

# 横浜市自動車公害防止計画

(平成 24 年度～平成 29 年度)

平成 24 年 4 月

横浜市自動車公害防止計画推進協議会



## はじめに

本市では、昭和62年に、全国の自治体に先駆けて「横浜市自動車公害防止計画」を策定しました。そして、その後の社会情勢の変化や技術開発の進歩に適確に対応するため、平成10年2月に新たな計画を策定し、この計画に沿って、低公害車の普及や交通流対策、道路沿道対策等の自動車公害防止対策を推進してまいりました。

近年、自動車の排出ガスや騒音に関する単体規制の段階的強化、自動車NO<sub>x</sub>・PM法の施行や改正、世界ともっとも厳しいとされる「ポスト新長期規制」の制定、燃料電池自動車やハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車等の低公害車に関する技術開発がすすめられ、自動車に起因する様々な環境負荷の低減対策が国等で図られているところです。

これらの取組により、横浜市内の道路沿道環境については、二酸化窒素、浮遊粒子状物質などの大気環境がここ数年環境基準を達成するまでに改善されてきました。一方、道路交通騒音については改善が進んでいますが、環境基準への適合に向けてさらなる対策が必要となっています。

こうした現状を踏まえ、平成23年4月に改定された「新たな横浜市環境管理計画」において新たに環境目標値が見直されたことも鑑み、自動車起因の環境負荷を低減する実行計画として、「横浜市自動車公害防止計画」を改定することとなりました。新計画は法整備や技術開発の進歩及び関連する他の計画等に的確に対応するため、平成24年度から平成29年度までの6か年計画とし、市民・事業者、関係団体及び関係機関で構成する「横浜市自動車公害防止計画推進協議会」の皆様方と連携し推進してまいります。

今後とも、自動車公害の改善・解決に向けて、皆様の一層の御協力を賜るようお願い申し上げます。

横浜市自動車公害防止計画推進協議会会長  
横浜市環境創造局長 荻島 尚之



## 目 次

第1章 交通環境の状況	
1 自動車交通の状況	1
2 大気汚染、騒音・振動の状況	7
2-1 大気汚染	7
2-2 騒音の状況	9
2-3 振動の状況	9
第2章 自動車公害防止計画について	
1 策定の趣旨	10
2 計画の位置づけ	10
3 計画の対象地域	10
4 計画の対象期間	10
5 計画の目標	11
6 基本方針	12
7 施策の方向性	12
8 進行管理	13
9 自動車公害防止計画の体系	14
第3章 自動車公害防止対策	
1 発生源対策	15
1-1 自動車の低公害化	15
1-2 低公害車の普及	19
1-3 次世代自動車の普及	21
2 交通量対策	24
2-1 環境負荷の低い交通手段への転換	24
2-2 物流対策	26
3 交通流対策	28
3-1 円滑な交通流の確保	28
3-2 体系的な道路網の整備	29
3-3 局所的な渋滞の解消・防止	29
3-4 駐車対策	30
4 道路構造・沿道対策	31
4-1 道路構造対策	31
4-2 沿道対策	34
5 普及啓発の推進	36
6 監視・調査	41
6-1 大気環境の常時監視及び騒音等の調査・監視	41
6-2 微小粒子状物質（PM2.5）への対応	41
巻末資料	43



# 自動車公害防止計画

## 第1章 交通環境の現状

### 1 自動車交通の状況

#### (1) 自動車保有台数の推移

横浜市内の自動車保有台数は、図1-1のように、平成元年度に約118万台だったものが、平成22年度には約143万台となり、平成元年度と比較すると約18%増加となりますが、前年度比では0.7%減少となり、平成19年度のピーク後3年連続して減少しました。

また、小型貨物車と普通貨物車の合計保有台数は、平成3年度がピークで約17万1千台ありましたが、ここ数年は年に数%ずつ減少し、平成22年度には、平成3年度と比較して約6万7千台減少し、約10万4千台となりました。

一方、乗用車は毎年増加していましたが、平成17年度から減少に転じ、平成22年度は前年度から1万台減少した一方、軽自動車の保有台数は前年度より約2千台増加しました。なお、平成22年度の乗用車保有台数は約97万3千台、軽自動車の保有台数は約26万2千台となっています。

平成22年度末における車種構成は、乗用車が全保有台数の約68.2%を占め、軽自動車が約18.3%、小型貨物車が約5%、普通貨物車が約2.3%となっています。

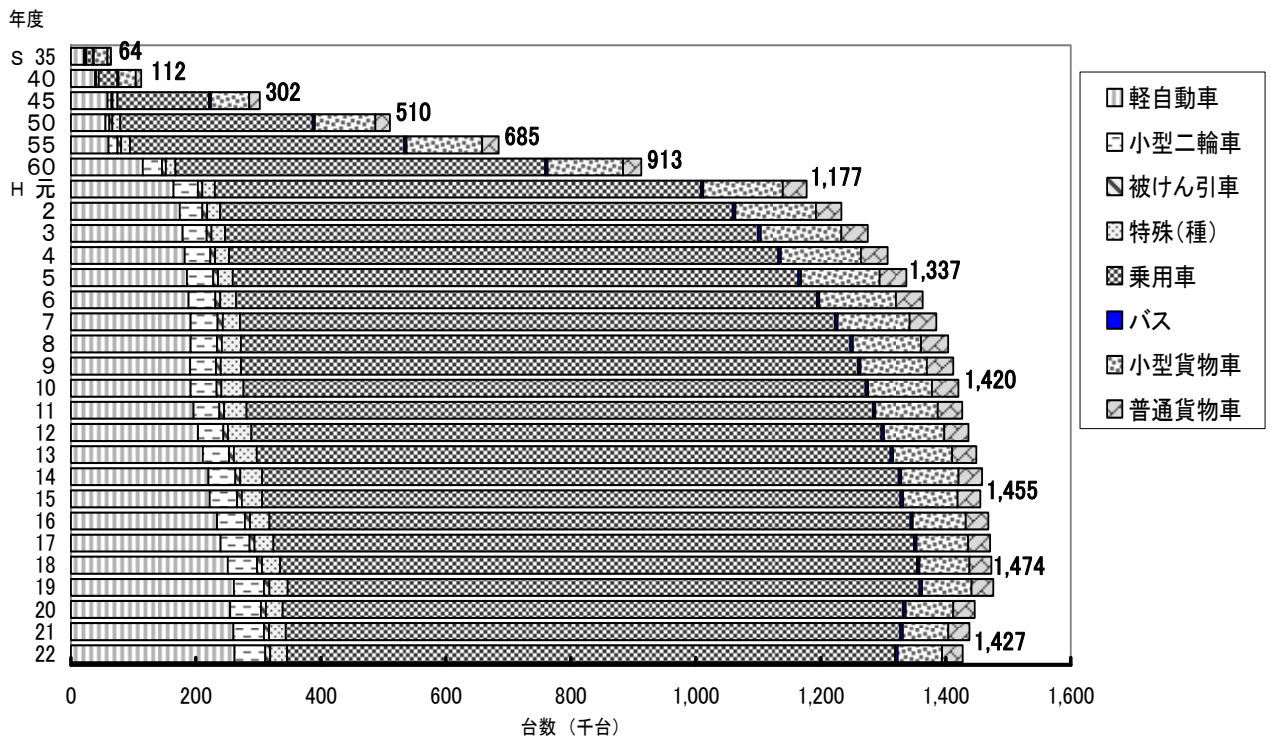


図1-1 市内自動車保有台数の推移  
(国土交通省神奈川運輸支局及び横浜市財政局税務課調べ)

(2) 車齢別構成率

図1-2は、各年度における神奈川県内登録車両の車齢別構成率を示したものです。近年の構成率を過去のものとは比べると、特に乗用や小型貨物で車齢の高い車、すなわち古い車の割合が増えていることがわかります。これは、経済状況と関連があると考えられますが、大気環境を改善するためには、より低公害な車両への代替を進める必要があります。

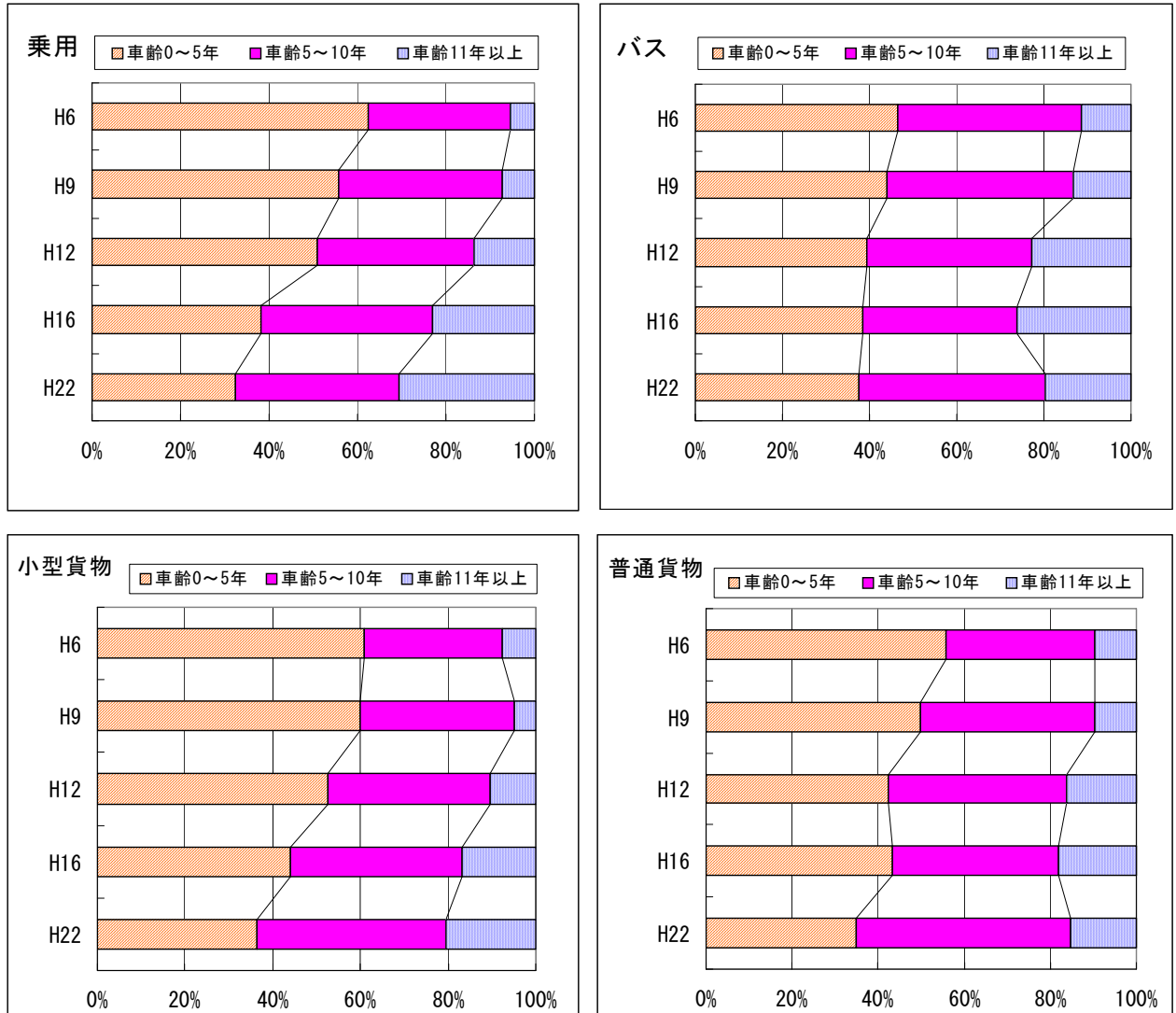


図1-2 車齢別構成割合 (神奈川県内登録車両、各年度末現在)  
(自動車検査登録協会資料より)



(3) ディーゼル車の割合の推移

図1-3は、貨物車と乗用車について、ディーゼル車の割合の推移を示したものです。平成9年をピークにディーゼル車の割合は減少しています。また平成15年以降は、車種規制等によりディーゼル車からガソリン車への転換が急速に進んだ結果と考えられます。

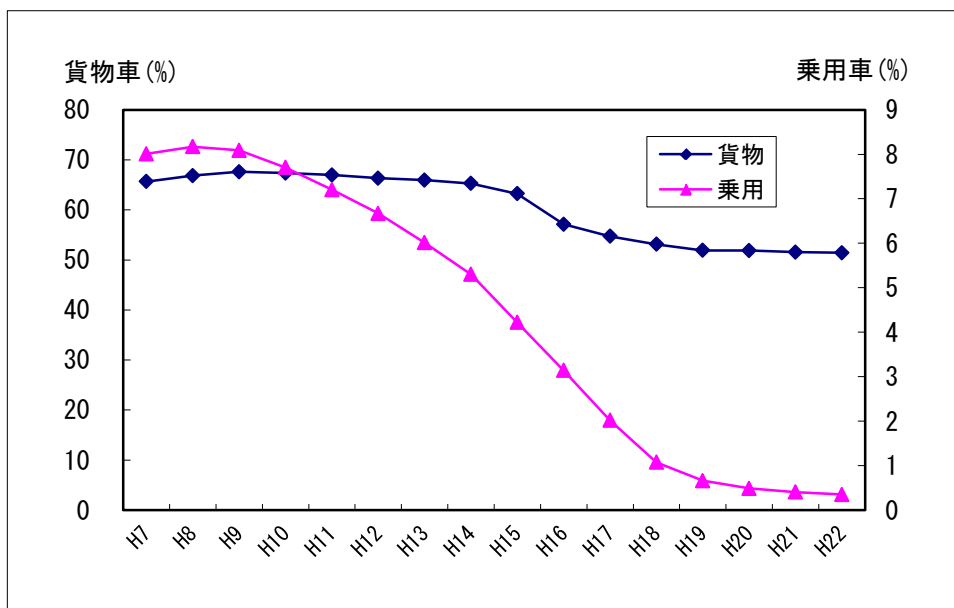


図1-3 デーゼル車の割合 (神奈川県内登録車両)  
(自動車検査登録協力会データより)

(4) 横浜市内における九都県市指定低公害車普及状況

図1-4は、各年度末の横浜市内における九都県市指定低公害車の保有台数を示したものです。平成21年度末では約75万台となっており、市内自動車の57% (単純計算) になりますが、この割合をさらに高めていく必要があります。

なお、平成22年4月1日に九都県市指定低公害車の指定基準が強化され、これまで指定してきた12年基準車両及び一部の17年基準車両の指定解除を平成23年度末までに順次行っています。これにより、図1-4では旧基準の指定低公害車の指定解除により、指定低公害車保有台数の比率が低下しています。

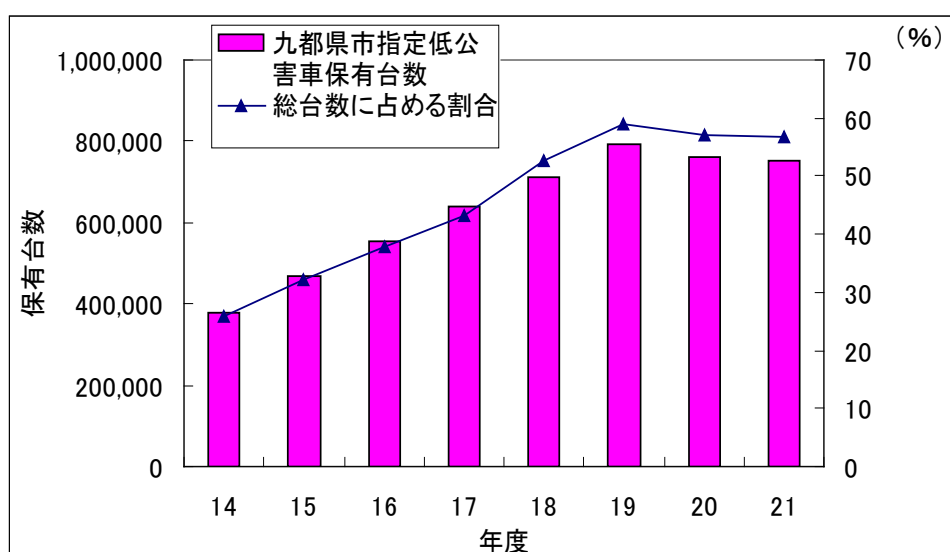


図1-4 横浜市内における九都県市指定低公害車の普及状況  
(九都県市調べ：自動車検査登録協力会及び軽自動車検査協会資料より)

(5) 自動車走行量

図1-5は、横浜市内における自動車走行量の推移を示しています。単位は走行台キロ(ある区間での車両通過台数×その区間の距離)で表します。

走行量は年々増加しています。一般道路の走行量は高速道路の約4倍となっていることから大気汚染物質は一般道路から多く排出されていると考えられます。

図1-6に示した車種別走行量を見ると、一般道路、高速道路ともに小型車の走行量の増加が大きいことがわかります。これは乗用車、軽自動車の保有台数の増加が一因と考えられ、公共交通機関の充実など交通量対策を進めるための指標となります。

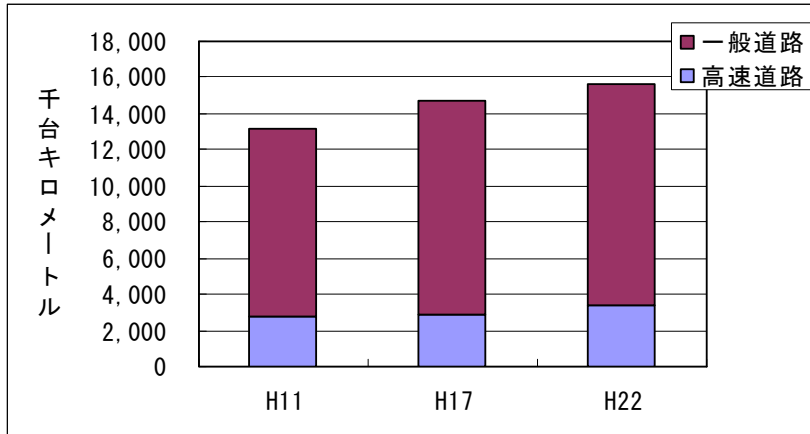


図1-5 横浜市内における自動車走行量の推移 (道路交通センサス(国土交通省)より)

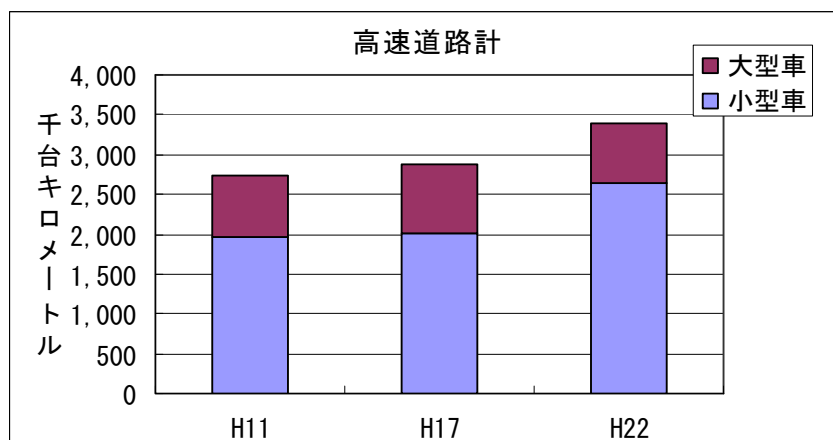
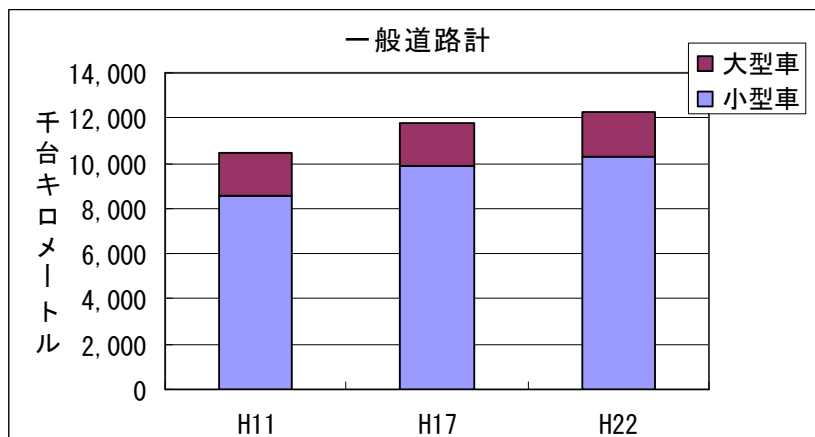


図1-6 横浜市内における車種別自動車走行量の推移 (道路交通センサス(国土交通省)より)

## (6) 旅行速度

図1-7には、市内を走る自動車の速度の指標となる旅行速度の推移を示しました。高速道路については、概ね72km/h、一般道路については21km/hとなっています。自動車排出ガスは80km/h以下では排出量が大きくなることから、交通流対策等により旅行速度を早くする必要があります。

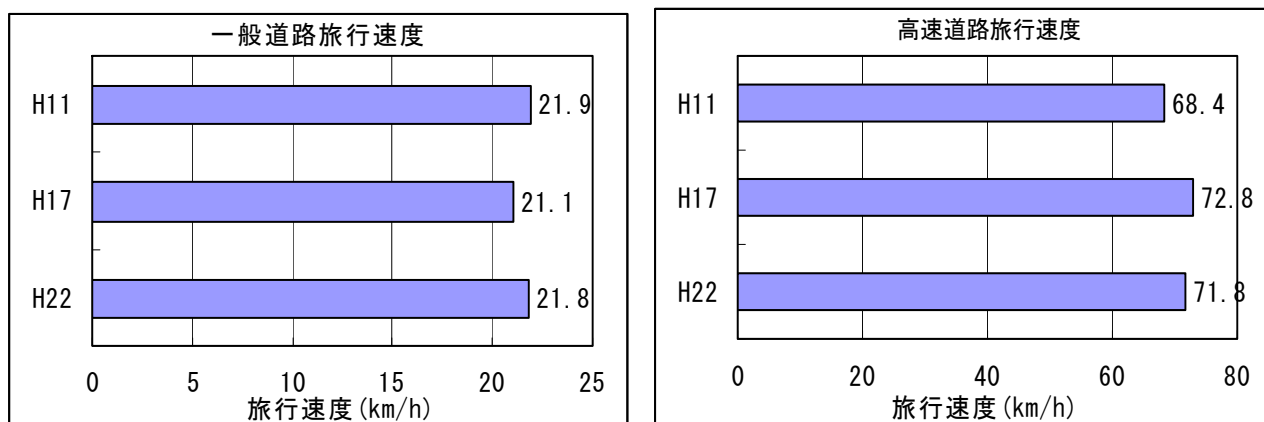


図1-7 横浜市内における旅行速度  
(道路交通センサス(国土交通省)より) 注: 平日データのみ使用

## (7) 混雑度

混雑度とは、道路の交通容量に対する交通量の比(交通量/交通容量)のことで、1未満であれば道路が混雑することが少なく円滑に走行できることを示します。図1-8に示すように、高速道路、一般道路ともに横ばいとなっています。道路の計画的な整備、自動車の適正な使用の呼びかけにより、混雑度の緩和を図る必要があります。

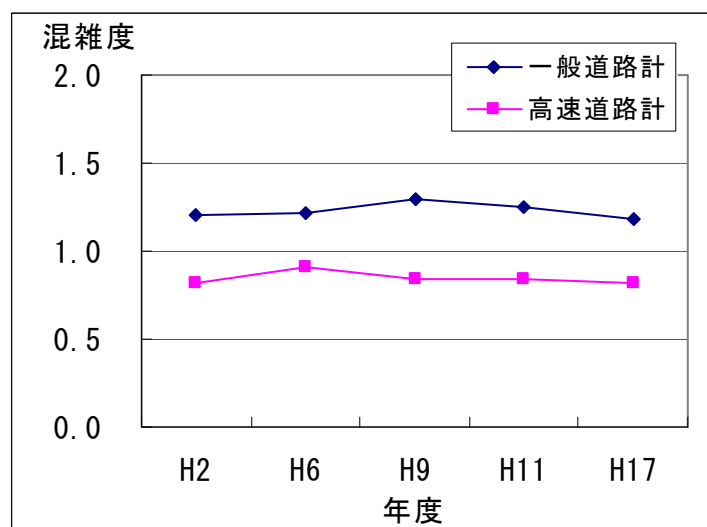


図1-8 横浜市内道路における混雑度の推移  
(道路交通センサス(国土交通省)より)

(8) 自動車からの窒素酸化物排出量（推計結果）

図1-9は、自動車から排出される車種別の窒素酸化物（以下「NO<sub>x</sub>」という。）排出量推計値の推移です。全体的には排出量は削減され、平成11年度に比べ約55パーセント削減しました。中でも普通貨物の排出量は半減され、自動車NO<sub>x</sub>・PM法による車種規制や低公害車の導入促進等の効果が出ていると考えられます。

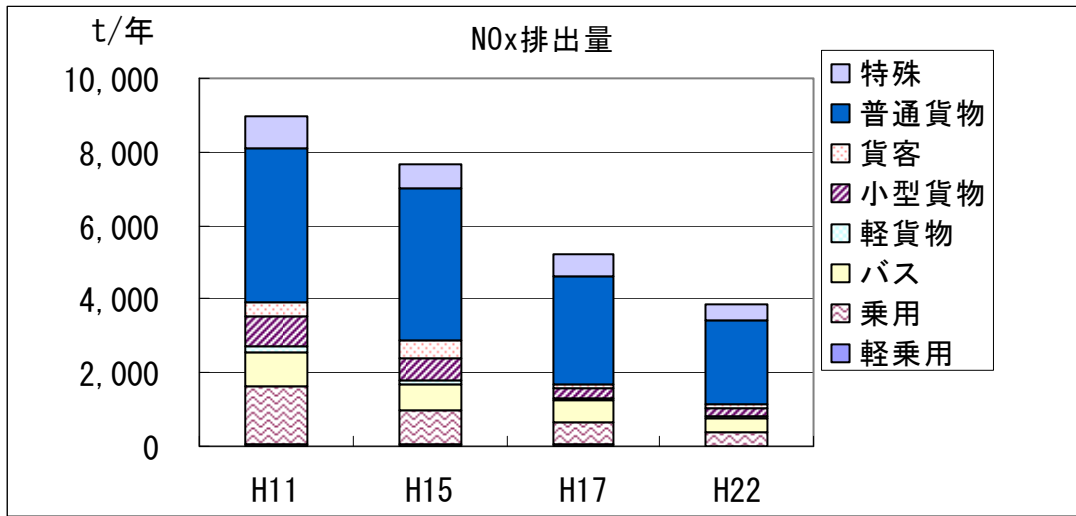


図1-9 横浜市内における自動車からの車種別NO<sub>x</sub>排出量推計結果  
(神奈川県総量削減計画進行管理調査報告書より作成)

(9) 自動車からの粒子状物質排出量（推計結果）

図1-10は、平成22年度におけるディーゼル車からの車種別の粒子状物質（以下「PM」）排出量を推計した結果です。車種別に見ると、普通貨物車からの排出量が最も多く、排出量全体の約65パーセントを占めています。また、ほとんどの車種で平成11年度に比べて排出量が80パーセント以上削減されており、県条例による運行規制や低公害車の導入促進等の効果が出ていると考えられます。

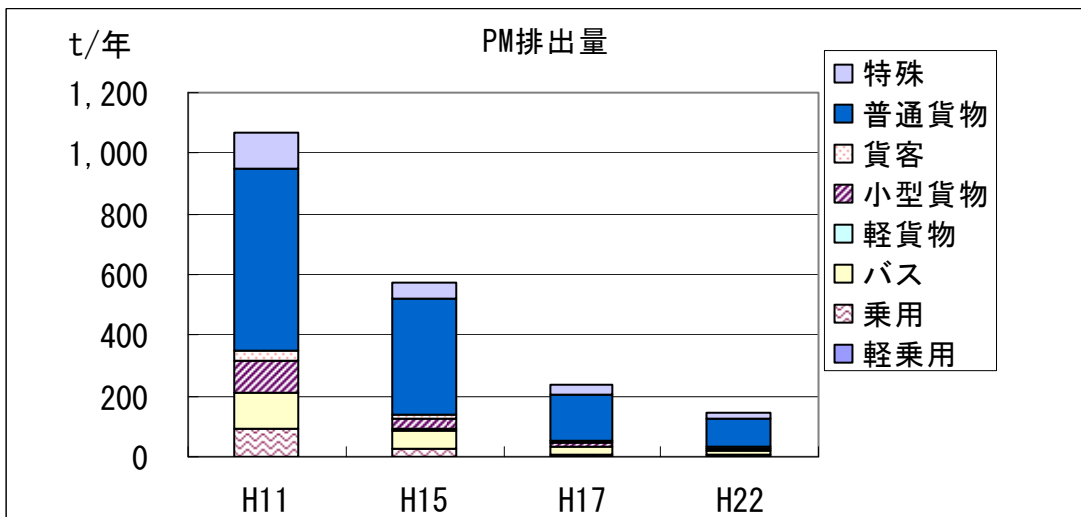


図1-10 横浜市内における自動車からの車種別PM排出量推計結果  
(神奈川県総量削減計画進行管理調査報告書より作成)

## 2 大気汚染、騒音・振動の状況

### 2-1 大気汚染

#### (1) 二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)

二酸化窒素は一般環境大気測定局（一般局）20局、自動車排出ガス測定局（自排局）8局で測定しています。平成17年度以降、一般局、自排局ともに全局環境基準に適合しています。（図2-1、2）また、NO<sub>2</sub>濃度の年平均値の経年変化（図2-3）を見ると、全体的に改善傾向が見られます。

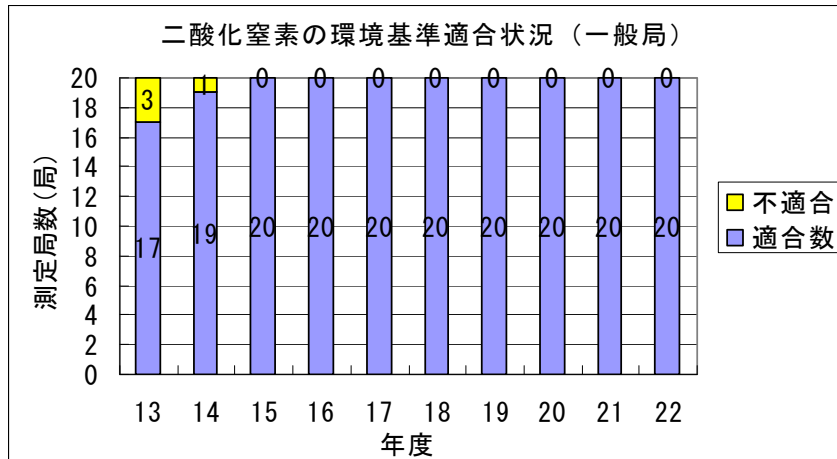


図2-1 二酸化窒素の環境基準適合状況（一般局）

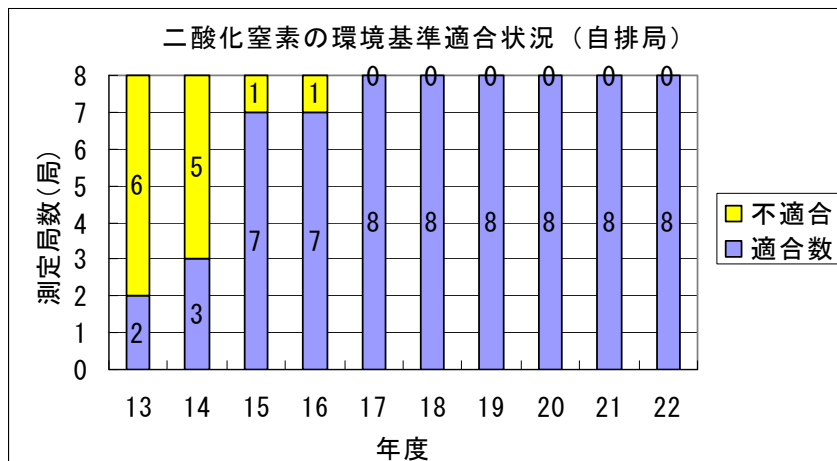


図2-2 二酸化窒素の環境基準適合状況（自排局）

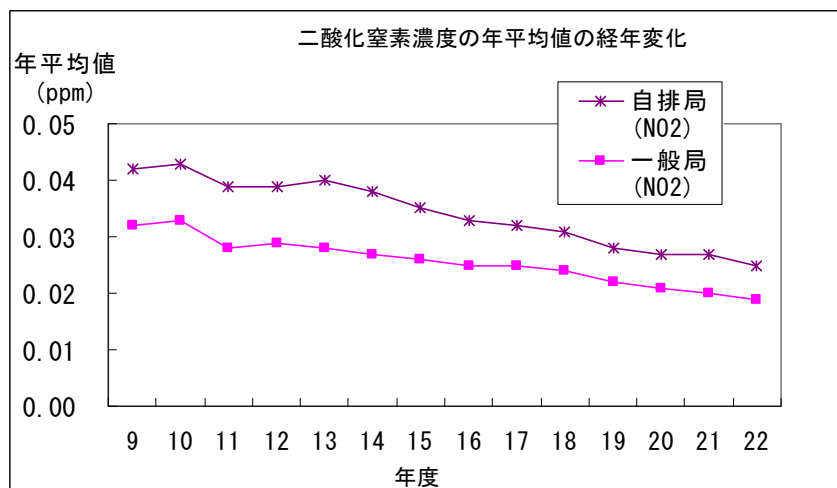


図2-3 二酸化窒素濃度の年平均値の経年変化

(2) 浮遊粒子状物質 (SPM)

浮遊粒子状物質については、図2-4、5の環境基準適合状況に示すように近年改善傾向にあり、平成19年度からは全局環境基準に適合しています。また、年平均値の経年変化(図2-6)でも、一般局、自排局とも改善傾向を示し、近年では双方の差がなくなってきました。

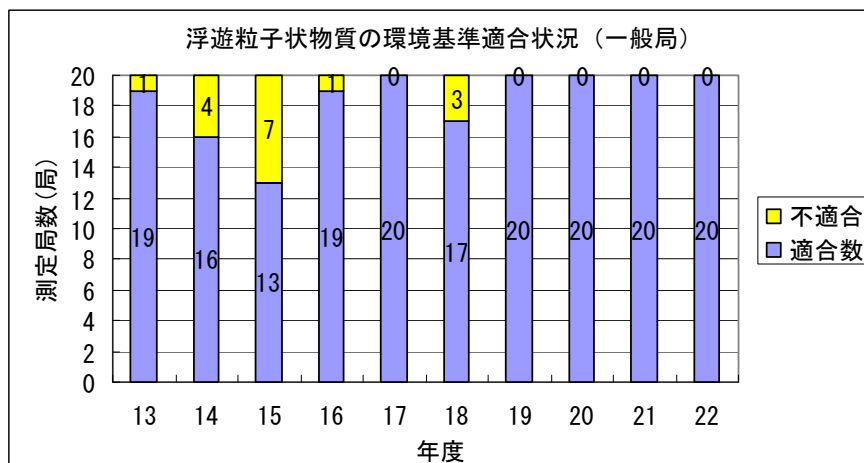


図2-4 浮遊粒子状物質の環境基準適合状況 (一般局)

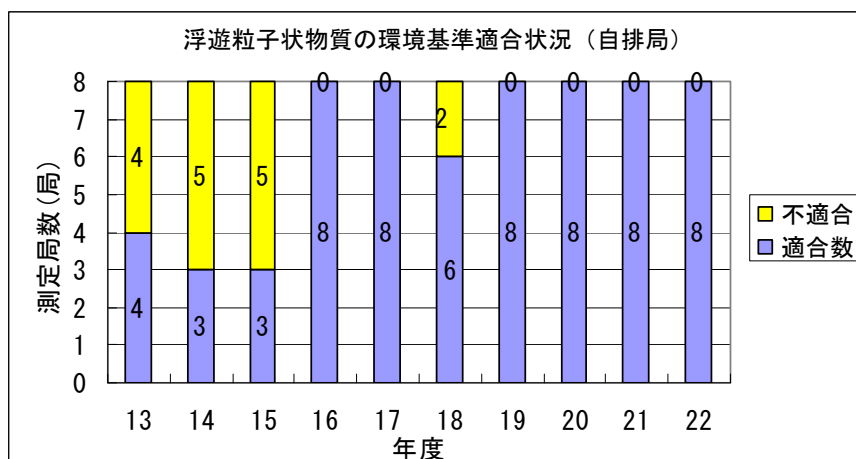


図2-5 浮遊粒子状物質の環境基準適合状況 (自排局)

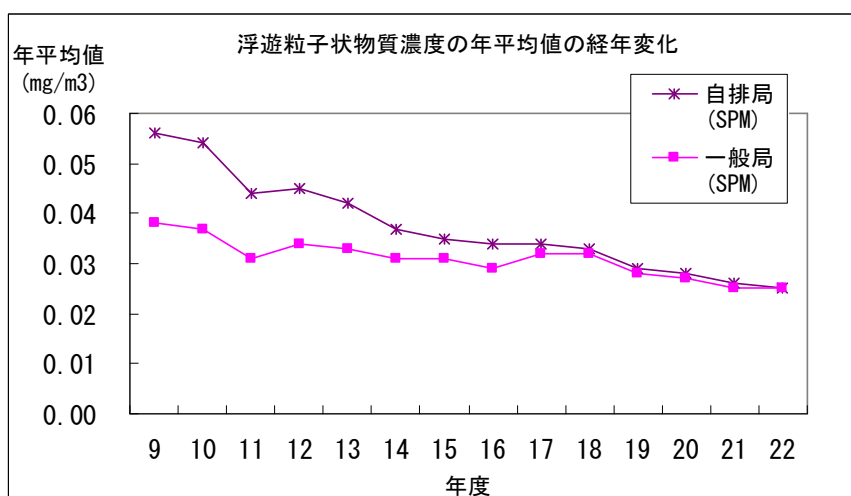


図2-6 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の経年変化

## 2-2 騒音の状況

道路交通騒音については、市民からの調査依頼に基づく測定の他に、平成15年度から実施している面的評価（5年サイクル）の対象路線沿いの32地点で測定を実施しました。したがって、平成22年度は、調査依頼に基づく5地点を併せ37地点で騒音測定を実施しました。

環境基準の達成状況については図2-7及び図2-9に、また自動車騒音の限度（要請限度）との比較は図2-8のとおりです。（要請限度超過は、夜間の時間区分1地点のみでした。）

昼夜時間区分全てで基準以下 21地点	昼夜時間区分のいずれかが 基準超過 8地点	昼夜時間区分全てで基準 超過 8地点
-----------------------	--------------------------	-----------------------

図2-7 道路に面する地域における環境基準の達成状況（37地点）  
（時間区分 昼間：午前6時～午後10時、夜間：午後10時～午前6時）

昼夜時間区分全てで要請限度以下 36地点	
----------------------	--

夜間時間区分での要請限度超過1地点

図2-8 自動車騒音の限度（要請限度）との比較（37地点）  
（時間区分 昼間：午前6時～午後10時、夜間：午後10時～午前6時）

※ 要請限度の詳細については、巻末資料参照のこと。

昼間・夜間ともに適合 34,005戸（76%）	昼間のみ適合 3,284戸 （7.3%）	夜間のみ適合 434戸（1%）	昼間・夜間とも超過 7,019戸 （15.7%）
----------------------------	----------------------------	--------------------	--------------------------------

夜間のみ適合 434戸（1%）

図2-9 面的評価の結果（評価道路長：116.0km 住居等戸数：44,742戸）

## 2-3 振動の状況

道路交通振動については、市民等からの苦情に基づく測定を実施しています。

平成22年度は6地点で測定を実施しましたが、要請限度を超えた地点はありませんでした。

振動規制法に基づく要請限度との比較状況は図2-10のとおりです。

要 請 限 度 と 比 較 し て	
20dB以下 4地点	19～10dB 2地点

図2-10 振動規制法に基づく要請限度との比較状況（6地点）

※要請限度の詳細については、巻末資料を参照のこと。

## 第2章 自動車公害防止計画について

### 1 策定の趣旨

今日、自動車は、市民生活や社会経済活動を支えるうえで欠かすことのできない交通手段となっています。横浜市内の自動車保有台数は、ここ数年減少傾向にありますが、依然として142～147万台で推移しております。

このような自動車に伴って、交通量の多い幹線道路の沿道を中心に自動車による大気汚染、騒音及び振動が生じ、国や地方公共団体における様々な取組が行われてきました。

横浜市は、1987（昭和62）年3月に全国に先駆けて自動車公害防止計画を策定し、この計画に沿って低公害車や最新排出ガス規制適合車の普及促進等の自動車公害防止対策を推進してきました。その後、国においては平成13年6月に「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」の一部を改正する法律（以下「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」という。）に基づく車種規制の実施、排出ガス・騒音に関する単体規制の段階的強化、軽油中の硫黄分規制等が実施され、平成19年3月に、自動車NO<sub>x</sub>・PM法が再度改正され、流入車対策及び局地汚染対策が盛り込まれました。また、平成20年3月には、NO<sub>x</sub>及びPMのさらなる低減を図るため、世界でも最も厳しいとされる「ポスト新長期規制」が制定されました。

また、九都県市首脳会議（以下「九都県市」という。）でも、首都圏における道路沿道の大気環境の改善に向けて、低公害車の普及促進、ディーゼル車の黒煙対策などに取り組んできました。

一方、ハイブリッド自動車、圧縮天然ガス自動車、電気自動車等の低公害車に関する技術開発が進められ、排出ガス対策でも高性能化が進められてきました。

これらの取組により、市内の道路沿道の環境については、二酸化窒素、浮遊粒子状物質などの大気環境が、ここ数年環境基準を達成するまでに改善されてきました。一方、道路交通騒音については改善が進んでいますが、環境基準の達成状況が、ここ数年3～5割程度となっており、まだまだ対策が必要な状況です。

また、地球温暖化対策として、2割を占める運輸部門からの二酸化炭素等の温室効果ガス（以下「CO<sub>2</sub>」という。）対策も求められています。

このような状況を踏まえ、幹線道路の環境改善やCO<sub>2</sub>の削減に向けて、従来施策のより一層の充実とともに、新たな取組の導入によって、自動車公害防止対策を総合的かつ計画的に推進していくため、新たな自動車公害防止計画を策定します。

### 2 計画の位置づけ

横浜市では、長期的な環境目標や環境の保全と創造に関する施策の具体的な展開方法を明らかにした環境行政のマスタープランである「横浜市環境管理計画」を策定し、環境施策を推進しています。

平成23年4月には、地球温暖化や生物多様性の保全等への対応等、環境を取り巻くさまざまな状況の変化に対応した新しい環境行政を推進するために新たな環境管理計画を策定しました。

この新たな自動車公害防止計画は、環境管理計画に掲げられた基本的な考え方をもとに、良好な交通環境を実現するための自動車公害施策の基本となるものです。また、自動車公害防止の観点から、各種の行政計画、諸制度の運用、並びに公共及び民間事業活動を推進していく基礎となるものです。

なお、運輸部門におけるCO<sub>2</sub>対策については、「横浜市地球温暖化対策実行計画」で対応します。

### 3 計画の対象地域

この計画は、横浜市全域を対象とします。

### 4 計画の対象期間

法整備や車両の環境対応に関する技術開発の進歩等に的確に対応するため、平成24年度から平成29年度までの6か年計画とします。



## 5 計画の目標

本計画は環境管理計画の目標達成のためのアクションプランの一つとして位置づけていることから、目標値の設定は次のとおりとします。

	平成25年度までの目標	平成29年度までの目標
二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	環境基準値への適合	測定局50%の箇所で 環境目標値*1をクリア
浮遊粒子状物質 (SPM)	環境基準値*2への適合	
騒音	環境基準値への適合	
振動	市民が日常生活において不快を感じない	

\*1 環境管理計画で掲げる平成37年度（2025年度）までの環境目標値：環境基準の下限值（1時間値の1日平均値が0.04ppm）。

\*2 環境管理計画では平成25年度（2013年度）までの達成状況の評価により検証これを受けて適時見直しをする。

(参考)

### 1 大気汚染の環境基準

	環境基準
二酸化窒素	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。
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること。

### 2 騒音の環境基準

(単位：デシベル)

地域の類型	都市計画法による用途地域	車線等	時間の区分	
			昼間	夜間
A	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域	1車線	60	50
		2車線以上	65	60
		近接区域	70	65
B	第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域 その他の地域	1車線	60	50
		2車線以上 近接区域	70	65
C	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	1車線 2車線以上 近接区域	70	65

記事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線とは1縦列の自動車及安全かつ円滑に走行するために必要な幅員を有する帯状の歩道部分をいう。</li> <li>・近接区域とは、幹線交通を担う道路に近接する区域をいい、幹線交通を担う道路とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び4車線以上の市町村道をいう。近接する区域とは、車線の区分に応じた道路端からの距離が2車線以下の車線を有する道路は15m、2車線を越える車線を有する道路は20mの範囲とする。</li> <li>・時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。</li> </ul>
----	---

※ 環境基本法に基づく騒音に係る環境基準の地域の類型を当てはめる地域については、神奈川県告示第312号（平成11年3月30日）による。

## 6 基本方針

### (1) 地域特性に応じた施策の推進

横浜市は、次のような地域特性を有しています。

- ① 官庁や業務・商業施設が集積する都心部及び臨海部
- ② 住宅、商業及び工業が混在する都心周辺部
- ③ 住宅が中心となり自然保護・保全の観点が強い郊外部

それぞれの地域における大気汚染や道路交通騒音の状況はもとより、自動車交通、土地利用の状況や将来計画を把握し、地域特性に応じた自動車公害防止対策を推進します。

### (2) 未然防止の観点からの施策の推進

横浜市は、首都圏の業務核都市として、市民ニーズに対応し、都市生活における利便性や快適性を享受できる都市づくりを進めています。これらのうち自動車交通との関わりの深い都市整備事業を進める場合には、計画の段階から自動車公害防止に配慮する必要があります。

このため、一定規模以上の道路や開発を計画する場合には、「横浜市環境影響評価条例」、「横浜市環境配慮指針」及び「横浜市環境影響評価技術指針」を活用することにより、環境保全対策を十分に講じ、自動車公害の未然防止に努めます。

### (3) 総合的な施策の推進

自動車公害を改善するためには、発生源対策、交通量対策、交通流対策、道路構造・沿道対策などの多様な対策を適切に組み合わせて推進することが必要です。

このため、自動車公害防止対策を継続・強化するとともに、市民、事業者、国及び県と連携し総合的に対策を推進します。さらに、自動車は移動発生源であることから、広域的な視点に立ち、周辺の地方公共団体と連携し、対策を着実に推進します。

また、横浜市都市交通計画では、自動車対策も含めた交通政策全般にわたり、本市における政策目標や施策の方向性などを提示し、環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものです。このような計画との連携も図り、自動車公害防止対策の一環として推進します。

## 7 施策の方向性

- (1) 自動車による環境負荷を軽減するため、引き続き低公害車等の普及を促進していきます。特に、ハイブリッド自動車、電気自動車（以下「EV」という。）、プラグインハイブリッド車（以下「PHV」という。）、燃料電池車及びクリーンディーゼル車の次世代自動車については、普及を促進するため公用車に率先導入するとともに、広く市民の方々に啓発を図り、普及を促進していきます。

## 次世代自動車の普及目標 8%\*（平成22年度実績 1%）

\*：全自動車保有台数に占める割合

窒素酸化物量 平成27年度時点で対22年度比25%減

（参考）旧計画の達成状況

○低公害車普及台数：20万台（目標）→75.4万台（H21実績）

○自動車排出窒素酸化物量：1,100tの削減（目標）→5,000t削減（H22実績）

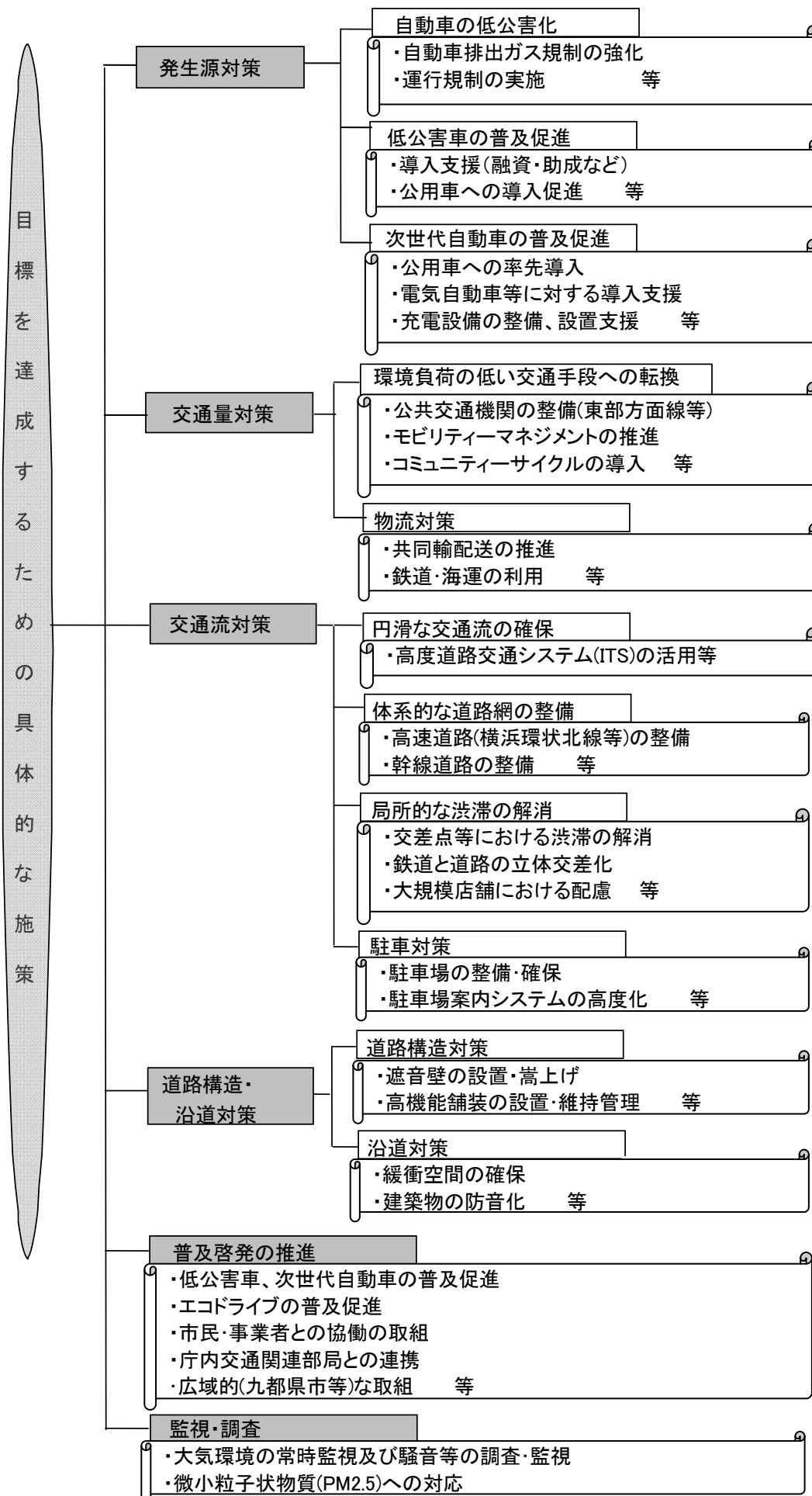
- （2）環境にやさしいライフスタイルを実践するため、市民、事業者等に対して大気汚染物質やCO<sub>2</sub>削減に有効なエコドライブの普及促進を体験会等を通して推進していきます。
- （3）平成21年9月に環境基準が新たに設定された微小粒子状物質（PM2.5）については、測定装置の設置を進め、常時監視結果や国の動向を踏まえながら適切な対応をしていきます。
- （4）マイカー交通から公共交通への転換促進、自動車交通の円滑化を図りながら低公害車の普及を促進する等、都市における交通全体として環境負荷軽減につながる施策を推進する必要があることから、横浜都市交通計画と連携した取組を実施します。
- （5）自動車交通は、市民生活はもとより社会経済活動と密接に係っていることから、行政、事業者及び市民が相互に協働した取組を実施し良好な交通環境を実現します。

## 8 進行管理

本計画の進行管理に当たっては、本計画に掲げた目標達成のための施策の進捗状況を「横浜市自動車公害防止計画推進報告書」として、横浜市ホームページなども利用しながら公表し、計画期間中に出された意見や関連する計画の改定内容等については、自動車公害防止計画推進協議会で検討し、整合性がとれるよう進行管理に努めていきます。

## 9 自動車公害防止計画の体系

目標を達成するために、次の施策体系で取り組みます。



### 第3章 自動車公害防止対策

#### 1 発生源対策

##### 1-1 自動車の低公害化

###### (1) 自動車排出ガス対策

###### ア 自動車排出ガス規制の強化

###### (ア) これまでの取組状況

自動車単体からの排出ガスの規制は排出量削減に最も効果があるため、市は大都市環境保全主管局長会議、九都県市首脳会議等を通して、国等に、大都市地域での大気環境基準の達成を目標とする自動車排出ガス規制の強化及び技術開発の推進について要請してきました。現在の排出ガス規制は、平成22年10月から世界最高水準の厳しい規制といわれる「ポスト新長期規制」が行われています。

ポスト新長期規制により、物質ごとに多少の差異はありますが、ディーゼル自動車の排出ガス基準値はガソリン自動車と同水準となり、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）は昭和49年当時の値を100とすると5に、粒子状物質（PM）は1に低減されることになりました（図1-1、1-2）。

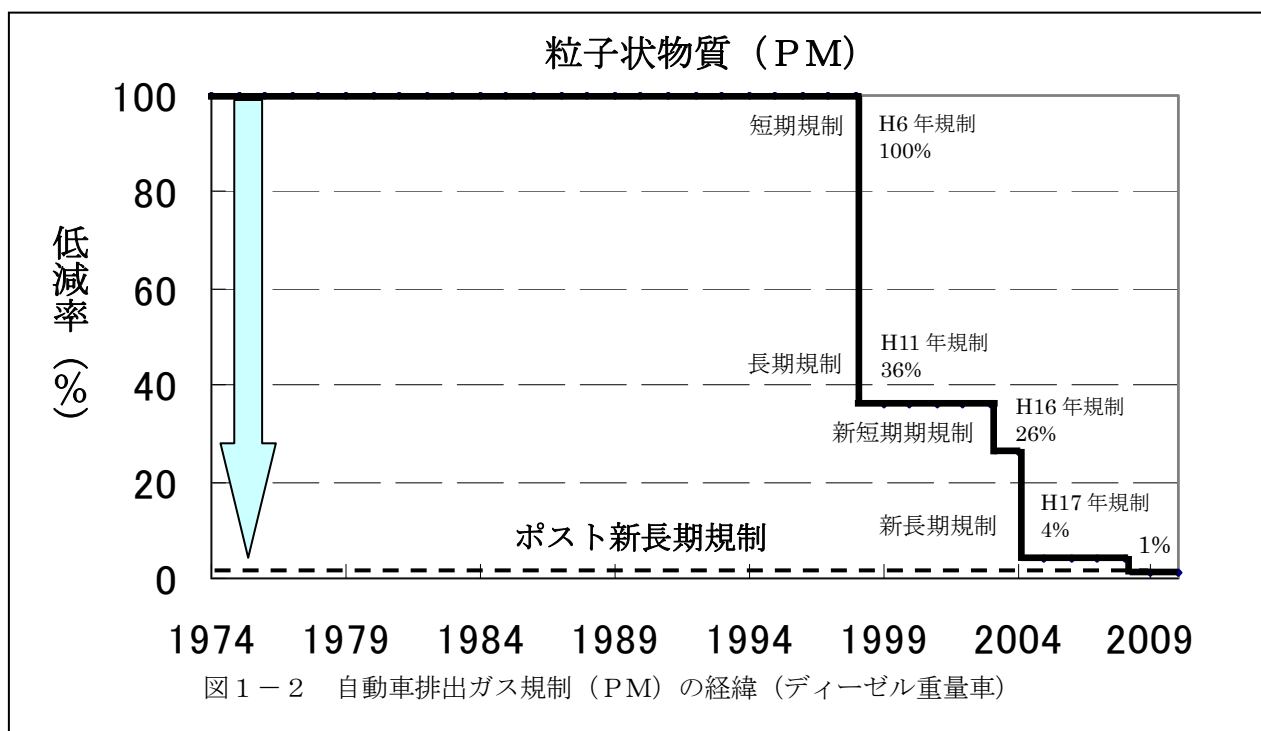
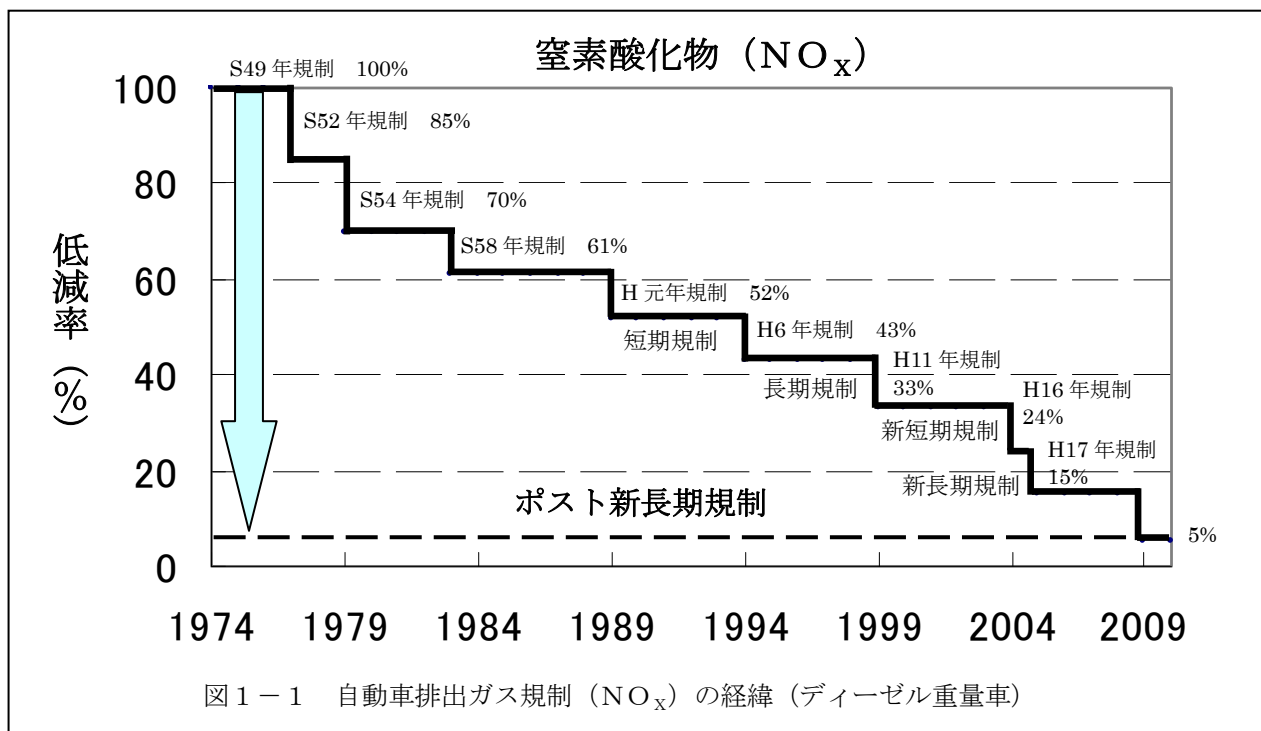
また、自動車から排出される大気汚染物質は、ガソリンや軽油など自動車燃料の品質に依存します。このため、大気汚染防止法において「自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度」が定められているほか、県条例においても、粒子状物質の量を増大させる燃料として、重油や重油を混和した燃料などの使用と販売を禁止しています。（巻末資料参照）

###### (イ) 今後の対策

自動車排出ガス規制の強化により、市内における大気汚染の状況は近年改善傾向にあります。さらなる大気環境の改善に向けて、

- 大都市環境保全主管局長会議、九都県市首脳会議などを通じて、国や自動車メーカーへの要請等を行っていきます。
- 市は引き続きベンゼンの測定・監視を行っていきます。
- 県は引き続き燃料採取調査を行っていきます。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
自動車排出ガス規制の強化	国への要望	実施	推進	市
	ベンゼンの測定			市
	粒子状物質を増大させる燃料の使用禁止			県



参考) 国土交通省ホームページ

## イ 運行規制の実施

### (ア) これまでの取組状況

平成13年度には、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量削減に関する特別措置法（自動車NO<sub>x</sub>法）」が改正されて、「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」（自動車NO<sub>x</sub>・PM法）となり、NO<sub>x</sub>に加えPMが対象物質となりました。この改正では、ディーゼル乗用車が規制対象に加えられるとともにバス・トラックの窒素酸化物排出基準が強化されました。平成23年3月には総量削減基本方針の変更が閣議決定され、『平成32年度までに対策地域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確保する。ただし、平成27年度までに監視測定局における環境基準を達成するよう最善を尽くす。』ことが目標として掲げられました。

また、県条例が改正され、平成15年10月から県では路上、拠点（ディーゼル車が集まる場所）及び事業所においてディーゼル車運行規制の立入検査を実施しました。市では、県からの権限移譲を受け、横浜市内を運行する車両について、県警の協力を得ながら運行規制を実施しました。



<運行規制の様子>



<路上検査の様子>

表1-1 平成15~22年度の運行規制の実績

	検査回数 (回)	適合率 (%)	不適合率 (%)
累計	2,771	98.3	1.7
平成22年度	8	100	0.0

### (イ) 今後の対策

県条例に基づく運行規制を引き続き進めるとともに、エコドライブの実施等により、自動車からの粒子状物質の排出量を低減できることから、関係機関が率先して行うとともに、市民及び事業者の協力を求めます。

(2) 自動車騒音対策

ア これまでの取組状況

自動車騒音規制は、平成8年から平成12年にわたり騒音規制法に基づく自動車騒音の大きさの許容限度が改正され、平成10年から平成13年にかけて規制が強化されました。

市では、市民からの依頼に基づく測定の他に、騒音規制法に基づいて、道路交通騒音調査及び面的評価を継続的に実施しています。道路交通騒音は、測定を行った32地点のうち平成22年度は19地点で昼夜ともに環境基準<sup>\*1</sup>に適合しました。また、面的評価<sup>\*2</sup>における道路騒音は、調査した15路線延べ116.0kmについては76%で昼夜ともに環境基準に適合しました。

自動車騒音は、整備不良や過積載、急発進・急加速等によって増大することから、違反車両に対する指導・取締りと市民及び事業者の協力が重要となります。そのため、県警察本部は、神奈川運輸支局等関係機関と連携し、過積載、整備不良違反等の指導・取締りを実施しました。また、関東地方整備局は、工事用車両の過積載を防止するため、日常的な点検や年数回の現場点検を実施し、指導しました。

この他に、市では平成14年に「横浜市グリーン購入の推進に関する基本方針」を定め、公共工事に使用する建設工事用の特殊自動車の低騒音型化に努めることとしました。

\*1：環境基準；昼間70デシベル以下、夜間65デシベル以下

\*2：面的評価；道路端から50mまでの範囲にある住居等の受ける騒音レベルを実測値を基に予測式を用いて算出し、環境基準に適合する戸数及びその割合を求めるもの。

イ 今後の対策

自動車騒音規制は強化されているものの、市内の道路交通騒音は、測定地点の多くで環境基準を超え、また、要請限度も超える地点がみられる状況が続いています。このため、引き続き国等への要請や、取締りを強化します。

- 県警察本部は神奈川運輸支局、自動車整備振興会等関係機関と連携し、自動車走行に起因する騒音を防止するため、過積載車両や整備不良車両などに対する指導・取締りを強化します。
- 市は、建設工事における騒音の防止のため、「横浜市グリーン購入の推進に関する基本方針」に基づき、公共工事に使用する建設工事用特殊自動車を低騒音型にするように努めます。また、国は、建設現場における工事用車両の排出ガス対策型や低騒音型機械の使用の義務付けを行っていきます。
- 市は、騒音規制法に基づき、道路交通騒音の新たな環境基準への適合状況の評価するため、幹線道路の両側50mの範囲について全戸を対象に、交通量、遮へい物の影響等を考慮した予測手法を用いて、騒音状況を調査します。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
自動車の騒音対策	過積載車両、整備不良車両等の指導取締り	実施	推進	国
	不正改造車両の取り締まりの強化			国
	公共工事に使用する建設工事用特殊自動車の低騒音化			市



## 1-2 低公害車の普及促進

### (1) これまでの取組状況

市は、窒素酸化物や粒子状物質等の排出量が多いバスやごみ収集車などへの低公害車の導入・代替を率先して進めてきました。平成22年度末において、圧縮天然ガス自動車（以下「CNG車」という。）がごみ収集事務所に45台、市営バス営業所に75両導入されています。

また、「横浜市における低公害な公用車導入要領」に基づいて、公用車に九都県市指定低公害車を優先的に導入しています。平成22年度末には、市保有車両の69.6%にあたる2542台が低公害車となっています。

また、市では事業者等が低公害車を導入する際に費用の一部を補助する「低公害車民間普及促進事業」を実施しています。前4カ年中に、CNG車165台、九都県市指定低公害車507台の導入補助、及びDPFや酸化触媒装置1,977台分の装着費用の補助を行いました。

関係機関の低公害車導入状況については、県では公用車への九都県市指定低公害車の導入を、関東地方整備局ではグリーン購入法に基づき低公害車を導入しました。この他、県トラック協会や県バス協会においても、積極的な低公害車の導入を進めています。また、県トラック協会では、会員に対し特定自動車排出基準適合車への代替補助や、代替促進のための融資に係る利子補給も実施しました。

また関係機関は、都心周辺部、郊外部への燃料供給施設の整備を進めました。

### ア 指定低公害車の導入推奨

九都県市大気保全専門部会では、「九都県市低公害車指定制度」に基づき、EV、CNG車、ハイブリッド自動車のみでなく、一般に市販されているガソリン自動車、LPG自動車、ディーゼル自動車であってもNO<sub>x</sub>等の排出量が少ない低公害な自動車を指定しています。これにより低公害な自動車の導入を広く一般に推奨しています。

九都県市大気保全専門部会が選考審査した自動車が「超低公害車」「優低公害車」「良低公害車」と認定されますが、これ以外に「超低公害車」にはEVと燃料電池自動車が、「超低公害車」「優低公害車」には国交省低排出ガス車認定実施要領により認定され、かつ自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領に認定された自動車が含まれます。



図1-3 九都県市指定低公害車ステッカー（抜粋）

### イ 公用車への導入促進

市は、「横浜市における低公害な公用車導入要領」に基づき、公用車に九都県市指定低公害車の導入を積極的に推進しています。

表1-2 横浜市役所の低公害車保有台数 (平成22年度末現在)

車 種		台 数	
1	CNG自動車	市営バス	75
		ごみ収集車	45
2	ハイブリッド自動車、燃料電池自動車	208	
3	その他の九都県市指定低公害車	2,214	
合 計		2,542	

ウ 市民及び事業者への普及方策

(ア) 導入支援（融資・助成等）

通常のガソリン車やディーゼル車に比べて、低公害車の価格は概して高額なため、これらの低公害車を導入する市内の民間事業者を対象に、融資・助成制度を実施してきました。また、平成14年度にディーゼルトラック・バスの運行規制や、低公害車導入義務付けが条例化されたことから、低公害車の導入等について経済的に支援していく必要があり、有効な融資・助成を充実させました。また、国では低公害車普及支援措置として、自動車関連税制の軽減を行いました。（巻末資料参照）。

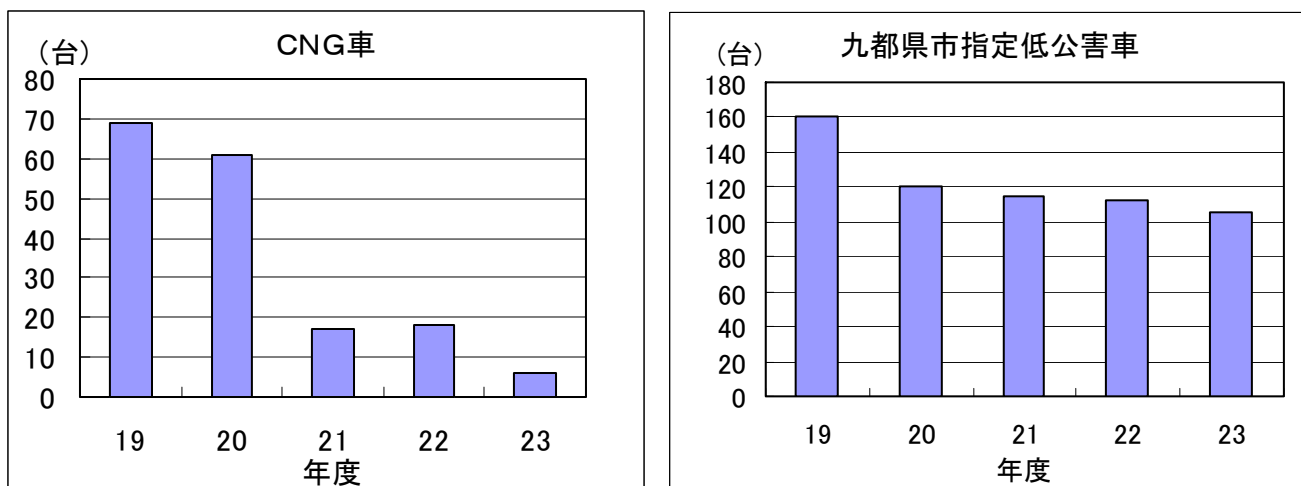


図1-4～5 民間事業者への低公害車補助台数状況

(2) 今後の対策

引き続き、窒素酸化物や粒子状物質等の排出量が多い大型車等への低公害車の導入を優先的に進めます。CNG自動車、ハイブリッド自動車等に加え、LPG車及びディーゼル車を含む九都県市指定低公害車を中心として、低公害車の普及を進めます。

また、車種規制に適合した自動車への代替促進のため、各種の助成・融資も継続して実施していきます。

さらに、国や自動車メーカーに対して低公害車のさらなる普及に向けた要望を行っていきます。

対策	内 容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
低公害車の普及	CNG自動車への代替補助等	165台	推進	市
	九都県市指定低公害車への代替補助等	507台	推進	市
	公用車への導入促進	推進	推進	市、県
	指定低公害車の導入推奨	推進	推進	九都県市
	燃料供給体制の整備（CNGステーション等）	推進	推進	事業者
	国等への要望	推進	推進	市

### 1-3 次世代自動車の普及促進

#### (1) これまでの取組状況

横浜市では大気汚染防止や地球温暖化対策のために、燃費性能に優れたハイブリッド自動車、PHV車、走行中に排気ガスを出さないEVや燃料電池自動車の普及拡大に努めてきました。

平成21年度には、ハイブリッド自動車の普及を後押しするためにハイブリッドタクシー50台に対して助成しました。

燃料電池自動車については、平成16年度からリースを始め、普段は公用車として使用していますが、区民祭り等のイベントでの展示や小学校での出前講座など環境教育の場でも活用しています。

近年、注目を集めているEVについては、平成19年度から車両に対し助成を始めるとともに、EVユーザーが安心して走行できる環境を整備するため、200Vの普通充電器（以下「倍速充電スタンド」という。）設置に対して平成21年度より助成を始めました。また、初期需要を喚起するため公用車としてEVを率先して導入しており、イベントでの展示・試乗会を行うことにより、市民への啓発に努めています。さらに、インフラ整備として区役所等の一般駐車場に倍速充電スタンドを設置しました。



<燃料電池自動車>



<電気自動車>



<プラグインハイブリッド自動車>



<倍速充電スタンド>

ア 公用車への率先導入

率先導入として、公用車をEV等に代替することや、インフラ整備として区役所等の一般駐車場に倍速充電スタンドを設置しました。表1-7及び8に示すとおり、平成24年3月末までで、EV・PHVは計24台を導入、倍速充電スタンドは計12基を設置しました。

表1-2 庁内の率先導入状況

	EV	PHV	倍速充電スタンド
21年度	4	2	3
22年度	2	—	4
23年度	16	—	5
合計	22	2	12

イ EV等に対する導入支援（横浜市）

平成19年度からEV等の車両に対し助成を始め、平成23年度末時点で計494台（見込み）の車両が補助を利用し導入されました。また、平成21年度より倍速充電スタンドの助成を始め、平成23年度末時点で計100基（見込み）の倍速充電スタンドが補助を利用し設置されました。過去3年間の補助実績を図1-6に示します。

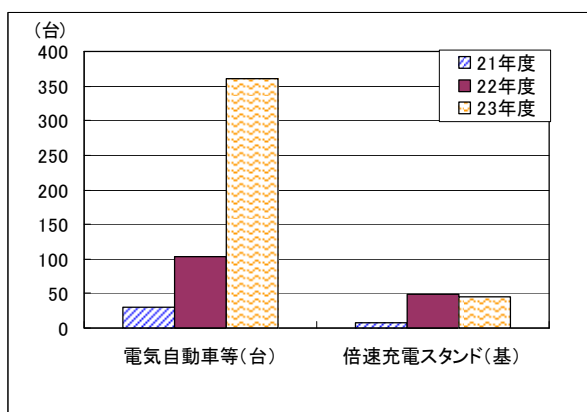


図1-6 EV等導入支援

ウ 燃料電池自動車の活用

平成16年度から燃料電池自動車をリースで導入しました。公用車として使用しており、今後の開発のために走行データを事業者提供しています。また、小学校での出前講座に活用し、平成22年度末時点で累計79校1,375名の生徒を対象に実施しました。区民祭り等のイベントでは燃料電池自動車の展示なども行っています。近年の出前講座実施学校数を図1-7に示します。

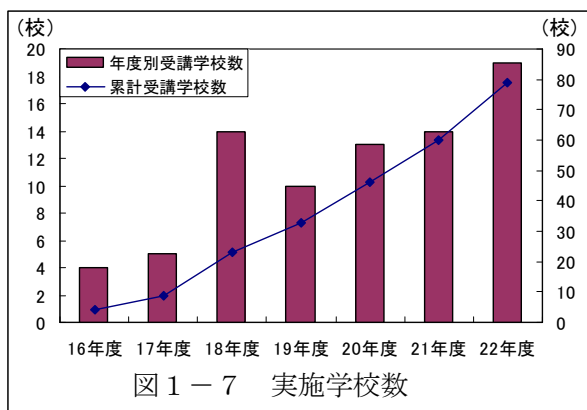


図1-7 実施学校数

エ ハイブリッド自動車の導入促進

横浜市内のハイブリッド自動車の保有台数は18,095台（平成21年度末時点）です。また、公用車として207台（平成22年度末時点）保有しています。

表1-3 公用車での保有台数

車種	台数
市営バス	74
ごみ収集車	117
乗用車等	16
合計	207

(2) 今後の対策

引き続き、EV等や充電設備の導入に対する補助を行っていくとともに、率先導入として、公用車へのEV等の導入や公共施設への充電設備の設置を行っていきます。

なお、横浜市中期4か年計画ではEV等1,200台、充電設備650基の普及を目標に掲げています。公用車への率先導入としては、横浜市環境管理計画で各区役所にEV2台、充電設備1台を導入する目標を掲げています。

また、平成27年に発売が予定されている燃料電池自動車については、より広く市民に普及を図るとともに水素ステーションの整備・普及の検討を行っていきます。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
次世代自動車の普及	EV等導入に対する導入支援	134台	推進	国、県、市
	充電設備設置に対する支援	55基		国、市
	公用車への率先導入	8台		国、県、市
	公共施設への充電設備の設置	7基		国、市
	国への要望	実施		県、市
	水素ステーションの整備・普及検討	実施	推進	市、事業者

※表中の数字は横浜市の実績

## 2 交通量対策

### 2-1 環境負荷の低い交通手段への転換

#### (1) これまでの取組状況

市は、鉄道・バス等の公共交通機関の整備を進めていますが、前4か年計画期間には、横浜市営地下鉄グリーンライン中山～日吉間が開通しました。さらに都心への利便性向上のため、神奈川東部方面線の一部工事に着手しました。バス路線については、鉄道新線の整備等による徒歩圏の拡大やバス交通の改善による「最寄駅まで15分の交通体系整備」を推進しました。

また、公共交通機関の利便性を高めることによる利用促進を推進するために、駅前広場・バスターミナルの整備やバス停留所の上屋整備を行いました。

さらに、平成20年3月に策定した横浜都市交通計画において、交通渋滞緩和や環境負荷軽減を図るため、マイカー交通から公共交通への転換を政策目標の一つに掲げました。そこで、マイカーから徒歩、自転車、公共交通機関への自発的な転換を促進するため、PRやシンポジウム等を中心とした「モビリティマネジメント」の取組や都心部におけるコミュニティサイクルの社会実験を開始しました。

#### (2) 今後の対策

##### ア 鉄道・バス等の公共交通機関の整備

- 鉄道・バス等の公共交通機関の整備を進め、通勤・通学や買物などの交通手段としての過度な自家用車使用から公共交通機関への転換に努めます
- 「環境に調和した都市づくり」を目指し、自動車交通からの転換方策として、環境に対する負荷のより低い公共交通手段について検討します。

対 策	内 容	前4か年実績	平成24～29年度 計 画	実施機関
鉄道の整備	神奈川東部方面線 西谷～羽沢～日吉間	(西谷～羽沢) 用地取得、工事 着手 (羽沢～日吉) アセス手続き	推進	市、事業者
	高速鉄道3号線の延伸(あざ み野～新百合ヶ丘)	検討	検討	市
	東海道貨物支線の貨客併用化	整備検討協議会 での実現に向けた検討	検討	市、県、 沿線自治体
	横浜環状鉄道(仮称)	検討	検討	市
市民ニーズに 対応したバス サービスの推 進(バス路線の 整備)	だれもが利用しやすいバスネ ットワークの形成(「最寄駅ま で15分の交通体系」を目指 したバス路線の再編成、拡充)	推進	推進	市、事業者

イ 鉄道・バス等の公共交通機関の利用促進

- バス専用・優先レーン等の交通規制を実施し、路線バスの定時・定速走行を確保するほか、停留所上屋施設の設置、駅前広場・バスターミナルの整備及び車両の快適性の向上等により利便性を高め、自家用車から鉄道・バス利用への転換を促進します。

対策	内容	前4か年実施	平成24～29年度計画	実施機関
モビリティマネジメントの推進	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていくための啓発等の実施	・啓発資料配布、路線バス利用促進の啓発を実施 ・シンポジウムの開催	推進	市、市民団体
駅前広場・バスターミナルの整備	駅前広場・バスターミナルの整備	10か所のうち2か所（たまプラーザ、東戸塚）完成	推進	市
停留所の快適性の向上	上屋等の設置（広告付上屋等）	新規更新含め延べ44基	推進	市、事業者
バス走行環境改善の要望		（延べ）市内道路管理者関係246か所、警察関係263か所	推進	市、事業者

ウ 自転車や徒歩による移動の推奨

通勤・通学や買物などにおける自家用車使用を減らすため、市民に自転車や徒歩による移動を推奨していきます。自転車の適正な利用と歩行者の安全確保のため、「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に基づいて自転車駐車場整備を行います。

平成23年4月から、みなとみらい地区、関内、山下町地区で横浜都心部コミュニティサイクル社会実験を、民間事業者との協働で平成25年度末まで実施しています。

コミュニティサイクルとは？

従来のレンタルサイクルとは異なり、街の中に複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこのサイクルポートでも自転車の貸出・返却が自由に行えるシステムです。パリやバルセロナ、ロンドンなどでも実施され、世界中で拡大しています。

移動手段の多様化は都市の魅力を高めるものであり、新たな交通手段として街の回遊性向上や環境面での効果が期待されています。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
モビリティマネジメントの推進【再掲】	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていくための啓発等の実施	・啓発資料配布、路線バス利用促進の啓発を実施 ・シンポジウムの開催	推進	市、市民団体
自転車の利用促進	コミュニティサイクルの導入	社会実験の実施	本格実施の検討	市、事業者

自転車駐車場の整備	公営自転車駐車場の整備	延べ 45 か所、13,125 台分	推進	市
	民営自転車駐車場整備の支援及び助成	延べ 1,939 台分	推進	市
自転車走行空間の整備	自転車レーン等の整備	推進	推進	市
電線類の地中化	電線共同溝の整備	延べ 3,210m 環状 2 号線、山下本牧磯子線、北八朔第 320 号線、末吉第 161 号線、山手元町線	推進	市

## 2-2 物流対策

### (1) これまでの取組状況

貨物自動車は大気汚染物質の排出量が多いことから、市及び関係機関が連携・協力し、内航船・鉄道の利用を推進するとともに、物流基盤の整備、自動車使用の合理化を進め、貨物自動車の走行量の抑制に努めてきました。

内航船や鉄道の利用推進策としては、内航船の入港や着岸に関する優遇措置の実施や国と連携して横浜～仙台間の海上コンテナ鉄道輸送の実証実験に取り組みました。

### (2) 今後の対策

市及び関係機関は、引き続き、内航船・鉄道の利用を推進するとともに、物流基盤の整備、自動車使用の合理化等を進めます。

- 自動車中心の貨物輸送から低公害で大量輸送が可能な内航船・鉄道へのモーダルシフトや効率的な輸送体系をつくるためのモーダルミックスを促進します。
- 港湾関連の大型貨物自動車の市街地への流入を抑制し、効率的な輸送を行うため、臨海部の幹線道路を整備します。
- 流通保管施設が多数立地している大黒ふ頭において、集積メリットの活用、荷主のニーズへの適合、効率化による輸送コストや環境負荷の低減のため、共同配送を推進します。

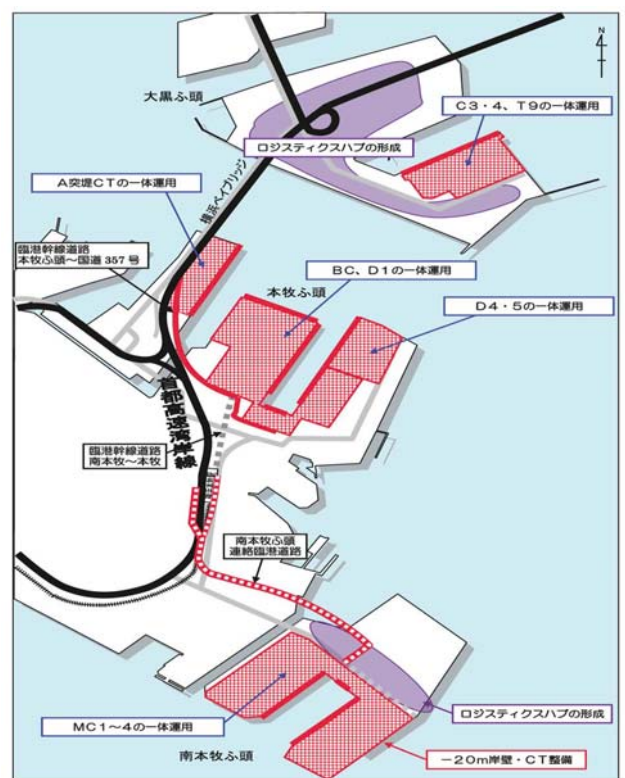


図 2-1 横浜港の施設配置の方向性（横浜市港湾局「京浜港の総合的な計画」より）



対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
内航船・鉄道の利用	横浜港と国内諸港間のコンテナフィーダー船輸送の促進	推進	推進	市
	海上コンテナの鉄道輸送の促進	横浜～仙台間での国と連携した実証実験	推進	市、国
物流基盤の整備	南本牧ふ頭の埋立整備の推進	推進	推進	市
	臨港幹線道路の整備	推進 南本牧ふ頭連絡臨港道路	推進	市
	港湾再開発の推進	推進	推進	市
共同配送の推進		事業開始	推進	市、事業者
東京湾内のはしけ輸送	東京、川崎、千葉港等へのコンテナバージ（はしけ）輸送の推進	週2～13便運行開始	推進	市、事業者

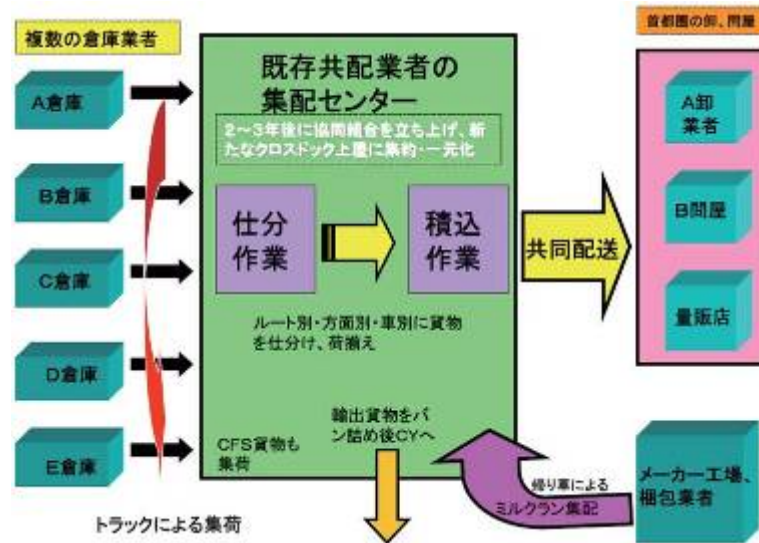


図2-2 大黒ふ頭における共同配送フロー図

### 3 交通流対策

#### 3-1 円滑な交通流の確保

##### (1) これまでの取組状況

円滑な交通流の確保には、交通管理者による対策が不可欠なことから、県警察本部等は関係機関との連携を図り対策を進めました。

県警察本部は、交通管理システムの高度化を推進するため、市内に光ビーコン（双方向通信装置）、車両感知器、交通情報板及び交通流監視用テレビカメラの設置等による交通情報の収集・提供システムの拡大整備を行いました。

さらに、県警察本部は道路の新設・改良、交通流の変化等の交通実態に適合した速度、指定方向外進行禁止、駐車禁止等の交通規制の実施や見直しを行いました。また交通事故分析に基づき、交通事故多発路線における著しい速度超過や交通流を阻害する違法駐車等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反の取締り、信号無視、一時不停止、横断歩行者妨害等の事故に直結する交差点関連違反の取締りを強化しました。

##### (2) 今後の対策

- 交通流を分散・誘導し、安全かつ円滑・快適な交通社会を構築する高度道路交通システム（ITS）の一環として、交通情報の収集・提供システムの拡大整備を行います。
- 道路の新設・改良、交通流の変化に対応した最高速度、駐車禁止及び指定方向外進行禁止等の交通規制の実施、見直しを推進します。
- 交通流を阻害する違法駐車、速度違反、信号無視等について、取締りを強化します。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
交通情報の収集・提供システムの拡大整備	光ビーコン	延べ228基	推進	県警
	車両感知器	延べ1,311基	推進	県警
	公共車両優先システム(PTPS)の整備 ※	市道山下・本牧磯子、山手警察署前～根岸駅前間	推進	県警
	監視用テレビカメラ	延べ14箇所	推進	県警
交通実態に適合した規制の実施	主な交通規制の実施	(延べ) ・最高速度784区間 ・駐車禁止528区間 ・通行止め48区間 ・はみ出し通行禁止18区間 ・指定方向外進行禁止973箇所	推進	県警
	交通規制の見直し	(延べ) ・最高速度25区間 ・駐車禁止212区間	推進	県警

※ 公共車両優先システム(Public Transportation Priority Systems)

優先信号制御や優先レーンの設定により、公共車両を優先的に運行させるとともに、バス利用者などの利用性の向上を図る。

### 3-2 体系的な道路網の整備

#### (1) これまでの取組状況

国、市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社等は、それぞれの役割をもつ高速道路・幹線道路・地区幹線道路を体系的に整備し、生活道路からの通過交通の分離、都市間交通の高速道路への誘導により、市内の交通流を円滑にするため、各改良工事等を実施しました。

道路網の整備については、環状3号線、4号線や高速横浜環状北線などの整備を推進しました。



図3-1 高速道路計画図（出典：横浜市道路局ホームページ）

#### (2) 今後の対策

- 自動車交通を分散し円滑な交通流を確保することは、窒素酸化物などの低減や自動車の集中による局地的な自動車公害の防止に寄与することから、体系的な道路網の整備を推進します。

対策	内容		前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
道路網の整備	自動車専用道路	高速横浜環状北線	新設工事実施、用地測量及び取得、工事推進	推進 平成28年度供用	事業者
		高速横浜環状北西線	—	推進 平成24年度事業化予定	市、事業者
		高速横浜環状南線	用地取得及び道路設計	推進	国、事業者
		横浜湘南道路	用地取得促進及び道路設計	推進	国、事業者
幹線道路	環状2,3,4号線等3環状10放射道路等の整備		推進	推進	市

### 3-3 局所的な渋滞の解消・防止

#### (1) これまでの取組状況

国、市等は、交通容量が確保されないボトルネック交差点における渋滞の解消のため、スムーズ交差点プランを実施しました。平成22年度までに原宿交差点、磯子区杉田交差点及び国道1号戸塚区不動坂交差点など36か所の交差点で右折レーンの設置や立体交差等交差点改良工事を行いました。

また、踏切における渋滞の解消のため、相模鉄道本線で鉄道と道路の立体交差化事業を推進しました。

(2) 今後の対策

- 渋滞の激しい交差点では、道路の立体交差化や右折レーンの設置などの改良を行い、交通流を円滑にします。
- 渋滞の激しい踏切では、道路と鉄道の立体交差化や連続立体交差化により交通流を円滑にします。
- 大規模店舗に対して、配送車両や買物客の自動車集中による交通渋滞を緩和し、周辺地域における自動車公害を防止するため、荷さばきスペースの確保、搬入時間の短縮・適正化、適正な駐車場の確保、駐車場への誘導について指導を推進します

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
交差点における渋滞の解消	右折レーンの設置等改良事業	(延べ) 42か所	推進	国、市
鉄道と道路の立体交差化	相模鉄道本線連続立体交差事業 (星川駅～天王町駅)	用地取得、仮線切替工事、高架橋本体工事の実施	推進	市、事業者
	都市計画道路柏尾戸塚線整備	事業推進	平成26年度完成を目標に推進	市、事業者
大規模店舗における配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場及び駐輪場の必要台数の確保</li> <li>・荷さばき施設、廃棄物保管施設の整備</li> <li>・周辺交通対策</li> <li>・騒音対策</li> </ul>	推進	推進	市

3-4 駐車対策

(1) これまでの取組状況

国、市、県警察本部等は、都心部の施設利用に伴う違法駐車による交通混雑や住宅地の長時間駐車などによる交通障害を解消するために、駐車場の整備促進を図りました。

市では、駐車場を取り巻くさまざまな社会情勢の変化に対応していくため、駐車場の有効活用、荷さばき車対策、自動二輪車駐車対策等、様々な施策を推進しています。

県警察本部では、違法駐車に対して、違法駐車追放強化月間等を通じて、駐車マナー等の向上を呼びかけるとともに、幹線道路や繁華街等を中心とした悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反を重点に、取締りを強化しました。

(2) 今後の対策

- 横浜市駐車場条例等により、適正な整備を行っていきます。また、既存駐車場への自動二輪車の受け入れ等の有効活用を図ります。

対策	内容	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
駐車場の整備	乗用車、荷さばき車及び自動二輪車駐車場の附置義務	推進	推進	市
	パーキングメーター等の整備	延べ5,000枠確保	推進	県警
共同住宅の駐車施設整備	共同住宅の駐車場確保	推進	推進	市

#### 4 道路構造・沿道対策

##### 4-1 道路構造対策

###### (1) これまでの取組状況

国、市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び首都高速道路株式会社は、自動車からの騒音や排出ガスの沿道環境への伝播・拡散を低減するために、適切な道路構造の選択及び遮音壁・環境施設帯の設置等の対策を進めました。

遮音壁等の整備として、東名高速道路、保土ヶ谷バイパス等の高速道路においては遮音壁の設置及び嵩上げ、環状2号線等の幹線道路では、遮音壁の設置や植樹帯等の設置を行いました。

また、路面对策として、幹線道路に高機能舗装を推進しています。

###### (2) 今後の対策

引き続き、沿道環境の改善のため、適切な道路構造の選択及び遮音壁・環境施設帯の設置等の対策を関係機関が連携し推進します。

##### ア 遮音壁等の設置

###### (ア) 遮音壁

○ 幹線道路の沿道で、道路交通騒音の著しい地域には、地形や沿道土地利用状況に応じて、遮音壁の設置や嵩上げを推進するとともに、必要に応じ道路交通騒音をさらに低減するため、新型遮音壁等の設置に努めます。また、事業中の幹線道路には、交通量、沿道土地利用状況などを考慮して、地形上可能な場合は遮音壁の設置を推進します。

○ 良好な道路環境と道路景観を確保するため、遮音壁を設置する場合には、植樹を併用するなど景観にも配慮します。

対策	道路名称	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
遮音壁の設置	横浜環状道路 (南線、北線、北西線、2号線等)	—	推進	国・市・事業者
	国道357号 保土ヶ谷バイパス	— —	推進	国
	環状2号線 環状3号線	屏風ヶ浦バイパス —	— 推進	市
	第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路	325m	推進	事業者
	東名高速道路	延べL=178m	推進	事業者
遮音壁の嵩上げ	国道1号、保土ヶ谷バイパス	延べL=869m	推進	国
	第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路	192m	推進	事業者
	東名高速道路	延べL=5,197m	延べL=625m (H24計画のみ) ※予定	事業者



<遮音壁>

遮音壁上部は吸音材であるグラスウールを中に詰めた金属製吸音板とし、下部は住宅への日照を考慮したポリカーボネートを活用した透光板となっています。

遮音壁の一例（出典：中日本高速道路（株））

(イ) 植樹帯等

- 連続した植樹帯は、歩行者や住民に対する道路交通騒音等の影響を、植樹帯の遮へい効果により心理的に低減する効果などが期待されることから、道路幅員が広く、設置が可能な場所には、連続した植樹帯を設け、緑豊かな道路空間の形成に努めます。
- 道路の環境や景観を改善するため、特に、交通量の多い道路のり面等に緑化を行います。

対策	内 容	前 4 か年実績	平成 24～29 年度 計 画	実施機関
植樹帯等の設置	街路樹管理事業	街路樹 133,160 本 植樹帯 124.5ha (H22 実績)	街路樹 133,400 本 植樹帯 125.5ha(H24)	市・事業者
	街路緑化の推進	推進	推進	
	いきいき街路樹事業	推進 (H21～みどりアップ計画)	推進	

(ウ) 高架裏面等への吸音板の設置

高架道路が併設された道路で、周辺住宅への反射音による道路交通騒音を低減する必要がある箇所には、高架裏面吸音板の設置を推進します。

また、必要に応じてトンネル坑口、堀割道路側壁に吸音板を設置します。



高架裏面吸音板

高架道路の裏面に設置することで、高架下面で反射する自動車交通騒音を低減する効果があります。

高架吸音板の一例（出典：首都高速道路（株）ホームページ）

イ 環境施設帯の設置等

(ア) 環境施設帯の設置

今後、整備する高速道路には、自動車による大気汚染、騒音及び振動を低減するため、沿道土地利用状況などに応じて、環境施設帯の設置に努めます。

(イ) 歩道の整備

歩道は、歩行者の安全と円滑な通行を確保するほか、自動車による大気汚染、騒音及び振動の低減にも効果が期待されることから、整備の推進に努めます。

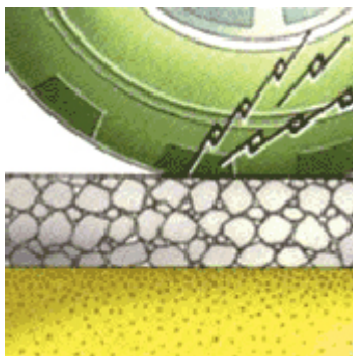
ウ 路面对策

(ア) 高機能舗装

住居系地域を通過する交通量の多い幹線道路では、道路交通騒音を低減するため高機能（低騒音）舗装を行います。

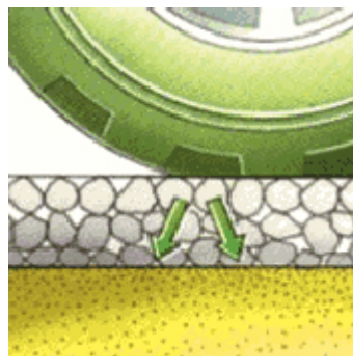
高機能舗装は、長期間使用していくうちに空隙部分に土砂などが詰まり機能が低下するので、高機能性の保持及び舗装の劣化を考慮した維持管理及び技術開発に努めます。

対策	道路名称	前4か年実績	平成24～29年度計画	実施機関
高機能舗装	国道1号、15号、16号、246号	延べ90,031 m <sup>2</sup>	推進	国
	環状2号線、弥生台桜木町、横浜上麻生等	延べL=11,101m	推進	市
	第三京浜道路、横浜横須賀道路、横浜新道	全舗装補修面積 159,748m <sup>2</sup> 密粒度→高機能舗装 29,884 m <sup>2</sup>	推進	事業者
	東名高速道路 等	延べ258,678m <sup>2</sup>	延べ6,000m <sup>2</sup> (H24計画のみ) ※予定	事業者



通常舗装

タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する。



高機能舗装

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。

高機能舗装

従来の舗装に比べ空隙が多いため、騒音低減効果があります。また、路面に降った雨水が速やかに表層内へ浸透し排水される構造となっていることから、雨天時の路面排水が良好です。

図4-1 通常舗装と高機能舗装の比較（出典：首都高速道路（株）ホームページ）

(イ) 橋梁ジョイント部等の改善

高架道路や橋梁の接合部付近において、劣化による段差などが生じた場合に発生する騒音及び振動を防ぐため、接合部の維持管理及び補修に努めます。

(ウ) 道路路面の維持管理

道路舗装の劣化による騒音及び振動を防ぐため、路面性状調査を行い、必要に応じて舗装の打ち換え等を行い、道路面の適切な維持管理を実施します。

#### 4-2 沿道対策

(1) これまでの取組状況

道路沿道における大気汚染や騒音の改善を進めるためには、道路と住居との間に距離を確保する緩衝空間の確保、非住居系の緩衝建築物の配置、防音性の高い建築物の誘導及び家屋の防音化などの沿道における対策を推進することが必要です。

首都高速道路株式会社は、首都高速道路沿道で一定の要件を満たした家屋について防音工事の助成を行いました。(平成19年度2戸、平成20年度2戸)

市では延べ369件に対して高速道路や一般国道など幹線道路の沿道に建設される集合住宅に対して、住居側での防音対策についての指導を実施しました。

また、都市のヒートアイランド現象を抑制するため、舗装体内に水分を保持し、道路面温度の上昇を抑制する能力を持つ「保水性舗装」を市内14路線で実施しました。さらに舗装の表面に熱反射塗料等を塗布することで、舗装路面の温度上昇を抑制する能力を持つ「遮熱性舗装」を市内17路線で実施しました。

(2) 今後の対策

引き続き、関係機関が連携し、以下の対策を推進します。

ア 緩衝空間の確保

- 再開発を含め、新たに市街地の形成を進める地域で、道路を整備する場合には、道路沿道に公園や農地などを緩衝空間として、確保することに努めます。
- 自動車公害防止対策に有効な緩衝空間となる緑地を保全します。
- 緩衝空間には大気浄化機能の高い樹木の植栽に努めます。

イ 緩衝建築物の配置

- 幹線道路の沿道には、建ぺい率・容積率の設定や防火地域などの指定によって緩衝建築物を立地誘導します。また、公共施設を優先して整備するなど、緩衝建築物の配置に努めます。
- 緩衝建築物を誘導するために、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの多様な整備手法を活用します。

ウ すず風舗装(保水性舗装、遮熱性舗装)の推進

ヒートアイランド現象の抑制策として、人通りが多く、打ち水の期待ができる商店街等で、舗装改修にあわせて、舗装表面の温度上昇を和らげる「保水性舗装」を平成15年度より実施しており、これまで延べ約100,000m<sup>2</sup>の舗装を実施しました。また、舗装の表面に熱反射塗料等を塗布することで、舗装路面の温度上昇を抑制する「遮熱性舗装」を平成18年度より実施しており、これまで延べ約54,000m<sup>2</sup>の舗装を実施しました。今後も推進していきます。

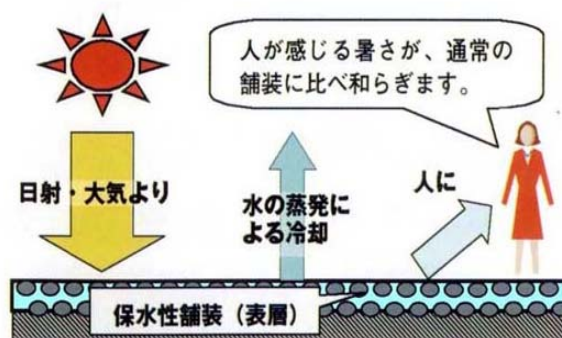


図4-2 保水性舗装のイメージ



エ 建築物の防音化

- 引き続き、自動車専用道路の沿道で、遮音壁を設置しても一定の騒音レベル以上の家屋には、防音工事に対する助成を行っていきます。(巻末資料参照)
- 高速道路や一般国道など幹線道路の沿道に新たに建築される集合住宅の住居側における防音対策指導は、その内容を充実・強化し推進していきます。(表4-1)

表4-1 集合住宅の防音対策に関する指導内容

対象となる道路及び適用地域	道 路：高速自動車国道、自動車専用道路、国道1号、国道15号、国道16号、国道246号、環状2号線及び環状3号線 適用地域：用地が上記道路の敷地境界から50m以内にあるもの		
対象となる建築物等	(1) 建 物：幹線道路沿道において次のいずれかに該当するもの		
	建築物の建築地域	建築物の 高さ	建築物の 階数
	第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、その他の地域	10m 以上	4階 以上
近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	15m 以上	5階 以上	
夜間の室内騒音レベル目標値	(2) 宅地開発：幹線道路沿道において主に集合住宅を目的とした、開発面積が0.1ha以上  40 デシベル（等価騒音レベル）		

## 5 普及啓発の推進

### (1) これまでの取組状況

#### ア 発生源対策の普及啓発

神奈川県、横浜市、(社)神奈川県トラック協会等は、市民及び事業者が、九都県市指定低公害車を選択して購入できるように、ホームページや広報紙等により、自動車の環境情報の提供を行いました。

(社)神奈川県自動車整備振興会は、自動車排出ガスや騒音を低減するため、自動車点検推進デーや自動車点検教室を開催し、車両の点検整備の励行を啓発しました。また、神奈川県運輸支局は、一酸化炭素、炭化水素、黒煙及び騒音の軽減等点検整備に係る啓発活動や街頭検査による適正整備に関する指導を引き続き行っています。

行政及び関係団体は、市民及び事業者に対し、エコドライブ（急発進・急加速の防止やアイドリングストップなど、自動車排出ガスや騒音を低減する運転方法）の啓発を、イベントや講習会等の機会をとらえて行いました。

このように、各関係機関は、自動車公害対策の各種取組を、市民や事業者に対して情報提供し、理解と協力を得られるよう努めています。



左：九都県市啓発チラシ  
上：エコドライブ講習会の様子

#### イ 交通量対策の普及啓発

(社)神奈川県バス協会及び横浜市交通局等は、大気汚染防止のため、バスや地下鉄の割引一日乗車券「ファミリー環境一日乗車券」を発行するなど、公共交通機関の利用を促進しました。

また、自家用車の過度な使用を抑制するため、電車やバス等公共交通機関や自転車の利用促進を図りました。

(社)神奈川県トラック協会や横浜港運協会等は、グリーン配送の推進や効率的な物流配送を行いました。

#### ウ 交通流対策の普及啓発

神奈川県警察本部は、渋滞解消のため、交通情報の収集提供システムの拡大整備を行い、交通事故多発路線における交差点関連違反の取締りを強化しました。

また、神奈川県警察本部及び横浜市道路局は違法駐車追放強化月間や季節の交通安全運動を通じて、交通マナーや駐車マナーの向上等と呼びかけ、渋滞解消を図っています。

#### エ 共通的な普及啓発

市民及び事業者が、地球環境の素晴らしさや大切さ等を認識し環境に配慮した行動のきっかけとなるよう、関係機関が連携して、6月の環境月間や12月の大気汚染防止推進月間等において、環境に優しいライフスタイルなどの普及啓発を行いました。

市では、市内小学校等からの要請により、環境教育の取組として燃料電池車を使った環境教

育を実施しました。

また、(社)神奈川県トラック協会では、県民と協会会員事業者を対象に、交通安全とエコドライブ等の環境をテーマにした「交通環境セミナー」の実施を、平成23年度から始めました。

(2) 今後の対策

自動車公害防止を継続的に進めるためには、自動車単体の大気汚染等の防止対策や沿道環境改善対策に加え、自動車を使用する市民および事業者に対する環境保全に関する意識の向上や環境負荷の少ない行動への変化を促すための普及啓発が不可欠です。市民および事業者に対する普及啓発を短中期的な取組として位置づけ、従来からの取組に加え、関係機関がより一層の連携を図り、情報提供や協力要請等を含めた普及啓発を推進します。

ア 発生源対策の普及啓発

- 市民及び事業者が、最新の排気ガス適合や低騒音の自動車を選択して購入できるように、自動車の環境情報の提供に努めます。
- 行政及び関係団体が実施している自動車公害対策の各種取組みを、市民や事業者に対して情報提供し、理解と協力を求めます。
- 自動車排出ガスや騒音を低減するため、車両の点検・整備の励行を呼びかけます。
- エコドライブ（急発進・急加速の防止やアイドリングストップなど、自動車排出ガスや騒音を低減する運転方法）の励行を、市民及び事業者に求めます。
- 各関係機関は引き続き、啓発活動や街頭検査による適正整備に関する指導を行います。



左：市庁舎におけるエコドライブ啓発  
上：県二市啓発の様子

対策	内容	前4か年の実績	平成24～29年度計画	実施機関
自動車排出ガスの削減	九都県市指定低公害車の市民への周知	推進	推進	県、市
	県二市共同事業の実施			県、市
	県条例に基づく運行規制に係る指導及び周知活動			県、市
	環境対策に係る一般車両対象の街頭調査			国、事業者
低公害車の普及促進	公用車への低公害車率先導入によるPR	推進	推進	県、市

	低公害車導入補助事業（再掲）	推進	推進	事業者、市
	低公害車の体験会、展示会			市
次世代自動車の普及促進	公用車へのEV等率先導入によるPR	推進	推進	市
	公用車を用いた普及啓発イベントの開催・広報			市
	水素ステーションの普及のための講習会開催			県、市
点検整備	自動車点検整備のPR	推進	推進	事業者
	定期点検実施車両に定期整備済ステッカーの貼布			事業者
	ディーゼルクリーンキャンペーンの実施			国、事業者
	騒音防止装置・排出ガス発散防止装置などの適正整備に関する研修の実施			事業者
エコドライブの普及促進	エコドライブ管理システム（EMS）機器導入促進助成事業	推進	推進	事業者
	アイドリングストップ運動の推進			県、市、事業者
	講習会、体験会、フォーラム等の開催			県、市、事業者
	市民、事業者、職員向けエコドライブ普及促進			事業者、県、市

イ 交通量対策の普及啓発

- 市民および事業者に対して、公共交通機関の利用促進及び自動車以外の移動手段を推奨します。
- 荷主事業者に対し、関係団体を通じて、効率的な運送方法について協力を求めます。

対策	内容	前4か年の実績	平成24～29年度計画	実施機関
環境負荷の低い交通手段への転換	公共交通機関（バス・鉄道）の利用促進PR	推進	推進	事業者、市
	過度な自家用車交通の抑制			市
	環境志向型乗車券「ファミリー環境1日乗車券」「1日乗車券」、子供半額キャンペーン及び「環境定期券」制度の実施			事業者、市
物流対策	内航船・鉄道の効率的な運用	推進	推進	事業者
	物流関係事業者に対する市条例等の周知			事業者、市

ウ 交通流対策の普及啓発

- 円滑な自動車の走行を確保するため、違法駐車取締や監視活動の強化、交通ルールや駐車マナー啓発キャンペーンの推進により違法駐車防止に努めます。

対策	内容	前4か年の実績	平成24～29年度計画	実施機関
円滑な交通流の確保	交通情報の収集・提供システムの整備・活用	推進	推進	県警
	交通事故分析に基づき、交通事故多発路線における交差点関連違反の取締強化			県警
	違法駐車追放総合対策、取り締り強化期間及び交通安全運動にて交通ルールや駐車マナー啓発			市、県警
	違法駐車及び放置自転車、バイククリーンキャンペーンの実施			市
駐車場対策	アイドリングストップ運動の実施	推進	推進	市

エ 共通的な普及啓発

- 市民及び事業者に対する環境保全に関する意識の向上や環境負荷の少ない行動への変化を促すため、既存の広報媒体に新たな情報技術も活用した普及啓発を行います。
- 九都県市等の広域的な取組や市民及び事業者との協働、庁内交通関連部局と連携した自動車公害防止対策に係る各種取組を引続き推進します。
- 地域の身近な道路を対象に地域のボランティア団体と行政が身近な道路の美化や清掃等を行う制度を推進します。



区民祭り等での車両展示とエコドライブ啓発



燃料電池自動車 展示会

対策	内容	前4か年の実績	平成24～29年度計画	実施機関
市民・事業者への環境教育	グリーン経営認証制度促進助成	推進	推進	事業者
	会報誌やホームページ、新たな情報技術等を活用した自動車公害改善に係わる広報・啓発活動の推進			事業者、 県、市
	環境月間（6月）、エコドライブ推進月間（11月）、大気汚染防止推進月間（12月）での取組			県、市
	燃料電池自動車を活用した環境学習			市
	市民・事業者との協働の取組			市
	交通関連部署との連携			市
	九都県市など広域的な取組の連携			県、市

## 6 監視・調査

### 6-1 大気環境の常時監視及び騒音等の調査・監視

#### (1) これまでの取組

##### ア 大気環境の常時監視

一般局 20 局及び自排局 8 局において二酸化窒素、浮遊粒子状物質（S PM）を測定しており、一般局 19 局で光化学オキシダントを測定しています。また一般局 18 局では、二酸化硫黄を測定しています。

光化学スモッグに関する情報提供として、平成 10 年度からインターネットで光化学オキシダントなどの測定値を公表しており、さらに平成 16 年度からは光化学スモッグ注意報の発令状況等の情報を、携帯電話等へのメールでお知らせするサービスを開始しました。

##### イ 道路の騒音・振動について

道路騒音については、幹線道路の経年変化を把握する等の目的で、毎年定期的に測定の他に、市民からの調査依頼に基づく測定を実施しています。測定の結果が要請限度を超えた場合には、道路管理者に対して防音壁の設置や舗装の打ち換え、路面補修などの対策を申し入れています。

道路振動については、市民からの調査依頼などに基づく測定を実施しています。

また、横浜市道路交通環境対策連絡会において、道路管理者との連絡・協議を行っています。

#### (2) 今後の対策

引き続き、道路交通環境の状況把握するため各種測定や道路管理者との連絡・協議を行います。

### 6-2 微小粒子状物質（PM2.5）への対応

#### (1) 経過

環境省中央環境審議会は、平成 20 年 12 月 9 日付けで諮問された「微小粒子状物質に係る環境基準の設定について」に対し、平成 21 年 9 月 3 日に答申を行い、微小粒子状物質に係る大気環境基準設定に当たっての指針値等が示されました。

環境省ではこれを受けて、環境基本法第 16 条に基づく大気汚染に係る環境基準を平成 21 年 9 月 9 日付けで告示しました。

その測定法については、「微小粒子状物質による大気汚染の状況を的確に把握することができると認められる場所において、濾過捕集による質量濃度測定方法又はこの方法によって測定された質量濃度と等価な値が得られると認められる自動測定機による方法により測定した場合における測定値によるものとする。」とされています。

そこで、環境省では、標準測定法と自動測定機の等価性の確認のために並行試験を平成 21 年冬季及び平成 22 年度夏冬に実施しました。あわせて、自動測定機の安定性を確認するための長期試験を実施する予定です。

また、環境省においては、「PM2.5 モニタリング試行事業」を行っています。本事業は、地方公共団体が設置する大気環境測定局において、微小粒子状物質（PM2.5）自動測定機による測定を継続的に実施することにより、全国の環境大気中の PM2.5 濃度に関する基本的なデータを取得するとともに、PM2.5 自動測定機の特性の把握及び地方公共団体における機器の取扱いの習熟等に資することを目的として、平成 21 年 4 月より順次測定を行っているものです。

#### (2) これまでの取組

これら測定法試験及び常時監視結果等を踏まえて、横浜市においても常時監視体制の整備を検討・整備しており、平成 23 年度は、一般局 2 か所（鶴見区潮田交流プラザ、泉区総合庁舎）自排局 1 か所（青葉台）において測定を開始しました。

#### (3) 今後の対策

引き続き横浜市の測定体制の整備を進め状況の把握に努めるとともに、国の動向を踏まえ、対応を検討していきます。





# 巻末資料

- 1 本文関連資料
  - (1) 自動車騒音規制値
  - (2) 自動車騒音に係る要請限度
  - (3) 道路交通振動に係る要請限度
  - (4) 横浜市内の燃料供給体制の整備状況
  - (5) 横浜市内の充電設備設置状況（倍速充電スタンド）
  - (6) 家屋防音工事の対象となる道路及び住宅について
  - (7) 微小粒子状物質による大気汚染に係る環境基準について
  - (8) 自動車燃料品質に係る許容限度
  - (9) 県条例により使用・販売が禁止されている自動車燃料
- 2 九都県市指定低公害車指定基準
- 3 各種低公害車導入等融資・助成制度
- 4 横浜市低公害車等補助制度概要
- 5 横浜市駐車場条例に基づく駐車施設の附置義務
- 6 横浜市自動車公害防止計画推進協議会について
  - (1) 横浜市自動車公害防止計画推進協議会設置・運営要綱
  - (2) 協議会委員・幹事構成員表



# 1 本文関連資料

## (1) 自動車騒音規制値 (単位：デシベル)

自動車の種別			定常走行騒音			近接排気騒音			加速走行騒音			
			46年規制	10～13年規制 [現行規制値]		61～ 元年 規制	10～13年規制 [現行規制値]		57～62年 規制	10～13年規制 [現行規制値]		
大型車	車両総重量が3.5トンを 超え、原動機の最高出力が150キ ワットを超えるもの	全輪駆動車 トラクタ及び クレーン車	80 (84)	83	(平成13年)	107 (元年)	99	(平成13年)	83	(61年)	82	(平成13年)
		トラック		82	(平成13年)			(平成13年)		81	(平成13年)	
		バス		(平成10年)	(平成10年)			(59年)			(平成10年)	
中型車	車両総重量が3.5トンを 超え、原動機の最高出力が150キ ワット以下のもの	全輪駆動車 トラクタ及び クレーン車	78 (82)	80	(平成13年)	105 (元年)	98	(平成12年)	83 (58年)	(61年)	81	(平成13年)
		トラック		79	(平成13年)			(平成13年)		80	(平成13年)	
		バス		(平成12年)	(平成12年)			(平成12年)			(平成12年)	
小型車	車両総重量が3.5トン以 下のもの	軽自動車以外	74 (78)	74	(平成12年)	103 (元年)	97	(平成12年)	78 (59,60年)	76	(平成12年)	
					軽自動車			(平成11年)			(平成11年)	(平成11年)
		車両総重量が1.7トンを 超えるもの						(平成11年)			(平成11年)	(平成11年)
		車両総重量が1.7ト ン以下のもの			ボンネット 型のもの			(平成12年)			(平成12年)	(平成12年)
乗用車	専ら常用の用に供 する乗車定員10人 以下のもの	乗車定員 6人超	70 (74)	72	(平成11年)	103 (63年)	96 <100>	(平成11年)	78 (57年)	76	(平成11年)	
		乗車定員 6人以下			(平成10年)			(平成10年)			(平成10年)	
二輪自動車	二輪の小型自動車 (総排気量0.250リット ルを超えるもの)及 び二輪の軽自動車 (総排気量0.125リット ルを超え0.250リット ル以下のもの)	小型	74	72	(平成13年)	99 (61年)	94	(平成13年)	75	(62年)	73	(平成13年)
		軽			(75.1)			71		(平成10年)		(平成10年)
原動機付自転車	第二種原動機付自転車 (総排気量0.05リットルを 超え0.125リットル以下 のもの)及び第一種原動 機付自転車(総排気量 0.050リットル以下のもの)	第二種	70	68	(平成13年)	95 (61年)	90	(平成13年)	72	(61年)	71	(平成13年)
		第一種			(69.6)			65		(平成10年)		(平成10年)
使用過程車	全車		85	85	新車 と 同一	新車と同一						

注) 1 定常走行騒音の46年規制の欄中( )内の数値は、測定速度及び測定位置の変更による現行規制値の換算値を示す。

2 < >内は、リヤエンジン車を示す。

3 元年規制以前については、「150キワット」を「200馬力」と読み替える。

4 近接排気騒音の許容限度目標値の欄中、使用過程車についての「新車と同一」とは、車種ごとに新車時に適用された数値と同じ数値が、その車が使用過程に入った段階においても適用されることを示す。

5 小型車の加速走行騒音の現行規制の規制年度については、全輪駆動車が60年、トラック、バスが59年である。

(2) 自動車騒音に係る要請限度

市長は指定地域内における自動車騒音が環境省令で定める限度（以下「要請限度」という。）を超えていることにより道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、神奈川県公安委員会に対し、道路交通法（昭和35年法律第105号）の規定による措置を執るべきことを要請でき、道路管理者又は関係行政機関の長に意見を述べる事ができます。

要請限度については、下表のとおりです。

（単位：デシベル）

騒音規制法の区域区分	都市計画法による用途地域	車線等	時間の区分	
			昼間 (6時から22時)	夜間 (22時から6時)
a 区域	第1種低層住居専用地域	1車線	65	55
	第2種低層住居専用地域	2車線以上	70	65
	第1種中高層住居専用地域 地域	近接区域	75	70
b 区域	第1種住居地域	1車線	65	55
	第2種住居地域 準住居地域 市街化調整区域	2車線以上 近接区域	75	70
c 区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	1車線 2車線以上 近接区域	75	70
記事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線とは1縦列の自動車及安全かつ円滑に走行するために必要な幅員を有する帯状の歩道部分をいう。</li> <li>・近接区域とは、幹線交通を担う道路に近接する区域をいい、幹線交通を担う道路とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び4車線以上の市町村道をいう。近接する区域とは、車線の区分に応じた道路端からの距離が2車線以下の車線を有する道路は15m、2車線を越える車線を有する道路は20mの範囲とする。</li> <li>・なお、用途地域のうち工業専用地域については除外する。</li> </ul>			

※騒音規制法による自動車騒音の限度における区域区分と、これらにおける時間の区分のあてはめについては、騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度（平成12年12月15日総理府令第15号）、横浜市告示第78号（平成12年3月24日）による。

(3) 道路交通振動に係る要請限度

市長は指定地域内における道路交通振動が環境省令で定める限度（以下「要請限度」という。）を超えていることにより道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は神奈川県公安委員会に対し道路交通法（昭和35年法律第105号）の規定による措置を執るべきことを要請することができます。

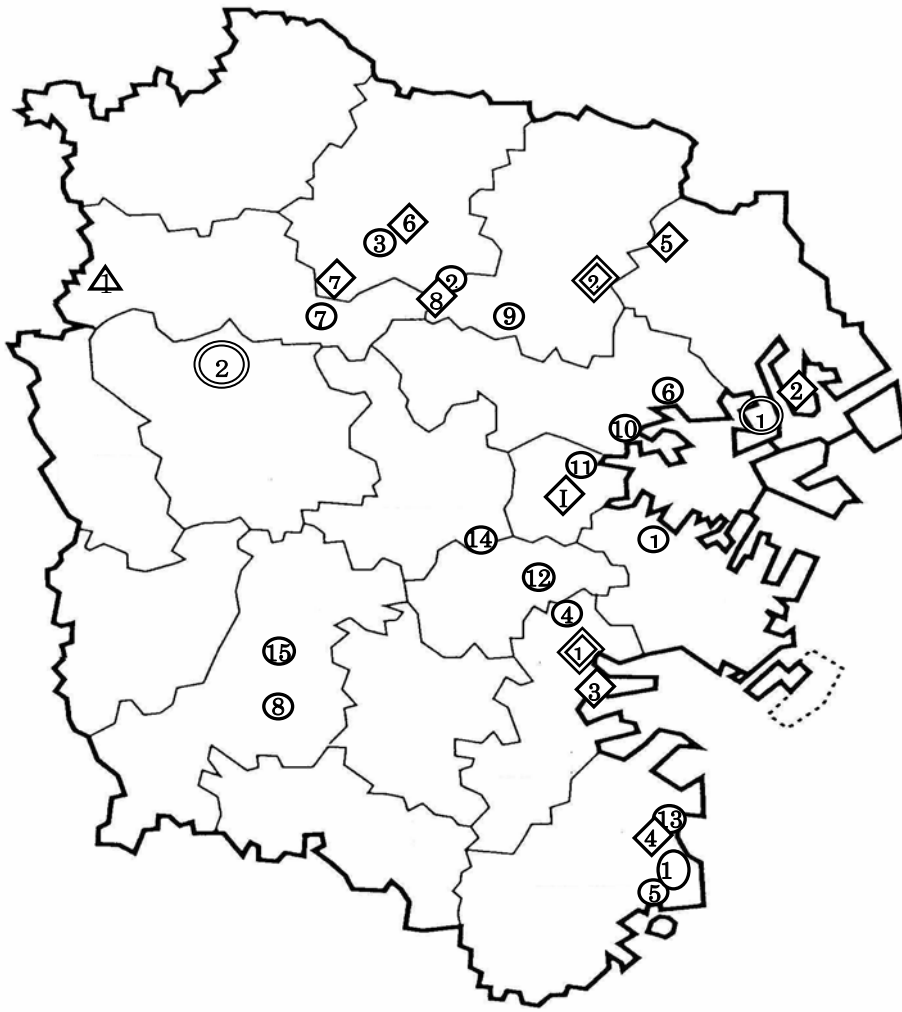
要請限度については、下表のとおりです。

（単位：デシベル）

振動規制法の 区域区分	都市計画法による用途地域	時間の区分	
		昼間 (8時から19時)	夜間 (19時から8時)
第1種区域	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域 市街化調整区域	65	60
第2種区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	70	65
記事	・なお、用途地域のうち工業専用地域については除外する。		

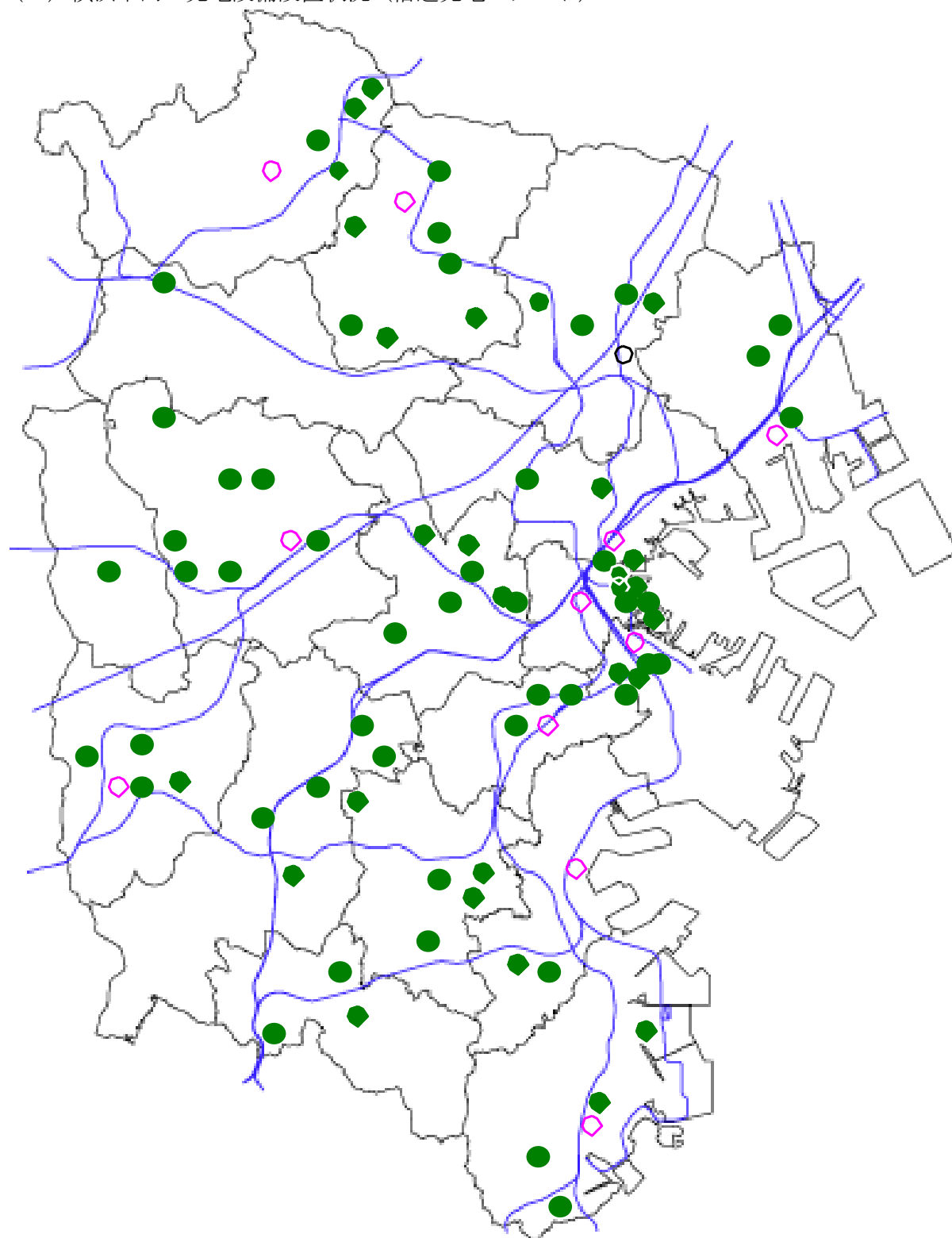
※振動規制法による道路交通振動の限度における区域区分と、これらにおける時間の区分のあてはめについては、振動規制法第16条第1項の規定に基づく指定地域内における道路交通振動の限度（昭和51年11月10日総理府令第58号）、横浜市告示第63号（昭和61年3月25日）による。

(4) 横浜市内の燃料供給体制の整備状況



燃料	図中記号	名称	燃料	図中記号	名称
C N G	◇	1 横浜浅間町天然ガススタンド	L P G	○	1 (株)奥山商会山下町オートガススタンド
		2 鶴見天然ガススタンド			2 (株)ミツロコ横浜エコ・ステーション
		3 根岸天然ガススタンド			3 京浜石油(株)
		4 金沢エコ・ステーション			4 宇佐美商事(株)
		5 環状2号新横浜エコ・ステーション			5 横浜産業(株)
		6 都筑エコ・ステーション			6 信和興業(株)入江町オートガススタンド
		7 横浜佐江戸エコ・ステーション			7 (株)マルエイ横浜支店
		8 ミツロコ横浜エコ・ステーション			8 (株)横浜自動車学校オートガススタンド
水 素	◎	1 横浜大黒水素ステーション			9 三和オートガス(株)
		2 横浜旭水素ステーション			10 ゲットライフサーラ関東(株)横浜事業所
					11 都市交通商事(株)横浜オートガススタンド
					12 神奈川オートガス(株)
					13 (株)大八金沢オートガススタンド
					14 信和興業(株)保土ヶ谷オートガススタンド
					15 (株)TF オートガススタンド
					16 (株)南横浜自動車学校西武金沢オートガススタンド

(5) 横浜市内の充電設備設置状況 (倍速充電スタンド)



- 区役所、市役所
- 民間施設等

倍速充電スタンド設置場所(横浜市補助金を利用して設置したもの(五十音順・平成24年2月末現在))

鶴見区	鶴見区役所；神奈川トヨタ自動車(株)ステーションハウス鶴見、スターバックスコーヒー横浜鶴見店、ライフ鶴見店、
神奈川区	神奈川区役所；神奈川トヨタ自動車(株)マイクス本社店、(株)そごう・西武そごうパーキング館、(株)トヨタレンタリース神奈川東白楽駅前店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット神奈川、同マイネット片倉、パーク24(株)タイムズポート横浜鶴屋町、横浜ベイクォーター
西区	西区役所；トヨタジョイパークみなとみらい21、パーク24(株)タイムズ楠町第2、同タイムズ南幸第4、同新高島臨時駐車場、横浜駅東口地下駐車場、横浜トヨペット(株)横浜店、横浜ベイシシセラトンホテル
中区	横浜市役所第1駐車場；神奈川ダイハツ(株)本社ショールーム、神奈川トヨタ自動車(株)中店、トヨタカローラ横浜(株)伊勢佐木店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット伊勢佐木、パーク24(株)タイムズステーション横浜山下町、横浜赤レンガ倉庫、横浜ワールドポーターズ
南区	南区役所；神奈川トヨタ自動車(株)南店、関東緑花(株)、ネットトヨタ横浜(株)マイネット南
港南区	神奈川トヨタ自動車(株)港南店、トヨタカローラ横浜(株)下永谷店、ネットトヨタ横浜(株)港南店、横浜トヨペット(株)港南店、ローソン洋光台店
保土ヶ谷区	神奈川トヨタ自動車(株)保土ヶ谷店、タイムズ24E-NEXCO 和田町、トヨタカローラ神奈川(株)横浜店、トヨタカローラ横浜(株)保土ヶ谷店、ネットトヨタ横浜(株)保土ヶ谷店、富士スーパー新桜ヶ丘店、ローソン横浜市民病院前店
旭区	旭区役所；オートバックス都岡店、神奈川トヨタ自動車(株)旭今宿店、同希望ヶ丘店、同二俣川U-Carセンター、ネットトヨタ横浜(株)マイネット今宿、同マイネット希望ヶ丘、パーク24(株)タイムズステーションココロト鶴ヶ峰
磯子区	磯子区役所；昭和シェル(株)上中里SS、ネットトヨタ横浜(株)マイネット磯子
金沢区	金沢区役所；神奈川トヨタ自動車(株)金沢店、(株)金沢商業開発ピアレヨコハマ、トヨタカローラ横浜(株)金沢店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット金沢
港北区	港北区役所；(株)トヨタレンタリース神奈川新羽駅前店、トレッサ横浜、ネットトヨタ横浜(株)港北店、ライフ大倉山店
緑区	ネットトヨタ横浜(株)中山店
青葉区	青葉区役所；神奈川トヨタ(株)青葉台店、(株)トヨタレンタリース神奈川たまプラーザ駅前店、ネットトヨタ横浜(株)あざみ野店、同マイネット青葉台店
都筑区	都筑区役所；イケア港北、神奈川トヨタ自動車(株)池辺店、同港北ニュータウン店、日本システムバンク(株)、ネットトヨタ神奈川(株)センター北店、ネットトヨタ横浜(株)港北ニュータウン店、ららぽーと横浜
戸塚区	オートバックス東戸塚店、神奈川トヨタ自動車(株)戸塚店、同東戸塚店、トヨタカローラ横浜(株)戸塚下倉田店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット柏尾
栄区	スリーエフ栄鍛冶ヶ谷店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット上郷、横浜トヨペット(株)大船店
泉区	泉区役所；神奈川トヨタ自動車(株)中田店、トヨタカローラ横浜(株)立場駅前店、ネットトヨタ横浜(株)マイネット泉たてば、(株)ヤマダ電機テックランド横浜泉店
瀬谷区	ネットトヨタ横浜(株)マイネット瀬谷



(6) 家屋防音工事の対象となる道路及び住宅について

制度の対象となる道路	東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)及び首都高速道路(株)が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路 道路名：東名高速道路、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路、横浜羽田空港線、三ツ沢線、狩場線及び高速湾岸線
助成の対象となる住宅	次の要件に該当する住宅 (1)既供用道路の周辺にあっては1976(昭和51)年8月1日、その他の道路の周辺にあっては供用開始の日以前に住居の用に供されていること。 (2)道路交通騒音による障害を防止するための措置が施されていないこと。 (3)夜間の道路交通騒音が計算値、実測値とも65デシベル(等価騒音レベル)以上である寝室又は居室があること。

(7) 微小粒子状物質による大気汚染に係る環境基準について

環境基本法第16条第1項の規定による微小粒子状物質による大気汚染に係る環境上の条件につき人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準(以下「環境基準」という。)及びその達成期間は、次のとおりとする。

第1 環境基準

- 1 微小粒子状物質に係る環境基準は、次のとおりとする。  
1年平均値が $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1日平均値が $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であること。
- 2 1の環境基準は、微小粒子状物質による大気汚染の状況を的確に把握することができると認められる場所において、濾過捕集による質量濃度測定方法又はこの方法によって測定された質量濃度と等価な値が得られると認められる自動測定機による方法により測定した場合における測定値によるものとする。
- 3 1の環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については、適用しない。
- 4 微小粒子状物質とは、大気中に浮遊する粒子状物質であって、粒径が $2.5\mu\text{m}$ の粒子を50%の割合で分離できる分粒装置を用いて、より粒径の大きい粒子を除去した後に採取される粒子をいう。

第2 達成期間

微小粒子状物質による大気汚染に係る環境基準は、維持され又は早期達成に努めるものとする。

(8) 自動車燃料品質に係る許容限度

	項目	基準強化前	基準強化
ガソリン	鉛	検出されないこと	同左
	硫黄	0.01% (100ppm) 以下 (質量比)	10ppm 以下
	ベンゼン	5% 以下 (体積比)	1% 以下
	MTBE	7% 以下 (体積比)	同左
	エタノール	—	3 w t %
軽油	硫黄	0.05% (500ppm) 以下 (質量比)	10ppm 以下
	セタン指数	45 以上	同左
	90%留出温度	360℃以下	同左

(9) 県条例により使用・販売が禁止されている自動車燃料

- 1 重油 (日本工業規格 K2205 に定める重油を言う。以下同じ。)
- 2 重油を混和した燃料
- 3 1 及び 2 に掲げるもののほか、次の表の左欄に掲げる燃料の性状が、それぞれ同表の右欄に掲げる基準値を満たさない燃料

燃料の性状	基準値
90 パーセント留出温度	摂氏 360 度以下
10 パーセント残油の残留炭素成分	0.1 質量パーセント以下
セタン指数	45 以上
硫黄分	0.05 質量パーセント以下

## 2 九都県市指定低公害車指定基準

### (1) 九都県市指定基準（車両総重量 3.5ト超）

自動車の種別			平成 21 年基準 優低公害車 *(1)又は(2)に該当する車両				平成 21 年基準 超低公害車 *(1)又は(2)に該当する車両			
			(1)		(2)		(1)		(2)	
			NOx	PM	NOx	PM	NOx	PM	NOx	PM
			平成 21 年 基準 30% 低減レベル	平成 21 年 基準レベル	平成 21 年 基準レベル	平成 21 年 基準 30% 低減レベル	平成 21 年 基準 2/3 低減レベル	平成 21 年 基準レベル	平成 21 年 基準 30% 低減レベル	平成 21 年 基準 30% 低減レベル
バス・トラック	重量車	排出ガス 基準	0.5	0.010	0.7	0.007	0.2	0.010	0.5	0.007
		燃費 基準	平成 27 年度燃費基準達成車							

(注) 基準値は、国土交通省自動車型式認証実施要領に基づく算出方法によることとする。

### (2) 九都県市指定基準（車両総重量 3.5ト以下）

自動車の種別			平成 21 年基準 優低公害車			平成 21 年基準 超低公害車		
			NOx	NMHC	PM	NOx	NMHC	PM
排ガス基準	乗用車		0.025	0.025	0.005	0.013	0.013	0.005
	バス・トラック	軽貨物車、軽量者 (GVW1.7ト以下)						
	バス・トラック	中量車 (GVW1.7ト超 3.5ト以下)	0.035	0.025	0.007	0.018	0.013	0.007
燃費基準	ガソリン	乗用車	平成 27 年度燃費基準達成車 又は 平成 22 年度燃費基準+25%達成車					
		バス・トラック						
	ディーゼル車	乗用車	平成 27 年度燃費基準達成車 又は 平成 17 年度燃費基準+25%達成車					
バス・トラック	軽貨物車、軽量車、 中量車							
LPガス車	乗用車		平成 22 年度燃費基準+25%達成車					

注1) PMの排出ガスレベルは、ガソリンを燃料とする吸蔵型窒素酸化物還元触媒を装着した直接噴射式原動機を有する自動車及び経路を燃料とする自動車に対して適用される。

注2) 基準値は、国交省自動車型式認証実施要領に基づく算出方法によることとする。

(3) 九都県市指定基準（車両総重量 2.5ト以下）

自動車の種別		平成 21 年基準 準優低公害車			平成 21 年基準 準超低公害車		
		NO <sub>x</sub>	NMHC	PM	NO <sub>x</sub>	NMHC	PM
排 ガ ス 基 準	乗用車 (LPガス車)	0.025	0.025	0.005	0.013	0.013	0.005
	軽貨物、軽量車 (GVW1.7ト以下)						
	バス・トラック 中量車 (GVW1.7ト超2.5ト以下)	0.035	0.025	0.007	0.018	0.013	0.007
燃 費 基 準	乗用車 (LPガス車)	平成 22 年度燃費基準+10%達成車					
	バス・トラック 軽貨物車、軽量車、中量車 (ガソリン車)	平成 22 年度燃費基準+10%達成車*					
	バス・トラック 軽量車、中量車 (ディーゼル車)	平成 17 年度燃費基準+10%達成車*					

\*バス・トラックは、平成 23 年 3 月 31 日まで指定低公害車とする。

注 1) 基準値は、国交省自動車型式認証実施要領に基づく算出方法によることとする。

### 3 各種低公害車導入等融資・助成制度

#### (1) 低公害車普及のための融資・助成制度の概要

##### <融資制度の概要>

事業	融資の対象	対象者
横浜市中心企業金融制度企業価値向上資金（環境経営支援）（市）	低公害車の新車購入に要する資金 ・天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車（ただし、乗用車については、タクシー事業用に供するハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車及び電気自動車に限る） ・九都県市指定低公害車 ・九都県市指定粒子状物質減少装置の装着に要する資金	中小企業者、協同組合等
神奈川県中小企業制度融資（県）	・低公害車の導入に要する資金 ・電気自動車及び電気自動車用充電設備を事業所や工場に導入するために要する資金	中小企業者、協同組合等
近代化基金融資（神奈川県トラック協会）	・自動車NO <sub>x</sub> ・PM法規制に適合する自動車への買い換え ・ポスト新長期規制適合車の導入 ・天然ガス自動車及びハイブリッド自動車の導入 ・省エネ関連機器（EMS、ドライブレコーダー等）の導入	事業者等
環境・エネルギー対策資金（日本政策金融公庫）	・基準適合車への買い換え、NO <sub>x</sub> ・PM低減装置の装着 ・天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車またはこれらの燃料供給設備（電気充電設備又は天然ガス充填設備に限る）の取得（リース、レンタル含む） ・ポスト新長期規制適合車（ディーゼル車に限る）の取得（リース、レンタル含む）	事業者等

##### <助成制度の概要>

事業	内容	対象者
低公害車民間普及促進事業（市）	・天然ガス自動車の導入に対する補助 ・九都県市指定低公害車への代替に要する費用の一部補助 ・電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の導入に対する補助 ・電気自動車等用充電設備の導入に対する補助 *それぞれ国にも同様の補助制度あり	事業者等
規制適合車導入助成事業（神奈川県トラック協会）	・NO <sub>x</sub> ・PM法に適合する車への買換費用に対する補助（天然ガス自動車、ハイブリッド自動車を除く）	トラック協会会員
低公害車導入促進助成事業（神奈川県トラック協会）	車両総重量 2.5 トン以上の低公害トラック（天然ガス・ハイブリッド・電気）購入、リース費用に対する補助	トラック協会会員
人と環境にやさしいバス等普及事業（日本バス協会）	低公害バス（天然ガス・ハイブリッド・ポスト新長期規制適合車）購入費用に対する補助	バス協会会員
ディーゼル代替低公害車促進事業（県）	天然ガス自動車、ハイブリッド自動車及びポスト新長期規制適合車の導入に対する補助	事業者等
クリーンエネルギー自動車等導入費補助事業（次世代自動車センター）	次に掲げる車両及び設備の導入に関する補助制度 ・電気自動車 ・クリーンディーゼル自動車 ・電気自動車等用充電設備	個人、事業者等

(2) 低公害車等の導入に対する税制上の優遇措置制度（平成23年度）

① 自動車重量税の時的限的免除・軽減措置

制度内容	平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間に新規・継続検査等(この期間内に最初に受ける検査に限る。)を受けた場合に、環境性能に応じて自動車重量税を時的限的に免除・軽減。	
措置内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○電気自動車（燃料電池自動車含む）</li> <li>○天然ガス自動車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量3.5ト以下：☆☆☆☆</li> <li>・車両総重量3.5ト超：重量車☆(NO<sub>x</sub>)車</li> </ul> </li> <li>○ハイブリッドバス・トラック、ハイブリッド乗用車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量3.5ト以下：☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車</li> <li>・車両総重量3.5ト超：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> <li>○プラグインハイブリッド乗用車</li> <li>○クリーンディーゼル乗用車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年排出ガス規制に適合した車両総重量3.5ト以下のディーゼル乗用車</li> </ul> </li> </ul>	免除
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗用及び車両総重量2.5ト以下の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車</li> </ul> </li> <li>○車両総重量2.5ト超3.5ト以下の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポスト新長期規制適合車かつ平成27年度燃費基準達成車（ディーゼル車）</li> </ul> </li> <li>○車両総重量3.5ト超の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> </ul>	75%軽減
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗用及び車両総重量2.5ト以下の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車または+20%達成車</li> </ul> </li> <li>○車両総重量2.5ト超3.5ト以下の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ平成27年度燃費基準達成車（ガソリン車）</li> </ul> </li> <li>○車両総重量3.5ト超の貨物車等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・重量車☆車かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> </ul>	50%軽減
	<p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車：平成17年排出ガス基準値より有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車</li> <li>・☆☆☆車：平成17年排出ガス基準値より有害物質を50%以上低減させた低排出ガス車</li> <li>・重量車☆車：平成17年排出ガス基準値よりNO<sub>x</sub>又はPMを10%以上低減させた車両総重量3.5ト超の重量車</li> <li>・燃費基準+15%(又は+20%、+25%) ：平成22年度（ディーゼル車は平成17年度）燃費基準より15%(又は+20%、+25%)以上燃費性能を向上させた自動車</li> <li>・重量車燃費基準：平成27年度燃費基準を満たす車両総重量3.5ト超の重量車</li> </ul>	

② 自動車取得税の時限的免除・軽減措置

新車	制度内容	平成 21 年 4 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日までの間に新車を取得する場合に、環境性能に応じて自動車取得税を時限的に免除・軽減		
	措置内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○電気自動車（燃料電池自動車含む）</li> <li>○天然ガス自動車                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 3.5 トン以下：☆☆☆☆</li> <li>・車両総重量 3.5 トン超：重量車☆(NO<sub>x</sub>)車</li> </ul> </li> <li>○ハイブリッドバス・トラック、ハイブリッド乗用車等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 3.5 トン以下：☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車</li> <li>・車両総重量 3.5 トン超：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> <li>○プラグインハイブリッド乗用車</li> <li>○クリーンディーゼル乗用車                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 21 年排出ガス規制に適合した車両総重量 3.5 トン以下のディーゼル乗用車</li> </ul> </li> </ul>	免除	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗用及び車両総重量 2.5 トン以下の貨物車等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車</li> <li>・車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下の貨物車等 ポスト新長期規制適合車かつ平成 27 年度燃費基準達成車（ディーゼル車）</li> <li>・☆☆☆☆車かつ燃費基準平成 27 年度燃費基準達成車（ガソリン車）</li> <li>・車両総重量 3.5 トン超の貨物車等 ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> </ul>	75%軽減	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗用車及び車両総重量 2.5 トン以下の貨物車等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車または+20%達成車</li> </ul> </li> <li>○車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下の貨物車等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車かつ平成 27 年度燃費基準達成車(ガソリン車)</li> </ul> </li> <li>○車両総重量 3.5 トン超の貨物車等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・重量車☆かつ重量車燃費基準達成車</li> </ul> </li> </ul>	50%軽減	
中古車	制度内容	<p>特例①：低公害車に係る特例 平成 21 年 4 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日までに新車購入時以外の取得をする場合に、環境性能に応じて自動車取得税を軽減</p> <p>特例②：最新排出ガス規制適合ディーゼル車等にかかる特例 平成 22 年 4 月 1 日から平成 23 年 8 月 31 日までに新車購入時以外の取得をする場合に、環境性能に応じて自動車取得税を軽減</p> <p>特例③：低燃費車に係る特例 平成 22 年 4 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日までに新車購入時以外の取得をする場合に、環境性能に応じて自動車取得税を軽減</p>		
	措置内容	特例①	<ul style="list-style-type: none"> <li>○電気自動車(燃料電池自動車含む)</li> <li>○天然ガス自動車                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 3.5 トン以下：☆☆☆☆車</li> <li>・車両総重量 3.5 トン超：重量車☆ (NO<sub>x</sub>) 車</li> </ul> </li> <li>○ハイブリッド自動車(バス・トラック)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 3.5 トン以下 ：☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車に限る</li> <li>・車両総重量 3.5 トン超 ：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車に限る</li> </ul> </li> </ul>	2.7%軽減
			○プラグインハイブリッド自動車	2.4%軽減

	○ハイブリッド乗用車等 ・車両総重量 3.5 トン以下 ：☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車に限る ・車両総重量 3.5 トン超 ：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車に限る	1.6%軽減
特例②	○ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車（車両総重量 3.5 トン超 12 トン以下のディーゼルトラック・バス等）（平成 23 年 8 月 31 日まで）	1.0%軽減
特例③	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○☆☆☆☆車かつ平成 27 年度燃費基準達成車（車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下のガソリン中型貨物車等）	30 万円控除
	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%又は+20%達成車 ○☆☆☆☆車かつ平成 27 年度燃費基準達成車（車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下のガソリン中型貨物車等）	15 万円控除
<p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆車 ：平成 17 年排出ガス基準値より有害物質を 75%以上低減させた低排出ガス車</li> <li>・☆☆☆車 ：平成 17 年排出ガス基準値より有害物質を 50%以上低減させた低排出ガス車</li> <li>・重量車☆☆車 ：平成 17 年排出ガス基準値より NO<sub>x</sub> 又は PM を 10%以上低減させた車両総重量 3.5 トン超の重量車</li> <li>・燃費基準+15%(又は+20%、+25%) ：平成 22 年度（ディーゼル車は平成 17 年度）燃費基準より 15%(又は+20%、+25%)以上燃費性能を向上させた自動車</li> <li>・重量車燃費基準 ：平成 27 年度燃費基準を満たす車両総重量 3.5 トン超の重量車</li> </ul>		

### ③低公害車に係る自動車税の軽減措置（自動車税のグリーン化）

制度内容	平成24年3月31日までに排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車を新車新規登録した場合、翌年度1年間の自動車税を軽減。また、新車新規登録から一定年数を経過したガソリン車・LPG車及びディーゼル車については自動車税を重課。
措置内容	<p><b>【軽減対象】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車（燃料電池自動車含む）、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車（車両総重量 3.5 トン以下：☆☆☆☆車、車両総重量 3.5 トン超：重量車☆(NO<sub>x</sub>)車）：概ね 50%軽減</li> <li>・☆☆☆☆かつ燃費基準+25%達成車：概ね 50%軽減</li> </ul> <p><b>【重課対象】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガソリン車・LPG車 13 年超、ディーゼル車 11 年超：概ね 10%重課（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合バス、被けん引自動車を除く）</li> </ul>



	<p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・☆☆☆☆：平成17年排出ガス基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車</li> <li>・重量車☆車：平成17年排出ガス基準値よりNO<sub>x</sub>又はPMを10%以上低減させた車両総重量3.5トン超の重量車</li> <li>・燃費基準+25%：平成22年度（ディーゼル車は平成17年度）燃費基準より25%以上燃費性能を向上させた自動車</li> </ul>
--	---

④ エネルギー需給構造改革投資促進税制における所得税・法人税の優遇措置

制度内容	低公害車（電気自動車、乗用車等を除くハイブリッド自動車）の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置
措置内容	<p>青色申告を行う個人事業者又は法人が、上記の対象設備を取得し、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合に、次のいずれか一方を選択できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通常の減価償却に加えて基準取得価額の30%の特別償却（H24.3.31まで100%の減価償却が可能。）</li> <li>・基準取得価格の7%相当額の税額控除（資本金1億円未満の法人等に限る。）</li> </ul>

⑤ グリーン投資減税における所得税・法人税の優遇措置

制度内容	プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車、急速充電設備、ハイブリッド建設機械（オフロード車）の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置
措置内容	<p>青色申告を行う個人事業者又は法人が、上記の対象設備を取得し、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合に、次のいずれか一方を選択できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通償却に加えて、基準取得額の30%相当額を限度として償却できる特別償却</li> <li>・基準取得価格の7%相当額の税額控除（資本金1億円未満の法人等に限る。）</li> </ul>

⑥ 低公害車の燃料供給設備に係る固定資産税の特例措置

制度内容	燃料供給設備（天然ガス、水素）の設置に係る固定資産税の課税標準の特例措置
措置内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最初の3年間の課税標準を2/3 (天然ガス・水素ステーション：2,000万円以上)</li> </ul>

⑦ 排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る固定資産税の特例措置

制度内容	特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（オフロード法）における一定の基準適合表示の付された特定特殊自動車（オフロード車）のうち、新基準適用開始日（定格出力が130kW以上560kW未満のものは平成24年9月30日）前までに取得する際の固定資産税の課税標準の特例措置
措置内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最初の3年間の課税標準を3/5</li> </ul>

#### 4 横浜市低公害車等補助制度概要

(1) 九都県市指定低公害車（トラック・バス）、CNG自動車導入にかかる補助制度（平成24年度）

対象者	被代替車を所有し（自動車リース事業者の場合は、契約の使用者が被代替車を所有又は使用していること。）、代替車として九都県市指定低公害車を導入しようとする者。また、CNG自動車を導入しようとする者。（CNG自動車の場合は被代替車不要。）
条件	<p>導入する車両の条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>（1）市内に使用の本拠の位置を置くこと。</li> <li>（2）自動車登録時点で九都県市指定低公害車として指定されていること。</li> <li>（3）トラック・バス（ガソリン・LPG・軽油を燃料とする車両）については、車両総重量が3.5トン超の車両であること。ただし、CNG自動車は車両総重量の制限は設けない。</li> <li>（4）CNG自動車を改造する使用過程車は九都県市指定低公害車であること。</li> </ul> <p>被代替車の条件（アイドリングストップ装置付き自動車及びCNG自動車を除く）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・申請者の車が市内に使用の本拠の位置を置いて1年以上経過している車両であること。それを自動車車検証で確認できること。（リース事業者の場合、その使用者が市内で1年以上使用していること）※道路運送車両法第7条一五（使用の本拠の位置）。</li> <li>・車両総重量3.5トン超の車両であること。</li> <li>・被代替車は、代替車導入後、遅滞なく道路運送車両法第15条（永久抹消登録）、第15条の2（輸出抹消登録）又は第16条（一時抹消登録）に規定する抹消登録を行うこと。</li> </ul>
補助金額	九都県市指定低公害車：50,000～2,200,000万円（排出ガスレベル等による） CNG自動車：補助対象経費の1/2。ただし使用過程車の改造の場合は1/3。 補助対象経費は車種ごとに、640,000～3,170,000円

(2) 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車導入に係る補助制度（平成24年度）

対象者	九都県市の指定を受けているEV・PHVを導入しようとする者。（自動車リース事業者の場合は、契約の使用者が被代替車を所有又は使用し、補助金額が使用者リース料へ反映されること。）
条件	<p>【導入する車両の条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に使用の本拠地の位置をおくこと。</li> <li>・自動車登録時点で九都県市指定低公害車として指定されていること。</li> <li>・リチウムイオン電池使用のものであること。</li> <li>・自動車販売業者が申請する場合、販売促進活動に使用する車両（展示・試乗車）は除く。</li> </ul>
補助金額	電気自動車（乗用車・トラック）：150,000円、ミニカー：35,000円 プラグインハイブリッド車：150,000円

(3) 充電設備導入に係る補助制度（平成24年度）

対象者	横浜市域に、公共の用に供する新品の充電設備（急速充電設備、倍速充電設備、機械式駐車装置充電設備）を導入（設置）する土地又は建物の所有権を有する者（土地又は建物の所有者の承認がある場合は、使用者でも可）
条件	<p>【本体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気事業法に定める電気工作物（事業用電気工作物で、電気事業用に供するものを除く）のうち、電気自動車、又はプラグインハイブリッド自動車に充電するため充電コネクタ、ケーブルを備えたスタンド式又はポール式の設備本体とする。</li> <li>・倍速充電設備の充電コネクタはSAEJ1772規格とする。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・急速充電設備は10kW以上のものとする。</li> </ul> <p>【工事】(倍速充電設備の場合) 電線の仕様は「EM-CE3.5sq-3c」、電線管の仕様は、埋設部にあつては「FEP30mm」、露出部にあつては「CP25mm」とし、施工もこれらの仕様と同等以上とする。</p> <p>【表示】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連絡先の表示をすること。</li> <li>・上記の充電設備を設置していることについて、本市が推奨するデザインによる看板、誘導サイン等の表示をすること。表示は公道から容易に見える場所に設置し、利用時間、利用方法等、充電設備の場所、不特定多数の者が利用できることを明確に表示すること。</li> </ul>
補助金額	<p>本体：本体価格を補助対象経費とし、国補助相当額を除いた1/2を補助する。ただし補助対象経費の上限額は、倍速充電設備は1台あたり20万円、急速充電設備は1台あたり50万円とする。</p> <p>工事：本体設置、既存分電盤から本体まで(既存分電盤が無い場合は直近の分電盤から本体まで)の電線及び電線管施工に係る費用(材料や人工、その他の諸経費を含む。)を補助対象経費とする。ただし、補助対象経費及び補助金交付申請額は以下で算出したものであつて、補助金交付額の上限額は、倍速充電設備は1台あたり30万円、急速充電設備は1台あたり100万円とする。</p>

## 5 横浜市駐車場条例に基づく駐車施設の附置義務

### (1) 「横浜市駐車場条例」に基づく駐車施設の附置基準

建物用途 用途地域等	特定用途			非特定用途	
	百貨店その他の店舗・事務所	倉庫・工場	その他	共同住宅等	その他
駐車場整備地区 商業・近隣商業地域	(特定用途の延べ面積+非特定用途の延べ面積×0.5)が1000m <sup>2</sup> 超			特定用途の延べ面積2000m <sup>2</sup> 超	
	200m <sup>2</sup> に1台	250m <sup>2</sup> に1台		対象外	550m <sup>2</sup> に1台
周辺地区又は自動車ふくそう地区 (第一種・第二種中高層、第一種・第二種住居専用地域、準住居、準工業、工業及び工専の各用途地域)	延べ面積2000m <sup>2</sup> 超			対象外	
	200m <sup>2</sup> に1台	300m <sup>2</sup> に1台	250m <sup>2</sup> に1台		

※共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿については、横浜市建築基準条例により駐車場設置を義務付けていますので、横浜市駐車場条例の対象外とします。

### (2) 「横浜市駐車場条例」に基づく荷さばきのための駐車施設の附置基準

建物用途 用途地域等	特定用途			
	百貨店その他の店舗	事務所	倉庫・工場	その他特定用途
駐車場整備地区 商業・近隣商業地域 及び周辺地区又は自動車ふくそう地区	特定用途の延べ面積3000m <sup>2</sup> 超			
	3,000m <sup>2</sup> に1台	8,000m <sup>2</sup> に1台	3,500m <sup>2</sup> に1台	6,500m <sup>2</sup> に1台

※荷さばきのための駐車施設の附置義務台数が、10台を超える場合は10台を上限台数とします。

(3) 「横浜市駐車場条例」に基づく自動二輪車専用駐車施設の附置基準

建物用途 用途地域等	特定用途		
	百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途
駐車場整備地区	特定用途の延べ面積 1,000 m <sup>2</sup> 超		
商業・近隣商業地域	3,000 m <sup>2</sup> に 1 台	3,000 m <sup>2</sup> に 1 台	10,000 m <sup>2</sup> に 1 台

## 6 横浜市自動車公害防止計画推進協議会について

### (1) 横浜市自動車公害防止計画推進協議会設置・運営要綱

(制定 平成 24 年 3 月 22 日 環創交第 1062 号 (局長決裁))

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、自動車公害に関連する大気汚染、騒音及び振動について横浜市環境管理計画に定められた環境目標を達成するために、関係機関及び関係団体の相互連携及び協議等の推進のために設置する横浜市自動車公害防止計画推進協議会（以下「協議会」という。）の組織の設置及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(掌握事務)

第 2 条 協議会は、横浜市の自動車公害対策の推進に関し必要な事項について検討する。

(協議会組織及び任期)

第 3 条 協議会は、委員 24 人以内をもって組織する。

2 協議会の委員は、次に掲げるものとする。

(1) 国、県等の関係行政機関、関係団体のうち、別表 1 に掲げる職にある者

(2) 市の職員のうち、別表 1 に掲げる職にある者

3 委員の任期は、平成 30 年 3 月 31 日までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 4 条 協議会に会長 1 人、副会長 1 人を置く。

2 会長は、横浜市環境創造局長をもって充てる。

3 副会長は、横浜市環境創造局環境保全部長をもって充てる。

4 会長は、議事その他の会務を掌理し、協議会を代表する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、または会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(専門委員)

第 5 条 特別の事項を調査研究する必要があるときには、協議会に、専門委員を置くことができる。

2 専門委員は、学識経験のある者その他会長が適当と認める者のうちから会長が委嘱する。

(幹事会組織及び任期等)

第 6 条 協議会を円滑に運営するため、協議会に、幹事会を設置する。

2 幹事会は、幹事 24 人以内をもって組織する。

3 幹事会の幹事は、次に掲げるものとする。

(1) 国、県等の関係行政機関、関係団体のうち、別表 2 に掲げる職にある者

(2) 市の職員のうち、別表2に掲げる職にある者

- 4 幹事会は、会長が招集し、副会長がその議長となる。
- 5 特定の事項を協議するため、幹事会に、部会を置くことができる。
- 6 幹事の任期は、平成30年3月31日までとする。ただし、幹事が欠けた場合における補欠の幹事の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第7条 協議会は、会長の招集により開催する。

- 2 協議会の議長は、会長が務める。
- 3 協議会は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 4 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長がこれを決する。
- 5 協議会は、会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者に出席を求め、その説明または意見を聞くほか、資料の提出その他必要な協力を求めることができる。

(会議の公開)

第8条 協議会の会議は、横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号。以下「情報公開条例」という。）第31条の規定に準じ、原則として公開とする。ただし、委員の承諾があれば、会議の一部又は全部を非公開とすることができる。

- 2 会議を非公開とする場合において、会場に傍聴者がいるときには、会長は、その指定する者以外の者及び傍聴者を会場から退去させるものとする。

(傍聴手続)

第9条 傍聴者の定員は、協議会が定める。

- 2 傍聴を希望する者は会議開催当日に所定の場所、時間に集合することとし、定員を超えている場合は傍聴者を抽選で決定する。

(秩序維持)

第10条 前条により決定した傍聴者であっても、酒気を帯びていると認められる者、審議を妨害し、又は人に迷惑を及ぼすと認められるものを所持している者は、傍聴席に入ることができない。

- 2 傍聴者は会場において、協議会の秩序を乱し、又は妨害となるような発言及び行為を行ってはならない。
- 3 傍聴者は会場において、写真撮影及び録画又は録音等を行ってはならない。ただし、特に会長の許可を得た者はこの限りではない。
- 4 会長は、傍聴者が会議の進行を妨害する等会議の運営の支障となる行為をするときは、当該傍聴者に会議の運営に協力するよう求めるものとする。この場合において、会長は、当該傍聴者がこれに従わないときは、会場からの退去を命じることができる。

(会議録)

第11条 会議録については、本市審議会等の会議録の取扱い及び情報の公表について（通知（平成21年3月5日、行行第46号））の規定に基づき作成する。

(会議録の閲覧)

第12条 会議に係る会議録は、横浜市審議会等の会議の公開に関する要綱（平成12年7月1日市市情第44号）第8条の規定に基づき閲覧に供するものとする。

(庶務)

第13条 協議会の庶務は、横浜市環境創造局環境保全部交通環境対策課が行う。

(委任)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

(幹事会等への準用)

第15条 本要綱（第1条から第6条までを除く。）は、幹事会等の場合について準用する。

附則

この要綱は、平成24年3月22日から実施する。

(2) 協議会委員・幹事構成員表（設置・運営要綱 別表1、別表2）

横浜市自動車公害防止計画推進協議会委員構成員表

団 体 名 ・ 役 職
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 支局長
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 副所長
神奈川県環境農政局環境保全部 大気水質課長
神奈川県警察本部交通部 交通規制課長
東日本高速道路株式会社 関東支社 横浜工事事務所 副所長
東日本高速道路株式会社 関東支社 京浜管理事務所 副所長
中日本高速道路株式会社 東京支社 横浜保全・サービスセンター副所長
首都高速道路株式会社神奈川建設局 建設部長
横浜市町内会連合会委員
横浜商工会議所 事業推進部長
社団法人神奈川県経営者協会 事務局長
社団法人神奈川県トラック協会 専務理事
社団法人神奈川県バス協会 専務理事
一般社団法人神奈川県自動車整備振興会 専務理事
横浜港運協会 専務理事
横浜市環境創造局長
横浜市 資源循環局 家庭系対策部長
横浜市 経済局 中小企業振興部長
横浜市 都市整備局 都市交通部長
横浜市 道路局 計画調整部長
横浜市 港湾局 企画調整部長
横浜市 建築局 指導部長

横浜市 交通局 自動車本部長
横浜市 環境創造局 環境保全部長

横浜市自動車公害防止計画推進協議会幹事構成員表

団 体 名 ・ 役 職
関東運輸局神奈川運輸支局 整備担当首席陸運技術専門官
関東運輸局神奈川運輸支局 輸送担当首席運輸企画専門官
関東地方整備局横浜国道事務所 調査課長
神奈川県環境農政局環境保全部大気水質課 交通環境グループリーダー
神奈川県警察本部交通部交通規制課 都市交通対策室副室長
東日本高速道路株式会社関東支社 横浜工事事務所 工務課長
東日本高速道路株式会社関東支社 京浜管理事務所 工務担当課長
中日本高速道路株式会社 東京支社 横浜保全・サービスセンター 保全担当課長
首都高速道路株式会社神奈川建設局 調査・環境グループ課長
横浜商工会議所 事業推進部事業課長
社団法人神奈川県トラック協会 常務理事
社団法人神奈川県バス協会 企画部長
一般社団法人神奈川県自動車整備振興会 常務理事
横浜港運協会 常務理事
横浜市 資源循環局 家庭系対策部 車両課長
横浜市 経済局 中小企業振興部 金融課長
横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課長
横浜市 道路局 計画調整部 企画課長
横浜市 港湾局 企画調整部 企画調整課長
横浜市 建築局 指導部 建築企画課長
横浜市 交通局 自動車本部 運輸課長
横浜市 環境創造局 環境保全部長
横浜市 環境保全部 環境管理課 監視センター長
横浜市 環境保全部 交通環境対策課長