

# 中環審大気環境部会小委員会ヒアリング説明概要

平成 17 年 10 月 25 日

千 葉 県

## 1 全般

### (1) 千葉県の大気汚染の現状

環境基準の達成状況(16年度)

NO<sub>2</sub> : 一般局 100 % (15年度 100%)

自排局 96.6% (船橋日の出)(15年度 93.1%)

SPM : 一般局 99.1% (野田桐ヶ作)(15年度 90.5%)

自排局 100 % (15年度 74.1%)

排出量

NO<sub>2</sub> : 計画値を 17、22 年度達成見込み

SPM : 計画値を 17 年度は未達成、22 年度は達成見込み

17 年度未達成の原因は、寄与の大きい普通貨物車について 9 年現状と同様に見込んだ車種代替が、予想通り進まなかったことによるものと推定

### (2) 施策の実施状況

基本的には、八都県市でほぼ同様の施策を展開中

自動車単体対策の強化等、車種規制の実施等、低公害車の普及促進、交通需要の調整・低減、交通流対策の推進、局地汚染対策の推進、普及啓発活動の推進、事業者排出抑制対策

### (3) 今後の重点的な課題

ディーゼル車の運行規制の徹底指導

- ・ 粒子状物質除去装置装着車両のメンテナンスの徹底指導

低公害車の普及促進

- ・ 拠点を中心としたモデル事業の推進

エコドライブの普及

事業者排出抑制対策

- ・ 環境保全条例等に基づく自動車管理計画及び実績報告を有効活用

- ・ 20 台以上の駐車場におけるアイドリングストップの徹底指導

## 2 個別論点

### 局地汚染対策について

- ・千葉県では、総量削減計画を策定した当初の 22 年度の測定局別濃度予測では、SPM の環境基準が一般局で 66 局中 4 局不適合、自排局で 18 局中 2 局不適合と予測
- ・本県では自動車対策のみでの SPM の環境基準の概ね達成は困難であり、臨海部の主要工場との協定の強化等の固定発生源対策を併せて実施し、ベース濃度を下げることが最も効果的と結論
- ・これらの効果などにより、年平均値が低減して環境基準の達成条件のうち 2 %除外値については十分に達成できる見込み
- ・しかし、もう一つの達成条件うち、日平均値  $0.10\text{mg}/\text{m}^3$  を超えた日が 2 日以上連続する条件については、気象要因の影響が大きいことから、今後、状況を把握し詳細な解析に基づき対応が必要か見極めたい

### 流入車対策について

- ・15、16 年度に実施した路上検査及び 16 年 7 月から開始したビデオによるナンバープレート調査の結果、県外車両が約 5 割も占めることから、自動車  $\text{NO}_x$ ・PM 法における車検制度の規制を受けない、県外からの流入車両と県内の地域外運行車両の環境に与える影響は、大きいと推定
- ・よって、条例に基づき実施してきた流入車規制の成果をさらに一層強化するためには、国において車検制度等の活用を図り効果的な取締り体制を構築し、対策地域外からの流入車両も法規制の対象とすることが有効な対策

### その他

- ・従来、主に大気汚染物質の環境基準の達成を目標として、濃度の低減に向けて成果をあげてきたが、今後は、微小粒子や多環芳香族による健康影響などの「質」が問われており、国において、測定・評価方法等について調査・研究を推進することが必要