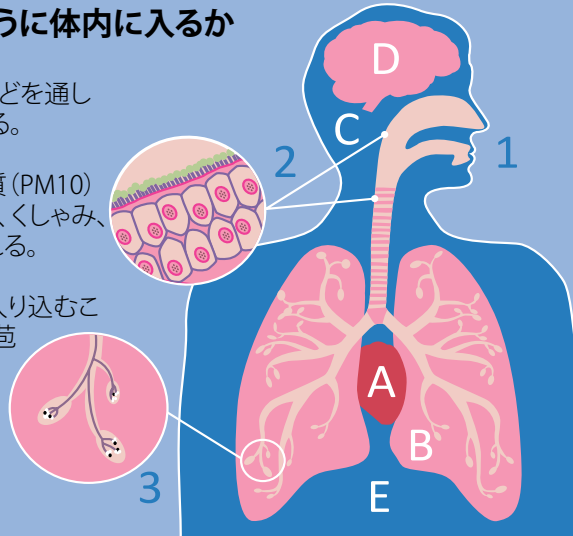


空港の大気汚染に反対する運動

粒子状物質がどのように体内に入るか

1. 粒子状物質は、鼻とのどを通して呼吸器(肺)系に入る。
2. より大きな粒子状物質(PM10)は粘液に捉えられ、咳、くしゃみ、嚥下によって排出される。
3. PM2.5は肺の深部に入り込むことができる。はるか肺苞まで行き、肺や心臓の疾患を起し、血液系に有害な化学物質を送ることができる。



また、都市環境での粒子状物質による大気汚染が、以下のようなリスクを増加させるという科学的コンセンサスの高まりがある:

- A. 心疾患
- B. 慢性的呼吸器疾患
- C. 血栓
- D. 早死
- E. 数種類のガン

全米経済研究所の刊行した「空港、大気汚染そして健康」と題したワーキングペーパーによると:『空港は、米国の最大の大気汚染源の一部であり…日々の空港滑走路の混雑が、地域の汚染レベルと空港の近くや空港の風下に住む住民の健康に深い関わりがある。』

空港労働者への健康リスクは何か?

報告書は、空港の近くや風下に住む住民の深刻な健康リスクを論じている。空港で働く、そして通常、空港の近くに住む空港労働者への健康リスクはどうか?

超微小粒子(UFP)からの大気汚染に関する科学研究はまだ初期の段階だが、我々はこの質問に答える十分なデータを持っている: **ジェット燃料の燃焼とディーゼル駆動取扱設備はUFPを排出し、それが空港で働く従業員の間**に高い曝露レベルをもたらす可能性がある。高レベルのUFPが幾つかの空港、特に空港のエプロンで報告された。空港で、飛行機の周囲で働く何十万人もの航空労

働者たちが、非常に有害なUFPに深刻に曝露されている。

UFPとは何か?

UFPは、ナノスケールのサイズの粒子状物質で、直径100ナノメートル未満もしくは0.1マイクロメートルより小さな直径のものである。UFPは、吸入されると、血流に直接移動することのできる肺の粘膜に直接吸収される。

データは、空港で働く職業グループの間で曝露レベルに大きな差があることを示している。

荷物係は、主に屋内で働く従業員と比べると、7倍高い平均濃度に曝露される。荷物係の1時間の仕事の間の概算曝露は、ピーク時に450億粒子である。

ケータリング運転手、清掃スタッフ、それにエアサイド警備員は、中間濃度に曝露される。

民間航空業界は、今後20年間に

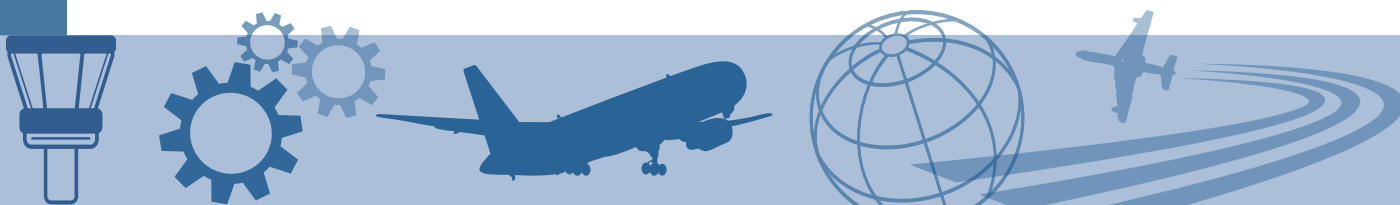
年3.1パーセント成長すると予想されている。何も対策がなされなければ、空港の大気汚染とそれに伴う健康リスクは急増するだろう。

航空組合は何をしているか?

コペンハーゲン空港での成功例を経て、英国イーストミッドランズ空港でも空港エプロンでの大気質のモニタリングが開始された。その結果、UFPのレベルがラッシュアワーのにぎやかな街中で経験する何倍もあり、時にはレベルが高すぎ、設備で計測できないほどであることがわかった。

ガトウィック空港は、意識啓発目的でリーフレットを作成した。また、組合は、組合員に対して、ガトウィック空港チーフエグゼクティブ宛の要請文に署名し、職場代表に提出するよう、要請した。

2013年、第38回国際民間航空機関(ICAO)総会で、ITFは「微小粒子への曝露の有害な影響」と題したワーキングペーパーを提出した。この報告書は、総会代議員から広範囲な支持を受け、航空環





境保全委員会に送られた。ITFは今、ICAOに、この報告書に基づいて行動するよう要請している。

ICAOに対するITFの取り組み

ITFのワーキングペーパーは、航空機とディーゼル機関からの超微小排気粒子に対する空港労働者の曝露に関する潜在的な健康問題を説明し、ICAOの環境保護政策・慣行を空港労働者の安全衛生に拡大することを要請している。ITFは、ディーゼル機関による大気汚染を「ICAOの環境保護政策・慣行に関する総合声明 - 総則、騒音、局所的大気質」に組み込むようICAOに要請した。また、2015年に大気質作業部会を設置し、2015年2月27日にロンドンのITF本部で初会合を開いた。

ケーススタディ：労使の取り組み

2010年、コペンハーゲン空港でUFPのレベルと航空機の近くで働いている従業員への曝露を検査するための調査が行われた。その結果は、憂慮すべきものであった。ある場所のUFPレベルは空港の外のバックグラウンドレベルのほぼ4倍だった。

2011年、デンマーク環境エネルギーセンターが、航空機の周りのUFPレベルはラッシュアワーのにぎやかな通りより3倍高く、ピーク時の測定値は、5倍から6倍高いことに同意する報告書を発行した。

コペンハーゲン空港では、労使双方が、空港の大気質を深刻な問題だと考えている。

デンマークでは、これまでに、空港従業員の被った10の膀胱がんのケースが、全国健康局によって公式に職業病と認定されている。

『空港の大気汚染は、労働者の命を縮めている。いかなる空港労働者も仕事をすることで病気になるべきではない。空港の大気汚染を減らすことは、すべての利害関係者の利益となるウィンウィンの状況である』

3 F (デンマーク)安全衛生部長
ラース・ブロガード

組合はいかにして大気汚染反対運動を展開すべきか？

ITF大気質作業部会を中心に、以下の取り組みを実施できる。

- 電気地上電源車 (GPU) への投資促進
- 車両のアイドリング時間の削減
- 可能な限りのエンジン停止
- エンジン1基によるタキシングのルール設置の要請
- さらに多くの測定と研究の促進
- 空港労働者の意識啓発
- 即時実施可能な簡単かつ低コストの対策の考案
- 関連する国際機関、地域組織、中央政府、空港当局、使用者へのロビーイング
- コミュニティや環境専門家との連携
- 空港所有者、航空会社、航空当局、組合を含む全利害関係者が関与する作業グループの設置

ITF大気質作業部会への連絡先：ITFAirQualityWorkingGroup@itf.org.uk

