

宮城県自動車交通環境負荷低減計画(第3期)骨子案

1 基本的事項

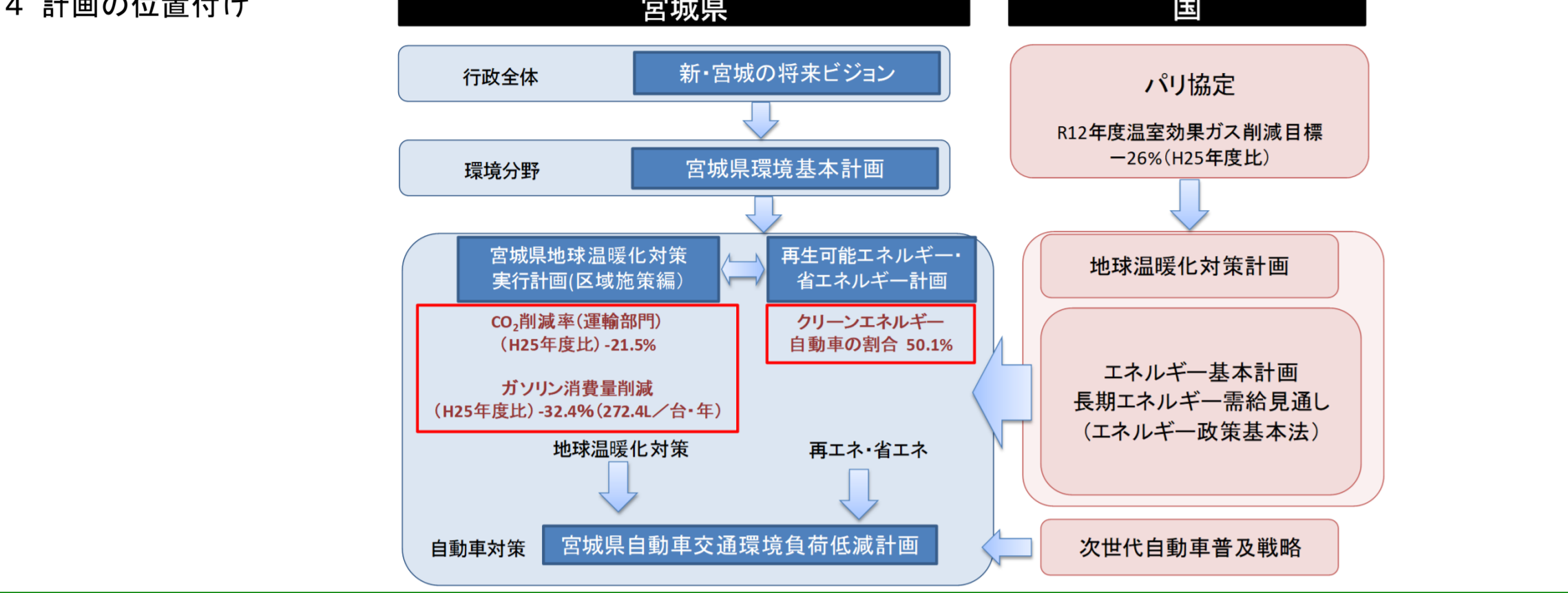
1 計画見直しの趣旨・背景

- 自動車排ガス規制の段階的実施や、規制に応じた自動車の開発、技術の進展、低公害車の導入に対するインセンティブ、交通網の整備や国民の環境意識の浸透などが進み、全体としては自動車交通による環境負荷が低減されてきたが、人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大に伴う在宅勤務等により、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増し、高齢者の運転免許返納等、地域の暮らしを支える移動手段の確保が重要となっている。
- 環境目標のうち、大気汚染に係る目標及び二酸化炭素排出量は達成しているが、自動車交通騒音は令和元年度時点において目標達成まであと4.7ポイントとなっている。大気汚染に係る目標については、引き続き維持していく必要がある。二酸化炭素排出量及び未達成の自動車交通騒音については、さらなる施策の推進等により、自動車交通に係る環境負荷の低減に取り組む必要がある。

2 目的

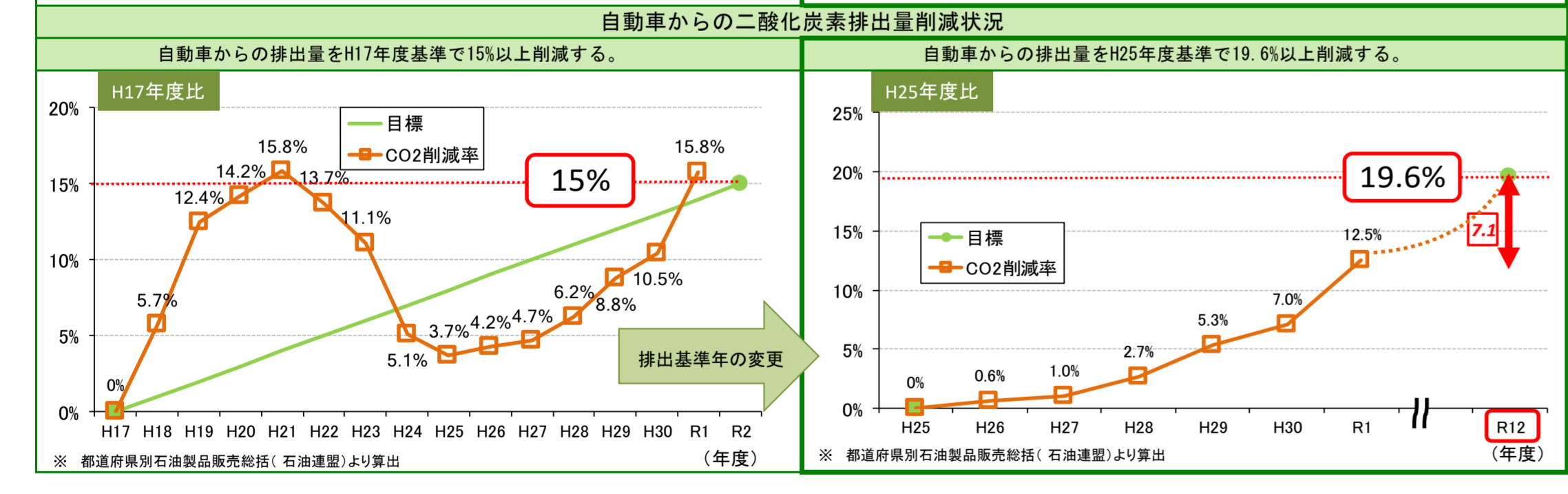
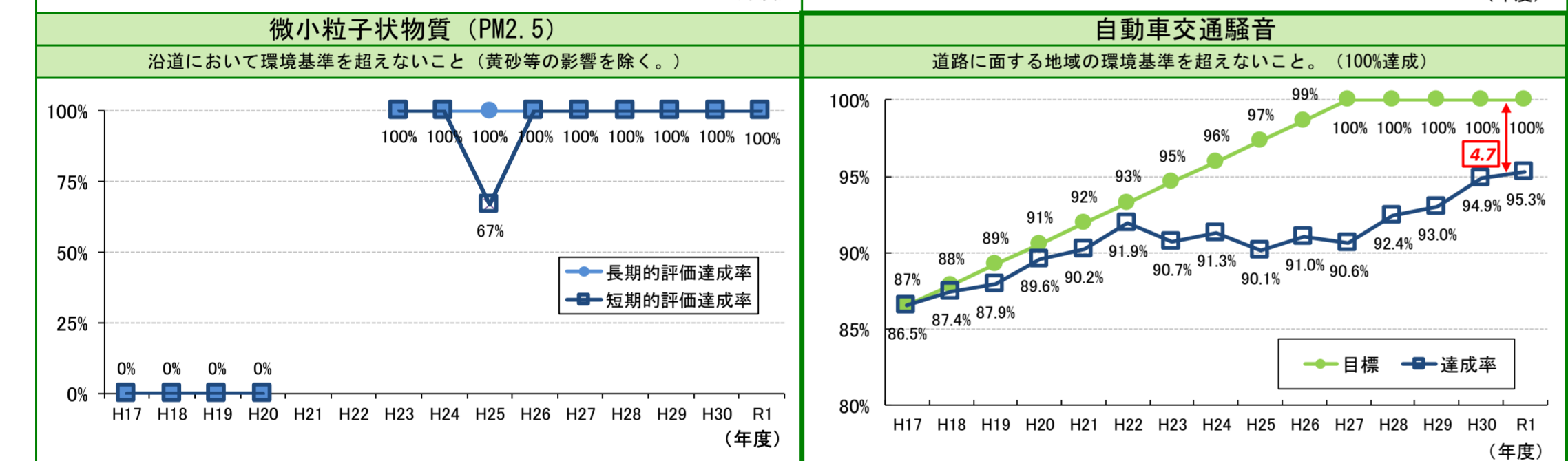
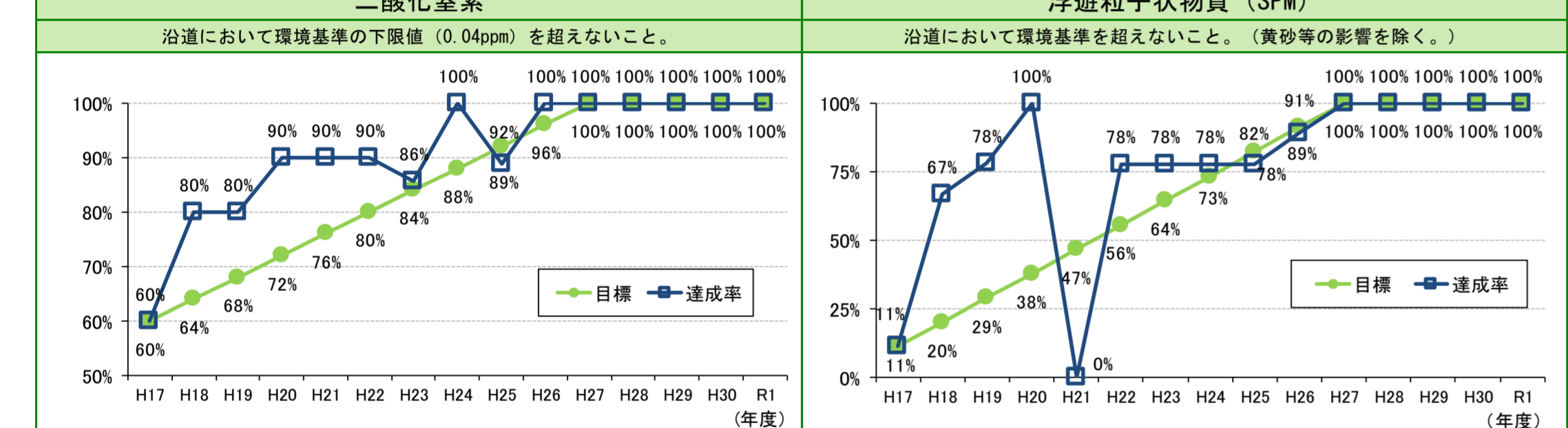
- 自動車交通環境負荷低減を図るとともに、地球温暖化の防止に寄与する。
- “脱炭素社会”の実現に向け、各主体の自主的・積極的な行動を促進し、相互に連携した推進体制を構築する。

3 計画期間 令和3年度から令和12年度まで



2 現状と課題

1 環境目標の達成状況



2 現計画の点検結果と課題

大気汚染に係る目標

- 二酸化窒素及びPM2.5は、平成26年度以降環境基準を達成している。SPMは、平成27年度以降環境基準を達成している。
- 維持管理目標として、引き続き推移を把握するとともに現状を維持していく

騒音及び地球温暖化に係る目標

- 自動車交通騒音の達成状況は、東日本大震災後の復旧・復興の影響もあり横ばいだったが、令和元年度時点において**目標達成まであと4.7ポイント**となっている。
- 自動車からの二酸化炭素排出量削減状況については、令和元年度時点において「自動車からの二酸化炭素排出量を平成17年度基準で15%以上削減する」という目標を達成している。だが、パリ協定に基づいて排出基準年を平成25年とすると、**令和12年度の目標達成までにさらに7.1ポイント以上二酸化炭素排出量を削減**しなければならない。
- 関係機関との情報共有、さらなる効果的な事業を充実させていく必要がある

3 基本方針と目標

1 計画の目指す将来像

- 自動車に過度に依存しない地域社会
 - ・ 物・人の移動における低炭素化の推進
 - ・ コンパクトで機能的なまちづくり
 - ・ 公共交通機関の利便性の向上・地域独自の公共交通の整備
 - ・ 駅前駐車場・駐車場の整備(パークアンドライド及びサイクルアンドライドの推進)
- 道路沿線の大気汚染、騒音が改善された地域社会
 - ・ 幹線道路沿線での生活環境の改善
 - ・ 沿道環境の保全への配慮
 - ・ 低騒音舗装(排水性舗装)の敷設
- 環境に配慮した生活、事業活動が普及した地域社会
 - ・ クリーンエネルギー自動車の導入推進
 - ・ エコドライブへの積極的な取組
 - ・ 物流の効率化(モーダルシフト、共同集荷・配送)
- 環境への負荷の少ない交通インフラが整備された地域社会
 - ・ 都市緑化等における道路の位置付けの明確化
 - ・ 水素エネルギー等を利用する車両に関するインフラ整備
 - ・ 低騒音舗装(排水性舗装)の敷設(再掲)

2 環境目標

| 大気汚染(維持管理目標) | | | 騒音 | 地球温暖化 |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| 二酸化窒素 | 浮遊粒子状物質(SPM) | 微小粒子状物質(PM2.5) | 自動車交通騒音 | 二酸化炭素排出量(自動車由来) |
| 沿道において環境基準の下限値を超えないこと。(0.04ppm) | 沿道において環境基準を超えないこと。(※1) | 沿道において環境基準を超えないこと。(※1) | 道路に面する地域の環境基準を超えないこと。 | 平成25年度の排出量から19.6%以上削減すること。(※2) |

3 間接目標

- 県内各地において、コンパクトで機能的なまちづくりを意識した取組を進める。 ■ 県内保有車両数に対するクリーンエネルギー自動車の割合50.1%を達成する。 ■ エコドライブ運動の普及促進に取り組む。
- 自動車排出ガスにおけるPM2.5の動向把握を強化する測定体制を構築する。 ■ 自動車1台当たりのガソリン消費量を32.4%(272.4L/台・年)削減する。

4 重点施策と施策体系

<重点施策>

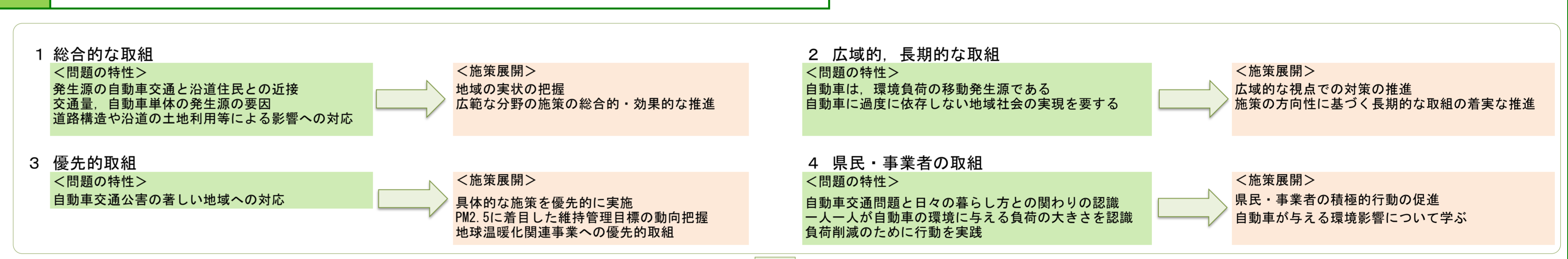
- クリーンエネルギー自動車の普及促進
クリーンエネルギー自動車導入の普及促進
- エコドライブの普及促進
自主的取組・行動促進のための全体的な普及促進
- 総合的対策の推進
自動車交通量低減等を通じた環境負荷低減に向けた県内自治体の各種施策の総合的推進

<施策体系>

対策に対応した個々の環境目標への関連性を明確化して分類し、県民に理解しやすくする。

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 環境目標への関連性 | SDGs |
|-------------|-------------------|--|---------------|---------------------------------------|
| 1 自動車単体対策 | 自動車構造改善対策 | 許容限度の強化要請、点検整備の励行、整備不良車等指導取締 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 3 気候変動に具体的な対策を、7 持続可能な消費生活 |
| | クリーンエネルギー自動車の普及対策 | クリーンエネルギー自動車導入促進、窒素酸化物・二酸化炭素排出量の低減 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |
| 2 道路構造対策 | 路面改良対策 | 路面の平坦性確保、低騒音舗装(排水性舗装)の敷設等 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 9 産業、科学、技術イノベーションを、11 持続可能な都市とコミュニティを |
| | 遮音壁等設置対策 | 遮音壁等の設置、環境施設帯等の設置、道路の緑化等 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |
| 3 発生交通量低減対策 | 物流合理化対策 | 物流輸送の効率化、物流拠点の整備 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 12 持続可能な消費生活を、15 陸域生態系の保護を |
| | 人流合理化対策 | コンパクトで機能的なまちづくり、公共交通機関の利用促進、自動車の利用自粛、自転車の利用促進、地域公共交通の活性化 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |
| 4 交通流対策 | 道路網整備対策 | 道路ネットワークの整備、交差点の改良、歩道・自転車通行空間の整備 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 12 持続可能な消費生活を、15 陸域生態系の保護を |
| | 交通管理対策 | 交通管制システムの高度化、効果的な交通規制の推進、駐車対策 | 騒音 | |
| 5 沿道対策 | 沿道環境対策 | 土地利用の適正化、緩衝空間等の設置 | 騒音 | 12 持続可能な消費生活を、15 陸域生態系の保護を |
| | 情報提供・環境教育の推進 | 環境教育の推進、情報の提供、状況の公表 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |
| 6 普及啓発 | 事業者の自主的取組の誘導 | 環境に配慮した自動車の使用、エコドライブの理解・実践のための普及 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 12 持続可能な消費生活を、15 陸域生態系の保護を |
| | エコドライブの普及促進 | 調査体制の充実、測定技術の維持・向上 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |
| 7 調査研究 | 調査体制の充実 | 調査・測定体制の整備 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | 12 持続可能な消費生活を、15 陸域生態系の保護を |
| | 関係機関の連携強化 | 各種施策の効果の検証・情報共有等 | 大気汚染・騒音・二酸化炭素 | |

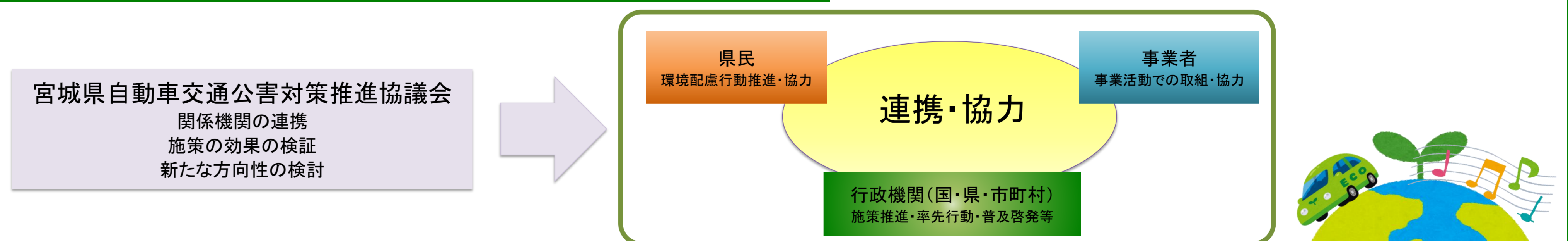
5 施策展開の基本的考え方(自動車交通に係る公害・地球温暖化の問題点の特性と施策展開の方向性)



関係機関が相互に協力・連携し、広範な分野の施策を総合的に推進する

宮城県自動車交通公害対策推進協議会の活性化

6 主体別役割分担と計画推進体制



- 宮城県自動車交通公害対策推進協議会を通じた計画的かつ総合的な施策展開
- PDCAサイクルによる進行管理
- 進捗状況等の公表
- 環境負荷の状況変化に応じた計画の見直し

