

第7章 自動車交通公害

自動車は私たちの日常生活や産業活動にとって便利で必要・不可欠なものとなっている反面、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、二酸化硫黄(SO₂)、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)等の大気汚染物質を排出し、今日の大気汚染の主要な原因の一つになっている。また、自動車交通騒音振動の苦情も多く発生している。

近年、COやSO₂による大気汚染は改善されているものの、自動車からの排出が多くを占めるNO_xにより、都市部における汚染は深刻な状況にある。

自動車交通公害に係る諸問題を改善するための対策として、従来から自動車単体に対する排出ガス規制や騒音規制が実施され、逐次強化されてきている。

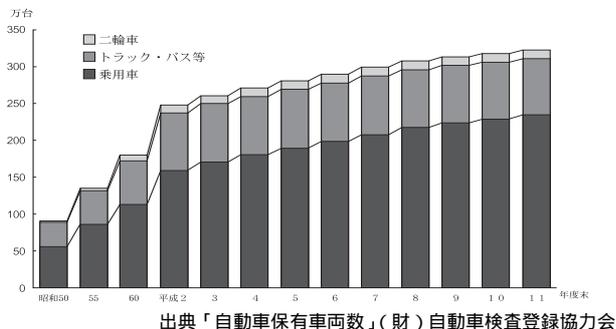
第1節 自動車交通公害の現状

1. 自動車保有台数と走行量の状況

(1) 県内の自動車保有台数

自動車、船舶、航空機等の移動発生源のうち、自動車は大気汚染の大きな要因となっている。県内の自動車保有台数は年々増加し、12年3月末で約321万台となっている(図2-7-1)。

図2-7-1 県内の自動車保有台数の状況



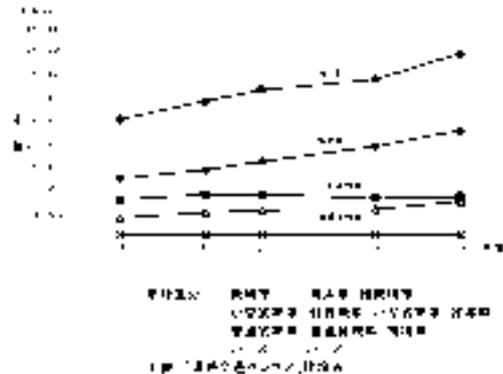
(2) 県内の自動車走行量

県内における昼間12時間の走行量の推移は、全体として増加傾向を示しており、9年度で約4千万台km/12hである。

特に、乗用車(軽乗用車を含む)が増加傾向を示

しており、9年度の走行量は60年度の1.8倍となっている。貨物自動車については普通貨物(特種車を含む)の走行量が増加傾向を示し9年度の走行量は60年度の1.8倍となっている(図2-7-2)。

図2-7-2 県内の自動車走行量の推移



2. 道路沿道大気汚染状況

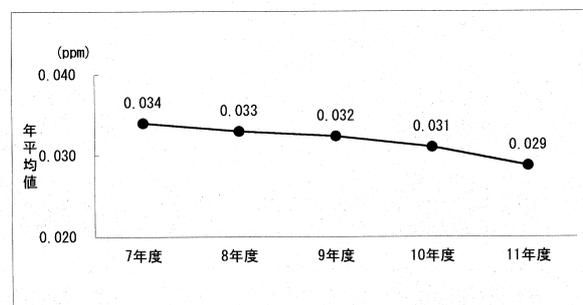
道路沿道における大気汚染の常時監視は、自動車排出ガス測定局で自動測定機により行っている。自動車排出ガス測定局での測定項目は、窒素酸化物、一酸化炭素、浮遊粒子状物質等である。

(1) 窒素酸化物

ア 二酸化窒素

11年度の有効測定局27局における環境基準の達成率は81.5%であり、7年度以降の年平均値は減少の傾向を示している(図2-7-3)。10年度と11年度の継続有効測定局26局の年平均値を比較すると減少の傾向を示している。

図2-7-3 二酸化窒素の年平均値の年度別推移



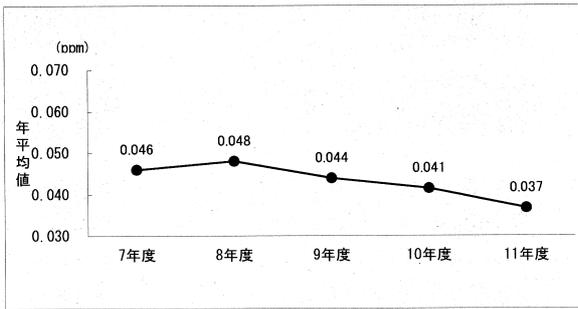
イ 一酸化窒素

7年度以降の年平均値は概ね横ばいの傾向を示している(図2-7-4)。

(2) 一酸化炭素

11年度の有効測定局25局すべてが環境基準(長

図2-7-4 一酸化窒素の年平均値の年度別推移

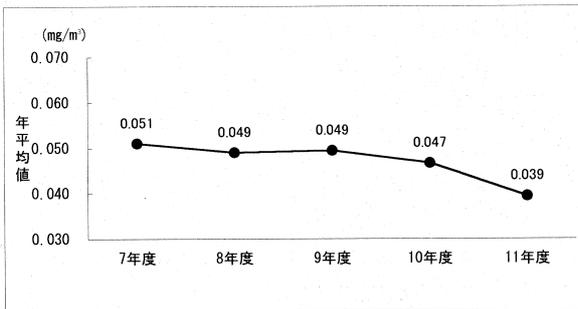


期的評価)を達成しており、一般環境大気測定局と同様に48年度以降100%の達成率を継続している。

(3) 浮遊粒子状物質

11年度の有効測定局23局における環境基準(長期的評価)の達成率は13.0%であり、7年度以降の年平均値は概ね減少の傾向を示している(図2-7-5)。10年度と11年度の継続有効測定局22局の年平均値を比較すると、減少又は横ばいの傾向を示している。

図2-7-5 浮遊粒子状物質の年平均値の年度別推移



(4) その他

二酸化硫黄については、11年度の有効測定局5局における環境基準(長期的評価)の達成率は100%である。また炭化水素については、11年度は測定した14局すべてで中央環境審議会から出された指針の上限値を超えている。

(5) 監視調査事業(君津市における山砂輸送に係る環境調査)

君津市における山砂輸送に伴う粉じん等の調査については、56年夏季以降、小櫃地区、小糸地区の山砂輸送道路沿道周辺で常時監視及び実態調査を実施している。

ア 降下ばいじん

11年度は9地点で常時監視を行ったが、降下ばいじん量の平均値は前年度と比較すると、若干減

少している(表2-7-1)。

イ 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質は、4地点で常時監視を行ったが、平均濃度は前年度と比較すると、若干減少している(表2-7-2)。

ウ 大気汚染実態調査

二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等の大気汚染濃度の実態を把握するため11年10~11月に実態調査を実施した(表2-7-3)。小櫃地区及び小糸地区とも二酸化硫黄、二酸化窒素については環境基準を下回っていたが、浮遊粒子状物質については、小糸地区で、1時間値が環境基準を超過していた。

表2-7-1 道路端の降下ばいじん量

(単位: t/km²/月)

年度	山砂輸送道路沿道地区			対象地区 清和地区
	小櫃地区	小糸地区	平均	
7	27.9	14.2	20.9(3.6)	5.8
8	36.5	19.8	28.1(5.0)	5.6
9	35.0	23.5	29.3(5.3)	5.5
10	23.4	14.5	18.8(3.8)	4.9
11	19.4	13.1	15.3(2.6)	5.8

(注)()内は、対象地区を1とした場合の比率

表2-7-2 道路端の浮遊粒子状物質濃度

(単位: mg/m³)

年度	山砂輸送道路沿道地区			対象地区 清和地区
	小櫃地区	小糸地区	平均	
7	0.094	0.040	0.058(1.6)	0.037
8	0.101	0.044	0.063(1.6)	0.039
9	0.091	0.043	0.059(1.6)	0.038
10	0.091	0.036	0.055(1.5)	0.037
11	0.081	0.032	0.048(1.3)	0.036

(注)()内は、対象地区を1とした場合の比率

表2-7-3 主要対策物質濃度

項目	二酸化硫黄		二酸化窒素		浮遊粒子状物質	
	日平均値 の最高値 (ppm)	1時間値 の最高値 (ppm)	日平均値 の最高値 (ppm)	日平均値 の最高値 (mg/m³)	1時間値 の最高値 (mg/m³)	
小櫃地区	0.006	0.014	0.034	0.094	0.195	
小糸地区	0.006	0.014	0.033	0.097	0.392	

(注) 1. 調査期間は11年10月26日~11月24日
2. 小櫃地区は、移動測定車(県道脇)による。
3. 小糸地区は、糠田局(県道から60m地点)による。

3. 自動車交通騒音振動の状況

(1) 自動車交通騒音の状況

自動車交通騒音公害は幹線道路沿道周辺においては終日連続して発生するため、夜間における睡眠妨害等、大きく日常生活に影響を及ぼしている。

自動車交通騒音については、「騒音規制法」に基づく指定地域を中心に市町村が実態調査を実施している（資料編6を参照）。

本実態調査における「道路に面する地域の騒音に係る環境基準」の達成状況（点評価）、「騒音規制法に基づく要請限度」の超過状況は表2-7-4、5のとおりであり、11年度調査の環境基準達成率はA類型地域（住居専用地域）で42.1%、B類型地域（住居地域）で22.0%、C類型地域（商・工業地域）で22.2%であり、また、要請限度の超過は、59.1%であった。

表2-7-4 道路に面する地域の騒音に係る環境基準達成状況（点評価）

年	A類型 達成地点数 測定地点数	B類型 達成地点数 測定地点数	C類型 達成地点数 測定地点数	全体 達成地点数 測定地点数
11	42.1%(16/38)	22.0%(9/41)	22.2%(2/9)	30.7%(27/88)

(注) 1. 達成地点は、全ての時間帯で環境基準を達成している数。
2. 測定地点数は、指定地域外で測定したものは含まない。
3. 11年度から、環境基準が改正されている。

表2-7-5 騒音規制法に基づく要請限度超過状況

年	住居系地域 超過地点数 測定地点数	商工業系地域 超過地点数 測定地点数	全体 超過地点数 測定地点数
7	51.8%(29/56)	20.0%(3/15)	45.1%(32/71)
8	54.7%(35/64)	15.4%(2/13)	48.0%(37/77)
9	54.1%(33/61)	18.2%(2/11)	48.6%(35/72)
10	47.7%(31/65)	88.9%(8/9)	52.7%(39/74)
11	67.3%(37/55)	18.2%(2/11)	59.1%(39/66)

(注) 1. 超過地点数は、いずれか1つの時間帯で要請限度を超えている数
2. 測定地点数は、指定地域外で測定したものと、5日未満の測定したものは含まない。
3. 住居系地域：第1種区域及び第2種区域
商工業系地域：第3種区域及び第4種区域

また、11年度は、自動車交通騒音に係る公安委員会への要請はなかったが、道路管理者への意見は1件あった。

(2) 道路交通振動の状況

自動車の交通に起因する振動は、自動車の重量や道路面の状態等の影響を受け、特に大型車の走行量の多い幹線道路においては、路面舗装の損傷により日常生活に影響を及ぼしている。

道路交通振動については、「振動規制法」に基づく指定地域を中心に市町村が実態調査を実施している（資料編6を参照）。

11年度には83地点（指定地域内）について実施したが、「振動規制法に基づく要請限度」を超過している測定地点はなかった。

また、11年度は道路交通振動に係る公安委員会及び道路管理者への要請はなかった。

第2節 自動車交通公害防止対策

1. 自動車単体規制の強化

自動車からの発生源対策として、自動車単体からの排出ガス、騒音について規制が行われている。

(1) 自動車排出ガスに係る規制

自動車排出ガスの規制は、国において大気汚染防止法及び道路運送車両法によりCO、HC、NO_x、PM及びディーゼル黒煙について実施されており、逐次強化が図られているところである。

自動車排出ガスの規制の対象となっている物質のうち、NO_xに係る規制強化の推移については図2-7-6のとおりで、ガソリン・LPG乗用車については12年規制により未規制時に比べ97%削減され、ディーゼル乗用車においても9年、10年規制により84%削減された。

一方、ディーゼルトラック・バスのうちNO_x等の排出量の多い直接噴射式の重量車については9年、10年、11年規制により74%削減された。

また、特に大都市におけるNO_x対策として4年に「自動車NO_x法」が制定され、5年12月からは特別の排出基準に適合しない自動車は東京、大阪

図 2-7-6 窒素酸化物に係る自動車排出ガス規制・強化の推移

1. 乗用車

ア. ガソリン・LPG車

100%	48/4前(未規制)
71%	48/4(48年度規制)
39%	50/4(50年度規制)
27%	1トン超 } 51/4(51年度規制)
20%	1トン以下 }
8%	53/4(53年度規制) 0.25g/km
3%	12/10(12年規制) 0.08g/km

イ. ディーゼル車

100%	49/9前(未規制)
80%	49/9(49年度規制)
68%	52/8(52年度規制)
60%	54/4(54年規制)
52%	57/1(57年規制)
37%	1.265トン超 } 61/10手動変速式(61年規制)
29%	1.265トン以下 }
26%	1.265トン超 4/10(4年規制)
21%	1.265トン以下 2/12(2年規制)
16%	1.265トン超 10/10(10年規制) 0.4g/km
12%	1.265トン以下 9/10(9年規制) 0.4g/km
11%	1.265トン超 14/10(14年規制) 0.3g/km
	1.265トン以下 14/10(14年規制) 0.28g/km

2. 貨物車・バス

ア. ガソリン・LPG車

軽量車 (車両総重量1.7t以下)

100%	48/4前(未規制)
71%	48/4(48年度規制)
59%	50/4(50年度規制)
32%	54/1(54年規制)
19%	56/1(56年規制)
8%	63/12(63年規制) 0.25g/km
3%	12/10(12年規制) 0.08g/km

中量車 (車両総重量1.7t超2.5t以下)

100%	48/4前(未規制)
71%	48/4(48年度規制)
59%	50/4(50年度規制)
39%	54/1(54年規制)
29%	56/12(56年規制)
23%	元/10(元年規制)
13%	6/12(6年規制) 0.4g/km
4%	13/10(13年規制) 0.13g/km

軽貨物車

100%	48/4前(未規制)
71%	48/4(48年度規制)
59%	50/4(50年度規制)
39%	54/1(54年規制)
29%	57/1(57年規制)
16%	2/10(2年規制)
8%	10/10(10年規制) 0.25g/km
4%	14/10(14年規制) 0.13g/km

重量車 (車両総重量2.5t超)

100%	48/4前(未規制)
70%	48/4(48年度規制)
59%	52/8(52年度規制)
42%	54/1(54年規制)
29%	57/1(57年規制)
25%	元/10(元年規制)
20%	4/10(4年規制)
17%	7/12(7年規制) 4.5g/kWh
5%	2.5トン超 } 13/10(中量車規制)
	3.5トン超 } 13/10(13年規制) 1.4g/kWh

イ. ディーゼル車

直接噴射式 (車両総重量1.7t超2.5t以下)

100%	49/9前(未規制)
80%	49/9(49年度規制)
68%	52/8(52年度規制)
56%	54/4(54年規制)
49%	58/8(58年規制)
40%	63/12(63年規制)
26%	5/10(5年規制)
14%	9/10手動変速式(9年規制) 0.7g/km
10%	10/10自動変速式(10年規制) 0.7g/km
	15/10(15年規制) 0.49g/km

副室式 (車両総重量1.7t以下)

100%	49/9前(未規制)
80%	49/9(49年度規制)
68%	52/8(52年度規制)
60%	54/4(54年規制)
52%	57/10(57年規制)
36%	63/12(63年規制)
24%	5/10(5年規制)
16%	9/10(9年規制) 0.4g/km
11%	14/10(14年規制) 0.28g/km

直接噴射式 (車両総重量2.5t超)

100%	49/9前(未規制)
80%	49/9(49年度規制)
68%	52/8(52年度規制)
56%	54/4(54年規制)
49%	58/8(58年規制)
42%	2.5トン超3.5トン以下 63/12(63年規制)
	3.5トン超 元/10(元年規制)
	大型トラクタ、クレーン車 2/10(2年規制)
35%	6/10(6年規制)
26%	12トン超 11/10(11年規制) 4.5g/kWh
	3.5トン超12トン以下 10/10(10年規制) 4.5g/kWh
	3.5トン以下 9/10(9年規制) 4.5g/kWh
20%	12トン超 16/10(16年規制) 3.38g/kWh
	12トン以下 15/10(15年規制) 3.38g/kWh

副室式 (車両総重量1.7t超)

100%	49/9前(未規制)
80%	49/9(49年度規制)
68%	52/8(52年度規制)
60%	54/4(54年規制)
52%	57/10(57年規制)
47%	1.7トン超2.5トン以下 63/12(63年規制)
	2.5トン超 元/10(元年規制)
46%	2.5トン超 6/10(6年規制)
41%	2トン超 11/10(11年規制) 4.5g/kWh
	3.5トン超12トン以下 10/10(10年規制) 4.5g/kWh
	3.5トン以下 9/10(9年規制) 4.5g/kWh
25%	1.7トン超2.5トン以下 手動変速式9/10(9年規制) 0.7g/km
	自動変速式10/10(10年規制) 0.7g/km
17%	1.7トン超2.5トン以下 15/10(15年規制) 0.49g/km
	12トン超 16/10(16年規制) 3.38g/kWh
	2.5トン超12トン以下 15/10(15年規制) 3.38g/kWh

を中心とした特定地域内に登録することができなくなる車種規制が実施されている。

(2) 自動車騒音に係る規制

自動車単体からの騒音については、「騒音規制法」第16条第1項の規定により許容限度を定めることとされており、「道路運送車両法」に基づく保安規準により確保されることとなっている。さらに、7年2月には中央環境審議会から自動車騒音低減対策のあり方について答申がなされ、許容限度の設定目標値が示された。国においては答申を受け、メーカーにおける技術開発を促進し、目標値を早期に達成して行くこととしている。

2. 自動車交通公害対策の推進

県では、4年に県独自の「千葉県自動車交通公害防止計画」(施策体系図は図2-7-7のとおり)を策定し、自動車交通公害の防止に係る各種施策を総合的、体系的に推進していくための目標、基本方針を示した。

また、自動車排出窒素酸化物対策として、「自動車NO_x法」に基づいて5年に千葉市等18市町を対象とした「千葉県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」を策定し、車種規制の実施とともに、低公害車の普及、物流対策の推進等の各種対策を総合的・体系的に推進することにより、12年度までに二酸化窒素に係る環境基準を概ね達成することとしている(図2-7-8)。

このため5年に「千葉県自動車交通公害対策推進協議会」を設置し、県民、事業者、行政機関が一体となって両計画の推進を図っている。

現在、県が実施している主な自動車交通公害対策は次のとおりである。

(1) 発生源対策

ア 低公害車の普及促進

「千葉県自動車交通公害防止計画」及び「千葉県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」では低公害車の普及を主要な施策の一つとしており、10年3月に低公害車の普及拡大のための基本的考え方を「千葉県低公害車普及方針」としてとりまとめ、この方針に沿って低公害車の普及を図ることとして

いる。

また、低公害車のうち天然ガス自動車については、10年3月に策定した「千葉県天然ガス自動車普及推進構想」を基に、10年11月に設置した「千葉県天然ガス自動車普及推進協議会」等を通じて天然ガス産出県の利点を生かして積極的に天然ガス自動車の普及を図ることとしている。

なお11年度末における低公害車の普及台数は表2-7-6のとおりであり、現在、走行性能、価格、燃料等供給施設等各種の制約から低公害車の普及は十分には進んでいない状況にある。

表2-7-6 低公害車普及状況(11年度末現在)

(単位:台)

低公害車の種類	千葉県				全国
	県	市町村	国・民間等	計	
電気自動車	2	22	16	40	約2,400
天然ガス自動車	6	40	136	182	5,252
メタノール自動車	0	2	15	17	224
ハイブリッド自動車	1	11	1,696	1,708	37,719
計	9	75	1,863	1,947	約45,600

県では、具体的施策として天然ガス自動車等を率先導入し、実際の業務に使用しながら低公害性、実用性、経済性等の調査を実施するとともに、千葉県天然ガス自動車普及促進助成事業により市町村等における天然ガス自動車等の導入を支援している。また、千葉県天然ガストラック普及促進助成事業により(社)千葉県トラック協会を通じて天然ガストラックの補助を実施し、低公害車の民間への普及も促進している。

このほか、低公害車の普及啓発として「ちば環境フェア」の中で電気自動車や天然ガス自動車等の展示・試乗などを行っているところである。

イ 七都県市指定低公害車の普及促進

千葉県を含む七都県市(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市)では共同して普及すべき低公害車を明らかにし、広くその普及を図るとともに、自動車メーカー等の低公害車等の開発取組を促進させ、大気汚染防止対策の推進を図ることを目的とした「七都県市低公害車指定制度」が8年3月に発足し、12年8月までに731型

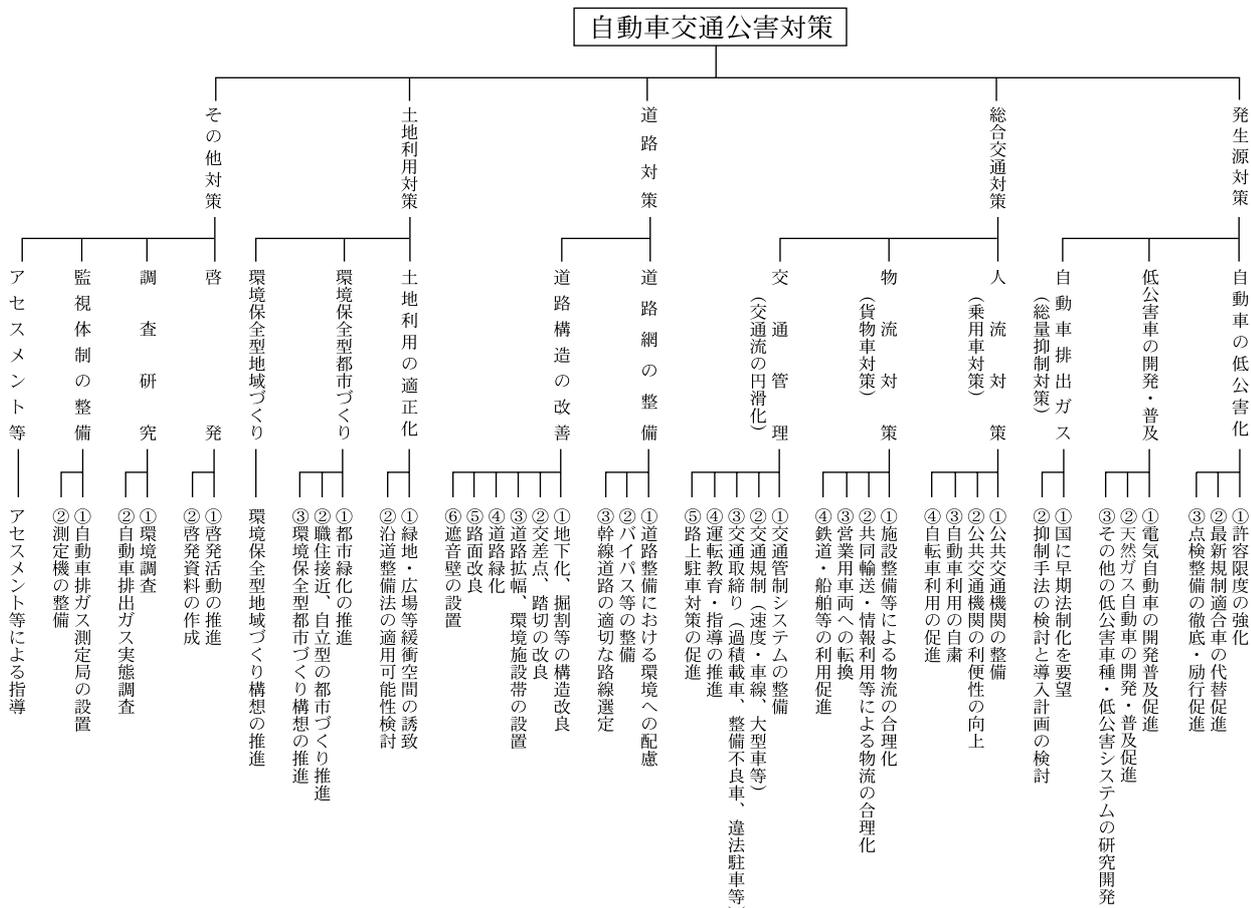


図 2-7-8 千葉県自動車排出窒素酸化物総量削減計画の概要

計画目標

12年度までに県内特定地域において二酸化窒素に係る環境基準を概ね達成する

県内特定地域（18市町）

〔 千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、習志野市、柏市、市原市、浦安市、四街道市、関宿町、沼南町、白井町 〕

・目標を達成するためには、自動車から排出される窒素酸化物量を12年度推定値から4,430トン/年削減する必要がある。(12年度排出推定量19,650トン/年 目標排出量15,220トン/年)

↓

達成の方途

施策の種類		施策の内容
車種規制の実施		自動車NO _x 法に基づく強制代替
その他の対策	低公害車の普及促進	電気自動車、天然ガス自動車等の普及促進
	物流対策の促進	共同輸送などの物流合理化、臨海鉄道及び港湾施設整備による海運の積極的な利用
	人流対策の推進	東葉高速鉄道、千葉都市モノレールなどの公共交通機関の整備等
	交通流対策の推進	東京湾横断道路等幹線道路網の整備、バイパス等の整備、交差点の改良等

表2-7-7 七都県市指定低公害車の主な指定基準値
(一部)

車種等	排出ガス値(窒素酸化物)		
	移行期 低排出 ガス レベル (TLEV)	低排出 ガス レベル (LEV)	超低排出 ガス レベル (ULEV)
乗用車(軽乗用車を含む) 軽量車1.7t以下	0.06g/km	0.04g/km	0.02g/km
軽貨物車	0.10g/km	0.07g/km	0.03g/km
バス 中量車 1.7t超~ 3.5t以下	0.10g/km	0.07g/km	0.03g/km
トラック 重量車 3.5t超	3.60g/kWh		

(注)[g/kwh]: 移動時における、1時間あたりの窒素酸化物の排出量を表わす

式が指定されている。

千葉県では本制度による七都県市指定低公害車の積極的な普及促進及び使用の拡大を図ることとしており、9年度から「七都県市指定低公害車等導入要綱」を定め、公用車へは原則として当該七都県市指定低公害車を導入することとしている。

(2) 交通量抑制対策

ア 物流対策の推進

自動車排出窒素酸化物対策の中で、物流に対する対策の推進は重要な課題となっている。物流対策を推進するためには、自動車からの窒素酸化物排出量が最小となるような、環境に配慮した輸送体系への転換を図っていくことが不可欠である。

県では、特に貨物自動車による輸送から鉄道・船舶の積極的な活用への転換を図る*モーダルシフトの推進や、都市地域内の貨物輸送を共同で実施することで効率的な輸送を実現する共同輸配送の推進を進めている。

モーダルシフトの推進については、7年7月に関係団体、県及び市からなる「千葉県モーダルシフト推進協議会」を設置し、その可能量や大気改善効果等の把握、誘導策の検討を行い、8年度に将来に向けた環境負荷の少ない流通システムについての提言として「千葉県モーダルシフト推進構想」を作成している。また、この推進構想を実現化するた

め、事業者向けに、先行事例や導入方法及び手順等を紹介し理解を得るため「千葉県モーダルシフト推進マニュアル」を作成し、これを用いて普及啓発活動に活用している。

共同輸配送については、8年度に公害健康被害補償予防協会の委託を受け、柏市をケーススタディとして「共同輸配送システム等のモデル事業に関する調査」を実施し、その結果をもとに、県内において共同輸配送を実施するための手法等について紹介した「共同輸配送マニュアル」を作成している。

12年度は、この「共同輸配送マニュアル」を用いて、事業所における貨物物流合理化に関する情報提供を図るため「自動車NO_x法」の特定地域で開催している「物流合理化交流プラザ」等において普及啓発活動を実施することとしている。

さらに、臨海地域の協定工場においては、自動車窒素酸化物自主管理計画の策定及びその計画の実施状況について進行管理を行う自動車窒素酸化物管理者の設置を義務付け、自動車使用の合理化等による窒素酸化物の削減を図っている。

また、国においては9年に経済構造改革の一環として、総合的な物流サービスの発展に向けた施策を展開するため「総合物流施策大綱」を制定しており、この大綱の推進により物流の高度化を総合的に進めることとしている。これにより物流の合理化についてもさらに推進が図られることになる。

イ 人流対策の推進

通勤自動車の走行量抑制対策として、公共交通機関を利用する*パーク&ライドシステムがあるが、自動車通勤の実態、パーク&ライドシステムの課題等を明らかにし、可能性を検討している。

ウ 啓発活動

冬期は大気が安定しやすく、窒素酸化物が高濃度となりやすい。そのため七都県市共同による冬期自動車排出ガス対策「ぐるっと青空キャンペーン」を実施し、ポスター・リーフレット等を用いて県民、事業者に自動車使用の抑制等を呼びかけている。

また、自動車から排出される窒素酸化物の原因

の一つとして駐停車時等の不必要なアイドリング行為が挙げられるが、この行為を行わないことは、運転者一人ひとりが自主的にしかも比較的容易に実践できる大気環境の改善策であることから、8年度に「アイドリング・ストップ推進運動」実施方針を策定し、年度毎に実施要領を定めて具体的な運動を展開している。

12年度においても「エンジンをこまめに切って、クリーンな空気」をスローガンに掲げ実施要領を作成し、各市町村及び事業者団体に協力を要請するとともにリーフレット等を用いて運動の普及を図ることとしている。

(3) 自動車騒音及び道路交通振動の対策

自動車騒音については、発生源対策として自動車騒音単体規制が行われているほか、沿道における遮音壁の設置、環境施設帯の設置等、各種対策が推進されている。なお自動車騒音の著しい幹線道路沿道にあっては、自動車騒音により生じる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用を図るため、55年に「幹線道路の沿道の整備に関する法律」が規定されており、沿道の良好な生活環境の確保に努めている。

また、自動車の走行による振動については、道路面の改良・整備等の措置が採られている。

県では、「千葉県自動車交通公害防止計画」の趣旨に基づき、騒音や振動が環境基準や要請限度を超える道路については、関係機関と連携を図り必要な対策を実施しているところであるが、道路交通騒音の低減対策をはじめ沿道環境を一層整備するため、8年6月に千葉県自動車交通公害対策推進協議会に道路沿道環境対策専門部会を設置し、総合的な沿道対策の立案・推進を図っている。

(4) 局地対策

県では、道路沿道における窒素酸化物の局地汚染対策として有効と考えられる光触媒を利用した浄化方法の技術の確立に向けて、各種の試験を実施している。

(5) ディーゼル車対策

道路沿道における大気汚染の改善が見られないため、特に、その大きな要因となっているディーゼ

ル自動車排出ガス対策の強化を早急に図る必要があることから、学識経験者や業界・県民代表者等で構成する「千葉県ディーゼル自動車排出ガス対策懇談会」を12年10月に設置し、現在、同会議で広くディーゼル車対策に係る意見を聞いている。

今後は、12年度内を目途に出される懇談会の提言を待って、官民が一体となって実行できる対策など、県のディーゼル対策の方針を策定し、積極的にディーゼル自動車排出ガス対策に取り組むこととしている。

また、ディーゼル車対策は広域的に取り組むことが必要なことから、七都県市首脳会議においても、

ア ディーゼル車対策の早期実施や自動車NO_x法等関係法令の改正に関する意見など国への働きかけ

イ 粒子状物質排出量や低減方策の試算などの調査

ウ 合同でのディーゼル車街頭検査

などの施策を実施するとともに、使用過程のディーゼル車対策を進め、天然ガス自動車に代表される排出ガスの少ない低公害な自動車の普及を共同・協調して取り組むことで合意し、今後もディーゼル車対策を推進していくことを確認したところである。

(6) その他

7年10月に施行された「千葉県環境保全条例」には、県が市町村、事業者、県民及び関係機関と連携し、環境への負荷がより少ない自動車への転換の促進、自動車使用の合理化の促進、道路環境の改善、その他の自動車使用に伴う公害防止対策を講ずることが規定されている。