

2001年9月の情報です。

平成12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55局で測定を行った。

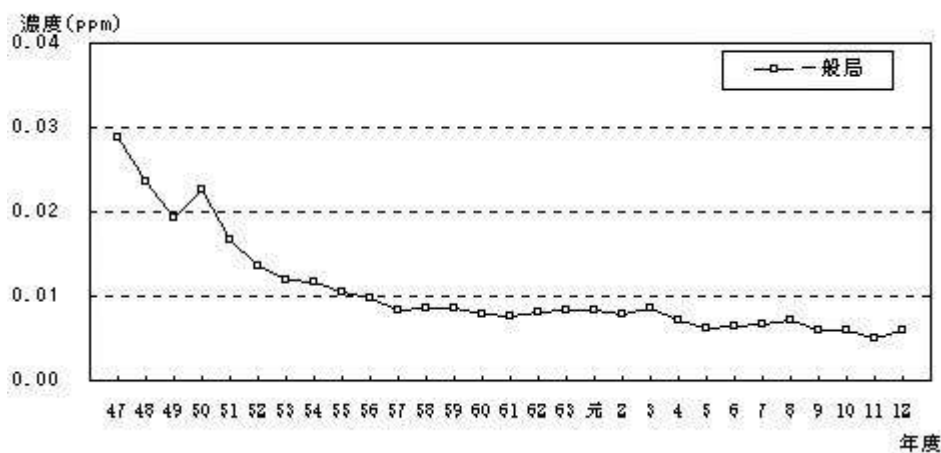
(1) 環境基準の適合状況

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が、8月から9月にかけて三宅島の噴煙の影響による高濃度が各地で観測され、異臭等の苦情が殺到し9月17日には、川崎、横浜地域に注意報を発令した。

(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、近年は低レベルで推移する傾向にある。

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10局、自排局28局の合計38局で測定を行った。

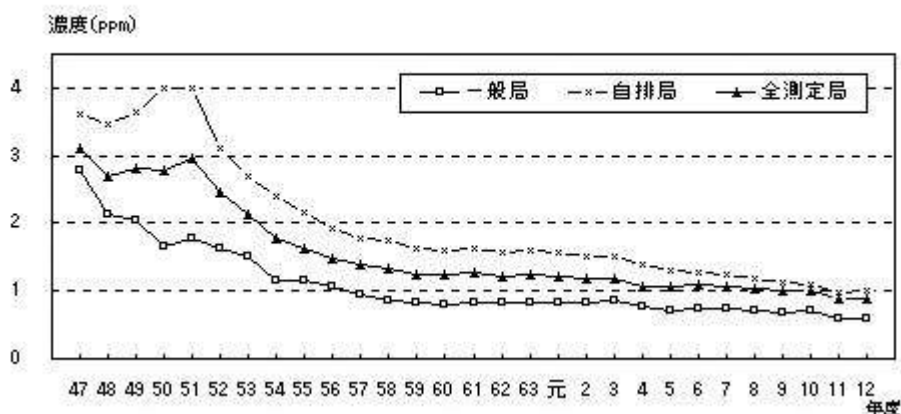
(1) 環境基準の適合状況

長期的評価、短期的評価ともに一般局では昭和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) 年平均値の経年推移(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、近年は低レベルで推移する傾向にある。

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P5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、浮遊粒子状物質等対策として次の対策を行う。

- ・ 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(以下、「条例」という。)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、大気汚染防止法に基づく自動車単体規制の強化とともに、県としては、自動車排出窒素酸化物総量削減計画に盛り込まれた各種施策及び条例に基づく自動車管理計画の届出等の施策を着実に推進する。