

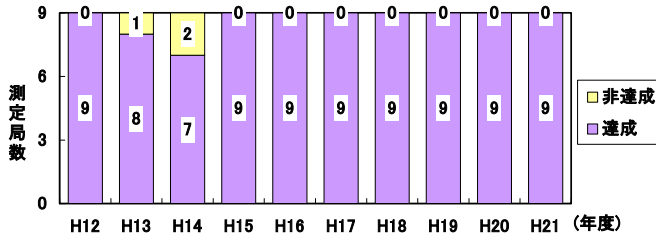
# 川崎市における NO<sub>2</sub> 大気環境に係る現状と取組について

## 1 川崎市の現状と取組

### (1) NO<sub>2</sub> 環境基準非達成局の状況

#### ア 現状

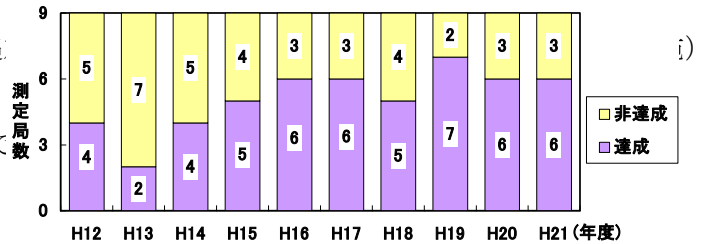
H21 年度において、非達成局は池上、遠藤町、二子の 3 局。



二酸化窒素の環境基準達成局数の推移(一般局)

#### イ H22 年度及び 27 年度の将来予測(追)

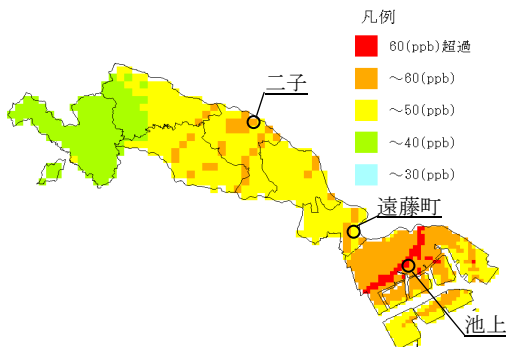
- 一般局 → 全局達成
- 自排局 → 2 局 (池上、遠藤町) 達成



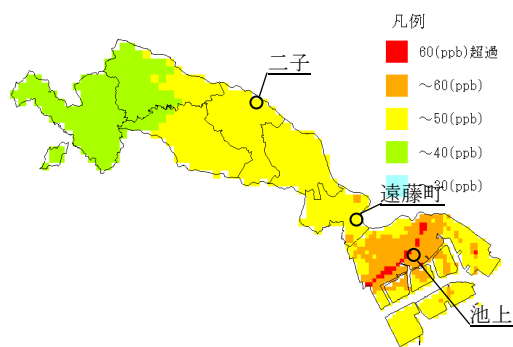
二酸化窒素の環境基準達成局数の推移(自排局)

NO<sub>2</sub> 濃度 (年間 98%値) の予測結果

測定局	地点概要	NO <sub>2</sub> 濃度 (年間 98%値) の予測結果		
		H17 年度 (実測値)	H22 年度	H27 年度
池上	産業道路臨港警察署前交差点近傍	×(0.068)	×(0.068)	×(0.063)
遠藤町	国道一号線遠藤町交差点近傍	×(0.073)	×(0.069)	×(0.062)
二子	246 号線溝口交差点多摩川寄り	×(0.065)	○	○



NO<sub>2</sub> 年間 98%値の予測結果(H22)



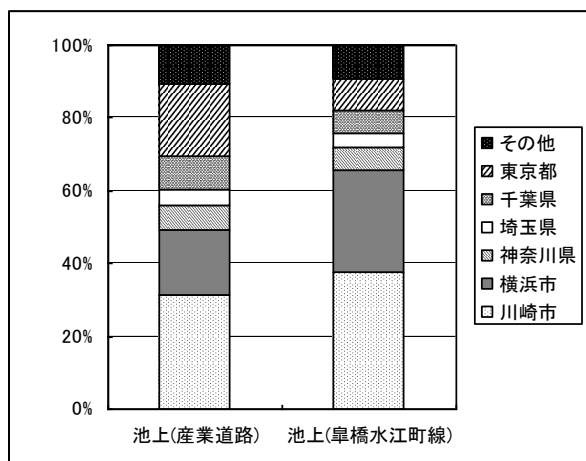
NO<sub>2</sub> 年間 98%値の予測結果(H27)

※ ただし、エコ運搬制度やポスト新長期適合車早期代替、エコドライブ実施、流入車対策の徹底に加え、環境ロードプライシングの拡充による 7% 程度の交通量改善等により、H27 年度には達成見込み。

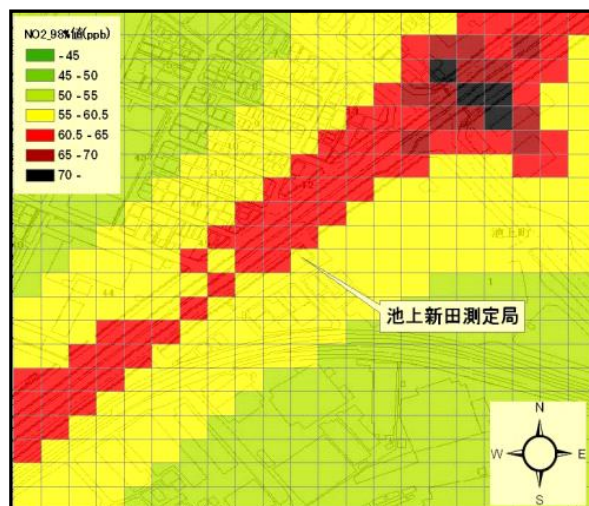
ウ 非達成局の状況と濃度分布予測 (H18 年度調査)

【池上】

- 産業道路沿いに設置。産業道路の上には首都高速道路横羽線の高架道路が通る。
- 周辺は臨海工業地帯に隣接した住居工業混在地域。
- 大型貨物自動車の交通量が非常に多い。(交通量の 60%が貨物車。大型車混入率は 44%)
- 産業道路等を走行する貨物車等は 1 都 3 県の登録車両が 90%であり、1 都 3 県外からの流入車は殆どない。
- 産業道路沿いに NO<sub>2</sub> 高濃度域が広がると予測。



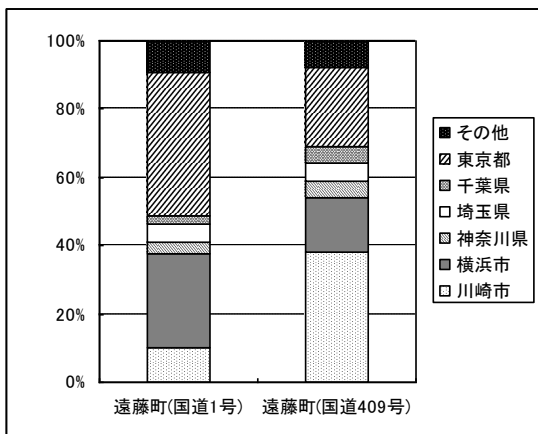
貨物車等の陸運支局別構成率



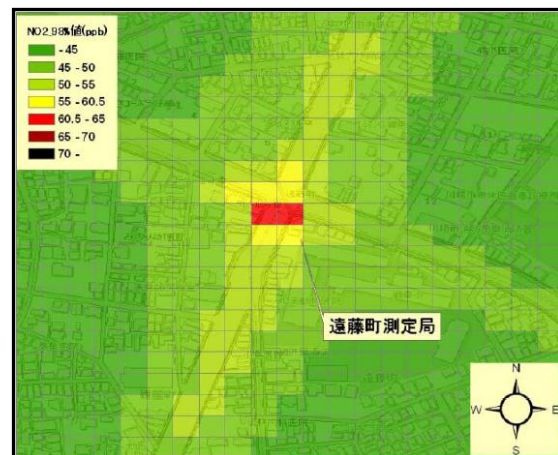
池上周辺の局所的な NO<sub>2</sub> 濃度分布予測 (H22)

【遠藤町】

- 国道 1 号線と国道 409 号線が交わる遠藤町交差点付近に設置。
- 周辺は住居地域で、住宅が密集している。
- 遠藤町交差点では、乗用車が全体の 53%を占め、大型車混入率は 20%程度。
- 国道 1 号線、国道 409 号線を走行する貨物車等は 1 都 3 県の登録車両が 90%であり、1 都 3 県外からの流入車は殆どない。
- 交差点の道路上付近に NO<sub>2</sub> 高濃度域が局在すると予測。



貨物車等の陸運支局別構成率

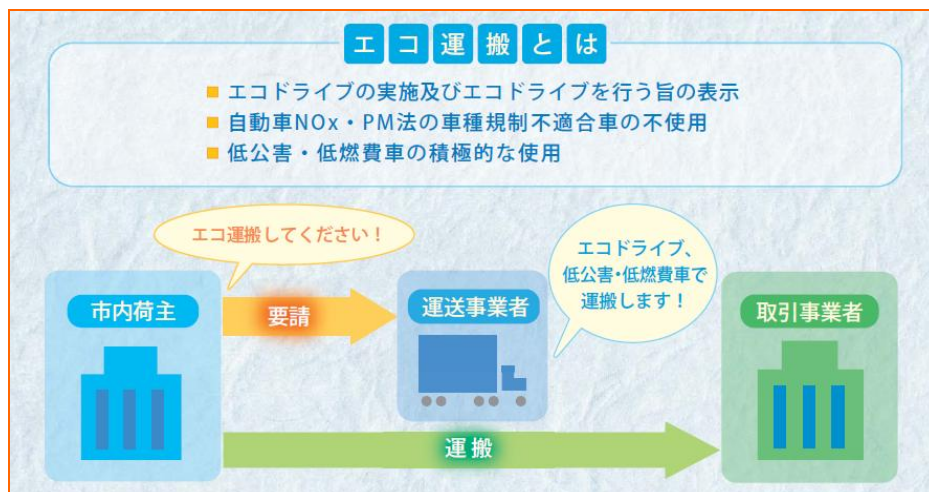


遠藤町周辺の局所的な NO<sub>2</sub> 濃度分布予測 (H22)

## (2) NO<sub>2</sub>環境基準の達成に向けた取組

### ア エコ運搬制度の創設

- エコ運搬制度を条例で定め、平成22年4月1日から施行。
- エコ運搬制度とは市内の荷主や荷受人が主体となって、貨物運搬の際、運送事業者や取引先事業者に対し、エコドライブの実施、車種規制不適合車の不使用、低公害・低燃費車の使用など、「エコ運搬」の実施を要請する制度。
- エコ運搬制度の着実な実施により、市内を走行する貨物自動車に「エコ運搬」の実施を積極的に促す。



エコ運搬制度のイメージ図

### イ 環境ロードプライシングによる産業道路交通量の軽減

- 産業道路から湾岸線へ物理的に経路変更が可能な車両割合を調査したところ、産業道路の交通量の5~7%が経路変更可能な車両であった。
- 産業道路から湾岸線への経路変更は、走行時間の短縮や燃料費の削減などの効果が調査結果から得られているものの、高速利用料金を合わせると、利用者の負担増となり、経路変更による費用負担の軽減が必要。
- 市では国や首都高速道路㈱に環境ロードプライシング制度の拡充（料金割引率や対象区間の拡大）について要請。
- 神奈川県、横浜市とともに、産業道路走行大型車に湾岸線利用の普及啓発。

### ウ 局所汚染対策の見直し・検討

- 既存の局所汚染対策の評価に加え、新たな局所汚染対策について、(財)石油産業活性化センターや(財)環境再生保全機構と連携し、調査・検討を行っている。
- 既存の局所汚染対策の見直しと合わせ、実施可能性が高く効果的な局所対策案を調査中。

## 2 基本方針の変更に向けた小委員会中間報告に対する意見

- ① 重点対策地区の指定範囲を NOx 高濃度地域のみならず、当該地区の交通状況を勘案し、NOx 高濃度地域に顕著な影響を与えている地域まで広げる必要がある。
- ② 早急に、NOx 高濃度地域を繰返し走行する車両からの排出量の削減に取り組む必要がある。  
単体対策：
  - ・ ポスト新長期規制適合車への代替促進策
  - ・ エコドライブ実施の徹底
  - ・ NOx・PM法不適合車の走行規制又は有料化 など。交通流・交通量対策：
  - ・ NOx 高濃度地域の信号制御や I T S 等による交通管理
  - ・ 渋滞防止対策
  - ・ 環境ロードプライシングの社会実験 などただし、交通流・交通量対策については関係省庁が多岐にわたるため、主管部局で大気汚染対策の取組が進むような方策を検討すること。
- ③ 地区指定にあたっては、地域の実情を踏まえたうえで、例えば料金格差による高速道路の活用策やロードプライシング制度の検討・導入などの交通量・流入車対策を盛り込む必要がある。
- ④ 地区指定により影響を受ける事業者に対し、ポスト新長期規制車への代替助成など経済的負担の軽減策を盛り込む必要がある。
- ⑤ 自治体を実施しようとする局所汚染対策に対する補助金等の協力を行うこと。