

平成27年度 愛知県環境審議会騒音振動部会 会議録

1 日 時

平成28年2月5日（金） 午後3時から午後4時15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) 交通騒音・振動の調査結果等について
- (2) 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) 交通騒音・振動の調査結果等について
 - ・資料1-1、資料1-2及び参考資料2により事務局が説明を行った。
- (2) その他
 - ・事務局より説明事項なし

<主な質疑応答>

- 議題（1）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

【吉久部会長】

資料1-2の1ページ、環境基準の達成状況を調べた評価区間について、3年間で平成24年では855区間、25年度は964区間、今年度は996区間と、どんどん増加している。どうして増えているか。

【事務局】

平成24年度に騒音規制法の改正があり、市の区間については、これまで県が行っていた調査を、市が行うことになった。

これに伴い、各市においてどこで調査を行う必要があるかをそれぞれ検討して調査を実施しており、市が必要な区間と判断した箇所が多くなったため、評価区間が増加しているものと考えている。

【吉久部会長】

今後も評価区間が増加する可能性があるのか。市の費用がかかると思うが。

【事務局】

市が負担できる費用との兼ね合いになると思うが、必要に応じて、評価区間がさらに増加していく可能性はあると考える。

【吉久部会長】

必要に応じて、とのことだが、住民から「ここで測定してほしい」といった要望があるのか。

【事務局】

住民からの要望も、一つの判断材料になる。また、継続的な状況の把握が、常時監視には求められるため、交通量の増加、新規道路の開通、車線数の増加などにより、市町村が必要だと判断すれば、評価区間を設定していくこととなる。

【吉久部会長】

最初の説明にあった、前年度から継続して調査している区間が950区間あり、その環境基準達成率を見ると、95.4%から95.5%になり、多少良くなっている。

「うるさいから測定してほしい」との要望により測定点を増やすと、達成率が下がりそうだし、新規の道路は設備が新しいため達成率が良くなる可能性があるなど、色々考えられる。固定して測定している箇所については、注視していきたい。

【岡田専門委員】

資料1-1の3ページ「4 今後の対応」について、「引き続き監視を行い状況を把握」するのは良いとして、「走行時の騒音の少ないエコカーの導入促進」については、具体的にどうやっていくのか。

多分国のエコカー減税はもう終わったと思うが、どうか。

先ほど、参考資料3の説明の中で、乗用車についてはタイヤ騒音が騒音全体の7割を占めるとの説明があった。もちろん信号交差点では、ハイブリッド車、電気自動車の導入の効果があると思うが、今回調査を行っているような、ほとんど定常走行の区間では、エコカーを導入してもそれほど効果は期待できない、と色々な所で言われて

いる。

例えば、大型車やダンプトラックなど、いわゆる運輸業界で導入すれば効果があると思うので、もう少しそうしたことを具体的に記述したら良いのではないか。

【事務局】

次世代自動車と言われる電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）を含めた低公害車については、騒音のみならず、大気汚染対策やCO₂削減対策にもつながるものであり、私ども（県環境部）が実施できる取組として、低公害車の普及促進に努めている。

エコカーの導入ということでは、乗用車に限らずトラックについても導入促進を行っている。具体的には、天然ガストラックやハイブリッドトラックといった車種を導入する場合に、事業者に対して補助金を交付している。

また、EV・PHVの普及については、「あいちEV・PHV普及ネットワーク」という組織を、県内の市町村や企業などとともに設けて、普及促進に努めている。

さらに、税制については、県税である自動車税の免除も行っている。

これら取組により、自動車全体に占める割合はまだまだであるが、次世代自動車の普及台数は全国トップレベルとなっており、台数が増えてきている。

確かにタイヤ騒音の割合が大きくなっている状況はあるが、エンジン音の出ないEVや、PHVのEV走行モードによる騒音低減の効果はあると考える。効果の大きさについて御指摘の点はあろうかと思うが、私どもにできる取組として、低公害車の普及促進にも努めており、その旨を記述させていただいている。

【岡田専門委員】

乗用車に関しては、ほとんどハイブリッド車でないと売れない、買わないという時代になってきている。トヨタ自動車も、従来のガソリン車は将来的に作らなくなる、と言っている。

問題は、大型車をいかに騒音や大気汚染の少ない方に誘導するか、だと思う。もう少し具体的に、一つステップを上げた対策を記述すると良い。

【吉久部会長】

参考資料3に、乗用車でタイヤ騒音が全体の7割とある。タイヤ騒音の寄与度は速度に依存すると思うが、時速何キロメートルでのデータか。

【事務局】

定常走行騒音であるので、時速50キロメートルでのデータである。

【吉久部会長】

時速50キロメートルでもタイヤ騒音の方が大きいということは、高速道路であれ

ばなおさら寄与度が大きくなるであろう。

資料1-1の3ページ「4 今後の対応」で、「国、県等の機関がそれぞれの役割のもとに」とある。名古屋市では「自動車公害対策推進協議会」があり、年1回の会議に我々も呼ばれて、警察など様々な出席者との間で意見交換を行うが、県でもそのようなことを行っているか。

【事務局】

県でも同様に、関係機関が集まる協議会を設けている。交通量、交通流など様々な対策が必要であり、県単独ではできないので、国の機関や警察、また道路管理者なども含めて、関係機関の連携により、総合的な自動車環境対策を推進している。

【吉久部会長】

協議会は毎年定期的に行っているか。

【事務局】

行っている。

【渡邊委員】

要請限度値を超えた8箇所については、郊外の夜間に多いが、夜間の走行で超えてしまう理由が何かあるのか。

また、要請限度を超えた場合に、命令なり指導をすることになると思うが、実際にそういうことが行われるのか。

【事務局】

要請限度を超えた8箇所は、ほとんどが国道23号、国道1号などの幹線道路で、非常に大型車の走行が多く、通行量も多い区間である。

夜間に要請限度を超過する原因であるが、夜間は要請限度の値が昼間より5dB低く設定されているが、幹線道路であり夜間も交通量がかなり多いことによる。

要請限度値を超えた場合には、市町村の判断により、まず低騒音舗装や環境施設帯等の道路構造対策での騒音低減を検討し、それでも改善しない場合に、公安委員会すなわち警察に対し、通行規制等の措置を行うよう、法に基づく要請を行うことになる。

今回超過した8箇所について、関係市に確認したところ、低騒音舗装や、国道23号においてはバイパス工事が行われているといった状況であること、また、現状が悪化しておらず苦情もないこと、などの状況により、法に基づく市町村長の要請は行われていない状況である。

・新幹線鉄道騒音・振動、航空機騒音について

【水尾委員】

資料1-2 6ページ 表11について、県営名古屋空港の調査地点No. 4（小牧市春日寺1丁目）及びNo. 7（小牧市下小針天神3丁目）は平成27年度に環境基準を超過しているが、主な原因は何か。

【事務局】

両地点とも騒音源から近い地点である。No. 7は空港滑走路北端から西に行ったところにあり、No. 4は空港滑走路中間当りの東側、空港施設に隣接したところにある。また、両地点とも測定期間が2週間であり、航空機の運用によって値にばらつきがある地点である。

【水尾委員】

中部国際空港はほとんど問題が無いので、発生源対策として現在県営名古屋空港を使用している民間機の離発着回数を減らして中部国際空港に移動させれば、かなり根本的な解決につながると思う。民間機を全部中部国際空港に移動してもいいと思っているが、民間機をもっと減便する、着陸する機数を減らすという対策を考えてはどうか。

【事務局】

なかなか難しい問題で、中部国際空港ができた時に、名古屋空港から就航便が移動して着陸回数は約半分になり、かなり騒音の負荷が落ち現在の状況になっている。空港の運用については、環境部では答えが難しい。

【吉久部会長】

県営空港ですから、騒音についても考えて欲しいと思う。資料1-2、8ページに過去3年間の空港の着陸回数があるが、県営名古屋空港の着陸回数31,920回の民間機と自衛隊機の比率はどのくらいか。

【事務局】

平成26年度は、31,920回のうち、民間機が19,290回、自衛隊機が12,630回となっている。自衛隊機については、過去5年ほどは約13,000回前後とあまり変わりはない。民間機の内訳は、定期便が5,860回、定期便以外が13,430回となっている。

【吉久部会長】

航空機騒音の達成地点数は平成25年度の8地点から平成26年度は7地点になり、悪化しているのか。

【事務局】

達成地点数として減少した地点は、経年的にみると達成、超過を繰り返している地点である。空港の着陸回数は大きくは変わっていないので、同じような状況が続いていると感じている。

【岡田専門委員】

県営名古屋空港のL d e nのnの時間帯（22：00から7：00まで）の発着回数は自衛隊機だけか。

【事務局】

県営名古屋空港は、深夜早朝は利用禁止になっており、自衛隊も基本は、夜間に訓練を行わない。定期便の遅延や報道ヘリが飛ぶこともあり、自衛隊機だけであるというわけではない。

【岡田専門委員】

県営名古屋空港は中部国際空港に比べて、定期便が少なく、自衛隊機の割合が多いと思うが、測定している2週間のうち夜間の割合が多いと、値が上がってしまうので、そのあたりを見ておいたほうがよい。

【事務局】

確認しておく。

【吉久部会長】

全測定地点を同時に測定しているわけではないので、場所によって測定している時期が違うので、自衛隊機の音源そのものや気象も違うだろうし、2デシベルくらいは変わってしまうかもしれない。

【水尾委員】

新幹線鉄道騒音の環境基準達成率がどの地点も良いが、静岡県なども同様か。

【事務局】

調べておく。

【吉久部会長】

来年は調べておいてください。

○ 議題（２）について
特になし

10 閉会