

第 1 回部会での委員からの質問事項等について（事務局回答分）

質問者	項目	質問等概要	事務局回答
村尾委員 佐藤部会長	騒音など	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で既に環境基準を上回っている場所で、新たな事業を認めてよいのかどうか、それをどう扱うか考え方を共有しておいた方が良い。 ・全体を見て、札幌市内のいろいろな環境問題をどう考えていくかという立場の委員会はないのか。 	下記の資料参照

1 基準又は目標との整合性の評価に係る考え方

(1) 環境省「大気・水・環境負荷分野の環境影響評価技術検討会報告書」（平成 14 年 10 月）

○基準又は目標との整合に係る評価の基本的な考え方

現状において基準又は目標が達成されていない場合には、基準又は目標の達成は困難であることが容易に想定される。

この基準又は目標との整合に係る評価においては、従来の考え方*を払拭し、基準との整合が図られない場合は、それを明らかにすることが最も重要であることを認識する必要がある。

※従来の考え方

従来、現状の騒音の状況が環境基準を達成していない地域で事業を実施する場合であっても、環境基準との整合を図ることが環境影響評価において最も重要な事項として取り扱われてきたことは否めない。

(2) 国土交通省「道路環境影響評価の技術手法 2007 改定版 第 2 巻」

○基準又は目標との整合性の検討

自動車騒音の限度及び環境基準（道路に面する地域）との整合性の考え方は、自動車騒音の限度及び環境基準（道路に面する地域）を超えないことを原則として、そのことをもって、整合性が図られているものとする。

また、この原則によれない場合は、工事車両の運行に係る騒音が現況の騒音に対して与える影響の程度、及び回避又は低減に係る評価を総合的に勘案して、工事計画の妥当性を評価する。

2 現状または予測結果が基準値を超過している場合の事例（東京都知事意見書の内容）

事例 1（埋立事業：騒音）

計画地周辺の道路交通騒音は、現状においても環境基準を上回っており、工事車両及び利用車両の走行による騒音レベルの増分はわずかであるため本事業による影響は小さいとしているが、工事用車両及び利用車両について、より一層の環境保全措置を検討し、道路交通騒音の低減に努めること。

事例 2（清掃工場建替事業：二酸化窒素）

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の予測においては、最大着地濃度出現地点では、付加率が最大 45.8%である上に、環境基準値も超えている。

また、等濃度線図からは、環境基準を超える範囲が計画地周辺の住宅等にまで及んでいるものと考えられる。

よって、環境保全のための措置を徹底し、大気質への影響の低減に努めるとともに、その低減効果についても可能な限り定量的に明らかにすること。

3 札幌市における主要幹線道路沿道における騒音対策（札幌市環境白書 22 年度版より）

下記のとおり体系的な対策を講じるとともに、幹線道路における騒音調査や環境基準達成状況の調査結果は、関係部局からなる札幌市道路交通騒音対策連絡会議で共有し、施策への反映を進めている。

図 2-18 主要幹線道路沿道における騒音対策の体系図

