

愛知県環境審議会騒音振動部会（平成31年 第1回）会議録

1 日 時

平成31年1月18日（金）午前10時30分から午後0時まで

2 審議内容

（1）交通騒音・振動の調査結果等について（自動車騒音・道路交通振動調査結果）

—— 事務局による説明 ——

<質疑応答>

【大石部会長】

では、ただいまの説明について、意見、質問があればお願いします。

私からお伺いする。変更点として、使った地図が変わったということだが、使った地図が変わったことによる影響について、戸数が変わるとのことだが、戸数からその区間を決めるやり方を説明してほしい。

【事務局】

資料の1-1、4ページの環境基準の評価方法の例の絵で説明する。一番上の道路の中のある1地点、ここでは騒音測定地点と書いてある丸のところ測定した音が、この評価区間の道路端で等しく発せられると仮定し、道路から50mの区間において、高さを含んだ住居の状況を勘案し、これらの住居に対してどれほど影響を与えるかという形で評価する。ここでは、8戸が超過した区間、その後ろにある白い建物については達成していると。そのような形で一戸一戸見ていくという形になる。

地図が変わることによって、音を遮蔽していた高い建物がなくなったら、その後ろにある住居は音が大きくなるといったことが生じてくる。

【大石部会長】

承知した。地図により結果が違うというのは、その地図を作った時期が違うということが理由でよいか。

【事務局】

そのとおり。地図を作った時期が違うことが主な理由になると思う。

【大石部会長】

それで、最新の地図を使うという方針にしたと。

【事務局】

はい。

【水尾委員】

今の質問と関連して聞くが、市町村ごとに年次の異なる地図を使って出した値を、愛知県の結果としてまとめることはよいか。

【事務局】

環境省が出しているマニュアルには、5年を目途に地図を更新することとなっている。

【事務局】

統一的な年度の地図で予測するのが望ましいと思われるので、極力、古い地図は使わず、できる限り新しい住宅地図等を使って評価するよう、市町村に対しては年度当初の市町村の会議で伝える。

【渡邊委員】

表1の環境基準達成率が95.8%、表2のものが、平均値95.6%となっているが、あえて平均値をとられたのはなぜか。

また、表1は過去の平成27年、28年と比較ができるが、表2の自動車・道路種別については、資料があるか。

【事務局】

表1は重複する交差点を考慮して修正した数値、表2は道路種別ごとにとにまとめてあるので参考地として平均値を記載しており、特段大きな意味はない。

【渡邊委員】

要は表し方として、あくまでも参考だとしたら、合計という形で表2の一番下にくっつけるのは、誤解を招くおそれがある。

【事務局】

来年度の資料から修正する。

表2の昨年の数値については、今、手元に数字がないので、追ってお知らせする。

【水尾委員】

2ページ目の振動の件、2番の道路交通振動で、先ほどの調査地点数が52カ所に減った理由としては、過去に超過しなかったもので、評価地点が減っているとの報告だったが、過去に何回か超過しなかったら、あるいは、5年継続したから削除できるといった基準みたいなものはあるか。

【事務局】

それについては、県で特段そういう決めはない。市町村が独自の考え方の中で実施している。予算も勘案しながらやっていると承知している。

【渡邊委員】

特に基準はないとのことだが、恣意的に削除するかということもできるのではないか。

【事務局】

それはないと思う。特に交通量が前年より増えている道路では絶対削除しないと思う。ただ、交通量も一定だし、数年環境基準を達成しているなどの条件が揃えば、削除することもある。

【渡邊委員】

道路交通量の変化がなく過去の結果も大丈夫だとしても、道路の劣化による変化が、考えられているのかなと心配となった。

【事務局】

そういった事柄については、道路管理者が考えて、道路を削ったり、再舗装したりするなどの補修を実施しており、市町村はよく現場を見ているので、そういうので変化は気にしていると思う。

また、もう一点大きな要因が予算で、こういう測定の予算をどんどん削られている現状がある。ただし、道路に住居がはりついているとか、苦情があるとか、そういうところは測定を減らさないように市町村も認識している。また先ほど言ったように、毎年4月に市町村を集めての会議があるので、むやみに減らさないよう依頼する。

【大石部会長】

この程度の減少だったらそんなに目立たないが、半減、3分の1になるとかなり問題になり、また、道路の劣化など、新しく調査すべき地点も出てくると思うので、何年かに一度は総ざらいで、もう一回測定地点を検討するというような機会もあると良いと思う。

【大石部会長】

田園住居地域について、騒音として関係してくるということが特にないように感じるが、例えば基準値は、ほかの住居地域との違いはあるか。

【事務局】

田園住居地域が設定される場合、主に考えられているケースが、第1種及び第2種低層専用住居地域から田園住居地域に変更する場合で、今回、田園住居地域は、第1種及び第2種低層専用住居地域と同じ区分に入っているので、特に騒音で問題にならないと考えている。

ただし、今まで市街化調整区域であったところから、田園住居地域に変更する場合については、規制が厳しくなるので、その場合については、騒音の観点から問題となるケースが考えられる。

【大石部会長】

ほかに質問はないか。

(発言する者なし)

では、まだ質問、意見があるかもしれないが、時間の都合上、次の議題に移る。追加の意見等があれば、後ほど事務局までお願いします。

(2) 新幹線鉄道騒音・振動の調査結果及び航空機騒音調査結果等について

—— 事務局による説明 ——

<質疑応答>

【大石部会長】

では、ただいまの説明について、意見、質問等があればお願いします。

【岡田専門委員】

資料2-2の25m地点と50m地点の結果を見比べると、両者の測定値がほぼ変わらない地点がある。50m地点は標高が高い場所なのか。通常、25m程度離れば3dBぐらい低下する。

特に清須市寺野については、今年度は50m地点で環境基準をクリアできており、50m地点の値が25m地点の値に対して4dB下がっているが、29年度と28年度については25m地点と変わっていない。こうした測定結果の違いについてコメントはあるか。

【事務局】

測定場所としては、50m地点のほうが高いわけではなく、フラットの場所のはずである。

【岡田専門委員】

25m地点も50m地点も同じ日の結果か。

【事務局】

同じ日である。

【事務局】

本来であれば距離減衰で25m地点と50m地点では3 dB程度の差があるという認識だが、差があまりない地点については、過去に考察したことがある。考えられるケースとして、50m地点が高い地点にある場合。ほかには、25m地点の周辺の住宅の立地条件と、50m地点の周辺の立地条件が異なっているケースというのがある。例えば25m地点では周辺に住宅があり、遮蔽効果が大きく出る一方、50m地点の周辺には住宅がなく、音がそのまま通過してくるケースなどは、やはりその3 dBという差があまり出ないことがあると考えている。

指摘にあったナンバー9の清須市寺野については、50m地点のすぐそばに大きな道路が通っており、道路の車の音と重なり、欠測となってしまうということが多くある。新幹線騒音は暗騒音と7 dBの差をとらないと記録としてカウントできないので、新幹線の音が大きく出るときでないと20本のうちに入れることができないということが要因として考えられる。

【岡田専門委員】

そうすると、25m地点と50m地点で、違う列車の測定値をカウントしているということか。

【事務局】

そういうこととなる。50m地点がカウントできるときは、概ね25m地点もカウントできるが、逆はそうならないので、調査は50m地点が20本そろったときに終了となる。結果、25m地点と50m地点では全く同じ連続した20本の新幹線をとることにはならない。特にナンバー9については、さきほど説明した事情があり、25m地点と50m地点で3 dBの差が出ないと考察している。

【大石部会長】

25m地点と50m地点で違う20本を測定しているという例はたくさんあるのか。

【事務局】

その通りである。25m地点と50m地点で全く同じ20本をそろえることができるケースは、あまりないと思われる。

【事務局】

来年度からは、25m地点と50m地点で同じ電車で評価するのが良いと思われるか。

【大石部会長】

そう思う。両方そろったときだけ採用する。

【事務局】

そのほうが、25m地点と50m地点の違いをきちんと出せると思うので、結果としてどう出すのかを検討する。

【岡田専門委員】

その実情がこの資料で読み取れれば良いと思う。公表内容の詳細な情報を知らない一般の住民の方が見たときに、25m地点よりも50m地点のほうの測定値が高くなるのは誤解を招くおそれがある。先ほど言われたように、できれば50m地点と25m地点の測定する列車を揃えて整理されたほうが良いと思う。

【事務局】

了解した。検討する。

【岡田専門委員】

県営名古屋空港の離着陸回数は、今年度、増えるのか。

【事務局】

今年度については、データ整理ができていない。

【岡田専門委員】

中部空港の離着陸回数は結構増えているので、県営名古屋空港においてもインバウンドの旅客機等による影響があるのかを確認したかった。

【事務局】

平成27年度から3年間のデータを見ると、県営名古屋空港の民間機については毎年約1,000機ずつ増えている。

【岡田専門委員】

県営空港はほとんど国内便か。

【事務局】

国内便の旅客機がほとんどだが、個人や会社専用機も運行されている。

(3) 航空機騒音の周波数特性に関する調査結果

—— 事務局による説明 ——

<質疑応答>

【大石部会長】

それでは、質問に入る前にちょっと確認をする。周波数特性の分析グラフの横軸を見ると、周波数の最低が1から始まり、可聴域より下から記録されているが、同一の測定器で測定しているか。

また、可聴域より下の範囲まで載せる必要があるのか。一応 L_{Aeq} と記載されているが、この可聴域以下のところもA特性の定義はされているのか。

【事務局】

1つ目の1Hzまで測れるのか?については、リオン社製のNL-62という機器を使用しており、この機器では1Hzから2万Hzまで測定できる。

【大石部会長】

もし、これが公表されるということであれば、やはり超低周波と可聴域のところを分けて考える必要があると思われる。

【事務局】

今回は、測定結果ということで、測定した全域を数値として出しているが、最終的な報告を作成する際には、ご指摘のとおり低周波音域と可聴域を分けて考えたい。

【大石部会長】

岡田先生、一緒に公表することは差し支えないか。

【岡田専門委員】

この周波数特性はZ特性ではないか。

【事務局】

ご指摘の通り。周波数分析についてはZ特性で、記載が漏れていた。

【岡田専門委員】

航空機の評価なので、低周波音は環境影響評価でも分類していると思うので、同じ機械で低周波音、超低周波音と可聴音を並べた周波数特性は有益ではあると思う。ただし、1点確認したいのは、測定時の防風スクリーンはどのタイプを使用していたか。全天候型か。

【事務局】

そうである。

【岡田専門委員】

全天候型には2種類あると思うが、どちらを使ったのか。

【事務局】

丸いものではなく、少し細長い形状のもの。

【岡田専門委員】

それだけで十分風切り音が除去できるかというのは心配なので、もし低周波域も含めてスペクトルを報告書に記載するのであれば、風速の条件を絞った測定のほうが誤解を招かないと思われる。追加資料で出された暗騒音を併記する形で載せて、この低周波数成分が高くなっている理由は、暗騒音の影響を受けたもので、飛行機の影響ではないことを示したほうが良いと思う。

コメントを載せれば、全音域を載せるのは、そんなに問題ではないと思われる。

【事務局】

承知した。コメントを追加で記載する。

【岡田専門委員】

先ほど大石先生が言われたように、このようなデータを取得するのは有益だと思うが、公表するときは、可聴域だけの特性に絞るとか、データを見て工夫されたほうが良いと思う。

【事務局】

承知した。

【大石部会長】

例えば、追加資料の図3の暗騒音については、低域が90dBぐらいまで出ている。そういうところでも誤解を招く可能性があるのでは、可聴域で良いと思う。

(発言する者なし)

それでは、次の議題、「その他」に移りたいと思うが、事務局から何か議題はあるか。

【事務局】

特にはない。

【大石部会長】

それでは、本日の議事についてはこれをもって終了する。

【事務局】

それでは、これをもって愛知県環境審議会騒音振動部会を閉会とする。

了