

第 1 1 回京都市稲荷山トンネル安全対策委員会議事録

1. 開催日時

平成 3 1 年 1 月 2 2 日 (火) 午前 1 0 時 0 0 分～1 1 時 4 0 分

2. 開催場所

職員会館 かもがわ 2 階 「大会議室」

3. 議事

- (1) 稲荷山トンネル (新十条通) における環境対策の経過について
- (2) 調査結果報告
 - ア 稲荷山トンネル交通量について
 - イ 平成 2 9 年度大気質測定結果 (環境測定施設) について
 - ウ 平成 2 9 年度大気質測定結果 (トンネル内) について
- (3) 稲荷山トンネル (新十条通) の移管に係る取組等について
- (4) 質疑応答, 意見交換
- (5) 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱の改定について

4. 出席者

- (委 員) 東野委員長, 市川委員, 橋本委員, 長谷川委員, 信部委員,
石橋委員, 奥田委員, 坂井委員, 渡邊委員
- (関係区役所職員) 京都市東山区役所地域力推進室まちづくり推進担当 中村課長
京都市山科区役所地域力推進室まちづくり推進担当 人見課長
京都市伏見区役所深草支所地域力推進室まちづくり推進担当 加藤課長
- (事 務 局) 京都市建設局建設企画部建設企画課広域幹線道路企画担当 古川担当係長
竹市

5. 配布資料

- 資料-1 稲荷山トンネル (新十条通) における環境対策の経過について
資料-2 稲荷山トンネル交通量
資料-3 平成 2 9 年度大気質測定結果 (環境測定施設)
資料-4 平成 2 9 年度大気質測定結果 (トンネル内)
資料-5 稲荷山トンネル (新十条通) の移管に係る取組等について
資料-6 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱【改定案】

- 参考-1 京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例
参考-2 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則
参考-3 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱
参考-4 京都市附属機関等の設置及び運営に関する指針
参考-5 稲荷山トンネル (新十条通) の環境対策について
参考-6 用語解説

6. 議事録

事務局： 第11回「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会」を開会します。
事務局の京都市建設局建設企画部建設企画課の竹市です。
本日の会議は公開で行っています。本会議は、冒頭に限り、報道機関に撮影を許可しています。現在のところ、一般傍聴、報道機関の出席はございません。
委員会の開会に当たり、委員を代表して、委員長から御挨拶をお願いします。

委員長： 大寒すぎ、今週末も寒波が来るとのことですが、皆様、お寒い中、お越し頂きありがとうございます。去年は、地震や台風などがあり、「災」が年を表す漢字となるぐらい災害が多い年でした。稲荷山トンネルは供用依頼、問題もなく経過していますが、4月から皆さん御存知のように、トンネル自体が阪神高速から京都市に移管され、無料化されます。無料化後の交通量予測からは、交通量が増加するとされています。皆さん懸念されていることもあるかと思いますが、それと同時に、利便性など良くなる面もございます。そのように様々な面がございますので、委員の皆様におかれましては、忌憚のない御意見をいただければと思います。よろしくお願ひします。

事務局： ありがとうございます。続きまして、本日出席しています委員を御紹介させていただきます。

<出席者の紹介>

本日は、委員会の委員数12名のうち9名の出席を得ていますので、京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則第3条第3項に基づき成立しています。それでは皆様、本日はよろしくお願ひします。

本日の議事進行は、席上配付の会議次第によって進めさせていただきます。先ず、資料の御確認をお願いします。

<資料の確認>

それでは、議事に入ります。これからの議事進行を委員長にお願いします。

委員長： それでは、議事(1)「稲荷山トンネル(新十条通)における環境対策の経過について」、事務局から説明願ひます。

事務局： 議事に入る前に、お手元の資料の参考-6に記載しています、環境に関する用語について事務局から説明させていただきます。

<参考-6に基づき説明>

続きまして、議事(1)「稲荷山トンネル(新十条通)における環境対策の経過について」を御説明します。

<資料-1に基づき説明>

委員長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

<質疑なし>

委員長： 次に、議事（２）「調査結果報告 ア 稲荷山トンネル交通量について」、「イ 平成29年度大気質測定結果（環境測定施設）について」阪神高速道路㈱から説明願います。

阪神高速道路㈱： 阪神高速道路㈱京都管理所改築総括課長の坂井です。議事（２）「調査結果報告 ア 稲荷山トンネル交通量について」を御説明します。

<資料－２に基づき説明>

資料の3ページになります。稲荷山トンネルは、平成20年6月に開通した後、10年目を迎えており、平成22年3月の第二京阪開通、平成23年3月の京都線全線開通を経て、稲荷山トンネルは道路ネットワークとして繋がりました。交通量は、毎年増加傾向を示しており、直近の平成30年11月の交通量としては、東行き約4700台/日、西行き約4600台/日の合計約9300台/日となっています。毎年、前年度比1.1倍程度の増加傾向となっています。その他の傾向としまして、東行きが夏場に多い傾向となっております。

事務局： 続きまして、「イ 平成29年度大気質測定結果（環境測定施設）について」を御説明します。

<資料－３に基づき説明>

資料－３には、阪神高速道路㈱の測定データと京都市の測定データをまとめて掲載しています。先ず、各環境測定局の位置について御説明します。

青丸は、特定の工場等の発生源の影響を直接受けない地域を代表する測定値が得られるような場所において、大気を常時監視している京都市の測定局です。青星印は、自動車排気ガスの影響を測定することを目的に、排気ガスの影響が最も強く現れるような道路に近接した場所において、大気を常時監視している京都市の測定局です。赤丸は、稲荷山トンネルに係る自動車交通の影響を把握できるような場所において、大気を常時監視している阪神高速道路㈱の測定局です。

続きまして、二酸化窒素（NO₂）の総括表について御説明します。先ず、阪神高速道路㈱の測定データから御説明させていただきます。

阪神高速道路㈱： 二酸化窒素（NO₂）の阪神高速道路㈱該当部分について説明します。表の赤で着色している①、②の部分が、阪神高速道路㈱の測定局の数値です。数値としては、年平均値が鴨川東測定局で0.013ppm、山科測定局で0.014ppmとなっており、日平均値の年間98%値については鴨川東測定局で0.028ppm、山科測定局で0.031ppmとなっており、国の環境基準と京都市環境保全基準の当分の間における基準を達成しています。

なお、例年と同じ傾向とはなりませんが、平成29年度も、京都市環境保全基準について、一部達成していない状況です。

事務局： 二酸化窒素（NO₂）の京都市該当部分について御説明します。③、④、⑤の部分で
ございます。京都市の一般大気測定局である伏見測定局、山科測定局、及び自動車の
排気ガスの影響を確認するための自排南測定局の測定結果となります。トンネル
坑口付近の測定結果は、一般測定局とほぼ同様の値を示しており、国の環境基準と
京都市環境保全基準の当分の間における基準を達成しています。

年間平均値の経年変化は、京都市内全域において、減少傾向にあります。平成2
8年度と比べ、増加傾向となっておりますが、京都市の一般測定局である③伏見と
⑤山科測定局の測定結果と、阪神高速の①鴨川東と②山科測定局の測定結果がほぼ
同じ濃度で推移しています。

日平均値の年間98%値の経年変化は、年平均値と同様の傾向を示しており、環
境基準についても、各測定局で達成する結果となっております。山科測定局の測定
値が、他の測定局と比べ増加量が異なりますが、トンネル交通量の急激な増加は見
られず、気象等の影響と考えられます。

続きまして、浮遊粒子状物質（SPM）について阪神高速道路(株)の測定データから
御説明します。

阪神高速道路(株)： 浮遊粒子状物質（SPM）の阪神高速道路(株)該当部分について御説明します。測定
箇所は二酸化窒素（NO₂）と同じです。年平均値は、鴨川東測定局が0.018mg/m³、
山科測定局が0.016mg/m³、日平均値の年間2%除外値は、鴨川東測定局が
0.041mg/m³、山科測定局が0.038mg/m³となっております。国の基準の短期的評価は満
足している結果となっております。短期的評価としましては、例年同様、1時間値が
0.20mg/m³を超えた時間については、山科測定局で3時間測定されました。これに
ついては、※3に記載のとおり、測定地点における一過性、局所的なものであり、
稲荷山トンネルの交通以外の影響であると考えております。

事務局： 浮遊粒子状物質（SPM）の京都市該当部分について御説明します。測定値につい
ては、トンネル坑口の測定結果と同程度の数値となっております。自排南測定局と山科
測定局において長期的評価、短期的評価ともに達成しています。短期的評価につい
ては、山科測定局において基準値を3時間超えておりますが、※3に記載していま
すとおり、事務局の見解と致しましても、当該測定値は、昼間に発生しており相関
が見受けられず、山科の阪高環境測定局施設の周辺における一過性・局所的なもの
であり、稲荷山トンネルの交通以外の影響と考えております。

年平均値の経年変化は、④の自排南測定局の測定値が、平成19年頃から、一般
測定局の③、⑤の測定値とほぼ同様となっております。また、阪神高速道路(株)が
トンネル坑口付近で測定している①鴨川東、②山科の測定結果は、③、④、⑤の京
都市の測定局の測定値とほぼ同じ濃度で推移しています。

年間2%除外値の経年変化について、近年は、黒破線の市内平均値を含めて各測
定局の数値が同様の傾向を示しており、環境基準についても、それぞれの測定局で
達成する結果となっております。これで「議事(2)のア、イ」の説明を終わります。

委員長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

委員： 日平均値の年間98%値と年間2%除外値について、数値の定義を再度教えていただけないでしょうか。

事務局： 参考—6を御確認ください。二酸化窒素（NO₂）については日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質（SPM）については年間2%除外値を基準値としています。中間値ではなく、二酸化窒素（NO₂）については下から98%番目の値、浮遊粒子状物質（SPM）については上から2%を除いた最高値に対して基準値が設けられています。

委員： 平均値は真ん中で、それよりも高い値の厳しい数値が採用されているということでしょうか。

委員： 最も厳しいのは最大値ですが、最大値では特殊な条件を含んでいる可能性があり、それを除いた値として、最大から8番目の値に対して基準が設けられています。

委員： 分かりました。

委員： 先ほど説明がありましたが、夏場に交通量が多い理由は、どのようなものでしょうか。

阪神高速道路㈱： 琵琶湖の花火大会等の影響だと思われます。

委員： 分かりました。

委員長： それでは、議事（2）「調査結果報告 ウ 平成29年度大気質測定結果（トンネル内）」について事務局から説明願います。

事務局： 資料—4の「平成29年度大気質測定結果（トンネル内）について」を御説明します。

<資料—4に基づき説明>

まず、トンネル内排気ガス濃度の測定方法ですが、土壌脱硝施設休止後の平成26年度からは土壌脱硝施設の入口濃度を測定する機器を使用し、四半期ごとに行っています。トンネル内の排気ガスは、二酸化窒素（NO₂）、一酸化窒素（NO）、窒素酸化物（NO_x）、浮遊粒子状物質（SPM）の濃度を測定しています。

グラフの値は、平成29年度の四半期毎に7日間連続測定した平均値です。12月の冬季の値が多少高くなっていますが、極端に高い値はございません。

このグラフは、これまでの10年間における、トンネル内の交通量と排気ガス濃

度の関係を示しています。長期的な変化としては、青線、赤線で示す交通量の増加率に対し、緑線のNO₂濃度とオレンジ線のSPM濃度は横ばい傾向を示しています。これは、排気ガス濃度が、交通量の増加だけの影響を受けるものではないことを示しており、近年の車の環境性能の向上が影響していると考えられます。これで「議事（2）」の説明を終わります。

委員長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。自動車の環境性能の向上につきましては、後ほど説明があるかと思えます。交通量と濃度の関係を示したグラフについて、平成30年3月までとなっておりますが、先ほどの交通量のグラフは9月まででございましたので、両者の違いについて説明をお願いします。

事務局： トンネル内の排気ガスの測定結果が3月までの集計であり、これと比較するため、3月までとしています。

委員： トンネル内の測定結果は、環境基準との比較ではなく、トンネル内の交通量と比較している、ということでしょうか。

事務局： トンネル内の交通量と比較しているものです。自動車性能の向上等から、交通量の増加と測定結果の相関が見受けられないことを説明する資料となっております。

委員： 他の測定結果とは異なり、環境基準と比較するものではないことを明確にして、今後、参考として説明をいただいた方が良いのではないのでしょうか。

委員長： 測定の意義を説明して欲しいということですね。

事務局： 御指摘、ありがとうございます。次年度以降、参考として記載している旨を説明致します。

委員長： それでは、議事（3）「稲荷山トンネル（新十条通）の移管に係る取組等について」を事務局から説明願います。

事務局： 資料－5の「稲荷山トンネル（新十条通）の移管に係る取組等について」を御説明します。

<資料－5に基づき説明>

資料－5 稲荷山トンネル（新十条通）に係る最近の取組等について、御報告させていただきます。内容としましては、1つ目、稲荷山トンネルの移管及び無料化の概要、2つ目、交通量と二酸化窒素（NO₂）・浮遊粒子状物質（SPM）の相関、3つ目、大気質濃度の予測、について御説明します。

初めに、稲荷山トンネルの移管及び無料化の概要について、御説明致します。左

の図を御覧ください。青色の線が現在の京都高速道路・油小路線を、赤色の線が京都高速道路・新十条通（稲荷山トンネル）を示しております。赤色の稲荷山トンネルが、今年の4月に阪神高速道路(株)から本市へ移管・無料化され、青色の油小路線はNEXCO西日本(株)へ移管されます。トンネルの無料化に伴い、現在、新たな料金所を高速道路会社が整備中ではありますが、完成するまでの間は、山科料金所を引き続き活用する予定でございます。稲荷山トンネルのみの利用は、ETC・現金車ともに無料で通行が可能となります。

稲荷山トンネルにおける、交通量と二酸化窒素（NO₂）の相関について、御説明致します。これまでの委員会の復習となりますが、鴨川東及び山科の過年度の数値を抜粋し、グラフ化したものでございます。横軸にトンネル交通量を、縦軸に二酸化窒素（NO₂）の数値をプロットしております。黒色の線が交通量を表しており、青色が鴨川東、オレンジ色が山科の数値を表しています。交通量は、平成20年の1800台から平成29年の8100台（約4.5倍）へ増加しておりますが、二酸化窒素（NO₂）はこれまでの間、若干の減少傾向を示しています。このグラフから、交通量と二酸化窒素（NO₂）は比例して増えず、相関は見受けられない結果となっております。

次に、交通量と浮遊粒子状物質（SPM）の相関を表したグラフです。先ほどのグラフと同様、黒色の線がトンネル交通量を、青色の線が鴨川東、オレンジの線が山科の測定局の数値を示しております。浮遊粒子状物質（SPM）につきましても、平成20年度からこれまでの間、若干の減少傾向となっておりまして、先ほどの二酸化窒素（NO₂）と同様、交通量に比例して増えることは無く、交通量との相関は見受けられない結果となっております。以上、交通量と汚染物質の相関関係を見ていただきましたが、双方ともに明確な比例関係は見受けられない状況となっております。ただし、無料化に伴って、交通量が増加した場合の影響を考慮しなければならないことから、昨年度から引き続き、無料化後の大気質予測を行ってきたところでございます。

次に、大気質濃度の予測について、御説明致します。予測に係る背景としまして、新十条通の建設時、平成6年に環境影響評価を行った際のトンネル交通量は、「京都高速5路線全てが完成した際の交通量」である約3万4千台/日の交通量により、環境影響評価を実施しており、大気質や騒音すべてで基準を満たす結果となっております。なお、この際の将来交通量予測の考え方としては、人口・交通量が右肩上がりで増加し続ける、との当時の推定に基づいて予測がされております。その後、社会情勢の変化がございました。人口減少社会の到来や自動車分担率の減少等があり、交通量としては、平成27年度の市内全体の交通量と、平成22年度を比較すると、8.1%減少しており、全体の交通量は減少傾向にあります。そのような中、トンネルの交通量は、現在、約8千台/日であり、無料化後は、約2万台/日へ増加する見込みとなっております。この無料化後の予測交通量をもとに、環境影響

評価と同様に、最新の解析手法を用いて、二酸化窒素 (NO₂) 及び遊粒子状物質 (SPM) の予測を行っております。

表は、大気質濃度の予測に係る検討手法について、平成6年の手法と今回の解析手法とを比較した表でございます。今回の予測項目は、二酸化窒素 (NO₂) ・浮遊粒子状物質 (SPM) を予測解析しており、対象道路につきましても、平成6年当時と比べ、周辺の一般道路を新たに加えることで、より詳細な評価を行っております。また、先ほど御説明したとおり、トンネルの予測交通量は、平成6年の33,700台/日から、無料化後の予測交通量である、約2万台/日として設定し、解析を行っております。

排出係数の項を御覧ください。車1台当たりから排出される原単位についても、2019年時点の排出係数を採用しております。平成6年に考えられていた2010年時点の排出係数と比較すると、車1台当たりから排出される量は、大幅に減少しており、これまでの間の自動車性能の向上が確認できるかと考えます。今回、このような環境影響評価と同様の手法により、予測を行っており、トンネル坑口周辺の大気質の影響について定量的に評価を行っております。

図は、鴨川東IC周辺部における二酸化窒素 (NO₂) の予測結果でございます。赤丸の箇所が、トンネル坑口付近として平成6年に予測を行った箇所を示しており、白丸の箇所が計測を行っている箇所を示しております。左のグラフを御覧ください。左の棒グラフが平成6年の環境影響評価の結果を、中ほどの棒グラフが現時点の予測を、右の棒グラフが無料化後の交通量が増加した際の予測を表しています。結果としましては、無料化に伴って交通量が増加した結果、二酸化窒素 (NO₂) 濃度は、0.027ppm から 0.028ppm へ微増にとどまり、環境基準内で推移する結果となっております。また、平成6年に行った予測数値 0.055ppm を大幅に下回っていることから、当時の予測と異なり、社会情勢等の変化により、大気質濃度は、この間も、改善されてきたことが読み取れるかと考えます。右のグラフ、現在、大気質を計測している箇所についての予測結果についても同様となっております。無料化後も微増にとどまる見込みでございます。

図は、山科IC周辺部における二酸化窒素 (NO₂) の予測結果でございます。先ほどと同様、平成6年の環境影響評価の結果と、無料化に係る予測を比較してございます。右のグラフを御覧ください。先ほどの鴨川東ICと同様に、無料化に伴って交通量が増加した結果、二酸化窒素 (NO₂) 濃度は、0.028ppm から 0.030ppm へ微増する見込みで、環境基準を満足する結果となっております。また、平成6年に行った予測数値 0.046ppm を大幅に下回っていることが確認できるかと考えます。従いまして、先ほどの鴨川東及び山科IC周辺の二酸化窒素 (NO₂) の予測結果としましては、双方とも、無料化に伴う交通量の増加に係る大気質濃度への影響は、極めて小さいと見込まれます。詳細の理由については、後程、補足で御説明させていただきます。

続いて、鴨川東 I C 周辺部における浮遊粒子状物質 (SPM) の予測結果でございます。浮遊粒子状物質 (SPM) につきましては、平成 6 年の環境影響評価に係る評価項目ではございませんので、無料化前後の 2 種類の数値のみをプロットしております。予測結果としましては、赤丸の箇所及び白丸の箇所ともに、無料化前後で数値にほぼ変化はなく、環境基準内で推移する見込みです。

最後に、山科 I C 周辺部における浮遊粒子状物質 (SPM) の予測結果でございます。こちらも同様に、予測結果としましては、無料化前後で 0.037 mg/m^3 という数値にほぼ変化はなく、環境基準内で推移する見込みでございます。

先ほどから説明しております、無料化に伴う交通量の増加が大気質濃度に与える影響が小さいことについて、補足で説明しますと、年平均値をバックグラウンド濃度、街路からの影響に係る濃度、阪神高速道路 (稲荷山トンネル) からの影響に係る濃度ごとに区分しますと、道路に起因する濃度は全体に占める割合が少なく、ほぼバックグラウンド濃度が大半を占めます。

したがって、トンネル坑口周辺の大気質濃度は、広域的なバックグラウンドの濃度の占める割合が大きく、トンネル交通量の増加、道路に起因する影響は、全体の大気質濃度に与える影響が少ないと言えます。

大気質濃度の予測に係るとりまとめでございます。予測結果としましては、無料化後の予測交通量に基づいて実施した大気質予測の結果は、現状とほぼ変わりなく、二酸化窒素 (NO_2)・浮遊粒子状物質 (SPM) とともに環境基準を満足する結果となりました。理由としましては、換気所が稼働していることもあり、トンネルからの廃止希ガスの漏れ出し量は少ない状況にあること、自動車性能の向上により、1 台当たりの排気ガスは出量が減少、改善傾向にあること、トンネル坑口周辺の大気質濃度は、広域的な大気質の状況 (バックグラウンド濃度) が多くを占めており、道路交通の影響が小さいこと、が挙げられます。

来年度の予定でございますが、無料化後の交通量・大気質の動向について、速報という形で委員の皆さまへ御報告をさせていただき予定としております。また、騒音・振動に係る調査の実施を予定しております。これで「議事 (3)」の説明を終わります。

委員 長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

委員： 14, 15 ページのグラフの無料化前の数値は、前段の実測値を用いているのか、又は 13 ページのような予測値を用いているのでしょうか。

事務局： グラフ中の数値は、無料化前、無料化後の数値ともに予測値でございます。無料化前の予測値が、平成 29 年度の実測値とほぼ近い数値であることを示していま

す。

委員 長： 予測値の妥当性の評価に用いているということですね。

事務局： そのとおりです。

委員： 無料化後の交通量予測結果の約2万台/日について、妥当な精度を持って解析した数値か、説明をお願いします。

事務局： 平成31年の道路をネットワークとしてモデル化して交通解析を行っており、国による全国道路交通量調査（道路交通センサス）と整合を取りながら、モデルの妥当性を確認しております。その後、稲荷山トンネルの料金抵抗を取り除き、トンネルに交通が流れやすくなった状態の交通解析結果が約2万台/日でございます。任意に設定した交通量ではなく、現時点で事務局としては、解析に基づく妥当な交通量と考えております。

委員： 心理的な条件等を考慮するのは非常に難しいと考えますが、約2万台/日は起こり得る可能性が高い数値ということで良いでしょうか。

事務局： 交通量そのものは、1日当たりで変動するものであるため、一定の誤差は生じると考えますが、通年では約2万台/日程度で推移すると考えております。

委員： 予測結果を見ますと、一番心配していた大気質の環境については、安心できるということだと思いますので、地元的には嬉しいことですが、例えば、トンネル交通量が3万台/日になったりすると、結果は違ってくるのかなと思います。仮に3万台/日になった場合の予測などは行っているのでしょうか。

事務局： 3万台/日における予測等、交通量ごとの解析は行ってはおりませんが、引き続きトンネルの交通量や周辺の大気質の測定について、京都市が行い、速報として委員の皆様へ御報告できればと考えております。

委員： 御心配の件ですが、例えば、二酸化窒素（NO₂）に関しては、無料化前の約8千台/日から約2万台/日に増えた結果、予測では0.001ppm 増えていることから、仮に、3万台/日になった場合は、その倍の0.002ppm 増えると考えていただいても構わないと思います。

委員： 分かりました。

委員： トンネル内の測定値の方が、坑口周辺の測定値に比べて、交通量の増加の影響が直ぐに現れるという認識でよろしいでしょうか。

事務局： そのとおりです。

委員長： 現在、定期的（3ヶ月報告）に計測結果を御報告いただいておりますが、予想外の事案が生じた場合などは、その時点で委員の皆さんに速報するなど、検討をお願いします。

委員長： 議題（4）「質疑応答、意見交換」として、本日のテーマに関する質問や意見について、何でも結構ですので、御発言いただければと思います。

委員： 地元の委員としては、無料化すると道が渋滞するのではないかと心配している。再度、トンネルを無料化する意義を教えてくださいませんか。100円でも料金を徴収しても良いのではないかともあります。

事務局： 無料化せずに、料金を支払った人だけがスムーズに移動できる様にするという考え方もありますが、地形上、稲荷山を隔てて東部地域と市中心部を繋ぐ東西の道路が少ないということもあり、既存の道路ネットワークをより有効に活用するために、今回無料化することになりました。東西を結ぶ無料の道路が増えることによってルートを選択肢が増え、地域全体としては、スムーズな交通になると考えております。周辺の一般道につきましても、影響を緩和するため、今年度内に可能な限りの対策をさせていただきます。

委員： なぜ、阪神高速道路が作った道路を京都市に渡すことが可能なのか、教えてくださいませんか。

事務局： もともと有料道路は、償還が終われば本来の管理者に移管され、無料開放されることを前提としております。今回は利用者が低迷する中、更なる有効活用を図る考えのもと、国に要望を行い、時期の前倒しを実現したものです。

委員： 分かりました。

委員長： 大気の話とは別に、騒音についても同様の予測を行っていたかと思いますが、どのような内容であったか、説明をお願いします。

事務局： 昨年度の資料で騒音につきましては、測定結果と予測結果を御報告させていただいており、環境基準内に収まる結果となっています。新任の委員様におかれましても、再度、昨年度の資料を御確認していただければ事務局としても幸いです。騒音・振動の調査については、来年度に実測したうえで、改めて委員会で御報告させていただきます。

委員：測定結果は、トンネル内が渋滞した場合でも測定できるのでしょうか。また、約2万台/日では、トンネル内は渋滞しないという考えで良いのでしょうか。

事務局：渋滞による大気濃度の影響は測定結果に反映されます。また、トンネル内は西行き・東行き各2車線あり、信号もございませんので、道路の基準から判断しますと、トンネル内を約2万台/日の車両が通っても渋滞は発生しないと考えております。

委員：山科出口すぐに信号があり、渋滞した場合は、トンネル内に入ってしまうと思われます。その影響で事故が発生するのではと心配しております。

事務局：御指摘の箇所については、京都市としても、京都府警及び阪神高速道路(株)の協力を得ながら、トンネル内や交差点内の対策を進めているところでございます。

委員：分かりました。

委員長：最後に、来年度以降の委員会の運営に係る議事となりますが、議事(5)「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱の改定について」について、事務局から説明願います。

事務局：資料-6の「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱【改定案】」について、御説明します。現在の委員会の運営に関する要綱については、参考-3に添付していますが、来年度4月1日から稲荷山トンネルが京都市に移管され、大気濃度の測定等に係る対応についても阪神高速道路(株)ではなく、本市で引継ぐこととなります。これに伴い、事務局としましては、運営に係る要綱について、今回の移管を踏まえ、資料-6のように変更させていただきたいと考えています。変更内容としましては、阪神高速道路(株)の記載の削除と併せて、環境測定に係る記載について、現状に則した内容に時点修正しております。この内容について、御質問、御意見等はございますか。

委員：別表の騒音・振動について、無料化前は項目に入らないのではないかと思います。また、大気質の方は列が場所を表しているため、整合が取れるよう、精査をお願いします。

事務局：御指摘をありがとうございます。騒音・振動の欄についても、坑口付近(十条・山科)とするなど、事務局で精査し、内容を確認させていただきます。事務局としましては、修正した内容について、委員長に御確認させていただき、決定させていただいてよろしいでしょうか。

委員長：分かりました。市川委員と私で内容を確認させていただきます。

委員 長： 他に何かございませんでしょうか。補足ですが，平成31年度は，現在，阪神高速道路(株)が行っているトンネル周辺の大気濃度測定について，京都市が測定を行い，委員会で報告していただきます。それでは，予定の時間になりましたので，これで会議を終了します。事務局にマイクを返します。

事務局： 長時間の議論をありがとうございました。本日の議論の内容については，議事録として取りまとめのうえ，建設企画課のホームページに掲載する予定です。事務手続きに少し時間をいただきます。今回，委員の立場での参加が最後となります，阪神高速道路(株)の委員から，ご挨拶をお願いします。

委員： 冒頭，委員長からもお話がありましたが，この3月をもって，阪神高速道路(株)が道路管理者ではなくなり，京都市に移管され，管理されることとなります。委員会については，これまで計10回開催されていますが，忌憚のない御意見をいただき，ありがとうございました。併せて，4月以降につきましては，新たな管理者の京都市様からになるとは思いますが，引き続き当委員会を宜しく願います。この場をお借りしまして，阪神高速道路からの挨拶とさせていただきます。

事務局： 坂井委員ありがとうございました。続きまして，京都市の委員から御挨拶させていただきます

委員： 新十条通の移管・無料化の時期が，すぐ先まで迫ってまいりました。地元の皆様におかれましては，交通量が増えることに伴い，御心配・御迷惑をおかけすることもあるかと思いますが，移管までに最大限の対策を行い，スムーズな移管，適切な管理を目指してまいりたいと考えておりますので，今後とも，御理解，御協力をよろしくお願い致します。

事務局： それでは閉会します。ありがとうございました。