

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。

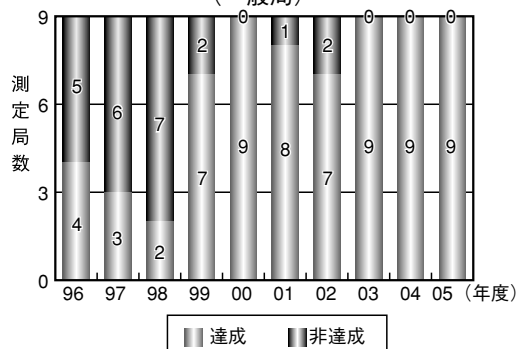
現 状

対策目標値の達成状況

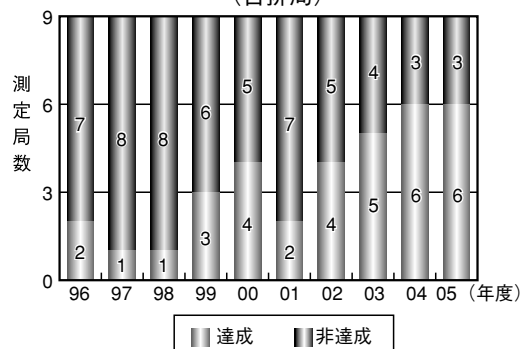
● 二酸化窒素

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6局（日進町、市役所前、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、一般局では引続き全局達成で、自排局では同数でした。

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）



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。

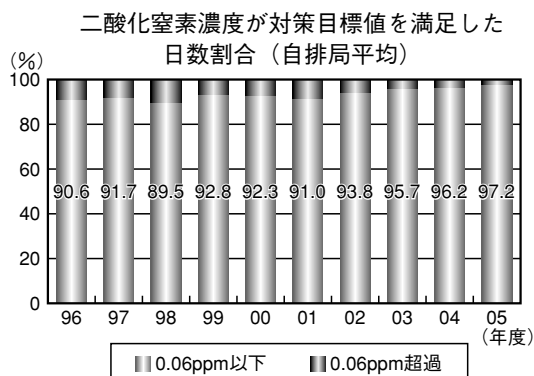
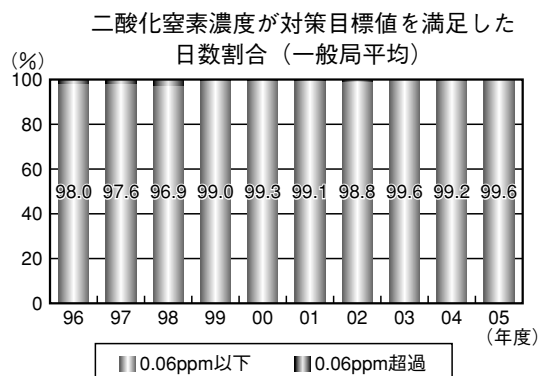
環境目標値

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

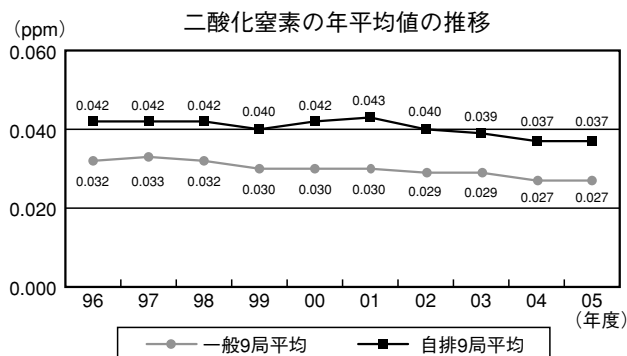
環境を汚染する物質を発生する発生源のうち、自動車、船舶等移動する発生源に対し、工場や事業場のように固定した場所の発生源を固定発生源という。

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、272日～364日（平均352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、322日～363日（平均347日）、90.9%～100%（平均97.2%）でした。



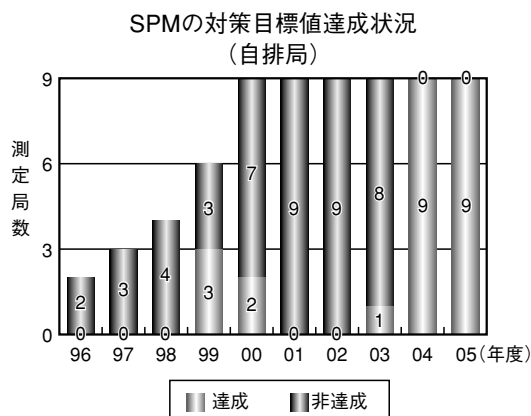
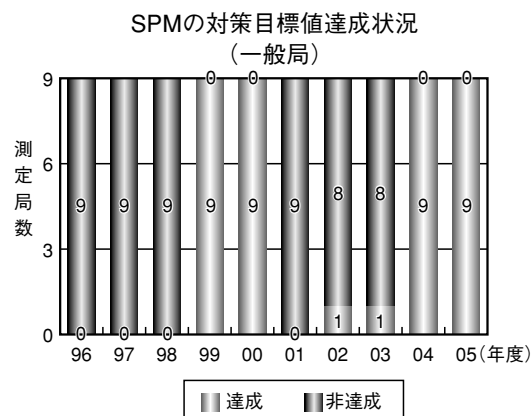
環境濃度は、ここ十数年ほぼ横ばいで推移しています。2005年度の一般局9局の年平均値は、0.027ppmで、前年度と同じ濃度でした。

同様に、自排局9局では、0.037ppmで、前年と同じ濃度でした。



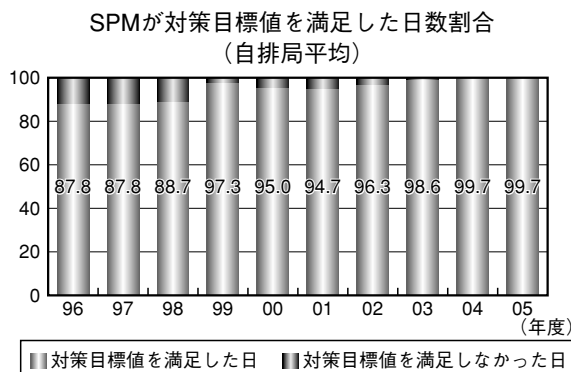
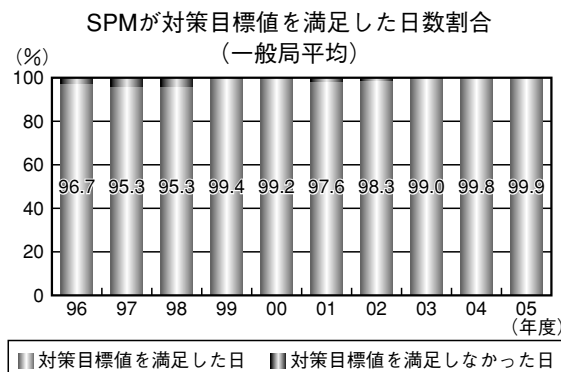
●浮遊粒子状物質

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）については、一般局9局、自排局9局の全局で対策目標を達成しました。全局達成は、前年度に引続き2年連続となりました。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6局（大師、幸、中原、高津、宮前、麻生）、自排局では9局のうち遠藤町1局の計7局で対策目標値を達成しました。

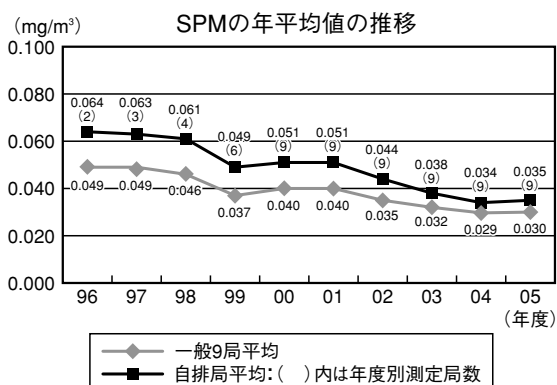


日平均値が対策目標値（日平均値 0.1 mg/m^3 以下かつ1時間値 0.2 mg/m^3 以下）を満足した日数とその割合について年間を通してみると、一般局では、268日～361日（平均348日）、99.4%～100%（平均99.9%）でした。対策目標値を満足した日数割合が、年々増加していますので、環境濃度は改善の傾向にあることが分かります。

一方、自排局でも、年間を通して350日～362日（平均358日）、99.4%～100%（平均99.7%）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。2005年度の一般9局の年平均値は、 0.030 mg/m^3 で、前年度より 0.001 mg/m^3 微増しました。また、自排局の年平均値も、 0.035 mg/m^3 で、前年度より 0.001 mg/m^3 微増しました。



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、自動車排気ガス規制の強化、自動車NOx・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。

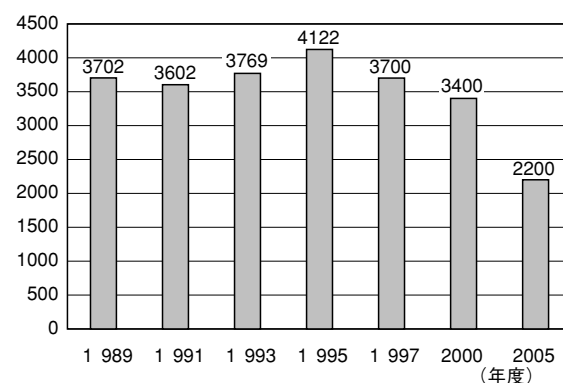
なお、この排出量については、1999年度に国土交通省が実施した全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）で調査した自動車交通量データを基に算定しています。現在の実態はさらに減少していることが推測されますが、2002年3月の「川崎市におけるディーゼル車対策のあり方について（川崎市環境保全審議会答申）」で算定したデータを記載しています。

この2005年度の推計走行量については、市全体の保有台数の伸び率等を考慮し、990（万台km/日）としています。

2005年度の算定値は、窒素酸化物総排出量が2,200トン、粒子状物質（一次粒子分）排出総量が270トンで、2000年度比で窒素酸化物が35%削減、粒子状物質（一次粒子分）が56%の削減が見込まれます。

この窒素酸化物排出総量（2000年度、3,400トン/年）と粒子状物質（一次粒子分）排出総量（2000年度、610トン/年）

自動車窒素酸化物排出量の推移（推計）
(トン/年)



が減少している理由は、以下の施策効果によるものです。

- ・いわゆる長期規制、新短期規制等の、自動車排出ガス規制が進んだこと
- ・2001年に改正・規制強化された「自動車NOx・PM法」による車種規制が導入されたこと
- ・2003年10月より首都圏でのディーゼル車の運行規制が開始されたこと
- ・ガソリン車における低公害車が急速に普及していること など

なお、この道路交通センサスは、2005年度に実施されたため、この集計結果をもとに、改めてこれら排出量を試算する予定です。

●固定発生源

2005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、9,329トンで2000年度排出量(10,682トン)と比べると約12.7%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1,735トンで、2000年度排出量(2,169トン)と比べると約20.0%減少しました。

施策の概要

1992年に施行された自動車NOx法が2001年6月27日に改正され、自動車NOx・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。

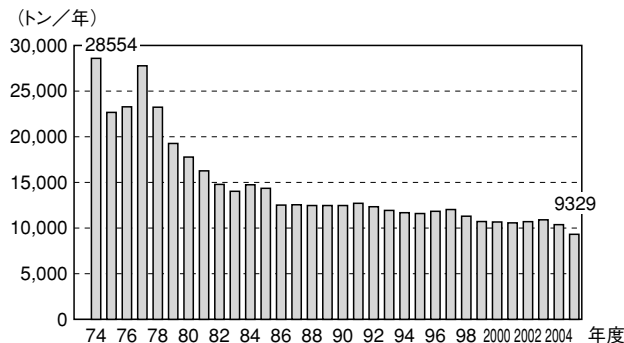
自動車NOx・PM法では、粒子状物質(PM)の短期規制適合車やそれ以前の古い自動車は、2003年9月以降、法令に定める地域内では順次登録ができなくなりました。

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。2005年度には、市条例の遵守状況について49件の立入調査を行いました。

工場・事業場の窒素酸化物排出量の推移



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・NOx・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NOx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。

「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)

(川崎市) 公害防止等生活環境の保全に関する条例

1999年に、「公害防止条例」に代えて制定した条例。市民の健康を保護し、安全な生活環境の確保を目的に、事業活動等による公害の防止及び環境への負荷の低減を図る。工場・事業場が遵守すべき規程、事業活動及び日常生活における環境保全のための措置その他環境の保全上の支障を防止するために必要な事項を定めている。

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、軽減化を図ることによって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。

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
自動車を事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。」とさ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「警告」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きましては、第3章をご覧ください。

●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、2005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。2005年度においてもポスター、リーフレットや横断幕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

2005年度には、国に対し、対策地域への流入対策、局地汚染対策、車両買換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も要請しました。

・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、神奈川県条例に抵触するディーゼル車の運行規制を実施しています。

川崎市では、2005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43か所、事業所を訪問するなどして行う事業所検査を256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2006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	251台	244台	7台	0台
	拠点検査	43箇所	757台	753台	4台	0台
	事業所検査	256箇所	5,163台	5,136台	27台	0台
	計	306箇所	6,171台	6,133台	38台	0台
			100%	99.4%	0.6%	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。

また、埼玉県、東京都では、2006年4月から長期規制車（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、事業者に対しては、CNG車、ハイブリット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、2005年度に活用した台数は、26台でした。

また、公用車については、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、2006年3月末現在、保有総台数1,673台のうち754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り組みを推進するため、2005年度には関係機関の協力を受け、エコドライブコンテストや「踏切待ちアイドリングストップキャンペーンin Kawasaki」を実施しました。また、エコドライブ講習会を開催するとともに、夏の省エネキャンペーンや地球環境フォーラム等の環境イベントに出展し、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

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、ハイブリット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。

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35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19両、大型ロング16両です。

環境対策として、既存車両31両に粒子状物質減少装置 (酸化触媒: 31両) を装着しました。

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、朝夕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10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。