

■大気汚染測定運動で得られたもの—子どもたちの育つ環境は改善したか？■

菊池和美

1. 初めに

私は薬剤師として毎日大勢の患者さんと接しているが喘息やアトピー、鼻炎などのアレルギー疾患を患う患者さんが年々増えている事を日々痛感している。中でも喘息は命の危険を伴い、日常生活の質を低下させる大変深刻な疾患の一つである。またその治療費は大変高価で患者さんの負担は大きい。東京都では子供たちには治療費を助成する制度があるがそれも18歳になると打ち切られてしまっていた。だが最近18歳以上の大人の呼吸器疾患の患者さんにも医療費の助成制度が新設されたことは嬉しい話題である。この制度を実現させた陰には喘息患者さんが行った東京大気汚染裁判とそれを支えた東京各地の長い大気汚染測定運動がある。私自身も地域で長く大気汚染測定運動を続け、東京大気汚染公害裁判を傍聴し、集会やデモに参加して支援してきた。

地域での長い大気汚染調査運動を振り返り、そこで得たものと得られなかったもの、これからの課題についてこの場を借りてまとめてみたい。

2. 大気汚染調査を始めたきっかけ

私が代表を務める市民団体では1988年から15年間にわたり稲城市内の空気中NO₂の測定を行ってきた。測定のきっかけは会の活動目的が子供たちの育成環境の改善にあったことによる。現代の子供たちは果たして安心して暮らせる状態だろうか？

幼い子どもを持つ母親は常に子どもの安全に一番の注意を払う。よちよち歩きの子供が車の前に飛び出さないか、道路をまっすぐ歩いてくれるのか？また子どもを乗せて自転車で公園へ行きつく道のりでも、すぐ脇をすり抜ける車が怖い。子どもが小学校に行くようになると、毎日無事であるようにと祈るような気持ちで過ごす。昔のように家の前の道路で子どもたちが遊べる時代ではなくなった。子どもの遊び場環境は確実に少なくなっている。

また排ガスによって空気が汚れ、子どもの健康が損なわれることも心配だ。このような車を改善して子どもの育つ環境を良くしたいというのが大気測定運動を始めたきっかけ

子どもたちの未来に手渡そう緑の稲城

89年第2回

あなたの家の前の

空気の汚れをはかりませんか

誰にでもできて簡単です。

稲城の自然と子どもを守る会 (89.11.16)

こんな方は非協力してください。

- ・ 昨年の第一回目の大気汚染調査に参加してくださった方
- ・ 家が幹線道路に面していて空気の汚れが心配な方
- ・ 逆に緑が多く空気がきれいなところに住んでいる方
- ・ 家族に喘息などがあり不安な方
- ・ その他なたでも

測り方は

- ・ 12月6日～12月7日の24時間 図りたい場所に小さなカプセルをつけるだけです。(カプセル1個200円)

説明会を行います。

11月30日(木) 10時より中央公民館にて

- ・ 結果は90年1月～2月に会の新聞「自然と仲間」発表と同時に個々の皆様にお知らせします。
- ・ 協力してくださる方はTEL下さい。
- ・ この調査は東京都全域で一斉に行いますので他市との比較もできます。

連絡先

菊池 77-5653

富樫 77-3476

中沢 77-4981

だった。

当時空気中の二酸化窒素が自動車の排ガスの指標として注目をあび、その環境基準が 0.02 から 0.04ppm に緩和されることに対しても環境の悪化が懸念されていた。

市内に広く呼びかけて測定運動を始め大勢の方が参加してくれた。

3. 測定方法は

測定方法は夏冬の年2回、一般市民に呼びかけて家の前に簡易測定カプセルを24時間置いてもらう。また、必ず毎年測定する定点を決めてそこは会員がカプセルをつける。特に幹線沿いの交差点や逆に空気の汚れが少ないと思われる場所は定点として毎年測定した。この測定運動は「大気汚染測定運動東京連絡会」という東京都全域を一斉調査する団体に参加して行ったもので、標準値はその団体が決めたものに準じている。

さて、参加した市民の方のご意見を伺うと大気汚染の健康被害に苦しんでいる人が非常に多い事がわかった。特に幹線道路沿いの方で調査に協力してくれる方が多かった。

多い年には240か所、少ない年でも30か所あまりの地点を継続して測定した。


またちょうどこの15年間は私の住む稲城市が大きく変化した時期と重なったため、この間二酸化窒素測定運動の測定結果を活用して行政に様々な要望や陳情を行った。基盤整備や幹線道の新設、区画整理事業等で町中に工事の絶えない年月だったので、私たちもその変貌に必死に対応した。15年間の長きにわたり使命感に燃えて活動してきたが、その結果何がわかり何が改善されたのだろうか？

二酸化チッソ測定の方法と注意

大気汚染測定運動東京連絡会
TEL & FAX.03-5275-0257


- ① 下図の(1)～(6)の順で、24時間(厳守)測定して下さい。測定は午後6時からやむを得ない場合、午後4時から8時の間に取りつけてかまいません。
- ② 原則として、カプセルは地上1.5mくらいのところに下に向けてとりつけて下さい。
- ③ なるべく電柱以外に、取付けるようにして下さい。
- ④ カプセルの中のろ紙に空気中の二酸化チッソを捕集する薬がつけてあります。ピンク色にしてあるのは薬が一樣についているか目で見て判るため、この色の変化は汚染度とは関係ありません。
- ⑤ 回収後は、取り付けのテープを必ず外して下さい。ベタベタしたものはテープで取れますが、取れないときは薬品などを使わずにそのまま戻して下さい。
- ⑥ フタにゼロテープなどはらないで下さい。
- ⑦ 測定終了後、カプセルはビニール袋に入れて取扱団体の方にお渡し下さい。
分析後、取扱団体に結果をお知らせいたします。

(1)



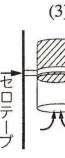
プラスチック容器

(2)



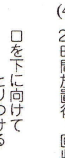
フタをとる

(3)



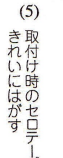
ゼロテープ

(4)




口を下に向けてとりつける

(5)



24時間放置後、回収
取付け時のゼロテープを
きれいにはがす

(6)



ろ紙を底に戻し
フタを戻す

測定結果の判断基準

0.02ppm以下あまり汚れていない。

0.021～0.04ppm少し汚れている。

0.041～0.06ppm汚れている。

0.061ppm以上大変汚れている。

くわしいことは上記連絡会までお問い合わせ下さい。

15年間の測定運動 15年間の測定運動

年	冬	夏	行政への取り組み・関連活動
1988	88箇所		稲城市平尾外周緑地保存運動に大気汚染測定運動活用
1989	170		稲城市に大気汚染低減のための要望書提出
1990	189		第二多摩川原橋架橋アセス公聴会で大気測定結果を用いる
1991	185	10	夏の測定も開始
1992	232	21	
1993	165	35	稲城市大丸処分場規模拡大に対して大気測定結果を用いる
1994	154	27	大気汚染改善のため自動車交通の総量規制に関する意見書提出の陳情 大気汚染測定を稲城市でも独自に開始
1995	169	50	
1996	100	50	
1997	72	50	
1998	50	○	夏の測定を会員で定点のみにする
1999	60	○	
2000	84	○	学校路交通実態調査
2001	74	○	分離信号陳情書採択、実現
2002	36	○	曲がった道路実現

参加者の声（1990年、2月会報より）

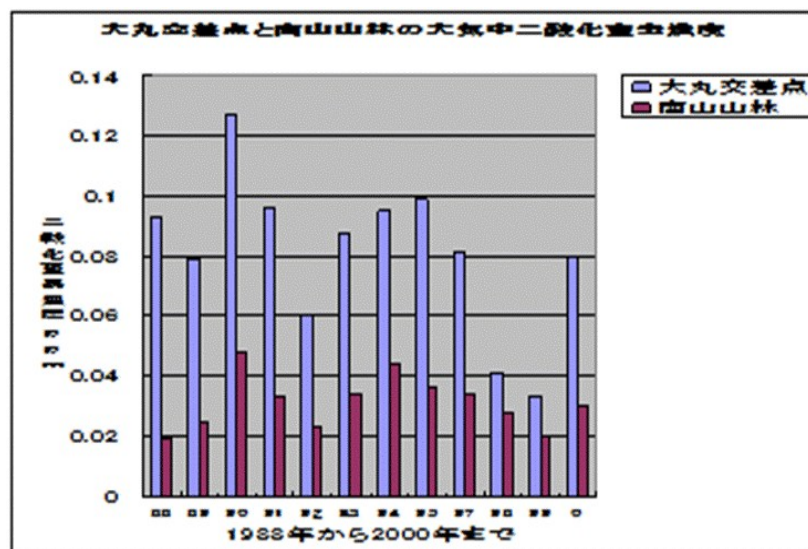
- 最近乗用車よりも大型トラックの方多い気がします。子どものことを考えると空気の汚れが心配です。
- 交通量がきわめて多い道路で日頃から気になっています。前回の測定でもかなり悪い結果でした。心配です。
- 幹線道路がそばにあるということで、ベランダの手すりが汚れ空気が悪いことを実感しています。健康のためにも改善されればと思います。

4. 何が分かったか？

道路新設の影響

南山山中と幹線道路の汚染比較

測定結果を幹線道と一般道、道路外に分類してみると明らかに違いが出て、幹線道路では環境基準の0.06ppmを超える場所も多かった。また夏よりも冬の方が二酸化窒素濃度は高い傾向があった。道路に面していない場所の二酸化窒素濃度は非常に低く、車の交通量と二酸化窒素の



関連性が明確に表れた。年度別の濃度は非常にばらつきはあったが稲城市と三多摩地区の汚染の濃度はほぼ似通った値で推移していた。また都心よりは低い傾向にあった。南山という稲城市の丘陵地と大丸交差点という幹線道路を年次別に比較するとその違いは歴然とした。幹線道路の交差点は非常に濃度が高く、丘陵地の濃度の数倍だった。緑地がいろいろな意味で空気を清浄にすることが確認された。また稲城大橋開通前の鶴川海道と開通後の交差点の測定でも道路の開通の影響が明確となった。

また健康被害と住んでいる人の関連も調べてみたところ、例数は少なかったが幹線道路沿いに住む方に健康が心配とする意見が多い傾向があった。また実際に花粉症や喘息などの症状を訴える方も多かった。

5. 運動の成果としての大気汚染裁判

日本の著名な大気汚染裁判は四日市喘息裁判に始まって現在の東京大気汚染公害裁判へ続いている。その特徴は汚染原因が工場排ガスなど特定のものから車の排ガスなど不特定多数のものへ移行していることである。また被害者と加害者という対立構造がなくなっているともいえる。東京大気汚染公害裁判の原告団の多くは都内の喘息患者で、同じ大気汚染測定運動のもと地区は違ってもともに東京大気汚染測定を続けてきたメンバーであることから、私自身も原告団を応援する立場で何度も裁判を傍聴し支援してきた。残念ながら私たち市民の測定値が直接的に裁判に採用されることはなかったが、測定運動が支援を広めるという意味では役立ったと感じている。

さて、裁判で得られたものは年齢の枠を超えて医療費の助成制度が確立したことや都内全域に住む人が助成対象となったことなど、これまでになく成果が得られたと思う。

実際に私自身が調剤を行っている薬局でも年々この制度を利用する成人の患者さんが増えている。しかしその財源がどこから出されているか、またいつまで続けられるかなど、詳

しいことは知らずに制度を利用している患者さんや医療従事者も多いだろう。さらにこの制度は5年間の時限制度であることもあまり知られていない。

6. 裁判で本当に解決したのか？

大気汚染裁判では喘息患者の助成制度が確立し一応の決着はついたが、果たして、私たちが測定を始めた初めの目的である子供たちの育つ環境の改善はかなったのだろうか？

裁判で得られたものは被害の救済ではあるが、その根本が解決されたのではないと考える。制度を利用した人は年々増えているが、ぜんそく患者が減ったわけではない。また児童の事故数の推移をみると、減少せず年齢別にみると入学前の児童が多い事がわかる。

現在電気自動車などエコカーが環境に優しいとして脚光を浴びている。また二酸化炭素の排出量の総量規制が国際的な課題となっている。大気汚染問題はその原因対象物が次々に変化する。汚染物質をしらみつぶしにつぶすこと自体は良いことだと思う。

しかし排ガスだけが自動車のもたらす問題ではない。私たちの目指したものは子供が安心して暮らせるまちづくりだった。子どもがのびのびと戸外で遊べる環境を確保してやりたい、そう願って始めた運動だった。その目的は残念ながら果たせていない、それどころか年々子供たちの遊ぶ姿が町から消えている。その大きな一因が自動車である。

しかし自動車問題の解決のむずかしさは自分も常に加害者でありうることである。誰かを一方的に攻めるだけでは解決がない。

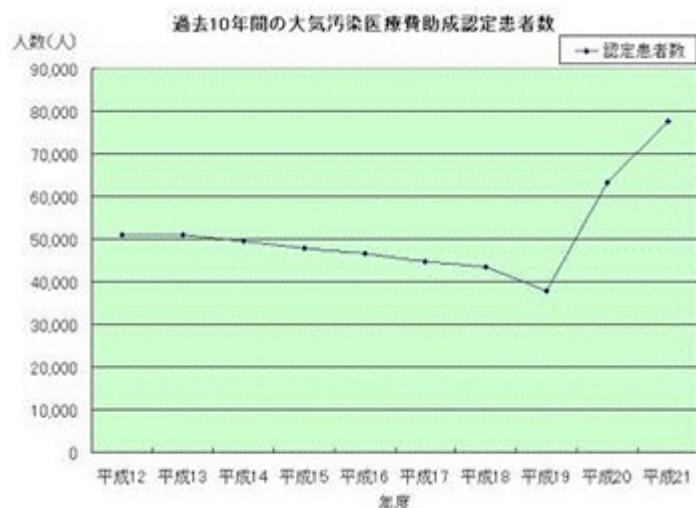
7. まちづくりの中で考える

大気汚染の測定運動と並行して、私たちは子どもの育つ環境を改善したいと幾つかの活

子どもの育つ環境は改善されたか



助成制度の利用者推移

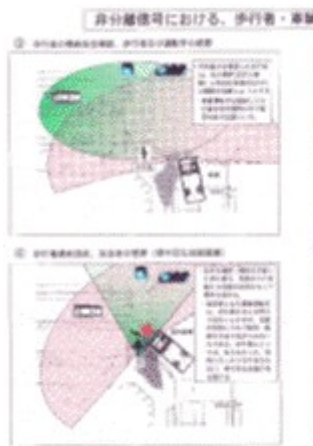


資料：東京都福祉保健局ホームページより

動を行ってきた。車との関連では子どもが学校へ安全に通えるようにと、通学路の調査を行った。その結果、危険な幹線道路を渡って通学している例や、円滑な交通のために児童が約2分近く信号待ちをしている例、また一度で交差点を渡れない為途中の島で次の信号を待つ事例、十分な信号待ちの空間がない事例など多くの危険が明らかになった。

通学路の点検と分離信号実現

それを改善する一手段として、右折左折車と直進者を分離する「分離信号」や、一方通行路の車のスピードを落とす「曲がった車道」を要望した。これは議会



まちづくりの中で考える・安全な道路

で採択され一部で実現化された。この2点に関しては、自動車を運転する側から信号待ちが増えるとか、運転スピードが落ちるなどの苦情が来ることが予想された。そこで稲城市担当課に実現後から現在までの交通環境の変化や児童の通学路安全性が向上したか、また一般市民の反応はどうかについて聞き取りを行った。

その結果、分離信号実施後、また曲がった通学路の実施後、運転者からの苦情はなく、市民や学童にも好評であり、自動車事故も皆無となっているとの回答を得た。

これはたとえ自動車交通を遅延させても、市民や稲城市が児童の安全を最優先に選択したことが正しかったことを証明している。

果たして自動車利用者は歩行者への安全確保の施策についてどの程度の理解を持っているのだろうか？



8. 大気汚染調査参加者に行った健康、車問題解決策アンケート

私たちは大気汚染調査に参加した方々に大気汚染による健康被害およ

Q ご家族で、喘息、アトピー、鼻炎などの症状で困っている方は健康アンケート 20名

ご家族に後叙症状で困っている方。

Q 困っている方はどの年齢に入りますか？

A 乳幼児以外の各年代で困っているという回答があった。

Q 困っていると答えた方はその原因は大気汚染と関係があると思われますか？

A 関係が大いにある 5人、多少関係がある 6人で12中11人が関係があると回答。

Q 自動車以外の困っている大気汚染がありますか？

A 工場の排煙、野焼の煙害、ダイオキシンの飛散、冬の夜に時折感じる嫌な臭い、農業散布、工務店の廃材焼却、小規模処理場の排煙、稲の花粉

び車問題解決についてのアンケートを行った。その結果回答者自身が車を運転する大人であったにもかかわらず、車問題の解決には非常に積極的であった。つまり現在行われているさまざまな車問題解決のための施策はもっと自信を持って進めるべきであるという結果を得た。

自動車利用者は自動車に乗ること自体で歩行者に比べて優位に立っている。早く目的地につける、重たいものをたくさん運べる、どこでも自由に動ける、事故に遭遇しても被害が少ないなどなどである。この優位性を運転者は十分認識していて、自分たち自身も少しの不便をしても歩行者を尊重したいという認識がある。歩行者と車利用者はお互いの立場を知り話し合い、特に自動車側は譲れる点を譲ることが必要だ。

Q 困っている症状はどんな時に現れますか？
 A 1つ⇒台風、強風、急冷、季節の変わり目、湿度、気温の変化、春先、空気の汚れ時や光化学スモッグ時に症状は⇒鼻炎症状、頭痛、涙目、皮膚のかさつき、喘息症状、蕁麻疹等多数。
 Q 自動車の交通問題で大気汚染のほかに困っていることがありますか？
 A 騒音、交通事故の危険、子どもの遊び場の消失、道路への飛び出し、車道と歩道が分離されている道路が少なく危険が多い。交通渋滞。道路の舗装による夏などの暑さ。雨水が地下に浸透せずに流れてしまう。スーパーでゴミ処理の車が作業中一時間近く排ガスを排出。電動にして。

市民アンケート
 解決方法はありますか？

- 炭素税の課税（使用目的に応じて税率を変える）
- 電気自動車や都電の普及
- 公共交通を拡大し安価に
- 乗用車の利用規制など

9. 終わりに

子どもが戸外で遊ばなくなって久しい。子どもは遊びながら知力、体力、社会性を身につけてゆくものだ。部屋で一日ゲームをして過ごす子どもが増えている。もう一度子どもを外へ連れ出そう。子どもの遊び声が聞こえるまちを作るのは私たち大人の役目ではないだろうか。まもなく高齢化社会も到来する。子どもやお年寄りが安心して歩ける道、人と人が触れ合える空間、静かでのんびり過ごせるまち、そんな街はどうしたら作れるのだろうか？車社会のもたらした問題点はたくさんあるが、まずは身近な子どもの命と暮らしを大切にすることから行動を始めてはどうだろうか。