

2003年1月10日

測量への御協力をお願いする皆様へ

国土交通省福山工事事務所長
広島県福山地域事務所建設局長
福 山 市 長

福山道路等幹線道路網に関する事業説明会の再開催について（御案内）

初春の候、皆様にはますます御清祥のこととお喜び申し上げます。

さて、標記の件につきまして、瀬戸町山北地区の測量範囲に土地・建物を所有される方を対象とした、現地調査への御協力をお願いするための説明会を開催しますので、御案内申し上げます。

また、同封の説明資料に対するご意見につきましては、1月17日（金）までに御連絡を頂きますようお願い申し上げます。

なお、当日は御出席者の確認をさせていただきますので、あらかじめ御了承を賜りますとともに、確認時間短縮のため案内状の封筒をご持参頂きますよう御協力をお願いします。

※同封の資料は当日のご説明に必要となりますので、ご持参頂きますようお願いします。

瀬戸学区山北地区事業説明会開催日程

開催日	開会時刻	会場	対象町内会等
2003年 1月24日（金）	午後7時30分	瀬戸小学校 体育館	山北上・山北中・山北下

注意1 この案内状送付に当たっては、極力、正確を期すため、福山市の資産税課並びに市民課で、調査範囲の不動産所有者の名前・現住所を確認させていただきました。

注意2 閉会は午後9時30分頃を予定しておりますので、御協力をお願いします。

注意3 御不明の点がございましたら、次の連絡先までお問い合わせ下さい。

（連絡先）

主な担当事業等	機関名等	部署名等	所在地	電話番号
福山道路	国土交通省 中国地方整備局	福山工事事務所 調査設計第二課	福山市三吉町 四丁目4番13号	084 (923) 2620
福山西環状線 福山沼隈道路	広島県 福山地域事務所	建設局 福山幹線道路建設事業所	福山市三吉町 一丁目1番1号	084 (921) 1311
総合調整窓口	福山市	都市部 幹線道路推進室	福山市東桜町 3番5号	084 (928) 1175

瀬戸小学校区山北地区事業説明会（2002年9月6日開催分）質疑応答要旨及び当日の課題

質問・意見等の要旨	回答・見解の要旨
1 事業説明会について ① 質問書に対しての回答について、会場に貼り出しているグラフなどの資料は、個々に配布すべきではないか。 ② 郵送した資料に対しての質問にはどのように答えるのか。 ③ 質問書は文書で出しているのだから、回答も文書ですべきではないか。 ④ 本日の説明会場をどうして小学校にしたのか。	1 事業説明会について ① 次回からできるだけ配付することとし、本日の資料は案内状を送付した全員に、若干遅れる場合もありますが、一週間後程度を目途に郵送します。 ② 配付資料に連絡先を記しており、ご連絡頂いた方には個別にも対応し、次回や学区の説明会等の場でもお受けします。 ③ 文書での質問もありますが電話での質問も出されています。説明資料の用意には時間の関係もあって、今回は貼り出しの形で用意しました。説明をより分かりやすくするため、今後はできるだけ配付資料で対応したいと考えています。 ④ 最初の説明会は地域の御要望もあり、山北倶楽部で開催しましたが、結果として会場から溢れた経過があり、今回は案内状を約60名増の293名に発送しており、全員が参加されても収容できる施設を用意する必要があったので、小学校体育館で開催しました。
2 環境について ① 環境影響評価書に記載されていない新技術はないのか。 ② SPMについて、呼吸器系に影響を及ぼす高濃度とは、どの程度の濃度を指すのか。 ③ 騒音に関して、松永支所のデータをバックグラウンドにしているなら、数値を示してほしい。 ④ 大型車の割合はいくらで予測しているのか。 ⑤ SPMについては4局で環境基準を超過しており、福山道路を整備すれば、益々、環境が悪化するのに、なぜ道路整備を計画するのか。	2 環境について ① 前回の説明会では、現段階で資料があるものをご紹介しましたが、同じ種類の技術でも、日々、研究が進められており、部分的なものも含めて、今後、開発されるもの全てが新技術に当たると考えており、施工時に採用可能なものは設置等を検討していきます。 ② 環境省の白書に記載されている内容をご紹介しましたが、具体的数値は記載されていません。 ③ 大気の予測ではバックグラウンドに自動車からの排出量を加算することとなりますが、騒音については予測交通量を基に試算するので、バックグラウンドというものはありません。 ④ 評価書で使用した大型車混入率は27.9%です。 ⑤ 福山道路等の幹線道路網整備により、渋滞が解消すれば地域全体の走行速度が上がり、地域全体の大気質改善に繋がるため、幹線道路網の整備自体が大気質に対する保全施策と考えております。また、道路整備と平行して、交通量自体を抑制する需給調整や、自動車の単体対策として排出ガスの低減、低公害車の促進等を総合的に進め、大気質の改善に努めて参ります。

質問・意見等の要旨	回答・見解の要旨
⑥ SPMについては、改善策として植栽等を挙げているが、データが示されなければ納得できない。 ⑦ 道路を作れば交通量が増えるのではないか。 ⑧ 資料の神島橋アンダーパスについて ・ 夕方のピーク 1 時間とあるが、何時から何時までか。 ・ 旅行速度の調査区間は何kmか。 ・ 供用前後の交通量はいくらで、どの箇所の数値か。 ・ NOxなどの数値も交差点でのものか。 ・ 測定日の6月19日以降の状況はどうか。 ・ 交通量や旅行速度は実測で、排出量が理論値というのはまやかashiではないか。交通量が増加すれば排出量も増加するのが理論であり、排出量も実測して出すべきだ。 ⑨ 神島橋もそうだが、松永支所や赤坂バイパスと国道2号の交差点など、交通量やSPMを測定して、データを提示するべきだ。	⑥ 植栽等につきましては、実態として植樹や遮音壁に埃などが付いたり溜まったりしており、効果はあると判断されておりますが、どのような種類の樹木でどの程度吸着するかといったようなデータは、全国的にもないと思います。 ⑦ 新しい道路を整備すれば生活道路等からの流入や、利便性向上に伴う公共交通からの転換などは一部あると思いますが、全体的なネットワーク整備とともに、皆様のご協力を頂く中でバスアンドライド等の需給調整を総合的に進めていきたいと考えております。 ⑧ 神島橋アンダーパスについて ・ 17時から18時の交通量を示しています。 ・ 図面に旅行速度調査区間と矢印で示している1.9kmです。 ・ 神島橋西詰交差点における南北方向の交通量を測定した数値で、資料内に593台や869台という数字でお示ししております。 ・ 排出係数により交通量から算出した数値です。 ・ 6月19日以降は測定しておりません。 ・ 現地で測定した数値はありません。排出量については、単純に交通量に比例するというものではなく、走行速度に応じた排出係数というものがあるので、大型車と小型車の割合や交通量などから算出しています。 ⑨ 赤坂バイパスの起点部については、8月初旬に測定して整理中の段階であり、資料として整い次第、学区の説明会で御説明します。
課題事項 ① 説明会場の設定について ② 環境基準について ③ 昭和53年7月17日環大企第262号通達について ④ 自動車排出ガスに含まれる有害物質について ⑤ PM2.5の福山市の状況について ⑥ 「福山市神島橋西詰交差点アンダーパス開通による整備効果」に示す排出量の算出方法について	課題事項 ① 山北倶楽部での開催には駐車場・広さ等の課題があり、今回は瀬戸小学校での開催とさせていただきましたが、引き続き、参加しやすい開催手法を検討して参ります。 ② 資料1の1のとおり ③ 資料1の2のとおり ④ 資料1の3のとおり ⑤ 資料1の4のとおり ⑥ 資料2-1～2のとおり

1 環境基準について

環境基準は環境基本法第16条において、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとされ、地域指定の事務は政令で定めるものにあつては政府が、それ以外にあつては都道府県知事が行うものと規定されております。

よって、環境基準は環境基本法に基づき、政令・告示等で定められております。

2 昭和53年7月17日環大企第262号通達について

当該通達は改定や取り消しの通達がないことから、現在も有効と考えられます。

この通達においては、0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下という環境基準については、国民の健康を十分保護し得るものであり、またこれを超えたからといって直ちに疾病又はそれにつながる影響が現れるものではないとされています。

環境基準の適用範囲については、都市計画法に規定する工業専用地域や港湾法に規定する臨港地区、道路の車道部分など、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されないものとされております。

達成期間については、当時の測定値が0.06ppmを超えている地域について定められ、0.04~0.06ppmの範囲内にある地域に対しては、都市化・工業化にあまり変化が見られない場合は現状程度の水準を維持し、都市化・工業化が進む場合はこれを大きく上回らないよう努めるものとされ、安易に0.06ppmまで濃度を上昇させてよいと解されてはならないとされ、0.04ppm以下の地域にあつては、原則として0.04ppmを大きく上回らないように努めるよう配慮されたいとされています。

当時の地域指定については、当該行政区域の測定局上位3局の平均によつていますが、福山市における昭和52年度の上位3局平均値は0.0397ppmで、2001年度は0.0420ppmであり、大きく超えている状況ではありません。

また、道路における環境影響評価の予測値は、道路からの影響について評価するとともに、環境保全措置を検討するため、影響が予測される区域毎における最大値を予測したもので、地域全体の平均値を予測したものではありません。

よって、常時測定局の上位3局における平均値を目安に、地域全体の環境保全に対する考え方を示した同通達とは趣旨が異なっており、あくまで環境基準等によつて設定される環境保全目標に対して、評価を行うこととなります。

3 自動車排出ガスに含まれる有害物質について

自動車排出ガスは、大気汚染防止法第2条において「自動車の運行に伴い発生する一酸化炭素、炭化水素、鉛その他の人の健康又は生活環境に係る被害を生じることがある物質」と定義されており、同法施行令第4条で、一酸化炭素・炭化水素・鉛化合物・窒素酸化物・粒子状物質の5物質が自動車排出ガスとして指定されています。

4 PM2.5の福山市の状況について

福山市ではPM2.5の測定は行っておりません。

「福山市神島橋西詰交差点アンダーパス開通による整備効果」に示す

排出量の算出方法について

1. NO_x及びSPMの時間別平均排出量の算出 …「道路環境影響評価の技術手法[(財)道路環境研究所]」より

$$Q_t = V_w \times (1/3600) \times (1/1000) \times \Sigma (N_{it} \times E_i) \quad \text{【式-1】}$$

Q_t : 時間別平均排出量(ml/m・s[NO_xの場合]、mg/m・s[SPMの場合])

V_w : 換算係数 (NO_xの場合…523ml/g、SPMの場合…1000mg/g)

N_{it} : 車種別時間別交通量(台/h) ← 表-2を参照

E_i : 車種別排出係数(g/km・台) ← 表-4を参照

【表-1】 時間別平均排出量の算出結果

	供 用 前	供 用 後	
	市道芦田川右岸線	アンダーパス	
NO _x	0.0174	0.0009	0.0136
SPM	0.0018	0.0001	0.0016

※ 左表に示す値は、「式-1」に「上記の換算係数」「表-2の値」「表-4の値」を入れ、計算した結果。

【表-2】 車種別時間別交通量 [N_{it}]

		供用前[平成14年5月29日]			供用後[平成14年6月19日]				
		市道芦田川右岸線			アンダーパス				
		北→南	南→北	合 計	北→南	南→北	北→南	南→北	合 計
交通量 (台/h)	小型車類	214	350	593	27	33	231	555	869
	大型車類	7	22		0	0	5	18	

※ 交通量は17:00～18:00の南北方向の交通量を実測した値。

【表-3】 平均走行速度 [V]

		供用前[平成14年5月29日]			供用後[平成14年6月19日]				
		市道芦田川右岸線			アンダーパス				
		北→南	南→北	平 均	北→南	南→北	北→南	南→北	平 均
走行速度(km/h)		34.2	19.7	26.9	28.4	22.9	31.1	42.5	36.8

※ 走行速度は17時台にプローブカーにより測定した値。

【表-4】 車種別排出係数 [E_i]

		供 用 前		供 用 後			
		市道芦田川右岸線		アンダーパス			
		北→南	南→北	北→南	南→北	北→南	南→北
NO _x 排出係数 (g/km・台)	小型車類	0.088	0.124	0.101	0.112	0.095	0.073
	大型車類	1.521	2.133	1.731	1.956	1.629	1.287
SPM排出係数 (g/km・台)	小型車類	0.006	0.007	0.007	0.007	0.006	0.005
	大型車類	0.079	0.106	0.089	0.100	0.085	0.068

※ 次ページの「表-6の算式」に「表-3の値」を入れて計算した結果。

※ 但し、供用前・市道芦田川右岸線・南→北方向の走行速度は20km/h未満なので、「表-5の値」をグラフ化し、排出係数を推定する。

【表-5】 予測に用いる排出係数(g/km・台)

項 目		窒素酸化物(NO _x)		浮遊粒子状物質(SPM)	
車 種		小型車類	大型車類	小型車類	大型車類
平均走行速度	20 km/h	0.118	2.08	0.007	0.107
	30	0.097	1.67	0.006	0.086
	40	0.077	1.35	0.005	0.071
	45	0.070	1.23	0.005	0.065
	50	0.064	1.15	0.004	0.060
	60	0.057	1.09	0.004	0.054
	70	0.059	1.16	0.003	0.053
	80	0.068	1.39	0.004	0.056
	90	0.086	1.75	0.005	0.063
	100	0.113	—	0.007	—
	110	0.148	—	0.009	—

※「道路環境影響評価の技術手法[(財)道路環境研究所]」より

【表-6】 排出係数設定のための近似式

V: 平均走行速度(km/h)

種 別	右式を適用できる 走行速度の範囲	排 出 係 数 設 定 の 近 似 式
NOx	小型車類 20~110km/h	$-0.902/V - 0.00578V + 0.0000439V^2 + 0.261$
	大型車類 20~90km/h	$-7.12/V - 0.0895V + 0.000735V^2 + 3.93$
SPM	小型車類 20~110km/h	$-0.138/V - 0.000456V + 0.00000317V^2 + 0.0218$
	大型車類 20~90km/h	$0.0318/V - 0.00310V + 0.0000227V^2 + 0.158$

※「道路環境影響評価の技術手法[(財)道路環境研究所]」より

2. 「福山市神島橋西詰交差点アンダーパス開通による整備効果」に示す

NOx及びSPM排出量の算出

「1」で算出した「Qt:時間別平均排出量(ml/m・s[NOxの場合]、mg/m・s[SPMの場合])」を下記の式により、ピーク時1時間の年間排出量(kg/km・年)に変換する。

NOxの場合 … $Qt \text{ ml/m} \cdot \text{s} \div 523 \text{ ml/g} \div 1000 \text{ g/kg} \times 1000 \text{ m/km} \times (60 \times 60 \times 1 \times 365) \text{ s/年}$

SPMの場合 … $Qt \text{ mg/m} \cdot \text{s} \div 1000 \text{ mg/g} \div 1000 \text{ g/kg} \times 1000 \text{ m/km} \times (60 \times 60 \times 1 \times 365) \text{ s/年}$

【ピーク時1時間の年間排出量】

	供 用 前	供 用 後	
	市道芦田川右岸線	アンダーパス	
NOx	43.8 kg/km・年	2.3 kg/km・年	34.3 kg/km・年
SPM	2.4 kg/km・年	0.1 kg/km・年	2.1 kg/km・年

※ 左表に示す値は、「表-1の値」を上記式により計算した結果。

「山北地区事業説明会の資料に対する要望・質問[2003年1月17日]」に対する回答・見解

要 望 ・ 質 問	回 答 ・ 見 解
1. 事業説明会について ① 前回9月6日の事業説明会では、環境問題が中心に説明されたが納得できる回答が得られなかった。引き続いて事業説明会で誠意ある回答をすること。 ② 地元説明会では多くの疑問が残っており、その部分は「事業説明会で説明すること」を約束している。事業説明会では約束を守り、誠意ある回答をすると共に事業説明会の一方的な打ち切りは絶対にしないよう再度要請する。	1. 事業説明会について ① 質問には可能な範囲で十分説明する考えであり、今後も誠意を持って対応していきます。 ② 事業説明会は事業への着手段階で、事業概要や概ねのスケジュールについてご説明し、具体的な事項については現地調査に基づく詳細設計をベースとした設計協議が説明の場となります。 事業においては段階を踏まないと説明や協議ができない事項が多いため、各段階で説明をしてまいります。
2. 事業全般について ① 平成10年に赤坂バイパスが完成し、交通量が山北地区の国道2号では平成9年と比較して40%増加している。新しい道路ができれば山北地区の国道2号のように交通量が増加し渋滞する実態がある。このことについてどのように考えるか。 現在、騒音・振動などで苦しんでいる道路周辺の山北地区の住民の要望に対してどのような対策を考えているか。 ② 昨年夏に国土交通省は山北地区の4か所で大気汚染の環境調査をしたが、その結果を住民に知らせよ。	2. 事業全般について ① 現在の交通量増加の大きな要因は、人口等の増加によるものと考えられており、渋滞の解消には幹線道路網整備や交差点改良などのハード施策と、交通円滑化計画等のソフト施策の両面から、適切な対応を図りたいと考えています。 瀬戸町山北連合町内会から提出された騒音と振動に関する要望事項については、現在、工事準備中であり、極力早い時期に工事着手する予定です。 ② 資料A-1～2のとおり

要 望 ・ 質 問	回 答 ・ 見 解
3. 環境について ① 環境影響評価書に記載されていない新技術とは、具体的にどのようなものを考えているか示せ。 ② SPMについて ア) SPMのなかにはディーゼル排ガスの微粒子（DEP）があり、人体に悪い影響を及ぼすという見解があるがそのことについて説明せよ。 イ) 昨年9月5日付中国新聞で「アメリカ環境保護局がディーゼル排ガスに含まれる物質にガンを引き起こす可能性があることを認定」と報道があった。ディーゼル排ガスの対策についてどのように考えるか。 ウ) 福山市でもディーゼル排ガスの微粒子（DEP）がSPMの中にしめる割合を調べ、その対策を示せ。 エ) 「渋滞が解消されれば大気質改善に繋がる」と主張するが、福山道路・福山西環状線が完成すると山北地区では予想交通量が今より、68%も増加する。山北地区では大気汚染がさらにすすむのではないか。 オ) 「SPMの発生源は概ね判明している」のであれば判明している発生源の割合を知らせよ。	3. 環境について ① 土壌脱硝装置・吸着材を用いた脱硝装置・集塵装置を含め、今後開発されるもの全てが新技術と考えています。 ② SPMについて ア) 環境省編の『平成14年度環境白書』では、DEPについて「ディーゼル自動車から排出される粒子状物質のことをいい、発がん性、気管支ぜんそく、花粉症等の健康影響が懸念されている。」と記述されています。 イ) 昨年4月16日、中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第五次答申)」が環境大臣に答申され、環境省においては、本答申を踏まえ規制強化のための所要の手続きを進める旨を伺っています。 ウ) 福山市においてDEP調査を実施する計画はありませんが、現在、環境省において調査・研究中と伺っており、今後、指針等が示されれば適切に対応します。 エ) 事業が環境に与える影響について対応を図るため影響評価を実施しており、評価書に示された保全措置等を実施します。 オ) SPMの発生源は概ね判明しているが、発生源の割合については、技術的に調査困難であり不明です。

要 望 ・ 質 問	回 答 ・ 見 解
③ SPMの保全措置 前回提示された新技術は、現在どこで使用され、どのような効果が上がっているというデータを示せ。 ④ 「SPMについて遮音壁も一定の効果がある」というが、効果のデータを示さないのに低減策といえるのか。実例を示せ。 ⑤ 「アンダーパス開通による整備効果」の排出量の算出方法の資料を説明せよ。	③ 自然界の土壌が有している浄化機能を利用する土壌による大気脱硝浄化技術（土壌脱硝）として、大阪府吹田市泉町の国道479号、東京都板橋区大和町交差点、川崎市川崎区池上新田、東大阪市荒本北の大阪中央環状線で実験を実施しています。 大阪府吹田市泉町の国道479号の実験での効果として、入口濃度0.114ppmに対して出口濃度0.017ppmとなりNO_x除去率86％を達成し、東大阪市荒本北の大阪中央環状線の実験での効果として、通気した二酸化窒素とともに浮遊粒子状物質の約9割程度を除去することができると発表されています。 光触媒による大気浄化技術（光触媒脱硝）として、沿道に二酸化チタンを含んだ被覆材料を設置して、NO_xを除去する試験を東京都板橋区大和町交差点、大阪府および千葉県で実施しています。 ④ データーはありませんが、付着、飛散防止の効果があると言われています。 ⑤ 説明済み
4. 速度と排気ガス（SPM・NO_x）の排出量について 実態として100キロ以上で走行する大型車があるのでその数値を示せ。	4. 速度と排気ガス（SPM・NO_x）の排出量について 平均走行速度が110km/hを超える小型車類及び90km/hを超える大型車類の排出係数は、算定されていません。

要 望 ・ 質 問	回 答 ・ 見 解
5. 騒音・振動 ① 赤坂バイパス周辺の住民は騒音・振動により日々苦しめられている状況である。どのような対策をとってきたか。これからどのような対応をしようとしているか。 ② 福山道路建設予定地で騒音の基準がオーバーしているところがある。そこでの遮音壁による効果のデータを示せ。 ③ 高架橋梁による低周波音の影響が問題になっている。山北地区の福山道路・福山西環状線の高架橋梁の低周波の予想値を示せ。	5. 騒音・振動 ① 必要に応じて遮音壁・段差解消等の保全措置を講じているところであり、今後ともその方針に変わりはありません。 ② 遮音壁の設置により環境基準を満足すると予測しております。 ③ 予測手法が確定していないため、必要に応じ事後調査により検討します。

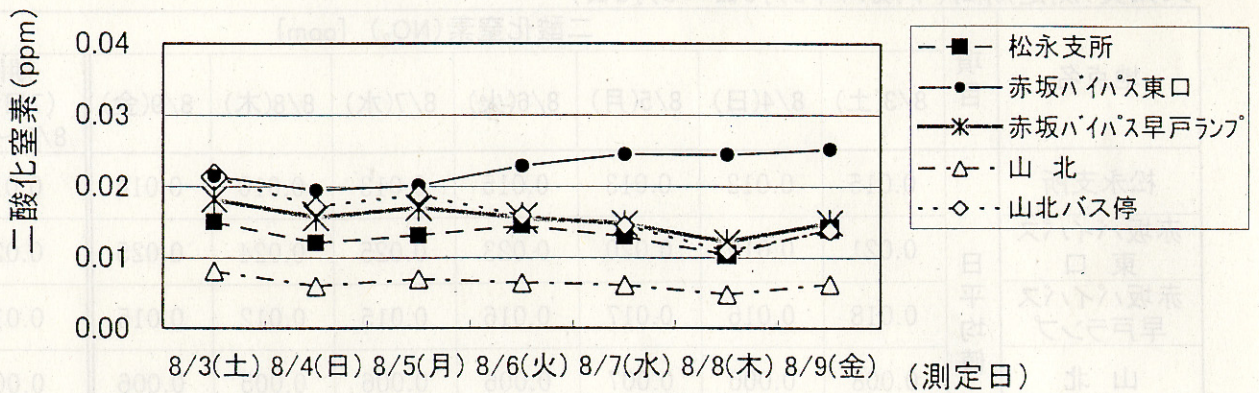
瀬戸町環境調査測定結果

大気質：測定期間(平成14年8月3日～8月9日)

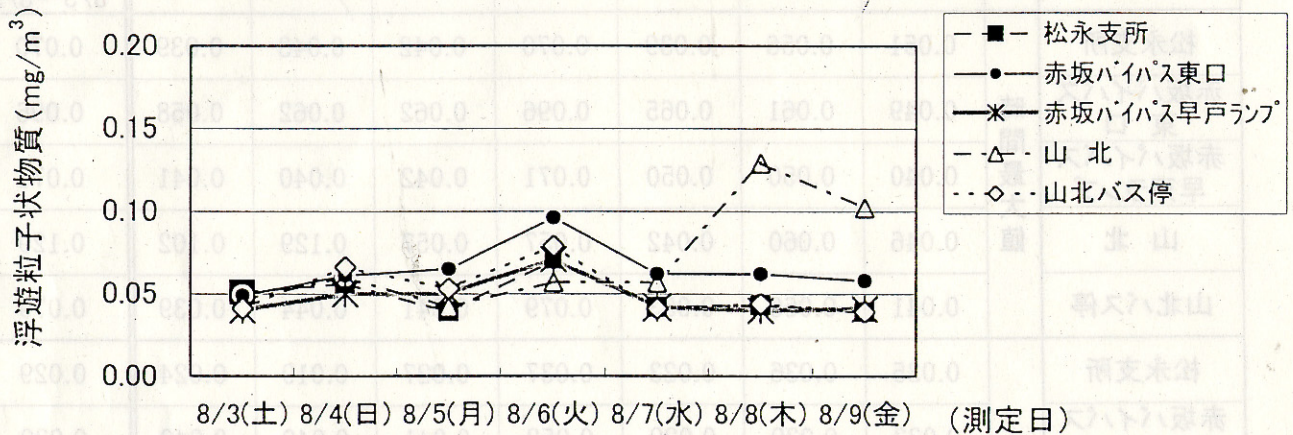
地点名	項目	二酸化窒素(NO ₂) [ppm]							期間 (7日間) 8/3～8/9
		8/3(土)	8/4(日)	8/5(月)	8/6(火)	8/7(水)	8/8(木)	8/9(金)	
松永支所	日 平 均 値	0.015	0.012	0.013	0.015	0.013	0.010	0.014	0.013
赤坂バイパス 東 口		0.021	0.019	0.020	0.023	0.025	0.024	0.025	0.023
赤坂バイパス 早戸ランプ		0.018	0.016	0.017	0.016	0.015	0.012	0.015	0.015
山 北		0.008	0.006	0.007	0.006	0.006	0.005	0.006	0.006
山北バス停		0.021	0.017	0.019	0.016	0.015	0.011	0.014	0.016

地点名	項目	浮遊粒子状物質(SPM) [mg/m ³]							期間 (7日間) 8/3～8/9
		8/3(土)	8/4(日)	8/5(月)	8/6(火)	8/7(水)	8/8(木)	8/9(金)	
松永支所	時 間 最 大 値	0.051	0.056	0.039	0.070	0.042	0.043	0.039	0.070
赤坂バイパス 東 口		0.049	0.061	0.065	0.096	0.062	0.062	0.058	0.096
赤坂バイパス 早戸ランプ		0.040	0.050	0.050	0.071	0.042	0.040	0.041	0.071
山 北		0.046	0.060	0.042	0.057	0.057	0.129	0.102	0.129
山北バス停		0.041	0.066	0.053	0.079	0.041	0.044	0.039	0.079
松永支所	日 平 均 値	0.035	0.036	0.023	0.037	0.027	0.019	0.024	0.029
赤坂バイパス 東 口		0.033	0.039	0.029	0.052	0.041	0.040	0.040	0.039
赤坂バイパス 早戸ランプ		0.027	0.032	0.027	0.038	0.028	0.026	0.027	0.029
山 北		0.029	0.027	0.024	0.026	0.026	0.022	0.024	0.025
山北バス停		0.029	0.028	0.026	0.034	0.023	0.015	0.020	0.025

- 注1) 地点名の松永支所とは、福山市松永町3-1-29の一般環境測定局 松永支所で行われている測定結果を示します。
- 注2) 地点名の赤坂バイパス東口とは、国土交通省福山工事事務所福山維持出張所瀬戸倉庫敷地内(福山市瀬戸町山北)で行った測定結果を示します。
- 注3) 地点名の赤坂バイパス早戸ランプとは、福山市瀬戸町山北早戸ランプ北側で行った測定結果を示します。
- 注4) 地点名の山北とは、福山市瀬戸町山北828-1で行った測定結果を示します。
- 注5) 地点名の山北バス停とは、福山市瀬戸町山北544-2地先で行った測定結果を示します。
- 注6) 項目の日平均値とは1日の平均値を示し、時間最大値とは1日のうち1時間値が最大となった結果を示します。
- 注7) 期間の数字は、日平均値については期間内の平均値を示し、時間最大値については期間内の最大値を示します。

夏季:大気質調査結果(二酸化窒素: NO_2)

夏季:大気質調査結果(浮遊粒子状物質: SPM~時間最大値~)



夏季:大気質調査結果(浮遊粒子状物質: SPM~日平均値~)

