

環境施策の計画的な推進や適切な環境配慮の実施等について、その実効性を担保していくため、環境基本条例において設けられた環境調整会議、環境審議会、年次報告書の公表等の制度に基づき、進行管理を図っています。

点検・評価の内容は、環境調整会議等に報告するとともに、年次報告書に対して市民から提出された意見については、市の対応措置を取りまとめ、公表を行っています。

2009年度版環境基本計画年次報告書に対する市民意見の概要並びにこれらに対する市の対応措置の概要は、次のとおりです。

## ■2009年度版環境基本計画年次報告書への市民意見及び対応措置の概要

### 1 健康な市民生活が営める安全なまちに向けて

項目	市民意見要旨	対応措置
大気汚染	二酸化窒素に係る対策目標値は、下限値(0.04ppm)も含め、全局達成されてこそ真に達成されたと言える。残念ながら下限値は、まだ一般局で6局・自排局では8局が未達成となっている(各9局のうち)。引き続き、窒素酸化物対策を強力に進める必要がある。	本市では、2009年2月の環境審議会答申を踏まえ、これまでの取組に加え、自動車対策としては、環境に配慮した運搬制度の実施(2010年4月から川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例の中で運用)等の交通環境対策を推進するとともに、工場・事業場対策としては、環境性能の優れた燃焼施設等の事業者による自主的な導入促進を図るため、「環境への負荷の低減に関する指針」を改正しました。また、既存の融資制度に新たな対象として当該施設等の追加や、事業者への技術的支援として事業者セミナーやアドバイザー制度の運用を予定しています。
大気汚染	浮遊粒子状物質に係る対策目標値は、一部の測定局の1時間値をのぞけば、全局達成された。しかし、環境目標値については、一般局で2局、自排局では6局が、各9局のうち未達成となっている。従って今後、新たな微小粒子状物質(PM2.5)に係る観測体制の整備と併せ、粒子状物質対策を強力に進める必要がある。	2009年9月に新たに環境基準が設定された微小粒子状物質(PM2.5)については今後、常時監視体制を整備していく予定です。また、浮遊粒子状物質及びPM2.5は、ばいじん等の一次粒子、窒素酸化物、揮発性有機化合物(VOC)等から生成される二次粒子などで構成されていることから、これまでの工場・事業場及び自動車対策を着実に進めていくとともに、上記質問の回答で示しました「環境に配慮した運搬制度」や「環境性能の優れた燃焼施設等の事業者による自主的な導入促進策」の推進、更にはVOCの排出削減に向けて、事業者セミナーを開催するなど事業者の自主的な取組の支援を進めていくことで、環境改善を図っていきたいと考えています。
大気汚染	光化学オキシダントの環境基準が、まだ全局で達成されていない状況に鑑み、シュミレーションを実施していることだが、発生メカニズムの解明だけでなく分っている原因物質の排出削減を、さらに強化して行くことが必要と考える。	光化学オキシダントの原因物質は、窒素酸化物と揮発性有機化合物(VOC)であることから、これらの排出削減を図ることが重要と考えています。いずれの物質も、これまでの工場・事業場及び自動車対策を着実に進めていくとともに、上記質問の回答で示しました「環境に配慮した運搬制度」や「環境性能の優れた燃焼施設等の事業者による自主的な導入促進」の推進、更にはVOCの排出削減に向けて、事業者セミナーを開催するなど事業者の自主的な取組の支援を進めていくことで、環境改善を図っていきたいと考えています。また、光化学オキシダントは広域汚染であり、その対策には他自治体等との連携した広域対策が重要であり、大きな課題でもあると考えています。
大気汚染	工場・事業場からの窒素酸化物の排出量は、自動車と比較しても格段に多い。しかも、1980年代以降は画期的な削減になっていない。バスケット方式による効果を見守ることは良いが、温暖化対策のことも考えれば、固定発生源の許容排出量の見直しを早急に実施すべきではないか。	本市では、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例において、窒素酸化物の対策目標量(9,330トン)を定め対策を推進しているところです。2005年度以降においては、2007年度以外は、対策目標量を下回っており、また、川崎市環境審議会からの答申を踏まえて、環境性能の優れた燃焼施設等の導入促進に向けた施策を新たに展開して行く予定でありますので、当面は、対策目標量を踏まえて定められた現行の許容排出量により推移を見守っていきたいと思います。

項目	市民意見要旨	対応措置
大気汚染	自動車対策については、この間かなり対策が進んだと思うが、引き続き大型ディーゼル車の通行規制や市内への流入車等の対策、総交通量の抑制等を進める必要がある。併せて、自動車に頼らない交通手段～新型市電やモノレール・自転車など、への転換を進める必要がある。	2010年4月から実施いたします「エコ運搬制度」に基づき、NOx・PM法不適合車の不使用、さらなる低公害・低燃費車の利用推進、エコドライブの普及に努めてまいります。また、引き続き、県条例によるディーゼル車運行規制に係る監視・指導を推進してまいります。 さらに、バス事業者等と連携し、公共交通の積極的利用の推進に努めてまいります。 なお、今年度より新たな総合交通体系の策定に向けて取り組んでおり、自家用車から公共交通機関等への転換についても、交通課題の一つとして検討していく予定としております。
大気汚染	最近全国各地で、公害データの改ざんや汚水の垂れ流し事件が報告されている。市内では、二酸化硫黄の1時間値の基準オーバーが発生している。これらの背景には、公害への関心の希薄化があると思う。従って、企業も行政も緊張感を疎かにしてはならない。	大気汚染防止法及び水質汚濁防止法に係る不適正事案の発生等から、国においては、中央環境審議会より「今後の効果的な公害防止の取組促進方策の在り方について」の答申を受け、法の改正を予定しているところです。川崎市においても答申や改正される法の趣旨を踏まえ、不適正事案の発生を防止するとともに、公害防止体制の充実に努めてまいりたいと考えております。
大気汚染	自動車の粒子状物質（一次粒子分）総排出量（推計値）について、「2005年度は108ト、2000年度比で82%削減し目標を達成」とあるが、さらに微小粒子状物質（PM2.5）の環境基準達成等のために、目標の見直し、再検討する方向を打ち出すこと。	浮遊粒子状物質については、2007年度以降全測定局において環境基準を達成しており、今後もその維持、更なる低減に向け努めてまいります。微小粒子状物質（PM2.5）については、今後の常時監視測定による環境基準の達成状況や解析調査などの結果を踏まえ、検討してまいります。
大気汚染	NO <sub>2</sub> 濃度で自排局9局中6局で環境基準達成とあるが、前年は7局達成であり6局と悪化しているため、全局の達成をめざすこと。	ディーゼル車の運行規制等これまでの対策に加え、新たに創設したエコ運搬制度などの対策により、環境基準の早期達成に努めてまいります。
大気汚染	重点分野 大気汚染の低減の重点目標に浮遊粒子状物質濃度（全ての一般局）とあるが、自排局もいれること（自動車排出ガスの記載がない。自排局も達成できるよう）。	浮遊粒子状物質については、2007年度以降自動車排出ガス測定局を含め、全測定局において環境基準を達成しており、その維持と更なる削減に努めてまいります。
大気汚染	近年、年度あたりの光化学スモッグ注意報発令回数が多いが、光化学オキシダント達成0%の原因は何か。2008年度には対策検討のためにシミュレーション調査を行うとあるが、まとめと発表はどうなっているか。	光化学オキシダントの原因物質である窒素酸化物（NOx）及び揮発性有機化合物（VOC）については、これまでに法条例に基づいた対策が講じられていますが、環境基準達成には更に大幅な排出削減が必要と考えられます。一方、国等における調査研究報告によると、国外からの移流などの影響もあると考えられることから、本市を含め全国的に環境基準の達成率が極めて低い状況となっています。 また、2007、2008年度に実施しましたシミュレーション調査の結果は、光化学大気汚染総合解析モデル調査事業報告書としてまとめており、環境局の所管課（公害監視センター（TEL：200-2536）、環境対策課（TEL：200-2516））において閲覧することができますので、お問い合わせください。
大気汚染	二酸化硫黄の短期的な評価で1局未達成であるが、原因と調査内容を明らかにすること。2009年度にも2回発生しているが、火山噴火活動期ではない。	短期的評価が1局未達成だったことに伴い、当該測定局及びその近傍への現地調査を行い、常時監視測定機の異常や局所的な汚染の有無を確認するとともに、風上にあたる臨海部の大手工場等に対して、発生源テレメータによる硫黄酸化物の排出基準超過やヒアリング等によるばい煙発生施設等のトラブルの有無等の状況を確認しました。いずれも異常等はなく、高濃度の原因究明には至りませんでした。今後も、高濃度現象が発生した場合には、原因究明に向けた適切な対応を図り、高濃度の出現を抑制できるよう努めていきたいと考えております。
大気汚染	2009年度版年次報告書P.14に記載されている2007年度に実施した大気シミュレーションについて、資料をどこでどのようにしてみることが出来るか明らかにすること。	本市が2006、2007年度に実施しましたNOx・SPMシミュレーション調査の結果は、大気環境改善対策検討調査報告書としてまとめており、環境局の所管課（環境対策課（TEL：200-2516）、交通環境対策課（TEL：200-2531））において閲覧することができますので、お問い合わせください。

項目	市民意見要旨	対応措置
大気汚染	2009年度版年次報告書P.14に記載されている「トッランナー燃焼施設」について、例示など詳しく説明すること。	ここでいう「トッランナー燃焼施設」とは、環境性能の優れた燃焼施設であり、窒素酸化物（NOx）の排出濃度が一定以下の施設を言います。 本市では、「環境性能の優れた燃焼施設等の導入促進に向けた取組について」のパブリックコメント（2010年3月16日から4月15日までの間）の結果を踏まえて、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例に基づく環境への負荷の低減に関する指針の改正を行い、この指針の中に、大気汚染防止法対象のばい煙発生施設に該当するボイラー、吸収冷温水機、ガスエンジン及びガスタービンについて、実際の施設種類別のNOx排出濃度分布のうち、低い濃度水準にあたる濃度をトッランナー燃焼施設の環境性能（目標濃度）として設定いたしました。
大気汚染	広域的なディーゼル車対策として、「2006年4月から埼玉県と東京都で二段階目の規制を実施した・・・」とあるが、規制の内容・違いがよくわからず、なぜ神奈川県・川崎市が規制しないのかわかるようにすること。	本規制は、浮遊粒子状物質の排出量削減を目的に2003年度から神奈川県条例により施行されております。 県下では2006年度以降粒子状物質減少装置の補助対象を東京都・埼玉県が施行した二段階規制に合わせるなど対策を連動させ、2007年度以降、全測定局において環境基準を達成していることから、二段階目の規制を実施しておりませんが、その維持と更なる削減に努めてまいります。
大気汚染	CNG車普及促進モデル事業について、2008年度をもって終了とあるが、事業の実施結果や今後の見通しについて教えて欲しい。	2005年度から2008年度にかけて国土交通省のモデル事業として、セミナーの開催や各種イベントなどを通じてCNG車普及に取り組み、この間約50台の導入を図りました。 その後も低公害車導入助成制度の継続により普及促進に努めております。
大気汚染	自転車等駐輪場の設置について、2009年4月1日までに完成予定とあるが、年次報告書の発行時期を考えると、完成済みのデータを掲載できるのではないのか。	2008年度までの川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例に基づく設置台数は、3,813台です。
大気汚染	二酸化窒素について、環境基準（0.06ppm）を達成とあるが、環境基準の下限値の0.04ppm（対策目標値の下限値又はそれ以下）をめざすことを環境審議会で話し合っていることを明記すること（H21.2.19答申にも記載あり）。	2009年度版環境基本計画年次報告書では、川崎市環境基本計画改訂版（2002（平成14）年度10月公表）で定めた目標の達成状況を記しているため、このような表現になってはいますが、2010（平成22）年度中に公表する予定の環境基本計画の見直しの中で、反映に努めてまいります。
自動車交通	川崎縦貫道路の建設促進について、Ⅱ期区間見直しとあるが、現在どこまでいっているのか。	Ⅱ期計画につきましては、平成17年8月25日の第10回川崎縦貫道路計画調整協議会において、国から、東京外かく環状道路東名以南との調整を含め幅広く検討を進める方針が示されており、今後も、国や東京都の動向を注視するとともに、ルート構造等について検討を行ってまいります。
土壌	土壌浄化システムについて、通年稼働した場合は何日か明示し、稼働日率が分かるようにすること。	原則的に年末年始、お盆時期、日曜日を除き、午前5時から午後7時まで稼働しております。

## 2 うるおいとやすらぎのある快適なまちに向けて

項目	市民意見要旨	対応措置
緑・水辺	来年は、「二カ領用水400年」。市南中部の緑化をすすめ、できる所から水辺や水路の復元を図るべきです。残り少ない市北部の緑を守るとともに、悪質な開発業者を取り締まること。	市南中部の緑化推進につきましては、川崎駅周辺地区においては、緑化推進重点地区計画に基づき、市民・事業者・行政が持続的な緑の創出に向けた取組を推進しております。また、小杉地区におきましても、新たな土地利用の動向などを考慮しながら、緑化推進重点地区計画に基づき、効果的かつ重点的な緑の創出、育成に向けた取組を推進しております。なお、失われた水路については、多くが宅地化、道路化しているため、復元は困難ですが、水辺環境の保全や河川での親水整備など、水辺空間の創出に努めてまいります。 市北部地区の緑の保全については、北部地区に残された樹林地は、都市気象の緩和、生物多様性の保全、市域を特徴づける景観形成などを進める上で、大切な自然的環境であるため、引き続き地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策を推進してまいります。

項目	市民意見要旨	対応措置
都市景観	「人間都市」を築くためには、乱雑な高層住宅の建設はやめるべきです。市民の健康と安全を守るため、成り行き任せでなく、一定規模以上床面積の「総量規制」を行うべきです。	本市では、これまで進めてきた川崎の魅力をも高める取組等により、市政全体のイメージアップが図られ、これを評価していただいた結果として、川崎を居住地として選んでいただいていると考えており、特に若い世代の方々の転入によってまちの活力の向上に繋がることから、引き続き川崎の魅力向上に向けた取組を推進することとしております。 また、本市では、都市の活力や魅力の向上を図り、安全で快適なまちづくりを推進するため、住居や商業、工業などの土地利用の適正な配置による機能的な都市活動の確保や、良好な市街地環境の形成を図ることを目的として用途地域、容積率、建ぺい率等を定めており、さらに現在の用途地域や将来の土地利用を考慮し、エリア毎に区分した土地利用の基本的方向を定め、土地利用の誘導を図ることとしております。 なお、その他の取組みとして、良好な市街地の居住環境を維持・保全することなどを目的として、主に住居系の用途地域に連動して建築物の高さの最高限度を定める「高度地区」を指定しております。 近年では、平成18年及び平成21年に高度地区を変更し、工業地域における工場跡地等への高層住宅建設への対応を行っておりますので、現在のところ高層住宅建設の総量規制等を行う予定はございません。
利用者にやさしい公共施設	「バリアフリー新法」によりJR川崎駅等はどのように整備されたのか。	2006（平成18）年に改正・施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー新法）」において、1日あたりの利用者数が5千人以上の鉄道駅については、2010（平成22）年为目标に障害者、高齢者の方々をはじめ全ての利用者が安全かつ円滑に利用できる駅施設の整備に努めるよう、鉄道事業者に求めています。 JR川崎駅構内につきましては、2010（平成22）年2月に工事着手し、2010（平成22）年度末までの完成を目指し、整備を進めているとJR東日本から伺っております。 本市といたしましても、川崎駅構内のエレベーター設置につきまして、引き続き早期整備に向け働きかけてまいります。

### 3 地球環境にやさしい持続可能な循環型のまちに向けて

項目	市民意見要旨	対応措置
地球温暖化	市内の二酸化炭素排出量の、9割以上は工場・事業所から発生していることを考えれば、温暖化防止のためには、自主的な取組みより発生源への規制強化が有効であることは明瞭である。アメリカのように二酸化炭素も大気汚染物質とし、これまでの公害対策の経験にならった対策（総量規制・公害防止協定など）を進めるべきです。少なくとも検討に入るべきです。	平成22年4月施行の「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」では、温室効果ガスの排出量が相当程度多い事業者は、温室効果ガスの排出量、排出量の削減目標、削減目標達成の措置などを記載した計画書等を市長に提出することとしています。 この条例は、「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「カーボン・チャレンジ川崎工コ戦略」の理念の具体化を図るもので、これまで環境審議会等専門家の意見を伺うとともに市民・事業者等広範囲の方々の意見も伺いながら総合的に検討を重ねてきました。 計画書制度については、行政による指導・助言を通じて、事業者の自主的な取り組みを促す制度ですが、必要に応じて、報告や資料の徴収、立入調査などを行うことで、計画書に記載された目標の達成に向けた措置が促進されるよう取り組んでまいります。
地球温暖化	「地球温暖化係数」と「換算値」の説明と、違いはあるのかを明らかにすること。	この項目における地球温暖化係数及び換算値については、「二酸化炭素を1としたときの相対的な温室効果の強さ」として同じ意味で使用しています。御指摘を踏まえ、整合を図ってまいります。
地球温暖化	全国の二酸化炭素部門別排出量（2007年度）の円グラフの部門分けと市内データの部門分けが違うが、整合性はどうなっているのか。	全国の二酸化炭素部門別排出量（2007年度）と市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（2007年度速報値ベース）の部門分けについては、エネルギー転換部門と転換部門、業務その他部門と民生部門（業務系）、家庭部門と民生部門（家庭系）、がそれぞれ対応しています。

#### 4 環境配慮指針の実施状況

項目	市民意見要旨	対応措置
環境配慮指針	臨海部のみで自動車公害対策の記載がなされているが、自動車問題は臨海部だけの問題ではない。内陸部、丘陵部にも位置づけること。	地域別環境配慮指針は、地域の環境課題に対応して配慮すべき原則的な事項を例示したものです。実際には、各地域の中においてもその地域特性は一樣ではないことから、例示を目安とした適切な配慮が求められます。 御指摘を踏まえ、表のタイトルを「地域ごとに取り組むべき主要課題」に改めますが、課題として掲げている項目も、地域の特性の傾向を踏まえて抽出したものであることについて、御理解ください。

#### 5 基本計画の総合的推進施策

項目	市民意見要旨	対応措置
市民参加（パートナーシップ）	環境パートナーシップ会議の中で、市民公募の人数を明記すること（2009年度版環境基本計画年次報告書 P.48 の環境影響評価審議会等を参照）。	環境パートナーシップ会議では6名の方が市民公募として参加されています。御意見を踏まえ、2010年度版年次報告書から環境パートナーシップ会議の市民公募の人数について、掲載いたします。
その他	川崎の公害解決と環境破壊を防止するため、現行の環境影響評価制度に加え、計画の中止を含む「戦略的環境アセスメント制度」を早急に導入すべきです。	新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」第2期実行計画に基づき、今後の国等の動向を注視しつつ、本市における「戦略的環境アセスメント」の導入の可能性について検討を進めてまいります。
その他	いまなお、全市でぜん息や公害病患者が発生している。すべての環境対策の基盤に、市民の生命を守ることをしっかり位置付けるべきです。救済制度の、一層の拡充が望まれる。	現在、アレルギー対策に則り、気管支ぜん息を対象疾病として早期治療を支援し、健康の回復及び福祉の増進を図ることを目的に、成人ぜん息患者医療費助成制度を実施し、安心して治療を受けられる体制作りを努めているところであります。
その他	「計画目標と達成状況（概要）」（2009年度版環境基本計画年次報告書 P.6）の「大気質」の欄にアスベストの記載がない。アスベストについては、後述と明記してはどうか。	川崎市環境基本計画改訂版（2002（平成14）年10月公表）では、アスベストについて、計画目標を定めていないため、第3章「環境要素ごとの環境の現状と主な施策の概要」で記載しております。
その他	重点分野 大気汚染の低減の現状（2009年度版環境基本計画年次報告書 P.10） 二酸化窒素の「自排局では1局減」の記述について、後ろに「で、非達成は3局」とすべきである。  重点分野 大気汚染の低減の現状（2009年度版環境基本計画年次報告書 P.11） 浮遊粒子状物質の「自排局では9局中7局（省略）」の記述について、後ろに「と、前年度と比較して1局増」とすべきである。	御意見を踏まえ、2010年度版年次報告書からの記載方法について、検討してまいります。
巻末資料	重点分野 大気汚染の低減（2009年度版環境基本計画年次報告書 P.10等）の対策目標値の達成状況にある一般大気測定局9局と自動車排出ガス測定局9局について、名称、位置を資料として載せること（現在の文章では、未達成局がわからない）。	達成局数だけでなく、非達成局数の後ろに括弧書きで測定局を追加いたします。

項目	市民意見要旨	対応措置
その他	<p>成人ぜん息患者について、受給者数が未だに増加していることから制度の周知徹底を図るとともに、成人ぜん息と大気汚染との関係をどのように考えているのか教えてもらいたい。</p>	<p>現在、アレルギー対策に則り、気管支ぜん息を対象疾病として早期治療を支援し、健康の回復及び福祉の増進を図ることを目的に、成人ぜん息患者医療費助成制度を実施し、安心して治療を受けられる体制作りを努めているところであります。</p> <p>気管支ぜん息と大気汚染の関係につきましては、現在、国の「環境保健サーベイランス調査」や本市の「大気汚染による健康影響調査」など、呼吸器疾患との関連を解明するための調査が行われておりますが、いまだ大気汚染と呼吸器疾患との関連性は認められていないのが現状です。</p> <p>今後は、2005（平成 17）年度から国が実施している自動車排ガスと呼吸器疾患の関連についての調査である「そらプロジェクト」の調査結果の分析と解析が 2010（平成 22）年度に行われると伺っておりますので、その結果を注視してまいりたいと考えております。</p>
その他	<p>単位一覧・説明をつけること。ppm、ppb(p94)、pg(p18)、<math>\mu\text{g}</math>(p19)、<math>\mu\text{g}/\text{L}</math>、<math>\mu\text{S}/\text{cm}</math>(p95)、ng-TEQ/<math>\text{m}^3</math>(p23)、pg-TEQ/<math>\text{m}^3</math>(p18)、mg-TEQ/年(p18)など。</p>	<p>御意見を踏まえ、単位に関する説明について、2010 年度版年次報告書からの記載方法を検討してまいります。</p>