

平成25年度 愛知県環境審議会騒音振動部会 会議録

1 日 時

平成26年1月27日（月） 午後2時から午後3時まで

2 場 所

愛知県東大手庁舎 4階 406会議室

3 議 事

- (1) 交通騒音・振動の調査結果等について
- (2) 新たな評価指標（Lden）による航空機騒音の調査結果について
- (3) その他

4 出席者

委員3名、専門委員1名、説明のために出席した職員12名

5 傍聴人等

0名

6 開会

7 宇都木環境部技監あいさつ

8 吉久部会長あいさつ

9 会議内容

会議録の署名について、吉久部会長が那須委員と三品委員を指名した。

- (1) 交通騒音・振動の調査結果等について
 - ・資料1及び参考資料2により事務局が説明を行った。
- (2) 新たな評価指標（Lden）による航空機騒音の調査結果について
 - ・資料2及び参考資料2により事務局が説明を行った。
- (3) その他
 - ・事務局より説明事項なし

<主な質疑応答>

- ・議題（1）について

【那須委員】

新幹線騒音に係る環境基準の達成状況は、平成20年から平成21年にかけて改善されている。その際、事業者にどのような要望を行ったのか。また平成21年から4年間、達成状況が横ばいとなっているが、その際、どのような要望を行ったのか。

【事務局】

達成状況が改善した理由としては、平成19年度からN700系車両が導入され、従来の車両に比べ、騒音の低減が図られたことが一因であると考えている。事業者に対し、発生源対策、周辺対策を取るよう、愛知県及び県内の市町村、近隣の県と一緒に要望を行っている。

【那須委員】

平成20年から平成21年については理解できたが、平成21年以降はただ対策するということなのか。環境基準達成率の向上のため、各地点ごとに具体的な問題を見つけて、事業者には要望しているのか。

【事務局】

事業者はまず75dB対策として、騒音が75dBを超える地点について個別に対策を取っている。長期間環境基準を超過している地点については、改善するよう要望しているが、各地点ごとに具体的な要望はしていない。

【那須委員】

環境基準達成率を良くしようと思えば、優先的に取り組んでもらうなどの戦略を立てて、具体的な要望を行わないと、横ばいのままではないか。

【事務局】

長期的に見ると環境基準達成率は改善傾向にある。車両対策など発生源対策が事業者により行われた結果であると考えている。今後も継続して要望していくことにより環境基準達成率の向上につながると考えている。

【那須委員】

よろしく願います。

【吉久部会長】

平成21年には、環境基準達成率が改善しているが、それ以降横ばいである。事業者が現状に満足せず、達成率が向上するよう今後の働きかけをお願いする。

【事務局】

引き続き要望していく。

【吉久部会長】

資料1の4ページ表8No24の地点について、平成25年の25mの箇所の騒音調査結果は、前年度から4dB悪化している。この原因は把握しているか。

【事務局】

平成25年の調査結果については、環境基準の達成率が悪化しており、事業者に報告を求めているところである。事業者は、レール表面のメンテナンスを行うため、レール削正作業を順次行っているが、調査日までにその順番が回って来なかった影響もあるのではないかと考えている。

【吉久部会長】

レール削正の頻度をあげるよう要望することも必要ではないか。

【事務局】

ご指摘の点を踏まえて、要望していきたい。

【三品委員】

参考資料2の7ページ表1-1 No33の地点における、自動車騒音の環境基準の達成状況は、昼間で28.4%、昼夜で5.4%と良くない。このような道路が他にもまだいくつか見られるような状況である。都市部では、まだまだ環境基準の達成状況は良いとは言えないのではないか。

【事務局】

一般国道23号のような主要幹線道路沿道では、個別に見ると環境基準の達成率が高くない地点もある。名古屋市は、道路管理者や公安委員会等との会議を通じ情報提供するとともに、道路管理者に対して対応をお願いしていると聞いている。

道路管理者は、計画的に騒音対策となる排水性舗装にするなど、対策を講じている。

【三品委員】

騒音レベルが高いところがある。道路管理者にただ要請するのではなく、根本的な対策を取らないと環境基準の達成は難しいのではないか。

【事務局】

主要幹線道路における根本的対策は、住居と道路をできるだけ離すことであり、緩衝施設帯を造ることが必要になる。そのためには道路沿道の住居に立ち退いてもらうこととなり、時間やお金がかかる。国道1号では岡崎周辺が重点地区になっており、かなり改善が進んでいるが、まだ進んでいない地区もある。騒音の高い地点では、排水性舗装や防音壁の対策だけでは不十分であり、根本的対策を少しずつ長い時間をかけて進めていく必要があると考える。

【吉久部会長】

参考資料2の7ページ表1-1 No33の地点では、騒音の値が昼間58dB、夜間が55dBで、環境基準値を下回っているのに、環境基準の達成率が100%でないのはなぜか。

【事務局】

その地点の状況については、調査を行った名古屋市に確認する。

【岡田専門委員】

参考資料2の表1-1において、騒音測定を行わず、シミュレーションによる騒音レベルを用いて評価を行っている地点もある。どのような基準により、実測によるかシミュレーションによるかの判断をしているのか。

【事務局】

調査区間内で実測できる適切な場所がない場合、シミュレーションを行っていると聞いている。

【岡田専門委員】

その際、騒音レベル推計値は、交通量等の入力によりシミュレーションしたものか。

【事務局】

そのとおりである。

【岡田専門委員】

平成24年度から市は、自らの市の区域における自動車騒音の環境基準達成状況について調査を行うこととなっているが、その際の調査地点選定の考え方は県から指示をしているのか。

【事務局】

調査地点選定については、各市の判断に委ねられているが、県が過去に調査を行ってきた地点については、調査の継続性を踏まえ、市への説明会の際、継続調査の検討をお願いしている。県の調査地点を継続している市もある。

【岡田専門委員】

市が独自に調査地点を選定、調査を行うのは良いと思うが、調査地点が適切かどうかも含め、市に対して技術的な指導も行っていただきたい。

【吉久部会長】

資料1の1ページ表2において、道路種別ごとでは、高速自動車国道の環境基準達成率が一番低い。高速自動車国道の方が一般道路より環境基準達成率はよいのではないかと思うのだが、これは平成24年度に限ったことか。

【事務局】

そのとおりである。

【那須委員】

平成24年度から市が、自動車騒音の環境基準達成状況について調査を行うことになったが、県は市に自動車騒音の測定法の指導を行っているのか。

【事務局】

説明会や個別相談を通じて対応している。

【那須委員】

測定機器は各市とも、同一のものを用いているのか。

【事務局】

計量法に定める合格条件に適合した機器を使用している。

・議題（2）について

【三品委員】

資料1の6ページ表11で調査地点のうち、平成25年の調査地点で、空欄の箇所では、測定を行っていないのか。

【事務局】

調査期間が常時の調査地点は、1年間の測定結果であるため、まだ結果が判明していない。本県実施以外の短期の調査地点は、現時点で結果が判明していない。

【三品委員】

常時の調査地点で、月ごとの結果はどのようなになっているのか。

【事務局】

資料1の7ページ表13に、本県環境部が実施している地点の月ごとの調査結果を示している。

【吉久部会長】

資料2の県営名古屋空港のNo.7の地点は、平成25年度は前年度から、WECPNLで4上昇している。この原因は把握しているか。

【事務局】

当該地点は、空港の際から離れており元々騒音の値は低かったが、今回の上昇の理由については、はっきり分かっていない。

【吉久部会長】

平成25年度においては、旧評価指標であるWECPNLでの測定は、現行の評価指標であるLdenと同時に行っているが、今後WECPNLでの測定はどの程度の期間行うのか。

【事務局】

今年度を含め5年間行う予定としている。

【吉久部会長】

資料1の8ページ表15の着陸回数の内訳は把握しているか。

【事務局】

県営名古屋空港についてだが、自衛隊機の着陸回数も含め、約10,000回から約12,000回となっている。残りのうち民間機は、定期便が約4,000回から約6,000回、定期便以外では、約14,000回から約16,000回となっている。

- ・議題(3)について
特になし

10 原田地球温暖化対策監あいさつ

11 閉会