

平成25年度 第1回 広島市環境影響評価審査会 議事録

議題：JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書について

1 日時：平成25年5月27日（月）14：00～15：10

2 場所：広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

(1) 審査会委員（五十音順、敬称略）

奥田敏統、河野憲治（副会長）、小阪敏和、坂本智栄、土田孝、富川久美子、中西伸介、
長谷川弘、林武広、堀越孝雄（会長）、矢野卓雄、吉田倫子 以上12名出席

(2) 事業者

西日本旅客鉄道株式会社

(3) 事務局

大森環境局次長、北川環境保全課長、小田課長補佐 他2名

(4) 傍聴者

2名

(5) 報道機関

3社

4 会議概要

(1) 審査会は公開で行った。

(2) 事業者から、前回審査会質問に対する回答及び追加の資料についての説明を受けた後、準備書について審議した。

5 審議結果概要

(1) 環境影響評価準備書の内容等について、各委員から意見が出された。

(2) 2回の審議で出された意見に基づき、答申案を作成することになった。

6 会議資料

JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書、同資料編及び同要約書

資料1 広島市環境影響評価審査会委員名簿

資料2 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価手続き

資料3 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書に対する
市民意見の概要及び事業者の見解

資料4 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書への意見
及び質問等について

資料5 パワーレベルを用いた列車の走行による騒音予測

資料6 新旧軌道材料による騒音・振動の変化について

[審議結果]

○小田課長補佐 定刻になりました。本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、お集りいただききまして、誠にありがとうございます。

只今から、平成25年度第1回広島市環境影響評価審査会を開会いたします。申し遅れましたが私は、本日の司会を務めさせていただきます環境保全課の小田でございます。よろしくお願いいいたします。本日の審査会は16時までを予定しておりますので、御協力の程よろしくお願いいいたします。また、1名の委員の方が遅れていらっしゃるとの御連絡をいただいておりますが、本日の会議は、委員定数16名に対して、御出席の委員が現在11名と、会議の定足数の過半数に達しておりますことを御報告申し上げます。

ここで、開会にあたりまして、環境局次長の大森が御挨拶申し上げます。

○大森環境局次長 皆様、こんにちは。大変お忙しい中、平成25年度第1回の広島市環境影響評価審査会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。もう夏の雰囲気になってまいりまして、市役所は28度を超えないと空調が入らないということで、我々もスーパークールビズということでこのような格好で失礼させていただいておりますけれども、今年の夏の暑さが思いやられる今日この頃ですが、皆様と一緒に乗り切っていきたいと思っております。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、広島市環境影響評価審査会に御出席くださり、誠にありがとうございます。

このたびは、5月10日の委員改選後、はじめての審査会開催になります。今回の改選で松永美希委員が御退任なさいましたので、審査会は全員で16名ということで組織されることとなります。委員の皆様方におかれましては、引き続き御就任して下さるということで、私ども事務局といたしましては大変ありがたく思っております。改めて御礼申し上げたいと思います。

本日は、去る2月27日に諮問いたしましたJR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書につきまして、継続して御審議いただきたくと考えております。

つきましては、委員の皆様におかれましては、本事業が環境保全に十分配慮した事業になりますよう、環境保全上の見地から御審議いただきますとともに、きたんのない御意見をお伺いしたいと考えております。どうぞよろしくお願いいいたします。

○小田課長補佐 続きまして、このたびは、5月10日に委員に御就任いただき、初めての審査会でございます。広島市環境影響評価条例施行規則第42条第1項の規定により、審査会には会長、副会長を置くこととし、委員の互選によりこれを定めるとされておりますので、会長及び副会長の選任をお願いしたいと存じます。改選後の委員名簿を資料1でお配りしておりますが、推薦等ございましたら、よろしくお願いいいたします。

○中西委員 この4年間、この審査会の運営において的確に会長、副会長を務めてこられた堀越委員並びに河野委員に引き続き、お引き受けいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○小田課長補佐 只今、中西委員から会長に堀越委員、副会長に河野委員との御推薦がありましたが、皆様いかがでしょうか。

[異議なしとの発言]

○小田課長補佐 只今、皆様の御賛同を頂きましたので、当審査会の会長を堀越委員に、副会長を河野委員をお願いするというところで決定させていただきます。

それでは、堀越委員、河野委員は、恐れ入りますが、それぞれ会長席、副会長席の方へお移りいただきますようお願いいたします。

[堀越委員、河野委員 会長席、副会長席に移動]

○小田課長補佐 それでは、代表して堀越会長から御挨拶を頂戴したいと思います。

○堀越会長 一言、御挨拶申し上げます。広島経済大学の堀越と申します。御指名ですので、元より微力ではございますが、最善を尽くしたいと思います。よろしくお願いいたします。

申すまでもないことですが、本審査会の任務というのは、市長から諮問を受けまして市内で計画されている大規模な環境の改変を伴う可能性のある事業について、その環境影響評価、事後調査について調査、審議を行い、答申するというものでございます。専門の立場から任務を果たしてゆければと考えております。

もう一言、申し上げますと2011年に環境影響評価法が改正されまして、例えば計画段階での環境配慮書手続きにつきましては、この4月1日に施行ということで環境影響評価の手法についても実態に合わせて改善、進化しているのではないかなと思っております。そういう中で審査会も進化することができればと思っております。委員の皆様方におかれましては、それぞれの御専門の立場から率直な御意見を賜ればと思います。どうかよろしく御協力、御教示いただけましたらと思います。副会長の河野先生ともどもよろしくお願いいたします。

○小田課長補佐 ありがとうございます。引き続きまして、本日、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

「平成25年度第1回広島市環境影響審査会配席表」、「平成25年度第1回広島市環境影響評価審査会 次第」、「資料1 広島市環境影響評価審査会委員名簿」、「資料2 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価手続き」、「資料3 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書に対する市民意見の概要及び事業者の見解」、「資料4 JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書への意見及び質問等について」、「資料5 パワーレベルを用いた列車の走行による騒音予測」、「資料6 新旧軌道材料による騒音・振動の変化について」がでございます。不足がございましたら事務局にお申し付けください。

よろしいでしょうか。それでは、これからの議事進行は、堀越会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○堀越会長 それでは、早速、始めさせていただきます。

前回審査会で諮問を受けました「JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書」につきまして、本日も引き続き御審議をお願いしたいと思います。

それでは、まず、事務局から資料について御説明をお願いいたします。

○北川課長 環境保全課長の北川でございます。よろしくお願い致します。

まず、資料2「JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価手続き」を御覧ください。灰色に塗りつぶしている手続きが現在、終了している箇所を示しております。

本事業の環境影響評価準備書に対して提出された市民意見に関して、広島市環境影響評価条例の規定に基づき、5月9日に市民意見の概要と事業者見解を記載した書類が市長に提出されました。これを資料3として、御審議の参考としていただくため、添付させていただいております。また、資料3の

「2. その他の意見、6から9」において、「ご意見については、まちづくりを所管する市の担当部署へお伝えします。」とされている項目につきまして、市の担当部署から事業者へ回答があった内容を資料3の参考資料として添付しております。それで手続きでございますが資料3の提出があった5月9日の90日後でございます8月7日までに、市長は本審査会の御意見をお聴きした上で準備書について環境保全の見地から市長意見を述べることとなります。

次に、資料4「JR可部線電化延伸事業に係る準備書への意見及び質問等について」を御覧ください。これは、前回の審査会の場で委員の皆様から頂きました御意見、御質問と、それに対する事業者からの回答を事務局の方で項目ごとにまとめさせていただいたものです。表中のアンダーラインがある文章につきましては、第1回審査会後に事業者から追加で回答があった内容でございます。後ほど、事業者のほうから、この下線部及び資料5、6につきまして説明していただきますが、資料4の最後の周辺道路の整備に関する矢野委員の御質問につきましては、事務局の方から説明させていただきます。

事業計画の周辺道路につきましては準備書の2-14ページに記載しておりますので参考にしてください。大型の工事用車両につきましては、黄色の国道54号から緑色の県道267号宇津可部線を通り各交差道路部から工事現場に進入する計画となっております。事業予定地周辺の宇津可部線の一部において車の離合が難しい区間、終端駅と中間駅の間の一部、約40mの区間でございますけれども、現在この区間の拡幅工事が進められており、6月中に完了する予定でございます。なお、4tトラック以下の車両は、沿道環境に影響が及ばない程度に他の道路を通行し、環境影響の分散を図るとされております。以上で事務局からの説明を終わります。

○堀越会長 ありがとうございます。それでは、続きまして事業者へ出席していただいておりますので、資料4から資料6につきまして御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

[事業者により、資料4から資料6について説明]

○堀越会長 ありがとうございます。資料4から6につきまして、特に資料4の下線部分について御説明いただきました。只今の御説明につきまして、委員の皆様から御質問や御意見をお伺いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○吉田委員 夜間運行のことなど、説明会の時に個別に対応すると説明されましたが、どのように個別に対応されるのか、お聞かせいただきたいと思っております。

○事業者 すみません。どの項目についてでしょうか。

○吉田委員 先ほどの鉄粉についてや最初の光公害など、計画段階での説明会の中で、うちは何とかがしてほしいと言われるものに個別に対応されるのか、もしかしたら走行された後も対応されていくのかをお聞かせいただきたいなど。

○事業者 光の関係につきましても、防音壁につきましても、鉄粉の対策等につきましても現時点でどこに何を付けるという計画がきちりと固まっているわけではございませんので、そこは工事に入っていくに当たり、地元説明をきちり行い個別に沿線住民の方とお話しをさせていただき、どの範囲は防音壁を付けるといった話を事前にさせていただいた上で、対応できる事柄につきましては当然列車が走るまでに工事を全て終わらした形で開業を迎えたいと思っております。また、列車が走り出してから新たにそういった事柄が出てくることもあるとは思っておりますので、そこにつきましては、列車が走り出してからも個別の対応は行っていきたくと思っております。

○長谷川委員 資料3の1ページ目の意見番号2とか2ページ目の意見番号4を見ると地元説明会で対応しますと書いてあります。資料2の手続きの流れからいうと、説明会自体はもう既に終わったというところもあるわけですが今、言われている説明会というのは、このフローに書かれていないけれども、これ以外にちゃんとやっていきますという意味合いで捉えていいものかどうか教えてください。

○事業者 資料2に書かれております環境影響評価の手続きとしては、このような流れで進めことになるのですが、それとは別に当然、工事着手するまでに地元説明には入っていきますので、環境影響評価の手続きとはまた別の流れで地元に入っていくと考えております。

○堀越会長 よろしいでしょうか。今の長谷川委員のおっしゃられたことは、多分、窓口の問題で着工前の説明会とか、そういうものがある時はきちんと窓口がはっきりしていると思うのですが、例えば供用され始めたら、どうなのかとか、そのようなことも意味されていると思ったのですが、それも大事なことだと思いますが、いかがでしょうか。

○事業者 地元説明に入らせていただいた時に、工事期間もそれなりに長い期間になります。そういった期間の中で色々な御意見が出てくると思いますので、その御意見を我々が聞けるよう連絡先をお知らせします。開業後でも当然、色々な御意見を我々が承る連絡先というのは地元の方にお知らせしている状態と考えていただければ結構です。

○中西委員 騒音について回帰式で求められていることにつきましては、確からしいと評価させていただいております。ただですね、資料4の1ページ目の下にありますが走的速度を50km/hで評価されて、非常にぎりぎりの値でございますから、バラスト等の保線ですね。維持管理のほうを確実にして、継続してこの値が守られるようにお願いしたいところでございます。この一言だけ、よろしく願いいたします。

○長谷川委員 事業者の説明の前に北川課長の資料4の2ページの一番最後の説明があったんですけど、道路の拡幅工事を宇津可部線で既に行っていると、それから他のこの区間についても6月中に拡幅を予定しているということで、工事用道路の拡幅というのは対象としている延伸事業の一部かなと理解しているが、認識が間違っていれば教えてほしいのですが、もし、一部である工事を環境影響評価が終わる前に既に開始、あるいは予定されているということであれば、これはフレーミングというか、環境影響評価の趣旨からはいかながなものかと感じたものですから、その辺のことを教えてください。

○北川課長 今回の事業は、JR可部線の電化延伸事業でございます。準備書2-1 4ページの宇津可部線の拡幅工事については別事業です。ということでございますが、前回の審査会の中で、矢野委員から工事用車両の入る道路の拡幅工事があれば関連して教えてくださいという御意見があったものですから、電化延伸事業とは別の事業ですが参考までに御報告させていただいたということです。準備書の中にも宇津可部線の拡幅工事については記載されていません。

○堀越会長 資料5でパワーレベルで推定してというところですが、多分、毎時45kmのところ但实际上に当てはめられないので、毎時45kmを予測するために1回パワーレベルを出したということですね。パワーレベルを求める式に速度の変数もあるという意味ですね。

○事業者 速度の項目もあります。ただ、適用範囲としては50km/h以上となりますので、45km/hだけの

評価だけではなく50km/hの評価を行いまして、50km/hで指針値を満たしているということであれば45km/hでも問題ないという評価をしております。

○長谷川委員 前回の審査会、私欠席していて、他の先生方も十分納得していただいたところでちょっと質問させてもらいたいのですが、要約書の51ページに事後調査計画とあって、騒音と振動が対象項目として選定されているのですが、これは、数ある環境項目の中でこの2つが選ばれたというのはどういう根拠なのでしょう。

○事業者 工事に伴うような事柄につきましては、まず準備書の中で予測を行いまして、問題ないことを確認した上で、工事を実施してまいります。その後、供用開始した後に測定できる項目として、特に問題として考えられるのが騒音・振動、この2つということで、騒音・振動を事後調査の対象として考えております。

例えば、電波障害とか、こういった事柄につきましても、列車運行開始後、確かに問題等発生する可能性もございますが、こちらにつきましては、障害の有無を何か調査できるようなものでもございませんで、準備書の中でも記載しておりますとおり、事業実施により電波障害が発生した場合は、個別の対応をしていくという整理にさせていただいております。

○長谷川委員 確かにそうだと思うのですが、やはり複数の環境項目を予測評価して、それなりの対策を取ってきまして、この事後調査、つまりこれ、モニタリングですよね。不確かなことが、やはりまだまだある中で、この2つを特に選んで、他のものはある程度違うやり方で事後的に対応しようということなのだと思うのですが、今更と言われてしまうかもしれませんが、8章から9章にかかるところで、どうして数ある中からこの2つのみに絞られたのかということ、もう少し、根拠を含めて説明があったほうが、住民の方も納得するのかなと思うのですが。

言葉で説明されると、今おっしゃったようなことになるのかもしれませんが、もう少し、丁寧な説明があってもよかったですかなという気はしました。

○事業者 評価書の中では、事後評価としてなぜこの項目を選んでいるのかという点をもう少し詳しく記載いたします。

○土田委員 私も前回欠席したので、これは教えていただきたいのですが、すでに高井委員が質問されていたところですけど、回帰直線を使って予測をされているのですが、この回帰直線を作るときのグラフを見ると、同じ列車速度に対して単発騒音暴露レベルがかなりバラつきを持っていると思うのですが、回帰直線を使うということは、平均的な関係を求めるということになるのですが、こういった騒音の予測をするときは、走行速度に対する平均値でもって基準に合っているかどうかを判断する、こういうやり方をすることになっているのでしょうか。

平均値でいいのかというのは、つまり例えば、バラつきがあるということは、平均値以外に、バラつきを考慮したもう少し大きな最大値とか、あるいは平均値にバラつきを考慮した分とか、そういった方法もあると思うのですが、この辺は、現行の基準の考え方がどのようになっているのか、教えていただきたいのですが。

○事業者 鉄道騒音は、等価騒音レベルという数字で評価しています。その等価騒音レベルとは、単純な算術平均ではありませんが、騒音レベルのエネルギー平均を取った値であり、その値で評価するというのが、一般的な鉄道騒音の考え方になります。今回、準備書の中で回帰式を使って予測をしているのですが、おっしゃられますとおり、同じ速度でも、列車の種類が違うなど条件が違う部分もありますの

で、測定結果の値に大小は出てきております。今回その測定結果を基に、回帰式を使いまして、将来の列車騒音を予測しているのですが、測定値にバラつきがあるということで、バラつき部分を安全側に評価するために、回帰式で求めた数値に補正値を加算して評価をしておりますので、そういったバラつきの部分も考慮した上で、予測をするという方法をとっております。

○土田委員 補正値というのは、7-75ページにあるように、予測値とのかい離部分を御検討されたということですね。

○事業者 はい。

○堀越会長 今のお話は準備書の7-73ページの回帰式についてなのですが、速度に対する単発騒音暴露レベルというのはかなりバラつきがある。そのときに補正をしているというのは、そこら辺をもう少し具体的にお願ひできたらと思います。

○事業者 何を補正しているのかということですが、回帰式を使いある速度での騒音レベルを予測しますと、回帰式という一つの数式に速度を当てはめますので、その速度に対する騒音レベルはいくらという数字が出ます。しかし、実際現地では同一の速度であったとしても騒音レベルにはバラつきがあるため、ある速度での再現を行ったときの数値と現況との数値の差を補正値として、回帰式で予測した数値に補正値を上乗せして評価を行っています。

○堀越会長 それは資料でいうと、どこに現れているのでしょうか。

○事業者 7-75ページになります。

○土田委員 つまり、一個一個の測定値を全部加算していったときの値と、それで求めた等価騒音レベルと、それから先ほどの回帰式を使えばそんなことをしなくても一本で出るんですけども、その差だということですね。それを補正値だと。

○事業者 はい。

○土田委員 わかりました。

○堀越会長 現実には、列車の古い新しいとか、車輪の状態とか、いろんなところでかなりバラつきが出てくると思うのですが、それを補正しているということなのですか。

○林委員 夜間と昼との騒音の感じ方ということで、少しシビアということの前には申し上げて、回答では夜が55デシベル、昼が60デシベルということで、資料の方では一応クリアされているというのは見てとれたのですが、実際問題、鉄道沿線とか、全国的に見て、こういう数値でこれまでに特に問題は出てないのですかね。

○事業者 個別の地域ではいろいろな問題があるのは認識しておりますが、昼と夜の違いで問題になっているというのは、弊社の中ではそれほどないと認識しております。ただ、夜ということでお話させていただければ、補修工事はどうしても夜になってしまうということがございまして、それに関しては、列車が通らないまとまった時間帯に、その場所で工事をするということもありまして、かなり工事側でも

気を遣ってやっついていかないといけないという認識はしているのですが、騒音の昼夜での区別といった話で特別大きな声で上がってきているということはありません。

○林委員 これまでの可部線沿線でも、単線でしょうから、上り下りで使っているのに、本数的には結構多いのかもしれませんが、それで特に曲線のところなんて、金属のこすれるような、キーキーと音がしますよね。人間の感じ方なので、人によってはすごくうるさく言う人もいるでしょうし、まあいいかという人もおられるかもかもしれないですけど。

○事業者 曲線区間については確かに御指摘いただいたようなことも、実際にはある場合がございますので、そういった事柄は我々も認識をしておりますし、準備書の予測では、想定で式などをいろいろ使っているのですが、そこでカバーしきれない部分は当然出てくると思います。その部分については、列車が走り始めた後で、いろいろご意見をいただいた中で、対応できるところからやっていきたいと考えております。

○林委員 その対応としては、例えば速度を落とすとか、そういうことになるわけですか。うるさくてかなわないとか、実際には基準値以下であったとしてですよ。

○事業者 速度については、今かなり速度を抑えた形で計画をさせていただいておりますので、45km/hをさらに下げるということについては、優先順位としてはかなり低い方だと考えております。その他で例えば、防音壁といった、騒音低減に効果のあるものを沿線に設置するとか、おそらくそういったことから考えさせていただくことになると思います。

○林委員 わかりました。あともう一点、古いバラストをどうするかというところで、多分今から有害物質の含有量とかを調べられるわけですよ。それでもって使えれば使えるということですかね。

○事業者 はい。そうです。

○林委員 今のお考えとしては、なるべく使いたいような方向なのですか。

○事業者 なるべく使いたいと考えております。

○林委員 資源の有効利用ということで考えてよろしいですかね。

○事業者 はい。

○林委員 わかりました。

○堀越会長 前回から引き続き御審議頂いておりますので、御意見は出尽くしたのではないかと思います。追加の御意見や言い足りなかったことがあれば早めに書面で事務局に提出していただけたらと思います。

事務局は、本日の議事録を取りまとめて、委員さんに届けてください。それから、これまでの御意見等を踏まえて、本審査会の答申案を作成してください。次回は、答申案について議論できたらと思います。

それでは、事務局から今後の予定について御説明ください。

○北川課長 大変熱心な御審議をいただき、誠にありがとうございました。

会長に御指示いただきましたとおり、本日の議事録を早急にとりまとめ、審査会での御意見を踏まえて答申案を作成させていただきます。先ほど冒頭に申し上げましたとおり、市民等の意見に対する事業者見解が5月9日に提出されましたので、それから90日以内に市長意見を述べなければいけないことから、市長意見の期限が8月7日となっています。委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ誠に恐縮ですが、答申案について御審議いただく次回の審査会を7月初旬に開催させていただきたいと思っておりますので御出席のほど、よろしく願いいたします。

○堀越会長 ありがとうございます。只今、事務局から次回の会議を7月初旬に開催したいというお話がありました。お忙しいことと思いますが、御出席いただきますようお願い申し上げます。事業者さんの方も長時間ありがとうございました。

それでは、本日の会議はこれで終了します。お疲れ様でした。