

神奈川県環境農政局環境部大気水質課

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ヒアリング資料

1 常時監視測定局におけるNO₂及びSPMの環境基準達成率について

(1) 常時監視測定局におけるNO₂環境基準達成率

現総量削減基本方針へ変更されて以降、NO₂は平成23年度、24年度及び26年度に川崎市川崎区の「池上新田公園前測定局（自排局）」にて超過しているが、平成27年度以降、すべての常時監視測定局で環境基準を達成している。

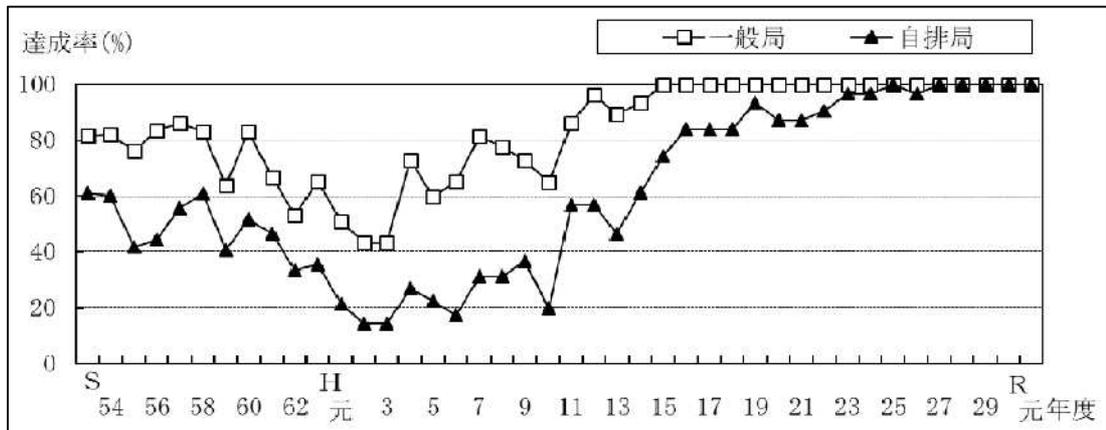


図1 NO₂環境基準達成率

(2) 池上新田公園前測定局におけるNO₂値の推移

池上新田公園前測定局は、現総量削減基本方針策定前から環境基準を超過し、神奈川県内で最も大気環境が悪い測定局の1つであったが、個別の局地汚染対策を推進することにより、平成27年度以降、環境基準を達成している。

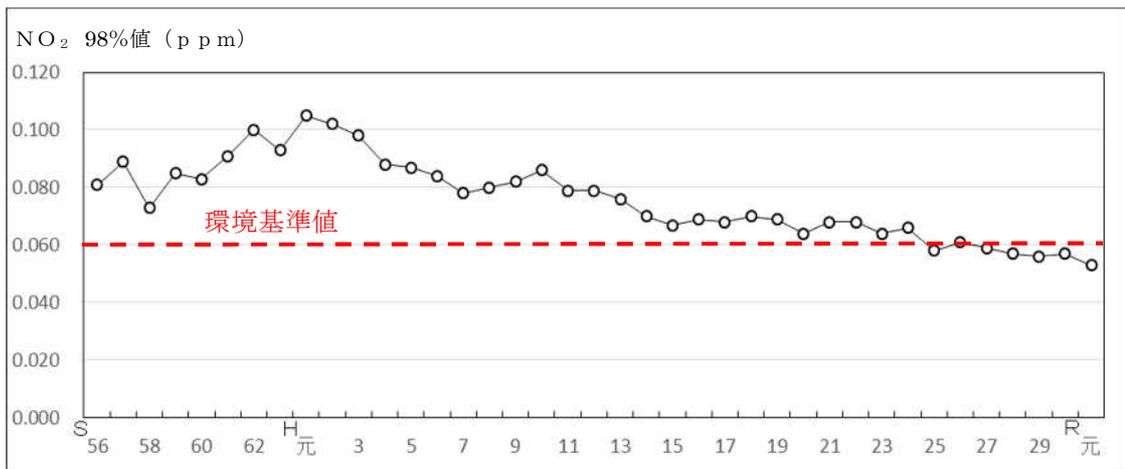


図2 池上新田公園前測定局におけるNO₂値の推移

(3) 常時監視測定局におけるS P M環境基準達成率

現総量削減基本方針へ変更されて以降、S P Mは平成 25 年に一般局と自排局合わせて8局、平成 26 年に一般局で1局環境基準を超過しているが、平成 27 年度以降、すべての常時監視測定局で環境基準を達成している。

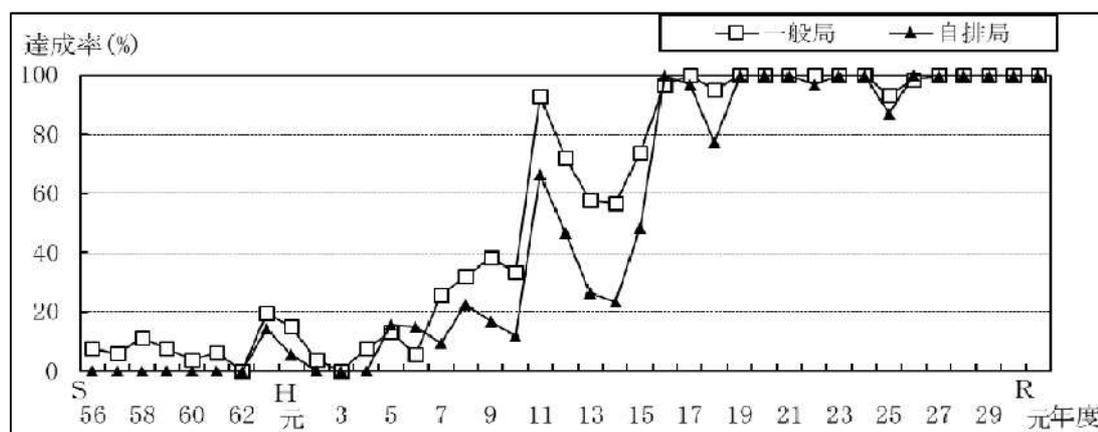


図3 S P M環境基準達成率

平成 25 年度に環境基準非達成となった8局は、いずれも8月9日～12日にかけて2～4日連続で超過しており、それ以外の期間では2日以上連続の超過はなかった。

当該期間の気象状況は、強い日射があり横浜で 35℃以上の猛暑日となり、光化学反応が活発になっており、光化学スモッグ注意報が連日発令されていた。

また、PM2.5も8月10～12日は全測定局（欠測局を除く）で1日平均値が 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ を超過していたことから、光化学反応による汚染物質の二次生成が主な原因であったと考えられる。

2 局地汚染対策について

総量削減基本方針策定時において、環境基準を達成していない常時監視測定局は、池上新田公園前測定局（自排局）のみであった。神奈川県内のNO₂の環境基準達成率が100%となるかは、池上新田公園前測定局に左右されていたので、局地汚染対策として以下の取組を実施し、大気環境改善を図った。

(1) ガイドラインによる取組の要請（平成21年度～）

池上新田公園前測定局は、主要地方道である東京大師横浜線（産業道路）に面して設置されているが、当該地域は大型貨物車が多く出入りし、交通量の集中による渋滞も発生することから、周辺の事業者や自動車の利用者に対し、環境に配慮いただくようガイドラインを作成し、以下の取組の協力依頼をしている。

- ・ 低公害車の優先利用
- ・ 東京大師横浜線以外の活用（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

(2) 池上測定局二酸化窒素情報システムの運用（平成21年度～）

池上新田公園前測定局の二酸化窒素が高濃度（1時間値が0.070ppm（※平成27年2月24日までは0.075ppm）を4回超過）となった場合に、予め登録しているメールアドレスに県から直接情報提供し、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛などの取組の協力を依頼している。

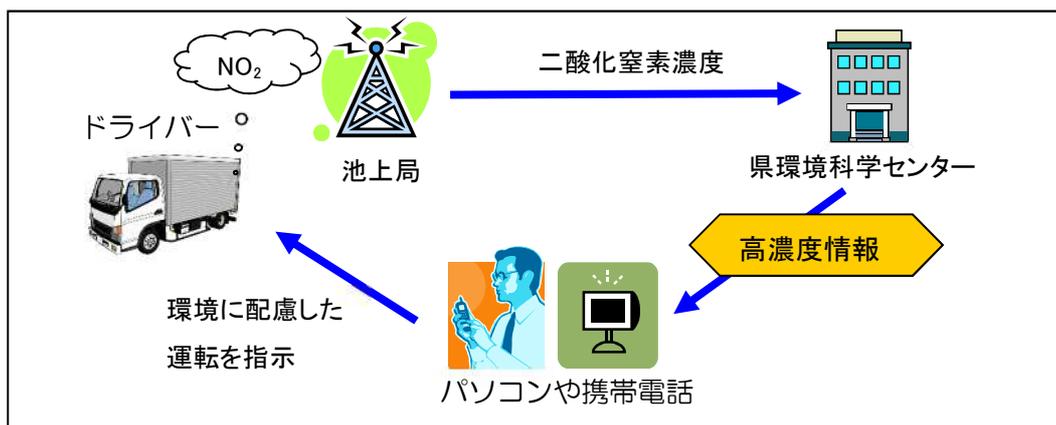


図4 高濃度情報（当日情報）発信のイメージ図

(3) 二酸化窒素の高濃度予報の運用（平成25年11月～平成28年11月）

交通量、気圧及び風速等から、翌日の池上新田公園前測定局における二酸化窒素濃度が高くなる日（高濃度日）の予測を実施し、高濃度日になると予測された場合、登録しているメールアドレス宛に県から直接情報提供し、エコドライブ

の実施や不要不急の自動車利用の自粛などの取組の協力を依頼した。

- (4) かわさき産業道路NO!NO_x月間の設定（平成25年～平成27年）
平成25年度から平成27年度まで、11月を「かわさき産業道路NO!NO_x（ノー！ノックス）月間」とし、高濃度期（冬季）に集中して啓発活動を行った。
- ・「かわさき産業道路大気環境セミナー&ウォーク」を開催し、東京大師横浜線を歩く体験型セミナーを実施。
 - ・川崎駅前や高速道路PAにて、キャンペーンやパネル展示等の啓発を行い、低公害車の使用や首都高速湾岸線への迂回を呼びかけた。
- (5) 業界団体、利用者への啓発（令和元年度～）
国が実施している「自動車交通環境影響調査における交通量調査」のナンバープレート調査データから、東京大師横浜線を走行していることが確認された長期規制以前の基準に適合した車両の利用者に啓発用リーフレットを送付した。
また、業界団体への啓発として、神奈川倉庫協会、神奈川生コンクリート協同組合等に対し、リーフレット送付による会員・組合員への啓発を依頼した。
- (6) グリーンウォールや土壌浄化施設等の設置（平成5年度～）
池上新田公園前測定局は、東京大師横浜線及びその上を通っている首都高速道路横浜羽田空港線に面して設置されている。
平成5年当時は窒素酸化物濃度が高かったため、自動車から排出される窒素酸化物等が住宅地等に移流することを防ぐためにグリーンウォール（中央分離帯遮音壁）が設置され、さらに植物による大気浄化を目的としてツタを植栽した。
その後、周辺の大気汚染が低減されたこともあり、改めて大気汚染のシミュレーションを行ったところ、遮音壁を低く（5m→2m）することで、さらに大気汚染物質の濃度が低減されることが判明したため実施した。
さらに、平成11年度には、土壌による分解浄化作用を利用して、NO_x・SPMを除去する施設の設置、二酸化チタン（太陽光により、NO_xを硝酸イオンに酸化させる）が塗布された舗装用ブロックを池上新田公園前測定局周辺の歩道に敷設することにより、周辺環境の改善を図った。

3 基本方針及びNO_x・PM法の制度全般に関する要望

現総量削減基本方針の目標を達成した場合、次期総量削減基本方針では法で定める総量削減計画を新たに策定することなく、大気環境の維持を目標とした方針に変更すべきである。

(1) 基本方針における次期総量削減目標

現総量削減基本方針の目標を達成した場合、大気環境の現状維持を図ることを目的として、現行の対策地域内の全ての自動車排出ガス測定局において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を継続的に達成することを目標とする。

上記以外の目標を定めるに際しては、自動車排出ガスによる大気汚染の状況を継続的かつ定量的に評価できる指標が望ましい。

また、自動車排出ガスはO_xやPM2.5への寄与もあることから、これらの要素も視野に入れた方針としていただきたい。

(2) 総量削減のための施策に関する基本的事項

現総量削減基本方針の目標を達成した場合、現在の施策を維持することにより、今後も大気環境の維持はできると考える。

特に車種規制については、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制度であるため、次期総量削減基本方針では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ことをメインとするよう要望する。

なお、国においては、以下の取組の実施についてもお願いしたい。

- ・ 車両代替促進策（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業など）の継続
- ・ 使用過程車の影響に係る調査

(3) 削減計画の策定と進行管理

現行の基本方針の目標が達成された場合、今後の自動車排出ガス対策において、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。

ただし、基本方針の目標を達成できなかった場合、その地域については進行管理を継続する必要があると考える。

神奈川県においては、全ての常時監視測定局においてNO₂及びSPMの環境基準を達成しており、かつ、県内の局地汚染についても改善が認められる。

今後についても、条例に基づく運行規制、温暖化対策計画、かながわ交通計画等を実施することにより、交通環境対策は十分行えると考えている。

(4) 法制度の見直し等

(3) で述べたとおり、現行の基本方針の目標を達成した場合は、今までどおり地方自治体が自動車排出ガス対策に係る法定計画を策定する必要は無いと考える。
(法第7条、第9条)

現行の基本方針の目標を達成した場合であっても、排出基準(車種規制)については、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制度であり、現状維持または規制強化(車種規制対象地域の拡大や長期規制適合車を規制対象とする等)を行うことを要望する。

(法第12条～第14条)

現行の基本方針の目標を達成した場合は、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(乗用車を報告対象外へ見直す等)するべきと考える。(法第33条、第34条)