

# IV. その他の環境問題への対策

## 1 騒音問題への取り組み

### (1) 自動車における騒音対策

自動車交通騒音の2014年度の環境基準達成状況について、評価対象の全戸数である7,794.1千戸のうち、昼間（6時～22時）・夜間（22時～6時）のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは529.5千戸（6.8%）であり、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは256.3千戸（3.3%）でした。

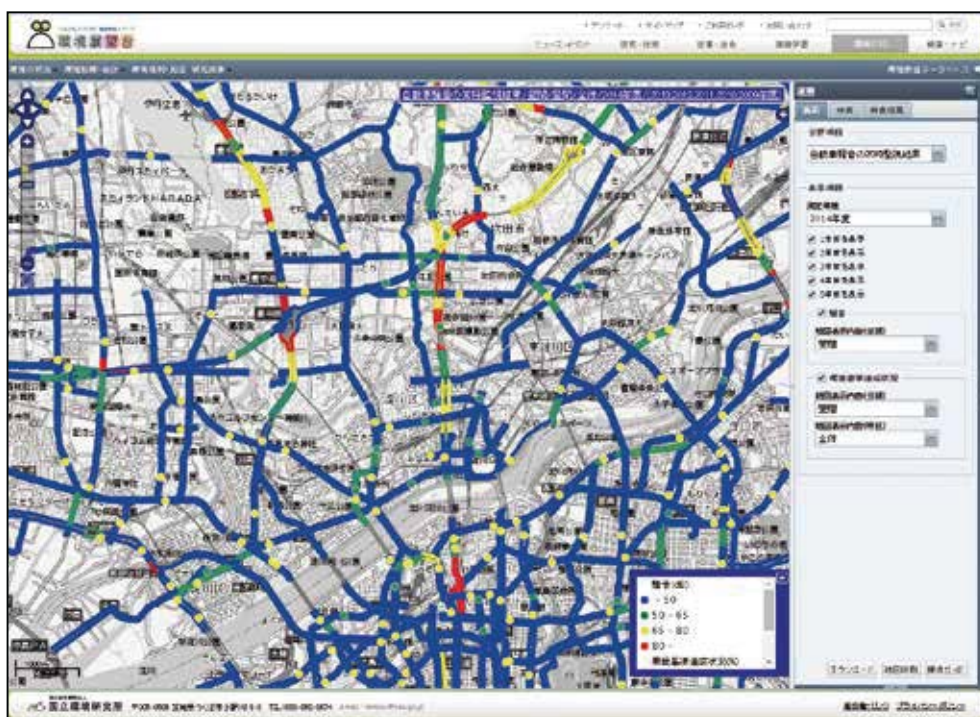
幹線交通を担う道路に近接する空間における3,279.2千戸のうち、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは373.9千戸（11.5%）であり、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは179.0千戸（5.5%）でした。

環境基準の達成状況の経年変化は、各年で評価の対象としている住居等の違いを考慮する必要がありますが、報告された範囲では近年緩やかな改善傾向にあります。

全体を道路種類別に分けて集計したところ、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していた割合が最も高かったのは都市高速道路であり、70.1千戸のうち5.6千戸（8.0%）でした。

これらの状況は、国立研究開発法人国立環境研究所が運営するインターネットサイト「全国自動車交通騒音マップ（環境GIS自動車交通騒音実態調査報告）」において、地図と共に情報提供しています。

#### ●全国自動車交通騒音マップ掲載例



## (2) 鉄道における騒音対策

新幹線鉄道騒音については、新幹線鉄道沿線の住宅密集地域等の対策区間における騒音レベルを環境基準（主として住居の用に供される地域：70デシベル以下、商工業の用に供される地域等：75デシベル以下）の達成に向けて、関係行政機関及び関係事業者において、いわゆる「75デシベル対策」の推進が行われてきました。

これまで第1次から第4次にわたり75デシベル対策が実施されていますが、第4次調査では対策区間の測定地点において1箇所だけ75デシベルを超過していることが確認されました。また、対策区間以外において、いまだ75デシベルを達成していない地域が残されていることから、引き続き環境基準の達成に向け「75デシベル対策」を推進していくこととされています。

新幹線の騒音対策としては、環境基準を達成すべく防音壁の高上げ、パンタカバーの設置、レールの削正等によって音の発生そのものを抑える音源対策が行われており、そのみでは達成が困難な場合には、既存の家屋に対する防音工事への助成が行われています。

また、在来線の騒音対策については、「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」に基づき、新線建設の場合には一定の値以下のレベルになるよう、既設路線の大規模改良の場合には改良前より改善されるよう、鉄道事業者に対して指導が行われています。

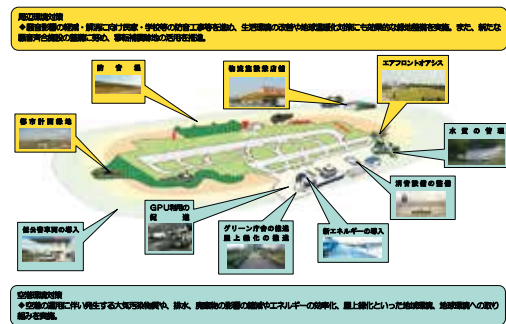
## (3) 航空における騒音対策

航空機騒音で最も効果的な対策は、低騒音機の導入であり、以前のDC8と現在のB767の騒音値80dB（A）（人の聴覚特性に基づく補正值）を比較した場合、騒音影響範囲は約9割減少しており、今なお騒音影響が及ぶ地域では、民家の防音工事等が実施されていますが、当該工事は、今後のメンテナンスを残し、おおむね終了しています。

航空機騒音の障害は改善の方向にあり、大阪国際空港を始めとする各空港において騒音対策区域の見直しが進められています。しかし、空港と周辺地域の調和ある発展を図るために、今後も騒音の軽減等を図るための対策を行うことが重要です。

なお、空港と周辺地域において、環境の保全及び良好な環境の創造に向け、エコエアポート・ガイドラインに基づき、空港において航空機用地上動力設備（GPU）の導入支援など環境負荷軽減に向けた取り組みを促進しております。

### ●エコエアポート概念図



出典：国土交通省