

各都府県ヒアリング資料

[1] 埼玉県	p 1
[2] 千葉県	p 3
[3] 東京都	p 9
[4] 神奈川県	p 1 5
[5] 愛知県	p 2 1
[6] 三重県	p 2 5
[7] 大阪府及び大阪市	p 3 1
[8] 兵庫県	p 3 9



## 第2回自動車排出ガス総合対策小委員会ヒアリング資料

H22. 10. 15  
埼玉県環境部大気環境課

### 1 環境基準非達成の局所の状況

- 埼玉県では、NO<sub>2</sub>については平成19年度から3年連続、SPMについては平成18年度から4年連続で全ての測定局で環境基準を達成。
- 特に自動車交通量の多い場所に設置している自動車排出ガス測定局(28局)の全てで環境基準を達成していることから、県内では環境基準非達成の局所が存在しない見込。

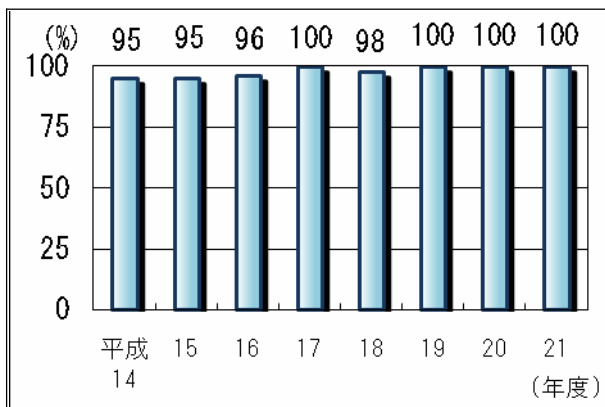


図1 二酸化窒素の環境基準達成率の推移

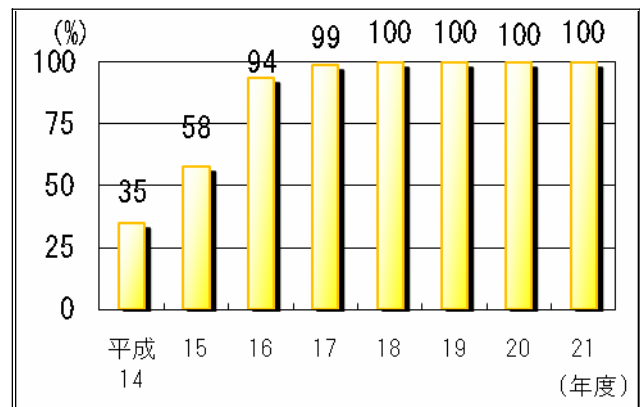


図2 浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

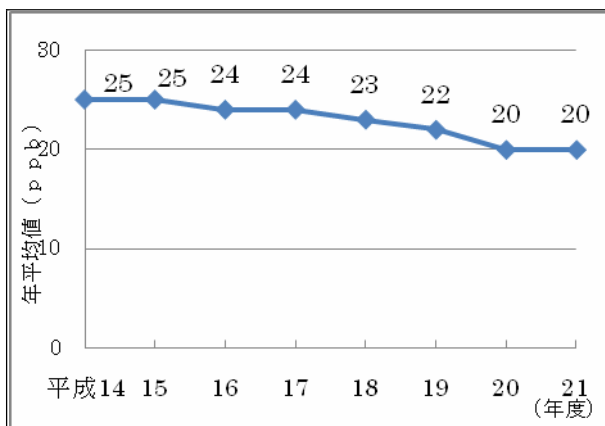


図3 二酸化窒素の大気中の濃度の推移

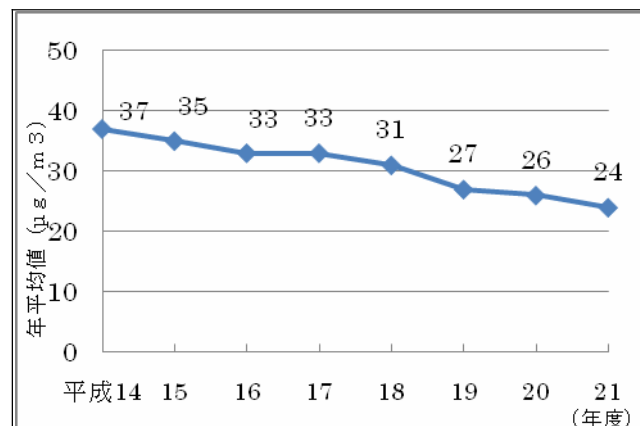


図4 浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

## 2 環境基準非達成の局所の基準達成に向けた取組の実施状況

- 埼玉県では、上記のとおりNO<sub>2</sub>、SPMとも全測定局で環境基準を達成しており、また、環境基準非達成の局所も存在しないことが見込まれることから、局所における基準達成に向けた具体的な取組は実施していない。
- なお、継続した環境基準達成に向けて、以下の取組などを実施。
  - ・ 埼玉県生活環境保全条例に基づくディーゼル車の運行規制、自動車使用管理計画による指導（対策区域外も含めた県内全域で30台以上の自動車を所有する事業者）、小型焼却炉の規制
  - ・ 低公害車の普及促進を目的とした補助、融資制度の実施

## 3 基本方針の変更に関する要望

- 埼玉県では、引き続き安定的な環境基準達成のため、また、本県以外の基準非達成の局所における対策のためにも、本県対策地域におけるNO<sub>x</sub>、PM法によるこれまでの取組が今後も必要であると考える。

そのため、変更する基本方針に下記事項を明示していただきたい。

- ①環境基準を既に達成している地域の目標は「安定的な環境基準達成」
- ②埼玉県の対策地域でのNO<sub>x</sub>・PM法の継続した取組の必要性

# I 環境基準非達成局に係る局所の状況等

## 千葉県

### 1 千葉県内の環境基準の達成状況及び年平均値の経年変化

#### (1) 県内の状況

二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子状物質（SPM）とも、年平均値は低下しており、SPMについては、平成19年度から全局で環境基準を達成している。NO<sub>2</sub>については、一般環境局では平成13年度から環境基準を達成しているが、自動車排出ガス局では、自動車NO<sub>x</sub>・PM法改正後の平成19年度以降、毎年2～3局の環境基準非達成局が出現している。

表1 年平均値の経年変化

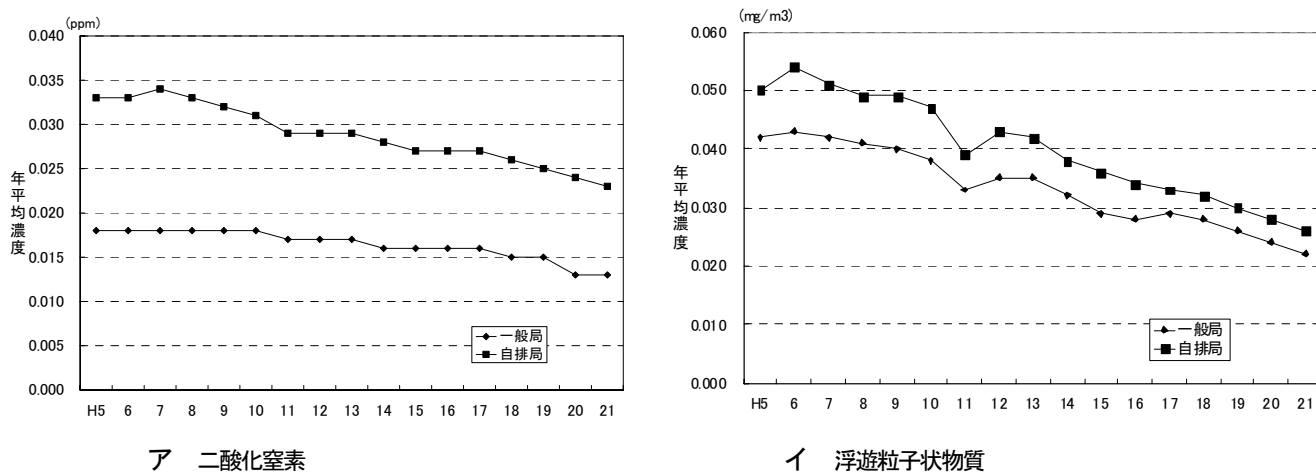


表2 環境基準の達成状況

#### ア 二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）

		年度									
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	
一般局	年平均値 (ppm)	0.017	0.016	0.016	0.016	0.016	0.015	0.015	0.013	0.013	
	環境基準達成率 (%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
自排局	年平均値 (ppm)	0.029	0.028	0.027	0.027	0.027	0.026	0.025	0.024	0.023	
	環境基準達成率 (%)	82.1	89.7	93.1	96.6	93.1	93.1	93.1	89.7	96.6	

#### イ 浮遊粒子状物質（SPM）

		年度									
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	
一般局	年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	0.035	0.032	0.029	0.028	0.029	0.028	0.026	0.024	0.022	
	環境基準達成率 (%)	61.3	52.1	90.5	99.1	100	93.9	100	100	100	
自排局	年平均値 (mg/m <sup>3</sup> )	0.042	0.038	0.036	0.034	0.033	0.032	0.030	0.028	0.026	
	環境基準達成率 (%)	40.0	26.9	74.1	100	96.4	96.4	100	100	100	

#### (2) 非達成局の状況

平成15年度以降、環境基準非達成であった3局は、「松戸上本郷局」・「船橋日の出局」・「千葉千葉港局」である。このうち、「千葉千葉港局」は、18年度と20年度において環境基準非達成となったが、これは、測定局付近で実施されている道路の改修工事の影響が考えられる。平成21年度には、98%値が0.051ppmとなり環境基準を達成している。「千葉千葉港局」は、今後、環境基準の達成が予想されることから、「松戸上本郷局」・「船橋日の出局」について、資料を整理した。

(千葉県)

## II 環境基準非達成局の状況等（1）

大気測定局	松戸上本郷自動車排出ガス測定局																																													
所在地	松戸市上本郷2234-5																																													
測定局周辺の概要	<p>国道6号（上下各2車線）に面し、JR北松戸駅前交差点の商業地の一角に立地する。測定局舎は、高層マンションや中層の商業ビルに囲まれており、周辺は住宅地である。</p> <p>測定局舎の北から南西方向に国道6号及びJRの線路を挟んで北松戸工業団地があるが、国道6号に平行しバイパス道路が整備されており、工業団地関係車両は、局舎周辺を走行しない。</p> <p>工業団地内のばい煙発生施設の地域環境への影響は少なからずあると考えられる。</p>																																													
	<p><b>市街地地図</b></p>																																													
測定結果の経年変化	<p><b>二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の状況</b></p> <p>年平均濃度は、平成8年度頃から16年度まで低下傾向にあったが、その後僅かに上昇に転じ、19年度から低下している。</p> <p>98%値は、年平均値同様、16年度まで急激に低下したが、17年度以降に上昇に転じている。</p> <p>この間、年平均値は低下していることから、自動車排出ガス以外の要因が考えられる。</p>																																													
	<p>単位 ppm</p> <table border="1"> <caption>NO<sub>2</sub>濃度（ppm）の経年変化（推定値）</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>98%値 (ppm)</th> <th>年平均値 (ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>8</td><td>0.075</td><td>0.048</td></tr> <tr><td>9</td><td>0.074</td><td>0.049</td></tr> <tr><td>10</td><td>0.073</td><td>0.045</td></tr> <tr><td>11</td><td>0.065</td><td>0.039</td></tr> <tr><td>12</td><td>0.062</td><td>0.039</td></tr> <tr><td>13</td><td>0.062</td><td>0.040</td></tr> <tr><td>14</td><td>0.058</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>15</td><td>0.062</td><td>0.035</td></tr> <tr><td>16</td><td>0.057</td><td>0.033</td></tr> <tr><td>17</td><td>0.062</td><td>0.036</td></tr> <tr><td>18</td><td>0.060</td><td>0.038</td></tr> <tr><td>19</td><td>0.062</td><td>0.037</td></tr> <tr><td>20</td><td>0.062</td><td>0.035</td></tr> <tr><td>21</td><td>0.065</td><td>0.033</td></tr> </tbody> </table>	年	98%値 (ppm)	年平均値 (ppm)	8	0.075	0.048	9	0.074	0.049	10	0.073	0.045	11	0.065	0.039	12	0.062	0.039	13	0.062	0.040	14	0.058	0.034	15	0.062	0.035	16	0.057	0.033	17	0.062	0.036	18	0.060	0.038	19	0.062	0.037	20	0.062	0.035	21	0.065	0.033
年	98%値 (ppm)	年平均値 (ppm)																																												
8	0.075	0.048																																												
9	0.074	0.049																																												
10	0.073	0.045																																												
11	0.065	0.039																																												
12	0.062	0.039																																												
13	0.062	0.040																																												
14	0.058	0.034																																												
15	0.062	0.035																																												
16	0.057	0.033																																												
17	0.062	0.036																																												
18	0.060	0.038																																												
19	0.062	0.037																																												
20	0.062	0.035																																												
21	0.065	0.033																																												

（千葉県）

<b>環境基準 非達成の 要因</b>	<b>高濃度出現状況等</b>																																						
	<p>平成10年頃に測定局舎背後に14階建てのマンションが近接して建設され、平成19年頃には、測定局舎南側に14階建てマンション建設されるなど、国道周辺の高層マンション化が進み、測定局舎周辺で大気汚染質が滞留しやすい状況になった。</p> <p>特に、季節的に春から初夏にNO<sub>2</sub>高濃度日が出現することが多く、高濃度日の風向は、近隣一般環境局が南風であるにもかかわらず、当該局舎では静穏（calm）の頻度が高い。</p>																																						
	<b>自動車交通量の状況</b>																																						
	<p>国道6号沿線の「松戸上本郷局」と環境基準を達成している「柏旭局」周辺の交通量・大型車混入率を比較しても大きな差が生じていないことから、通過交通量に依らない原因が高濃度の出現に寄与していると考えている。</p> <p>H17道路交通センサス結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">観測地点名</th> <th colspan="2">自動車類 12時間交通量(台)</th> <th rowspan="2">平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)</th> <th rowspan="2">平日混雑時 平均旅行 速度(km/h)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>平日交通量</th> <th>休日交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>松戸市上矢切(国道6号)</td> <td>29,039</td> <td>30,184</td> <td>18.2(4.1)</td> <td>56.3</td> <td>都県境</td> </tr> <tr> <td>松戸市松戸(国道6号)</td> <td>37,585</td> <td>36,115</td> <td>22.7(4.5)</td> <td>29.0</td> <td>松戸駅付近</td> </tr> <tr> <td>松戸市久保平賀(国道6号)</td> <td>28,751</td> <td>25,751</td> <td>19.6(4.6)</td> <td>23.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>柏市あけぼの(国道6号)</td> <td>38,815</td> <td>38,655</td> <td>14.8(3.8)</td> <td>23.2</td> <td>柏駅付近</td> </tr> <tr> <td>我孫子市我孫子(国道6号)</td> <td>30,799</td> <td>30,831</td> <td>24.2(4.1)</td> <td>41.2</td> <td>茨城県境</td> </tr> </tbody> </table>	観測地点名	自動車類 12時間交通量(台)		平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)	平日混雑時 平均旅行 速度(km/h)	備考	平日交通量	休日交通量	松戸市上矢切(国道6号)	29,039	30,184	18.2(4.1)	56.3	都県境	松戸市松戸(国道6号)	37,585	36,115	22.7(4.5)	29.0	松戸駅付近	松戸市久保平賀(国道6号)	28,751	25,751	19.6(4.6)	23.3		柏市あけぼの(国道6号)	38,815	38,655	14.8(3.8)	23.2	柏駅付近	我孫子市我孫子(国道6号)	30,799	30,831	24.2(4.1)	41.2	茨城県境
	観測地点名		自動車類 12時間交通量(台)					平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)	平日混雑時 平均旅行 速度(km/h)	備考																													
平日交通量		休日交通量																																					
松戸市上矢切(国道6号)	29,039	30,184	18.2(4.1)	56.3	都県境																																		
松戸市松戸(国道6号)	37,585	36,115	22.7(4.5)	29.0	松戸駅付近																																		
松戸市久保平賀(国道6号)	28,751	25,751	19.6(4.6)	23.3																																			
柏市あけぼの(国道6号)	38,815	38,655	14.8(3.8)	23.2	柏駅付近																																		
我孫子市我孫子(国道6号)	30,799	30,831	24.2(4.1)	41.2	茨城県境																																		
<b>周辺の固定発生源の状況</b>																																							
<p>固定発生源も周辺に立地する。</p> <p>北松戸工業団地内（大気汚染防止法に基づく届出のあるばい煙発生施設）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>事業所名称</th> <th>測定局への方向</th> <th>測定局への距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A社松戸工場</td> <td>南南東</td> <td>約760m</td> </tr> <tr> <td>B社松戸工場</td> <td>北東</td> <td>約580m</td> </tr> <tr> <td>B社松戸第二工場</td> <td>北北東</td> <td>約880m</td> </tr> </tbody> </table>	事業所名称	測定局への方向	測定局への距離	A社松戸工場	南南東	約760m	B社松戸工場	北東	約580m	B社松戸第二工場	北北東	約880m																											
事業所名称	測定局への方向	測定局への距離																																					
A社松戸工場	南南東	約760m																																					
B社松戸工場	北東	約580m																																					
B社松戸第二工場	北北東	約880m																																					
<b>各種対策の 実施状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道6号の交通渋滞を緩和するため、北松戸工業団地に入出入りする車両に対しては、バイパスが整備されている。</li> <li>・平成13年3月に「千葉県東葛飾地域沿道環境改善プログラム」（国土交通省千葉国道事務所）を策定し、国道6号の交通渋滞改善のための事業が行われてきた。</li> </ul>																																						
<b>重点地域の 指定を受け ない理由</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>2</sub>高濃度日の出現状況から、道路沿道の高層建築物による弱風化が原因と考えられる。</li> <li>・測定局付近では、現状においても交通需要の増大をまねいた建物はなく、今後も新たな交通需要を生じさせる建物の建設は見込まれず、重点対策地域として指定した場合の効果は少ない。</li> <li>・大型ディーゼル貨物車等の事業用車両が用いられる北松戸工業団地に入出入りする車両は、現状においても測定局付近の国道6号の交差点を通らず、バイパスを通行している。</li> <li>・測定局前の国道6号は、首都圏と茨城県を結ぶ主要幹線道路であり、走行する車両の多くは、県外通過車両や周辺住民の自家用車であり、重点対策地域の指定を行っても、法に基づく対策は困難と考えられる。</li> </ul>																																						

（千葉県）

## II 環境基準非達成局の状況等（2）

<b>大気測定局</b>	<b>船橋日の出自動車排出ガス測定局</b>																																													
<b>所在地</b>	<b>船橋市日の出1-16</b>																																													
<b>測定局周辺の概要</b>	<p>測定局舎は、国道357号下り線に面し、遮音壁より住居地側の準工業地域に立地し、国道357号（平面上下各2車線）の上下線の間、東関東自動車道（高架6車線）があり、両方の道路の影響を受けている。また道路南側に、東関東自動車道と同程度の高さにJR京葉線が通っている。</p> <p>測定局舎の北側は、戸建住宅地であるが、住宅地の周辺は工場や倉庫等が立地する。また、南側の東京湾との間には工場や倉庫等が立地し、千葉方向数km圏内に大規模商業施設や大規模高層マンションが立地する。</p> <p style="text-align: center;"><b>市街地地図</b></p>																																													
<b>測定結果の経年変化</b>	<p style="text-align: center;"><b>二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の状況</b></p> <p>年平均値は、平成9年度以降低下傾向が継続しているが、他の自動車排出ガス局の傾向と比較すると、年平均値に比べて98%値が高い。</p> <p>98%値は、20年度まで0.060ppmを超過し、環境基準非達成の状況が継続していたが、21年度は0.060ppmとなり、環境基準を達成した。</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <caption>NO<sub>2</sub>濃度の経年変化 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>98%値 (ppm)</th> <th>年平均値 (ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>8</td><td>0.072</td><td>0.036</td></tr> <tr><td>9</td><td>0.074</td><td>0.039</td></tr> <tr><td>10</td><td>0.074</td><td>0.037</td></tr> <tr><td>11</td><td>0.069</td><td>0.038</td></tr> <tr><td>12</td><td>0.068</td><td>0.036</td></tr> <tr><td>13</td><td>0.062</td><td>0.036</td></tr> <tr><td>14</td><td>0.066</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>15</td><td>0.062</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>16</td><td>0.062</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>17</td><td>0.066</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>18</td><td>0.064</td><td>0.034</td></tr> <tr><td>19</td><td>0.064</td><td>0.033</td></tr> <tr><td>20</td><td>0.062</td><td>0.030</td></tr> <tr><td>21</td><td>0.060</td><td>0.030</td></tr> </tbody> </table> </div>	年	98%値 (ppm)	年平均値 (ppm)	8	0.072	0.036	9	0.074	0.039	10	0.074	0.037	11	0.069	0.038	12	0.068	0.036	13	0.062	0.036	14	0.066	0.034	15	0.062	0.034	16	0.062	0.034	17	0.066	0.034	18	0.064	0.034	19	0.064	0.033	20	0.062	0.030	21	0.060	0.030
年	98%値 (ppm)	年平均値 (ppm)																																												
8	0.072	0.036																																												
9	0.074	0.039																																												
10	0.074	0.037																																												
11	0.069	0.038																																												
12	0.068	0.036																																												
13	0.062	0.036																																												
14	0.066	0.034																																												
15	0.062	0.034																																												
16	0.062	0.034																																												
17	0.066	0.034																																												
18	0.064	0.034																																												
19	0.064	0.033																																												
20	0.062	0.030																																												
21	0.060	0.030																																												

（千葉県）



<b>基準非達成 の要因</b>	<b>高濃度出現状況等</b>																																																																															
	<p>高濃度日は、春から初夏の風向風速が弱い南風（2m以下）に出現することが多い。また、光化学オキシダント注意報発令時に、同時にNO<sub>2</sub>も高濃度となる事例が確認されている。</p> <p>測定局舎は、局舎から千葉方向100m先の日の出交差点の赤信号で停止する車両が局舎前を通過する長さで連なり、青信号で一斉に加速し走り出す位置関係にあり、また、国道357号との間に遮音壁が設置されており、大気の拡散が行われにくいことが影響していると思われる。</p>																																																																															
	<b>自動車交通量の状況</b>																																																																															
	<p>交通量は、平日よりも休日が多く、また、大型車混入率も平日40%以上、休日10%以下と車種構成が大きく変わる路線である。休日のNO<sub>2</sub>濃度が低いことから、平日の大型車の影響が大きいことが考えられる。</p> <p>H17道路交通センサス結果</p>																																																																															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">観測地点名</th> <th colspan="2">自動車類 12時間交通量(台)</th> <th rowspan="2">平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)</th> <th rowspan="2">平日混雑時 平均旅行速度 (km/h)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>平日交通量</th> <th>休日交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>船橋市若松(国道357号)</td> <td>27,083</td> <td>30,475</td> <td>41.7(9.2)</td> <td>22.1</td> <td>若松交差点付近</td> </tr> <tr> <td>船橋市栄町(国道357号)</td> <td>29,420</td> <td>36,483</td> <td>43.5(9.2)</td> <td>12.1</td> <td>日の出局直近</td> </tr> </tbody> </table>	観測地点名	自動車類 12時間交通量(台)		平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)	平日混雑時 平均旅行速度 (km/h)	備考	平日交通量	休日交通量	船橋市若松(国道357号)	27,083	30,475	41.7(9.2)	22.1	若松交差点付近	船橋市栄町(国道357号)	29,420	36,483	43.5(9.2)	12.1	日の出局直近																																																											
	観測地点名		自動車類 12時間交通量(台)					平日(休日) 12時間大型車 混入率(%)	平日混雑時 平均旅行速度 (km/h)	備考																																																																						
		平日交通量	休日交通量																																																																													
	船橋市若松(国道357号)	27,083	30,475	41.7(9.2)	22.1	若松交差点付近																																																																										
	船橋市栄町(国道357号)	29,420	36,483	43.5(9.2)	12.1	日の出局直近																																																																										
	<p>船橋市栄町の交通量調査結果 <span style="float: right;">環境省 自動車交通環境影響総合調査報告書</span></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>9</th> <th>11</th> <th>17</th> <th>18</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24時間交通量(台/日)</td> <td>60,178</td> <td>63,784</td> <td>52,393</td> <td>57,381</td> <td>59,469</td> <td>60,689</td> <td>60,341</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率(%)</td> <td>36.2</td> <td>39.4</td> <td>45.0</td> <td>36.8</td> <td>43.8</td> <td>43.3</td> <td>40.8</td> </tr> <tr> <td>昼夜率(%)</td> <td>1.65</td> <td>1.70</td> <td>1.78</td> <td>1.70</td> <td>1.72</td> <td>1.70</td> <td>1.74</td> </tr> <tr> <td>船橋日の出 98%値</td> <td>0.074</td> <td>0.068</td> <td>0.066</td> <td>0.064</td> <td>0.062</td> <td>0.063</td> <td>0.060</td> </tr> <tr> <td colspan="8">参考 千葉市美浜区若葉(湾岸幕張) 国道357号と東関東自動車道(高架)</td> </tr> <tr> <td>24時間交通量(台/日)</td> <td>52,020</td> <td>55,071</td> <td>50,028</td> <td>43,876</td> <td>47,687</td> <td>46,135</td> <td>48,853</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率(%)</td> <td>27.4</td> <td>28.6</td> <td>29.6</td> <td>32.7</td> <td>30.1</td> <td>30.6</td> <td>26.7</td> </tr> <tr> <td>昼夜率(%)</td> <td>1.61</td> <td>1.59</td> <td>1.57</td> <td>1.57</td> <td>1.58</td> <td>1.57</td> <td>1.46</td> </tr> <tr> <td>千葉幕張西 98%値</td> <td>0.061</td> <td>0.058</td> <td>0.047</td> <td>0.053</td> <td>0.051</td> <td>0.049</td> <td>0.046</td> </tr> </tbody> </table>	年度	9	11	17	18	19	20	21	24時間交通量(台/日)	60,178	63,784	52,393	57,381	59,469	60,689	60,341	大型車混入率(%)	36.2	39.4	45.0	36.8	43.8	43.3	40.8	昼夜率(%)	1.65	1.70	1.78	1.70	1.72	1.70	1.74	船橋日の出 98%値	0.074	0.068	0.066	0.064	0.062	0.063	0.060	参考 千葉市美浜区若葉(湾岸幕張) 国道357号と東関東自動車道(高架)								24時間交通量(台/日)	52,020	55,071	50,028	43,876	47,687	46,135	48,853	大型車混入率(%)	27.4	28.6	29.6	32.7	30.1	30.6	26.7	昼夜率(%)	1.61	1.59	1.57	1.57	1.58	1.57	1.46	千葉幕張西 98%値	0.061	0.058	0.047	0.053	0.051	0.049
年度	9	11	17	18	19	20	21																																																																									
24時間交通量(台/日)	60,178	63,784	52,393	57,381	59,469	60,689	60,341																																																																									
大型車混入率(%)	36.2	39.4	45.0	36.8	43.8	43.3	40.8																																																																									
昼夜率(%)	1.65	1.70	1.78	1.70	1.72	1.70	1.74																																																																									
船橋日の出 98%値	0.074	0.068	0.066	0.064	0.062	0.063	0.060																																																																									
参考 千葉市美浜区若葉(湾岸幕張) 国道357号と東関東自動車道(高架)																																																																																
24時間交通量(台/日)	52,020	55,071	50,028	43,876	47,687	46,135	48,853																																																																									
大型車混入率(%)	27.4	28.6	29.6	32.7	30.1	30.6	26.7																																																																									
昼夜率(%)	1.61	1.59	1.57	1.57	1.58	1.57	1.46																																																																									
千葉幕張西 98%値	0.061	0.058	0.047	0.053	0.051	0.049	0.046																																																																									
<b>周辺の固定発生源の状況</b>																																																																																
<p>測定局舎の北側は、戸建住宅地であるが、住宅地の周辺は工場や倉庫等が立地する。また、南側の東京湾との間には工場や倉庫等が立地し、千葉方向数km圏内に大規模商業施設や大規模高層マンションが立地する。</p>																																																																																
<b>各種対策の実施状況</b>	<p>・この地域は、若松交差点から東京方面の市川市まで、県内ワースト3位の交通渋滞地域であり、国土交通省など道路管理局が渋滞解消に向け重点的に対策を行っている(国道357号 若松交差点改良・谷津船橋ICの一体的整備等)。</p>																																																																															
<b>重点地域の指定を受けない理由</b>	<p>・国道357号は、県内の湾岸エリア、南房総エリア、成田空港及び鹿島方面などと都内を行き来する車両が通過する幹線道路である。</p> <p>・測定局付近の交差点から、周辺の事業所に入出入りする車両に比べ、通過車両が圧倒的に多い状況である。</p> <p>・渋滞を解消するための迂回道路等の整備が困難であることから、重点対策地域の指定は困難と考えられる。</p>																																																																															

(千葉県)

### Ⅲ 基本方針の変更に関する要望について

#### 1 目標の見直しについて

##### (1) 「目標内容」について

「環境基準」は、環境基本法第16条に「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定めるものとする。」とされており、全国的に適用される行政目標である。

「大気に汚染にかかる環境基準」の達成を目指すため、大気汚染防止法等が整備されており、その特別法として自動車NO<sub>x</sub>・PM法がある。

自動車NO<sub>x</sub>・PM法で、二酸化窒素と浮遊粒子状物質についてのみ、環境基準の完全達成をめざるのであれば、環境基準の達成の見込みの立っていない光化学オキシダント等の他の環境基準設定項目の達成への施策との整合性をとる必要がある。

また、自動車NO<sub>x</sub>・PM法の指定地域以外にも、二酸化窒素と浮遊粒子状物質が環境基準を超えている地域があること、自動車以外にも、ばい煙発生施設や家庭など多岐にわたる固定発生源があることに対し、どう対応するのかについても、御検討願いたい。

##### (2) 目標期間について

自動車排出ガスの単体規制の効果が明らかであることから、目標期間を延長する理由を明確にする必要があると考える。

また、目標期間を延長するのであれば、特措法であることに鑑み、シミュレーションにより、環境基準の非達成が予想される地域について、期限を切って早期に達成することを目指すようにすべきである。

#### 2 施策の見直しについて

本県の指定地域内において、「松戸上本郷局」及び「船橋日の出局」が、現行の「基本方針」に定める「局地汚染」に該当し、「重点対策地区」の要件にも該当しているが、「周辺地域」を特定できないという状況である。

したがって、これらの測定局周辺においては、現行の自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく「重点対策地区」の指定による施策ではなく、新たな別の方策による対策の検討が必要である。

新たな方策の検討にあたり、「汚染メカニズムについての解析調査」を行う必要があることから、各主体ごとに行うべき具体的な手法を例示願いたい。

# 中央環境審議会大気環境部会 自動車排出ガス総合対策小委員会 ヒアリング資料

平成 22 年 10 月 15 日 東京都

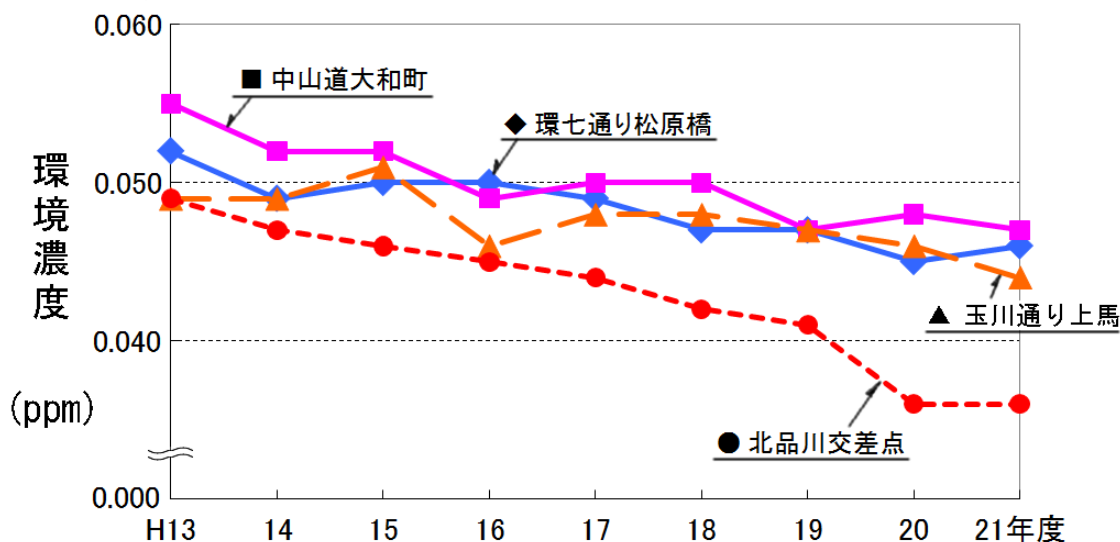
## 1 環境基準非達成の局所の状況

(1) 平成 21 年度 NO<sub>2</sub>環境基準非達成局 … 4 局 (全て自動車排出ガス測定局)

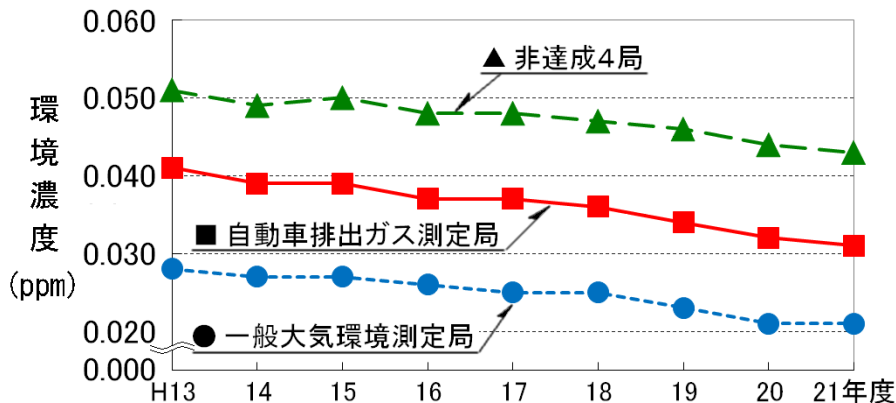
局所 (測定局) の名称	交差道路等	交通量 (台/12 時間-平日)
環七通り松原橋	国道 1 号・環状 7 号線	7.7 万台
玉川通り上馬	国道 246 号線・環状 7 号線	7.0 万台
中山道大和町	国道 17 号線・環状 7 号線	7.3 万台
北品川交差点	国道 15 号線・環状 6 号線	5.4 万台

交通量の出典:平成 17 年道路交通センサス(但し交差点等の上空に位置する高速道路の交通量を除く)

(2) NO<sub>2</sub>環境基準非達成局における年平均濃度の推移



<参考> 都内全測定局における年平均濃度の推移



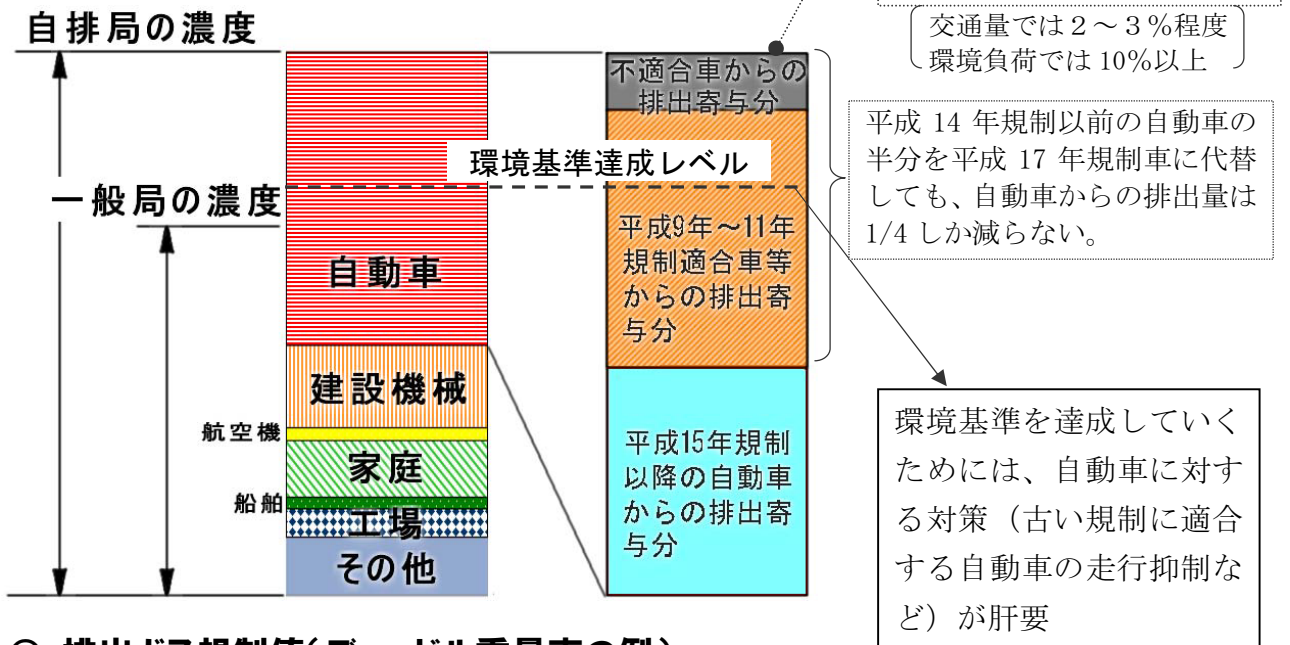
○ 自動車排出ガス測定局では、平成 21 年度の環境基準達成率は 89%

○ 一般大気環境測定局では、平成 16 年度より概ね安定して全局達成

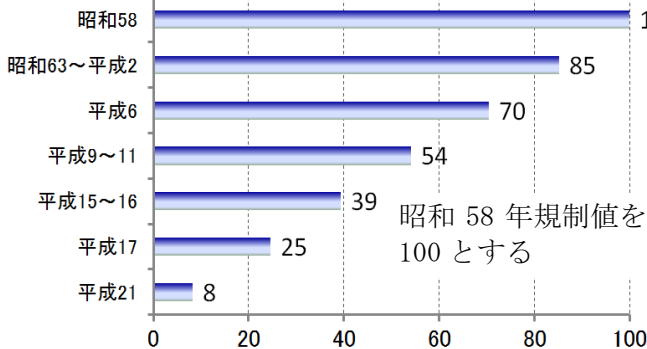
出典:東京都環境局の各年度発表資料

### (3) 非達成の要因とシミュレーション

#### ○ 環境濃度のモデル



#### ○ 排出ガス規制値(ディーゼル重量車の例)



いわゆる元年規制車は、ポスト新長期規制車の10台分の排出量

出典：平成18年環境省調査を基に都が加工

#### <参考>

##### ○ 一般大気環境測定局の設置場所：

固定発生源又は移動発生源からの有害大気汚染物の排出の直接の影響を受けにくいと考えられる地点について、地域における有害大気汚染物質による大気汚染の状況の継続的把握が効果的になされるよう選定するものとする。

##### ○ 自動車排出ガス測定局の設置場所：

固定発生源からの有害大気汚染物質の排出の直接の影響を受けにくいと考えられる地点において、車種別交通量、走行速度、気象条件及び地理的条件を勘案し道路・地域の類型化を行い、自動車からの排出が予想される有害大気汚染物質の濃度が、沿道における他の地点と比較して相対的に高くなると考えられる地点を優先的に選定するよう努めるものとする。

〔平成13年5月21日 環境管理局長通知「大気汚染防止法第22条の規定に基づく大気汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について」より抜粋〕

## 2 環境基準非達成の局所における基準達成に向けた取組(実施例)

### (1) 局所の対策

#### ① 換気施設

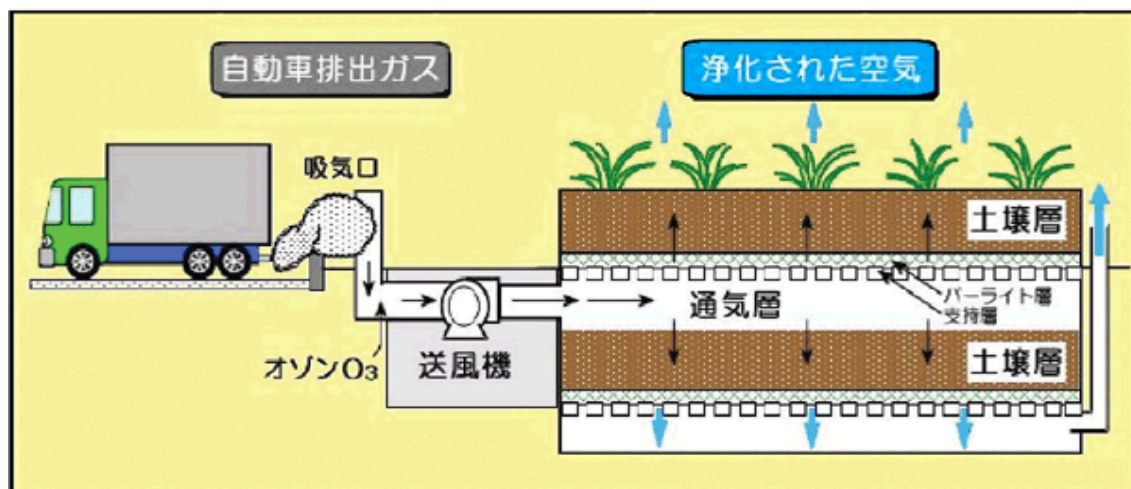
道路高架の下部に大型送風機を取り付け、交差点空気の拡散を図る。

- ・中山道大和町(平成10年～)  
送風量は約40 m<sup>3</sup>/秒



#### ② 土壌を用いた大気浄化実験施設 (平成13年～)

- ・中山道大和町(平成13年～) 延面積 約700 m<sup>2</sup>



- ・環七通り松原橋(平成15年～)  
延面積 約330 m<sup>2</sup>



### ③ オープンスペースの設置

「YUMEパーク・大和町」(約 650 m<sup>2</sup>) 供用開始 (平成 17 年 3 月～)



出典：東京都建設局

## (2) 単体の対策

- ・ 九都県市で一定の環境性能を満たす自動車を指定低公害車として指定  
首都圏自治体の連携により、環境性能に優れた自動車を指定し、普及を促す。
- ・ 都内で 200 台以上の自動車を使用する事業者に対し、一定割合以上の低公害車の導入を義務付け
- ・ 低公害かつ低燃費な車の導入を誘導  
都内の事業者が、九都県市指定低公害車、ポスト新長期規制適合車を導入するにあたり、導入費用の補助や利子等の優遇のある融資をあっせん。  
また、電気自動車・プラグインハイブリッド車に関する導入補助や自動車税・取得税の免除、低公害車に係る駐車場料金割引等を実施

## (3) 交通需要管理の推進

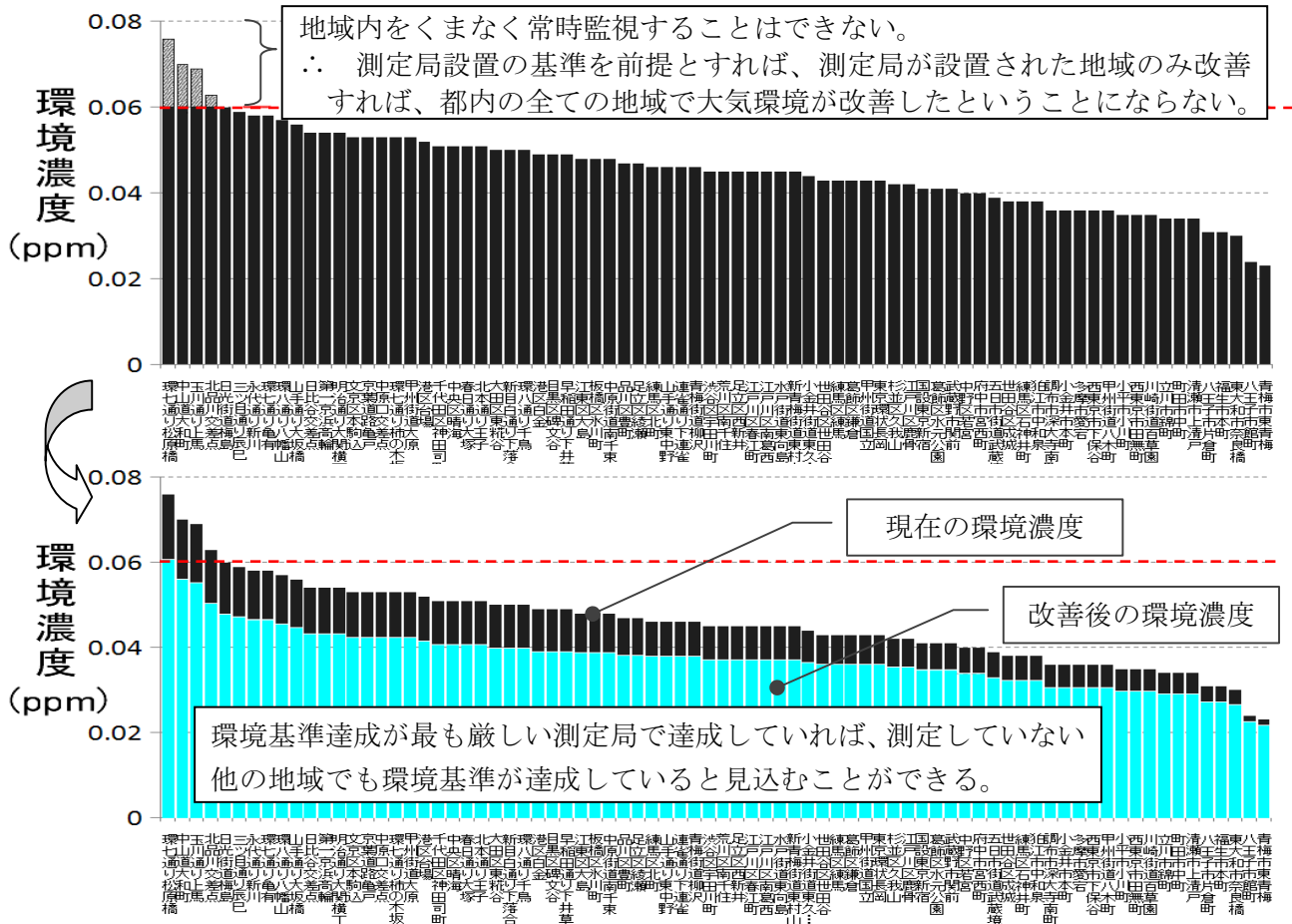
- ・ TDM東京行動プランに基づくTDM施策の推進 (平成 11 年～)  
自転車利用の推進 (自転車走行空間の整備、環境交通キャンペーンの実施等)  
公共交通機関の利用推進 (パーク&バスライド、カーシェアリングモデル事業の実施等)  
など

## (4) 環境負荷の大きな自動車の利用抑制

- ・ 条例を改正し、都内の全ての事業者に対し環境負荷の大きな車の利用の抑制に努める義務を規定
- ・ 都庁は率先して、グリーン購入・グリーン配送に関する取組 (契約時における環境負荷の大きな車の購入・利用の排除) を推進するとともに、都内事業者に対し、環境負荷の大きな自動車の利用抑制の働きかけを実施

### 3 基本方針の変更にに関する要望

#### (1) 環境基準達成に関する考え方



#### (2) 今後、検討を深めるべき対策

##### ○ 渋滞地点における交通分散策

交通量減少・渋滞緩和による交通円滑化は、自動車からの環境負荷低減に効果

- ・トラック・バスは、その車両重量や車体長から迂回活動に限界。
- ・乗用車は、小回りが効くうえ、カーナビの標準装備化が進む。

⇒ 乗用車に特化した取り組みの検討

例：代替ルート情報の提供促進のため、カーナビ装着支援や道路交通情報の収集と提供のためのインフラ整備。特に集中している地域には、通行に対する課金制度を構築。その他、公共交通機関や自転車等の代替手段の普及策など。

##### ○ 道路ネットワークの充実

これらの対策の検討・実施には、法による根拠付けや財政支援など、国の積極的な関与が不可欠

### (3) 基本方針の変更に関する要望（まとめ）

#### ① 局地汚染対策が、個々の局所に捉われずに進められること

測定局設置の基準を前提とすれば、局所のみにも有効な対策を手段とし、環境基準の達成を目的とすることは、手段と目的の整合性がなく、行政のとるべき手段ではない。

まずは、最も大気汚染が厳しい局所においても環境基準が達成できるよう、交通の分散による負荷低減を目指した道路ネットワークの充実、ITSを活用したり混雑地域・道路において課金したりするなどの乗用車の分散誘導策など、広い地域でのさまざまな対策を進められるようにすべきである。

#### ② 流入不適合車に対する取組を実施すること

次に、道路ネットワークが充実するまでに早急にやるべきこととして、対策地域内を走行する不適合車に対する取組が必要である。

平成17年10月、今回と同様に中央環境審議会小委員会において、自動車排出ガス総合対策のあり方が議論された。このとき中間報告案として、流入車規制や対策地域の拡大、荷主への義務付けなどに関するA案からF案までの6案が提示された。

これら6案について、当時から今日に至るまでの社会的・技術的情勢の変化を勘案し、改めて検討を進め、基本方針に盛り込むべきである。

なお地方公共団体としては、対策地域内の荷主等が環境負荷の大きな自動車の使用を抑制したり、環境負荷の低減に取り組む運送事業者を正しく選択できるような評価制度を構築したりするなどの手法実施が考えられるが、国はこれに対し率先実施や取組支援を行うべきである。

#### ③ 最新規制適合車への代替を促進すること

さらに、最新規制適合車の普及は、大気環境の改善や温室効果ガスの削減に寄与するものである。

車種規制や導入補助制度の実施にあたっては、対策地域内に限定することなく、全国的に最新規制適合車が普及していくような仕組みとすべきである。



中央環境審議会大気環境部会  
自動車排出ガス総合対策小委員会（第2回）資料

I 環境基準非達成の局所の状況（測定値の経年推移、基準非達成の要因（自動車以外の発生源の影響も含む）、シミュレーション結果 等）

1. 環境基準非達成局及び測定値

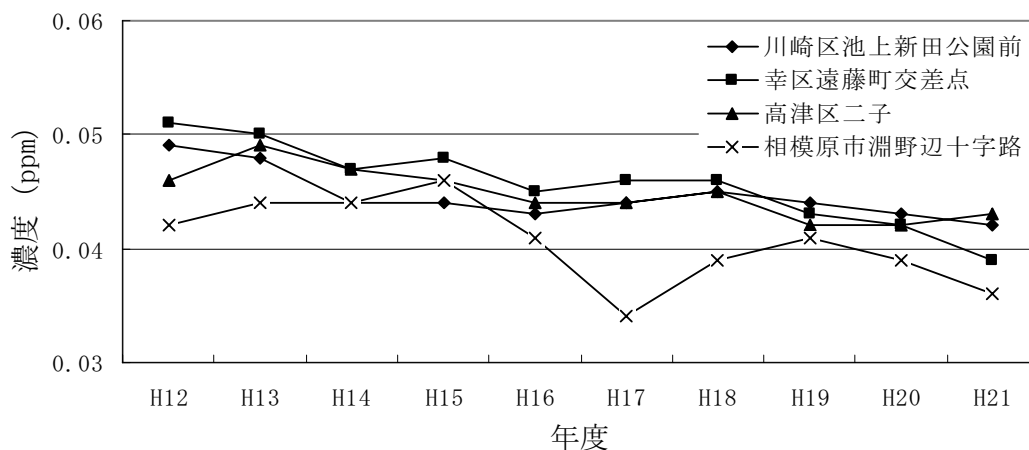
本県における平成21年度のNO<sub>2</sub>環境基準非達成局は以下の4局（すべて自動車排出ガス測定局）である。

測定局	市町村	日平均値の年間98%値	年平均値	過去の環境基準達成年度
①川崎区池上新田公園前	川崎市	0.068 ppm	0.042 ppm	未達成
②幸区遠藤町交差点	川崎市	0.062 ppm	0.039 ppm	未達成
③高津区二子	川崎市	0.064 ppm	0.043 ppm	H19
④相模原市淵野辺十字路	相模原市	0.061 ppm	0.036 ppm	H17、H20

※環境基準値：0.060ppm

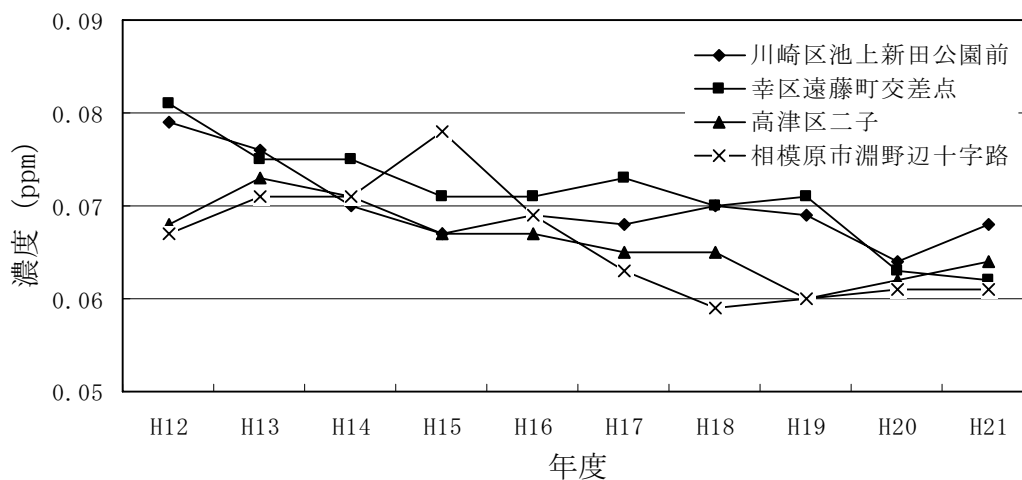
このうち①川崎区池上新田公園前と②幸区遠藤町交差点の2局については、平成18年度及び平成20年度の予測調査において、追加施策がなく現状のまま推移した場合に平成22年度も環境基準未達成と想定されることから、局地汚染対策が必要と考えられる。

二酸化窒素年平均値経年変化



※ 平成17年度以前の淵野辺十字路は、環境常時監視マニュアルに準拠したフィルターが未装着なため、参考値扱い。

二酸化窒素98%値経年変化



※ 平成17年度以前の淵野辺十字路は、環境常時監視マニュアルに準拠したフィルターが未装着なため、参考値扱い。

## 2. 環境基準非達成局の状況

### ①川崎区池上新田公園前

- ・測定局は、東京大師横浜線（産業道路）（6車線）の南側に位置。
- ・産業道路に沿って上を首都高速横羽線が通っている。
- ・産業道路を走行する自動車における大型車の割合が34%と他の非達成局と比べても多い。
- ・産業道路を利用する自動車の84%が京浜臨海部に出入している（H20年度調査）。
- ・土壌浄化施設や光触媒塗布ブロック、グリーンウォール等の浄化施設が設置されている。
- ・NOx年平均濃度は横ばいにある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
産業道路	38,105台	34%	35,811台	6%増
首都高速横羽線	50,882台	25%	54,906台	7%減

### ②幸区遠藤町交差点

- ・測定局は、国道1号線（4車線）と国道409号線（4車線）が平面交差している「遠藤町交差点」の南側に位置。
- ・NOx年平均濃度は減少傾向にある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道1号線	35,430台	15%	38,713台	8%減
国道409号線	20,193台	17%	23,353台	13%減

③高津区二子

- ・測定局は、国道246号線（4車線）の南側に位置。
- ・約500m西側に交差点があり、渋滞が測定局まで伸びることがある。（H16年度調査）
- ・他の非達成局と比べても、交通量が多い。
- ・平行して東名高速道路が走行しており、交通量の振り分けによる効果が期待される。
- ・NO<sub>x</sub>年平均濃度は横ばいにある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道246号線	44,808台	18%	49,631台	10%減

④相模原市淵野辺十字路

- ・測定局は、国道16号線（4車線）と相模原大蔵町線（2車線）が平面交差している「淵野辺十字路」の北側に位置。
- ・寄与が大きいと考えられる国道16号（H17年度調査）に代わる幹線道路が無い。
- ・著しい渋滞の時間帯は見られない。（H17年度調査）
- ・NO<sub>x</sub>年平均濃度は減少傾向にある。
- ・H17年度、NO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>ともに大幅な濃度の減少があったが、次年度に再び増加している。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道16号線	31,395台	17%	33,097台	5%減
相模原大蔵町線	9,676台	12%	10,707台	9%減

## Ⅱ 環境基準非達成の局所の基準達成に向けた取組の実施状況

### 1 局地汚染対策

#### ①京浜臨海部の環境改善に向けた調査

##### ア 産業道路を利用する自動車の実態調査の実施

産業道路（東京大師横浜線）沿道にある池上測定局（川崎区池上新田公園前測定局）で環境基準未達成の状況であるため、平成20年7月23日に環境省、神奈川県及び川崎市が産業道路を利用する自動車の実態調査を実施。

##### イ 京浜臨海部の事業所調査の実施

平成20年7月、8月に京浜臨海部のエコドライブの実施、低公害車の利用、出入り事業者への要請などの実施状況の調査を実施。

#### ②事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請

川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて、事業者に取り組んでいただきたい環境に配慮した自動車利用の取組をとりまとめた事業者向け自動車利用ガイドラインを作成し、平成21年7月～22年3月に、323の事業所を個別訪問し、ガイドラインによる取組の協力を依頼。

#### ③池上測定局二酸化窒素情報システムの運用

二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いている「池上新田公園前測定局」において、二酸化窒素が高濃度となった場合に、予め登録しているメールアドレスに情報提供し、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛などの取組に協力を呼び掛ける。今年度から、ラジオ放送でも情報配信を開始。

#### ④環境ロードプライシングの拡充の要請

産業道路沿道に設置されている「池上新田公園前測定局」で、二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いているため、産業道路や首都高速横羽線を走行する大型車の首都高速湾岸線への転換を促進させる、首都高速湾岸線の環境ロードプライシングを拡充するよう、国や首都高速道路株式会社に要請している。

### 2 対策地域への流入車も含めた基準適合車への転換の促進等

#### ①条例による運行規制

平成15年10月から、粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車（乗用車は除く）について、県内全域での運行を規制。路上、拠点、事業場で調査を実施。

#### ②ディーゼル自動車排出ガス改善促進資金等利子補給

県では、条例に不適合となる車両を買い換える際に、県の融資認定\*を受けて、ディ

ーゼル自動車排出ガス改善促進資金及び国民生活金融公庫の融資制度（環境対策資金）を利用した事業者に対し、利子の一部の補助（利子補給）。

※融資認定制度は、平成18年度を持って終了。

### ③粒子状物質減少装置装着促進事業（二段階規制対応分）

都条例及び埼玉県条例に基づき実施している二段階目のディーゼル自動車の運行規制に適合していない車両が東京都、埼玉県内を走行するための粒子状物質減少装置装着に要する経費に対し、補助金を交付。

## 3 低公害車の普及促進

### ディーゼル代替低公害車導入促進事業

窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の改善に資するため、事業者が県内（横浜市及び川崎市を除く）を使用の本拠とする天然ガス自動車、ハイブリッド自動車（平成18年度～）、新長期規制適合車（平成18年度～20年度）及びポスト新長期規制適合車（平成22年度～）を購入する事業等に要する経費に対し補助金を交付する。

## 4 エコドライブ等の普及・啓発

### エコドライブ推進協議会による各種支援の拡充

「かながわエコドライブ推進協議会」でのエコドライブ講習会や運行管理者向け講習会等を拡充するとともに、荷主企業関連団体との連携も図り、荷主企業のエコドライブの意識を高める。

## Ⅲ 基本方針の変更に関する要望（見直しの必要性等）

### 1 基本方針について

○ 基本方針の目標年度は、基本方針等が示された後、県で策定する計画等の策定期間（約1年）や、計画に基づき実施する対策期間（約5年）などを考慮した設定が必要であり、また、重点対策地区を指定する場合、指定に向けた調査や準備、重点対策計画の策定（約2年）などに必要な期間や、計画に基づき実施する対策期間も必要である。

また、基本方針等の見直し、次期計画の策定などの期間を考慮すると、計画の目標がない空白期間が生じてしまうが、この期間の対応について、統一的な見解を整理しておく必要がある。

### 2 局地汚染対策の推進

○ 重点対策地区を指定する区域は、基本方針では交差点近傍の合理的な範囲となっている。また、法15条の大気汚染が他の地区に比較して特に著しい地区とは、シミュ

レーションにより二酸化窒素が高濃度となっている地区との見解を確認した。

池上測定局（川崎市川崎区池上新田公園前測定局）のある交差点近傍やシミュレーションによる高濃度地区では、現在未利用地等は少なく、新たな特定建物（物流施設や大型店舗等）が設置される可能性も低く、特定建物の新設に関する措置（NO<sub>x</sub>排出抑制のための配慮事項の届出等）の対象事業者はほとんど見込まれない。

そのため、特定建物の新設に関する措置は、京浜臨海部全体など広く地区指定する必要がある。

また、20年度に実施した京浜臨海部の環境改善に向けた調査結果では、産業道路を利用する車両の多く（84%）が京浜臨海部に入出入りしている実態があったため、既存の京浜臨海部事業者の環境に配慮した自動車利用の取組などを促進する対策が必要である。

- 重点対策地区を指定した場合、国は流入車対策を推進することが必要な地区を指定地区として指定する。首都圏以外の周辺地域から指定地区に流入する周辺地域内事業者（自動車30台以上保有、年300回以上運行）は、県への計画策定と定期報告の義務が課され、県が計画策定の指導等できることとなる。しかし、対象となる事業者の指導は、事業者自ら対象事業者として、自主的に報告してこなければならず、実効性のある対策には、国からのナンバープレート調査等による周辺地域内事業者の情報提供や、報告対象となる事業者の把握方法の明示が必要である。
  
- 池上測定局がある産業道路の局地汚染対策は、平行して走行する首都高速湾岸線の環境ロードプライシングの拡充などが産業道路の交通量削減に有効と考えられる。  
そのため、局地汚染対策を推進するにあたり、ロードプライシング制度の検討・導入等の内容を基本方針に盛り込むとともに、環境部局と道路管理者などの関係機関の連携強化により、積極的に対策を推進する体制が必要である。

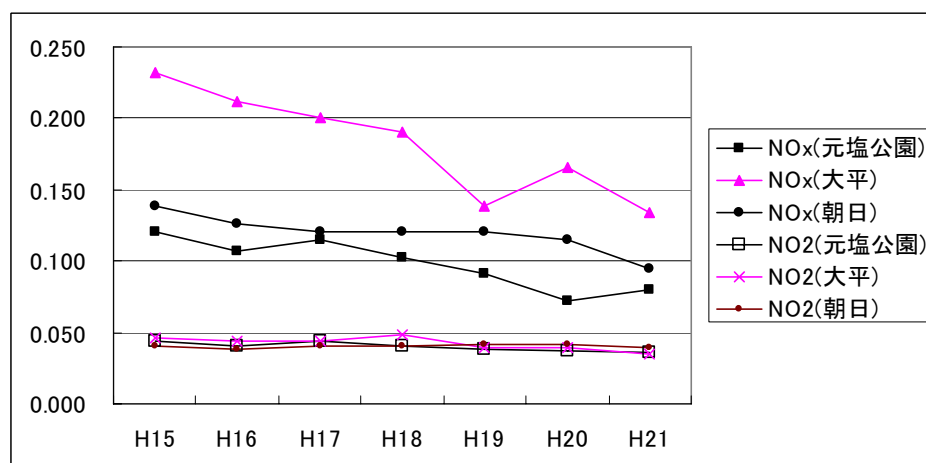
## 1 環境基準非達成の局所の状況

### (1) 測定値の経年推移

- 環境基準非達成局における窒素酸化物・二酸化窒素の濃度は低下傾向にある。

#### ○ 窒素酸化物・二酸化窒素の年平均値 (ppm)

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
NO <sub>x</sub> (元塩公園)	0.121	0.107	0.115	0.103	0.091	0.072	0.080
NO <sub>x</sub> (大平)	0.232	0.212	0.200	0.190	0.138	0.165	0.134
NO <sub>x</sub> (朝日)	0.138	0.126	0.121	0.121	0.120	0.115	0.095
NO <sub>2</sub> (元塩公園)	0.044	0.040	0.044	0.041	0.038	0.037	0.036
NO <sub>2</sub> (大平)	0.046	0.044	0.044	0.048	0.039	0.039	0.035
NO <sub>2</sub> (朝日)	0.041	0.038	0.040	0.041	0.042	0.042	0.039



### (2) 基準非達成の要因等

- 非達成局は、物流を担う大幹線道路の沿道にあり、交通量が多く、大型車混入率が高いことが要因と考えられ、対策地域外からの流入車の割合も高い。

#### ○ 対象道路の交通量と大型車混入率 (平成 17 年度交通センサス)

測定局	路線名	調査地点	交通量(台)	大型車混入率
元塩公園	国道 23 号	名古屋市南区浜田町	88,382 ※1	35.5% ※2
大平	国道 1 号	岡崎市岡町	50,648 ※1	39.4% ※1
朝日	国道 1 号	岡崎市十王町 2	39,641 ※1	38.5% ※1

※1 24時間調査、※2 12時間調査

○ 対象道路における貨物自動車等の流入車割合（平成 21 年度調査）

測定局	路線名	調査地点	流入車割合
元塩公園	国道 23 号	名古屋市南区丹後通	24.1%
大平	国道 1 号	岡崎市大平町	28.2%

- 平成 22 年度における対象道路周辺地域の排出量試算では、約 8～9 割が自動車起因であり、その約 9 割が普通貨物自動車による。
- 対象道路の周辺地域における予測結果によると、交差点等を中心として、道路端から約 10～20m の範囲で対象道路に沿って線状・島状に環境基準を超過している地点が見受けられる。

## 2 環境基準非達成の局所の基準達成に向けた取組の実施状況

- 環境基準非達成局の対象道路は、物流を担う大幹線道路であり、県内外にわたり広範囲に及ぶ利用がなされていることなどから、これまで、本県においては、関係機関の取組とともに、「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」に基づく使用管理計画書等の指導を始め、「県民の生活環境の保全等に関する条例」に基づく低公害車の導入義務化、低公害車の導入補助等により、対策地域を含め本県全体における NO<sub>x</sub>・PM 排出量を削減し、環境基準を達成することを目指してきた。
- 環境基準非達成局の対象道路を運行する流入車については、本県対策地域内で発着を行っている割合が高いところから、本年 8 月には、新たに「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を制定・施行し、これまで以上に対策地域における排出量の削減に取り組んでいる。

### [要綱の概要]

- ① 県内対策地域において、対象自動車を運行する者は、車種規制非適合車を使用しない。
- ② 対策地域において、車種規制適合車を運行する者は、国等が交付する車種規制適合車標章（ステッカー）を貼付する。
- ③ 対策地域内の荷主等・旅行業者は、貨物の運送委託・物品の購入等の際し、運送事業者等に対して、車種規制非適合車を使用しないよう要請し、不使用の状況を確認する。
- ④ 一定規模以上の荷主等・旅行業者は、毎年度、前年度の要請状況・確認状況を、県、名古屋市又は岡崎市へ報告する。



○ 車種規制非適合車の走行割合（平成 21 年度調査）

国道 23 号

貨物車等全体 100%	
車種規制非適合車 11.8%	
対策地域内 の猶予車 1.1%	流入車 10.7%
	県内発着車 8.3%

国道 1 号

貨物車等全体 100%	
車種規制非適合車 11.4%	
対策地域内 の猶予車 0.8%	流入車 10.6%
	県内発着車 8.6%

### 3 基本方針等の変更に関する要望

#### (1) 流入車等の適合車への転換

- 前述の状況を踏まえると、流入車についても、局所的な対応ではなく広域的な対応が必要である。また、流入車は対策地域外からの車両であり、広域的な対応が必要であることから、国による流入車規制等、即効性、実効性のある取組を行っていただきたい。
- 適合車への早期転換の促進を目的に実施されている財政的支援等の所要の支援については、対策地域外からの流入車についても、対策地域内の大気環境に大きな影響を与えるため、措置を講じるよう基本方針に明示していただきたい。

また、ディーゼル車から代替される可能性が高い天然ガス自動車及びその燃料供給設備に対する財政的支援措置については、経済産業省の行政事業レビューでは一定の普及が図られてきたことを理由に廃止の方向とされたが、その普及が停滞する可能性が高いため、引き続き財政的支援が継続されるよう基本方針に明示していただきたい。
- 本県では、法の基本方針の趣旨に則り、流入車も含め、運送事業者等に対して、対策地域での非適合車の不使用を働きかけるとともに、荷主等を通じた運送業者等への要請や、荷主等による非適合車か否かの確認の働きかけを行っている。しかしながら、国において交付されている自動車 NOx・PM 法適合車ステッカーは、任意の交付申請に基づくものとされているため、ステッカー貼付率が著しく低く、荷主等による非適合車か否かの判別が容易でない状況となっている。

このため、ステッカー貼付を義務化し、車検制度を活用するなど確実な交付の仕組みを構築するとともに、経過措置対象車についてもステッカーの交付対象とし、経過措置期間内にある旨を判別できるようにするべく基本方針に位置付けていただきたい。

## (2) エコドライブの普及促進

- ・ エコドライブについては、ある程度多くの方に実践されるようになってきてはいるが、今後、より多くの方に実施していただくために、NO<sub>x</sub>・PM の排出量削減及び CO<sub>2</sub> の排出量削減のほか、交通事故の低減にも寄与するとの報告もあるため、運転免許取得時や更新時における実地訓練を位置づけるとともに、エコドライブ支援装置の標準化等、より実効性のある取組を基本方針に追加していただきたい。

## (3) 交通需要の調整・低減

- ・ 非達成局がある国道 23 号については、バイパス機能を有する道路として、伊勢湾岸自動車道があり、この道路へ大型車を優先的に転換することが、国道 23 号の負荷低減のため有効であると考えられるため、バイパス道路における大型車料金割引によるロードプライシングに財政的支援がなされ、取組が促進されるよう基本方針に追加していただきたい。

## 三重県内のNOxPM対策地域

中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会（第2回）ヒアリング資料

2010.10.15

三重県環境森林部

地球温暖化対策室

### 1 三重県の測定局について

#### (1) 三重県内のNOxPM対策地域の測定局の状況

三重県における大気汚染常時監視測定局は28局（自動車排出ガス測定局：7局、一般環境測定局：21局）あります。その内対策地域内には、自動車排出ガス測定局が5局（三重県管理2局、四日市市管理3局）、一般環境測定局が10局（三重県管理3局、四日市市管理7局）となっています。

平成9年度以降、三重県内対策地域における二酸化窒素の環境基準達成状況は、全ての一般環境測定局において環境基準を達成していますが、自動車排出ガス測定局においては、国道23号「納屋局」のみが、直近では平成16年度に環境基準達成した以外のほとんどの年度で未達成という状況です。（自排局図-1）

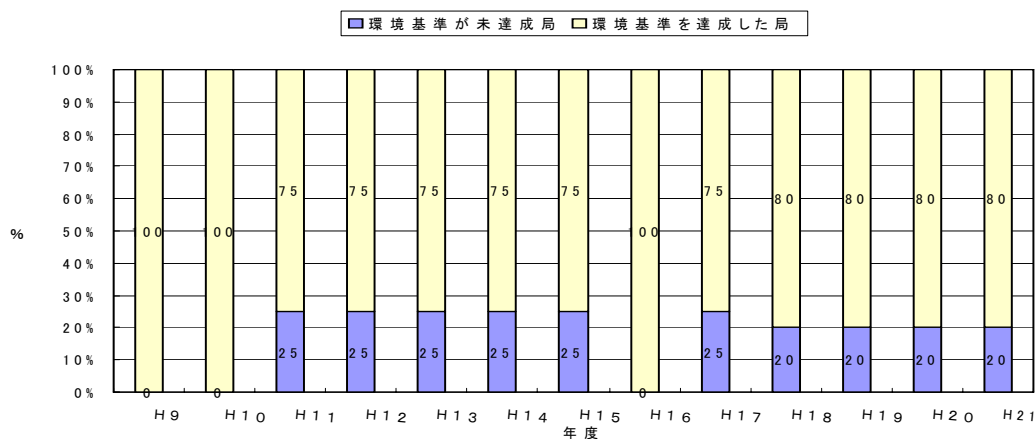


図-1 三重県対策地域内の窒素酸化物の環境基準達成状況（自動車排出ガス測定局）

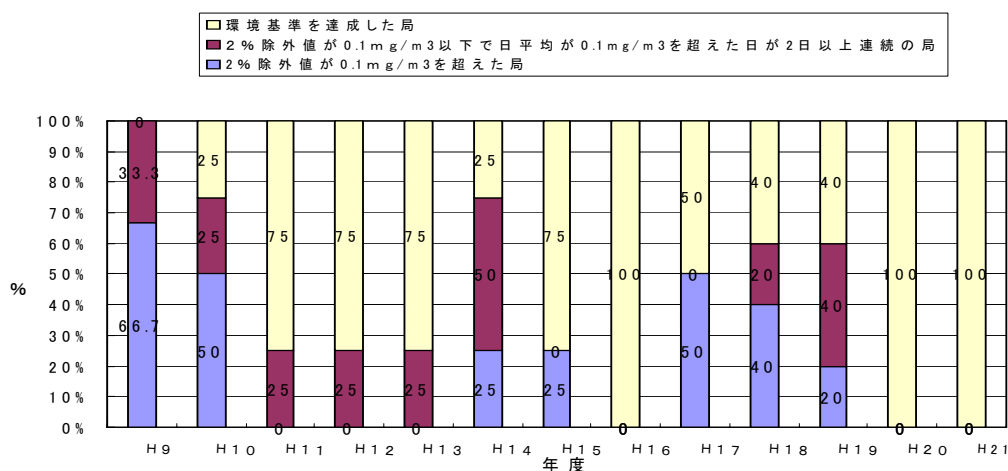


図-2 三重県対策地域内の浮遊粒子状物質の環境基準達成状況（自動車排出ガス測定局）

一方、浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況については、年度により大きく変動していますが、一般環境測定局の年平均値は改善傾向にあり、2%除外値による未達成局も減少傾向にあります。自動車排ガス測定局の年平均値も改善傾向にあります。なお、平成20、21年度は、すべての局で環境基準を達成しました。（自排局 図-2）

## （2）自動車排ガス測定局「国道23号納屋局」

「納屋局」のある四日市市は、東は伊勢湾、西は鈴鹿山脈に挟まれた地域にあり、幹線道の国道1号、23号、東名阪自動車道（近畿自動車道名古屋線）が、対策地域内を南北に通過しており、これらの幹線道は名古屋と近畿圏南部とを結ぶ大動脈となっています。さらに近年では、名古屋圏のバイパスとなる伊勢湾岸道と、中京圏と近畿圏を結ぶ新名神国道が、東名阪自動車道に接続され、四日市市内の区間が併用区間となったことから、交通量が増加しています。なお、四日市市は、県条例により窒素酸化物の総排出量規制地域となっています。（次頁 図-3、4）

「納屋局」は、四日市市内の国道23号の同市内への分岐交差点近くに設置されていますが、ここでの交通流は国道の通過車両がメインとなる「単路（通過）型」といえます。また、同局周辺の国道沿線には、現在、大きな商業施設等の特段の集客施設はなく、同国道が四日市港に隣接する形となっていることから、新たな集客施設が開発される余地は少ない状況です。

四日市市「納屋局」の浮遊粒子状物質は、平成19年度はワースト10位でしたが、平成20年度に続き平成21年度も環境基準を達成しています。今後、この傾向が続くかどうか見極める必要があると考えています。

一方、二酸化窒素の環境基準達成状況は、平成20年度全国ワースト4位（平成19年度はワースト6位）となっており、全国的にみても改善の進んでいない自動車排ガス測定局となっています。（表-1）

表-1 国道23号線「納屋局」の大気環境測定結果

	単位	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
二酸化窒素98%値	ppm	0.074 ×	0.070 ×	0.069 ×	0.069 ×	0.071 ×
浮遊粒子状物質2%除外値	ng/m <sup>3</sup>	0.149 ×	0.109 ×	0.101 ×	0.050 ○	0.052 ○

上表の×印は、環境基準が非達成であることを示す。

「納屋局」のSPMに関し、県研究機関がケミカルマスバランス（CMB）法による発生源別の寄与率を推定したところ、2次成分を除くと固定発生源寄与が7.2%、ディーゼル自動車からの寄与が22.5%、となり、移動発生源の影響が大きいことが推定されています。

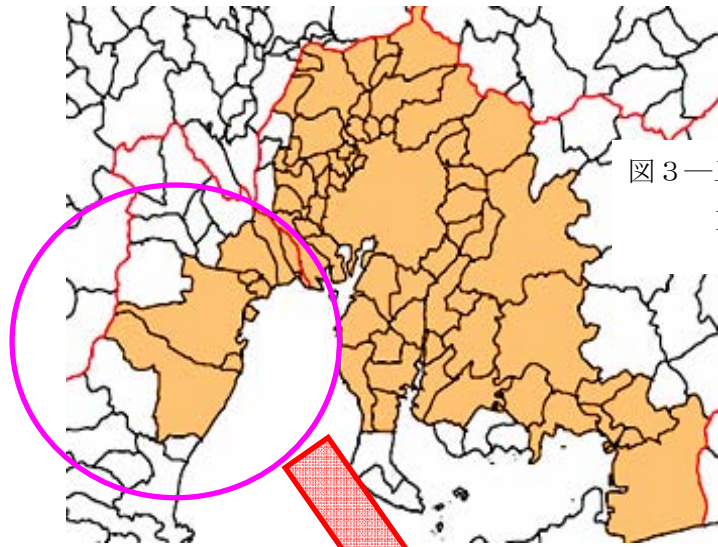


図3—三重・愛知圏の  
NOx・PM法対策地域

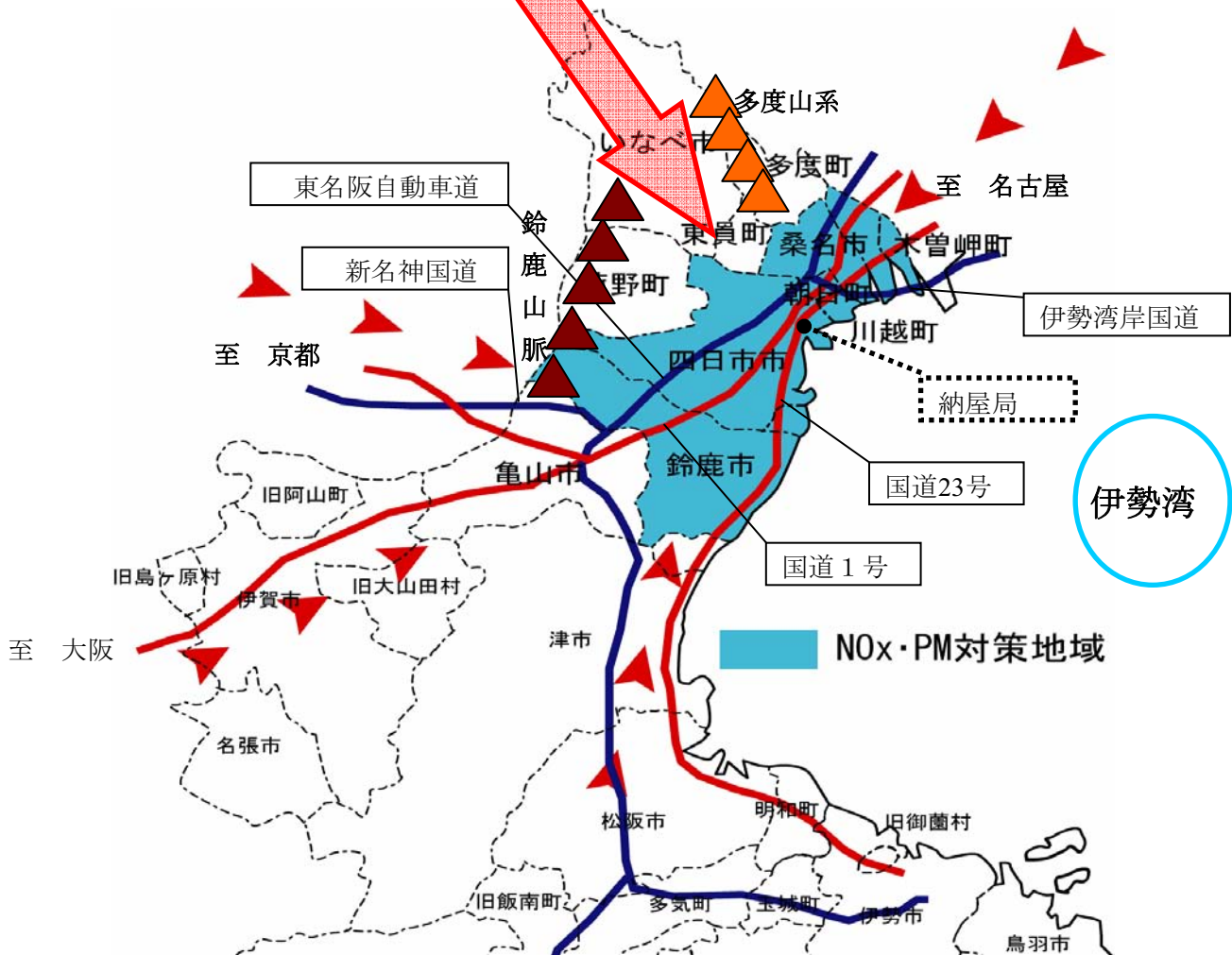


図4—三重県対策地域内の道路

納屋局付近の国道 23 号の交通量は、平日の自動車累計としては、大きな変化はありませんが、NO<sub>x</sub> PMの発生源となる大型車類の比率は、平成 6 年度 37.5%であったものが、平成 17 年度の調査では 46.3%に増加しています。(表-2) また、午前 10 時から 16 時の時間帯の大型車両交通量が最も高くなっており(図-5)、同様の傾向が窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の時間的な濃度変化にもみられることから、大型車両の影響が比較的大きいと考えられます。(窒素酸化物：図-6)

表-2 交通量の変遷(国道 23 号線「納屋局」)(台/日)

平成	平日				休日		
	自動車累計	大型車類	大型車類率	小型車類	自動車累計	大型車類	小型車類
2年	56,834	—	—	—	42,557	—	—
6年	60,650	22,726	37.5%	37,924	49,177	10,562	38,615
9年	62,046	28,266	45.5%	33,780	55,065	11,371	43,694
11年	63,390	28,762	45.3%	34,628	52,555	9,268	43,287
17年	63,020	29,151	46.3%	33,869	53,581	7,766	45,815

※大型車類は、バス、普通貨物車の合計

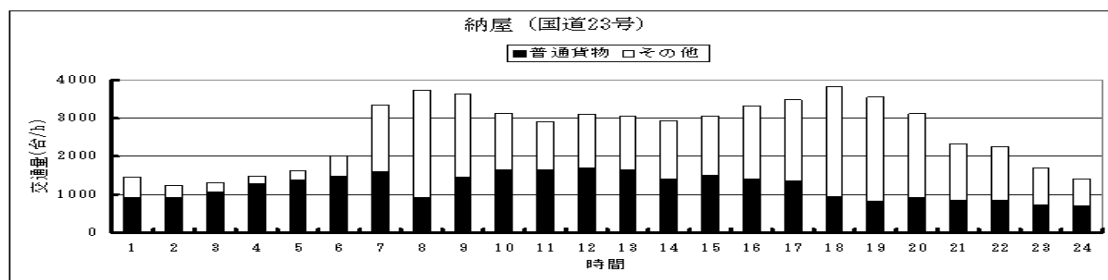


図-5 測定局前面道路の時間別交通量(納屋：国道23号)  
 出典：平成17年度道路交通センサス一般交通量調査結果(平日)

図-5 国道 23 号「納屋局」の時間別交通量

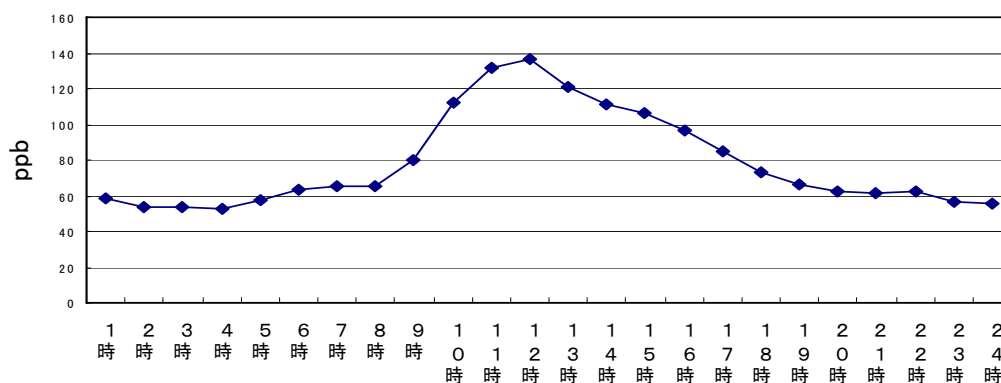


図-6 納屋測定局におけるNO<sub>x</sub>時刻別濃度

## 2 三重県の取組状況と課題

三重県では、将来の第2名神や国道1号のバイパス開通等の根本的な交通流対策を見据えつつ、増加している大型車類等による環境負荷を、少しでも低減させるため、信号の地域制御化等交通管制システムの改良を行いました。また、全県的に基準適合車への早期転換を促進するため、補助金の交付等や融資などの対策を実施するとともに、県条例に自動車使用車への環境負荷の低減の努力義務や駐車時のエンジン停止の義務づけなどソフト面での対応を行っています。

(概要)

### 1. 天然ガス自動車普及促進事業

一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者、中小企業等の事業者、自動車リース事業者、その他これらに準ずるものとして三重県知事（以下「知事」という。）が認定した者（以下「補助対象事業者」という。）による天然ガス自動車の導入事業（以下「補助対象事業」という。）に要する経費の一部を補助。

### 2. NO<sub>x</sub>・PM 低減装置普及促進事業

三重県内の事業者（個人事業者も含む）が、NO<sub>x</sub>・PM 低減装置の導入事業（以下「補助対象事業」という。）に要する経費の一部を補助。

### 3. 三重県中小企業融資制度「環境保全資金融資」（環境対策車の導入）

- ①低公害車の購入
- ②使用過程のディーゼル車の天然ガス自動車への改造
- ③NO<sub>x</sub>・PM 低減装置の装着
- ④自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法排出基準適合車への買い換え

現在、三重県では、この「納屋局」を中心に、より詳細な汚染要因の究明と新たな対策立案の基礎資料とするための調査を実施しており、結果を踏まえて、対策の検討を行うことにしています。

### 4. 自動車排ガス汚染状況等把握調査概要（平成22年度）

- (1) 測定局の環境濃度特性把握
- (2) 四日市市納屋自動車排出ガス測定局（以下、「納屋測定局」という。）を中心とした実態把握調査
  - ①納屋測定局周辺発生源の状況調査
  - ②旅行速度と NO<sub>x</sub> 排出量の関係等把握調査
  - ③交通量調査、ナンバープレート調査
  - ④流入・流出箇所および通過所要時間の解析
- (3) NO<sub>x</sub> 濃度分布実測調査
- (4) 荷主企業アンケート調査
- (5) 国道23号自動車排出量の推計
- (6) 広域シミュレーション（基準年度、単純将来）
- (7) 納屋測定局周辺の局地シミュレーション（基準年、単純将来）
- (8) 汚染対策手法の検討
- (9) 濃度シミュレーション（対策将来）

### 3. 次期総量削減計画での要望

域内における自動車からの窒素酸化物の年間排出量は、普通貨物車が72%を占めて、そのうち60%が適合車からの排出量となっています。対策地域内の基準適合車への転換は、平成15年の削減計画の策定以後、順調に推移しており、平成22年度には85%以上転換される見込みであり、平成24年度には、ほとんどの転換が終わることになります。また、県全体でも平成22年度で50%以上の転換が見込まれています。

現在の市場における平均使用年数13年を考えると、平成28年度までには多くが適合車に転換されていることとなります。そのような状況の中、「納屋局」の二酸化窒素は、大型車両などからの寄与が大きいと推定されているにもかかわらず、現状、改善が進んでいません。

現計画の単体規制適合車は、直前の規制値と比べて、浮遊粒子状物質では、一定の低減率を確保していますが、窒素酸化物ではそれほどの低減率とはなっていません。これに対し、ポスト新長期（又は新長期規制）の適合車は、窒素酸化物の低減に、より有効と考えられます。

三重県内対策地域の環境基準達成に向けては、地域内を通行する大型車類に占めるポスト新長期（又は新長期）規制適合車の比率増が、重要なポイントになると考えています。

三重県の対策地域内の排出総量を増加させないためには、現行の単体規制、車種規制が継続されることが必要と考えますが、更に排出総量を削減するには、ポスト新長期適合車の使用が全国的に拡大することが必要と考えます。そのためにも、大型車両が、より早期にポスト新長期適合車に入れ替わるような施策を、国が推進されることと、この施策に併せた総量削減計画の基本方針の目標年度の設定を希望します。

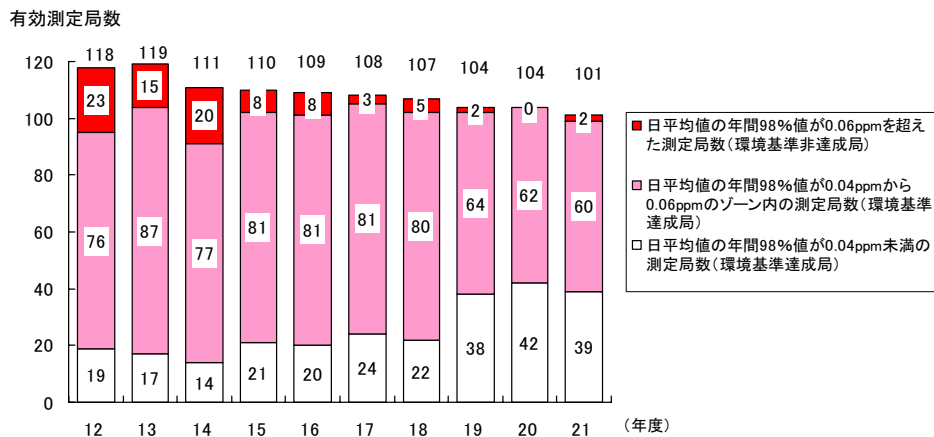


中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会  
第2回小委員会（平成22年10月15日）資料

1. 大阪府域の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の概況

① 二酸化窒素の環境基準達成状況の推移

一般環境大気測定局と自動車排出ガス測定局を合わせた全測定局の環境基準達成状況は、環境基準非達成局が減少傾向にあり、平成19年度以降、環境基準非達成局は数局で推移している。また、日平均値の年間98%値が0.04ppm未満の測定局数は増加傾向にある。



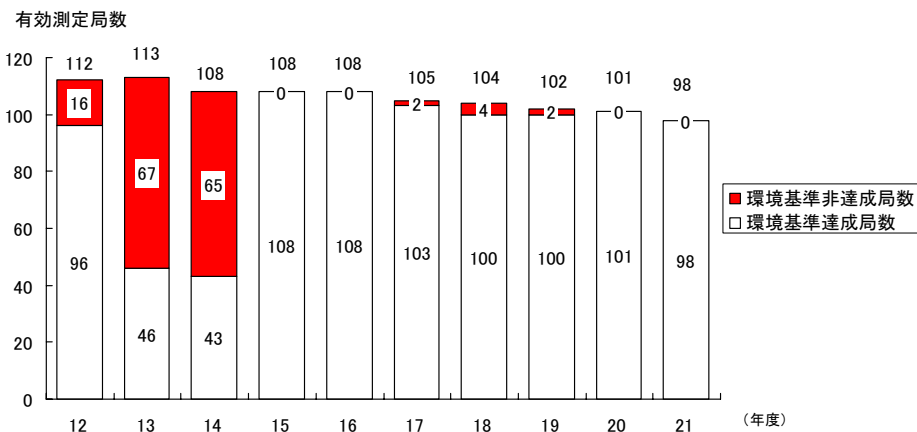
② 二酸化窒素の日平均値が0.06ppmを超えた日数の推移

(単位:日)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
一般環境大気測定局	131	130	147	71	12	28	26	10	1	21
自動車排出ガス測定局	550	354	320	178	143	88	124	51	13	62

③ 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況の推移

全測定局の環境基準達成状況は、平成15年度以降、環境基準非達成局は数局で推移しており、平成20、21年度は、全ての測定局で環境基準を達成している。なお、平成15年度以降、全ての測定局で、日平均値の2%除外値は環境基準値(0.10mg/m<sup>3</sup>)以下となっている。



④ 浮遊粒子状物質の日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えた日数の推移

(単位:日)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
一般環境大気測定局	73	177	190	1	1	10	120	79	0	59
自動車排出ガス測定局	148	91	134	5	6	9	85	48	0	28

## 2. 環境基準非達成の局所の状況

### ○3交差点の測定局配置図及び位置図

凡例

一般環境測定局

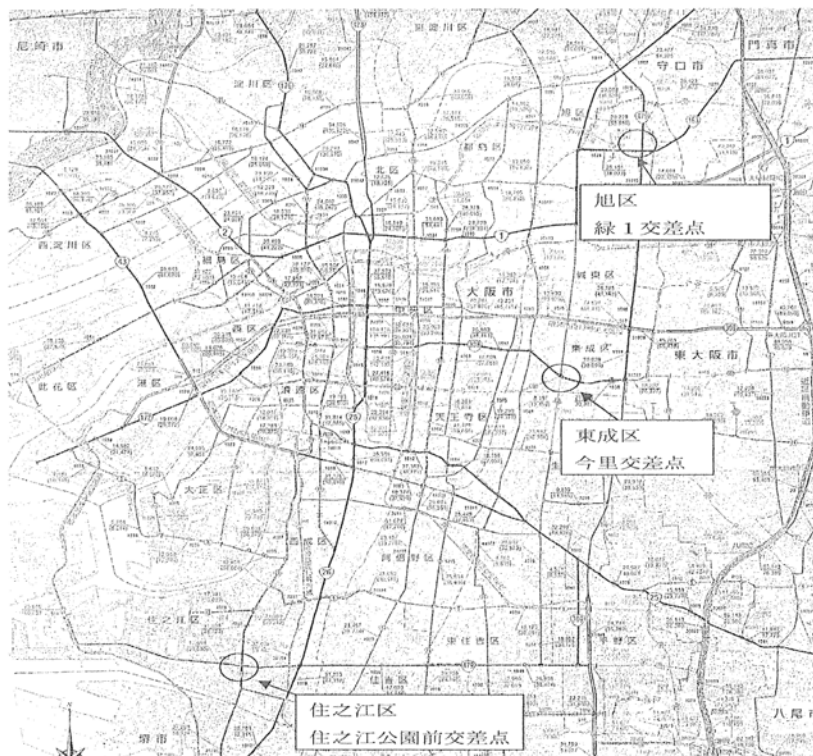
- 大阪府所管
- 政令市所管
- ◆ 一般市町所管

自動車排出ガス測定局

- 大阪府所管
- 政令市所管
- ◇ 一般市町所管



	交差点名称	自動車排出ガス測定局名称
①	緑1交差点	新森小路小学校測定局
②	今里交差点	今里交差点測定局
③	住之江公園前交差点	住之江交差点測定局



○ 窒素酸化物(単位:ppm)

市内平均		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	NO <sub>2</sub> (年平均値)	0.043	0.041	0.039	0.037	0.036	0.035	0.034	0.032	0.031	0.030

自動車排出ガス測定局の平均値

新森小路小学校		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	NO <sub>2</sub> (年平均値)	<b>0.044</b>	<b>0.043</b>	<b>0.041</b>	<b>0.040</b>	<b>0.041</b>	<b>0.040</b>	<b>0.039</b>	<b>0.036</b>	0.031	0.029
	NO <sub>x</sub> (年平均値)	<b>0.134</b>	<b>0.130</b>	<b>0.120</b>	<b>0.118</b>	<b>0.120</b>	<b>0.112</b>	<b>0.102</b>	<b>0.091</b>	0.067	0.062
	98%値	<b>0.071</b>	<b>0.068</b>	<b>0.068</b>	<b>0.064</b>	<b>0.064</b>	<b>0.061</b>	<b>0.064</b>	<b>0.061</b>	0.054	0.055
	超過日数	43日	27日	28日	16日	16日	11日	16日	8日	0日	5日

今里交差点		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	NO <sub>2</sub> (年平均値)	<b>0.050</b>	<b>0.046</b>	<b>0.044</b>	<b>0.044</b>	<b>0.042</b>	<b>0.042</b>	<b>0.040</b>	<b>0.037</b>	0.036	<b>0.036</b>
	NO <sub>x</sub> (年平均値)	<b>0.134</b>	<b>0.113</b>	<b>0.111</b>	<b>0.107</b>	<b>0.102</b>	<b>0.096</b>	<b>0.085</b>	<b>0.076</b>	0.072	<b>0.068</b>
	98%値	<b>0.079</b>	<b>0.072</b>	<b>0.073</b>	<b>0.071</b>	<b>0.067</b>	<b>0.066</b>	<b>0.066</b>	<b>0.063</b>	0.059	<b>0.063</b>
	超過日数	78日	55日	41日	30日	27日	17日	21日	12日	4日	9日

住之江交差点		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	NO <sub>2</sub> (年平均値)	<b>0.040</b>	<b>0.039</b>	<b>0.037</b>	<b>0.037</b>	<b>0.037</b>	0.036	0.036	0.034	0.034	<b>0.033</b>
	NO <sub>x</sub> (年平均値)	<b>0.087</b>	<b>0.085</b>	<b>0.083</b>	<b>0.078</b>	<b>0.078</b>	0.073	0.072	0.066	0.063	<b>0.060</b>
	98%値	<b>0.066</b>	<b>0.062</b>	<b>0.063</b>	<b>0.061</b>	<b>0.062</b>	0.060	0.060	0.056	0.057	<b>0.061</b>
	超過日数	20日	11日	12日	9日	9日	6日	7日	4日	1日	9日

※超過日数:日平均値が0.06ppmを超えた日数  
 ※年度の網掛けは環境基準を超過したことを示す。

○ 浮遊粒子状物質(単位:mg/m<sup>3</sup>)

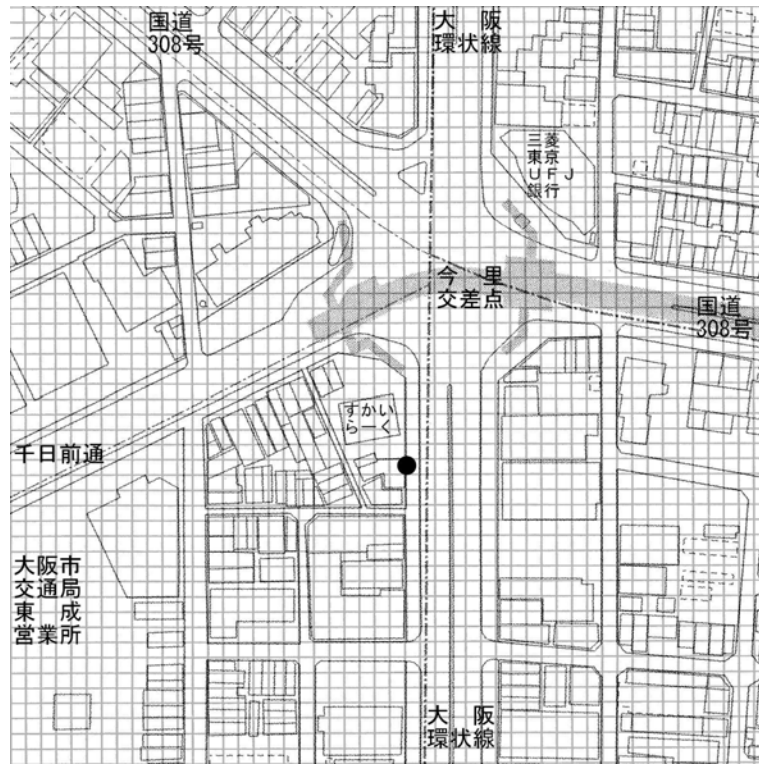
市内平均		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	SPM(年平均値)	0.049	0.044	0.041	0.038	0.035	0.035	0.035	0.032	0.029	0.027

自動車排出ガス測定局の平均値

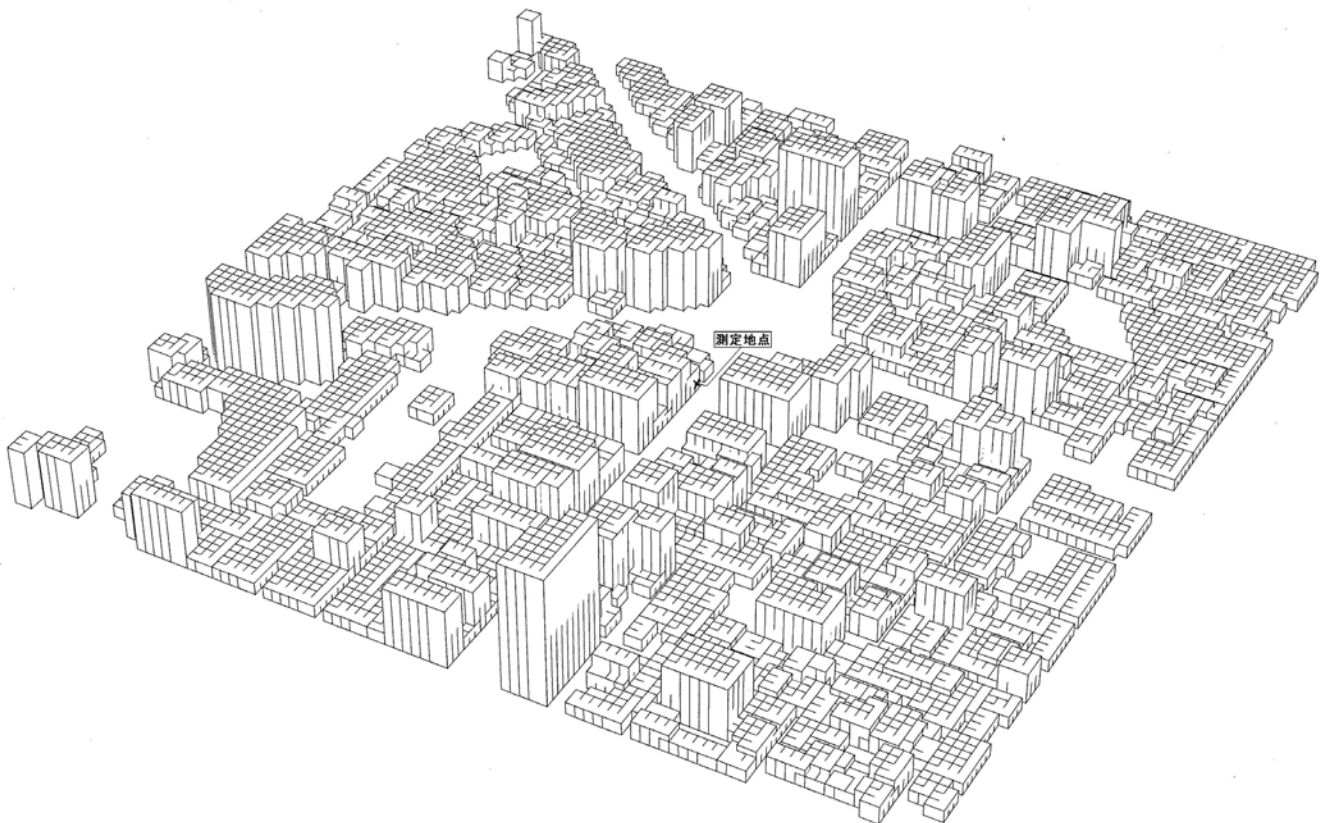
新森小路小学校		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	SPM(年平均値)	<b>0.056</b>	<b>0.051</b>	<b>0.047</b>	0.045	0.042	<b>0.040</b>	<b>0.040</b>	<b>0.034</b>	0.027	0.026
	2%除外値	<b>0.115</b>	<b>0.101</b>	<b>0.101</b>	0.088	0.085	<b>0.086</b>	<b>0.095</b>	<b>0.085</b>	0.056	0.051
	超過日数	17日	8日	8日	1日	2日	3日	6日	3日	0日	0日
	2日連続	×	×	×	○	○	×	×	×	○	○

今里交差点		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
	SPM(年平均値)	0.045	<b>0.042</b>	<b>0.047</b>	0.045	0.043	0.042	0.042	0.036	0.034	0.032
	2%除外値	0.095	<b>0.085</b>	<b>0.107</b>	0.087	0.080	0.077	0.079	0.081	0.067	0.064
	超過日数	3日	3日	9日	1日	0日	1日	4日	3日	0日	1日
	2日連続	○	×	×	○	○	○	○	○	○	○

※超過日数:日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えた日数  
 ただし、日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えた日が2日以上連続した延べ日数のうち、2%除外該当日に入っている日数分については除外しない。  
 ※2日連続:日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えた日が2日以上連続したことの有(×)無(○)  
 ※年度の網掛けは環境基準を超過したことを示す。

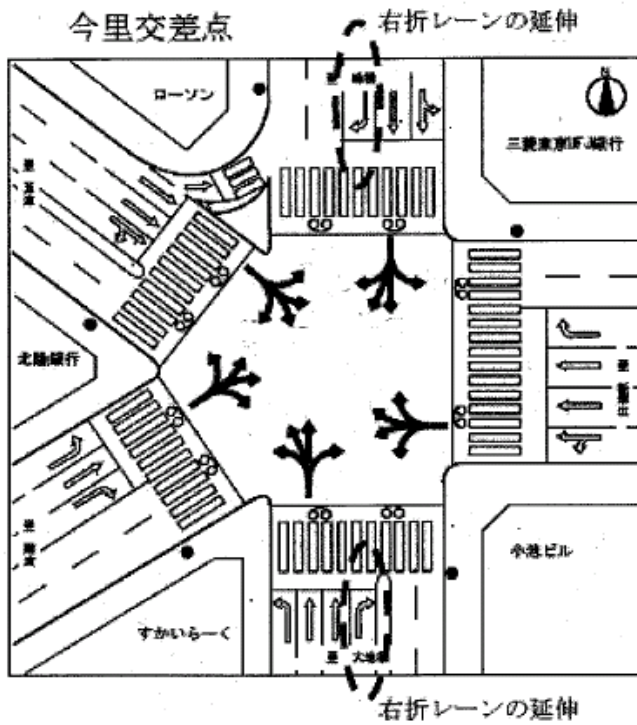


今里交差点局周辺図 (●測定局)



今里交差点局周辺建物鳥瞰図

○交差点の構造図



○24時間交通量

交差点の名称	センサス番号	路線名称	交通量(大型混入率)
緑1交差点	1024	国道163号	77,186台(12.7%)
	71045	国道479号	
今里交差点	6010	大阪八尾線	100,528台(9.2%)
	6021	大阪枚岡奈良線	
	1038	国道308号	
住之江公園前交差点	4072	浜口南港線	71,414台(22.7%)
	4028	大阪臨海線	

※平成17年道路交通センサスをもとに推計

○12時間交通量(本市独自調査分)

	平成20年度	平成21年度
	総数(大型混入率)	総数(大型混入率)
緑1交差点	45,777台(11.3%)	49,739台(10.4%)
今里交差点	45,713台(7.6%)	48,504台(7.4%)

○ 基準非達成の要因

- ・ 大阪市域における自動車排出ガス測定局の二酸化窒素年間平均濃度は年々減少しており、同様に、今里交差点、住之江交差点の二酸化窒素年間平均濃度についても減少傾向にある。平成 21 年度に環境基準を超過した主な要因としては、平成 21 年 4 月から 5 月及び平成 22 年 1 月から 2 月にかけての気象条件による影響と推察している。

平成 21 年度月別環境基準超過日数

	4～5月	1～2月
今里交差点	7日	2日
住之江交差点	5日	4日

3. 環境基準非達成の局所の基準達成に向けた取組の実施状況

○ 広域対策

大阪市・大阪府・堺市及び近畿地方整備局など関係団体で構成する「大阪自動車環境対策推進会議」に参画し、グリーン配送の推進、エコドライブの推進並びにエコカーの普及促進など広域対策に取り組んでいる。

○ 局地汚染対策

- ・ 今里交差点 平成 19 年度 : 南北の右折レーンを 30m から 50m に延長  
平成 22 年度実施予定 : 国道 308 号交差点東側に左折専用レーンを新設

※) 住之江交差点・今里交差点・緑 1 交差点については平成 22 年度に、交通量や交通流などの実態調査を行う予定。

○ 大阪府域（対策地域）における流入車対策

大阪府生活環境の保全等に関する条例を改正（平成 19 年 10 月）し、荷主・運送事業者・行政等の連携した取組みにより、自動車 NOx・PM 法の排出基準を満たさないトラック・バス等の府域の対策地域内への発着を禁止する流入車規制を平成 21 年 1 月から実施している。

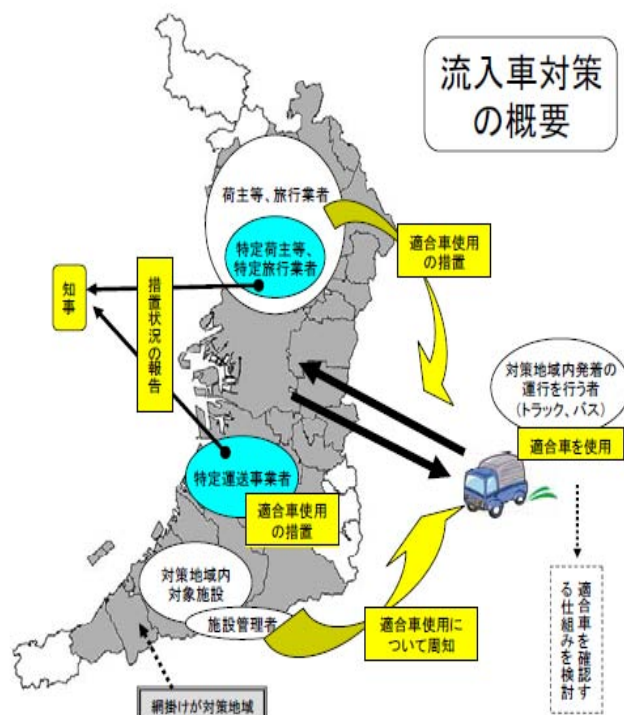
基準適合車には、ステッカーの貼付を義務付けている。（交付件数：約 89.7 万枚（H22.8 末現在））

<規制の効果>

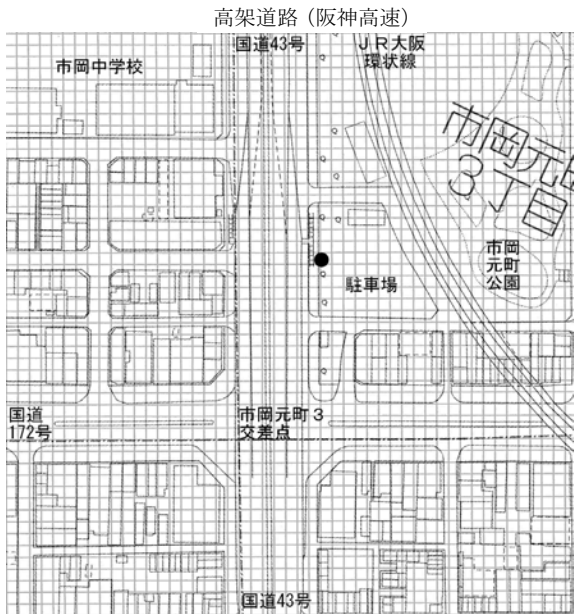
対策地域外からの車種規制非適合車（流入車）の割合（普通貨物車）

規制前（H19.10）：17%

規制後（H21.10）：2%



(参考) 市岡元町局 (国土交通省設置観測局)



市岡元町局周辺図 (●測定局)

○24時間交通量

センサ番号	路線名称	交通量 (大型混入率)
1030	国道172号	50,696台
1021	国道43号	(25.6%)
506	阪神高速 西大阪線	32,523台 (25.3%)

※平成17年度道路交通センサスを基に推計

○交差点改良

国道43号に右折専用車線を設置(平成20年度)

○窒素酸化物(単位:ppm)

	H16	H17	H18	H19	H20	H21
市岡元町 NO <sub>2</sub> (年平均値)	<b>0.044</b>	<b>0.043</b>	<b>0.043</b>	<b>0.042</b>	<b>0.039</b>	<b>0.038</b>
NO <sub>x</sub> (年平均値)	<b>0.119</b>	<b>0.116</b>	<b>0.108</b>	<b>0.106</b>	<b>0.095</b>	<b>0.087</b>
NO <sub>2</sub> (98%値)	<b>0.077</b>	<b>0.073</b>	<b>0.076</b>	<b>0.074</b>	<b>0.071</b>	<b>0.073</b>
超過日数	54日	46日	47日	39日	26日	21日

※超過日数:日平均値が0.06ppmを超えた日数

出典:近畿地方整備局資料

## 4. 基本方針の変更に係る要望事項

### (1) 窒素酸化物対策と目標年度

- ① 本府においては、自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減計画に基づく対策及び条例に基づく流入車対策を推進することにより、環境基準非達成局は減少傾向にあり、平成 22 年度には常時監視測定局で環境基準を達成する見込みである。しかしながら、平成 21 年度は 2 局で非達成であり、引き続き対策が必要であると考えている。なお、道路管理者設置の観測局で環境基準値を超過しているところもある。
- ② 次期の基本方針では、対策地域において継続的に環境基準を達成するとの目標（現行の基本方針では「概ね達成」）とすべき。
- ③ 目標年度については、それぞれの地域の状況に応じ早期に目標を達成するため、各都府県が平成 32 年度までの任意の年度で設定することができるようにされたい。
- ④ また、NO<sub>2</sub>の環境基準は「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。」とされているなかで、環境基準の上限値（0.06ppm）の達成に焦点を絞るだけでなく、ゾーン内の地域についても基本方針でその取り扱いを明らかにすべき。
- ⑤ 事業者指導等の対策の継続が必要なことから、現行計画の達成状況の検証・環境濃度の将来予測・実施すべき対策の検討等を踏まえ、平成 23 年度中には次期計画を策定できるよう調査検討すべきと考える。

### (2) 粒子状物質（PM<sub>2.5</sub> 含む）対策

浮遊粒子状物質（SPM）は、平成15年度以降、全ての常時監視測定局で日平均値の 2%除外値が環境基準値以下となっている状況である。

しかしながら、平成17～19年度については、日平均値が環境基準値を超えた日が 2 日以上連続したことにより長期的評価による環境基準を達成できなかった測定局がある。

また、微小粒子状物質（PM<sub>2.5</sub>）の環境基準が平成21年9月に設定されており、その基準達成のために、粒子状物質（PM）及び二次生成の原因物質である NO<sub>x</sub> 等について大気汚染防止法や自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法などにより総合的に削減する対策を講じる必要がある。

このため、基本方針策定において PM<sub>2.5</sub> 対策も含めた粒子状物質の削減について検討すべき。

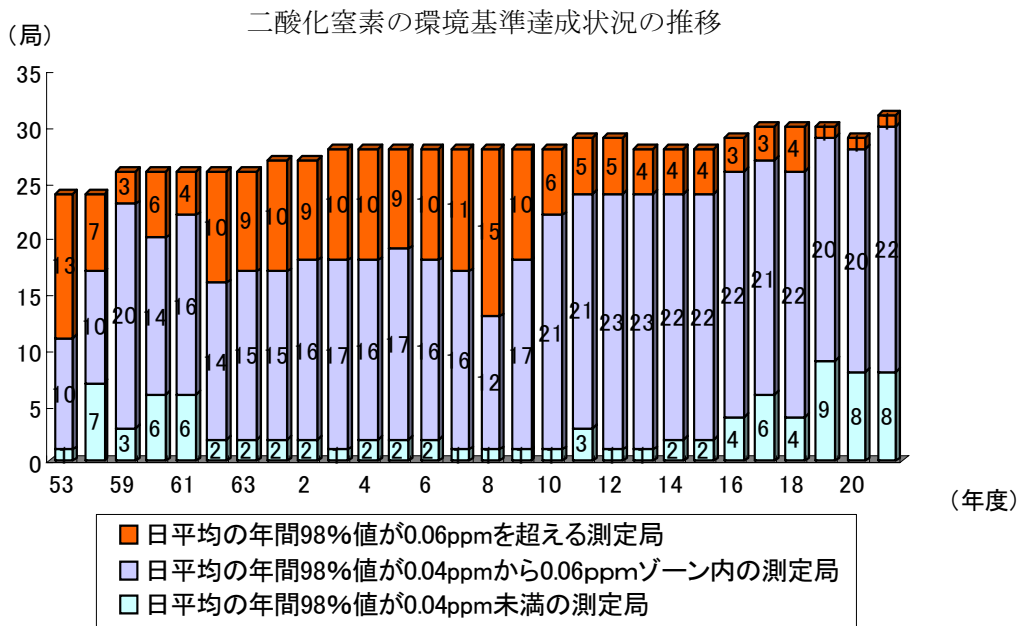


中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会  
第2回小委員会 兵庫県資料

1 兵庫県における自動車排出ガス測定局の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況

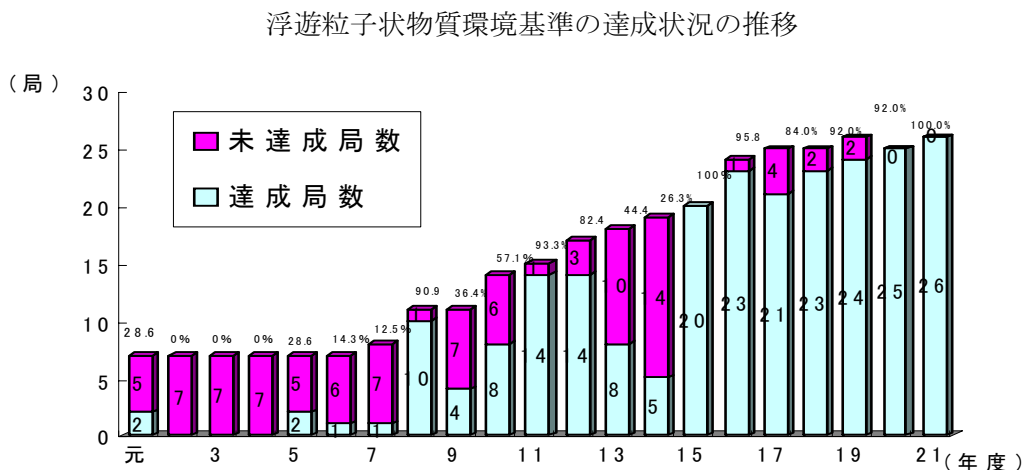
(1) 二酸化窒素の環境基準達成状況の推移

県内自動車排出ガス測定局のうち、平成19年度以降、環境基準を達成していないのは、栄町（宝塚市）の1局である。



(2) 浮遊粒子状物質濃度の測定結果と推移

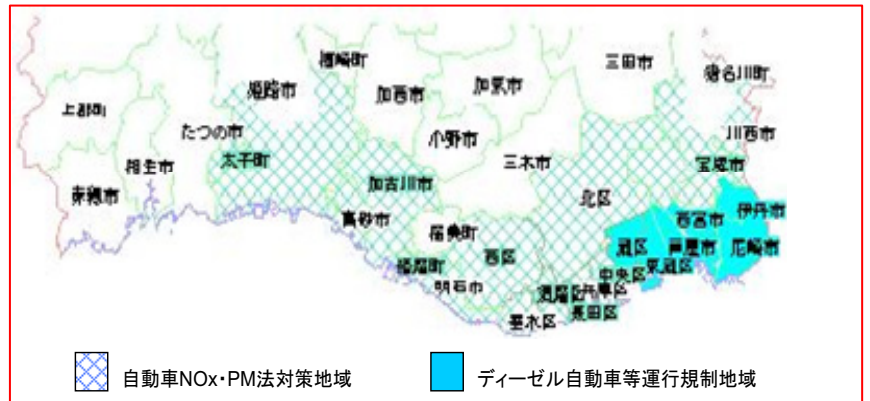
県内自動車排出ガス測定局の環境基準達成状況は、平成20年度以降、全局で達成している。



## 2 環境基準非達成局の状況

### (1) 栄町局(宝塚市)の位置

自動車排出ガス測定局である栄町局は、対策地域内であるが、兵庫県が実施している運行規制の対象地域外にある。



### (2) 栄町局における二酸化窒素濃度の測定結果と推移

二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、過去10年間において7度0.06ppmを超えている。

(単位：ppm)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
98%値	0.059	0.059	<b>0.062</b>	<b>0.066</b>	0.059	<b>0.064</b>	<b>0.066</b>	<b>0.065</b>	<b>0.062</b>	<b>0.067</b>
年平均値	0.039	0.041	0.041	0.044	0.040	0.043	0.042	0.040	0.040	0.037

### (3) 栄町局の数値が高濃度となる要因について

平成20年度に栄町局が高濃度となる要因について、兵庫県が分析した結果は以下のとおりである。

# 宝塚市栄町自動車排出ガス測定局について

## 1 概要

### (1) 周辺状況

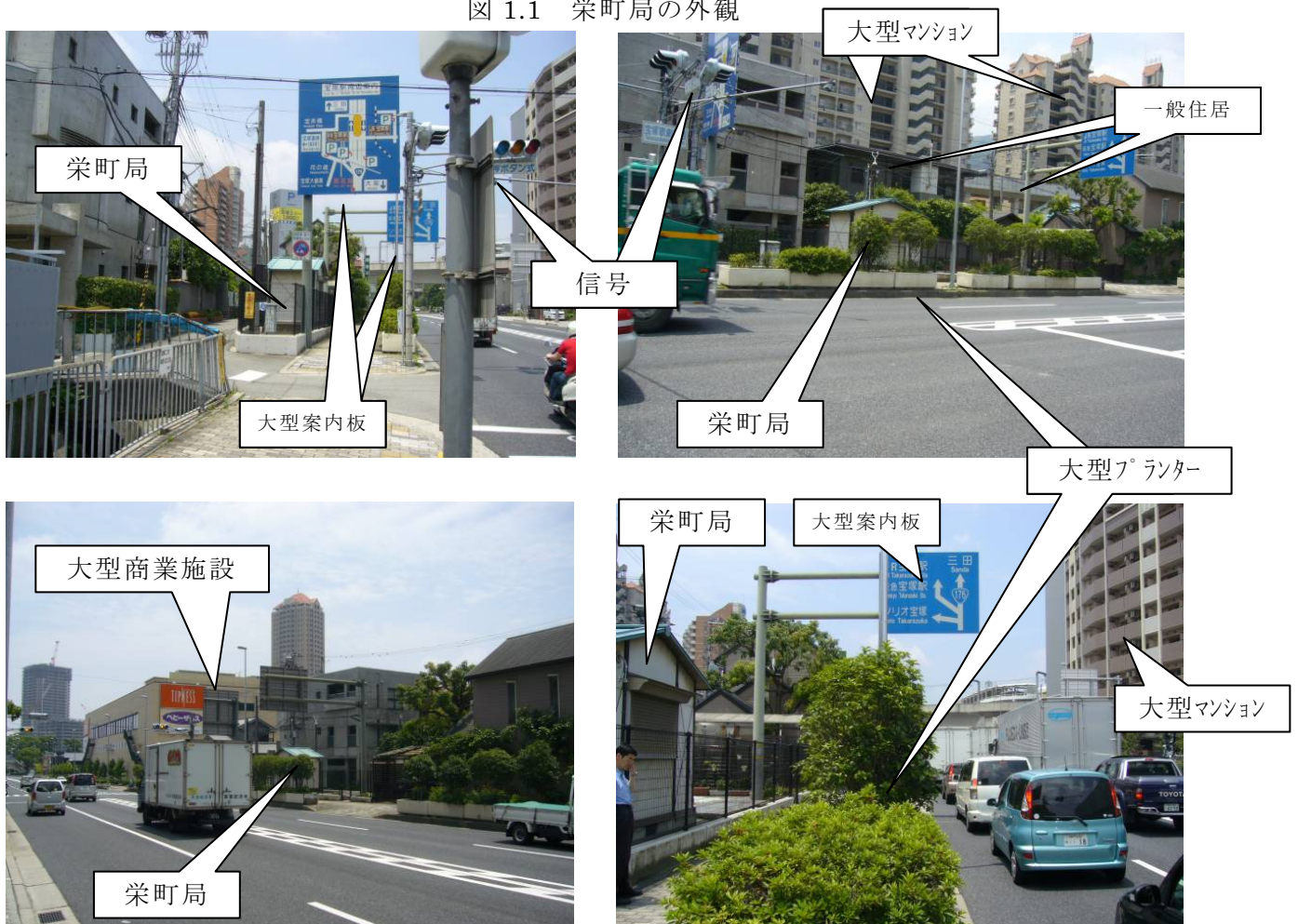
測定局周辺の状況を図 1.1 に示す。

測定局の前面道路は両側 4 車線の道路であり、近傍には押しボタン式信号交差点があり、その東側には大型商業施設（平成 17 年 6 月 17 日にオープン）がある。

道路からの測定口位置までの距離は 4.0m（出典：大気汚染状況報告書、環境省水・対危局）である。測定局前の歩道には、2m 程度の樹木が大型プランターに設置してある。また、上空には大型の案内表示板が設置されている。

測定局の南側近傍には一般住居が近接しており、また、その南側には大型のマンションが立地しており南系の風が遮られている。

図 1.1 栄町局の外観



### (2) 交通量

栄町局の近傍道路である国道 176 号（調査地点：宝塚市栄町 1 丁目）の昼間 12 時間交通量、旅行速度を表 1.1 に示す。

平成 2 年度から 11 年度までの交通量は大きな変動はみられなかったが、17 年度には約 2 倍の交通量となった。また、旅行速度は至近の平成 11、17 年度は 15km/h 前後と比較的低い値となっていた。

表 1.1 年度別交通量の経年変化

(台/昼間)

車種	年度				
	2年度	6年度	9年度	11年度	17年度
乗用車類	7,143	7,710	7,230	7,673	17,105
バス	268	235	326	238	567
小型貨物類	2,501	2,686	2,380	1,985	3,638
普通貨物類	3,482	3,508	3,690	3,079	5,075
合計	13,394	14,139	13,626	12,975	26,385
大型車混入率	28.0%	26.5%	29.5%	25.6%	21.4%
旅行速度(km/h)	21.3	5.7	36.0	15.2	16.1

(出典：道路交通センサス一般交通量調査結果、国土交通省)

(3) NO<sub>2</sub>環境濃度

栄町自動車排出ガス測定局（以下、栄町局）の平成9年度から19年度（19年度は速報値）までのNO、NO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の各年平均値及びNO<sub>2</sub>日平均値の年間98%値（以下、NO<sub>2</sub>98%値）を表1.2、図1.2に示した。

NO、NO<sub>x</sub>は平成15年度まで上昇していたが、16年度以降は低下している。NO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>98%値は平成15年度まで上昇し、16年度で一旦低下（環境基準達成）したが、17年度に再び上昇し、その後横ばい（NO<sub>2</sub>は若干の低下傾向）となった。

表 1.2 年度別 NO<sub>x</sub>、NO<sub>2</sub>等の経年変化

(ppb)

項目	年度										
	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
NO <sub>2</sub> 98%	62	59	61	59	59	62	66	59	64	66	65
NO	85	86	84	87	90	94	105	84	70	56	47
NO <sub>2</sub>	41	39	40	39	41	41	44	40	43	42	40
NO <sub>x</sub>	126	125	124	126	131	135	149	124	113	98	87

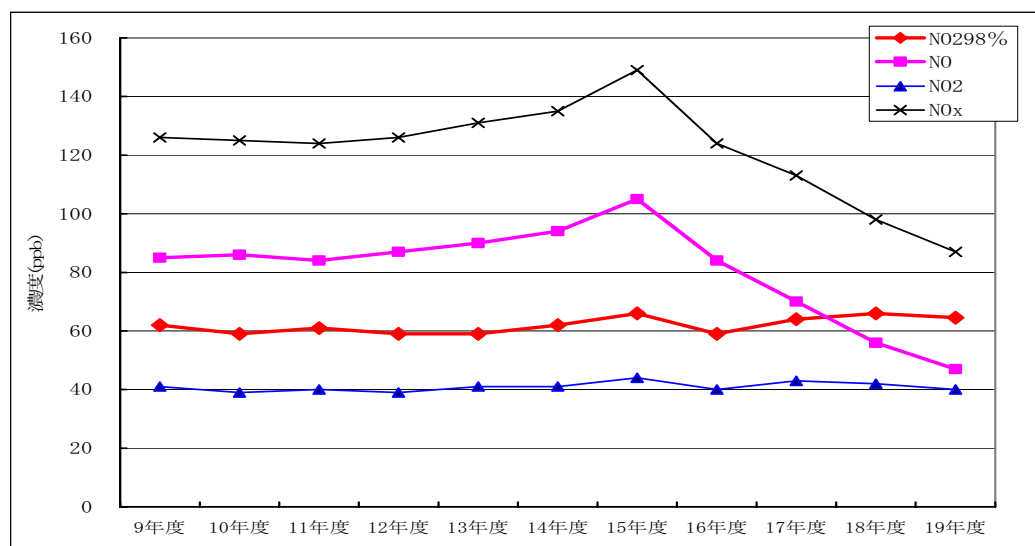


図 1.2 年度別 NO<sub>x</sub>、NO<sub>2</sub>等の経年変化

(4) 高濃度日の出現状況

平成9年度から19年度までのNO<sub>2</sub>日平均値が60ppbを超過した日数を表1.3に示す。平成14年度以降の至近6年間では16年度を除いて超過日数が12日以上となっており、最も超過した日数が多かったのは平成18年度の25日、次いで17年度の19日であった。

表 1.3 年度別 NO<sub>2</sub> 日平均値が 60ppb を超過した日数

項目	年度										
	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
超過日数	14	4	10	2	5	14	14	6	19	25	12

(5) 風向風速

栄町局の近傍の一般局である「よりあいひろば局」(栄町局から南へ 1.8km) の年間風配図を図 1.3 に示す。

栄町局の平均風速は 0.8m/s とよりあいひろば局の 2.2m/s に対して風速が弱い。

また、風向についても栄町局は西系、東系が多いが、よりあいひろば局は北西系、南系が多く相関はほとんど見られなかった。

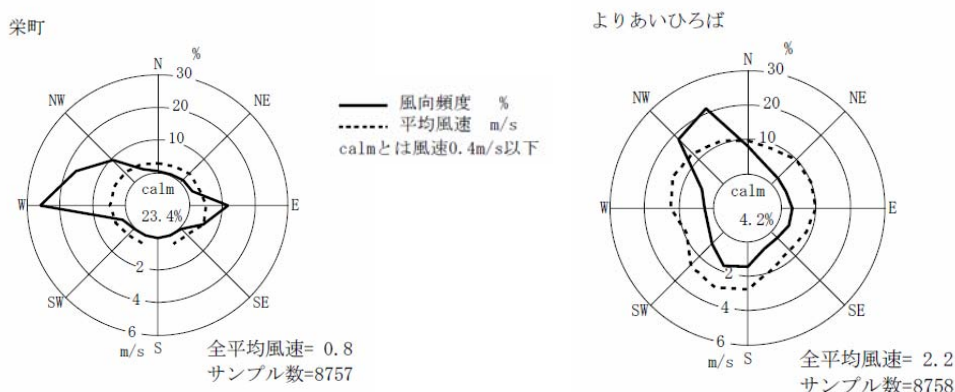


図 1.3 年間風配図 (平成 17 年度)

(6) 環境基準超過日の状況

平成 17 年度の NO<sub>2</sub> 日平均値が 60ppb を超過した日 (19 日) (以下、高濃度日) の気象状況等を表 1.4 に示す。

表 1.4 NO<sub>2</sub> 日平均値が 60ppb を超過した日の気象状況等 (平成 17 年度)

超過日	NO (ppm)	NO <sub>2</sub> (ppm)	NO <sub>x</sub> (ppm)	栄町		よりあいひろば	
				最多風向・ 出現頻度(%)	風速 (m/s)	最多風向・ 出現頻度(%)	風速 (m/s)
H17.04.01(金)	0.102	0.063	0.165	W (29.2)	0.59	NW (25.0)	1.87
H17.04.02(土)	0.118	0.064	0.182	E, W (25.0)	0.58	NNW (25.0)	1.31
H17.04.15(金)	0.091	0.064	0.155	W (37.5)	0.70	NNW (29.2)	2.30
H17.04.16(土)	0.043	0.064	0.107	W (25.0)	0.82	S (29.2)	2.58
H17.04.18(月)	0.077	0.069	0.145	W (33.3)	0.68	NW (33.0)	1.86
H17.04.19(火)	0.081	0.062	0.143	E (41.7)	0.79	SSW (25.0)	2.50
H17.04.20(水)	0.108	0.061	0.169	ESE (37.5)	0.82	ESE (29.2)	2.45
H17.04.25(月)	0.082	0.062	0.144	Calm (25.0)	0.66	SSW (33.3)	2.10
H17.04.27(水)	0.086	0.064	0.150	E (45.8)	0.78	SSW (29.2)	3.03
H17.05.11(水)	0.086	0.062	0.148	E (33.3)	0.70	NNW (25.0)	2.40
H17.05.12(木)	0.124	0.065	0.189	W, Calm (30.4)	0.52	NNW (29.2)	1.17
H17.05.20(金)	0.089	0.068	0.157	W (45.8)	0.75	NNW (16.7)	1.59
H17.06.01(水)	0.066	0.066	0.132	W (25.0)	0.62	SW (25.0)	2.24
H17.06.14(火)	0.066	0.068	0.134	E (41.7)	0.88	S, SSW, NNW (12.5)	2.11
H17.06.24(金)	0.085	0.062	0.147	Calm (29.2)	0.55	S (33.3)	1.89
H17.07.21(木)	0.059	0.066	0.125	Calm (29.2)	0.55	S, SSW, NNW (20.8)	2.10
H18.01.30(月)	0.193	0.061	0.254	Calm (45.8)	0.39	Calm (20.8)	0.92
H18.02.14(火)	0.207	0.063	0.270	Calm (41.7)	0.54	NW (25.0)	1.15
H18.03.27(月)	0.087	0.067	0.154	ESE (25.0)	0.72	NNW (29.2)	2.30

※ただし、Calmは風速0.3m/s以下(県データの時間値をそのまま集計)。

高濃度日は、4月が9日間、5、6月が各3日間、7、1、2、3月が各1日と春先から初夏にかけて多く出現しており、冬季において高濃度となることはほとんどなかった。

日平均風速をみると、よりあいひろば局が0.92~2.58m/sに対して、栄町局が0.39~0.88m/sと弱く、また、風速の変動が少なくなっていた。

最多風向出現頻度をみると、よりあいひろば局では年間風向と同様に北西系、南系が多くなっているが、栄町局では西系、東系、CALMが多くなっていた。

(7) 風向風速と濃度

栄町局における平成17年度のNO<sub>2</sub>98%値（平成17年4月16日）における風向風速及びNO、NO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>とよりあいひろば局における風向風速の時刻別変化を図1.4に示す。

NO<sub>2</sub>濃度をみると、栄町局は1日中ほとんど変動がないが、NO<sub>x</sub>は朝、夕にピークが見られた。一方、よりあいひろば局は朝と風速が弱くなった深夜に上昇していた。

風速をみると、栄町局は1日中弱く変動がない。よりあいひろば局は11~16時に3.0m/s以上と強くなっていた。

風向をみると、風速が比較的弱い早朝~朝、夕方~深夜においては出現した風向は2~4方位のずれにとどまっていたが、風速が強い昼頃には逆の風向となっていた。

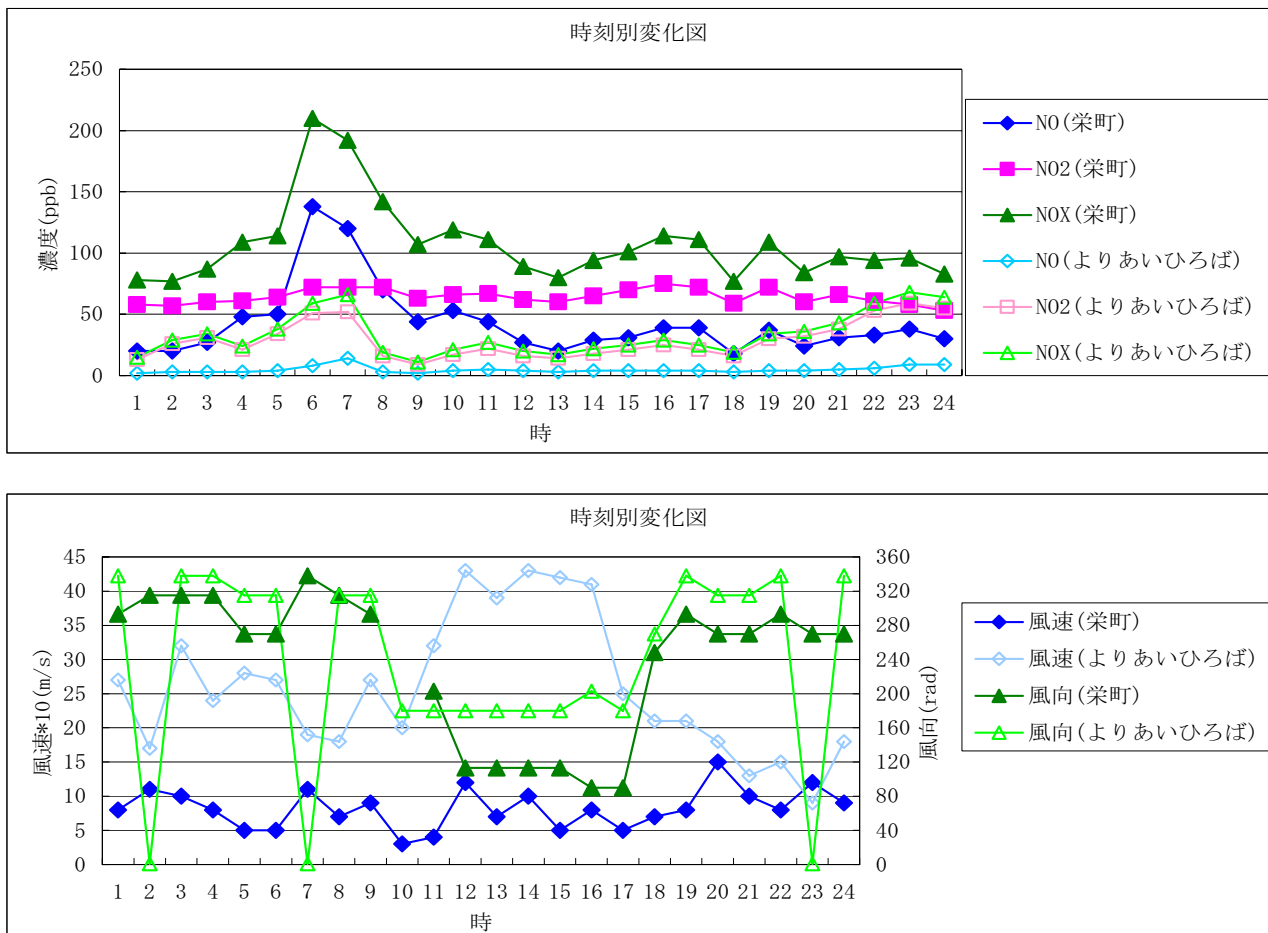


図 1.4 NO<sub>2</sub>98%値の風向風速及び濃度の時刻別変化（平成17年4月16日）

## 2 まとめ

栄町局の風向、風速は、当該周辺地域を代表していると考えられる近傍一般局（よりあいひろば局）の風向、風速とは異なった傾向がみられた。

栄町局の周辺はいわゆるストリートキャニオンになっていると考えられ、上空や近傍の一般風が測定局の周辺の建物影響で巻き込んだり（図 2.1 参照）、沿道建物に沿って道路と平行になったりすることが考えられ、このため NO<sub>2</sub> 濃度が局地的（測定局周辺）に高濃度となっている可能性が考えられる。

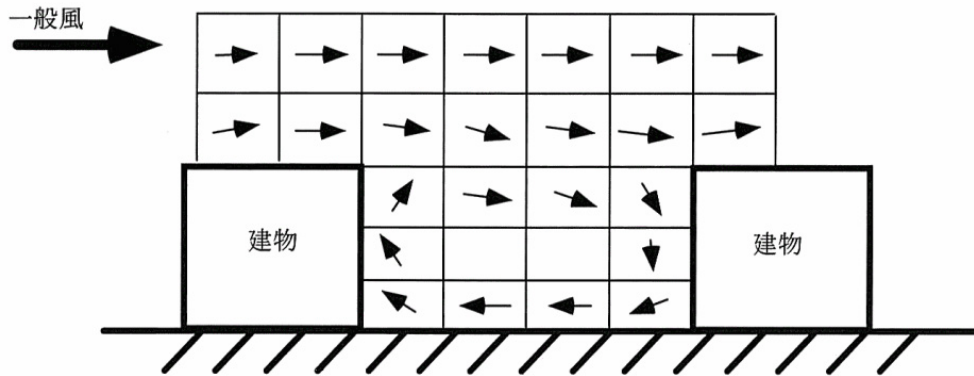


図 2.1 建物による風向影響イメージ

(4) 国道43号周辺に設置された国設局における大気汚染物質の測定結果と推移

尼崎公害訴訟の和解条項に基づき、県内の国道43号において道路管理者が設置している測定局においては、継続的に二酸化窒素に係る環境基準を超過している測定局もあり、面的・線的にみれば環境基準を達成していない地域もあると見込まれる。



NO2			日平均値の年間98%値(単位ppm)								
路線番号	測定局	所在地	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	
43号	東明交差点局	神戸市 東灘区御影塚町4丁目	0.066	0.060	0.061	0.060	0.060	0.055	0.052	0.055	
43号	東御影交差点局	神戸市 東灘区住吉南町	-	0.066	0.062	0.059	0.060	0.056	0.057	0.056	
43号	岩屋交差点局	神戸市 灘区味泥町	0.061	0.059	0.058	0.058	0.062	0.059	0.054	0.058	
43号	東本町交差点局	尼崎市 東本町4丁目	0.072	0.066	0.068	0.069	0.074	0.066	0.064	0.064	
43号	五合橋局	尼崎市 西本町3丁目	0.070	0.067	0.066	0.064	0.068	0.064	0.062	0.061	
43号	西本町局	尼崎市 西本町5丁目16番	0.068	0.068	0.069	0.067	0.069	0.065	0.060	0.061	
43号	西宮心交差点局	西宮市 今津社前町	-	0.063	0.057	0.057	0.062	0.057	0.055	0.057	
43号	西宮本町交差点局	西宮市 久保町10	0.064	0.063	0.061	0.060	0.062	0.058	0.058	0.057	
43号	精道交差点局	芦屋市 浜芦屋町	0.059	0.057	0.055	0.055	0.056	0.052	0.051	0.054	
SPM			日平均値の2%除外値(単位mg/m3)								
路線番号	測定局	所在地	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	
43号	東明交差点局	神戸市 東灘区御影塚町4丁目	0.076	0.059	0.055	0.058	0.066	0.072	0.053	0.050	
43号	東御影交差点局	神戸市 東灘区住吉南町	-	0.064	0.058	0.062	0.059	0.065	0.048	0.047	
43号	岩屋交差点局	神戸市 灘区味泥町	0.071	0.060	0.055	0.060	0.062	0.065	0.047	0.048	
43号	東本町交差点局	尼崎市 東本町4丁目	0.105	0.084	0.079	0.076	0.078	0.074	0.061	0.057	
43号	五合橋局	尼崎市 西本町3丁目	0.094	0.074	0.071	0.070	0.074	0.079	0.056	0.054	
43号	西本町局	尼崎市 西本町5丁目16番	0.080	0.062	0.058	0.071	0.068	0.072	0.056	0.051	
43号	西宮心交差点局	西宮市 今津社前町	-	0.064	0.060	0.064	0.066	0.070	0.051	0.051	
43号	西宮本町交差点局	西宮市 久保町10	0.082	0.065	0.060	0.056	0.064	0.063	0.051	0.047	
43号	精道交差点局	芦屋市 浜芦屋町	0.073	0.060	0.054	0.062	0.065	0.065	0.048	0.050	



### 3 基本方針の変更に係る要望事項

#### (1) 目標年度の見直しについて

本県の平成21年度の調査結果は、二酸化窒素に係る環境基準(昭和53年環境庁告示第38号)については、非達成局が1局、浮遊粒子状物質に係る環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)については全局基準達成となっている。

目標年である平成22年度には、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準について全測定局が達成する見込みである。

一方、尼崎公害訴訟の和解条項に基づき、県内の国道43号において道路管理者が設置している測定局においては、継続的に二酸化窒素に係る環境基準を超過している測定局もあり、面的・線的にみれば環境基準を達成していない地域もあると見込まれる。

基本方針の目標年度の見直しについて、見直しを行わない場合、平成23年度以降の目標を失うこととなり、対策の推進に支障が生じるため、可能な限り早期に目標を見直されたい。

なお、目標年の設定については、本目標が他の地域も対象としていることから、他都府県の状況も踏まえ、国において検討・設定されたい。

#### (2) 重点対策地区の指定について

環境基準の非達成地域における環境基準の達成を図るために、平成19年の法改正により新たに設けられた重点対策地区の指定等の措置は、本県においては、法改正前の平成16年10月から県条例により、特に交通量の多い阪神東南部地域において運行規制を実施していることから、重点対策地区の指定を行う予定はない。

#### (3) 微小粒子状物質 PM2.5 対策について

微小粒子状物質(PM2.5)の環境基準が平成21年9月に設定されており、その基準達成のために、粒子状物質(PM)及び二次生成の原因物質であるNO<sub>x</sub>等について大気汚染防止法や自動車NO<sub>x</sub>・PM法などにより総合的に削減する対策を講じる必要がある。

このため、基本方針策定においてPM2.5対策も含めた粒子状物質の削減について検討すべきと考える。



# 目次

## (1) 自動車単体対策の強化等

・自動車公害監察事業(埼玉県)	p 1	・自動車の排出ガス規制値強化(国土交通省)	p 7
・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(千葉県)	p 2	・自動車排出ガスの量の許容限度及び自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度の強化(環境省)	p 8
・ディーゼル車規制(東京都)	p 3	・不正改造車を排除する運動(国土交通省)	p 9
・粒子状物質減少装置の装置補助事業(千葉県)	p 4	・次世代低公害車開発・実用化促進事業(国土交通省)	p 10
・自動車排出ガス等街頭検査の実施(大阪府)	p 5	・適正な燃料の使用促進方策の強化(国土交通省)	p 11
・整備不良ディーゼル車府民通報制度(大阪府)	p 6		

## (2) 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

・粒子状物質減少装置装着促進事業(2段階規制対応分)(神奈川県)	p 12	・NOx・PM規制(国土交通省)	p 17
・条例による運行規制(神奈川県)	p 13	・株式会社日本政策金融公庫「環境・エネルギー対策資金」(自動車NOx・PM法関連)(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 18
・貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱(愛知県)	p 14	・排出基準非適合車の運行対策(警察庁)	p 19
・条例に基づく流入車規制(大阪府)	p 15	・適合車ステッカー制度(国土交通省・環境省)	p 20
・条例による運行規制・流入車規制(兵庫県)	p 16		

## (3) 低公害車の普及促進

・低公害車導入資金融資制度(埼玉県)	p 21	・京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会による低排出ガス車(LEV-7)の指定(大阪府)	p 39
・次世代自動車普及促進事業(埼玉県)	p 22	・グリーン配送の推進(大阪府)	p 40
・天然ガス・ハイブリッド車の導入補助事業(千葉県)	p 23	・エコカー普及推進事業(大阪府)	p 41
・公共交通機関グリーン化推進事業(千葉県)	p 24	・自動車税のグリーン化(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 42
・低公害車・低燃費車の普及促進(東京都)	p 25	・自動車取得税の税率の特例(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 43
・ディーゼル代替低公害車導入促進事業(神奈川県)	p 26	・自動車取得税の非課税等(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 44
・事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請(神奈川県)	p 63	・自動車取得税の非課税等(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 45
・環境負荷の大きな自動車の利用抑制(東京都)	p 27	・自動車重量税・自動車取得税の時限的減免(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 46
・低公害車等の導入を義務付け(埼玉県)	p 28	・日本政策金融公庫による低利融資(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 47
・千葉県環境保全条例による低公害車・低燃費車の普及促進(千葉県)	p 29	・クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助(経済産業省)	p 48
・低公害車導入促進費補助金事業(愛知県)	p 30	・環境対応車普及促進事業(経済産業省)	p 49
・EV・PHVタウンモデル事業(愛知県)	p 31	・低公害車普及促進等対策(国土交通省)	p 50
・自動車NOx等対策推進事業(三重県)	p 32	・低公害車普及事業(環境省)	p 51
・三重県中小企業融資制度「環境保全資金融資」(三重県)	p 33	・自動車環境配慮推進事業(環境省)	p 52
・愛知県グリーン配送(愛知県)	p 34	・一定の低公害自動車に燃料を充填するための設備に係る特例措置(経済産業省・国土交通省・環境省)	p 53
・低公害車の導入義務(条例第80条)(愛知県)	p 35	・エコカーワールドの開催(環境省)	p 54
・関空・りんくうCNG車等普及促進モデル事業(大阪府)	p 36	・燃料電池システム等実証研究(経済産業省)	p 55
・中小企業低公害車等購入資金特別融資(大阪府)	p 37	・燃料電池自動車開発推進事業(環境省)	p 56
・兵庫県低公害車導入支援事業(兵庫県)	p 38		

## (4) エコドライブの普及促進

・埼玉県地球温暖化対策推進条例によるエコドライブの推進(埼玉県)	p	57	・道路沿道環境状況予測システム運営(愛知県)	p	67
・エコドライブ講習会等の実施(埼玉県)	p	58	・条例によるアイドリングストップの義務付け(愛知県)	p	68
・エコドライブ普及促進事業(千葉県)	p	59	・アイドリングストップの義務付け(三重県)	p	69
・エコドライブの推進(東京都)	p	60	・エコドライブ推進のための事業者への支援(大阪府)	p	70
・事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請(神奈川県)	p	61	・アイドリングストップ等エコドライブの推進(兵庫県)	p	71
・池上測定局二酸化窒素情報システムの運用(神奈川県)	p	62	・アイドリングストップの推進(大阪府)	p	72
・エコドライブ推進協議会による各種支援の拡充(神奈川県)	p	63	・エコドライブ普及・推進アクションプランの実施(警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省)	p	73
・エコドライブ支援装置貸出事業(千葉県)	p	64	・エコドライブコンテストの開催等(環境省)	p	74
・公用車への簡易エコドライブ運転モニター試験導入事業(千葉県)	p	65	・自動車運送事業者等によるEMS(エコドライブ管理システム)の導入支援(国土交通省)	p	75
・エコドライブ促進事業(愛知県)	p	66	・自動車環境配慮推進事業(環境省)	p	52

## (5) 交通需要の調整・低減

・事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請(神奈川県)	p	61	・グリーン物流の推進(経済産業省・国土交通省)	p	80
・交通需要管理の推進(東京都)	p	76	・公共交通機関の利用促進(国土交通省)	p	81
・環境ロードプライシングの拡充の要請(神奈川県)	p	77	・自転車通行環境整備モデル地区事業(国土交通省)	p	82
・国際標準コンテナ車通行支障区間の解消(国土交通省)	p	78	・ロードプライシング制度の検討(環境省)	p	83
・交通規制の実施、違法駐車排除(警察庁)	p	79			

## (6) 交通流対策の推進

・環状道路、バイパス等の幹線道路ネットワークの整備(国土交通省)	p	84	・VICSの整備拡充(国土交通省)	p	89
・交差点の立体化等のボトルネック対策(国土交通省)	p	85	・路上工事の縮減(国土交通省)	p	90
・道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策(国土交通省)	p	86	・ETCの普及促進(国土交通省)	p	91
・駐車場等の整備(国土交通省)	p	87	・VICSの普及促進(国土交通省)	p	92
・交通環境の整備(警察庁)	p	88			

## (7) 局地汚染対策の推進

・局地汚染対策(東京都)	p	93	・局地汚染対策の推進(大阪府)	p	95
・京浜臨海部の環境改善に向けた調査(神奈川県)	p	94	・沿道環境の改善(国土交通省)	p	96

## (8) 普及啓発活動の推進

・次世代自動車の普及促進等(埼玉県)	p	97	・自動車エコ事業所認定制度(愛知県)	p	101
・アイドリングストップの推進(埼玉県)	p	98	・あいち新世紀自動車環境戦略推進大会の開催(愛知県)	p	102
・エコドライブの推進(埼玉県)	p	99	・メールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信(大阪府)	p	103
・ディーゼル規制の啓発(埼玉県)	p	100	・大阪自動車環境対策推進会議における普及啓発活動(大阪府)	p	104

該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等																								
施策名	自動車公害監察事業																								
実 施 期 間	平成 14 年度から継続																								
概 要	大気環境をより一層改善し、安定的なものとするため、県の条例で定める排出ガス基準に適合しないディーゼル車の運行規制等を実施する。																								
施策内容																									
<p>1 運行規制（埼玉県生活環境保全条例）</p> <p>平成 15 年 10 月から粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車（乗用車は除く）について、県全域で運行を規制。平成 18 年 4 月からは二段階目の規制として規制値を強化。</p> <p>○ 路上検査等の実施状況</p> <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>路上検査</th> <th>拠点検査</th> <th>事業場検査</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>2,501 台</td> <td>1,156 台</td> <td>4,081 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>2,010 台</td> <td>1,233 台</td> <td>4,177 台</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>1,069 台</td> <td>1,229 台</td> <td>4,602 台</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 不正軽油等の使用の禁止（埼玉県生活環境保全条例）</p> <p>平成 14 年度から大気中の粒子状物質又は窒素酸化物の量を増大させる燃料として、重油や重油を混和した燃料等の使用を規制。</p> <p>○ 燃料抜取検査を実施検体数</p> <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <tbody> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>910 件体</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>972 件体</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>771 件体</td> </tr> </tbody> </table>					路上検査	拠点検査	事業場検査	平成 19 年度	2,501 台	1,156 台	4,081 台	平成 20 年度	2,010 台	1,233 台	4,177 台	平成 21 年度	1,069 台	1,229 台	4,602 台	平成 19 年度	910 件体	平成 20 年度	972 件体	平成 21 年度	771 件体
	路上検査	拠点検査	事業場検査																						
平成 19 年度	2,501 台	1,156 台	4,081 台																						
平成 20 年度	2,010 台	1,233 台	4,177 台																						
平成 21 年度	1,069 台	1,229 台	4,602 台																						
平成 19 年度	910 件体																								
平成 20 年度	972 件体																								
平成 21 年度	771 件体																								
参考資料																									
<p>・埼玉県HP</p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html</a></p>																									

該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等																								
施策名	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																								
実 施 期 間	平成 15 年度から継続																								
概 要	粒子状物質を削減することを目的とした、千葉県内を運行するディーゼル自動車（乗用車を除く）を条例により規制する。																								
施策内容																									
<p>条例で定める粒子状物質排出基準を満たさないディーゼル自動車（乗用車を除く）の千葉県内での運行の禁止（運行規制）及び重油を混ぜた燃料の使用及び販売の禁止（燃料規制）。</p> <p>1. 運行規制</p> <p>イ. 規制対象物質</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・粒子状物質（PM）</li> </ul> <p>ロ. 規制地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県全域</li> </ul> <p>ハ. 規制基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期規制値（知事が指定した粒子状物質減少装置を装着した場合は、規制基準に適合したものとみなす。）</li> </ul> <p>ニ. 対象車両（ディーゼル乗用車は規制対象外）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型貨物自動車</li> <li>・普通貨物自動車</li> <li>・マイクロバス</li> <li>・大型バス</li> <li>・特種自動車（貨物、バスベースに限る。）</li> </ul> <p>ホ. 猶予期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全対象車種とも原則として初年度登録から7年間（自動車NOx・PM法の対策地域外のみを運行すると認められる車両は、初年度登録から12年間）</li> </ul> <p>2. 運行規制及び燃料規制の、路上検査や事業所の立入検査等による検査台数及び適合率</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>運行規制</td> <td>平成 19 年度</td> <td>10,706 台</td> <td>94.9%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成 20 年度</td> <td>6,978 台</td> <td>93.2%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成 21 年度</td> <td>6,117 台</td> <td>92.8%</td> </tr> <tr> <td>燃料規制</td> <td>平成 19 年度</td> <td>924 台</td> <td>99.9%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成 20 年度</td> <td>932 台</td> <td>98.7%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成 21 年度</td> <td>966 台</td> <td>100.0%</td> </tr> </table>		運行規制	平成 19 年度	10,706 台	94.9%		平成 20 年度	6,978 台	93.2%		平成 21 年度	6,117 台	92.8%	燃料規制	平成 19 年度	924 台	99.9%		平成 20 年度	932 台	98.7%		平成 21 年度	966 台	100.0%
運行規制	平成 19 年度	10,706 台	94.9%																						
	平成 20 年度	6,978 台	93.2%																						
	平成 21 年度	6,117 台	92.8%																						
燃料規制	平成 19 年度	924 台	99.9%																						
	平成 20 年度	932 台	98.7%																						
	平成 21 年度	966 台	100.0%																						
参考資料																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>																									

該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等
施策名	ディーゼル車規制
実 施 期 間	平成 13 年度から継続
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境確保条例による規制</li> <li>・粒子状物質減少装置の普及（減少装置の指定）</li> <li>・事業者の規制対応の促進（補助制度、立入指導等）</li> <li>・違反ディーゼル車の取締り（平成 15 年 10 月～、平成 18 年 4 月～ 2 段階目の規制）</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都環境局HP</li> <li>・東京都環境白書 2010</li> </ul>	

該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等
施策名	粒子状物質減少装置の装置補助事業
実 施 期 間	平成 17 年度から継続
概 要	ディーゼル条例施行に伴う事業者支援として、平成 14 年度から 1 都 3 県が協調して粒子状物質減少装置助成を行い、18 年 4 月からは、東京都及び埼玉県の第 2 段階規制が施行されたため、両都県を走行する県内中小企業者が所有するディーゼル自動車への粒子状物質減少装置装着に対し助成を行う。
<b>施策内容</b>	
<p>平成 17 年度より、千葉県内の中小企業者（個人事業者も含む）及び公益的法人等（一般社団法人・一般財団法人を含む）が、東京都及び埼玉県を走行するのに、両県の第 2 段階規制に対応するため、ディーゼル自動車への粒子状物質減少装置装着に対し助成を実施している。</p> <p>イ. 対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内において 1 年以上引き続き事業を営んでいる中小企業者（個人事業者を含む）及び公益的法人等（一般社団法人・一般財団法人を含む）。ただし、路線バス事業者については全ての事業者を対象とする。</li> </ul> <p>ロ. 対象車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期規制基準のディーゼル貨物車両</li> </ul> <p>ハ. 補助率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・装置装着に要する経費の 4 分の 1 以内</li> </ul> <p>ニ. 補助限度額（平成 22 年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 8 トン以下の車両（3.5 トン超）：1 台あたり 5 万円以内</li> <li>・車両総重量 8 トンを超える車両：1 台あたり 7 万円以内</li> </ul> <p>平成 19 年度実績 48,907,000 円          平成 20 年度実績 48,031,000 円          平成 21 年度実績 46,969,000 円</p>	
<b>参考資料</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県 HP（ディーゼル自動車対策に係る支援策について）  <a href="http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/jidousha/jouhou/diesel-shien.html">http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/jidousha/jouhou/diesel-shien.html</a></li> </ul>	



該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等
施策名	自動車排出ガス等街頭検査の実施
実 施 期 間	
概 要	自動車公害防止に対する府民の意識高揚を図るため、道路沿道において自動車の排出ガス濃度を測定し、自動車公害防止に対する指導・啓発活動を実施

施策内容

府域の道路沿道において自動車の排出ガス濃度を測定し、排出ガス濃度等の基準を超える車の使用者に対して、改善措置の実施及び、適正な点検整備の徹底を呼びかけるなど、自動車公害防止に対する指導・啓発活動を実施。

実績

		平成 19 年度	平成 20 年度
実施回数		37 回	21 回
検査台数	ディーゼル車	220 台	156 台
	ガソリン車	1,006 台	449 台

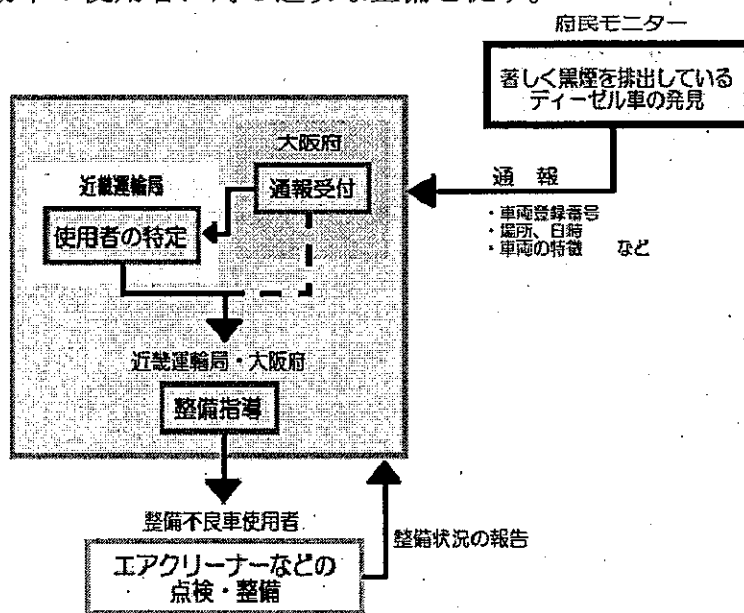
注) 平成 21 年度は集計中

参考資料

該 当 分 類	(1) 自動車単体対策の強化等
施策名	整備不良ディーゼル車府民通報制度
実 施 期 間	
概 要	走行中に「著しく黒煙を排出しているディーゼル車」について、府民モニターからの通報を受け、当該車両の使用者に適切な整備を促し、ディーゼル黒煙の低減を図る制度。(近畿運輸局と大阪府の共同実施)

施策内容

著しく黒煙を排出しているディーゼル車の自動車登録番号（ナンバープレート）などを府民モニターから通報してもらい、通報を基に特定した使用者宛に点検・整備を依頼する通知を送付し、当該自動車の使用者に対し適切な整備を促す。



通報件数

通 報 年 度	通 報 受 付 件 数	点 検 依 頼 送 付 数	整 備 点 検 終 了 回 答 数	備 考
平成 19 年度	143 件	129 件	89 件	
平成 20 年度	103 件	86 件	65 件	H21. 1. 1 流入車規制開始
平成 21 年度	35 件	28 件	19 件	

参考資料

関連項目	(1) 自動車単体対策の強化等	実施期間	昭和48年から継続
施策名	自動車の排出ガス規制値強化		
関連法・計画等	道路運送車両法保安基準第31条		
概要	自動車の排出ガスについて、昭和48年より自動車の種別等により規制値を設け基準に適合しない自動車については、登録ができないこととなっており、適宜規制値の強化を行っている。		
施策内容			
<p>*ガソリンを燃料とする乗用車及び貨物車 昭和48年より規制開始</p> <p>*軽油を燃料とする乗用車及び貨物車 昭和49年より規制開始</p> <p>*二輪自動車 平成10年より規制開始</p> <p>*軽油を燃料とする特殊自動車 平成15年より規制開始</p> <p>*ガソリンを燃料とする特殊自動車 平成19年より規制開始</p>			
参考資料			

関連項目	(1) 自動車単体対策の強化等	実施期間	昭和47年から継続
施策名	自動車排出ガスの量の許容限度及び自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度の強化		
関連法・計画等	大気汚染防止法第19条第1項及び第3項（自動車排出ガスの量の許容限度）、大気汚染防止法第19条の二第1項（自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度）		
概要	自動車排出ガスの量の許容限度及び自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度について、自動車の種別又は自動車の燃料の種類毎に定め、逐次強化を行っている。		
施策内容			
<p>○自動車排出ガスの量の許容限度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*09年目標について中央環境審議会第八次答申（平成17年4月）に基づき、平成19年12月に規制強化（ディーゼル車、ガソリン車の一部車種）</li> <li>*ディーゼル特殊自動車2011年目標について中央環境審議会第九次答申（平成20年1月）に基づき、平成22年3月に規制強化。</li> <li>*中央環境審議会第十次答申（平成22年7月）において、ディーゼル重量車の次期排出ガス目標値が示されたところ。</li> </ul> <p>○自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*軽油中及びガソリン中に含まれる硫黄分について、中央環境審議会第七次答申（平成15年7月）に基づき、平成18年11月に規制強化</li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(1) 自動車単体対策の強化等	実施期間	平成2年度から継続
施策名	不正改造車を排除する運動		
関連法・計画等	道路運送車両法		
概要	安全を脅かし道路交通の秩序を乱すとともに排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となる不正改造車を排除するため、街頭検査や自動車ユーザーに対する啓発活動等を実施。		
<b>施策内容</b>			
<p>関係省庁(内閣府・警察庁・農林水産省・経済産業省・環境省)の後援を得て、自動車関係団体(不正改造防止推進協議会)等と連携し、6月の1ヶ月間を「不正改造車を排除する運動」の強化月間として、「ディーゼルクリーン・キャンペーン」と連携しつつ下記のような運動を全国的に実施するもの。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>① 街頭検査の実施 期間中、警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会、その他関係団体と協力して全国で街頭検査を実施。</p> <p>② 不正な二次架装の防止 不正改造等を行った者に対する報告徴収及び立入検査権限の規定を有効に活用し、不正な二次架装の抑止・早期発見と架装メーカー、自動車販売会社及び自動車ユーザー等に対する指導を行う。</p> <p>③ 不正改造情報の収集 自動車ユーザー等からの情報提供を促進し、有効活用するため、各運輸支局等に迷惑改造車相談窓口「不正改造車110番」及び迷惑黒煙相談窓口「黒煙110番」を設置し、寄せられた情報に基づいて、自動車のユーザーに対してハガキを送付するなどにより、不正改造状態の改善や自主点検等の指導を行う。</p> <p>④ 不正改造防止の啓発 上記の活動への自動車ユーザーの理解を深め、不正改造をなくすため、運動期間中、全国でポスターの掲示、チラシの配布及び全国の乗合バス事業者の協力により広報横断幕の掲示等を行い、本運動の啓発を行う。</p>			
参考資料			

関連項目	(1) 自動車単体対策の強化等	実施期間	平成14年度から継続
施策名	次世代低公害車開発・実用化促進事業		
関連法・計画等			
概要	大都市を中心とした厳しい大気汚染問題を抜本的に解決し、地球温暖化対策に資するため、環境性能を向上させた次世代低公害車（大型トラック、バス）の開発・実用化を促進する。		
<b>施策内容</b>			
<p>排出ガス性能を大幅に改善させ、二酸化炭素の排出量を低減した、大型ディーゼル車に代替する「次世代低公害車」の開発・実用化を促進するため、安全上・環境上の技術基準等を策定する。</p> <p>①新たな次世代低公害車の開発促進 開発段階にある新たな次世代低公害車の開発を促進するため、試作・評価を行うことにより、技術基準等（指針）を策定。</p> <p>②開発した次世代低公害車の実用化普及促進（実証試験） 実用化が近い次世代低公害車について、その大量普及を促進するため、公道走行試験等を通じて、走行データを収集することにより、技術基準等の一層の整備を推進。</p> <p><b>【対象車種】</b> 非接触給電<sup>(※1)</sup>ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼルエンジン、FTD<sup>(※2)</sup>自動車、DME<sup>(※3)</sup>自動車、大型CNG<sup>(※4)</sup>自動車、LNG<sup>(※5)</sup>自動車、水素エンジン</p> <p>(※1 電磁誘導により外部から大量充電できるシステム ※2 Fischer-Tropsch Diesel。天然ガス、バイオマス等から化学的に合成される軽油状の新燃料。 ※3 ジメチルエーテル ※4 圧縮天然ガス ※5 液化天然ガス)</p>			
<b>参考資料</b>			
<p>・国土交通省HP</p>			

関連項目	(1) 自動車単体対策の強化等	実施期間	平成17年度から継続
施策名	適正な燃料の使用促進方策の強化		
関連法・計画等	道路運送車両法第41条(道路運送車両の保安基準第8条第1項) 道路運送車両法第54条第1項		
概要	街頭検査等の際に使用する燃料に係る検査を実施し、自動車に不正軽油が使用されていると判明した場合には、適正な燃料を使用するよう、文書による警告又は適正な燃料への入れ替えを命じる整備命令を発令し、不正軽油の使用の排除を行う。		
施策内容			
<p>近年、排出ガス規制の強化等に対応するため排出ガス浄化に係る自動車の構造装置が高度化しており、本来の性能を確保するためには、適正な燃料の使用の必要性が高まっている状況にあることから、国土交通省では、不正軽油の使用が自動車の構造・装置に如何なる悪影響を与えるのかについて実車による走行試験を行った結果、新短期規制適合車については、硫黄分質量比が0.005% (50ppm) 以下の軽油の使用を前提に設計されており、少なくとも硫黄分の質量比が0.02% (200ppm) 以上の軽油を使用した場合には、燃料フィルターに目詰まりが生じることにより原動機の始動性等が劣化し、道路運送車両の保安基準第8条第1項に適合しなくなるおそれがあることが技術的に検証された。</p> <p>以上を踏まえ、平成17年度より、燃料として自動車に搭載されている軽油の硫黄分の質量比を街頭検査等において測定することとし、検査の結果判明した硫黄分の質量比に応じ、自動車の使用者に対し適正燃料の使用について口頭又は文書により強力に指導するとともに、特に、硫黄分の質量比が0.02% (200ppm) 以上の不正軽油を使用している使用者に対しては整備命令の発令により適正な燃料の使用について改善を求めることとしている。</p>			
【燃料検査件数】			
平成17年度実績 1,063件			
平成18年度実績 1,573件 (うち整備命令発令件数 2件)			
平成19年度実績 1,647件 (うち整備命令発令件数 1件)			
平成20年度実績 1,445件			
平成21年度実績 1,378件			
参考資料			

該 当 分 類	(2) 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																												
施策名	粒子状物質減少装置装着促進事業 (2段階規制対応分)																												
実 施 期 間	平成 17 年度から継続																												
概 要	都条例及び埼玉県条例に基づき実施している 2 段階目のディーゼル自動車の運行規制に適合していない車両が東京都、埼玉県内を走行するための粒子状物質減少装置装着に要する経費に対し、補助金を交付。																												
施策内容																													
<p>○ 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例 (平成 12 年東京都条例第 215 号) 及び埼玉県生活環境保全条例 (平成 13 年埼玉県条例第 57 号) に基づき平成 18 年 4 月 1 日より実施している 2 段階目のディーゼル自動車の運行規制に適合していない車両が、東京都、埼玉県内を走行するための粒子状物質減少装置装着に要する経費について、横浜市と川崎市を除く神奈川県内の事業者等に対して補助金を交付する。</p> <p>・平成 22 年度補助内容</p> <table border="0"> <tr> <td>補助対象</td> <td>車両総重量</td> <td>3.5t 超の車両</td> <td></td> </tr> <tr> <td>補助対象金額</td> <td>補助率</td> <td>装着費用の 1/4 以内</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>補助限度額</td> <td>車両総重量 8 トン以上</td> <td>: 10 万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>3.5 トン超 8 トン未満</td> <td>: 5 万円</td> </tr> </table> <p>・交付実績</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>809 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>691 台</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>516 台</td> </tr> </table> <p>○ 東京と及び埼玉県による第 2 段階規制に対する横浜市、川崎市が実施する補助事業に対し、補助事業に要する経費の 1/2 を補助。(横浜市、川崎市補助事業は、平成 21 年度終了)</p> <p>交付実績</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>966 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>894 台</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>655 台</td> </tr> </table>		補助対象	車両総重量	3.5t 超の車両		補助対象金額	補助率	装着費用の 1/4 以内			補助限度額	車両総重量 8 トン以上	: 10 万円			3.5 トン超 8 トン未満	: 5 万円	平成 19 年度	809 台	平成 20 年度	691 台	平成 21 年度	516 台	平成 19 年度	966 台	平成 20 年度	894 台	平成 21 年度	655 台
補助対象	車両総重量	3.5t 超の車両																											
補助対象金額	補助率	装着費用の 1/4 以内																											
	補助限度額	車両総重量 8 トン以上	: 10 万円																										
		3.5 トン超 8 トン未満	: 5 万円																										
平成 19 年度	809 台																												
平成 20 年度	691 台																												
平成 21 年度	516 台																												
平成 19 年度	966 台																												
平成 20 年度	894 台																												
平成 21 年度	655 台																												
参考資料																													
<p>・粒子状物質減少装置装着促進事業 (東京都及び埼玉県による第二段階規制対応分) 補助金交付要綱</p> <p>・粒子状物質減少装置装着促進補助事業 (東京都及び埼玉県による第二段階規制に対し横浜市、川崎市が実施する補助事業) 補助金交付要綱</p>																													



該 当 分 類	(2) 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																					
施策名	条例による運行規制																					
実 施 期 間	平成 15 年度から継続																					
概 要	平成 15 年 10 月から、粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車（乗用車は除く）について、各都県全域での運行を規制。																					
施策内容																						
平成 15 年 10 月から、粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車（乗用車は除く）について、県内全域での運行を規制。路上、拠点、事業場で調査を実施。																						
<p>検査実績</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>検査箇所数</td> <td>694 箇所、</td> <td>検査車両数</td> <td>9,310 台、</td> <td>違反車両</td> <td>96 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>検査箇所数</td> <td>379 箇所、</td> <td>検査車両数</td> <td>6,893 台、</td> <td>違反車両</td> <td>44 台</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>検査箇所数</td> <td>86 箇所、</td> <td>検査車両数</td> <td>3,759 台、</td> <td>違反車両</td> <td>15 台</td> </tr> </table>		平成 19 年度	検査箇所数	694 箇所、	検査車両数	9,310 台、	違反車両	96 台	平成 20 年度	検査箇所数	379 箇所、	検査車両数	6,893 台、	違反車両	44 台	平成 21 年度	検査箇所数	86 箇所、	検査車両数	3,759 台、	違反車両	15 台
平成 19 年度	検査箇所数	694 箇所、	検査車両数	9,310 台、	違反車両	96 台																
平成 20 年度	検査箇所数	379 箇所、	検査車両数	6,893 台、	違反車両	44 台																
平成 21 年度	検査箇所数	86 箇所、	検査車両数	3,759 台、	違反車両	15 台																
参考資料																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神奈川県HP</li> </ul>																						

該 当 分 類	(2) 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等
施策名	貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱
実 施 期 間	平成 22 年度から継続
概 要	幹線道路沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成維持等のため、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を制定・実施し、自動車の運行に伴い排出される窒素酸化物、粒子状物質等を低減する。
<b>施策内容</b>	
<p>幹線道路沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成維持等のため、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を制定・実施し、県内の自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域において、車種規制非適合車を使用しないようにすることにより、自動車の運行に伴い排出される窒素酸化物、粒子状物質等を低減する。</p> <p>&lt;要綱の概要&gt;  車種規制非適合車の使用抑制を図るため、次の措置を講じる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 県内の自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域において、対象自動車（注）を運行する者は、車種規制非適合車を使用しない。</li> <li>(2) 対策地域において、車種規制適合車を運行する者は、国等が交付する車種規制適合車標章（ステッカー）を貼付する。</li> <li>(3) 対策地域内の荷主等・旅行業者は、運送事業者等に対し、貨物の運送等の発注時に車種規制非適合車を使用しないよう要請する。</li> <li>(4) 一定規模以上の荷主等・旅行業者は、運送事業者等への要請状況等を、県、名古屋市又は岡崎市へ毎年度報告する。</li> </ol> <p>注)「対象自動車」とは、貨物自動車、大型バス・マイクロバス、特種自動車（人の運送の用に供する乗車定員11人未満のものを除く）</p> <p>制定・施行日  平成 22 年 8 月 13 日（金）制定・施行  ただし、(4) の報告については、平成 23 年 4 月 1 日（金）施行</p>	
参考資料	
<p>・愛知県HP (<a href="http://www.pref.aichi.jp/0000034411.html">http://www.pref.aichi.jp/0000034411.html</a>)</p>	

該 当 分 類	(2) 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
施策名	条例に基づく流入車規制
実 施 期 間	平成 21 年 1 月から実施
概 要	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法の排ガス基準を満たさないトラック・バス等について、府域の対策地域内への発着を禁止する流入車規制を実施。

施策内容

条例に基づき自動車NO<sub>x</sub>・PM法の排出基準を満たさないトラック・バス等の府域の対策地域を発着地とする運行を規制し、適合車等に表示が義務付けられているステッカーを交付するとともに、トラック・バス等が集中する施設で立入検査・指導を実施。

対象地域：自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域（大阪府域37市町内）

対象自動車：自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対象自動車（ディーゼル乗用車を除く）

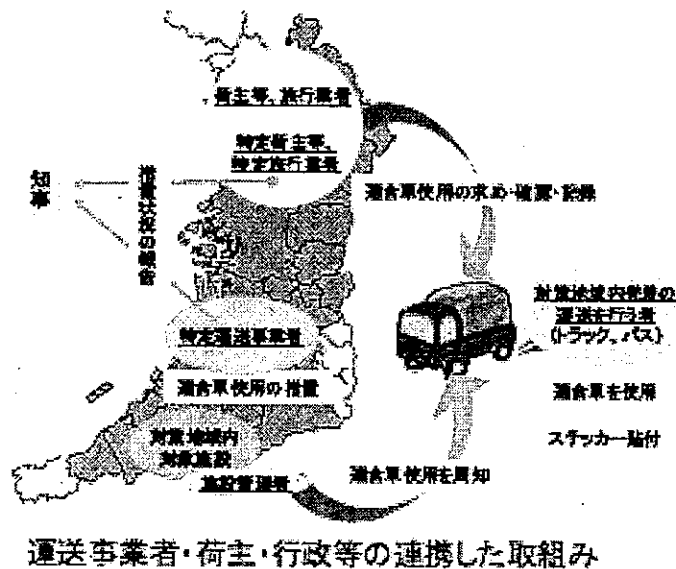
流入できない自動車：自動車NO<sub>x</sub>・PM法の車種規制非適合車

規制の内容：①対策地域を発着地として対象自動車の運行する者は、車種規制適合車等を使用しなければならない。

②対象自動車に対策地域内を発着地として運行を行う際には、適合車等標章（適合車用又は経過措置車用ステッカー）を表示する必要がある。

③荷主等・旅行業者は、貨物運送事業者等や物品を販売した者に対し、適合車等の使用の求めるとともに、適合車等の使用の確認、確認結果の記録をしなければならない。

④一定規模以上の荷主等・旅行業者は、適合車等を使用することを遵守するために前年度に講じた措置及び当該年度に講じようとする措置の概要を指定様式により知事に報告しなければならない。



参考資料

該 当 分 類	(2) 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
施策名	条例による運行規制・流入車規制
実 施 期 間	平成16年10月から継続
概 要	平成16年10月から、二酸化窒素及び粒子状物質の排出基準に適合しないバスや大型トラック等の自動車について、特別対策地域（阪神東南部地域）での運行規制を実施。

施策内容

1 事業内容

(1) 運行車両の違反状況把握

- ・ 運行車両のナンバープレートを撮影  
(国道43号線の尼崎市、西宮市の各1箇所カメラ検査を一部自動化)
- ・ 撮影したナンバープレートを運輸局に照会し、違反の有無を把握  
(違反車両について警告書を送付し注意を喚起)

(2) 街頭検査

国、県警等で合同実施している国道43号線での街頭検査時に、運行規制の指導を実施

(3) 立入検査

運送事業者、荷主企業等への立入検査を実施し、規制への対応を指導

2 カメラ検査における違反車両台数推移

		H16	H17	H18	H19	H20	H21
規制対象 車両台数	県内	9,040	23,999	26,309	23,879	21,567	21,284
	県外	24,605	49,971	51,269	43,842	45,382	44,030
違反車両 台数	県内	4	72	272	521	283	115
	県外	18	203	984	1,793	1,338	386
違反率	県内	0.04%	0.30%	1.03%	2.18%	1.31%	0.54%
	県外	0.07%	0.41%	1.92%	4.09%	2.95%	0.88%

関連項目	(2) 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	実施期間	平成14年度から継続
施策名	NOx・PM規制		
関連法・計画等	道路運送車両法保安基準第31条の2		
概要	窒素酸化物排出自動車及び粒子状物質排出自動車のうち排出基準値を満たさないものについては、特定地域内に使用の本拠を置くことができない。		
施策内容			
<p>自動車NOx・PM法の対策地域に指定された地域で、トラック・バス等(ディーゼル車、ガソリン車、LPG車)及びディーゼル乗用車に関して特別のNOx排出基準及びPM排出基準を定め、これに適合するNOx及びPMの排出量がより少ない車を使って貰うための規制です。この規制は対策地域内に使用の本拠の位置を有する新車と現在使用している車に適用されます。</p>			
ディーゼル乗用車		NOx : 0.48g/km (昭和53年規制ガソリン車並) PM : 0.055g/km	
バス・トラック等(ディーゼル車、ガソリン車、LPG車)			
車量総重量区分	1.7t以下	NOx : 0.48g/km (昭和63年規制ガソリン車並) PM : 0.055g/km	
	1.7t超2.5t以下	NOx : 0.63g/km (平成6年規制ガソリン車並) PM : 0.06g/km	
	2.5t超3.5t以下	NOx : 5.9g/kWh (平成7年規制ガソリン車並) PM : 0.175g/kWh	
	3.5t超	NOx : 5.9g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並) PM : 0.49g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並)	
参考資料			

経済産業省 産業技術環境局環境指導室  
 国土交通省 自動車交通局貨物課  
 環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

該 当 項 目	(2) 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	実 施 期 間	平成 19 年度から継続
施策名	株式会社日本政策金融公庫「環境・エネルギー対策資金」(自動車 NOx・PM 法関連)		
関連法・計画等	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第 46 条		
概 要	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う。		
施策内容			
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、株式会社日本政策金融公庫より、必要な設備資金の融資を行う。			
<p>(1) 貸付対象        自動車 NOx・PM 法の基準を満たした自動車に買い換える者、NOx・PM 低減装置を装着する者</p>			
<p>(2) 貸付限度        中小企業事業：7 億 2 千万円 国民生活事業：7 千 2 百万円</p>			
<p>(3) 貸付期間        設備資金 15 年以内</p>			
<p>(4) 貸付利率        (対策地域内) 中小企業事業：特別利率②、国民生活事業：特別利率③        (対策地域外) 中小企業事業、国民生活事業：特別利率①</p>			
<p>(5) 貸付実績        (中小企業事業)        平成 19 年度：1,962 百万円 (94 件)、平成 20 年度：1,720 百万円 (65 件)、平成 21 年度：25 百万円 (2 件)        (国民生活事業)        平成 19 年度：4,271 百万円 (671 件)、平成 20 年度：2,472 百万円 (380 件)、平成 21 年度：526 百万円 (91 件)</p>			
参考資料			

関連項目	(2) 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	実施期間	平成18年度以前から継続
施策名	排出基準非適合車の運行対策		
関連法・計画等	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(各都府県) 道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律		
概要	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、いわゆる「車庫とばし」等事件の検挙		
施策内容			
<p>○ 検挙事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・顧客の運送業者が使用する大型貨物自動車を使用の本拠の位置ではない対策地域外に不正に登録をしたとして、ディーラー社員及び運送業者を電磁的公正証書原本不実記録・同供用罪で検挙【埼玉県警】</li> <li>・排ガス規制が設けられた国道43号において、基準値を超える大型車を運行させたとして、県環境の保全と創造に関する条例違反(特別対策地域における特定自動車の運行禁止)で運送業者を検挙【兵庫県警】</li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(2) 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	実施期間	平成19年度(平成20年1月1日)より継続
施策名	適合車ステッカー制度		
関連法・計画等	平成19年自動車NO <sub>x</sub> ・PM法改正法附帯決議		
概要	排出ガス低減性能の高い自動車に対する一般消費者の関心と理解を深め、その普及を促進するとともに、自動車NO <sub>x</sub> ・PM法の対策地域内において、同法に基づく排出基準の適合車の使用を促進するため、排出基準に適合している全国のトラック・バス等を対象にステッカーを貼付。		
施策内容			
申請者は交付申請書及び自動車検査証の写しを、自家用自動車については環境省に、事業用自動車は国土交通省に提出する。環境省及び国土交通省は自動車検査証の記載内容を確認し、ステッカーを交付する。			
【交付実績】			
年度	自家用	事業用	
平成19(1月1日より)	900枚	19,595枚	
平成20	1,620枚	5,467枚	
平成21	313枚	3,594枚	
平成22(7月末日まで)	572枚	281枚	
<p>※国土交通大臣認定「低排出ガス車ステッカー」「低排出ガス重量車ステッカー」「超低PM排出ディーゼル車ステッカー」は申請の対象外。</p> <p>以下の条件を満たす自動車については製作工場又は販売店において貼付している。</p> <p>①普通自動車又は小型自動車であること。 ②車両総重量が3,500キログラムを超えるものであること。 ③自動車の排出ガス低減性能の評価等に関する規程第2条の規定による認定を受けたものではないこと。 ④軽油を燃料とするものであること。 ⑤平成20年1月以降に最初の自動車登録ファイルへの登録を受ける指定自動車等であること。</p> <p>平成21年3月末時点で上記の条件を満たす自動車は6,248台ある。 ※車種規制対象車であって上記①、②、④及び⑤を満たし、③を満たさない自動車は、平成21年3月末時点で356,003台ある。</p>			
参考資料			
基準適合表示交付要領			



該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進									
施策名	低公害車導入資金融資制度									
実 施 期 間	平成 18 年度以前から継続									
概 要	県内で1年以上事業を営んでいる中小企業者等(ただし、低公害4車(電気自動車、天然ガス車、メタノール車及びハイブリッド自動車)を購入又は買い換えする場合は大企業も対象)を対象として、最新低排出ガス規制かつ指定する燃費基準達成車への買換、低公害4車及び粒子状物質減少装置の購入・装着に融資する。									
施策内容										
<p>イ. 融資対象</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内で1年以上事業を営んでいる中小企業者等(ただし、低公害4車(電気自動車、天然ガス車、メタノール車及びハイブリッド自動車)を購入(又は買い換え)する場合は大企業も対象)</li> </ul> <p>ロ. 融資対象車両等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新低排出ガス規制(かつ指定する燃費基準達成車)適合車への買換</li> <li>指定低公害車4車(ハイブリッド車は指定する燃費基準達成車)</li> <li>粒子状物質減少装置の購入・装着</li> </ul> <p>ハ. 車両購入費等の一部補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>買換・購入の融資件数</li> </ul> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>650 件(車両)</td> <td>7 件(粒子状物質減少装置)</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>194 件(車両)</td> <td>2 件(粒子状物質減少装置)</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>41 件(車両)</td> <td>4 件(粒子状物質減少装置)</td> </tr> </table>		平成 19 年度	650 件(車両)	7 件(粒子状物質減少装置)	平成 20 年度	194 件(車両)	2 件(粒子状物質減少装置)	平成 21 年度	41 件(車両)	4 件(粒子状物質減少装置)
平成 19 年度	650 件(車両)	7 件(粒子状物質減少装置)								
平成 20 年度	194 件(車両)	2 件(粒子状物質減少装置)								
平成 21 年度	41 件(車両)	4 件(粒子状物質減少装置)								
参考資料										
<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県HP</li> </ul> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html</a></p>										

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進								
施策名	次世代自動車普及促進事業								
実 施 期 間	平成 18 年度以前から継続								
概 要	国土交通省が認定するバス・トラック運送事業者、自動車リース事業者等を対象として、ハイブリッド及び天然ガス自動車（トラック、バス）の購入及び改造経費の一部を助成する。また県内に本社、事業所が所在する事業者及びそれらに貸与する自動車リース事業者を対象として、四輪以上かつ急速充電器の利用が可能な電気自動車の購入又は改造について助成する。								
施策内容									
<p>(1) 補助対象車両：トラック・バス</p> <p>イ. 補助対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省が認定するバス・トラック運送事業者、自動車リース事業者等</li> </ul> <p>ロ. 補助対象車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハイブリッド及び天然ガス自動車（トラック、バス）</li> <li>・ 使用過程ディーゼル車のハイブリッド及び天然ガス自動車への改造（トラック、バス）</li> </ul> <p>ハ. 車両購入費又は改造費の一部補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 天然ガス車 1/2、優良ハイブリッド 1/4、天然ガスへの改造経費の 1/3</li> </ul> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>57 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>72 台</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>40 台</td> </tr> </table> <p>(2) 補助対象車両：電気自動車（平成 21 年度から新規実施）</p> <p>イ. 補助対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内に本社、事業所が所在する事業者及びそれらに貸与する自動車リース事業者</li> </ul> <p>ロ. 補助対象車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 四輪以上の電気自動車であり、かつ急速充電器の利用が可能な電気自動車</li> <li>・ 使用過程車を県内本社の事業者が電気自動車へ改造し、県内に本拠を置くもの（平成 22 年から）</li> </ul> <p>ハ. 車両購入費又は改造費の一部補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電気自動車の購入 30 万円／台</li> <li>・ 電気自動車への改造経費 10 万円／台</li> </ul> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>6 台（購入補助）</td> </tr> </table>		平成 19 年度	57 台	平成 20 年度	72 台	平成 21 年度	40 台	平成 21 年度	6 台（購入補助）
平成 19 年度	57 台								
平成 20 年度	72 台								
平成 21 年度	40 台								
平成 21 年度	6 台（購入補助）								
参考資料									
<p>・ 埼玉県HP</p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html</a></p>									

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	天然ガス・ハイブリッド車の導入補助事業
実 施 期 間	平成 13 年度から継続
概 要	自動車排出ガスが多い事業用ディーゼル貨物車やバスを対象に、低公害・低燃費な天然ガス自動車・ハイブリッド車を導入する県内の事業者及びエコステーション（天然ガス供給スタンド）設置事業者に対して助成を行い、低公害車の普及を拡大することにより、自動車の使用に伴う環境負荷の低減を図る。
<b>施策内容</b>	
千葉県内に事業所を置く事業者が、天然ガス車、ハイブリッド車を導入する際に、その車両購入費の一部の補助を実施するもの。	
イ. 募集対象	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内に事業所を置き、県内の一定地域内を走行するバス・ごみ収集車及び商品等配送車を保有する事業者及び県内に使用の本拠の位置を置くバス・ゴミ収集車及び商品等配送車を使用する事業者に自動車のリースを行う自動車リース事業者</li> </ul>	
ロ. 補助率	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車両の購入費との価格差の 3 分の 1 以内</li> </ul>	
ハ. 補助限度額（平成 22 年度）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・天然ガスバス 1 台につき 150 万円</li> <li>・天然ガス小型バス 1 台につき 75 万円</li> <li>・天然ガストラック（最大積載量 4 t 以上）1 台につき 20 万円</li> <li>・天然ガストラック（最大積載量 4 t 未満）1 台につき 10 万円</li> <li>・ハイブリッドバス 1 台につき 75 万円</li> <li>・ハイブリッドトラック 1 台につき 10 万円</li> <li>・小型充填機の設置 1 台につき 75 万円</li> <li>・エコ・ステーションの設置 1 台につき 500 万円</li> </ul>	
(ただし、他の補助額との合計額が価格差を超えないものとする)	
二. 補助台数の限度	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・1 事業者あたりの補助台数（自動車リース事業者から借り受ける台数を含む。）は 30 台まで。</li> </ul>	
<p style="margin-left: 40px;">平成 19 年度実績 31,600,000 円</p>	
<p style="margin-left: 40px;">平成 20 年度実績 38,550,000 円</p>	
<p style="margin-left: 40px;">平成 21 年度実績 9,650,000 円</p>	
<b>参考資料</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県HP（ディーゼル自動車対策に係る支援策について）</li> </ul>	
<p><a href="http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/youushi/tennengus.html">http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/youushi/tennengus.html</a></p>	

<p>該 当 分 類</p>	<p>(3) 低公害車の普及促進</p>
<p>施策名</p>	<p>公共交通機関グリーン化推進事業</p>
<p>実 施 期 間</p>	<p>平成 21 年度</p>
<p>概 要</p>	<p>地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者及び自動車リース事業者による低公害バスの導入事業に要する経費の一部を補助することにより、窒素酸化物及び粒子状物質並びに二酸化窒素の排出削減の図り、特に地域公共交通機関として重要な路線バスのグリーン化を促進することを目的とする。</p>
<p>施策内容</p>	
<p>千葉県内の地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者及び自動車リース事業者が、低公害かつ低燃費車の路線バスを購入するにあたり、その車両購入費の一部の補助を実施するもの。</p> <p>イ. 募集対象</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（近隣地域内の通勤・通学などの日常の移動を主な目的として運行されるバス。コミュニティバスを含む）について、一定水準以上の環境性能を有する車両（ハイブリッド・天然ガス・低燃費かつ低排出ガス車）を新車で購入する場合、補助を実施する。</li> </ul> <p>ロ. 補助対象車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 21 年度内に購入した路線バス（高速バスを除く）用車両 ただし、購入する車両は、低公害かつ低燃費車、ハイブリッド車、天然ガス車</li> </ul> <p>ハ. 車両購入費の一部補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両本体価格の 10%（改造車については協議）  <ul style="list-style-type: none"> <li>上限 100 万円（廃車を伴う更新の場合）</li> <li>75 万円（廃車を伴わない更新の場合）</li> <li>50 万円（更新を伴わない場合）</li> </ul> </li> </ul> <p>平成 21 年度実績 43,250,000 円</p>	
<p>参考資料</p>	
<p> </p>	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	低公害車・低燃費車の普及促進
実 施 期 間	平成6年度から継続
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車の指定</li> <li>・環境確保条例改正による大規模事業者へ導入義務付け</li> <li>・低公害・低燃費車の普及（低公害車の導入補助、融資あっせん等）</li> <li>・環境性能の優れた自動車の優遇制度（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の自動車税・自動車取得税の免除、低公害車に係る駐車場料金割引制度等）</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都環境局HP</li> <li>・東京都環境白書 2010</li> </ul>	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	ディーゼル代替低公害車導入促進事業
実 施 期 間	平成 14 年度から継続
概 要	事業者が県内を使用の本拠とする天然ガス自動車など低公害車を購入する事業等に要する経費に対し、補助金を交付する。

施策内容

窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の改善に資するため、事業者が県内（横浜市及び川崎市を除く）を使用の本拠とする天然ガス自動車、ハイブリッド自動車（平成 18 年度～）、新長期規制適合車（平成 18 年度～20 年度）及びポスト新長期規制適合車（平成 22 年度～）を購入する事業等に要する経費に対し補助金を交付する。

・平成 22 年度補助内容

補助対象 車両総重量 3.5t 超の貨物、特種及び乗車定員 11 人以上の乗合自動車

補助対象経費 出力の等しいディーゼル自動車との差額、改造費等

補助限度額

貨物、特種	天然ガス自動車	最大積載量 4 t 未満	5 万円
	ハイブリッド自動車	最大積載量 4 t 以上	10 万円
	ポスト新長期規制適合車 （平成 22 年度～）	最大積載量 4 t 以上 8 t 未満	5 万円
		最大積載量 8 t 以上	10 万円
乗合自動車	天然ガス・ハイブリッド自動車、ポスト新長期規制適合車		10 万円

・交付実績

平成 19 年度 110 台

平成 20 年度 92 台

平成 21 年度 1 台

参考資料

・ディーゼル代替低公害車導入促進事業補助金交付要綱

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	環境負荷の大きな自動車の利用抑制
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 条例改正による環境負荷の大きな車の利用抑制（努力義務）</li> <li>・ 都庁の契約時における、環境負荷の大きな車の購入・利用を排除する履行条件を付した契約の推進（グリーン購入、グリーン配送への反映）</li> <li>・ 企業に対しての、環境負荷の大きな自動車の利用抑制の働きかけを推進</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京都環境局HP</li> <li>・ 東京都環境白書 2010</li> </ul>	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	低公害車等の導入を義務付け
実 施 期 間	平成14年度から継続
概 要	埼玉県地球温暖化対策推進条例により、平成27年3月末までに低燃費車を5%以上導入するよう義務付け。
施策内容	
<p>平成14年度から、条例により、200台以上の自動車を使用する事業者に低公害車を4%以上導入するよう義務付け。(埼玉県生活環境保全条例)</p> <p>また、平成22年度から、条例により、平成27年3月末までに低燃費車を5%以上導入するよう義務付け。(埼玉県地球温暖化対策推進条例)</p>	
参考資料	
<p>・埼玉県HP</p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/index.html#ecocar</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/jidousya-ontai-ecodrive.html</a></p>	



該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	千葉県環境保全条例による低公害車・低燃費車の普及促進
実 施 期 間	平成 14 年度から継続
概 要	千葉県環境保全条例により、千葉県内で、200 台以上の自動車を使用する自動車に、知事が指定する低公害車を 5%以上導入するよう義務付け。また、自動車を使用する事業者等への低燃費車導入の努力規定制定。
施策内容	
<p>千葉県内の事業者で使用している自動車（軽自動車、二輪車及び被けん引車を除く）の合計が 200 台以上の事業者に対し、使用する自動車の 5%以上を低公害車とするよう義務付け（導入期限：平成 18 年 3 月 31 日）。また、千葉県内の事業者で使用している自動車（軽自動車、二輪車、被けん引車及び特種自動車を除く）の合計が 30 台以上の事業者に対し、自らの事業活動に使用する自動車の新規購入、更新等において、低燃費車の積極的かつ計画的な導入を求める。</p> <p>イ. 低公害車について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・専ら電気を動力源とする自動車</li> <li>・低排出ガス車認定実施要領（平成十二年運輸省告示第百三号）第五条の規定により認定された自動車</li> <li>・前各号に定めるもののほか、知事が指定する自動車</li> </ul> <p>ロ. 平成 20 年度末までの、200 台以上の事業者における、低公害車導入率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・40.3%（現在市販されている自動車が、平成 17 年低排出ガス基準認定車であるため、平成 17 年低排出ガス基準以上で集計）</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県環境保全条例</li> <li>・千葉県環境保全条例施行規則</li> </ul>	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進		
施策名	低公害車導入促進費補助金事業		
実 施 期 間	平成14年度から継続		
概 要	自動車の交通に起因して生ずる大気汚染の防止のための事業として、低公害車を導入する旅客・貨物運送事業者及びこれら以外の業種の中小企業者等に対して、必要な経費の一部を補助。		
施策内容			
<p>旅客・貨物運送事業者及びこれら以外の業種の中小企業者等（個人事業者も含む）が、低公害車を購入するにあたり、その車両購入費の一部の補助を実施するもの。</p> <p>1. 補助対象事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客・貨物運送事業者及びこれら以外の業種の中小企業者等（個人事業者も含む）</li> </ul> <p>2. 補助対象車両（県内に登録する以下の車両）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天然ガストラック・バス（使用中のディーゼル車の天然ガス車への改造も含む）</li> <li>優良ハイブリッドトラック・バス</li> <li>電気自動車（プラグインハイブリッド自動車を含む）</li> <li>ハイブリッド乗用車（タクシー、レンタカー等の事業用途に限る）</li> </ul> <p>※国土交通省との協調補助を実施しているため、補助対象車両は各年度により異なる。</p> <p>3. 内容</p> <p>車両購入費等の一部補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイブリッド乗用車は、本体価格の5%以内</li> <li>・ハイブリッド乗用車以外の乗用車は、通常車両価格との差額の1/2以内</li> <li>・上記以外は通常車両価格との差額の1/2以内</li> <li>・使用中のディーゼル車の天然ガス車への改造は、改造費の1/3以内</li> </ul>			
平成14年度実績	62件	平成15年度実績	185件
平成16年度実績	422件	平成17年度実績	466件
平成18年度実績	810件	平成19年度実績	164件
平成20年度実績	227件	平成21年度実績	51件
参考資料			
<p>・愛知県HP (<a href="http://www.pref.aichi.jp/0000021492.html">http://www.pref.aichi.jp/0000021492.html</a>)</p>			

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	EV・PHVタウンモデル事業
実 施 期 間	平成 21 年度から継続
概 要	EV・PHVの本格的な普及に向けて経済産業省の「EV・PHVタウン」モデル事業を平成 21 年度から実施しており、車両の率先導入、充電インフラの整備、普及啓発などに取り組んでいる。

施策内容

モデル事業を推進するため「あいちEV・PHV普及ネットワーク」を設立している。ネットワークには、電力会社、自動車メーカー、関係企業、市町村等と連携して実証実験を行い、普及モデルの確立し、全国への展開を図る。

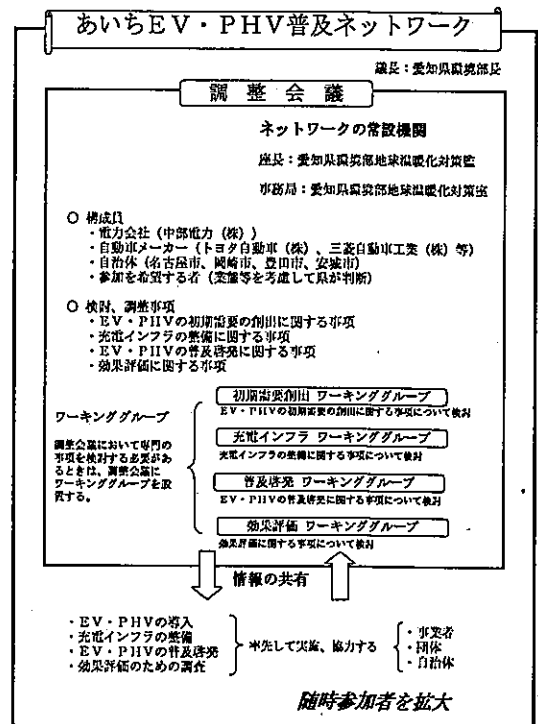
モデル事業は平成 21 年度から 25 年度まで実施されるが、EV・PHVの販売当初は供給台数が限られるため、平成 21 年度は、中部圏の中心市である「名古屋市」、自動車メーカー及びその関連工場が集積している「岡崎市」、「豊田市」、「安城市」において、集中的に実証実験を実施した。今年度からは、EV・PHVの生産台数の動向等を勘案して、実施地域の拡大を図る。

【21 年度のEV・PHV及び充電設備の導入、整備状況】

種 類	EV・PHV
EV	93 台
PHV	47 台
合 計	140 台

種 類	充電設備
急速充電	3 (0) 基
普通充電	183 (63) 基
合 計	186 (63) 基

※ ( ) 書きは一般開放分。



参考資料

・愛知県HP (<http://www.pref.aichi.jp/0000024415.html>)

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	自動車 NO <sub>x</sub> 等対策推進事業
実 施 期 間	平成 14 年度から継続
概 要	自動車の交通に起因して生ずる NO <sub>x</sub> などの大気汚染の防止のための事業として、排出ガス規制適合車の導入に必要な経費の一部を補助。
施策内容	
<p>1. 天然ガス自動車普及促進事業          一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者、中小企業等の事業者、自動車リース事業者、その他これらに準ずるものとして三重県知事（以下「知事」という。）が認定した者（以下「補助対象事業者」という。）による天然ガス自動車の導入事業（以下「補助対象事業」という。）に要する経費の一部を補助。</p> <p>イ. 補助対象車両          天然ガスバス・トラックの購入、使用過程ディーゼル自動車の天然ガス自動車への改造</p> <p>ロ. 車両購入費の一部補助</p> <p>(1) 購入          (天然バス) 通常車両価格との差額の 1/3 以内          (天然トラック) " 1/4 以内</p> <p>(2) 改造          (天然バス・トラック) " 1/3 以内</p> <p>平成 19 年度実績 3 件          平成 20 年度実績 2 件          平成 21 年度実績 0 件</p> <p>2. NO<sub>x</sub>・PM 低減装置普及促進事業          三重県内の事業者（個人事業者も含む）が、NO<sub>x</sub>・PM 低減装置の導入事業（以下「補助対象事業」という。）に要する経費の一部を補助。</p> <p>イ. 補助対象車両          県内に使用の本拠を置く使用過程車のディーゼル自動車</p> <p>ハ. 車両購入費の一部補助          NO<sub>x</sub>・PM 低減装置価格の 1/4 以内</p> <p>平成 19 年度実績 5 件          平成 20 年度実績 12 件          平成 21 年度実績 10 件</p>	
参考資料	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	三重県中小企業融資制度「環境保全資金融資」
実 施 期 間	平成 15 年度から継続
概 要	自動車 NO <sub>x</sub> ・PM 法の対策地域内に登録のある排出基準非適合車を排出基準に適合する新車に買い換える中小企業者及び組合に融資。
施策内容	
<p>(環境対策車の導入)</p> <p>1 融資対象</p> <p>① 低公害車の購入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・営業用車両(営業用ナンバー)として、電気用自動車、天然ガス自動車及びハイブリッド自動車のいずれかの車両を購入する場合</li> </ul> <p>② 使用過程のディーゼル車の天然ガス自動車への改造</p> <p>③ NO<sub>x</sub>・PM 低減装置の装着</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づき規制対象となる排出基準に適合しない自動車に、NO<sub>x</sub>・PM 低減装置を装着し排出基準適合車とする場合</li> </ul> <p>④ 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法排出基準適合車への買い換え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づき規制対象となる排出基準非適合車を排出基準適合車に適合する新車に買い換える場合で、以下〈1〉～〈4〉のすべてを満たす場合</li> <li>〈1〉申請車が排出基準非適合車の自動車検査証(以下「車検証」)上の所有者かつ使用車であること。</li> <li>〈2〉申請日が排出基準非適合車の車検証有効期限前であること</li> <li>〈3〉排出基準非適合車1台から排出基準適合車1台への買い換えであること</li> <li>〈4〉排出基準非適合車と排出基準適合車の車検証上の用途であること</li> </ul> <p>2 融資利率・融資限度額・融資機関等</p> <p>融資限度額 5,000 万円</p> <p>融資利率 年 1.75% (対策地域内 1.55%) (協会保証を付さない場合 1.80% (対策地域内 1.60%))</p> <p>貸付期間 5 年以内</p> <p>平成 19 年度実績 46 件 522,740 千円</p> <p>平成 20 年度実績 18 件 228,215 千円</p> <p>平成 21 年度実績 11 件 152,550 千円</p>	
参考資料	

<p>該 当 分 類</p>	<p>(3) 低公害車の普及促進</p>
<p>施策名</p>	<p>愛知県グリーン配送</p>
<p>実 施 期 間</p>	<p>平成17年度から継続</p>
<p>概 要</p>	<p>県が行う物品調達に際し、納入業者等が環境への負荷が少ない愛知県グリーン配送適合車での配送を行うグリーン配送制度を実施。</p>
<p>施策内容</p>	
<p>県が締結する物品の売買契約の一方の当事者である事業者の方が県へ物品を自動車により配送する場合に、「愛知県グリーン配送適合車」を使用していただく。契約書等には、「物品の配送の際は、愛知県グリーン配送適合車の使用に努める」という文言を記載する。</p> <p>【グリーン配送適合車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低排出ガス認定車かつ低燃費車</li> <li>・ ハイブリッド自動車</li> <li>・ 天然ガス自動車</li> <li>・ LPG貨物自動車</li> <li>・ 電気自動車</li> <li>・ 燃料電池自動車</li> <li>・ メタノール自動車</li> </ul> <p>※ ただし、当分の間、「新長期規制適合車のうち、車両総重量が3.5トンを超えるトラック」、「新短期規制適合車のうち、車両総重量が3.5トンを超えるトラック」も適合車とみなす。</p>	
<p>参考資料</p>	
<p>・ 愛知県HP (<a href="http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/green/index.html">http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/green/index.html</a>)</p>	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進							
施策名	低公害車の導入義務 (条例第 80 条)							
実 施 期 間	平成 19 年度から継続							
概 要	平成 19 年度から、条例により、県内で乗用車換算 200 台以上の自動車を使用する事業者に、知事が指定する低公害車を一定割合以上導入するとともに、その状況について知事へ報告するよう義務付け。							
施策内容								
<p>「県民の生活環境の保全等に関する条例」(第 80 条)に基づき、一定規模以上の事業者、知事が指定する低公害車を一定割合以上導入するとともに、その状況について毎年 6 月末に知事へ報告するよう義務付けるもの。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 対象事業者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内で使用する自動車の台数が、乗用車換算で 200 台以上となる事業者 (車両総重量が 3.5 トン以下を 1 台、3.5 トン超 12 トン以下を 2 台、12 トン超を 4 台として算定)</li> </ul> </li> <li>2. 対象自動車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自動車、小型自動車、軽自動車 (特殊自動車は対象外)</li> </ul> </li> <li>3. 低公害車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、特定 LPG 自動車、特定ディーゼル自動車、低排出ガス車かつ低燃費車、その他知事が定める自動車</li> </ul> </li> <li>4. 目標となる導入割合 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トン以下の場合</td> <td style="text-align: center;">3 割</td> </tr> <tr> <td>事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トンを超える場合</td> <td style="text-align: center;">2 割</td> </tr> <tr> <td>事業の用に供する自動車に車両総重量 12 トンを超えるもの及び 12 トン以下のものが含まれる場合</td> <td style="text-align: center;">2~3 割</td> </tr> </table> </li> </ol>			事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トン以下の場合	3 割	事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トンを超える場合	2 割	事業の用に供する自動車に車両総重量 12 トンを超えるもの及び 12 トン以下のものが含まれる場合	2~3 割
事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トン以下の場合	3 割							
事業の用に供する自動車が、全て車両総重量 12 トンを超える場合	2 割							
事業の用に供する自動車に車両総重量 12 トンを超えるもの及び 12 トン以下のものが含まれる場合	2~3 割							
参考資料								
<p>・愛知県HP  (<a href="http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/nox/dounyuugimu/index.html">http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/nox/dounyuugimu/index.html</a>)</p>								

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	関空・りんくう CNG 車等普及促進モデル事業
実 施 期 間	平成 19 年度
概 要	CNG 車普及のため「関空・りんくう」をモデル地域とし、国との協調補助により CNG 車の導入補助を行った。
施策内容	
<p>低公害車の普及を図るため、モデル地域（関西空港・りんくうタウン）を発着するCNGトラックを導入する運送業者等に対して国と協調して支援を行うとともに、荷主事業者との連携により、モデル地域内の物流施設等に出入りする車両にCNG車の導入促進を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者：モデル地区を発着するCNGトラックを導入する運送事業者</li> <li>・基準額：98万円（国と協調）</li> <li>・補助率：府 1/4（国 1/2）</li> <li>・実 績：34台</li> </ul>	
参考資料	



該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	中小企業低公害車等購入資金特別融資
実 施 期 間	平成 20 年度まで
概 要	中小企業を対象として低公害車等を購入する資金を借り入れできる融資制度。
施策内容	
<p>より低公害な車種への代替と低公害車の普及を促進するため、購入に必要な資金の融資と利子補給を行った。</p> <p>※平成 20 年 8 月以降利子補給を廃止し、同等以上の条件で他の本府融資制度（商工労働部金融室）の利用が可能なることから、平成 21 年度から制度自体を廃止した。廃止後の制度融資の利用希望者には、金融室の制度融資の利用を促す。</p> <p>対 象 者：府内の中小企業者</p> <p>対象車種：①電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車の購入                  ②ディーゼル乗用車からガソリン又は LPG 乗用車への代替                  ③自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に規定するトラック・バス等の指定自動車で、排出基準非適合車から適合車への代替</p> <p>実 績：平成 19 年度 30 台、平成 20 年度 11 台</p>	
参考資料	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進																					
施策名	兵庫県低公害車導入支援事業																					
実 施 期 間	平成 13 年度から継続																					
概 要	自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質等の排出量の削減を図るため、低公害車への買換、排出ガス低減装置を設置する事業者等への補助及び融資。																					
施策内容																						
1	<p>運送事業者への低公害車普及促進補助事業</p> <p>補助対象 県内の民間自動車運送事業者、自動車リース事業者等</p> <p>対象車両 バス及びトラック（ハイブリッド車、天然ガス車、電気自動車等）</p> <p>補 助 額 低公害車と一般車の差額の 1/2（低公害車への改造費）</p> <p style="padding-left: 20px;">※国土交通省の補助を受けることが要件</p> <p>実 績</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>平成 14 年度</td> <td>23 台</td> <td>平成 15 年度</td> <td>27 台</td> <td>平成 16 年度</td> <td>8 台</td> </tr> <tr> <td>平成 17 年度</td> <td>17 台</td> <td>平成 18 年度</td> <td>53 台</td> <td>平成 19 年度</td> <td>142 台</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>131 台</td> <td>平成 21 年度</td> <td>55 台</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				平成 14 年度	23 台	平成 15 年度	27 台	平成 16 年度	8 台	平成 17 年度	17 台	平成 18 年度	53 台	平成 19 年度	142 台	平成 20 年度	131 台	平成 21 年度	55 台		
平成 14 年度	23 台	平成 15 年度	27 台	平成 16 年度	8 台																	
平成 17 年度	17 台	平成 18 年度	53 台	平成 19 年度	142 台																	
平成 20 年度	131 台	平成 21 年度	55 台																			
2	<p>ディーゼル車への排出ガス低減装置装着助成事業</p> <p>補助対象 県内の民間事業者及び県内で発着するフェリーを相当程度利用している民間事業者</p> <p>対象車両 大型バス（定員 30 名以上）及び車両総重量 8 トン以上のトラック</p> <p>補 助 額 排出ガス低減装置の装着に係る費用の 1/4（ただし、限度額は 35 万円）</p> <p style="padding-left: 20px;">低減装置は、窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価実施要領（平成 16 年国土交通省告示第 814 号）の規定により優良と評価された装置（NO<sub>x</sub>・PM低減装置に限る。）</p> <p>実 績</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>平成 13 年度</td> <td>31 台</td> <td>平成 14 年度</td> <td>40 台</td> <td>平成 15 年度</td> <td>98 台</td> </tr> <tr> <td>平成 16 年度</td> <td>257 台</td> <td>平成 17 年度</td> <td>2 台</td> <td>平成 18 年度</td> <td>11 台</td> </tr> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>22 台</td> <td>平成 20 年度</td> <td>37 台</td> <td>平成 21 年度</td> <td>28 台</td> </tr> </table>				平成 13 年度	31 台	平成 14 年度	40 台	平成 15 年度	98 台	平成 16 年度	257 台	平成 17 年度	2 台	平成 18 年度	11 台	平成 19 年度	22 台	平成 20 年度	37 台	平成 21 年度	28 台
平成 13 年度	31 台	平成 14 年度	40 台	平成 15 年度	98 台																	
平成 16 年度	257 台	平成 17 年度	2 台	平成 18 年度	11 台																	
平成 19 年度	22 台	平成 20 年度	37 台	平成 21 年度	28 台																	
3	<p>最新規制適合車等購入資金融資制度〔兵庫県地球環境保全資金〕</p> <p>融資対象 中小企業者</p> <p>対象事業 ①最新規制適合車等の購入 （自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法の規制を満足しない現有のディーゼル車等を解体廃車すること）</p> <p style="padding-left: 20px;">②低公害車の購入</p> <p>融資条件 限度額 1 企業・組合 5,000 万円限度 融資利率 1.9%</p> <p>償還方法 10 年以内（2 年以内据置可）、元金均等月賦償還</p> <p>利子補給 小規模企業 60% 中小企業 30%（補給期間 5 年間）</p> <p>実 績</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>平成 13 年度</td> <td>32 台</td> <td>平成 14 年度</td> <td>33 台</td> <td>平成 15 年度</td> <td>41 台</td> </tr> <tr> <td>平成 16 年度</td> <td>105 台</td> <td>平成 17 年度</td> <td>84 台</td> <td>平成 18 年度</td> <td>40 台</td> </tr> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>5 台</td> <td>平成 20 年度</td> <td>14 台</td> <td>平成 21 年度</td> <td>8 台</td> </tr> </table>				平成 13 年度	32 台	平成 14 年度	33 台	平成 15 年度	41 台	平成 16 年度	105 台	平成 17 年度	84 台	平成 18 年度	40 台	平成 19 年度	5 台	平成 20 年度	14 台	平成 21 年度	8 台
平成 13 年度	32 台	平成 14 年度	33 台	平成 15 年度	41 台																	
平成 16 年度	105 台	平成 17 年度	84 台	平成 18 年度	40 台																	
平成 19 年度	5 台	平成 20 年度	14 台	平成 21 年度	8 台																	

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会による低排出ガス車 (LEV-7) の指定
実 施 期 間	平成 21 年度まで
概 要	環境にやさしい低排出ガス車を普及促進するため、市販されているガソリン車やディーゼル車の中でも、特に窒素酸化物 (NOx) や粒子状物質 (PM) 等の排出ガス量がより低減されている車を「LEV-7 (レブ・セブン)」として指定した。

施策内容

京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会において、環境にやさしい低排出ガス車を普及促進するため、市販されているガソリン車やディーゼル車の中でも、特に窒素酸化物 (NOx) や粒子状物質 (PM) 等の排出ガス量がより低減されている車を「LEV-7 (レブ・セブン)」として指定した。

なお、LEV-7 指定制度は、国による自動車排出ガス規制の強化 (ポスト新長期規制) や国の低排出ガス車認定制度が充実されたこと等から、平成 21 年 7 月 31 日の指定をもって最後の指定とし、今後の新規販売等については国の低排出ガス車認定制度や燃費基準等を活用していくこととした。

・大阪府域におけるLEV-7の販売台数 (単位: 台)

	平成 19 年度	平成 20 年度
乗 用 車	200,748	175,287
トラック・バス等	44,202	30,582
合 計	244,950	206,695
新規登録台数 に占める割合	82.6%	82.0%

・LEV-7の指定型式数

	平成 19 年度	平成 20 年度
乗 用 車	1,567	800
トラック・バス等	1,811	1,573
合 計	3,378	2,373

参考資料

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	グリーン配送の推進
実 施 期 間	
概 要	物品の輸配送に低公害な自動車（グリーン配送適合車）を使用するグリーン配送について、府が率先的な取り組みを行い、事業者、市町村、他府県等へ取り組みの要請を行う等その拡大を図っている。

施策内容

大阪府では、購入する物品の配送に事業者が自動車を使用する場合、低公害な自動車（グリーン配送適合車）を使用するよう求めている。

大阪府、大阪市及び神戸市では、いずれかに届出されたグリーン配送適合車については、いずれにおいても適合車と見なす等、連携してグリーン配送の推進を図っている。

また、「大阪グリーン配送推進運動」として、購入物品等の配送に環境負荷の少ない自動車（グリーン配送適合車）を使用するなどの「グリーン配送」に取り組む推進事業者の募集を行っている。（平成 21 年度末推進事業者 170 事業所）

〔大阪グリーン配送推進運動について〕

- ・民間事業者がグリーン配送の 4 つの取り組み\*から実施可能なものを選択し、「グリーン配送推進事業者」として登録する制度

※4 つの取り組み

- ①グリーン配送適合車への転換
- ②グリーン配送による納入
- ③物品の調達等へのグリーン配送の要請
- ④グリーン配送による輸配送の実施

- ・推進事業者は、右のマークを使用しグリーン配送を推進



参考資料

該 当 分 類	(3) 低公害車の普及促進
施策名	エコカー普及推進事業
実 施 期 間	平成 22 年度から継続
概 要	
施策内容	
<p>多様なエコカーの普及を推進するため、平成 21 年 12 月に策定した「大阪エコカー普及戦略」に基づき、エコカーの導入やインフラ整備の支援を官民一体で推進するための協働普及体制を構築するとともに、国事業への参画など、エコカー普及の加速化に向けた取組みを行う。</p>	
参考資料	

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 13 年度以降												
施策名	自動車税のグリーン化														
関連法・ 計画等	京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定、平成 20 年 3 月閣議決定（全部改訂）） 低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月閣議決定）														
概 要	排出ガス性能及び燃費性能に応じて自動車税を軽減するとともに、新車登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車に対しては重課する。														
施策内容															
<p>○特例措置の概要                  自動車税を以下のとおり重課又は軽課する。</p> <p>(重課)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新車登録から以下の年数を経過した自動車について、概ね 10%重課（低公害車及び一般乗合バスを除く）                      &lt;重課の対象&gt;ディーゼル車：11 年、ガソリン車：13 年</li> </ul> <p>(軽課)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 17 年排出ガス基準値 75%低減（☆☆☆☆）、かつ、平成 22 年度燃費基準値 25%以上達成車について、50%軽減する。</li> <li>・対象車には、電気自動車（燃料電池自動車含む）、天然ガス自動車（☆☆☆☆（3.5t 超にあっては平成 17 年排出ガス基準値より NOx 又は PM が 10%以上低減）を満たしたものに限る）、プラグインハイブリッド自動車を含む。</li> </ul> <p>○重課額（試算）</p> <table> <tr><td>平成 19 年度</td><td>193 億円</td></tr> <tr><td>平成 20 年度</td><td>203 億円</td></tr> <tr><td>平成 21 年度</td><td>205 億円</td></tr> </table> <p>○減収額（試算）</p> <table> <tr><td>平成 19 年度</td><td>224 億円</td></tr> <tr><td>平成 20 年度</td><td>192 億円</td></tr> <tr><td>平成 21 年度</td><td>223 億円</td></tr> </table>				平成 19 年度	193 億円	平成 20 年度	203 億円	平成 21 年度	205 億円	平成 19 年度	224 億円	平成 20 年度	192 億円	平成 21 年度	223 億円
平成 19 年度	193 億円														
平成 20 年度	203 億円														
平成 21 年度	205 億円														
平成 19 年度	224 億円														
平成 20 年度	192 億円														
平成 21 年度	223 億円														
参考資料															

経済産業省 製造産業局自動車課

国土交通省 自動車交通局技術安全部環境課

環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 18 年度以降
施策名	自動車取得税の税率の特例		
関連法・ 計画等	京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定、平成 20 年 3 月閣議決定（全部改訂）） 低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月閣議決定）		
概 要	最新の排出ガス規制に適合したディーゼル車の取得に係る自動車取得税を軽減する。		

施策内容

○特例措置の概要

最新の排出ガス規制に適合したディーゼル車の取得に係る自動車取得税を軽減する。

対象車		軽減率	措置期限
トラック・バス (車両総重量 2.5t 超)	ポスト新長期規制適合、かつ、平成 27 年度燃費基準達成車	1.0%軽減 (2.5t 超～ 3.5t 以下及び 12t 超)	H22. 8. 31
		2.0%軽減 (3.5t 超～12t 以下)	H22. 9. 30
		1.0%軽減 (3.5t 超～12t 以下)	H23. 8. 31
クリーンディーゼル 乗用車	ポスト新長期規制適合	0.5%軽減	H22. 8. 31

上記のほか、平成 19 年度から平成 20 年度まで、排出ガス基準に適合しないトラック・バスを廃車し、新長期規制に適合したトラック・バスを取得した場合に 1.2%の軽減を行う措置を実施。

○減収額（試算）

	トラック・バス	クリーンディーゼル乗用車
平成 20 年度	48 百万円	29 百万円
平成 21 年度	272 百万円	48 百万円

参考資料

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 11 年度以降						
施策名	自動車取得税の非課税等								
関連法・ 計画等	京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定、平成 20 年 3 月閣議決定（全部改訂）） 低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月閣議決定）								
概 要	燃費基準達成車かつ低排出ガス認定車を取得した場合に係る自動車取得税の課税標準から一定額を控除する。								
施策内容									
<p>○特例措置の概要</p> <p>低排出ガスの認定を受け、かつ、燃費基準に優れた自動車を取得する際の自動車取得税の課税標準から以下の額を控除し、自動車取得税を軽減する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（☆☆☆☆） かつ、燃費基準+25%達成車 : 30 万円控除</li> <li>・平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（☆☆☆☆） かつ、燃費基準+15%達成車 : 15 万円控除</li> </ul> <p>※平成 21 年度以降は中古車が対象</p> <p>○減収額（試算）</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">平成 18 年度</td> <td>152 億円</td> </tr> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>199 億円</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>169 億円</td> </tr> </table>				平成 18 年度	152 億円	平成 19 年度	199 億円	平成 20 年度	169 億円
平成 18 年度	152 億円								
平成 19 年度	199 億円								
平成 20 年度	169 億円								
参考資料									



経済産業省 製造産業局自動車課  
 国土交通省 自動車交通局技術安全部環境課  
 環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 11 年度以降
施策名	自動車取得税の非課税等		
関連法・ 計画等	京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定、平成 20 年 3 月閣議決定（全部改訂）） 低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月閣議決定）		
概 要	排気ガス性能及び燃費性能に優れた低公害車の取得に係る自動車取得税の税率を軽減する。		
施策内容			
○特例措置の概要 低公害車（電気自動車（燃料電池自動車含む）・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車・プラグインハイブリッド自動車）の取得に係る自動車取得税の税率を軽減する。 ※平成 21 年度以降は中古車が対象			
対象車			軽減率
電気自動車（燃料電池自動車含む）			2.7%軽減
天然ガス自動車	車量総重量 3.5t 以下	平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（☆☆☆☆）	2.7%軽減
	車量総重量 3.5t 超	平成 17 年排出ガス基準 10%低減達成車	
ハイブリッド自動車 （トラック・バス）	車量総重量 3.5t 以下	平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（☆☆☆☆）、 かつ、平成 22 年度燃費基準値＋25%達成車	2.7%軽減
	車量総重量 3.5t 超	平成 17 年排出ガス基準値より NOx 又は PM が 10%以上低減、 かつ、平成 27 年度燃費基準達成車	
プラグインハイブリッド自動車			2.4%軽減
ハイブリッド乗用車			1.6%軽減
平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（☆☆☆☆）、かつ、平成 22 年度燃費基準値＋25%達成車			
○減収額（試算） 平成 18 年度 45 億円 平成 19 年度 45 億円 平成 20 年度 69 億円			
参考資料			

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 21 年度以降
施策名	自動車重量税・自動車取得税の時限的減免		
関連法・ 計画等			
概 要	自動車需要の急激な落ち込みなどの景気動向を踏まえ、内需振興の緊急性等も考慮し、環境対応車の普及促進を図るため、自動車重量税及び自動車取得税の原綿措置を時限的に実施。		

施策内容

○特例措置の概要

◆自動車重量税の減免

－新車に係る措置

購入時の初回車検分

※平成 21 年 4 月 1 日～平成 24 年 4 月 30 日までに 新規検査を受ける場合

－既販車に係る措置

措置期間中、最初に受ける継続車検分

※平成 21 年 4 月 1 日～平成 24 年 4 月 30 日までに 継続検査等を受ける場合

◆自動車取得税

平成 21 年 4 月 1 日～平成 24 年 3 月 31 日までに新車の取得が行われる場合

【対象車と軽減率】

次世代自動車	免 税	
登録車・軽自動車		排ガス基準☆☆☆☆ (75%以上低減)
	2010年度燃費基準 +25%達成車	75%軽減
	2010年度燃費基準 +15%達成車	50%軽減
中量車 (車両総重量2.5t超～3.5t以下)		2015年燃費基準達成車
	ディーゼル車 ポスト新長期規制適合車	75%軽減 ※
	ガソリン車 排ガス基準☆☆☆	50%軽減
重量車 (バス・トラック等)		2015年度重量車燃費基準達成車
	ポスト新長期規制適合車	75%軽減
	排ガス基準☆ (NOx又はPM+10%低減)	50%軽減

※自動車取得税には、ガソリン車の排ガス4☆かつ2015年燃費基準達成車に対する75%軽減あり

(注) 次世代自動車に該当するものは以下のとおり

電気自動車 (燃料電池自動車含)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、ハイブリッド自動車・天然ガス自動車 (一定の性能要件を満たすもの)

○減収額 (試算)

平成 21 年度 2,100 億円

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	平成13年度以降
施策名	日本政策金融公庫による低利融資		
関連法・計画等	低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月閣議決定） エネルギー基本計画（平成22年6月閣議決定）		
概要	天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車又はポスト新長期規制適合車のうちディーゼル車の取得を取得する場合に、低利融資を行うことで経済的インセンティブを付与し、低公害車の普及を促進している。		

施策内容

大気汚染問題の緊急性に鑑み、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車といった低公害車の普及促進を図ることが重要であり、早期普及を図るためにも、資金の支援は是非とも必要であることから、平成13年度に低利融資制度を創設した。

（平成15年度より「メタノール自動車」を融資対象から削除。）

（平成22年度に融資対象を「新長期規制適合車のうちディーゼル車を取得する者」から「ポスト新長期規制適合車のうちディーゼル車を取得する者」に変更）

1. 貸付対象

天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車又はポスト新長期規制適合車のうちディーゼル自動車

2. 貸付限度

- 国民生活事業：7,200万円
- 中小企業事業：直接貸付 7億2千万円  
代理貸付 1億2千万円

3. 貸付期間

15年以内

4. 貸付利率

- 国民生活事業：特別利率②
- 中小企業事業：基準利率。ただし、4億円を限度として特別利率②

【融資実績】

	国民生活事業		中小企業事業	
	件数	実績	件数	実績
平成19年度	397件	28.9億円	108件	31.2億円
平成20年度	716件	53.7億円	187件	54.5億円
平成21年度	936件	42.2億円	162件	47.2億円

参考資料

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 10 年度から継続
施策名	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助		
関連法・ 計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「次世代自動車戦略 2010」(平成 22 年 4 月 12 日、経済産業省次世代自動車戦略研究会)</li> <li>・「経済財政改革の基本方針 2009」(平成 21 年 6 月閣議決定)</li> <li>・「未来開拓戦略」(平成 21 年 4 月 17 日、内閣府・経済産業省)</li> <li>・「低炭素社会づくり行動計画」(平成 20 年 7 月、閣議決定)</li> <li>・「京都議定書目標達成計画」(平成 20 年 3 月、閣議決定)</li> <li>・「エネルギー基本計画」(平成 19 年 3 月、閣議決定)</li> </ul>		
概 要	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炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車等の導入及び充電器及び燃料供給設備を設置する者に対して、その導入に必要な費用の一部を補助する。		
施策内容			
(1) 補助対象・補助額			
補助対象		補助額	
クリーンエネルギー自動車(電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車、LPガス自動車)の導入 ※ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、LPガス自動車は、乗用車を除く。		通常車両との差額の 1/2 以内	
燃料等供給設備(急速充電設備、普通充電設備、自家用天然ガス・LPガス燃料供給設備)の設置		本体価格の 1/2 以内	
(2) 導入実績(平成 21 年度)			
<車両導入> 電気自動車 1,604 台、ハイブリッド自動車 32 台、天然ガス自動車 916 台、クリーンディーゼル自動車 205 台、LPガス自動車 1,104 台 <燃料供給設備> 急速充電設備 141 基、自家用天然ガス燃料供給設備 14 件、LPガススタンド 15 件			
参考資料			
補助事業 HP ・一般社団法人次世代自動車振興センター(電気自動車、クリーンディーゼル自動車) <a href="http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/subsidy/index.html">http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/subsidy/index.html</a> ・一般社団法人都市ガス振興センター(天然ガス自動車) <a href="http://www.gasproc.or.jp/clean/22/index.html">http://www.gasproc.or.jp/clean/22/index.html</a> ・日本 LP ガス協会(LP ガス自動車) <a href="http://www.j-lpgas.gr.jp/support/lgv/index.html">http://www.j-lpgas.gr.jp/support/lgv/index.html</a>			

該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成 21 年 4 月 10 日から 平成 22 年 9 月 30 日 (上記期間内に必要な手続きがなされた 新車・廃車が対象で平成 22 年 10 月 29 日 までに申請書が受理されることが必要)
施策名	環境対応車普及促進事業		
関連法・ 計画等	「経済危機対策」(平成 21 年 4 月 10 日発表) 「明日の安心と成長のための緊急経済対策」(平成 21 年 12 月 8 日発表)		
概 要	環境性能の良い新車の買い換え・購入を促進することにより、環境対策と 景気対策を効果的に実現する。		
施策内容			
古い車を廃車して一定の環境性能を有する自動車を購入する者、または古い車の廃車を 伴わなくとも環境性能に優れた車を購入する者からの申請に対し、補助金を交付する。			
(1) 経年車の廃車を伴う新車購入補助 車齢の古い車を廃車し、一定の環境性能を有する新車を購入する者に対する補  乗用車(登録車・軽)：車齢 13 年超車から 2010 年度燃費基準達成車へ 登録車 25 万円 軽自動車 12.5 万円 重量車(トラック・バス等)：車齢 13 年超車から新長期規制適合車へ 小型 (GVW3.5t クラス) 40 万円 中型 (GVW8t クラス) 80 万円 大型 (GVW12t クラス) 180 万円			
(2) 新車購入補助(経年車の廃車を伴わないもの) 環境性能の良い新車を購入する者に対する補助  乗用車(登録車・軽)：排気ガス性能 4☆かつ 2010 年度燃費基準+15%以上 登録車 10 万円 軽自動車 5 万円 重量車(トラック・バス等)：2015 年度燃費基準達成車かつ NOx 又は PM+10%低減 小型 (GVW3.5t クラス) 20 万円 中型 (GVW8t クラス) 40 万円 大型 (GVW12t クラス) 90 万円			
参考資料			
・一般社団法人次世代自動車振興センターHP <a href="http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/subsidy/eco_car.html">http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/subsidy/eco_car.html</a>			

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	平成14年度から継続
施策名	低公害車普及促進等対策		
関連法・計画等			
概要	地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、電気自動車、ハイブリッドトラック・バス・タクシー等の導入に対する支援等を行うことにより、環境対応車の普及を促進し、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。		
施策内容			
<p>トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGトラック・バス等の導入に対して地方公共団体等と協調して補助を行う等の支援を行う。</p> <p>補助率：通常車両価格との差額の1/2</p>			
参考資料			
<p><a href="http://www.mlit.go.jp/common/000111109.pdf">http://www.mlit.go.jp/common/000111109.pdf</a></p>			

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	平成17年度より継続												
施策名	低公害車普及事業														
関連法・計画等	低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月閣議決定）														
概要	塵芥車、ごみ運搬車等としての低公害車の導入や、次世代低公害車等を導入する際に、導入費用の一部補助を行うことで、一層の大気汚染物質排出量の削減を図る。														
施策内容															
<p>1. 導入計画の策定 低公害車の導入計画を策定し、総合的・計画的に低公害車の導入を図るものについて評価・審査を行い、補助を行う。</p> <p>2. 補助対象事業 (1) 低公害（代エネ・省エネ）車普及事業 塵芥車、ごみ運搬車等として低公害車を導入する事業（購入、リース） (2) 次世代低公害車普及事業 次世代低公害車（燃料電池自動車、水素自動車）等を導入する事業</p> <p>3. 負担割合 (1) 低公害（代エネ・省エネ）車普及事業 塵芥車、ごみ運搬車等として低公害車を導入する事業（購入、リース）の低公害車と通常車両との差額の1/2の補助 (2) 次世代低公害車普及事業 次世代低公害車等の導入費用の1/2の補助</p> <p>【実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>低公害車普及事業</th> <th>次世代低公害車普及事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成19</td> <td>106台（対象地域内8団体含む。）</td> <td>8台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）</td> </tr> <tr> <td>平成20</td> <td>232台（対象地域内20団体含む。）</td> <td>9台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）</td> </tr> <tr> <td>平成21</td> <td>109台（対象地域内24団体含む。）</td> <td>13台（横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）</td> </tr> </tbody> </table>				年度	低公害車普及事業	次世代低公害車普及事業	平成19	106台（対象地域内8団体含む。）	8台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）	平成20	232台（対象地域内20団体含む。）	9台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）	平成21	109台（対象地域内24団体含む。）	13台（横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）
年度	低公害車普及事業	次世代低公害車普及事業													
平成19	106台（対象地域内8団体含む。）	8台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）													
平成20	232台（対象地域内20団体含む。）	9台（神奈川県、横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）													
平成21	109台（対象地域内24団体含む。）	13台（横浜市、愛知県、名古屋市、大阪府含む。）													
参考資料															

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	平成19年度より継続
施策名	自動車環境配慮推進事業		
関連法・計画等			
概要	①自家用の燃費基準達成かつ排出ガス新長期規制適合車 ②アイドリングストップ装置、エコドライブ支援装置、NOx・PM低減装置の導入事業に必要な経費の一部を国が補助する。(②は平成22年度から開始)		
施策内容			
<p>I 平成21年度まで</p> <p>事業者等が当該事業に係るCO2等の排出量の削減のための自動車環境配慮推進計画を作成し、環境省に認定の申請をする。このうち、環境省の認定を受けた事業者等が当該計画の一環として行う燃費基準達成かつ排出ガスに係る新長期規制適合のトラック・バスの導入について、その車両購入費の一部の補助を実施するもの。</p> <p>1. 計画の認定</p> <p>イ. 募集対象 自動車NOx・PM法の対策地域において自家用車両を運行する事業者</p> <p>ロ. 計画の提出 CO2等の削減目標、新長期規制適合かつ燃費基準達成のトラック・バスの代替等を内容とする計画（自動車環境配慮推進計画）を提出。</p> <p>2. 認定を受けた者に対する車両導入補助</p> <p>イ. 補助事業者 自動車環境配慮推進計画について環境省の認定を受けた事業者等</p> <p>ロ. 補助対象 自動車NOx・PM法の対策地域を運行する予定である重量車燃費基準達成かつ排出ガスに係る新長期規制適合のトラック・バス（自家用に限る。）</p> <p>ハ. 車両購入費の一部補助 通常車両価格との差額の1/2以内（自動車環境配慮推進計画を認定する時点で確定）</p> <p>II 平成22年度</p> <p>自動車の交通に起因して生ずる大気汚染の防止のための事業として下記の車両又は装置の導入に必要な経費の一部を国が補助するもの。</p> <p>イ. 補助対象 自動車NOx・PM法の対策地域を使用の本拠とする、または運行する予定である以下の車両又は車両に装着する装置</p> <p>①重量車燃費基準達成かつ排出ガスに係る新長期規制適合のトラック・バス（自家用に限る。）</p> <p>②アイドリングストップ装置</p> <p>③エコドライブ支援装置（燃費計）</p> <p>④NOx・PM低減装置</p> <p>ハ. 一部補助 ①については通常車両価格との差額の1/2以内 ②～④については本体価格の1/2以内</p> <p>【実績】平成19年度 83件 平成20年度 48件 平成21年度 1件</p>			
参考資料			
自動車環境配慮推進事業費補助金交付要綱			



該 当 項 目	(3) 低公害車の普及促進	実 施 期 間	平成9年度以降
施策名	一定の低公害自動車に燃料を充填するための設備に係る特例措置		
関連法・ 計画等	京都議定書目標達成計画（平成17年4月閣議決定、平成20年3月閣議決定（全部改訂）） 低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月閣議決定）		
概 要	低公害車の燃料供給設備（電気充電設備・天然ガス充填設備及び水素充填設備）について、取得から3年間、固定資産税の課税標準を2/3に軽減する。		
施策内容			
<p>○特例措置の概要</p> <p>低公害車のうち、電気自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車等の普及を促進するにあたり、電気充電設備等の燃料供給インフラの整備が十分でないことが普及の障害となっていることから、インフラの整備を後押しするため、燃料供給設備を取得してから3年間に限り、固定資産税の課税標準を2/3に軽減する。</p> <p>【対象】</p> <p>電気充電設備（300万円以上）          天然ガス充てん設備（2,000万円以上）          水素充てん設備（2,000万円以上）          ※（ ）内は対象となる設備の価格要件          ※充電設備については、平成21年度に価格要件を2,000万円から300万円に引き下げ</p> <p>○減収額（試算）</p> <p>平成19年度 11百万円          平成20年度 11百万円          平成21年度 5百万円</p>			
参考資料			

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	昭和61年度より継続
施策名	エコカーワールドの開催		
関連法・計画等	低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月閣議決定）		
概要	子供達が見て触れてみることのできる体験型の展示をはじめ、試乗会、大学・高校等を対象にしたエコカーコンテストや未来の交通システムをテーマとしたミニシンポジウムなど通して、低公害車について国民の理解を深め、その普及を図る。		
施策内容			
2010年度開催概要			
<p>■主催 環境省、独立行政法人環境再生保全機構、横浜市</p> <p>■協賛 (財) エンジニアリング振興協会、(財) 運輸低公害車普及機構、(社) 日本ガス協会 (社) 日本自動車工業会、電気事業連合会、LPガス自動車普及促進協議会 (社) 次世代自動車振興センター</p> <p>■出展車両 ・展示車両＝約110台 ・試乗車両＝約15台 ※各自動車メーカー等からの協力により出展 電気自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車、LPガス自動車、天然ガス自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等 ※学校（学生）からの出展の電気自動車（手作りエコカーコンテスト出展車）</p> <p>■その他 ・未来の交通システムをテーマにしたシンポジウム 出演：早稲田大学環境総合研究センター参与・客員研究員 樋口世喜夫先生 他 ・エコドライブシュミレーター ・手作りエコカーコンテストの表彰（学生対象） ・働くエコカーと子供用制服着用の写真撮影 ・エコカーのチョロQ及びエコタウン模型展示 ・エコ工作教室（電気自動車〔実車〕の組立・試走、風力発電模型の組立）</p> <p>■開催期間 平成22年度6月5・6日</p> <p>■会場 横浜みなとみらい21横浜レンガ倉庫広場並びに横浜会場防災基地前道路及びその周辺</p> <p>■来場者数 2日間計約95,000人</p>			
参考資料			

<p>該 当 項 目</p>	<p>(3) 低公害車の普及促進</p>	<p>実 施 期 間</p>	<p>平成 18 年度から継続</p>
<p>施策名</p>	<p>燃料電池システム等実証研究</p>		
<p>関連法・ 計画等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「エネルギー基本計画」(平成 22 年 6 月、閣議決定)</li> <li>・「次世代自動車戦略 2010」(平成 22 年 4 月 12 日、経済産業省次世代自動車戦略研究会)</li> <li>・「経済財政改革の基本方針 2009」(平成 21 年 6 月閣議決定)</li> <li>・「未来開拓戦略」(平成 21 年 4 月 17 日、内閣府・経済産業省)</li> <li>・「低炭素社会づくり行動計画」(平成 20 年 7 月、閣議決定)</li> <li>・「京都議定書目標達成計画」(平成 20 年 3 月、閣議決定)</li> </ul>		
<p>概 要</p>	<p>燃料電池自動車及び水素ステーションを実使用条件下において運用し、燃料電池自動車の普及に向けた問題・課題の解決を図るとともに、水素・燃料電池に対する国民的理解の醸成を図る。</p>		
<p>施策内容</p>			
<p>○水素供給インフラを運用し、燃料電池自動車等に水素を供給することにより、水素ステーション普及に向けた長期使用下における技術課題の抽出と対策の検討、基準・標準化に活用するためのデータを抽出する。</p> <p>○燃料電池自動車等の公道走行及びフリー走行などの過酷な実環境における燃費測定データの分析や水素供給時の最適充填圧力、最適充填方法検討のためのデータを取得することにより、燃料電池自動車の本格普及に向けた課題を抽出する。</p> <p>○広報・教育活動を通じ、水素・燃料電池に係る認知度向上及び水素社会受容性向上を図る。</p>			
<p>参考資料</p>			
<p> </p>			

関連項目	(3) 低公害車の普及促進	実施期間	平成15年度より継続
施策名	燃料電池自動車啓発推進事業		
関連法・計画等	低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月閣議決定）		
概要	環境省でリース導入している燃料電池車を用いて、地方公共団体において燃料電池自動車のイベント展示、試乗会や学校等での学習利用により、地域社会への啓発推進を図り、また様々な利用形態での走行による社会実験と、その活用方法について検討・実証する。		
<b>施策内容</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方自治体において、その特性を活かしつつ燃料電池自動車を有効に活用するため、医療福祉施設、学校等、利用者層、走行距離、利用頻度などが異なる様々な利用形態での活用方法について検討を行う。</li> <li>・ 平成15年度から、環境省が新たに導入した燃料電池自動車を使用して、地方自治体及び地域社会に対する啓発推進を目的としたキャラバンを行っており、平成18年度からは型式認証を受けた車両を用いて、全国の地方自治体を対象とした地域キャラバンを実施している。</li> <li>・ 燃料電池自動車の様々な利用形態毎に、需要サイドである地方自治体が予め把握すべき情報（燃料供給やメンテナンスの在り方等）を収集するため、燃料電池自動車の走行による社会実験を行う。</li> <li>・ 地域キャラバンにおいて得られた燃費データやアンケート結果、収集・編集されたビデオ、写真等を全国の地方自治体に提供し、地域住民に対しての啓発をさらに進展させ、燃料電池自動車に対する関心を深める。特に教育現場において、燃料電池や燃料電池自動車の模型等を使用しながらの啓発活動を充実させる。</li> </ul> <p><b>【実績】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度：3県9市町（計12自治体）で実施</li> <li>・ 平成20年度：1県7市区町（計8自治体）で実施 （NO<sub>x</sub>・PM法対象地域内東京都江戸川区を含む。）</li> <li>・ 平成21年度：3県6市（計9自治体）で実施 （NO<sub>x</sub>・PM法対象地域内神奈川県茅ヶ崎市、埼玉県東松山市及び兵庫県高砂市を含む。）</li> </ul>			
<b>参考資料</b>			
<p>「燃料電池自動車啓発推進事業について」HP  <a href="http://www.env.go.jp/air/car/lev/fcv/index.html">http://www.env.go.jp/air/car/lev/fcv/index.html</a></p>			

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	埼玉県地球温暖化対策推進条例によるエコドライブの推進
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<p>条例によるエコドライブの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブ推進者の選任（埼玉県地球温暖化対策推進条例） 平成22年度から、エコドライブを効果的に推進するため、事業者（*）は自動車の管理を統括する者から1人を事業者内でエコドライブを普及・推進するに当たり中心的な役割を担う「エコドライブ推進者」として選任する。</li> <li>＊30台以上自動車を使用する事業者等が対象</li> <li>・自動車の使用者によるエコドライブに実施を義務付け</li> <li>・新車販売店に購入者へのエコドライブの説明を義務付け</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県HP  <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/</a>  <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/eco-drive/ecodrivel.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/eco-drive/ecodrivel.html</a></li> </ul>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブ講習会等の実施
実 施 期 間	
概 要	関係団体と連携したエコドライブ講習会の実施及びエコドライブセミナーの実施。
施策内容	
<p>1 関係団体と連携したエコドライブ講習の実施</p> <p>平成 19 年度            1 回</p> <p>平成 20 年度            2 回</p> <p>平成 21 年度            2 回</p> <p>2 エコドライブセミナーの実施</p> <p>平成 20 年度            2 回</p> <p>平成 21 年度            1 回</p>	
参考資料	
<p>・埼玉県HP</p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jidousya-ontai/</a></p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/eco-drive/ecodrivel.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/eco-drive/ecodrivel.html</a></p>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブ普及促進事業
実 施 期 間	平成 20 年度から継続
概 要	エコドライブ普及啓発用のリーフレットを作成し、また、事業者向けの研修会等への講師派遣を行う。
<b>施策内容</b>	
<p>県民・事業者エコドライブの意義や具体的な運転方法を知ってもらうため、広く県民・事業者エコドライブの情報を提供し、エコドライブについての認知度とドライバーの意識の向上を図る。また、事業者の運行管理者等を対象に、講習会を開催し、エコドライブの指導者となる人材育成の取組を進め、一般ドライバーへの普及として、地球温暖化防止活動推進員等の地域で活動する人材を対象とした、普及啓発方法の情報提供や研修会を開催する。</p> <p>イ. 平成 20 年度のエコドライブ普及啓発事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベントでの啓発活動（八都県市共同事業）</li> <li>・自動車教習所でのエコドライブ実技講習会（八都県市共同事業・J A F 共催）</li> <li>・エコドライブ推進月間キャンペーン活動（八都県市共同事業）</li> <li>・エコドライブコンテストへの参加協力依頼（環境省、環境再生機構主催）</li> <li>・地球温暖化防止活動推進員への普及啓発（千葉県地球温暖化防止活動センター）</li> <li>・県民等への情報提供等（内容：エコドライブやアイドリング・ストップの周知等）</li> </ul> <p>ロ. 平成 21 年度のエコドライブ普及啓発事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベントでのエコドライブの啓発活動（八都県市共同事業及び県単独）</li> <li>・自動車教習所でのエコドライブ実技講習会（八都県市共同事業・J A F 共催）</li> <li>・エコドライブ推進月間キャンペーン活動（八都県市共同事業）</li> <li>・エコドライブコンテストへの参加協力依頼（環境省、環境再生機構主催）</li> <li>・地球温暖化防止活動推進員への普及啓発（千葉県地球温暖化防止活動センター）</li> <li>・職員出前講座による率先取組（内容：県職員向けの講座）</li> <li>・県民等への情報提供（内容：エコドライブやアイドリング・ストップの周知等）</li> <li>・市町村への講師派遣</li> </ul>	
<b>参考資料</b>	
<p>・千葉県HP（エコドライブの推進）  <a href="http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/event/campaign/sonohoka/ecodrive/index.html">http://www.pref.chiba.lg.jp/taiki/event/campaign/sonohoka/ecodrive/index.html</a></p>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブの推進
実 施 期 間	平成 12 年度から継続
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都エコドライブインストラクター養成教習会開催（平成 20 年 6 月）</li> <li>・区市と連携したエコドライブ教習会開催（平成 20 年 10 月から継続）</li> <li>・条例にエコドライブ実施に係る努力義務規定新設（平成 21 年 4 月）</li> </ul> <p>等</p>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都環境局HP</li> <li>・東京都環境白書 2010</li> </ul>	



<p><b>該当分類</b></p>	<p>(4) エコドライブの普及促進 (3) 低公害車の普及促進、(5) 交通需要の調整・低減を含む)</p>
<p><b>施策名</b></p>	<p>事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請</p>
<p><b>実施期間</b></p>	<p>平成21年7月から継続</p>
<p><b>概要</b></p>	<p>川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて、事業者向け自動車利用ガイドライン(ガイドライン)を作成し、事業者のエコドライブの実施や輸送の効率化等の取組を促す。ガイドラインは自動車の使用者としての取組に加えて、荷主としての取組についても明示。</p>
<p><b>施策内容</b></p>	
<p>川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて、事業者に取り組んでいただきたい環境に配慮した自動車利用の取組をとりまとめた事業者向け自動車利用ガイドライン(ガイドライン)を作成し、平成21年7月～平成22年3月に、323の事業所を個別訪問し、ガイドラインによる取組の協力を依頼。</p> <p>また、ガイドラインに賛同する事業所を募集しており、賛同事業所を県のホームページで公開。</p> <p><b>【事業者向け自動車利用ガイドライン概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 自ら自動車を使用する場合の取組             <ul style="list-style-type: none"> <li>①エコドライブの実施 ②低公害車の利用 ③混雑時間帯の回避</li> <li>④他の道路へのう回 ⑤公共交通機関等の利用 ⑥輸送の効率化</li> </ul> </li> <li>◇ 荷主として貨物運搬を委託する場合等の取組             <ul style="list-style-type: none"> <li>①出入り事業者への要請 ②輸送の効率化</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>参考資料</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて～事業者向け自動車利用ガイドライン～</li> <li>・神奈川県HP</li> </ul>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	池上測定局二酸化窒素情報システムの運用
実 施 期 間	平成 21 年 12 月から継続
概 要	「池上新田公園前測定局」において、二酸化窒素が高濃度となった場合に、予め登録しているメールアドレスに情報提供し、環境に配慮した自動車利用などの協力を呼び掛ける。
施策内容	
<p>二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いている「池上新田公園前測定局」において、二酸化窒素が高濃度となった場合に、予め登録しているメールアドレスに情報提供し、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛などの取組に協力を呼び掛ける。</p> <p>平成 21 年 12 月から運用開始。平成 22 年 3 月までに計 15 回発信。</p>	
参考資料	
<p>・「産業道路（東京大師横浜線）の二酸化窒素情報を携帯電話等のメールアドレスに配信します」 記者発表資料</p>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブ推進協議会による各種支援の拡充
実 施 期 間	平成 19 年度から継続
概 要	かながわエコドライブ推進協議会による民間事業者、関係団体との連携した運送事業者等へのエコドライブ活動支援。
施策内容	
<p>「かながわエコドライブ推進協議会」でのエコドライブ講習会や運行管理者向け講習会等を拡充するとともに、荷主企業関連団体との連携も図り、荷主企業のエコドライブの意識を高める。</p> <p>主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理者向け講習会 (開催実績) 平成 19 年度 3 回 平成 20 年度 5 回 平成 21 年度 7 回</li> <li>・ エコドライブフォーラム開催</li> <li>・ エコドライブ等実施状況調査</li> <li>・ エコドライブ news の発行</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神奈川県HP</li> </ul>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブ支援装置貸出事業
実 施 期 間	平成 21 年度
概 要	支援装置メーカーと連携して、中小企業に、無償で支援装置を一定期間貸し出し、メーカーの技術指導のもと、エコドライブを実践・体験してもらう。
<b>施策内容</b>	
<p>支援装置メーカーと連携して、中小企業に、無償で支援装置を一定期間貸し出し、メーカーの技術指導のもと、エコドライブを実践・体験してもらい、成果をエコドライブ並びに支援装置の普及に活用する。</p> <p>イ. 貸出資材</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブ管理システム (1セット=車載機 2 台、運行状況解析ソフト) ⇒支援装置メーカー7 社から 1 セットずつ、9 事業者に貸出。</li> <li>・アイドリングストップ装置 (車載機 5 台) ⇒支援装置メーカー1 社から、1 事業者に貸出。</li> </ul> <p>ロ. 費用 無料</p> <p>ハ. 申込者の要件等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員数が 300 人以下で、千葉県内の部署で自動車を使用する事業者であること。</li> <li>・支援装置を取り付ける自動車について、平成 20 年 7 月からの燃費データを記録していること (支援装置導入後と比較するため)</li> <li>・燃費の改善等に向け、乗務員指導などの運行管理に積極的に取り組む意欲があること。</li> <li>・申込者からは、貸出期間終了後、装置使用の成果、感想等の報告を受ける。</li> </ul> <p>二. 結果</p> <p>最大で 35%の燃料費が改善された。</p>	
参考資料	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	公用車への簡易エコドライブ運転モニター試験導入事業
実 施 期 間	平成 21 年度から継続
概 要	公用車を対象に、簡易エコドライブ運転モニターを試験的に導入し、燃費の改善状況等を把握する。
施策内容	
<p>各県民センター、各県民センター事務所、環境研究センター及び大気保全課所属の公用車 14 台に、簡易エコドライブ運転モニターを試験的に導入し、調査継続中である。燃費の改善状況等を把握するとともに、今後の公用車や県内自動車への普及を図るための課題等の把握を行う。(CO2 対策として、行っている。)</p> <p>イ. 簡易エコドライブ運転モニターについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ e - d r i v e (Economy Drive Support Monitor)</li> <li>PIVOT CORPORATION</li> </ul>	
参考資料	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	エコドライブ促進事業
実 施 期 間	① 運転免許更新時等のリーフレット配布：平成14年度から継続 ② エコドライブ講習会：平成18年度から継続
概 要	① 自動車運転免許取得、更新時におけるエコドライブ情報の提供。 ② (社)日本自動車連盟及び地元市と連携し、県内の自動車教習所において、住民等を対象とした実技講習会の実施。
施策内容	
<p>① 運転免許試験場において、自動車運転免許取得、更新時にリーフレットを配布し、エコドライブの実践に係る教育及び啓発を実施。また、各種イベント等においてもリーフレットを配布し、エコドライブの普及を図る。</p> <p>② (社)日本自動車連盟及び地元市と連携し、県内の自動車教習所において、住民等を対象にエコドライブの実技講習を行い、その効果を体験することを通して、エコドライブの普及を図る。</p> <p>○ 実施回数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年度1回、平成19年度5回、平成20年度6回、平成21年度5回。</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 記者発表資料 愛知県HP (<a href="http://www.pref.aichi.jp/0000031636.html">http://www.pref.aichi.jp/0000031636.html</a>)</li> <li>・ JAF HP (<a href="http://www.jaf.or.jp/eco-safety/eco/ecotraining/index.htm">http://www.jaf.or.jp/eco-safety/eco/ecotraining/index.htm</a>)</li> </ul>	

該当分類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	道路沿道環境状況予測システム運営
実施期間	平成 19 年度から継続
概要	名古屋南部地域及び岡崎大平地区の道路沿道を対象として、その日の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度が環境基準を超えると予想される場合に、道路交通情報板を用いて、ドライバーに大気環境改善への協力の呼びかけを実施。

施策内容

名古屋南部地域の国道 23 号沿道及び岡崎大平地区の国道 1 号沿道を対象として、その日の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度が環境基準を超えると予想される場合に、道路交通情報板を用いて、ドライバーに大気環境改善への協力を呼びかけるもの。

1. 関係機関

- ・愛知県環境部、愛知県警察本部交通部、国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所、中日本高速道路（株）

2. 道路交通情報板数

- ・名古屋南部地域 13 か所
- ・岡崎大平地区 5 か所

3. 運用開始時期

- ・平成 20 年 3 月 24 日

4. 表示依頼実績

(単位：日)

	名古屋南部地域	岡崎大平地区
平成 19 年度実績	0	0
平成 20 年度実績	7	25
平成 21 年度実績	4	9

※運用開始が平成 20 年 3 月 24 日のため、平成 19 年度実績はない。

参考資料

- ・中部地方整備局HP (<http://www.cbr.mlit.go.jp/kisya/2008/1523.html>)

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	条例によるアイドリング・ストップの義務付け
実 施 期 間	平成 15 年度から継続
概 要	平成 15 年 10 月から条例により、アイドリング・ストップの遵守を義務付け。
<b>施策内容</b>	
<p>平成 15 年 10 月から「県民の生活環境の保全等に関する条例」により、アイドリング・ストップの遵守を義務付け。</p> <p>規定の概要                  アイドリング・ストップの義務 (第 77・78 条)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自動車を運転する者は、自動車を駐停車するときは、原動機を停止(アイドリング・ストップ)しなければならない。また、事業者は、従業者に対しアイドリング・ストップをするよう指導しなければならない。</li> <li>2. 駐車の用に供する面積が 500 m<sup>2</sup>以上の駐車場の設置・管理者は、駐車場を利用する者に対してアイドリング・ストップを周知するための措置を講じなければならない。</li> </ol>	
<b>参考資料</b>	
<p>・愛知県HP                  (<a href="http://www.pref.aichi.jp/kankyo/kansei-ka/hourei/jyorei-1/shin/shin4.html">http://www.pref.aichi.jp/kankyo/kansei-ka/hourei/jyorei-1/shin/shin4.html</a>)</p>	



該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	アイドリングストップの義務付け
実 施 期 間	平成 13 年度から継続
概 要	平成 13 年 3 月から条例に基づき、アイドリングストップを義務付け。
施策内容	
<p>平成 13 年度から「三重県生活環境の保全に関する条例」により、アイドリングストップを義務付け。</p> <p>○条例第 12 条 自動車等を運転する者は、自動車等の駐車（自動車等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止（人の乗降のための停止を除く。）をすること又は自動車等が停止し、かつ、当該自動車等の運転をする者がその自動車等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。以下同じ。）をする場合には、当該自動車等の原動機を停止しなければならない。ただし、緊急用自動車を現に緊急用務に使用している場合その他の規則で定める場合は、この限りでない</p>	
参考資料	
<p>三重県 HP  <a href="http://www3.e-reikinet.jp/mie-ken/d1w_reiki/41390101000700000000/422901010009000000/42290101000900000000.html">http://www3.e-reikinet.jp/mie-ken/d1w_reiki/41390101000700000000/422901010009000000/42290101000900000000.html</a></p>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及推進
施策名	エコドライブ推進のための事業者への支援
実 施 期 間	
概 要	エコドライブセミナーやエコドライブ普及員養成教習会、エコドライブインストラクター養成教習会などを開催しエコドライブの普及を推進した。
施策内容	
<p>○エコドライブセミナー                      エコドライブ普及啓発のため、専門家の基調講演、大阪府エコドライブ大賞の表彰式、管理者向け講習を実施した。</p> <p>○エコドライブ普及員養成教習会・エコドライブインストラクター養成教習会                      環境に配慮した運転である「エコドライブ」の普及を図るため、平成17年5月から大阪府エコドライブ実践事業者を募集し、応募事業者に対する出前講習・燃費計の貸し出し等を実施している（平成21年度末実践事業者数211事業者）。</p>	
参考資料	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	アイドリング・ストップ等エコドライブの推進
実 施 期 間	平成7年度から継続
概 要	平成7年度から、条例にアイドリング禁止規定を設け、駐車場の管理者に対して、パンフレット配布等によるアイドリング・ストップの周知を要請。また、兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部を設置して、県民によるアイドリング・ストップ運動を展開している。
施策内容	
<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成7年7月 環境の保全と創造に関する条例にアイドリング禁止規定を設ける。</li> <li>・平成8年5月 兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部を設置</li> </ul>	

該 当 分 類	(4) エコドライブの普及促進
施策名	アイドリングストップの推進
実 施 期 間	
概 要	「大阪府生活環境の保全等に関する条例」に基づき、駐車時のアイドリングの禁止の徹底、違反事業者への指導を実施
施策内容	
<p>○アイドリングストップの推進</p> <p>「大阪府生活環境の保全等に関する条例」によりアイドリング行為を禁止している。          条例では、運転者に対して駐車時におけるアイドリング停止の義務を課し、啓発活動により府民の理解と協力を得て自主的な取組を誘導するとともに、事業者には使用人等への指導、駐車場の管理者には利用者への周知措置を求めており、必要に応じて勧告制度を発動させることにより条例の実効性を確保することとしている。</p>	
参考資料	

警察庁 交通局交通規制課  
 経済産業省 資源エネルギー庁省エネルギー対策課  
 国土交通省 総合政策局環境政策課  
 環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(4) エコドライブの普及促進	実施期間	平成18年度から継続
施策名	エコドライブ普及・推進アクションプランの実施		
関連法・計画等	京都議定書目標達成計画（平成17年4月閣議決定）		
概要	関係4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）のエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う。		
<b>施策内容</b>			
<p>■エコドライブ普及・推進アクションプランの策定</p> <p>エコドライブが十分普及・実施されることを目的とし、平成18年度から平成20年度の3年間をエコドライブの重点的な普及・推進期間として、政府、地方公共団体、関係団体、製造事業者、輸送事業者及びドライバー等が取り組むアクションを策定した。</p> <p>[内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブの定義の見直し、効果指標等の確定</li> <li>・エコドライブの普及・啓発活動</li> <li>・エコドライブ支援装置等の普及促進</li> <li>・エコドライブ評価システムの確立</li> <li>・地方公共団体及び関係団体との横断的取り組み</li> <li>・エコドライブ普及・推進に必要な調査</li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(4) エコドライブの普及促進	実施期間	平成17年度から継続
施策名	エコドライブコンテストの開催等		
関連法・計画等	京都議定書目標達成計画（平成17年4月閣議決定）		
概要	自動車を運転するドライバーとその自動車を保有する企業の協働によってエコドライブを継続的に推進するエコドライブコンテストの開催等。		
施策内容			
<p>■エコドライブコンテストの開催</p> <p>事業者のエコドライブの取組を競うもので、自動車を運転するドライバーとその自動車を保有する企業の協働によってエコドライブを継続的に推進する。平成17年度より継続。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主催：独立行政法人環境再生保全機構、環境省</li> <li>・後援：（社）全日本トラック協会、（社）日本自動車工業会、（社）日本自動車販売協会連合会、（社）日本自動車連盟、（社）日本ロジスティクスシステム協会、（社）日本損害保険協会</li> <li>・参加者：平成21年度は、参加事業者数9,733事業所、参加台数146,287台、参加人数330,033人。</li> </ul> <p>■エコドライブ普及促進プロジェクト</p> <p>平成21年度に、一般ドライバーへのエコドライブ実践の浸透を図ることを目的とし、イオン大高ショッピングセンター（名古屋市）において、従業員が自家用車で通勤する際のエコドライブ教育を行い、その効果（燃費向上等）について検証を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員93名に対しエコドライブ教育のための講習を実施。</li> <li>・従業員112名に対しインターネット燃費収集ツールを提供し、3ヶ月間運用。</li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(4) エコドライブの普及促進	実施期間	平成18年度から継続
施策名	自動車運送事業者等によるEMS（エコドライブ管理システム）の導入支援		
関連法・計画等			
概要	エコドライブの計画的かつ継続的な実施とその評価及び指導が一体となった取組み（EMS：エコドライブ管理システム）の構築・普及を図るため、経済産業省と連携して石油特会を活用したNEDO事業として、EMS関連機器を購入する自動車運送事業者等に対し、その費用の一部を補助。		

施策内容

エコドライブの計画的かつ継続的な実施とその評価及び指導が一体となった取組み（EMS：エコドライブ管理システム）の構築・普及を図るため、経済産業省との連携の下、石油特会を活用した独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）のエネルギー使用合理化事業者支援事業の補助制度を活用して、EMS関連機器を購入する自動車運送事業者等に対し、その費用の一部を補助するもの。なお、補助はEMS機器を導入することにより、確実に省エネ効果が上がったと認められた場合に行われる。

(1) 買取り方式

自動車運送事業者等が、EMS機器を直接購入してエコドライブを推進する場合は、省エネ目標を掲げたEMS普及事業実施計画を作成し、国土交通省の審査・認定を受け、NEDOに対し補助金交付申請を行う。

(2) リース方式

自動車運送事業者等が、EMS機器をリースで導入しエコドライブを推進する場合は、(財)運輸低公害車普及機構（LEVO）が募集するEMS普及事業に参加する。LEVOは省エネ目標を掲げたEMS普及事業実施計画を作成し、国土交通省に審査・認定を受け、NEDOに対し補助金交付申請を行う。LEVOは導入予定の機器を一括して購入し、同補助金を反映した費用で参加事業者にリースを行う。

○補助率：買取り方式、リース方式とも対象経費の1/3

○認定実績

年度	買取り	リース
平成18年度	5,128台	26,338台
平成19年度	4,303台	26,578台
平成20年度	2,418台	31,039台
平成21年度	408台	14,848台
平成22年度	681台	9,984台

参考資料

○国土交通省HP

- ・平成22年度 先端のエコドライブ管理システム（EMS）公募について  
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/environment/shouenergy/ems/index.htm>)
- ・先端のエコドライブ管理システム(EMS)普及事業実施計画認定要領  
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/environment/shouenergy/ems/youryou.pdf>)

該 当 分 類	(5) 交通需要の調整・低減
施策名	交通需要管理の推進
実 施 期 間	平成 11 年度から継続
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TDM東京行動プランに基づく TDM施策の推進</li> <li>・ 自転車利用の推進 (自転車走行空間の整備、駐輪場の整備、環境交通キャンペーン実施等)</li> <li>・ 公共交通機関の利用推進 (パーク &amp; バスライド、カーシェアリングモデル事業の実施等)</li> </ul> 等	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京都環境局HP</li> <li>・ 東京都環境白書 2010</li> </ul>	



<p>該当分類</p>	<p>(5) 交通需要の調整・低減</p>
<p>施策名</p>	<p>環境ロードプライシングの拡充の要請</p>
<p>実施期間</p>	<p>平成19年度から継続</p>
<p>概要</p>	<p>産業道路や首都高速横羽線を走行する大型車等の首都高速湾岸線への転換を促進させる、首都高速湾岸線の環境ロードプライシングを拡充するよう、国や首都高速道路株式会社に要請。</p>
<p>施策内容</p>	
<p>産業道路沿道に設置されている「池上新田公園前測定局」で、二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いているため、産業道路や首都高速横羽線を走行する大型車の首都高速湾岸線への転換を促進させる、首都高速湾岸線の環境ロードプライシングを拡充するよう、国や首都高速道路株式会社に要請している。</p>	
<p>参考資料</p>	

関連項目	(5) 交通需要の調整・低減	実施期間	継続実施中
施策名	国際標準コンテナ車通行支障区間の解消		
関連法・計画等	総合物流施策大綱 (2009-2013) (平成 21 年 7 月閣議決定)		
概要	国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁や現道拡幅、バイパスの整備などを実施		
施策内容			
<p>国際標準コンテナによる輸出入量増加に対応し、目的地まで迅速、円滑かつ低廉な物流を実現するため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点間を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備を推進。具体的には、規格の高い道路ネットワークの整備に加え、供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図る。</p>			
参考資料			

関連項目	(5) 交通需要の調整・低減	実施期間	平成18年度以前から継続
施策名	交通規制の実施、違法駐車の排除		
関連法・計画等	道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律		
概要			
施策内容			
<p>(1) 交通規制の実施                  バス専用(優先)通行帯の指定、大型貨物車等通行区分の指定、大型車通行禁止規制、最高速度規制、中央線変移規制(時間限定(可変)、右折車線等の設置)</p> <p>(2) 違法駐車排除                  保管場所法違反の検挙、違法駐車に対する指導取締り</p>			
参考資料			

国土交通省 政策統括官付参事官（物流政策、複合物流、物流施設）室  
 鉄道局財務課 JR 担当室 海事局総務課企画室 港湾局計画課企画室  
 自動車交通局貨物課 総合政策局環境政策課  
 経済産業省 商務流通グループ 流通・物流政策室

関 連 項 目	(5) 交通需要の調整・低減	実 施 期 間	平成 19 年度から継続
施策名	グリーン物流の推進		
関連法・ 計画等	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）、エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）		
概 要	輸送の効率化、鉄道・海運へのモーダルシフト、物流拠点施設の総合化、貨物の積載効率の向上等の物流のグリーン化により、物流部門における二酸化炭素排出量の削減を図る。		
施策内容			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン物流パートナーシップ会議（荷主と物流事業者の協働による自主的な CO2 削減取組の促進）</li> <li>・物流連携効率化推進事業（多様な関係者の連携による物流効率化の取組を支援）</li> <li>・災害等による鉄道輸送障害の代替手段の確保</li> <li>・物流総合効率化法（物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化の推進）</li> <li>・省エネ法（荷主、輸送事業者に対し、エネルギーの使用に係る原単位を中長期的にみて年平均 1%以上低減させる努力義務）</li> <li>・鉄道貨物へのモーダルシフト</li> <li>・フェリー・内航海運の競争力強化の取組の推進</li> <li>・海上貨物輸送へのモーダルシフト促進に向けた港湾における対策</li> <li>・トラック輸送の効率化の推進</li> </ul>			
参考資料			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン物流パートナーシップ会議HP. (<a href="http://www.greenpartnership.jp/">http://www.greenpartnership.jp/</a>)</li> </ul>			

関連項目	(5) 交通需要の調整・低減	実施期間	平成19年度から継続
施策名	公共交通機関の利用促進		
関連法・計画等			
概要	クルマの過度な利用を抑え、より環境負荷の低い公共交通機関への利用転換を図る。		
施策内容			
<p>鉄道新線整備の推進・・・都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために、地下鉄の新線整備等による速達性向上、都市鉄道の利便性向上を促進。</p> <p>エコ通勤の推進・・・事業所単位でのエコ通勤の取組支援として、エコ通勤優良事業所認証制度を創設し、264 事業所を認証。併せて、地域ぐるみの公共交通活性化へ向け、通勤交通グリーン化推進プログラムを公募し、6 件認定を行い、公共交通機関等への利用転換促進を図った。</p> <p>バスの利用促進・・・バスについては、その運行が必要不可欠でありながら輸送人員の減少等により路線の維持が困難となっている地域の生活交通路線を運行する乗合バス事業者に対し、個別路線毎に生じている欠損等について都道府県と協調して支援し、その維持を図ることにより、利用を促進しているところである。</p>			
参考資料			

関連項目	(5) 交通需要の調整・低減	実施期間	継続実施中
施策名	自転車通行環境整備モデル地区事業		
関連法・計画等			
概要	国土交通省と警察庁が合同で指定した全国 98 箇所のモデル地区において、自転車道や自転車レーンなど、歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に整備。		
施策内容			
<p>平成 20 年 1 月に、国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車利用環境整備の模範となるモデル地区として、全国 98 箇所を指定。自転車道や自転車レーンなど、歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を、概ね 2 年間で、戦略的に整備する。</p>			
参考資料			

関連項目	(5) 交通需要の調整・低減	実施期間	平成21年度
施策名	ロードプライシング制度の検討		
関連法・計画等			
概要	ロードプライシング制度の在り方についての検討を実施。		
<b>施策内容</b>			
<p>平成22年度においても大都市圏の幹線道路近傍を中心に環境基準の非達成地域が残ると見込まれるため、これらの地域等における環境基準の早期達成に向けた新たな対策の1つとして、自動車交通環境対策検討会内にロードプライシング制度の在り方に関する分科会を設置しロードプライシング制度の実現可能性について検討を行い、報告をとりまとめた。</p> <p>1 検討体制                  大学教授、地方自治体、運送業者、地方自治体の職員等を構成員とする「自動車交通環境対策検討会」(座長：猿田勝美 神奈川大学名誉教授)を設置して検討。</p> <p>2 検討事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車環境対策の必要性</li> <li>・日本版ロードプライシングの在り方                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 課金対象地域内において使用される自動車に対して、適用される自動車の排出ガス基準に応じて課金額を決定。</li> <li>(2) 地域内使用車両は、年間1万円程度(週毎の定額制が有効)。</li> <li>(3) 大気汚染防止法及びNO<sub>x</sub>・PM法に規定する施策だけでは、大気環境基準が達成できていない地域であって、大気汚染の状況、自動車の使用状況を考慮して地方自治体の意見を基に指定。</li> <li>(4) 国で必要な法令の整備及び課金の納付管理に必要なシステムの整備を行い、これを地方自治体が自らの判断と責任において、実施できる制度。</li> <li>(5) 自動車の登録上の使用者の申告により納付。</li> <li>(6) カメラを使用して自動車を撮影し、ナンバー自動読み取り装置により解析し、自動車の走行状況を適格に把握するエリア方式。</li> </ol> </li> <li>・ロードプライシング制度を実施した場合の効果等                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 自動車使用抑止効果による大気汚染物質の削減を期待。</li> <li>(2) 公共交通手段へのシフト(交通渋滞の解消等)。</li> <li>(3) 課金収益による環境対策の促進。</li> </ol> </li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(6) 交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策名	環状道路、バイパス等の幹線道路ネットワークの整備		
関連法・計画等			
概要	環状道路、バイパス等の幹線道路ネットワークの整備により、走行速度が向上し、交通流が円滑化することで、生活環境の改善を図る。		
施策内容			
<p>○環状道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消等を図るため、海外主要都市と比べて遅れている環状道路の整備を重点的に推進する。</li> </ul> <p>○幹線道路ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路・地域高規格幹線道路等の整備を現道も活用しつつ効率的に推進する。</li> </ul>			
参考資料			



関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	交差点の立体化等のボトルネック対策		
関連法・ 計画等			
概 要	交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減する。		
施策内容			
道路の交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減するため、交差点の立体化等のボトルネック対策を実施する。			
参考資料			
(This area is currently blank in the provided image)			

関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策		
関連法・ 計画等	踏切道改良促進法 第9次交通安全基本計画 社会資本整備重点計画		
概 要	長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。		
施策内容			
<p>全国の全ての踏切を対象に道路管理者、鉄道事業者の連携のもと総点検を実施し、緊急に対策を検討すべき踏切を抽出。</p> <p>このうち、連続立体交差化など、抜本的な対策の検討が必要なボトルネック踏切等については重点的に対策を推進する。</p>			
参考資料			

関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	駐車場等の整備		
関連法・ 計画等	駐車場法、道路法		
概 要	駐車場（自動二輪車駐車場を含む）の整備及び荷捌き駐車スペースの整備により、自動車走行速度が向上し、交通流の円滑化により、生活環境の改善を図る。		
施策内容			
<p>○駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路上駐車等による都市中心部の慢性的な渋滞の改善を図るため、駐車場の整備を推進する。</li> </ul> <p>○路上荷捌き駐車スペースの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短時間駐車を行う貨物車両等の影響による自動車走行速度低下の改善を図るため、路上荷捌きスペースの整備を推進する。</li> </ul>			
参考資料			

関連項目	(6) 交通流対策の推進	実施期間	平成18年度以前から継続
施策名	交通環境の整備		
関連法・計画等	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(各都府県) 道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律		
概要			
施策内容			
<p>(1) ITSを活用した大気汚染防止対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図る公共車両優先システム (PTPS) の運用 1,303 交差点 (57.2%) 延長 378.3km 77 路線</li> <li>・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、環境保護を図ることを目的とした交通公害低減システム (EPMS) の運用 195 交差点 (86.3%) 延長 52.7km 9 路線 5 都市 (川崎市、神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市)</li> </ul> <p>※数値は 8 都府県の対策地域における平成 20 年度末の数値、( ) 内の % は全国の整備対象に占める割合</p> <p>(2) 信号機の整備 信号機の集中制御化、信号機の高度化 (プログラム多段系統化、半感応化、右折感応化、多現示化等)</p> <p>(3) 駐車対策の推進 駐車誘導システム、違法駐車抑止システムの運用</p> <p>(4) 交通関係情報の収集と提供 運転者に対して、交通渋滞、交通規制等の交通情報をリアルタイムに提供する道路交通情報通信システム (VICS)、交通情報提供装置 (光ビーコン、交通情報板等) の活用</p>			
参考資料			

関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	VICS の整備拡充		
関連法・ 計画等			
概 要	交通流円滑化対策として、VICS の整備を拡充するもの。		
施策内容			
<p>VICS の整備拡充により、自動車走行速度を向上し、交通流の円滑化を図る。事業内容としては、路側施設の整備による VICS 情報提供エリアを拡充する。</p>			
参考資料			
<p></p>			

関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	路上工事の縮減		
関連法・ 計画等			
概 要	交通流円滑化対策として路上工事の縮減を図るもの。		
施策内容			
<p>路上工事の縮減により、路上工事に伴う交通渋滞の緩和や通行障害の改善を図り、交通流の円滑化を図る。事業内容としては、共同施工による工事量の縮減、年末年始や地域のイベント期間での路上工事の抑制等を推進する。</p>			
参考資料			

<p>関連項目</p>	<p>(6) 交通流対策の推進</p>	<p>実施期間</p>	<p>継続実施中</p>
<p>施策名</p>	<p>ETC の普及促進</p>		
<p>関連法・計画等</p>			
<p>概要</p>	<p>交通流円滑化対策として、ETC の普及を促進するもの。</p>		
<p style="text-align: center;">施策内容</p>			
<p>ETC の普及促進により、自動車走行速度を向上し、交通流円滑化を図る。事業内容としては、ETC への利用転換を促進するため、ETC の利用機会の拡大に向けた支援を実施する。</p>			
<p style="text-align: center;">参考資料</p>			

関 連 項 目	(6) 交通流対策の推進	実 施 期 間	継続実施中
施策名	VICS の普及促進		
関連法・ 計画等			
概 要	交通流円滑化対策として、VICS の普及を促進するもの。		
施策内容			
<p>VICS の普及促進により、自動車走行速度を向上し、交通流円滑化を図る。事業内容としては、路側施設の整備による VICS 情報提供エリアを拡充する。</p>			
参考資料			
<p></p>			



該 当 分 類	(7) 局地汚染対策の推進
施策名	局地汚染対策
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 局地汚染実態調査、効果調査の実施</li> <li>・ 道路管理者への要請等</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京都環境局HP</li> <li>・ 東京都環境白書 2010</li> </ul>	

該 当 分 類	(7) 局地汚染対策の推進
施策名	京浜臨海部の環境改善に向けた調査
実 施 期 間	平成 20 年度に実施
概 要	産業道路（東京大師横浜線）の池上測定局（川崎区池上新田公園前測定局）で環境基準を超過しているため、産業道路を走行する車両の実態調査及び京浜臨海部の事業所のエコドライブの実施などの取組状況の調査を実施
施策内容	
<p>○産業道路を利用する自動車の実態調査の実施</p> <p>産業道路（東京大師横浜線）沿道にある池上測定局（川崎区池上新田公園前測定局）で環境基準未達成の状況であるため、平成 20 年 7 月 23 日に環境省、神奈川県及び川崎市が産業道路を利用する自動車の実態調査を実施。</p> <p>[調査結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇大師及び浅田から流入し産業道路を利用した自動車 39,005 台</li> <li>◇走行実態が把握できた自動車 16,637 台             <ul style="list-style-type: none"> <li>（臨海部への出入り実態）                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要交差点から臨海部へ出入りした自動車 84% (13,915 台)</li> <li>・通過した自動車 16% ( 2,722 台)</li> </ul> </li> <li>（車種の状況）                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車 61% (10,202 台)</li> <li>・乗用車等 39% ( 6,435 台)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>○京浜臨海部の事業所調査の実施</p> <p>平成 20 年 7 月、8 月に京浜臨海部のエコドライブの実施、低公害車の利用、出入り事業者への要請などの実施状況の調査を実施。</p> <p>[調査結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇エコドライブの実施 20%、低公害車の導入 45%。</li> <li>◇出入り事業者への要請（エコドライブの実施 15%、低公害車の使用 8%）</li> </ul> <p>産業道路を利用する自動車の多くが、京浜臨海部へ出入りしているなどの調査結果は、事業者向け自動車利用ガイドラインの作成や事業者への取組の要請などに活用。</p>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜臨海部の環境改善に向けた調査 記者発表資料</li> </ul>	

該 当 分 類	(7) 局地汚染対策の推進
施策名	局地汚染対策の推進
実 施 期 間	
概 要	

施策内容

関係機関で構成する「大阪府局地汚染対策検討会議」が平成19年3月にとりまとめた「局地における大気汚染対策のとりまとめ」に基づき、局地的に大気環境濃度の高い府内2箇所（大阪市を除く）において、各種対策を実施するとともに進行管理を行った。

<対策メニュー>

- ・ 八尾市太子堂：八尾市立病院跡地利用における歩道整備などの環境配慮 等
- ・ 枚方市中振：中振北地域の国道170号の2車線化  
第二京阪の開通 等

また、大阪市域については、大阪市が対策調査を実施。

主な対策メニューと実施状況

- ・ 今里交差点：交差点改良[⑱済]、地下鉄8号線開業[⑱済]等
- ・ 出来島小学校：路上駐車抑止、大気浄化施設の設置等
- ・ 市岡元町：右折車線の設置・中央分離帯の構造改良[⑳済]、低公害車の集中導入・大気浄化施設の設置等
- ・ 梅田新道：アイドリング対策等
- ・ 新森小路小学校：地下鉄8号線開業[⑱済]、公共交通機関の利用促進等

○二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の環境基準非達成局

(ppm)

測定局			19年度	20年度	21年度
出来島小学校	大阪市西淀川区	自排	0.056	0.056	0.056
杭全町交差点	大阪市東住吉区	自排	0.055	0.051	0.057
新森小路小学校	大阪市旭区	自排	× 0.061	0.054	0.055
今里交差点	大阪市東成区	自排	× 0.063	0.059	× 0.063
住之江交差点	大阪市住之江区	自排	0.056	0.057	× 0.061
中振交差点	枚方市	自排	0.054	0.053	0.052
太子堂	八尾市	自排	0.048	0.050	0.052
			計2局	0局	計2局
市岡元町局（国交省）大阪市港区			× 0.074	× 0.071	× 0.073

参考資料

関連項目	(7) 局地汚染対策の推進	実施期間	継続実施中
施策名	沿道環境の改善		
関連法・計画等			
概要	交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減する。 環境施設帯の整備、植樹を行い、沿道環境への影響を緩和する。		
施策内容			
<p>道路の交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減するため、交差点の立体化等のボトルネック対策を実施する。また、道路の沿道環境への影響を緩和するために環境施設帯の整備、植樹を行う。</p>			
参考資料			

該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	次世代自動車の普及促進等
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車の導入をPRするイベントとして、平成18～21年度までエコカーフェアを開催。</li> <li>・平成22年度から、市町村や環境NPO等による環境イベントに電気自動車を無償で貸し出し、県民が電気自動車に身近に触れる機会を広げる。</li> <li>・首都圏の九都県市で、低排出で低燃費な自動車を「九都県市指定低公害車」として指定し、その導入を一般に広く推奨。</li> </ul>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県HP <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html</a></li> <li>・九都県市HP <a href="http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html">http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html</a></li> </ul>	

該当分類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	アイドリングストップの推進
実施期間	
概要	
施策内容	
<p>埼玉県生活環境保全条例に基づく自動車使用者のアイドリングの禁止、事業者の措置及び駐車場管理者の周知義務について、リーフレットの配布等の普及啓発を実施。</p>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埼玉県HP  <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html</a></li> <li>・ 九都県市HP  <a href="http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html">http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html</a></li> </ul>	

該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	エコドライブの推進
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
エコドライブの推進のため、リーフレットやステッカーの配布による普及啓発を実施。	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埼玉県HP <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html</a></li> <li>・ 九都県市HP <a href="http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html">http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html</a></li> </ul>	

該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	ディーゼル規制の啓発
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<p>路上検査、拠点検査及び事業場検査等におけるリーフレットの配布。また、九都県市一斉取組としてSA等において啓発活動を実施。</p>	
参考資料	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埼玉県HP  <a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/site/jourei-jidousha/seikan-gaiyou.html</a></li> <li>・ 九都県市HP  <a href="http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html">http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html</a></li> </ul>	



該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進														
施策名	自動車エコ事業所認定制度														
実 施 期 間	平成 16 年度から継続														
概 要	エコカーの導入やグリーン配送の実施など、平成 14 年 10 月に策定した「あいち新世紀自動車環境戦略」に掲げる施策に積極的に取り組む事業所を「自動車エコ事業所」として認定し、その事業所の実施する取組を通じて自動車環境の改善を図り、県民が安心して快適に生活できる自動車環境の実現を図っていくために実施しているもの。														
<b>施策内容</b>															
<p>エコカーの導入や電気自動車用の充電設備の一般への開放、グリーン配送の実施など、「あいち新世紀自動車環境戦略」に掲げる施策に積極的に取り組む事業所を「自動車エコ事業所」として認定し、認定した事業所には、認定証や表示板を交付するほか、県の Web ページに掲載し、環境に配慮した事業所として、企業のイメージアップにつながるよう広く紹介している。</p> <p>○対象 「あいち新世紀自動車環境戦略」に掲げる施策に積極的に取り組み実施している愛知県内の事業所</p> <p>○認定状況</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 16 年度実績</td> <td>10 事業所</td> </tr> <tr> <td>平成 17 年度実績</td> <td>14 事業所</td> </tr> <tr> <td>平成 18 年度実績</td> <td>15 事業所</td> </tr> <tr> <td>平成 19 年度実績</td> <td>10 事業所</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度実績</td> <td>12 事業所</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度実績</td> <td>13 事業所</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">計</td> <td>74 事業所</td> </tr> </table>		平成 16 年度実績	10 事業所	平成 17 年度実績	14 事業所	平成 18 年度実績	15 事業所	平成 19 年度実績	10 事業所	平成 20 年度実績	12 事業所	平成 21 年度実績	13 事業所	計	74 事業所
平成 16 年度実績	10 事業所														
平成 17 年度実績	14 事業所														
平成 18 年度実績	15 事業所														
平成 19 年度実績	10 事業所														
平成 20 年度実績	12 事業所														
平成 21 年度実績	13 事業所														
計	74 事業所														
<b>参考資料</b>															
<ul style="list-style-type: none"> <li>・愛知県HP (<a href="http://www.pref.aichi.jp/0000029568.html">http://www.pref.aichi.jp/0000029568.html</a>)</li> </ul>															

該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	あいち新世紀自動車環境戦略推進大会の開催
実 施 期 間	平成14年度から継続
概 要	平成14年10月に策定した「あいち新世紀自動車環境戦略」の施策の周知及び推進を図るため毎年開催。
施策内容	
<p>平成14年10月に策定した「あいち新世紀自動車環境戦略」の施策の周知及び推進を図るため毎年開催しているもので、現在は、平成17年1月に策定した「あいち地球温暖化防止戦略」の施策の周知及び推進を図るための推進大会も兼ねて開催している。</p> <p>○平成21年度の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車エコ事業所認定証授与式</li> <li>・CO<sub>2</sub>排出削減マニフェスト登録証授与式</li> <li>・エコライフ川柳知事賞授与式</li> <li>・ストップ温暖化！！カレンダー図画コンテスト知事賞授与式</li> <li>・講演             <ul style="list-style-type: none"> <li>21世紀の地球環境とエネルギーを考える 科学ジャーナリスト 中村政雄氏</li> <li>エコカー技術に関する将来展望 早稲田大学大学院創造理工学研究科 教授 大聖泰弘氏</li> </ul> </li> </ul>	
参考資料	

<p>該当分類</p>	<p>(8) 普及啓発活動の推進</p>
<p>施策名</p>	<p>メールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信</p>
<p>実施期間</p>	<p></p>
<p>概要</p>	<p>事業者向けに低公害車など自動車に関する情報や物流に関する情報を毎月提供</p>
<p>施策内容</p>	
<p>車両の低公害化や物流の効率化等を考えている事業者の方などに、行政機関等の各種支援情報などを提供するメールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」を配信。</p> <p>配信数：1093件（平成22年3月末時点）</p>	
<p>参考資料</p>	
<p></p>	

該 当 分 類	(8) 普及啓発活動の推進
施策名	大阪自動車環境対策推進会議における普及啓発活動
実 施 期 間	
概 要	
施策内容	
<p>在阪行政機関や自動車関係諸団体で構成する「大阪自動車環境対策推進会議」において、不要不急の自家用乗用車の使用自粛、駐車時のアイドリング停止の徹底、定期点検整備と適正走行の徹底、低公害な車の使用、エコドライブの実践について、ドライバー及び一般府民に対して啓発活動を行った。</p> <p>① 自動車環境対策に関するリーフレットの作成・配布          エコドライブ、アイドリングストップ、グリーン配送の推進、公共交通機関の利用、及び低公害車やLEV-7等の普及などの啓発リーフレットを作成し、環境月間を中心に府民へ配布した。</p> <p>② 自動車環境対策ポスターの作成・掲示          エコドライブや公共交通機関の利用等について府民への啓発を強めるためポスターを作成し、環境月間を中心に関係団体に掲示依頼するとともに、大阪府の広報板等に掲示した。</p> <p>③ 関係省庁への要望及び自動車メーカーへのヒアリング</p>	
参考資料	