

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2023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約951万9,200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約47万5,300戸（5.0%）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約23万4,200戸（2.5%）でした。

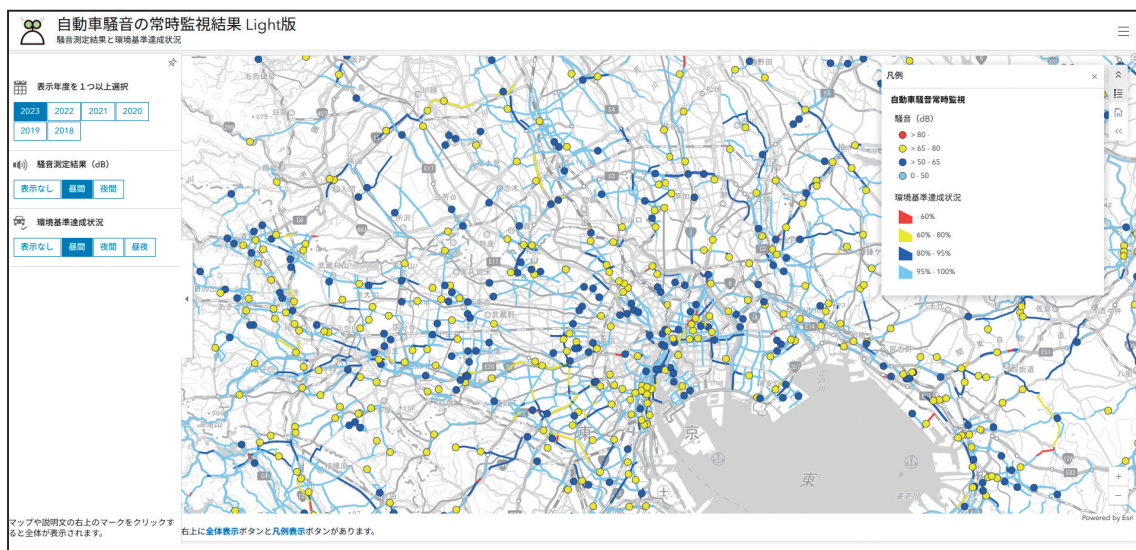
幹線交通を担う道路に近接する空間における約408万7,600戸のうち、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは約32万4,500戸（7.9%）であり、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは約15万7,400戸（3.9%）でした。

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、約10万6,200戸のうち約1万9,300戸（18.2%）でした。（出典：環境省「令和5年度自動車交通騒音の状況」）

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



出典：国立研究開発法人 国立環境研究所

(2) 鉄道における騒音対策

新幹線の騒音については、環境基準が達成されるよう、政府全体として、音源対策、及び沿線地域の土地利用対策等を推進しています。このうち、音源対策については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、防音壁の設置や嵩上げ等を引き続き推進しています。また、在来線の騒音については、平成7年環境庁通達「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」に基づき、指針を満たすよう、音源対策ではロングレール化等を引き続き推進しています。

(3) 航空における騒音対策

我が国の航空機騒音対策は、発生源対策、空港構造の改良及び空港周辺環境対策に大別することができます。これらの施策を空港ごとの特性に応じてバランス良く効果的に組み合わせた取り組みがなされています。

発生源対策には、航空機の低騒音化、運航方法の改善及び発着制限といった施策があります。騒音軽減技術が進歩した結果、最新の機体では約50年前と比較して、約30dBの騒音レベルの低減が実現しています。

空港構造の改良としては、

騒音影響の少ない海上での空港の開港や、防音壁等の設置について取り組んでいます。

空港周辺環境対策としては、公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号）に基づき、住宅や学校等の騒音防止工事の助成や緑地帯等の整備などが実施されています。

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推進しています。

●空港周辺環境対策事業 概要図



出典：国土交通省