

6つのまちの姿 安心して健康に暮らせるまち

重点分野 大気環境対策の推進

重点課題 二酸化窒素、光化学オキシダント、微小粒子状物質 (PM2.5) など、大気環境対策の総合的取組の推進

重点目標・指標と達成状況

重点目標・指標	達成状況	指標評価	分野評価
① 二酸化窒素 ^{*14} ：2015年までのできるだけ早期に、二酸化窒素濃度について全測定局で対策目標値の達成を目指す。 達成後は当面の目標として、対策目標値の下限値の0.04ppm又はそれ以下を目指す。	対策目標値 ^{*17} の達成状況は、一般環境大気測定局（「一般局」という）では、9局全局で達成し、自動車排出ガス測定局（「自排局」という）では、9局中8局で達成し、1局（池上）が非達成となりました。（対前年度：環境基準達成局は自排局2局（遠藤町・二子）増加、対基準値：達成局数の割合高い）	2	1
② 光化学オキシダント ^{*15} ：環境基準の達成を目指すとともに、当面の目標として光化学スモッグ注意報の発令日数0日を目指す。	光化学オキシダントは、一般局9局で測定しています。環境基準は全局で達成していません。 光化学スモッグ注意報は、6月～8月にかけて4回発令され、健康被害届出数は0名でした。（対前年度：発令日減少、対基準年度：達成局数割合低い）	1	
③ 微小粒子状物質 (PM2.5) ^{*16} ：環境基準の早期達成を目指す。	PM2.5の有効測定局 ^{*18} は、一般局2局、自排局2局でした。環境基準の達成状況は、一般局では2局中1局で達成し、1局で非達成となりました。自排局では2局全局で非達成となりました。 （対前年度：環境基準達成局は一般局1局増加、対基準値：達成局割合少ない）	1	

市の取組

取組の概要

1992年に施行された自動車NO_x法が2001年6月27日に改正され、自動車NO_x・PM法^{*19}が公布されました。この法律は、次のような自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する目標を掲げています。

2020（平成32）年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する。ただし、2015（平成27）年度までに監視測定局における環境基準を達成するよう最善を尽くす。

自動車NO_x・PM法では、粒子状物質（PM）の短期規制適合車やそれ以前の古い自動車は、2003年9月以降、法令に定める地域内では順次登録ができなくなりました。さらに、大都市域における一部の地区においては、自動車交通の集中等により大気環境基準が達成されていない状況に

*14 二酸化窒素 (NO₂)：（巻末用語索引参照）

*15 光化学オキシダント (Ox)：（巻末用語索引参照）

*16 微小粒子状物質 (PM2.5)：（巻末用語索引参照）

*17 対策目標値：環境基本条例第3条の2に規定する環境目標値の達成に向けて、公害防止等生活環境の保全に関する条例において講ずべき対策上の目標値をいう。二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について設定されている。

*18 有効測定局：環境省の認証を受けた測定器を用いて、有効測定日数に達した測定局

*19 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（自動車NO_x・PM法）：（巻末用語索引参照）

あることから、これまでの対策に加えて局地汚染対策及び流入車対策を講ずることとする自動車NOx・PM法を改正する法律が2008年1月に施行されました。

その後、自動車NOx・PM法については、総量削減基本方針の見直し等を行うため、環境大臣から中央環境審議会に対し2010年7月に「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」が諮問され、2011年1月に中間報告を取りまとめ、同年3月に総量削減基本方針が変更されました。

神奈川県においては、2002年10月に「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」が改正され、2003年10月から施行されたことにより（1都3県同時施行）、基準に適合しないディーゼル車の運行規制が開始されました。本市においても神奈川県と協調し、基準に適合しない車に対しては、早期に規制適合車へ転換するか、または粒子状物質減少装置（DPF又は酸化触媒：以下「PM減少装置」という。）を装着するよう指導しております。

本市では、対策目標値の達成に向けたさらなる対策検討のため、2007年度に将来排出量の推計及び環境濃度についての予測（大気シミュレーション）を行いました。この予測の結果、2010年度における環境濃度について、浮遊粒子状物質については全測定局で対策目標値を達成できることが予測されたものの、二酸化窒素については一部の自動車排出ガス測定局で対策目標値を達成することが困難であると予測されたことから、さらなる追加対策について、川崎市環境審議会に諮問し、2009年2月に答申（窒素酸化物に係る大気汚染対策について）を得ました。

川崎市環境審議会 2009年2月答申に示された対策内容

【交通環境対策】

○ **環境に配慮した運搬制度（エコ運搬制度）の創設**

製品等の運搬が生じる契約などを行う際、市内事業者がその相手方に対し、エコドライブの実施や環境性能の高い車両の利用等、環境配慮行動を実施するよう、書面にて要請する制度を構築すること。

○ **自動車NOx・PM法に基づく排出抑制措置の強化**

法に基づく重点対策地域及び指定地区の指定について国や県に要請するとともに、市独自の取組についても検討すること。

○ **環境ロードプライシングの拡充による産業道路の交通量の軽減**

国や首都高速道路(株)に対し、主要地方道東京大師横浜線（産業道路）や首都高速道路横浜羽田線を走行する大型車を湾岸線へ転換させる制度を拡充するよう、積極的に働きかけること。

○ **池上及び遠藤町測定局近傍における効果的な道路沿道の局所汚染対策**

これまで実施した局所汚染対策の評価、検討を行うとともに、今後取り組むべき局所汚染対策等について調査研究を進め、可能な対策から順次実施すること。

【工場・事業場での環境対策】

○ **トップランナー燃焼施設の導入促進**

工場・事業場において、窒素酸化物の排出濃度が一定以下の環境性能に優れた燃焼施設（トップランナー燃焼施設）の導入を促進するための制度化を図ること。

この答申に基づき、市は、次のように川崎市条例を改正（2010年施行）し、エコ運搬制度を創設しました。

エコ運搬制度に係る「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」の改正の概要

○ **エコドライブの実施や環境性能のよい自動車使用の要請の実施**

荷主や荷受人は、貨物や廃棄物の運搬、購入等の際、その取引先又は運送事業者に対して、エコドライブの実施や環境性能のよい自動車の使用などを書面等で要請するよう努めてください。

○ **指定荷主・指定荷受人の責務**

貨物等の運搬に伴う環境負荷が特に大きいと考えられる荷主又は荷受人（「指定荷主」又は「指定荷受人」）は、以下の取組を実施してください。

- ・上記の書面要請を実施してください。
- ・要請した書面等の写しを3年間保存してください。
- ・年に1回、所定の様式を用いて市に報告してください。

※指定荷主・指定荷受人の責務規定に違反した場合、市長から条例の規定を守るよう「勧告」されることがあります。

さらに、エコ運搬制度の庁内における推進を図り、市の事業に係る自動車からの窒素酸化物及び二酸化炭素排出量の削減及び事業者のエコ運搬制度への取組を牽引できるよう、川崎市庁内エコ運搬制度実施方針（2011年施行）を定めました。

今後は、エコ運搬制度に対する事業者の理解を深め、円滑かつ着実な実施を促すとともに、これまで実施してきた指定低公害車の導入などの発生源対策、交通需要管理（TDM）^{*20}の取組などの交通量対策、交通流対策、局所汚染対策など、自動車対策を総合的に進めていきます。

実施状況

●工場・事業場等への立入検査の強化

・大気汚染防止法、市条例に基づく監視、指導の強化

法・条例に基づく立入調査を89件、同じく法と条例に基づく届出審査を495件実施しました。法に基づくばい煙発生施設設置数は1,635件です。

●バスケット規制基準等の監視、指導

・窒素酸化物の総量規制、粒子状物質の包括的総量規制（バスケット規制）の推進

窒素酸化物の排出量は、年間9,467トンです。
粒子状物質の排出量は、年間1,632トンです。

●事業者の自主的取組の促進

・窒素酸化物対策として低NOx 燃焼機器やより高度な公害防止装置の導入の促進

事業者への普及啓発のため、7月に大気環境セミナーを実施しました。
窒素酸化物に対して環境性能に優れた燃焼施設の導入促進を進めました。

・公害防止資金融資制度の有効活用による公害防止対策の推進

補助、支援として実施したところ、融資実績としては前年度と同じ1件、37,590千円でした。
融資残額は、59,417千円(+17,010千円)です。
利子補給は、前年度と同じ9件で、534千円(-422千円)でした。

●交通需要を調整する考え方に基づいた取組の推進

・民間駐車場の整備

駐車場法、条例及び要綱等による駐車場の整備を指導しました。条例に基づく年間の届出件数は5,220台でした。

・京急大師線連続立体交差事業の推進

東門前駅から小島新田駅間の整備を推進しています。

・都市計画道路の整備

尻手黒川線、東京丸子横浜線、世田谷町田線等、計画延長304,800mの整備を促進しています。
整備済み延長が203,272mとなり、整備率67%となりました。

・川崎縦貫道路の整備促進

I期区間（浮島～大師）が供用済となり、大師～国道15号間は事業を促進しています。
II期区間（国道15号～東名高速道路）においては、ルート・構造等の検討を行っています。

・交差点改良事業の推進

交差点の改良を県道川崎町田他、計14か所で実施しました。

*20 交通需要管理（＝交通需要マネジメント）（TDM：Transportation Demand Management）：（巻末用語索引参照）

・道路改良事業の推進

国道 409 号、横浜生田、上麻生連光寺等の整備（道路拡幅等）

・市民・事業者による自主的な交通環境配慮行動に向けた普及啓発

浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会及び東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会の開催、川崎市交通環境配慮行動メニューのパンフレット配布などにより取組の実施を呼びかけました。

●低公害・低燃費車の普及促進

・県条例によるディーゼル車運行規制の取組の推進

1 連携協力して行うディーゼル車対策

埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県の記事により 2003 年 10 月から開始した運行規制については、九都県市の協力の下、継続的に取り組んでおり、2011 年度は 10 月 24 日に、九都県市が一斉に条例の周知活動等を実施しました。

2 粒子状物質減少装置指定制度*21

2011 年度は粒子状物質減少装置の新規指定及び指定取消はありませんでした。2011 年度末時点で、DPF*22 20 社 35 型式、酸化触媒*23 13 社 33 型式が指定されています。

・県条例によるディーゼル車運行規制の周知及び検査状況の報告

2003 年 10 月 1 日から神奈川県より監視及び指導に関する権限移譲を受け、神奈川県条例に基づきディーゼル車の運行規制検査を実施しています。

川崎市では、2011 年度には、警察の協力を得て路上検査を 6 か所で、また、事業所や工事現場などの協力を得て、当該敷地の出入口や駐車場で行う拠点検査を 10 か所で実施しました。

引き続き 2012 年度についても、県条例に基づくディーゼル車の運行規制検査を実施します。

・事業者、市民への九都県市指定低公害車の普及及び最新規制適合車への代替の促進

□指定低公害車市内登録数（九都県市調べ）：257,529 台（2011 年 3 月末）

□低公害車の導入促進：補助台数 8 台

□最新規制適合車への代替促進：補助台数 9 台

・公用車への九都県市指定低公害車の導入の推進

□公用車への導入状況：134 台（2011（平成 23）年度の導入実績）

・市営バス：36 両

・ごみ車等：32 台

・消防車等：16 台

●エコドライブの普及推進

・自動車対策普及・啓発の推進

自動車を運転する一人ひとりの心がけによって大気汚染の防止や、環境負荷の低減を図る取組を推進するため、2007 年 2 月、市民代表、事業者、関係団体及び関係行政機関から成る「かわさきエコドライブ推進協議会」を立ち上げ、かわさきエコドライブ宣言登録制度*24 を設けました。

2011 年度においては、7 月に「かわさきエコドライブ推進協議会」を開催し、2011 年度末時点の登録数は、事業者等が 1,723 件、個人が 8,421 名となっています。また、エコドライブ推進の取組として、エコドライブコンテストやエコドライブ講習会の実施、CC 等タカエコ暮らしこフェア、国際環境技術展、モーターショー等のイベントに出展し、環境に配慮した自動車の乗り方に

*21 粒子状物質減少装置指定制度：九都県市では、埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県の記事に定めるディーゼル車から排出される粒子状物質排出基準に適合させるため、九都県市粒子状物質減少装置指定要綱に基づき「粒子状物質減少装置」を共同して指定している。

*22 DPF (Diesel Particulate Filter) (ディーゼル微粒子状物質減少装置、粒子状物質減少装置)：エンジンの排気系に装着したフィルターにより、自動車の排出ガス中の粒子状物質 (PM) を捕集し、電熱や触媒的作用等により PM を除去する装置

よって、燃費を向上させ排出ガスを削減できることを市民や事業者に働きかけました。

●環境に配慮した運搬制度の推進

・環境に配慮した運搬制度の推進

運送事業者を対象とした普及状況調査を実施するとともに、エコ運搬フォーラムを開催し、事業者による取組の促進を図りました。

また、川崎市市内エコ運搬制度実施方針を施行し、市内における取組を開始しました。

●光化学オキシダント対策の推進

・光化学オキシダント対策の推進

光化学オキシダント対策として、広域連携対策を進めました。

また、原因物質である窒素酸化物や揮発性有機化合物（VOC）の削減対策として、窒素酸化物に対して環境性能に優れた燃焼施設の導入促進を進めました。

導入実績：14台

※VOC対策については「揮発性有機化合物（VOC）対策の推進」参照

●揮発性有機化合物（VOC）対策の推進

・揮発性有機化合物（VOC）対策の推進

2010年度のVOC排出量の実態調査として、市内PRTR届出事業所（ガソリンスタンドなどは除く）・大規模製造工場等の中から、アンケート対象事業所を選定し、①化学工業、②化学工業以外の製造業、③倉庫業の3業種に分類し、アンケートによる排出量の実態調査を実施しました。その結果、2010年度の市内VOC排出量（推計）は3,363トンであり、2000年度比で51.4%まで減少したことが判明しました。

また、VOC排出施設のVOC濃度の測定を、7事業所13施設に対して実施しました。

●未規制物質対策の推進

・大気汚染物質等に関する調査・研究

大気中の粒子状物質は、粒径が小さくなるほど人体に対する有害性が高くなると言われています。そのため、粒径2.5μm以下の微小粒子であるPM2.5よりも小さい粒子について情報収集しました。

*23 酸化触媒：（巻末用語索引参照）

*24 かわさきエコドライブ宣言登録制度：（巻末用語索引参照）