

平成26年度 愛知県環境審議会騒音振動部会 会議録

1 日 時

平成27年1月30日（金） 午前10時から午前11時10分まで

2 場 所

あいち環境学習プラザセミナー室 愛知県東大手庁舎 1階

3 議 事

- (1) 部会長代理の指名について
- (2) 交通騒音・振動の調査結果等について
- (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10名

5 傍聴人等

0名

6 開会

7 伊藤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、吉久部会長が水尾委員と渡邊委員を指名した。

- (1) 部会長代理の指名について
 - ・吉久部会長が水尾委員を部会長代理に指名した。
- (2) 交通騒音・振動の調査結果等について
 - ・資料1、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（2）交通騒音・振動の調査結果等について

- ・自動車騒音・道路交通振動について

【岡田専門委員】

参考資料2の7ページ表1-1で、No.1の地点では、騒音レベルが昼間59dB、夜間56dBで、環境基準値を下回っているのに、環境基準達成率が昼夜10.9%と

なっている。この理由は何か。

【事務局】

この地点については、調査を行った名古屋市に詳細な状況の確認を取っているところである。なお、環境基準を評価する際に用いる騒音レベルについては、実際に音を測定する方法以外に、調査を行う地点に類似した場所の騒音レベルを準用する場合がある。名古屋市によれば、資料の値は、実際に測定した騒音レベルの値である。そして、評価を行うコンピューターシミュレーションの際、一定の補正が行われているとのことである。

また、道路に近い地点と道路から離れた地点においては、環境基準値が異なっており、道路から離れた地点の方が、基準は厳しいため、家屋の立地状況によっては、近い地点で環境基準を達成していても、離れた地点で環境基準を超過する場合もある。

【岡田専門委員】

もし、この地点が高架道路だとすると、75 dB と 59 dB の差で16 dB の回折効果が生じることになるが、16 dB という値はかなり大きい。この効果が、離れた部分ではなくなってしまう、見込めないというのは考えづらい。

自動車騒音の環境基準の資料を見る場合は、まず騒音の値を見て、それから達成率を見ることになり、なぜこのようになっているか疑問に思われる方もいると思う。推計の場合や、高架下で測定を行っている場合は、資料を見る者が誤解しないよう、測定条件を表に加えるとよいと考えられる。

同じく、表1-1の中で、※で示しているものは、推計による騒音レベルを用いた予測とのことだが、この方法を用いる際の基準や条件はあるのか。

【事務局】

基準や条件はない。なお、環境省は、まず実音を測定して評価することを前提としている。ただし、全ての地点で騒音を測定することは現実として難しいので、類似の道路状況であれば、その類似した地点における騒音レベルを準用することを認めている。推計による騒音レベルを用いている評価区間については、適切な騒音測定を行うことのできる地点がなかったためと、市から聞いている。

【岡田専門委員】

推計の定義については、交通量と車種構成から最初に騒音レベルを予測して、計算しているだけでなく、類似の地点の測定結果を用いているということになるのか。道路環境アセスメントの際の手法のような、交通量と車種構成で一から予測をしているわけではないということではどうか。

【事務局】

直近の道路交通センサスの調査結果を使って、推計値を出している。

ご指摘のあった、自動車騒音の環境基準の調査結果については、誤解を生じる恐れもあることから予測に使った補正後の数値を示せるようにするなど、表記に工夫することとしたい。

また、適切な実測ができる地点がない評価区間もあるが、本県としては、まずは、実測を行うことができるか検討するよう指導を行っている。

【岡田専門委員】

予測で行うことができるのであれば、積極的に用いて頂ければと思う。推計する方法は、類似の地点の測定結果を用いている方法、交通量と車種構成で一から予測する方法があるが、可能なら後者の方法が良いと考えている。

【水尾委員】

参考資料2の7ページ表1-1で、No. 43の国道の地点においても、騒音の値が、環境基準値を下回っているのに、環境基準達成率が低くなっているのは、事務局が先ほどから説明されている内容と考えればよいか。

【事務局】

そのとおりである。道路端で騒音レベルが環境基準値以下であれば、道路から離れれば距離減衰で騒音レベルは更に小さくなり、環境基準を達成していると考えるのが一般的である。しかし、例えば、道路が高架であって、マンションの高層階の住居が存在していたり、道路から離れた地点で道路端より厳しい環境基準が適用されている住居もあるため、環境基準を達成していない状況にあるものと考えられる。

【渡邊委員】

自動車騒音の環境基準は、空間に対して適用されており、環境基準の評価のための測定は、平面で行われているように感じられるが、どのようになっているのか。

【事務局】

騒音測定は、地上1.2mで行っている。この音を用いて空間に対して評価することとしている。

【渡邊委員】

道路交通振動に関してはほとんど問題になっていないと考えられるが、その要因は何か。

【事務局】

振動については、道路管理者が計画的に適切な維持管理を行っていることにより問題がないものと考えられる。

【渡邊委員】

振動に関して地質の影響による問題等は生じないのか。

【事務局】

道路については、軟弱な地盤を避けるようにするなど地質調査を行っている。路盤を固めてしっかりした構造のものを作っているため、振動については道路構造で抑えることが可能であり、対策が進んでいる。

騒音については、エンジン音の対策は進んだが、タイヤと道路の摩擦などは、更なる対策が必要である。

先ほどにも質問のあった、道路端で騒音が低くなるような場合であるが、幹線道路については、防音壁を設置されていることが多く、防音壁があっても道路端の位置で測定するため、防音壁を回りこむような形で騒音が伝わると低く測定される場合もあると考えられる。

【吉久部会長】

道路の振動については、人間が振動を感じるのは、50dB程度とされている。測定結果を見るとそれ以下の30dBから40dBとなっており、これまでと同様に問題はないと思われる。

- ・新幹線鉄道騒音・振動について

【吉久部会長】

新幹線騒音の環境基準の達成率は、平成24年度の70.5%に比べて、平成25年度では、60.3%に低下している。この要因は何か。

【事務局】

平成25年度については、地震対策の工事の実施のため、レール削正車を改良する必要があった。定期的なレール削正が実施できず、レールの状態がよくなかったためであるとの説明を聞いている。

【水尾委員】

新幹線鉄道騒音は、新型の防音壁に変更することで、顕著に良くなったように思われる。

【事務局】

今回の防音壁については、音を吸収する機能もあり、従来型の防音壁より、騒音の低減効果が高いものであると聞いている。

【吉久部会長】

新型の防音壁の高さはどのぐらいか。

【事務局】

事業者からの説明によると、約3.2mとのことである。

【岡田専門委員】

従来の防音壁に比べてどのくらい高くなっているのか。

【事務局】

地点ごとに防音壁の高さは異なっているが、今回、新型の防音壁に交換した地点については、概ね50cmほど高くなっている。

【岡田専門委員】

今後、他の地点についても新型の防音壁に交換していくのか。

【事務局】

新型の防音壁への交換は、事業者による大規模改修工事に伴って行われる。高架部分においては、今後10年間で、全て新型の防音壁に交換するとのことである。

【吉久部会長】

新幹線鉄道騒音の対策として、この新型の防音壁への交換と、レール削正をしっかりと行っていくよう鉄道事業者へ要望して欲しい。

・航空機騒音について

【渡邊委員】

航空機騒音に対する具体的な対策は、どのようなものが行われているのか。

【事務局】

航空機騒音の対策としては、運航方式の徹底があげられる。離陸の際は、普通よりも急上昇して高度を上げるとともに、着陸の際は、脚下げ・フラップ下げ操作をなるべく遅くするディレイドフラップ進入方式を使うことにより航空機騒音を低減する運航を行っている。

県営名古屋空港については、従来からある空港であり、住宅に対する防音工事の助

成を行っている。対策区域にある住宅にあつては、二重サッシや空調機の設置といった防音工事を行っている。

中部国際空港については、飛行場立地面の対策として、騒音を考慮し、海上に設けられている。立地段階において、騒音の高い部分が海上に収まるように計画・検討がなされている。開港以来、環境基準を超過した地点はない。

【吉久部会長】

県営名古屋空港の測定地点数は、平成25年度は15地点であり、平成24年度の17地点から2地点減少しているが、環境基準を達成した地点であったのか。

【事務局】

減少した2地点は、春日井市が測定していた短期調査地点であり、環境基準を達成している地点である。

【吉久部会長】

航空機騒音に対しては、事業者に働きかけを行っているのか。

【事務局】

県営名古屋空港については、自衛隊の利用が多い状態である。県が運営している空港であるので、地域振興部を通じて、騒音に係る実情を伝えていきたいと考えている。

- 議題（3）について
特になし

10 閉会