

## 前回の委員意見に対する事務局の考え方等

## 議題「千葉県自動車環境対策に係る基本方針の改正等の方向性について」

No	前回資料ページ	質問・意見（概要）	事務局の回答・考え方
1	2	<p>特定事業者に対して、自動車環境管理計画書の作成や、一定割合以上の低公害車の導入が義務付けているとのことだが、対象となる事業者数はどれくらいか。</p> <p>また、低公害車の導入義務は、どの程度達成されているのか。</p> <p>（木名瀬委員）</p>	<p>自動車環境管理計画書の提出の対象となるのは、自動車を30台以上使用している事業者であり、令和3年度時点で553事業者となっています。</p> <p>また、低公害車を40%以上導入する義務が課せられるのは、自動車を200台以上使用している事業者であり、令和3年度は54事業者となっています。</p> <p>40%達成率については、平成23年度時点では対象事業者の61%程度でしたが、平成30年以降、全ての事業者が達成しています。</p>
2	7	<p>騒音の環境基準達成率が上昇している要因は何か。</p> <p>（本郷委員）</p>	<p>自動車の単体規制の強化や、電動車のような音の発生が少ない車種の普及、低騒音型のタイヤの普及などが要因と考えられます。また、低騒音の舗装面の施工や、防音壁の設置、夜間における大型車両の通行規制等、様々な対策が取られた結果、達成率向上につながっているものと考えられます。</p>
3	17, 18	<p>自動車環境管理計画書の様式を変更することについて、自動車1台ずつのNO<sub>x</sub>やPM等の排出量の項目を削除するのは、他の箇所に情報が記載されているからなのか。それとも、重要性が低かったとして削除するのか。</p> <p>（秋葉委員）</p>	<p>現行の様式では、使用する車両ごとに年間走行距離、年間燃料消費量等のデータを記載し、NO<sub>x</sub>、PM、CO<sub>2</sub>の排出量を算出しています。</p> <p>環境基準が達成されていることや、事業者の負担軽減の観点から、車両ごとの排出量のデータの記載欄は削除する一方、排出量の削減には、車種の転換促進が有効であることから、今後は、使用されている車両の情報を集約することで、次世代自動車への転換状況を確認していきたいと考えています。</p> <p>なお、国のNO<sub>x</sub>・PM法に基づく計画の提出においても同様の変更をしています。</p>

No	前回資料ページ	質問・意見（概要）	事務局の回答・考え方
4	17, 18	<p>現行の自動車環境管理計画書の様式の中に、車両の整備状況についてチェックする項目はあるか。</p> <p>（秋葉委員）</p>	<p>現行の様式に記載項目はなく、今後も追加する予定はありません。</p>
5	17, 18	<p>整備不良がないように事業者に対応させる取組は必要だと思う。</p> <p>（秋葉委員）</p>	<p>千葉県環境保全条例では、自動車を適正に整備することを求めており、自動車環境管理計画書では、車両1台ごとの整備状況を確認する項目はありませんが、事業所で使用する車両全体の維持管理に関する項目はあります。</p> <p>引き続き計画書の内容を確認し、必要な指導を行っていきます。</p>
6	17, 18	<p>事業者が自動車環境管理計画書を作成する作業はどのくらい大変なのか。</p> <p>また、年間走行距離の情報は、CO<sub>2</sub>排出量を把握するうえでも必要だと思うが、他で得られるのか。</p> <p>（佐藤委員）</p> <p>自動車環境管理計画書で得られるCO<sub>2</sub>排出量のデータは、従来何かに活用されていたのか。</p> <p>（佐々木部会長）</p>	<p>自動車環境管理計画書を作成する事業者の作業負担については、車両1台ごとの年間走行距離や年間給油量を記録し、報告する必要があり、かなりの負担となると聞いております。</p> <p>また、現在、運輸部門や家庭部門の車両からのCO<sub>2</sub>排出量は、県内の燃料消費量から算出することとなっており、自動車環境管理計画書のデータは用いていません。</p> <p>自動車環境管理計画書では、事業者が自身の保有する車両の走行に伴い排出しているNO<sub>x</sub>やPM、CO<sub>2</sub>を数量的に把握した上で、削減目標を立てることとしており、事業者自らの削減に向けた取り組みを促すものです。</p>
7	14, 17	<p>次世代自動車を増やしていくという基本方針には賛同するが、事務の簡略化で、これまでのNO<sub>x</sub>・PM法を軽視するようなメッセージにならないよう、十分に説明をしてもらいたい。</p> <p>（佐藤委員）</p>	<p>これまでのNO<sub>x</sub>・PM法に基づく対策については、今後も継続していくことで、大気環境や自動車騒音の環境基準等の達成率の維持や更なる向上を目指していくこと、また、次世代自動車の普及が進むことで、NO<sub>x</sub>・PMなどが一層減少し、大気環境の改善も更に進んでいくことを、本文中に明記しました。</p> <p>【素案 10、17 ページ】</p>

No	前回資料ページ	質問・意見（概要）	事務局の回答・考え方
8	13, 14	<p>エコドライブについては、現在どの程度普及しているのか。</p> <p>また、普及状況の把握方法はどのようなものか。経年把握をしているか。</p> <p>（中村委員）</p>	<p>エコドライブの普及状況については、毎年県民向けアンケート等で把握しているほか、自動車環境管理計画書にもエコドライブの実施等に関する項目があり、これらを集計して把握しています。</p> <p>現在の普及状況は、県民向けアンケートで73.9%、自動車環境管理計画書で89%となっております。</p>
9	14	<p>ゼロカーボン・ドライブの推進については、住民が何か実現に向けた取組を行うというよりは、自治体が電源構成の再エネ比率を上げていくことが必要なのではないか。他の再エネの普及促進施策との整合性も取りながら進めていくという理解で良いか。</p> <p>（伊東委員）</p> <p>ゼロカーボン・ドライブという言葉がよくわからないところがある。エコドライブのように、ドライバーが運転技術で向上させることができるような印象を受けるので、実際に基本方針で文章を作成する際には、わかりやすく記載していただきたい。</p> <p>（佐々木部会長）</p>	<p>地球温暖化対策実行計画の中にも再エネの導入目標を定めており、再エネ比率を高めていくということが大前提となりますが、それに加えて、ソーラーカーポート等の太陽光発電設備や蓄電池の導入を促進していくことで、ゼロカーボン・ドライブに近づけていきたいと考えています。</p> <p>また、ゼロカーボン・ドライブとは、以下を表す言葉であり、その内容を本文中に記載するとともに、用語解説での説明も追加します。</p> <p>＜ゼロカーボン・ドライブとは＞</p> <p>電動車の中でも電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車に、太陽光発電等の再生可能エネルギーや再生可能エネルギー由来のグリーン水素で充電・充填し、走行時のCO<sub>2</sub>排出量をゼロとするドライブのことをいう。</p> <p>【素案16ページ】</p>
10	14	<p>環境基準達成率は上昇傾向にあるということは理解しているが、騒音に関しては93.5%で20軒に1軒以上は達成していない。方向性として、「環境基準達成の維持」となっており、より良くするという表現になっていないが、どのような考えか。</p> <p>（上野委員）</p>	<p>NO<sub>x</sub>、PM、騒音等に係る対策については、現状の取組を継続していくことで、環境基準達成率の維持や更なる向上につながると考えています。</p> <p>前回示した方向性の「環境基準達成の維持」という項目は、御意見をもとに「環境基準達成等に向けた取組の継続」に修正しました。</p> <p>【素案1、17ページ】</p>