

6-2 移動発生源

(1) 車両保有台数

本県における車両保有台数は、図2-6に示すとおり年々増加していたが、近年は横ばいとなっており、27年度末には約359万台となっている。なお、大気汚染の原因となる窒素酸化物や粒子状物質の排出が多いディーゼル車の保有台数については、図2-7に示すとおり8年度をピークに減少に転じていたが、24年度から再び増加しており27年度末には約26万台となっている。また、低公害車のうち、低燃費かつ低排出ガス認定車やクリーンディーゼル自動車を除いた低公害燃料車の保有台数は、27年度末で約27万台（自動車検査登録協会調べ 軽自動車・二輪車を除く。）であった。

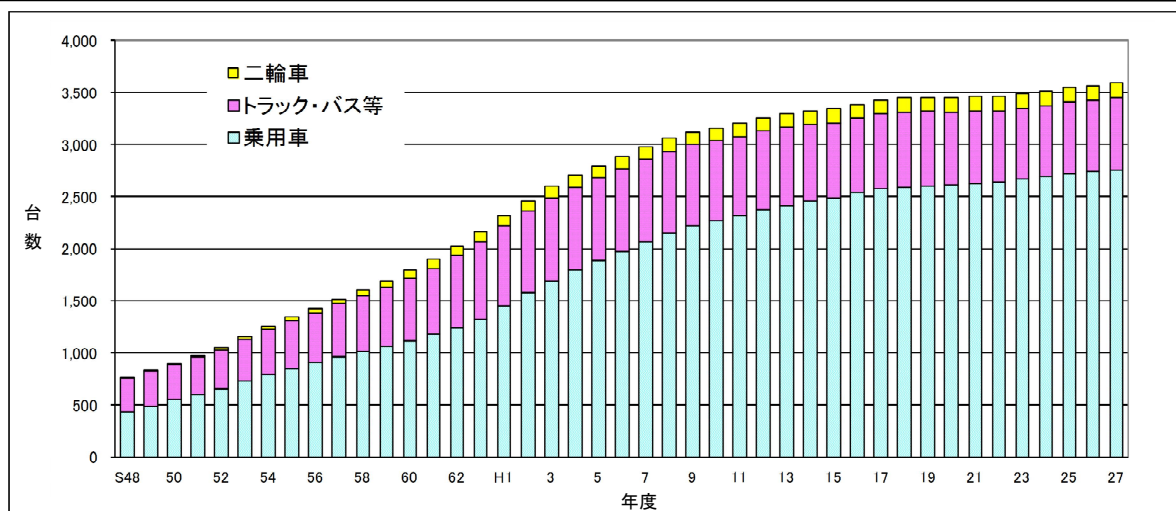


図2-6 県内の自動車保有台数の推移

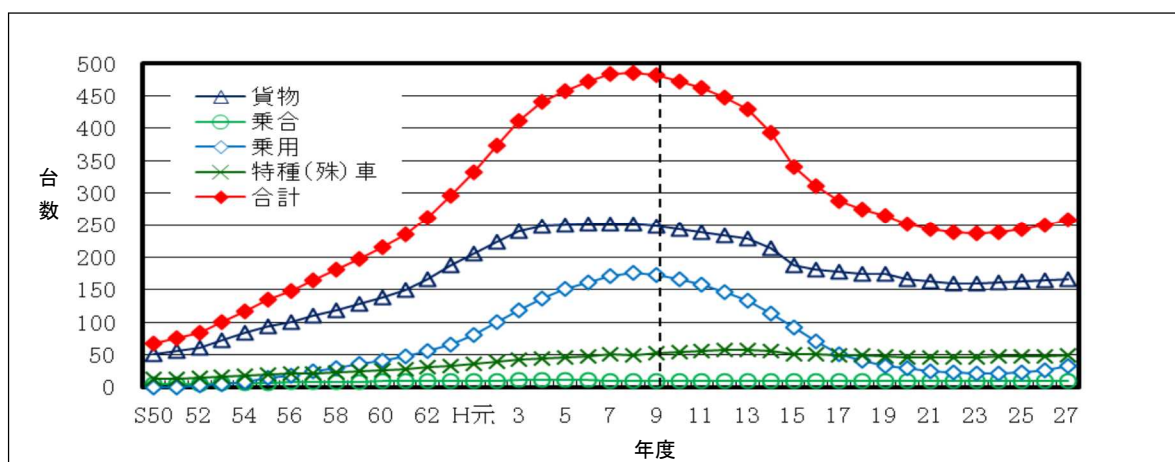


図2-7 県内のディーゼル車の車種別保有台数の推移

(2) 自動車排出ガス対策の推進

ア 計画の策定

県、市町村、関係機関・団体や県民が、自動車環境問題についての基本認識を共有し、協働して対策を進めるための方向性を示す「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」（24年3月策定）、及び「自動車NOx・PM法」に基づく対策地域について、32年度までに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を目標とする「第2期NOx・PM総量削減計画」（25年3月策定）に基づき、県では、関係機関と連携した自動車環境対策を推進している。

イ 自動車単体規制の強化

自動車排出ガスの規制は、国において「大気汚染防止法」及び「道路運送車両法」により一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）及びディーゼル黒煙について実施されており、逐次強化が図られてきた。

自動車排出ガスの規制の対象となっている物質のうち、NO_xについては、ガソリン・LPG乗用車は「新長期規制」（17年規制）により昭和49年規制時に比べ98%低減されている（図2-8）。ディーゼルトラック・バスのうちNO_x等の排出量の多い直接噴射式の重量車については、昭和49年規制時に比べ、「ポスト新長期規制」（平成21年規制）では99%低減されている（図2-9）。

ディーゼル車のPMについては、平成5年から6年にかけて初めて排出ガスの基準が定められた短期規制に比べ、「ポスト新長期規制」のディーゼル重量車では、99%低減されている（図2-10）。

（図2-8は「中央環境審議会大気・騒音振動部会平成27年2月4日会議資料」より、図2-9、図2-10は、「中央環境審議会大気部会平成17年4月8日会議資料」より作成。）

ウ 条例によるディーゼル自動車排出ガス対策

国は、ディーゼル自動車に起因する大気汚染対策を推進するため、13年6月に「自動車NO_x法」を改正し、粒子状物質（PM）を規制項目に加え、併せて規制基準強化を行ったが、法対策地域外から流入する車両に対する規制は行われなかった。

そのため、首都圏の1都3県では、ディーゼル車排出ガス対策を効果的に促進するため、条例に基づく粒子状物質の排出基準を設定し、この排出基準を満たさない車両の都県域における運行を規制する条例を制定することとし、本県においても14年3月に、運行規制と燃料規制を柱とする「ディーゼル条例」を制定した。

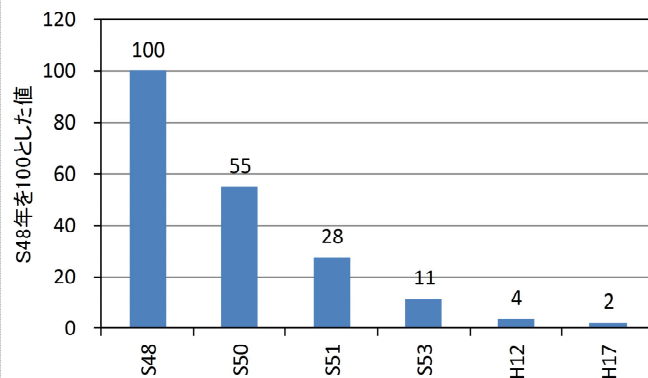


図2-8 ガソリン・LPG乗用車規制強化の推移(NO_x)

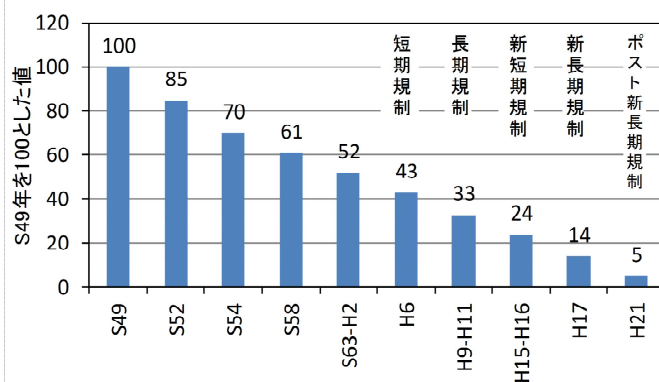


図2-9 ディーゼル重量車(3.5トン超)規制強化の推移(NO_x)

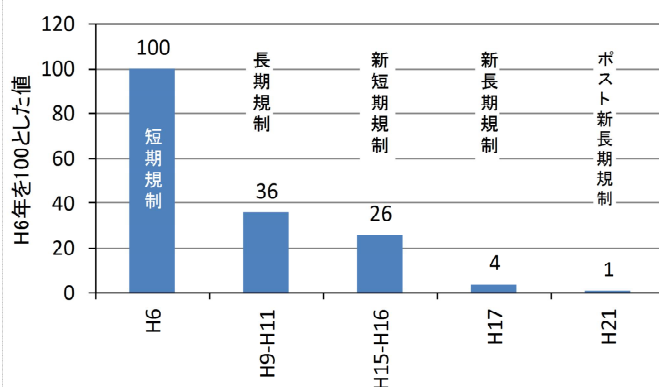


図2-10 ディーゼル重量車(3.5トン超)規制強化の推移(PM)

(ア) 運行規制に係る立入検査・調査

条例の遵守状況を確認するため、運行規制については、事業所への立入検査、路上検査等を実施している。平成27年度は1,935台を検査し、その結果、条例に適合している車は1,109台（57.3%）であり、不適合の車826台については、改善指導を行った。

さらに、より広汎に多くの車両を確認するために、対象となる自動車のナンバープレートをビデオで撮影し、条例の適合状況を判別するシステムを導入し、16年7月から運用を開始した。

平成27年度は22,976台を調査し、その結果、条例の適合を確認できた車は22,795台（99.2%）であり、181台については、必要な指導を行った。

(イ) 燃料規制に係る検査

排出ガス中の粒子状物質を低減させるため、国が実施する燃料中の硫黄分の規制に加えて、県では、重油混和燃料の使用・販売を規制しており、税務部門と合同で路上検査等を実施している。

平成27年度は651台の車両から燃料の抜取検査を実施したが、不正軽油等を使用していた車両は確認されなかった。