

第1章 沿革

1 公害問題の発生とその対策

江戸幕府によって東海道が整備され、元和9（1623）年に六郷の渡しに宿場町として川崎宿が作られました。当時、川崎宿の収入は少なく、生活は苦しいものであったことから、農家の人々は生活のために、農業（稲作）以外にも塩づくりや海苔の養殖、梨の栽培等により江戸時代半ば頃から沢山の商品を生み出してきました。

明治5（1872）年には新橋－横浜間に日本初の鉄道が開通し、その6月に「川崎駅」ができました。明治32年（1899）年には、川崎－川崎大師間に電気鉄道（現京急大師線）が開通し、鉄道に電気を送る火力発電所の電力と多摩川に着目した企業が次々と工場を建設し、近代化が進みました。当時の町長の政策により大工場も誘致され、川崎は工場の町へと変わっていきました。



六郷川蒸気車往返之全図（明治初期）（川崎市立中原図書館所蔵）

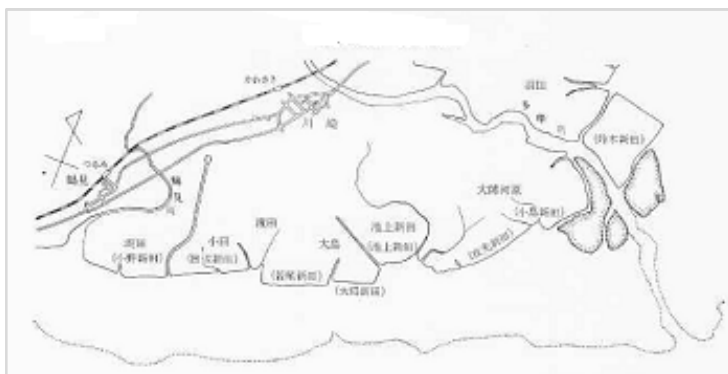


工場は川崎へ（昭和9（1934）年）

(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ました。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した。

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りました。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りませんでした。



新田と干潟の広がる臨海部（明治末期）



堀河町に建設された工場（明治39（1906）年頃）

(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(1965)年頃）

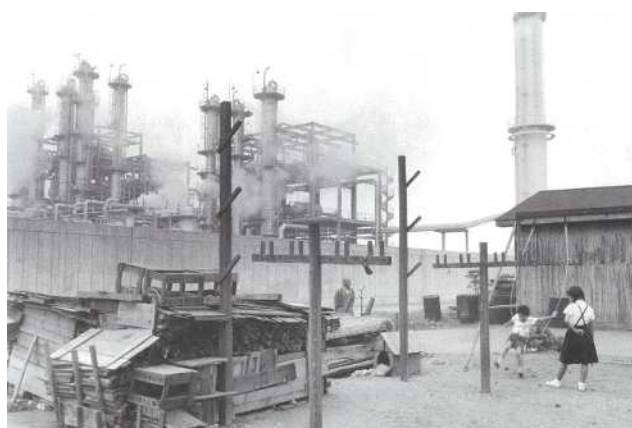
京浜工業地帯の中核として繁栄していた川崎の工場は、太平洋戦争末期の本土空襲により壊滅状態となりましたが、朝鮮戦争を契機とし、戦前からの鉄鋼・機械工業の再生・復興に加え、発電所の建設、石油コンビナートの形成が進む中で、これらの工場群から排出されるばい煙や汚水は、複合して広範囲にわたり被害を与えることになりました。これに伴い、昭和25(1950)年頃から大気汚染に関する市民の苦情が現れ始め、昭和30年代の高度成長期に入ると公害苦情件数も飛躍的に増加しました。こうした状況から、従来の特定の加害工場と周辺被害住民との関係だけでは律し切れない公害問題が生じ、国や自治体もこれに積極的に対応せざるを得ないような状況になりました。

神奈川県は、昭和26(1951)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ました。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(1960)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は否決したものの、同年に市提案による「川崎市公害防止条例」を可決成立させました。

一方、国においても昭和37(1962)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(1967)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りました。



海苔づくりと工場群（昭和40年代）



千鳥町の朝（昭和40（1965）年）

(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(1972)年3月）

こうした中で、本市では昭和46(1971)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ました。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きました。取組の始めは、これまでの公害防止条例を廃止し、昭和47(1972)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・公布でした。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ました。

(4) 都市生活型公害の発生（昭和50年(1975)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ました。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ました。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ました。

これらの新たな環境問題への対応として、昭和51(1976)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ました。また、昭和58(1983)年12月には「川崎市自動車公害問題協議会」、昭和59(1984)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(1983)年8月に「川崎市洗剤対策推進方針」、昭和59(1984)年4月に「川崎市生活排水対策推進要綱」、昭和62(1987)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、改善に努めてきました。



泡だらけの多摩川（昭和44（1969）年頃）



市内の道路渋滞の様子（昭和48(1973)年頃）

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(1985)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りました。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りました。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ました。



「生物マップ」を使った環境学習（昭和60年代）



公害監視会議（平成2(1990)年）

(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(1991)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ました。平成3(1991)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(1993)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ました。先端技術産業に係る環境問題については、平成4(1992)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ました。さらに工場の跡地などの土壌汚染対策として、平成5(1993)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ました。

(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(1992)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ました。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とと言えます。こうした中で、我が国においても、平成5(1993)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(1994)年12月には、環境基本法第15条に基づく「環境基本計画」が閣議決定されました。

本市では、平成4(1992)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(1993)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」を策定しました。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」などを掲げました。平成6(1994)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(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、諸施策を推進しました。

3 人と環境が共生する都市をめざして（平成10(1998)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(1999)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ました。

(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(1997)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(1999)年

7月に行われた同委員会からの市長に答申が行われました。

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(1999)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・公布しました。

「川崎市環境保全審議会条例」については、平成12(2000)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ました。

(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(2000)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。

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(2004)年頃から）

平成16(2004)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(2005)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」を策定しました。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なりました。

(1) 川崎市環境審議会の設置

平成16(2004)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(2004)年11月に川崎市環境審議会を設置しました。

(3) 温暖化対策に資する取組の推進

平成16(2004)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、本市では、「川崎市地球温暖化対策地域推進計画」を策定しました。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(2005)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」を創設しました。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(2007)年2月にかわさきエコドライブ推進協議会を設立し、「かわさきエコドライブ宣言登録制度」に基づき普及事業を実施してきました。

(4) 川崎市環境基本計画の改定

平成23(2011)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」の改定を行いました。

(5) 環境総合研究所の開設

平成25(2013)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ました。



公害研究所（昭和48(1973)年～平成25(2013)年）



環境総合研究所（平成25(2013)年～）

5 「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」をめざして（平成28(2016)年頃から）

平成28(2016)年3月に「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」をめざす都市像、「安心のふるさとづくり」「力強い産業都市づくり」をまちづくりの基本目標に掲げた「川崎市総合計画」を策定しました。この計画の5つの政策のうち、「市民生活を豊かにする環境づくり」としては、これまで取り組んできた地球温暖化による影響に対応した適応策や、市民や事業者の環境意識を醸成するなど、環境に配慮したしくみづくりを推進するとともに、市民生活に密接に関係する大気や水質などは、汚染物質の取組により大きく改善が図られているものの、一部で環境基準を達成していない状況もあることから、引き続き環境改善に向けた取組を推進するものとししました。

(2) 災害時協定の締結

地震等の大規模災害時においては、被災の影響により事業場等から有害化学物質等が飛散、漏えいする恐れがあり、そのような場合は、環境調査により大気汚染や水質汚濁等に伴う市民生活への影響を迅速に把握することが重要になることから、川崎市では、大規模災害時における環境調査の体制を強化することを目的として、平成30(2018)年8月31日に一般社団法人神奈川県環境計量協議会と「大規模災害時における有害化学物質等の調査に関する協定」を締結しました。

(4) 川崎市環境基本計画の改定

環境・経済・社会の複合的な課題や、気候変動など地球規模の環境の危機的状況に加え、少子高齢化や人口減少等環境行政を取り巻く状況が大きく変化したことなどから、社会状況の変化等に的確に対応し、持続可能なまちづくりを一層推進するため、令和3(2021)年2月に「川崎市環境基本計画」の改定を行いました。

(5) 川崎市大気・水環境計画の策定

本市の大気や水などの環境は、大気や水質などの環境関連法令や公防条例等の規制を中心とした施策に取り組んできた結果、多くの項目で環境基準を達成するなど、大幅な改善が図られました。一方で、環境が改善していることについての市民実感は十分とは言えず、依然として市民の意識に公害のイメージが残っていることが川崎市の実施した市民アンケートの結果からうかがえました。こうした背景から、本市は「大気や水などの環境保全の推進に向けた考え方について」、令和元(2019)年5月に川崎市環境審議会に諮問し、令和2(2020)年11月に答申を受けた。本市は、大気や水などの施策を総合的に推進していくため、法や条例に基づくこれまでの取組を継続し、良好な環境を維持していくことや、更なる環境負荷の低減を図るとともに環境が良好であるとの市民実感の向上のため、市民や事業者の連携・協力・参加の促進を図るといった答申の趣旨を踏まえ、令和4(2022)年3月に「川崎市大気・水環境計画」を策定しました。