

2003年9月の情報です。

4 光化学オキシダント(Ox)の状況

光化学スモッグの原因となる光化学オキシダントについては、一般局57局で測定を行った。

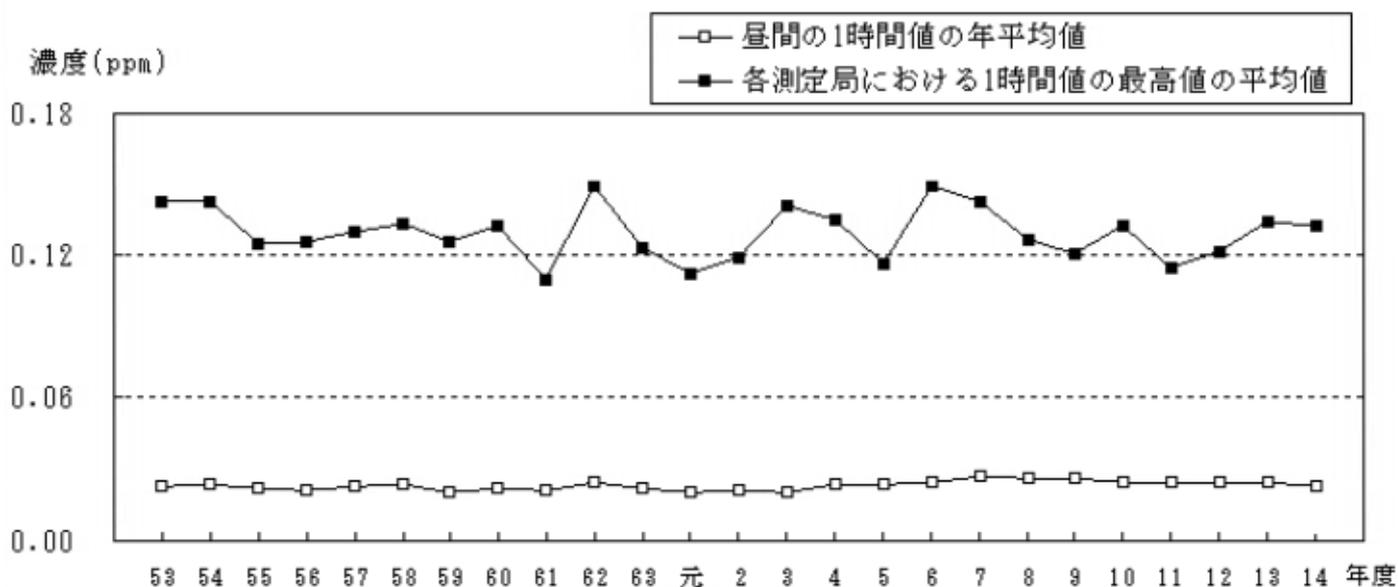
(1) 環境基準の適合状況

1年間のうち1時間でも環境基準値を超えれば不適合と判定することとなっており、平成2年度以降、全測定局で環境基準に適合していない。

(2) 年平均値の経年推移(図9)

昼間(5時~20時)の1時間値の年平均値の経年推移を見ると、ほぼ横ばいの傾向にある。

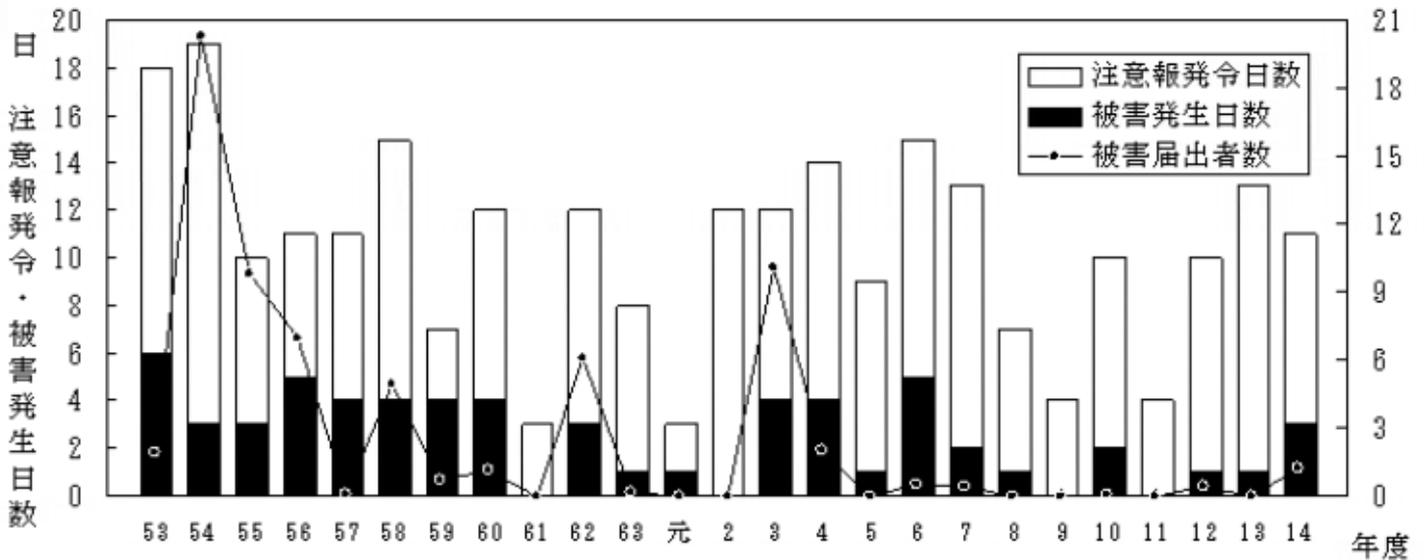
図9 光化学オキシダント濃度の年平均値の経年推移



(3) 光化学スモッグ注意報の発令状況等(図10)

注意報の発令日数は11日で、被害の届出は124名であった。

図10 光化学スモッグ注意報発令日数等の経年推移



光化学オキシダント

《環境基準》
1時間値が0.06ppm以下であること。

《注意報の発令基準》
光化学オキシダント濃度の1時間値が0.12ppm以上となりその状態が継続すると認められる時

5 二酸化硫黄(SO₂)の状況

工場などが主な発生源である二酸化硫黄については、一般局59局で測定を行った。

(1) 環境基準の適合状況

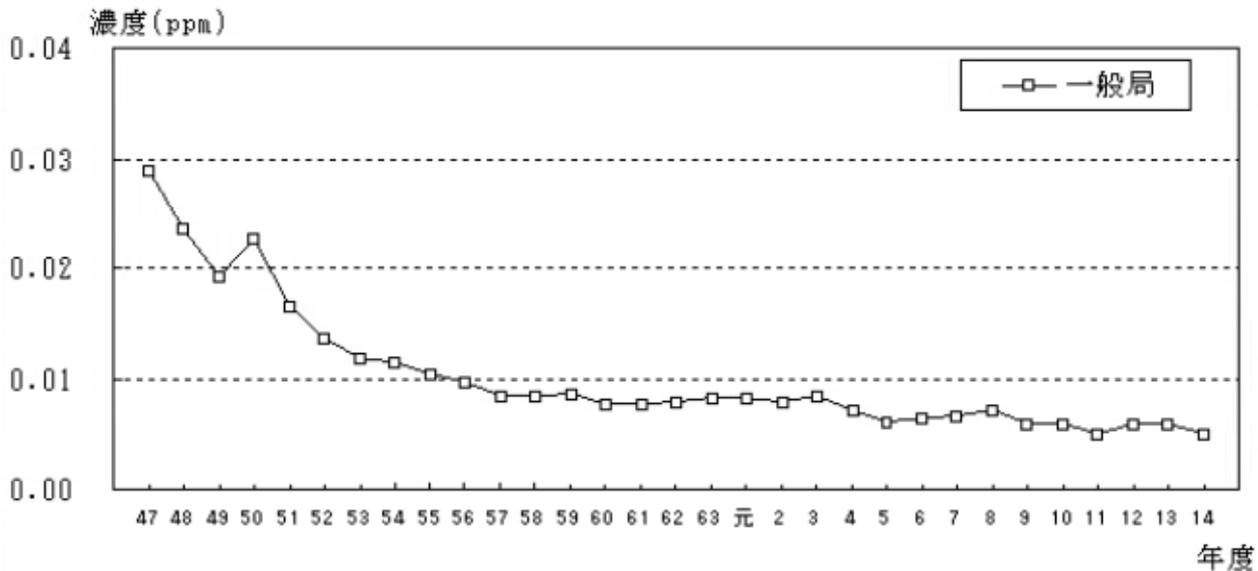
長期的評価については、昭和55年度から全測定局で適合している。

(2) 年平均値の経年推移(図11)

年平均値の経年推移を見ると、発生源対策が進んだことにより、最も汚染の激しかった昭和40年代と比べて、近年は低い濃度で推移している。

※ 三宅島火山の噴煙が原因と思われる汚染があったが、平成12、13年度に比べて影響は小さかった。

図11 二酸化硫黄濃度の年平均値の経年推移



環境基準

《二酸化硫黄》

1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。

《一酸化炭素》

1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。

* これらの評価方法はP4の「浮遊粒子状物質の評価方法」に示す方法と同一である。

6 一酸化炭素(CO)の状況

自動車が主な発生源である一酸化炭素については、一般局5局、自排局27局の合計32局で測定を行った。

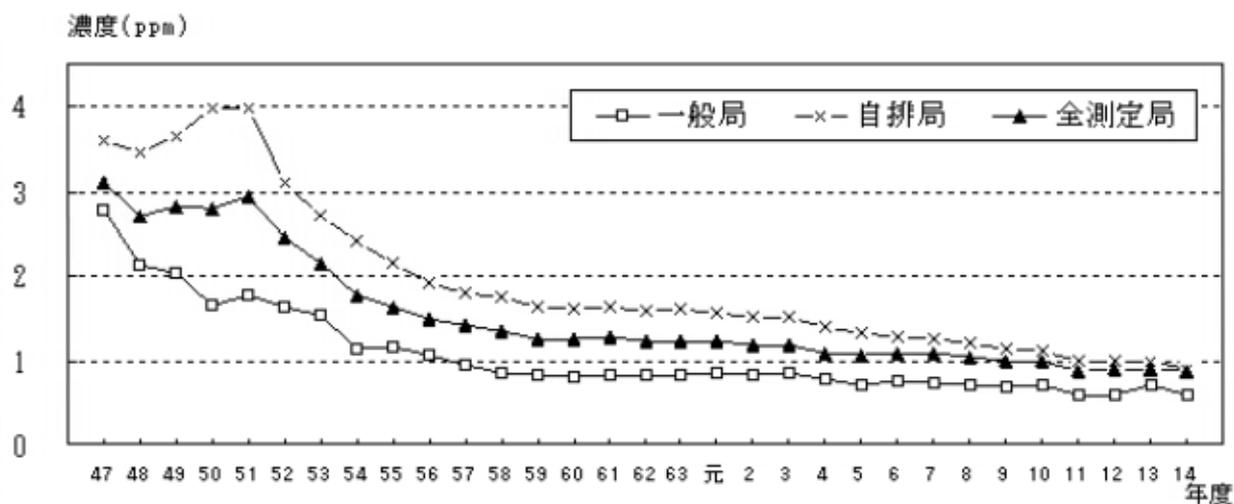
(1) 環境基準の適合状況

長期的評価については、一般局では昭和48年度から、自排局では昭和57年度から全測定局で適合している。

(2) 年平均値の推移(図12)

年平均値の経年推移を見ると、発生源対策が進んだことにより、最も汚染の激しかった昭和40年代と比べて、近年は低い濃度で推移している。

図12 一酸化炭素濃度の年平均値の経年推移



7 今後の取り組み

窒素酸化物、浮遊粒子状物質等の排出を抑制するために、次の対策を行う。

- ・ 固定発生源対策(工場・事業場)として、「大気汚染防止法」や「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」に基づき、規制基準の遵守等について一層の徹底を図る。
- ・ 自動車交通公害対策として、東京都、埼玉県及び千葉県とともに本年10月から開始するディーゼル車の運行規制のほか、低公害車の導入促進等も盛り込んだ「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」に基づき、自動車からの排出ガス抑制のための施策を進める。