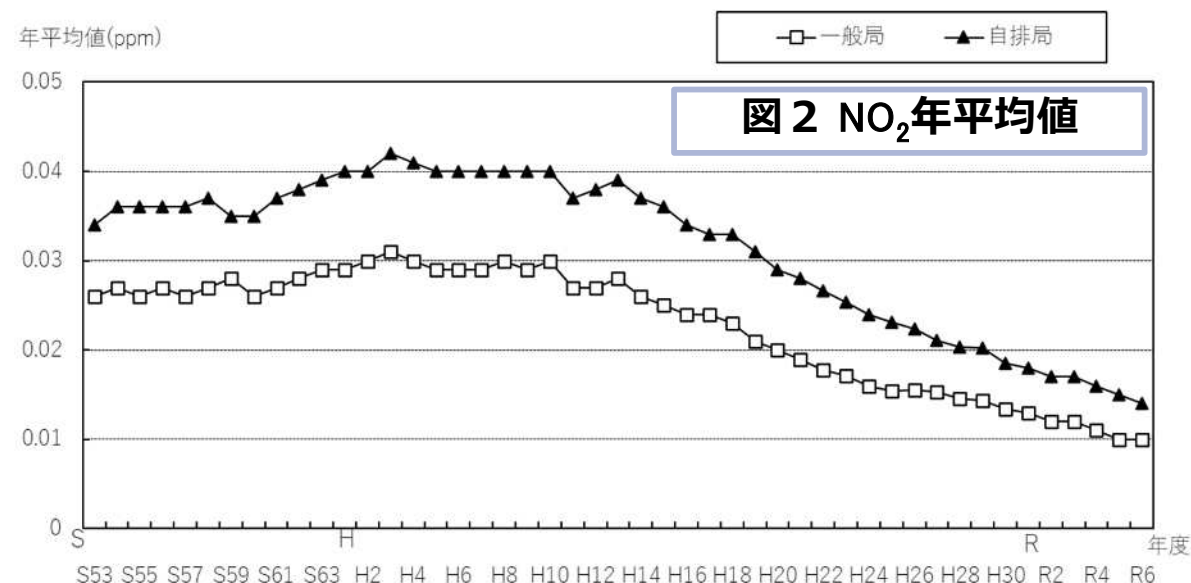
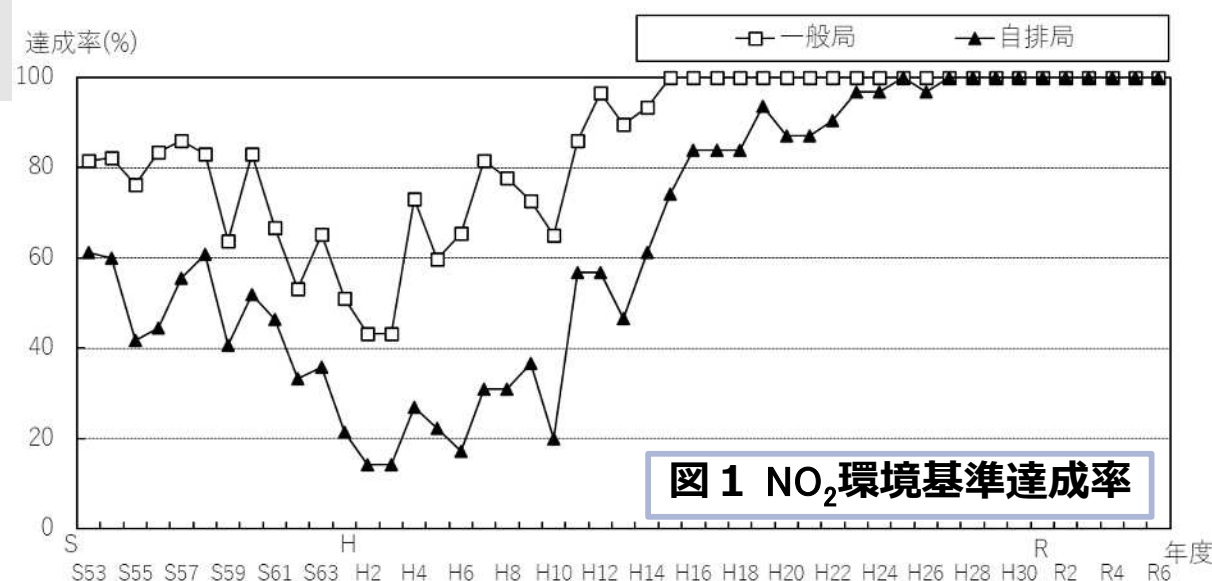


1. 神奈川県の大気環境

二酸化窒素 (NO₂)

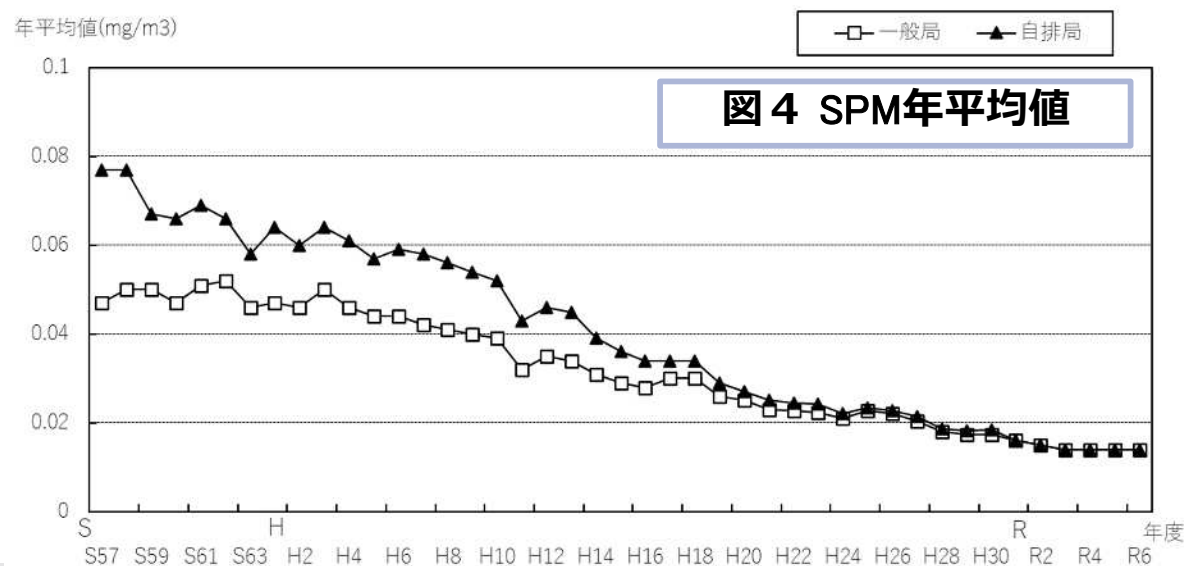
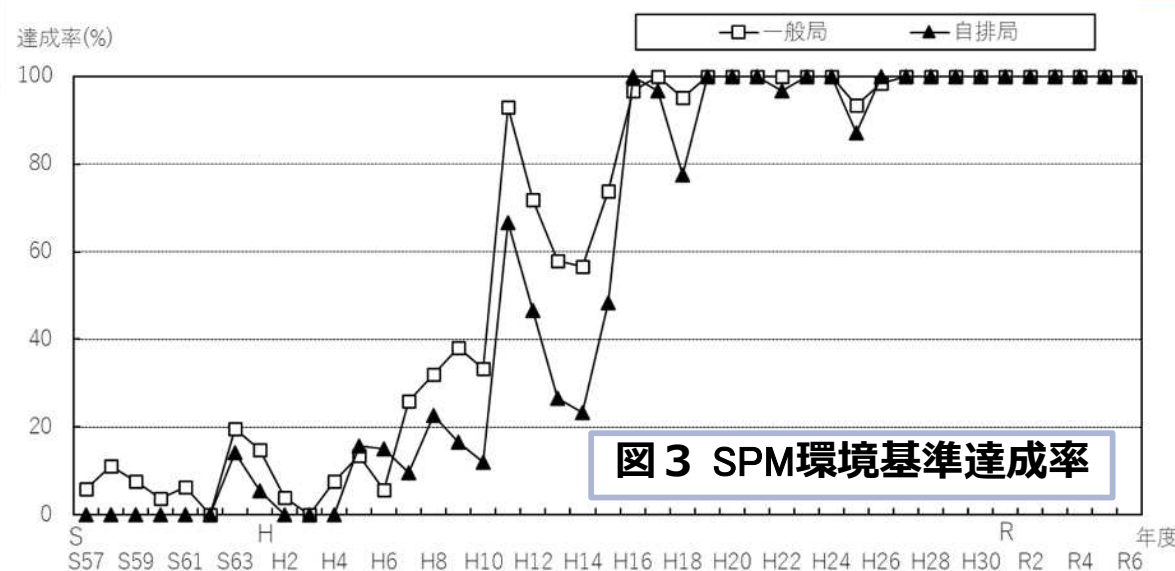
- 総量削減計画に位置づけられた施策に取り組んだ結果、H27年度以降、すべての常時監視測定局で環境基準を達成（図1）
- 年平均値については、近年、緩やかな低下傾向（図2）



1. 神奈川県の大気環境

浮遊粒子状物質（SPM）

- 二酸化窒素と同様、H27年度以降、すべての常時監視測定局で環境基準を達成（図3）
- 年平均値については、近年、緩やかな低下傾向で推移しており、一般局と自排局の差はほとんど見られない。（図4）



◆神奈川県生活環境の保全等に関する条例に基づく規制（県全域）

※H15.10～埼玉県・東京都・千葉県と同時に施行

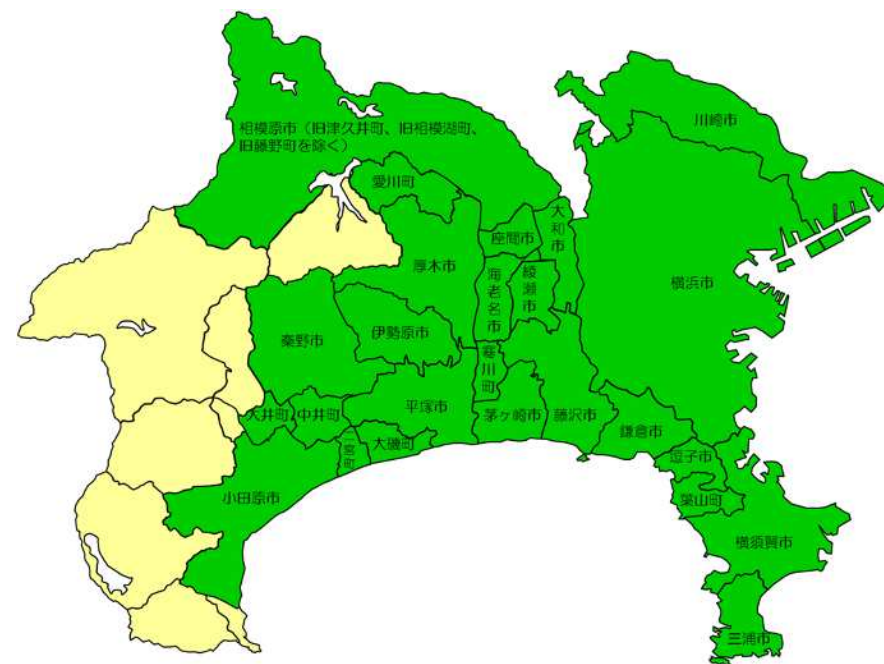
※H15.4～施行

■ 九都県市における低公害車の指定

■ 公用車への計画的導入

■ 導入等に係る支援（補助、融資、税の軽減等）

■ グリーン配送等の推進 など



緑塗りつぶし箇所：対策地域

2.環境基準達成維持に向けて実施した主な取組について

◆エコドライブの普及推進

- 各種イベントへの出展
- 実車を用いた講習会等の実施

◆自動車交通需要の調整・低減

- 求荷求車情報ネットワークの活用等による物流効率化
- 鉄道の積極的な活用
- 公共交通機関の利便性の向上 など

2.環境基準達成維持に向けて実施した主な取組について

◆交通流対策の推進

- 幹線道路の整備等による交通流の円滑化（渋滞解消）
- 違法駐車排除 など

◆局地汚染対策の推進

県内で最も二酸化窒素濃度が高く、今後も常時監視結果の動向を注視する必要がある地域（川崎市臨海部）については、関係者の連携による局地汚染対策を重点的に推進

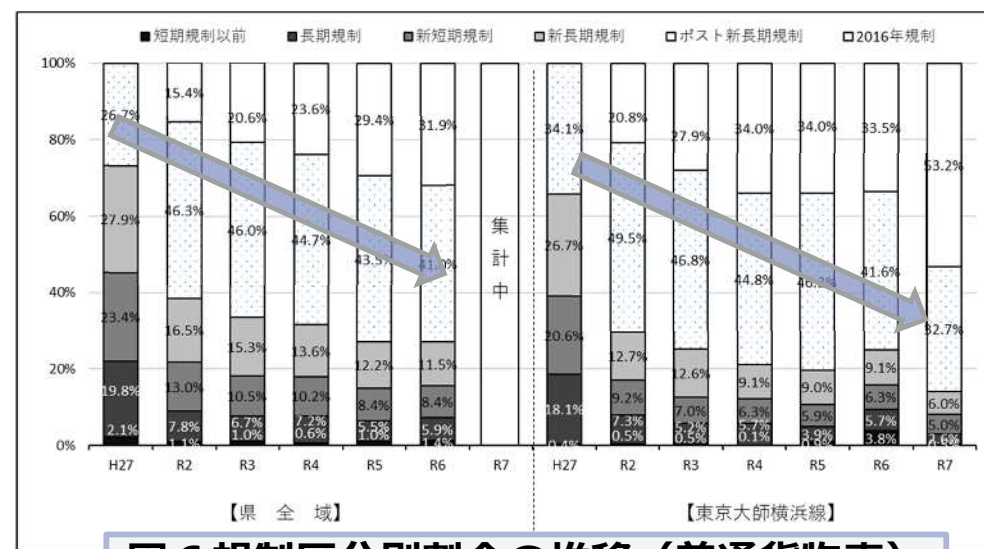
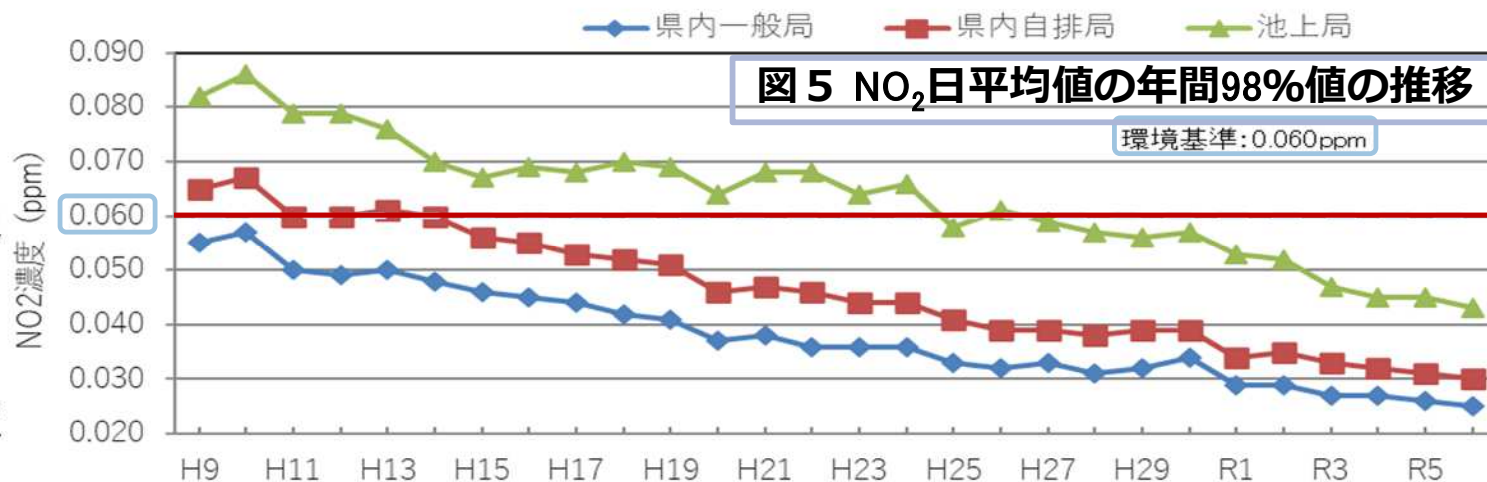
- 川崎市条例に基づく「エコ運搬制度」による低公害車の利用等の要請
- 二酸化窒素に係る高濃度情報の提供
- 環境ロードプライシング など

2.環境基準達成維持に向けて実施した主な取組について

◆局地汚染対策の推進

- 最後まで環境基準を超過していた自排局について
もH27年度以降は環境基準を達成し、その後は低減傾向（図5）

- 交通量の多い産業道路でのポスト新長期規制以降の適合車の割合増加（図6）



3.指定解除の申出に係る検討状況

- 埼玉県・東京都・千葉県・神奈川県の一都三県では広域的な自動車環境対策を実施しているため、対策地域の解除については一都三県での調整が必要

- 参考 九都県市HP :

<https://www.9taiki.jp/regulatory/>



一都三県の対策地域

4.その他（要望等）

■基本方針・法制度の見直し

- ① 対策地域における自動車由来のNO_x・PMの削減に大きく貢献した「車種規制」の維持又は強化をベースとして大気環境の維持を図る。
- ② 地方自治体が法定計画を作成して削減量の進行管理を行う必要は無いと考える。（法第7条、第9条）
- ③ 自動車使用管理計画について、地方自治体の法定計画の廃止との整合及び民間事業者への負担を考慮し、廃止又は簡素化すべき。（乗用車を報告対象外へ見直す等）（法第33条、第34条）