

番号	①
項目	<p>測定局配置の経緯や大気環境の改善を踏まえて「常時監視網の再構築」をしたというのが大阪市内の全ての一般大気測定局が二酸化窒素（NO₂）環境基準上位値 0.06ppm を安定的に下回るようになったのは平成 16（2004）年、環境基準の改定（1978 年）から 26 年後でした。今回の「再構築」が決められた経緯及び検討の過程を明らかにしてください。</p>
<p>(回答)</p> <p>本市では、昭和 40 年代から常時監視網を整備して大気汚染状況の把握を実施していますが、以降 50 年が経過し、市内の産業構造等も大きく変化していることから、大阪市環境基本計画の策定(改定)（令和元年 12 月）を契機として、大阪市の大気汚染状況を適切に把握するため、大気汚染常時監視網の再構築を行いました。</p> <p>再構築は市内の工場・事業場や自動車等の発生源データをもとに大気汚染物質ごとに濃度分布シミュレーションを行い、環境基準等の達成状況、各測定局間の相関等を考慮し、高濃度と予測される地域に測定局が配置できているか、また、環境基準値等を下回り、かつ、濃度分布や挙動が一様な地域内に測定局を重複して配置しているところはないか、等について、有識者にも諮りながら慎重に検討し、新設・移設・廃止する項目を決定しました。</p>	
担当	環境局 環境管理部 環境管理課 環境情報グループ 電話：06-6615-7943

<p>番号</p>	<p>②</p>
<p>項目</p>	<p>自動車排ガス局を含む全ての測定局で大阪市環境保全目標（NO₂ : 0.04ppm）を達成するための計画と具体的な対策を示してください。</p>
<p>(回答)</p> <p>窒素酸化物対策については、本市ではこれまで工場等に対して大気汚染防止法や、法より厳しい基準を設定した大阪市固定発生源窒素酸化物対策指導要領に基づき対策を進めてきました。また、自動車等の移動発生源についても、大気汚染防止法による自動車単体の排出ガス低減対策の推進及び次世代自動車の普及促進などの広域対策のほか、道路管理者等との連携による交差点改良などの局地対策を進めてきました。</p> <p>これらの対策の結果、工場・事業場及び自動車等からの窒素酸化物排出量は、減少傾向にあります。また一般環境大気測定局並びに自動車排ガス測定局における二酸化窒素の年間平均値も近年減少しており、効果が反映されているものと考えています。</p> <p>本市としては「大阪市環境基本計画」の環境保全目標（二酸化窒素については、環境基準の達成を維持し、さらに1時間値の1日平均値 0.04ppm 以下をめざす）の達成に向け、引き続き窒素酸化物削減対策を推進していきます。</p>	
<p>担当</p>	<p>環境局 環境管理部 環境管理課 環境保全対策グループ 電話 : 06-6615-7923 環境局 環境管理部 環境管理課 自動車排ガス対策グループ 電話 : 06-6615-7965</p>

番号	③
項目	令和 4 年 11 月 1 日の協議での貴職の対応は看過できません。信頼関係の再構築に向けた所信をお聞かせください。
<p>(回答)</p> <p>市内の大気汚染の常時監視の目的を全うできるよう引き続き取り組んでまいります。</p> <p>常時監視体制の大規模な見直しにあたっては、公表時期、内容を適切に判断したうえで、本市ホームページ等により公表してまいります。</p> <p>また、その過程においては、見直しの程度に応じ、案の段階で広く意見等を募集することの必要性も検討したうえで、寄せられた意見等に対して丁寧な対応に努めます。</p> <p>さらに、「団体との協議等のもち方に関する指針」に基づく協議の場等においては、引き続き誠意をもって対応するとともに、見直しの検討状況やその結果についても、ご要望に応じて情報公開条例等に照らし可能な限りの情報提供をしてまいります。</p>	
担当	環境局 環境管理部 環境管理課 環境情報グループ 電話：06-6615-7943