

第 50 回 岩手県環境審議会大気部会 会議録 [要旨]

1 開催日時

令和 6 年 1 月 11 日 (木) 14 : 00 ~ 16 : 00

2 開催場所

盛岡市勤労福祉会館 3 階 研修室兼展示室

3 出席者

【委員 (敬称略、50 音順)】

小野澤 章 子

小野寺 真 澄 (リモート出席)

齊 藤 貢

滝 川 佐波子 (リモート出席)

丹 野 高 三 (部会長)

【事務局員 (岩手県環境生活部環境保全課)】

環境保全課総括課長 加 藤 研 史

技術主幹兼環境調整担当課長 川 村 裕 二

主 査 川 又 康 明

主 査 昆 野 智恵子

主 任 白 澤 彰

技 師 佐 藤 悠

【その他の出席者 (オブザーバー)】

盛岡市環境部環境企画課

主 事 阿 部 凌 大

4 議 事

(1) 審議事項

ア 大気汚染防止法に基づく令和 6 年度大気汚染調査測定計画について

(2) 報告事項

ア 令和 4 年度測定結果 (大気) について

(資料 1-1、資料 1-2 により事務局から説明)

○丹野部会長

ただいま事務局から説明がありましたが、質疑、意見等ございましたらお願いいたします。

○齊藤委員

令和 4 年度の測定結果についてお聞きします。光化学オキシダントが環境基準を達成しないのは全国的なものですし、気象要因や自然要因があるのはその通りですが、例年非達成になっていると思います。過去数年間の超過時間数について、増加するだとか、そういった推移や傾向等があるかについて教えていただきたいです。

○事務局

過去数年間の超過時間数は上がったり下がったりしています。

県内 5 測定局での超過時間数について、令和 4 年度は 114～168 時間、令和 3 年度は 44～49 時間、令和 2 年度は 60～83 時間、令和元年度は 111～178 時間、平成 30 年は 139～200 時間であり、これ以前も多少の上下は見られました。2 桁となった令和 3 年度及び令和 2 年度は多少通常よりも下がっているところですが、基本的には 100 前半から後半を推移しております。

○丹野部会長

その他はございますでしょうか。

特にないようであれば、令和 6 年度の大気汚染調査測定計画については、事務局案の内容でよろしいでしょうか。

○各委員

はい。

○丹野部会長

それでは事務局案のとおり決定します。

(1) 審議事項

イ ダイオキシン類対策特別措置法（平成 11 年法律第 105 号）に基づく令和 6 年度ダイオキシン類調査測定計画について

(2) 報告事項

ア 令和 4 年度測定結果（ダイオキシン類）について
（資料 2-1～資料 2-2 により事務局から説明）

○丹野部会長

ただいま事務局から説明がありましたが、質疑、意見等をお願いいたします。

○小野澤委員

ダイオキシン類の調査結果について、沿道や発生源の周辺であれば発生する理由が近くにあるということですが、一般環境で測定している地点に数字的には毎年かなり幅があると思うのですが、住宅が多い地域で測定値にかなりばらつきがあるというのは、どういうことが考えられるのか説明いただければと思います。

○事務局

御指摘のとおり、ダイオキシン類は基本的には発生源に由来して濃度が高い地点がございますので、基本的には地域の特性がそのまま測定値に出ているものと思われま。

一般環境ですと、住居の多い少ない、道路の多い少ないが差の原因になっていると考えられ、盛岡市は住宅が密集している地域にありますので、例年高い数値が出ているところです。いずれ

にしても環境基準よりはかなり低い数値ではあるのですが、一般環境の測定地点によっては数値に差があるというところで、発生源周辺の地点についても年度で比べると、発生源の規模よりは地点が山にあるのか住宅地寄りにあるのかの特性で数値が異なっているような傾向も見えますので、一般環境ではその傾向が特にデータの方に出てくるものと思われま

○小野澤委員

一般住宅とか、人間が普通に生活するだけで、もちろん微量ではあるが大気中に発生・流出してしまうような物質であるという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

普通に生活している分には発生しないところですが、排気ガスや野焼きとかの影響はあるかと思

○小野澤委員

わかりました。

発生源自体も大きいものを押さえておけば、基準以下にはなるということがデータからも分かると思

○事務局

継続してモニタリングを実施し、また、発生源となっている施設については立入と排ガス測定を別途実施して

○丹野部会長

その他ございますでしょうか。

ないようであれば、令和6年度ダイオキシン類調査測定計画について、事務局案の内容でよろしい

○各委員

はい。

○丹野部会長

それでは事務局案のとおり決定します。

(1) 審議事項

ウ 騒音規制法及び振動規制法に基づく規制地域の変更について
(資料3により事務局から説明)

○丹野部会長

ただいま事務局から説明がありましたが、質疑、意見等はございますでしょうか。

○丹野部会長

特に意見等ないようですので、騒音規制法及び振動規制法に基づく規制地域の変更については事務局案の内容でよろしいでしょうか。

○各委員

はい。

○丹野部会長

それでは事務局案のとおり決定します。

(2) 報告事項

イ 自動車騒音、新幹線鉄道騒音・振動及び航空機騒音測定について
(資料 4-1～資料 4-6 により事務局から説明)

○丹野部会長

ただいま事務局から説明がありましたが、質疑、意見等ございましたらお願いいたします。

○齊藤委員

自動車騒音の令和 4 年度の測定結果についてお伺いしたいのですが、環境省の方で結果を公表しているというお話でしたが、超過している地域等について、岩手県で独自に公表はされているのでしょうか。

○事務局

今までは特に実施していなかったところですが、県の県土整備部の道路担当課から「具体的にどの路線が超過していたという情報があれば参考になる」という話をいただきましたので、提供する方向で進めていく予定です。

○齊藤委員

岩手県の内部ではそのように公表するとのことですが、地元住民の方々にはそういった話は特にはないということですね。

○事務局

そのとおりです。

○齊藤委員

わかりました。

あと、90 数パーセントが環境基準を達成しているという状況を踏まえて、「これくらいであれば対策等とはとらなくても大丈夫」といった評価の点で、県はどのようにお考えでしょうか。

○事務局

「90 数パーセントであるから対策をとらなくてもよい」とまで考えている訳ではなく、いい地域もあれば超過している地域もあるというところで、本日お示しした資料のとおり、国道沿いであると夜間の達成状況がかなり低いこととなりますので、道路関係の部署にそのような評価結果が出ているということをご共有していきたいと思っています。

○齊藤委員

数年かけてルーチンで場所を変えているということなので、例えば道路交通騒音についても、超過している地点が次のルーチンの時にまた超過しているということになれば、やはり何らかの対策というのは考えていかなければなりません。

今回は 1 回だけだとわからない部分があるので、そういった傾向がもし見えてきた時には、何らかの対策を考えた方がよろしいかと思えます。

○事務局

データを蓄積して活かすようにしていきたいと思えます。

○丹野部会長

その他ございますでしょうか。

○小野澤委員

同じく道路の騒音測定の資料の中で、97.4%の達成ということであれば、達成していない地点がどこかということが重要になってくると思われまます。

近接空間と非近接空間に分けたデータが 3 ページの表 3 にありますが、近接していれば非常に交通量が多いということで超過してしまう可能性はあるかと思えますが、非近接空間なのに夜も昼も超過している家が 5 軒あるということで、全体から見れば軒数は非常に少ないものの、具体的な対策をしていくには、この 5 軒がどういう条件のところなのか、超過の継続性があるのかを検討することが重要と考えますが、地点の特徴等についてわかることがあれば伺いたいです。

○事務局

5 軒がどのような地点であるかについては確認しておりませんでした。

○小野澤委員

わかりました。

一般国道でそのような状況なので、当然、その5軒よりもっと近接しているエリアから基準を超過しているのだらうということはもちろん想像できますが。数字を出しているということは、県の道路担当部局がおっしゃった通り、参考にできるものとは思いますが、5軒がどこなのか、またどの路線なのかというあたりを、今後施策の参考情報としてぜひ検討していただきたいと思いました。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

○丹野部会長

リモートの委員の皆様から御質問ありますでしょうか。

○小野寺委員

測定の時間等に関しては資料からは分からないのですが、例えば自動車の騒音、新幹線の騒音、飛行機の騒音をそれぞれ分けて測定していると思います。

ある一定区域に関してはこの3つが同時に発生するというのも懸念されるのではないかと思いますのですが、その点も考慮して時間帯を設定しているのでしょうか。

○事務局

本日お示ししている資料の測定時間についてまず御説明します。

自動車騒音につきましては、24時間測定することになっておりまして、測定計画の中で測定すると定めた評価区間の中の測定地点で、昼間は朝6時から夜10時まで、夜間は夜10時から朝6時まで、24時間測定を行います。

新幹線騒音の測定時刻につきましては、新幹線が走っている時刻ということになります。1日の中で20本以上騒音測定しまして、その中で高いものから10本選んで集計し、本日お示しした測定値の扱いとしております。

航空機騒音につきましては、「7日間測定すること」とマニュアルで定められており、7日間測定機は置いたままとなるのですが、1日ずつ評価したものを集計して測定値としております。

なお、県の測定している地点につきましては、この3つの騒音が重なっている地点は今のところ承知していないところです。

○小野寺委員

特に全国的に報告等が求められているものではないということでしょうか。3つの騒音が重なった時の測定値等は違ってくるものだと思いますが。

○事務局

国からは騒音の種類ごとにそれぞれ測定値を求められて報告しておりますので、併せて評価しているといった地点はないかもしれませんが、おっしゃる通り、騒音が重なった場合は「新幹線も自動車もうるさい」という地域が出てくることになると思います。

これまで想定していなかった視点でした。

○小野寺委員

岩手県内は新幹線や飛行機が被るほど運行している本数が多いとは思いますが、騒音が重なった場合は、音の量やはり変わってくるのだろうという点が気になったところでした。

○丹野部会長

事務局から何かございますでしょうか。

○事務局

先ほど、齊藤委員から「基準を超過している地域等について一般的な公表はしないのか」とのお話があったところですが、本日の測定データ自体は、「データブック」として県のホームページで公表しているデータの一部に含まれているものの、自動車騒音常時監視結果としては公表してはいないという状況でした。失礼いたしました。

○丹野部会長

その他ございますでしょうか。

○滝川委員

昼も夜も環境基準を超過している地域に住んでいる住民は、そのような環境に置かれている自覚をしていないのか、あるいは何かしら苦情のような形で地方自治体にアプローチがあるのかが気になりました。

例えば、苦情の件数とデータの突き合わせのようなことは可能なのでしょうか。

○事務局

今年度、自動車騒音に係る苦情は当課では受付けておりませんが、市町村や道路担当部局において受付けている可能性はあります。ただし、取りまとめてはおりませんでしたので、把握できるように検討が必要と考えたところです。

また、自動車騒音の関係で言いますと、現状は「騒音がある」と分かっただけであり、騒音が何によるものなのか、道路の舗装によるものなのか、車のスピードの出し過ぎなのか、整備不良なのかはまだわからない状態なので、対策は一つ一つデータを集めていくところから始まるものと考えております。

○丹野部会長

航空機騒音の経年変化を示している図において S1 及び S3 に漸増が見られますが、令和 3~4 年はあまり飛行機が飛んでいなかったこともあると思うのですが、この増加の理由は単に飛行機の便数が多くなっていることによるものということでしょうか。

○事務局

単に便数が増えたことだけによるものとは言い切れないところです。

○丹野部会長

今後、コロナウイルス感染症の拡大が収まり、飛行機の便数が増えていくことが予想されますので、注視していく必要があるのではという意見でした。今後も測定を継続していただいて、場合によっては対応策も御検討いただければと思いますのでよろしくお願ひします。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

○丹野部会長

その他はいかがでしょうか。

○小野澤委員

先ほど、自動車騒音について、評価方法をデータの根拠も含めて詳しく御説明いただき、去年よく分からなかった点が今回の説明でわかりましたので大変ありがたかったです

その上で質問なのですが、自動車騒音の来年の計画の中でどのように把握するかを対応している表で説明いただいたのですが、どの測定方法をどの地域に当てはめるかについては、県等の測定を実施する側に任せられているのか、あるいは環境の条件によってどの方法で評価するのかを国の方で定めているのか、どんな形でこのリストの把握の方法を見越したり、決めたりしているかについてお尋ねしたいと思います。

○事務局

自動車騒音の常時監視マニュアルにおいて、「基本は実測であるが、それ以外の方法でも代用できる場合は代用してよい」と示されているため、県において対応方法を決定しているものです。

○小野澤委員

つまり、実測は費用や手順の関係上、全ての地点についてはできないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

実際は全て実測した方が信頼性のあるデータになるとは思われますが、それが難しいことは環境省もわかっているので、他の代用できる方法を示したマニュアルにしているのだと考えています。

○小野澤委員

県は「できるだけ実測値は増やしていく」という方針であるということは検討しているということによろしいでしょうか。やはり、しっかりと測定することがまず原則だと思いますので、できればそうしていただきたいです。

また、去年のやり取りを思い出したのですが、センサスのデータがないと最新の状況に対応できず、センサスの発表が遅れると現実とのタイムラグが大きくなってしまうということで、できれば実際に測定することが課題の解決に最も近いかと思いますので、今後もできるだけ実測値を増やせるよう、限られた予算の中で難しい面もあるかもしれませんが、検討を進めていただきたいです。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

○齊藤委員

新幹線の騒音の測定結果についてですが、3年以上超過しているという箇所がかなり見られると感じました。おそらくデータは事業者（東日本旅客鉄道株式会社）の方には県からお知らせしているかと思いますが、例えばそれに対して事業者から、具体的に「どのような対策をします」といった回答や、あるいは「このようなことをしました」といった報告はあるのでしょうか。

○事務局

毎年、県から事業者に対して照会をしており、例えばレールを削ることによって騒音を低減できるのですが、前年度それをどのくらいの長さで実施したか、また、防音壁をどのくらいの距離で設置したという情報はいただいています、具体的にどこで対策をしたか等の情報は把握しておりません。

○齊藤委員

ということは、事業者が対策した場所と県が測定を実施した場所が違っているということもあるのでしょうか。

○事務局

県は住宅の前で測定を実施する訳ではなく、また、事業者にとっては苦情を申し立てた住民への対応となりますので、苦情申し立て者への騒音が低減される対策はとるかもしれないですが、県が測定している地点についての対策はとられないので、県が測定している結果自体は超過して

いるというデータになります。

○齊藤委員

ということは、県としては基準を超過している地点については毎年測定を継続すると思うのですが、基準を超過しているデータを毎年伝え続けるのが当面の対応ということでしょうか。

○事務局

そのとおりです。

地域内にある全ての住宅の対策を終えたのであれば、おそらく事業者の方からは「対策済み」であると説明があると思われしますので、報告がないということは、対策していない地域が残っているのか、対策してもなお超過している地域があるということだと考えられます。

また、矢巾町や紫波町は開発が進んでおりますので、対策した後に住宅が建つといったケースもあります。

環境省の方でも、新幹線の騒音対策は、発生源の対策、住宅等の対策、土地利用計画の対策の3つが必要だとしており、こちらの方も連携しながら対策を進めていかなければ基準は達成できないものと考えております。

○齊藤委員

これからも基準を超過している地域は調査を継続して、データを事業者と共有する形で対策を進めていただければと思います。

○丹野部会長

その他いかがでしょうか。

それでは以上で報告事項を終了します。

(3) その他

(特になし)

○丹野部会長

他にいかがでしょうか。

委員の皆様から何かありますでしょうか。

○丹野部会長

それでは、本日の議事は以上をもちまして終了いたします。御協力ありがとうございました。