

瀬戸小学校区事業説明会（2001年11月29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
<p>1 事業説明会について</p> <p>① 福山道路については、未着手区間も含む全線で説明会を実施すべきである。</p> <p>② 説明会の内容については、上司に報告しているのか。また、報告の方法はどうしているのか。</p> <p>③ 説明会の報告書を出しなさい。</p> <p>④ 私は川口の者だが、遠慮しながら出席している。このような形はおかしい。市民・県民なら誰でも参加できる説明会とすべきである。</p>	<p>1 事業説明会について</p> <p>① 事業説明会は事業の着手段階で事業概要等を御説明して、関係する地域の方々に御理解を深めて頂くために開催しており、現段階で事業着手しているのは赤坂ICから長和ICまでの区間であり、御理解を頂きたいと思います。</p> <p>② 翌日か翌々日位には、口頭で主な点について概ねの内容と結果を報告しており、最終的には文書で主な要旨について報告しています。</p> <p>③ 現段階では8月31日までの事業説明について整理されており、情報公開制度に基づいて申請があれば対応します。</p> <p>④ 測量範囲の説明会においては、開催主旨から測量範囲の地権者を対象としていますが、学区の説明会は誰でも参加できることとしています。ただし、全市民や県民を対象にした資料・説明というのは、会場も含めて物理的に不可能であることから、一応の対象範囲として学区単位に資料を整理して開催しています。</p>
<p>2 事業全般について</p> <p>① 福山道路や他の路線においても、影響が一番少ない所を通すのが、行政の責任ではないのか。</p>	<p>2 事業全般について</p> <p>① 今回の幹線道路網計画は、福山都市圏の渋滞解消を図るためと、将来の交通を担う道路として位置づけられており、放射環状型の道路網を形成するよう計画されていますので、既存の幹線道路との連携も必要となることから、現在のルートで都市計画決定されています。</p>
<p>3 環境について</p> <p>① 騒音の評価地点として、坂森を選定した理由は何か。</p> <p>② 騒音は現状が静かな場所で評価しても意味がないのではないのか。</p> <p>③ 騒音を標準的な構造の箇所では評価するというのは、環境影響評価法の</p>	<p>3 環境について</p> <p>① 騒音の予測評価については環境影響評価法の施行に伴い、IC等の特殊部は面的予測を行い、一般部は主要構造部において断面予測を行う事となりました。瀬戸地域においては瀬戸IC・JCT並びに長和ICの2ヶ所が特殊部となり、一般部は主要構造の盛土で計画している地頭分地区周辺となるので、両ICのほぼ中間地点に当たる坂森を、代表地点として選定しています。</p> <p>② 騒音の予測は、関連道路の予測交通量から算定する事となるので、現状値はあまり関係しません。</p> <p>③ 環境影響評価法は目的や方針を示したもので、具体的な評価方法は共</p>

質問・意見等の要旨	回答・見解の要旨
<p>何条に規定されているのか。</p> <p>④ 資料にある土壤脱硝装置の、効果と設置個数について示せ。</p> <p>⑤ バックグラウンドに、山北と地形の異なる松永支局のデータを使用しているため、予測結果が信用できない。評価する場所での測定結果によって評価するべきだ。</p> <p>⑥ 自動車からの発生濃度については、沿道ではもっと高いのではないか。走行速度が上がり、交通量が増加したら濃度も高くなるのではないか。</p> <p>⑦ 交通が円滑になっても、SPMの排出量が大きいトラックが増加したら、大気の状態は悪化するのではないか。交通量が減少するならわかるが、増加するなら濃度は上がるのではないか。</p> <p>⑧ 騒音の予測について、前回資料の7・12頁にある騒音の予測結果について、S1地点より道路から遠いN2～5の地点の方が、数値が大きくなっているのは何故か。</p> <p>⑨ SPMの保全措置として低公害車の導入とあるが、導入というなら希望者に対し行政が低公害車を提供するのか。</p> <p>⑩ 公害防止計画は市が実施するのか、県が実施するのか。</p> <p>⑪ 環境影響評価は非常にずさんであり、環境について住民に相談して1年間調査しなさい。</p> <p>⑫ SPMの保全措置として挙げている新技術について、具体的な数値を出せ。</p>	<p>通の技術指針による事となります。評価地点の選定について技術指針でどのように示されているかについては、後日、コピー等を提供します。(提供済)</p> <p>④ 土壤脱硝装置については現在研究中の技術であり、数値で回答はできませんが低減効果は確認されており、今後、採用できるものは設置を検討していきます。</p> <p>⑤ 環境影響評価については、地域を代表し総合的な蓄積がある常監局のデータで行っていますが、供用前・後に現地での調査も実施して、必要な措置を講じることとしています。</p> <p>⑥ 自動車からの発生濃度については、速度に応じた排出係数があり、交通が円滑になれば、発生濃度の低減が期待できます。</p> <p>⑦ 大気バックグラウンドについては、渋滞時の発生量が大きく影響しており、交通の円滑化により低減が期待できます。新しい道路を整備することにより、環境が悪化するという懸念ですが、予測においては計画交通量を想定し、排出量を数値で示しています。</p> <p>⑧ 地形や音の伝播等を考慮した予測式によって算定しており、妥当と判断しています。</p> <p>⑨ 低公害車については評価書では導入と表現されていますが、備後地域公害防止計画では普及と表現されており同じ意味です。</p> <p>⑩ 関係機関が連携して取り組んでいます。</p> <p>⑪ 大気等については、現地で測定を行って現状を把握しながら、事業を進めたいと考えています。</p> <p>⑫ 新技術については研究中の段階であることから、今後、事後調査を行う中で対応を検討することが、環境影響評価書にも盛り込まれています。</p>
<p>課題事項</p> <p>① 二酸化窒素に関する福山市の環境基準と通達の関わりについて</p> <p>② 環境に関する現況調査の実施について</p> <p>③ ユニットリスクについて</p>	<p>課題事項</p> <p>① 環境基準は全国統一で、0.04～0.06の範囲内またはそれ以下です。</p> <p>② 資料1-1～4のとおり</p> <p>③ 資料2のとおり</p>

瀬戸町環境調査測定結果

1. 春季調査結果

(1) 大気質: 測定期間(平成14年3月23日~3月29日)

地点名	項目	二酸化窒素(NO ₂) [ppm]							期間 (7日間) 3/23~3/29
		3/23(土)	3/24(日)	3/25(月)	3/26(火)	3/27(水)	3/28(木)	3/29(金)	
松永支所	日 平均 値	0.012	0.014	0.026	0.033	0.015	0.027	0.030	0.022
地頭分		0.006	0.008	0.017	0.030	0.007	0.020	0.023	0.016

地点名	項目	浮遊粒子状物質(SPM) [mg/m ³]							期間 (7日間) 3/23~3/29
		3/23(土)	3/24(日)	3/25(月)	3/26(火)	3/27(水)	3/28(木)	3/29(金)	
松永支所	時 間 最 大 値	0.152	0.038	0.043	0.066	0.151	0.063	0.061	0.152
地頭分		0.133	0.098	0.051	0.094	0.066	0.064	0.051	0.133
松永支所	日 平 均 値	0.048	0.021	0.021	0.042	0.039	0.033	0.035	0.034
地頭分		0.042	0.031	0.024	0.046	0.026	0.028	0.035	0.033

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。

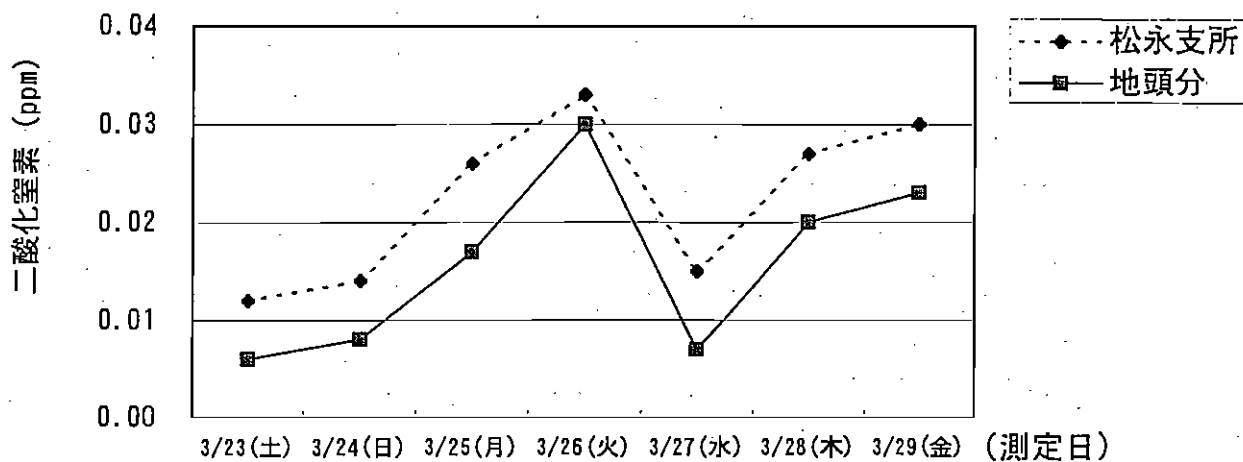
注2) 地点名の地頭分とは、福山市瀬戸町地頭分1422で行った測定結果を示します。

注3) 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。

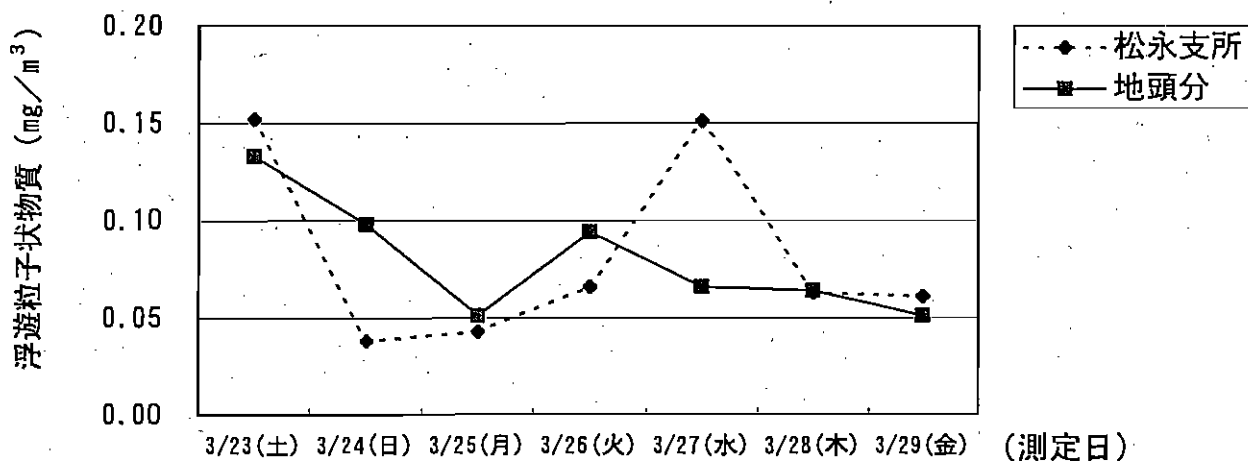
注4) 期間の数字は、日平均値については期間内の平均値を示し、時間最大値については期間内の最大値を示します。

注5) 3月23~25日は黄砂が確認されました。

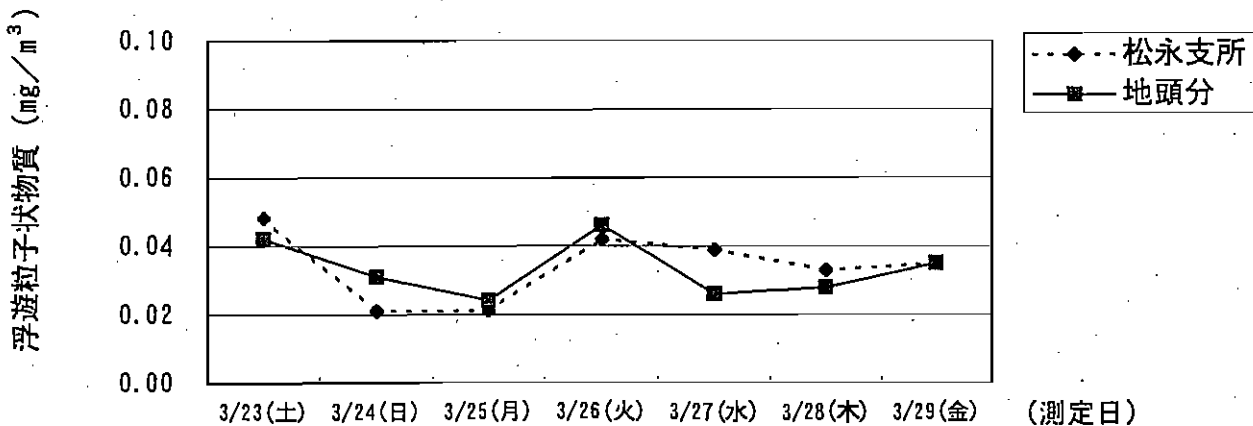
春季：大気質調査結果（二酸化窒素：NO₂）



春季：大気質調査結果（浮遊粒子状物質：S P M～時間最大値～）



春季：大気質調査結果（浮遊粒子状物質：S P M～日平均值～）



2. 夏季調査結果

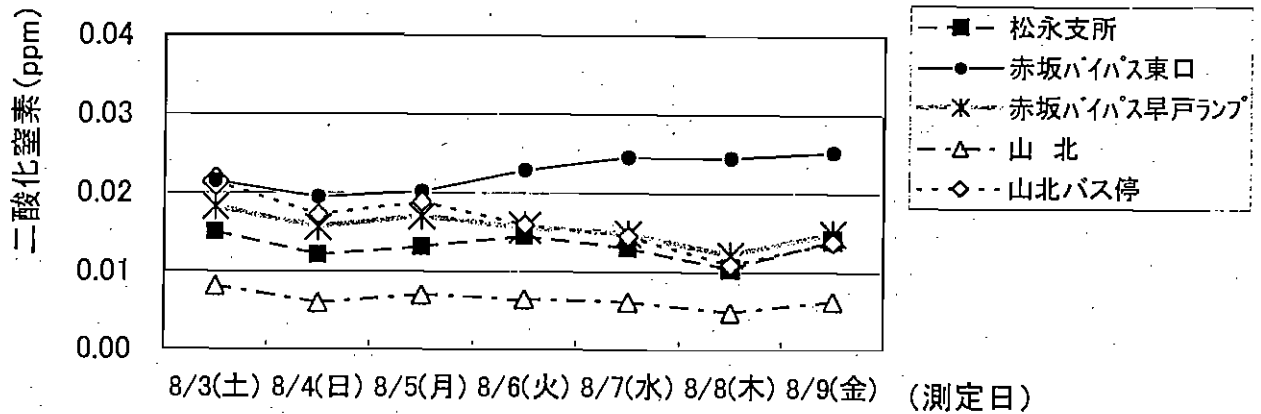
(1) 大気質:測定期間(平成14年8月3日~8月9日)

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

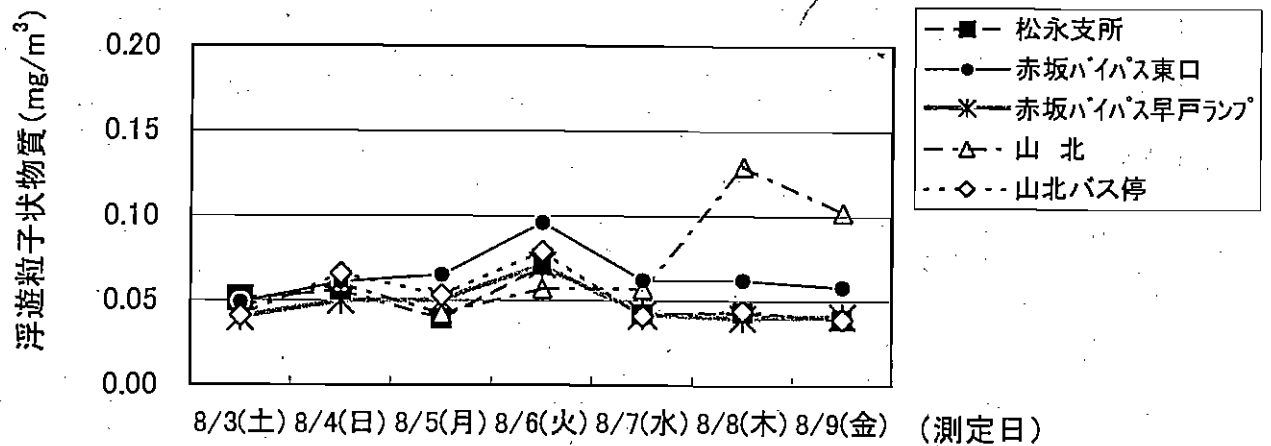
地点名	項目	浮遊粒子状物質(SPM) [mg/m ³]						期間 (7日間) 8/3~8/9	
		8/3(土)	8/4(日)	8/5(月)	8/6(火)	8/7(水)	8/8(木)		8/9(金)
松永支所	時 間 最 大 値	0.051	0.056	0.039	0.070	0.042	0.043	0.039	0.070
赤坂バイパス 東口		0.049	0.061	0.065	0.096	0.062	0.062	0.058	0.096
赤坂バイパス 早戸ランプ		0.040	0.050	0.050	0.071	0.042	0.040	0.041	0.071
山北		0.046	0.060	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) 地点名の福山バイパス東口とは、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) 地点名の福山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。

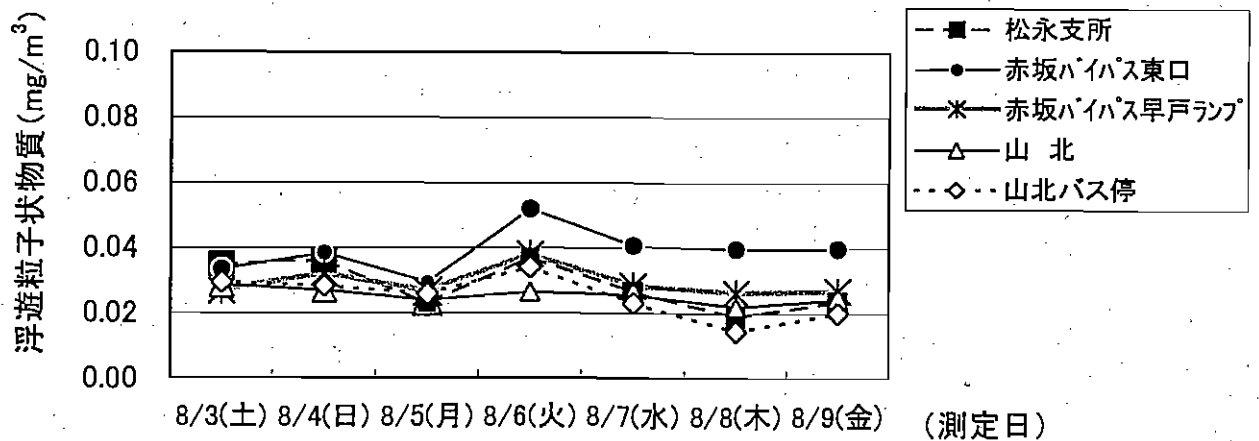
夏季:大気質調査結果(二酸化窒素:NO₂)



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~)



ユニットリスクについて

1 質問要旨

ディーゼル車からの排出粒子による肺がんのユニットリスクについて、結核予防会結核研究所の岩井氏が調査・研究しており、広島市の数値が雑誌に掲載されているが、福山市の数値はあるか。

また、ユニットリスクとは何か知っているか。

2 回答

ユニットリスクについて情報収集を行いました。公的資料は見当たらないことから、インターネット等による情報を整理した結果をお答えします。

(1) ユニットリスクとは

米国EPA（環境保護局）で化学物質の発がんリスク定量化のために出されたスロープファクター（要素・要因・因数）で、生涯70年間毎日単位濃度（大気では $1\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）の化学物質を摂取（呼吸）し続けた場合の発がんに至る確率のことと公表されております。

(2) 福山市の数値について

岩井氏の他に国立環境研究所においても、大気汚染と肺がん死亡についての調査・研究の中で、ユニットリスクを試算されておられるようですが、いずれの調査・研究においても、福山市の数値を試算した事例は見つかりませんでした。

(3) 福山市における今後の対応について

ユニットリスクについては研究段階であり、今後、国の動向を見る中で、方針・指針等が示されれば対応して参ります。