

第1回自動車騒音常時監視実施計画検討委員会 議事録

日 時 平成23年11月30日(水) 10:00~11:00
 場 所 福岡市役所9階 顧問室
 出席者 藤本委員(会長), 池田委員, 猿渡委員(代理出席: 中野係長)
 名古屋委員, 久保委員
 事務局(福岡市環境局環境保全課外)

	<p>1 開会</p> <p>2 あいさつ ・事務局より挨拶</p> <p>3 自己紹介 ・各委員自己紹介</p> <p>4 会長選出 ・藤本委員を会長に選出 ・藤本会長挨拶</p> <p>5 議事 自動車騒音常時監視実施計画の策定について (資料1について事務局より説明)</p>
会長	<p>今の説明にあったとおり、自動車騒音常時監視の大きな流れとしては、沿道騒音を抑えるために行うものであることから、騒音の状況が同じになるとと思われる場所を区切って、それぞれの区間について監視するものである。福岡市では既にこの監視を実施してきているが、道路の状況及び周辺の立地条件等が変わってきているため見直しを行う。</p> <p>現在、5箇年度で170区間、年度あたり定点20区間、移動点30区間を監視しているが、今回の見直しでは、これに準じる必要はないと考えている。</p> <p>事務局からの説明に関して何か質問はないか。</p>
委員	<p>現在の実施計画は、平成16年度から開始している。資料1(6ページ)には第一次、第二次と記載があるが、何年度までの計画なのか。</p>
事務局	<p>平成15年度に立てた第一次計画は、平成16年度から平成20年度(5箇年度)で170区間である。</p> <p>これに続く第二次計画は、平成21年度から平成25年度(5箇年度)で、第一次計画と同じ170区間を対象としてきた。</p>

委員	<p>国が示している処理基準では、沿道状況の把握及び騒音発生強度の把握を、原則5年に1回実施することとなっている(参考資料2参照)ことから、今回の検討も5箇年で市全体を一巡するものにしたと考えている。</p> <p>今までは、5箇年度で170区間を実施している。今回もこのオーダーになるのか。</p>
事務局	<p>予算及び人員を考えた場合に最大限実施できる範囲が、5年間であれば、170区間であったと思っている。ただし、今までは定点監視を毎年20地点で実施していたので、この定点監視を実施しなければ250区間(50区間×5箇年)の監視ができるといった、バリエーションの変化はあると考えている。</p>
会長	<p>170区間というのは国から指定されているわけではなく、福岡市として170区間を実施してきた。今まで8年間監視してきたので、現在の状況及び将来の交通量等を踏まえ、問題がない区間は監視する必要がないと思う。このような区間は減らし、騒音が大きくなりそうな区間を選ぶといったスタンスが良いと思う。</p> <p>環境基準の達成率ではなく、騒音レベルの大きい所、あるいは、そうではない所が分かるようなデータはあるのか。</p>
事務局	<p>参考資料5に、過去5年間の蓄積データによる環境基準の達成状況を示しているところであるが、昼間及び夜間の騒音レベルの高い区間、環境基準非達成戸数の多い区間などのデータもあるので、別途示すことは可能である。</p> <p>昼間の騒音レベルが一番高かった地点は、国道3号(東区松香台)の75デシベルである。なお、72デシベル以上となった地点は10箇所ほどある。</p> <p>夜間の騒音レベルが一番高かった地点は、国道3号(東区原田)の71デシベルである。なお、69デシベル以上となった地点は10箇所以上ある。</p> <p>交通量が多い場所で騒音レベルが高くなっている。</p>
会長	<p>実施計画を今から3月までに作成するため、資料1(14ページ)のようなスケジュールになるのは分かるが、現状把握の時期として、12月から1月となるこのスケジュールは適切なのか。</p>

事務局	<p>現地調査では、住居の有無、道路構造の変化及び車線数の変化等、時期には関係のない調査を実施することとしており、調査時期が関係する交通量は道路交通センサスのデータを使用する。</p> <p>また、既存資料調査では、環境基準及び過年度の評価結果等を調査する。</p> <p>現地調査結果及び既存資料調査結果は、実施計画作成の基礎資料とする。</p>
委員	<p>平成 17 年度道路交通センサスとは違い、平成 22 年度道路交通センサスでは、交通量を実測せず推計値を用いている地点もある。そういった精度であることを踏まえた上で、このデータを使用するという事なのか。</p>
事務局	<p>国が示している処理基準には、道路交通センサス使用するようになっており、H22 年度道路交通センサスのデータを使用する。</p>
事務局	<p>平成 22 年度道路交通センサスデータの推計値を補正する方法等があれば教えてほしい。</p> <p>また、昼夜に計っている地点は少ないのか。</p>
委員	<p>交通センサスデータの推計値を補正することはできない。</p> <p>調査はほとんどの地点が 12 時間観測である。</p>
事務局	<p>まずは、平成 22 年度道路交通センサスをもとに進め、その中でご意見等があれば反映する。</p>
委員	<p>常時監視の結果、毎年環境基準が達成されないような場合、是正措置を求めることになるのか。</p>
事務局	<p>今後達成できていない地点が限られてくれば、対策方法の協議をさせていただくことは考えている。</p>

会長	参考資料 5 は情報公開しているのか。
事務局	情報公開をしている。
委員	面的評価も公開の対象であるのか。 また、平面道路（国道 202 号福岡外環状道路）の影響と、高架道路（都市高速道路）の影響というのは、何らか区別して別々に評価しているのか。騒音調査は平面道路端で実施するため、平面道路の影響が大きくなる。一方で周辺にマンション等が立地している場合は、特に中高層階では高架道路からの影響を受けるようになる。
事務局	評価結果は公開している。 面的評価は、受け手側の状態についての評価であるため、平面道路と高架道路の影響を合わせた形で公表している。
会長	資料 1（10 ページ）に「外環状道路については苦情・相談等が寄せられている」と記載されている。面的評価で高さ方向をどのように考慮する予定なのか。
事務局	今回の委員会の検討は、評価区間を切り分けるところまでであり、高さ方向をどのように評価するかという話は別である。 自動車騒音常時監視マニュアルでは、高さ方向も予測することとなっており、高架道路については 1 パスの方法（側方回折は考慮せず、上方回折のみを考慮する方法）により予測する手法が掲載されている。来年度以降は、このマニュアル及び処理基準に準じた方法を基本として面的評価をしていきたいと考えている。
委員	今回の調査で沿道状況（建物の状況）等を詳細に把握するのであれば、高層の建物の高さ方向の評価もできるのではないか。
事務局	今回は、評価区間分けを行うための調査であるため、住居の有無を確認する程度の簡単な調査しか予定していない。高さ方向の考慮をどうするかは、実際に今回の区間分けを踏まえて面的評価を行う来年度の検討事項であると考えている。
会長	高さ方向も考えようということであれば、そこに労力がかかるということ想定した区間分けにするべきではないか。簡単で似たような場所は省力化するのが望ましくて、逆に高架が併設しているような難しい場所で住宅が立地しているような場所をきめ細やかに区間分けすることが重要ではないか。

事務局	<p>面的評価については、高さ方向の評価で実態にあっていない部分もある。高架道路も増えてきているため、高さ方向の評価も行う方向で今後検討していきたいと考えている。</p> <p>建物高さに関しては、面的評価をする際に使用する住宅地図に高さ方向の情報が入っているので、実際に高さ方向の評価を行う際にこの高さ情報を活用してシステムで計算していくこととなる。</p>
委員	<p>平成 15 年度に策定した実施計画に入っておらず、その後道路が新設された場合は面的評価の対象に追加しているのか。</p>
事務局	<p>追加していない。これまでの 8 年間で道路の状況もかなり変わってきたということで、今回の見直しをすることにした。</p>
会長	<p>平成 15 年度策定の実施計画の検討委員会の中では、策定後に大きく変わった場所は移動点 30 地点の中に入れていく方向で整理していたが、現実にはこれまで入れていないと思う。排水性舗装に変わった場所は面的評価で静かになったことが反映されるようになった方が良く、この 7～8 年間の中では、この辺のフォローが必ずしも出来ていなかった。</p>
委員	<p>平成 22 年度道路交通センサスの後に出来た道路があるので、今回の評価区間選定にあたっては漏れのないようにお願いしたい。</p>
事務局	<p>実態に即せるような柔軟性のある計画を立てていきたい。</p>
会長	<p>市では毎年交通量調査を実施しているが、この調査から、道路交通センサスのような区間の交通量はでるのか。</p>
委員	<p>交差点の交通量であるため、4 差路であれば 4 方向全て計っている。このため、断面の交通量は分かる。</p>
会長	<p>この交通量のデータが分かるのであれば、システム的にはそれを吸い上げていくことはそんなに手間がかからないと思う。道路状況が大きく変わった場所、新しく出来た場所、周辺の建物状況が変わった場所を重点的に調査することにし、そうではない場所は、このようなデータを吸い上げて面的評価を実施していくのも一つの方法であると考えている。</p>

事務局	<p>交通量調査データは 12 時間交通量だったと思うが。12 時間とは何時から何時までなのか。</p>
委員	<p>ほとんどが 12 時間交通量であり、時間は 7 時から 19 時である。</p>
委員	<p>評価区間分けの基準はあるのか。</p>
事務局	<p>評価区間分けは、車線数、道路構造、路面の舗装、遮音壁の有無、環境施設帯の有無、併設道路の有無、交通量、住居の有無、建物の疎密などによって行う。 疎密に関しては、基本的に見た目で判断する。</p> <p>6 閉会 次回、第 2 回検討委員会：2 月 22 日（水）14 時からを予定 (場所は未定)</p>