

かわさき自動車環境対策プラン（改定版）

かわさき自動車環境対策推進協議会

平成28年8月

はじめに

かわさき自動車環境対策推進協議会(以下「協議会」という。)は、事業者、市民、関係団体及び関係行政機関の相互の連携の下、平成24年4月に、自動車環境対策を総合的かつ計画的に推進することを目的として設立しました。協議会では、市内の大気汚染等の環境対策や地球温暖化対策をより一層推進するために、4年間の取組期間を設けたかわさき自動車環境対策プラン(以下「前プラン」という。)を策定し、低公害車の導入促進、エコドライブの普及啓発、産業道路クリーンライン化事業等、様々な取組を実施してきました。その結果、二酸化窒素については、平成25年度に初めて全ての測定局で環境基準を達成し、平成27年度に再び達成するなど、一定の成果を挙げています。

一方、川崎市においては、臨海部での国際戦略拠点の形成による周辺道路の整備等や、国際コンテナ戦略港湾としての川崎港の国際競争力強化による物流に伴う交通流の変化、東京オリンピック・パラリンピックに向けた近隣自治体との交通ネットワークの構築など、今後、市内における自動車を取り巻く環境問題が変化することが見込まれます。このため、協議会における自動車環境対策の更なる推進に向けて、これらの環境問題の変化に、柔軟かつ的確に対応できるよう、前プランを改定しました。

前プランを改定するにあたり、前プランの「目標」を「基本目標」として引き継ぎ、基本目標の達成に向けて、より具体的な「行動目標」を設けています。また、「行動目標」の達成に向けて、具体的な事業を「取組メニュー」として整理し、協議会の構成員が効果的かつ自主的に取り組めるよう、見直しを行いました。

協議会では、事業者、市民、関係団体及び関係行政機関の相互の連携の下、自動車に係る環境問題の解決に向けて、プランで示した取組の推進を図って参ります。

平成28年8月 かわさき自動車環境対策推進協議会

目 次

第1章 これまでの取組内容と目標達成状況

- 1 これまでの取組内容 5
- 2 前プランの目標と達成状況 8

第2章 プランの基本的事項

- 1 目 的 13
- 2 枠組み 13
- 3 対象地域 14
- 4 期 間 14
- 5 プランの構成 14
- 6 基本目標 15
- 7 行動目標 17
- 8 取組メニュー 17

第3章 自動車環境対策の体系

- 1 自動車環境対策の体系 21

第4章 対策項目ごとの取組メニュー

- 1 自動車単体対策 25
- 2 交通量対策・交通流対策 35
- 3 局所汚染対策 38
- 4 自動車騒音・振動対策 42
- 5 その他の対策 44

第5章 プランの推進

- 1 プランの推進体制 49
- 2 プランの進捗状況の把握 49

参考資料

- 1 かわさき自動車環境対策推進協議会について 53
- 2 自動車に係る環境の現状 57

第1章

これまでの取組内容と目標達成状況

本章では、前プランに基づく協議会の構成員による平成27年度までの取組内容と目標の達成状況について示します。

1 これまでの取組内容

協議会では、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に連携し、協議会の構成員が毎年度策定する行動計画により、取組を推進しました。それぞれの取組結果は、毎年度取りまとめて協議会全体で共有し、ホームページで外部にも公表しました。協議会の構成員がこれまでに実施してきた主な取組と期間中の成果を次に示します。

◆ 自動車単体対策

(1) 低公害・低燃費車の導入

具体的な事業内容	低公害・低燃費車の導入・導入補助
実施主体	事業者、関係団体、関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成24年度	導入（代替含む）：117 台、 導入補助：397 台
平成25年度	導入（代替含む）：115 台、 導入補助：353 台
平成26年度	導入（代替含む）：63 台、 導入補助：70 台
平成27年度	導入（代替含む）：105 台、 導入補助：56 台
期間中の成果	導入台数：のべ 400 台 導入補助台数：のべ 876 台

(2) ディーゼル車運行規制

具体的な事業内容	PM排出基準に適合しないディーゼルトラック等車両の検査
実施主体	関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成24年度	検査地点数：33 地点、 検査台数：1,324 台
平成25年度	検査地点数：46 地点、 検査台数：3,187 台
平成26年度	検査地点数：37 地点、 検査台数：3,693 台
平成27年度	検査地点数：30 地点、 検査台数：3,308 台
期間中の成果	運行規制検査台数：のべ 11,512 台

(3) エコ運搬制度による要請

具体的な事業内容	市条例に基づくエコ運搬（環境に配慮した運搬）実施の要請、要請指導
実施主体	事業者、関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成24年度	エコ運搬制度に基づく要請件数：8,759 件
平成25年度	エコ運搬制度に基づく要請件数：8,316 件
平成26年度	エコ運搬制度に基づく要請件数：11,912 件
平成27年度	エコ運搬制度に基づく要請件数：9,783 件
期間中の成果	要請件数：のべ 38,770 件

(4) 環境配慮運転による排出ガス低減

具体的な事業内容	講習会等によるエコドライブの推進、アイドリングストップの促進
実施主体	事業者、市民代表、関係団体、関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成24年度	<p>〈協議会〉 市民向け座学講習会の開催（11月2回）、事業者向け講習会（6月2回）の開催 〈各構成員〉 エコアドバイザー養成講習会等の開催、グリーン経営認証制度の促進助成 アイドリングストップバスの導入、ドライブレコーダー等の導入</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>エコドライブに係る講習会の参加人数：227名</p>
平成25年度	<p>〈協議会〉 同上 〈各構成員〉 同上</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>エコドライブに係る講習会の参加人数：161名</p>
平成26年度	<p>〈協議会〉 同上 〈各構成員〉 同上</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>エコドライブに係る講習会の参加人数：110名</p>
平成27年度	<p>〈協議会〉 事業者向け座学講習会（6月2回）、業務車等向け出張講習会（2事業所）の開催 〈各構成員〉 同上</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>エコドライブに係る講習会の参加人数：169名</p>
期間中の成果	エコドライブに係る講習会の参加人数：のべ 667 名

◆ 交通量対策・交通流対策

(1) 交通需要管理（TDM）取組の推進

具体的な事業内容	マイカー通勤から公共交通機関等への利用転換の推進
実施主体	事業者、市民代表、関係団体、関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成26年度	〈協議会〉 エコ通勤・エコ運搬フォーラムを10月に開催 〈各構成員〉 マイカー通勤禁止等の啓発、渋滞緩和キャンペーンの実施、 駐輪場整備による自転車利用の促進
平成27年度	〈協議会〉 エコ通勤セミナーを11月に開催
期間中の成果	エコ通勤セミナー参加人数：のべ162名

(2) 通過交通対策

具体的な事業内容	幹線道路を中心とした違法駐車取締り、交差点改良等による渋滞緩和対策
実施主体	関係行政機関
実施期間	平成24年度～平成27年度

◆ 局所汚染対策

(1) 高濃度地区における環境改善取組

具体的な事業内容	産業道路クリーンライン化事業の検討及び実施
実施主体	事業者、市民代表、関係団体、関係行政機関
＜各年度の実施状況＞	
平成25年度	ワーキンググループにて「産業道路クリーンライン化」の取組内容等を検討（試験的实施）
平成26年度	<ul style="list-style-type: none"> ●産業道路クリーンライン化の取組を本格実施 ⇒ 臨海部を走行する市バス・ごみ収集車等の低公害車優先運行、ポスター掲出による広報 ●産業道路を利用する事業者向けに、産業道路クリーンライン化キャンペーン（低公害車の積極利用、エコドライブの徹底、産業道路の迂回等の取組）を実施 ⇒ エントリー事業所数：18事業所
平成27年度	産業道路クリーンライン化の取組実施、産業道路クリーンライン化キャンペーンの実施 ⇒ エントリー事業所数：36事業所
期間中の成果	産業道路クリーンライン化キャンペーンエントリー事業所数：のべ54事業所

(2) 環境ロードプライシングの取組

具体的な事業内容	環境ロードプライシングの実施
実施主体	事業者、関係行政機関
実施期間	平成24年度～平成27年度

2 前プランの目標と達成状況

協議会におけるこれまでの取組の評価として、前プランの目標及び達成状況を次に示します。

二酸化窒素

目標	平成27年度までのできるだけ早期に、二酸化窒素濃度について全自動車排出ガス測定局で環境基準（1時間値の1日平均が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。）の達成を目指します。
----	--



結果	平成 25 年度に初めて全ての測定局で環境基準を達成しましたが、平成 26 年度は1局非達成（池上自動車排出ガス測定局）となり、平成 27 年度に再び全局達成しました。
----	--

浮遊粒子状物質

目標	浮遊粒子状物質濃度について全自動車排出ガス測定局で環境基準（1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。）の達成・維持を目指します。
----	---



結果	平成 24 年度以降では、平成 25 年度を除き、全ての測定局で環境基準（長期的評価）を達成しました。
----	---

騒音・振動

目標	自動車騒音に係る環境基準について、達成割合の向上を目指します。振動については、生活環境の保全に支障のないように努めます。
----	--



結果	自動車騒音に係る環境基準の達成割合は、82.6%(H22)から85.3%(H27)へ改善しました。道路交通振動の測定結果は、全ての測定地点(4路線の4地点)で、法で定める基準(要請限度)以内(H22~H27)でした。
----	--

地球温暖化対策

目標	自動車から排出される温室効果ガス排出量の削減を推進します。
----	-------------------------------



結果	運輸部門における二酸化炭素排出量は、1,163千トン(H22)から1,154千トン(H25 暫定値)と微減傾向です。
----	--

前プランの目標は概ね達成できましたが、市内における自動車を取り巻く環境問題が変化することが見込まれるため、引き続き自動車環境対策に取り組むとともに、特に二酸化炭素については継続的・安定的な達成には至っていないため、更なる取組の推進が必要です。

第2章 プランの基本的事項

本章では、プランの目的、対象地域、
期間、目標等について示します。

1 目的

かわさき自動車環境対策プラン（改定版）（以下「プラン」という。）は、市内の大気汚染や騒音振動等の環境対策及び地球温暖化対策に向けた、総合的な自動車環境対策を事業者、市民、関係団体及び関係行政機関が相互に連携し、総合的かつ計画的に推進することを目的とします。

2 枠組み

（1）位置づけ

プランは、多様な主体から構成された協議会が、構成員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ものです。

（2）プランの対策の柱

次の項目をプランの対策の柱とします。

（各項目に対応する具体的な事業については、p.20参照）

（プランの対策の柱）

- 1 自動車単体対策（1台ごとの自動車からの排出量を削減する対策）
- 2 交通量対策・交通流対策（交通量の削減・交通流の円滑化を進める対策）
- 3 局所汚染対策（自動車が集積する地域・道路沿道における対策）
- 4 自動車騒音・振動対策（騒音及び振動の実態調査を含む、自動車騒音・振動を低減する対策）
- 5 その他の対策（普及啓発、広域的な連携取組 など）

なお、プランでは、以下の計画に掲げられた自動車環境対策に係る施策を考慮し、取組を推進していきます。

- ・川崎市環境基本計画
- ・川崎市地球温暖化対策推進基本計画及び川崎市地球温暖化対策推進実施計画
- ・神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画

3 対象地域

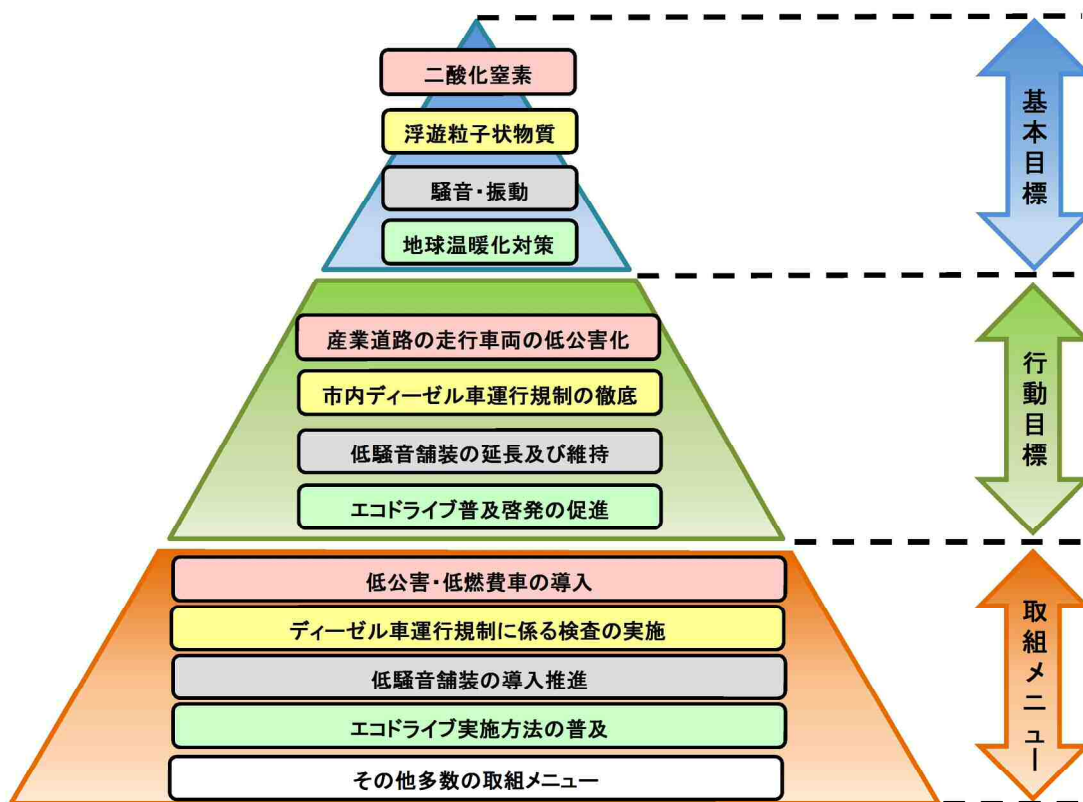
川崎市内全域を対象とします。

4 期間

平成32年度までの5年間を取組の期間として、目標の達成状況や、環境問題を取り巻く国内外の情勢、社会情勢等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

5 プランの構成

基本目標の達成に向けて、協議会の構成員の取組状況を定量的に把握する指標となる行動目標を定めています。更に行動目標の達成に貢献する具体的取組事例を取組メニューとし、協議会の構成員による効果的かつ自主的な取組を推進していきます。



6 基本目標

自動車が主要な原因となっている二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気質、騒音及び振動、自動車に係る地球温暖化対策について、以下のとおり目標を設定します。

(1) 大気質

目標（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、全ての自動車排出ガス測定局で、継続的・安定的に環境基準を達成し、更によりよい環境を目指します。

(2) 騒音・振動

目標（自動車騒音）

自動車騒音に係る環境基準について、達成割合^{注)}の向上を目指します。

注)達成割合とは、道路に面する地域における環境基準評価における評価対象戸数についての環境基準達成割合を示す。

なお、振動については、生活環境の保全に支障のないように努めます。

(3) 地球温暖化対策

目標（地球温暖化対策）

自動車から排出される温室効果ガス排出量の削減を推進します。

【参考】環境基準等について

●大気汚染に係る環境基準（昭和48年環告第25号、昭和53年環告第38号）

物質	環境基準	評価方法	
		長期的評価	短期的評価
二酸化窒素 (NO ₂)	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	年間の1日平均値の98%値 ^{注2)} が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	—
浮遊粒子状物質 ^{注1)} (SPM)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	年間の1日平均値の2%除外値 ^{注3)} が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、0.10mg/m ³ を超える1日平均値が2日以上連続しないこと。	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。

注1) 大気中に浮遊する粒子状物質であって、その粒径が10μm以下のものをいう。

注2) 年間の1日平均値の低い方から98%に相当する1日平均値。

注3) 年間の1日平均値の高い方から2%除外した1日平均値。

●騒音に係る環境基準（平成10年環告第64号）（道路に面する地域）

地域の区分	基準値 (L _{Aeq,T})	
	昼間（午前6時から午後10時まで）	夜間（午後10時から翌日午前6時まで）
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下

備考 A地域：第1種・第2種低層住居専用地域、第1種・第2種中高層住居専用地域

B地域：第1種・第2種住居地域 準住居地域 その他の地域

C地域：近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域

車線とは、1縦列の自動車が安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。

幹線交通を担う道路に近接する空間については、前表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準値 (L _{Aeq,T})	
昼間（午前6時から午後10時まで）	夜間（午後10時から翌日午前6時まで）
70デシベル以下	65デシベル以下

（備考）個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。

備考 1「幹線交通を担う道路」とは、次に掲げる道路をいうものとする。

(1) 道路法3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあっては4車線以上の区間に限る。)

(2) 前項に掲げる道路を除くほか、一般自動車道にあって都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路。

2「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとする

(1) 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15メートル

(2) 2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20メートル

●振動規制法に基づく道路交通振動に係る要請限度

区域の区分	該当地域	時間の区分	
		昼間 (8時から19時まで)	夜間 (19時から8時まで)
第1種区域	第1種・第2種低層住居専用地域 第1種・第2種中高層住居専用地域 第1種・第2種住居地域、準住居地域、無指定	65デシベル以下	60デシベル以下
第2種区域	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	70デシベル以下	65デシベル以下

7 行動目標

行動目標は平成32年度までを期間とし、基本目標の達成に貢献する協議会全体の取組状況を定量的に把握するため、具体的な指標を設定したものです。

(1) 産業道路の走行車両の低公害化

ポスト新長期規制（平成21年規制）以降の適合車の走行割合

現状（平成27年度）：34 %

⇒ 最終目標（平成32年度）：70 %（中間目標 平成30年度：55%）

(2) 市内ディーゼル車運行規制の徹底

市内ディーゼル車運行規制に係る検査の適合率

達成目標：100%の維持

(3) 低騒音舗装の延長及び維持

市内幹線道路の低騒音舗装の延長・維持

(4) エコドライブ普及啓発の促進

市内エコドライブ取組事業所数（グリーン経営認証取得事業所数）

現状（平成27年度）：54事業所

⇒ 最終目標（平成32年度）：70事業所（中間目標 平成30年度：60事業所）

8 取組メニュー

取組メニューは行動目標の達成に向けて、協議会の構成員が効果的かつ自主的に取り組めるように、具体的な事業を整理したものです。この取組メニューは毎年度取りまとめを行うとともに、協議会全体の取組状況を定量的に把握するため、具体的な指標を設定します。

取組メニューの詳細につきましては第4章に記載しています。

なお、取組メニューについては、協議会の構成員以外の方も自主的に取り組めるようにホームページにより公表するものとします。

第3章

自動車環境対策の体系

本章では、プランにおける自動車環境対策に係る取組事項や施策の体系を示します。

1 自動車環境対策の体系

自動車環境対策を推進するためには、自動車単体対策及び交通量対策・交通流対策を総合的に展開していくことが必要であり、同時に、自動車が集積し、窒素酸化物が高濃度となる地域に対しては、その交通特性や道路構造などの地域特性に応じた局所汚染対策を進める必要があります。

ここでは、1台ごとの自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質、温室効果ガスの量を削減する対策を自動車単体対策、交通量の削減を目指す対策及び自動車交通の流れを改善する対策を交通量対策・交通流対策、自動車が集積する地域及び道路沿道における対策を局所汚染対策に位置づけるなど、具体的な対策項目をこれらの分野に沿って次ページのとおり体系化するとともに、対策項目のうち、自動車から排出される窒素酸化物等の大気汚染物質や温室効果ガスの削減において効果的と考えられる対策項目については、重点取組として優先的に推進することとします。

プランでは、この体系と対策項目に沿って、取組を推進していきます。

各対策区分の概要

1 自動車単体対策

1台ごとの自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質、温室効果ガスの量を削減する対策

2 交通量対策・交通流対策

交通量の削減を目指す対策、自動車交通の流れを改善する対策

3 局所汚染対策

自動車が集積する地域、道路沿道における対策

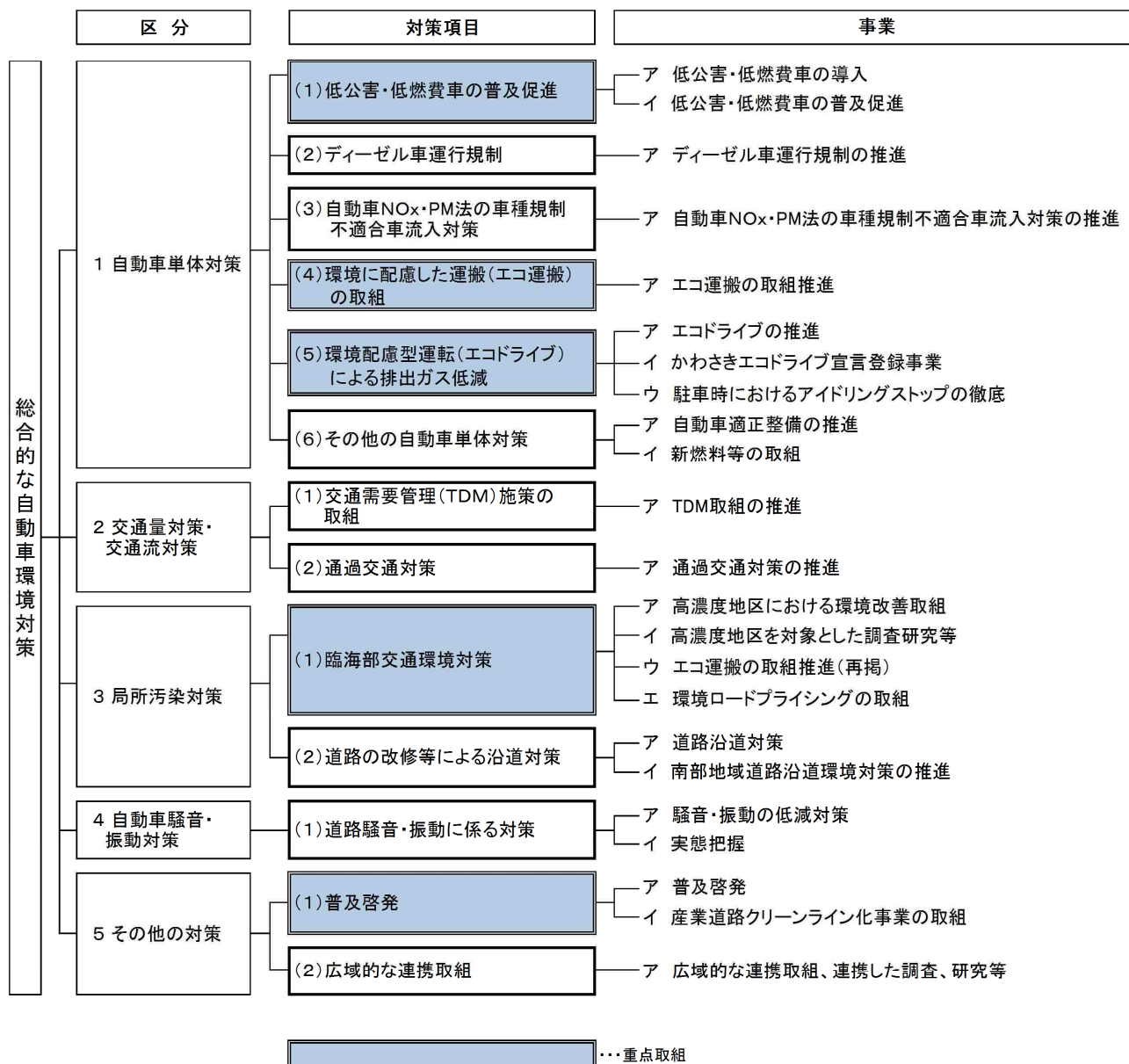
4 自動車騒音・振動対策

騒音及び振動の実態調査を含む、自動車騒音・振動を低減する対策

5 その他の対策

普及啓発、広域的な連携取組

自動車環境対策の体系図



第4章

対策項目ごとの取組メニュー

本章では、第3章で示した自動車環境対策の体系と対策項目に基づき、構成員が取り組む際の参考となる情報として、具体的取組事例を取組メニューとして示したものです。

1 自動車単体対策

(1) 低公害・低燃費車の普及促進【重点取組】

自動車から排出される窒素酸化物等の大気汚染物質や温室効果ガスの削減に向け、低公害・低燃費車の普及促進が重要なことから、協議会として重点取組とします。

1- (1) -ア 低公害・低燃費車の導入

低公害・低燃費車への買替え可能な車種については、電気自動車の導入の検討、自動車の排出ガス・燃費性能で優れた九都県市指定低公害車[※]や国の認める低排出ガス・低燃費の自動車の導入を図ります。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 電気自動車の導入	事業者 関係団体 関係行政機関
(イ) 燃料電池自動車の導入	事業者 関係団体 関係行政機関
(ウ) 最新規制適合車の導入	事業者 関係団体 関係行政機関
(エ) 低公害・低燃費車の導入 (天然ガス自動車、ハイブリッド車、クリーンディーゼルその他)	事業者 関係団体 関係行政機関

※ 九都県市指定低公害車については、p.26参照

～低公害・低燃費車とは～

低公害・低燃費車とは、排ガス性能や燃費性能に優れ、二酸化窒素等の大気汚染物質の排出量が少ない自動車をいいます。例としては、九都県市^{※1}で指定された自動車（九都県市指定低公害車）、国土交通省で認定された自動車（低排出ガス認定自動車）、最新規制適合車（2016年規制適合車等^{※2}）が該当します。

※1 九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）

※2 平成30年時点での低公害・低燃費車であり、今後の技術の進歩や規制強化に伴い変更する可能性があります。



九都県市指定低公害車ステッカー



国土交通省
低排出ガス車ステッカー



環境省・国土交通省
ポスト新長期規制ステッカー

(図の出典：九都県市あおぞらネットワーク、国土交通省ホームページ、環境省ホームページ)

1－(1)－イ 低公害・低燃費車の普及促進

電気自動車の普及に必要な充電インフラの普及促進に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 充電設備の導入、充電サービス提供等	事業者 関係団体
(イ) 電気自動車のシェアリングモデル事業	関係行政機関
電気自動車や燃料電池自動車の普及促進及び最新規制適合車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車等の導入促進に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ウ) 電気自動車の乗車体験、展示等による普及促進	関係団体 関係行政機関
(エ) 燃料電池自動車の乗車体験、展示等による普及促進	関係団体 関係行政機関
(オ) 最新規制適合車の導入促進	関係団体
(カ) 低公害・低燃費車の導入補助 (燃料電池自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車等)	関係団体 関係行政機関
(キ) 九都県市指定低公害車の購入等に係る融資	関係行政機関
(ク) 自動車ユーザーへの環境保全型商品の推奨 (環境マイスター認定研修会の開催等)	関係団体
印刷物配布等の普及啓発により、低公害・低燃費車の普及促進に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ケ) イベント、会議等におけるパンフレットの配布及びパネルの展示等	事業者 関係団体

～九都県市指定低公害車とは～

九都県市では、自動車公害対策の一環として平成8年3月から九都県市低公害車指定制度を運用しています。

この制度は、電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車・ハイブリッド自動車のみでなく、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量が少ない低公害な自動車を指定し、九都県市が率先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ものです。

低公害車として指定された自動車には、九都県市指定低公害車証を貼付することができます。

(出典：九都県市あおぞらネットワーク)

(2) ディーゼル車運行規制

浮遊粒子状物質等を削減するための取組です。

1 - (2) - ア ディーゼル車運行規制の推進

<p>県条例※によるディーゼル車の運行規制を遵守するとともに、車両の適切な整備や運行に努めます。</p>	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) ディーゼル車運行規制の遵守や車両の適正な運用	事業者
<p>九都県市において連携して、広域的な取組を実施します。</p>	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 九都県市ディーゼル車対策の強化月間における取組 (車両検査及び周知)	関係行政機関
<p>県条例によるディーゼル車運行規制に係る検査について、継続して実施します。</p>	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ウ) ディーゼル車運行規制に係る検査の実施	関係行政機関

※ 神奈川県生活環境の保全等に関する条例

～ディーゼル車運行規制とは～

埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県 条例のディーゼル車規制

● 条例の主な内容 ●

基準を満たさないディーゼル車は、**平成15年10月1日から1都3県の地域で運行が禁止されています。**
(初度登録から7年間の猶予期間があります。)

1都3県の条例	
対象地域	各都県の全域 ※東京都は都心5区域を除く全域
対象車種	軽油を燃料とするトラック、バス及びこれらをベースに改造した特種用途自動車
猶予期間	初度登録から7年間
罰則等	50万円以下の罰金

● 条例のPM排出基準を満たさないディーゼル車(乗用車を除く) ●

自動車検査証の「型式欄」に次の記号がある車両

平成15年10月1日施行の基準 (1都3県の各条例とも同じ基準)	① K-, N-, P-, S-, U-, W- 記号がない車両(54年ころまでに製造された車両)
	② KA-, KB-, KC-
平成18年4月1日から施行されている二段階目の基準 (埼玉県・東京都の条例でのみ規定)	③ KE-, KF-, KG-, KJ-, KK-, KL-, HA-, HB-, HC-, HE-, HF-, HM- 上記の記号を問わず、規制に適合している車両もあります

違反車両 違反車両の運行に対して、運行禁止命令を出します。
運行禁止命令に従わない場合は、罰則(罰金)の適用があります。

ご注意!

- PM減少装置を装着して条例の規制に対応しても、「自動車NOx-PM法」の規制を受け、法に基づく期限までしか使用できない場合があります。
(平成14年8月1日以降の車検の際に車検証の備考欄に使用可能最終日などが記されます。)
- ディーゼル乗用車は、条例の規制対象外ですが、自動車NOx-PM法の対象になります。
- 各条例の詳細については、各都県にお問い合わせください。
※貨物の運送等を委託する荷主も、条例を遵守する自動車を使用するようにする義務があります。
この義務に違反した場合には、警告や氏名公表をする場合があります。

● 規制への対応 ●

- より低公害な車への買い替え
天然ガス車、LPG車、ハイブリッド車、ガソリン車、最新規制のディーゼル車等
- PM減少装置の装着
九都県市では、条例のPM排出基準に適合させるために必要なPM減少装置を共同して指定しています。
PM減少装置の装着証明書は、運行の際は必ず携帯してください。



九都県市指定PM減少装置

- 指定装置には、「DPF」と「酸化触媒」があります。

DPF	ディーゼルエンジンの排出ガスに含まれるPMを、フィルターにより捕集し、燃焼等で除去する装置
酸化触媒	ディーゼルエンジンの排出ガスに含まれるPMを、白金等の触媒作用(酸化作用)で除去する装置
- 指定装置は、ホームページ (<http://www.9taiki.jp/>) で公開している「指定装置の一覧」で確認できます。
 - 「型式」欄に ① P-, U- などの記号がある車両は、DPFで対応可能
 - 「型式」欄に ② KC- などの記号がある車両は、主に酸化触媒で対応可能
 - 「型式」欄に ③ KK-, KL- などの記号がある車両は、平成18年4月1日から埼玉県及び東京都で施行されている二段階目の基準に酸化触媒で対応可能

(出典：九都県市あおぞらネットワーク)

(3) 自動車NOx・PM法の車種規制不適合車流入対策

窒素酸化物等を削減するための取組です。

1-(3)-ア 自動車NOx・PM法の車種規制不適合車^{※1}流入対策の推進

自動車NOx・PM法の車種規制不適合車の不使用について、エコ運搬制度^{※2}により、取引先事業者等に対し、書面等による要請を行います。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) エコ運搬の実施の要請等	事業者

九都県市において連携して、広域的な取組を実施します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 九都県市作成のガイドラインの配布による流入車対策	関係行政機関

※1 「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）」に規定する排出基準を満たさない自動車

※2 エコ運搬制度については、p.31参照。

～自動車NOx・PM法の車種規制とは～

■ 自動車NOx・PM法の車種規制による排出ガス規制

<今お使いの車で、NOx・PM法対策地域で登録している車への保有規制>

自動車NOx・PM法の車種規制は、NOx(窒素酸化物)及びPM(粒子状物質)の排出基準に適合しない対象自動車が、初度登録から一定の猶予期間を超えると、自動車NOx・PM法の対策地域で、継続車検が通らなくなる規制です。平成14年10月から規制が開始されています。

首都圏1都3県、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏の対策地域で登録している、今お使いの車に対する保有(登録)規制です。対策地域以外で登録している車には規制はかかりません。

● 車両総重量3.5t超ディーゼル車の車種規制のまとめと対応方法

対象車種	排出ガス規制		規制内容	初度登録からの猶予期間	規制への対応方法
	適合規制の区分	識別記号			
今お使いの 対策地域内 で登録している 小型トラック 普通トラック 特種自動車 (並行輸入車は 対象外)	昭和58年規制 以前	K-,N-,P-等	初度登録から右欄の猶予期間を経過した場合、下記対策地域内を「使用の本拠の位置」としては、継続車検が通らなくなります。	車種	猶予期間
	平成元年規制	U-		小型トラック	8年
	平成2年規制	W-		普通トラック	9年
	平成6年規制	KC-		特種自動車	10年
	平成10年規制	KK-			
	平成11年規制	KL-			
	平成15年規制 (新短期規制)	KR-(PA-PB 一等含む)			
平成16年規制 (新短期規制)	KS-(PJ-PK- 等含む)	NOx・PM法の排出基準に適合していますので、対策地域内であっても、継続車検が通らなくなる車種規制は受けません。			
平成17年規制 (新長期規制)	PDG- 他				

(出典：環境省ホームページ)

～ 参考 ～

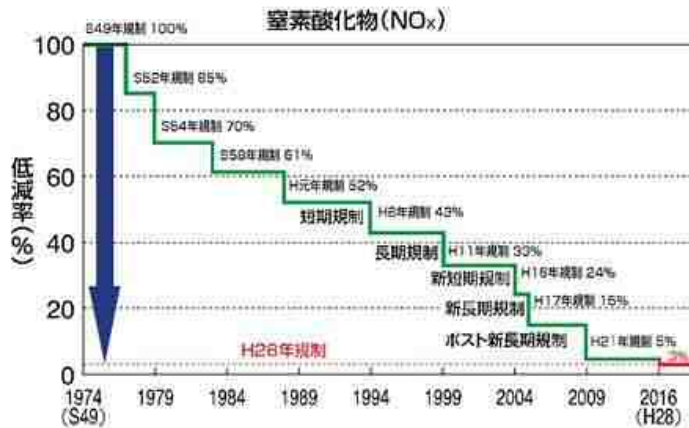
ディーゼル車運行規制と自動車NOx・PM法との対比

	自動車NOx・PM法	首都圏1都3県条例
対策地域	8都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）の一部の地域	埼玉県、千葉県、東京都（島部を除く）、神奈川県全域
排出規制物質	NOx、PM	PM
対象自動車	対策地域内に使用の本拠がある自動車	対象地域内を運行する自動車
対象となる種別	トラック、バス、特種（乗用車ベースはディーゼル車のみ）、ディーゼル乗用車	ディーゼルのトラック、バス、特種自動車
規制値 NOx	長期規制並	規制なし
規制値 PM	3.5トン超：長期規制並 3.5トン以下：新短期規制の1/2	長期規制並（ただし、東京、埼玉は平成18年4月から新短期規制並）
規制開始時期	平成14年10月	平成15年10月
猶予期間	原則として初度登録から車種に応じ8～12年間 （初度登録時期に応じてさらに平成15年9月から平成17年9月までの準備期間）	初度登録から7年
規制担保手段	車検	都京市職員による立入検査や路上検査
罰則	6月以下の懲役又は30万円以下の罰金	氏名公表や50万円以下の罰金

（環境省ホームページを基に作成）

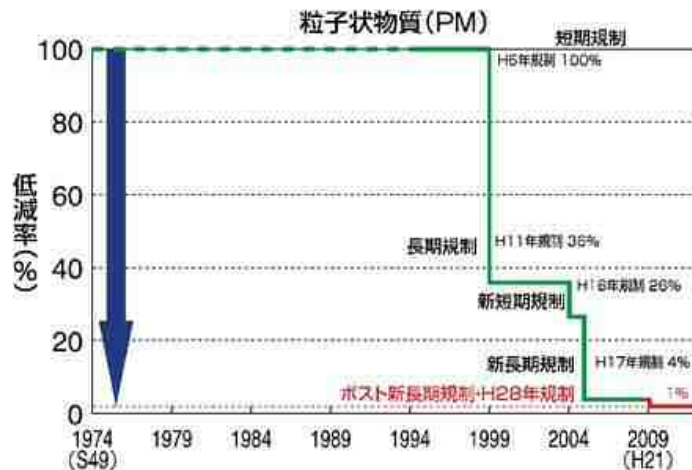
自動車排出ガス対策（単体規制）

自動車排出ガスに含まれる大気汚染物質の発生源対策として、ディーゼル車では昭和49年から自動車1台ごとの排出規制を開始し、段階的に規制が強化されてきました。



ディーゼル重量車^{*}の窒素酸化物に係わる排出規制の経緯（出典：国土交通省）

^{*}車両総重量が3.5トンを超えるディーゼル車



ディーゼル重量車の粒子状物質に係わる排出規制の経緯（出典：国土交通省）

(4) 環境に配慮した運搬（エコ運搬）の取組【重点取組】

貨物等の運搬の際に排出される窒素酸化物等の大気汚染物質や温室効果ガスの削減が重要なことから、重点取組としています。

1－(4)－ア エコ運搬の取組推進

市内の荷主・荷受人は、エコ運搬の実施の要請に努めます。指定荷主・指定荷受人に該当する場合は、エコ運搬の取組を更に徹底して実施するとともに、先進的取組を実施します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) エコ運搬の実施の要請等（再掲）	事業者

市条例に基づくエコ運搬制度の実施状況の点検・確認を行うとともに、エコ運搬ポータルサイトにおける優良事業所及び先進的取組事例の紹介や、優良事業者の表彰など、取組を更に推進します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) エコ運搬制度の運用、普及推進	関係行政機関

市の事業において庁内エコ運搬制度を推進します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ウ) 庁内エコ運搬制度の運用	関係行政機関

～エコ運搬制度とは～

(1) エコ運搬制度の概要

エコ運搬制度とは、川崎市内の事業者が、自己の主たる事業に係る貨物や廃棄物（以下「貨物等」という。）を運搬させようとするとき、取引先事業者に対して環境に配慮した運搬（エコ運搬）の実施を書面等により要請する制度です。

エコ運搬とは、具体的には以下の3つの取組のことをいいます。

- ①エコドライブの実施及びエコドライブを行う旨の表示
- ②自動車 NOx・PM 法の車種規制不適合車の不使用
- ③低公害・低燃費車の積極的な使用



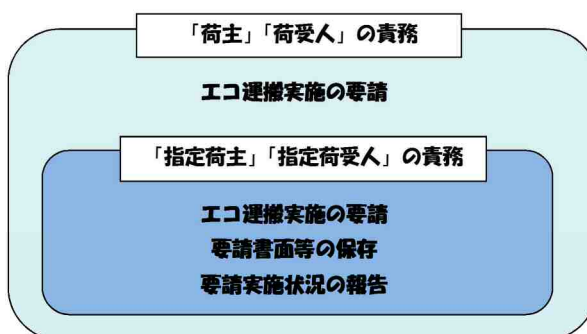
(出典：川崎市リーフレット「川崎市交通配慮行動メニュー」)

(2) 市内事業者の責務

エコ運搬制度では、市内事業者のうち自己事業所内から貨物等を搬出させようとする者を「荷主」、市内事業者のうち自己事業所内へ貨物等を搬入させようとする者を「荷受人」と定義しています。そして、荷主及び荷受人に対して、取引先事業者へエコ運搬の実施を要請する努力義務を定めています。

また、荷主及び荷受人のうち、貨物等の運搬に伴う環境負荷が特に大きい者については「指定荷主」及び「指定荷受人」と定義し、エコ運搬実施の要請、要請書面等の保存及び要請実施状況の報告を義務としています。

エコ運搬制度における市内事業者の責務



(3) 先進的取組

エコ運搬制度では、次のような取組が先進的取組（条例で定められている以上の取組）に該当します。

- 要請についての再確認
- 自ら要請した貨物運送事業者等のエコ運搬実施状況の確認
- 要請した取引先事業者による委託貨物運送事業者等へのエコ運搬の実施要請の伝達確認
- 出入りする運搬車両におけるエコ運搬の実施状況の確認

(出典：環境に配慮した運搬制度（エコ運搬制度）取組実施の手引き第2版（川崎市）)

(5) 環境配慮型運転（エコドライブ）による排出ガス低減【重点取組】

自動車から排出される窒素酸化物等の大気汚染物質や温室効果ガスの削減に向け、エコドライブ^{※1}の取組の促進が求められることから、協議会として重点取組とします。

1－(5)－ア エコドライブの推進

エコドライブ講習会の開催、環境関連イベント等への参加・協力、印刷物配布等の普及啓発、調査研究等により、エコドライブの普及促進を図ります。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) エコドライブ講習会の参加・協力 (講習会の参加、開催、講師派遣、周知・開催協力等)	事業者 市民代表 関係団体 関係行政機関
(イ) エコドライブを推進する広報活動	事業者 市民代表 関係団体 関係行政機関
(ウ) シミュレータを活用したエコドライブ普及啓発	関係行政機関
(エ) エコドライブリーダーの養成（組織内でエコドライブ教育が可能な指導員を養成する。若しくは養成の講座を開催）	事業者 関係団体
(オ) エコドライブの普及による大気環境改善の調査研究及び発表	関係団体
(カ) アイドリング時間の短縮によるエコドライブの推進 (キー抜きロープの普及促進や蓄熱式マットの普及促進等)	関係団体
(キ) グリーン経営認証制度 ^{※2} の促進助成	関係団体
(ク) 運送事業者等へグリーン経営認証取得講習会を実施	関係行政機関
(ケ) エコドライブに必要な車両の維持管理に関する講習の開催	関係団体

従業員、協会員等に対して教育を実施し、エコドライブの積極的な推進を図ります。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(コ) エコドライブ実施方法の普及 (内部講習会の開催、事業所内会議等の実施)	事業者 関係団体 関係行政機関
(サ) エコドライブを推進するための内部目標の設定 (二酸化炭素量の削減目標設定など)	事業者
(シ) 重点取組を設定したエコドライブの推進	事業者

エコドライブを支援する装置の導入補助や普及啓発を行います。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ス) 補助機器の導入によるエコドライブの実施 (ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等の導入)	関係団体 関係行政機関

※1 エコドライブについてはp.33参照

※2 グリーン経営認証制度についてはp.33参照

1-(5)-イ かわさきエコドライブ宣言登録事業

かわさきエコドライブ宣言登録事業についてさらなる普及拡大に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) かわさきエコドライブ宣言登録事業の運用・ステッカー等の配布	関係行政機関

1-(5)-ウ 駐車時におけるアイドリングストップの徹底

事業所等においてアイドリングストップの徹底を図ります。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 内部教育や表示物の掲示によるアイドリングストップの徹底等	関係団体
<p>駐車場等の管理者に対し、当該施設内で自動車を駐車する場合におけるアイドリングストップを指導することの周知の徹底を図ります。</p>	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 市条例に基づくアイドリングストップの指導	関係行政機関
<p>冷凍機付貨物自動車等のアイドリングストップのため、外部給電装置を設置します。</p>	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ウ) 事業所駐車場への冷凍機付貨物自動車等の外部給電装置の設置	事業者

～エコドライブとは～

1. ふんわりアクセル『eスタート』
2. 加減速の少ない運転
3. 早めのアクセルオフ
4. エアコンの使用を控えめに
5. アイドリングストップ
6. 暖機運転は適切に
7. 道路交通情報の活用
8. タイヤの空気圧をこまめにチェック
9. 不要な荷物は積まずに走行
10. 駐車場所に注意

(出典：「エコドライブ10のすすめ」交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ)

～グリーン経営認証制度とは～

(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、グリーン経営推進マニュアルに基づいて、一定レベル以上の環境に関する取組を行っている運送事業者や倉庫事業者等に対して審査の上、認証・登録を行うものです。



グリーン経営推進マニュアルは、ISO14000 シリーズに基づいて作成されたものであり、中小規模の事業者でも環境改善に向けた取組の目標設定とその評価が容易になり、自主的で継続的な環境保全活動を行うことができます。

(出典：交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ、「川崎市交通環境配慮行動メニュー」)

(6) その他の自動車単体対策

1-(6)-ア 自動車適正整備の推進

所有する自動車の適正整備に取り組みます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 事業所等で使用する自動車の適正な整備	企業 関係団体 関係行政機関
自動車の適正整備について、指導、普及促進を実施します。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 研修等の開催による法令に基づく規制の周知	関係団体
(ウ) 定期点検実施済み車両へのステッカー貼付	関係団体
(エ) ディーゼルクリーンキャンペーンの実施、協力	関係団体 関係行政機関
(オ) 排気ガスCO・HCテストの定期校正の実施	関係団体
(カ) 街頭検査等の実施	関係行政機関
(キ) 不正改造車を排除する運動の実施	関係行政機関
(ク) 自動車点検整備推進運動の実施	関係行政機関

1-(6)-イ 新燃料等の取組

ガソリンや軽油に代わる燃料についての調査、検討等に取り組みます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) BDF※利用バス等の走行実践	市民代表
低燃費タイヤ等の環境に配慮したタイヤの導入促進に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 低燃費タイヤの導入促進に向けた啓発等の実施	事業者 関係団体 関係行政機関

※BDF: Bio Diesel Fuelの略で、廃食用油など生物由来油から作られるディーゼルエンジン用燃料のこと。

2 交通量対策・交通流対策

(1) 交通需要管理（TDM）施策の取組

TDM^{※1}は、その手法が多岐にわたること、様々な立場の関係者の協力が必要なことから、継続した取組が求められています。

2-（1）-ア TDM取組の推進

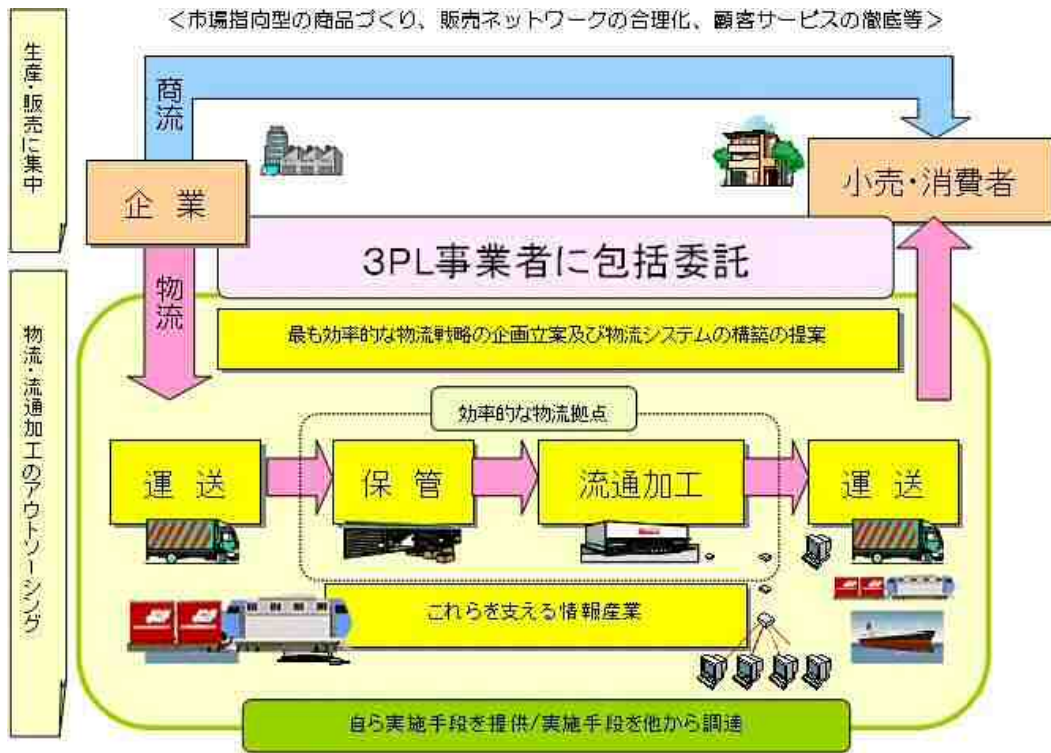
マイカー通勤の抑制、公共交通機関等への利用転換の推進、駐輪場の整備による自転車利用の促進などにより自動車利用を抑制します	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) マイカー通勤の抑制 (徒歩・自転車・公共交通機関による通勤の奨励)	事業者
(イ) マイカー通勤から公共交通機関等への利用転換の推進	関係行政機関
(ウ) 駐輪場の整備	関係行政機関
物流の効率化やモーダルシフト等により、自動車利用の抑制に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(エ) トラックの自営転換の促進（自家用貨物自動車から輸送効率の良い事業用貨物自動車への輸送方法の転換）	事業者 関係団体
(オ) モーダルシフトの促進 (貨物自動車輸送から、鉄道・船舶による輸送に転換するなど)	事業者 関係団体
(カ) 積載率の向上等の徹底（積載率の向上、輸送ルートの見直し等、物流の効率化の促進）	事業者 関係団体
(キ) 共同輸配送の促進（共同輸配送センター等を利用した複数事業者間の往路・復路の積載調整などによる共同輸配送の促進）	事業者 関係団体
(ク) サードパーティロジスティクス ^{※2} の活用	事業者 関係団体
需要に応じたバス運行の改善等により、公共交通の利便性の向上を図ります。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ケ) バスダイヤや路線の見直し	関係行政機関
交通環境配慮行動メニューをもとに、関係事業者等に対して自主的な環境配慮行動の推進を働きかけます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(コ) 川崎市交通環境配慮行動メニューによる普及啓発	関係行政機関

※1 道路混雑の緩和や沿道環境の改善を図ることを目的に、道路の利用者が、時間、経路又は手段の変更、自動車の効率的な利用等、交通行動の変更を自ら行うことによって、交通量を調整する対策の総称

※2 サードパーティロジスティクスについてはp.36を参照

～サードパーティロジスティクスとは～

荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。



(出典：国土交通省ホームページ)

(2) 通過交通対策

交通流の円滑化により自動車排出ガス量の低減が期待されるため、当該地域の交通の状況等を踏まえて、関係行政機関が連携して取り組みます。

2- (2) -ア 通過交通対策の推進

違法駐車排除に係る取組について、継続して実施します。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 違法駐車排除（駐車取締りの継続的实施）	関係行政機関
信号運用等による道路の混雑緩和に取り組みます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(イ) 交通円滑化対策（信号運用等による渋滞緩和対策の継続的实施）	関係行政機関

3 局所汚染対策

(1) 臨海部交通環境対策【重点取組】

臨海部の交通環境の変化に対応しながら、各実施主体が連携して取り組むことが重要であることから、協議会として重点取組とします。

3- (1) -ア 高濃度地区における環境改善取組

池上測定局二酸化窒素情報システムを用いた、池上測定局（池上自動車排出ガス測定局）の二酸化窒素が高濃度になった際の情報配信等の対策や事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組等について、継続して実施します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 事業者向け自動車利用ガイドラインによる環境に配慮した自動車利用の取組の普及	関係行政機関
(イ) 池上測定局のNO ₂ が高濃度になった際の情報提供（電子メール配信及びラジオ放送による周知）	関係行政機関

エコドライブの徹底や低公害車の優先使用、公共交通機関の利用促進等に努めるよう、産業道路を利用する事業者等に対し、掲示物等で普及啓発し、臨海部の大気環境の改善に向けた取組を推進します。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ウ) 産業道路クリーンライン化事業*の実施、最新型低公害車の普及拡大等の取組	事業者 関係行政機関

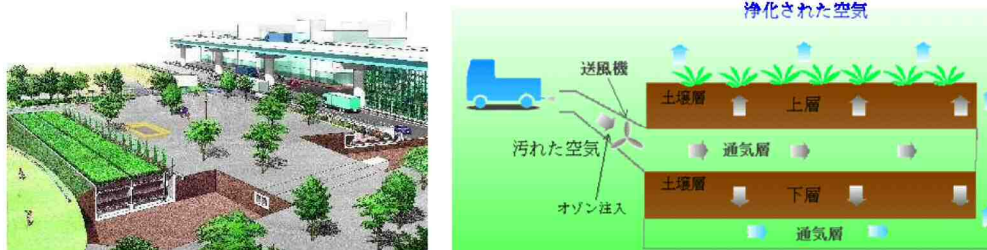
土壌浄化システムの運用等の対策について、継続して取り組みます。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(エ) 土壌浄化システムの運用及び管理	関係行政機関

※産業道路クリーンライン化事業についてはp.39参照

～土壌浄化システムとは～

道路沿道の汚れた空気を道路端から吸引し、土壌中に通気することで、土壌の吸着性能や微生物の浄化作用を利用して、二酸化窒素や浮遊粒子状物質などの大気汚染物質を除去する装置です。



(出典：川崎市ホームページ)

3- (1) -イ 高濃度地区を対象とした調査研究等

局所汚染地域における環境改善対策に係る調査、研究に取り組みます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 局地汚染地域における自動車排出ガス抑制対策効果評価手法の活用、重点対策地区設定手法に関する調査研究	関係団体 関係行政機関

3- (1) -ウ エコ運搬の取組推進【重点取組】(再掲)

川崎市臨海部に出入りする運搬車両を対象に、臨海部の事業者からの要請によるエコドライブの実施、自動車NOx・PM法の車種規制不適合車の不使用、低公害車の積極的な利用を徹底することにより、臨海部の大気環境の改善に向けた取組を推進します。

実施主体ごとの取組はp.30に掲載

～産業道路クリーンライン化事業とは～

産業道路沿道の大気環境対策のため、産業道路での低公害車の優先的な配車や、産業道路以外の道路の利用など、事業者の自主的取組を促進するために協議会が実施している啓発事業です。

この事業では、産業道路を走行するバス事業者(市バス、民間バス)に対し、低公害車の優先配車の協力を求めたり、産業道路周辺でゴミ収集をする小型ゴミ収集車(市環境局)を、すべてハイブリッド車にするなど、通年で取り組む事業の他に、大気汚染物質が高濃度になる冬季に、産業道路を自動車で行く事業者に対して、エコドライブの徹底や低公害車の優先配車等と呼びかける「産業道路クリーンライン化キャンペーン」を実施しています。

**産業道路
クリーンライン化
に取り組んでいます!**

産業道路沿道の大気をきれいにするため
市バス、市ごみ収集車、臨港バス、羽田京急バスでは
低公害車を積極的に使用しています!

- 羽田京急バス**
蒲45系統で
低公害車を運行
しています
- 臨港バス**
川21系統で
低公害車を優先
運行しています
- 川崎市市バス**
川110系統と川21系統で
全て**低公害車**を運行しています
- 市ごみ収集車**
南部生活環境事業所では、
小型ごみ収集車に
全て**ハイブリッド車**を
使用しています

お問い合わせ先 川崎市環境局大気環境課 TEL: 044-200-2530 川崎市 産業道路クリーンライン化 検索

(出典：川崎市ホームページ)

3- (1) -エ 環境ロードプライシングの取組

大型車を首都高速道路湾岸線（高速湾岸線）に誘導するための環境ロードプライシングについて、効果的な周知等に努めます。

具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 大型車の湾岸線への誘導	事業者、関係行政機関

～環境ロードプライシングとは～

首都高速道路横浜羽田空港線（高速横羽線）から高速湾岸線へ大型車の転換を図るため、湾岸線を利用するETC 大型車に対して首都高の通行料金の割引を行う施策です。



※ 横羽線「大師～浅田」間を通行した場合、環境ロードプライシング割引の適用はありません。



(図の出典：首都高速道路ホームページ)

(2) 道路の改修等による沿道対策

当該地域の交通の状況等を踏まえ、関係行政機関等が連携して取り組みます。

3-(2)-ア 道路沿道対策

道路の混雑緩和に向けた効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 京急大師線連続立体交差事業（東門前～小島新田の整備等）	関係行政機関
(イ) 国道道改良事業の推進 （国道409号線、主要地方道横浜上麻生線の整備等）	関係行政機関
(ウ) 川崎縦貫道路の建設促進	関係行政機関
(エ) 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、宮内新横浜線等の整備等）	関係行政機関
(オ) 国道15号沿道環境改善事業	関係行政機関
(カ) 国道1号川崎地区沿道環境整備事業	関係行政機関
(キ) 走行環境整備のための要望活動の実施 （警察や道路管理者に対するバス走行環境の改善要望活動）	関係団体

3-(2)-イ 南部地域道路沿道環境対策の推進

産業道路及び高速横羽線を中心とした、川崎市南部地域の道路沿道環境を改善するため、「川崎市南部地域の沿道環境改善のための道路整備方針について」に沿って、引き続き事業の推進を図ります。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 南部地域道路沿道環境対策の推進	事業者
(イ) 産業道路における環境レーンの普及啓発	事業者 関係行政機関

～環境レーンとは～

川崎市南部地域の大气環境改善に向けて、川崎市域の産業道路では、沿道環境配慮のため、歩道寄りの車線を環境レーンとし、大型車は環境レーンの通行を控え、中央寄りの車線を通行していただくよう呼びかけています。

（図の出典：平成29年度環境局事業概要（公害編）（川崎市））



4 自動車騒音・振動対策

(1) 道路騒音・振動に係る対策

自動車騒音に係る環境基準の達成割合の向上等に向けて取り組みます。

4- (1) -ア 騒音・振動の低減対策

環境基準値超過路線（区間）を中心に、低騒音舗装*等の対策について、計画的な整備推進を図ります。また、道路路面の効率的な維持管理に努め、路面の補修を進めるとともに、高速道路など交通量の多い道路への、遮音壁の整備の推進を図ります。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 道路舗装の維持管理	関係行政機関
(イ) 低騒音舗装の導入推進	関係行政機関
(ウ) 低騒音舗装の補修	関係行政機関
(エ) 高速道路空間外部への自動車騒音の遮蔽、低減	事業者

※低騒音舗装についてはp.43参照

4- (1) -イ 実態把握

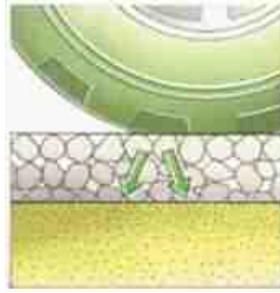
市内道路沿道の騒音・振動測定を実施し、継続的に自動車騒音及び道路交通振動の状況を把握します。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 市内幹線道路における自動車騒音及び道路交通振動の実態調査	関係行政機関

※音の大きさと騒音の目安についてはp.43参照

～低騒音舗装とは～



【通常舗装】
タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する



【低騒音舗装】
空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。

自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入る。この空気が、圧縮・膨張し騒音を発しています。低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を3dB程度低減する効果があります。

3dB程度の騒音低減効果は、交通量が半減したことに相当します。

(出典：国土交通省ホームページ)

～音の大きさと騒音の目安～

音の大きさ (デシベル)	影響例	音の例	生活騒音例
30		深夜の静かな住宅地、ささやき声	
40		昼間の静かな住宅地、図書館	
50		静かな事務所	エアコン室外機
60	睡眠妨害	静かな乗用車の中、普通の会話	テレビ 車のアイドリング
70	計算力の低下	騒々しい事務所、電話のベル	ステレオ
80	集中力の低下	地下鉄の車内	ピアノ
90	作業量の減少	騒々しい工場の中	犬の鳴き声
100	難聴	電車が通るときのガード下	

(出典：川崎市ホームページ)

5 その他の対策

(1) 普及啓発

環境にやさしい自動車の普及促進や、マイカー利用から徒歩・公共交通機関への転換、また、最新規制適合車（ディーゼル車）の早期導入や車両の適切な点検整備の励行等については、市民・事業者のそれぞれの理解や協力が必要となることから、普及啓発を重点取組としています。

5- (1) -ア 普及啓発【重点取組】

自動車環境対策について、講習会等の開催や印刷物の配布等による普及啓発に取り組むとともに、他の団体等と連携した普及啓発の推進に努めます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) イベント、会議等におけるパンフレットの配布及びパネルの展示等	事業者 関係団体
(イ) 一般・事業者向け講演会、体験型講習会等の開催	関係団体
(ウ) CCかわさき交流コーナー展示（交通・温暖化対策テーマの展示やミニ講座）	市民代表
(エ) 町内会掲示板等を利用した交通環境改善のための普及啓発	市民代表
(オ) 神奈川県公害防止推進協議会自動車交通公害対策検討部会における環境に配慮した自動車利用方法等の周知等	関係行政機関
ホームページによる協議会のプランに基づく取組の公表等、プランによる対策推進を拡大するための普及啓発に取り組みます。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(カ) 「かわさき自動車環境対策プラン」及び取組メニューの周知	関係行政機関

5- (1) -イ 産業道路クリーンライン化事業の取組【重点取組】

臨海部の大気環境の改善に向けて、産業道路クリーンライン化事業の取組を推進します。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 産業道路での低公害車の優先配車等の取組に係る普及啓発	事業者 関係行政機関
(イ) 産業道路を使用する事業者に対し、エコドライブの徹底や、低公害車の優先配車などを協力をしてもらう「産業道路クリーンライン化キャンペーン」の実施及び周知	事業者 市民代表 関係団体 関係行政機関

(2) 広域的な連携取組

5-(2)-ア 広域的な連携取組、連携した調査、研究等

九都県市、六大都市※等において連携して調査、研究等を引き続き行います。	
具体的な事業内容	関連性の高い実施主体
(ア) 九都県市が連携した自動車排出ガス対策	関係行政機関
(イ) 六大都市における自動車公害対策の検討等	関係行政機関
(ウ) 自動車NOx・PM総量削減計画の進行管理	関係行政機関

※六大都市（川崎市、横浜市、名古屋市、大阪市、神戸市、東京都）

第5章 プランの推進

本章では、プランの推進体制や進捗状況の把握について示します。

1 プランの推進体制

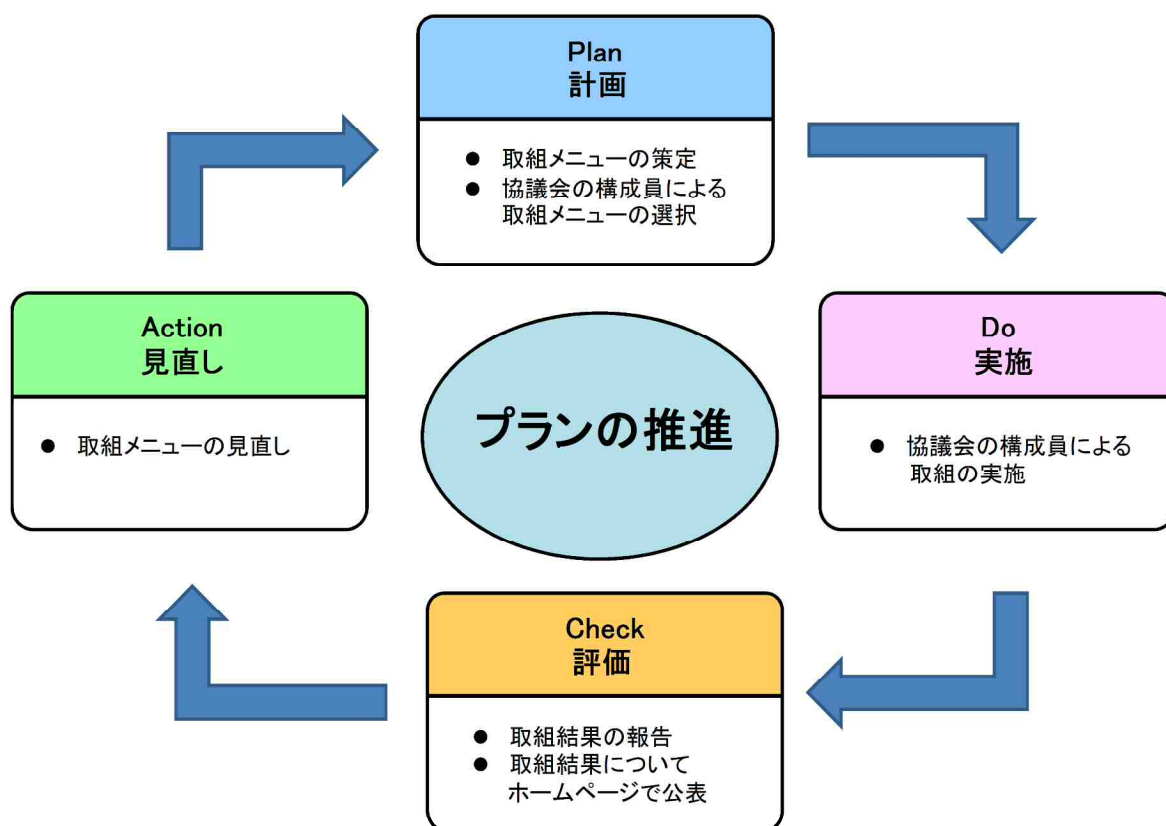
協議会では、プランにより、事業者、市民、関係団体及び関係行政機関が連携して、総合的かつ計画的に自動車環境対策を推進するよう努めます。

事業者、市民団体、関係団体及び関係行政機関は、それぞれが実施する自動車環境対策に係る取組事業の進捗状況を、協議会において情報共有し、更なるプランの進展に向け意見交換するものとします。

また、協議会は、プランの内容を公表し、市民、事業者が日常生活及び事業活動において、自動車環境対策の推進に努め、協議会の事業者、市民代表、関係団体及び関係行政機関が進める取組に協力できるよう、情報の提供を行うものとします。

2 プランの進捗状況の把握

協議会では、プランに基づく取組メニューを策定し、協議会の構成員が自主的に取組を実施します。更なるその取組の実施状況を把握し、その実施状況や社会情勢等を考慮して、次年度の取組メニューの内容を見直すことで、プランの推進を図ります。

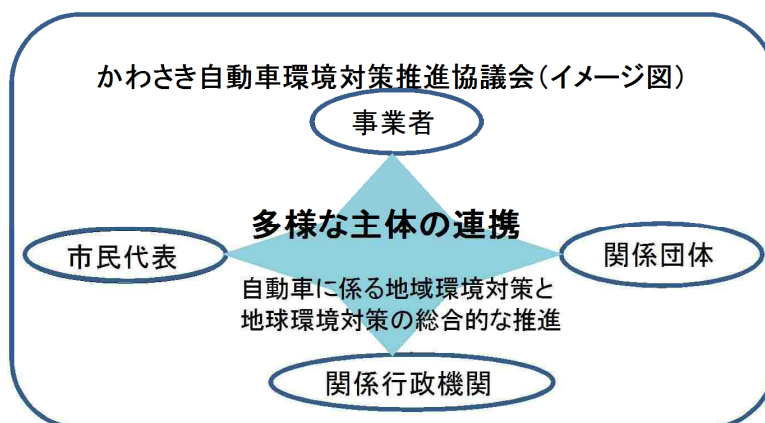


參考資料

1 かわさき自動車環境対策推進協議会について

(1) かわさき自動車環境対策推進協議会とは

「かわさき自動車環境対策推進協議会」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、地域環境対策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、平成24年4月1日に設置されました。



(2) かわさき自動車環境対策推進協議会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 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、地域環境対策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（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- (1) 自動車から排出される大気汚染物質の抑制に関すること。
- (2) 自動車から排出される温室効果ガスの削減に関すること。
- (3) 交通需要管理の推進に関すること。
- (4) 自動車に係る道路沿道環境改善に関すること。
- (5) 自動車騒音・振動の対策の推進に関すること。
- (6) 電気自動車の普及促進に関すること。
- (7) その他前条の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(協議会の構成)

第3条 協議会は、別表に掲げる構成員をもって構成する。ただし、協議会の趣旨に賛同するもの参画を妨げない。

- 2 協議会は、会長及び副会長を置くものとする。
- 3 会長及び副会長は、構成員の互選により定める。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 会長及び副会長の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。
- 6 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第4条 協議会は、必要に応じて会長が召集し、その議長となる。

(計画の策定)

第5条 協議会は、第1条の目的を達成するために、計画を策定し、適正な進捗に努めるものとする。

(ワーキンググループの設置)

第6条 協議会の下に、関連する構成員からなるワーキンググループを設置することができる。

(関係者の出席)

第7条 協議会は、協議事項に関し必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、川崎市環境局環境対策部大気環境課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営その他必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成24年4月1日から施行する。
- 2 川崎市自動車公害対策推進協議会設置要綱（平成4年3月1日施行）、東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会設置要綱（平成9年3月21日施行）、浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会設置要綱（平成12年1月27日施行）及びかわさきエコドライブ推進協議会設置要綱（平成19年2月13日施行）は、廃止する。

附 則

- 1 この要綱は、平成24年6月27日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、平成26年10月8日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、平成29年6月30日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、平成30年6月4日から施行する。

別表（第3条関係）

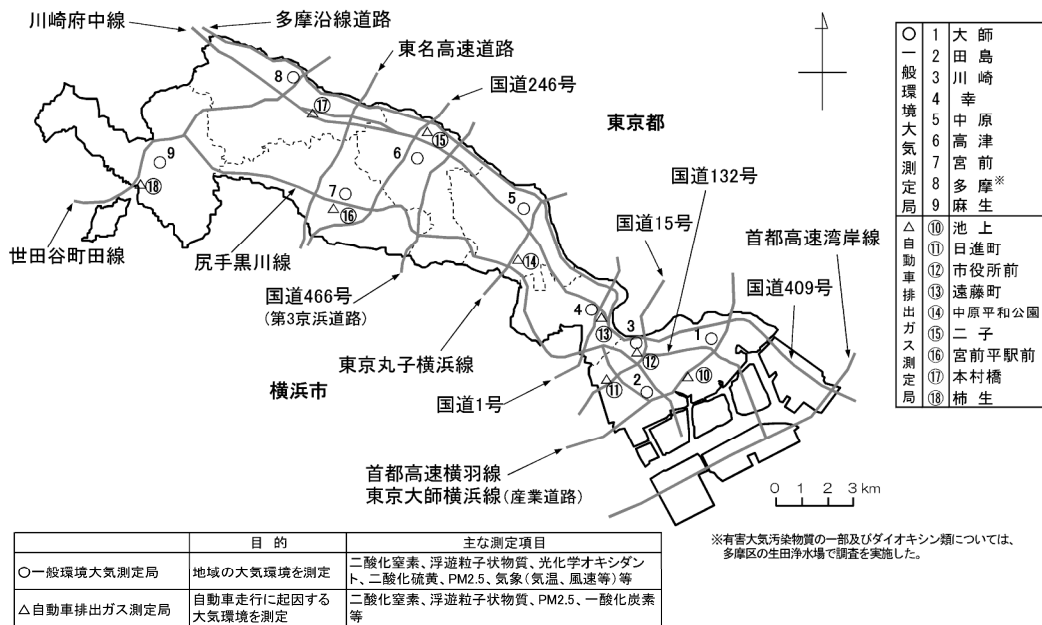
区分	構 成 員
事業者	花王株式会社川崎工場 かわさきファス株式会社 JXTGエネルギー株式会社川崎製造所 JFEスチール株式会社東日本製鉄所（京浜地区） 首都高速道路株式会社 株式会社タケエイ物流管理部 JXTGエネルギー株式会社川崎製油所 東洋埠頭株式会社東扇島支店 中日本高速道路株式会社東京支社 三菱ふそうトラック・バス株式会社
市民代表	川崎公害病患者と家族の会 川崎市地球温暖化防止活動推進センター
関係団体	一般社団法人神奈川県自動車整備振興会 神奈川県自動車販売店協会業務部 神奈川県タクシー協会川崎支部 一般社団法人神奈川県トラック協会 一般社団法人神奈川県バス協会 独立行政法人環境再生保全機構 一般社団法人日本自動車連盟神奈川支部
関係行政機関	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 国土交通省関東運輸局交通政策部環境・物流課 国土交通省関東地方整備局川崎国道事務所 国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 神奈川県環境農政局環境部大気水質課 神奈川県警察本部交通部交通規制課 神奈川県川崎臨港警察署
市	総務企画局総務部庁舎管理課担当課長 建設緑政局総務部企画課担当課長 交通局自動車部運輸課長 環境局地球環境推進室担当課長 環境局生活環境部収集計画課長 環境局環境対策部長 環境局環境対策部大気環境課長

2 自動車に係る環境の現状

(1) 自動車に係る市内環境の状況

ア 市内測定局の基本的情報

川崎市は、一般環境大気測定局9局及び自動車排出ガス測定局9局の計18局で大気汚染状況の常時監視を行っています。測定地点及び主な測定項目は、次のとおりです。



	目的	主な測定項目
○一般環境大気測定局	地域の大气環境を測定	二酸化窒素、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、二酸化硫黄、PM2.5、気象(気温、風速等)等
△自動車排出ガス測定局	自動車走行に起因する大气環境を測定	二酸化窒素、浮遊粒子状物質、PM2.5、一酸化炭素等

図1 測定局設置地点

(出典：平成29年度大気環境及び水環境の状況等について(川崎市))

表1 測定地点及び測定項目

(平成30年3月31日現在)

区	地 図 番 号	測定項目			二酸化窒素	微小粒子状物質	浮遊粒子状物質	光化学オキシダント	二酸化硫黄	一酸化炭素	有害大気汚染物質	ダイオキシン類
		測定局	場 所	所在地								
一般環境大気測定局	1	大師	川崎区役所大師分室	川崎区台町26-7	○	○	○	○	○		○	○
	2	田島	田島支援学校	川崎区田島町20-5	○	○	○	○	○	○		
	3	川崎	川崎市役所第4庁舎	川崎区宮本町3-3	○	○	○	○	○			
	4	幸	幸スポーツセンター	幸区戸手本町1-11-3	○	○	○	○	○			
	5	中原	中原区役所保健福祉センター	中原区小杉町3-245	○	○	○	○	○		○	○
	6	高津	川崎市生活文化会館	高津区溝口1-6-10	○	○	○	○	○			
	7	宮前	宮前平小学校	宮前区宮前平3-14-1	○	○	○	○	○			
	8	多摩*	登戸小学校	多摩区登戸1329	○		○	○	○		○	○
	9	麻生	弘法松公園	麻生区百合丘2-10	○	○	○	○	○			
自動車排出ガス測定局	10	池上	池上新田公園前	川崎区池上町3	○	○	○			○	○	
	11	日進町	都市機構川崎日進市街地住宅敷地内	川崎区日進町23-1	○	○	○			○	○	
	12	市役所前	市役所前	川崎区宮本町1	○	○	○			○	○	
	13	遠藤町	御幸小学校	幸区遠藤町1	○		○			○		
	14	中原平和公園	中原平和公園	中原区木月住吉町33-1	○		○					
	15	二子	高津区役所道路公園センター	高津区溝口5-15-7	○	○	○					
	16	宮前平駅前	上下水道局管理地	宮前区土橋2-1-1	○	○	○					
	17	本村橋	本村橋	多摩区宿河原2-59-2	○	○	○					
	18	柿生	麻生消防署柿生出張所	麻生区片平2-30-7	○	○	○					

* 有害大気汚染物質の一部及びダイオキシン類については、多摩区の生田浄水場で調査を実施した。

(出典：平成29年度大気環境及び水環境の状況等について(川崎市))

イ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成状況

(ア) 二酸化窒素

二酸化窒素の環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局で、平成18年度以降全ての測定局において環境基準を達成しています。

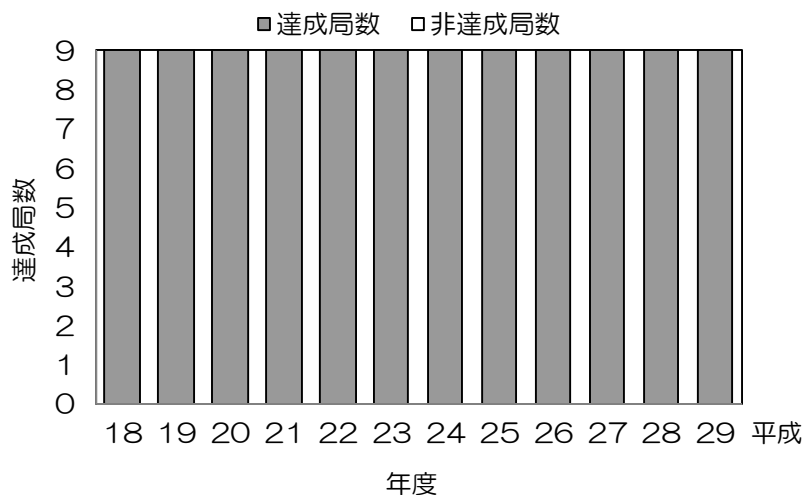


図2 二酸化窒素の環境基準達成局数の推移（一般環境大気測定局）

（平成29年度大気環境及び水環境の状況等について（川崎市）を基に作成）

自動車排出ガス測定局では、平成25年度に初めて全ての測定局において環境基準を達成し、平成27年度から平成29年度まで3年連続で達成するなど、改善傾向にあります

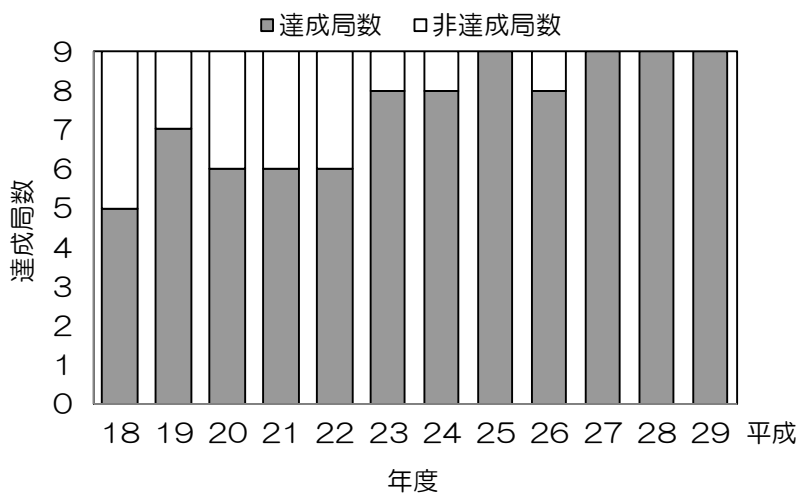


図3 二酸化窒素の環境基準達成局数の推移（自動車排出ガス測定局）

（平成29年度大気環境及び水環境の状況等について（川崎市）を基に作成）

(イ) 浮遊粒子状物質（SPM）

浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況は、平成25年度を除いて平成18年度以降全ての一般環境大気測定局において達成しています。

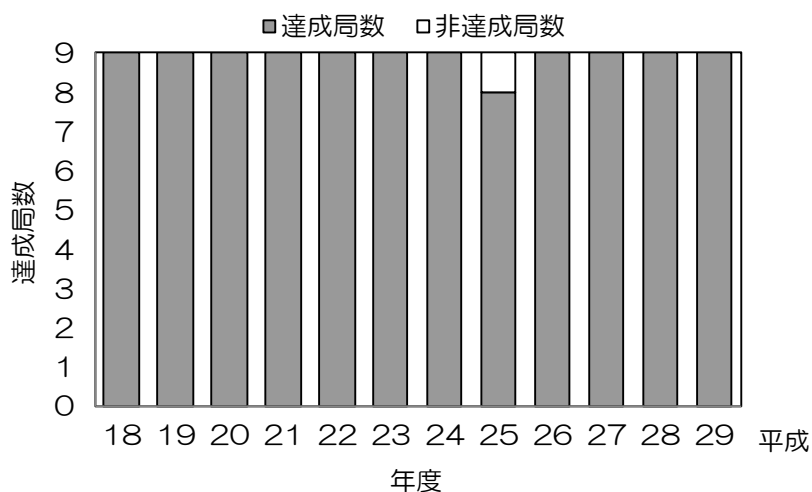


図4 浮遊粒子状物質の環境基準達成局数の推移（一般環境大気測定局）

（平成29年度大気環境及び水環境の状況等について（川崎市）を基に作成）

自動車排出ガス測定局においては、平成19年度以降、平成22年度及び平成25年度を除いて全ての測定局で達成しているなど、改善が進んでいます。

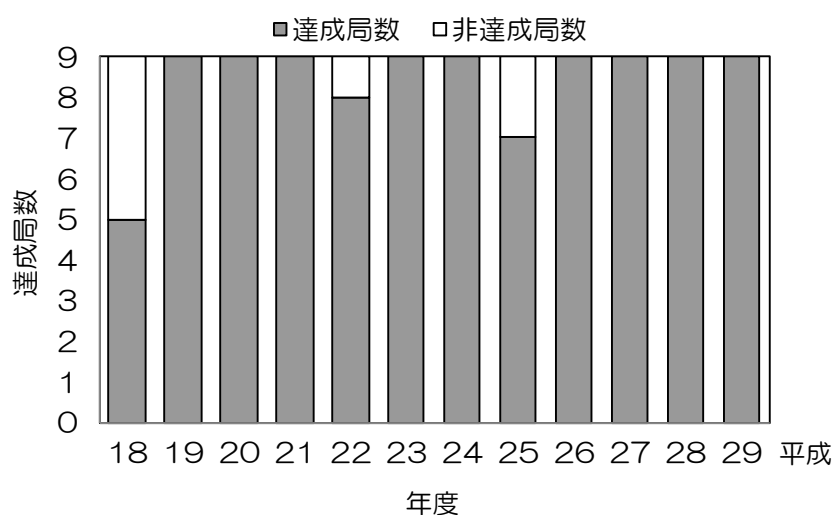


図5 浮遊粒子状物質の環境基準達成局数の推移（自動車排出ガス測定局）

（平成29年度大気環境及び水環境の状況等について（川崎市）を基に作成）

ウ 二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度の年平均値推移

(ア) 二酸化窒素

一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局における二酸化窒素濃度の年平均値について、平成18年度以降では継続的な減少傾向を示しています。

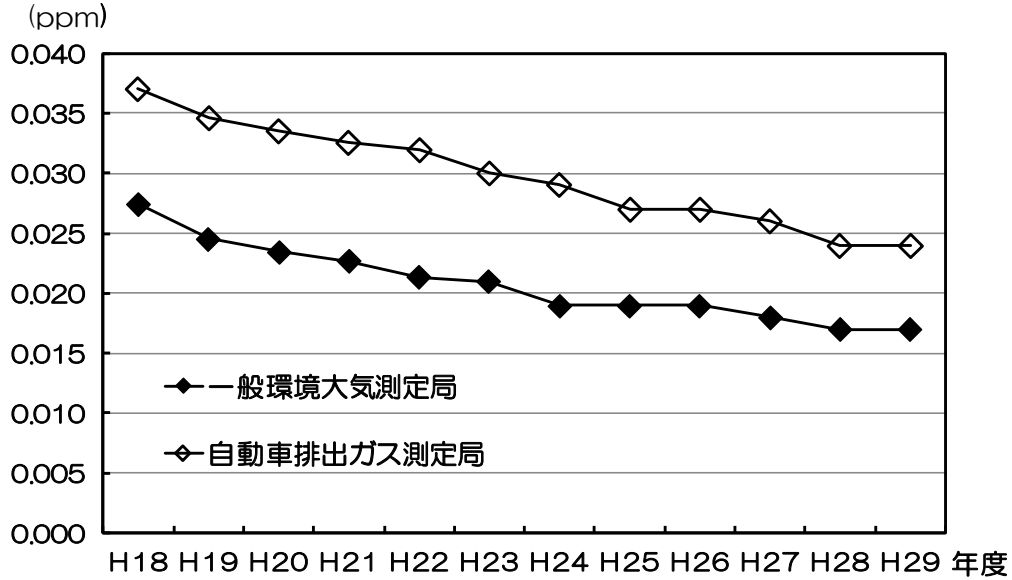


図6 二酸化窒素濃度の年平均値の経年推移

(平成29年度大気環境及び水環境の状況等について(川崎市)を基に作成)

(イ) 浮遊粒子状物質 (SPM)

一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局における浮遊粒子状物質濃度の年平均値について、平成25年度以降では全体的に減少傾向を示しています。

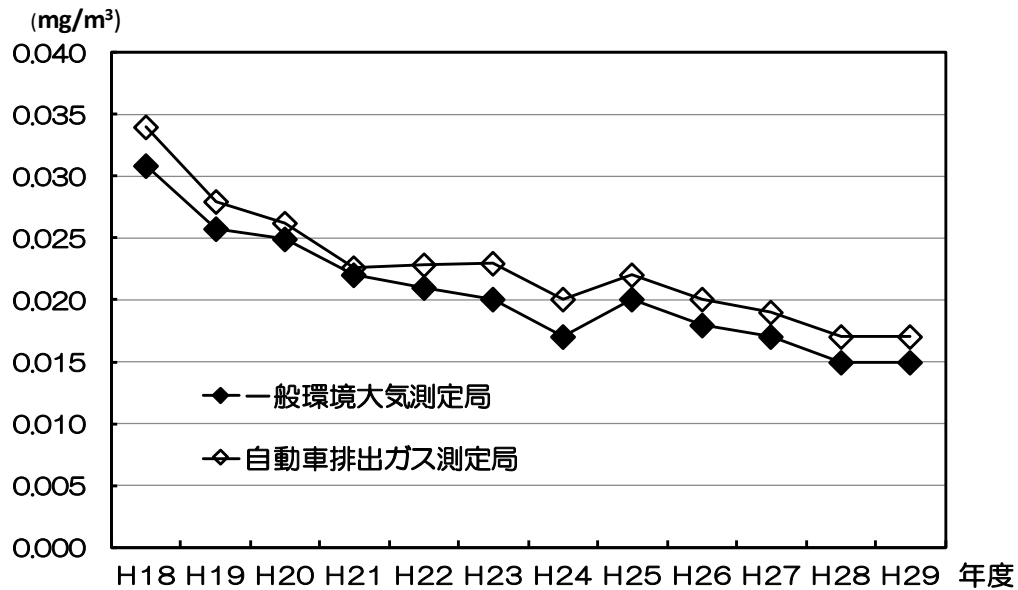


図7 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の経年推移

(平成29年度大気環境及び水環境の状況等について(川崎市)を基に作成)

エ 道路に面する地域における騒音に関する環境基準評価結果

川崎市では、計画的に市内全域の自動車騒音を測定し、道路に面する地域における環境基準の面的な評価を行っています。

表2 道路に面する地域における環境基準評価結果（平成25～29年度）

評価区間延長 (km)	評価区間数	評価結果			
		昼夜とも基準値 以下 (%)	昼のみ基準値 以下 (%)	夜のみ基準値 以下 (%)	昼夜とも基準値 超過 (%)
134.5	81	86.2	8.1	0.0	5.7

（平成29年度自動車騒音の常時監視業務委託報告書（川崎市）を基に作成）

オ 道路交通振動の要請限度の適合状況

川崎市では、4路線4地点において道路交通振動を測定し、要請限度の適合状況を把握しています。

表3 振動の測定結果（平成29年度）

（単位：デシベル）

道路名称	測定場所	道路端の 用途地域	測定結果		要請限度	
			昼間	夜間	昼間	夜間
東京大師横浜 (産業道路)	池上新田公園前 (川崎市池上町3)	工業地域	50	49	70	65
国道1号	幸消防署第2分団 (幸区戸手2-2)	近隣商業地域	49	44		
国道246号	高津区役所道路公園センター (高津区溝口5-15-7)	準工業地域	50	49		
野川菅生線 (尻手黒川道路)	宮前平駅前測定局 (宮前区土橋2-1-1)	近隣商業地域	56	53		

カ 市内における運輸部門の二酸化炭素排出量の推移

2016年度（暫定値）の運輸部門の二酸化炭素排出量は、基準年度（1990年度）より、16%の減少となっており、2005年度以降、微減傾向が続いています。

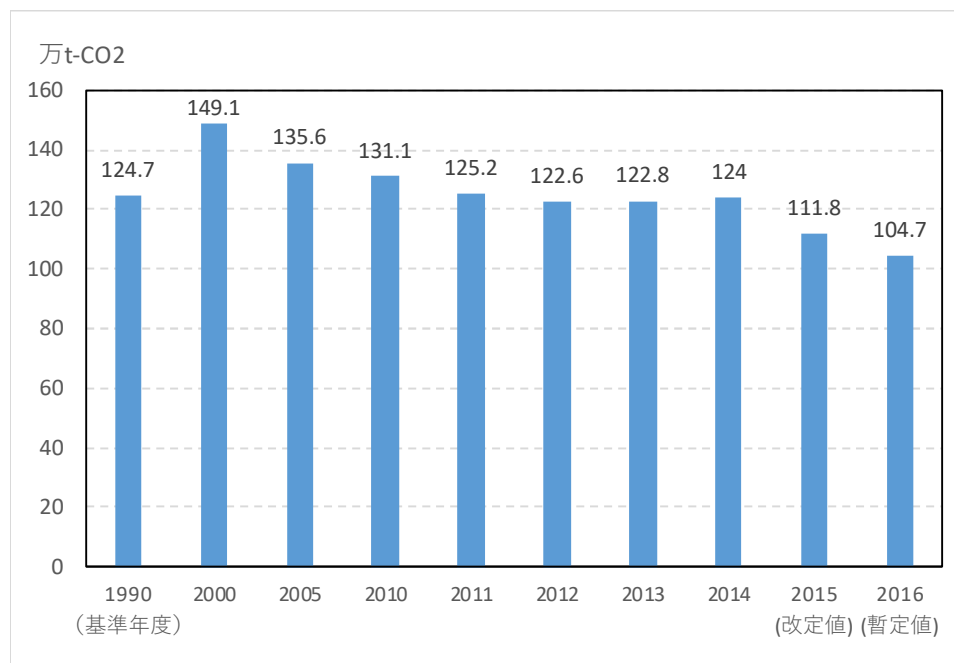


図8 運輸部門の二酸化炭素排出量の推移

(川崎市ホームページを基に作成)

(2) 自動車交通の状況

ア 市内における車種別自動車保有台数の推移

(ア) 車種構成

平成29年度末における市内の自動車保有台数は46.6万台で、車種構成は、乗用車が29.7万台で全体の約64%を占め、次いで軽四輪自動車が7.8万台（約17%）でした。

市内保有台数について、10年前の平成19年度末と比較すると、0.5万台（1.1%）減少しました。車種別でみると、乗用車、貨物自動車は、それぞれ1.4万台（4.6%）、0.3万台（8.1%）減少し、軽四輪自動車が1.7万台（28.9%）増加しました。

市内の車種別保有台数の推移について、貨物自動車では、平成8年度以降、緩やかな減少傾向です。一方、軽四輪自動車は、平成9年度以降では増加しています。また、乗用車については平成14年度頃から横ばい状態が続き、その後、平成18年度頃から減少しています。

表4 市内における車種別自動車保有台数

(単位：台)

年度	乗用車	貨物車	バス	特殊・ 特殊車	軽四輪 自動車	二輪車	合計
H19	310,891	41,516	1,600	11,576	60,332	45,152	471,067
H29	296,621	38,150	1,786	11,880	77,777	39,654	465,868

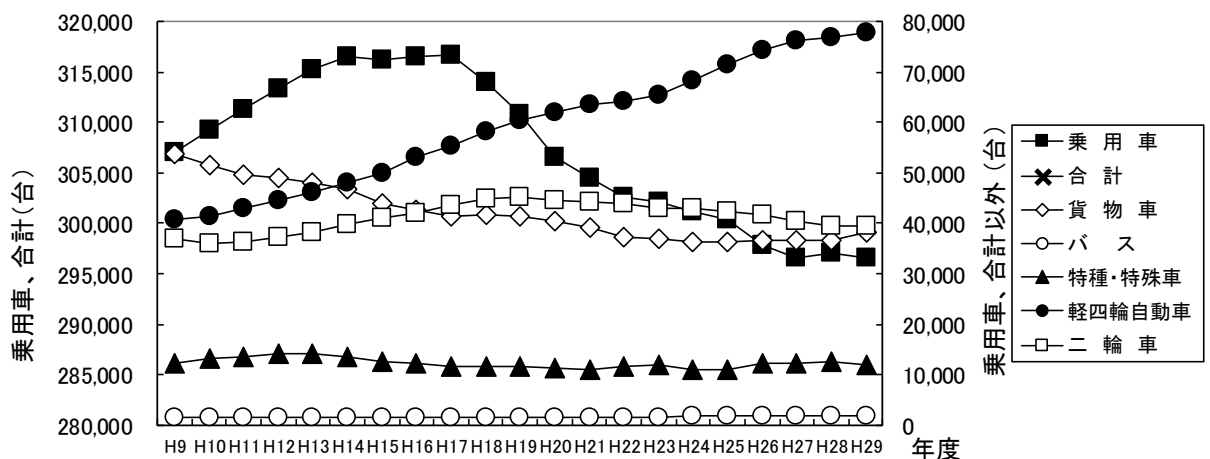


図9 市内における車種別自動車保有台数の推移

(自動車保有車両数(国土交通省)を基に作成)

(イ) 市内におけるディーゼル車保有台数

市内におけるディーゼル車保有台数(乗用車を除く)は、平成29年度末で3.0万台で、平成28年度末から1%程度増加しています。また、平成24年度末と比較して、貨物車、バス、特殊・特殊車の全てで保有台数は増加しています。

表5 市内におけるディーゼル車保有台数（乗用車を除く）

（単位：台）

年 度	貨 物 車	バ ス	特種・特殊車	合 計	前年度比較
H24	18,349	1,474	7,817	27,640	—
H25	18,692	1,489	7,786	27,967	1%
H26	19,132	1,519	7,997	28,648	2%
H27	19,342	1,525	8,095	28,962	1%
H28	19,666	1,540	8,208	29,414	2%
H29	19,782	1,565	8,296	29,643	1%
24・29年度 比較	8%	6%	6%	7%	—

（自動車保有車両数（国土交通省）を基に作成）

（ウ） 市内における九都県市指定低公害車保有台数

九都県市首脳会議環境問題対策委員会大気保全専門部会では、低公害車・低燃費車の普及拡大を図るため、「九都県市低公害車指定指針」に基づき指定を行っている。九都県市指定低公害車は、燃料電池自動車、電気自動車、CNG車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車や低公害・低燃費なガソリン車、ディーゼル車を指定している。

市内における九都県市指定低公害車保有台数及び割合は以下のとおりです。

表6 市内における九都県市指定低公害車保有台数及び指定低公害車の割合

年 度	自動車保有台数に 占める九都県市指定 低公害車の割合（%）	市内における 九都県市指定低公害車 台数（台）	市内における 自動車保有台数 （台）
H24	62.2	258,889	416,411
H25	63.0	265,066	420,432
H26	64.3	269,203	418,891
H27	66.7	279,770	419,493
H28	69.0	290,301	421,129
H29	68.7	289,640	421,663

（九都県市指定低公害車普及状況調査報告書を基に作成）

イ 市内幹線道路における交通量及び大型車混入率

(ア) 横断幹線道路に係る大型車混入率

川崎市は、東京都と横浜市の間位置することから、東京都と横浜市を横断する幹線道路（横断幹線道路）が主体となっています。横断幹線道路の交通量及び大型車混入率は、次のとおりです。

表7 横断幹線道路における交通量及び大型車混入率（平日）

（上段：平成27年度、中段：平成22年度、下段：平成17年度）

路線名	昼 12 時間計		24 時間 総交通量 (台)	調査地点
	総交通量 (台)	大型車 混入率 (%)		
高速湾岸線	61,916	40.1	93,140	浮島 JCT～東扇島出入口
	49,098	40.2	72,903	
	50,072	41.5	72,993	
東京大師横浜線 (産業道路)	20,738	39.8	30,716	川崎区大師河原 1 丁目 3
	24,051	40.8	36,861	
	24,560	45.0	38,177	
高速神奈川 1 号 横羽線	57,443	13.6	85,168	大師 JCT～浜川崎出入口
	56,779	18.4	83,130	
	50,882	25.5	76,917	
国道 1 5 号	25,940	21.7	—	川崎区元木 2 丁目 1
	23,905	23.6	—	川崎区池田 1 - 2
	27,193	23.2	42,332	川崎区元木 1 丁目
国道 1 号	26,363	16.2	38,291	幸区神明町 1 丁目 4 1
	26,347	15.2	—	幸区柳町 5 8 - 3
	35,430	15.0	52,891	幸区小向仲野町
東京丸子横浜 (綱島街道)	22,559	11.1	35,788	中原区丸子通 1 丁目 4 6 7
	21,549	11.0	35,307	
	25,164	13.0	42,179	
国道 4 6 6 号 (第三京浜)	58,513	13.8	84,698	京浜川崎 IC～都筑 IC
	60,686	5.2	88,826	
	58,386	13.1	90,258	
国道 2 4 6 号	34,735	17.5	55,560	宮前区下作延 4 丁目 2 4
	32,754	19.3	—	宮前区宮崎 1 3 1
	31,161	20.8	52,856	高津区梶ヶ谷 1 丁目
東名高速道路	64,464	23.4	107,469	東名川崎 IC～横浜青葉
	68,823	25.9	114,053	
	63,995	27.9	110,523	
世田谷町田	14,806	13.5	22,654	麻生区上麻生 6 丁目 1 1
	14,526	14.6	22,647	
	14,842	16.6	23,538	

※—は測定データなしを意味する

(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査報告書 (川崎市建設緑政局) を基に作成)

(イ) 平成27年度の市内幹線道路における交通量及び大型車混入率

平成27年度の市内幹線道路における交通量及び大型車混入率は、次のとおりです。

表8 平成27年度の市内幹線道路における交通量及び大型車混入率（平日）

路線名	24時間交通量 (台/日)	大型車混入率 (%)	調査地点
国道409号	20,053	18.2	高津区溝口4丁目19
国道409号	19,585	24.1	幸区遠藤町1
丸子中山茅ヶ崎線	12,457	10.9	中原区上小田中
野川菅生線	33,066	14.1	宮前区土橋6丁目1
国道1号	36,212	17.7	幸区都町79-1
東京大師横浜線	37,433	50.1	川崎区桜本1丁目15
国道246号	61,280	21.5	高津区溝口5丁目

(自動車交通環境影響総合調査報告書(環境省)を基に作成)

ウ 産業道路における単体規制の区分ごとの車両混入率

平成29年度の産業道路における普通貨物車(ディーゼル車)の長期規制適合車及びポスト新長期規制以降の適合車の走行割合は、それぞれ約14%及び約49%であり、平成25年度の走行割合(それぞれ約32%及び約17%)と比較すると、長期規制適合車からポスト新長期規制以降の適合車への代替が大幅に進んでいることがわかります。

ディーゼル重量車において、ポスト新長期規制適合車の二酸化窒素排出量は、約15年前ディーゼル重量車(長期規制適合車)と比較して6分の1以下に低減されることから、産業道路において、ポスト新長期規制以降への車両代替が進んでいることが、池上自動車排出ガス測定局をはじめとした産業道路沿道の大気環境の改善に寄与しているものと考えられます。

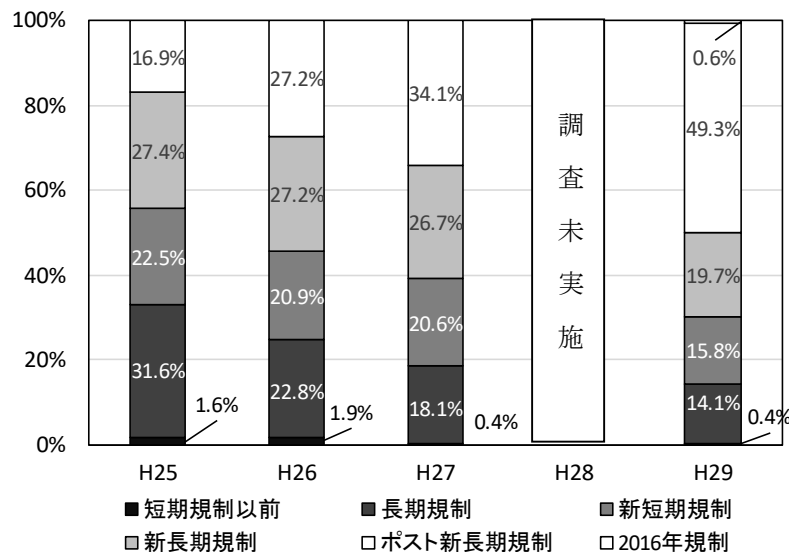


図10 産業道路を走行する大型車(バスを除く)の規制区分別割合の推移
(自動車交通環境影響総合調査報告書(環境省)を基に作成)

エ 市内における電気自動車保有台数

平成29年度末の市内における電気自動車保有台数は782台で、平成23年度末と比較すると、約3倍増加しました。

表9 市内における電気自動車保有台数

(単位：台)

年度末	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
電気自動車保有台数	260	449	560	742	657	733	782

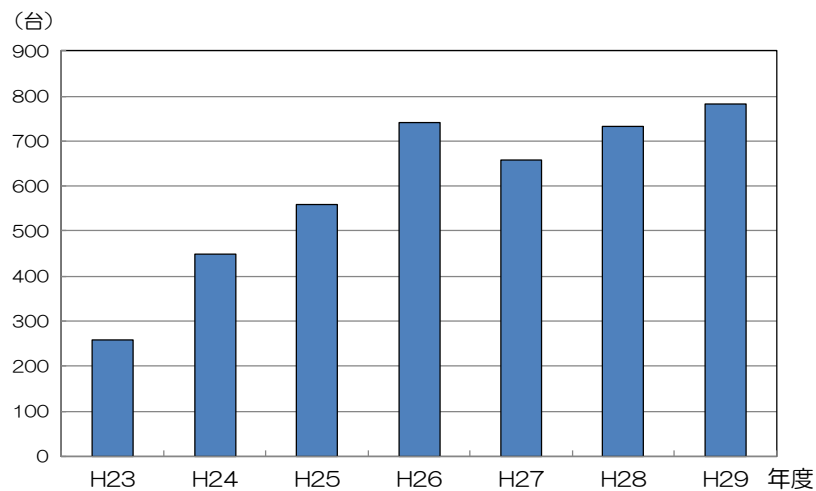


図11 市内における電気自動車保有台数の推移

(九都県市指定低公害車普及状況調査報告書を基に作成)

オ 国内軽油の硫黄含有規制の推移

ディーゼル車燃料の軽油中の硫黄分を低減すると、排ガス処理装置の性能を十分に発揮させることができ、有害物質のさらなる削減に繋がります。

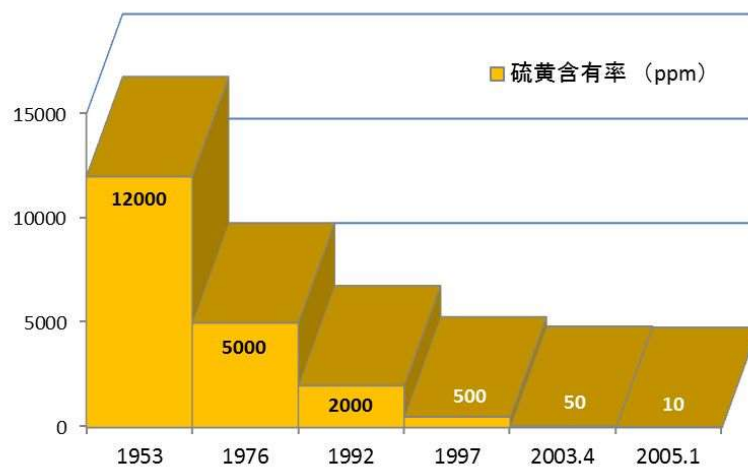


図12 国内軽油の硫黄含有規制の推移

(日本石油連盟ホームページを基に作成)

かわさき自動車環境対策プラン（改定版）

平成28年8月 策定

平成31年2月 改訂

かわさき自動車環境対策推進協議会

かわさき自動車環境対策推進協議会事務局

（川崎市環境局環境対策部大気環境課）

住 所：川崎市川崎区宮本町1番地

電 話：044-200-2530