

今後の自動車環境対策のあり方について(千葉県自動車環境対策に係る基本方針)(案)に係る意見・要望について

1. パブリックコメントの結果

意見なし

平成23年12月1日から12月26日まで実施

2. 千葉県環境審議会大気環境部会(11月15日開催)での意見

関連する項目	委員意見等	意見に対する対応
全般的な事項	自動車環境対策の位置づけは、県の計画全体の中でどうなっているのか？ (黒河委員)	自動車環境対策に係る基本方針は、環境基本計画の下位計画と位置付けており、18ページに記載しています。
	公害対策から環境対策へと変わっているが、これまでの指導についても継続していく必要があるのではないかと？ (黒河委員)	「自動車公害対策」から「自動車環境対策」に視点を広げた取組の推進を図ることとしましたが、環境基準の確保を求められていること、今後の課題である微小粒子状物質の環境基準設定にあたって、現行のディーゼル対策の継続を求められていることなどから、これまでの対策や指導については、継続します。
	大気環境保全のときは、車単体で見えていたが、これからは総合的にみるということが良いと思う。今、高濃度の船橋日の出も、道路の拡幅工事等が実施されており、渋滞の緩和など効果がでてくるだろう。 (榛澤委員)	環境基準が確保されていない地点について、原因等の検討を進めるとともに、今後も大気環境等の監視を継続し、対策効果の把握を行います。
	車両については、最新の排ガス規制のものに入れ替わっていくので、対策の効果は減っていく。そのため、エコドライブや車の使い方などユーザーサイドの対策が、より重要となるが、その効果が見えにくい。ユーザー自身が、その効果を実感し、環境への改善効果が見えるようにする工夫が必要である。 (小林専門委員)	使用過程車の維持管理やエコドライブの推進等、ユーザーサイドの対策については、今後、より重要になると考えております。 エコドライブ講習会では、参加者に実際に燃費を算出してもらい、改善効果を実感してもらうようにしておりますが、今後とも、具体的な施策を推進にあたっては、その効果が見えるような工夫を検討します。
	自動車からの環境負荷を総合的に見て対策を行うという考え方は非常によいと思う。 今後は、環境への負荷を総合的にみた場合の費用効果面での検討が重要になってくると思われる。 対策の効果を、複数の指標を統合して総合的に判定し、取捨選択することが求められるのではないかと。 (井上専門委員)	環境への負荷を単一の総合的な指標で評価することは、大変難しく、上位計画である環境基本計画では、環境基準の達成状況等の指標を設定し、環境白書等で進捗状況を公表しているところです。 具体的な施策の検討にあたっては、費用対効果を踏まえた優先順位をつけるとともに、環境改善効果を多面的に検討し、全体としてより大きな効果が得られるよう進めていくことが重要であると考えています。

関連する項目	委員意見等	意見に対する対応
<p>5ページ (2)自動車交通公害の 成果と課題 ア 目標の達成状況</p>	<p>県の環境目標値は自排局で34%しかないが、計画の目標をおおむね達成としてよいのか？ 県の環境目標値について、もっと書き込むべきである。(岡田委員)</p> <p>目標の達成状況(5ページ)の評価について、環境基準の達成と県目標値の達成を同列に扱わない方が良い。(小関委員)</p>	<p>県環境目標値については、達成率も向上しており、平成22年度に85.1%になりました。また、自排局については、平成5年度に0%、平成9年度でも3.8%だったものが、平成22年度には、34.5%と達成率が向上しており、今後も、更なる向上を目指すこととしています。</p> <p>御指摘の趣旨を踏まえ、5ページの表1を、環境基準と県環境目標値を区別し、達成率の向上がわかりやすくなるよう修正しました。さらに、県の施策として、18ページの県の施策に、達成率の向上を目指すことを追加しました。</p>
<p>5ページ (2)自動車交通公害の 成果と課題 ア 目標の達成状況</p>	<p>自動車騒音については84.2%と、高いとはいえないと思うが、対策等どう考えているのか？(井上専門委員)</p>	<p>自動車騒音については、大気汚染と異なり、測定局の状況の経年変化を監視しているのではなく、県内各地について、計画的にローテーションを組んで調査しています。</p> <p>県全体でみた環境基準達成率は向上していますが、今後とも、環境基準達成率の向上を目指すこととし、自動車騒音の環境基準の達成状況がわかりやすいように、5ページ表1を修正し、6ページと18ページに追加記載しました。</p> <p>また、騒音の苦情は、要請限度や環境基準の達成状況にかかわらず、発生することがあるなど、騒音対策については、地域の状況に応じて行うことが重要であると考えています。</p>
<p>5ページ (2)自動車交通公害の 成果と課題 ア 目標の達成状況 9ページ 今後の課題</p>	<p>環境省が、PM2.5(微小粒子状物質)の環境基準を定めたところであり、人体に与える影響をしっかりと議論していかなければならない。PM2.5は、ディーゼル車だけではなくガソリン車からも発生するがこれに触れていない理由は何か？(岡田委員)</p>	<p>PM2.5(微小粒子状物質)については、人体への影響を踏まえ、平成21年度に環境基準が設定されたところであり、今後、監視体制を整備し、大気汚染の状況を踏まえながら、より効果的な対策について検討するとされています。</p> <p>このような状況から、県としては、「今後の課題」としてとらえており、9ページの記載に健康影響について追加しました。</p>
<p>9ページ 今後の課題</p>	<p>PM2.5については、車等の人為起源以外にも自然由来(植物等)のVOC等も影響している。2次生成の寄与率等を考えて、費用対効果をきちんと考えるべきである。(小林専門委員)</p>	<p>PM2.5(微小粒子状物質)については、大気汚染の状況を把握するため、監視測定体制の整備を進めるとともに、発生源やその寄与割合について実態把握に努めてまいります。</p> <p>また、対策については、費用対効果を考えることが重要であると考えています。</p>

参考 関係協議会委員及び市町村からの意見や要望

関連項目	意見や要望	意見等に対する考え
<p>13ページ (3)自動車の利用形態の多様化</p> <p>16ページ (5)東日本震災と原発事故の影響</p>	<p>自動車の性能アップ、使用法等のマナー徹底、大量輸送機関の利便性アップも大切な要素ですが、自動車に替わる乗り物として、自転車の利用の推進も重要な要素としてあります。</p> <p>自転車で安全に安心して走れる都市環境が整えば、スーパーへの買い物や、幼稚園や塾の送り迎えなどの車のちょこまか使いを自転車に振り替えることが考えられ、自動車の台数、つまり排気ガスの総量を確実に減らすことが出来ます。</p> <p>又、千葉県全域で自転車道を整備し、道の駅にサイクルスタンドをおけば、車を道の駅に置いて自転車で周辺をまわるといったレジャーも成り立つのではないかと、思います。</p> <p>自転車の走りやすい環境は、車椅子にとっても走りやすく、ベビーカーにとっても安心な環境であります。これまでのどちらかという車が走りやすい道路整備、そして歩行者への配慮というのが、主流でしたが、これからの時代、その中間の自転車、車椅子、ベビーカーへの配慮が、施策の中で見逃せない重要な視点になってくるのでしょうか。(関係協議会委員)</p>	<p>自転車の利用促進については、自動車使用の抑制に効果的であり、自動車環境対策を進めるうえで重要なことと考えています。</p> <p>また、特に東日本大震災後に自転車の利用増加が見られます。自転車への配慮について、まちづくりの視点で取り組んでいくことが重要かつ効果的であるという認識から、13ページと16ページに記載を追加しました。</p>
<p>13ページ (3)自動車の利用形態の多様化 イ 地域に根ざした取組の必要性</p>	<p>自分も車を日常的に使っているが、車はそんなに便利でなくて良い、車は十分に早い。狭い道を人を危険にさらしてまで、すり抜けていなくても、大通りを行っても十分に早いのです。</p> <p>幅員4m以下の道は、車の通り抜け禁止にして、地元住民の出入りだけにしたら、住民の立ち話のにぎわいのある落ち着いた、穏やかな町が再来するのではないかと、思います。(関係協議会委員)</p>	<p>今後のまちづくりは、地域の実情や住民のニーズに沿って進めてゆくことが非常に重要であると考えており、今後の自動車環境対策について、地域に根ざした取組を進めていくこととしています。</p>
<p>18ページ (2)千葉県における施策 イ 道路や交通・まちづくりの視点からの施策の推進</p>	<p>県でこのような基本方針を決定した場合、市町村はその方針に対し、どのような対応を行う必要があるのか。市でも県の基本方針を遵守する場合には、どのような場合に何をすればよいといった具体策を示してもらわないと、対応しきれないと思われる。(市町村)</p>	<p>この基本方針は、各主体が、それぞれの立場から自動車環境対策に取り組む際の方向性を示したものです。</p> <p>具体的な施策については、地域の状況に応じ、関係機関が連携して取り組んでいくこととしています。</p>
<p>18ページ 23～25頁 県民・事業者等と広く連携した取組の推進</p>	<p>県民、事業者だけに連携の対象を限定せず、市町村との連携による具体的な取組みについても、本方針に反映してくださるようご検討をお願いいたします。(市町村)</p>	<p>住民に身近で地域の状況の詳しい市町村との連携による取組は、今後一層重要になると考えます。</p> <p>そこで、市町村と連携を強化し、地域の状況に応じた取組を進めていくこととしています。</p>

関連項目	意見や要望	意見等に対する考え
10ページ 低公害車の普及	<p>湾岸地域では特に貨物自動車の通過台数が多いため、低公害車普及促進に向けた燃料供給施設等のインフラ整備を推進・維持されたい。(市町村)</p> <p>電気自動車の利用を促進するために、安心して県庁までの出張に利用できるよう、立体駐車場内等に電気自動車専用の充電ができる駐車場所を設置していただけますよう要望いたします。(市町村)</p> <p>電気自動車の急速充電施設を、国・県レベルで整備していただきたい。 Ex. 充電施設の工事費に補助金等が出れば公共施設にも設置が促進されるのではないかと。(市町村)</p>	<p>低公害車については、まちづくりやエネルギー施策、産業育成の観点からも検討し、車の特性や地域の状況に応じた車の導入促進を行うことが望ましいと考えています。 今後、関係機関と連携した充電施設等の低公害車の導入促進にむけた情報提供を行っていきます。</p>
11ページ エコドライブの推進	<p>エコドライブについては自主的な取組を推進するとあるが、エコドライブは環境負荷の低減とともに交通事故の軽減に大きく寄与する取組であり、費用がかからず誰もが取り組めるものであることから、県は市町村と連携して、積極的な普及啓発に努めるべきである。(市町村)</p> <p>渋滞地域では有効と思われるエコドライブの推進のためのアイドリングストップ装置の普及等に向けた支援措置を充実されたい。(市町村)</p>	<p>県では、自動車環境対策と交通安全のために、県では、エコドライブ講習会等を実施しております。 今後、さらに、市町村や関係機関と連携して、エコドライブの一層の推進に努めていくこととしています。</p>
18ページ (2)千葉県における施策 イ 道路や交通・まちづくりの視点からの施策の推進	<p>すべての道路は繋がっているので、交通量の多い動線を県レベルのマクロ視点で捉え、県と市町村が一体となって渋滞解消(=燃費向上、大気汚染減)に向けて県道市道をリンクさせて道路状況を整備していくべき。 道幅が広く、渋滞もしていない道路は自動車だけでなく、歩行者や二輪車にとっても安全であるという二次的な効果も期待できる。(市町村)</p> <p>特に湾岸地域の自動車交通量が集中し慢性的な渋滞が発生しているため、渋滞解消に向けたバイパスの整備等、交通の分散化のための抜本的な道路交通網の整備を推進されたい。(市町村)</p> <p>今後の自動車環境対策のあり方として、NOx・PM総量削減を目標とした中で、沿道対策が総量削減にどのように関わってくるものなのか、具体的には、どのような場合(整備水準等)に基本方針を反映させた計画にしなければならないのか、また、具体的に何を行えばどの位の総量削減に繋がるのか明示されなければ、計画を立てること自体も困難ではないかと思われる。(市町村)</p>	<p>今後の自動車環境対策は、地域の状況に応じたまちづくりの視点が重要であり、自動車交通だけではなく、自転車の利用や歩行者への配慮も欠かせないものと認識しております。 一方、マクロ的視点も不可欠であり、今後とも、国や市町村と協働して事業を進めていきます。</p> <p>今後、自動車NOx・PM総量削減計画の策定にあたって参考にさせていただきます。</p>