

第4回稲荷山トンネル安全対策委員会議事録

1. 開催日時

平成23年8月26日（金） 14:00～15:30

2. 開催場所

職員会館 かもがわ 3F 「大多目的室」

3. 議事

(1) 報告事項

ア. 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について

イ. 環境測定施設での測定結果について

ウ. 京都市測定局の大気質測定結果について

エ. 土壌脱硝施設での測定結果について

(2) 今後の進め方について

ア. 委員会の組織について

(3) 質疑応答

4. 出席者

（委員）笠原委員長，東野委員，大西委員，麻野委員，奥田委員，信部委員，辻委員，木代委員，和田委員

（説明者）阪神高速道路㈱ 京都管理所 交通・保全課 野崎氏

（事務局）京都市建設局事業推進室 広域幹線道路事業促進担当 堀川係長
京都市建設局事業推進室 環境影響評価担当 渡邊係長

5. 配布資料

資料－1 稲荷山トンネル（新十条通）環境対策について

資料－2 環境測定施設での測定結果について

資料－3 京都市測定局の大気質測定結果について

資料－4 土壌脱硝施設での測定結果について

参考－1 用語解説

6. 議事録

事務局： 第4回稲荷山トンネル安全対策委員会を開催します。

私は事務局を担当しています京都市建設局事業推進室担当係長の堀川です。よろしくお願い致します。

なお、本日の会議は公開で行っています。また、報道機関等の出席がある場合には、冒頭に限ってのみ写真撮影などを許可しています。現在のところ、報道機関の方の出席はありません。

それでは、委員会を開会するにあたり、委員を代表して笠原委員長より、一言挨拶をお願いします。

笠原委員長： 本日は、暑い中お集まりいただきありがとうございます。

毎年資料がまとまりました段階で委員会を開催しており、今回は第4回となります。大気環境そのものは、日本全体をみましても年々改善の傾向にあるのではないかと考えられます。当委員会が設置されて3年となりますが、これまでの測定結果は環境基準を達成している状況にあります。

本年はご存じの通り、3・11の東日本大震災が起き、環境問題をあらゆる面から改めて考え直さなければならないという状況にあり、環境問題の転換期に来ていると考えられます。私たちは稲荷山トンネルの環境保全という観点から、環境を含めた安全対策をこの場で議論していきたいと思っております。よろしくお願い致します。

事務局： ありがとうございます。

それでは、本日の議事進行については、席上に配布しております会議次第に基づき、説明させていただきます。まず、資料の確認をお願いします。

《会議次第、委員名簿、配席表、委員会設置要綱、

資料－1～資料－4、参考－1の資料を確認》

続きまして、本委員会の設置要綱について、概略を説明させていただきます。

《稲荷山トンネル安全対策委員会設置要綱の説明》

本日は、委員定数12名の内、過半数を超える9名の出席があり、委員会は成立していることを、報告させていただきます。

なお、高畑委員、岡野委員、松野委員の各委員は、他の公務が重なったため、欠席されています。

続いて、今年度新たにこの委員会の委員に就任された方がいらっしゃいますので、紹介させていただきます。

《改選委員の紹介》

それでは、議事に入らせていただきます。これからの議事進行については、笠原委員長をお願いします。

笠原委員長： それでは、議事に入らせていただきます。

最初に、資料－１に基づき、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル安全対策委員会（新十条通）環境対策について、和田委員から説明をお願いします。

和田委員： 京都市建設局事業推進室担当課長の和田です。よろしくお願いします。

まず、議事に入る前に、先ほど事務局から資料の説明にありました参考－１に基づき、環境に関する用語を事務局から説明させていただきます。

また、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、報告事項エ．土壌脱硝施設での測定結果について、事務局から説明させていただきます。

笠原委員長： よろしくお願いします。

事務局： 京都市建設局事業推進室環境影響評価係長の渡邊です。よろしくお願いします。

それでは、環境に関する用語を説明させていただきます。

《参考－１ 用語解説の説明》

引き続き、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、説明させていただきます。

《資料－１ 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策についての説明》

笠原委員長： ありがとうございます。

最初に用語の説明がありました。それに引き続き、資料－１に基づき、報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、環境影響評価を行った結果、トンネル周辺の環境対策、土壌脱硝施設の説明がありました。

評価の方法が難しいのですが、先程ご説明いただいたように供用前の環境影響評価では環境基準を達成しているという状況です。

ただ今の説明について、何か質問、意見はございませんか。

辻委員： 稲荷学区の辻です。よろしくお願いします。

この資料では、当初の計画では１日当たり 33,700 台の交通量とのことですが、道路

が開通した後、トンネルの走行台数が非常に少ないと実感しており、採算に大きく影響してくるのではと懸念されます。我々地元市民としては、交通量が少ない方が安全・安心を確保できるのでいいのですが、それについて今後の見込みを聞かせていただきたいと思います。

和田委員： 京都市から説明させていただきます。1日当たり33,700台の交通量といたしますのは、京都高速道路5路線、つまり、現在開通しています新十条通・油小路線と、残る堀川線・西大路線・久世橋線を含めた、いわゆるフルネットになった時の計画交通量です。本委員会では、開通しています2路線のうちの新十条通の交通量が対象となり、1日当たり33,700台の交通量と比較することは基準が違うということをご理解願いたいと思います。

現状の新十条通では、斜久世橋区間が開通前で1日当たり約2,500台、開通後1日当たり4,000～4,500台まで上昇しており、今後も増え続けることが予想されます。ただ、辻委員のご指摘通り、交通量が少ないというのは事実でして、阪神高速道路(株)と京都市において、例えば、国道1号線から高速道路へ案内標識で誘導するといった方法を検討しています。

辻委員： ありがとうございます。

笠原委員長： 他に何か質問、意見はございませんか。

辻委員： もうひとつお尋ねします。今回の東日本大震災に関連しまして、関西地区で震度6、7クラスの地震が起こったときの、トンネルの危険度についてどのように考えていますか。よろしくをお願いします。

和田委員： 京都市から説明させていただきます。本トンネルにつきましては、阪神・淡路大震災を踏まえ、起こりうる事象を考慮した設計をしており、地震に耐えうる構造となっております。

辻委員： ありがとうございます。

笠原委員長： 他に何か質問、意見はございませんか。

後ほど何かございましたら、こちらの議題に戻ることも合わせて、先に進めさせていただきます。

それでは、資料-2に基づき、議事(1)報告事項イ. 供用前後の環境調査結果について、木代委員から、説明をお願いします。

木代委員： 阪神高速道路(株)京都管理所技術担当課長の木代です。よろしくをお願いします。

議事(1)報告事項イ. 環境測定施設での測定結果について、実務をしています弊社

の担当社員から説明させていただきます。

笠原委員長： よろしくお願ひします。

阪神高速(株)： 阪神高速道路(株)京都管理所交通・保全課の野崎です。よろしくお願ひします。

議事(1)報告事項イ.環境測定施設での測定結果について、説明させていただきます。

《資料-2 環境測定施設での測定結果についての説明》

平成22年度における環境測定施設での測定結果について、長期的評価となる二酸化窒素(NO_2)の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質(SPM)の日平均値の年間2%除外値と環境基準との対比では、全て満足する結果が得られています。

また、平成20年6月の供用開始から平成23年6月まで(平成23年4月~6月は速報値)の測定値の推移をみますと、二酸化窒素(NO_2)においては、この間環境基準を上回ったことはありません。浮遊粒子状物質(SPM)については、日平均値は満足していますが、時間最大値については、前回の委員会でも報告しました通り、平成22年3月に十条地点・山科地点とも黄砂の影響により、環境基準を上回ったものと考えられます。

交通量につきましては、平成23年3月27日の斜久世橋区間が供用したことに伴い、4月~6月の間にかけて増加傾向が見られます。

笠原委員長： ありがとうございます。

二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)の測定結果について環境基準対比で、説明いただきました。

窒素酸化物(NO_x)については二酸化窒素(NO_2)が環境基準で定められています。それはグラフ上赤帯のゾーンが日平均値の98%値である環境基準となり、短期的評価である1時間値に対する評価はありません。

浮遊粒子状物質(SPM)については、時間最大値も環境基準が定められています。

先程ご説明のありました通り、一部のデータにおいて黄砂が影響していましたが、それ以外は環境基準を下回っているという説明でした。

何か質問、意見はございませんか。

私の方から1点ご説明いただきたいのですが、CO(一酸化炭素)の評価について教えていただきたいと思ひます。

事務局： CO(一酸化炭素)の評価についてですが、後ほど京都市の自動車排出ガス測定局のデータを説明させていただきますが、市全体においても環境基準値に比べてかなり低い値が測定されており、特に問題になる値でないと思ひれます。

笠原委員長： ありがとうございます。

それでは、資料－３に基づき、議事（１）報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、事務局から説明をお願いします。

事務局： 議事（１）報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、説明させていただきます。

《資料－３ 京都市測定局の大気質測定結果についての説明》

「平成２２年度 京都市の環境」が８月１０日に公表され、大気監視測定局のデータを基に取りまとめました。

平成２２年度における京都市測定局での測定結果について、長期的評価となる二酸化窒素（ NO_2 ）の日平均値の年間９８％値及び浮遊粒子状物質（ SPM ）の日平均値の年間２％除外値、一酸化炭素（ CO ）の日平均値の年間２％除外値と環境基準との対比では、全て満足する結果が得られています。

二酸化窒素（ NO_2 ）について、国の基準より厳しい京都市環境保全基準は、伏見測定局では京都市環境保全基準（ 0.02ppm ）及び当分の間の同保全基準（ 0.04ppm ）も達成しておりません。山科測定局に関しては、当分の間の同保全基準は達成しておりますが、京都市保全基準は達成しておりません。

また、平成４年～２２年までの測定結果の経年変化は、二酸化窒素（ NO_2 ）、浮遊粒子状物質（ SPM ）、一酸化炭素（ CO ）とも、平成４年度の測定結果と比べると、平成２２年度の測定結果は減少しており、ここ数年は横ばい状態で、大きな変化は見られません。

笠原委員長： ありがとうございます。

ただ今の説明では、トンネル近隣の測定局と京都市全体の測定結果をご報告いただきましたが、測定結果の経年変化を見ますと、トンネル近隣も含め京都市全体において改善されていると思われれます。

ただ今の説明について、何か質問、意見はございませんか。

資料の中で「自排局」と記載されているのは、自動車排出ガス測定局を指しているのでしょうか。

事務局： 自動車排出ガス測定局を示しております。それ以外の「測定局」は一般環境大気測定局を示しております。自動車排出ガス測定局では 1.5m 高さで試料採取を行っております。

笠原委員長： ありがとうございます。

それでは、資料－４に基づき、議事（１）報告事項エ．土壌脱硝施設での測定結果に

ついて、事務局から説明をお願いします。

事務局： 議事（1）報告事項エ．土壤脱硝施設での測定結果について、説明させていただきます。

《資料－4 土壤脱硝施設での測定結果についての説明》

資料－1で説明させていただきましたが、京都市では土壤脱硝施設を実験的に導入しており、換気所に送られる空気の3～5%をその施設の土壤に通過させております。二酸化窒素（NO₂）除去率を約90%以上に目標設定し、平成22年度の測定結果から除去率を算定し、検証しました。

資料－4の鴨川東ランプ土壤脱硝施設におきまして、平成23年3月のデータのうち二酸化窒素（NO₂）除去率が82%となっておりますが、これは測定器である窒素酸化物（NO_x）濃度測定装置のサンプリング部分が浮き上がったことが影響していると考えております。1年間の両施設の平均では、除去率は、二酸化窒素（NO₂）は目標としている約90%を上回り、浮遊粒子状物質（SPM）は目標としている約90%の測定結果を得て、土壤脱硝施設としての能力を満足する結果が得られていると考えています。

笠原委員長： ありがとうございます。

ただ今説明があったように、トンネルの両側に設置された土壤脱硝施設の試験結果について報告がありました。

結果によりますと、当初目標とした90%近い効果が得られているということです。

毎年、京都市では8月に測定結果が公表されているため、本委員会もこの時期に開催しておりますが、委員に対しては1年間のうち3か月ごとのデータを速報値として提供している状況です。それを受けまして、データに高濃度が生じた場合は、原因を調査して状況を確認しております。これまで委員会は年1回開催していますが、実際には3カ月に1回はデータの確認をしていますことを報告させていただきます。

これまでの測定結果の説明におきまして、二酸化窒素（NO₂）を評価する京都市保全基準につきましては、他都市にはない厳しい基準が設けられていますが、それ以外の項目に関しては環境基準を達成しているとのことでした。

全体を通して、何かございませんか。

この1年間特に問題がなかったということで、承認していただけますでしょうか。

それでは、続きまして議事（2）「今後の進め方について」事務局の提案を伺いたいと思います。

事務局： 本委員会の組織について、事務局より提案させていただきます。京都市におきましては、男女共同参画の推進をしておりますが、本委員会におきましても、女性の視点から幅広い意見をお伺いしたいとの観点から、来年度から現在の委員に新たに女性委員を加えた組織に改正することを提案させていただきます。つきましては、地元から3名もし

くは4名の女性委員を登用させていただきたいと思います。

つきましては、冒頭で説明させていただきました委員会設置要綱の第2条の組織について、「委員12人以内」を「委員16人以内」に改正することを提案させていただきます。また、委員の選定にあたりましては事務局に一任させていただきたいと考えております。よろしくご議論願います。

笠原委員長： 京都市において推進している男女共同参画の推進に関し、「委員12人以内」を「委員16人以内」に委員数を変更したいということ、委員の選定にあたりましては事務局に一任させていただきたいという提案について、委員のご意見を伺います。いかがでしょうか。

信 部 委 員： 砂川学区の信部です。よろしく申し上げます。

先程の事務局の提案について賛成です。

男女共同参画につきましては、区役所と連携をとって進めていただきたいと思います。

本委員会は、先生方のご指導により環境を主体として開催していただいているため、一委員として地元で結果報告することができまして、非常にうれしく思います。また、次回の委員会からは、委員全員が出席されることを願います。

笠原委員長： 本委員会が地域の活性化のひとつになっているとの話を受けまして、こちらとしましてもうれしく思います。

それでは、要綱の改正と委員の選定は事務局に一任するという2点につきまして、承認いただけますでしょうか。

ありがとうございます。

今後につきましては、事務局の調整のほど、よろしく申し上げます。

事 務 局： 要綱改正並びに委員の選定について区役所と連携しながら、次回の委員会開催までには調整させていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

笠原委員長： これまでの議論の中で、予測アセスメントの考え方、計画交通量の内容・現状等について説明がありました。京都高速道路の計画路線が全て開通すると、それに伴い、周辺の一般道では交通渋滞が減少するといった、環境全体で見ると、おそらくプラスになると思われま。

測定結果につきましては、京都市全体が、日本全体にも言えますが、環境は改善に向かっているという傾向が見られます。

土壌脱硝施設につきましては、二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）を除去できる装置ではありますが、施設を運転するのに相当な電力を要するとのことで、その分二酸化炭素（CO₂）が相当量排出されます。一方、この施設を運転停止することによって、周辺の大気環境が悪化することはないと思われま。3・11東日本大震災の影響による節電に関連しまして、我が国のエネルギー事情全体を考えながら、施設の運

転について今後議論していかなければならないのではと思われます。

最後になりますが、これまで同様、環境を改善する・少なくとも維持するといった方向で、環境行政を進めていければと思っております。

それでは、本日の委員会を終了させていただきたいと思います。

何かございませんでしょうか。

ありがとうございました。

それでは事務局へお返しします。

事務局： 長時間の議論をいただき、ありがとうございます。

本日の委員会の内容について、議事録として取りまとめて、事業推進室のホームページに掲載いたします。

ただし、事務手続きに時間がかかることを御了承いただきたいと思います。

また、傍聴していただいた方、ありがとうございました。本日の委員会での御感想、御意見がある場合は、後日で結構ですので席上配布の意見用紙に御記入の上、FAXで事務局に送付願います。今後の委員会の参考にさせていただきます。

これからも環境対策について、京都市と阪神高速道路㈱が協力して実施してまいりますので、よろしくをお願いします。

それでは委員会を閉会させていただきます。

本日は、ありがとうございました。