

稲荷山トンネル安全対策委員会第1回会議議事録

1 日 時 平成20年8月12日(火) 14:00～16:30

2 場 所 ホテルグラン京都清水 1F「桔梗」

3 議 事

(1) 委員長選出

(2) 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 供用前の環境測定結果について

ウ 供用後の環境測定施設での測定結果について

エ 土壌脱硝施設の運転状況について

(3) 今後の進め方について

(4) その他

4 出席者

(委員)

笠原委員長, 石川委員, 岡本委員, 信部委員, 辻委員, 東野委員, 中谷委員,
長谷川委員, 藤原委員, 馬屋原委員, 山本委員

(説明者)

阪神高速道路(株)京都事業部 奥田グループマネージャ

阪神高速道路(株)京都事業部 東アシスタントマネージャ

(主催者)

京都市建設局事業推進室 西村事業担当部長

(事務局)

京都市建設局事業推進室 中村担当係長

京都市建設局事業推進室 金倉担当係長

5 配布資料

資料-1 稲荷山トンネル(新十条通)の環境対策について

資料-2 供用前の環境測定結果について

資料-3 供用後の環境測定施設での測定結果について

資料-4 土壌脱硝施設の運転状況について

参考-1 京都市測定局の測定結果について

6 議事録

事務局： 第1回稲荷山トンネル安全対策委員会を開会致します。本日の会議は公開で行っております。会議の冒頭に限り、報道機関に撮影を許可しています。委員長の挨拶が終了するまで撮影を許可致します。

では委員会の開会に当りまして、主催者を代表して、京都市建設局事業推進室事業担当部長の西村から御挨拶をさせていただきます。

西村部長： 京都市建設局事業推進室担当部長の西村でございます。

本日は、大変お忙しい中、第1回稲荷山トンネル安全対策委員会に御出席いただきありがとうございます。

また、平素は建設行政をはじめ、本市市政推進のため、格段の御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、京都高速道路新十条通稲荷山トンネルにつきましては、地元の皆様をはじめ、関係する皆様の御協力を持ちまして、平成20年6月1日午後5時に開通しました。この場をお借りしまして改めて御礼申し上げます。

京都市では、環境への負担の少ない持続可能なまち「環境共生型都市・京都」を実現するためにすべての分野で環境を基軸とした政策を展開しており、交通流円滑化対策として、自動車交通からの環境負荷の低減を図るため、道路と鉄道の立体交差化の推進及び高速道路などの幹線道路をはじめとする道路交通網の計画的整備などを推進しているところです。

京都高速道路新十条通稲荷山トンネルの整備による環境対策につきましては、後ほど御説明させていただくとおり、万全を期しているところであり、開通により、国道1号等の渋滞が緩和され、京都市内の環境改善に寄与するものと考えておりますが、京都市として、市民の皆様のより一層の安心・安全のための更なる取組として、本委員会を設置いたしました。

委員の皆様の活発な御議論をお願いしまして、開会にあたりましての挨拶とさせていただきます。

よろしく申し上げます。

事務局： 本日の議事進行は席上配布の会議次第により進めさせていただきます。

(資料の確認〈会議次第、委員名簿、配席表、委員会設置要綱、資料－1～4、参考－1〉)

(稲荷山トンネル安全対策委員会設置要綱の説明)

本日は、11名の委員が出席しており過半数なので委員会が成立していることを報告します。

つづいて各委員から自己紹介をお願いします。

委員：(各委員自己紹介)

事務局： 岡野委員は、本日は職務上の都合でご欠席されています。

要綱第4条第2項の規程により、委員長は委員の互選により学識経験者から選出することとなっています。誠にせん越ではございますが委員長は市の環境審議会委員でもある笠原委員にお願いしてはどうでしょうか。

全 委 員： 異議なし。

事 務 局： 笠原委員、お願いできますでしょうか。

笠 原 委 員： 分かりました。

事 務 局： では笠原委員長には委員長席にお移りいただき、御挨拶をお願いします。

笠原委員長： ただいま委員長に選出していただきました笠原でございます。非常に不慣れではございますが司会をさせていただきます。

特に最近では、地球環境問題は大きな問題だと思えますが、ここに来て経済的にも原油の高騰等で曲がり角にきている印象を強くしています。我が国は、環境は年々良くなってきていますが、地球環境問題も地域の環境の保全がベースで、その積み重ねで地球全体が良くなっていくものと理解しています。

この委員会では道路のトンネルという環境ではあまり対象とされないものが議論されていくこととなりますが、議事の進行に付きましては、御協力よろしくをお願いします。

事 務 局： ありがとうございます。それではこれからの議事の進行は笠原委員長にお願いします。

笠原委員長： それでは議事を進めさせていただきます。最初に、報告事項アの「稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について」を藤原委員から説明をお願いします。

藤 原 委 員： 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」及び後ほど報告させていただくことになるエ「土壌脱硝施設の運転状況について」は事務局から説明させて頂いても良いでしょうか。

笠原委員長： お願いします。

事 務 局：（資料－1「稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について」を説明）

笠原委員長： 何か御質問、御意見がありますか。

長谷川委員： まだ繋がっていないので少ないと思うが、交通量はどのくらいですか。

岡 本 委 員： 2，3日前に2，000台を若干超えましたが、それまでは1600から1900台ぐらいです。

笠原委員長： それは日量ですか。

岡 本 委 員： 日交通量です。

東 野 委 員： 環境影響評価の結果が一酸化炭素と二酸化窒素はあるが、SPMはないのですか。

事 務 局： この事業は平成7年に事業着手しておりまして、環境影響評価は平成6年

に行っていますが、当時、評価項目は一酸化炭素と二酸化窒素の2項目でございまして、SPMは評価項目に入っておりませんでしたので、SPMは環境影響評価を実施しておりません。

石川委員： 鴨川東側のモニターについてですが、見にくいです。位置が低く、前にネットがあり、左よりに電柱がある。もう少し高い位置になりませんか。

岡本委員： 設置したばかりでありすぐには対応できないが、検討したいと思います。

山本委員： それに関連して、観測値が環境基準を超えているのか超えていないのか一般の人には分かりません。

岡本委員： 見にくいのですが、モニター表示板の下に環境基準値を書いています。

山本委員： 土壤脱硝施設は実験的ということですが、効果的ということが分かれば拡大するというお考えはあるのですか。

藤原委員： 当面、データを集積して効果を確認します。将来の土壤脱硝施設の取扱いについては、その後の課題です。

笠原委員長： アの「結果」についてですが、例えば一酸化炭素で、環境基準は「1時間値の1日平均値が10ppm以下であり」と書くと、モニターを見ている人は、常にモニターの数値が10ppmをクリアーしていないといけないという印象を持たれるのではないかと。それが問題です。

さらに問題なのは、環境基準との比較は、1時間値の1日平均値の年間365あるデータの高い方から8番目の数値が基準値をクリアーしているかどうかというもので、その辺の表示を分かりやすくしないと逆に誤解を招いてしまうということです。

表中の予測結果の数値は、環境基準対比の数値になっていると思いますが、年間での平均値はその2分の1か2.5分の1位に相当すると思います。その辺が非常に分かりにくくなっていますので、その辺の表示をどうするかということが、市民の皆さんから見ると重要なことになってきます。

事務局： おっしゃられるように説明が難しく困っています。後ほど参考1の資料で京都市の測定局で測定した年平均値と98%値のデータを示していますので、そこで数値の差をご確認いただきたいと思います。

笠原委員長： では後ほど議論するとしてよろしいでしょうか。次に報告事項イ「供用後の環境測定結果について」と報告事項ウ「供用後の環境測定施設での測定結果について」を岡本委員より説明をお願いします。

岡本委員： 報告事項イ「供用後の環境測定結果について」とウ「供用後の環境測定施設での測定結果について」は我社の担当者より説明させて頂いても良いでしょうか。

笠原委員長： お願いします。

阪神高速(株)：(資料-2「供用前の環境測定結果について」を説明)

(資料-3「供用後の環境測定施設での測定結果について」を説明)

供用後の環境測定施設での測定結果は、供用前の測定結果と比較すると、あまり変化はないものと理解しています。

笠原委員長： ありがとうございます。何かお気づきの点、御意見等ございましたらどうぞ。

長谷川委員： 調査項目の風向、風速はどういう理由から測定しているのですか。

阪神高速(株)： 大気質は広域の影響が大きいということで、大気質の測定の場合には併せて風向、風速についても測定しているということでございます。風向によっては、例えば排出ガスの発生源からの向きも異なってまいりますし、全市的な状況ということもございます。

石川委員： 供用後の交通量の調査はされてないのですか。

阪神高速(株)： 交通量につきましては、この夏に実施していますが、まだ取りまとめ中でございます。ほぼ供用前の調査を行なった時期ということで8月2日から8日に大気質の調査をさせていただきまして、騒音は8月5日から6日にかけて調査をしており、その時期に併せて交通量の計測を行っています。

石川委員： 地上の交通量は増えています。西から東に向かって十条通が4車線化されたのでその分が増えています。鴨東線も南はそのままだが北は広がったし、本町から師団街道へ向かう車も増えています。その辺の調査もしてもらいたい。地上は騒音問題も出ていると地元の方もおっしゃっています。

阪神高速(株)： 今は調査結果の取りまとめ中ですので、どの機会になるか分かりませんができ次第御報告します。

山本委員： 交通量が増えてきて大気質の状態が環境基準を超えたときどうするかという考えはお持ちですか。

事務局： 基準を超えた時や超える懸念がある時に原因の究明や対策の検討をこの委員会で行って頂こうと考えています。

山本委員： この委員会には、こういう対策をしてくれという強制力があるのですか。

事務局： この委員会で「こういう原因であろうから、こういう対策をとればよいのではないか」という御提言をいただいたうえで、京都市なり阪神高速道路なりが具体的な対策を考え、行っていきます。

石川委員： 私どもは市に対して請願を出しています。それは3日以上連続して環境基準を超えたら緊急に会議を開いていただきたいということと首都高速で採用している低濃度脱硝装置の設置をお願いするという内容のもので、これはこれからの問題ですが、1つの案として提案したいと思います。

笠原委員長： 後半の方は状況を見てということになるでしょうが、前半の方は議題に「今後の進め方について」というものがありますので、そこで議論をしたいと思えます。

馬屋原委員： 供用後の環境測定施設の数値は、モニターの数値とリンクしているのですか。モニターをずっと見ていたら、この1時間の最高値が一番高いということですか。

阪神高速㈱： はい。

馬屋原委員： 地元の方は、この瞬間の数値を見て「どうなのか」ということを判断されます。しかし、その瞬間の数値をもって国の定める環境基準を超えた訳ではありませんね。いかに地域の方に正しい情報を伝えていくのかということを考える必要があります。京都市や阪神高速道路も地元に入って話をしていますが、なかなかその辺を御理解していただけないということがあります。先ほど委員長もおっしゃいましたが周知の仕方を考えないといけないと思います。

笠原委員長： モニターの数値は、どれくらいの平均値をパラレル表示しているのですか。

阪神高速㈱： 1時間です。

笠原委員長： 1時間平均値を1時間毎に表示しているということで、1時間は変わらないということですか。

阪神高速㈱： そうです。

笠原委員長： 清掃工場等では瞬間瞬間を計り平均して表示するのですが、通常、一般の環境の場合は1時間を積算し平均して平均値として表示しています。

石川委員： 本当は、数値が常に動いてくれるのが一番よい。

岡本委員： その場合は、例えば煙か何かの影響でモニターの数値が環境基準の値を瞬間に超えたときに、環境基準を満足していないと誤解されるのが困ります。

笠原委員長： 他に何かありますか。

では、次に報告事項エ「土壤脱硝施設の運転状況について」を事務局から説明してください。

事務局：(資料－4「土壤脱硝施設の運転状況について」を説明)

(引き続き、参考－1「京都市測定局の測定結果について」を説明)

笠原委員： ただいまの御説明に対しまして御質問、御意見はございますか。

山本委員： 土壤脱硝施設は、細菌が減っていくということはあるのですか。

事務局： バクテリア自体は普通の細菌でございます。栄養、水、温度を管理してやれば大丈夫です。栄養については二酸化窒素を分解する過程で発生する硝酸態窒素が栄養となります。

山本委員： 微生物が硝酸態窒素を分解して窒素を作るので、窒素リッチな土壌になるわけですが、その窒素を吸収する植物がサツキで適切ですか。根っこをどんどん作るようなものが、よく窒素を吸収するのでよいと思います。

事務局： 根が張りすぎてしまうと土壌を圧縮して通気速度が確保できなくなるので低木を植えています。

山本委員： 土壌脱硝施設は3%ということだが、もう少し効果的なものがあればよいのですが。

事務局： 全体を処理しようと思うと広大な面積が必要となりますので難しい。また、これは実験的に導入するもので、唯一のトンネルの事例である第二阪奈道路の倍の毎秒4cmの通気速度で処理を行うほか、1層式と2層式で同じ処理ができるのか等を検討したりします。

笠原委員長： 十条の方で東と西でなぜ二酸化窒素の除去率に違いがあるのですか。

事務局： 現在調査中ですが、土壌の締固め具合の違いが考えられます。また、入口濃度そのものが低いため出口濃度の差が率にすると大きく出てしまうこともあるのかと思います。

笠原委員長： まだ短時間ですので、これからさらに理解を深めていただければと思います。

それでは次に、今後の進め方について議事を進めさせていただきます。何か御意見はありませんでしょうか。

長谷川委員： その前に環境とは違いますが、山科側はトンネルから出てくる車が早いスピードで来ます。トンネルの壁に対策はしていただいているということですが、警察と阪神高速道路でももう少し対策を考えていただきたい。

岡本委員： 検討させていただきます。

笠原委員長： これからも継続して測定を監視していくわけですが、測定結果の取りまとめは、すぐには難しいことで、データを統計データとして解析していくにはそれなりに時間も必要になります。

測定結果の取りまとめの頻度ですが、年4回に分けて4半期ごとに、3カ月毎のデータを各委員にお送りして数値を見ていただくということではいかがでしょうか。高い数値が継続するようなことがあれば委員会を開催し検討しなければなりません。供用前と比較して、あまり大きな変化がなければ1年毎にそれを確認しながら、それからの改善の意見等を聞かせていただくというような方針で今後委員会を開催していくということではいかがでしょうか。

長谷川委員： 3カ月毎に資料を送ってもらう必要はないのではないですか。

石川委員： 私どもは毎月ほしいです。会議の開催も年2回程度で緊急時は別途即開催していただくようお願いしたい。

信部委員： 石川委員の意見に賛成します。

要綱の目的、検証内容で委員会の使命も明確になっているし、期待しています。今回は、最初ということですが、今後、今日の委員会を踏まえ、内容がもっと頼りになるものになるようお願いしたい。

この委員会の内容は大気環境であり、それぞれの学区ではいろいろな問題

があるが、それはこの委員会で対応する内容ではないと思います。この委員会では大気環境をやるということでしっかりお願いしたい。みんな期待しています。

山本委員：今はトンネルが高速道路と繋がっていない。いつごろ繋がるのですか。それまでは交通量も増えないのではないですか。交通量が増えるまでは、資料の送付も3ヵ月に1回、会議の開催も年2回でよいと思います。交通量が増えてきて大変なことになるかもしれないというときに改めて決めればよいのではないですか。

藤原委員：斜久世橋区間が繋がるのは平成23年3月を目標にしています。今、交通量は少ないですが、阪神高速道路も京都市もこれから利用促進に努めていきたいと考えています。

山本委員：料金の問題ですからね。もっと安くなれば通るといふ人はたくさんいます。

信部委員：せっかく予測していたより少ない交通量で開通したのだから、今のうちに予測されることをこの委員会で念頭においてやっていけばよいと思います。たくさん車が通るといふことと環境は相反することだが、たくさん車が来ても環境が守られるという方向性を出していきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

笠原委員長：まとめると、現在は高速に繋がっていない。つながれば交通量がふえる。それまでは助走期間的な時期でもあるが、いろんな観点から詰めなければならぬことはなにかと検討する材料にもなるので年2回ぐらい開催してはという意見が強いように思います。

辻委員：会議は、年2回は必要だと思います。

もう1つ、稲荷学区は住まいの下をトンネルが通っているため大気汚染だけでなく、騒音、振動、水脈や地質の変化による住まいの補償問題などがあります。稲荷学区の住民として環境問題は大気汚染だけではないと申し上げたいと思います。こういう問題もこの委員会で取り上げてもらってはどうかという考えもあります。

また、斜久世橋区間ができて交通量が増えるのか、ガソリンの高騰もあり、今の時点では、推測は難しいと思います。

石川委員：地元ではトンネルから出てくる車より地上を注意して見てほしいと言っています。東山区はトンネルの北側に位置し、鴨東線が広がるなど交通の流れに変化が出てくると思います。このような周辺の問題も含めた形で討議してほしいというのが願ひです。

馬屋原委員：地域の実態としてはそうですが、関連する個別の問題をこのメンバーのみで議論するのが良いのかということもあります。東山は東山、伏見は伏見の個別の問題が出てくると思いますのでそれをこの委員会で議論するのはいか

がでしょうか。他の問題を行政が聞かないというわけではなく、新たに問題が出てきたときには、区民からの要望を受ける部署として各区にまちづくり推進課もごございますし、共有する問題が出てきたときは関係部署に要望を取り次ぐことも致します。この委員会は、あまり内容を広げすぎず、委員会設置の趣旨に沿った内容で議論を進めるのが良いと思います。

笠原委員長： 私もいろいろな委員会に出席させていただいていますが、地元の方が主体となった委員会は初めてで、この委員会の形態を考えていたときに権利の主張の場になっては困るということを考えていました。設置目的である環境を保全するために何をこの委員会ですべきか、そのためにどう進めていけばいいかということを考えています。

環境アセスはどのような状態の時点で行ったのですか。

岡本委員： 5路線が繋がった時です。

笠原委員長： ではアセスの交通量、予測濃度もそれに対応したもので、今の状況とは違うわけですね。それではやはり、環境を保全することを最大の目的にこの委員会を進めていければありがたいと思いますのでよろしくお願いします。

他に今後の進め方について御意見はありませんか。データの測定やとりまとめをしている方からの意見はどうですか。

事務局： 事務局では、国の環境基準との比較を行うためには一定のデータの蓄積が必要であることから年1回程度の開催を考えていました。例えば年度末までのデータを確定値として6月か7月ごろに開催させていただくといった形です。また京都市の環境局のデータの公表が8月前後になりますのでそれも併せて公表をということであればあれば8月頃の開催となります。しかし、それではデータのお知らせが遅れますので、データの速報値としての取りまとめは3ヵ月に1回程度取りまとめて各委員にご報告させていただき疑義があれば事務局にご連絡いただければ委員長に報告させていただく。またデータの蓄積過程で事業者として疑義があれば阪神高速から連絡していただき委員長に報告するというような形を取らしてもらえればと事務局としては考えています。

笠原委員長： 環境基準との対比を考えて年1回開催ということですね。

辻委員： 交通量が多くて問題点が出てくれば、こんな静かな会議で終わらないと思います。もっと積極的な意見が出ると思います。逆に言えばそういうことがないほうがよいですが。

信部委員： 環境というテーマで私たちはこの会議に集まり、共通項は大気汚染です。他に交通量や騒音や跡地利用やお地蔵さんの復旧など住民は心のやすらぎを取り戻したいと大きい声でやっていますが、ここは先生方のご指導により大事なことを静かに語り合う場で非常に良いと思います。

もう1つは、縦割り行政でなく日ごろ住民と市政を進めるまちづくり推進課がここに出てきてくれたことは京都市政の進め方の前進だと思います。

積み残した問題はありますが、この会議を開くということで東山にしても納得してここまできたのだと思います。そういう思いを持って学区の代表は来ていますので先生よろしくお願いします。会議の趣旨は要綱の第1条、第6条でよいと思います。

山本委員： 2回開催するか1回にするかということはどうまとめますか。

笠原委員長： 予算的な背景はございませんか。他の委員会でも予算の範囲内ということがあります。

事務局： 予算として確定されたものはありません。この委員会で決定された事項については、その方向で努力したいと思います。

笠原委員長： また、そういう方向で努力をしてくださいということが委員会からの提案として出てくると思います。

委員会としては年2回の意見が強いようなので、今後、私が市と話す機会があればその方向でお願いしたいと思いますが、ここで2回、1回ということを決めることは難しいと思いますので、これでもよろしいでしょうか。事務局もここでの意見を十分聞いてくれたと思いますので。

山本委員： 私はデータ次第だと思います。データが動かなければ年1回で十分だと思いますし、年1回とか2回とか決めつけてしまわないでデータの動きを見ながら話し合いで決めればよいと思います。

笠原委員長： 報告の頻度はどうでしょうか。

長谷川委員： データの取りまとめの作業もあるでしょうし、事務局が3ヵ月と考えているなら3ヵ月でよいのではないのでしょうか。

笠原委員長： 3ヵ月なら対応できますか。

事務局： 7、8、9月の3ヵ月分のデータを10月中に速報値として郵送することは可能だと考えています。

笠原委員長： 確定値となると通常1年以上先になります。

信部委員： 今まで10年間、阪神高速道路は四季の調査をしてきた実績があり、阪神高速道路の調査に対する信頼に繋がっていると思います。

笠原委員長： 3ヵ月毎の数値はここで1つ1つ問題とするものではなく、全体として供用前の環境が維持されているかということを確認するため見られるものだと思いますので確定値でなくそれまでに得られたデータを送ってもらうということになると思います。石川委員は1ヵ月毎のデータという御提案でしたが3ヵ月毎のデータということではどうでしょうか。

石川委員： はい。できれば1ヵ月で頂きたいです。

笠原委員長： 1ヵ月での対応は可能でしょうか。

阪神高速(株)： 1ヵ月遅れとか、タイムラグは出ると思いますが。

石川委員： それはかまいません。

西村部長： 当初の予測、実際の開通、斜久世橋工区が完成し高速道路がつながるとい
うタイムリー、タイムリーによって道路の状況は変わるかもしれません。

京都市では、「環境モデル都市」の提案書においてノンカーボン都市を目指し、様々なステップにおいて環境に取り組んでいこうとする中で、おかげさまで道路が開通し、その開通した道路が市民の皆様に不安を与えるような状態であってはいけないと思っています。

データについては、タイムラグはございますが速報値的な形でお知らせすることも可能だと思いますので阪神高速道路とも相談しながら対応してまいりたいと思います。

笠原委員長： ありがとうございます。さし当たっての今後の方針としては、これでよろしいでしょうか。

全委員： はい。

笠原委員長： これから議論していく中でこちらの方がよいのではという意見が出てくれば方向転換も含めて議論して進行させていただきたいと思います。本日はお忙しい中、暑い中ありがとうございました。