

「千葉県自動車環境対策に係る基本方針（素案）」及び「自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針（素案）」に対するパブリックコメントの結果概要等

1 パブリックコメントの結果概要

(1) 意見募集期間

令和6年9月17日（火）～10月16日（水）

(2) 意見提出者（名・団体）・件数

0件

2 前回の委員意見に対する事務局の考え方等

千葉県自動車環境対策に係る基本方針

No	意見（概要）	事務局の考え方
1	<p>(17 ページ)</p> <p>・基本方針の巻末の「施策の実施に関する目標等」に、電動車の保有台数と公共用充電設備基数について目標が設定されているが、現状はどうか。</p> <p>(木名瀬委員)</p>	<p>・電動車の保有台数については、2022年度末現在、目標の100万台に対し56.9万台となっており、2013年度の18.8万台からは、38.1万台増となっています。</p> <p>・公共用充電設備基数は、2024年3月7日現在、目標の5,000基に対し2,150基で、2022年12月時点の1,936基からは、214基増となっています。</p>
2	<p>(13 ページほか)</p> <p>・公共用充電設備というのは、どのような運営がされているのか。民間事業者が運営するのか、それとも県や自治体等が運営するのか。</p> <p>(中村委員)</p>	<p>・公共用充電設備というのは、一般の方々が自由に利用できる充電設備のことを言います。公共で運営しているものもあれば、店舗や宿泊施設等が運営するものなどもあります。自家用の充電設備として、自身で所有する電気自動車等に充電するような設備と分けて、「公共用充電設備」という言い方をしています。</p>

No	意見（概要）	事務局の考え方
3	<p>(16 ページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針の素案の中に、「コンパクトなまちづくりへの転換」や「渋滞緩和」など交通流対策の推進について書かれていて、それらの需要側の対策は、国ではなく自治体がきちんと指針等を立ててまちづくり全体の中で取り組んでいくことが重要であるが、基本方針に書かれているこれらのことが、指針には全く書かれていないようである。 <p>このことについて、県がどのように考えているかお聞きしたい。</p> <p style="text-align: right;">（亀山委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針については、県民の皆様に対する呼びかけの意味も含めて、幅広い内容を記載しています。 一方、指針については、主に義務や規制に関する内容、具体的な目標を設定しています。 <p>従いまして、内容としては一部異なる部分がありますが、基本方針のほうが幅広い内容を取り上げているという形になっています。</p>
4	<p>(3 の回答を踏まえ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針に記載されている、より幅広い需要側の対策については、どのような形で具体的な政策が明示されるのか。 <p style="text-align: right;">（亀山委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針の「自動車環境対策の取組の方向性（13 ページ）」に、各項目の取組内容が書かれており、各項目の最後に県として取り組んでいく施策の大枠を箇条書きで記載しています。 <p>これらの施策について、各担当部局に対し、進捗状況等を確認していくものです。</p>
5	<p>(4 の回答を踏まえ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 幅広い部局横断的な取組は、どこも主担当とならずに放置される可能性があるため、そうならないよう、何らかの工夫をしていただきたい。 <p style="text-align: right;">（亀山委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県として取り組んでいく施策については、各担当部局と連携して適切に進めてまいります。

No	意見（概要）	事務局の考え方
6	<p>(13 ページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針の「自動車環境対策の取組の方向性」に記載されている取組項目について、県民の皆さんへ伝わるよう、ウェブサイト等で発信を行っていくということによいか。 <p>(佐々木部会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> お見込みのとおり、基本方針が策定されましたら、事業者の皆さま、県民の皆さまに向けた発信を機会を捉えて行って参ります。
7	<p>(15 ページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「カーシェアリング・公共交通機関の利用等」に項目として挙げられている「コンパクトなまちづくりへの転換」については、県民が車両を保有しなくてもある程度生活できるようにするといった意味も含まれていて、今後検討していくということによいか。 <p>(佐々木部会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> お見込みのとおりです。 <p>なお、現在、カーシェアリングの利用を推進しており、県と包括連携協定を締結した日産自動車株式会社が協力して EV カーシェアリングを実施したり、公共施設で、公用車として利用している車を一部カーシェアにも利用するといった事業を実施予定としています。</p>
8	<p>(7 の回答を踏まえて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 色々な取組をしていくと思うが、それが県民に伝わるよう発信していくことも重要であると考え。 <p>(佐々木部会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針については策定して終わりではなく、計画年度内に確実に進めていくよう、県民や事業者への周知は積極的に行っていきたいと考えています。
9	<p>(3 ページほか)</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の指針等に関して、NO_x・PM総量削減計画の対策地域と対策地域外で、何か差異を設けているか。 <p>(道川委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針及び指針においては、自動車NO_x・PM法の対策地域と対策地域外とで特段差は設けていません。

No	意見（概要）	事務局の考え方
10	<p>(15 ページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の人口減少かつ高齢化の進行により運転手が減少していく中で、ライドシェアや自動運転等の利便性を考えていくと、ソーシャルデザインの観点から車の効率的な利用というものの検討も必要になってくると考える。そういう横断的な取組の視点、カーシェアリングや公共交通機関の利用等ということについて、県で何か検討しているか。 <p>(梶委員)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の技術革新により、自動運転を搭載したモビリティサービスや、MaaS による移動手段選択の最適化が進むことで、効率的な移動によるCO₂排出削減や、人々の移動の利便性の確保、ドライバー不足解消の効果が期待されます。 ・現状、このことに関して具体的な施策があるわけではありませんが、こういった方針で、施策を進めていきたいと考えております。
11	<p>(16 ページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO₂・SPM については環境基準 100%達成しているが、騒音については 94%達成とまだ完全には達成されてない状況である。これを踏まえ、(5) の4行目に「さらなる向上」という文言を追加し、騒音環境基準についても引き続き取り組んでいくという理解だが、これは、次世代自動車が普及していくと騒音についても改善の方向に向かっていくと考えられるが、そういう理解でよいか。 <p>(佐々木部会長)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・お見込みのとおり、電動車などの静かな車両が普及していくと、騒音についても改善されると考えております。

自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針

No	意見（概要）	事務局の考え方
1	<p>(2 ページ)</p> <p>・今回追加された「輸送事業者等の自動車の使用者」の内容に関して、輸送事業者等に対して、エネルギーの使用の合理化と非化石エネルギーの転換に関する法律での使用目標を定めるということで、中長期的な計画を作成すると記載があるが、これは具体的には、「どういったエネルギーを、どれぐらい使うか」という計画になるのか。この内容が、低公害車の導入によってどう変わるのかという計画書を作る、という理解でよいか。</p> <p style="text-align: right;">(伊東委員)</p>	<p>・輸送事業者が定める目標や計画については、省エネ法に基づく定量目標の目安を基本方針の 17 ページに記載しています。省エネ法の中では、「非化石エネルギーへの転換」が書かれており、車両を一定台数以上保有している特定輸送事業者は、国が提示する目標の目安（例えば 8 トン以下の小型トラックは保有台数の 5%）を参考に 定量目標を設定し、目標達成に向けて非化石エネルギー自動車への転換を計画的に取り組んでいくこととされています。この計画を指しています。</p>