

第5節 大気環境の保全 —きれいな空を見よう—

1. 大気環境の現状

大気環境行政において、従来は工場等の事業活動に伴う排出ガス対策が中心的な課題でしたが、事業者の理解と協力により大幅に改善されてきました。最近では自動車からの排出ガス対策や光化学スモッグの主因物質であるオキシダントの対策が重要になっています。

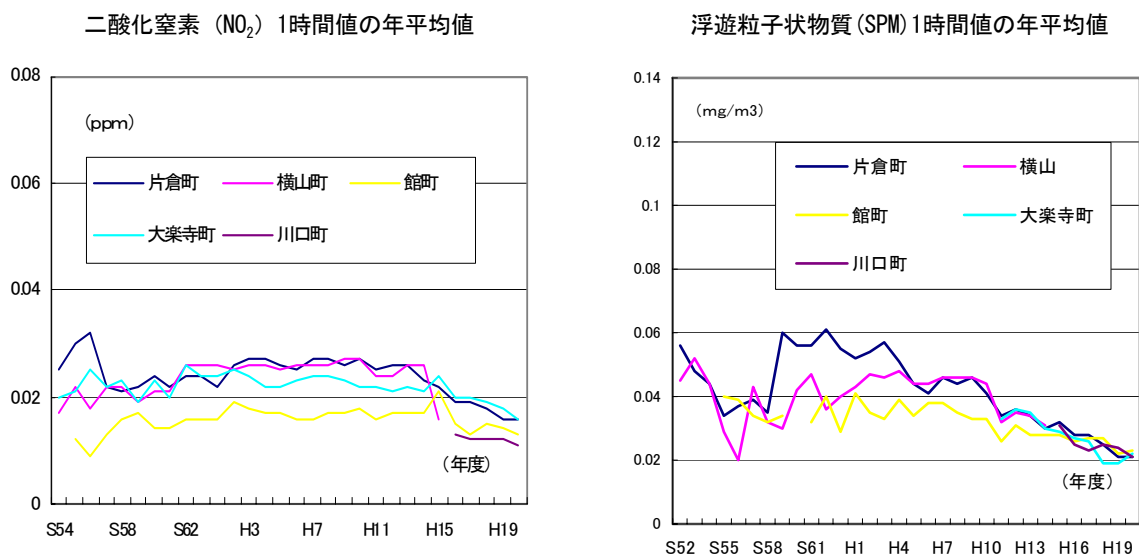
この自動車排出ガス対策については、東京都による新たな規制が進み、ディーゼル自動車から排出される浮遊粒子状物質（SPM）の削減をめざして、近県や国と連携した取り組みを行っています。光化学オキシダントについてはより効果的な対策を実施するため、国レベルで発生原因等の研究が進められています。

市では大気汚染の状況を市内7ヶ所の測定室で常時監視しています。20年度においては光化学オキシダント（Ox）を除く全ての測定項目で環境基準を達成しました。市内の二酸化窒素（NO₂）濃度と浮遊粒子状物質（SPM）については、近年横ばいとなっていますので、今後は長期的に見ていく必要があります。また、環境基準未達成の光化学オキシダント（Ox）について、20年度は光化学スモッグ注意報が11回発令されました。市では学校等への情報の周知を図り、被害の未然防止に努めました。

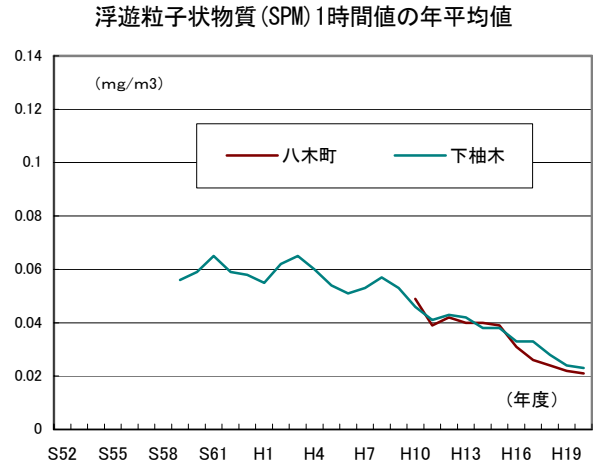
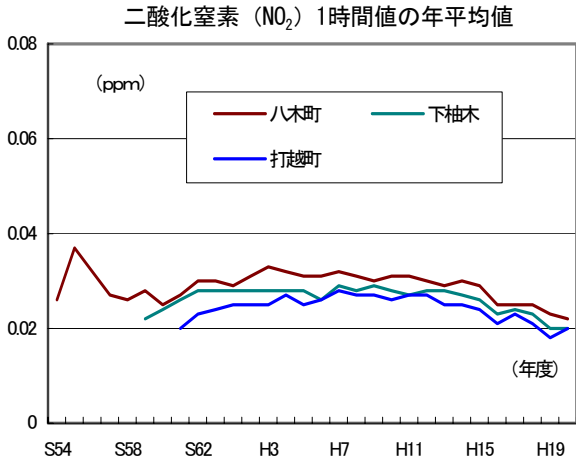
また、中央自動車道をはじめ国道4路線が市内を通る交通の要衝に位置する本市にとって、良好な大気環境の形成をするうえでは交通施策が重要です。交通施策においては公共交通機関や自転車への利用促進を展開しています。そして、市民・事業者への低公害車の普及促進のため、「エコカーフェスタ」を実施しています。

二酸化窒素と浮遊粒子状物質の経年推移

一般環境大気測定室



自動車排出ガス測定室



20年度の主な目標

- ・ 公用車の低公害車への転換
- ・ サイクルロードの整備
- ・ パークアンドバスライドシステムの実施
- ・ 道路整備及び交差点の改良

取り組みの掲載場所

- ≪ P 3 0 2. (1) ≫
- ≪ P 3 1 2. (3) ≫
- ≪ P 3 1 2. (3) ≫
- ≪ P 3 1 2. (3) ≫

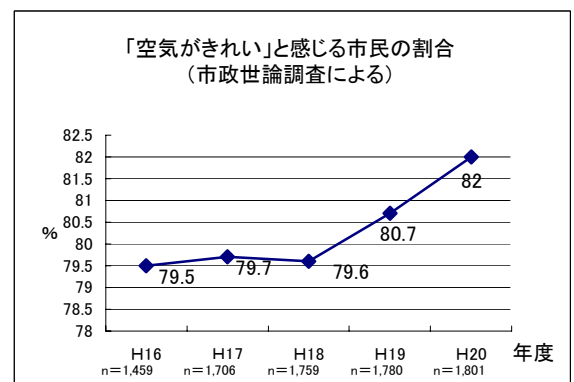
2. 大気汚染物質低減への取り組み

(1) 自動車排出ガス対策

自動車排出ガスの問題は、これまでの窒素酸化物を中心とした対策に加え、ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の規制が行われています。今後、粒子状物質の削減対策にとどまらず、より低排出ガス・低公害な自動車への転換を推進することが必要です。

市では都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（以下、「環境確保条例」という。）に基づいて策定した自動車環境管理計画により公用車の低公害車への転換

を推進しています。20年度もごみ収集車の更新時には液化石油ガス（LPG）車や圧縮天然ガス（CNG）車を導入するなど、公用車の低公害車への転換を図り、自動車環境管理計画による公用車の低公害化率（注）は、20年度の計画の39.9%を上回り45.6%となりました。



注：低公害化率（%）＝（低公害車の使用台数を自動車の種別、低公害車の区分によって換算した値）÷（自動車の使用台数を自動車の種別ごとに換算した値）×100

(2) 「エコカーフェスタ」への啓発事業

市民・事業者への低公害車の普及促進のため、「エコカーフェスタ」を20年5月に西放射線ユーロードにて実施しました。

高尾山など、緑豊かな自然に恵まれた八王子の環境保全を守るため、市内の各ディーラーから協力を得て、最新のハイブリッド車を展示するなど、環境問題を再認識してもらいました。

同時に(財)日本自動車研究所によるパネル展示・説明、未整備車からの不要なNOx排出を制限するために(財)東京都自動車整備振興会八王子支部による自動車整備無料相談を行いました。

更には地元商店街の積極的な支援もいただき市民・事業者・行政による協働事業となりました。



エコカーフェスタ八王子の様子

(3) 交通施策

交通施策として、①自動車交通の円滑化、②公共交通システムの充実、③交通結節点の整備、④歩行者・自転車の快適性向上、⑤ユニバーサルデザイン・バリアフリーの推進について新総合都市交通体系整備計画を策定しました。各事業を推進しその取り組み状況(進行管理)を把握しています。その中で、交通手段を自動車から公共交通機関へ利用転換することや自動車交通の流れを改善することなどは、自動車排出ガスの低減を図るうえで大きな効果が期待されます。

また、環境にやさしい自転車利用を促進するための「浅川サイクルロード」については、市民公募により名称を「浅川ゆったりロード」として、日野市境から鶴巻橋までに引き続き、北浅川と南浅川の合流点(鶴巻橋)から陵北大橋間(約5km)についても通勤・通学の安全性と利便性の向上をはかり、サイクリングもできる自転車(歩行者)専用道の整備を進めています。

20年度は、松枝橋付近を約520m整備しました。

また、公共交通機関の利用促進のため「榎原パーク・アンド・バスライド駐車場」を引き続き秋川街道榎原交差点付近で試行し、21年3月末の自動車契約台数は満車の50台、自転車契約台数は117台となりました。榎原町でのパーク・アンド・バスライドを確立し他の地域にも導入するとともに、新たな交通施策への展開を広く市民へアピールしていきます。

さらに、都市計画道路の整備では、国や都とも協力して秋川街道などの歩道部へ植樹帯を設置しています。今後も、新総合都市交通体系整備計画に基づいて渋滞解消や自転車利用促進の基盤整備を推進していきます。

(4) 光化学スモッグ対策

自動車、工場などから排出される窒素酸化物（NO_x）や揮発性有機化合物（VOC）が、太陽の強い紫外線によって化学反応を起こすことにより光化学オキシダント（O_x）という物質に変化します。光化学オキシダント（O_x）の濃度が高くなると、白く霧がかかったような状態になることがあります。この状態を「光化学スモッグ」と呼び、主に4月から10月の日差しが強く気温が高い、風の弱い日に発生しやすくなります。

近年、光化学オキシダント濃度が高濃度化している原因は、自動車対策などにより窒素酸化物の排出削減が進んだことに比べ、揮発性有機化合物（VOC）の削減が追いついていないためと考えられています。国や都は光化学オキシダント濃度を下げるために揮発性有機化合物（VOC）を使用する事業者に対し排出量の規制や適正管理による排出量の削減を図っています。

また、市では光化学スモッグ発令時には学校等への情報周知を行い、被害の未然防止に努めています。

光化学スモッグの発令状況回数

発令・年度	H16	H17	H18	H19	H20
学校情報	23	23	23	21	26
注 意 報	12	10	14	15	11
警 報	0	0	0	0	0

(5) 工場・事業場への対応

市は大気汚染防止法及び環境確保条例に基づき工場等から排出されるばい煙の排出基準遵守等の指導を行っています。

また、大気汚染防止法等では、工場・事業場におけるばい煙、粉じん（一般粉じん）、特定粉じん（石綿）を排出する施設について排出基準や構造基準等を定め、事業者はこれらの施設の設置や構造等の変更時には事前の届出が必要となります。

市はこれらの届出に基づいて、適正な対応が執られるように事前に審査・指導を行い、未然に大気汚染の防止を図っています。

(6) 常時監視体制

大気汚染防止法第22条に基づき、大気の汚染の状況を常時監視しています。

測定結果については毎日の時報データを市ホームページに掲載し、市民への情報提供に努めています。<http://www.taikikansi-hachioji.jp/realtime.htm>

一般環境大気測定室		自動車排出ガス測定室	
1	片倉町測定室 片倉町553	1	八木町測定室 八木町8-1
2	館町測定室 館町1097-66	2	下柚木測定室 下柚木498
3	大楽寺町測定室 大楽寺町419	3	打越町測定室 打越町1647-6
4	川口町測定室 川口町2694-5		

(7) アスベスト対策

ア. アスベスト除去工事の届出

大気汚染防止法及び環境確保条例による除去工事の届出は右表のとおりです。民間施設などにもアスベストの除去が進んでいることがうかがえます。

アスベスト除去工事の届出件数

届出件数・年度	H18	H19	H20
大気汚染防止法	42	48	38
環境確保条例	44	39	24

イ. 八王子市内の大気濃度測定

17年11月から一般環境大気測定室2箇所及びアスベスト除去工事周辺などで測定を行っています。20年度は、すべての箇所でアスベスト繊維は検出されませんでした。

3. 評価

環境基本計画における5つの重点取り組みの内「大気」の分野について、3段階からなる評価を行いました。また、市の内部評価及び環境推進会議における市民との相互の評価は以下のとおりです。(評価の手法については15ページ参照)

評価 : ★★ 当初の目標を達成した

<市の内部評価>

公用車の低公害車化と市民・事業者への低公害車の普及については着実に進んでいるが、引き続き積極的に取り組むこと。また、自転車ネットワークの構築は具体化に至っていないが、サイクルロードについては計画に沿って整備を進めること。交差点の改良やラッシュ時の渋滞緩和など着実に推進されていることから、東京都など関係所管と調整を図りながら進行管理を行っていくこと。

<環境推進会議での評価>

自転車利用の促進について、公共施設や商店街での駐輪場所確保も含め、自転車が利用しやすいシステムを具体的に検討し、自転車ネットワークの構築を積極的に進めること。