



KAWASAKI CITY

令和元年度

環境局事業概要－公害編－
平成30年度の取組

よりよい環境をめざして

川 崎 市

第1章 沿 革

第2章 大 氣 汚 染

第3章 自 動 車 公 害

第4章 水 質 汚 濁

第5章 土 壤 汚 染

第6章 地 盤 沈 下

第7章 騒 音 ・ 振 動

第8章 悪 臭

第9章 化 学 物 質

第10章 条 例

第11章 公 害 苦 情

第12章 公 害 防 止 融 資

第13章 地 球 環 境

第14章 調 査 ・ 研 究

第15章 普及啓発・環境教育

第16章 環 境 影 響 評 価

第17章 審 議 会 等

第18章 国 際 貢 献

第19章 放 射 線

参考資料 統計・用語・年表

目 次

第1章 沿革	1
第2章 大気汚染の現状と対策	7
第1節 大気汚染の概況	7
第2節 現状	9
1 硫黄酸化物 (SO _x)	9
2 窒素酸化物 (NO _x)	12
3 光化学オキシダント (O _x)	16
4 浮遊粒子状物質 (SPM) 及び微小粒子状物質 (PM _{2.5})	20
5 一酸化炭素 (CO)	31
6 非メタン炭化水素 (NMHC)	33
7 降下ばいじん	35
8 石綿 (アスベスト)	36
9 酸性雨	36
10 フロン	38
11 有害大気汚染物質	39
第3節 対策	43
1 法令等による規制	43
2 有害大気汚染物質	46
3 緊急時の措置－光化学公害対策－	46
4 大気汚染監視体制	47
第3章 自動車に係る大気汚染の現状と対策	51
第1節 自動車に係る大気汚染の概況	51
1 総合的な対策の推進	51
2 事業者・市民・関係団体等との協働による取組推進	51
3 国等における取組	52
第2節 現状	52
1 自動車交通等の現況	52
第3節 対策	55
1 自動車単体対策	55
2 交通量・交通流対策	60
3 国、関係自治体等と連携した取組	61
4 局所的な対策 (池上地域)	64
第4章 水質汚濁の現状と対策	65
第1節 水質汚濁の概況	65
1 公共用水域	65
2 地下水	66
3 川崎市水環境保全計画	67
第2節 現状	68
1 公共用水域水質	68
2 生物の調査結果	85

3 地下水	9 2
第3節 対策	1 0 1
1 法令等による規制	1 0 1
2 水質汚濁監視体制	1 0 2
3 生活排水対策	1 0 3
4 地下水汚染対策	1 0 3
第5章 土壌汚染の現状と対策	1 0 4
第1節 土壌汚染対策の概況	1 0 4
1 土壌汚染の経緯	1 0 4
2 市の取組	1 0 4
第2節 現状	1 0 5
1 農用地	1 0 5
2 市街地	1 0 5
第3節 対策	1 0 6
1 法令による規制	1 0 6
2 要綱及び条例による指導・規制	1 0 8
第6章 地盤沈下の現状と対策	1 1 1
第1節 地盤沈下の概況	1 1 1
第2節 現状	1 1 2
1 地盤の標高	1 1 2
2 地下水位	1 1 3
3 地下水揚水量	1 1 4
4 地下水塩水化調査	1 1 5
第3節 対策	1 1 5
1 法令等による規制	1 1 5
2 地下水位と地盤沈下監視体制	1 1 6
第7章 騒音・振動の現状と対策	1 1 7
第1節 騒音・振動の概況	1 1 7
第2節 現状	1 1 7
1 工場・事業場の騒音・振動	1 1 7
2 建設作業に伴う騒音・振動	1 1 9
3 自動車騒音・振動	1 2 0
4 鉄道騒音・振動	1 2 4
5 航空機騒音	1 2 6
6 生活騒音	1 2 7
7 低周波音	1 2 8
第3節 対策	1 2 9
1 工場・事業場の騒音・振動	1 2 9
2 建設作業に伴う騒音・振動	1 2 9
3 自動車騒音	1 2 9
第8章 悪臭の現状と対策	1 3 0
第1節 悪臭の概況	1 3 0

第2節 現状	1 3 0
1 環境	1 3 0
2 工場・事業場等	1 3 0
第3節 対策	1 3 1
1 法令等による規制	1 3 1
2 発生源対策	1 3 2
3 広域悪臭対策	1 3 2
第9章 化学物質の現状と対策	1 3 3
第1節 化学物質による環境リスク低減の取組の概況	1 3 3
1 背景	1 3 3
2 国内外の動向	1 3 3
3 本市の取組	1 3 4
第2節 現状	1 3 5
1 化学物質（PRTR 対象物質）の排出量・移動量	1 3 5
2 ダイオキシン類	1 3 9
3 未規制化学物質	1 5 1
4 ゴルフ場農薬	1 5 4
第3節 対策	1 5 5
1 化学物質対策	1 5 5
2 ダイオキシン類対策	1 5 6
3 未規制化学物質の対策	1 5 7
4 ゴルフ場農薬対策	1 5 8
5 「川崎市バイオテクノロジーの適正な利用に関する指針」に基づく取組	1 5 8
第10章 公害防止等生活環境の保全に関する条例の運用	1 5 9
1 「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例（公防条例）」	1 5 9
2 公防条例の運用状況（平成30年度実績）	1 5 9
3 公防条例及び同施行規則の改正状況（平成29年度実績）	1 6 6
第11章 公害苦情の処理及び法令等に基づく改善指導	1 6 6
第1節 公害苦情の概況	1 6 6
1 公害苦情の発生状況	1 6 6
2 公害苦情処理の状況	1 7 0
第2節 法令等に基づく改善指導の状況	1 7 1
1 文書又は口頭による改善指導	1 7 1
2 法令等に基づく改善命令、停止命令等	1 7 1
第12章 公害防止資金の融資	1 7 2
第1節 融資制度	1 7 2
第2節 融資状況	1 7 3
第13章 地球環境問題への対応	1 7 4
第1節 地球環境問題と川崎市の取組	1 7 4
1 地球環境問題とは	1 7 4
2 川崎市における地球環境問題への制度上の対応	1 7 4
第2節 川崎市における地球環境問題への具体的な取組	1 7 6

1	温室効果ガス排出量の把握	176
2	「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」の推進	177
3	太陽エネルギーの普及拡大	178
4	川崎市建築物環境配慮制度	179
5	戸建住宅を対象とした環境配慮制度	182
6	その他の地球環境問題への取組	184
第14章	環境保全に関する調査・研究	186
第1節	調査・研究内容	186
1	大気に関する調査・研究	186
2	水質に関する調査・研究	187
3	都市環境に関する調査・研究	188
第2節	調査・研究概要	189
1	川崎市における微小粒子状物質（PM2.5）の成分組成	189
2	川崎市における大気中揮発性有機化合物調査結果	190
3	公共用水域の調査結果	190
4	水環境中の化学物質に関する調査結果	191
5	暑熱環境に関する調査結果（平成27～29年度）	191
6	環境技術産学公民連携事業	192
第15章	普及啓発・環境教育の推進	194
1	環境保全に関する普及啓発活動の推進	194
2	環境情報の提供	196
3	環境教育の推進	197
4	環境情報システム	199
第16章	環境影響評価の推進	200
第1節	環境影響評価制度の概要	200
1	環境影響評価制度	200
2	「環境影響評価法」	200
3	条例の制定	201
4	対象事業について	202
第2節	環境影響評価手続の実施状況	202
1	指定開発行為等の届出件数（平成30年3月31日現在）	202
2	審査書及び市長意見の公表件数	203
第17章	審議会等の設置、審議状況	206
1	設置状況	206
2	審議状況	207
第18章	環境技術による国際貢献	208
第1節	国連環境計画（UNEP）との連携	208
1	経緯	208
2	UNEP エコタウンプロジェクト会議	208
3	国連環境計画（UNEP）連携 「第15回川崎国際エコビジネスフォーラム」	208
第2節	国連グローバル・コンパクトの取組	210

1	国連グローバル・コンパクト	210
2	かわさきコンパクト	210
第3節	その他、環境技術による国際貢献に向けた取組	210
1	中国・瀋陽市との連携・協力	210
2	国立環境研究所との連携・協力	211
3	公益財団法人地球環境戦略研究機関（IGES）との連携・協力	211
4	海外からの環境技術に関する視察受入	211
5	環境技術情報の収集・発信	211
6	国際連携の構築に基づくグリーンイノベーション及び 技術移転を通じた国際貢献の推進事業	212
第19章	放射線の現状	214
1	環境大気中の放射線量の測定	214
2	河川水、海水、地下水及び土壌の放射性物質の測定	215

参考資料

I	事業執行関係資料	217
1	川崎市環境局環境対策部関係 所・課	217
2	事務分掌	218
3	公害部門の予算費目内訳	219
II	統計資料等	220
1	大気汚染関係資料	220
2	自動車関係資料	226
3	水質汚濁関係資料	228
4	騒音・振動関係資料	234
5	ダイオキシン類対策特別措置法に基づく届出状況（平成31年3月31日現在）	237
6	公害防止管理者等選任届出状況	238
7	環境行動事業所一覧	239
8	広報用冊子・パンフレット類	240
9	全国大都市統計資料抜粋（平成29年度データ）	244
III	環境用語解説（50音順）	246
IV	年表	256

略語一覧

- ・ 川崎市公害防止条例（昭和47年3月28日） → **旧公防条例**
- ・ 川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例（平成11年12月24日） → **公防条例**
- ・ 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6月3日） → **自動車NOx・PM法**
- ・ 神奈川県生活環境の保全等に関する条例（平成9年10月17日） → **県条例**
- ・ 大気汚染防止法（昭和43年6月30日） → **大防法**
- ・ 水質汚濁防止法（昭和45年12月25日） → **水濁法**
- ・ 土壌汚染対策法（平成14年5月29日） → **土対法**
- ・ ダイオキシン類対策特別措置法（平成11年7月16日） → **ダイオキシン法**
- ・ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年12月25日） → **廃掃法**
- ・ 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律（平成11年7月13日） → **化学物質排出把握管理促進法**
- ・ 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年10月9日） → **温対法**
- ・ 川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例（平成21年12月24日） → **温対条例**
- ・ 環境影響評価法（平成9年6月13日） → **アセス法**
- ・ 川崎市環境影響評価に関する条例（昭和51年10月4日） → **旧アセス条例**
- ・ 川崎市環境影響評価に関する条例（平成11年12月24日） → **アセス条例**

第1章 沿 革

1 公害問題の発生とその対策

(1) 産業公害の発生（明治末～昭和初期）

川崎市における公害問題は、工場が進出を始めた明治末から大正初めにかけて、特定の工場からの汚染物質の排出により、周辺住民や農作物などが被害を受けた事件として発生していた。しかし、被害の発生も個別的であり、その解決策は損害賠償の域を出ないものであった。

その後、臨海部の埋立ての進行と同時に進出する工場も増加し、京浜工業地帯が形成されていた昭和初期には、工場から排出されるばいじんや汚水等による周辺住民や漁業等への被害の発生が顕著になった。しかし、当時は公害防止技術も未熟であったことから、行政も、被害住民救済のために積極的な対策を進めるまでに至らなかった。

(2) 高度経済成長による産業公害の激化と公害規制（戦後～昭和40年頃）

京浜工業地帯の中核として繁栄していた川崎の工場は、太平洋戦争末期の本土空襲により壊滅状態となったが、朝鮮戦争を契機とし、戦前からの鉄鋼・機械工業の再生・復興に加え、発電所の建設、石油コンビナートの形成が進む中で、これらの工場群から排出されるばい煙や汚水は、複合して広範囲にわたり被害を与えることになった。これに伴い、昭和25年頃から大気汚染に関する市民の苦情が現れ始め、昭和30年代の高度成長期に入ると公害苦情件数も飛躍的に増加した。こうした状況から、従来の特定の加害工場と周辺被害住民との関係だけでは律し切れない公害問題が生じ、国や自治体もこれに積極的に対応せざるを得ないような状況になった。

神奈川県は、昭和26年に「神奈川県事業場公害防止条例」を制定し、工場に対する規制を開始した。本市では、昭和30年代以降の高度成長期に産業公害が激化していく中で、昭和35年には住民団体から「公害防止条例」制定の直接請求がなされ市議会が否決したものの、同年に市提案による「川崎市公害防止条例」を可決成立させた。

一方、国においても昭和37年に「ばい煙の排出の規制等に関する法律」を制定するなど諸法令の整備を行い、昭和42年には「公害対策基本法」が成立し、公害対策は全国的な広がりを見せるようになった。

(3) 総量規制を導入した新たな「川崎市公害防止条例」の制定（昭和47年3月）

こうした中で、本市では昭和46年に「市民生活最優先」の原則を掲げ、その基本目標として、①市民の生命と健康を守り、生活の安全を保つための施策、②生きがいのある市民生活をつくるための施策、③新しい都市環境をつくり出すための施策を掲げた。特に、公害など環境問題に対する施策が都市施策の基調であるとして、公害の防止、公害健康被害者の救済、自然環境の保全、回復等に係る諸施策を次々に実践していった。取組の始めは、これまでの公害防止条例を廃止し、昭和47年3月の公害行政の根幹となる新たな「川崎市公害防止条例（以下「旧公防条例」という。）」の制定・公布であった。この条例は、大気汚染、水質汚濁、騒音等に係る公害防止対策の手法として、環境目標値、地区別許容排出総量及び規制基準を相互に関連付けることによって、いわゆる川崎方式と呼ばれる市独自の諸規制の体系化を図ったものであり、我が国における総量規制の草分けとして、国や他自治体における公害防止対策の推進に先駆的な役割を果たした。

(4) 都市生活型公害の発生（昭和50年頃から）

昭和50年代に入ると、これまでの工場・事業場を主な発生源とするいわゆる産業公害については、国、自治体による諸法令の整備、規制などの制定により、かなりの改善が見られた。しかし、社会経済の発展、生活水準の向上に伴い、都市への人口集中、自動車交通量の増大等が顕著となり、生活騒音、生活排水、合成洗剤問題、自動車排出ガスなど、都市・生活型公害が顕在化した。また、有害化学物質による地下水汚染が社会的な問題として取り上げられた。

これらの新たな環境問題への対応として、昭和51年10月に「川崎市環境影響評価に関する条例（以下「旧アセス条例」という。）」を全国に先駆けて制定し、良好な地域環境づくりをめざした。また、昭和58年12月には「川崎市自動車公害問題協議会」、昭和59年5月には「川崎市二ヶ領用水水質浄化対策委員会」を発足したほか、昭和58年8月に「川崎市洗剤対策推進方針」、昭和59年4月に「川崎市生活排水対策推進要綱」、昭和62年7月に「川崎市生活騒音の防止に関する要綱」をそれぞれ制定し、改善に努めてきた。

2 新たな環境問題の顕在化：快適な環境をめざして（昭和60年頃～平成初期）

昭和60年代に入ると、全国的にも都市・生活型公害問題、先端技術産業の進展に伴う化学物質による環境汚染問題が大きくクローズアップされるようになった。さらには、地球温暖化、オゾン層の破壊など、その被害や影響が地球的規模にまで広がりをもった環境問題として国際的な関心と呼ぶようになった。また、市民生活の質的向上や消費の拡大・多様化に伴い、市民の環境に対するニーズは、ゆとりやうるおい等、より快適な環境（アメニティ）を求めるようになってきた。

(1) 「川崎市環境基本条例」と環境行政の体制づくりの取組

こうした中で、21世紀の豊かな都市環境づくりに向けて、平成3年12月に「川崎市環境基本条例」を制定・公布し、総合的環境行政の体制づくりに向けた取組を開始した。平成3年9月には「川崎市自動車公害防止計画」を策定し、自動車公害の改善に向けた本格的な施策の展開を図り、また、平成5年4月には「川崎市河川水質管理計画」を策定し、市内河川に環境目標値を設定するなど総合的な水質保全対策を実施した。先端技術産業に係る環境問題については、平成4年4月に「川崎市先端技術産業環境対策指針」を制定し、市内事業者に協力を求め、環境汚染の未然防止対策を推進した。さらに工場の跡地などの土壌汚染対策として、平成5年7月に「川崎市土壌汚染対策指導要綱（以下「土対指導要綱」という。）」を制定し、工場跡地の再開発などにおける調査及び対策の実施を指導した。

(2) 地球環境問題の顕在化と環境基本計画

一方、地球環境問題に世界的な関心が集まる中で、平成4年6月にブラジルのリオデジャネイロで環境と開発に関する国連会議（地球サミット）が開催され、アジェンダ21（環境と開発に関するリオ宣言の諸原則を実行するための行動計画）など多くの国際的合意が得られた。こうした会議の開催は、環境問題に対する認識を新たにさせるとともに、人類への生存の危機を警告したものである。こうした中で、我が国においても、平成5年11月に「公害対策基本法」を廃止し環境政策の基本理念等、新たな枠組みを示す「環境基本法」が制定され、また、平成6年12月には、環境基本法第15条に基づく「環境基本計画」が閣議決定された。

本市では、平成4年12月に「地球市民の時代における人間都市の新たな創造」を基本目標に掲げた「川崎市基本構想」を決定し、平成5年3月には、この構想を実現するための総合計画である「川崎新時代2010プラン」を策定した。この計画の中の5つの基本方向のうち「快適環境都市づくり」

の課題としては、「地球環境にやさしい循環型のまちづくり」、「地域の生活環境改善」、「水と緑の快適環境の創造」などを掲げた。平成6年2月には、「川崎市環境基本条例」に基づき、環境行政の基本方針となる「川崎市環境基本計画」を策定し、この計画の目標年次である平成22年（2010年）に向けて「人と環境が共生する都市・かわさき」の実現をめざし、諸施策を推進した。

3 人と環境が共生する都市をめざして（平成10年頃から）

平成10年代に入ると市を取り巻く環境問題は、平成11年5月の川崎公害裁判の和解を契機とした南部地域道路沿道の自動車公害の防止対策、顕在化した土壌・地下水汚染問題への対応、鉄道騒音対策、ダイオキシン類や内分泌かく乱化学物質（環境ホルモン）による健康への影響の懸念など緊急に取り組む必要がある課題が生じた。

(1) 環境3条例の改正

「川崎市環境基本条例」の理念を踏まえた環境行政制度の体系的な整備を図るため、平成9年7月には、川崎市環境行政制度検討委員会に、旧公防条例、「川崎市における自然環境の保全及び回復育成に関する条例」、旧アセス条例の抜本的改正を含む「環境行政制度の基本的なあり方について」諮問し、2回にわたる市民説明会を含み、2年近くの審議を経て、平成11年7月に同委員会から市長に答申が行われた。

この答申では、その基本的な視点として、①「川崎市環境基本条例」に基づき環境施策を体系化し、より実効的な施策を定めること、②条例の対象とする環境の範囲や施策の分野を拡大すること、③これまでの規制手法に加え、自主管理手法や経済手法などの多様な行政手法を導入すること、④市・市民・事業者によるパートナーシップの確立の上に環境行政を展開すること、⑤行政手続を整備・合理化するとともに要綱等を条例化し、地域環境の管理に係る市の責任と権限を法的に明確にすることの5点を基本として改正すべき内容が提言された。

この答申に基づき、平成11年12月に、「川崎市環境基本条例」の一部改正、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例（以下「公防条例」という。）」、「川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」、「川崎市環境影響評価に関する条例（以下「アセス条例」という。）」及び「川崎市環境保全審議会条例」を制定・公布した。「川崎市環境保全審議会条例」については、平成12年3月1日から施行され、公害対策審議会、自然環境保全審議会、公園緑地審議会、廃棄物審議会等を統合した川崎市環境保全審議会が発足した。

(2) 「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例（公防条例）」の施行

平成12年4月には、川崎市環境保全審議会に「川崎市環境基本条例に規定する環境目標値及び川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例に規定する対策目標値、対策目標量等について」諮問し、同年9月の審議会の答申を経て、同年12月に「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例施行規則」を公布、公防条例を施行した。

(3) 川崎市地下水保全計画の策定

平成13年度に川崎市環境保全審議会から「川崎市における地下水保全対策のあり方」について、「地下水が水循環の重要な構成要素であることを認識したうえで、①身近な自然環境における水辺地の水源の確保、②安心して利用できる地下水の確保、③災害発生時における水源の確保、④良好な地下水・地盤環境の確保、を基本目標とすること、及びこれらの目標を達成するために地形・地質等から市域を5つの地域に分け、それぞれに重点施策を定めて効率的に施策展開すること。」の答申（平成13年9月21日）を受け、平成14年7月に「川崎市地下水保全計画」を策定した。

(4) ディーゼル車対策の拡充

道路沿道の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の達成が困難な状況にあり、その主な発生源であるディーゼル車について、早期に対策を実施する必要があることから、平成12年4月に「川崎市におけるディーゼル車対策のあり方」について川崎市環境保全審議会に諮問した。そして、同年9月のディーゼル車排出ガスからの粒子状物質の削減に焦点を定めた中間答申に基づき、市バスやごみ収集車などの公用車にクリーン軽油の導入など率先的な取組を行った。また、今後の総合的、中長期的ディーゼル車対策について、川崎市環境保全審議会から①車1台ごとの低公害化を進める発生源対策、②交通総量の抑制を進める交通量対策、③通過交通対策を進める交通流対策、④局所汚染対策を柱とした答申（平成14年3月20日）を受けた。平成14年度には、この答申に基づき、「川崎市ディーゼル車対策事業助成金交付要綱」の制度を始め、アイドリング・ストップ、立入検査等の規制強化を図るため、公防条例の改正を行った。

さらに平成15年度には、首都圏の八都県市※（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）が一体となってディーゼル車から排出される粒子状物質による大気汚染の防止に取り組むため、一都三県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の条例に基づき、平成15年10月1日からディーゼル車の運行規制を開始した。市では、市内を走行するディーゼル車に対しても、神奈川県からの権限委譲を受けて「神奈川県生活環境の保全等に関する条例（以下「県条例」という。）」に定める基準に適合しないディーゼル車の運行の取締りを行うと同時に、粒子状物質減少装置の装着に対する補助や対策が施されている最新規制に適合するディーゼル車などの低公害車への買換えに対する助成を行った。こうした取組から、平成16年の大気常時監視測定結果（一般環境大気・自動車排出ガス測定局）において、浮遊粒子状物質が初めて全測定局で環境基準を達成した。

※ 平成22年4月、相模原市の政令指定都市移行に伴い同市が加入し、九都県市となる。

4 誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさきをめざして（平成16年頃から）

平成16年12月に「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさきをめざして」を基本目標に掲げた「川崎市基本構想」を決定し、平成17年3月には、この構想を実現するための新総合計画である「川崎再生フロンティアプラン」を策定した。この計画の7つの基本政策のうち、「環境を守り自然と調和したまちづくり」の中で、持続可能な社会の形成に向けて地域レベルから地球温暖化防止に取り組むことや市民の快適な生活環境の創造に向けて、市民生活に密接に関係する大気や水、自動車排出ガス等の環境対策を着実にを行うとともに、ダイオキシン類等の新たな課題についても対策を推進するものとした。

(1) 川崎市環境審議会の設置

平成16年度には、環境行政の総合的かつ計画的な推進及び環境保全に関する重要事項を、総合的かつ専門的に調査審議するため、川崎市環境政策審議会と川崎市環境保全審議会を統合して、平成16年11月に川崎市環境審議会を設置した。

(2) ストック汚染対策等への対応

汚染の拡散や希釈効果が期待されず、長期にわたり汚染状態が改善されない環境汚染は、「ストック汚染」と呼ばれる。

ア 土壌汚染対策

土壌汚染への市民の関心の高まりや、土地取引に係る土壌汚染についての開示請求等の行政

ニーズがあることから、平成16年6月に、土壤汚染状況についての情報公開を円滑にするための公表制度を設けるなどの制度を公防条例に規定した。また、平成22年に「土壤汚染対策法（以下「土対法」という。）」が一部改正されたことに伴い公防条例を一部改正し、手続の重複の解消（改正した日に施行）及び、土対法において健康被害が発生するおそれがないとして対策を要さない形質変更時要届出区域においても、将来にわたる市民の健康被害の発生を未然に防止するため、地下水の監視や汚染土壌の飛散防止対策を規定（平成23年10月施行）した。

イ 石綿（アスベスト）

石綿（アスベスト）については、平成17年6月に、肺がん、悪性中皮腫等の深刻な病気を発症するおそれがあることと、石綿製品製造事業者の従業員とその家族及び周辺住民に石綿を原因とする健康被害が多発していることが公表され、その後、全国的な被害実態が明らかになったことから、国は「石綿による健康被害の救済に関する法律」の整備や「大気汚染防止法（以下「大防法」という。）」等関係法令の改正等の対策を講じた。石綿は、建築材料、自動車ブレーキ、家庭用品など幅広く使用されており、石綿に係る諸問題に関係部局が連携して対策を推進するため、川崎市アスベスト対策会議を平成17年8月8日に設置し、石綿汚染に係る環境対策や健康対策等を迅速に対応する体制を整備した。また、建築物等の解体等作業における石綿飛散防止対策の強化を目的として公防条例の改正を行い、平成23年10月1日に施行した。

(3) 温暖化対策の推進

平成16年3月に、京都議定書の批准など、地球環境問題を取り巻く状況の変化を踏まえ、「川崎市地球温暖化対策地域推進計画」を改定するとともに、「地球温暖化対策の推進に関する法律（以下「温対法」という。）」に基づく地球温暖化対策地域協議会として位置づけた市民、事業者、学校、行政の各主体からなるかわさき地球温暖化対策推進協議会を組織し、温室効果ガス削減に向けた実践活動を実施している。また、平成17年2月に、顕在化しつつある市内のヒートアイランド現象に対応するため、川崎市ヒートアイランド対策検討会議を設置し、全庁的な取組とした。

大量の資源、エネルギーを消費している建築分野においては、建築物の環境性能を向上させ、持続可能性のあるものに誘導していくため、平成17年2月に公防条例を改正し、建築物の環境性能評価に関する「川崎市建築物環境配慮制度」を創設した。また、運輸分野では、燃費を良くして二酸化炭素や大気汚染物質の排出を少なくする自動車の運転（エコドライブ）の一層の推進をめざして、平成19年2月にかわさきエコドライブ推進協議会を設立するとともに、「かわさきエコドライブ宣言登録制度」に基づいた普及事業を実施していくものとした。

平成20年2月には、「環境」と「経済」の調和と好循環を推進し、持続可能な社会を地球規模で実現するための取組として、「川崎の特徴・強みを活かした環境対策の推進」、「環境技術による国際貢献の推進」、「多様な主体の協働によるCO₂削減の取組みの推進」を柱とした「カーボン・チャレンジ川崎エコ戦略」を策定し、全市をあげて取り組むこととした。また、平成21年12月に「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例（以下「温対条例」という。）」を制定し、平成22年度には、この条例に基づき、本市の地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画及び実施計画」を策定した。その後、パリ協定の発効や国の地球温暖化対策計画の策定などの社会状況の変化に対応するため、平成30年3月に「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」を改定するとともに、新たに「実施計画」を策定した。

(4) 窒素酸化物低減に向けた更なる交通環境対策の推進

平成21年2月の「窒素酸化物に係る大気環境対策について」の環境審議会答申を受け、公防条例の一部改正を行い、「環境に配慮した運搬制度（エコ運搬制度）」を創設した。

また、平成24年4月には、自動車に係る環境問題の解決に向けて、事業者、市民、関係団体及び関係行政機関が相互の連携のもとに、地域環境及び地球温暖化対策を総合的に推進することを目的としてかわさき自動車環境対策推進協議会が設置され、各実施主体の自主的な取組を推進するための基本的な考え方を取りまとめた「かわさき自動車環境対策プラン」を策定した。平成28年8月には、プランの内容を見直し、平成32年度まで、さらに自動車環境対策の取組を推進することとした。こうした取組から、平成25年度に測定開始以来初めて大気常時監視測定結果（一般環境大気・自動車排出ガス測定局）において、二酸化窒素が全測定局で環境基準を達成し、その後も平成26年度を除き、全測定局で環境基準を達成している。

(5) 川崎市環境基本計画の改定

平成23年3月には、地球温暖化対策を始めとした重点分野を掲げるとともに、旧計画における目標が未達成の課題を始めとして、環境に係る国内外の社会情勢、環境行政の新たな動向等に対応し、本市の環境行政をより総合的に推進する計画として「川崎市環境基本計画」の改定を行った。

(6) 川崎市水環境保全計画の策定

平成24年2月の「今後の水環境保全のあり方について」の環境審議会答申を受け、川崎市河川水質管理計画と川崎市地下水保全計画を統合し、新たに水循環の視点も加え、平成24年10月に水環境を総合的に捉えた施策を推進する「川崎市水環境保全計画」を策定した。

(7) 環境総合研究所の開設

平成25年2月に、公害研究所、公害監視センター、環境技術情報センターの3つの事業所を統合し、国連環境計画（UNEP）、国立環境研究所、大学や研究機関、環境技術を有する企業との連携を図りながら、環境の総合的な研究を行う拠点として、環境総合研究所を整備した。