

重点分野は、2000年における環境の現況や社会的状況、環境基本計画の進捗状況、年次報告書に対する環境政策審議会からの意見等を踏まえ、優先的に解決すべき緊急性の高い分野、特段の対応が求められる分野を抽出したもので、市民や事業者の理解と協力を得ながら、目標の達成に向けて施策の充実強化を図っていくものです。

環境基本計画では、「大気汚染の低減」、「化学物質の環境リスクの低減」、「緑の保全・回復」、「地球温暖化防止対策の推進」及び「資源の有効活用による循環型地域社会の形成」の5つの分野を環境要素に係る重点分野として掲げるとともに、これらの分野を推進していくため、「環境教育・環境学習の推進」及び「市民、事業者、市のパートナーシップの構築」の2つの分野を政策手段に係る重点分野として掲げています。

1 環境要素に係る重点分野

■ 大気汚染の低減

～ディーゼル車を中心とした自動車排出ガスによる大気汚染の低減～

重点目標

2005年度から2010年度までのできるだけ早期に、市内の自動車の窒素酸化物排出総量を1,010t（対2000年度比で約70%削減）、粒子状物質（一次粒子分）排出総量を172t（対2000年度比で約70%削減）まで削減し、固定発生源対策※と併せ、二酸化窒素の対策目標値を市の全測定局で達成するとともに、浮遊粒子状物質の対策目標値を全ての一般局で達成することを目指す。

※固定発生源については、2005年度から2010年度までのできるだけ早期に、窒素酸化物排出総量を9,330t（対2000年度比で約12%削減）、粒子状物質排出総量（二次生成粒子を含む。）を2,120tまで削減することを目指す。

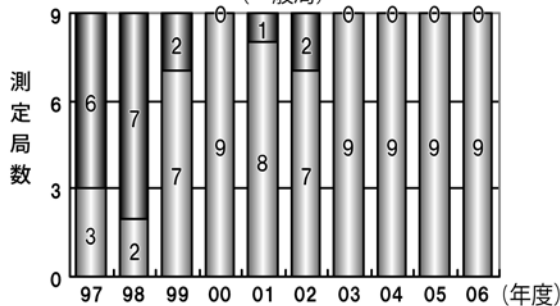
現状

対策目標値の達成状況

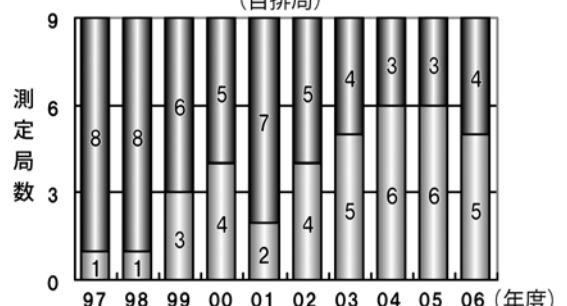
●二酸化窒素

対策目標値の達成状況は、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局中の5局（日進町、中原平和公園、宮前平駅前、本村橋、柿生）で達成しました。対策目標値の達成局数は、前年度に比べ、一般局では引き続き全局達成で、自排局では1局減となりました。

二酸化窒素の対策目標値達成状況（一般局）



二酸化窒素の対策目標値達成状況（自排局）



窒素酸化物（NOx）
（巻末用語索引参照）

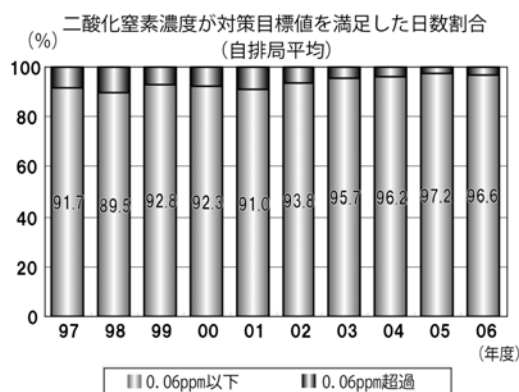
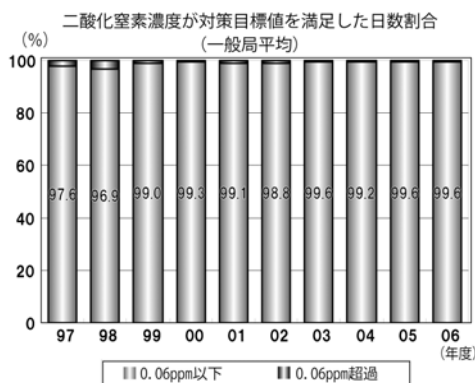
対策目標値
環境基本条例第3条の2に規定する環境目標値の達成に向けて、公害防止等生活環境の保全に関する条例において講ずべき対策上の目標値をいう。二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について設定されている。

環境目標値
市民の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持することが望ましい水準として定められた目標値。「環境基本条例」の規定に基づき、大気汚染について定められている。

固定発生源
環境を汚染する物質を発生する発生源のうち、自動車、船舶等移動する発生源に対し、工場や事業場のように固定した場所の発生源を固定発生源という。

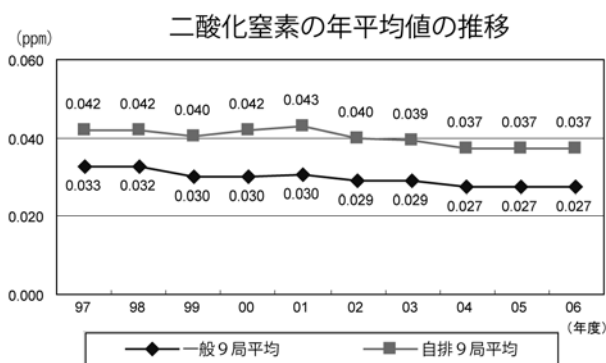
二酸化窒素（NO₂）
（巻末用語索引参照）

対策目標値の0.06ppm(日平均値)を満足した日数とその割合について年間を通してみると、一般局では、360日～364日(平均363日)、98.9%～100%(平均99.6%)で、ほとんどの日が対策目標値を満足していました。同様に、自排局では、325日～365日(平均349日)、89.0%～100%(平均96.6%)でした。



環境濃度は、ここ十数年ほぼ横ばいで推移しています。2006年度の一般局9局の年平均値は、0.027ppmで、前年度と同じ濃度でした。

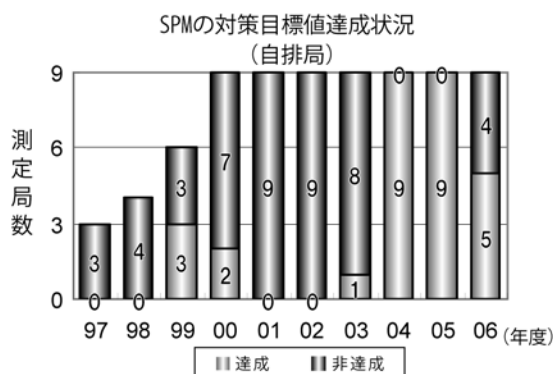
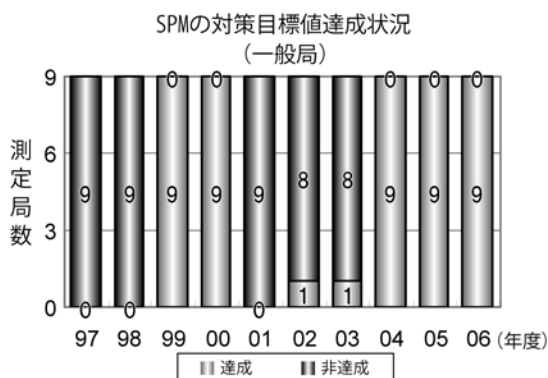
同様に、自排局9局では、0.037ppmで、前年度と同じ濃度でした。



● 浮遊粒子状物質

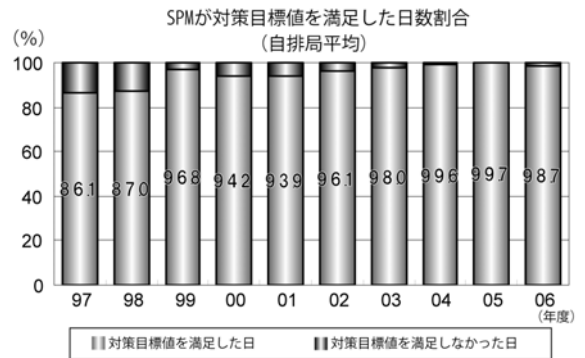
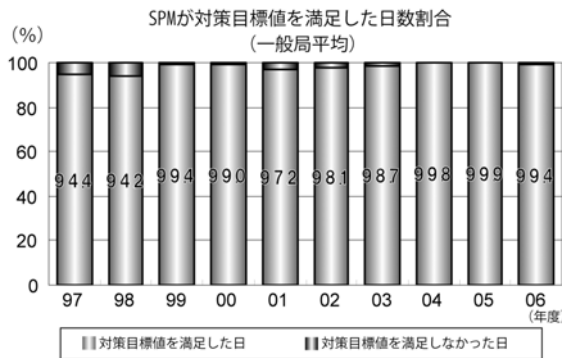
対策目標値の長期的評価(1年間を通じて得られた1日平均値による評価)の達成状況は、一般局では9局全局で達成し、自排局では9局中の5局(日進町、市役所前、中原平和公園、本村橋、柿生)で達成しました。また、短期的評価(1日平均値又は1時間値による評価)については、一般局では9局中の3局(中原、高津、麻生)、自排局では9局のうち本村橋1局の計4局で対策目標値を達成しました。

浮遊粒子状物質 (SPM)
(巻末用語索引参照)

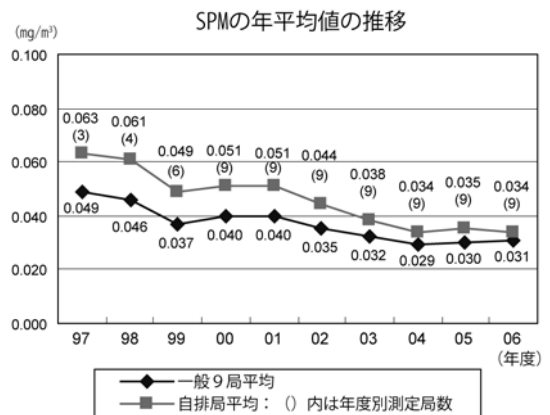


日平均値が対策目標値(日平均値0.1mg/m³以下かつ1時間値0.2mg/m³以下)を満足した日数とその割合について年間を通してみると、一般局では、331日～360日(平均354日)、98.6%～100%(平均99.4%)でした。

一方、自排局では、年間を通して336日～361日(平均353日)、96.8%～100%(平均98.7%)の割合で対策目標値を満足していました。



環境濃度は、ここ10年間概ね減少傾向にあります。2006年度の一般9局の年平均値は、0.031 mg/m³ で、前年度より0.001 mg/m³ 増加しました。また、自排局の年平均値は、0.034 mg/m³ で、前年度より0.001 mg/m³ 減少しました。



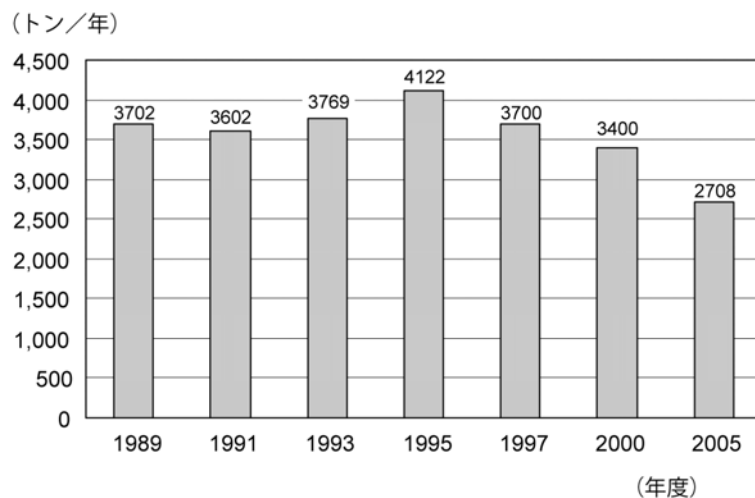
排出量

● 自動車

近年、自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質の排出量については、自動車排出ガス規制の強化、自動車 NO_x・PM 法による車種規制やディーゼル車運行規制などの実施により大きく改善しています。

市は、2006年度に大気環境改善対策検討調査を実施し、2005年度の道路交通センサデータ等を用いて、市内を走行する自動車の窒素酸化物（NO_x）排出総量及び粒子状物質（PM）排出総量を算定しました。なお、2000年度の排出量については、1999年度の道路交通センサデータ等を用いて算定したデータです。

自動車窒素酸化物排出量の推移(推計)



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)

窒素酸化物に対する従来の施策をさらに強化するとともに、自動車交通に起因する粒子状物質の削減を図るため、自動車 NO_x 法を改正し、2001年6月に制定された。自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質の総量削減計画の作成、車種規制等により対策を推進する。改正に伴い、車種規制の強化、事業者に対する措置の強化が行われている。

環境基本計画で掲げた重点目標の達成状況の評価は、次のとおりです。

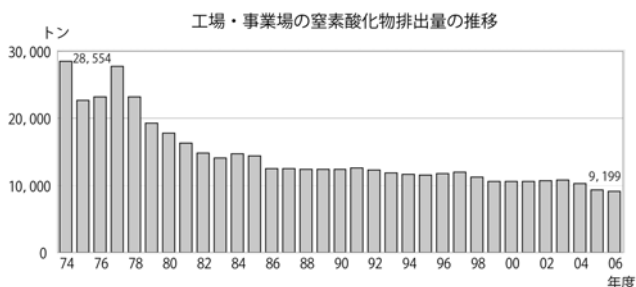
- ・自動車からのNO_x：2005年度の排出量算定結果は2,708トンで、2000年度の3,400トンと比べ20%の低減率でした。2010年度の目標1,010トンに向けて、更に自動車のNO_x対策を進めていく予定です。
- ・自動車からのPM：2005年度は108トンで、2000年度の610トンと比べ82%の低減率で、2010年度の目標量172トンを大幅に下回る結果でした。八都県市によるディーゼル車運行規制をはじめとする各種自動車対策の削減効果によるものと考えられます。

なお、2007年度には、2010年度及び2015年度の将来排出量の予測と将来環境濃度予測（大気シミュレーション）及び環境基準達成に向けた今後の対策検討を行うこととしています。

● 固定発生源

2006年度における市内の工場・事業場からの窒素酸化物の排出総量は、9,199トンで2000年度排出量（10,682トン）と比べると約13.9%減少しました。

また、粒子状物質（二次生成粒子を含む。）の排出総量は1,646トンで、2000年度排出量（2,169トン）と比べると約24.1%減少しました。



施策の概要

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。

- ・二酸化窒素については、2010年度までに環境基準を概ね達成すること。
- ・浮遊粒子状物質については、2010年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、環境基準を概ね達成すること。

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。

また、2002年10月には、「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。

このため本市では神奈川県と協調し、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するとともに、2002年12月からは、最新規制適合車への買い換えに対しては融資制度を創設し、PM減少装置の装着に対しては助成制度を創設しました。

また、市は、次のように川崎市条例を改正（2000年施行）しました。2006年度には、市条例の遵守状況について64件の立入調査を行いました。

「神奈川県生活環境の保全に関する条例」に定めるディーゼル車規制の概要

- 運行規制：
県内を運行するディーゼル車（普通貨物自動車、小型貨物自動車、大型バス、マイクロバス、特種自動車の5車種を対象とし、乗用車は除く。）を対象に、県条例に定める粒子状物質の排出基準を満たさない車両は、初度登録から7年間の猶予期間経過後、運行が禁止されます。ただし、粒子状物質減少装置（DPF装置等）の装着など、知事が認めた対策を講じた車両は適用除外となります（規制開始時期は、2003年10月1日）。
また、荷主等は、輸送の委託者が運行規制を遵守し、例えば県条例に適合する車両の使用を業務委託の条件とするなど、適切な措置を講じなければなりません。
- 低公害車の導入義務付け
一定台数（50台）以上の自動車を使用する事業者は、使用する車両について一定割合（20%）以上を「低公害車」（七都県市が指定する低公害車）とすることが義務付けられます。（達成期限は、2006年3月31日）
- 燃料規制
ディーゼルエンジンから排出される粒子状物質の量を増大させ、環境に負荷を与える重油混和燃料等（重油、重油を混和した燃料等）を、自動車の燃料として使用すること及び販売が禁止されます。（規制開始時期は、2003年4月1日）

自動車排出ガス対策に係る「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

- アイドリング・ストップの実施
自動車を実業活動に使用する方は、その自動車を運転する従業員にアイドリング・ストップを実施させてください。
 - 自動車環境情報の配置と説明
 - ・ 自動車を販売する事業者は、低公害車の普及に努めてください。
 - ・ 販売する自動車の、環境に関する情報（排出ガス、燃料種別・消費率、騒音に関する情報）を記載した書面を、事業所に備え置いてください。
 - ・ 自動車を購入する方に、この書面を交付し、自動車の環境に関する情報について説明してください。
 - 排ガス浄化装置の点検等
 - ・ 自動車を整備する方は、自動車を整備するときには、排ガスを浄化する装置の点検に努めてください。
 - ・ 点検結果は、整備を依頼した方に説明し、装置の適正な維持管理についてアドバイスするよう努めてください。
- ※これらの規定のうち、「努めてください。」とかかれたもの以外の規定に違反した場合は、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。

これら一連の自動車対策の進展を踏まえ、環境保全審議会の答申（2002年3月、川崎市におけるディーゼル車対策のあり方について）に沿って、2003年度～2005年度までの市及び関係団体、関係機関の自動車対策に関する施策をとりまとめて、「川崎市自動車公害防止計画」を策定し、施策の推進を図りました。

今後は、規制の強化に加えて、発生源対策、交通量対策、交通流対策、局所汚染対策を積極的に講じていきます。

- ・ 発生源対策としては、指定低公害車の導入及びPM減少装置の装着
 - ・ 交通量対策としては交通需要管理（TDM）の取組み
 - ・ 交通流対策としては、近隣自治体、交通管理者及び道路管理者と連携した通過交通対策など
- 以上、これらの自動車対策を総合的に進めていきます。

重点的取組事項の実施状況

総合的な大気汚染の低減に係る具体的施策の実施状況等については、第3章を御覧ください。

●自動車公害発生源対策及び広域的対応の強化

八都県市によるディーゼル車に対する協調した取組の推進

・自動車排出ガス対策について

1 連携協力して行うディーゼル車対策

東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県は、ディーゼル車運行規制に向け条例を策定し、2002年11月には、2003年10月から実施する運行規制に向け、八都県市首脳会議にディーゼル車対策推進本部を共同で設置し、各種対策を実施してきました。引き続き同専門部会において、ディーゼル車対策に取り組んでおり、2006年度においてもPM減少装置の指定や、連携した運行規制一斉検査などを実施しました。

2 自動車排出ガス対策に関する広報等

2002年11月から約1年間、ラジオスポット広告、リーフレット、ポスター等により共同広報を実施するとともに、関係事業者、業界団体を通じた規制周知やPM減少装置装着等の早期対応など、協力を広く要請しました。2006年度においてもポスター、リーフレットによる共同広報を実施しました。

3 自動車NOx・PM法の施行に係る国等への意見書の提出

2006年度には、国に対し、流入車両対策の実施、新長期規制適合車の早期市場投入、ポスト新長期規制適合車の早期市場投入促進、局地汚染対策、車両買い替えに対する支援策の充実強化、NOx・PM低減装置の開発促進について要請しました。

交通需要管理(=交通需要マネジメント) (TDM :

Transportation Demand Management)

自動車交通の時間、経路、手段の変更、自動車の効率的な使用による平準化、分散化、軽減化を図ることで交通渋滞の緩和を目的としている。交通渋滞の緩和は、間接的に自動車公害を防止することから、重要な自動車対策として位置付けられており、「公害防止等生活環境の保全に関する条例」にその規定がある。

・県条例によるディーゼル車運行規制に係る監視・指導の推進

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委譲を受け、神奈川県条例に基づきディーゼル車の運行規制を実施しています。

川崎市では、2006年度には、警察の協力を得て路上検査を7か所、また、事業所や工事現場などの協力を得て、車両の出入口や駐車場で行う拠点検査を47か所、事業所を訪問するなどして行う事業所検査を202か所で実施し、条例違反車両に対し改善指導を行いました。

引き続き2007年度についても、条例違反車両の不正運行の取締りを実施します。

実施主体	検査区分	箇所数	検査台数			
			適合	不適合	その他	
川崎市	路上検査	7箇所	164台	160台	4台	0台
	拠点検査	47箇所	428台	420台	8台	0台
	事業所検査	202箇所	5,037台	4,975台	62台	0台
	計	256箇所	5,629台	5,555台	74台	0台
			100%	98.7%	1.3%	0.0%

「その他」は、車検証不携帯等により検査できなかったもの。

・粒子状物質減少装置（DPF、酸化触媒）の導入の推進

PM（粒子状物質）未規制車や短期規制車等のPM排出量の多い使用過程車の有力なPM排出削減手法であるPM減少装置の普及を図るため、七都県市（2003年4月から八都県市）では、2002年6月に粒子状物質減少装置指定制度を創設しました。また、市では、指定した装置を装着する事業者に対して、神奈川県と協調した装着支援制度をつくり、2002年12月から粒子状物質減少装置とその装着費の助成制度の運用を開始しました。

なお、短期規制適合車（型式KC-）に対する助成制度は、平成18年度で終了しました。

また、埼玉県、東京都では、2006年4月から長期規制車（型式KK-、KL-等）についても運行規制を強化実施することから、市では、2005年7月から対象車両への助成制度を開始しています。

・低公害車の普及推進

低公害車の普及推進のため、事業者に対して、CNG車、ハイブリッド車など低公害車導入のための助成制度を継続して実施し、2006年度に本制度を活用した台数は、17台でした。

また、公用車については、市バス2台にCNG車を導入した他、グリーン購入基本方針に基づき、八都県市指定低公害車を積極的に導入するよう働きかけ、2007年3月末現在、保有総台数1,641台のうち850台が八都県市指定低公害車になりました。

さらに、国土交通省が推進する「CNG車普及促進モデル事業」を継続実施し、CNGスタンドの設置についての検討やCNG車の普及を推進しました。

・自動車からの排出ガスの低減に向けた普及啓発の推進

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みを推進するため、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を設けました。また、エコドライブ推進の取り組みとして、エコドライブコンテストやエコドライブ講習会の実施、夏の省エネキャンペーン、エコカーワールドや地球環境フォーラム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。

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、電熱や触媒の作用等によりPMを除去する装置

酸化触媒

白金など触媒の酸化作用により自動車排出ガス中の粒子状物質を低減させる装置。一酸化炭素や炭化水素系物質等についても二酸化炭素や水に変化させる。

八都県市指定低公害車制度

電気自動車、天然ガス自動車、エタノール自動車、ハイブリッド自動車のみではなく、一般に市販されているガソリン自動車、LPG自動車、ディーゼル自動車であっても、窒素酸化物等の排出が少ない低公害な自動車を指定して公用車に導入していくとともに、低公害な自動車の導入を一般に広く推奨する制度。窒素酸化物等の排出量に応じて、超低公害車、優低公害車、良低公害車の指定がある。

かわさきエコドライブ宣言登録制度

エコドライブは、自動車排出ガスに含まれる二酸化炭素(CO₂)や大気汚染物質を減らすことができるため、地球温暖化防止などの環境対策につながります。さらに、燃料費の節約や交通安全にもつながるなど、メリットがたくさんある自動車の運転方法です。宣言登録はエコドライブを実践している方や趣旨に賛同していただける方に登録をお願いしています。登録は川崎市インターネットホームページから行えます。

公共車両優先システム (PTPS:Public Transportation Priority System)

バスなどの公共交通車両が信号で停車することなく、スムーズに走行できるようにするためのシステム。これにより、車両平均運行速度を上げ、自動車から排出される窒素酸化物を削減し、大気汚染を改善することがその大きな目的。

●自動車交通への新しい取組によるまちづくりの展開

・公共車両優先システム (PTPS) の導入・拡大

公共車両優先システム (PTPS) とは、信号を制御することで路線バスが交差点をスムーズに通過することが可能となるシステムで、このシステムの利用によりバス交通の利便性が向上し、マイカー利用からの転換が起こり、交通環境や大気環境の改善を図ることができます。

2001 年から、公共車両優先システム (PTPS) を活用して特急バスの可能性の実証実験を行い、2003 年 8 月から東扇島循環線で特急バス (川崎駅と東扇島を結ぶ) の運行を開始しました。

●自動車交通への依存を抑制したライフスタイルの形成

・バス路線等の公共交通網の整備、拡充

市バスでは、公共交通機関としてバリアフリー化の推進や大気汚染の低減に向けて積極的に取り組んでいます。

更新車両 18 両は、すべて車椅子使用者や高齢者の方など、どなたにも御利用しやすいノンステップバスです。このうち 2 両は環境への負荷が少ない圧縮天然ガス (CNG) を燃料とするバスを引き続き導入しました。

車種は利用実態に合わせて、大型 10 両、大型ロング 8 両です。

また、利用のニーズに対応したサービスの充実を図るため、年末期間の深夜便の増回運行、朝タラッシュ時の運行改善等を行うとともに、夜間でも見やすい照明付バス停留所標識を 10 基、風雨避けのバス停留所上屋を 4 か所に整備しました。

・鉄道交通の利便性の向上による交通手段の転換の促進

運輸政策審議会答申第 18 号に基づき、既存路線の改良や路線の新設、複々線化等により、混雑の緩和や速達性の向上等が図られるよう取り組んでいます。

また、鉄道駅のバリアフリー化にあたっては、「交通バリアフリー法」や「川崎市福祉のまちづくり条例」等の整備基準に基づいて指導するとともに、市が所管している民営鉄道駅舎エレベーター等設置補助金も活用しながら、その整備を促進することで利便性の向上を図っています。

・自転車道ネットワークの検討及び駐輪場の整備の推進

「環境負荷の少ない道路利用への転換」として自動車利用のあり方が見直され、環境面を配慮した交通手段としての自転車が注目されているところですが、自転車利用環境の整備の必要性に基づき、自転車道ネットワーク構想の基本的調査の検討を行っています。

また、駐輪場の整備については、1987 年 10 月に施行した川崎市自転車等の放置防止に関する条例に基づき、公共の場所における自転車等の放置による危険又は障害を除去することにより、歩行者等の通行の安全と円滑及び災害時における緊急活動の場の確保を図り、併せて市民自らが自転車等の適正な駐車秩序の確立に努め、もって安全で住みよい生活環境を維持し、向上するよう取り組んでいます。

環境にやさしい自転車利用の推進が図られるよう、駅周辺の放置自転車改善のために駐輪場の整備に努めています。