

平成 25 年度 北九州市の環境の現況等について

- 光化学オキシダント及び微小粒子状物質は、濃度が注意報の発令又は注意喚起のレベルまで上昇することはなかった。
 - その他の大気・水質・騒音・振動の状況は、前年度同様、ほぼ横ばいに推移している。
 - ダイオキシン類は、大気・水質とも全ての地点で環境基準に適合した。
- 詳細は、以下のとおりである。

1 大気汚染

(1) 一般環境大気測定局（14 測定局）

- ① 二酸化いおう、二酸化窒素及び一酸化炭素は、前年度と同様に、全ての測定局で環境基準^{※1}に適合していた。

※1 人の健康を保護し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。

- ② 浮遊粒子状物質は、門司観測局を除く 13 局の測定局で環境基準に適合していた。門司観測局は、測定機の不調で測定値が不正確なため、評価しないこととした。

浮遊粒子状物質については、環境基準を超える日が 2 日以上連続した場合、環境基準不適合と評価することとされている。

- ③ 光化学オキシダントは、全ての測定局で環境基準（0.06 ppm）に適合しなかった。しかし、注意報レベル（0.12 ppm）まで達したこともなく、市民が屋外で活動する昼間（5～20 時）の環境基準適合率は、前年並みであった。

光化学オキシダントが昼間（5～20 時）に環境基準を下回っていた時間の割合は、91.0%（搭野観測局）から 98.6%（小倉観測局）の範囲であった。

- ④ 微小粒子状物質（PM2.5）は、平成 23 年度から測定を開始し、平成 25 年度は 6 測定局で測定した。結果は、全ての測定局で環境基準に適合しなかった。しかし、日平均値は注意喚起レベル（70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）を上回ることもなく、年平均値は昨年並みであった。

(2) 自動車排出ガス測定局（5測定局）

① 二酸化窒素は、黒崎測定所を除く4局の測定局で環境基準に適合していた。

黒崎測定所が不適合となった理由としては、測定所が設置されている黒崎駅前ペレストリアンデッキ(歩道橋)の改修に伴う形状の変更により、大気の流れ等が変化したことが考えられる。

② 一酸化炭素及び浮遊粒子状物質は、全ての測定局で環境基準に適合していた。

③ 微小粒子状物質(PM_{2.5})は、西本町測定所で測定した。結果は、環境基準に適合しなかったが、日平均値は注意喚起レベルを上回ることもなく、年平均値は昨年並みであった。

(3) 有害大気汚染物質（4測定局）

ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンは、全ての測定局で環境基準に適合していた。

(4) アスベスト（5測定局）

5測定局でのアスベストの年間平均値は、1リットル中に0.07本であった。このうち、平成2年度から継続して測定を実施している北九州観測局の年間平均値は、1リットル中に0.08本であり、前年度と同レベルであった。

(5) 降下ばいじん（11測定局）

11測定局での降下ばいじんの全市平均値は、3.7トン/k²/月であり、測定局別には2.1～4.3トン/k²/月の範囲であった。全市平均値の経年変化は、昭和40年代(昭和43年度 20.2トン/k²/月)と比較すると大幅に低くなっており、近年では3～5トン/k²/月の範囲で推移している。

2 水質汚濁

(1) 河川

河川は、健康項目^{*2}について、ふっ素及びほう素を除き27環境基準点で環境基準に適合していた。ふっ素は3環境基準点、ほう素は9環境基準点で環境基準を超過したが、これらの地点は全て感潮域^{*3}で、海水中に含まれるふっ素、ほう素の影響によるものである。

また、生活環境項目^{*4}のうち、代表的な水質指標であるBOD(生物化学的酸素要求量)については、全ての環境基準点で環境基準に適合していた。

- ※2 健康項目：人の健康の保護に関するもので、カドミウム、シアン、鉛、六価クロム、ヒ素等27項目が定められている。
- ※3 感潮域：河川の下流において、潮の干満の影響を受ける区域
- ※4 生活環境項目：生活環境の保全に関するもので、有機物汚染の指標（BOD、COD）や富栄養化の指標（全窒素、全りん）等の項目が定められている。

（2） 湖沼

湖沼（ます湖貯水池）は、健康項目について、環境基準に適合していた。

また、生活環境項目のうち、代表的な水質指標であるCOD（化学的酸素要求量）及び富栄養化の指標である全りんについては、環境基準に適合していた。

（3） 海域

海域は、健康項目について、7環境基準点全てで環境基準に適合していた。

また、生活環境項目のうち、代表的な水質指標であるCODについては、周防灘（S-1）を除く全ての環境基準点で環境基準に適合していた。富栄養化の指標である全窒素及び全りんについては、全ての水域で環境基準に適合していた。

【周防灘(S-1) 2. 1mg/L 環境基準値 2mg/L】

周防灘(S-1)のCODの環境基準不適合については、閉鎖性水域である瀬戸内海の一部であることから、植物プランクトンの増殖や底泥の巻き上げが一因と考えられており、ここ10年来一定の範囲内の変動で推移している。

（4） 地下水

工業専用地域を除く市内全域を約50区画に分け、各区画1カ所の井戸を選び地下水を分析する概況調査を10井戸で実施した。その結果、1井戸が環境基準に不適合であった。概況調査により新たに汚染が発見された井戸の周辺で、汚染範囲を確認するために行う汚染井戸周辺調査を6井戸で実施した結果、6井戸全てについて環境基準に適合した。

また、過去に汚染が確認された井戸については、毎年、継続監視調査を実施しており、平成25年度は21井戸を調査した結果、20井戸が環境基準に不適合であった。

不適合であった項目は、主にテトラクロロエチレンであった。この物質は、かつてドライクリーニングや金属の表面洗浄などに使われてきた有機塩素系溶剤であるが、「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律」による追加規制を受け、現在ではドライクリーニングではほとんど使われていない。このため、過去に使用されたものによる汚染であると考えられる。

なお、環境基準を超過した井戸については所有者等に結果を通知するとともに、飲用しないように指導している。

3 騒音・振動

(1) 自動車騒音

市内幹線道路132区間で自動車騒音を評価した結果、昼間（6時～22時）の環境基準適合率は96.3%、夜間（22時～6時）の環境基準適合率は95.9%であった。また、昼夜とも環境基準に適合したのは95.1%であった。

ほとんどの評価区間で環境基準に適合していた。道路管理者に対し、測定結果を通知するとともに、低騒音舗装による道路環境の改善など、環境基準達成に向けた協力を依頼している。

(2) 新幹線騒音・振動

騒音は、新幹線沿線の5地区19地点で測定し、12地点で環境基準に適合していた。また、振動は、測定した5地区10地点全てで、緊急に対策を必要とするレベルを定めた指針値*に適合していた。

JR西日本が防音壁の設置や車両の改善を行っていることから、近年苦情はほとんどないが、今後ともJR西日本に騒音の低減対策を求めている。

※環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（S51、環境庁長官勧告）

(3) 航空機騒音

八幡西区及び若松区12地点の測定地点のうち、平成25年度は7地点で測定した。その結果、全ての地点とも環境基準に適合していた。残る5地点は前年度に測定を行っており、全ての地点で適合していた。

環境基準に適合している地域であっても航空機騒音に関する苦情が寄せられている。航空機騒音対策を進めるために、防衛省へ住宅防音工事助成の指定区域等の拡大、並びに環境省へ航空機騒音に係る環境基準の見直しを要望している。

4 ダイオキシン類

大気、公共用水域（河川・海域・湖沼）、地下水、土壌の調査を行った結果、全ての測定地点で環境基準に適合していた。

5 まとめ

環境基準に適合している項目については、発生源に対する監視・指導や自動車公害対策の推進、環境アセスメントの適切な審査などにより、その良好な環境を維持していくとともに、環境基準不適合のものについては原因究明に努め、必要に応じて対策を講ずること等を通じ、市民の快適な生活環境づくりに取り組んでまいりたい。