

# 令和5年度 第2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6年3月14日（木）

午前10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	3
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素案について	
(2) その他	18
6 閉会	19



## 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。よろしくお願いいたします。

**司会** はじめに、配付資料の確認をさせていただきます。

次第

委員名簿

資料1 千葉県自動車環境対策に係る基本方針（素案）

資料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（素案）

参考1 前回の委員意見に対する事務局の考え方等

参考2 千葉県自動車環境対策に係る基本方針（現行）

参考3 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（現行）

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 13 名の委員に御出席をいただいております。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、千葉県環境生活部次長の江利角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、国の新年度予算案では、カーボンニュートラルの実現に向け、革新的な技術開発への支援を行っていくとしたほか、先月、GX 経済移行債を発行するなど、脱炭素化に向けた取組を加速しているところです。

県においても、地域の温暖化対策を一層進めていくため、令和6年度当初予算案において、これまでの省エネルギー設備や次世代自動車等の導入促進に加え、家庭向けではリース等による太陽光発電や ZEH の導入支援、中小事業者向けでは脱炭素化に向けた取組の伴走型相談支援など、各主体が温暖化対策に取り組めるよう充実したところです。

本日は、前半の大気環境・企画政策合同部会では、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、千葉県自動車環境対策に係る基本方針の改正等の素案について御審議いただきたいと思っております。

また、後半の企画政策部会では、審議会でもいただいた御意見等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案について御審議いただきたいと思っております。

企画政策部会については、本日が最後の審議会となりますが、どうぞよろしくお願いたします。

### 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、会場にお越しにいただいている委員の皆様から、座席順に御紹介いたします。

永富委員でございます。

佐々木合同部会長でございます。

木名瀬委員でございます。

中村委員でございます。

次にオンラインで出席いただいている委員の皆様につきましては、名簿順に御紹介させていただきます。

伊東委員でございます。

上野委員でございます。

梶委員でございます。

亀山委員でございます。

佐藤委員でございます。

藤倉委員でございます。

道川委員でございます。

外山委員でございます。

本郷委員でございます。

なお、秋葉委員、栗原委員、池邊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思います。存じます。

**佐々木部会長** 皆さま、おはようございます。

年度末の大変忙しい時期でございますが、お集まりいただきありがとうございます。

先ほど江利角次長からもご案内がありましたが、前回までに、この千葉県自動車環境対策に係る基本方針について、色々ご意見をいただきまして、どうもありがとうございました。

それを受けて、今回、基本方針の素案が作成されましたので、いただいた意見が十分反映されているかということ、また、その他お気づきの点がございましたら、忌憚のない意見をいただければと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

**司会** ありがとうございました。

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、佐々木部会長にお願いいたします。

## **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素案について**

**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いますが、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、永富委員と木名瀬委員にお願いしたいと存じます。

よろしくお願いいたします。

**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素案について」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素案」について説明させていただきますが、その前に、前回の合同部会でいただいた御意見等に対する事務局の考え方等について、説明が不十分だったものや、御意見等を素案に反映したものなどを中心に、振り返らせていただきます。

資料の参考1をご覧ください。

2 ページの一番下の No.7 では、佐藤委員から、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、事務の簡略化により、これまでの NOx・PM 法を軽視するようなメッセージにならないよう、十分説明してもらいたいとの御意見をいただきました。

NOx・PM 法に基づく対策は今後も継続していくこと、大気環境・自動車騒音の環境基準等の達成率の維持やさらなる向上を目指すこと、次世代自動車の普及が進むことで、NOx・PM などが減少し、大気環境の改善も進んでいくことを、本文中（素案 10・17 ページ）に明記しました。

3 ページの一番上 No.8 では中村委員から、エコドライブの普及状況や、その把握方法等について御質問いただきました。

エコドライブの普及状況は、県民向けのアンケートや、自動車環境管理計画書の記載項目で把握しており、普及状況は、県民向けアンケートで 73.9%、計画書で 89% となっています。

3 ページの No.9 では伊藤委員から、ゼロカーボン・ドライブは、住民の取組というより、自治体が再エネ比率を上げていくことが必要であり、他の再エネ普及促進施策と整合を取りながら進めていく理解で良いかとの御意見を、佐々木部会長からは、ゼロカーボン・ドライブという言葉が、エコドライブのように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、わかりやすく記載してほしいとの御意見をいただきました。

千葉県地球温暖化対策実行計画の中にも再エネ導入目標を定めており、再エネ比率を高めるということが大前提となりますが、ソーラーカーポートや蓄電池等の導入を促進し、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。

ゼロカーボン・ドライブは、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車に再生可能エネルギーで充電することや、燃料電池車に再生可能エネルギー由来のグリーン

ン水素を充填することで、走行時の CO<sub>2</sub>排出量をゼロとするドライブのことで、本文中（16 ページ）や用語解説に記載しました。

3 ページの 1 番下 No.10 では上野委員から、環境基準達成率は騒音に関しては 93.5%で全て達成していないが、方向性として「環境基準達成の維持」となっているが、どのような考えかとの御質問をいただきました。

NO<sub>x</sub>・PM については、現状の取組を継続していくことで、環境基準達成の維持に、騒音については達成率の更なる向上につながると考えており、「環境基準達成の維持」という項目は、「環境基準達成等に向けた取組の継続」（本文中では 17 ページ）に、修正しました。

前回の合同部会の意見に対する事務局の考え方等については、以上です。

それではここからは、本日の議題である「千葉県自動車環境対策に係る基本方針（素案）」について、説明します。

資料1をご覧ください。

2 ページの「1 はじめに」ですが、自動車による大気汚染や騒音等の問題について、これまで、「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」や「ディーゼル条例」に基づき、自動車公害対策を総合的に推進してきた結果、NO<sub>2</sub> や SPM の環境基準が達成されている一方で、地球温暖化対策は、人類共通の喫緊の課題であり、千葉県でも、令和 5 年 3 月に「千葉県地球温暖化対策実行計画」を改定し、2030 年度の温室効果ガス排出量削減目標を定め、取組を進めているところです。

この基本方針は、これらの計画等とも整合性を図りつつ、千葉県環境保全条例第 5 条第 2 項に基づき、自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するための長期的な計画として策定するもので、今後は、「公害対策」中心の取組だけではなく、「地球温暖化対策」にも重点を置き、「自動車環境対策」を進めていきます。

3 ページからの「これまでの取組と成果」では、「はじめに」で触れた取組や環境基準の達成状況等について、詳しく記載しております。

千葉県では、国の実施する単体規制の強化、燃費性能の改善義務のほか、「自動車 NO<sub>x</sub> 法」による車種規制に加え、平成 4 年 2 月に「千葉県自動車交通公害防止計画」を策定するなど、自動車交通公害対策を総合的に推進してきました。

その後、平成 13 年 6 月に「自動車 NO<sub>x</sub> 法」が「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」に改正さ

れ、平成 15 年 10 月にはディーゼル車の運行を禁止するディーゼル条例を一都三県で同時施行するなどの取組を進めてきた結果、NO<sub>2</sub>や SPM が順調に低下し、自動車交通による環境負荷の低減が進んでいます。

県では、現在も「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」に基づく計画策定、千葉県環境保全条例やディーゼル条例により、総合的に対策を実施するとともに、九都県市での共同・協調した対策なども行っています。

次の（1）これまでの主な取組については、

3 ページに、ア 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づく計画の策定について

5 ページに、イ 低公害車の普及促進 について、

ウ ディーゼル車の規制は、①条例によるディーゼル自動車排出ガス対策、②運行規制に係る立入検査・調査 について

6 ページのエ 自動車使用に伴う大気環境負荷低減は、①事業者による計画書の提出、②アイドリング・ストップ、③エコドライブの推進 について それぞれ記載しました。

7 ページからの（2）成果には、大気環境や騒音の状況を取りまとめました。

ア 大気環境の状況は、NO<sub>2</sub>については7～8 ページに、SPM については8～9 ページに記載しましたが、両項目ともすべての測定局で環境基準を達成しており、年平均値も低下傾向にあります。

9 ページのイ 自動車騒音の状況は、図 4 に示すとおり環境基準の達成率が年々上昇しており、令和 4 年度は 94.0%となっています。

つづいて、10 ページからの 3 自動車を取り巻く環境の変化と今後の課題ですが、これまで行ってきた自動車環境対策の取組により、自動車公害対策としては一定の成果をあげてきた一方で、排気ガスの CO<sub>2</sub> は地球温暖化の原因にもなることから、今後は、次世代自動車の普及などによる温室効果ガス排出量の削減といった地球温暖化対策に力点がシフトしていきます。

特に、トラックやバスを利用する運輸事業者における次世代自動車等への転換が求められますが、車両価格や走行距離などの課題があり、今後の更なる技術革新が必要です。

（1）地球温暖化対策については、世界共通の課題となっている「カーボンニュ

ートラル」を目指す動きの中、国も県も 2050 年までにカーボンニュートラルを達成するという目標・方針を表明しています。

日本における二酸化炭素排出量のうち、自動車を含む運輸部門からの排出が 17.4%を占めており（2021 年度）、運輸部門での脱炭素化に向けた取組が求められています。

本県においても、令和 5 年 3 月に改定した「千葉県地球温暖化対策実行計画」において、2030 年度における千葉県の温室効果ガス排出量を 2013 年度比 40%削減とし、さらなる高みを目指すことを目標としており、そのうち、運輸部門については 31.5%の削減目標を設定しています。

11 ページの、(2) 次世代自動車の現状と課題については、日本ではハイブリッド車を中心に次世代自動車の普及が進んでおり、国は、新車乗用車販売台数に占める電動車の割合を、2035 年度までに 100%にすることを目指しています。

一方で、バス・トラック等をはじめとした商用車においても「電動化」を推進する必要がありますが、電気自動車や燃料電池車への転換は十分に進んでいません。

11 ページの下、四角の囲み内に業種別の課題を記載しました。

トラック運送業界では、小型トラックについては、ハイブリッドトラック・電気トラックは普及段階、大型トラックについては、ハイブリッドが登場、燃料電池は実証段階です。電気トラックについては、車両価格・充電設備費用が高い、航続距離が短い、バッテリーが重く積載量が犠牲になる、充電作業の負担といったデメリットがあります。

バス事業者では、電気バスは、海外製しか発売されておらず、車両価格が高額で、走行距離が短く充電作業の負担がデメリットとなっており、燃料電池バスは、車両価格・燃料の水素が高額で、車両使用期間が 6 年と短く、水素ステーションの立地による制約等の課題があります。また、地方バス事業者は中古車両を使用しているため、非化石エネルギー対応バスを計画的に導入することが困難となっています。

タクシー事業者では、EVの普通車やFCVをタクシーとして利用することは可能ですが、ユニバーサルデザインのタクシー用車両がない、充電作業の負担等がデメリットとなっています。

資料 12 ページをご覧ください。

こうした課題に対し、様々な技術的アプローチによる解決に向けた取組が進んで

います。

①バッテリー交換式EVは、従来1時間～8時間程度要していた充電時間を、交換式では数分で作業可能で、日中の車両稼働中でも、太陽光発電により充電可能などのメリットがあります。

②蓄電池搭載型急速充電器は、高出力の急速充電器の設置では、高圧変電設備が不可欠で、高額な電気工事費が導入のハードルとなっていますが、大型の蓄電池を設置し、蓄電池への充電は低圧で行うことで、高圧変電設備が不要となりハードルが下がるといったものです。県内では、成田国際空港で導入されています。

③水素化コンバージョンは、ディーゼルトラックのエンジン・燃料供給系部品を水素に適合したものに交換し、水素エンジン車に改造するもので、低コストでの導入が可能となります。

続いて、資料14ページからの、自動車環境対策の取組の方向性については、今後、地球温暖化対策の視点も取り入れながら進めていくことが重要で、行政機関はもとより、あらゆる主体の意識改革や、行動変容が必要となります。

県では、2030年度までの自動車環境対策の取組の方向性を以下のとおりとし、「千葉県地球温暖化対策実行計画」など各種計画等との整合性を図り、官民連携体制で取組を推進していくこととします。

(1)次世代自動車等の普及促進と今後の技術革新については、国は、2035年度には乗用車新車販売の全てを電動車にすることを目指しており、県でも、2030年度までに電動車の保有台数の目標を100万台と設定し、民間事業者と連携して取り組んでいきます。

県の公用車については、代替可能な電動車がない場合を除き、すべて電動車を導入しており、2030年度までにすべて電動車にすることとしています。

また、電気自動車は、急速に普及が進んでおり、更なる充電設備の設置促進が必要となるため、県内の公共用充電設備については、2030年度までに5,000基を目標として、都市部では生活面を、郊外では観光面も意識し、官民連携で取り組んでいきます。

資料15ページをご覧ください

運輸貨物業界においては、自主的にEVトラック・バスや燃料電池バスの導入に取り組む動きがあり、今後の技術革新を踏まえながら、次世代自動車への転換や、バ

イオ燃料・合成燃料の活用など、非化石エネルギー自動車への転換を促進していきます。

ICT の活用や、再配達削減、MaaS による移動手段の最適化などが進むことで、CO<sub>2</sub> の排出削減などが期待されます。

資料 16 ページの、(2) ゼロカーボン・ドライブの推進については、電気自動車等に再生可能エネルギーで充電することや、燃料電池自動車に再生可能エネルギー由来のグリーン水素を充填することで、走行時の CO<sub>2</sub> 排出量がゼロのドライブを実現できます。

次世代自動車の普及と合わせて、充電設備への太陽光発電設備・蓄電池の併設や、ソーラーカーポートの設置促進などで、ゼロカーボン・ドライブを普及していきます。その他、(3) エコドライブの推進や、(4) カーシェアリング・公共交通機関の利用等も進めていきます。

資料 17 ページの (5) 環境基準達成等に向けた取組の継続については、単体規制の強化や、車種規制の実施等を推進し、大気環境・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すとともに、大気環境・自動車騒音の常時監視や、ディーゼル条例の運行規制・燃料規制など、現行の規制・指導・監視を継続します。

資料 18 ページには、施策の実施に関する目標等を掲載しています。

電動車の保有台数、公共用充電設備基数など 4 項目については、令和 5 年 3 月に改定した「千葉県地球温暖化対策実行計画」に掲げた目標と整合性を図り、2030 年度の目標を設定しました。

また、令和 5 年 4 月に施行された改正省エネ法に基づき、輸送事業者等は、2030 年度に向けて非化石エネルギーへの転換目標を目安に取り組むこととなっており、荷主や、貨物・旅客輸送事業者の定量的目標の目安等について、改正法の内容に合わせて設定しました。

千葉県自動車環境対策に係る基本方針の改正素案の説明については以上です。

続いて、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改正案について、説明します。

資料 2 の 1 ページをご覧ください。

本指針は、これまで説明した基本方針の改正内容に則り、必要な改正を行うもの

です。

資料の赤字の部分が改正点になりますので、順に説明していきます。

「第2 主体別の取組目標の設定」の「1 特定事業者」の「(1) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の削減計画」の規定については、前回の部会で方向性を説明したとおり、事業者の負担軽減やデータの活用状況等を勘案し、削除します。

自動車の導入計画については、CO<sub>2</sub>排出量削減の観点から、低公害車のうちCO<sub>2</sub>排出量の少ない電動車の導入を優先することとし、代替できる電動車が無い場合は、現行の指針で導入を優先することとしている「低公害車かつ低燃費車」を導入するなど、より環境への負荷の少ない自動車の代替を進めるものとする、という内容に改正します。

これに合わせ、「ア 低公害車の導入」に、2 ページの一番上の、「(イ)低公害車を導入するにあたり、代替できる電動車がない場合を除き、電動車の導入に努めるものとする。」という規定を追加します。

2 ページの一番下から3 ページにかけての、「3 輸送事業者等の自動車の使用者」については、基本方針の「施策の実施に関する目標等」の中でも説明したとおり、令和5年4月に施行された改正省エネ法の内容に合わせて、規定を追加するものです。

4 ページの第4については、現行指針制定時と現時点で状況が異なっている箇所について時点修正するもので、主な修正点を欄外に記載しました。

現行指針の制定時は、ディーゼル条例に規定する運行規制の施行前であったため、現在の状況に合わせて文言を修正したり、低公害車の供給状況が異なることから、「電動車をはじめとした低公害車」への更新を積極的に進めることとした、それから現在、最新規制適合車であるディーゼル車は、千葉県ではすべて低公害車となること、不適合車両の使用を続ける場合に、粒子状物質減少装置を装着することは当然であるため、不要となる規定を削除しました。

指針の改正案に関する説明は、以上です。

また、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。どなたからでも結構です。

では、木名瀬委員、お願いいたします。

**木名瀬委員** 基本方針の中で、資料 18 ページに、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ますが、現状はどうでしょうか。

**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。電動車の保有台数については、昨年度(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。

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。以上です。

**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、中村委員お願いいたします。

**中村委員** 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でしょうか。民間事業者が運営するのか、それとも県が行うのか、そのあたりについてお聞きしたいです。

**事務局** 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ということで、公共で運営しているものもありますし、例えばお店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、自分が持ってい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。

**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、亀山委員お願いいたします。

**亀山委員** 丁寧なご説明ありがとうございました。資料 1 の基本方針と資料 2 の指針との関係についてご質問いたします。資料 1 の基本方針では、その単体の取り組みにつ



いて書かれている部分が重要であることはわかりますが、16 ページにカーシェアリングや公共交通機関の利用ということが書かれており、こういったことにより自動車の利用そのものを減らしていくような取り組みも、同じぐらい重要だろうと考えています。基本方針には、その下の「コンパクトなまちづくりの転換」や「渋滞緩和」など交通流対策の推進なども書かれています。国全体の基準づくりとか規制は国レベルでどんどん進めればいいですが、こういった需要側の対策というのは、国レベルでの規制ではマネジメントが困難な分野ですので、自治体レベルで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だと考えております。

ですので、基本方針で、すごく簡単ではありますが、こういうふうに触れていただきながら、今度資料2の指針の方を拝見すると、こういった需要側の取り組みが抜け落ちているように感じました。その辺り県としてどういうふうにお考えなのかということを確認させていただきたいです。よろしくお願いいたします。

**事務局** ご質問ありがとうございます。基本方針につきましては、そういった皆様に対する呼びかけみたいなものも含めて、幅広く書かせていただいております。指針につきましては、主に規制的な内容や、具体的な目標を設定しているような、義務的なものを中心に書いている関係で、内容としては、一部異なる部分があって、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おります。

以上でございます。

**亀山委員** ありがとうございます。追加でよろしいでしょうか。

**佐々木部会長** どうぞ。

**亀山委員** 今のご回答を伺って、それなら指針には反映されないということは理解しましたが、そうであるならば、基本方針に書いてくださった、より幅広い需要側対策については、県のどの文書の中で、具体的な政策が書き込まれるのでしょうか。

**事務局** それぞれの項目の下側に、箇条書きで、県として取り組んでいく施策を、大枠で

はありますが、書かせていただいております。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きたいと考えております。

**亀山委員** どうもありがとうございました。やはり、部局横断的な取り組みが一番、どこもちゃんと主担当とならないで放っておかれる恐れもありますので、ぜひ、そうならないように、何らかの工夫をしていただきたいと思います。ありがとうございました。

**事務局** 少し説明が不足しておりました。例えば都市計画の中の道路状況といったものの中に、それぞれ書かれているような事項についても、CO<sub>2</sub>削減の取り組みにも資するということで、進捗状況等を把握していきたいと考えております。以上でございます。

**佐々木部会長** ありがとうございます。今の件に関連しますが、17 ページの一番上に、そこまで具体的ではないのですが項目が出されていて、取り組んでいく内容が記載されているのだと思いますが、それぞれの項目、例えば自動車の台数を減らしていくということについて、県民の皆さんに何か伝わるような、そういう見せ方を、ウェブなり何なりで行っていただくようなイメージなのでしょうか。

**事務局** その通りです。

**佐々木部会長** その他の施策、例えばコンパクトなまちづくりへの転換ということについても検討し、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、ということも含んでいるというニュアンスで受け取っているが、それでよいか。

**事務局** はい、例えばカーシェアリングの利用を進めていくことも重要と考えており、県と日産自動車は協力して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ことを実施していきます。

**佐々木部会長** そういった取組としては色々されていくと思いますが、それを県民に伝えるようにすることも重要かと思います。

**事務局** はい、イベントやセミナー等を通じて、そういった啓発などもやっていきたいと考えています。

**佐々木部会長** ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

では伊東委員、お願いいたします。

**伊東委員** 私からは、資料2の2ページ目の3、今回追加されたところについて質問いたします。こちらは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と思います。こちらは具体的には、こういったエネルギーを、要するに電気なのか化石燃料なのか、そういったものをどれくらい使うのかという計画になるのでしょうか。この内容が、上の方に書いてある低公害車の導入によって、エネルギーの使用の構成がどう変わるのかという計画書を作る、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。具体的な数値につきましては、基本方針の18ページに、省エネ法に基づく目標値をそのまま横に引っ張ってくる形で記載しています。省エネ法の中では、「非化石エネルギーへの変換」ということが謳われており、非化石エネルギー自動車の定義は、基本方針の15ページに書いてありますが、電気自動車や燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、それから専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車となっています。これらの車への転換について、2030年度までに転換する目標の目安として、18ページに記載してある、例えば荷主については、小型トラック8t以下のものについて、使用する貨物事業者の台数に占める非化石エネルギー自動車の割合を5%、輸送事業については、小型トラックは保有台数の5%、大型トラックはまだそういった車がないということで、定量目標の目安をこれから検討することとなっております。それからバスについても5%、タクシーについては8%を非化石エネルギー自動車へ更新する、これを目安にして、

各社目標を立てて計画的に更新していきましょうという内容になっております。説明は以上となります。

**伊東委員** ありがとうございます。そうすると、輸送事業者が個別に目標を設定するのではなくて、県のこの目標に向かってやっていくというような理解でよろしいですか。

**事務局** あくまでもこれは、輸送事業者自体が、この「目標の目安」を目安に、自社の目標を立てて、それに向かって取り組んでいくというようなスキームになります。

**伊東委員** なるほど。これが今回追加になっているのは、いわゆる地球温暖化に関する再エネとその関係もあったという経緯があるということでしょうか。

**事務局** おっしゃるとおりそういった経緯で、省エネ法自体が改正されて、その中にこのような目標の目安が示されたので、それに合わせて、当県の基本方針及び指針の中に、それを取り込んだという形になります。

**伊東委員** 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、いかがでしょうか。

では道川委員、お願いいたします。

**道川委員** ご説明ありがとうございました。1点質問ですが、今回の指針等に関しまして、NOx・PM 総量削減計画の対策地域と対策地域外で、何か差異を設けられたりはするのでしょうか。質問の意図としては、対策地域外の方は、県庁がある千葉市より離れていらっしゃるし、なかなか人口も少ないなど様々な問題を抱えており、車等の使用制限というのも難しい現状があると思ひ、差異を設けるのかどうかお聞きした次第です。

**事務局** 差異はありません。資料2の2ページ目の後段の2番のところ、特定事業者以外の自動車の使用者というところに書いております。この中にあるとおり、最新基準

適合車の導入や低公害車の導入などは、特定事業者以外にも「特定事業者に係る内容に準じて」という言い方をしております、対策地域内外によらず同様のことをやっていただきたいと記載しています。以上でございます。

**道川委員** 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す。他、いかがでしょうか。

では梶委員、お願いいたします。

**梶委員** 丁寧なご説明ありがとうございました。亀山委員の先ほどの質問とも関連しますが、これから人口が急激に減少し、なおかつ高齢化が進み、運転手が減少していく中で、例えばタクシーだとライドシェアや自動運転といったものなど、利便性と利用を含めた中で、車の効率的な利用というような、ソーシャルデザインの観点からの検討も必要になってくると思います。この委員会がそういう役割を担っているかどうかは別として、やはり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のが、結構大きなウェイトを占めてくるのではないかと考えておりますが、そのあたりは県の中で何か検討されていることはあるのでしょうか。

**事務局** ご質問ありがとうございます。基本方針の中の運輸事業者のところに書いておりますが、箇条書きのところの上のところ、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CO<sub>2</sub>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も期待されます。加えて、ICTを活用したトラック積載効率の向上、輸送ルート最適化、それから再配達削減など、物流全体のグリーンのために重要な取り組みとなっているということで、触れさせていただいております。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。以上でございます。

**佐々木部会長** ありがとうございます。他、いかがでしょうか。では、私のほうから1点

伺います。

17 ページの最後のところで、NO<sub>2</sub>・SPM に関しては環境基準 100%達成しているという理解だと思えます。それを受けて、また地球環境の問題、CO<sub>2</sub>削減の方向に力点を置いているということだと理解しています。ですが、騒音環境基準については前回もご指摘あったように、94%達成ということで、まだ、完全には達成されていないということでその辺りの方法は 17 ページのところで (5)の 4 行の「さらなる向上」ということに反映させて、さらにこれを向上させるということだと思えます。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なのかなというふうに思ったんですが、そういう理解でよろしいですか。

**事務局** はい、おっしゃる通りです。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いうことです。

**佐々木部会長** ありがとうございます。

それではそろそろ予定している時間になって参りましたが、もし何かまだご意見等ありましたらお願いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

それではないようですので、基本方針及び指針の素案につきまして、委員の皆様からのご意見を踏まえた上で、パブリックコメントを行った後、次回、ご審議いただくということとしてよろしいでしょうか。

特にご異議はないかと思えますので、事務局の方でパブリックコメントに向けて準備を進めていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

## 5 議題(2) その他

**佐々木部会長** 「その他」について、事務局から何かございますか。

**事務局** それでは、手続きを進めさせていただきます。

なお、指針については、県報での告示を伴うため、事前に法務担当の審査を受ける際に、若干の変更が生じることがあります。

パブリックコメント開始前には、改めて情報共有させていただきますので、よろ

しくお願いいたします。

今回は、最後の審議会を6月頃に開催し、「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」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」の答申をいただきたいと考えています。

**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