

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策定協議会
専門委員会運営要綱の改正について

1 改正の概要

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策定協議会専門委員会運営要綱第 2 条を、以下のとおり改正する。

第 2 条 委員会の所掌事務は、以下のとおりとする。

- (1) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画に関する専門的かつ重要な事項につき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策定協議会（以下「協議会」という。）の会長の諮問に応じて調査審議し、その結果を報告すること。
- (2) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画の進捗状況を確認し、専門的立場から意見を述べること。

2 改正が必要な理由

専門委員会の運営実態に合わせ、所要の改正を行う。

3 施行年月日

平成 29 年 1 1 月 2 7 日（専門委員会において要綱改正案の承認が得られた日）

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策定協議会専門委員会運営要綱改正案

(趣旨)

第1条 この要綱は、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策定協議会条例（平成4年神奈川県条例第48号）第3条の規定に基づき置かれた専門委員の会議（以下「委員会」という。）の運営等について必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 委員会の所掌事務は、以下のとおりとする。

- (1) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画に関する専門的かつ重要な事項につき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策定協議会（以下「協議会」という。）の会長の諮問に応じて調査審議し、その結果を報告すること。
- (2) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画の進捗状況を確認し、専門的立場から意見を述べること。

(組織)

第3条 委員会に委員長を置き、委員の互選により定める。

2 委員長は、会務を総理し、協議会の会長から諮問があったときは、委員会の会議を招集し、その議長となる。

3 委員長に事故があるときには、委員長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(委嘱)

第3条の2 委員の委嘱は、3年を超えない範囲で任期を定めて行う。

(関係者の出席)

第4条 委員会において必要があるときには、関係機関の職員の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第5条 委員会の庶務は、環境農政局環境部大気水質課において処理する。

(委員長への委任)

第6条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成5年7月28日から施行する。

附則

この要綱は、平成8年11月15日から施行する。

附則

この要綱は、平成11年6月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成14年11月6日から施行する。

附則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成23年6月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成29年11月27日から施行する。

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策定協議会専門委員会運営要綱 新旧対照表

| 改正案 | 現 行 |
|--|---|
| <p>(趣旨) 第1条 (略)</p> <p>(所掌事項) 第2条 <u>委員会の所掌事務は、以下のとおりとする。</u></p> <p>(1) <u>自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画に関する専門的かつ重要な事項につき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策定協議会(以下「協議会」という。)の会長の諮問に応じて調査審議し、その結果を報告すること。</u></p> <p>(2) <u>自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画の進捗状況を確認し、専門的立場から意見を述べること。</u></p> <p>(組織) 第3条 (略)</p> <p>(委嘱) 第3条の2 (略)</p> <p>(関係者の出席) 第4条 (略)</p> <p>(庶務) 第5条 (略)</p> <p>(委員長への委任) 第6条 (略)</p> | <p>(趣旨) 第1条 (略)</p> <p>(所掌事項) 第2条 委員会は、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画に関する専門的かつ重要な事項につき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策定協議会(以下「協議会」という。)の会長の諮問に応じて調査審議し、その結果を報告する。</p> <p>(組織) 第3条 (略)</p> <p>(委嘱) 第3条の2 (略)</p> <p>(関係者の出席) 第4条 (略)</p> <p>(庶務) 第5条 (略)</p> <p>(委員長への委任) 第6条 (略)</p> |

附則
この要綱は、平成5年7月28日から施行する。

附則
この要綱は、平成8年11月15日から施行する。

附則
この要綱は、平成11年6月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成14年11月6日から施行する。

附則
この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成23年6月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成29年11月27日から施行する。

附則
この要綱は、平成5年7月28日から施行する。

附則
この要綱は、平成8年11月15日から施行する。

附則
この要綱は、平成11年6月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成14年11月6日から施行する。

附則
この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成23年6月1日から施行する。

附則
この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

削減対象物質に係る平成 28 年度の常時監視測定結果について

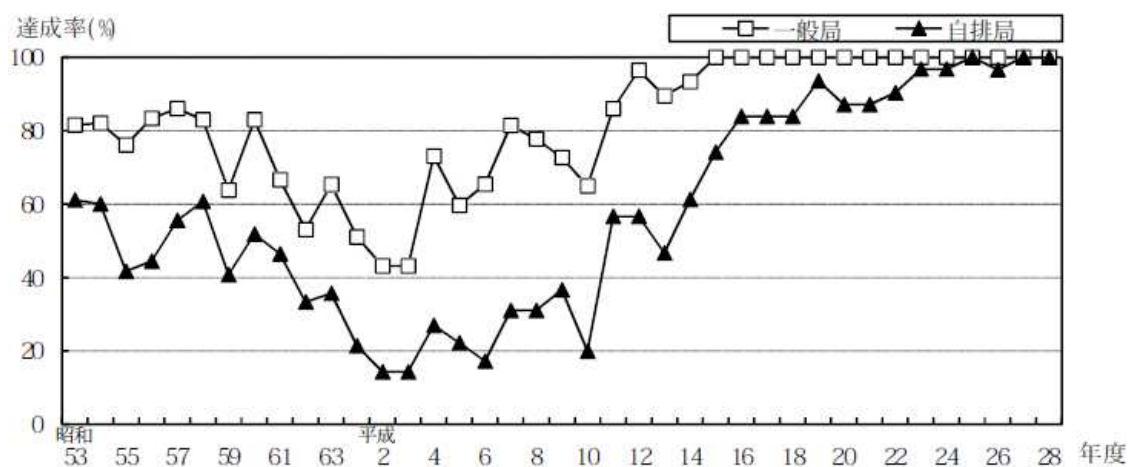
1 NO₂の状況

(1) 環境基準の達成状況

川崎区池上新田公園前測定局（池上局）が環境基準を達成したことにより、平成 27 年度に引き続き、測定を行った 90 局（一般局 60 局、自排局 30 局）すべてで環境基準を達成した（表 2-1、図 2-1）。

表 2-1 環境基準の達成状況

| 区分 | 26 年度 | 27 年度 | 28 年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| 一般局 | 60/60 局 | 60/60 局 | 60/60 局 |
| | 100% | 100% | 100% |
| 自排局 | 29/30 局 | 30/30 局 | 30/30 局 |
| | 96.7% | 100% | 100% |
| 全 局 | 89/90 局 | 90/90 局 | 90/90 局 |
| | 98.9% | 100% | 100% |

図 2-1 NO₂に係る環境基準達成率の経年推移

(2) 年平均値の経年推移

90 局のうち、一般局 60 局の年平均値は 0.015 ppm（平成 27 年度 0.015 ppm）、自排局 30 局の年平均値は 0.020 ppm（平成 27 年度 0.021 ppm）で、自排局は平成 27 年度と比較して若干改善した。なお、平成 14 年度以降、一般局、自排局ともに年平均値は緩やかな低下傾向にある（図 2-2）。

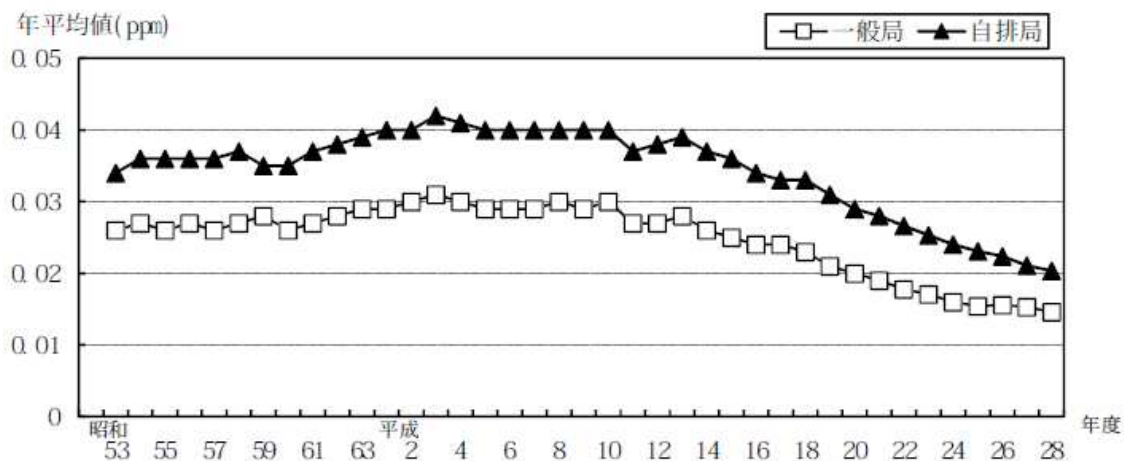


図 2-2 NO₂濃度の年平均値の経年推移

(3) 池上局における大気環境の特徴

池上局は、県内の測定局の中で最も NO₂ の環境基準が達成しにくい測定局で、平成 25 年度に初めて環境基準を達成した。近年は、NO₂ の環境基準達成率が 100%となるかは、池上局が環境基準を達成状況に左右されている。

ア NO₂の環境基準値超過日数

池上局において NO₂ が、環境基準値を超過した日数とその内訳は表 2-2 のとおりである。気温が低く大気の大気対流が起きなくなりやすい 11 月から 2 月にかけて、環境基準値を超過する日が多くなっている。

表 2-2 NO₂の環境基準値超過日数

| 年 度 | 基 準 超 過 日 数 |
|-----|--|
| H26 | 8 日 (4/8,10/31,11/22,11/28,12/24,1/14,2/12,3/16) |
| H27 | 7 日 (7/8,12/10,12/16,12/21,1/26,1/28,3/17) |
| H28 | 4 日 (12/13,12/19,12/20,12/21) |

イ 気象条件 (風向・風速)

11 月～2 月の池上局における風向別の出現割合を図 2-3 に示す。この時期、池上局では大部分が CALM (静穏：風速 0.4m/s 以下) となり、卓越した風は見られない。これは周辺の道路構造物等の影響も要因のひとつとして考えられる。

大気汚染物質の滞留しやすい冬季に、風も弱くなることから池上局の周辺は、局所的に二酸化窒素濃度が高くなりやすいと考えられる。

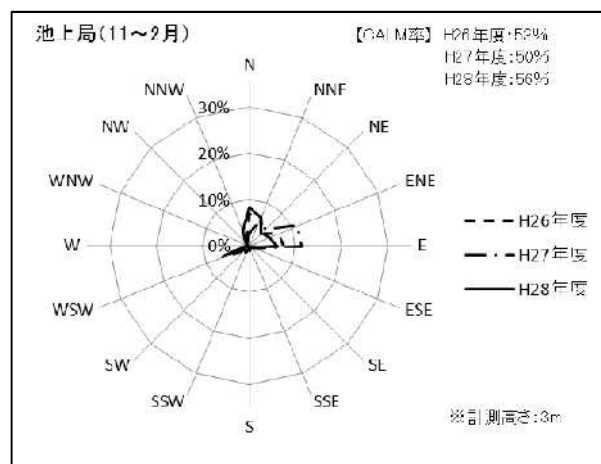


図 2-3 池上局の風向別出現割合

参考に一般局である大師測定局（大師局）における風向別の出現割合を図 2-4 に示す。大師局は、池上局と異なり北北西に卓越した風が吹いており、CALM（静穏）の出現割合は極めて低い（1～2%）状況である。

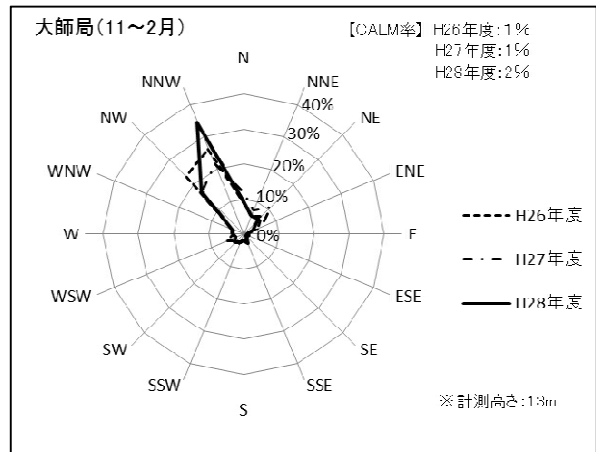


図 2-4 大師局の風向別出現割合

ウ 周辺道路の状況

池上局は、主要地方道である東京大師横浜線、その上を通っている首都高速道路横浜羽田空港線、これらの道路に面して設置されている。そのため、自動車からの排出ガスの影響が特に大きい地点である（図 2-5）。



図 2-5 池上局の位置図

エ 交通量の状況

交通センサス（H9,11,17,22,27）を基に、東京大師横浜線の交通量を整理した（表 2-3）。東京大師横浜線における交通量は、平成 17 年度をピークに減少傾向にある。

また、平成 27 年度における東京大師横浜線の大型車混入率は、約 34%（24 時間平均交通量）と他の道路に比べて高い状況である（一般国道：21%、主要地方道：15%）。その結果、池上局は他の測定局と比較して、二酸化窒素濃度が高くなりやすいと考えられる。

表 2-3 東京大師横浜線の交通量

単位：台/日

| 年度 | 大型車 | | | | 小型車 | | | | | | 計 |
|-----|--------|-------|-----|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
| | 普通貨物 | 特種(殊) | バス | 小計 | 軽乗用 | 乗用 | 軽貨物 | 小型貨物 | 貨客 | 小計 | |
| H9 | 11,954 | 3,706 | 652 | 16,312 | 1,136 | 26,223 | 1,799 | 2,801 | 5,640 | 37,599 | 53,911 |
| H11 | 12,168 | 3,789 | 686 | 16,643 | 1,208 | 28,074 | 1,775 | 2,841 | 5,682 | 39,580 | 56,223 |
| H17 | 16,299 | | 550 | 16,849 | 31,400 | | 10,433 | | | 41,833 | 58,682 |
| H22 | 14,963 | | | | 29,642 | | | | | | 44,605 |
| H27 | 14,129 | | | | 27,433 | | | | | | 41,682 |

※調査地点：川崎市川崎区小田7丁目3

出典：道路交通センサス（国土交通省）

オ 大型車の構成率

環境省が実施しているナンバープレート調査*の結果（走行ベース）を基に、東京大師横浜線を走行している大型車（バスを除く）の規制区分別構成率を図 2-6 に整理した。

*道路を走行する自動車（対象は乗用車等の8車種）のナンバープレートを自動読み取り装置等で読み取り、記録をする調査。平成 28 年度は、東京大師横浜線の調査未実施。

より新しい規制であるポスト新長期規制に適合した車両の走行割合が増加傾向にあり、大型車 1 台当たりから排出される窒素酸化物の排出量が減少することが、二酸化窒素の環境基準達成の要因の 1 つとなっていると考えられる。

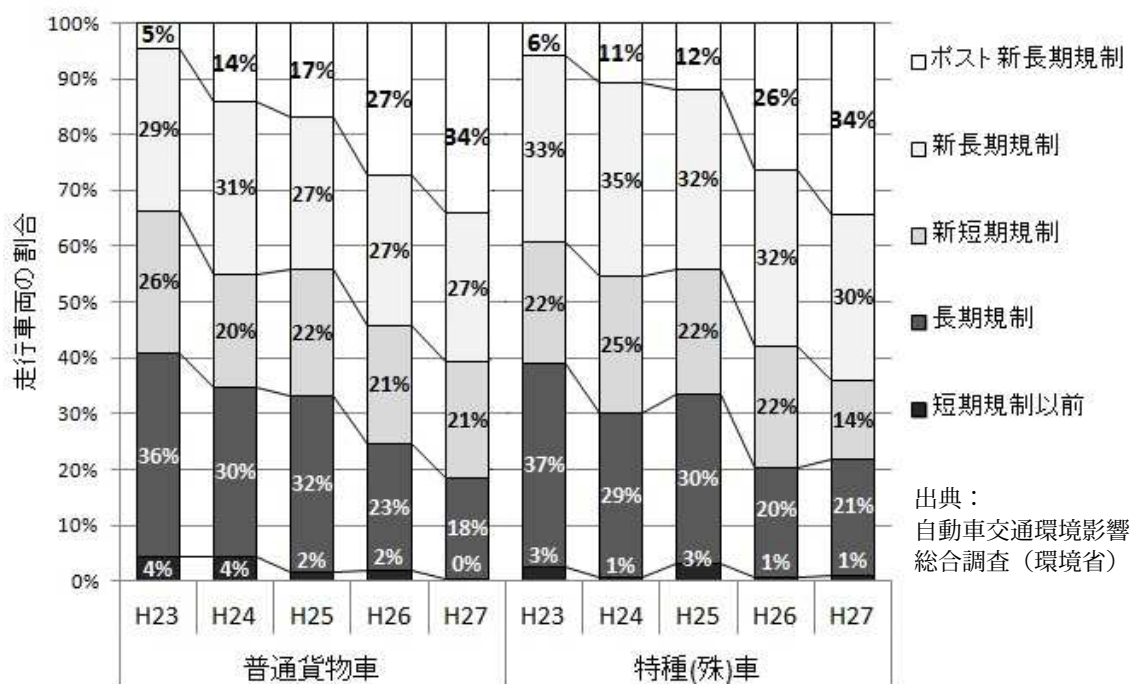


図 2-6 規制区分別構成率の推移（東京大師横浜線、走行ベース）

2 SPM の状況

(1) 環境基準の達成状況

平成 28 年度の長期的評価による環境基準は、測定を行った 90 局（一般局 60 局、自排局 30 局）すべてで達成し（表 2-4、図 2-7）、平成 27 年度に引き続き、NO₂、SPM とともに測定を行った 90 局すべてで環境基準を達成した。

表 2-4 環境基準の達成状況

| 区分 | 26 年度 | 27 年度 | 28 年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| 一般局 | 59/60 局 | 60/60 局 | 60/60 局 |
| | 98.3% | 100% | 100% |
| 自排局 | 30/30 局 | 30/30 局 | 30/30 局 |
| | 100% | 100% | 100% |
| 全 局 | 89/90 局 | 90/90 局 | 90/90 局 |
| | 98.9% | 100% | 100% |

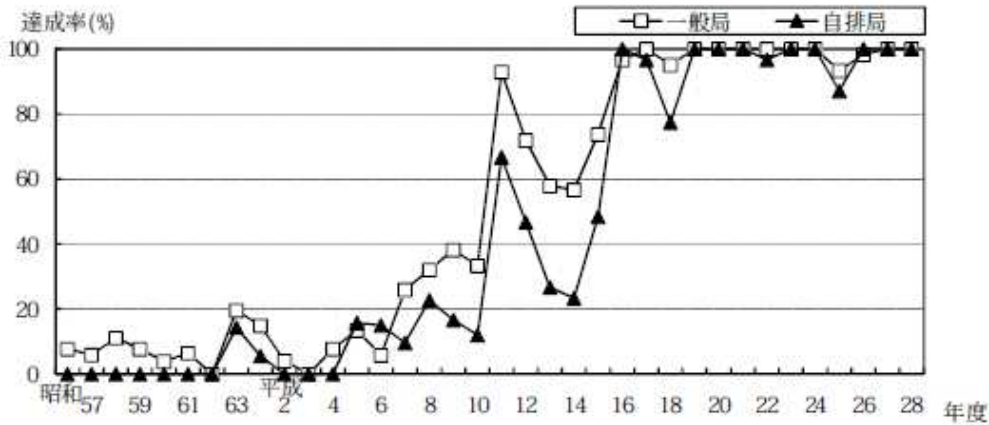


図 2-7 SPM に係る環境基準（長期的評価）達成率の経年推移

(2) 年平均値の経年推移

90 局のうち、一般局 60 局の年平均値は 0.018 mg/m³（平成 27 年度 0.020 mg/m³）で、自排局 30 局の年平均値は 0.019 mg/m³（平成 27 年度 0.021 mg/m³）で、平成 27 年度と比較して改善した。また、長期的にも低下傾向にあり、自排局と一般局の差はほとんど見られない（図 2-8）。

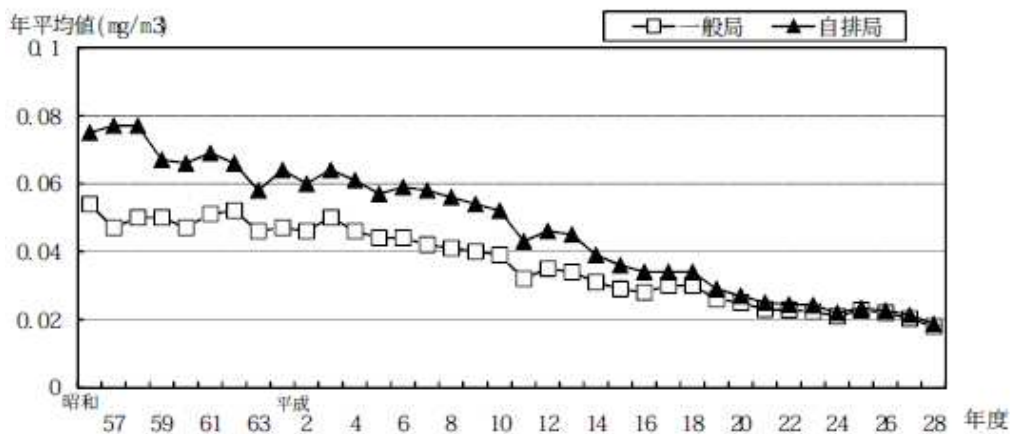


図 2-8 SPM 濃度の年平均値の経年推移

【参考：平成 29 年度の常時監視測定結果（速報値）について】

※ 11 月 23 日分までの速報値であり、今後変更されることがある。

1 NO₂ の状況

現在のところ環境基準値（日平均値：0.060 ppm）を超過した測定局は無い。

2 SPM の状況

現在のところ環境基準値（日平均値：0.10 mg/m³）を超過した測定局は無い。

PM2.5 及びオキシダントに係る平成 28 年度の常時監視測定結果について

1 PM2.5 の状況

(1) 環境基準の達成状況

有効測定局 64 局（一般局 44 局、自排局 20 局）のすべてで環境基準を達成した。

PM2.5 は平成 21 年 9 月に環境基準が設定され、平成 23 年度から測定を開始している。平成 28 年度は測定を開始して以来、初めて有効測定局のすべてで環境基準を達成した。

表 1-1 環境基準の達成状況

| 区分 | 26 年度 | 27 年度 | 28 年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| 一般局 | 11/41 局 | 41/44 局 | 44/44 局 |
| | 26.8% | 93.2% | 100% |
| 自排局 | 3/18 局 | 15/19 局 | 20/20 局 |
| | 16.7% | 78.9% | 100% |
| 全 局 | 14/59 局 | 56/63 局 | 64/64 局 |
| | 23.7% | 88.9% | 100% |

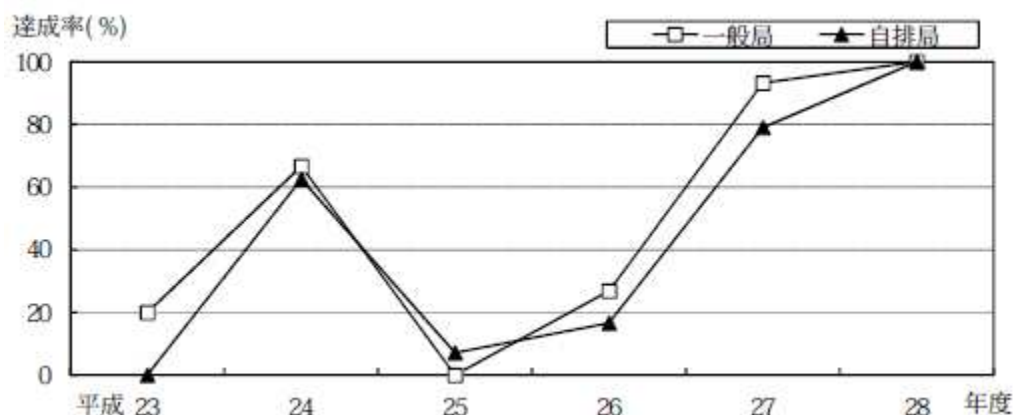


図 1-1 PM2.5 に係る環境基準達成率の経年推移

(2) 年平均値の経年推移

有効測定局 64 局のうち、一般局 44 局の年平均値は $11.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (平成 27 年度 $12.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$)、自排局 19 局の年平均値は $12.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (平成 27 年度 $13.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$) で、平成 27 年度と比較して改善した。

なお、平成 23 年度から測定している 9 局の年平均値についても、平成 27 年度と比較して改善した (図 1-2、表 1-2)。

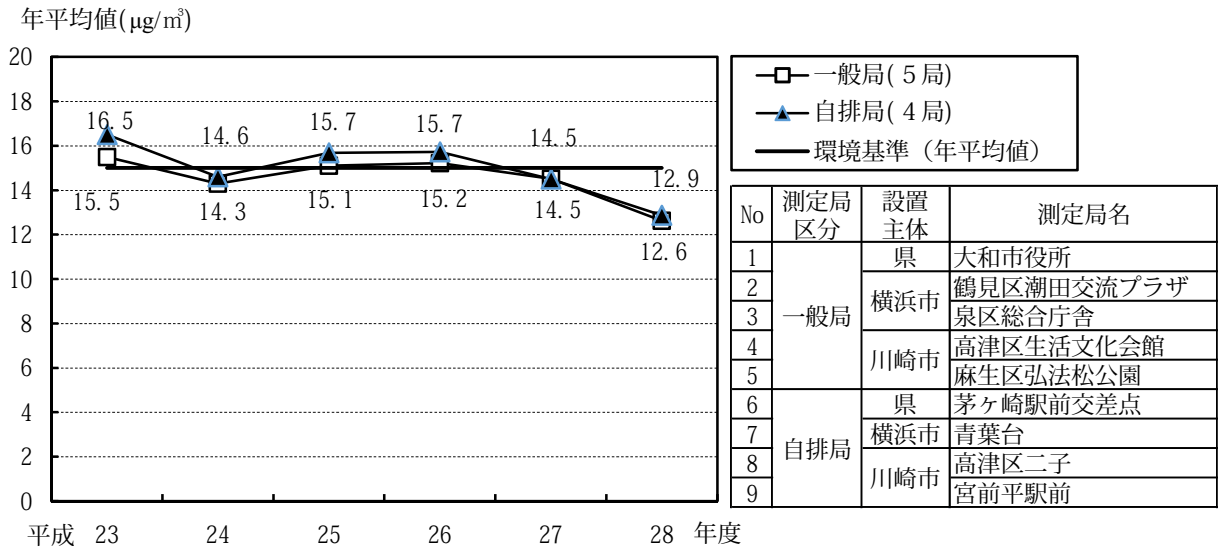


図 1-2 PM2.5 に係る年平均値等の経年推移

表 1-2 平成 23 年度から継続して測定している測定局

| No. | 区分 | 設置主体 | 測定局名 |
|-----|-----|----------|------------|
| 1 | 一般局 | 県 | 大和市役所 |
| 2 | | 横浜市 | 鶴見区潮田交流プラザ |
| 3 | | 泉区総合庁舎 | |
| 4 | | 川崎市 | 高津区生活文化会館 |
| 5 | | 麻生区弘法松公園 | |
| 6 | 自排局 | 県 | 茅ヶ崎駅前交差点 |
| 7 | | 横浜市 | 青葉台 |
| 8 | | 川崎市 | 高津区二子 |
| 9 | | 宮前平駅前 | |

(3) 高濃度予報による注意喚起の状況

平成 28 年度は、高濃度予報による注意喚起を行う測定値に達した日はなかった。

2 光化学オキシダント (Ox) の状況

(1) 環境基準の達成状況

全測定局 (一般局 60 局) において環境基準を達成しなかった。

(2) 昼間の日最高 1 時間値の年平均値の経年推移

昼間の日最高 1 時間値の年平均値は、平成 28 年度は 0.046 ppm で、平成 27 年度は 0.047 ppm であり、近年、ほぼ横ばいで推移している。

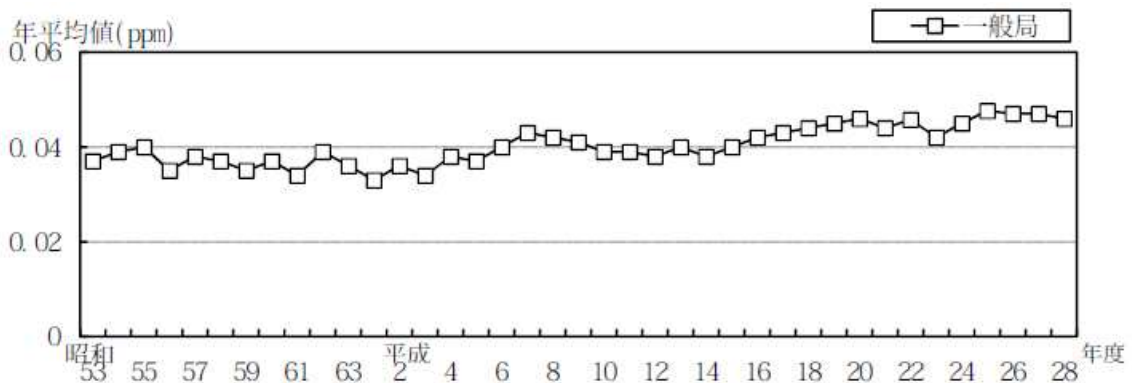


図 2-1 光化学オキシダント濃度 (昼間の日最高 1 時間値の年平均値) の経年推移

(3) 光化学スモッグ注意報の発令状況等

注意報の発令日数は6日で、被害の届出者はなかった（図 2-2）。

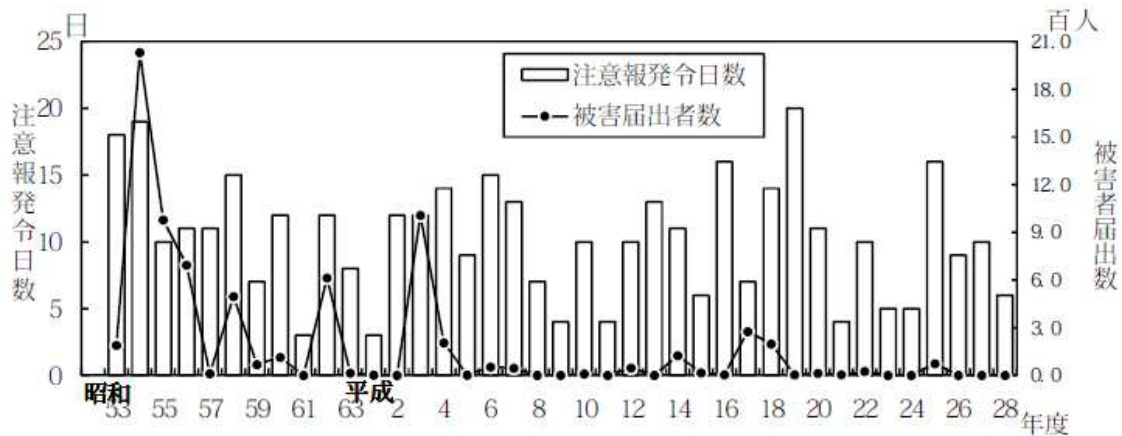


図 2-2 光化学スモッグ注意報発令日数等の経年推移

(3) 光化学オキシダント生成における NO_x・VOC の影響

光化学オキシダントの主成分であるオゾン（O₃）は大気中の NO_x や VOC が太陽光（特に紫外線）を受けて、光化学反応によって生成される。O₃の生成は NO_x と VOC 濃度のバランスにも影響を受ける複雑なものであり、一般的に以下の2種の特徴的な状態（NO_x 律速、VOC 律速）があることが知られている（図 2-3）。

VOC 律速の領域（Point A）では、VOC 排出量の削減（←方向）を行うことは O₃ 濃度低減に有効であるが、NO_x 排出量の削減（↓方向）は逆効果となる（VOC sensitive）。

一方、NO_x 律速の領域（Point B）では、VOC 排出量の削減（←方向）を行うことは O₃ 濃度低減には有効でなく、NO_x 排出量の削減（↓方向）が有効となる（NO_x sensitive）。

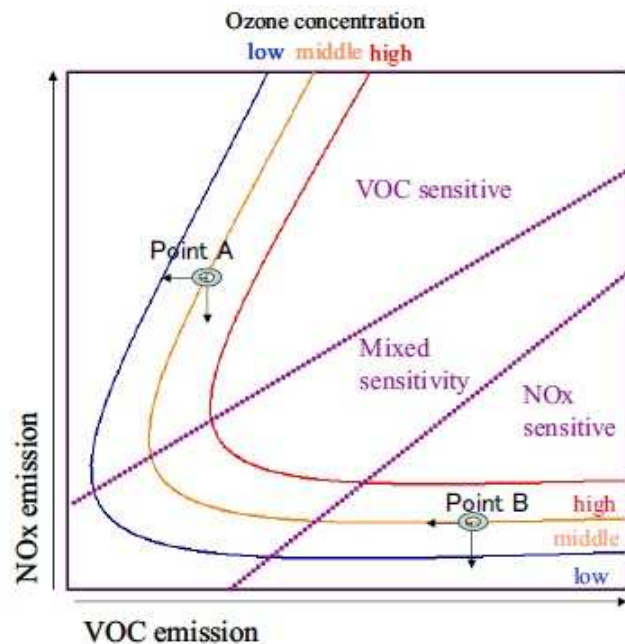


図 2-3 O₃ 濃度等値線図
(O₃ 濃度の NO_x, VOC 濃度に対する依存性)

【出典：大気環境学会誌第 45 巻第 5 号（2010）】

【参考：平成 29 年度の常時監視測定結果（速報値）について】

※11月23日分までの速報値であり、今後変更されることがある。

1 PM2.5 の状況

平成 29 年度に常時監視を行っている 66 局（一般局：45 局、自排局：21 局）のうち、環境基準値超過日数が 7 日を超える測定局は無い。

なお、11 月 23 日現在、環境基準の日平均値（ $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ）を超過した日がある測定局は次のとおりである。

表 環境基準（日平均値）の超過状況

| NO. | 区分 | 設置主体 | 測定局 | 超過日数 |
|-----|-----|------|-----------|------|
| 1 | 一般局 | 横浜市 | 泉区総合庁舎 | 1 |
| 2 | | | 青葉区総合庁舎 | 1 |
| 3 | | 川崎市 | 川崎区役所大師分室 | 1 |

2 光化学オキシダント（Ox）の状況

平成 29 年度における光化学スモッグ注意報の発令日数は 8 日で、被害の届出者はなかった。

交差点近傍における二酸化窒素の簡易測定について

1 目的

総量削減計画においては、平成 32 年度までに常時監視測定局が設置されていない地点においても環境基準を確保することを目標としていることから、自動車排出ガスの影響が大きいと考えられる交差点近傍の大気環境を把握することを目的として、平成 24 年度より NO₂ と NO_x の簡易測定を行っている。

2 調査地点

調査地点は、東京大師横浜線の 2 交差点（川崎市内：塩浜交差点・川崎臨港警察署前交差点）及び国道 129 号の 2 交差点（厚木市内：厚木市立病院前交差点・第二交通機動隊前交差点）である（図 1, 2（○印：交差点、★：自排局））。

東京大師横浜線の調査地点については、池上局と同程度、自動車排出ガスの影響を受けると考えられる交差点について、昨年度に引き続き調査を実施する。なお、この 2 交差点は平成 24 年度から継続して調査を実施している。

国道 129 号の調査地点については、平成 29 年 3 月に、中央環境審議会 大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会において「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針の中間レビュー（平成 28 年度）」が示され、その中間レビューの中で、実施された対策地域における最終目標年度の濃度推計（NO₂ に係る環境基準値超過の推計）において、環境基準値を超過するという推計結果となった 2 交差点で調査を実施している。



図 1 調査地点（川崎市内）



図 2 調査地点（厚木市内）

3 調査方法

(1) 調査時期及び方法

- 調査時期は、第一期（6月12日～19日）、第二期（8月21日～28日）、第三期（11月13日～20日）、第四期（平成30年1月予定）とする。
- 交差点の4隅、高さ約3mにサンプラーを設置する。

(2) サンプルング・分析

- 二酸化窒素（NO₂）及び窒素酸化物（NO_x）を測定する。
- PTIO法（短期型）による1週間連続測定を実施する。
- 1箇所・1期あたり3個のサンプラーを設置し、シェルター内に格納する。
- フローインジェクション法による分析とする。



4 平成 29 年度測定結果（速報）

平成 29 年 11 月現在、第二期までの測定が終了し、その測定結果は図 1-1,1-2 及び表 1 のとおりであった。

交差点における簡易測定の結果と、常時監視測定局の NO₂ 濃度の測定結果を比較すると、川崎市の 2 交差点については、交差点の方がやや高濃度であった。それに対し、厚木市の 2 交差点については、自排局と同程度の濃度であった。全ての交差点の測定結果において、環境基準値を大きく下回る濃度であった（環境基準値：0.060ppm）

参考に川崎市の 2 交差点における、平成 24 年度～平成 28 年度の簡易測定の結果を図 2 及び表 2 に示す。



図 1 交差点近傍における NO₂ 簡易測定結果について（川崎市）

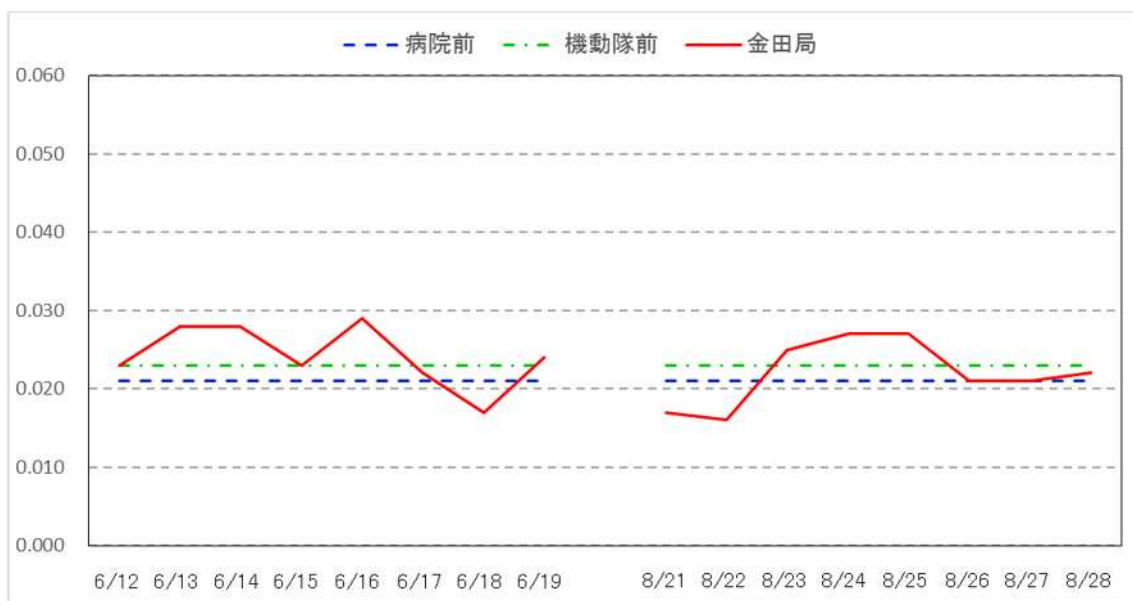


図 2 交差点近傍における NO₂ 簡易測定結果について（厚木市）

表1 平成29年度 NO₂の簡易測定結果（速報）

【第一期 速報値】 (単位: ppm)

| | | 6/12 | 6/13 | 6/14 | 6/15 | 6/16 | 6/17 | 6/18 | 6/19 | 最小 | 最大 | 平均 | 備考 |
|-----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 川崎市 | 塩浜 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.030 | 0.037 | 0.035 | |
| | 川崎臨港警察署前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.031 | 0.039 | 0.035 | |
| | 池上新田公園前測定局 | 0.030 | 0.042 | 0.035 | 0.032 | 0.034 | 0.020 | 0.018 | 0.036 | 0.018 | 0.042 | 0.031 | 自排局 |
| 厚木市 | 厚木市立病院前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.020 | 0.023 | 0.021 | |
| | 第二交通機動隊前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.019 | 0.026 | 0.023 | |
| | 厚木市金田測定局 | 0.023 | 0.028 | 0.028 | 0.023 | 0.029 | 0.022 | 0.017 | 0.024 | 0.017 | 0.029 | 0.024 | 自排局 |

※交差点の測定は一週間連続測定のため、日平均の濃度は不明

※交差点の最小・最大は、交差点の4隅における測定結果の最小値と最大値を示している。

【第二期 速報値】 (単位: ppm)

| | | 8/21 | 8/22 | 8/23 | 8/24 | 8/25 | 8/26 | 8/27 | 8/28 | 最小 | 最大 | 平均 | 備考 |
|-----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 川崎市 | 塩浜 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.034 | 0.045 | 0.040 | |
| | 川崎臨港警察署前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.034 | 0.045 | 0.040 | |
| | 池上新田公園前測定局 | 0.016 | 0.024 | 0.050 | 0.046 | 0.047 | 0.034 | 0.034 | 0.036 | 0.016 | 0.050 | 0.036 | 自排局 |
| 厚木市 | 厚木市立病院前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.018 | 0.024 | 0.021 | |
| | 第二交通機動隊前 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.020 | 0.025 | 0.023 | |
| | 厚木市金田測定局 | 0.017 | 0.016 | 0.025 | 0.027 | 0.027 | 0.021 | 0.021 | 0.022 | 0.016 | 0.027 | 0.022 | 自排局 |

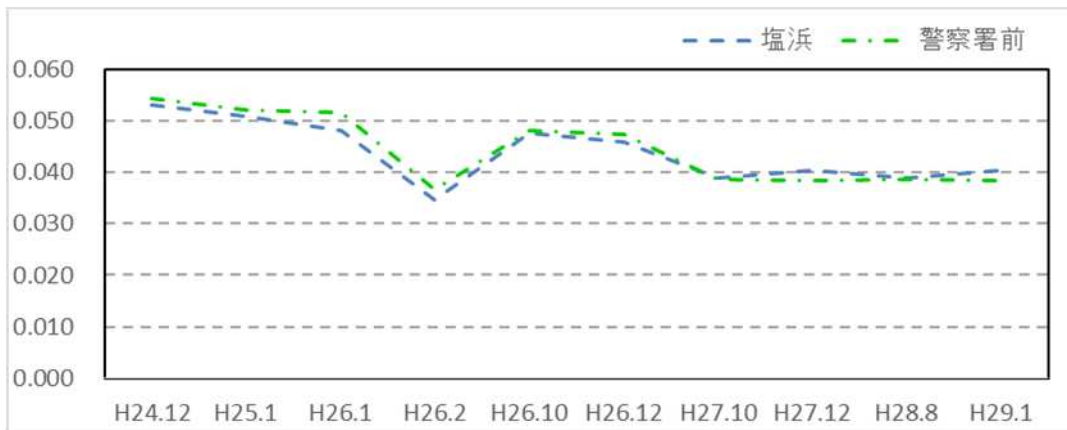


図2 過年度における NO₂ の簡易測定結果（H24～H28）

表2 過年度における NO₂ の簡易測定結果（H24～H28）

(単位: ppm)

| 測定地点 | | NO ₂ | | | | | | | | | |
|-----------|----|-----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| | | H24年度 | | H25年度 | | H26年度 | | H27年度 | | H28年度 | |
| | | H24.12 (一期) | H25.1 (二期) | H26.1 (一期) | H26.2 (二期) | H26.10 (一期) | H26.12 (二期) | H27.10 (一期) | H27.12 (二期) | H28.8 (一期) | H29.1 (二期) |
| 塩浜 | 1 | 0.055 | 0.050 | 0.054 | 0.039 | 0.047 | 0.049 | 0.036 | 0.042 | 0.036 | 0.042 |
| | 2 | 0.065 | 0.056 | 0.049 | 0.043 | 0.054 | 0.058 | 0.042 | 0.050 | 0.042 | 0.050 |
| | 3 | 0.050 | 0.050 | 0.044 | 0.032 | 0.048 | 0.042 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 |
| | 4 | 0.042 | 0.047 | 0.045 | 0.024 | 0.041 | 0.035 | 0.037 | 0.029 | 0.037 | 0.029 |
| | 平均 | 0.053 | 0.051 | 0.048 | 0.035 | 0.048 | 0.046 | 0.039 | 0.040 | 0.039 | 0.040 |
| 川崎臨港警察署前 | 1 | 0.059 | 0.055 | 0.056 | 0.044 | 0.054 | 0.053 | 0.042 | 0.046 | 0.042 | 0.046 |
| | 2 | 0.069 | 0.057 | 0.054 | 0.048 | 0.053 | 0.060 | 0.041 | 0.050 | 0.041 | 0.050 |
| | 3 | 0.046 | 0.050 | 0.050 | 0.025 | 0.044 | 0.039 | 0.038 | 0.029 | 0.038 | 0.029 |
| | 4 | 0.043 | 0.046 | 0.048 | 0.029 | 0.041 | 0.037 | 0.033 | 0.029 | 0.033 | 0.029 |
| | 平均 | 0.054 | 0.052 | 0.052 | 0.037 | 0.048 | 0.047 | 0.039 | 0.039 | 0.039 | 0.039 |
| 川崎市川崎区池上町 | 1 | 0.059 | 0.055 | 0.056 | 0.044 | 0.054 | 0.053 | 0.042 | 0.046 | 0.042 | 0.046 |
| | 2 | 0.069 | 0.057 | 0.054 | 0.048 | 0.053 | 0.060 | 0.041 | 0.050 | 0.041 | 0.050 |
| | 3 | 0.046 | 0.050 | 0.050 | 0.025 | 0.044 | 0.039 | 0.038 | 0.029 | 0.038 | 0.029 |
| | 4 | 0.043 | 0.046 | 0.048 | 0.029 | 0.041 | 0.037 | 0.033 | 0.029 | 0.033 | 0.029 |
| | 平均 | 0.054 | 0.052 | 0.052 | 0.037 | 0.048 | 0.047 | 0.039 | 0.039 | 0.039 | 0.039 |

※網掛け箇所は、環境基準値（0.060ppm）超過地点

川崎市臨海部の自動車排出ガス対策について

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（以下、県総量削減計画という。）では、次のとおり計画の目標を定めている。

＜計画の目標＞

平成 27 年度までに、常時監視測定局において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成する。さらに、平成 32 年度までに、県内全域における大気環境基準を確保する。

平成 27 年度に初めて、全ての常時監視測定局において NO₂ と SPM に係る環境基準を達成し、県総量削減計画の中間年度の目標を達成した。しかし、県総量削減計画の最終年度（平成 32 年度）の目標は、県内全域で NO₂ と SPM に係る環境基準を確保することであり、NO₂ に関しては、未だ安定的・継続的に環境基準を達成する水準でないことから、最終年度の目標を達成するには東京大師横浜線沿道全体で、引き続き窒素酸化物の排出を抑制していくことが必要である。

窒素酸化物の排出抑制を効果的に推進していくためには、ディーゼルトラックを使用している事業者の協力が不可欠であり、今後新たな取組を検討する上で、実態の把握が必要であるため、ヒアリング調査を実施した。

1 調査内容

東京大師横浜線は、県内の他の道路に比べ、特種（殊）車の走行割合が高い（図 1）。特種（殊）車の中でもタンク車の走行が多く、また、川崎ナンバーのコンクリートミキサー車の走行も多い（表 1）。

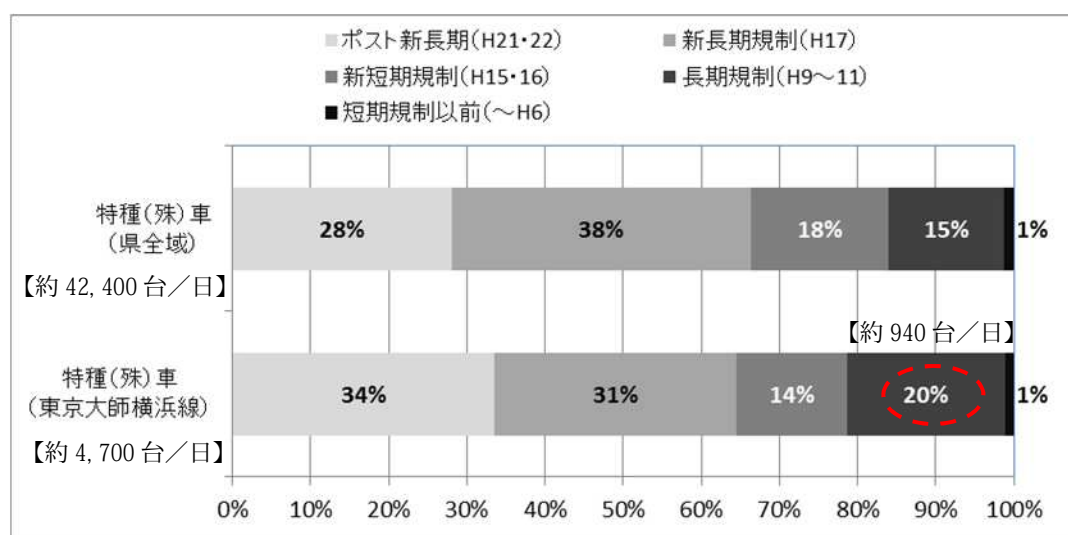


図 1 特種（殊）の走行に係る規制区分別構成率（平成 27 年度）

【出典：環境省ナンバープレート調査を基に集計】

表1 車体の形状別の走行割合（平成23～25年度）

| | 特種（殊）車 | | | | | 計 |
|--------------|------------|-------|--------|-------|-------|--------|
| | コンクリートミキサ車 | タンク車 | 粉粒体運搬車 | 冷蔵冷凍車 | その他 | |
| 川崎 | 12.1% | 16.6% | 3.6% | 9.5% | 5.6% | 47.3% |
| 横浜 | 0.3% | 10.1% | 2.1% | 3.3% | 3.8% | 19.5% |
| 県内 (2市除く) | 0.0% | 0.3% | 0.3% | 1.2% | 0.0% | 1.8% |
| 県外 | 0.6% | 14.5% | 3.0% | 12.4% | 0.9% | 31.4% |
| 合計 | 13.0% | 41.4% | 8.9% | 26.3% | 10.4% | 100.0% |

【約570台/日】

【約1,940台/日】

※交通量はH27推計値

【出典：環境省ナンバープレート調査を基に集計】

東京大師横浜線を走行している特種(殊)車のうち、長期規制適合車（平成10年，11年規制）及び新短期規制適合車（平成15，16年規制）は、全て車両総重量が3.5t超であり、自動車NO_x・PM法の適合車であった。車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車は、軽量車・中量車とは異なり、長期規制や新短期規制の車両であっても、自動車NO_x・PM法の適合車として許容されている（表2）

表2 自動車NO_x・PM法に基づく排出ガス規制区分

| 車両総重量 | ディーゼル車 | | |
|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| | 排出ガス規制区分(型式の識別記号) | 適否 | |
| トラック・バス | 1.7t以下 | 平成17年度規制適合車(ADE- など) | ○ |
| | | 平成14年度規制適合車(KP-、HW-) | × |
| | | 平成9年規制適合車(KE-、HA-) | × |
| | | 平成5年規制適合車(KA-) | × |
| | | 昭和63年規制以前の適合車(S-、P-、N-、K-、記号なし) | × |
| | 1.7t超 2.5t以下 | 平成17年規制適合車(ADF- など) | ○ |
| | | 平成15年規制適合車(KQ-、HX-) | × |
| | | 平成10年規制適合車(KJ-、HE-) | × |
| | | 平成9年規制適合車(KF-、HB-) | × |
| | | 平成5年規制適合車(KB-) | × |
| | | 昭和63年規制以前の適合車(S-、P-、N-、K-、記号なし) | × |
| | 2.5t超 3.5t以下 | 平成17年規制適合車(ADF- など) | ○ |
| | | 平成15年規制適合車(KR-、HY-) | × |
| | | 平成9年規制適合車(KG-、HC-) | × |
| | | 平成6年規制適合車(KC-) | × |
| | | 平成元年規制適合車(U-) | × |
| | 昭和63年規制以前の適合車(S-、P-、N-、K-、記号なし) | × | |
| | 3.5t超 | 平成17年規制適合車(ADG- など) | ○ |
| | | 平成16年規制適合車(KS-、HZ-) | ○ |
| | | 平成15年規制適合車(KR-、HY-) | ○ |
| 平成11年規制適合車(KL-、HM-) | | ○ | |
| 平成10年規制適合車(KK-、HF-) | | ○ | |
| 平成6年規制適合車(KC-) | | × | |
| 平成2年規制適合車(W-) | | × | |
| 平成元年規制以前の適合車(S-、P-、N-、K-、記号なし) | × | | |

そこで、石油精製を行っている事業所・セメント会社を対象とし、ヒアリング内容としては、

- ・事業所に入出入りする車両の台数
- ・入出入りする車両の所有者（グループ会社が多いか否か）
- ・車両の入出入り（入構）に関する手続き（事前登録制の有無や登録内容について）
- ・取引先に対し、より環境負荷の小さい車両を使用するよう働きかけができるか否か

として、ヒアリング調査を実施した。

なお、本ヒアリング調査は、東京大師横浜線沿道全体と広域的であること、調査対象の事業所に関する環境法令を所管しているのが市であることから、神奈川県・横浜市・川崎市の3自治体合同で実施している。

2 調査結果

各事業所へのヒアリング調査の結果概要は、次のとおりであった。

- ・ヒアリングを実施した事業所は、製油所：3事業所、セメント会社：1事業所である。
- ・製品受け取りのために入出入りする車両は、
製油所：主に専属車（本社(元売り)が運送契約をしているロゴがついた車両）
セメント会社：生コン工場が手配する車両である。
- ・東京大師横浜線を使用していると想定される車両（特種(殊)車）の台数は、製油所（3事業所の合計）では約 820 台/日であった。セメント会社は約 360 台/日の車両が事業所を出入りしているが、川崎臨海部の生コン工場を除き、主な取引先は内陸部にあるため、東西方向に延びる東京大師横浜線ではなく、南北方向に延びる道路を使用しているとのことであった。
（詳細な内訳は不明）
- ・入構の手続きの際は、車両のナンバー、会社名、タンクの容量など事前登録する。
- ・取引先へ、より環境負荷の小さい車両を使用することを働きかけることについては、「車両の専属契約は本社が行っている」、「法を遵守している中で、それ以上の要請を行うのは困難」という回答であった。

3 今後の取組（案）

今回のヒアリング調査の結果を踏まえ、以下の内容について検討していく。

- ・元売り会社へのヒアリング調査
- ・生コン工場（組合）へのヒアリング調査
- ・これからのヒアリング結果も含めて、新たな取組（事業者への働きかけ）の実施

これまでの主な局地汚染対策の取組について

県総量削減計画では、計画策定当時（平成 25 年 4 月）までに一度も NO₂に係る大気環境基準を達成していない「池上局」が位置する東京大師横浜線周辺の地域における局地汚染対策に取り組んできた。

1 NO₂に係る高濃度情報の提供

(1) 当日情報の発信

池上局で午前中の NO₂ 濃度が高濃度であった場合*、高濃度情報の受信を登録している人（運送事業者等）に対して（約 480 人）、「エコドライブの実施」や「産業道路（東京大師横浜線）からの迂回」をお願いするメールを配信している（図 1）。

※ 1：00～12：00 までの 12 時間の間に、NO₂ 濃度（速報値）が 0.070ppm を超えることが 4 時間以上あった場合

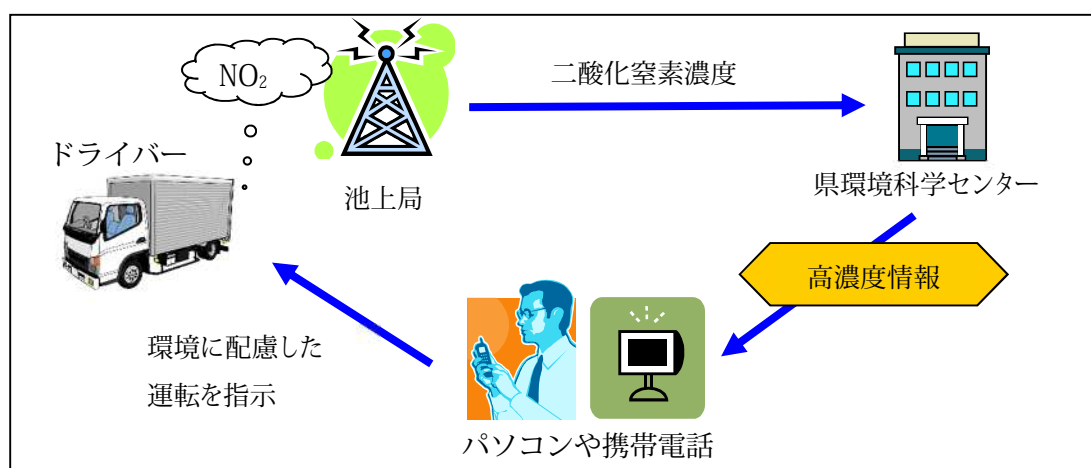


図 1 高濃度情報（当日情報）発信のイメージ図

(2) 前日予報情報の発信（平成 28 年度から休止中）

NO₂の濃度が高くなる 11 月から 2 月（又は 3 月）に、翌日の NO₂ 濃度を予測して高濃度になった場合、当日情報と同様、アドレス登録をしている人（約 600 人）にメール配信を実施するもの。前日予報については、平成 29 年 1 月に池上局周辺の中央分離帯遮音壁の改修工事（遮音壁の高さを 5 m から 2 m へ改修）が実施されたことにより、気象条件が変わると想定され、これまで使用していた予測式が使用できなくなってしまうため、現在は休止している。

概要：前日の午後 3 時半頃に判定を行い、高濃度になると予測されるときにメールを送信（平日の月曜日から木曜日のみ）
判定基準：予測値が 0.057ppm を超過した場合

2 環境イベント等におけるパネル展示等による啓発

環境イベント（自治体や首都高速道路㈱）・交通環境セミナー（県、県トラック協会）・県庁本庁舎公開・高速道路PA等において、パネル展示やパンフレット配布により、エコドライブの実施、低公害車の使用、首都高速湾岸線への迂回（環境ロードプライシング）を呼びかけている。

3 「かわさき産業道路大気環境セミナー&ウォーク」の開催（平成25年度～27年度）

環境に配慮した自動車利用を促すため、産業道路を歩く体験型セミナーを実施してきた。

- ・参加者：臨海部事業者等 10～18名
- ・概要：①講義「産業道路の大気環境基準達成に向けて」
②会場内（川崎区役所大師支所）にてパネル展示
③会場から産業道路まで、解説をしながらウォーキング
④測定局にて、施設見学



講義の状況



池上局の施設見学

4 川崎市臨海部の事業者への協力依頼（平成27年11月）

川崎市臨海事業者等465者に対し、川崎市と連名で環境基準の達成に向けた協力を依頼するとともに、これらの事業者等による「環境に配慮した自動車利用」の取組事例（エコドライブの実施、アイドリングストップの励行、ノーマイカー通勤の実施、輸送の効率化等）について取りまとめ、ホームページで公開した。

【依頼事項】

- ◆低公害車の優先利用
- ◆産業道路以外の道路の活用（首都高速湾岸線等の活用）
- ◆エコドライブの更なる徹底
- ◆渋滞防止のため、公共交通機関の利用