

令和5年度 第1回 千葉県 環境審議会

大気環境・企画政策合同部会

議 事 録

日時：令和5年12月27日（水）

午後2時00分～

場所：千葉県自治会館9階 第1・2会議室

目 次

1 開 会	1
2 環境生活部次長あいさつ	2
3 大気環境・企画政策合同部会委員紹介	3
4 大気環境・企画政策合同部会長あいさつ	4
5 議 題	
(1) 審議事項	4
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	
(2) その他	18
6 閉会	18

1 開会

司会 ただいまから、千葉県環境審議会大気環境・企画政策合同部会を開催いたします。
私は、本日の司会を務めます、千葉県環境生活部温暖化対策推進課の原と申します。
よろしくお願いたします。

司会 本日は、12月5日付けで千葉県から千葉県環境審議会に対し諮問させていただいた、千葉県自動車環境対策に係る基本方針の改正などについて、ご審議いただきます。

本諮問事項は、大気環境部会及び企画政策部会の所掌事項に係る内容です。千葉県環境審議会 運営規程第4条第3項では「会長は、必要と認めるときは、二以上の部会の所掌に係る案件について審議するため、二以上の部会の合同の部会を設置することができる。」とされており、この規定に基づき「大気環境・企画政策合同部会」を設置しました。

司会 それでは、配付資料の確認をさせていただきます。

次第

委員名簿

諮問の写し

資料1 千葉県自動車環境対策に係る基本方針の改正等について

参考1 千葉県自動車環境対策に係る基本方針

参考2 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

以上でございます。

司会 次に、オンラインで御出席の委員の皆様の留意事項についてお伝えします。
カメラ機能はオンに、音声についてはミュート状態にしていただき、御発言の際には「手を挙げる」を押していただき、指名されたあと、音声をオンにして、お話しいただきますようお願いいたします。

司会 本日は委員総数16名に対し、現時点で15名の委員に御出席をいただいております。

す。半数以上の委員が出席されておりますので、千葉県行政組織条例第 33 条の規定により本日の会議が成立しておりますことを報告いたします。

司会 次に、この会議及び会議録は、千葉県環境審議会運営規程第 10 条第 1 項及び第 11 条第 2 項の規定により、原則公開となっております。
本日の会議の公開につきましては、公正かつ中立な審議に支障がないものと考えられますので、公開といたしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(異議なし)

司会 それでは、御意見ないようでございますので、本日の会議は公開といたします。

2 環境生活部次長あいさつ

司会 開会に当たりまして、千葉県環境生活部 江利角次長から御挨拶申し上げます。

江利角環境生活部次長 千葉県環境生活部次長の江利角でございます。

本日は年末のお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

さて、先日、ドバイで開催された COP28 では、カーボンニュートラルの実現に向け、およそ 10 年間で化石燃料からの脱却を加速することや、世界の再生可能エネルギーの設備容量を 2030 年までに 3 倍に拡大することなどが合意されたところであり、県においても、温暖化対策の視点を様々な施策に取り入れ、より一層進めていく必要があると考えています。

本日は、前半の大气環境・企画政策合同部会では、近年の温暖化対策に資する自動車関連技術の進展や、大气環境の改善状況などを踏まえ、「今後の自動車環境対策のあり方」についてご議論いただきます。

また、後半の企画政策部会では、前回の審議会でもいただいた御意見を踏まえて作成した、「再生可能エネルギーの促進区域の設定に関する環境配慮基準」の素案について御審議いただきたいと思います。

皆様には忌憚のない御意見をいただきますようお願いいたします。

3 大気環境・企画政策合同部会 委員紹介

司会 次に、委員を御紹介いたします。

まず、来場により出席いただいている委員から御紹介いたします。

中村委員でございます。

外山委員でございます。

伊東委員でございます。

佐々木合同部会長でございます。

秋葉委員でございます。

栗原委員でございます。

上野委員でございます。

永富委員でございます。

次にオンラインで出席いただいている委員を御紹介いたします。

池邊委員でございます。

梶委員でございます。

亀山委員でございます。

木名瀬委員でございます。

佐藤委員でございます。

道川委員でございます。

本郷委員でございます。

藤倉委員におかれましては、所用により本日は御欠席との連絡を受けております。

司会 続きまして、県関係職員を紹介いたします。

江利角環境生活部次長です。

小泉大気保全課長です。

小林温暖化対策推進課長です。

4 大気環境・企画政策合同部会長あいさつ

司会 それでは、審議にあたり、佐々木部会長に御挨拶をいただきたいと存じます。

佐々木部会長 皆さま、こんにちは。

合同部会長を仰せつかっております、東京大学の佐々木でございます。

先ほど江利角次長からもお話がございましたとおり、国の基本方針や実行計画の改正に伴い、温暖化対策への対応など、環境が変わってきているということです。それらに対応するということでございますので、私を含め専門外の方が多くかと思いますが、わかりやすい説明をいただいて、ぜひよく理解した上で、こういった方針がどうか、ということをお示しいただきたいと思えます。

どうぞ忌憚のない御意見をいただきますよう、よろしく願いいたします。

司会 ありがとうございます。

それでは、これより議題の審議をお願いいたしますが、議事の進行につきましては、「千葉県行政組織条例第 33 条」の規定により、佐々木部会長をお願いいたします。

5 議題（1）審議事項 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

佐々木部会長 それでは、これより千葉県環境審議会大気環境・企画政策合同部会の議事に入りたいと思えますが、議事に先立ちまして、議事録署名人を指名させていただきます。

議事録署名人を、伊東委員と亀山委員をお願いしたいと存じます。

よろしく願いいたします。

佐々木部会長 それでは議事に入ります。

本日の審議事項は「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」です。

それでは事務局から、説明をお願いします。

事務局 千葉県温暖化対策推進課の在原でございます。よろしくお願いいたします。

私からは、本日の審議事項である「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」説明させていただきます。

資料1の1ページをご覧ください。

「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」や、「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」の見直しについて、今回の改正の趣旨・背景、見直しの方向性、今後のスケジュールについて、資料1で説明させていただきます。

2ページをご覧ください。「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」は、千葉県環境保全条例第5条第2項、条文は3ページになりますが、「知事は、自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するための施策を総合的かつ体系的に推進するための長期的な計画を策定するものとする。」と規定されており、この長期的な計画にあたるものです。

本方針は「今後の自動車環境対策のあり方」を明記し、あらゆる主体が協働して対策を進めるための方向性を示すものです。

「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」は、千葉県環境保全条例第55条、条文は同じく3ページになりますが、「知事は、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を定め、これを公表する。」と規定されており、この指針にあたるものです。

本指針は、事業者・県民の取組目標及び目標達成に向けて計画的に取り組むべき内容について定めており、自動車を30台以上使用する事業者は自動車環境管理計画書の作成が、200台以上使用する事業者は40%以上の低公害車の導入が、それぞれ義務付けられています。

4ページをご覧ください。今回の改正の背景としては、大気環境等の状況、第3期千葉県自動車排出NOx・PM総量削減計画の策定、千葉県地球温暖化対策実行計

画の改定、国の「省エネ法」改正等 などが挙げられますので、これらについて説明します。

5 ページをご覧ください。背景の 1 番目は、大気環境の状況です。自動車排出ガス対策の中心は、窒素酸化物 (NO_x)・粒子状物質 (PM) 対策であり、そのうち NO_x の状況を把握するための項目である、二酸化窒素 (NO₂) の環境基準達成状況を表に、近年まで環境基準超過が見られた地点の状況をグラフに示しました。

大気環境基準達成率は、平成 23 年以降、平成 30 年度を除き 100%となっています。

6 ページをご覧ください。PM の状況を把握するための項目である、浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況を表に、近年まで環境基準超過が見られた地点の状況をグラフに示しました。

大気環境基準の達成率は、平成 26 年度以降 100%となっています。

なお、グラフでは平成 16 年度以降、全て環境基準を達成しているかのように見えますが、評価方法が、「1 日平均値の 2%除外値が 0.100mg/m³ 以下で、かつ 1 日平均値 0.100mg/m³ を超えた日が 2 日以上連続していないこと」が条件となっており、2 日以上連続していない条件を満たしていないため、平成 23・25 年度は、環境基準超過となっております。

7 ページをご覧ください。自動車騒音に係る環境基準達成率は、徐々に上昇しており、近年は 90%を超える状況となっています。

8 ページをご覧ください。背景の 2 番目の、第 3 期千葉県自動車排出 NO_x・PM 総量削減計画の策定状況です。令和 4 年 11 月に変更された、国の自動車排出 NO_x・PM 総量削減基本方針に基づき作成した計画案について、現在国と協議中で、計画改正の最終段階となっています。

国の総量削減基本方針の変更に向け、令和 4 年 4 月に中央環境審議会から出された答申内容の概要を枠内に示しました。

○環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベルに至らなかった測定点が

あったこと等から、引き続き現行の自動車 NO_x・PM 法に基づく各種施策を継続することが必要。

○環境性能の良い車への代替が進むことで、環境改善が期待されることなどから、施策の追加・修正は必要なく、目標を維持・継続すること。

なお、国は、令和 8 年度の状況を踏まえ、9 年度以降 NO_x・PM 法の制度のあり方を、検討する模様とのことです。

○自動車使用管理計画の事務の合理化を検討することが望ましい。

などが主な内容です。

これらの答申内容を踏まえ、国の総量削減基本方針は、目標年度を平成 32 年度から令和 8 年度に変更した他は、各種施策の継続、目標の維持・継続が主な内容となっています。

9 ページをご覧ください。国の総量削減基本方針の内容を踏まえ、今年度中の改正を目途に、現在国との協議を行っている、第 3 期千葉県自動車排出 NO_x・PM 総量削減計画の概要です。

計画の目標は、対策区域において、千葉県では NO_x・PM が特に高い、黄色に着色した 16 市において、令和 8 年度までに NO₂・SPM に係る大気環境基準を確保することとしています。達成期間は、令和 6 年 4 月 1 日から令和 9 年 3 月 31 日までとし、計画達成の主な施策等は、原則第 2 期計画から追加・削除をせず、達成期間の延長、「次世代自動車」を追加などといった時点修正のみとします。

10 ページをご覧ください。背景の 3 番目は、令和 5 年 3 月に実施した千葉県地球温暖化対策実行計画の改定です。今回の実行計画の改定では、次世代自動車の普及促進や、エコドライブ・カーシェアリングなどの実施について、新たに追加しました。目標についても、温室効果ガスの削減目標や、各主体別の取組目標として自動車 1 台当たりの燃料消費量や、貨物自動車の輸送トンキロ当たり燃料消費量の目標を引き上げるとともに、電動車保有台数や公共用充電設備基数の目標を新たに設定しました。

11 ページをご覧ください。背景の 4 番目は、令和 5 年 3 月の「省エネ法」改正等

の動きです。

この改正では、輸送事業者の非化石エネルギーへの転換について、事業者が取り組むべき定量目標の目安が、新たに設定されました。荷主については、8トン以下の小型トラックについて、2030年度までに使用する貨物自動車の台数に占める非化石エネルギー自動車（電気自動車、水素自動車（燃料電池自動車を含む）、プラグインハイブリッド自動車、専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車）の割合を5%とするという、目標の目安が示されました。貨物輸送事業者、旅客輸送事業者については、小型トラックは荷主と同様5%、バスは5%、タクシーは8%を2030年度までに非化石エネルギー自動車とするという目標の目安が示され、8トンを超える大型トラックについては、2030年度までに定量目標の目安を検討することとなりました。

12 ページをご覧ください。次世代自動車の代替状況ですが、小型トラックについては、ハイブリッドトラック、電気トラックなどの電動車は普及段階にありますが、大型トラックは、ようやくハイブリッド車が登場し、燃料電池車は実証段階にあります。また、電気自動車については、航続距離が短い、バッテリーが重く積載量が犠牲になる、充電時間等のデメリットがあり、試験的導入段階にあります。バスについては、都内を中心に燃料電池バスの導入がすすめられていますが、水素ステーションの立地による制約、車両使用期間等に課題があります。

電気バスについては、海外製、特に中国製のEVしか発売されていないこと、充電時間等がデメリットとなります。また、地方バス事業者は、中古車両（他のバス事業者のおさがり）を使用しているため、計画的な導入が困難となっています。

タクシーについては、日産リーフ等EVの普通車をタクシーとして利用することは可能で、一部事業者では導入が進んでいます。業界全体ではユニバーサルデザインのLPハイブリッド車であるJPNタクシーの導入を進めており、15%を占める状況です。

EVでは、ユニバーサルデザインのタクシー用車両がないことや、充電時間等がデメリットとなっています。

13 ページをご覧ください。これらの背景を踏まえ、他の計画等との整合を図りな

がら、千葉県自動車環境対策に係る基本方針の見直しを行っていきませんが、現行の基本方針は、資料 参考1 のとおりです。

2～6 ページに、これまでの取組と成果を、7～16 ページに自動車を取り巻く環境の変化と課題を取りまとめており、今後の自動車環境対策のあり方については、17～18 ページに、記載してあります。

資料1 の13 ページに戻っていただき、現行の基本方針の概要ですが、計画期間は平成24年度～平成32年度まで、目的は、県・市町村などあらゆる主体が自動車環境問題についての基本認識を共有し、協働して対策を進めるための方向性を示すものとなっております。

取組の方向性としては、①自動車公害対策から自動車環境対策への転換、②地域に応じたきめ細かな取組の推進、③自主的取組の進展、④環境基準の確保に向けた取組の推進、⑤エコドライブの一層の推進、⑥法令による対策の継続などを連携して推進していくこととしております。

14 ページをご覧ください。この現行の基本方針を、これまで説明した背景を踏まえ見直していくこととなりますが、その方向性について説明します。

計画期間は、令和6年度～12年度まで、主な改正点としては、従来の公害対策（NO_x、PM 対策が中心）を主とする方針から、地球温暖化対策（CO₂削減対策）にシフトし、次世代自動車への転換を、大きな柱としていきます。

取組の方向性としては、①次世代自動車の普及促進、②ゼロカーボン・ドライブの推進、③エコドライブの推進、④カーシェアリング・公共交通機関の利用、⑤環境基準達成の維持、といった方向性で取組を推進していきます。

これまでの取組は、主に⑤環境基準達成の維持の中に集約し継続するとともに、地球温暖化対策に係る取組を追記していきます。

15 ページをご覧ください。目標等の設定については、千葉県地球温暖化対策実行計画、国の省エネ法改正に係る判断基準に係る告示などと整合を取り、同様の目標とします。

16 ページをご覧ください。自動車使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指

針の見直しですが、現行の指針は資料 参考 2 になります。

現行の指針の概要は、平成 14 年 7 月に制定し、目的は、事業者県民の取組目標及び目標達成に向けて、計画的に取り組むべき内容について定めるものというものです。主な内容は、自動車 30 台以上を使用する特定事業者は、自動車から排出される NO_x・PM 削減のため、自動車環境管理計画書を作成することや、特定事業者は指針に基づき低公害車の導入計画を作成すること、また、特定事業者以外の責務などについて定めています。

17 ページをご覧ください。今回の改正の方向性ですが、基本方針の改正内容に沿った修正、自動車公害対策から地球温暖化対策にシフトし、次世代自動車の導入促進への転換を図るもので、基本方針と同趣旨の内容を追記していきます。

その他、令和 4 年 4 月の中央環境審議会の答申で、自動車使用管理計画については、事務負担軽減の観点から、事務の合理化を検討することが望ましいとされたことを受け、NO_x・PM 法の省令において、NO_x・PM 排出量の実態把握に関する項目を削除しています。

指針改正後に、千葉県環境保全条例施行規則を改正、計画書の様式を変更し、報告者の負担軽減を図ります。具体的な様式のイメージは、18 ページに示しております。

19 ページをご覧ください。今後のスケジュールですが、本日、令和 5 年 12 月 27 日に大気環境・企画政策合同部会において、基本方針・指針等の改正の方向性についてご審議いただき、令和 6 年 3 月 14 日に予定している第 2 回合同部会で、基本方針・指針等の素案をお示しし、御意見をいただいた後、パブリックコメントを実施するとともに、県の関係部局や市町村からの意見も聴取します。

これらの意見を反映した基本方針・指針の案を、令和 6 年 6 月～7 月頃に予定している第 3 回合同部会でお示しし、ご審議いただいた後、環境審議会からの答申を受け、基本方針・指針を改定します。

本日の審議事項に関する私からの説明は以上です。

佐々木部会長 ありがとうございます。ただいまの御説明について御意見御質問をいただきたいと思います。今日はこの議題の第1回の審議ということもあって、方向性などについて、ざっくばらんに議論できればと思います。よろしく申し上げます。

では、オンラインから、木名瀬委員お願いいたします。

木名瀬委員 資料2ページで、指針では、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ですが、対象となる事業者数はどれくらいあるのでしょうか。また、低公害車の導入義務は、どの程度達成されているのでしょうか。

佐々木部会長 事務局からお願いします。

事務局 ご質問ありがとうございます。まず、それぞれの対象となる特定事業者の数ですが、自動車を30台以上使用している事業者で、自動車環境管理計画書の提出の対象となる事業者数は、令和3年度現在、553事業所になります。それから、自動車を200台以上使用している特定事業者、これは40%以上の低公害車を導入する義務がかかる対象となる事業者ですが、54事業者となっております。200台以上の事業者につきましては、40%以上低公害車を導入する義務がかかるわけですが、その達成状況については、平成23年度時点では、40%達成率は61%程度でしたが、平成30年以降、令和3年においても、全ての事業者が達成している状況になっています。回答は以上となります。

佐々木部会長 ありがとうございます。続いていかがでしょうか。

では、オンラインから本郷委員お願いいたします。

本郷委員 ご説明いただいた資料で、5～7ページのところで、年度ごとの推移をご紹介いただきました。二酸化窒素やPM、そういったものは低下傾向とのことですが、騒音は上昇傾向という説明がありました。騒音が上昇している要因というのは、どのように、お考えでしょうか。

事務局 自動車等の環境基準の達成率が上昇している理由については、明確にお示しできるデータを有しておりませんが、自動車の単体規制の強化がされたことや、ハイブリッド車のような音の発生も少ない車種が普及してきていること、また低騒音型のタイヤが普及しているということも聞いております。さらには低騒音の舗装面が施工されたり、防音壁が設置されたり、また夜間における大型車両の通行規制等、色々な対策が取られた結果、上昇してきているのではないかと推測しているところでございます。以上でございます。

本郷委員 ありがとうございます。すみません、ちょっと資料を読み違えておりました。達成率が上昇ということですね。失礼いたしました。ありがとうございます。

佐々木部会長 ありがとうございます。では、秋葉委員お願いいたします。

秋葉委員 資料の18ページで、参考として、計画書の様式を変更するということですが、この部分を削除するというのは、他のところに全ての情報が記載されているのか、それとも重要性が低かったから削除するということなのか、どちらなのか教えてくださいたいと思います。

事務局 ご質問ありがとうございます。18ページの様式ですが、今までの様式ですと、各車両の年間走行距離、年間燃料消費量等々細かいところまで報告をいただいて、それぞれのNO_x、PM、CO₂などを算出するというところまでしていただいておりました。今後は、これらの環境基準が達成されているといった状況も踏まえて、1台1台どのような車が使われているかという情報を集約することで、次世代自動車にどれだけ移行が進んでいるかということを確認することとし、現在項目にあるその他の情報については必要ないということで、これは国も同様の変更をしておりますので、同じような流れで、県も様式を修正させていただくものです。説明は以上となります。

秋葉委員 わかりました。現行の様式でもわからない状況なのかもしれませんが、例えば

整備不良でないかどうかという状況というのは、元々の記載項目にもあったでしょうか。

事務局 元々の様式にも、そういったものを記載するところはございませんので、そういった状況については、今までも今後も把握できないということになります。

秋葉委員 わかりました。実は街中を見たり走行したりしまして、時折、ディーゼル車の排ガスの色が非常に濃い色で出てしまっている状態を見ることがありまして、全くなくなったとは言えない状況かと思うので、そういう整備不良がないように、事業者に取り組んでいただく取り組みは引き続き必要かと思います。ありがとうございました。

佐々木部会長 どうもありがとうございます。他はいかがでしょうか。
ではオンラインの佐藤委員、お願いいたします。

佐藤委員 どうもありがとうございました。ただいまのご意見、ちょうど私も 18 ページのところについて伺いたいと思いましたので、引き続きその話なのですが、事業者の方がこの様式を作成する作業がどれくらい大変だったのかを知りたいというのと、あと、繰り返しおっしゃっていただいたのですが、温暖化対策で次世代自動車を増やすということがNOx・PM法にもかなう施策であるというのは重々承知していますが、年間走行距離の情報っていうのは、CO₂の排出量を把握する上でも、提出していただいて悪くはない情報だと思います。そうそういう情報は他でも得られるかというところを伺いたいと思います。よろしくお願いします。

事務局 ご質問ありがとうございます。まず、事業者にとどの程度負担があるかということですが、事業者にとりましては、やはり車 1 台 1 台の年間走行距離や年間燃料供給量を記録して報告していくというのは、かなり負担となると聞いております。それと、確かにこの様式だと、1 台 1 台の CO₂ 排出量の把握ができることにはなりますが、現在、運輸部門や家庭部門の車両から排出される CO₂ 排出量は、この結果は用いずに県内の燃料消費量から算出することとなっており、そういっ

た算出とも直接的に関係がないことや、一部の事業者についてだけデータを取ることになるので、事業者の手間の縮減と、得られるデータの効果ということから考えて、一律に国に合わせて切ってしまうのがいいのではないかと考え、このように変更することを予定しています。説明は以上でございます。

佐藤委員 どうもありがとうございます。次世代自動車を増やしていくというその基本方針には賛同するところですが、事務の簡略化というところで、これまでの NOx・PM 法を軽視するようなメッセージになると困るなどと思った次第です。実質的なところでは、NOx も PM も下がっているということで基本的に問題はないかとは思いますが、そういう軽視に繋がらないように、説明等重々していただければと思います。以上です。

佐々木部会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。中村委員お願いします。

中村委員 素朴な質問なのですが、エコドライブという言葉が出てきますが、エコドライブというものは、今は結構普及していると考えているのか、それを把握する方法や、経年的にも追っているのか、ということについてお伺いしたいと思います。

事務局 エコドライブというのは、いわゆるふんわりアクセルや、急加速・急発進・急ブレーキをかけないといった、なるべく燃料の消費を抑えるような運転の仕方ということで、この普及状況につきましては、アンケート等で毎年状況を把握しているところです。詳しくは、大気保全課のほうから説明させていただきます。

事務局 先程資料の中で説明した通り、自動車環境管理報告書の様式を変更しますというお話をさせていただきましたが、この様式の中では他にも様々な項目を事業者さんに聞いております。自動車を 30 台以上持っている事業者に限られますけれども、その中で「エコドライブを実施していますか」という項目があります。この方法で集計させていただいて、エコドライブの普及状況を把握しています。

中村委員 ありがとうございます。

佐々木部会長 他はいかがでしょうか。伊東委員お願いします。

伊東委員 ありがとうございます。内容に関しては私も特に課題とかそういうのはありませんが、14 ページ目の取組の方向性のところで、2 番目のゼロカーボン・ドライブの推進というキーワードがあると思います。こちらがいわゆる再エネだとか、そういった電源構成を変えて、なるべく化石燃料を使わないような燃料で、1 番目の「次世代自動車等の普及促進」と関連して進めることだと思います。このゼロカーボン・ドライブの推進にあたっては、住民の方が何か努力をして、何か対策をするというよりは、やはり自治体が電源構成の再エネの比率を上げるとか、そういったところでやっていかないとなかなか実現が難しいところだと思います。このあたりは、再エネの普及促進などの施策との整合性も取りながら進めていくということ、基本方針として記載する、という理解でよろしいでしょうか。

事務局 ご質問ありがとうございます。当然、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ますし、再エネ全体として高めていくということも大前提となりますが、それにプラスして、例えば最近普及してきたソーラーカーポートだとか、それぞれ太陽光発電設備の導入促進、そういった色々な施策を組み合わせ、蓄電池の設置も含まれるでしょうけども、そういったものをトータルで進めていくことで、ゼロカーボン・ドライブに近づくような施策を推進していくということを考えております。以上でございます。

伊東委員 ありがとうございます。実際のユーザー視点で考えていくと、自宅のソーラーパネルで発電したもので、EVに充電をして使うというのが今一番近いケースですよね。そういったことも含めて推進をしていくということが2 番目ということですね。ありがとうございます。

佐々木部会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。では、オンラインの梶委員お願いします。

梶委員 今のご質問とも関係しますが、今議論されているのは、長期的な計画として基本方針を定めるとのことですが、これを踏まえて、実現に向けた実行計画やアクションプランみたいなものを、別に策定する予定があるのでしょうか。

事務局 ご質問ありがとうございます。今、実行計画という名前を出させていただいたのは、昨年度改正した千葉県地球温暖化対策実行計画のことであり、この基本方針の下に、実行計画やアクションプランというものを別途定める予定はございません。以上でございます。

梶委員 わかりました。ありがとうございます。

佐々木部会長 ありがとうございます。他はいかがでしょう。上野委員お願いします。

上野委員 私は騒音の専門で、その部分についてお聞きしたいのですが、7 ページのところで先ほどもご説明があつて、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おりますが、そうはいつても 93.5%、20 軒に 1 軒以上は達成できていないという現状があるとして、現行は達成率向上というようなことが書いてあるんですけれども、14 ページの方では方向性として、環境基準達成の維持となっております。より良くするという表現にはなっていないのですが、これは先ほどご説明があつたように、自然に良くなることが見込まれるから方向性として掲げないということなのか、その辺どのように考えてらっしゃるかをお聞きしたいです。

事務局 ご質問ありがとうございます。ここについては、一つの項目にまとめているので、環境基準達成の維持といった書き方をしており、大気環境基準の達成をしていることと、騒音についてはまだ達成されていないのですが、現状の政策を維持していくことで今のような上昇カーブが見込まれる、要するに車がどんどん次世代自動車へと変わっていくことで、騒音が下がってくるということが見込まれますので、現行施策をしっかり継続していくことで、これも向上していつて 100%に近づいていくことが見込まれますので、こういった書き方とさせていただいております。

上野委員 わかりました。達成率の維持じゃなくて、達成のための対策の維持ということですね。はい。ありがとうございました。

佐々木部会長 ありがとうございました。他はいかがでしょうか。では、私の方から、14ページのところで、先ほども議論ありましたけれど、2番目のゼロカーボン・ドライブという言葉が、これだけがよくわからないところがあるので、実際に基本方針で文章を作成するときには、その辺りわかりやすく書いていく必要があるかなと思いました。それから、18ページのところで、先ほど議論があり、佐藤委員からご指摘あったところですが、自動車環境管理計画書に関して、CO₂の排出量が推定に使えるということだと思いますが、この数値は従来何か活用されていたのでしょうか。また、これだけでは対象としている事業者の情報しかわからないから全体の数値としては使えない、というご説明でしたが、例えばその相関を見ると、全体の推計にも非常によい相関があるとか、そのような情報がもしあれば教えていただきたいです。表の一部の項目を廃止するということに対し、私もそれで特に問題があると考えているわけではないのですが、もし何か情報があれば教えていただきたいと思います。

事務局 ありがとうございました。この表に書いてある目標なのですが、これはもともと事業者さん自身が車の走行に伴って、どのくらいCO₂、NO_x、PMを排出しているかを把握していただいて、指針の中にも「把握すること」と記載があるのですが、まずは事業者さんに把握をしていただいています。そして、5年の計画を書いていただいておりますが、この5年の中で、自分たちが事業者としてどのくらい削減をしていこうかという目標を立てるという項目になります。

佐々木部会長 目標だから、実績ではないということでしょうか。

事務局 両方です。目標と、実績を毎年書いていただいています。

佐々木部会長 それは特段何かに活用されているというわけではない、ということでは

うか。

事務局 実際施策としての活用というのは、あまり大きくはないです。

佐々木部会長 ありがとうございます。それでは、他に何かございますでしょうか。

それでは、特にないということなので、基本方針及び指針につきまして、資料1の通り、策定を進めることを承認してよろしいでしょうか。

特にご異議はないかと思しますので、ご意見を踏まえて、素案策定の作業を進めていただくことにしたいと思います。よろしく願いいたします。

5 議題（2）その他

佐々木部会長 それでは、議題2の「その他」について、事務局から何かございますか。

事務局 本日いただきました御意見を踏まえ、これから基本方針及び指針の素案を作成し、3月14日木曜日の午前に開催を予定している第2回合同部会で、ご審議いただきたいと考えております。年度末のお忙しいところ大変恐縮ですが、よろしく願いいたします。

佐々木部会長 以上で本日の議事を終了いたします。御協力ありがとうございました。司会進行を事務局にお返しします。

6 閉会

司会 長時間の御審議ありがとうございました。

以上をもちまして、合同部会を閉会いたします。

ありがとうございました。

以上