

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  
(素案)

2023(令和5)年5月

神奈川県

# 目次

第1章 計画策定の趣旨	1
第2章 計画の目標及び目標達成の期間	
第1節 計画の対象地域	2
第2節 計画の目標	2
第3節 目標達成に必要な量	2
第4節 計画の達成期間	3
第3章 対象地域の現状	
第1節 環境基準の達成状況	4
第2節 局地汚染の状況	7
第3節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出状況	9
第4節 交通の状況	11
第4章 目標達成のための施策	
第1節 自動車単体規制の強化等	14
第2節 車種規制の実施	15
第3節 運行規制等の実施	16
第4節 低公害車の普及促進	17
第5節 エコドライブの普及推進	19
第6節 自動車交通需要の調整・低減	20
第7節 交通流対策の推進	22
第8節 局地汚染対策の推進	23
第5章 推進体制等	
第1節 計画の着実な推進	26
第2節 関係者間の連携	26
第3節 調査研究・実態把握	26
第4節 地球温暖化対策との連携	26

# 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

## 第1章 計画策定の趣旨

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」(以下「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」という。)に基づき、平成15年7月に平成22年度を目標年次とした「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」を策定するとともに、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」(以下「県条例」という。)に基づくディーゼル車運行規制等により、自動車排出ガス対策を推進してきましたが、同計画の目標を達成することはできませんでした。

そこで国は、平成23年3月に「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」を変更し、平成32年度までに対策地域における大気環境基準を確保することを目標に、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質(以下「自動車排出窒素酸化物等」という。)の削減対策を推進することとしました。

国の基本方針を基に県では、自動車排出窒素酸化物等の総量を削減する各種の対策を、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推進していくため、自動車NO<sub>x</sub>・PM法の規定に基づき、平成32年度を目標年次とした新たな「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」を策定しました。

上記計画に基づく取組により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成率は平成27年度以降100%を維持しており、また、最終目標としていた「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」についても達成することができました。

国においても、対策地域全体の大気環境基準の確保はおおむね達成できたと評価しましたが、国は大気環境の維持を目的として基本方針の延長を行うことが適当であると、延長を行ったため、本県においても、大気環境の維持を目標とした新たな「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」(以下「計画」という。)を策定しました。

## 第2章 計画の目標及び目標達成の期間

### 第1節 計画の対象地域

本計画の対象とする地域は、自動車NO<sub>x</sub>・PM法第6条及び第8条に基づき指定された対策地域を含む県内全域とします。

#### 【自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく対策地域】

本県では横浜市、川崎市、横須賀市、平塚市、鎌倉市、藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、逗子市、相模原市(旧津久井町、旧相模湖町、旧藤野町を除く区域)、三浦市、秦野市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、葉山町、寒川町、大磯町、二宮町、中井町、大井町、愛川町の18市7町が対策地域に指定されています。

### 第2節 計画の目標

大気環境の維持を目標とし、令和8年度まで、県内全域における大気環境基準を確保した状態を維持します。

大気環境基準を確保した状態とは、以下の評価指標を全て満たした状態を指します。

- ①自動車から排出されるNO<sub>x</sub>・PM量が低減傾向又は横ばいであること。
- ②至近10年度の常時監視測定局における環境濃度が減少傾向又は横ばいであること。
- ③今後も環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル<sup>\*</sup>であること。  
※至近3年度の常時監視測定結果の移動平均値がNO<sub>2</sub>：0.055ppm、SPM：0.080mg/m<sup>3</sup>
- ④数値計算手法及びその結果を実測値で確認した結果が判定基準に適合すること。

### 第3節 目標達成に必要な総量

#### 1 窒素酸化物

目標の達成のため、県内における窒素酸化物の総排出量を、平成21年度の62,000トンから、令和8年度に48,300トンまで削減することを目途とします。

そのために、自動車から排出される窒素酸化物の量を、平成21年度の19,900トンから、10,800トン以下まで削減した状態を、令和8年度まで維持します。(表2-1参照)

#### 2 粒子状物質

目標の達成のため、県内における粒子状物質の総排出量を、平成21年度の3,310トンから、令和8年度に2,830トンまで削減することを目途とします。

そのために、自動車から排出される粒子状物質の量を、平成21年度の930トンから、640トン以下まで削減した状態を、令和8年度まで維持します。(表2-1参照)

#### 第4節 計画の達成期間

本計画の期間は、策定の日から令和9年3月までとします。

表 2 - 1 窒素酸化物及び粒子状物質の削減目標

区 分		窒素酸化物 排出量(トン/年)	粒子状物質 排出量(トン/年)
平成21年度 (基準年度)	①事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される総量	62,000 【59,400】	3,310 【3,170】
	② ①のうち、自動車から排出される総量	19,900 【18,100】	930 【840】
令和8年度 (目標年度)	③令和8年度の目標達成のために達成すべき総量	48,300 【46,700】	2,830 【2,720】
	④ ③のうち、自動車から排出される総量	10,800 【9,900】	640 【590】

※ 【 】内は自動車NOx・PM法対策地域内の数値

※ 自動車1台あたりの排出量である「排出係数」の変更により、削減目標の見直しを行うことがあります。

## 第3章 対象地域の現状

### 第1節 環境基準の達成状況

#### 1 二酸化窒素

平成9年度から令和2年度における二酸化窒素の環境基準達成状況は図3-1に示すとおりです。大気汚染の状況は改善傾向にあり、令和2年度は、常時監視測定局全90局で環境基準を達成しています。

達成状況の内訳は表3-1に示すとおりです。一般環境大気測定局(以下「一般局」という。)においては、平成15年度以降、全局(100%)で環境基準の達成を維持しています。また、自動車排出ガス測定局(以下「自排局」という。)においても、平成27年度以降、全局(100%)で環境基準を達成しています。

#### 【二酸化窒素の大気環境基準】(昭和53年7月11日告示)

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。  
(評価方法)  
年間にわたる日平均につき、測定値の低い方から98%に相当するものが0.06ppm以下であること。

#### 2 浮遊粒子状物質

平成9年度から令和2年度における浮遊粒子状物質の環境基準達成状況は図3-2に示すとおりです。ディーゼル車運行規制等により、平成16年度以降、大気の様子は大幅に改善し、令和2年度は常時監視測定局全90局で環境基準を達成しています。

達成状況の内訳は表3-2に示すとおりです。平成19年度に常時監視測定局全局で環境基準を達成し、一般局においては平成25年度に4局、平成26年度に1局、自排局においては平成22年度に1局、平成25年度に4局非達成となりましたが、平成27年度以降は再び全局(100%)で環境基準を達成しています。

#### 【浮遊粒子状物質の大気環境基準】(昭和48年5月8日告示)

1時間値の1日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1時間値が $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であること。  
(評価方法)  
年間にわたる日平均につき、測定値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、年間を通じて日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を超える日が2日以上連続しないこと。

図3-1 二酸化窒素に係る環境基準達成状況の推移

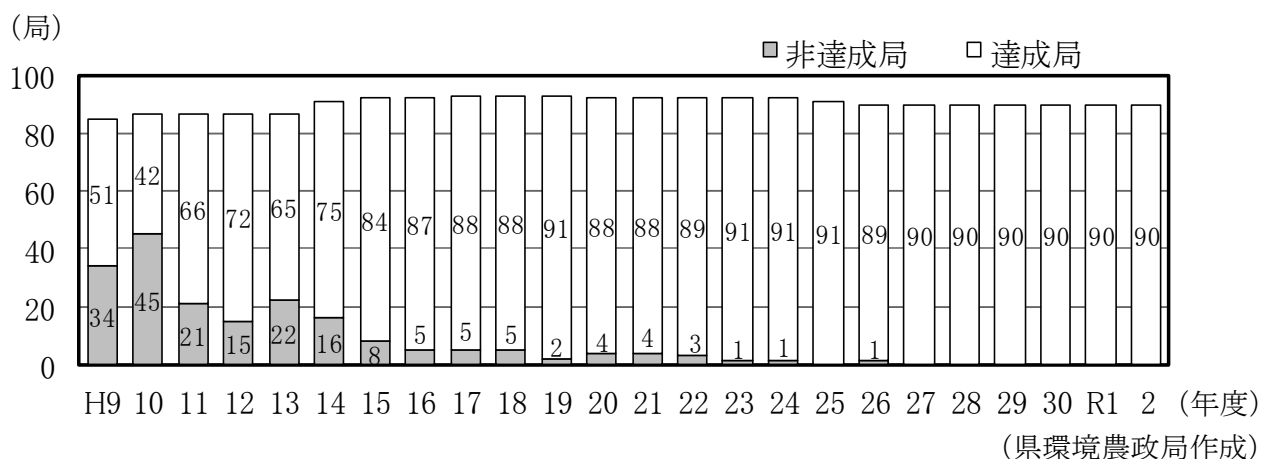


表3-1 二酸化窒素に係る一般局・自排局別の環境基準達成状況

(達成局数/測定局数)

年度	一般局	自排局	全局
H9年度	40 / 55 ( 72.7 % )	11 / 30 ( 36.7 % )	51 / 85 ( 60.0 % )
H10年度	37 / 57 ( 64.9 % )	6 / 30 ( 20.0 % )	43 / 87 ( 49.4 % )
H11年度	49 / 57 ( 86.0 % )	17 / 30 ( 56.7 % )	66 / 87 ( 75.9 % )
H12年度	55 / 57 ( 96.5 % )	17 / 30 ( 56.7 % )	72 / 87 ( 82.8 % )
H13年度	51 / 57 ( 89.5 % )	14 / 30 ( 46.7 % )	65 / 87 ( 74.7 % )
H14年度	56 / 60 ( 93.3 % )	19 / 31 ( 61.3 % )	75 / 91 ( 82.4 % )
H15年度	61 / 61 ( 100.0 % )	23 / 31 ( 74.2 % )	84 / 92 ( 91.3 % )
H16年度	61 / 61 ( 100.0 % )	26 / 31 ( 83.9 % )	87 / 92 ( 94.6 % )
H17年度	62 / 62 ( 100.0 % )	26 / 31 ( 83.9 % )	88 / 93 ( 94.6 % )
H18年度	62 / 62 ( 100.0 % )	26 / 31 ( 83.9 % )	88 / 93 ( 94.6 % )
H19年度	62 / 62 ( 100.0 % )	29 / 31 ( 93.5 % )	91 / 93 ( 97.8 % )
H20年度	61 / 61 ( 100.0 % )	27 / 31 ( 87.1 % )	88 / 92 ( 95.7 % )
H21年度	61 / 61 ( 100.0 % )	27 / 31 ( 87.1 % )	88 / 92 ( 95.7 % )
H22年度	61 / 61 ( 100.0 % )	28 / 31 ( 90.3 % )	89 / 92 ( 96.7 % )
H23年度	61 / 61 ( 100.0 % )	30 / 31 ( 96.8 % )	91 / 92 ( 98.9 % )
H24年度	61 / 61 ( 100.0 % )	30 / 31 ( 96.8 % )	91 / 92 ( 98.9 % )
H25年度	60 / 60 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	91 / 91 ( 100.0 % )
H26年度	60 / 60 ( 100.0 % )	29 / 30 ( 96.7 % )	89 / 90 ( 98.9 % )
H27年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H28年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H29年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H30年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
R1年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
R2年度	59 / 59 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )

(県環境農政局作成)

図3-2 浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況の推移

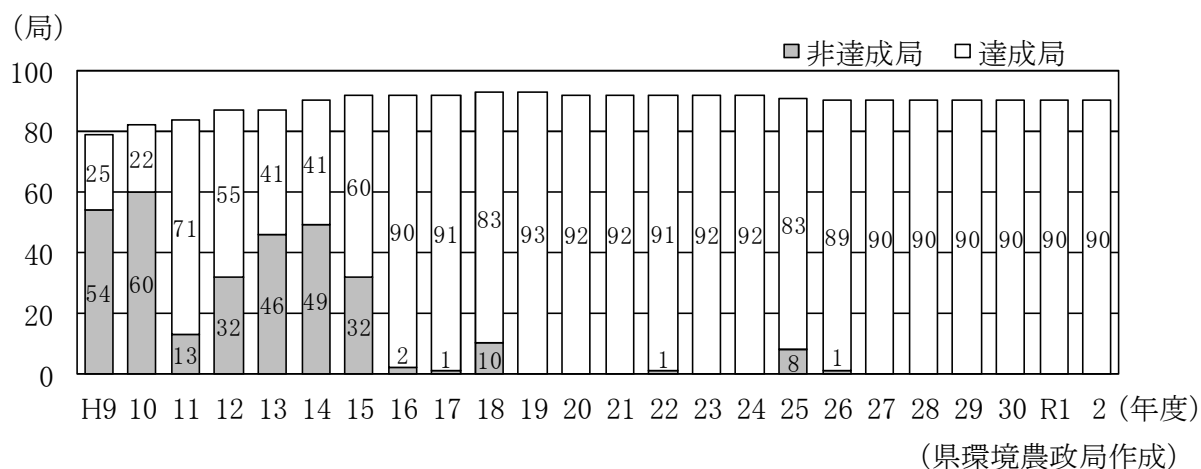


表3-2 浮遊粒子状物質に係る一般局・自排局別の環境基準達成状況

(達成局数/測定局数)

年度	一般局	自排局	全局
H9年度	21 / 55 ( 38.2 % )	4 / 24 ( 16.7 % )	25 / 79 ( 31.6 % )
H10年度	19 / 57 ( 33.3 % )	3 / 25 ( 12.0 % )	22 / 82 ( 26.8 % )
H11年度	53 / 57 ( 93.0 % )	18 / 27 ( 66.7 % )	71 / 84 ( 84.5 % )
H12年度	41 / 57 ( 71.9 % )	14 / 30 ( 46.7 % )	55 / 87 ( 63.2 % )
H13年度	33 / 57 ( 57.9 % )	8 / 30 ( 26.7 % )	41 / 87 ( 47.1 % )
H14年度	34 / 60 ( 56.7 % )	7 / 30 ( 23.3 % )	41 / 90 ( 45.6 % )
H15年度	45 / 61 ( 73.8 % )	15 / 31 ( 48.4 % )	60 / 92 ( 65.2 % )
H16年度	59 / 61 ( 96.7 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	90 / 92 ( 97.8 % )
H17年度	62 / 62 ( 100.0 % )	29 / 30 ( 96.7 % )	91 / 92 ( 98.9 % )
H18年度	59 / 62 ( 95.2 % )	24 / 31 ( 77.4 % )	83 / 93 ( 89.2 % )
H19年度	62 / 62 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	93 / 93 ( 100.0 % )
H20年度	61 / 61 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	92 / 92 ( 100.0 % )
H21年度	61 / 61 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	92 / 92 ( 100.0 % )
H22年度	61 / 61 ( 100.0 % )	30 / 31 ( 96.8 % )	91 / 92 ( 98.9 % )
H23年度	61 / 61 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	92 / 92 ( 100.0 % )
H24年度	61 / 61 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	92 / 92 ( 100.0 % )
H25年度	56 / 60 ( 93.3 % )	27 / 31 ( 87.1 % )	83 / 91 ( 91.2 % )
H26年度	59 / 60 ( 98.3 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	89 / 90 ( 98.9 % )
H27年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H28年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H29年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
H30年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
R1年度	60 / 60 ( 100.0 % )	30 / 30 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )
R2年度	59 / 59 ( 100.0 % )	31 / 31 ( 100.0 % )	90 / 90 ( 100.0 % )

(県環境農政局作成)



## 第2節 局地汚染の状況

これまで二酸化窒素に係る環境基準を達成していなかった川崎市川崎区の池上新田公園前測定局(自排局)については、新しい規制に適合した車両への代替が進んだこともあり、平成25年度に初めて環境基準を達成し、平成27年度からは継続して環境基準を達成していますが、県内では二酸化窒素濃度が最も高い測定局です。

この地域には大型貨物車が多く出入りし、交通量の集中による渋滞が発生しています。また、県外からの流入車も多いことから、引き続き地域の荷主企業や運送事業者と連携した取組が必要です。(図3-3、3-4、3-5参照)

図3-3 二酸化窒素濃度(98%値)の推移

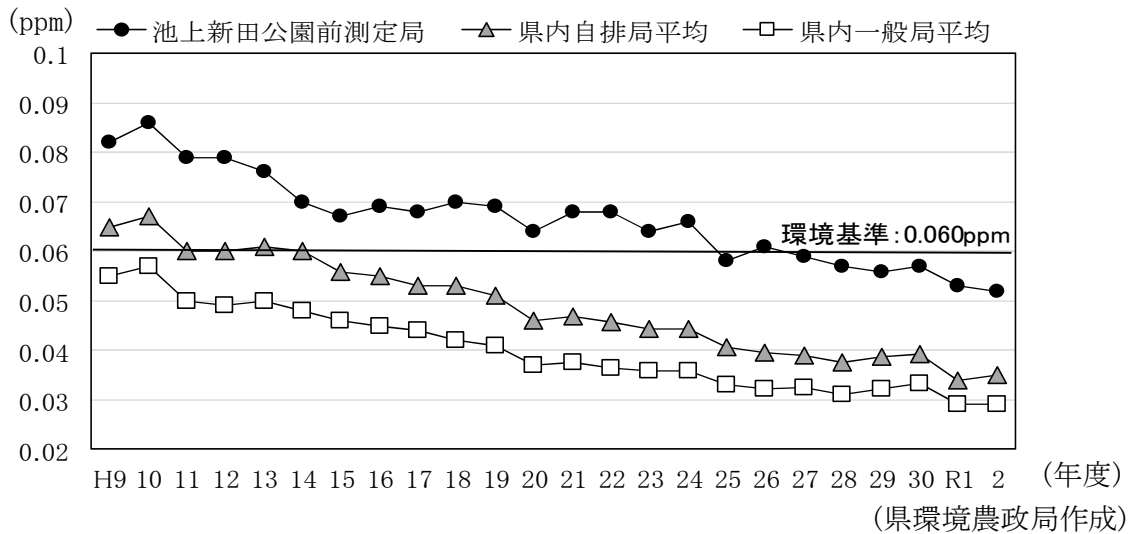


図3-4 東京大師横浜線における規制年別構成率の経年変化【ディーゼル普通貨物車】

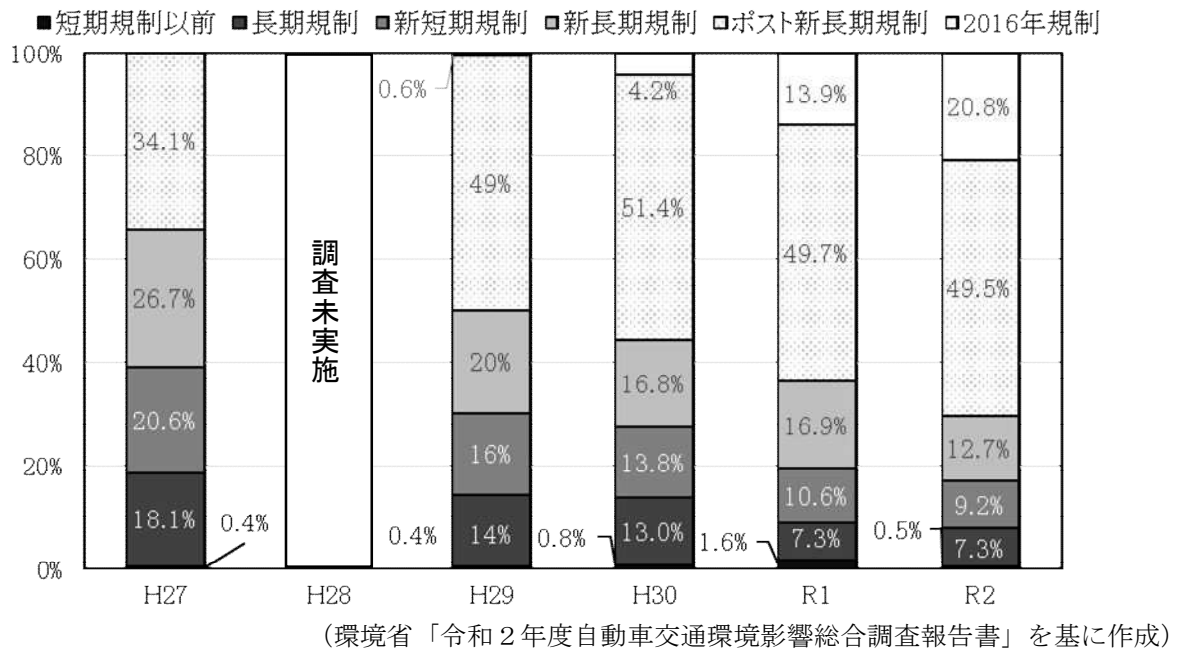


図3-5 幹線道路における交通量及び大型車混入率の比較

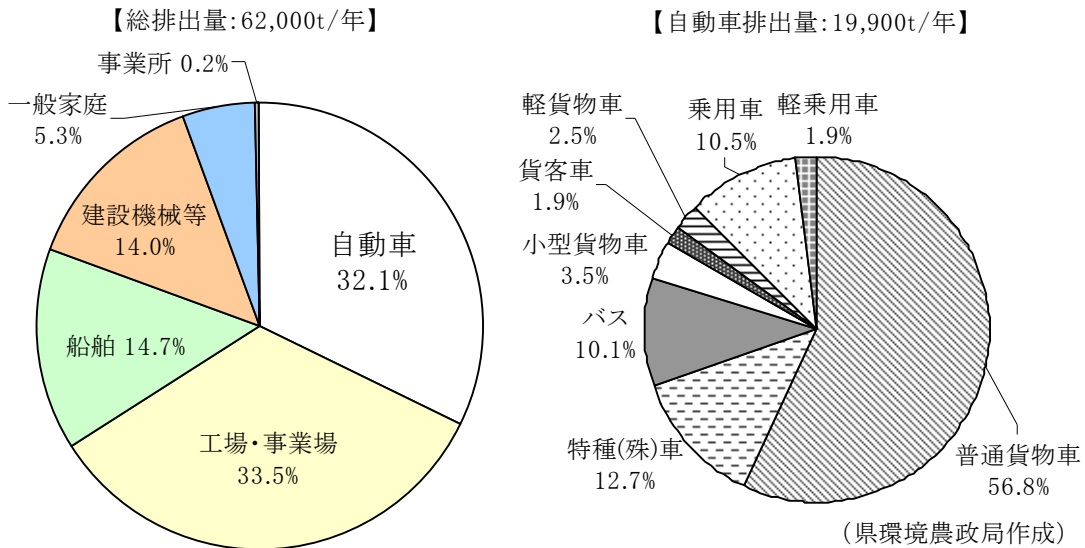


### 第3節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出状況

#### 1 窒素酸化物

平成21年度の県内における窒素酸化物の総排出量は62,000トンです。このうち、自動車からの排出量は19,900トンで、32.1%を占めています。自動車排出量に占める車種別の内訳をみると、普通貨物車が56.8%と半分以上を占めています。普通貨物車、バス及び特種自動車(特殊自動車を含む。)の多くは、窒素酸化物の排出量が多いディーゼル車であり、これら3車種の排出量を合計すると、自動車排出量の約8割を占めます。(図3-6参照)

図3-6 窒素酸化物の排出量に係る発生源別の内訳(平成21年度)



総排出量に占める自動車の割合は3割程度ですが、常時監視測定局における窒素酸化物濃度の発生源別の割合をみると、自動車の影響が最も大きいと推計されています。特に、自排局では、窒素酸化物の7割以上が自動車から排出されたものです。(表3-3参照)

表3-3 常時監視測定局における窒素酸化物濃度に係る発生源別の割合(平成21年度)

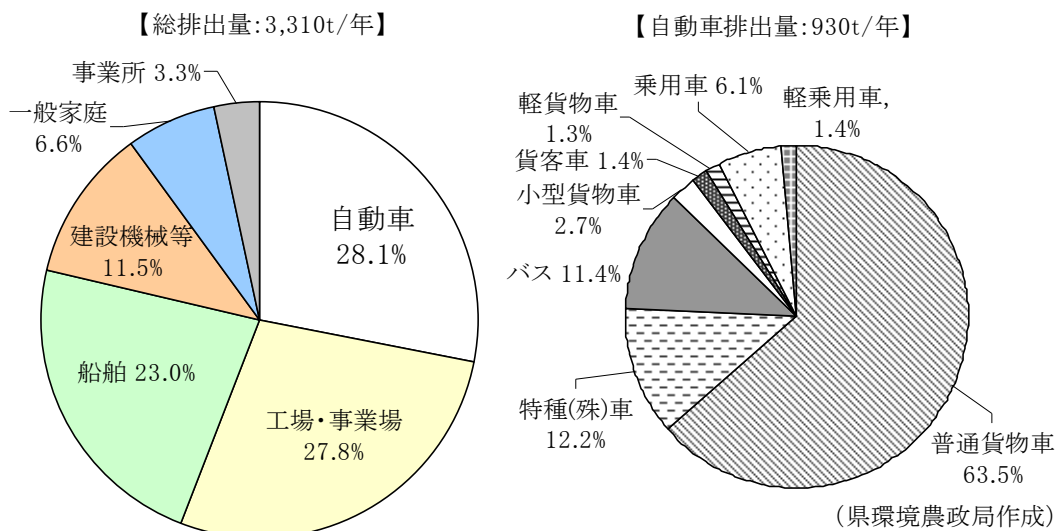
	自動車	工場・事業場	船舶	建設機械等	一般家庭・事業所	県外の発生源
一般局(61局)平均	49.5%	9.0%	4.9%	13.3%	8.3%	14.9%
自排局(31局)平均	70.9%	4.6%	2.0%	7.2%	4.6%	10.6%

(環境省「平成23年度総量削減の在り方検討業務報告書」を基に作成)

## 2 粒子状物質

平成21年度の県内における粒子状物質排出量は3,310トンです。このうち、自動車からの排出量は930トンで、28.1%と最も多くなっています。自動車排出量に占める車種別の内訳をみると、普通貨物車が63.5%を占めています。ディーゼル車は窒素酸化物と同様に粒子状物質の排出量も多く、普通貨物車、バス及び特種自動車(特殊自動車を含む。)の排出量を合計すると、自動車排出量の約9割を占めます。(図3-7参照)

図3-7 粒子状物質の排出量に係る発生源別の内訳(平成21年度)



また、常時監視測定局における粒子状物質濃度の発生源別の割合をみると、生成のメカニズムが明らかでない二次生成粒子と、自然由来である土壌・海塩を除くと、自動車の影響が最も大きいと推計されています。(表3-4参照)

表3-4 常時監視測定局における粒子状物質濃度に係る発生源別の割合(平成21年度)

	自動車	工場・事業場	船舶	建設機械等	一般家庭・事業所	県外の発生源	二次生成粒子	土壌・海塩
一般局(61局)平均	7.6%	1.5%	1.2%	1.9%	2.6%	2.4%	55.4%	27.5%
自排局(31局)平均	18.8%	1.1%	0.8%	1.5%	2.1%	2.7%	48.7%	24.2%

(環境省「平成23年度総量削減の在り方検討業務報告書」を基に作成)

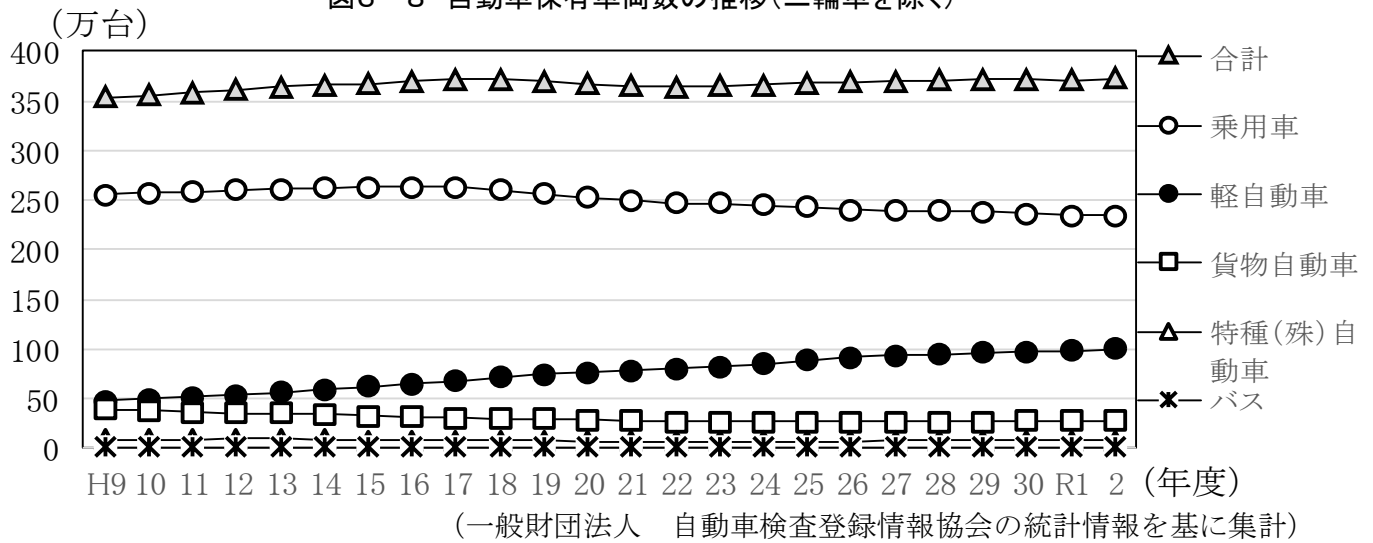
## 第4節 交通の状況

### 1 自動車交通の状況

#### (1) 自動車保有車両数の状況

県内の自動車保有車両数は、令和2年度末で約373万台(全国4位)となっており、平成23年度からは緩やかな上昇傾向が続いています。車種別では、軽自動車が増加している一方、乗用車、貨物自動車及び特種(殊)自動車は減少しています。(図3-8参照)

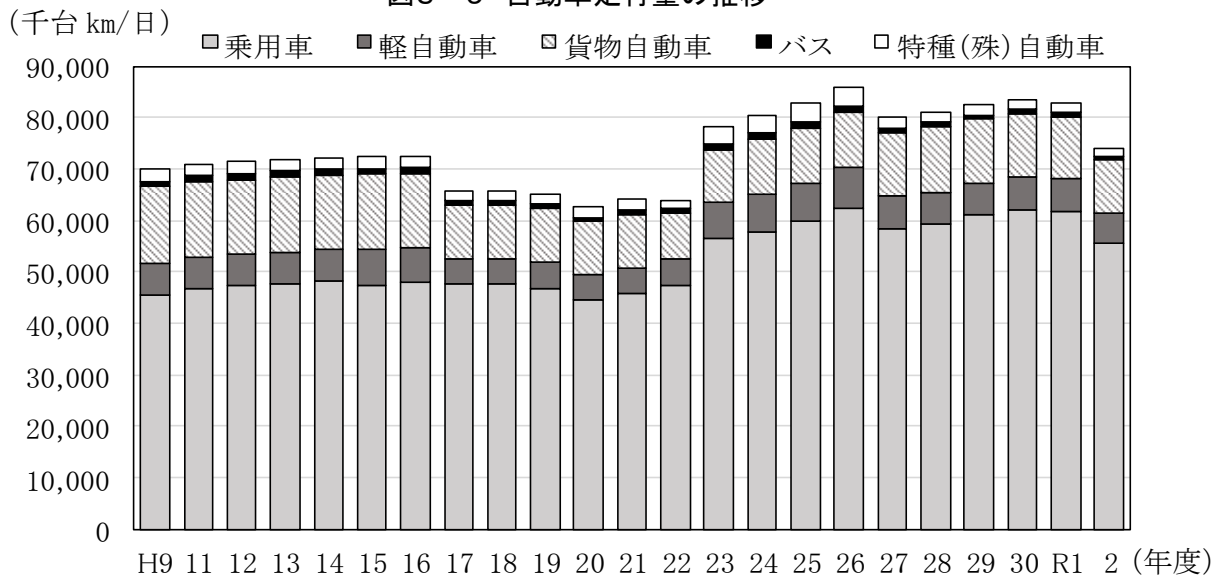
図3-8 自動車保有車両数の推移(二輪車を除く)



#### (2) 自動車走行量

県内の自動車走行量は、令和2年度に約73,927千台km/日となっており、その約8割を乗用車と軽自動車が占めています。(図3-9参照)

図3-9 自動車走行量の推移

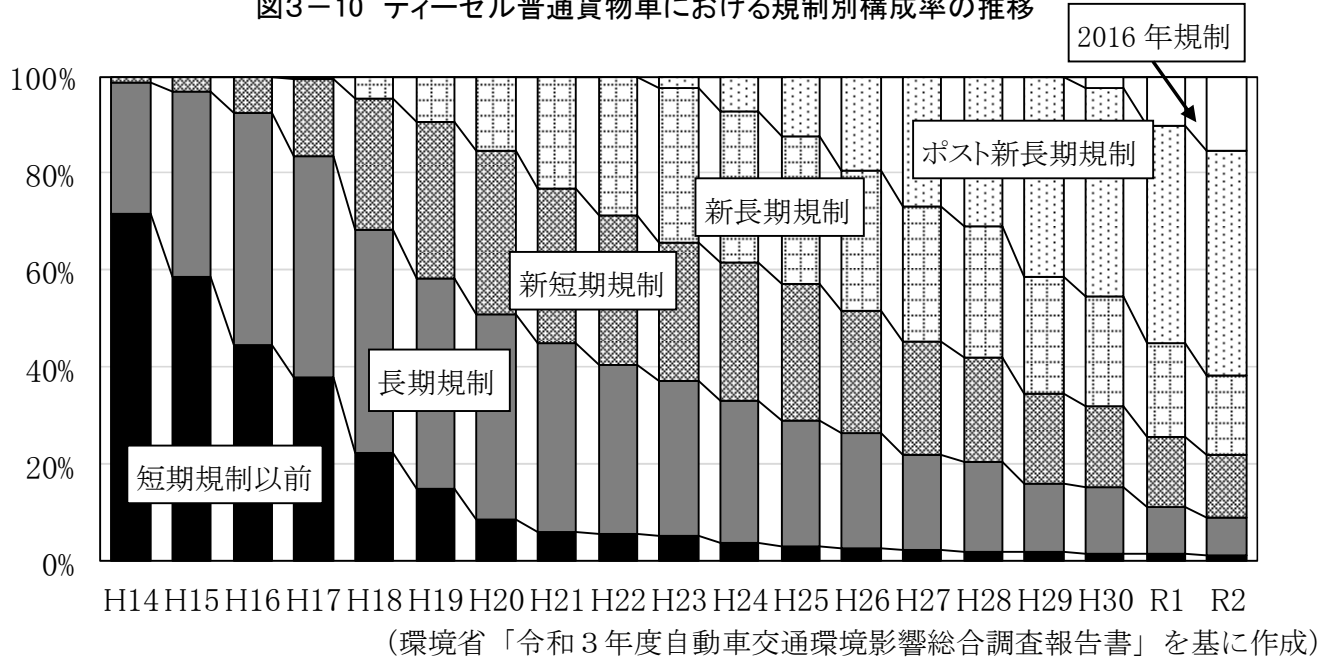


※ 走行量は、道路交通センサス(国土交通省)及び自動車環境影響総合調査(環境省)等の結果を基に算出している。

### (3) 排出ガス規制別構成率の推移

新車に係る排出ガス規制である単体規制の強化に伴い、より排出ガスの少ない最新規制適合車への転換が進んでいます。最新の排ガス規制である「2016年規制」適合車への転換が進んできています。(図3-10参照)

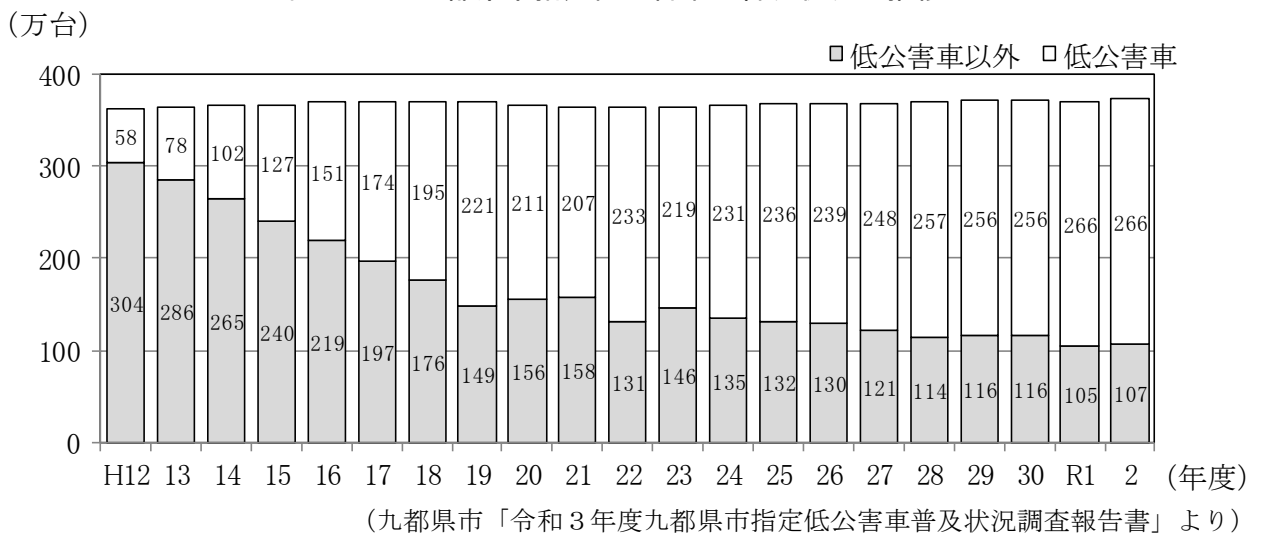
図3-10 デーゼル普通貨物車における規制別構成率の推移



### (4) 低公害車の導入状況

県内に登録されている九都県市指定低公害車の台数は、令和2年度に373万台中266万台(約72%)となっており、順調に普及しています。(図3-11参照)

図3-11 九都県市指定低公害車の普及状況の推移

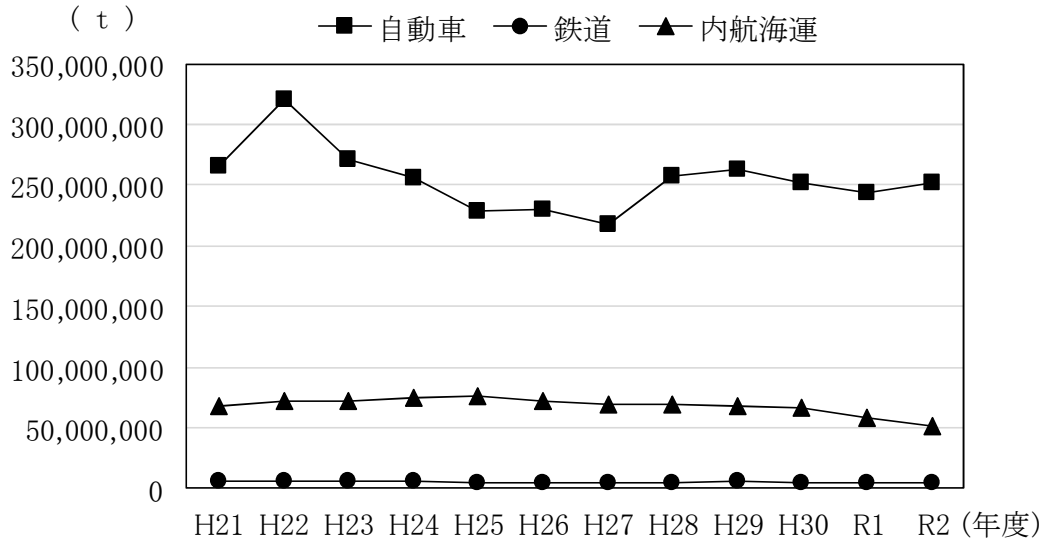


## 2 物流等の状況

### (1) 貨物輸送量

自動車、鉄道及び内航海運による貨物輸送量の推移は、図3-12のとおりです。全流動量に占める自動車の割合が多いことから、輸送効率の向上を図るため、鉄道や海運の利用を促進する必要があります。

図3-12 輸送手段ごとの貨物輸送量

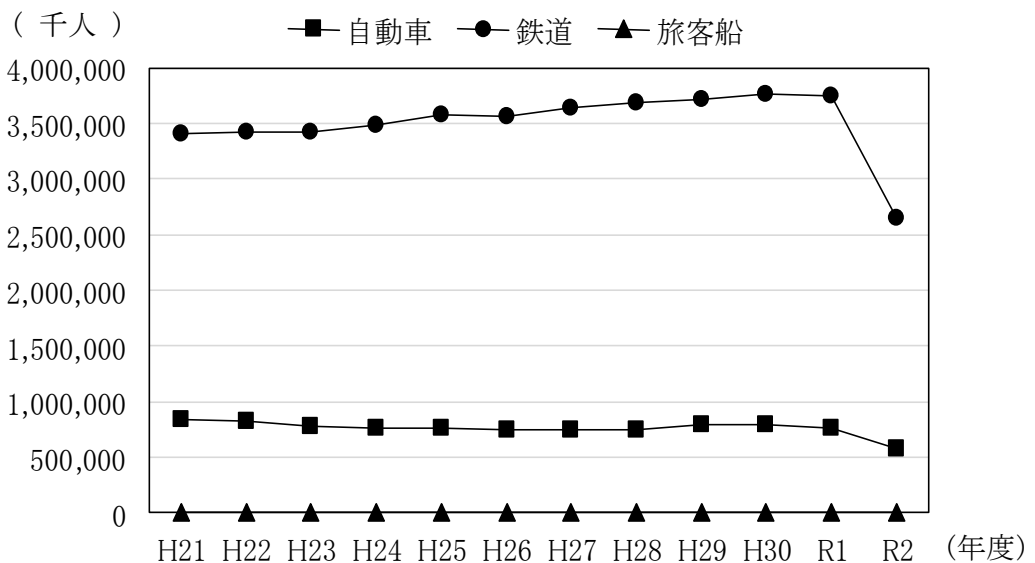


(国土交通省「貨物地域流動調査」より)

### (2) 人員輸送量

自動車、鉄道、旅客船等による旅客数の推移は、図3-13のとおりです。全流動量に占める自動車の割合は減少傾向にあるため、引き続き公共交通機関の利用を促進する等、排出ガスを増大させる原因となる渋滞を解消する必要があります。

図3-13 輸送手段ごとの旅客数



(国土交通省「旅客地域流動調査」より)



## 第4章 目標達成のための施策

### 第1節 自動車単体規制の強化等

#### 1 単体規制の強化(国)

ディーゼル車から排出されるNO<sub>x</sub>については、従来の台上排出ガス試験に加え、路上走行時の排出ガス試験により、自動車排出ガスの実態に沿った試験方法の導入等により、大気汚染防止法に基づく新車の排出ガス規制である単体規制の強化を進めます。

主な施策	実施主体
○単体規制の強化	国

#### 2 適正な自動車管理(国、県、県警、横浜市、川崎市、関係団体、事業者)

整備不良等により自動車排出窒素酸化物等の排出量が増大することを防ぐため、車両の点検・整備を確実に実施するよう普及啓発を行うとともに、街頭検査による指導を通じ、過積載車両、整備不良車両及び不正改造車両の排除を推進します。

また、県条例、横浜市生活環境の保全等に関する条例(以下「横浜市条例」という。)及び川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例(以下「川崎市条例」という。)により、排出ガス浄化装置の点検等を義務付けており、適切な点検の実施等を推進することにより、自動車の排出ガス性状の維持を図ります。

主な施策	実施主体
○「ディーゼルクリーンキャンペーン」「自動車点検整備推進運動」等による普及啓発	国、関係団体、事業者
○街頭検査による指導	国、県警
○条例による排出ガス浄化装置の点検の努力義務付け	県、横浜市、川崎市



## 第2節 車種規制の実施

### 1 車種規制の適正かつ確実な実施(国)

自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ない車両への転換を進めるため、自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づき、排出ガス基準を満たさない車両の対策地域内における車検登録や更新を認めない車種規制を適正かつ確実に実施します。

主な施策	実施主体
○車種規制の適正かつ確実な実施	国

### 2 車種規制適合車への転換に対する支援措置(県、県トラック協会)

車種規制適合車への早期転換を促進するため、導入に係る融資を行います。

主な施策	実施主体
○車種規制適合車への買い替えに係る融資(神奈川県中小企業制度融資)	県
○ポスト新長期規制適合車導入に係る融資	県トラック協会

### 第3節 運行規制等の実施

#### 1 運行規制の適正かつ確実な実施(県、横浜市、川崎市)

粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車(乗用車、乗用車ベースの車、特殊車を除く)の県内での運行を禁止する県条例の規定に基づき、対象車両への検査・指導を実施します。

主な施策	実施主体
○ディーゼル車運行規制に係る検査・指導	県、横浜市、川崎市

#### 2 九都県市粒子状物質減少装置指定制度(県、横浜市、川崎市、相模原市)

埼玉県、千葉県、東京都においても、各都県の条例に基づき運行規制を行っていることから、規制への対応に必要な粒子状物質減少装置の性能に係る審査を九都県市が共同で実施します。

主な施策	実施主体
○九都県市粒子状物質減少装置指定制度に基づく装置の性能審査	県、横浜市、川崎市、相模原市

#### 3 燃料の品質対策(国、県、県警、県トラック協会、県バス協会、関係団体)

粒子状物質の排出量を増加させる燃料の使用を防ぐため、県条例に基づき、重油混和燃料等の使用禁止を徹底します。

また、平成16年度に設置された「神奈川県不正軽油対策協議会」の構成団体による連携した取組により、県内における不正軽油の使用撲滅を目指します。

主な施策	実施主体
○燃料規制に係る検査・指導	県
○神奈川県不正軽油対策協議会の構成団体における啓発等	国、県、県警、県トラック協会、県バス協会、関係団体

#### 第4節 低公害車の普及促進

##### 1 低公害車指定制度等(国、県、横浜市、川崎市、相模原市)

九都県市低公害車指定指針及び国土交通省低排出ガス車認定実施要領に基づき、単体規制の排出基準よりも一定割合以上排出ガスを低減させた自動車の指定等を行います。

主な施策	実施主体
○九都県市低公害車指定指針に基づく指定	県、横浜市、川崎市、相模原市
○国土交通省低排出ガス車認定実施要領に基づく認定	国

##### 2 条例に基づく低公害車の導入促進(県、横浜市、川崎市、事業者)

自動車購入者による低公害車の選択を促進するため、自動車を使用するすべての者に対して低公害車の購入、使用等の責務を定めた県条例、横浜市条例及び川崎市条例の規定を周知するとともに、自動車販売業者は環境仕様書を交付して説明を行います。

主な施策	実施主体
○条例に基づく責務の周知	県、横浜市、川崎市
○環境仕様書に基づく自動車購入者への説明	事業者

##### 3 公用車等への計画的導入(国、県、市町村)

低公害車の導入を推進するため、公用車等における電動車<sup>※</sup>の優先的な導入を推進します。

主な施策	実施主体
○グリーン購入基本方針等に基づく電動車の導入	国、県、市町村

※電動車:電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車

##### 4 グリーン配送等の推進(国、県、市町村)

運送事業者等における低公害車の導入を促進するため、荷主となる自治体や企業が、物品等を配送する運送事業者等に対して低公害車の使用等を求める「グリーン配送」等の取組を推進します。

主な施策	実施主体
○「グリーン配送」の実施	国、県、市町村
○川崎市条例に基づく「エコ運搬制度」の実施	川崎市
○九都県市による「環境により良い自動車利用」の促進	県、横浜市、川崎市、相模原市

## 5 低公害車の導入等に対する支援措置(国、県、市町村、県トラック協会、県バス協会、県道路公社)

低公害車の導入を支援するため、導入に係る費用の補助、融資を行います。

また、自動車税等の免税・軽減、駐車場利用料の減免により、低公害車の導入を促進します。

主な施策	実施主体
○低公害車の導入補助、融資	国、県、市町村、県トラック協会、 県バス協会
○自動車税等の免税・軽減	国、県、市町村
○駐車場利用料の減免	県、市町村、県道路公社

## 6 電気自動車の普及(国、県、市町村、事業者)

電気自動車の技術開発を推進するとともに、電気自動車用充電設備の整備等により、電気自動車の普及を推進します。

主な施策	実施主体
○電気自動車の技術開発	国、事業者
○電気自動車用充電設備の整備	国、県、市町村、事業者
○電気自動車の普及啓発	国、県、市町村、事業者

## 7 燃料電池自動車の普及(国、県、市町村、事業者)

燃料電池自動車の技術開発を推進するとともに、燃料供給インフラとなる水素ステーションの整備等により、燃料電池自動車の普及を推進します。

主な施策	実施主体
○燃料電池自動車の技術開発	国、事業者
○燃料電池自動車用水素ステーションの整備	国、県、市町村、事業者
○燃料電池自動車の普及啓発	国、県、市町村、事業者

## 8 自動車使用管理計画に基づく指導等(国、県)

自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づき、対策地域内において30台以上の自動車を使用する事業者に対し、低公害車の導入計画等を記載した自動車使用管理計画書を提出させるとともに、毎年の実施状況について報告を受け、必要に応じ指導等を行います。

主な施策	実施主体
○自動車使用管理計画・実績報告書に基づく指導	国、県

## 第5節 エコドライブの普及推進

### 1 普及推進のための体制整備(国、県、県警、市町村、県トラック協会、関係団体、事業者)

関係機関が連携し、エコドライブの普及に係る事業を効果的に展開します。

主な施策	実施主体
○かながわエコドライブ推進協議会における連携した取組	国、県、県警、横浜市、川崎市、相模原市、県トラック協会、関係団体、事業者

### 2 エコドライブ講習会の開催等(国、県、市町村、県トラック協会、関係団体)

エコドライブ技術の習得を支援するため、関係機関が連携し、エコドライブ講習会を定期的に開催します。また、企業によるエコドライブ活動の実施を促すため、運送事業者等を対象とした講習会を開催するとともに、グリーン経営認証の取得を支援します。

主な施策	実施主体
○エコドライブ普及ツールの提供	県
○実車・座学・シミュレーターを活用したエコドライブ講習会の開催	県、市町村、県トラック協会、関係団体
○運行管理者向け講習会の開催	県、県トラック協会
○グリーン経営認証の取得支援	国、県トラック協会

### 3 エコドライブの啓発(県、市町村、県トラック協会、関係団体、事業者)

エコドライブに対する関心と理解を深めるため、環境イベントや自動車販売店等において、エコドライブの方法や効果等を周知します。

主な施策	実施主体
○環境イベント等における啓発	県、市町村、関係団体
○環境マイスターの育成及び自動車販売店への配置	関係団体、事業者
○「かわさきエコドライブ宣言」登録制度の実施	川崎市
○エコドライブステッカーの配布	県、横浜市、川崎市、相模原市、県トラック協会

## 第6節 自動車交通需要の調整・低減

### 1 貨物輸送の合理化推進(国、県トラック協会、関係団体、事業者)

輸送効率を向上するため、求荷求車情報ネットワークや高度道路交通システム(ITS)等の活用による物流の情報化や、自家用トラックから営業用トラックへの転換、共同輸配送の実施、積載効率の向上等を促進します。

主な施策	実施主体
○求荷求車情報ネットワークを活用した物流の効率化	県トラック協会、事業者
○ITSスポットの整備	国
○グリーン物流パートナーシップ会議における普及事業	国、関係団体、事業者

### 2 鉄道・海運の積極的活用等(国、市町村、関係団体、事業者)

自動車交通量の緩和を図るため、環境負荷が少ない鉄道及び海運の積極的活用(モーダルシフト)を促進します。

主な施策	実施主体
○「総合物流施策大綱」に基づく総合的な取組	国
○グリーン物流パートナーシップ会議における普及事業 (再掲)	国、関係団体、事業者
○廃棄物鉄道輸送の実施	川崎市
○長距離フェリーの誘致	横須賀市

### 3 公共交通機関の利便性の向上(県、県警、市町村、事業者)

公共交通機関の利用を促進し、マイカーの使用軽減を図るため、神奈川東部方面線をはじめとした鉄道や、コミュニティバスを含むバス路線の整備を推進するとともに、バス優先信号制御等を行う公共車両優先システム(PTPS)の整備や、パークアンドライドの取組を推進します。

主な施策	実施主体
○コミュニティバスの運行	市町村
○公共車両優先システム(PTPS)の整備	県警、市町村、事業者
○パークアンドライドの取組	県、市町村、事業者
○バスロケーションシステムの整備	事業者
○割引乗車券の発行	事業者

#### 4 マイカーの使用抑制(県、市町村、事業者)

マイカーの使用抑制を図るため、カーシェアリングの取組、ノーマイカーデーの呼びかけを行うとともに、自転車の利用を促進します。

主 な 施 策	実 施 主 体
○カーシェアリングの促進	県、事業者
○ノーマイカーデーの実施	市町村
○レンタサイクルの実施	市町村、事業者
○自転車の利用促進	県、市町村、事業者

#### 5 交通需要マネジメントの推進(県、市町村)

自動車交通量の軽減を図るため、地域の実情に応じた交通需要マネジメント(TDM)を推進し、自動車の使用者に対して時間、経路、手段などの変更を促します。

主 な 施 策	実 施 主 体
○「交通関係ソフト施策実施事例集」の作成・公表	県
○秦野市TDM実施計画に基づく取組	秦野市
○川崎市交通環境配慮行動メニューに基づく取組	川崎市

## 第7節 交通流対策の推進

### 1 道路整備の推進(国、県、市町村、各高速道路株式会社、事業者)

交通渋滞を解消し、交通流を円滑化するため、横浜湘南道路や横浜環状南線などの幹線道路ネットワークの整備や自動車ボトルネック対策を推進します。

主な施策	実施主体
○横浜湘南道路・横浜環状南線の整備	国、東日本高速道路(株)
○京浜急行大師線連続立体交差事業の推進	川崎市、事業者
○相模鉄道本線連続立体交差事業の推進	横浜市、事業者
○幹線道路ネットワーク整備の推進	国、県、市町村、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

### 2 適正な交通管理(国、県警、各高速道路株式会社)

ETC2.0による各種道路情報提供サービスを推進するとともに、交通規制の見直しや高速道路工事中の別道路迂回促進により、適正な交通管理を推進します。

主な施策	実施主体
○交通規制の効果的な実施と見直し	県警
○渋滞軽減のための情報提供システムの整備拡充	国、中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)
○高速道路工事中の別道路への迂回促進	中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

### 3 違法駐車対策(県、県警、市町村)

路上駐車による渋滞を防ぐため、違法駐車排除、駐車場の整備等を推進します。

主な施策	実施主体
○違法駐車取締り	県警
○駐車場整備地区の指定	県、市町村



## 第8節 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については、地域の実情に応じた局地汚染対策を重点的に推進します。

### 1 関係者の連携による対策の推進(国、県、県警、川崎市、関係団体、事業者)

国、県、県警、川崎市、地域の荷主、発注者、運送事業者等は、東京大師横浜線周辺の地域における局地汚染対策を推進するため、各自が主体となった取組を実施するとともに、情報を共有し、相互に連携することにより、効果的な対策を検討、推進します。

### 2 エコ運搬の実施(川崎市、事業者)

川崎市条例に基づき、エコ運搬(エコドライブの実施、低公害車の使用等)の取組を推進します。また、川崎市が率先して運送事業者等にエコ運搬の実施を要請することにより、一層の普及促進を図ります。

主な施策	実施主体
○川崎市条例に基づく「エコ運搬」の実施	川崎市、事業者

### 3 交通公害低減システムの運用(県警)

交通公害低減システム(EPMS)を活用し、大気汚染や気象状況を考慮した信号制御などを行います。

主な施策	実施主体
○渋滞時の迂回誘導及び信号制御	県警

#### 4 「事業者向け自動車利用ガイドライン」に基づく取組の推進(県、事業者)

東京大師横浜線の周辺の地域における低公害車の使用や他の道路への迂回などの取組を促進するため、自動車を使用する際に取り組みべき事項をまとめた「事業者向け自動車利用ガイドライン」を普及し、地域の荷主、発注者、運送事業者等による取組を推進します。

また、先進的な取組事例を収集し、同ガイドラインの見直しを行います。

主な施策	実施主体
○事業者向け自動車利用ガイドラインの作成	県
○同ガイドラインに基づく取組の実施	事業者
○同ガイドライン賛同事業所の公表、先進的取組の紹介	県

#### 5 二酸化窒素に係る高濃度情報の提供(県、事業者)

池上新田公園前測定局

の二酸化窒素が高濃度となった際に、他の道路への迂回やエコドライブの実施など、環境に配慮した自動車の使用を促すため、県の「池上測定局二酸化窒素情報システム」により、地域の荷主、発注者、地域で自動車を使用する運送事業者等に電子メールを配信するとともに、ラジオ放送を通じて、近隣を走行しているドライバーに情報を提供します。

また、早期に高濃度情報を提供できるよう、取組を進めます。

主な施策	実施主体
○池上測定局二酸化窒素情報システムによる電子メールの配信	県
○ラジオ放送による情報提供	事業者

#### 6 環境ロードプライシングによる高速道路の活用促進(国、県、川崎市、首都高速道路(株))

首都高速横羽線から湾岸線へ交通の転換を図るため、湾岸線または川崎線を利用するETC大型車の料金を割り引くことで横羽線を利用した場合と湾岸線を利用した場合の料金に差を設ける「環境ロードプライシング」を実施します。

また、湾岸線の活用促進のための啓発を行います。

主な施策	実施主体
○環境ロードプライシングの実施	首都高速道路(株)
○湾岸線の活用促進に係る啓発	国、県、川崎市、首都高速道路(株)

## 7 大気汚染物質の浄化(川崎市)

東京大師横浜線に設置している土壌浄化システム、グリーンウォール及び光触媒インターロッキングブロック舗装により、大気汚染物質の浄化を図ります。

主な施策	実施主体
○土壌浄化システムによる大気汚染物質の浄化	川崎市
○グリーンウォールにより大気汚染物質の浄化	川崎市
○光触媒インターロッキングブロック舗道による大気汚染物質の浄化	川崎市

## 8 高濃度時期における重点的な対策(県、川崎市、国、県警、首都高速道路(株))

初冬季など二酸化窒素が高濃度となりやすい時期において、地域の荷主、発注者及び運送事業者等による環境に配慮した自動車使用が一段と促進されるよう、キャンペーンによる啓発や取組の要請を重点的に行います。

主な施策	実施主体
○高濃度時期における重点的な啓発	県、川崎市
○産業道路クリーンライン化	川崎市
○環境レーンの普及啓発	国、川崎市、県、県警、首都高速道路(株)

## 第5章 推進体制等

### 第1節 計画の着実な推進

計画の着実な推進のため、毎年、施策の進捗状況を的確に把握、評価することとし、「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策定協議会」において計画の進行管理を行うとともに、その結果を公表するものとします。

### 第2節 関係者間の連携

国、県、市町村、県警、道路管理者、関係団体、荷主、発注者、運送事業者等が連携して自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減に取り組みます。

また、九都県市や神奈川県公害防止推進協議会において共同した取組を推進します。

### 第3節 調査研究・実態把握

常時監視測定局による連続測定及び交差点近傍における簡易測定により、自動車排出ガスに係る大気汚染の状況を的確に把握し、追加施策の必要性を検討します。

また、光化学オキシダント及び微小粒子状物質に係る対策の検討に資するため、自動車排出ガスと二次生成汚染物質との関連性について調査を行います。

なお、自動車 NOx・PM 法に基づく重点対策地区等に関する措置については、今後、大気環境の改善状況及び社会動向を踏まえた上で、その実施を検討することとし、排出量の削減効果等に係る調査を行います。

### 第4節 地球温暖化対策との連携

「神奈川県地球温暖化対策計画」と連携し、低公害車の普及促進やエコドライブの普及推進、自動車交通需要の調整・低減などの施策を進めるものとします。