

## 平成28年度 愛知県環境審議会騒音振動部会 会議録

### 1 日 時

平成29年1月31日（火） 午前10時から午前11時10分まで

### 2 場 所

愛知県自治センター 6階 第603会議室

### 3 議 事

- (1) 騒音振動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8名

### 5 傍聴人等

0名

### 6 開会

### 7 大村環境部技監あいさつ

### 8 大石部会長あいさつ

### 9 会議内容

会議録の署名について、大石部会長が水尾委員と渡邊委員を指名した。

- (1) 騒音振動部会長代理の指名について
  - ・大石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

#### 【大石部会長】

自動車騒音で環境基準が達成できないところは、慢性的に達成できないのか。それとも毎年違うところが達成できないのか。

**【事務局】**

環境基準評価区間のそれぞれの区間における昨年度との比較がすぐにはできないが、要請限度では、今年度基準を超過している6地点のうち、昨年度も超えている地点が、4地点ある。具体的には、蒲郡市の国道247号、飛島村の国道23号、また、夜間のみ超えているところが、豊川市の国道1号と同じく豊川市の国道23号である。これらは、交通量が多いところであり、要請限度を下回るのは難しいと思う。

交通量が増加したり道路状況が変化すると変わるが、同じところが超えることが多い。

**【大石部会長】**

要請限度が超過した地点で、何か要請を行ったか。

**【事務局】**

市町村に確認したところ、苦情が無いこと、また、例えば蒲郡や豊川などでは、バイパスの整備が進んでおり、将来的な改善が見込まれるため、法に基づく要請はしていないとのことであった。ただ、公安委員会へ情報提供は行っていると聞いている。

**【大石部会長】**

大きな道路状況の変化があった場合は、説明の際に付け加えていただくとよい。

**【岡田委員】**

参考資料2の7ページ 注4に、実測値を用いずに、当該評価区間の道路交通情勢等から騒音発生強度を推計しているところがあるが、実測をするのか、予測をするのか。また、その判断はどのようにしているか。

**【事務局】**

実測をするのが基本である。実測をしなくてもいい場合は、近接する評価区間などで、交通量などから同じだと思われるところについては、その近接する区間のデータを使うというやり方もある。一方で、交通量から、推計するというやり方も採用されるということもあるが、実測していなくて、類似の区間の値を代用するのがふさわしくない場合には、交通量等から推計するという手法がとられるということである。

**【岡田委員】**

ということは、交通量から予測をしているわけではなく、近くの定点とほぼ断面形状が同じで交通量が変わらないから、そのデータを使っているということか。

**【事務局】**

そういうケースもある。注4についてはそれが使いづらい地点もあり、その場合には、交通量と速度から、予測している。

**【岡田委員】**

その時の予測結果を括弧書きで示していただきたい。

**【事務局】**

市に確認し、次回からは、そのようにする。

**【水尾委員】**

参考資料2の7ページ 表1-1 No. 3の東名阪自動車道（中川区新家）は、騒音レベル（実測値）は昼間59デシベル、夜間56デシベルと環境基準値以下だが、環境基準達成率が72.3%である理由は何か。以前の状況はどうか。

**【事務局】**

この高速道路は高架になっており、測定データは注1にあるように、原則地上1.2mで測定している。したがって、高架道路に防音壁が設置されているため、測定データ自体は小さい値でも、高速道路上では大きな値がでる。その上で、防音壁が設置されていても、高層住宅があるような場合には、高層階によっては、遮音壁の効果があまりみられないといった場合もある。また、以前の環境基準達成状況はほぼ同じである。

**【水尾委員】**

この評価区間の全戸数は47戸であるが、高層住宅があるのか、周辺の住宅の状況を確認されたい。

**【事務局】**

状況を確認しておく。

・新幹線鉄道騒音・振動、航空機騒音について

**【渡邊委員】**

資料2の2ページの経年変化 表4のNo. 6において、平成26年度は70デシベル以下であるが、平成27、28年はまた基準を超えている。このように良くなった後にもう1度悪化してしまった場合に、レールの老朽化とか、また異なる問題が出てきたり、今後、防音壁を作っても、また後々どこかで悪化する可能性もあると思うが、それについてはどのように考えていくのか。

### 【事務局】

レールの老朽化、状況によって多少の変動、1～2デシベル程度の変化というものはあるかと思うが、事業者が、レール削正という、レール表面を削って平滑化するような定期的なメンテナンスを行っているので、そういったメンテナンス作業を適切に行うように、県は毎年要望している。

測定時のレールの状況であるとか、スピードの関係で、測定結果に変動はあると思う。測定結果が上がれば、レールの状況やバラストの状況をもてもらうなど、JR東海にしっかりと対策をとってもらうように、毎年文書で働きかけている。一度基準をクリアしてそれがずっと継続することが望ましいが、なかなかそういうわけにもいかない。働きかけはしっかり行っていきたい。

### 【大石部会長】

JR東海から、何か変更があるとき、例えばスピードを変えたときに連絡はあるか。

### 【事務局】

スピードが上がるときには連絡がある。1番大きかったのは300系の時であり、あのときはすごくスピードが上がるということで説明があった。

平成27年3月に最高速度が改正された時はJR東海から連絡があった。それについてはスピードアップしても車両対策で騒音は相殺できるということで、国土交通省から認可を得ていると聞いている。

### 【渡邊委員】

資料2の1ページで、新幹線鉄道騒音の環境基準達成率は70.1%で、良好に改善してきているが、一方で表2の都府県別環境基準達成状況では、達成率が約50%であるが、この違いは何か。

### 【事務局】

参考資料2の36、37ページが、平成27年度に愛知県全体で実施した新幹線鉄道騒音の結果である。騒音は軌道から25m地点と50m地点を測定している。先ほどの達成率約70%というのは、25m、50m全てを集計して出した達成率であり、達成率約50%というのは、このうちの25m地点のみを集計して出した数字である。

なぜ、25mだけを集計したかということ、今回比較した1都2府5県において、25mだけを測定している自治体もあったので、比較のために25m地点のみを集計した数字を出した。

### 【渡邊委員】

参考資料2の表3の50m地点で基準を超えているのは、4箇所のみである。25m地点しか測定していない自治体もあるとのことだが、けれども、50mも同じよう

に測定する必要があるかどうかとか、基準値を超過しているところだけに限定して測定をしていくとか、今後の計画はどうか。

**【事務局】**

達成している地点の測定は必要ないのではないかという考え方もあるが、県は過去から25m地点、50m地点を測定しており、経年変化を見るという観点から必要であると思うので、今後も25m地点と50m地点を測定して、監視をしていくという計画を考えている。

過去の話ではあるが、新幹線が開通して、新幹線の騒音に関する考え方に行政側とJRと差があり、行政側は新幹線沿線の地域はすべて基準をクリアしましょうという思想でいた。それに対してJRは25m地点だけをクリアしましょうということで、ちょっと乖離があった。昔の小さい防音壁だと、近傍の25mの地点はクリアして、後背地は高いということがあった。そのために、愛知県は後背地もすべてクリアするようにと、50m地点も測っていた。そういう歴史的な部分がある。それで、最近は防音壁がよくなって、25m地点でクリアしてくれば、後背地もクリアしてくるようになってきているので、評価方法として25m地点のみで評価することも1つだと思う。ただ、後背地でもクリアしているという確認のためにも50mは測っておきたいという思いがあるので、ここでまとめるときに、25mの評価はこうであった、50mも含めたらこうだという2つの評価をしていくということがいいのかと思う。

**【大石部会長】**

50m地点については監視という意味からも測定していただきたい。

**【岡田専門委員】**

岡崎で、防音壁の工事が終わり、測定がされたということだが、その測定結果はどうか。

**【事務局】**

26年度に岡崎で防音壁の工事があり測定ができず、27年度に防音壁設置後の測定をしているが、参考資料2 37ページのNo. 30岡崎市上三ツ木町の結果が該当箇所である。

**【岡田委員】**

その前の年の結果はどうか。

**【事務局】**

平成25年度の結果で、25m地点で71デシベル、50mで70デシベルという結果であった。

【大石部会長】

航空機騒音の指標が、WECPNLからLdenに変わったが、評価方法が変わったことで特に影響はないと考えてよいか。

【事務局】

特に影響はないと考えている。

【岡田委員】

LdenとWECPNLではほぼ連動し、概ね13の違いがあると認識している。

【事務局】

そういう視点でデータを確認する。

10 閉会