

2002年9月の情報です。

平成13年度大気汚染の状況について

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56局で測定を行った。

(1) 環境基準の適合状況

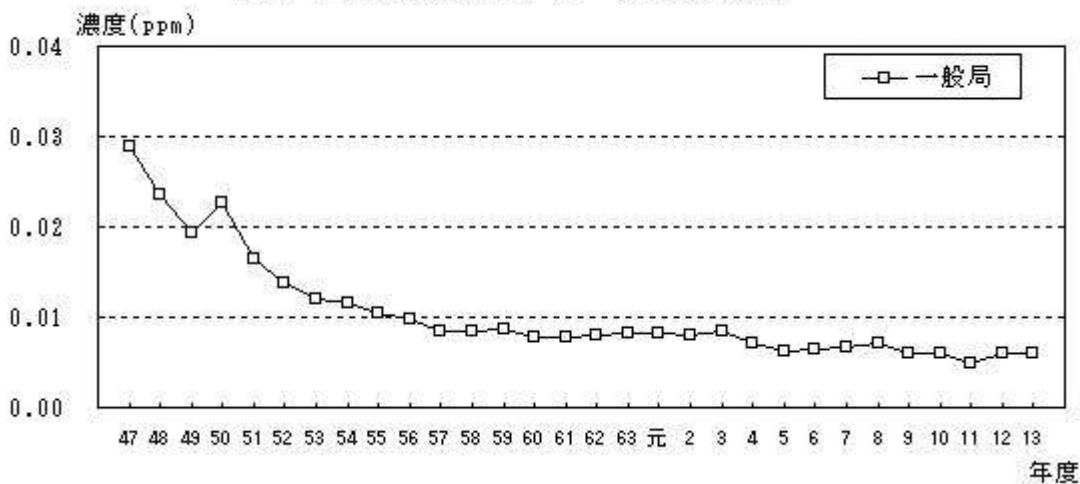
長期的評価については、昭和55年度から全測定局で適合している。

※ 三宅島の噴煙の影響により、県内各地で短時間ではあるが、二酸化硫黄高濃度の発生がみられた。

(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、近年は低い濃度で推移している。

図11 二酸化硫黄濃度の年平均値の経年推移



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8局、自排局28局の合計36局で測定を行った。

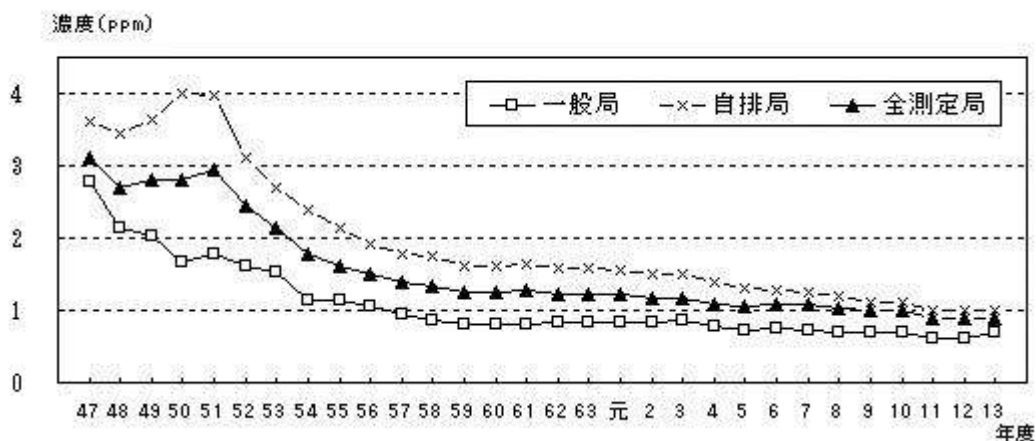
(1) 環境基準の適合状況

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、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



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。

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・事業所)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、「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」に基づき、新たな総量削減計画を策定し、ディーゼル車からの排出ガス抑制対策や低公害車の導入促進など、施策の強化を図る。