

## 第2 概 要

### 1 地球温暖化

地球は、大気中にある二酸化炭素やメタンなど、熱を逃がしにくい温室効果ガスに包まれ、生物に適した一定の気温（約15度）を保っています。しかし、石炭や石油などの化石燃料の消費、森林の減少などにより、二酸化炭素の大気中の濃度が上昇し、温室効果が必要以上に高まっています。IPCC 気候変動に関する政府間パネルは第4次評価報告書で、21世紀末には、経済、社会及び環境の持続可能性のための世界的な対策に重点が置かれ、地域間格差が縮小した社会でも平均気温が約1.8度（1.1～2.9度）、海面が18～38cmの範囲で上昇し、化石エネルギー源を重視し続ける社会では約4.0度（2.4～6.4度）、海面が26～59cmの範囲で上昇すると予想されています。このまま温暖化が進めば、農業生産や生態系に大きな被害を及ぼし、海面が上昇して、都市の一部や小さな島国が居住不能になると予測されています。

### 2 大気汚染

空気は、私たちが生活していく上でなくてはならないものです。しかし、その空気が汚染されると、さまざまな影響を及ぼすことになります。

これら汚染物質の代表的なものとして二酸化硫黄、二酸化窒素、光化学オキシダント、浮遊粒子状物質、一酸化炭素、微小粒子状物質がありそれぞれ環境基準が定められています。

よりあいひろば及び栄町測定局では、兵庫県が大気汚染の常時監視を行い、市は長尾測定局で一般環境大気を、また、東消防署西谷出張所では気象を観測しています。

この他、西谷地区の大原野において兵庫県移動観測車により補足的に大気汚染調査を実施しています。

対 象	測 定 箇 所	測 定 項 目
一般環境大気	よりあいひろば 小林3丁目5-22	一酸化窒素、二酸化窒素、二酸化硫黄、 浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、 風向、風速、日射量、温度、湿度、降水量、気圧
	長尾測定局 山本東2丁目8-20 (長尾地区センター)	一酸化窒素、二酸化窒素、 光化学オキシダント、風向、風速
自動車排出ガス	栄町測定局 栄町1丁目16-2 (国道176号沿い)	一酸化窒素、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、 微小粒子状物質、一酸化炭素、風向、風速
気 象	東消防署西谷出張所 大原野字南宮2番地7	風向、風速、降水量、温度、湿度

### 3 水質汚濁

水質汚濁とは、工場・事業所からの排水や、家庭からの生活排水、油の流出事故などにより、河川、湖沼、海洋、地下水などの公共用水域が汚染され、人の健康や生活環境に悪影響を及ぼすような状態をいいます。

水質汚濁防止法は、工場や事業所から公共用水域に排出される水及び地下に浸透する水を規制することにより、公共用水域及び地下水の水質汚濁の防止を図り、国民の健康と生活環境を守ることを目的として、1970年に制定されました。

本市は平成15年度から水質汚濁防止法上の政令市となり、これまでの調査に加えて、新たな河川及び地下水の常時監視調査及び工場・事業場の立入調査を実施しています。また、兵庫県の指導要綱に基づくゴルフ場の農薬調査も実施しています。

### 4 騒音・振動

「騒音」とは、望ましくない音、不快な音とされ、人間の主観的判断によるものであり、音楽であっても時間帯と音量等によっては、聞かされる方にとっては「騒音」となることがあります。一般的には、生理的影響（聴力障害、睡眠妨害等）、心理的影響（うるささ、会話障害、作業能率の低下等）、社会的影響（地価の低下、家畜への影響等）を与える音とされています。騒音問題は、概して局所的であり、一つの音源から影響を受ける人の数は必ずしも多くないことや、直接生命に別状のある病気などに結びつきにくいことから、大気汚染や水質汚濁の問題ほど切実さがなく考えられがちです。しかし、きわめて多種多様で、機械等の稼働による工場、事業場の騒音、建物の建設、土木工事等に伴う建設作業騒音、自動車、鉄道等による交通騒音、航空機騒音のほか、いわゆる近隣生活騒音と呼ばれる空調機、音響機器、楽器、カラオケ、ペットの鳴き声等、時と場所を選ばず、多発的なものといえます。また、心理的な評価を含んだ言葉で表現されること、騒音に対する慣れや、各個人の好悪に差異がある等、音を聞く側の置かれた状況によって左右されるところに騒音問題の難しさがあります。

公害とされる「振動」とは、工場等の稼働、建設・解体作業、自動車・鉄道の運行等により、人為的に地盤振動が発生し、建物を振動させて物理的被害を与えるなど、私たちの日常生活に影響を及ぼすことにより問題となるものです。一般的に、心理的、感覚的な要素が強く、「不快に感じる」、「気分がイライラする」、「寝付きにくい」等生活妨害に関するものが中心となっています。

### 5 交通公害

自動車、鉄道、航空機等による交通が、私たちの生活に不可欠なことは言うまでもありません。これらの交通の発達、人口の都市集中と物流の飛躍的増大など多くの社会的効用を生み出した反面、大気汚染や騒音・振動などの交通公害を引き起こし、大きな社会問題となりました。

本市では、幹線道路の中国自動車道、国道176号が東西に走り、一部の地域で問題を生じています。また、鉄道についても、運行本数の増加や高速化による騒音、振動の苦情が発生しています。

## 6 土壌汚染

土壌は、水、大気とともに環境の重要な構成要素であり、人をはじめとする生物の生存の基盤として、また、物質循環のかなめとして重要な役割を担っています。しかし、土壌は水、大気と比べその組織が複雑で有害物質に対する反応も多様であり、また、いったん汚染されるとその影響が長期にわたり持続する蓄積性の汚染となる等土壌の汚染の態様は、水や大気とは異なる特徴を有しています。このような環境としての土壌の役割や汚染の態様を踏まえ、土壌汚染対策法が平成15年2月15日に施行されました。法の基本は、汚染が懸念される土地を速やかに調査し、汚染の有無を明らかにすること、汚染が明らかになった土地について健康被害が生じないように適正に防止措置を講ずることです。

また、平成22年4月1日より、改正土壌汚染対策法が施行され、一定規模以上の土地の形質変更時の届出制度や要措置区域等の指定、自主調査に基づく要措置区域等への指定申請などの規定が追加されました。

本市においては、特例市となった平成15年4月1日から、土壌汚染対策法に基づく各種届出書受理事務のほか汚染土壌区域の指定等県知事の権限に属する事務を行うこととなりました。

## 7 悪臭

悪臭は、人の嗅覚を刺激し、不快感や嫌悪感を与えるもので、感覚公害とも呼ばれています。平成24年度の悪臭に関する苦情件数は17件で、全体の約12%を占めています。（参照5P 公害苦情件数）

悪臭公害は、近年環境問題に対する住民意識の変化や都市化に伴う住工混在が進む中で一層身近な問題となっています。また、悪臭物質は一般的に低濃度でも不快感を与えることや、複数の臭気物質の混合体として大気中に拡散することが多く、原因の特定や解決を難しくしています。

本市は、平成15年4月から特例市となったため、悪臭防止法（昭和46年法律第91号）に基づく悪臭原因物の排出を規制する地域の指定、規制基準の設定、公示、周辺市町村長の意見聴取、関係行政機関の長への協力要請等が県知事の権限から市長の権限に委譲されました。

悪臭防止法では、悪臭の原因となる物質について、敷地での濃度規制（22物質）、煙突その他気体排出口での排出量規制（13物質）及び排出水中の濃度規制（4物質）を行っています。

## 8 航空機騒音

### (1) 大阪国際空港の概要

大阪国際空港は、平成6年9月の関西国際空港開港後、国際線が廃止され、国内線の基幹空港となりました。平成24年6月までは国が設置し管理していましたが、平成24年7月からは新関西国際空港株式会社（以下「新会社」という。）が設置・管理しています。場所は、兵庫県と大阪府の境に位置し、面積は約317万㎡で、滑走路は1,828mと3,000mの2本を有しています。

### (2) 大阪国際空港年次別発着回数及び旅客数

平成24年度における発着回数は、127,667回（1日平均350回）、旅客数は13,147,345人

(1日平均36,020人)です。関西国際空港が開港し、国際線が関西国際空港に移され国内線のみでの使用となったことから、発着回数及び旅客数は、平成6年度は117,845回、20,342千人(関西国際空港開港までの国際線13,886回、3,806千人を含む)で、平成7年度は96,875回、13,066千人と大きく減少しました。

しかし、本空港は都市部に近く利便性の良さもあり、平成8年度には旅客数も増加に転じました。その後は、平成17年4月から国による本空港の運用見直しで、大型機の就航規制や札幌などへの長距離路線の関西国際空港への誘導等が行われたことや、神戸空港の開港(平成18年2月)により旅客数は減少傾向でしたが、平成24年度の年間の旅客数は13,147千人となり、平成23年度の旅客数12,909千人より増加しています。なお、平成6年度から平成24年度までの推移は表1のとおりです。

表1 大阪国際空港発着回数、旅客数の推移(平成6年度～24年度)

年 度	発着回数					1日当 たりの発着 回数	旅客(単位:千人)		
	国際線	国内線	合計	内 訳			国際線	国内線	合計
				ジェット機	比率				
6	13,886	103,959	117,845	96,951	82.3	323	3,806	16,536	20,342
7	15	96,860	96,875	74,394	76.8	265	0	13,066	13,066
8	23	90,770	90,793	74,587	82.2	249	0	13,161	13,161
9	12	89,376	89,388	75,547	84.5	245	0	13,740	13,740
10	7	97,405	97,412	81,042	83.2	267	0	14,627	14,627
11	9	98,818	98,827	86,196	87.2	271	0	15,937	15,937
12	7	103,090	103,097	86,633	84.0	282	0	16,344	16,344
13	8	102,057	102,065	86,356	84.6	280	0	16,877	16,877
14	1	104,827	104,828	91,503	87.3	287	0	17,627	17,627
15	0	114,192	114,192	93,139	81.6	313	0	18,862	18,862
16	2	125,782	125,784	103,051	81.9	345	0	19,484	19,484
17	0	127,838	127,838	96,233	75.2	350	0	18,519	18,519
18	0	125,944	125,944	91,037	72.3	345	0	16,843	16,843
19	0	124,348	124,348	85,423	68.7	340	0	15,937	15,937
20	0	124,440	124,440	85,535	68.7	340	0	15,382	15,382
21	0	126,526	126,526	84,792	67.0	346	0	14,607	14,607
22	4	124,688	124,692	83,644	67.1	342	0	14,193	14,193
23	0	122,988	122,988	84,043	68.3	336	0	12,909	12,909
24	0	127,667	127,667	84,329	66.1	350	0	13,147	13,147

### (3) 航空機騒音防止対策

#### 1) 空港設置者の対策

大阪国際空港の設置者である新会社(平成24年6月までは国)は、環境基準の達成のため、総合的かつ体系的な空港周辺環境対策に取り組んでいます。

● 空港環境対策の概要

ア 発生源対策

- ① 機材改良（低騒音機材の導入等）、耐空証明（騒音基準への適合性の証明）
- ② 発着規制（370枠／日のうち、平成24年度 ジェット機200枠／日、プロペラ機170枠／日・7時～21時までの14時間限定運用）
- ③ 運航方法の改善（騒音軽減運航方式）

イ 空港構造の改良（滑走路の移転、空港内防音林の設置、航行援助施設の整備等）

ウ 空港周辺対策 「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（42年法律第110号。以下「航空機騒音障害防止法」に基づき、次の施策を講じています。

新会社の行う施策

- 概ねWECPNL70 以上の区域
  - ・ 教育施設等の防音工事（助成）
  - ・ 共同利用施設の整備、防音工事（助成） ・ 再開発整備事業
  - ・ 上記施設の空調機機能回復工事（助成）
- 第1種区域内（WECPNL75 以上）
  - ・ 住宅防音工事（助成）
  - ・ 告示日後住宅防音工事（助成）
  - ・ 上記住宅の空調機機能回復工事（補助）
  - ・ 生活保護世帯空調機稼働費補助
  - ・ テレビ受信障害対策（補助）（平成24年終了）
- 第2種区域内（WECPNL90 以上）
  - ・ 移転補償等
  - ・ 周辺環境基盤施設整備（補助）
- 第3種区域内（WECPNL95 以上）
  - ・ 緩衝緑地帯等整備

