

宮城県自動車交通環境負荷低減計画

# 持続可能で健全な 自動車交通環境の未来へ向けて



平成 19 年 3 月

宮 城 県

# 宮城県自動車交通環境負荷低減計画の策定にあたって



## 県民の皆様へ

平成18年3月に策定した「宮城県環境基本計画」では、「すべての主体が環境を考えて行動するグリーンな地域社会への変革」の視点から、「環境負荷の少ない交通の推進」を重点プログラムとして掲げ、その施策を総合的かつ計画的に講じていくこととしております。

私たちの日常生活や社会経済活動において、自動車は、欠かすことができないものとなっておりますが、その便利さの反面、大気汚染や騒音、そして地球温暖化への影響などの深刻な問題を抱えています。

これらの問題を改善し、道路周辺的生活環境をより健全なものとするため、国や仙台市等の関係機関と協議の上、平成10年3月に「宮城県自動車交通公害防止計画」を策定し、平成17年度を目標年次として、エコドライブ運動などの各種の施策を推進してまいりました。

しかしながら、自動車保有台数や交通量はさらに増大し、仙台等の都市部の幹線道路沿道における交通環境は、目に見えた改善が見られず、さらに、地球温暖化などの地球規模の環境問題が深刻化しています。

このことから、従来の自動車単体対策などの7施策をこれまで以上に推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出抑制に関する施策を講ずることが必要となっております。

このため、県としましては、「宮城県環境基本計画」の実施計画となる「宮城県自動車交通環境負荷低減計画」を新たに策定して、総合的な対策を推進することとしました。

県では、エコドライブ運動をはじめとした各種施策を総合的に展開し、目標達成に向けてこの新計画を推進してまいりますので、県民の皆様をはじめ、事業者、NPO等すべての関係者の御理解と御協力をよろしくお願いいたします。

平成19年3月

宮城県知事

村井嘉浩

# 目次

はじめに

## 第1章 計画の基本的事項

1	計画策定の背景	1
2	計画の目的	1
3	計画の位置付け・性格	1
4	計画の対象地域	2
5	計画期間	2

## 第2章 自動車交通と環境の現状

1	概況	3
(1)	人口	3
(2)	土地利用	3
(3)	地域の特性	3
2	自動車交通等の現状	4
(1)	自動車保有状況	4
(2)	道路の状況	5
(3)	自動車交通量等の状況	6
(4)	物流及び人流の状況	6
(5)	公共輸送機関の状況	7
3	環境の現状	8
(1)	大気汚染の状況	8
(2)	自動車交通騒音の状況	11
(3)	二酸化炭素排出量の状況	12
(4)	窒素酸化物排出量の状況	12

## 第3章 計画の目指す将来像と施策展開の方向性

1	計画の目指す将来像	13
2	環境目標	13
3	間接目標	14
4	施策展開の基本的考え方	14
5	重点施策	15
6	施策の体系的展開	15

## 第4章 重点施策

- 1 低公害車の普及促進……………17
- 2 エコドライブの普及促進……………19
- 3 仙台都市圏における総合的な施策の推進……………20

## 第5章 施策の体系的展開

- 1 自動車単体対策……………24
- 2 道路構造対策……………25
- 3 発生交通量低減対策……………27
- 4 交通流対策……………29
- 5 沿道対策……………32
- 6 普及啓発……………32
- 7 調査測定……………33

## 第6章 主体別役割分担

- 1 各主体の役割……………35
- 2 主体別行動指針……………36

## 第7章 計画の着実な推進

- 1 計画の推進体制……………37
- 2 計画の進行管理……………37

## 資料編

- 具体的な対策事業……………39
- 自動車使用等アンケート調査……………54
  - 1 住民アンケート調査の結果……………54
  - 2 市町村アンケート調査結果……………59
  - 3 貨物運送事業者アンケート結果……………60
  - 4 バス事業者アンケート結果……………61
  - 5 自動車販売店アンケート調査……………62
- 環境基準……………63
- 宮城県自動車交通公害対策推進協議会設置要綱……………64
- 宮城県自動車交通公害対策推進協議会名簿……………66

# 第1章 計画の基本的事項

## 1 計画策定の背景

我が国における自動車の保有台数は、戦後の高度成長の足取りそのままに急速に伸び、昭和25年にわずかに40万台程度でしたが、平成17年には7,800万台に達しており、本県においても、ここ10年間で1.2倍に増加しており、モータリゼーションが拡大し続けています。

この結果、自動車排出ガスによる大気汚染や自動車交通騒音による生活妨害等の公害問題をもたらしています。

そこで、県は、平成8年5月、「宮城県自動車交通公害対策推進協議会」を設置し、この推進協議会における検討を考慮して、平成10年3月に「宮城県自動車交通公害防止計画」を策定して、関係機関の連携協力の下各種施策を総合的かつ体系的に推進してきました。

しかし、平成17年度の自動車交通公害の状況は、国道4号等の幹線道路沿いでは、計画の目標を達成しておらず、一層の改善が必要となっています。

また、地球温暖化対策の推進が国際的な課題となっていますが、主要な温室効果ガスである二酸化炭素の県内の排出量は毎年増加しており、その抑制が緊急の課題となっています。

このような中、旧計画が平成17年度で終了したため、新たに「宮城県自動車交通環境負荷低減計画」を策定し、二酸化炭素を含む自動車交通に係る環境負荷の低減に取り組むことにしました。

平成17年8月、愛・地球博関連事業「環境と交通に関する世界会議in愛知」が開催され、アジア地域を中心として環境的に持続可能な交通（EST）の実現に向け、「愛知宣言」が採択されました。

宣言では、環境面から見た持続可能な交通を促進するための方策が、都市の大気汚染の低減など、健康の保全と改善に貢献するだけでなく、温室効果ガスの削減、交通死傷者数の低減、交通騒音レベルの抑制、交通渋滞の緩和などの補足効果をもたらすことを考慮し、中央、地方政府双方が、環境面から見た持続可能な交通を構成する要素を盛り込んだ政策、戦略、プログラムを立案し、採用することの必要性を提唱しており、本計画はこの宣言内容を考慮して策定するものです。

## 2 計画の目的

本計画は、「宮城県環境基本計画」（平成18年3月策定）に基づき、自動車交通に伴う環境負荷の低減について、基本的な考え方とその目標を示すとともに、施策の内容を明らかにし、行政機関はもちろんのこと、県民、事業者等社会の構成員すべてが共通の認識のもとに対策に取り組み、自動車交通公害問題の解決を図るとともに、地球温暖化の防止に寄与することを目的とします。

## 3 計画の位置付け・性格

- (1) 本計画は、「宮城県環境基本計画」の実施計画に位置付けられ、基本計画の重点プログラムの一つである「環境負荷の少ない交通の推進」の総合的・計画的推進を担うものです。
- (2) 本計画は、自動車交通に係る環境負荷の低減に関し、関係行政機関が連携・協力して各種施策を総合的かつ体系的に推進していくための指針としての性格を有するものです。
- (3) 本計画は、自動車交通に係る環境負荷の低減に関し、県民・事業者がそれぞれの立場で自主的かつ積極的に取り組むための行動指針としての性格を有するものです。

## 4 計画の対象地域

本計画の対象地域は、宮城県全域とします。

## 5 計画期間

本計画の期間は、平成18年度を初年度とし、平成27年度までの10年間とします。

なお、中間年次である平成22年度に計画を取り巻く状況の変化に応じて必要な見直しを行うものとします。

## 第2章 自動車交通と環境等の現状

### 1 概 況

#### (1) 人 口

##### ■人口は増加から減少に転向

本県の平成17年度末の人口は、全国15位235.0万人、世帯数は、87.4万世帯となっています。また、仙台市の人口は102.0万人、世帯数は、43.2万世帯となっており人口の43.4%、世帯数の49.4%が仙台市に集中しています（図2-1）。

平成12年度からの人口は、ほぼ横ばいの状況で推移していますが、平成16年度からはやや減少傾向にあります。

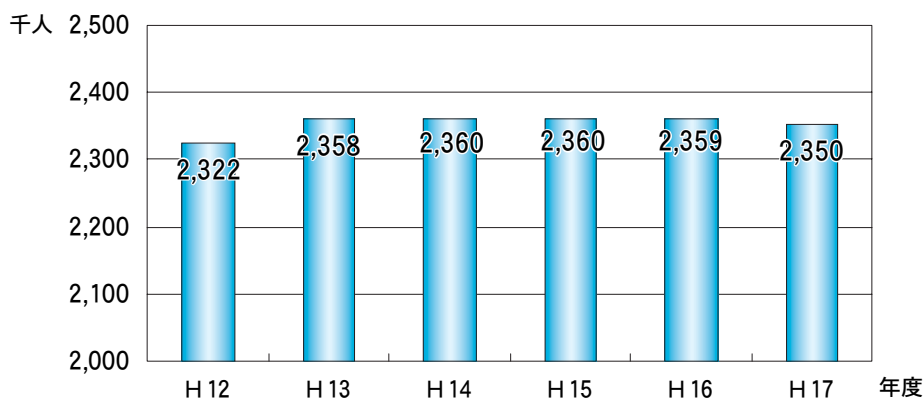


図2-1 宮城県の人口の推移

#### (2) 土地利用

##### ■農用地・森林の減少と都市的土地利用の転換

本県の土地利用状況は、平成17年度末現在で、森林が57.2%と約6割を占めており、ついで田畑等の農用地、宅地、水面、道路等の順となっています。

土地利用状況の推移をみると総体的に農林業的土地利用から、宅地・道路等への都市的土地利用へと転換が進んでいます。

##### ■都市の状況

仙台都市圏への人口集中、公共施設や大規模小売店舗の郊外立地、郊外居住の増加による市街地の拡大により、自動車への依存や移動距離の長距離化が進んでいます。

#### (3) 地域の特性

##### ■特 性

本県の地域構造の大きな特徴は、県土のほぼ中央に広がる中枢都市仙台に生産、流通、学術研究、国際交流等の都市機能が集中しており、人口や産業も大きく集積している点にあります。このため、県内各地域においては、就職、教育、消費、医療等の日常的な生活の面で石巻、大崎、気仙沼等の地域の中心都市から必要なサービスを受けることを基本としながら、より高度なサービスを中心に仙台の機能も活用する構造となっています。

## 2 自動車交通等の現状

自動車保有率の増加，交通量の増加，公共交通機関の輸送機関分担率の停滞，道路網の整備等に相まって，自動車への依存率がアップしています。

### (1) 自動車保有状況

#### ■毎年2万台保有台数が増加

本県の自動車保有台数は，最近の推移を見ると毎年2万台程度増加しており，10年前に比べ1.2倍，22万台増加し，平成18年3月末で157.7万台です。そのうち38%が仙台市に集中しています(図2-2)。

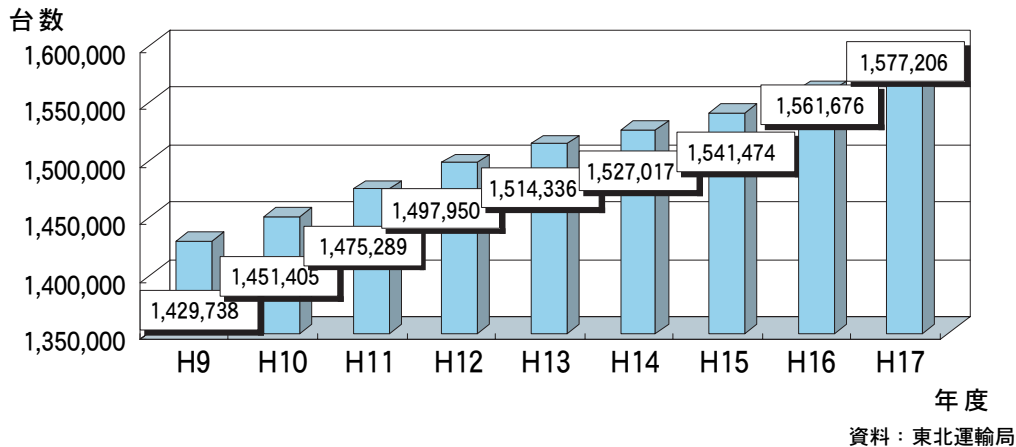


図2-2 自動車保有台数の推移（宮城県内）

157.7万台のうち乗用車が115.4万台と最も多く全体の73.2%を占めており，次いで貨物車の32.8万台（20.7%）となっています（図2-3）。

乗用車は，平成14年度と比較すると約6万台増加し，一方で貨物車は，1万4千台減少しています。

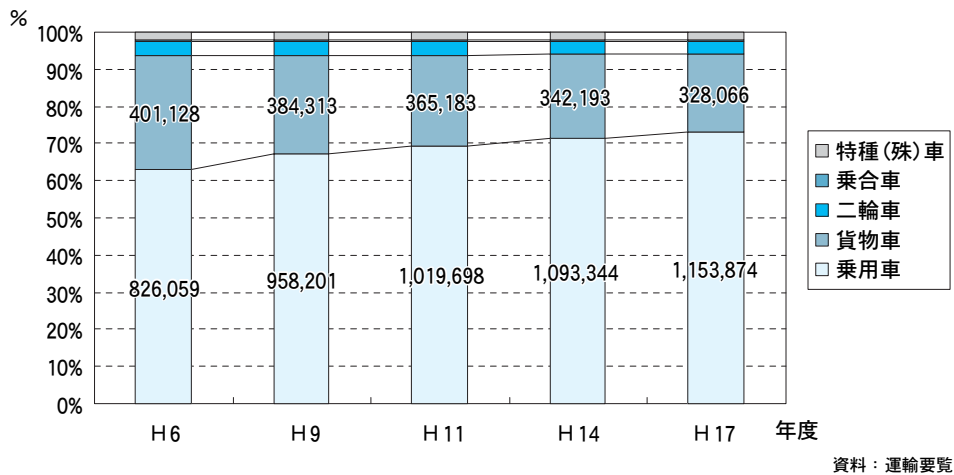


図2-3 車種別自動車保有台数構成比の推移

#### ■ディーゼル車の保有台数の減少

燃料種類別にみると，平成13年度以降は，乗用，貨物ともにディーゼル車は，若干減少傾向にありますが，貨物車に占めるディーゼル車の割合は，34%と依然として高い割合を示しています（図2-4-1，2）。



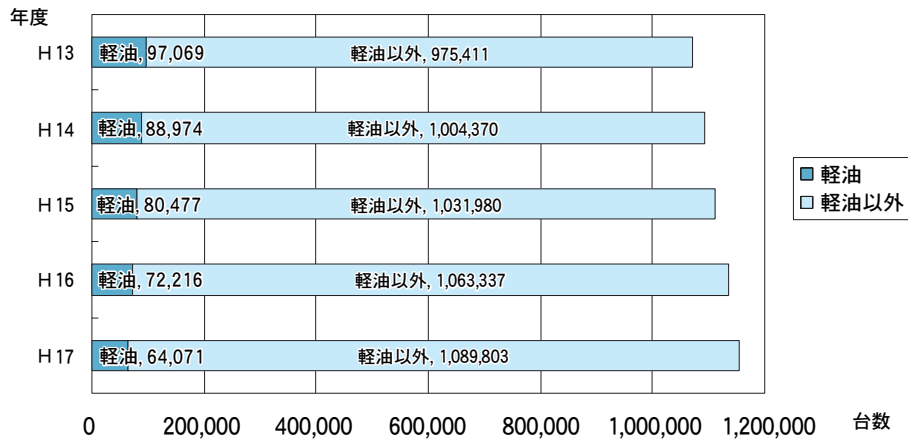


図2-4-1 乗用車の燃料種別保有台数推移

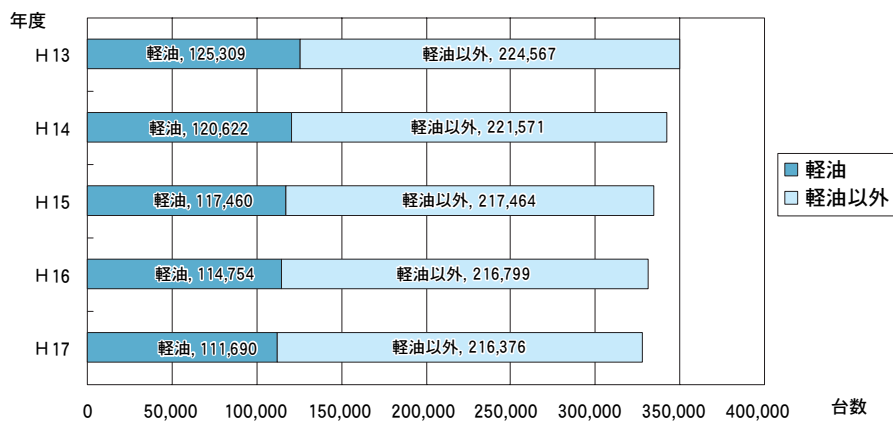


図2-4-2 貨物車の燃料種別保有台数推移

(2) 道路の状況

■着実に進んでいる道路事業

本県の道路網は、全国的な高速道路網である東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道等、県内の主要都市・拠点を連絡する一般国道、主要地方道及び一般県道、住民の日常生活に密着して利用されている市町村道により構成されています。我が国で最長の国道である一般国道4号が県の中央を南北に縦貫し、一般国道17路線が隣接各県（岩手・秋田・山形・福島）に通じています。

これに県道233路線を加えて県内の幹線道路網を形成し、さらに市町村道43,728路線を含めるとこれらの総延長は24,075kmに及んでいます。本県の平成17年4月1日現在における一般道路の整備状況は、改良率66.5%（同57.5%）、整備率63.7%（全国54.8%）、舗装率29.6%（同25.6%）と全国水準を上回っています（表2-1）。

表2-1 道路の状況

宮城県	道路種別	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	整備率 (%)	全国	道路種別	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	整備率 (%)
	一般国道	1,152.9	93.6	95.8	56.8		一般国道	54,265.2	90.6	90.1	59.8
県道	2,251.4	77.5	81.6	66.3	県道	129,138.9	66.2	59.8	54.7		
市町村道	20,681.3	—	20.2	63.8	市町村道	1,002,185.4	—	17.7	54.6		
合計	24,085.6	66.5	29.6	63.7	合計	1,185,589.6	57.5	25.6	54.8		

道路統計年報2006

(3) 自動車交通量等の状況

■高速道路・一般国道に集中する自動車交通

「平成17年度道路交通センサス」によれば、平日の日交通量が2万台以上の区間延長は、交通量観測区間の総延長3,509.8kmのうち412.2km（11.7%）であり、道路種別では、一般国道が最も長く、次いで高速道路、主要地方道、一般県道の順です（表2-2）。

表2-2 道路種別交通量（区間延長）

道路種類	1万台未満	1～2万台未満	2万台以上	計
高速道路	0.0	26.1	131.9	158.0
一般国道	611.3	341.4	193.8	1,146.5
主要地方道	824.3	260.8	60.8	1,145.9
一般県道	990.9	42.8	25.7	1,059.4
計	2,426.5	671.1	412.2	3,509.8

交通不能区間を除く

また、交通量観測区間の平均交通量の平成9年度から平成17年度までの伸び率をみると、宮城県は、全国（2.2%）及び東北6県（4.4%）よりも高い7.9%となっています。また、平均交通量の推移を道路種別にみると、一般道路の伸びが大きくなっていますが、一方、高速道路については1.8%減少しています（図2-5）。

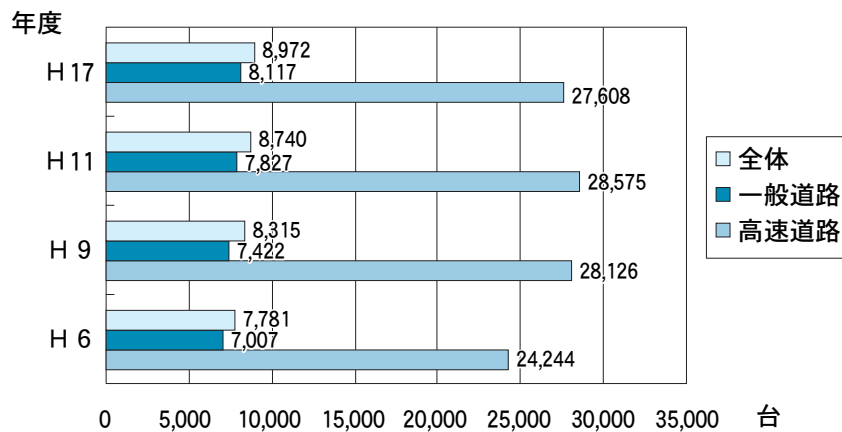


図2-5 道路交通センサス平均交通量

(4) 物流及び人流の状況

■貨物の流動は自動車に依存

本県の平成16年度の貨物総流動量は12,957万トンであり、そのうち、自動車による流動量が全体の77.7%、次いで海運17.4%、鉄道2.1%となっています（図2-6）。また、自動車による貨物総流動量の内訳をみると、県内の流動量が55.6%、県外への流出量が20.9%、県内への流入量が23.6%となっています（図2-7）。

■県内各地に分散する物流関連施設

物流関連施設としては、流通団地、卸売団地、工業団地、トラックターミナルなどがあります。本県の流通団地は3箇所、中央卸売・地方卸売市場は21箇所あり、県内に広く分布しています。

トラックターミナルは、仙台市の東北縦貫自動車道IC近傍、仙台市の東部流通地区、仙台港など

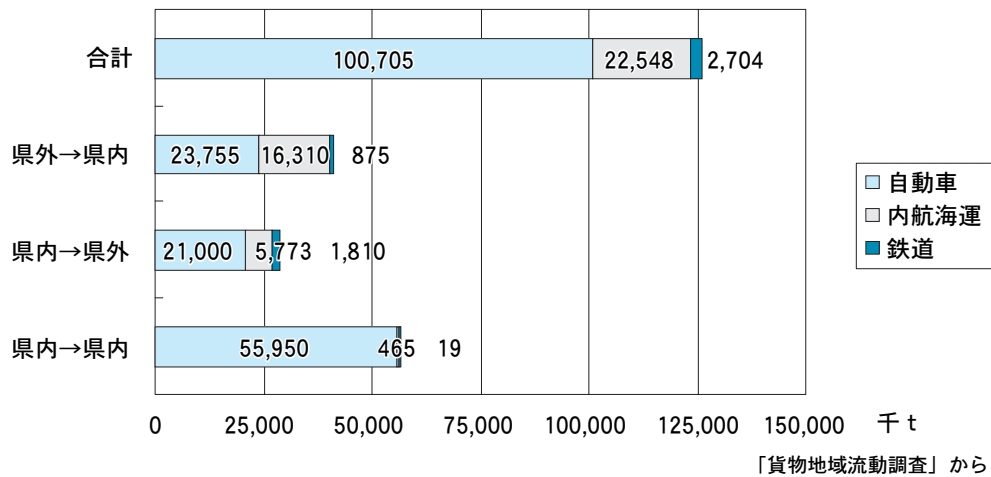
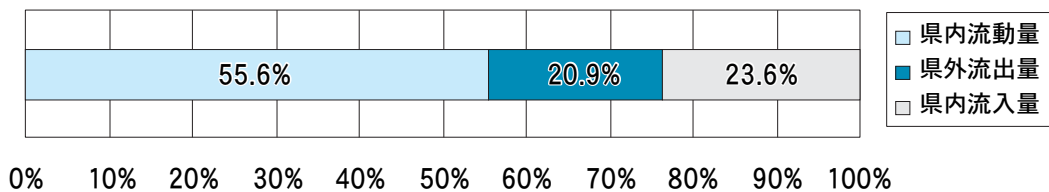


図2-6 宮城県の貨物流動の状況



資料：「貨物地域流動調査」

図2-7 自動車による貨物輸送量の形態別割合

に位置し、物流の拠点を形成しています。

■1.8%減少した通勤・通学人口

平成12年の国勢調査によると、宮城県に常住する15歳以上の通勤・通学者は115万9千人で、平成7年に比べ1.8%減少しています。

通勤・通学者数をその勤務通学地別にみると、自市区町村内に通勤・通学している者は56万2千人で、他市区町村内に通勤・通学している者は59万7千人で、ほぼ同数です。また、他県への通勤・通学者は1万8千人となっています。

■県全体の49.4%を占める仙台市への通勤・通学者数

県内の主要都市の中で、仙台市を通勤・通学地とする者は65万2千人と最も多く、県全体の56.3%を占めており、次いで石巻市（旧）の7万人、古川市（旧）の4万5千人、多賀城市の3万9千人、気仙沼市（旧）の3万7千人、名取市の3万3千人となっています。

仙台市の65万2千人のうち市外からの通勤・通学者数は13万人であり、仙台市内への通勤・通学者数が多い市町村は、名取市の1万6千人、次いで多賀城市の1万5千人、富谷町の1万1千人となっています。

(5) 公共輸送機関の状況

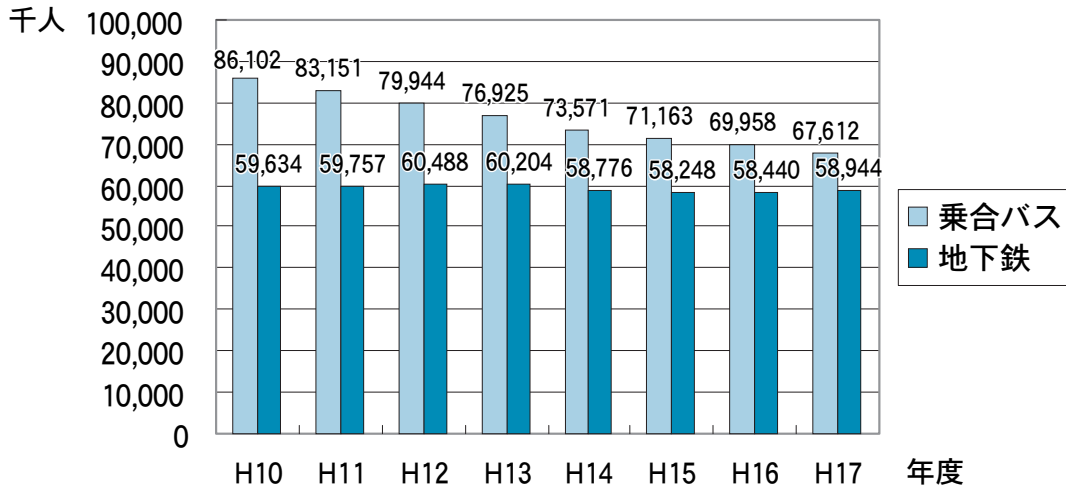
■仙台市を中心に放射状に伸びる鉄道網

本県における鉄道は、東北新幹線、東北本線を主軸として、常磐線（岩沼～東京）、仙山線（仙台～山形）、陸羽東線（小牛田～新庄）、仙石線（あおば通・仙台～石巻）、石巻線（小牛田～女川）、利府線（岩切～利府）、気仙沼線（小牛田～気仙沼）、阿武隈急行（槻木～福島）や貨物運搬専用線の仙台臨海鉄道があります。また、仙台市には、「仙台市営地下鉄南北線」があります。また、「くりはら田園鉄道」が平成19年3月をもって廃止となる一方、「仙台空港アクセス鉄道」が平成19年3月に開業

しました。

■バスの輸送人員は年々減少

本県の公共輸送機関別人員の推移をみると、乗合バスはその輸送人員が年々減少していますが、仙台市営地下鉄はほぼ横ばいで、平成17年度の年間乗降客人員が約5千9百万人となっています(図2-8)。



資料：東北地方における運輸の動き，仙台市交通局事業実績

図2-8 地下鉄・乗合バスの輸送人員の推移

### 3 環境の現状

#### (1) 大気汚染の状況

県では、昭和46年度から大気汚染の状況を把握するため、国、仙台市及び石巻市とともに、大気環境自動測定局の整備を進め、現在一般環境大気測定局（一般局）33局及び自動車排出ガス測定局（自排局）10局で常時監視を実施しています。

#### イ 二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)

##### ■自動車排出ガス測定局における測定結果

平成17年度の自動車排出ガス測定局の測定結果では、環境基準の下限值（0.04ppm）を達成した局は10局中6局（60.0%）であり、平成8年度から17年度までについて経年変化をみるとやや減少傾向にはあるものの、改善ははかばかしくありません(図2-9-1, 図2-9-2)。

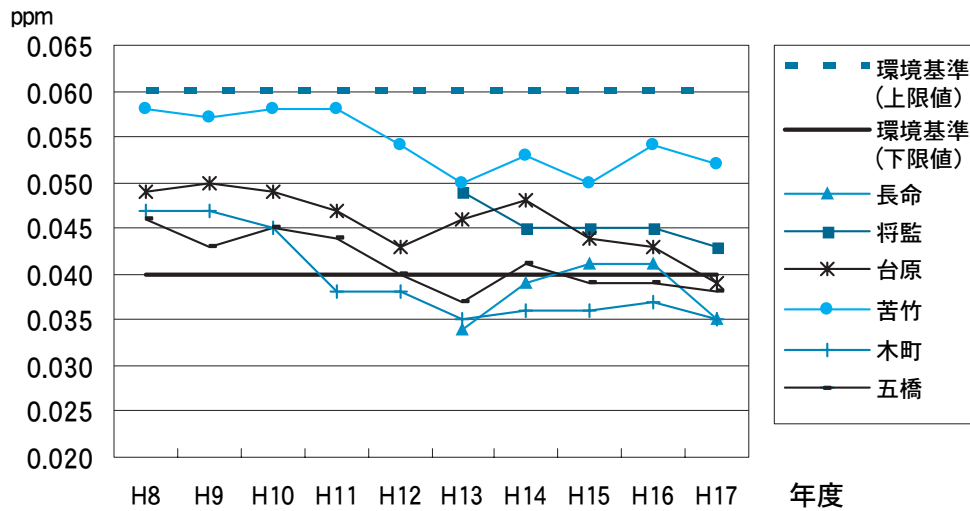


図2-9-1 自動車排出ガス測定局におけるNO<sub>2</sub>濃度経年変化（仙台市内）

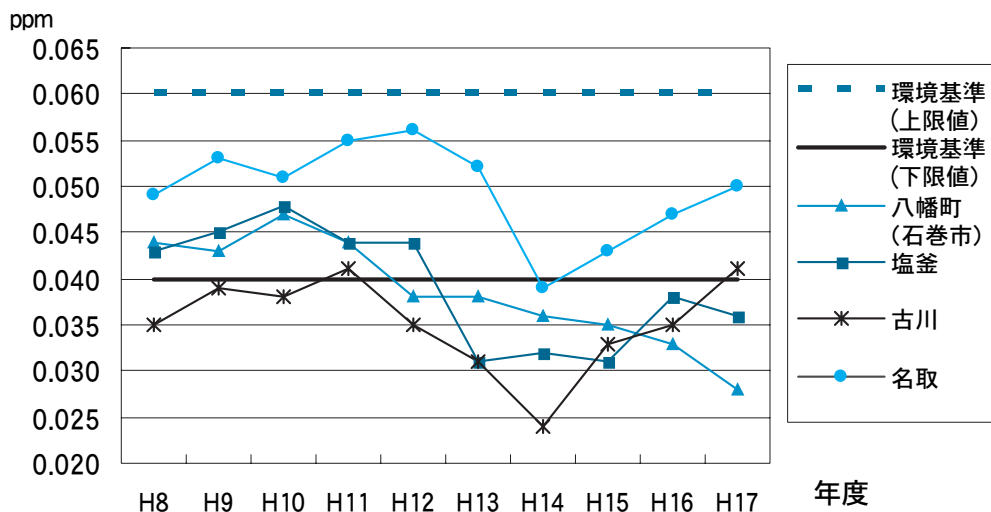


図2-9-2 自動車排出ガス測定局におけるNO<sub>2</sub>濃度経年変化（仙台市外）

■大気環境予測モデルによる二酸化窒素の現況推計濃度

平成18年度に実施した予測モデルによる計算では、平成17年度の濃度が0.04ppmを超えていると推計された路線区間は12区間あり、路線では国道4号で、市町村別では仙台市内が大半を占めています(表2-3)。

表2-3 環境基準下限値超過推計路線（平成17年度）

路線名	観測地点	98%値 (ppm)
一般国道4号	柴田郡柴田町槻木字四日市場	0.053
塩釜亘理線	仙台市宮城野区岡田字新浜中道	0.044
一般国道4号	仙台市宮城野区小鶴字羽黒	0.043
一般国道45号	仙台市宮城野区五輪一丁目	0.042
塩釜亘理線	仙台市若林区藤塚字沼田	0.042
一般国道4号	仙台市若林区若林四丁目	0.042
一般国道4号	名取市増田五丁目	0.042
一般国道4号	仙台市泉区市名坂字窪田	0.042
一般国道4号	仙台市泉区将監四丁目	0.042
一般国道4号	仙台市宮城野区鶴ヶ谷字京原	0.042
塩釜亘理線	仙台市若林区荒浜新二丁目	0.042
一般国道4号	仙台市若林区卸町五丁目	0.041

ロ 浮遊粒子状物質 (SPM)

■自動車排出ガス測定局における測定結果

平成17年度の自動車排出ガス測定局の測定結果では、環境基準達成局は、長期的評価では9局中全局(100%)であるものの、短期的評価では9局中1局(11.1%)に止まっています(図2-10-1, 図2-10-2)。

なお、SPMのうち近年健康影響が懸念されているPM2.5<sup>\*</sup>については、平成17年度の名取自動車排ガス局における測定結果ではSPMの約8割がPM2.5に由来しています。

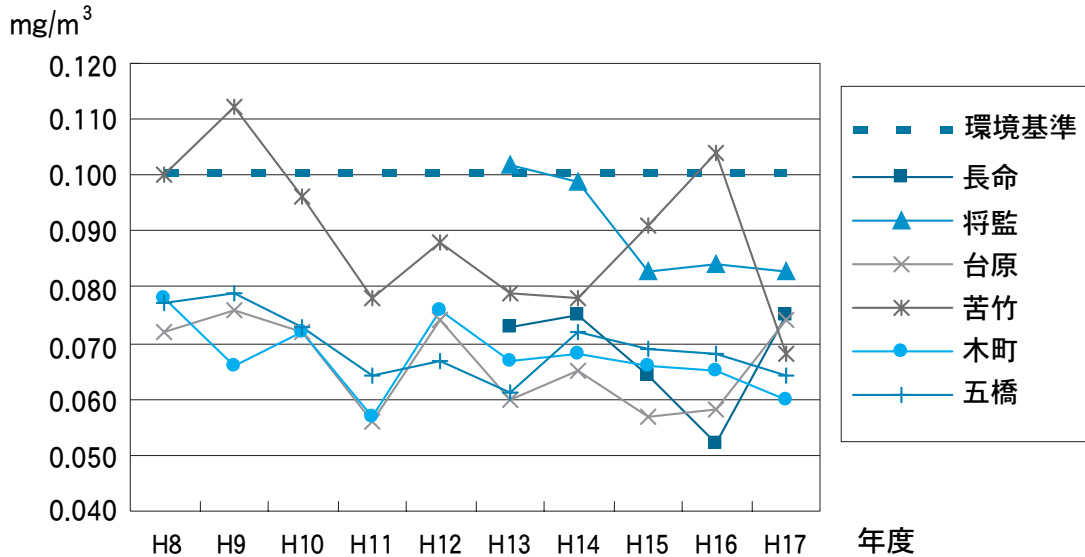


図2-10-1 SPM濃度 (2%除外値) 経年変化 (仙台市内)

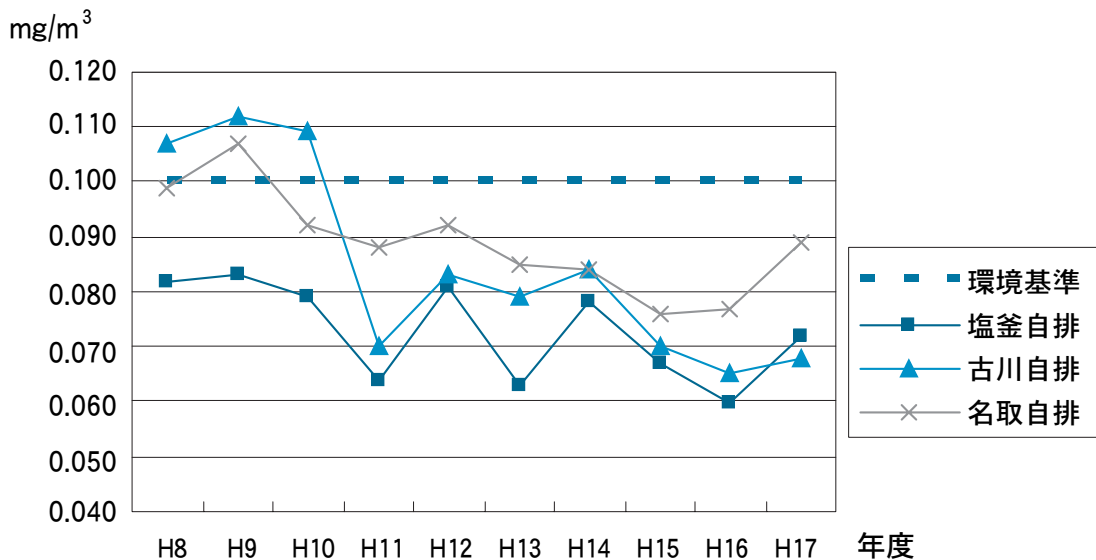


図2-10-2 SPM濃度 (2%除外値) 経年変化 (仙台市外)

ハ ベンゼン

平成9年度から平成17年度までの自動車排出ガス測定局の測定結果では、平成10年度及び11年度は環境基準を超えているものの、自動車用ガソリン中のベンゼンの許容限度が平成12年1月から1%以下(容量比)となり、それ以降は環境基準もすべて達成しています(図2-11)。

※PM2.5: 直径が2.5μm以下の超微粒子。微小粒子状物質という呼び方もある。

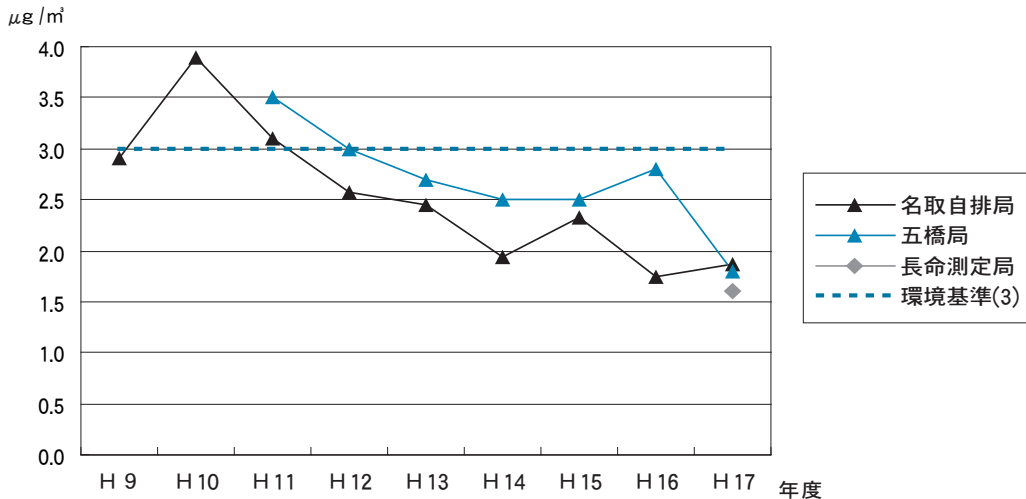


図2-11 ベンゼン濃度の経年変化

## 二 光化学オキシダント

平成17年度は光化学オキシダントの注意報の発令はなかったものの、一般環境大気測定局のすべてで環境基準を達成していない状況です。(オキシダントが高濃度になるメカニズムは十分に解明されていませんが、窒素酸化物や炭化水素類が主原因といわれており、自動車排出ガスもその生成に影響を及ぼしていると考えられます。)

### (2) 自動車交通騒音の状況

自動車交通騒音に係る環境基準達成状況については、県及び仙台市において面的評価を実施しています。

#### イ 環境基準の達成状況

環境基準の類型指定が行われている地域内の幹線道路に面する地域のうち、平成17年度は485評価区間において面的評価を行った結果、評価区間沿道の住居戸数112,931戸のうち、環境基準を達成している住居は97,737戸(86.5%)でした(図2-12)。

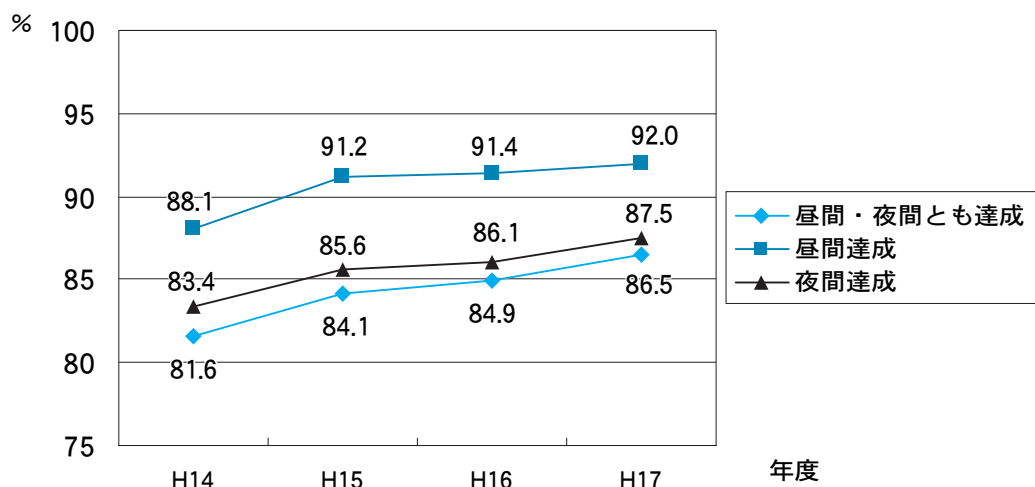


図2-12 道路に面する地域の環境基準達成率の経年変化

環境基準の達成状況を評価区間別に見ると、各市における最も環境基準達成率の低い区間は表2-4のとおりです。

表2-4 県内各市における環境基準達成率が最も低い区間

市	路線名	評価区間の始点の住所	評価区間の終点の住所	環境基準類型	住評価対象数	環境基準達成率
仙台市	一般国道4号	仙台市宮城野区燕沢東一丁目	仙台市宮城野区鶴ヶ谷東四丁目	C	186	6%
石巻市	一般国道398号	石巻市八幡町一丁目	石巻市湊字馬坂	C	379	24%
塩竈市	一般国道45号	塩竈市新浜二丁目	塩竈市青葉ヶ丘	C	25	52%
気仙沼市	一般国道45号	気仙沼市後九条	気仙沼市字松川前	C	28	25%
白石市	一般国道4号	白石市福岡蔵本字六本松	白石市福岡長袋字八斗蒔	B	55	38%
名取市	県道塩釜亘理線	名取市閑上字昭和	名取市小塚原字汐押	B	19	16%
角田市	県道亘理大河原川崎線	角田市江尻字元宿	角田市岡字荒町	C	64	58%
多賀城市	一般国道45号	多賀城市下馬五丁目	多賀城市下馬二丁目	C	74	59%
岩沼市	一般国道4号	岩沼市藤浪一丁目	岩沼市桜五丁目	C	52	29%
登米市	一般国道346号	登米市迫町佐沼字錦	登米市迫町佐沼字一本杉	C	140	99%
栗原市	一般国道4号	栗原市築館下宮野字砂田	栗原市築館下宮野字町尻	C	43	2%
東松島市	県道石巻工業港矢本線	東松島市矢本字南浦	東松島市矢本字北浦	B	43	60%
大崎市	一般国道4号	大崎市三本木字廻山	大崎市三本木蒜袋字筒向	C	40	20%

### (3) 二酸化炭素排出量の状況

県内における二酸化炭素排出量は、平成2年に約15,700千トンでしたが、平成14年には約20,800千トンと32%増加しています。そのうち自動車からの排出量が約5,800千トンで、全体の約28%を占めています。

### (4) 窒素酸化物排出量の状況

「平成17年度道路交通センサス」結果を使用し、県内を走行する自動車からの窒素酸化物排出量を、窒素酸化物総量規制マニュアル等に準拠して算定しました。

平成17年度の窒素酸化物排出量は7,671 t/年となっており、そのうち貨物車から排出される窒素酸化物排出量は5,304t/年で全体の69%に達しています(図2-13)。

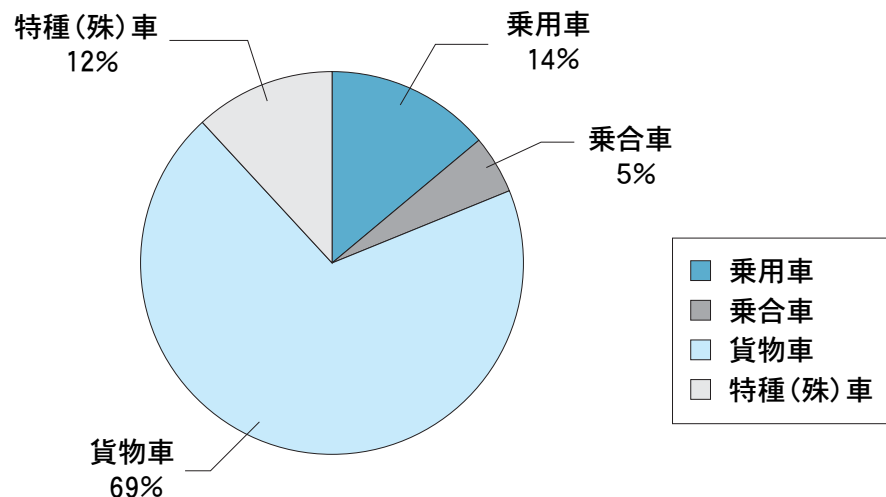


図2-13 車種別窒素酸化物排出寄与率 (平成17年度)



## 第3章 計画の目指す将来像と施策展開の方向性

### 1 計画の目指す将来像

自動車交通の現状及び大気汚染、騒音、二酸化炭素排出の現状を考慮し、本計画が目指す将来像を次のとおりとします。

#### (1) 自動車に過度に依存しない地域社会

鉄道駅やバスターミナルの直近に職場、商業施設、公共施設などが集積し、公共交通機関、自転車、徒歩で日常生活ができるコンパクトで機能的なまちづくりの取組が進められています。

このようなまちでは、地域独自の公共交通の整備や駅前駐車場・駐輪場が整備されることで公共交通機関の利便性の向上が図られ、道路交通の混雑は緩和され、更に人々の鉄道、バス等公共交通機関の利用も増えてきています。また、自転車の利用しやすい環境が整備されることにより、多くの人に自転車の利用が広がっています。

#### (2) 道路沿線の大気汚染、騒音が改善された地域社会

現在、大気汚染や騒音が問題となっている幹線道路沿線においては、各種施策の実施により生活環境が改善されています。また、新たな自動車交通公害が生じないように、道路整備や宅地開発等において沿道環境の保全に配慮が図られています。

#### (3) 環境に配慮した生活、事業活動が普及した地域社会

環境に配慮した経営を行う事業者が増加し、低公害車の導入、エコドライブに積極的に取り組んでいます。また、運輸業界においては貨物輸送のトラックから鉄道、船舶等への転換（モーダルシフト）、共同集荷、共同配送等全体としての物流の効率化が図られ環境負荷低減の取組が進んでいます。

運転者一人一人が安全運転と同じようにエコドライブを理解し実践しています。

自動車を購入する際に、環境性能を重視して自動車を選択する人が増加し、低公害車が普及しています。

### 2 環境目標

計画の目指す将来像の実現状況を表すための環境目標を次のとおり定めます。

#### (1) 大気汚染

- 二酸化窒素……沿道において環境基準の下限値（0.04ppm）を超えないこと。
- 浮遊粒子状物質……沿道において環境基準を超えないこと。

#### (2) 騒音

- 自動車交通騒音……道路に面する地域の環境基準を超えないこと。

#### (3) 地球温暖化

- 二酸化炭素排出量……自動車からの二酸化炭素排出量を平成17年度の排出量から10%以上削減すること。

### 3 間 接 目 標

環境目標を補完する間接目標を次のとおり定めます。

- 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。
- 自動車からの窒素酸化物排出量を平成17年度の排出量から50%以上削減する。
- 国が定める「低公害車開発普及アクションプラン」の低公害車普及目標を考慮して設定した普及目標を達成する。
- 全市町村において、低公害車の率先導入、エコドライブの普及促進に取り組む。
- 環境マネジメントシステムを導入して環境負荷の低減に取り組む事業者数を800事業所以上に増加させる。(平成17年度末347事業所)

### 4 施策展開の基本的考え方

自動車交通公害及び地球温暖化問題の特性を考慮して、施策の展開に当たっては次の事項に配慮することになります。

#### (1) 総合的な取組

自動車交通問題の特徴は、公害の発生源である自動車交通と被害者である沿道住民とが近接していることであり、単に交通量、自動車単体の発生源の要因だけでなく、その地点の道路構造や沿道の土地利用等の要因に大きく影響されるものです。このことから、自動車交通に係る機関は、相互に協力・連携の下、地域の実状に合わせて、広範な分野の施策を総合的・効果的に推進することになります。

#### (2) 広域的、長期的な取組

自動車環境負荷の移動発生源であるという特性にかんがみ、県域での対策はもとより、国等の施策を考慮しつつ、広域的な視点での対応も視野に入れて対策を推進することになります。

自動車に過度に依存しない地域社会の実現のため施策の方向性を示し、長期的な取組を着実に推進します。

#### (3) 優先的取組

県内には主要幹線道路を中心に、大気汚染や騒音の自動車交通公害の著しい地域が存在することから当該地域での対策を優先的に実施することになります。

#### (4) 県民・事業者の取組

自動車交通に伴う環境問題は、私たち一人一人の日々の暮らし方と密接に関わっており、一人一人が自動車が環境に与える負荷の大きさを認識し、その削減のために行動を実践することが重要です。このことから、施策の実施に当たっては、県民・事業者が問題解決に向けて積極的に参加するという行動規範の自覚を促す手法を取り入れることになります。

## 5 重点施策

計画の目標を達成するため、特に、次に示す施策を重点的に推進することにします。

### (1) 低公害車の普及促進

低公害車は窒素酸化物等の大気汚染物質の排出が少なく、また燃費がよいので、その普及を図ること、全県的に窒素酸化物排出量及び二酸化炭素排出量を低減することができることから、その普及を促進します。

### (2) エコドライブの普及促進

自動車はその使い方によって燃費や大気汚染物質排出量が変化します。環境に配慮した自動車の使用（エコドライブ）は燃料使用量を節約できる経済的利点があり、また、運転する人なら誰でも気軽に実践することができることから、エコドライブ運動を推進してその全県的な普及を図ります。

### (3) 仙台都市圏における総合的対策の推進

仙台都市圏は県内で最も交通量が多く、自動車交通に係る環境負荷の大きい地域であることから、対策重点地域として、発生交通量の低減や交通流の円滑化等の各種施策を総合的に推進することになります。

## 6 施策の体系的展開

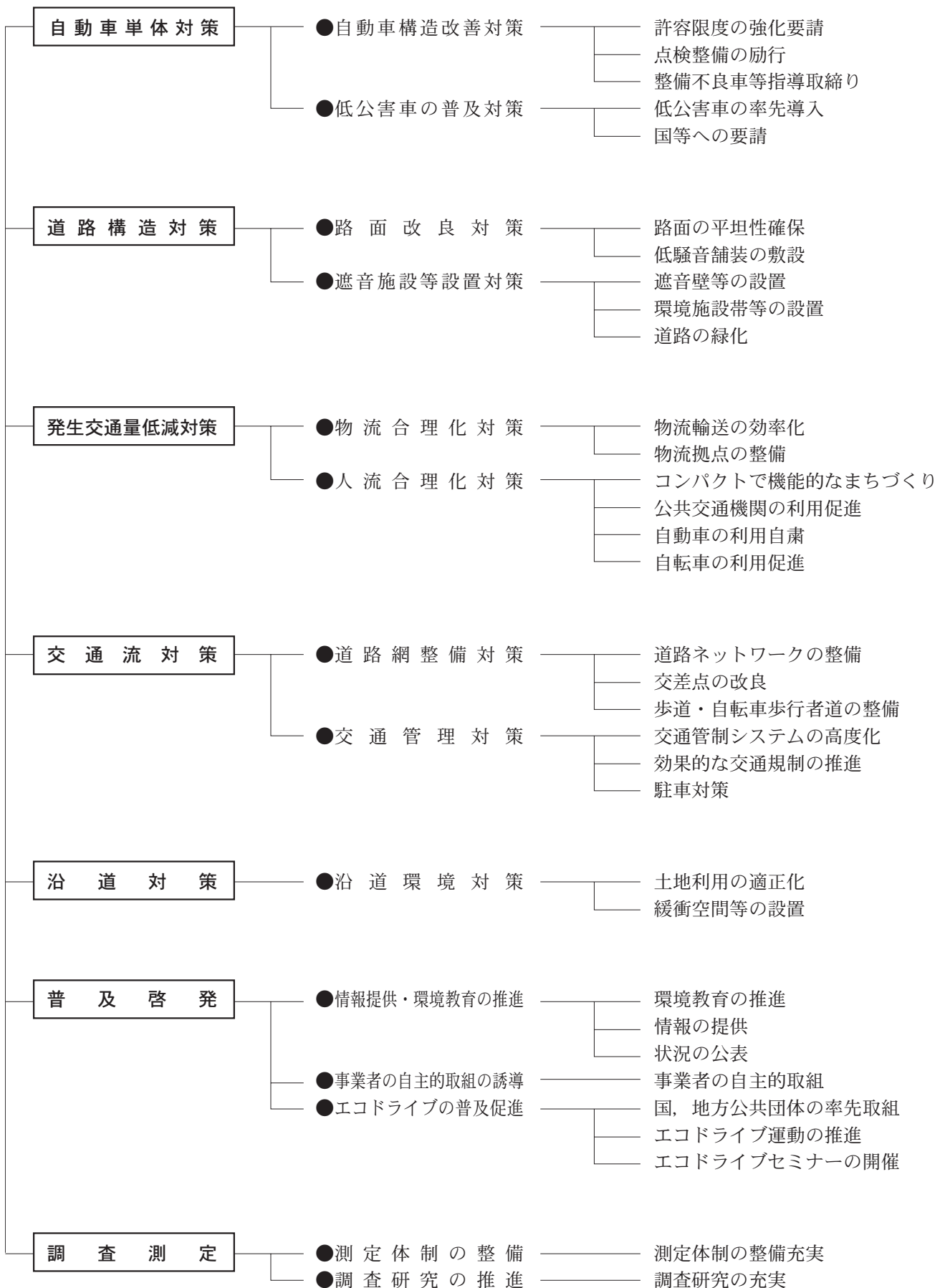
自動車環境負荷の低減対策は様々な行政分野にわたっており、また対策手法が多岐にわたることから、これを次のとおり基本的7対策に体系化して整理します。特定の地域、路線を対象として対策を講じる場合は、地域や路線ごとの自動車交通を取り巻く状況に応じて対策を選択して効果的に推進することになります。（次ページ図）

- 1 自動車単体対策
- 2 道路構造対策
- 3 発生交通量低減対策
- 4 交通流対策
- 5 沿道対策
- 6 普及啓発
- 7 調査測定



施策体系図

基本的自動車交通環境負荷低減7対策



## 第4章 重点施策

### 1 低公害車の普及促進

#### 【現状と課題】

##### ■低公害車とは

低公害車には、電気自動車（燃料電池自動車を含む）、天然ガス（CNG）自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車の5種類があります。

##### ■低公害車の普及状況

本県では、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車は普及が進んでいるものの、自動車全体に占める普及割合は22.9%（平成17年度末）とまだまだ低い状況です。その他の低公害車は価格の問題に加え、燃料供給施設等のインフラの未整備により県内での普及は困難な状況ですが、天然ガス自動車は平成17年度末で223台普及しています（図4-1、図4-2）。

国（経済産業省、国土交通省、環境省）では、21世紀にふさわしい環境負荷の小さい自動車社会を目指し、もって環境制約を成長要因に転じていくため、実用段階にある低公害車について2010年度（平成22年度）までのできるだけ早い時期に1,000万台以上の普及を目指す（平成15年3月に1,000万台以上の普及達成を17年度までと大幅に目標達成時期を前倒した）とした「低公害車開発普及アクションプラン」を策定して低公害車の大量普及を図っており、普及台数は平成17年度末時点で1,219万台と目標を達成しています。

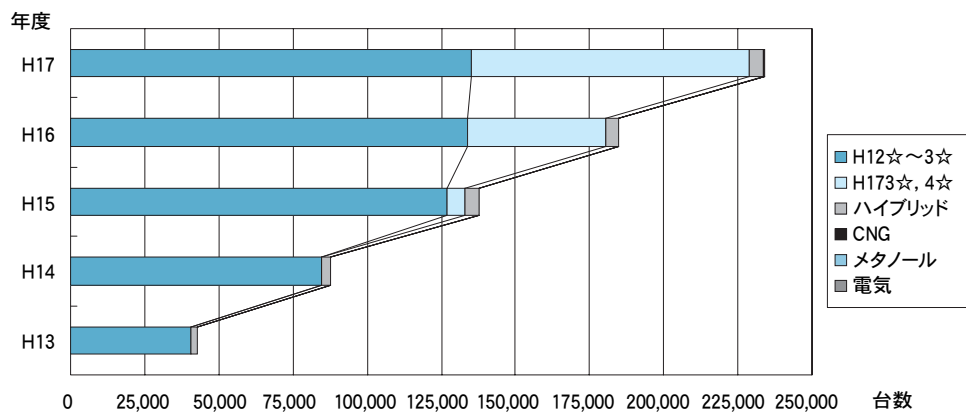


図4-1 宮城県の低公害車普及台数推移

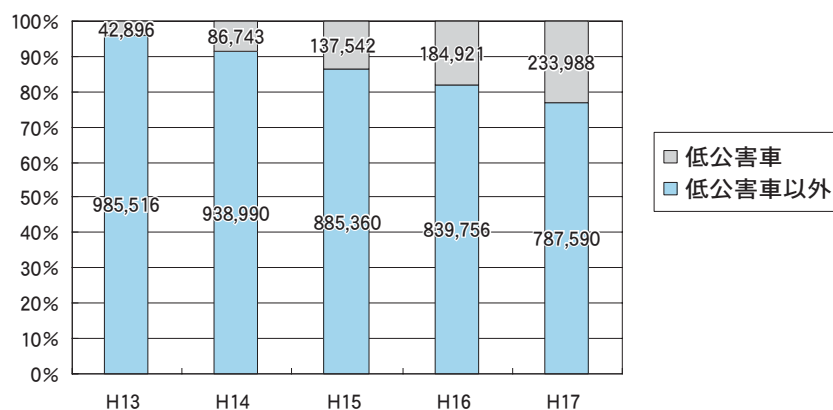


図4-2 低公害車の割合の推移

### ■天然ガス自動車の普及にはインフラ整備も必要

現在、県内には、仙台市宮城野区港と同区幸町、若林区卸町に仙台市ガス局が設置した天然ガススタンドと、宮城野区福田町南に民間会社が設置した天然ガススタンドの合計4か所が設置されています。また、「新潟～仙台間天然ガスパイプライン」が平成9年から供給を開始し、県内の都市ガス事業は天然ガスへの切替えが順次実施され、平成17年に県内すべてが切替を完了しています。このように、天然ガスの供給について本県はインフラ整備しやすい有利な条件を有しています。

今後、県内で天然ガス自動車を普及するためには、天然ガススタンドの一層の整備が望まれます。

なお、LPガス自動車用のLPガススタンドは県内に41か所設置されており、ハイヤー・タクシー等の燃料として全県的に使用されています。LPガス乗用車はライン生産が少ないため低排出ガス国土交通大臣認定を受けていないことが多いことから一般用としては普及していませんが、インフラがある程度整備されていることから、将来的な普及が期待されます。

### ■国、地方公共団体が率先導入を

現在、県では、ハイブリッド自動車20台と天然ガス自動車2台を公用車に導入しており、また、仙台市でも、天然ガス自動車143台、ハイブリッド自動車33台を導入しています。

国の各機関ではグリーン購入の一環として、原則としてすべての一般公用車を平成16年度末までをめどに低公害車に切り替えました。また、県は「宮城県環境保全率先実行計画」の第3期計画を策定し公用車への率先導入を図っています。

### ■普及には助成制度の活用を

国等において、各種補助事業、税制優遇措置及び融資制度等の低公害車導入に際しての支援が充実拡大されており、平成13年度から低排出ガス認定車等を軽課対象とする自動車税のグリーン化が創設されました。これらの支援事業及び地方公共団体独自の融資制度の活用を促して、低公害車の導入を促進する必要があります。そのため、各機関において個別に実施されている支援事業について情報を一元化して、県民に利用しやすいものとし、さらに、自動車販売店等において情報提供を行うことも重要です。

### ■低公害車の更なる性能向上に向けて

低公害車に係る技術開発については、環境省は低公害車等排出ガス技術指針策定調査検討会においてディーゼル自動車等の排出ガスの技術指針値を示しています。

経済産業省は、次世代低公害車技術開発プログラムとして大型車を中心とした次世代低公害車の開発を、大気環境・地球温暖化・エネルギー問題の同時解決に向け、包括的な技術開発を行っています。

国土交通省は、環境負荷の小さい自動車（環境自動車）の普及促進を図るため、燃料電池車やジメチルエーテル車等の技術開発を実施しています。また、自動車メーカーにおいても、環境性能を重視して電気自動車、ハイブリッド自動車等のクリーンエネルギー自動車の開発や燃費の向上等に力を注いでおり、また、燃料電池車の国際的開発競争が活発化しています。

## 【主要な対策】

### ○低公害車の率先導入

低公害車を国、地方公共団体が率先導入することにより、低公害車の市場拡大を促します。

### ○低公害車に関する情報の収集提供

低公害車の環境性能や経済性に関する情報を収集し、インターネット等を活用して分かりやすい内容で広く県民に提供します。

### ○国等への要請

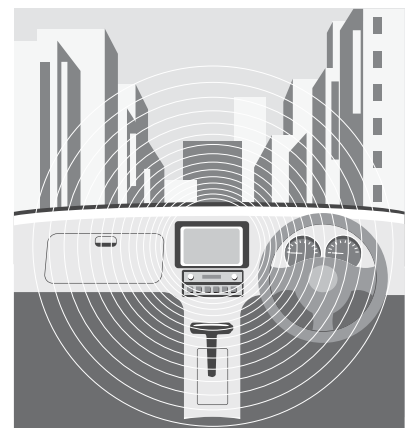
低公害車の導入に対する助成措置や税の軽減、燃料供給施設の整備等について制度の拡充を関係機関に要請します。

## 2 エコドライブの普及促進

### ■エコドライブ10のすすめ

国では、エコドライブを普及するため、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省が重点的に推進すべき事業を平成18年6月に「エコドライブ普及・推進アクションプラン」として取りまとめました。本アクションプランでは、11月を「エコドライブ推進月間」と定めるとともに、エコドライブを統一的に用いるため、「エコドライブ10のすすめ」として次の10項目を定めています。

- (1) ふんわりアクセル『eスタート』  
「優しい発進を心がけましょう。」
- (2) 加減速の少ない運転  
「車間距離は余裕をもって、交通状況に応じた安全な定速走行に努めましょう。」
- (3) 早めのアクセルオフ  
「エンジンプレーキを積極的に使いましょう。」
- (4) エアコンの使用を控えめに  
「車内を冷やし過ぎないようにしましょう。」
- (5) アイドリングストップ  
「無用なアイドリングをやめましょう。」
- (6) 暖機運転は適切に  
「エンジンをかけたらずぐ出発しましょう。」
- (7) 道路交通情報の活用  
「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の情報をチェックしましょう。」
- (8) タイヤの空気圧をこまめにチェック  
「タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備を実施しましょう。」
- (9) 不要な荷物は積まずに走行  
「不要な荷物を積まないようにしましょう。」
- (10) 駐車場所に注意  
「渋滞をまねくことから、違法駐車はやめましょう。」



### ■エコドライブに関する県民の意識と取組

アンケート調査結果を見ると、エコドライブを知っていると回答した県民の割合は78%、エコドライブを実施していると回答した県民の割合は66%であり、エコドライブに関する県民の理解は広がっています。しかし、アイドリングストップの実施率は高くなっていますが、取組項目によってかなりばらつきがあります。

### ■アイドリングストップは有効

環境省によると1時間のアイドリングストップによって、乗用車（2000ccガソリン車）で540g、大型トラック（10tディーゼル車）で960～1320gの二酸化炭素（炭素換算）の排出量を削減することができるといわれています。また、エンジンの始動時には、一般に排出ガスが増え、自動車の種類によって異なるものの、ディーゼル車における窒素酸化物の排出量調査では、20秒強のアイドリングに相当する量である結果が得られています。このため、一律には言えませんが、例えば1分以上停止することが予想される場合には、アイドリングストップが有効となります。また、エンジンを始動するとき消費する燃料は、5秒間のアイドリングとほぼ同じであり、5秒以上アイドリングストップをすれば、省エネルギーにつながります。

○トラック輸送事業者の取組

社団法人全日本トラック協会等では、エンジンを止めないと車から離れられないようにズボンとキーをつなぐ腰ひも（キーチェーン）やキーホルダー等を社員に配付して、積極的にアイドリングストップ運動に取り組んでいます。

また、一部のトラック輸送事業者では、エンジン切り忘れ記録装置の導入を図っています。

○アイドリングストップバスの導入

現在、バスに導入が増加しているアイドリングストップ&スタートシステム装置は、車両の停止・発進に合わせて、エンジンの自動停止・自動再スタートを行うことで無駄なアイドリングを省くものです。アイドリングストップバスは、仙台市と宮城交通で228台（平成17年度末現在）が導入されています。

【主要な対策】

○国、地方公共団体の率先取組

国、地方公共団体は事業者の責務として、エコドライブ等の環境配慮取組を推進します。

○エコドライブ運動の推進

「エコドライブ運動」を全国的に展開し、「エコドライブ10のすすめ」を普及します。また、マスメディアを利用し広くエコドライブを普及啓発するとともに、市町村、業界団体、NPOとの連携により県民や事業者が自主的に活動するように運動を推進します。

○エコドライブセミナーの開催

事業所の安全運転管理者等を対象としたエコドライブ研修会等を開催することによりエコドライブに関する知識を普及し、その実践を促します。

### 3 仙台都市圏における総合的な施策の推進

仙台都市圏は、人流・物流が多く県内でも特に自動車交通量が多く、自動車交通に伴う環境負荷が大きい地域となっています。そのため、仙台都市圏については、関係機関が連携して総合的かつ計画的に施策を推進していく必要があります。

施策の実施に当たっては、以下に示すような諸計画を十分に考慮し、これらとの整合を図りながら施策展開を行う必要があります。

- 1 仙台市自動車環境負荷低減計画（平成16年度～平成22年度）
- 2 東北運輸局交通環境対策アクションプラン（単年度）
- 3 アクセス30分構想推進計画（平成11年度～平成27年度）
- 4 仙台都市圏交通円滑化総合計画（平成11年度～平成32年度）

【関連計画の概要】

○仙台市自動車環境負荷低減計画

仙台市では、環境基準の達成とその維持により現在の環境の保全を目指すだけでなく、より良好な環境を積極的に実現するという視点から、自動車が環境に及ぼす負荷（自動車環境負荷）の低減を総合的・計画的に進めることを目的とし、平成16年4月に「仙台市自動車公害防止計画」を改定し、「仙台市自動車環境負荷低減計画（杜の都自動車グリーンプラン）」を策定しました。

本計画では、二酸化窒素・浮遊粒子状物質・騒音についてはそれぞれ環境目標を、窒素酸化物・粒子状物質・温室効果ガスについてはそれぞれ削減目標を掲げ、目標年次を平成22年度と設定しました。



そして、排出ガスや騒音などの発生源である自動車そのものに対し、低公害車の普及促進などを図る「発生源対策」、自動車に過度に依存しない街づくりの推進等による「交通量抑制対策」、停止・発進の少ない円滑な交通環境を目指す「交通流円滑化対策」、道路の形状や構造の改善などを行う「道路構造・沿道対策」、自動車環境負荷についての知識・意識を高め、行動を展開するための「普及・啓発」の5つの施策を進めていきます。

#### ○東北運輸局交通環境対策アクションプラン

東北運輸局では、環境対策推進本部が、毎年度における交通環境対策の具体的な取組を明らかにするため「交通環境対策アクションプラン」を作成しています。

この中では、交通環境を巡る全国的課題について記述するほか、東北地方の独自性や特色を反映させて、国及び自治体・事業者等の関係者が果たすべき役割をできる限り具体的に明記し、可能な限り数値目標を導入しています。

#### ○アクセス30分構想推進計画

仙台市では、「市街化区域内の居住地から都心まで、及び、主要拠点間を、公共交通を利用して概ね30分で移動できること」を目指し、移動時間の短縮のための施策とともに、公共交通の利用しやすさに着目したサービス向上施策、市民や企業との協働により進めるTDM施策を総合的に推進することとしています。

#### ○仙台都市圏交通円滑化総合計画

仙台都市圏は、人口の増加・通勤圏の広域化が進む一方で、都市部へ連絡する幹線道路に自動車交通が集中し渋滞が発生しています。このため、経済活動の効率化、都市圏の活力向上、交通に起因する環境負荷の低減等を図り、豊かで暮らしよい地域を実現するため、関係機関が連携して仙台都市圏の渋滞緩和対策を推進することとしています。

### 【現状と課題】

#### ■仙台都市圏の概況

仙台都市圏（図4-3）とは、仙台市への通勤・通学者数の割合や日常生活圏としてのつながりなどを考慮して設定した仙台市及び周辺地域です。圏域内は国道4号、6号、45号等の幹線道路、東北縦貫自動車道、仙台東部道路等の高速道路で結ばれており、東北本線、常磐線、仙石線、仙台市営地下鉄南北線、及び仙台市営及び民営の路線バス網が整備され、人の移動を支えています。また、圏域内には国内外との交流や物流の拠点となる仙台空港、仙台塩釜港があり、その周辺地区や東北縦貫自動車道IC周辺には工業・流通機能が集積しており、物流も盛んです。

#### ■自動車交通の状況

第4回仙台都市圏パーソントリップ調査（平成14年）によると、郊外開発地域の自動車利用率は、仙台都心地域の約32%に対し、約2倍の63%と高く（図4-4）なっていますが、仙台都市圏では鉄道駅から離れた地域での市街化が進行し、これが自動車交通量増加の一因となっています。また、圏域内の道路は自動車交通量が道路交通容量を超えているところが多く、仙台市都心部だけでなく郊外の幹線道路においても交通混雑・渋滞が起きています。



出典：第4回パーソントリップ調査報告書

図4-3 仙台都市圏

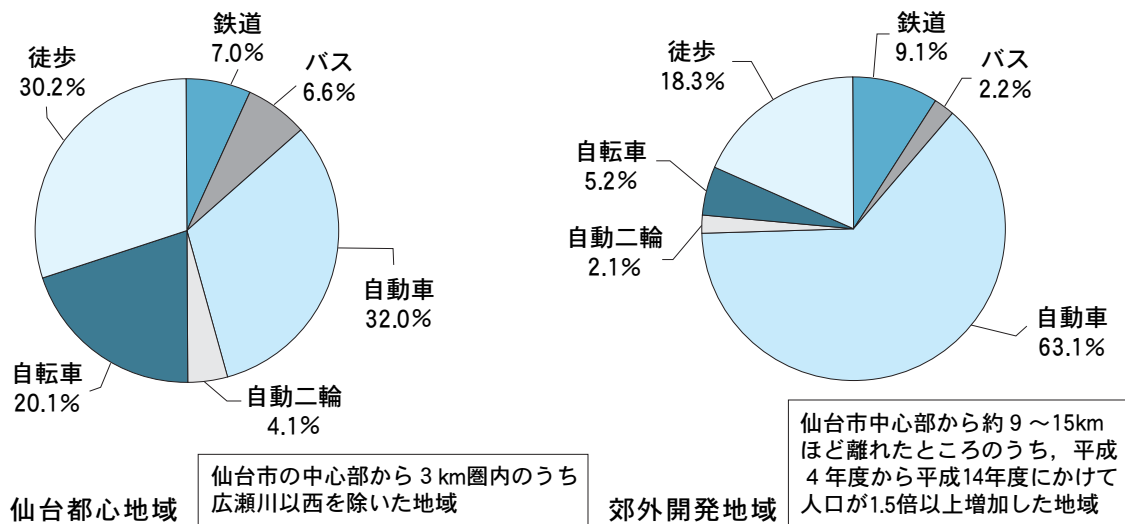


図4-4 自動車利用率の地域による違い

### ■公共交通の状況

鉄道や路線バスは、環境やエネルギー面で優れた公共輸送機関であり、その利用者数を増やすことで自動車交通量を減らし、環境負荷を低減することができます。鉄道利用者は横ばいで推移していますが、路線バスの利用者数は年々減少し、これに伴い路線バスの運行本数も減少しています。

### ■交通需要マネジメント（TDM）及びマルチモーダル

自動車利用者の交通行動に変更を促すことで発生交通量を低減する交通需要マネジメント（TDM）施策がますます必要となってきました。TDM施策とは、時差出勤やフレックスタイム制等によるオフピーク通勤の推進など、発生交通量を抑制・適正化し、特定の時間における過度の交通集中に起因する交通渋滞を緩和しようとするものです。また、同様の手法として、複数の交通機関の連携により利便性を向上させ、都市又は地域レベルの交通量の低減化を図ろうとするマルチモーダル施策があります。

### ■パークアンドライド及びパークアンドバスライド

TDMに関する手法の一つに、交通手段の転換を促すパークアンドライドがあり、本県では、鉄道駅としてJR仙石線多賀城駅（北地区、西地区）、JR東北本線国府多賀城駅地区、JR利府線利府駅地区、地下鉄南北線では、富沢駅地区、長町南駅地区、泉中央駅地区でパークアンドライドが実施されています。また、仙台市営バスでは東部（霞の目）地区と中山地区で、宮城交通バスでは富谷大清水地区でパーク・アンド・バスライドが実施されており、その効果が期待されています。

## 【主要な対策】

### 1 交通容量の拡大

#### ○体系的な道路ネットワークの整備

仙台市市街地を中心とする交通容量不足や特定路線への集中を緩和するため、抜本的な対策として自動車専用道路、バイパス・環状道路及び都心流入部における都市内幹線道路等の体系的な道路ネットワークの整備を図ります。また、国内外との交流や物流の拠点となる仙台空港、仙台塩釜港と、それらに結節する交通ネットワークなどが一体となった総合的な交通体系を構築します。

#### ○既存道路の効率的活用

既存道路の交通の円滑化を図るため、道路の拡幅を推進するとともに、ボトルネックとなっている交差点の改良（右左折レーンの延伸・設置等）を推進します。

### ○交通管制システムの高度化

信号機の集中制御エリアを拡大するとともに、交通流の変化に応じた信号機の改良・調整を推進します。

## 2 軌道系交通機関を基軸としたまちづくり

### ○軌道系交通機関を基軸とした市街地の集約化

JR各線、仙台空港アクセス鉄道、仙台市営地下鉄などの軌道系交通機関を基軸とした市街地の集約化を推進します。

### ○地下鉄の整備と鉄道利用への転換

仙台市営地下鉄東西線の整備を推進するとともに、在来鉄道の駅周辺の駐車場・駐輪場を整備し、鉄道の利便性向上を図り、自動車利用から鉄道利用への転換を誘導します。また、地下鉄東西線の整備に合わせたバス路線の再編を検討します。

### ○アクセス30分構想

軌道系交通機関を基軸として、バスがこれを補完して、仙台市域を面的にカバーする利便性の高い公共交通体系の構築を目指します。

## 3 TDM及びマルチモーダル施策の推進

交通手段の変更をはじめ、交通情報による移動経路の変更、通勤時間の変更、自動車の効率的利用などの交通需要マネジメント(TDM)を推進し、道路交通の混雑緩和を図ることで環境負荷を低減します。

### ○時差出勤及びマイカー使用自粛の拡大

「宮城県交通安全県民運動(マナーアップみやぎ運動)」によるマイカー使用自粛の広報活動を強化します。また、時差出勤の実施を事業所等に要請します。

### ○道路交通情報の提供等

道路交通情報通信システム(VICS)、交通情報収集装置の整備拡充を推進します。

### ○バス交通サービスの向上

仙台都心バス100円均一運賃「100円パッケ」、環境定期券「休日カルガモ家族」や、共同フリー共通定期券「ゴールデンウィークecoきっぷ」など、バスの利用を高める運賃制度を拡充します。

なお、快適で迅速な改札通過、バス乗降時間短縮による定時性向上のためのIC乗車券導入の検討や、快速バス導入の検討、中・小型バス導入による路線新設の可能性を検討します。

### ○路上駐車対策の強化

街頭における交通指導取締りの強化、事業所に対する駐車場確保の指導を行います。また、仙台市中心部では、駐車監視員の導入による違法駐車取締りを強化します。

### ○物流の効率化

荷主と物流事業者の連携、物流事業者間の連携によるモーダルシフト、コンテナ輸送、共同輸配送等の物流の効率化を促進するため、事業補助等の支援を行います。

### ○パークアンドライド等の普及

パークアンドライド等による通勤通学者の増加を図るため、実施箇所のPR等の普及啓発を推進します。

## 第5章 施策の体系的展開

### 1 自動車単体対策

各種排出ガスや騒音を発生源で低減させようとする対策（単体対策）は、自動車交通環境負荷の低減を図る上で、最も基本的で効果的なものです。

このため、自動車単体規制の許容限度を強化すること、低公害車の普及を広く促進するなどの対策を推進していく必要があります。

#### （1）自動車構造改善対策

##### 【現状と課題】

##### ■自動車単体規制

自動車単体規制とは、自動車1台1台の排出ガスと騒音の許容限度を定めるものであり、大気汚染防止法及び騒音規制法に基づき、国土交通大臣が道路運送車両法に基づく国土交通省令で具体的に定めています。

##### ○自動車排出ガスの規制

自動車（新車）の排出ガス規制については、国が昭和41年から段階的に規制強化を行ってきています。この規制は、自動車から排出される窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）、一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）、更にディーゼル車の粒子状物質（PM）及び黒煙について、自動車の重量やエンジンの種類等に応じた排出基準を定め、その遵守を義務づけたもので、平成17年10月からは新長期規制が導入されています。

これらの規制を担保するため、道路運送車両法において、自動車検査時に排出ガスの検査を義務づけており、検査に合格した自動車のみが運行できる制度となっています。また、使用過程車を対象とした規制として改正自動車NO<sub>x</sub>・PM法が平成13年に施行され、首都圏などの大気汚染の深刻な地域を対策地域として指定し、基準を満たさない自動車の対策地域内における使用を制限しています。

##### ○自動車の騒音に関する規制

自動車の騒音に関する規制については、国が昭和26年から実施しており、当初、新車に対する定常騒音及び排気騒音の規制でしたが、段階的に規制強化が図られ、現在では、停車時にエンジンから発生する騒音を対象とした「近接排気騒音規制」、通常の走行時に発生する騒音を対象とした「定常走行騒音規制」、加速時に発生する騒音を対象とした「加速走行騒音規制」の3種類により行われています。

##### ■自動車燃費基準

自動車から排出される二酸化炭素量は燃料使用量に比例することから、自動車の燃費性能を向上させることが二酸化炭素排出量を抑制することになります。自動車の燃費性能についてはエネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）により、自動車の車種と重量に対応した燃費目標基準値（燃費基準）が定められており、自動車メーカーには燃費向上対策が求められています。その結果、ガソリン乗用車の平均燃費（10・15モード燃費）はこの10年間で23%向上しています。

##### ■国土交通大臣認定制度

国では法律に基づく規制のほかに、自動車の環境性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じて自動車メーカーの環境性能向上に関する自主的取組を促すため、規制基準よりさらに窒素酸化物排出量を削減している車種を認定システッカーを貼付しています。また、燃費性

能についても燃費基準を達成している又はさらに燃費を向上させている車種にステッカーを貼付しています。このような取組とも相まって自動車業界においては、環境性能向上の技術開発の競争が激しくなり、各メーカーは環境性能の向上にしのぎを削っています。

#### ■車両の点検整備の励行、整備不良車等の指導・取締り

整備不良車・不正改造車対策としては、国土交通省が実施している「自動車点検整備推進運動」、[不正改造車を排除する運動]等の取組を展開し、警察・運輸関係・道路管理者等が合同で指導取締りを実施し、騒音・排気ガス等による環境悪化を抑止する等、一定の成果を上げているところです。

自動車単体規制が強化されたことで、今後は排出ガス低減機能の維持がますます重要になることから、点検整備の励行を推進する取組を一層強化する必要があります。

#### 【主要な対策】

##### ○許容限度強化要請

国に対し、自動車排出ガス、自動車騒音及び燃費に係る規制の一層の強化及び排出ガス・騒音・燃費向上対策に係る技術開発の促進等を要請します。

##### ○点検整備の励行対策

関係機関により自動車使用者の保守管理責任の啓発・徹底を図ります。また、国に対し、自動車検査制度及び検査体制の充実強化及び自動車運送業者に対する指導監督の強化を要請します。

##### ○整備不良車等指導・取締り対策

関係機関の合同による街頭指導・取締りを推進し、整備不良車、不正改造車への指導・取締りを強化します。

#### (2) 低公害車の普及対策

低公害車の普及対策は、重点施策に位置付けて推進します。(第4章に記述)

## 2 道路構造対策

自動車は、走行しながら排出ガスや騒音等を排気・拡散させていますが、道路構造や道路付帯施設等の違いにより、その拡散・伝搬状況が変化し、沿道への影響も異なってきます。

道路構造対策としては、大きな騒音低減効果が期待できる低騒音舗装など路面の改良、遮音壁、環境施設帯の設置や大気汚染の改善に効果がある道路の緑化を推進していく必要があります。

#### (1) 路面改良対策

##### 【現状と課題】

##### ■路面改良による騒音の軽減

路面は、自動車の輪加重を直接負担し、寒暖等厳しい気象変化を繰り返し受けるという悪条件にさらされ、年々増加する交通量や車両の大型化に伴い、路面にかかる負担も大きくなっています。このような路面の悪化は、騒音・振動等の主な要因の一つとなっており、今後とも良好な路面管理を図っていく必要があります。

##### ■低騒音舗装（高機能舗装）

低騒音舗装は、路面の排水性の向上を目的とした空げき率の高い多孔質の排水性混合物を、表層又は表層・基層に用いた舗装で、タイヤ騒音の抑制や車両音の吸収効果があります。

この舗装は、車の走行時にタイヤから発生する騒音を3～4dB（デシベル）程度低減する効果があることから騒音対策としても重要な役割を果たしています。

県内では、高速道路、国道4号、国道398号、県道仙台松島線、仙台市道南小泉茂庭線等で敷設されており、高速道路では、新規又は補修された箇所はすべて低騒音舗装が敷設されており、その施工延長は、平成17年度末現在で329km（一車線換算）に達しています。

【主要な対策】

○路面の平坦性確保対策

路面の平坦性を確保するため、道路の維持管理計画に基づき舗装の補修等の改良を行います。

○低騒音舗装敷設対策

環境基準の達成率の低い路線や環境基準を超過する戸数の多い路線等は、優先的に低騒音舗装を敷設します。

(2) 遮音施設等設置対策

【現状と課題】

■遮音壁等の設置

遮音壁や吸音板の設置は、騒音を直接遮断・吸音することから、騒音低減効果の大きい対策です。平面構造の道路においては、見通しの悪化や障害物となるなど、設置が難しい面もありますが、盛土構造が多い高速道路や自動車専用道路においては、設置が比較的容易であり、県内の高速道路では平成17年度末現在で総延長36kmの遮音壁が設置されています。

■環境施設帯の設置

自動車騒音や排出ガスは、道路からの距離に応じて減衰・拡散することから、道路との間に歩道、自転車・歩行者道や植樹等を配置することは、これらの影響を軽減する上で有効です。県内では主要地方道仙台空港線などの一部路線区間に設置されていますが、既成市街地では用地の確保が難しく設置が困難です。

■道路の緑化により快適な沿道環境

道路緑化は、景観向上や心理面での安らぎ効果もあり、ゆとりとうるおいのある快適環境の地域づくりに寄与するものですが、その推進には地域住民の理解と協力も必要です。

本県の地方道の緑化率は、4.0%で進んでいないものの、一般国道の緑化率は、平成9年度に比べ約2%伸びています（図5-1）。

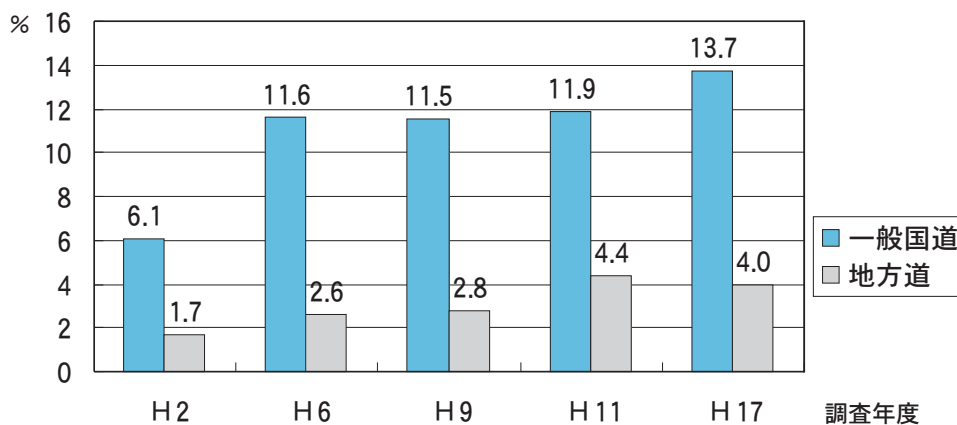


図5-1 道路緑化率の推移

**【主要な対策】****○遮音壁等設置対策**

高速道路などの自動車専用道路における騒音から生活環境の保全を図る必要がある地域について、家屋密集度や騒音の状況等により総合的に判断し、遮音壁等の設置の対策を講じます。

**○環境施設帯設置対策**

主要幹線道路の沿道環境の保全を図るため、沿道住民の理解の下に、環境施設帯の設置を推進します。

**○道路緑化対策**

沿道環境の保全及び質の高い道路空間を創出するため、居住地区や歩道等と一体的な道路緑化を推進します。

### 3 発生交通量低減対策

自動車交通環境負荷は、自動車交通量にも大きく左右されることから、発生交通量を低減させることは極めて重要ですが、自動車の使用を規制的手法で制限することは困難です。しかし一方で、自動車の効率的な使用は、燃料費（交通費）の削減、輸送コストの削減に結びつくことから、県民、事業者が自主的に取り組むことが期待されます。

そのため、貨物自動車の運行の合理化等による物流合理化や公共交通機関の利用促進などの人流合理化を促進する施策を推進していく必要があります。また、通勤、通学、買い物等の人の移動手段は都市構造と密接に関わることから、自動車に過度に依存しないまちづくりを推進していく必要があります。

#### （1）物流合理化対策

**【現状と課題】****■貨物輸送の状況**

平成16年度における本県の貨物流動量は12,957万トンで、このうち自動車によるものは77.7%、海運が17.4%、鉄道によるものは2.1%です。特に、県内から県内の貨物流動についてはほぼ全量が自動車で輸送されています。

**■貨物輸送は多頻度・小口輸送が進展**

消費社会の成熟化に伴い、商品の多様化・差別化が進展し、数多くの品種を少量ずつ運ぶといった多頻度・小口輸送化が進んでいます。これは宅配便の増加やコンビニエンスストアをはじめとする商店や工場などでいわゆる「ジャストインタイム」の仕入れ方式が浸透するようになったことに起因しており、帰り荷の空車走行や積載効率の低下となり、貨物自動車（トラック）の走行量の増大につながっています。

**■輸送の効率化に係る中小企業への支援等**

このようなトラックの増加に対応して、トラック業界においては、主に帰り荷のあっせんを行う情報ネットワークシステム等、情報化による輸送効率化に努めています。

ほとんどが中小企業者であるトラック運送事業者は、規制緩和による競争激化の中、資金や人材面等から、単独で物流対策に取り組むのは困難です。また、荷主たる地域産品の生産者や地域の小売業者といった中小企業者もまた同様に、物流効率化に向けた意識やノウハウ等が不足しています。

このため、国は、物流効率化に向けて中小企業者へのアドバイスや効率化の事業化調査への補助制度を設けているほか、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づいて中小企業が行う流通業務総合効率化事業に対しては、国、県や仙台市が税制や金融の優遇措置を行うなどとしているなど、各種施策が講じられています。

■自動車から鉄道・海運へ

貨物輸送の手段としては、自動車の他に鉄道・海運の利用があり、主に長距離輸送に利用されています。鉄道による輸送のほとんどがJR貨物ですが、全国的にその輸送量は横ばいです。また、本県から北海道及び北陸・中京以遠の貨物流動量の40%以上は海運に依存しており、今後、トラックから内航海運へのモーダルシフトをより一層進めるために、内航コンテナ船、フェリー等の航路の拡充が必要となっており、本県でも仙台・塩釜港等で整備が進められています。

■施設によっては老朽化も、しかし、物流拠点の整備も進む

本県では、物流に関する施設として、仙台市の東部流通地区に流通業務団地やトラックターミナルの形成を図っていますが、施設によっては老朽化・狭あい化などが進んでいるところもあります。

また、国際化に対応した仙台空港、仙台・塩釜港、石巻港周辺の施設等や加工流通体制の整備が進められています。仙台空港の航空輸送については、平成12年6月に新しいエアカーゴターミナルビルが完成し今後の取扱貨物の拡充が期待されます。

■物流輸送効率化のための方策は

小口化・多様化する貨物、配送地域の広範囲化等の新たな需要に対応するため、モーダルシフト、コンテナ輸送の拡充などの幹線貨物輸送の効率化、共同輸配送などの地域内輸送の効率化をはじめ、情報化による輸配送システムの改善、流通拠点の形成による合理化などの物流拠点等の整備等を図る必要があります。

国では、平成13年7月に策定した「新総合物流施策大綱」を見直し、新たに平成17年11月に「総合物流施策大綱（2005-2009）」を策定し、「スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現」、「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」及び「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」の4項目を目標とし物流施策の総合的・一体的推進を図ることにしています。

【主要な対策】

○物流輸送の効率化対策

幹線貨物輸送の効率化、地域内輸送の効率化、モーダルシフトの推進及び輸配送システムの改善を図ることにより、環境変化に対応した効率的な物流体系を構築するため、荷主企業と物流事業者の連携等によるモーダルシフトその他の物流効率化に関する取組を促進するための各種支援を行います。

○物流拠点の整備対策

商業・業務機能が高度に集積した地域における共同貨物荷受け、共同輸配送システム等効率的な物流拠点の整備を推進します。東京流通地区への過度な集積を見直し、広域物流と都市物流の分離を目指した新たな物流拠点を誘導します。

(2) 人流合理化対策

【現状と課題】

■マイカー通勤の増加

本県では、駅勢圏外での住宅開発等により、マイカー通勤が増加しています。マイカー通勤は乗車人員が1及び2人であることが多く輸送効率も極めて悪くなっています。

バスや鉄道は、環境やエネルギー面で優れた大量公共輸送機関であり、発生交通量を低減させるためには、自家用車からの利用の転換を図る必要があります。

■路線バス等の運行状況

路線バスは、ほぼ県内全域に路線網が張り巡らされていますが、近年の市街地の拡大や分散により、マイカーへの依存度が高まることで路線バスの利用者数が減少して路線の廃止につながり、自動車を



運転できない高齢者等の交通弱者の足が失われつつあります。

そのため、市町村では、路線バスや公共施設間のシャトルバスの運行、民間路線バスへの助成を行うなど、住民の交通手段の確保に取り組んでいるところが増えています。

#### ■マイカー自粛の日

車は便利で手軽な交通手段ですが、自動車交通環境負荷を低減するためには、徒歩・自転車・公共交通機関などの代替交通手段を利用し、車の使用を抑制する必要があります。このため、県、仙台市及び関係機関では、自動車を使用する人々を公共交通機関へ転換するために、「宮城県交通安全県民運動（マナーアップみやぎ運動）」の一環として「マイカー自粛の日」を定め広報活動を実施しています。

#### ■自転車の普及

地球にやさしい乗り物である自転車は、近距離での買い物や通勤・通学等の足となっています。

今後とも自転車歩行者道の整備を進めるとともに、駅やバスターミナル周辺に駐輪場を整備することで鉄道やバスの利用を促進し、あわせて放置自転車の問題が生じないようにすることも必要です。

### 【主要な対策】

#### ○コンパクトで機能的なまちづくり

鉄道、バス等の公共交通軸を中心とし、公共公益施設を集積したコンパクトで機能的なまちづくりを推進します。

#### ○公共交通機関利用促進対策

地域の交通の実情に応じ、駅前広場や駐輪場・駐車場の整備、路線バスのサービス改善、路線バス事業の運営支援など、公共交通機関の利用促進や維持確保による自動車交通量の抑制を図ります。

#### ○自動車利用自粛対策

通勤通学時の自動車利用の自粛及び自動車から他の公共交通機関への利用シフトを呼びかけます。また、「マイカー自粛の日（毎月5日、15日、25日、仙台市はこのほか毎週金曜日）」のPRを行い、県民・事業者の自主的取組を促します。

#### ○自転車利用促進対策

自転車の利便性を向上するために、自転車歩行者道等の整備を行い、自転車の利用促進を進めていきます。

## 4 交通流対策

自動車の排出ガスや燃費は、走行状態によって異なり、加速・停止の少ない走行が環境への負荷も小さくなります。このため、渋滞を解消して交通の流れを円滑化することにより、自動車交通環境負荷の低減を図ることができます。

交通流対策として、自動車交通流を分散、円滑化するため道路ネットワークの体系的整備とともに、交通管制システムの高度化、効果的な交通規制、駐車対策等を推進していく必要があります。

### （1）道路網整備対策

#### 【現状と課題】

#### ■道路は生活に密着した社会基盤

道路は人々の生活に密着した社会基盤施設であり、人と物の移動を安全にかつ円滑に処理する機能を担っています。

県では、均衡ある県土の創造や地域の活性化などの地域整備の課題に対処すべく、県内1時間交通圏の拡大と高速道路のインターチェンジ（IC）へすべての市町村から40分で到達することを目指し、

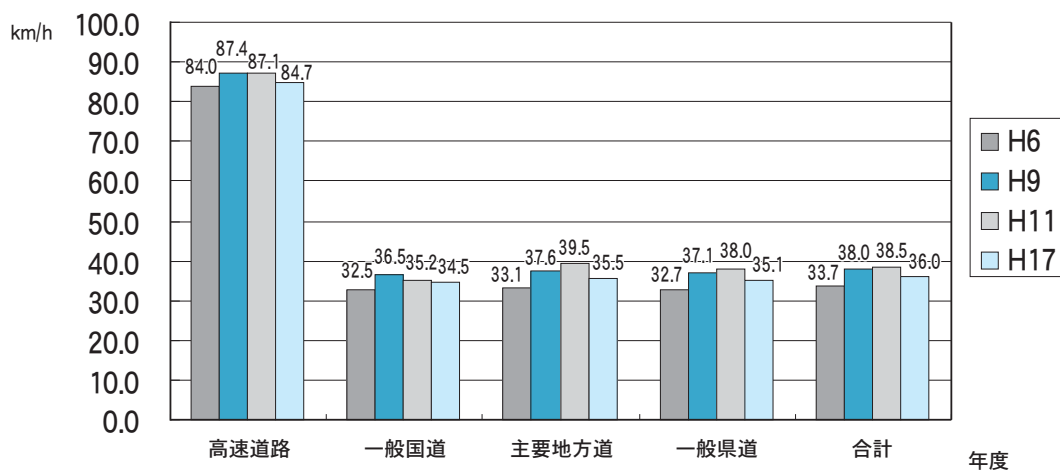
高規格幹線道路網の整備をはじめとし、一般国道、県道、市町村道に至るまで総合交通ネットワークの整備を推進しています。

県内の道路整備は、骨格幹線道路である国道4号の多車線化や仙台北環状線、国道286号、国道48号等の道路整備が進められ、また、高速道路は、三陸縦貫自動車道が河北ICまで、また、仙台東部道路が亘理ICまで延伸し、仙台南部道路により東北縦貫自動車道と仙台東部道路・三陸縦貫自動車道が連結しています。

しかし、道路整備は、交通渋滞・混雑対策として有効ですが、長い年月と多額の費用が必要となります。

■施行速度は横ばいで推移

本県における旅行速度は、平成6年度から平成17年度にかけての推移を見ると、平成6年度と比較して平成9年度及び平成11年度は上昇傾向にありましたが平成17年度は低下しており、長期的にはほぼ横ばいであり、渋滞は仙台都市圏、地方都市部において発生しています（図5-2）。



資料：平成17年度道路交通センサス結果：道路課

図5-2 道路種別別混雑時旅行速度の推進（平日／宮城県）

■交差点等の改良による交通円滑化

交差点の未整備な箇所においては、交通渋滞や交通事故の発生のおそれがあります。また、踏切の段差は、車の円滑な走行を妨げるボトルネックとなっています。このため、交通点の右折・左折レーン等の整備や踏切の改良などにより交通流の円滑化を図る必要があります。

【主要な対策】

○道路ネットワークの整備対策

「宮城県土木行政推進計画」「仙台市総合道路整備実施計画」等に基づき、都市の主要な環状道路網として自動車専用道路等を整備するとともに、環状、放射状の一般道路の整備を図り、特定路線への車の集中を緩和する道路ネットワークの形成を推進します。

○交差点改良対策

交通のボトルネックとなっている交差点の右折・左折レーン等の整備を行うとともに、道路と踏切の平面交差を立体交差に改善するなどにより、自動車走行の円滑化を図ります。

## (2) 交通管理対策

### 【現状と課題】

#### ■交通流の分散・円滑化には交通管制システムや信号機の高度化が必要

本県では、昭和48年に中央警察署内に交通管制センターが設置され、交通管制システムの運用を開始して以来、信号機制御による交差点での渋滞緩和や交通情報板等による交通情報の提供を行い、交通の円滑化を推進してきました。

その後も自動車交通量の増大、道路形状や沿道の環境など自動車交通を取り巻く環境の変化に的確に対応するため、交通管制センターの機能高度化、信号機の高度化、交通情報提供システムの整備充実を図っています。

#### ■高度道路交通システム（ITS）

国では自動車交通公害などの交通諸問題を解決するために、情報通信技術の進展を背景に「高度道路交通システム（ITS）」を推進しています。具体的なシステムとして、ナビゲーションの高度化による情報収集提供を行う「道路交通情報通信システム（VICS）」、交通管制システムの高度化などによる交通管理の最適化を図る「新交通管理システム（UTMS）」の整備が着実に進められており、携帯電話の普及に伴いiモード等の利用によりリアルタイムで交通情報が提供できるようになっています。

#### ■違法駐車対策

交通量に応じた適正な交通容量の道路であっても、違法な路上駐車による一時的な交通容量の低下が渋滞の原因となることがあります。

県では、違法駐車による交通渋滞がみられる交差点にテレビカメラを設置し、交通管制センターで監視するとともに、必要により音声等で駐車車両に対し警告を行い、違法駐車排除を行う違法駐車抑止システムの活用を図っています。また、仙台市内中心部の商業地域や官公庁の周辺では、短時間の駐車需要に対応するため、路側にパーキングメーター、パーキングチケットを設けています。



#### ■大型店の郊外立地による周辺地域の交通渋滞

近年、県内では大型店の郊外立地が増加しており、週末等の交通渋滞、騒音等の種々の生活環境への影響が懸念されることから、「大規模小売店舗立地法」に基づき大型店の立地に伴う交通・環境問題への適切な対応を促し、大型店と周辺の生活環境との調和を図っています。

### 【主要な対策】

#### ○交通管制システムの高度化

「第8次宮城県交通安全計画」に基づき交通管制センターの機能を高度化し、的確な信号制御や道路交通情報提供システムの整備拡充を行い、交差点での渋滞緩和や旅行時間の短縮などによる交通流の円滑化を図ります。

#### ○効果的な交通規制の推進

交通の安全と円滑な交通流を確保するため、適正な交通規制を推進します。

#### ○駐車対策

違法駐車抑止システムの活用及び駐車監視員の導入により違法駐車取締りを強化し、違法駐車防止対策の推進を図ります。

## 5 沿道対策

沿道とは道路に沿った地域のことであり、自動車排出ガス及び自動車交通騒音等の影響を最も強く受ける地域です。自動車交通公害が著しい沿道においては、土地利用に十分配慮し住宅以外の建築物の誘導を行うなどの土地利用の適正化、緩衝緑地の確保、住宅の防音対策など沿道環境対策を図っていく必要があります。

### (1) 沿道環境対策

#### 【現況と課題】

##### ■沿道環境対策とは

沿道の環境対策としては、都市計画や土地区画整理事業等における土地利用の適正化、交通特性・地域特性に応じた緑地などの緩衝空間の設置、住宅の防音化等があります。

##### ■土地利用の適正化による良好な環境の確保

自動車交通公害の未然防止のためには、幹線道路沿道の用途地域等の指定に十分配慮する必要があります。幹線道路沿道には店舗、事務所等の商業・業務施設の立地を誘導する地域地区（用途地域及び特別用途地区等）の指定や地区計画の決定を行い、後背地に住居系の用途地域等を指定するなど、より良好な住居環境を確保することが特に重要です。

##### ■緩衝空間の確保

既成市街地においては、幹線道路沿道に商業・業務用建築物と住宅が混在している地区がみられ、自動車交通騒音のほかに業務に伴う騒音も加わり、生活環境としては望ましくありません。

今後、沿道の生活環境を保全するためには、道路沿道からの距離の確保、業務用地と住宅地域との分離等が重要であり、幹線道路と住宅の境界には緩衝空間となる緑地・公園や沿道に適した業務用建築物の立地を図る必要があります。

##### ■沿道の住宅は防音による未然防止も

幹線道路沿道は騒音の環境基準達成率が低いことから、沿道周辺に居住しようとする住民に対しては、より良好な居住環境の確保のために、事前に部屋のレイアウトの検討や防音対策を施すように指導・啓発していくことが必要です。

#### 【主要な対策】

##### ○土地利用適正化対策

幹線道路沿道は、非住居系の土地利用とするなど、良好な沿道環境づくりを推進していきます。また、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の事業計画においては、自動車交通公害防止に配慮した開発の誘導を図ります。

##### ○緩衝空間等設置対策

幹線道路沿道の開発に当たっては、緩衝緑地、遮音築堤、駐車場等の環境空間を確保し、緩衝建築物等を適正に配置するよう誘導することにより自動車交通公害を未然に防止します。

## 6 普及啓発

自動車交通環境負荷の低減を図るには、県民・事業者が自動車と環境とのかかわりを理解し、それぞれの立場で実践できる環境に配慮した取組・行動を行うことが大切です。環境に配慮した自主的取組・行動を促進するための普及啓発を推進します。

## (1) 情報提供・環境教育の推進

### 【現状と課題】

自動車交通は、従来の大都市や幹線道路沿いの大気汚染、騒音問題に合わせて、地球温暖化という地球規模の環境問題にまでかかわり、関係する行政機関が様々な施策・事業を展開しています。県民・事業者の環境に配慮した取組・行動を促進するためには、例えば自動車を購入する際に、自動車の環境性能、購入費の助成措置、税の優遇措置、融資制度等の情報を、県民・事業者が容易に得られるようにすることが必要です。

### 【主要な対策】

#### ○環境教育の推進

県民・事業者が自動車と環境のかかわりについて理解を深め、環境に配慮した取組・行動を実践するよう、関係機関と連携して環境教育を推進します。

#### ○情報の提供

県民・事業者が自動車と環境とのかかわりに関する各種情報を入手しやすいように、関連情報を収集整理しインターネット等を活用して提供します。

#### ○監視測定結果の公表

大気汚染や騒音の状況を分かりやすく公表します。

## (2) 事業者の自主的取組の誘導

### 【現状と課題】

近年、事業者には社会的責任として環境に配慮した経営が求められており、経営方針に環境と経営の両立を掲げ環境マネジメントシステムの導入、環境負荷の低減、環境情報の公表等に取り組む事業者が増加しています。

環境マネジメントシステム（EMS）は事業者が環境に配慮した事業活動を推進する仕組みで、EMSには、国際標準化機構（ISO）が定めた国際規格のISO14001のほか、エコアクション21、グリーン経営、みちのくEMSなどがあり、現在、県内では300社を超える事業者がこれらの認証を取得しています。EMSの導入が事業者の低公害車導入や物流効率化等に係る組織的取組を推進することから今後も事業者への普及を促進していく必要があります。

### 【主要な対策】

#### ○事業者の自主的取組の促進

EMS普及セミナーの開催等のより事業者のEMSに対する理解を深め、その導入を誘導します。事業者の環境に配慮する取組の状況を広く収集して県民に提供するとともに、県の事務事業における物品等の調達に際し、グリーン入札を導入し、環境配慮の状況を考慮して調達先を選定することで、環境に配慮した経営を行っている事業者の市場での優位性を高めます。

## (3) エコドライブの普及促進

エコドライブの普及促進は、重点施策に位置付けて推進します。（第4章に記述）

## 7 調査測定

自動車交通公害の実態と防止対策の効果を的確に把握するため、測定体制の整備を図り、効率的な監視を行うとともに、自動車交通公害についての調査研究を推進します。

## (1) 測定体制の整備

### 【現状と課題】

#### ■大気汚染と自動車交通騒音の常時監視体制

本県では大気汚染の状況を的確に把握するため、国、仙台市及び石巻市とともに大気環境自動測定局を整備し、現在、一般環境大気測定局33局及び自動車排出ガス測定局10局の県内43の測定局で大気汚染状況の常時監視を行っています。また、大気環境移動観測車を整備して、測定局を補完する測定を実施しています。

一方、道路交通騒音については、高速道路沿線の6カ所で毎年定点測定を実施して経年変化を監視しているほか、仙台市とともに環境基準の類型指定が行われている路線のうち高速道路、一般国道、主要地方道について騒音測定を行い、自動車交通騒音面的評価システムを用いて環境基準の達成状況を監視しています。



### 【主要な対策】

#### ○測定体制の整備

大気汚染及び自動車交通騒音の状況を的確に把握するため、測定体制を適切に維持するとともに、測定地点の見直しを行い効率的な監視に努めることにします。

## (2) 調査研究の推進

### 【現状と課題】

#### ■調査研究の必要性

自動車交通に起因する環境問題は、大気汚染や騒音のように道路沿道における局所的な問題と地球温暖化問題のように地球規模の環境問題が混在しており、また、交通、土地利用、都市計画、日常生活、経済活動等と密接に関係しています。そのため、この問題に対応していくためには、関係部門が連携して様々な分野・視点から調査研究を行い、総合的に対応を検討していく必要があります。

### 【主要な対策】

#### ○調査研究の推進

浮遊粒子状物質のうち粒子径の小さいPM2.5は、近年健康影響が懸念されており、これまでに引き続きその挙動の解明等に取り組めます。

#### ○施策効果の評価

窒素酸化物排出量算定システムを使用し、窒素酸化物排出量の削減効果を路線別に評価します。また、自動車交通騒音面的評価システムを使用し、騒音評価を路線別に行うとともに、システムのシミュレーション機能を利用し、施策の効果を評価します。

## 第6章 主体別役割分担

### 1 各主体の役割

本計画を着実に推進するためには、県民、事業者、行政機関が、自動車交通と環境とのかかわりを認識し、その役割を理解して自主的かつ積極的に行動することが必要です。

このため、県民、事業者及び国・県・市町村は、それぞれの立場で次の役割を分担するものとします。

(1) **県民の役割**……県民は、車社会と環境のかかわりについて理解を深め環境に配慮した行動を推進するとともに、行政が進める施策に対して、それぞれの立場で積極的に協力するものとします。

(2) **事業者の役割**……事業者は、経済活動の中で自動車交通とのかかわりが深いことから、事業活動が及ぼす環境への影響を考慮して自らの環境負荷の低減に取り組むとともに、本計画の定める目標や行政施策の実施に積極的に協力するものとします。

#### (3) 行政機関の役割

イ **国の役割**……国は、自動車交通環境負荷の低減にかかわる技術開発等の推進、法整備、業界への働き掛けの施策推進及び地方公共団体の取組に対する支援を行います。

ロ **県の役割**……県は、国及び市町村と連携を図りながら本計画の目的達成のため自動車交通公害の防止及び地球温暖化対策に係る施策を広域的な観点から積極的に進めるとともに、事業者・消費者の立場で自動車交通公害の防止及び地球温暖化防止に関する行動を率先して実行します。また、県民及び事業者に対しては、本計画に沿って積極的取組が行われるよう普及啓発を図ります。

ハ **市町村の役割**……市町村は、自動車交通公害問題が地域に密着した問題であることから本計画の趣旨を尊重し、関係機関との連携を図りつつ、自動車交通公害の防止及び地球温暖化防止にかかわる率先行動、まちづくりや普及啓発等の多様な施策を実施します。

## 2 主体別行動指針

施策体系図で示した個別対策毎に各主体別行動指針（役割分担）を表6-1に示します。

表6-1 主体別行動指針（役割分担）

個別自動車交通環境負荷低減対策	行政・関係機関の主な役割	県民・事業者等の主な役割
<b>自動車単体対策</b> ○自動車構造改善対策 ○低公害車の普及対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許容限度の強化要請</li> <li>・整備不良車等の指導取締り</li> <li>・低公害車の率先導入</li> <li>・低公害車の購入時の助成</li> <li>・インフラの整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・点検整備の励行</li> <li>・低公害車の購入</li> </ul>
<b>道路構造対策</b> ○路面改良対策 ○遮音施設等設置対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面の平坦性確保</li> <li>・低騒音舗装の敷設</li> <li>・遮音壁の設置</li> <li>・環境施設帯の設置・道路緑化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路緑化への理解・協力</li> </ul>
<b>発生交通量低減対策</b> ○物流合理化対策 ○人流合理化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の取組支援</li> <li>・物流拠点の整備</li> <li>・公共交通機関の利便性向上</li> <li>・駐車場、駐輪場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同輸配送の推進</li> <li>・モーダルシフトの推進</li> <li>・公共交通機関の利用</li> <li>・時差通勤の実践</li> <li>・徒歩、自転車の利用活用</li> </ul>
<b>交通流対策</b> ○道路網整備対策 ○交通管理対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ネットワークの整備</li> <li>・交差点の改良</li> <li>・歩道・自転車歩行者道の整備</li> <li>・交通管制システムの高度化</li> <li>・効果的交通規制の実施</li> <li>・迷惑駐車排除</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地確保への理解と協力</li> <li>・効果的交通規制への理解と実践</li> <li>・適正な駐車・荷さばきの実践</li> <li>・駐車施設の整備</li> </ul>
<b>沿道対策</b> ○沿道環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用の誘導方策の推進</li> <li>・緩衝空間等の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道住民の意識形成</li> <li>・沿道の美化活動への参加</li> <li>・住宅防音施工の実践</li> </ul>
<b>普及啓発</b> ○情報提供・環境教育の推進 ○事業者の自主的取組の誘導 ○エコドライブの普及促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境白書等による公表</li> <li>・環境教育の実施</li> <li>・EMSの普及</li> <li>・広報等</li> <li>・普及セミナー等の開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境自主学习</li> <li>・EMSの導入</li> <li>・エコドライブの実践</li> <li>「エコドライブ10のすすめ」</li> </ul>
<b>調査測定</b> ○測定体制の整備 ○調査研究の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染の常時監視</li> <li>・自動車交通騒音の測定</li> <li>・調査研究</li> </ul>	



## 第7章 計画の着実な推進

### 1 計画の推進体制

本計画を推進するため、関係機関で構成する宮城県自動車交通公害対策推進協議会（以下「推進協議会」という。）での議論の場を通じて、関係機関が連携しながら、各種の施策の効果を把握しつつ、計画的かつ総合的に自動車交通環境負荷低減のための施策を展開していきます。

個別の対策を進めるに当たっては、推進協議会の下部組織として、関係機関の担当を構成員とする部会や検討委員会を設置し、地域及び専門的な事項について検討を行い、実効性のある施策を展開します。また、県民、NPO、事業者や学識経験者が参画する計画推進体制を整備して、各種施策の効果的な手法を検討し実施します。

### 2 計画の進行管理

本計画は、県が構築運用しているEMSをツールとして、PDCAサイクルにより進行管理を行います。

#### ○計画の進捗状況の点検評価

定期的に施策の実施状況を把握するとともに、目標の達成状況を進行管理し点検評価を行います。また、大気汚染の常時監視や自動車交通騒音についてのモニタリングを実施するとともに、窒素酸化物排出量算定システムや自動車交通騒音面的評価システムを使用し、環境の状況を把握し環境に係る目標の達成状況を評価します。

#### ○計画の点検評価の公表

計画の点検評価結果は、環境白書等により公表します。

#### ○計画の見直し

計画の点検評価結果や計画を取り巻く様々な環境の変化等に応じ、必要な見直しを行います。

## 資料編

- 具体的な対策事業
- 自動車使用等アンケート調査
  - 1 住民アンケート調査の結果
  - 2 市町村アンケート調査結果
  - 3 貨物運送事業者アンケート結果
  - 4 バス事業者アンケート結果
  - 5 自動車販売店アンケート調査
- 環境基準
- 宮城県自動車交通公害対策推進協議会設置要綱
- 宮城県自動車交通公害対策推進協議会名簿

## 《具体的な対策事業》

ここでは、現時点で実施を予定している具体的な事業を示します。

### 1 重点施策

#### (1) 低公害車の普及促進

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(低公害車の率先導入) ●低公害車の率先導入事業	国土交通省	・公用車に環境に優しい自動車を導入する。(低公害車の率先導入事業) 連絡車及びパトロールカーを対象として、更新時期に合わせて「低公害車」又は「低排出ガス及び低燃費車」に順次切り替える。	低公害車の普及率
	県	グリーン購入の推進に関する計画 ・グリーン購入促進条例に基づき毎年度策定する「グリーン購入の促進に関する計画」に従い、天然ガス自動車及びハイブリッド自動車などの低公害車や、低燃費かつ低排出ガス認定車の導入を進める。	
	仙台市	・率先して市の所有する車両に、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車を低公害車として導入し、市民・事業者への普及拡大を図る。	「新・仙台市環境行動計画」(平成18年3月策定)に掲げる数値目標として低公害車等の導入割合を40%以上(平成22年度末)
		・市役所自らのディーゼル使用過程車対策を推進するため、市営バス48台に対し3年計画でディーゼル微粒子除去装置を装着	「新・仙台市環境行動計画」(平成18年3月策定)に掲げる数値目標として低公害車等(ディーゼル微粒子除去装置装着車両を含む)の導入割合を40%以上(平成22年度末)
●低公害車の導入支援事業	宮城県トラック協会	・低公害車促進補助(宮城県トラック協会)同協会会員がCNG車、ハイブリッド車等の低公害車を導入する際、経費の一部を補助	補助実績。
	(財)エコ・ステーション推進協会	・クリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金(クリーンエネルギー自動車等導入促進事業)の一環として実施天然ガス自動車用充填設備の運営費及び改造費に関する補助(補助限度額を設定)	補助実績
	経済産業省	・環境対策資金(自動車NOx・PM法関連)自動車NOx・PM法に基づき排出基準適合車に買い換えるために必要な設備資金の融資を行う	補助実績
	国土交通省 地方自治体	低公害車普及促進対策費補助金 自動車燃料消費効率改善システム導入促進事業 運輸部門の省エネルギー化を図るため、アイドリングストップ機能を搭載した車両を導入する者に対して、通常車両との価格差の一部を補助 ・補助率 通常車両との価格差の1/2以内 補助限度額 車種毎に補助上限が設定	

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
●低公害車の導入支援事業	仙 台 市	市内に本拠地を置くCNGトラックの導入事業に要する経費の一部を補助	補助実績
		CNGトラック導入補助について仙台市ホームページでの事業案内と申請書類のダウンロードサービス	仙台市HPへのアクセス件数
	県・仙 台 市	各種支援策の情報をインターネットホームページで一元化し県民に提供する。	
	県・仙 台 市	自動車販売店の低公害車の税制優遇措置等のユーザーへの説明要請。	
低公害車の導入支援事業	日本LPガス協会	<p>●省エネルギー型LPガス自動車等導入促進対策費補助金</p> <p>運輸部門におけるNOx等の有害物質の排出抑制を図るため、ディーゼル自動車から、高効率のLPガスエンジンを搭載したLPガス自動車に転換する者に対して、既存車との価格差の一部を補助（省エネルギー型LPガス自動車等新車で所有使用とする者）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補助率 同種の一般の自動車との差額又は改造費の1/2以内</li> <li>・補助限度額 車種毎に補助上限が設定</li> </ul>	
	(社)日本ガス協会	<p>●クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（法人、個人事業者及び個人）</p> <p>クリーンエネルギー自動車の普及を促進するため、導入使用とする者に対し通常の自動車との価格差の1/2以内</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補助率 同種の一般の自動車との差額又は改造費の1/2以内</li> <li>・補助限度額 車種毎に補助上限</li> </ul>	

## (2) エコドライブの普及促進

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(エコドライブ運動推進) エコドライブ運動	国, 県, 関係機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・推進体制の整備 推進体制を整備, 充実させエコドライブ運動の推進を図る。</li> <li>・市町村への協力要請</li> <li>・キャンペーンの開催</li> <li>・NPOとの連携による普及</li> <li>・パンフレット, ポスター, 新聞, ラジオ, テレビ等による広報の実施</li> <li>・エコドライブ研修会の実施</li> <li>・低公害車普及等事業所のHPへの掲載及び優良事業所の知事表彰</li> </ul>	ラジオスポット等の回数, モデル事業所数及び表彰事業所数
	仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生を対象としたエコドライブ運動絵画コンクールの実施</li> <li>・七夕期間中停車時の観光バスを対象とするアイドリングストップキャンペーンと大気汚染防止月間(12月)でのラジオCM・バス広告等の広報の実施</li> </ul>	コンクール参加作品数 啓発を実施したバスの数, ラジオCMの回数, 広報を実施したバスの台数
エコドライブ管理システム(EMS)普及事業	国土交通省	自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層推進する観点から, トラック・バス・タクシーにおいて, エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに, 運行状況の指導を一体的に行う仕組み(エコドライブ管理システム(EMS))を推進し, デジタル式運行記録計などエコドライブ関連機器の導入費用の一部を補助することにより, EMSの普及促進を図る。	

## (3) 仙台都市圏における総合的な施策の推進

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
アクセス30分構想	仙台市	<p>◎アクセス30分構想に基づく計画の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通による移動時間短縮施策（地下鉄東西線、JR新駅、駅前広場、アクセス道路の整備などにより、市街化区域内のほとんどの居住地から都心へ、また、仙台都心、卸町、青葉山、長町、泉中央の拠点間を、公共交通機関を使って概ね30分で移動できるような交通体系を目指す。）</li> <li>公共交通サービスの向上施策（駅のバリアフリー化の促進、超低床バスの導入、バス停上屋整備等により、より環境に優しい公共交通を目指す。）</li> <li>TDMの推進（市民や地元企業と連携しながらパークアンドライドや時差通勤通学を推進し、自動車削減や渋滞の緩和を目指す。）</li> </ul>	「アクセス30分構想の推進計画」における中期目標値
環境負荷の小さい交通への転換（環境的に持続可能な交通（EST）への転換）	仙台市	<p>◎百年の杜づくり：杜の都にふさわしい緑美しい都市の実現／緑の回廊づくり</p> <p>◎コンパクトシティ：軌道系交通機関を基軸とした集約型市街地の形成</p> <p>その実現に向けアクセス30分構想～公共交通を重視した総合交通体系の構築～を策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通による移動時間短縮施策（地下鉄東西線、JR新駅、駅前広場、アクセス道路の整備などにより、市街化区域内のほとんどの居住地から都心へ、また、仙台都心、卸町、青葉山、長町、泉中央の拠点間を、公共交通機関を使って概ね30分で移動できるような交通体系を目指す。）</li> <li>公共交通サービスの向上施策（駅のバリアフリー化の促進、超低床バスの導入、バス停上屋整備等により、より環境に優しい公共交通を目指す。）</li> <li>TDMの推進（市民や地元企業と連携しながらパークアンドライドや時差通勤通学を推進し、自動車削減や渋滞の緩和を目指す。）</li> </ul>	

## 2 基本的施策

## 施策1-1 自動車単体対策【自動車構造改善対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(許容限度の強化要請等) ●許容限度強化等	国土交通省 環境省	<ul style="list-style-type: none"> <li>許容限度の強化（環境省告示、国土交通省令の改正）</li> <li>自動車排出ガス、騒音等の低減のための技術開発の推進</li> </ul>	窒素酸化物削減量
国等への要請	県・仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の一層の強化と未規制自動車対策の要請</li> <li>自動車排出ガス、騒音等の低減装置の技術開発の促進等について要請</li> <li>大都市環境保全主管局長会議において、自動車排出ガス・自動車騒音規制の強化、自動車排出ガス・騒音の低減や燃費向上などの技術開発の促進について要望を行う。</li> </ul>	
(点検整備励行対策) ●車両検査等徹底化	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>点検整備推進運動の実施（9～10月の2ヶ月間を強化月間として実施）</li> <li>マイカー相談窓口の開設</li> <li>普及啓発の実施</li> <li>ディーゼルクリーン・キャンペーン（6月1日から6月30日までの1ヶ月間を強化月間として実施）</li> </ul>	キャンペーン等参加人数
(整備不良車等指導・取締り対策) ●整備不良車等指導・取締り	経済産業省 国土交通省 関係機関	街頭検査の充実・強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>春、秋の交通安全運動期間を始め、年間の各種事故防止運動等の期間において街頭検査を実施</li> </ul>	
	国土交通省 関係機関	不正改造車排除運動の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>6月1日から30日を強化月間として展開</li> </ul>	

## 施策施策2-1 道路構造対策【路面改良対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(路面の平坦性確保) 舗装補修等修繕事業	国土交通省, 県, 仙台市等 関係市町村 東日本高速道路(株) 宮城県道路公社	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面の平坦性を確保するため, 道路の維持管理計画に基づき舗装の補修等の路面改良を行う。 (国土交通省) 一般国道 国道4号, 国道旧4号, 国道6号, 国道45号, 国道47号, 国道48号, 国道108号</li> </ul>	敷設延長
	県	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面の平坦性を確保するため, 道路の維持管理計画に基づき舗装の補修等の路面改良を行う。 舗装修理 L=約405km (27年度まで)</li> </ul>	敷設延長
	仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装新設, 打ち換え, オーバーレイ工事により, 路面の平坦性確保のために改良工事(対策)を実施する。なお, 実績及び計画については年度毎に精査する。</li> </ul>	敷設延長
(低騒音舗装敷設対策) 低騒音舗装敷設	国土交通省, 県, 仙台市等 関係市町村 東日本高速道路(株) 宮城県道路公社	<p>低騒音舗装敷設 (国土交通省) 一般国道 国道4号, 国道旧4号, 国道6号, 国道45号, 国道47号, 国道48号, 国道108号 (東日本高速道路(株)) 路面の損傷に応じて現況の密粒舗装を低騒音舗装(高機能舗装)への改良を実施する 東北道, 山形道, 仙台東部道路, 三陸道, 仙台北部道路 電線共同溝事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電線共同溝の施工に際し, 開削等を行った舗装の復旧として低騒音舗装を敷設する。</li> </ul> <p>低騒音舗装敷設工事 国道45号, 国道108号 (県) 環境基準の達成率の低い路線や環境基準を超過する戸数の多い路線等を計画的に低騒音舗装を敷設する。 低騒音舗装敷設 L=約18km (仙台市) 国県指導の整備, 都市計画道路(街路)整備及び道路の維持修繕に際して低騒音舗装(排水性舗装)の実施を推進する。 なお, 実績及び計画については年度毎に精査する。</p>	敷設延長



## 施策2-2 道路構造対策【遮音施設等設置対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(遮音壁設置対策) 遮音壁等設置	東日本高速道路(株)	各自治体からの要望および騒音測定結果(実測)に基づき、環境基準を超過する箇所については、家屋密集度や騒音値等により総合的に判断して、遮音壁の設置等の対策を実施する。	
(道路緑化対策)市街地道路緑化	県, 仙台市	都市計画道(街路)整備に際して、緑化を推進する。なお、実績及び計画については年度毎に精査する。	緑化延長

## 施策3-1 発生交通量低減対策【物流合理化対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(物流輸送効率化対策) 流通業務総合効率化事業	県, 東北運輸局, 東北地方整備局, 東北農政局	荷主と物流事業者の連携や中小企業の連携・事業の共同化等による環境調和型の流通・物流の促進を図るための事業計画の認定(「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく総合効率化計画の認定(中小企業共同流通業務総合効率化施設に限る))	
改正省エネ法施行に伴う特定輸送事業者の届出	東北運輸局	地球温暖化防止に関する「京都議定書」の発効、昨今の世界的なエネルギー需給の逼迫化等、最近のエネルギーを巡る諸情勢を踏まえ、各分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進めるため、平成18年4月1日施行の改正省エネ法により一定基準以上の輸送能力を有する事業者は、技術的かつ経済的に可能な範囲で、きめ細かいエネルギー管理を徹底し輸送におけるエネルギーの使用合理化及び有効な実施を図るとともに、省エネ計画の策定やエネルギー使用量等の定期報告が義務づけられる。	
グリーン物流パートナーシップ推進事業	国土交通省, 経済産業省	グリーン物流パートナーシップ会議を設置、波及効果が高く且つ持続可能な、物流分野におけるCO <sub>2</sub> 排出削減効果(省エネ効果)のある新規型事業と、モーダルシフト等の普及型事業を支援する。 ●グリーン物流パートナーシップモデル事業費補助金 荷主企業と物流事業者の連携による物流効率化の取組を促進するために、両者の連携による二酸化炭素排出量抑制のための先進的な事業についての実証・評価事業(荷主企業及び物流事業者及びその他これらに準ずる者) ・補助率 補助対象事業費の1/2以内 ・補助限度額 上限1億円 ただし、グリーン物流パートナーシップ会議の事業認定が必要	

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
グリーン物流パートナーシップ推進事業	国土交通省， 経済産業省	<p>●グリーン物流パートナーシップ普及事業（エネルギー使用合理化事業者支援事業） 荷主企業と物流事業者の連携による物流効率化の取組を促進するために、両者の連携による二酸化炭素排出抑制のための事業に補助（荷主企業及び物流事業者及びその他これらに準ずる者） ・補助率 補助対象経費の1/3以内 ・補助限度額 上限5億円 ただし、経済産業省及び国土交通省の事業認定が必要</p> <p>●グリーン物流パートナーシップソフト支援事業（物流等省エネルギー対策導入指導事業調査事業） 荷主企業と物流事業者の連携により実施される、二酸化炭素排出削減効果が具体的に見込まれる物流効率化事業であって、実施に当たって問題点解決に向けた事前調査が必要なものについて、調査機関からの提案になる調査事業を国の事業として委託発注する。ただし、経済産業省及び国土交通省の認定が必要。</p>	
物流効率化推進事業	経済産業省	<p>●中小企業エネルギー使用合理化物流効率化対策費補助金</p> <p>1 物流効率化専門指導員派遣事業 中小企業が物流効率化を図るための検討を行うに際し、適切にアドバイスできる専門家を登録し、企業等から要請により派遣を行う。（独）中小企業基盤整備機構</p> <p>2 物流効率化推進事業</p> <p>(1) 調査研究・基本計画策定事業 物流効率化・強化のための調査・分析及び方向性を決める調査・研究を策定する事業（中小企業組合、任意団体であって中小企業者で構成されるもの） ・補助率 対象経費の6/10以内 ・補助限度額 618万円以下</p> <p>(2) 事業計画・システム設計事業 物流効率化・強化のための方向性のみならず、何らかの具体的な解決策を意図した事業計画又はシステム設計を行う事業（中小企業組合、任意団体であって中小企業者で構成されるもの） ・補助率 補助対象経費の6/10以内 ・補助限度額 1,314万円以下</p> <p>(3) 実験的事業運営事業 物流効率化・強化のための新規性、普及可能性のある事業をモデル事業として開発し、実験的に運営する事業（中小企業組合、任意団体であって中小企業者で構成されるもの） ・補助率 補助対象経費の6/10以内 ・補助限度額 2,704万円以下</p> <p>3 中小企業物流連携支援事業 消費者ニーズの多様化・高度化等の流通構造変化に的確に対応するため、製・配・販による連携が活発化しており、これら中小企業の自主的な取組を支援するため、メーカー・卸・小売一体となつての物流機能強化を図るために行う調査事業（全国卸商業団地協働組合連合会） ・補助率 補助対象経費の6/10以内</p>	
地方卸売市場整備事業	市町村，民間会社 （産業経済部）	<p>第8次宮城県卸売市場整備計画を推進し、適正な物流拠点の整備による物流の効率化を目指す。</p> <p>・渡波地方卸売市場（石巻市）の統合 ・角田市地方卸売市場，白石市地方卸売市場，大河原町地方卸売市場の統合</p>	

### 施策3-2 発生交通量低減対策【人流合理化対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(公共交通機関利用促進対策)計画の策定等	国土交通省, 県, 仙台市	公共交通機関の利用促進 国道45号 坂下拡幅 (L=1.2km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用延長</li> <li>・道路交通センサス「交通量, 旅行速度, 混雑」</li> </ul>
鉄道等利用促進対策	仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利用を高める運賃制度の拡充とその利用促進を推進するため, 都心バス100円均一運賃「100円パッ区」, フリー共通定期券「ゴールデンウィークecoきっぷ」, 環境定期券「休日カルガモ家族」を実施</li> <li>・八木山交通渋滞対策として, ゴールデンウィーク中の交通規制やシャトルバス運行の周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゴールデンウィークecoきっぷの発行枚数</li> <li>・シャトルバスの利用者数</li> </ul>
交通結節点整備事業	仙台市	交通結節点整備事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の整備や結節点改善（パークアンドライド）に伴う交通環境の改善に係る整備を推進する。なお, 実績及び計画については年度毎に精査する。</li> <li>・駐輪場が未整備の駅（新駅）や駅広場の整備に併せて駐輪場の整備を促進する。なお, 実績及び計画については年度毎に精査する。</li> </ul>	
	国土交通省	交通結節点改善事業の推進 国道4号 長町拡幅（直轄:L=0.7km）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用延長</li> <li>・道路交通センサス「交通量, 旅行速度, 混雑度」</li> </ul>
公共交通機関維持支援	県	地方生活バス路線について 地方生活バス路線について助成措置を講じるとともに, スクールバス, 福祉バス等と路線バスとの組合せ等により効率的なバス路線網を形成するなどし, 路線の維持確保を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国庫補助（運行欠損額への補助等）</li> <li>・県単補助（運行欠損額への補助等）</li> </ul>	
空港・港湾アクセス道路の整備	国土交通省	空港・港湾アクセス道路の整備 仙台北部道路	
企業部門公共交通利用促進型省エネルギー対策促進事業	国（運輸局）	運輸部門において, 地方自治体及び企業等において地方自治体と連携して取り組むことにより省エネルギーが見込める事業に対して支援を図る。当該部門での新たな省エネルギー手法や設備機器の導入により今後の省エネルギー施策に繋がるモデル事業に対し, 当該事業の実施に必要な費用を補助する。更に, 構想段階にありシミュレーション調査等を行うことにより, 具体の事業化が期待できるものに対し必要な費用を補助する。	

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(公共交通機関利用促進対策) 公共交通利用円滑化事業費補助制度事業	国(運輸局)	公共交通機関をより使いやすくするためにNPO等の法人が交通事業者と協働で行う公共交通機関の利用促進のための情報提供や啓発活動及び乗継情報提供システムの開発に対する取組みを支援する。 ・補助対象者：NPO法人、公益法人等(交通事業者との協働が必要) ・補助率：1/3 1 公共交通機関の利用促進活動等支援事業 公共交通機関の利用促進のための情報提供に関する取組への支援(支援の例→鉄道やバスなどの路線やダイヤ情報が網羅された総合交通マップやホームページの作成費、→公共交通機関の利用促進に関するパンフレットの作成費) 2 乗継利便性向上施設等整備支援事業 ・交通結節点における乗継情報提供システムの開発支援	
(自動車使用自粛対策) 事業者への自粛要請事業	国、県、市町村、関係機関	宮城県交通安全県民運動(マナーアップみやぎ)によるマイカー利用自粛広報活動 ・宮城県交通安全対策協議会で毎月5,15,25日等を「マイカー自粛の日」と定め、県民運動(マナーアップみやぎ運動)として、マイカーの使用の自粛について関係機関等に対する啓発活動を行う。	

### 施策4-1 交通流対策【道路網整備対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(道路ネットワーク整備対策) 自動車専用道路の整備	国土交通省	自動車専用道路整備促進 国道47号 仙台北部道路 (L=13.5km) 国道45号 矢本石巻道路 (L=26.5km) 桃生登米道路 (L=13.8km) 登米志津川道路 (L=16.1km) 本吉気仙沼道路 (L=7.1km) 唐桑道路 (L=3.0km)	・供用延長 ・道路交通センサス「交通量, 旅行速度, 混雑」
	県	・高規格幹線道路と連絡して高速交通ネットワークを形成する地域高規格道路の整備を行う。 みやぎ県北高速幹線道路(I期) L=約8.8km ・市街地の交通混雑を解消するための都市計画道路の整備 (都)大手町下増田線(名取市), 八幡築港線(塩竈市), 北浜沢乙線(塩竈市), 箱塚中田線(名取市), 名取関上線(名取市), 駅前大通り線(亘理町), 北四番町大衡線(大和町), 三軒茶屋岩沼線(岩沼市), 源光町田線(栗原市), 石ノ森佐沼線(登米市), 玉川岩切線(多賀城市), 清水沢多賀城線(多賀城市), 大崎大通線(大崎市) 計13路線L=12,890m	供用延長

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(道路ネットワーク整備対策) 自動車専用道路の整備	仙 台 市	一般道路の整備 ・国県市道ならびに都市計画道路の整備により道路ネットワーク形成を促進する。なお、実施及び計画については年度毎に精査する。	供用延長
高速自動車国道の整備	東日本高速道路(株)	・高速道路ネットワークの整備を進め、常磐自動車道の建設を実施する 常磐自動車道（宮城県）新地～亘理間28km	供用延長
一般道路の整備	国土交通省，県， 仙台市，関係機関	・バイパス・現道拡幅事業の推進（一般道路の整備） 国道4号 金ヶ瀬拡幅（L=3.7km） 仙台拡幅（L=4.6km） 富谷大和拡幅（L=13.3km） 三本木古川拡幅（L=16.1km） 築館バイパス（L=7.0km） 国道108号 古川東バイパス（L=5.1km）	・供用延長 ・道路交通センサス「交通量，旅行速度，混雑度」
	県	県内の交通ネットワークの推進を図るため，補助国道や県道におけるバイパスやインターチェンジへのアクセス道路等整備を行う。 ・バイパス整備 一般国道108号 L=6.4km 一般国道398号 L=2.717km ・インターチェンジへのアクセス道路等整備 (主) 中田栗駒線 L=5.4km 一般県道石巻港インター線他L=1.12km	供用延長
(交差点改良対策) 交差点改良事業	国土交通省，県， 仙 台 市	交差点の改良 (国土交通省) ・交通流のボトルネックの箇所での交差点の改良を促進する。 (県) ・交通流のボトルネック箇所での交差点の改良を促進する。 JR仙石線多賀城地区連続立体交差事業（多賀城市）L=1,780m (仙台市) ・ボトルネック箇所における交差点改良を促進する。【交通安全施設等整備事業など】なお，実績及び計画については年度毎に精査する。	(供用延長) ・道路交通センサス「交通量，旅行速度，混雑度」
(歩道・自転車歩行者道整備推進対策) 歩道・自転車歩行者道整備事業	国土交通省，県， 市 町 村	(国土交通省，県) ・歩道が未設置であり，歩行者が多い道路に対して歩道・自転車歩行者道の整備を促進する。 県：交通安全施設整備 L=約42km (仙台市) ・歩道が未設置，あるいは歩行者交通が多い道路に対して自歩道（拡幅等）整備を促進する。【交通安全施設等整備事業】なお，実績及び計画については年度毎に精査する。	供用延長

## 施策4-2 交通流対策【交通管理対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(交通管制システムの高度化) 交通管制センターの高度化	県 警	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通管制センターの高度化</li> <li>①信号制御系中央装置の増設及び高度化改良</li> <li>②信号機集中制御エリアの拡大</li> <li>③交通情報収集装置(光ビーコン等)の整備拡充</li> </ul>	
信号機の高度化	県 警	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流の変化に応じた交通信号機の改良と調整</li> </ul>	
道路情報提供装置の整備拡充	国土交通省, 県, 仙台市, 関係機関団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通情報通信システム(VICS)の整備</li> </ul>	
(効果的交規の実施) 効果的な交通規制の実施	県 警	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路状況の変化に応じた交通規制の見直し及び整備</li> </ul>	
(駐車対策の推進) 違法駐車の抑止及び駐車対策の促進	県警, 仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台駅東口における貨物駐車ベイの設置による規制の緩和</li> <li>・道路環境を考慮したきめ細やかな駐車規制の推進</li> </ul>	
総合的駐車対策の推進	県警, 関係団体, 民間団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街頭における交通指導取締りの強化と事業所に対する安全運転管理の徹底</li> <li>・事業所に対する駐車場確保等の施策推進</li> </ul>	
違法駐車の指導取締りの強化	県 警	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車監視員の導入による違法駐車の取締り強化</li> </ul>	
(料金所混雑対策) ETCの普及促進	東日本高速道路株	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路の料金所での混雑緩和及び環境対策のため, ETCの普及を促進する</li> <li>・料金所での混雑緩和および環境対策のため, ETCの更なる利用率の向上のため取組みを実施する</li> <li>・PRキャンペーンなどETC普及促進の取組みを実施</li> </ul>	
交通情報提供エリアの広域化	県 警	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通情報収集装置</li> <li>・交通情報収集装置(光ビーコン等)の整備拡充</li> </ul>	

## 施策5-1 沿道対策【沿道環境対策】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(環境影響評価) 環境影響評価事業	県, 仙台市	<p>環境影響評価法及び環境影響評価条例の適切な運用により道路整備, 宅地造成等における沿道環境を保全する。 (環境影響評価制度の運用)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業や宅地造成事業等で実施される沿道環境への配慮事項について審査・指導を行い, 沿道環境の保全を図る。</li> </ul> <p>(環境影響評価を実施した事業等についての現地調査の実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事後調査を実施し, 環境影響評価書に記載されたとおりの環境保全措置が取られているか, 環境保全措置に実効性があるか等を確認する。</li> </ul>	

## 施策6-1 普及啓発【情報提供・環境教育の推進】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(情報提供の推進) 計画の普及	県	<ul style="list-style-type: none"> <li>普及版の作成</li> </ul>	住民及び事業者の意識度合・関心度合
インターネットによる情報提供	県	<p>環境情報システム構築事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業や団体・県民が保有している, 様々な環境に関する情報の交換や提供を通じた連携を深めていくための基盤として, みやぎ情報共有システム「みやぎの環境情報館」を運用する。</li> <li>「みやぎの環境情報館」や環境対策課ホームページにおいて, 低公害車普及促進事業所等について紹介。</li> </ul>	アクセス件数
地球温暖化対策事業	仙台市	<p>温暖化防止キャンペーン等</p>	
(環境教育の推進) 環境教育事業	県	<p>環境保全活動アドバイザー事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県民等が地域で実践する環境保全活動の円滑な推進を図るため, 県民等に対して指導・助言を行う環境保全活動アドバイザーを平成2年から設置し, 無償で派遣する。</li> </ul>	環境保全活動アドバイザーの派遣, 普及啓発活動による活動件数。活動件数中の対象人数
	仙台市	<ul style="list-style-type: none"> <li>フォーラム, イベント, 講座などの開催</li> <li>環境活動に関する情報提供</li> <li>学校などへの環境学習の普及</li> <li>「環境交流サロン」の運営</li> </ul>	
(事業者の自主的取組の誘導) グリーン経営の推進	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車関係(トラック, バス, タクシー), 海事関係(旅客船, 内航海運, 港湾運送)及び倉庫関係事業者の積極的な環境保全への取組を進めるため, グリーン経営(環境負荷の小さい事業運営)推進マニュアルによりISOの認証取得が困難な運輸事業者のグリーン経営の推進を図る。</li> </ul>	

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
環境マネジメントシステムの普及促進	県， 仙 台 市	セミナーを開催することによりISOみちのくEMS等の事業者向け環境マネジメントシステムの普及を促進する。	
(状況の公表) 環境情報資料の作成	県	「環境白書」の発行 ・県の環境の状況，良好な環境の保全・創造に関して講じた施策などを明らかにした「環境白書」を作成し，公表する。 (印刷物の発行及びホームページにおける公表)	
	仙 台 市	「仙台市の環境」の発行 ・「仙台市の環境」の発行により，平成17年度の実績及び各種情報・データの提供を行う。(概要板2,000部，本編1,000部発行) ・「仙台市環境情報」の掲載 (HP上) 毎年7月頃仙台市公害防止条例に基づき，自動車排出ガス，自動車騒音等の前年度測定結果を「仙台市の環境情報」としてHP上で公表している。	仙台市HPへのアクセス件数



## 施策7-1 調査測定【測定体制の整備】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(測定体制の整備) 測定体制整備事業	県，仙台市， 石巻市，関係機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染常時測定局における常時監視を行う。</li> <li>・騒音に係る環境基準の達成状況を把握する。</li> <li>・自動車交通騒音測定地点の適正配置・見直しを検討する。</li> <li>・大気環境測定車を活用する。</li> <li>・自動車交通に起因するPM2.5の実態を明らかにするため県内の交通量の多い地点等で測定を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染の測定地点・項目数による整備率</li> <li>・窒素酸化物・SPM濃度・PM2.5濃度</li> <li>・路線別窒素酸化物の排出量・路線別騒音レベル</li> </ul>
各種施策の効果把握		大気汚染（NO <sub>x</sub> の排出量）及び騒音の環境基準の態様をGISを用いて地図上で路線別に管理するシステムを構築し、運用によって施策の効果を把握する。	
測定体制の整備充実	仙 台 市	<p>騒音に係る環境基準の達成状況を把握する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の高速道路，国道，県道，市道の4車線以上の主要な地点（15地点）において，交通騒音を測定しその結果を基に面的評価を行い環境基準の達成状況を確認する。</li> </ul> <p>大気汚染の測定機器を順次更新し，測定体制の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浮遊粒子状物質計2台，オキシダント計4台，風向風速計1台</li> </ul> <p>大気汚染常時監視</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般環境測定局：11局（二酸化硫黄，浮遊粒子状物質，オキシダント，窒素酸化物，炭化水素，風向風速）</li> <li>・自動車排出ガス測定局：6局（二酸化硫黄，浮遊粒子状物質，窒素酸化物，炭化水素，一酸化炭素）</li> <li>・気象測定局：1局（風向風速，温度） （ただし，測定項目は局によって異なる。）</li> </ul>	

## 施策7-2 調査測定【調査研究の推進】

小項目	実施主体	新対策・事業の概要	施策評価指標等
(調査研究の充実) 調査研究事業	県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国等が行う自動車交通公害防止に関する調査研究への協力</li> <li>・常時監視データの有効活用に関する検討</li> <li>・道路交通情勢調査</li> <li>・PM2.5の挙動の解明</li> <li>・GISを用いた「窒素酸化物排出量算定システム」の検証</li> <li>・自動車交通騒音に係る環境基準評価測定手法の研究及びGISを用いた自動車交通騒音面的評価システムの検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染の測定地点・項目数による整備率</li> <li>・窒素酸化物・SPM濃度・PM2.5濃度</li> <li>・路線別窒素酸化物の排出量 路線別騒音レベル</li> </ul>

## 自動車使用等アンケート調査

本計画の策定にあたり、検討に必要な基礎データや情報を得ることを目的に、県民、市町村及び事業者を対象とするアンケート調査を実施しました。

### 1 住民アンケート調査の結果

平成18年度に実施した自動車使用状況、自動車交通公害等についてのアンケート調査(600人対象:246人回答)結果は以下に示すとおりです。

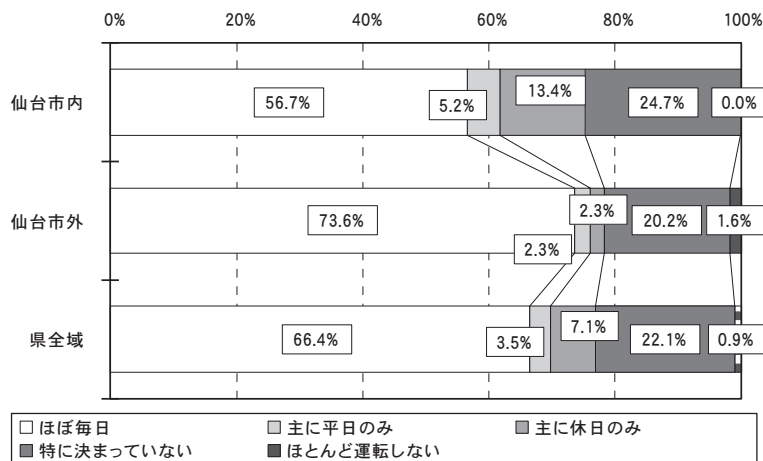
回答者は、性別では「男性」が8割を超え、職業では「その他」が多く、次いで「会社員・公務員」となりました。

年齢構成を見ると、「60代以上」が半数を超えました。

また、以前に実施したアンケート調査結果(平成8年度599人対象:360人回答、平成13年度500人対象:217人回答)と比較できるものは、その変化をみました。

#### (1) 自動車の利用状況

自動車の利用頻度を、仙台市と仙台市以外及び県全域に区分して比較してみると、仙台市内では56.7%の人がほぼ毎日利用すると答えたのに対し、仙台市以外では73.6%の人がほぼ毎日利用すると答えています。このことは、仙台市内では公共交通機関が整備され、自動車は主にレジャーや買い物に利用されていることが伺えます。一方仙台市以外では、通勤・通学についても自動車が利用されているものと思われます。

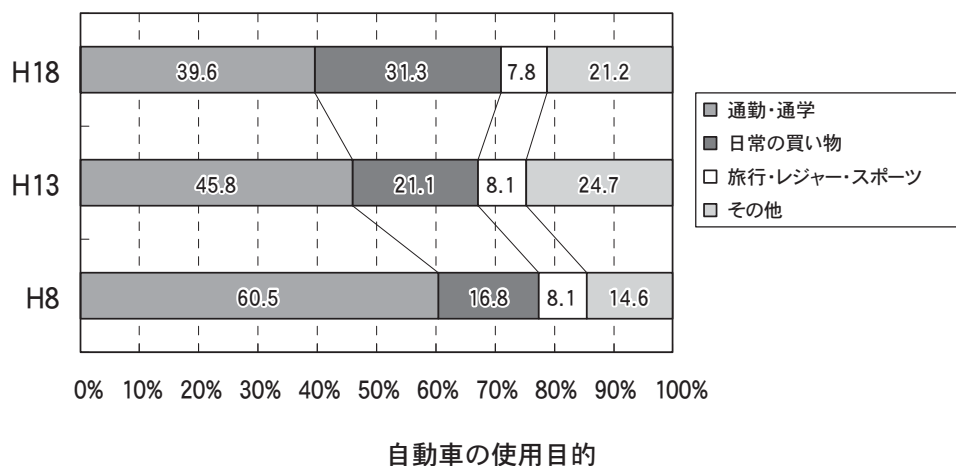


自動車の利用状況

#### (2) 自家用車使用目的

利用目的別に見ると、平成18年度調査では「通勤・通学」が多く4割を占めています。しかし、平成8年度以降減少傾向にあり、日常の買い物に利用する割合が増加しています。

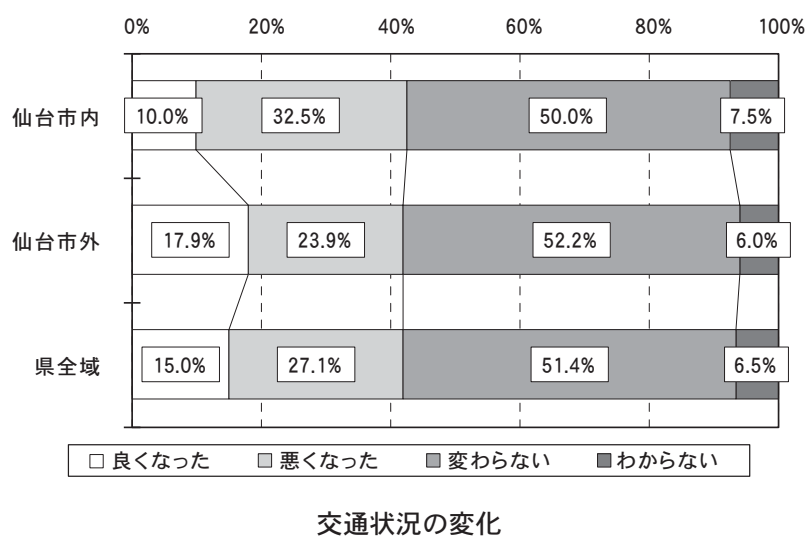
大型店舗の進出による生活様態の変化が影響しているものと思われます。



### (3) 交通状況の変化

10年前の状況と現在の交通状況の変化について、どのように感じているかを聞いたところ、以下のような結果が得られました。

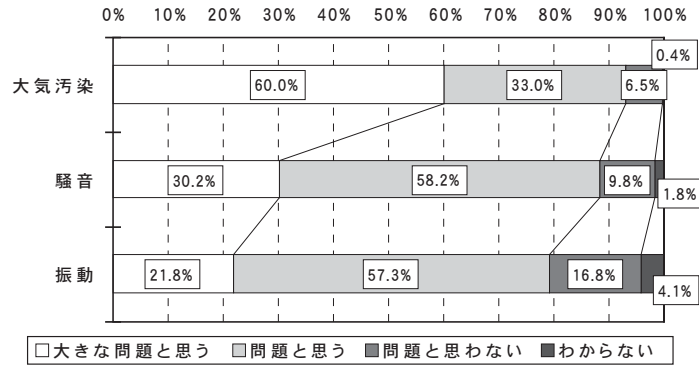
いずれの地域でも変わらないと答えた人が約半数ですが、良くなったと答えた人は仙台市以外の地域で多く、仙台市内の地域では3分の1の人が悪くなったと答えています。



### (4) 自動車交通公害について

#### ア 自動車による環境影響の認識

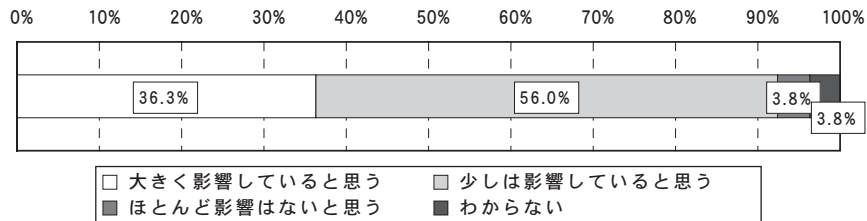
自動車による環境影響の問題認識については、大気汚染と騒音については「大きな問題と思う」「問題と思う」の合計が9割を占め、環境への影響を認識しつつ生活しています。振動についても8割の人が問題と感じています。



自動車による環境影響の認識

イ 自動車起源の二酸化炭素の影響

自動車から排出される二酸化炭素の地球温暖化への影響については、「大きく影響していると思う」または「少しは影響していると思う」と答えた人が9割を超えており、高い関心を示しています。

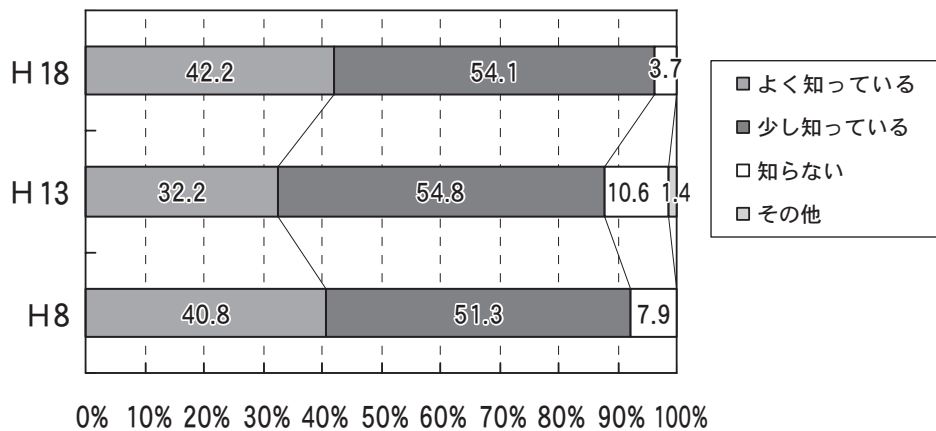


自動車起源の二酸化炭素の影響

(5) 低公害車について

ア 低公害車の認識

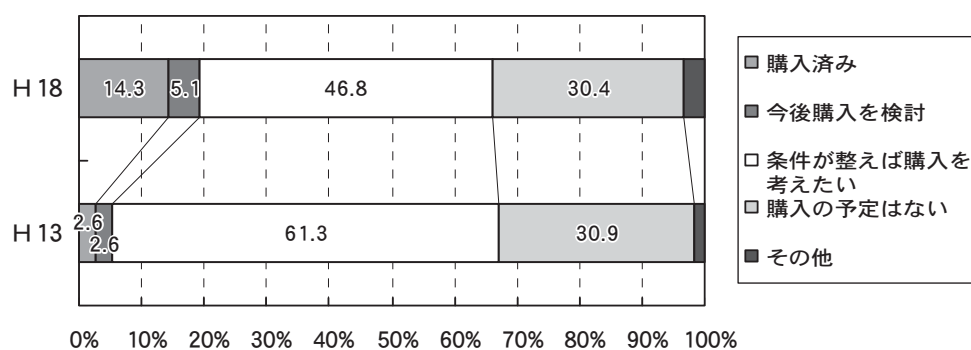
低公害車は、今回の調査で96%の回答者が認識しており、平成13年度、平成8年度も約9割の回答者が認識しており、認知度は高まっています。



低公害車の認知度

## イ 購入状況及び購入促進の条件

今回の調査では、低公害車を既に購入又は今後購入を検討していると答えた人は2割（19.4%）で、平成13年度（5.2%）調査時点の倍になっています。また、条件が整えば購入を考えたいとする回答者は、46%となっており、全体として低公害車に対する高い関心が伺えます。しかし、一方で購入の予定はないと答えた人の割合は変わらず、今後とも「税制優遇措置」や「購入補助」など経済的な措置や「燃料供給スタンドの整備」など、引き続き、経済的方策、規制の方策及び誘導の方策の検討を要することが伺えます。

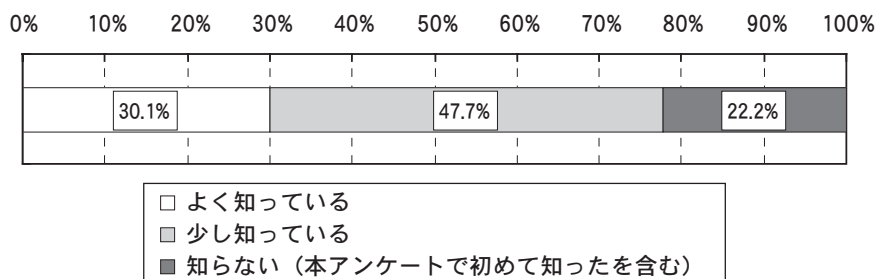


低公害車の購入状況

## (6) エコドライブ運動について

## ア エコドライブ運動の認知度

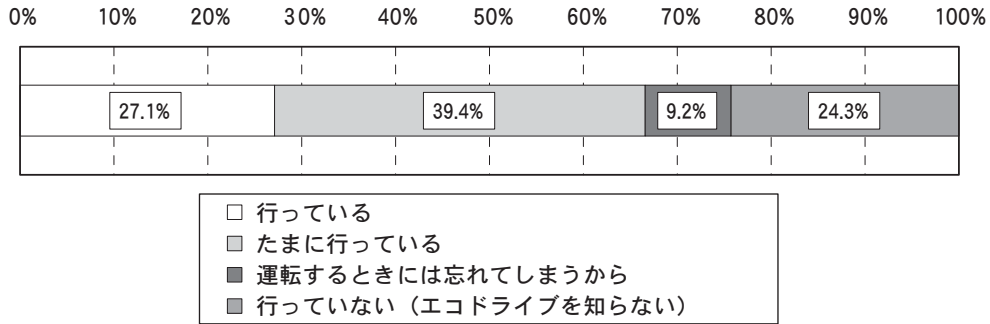
今年度調査の結果、エコドライブ運動を「よく知っている」又は「少し知っている」と答えた人は75%を超え、高い認知度を示しています。



エコドライブ運動の認知度

## イ エコドライブ運動の実施状況

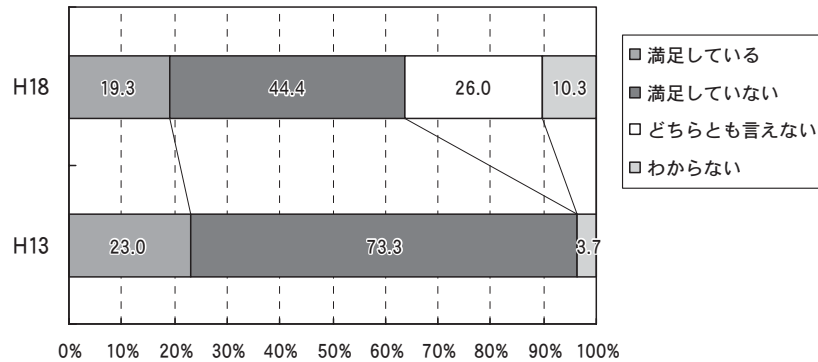
エコドライブを行っているかどうかについては、「たまに行っている」が最も多く、次いで「行っている」で、両者を併せると6割を超える状況です。



エコドライブ運動の実施状況

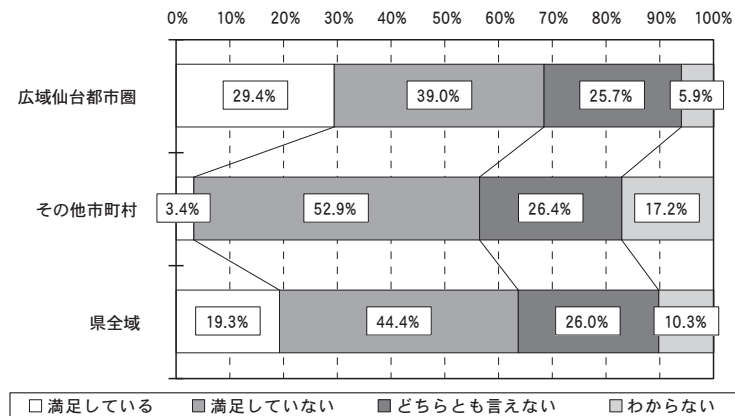
(7) 公共交通機関の満足度

公共交通機関に満足していると回答した人は平成13年度時点よりもやや減少しています。



公共交通機関の満足度

平成17年度の満足度の調査結果を広域仙台都市圏とその他の地域とに区別してみると以下のとおりでした。広域仙台都市圏では仙台市営地下鉄をはじめとし、バス路線や東北本線、仙山線、仙石線などの公共交通機関の整備が進んでいることから「満足している」と答えた人が3割に達しているのに対し、その他の地域では「満足していない」と答えた人が半数を超える状況にあります。



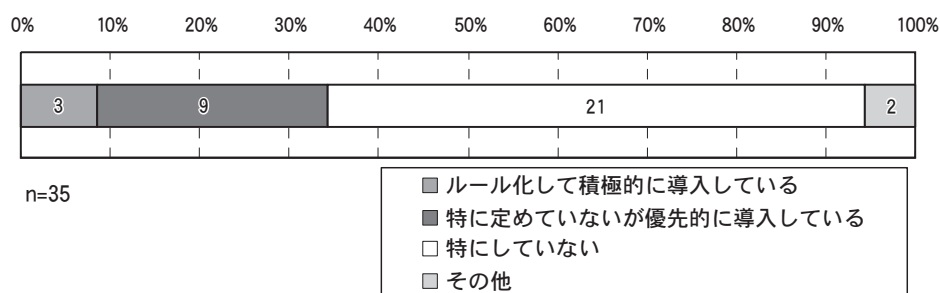
都市圏とその他の地域での満足度の違い

## 2 市町村アンケート調査結果

宮城県内の仙台市を除く市町村の自動車交通公害対策に関する状況や取組内容を把握するためアンケート調査を実施したところ、以下のとおりでした。

### (1) 低公害車の率先導入に関する取組み

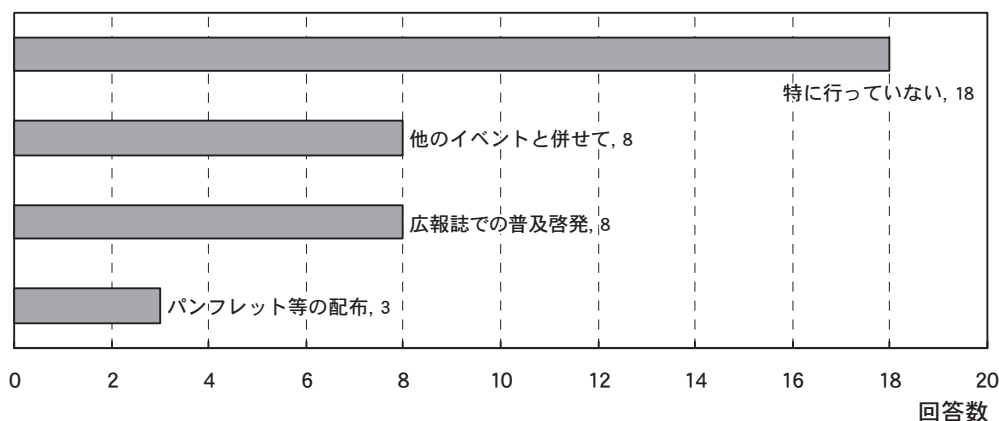
ルール化して積極的に導入していると答えた市町村は3、特にルール化はしていないものの優先的に導入していると答えた市町村は9あり、全体の34%になっています。



低公害車率先導入の状況

### (2) エコドライブの普及啓発状況

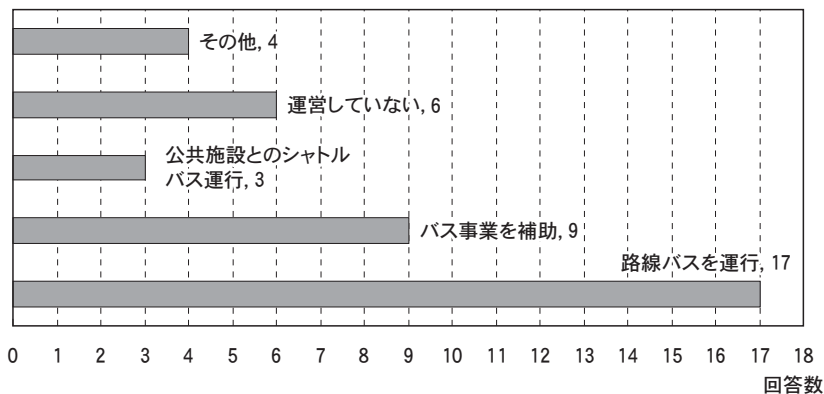
エコドライブの普及啓発事業については、17市町村で他のイベント開催時や広報誌等で普及啓発を行っています。



エコドライブの普及啓発実施状況

### (3) 市町村営の公共交通機関の運営状況

市町村営の公共交通機関の運営状況は以下のとおりで、路線バスを運行している市町村は17で約半数を占め、バス事業に対して補助を行っている市町村が9、公共施設との間のシャトルバスを運行している市町村が3あり、地域の状況に応じた公共交通機関の確保事業が実施されています。



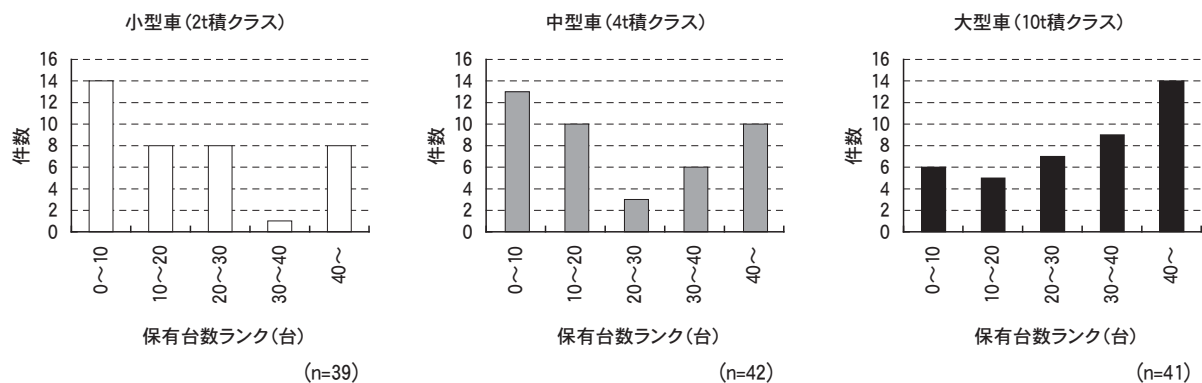
市町村営の公共交通機関の運営状況

### 3 貨物運送事業者アンケート結果

宮城県内の貨物運送事業者77社に対しアンケート調査を実施したところ次のとおりでした。

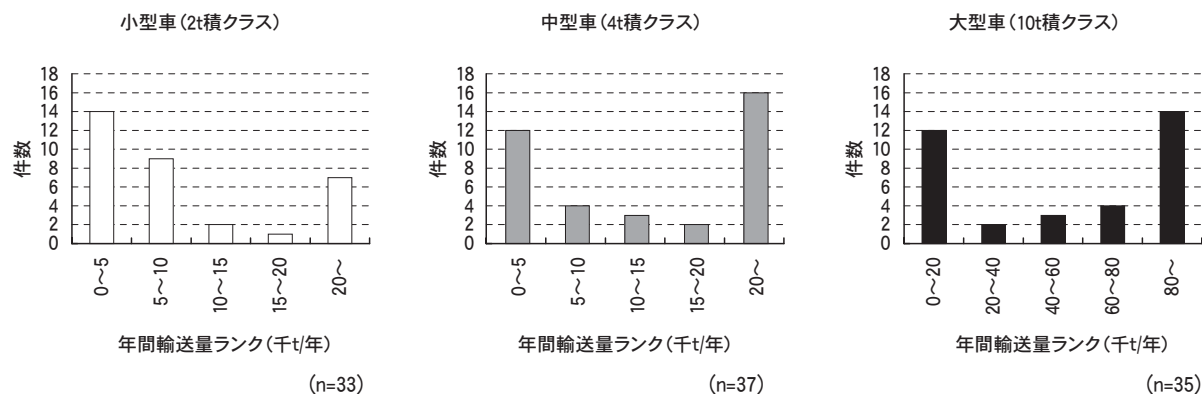
#### (1) 保有台数

保有台数は、小型と中型が、どちらも10台未満が最も多く、反対に大型車は40台以上持っているところが多いという結果でした。



#### (2) 年間貨物取扱量

年間貨物取扱量は、小型車、中型車は5千t以下と2万t以上のケースが多く、大型車は2万t以下と8万t以上のケースが多いという結果でした。

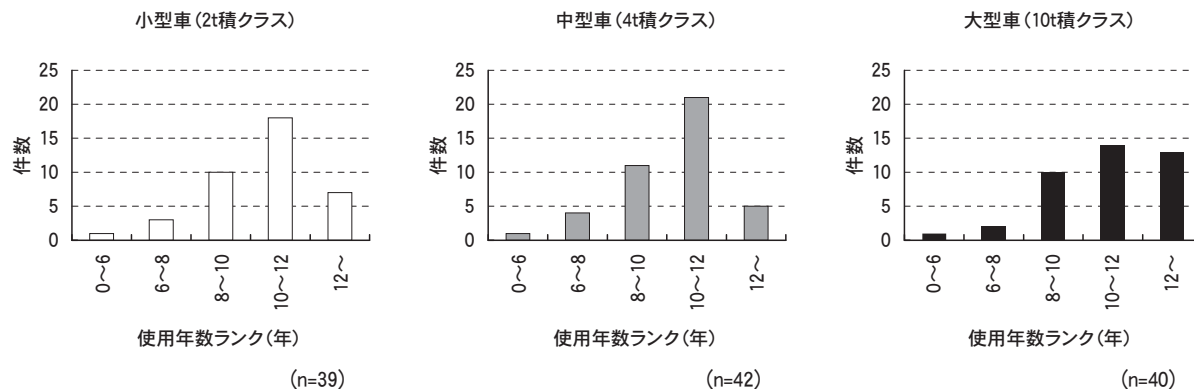




### (3) 平均的な車両の使用年数

平均的な車両の使用年数は、小型車、中型車、大型車ともに10年から12年が一番多く、大型車は12年以上使うケースも相当数ありました。

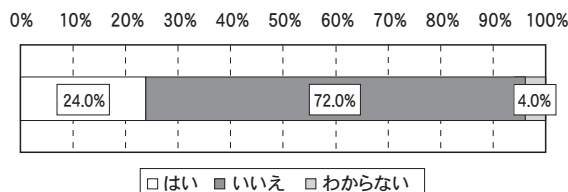
車両の更新基準としては、小型、中型、大型車ともに「故障が目立ち、業務に支障が出るようになってきたとき」が最も多く、次いで「使用年数」、「走行距離」でした。



### (4) 低公害車の導入状況

低公害車の導入状況は「はい」と答えたのは25%に過ぎず、導入が進んでいるとは言えない状況です。

低公害車の保有台数としては、小型、中型、大型車とも、全体的にハイブリッドよりもCNG車が多く導入されています。



## 4 バス事業者アンケート結果

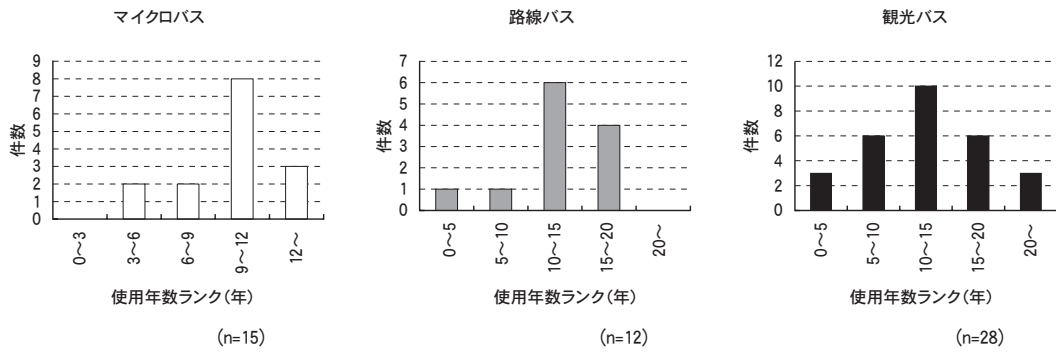
宮城県内のバス事業者74社に対しアンケート調査を実施したところ次のとおりでした。

事業者の内容は、路線バス事業が12件、観光バス事業が29件、その他としては「会社契約バス」、「小学校幼稚園送迎」、「長期契約貸切」、「一般貨物運送事業、国内旅行業」、「レンタカー、リースなど」でした。

### (1) バスの平均的な使用年数

車両の使用年数は、マイクロバス、路線バス、観光バスともに10年位が多くみられます。観光バスは20年以上使っているケースが見られます。

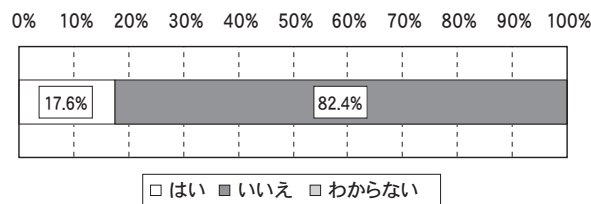
車両の更新基準としては、マイクロバス、路線バス、観光バスともに「故障が目立ち業務に支障が出るようになってきたとき」、「特に基準がない」という回答が多く、その他の自由意見としては「そのときの車両の状況を見て代替」、「必要に応じて」という内容がみられました。



## (2) 低公害車の導入状況

低公害車の導入状況としては、「いいえ」が8割以上を占めています。

また、今後の低公害車の導入予定については、「いいえ」と「わからない」が8割を占めました。



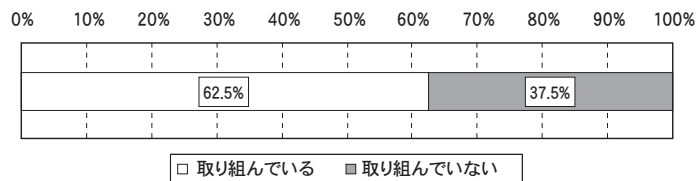
## 5 自動車販売店アンケート調査

宮城県内の自動車販売店30社にアンケート調査を実施したところ次のとおりでした。

### (1) 販売促進状況

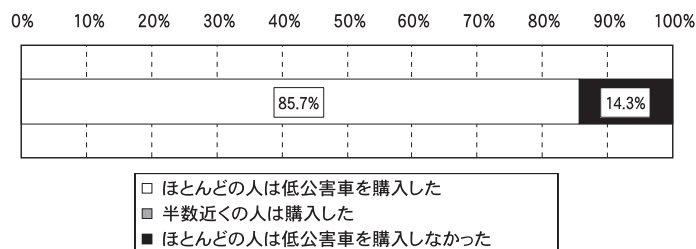
低公害車の販売促進状況については、「取り組んでいる」が6割を超えています。

販売促進の内容としては、「試乗」、「燃費等の性能の良さを説明」、「補助制度や優遇制度の説明」などを行っているというものでした。顧客の車両選択のポイントは「車の燃費」が最も多く、その他の内容としては「安全性・デザイン・走行性・価格」といった内容がみられました。



### (2) 低公害車の購入状況

低公害車や税制措置に感心を持っている顧客の低公害車の購入状況については、「ほとんどの人は低公害車を購入した」が、最も多く8割を超えています。



## 大気の汚染に係る環境基準

物質	二酸化硫黄 (SO <sub>2</sub> )	一酸化炭素 (CO)	浮遊粒子状物質 (SPM)	光化学オキシダント (OX)	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )
環境上の条件	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。 〔原則として5年以内に達成すること〕	1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。 〔できる限り速やかに達成維持すること〕	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 〔同左〕	1時間値が0.06ppm以下であること。 〔同左〕	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。 〔1時間値の1日平均値が0.06ppmを超える地域にあっては、1時間値の1日平均値0.06ppmが達成されるよう努めるものとし、その達成期間は原則として7年以内とする。〕

物質	ベンゼン	トリクロロエチン TCE	テトラクロロエチレン PCE	ジクロロメタン
環境上の条件	1年平均値が0.003mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 〔できる限り速やかに維持達成すること。〕	1年平均値が0.2mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 〔同左〕	1年平均値が0.2mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 〔同左〕	1年平均値が0.15mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 〔同左〕

## 騒音に係る環境基準

地域の類型	基準値		該当地域 平成17年4月1日施行
	昼間 (6:00~22:00)	夜間 (22:00~6:00)	
AA	50デシベル以下	40デシベル以下	仙台市青葉区荒巻字青葉の第2種中高層住居専用地域の内文教地区（公園区域を除く）
A及びB	55デシベル以下	45デシベル以下	仙台市他25市町村（※）の区域で第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、仙台市の第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、近隣商業地域（一部地域に限る）、他25市町村の第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域
C	60デシベル以下	50デシベル以下	仙台市他25市町村の近隣商業地域（一部の地域を除く）、商業地域、準工業地域、工業地域

（※）仙台市他25市町村：仙台市、石巻市、塩竈市、気仙沼市、白石市、名取市、角田市、多賀城市、岩沼市、登米市、栗原市、東松島市、大崎市、大河原町、村田町、柴田町、亶理町、松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、富谷町、大衡村、美里町、女川町、南三陸町

## 騒音に係る「道路に面する地域」の環境基準

地域の区分	基準値	
	昼間 (6:00~22:00)	夜間 (22:00~6:00)
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下

この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準値	
昼間 (6:00~22:00)	夜間 (22:00~6:00)
70デシベル以下	65デシベル以下
備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。	

## 宮城県自動車交通公害対策推進協議会設置要綱

(目的及び名称)

第1条 宮城県における自動車交通公害対策を総合的、計画的に推進するため、宮城県自動車交通公害対策推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次の事務を所掌する。

- (1) 自動車交通公害対策の連絡調整に関すること。
- (2) 自動車交通公害対策の総合的な施策の立案に関すること。
- (3) 自動車交通公害対策の総合的な施策の推進に関すること。
- (4) 自動車交通公害防止計画の策定及び進行管理に関すること。
- (5) その他必要な自動車交通公害対策に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、「別表第1」に掲げる職にある者をもって組織する。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長1名及び副会長1名を置く。

- 2 会長は、宮城県副知事の職にある者をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 4 副会長は、宮城県環境生活部長の職にある者をもって充て、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議は、必要に応じて会長が招集し、その座長となる。

(幹事会)

第6条 協議会を補佐するため、幹事会を設置する。

- 2 幹事会は、幹事長、副幹事長及び幹事をもって組織する。
- 3 幹事は、「別表第2」に掲げる職にある者及び会長が適当と認めた者をもって充てる。
- 4 幹事長は、宮城県環境生活部次長（技術担当）の職にある者をもって充てる。
- 5 幹事会は、幹事長が主宰する。
- 6 副幹事長は、宮城県環境生活部環境対策課長の職にある者をもって充て、幹事長に事故あるときは、その職務を代理する。

(部会等)

第7条 自動車交通公害対策に係る具体的な施策又は特定の地域の問題を専門的に検討するため、必要に応じ部会又は検討委員会を設置することができる。

- 2 部会長又は検討委員長は、会長が適当と認めた者をもって充てる。
- 3 部会員又は検討委員は、部会長又は検討委員長が選任する。
- 4 部会又は検討委員会は、部会長又は検討委員長が主宰する。

(意見聴取)

第8条 協議会、幹事会及び部会又は検討委員会は、必要に応じ学識経験者等の意見を聴くことができる。

(庶務)

第9条 協議会及び幹事会の庶務は、宮城県環境生活部環境対策課において処理する。

- 2 各部会又は検討委員会の庶務は、各部会長又は検討委員長の属する機関において処理する。

(委 任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成8年5月1日から施行する。
- 2 宮城県自動車交通公害対策連絡協議会規約（平成6年2月28日施行）は、廃止する。

附 則

この要綱は、平成12年6月13日から施行する。

附 則

この要綱は、平成13年5月28日から施行する。

附 則

この要綱は、平成15年2月18日から施行する。

附 則

この要綱は、平成16年2月6日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年2月3日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年7月27日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年12月21日から施行する。

附 則

この要綱は、平成18年5月30日から施行する。

附 則

この要綱は、平成18年7月26日から施行する。

## 宮城県自動車交通公害対策推進協議会名簿

〔別表第1〕

国の機関	東北経済産業局資源エネルギー環境部長 東北運輸局交通環境部長 東北地方整備局道路部長 東北地方整備局仙台河川国道事務所長
警察	宮城県警察本部交通部長
県	宮城県副知事 (会長) 宮城県企画部長 宮城県環境生活部長 (副会長) 宮城県産業経済部長 宮城県土木部長
市の代表	仙台市環境局長 仙台市経済局長 仙台市都市整備局長 仙台市建設局長
町村の代表	宮城県町村会事務局長
高速道路 高 管 理 者	東日本高速道路株式会社東北支社管理事業部長

〔別表第2〕

国の機関	東北経済産業局資源エネルギー環境部資源エネルギー環境課長 東北運輸局交通環境部環境課長 東北地方整備局道路調査官 東北地方整備局仙台河川国道事務所副所長
警察	宮城県警察本部交通部交通規制課長
県	宮城県企画部総合交通対策課長 宮城県環境生活部次長(技術担当) (幹事長) 宮城県環境生活部環境政策課長 宮城県環境生活部環境対策課長 (副幹事長) 宮城県産業経済部食産業・商業振興課長 宮城県土木部都市計画課長 宮城県土木部道路課長
市の代表	仙台市環境局環境部長 仙台市環境局環境部環境対策課長 仙台市経済局産業政策部長 仙台市都市整備局総合交通政策部長 仙台市建設局道路部長
町村の代表	宮城県町村会総務課長
高速道路 高 管 理 者	東日本高速道路株式会社東北支社管理事業部改良チームリーダー

