

第2期千葉県自動車排出窒素酸化物  
及び自動車排出粒子状物質総量削減計画  
に係る中間評価

平成29年3月

千葉県



## 目次

第1章 序説	1
第1節 中間評価の実施について	1
第2章 中間目標の達成状況	3
第1節 中間目標の達成状況（環境基準）	3
第2節 中間目標の達成状況（目標達成に必要な削減量）	4
1 窒素酸化物の第1～4号総量	4
2 粒子状物質の第1～4号総量	4
3 目標達成に必要な自動車からの排出量の推移	5
第3章 対策地域の現状	6
第1節 常時監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境濃度の状況	6
1 常時監視測定局における二酸化窒素の環境基準の達成状況及び年平均値の推移	6
2 常時監視測定局における浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況及び年平均値の推移	7
第2節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出状況	9
1 発生源別の寄与濃度割合	9
2 年度別、車種別排出量	10
3 幹線道路におけるNO <sub>x</sub> 及びPMのランク別排出量	12
第3節 自動車保有台数	14
1 自動車保有台数	14
2 対策地域別自動車保有台数	16
3 初度登録年別保有台数	17
第4節 低公害車の導入状況	18
1 低公害燃料車の保有状況	18
2 低公害燃料供給施設設置状況	19
第5節 交通需要の調整・低減	20
1 道路・鉄道等の状況	20
2 貨物輸送量と旅客輸送量	21
3 交通道路の状況	24
第4章 施策の取組状況	26
第1節 自動車単体対策の強化等	26
1 ディーゼル平成28年目標値の達成等	26
2 車両の点検・整備の確実な実施	27
3 自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発の推進	27
4 不正軽油の取締り	28

第2節	車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進	30
1	車種規制の適正かつ確実な実施	30
2	流入車の排出基準適合車への転換の促進	30
第3節	条例に基づく自動車排出ガスの低減対策の推進	33
1	条例に基づく自動車排出ガスの低減対策の推進	33
第4節	低公害車の普及促進	35
1	低公害車の大量普及の促進	35
2	次世代低公害車の技術開発の推進	37
3	国等及び県・市における低公害車の率先導入	37
4	公共事業や物品の調達等における低公害車の率先的な使用の取り組み	38
第5節	エコドライブの普及促進	39
1	適正運転（エコドライブ）の普及	39
2	エコドライブの普及・啓発に必要な調査の実施	40
3	九都県市によるエコドライブの推進	41
第6節	交通需要の調整・低減	42
1	効率的な物流システムの構築による輸送効率の向上	42
2	自動車交通量の軽減	42
3	公共交通機関の利用促進	43
4	徒歩や自転車利用の促進	44
第7節	交通流対策の推進	45
1	交通の分散や道路機能の分化	45
2	自動車交通流の円滑化	45
3	大気汚染を低減する施策の検討・実用化	48
第8節	局地汚染対策の推進	49
1	総合的な局地汚染対策の緩和に資する対策の推進・検討	49
2	建物設置者による配慮の促進	50
第9節	普及啓発活動の推進	51
1	普及啓発活動	51
第5章	最終目標の見通し	52
第1節	中間目標の達成状況に関する評価及び考察	52
第2節	対策地域内の最終目標年度における濃度推計	53
第3節	各施策による排出削減効果（対策項目別削減量の推計結果）	54
第4節	今後の取組	55

# 第1章 序説

## 第1節 中間評価の実施について

自動車交通が特に集中し、大気汚染防止法による固定発生源の規制や自動車単体の排ガス規制等だけでは、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子状物質（SPM）に係る環境基準確保が困難な地域については、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下、「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」という。）」に基づく対策地域に指定されている。県内では、16市（図1. 1）が指定されており、県では、平成15年7月にその地域を対象に「自動車排出窒素酸化物及び自動車粒子状物質総量削減計画」を策定し、目標年度である平成22年度には、対策地域においてNO<sub>2</sub>及びSPMに係る環境基準をおおむね達成するなど、自動車交通による環境への負荷の低減が進んでいる。

しかしながら、対策地域内には、引き続き環境基準の達成が困難な地域、環境基準が継続的・安定的に達成しているとは言い難い地域も存在し、対策の継続が必要なことから、環境省では、平成23年3月に、自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する基本方針（以下、「総量削減基本方針」という。）の変更を行い、その目標を、対策地域においてNO<sub>2</sub>及びSPMに係る環境基準をこれまでの「おおむね達成」から、平成32年度までに「確保する」こととした。

そのため、県では、総量削減基本方針に基づき、平成25年3月に「第2期自動車排出窒素酸化物及び自動車粒子状物質総量削減計画（以下、「総量削減計画」という。）」を策定し、平成32年度の最終目標年度に向け、自動車環境施策を総合的に推進している。

総量削減計画では、

- ・平成32年度までに、対策地域において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保すること（最終目標）
- ・平成27年度までに、すべての常時監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成すること（中間目標）

を目標としており、中間評価の期限である平成27年度末に、目標達成の見通しについて評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行うこととしている。

今回の中間評価は、総量削減計画に掲げた目標について、中間年度（平成27年度）の達成状況の確認・評価を行い、平成32年度の最終目標の見通しを取りまとめたものである。

【対策地域】

自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法で指定されている地域で、千葉県内では、以下の 16 市が指定されている。  
千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、習志野市、柏市、市原市、流山市、  
八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市、四街道市、白井市

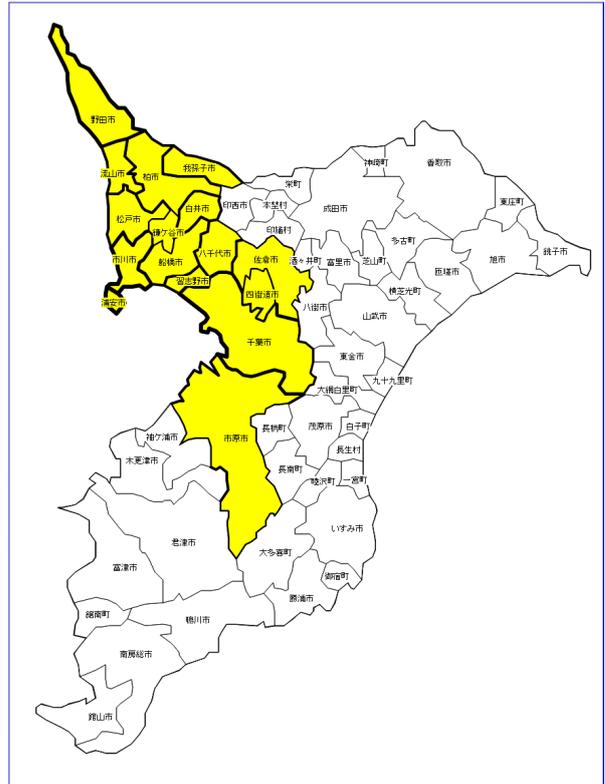
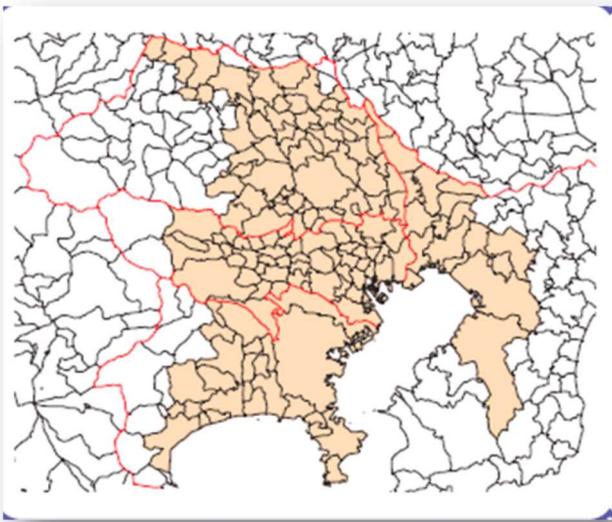


図 1. 1 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域

## 第2章 中間目標の達成状況

### 第1節 中間目標の達成状況（環境基準）

対策地域内の常時監視測定局における平成23年度から平成27年度までのNO<sub>2</sub>及びSPM環境基準の達成状況は表2.1のとおりである。

平成27年度については、NO<sub>2</sub>、SPMともに、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局の全ての局で環境基準を満たしたことから、総量削減計画の中間目標である、「平成27年度までに、すべての常時監視測定局における環境基準を達成すること」を達成した。

表2.1 自動車NO<sub>x</sub>・PM総量削減基本方針の達成状況

項目	目標	環境基準の達成状況 (括弧内は、達成局数/測定局数)					
			H23	H24	H25	H26	H27
二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	○平成27年度（中間目標） 対策地域の全ての常時監視測定局における環境基準を達成すること。	一般局	100% (65/65)	100% (59/59)	100% (59/59)	100% (59/59)	100% (59/59)
		自排局	100% (23/23)	100% (22/22)	100% (22/22)	100% (22/22)	100% (22/22)
浮遊粒子状物質 (SPM)	○平成32年度（最終目標） 対策地域の環境基準を確保すること。	一般局	98.4% (63/64)	100% (57/57)	87.7% (50/57)	100% (57/57)	100% (57/57)
		自排局	100% (23/23)	100% (21/21)	76.2% (16/21)	100% (21/21)	100% (21/21)

一般局：一般環境大気測定局、自排局：自動車排出ガス測定局

#### 【二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の大気環境基準】

1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。

（評価方法）

年間にわたる日平均につき、測定値の低い方から98%に候するものが0.06ppm以下であること。

#### 【浮遊粒子状物質（SPM）の大気環境基準】

1時間値の1日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下であること。

（評価方法）

年間にわたる日平均につき、測定値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ年間を通じて日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超える日が2日以上連続しないこと。

## 第2節 中間目標の達成状況（目標達成に必要な削減量）

総量削減計画では、下記のとおり、目標達成に必要な削減目標量の数値目標を掲げている。

### 1 窒素酸化物の第1～4号総量

対策地域における窒素酸化物排出量について、計画の目標を達成するため、表2.2のとおり、自動車から排出される窒素酸化物の量を、平成21年度の12,926トンから、平成27年度に9,579トン、平成32年度に5,939トンまで削減する。

### 2 粒子状物質の第1～4号総量

対策地域における粒子状物質排出量について、計画の目標を達成するため、表2.2のとおり、自動車から排出される窒素酸化物の量を、平成21年度の581トンから、平成27年度に460トン、平成32年度に377トンまで削減する。

表2.2 窒素酸化物及び粒子状物質排出量に係る目標量

総量の区分		窒素酸化物 排出量 (t/年)	粒子状物質 排出量 (t/年)
平成21年度 (基準年度)	1号総量	45,177	2,516
	2号総量	12,926	581
平成27年度 (中間目標)	3号総量	41,190	2,367
	4号総量	9,579	460
平成32年度 (目標)	3号総量	37,148	2,266
	4号総量	5,939	377

[出典] 平成23年度総量削減対策の在り方検討業務報告書（環境省）

(参考)

- 1号総量：基準年度の対策地域において事業活動等に伴って発生し、大気中に排出される総量
- 2号総量：基準年度の1号総量のうち、自動車排出総量
- 3号総量：将来基準年度の対策地域において目標を達成するための、事業活動等に伴って発生し、大気中に排出される総量
- 4号総量：将来基準年度の3号総量のうち、自動車排出総量

### 3 目標達成に必要な自動車からの排出量の推移

平成 21 年度、23 年度～27 年度の自動車発生源排出量、平成 27 年度（中間目標年度）及び平成 32 年度（最終目標年度）の目標量は、表 2. 3 及び図 2. 1 に示すとおりである。

平成 27 年度の自動車排出量は、千葉県全域で NO<sub>x</sub> が 13,774t/年（76%）、PM（タイヤ粉じん含む）が 718t/年（74%）、対策地域で NO<sub>x</sub> が 9,580t/年（74%）、PM（タイヤ粉じん含む）が 419t/年（72%）と算定された。括弧内は、平成 21 年度に対する割合を示す。

対策地域における平成 27 年度の自動車排出量は、窒素酸化物及び粒子状物質ともに平成 27 年度中間目標を達成した。

表 2. 3 千葉県自動車発生源排出量の推移

地域	項目		21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	27年度 中間目標	32年度 目標
千葉県 全域	NO <sub>x</sub>	排出量	19,884	17,853	17,851	16,407	15,104	13,774	-	-
		指数	1.00	0.90	0.90	0.83	0.76	0.69	-	-
	PM (タイヤ粉じん含む)	排出量	965	869	847	790	718	661	-	-
		指数	1.00	0.90	0.88	0.82	0.74	0.69	-	-
千葉県 対策地域	NO <sub>x</sub>	排出量	12,926	11,372	11,341	10,420	9,580	8,714	9,579	5,939
		指数	1.00	0.88	0.88	0.81	0.74	0.67	0.74	0.46
	PM (タイヤ粉じん含む)	排出量	581	520	501	465	419	382	460	377
		指数	1.00	0.89	0.86	0.80	0.72	0.66	0.79	0.65

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査（千葉県）

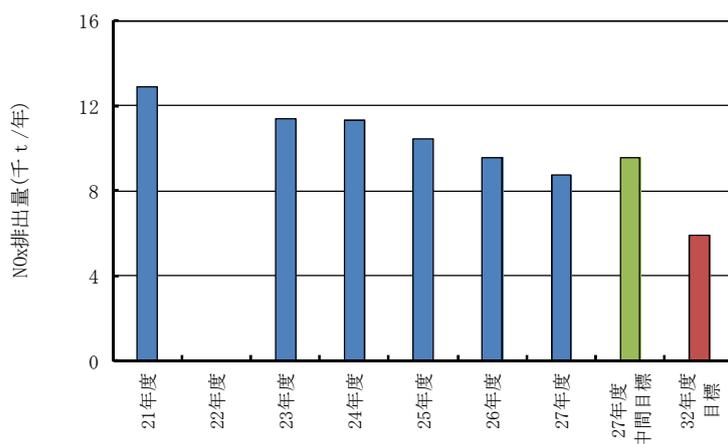


図 2. 1 (1) 自動車 NO<sub>x</sub> 排出量の推移 (対策地域)

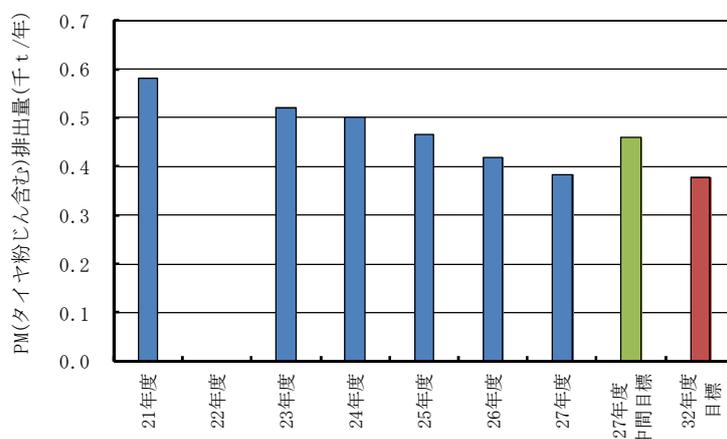


図 2. 1 (2) 自動車 PM (タイヤ粉じん含む) 排出量の推移 (対策地域)

### 第3章 対策地域の現状

#### 第1節 常時監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境濃度の状況

##### 1 常時監視測定局における二酸化窒素の環境基準の達成状況及び年平均値の推移

NO<sub>2</sub>の対策地域内の有効測定局（年間の測定時間が6,000時間以上）における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局の全てにおいて、平成23年度以降、5年連続で環境基準を達成している（表3.1、図3.1（1））。

また、年平均値は、緩やかな改善傾向にあり、平成9年度と比較し27年度においては、一般環境大気測定局で0.022 ppmから0.013 ppmまで約41%改善し、自動車排出ガス測定局では0.034 ppmから0.021 ppmまで約38%改善している（図3.1（2））。

なお、対策地域外においても、全ての測定局で環境基準を達成している。

表3.1 NO<sub>2</sub>の環境基準の達成状況

項目/年度		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
対策地域内	一般環境	年平均値濃度(ppm)	0.022	0.022	0.020	0.021	0.021	0.019	0.019	0.018	0.018	0.018	0.016	0.015	0.015	0.014	0.014	0.013	0.013	0.013	
	環境基準達成率(%)	95.5	79.1	100	98.5	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	達成局数(局)	64	53	67	66	67	67	68	68	68	67	67	65	67	66	65	59	59	59	59	
	測定局数(局)	67	67	67	67	67	67	68	68	68	67	67	65	67	66	65	59	59	59	59	
	道路沿道	年平均値濃度(ppm)	0.034	0.032	0.031	0.030	0.030	0.029	0.029	0.028	0.028	0.027	0.026	0.025	0.024	0.024	0.023	0.022	0.022	0.022	0.021
	環境基準達成率(%)	45.5	27.3	77.3	87.0	78.3	87.5	91.7	95.8	91.7	91.7	91.7	87.5	95.8	95.8	100	100	100	100	100	
達成局数(局)	10	6	17	20	18	21	22	23	22	22	22	21	23	23	23	22	22	22	22		
測定局数(局)	22	22	22	23	23	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	23	22	22	22		
対策地域外	一般環境	年平均値濃度(ppm)	0.014	0.014	0.012	0.013	0.013	0.012	0.012	0.012	0.011	0.010	0.010	0.009	0.009	0.009	0.009	0.008	0.008	0.008	
	環境基準達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
	達成局数(局)	48	49	49	48	49	49	48	48	47	48	47	46	47	46	47	47	46	46	40	
	測定局数(局)	48	49	49	48	49	49	48	48	47	48	47	46	47	46	47	47	46	46	40	
	道路沿道	年平均値濃度(ppm)	0.026	0.024	0.020	0.022	0.023	0.023	0.022	0.021	0.020	0.021	0.020	0.018	0.018	0.018	0.016	0.015	0.014	0.015	0.014
	環境基準達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
達成局数(局)	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
測定局数(局)	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		

[出典] 大気環境常時測定結果（千葉県）

注1）「一般環境」は一般環境大気測定局、「道路沿道」は自動車排出ガス測定局を表す。

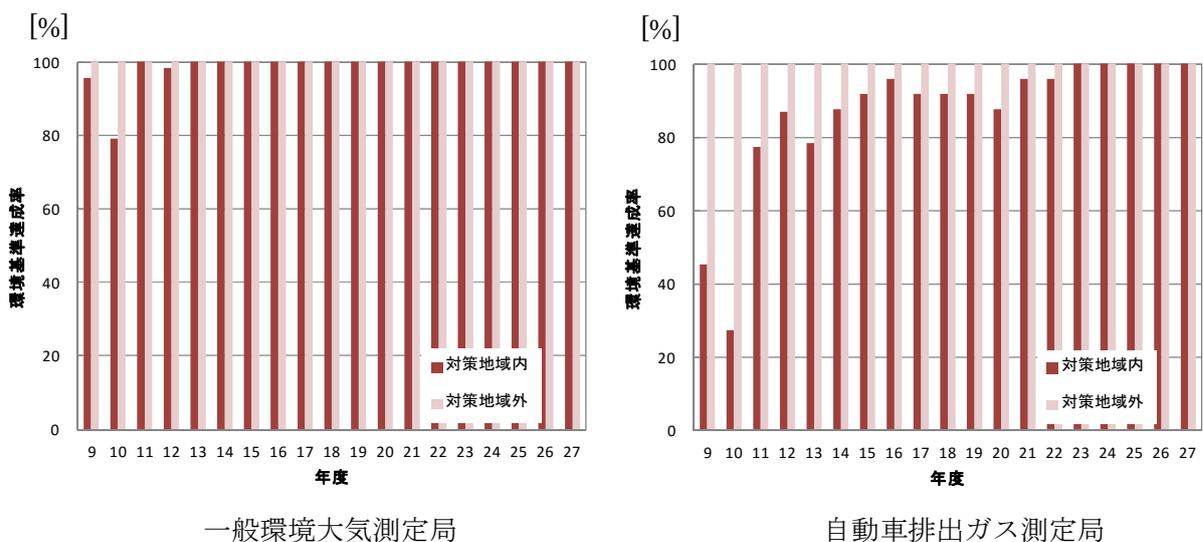


図3.1（1） NO<sub>2</sub>の環境基準の達成状況

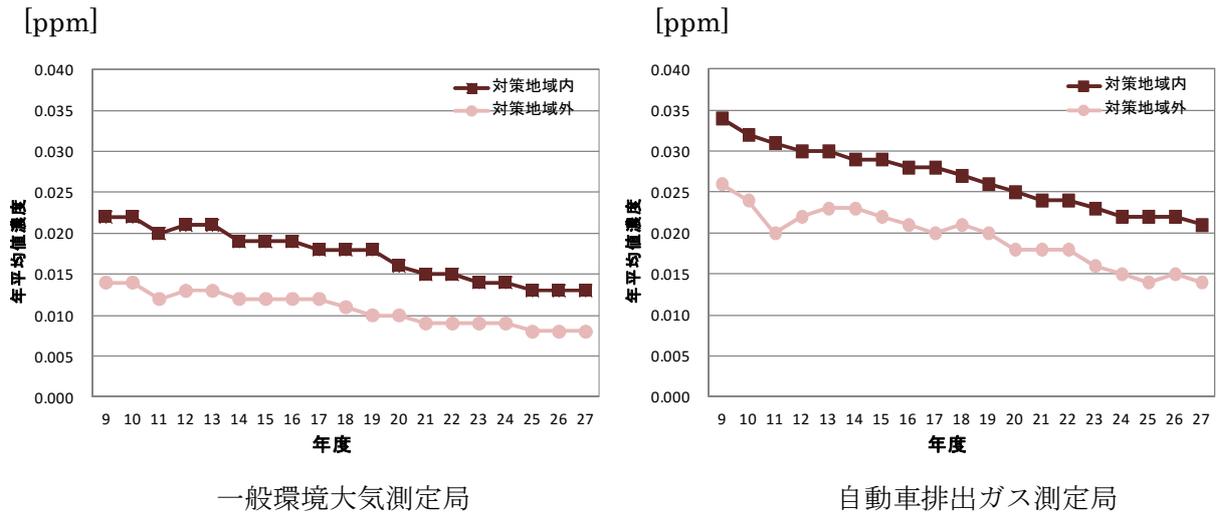


図3. 1 (2) NO<sub>2</sub>年平均値の経年変化

## 2 常時監視測定局における浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況及び年平均値の推移

SPMの対策地域内の有効測定局における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局のいずれにおいても、平成23年度以降、基準達成率が100%である年度と、日平均値が2日以上連続して基準超過することにより基準達成率が100%を下回る年度が不規則に出現する状況が続いている。(表3. 2、図3. 2 (1))。

環境基準非達成の要因は、1日平均値が2日連続して環境基準値を超過することによるものであり、もう一つの評価基準である、日平均値の2%除外値が基準の0.10mg/m<sup>3</sup>以下となることについては、平成19年度以降、全ての測定局において継続的・安定的に達成している。

また、年平均値は、緩やかな改善傾向にあり、平成9年度と比較し27年度においては、一般環境大気測定局で0.044 mg/m<sup>3</sup>から0.019 mg/m<sup>3</sup>まで約57%改善し、自動車排出ガス測定局では0.051 mg/m<sup>3</sup>から0.021 mg/m<sup>3</sup>まで約59%改善した(図3. 2 (2))。

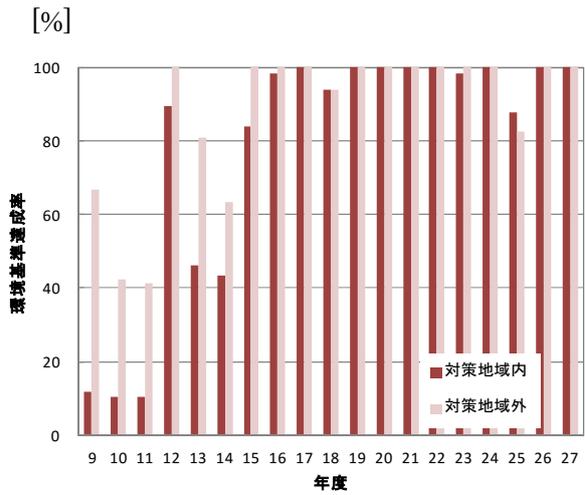
なお、平成26年度以降は、対策地域外の有効測定局においても、全ての測定局で環境基準を達成している。

表3. 2 SPMの環境基準の達成状況

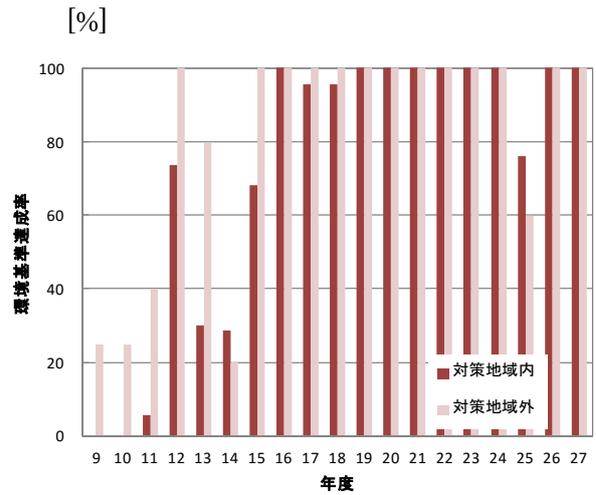
項目/年度		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
対策地域内	一般環境	年平均値濃度(mg/m <sup>3</sup> )	0.044	0.042	0.036	0.038	0.038	0.034	0.031	0.030	0.030	0.029	0.027	0.025	0.022	0.022	0.020	0.022	0.020	0.019	
	環境基準達成率(%)	11.9	10.4	10.4	89.6	46.3	43.3	83.8	98.5	100	94.0	100	100	100	100	98.4	100	87.7	100	100	
	達成局数(局)	8	7	7	60	31	29	57	67	68	63	65	65	65	64	63	57	50	57	57	
	測定局数(局)	67	67	67	67	67	67	68	68	68	68	67	65	65	65	64	64	57	57	57	
	道路沿道	年平均値濃度(mg/m <sup>3</sup> )	0.051	0.049	0.042	0.044	0.043	0.040	0.037	0.035	0.034	0.032	0.031	0.028	0.026	0.025	0.024	0.023	0.024	0.022	0.021
	環境基準達成率(%)	0.0	0.0	5.6	73.7	30.0	28.6	68.2	100	95.7	95.7	100	100	100	100	100	100	76.2	100	100	
	達成局数(局)	0	0	1	14	6	6	15	23	22	22	23	23	23	23	23	21	16	21	21	
	測定局数(局)	18	18	18	19	20	21	22	23	23	23	23	23	23	23	23	21	21	21	21	
	対策地域外	一般環境	年平均値濃度(mg/m <sup>3</sup> )	0.035	0.034	0.029	0.031	0.032	0.029	0.027	0.026	0.027	0.027	0.025	0.023	0.021	0.021	0.020	0.018	0.020	0.018
環境基準達成率(%)		66.7	42.3	41.2	100	80.8	63.5	100	100	100	93.8	100	100	100	100	100	100	82.6	100	100	
達成局数(局)		34	22	21	52	42	33	48	48	48	45	47	47	47	47	46	47	47	38	46	
測定局数(局)		51	52	51	52	52	52	48	48	48	48	47	47	47	47	46	47	47	46	46	
道路沿道		年平均値濃度(mg/m <sup>3</sup> )	0.041	0.035	0.031	0.035	0.036	0.032	0.029	0.028	0.028	0.030	0.028	0.028	0.027	0.025	0.023	0.022	0.024	0.024	
環境基準達成率(%)		25.0	25.0	40.0	100	80.0	20.0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	60.0	100	100	
達成局数(局)		1	1	2	5	4	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	
測定局数(局)		4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	

[出典] 大気環境常時測定結果(千葉県)

注1) 「一般環境」は一般環境大気測定局、「道路沿道」は自動車排出ガス測定局を表す。

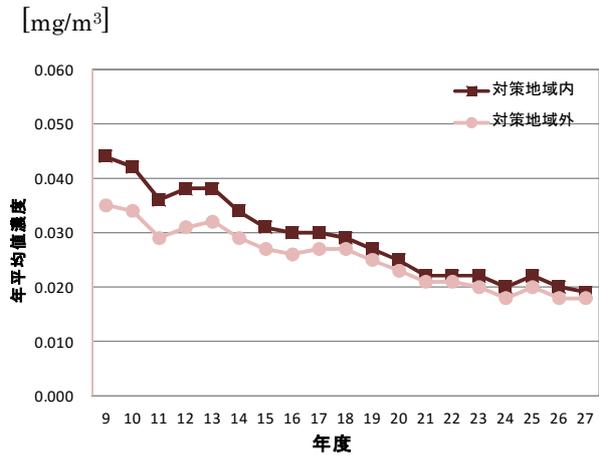


一般環境大気測定局

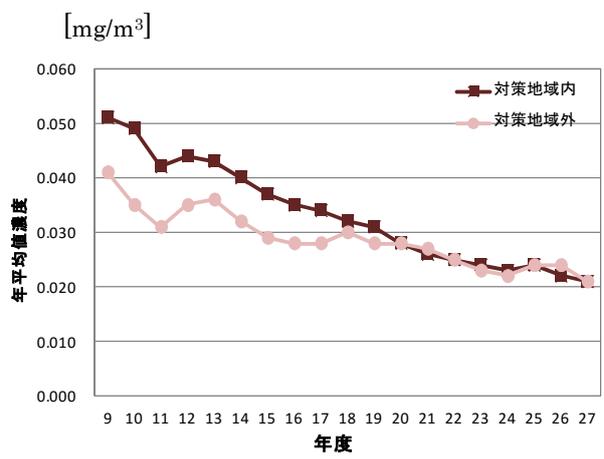


自動車排出ガス測定局

図 3. 2 (1) SPM の環境基準の達成状況



一般環境大気測定局



自動車排出ガス測定局

図 3. 2 (2) SPM 年平均値の経年変化

## 第2節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出状況

### 1 発生源別の寄与濃度割合

#### (1) 窒素酸化物の状況

平成21年度、25年度の大気環境常時測定局における発生源別寄与濃度割合は、図3.3に示すとおりである。平成25年度の自動車寄与濃度割合は、21年度に比べ、5%減少している。

なお、平成27年度自動車発生源排出量は、千葉県全域でNO<sub>x</sub>が13,774t/年、対策地域でNO<sub>x</sub>が8,714t/年である。

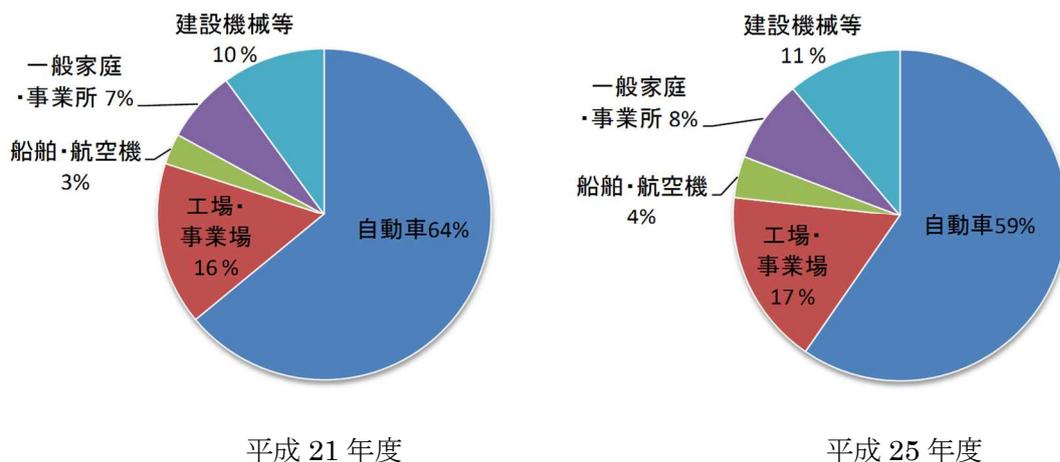


図3.3 発生源別NO<sub>x</sub>寄与濃度割合（全測定局平均）

〔出典〕 総量削減対策環境改善効果検討調査業務報告書（環境省）

#### (2) 粒子状物質の状況

平成21年度、25年度の大気環境常時測定局における発生源別寄与濃度割合は、図3.4に示すとおりである。平成25年度の自動車寄与濃度割合は、21年度に比べ、9%減少している。

なお、平成27年度自動車発生源排出量は、千葉県全域でPM（タイヤ粉じん含む）が661t/年、対策地域でPM（タイヤ粉じん含む）が382t/年である。

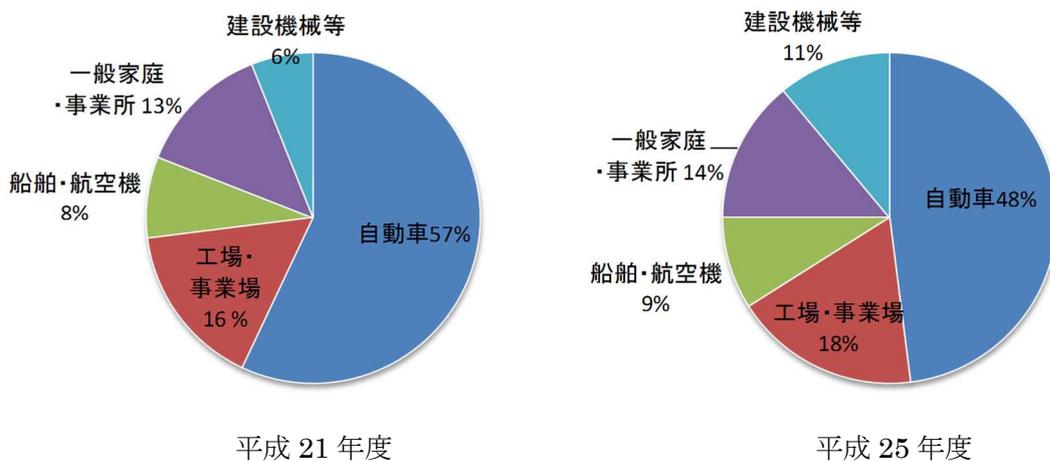


図3.4 発生源別PM寄与濃度割合（全測定局平均）

〔出典〕 総量削減対策環境改善効果検討調査業務報告書（環境省）

## 2 年度別、車種別排出量

### (1) 窒素酸化物排出量の推移

平成21年度、23年度～27年度における車種別NO<sub>x</sub>排出量とPM排出量は、表3.3、図3.5に示すとおりである。

経年的には、乗用系では当初から軽乗用車及び乗用車が減少傾向、バスが平成25年度から減少傾向である。小型貨物系では、軽貨物車が平成24年度から減少傾向、小型貨物車及び貨客車は当初から減少傾向である。大型貨物系では、普通貨物車が当初から減少傾向であり、特種(殊)車が平成25年度から減少傾向である。

表3.3 年度別、車種別NO<sub>x</sub>排出量の推移 [t/年]

車種	年度	平成21年度 (基準)		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度		平成27年度	
		排出量	削減率	排出量	削減率	排出量	削減率	排出量	削減率	排出量	削減率		
乗用系	軽乗用車	238	14%	205	19%	178	25%	169	29%	154	35%		
	乗用車	1,210	21%	950	31%	714	41%	639	47%	567	53%		
	バス	649	-14%	741	-18%	690	-6%	592	9%	561	14%		
	計	2,097	10%	1,896	15%	1,582	25%	1,400	33%	1,282	39%		
小型貨物系	軽貨物車	238	-10%	262	5%	211	11%	195	18%	177	26%		
	小型貨物車	353	24%	269	25%	233	34%	222	37%	200	43%		
	貨客車	177	36%	113	46%	89	50%	84	53%	75	58%		
	計	769	16%	645	23%	534	31%	501	35%	452	41%		
大型貨物系	普通貨物車	8,158	23%	6,309	23%	5,822	29%	5,428	33%	4,895	40%		
	特種(殊)車	1,902	-33%	2,523	-42%	2,482	-30%	2,251	-18%	2,086	-10%		
	計	10,060	12%	8,831	11%	8,304	17%	7,679	24%	6,981	31%		
合計	12,926	12%	11,372	12%	11,341	19%	10,420	26%	8,714	33%			

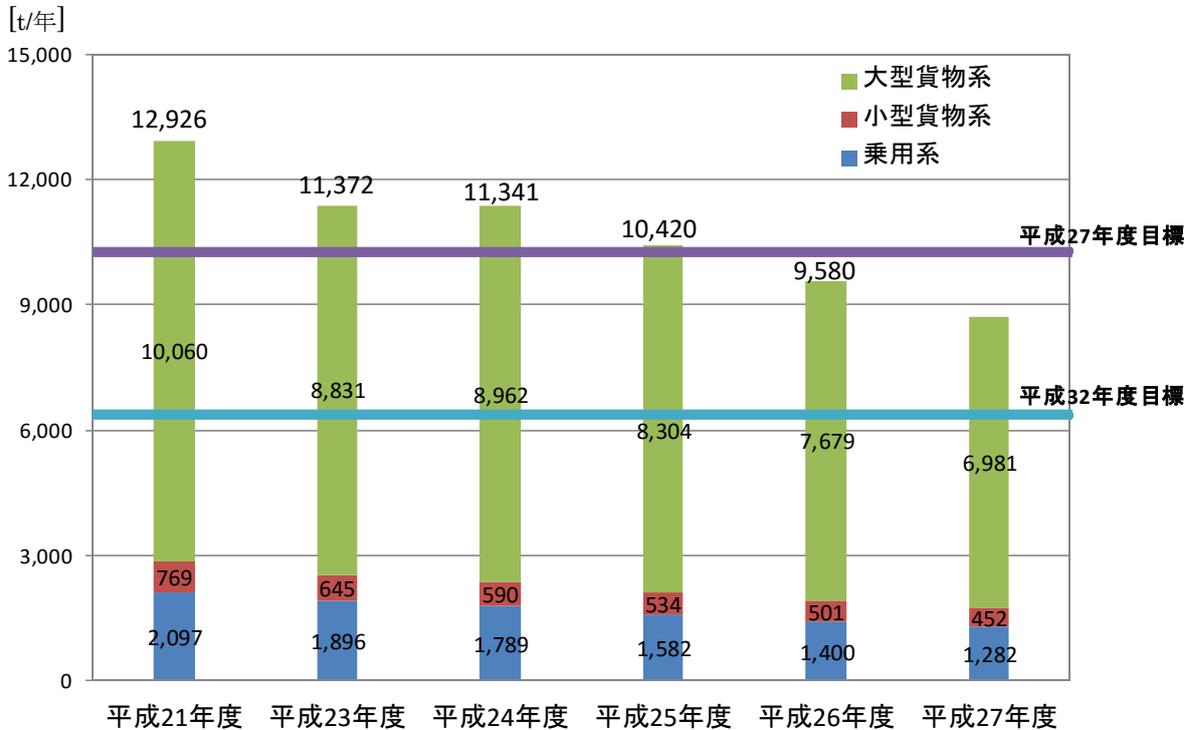


図3.5 年度別、車種別NO<sub>x</sub>排出量の推移

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査 (千葉県)

(2) 粒子状物質排出量の推移

平成21年度、23年度～27年度における車種別NOx排出量とPM排出量は、表3.4、図3.6に示すとおりである。なお、ここではPMはタイヤ粉じんを含む排出量を示している。

経年的には、乗用系では当初から軽乗用車が横ばい、乗用車が当初から減少傾向、バスが平成23年度から減少傾向である。小型貨物系では、軽貨物車が横ばいであり、小型貨物車及び貨客車は当初から減少傾向である。大型貨物系では、普通貨物車が当初から減少傾向であり、特種(殊)車が平成25年度から減少傾向である。

表3.4 年度別、車種別PM(タイヤ粉じん含む)排出量の推移

[t/年]

車種	年度	平成21年度	平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度		平成27年度	
		(基準)		削減率								
乗用系	軽乗用車	25	22	13%	24	6%	24	6%	25	2%	25	0%
	乗用車	132	116	12%	117	12%	115	13%	113	14%	111	16%
	バス	23	25	-8%	24	-4%	22	6%	18	24%	16	31%
	計	181	163	10%	165	9%	161	11%	155	14%	152	16%
小型貨物系	軽貨物車	9	13	-48%	13	-51%	14	-61%	14	-59%	14	-64%
	小型貨物車	18	14	26%	14	26%	12	35%	11	40%	10	46%
	貨客車	17	12	28%	11	34%	11	36%	11	37%	10	40%
	計	44	38	12%	38	14%	36	17%	35	19%	34	22%
大型貨物系	普通貨物車	293	236	19%	216	26%	194	34%	165	44%	140	52%
	特種(殊)車	64	83	-29%	83	-29%	74	-15%	63	1%	56	13%
	計	357	319	11%	299	16%	268	25%	228	36%	196	45%
合計		581	520	11%	501	14%	465	20%	419	28%	382	34%

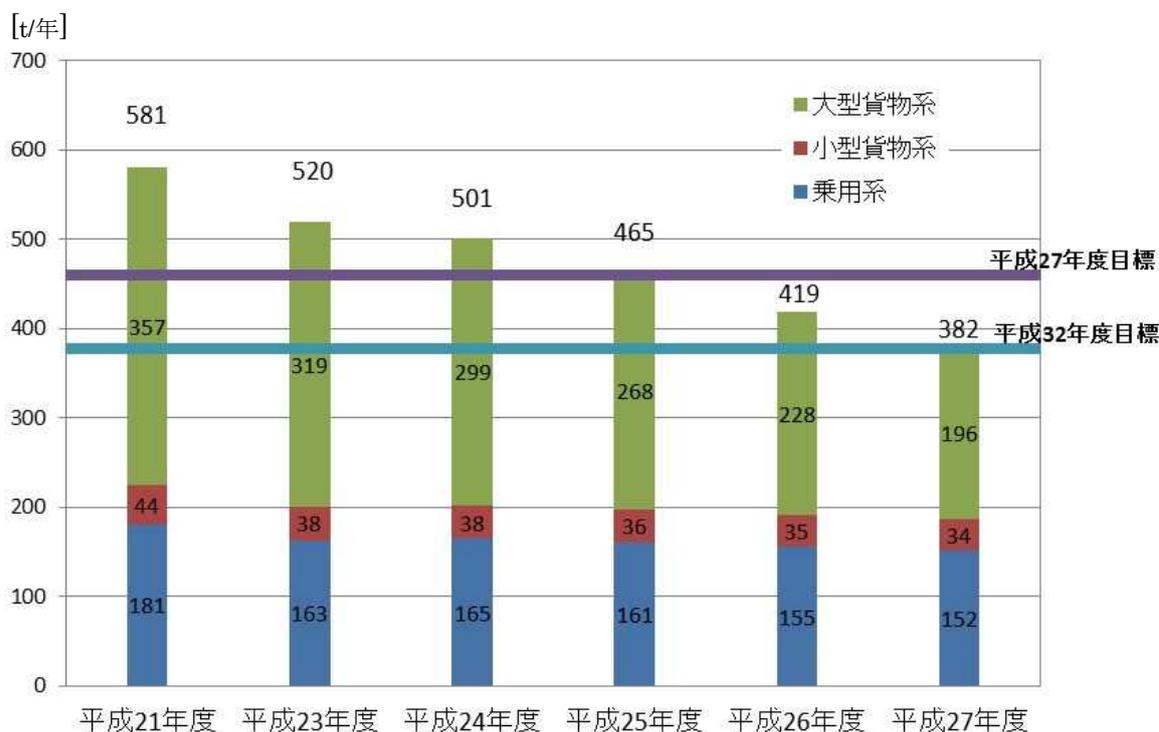


図3.6 年度別、車種別PM(タイヤ粉じん含む)排出量

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査(千葉県)

### 3 幹線道路における NOx 及び PM のランク別排出量

平成 27 年度の幹線道路の NOx 及び PM のランク（下表参照）別排出量図（道路交通センサス調査区間別）は、図 3. 7 に示すとおりである。

高速道路を除くと、NOx では、国道 6 号、国道 16 号及び国道 357 号が高いランクであり、PM では国道 357 号が高いランクである。

汚染物質	ランク					
NOx(t/km)	5未満	5-10	10-15	15-20	20-30	30以上
PM (t/km)	0.3未満	0.3-0.6	0.6-0.9	0.9-1.2	1.2-1.5	1.5以上

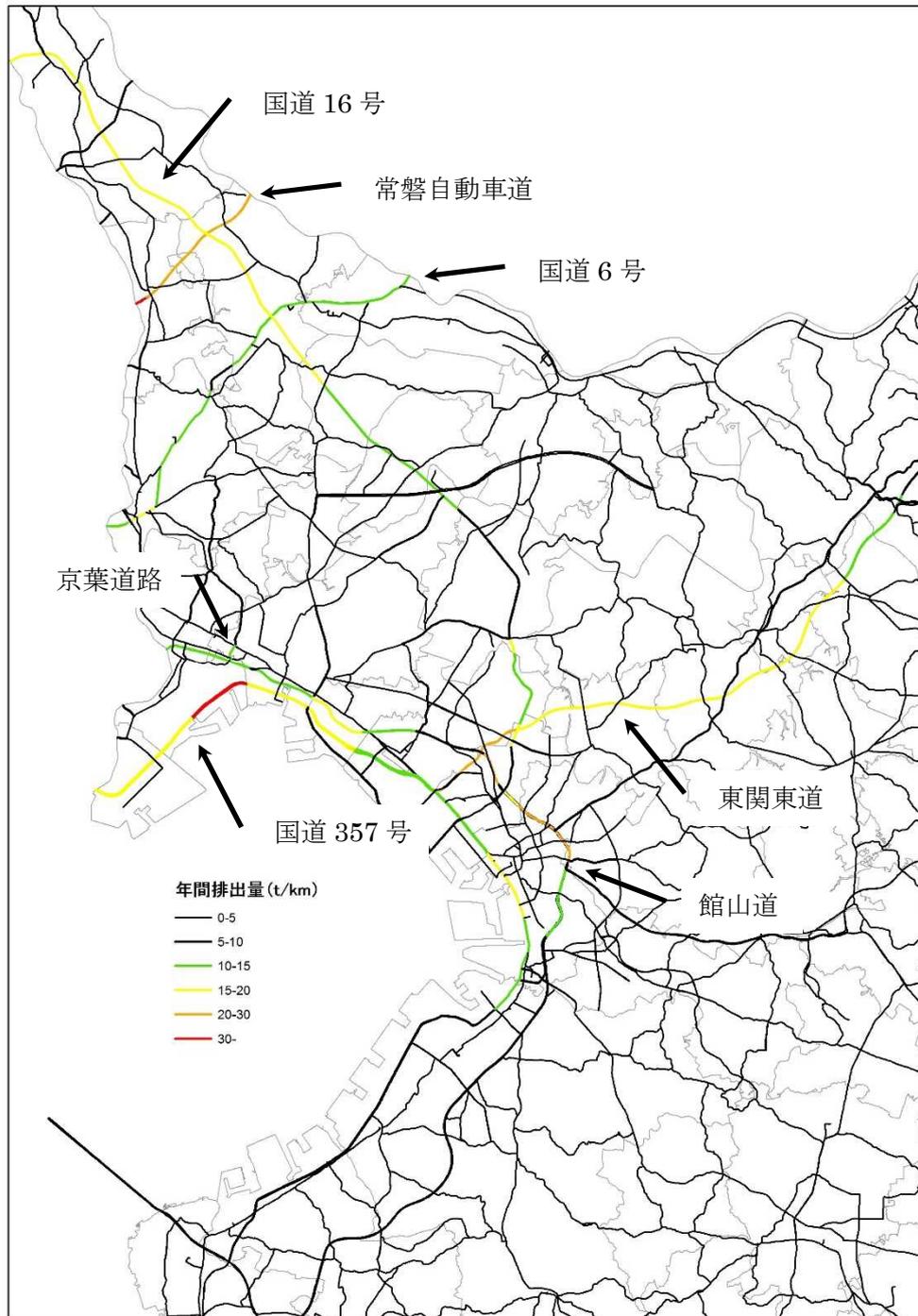


図 3. 7 (1) NOx 排出量図 (平成 27 年度)

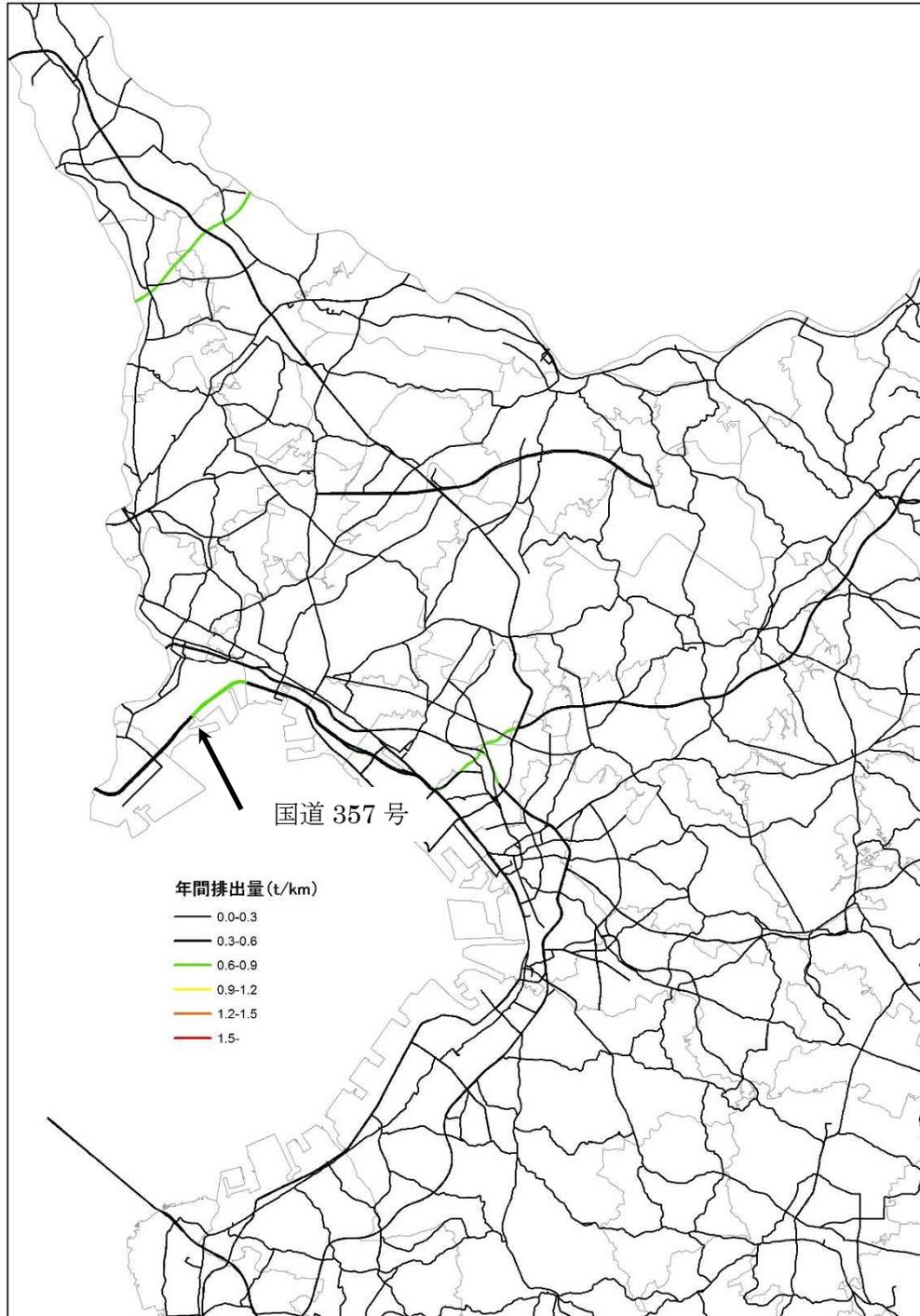


図 3. 7 (2) PM 排出量図 (平成 27 年度)

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査 (千葉県)

### 第3節 自動車保有台数

#### 1 自動車保有台数

本県の自動車保有台数は年々増加していたものの、近年は横ばいとなっており、平成27年度末における本県の自動車保有台数は3,592千台（二輪車、軽自動車を含む）である（表3.5、図3.8）。

また、ディーゼル車については平成8年度をピークに減少に転じていたが、平成24年度から再び増加しており、平成27年度には259千台になっており、21年度と比べ、6%増加している。用途別では、貨物自動車が約166千台で、全体の64%である（図3.9）。

表3.5 自動車保有台数の推移（県内）

[千台]

項目/年度	S56	57	58	59	60	61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
総保有台数	1,347	1,523	1,610	1,700	1,795	1,898	2,030	2,167	2,326	2,471	2,603	2,705	2,800	2,890	2,983	3,065	3,121	3,164
貨物	423	472	496	525	556	592	636	684	709	726	733	733	729	725	719	710	699	685
乗合	9	9	10	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	10	10
乗用	855	963	1,017	1,067	1,121	1,177	1,253	1,330	1,457	1,579	1,697	1,794	1,886	1,975	2,068	2,159	2,221	2,272
特種(殊)	27	29	30	32	33	35	38	41	44	47	50	52	55	57	62	64	71	77
二輪車	33	48	57	66	75	83	93	102	106	108	112	115	119	121	122	121	120	120
項目/年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
総保有台数	3,208	3,257	3,295	3,328	3,347	3,390	3,430	3,450	3,460	3,458	3,461	3,469	3,495	3,522	3,554	3,576	3,592	
貨物	675	668	660	648	634	633	634	633	631	621	612	602	601	600	600	600	599	
乗合	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	11	
乗用	2,321	2,372	2,415	2,460	2,496	2,541	2,579	2,599	2,611	2,620	2,631	2,644	2,670	2,698	2,728	2,748	2,766	
特種(殊)	81	84	84	81	76	74	72	71	70	68	67	73	73	74	75	76	77	
二輪車	120	122	125	129	132	134	136	136	137	139	140	140	140	140	141	141	140	

[出典]「自動車保有車両数（月報）」（一財）自動車検査登録情報協会発行

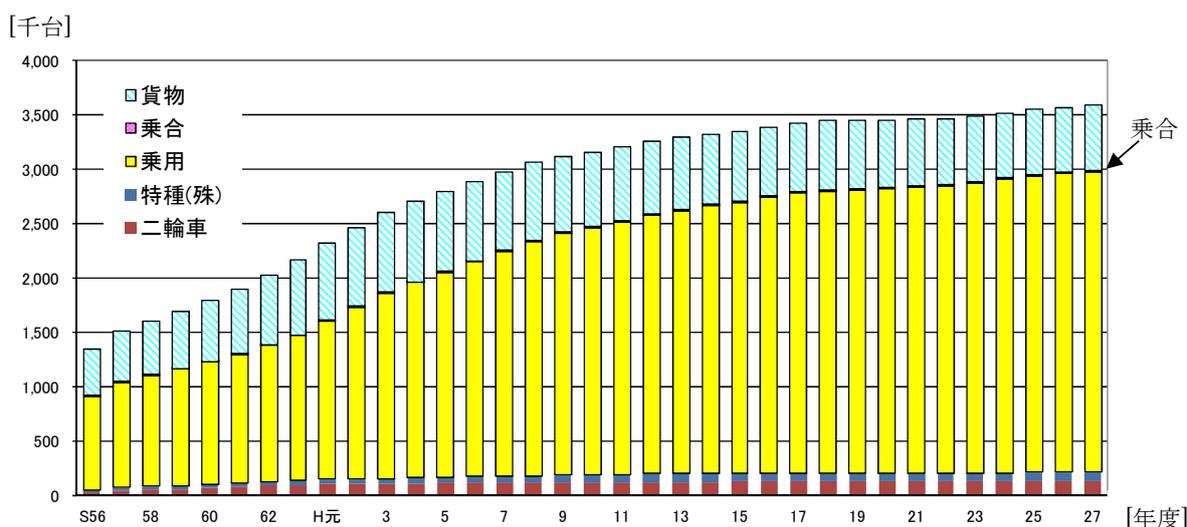


図3.8 自動車保有台数の推移（県内）

[出典]「自動車保有車両数（月報）」（一財）自動車検査登録情報協会発行

注）車種区分 貨物：普通貨物車、小型貨物車、軽貨物車  
 乗合：普通乗合、小型乗合  
 乗用：普通乗用車、小型乗用車、軽自動車  
 特種：普通特種、小型特種、軽特種、大型特殊、特殊（種）

[千台]

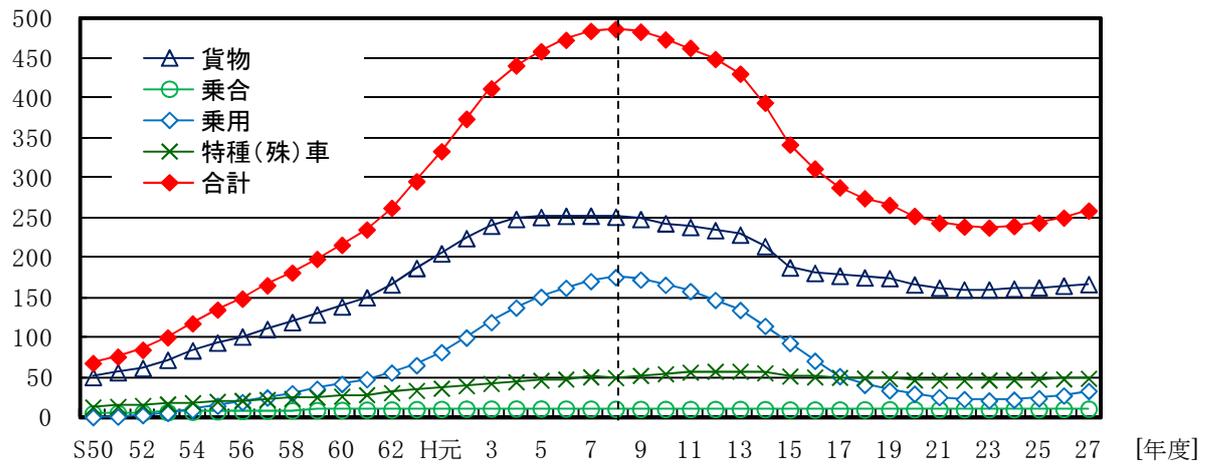


図3.9 ディーゼル車の車種別保有台数の推移(県内)

[出典]「自動車保有車両数(月報)」(一財)自動車検査登録情報協会発行

## 2 対策地域別自動車保有台数

平成 27 年度末における市町村別自動車保有台数は、表 3. 6、図 3. 10 に示すとおりである。

平成 27 年度末の対策地域内の自動車保有台数は 2,198 千台（二輪車、軽自動車を含む）で、本県の自動車保有台数の約 62% を占めている。乗用車は、千葉県全体の登録台数の約 69% が対策地域内に登録されている。これに対して、乗合、貨物、特種車、軽自動車は約 50～60% が対策地域内に登録されている。

表 3. 6 対策地域別自動車保有台数 [台]

	貨物用	乗合用	乗用	特種(殊)用	二輪車	軽自動車	総合計
対策地域内	166,543	6,120	1,353,074	42,972	52,743	576,310	2,197,762
対策地域外	117,661	5,308	620,379	27,950	24,341	535,922	1,331,561
合計	284,204	11,428	1,973,453	70,922	77,084	1,112,232	3,529,323

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査（千葉県）

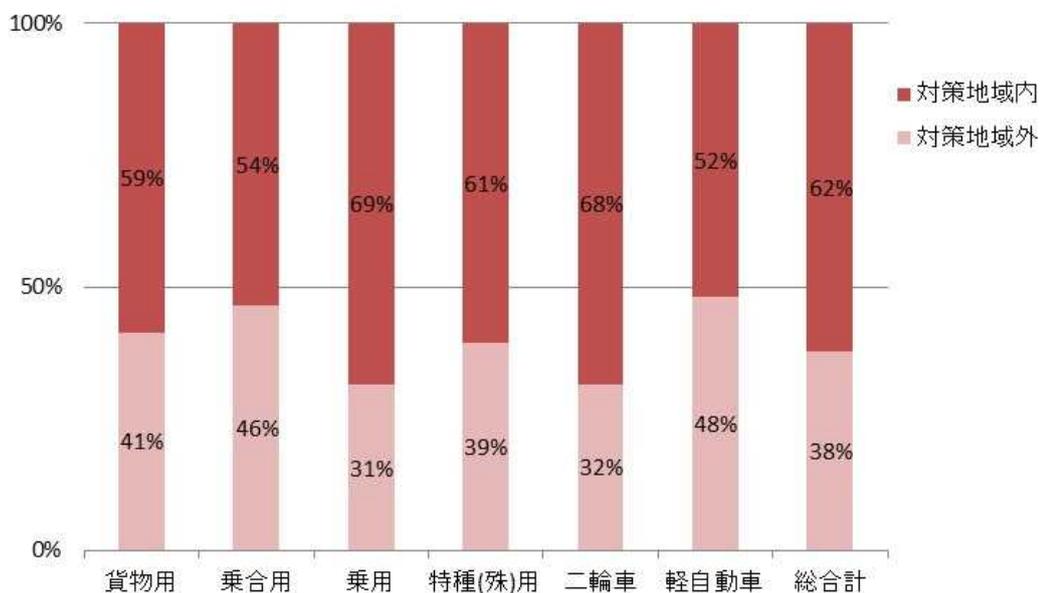


図 3. 10 対策地域別自動車保有台数の割合

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査（千葉県）

注) 車種区分 貨物用：普通貨物車、小型貨物車  
 乗合用：普通乗合、小型乗合  
 乗用用：普通乗用車、小型乗用車  
 特種(殊)用：普通特種、小型特種、大型特殊、特殊(種)  
 軽自動車：軽貨物車、軽自動車、軽特種

### 3 初度登録年別保有台数

平成27年度末における登録自動車の初度登録年別保有台数は、表3.7、図3.11に示すとおりである。

乗合・小型貨物・普通貨物・特種では、平成15年以前の初度登録の車両が多くなっている。平成15年10月1日より使用過程車に対する車種規制と八都県市のディーゼル車規制が開始されていることから、これに伴う買い替えによるものが含まれていると考えられる。

表3.7 千葉県、車種別、初度登録年別自動車保有車両数（平成28年3月末現在）

初度登録年	乗用	乗合	小型貨物	普通貨物	特種	計	割合
平成16年以前	638,306	4,899	75,073	45,152	25,133	788,563	34.0%
平成17年	116,592	639	9,529	6,288	2,991	136,039	5.9%
平成18年	119,088	782	10,001	7,602	3,388	140,861	6.1%
平成19年	113,691	649	8,055	6,350	3,170	131,915	5.7%
平成20年	113,723	595	7,665	5,296	2,990	130,269	5.6%
平成21年	111,771	457	5,737	2,597	2,380	122,942	5.3%
平成22年	125,111	489	6,152	3,322	2,760	137,834	5.9%
平成23年	99,939	368	6,797	3,821	2,441	113,366	4.9%
平成24年	131,848	534	9,306	5,004	3,059	149,751	6.5%
平成25年	125,465	487	9,521	5,378	3,058	143,909	6.2%
平成26年	126,594	636	10,364	6,807	3,481	147,882	6.4%
平成27年	117,494	650	10,244	6,829	3,359	138,576	6.0%
平成28年	33,831	243	2,489	1,799	998	39,360	1.7%
計	1,973,453	11,428	170,933	106,245	59,208	2,321,267	100.0%
営業用	7,175	6,032	3,332	39,430	17,294	73,263	

[出典]「初度登録年別自動車保有車両数」（一財）自動車検査登録情報協会発行  
注）平成28年は1月～3月の3ヶ月分。

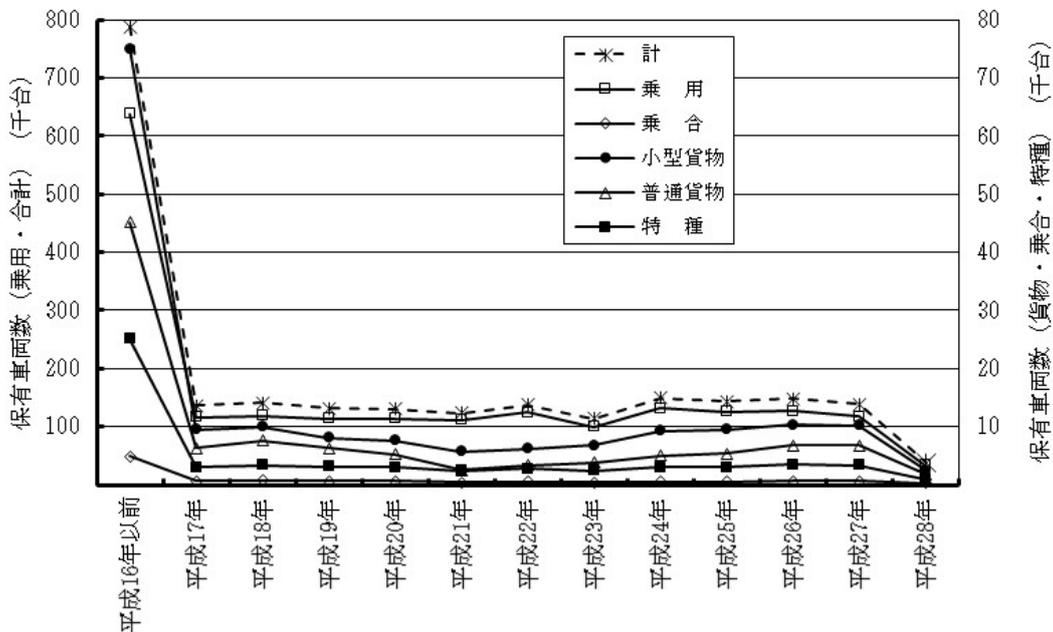


図3.11 千葉県、車種別、初度登録年別自動車保有車両数（平成28年3月末現在）

[出典]「初度登録年別自動車保有車両数」（一財）自動車検査登録情報協会発行  
注）平成28年は1月～3月の3ヶ月分。

## 第4節 低公害車の導入状況

### 1 低公害燃料車の保有状況

低公害燃料車の車種別保有台数は、表3. 8、図3. 12に示すとおりである。県内の電気自動車は平成22年度から、ハイブリッド車は平成21年度から、プラグインハイブリッド車は平成23年度から大幅に増加している。天然ガス自動車は平成21年度をピークに減少している。

表3. 8 低公害燃料車の保有台数（県内）

[台]

車種\年度	H6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
電気自動車	38	42	42	42	41	40	36	28	11	11	11
天然ガス自動車	11	18	38	73	111	182	287	513	657	851	935
メタノール自動車	24	24	21	24	20	17	17	14	12	8	6
ハイブリッド自動車	0	0	0	136	969	1,708	2,346	3,440	4,262	6,146	9,394
プラグインハイブリッド自動車											
圧縮水素自動車											
合計	73	84	101	275	1,141	1,947	2,686	3,995	4,942	7,016	10,346
車種\年度	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
電気自動車	9	10	13	13	13	198	463	827	1,362	2,051	2,435
天然ガス自動車	1,067	1,156	1,245	1,319	1,318	1,301	1,193	1,103	979	852	747
メタノール自動車	6	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1
ハイブリッド自動車	12,374	16,814	21,265	26,985	49,890	71,199	101,780	140,363	185,170	223,468	261,981
プラグインハイブリッド自動車					1	4	128	589	1,086	1,703	2,234
圧縮水素自動車					0	0	1	1	0	2	13
合計	13,456	17,984	22,526	28,318	51,223	72,703	103,566	142,884	188,598	228,077	267,411

[出典] 我が国の自動車保有動向（（一財）自動車検査登録情報協会ホームページ）

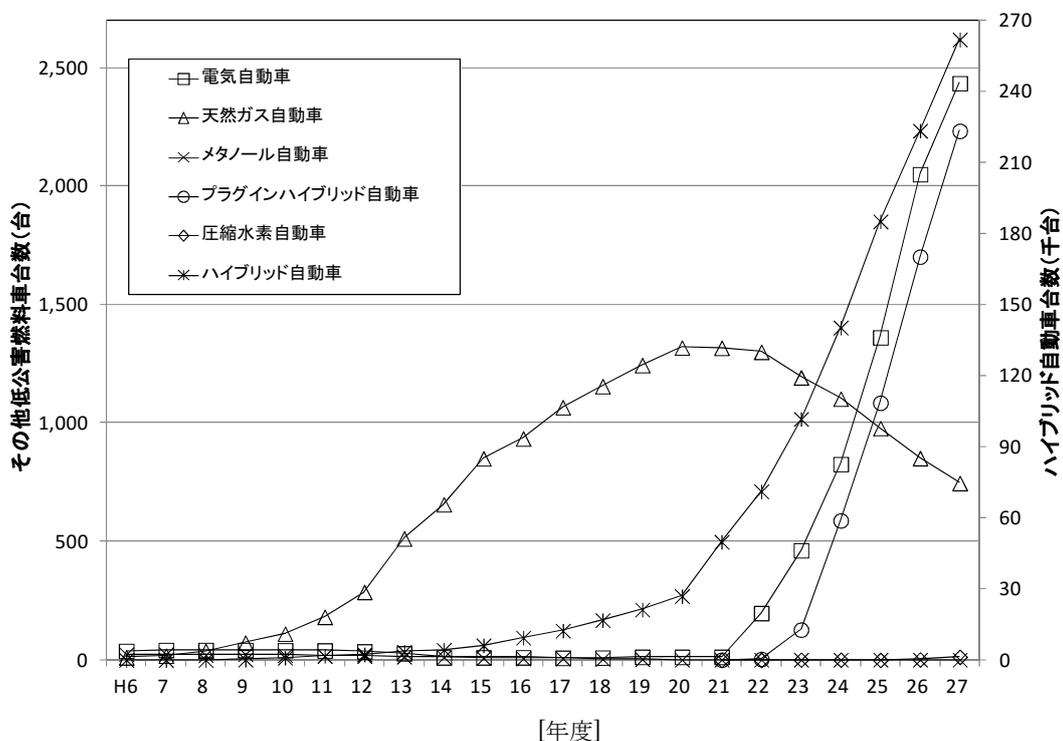


図3. 12 低公害燃料車の車種別保有台数の推移

[出典] 我が国の自動車保有動向（（一財）自動車検査登録情報協会ホームページ）

## 2 低公害燃料供給施設設置状況

平成 27 年度における低公害車用燃料供給施設の設置状況は、表 3. 9 に示すとおりである。近年、急速充電設備が大幅に増加している。

表 3. 9 低公害車用燃料供給施設設置状況 [箇所]

設備\年度	H21	22	23	24	25	26	27
水素充填設備	2	1	1	1	1	1	1
急速充電設備	1	1	10	24	41	57	240
天然ガススタンド	16	16	16	15	14	14	14

[出典] 「次世代自動車ガイドブック」(環境省・経済産業省・国土交通省)

注 1) 急速充電設備は一般開放されているもののみ

注 2) 天然ガススタンドは小型充填所を除く

## 第5節 交通需要の調整・低減

### 1 道路・鉄道等の状況

#### (1) 道路

対策地域の道路網は、自動車専用道路である常磐自動車道、東関東自動車道水戸線、東関東自動車道館山線、京葉道路、千葉東金道路、首都高速道路高速湾岸線や、一般国道6号、14号、16号、51号、126号、296号、297号、298号、356号、357号、409号、464号及び県道などで構成されている。

また、県内道路延長は、平成26年4月1日現在で高速自動車国道が140.1km、高速自動車国道を除く一般国道が1,253.7km、県道が2,602.5km、市町村道が36,582.3kmとなっている。(出典「道路統計年報」(国土交通省))

#### (2) 鉄道

対策地域には、平成27年度において、東日本旅客鉄道(株)(以下「JR」という。)の総武線、常磐線及び京葉線等の路線があり、JRを除く鉄道では京成電鉄(株)など12事業者の路線がある。

また、平成26年度の県内における1日当たりの乗車人員は、JRでは194万人であり、JRを除く鉄道では167万人である。(出典 千葉県の鉄道とバス [鉄道編] (千葉県ホームページ)、「千葉県統計年鑑」)

#### (3) バス

県内には、平成26年度において、京成バス(株)など50社の路線があり、平成26年度末現在の県内のバス路線の系統キロは8,092kmである。(国土交通省関東運輸局統計資料)

#### (4) モノレール

対策地域である千葉市内には、平成27年度現在で、千葉都市モノレール(株)の千葉みなと～千葉～県庁前間(3.2km)、千葉～千城台間(12.0km)が開業しており、平成27年度の1日あたりは48,051人で、年間総乗車人員は17,587千人である。(出典 千葉市ホームページ、千葉都市モノレール(株)ホームページ)

#### (5) 飛行場

対策地域から北東に位置する成田市に成田国際空港がある。平成27年度の成田国際空港における1日の平均発着回数は643回、平均乗降客数は103,655人、平均取扱貨物量は5,414tとなっている。(出典成田国際空港(株)ホームページ)

#### (6) 港湾

対策地域には、特定重要港湾である千葉港があり、平成27年の貨物取扱量は1億5,625万tとなっている。(出典「千葉県港湾統計年報」)

## 2 貨物輸送量と旅客輸送量

### (1) 貨物輸送量の構成率

平成 26 年度における千葉県内の貨物輸送量は、表 3. 10 に示すとおりである。県内全体の貨物輸送量（自動車、鉄道、内航海運の合計）は約 2 億 7,370 万トンであり、そのうち県外への貨物量は約 9,190 万トン（33.6%）、県外からの貨物量は約 8,970 万トン（32.8%）、県内間の貨物量は約 9,210 万トン（33.7%）となっている。

輸送形態別では、自動車が約 1 億 9340 万トン（全貨物輸送量の 70.6%）、鉄道が約 184 万トン（同 0.7%）、内航海運が 7,850 万トン（同 28.7%）となっており、自動車による輸送量が大半を占めている。県内から県外及び県外から県内では、海運も重要な輸送機関となっている。

表 3. 10 貨物輸送量（平成 26 年度） [千 t / 年]

区分	県内→県外		県外→県内		県内→県内		合計		
	輸送量	(%)	輸送量	(%)	輸送量	(%)	輸送量	(%)	
合計	91,889	33.6	89,727	32.8	92,131	33.7	273,747	100	
内 訳	自動車	51,855	18.9	53,459	19.5	88,066	32.2	193,380	70.6
	鉄 道	1,530	0.6	307	0.1	0	0.0	1,838	0.7
	海 運	38,504	14.1	35,961	13.1	4,065	1.5	78,529	28.7

[出典] 貨物・旅客地域流動調査 貨物地域流動調査（国土交通省）

注）四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

### (2) 輸送形態別の貨物輸送量の推移

平成 22 年度以降の輸送形態別の貨物量の推移は、表 3. 11 に示すとおりである。全機関における貨物輸送量は減少傾向であり、そのうち、自動車が減少傾向、鉄道及び海運が増加傾向である。また、県内間の輸送に関しては、自動車が全貨物輸送量の 95%以上を占めており、平成 22 年以降この比率はあまり変化していない。

表 3. 11 (1) 輸送形態別の貨物輸送量の推移 [千 t / 年]

区 分 \ 年 度		H22	H23	H24	H25	H26
自動車	県内→県外	77,907	64,316	60,932	62,476	51,855
	県外→県内	66,249	61,486	57,364	52,002	53,459
	県内→県内	95,639	89,478	89,965	81,986	88,066
	合 計	317,595	215,280	208,260	196,463	193,380
鉄 道	県内→県外	1,530	1,087	1,394	1,476	1,530
	県外→県内	290	247	286	304	307
	県内→県内	0	0	0	0	0
	合 計	1,820	1,334	1,680	1,780	1,838

[出典] 貨物・旅客地域流動調査 貨物地域流動調査（国土交通省）

注）四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

表3. 11 (2) 輸送形態別の貨物輸送量の推移 [千t/年]

区分\年度		H22	H23	H24	H25	H26
海 運	県内→県外	35,124	33,138	35,767	35,557	38,504
	県外→県内	36,941	37,297	36,872	37,842	35,961
	県内→県内	3,914	4,152	3,815	3,669	4,065
	合 計	75,979	74,588	76,454	77,068	78,529
全機関	県内→県外	114,561	98,541	98,093	99,509	91,889
	県外→県内	103,481	99,030	94,521	90,147	89,727
	県内→県内	99,553	93,631	93,780	85,655	92,131
	合 計	317,595	291,202	286,394	275,311	273,747

[出典] 貨物・旅客地域流動調査 貨物地域流動調査 (国土交通省)

注) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

### (3) 旅客輸送量の構成率

平成26年度における千葉県内の旅客輸送量は、表3. 12に示すとおりである。本県の平成26年度における旅客輸送量は約21億人であり、そのうち県外へは約4億7,300万人(22.9%)、県外からは約4億7,680万人(23.1%)、県内間は約11億1,760万人(54.1%)となっている。

輸送手段別では、自家用自動車を除く自動車が約2億8,600万人(全旅客輸送量の13.9%)、鉄道が約17億7,500万人(同85.8%)、旅客船が約50万人(同0%)、航空機が590万人(同0.2%)となっており、鉄道による輸送量が多くなっている。

表3. 12 旅客輸送量 (平成26年度) [百万人/年]

区分	県内→県外		県外→県内		県内→県内		合計		
	輸送量	(%)	輸送量	(%)	輸送量	(%)	輸送量	(%)	
合計	473.0	22.9	476.8	23.1	1,117.6	54.1	2,067.4	100.0	
内 訳	自動車	15.2	0.7	18.0	0.9	252.9	12.2	286.0	13.8
	鉄 道	454.7	22.0	455.7	22.0	864.6	41.8	1,775.0	85.9
	旅客船	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0
	航空機	2.9	0.1	3.0	0.1	0.0	0.0	5.9	0.3

[出典] 貨物・旅客地域流動調査 旅客地域流動調査 (国土交通省)

注1) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

注2) 自動車には、自家用自動車による輸送は含まれていない。

### (4) 輸送形態別の旅客輸送量の推移

平成22年度以降の輸送形態別の旅客量の推移は、表3. 13に示すとおりである。全機関における旅客輸送量は、概ね横ばいで推移している。また、県内間の輸送に関しては、鉄道が全旅客輸送量の約77%、自動車が全旅客輸送量の約23%を占めている。

表 3. 1 3 輸送形態別の旅客輸送量の推移 [百万人/年]

区 分\年 度		H22	H23	H24	H25	H26
自動車	県内→県外	14.4	9.1	10.9	14.0	15.2
	県外→県内	18.8	10.5	14.6	17.2	18.0
	県内→県内	305.7	235.0	240.4	259.0	252.9
	合 計	338.9	254.5	265.9	290.2	286.0
鉄 道	県内→県外	450.0	448.1	451.5	458.7	454.7
	県外→県内	451.3	449.1	452.9	460.0	455.7
	県内→県内	837.7	831.7	848.5	869.7	864.6
	合 計	1,739.0	1,729.0	1,752.9	1,788.5	1,775.0
旅客船	県内→県外	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2
	県外→県内	0.5	0.2	0.2	0.2	0.2
	県内→県内	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
	合 計	1.0	0.4	0.5	0.5	0.5
航空機	県内→県外	0.8	0.9	1.8	2.5	2.9
	県外→県内	0.8	0.9	1.8	2.6	3.0
	県内→県内	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合 計	1.6	1.8	3.6	5.1	5.9
全機関	県内→県外	465.6	458.2	464.3	475.4	473.0
	県外→県内	471.4	460.7	469.5	479.9	476.8
	県内→県内	1,143.5	1,066.9	1,089.1	1,128.9	1,117.6
	合 計	2,080.5	1,985.8	2,022.9	2,084.2	2,067.4

[出典] 貨物・旅客地域流動調査 旅客地域流動調査 (国土交通省)

注1) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

注2) 自動車には、自家用自動車による輸送は含まれていない。

### 3 交通道路の状況

#### (1) 走行量

対策地域内の車種別走行量を、平成 21 年度、23 年度～27 年度と比較したものを表 3. 1 4、  
図 3. 1 3 に示す。

平成 27 年度における自動車の全走行量は、38,656 千台 km/日であり、減少傾向である。

表 3. 1 4 年度別、車種別走行量の比較 [千台 km/日]

年度	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種・殊	合計
H21	4,884	24,726	429	1,682	1,262	2,311	5,187	1,352	41,832
H23	4,248	22,583	480	2,495	1,009	1,838	4,658	2,199	39,509
H24	4,607	22,785	486	2,543	1,089	1,769	4,545	2,296	40,119
H25	4,623	22,483	458	2,703	1,018	1,732	4,530	2,199	39,748
H26	4,785	22,087	388	2,683	1,015	1,719	4,379	2,123	39,180
H27	4,865	21,616	384	2,704	994	1,690	4,301	2,102	38,656

[出典] 総量削減計画進行管理調査（千葉県）

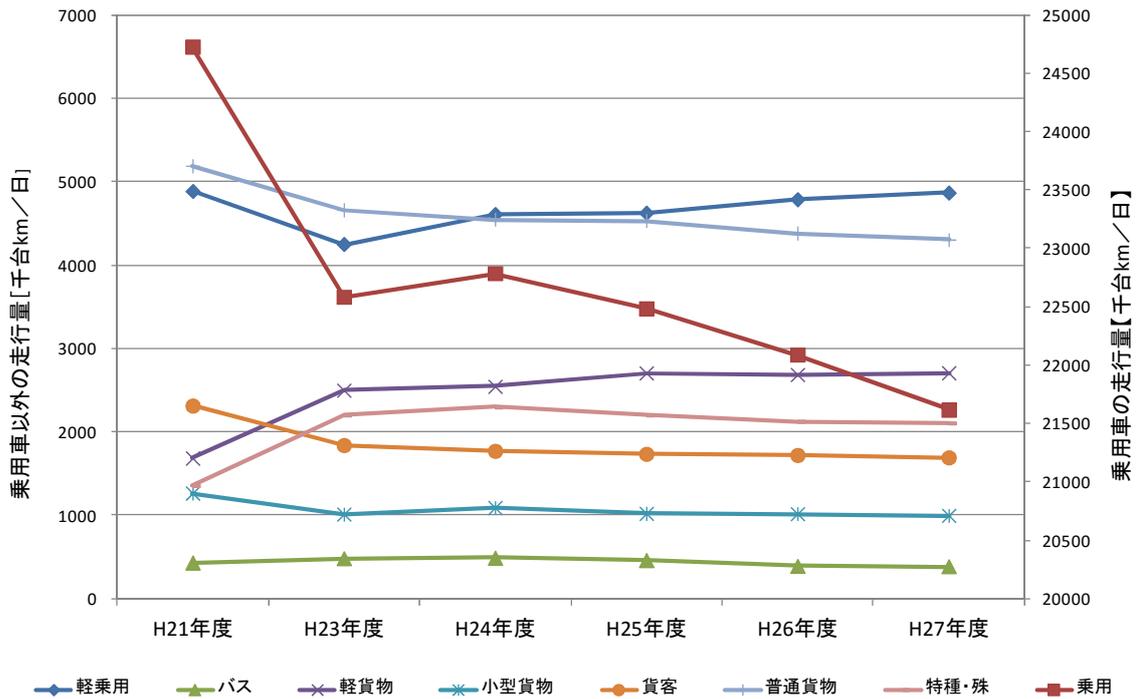


図 3. 1 3 年度別、車種別走行量の比較

## (2) 旅行速度

道路交通センサス一般交通量調査により観測されている千葉県の混雑時旅行速度の道路種類別、経年変化は、表3.15に示すとおりである。

表3.15 道路種類別、混雑時旅行速度の経年変化 [km/h]

道路種類	6年度	9年度	11年度	17年度	22年度
高速道路計	64.6	89.4	88.1	85.3	73.4
うち DID	30.4	67.1	68.4	72.5	61.8
一般国道計	23.9	29.2	29.1	31.0	30.7
うち DID	22.3	18.4	17.7	20.9	21.9
地方道計	31.7	33.1	33.1	31.6	30.8
うち DID	18.3	18.8	18.5	17.8	18.6
一般道路計	28.9	31.8	31.8	31.4	30.8
うち DID	19.7	18.6	18.2	18.9	19.9
合計	29.3	32.5	32.5	32.1	31.5
うち DID	20.0	19.0	18.5	19.3	21.0

注1) 高速道路計とは高速自動車国道と都市高速道路の平均で一般国道の自動車専用道路を除く。

注2) 地方道計とは主要地方道と一般都道府県道の平均である。

注3) 一般道路計とは一般国道計と地方道計の平均である。

注4) DID(人口集中地区)とは、国勢調査の調査区で人口密度の高い調査地区(4,000人/km<sup>2</sup>以上)が隣接し、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地区で、平成22年度は商業地区を除く。

## 第4章 施策の取組状況

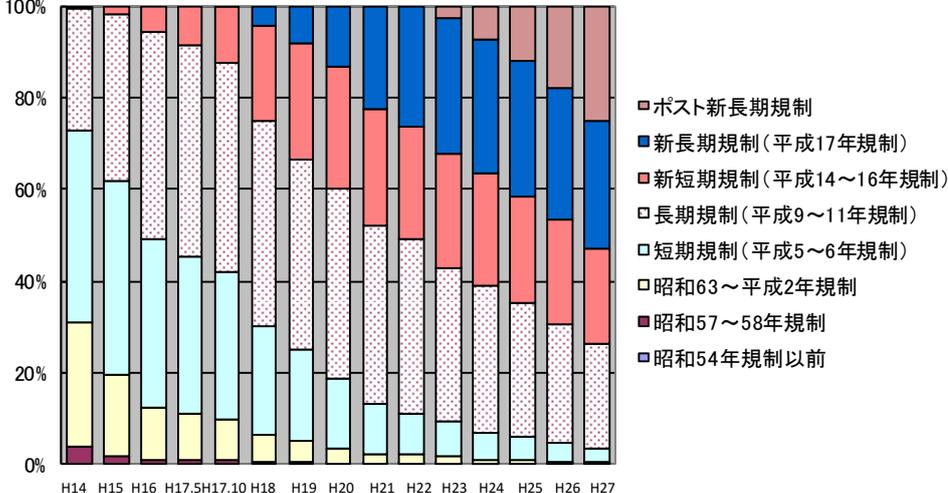
### 第1節 自動車単体対策の強化等

#### 1 ディーゼル平成28年目標値の達成等

##### ○対策の概要

平成22年7月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十次答申)」に基づき、ディーゼル平成28年目標値に沿った排出ガスの低減を図り、ポスト新長期規制適合車については早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進する。

##### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
最新規制適合車への転換促進	<p>(1) 自動車単体規制の強化の実施(国)</p> <p>平成21年10月から新車のディーゼル自動車等から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の更なる低減を図るため、世界最高水準の厳しい規制である「ポスト新長期規制」を策定し、自動車排出ガス規制を実施してきた。</p> <p>また、平成28年10月から、ディーゼル重量車等の排出ガス規制がさらに強化され、順次適用が開始されている。</p> <p>(2) 最新規制適合車への転換推移</p>  <p>(普通貨物車の規制適合車別構成割合の推移—千葉県全域—) (出典：自動車交通環境影響総合調査 平成28年3月)</p> <p>(3) 優遇税制の適用、低利融資のあっせん、利子補給(第4節1項参照)</p> <p>(4) ポスト新長期規制適合車導入に係る融資(事)</p> <p>国が定める車両型式、識別番号1桁目L,M,R,Sの車両を購入するための資金融資に対する利子補給を実施している。</p>

## 2 車両の点検・整備の確実な実施

### ○対策の概要

環境にやさしい車の使い方として、車両の適切な維持管理が重要であることから、点検・整備を確実に実施するため、指導・監視の徹底及び効果的な取締りの実施を図る。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
車両の点検・整備の確実な実施	<p>(1) 保有車両の点検の実施（国・県・市） 日常点検、法定点検の確実な実施により、整備不良車の早期発見及び維持管理の徹底（公用車、ごみ収集委託車両、消防車両等） （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p> <p>(2) 車両制限令違反車両の指導の実施（道路、県警） 料金所等において車両制限令違反車両の指導・取締の実施している。</p> <p>(3) ディーゼルクリーンキャンペーンの実施（事） 国土交通省及び全日本トラック協会を連携して、ディーゼルクリーンキャンペーンに伴うチラシ・黒煙濃度チャート紙を配布。</p>

## 3 自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発の推進

### ○対策の概要

自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図る。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
自動車次期排出ガスの規制策定	<p>(1) 2016年規制の実施（国） 中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）及び（第十一次答申）」を踏まえ、軽油を燃料とする車両総重量3.5トンを超える普通自動車等の排出ガス規制の強化の実施。また、ディーゼル重量車や二輪車の排出ガス試験モード等について、世界統一技術基準（WHDC等）を導入する。</p> <p>(2) 単体規制の強化や技術開発について、国、メーカーとの連携（県・市） 九都県市の取組として、年1回自動車メーカーに対して、単体規制や技術開発等についてのヒアリングを実施している。その他、ガソリンペーパーの対策について、国やメーカーと意見交換会など実施している。 （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>
未規制物質等の実態調査及び対策検討	<p>(1) PRTR法に基づく自動車からの未規制化学物質排出量の推計（国） PRTR法に基づく排出量算出のために必要なデータを測定するとともに、自動車からの未規制化学物質排出量（一酸化窒素等）の実態調査を行っている。</p> <p>(2) PM2.5低減対策検討のためのPM挙動調査の実施（国） 中央環境審議会微小粒子状物質等専門委員会でPM2.5低減対策の検討を進めている。また、PM2.5の低減対策を検討するにあたって、重量ベースによる規制は技術的課題があるため、粒子数に注目した規制手法を検討している。</p>

	(3) バイオディーゼルに係る性能調査の実施（国） バイオ燃料の自動車への影響を把握し、バイオディーゼルに係る排出ガス許容限度及び燃料性状許容限度について検討を進めている。
--	---

#### 4 不正軽油の取締り

##### ○対策の概要

不正軽油の使用について、関係省庁及び県が連携して取締りを行う。

##### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況																																				
不正軽油排除の推進	<p>(1) 軽油引取税に関する不正軽油の取締り（県）</p> <p>路上を走行中のトラック等のディーゼル車の路上抜取調査や自家用給油燃料タンクを保有する需要家等を対象に燃料抜取調査を行い、不正軽油の発見に努め、不正軽油に対して取締りを実施している。</p> <p>・路上抜取</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>台数</td> <td>833</td> <td>832</td> <td>761</td> <td>760</td> <td>717</td> </tr> <tr> <td>混和率(%)</td> <td>0.7</td> <td>0.5</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>・需要家等</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本数</td> <td>1,479</td> <td>1,606</td> <td>1,462</td> <td>1,324</td> <td>1,295</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	台数	833	832	761	760	717	混和率(%)	0.7	0.5	0.3	0.3	0	年度	H23	H24	H25	H26	H27	本数	1,479	1,606	1,462	1,324	1,295						
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																															
	台数	833	832	761	760	717																															
混和率(%)	0.7	0.5	0.3	0.3	0																																
年度	H23	H24	H25	H26	H27																																
本数	1,479	1,606	1,462	1,324	1,295																																
燃料規制の監視指導	<p>(2) 千葉県不正軽油防止対策協議会（県）</p> <p>千葉県石油商業組合やトラック協会などの関係団体で組織する協議会により、不正軽油の防止に向け、ポスター、リーフレットを作成し、協議会員へ配布することで不正軽油の防止に向けた啓発活動を展開している。</p>																																				
	<p>(1) ディーゼル条例に基づく自動車の燃料規制（県）</p> <p>不正軽油の防止に向けた啓発活動の展開、ディーゼル条例に基づく燃料規制の遵守指導として、燃料抜取調査を実施している。</p> <p>・路上での検査</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>759</td> <td>738</td> <td>573</td> <td>627</td> <td>632</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>99.7</td> <td>99.9</td> <td>100</td> <td>99.8</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・拠点での検査</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>133</td> <td>87</td> <td>36</td> <td>18</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	759	738	573	627	632	適合率(%)	99.7	99.9	100	99.8	100	年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	133	87	36	18	19	適合率(%)	100	100	100	100	100
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																															
確認台数	759	738	573	627	632																																
適合率(%)	99.7	99.9	100	99.8	100																																
年度	H23	H24	H25	H26	H27																																
確認台数	133	87	36	18	19																																
適合率(%)	100	100	100	100	100																																

	<p>(2) 公共工事でのJIS規格軽油の使用（県）</p> <p>土木工事共通仕様書 1 - 1 - 3 0 環境対策において、公共工事で使用する車両について、JIS規格軽油の使用を規定し、千葉県発注の全工事において実施している。</p>
--	--

## 第2節 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進

### 1 車種規制の適正かつ確実な実施

#### ○対策の概要

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずる。

関係省庁及び県が連携して、対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるかのように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行うこと、いわゆる「車庫飛ばし」への対策を進める。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況																																			
法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施	(1) 自動車NOx・PM法（国） 平成14年4月から、継続して、車種規制を実施している。  (2) オフロード法（国） 平成18年4月から、継続して、排出ガス規制を実施している。  (3) 日本政策金融国庫「環境・エネルギー対策資金」 自動車NOx・PM法に基づき排出基準適合車またはNOx・PM低減装置を取得する者に対して、必要な設備資金の融資を行った（平成26年度末で終了）。																																			
条例に基づく車種規制の適正かつ確実な実施	(1) 自動車環境管理計画書及び実績報告書（県） 県環境保全条例に基づき、県内30台以上自動車を使用する事業者（特定事業者）に対して、自動車環境管理計画書及び実績報告書の作成・提出を指導している。  ・特定事業者数 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特定事業者数</td> <td>174</td> <td>170</td> <td>168</td> <td>167</td> <td>186</td> </tr> <tr> <td>特定自動車数[台]</td> <td>24,658</td> <td>25,045</td> <td>24,839</td> <td>22,983</td> <td>24,975</td> </tr> <tr> <td>NOx 排出量[kg/年]</td> <td>149,084</td> <td>184,157</td> <td>149,329</td> <td>127,930</td> <td>125,918</td> </tr> <tr> <td>PM 排出量[kg/年]</td> <td>4,744</td> <td>6,645</td> <td>5,245</td> <td>4,402</td> <td>4,120</td> </tr> </tbody> </table> ※自動車運送事業者においては、運輸局に提出						年度	H23	H24	H25	H26	H27	特定事業者数	174	170	168	167	186	特定自動車数[台]	24,658	25,045	24,839	22,983	24,975	NOx 排出量[kg/年]	149,084	184,157	149,329	127,930	125,918	PM 排出量[kg/年]	4,744	6,645	5,245	4,402	4,120
年度	H23	H24	H25	H26	H27																															
特定事業者数	174	170	168	167	186																															
特定自動車数[台]	24,658	25,045	24,839	22,983	24,975																															
NOx 排出量[kg/年]	149,084	184,157	149,329	127,930	125,918																															
PM 排出量[kg/年]	4,744	6,645	5,245	4,402	4,120																															
車庫飛ばしへの対策	(1) 車庫飛ばし対策（国・県） 連携・共同して、車庫飛ばし対策を進めている。																																			

### 2 流入車の排出基準適合車への転換の促進

#### ○対策の概要

車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車についても、できるだけ排出基準の適合車とするとともに、排出基準の適合車であることを外形的にわかりやすく表示

(排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づく認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等) するよう、自動車の使用者に促す。

国、県、市は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努める。

○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況																							
条例に基づく運行規制の指導及び周知	(1) 県ディーゼル条例に基づく自動車の運行規制(県) 事業者への立入検査や路上調査等を実施している。																							
	・事業者立入																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>5,092</td> <td>2,347</td> <td>2,457</td> <td>1,509</td> <td>1,081</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>81.0</td> <td>61.3</td> <td>77.7</td> <td>47.9</td> <td>25.2</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	5,092	2,347	2,457	1,509	1,081	適合率(%)	81.0	61.3	77.7	47.9	25.2				
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																		
	確認台数	5,092	2,347	2,457	1,509	1,081																		
	適合率(%)	81.0	61.3	77.7	47.9	25.2																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>958</td> <td>934</td> <td>965</td> <td>897</td> <td>834</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.4</td> <td>97.5</td> <td>97.4</td> <td>98.2</td> <td>98.0</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	958	934	965	897	834	適合率(%)	98.4	97.5	97.4	98.2	98.0				
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																		
	確認台数	958	934	965	897	834																		
	適合率(%)	98.4	97.5	97.4	98.2	98.0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>355</td> <td>1,248</td> <td>18</td> <td>11</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.0</td> <td>99.8</td> <td>94.4</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	355	1,248	18	11	20	適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100				
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																		
	確認台数	355	1,248	18	11	20																		
	適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100																		
	・路上検査																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>958</td> <td>934</td> <td>965</td> <td>897</td> <td>834</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.4</td> <td>97.5</td> <td>97.4</td> <td>98.2</td> <td>98.0</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	958	934	965	897	834	適合率(%)	98.4	97.5	97.4	98.2	98.0					
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
確認台数	958	934	965	897	834																			
適合率(%)	98.4	97.5	97.4	98.2	98.0																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>355</td> <td>1,248</td> <td>18</td> <td>11</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.0</td> <td>99.8</td> <td>94.4</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	355	1,248	18	11	20	適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100					
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
確認台数	355	1,248	18	11	20																			
適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100																			
・拠点検査																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>355</td> <td>1,248</td> <td>18</td> <td>11</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.0</td> <td>99.8</td> <td>94.4</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	355	1,248	18	11	20	適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100					
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
確認台数	355	1,248	18	11	20																			
適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>確認台数</td> <td>355</td> <td>1,248</td> <td>18</td> <td>11</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.0</td> <td>99.8</td> <td>94.4</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	確認台数	355	1,248	18	11	20	適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100					
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
確認台数	355	1,248	18	11	20																			
適合率(%)	98.0	99.8	94.4	100	100																			
(2) ナンバープレート調査(県) 自動車のナンバープレートをビデオ撮影し条例の適合状況を調査している。																								
・適合率																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.7</td> <td>98.9</td> <td>99.0</td> <td>98.8</td> <td>99.2</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	適合率(%)	98.7	98.9	99.0	98.8	99.2											
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
適合率(%)	98.7	98.9	99.0	98.8	99.2																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適合率(%)</td> <td>98.7</td> <td>98.9</td> <td>99.0</td> <td>98.8</td> <td>99.2</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	適合率(%)	98.7	98.9	99.0	98.8	99.2											
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
適合率(%)	98.7	98.9	99.0	98.8	99.2																			
(3) 広報媒体による周知(県) ちば県民だより、各市町村広報紙、パンフレットの配布																								
(4) 九都県市共同ディーゼル条例一斉取締による指導及び周知(県) 九都県市の取組みとして、事業者や荷主に対し、排出ガス性能の悪い自動車が入り込まないよう車両検査や啓発活動による働きかけを実施している。																								
・車両検査数(九都県市)																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検査数</td> <td>900</td> <td>993</td> <td>1069</td> <td>999</td> <td>450</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	検査数	900	993	1069	999	450											
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
検査数	900	993	1069	999	450																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検査数</td> <td>900</td> <td>993</td> <td>1069</td> <td>999</td> <td>450</td> </tr> </tbody> </table>		年度	H23	H24	H25	H26	H27	検査数	900	993	1069	999	450											
年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
検査数	900	993	1069	999	450																			
(5) 企業立地、開発行為等(県) 企業立地、開発行為等の届出に対し、環境保全条例、ディーゼル条例に基づ																								

	く指導を実施している。
公共事業や物品の調達等における自動車のグリーン化	(1) 公共事業等における自動車のグリーン化（国・県・市） 発注品の納入に対して、低公害車を使用するよう指導している。 （第4節3項参照）

### 第3節 条例に基づく自動車排出ガスの低減対策の推進

#### 1 条例に基づく自動車排出ガスの低減対策の推進

##### ○対策の概要

「千葉県ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の排出の抑制に関する条例」及び「千葉県環境保全条例」に基づく自動車排出ガスに関する規制・措置を推進することにより、自動車排出ガスによる大気汚染の改善を図る。

市の環境保全条例に基づく自動車排出ガス低減施策を推進する。

事業者及び県民は、条例に掲げる自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の排出削減施策に協力し、環境に与える影響が最小限となるよう自動車を使用する。

##### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況												
条例に基づく施策の推進	<p>(1) ディーゼル車の運行規制（第2節2項参照）</p> <p>(2) ディーゼル車の燃料規制（第1節4項参照）</p> <p>(3) 粒子状物質減少装置指定制度（九都県市）            九都県市で条例によるPM規制対応に必要な措置の性能審査を共同実施している。</p> <table border="1" data-bbox="515 1048 1238 1146"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指定型式数</td> <td>68</td> <td>72</td> <td>72</td> <td>72</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 粒子状物質減少装置助成事業（県）            平成14年度から、事業者がディーゼル自動車に粒子状物質減少装置を装着する経費の補助を平成23年度まで実施した。            なお、平成14年度から実施した、粒子状物質減少装置装着助成の実績は、合計16,480台である。</p> <p>(5) 自動車交通公害監視指導（県）            自動車公害対策から自動車環境対策へと視点を広げ、「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」を策定し、関係機関と連携しながら自動車環境対策を推進している。</p> <p>(6) 市の条例に基づく施策の推進（市）            各市の主な条例に基づく施策として、自動車排出ガス低減施策の推進、アイドリングストップの指導、低公害車又は自動車排出ガス量がより少ない自動車の購入又は使用などを事業者に対して推進している。            （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p> <p>(7) 自動車環境管理計画書及び実績報告書の提出（第2節1項参照）</p> <p>(8) 低公害車の導入の推進（第4節参照）</p> <p>(9) 自動車販売時の環境情報の提供（県）            環境保全条例により、自動車販売業者に対し、排出ガスの量など新車の環境</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	指定型式数	68	72	72	72	72
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
指定型式数	68	72	72	72	72								

	<p>情報を記載した書面等を備え置くとともに、新車購入者へ書面を交付し説明することを義務付けている。</p> <p>(10) 自動車整備時の検査結果の説明・助言（県） 環境保全条例により、自動車整備業者に対し、環境への負荷を低減させる装置を点検し、その結果を整備を依頼した者に対して説明することを義務付けている。</p> <p>(11) アイドリング・ストップの遵守（第5節1項参照）</p>
--	--

## 第4節 低公害車の普及促進

### 1 低公害車の大量普及の促進

#### ○対策の概要

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとともに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じる。

低公害車普及のための広報等を積極的に推進する。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況																								
低燃費かつ低排出ガス認定車を含めた低公害車の普及支援	(1) 自動車税及び自動車取得税の課税の特例措置（グリーン化税制） 低燃費かつ低排出ガス自動車について、環境性能に応じ自動車税の税率を軽減又は、税率を重くする特例措置を平成14年度から実施している。																								
	・課税の特例措置が適用された自動車の台数																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車税（軽課）</td> <td>82,907</td> <td>93,368</td> <td>99,842</td> <td>114,665</td> <td>87,204</td> </tr> <tr> <td>自動車税（重課）</td> <td>266,851</td> <td>290,880</td> <td>304,304</td> <td>319,281</td> <td>345,761</td> </tr> <tr> <td>自動車取得税</td> <td>165,127</td> <td>115,406</td> <td>252,252</td> <td>200,516</td> <td>174,314</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	自動車税（軽課）	82,907	93,368	99,842	114,665	87,204	自動車税（重課）	266,851	290,880	304,304	319,281	345,761	自動車取得税	165,127	115,406	252,252	200,516	174,314
	年度	H23	H24	H25	H26	H27																			
	自動車税（軽課）	82,907	93,368	99,842	114,665	87,204																			
	自動車税（重課）	266,851	290,880	304,304	319,281	345,761																			
	自動車取得税	165,127	115,406	252,252	200,516	174,314																			
	※自動車税及び自動車取得税の特例措置が適用される自動車の要件は年度により異なる。																								
	(2) 日本政策金融公庫による低利融資（国） ハイブリッド車、電気自動車、プラグインハイブリッド車などの低公害車又は燃料供給設備を取得する場合に、低利融資を行っている。																								
	(3) 中小企業振興資金（環境保全資金）（県） 中小企業者等を対象に、金融機関、千葉県信用保証協会と連携して、低公害車の購入、粒子状物質減少装置の購入及び低公害車用燃料供給施設の整備に対して融資、利子補給を行っている。																								
・自動車環境対策に係る事業認定・融資実績																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業認定</td> <td>1件</td> <td>0件</td> <td>4件</td> <td>11件</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>融資実行</td> <td>1件</td> <td>0件</td> <td>3件</td> <td>11件</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>融資金額（千円）</td> <td>46,500</td> <td>0</td> <td>61,120</td> <td>156,390</td> <td>43,800</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	事業認定	1件	0件	4件	11件	2件	融資実行	1件	0件	3件	11件	2件	融資金額（千円）	46,500	0	61,120	156,390	43,800	
年度	H23	H24	H25	H26	H27																				
事業認定	1件	0件	4件	11件	2件																				
融資実行	1件	0件	3件	11件	2件																				
融資金額（千円）	46,500	0	61,120	156,390	43,800																				
・自動車環境対策に係る利子補給																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利子補給金額（千円）</td> <td>1,594</td> <td>713</td> <td>449</td> <td>825</td> <td>1,769</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	利子補給金額（千円）	1,594	713	449	825	1,769													
年度	H23	H24	H25	H26	H27																				
利子補給金額（千円）	1,594	713	449	825	1,769																				
※新規利子補給は平成26年度で終了																									

	<p>(4) 低公害車普及促進対策費補助金 地球温暖化対策、大気汚染対策、燃料多様化などのエネルギーセキュリティ対策を推進する観点から、計画的な低公害車の導入が各運送事業者等において着実に進められるよう低公害車普及促進対策費補助金の交付を行っている。</p> <p>(5) クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 クリーンエネルギー自動車等の普及を促進し、運輸部門における二酸化窒素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車等を導入する者に対して、その導入に必要な費用の一部を補助している。</p> <p>(6) 運輸事業助成交付金（県） 公共運送機関の輸送力の確保及び輸送サービスの向上等を図るため、バス事業者団体及びトラック事業者団体が行う、交通公害対策に関する事業や各種共同施設の整備、輸送サービスの改善等の事業に対し、交付金を交付する。 ・バス協会（停留所上屋設置・補修、停留所標識設置、案内看板等への助成、千葉県バス総合案内システム維持管理、ハイブリッドバス、ノンステップバス、新長期規制適合バス、低燃費車等への助成） ・トラック協会（低公害車導入促進助成、最新規制適合車助成等）</p> <p>(7) 次世代自動車充電インフラ整備促進事業（県） 平成25年度に、「千葉県次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」を策定し、EV、PHVの効果的な普及や燃料供給インフラの整備促進を実施している。</p> <p>(8) 各市の主な取組 ・クリーンエネルギー自動車を導入した市民や事業者への補助金の交付。 ・エコステーション運営費についての補助金の交付。 ・電気自動車充電設備の設置についての補助金の交付。 (対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p> <p>(9) 環境保全条例による導入義務（県） 200台以上の自動車を使用する事業者に、平成32年度までに低公害車40%以上の導入を義務付けている。</p> <p>・導入状況</p> <table border="1" data-bbox="491 1442 1203 1541"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>導入率（%）</td> <td>51.1</td> <td>55.0</td> <td>64.8</td> <td>70.2</td> <td>73.8、</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	導入率（%）	51.1	55.0	64.8	70.2	73.8、
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
導入率（%）	51.1	55.0	64.8	70.2	73.8、								
<p>低公害車普及に向けた広報の推進</p>	<p>(1) 低公害車の紹介（県）（第9節1項参照） エコメッセちばにて、低公害車の普及に向け、電気自動車・燃料電池自動車の展示や試乗会の実施、県ホームページでの低公害車の紹介をしている。 また、平成27年度は、水素をテーマにしたエコセミナーを実施し、燃料電池自動車の講演や試乗会を実施した。</p> <p>(2) 新規立地企業に対する低公害車の導入指導（県） 企業立地、開発行為等の届出に対し、環境保全条例に基づき、低公害車の導入指導をしている。</p> <p>(3) 国土交通省低排出ガス認定制度（国）</p>												

	<p>低排出ガス認定要領に基づき、単体規制の排出ガス基準より一定割合以上排出ガスを低減した自動車を認定し、ホームページ等で公表することにより、普及促進を図っている。</p> <p>(4) 九都県市低公害車指定制度の運用（九都県市） 九都県市指定指針に基づき、単体規制の排出ガス基準より一定割合以上排出ガスを低減させた自動車を指定し、ホームページ等で公表することにより、普及促進を図っている。</p> <p>(5) 各市の主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネット等による低公害車の紹介</li> <li>・電気自動車を導入し、広報の他、環境イベントや公務で使用。</li> </ul> <p>(対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p>
--	--

## 2 次世代低公害車の技術開発の推進

### ○対策の概要

燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図る。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
次世代低公害車の技術開発の推進	<p>(1) 燃料電池自動車導入開始に向けた実証試験の実施（国） 燃料電池自動車導入開始に向けて、実使用条件に近い状態で燃料電池自動車への水素充填を実施し、機器やシステムの稼働に係る実証試験を行ってきた。</p> <p>(2) 水素・燃料電池戦略ロードマップの改訂（平成28年3月22日）（国） 燃料電池自動車の普及台数目標を明示し、2025年頃に、より多くのユーザーに訴求するため、ボリュームゾーン向けの燃料電池車の投入、及び同車格のハイブリッド車同等の価格競争を有する車両価格の実現を目指している。</p>

## 3 国等及び県・市における低公害車の率先導入

### ○対策の概要

国等においては、「国等における環境物品等の調達に関する法律（平成12年法律第100号）（グリーン購入法）」に基づき、低公害車への切替えを着実に進めるとともに、県・市においては率先して低公害車の導入に努める。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
国等及び地方公共団体における率先導入	<p>(1) グリーン購入法に基づき、低公害車の導入・代替（国・県・市・道路） 公用車の導入については、グリーン購入法や各自治体の方針・計画に基づいて、低公害車を導入している。</p> <p>県では、環境に配慮した物品の優先購入を進めることにより、資源循環型社会の構築に資することを目的に環境配慮物品調達方針を毎年度定め、その方針の中で、千葉県公用車エコカー導入方針に合致した自動車の調達目標を100%と定め、職員に周知している。</p> <p>また、道路関係者においても、業務用車両への低排出ガス認定車や九都県市</p>

	<p>指定低公害車の導入を実施している。 (対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p> <p>・千葉県公用車へのエコカー導入率</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>導入率(%)</td> <td>96.5</td> <td>96.4</td> <td>88.9</td> <td>97.1</td> <td>97.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>※エコカー導入台数数／全自動車導入台数</p> <p>(2) 九都県市指定低公害車の指定及び導入・代替を推進(九都県市) 九都県市において、排出量が少なく、かつ低燃費な低公害車を指定し、低公害な自動車の導入を一般に広く推奨するとともに、九都県市で率先して公用車に導入している。</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	導入率(%)	96.5	96.4	88.9	97.1	97.1
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
導入率(%)	96.5	96.4	88.9	97.1	97.1								

#### 4 公共事業や物品の調達等における低公害車の率直的な使用の取り組み

##### ○対策の概要

国、県、市等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、低公害車による納入や納入量に応じた適切な大きさの自動車の使用を貨物自動車運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生する自動車排出窒素酸化物等を可能な限り低減するよう努める。

##### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
公共事業や物品の調達等における自動車のグリーン化	<p>(1) 発注品の納入(国・県・市) 物品の調達時等において、物品等を輸送する際に、低公害車を率先して使用するよう適宜指導を行っている。 (対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p> <p>(2) 公共工事で使用する車両(県) 土木工事共通仕様書1-1-30環境対策において、公共工事で使用する車両について、排出ガス対策型建設機械及び特定特殊自動車の使用を規定し、千葉県発注の全工事において実施している。</p>

## 第5節 エコドライブの普及促進

### 1 適正運転（エコドライブ）の普及

#### ○対策の概要

国、県、市が事業者の自主的な取組を支援する。

国、県、市及び事業者が連携し、シンポジウムやコンテスト等イベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を行う。

エコドライブ支援装置、外部電源用冷暖房装置及びエコドライブ評価支援システムの普及促進を行う。

エコドライブについて、事業者が実施する自主的な取組を支援し、関係機関等と協調しながら、広く県民にその実践を働きかける。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況												
自主的な取組を支援	<p>(1) 事業者向けのエコドライブに関するセミナーの開催（県）            事業者にエコドライブを浸透・定着させるため、エコドライブの講習会を実施している。講習会では、事業者の方からエコドライブの取組についての事例紹介やエコドライブ・シミュレーターの体験を行っている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>開催回数</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 各市の主な取組            ・地球環境保全協定等による市民や事業者へのエコドライブ普及            ・事業者向け講習会、エコドライブ実技講習会の実施            （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	開催回数	1	1	1	0	0
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
開催回数	1	1	1	0	0								
イベント開催や運転者への教育等の普及啓発活動の実施	<p>(1) エコドライブ推進月間（国）            11月を「エコドライブ推進月間」とし、各種イベント・講習会等を実施している。エコドライブシンポジウムの開催、エコドライブ活動コンクール、エコドライブ活動取組優秀事業所決定等を実施している。</p> <p>(2) エコドライブ講習会の実施（県）            ・職員出前講座            県職員に対し、出前講座を開催し、エコドライブの普及促進を図っている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>開催回数</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>・一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との共催による講習会（第5節3項参照）</p> <p>(3) イベント等での普及啓発（県）            エコメッセちばや県内市町村が主催する環境イベント等でリーフレット、タオル、ステッカー等を配付し、来場者にはエコドライブ・シミュレータを体験してもらうことにより、エコドライブの実践を推進している。            また、県民だより等の広報媒体により県民や事業者に対してエコドライブの</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	開催回数	1	3	0	0	1
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
開催回数	1	3	0	0	1								

	<p>普及啓発活動をしている。</p> <p>・イベントでのエコドライブの啓発活動（九都県市での活動も含む）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>開催回数</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 省燃費運転講習会の開催（事）          ドライバー及び管理者に対し、エコドライブの知識・技能を習得させ、併せて燃料消費量を削減し、経営改善の一助とする。年間12回開催している。具体的には、国内トラックメーカーに講師を依頼し、座学と4トントラックによる実走行を組み合わせて行っている。</p> <p>(5) アイドリング・ストップの遵守指導（県）          環境保全条例に基づき、アイドリング・ストップの遵守状況の確認を行うとともに、チラシ等により周知をしている。また、20台以上又は500m<sup>2</sup>以上の駐車場には立入検査を実施している。</p> <p>・看板設置状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>立入事業所</td> <td>2293</td> <td>2160</td> <td>3408</td> <td>4262</td> <td>3639</td> </tr> <tr> <td>看板設置率</td> <td>84.7</td> <td>91.9</td> <td>94.2</td> <td>89.7</td> <td>91.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(6) 千葉県交通安全計画（県）          交通安全関係者をはじめとして広く県民に交通安全計画や概要版の配布を行い、交通安全に関する周知・啓発を行う際に、計画に記載されているエコドライブの推進についても合わせて呼びかけを行っている。</p> <p>(7) 各市の主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブ講習会の実施、エコカー試乗会の実施</li> <li>・スーパー駐車場等でのエコドライブの啓発活動の実施              （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</li> </ul>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	開催回数	2	2	3	1	5	年度	H23	H24	H25	H26	H27	立入事業所	2293	2160	3408	4262	3639	看板設置率	84.7	91.9	94.2	89.7	91.3
年度	H23	H24	H25	H26	H27																										
開催回数	2	2	3	1	5																										
年度	H23	H24	H25	H26	H27																										
立入事業所	2293	2160	3408	4262	3639																										
看板設置率	84.7	91.9	94.2	89.7	91.3																										

## 2 エコドライブの普及・啓発に必要な調査の実施

### ○対策の概要

国及び関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させる。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
エコドライブに関する調査	<p>(1) 調査研究及び燃費の改善効果についての検討（県）              県内の各種道路において、実走行調査を実施して自動車の走行状態、燃料消費量等に関するデータを収集し、データの解析、整理を行い、交通流の円滑化による燃費の改善効果について検討した（平成21年度から平成23年度で実施）</p>

	<p>(2) 各市の主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転日誌の実施項目にエコドライブの欄を設け、運転者が毎回エコドライブの実施状況を報告。</li> </ul> <p>(対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p>
--	--

### 3 九都県市によるエコドライブの推進

#### ○対策の概要

九都県市として、大気汚染防止や地球温暖化対策として有効な、環境にやさしい運転方法「エコドライブ」を推進する。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況												
九都県市によるエコドライブの推進	<p>(1) エコドライブ講習会の開催（九都県市）</p> <p>九都県市及び一般社団法人日本自動車連盟（JAF）との共催によりエコドライブ普及推進活動の一環として、毎年度、自動車教習所でエコドライブ講習会を実施している（年2回 各4箇所）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JAFとの共催による実技講習会</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>参加人数</td> <td>112</td> <td>128</td> <td>120</td> <td>113</td> <td>109</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) エコドライブステッカー、燃費記録帳の配布</p> <p>エコドライブを解説したリーフレット及び自動車の車体に貼付するステッカー、燃費記録帳の配布をしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブリーフレット</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブステッカー</li> </ul>  <p>(3) エコドライブ10の推奨</p> <p>九都県市では、10の取組「エエふうけいに、あいたいね」をエコドライブのポイントとして推奨している。</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	参加人数	112	128	120	113	109
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
参加人数	112	128	120	113	109								

## 第6節 交通需要の調整・低減

### 1 効率的な物流システムの構築による輸送効率の向上

#### ○対策の概要

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、自動車からの情報（プローブ情報）の収集及び活用システム、運行管理システム等高度道路交通システム（ITS）による物流の情報化を推進する。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促す。

トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行う。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
効率的な物流システムの構築	<p>(1) 物流総合効率化法「総合効率化計画」(国) 物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することを目的に、流通・物流の効率化を目指す計画について国の認定を受けることができる。認定を受けた物流施設には、営業倉庫に関する税制特例や施設整備のための金融支援等を受けることができる。</p> <p>(2) グリーン物流パートナーシップ推進事業(国) 物流分野における荷主企業と物流事業者が協働してCO<sub>2</sub>排出量削減の取組を一層推進することを目的として、関東グリーン物流パートナーシップセミナーを平成23年度、平成24年度に開催した。</p> <p>(3) 物流の効率化・高度化の促進(県) 物流施策については、千葉県総合計画「新 輝け！ちば元気プラン」に基づき、関係部局において展開している。</p>
物流の情報化の推進	<p>(1) 新交通管理システム(UTMS)による物流の情報化(県警) 車両通行管理システム(MOCS)の構築を行い、バス事業者、貨物輸送事業者等の事業者が自社車両の運行管理を適切に行えるように支援する。導入・整備路線については、随時検討している。</p>

### 2 自動車交通量の軽減

#### ○対策の概要

対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備及び物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進する。

○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
モーダルシフト等の推進	(1) モーダルシフト (国) 荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が実施するモーダルシフト等の取組を支援している。
アクセス道路等の整備	(1) アクセス道路等の整備 (第7節1項参照)

### 3 公共交通機関の利用促進

○対策の概要

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム (PTPS) の整備をはじめとする高度道路交通システム (ITS) の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進する。

パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。

○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況												
公共交通機関の利用促進	<p>(1) 地域公共交通バリア解消促進等事業 (利用環境改善促進事業) の推進 (国) 快適で円滑な公共交通の構築に向け、地域公共交通確保維持改善事業費補助金により公共交通の利用環境改善の支援 (ICカードシステムの導入等) を行っている。</p> <p>(2) 公共交通機関を利用した利便性及び安全性の向上 (県) 公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、駅舎等へのエレベーター、ホームドア及び内方線付き点状ブロック等の設置経費について、市町村が支出する額の一部を補助している。</p> <p>(3) 千葉県ノンステップバス等整備事業 (県) 公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、ノンステップバス等を導入する事業者に対し、費用の一部を補助している。</p> <p>・ノンステップバス等の導入への補助</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>補助台数</td> <td>32</td> <td>25</td> <td>40</td> <td>68</td> <td>47</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 交通結節点改善事業 (県) 交通結節点を中心とした再生やバリアフリー化を推進するため、主要な駅周辺において、駅前広場やアクセス道路などの整備を推進している。 (例：都市計画道路旭駅前線供用開始 (平成26年度))</p> <p>(5) 運輸事業助成交付金 (第4節1項参照) (県)</p> <p>(6) 公共車両優先システム (PTPS) の導入 (県警)</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	補助台数	32	25	40	68	47
年度	H23	H24	H25	H26	H27								
補助台数	32	25	40	68	47								

	<p>バス等の大量交通輸送機関を優先的に走行させる信号制御を実施し、定時運行と利便性の向上を図っている。</p> <p>(7) 各市の主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内鉄道駅、モノレール駅のバリアフリー化（エレベーター等）</li> <li>・駅前広場の整備（歩道上自転車置場、ブロック舗装等）</li> <li>・コミュニティバスの運行、時刻表の配布</li> <li>・乗合タクシーや予約型タクシーの運行</li> <li>・職員に対するノーカーデー実施の推進 （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</li> </ul>
--	---

#### 4 徒歩や自転車の利用促進

##### ○対策の概要

安全に配慮した徒歩や自転車の利用促進のための自転車道等の施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛やカーシェアリングの取組を呼びかける。

##### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
徒歩や自転車の利用促進	<p>(1) 自転車の安全運転の普及啓発（県）</p> <p>5月の自転車月間や毎月15日の自転車安全の日に合わせて、キャンペーン等の実施、ホームページや県民だより等へ自転車の安全利用の記事掲載による自転車の安全利用の啓発を実施している。</p> <p>また、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策を実施する。</p> <p>(2) 九都県市による取組（九都県市）</p> <p>平成24年度から、九都県市で連携し、5月を「九都県市一斉自転車マナーアップ強化月間」と定め、統一デザインのチラシやポスターによる自転車の安全利用の啓発を実施している。</p> <p>(3) 各市の主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車安全運転の普及啓発（小学生向けの交通安全教室や中学生以上向けの安全利用講習会等）</li> <li>・市営駐輪場の整備、自転車走行レーンの整備</li> <li>・職員の業務における自転車の利用（業務用自転車を整備） （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</li> </ul>

## 第7節 交通流対策の推進

### 1 交通の分散や道路機能の分化

#### ○対策の概要

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策を進める。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
交通の分散や道路機能の分化	<p>(1) 道路ネットワークの構築（国、県、市、道路） 交通混雑の緩和や解消を図るため、国県市道の環状道路、バイパス等幹線道路、都市計画道路等の整備を推進している。 （例：首都圏中央連絡自動車道 神崎 I C～大栄 J C T 間開通（平成27年度） 大栄 J C T～松尾横芝 I C 間（事業中） 東金 J C T～木更津東 I C 間開通（平成25年度） 東京外かく環状道路（事業中）</p> <p>(2) 自動車交通量の円滑化（国・県・市） 事故多発地点や交通渋滞の多い箇所等において、右・左折レーンや隅切り等の設置などの交差点改良を実施し、交通流対策を推進している。 （例：国道127号館山市那古～川名地区交差点 国道6号北松戸駅前交差点）</p> <p>(3) 望ましい物流の実現に向けた施策の提言（国・県） 東京都市圏交通計画協議会では、平成25年度、平成26年度に実施した調査結果を踏まえ、物資輸送の効率化による環境負荷の低減など、環境にやさしい物流の実現に向けた施策の提言を行った。</p> <p>(4) 各市の主な取組 ・都市計画道路の整備による交通流対策の推進 ・交差点の改良、右左折レーン、道路拡幅工事等の整備 ・駅や公共公益施設等へのアクセス強化を図る道路整備の推進 （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>

### 2 自動車交通流の円滑化

#### ○対策の概要

道路整備の状況を踏まえつつ、交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備、違法駐車の効果的な排除等の総合的な駐停車対策を推進する。

交通管制システム、信号機その他の交通安全施設の整備、交通渋滞や駐車場等に係る情報の収集及び的確な提供を行う新交通管理システム（UTMS）等の整備並びにノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備等高度道路交通システム（ITS）の活用、路上

工事の縮減、情報通信を活用した交通代替の推進等を通じて、自動車交通流の円滑化を図る。

国等においては、E T C 車載器及び I T S スポット対応カーナビゲーションの普及・広報等を実施する。

交通流の円滑化に資するため、正確かつ適切な道路交通情報を提供する民間の取組を促進する。

公共交通機関の利用促進による自家用車の利用抑制など交通需要の調整・低減対策や渋滞緩和など交通流対策を総合的に進める。

○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況												
総合的な駐停車対策の推進	<p>(1) 駐車場の整備・促進（県） 平成23年度に松戸市が定める駐車場整備計画の策定段階において、協議・調整を実施した。</p> <p>(2) 違法駐車の効果的・継続的な取締り（県警） 違法駐車排除については、警察官による取締りのほか、より効果的な違法駐車対策を推進するため、駐車監視員が京葉・東葛地域を中心に、地域の駐車実態や地域住民の要望などを踏まえ、重点的に活動する時間や場所を定めた「駐車監視員活動ガイドライン」に基づき活動している。 また、駐車監視員を運用していない警察署においては、「違法駐車取締り活動方針」を策定し、違法駐車対策を推進している。</p> <p>・駐車違反取締り状況</p> <table border="1" data-bbox="491 1122 1406 1220"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</td> <td>91,360</td> <td>86,646</td> <td>71,980</td> <td>63,142</td> <td>50,813</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) 合理的な交通規制の実施（県警） 交通渋滞の緩和、総合的な駐停車対策として、合理的な駐車禁止規制を実施している。</p> <p>(4) 各市の主な取組 ・条例に基づき建築物への駐車施設の設置等を推進。 (対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</p>	年	H23	H24	H25	H26	H27	件数	91,360	86,646	71,980	63,142	50,813
年	H23	H24	H25	H26	H27								
件数	91,360	86,646	71,980	63,142	50,813								
道路交通情報システムの活用	<p>(1) 新交通管理システム（UTMS）の整備（県警） 車両運行管理システム（MOCS）の構築として、導入・整備路線について、随時検討している。</p> <p>(2) 信号機その他の交通安全施策の整備（県警） 交通流の円滑化として、交通安全施設（信号機、光ビーコン）を整備している。</p> <p>(3) 道路交通情報等のIT等を活用した情報提供（道路） 車両感知器、交通管制用テレビカメラ等により、常時道路交通情報を収集し、交通集中渋滞や事故渋滞が発生した際には、文字情報板、図形情報板、インターネットを通して速やかに道路交通情報の提供を行っている。</p>												

	<p>(4) 主な各市の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通情報のウェブサイト掲載（道路利用状況、駐車場情報等）</li> <li>・携帯電話HP等により駐車場満車情報を提供し、システムの利用状況と調査して事業効果の確認。また、参加駐車場とPRカードの配布及びポスター掲示による周知活動の実施。</li> </ul> <p>（対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>																																				
ETC車載器の率先導入	<p>(1) 公用車におけETCの整備（県）</p> <p>集中管理車については、全車両にETCを整備している。</p>																																				
路上工事の縮減・平準化	<p>(1) 路上工事縮減対策（国）</p> <p>路上工事による渋滞を緩和するため、共同施工による工事の実施、路上工事の集中化の実施、作業時間帯の弾力的な運用の実施、推進工法などの非開削工法の運用の拡大等を実施し、路上工事の縮減に努めている。</p> <p>(2) 車種規制を伴う工事の抑制計画（県）</p> <p>一般交通が輻輳する期間を対象として、車種規制を伴う工事の抑制計画を策定し、関係機関に協力依頼をしている。</p> <p>・車種規制を伴う工事の抑制計画路線数（対策区域のみ）</p> <table border="1" data-bbox="512 904 1310 1200"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GW</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> </tr> <tr> <td>夏休み</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>年末・年始</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> </tr> <tr> <td>年度末・春休み</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>土日</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> <td>全路線</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) 道路工事調整会議（県）</p> <p>道路占有者を集めた会議で、毎年度、車種規制を伴う工事の抑制計画への協力等、工事の抑制・平準化への協力依頼をしている。</p> <p>(4) 路上工事の縮減（道路）</p> <p>交通量が少ない日に行う昼夜長時間車種規制にて、複数の工事の実施、夜間工事において1つの規制帯内で複数の工事を実施している。また、工事渋滞削減のため、工事実施日の指定や規制開始時間を遅らせる等の対策を実施している。</p> <p>(5) 主な各市の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路占有者を集めた会議で、道路工事平準化等の調整。</li> <li>・幹線道路の補修に対して、舗装維持管理計画を策定し、計画的な道路維持補修及び工事費等の標準化を実施。</li> </ul> <p>（対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>	年度	H23	H24	H25	H26	H27	GW	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線	夏休み	17	17	17	17	17	年末・年始	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線	年度末・春休み	35	35	35	35	35	土日	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線
年度	H23	H24	H25	H26	H27																																
GW	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線																																
夏休み	17	17	17	17	17																																
年末・年始	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線																																
年度末・春休み	35	35	35	35	35																																
土日	全路線	全路線	全路線	全路線	全路線																																

### 3 大気汚染を低減する施策の検討・実用化

#### ○対策の概要

交通流と大気汚染の相関を分析し、都府県境を越える信号制御の連動、う回誘導等により自動車起因の大気汚染を低減する施策を研究し、その実用化を図る。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
交通流対策による大気汚染低減施策の研究・実用化	(1) 九都県市共同による自動車交通公害対策の推進（九都県市） 九都県市首脳会議の中に大気保全専門部会を設置し、九都県市が共同・強調して、自動車交通公害対策を推進している。  (2) 都府県境を越える信号制御の連動（県警） 茨城県境との信号機1基を無線により連動を実施（平成23年以前）。また、交通流対策として、既に各都県とも信号機を系統制御化している。

## 第8節 局地汚染対策の推進

### 1 総合的な局地汚染対策の緩和に資する対策の推進・検討

#### ○対策の概要

二酸化窒素濃度の高い地区の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等及びそれらに併せた道路緑化・環境施設帯の整備、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用の協力の促進、高度道路交通システム（ITS）の活用方法及び効果的な交通需要マネジメントの調査研究等を含む地域の実情に応じた総合的な局地汚染の緩和に資する対策を関係機関の連携の下で進める。

汚染の広がりや原因を十分考慮して、局所的な改善効果を求める対策に加え、同様の地域特性を持つ他の地域に対しても効果が及ぶ対策を検討する。

局地汚染対策の推進に当たっては、国、地方公共団体、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等が連携を図り、施策目標及び事業内容を検討し、高濃度の二酸化窒素や浮遊粒子状物質が観測される時間帯、地形、沿道の状況等地域の実情に応じた効果的な施策を進める。

#### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
局地汚染対策の推進	<p>(1) 交通公害低減システム（EPMS） 交通公害の状況に応じた交通情報提供や信号制御を行うことにより、排気ガス等を低減し環境保護を図っている。</p> <p>(2) 信号機その他の交通安全施設の整備（第7節2項参照）</p>
局地汚染対策の検討	<p>(1) 常時監視測定局における監視（県・市） 大気環境の保全、住民の健康保護などを目的に大気環境の状況を常時監視している。平成27年度は、県が39局、政令市等が88局の常時監視測定局により、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の常時監視を行った。</p> <p>(2) 道路沿道周辺環境調査の実施（県） 松戸上本郷、船橋日の出自動車排出ガス測定局を対象に自動車排出汚染物質の実態について調査し、これらの汚染物質が道路沿道で高濃度となる原因及び対策について検討した（平成25年度で終了）。</p> <p>(3) 高濃度発生機構の解明調査の実施（県） 継続的・安定的な達成に至っていない松戸上本郷、船橋日の出自動車排出ガス測定局における高濃度汚染について、常時監視データの解析、流体力学モデルによるシミュレーションの実施を行い、両自排局のNO<sub>2</sub>環境基準の未達成要因や将来予測について検討した。 その結果、両自排局とも平成32年度までにNO<sub>2</sub>環境基準が達成、維持される可能性が高いことなどが推定された。</p> <p>(4) 交差点近傍等における環境調査の実施（県） 平成24年度から対策地域内10交差点32地点で簡易測定を実施している。</p>

	<p>(5) 主な各市の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PTIO法による窒素酸化物等の測定の実施</li> <li>・ フィルターバッジ法による窒素酸化物等の濃度測定の実施</li> <li>・ 騒音、振動並びに交通量及び車速の調査の実施 (対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。)</li> </ul>
--	--

## 2 建物設置者による配慮の促進

### ○対策の概要

集客施設等自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物を設置する者に対して、当該建物の利用者に対するアイドリング・ストップや公共交通利用の呼びかけ、駐車施設内の経路案内の充実、直通バスの運行等自家用車以外の交通手段を確保するよう指導する。

### ○取組状況

総量削減施策	取組の実施状況
建物設置者等による配慮の促進	<p>(1) 大規模小売店舗立地法に基づく指導</p> <p>大規模小売店舗立地法に基づく届出に際しては、計画内容に応じて、市町村及び関係課等と連携して、交通、騒音、廃棄物等について適正に行われるよう事前協議や指導助言を行っている。</p> <p>また、交通渋滞への配慮（駐車場の確保、来店ルートの設定等）について指導助言を行っており、アイドリング・ストップ等についても、関係課等と連携し、指導助言を行っている。</p>

## 第9節 普及啓発活動の推進

### 1 普及啓発活動

#### ○対策の概要

自動車排出窒素酸化物等の問題は、事業者及び県民の活動と非常に深く関わっている。

このことから、事業者及び県民が、法や条例に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止について努力するように、広報活動等を通じて大気汚染及び対策の現況、自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある次のような自動車使用方法等についての理解を求め、協力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開する。

国、県、市は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施する。

#### ○取組状況

施 策	施策の内容
普及啓発活動の推進	<p>(1) 九都県市共同による自動車交通公害対策の推進（九都県市） 九都県市首脳会議の中に大気保全専門部会を設置し、九都県市が共同・協調して、自動車交通公害対策を推進している。</p> <p>(2) 環境月間やキャンペーン期間における集中的・効果的な普及啓発（第5節1項参照）</p> <p>(3) エコメッセちば等催事、インターネット等による啓発（県） エコメッセちばにて、シミュレータを用いたエコドライブ体験、低公害車指定制度等の紹介、ディーゼル車規制やアイドリングストップに関するパネル展示や資料の配布、次世代自動車の展示などを実施し、各種の普及啓発活動を実施している。</p> <p>(4) 実技を含めた講習会の開催（第5節第3項参照）</p> <p>(5) ステッカー等啓発物の配布（第5節第3項参照）</p> <p>(6) 低公害車普及に向けた広報（第4節第1項参照）</p> <p>(7) アイドリング・ストップの推進・周知、看板の設置（第5節第1項参照）</p> <p>(8) 主な各市の取組 ・環境協定締結による普及啓発 ・広報、ホームページ、チラシ等による普及啓発 （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>
冬期における対策推進に向けた普及啓発活動	<p>(1) 冬期対策の実施（県・市） 国では12月を「大気汚染防止推進月間」、県では11月～1月を「大気汚染防止のための冬期対策期間」とし、ホームページやチラシにより、大気汚染防止の対策の一つとして、自動車使用抑制等を周知している。 （対策地域内の各市の取組は、別紙を参照。）</p>

## 第5章 最終目標の見通し

### 第1節 中間目標の達成状況に関する評価及び考察

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、総量削減計画の平成27年度中間目標を達成した。

二酸化窒素については、5年連続で環境基準を達成しており、年平均値は改善傾向であり、自動車の保有台数も横ばいであることから、今後も全ての局で継続的、安定的に達成すると考えられる。

浮遊粒子状物質については、年度により環境基準の達成率が変動し、この傾向は、一般局も自排局も同様に見られた。対策地域内の関東圏の推移と大きな違いはなく、非達成要因は、気象条件といった広域的な要因によるものであり、自動車発生源に起因するものではないと考えられる。また、年平均値は改善傾向であり、総量削減施策は順調に進行していると考えられる。

道路沿道の環境濃度に影響を及ぼす自動車発生源の状況については、平成23年度から平成27年度までの自動車走行量及び自動車保有台数はほぼ横ばい傾向にあり、今後も景気動向の大きな変化がなければこれまでと同様の傾向が継続すると考えられる。

また、自動車からの排出量は、法に基づく車種規制、総量削減計画の取組、自動車の更新及び低公害車の普及などにより、改善傾向にあり、この傾向が継続すると考えられる(表5.1)。

したがって、自動車からの排出量は、減少傾向が続くと考えられ、対策地域内の測定局についても、今後も環境基準を超えない状況が継続すると考えられる。

表5.1 千葉県自動車発生源排出量の推移

地域	項目		21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	27年度 中間目標	32年度 目標
千葉県 全域	NOx	排出量	19,884	17,853	17,851	16,407	15,104	13,774	-	-
		指数	1.00	0.90	0.90	0.83	0.76	0.69	-	-
	PM (タイヤ粉じん含む)	排出量	965	869	847	790	718	661	-	-
		指数	1.00	0.90	0.88	0.82	0.74	0.69	-	-
千葉県 対策地域	NOx	排出量	12,926	11,372	11,341	10,420	9,580	8,714	9,579	5,939
		指数	1.00	0.88	0.88	0.81	0.74	0.67	0.74	0.46
	PM (タイヤ粉じん含む)	排出量	581	520	501	465	419	382	460	377
		指数	1.00	0.89	0.86	0.80	0.72	0.66	0.79	0.65

[出典] 環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査(千葉県)

## 第2節 対策地域内の最終目標年度における濃度推計

環境省では、「平成27年度総量削減対策環境改善効果検討調査業務」及び「平成28年度自動車NOx・PM 総量削減対策環境改善効果及び環境基準確保に係る評価手法等調査検討業務」において、最終目標年度（平成32年度）における対策地域内の常時監視測定局及び一部の信号交差点近傍地点の濃度推計を実施した。濃度推計は、現在の交通量、ポスト新長期規制等の排出ガス規制適合率の比率、次世代自動車の普及状況等を基に、現状の傾向が今後も継続する条件の下で実施した。

その結果、二酸化窒素については、予測を行った全ての常時監視測定局で平成32年度に98%値は環境基準値を超過しないと予測された。また、自動車排出量の排出分布やこれまでの予測事例などから、高濃度が予測される信号交差点近傍の予測を行ったところ、国道16号の6交差点計11地点で環境基準を超過すると予測された。しかしながら、いずれの地点においても、環境基準を達成するまでの必要削減率と、総量削減計画に基づく目標達成までの目標削減率を比較したところ、目標削減率が必要削減率を上回っていたことから、総量削減施策を引き続き推進し、総量削減計画に基づく目標排出量を達成することにより、環境基準を確保することは可能と考えられる。

浮遊粒子状物質については、常時監視測定局及び信号交差点近傍において予測を行ったところ、いずれの地点においても、2%除外値は環境基準値を超過しないと予測された。

したがって、現状の総量削減計画に基づく削減目標の確実な達成を目指し、環境濃度が局地的に高いと見込まれる地区の動向に留意しながら、総量削減施策を引き続き推進していくことが必要と考えられる。

### 第3節 各施策による排出削減効果（対策項目別削減量の推計結果）

平成21年度から27年度にかけての排出削減量を、排出係数の減少（自動車単体規制の推進、車種規制の実施、流入車規制の実施（PMのみ）、次世代自動車等の普及促進）、自動車走行量の減少及び平均旅行速度の上昇の3要因によるものと仮定して、それぞれの削減量を推計した。対策項目別削減量の推計結果は、表5.2、図5.1に示すとおりである。

NO<sub>x</sub>、PMともに最も削減効果を有していたのは、排出係数の減少に伴う削減であった。これは、単体規制、車種規制、流入車規制、税制や補助による次世代自動車の導入促進施策が複合的に寄与していると考えられる。

表5.2(1) 対策項目別NO<sub>x</sub>削減量（対策地域内）

項目		(t/年)								
		軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種・殊	合計
排出係数の減少に伴う削減	①自動車単体規制の推進による削減量	0	0	29	0	53	23	1,513	263	1,881
	②車種規制の実施による削減量	0	0	17	0	58	55	631	109	870
	③流入車規制の実施による削減量	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	④次世代自動車等の普及促進による削減量	84	615	1	77	1	0	55	38	872
計(①+②+③+④)		84	615	46	77	113	78	2,199	410	3,623
⑤交通需要の調整・低減による削減量		0	25	38	-16	39	23	934	-633	409
⑥交通流対策による削減量		1	3	4	0	2	2	130	38	180
合計(①+②+③+④+⑤+⑥)		84	643	89	61	154	103	3,262	-184	4,212

表5.2(2) 対策項目別PM削減量（対策地域内）

項目		(t/年)								
		軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種・殊	合計
排出係数の減少に伴う削減	①自動車単体規制の推進による削減量	0	0	0	0	0	0	6	2	9
	②車種規制の実施による削減量	0	0	5	0	5	2	103	19	135
	③流入車規制の実施による削減量	0	0	1	0	1	0	19	2	23
	④次世代自動車等の普及促進による削減量	0	6	0	0	0	0	1	1	7
計(①+②+③+④)		0	6	6	0	6	3	129	24	174
⑤交通需要の調整・低減による削減量		0	1	1	0	1	1	17	-11	8
⑥交通流対策による削減量		0	1	0	0	0	0	1	0	2
合計(①+②+③+④+⑤+⑥)		0	7	7	0	7	4	147	13	184

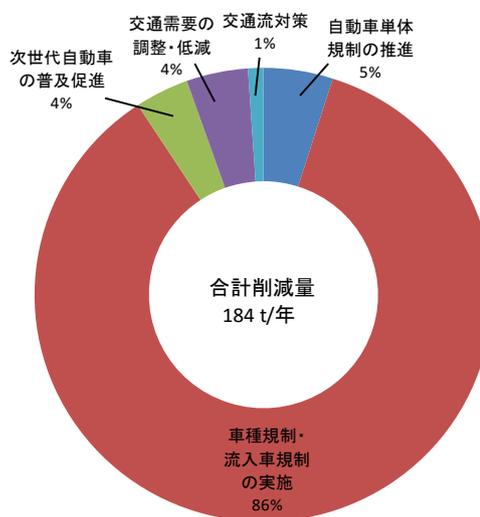
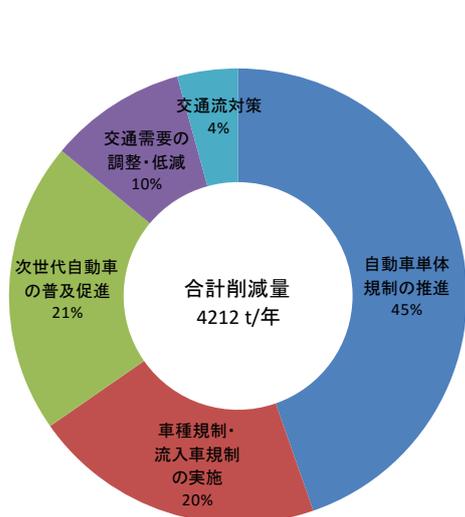


図5.1 対策項目別NO<sub>x</sub>削減量の寄与割合

図5.1 対策項目別PM削減量の寄与割合

また、この推計方法では、エコドライブ施策の排出削減量は算定できないが、独立行政法人環境再生保全機構が実施した調査では、エコドライブの効果による燃費改善率の向上、NO<sub>x</sub>、PMの削減調査事例があり、取組による効果は大きいと考えられる。

## 第4節 今後の取組

これまで記載されたように、自動車 NO<sub>x</sub> 及び PM の排出量削減をはじめ、各分野、各主体における施策は順調に進捗していると考えられ、特に排出量削減への量的な寄与が大きいのは、前節のとおり排出係数の改善である。排出係数の改善には、国や県の法・条例による最新の排出ガス規制適合車への代替や次世代自動車の普及による効果が大きく、その効果は継続的に持続することから、今後も動向を注視するとともに、それに関する情報（保有台数、次世代自動車の推移など）収集などを実施していくことが必要である。

そのため、引き続き、最終目標年度である平成 32 年度までに、対策地域における環境基準の確保を図るため、総量削減施策を確実に実施し、進行管理を行う。

また、環境省が実施している環境基準確保の評価手法を用いた調査検討結果を活用し、幹線道路の交差点付近等、交通量が集中する道路沿道の地区等の環境濃度が局地的に高いと見込まれる地区については、平成 32 年度までに必要な措置を講じる。

具体的には、環境濃度が局地的に高いと見込まれる地区の交差点近傍において簡易測定により、二酸化窒素の汚染濃度を把握し、将来濃度を予測するとともに、当該交差点における時間別・車種別の交通量や自動車の登録情報から、通行車両の分析を行い、関係機関に有効な対策の実施を働きかけていく。

平成 32 年度の最終目標を達成するため、今後も引き続き、関係機関と連携し、これまでの対策地域全体を対象とした「ディーゼル条例」による運行規制や燃料規制などの現行の総量削減施策を確実に実施するとともに、地区等の実情に応じた局地汚染対策の必要性について環境省と連携しながら検討していく。