

愛知県環境審議会大気・騒音振動部会（2021年度第1回）会議録

1 日時

2022年1月31日（月）午後1時30分から午後3時まで

2 場所

愛知県庁本庁舎 6階 正庁

3 出席者

（1）委員

【オンライン出席】

山澤部会長、大石委員、水尾委員、光田委員、杉山専門委員、東海林専門委員
(以上6名)

（2）事務局

【対面出席】

愛知県環境局：小野技監、加藤環境政策部長

水大気環境課：永井課長、西野担当課長、吉田課長補佐、三輪課長補佐、
渡辺主任、奥野主任、堀主事

生活環境地盤対策室：大橋室長、木村室長補佐、前川室長補佐、尾関主任
環境調査センター：尾崎大気環境部長

(以上14名)

4 傍聴人等

傍聴人 なし

報道関係者 なし

5 議事

会議録の署名について、山澤部会長が水尾委員と光田委員を指名した。

（1）大気関係

（ア）大気汚染調査結果について

・資料1について、事務局から説明があった。

〈 質疑応答 〉

【山澤部会長】

光化学オキシダントの件だが、毎年不達成がずっと続いている。現状では基準がかなり厳しすぎた結果、統計としてあまり中身がないことに対して、環境省で知見を整理するとのことだが、2022年度に知見を整理し、その結果、何らかの指針の見直し等の結果が出るのはいつ頃になるのか。来年度中には出ないという理解でよろしいか。

【事務局】

国の予定では、まず2022年度までに知見を整理し、2023年度に環境基準の再評価に向けた検討を行うとのことである。

【山澤部会長】

環境基準の改正は、2023年以降になるということか。

【事務局】

そのとおりである。

(イ) 大気汚染防止法におけるばい煙発生施設（ボイラー）に係る規模要件の見直しについて

- ・資料2について、事務局から説明があった。

〈 質疑応答 〉

【山澤部会長】

規制対象のボイラーについて、具体的にどういったことを求めているのか。

【事務局】

該当する施設を設置する場合には、県知事等への届出が必要となる。また、ばい煙についての規制基準として、NOx、SOx等についての規制基準がかかる。さらに、その規制基準を満たしているかどうかについて、自主測定を定期的に行う義務が発生する。これらが規制の主な内容である。

【山澤部会長】

伝熱面積の規制撤廃を法に従って条例側でも適用した場合、ばい煙等では8割程度が把握できない事になってしまうということか。

【事務局】

そのとおりである。

【山澤部会長】

私としては、要件を見直さない方が良いのかなとの感触を持っている。委員の先生方は、いかがでしょうか。

(委員からの発言なし)

【山澤部会長】

特段、違和感を感じないと理解させていただきます。

(2) 騒音・振動関係

(ア) 交通騒音・振動調査結果について

- ・資料3について、事務局から説明があった。

〈 質疑応答 〉

【東海林専門委員】

説明中に要請限度という言葉が出てきたが、環境基準のデシベルのような物理量のことか。

【事務局】

環境基準と同じでデシベルで表す数値である。

【東海林専門委員】

了解した。調査結果の中に、要請限度を超過した割合とあるが、120 地点中 6 地点が騒音の基準を超えたという解釈でよいか。

【事務局】

要請限度として定められた値を超えた地点ということである。

【東海林専門委員】

環境基準と要請限度の違いはあるのか。あるとしたらどういった点か。

【事務局】

環境基準と要請限度は異なるものである。要請限度という数値を超えることにより、道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認められるとき、市町村長が公安委員会に措置をとるよう要請する際の目安となる数値である。

【東海林専門委員】

地域によって要請限度の値も異なるのか。

【事務局】

要請限度は、用途地域によって 3 つの区域に分けられており、その 3 つの区分についてそれぞれ数値が定められている。例えば、商業地域や工業地域では住居系の地域と比べれば緩い数値が定められている。

【東海林専門委員】

新幹線に係る環境基準達成状況の中で、2020 年度は達成率が 84.1%で、19 年度と比べてよくなったと説明があった。その理由として、乗る人が減ったと考察していたが、乗る人が減ると軽くなり、騒音は和らぐものか。

【事務局】

はっきりしたエビデンスはないが、乗客数が少ないと騒音の 1 つの原因であるレールの車輪との摩擦から生じる音が小さくなることも考えられ、可能性の 1 つとして考えている。これまでの知見がないため、今後の結果を注視していく。

【東海林専門委員】

測定方法は新幹線が通るごとに騒音レベルを測って、その値を平均しているのか。

【事務局】

新幹線 20 本分の騒音レベルを測り、そのうち上位 10 本の数値をパワー平均している。

【東海林専門委員】

コロナ前、2019 年以前の達成率はどうであったか。

【事務局】

資料3の図2のグラフのとおり、概ね70%~72%ぐらいの環境基準達成率となっている。防音壁の改善等により長期的には良くなっている。

【大石委員】

コロナの影響について、新幹線には表れたが、道路交通騒音にはあまり表れていないように見える。道路交通騒音というのはほとんど車数、交通量で決まるが、交通量に影響していなかったということか。騒音と同時に交通量の測定はしていたか。

【事務局】

コロナによって、春先は車両数の減少がみられたと思うが、測定は秋頃であり、交通量もどっている状況だと思われる。また、今まで電車通勤であった人が車通勤に変更したという状況もあり、新幹線や飛行機のように大きな影響が見られなかったと考えている。

【大石委員】

コロナの影響は、いろいろな要因が相殺したため、変わらなかったということか。

【事務局】

コロナによる影響は、大きく見られなかったと考えている。

(イ) 新幹線鉄道騒音調査に係る調査地点の見直しについて

- ・資料4について、事務局から説明があった。

〈 質疑応答 〉

【山澤部会長】

西尾市上羽角町について、環境省から指摘があった。内容を確認したが、当該測定地点については処理基準上の問題点もなく、従来の測定も合理性がある。しかし、当該測定地点の立地状況として、ほぼ住居が存在せず、また橋梁が近いということもあり、より代表地点としてふさわしいと考えられる岡崎市の測定地点に統合しましょうといった理解でよろしいか。

【事務局】

そのとおりである。

(ウ) 騒音規制法・振動規制法における空気圧縮機等に係る規制等の見直し検討について

- ・資料5について、事務局から説明があった。

〈 質疑応答 〉

【山澤部会長】

環境省が除外する機種を決める方法や基準について、何か情報はあるか。独自に測定するのか、あるいはカタログにある数値で判断するのかといった方針は示されていない

るか。

【事務局】

具体的な情報は示されていない。通常、環境省が指定する場合は、審議会のような外部機関を設け、そこで判断していくことになると思われる。そういった外部的な判断をもとに決めるのではないかと考えている。

【山澤部会長】

機種ごとに判断するとなると、結構な作業量が想定されるが、現実的に可能な作業量なのか。

【事務局】

県に置き換えて考えると、作業量もとても大きくなる。また、その機種が実際に著しい騒音や振動を発生するのかということ判断するのは難しいと考えている。

【山澤部会長】

可能なのは、国でまとめてすべての機種に対して判断するという手段だけではないか。しかし、国は、出力7.5キロワット以上は判断するがそれ未満は関知しないとのことであった。多様な形、特徴を持つ各種の空気圧縮機それぞれの機種が所定の条件を満たすのかの判断について、県で実施するのは、なかなか難しいのではないかと考える。

【水尾委員】

この規制の見直しは、長野県知事から要望が出たとのことだが、同じような問題意識を持っている自治体は他にもあったのか。

【事務局】

この規制緩和については、効果として現れにくいと考えている。というのも、ほかの種類の特設施設が1台でもあれば、敷地境界での規制が同じように適用される。つまり、国が指定したコンプレッサーが外れたとしても、金属加工機械など、規制対象となる他の特設施設があれば、特定工場からは外れず規制対象のままとなるため、1種類の施設が外れたとしても、工場等に対して規制がかからなくなるということは考えにくい。

【水尾委員】

了解した。今回の規制緩和に意味があるのかと感じ、質問させていただいた。

(3) その他

なし