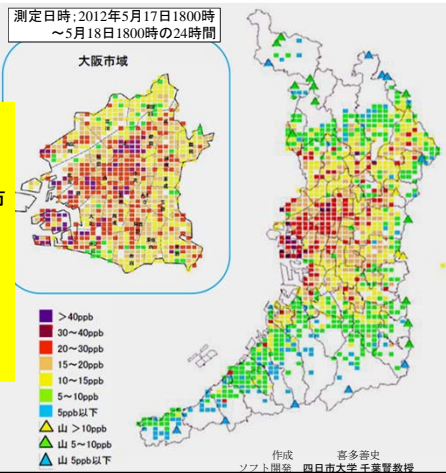


- ・ソラダス測定結果
- ・健康アンケート
- ・淀川左岸線延伸部問題点」

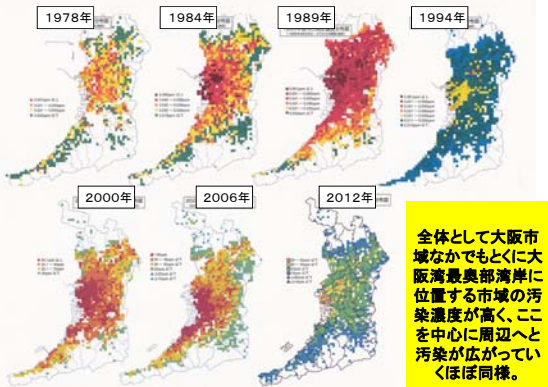
第42回公害環境デー
2014年1月25日(土)
公害環境測定研究会

メッシュ測定による大阪のNO₂濃度分布

- ・大阪市域濃度高い
- ・湾岸域はとくに高い
- ・西風のため、大阪市の内陸域でも濃度高い
- ・大阪中部の山頂濃度高く、西風により汚染は山頂にまで及んでいる

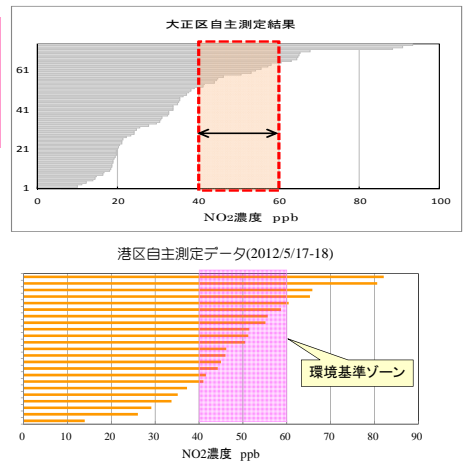


第1回~第7回 全ソラダス測定の濃度マップ

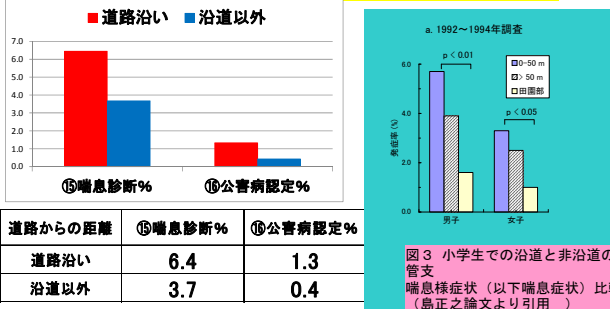


自主測定の濃度分布

自動車交通排ガス汚染の強い地域では多くが環境基準超過になっている



幹線道路沿道と沿道以外のぜん息診断率と公害病認定率の比較 (ぜん息診断率:医師にぜん息と診断されている回答者の%)



06 国内外 久ま本佐弘 著 - Adobe Reader

PDFファイル ヘルプ04

19 (1/8) 53.2%

【案内内の図表類のとりかえ】

住民による大阪府全域の大気汚染測定運動「ソラダス」(その1) 天谷式カプセル(タイプⅢ)を用いたNO₂濃度測定

久大本佐弘・河川一・藤本孝・岩本邦子・中島啓博・後藤隆雄・長野寛

2.2.2. ソラダス測定結果と健康アンケート結果を日本環境学会(広島大会)で報告(2013年6月)

日本環境学会
「人間と環境」39巻3号2013年11月号

道路と健康被害の関連 まとめ

- 看過できない健康影響が見られる大気汚染現況
そらプロジェクト、ソラダス2012自主調査、学校保健統計など
- NOx・PM法(自動車排ガス総量削減計画)
法律施行から20年も経つが達成できず、H27年、H32へ先延ばし
- NO₂環境基準は日平均98%値40~60ppbであるのに、行政判断で上限60ppbで評価
*行政判断でなく健康影響の有無で判断すべき
*大阪府民の健康調査を行い、保全目標を把握すべき
- PM2.5の環境基準が設定され、それを超える汚染状態にあるが、対策が進められていない
- 環境アセスメントで行われるべき影響調査
*排ガスが集中排出される状態に対応した汚染の調査
*拡散濃度だけでなく排出総量の評価
*左岸線延伸部、大阪グランドデザインも含めた評価
*PM2.5の調査と評価

2013年5月16日 西川榮一講演レジュメより

大阪都市再生環状道路淀川左岸線延伸部計画 (国交省・大阪府・大阪市のパンフレット)

地下方式での道路建設 (採算にのらない? 数千億円規模の投資)



大阪都市再生環状道路淀川左岸線延伸部計画
(国交省・大阪府・大阪市のパンフレット)

大阪都市再生環状道路淀川左岸線延伸部計画 (国交省・大阪府・大阪市のパンフレット)

将来像の実現に向けた取り組みの方向 (道路ネットワーク)

- 2050年に向けて御堂筋などの大阪都心部を中心に「車から人に開放する都市構造」をめざす。
- 阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路をはじめ、新名神高速道路、名神湾岸連絡線などのミッシングリンク整備を進めるとともに、新大阪駅などの交通結節点と高速道路網との接続を図るなど高速道路ネットワークの充実を図る。

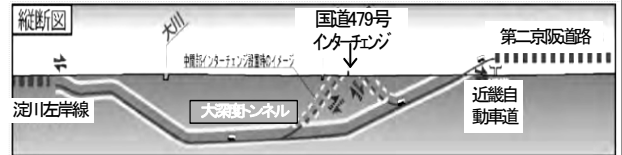


環状道路の整備により、都心部の通過交通の迂回処理が可能に

- 大阪都市再生環状道路を構成する「淀川左岸線延伸部」の整備により、都心部を走行する車が減少し、
- 道路空間に余裕が生まれる
 - 渋滞が減少し、快適な走行が可能になる
 - 二酸化炭素や二酸化窒素が減るなど、生活環境が改善するなど、魅力ある都市の実現に寄与します。

排ガスが開口部から集中的に放出される

- 近畿自動車道、国道479号、新御堂筋との連絡部
連絡・取り付け道路(勾配道路)排出
延伸部地下道路(勾配道路)からの排ガス流出
- 排気塔からの放出



評価方法書についての検討結果報告書

次のとおり説明があった。

(計画策定者提出資料 2-1)

PM2.5に係る予測評価について

PM2.5は発生源が多岐にわたり、大気中の挙動も複雑であることから、現状ではそれぞれの発生源からの排出量を把握する手法がないなど、予測手法に係る十分な知見が蓄積しておらず、個別事業に係る環境影響評価におけるPM2.5の予測は困難であるため、環境影響評価の項目として選定しておりません。今後、供用開始までに予測手法が確立され、かつ、その項目において著しい環境影響が生じるおそれがある場合には、環境影響の検討を行うなど適切に対応してまいります。

PM2.5については、環境省の専門家会合の報告書である「最近の微小粒子状物質(PM2.5)による大気汚染への対応」(平成25年2月、微小粒子状物質(PM2.5)に関する専門家会合)では、シミュレーションモデルによる濃度予測について、「二次生成メカニズムの解明と排出インベントリの整備を早急に進めるとともに、シミュレーションモデルの精緻化を図り、予測精度の向上に早急に取り組んでいく必要がある。」とされていることから、準備書作成段階における予測技術の状況を踏まえ、改めて予測評価の実施を検討する必要があります。

道路と健康被害の関連

表3 第二京阪道路供用によるNO₂寄与濃度
—予測値と実測値の比較—

沿道測定地点	NO ₂ 寄与濃度 (浪速国道事務所が住民に説明した、測定地点近くの予測値)	2010年度年間値におけるNO ₂ 増加濃度 (実測値から推算)
寝屋南局(寝屋)	1 ppb	5.4 ppb
小路局(高宮・旧国道170号付近)	1 ppb	5.9 ppb

実測値から推算したNO₂増加濃度は、浪速国道事務所が説明した予測値と大きく異なる

2011年11月3日公害環境測定研究会