

告 示

埼玉県告示第二百九十六号

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（平成四年法律第七十号）第七条第一項及び第九条第一項の規定により、埼玉県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を次のとおり定めたので、公告する。

令和六年三月二十九日

埼玉県知事 大野 元裕

埼玉県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

第1章 序説

第1節 計画策定の趣旨

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（平成4年法律第70号。以下「法」という。）第7条第1項及び第9条第1項の規定に基づき本計画を策定するものである。

第2節 対策地域の範囲（法第6条及び第8条に基づく指定）

総量削減計画を策定する窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域は、埼玉県の区域のうち、さいたま市、川越市、熊谷市（旧江南町及び旧妻沼町を除く。）、川口市、行田市、所沢市、加須市（旧北川辺町及び旧大利根町を除く。）、本庄市（旧児玉町を除く。）、東松山市、春日部市、狭山市、羽生市、鴻巣市、深谷市、上尾市、草加市、越谷市、蕨市、戸田市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、北本市、八潮市、富士見市、三郷市、蓮田市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、日高市、吉川市、ふじみ野市、白岡市、北足立郡伊奈町、入間郡三芳町、比企郡川島町、同郡吉見町、児玉郡上里町、南埼玉郡宮代町、北葛飾郡杉戸町及び同郡松伏町の区域（令和5年4月1日現在の区域）とする。

図1-2-1 対策地域（窒素酸化物対策地域・粒子状物質対策地域）



第2章 計画の目標及び計画達成の期間

第1節 計画の目標

1 窒素酸化物

窒素酸化物対策地域において、事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物の総量を削減させることにより、対策地域の二酸化窒素に係る大気環境基準を確保することを目標とする。

2 粒子状物質

粒子状物質対策地域において、事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質の総量を削減させることにより、対策地域の浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目標とする。

第2節 計画の期間

令和9年3月31日までに対策地域全体において大気環境基準を確保する。

第3節 目標達成のための排出量

窒素酸化物及び粒子状物質について、表2-3-1の①に掲げる総量を③に掲げる総量まで削減させることを目途として、②に掲げる総量を④に掲げる総量まで削減させることにより、目標を達成する。

表 2-3-1 現状年度及び目標年度における総量

総量の区分		窒素酸化物排出量 (トン/年)	粒子状物質排出量 (トン/年)
平成21年度 (基準年度*1)	① 対策地域において事業活動等に伴って発生し大気中に排出される総量	38,045	1,523
	② ①のうちの自動車排出総量	20,821	573
令和2年度 (前回目標年度)	③ 対策地域全体において大気環境基準を達成するための事業活動等に伴って発生し大気中に排出される総量	26,637	1,329
	④ ③のうちの自動車排出総量	11,639	476
令和8年度 (最終目標年度)	③ 対策地域全体において大気環境基準を達成するための事業活動等に伴って発生し大気中に排出される総量	26,637	1,329
	④ ③のうちの自動車排出総量	11,639	476

*1：前回計画の期間を延長するものであるため、基準年度及び目標値の変更はしていない。

第3章 対策地域の現状

第1節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出の状況

1 窒素酸化物

窒素酸化物の発生源としては、自動車の排出量が多く、自動車の中でも普通貨物車による排出量が多い状況にある。

平成21年度及び令和2年度*²における対策地域内の発生源別窒素酸化物排出状況及び車種別自動車排出窒素酸化物排出状況は、次のとおりである。

*²：令和2年度は前回計画時の目標年度である。

表 3 - 1 - 1 発生源別窒素酸化物排出状況 (単位: トン/年)

発生源	自動車	工場・事業場	家庭等	合計
排出量(H21)	20,821	10,502	6,723	38,045
排出量(R2)	8,529	7,074	7,131	22,734

(環境省調べ)

表 3 - 1 - 2 車種別自動車排出窒素酸化物排出状況 (単位: トン/年)

車種	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種(殊)
排出量(H21)	455	1,923	1,019	431	670	275	13,378	2,669
排出量(R2)	61	210	503	267	226	171	5,260	1,832

(環境省調べ)

2 粒子状物質

粒子状物質の発生源としては、自動車と工場・事業場の排出量が多い状況にある。

平成21年度及び令和2年度*³における対策地域内の発生源別粒子状物質排出状況及び車種別自動車排出粒子状物質排出状況は、次のとおりである。

*3：令和2年度は前回計画時の目標年度である。

表 3 - 1 - 3 発生源別粒子状物質排出状況

(単位:トン/年)

発生源	自動車	工場・事業場	家庭等	合計
排出量(H21)	573	575	374	1,523
排出量(R2)	406	308	419	1,132

(環境省調べ)

表 3 - 1 - 4 車種別自動車排出粒子状物質排出状況

(単位:トン/年)

車種	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種(殊)
排出量(H21)	47	221	16	14	22	24	189	40
排出量(R2)	46	197	5	28	8	23	71	28

(環境省調べ)

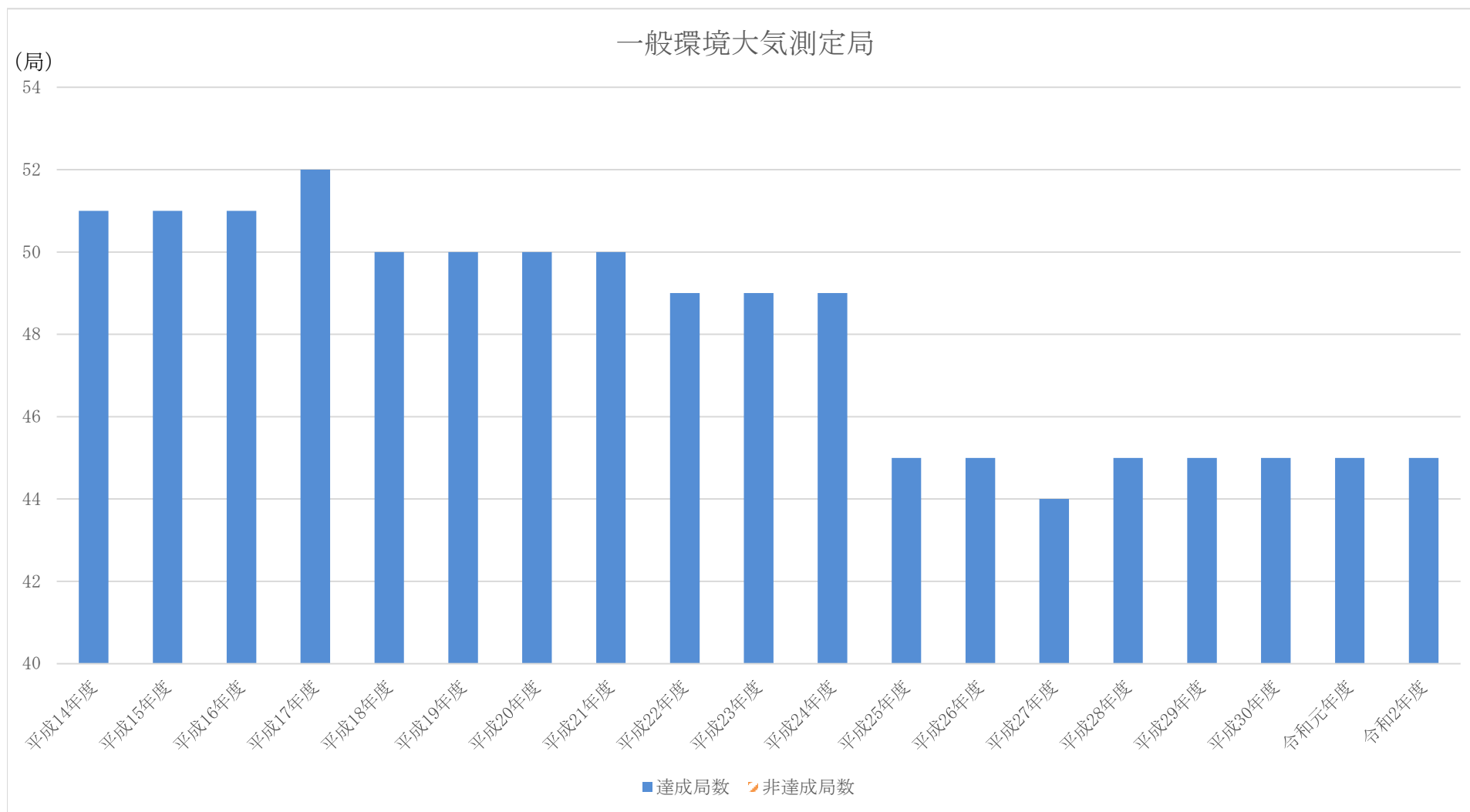
第2節 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況

1 二酸化窒素に係る環境基準達成状況

平成19年度以降、全測定局で二酸化窒素に係る環境基準を達成している。

令和2年度の対策地域内の有効測定局（年間の測定時間が6,000時間以上）における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局45局のうち45局（100%）で、自動車排出ガス測定局25局のうち25局（100%）で環境基準を達成している。

図3-2-1 二酸化窒素の環境基準達成状況



自動車排出ガス測定局

(局)

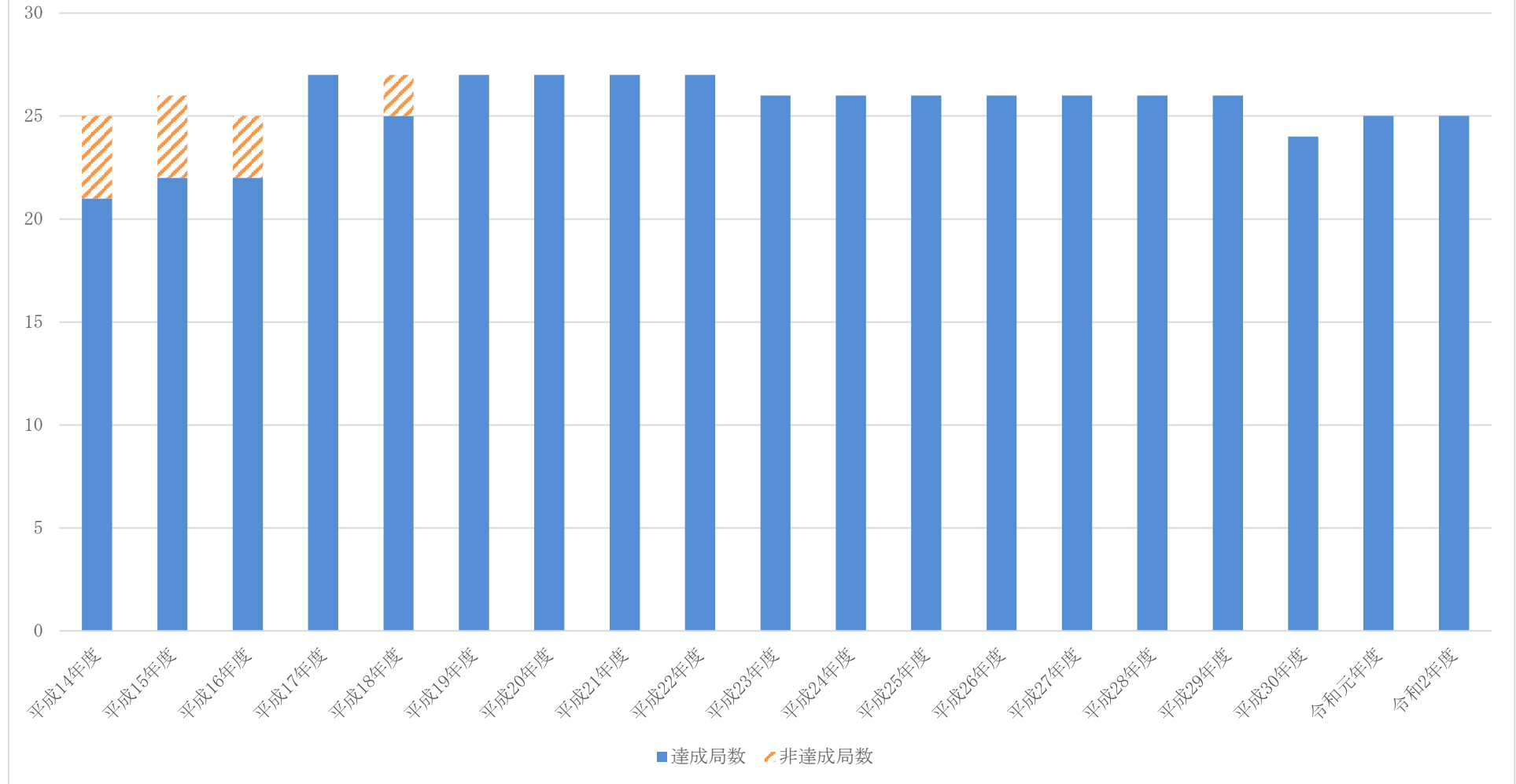


表 3 - 2 - 1 二酸化窒素の環境基準達成状況

		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	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	達成局数	51	51	51	52	50	50	50	50	49	49
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
自動車排出 ガス測定局	達成局数	21	22	22	27	25	27	27	27	27	26
	非達成局数	4	4	3	0	2	0	0	0	0	0
	達成率(%)	84.0	84.6	88.0	100	92.6	100	100	100	100	100
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	
一般環境 大気測定局	達成局数	49	45	45	44	45	45	45	45	45	
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
自動車排出 ガス測定局	達成局数	26	26	26	26	26	26	24	25	25	
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

2 二酸化窒素に係る汚染状況の推移

二酸化窒素濃度は、緩やかに減少している。

令和2年度の対策地域内の一般環境大気測定局における二酸化窒素濃度の日平均值年間98%値は0.027ppm、年平均值は0.011ppm、自動車排出ガス測定局の日平均值年間98%値は0.033ppm、年平均值は0.016ppmであった。

図3-2-2 二酸化窒素濃度の推移

(ppm)

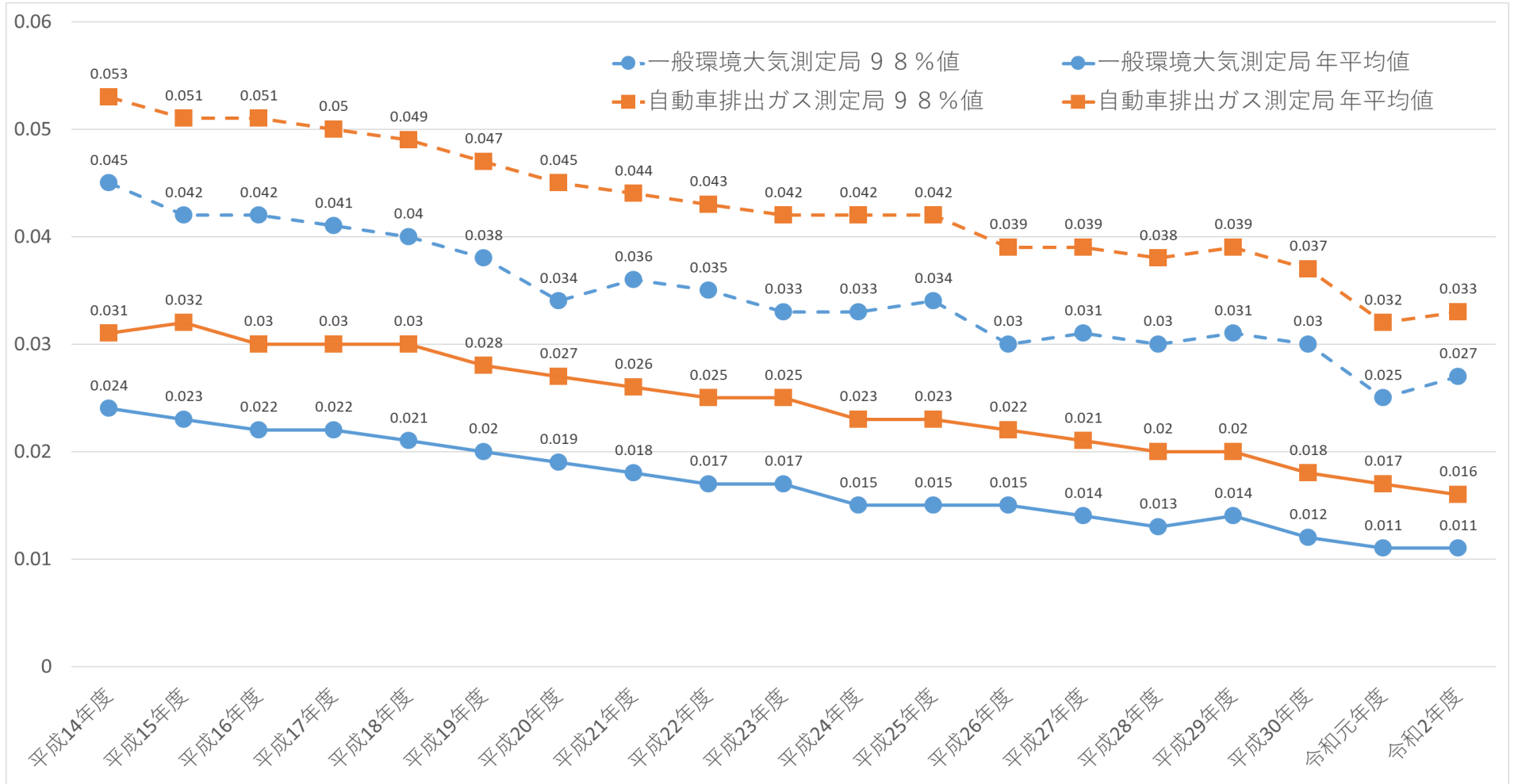


表3-2-2 二酸化窒素濃度の推移

(単位:ppm)

		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	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	98%値	0.045	0.042	0.042	0.041	0.040	0.038	0.034	0.036	0.035	0.033
	年平均値	0.024	0.023	0.022	0.022	0.021	0.020	0.019	0.018	0.017	0.017
自動車排出 ガス測定局	98%値	0.053	0.051	0.051	0.050	0.049	0.047	0.045	0.044	0.043	0.042
	年平均値	0.031	0.032	0.030	0.030	0.030	0.028	0.027	0.026	0.025	0.025

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
一般環境 大気測定局	98%値	0.033	0.034	0.030	0.031	0.030	0.031	0.030	0.025	0.027
	年平均値	0.015	0.015	0.015	0.014	0.013	0.014	0.012	0.011	0.011
自動車排出 ガス測定局	98%値	0.042	0.042	0.039	0.039	0.038	0.039	0.037	0.032	0.033
	年平均値	0.023	0.023	0.022	0.021	0.020	0.020	0.018	0.017	0.016

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

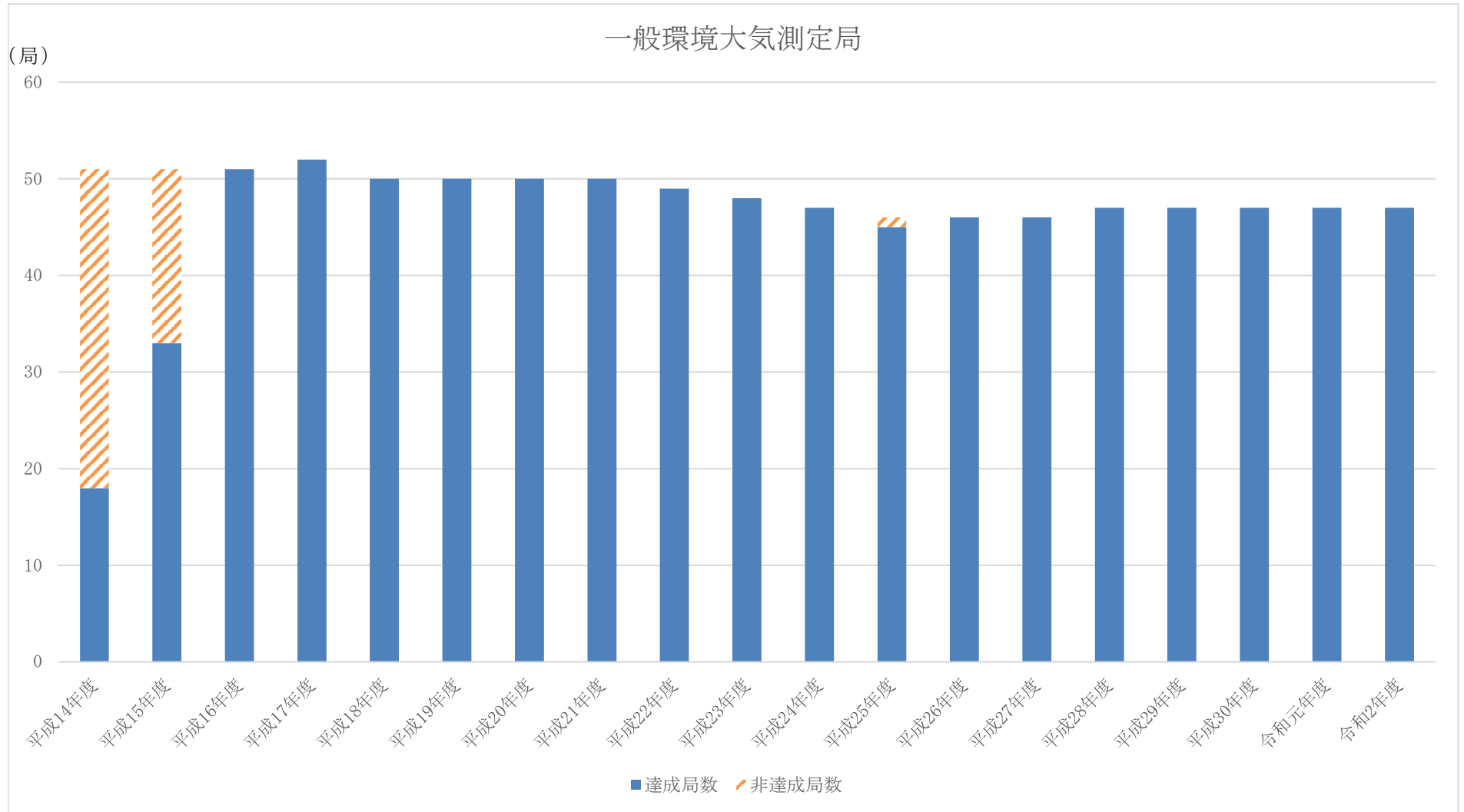
※ 98%値：対策地域内の各測定局の日平均値のうち低い方から98%番目に相当する値を平均した値
 年平均値：対策地域内の各測定局の日平均値の1年間の平均値を平均した値

3 浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況

平成15年度までの浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成率は非常に低い状況であったが、車種規制の強化などにより大幅に改善され、おおむね環境基準を達成している。

令和2年度の対策地域内の有効測定局における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局では47局のうち47局（100%）、自動車排出ガス測定局では25局のうち25局（100%）で環境基準を達成している。

図 3 - 2 - 3 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

(局)

30

25

20

15

10

5

0

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

平成22年度

平成23年度

平成24年度

平成25年度

平成26年度

平成27年度

平成28年度

平成29年度

平成30年度

令和元年度

令和2年度

■ 達成局数

■ 非達成局数

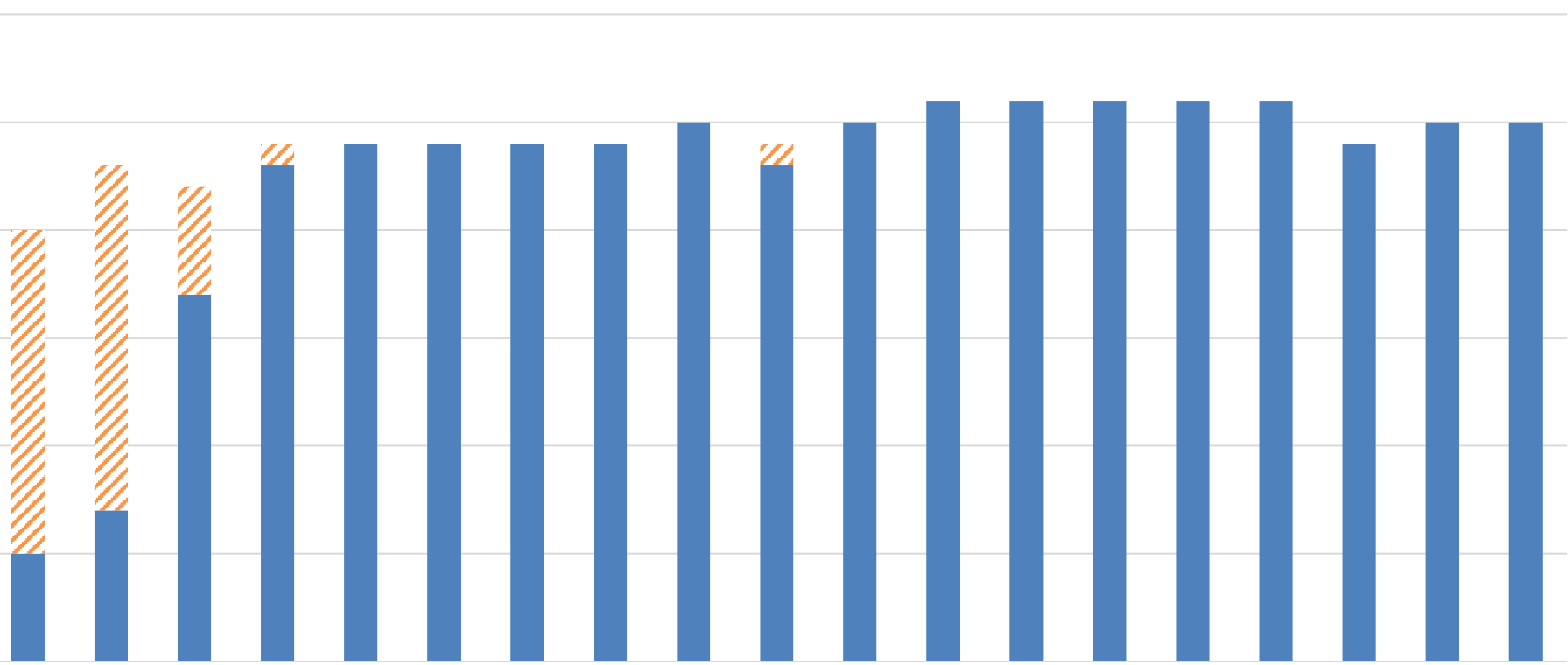


表 3 - 2 - 3 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況

		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	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	達成局数	18	33	51	52	50	50	50	50	49	48
	非達成局数	33	18	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	35.3	64.7	100	100	100	100	100	100	100	100
自動車排出 ガス測定局	達成局数	5	7	17	23	24	24	24	24	25	23
	非達成局数	15	16	5	1	0	0	0	0	0	1
	達成率(%)	25.0	30.4	77.3	95.8	100	100	100	100	100	95.8

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
一般環境 大気測定局	達成局数	47	45	46	46	47	47	47	47	47
	非達成局数	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100	98.2	100	100	100	100	100	100	100
自動車排出 ガス測定局	達成局数	25	26	26	26	26	26	24	25	25
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

4 浮遊粒子状物質に係る汚染状況の推移

浮遊粒子状物質濃度は、減少傾向で推移している。

令和2年度の対策地域内の一般環境大気測定局における浮遊粒子状物質濃度の日平均値年間2%除外値は $0.039\text{mg}/\text{m}^3$ 、年平均値は $0.015\text{mg}/\text{m}^3$ 、自動車排出ガス測定局の日平均値年間2%除外値は $0.039\text{mg}/\text{m}^3$ 、年平均値は $0.015\text{mg}/\text{m}^3$ であった。

図 3 - 2 - 4 浮遊粒子状物質濃度の推移

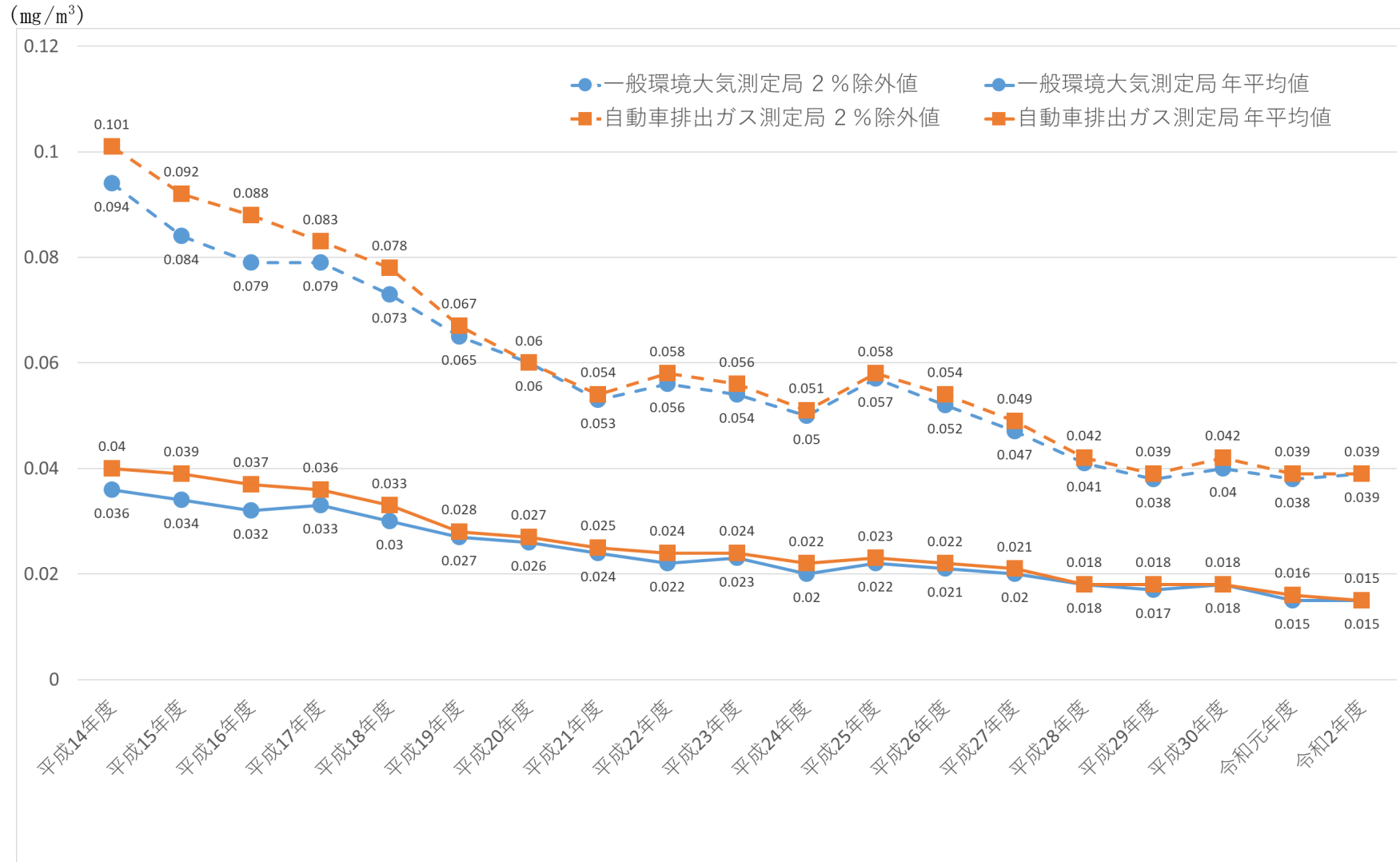


表 3 - 2 - 4 浮遊粒子状物質濃度の推移

(単位:mg/m³)

		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	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.094	0.084	0.079	0.079	0.073	0.065	0.060	0.053	0.056	0.054
	年平均値	0.036	0.034	0.032	0.033	0.030	0.027	0.026	0.024	0.022	0.023
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.101	0.092	0.088	0.083	0.078	0.067	0.060	0.054	0.058	0.056
	年平均値	0.040	0.039	0.037	0.036	0.033	0.028	0.027	0.025	0.024	0.024
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.050	0.057	0.052	0.047	0.041	0.038	0.040	0.038	0.039	
	年平均値	0.020	0.022	0.021	0.020	0.018	0.017	0.018	0.015	0.015	
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.051	0.058	0.054	0.049	0.042	0.039	0.042	0.039	0.039	
	年平均値	0.022	0.023	0.022	0.021	0.018	0.018	0.018	0.016	0.015	

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

※ 2%除外値：対策地域内の各測定局の日平均値の高い方から2%の範囲にあるものを除外した日平均値のうちの最高値を平均した値
 年平均値：対策地域内の各測定局の日平均値の1年間の平均値を平均した値

第3節 道路・鉄道等の状況

1 道路

対策地域の主要道路は、東京を核として放射状に東北自動車道、関越自動車道、常磐自動車道の高速自動車国道、首都高速川口線、高速6号三郷線及び高速埼玉大宮線をはじめ、一般国道としては、4号、17号、122号、254号、299号及び407号がある。また、これらと交差する東西方向には、東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道の県内区間が供用されているほか、首都高速埼玉新都心線があり、一般国道としては、16号、125号、140号、298号、462号及び463号がある。

これらの幹線が基本的な骨格を形成し、これを補完する主要地方道、一般県道及び市町村道が有機的に結ばれて道路網が形成されている。

2 鉄道

対策地域の鉄道は、東京を核とする放射方向の路線と環状方向の路線で構成される。前者には、JR東日本の東北新幹線、上越新幹線、秋田新幹線、山形新幹線、北海道新幹線、北陸新幹線、東北本線、高崎線、京浜東北線及び埼京線、東武鉄道の伊勢崎線、日光線及び東上線、西武鉄道の池袋線、新宿線及び西武秩父線、東京地下鉄の有楽町線・副都心線、埼玉高速鉄道線、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）並びに埼玉新都市交通伊奈線（ニューシャトル）があり、後者には、JR東日本の武蔵野線、川越線及び八高線、東武鉄道の野田線及び越生線、秩父鉄道の秩父本線並びに西武鉄道の狭山線及び山口線がある。

第4節 自動車登録台数

令和2年度末における対策地域内の自動車登録台数は、次のとおりである。

表 3-4-1 自動車登録台数（対策地域内）（令和 2 年度末）

車 種		保 有 台 数（台）	
軽乗用車、軽貨物車		1,228,620	指定自動車以外 計 3,209,962
乗用車	ディーゼル車以外	1,981,342	
	ディーゼル車	61,956	指定自動車 計 439,330
バス		8,804	
小型貨物車		167,560	
普通貨物車		128,459	
特種(殊)車		72,551	
合 計		3,649,292	

（市区町村別自動車保有車両数、市区町村別軽自動車車両数。乗用車は県全体の保有台数割合から推計）

第5節 低公害車の導入状況

平成22年度末及び令和2年度末における県内の低公害車の導入状況は、次のとおりである。

表3-5-1 低公害車の導入状況 (単位:台)

		車 種	平成22年度	令和2年度
低 公 害 車	電 動 車	電気自動車	205	5,707
		プラグインハイブリッド車	5	7,398
		燃料電池車	0	280
		ハイブリッド自動車	74,781	512,638
		メタノール自動車	1	1
		天然ガス自動車	1,831	629
		クリーンディーゼル自動車	—	—
		低燃費かつ低排出ガス認定車*4	1,223,325	—
		合 計	1,300,148	526,653

(軽自動車・自動二輪を除く／関東運輸局調べ)

※ クリーンディーゼル自動車及び令和2年度の低燃費かつ低排出ガス認定車の登録台数データなし

*4：低燃費かつ低排出ガス認定車

エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（昭和54年法律第49号）に基づく燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、かつ、低排出ガス車認定実施要領（平成12年3月13日運輸省告示第103号）に基づく低排出ガス認定車

第6節 県内の貨物輸送量等

1 自動車による貨物輸送状況等（「交通関係統計資料」による。）

令和2年度の埼玉県における営業用自動車の輸送トン数は123,521千トン（全自動車輸送トン数中の59%）、自家用自動車の輸送トン数は84,741千トン（全自動車輸送トン数中の41%）である。

2 輸送機関ごとの輸送状況（「貨物地域流動調査」による。）

(1) 自動車貨物流動状況

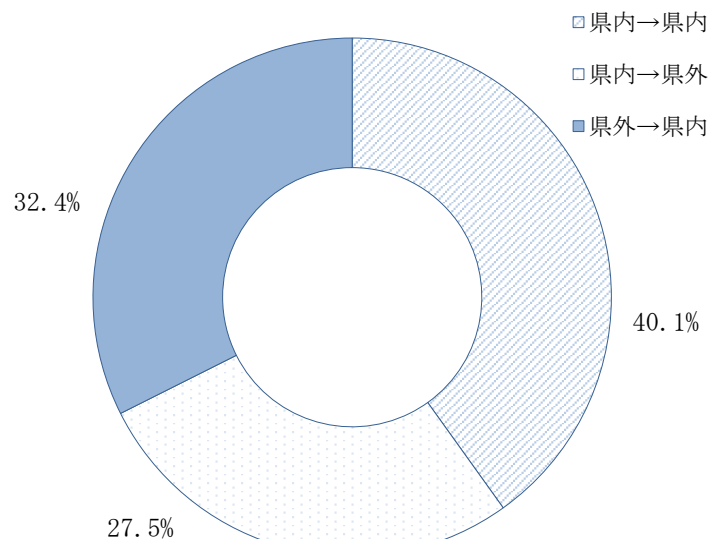
令和2年度の埼玉県における自動車による貨物の方向別流動量は、県内→県内109,789千トン（40.1%）、県内→県外75,526千トン（27.5%）、県

外→県内88,735千トン(32.4%)である。

(2) 鉄道貨物流動状況

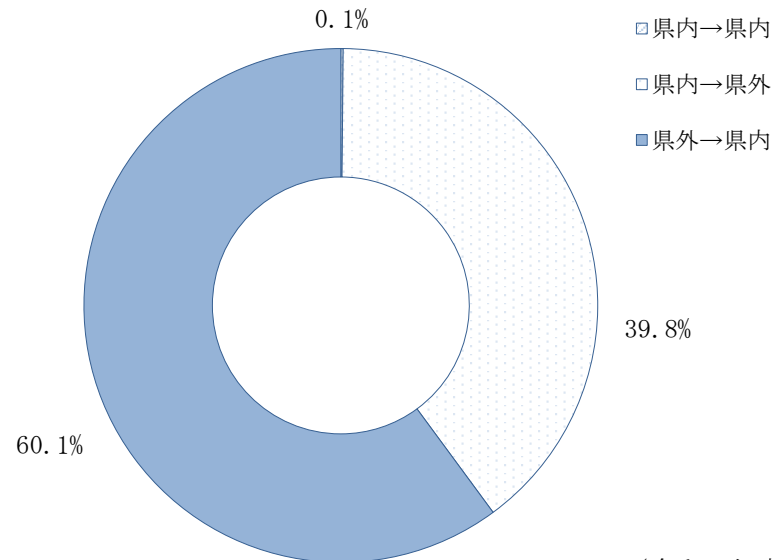
令和2年度の埼玉県における鉄道による貨物の方向別流動量は、県内→県内3千トン(0.1%)、県内→県外823千トン(39.8%)、県外→県内1,244千トン(60.1%)である。

図 3 - 6 - 1 自動車貨物流動状況(割合)



(令和 2 年度)

図 3 - 6 - 2 鉄道貨物流動状況(割合)



(令和 2 年度)

表 3 - 6 - 1 輸送機関ごとの貨物輸送量及び区分ごとの割合

(令和 2 年度)

区 分	自動車		鉄 道		合 計	
	輸送量 (千トン)	区分ごとの割合 (%)	輸送量 (千トン)	区分ごとの割合 (%)	輸送量 (千トン)	区分ごとの割合 (%)
県内→県内	109,789	40.1	3	0.1	109,792	39.8
県内→県外	75,526	27.5	823	39.8	76,349	27.7
県外→県内	88,735	32.4	1,244	60.1	89,979	32.5
合 計	274,050	100	2,070	100	276,120	100

3 輸送機関ごとの構成比（「貨物地域流動調査」による。）

令和2年度の埼玉県における全貨物流動量の状況については、自動車274,050千トン（99.3%）、鉄道2,070千トン（0.7%）であり、県内→県内の貨物流動状況については自動車がほぼ100%を占め、県内→県外の貨物流動状況については自動車98.9%、鉄道1.1%である。また、県外→県内の貨物流動状況については自動車98.6%、鉄道1.4%である。

なお、輸送割合をみると、年度にかかわらず貨物輸送量のほとんどを自動車が占めている。

図3-6-3 輸送機関ごとの貨物輸送量の推移

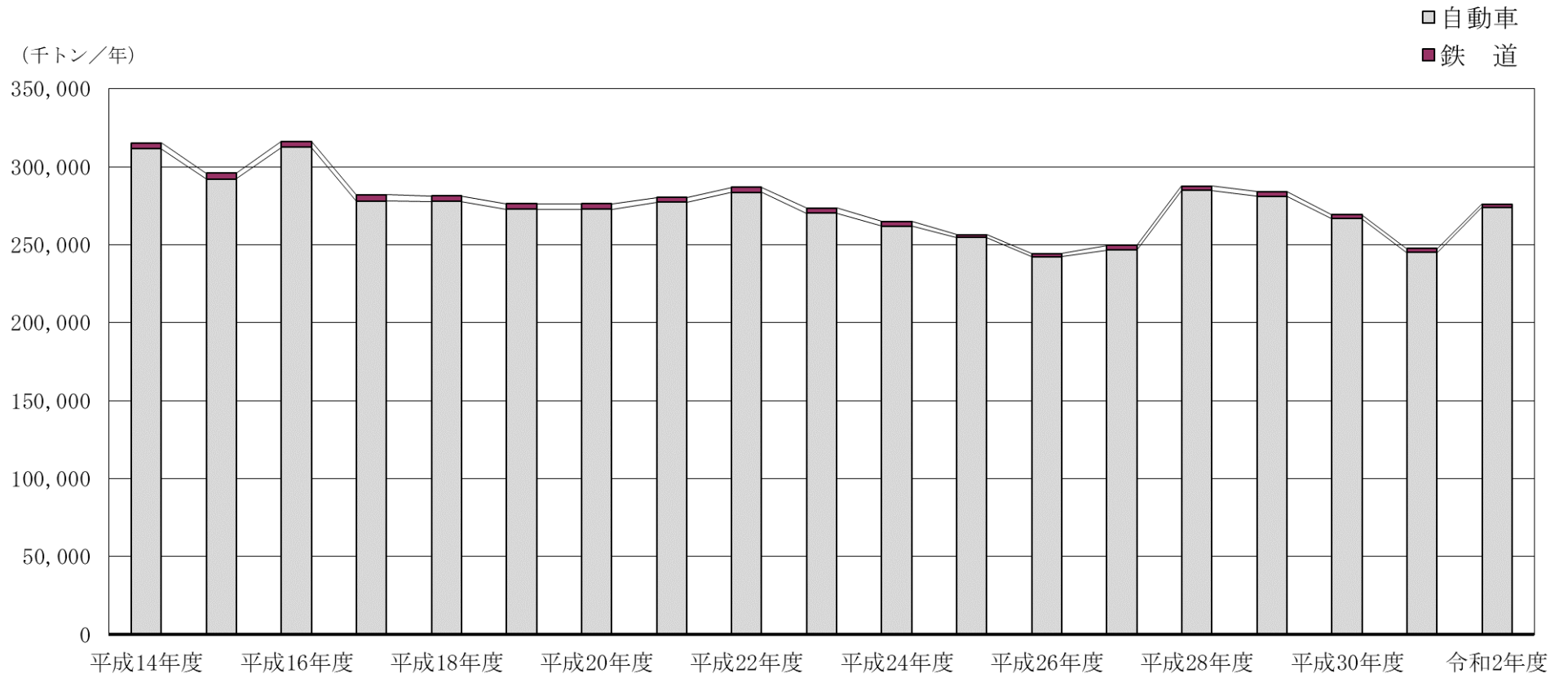


図3-6-4 輸送機関ごとの貨物流動状況(割合) 県内→県内

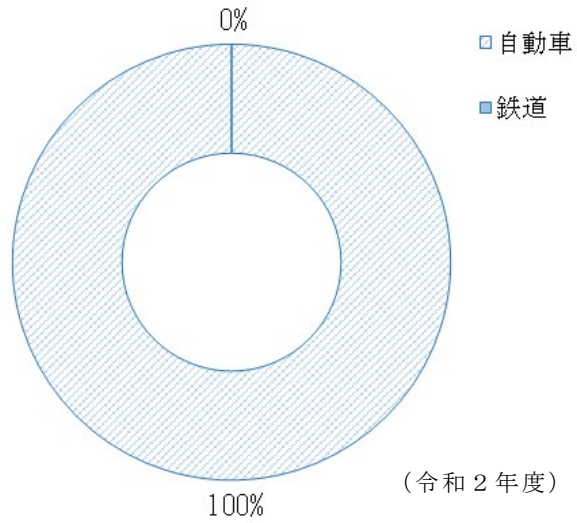


図3-6-5 輸送機関ごとの貨物流動状況(割合) 県内→県外

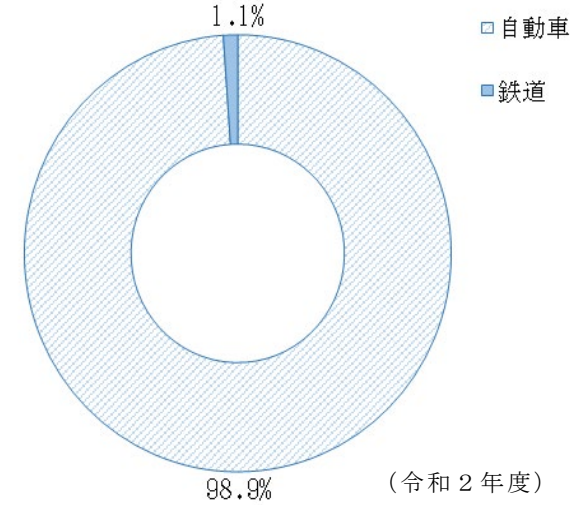


図3-6-6 輸送機関ごとの貨物流動状況(割合) 県外→県内

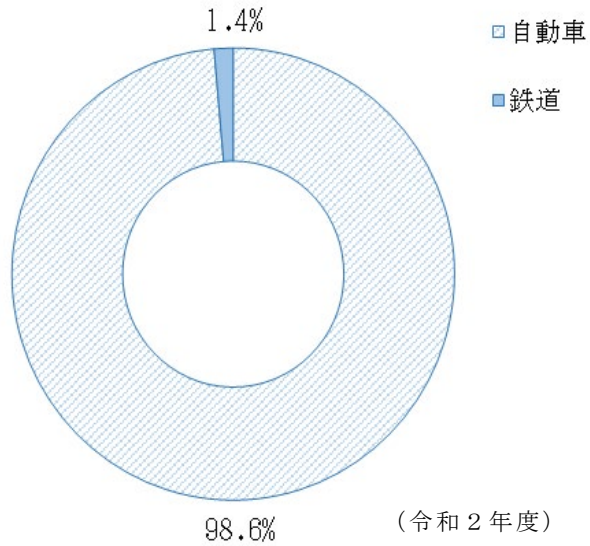


表 3 - 6 - 2 輸送機関ごとの貨物輸送量及び輸送機関割合

(令和 2 年度)

区 分	自動車		鉄 道		合 計	
	輸送量 (千トン)	構成比 (%)	輸送量 (千トン)	構成比 (%)	輸送量 (千トン)	構成比 (%)
県内→県内	109,789	100	3	0.0	109,792	100
県内→県外	75,526	98.9	823	1.1	76,349	100
県外→県内	88,735	98.6	1,244	1.4	89,979	100
合 計	274,050	99.3	2,070	0.7	276,120	100

第7節 県内の人員輸送量等（「旅客地域流動調査」による。）

令和2年度の埼玉県における旅客輸送人員とその内訳は、表3-7-1のとおりである。

輸送機関別の構成比は、自動車が13.7%で、鉄道が86.3%を占めている。

県内→県外及び県外→県内の流動では、鉄道が9割以上を占めている。県内→県内の流動では自動車が3割弱を占めている。

なお、輸送人員の経年変化をみると、鉄道がほぼ横ばいで推移しているのに対し、自家用乗用車は平成15年度から20年度まで年々増加していたが、平成21年度に減少した。平成21年以後は、自動車（平成22年度より自家用自動車を除く。）及び鉄道は横ばいで推移している。

表 3 - 7 - 1 輸送機関ごとの旅客数

(令和 2 年度)

区 分	自動車		鉄 道		その他		合 計	
	旅客数 (千人)	割合 (%)	旅客数 (千人)	割合 (%)	旅客数 (千人)	割合 (%)	旅客数 (千人)	割合 (%)
県内→県内	205, 718	27. 0	555, 413	73. 0	0	0. 0	761, 131	100
県内→県外	5, 861	1. 4	411, 447	98. 6	8	0. 0	417, 316	100
県外→県内	7, 388	1. 8	409, 961	98. 2	8	0. 0	417, 357	100
合 計	218, 967	13. 7	1, 376, 821	86. 3	16	0. 0	1, 595, 804	100

※ 自家用自動車は含まない。

図 3-7-1 輸送機関ごとの人員流動状況（割合）県内→県内

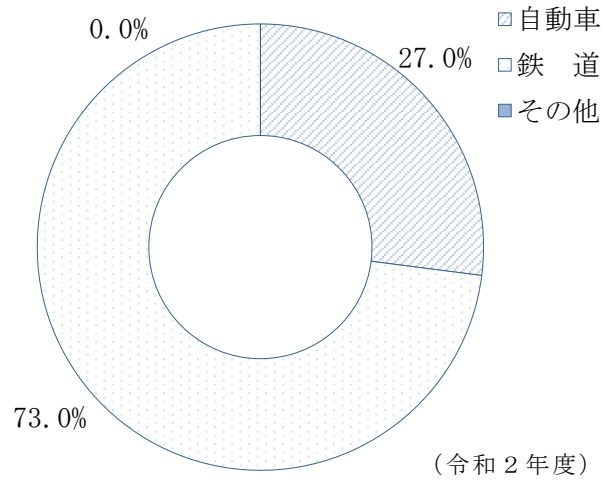


図 3-7-2 輸送機関ごとの人員流動状況（割合）県内→県外

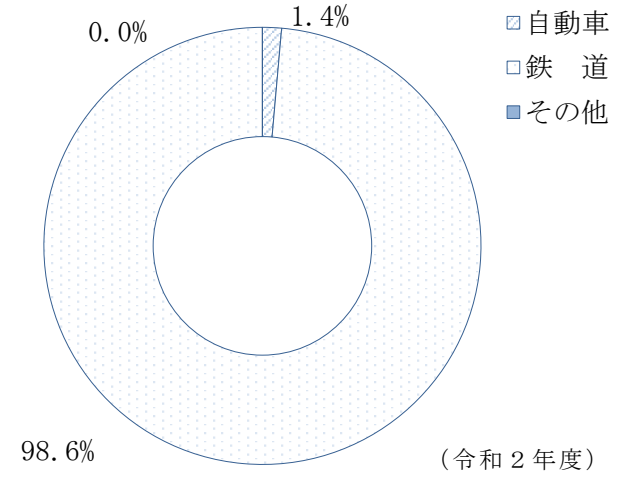


図 3-7-3 輸送機関ごとの人員流動状況（割合）県外→県内

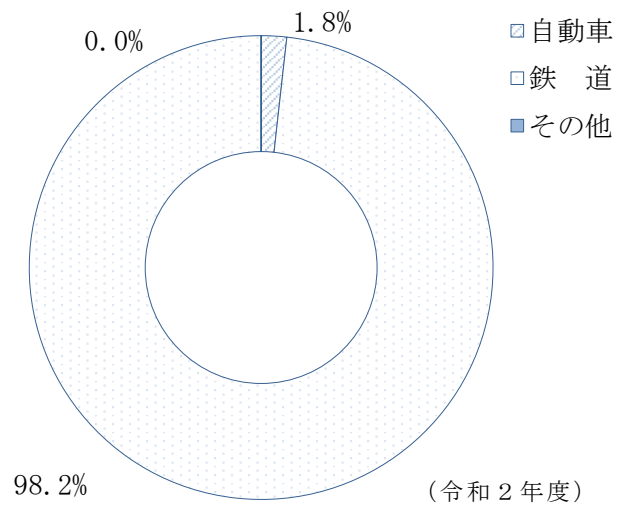
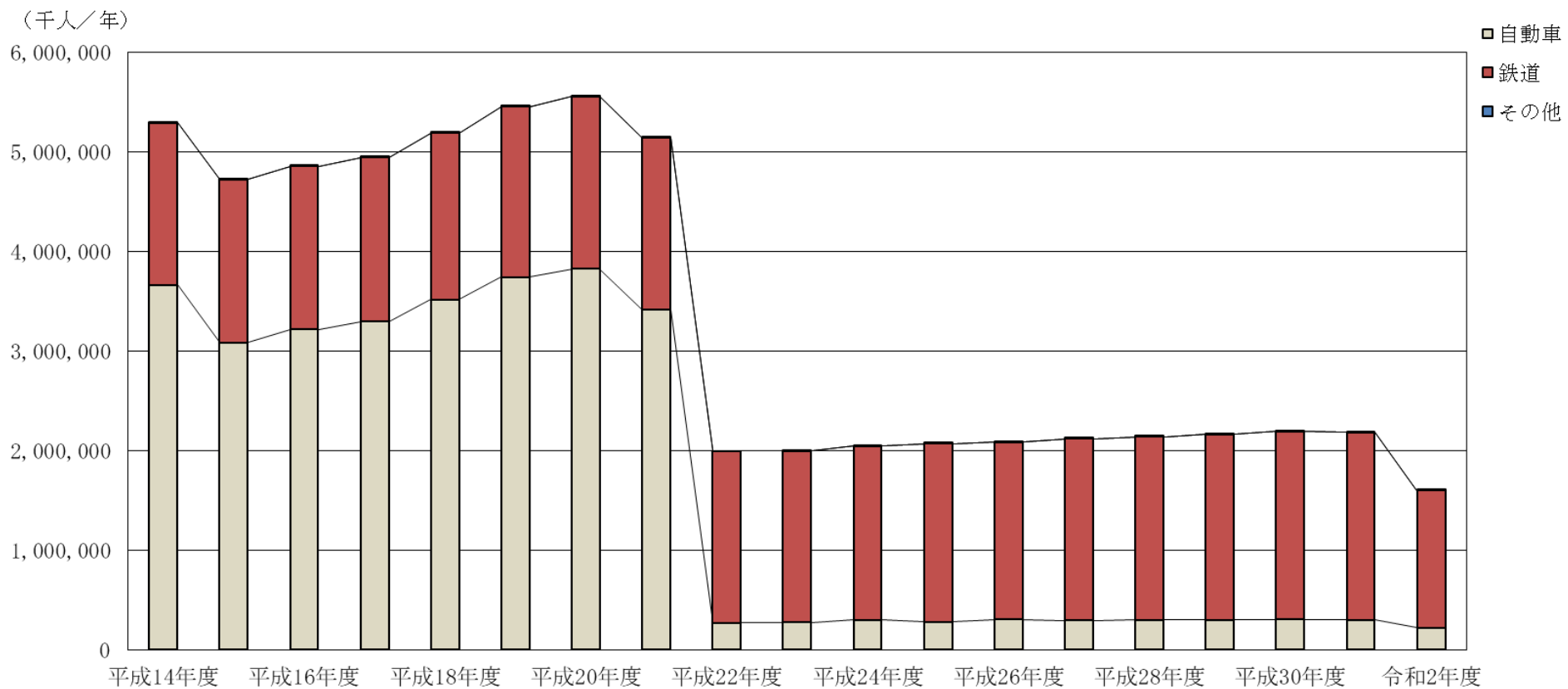


図 3-7-4 輸送機関ごとの人員輸送量の推移



※ 平成 22 年度以降の自動車は自家用を含まない。

第8節 道路交通の状況等

平成27年度の主要路線及び県内全道路の混雑時平均旅行速度、当該路線の交通量観測地点における12時間交通量、24時間交通量及び大型車混入率は表3-8-1のとおりである。

表 3 - 8 - 1 主要路線における混雑時平均旅行速度等の状況

(平成 27 年度)

主要路線	混雑時平均 旅行速度* ⁵ (km/h)	交通量観測地点	交通量 (台)		大型車混入率 (12時間) (%)
	平 日		12時間	24時間	
東北自動車道	75.4	一般国道122号浦和第一IC～一般国道16号岩槻IC	63,293	95,066	31.0
関越自動車道	85.3	一般国道16号川越IC～一般国道468号(圏央道)鶴ヶ島JCT	68,700	94,660	23.9
高速6号三郷線	49.2	三郷JCT～八潮出入口	52,724	83,286	26.4
高速川口線	49.9	新井宿出入口～安行出入口	57,098	86,239	28.1
一般国道4号	22.9	越谷市大間野町5丁目10番地先	28,526	43,702	20.1
一般国道16号	19.6	川越市新宿町1丁目8番地先	25,006	38,051	22.1
一般国道17号	19.7	さいたま市中央区円阿弥7丁目7番地11先	46,689	72,577	24.3
一般国道463号	22.5	新座市中野1丁目1番地先	36,337	53,415	27.7
主要地方道 さいたま栗橋線	26.7	北足立郡伊奈町栄4丁目80	27,583	39,168	26.7
県全体* ⁶	27.3				

(平成 27 年度道路交通センサスより作成)

* 5 : 同一観測地点の平均値 (上下合計)

* 6 : 全観測地点の平均値 (上下合計)

第4章 計画達成の方途

自動車単体規制*⁷及び車種規制*⁸など自動車排出ガスの削減対策*⁹により、第2章第3節に掲げるとおり、令和8年度において最終目標達成のために必要な自動車排出窒素酸化物の総量は11,639トン／年、及び自動車排出粒子状物質の総量は476トン／年になると推計される。

令和2年度の自動車排出窒素酸化物の総量は8,529トン／年、自動車排出粒子状物質の排出量の総量は406トン／年と推計されている。また、平成19年以降、大気汚染常時監視測定局での窒素酸化物及び粒子状浮遊物質の濃度は環境基準を達成している。

そのため、これまで実施してきた自動車排出ガスの削減対策を継続して実施していくことで計画の達成を継続するものとする。

なお、自動車以外の発生源対策についても、関係機関と連携を図り、窒素酸化物及び粒子状物質の排出低減対策を推進していく。

※ 以下に示す各対策にあつては、計画達成の方途の実施主体を「国」、「地」（県、市町村）、「関係道路団体」（東日本高速道路(株)及び首都高速道路(株)）及び「民」（民間事業者）として示す。

*7：自動車単体規制

自動車排出ガスによる大気汚染問題の解消に向けて、環境基準（人の健康を保護し、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）達成のための規制に基づいた自動車の走行燃費向上や排出される汚染物質の量を削減させるための技術的な規制のこと。

*8：車種規制

法の対策地域内で、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準を満たしていないトラック、バス等（ディーゼル車、ガソリン車及びLPG車）及びディーゼル乗用車は、猶予期間（初度登録からの経過年数）経過後は登録ができなくなる規制のこと。対策地域内に使用の本拠の位置を有する使用過程車と新車について適用される。

*9：削減対策

自動車単体規制、車種規制、埼玉県生活環境保全条例（平成13年条例第57号）によるディーゼル車の運行規制及び低公害車の普及等。

第1節 自動車単体対策の強化等

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の量を直接的に低減するものとして、以下の対策を行う。

1 ディーゼル重量車の新たな目標値の早期達成等

平成17年の中央環境審議会の第八次答申に示されたポスト新長期規制が、車両総重量12トン超のディーゼル車は平成21年から、また、車両総重量3.5トンを超え12トン以下のディーゼル車は平成22年から適用された。

また、平成22年の中央環境審議会の第十次答申を踏まえ、車両総重量3.5トンを超えるディーゼル重量車の新たな排出ガス許容限度目標値が平成28年末（トラックは平成29年末、車両総重量7.5トン以下の小型自動車及び普通自動車は平成30年末）から適用された（国）。

〔新車ディーゼル重量車に対する排出ガス対策の概要〕

ポスト新長期規制

- ・ 21年規制 平成21年10月1日以降の新車から適用
ディーゼル車（車両総重量3.5トン超12トン以下を除く。）が対象
- ・ 22年規制 平成22年10月1日以降の新車から適用
ディーゼル車（車両総重量3.5トン超12トン以下）が対象

2016年規制

- ・ 28年規制 平成28年10月1日以降の新車から順次適用
ディーゼル車（車両重量が3.5トン超）が対象
車両総重量7.5トン超（けん引自動車を除く。） 平成28年10月1日以降
車両総重量7.5トン超けん引自動車 平成29年10月1日以降
車両総重量3.5トン超7.5トン以下 平成30年10月1日以降
車両総重量7.5トン超（けん引自動車を除く。） 平成29年9月1日以降
車両総重量7.5トン超けん引自動車 平成30年9月1日以降
車両総重量3.5トン超12トン以下 平成31年10月1日以降

2 車両検査・点検整備の徹底化対策

検査機器の更新等を通じて検査精度の向上を図り、車両検査体制を充実強化する（国）。

また、「マイカー点検教室」を実施し、広く県民に対して点検整備の確実な実施についての啓発活動を行う（国、民）。

3 技術開発の推進

ディーゼル車の燃料改善、排出ガス低減技術の研究等、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の低減に関連する技術の研究開発等を推進するとともに、補助制度又は融資制度により、その普及に努める（国、民）。

4 過積載車両・整備不良車両等の違反車両への対策

定期的に街頭検査を実施し、過積載車両、整備不良車両及び不正改造車両を排除する（国、地）。

埼玉県過積載防止対策推進会議において決定した「埼玉県過積載防止総合対策」に基づき、公共工事発注者と連携した過積載防止対策を推進するとともに、各種広報啓発活動を推進する（地）。

また、過積載違反の指導取締りを行うとともに、過積載違反の下命及び容認、過積載要求行為等の背後責任の追及に努める。さらに、整備不良車両に対する指導取締りを強化する（国、地）。

第2節 車種規制の実施等

法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）に適合した車への早期の転換を促進するために、以下の対策を行う。

車種規制の確実な実施を図るために、平成14年8月1日以降の車検時において、指定自動車に対して、排出基準への適合性、使用可能最終日等を自動車検査証に記載し、自動車使用者に周知を継続的に実施する（国）。

〔車種規制の概要〕

規制対象車

- ・普通トラック、小型トラック、大型バス、マイクロバス、特種自動車及びディーゼル乗用車のうち、対策地域内に使用の本拠の位置を有する車。

排出基準

- ・窒素酸化物及び粒子状物質の最大限の排出抑制を図る観点から、ガソリン車への代替が可能な乗用車、トラック及びバス（3.5トン以下のクラス）については、当面ガソリン車への代替を図るべくガソリン車並みの排出基準に、ガソリン車への代替が可能でないトラック、バス（3.5トン超のクラス）については、法施行時における最新のディーゼル車並みの排出基準に設定する。
- ・排出基準非適合車は、平成14年10月1日以降、対策地域内において登録ができなくなった。なお、既に使用している車（使用過程車）については、その車種及び初度登録日（新車として登録された日）に応じて定められる猶予期間を超えると車検に通らなくなり、対策地域内では使用できなくなった。

排出基準適合車への早期の転換を促進するために、対策地域内における排出基準適合車への買換えに当たっては、国又は県による補助制度又は融資制度な

どの支援措置等を講ずる（国、地）。

各事業者に対しては、事業者の判断の基準となるべき事項に基づいて、排出基準適合車への積極的な転換を指導し、併せて排出基準適合車への転換を促進する（国、地）。

国、県、市町村及び関係道路団体は、公用車等について排出基準適合車への代替を率先して行うよう努める（国、地、関係道路団体）。

対策地域内への流入車についても、排出基準適合車とするよう、関係団体等を通じて自動車使用者に促す。

また、公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努める（国、地）。

対策地域内に車両の使用の本拠である営業所があるにもかかわらず、規制逃れのために対策地域外に使用の本拠があるかのように偽装して自動車の登録を行う、いわゆる「車庫飛ばし」への対策・取締りを推進する（国、地）。

第3節 条例に基づく施策の推進等

埼玉県生活環境保全条例により自動車から排出される大気汚染物質の削減を図るとともに、埼玉県地球温暖化対策推進条例（平成21年条例第9号）により大気汚染防止に影響がある地球温暖化対策を推進するものとして、以下の対策を実施する。

1 ディーゼル車の運行規制

トラックやバス等のディーゼル車のうち、粒子状物質に係る県の排出基準を満たさないものは、県内での運行が禁止されている。この運行規制の確実な実施を図るため、自動車使用者又は荷主に対して周知するとともに指導を行う。

なお、県外から流入するディーゼル車についても規制の対象とする（地）。

(1) 運行規制が適用されるディーゼル車

ア 貨物自動車（トラック、バン等）

イ 乗合自動車（大型バス、マイクロバス）

ウ 特種用途自動車（乗用車をベースに改造したものは除く。）

※ ただし、乗用車や知事が指定した粒子状物質減少装置（DPF等）を装着したディーゼル車は運行規制の適用が除外される。

(2) 荷主等の義務

反復継続して貨物又は旅客の運送等を委託する者は、貨物又は旅客の運送等の委託を受ける事業者が規制を遵守するように、県の排出基準を満たす自動車を使用していることを確認する等適切な措置を講じなければなら

ない。

2 アイドリング・ストップの実施

駐停車時におけるアイドリング・ストップを行うよう、自動車、原動機付自転車等の運転者に対して指導を行う（地）。

また、自動車等の使用者に対しても、運転者がアイドリング・ストップを行うよう、適切な措置を講ずるよう指導する（地）。

さらに、収容能力が20台又は面積が500㎡以上の自動車駐車場等の設置者及び管理者に対し、看板の設置などにより、アイドリング・ストップの実施を駐車場の利用者に周知するよう指導する（地）。

3 燃料に関する規制

次に掲げる燃料は、自動車及び大型・小型特殊自動車の燃料として、県内において使用し、又は販売することを禁止し、指導を行う（地）。

(1) 重油

(2) 重油を混和した燃料

(3) 日本産業規格に定める軽油以外の軽油

4 自動車公害監察員による指導

自動車公害監察員を配置し、事業所への立入検査、路上検査による違反車両、重油混和燃料の取締り等を実施する（地）。

5 低燃費車*¹⁰の導入義務

県内で200台以上の自動車を使用する事業者に対し、令和7年3月31日までに、低燃費車の台数を40%以上とすることを義務付けていることから、関係事業者に対して周知・指導を徹底して行う（地）。

*10：低燃費車

温室効果ガスを排出しない、又は当該ガスの排出量が相当程度少ない自動車として知事が告示で定めた自動車のこと（平成22年埼玉県告示第485号。最終改正令和2年3月31日）。

第4節 低公害車の普及促進

国のグリーン成長戦略*¹¹（令和2年12月策定、令和3年6月具体化）等に基づき、乗用車については、2035年までに新車販売で電動車*¹²100%を実現する等の電動化目標を設定し、支援を行うことで、一層の普及を推進する（国、地）。併せて電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池車を運行するため新たに必要となるインフラ施設の整備拡充のための各種支援措置等を講ずる（国）。

公用車について、特殊な用途に供する自動車を除き、電動車の積極的な導入

を図る（国、地）。

＊11：グリーン成長戦略

2050年カーボンニュートラルに向け、14の重要分野ごとに、高い目標を掲げた上で、「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策。

＊12：電動車

電気自動車（EV）、ハイブリッド自動車（HV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）及び燃料電池車（FCV）。

低公害車の普及策

・公的部門による率先導入

県が新たに導入する公用車は、原則として電動車とし、電動車により難しい場合は、環境性能がより高い自動車を導入する。

・民需への本格的普及支援

電気自動車等の導入促進（車両導入支援措置の拡充及び税制・金融支援の活用）及び燃料等供給インフラの整備（重点地域に対する優先的支援及び税制・金融支援の活用）を図る。

・物流業者におけるグリーン経営^{*13}の推進

グリーン経営の普及及びISO14001の認証、エコアクション21認証制度^{*14}及びグリーン経営認証制度^{*15}への支援を図る。

＊13：グリーン経営

環境負荷の少ない事業運営のこと。

＊14：エコアクション21認証制度

全ての事業者が、環境への取組を効果的・効率的に行うことを目的に、環境省が定めるガイドラインに基づいて一定のレベル以上の取組を行っている者に対して認証・登録を行い、環境改善の努力を客観的に証明し、公表することにより、取組意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくための制度。

＊15：グリーン経営認証制度

トラック、バス、ハイヤー、タクシー運送事業等におけるグリーン経営について、認証機関が定めるグリーン経営推進マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取組を行っている事業者に対して認証・登録を行い、事業者の環境改善の努力を客観的に証明し、公表することにより、取組意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくための制度。

・その他の施策

産業界における電動車を含む低公害車導入への積極的な取組、次世代低公害車の開発、安全基準の策定、性能評価手法、燃料性状等の標準化等、現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発等の技術開発を促進する（国）。

なお、県内の事業所で200台以上の自動車を使用する事業者には、埼玉県地球温暖化対策推進条例により、令和7年3月31日までに低燃費車の台数を40%以上とすることを義務付け、関係事業者に対して周知・指導を徹底する等、自動車からの排出ガス及びCO₂排出量のより一層の削減を図る（地）。（一部再掲）

表4-4-1 低公害車の区分

車種	
低公害車	電気自動車
	プラグインハイブリッド車
	燃料電池車
	ハイブリッド自動車
	メタノール自動車
	天然ガス自動車
	クリーンディーゼル自動車
	低燃費かつ低排出ガス認定車

第5節 エコドライブの普及促進

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、エコドライブ講習会等のイベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を行う（国、地、民）。

第6節 交通需要の調整・低減

貨物自動車等の交通需要の調整・低減及び公共交通機関の積極的な活用による自家用乗用車の利用抑制を行い、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を削減するものとして、以下の対策を行う。

1 貨物自動車の効率的運行促進対策

総合物流施策大綱（令和3年6月閣議決定）を踏まえて、関係機関と連携し、各種施策を総合的に推進する（国）。

2 鉄道利用輸送促進対策

物資輸送に関連して、国内貨物輸送の大部分をトラック輸送に依存している中で、輸送効率が優れ、環境負荷がより少ない鉄道及び海運への転換「モーダルシフト*16」の推進及び共同輸配送等について促進を図る（国）。

また、平成28年4月の交通政策審議会で答申された埼玉高速鉄道線や東京12号線、東京8号線の延伸等並びに既設鉄道路線の輸送力増強、利便性向上等を促進することにより、鉄道利用の増加を図り、自家用自動車利用の抑制を推進する（地、民）。

*16：モーダルシフト

トラックによる貨物輸送への偏向を、鉄道、船舶等による輸送に転換するなど、輸送のモード（方式）を切り換えること。二酸化炭素の排出を抑制するとともに、自動車公害、特に窒素酸化物による大気汚染及び騒音を防止し、道路の混雑及び渋滞による物流機能のまひを解消しようというねらいがある。

3 物流拠点の整備促進対策等

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づき、より効率的な物流システムの構築のための物流拠点の整備を推進する。

また、貨物自動車の効率的な運行等を啓発するほか、車両の無公害化を図る等の環境配慮を進める。

さらには、青果物等の流通について、青果物等の流通標準化ガイドラインに基づくパレットの規格の標準化等物流の効率化を進める（国、地、民）。

4 バス輸送増強対策

バス路線の利便性・快適性の向上及びバリアフリー化を図るため、事業者の実施するノンステップバスの導入事業に対する経費の一部を補助することにより乗合バスの利用促進を図り、自家用自動車利用から公共交通機関利用への転換を促進する（国、地、民）。

また、公共交通機関であるバス路線の確保及び充実を図るため、バス運行費について補助を行う（地）。

5 都市内交通円滑化対策

鉄道や道路等の交通基盤整備と平行して、自動車の効率的利用の促進、公共交通機関の利用促進、自転車利用の促進等の交通需要マネジメント*17を推進する（国、地、民）。

交通需要マネジメント施策を普及させるため、市町村職員及び一般市民を対象とした研修会を開催するとともに、市町村及び民間事業者等関係機関と

連携し、モビリティ・マネジメント*¹⁸のモデル事業を実施する（国、地、民）。

自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を推進する（民）。

サードパーティーロジスティクス*¹⁹の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る（民）。

*17:交通需要マネジメント(TDM:Transportation Demand Management)

自動車から公共交通機関への利用転換、徒歩又は自転車の利用促進等の「交通手段の変更」、共同集配送等による「自動車の効率的な利用」、時差通勤・通学による「時間の変更」等により交通需要の調整を行うこと。

*18:モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ(移動)が社会にも個人にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

*19:サードパーティーロジスティクス

事業者に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供すること。

第7節 交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るとともに、交通の流れの円滑化を促進することにより、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を削減するとともに、沿道環境の改善及び保全に配慮した各種の対策を行う。

なお、主な対策については、次のとおりである。

1 幹線道路網整備推進対策

首都圏を環状に結ぶ東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道等広域幹線道路の建設を推進する（国、関係道路団体）。

表 4 - 7 - 1 幹線道路整備計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間
首都圏中央連絡自動車道	入間市大字木蓮寺～ 幸手市大字木立	58.4km	昭和60年度～
一般国道17号（新大宮上尾 道路（与野～上尾南））	さいたま市中央区円阿弥6丁目～ 上尾市堤崎	8.0km	令和6年度～
	さいたま市中央区円阿弥1丁目～ 中央区円阿弥6丁目		平成29年度～

（埼玉県調べ）

2 幹線道路のバイパス建設推進対策

都市内における大型車を中心とした通過交通の排除や適切な誘導を図るため、バイパス道路の建設を推進する（国、地）。

表 4 - 7 - 2 幹線道路バイパス整備計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間
一般国道4号(東埼玉道路)	吉川市川藤～春日部市水角	8.7km	平成20年度～
一般国道17号(上尾道路)	さいたま市西区宮前町～鴻巣市箕田	20.1km	平成2年度～
一般国道17号(本庄道路)	深谷市岡～上里町勅使河原	12.6km	平成15年度～
一般国道254号(和光富士見バイパス)	和光市新倉～富士見市下南畑	6.9km	昭和59年度～
一般国道299号(飯能日高バイパス)	日高市台～飯能市飯能	1.5km	平成18年度～
一般国道407号(鶴ヶ島日高バイパス)	鶴ヶ島市高倉～日高市森戸新田	2.8km	平成21年度～
一般国道125号(栗橋大利根バイパス)	久喜市佐間～加須市北大桑	3.9km	平成19年度～
主要地方道さいたま菖蒲線	上尾市原市～上尾市平塚	0.9km	平成18年度～
主要地方道練馬所沢線	所沢市下安松	0.4km	平成3年度～
主要地方道飯能寄居線	日高市新堀～日高市北平沢	2.7km	平成7年度～
一般県道加須幸手線	加須市大桑～久喜市八甫	2.4km	平成8年度～
都市計画道路川越北環状線	川越市小室～川越市寺山	1.8km	平成13年度～
都市計画道路飯能所沢線	所沢市松が丘～所沢市山口	1.9km	平成8年度～
都市計画道路三郷流山線	三郷市彦糸～吉川市道庭	1.0km	平成19年度～
都市計画道路越谷吉川線	越谷市大成町～吉川市吉川	1.0km	平成16年度～

(埼玉県調べ)

3 現道拡幅・線形改良推進対策

渋滞及び走行速度の低下を来している幹線道路においては、車線数の増設、道路の拡幅、道路線形の改良等を進める（国、地）。

表 4 - 7 - 3 拡幅計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間	事業内容
一般国道17号(与野大宮道路)	さいたま市中央区下落合～中央区上落合	1.5km	平成6年度～	4車線化
一般国道125号(行田バイパス)	羽生市須影～行田市小見	6.1km	平成20年度～	4車線化

(埼玉県調べ)

4 立体交差化推進対策

幹線道路において、著しい渋滞を来している交差点の立体交差化を進める。

また、踏切遮断による交通渋滞が著しい幹線道路等の渋滞解消を図るための立体交差化を進める（国、地）。

表 4 - 7 - 4 交差点立体交差化

路 線 名	事 業 区 間	事業延長	事業期間	事業内容
都市計画道路三谷橋大間線	鴻巣市（J R 高崎線）	0.6km	平成12年度～	交差か所 1 か所
主要地方道羽生外野栗橋線	羽生市（東武伊勢崎線）	1.9km	平成元年度～	交差か所 1 か所
主要地方道東松山桶川線	北本市（JR高崎線）	0.7km	平成20年度～	交差か所 1 か所
一般県道岩殿観音南戸守線	東松山市（東武東上線）	2.0km	昭和63年度～	交差か所 1 か所
都市計画道路大場大枝線	春日部市（東武伊勢崎線）	1.0km	平成17年度～	交差か所 1 か所

（埼玉県調べ）

5 交差点改良推進対策

渋滞を解消し、円滑な交通を確保するため、右・左折専用車線の設置等の交差点改良を行う（国、地）。

6 ETCの導入

料金所渋滞対策として、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC^{*20}）を導入し、その普及促進を図る（関係道路団体）。

*20：ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC：Electronic Toll Collection System）

料金所ゲートに設置したアンテナと、車両に装着した車載器との間で無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行い、料金所をノンストップで通行することができるシステム。

7 総合的な駐車対策

違法駐車による渋滞等の交通障害が集中する地域について、違法駐車の前除活動を強化し、特に悪質、危険性、迷惑性の高い違法駐車車両の指導取締りを強化し、駐車監視員活動ガイドライン内での放置駐車に対する巡回活動を徹底する（地）。

また、行政と民間の適正な役割分担の下に、駐車場の整備を促進するほか、駐車場への誘導・案内システム等の更なる整備拡大を図り、既存駐車場の有効利用を図る（地）。

〔関連事業概要〕

駐車場案内システムの整備拡大 ・さいたま新都心駐車場案内システム
・大宮都心駐車場案内システム

8 自転車道、歩道等の整備及び交通需要マネジメントの推進

徒歩や自転車の利用促進のために、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車通行空間、歩道、横断歩道橋及び駐輪場等の整備を進めるとともに、時差通勤などの交通需要マネジメントについても推進する（国、地、民）。

9 道路工事等の平準化対策

道路工事等が特定の時期に集中することで発生する交通渋滞を避けるために、道路工事調整会議の開催、工事抑制区間の設定、道路のむやみな掘り返しの防止、年末・年度末等一般交通が輻輳^{ふくそう}する期間の工事抑制等により、工事の平準化等を図り、円滑な道路交通を確保する（国、地）。

また、高速道路における舗装工事等については、適切な工事時間帯の選定、短期集中工事の実施による工事の実施、積極的な広報の展開による道路利用者への周知を十分に行う（関係道路団体）。

10 交通管制システムの高度化

光ビーコン*21、交通情報板及び交通調査用テレビカメラ等を整備し、交通管制センターのコンピュータシステムにより、道路交通を有機的・一元的に管理する新交通管理システム（UTMS）を推進し、渋滞の緩和、自動車交通総量の削減を図る（国、地）。

*21：光ビーコン

近赤外線を使用して、走行車両の感知機能及び近赤外線車載通信機を搭載した車両との間での双方向通信機能を持つ路側端末。

第8節 局地汚染対策の推進

交差点における自動車排出ガス環境濃度調査等の実施により、汚染実態の把握に努めるとともに、局地的な汚染のメカニズム等についての調査研究を実施し、地域の実情に応じた効果的な施策を進める（地）。

第9節 普及啓発活動の推進

事業者及び県民が法に規定された責務について十分理解を深めるとともに、窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染の防止について、協力を促すために、以下の対策を行う。

1 自動車使用自粛協力要請対策

事業者に対して、車両の有効利用の促進、モーダルシフトの推進、情報化の推進、物流施設の高度化・拠点の整備等による貨物自動車等の使用自粛について協力を働きかけるとともに、県民に対しても公共交通機関や自転車利用によるマイカー使用の自粛を呼びかけるなど、自動車の使用・利用の抑制を柱とする自動車交通量対策を、県内市町村との緊密な連携の下に推進する（地）。

2 啓発推進対策

大気汚染防止推進月間の催し等を通じて大気汚染問題についての普及啓発を行う（国、地）。

事業者に対しては、事業者の判断の基準となるべき事項についての周知徹底等を行う（国、地）。

自動車による大気汚染問題についての県民の意識等の把握に努めるとともに、自動車による大気汚染問題の実態とその防止対策への協力について広く県民に呼びかける（地）。

環境教育等の推進によって環境保全思想の啓発を図り、県民・事業者の自動車による大気汚染に対する自発的な防止行動の積極的な展開を促進する（地）。

交通安全運動を通じて、大気汚染問題につながる無謀運転及び迷惑運転等の防止を呼びかける（地）。

電動車の試乗体験の実施、電気自動車やプラグインハイブリッド車の特性の周知等、電動車の魅力を発信し県全域への普及拡大を図る（国、地、民）。

エコドライブについては、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、エコドライブ講習会等のイベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を推進する（国、地、民）。（再掲）

「マイカー点検教室」を実施し点検整備の確実な実施についての啓発活動を行う（国、民）。（再掲）

第5章 その他重要事項

前章に示した各種施策に基づいて計画の達成を図るに当たり、以下に示す事項にも留意しつつ、より実効性のある窒素酸化物及び粒子状物質削減対策の推進を図る。

第1節 地方公共団体間の連携

窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、発生源となる自動車の地域間移動や汚染物質の移流などにより、広域的な問題となっている。そのため、対策地域間の連携を確保し、相互の十分な調整を図りつつ、計画の達成に努める（地）。

第2節 総量削減計画の進行管理

総量削減計画の達成のための各種施策について、各種調査資料等を必要に応じ相互に提供するなど関係機関と緊密な連携を図りつつ、施策の実施状況の把握等の進行管理を行うとともに、必要に応じその後の施策の在り方を見直す。また、総量削減計画の進行管理については、その結果を公表する（国、地）。

第3節 調査研究

大気汚染の状況を的確に把握するため、環境の変化に対応して自動車排出ガス測定局の整備及び充実を図るなど、大気の常時監視測定体制の整備を進めるとともに、発生源である自動車について、的確な対策を講ずるため、国等の測定結果の活用など実態の把握に努める（地）。

また、対策地域内の自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進める（地）。

第4節 地球温暖化対策との連携

次世代自動車を含む低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減などの施策は、これらの施策が自動車排出窒素酸化物等による

大気汚染を防止するための施策であるとともに、地球温暖化対策の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進する（国、地、民）。