



大気環境

1 大気環境の現況と課題

大気汚染物質は主に、工場等の産業施設及び自動車から排出されており、昭和30年以降の高度経済成長を背景とした工場等による大気汚染や、昭和40年以降の急速な都市化、自動車交通量の増大等を背景とした自動車による大気汚染は大きな社会問題となりました。

県では、「大気汚染防止法」、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」などにに基づき、工場などから排出される大気汚染物質の濃度や総量を規制しているほか、九都県市*で連携した取組として、ディーゼル車運行規制などディーゼル車から排出される粒子状物質を抑制するための取組を行っています。

そうした取組により、二酸化硫黄及び一酸化炭素については、長期間にわたり環境基準を達成しています。また、近年では二酸化窒素及び浮遊粒子状物質についても改善の傾向が見られ、平成25年度には、二酸化窒素が測定を行ったすべての測定局で環境基準を達成しました。これは昭和48年に二酸化窒素の環境基準が設定されてから初めてのことでです。

しかしながら、微小粒子状物質及び光化学オキシダントの環境基準達成状況については、依然厳しい状況にあることから、これらの発生源の把握や環境中における二次生成機構の解明が急務です。県では、これらの物質の環境基準の達成に向け、原因物質のひとつであり、これまで対策の取られていない自動車から排出されるガソリンベーパー（ガソリン蒸気）の排出抑制に向けた取組を行っています。

*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。

▶表 2-1-1 環境基準が定められている大気汚染物質

| 汚染物質 | 発生源 | 環境基準 |
|------------|---|---|
| 二酸化硫黄 | 工場、火力発電所等のばい煙等 | 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 | 自動車排出ガス等 | 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。 |
| 浮遊粒子状物質 | ○人為発生源由来：工場、ディーゼル車等の他、排気ガス中の成分が大気中で反応して生成 ○自然由来：土壌粒子、海塩粒子等 | 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。 |
| 微小粒子状物質 | 浮遊粒子状物質と同様（ただし、人為発生源由来の比率が高いといわれている） | 1年平均値が15μg/m ³ 以下であり、かつ、1日平均値が35μg/m ³ 以下であること。 |
| 二酸化窒素 | 工場のばい煙、自動車排出ガス、肥料製造施設、硝酸製造施設等 | 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。 |
| 光化学オキシダント | 原因物質として工場のばい煙等、自動車排出ガス等 | 1時間値が0.06ppm以下であること。 |
| ベンゼン | 工場の排出ガス、自動車排出ガス等 | 1年平均値が0.003mg/m ³ 以下であること。 |
| トリクロロエチレン | 工場の排出ガス、洗浄施設、混合施設等 | 1年平均値が0.2mg/m ³ 以下であること。 |
| テトラクロロエチレン | 工場の排出ガス、ドライクリーニング機等 | 1年平均値が0.2mg/m ³ 以下であること。 |
| ジクロロメタン | 工場の排出ガス、洗浄施設、混合施設等 | 1年平均値が0.15mg/m ³ 以下であること。 |

■ 大気汚染物質の測定結果

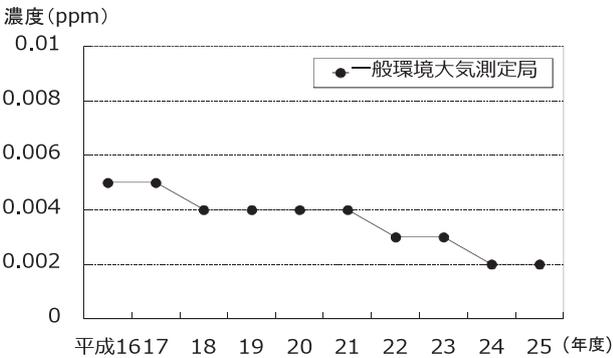
平成25年度は県内91の常時監視測定局（一般環境大気測定局60局、自動車排出ガス測定局31局）において大気汚染物質の測定を行いました。その結果、二酸化窒素については、昭和48年に環境基準が設定されてから初めて測定を行ったすべての測定局で環境基準を達成しました。また、二酸化硫黄及び一酸化炭素についても、平成24年度と同様、測定を行ったすべての局で環境基準を達成しました。

一方、浮遊粒子状物質は測定を行った91局中8局、微小粒子状物質は測定を行った59局のうち環境基準の評価対象となる年間250日以上測定した34局中33局でそれぞれ環境基準を達成しておらず、光化学オキシダントについては、測定を行った59局すべてで環境基準を達成しませんでした。

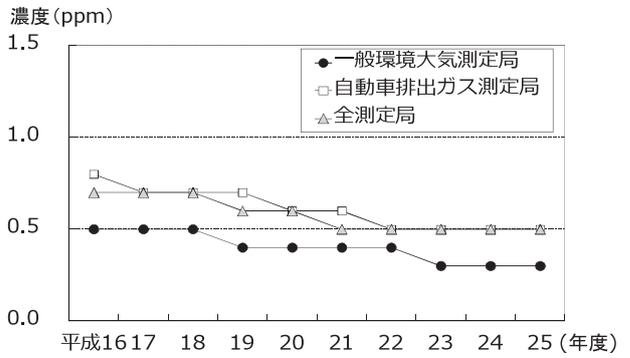
なお、PM2.5について、平成25年3月1日に環境省から示された「注意喚起のための暫定的な指針」に基づき、高い濃度になる場合に備え、高濃度予報による注意喚起を朝8時及び午後1時に実施していますが、平成25年度は注意喚起する測定値に達した日はありませんでした。

主な大気汚染物質濃度の経年変化

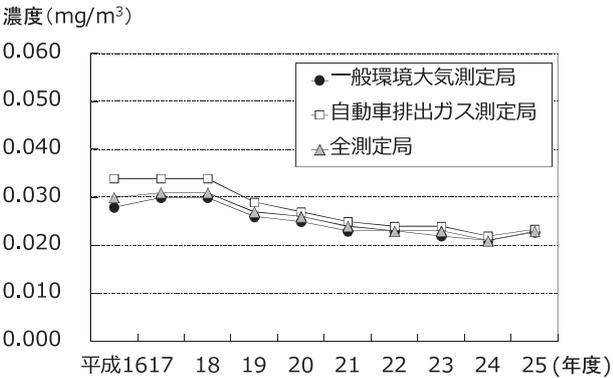
▶ 図2-1-1 二酸化硫黄（年平均値）



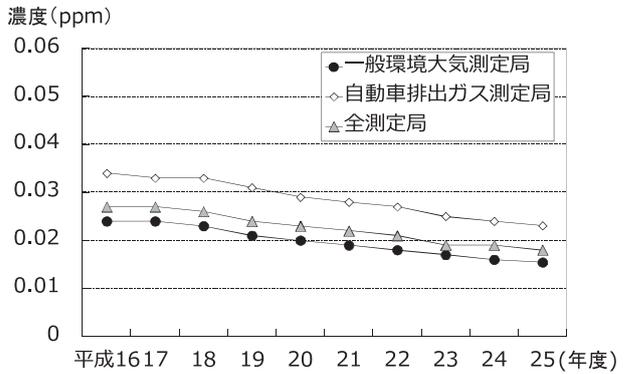
▶ 図2-1-2 一酸化炭素（年平均値）



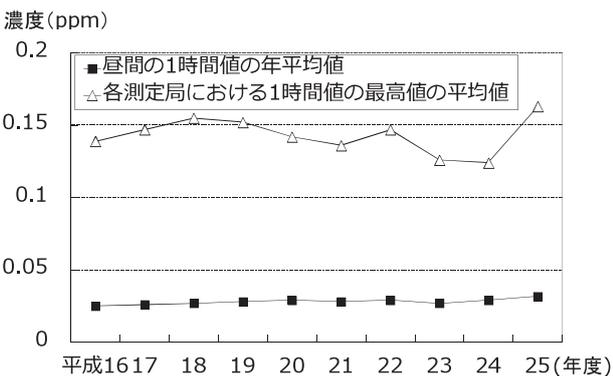
▶ 図2-1-3 浮遊粒子状物質（年平均値）



▶ 図2-1-4 二酸化窒素（年平均値）



▶ 図2-1-5 光化学オキシダント



■ 有害大気汚染物質の測定結果

ベンゼン等の有害大気汚染物質については、県内24地点で測定を行った結果、環境基準が設定されているベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンについては、測定を行った地点（ベンゼンは20地点、トリクロロエチレン及びテトラクロロエチレンは18地点、ジクロロメタンは19地点）すべてで、環境基準を達成しました。

また、指針値が設定されている物質のうちアクリロニトリル、塩化ビニルモノマー、「水銀及びその化合物」、ニッケル化合物、クロロホルム、1,2-ジクロロエタン、「ヒ素及びその化合物」については測定を行った18地点、1,3-ブタジエンについては測定を行った20地点すべてで、環境濃度の指針値を満足しました。平成25年度に新たに指針値が設定された「マンガン及びその化合物」は、18地点で測定を行った結果、川崎市内の1地点で指針値を超過しましたが、他の17地点では指針値を満足しました。

■ アスベスト対策の現状と課題

アスベスト（石綿）は、耐熱性、絶縁性等に優れ、約3,000種を超える建築資材などに利用されてきましたが、飛散したアスベストを吸引することにより、肺がんや中皮腫などの疾患を引き起こすおそれがあることから平成18年に製造、使用等が全面禁止されました。

また、解体工事現場などからアスベストが飛散する事例が全国的に確認されたとともに、今後、平成40年ごろをピークにアスベストが使用された建築物などの解体が増加すると見られていることから、平成25年度に大気汚染防止法などの関係法令が改正され、建築物の解体時などにおけるアスベストの飛散防止対策が更に強化されました。

■ 大気中のアスベスト濃度の測定結果

環境省では、近年のモニタリング結果から「一般大気環境中の総繊維数濃度は概ね1本/㎥以下である」としていますが、平成25年度に、県が所管する常時監視測定局の周辺において大気中のアスベスト濃度を測定した結果、いずれの地点においても1本/㎥未満でした。

▶表2-1-2 常時監視測定局におけるアスベスト環境調査結果（本/㎥）

| 測定局名 | 測定期間 | 測定結果 | 定局名 | 測定期間 | 測定結果 |
|--------|------------|-------|--------|------------|-------|
| 厚木市役所 | 10月22日～24日 | 0.080 | 海老名市役所 | 11月19日～21日 | 0.10 |
| 茅ヶ崎市役所 | 10月29日～31日 | 0.071 | 鎌倉市役所 | 11月26日～28日 | 0.10 |
| 秦野市役所 | 11月5日～7日 | 0.10 | 綾瀬市役所 | 12月3日～5日 | 0.060 |
| 小田原市役所 | 11月12日～14日 | 0.077 | | | |

2 大気環境保全に関する県の取組

1 大気環境保全対策【大気水質課】

■ 固定発生源対策

「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」により、ばい煙等の排出基準、施設の設定基準等が定められています。県では、ばい煙発生施設等を設置している工場・事業場に対し立入検査を行い、ばい煙発生施設等の設置状況、維持管理状況、燃原料の使用状況の確認等を行い、規制基準の適合状況を確認しました。また、公害防止装置の設置や燃料改善、燃焼方法の改善等の指導も行っています。さらに、光化学オキシダントの緊急時措置の実施状況についても確認を行いました。

加えて、平成18年4月1日から「大気汚染防止法の改正により光化学オキシダントの原因物質の一つで

ある揮発性有機化合物（VOC）が規制対象に追加され、より一層の光化学オキシダント対策を推進しています。

なお、光化学オキシダントが高濃度となった時は、光化学スモッグ注意報等を発令し、工場、関係機関及び市町村に連絡して県民の方々の被害防止に努めています。平成25年の光化学スモッグ注意報の発令は16日で、被害発生日数は3日、被害届出者数は75人でした。光化学スモッグ注意報などの大気汚染情報は、パソコンや携帯電話などで提供しています。

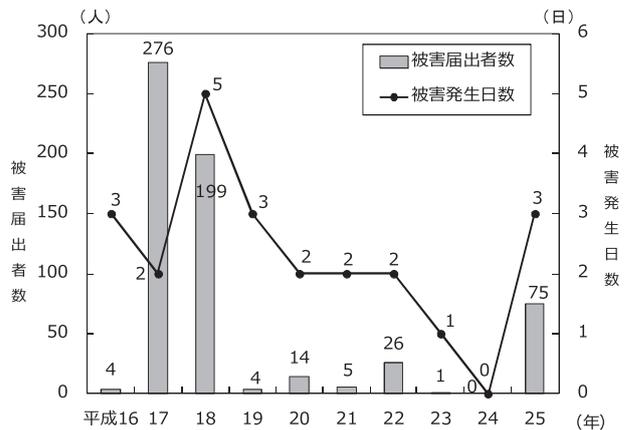
▶表2-1-3 大気汚染防止法に基づく立入検査結果の状況

| 区分 | 地域 | 立入検査数※（件） |
|-----|---------|-----------|
| 県所管 | 横須賀三浦地区 | 39 |
| | 県央地区 | 58 |
| | 湘南地区 | 70 |
| | 県西地区 | 85 |
| 合計 | | 252 |

（参考）政令市（横浜市、川崎市、相模原市、横須賀市、平塚市、及び藤沢市）565件

※立入検査数は、延べ工場・事業場数です。（平成25年度末）

▶図2-1-6 光化学スモッグ被害発生日数及び届出者数の推移



「光化学注意報発令状況メインメニュー」

（パソコン）<http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/haturei/>

（携帯電話）<http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/i/>



■ アスベスト対策

県では、大気汚染防止法に基づきアスベスト除去等の作業を行う工事現場などへ立入検査を実施しているほか、現場周辺の環境調査を実施するなどし、適正な除去作業が行われるよう指導を行っています。平成25年度は、99件の工事現場に立入検査を行い、うち9件について周辺環境調査を実施したところ、調査結果は大気汚染防止法のアスベスト製品製造・加工工場に係る敷地境界基準（10本/μ）を下回っていました。また、県内のアスベスト問題に対応するため、平成17年11月4日に神奈川県労働局、神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、横須賀市、平塚市及び藤沢市が協定を締結し、アスベストを取り扱う建築物解体工事事業者に対する指導等について、協力連携して取り組んでいます。

なお、これらの対策の実施結果やアスベストに関する情報は速やかに公表し、県のホームページなどで情報の提供を行っていきます。



「神奈川県におけるアスベスト（石綿）対策について」

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f6999/>

2 自動車排出ガス対策【大気水質課】

法・条例等に基づく対策

県では、「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」）に基づく「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」（「神奈川県自動車NOx・PM総量削減計画」）を、平成25年4月に策定しました。

■ 総量削減計画に基づく取組

新たな「神奈川県自動車NOx・PM総量削減計画」では、平成27年度までに、県内すべての常時監視測定局において二酸化窒素と浮遊粒子状物質の環境基準を達成し、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ことを目標として、国、県、市町村、事業者及び県民の緊密な協力の下で総合的かつ計画的に自動車からの排出ガス抑制に向け取り組んでいきます。

具体的には、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」に基づき排出基準に適合しないトラック等の県内運行を禁止するなどのディーゼル車運行規制を引き続き実施するとともに、低公害車の普及促進、エコドライブの普及推進など環境に配慮した自動車の使用の普及に取り組めます。また、平成24年度まで一度も二酸化窒素の環境基準を達成したことがなかった池上新田公園前測定局のある川崎市臨海部において、引き続き二酸化窒素の高濃度情報の発信や運送事業者等への低公害車使用の呼びかけなど、事業者等と連携して重点的な取組を行います。

■ ディーゼル車の運行規制等

ディーゼル車から排出される粒子状物質（PM）は健康への影響が懸念されることから、県では、大気環境の早期改善のため、条例に定める排出基準に適合しないトラックやバスなどのディーゼル車の県内運行を禁止する「ディーゼル車運行規制」を行っています。

県では、運行規制の開始に伴い、対象車両の検査を県内の路上などで行っており、条例の基準に適合しない車両の使用者には、指示書を交付し、速やかに改善するよう指導しています。この改善指導に従わない場合には運行の禁止を命ずることがあり、命令に従わない場合には、罰則が適用されることがあります。

なお、横浜市、川崎市内については、それぞれの市で行っています。また、ディーゼル車の運行規制は、運行する者だけでなく、荷物等の運送を委託する荷主に対しても、委託の際には運行規制が守られるよう、適切な措置を講じることが義務付けられています。

▶表2-1-4 ディーゼル車運行規制

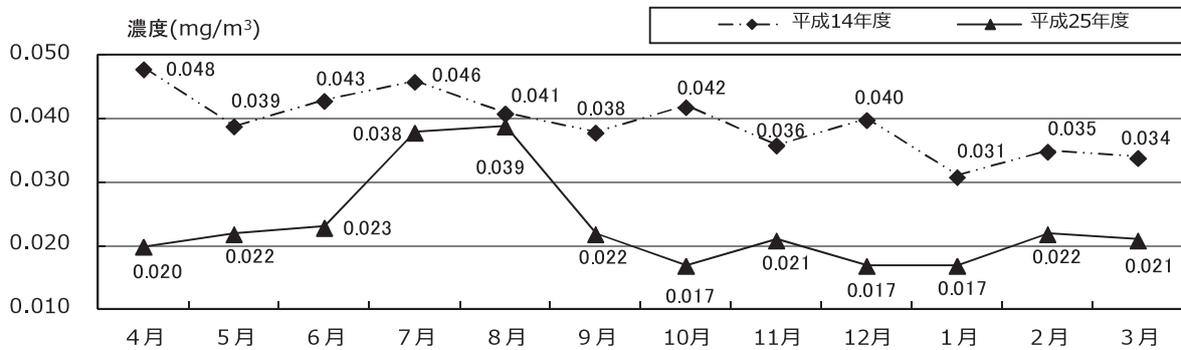
| 規制内容 | 条例の粒子状物質（PM）排出基準を満たさない車両での運行禁止 |
|---------------|---|
| 規制される排出ガス中の物質 | 粒子状物質（PM） |
| 規制対象地域 | 県内全域 |
| 規制対象車種 | 軽油を燃料とするトラック、バス及びこれらをベースにした特種用途自動車（「1,2,4,6,8ナンバー」と「5,7ナンバーで乗車定員11人以上の車」） |
| 規制対象型式 | 昭和54年頃までに製造された記号のない車両、K-、N-、P-、S-、U-、W-、KA-、KB-、KC-（車検証の「型式」欄に記載） |
| 猶予期間 | 初度登録から7年間 |
| 罰則等 | 運行禁止命令（運行禁止命令に従わない場合は、50万円以下の罰金） |
| 規制への対応 | 知事が指定したPM減少装置等の装着や規制に適合した車両への買換えなど |

▶表2-1-5 25年度の検査実施結果（累計）

| 検査区分 | 箇所数 | 検査台数 | 不適合 |
|----------------|---------|----------|--------------|
| 路上検査 | 30箇所 | 418台 | 3台 |
| ビデオ検査 | 15箇所 | 2,278台 | 11台 |
| 拠点検査 | 9箇所 | 571台 | 2台 |
| 計 | 54箇所 | 3,267台 | 16台（0.5%） |
| （参考）H15～25年度累計 | 6,082箇所 | 139,996台 | 2,061台（1.5%） |

県内の主要な道路の沿道に設置している自動車排出ガス測定局で測定した浮遊粒子状物質の年平均値は、ディーゼル車運行規制等開始前の平成14年度の0.039mg/m³から平成25年度の0.023mg/m³に約41%低減しており、環境基準の達成率は平成14年度の23.3%から平成25年度は87.1%に向上しています。

▶図2-1-7 自動車排出ガス測定局の浮遊粒子状物質（SPM）濃度の推移



条例では、運行規制のほかに自動車（道路を走行する自動車をはじめ、建設機械、産業機械、農業機械を含む。）の排出ガス中の粒子状物質の量を増大させる重油や重油を混ぜた燃料等を自動車の燃料として使用または販売することを禁止しています（燃料規制）。県では、燃料規制の検査を平成15年4月から平成26年3月までに647箇所を実施しました。その結果、条例の基準に適合しない燃料を使用していたケースが26件ありましたが、いずれも改善指導を行っています。

「ディーゼル車規制」のページ
<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f637/>

低公害車の導入促進及びエコドライブの推進

■ 低公害車の導入促進

県では、低公害車の導入支援を行う等、普及に取り組んできました。また、本県を含む九都県市では、「九都県市低公害車指定制度」を運用すると共に、普及に向けた取組を連携して実施しています。

平成24年度の県内の低公害車は約231万台にのぼり、自動車保有台数約363万台の64%を占めるに至りました。

▶表2-1-6 県内の低公害燃料別自動車保有車両数

(単位：台)

| | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|-----------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 電気自動車 | 24 | 18 | 734 | 1,771 | 3,033 |
| メタノール自動車 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 天然ガス自動車 | 1,860 | 1,780 | 1,741 | 1,628 | 1,495 |
| ハイブリッド自動車 | 39,984 | 64,713 | 90,586 | 129,162 | 179,591 |

▶表2-1-7 県内の九都県市低公害車数と普及率

(単位：台)

| | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 九都県市指定低公害車 | 2,113,988 | 2,074,870 | 2,328,338 | 2,194,324 | 2,309,778 |
| 自動車台数 | 3,672,254 | 3,652,035 | 3,638,933 | 3,648,907 | 3,634,448 |
| 九都県市指定低公害車普及率 | 57.6% | 56.8% | 64.0% | 60.0% | 63.6% |

■ 運送業者等におけるエコドライブの推進

県では平成19年4月に設置した、国、市、神奈川県トラック協会、荷主企業、トラックディーラー等をメンバーとする「かながわエコドライブ推進協議会」の委員と連携して運送事業者等のエコドライブ活動のサポートなど、エコドライブの普及啓発、推進事業の連携を図っています。

また、低公害車の使用やエコドライブを実践する事業者に、物品の発注や業務を委託する「グリーン配送」の取組を、県の全機関で平成22年度より全面実施しています。

かながわエコドライブ推進協議会では、ドライバーとのコミュニケーションスキルを重視した運行管理者向けエコドライブ講習会を実施するとともに、交通環境セミナーを開催しました。

セミナーでは、「これからのエコドライブはこうなる!」と題したモータージャーナリストによる講演のほか、ロビーにおいてエコドライブ支援機器のデモンストレーション、パネル展示を行うとともに、グッズ、パンフレットを配布しました。



かながわエコドライブ
推進協議会

電気自動車（EV）の普及推進

県では、地球温暖化防止や都市環境の改善、石油依存度の低減など「環境・資源問題」解決への有望な切り札の一つとして、エネルギー効率が高く、走行時にCO2を排出しない電気自動車（EV）の本格的な普及に向けた取組を行っています。

平成18年11月に、産学公からなる「かながわ電気自動車普及推進協議会」を設立し、EV導入支援や充電インフラの整備等について、協議を進めてきました。平成20年3月には、「2014年度までに県内におけるEV3,000台の普及」を共通の目標とし、協議会に参加する各主体の取組を「かながわ電気自動車普及推進方策」としてとりまとめるとともに、同年4月には、同方策において県の役割と位置づけたEV購入時の優遇策等を「EVイニシアティブかながわ」として発表し、さまざまな取組を進めています。平成21年3月には、経済産業省が進めるEV・PHVタウンに選定され、平成24年6月末には、県内に導入されたEVは3,000台を超え、普及初期の目標を2年前倒しで達成しました。



平成25年度は次のような取組みを中心に事業を進めました。

○EVシェアリングモデル事業

EVを平日には県の公用車として業務で利用し、土・日・祝日はレンタカーとして県民の皆さんが観光等に利用するEVシェアリングモデル事業を実施しました。また、平日の県の利用日を活用して県内の企業にシェアリング車両の貸出を行い、電気自動車の導入可能性調査を行いました。

このように県、企業、県民がEVをシェアする取組を通して、EVへの乗車機会の創出を行いました。



EVシェアリング車両

○EVと観光を組み合わせた普及事業

EV観光専用ホームページを立ち上げ、安心してEVでのドライブを楽しむことができる「EV観光おすすめコース」に関する情報や充電スポット情報、EVで訪れるとお得な特典を受けることのできる施設などを紹介しました。また、県内の観光地において、EVを活用した婚活ツアーなどを実施し創出を図りました。



「EVでめぐるエコ旅! かながわ!」
ホームページ

○かながわEVタクシープロジェクト

県タクシー協会・日産自動車等と県が連携して、EVタクシーの本格普及を目指した「かながわEVタクシープロジェクト」に取り組み、平成26年3月末現在、26社41台が県内を走行しています。

平成25年度は、EVタクシー利用促進事業を実施し、EVタクシークーポン券の配布等による広報・PRにより利用の促進を図りました。



EVタクシー利用促進イベントの様子

○充電インフラの整備

急速充電器の整備については、平成21年度～23年度に補助を実施し、その結果、平成23年10月には県内で100基に達し、「EVイニシアティブかながわ」に目標として掲げた「2014年度までに100基整備」を3年前倒して達成しました。

平成25年3月、国は、補助事業において自治体が策定する充電器設置のための整備ビジョンに基づく設置の場合には、補助率等を優遇する策を設けました。

本県では、この優遇策を活用できるよう「神奈川次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」を平成25年5月に策定し、補助金申請に必要なビジョンの確認手続きを行うとともに、民間事業者等に対して優遇策の活用を働きかけて充電設備の導入を促進しました。

平成26年3月末現在、急速充電器は195か所・200基に達しており全国トップの普及状況となっています。こうした取組の結果、県内のEV導入台数は、平成26年3月末現在で5,563台となるなど、全国トップの普及状況となっており、初期需要の創出としては、一定の成果をあげることができました。今後は、EVの自立的普及を目指し、インフラ整備促進、EVへの乗車機会の創出、EVの蓄電機能に着目した普及促進に取り組んでいきます。

県のEV普及への取組は、県のホームページ等で情報を提供しています。



「次世代自動車の普及に向けた取組」
<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f4259/>