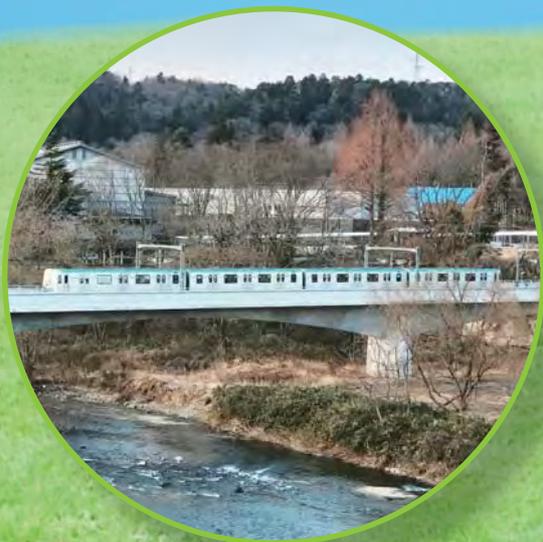


宮城県自動車交通環境負荷低減計画

持続可能で健全な 自動車交通環境の未来へ向けて

改訂版



平成29年3月

宮 城 県

計画策定にあたって

県民の皆様へ

近年、本県における自動車交通は、常磐自動車道、三陸縦貫自動車道、仙台北部道路などの高速道路をはじめとした道路網の整備が進み、移動・物流の面において社会経済に重要な役割を果たしています。

一方で、燃費や環境性能に優れた次世代自動車の普及も進んでおり、街角で目にすることも多くなりました。

しかしながら、仙台都市圏の幹線道路沿道における交通環境は、目に見えた改善が認められず、さらに、東日本大震災の復旧・復興事業の進展により、沿岸部における交通環境の悪化が懸念されます。

「宮城県自動車交通環境負荷低減計画」は、平成28年3月に策定した「宮城県環境基本計画」の実施計画に位置付けられ、基本計画による施策展開の柱となる4つの政策のうち、「安全で良好な生活環境の確保」に係る自動車交通に伴う環境負荷低減のための施策の推進を担うもので、平成19年3月に策定し、これまで各種施策を推進してまいりました。

本計画は、当初の計画期間を満了しましたが、東日本大震災後の自動車交通を巡る環境の変化を踏まえ、この度、平成32年度まで計画を延長するとともに、内容の見直しを行い、新たに改訂版を策定いたしました。

県では、引き続き自動車交通に伴う環境負荷の低減のため、関係機関と連携の上、各種施策を総合的に展開し、目標達成に向けて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、民間団体など、すべての関係者の御理解と御協力をお願い申し上げます。

平成29年3月

宮城県知事 村井嘉浩

目 次

■第1章 計画の基本的事項	1
1 計画改訂の背景	
2 計画の目的	
3 計画の位置付け・性格	
4 計画の対象地域	
5 計画期間	
■第2章 自動車交通と環境等の現状	3
1 概況	
(1) 人口	
(2) 土地利用	
(3) 地域の特性	
2 自動車交通等の現状	
(1) 自動車保有状況	
(2) 道路の状況	
(3) 自動車交通量等の状況	
(4) 物流及び人流の状況	
(5) 公共輸送機関の状況	
3 環境の現状	
(1) 大気汚染の現状	
(2) 自動車交通騒音の状況	
(3) 自動車からの二酸化炭素排出量の状況	
(4) 窒素酸化物排出量の現状	
(5) 環境マネジメントシステム導入事業者数の状況	
■第3章 計画の目指す将来像と施策展開の方向性	16
1 計画の目指す将来像	
2 環境目標	
3 間接目標	
4 施策展開の基本的考え方	
5 重点施策	
6 施策の体系的展開	
■第4章 重点施策	20
1 次世代自動車の普及促進	
2 エコドライブの普及促進	
3 仙台都市圏における総合的な施策の推進	

■第5章 基本的施策の体系的展開	27
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	
■第6章 主体別役割分担	39
1 各主体の役割	
2 主体別行動指針	
■第7章 計画の着実な推進	41
1 計画の推進体制	
2 計画の進行管理	
■資料編	43

第1章 計画の基本的事項

1 計画改訂の背景

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、45年後の平成7年には7,000万台に達するなど、急速にモータリゼーションが拡大しました。

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ました。

そこで、県は平成8年5月に、「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、自動車交通公害対策を総合的かつ計画的に推進するため、平成10年3月に「宮城県自動車交通公害防止計画」を策定しました。さらに平成19年3月には、自動車交通公害対策に加え地球温暖化対策も含む自動車交通に係る環境負荷の低減を推進するため、新たに「宮城県自動車交通環境負荷低減計画」を策定して、関係機関の連携協力のもと各種施策を総合的かつ体系的に推進してきました。

計画期間中は、排ガス規制の段階的実施や、規制に応じた自動車の開発、技術の進展、次世代自動車等の導入推進、交通網の整備や環境意識の浸透などが進み、全体として自動車交通による環境負荷は改善してきました。

このような中、平成23年3月に東日本大震災が発生し、本県は大きな被害を受けました。宮城県震災復興計画では、震災以降の10年間で震災からの復旧期・再生期・発展期と位置付け、集中的に復旧・復興事業を進めています。これらの結果として、自動車交通を巡る状況が大きく変化し、大型車両や交通量の増加による、環境負荷の悪化が懸念されることとなりました。

これらの自動車交通を巡る状況の変化を考慮し、平成27年11月に開催した推進協議会において、現計画を宮城県震災復興計画の終期である平成32年度まで延長すること、及び10年間における現計画の評価を実施し、必要な見直しを行うことが決定されました。

計画の見直しに当たっては、その基本的骨格は維持しつつ、大気汚染や二酸化炭素排出の状況、統計数値の推移等を評価し、修正等を行ったほか、関係機関で実施している自動車交通環境負荷低減に係る各種施策を更新・追加しました。また、本計画と関連する国・県等の計画・指針と整合性を図っています。

2 計画の目的

本計画は、「宮城県環境基本計画」（平成28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、基本計画による施策展開の柱となる4つの政策のうち、「安全で良好な生活環境の確保」に係る自動車交通に伴う環境負荷低減のための施策の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32年度までの15年間とします。

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27年10月1日時点の人口は、全国14位233万4千人、世帯数は94万5千世帯となっています。また、仙台市の人口は108万2千人、世帯数は、49万9千世帯となっており人口の46.4%、世帯数の52.8%が仙台市に集中しています（図2-1）。

平成18年度からの人口は、やや減少傾向にあります。

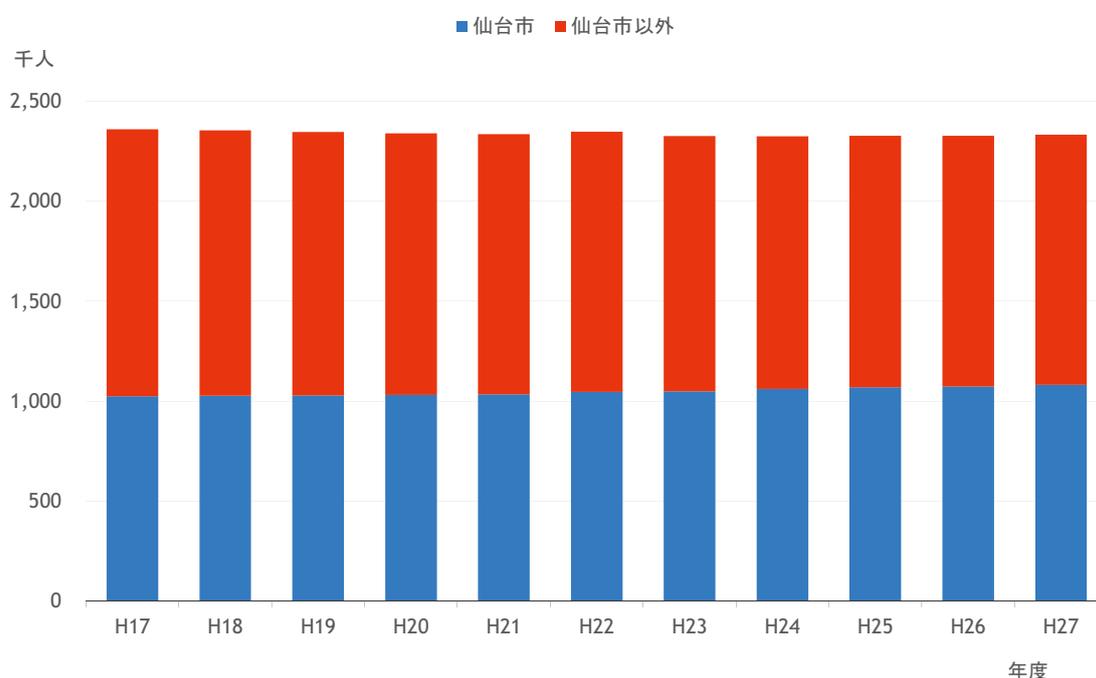


図2-1 宮城県の人口の推移

出典：総務省統計局

(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26年現在で、森林が57.1%と約6割を占めており、ついで農地、宅地、道路、水面等、原野等、その他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み、高齢者等の交通弱者の交通手段を奪うという悪循環を生んでいます。

(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、自動車への依存が大きくなっています。

(1) 自動車保有状況

■自動車保有台数が10年前に比べ約10万台増加

本県の自動車保有台数は、最近の推移を見ると平成18年度をピークにやや減少していましたが、平成23年度から一転して増加傾向となりました。10年前と比較すると1.07倍、11万1千台増加し、平成27年度末で168万8千台です。そのうち38.8%が仙台に集中しています（図2-2）。

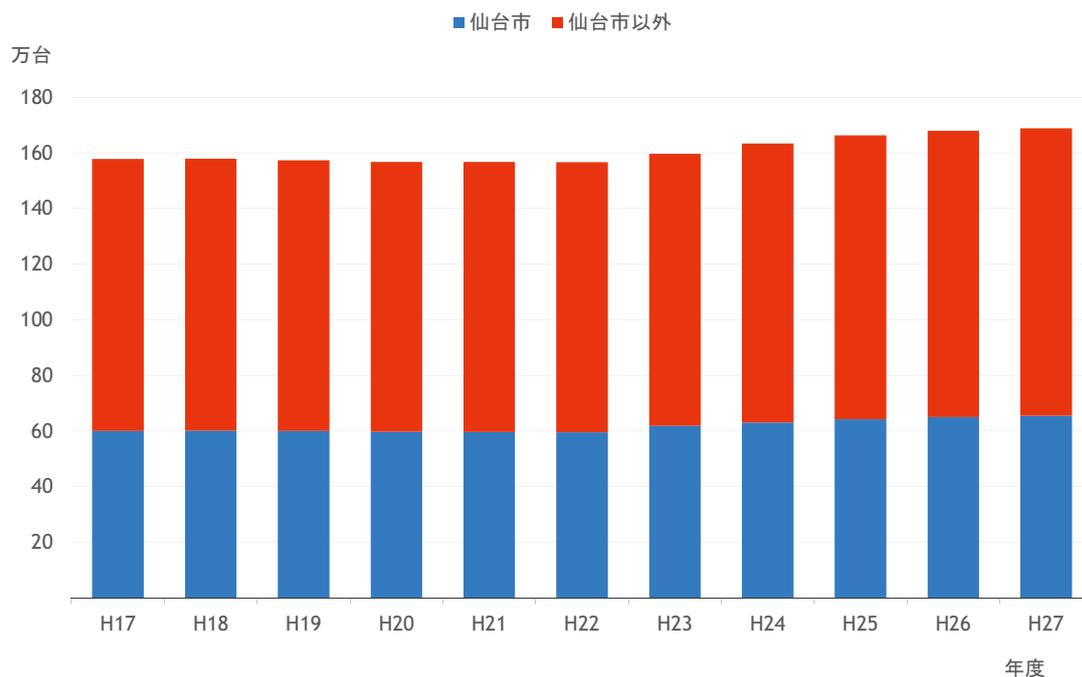


図2-2 自動車保有台数の推移（宮城県内）

出典：東北運輸局

168万8千台のうち乗用車が127万6千台と最も多く全体の75.6%を占めており、次いで貨物車の30万7千台（18.2%）となっています（図2-3）。

乗用車は、平成17年度と比較すると約12万2千台増加し、一方で貨物車は、2万2千台減少しています。

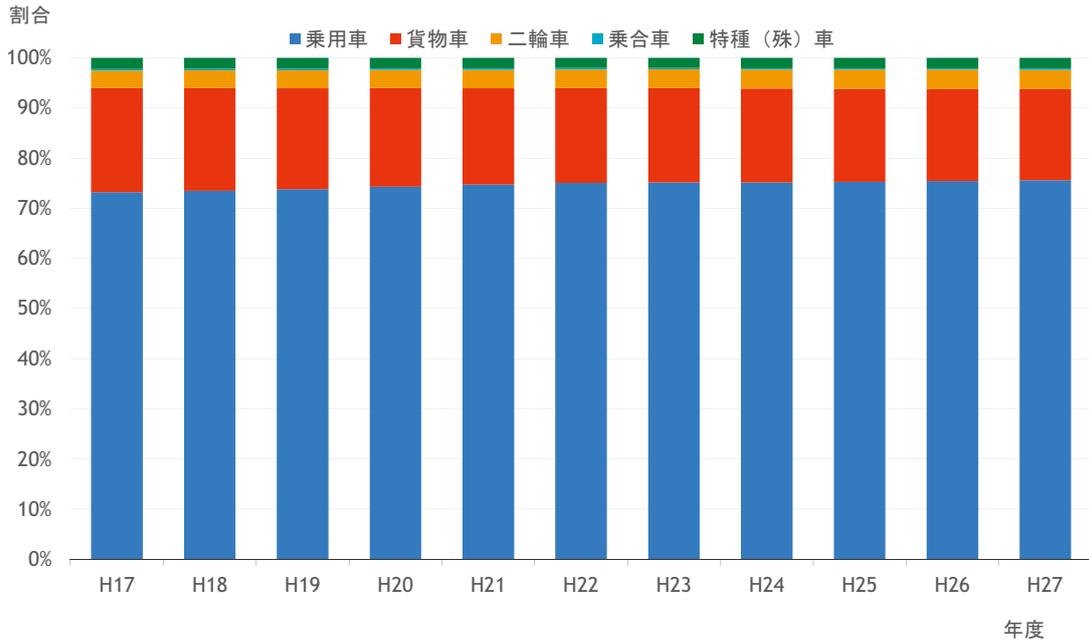


図2-3 車種別自動車保有台数構成比の推移

出典：東北運輸局

■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17年度以降、乗用についてはディーゼル車は減少傾向にありますが、貨物については近年横ばいとなっています。(図2-4-1, 2)。

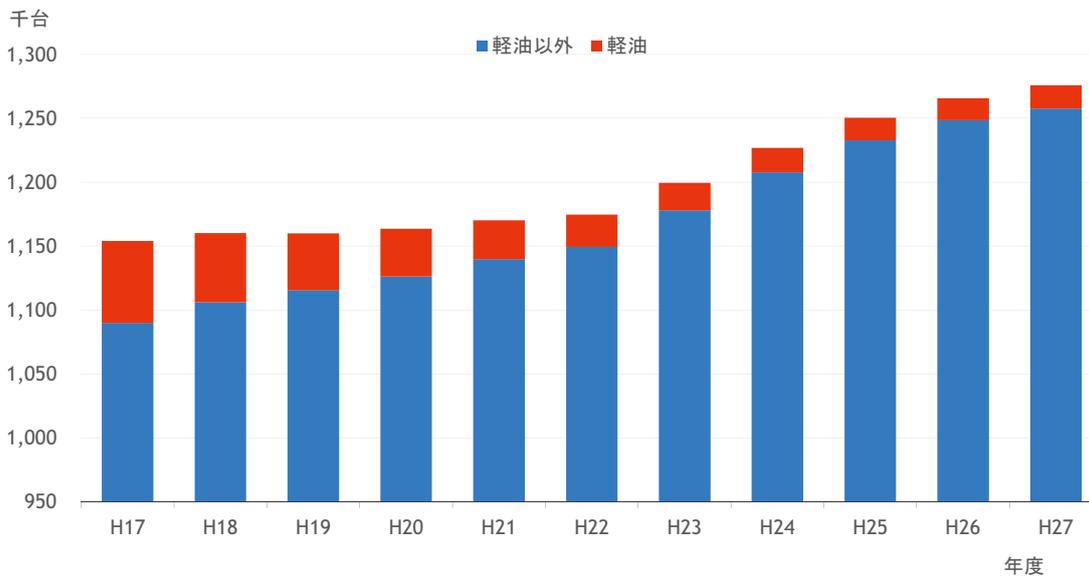


図2-4-1 乗用車の燃料種類別保有台数推移

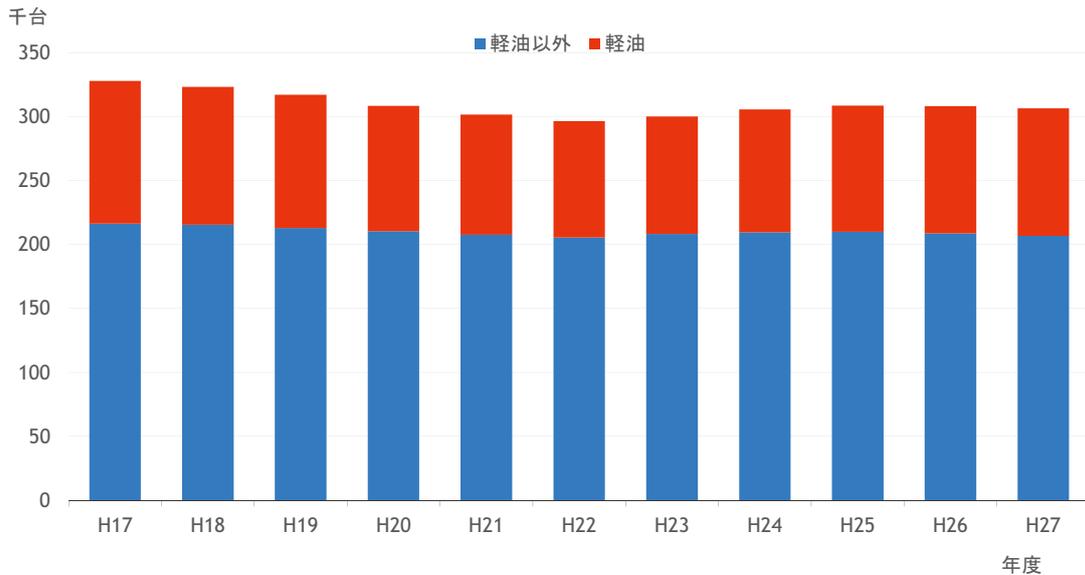


図2-4-2 貨物車の燃料種類別保有台数推移

■県内の次世代自動車保有台数の推移

平成27年度末時点で代表的な次世代自動車（燃料電池自動車，電気自動車，メタノール自動車，天然ガス自動車，ハイブリッド車，プラグインハイブリッド車）の，県内における保有台数は，ハイブリッド車が最も多く，次いでプラグインハイブリッド車，電気自動車が続いています。（図2-4-3）。

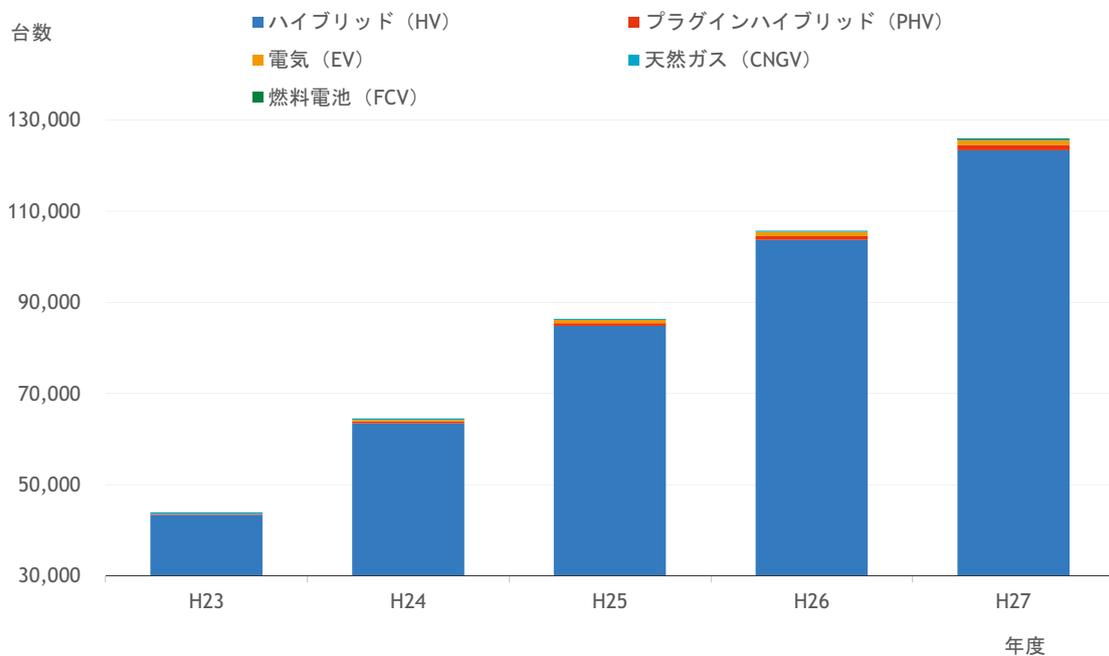


図2-4-3 次世代自動車保有台数推移

(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，常磐自動

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46,607路線を含めるとこれらの総延長は平成27年4月1日現在で25,133.1kmに及んでいます。本県の平成26年4月1日現在における一般道路の整備状況は，整備率68.3%（全国58.9%），改良率70.4%（同61.0%），舗装率30.2%（同27.5%）と全国水準を上回っています（表2-1）。

表2-1 道路の状況（平成26年4月1日現在）

	道路種別	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	整備率 (%)		道路種別	実延長 (km)	改良率 (%)	舗装率 (%)	整備率 (%)
宮城県	一般国道	1,210.9	94.3	96.8	66.3	全 国	一般国道	55,626.3	92.4	92.6	70.1
	県 道	2,292.8	80.1	85.3	72.4		県 道	129,301.4	69.6	64.2	59.5
	市町村道	21,296.0	—	20.5	68.0		市町村道	1,025,416.2	—	19.3	58.2
	合 計	24,799.7	70.4	30.2	68.3		合 計	1,210,343.9	61.0	27.5	58.9

出典：道路統計年報2015

（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22年度道路交通センサス」によれば，平日の日交通量（24h）が上下2万台以上の区間延長は，交通量観測区間の総延長3,586.0kmのうち408.4km（11.4%）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 道路種類別交通量（区間延長）

km

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	11.5	26.2	131.8	169.5
一 般 国 道	666.3	317.6	196.6	1,180.5
主 要 地 方 道	853.4	247.3	57.2	1,157.9
一 般 県 道	1,005.0	50.3	22.8	1,078.1
計	2,536.2	641.4	408.4	3,586.0

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17年度から平成22年度までの伸び率をみると，宮城県は，全国（▲2.6%）よりも低い▲4.0%となっています。また，道路種別毎の平均交通量の推移は，高速道路及び一般道路のいずれも減少しており，それぞれ▲17.8%及び▲4.4%です（図2-5）。

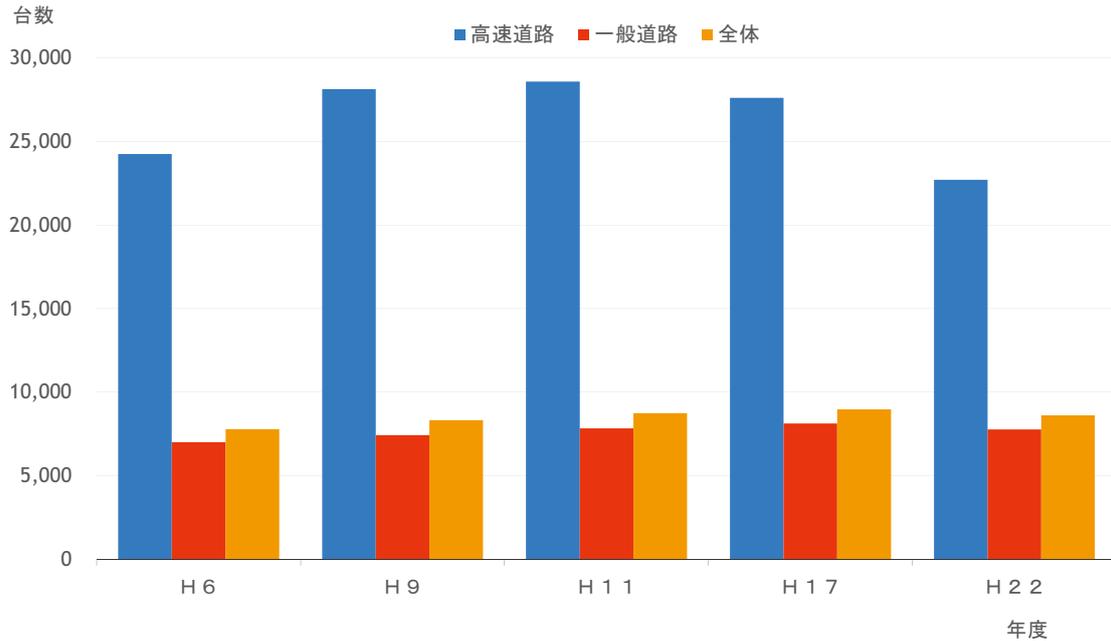


図2-5 道路交通センサ平均交通量の推移

(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26年度の貨物総流動量は179,200千トンであり、そのうち、自動車による流動量が全体の86.1%、次いで内航海運12.6%、鉄道1.3%となっています(図2-6)。また、自動車による貨物総流動の内訳をみると、県内の流動量が61.6%、県外への流出量が23.1%、県内への流入量が15.4%となっています(図2-7)。

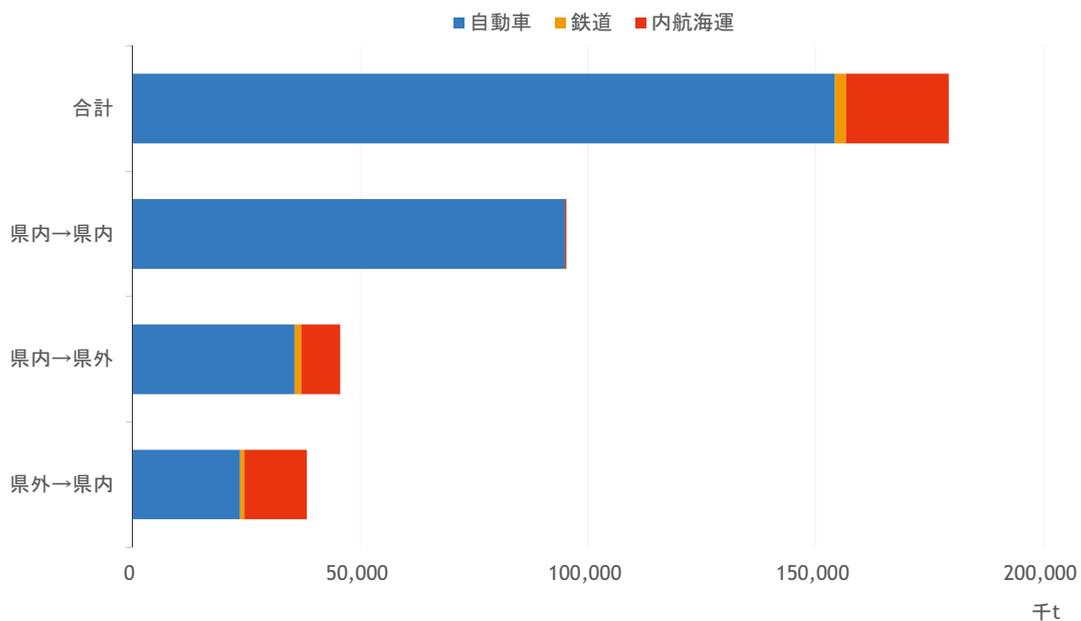


図2-6 宮城県の貨物流動の状況

出典：平成26年度貨物総流動量調査

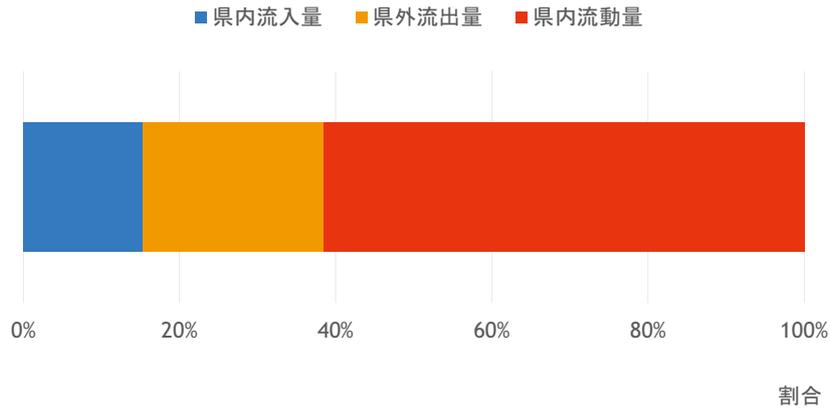


図2-7 自動車による貨物輸送形態の割合

出典：平成26年度貨物総流動量調査

■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2箇所、中央卸売・地方卸売市場は19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、仙台港などに位置し、物流の拠点を形成しています。

■5.1%減少した通勤・通学人口

平成22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118万9千人で、平成17年に比べ5.1%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66万9千人で、他市区町村内に通勤・通学している者は52万人となっています。また、他県への通勤・通学者は1万6千人となっています。

■県全体の50.5%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60万2千人と最も多く、県全体の50.5%を占めており、次いで石巻市の8万人、大崎市の6万7千人、登米市の4万3千人、栗原市の4万1千人、名取市の3万3千人となっています。

仙台市の60万2千人のうち市外からの通勤・通学者数は13万6千人であり、仙台市内への通勤・通学者数が多い市町村は、名取市の1万6千8百人、次いで多賀城市の1万4千3百人、富谷市の1万3千7百人となっています。

■通勤・通学者の交通手段

平成22年の国勢調査から、宮城県内に常住する15歳以上の通勤・通学者が利用する交通手段は、多いものから自家用車(56.1%)、自転車(9.5%)、鉄道・電車(8.3%)、徒歩(7.3%)の順となっています。

(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～日暮里)、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 (前谷地～気仙沼), 阿武隈急行 (槻木～福島), 「仙台空港アクセス鉄道 (名取～仙台空港)」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」「仙台市営地下鉄東西線」があります。

全県的な鉄道輸送による旅客実績は, 近年横ばいとなっていますが, 仙台市営地下鉄による実績は増加しています (図2-8)。

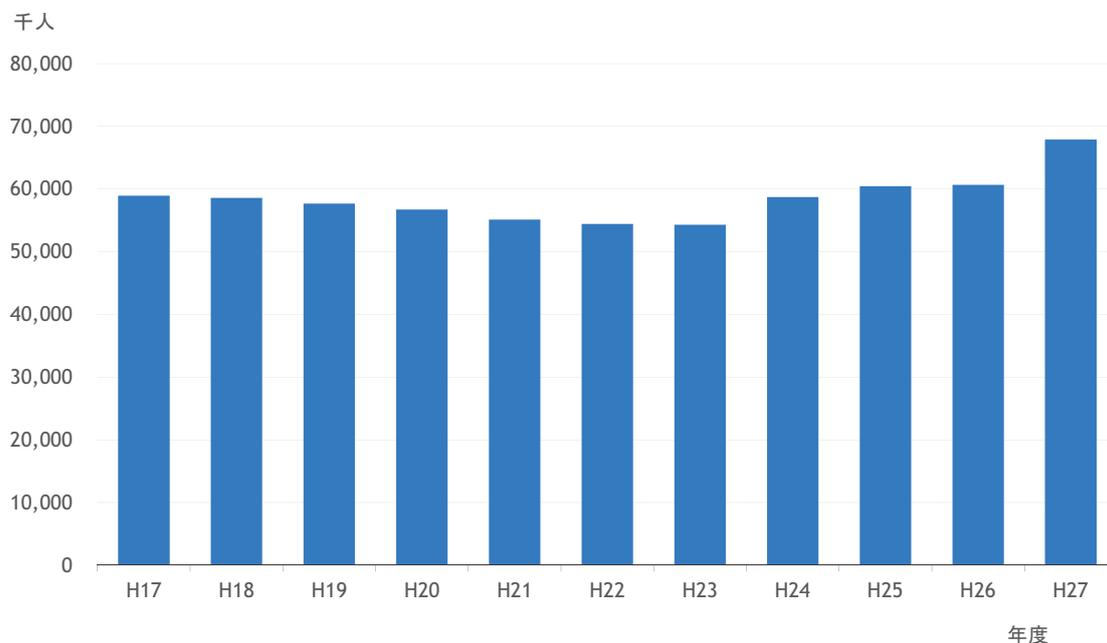


図2-8 仙台市営地下鉄乗車人員の推移

■バスの輸送人員は横ばい

全県的な乗合バス輸送による旅客実績は, 減少傾向にありましたが, 近年はほぼ横ばいで推移しています。一方で, 仙台市営バスによる実績が増加していましたが, 平成27年度は地下鉄東西線開業による減少が見られました (図2-9)。

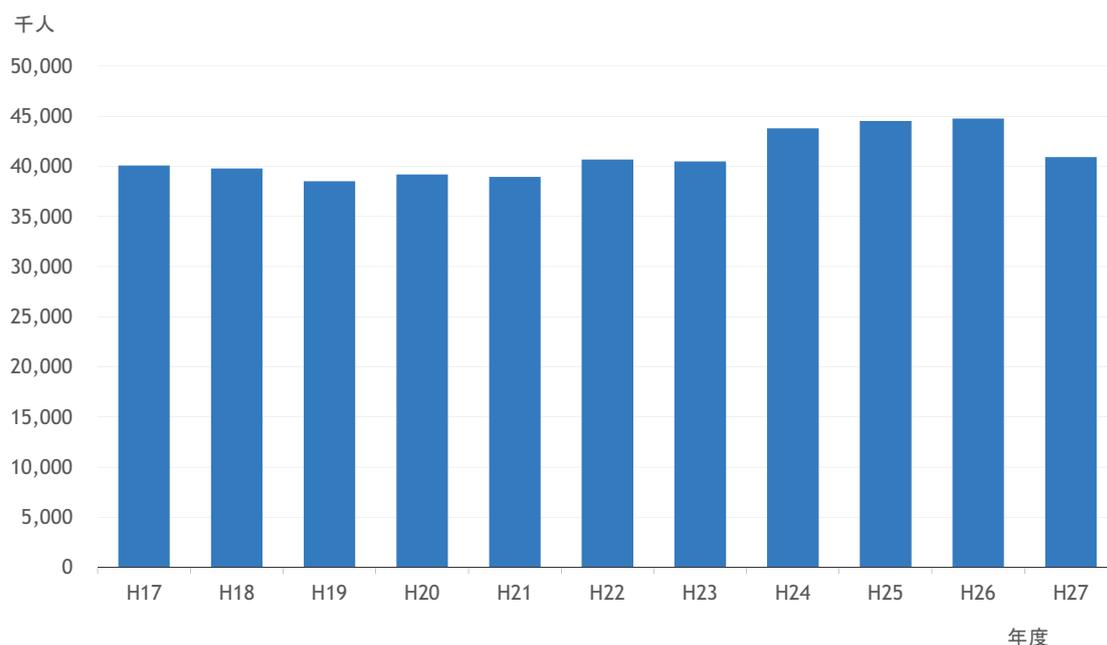


図2-9 仙台市営バス乗車人員の推移

3 環境の現状

(1) 大気汚染の現状

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、仙台市とともに、大気環境自動測定局の整備を進め、平成27年度末現在一般大気測定局（一般局）27局及び自動車排出ガス測定局（自排局）9局で常時監視を実施しています。

イ 二酸化窒素（NO₂）

■自動車排出ガス測定局における測定結果

平成27年度の自動車排出ガス測定局の測定結果では、環境基準の下限値（0.04ppm）以下であった局は9局中9局（100%）でした。平成17年度から27年度までの経年変化をみると全体的に改善しており、近年は全ての測定局で環境基準の下限値以下となっています（図2-9-1、図2-9-2）。

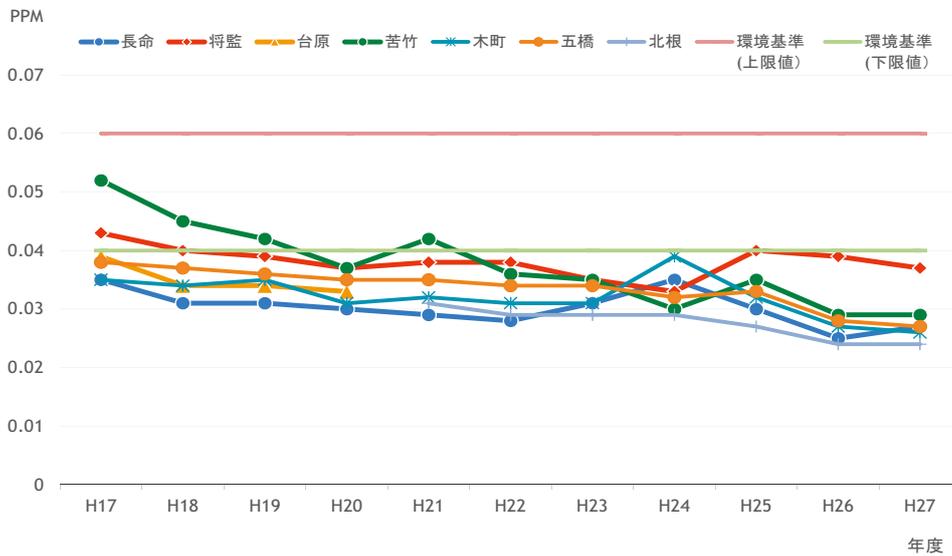


図2-9-1 自動車排出ガス測定局におけるNO₂濃度(※)経年変化(仙台市内)

(※)日平均値の98%値

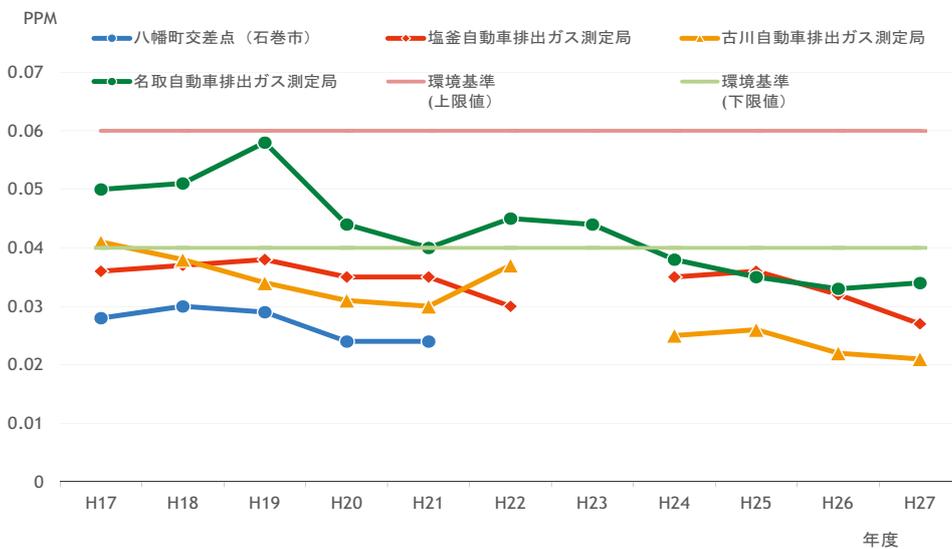


図2-9-2 自動車排出ガス測定局におけるNO₂濃度(※)経年変化(仙台市外)

(※)日平均値の98%値

□ 浮遊粒子状物質（S P M）及び微小粒子状物質（P M 2. 5）

■自動車排出ガス測定局におけるS P M測定結果

平成27年度の自動車排出ガス測定局の測定結果では、環境基準は長期的評価で9局中全局（100%）が達成しています。なお、短期的評価は9局中9局（100%）で達成しています（図2-10-1，図2-10-2）。

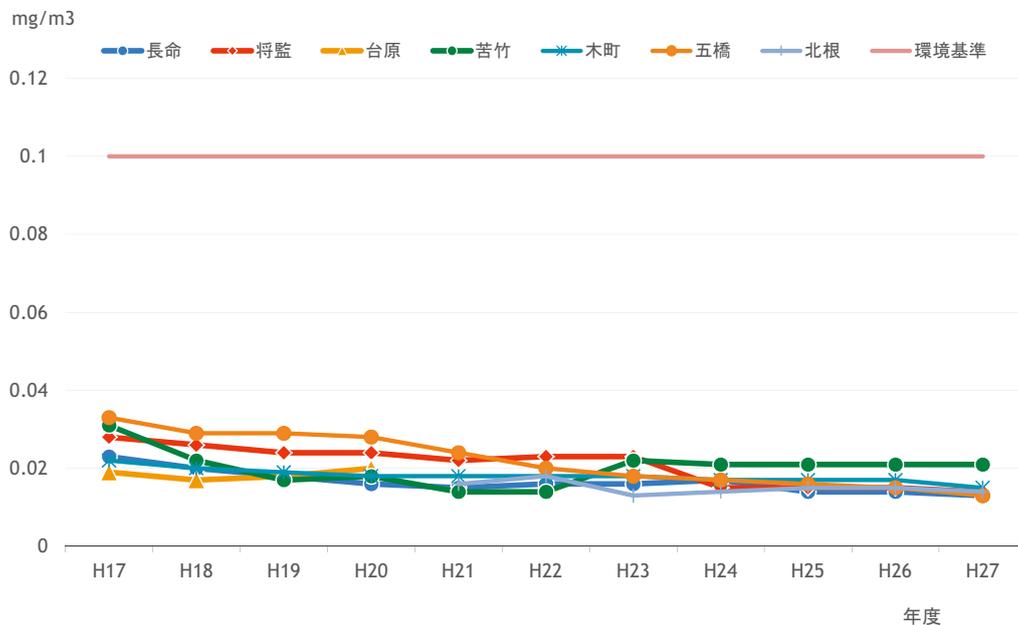


図2-10-1 SPM濃度(※)経年変化(仙台市内)

(※)日平均値の2%除外値

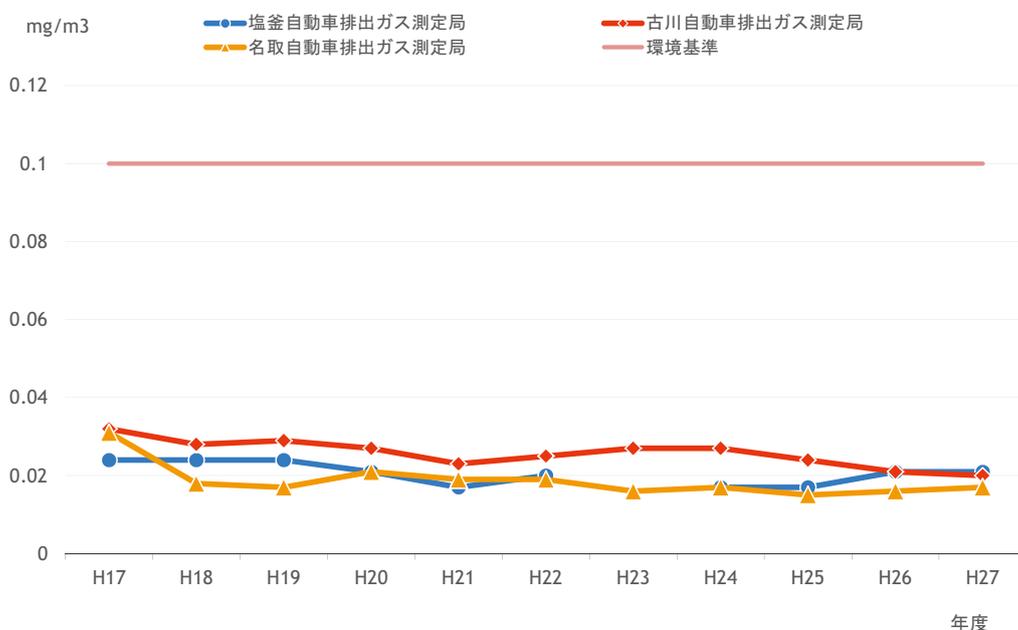


図2-10-2 SPM濃度(※)経年変化(仙台市外)

(※)日平均値の2%除外値

■自動車排出ガス測定局におけるPM2.5測定結果

県内の自動車排出ガス測定局における年平均値の測定結果は、経年では漸減傾向であるほか、平成27年度においては6局中全局（100%）で達成しています。（図2-10-3）。

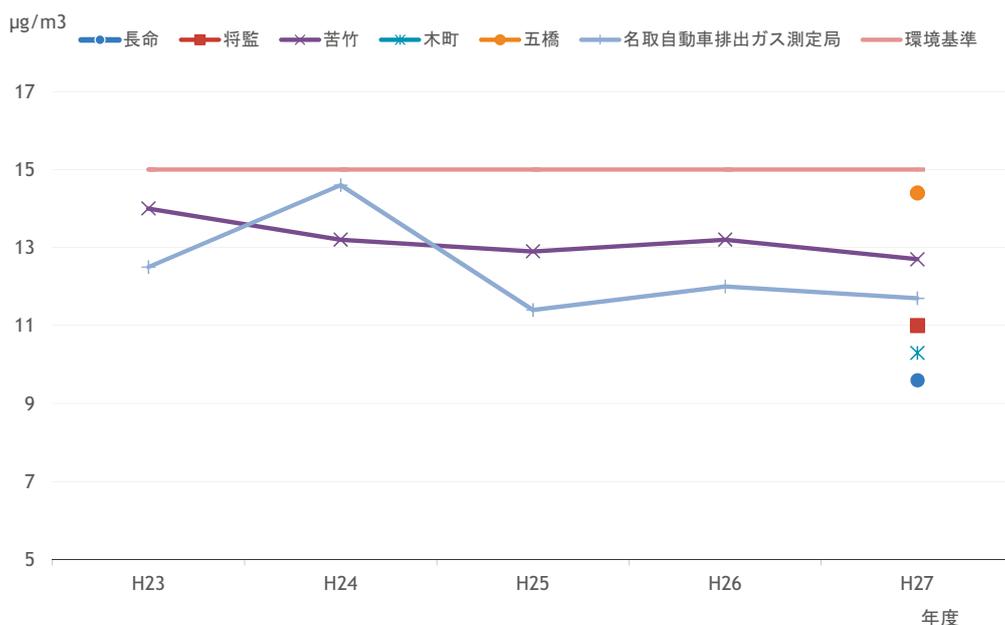


図2-10-3 PM2.5濃度経年変化(年平均値, 県内)

ハ ベンゼン

平成17年度から平成27年度までの自動車排出ガス測定局の測定結果では、すべての測定地点で環境基準を達成しています(図2-11)。

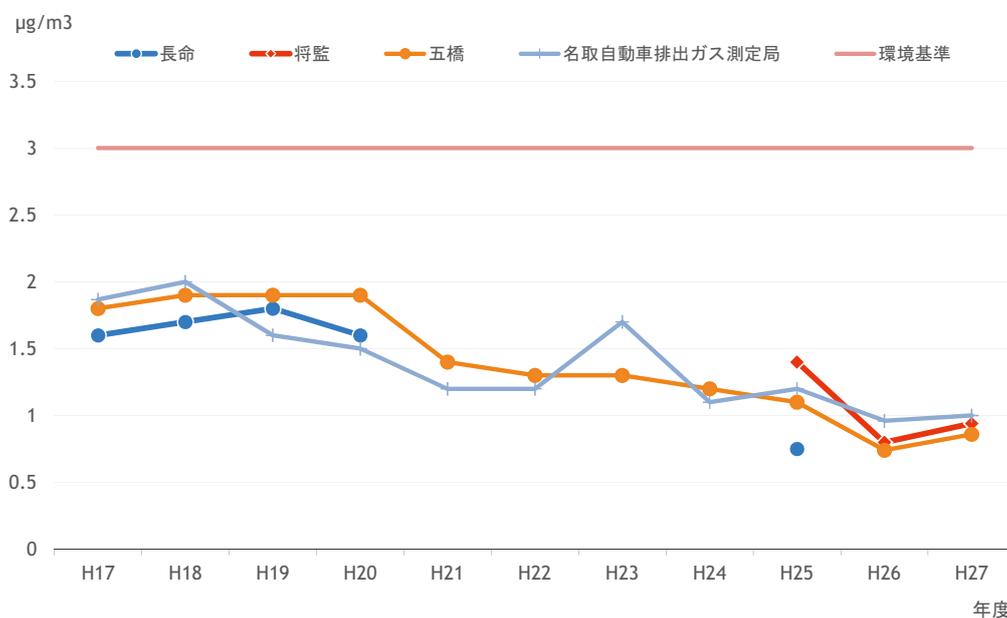


図2-11 ベンゼン濃度(※)の経年変化

(※) 月1回毎測定結果の年平均値。ただし、平成25年度の長命局は9月のみで同年度の将監局では10月、1～3月の計4か月のみの結果

ニ 光化学オキシダント

平成17年度から平成27年度にかけて、光化学オキシダントの注意報の発令はなかったものの、平成27年度は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、県及び県内各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27年度は404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79,654戸のうち、環境基準を達成している住居は72,159戸（90.6%）でした（図2-12）。

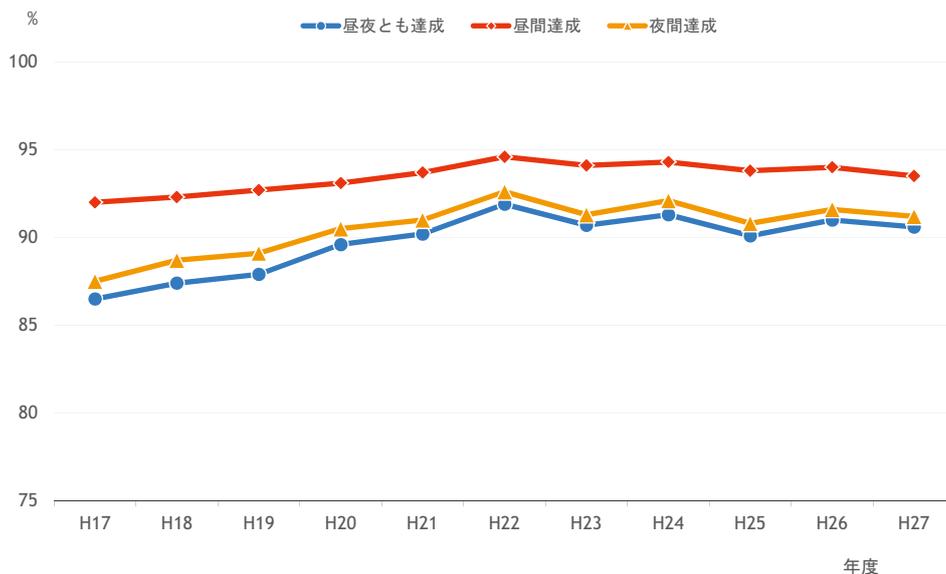


図2-12 道路に面する地域の環境基準達成率の経年変化

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（平成27年度）

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	住居等戸数	評価対象戸数	達成環境基準	達成率
仙台市	仙台市塩釜線 仙台東部道路	仙台市宮城野区高砂1丁目31	仙台市若林区六丁の目東町7番	C	125	7	6%	
石巻市	一般国道108号	石巻市広瀬柏1-59	石巻市広瀬町56	C	124	79	64%	
塩竈市	仙台塩竈線	塩竈市中の島5	塩竈市港町2丁目16	C	20	11	55%	
気仙沼市	一般国道45号	気仙沼市岩月台ノ沢	気仙沼市松崎馬場	C	63	45	71%	
白石市	東北自動車道	白石市福岡長袋柴屋敷31-1	白石市福岡長袋中ノ在家27	C	1	0	0%	
名取市	一般国道4号	名取市堀内	名取市堀内	C	2	0	0%	
多賀城市	一般国道45号	多賀城市八幡1丁目1	多賀城市町前3丁目2	C	107	89	83%	
岩沼市	一般国道4号	岩沼市梶橋3-19	岩沼市梶橋4-10	C	8	3	38%	
登米市	一般国道346号	登米市迫町佐沼字小谷地5	登米市中田町石森	C	95	69	73%	
栗原市	一般国道4号	栗原市築館高田1丁目8-17-1	栗原市築館薬師4丁目9-37	C	132	83	63%	
東松島市	一般国道45号	東松島市矢本河戸10-1	東松島市赤井新川前6-3	C	317	261	82%	
大崎市	一般国道47号	大崎市鳴子温泉	大崎市鳴子温泉	-	98	27	28%	

※角田市は8区間全てで達成率が100%

(3) 自動車からの二酸化炭素排出量の状況

県内における自動車からの二酸化炭素排出量は、平成17年度の約5,452千トンから、平成20年度の4,610千トンまで減少していましたが、その後増加に転じ、平成25年度は5,140千トンとなっています。また、平成17年度と比較した平成25年度の排出量削減率は6.1%となっています（図2-13）。

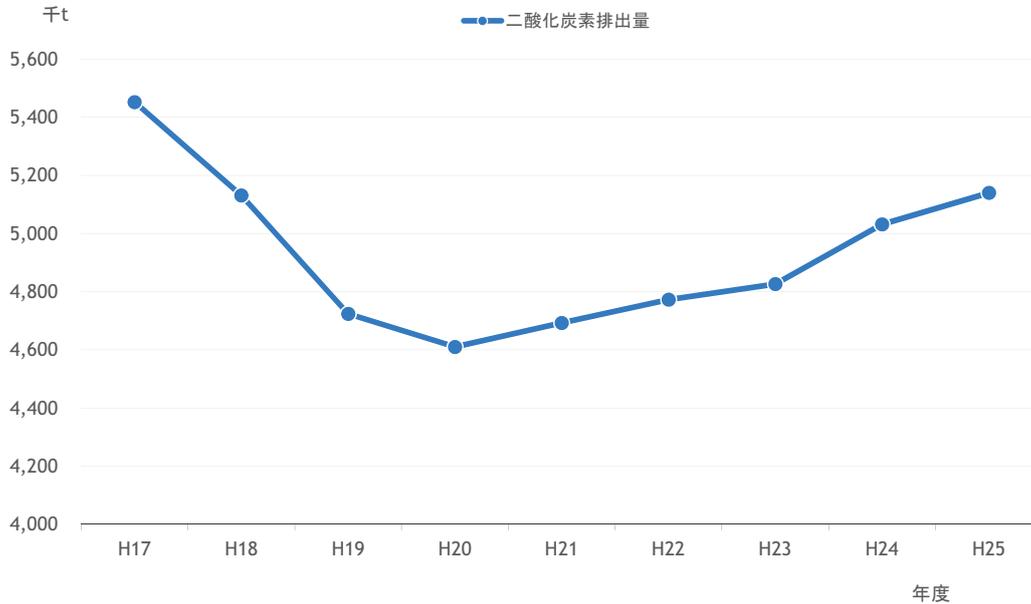


図2-13 自動車からの二酸化炭素排出量の経年変化

(4) 窒素酸化物排出量の現状

「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、窒素酸化物等排出量算定システムにより算定しました

平成26年度の窒素酸化物排出量は4,722 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3,506 t/年で全体の74%に達しています。

(5) 環境マネジメントシステム導入事業者数の状況

宮城県内において、環境マネジメントシステムを導入し環境に配慮した事業活動に取り組んでいる事業者の数は、平成27年度末時点で600者であり、平成17年度末よりも253者増加しています。

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，次世代自動車の導入や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，次世代自動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。（※）
- 微小粒子状物質……………沿道において環境基準を超えないこと。（※）

（※）黄砂等の影響を受けた時間帯を除く。

(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15%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。
- 自動車から排出される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。
- 国が平成26年4月に定めた「エネルギー基本計画」等の関連計画・政策に示す次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、CNG自動車等）の導入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、次世代自動車の率先導入、エコドライブ運動の普及促進に取り組む。

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します。

(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、自動車交通に関係する機関は、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します。

(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します。

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等を中心に、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します。

(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、一人一人が自動車の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します。

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) 次世代自動車の普及促進

次世代自動車は窒素酸化物等の大気汚染物質の排出が少なく、また燃費が良いので、その普及を図ることで、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します。

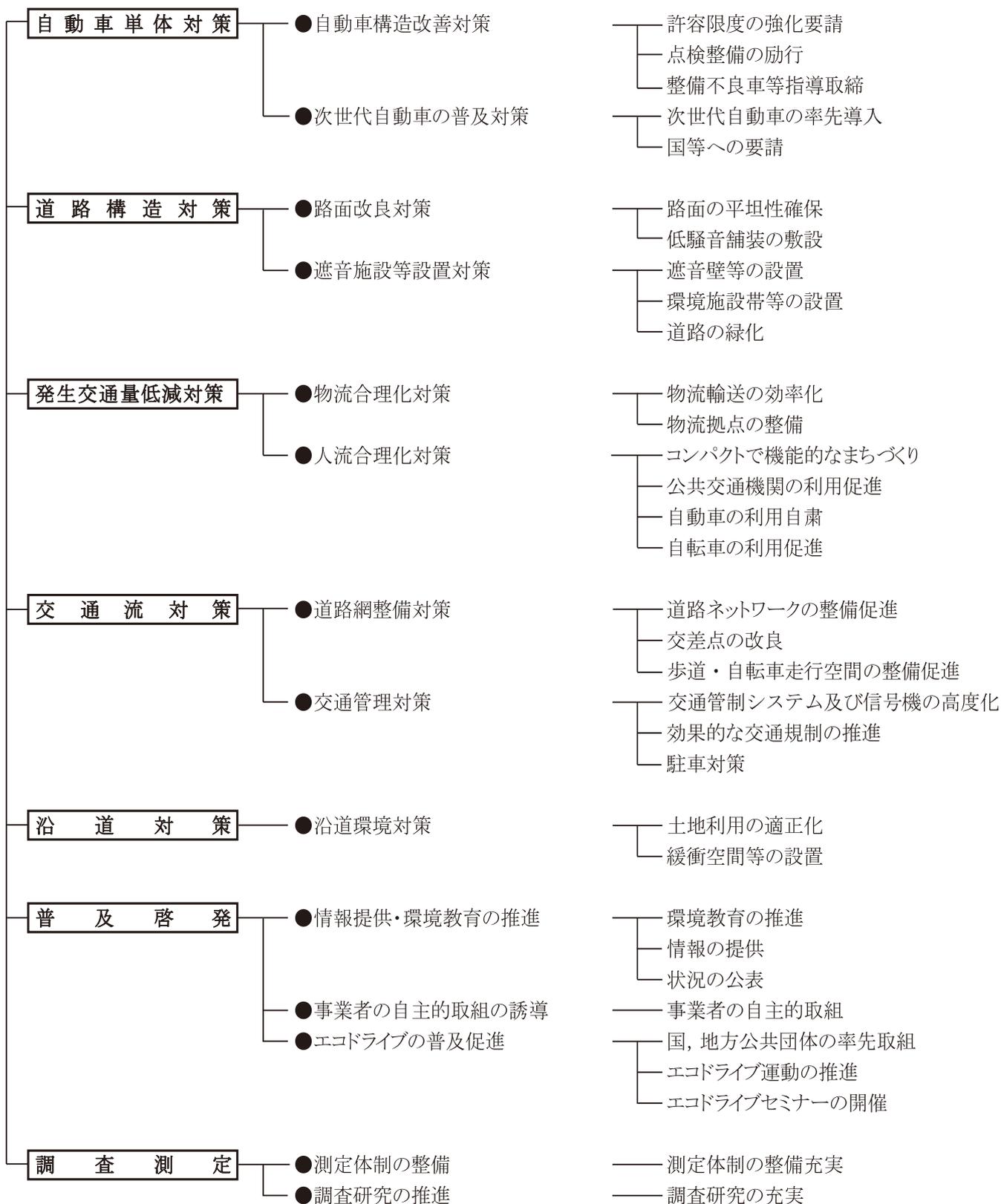
6 施策の体系的展開

自動車交通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とします。(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 次世代自動車の普及促進

イ 【現状と課題】

■次世代自動車とは

次世代自動車は、窒素酸化物や粒子状物質等の大気汚染物質の排出が少ない、またはしない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のことで、ハイブリッド自動車（HV）、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車（CNGV）等が挙げられます。

■次世代自動車の普及状況

次世代自動車のうち、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）、電気自動車（EV）、天然ガス自動車（CNGV）、燃料電池自動車（FCV）の宮城県における普及状況は、平成27年度末時点で12万3千台となっており、普及が進んでいます（表4-1）。

表4-1 宮城県内の次世代自動車保有台数の推移

単位：台

	ハイブリッド (HV)	プラグインハイブリッド (PHV)	電気 (EV)	天然ガス (CNG)	燃料電池 (FCV)	メタノール
平成23年度末	43,401	182	86	264	0	0
平成24年度末	63,489	374	403	254	0	0
平成25年度末	84,819	624	690	245	0	0
平成26年度末	103,687	872	918	239	0	0
平成27年度末	123,387	1,147	1,032	223	3	0

■次世代自動車の普及にはインフラ整備が必要

○水素充填設備

現在、日本国内を走行している燃料電池自動車は、圧縮水素を燃料とするタイプが主流になっています。燃料電池自動車への水素充填を、ガソリンスタンドなどと同様に行うことができる施設として、水素ステーションがあります。国内の商用水素ステーションは、平成27年12月現在、関東地区、中部地区、関西地区、中国地区及び九州地区において計32箇所が稼働しています。また、本県においても、平成28年3月に東北初となる水素ステーションが仙台市内に開所したほか、平成29年3月には仙台市内に本格的な商用水素ステーションが開所しました。

○充電設備

電気自動車やプラグインハイブリッド自動車に充電するためには、専用の充電設備が必要となります。充電設備に関しては、自宅やマンションへの設置のほか、道の駅、公共が管理する駐車場、商業施設や時間貸し駐車場などの公共の場所での設置が進んでいます。平成27年10月時点での県内の公共の場所における設備件数は、104件となっています。

○天然ガス充填設備

天然ガス自動車へのガス充填を、ガソリンスタンドと同様に、1台あたり数分間で行うことのできる充填設備で、一般車両へガスを販売する充填所や、多くの車両を有する事業所の専用充填所（バス車両基地の充填所等）があり、県内の天然ガススタンドは、平成28年3月時点で3か所が開設されています。

■国、地方公共団体の率先導入

県及び県内市町村で、次世代自動車の導入が進められており、平成27年度末時点で、保有車中の割合が42.2%となっています（図4-1）。

なお、国・地方公共団体等の公共機関では、グリーン購入法の一環として、次世代自動車等の環境負荷低減に資する自動車の調達が進められています。

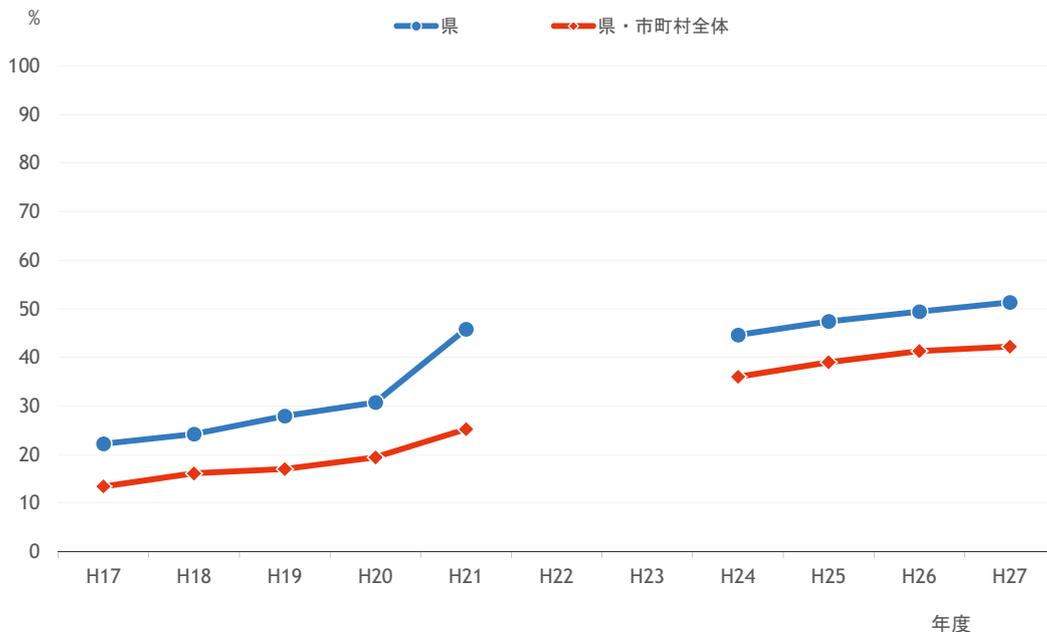


図4-1 県・市町村における次世代自動車導入状況

※震災の影響のため平成22年度及び平成23年度は調査未実施

■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次世代自動車導入に際しての支援が充実拡大されています。代表的なものとして、環境性能に応じて、自動車重量税及び自動車取得税を免税・軽減する措置や、自動車運送事業者等における次世代自動車等の導入補助事業などが挙げられます。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、次世代自動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公表するなど、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。

■更なる性能向上に向けて

自動車の低排出ガス・低燃費へのアプローチについては、いわゆる従来型自動車（ガソリン車、ディーゼル車）における技術改善のほか、次世代自動車の開発・実用化、普及が挙げられます。本国の自動車産業は、世界をリードしている分野であり、平成26年12月には、世界に先駆けて燃料電池自動車を市販するなど、今後さらなる技術開発の進展が期待されます。また、低燃費技術については、省エネ法に基づく燃費基準の設定に際し最も優れた市販自動車の数値をベースに行う、いわゆるトップランナー基準を採用し、自動車メーカーの技術開発と全体の底上げを図っています。

ロ 【主要な対策】

■次世代自動車の率先導入

次世代自動車を国、地方公共団体が率先導入することにより、次世代自動車の市場拡大を促します。

■次世代自動車の普及啓発

次世代自動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。

燃料電池自動車（FCV）の認知度向上や利用機会拡大のため、公用車として導入するFCVを活用して、各種イベントでの展示、試乗会の実施、貸出等を行います。

■次世代自動車の導入支援

個人や事業者の次世代自動車購入に対する助成等を実施し、導入を支援します。また、国や関係団体が実施する次世代自動車に関する税の軽減・補助等の情報を提供します。

交通の省エネルギー化に資する超小型モビリティの導入を支援します。

2 エコドライブの普及促進

イ 【現状と課題】

■エコドライブ10のすすめ

国では、エコドライブを普及・推進するため、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。

エコドライブ10のすすめ

1 ふんわりアクセル『eスタート』	2 加減速の少ない運転
3 早めのアクセルオフ	4 エアコンの使用を控えめに
5 アイドリングストップ	6 暖気運転は適切に
7 道路交通情報の活用	8 ダイヤの空気圧をこまめにチェック
9 不要な荷物は積まずに走行	10 駐車場所に注意

■アイドリングストップの効果

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との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効果が有効となります。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。

（公社）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布して、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、一部のトラック運送事業者では、エンジン切り忘れ記録装置の導入を図っています。

ロ 【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」を全県的に展開し、「エコドライブ10のすすめ」を普及します。また、各種イベントや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

県民や事業者を対象としたエコドライブ講習会を開催することで、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。

対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 東北運輸局交通環境対策アクションプラン（単年度）
- 2 せんだい都市交通プラン（平成22年度～平成32年度）
- 3 仙台都市圏交通円滑化総合計画

イ 【関連計画の概要】

■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。

■**せんだい都市交通プラン**

仙台市では、平成27年度の地下鉄東西線開業を見据えて、平成22年11月に新たに「せんだい都市交通プラン」を策定し、公共交通を中心とした交通体系の形成や、都心の交通環境の改善、地域における暮らしの足の確保に向けた、より実効性のある交通施策を今後概ね10年間で推進していくこととしています。

■**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。

ロ **【現状と課題】**

■**仙台都市圏の概況**

仙台都市圏（図4-2）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、地下鉄南北線、地下鉄東西線、並びに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。

■**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。近年の鉄道や路線バスの利用者はほぼ横ばいで推移しています。なお、平成27年12月に、仙台市営地下鉄東西線が開業したことから、公共輸送機関の利用者数増加が期待されます。

■**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、交通手段の転換を伴うパークアンドライドがあり、本県では、



図4-2 仙台都市圏

出典：仙台都市圏広域行政推進協議会HP

鉄道駅としてJR仙石線多賀城駅（休止中）、JR東北本線国府多賀城駅地区（休止中）、JR利府線利府駅地区、仙台空港アクセス鉄道杜せきのした地区、地下鉄南北線では、長町南駅地区、泉中央駅地区、地下鉄東西線では、八木山動物公園駅地区、荒井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います。その他として、大和町及び富谷市にて商業施設を活用したサイクルアンドバスライドが実施されています。

ハ 【主要な対策】

■ 仙台都市圏における交通容量の拡大

○ 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及び信号機の高度化

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。

■ 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。

○ 鉄道利用の推進

鉄道事業者の実施する施設のバリアフリー化に対し経費を補助し、鉄道を利用しやすい環境を整備します。

■ 仙台都市圏における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。

○ 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円パッ区」など、バスの利用を高める運賃制度を実施します。

○ 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。

○自転車利用促進対策

利便性向上及び放置自転車対策のための駐輪場整備や、自転車走行空間の整備を進め、自転車の利用促進を図ります。

仙台中心部においてコミュニティサイクル事業を実施し、自動車から自転車利用への転換を図ります。

○東西線結節バスの利用促進

地下鉄東西線八木山動物公園駅、薬師堂駅、荒井駅周辺一定区間内のバス運賃を100円均一とし、結節バスの利用を促進します。

第5章 基本的施策の体系的展開

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、次世代自動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

イ 【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定められた許容限度について、道路運送車両法に基づく「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」によって、確保されています。

○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_x）、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量の基準を定め、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、さらには平成21年10月からはポスト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_x・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。平成28年4月には装置型式指定規則、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等が改正され、普通自動車、小型自動車及び軽自動車に対し、新たな技術的要件に適合することが義務付けられました。

■自動車燃費目標基準

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。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、自動車メーカー等は、目標年度までに、各区分毎の自動車の平均燃費値を燃費基準値以上にするよう、燃費性能を改善することが求められています。なお、燃費基準値は、現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した基準（トップランナー基準）となっています。

■低排出ガス車認定制度

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、排出ガス基準よりさらに窒素酸化物等の有害物質の排出量を低減している車種を認定し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、環境技術の開発競争が激しくなり、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**

大気汚染や自動車交通騒音の状況を踏まえ、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

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、必要に応じて、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) 次世代自動車の普及対策

次世代自動車の普及対策は、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

イ 【現状と課題】

■路面改良による騒音の軽減

路面は、自動車の輪荷重を直接支持し、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3～4 dB（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基本的に低騒音舗装が敷設されており、その施工延長は平成27年度末現在で721km（一車線換算）に達しています。

ロ 【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。

高速道路、国道、県道等の整備に際し、低騒音舗装を敷設します。

(2) 遮音施設等設置対策

イ 【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、平成27年度末現在で総延長43.2kmの遮音壁が設置されてきています。

■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

が難しく設置が進んでいません。

■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ありますが、その推進には地域住民の理解と協力も必要です。特に仙台市内において、都市計画道路の整備に際に緑化が進められています。

□ 【主要な対策】

■遮音壁設置対策

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、家屋密集度や騒音値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、環境施設帯等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交通公共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

イ 【現状と課題】

■貨物輸送の状況

平成26年度における本県の貨物流動量は179,200千トンで、このうち自動車によるものは86.1%、内航海運が12.6%、鉄道によるものは1.3%となっており、自動車の割合が増加しています。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による、貨物自動車（トラック）の走行量の増大が懸念されます。

■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、荷主たる地域製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普及啓発活動を実施しているほか、「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、国が行う認定制度により、事業者が税制や金融の優遇措置を受けられるなど、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となっています。また、本県から北海道及び北陸・中京以遠の貨物流動量の60%以上は海運に依存しています。今後も、鉄道・海運物流の拡充を図り自動車から鉄道・海運へのモーダルシフトを推進する必要があります。

■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28年7月からの完全民営化により、取扱貨物量の拡充が期待されます。

■物流輸送効率化のための方策

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21年7月に策定した「総合物流施策大綱（2009－2013）」を見直し、新たに平成25年6月に「総合物流施策大綱（2013－2017）」を策定し、「産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組」、「さらなる環境負荷の低減に向けた取組」及び「安全・安心の確保に向けた取組」の3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。

ロ 【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り実施されるモーダルシフトその他の物流効率化・環境負荷低減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。

(2) 人流合理化対策

イ 【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、マイカー通勤の割合が増加しています。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。

■公共交通機関及び自転車の利用促進

自動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。

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。

今後とも自転車走行空間の整備を進めるとともに、自転車の利用促進に当たっては、駅やバスターミナル周辺に駐輪場を整備することでさらに鉄道やバスの利用を促進しつつ、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。

ロ 【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

マイカーから公共交通機関の利用に転換する「エコ通勤」を推進するほか、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みを支援します。

仙台都心部におけるバス100円均一運賃「100円パッ区」を実施し、バス利用を促進します。また、地下鉄東西線八木山動物公園駅、薬師堂駅、荒井駅周辺一定区間内のバス運賃を100円均一とし、結節バスの利用を促進します。

■自転車利用促進対策

利便性向上及び放置自転車対策のための駐輪場整備や、自転車走行空間の整備を進め、自転車の利用促進を図ります。

仙台中心部においてコミュニティサイクル事業を実施し、自動車から自転車利用への転換を図ります。

■公共交通機関の維持支援

地域の生活交通確保のため、市町村及びバス事業者に対する補助を実施します。また、第三セクター鉄道の運行維持に当たり国・沿線市町と連携し支援します。

地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づく、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定等に要する経費を支援し、地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押しを行います。

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

イ 【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。

県内の高速道路等については、三陸縦貫自動車道が南三陸海岸ICまで延伸し、常磐自動車道は全線が開通しました。また、平成22年3月に三陸縦貫自動車道と東北縦貫自動車道を東西に連結する仙台北部道路の利府しらかし台IC～富谷JCT間が開通し、仙台都市圏に1周約60kmの高速環状ネットワーク（愛称：ぐるっ都・仙台）が完成しました。

加えて、仙台北部道路富谷IC－富谷JCT間の開通、スマートICの導入など、総合交通ネットワークの整備が進んでいます。一方、一般道路については国道4号の多車線化や、国道45号、国道113号等の道路整備が進められています。

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。

■旅行速度はほぼ横ばいで推移

本県における旅行速度は、平成11年度から平成22年度にかけての推移を見ると、個別では高速道路において低下傾向にありますが、全体としてはほぼ横ばいで推移しています。なお、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5-1）。

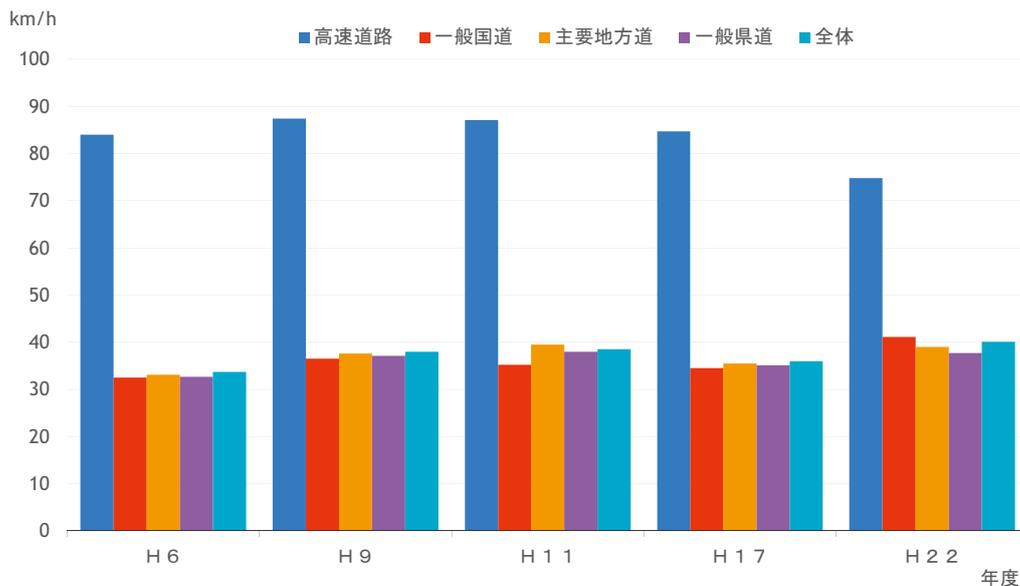


図5-1 道路種別混雑時旅行速度の推移（平日/宮城県）

■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、踏切や橋の取り付け部での段差は、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。

ロ 【主要な対策】

■道路ネットワークの整備対策

各行政機関の道路整備計画に基づき、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。

■歩道及び自転車走行空間の整備

歩行者や自転車の交通量が多い道路に対して歩道及び自転車走行空間の整備を進めます。

(2) 交通管理対策

イ 【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。

今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、信号の高度化、交通情報提供システムの整備充実が必要です。

■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）」、有料道路の利用の際に停車せずに料金の収受を行う「電子料金収受システム（ETC）」の整備・導入が着実に進められており、携帯電話の普及に伴い、インターネットを介し移動中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、仙台市内中心部の商業地域や官公庁の周辺で、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。

ロ 【主要な対策】

■交通管制システムの高度化及び信号機の高度化

「第10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。また、信号灯器のLED化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図っています。

■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、適正かつ合理的な交通規制を推進します。

■駐車対策

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。また、都市部に荷捌き駐車帯を設置し、交通の円滑化を図ります。

■ETCの普及促進

高速道路料金所での混雑緩和及び環境対策のため、ETCの普及を促進します。

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

イ 【現状と課題】

■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、環境影響評価を通じて、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

イ 【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、関係する行政機関や事業者が様々な施策・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関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。(例：「交通環境教室」「環境教育リーダー事業」など)

■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。(例：「エコドライブ運動」ほか主催事業や環境団体等の情報提供)

■状況の公表

環境の状況、各種環境に関する施策の状況、環境調査結果などを取りまとめわかりやすく公表します。(例：「宮城県大気汚染常時監視情報」、「宮城県環境白書」、「仙台市の環境」、「宮城県公害資料」など)

(2) 事業者の自主的取組の誘導

イ 【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500社を超える事業者がこれらの認証を取得しています。EMSの導入が事業者の次世代自動車の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

グリーン経営認証取得に向けた講習会を開催し、導入を促進します。また、地域版環境マネジメントシステム「みちのくEMS」の認証取得費用の一部を補助するなど、事業者のEMS導入を推進します。

特定輸送事業者に対する省エネ計画の実施状況等の調査・指導を実施します。

（3）エコドライブ運動の推進

エコドライブ運動の推進は、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

自動車交通環境負荷の実態と低減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

イ 【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、仙台市と共に大気汚染常時監視測定局を整備し、現在、一般環境大気測定局27局及び自動車排出ガス測定局9局の県内36の測定局で大気汚染状況の常時監視を行っています。なお、監視情報は専用WEBサイトにおいてリアルタイム発信しています。

一方、道路交通騒音については、高速自動車道沿線の4か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、県内各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自動車道、一般国道、主要地方道等の沿道住居における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とします。

（2）調査研究の推進

イ 【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】

■ 微小粒子状物質（PM_{2.5}）の成分分析

自動車排出ガス測定局で採取した微小粒子状物質（PM_{2.5}）に含まれるイオン成分，無機元素成分及び炭素成分等の分析を行い，自動車排出ガスによる大気汚染の寄与割合等を把握します。

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、広域的な観点で、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対策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、自動車の交通による環境負荷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対策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）

個別自動車交通公害等防止対策	行政・関係機関の主な役割	県民・事業者等の主な役割
自動車単体対策 ○自動車構造改善対策 ○次世代自動車の普及対策	■単体規制の強化 次世代自動車の導入	
	<ul style="list-style-type: none"> ・許容限度の強化要請 ・整備不良車等指導取締 ・次世代自動車の率先導入 ・次世代自動車購入時の助成 ・インフラの整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・点検整備の励行 ・次世代自動車の購入
道路構造対策 ○路面改良対策 ○遮音施設等設置対策	■良好な道路環境の創出	
	<ul style="list-style-type: none"> ・路面の平坦性確保 ・低騒音舗装の敷設 ・遮音壁の設置 ・環境施設帯の設置・道路緑化 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路緑化への理解・協力
発生交通量低減対策 ○物理合理化対策 ○人流合理化対策	■公共交通機関の利活用	
	<ul style="list-style-type: none"> ・制度の改善 ・施設等の改善 ・公共交通機関の利便性向上 ・駐車場、駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流輸送の効率化、拠点の整備 ・モーダルシフトの推進 ・公共交通機関の利用 ・エコ通勤の実践 ・徒歩、自転車の利用活用
交通流対策 ○道路網整備対策 ○交通管理対策	■円滑な走行の確保	
	<ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワークの整備促進 ・交差点の改良 ・歩道・自転車走行空間の整備 ・交通管制システムの高度化 ・信号機の高度化 ・効果的交通規制の実施 ・駐車対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地確保への理解と協力 ・効果的交通規制への理解と実践 ・適正な駐車・荷さばきの実践 ・駐車施設の整備
沿道対策 ○沿道環境対策	■公害の未然防止を 沿道整備には地域住民の意見も	
	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の誘導方策の推進 ・緩衝空間等の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道住民の意識形成 ・沿道の美化活動への参加 ・住宅防音施工の実践
普及啓発 ○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	■環境配慮経営 エコドライブの実践を県民運動に	
	<ul style="list-style-type: none"> ・環境白書・資料等による公表 ・環境教育、環境調査の実施 ・EMSの普及 ・広報等の推進 ・普及セミナー等の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境自主学習 ・EMSの導入 ・エコドライブの実践 「エコドライブ10のすすめ」
調査測定 ○測定体制の整備 ○調査研究の推進	■測定結果による効果把握	
	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染の常時監視 ・自動車交通騒音の測定 ・大気汚染に関する調査研究 	

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検討部会や有識者を構成員とする専門委員会を設置し、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、地域住民、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環境マネジメントシステム（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。

（1）計画の進捗状況の点検評価と公表

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、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。また、評価結果については、宮城県ホームページや宮城県環境白書等により公表します。

（2）計画の見直しと評価

見直し時点から計画終期の間においても、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。

なお、計画の終期に当たっては、これまでの計画の評価として、各施策の効果や目標の達成状況について総括的な評価を行い、評価結果を踏まえ 自動車の交通による環境負荷の低減に取り組むこととします。

