

## 平成29年度 愛知県環境審議会騒音振動部会 会議録

### 1 日 時

平成30年1月29日（月） 午後1時30分から午後2時45分まで

### 2 場 所

愛知県東大手庁舎 1階 あいち環境学習プラザセミナー室

### 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) 交通騒音・振動の調査結果等について
  - ・資料1から資料3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

#### 【岡田委員】

豊川市の国道23号の騒音推計について、騒音実測時には通常の舗装であったが、その後低騒音舗装にしたため、正しく評価が行われないことから、騒音推計を行ったということか。

【事務局】

そのように聞いている。

【岡田委員】

騒音推計を行うことはよくあるのか。

【事務局】

平成28年度の調査結果のうち、騒音推計を行ったのは、豊川市のこの区間のみである。

【大石部会長】

そのような場合、測定をやり直すということはないか。

【事務局】

環境省が示している「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」では、騒音を実測することが基本となっている。また、道路が連続しているようなところで道路構造や交通量が同じようなところは、実測しなくても他の区間を代用するというやり方も認められている。そして、それらによりがたい場合に騒音発生強度を交通量及び交通速度から推計する方法が示されており、今回のケースは豊川市が推計する方法を行ったということである。

【大石部会長】

自動車騒音の環境基準の達成率はほぼ横ばいということか。

【事務局】

前年度に比べ0.1%の上昇と変化は小さいが、経年的な傾向としては緩やかな上昇となっている。

・新幹線鉄道騒音・振動、航空機騒音について

【水尾委員】

県営名古屋空港の離発着回数の増減はどうか。

【事務局】

資料2、9ページに空港別着陸回数を示している。民間機の着陸回数が増えており、内訳としては定期便が増えている。

【水尾委員】

着陸回数が増えても騒音調査結果に影響はないか。

**【事務局】**

増加している定期便は小型の機材を使用しており、今のところ騒音調査結果に影響はみられない。

**【渡邊委員】**

資料3、5ページの「豊川市御津町の地点では、・・・例年に比べ観測された速度が大きかった」というのは、この地点を走行している列車の速度が速かったということか。

**【事務局】**

資料2、5ページに記載してあるとおり、騒音の調査方法は、上り及び下りの列車を合わせて連続して通過する20本の列車を測定し、各列車の騒音のピークレベルのうち上位半数の騒音値のパワー平均値を算出するというもの。この上位10本の平均の速度が、平成27年度時速239キロメートルから平成29年度時速260キロメートルに大きくなっているという状況である。

**【渡邊委員】**

平成28年度は測定していないのか。

**【事務局】**

防音壁の工事中で欠測している。

**【渡邊委員】**

無作為にとった20本の列車のうち上位10本の平均としては、速度が上がっている。測定時期や時間帯は例年と比べてどうか。列車の性能が良くなり、スピードが上がっているということなのか、それとも、29年度は無作為にとったつもりが、偏りがあったのか。

**【事務局】**

この地点の測定する時期、時間について、例年9月から10月の平日の午後である。

**【大石部会長】**

新幹線の運行は、通常プログラムされ、同じ速度で走行していると思われる。統計的な処理で大きな差があるということは、JRの運行に何か変更があったという可能性がある。その区間の走行速度を変更したとか、そのような情報はるか。

**【事務局】**

新幹線の運行に変更があったかを J R 東海に対し確認する。

**【岡田委員】**

列車の速度はどのように測定しているか。

**【事務局】**

目視でストップウォッチを使用し測定している。

**【岡田委員】**

時速 260 キロメートルなので、計測が 1 秒違うと実際の速度と異なってくるので精度的に問題があると思われる。またこの豊川の地点は、写真を見ると直立型防音壁に加え干渉型防音壁が設置されている。以前、干渉型防音壁は通常の壁に比べて騒音の低減効果があると聞いている。防音壁が 10 センチメートル下がったことと、速度が上がったことが測定値に影響したのではなく、干渉型防音壁が付いていない新型防音壁に切り替わった効果が少なかったのではないか。

このような吸音型の新型防音壁は今後どのように使用されていくのか。

**【事務局】**

J R 東海は平成 25 年から東海道新幹線のトンネル、鋼橋及びコンクリート橋で大規模改修を行っている。大規模改修の際に、コンクリート橋の部分に、従来の防音壁に替えて新型防音壁を設置する。

**【岡田委員】**

レール削正を半年に 1 回程度行うと聞いたことがあるが、騒音測定を行った時期がレール削正を行った前か後か情報はるか。

**【事務局】**

J R 東海はレール削正の計画を持っているが、計画通りできないこともあり、レール削正の実施時期は聞いていない。

**【岡田委員】**

今後騒音測定を行う際に、レール削正を行った時期を聞いた方が良い。その理由は、レール削正の前後では、周波数特性がかなり変わってくるという話を聞いた。来年度以降測定する際にレール削正の時期を聞いた方が良い。

**【事務局】**

了解した。

**【岡田委員】**

リニア中央新幹線の環境基準の適用区間はどのようになるか。

**【事務局】**

愛知県内はすべて地下区間になるため環境基準の適用地域の指定は行わない。

**【渡邊委員】**

資料3、5ページで、評価をする際に、速度の結果には測定手法による誤差が大きい可能性があることを書いた方が良かったと思う。さすがに列車速度に時速20キロメートルの違いがあるので、このような書き方は誤解を持たせてしまう。

**【事務局】**

ダイヤ改正で列車速度が速くなっているかもしれないのでJR東海に確認する。

**【大石部会長】**

新幹線騒音の説明で、「この地点でこういう理由があり今年は超えてしまった」という説明が多いが、基準である70デシベルを超えるか超えないかで評価が変わるため、相当に大きい変化に見えてしまう。しかし、年によって変動があることは普通だということであれば仕方がないと思う。いちいち個々の地点がどうかということを強調しなくてもいいが、値が変わったということはそれなりに統計的な意味もあるので受け止めておいて欲しい。

**【事務局】**

御意見を踏まえ、データを取り扱いたい。

**【大石部会長】**

新幹線騒音の各都府県別の達成状況として東京都、神奈川県では良いが、理由として何が考えられるか。

**【事務局】**

東京都内、神奈川県の一部では速度を落として運転しているためである。愛知県内にはスピードが出る直線部分もあり、住居系の地域では環境基準を超過しているところがある。

**【岡田委員】**

新幹線騒音の調査結果はJR東海に提示しているか。

【事務局】

調査結果はJ R 東海に示し、環境基準の達成に向けた対策の推進を依頼している。

【岡田委員】

今の航空機は静音化が進んできている。離着陸回数が増えても、低騒音の機体が増えていることから騒音レベルは変わらないといった説明につながる。県営名古屋空港に就航している定期便がどの機材を使用しているか調べておくと良い。

【事務局】

了解した。

【渡邊委員】

航空機の夜間の離発着が一番騒音に問題があると思うが、愛知県にはどういった規制があるのか。条例で定められているのか。

【事務局】

県営名古屋空港では、夜10時から朝7時までの夜間は原則利用禁止になっている。その根拠について調べておく。

10 閉会