

交通騒音問題の未然防止のための  
沿道・沿線対策に関するガイドライン

平成29年6月

環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課

# 目 次

1. はじめに .....	1
2. 基本的な考え方.....	3
(1) 対象とする関係者.....	3
1) 関係部局、関係機関および対策対象者.....	3
2) 本ガイドラインの対象者.....	4
(2) 対象とする交通施設 .....	4
(3) 沿道・沿線対策の意義.....	5
1) 対策の種類・内容.....	5
2) 期待される効果 .....	5
3) 位置づけ .....	6
(4) 本ガイドラインの活用にあたっての留意点.....	7
1) 関係法令等の理解.....	7
2) 実施根拠の確認・策定 .....	8
3) 本ガイドラインの語尾等の表現.....	9
4) 環境基準に関する留意点.....	9
3. 沿道・沿線対策の指針.....	11
(1) 体制整備.....	12
(2) 交通騒音情報の活用 .....	15
1) 交通騒音情報の公表・周知.....	15
2) 対策対象範囲の設定 .....	17
(3) 土地利用対策 .....	19
1) 都市計画区域マスタープラン・都市計画マスタープラン（市町村） .....	19
2) 用途地域.....	21
3) 地区計画.....	24
4) 沿道地区計画 .....	29
5) 公園・緑地等緩衝帯の配置（地方公共団体） .....	33
6) 公園・緑地等緩衝帯の配置（不動産開発業者） .....	35
(4) 住宅対策.....	37
1) 住宅の防音対策.....	37
2) 入居者への事前説明.....	40
3) ラベリングによる優良住宅の明示.....	42

【別添】 参考資料

# 1. はじめに

自動車交通や新幹線鉄道など交通に起因して生ずる騒音（以下「交通騒音」という。）問題は、地方公共団体や事業者などによる発生源対策等の実施や、環境アセスメント等関連制度の充実など、総合的・複合的な対策が講じられていることにより、環境基準の達成状況を見る限り、緩やかながらも全体として改善傾向にある。

その一方で、既存の交通施設の沿道・沿線において、従前は人が居住していなかった地域で宅地開発が行われた結果、新たに居住することとなった者（以下「後住者」という。）に係る交通騒音問題が発生していることが指摘されている。

そのため、第4次環境基本計画（平成24年4月27日閣議決定）では「今後のまちづくりに当たり、交通騒音問題の未然防止の観点から、交通施設とその沿道・沿線地域の土地利用の調和を図っていく必要がある」と指摘されたところである。

しかし、沿道・沿線地域の土地利用に係る各種政策は、都市の健全な発展や秩序ある整備などを目的とし、多様な価値観からの合意形成が求められるため、交通騒音問題の未然防止の観点から交通施設と沿道・沿線地域の土地利用の調和が政策的に図られた事例は未だ乏しいのが実態である。

このたび全国の地方公共団体に対して実施したアンケート結果においても、最近（直近2年以内に）交通騒音苦情を受けた地方公共団体数を上回る、5割を超える地方公共団体で「後住者に係る新たな問題の発生」に問題意識を持ち、約2割弱で「問題が顕在化」し、約4割が「今後の問題発生のおそれが有る」との問題意識を有していることが確認された。一方、具体的な対策が講じられている事例は僅かしかなく、今後の課題であると考えられた。

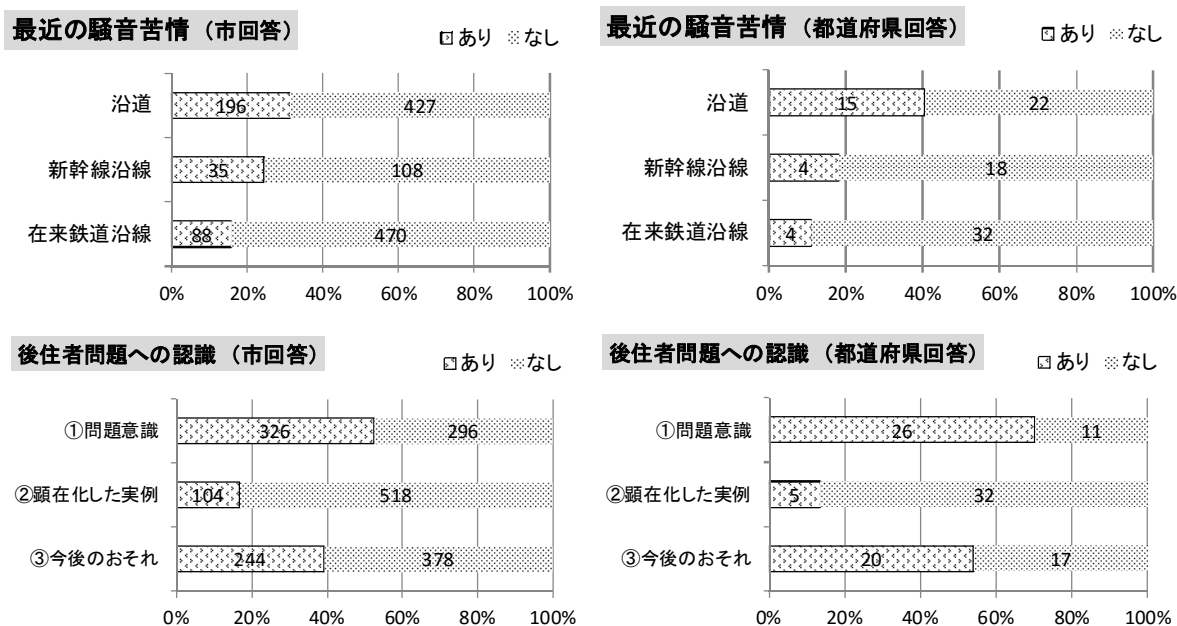


図 1.1 地方公共団体へのアンケート結果（抜粋）

このため、本ガイドラインでは、従来から講じられてきた対策（例えば、自動車や鉄道車両、交通施設構造物などの「発生源対策」等）の継続・強化は引き続き重要であることに留意しつつ、各地で実施されている先進的な事例をもとに、交通施設と沿道・沿線地域の土地利用の調和を図る各種対策（以下、「沿道・沿線対策」という。）の選択肢を整理し、市区町村の環境部局の担当者が、適切な沿道・沿線対策を選択する上で参照できる指針を示すこととした。

なお、各地で実施されている先進的な沿道・沿線対策は、後住者に係る交通騒音問題の未然防止のみならず、既に生じている交通騒音問題の軽減にも有効であると考えられ、合わせて活用頂けるものと考えている。

各市区町村の環境部局の担当者におかれては、本ガイドラインを活用し、まちづくりを担当する関係部局や関係機関との連携・協働を円滑に進められ、交通騒音問題の未然防止、或いは軽減に役立てて頂きたい。

#### 【参考】地方公共団体へのアンケートについて

このたび、各地方公共団体における土地利用対策に係る問題意識や取組状況、その前提となるまちづくりを担当する関係部局等との日頃からの連携などについて直近 2 年の実態を中心に把握するため、以下の通りアンケート調査を実施するとともに、一部地方公共団体へはヒアリング調査も実施した。

ご協力頂いた担当者の方々へ、ここでお礼を申し上げます。

○ 調査期間 : 平成 24 年 11 月 23 日～平成 25 年 1 月 25 日

○ 回答状況 : 都道府県 37/47 (有効回答率 78.7%)

市及び特別区 622/811 (有効回答率 76.7%)

○ 属性情報 :

1) 沿道地方公共団体数 : 都道府県 37 団体

市及び特別区 622 団体

2) 沿線地方公共団体数 : 都道府県 27 団体

(うち新幹線鉄道沿線は 22 団体)

市及び特別区 563 団体

(うち新幹線鉄道沿線は 144 団体)

## 2. 基本的な考え方

### (1) 対象とする関係者

#### 1) 関係部局、関係機関および対策対象者

本ガイドラインでは、沿道・沿線対策を遂行する上で関係する内部部局や外部機関、および対策の対象者を下図のように整理し、対策の検討・実施に当たっての連携・協働等の指針を示すことを目的とした。

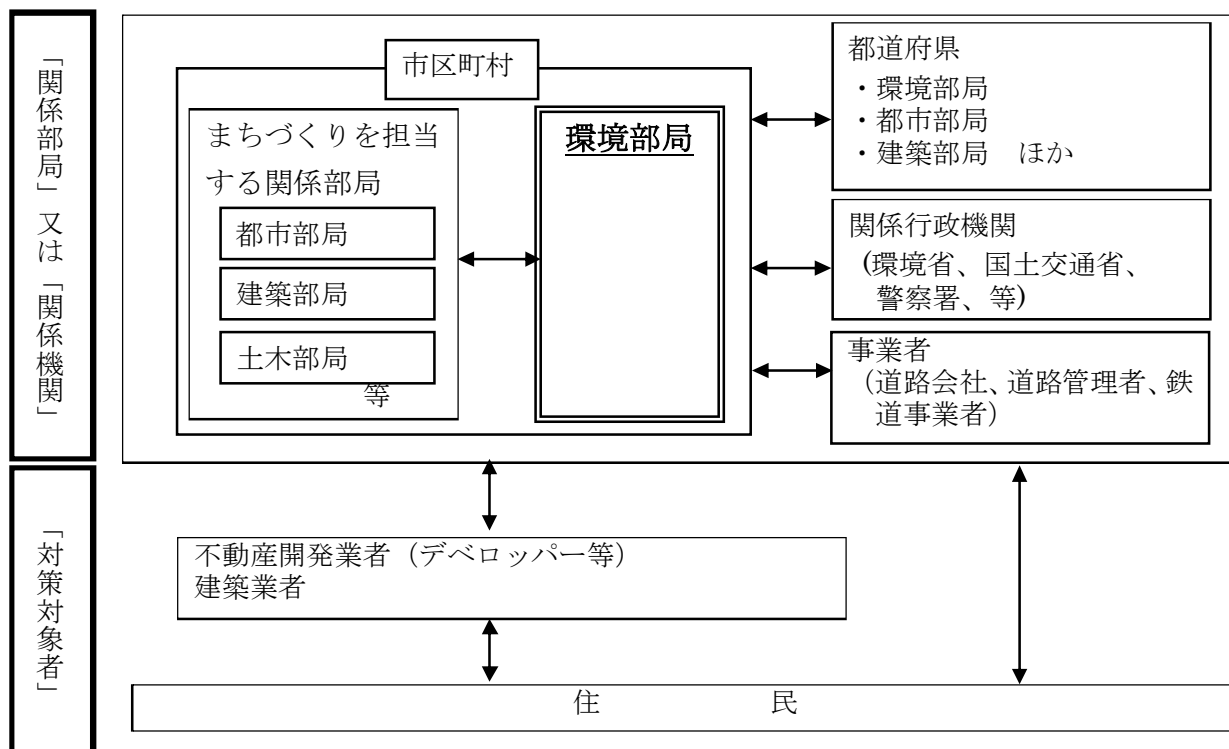


図 2.1 想定される関係部局、関係機関および対策対象者

沿道・沿線対策の検討・実施に当たって、市区町村の環境部局は、まちづくりを担当する「関係部局」や、都道府県や関係行政機関、事業者などの「関係機関」との連携・協働を図るとともに、対策の効果が及ぶ不動産開発業者や建築業者、或いは住民（以下「対策対象者」という。）へ情報の公表・周知を行う必要がある。

なお、連携・協働に当たっては、関係法令等(第2章(4)1)及び2)参照)の規定に従うほか、特に定めがない手続き（地方公共団体内部の事務手続き等）については、沿道・沿線対策の意義(第2章(2)参照)を十分に理解した上で、交通騒音問題の未然防止或いは軽減に資する立場から、環境部局の考えや意見が最大限活かされるよう体制整備に努め、環境部局も能動的に関与していくことが望まれる。

## 2) 本ガイドラインの対象者

本ガイドラインは、主として交通騒音の監視や問題提起を担う市区町村の「環境部局の担当者」を対象とし、沿道・沿線対策の検討・実施に当たって、環境部局から関係部局や関係機関（以下「関係部局等」という）へ働きかけを行うタイミングやその内容、連携・協働方法について概説している。

なお、沿道・沿線対策の検討・実施に当たっては、特に地方公共団体内のまちづくりを担当する関係部局との連携・協働が不可欠であるため、参考となる基礎資料を別添することなどにより、関係部局の担当者においても活用頂けるよう留意した。

### (2) 対象とする交通施設

本ガイドラインで対象とする交通施設は、以下のとおりとする。

#### ① 道 路

「幹線交通を担う道路」（下記A. およびB.）の沿道とする。

- A. 道路法第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道にあつては4車線以上の区間に限る）
- B. 前項に掲げる道路を除くほか、一般自動車道であつて都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路

#### ② 鉄 道

原則として、「新幹線鉄道」の沿線とする。

ただし、後掲する事例には「在来鉄道」の沿線における取組も含まれ、「在来鉄道」における交通騒音対策の一助としても活用して頂ければ幸いである。なお、「在来鉄道」とは一般的な鉄道（普通鉄道）とし、モノレールや新交通システム等は除き、新幹線鉄道直通線（ミニ新幹線）として整備された路線（山形新幹線・秋田新幹線）は「在来鉄道」に含むものとする。

### (3) 沿道・沿線対策の意義

#### 1) 対策の種類・内容

本ガイドラインにおける「沿道・沿線対策」とは、今後のまちづくりに当たり、交通騒音問題の未然防止の観点から、交通施設とその沿道・沿線地域の土地利用の調和を図っていく上で講じられることが望まれる、以下の施策とする。

##### ① 横断的施策として、「体制整備」

下記取組を円滑に進めるための連絡会等を通じた体制整備

##### ② 具体的施策として、以下の3つ。

##### a. 「交通騒音情報の活用」

交通騒音情報の公表・周知、また同情報に基づく対策対象範囲の設定など

##### b. 「土地利用対策」

交通施設と沿道・沿線地域の土地利用の調和を図るための都市計画的手法や、公園・緑地など緩衝帯等の計画的整備など

##### c. 「住宅対策」

防音性能の高い住宅の整備を誘導する各種取組

表 2.1 沿道・沿線対策の一覧

沿道・沿線対策の選択肢		備考
「体制整備」	a. 「交通騒音情報の活用」 ・ 交通騒音情報の公表・周知 ・ 対策対象範囲の設定	環境部局と関係部局や関係機関との適切な役割分担（第3章で詳述）の下、交通施設の整備段階*も考慮し、適切な沿道・沿線対策メニューを取捨選択して、連携・協働して取り組むことが重要である。  ※例えば、以下の通り。 ・ 計画：構想段階～工事着手前 ・ 整備：工事着手後～施設供用前 ・ 供用：施設供用後
	b. 「土地利用対策」 ・ マスタープランへの記載 ・ 用途地域の指定・変更 ・ 地区計画、沿道地区計画の設定 ・ 公園・緑地等緩衝帯の計画的整備 (地方公共団体、又は 不動産開発業者)	
	c. 「住宅対策」 ・ 住宅の防音対策 ・ 入居者への事前説明 ・ ラベリングによる優良住宅の明示	

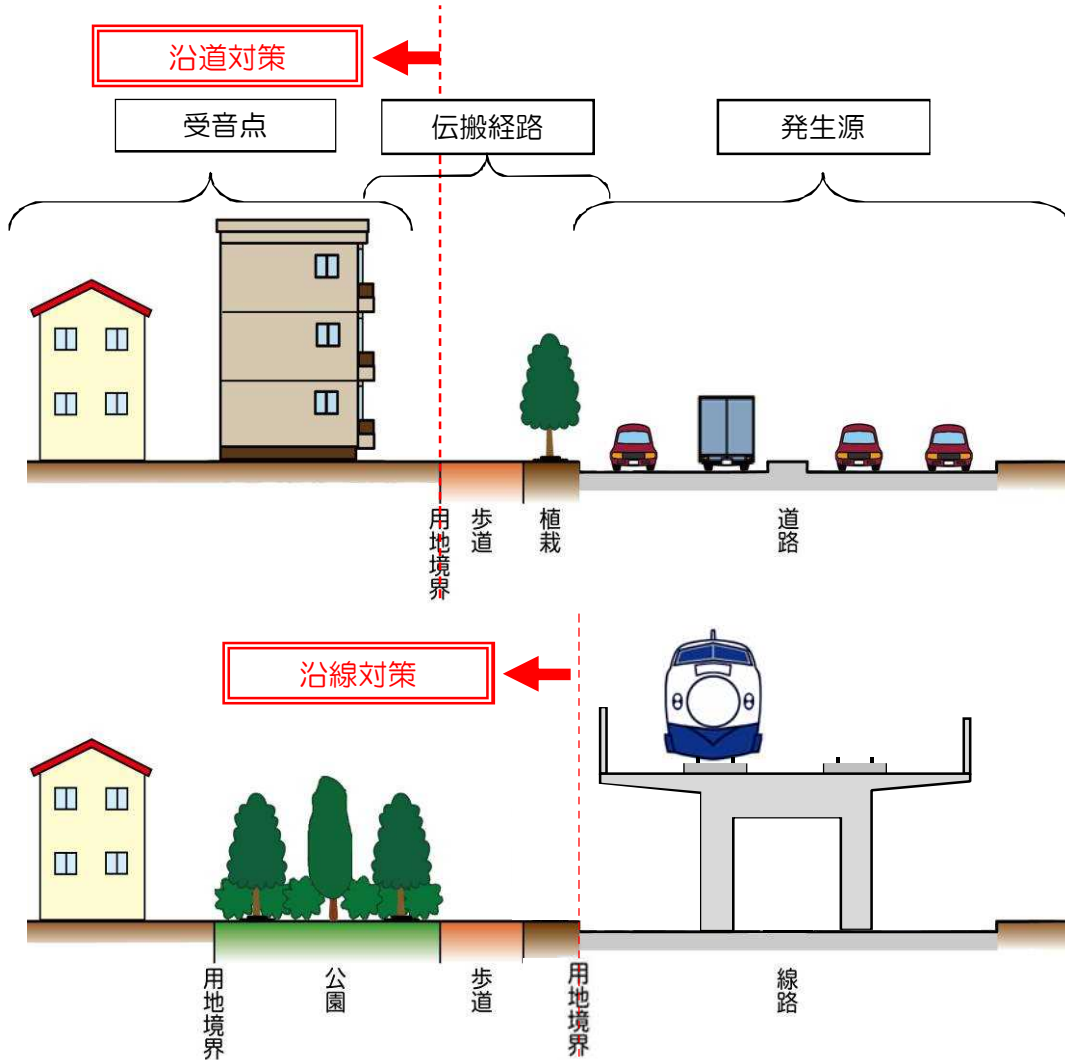
#### 2) 期待される効果

沿道・沿線対策は、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある沿道・沿線に新たに住宅を建てるなどによって、後住者に係る新たな交通騒音問題の発生が懸念される場合に、その未然防止を図る観点から大いに効果が期待されるものである。

また、交通騒音問題が既に生じている地域で、その解決が容易ではない場合に、居住環境の改善を図り、問題の軽減を促す効果も期待されるものである。

### 3) 位置づけ

交通騒音対策は、音の伝搬過程に着目し、自動車や鉄道車両、交通施設構造物などの「発生源」、交通施設から住宅へ至る「伝搬経路」、及び交通騒音を暴露する住宅の屋内外での「受音点」に分類した様々な対策が、多くの関係者によって行われている。



\* 上図は交通騒音の伝搬過程をもとに沿道・沿線対策範囲を図示したものであり、対策実施者を示したものではない

図 2.2 本ガイドラインで取り扱う範囲（概念図）

上記のとおり、沿道・沿線対策とは「伝搬経路」や「受音点」における対策が主たる取組となるが、交通施設の敷地外での取組であるため、地方公共団体による主導（環境部局とまちづくりを担当する関係部局との連携・協働）がなければ実施困難なものであり、未だ事例が乏しい分野でもある。

そのため、社会・経済動向に応じて変化する交通条件（交通量や大型車混入率、鉄道の運行本数など）によって交通騒音の発生状況も刻々と変わりうることに留意しつつ、従来から行われている発生源対策とともに、本ガイドラインを活用し、沿道・沿線対策についても積極的に取り組んで頂きたい。



#### (4) 本ガイドラインの活用にあたっての留意点

##### 1) 関係法令等の理解

沿道・沿線対策の検討・実施に当たっては、下記の法令や告示、技術的助言などを十分に理解し、まちづくりを担当する関係部局等と連携・協働して取り組んで頂きたい。

なお、F～Gについては沿道・沿線対策に直接関係する条文はないものの、その目的において良好な住環境の確保を目指すものであると考えられるため参考掲載した。また、第3章では括弧書きの（略称）を用いるので注意頂きたい。

##### ① 環境関連

- A. 環境基本法 (以下、基本法)
  - ・騒音に係る環境基準
  - ・新幹線鉄道騒音に係る環境基準
- B. 騒音規制法
- C. 環境影響評価法 (以下、アセス法)

##### ② まちづくり関連

- D. 都市計画法 (以下、都計法)
  - ・都市計画運用指針 (以下、運用指針)
- E. 幹線道路の沿道の整備に関する法律 (以下、沿道法)
- F (参考) 建築基準法 (以下、建基法)
- G (参考) 宅地建物取引業法 (以下、宅建法)
- H (参考) 住宅の品質確保の促進等に関する法律 (以下、品確法)

表 2.2 沿道・沿線対策と関係法令等の関係図

沿道・沿線対策の選択肢	関係法規等
a. 「交通騒音情報の活用」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通騒音情報の公表・周知</li> <li>・対策対象範囲の設定</li> </ul>	A.基本法 B.騒音規制法 C.アセス法
b. 「土地利用対策」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・マスタープランへの記載</li> <li>・用途地域の指定・変更</li> <li>・地区計画、沿道地区計画の設定</li> <li>・公園・緑地等緩衝帯の計画的整備 (地方公共団体、又は不動産開発業者)</li> </ul>	D.都計法  E.沿道法
c. 「住宅対策」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅の防音対策</li> <li>・入居者への事前説明</li> <li>・ラベリングによる優良住宅の明示</li> </ul>	(参考) F.建基法 G.宅建法 H.品確法

## 2) 実施根拠の確認・策定

地方公共団体における沿道・沿線対策の実施根拠については、法令又は条例、地方公共団体が独自に策定した要綱等、多種多様（下表）である。

（注）要綱等については、議会の議決による条例の形式を取ることが望ましく、要綱等自体の条例化、或いは既存の環境保護条例等の中に要綱等の位置づけを明確化する等して、客観性の確保や公平性・透明性の向上に努めることが重要である。特に不動産開発業者等に対する実質的な強制と見なされる場合については、条例に拠るべきである。

（注）自動車交通や新幹線鉄道など交通に起因して生ずる交通騒音問題は、対象となる地域や範囲が局所的であり、その影響が時間的・空間的にも変動するため、沿道・沿線対策を機動的に講じていく上で各地方公共団体による独自の取組（下表3～5）も重要な役割を担うものと考えられる。

そのため、沿道・沿線対策の検討・実施にあたっては、まず取り組もうとする個々の対策メニューに係る関係部局（例えば、用途地域の指定・変更については都市部局等）と十分に調整し、関係法令等を確認し、必要に応じて実施根拠を策定しなければならない。詳細は、第3章および別添する先進事例を参照して頂きたい。

表 2.3 沿道・沿線対策の実施根拠の分類例

番号	根拠等	法的拘束力の比較	沿道・沿線対策 (数字は3章の目次番号)	特徴 ○メリット／●デメリット
1	法令又は法令に基づく条例 【例：沿道法】	拘束力は比較的強い 適用条件が明確・共通である	(2)3-2)沿道地区計画 (2)4)対策対象範囲の設定 (4)1)住宅の防音対策 (-)開発許可基準条例【都計法33条1項】	○実効力が強い ●適用要件が画一的、一定以上 ●整備に時間を要する
2	法令を補完する技術的指針等 【例：都市計画運用指針】	拘束力は比較的弱い 適用条件が明確・共通である	(2)1)マスタープランへの記載 (2)2)用途地域の指定・変更 (3)1)都市施設（公園・緑地）の配置	○実効力が一定程度あり、すぐに参照出来る ●適用要件が画一的、一定以上 ●整備に時間を要する
3	地方公共団体が独自策定した条例 【例：尼崎市の環境をまもる条例（尼崎市）】	拘束力は比較的強い 適用条件は自治体の判断により異なる	(2)4)対策対象範囲の設定 (4)1)住宅の防音対策 (4)2)入居者への事前説明 (4)3)ラベリングによる優良住宅の明示	○対象規模等を任意設定可能 ●独自の取組の場合、先例がなく整備に時間を要する ●憲法、個別法に抵触しないよう注意が必要である
4	地方公共団体が独自策定した要綱等 【例：集合住宅等の防音対策指導書（横浜市）】	拘束力は比較的弱い 適用条件は自治体の判断により異なる	(2)4)対策対象範囲の設定 (4)1)住宅の防音対策 (4)2)入居者への事前説明 (4)3)ラベリングによる優良住宅の明示	○対象規模等を任意設定可能 ○条例に比べ時間を要しない ●憲法、個別法に抵触しないよう注意が必要である ●拘束力が弱く、取組が形骸化するおそれがある
5	不動産開発業者との個別協定等 【例：－】	拘束力、適用条件は協定毎に異なる ※協定を結ばない場合もある	(3)2)開発宅地内における緩衝帯の配置等	○具体的な事案に対して、不動産開発業者と地方公共団体により対策可能である ○拘束力等を任意設定可能 ●事案毎に協議が必要である

\* 「法的拘束力の比較」欄では便宜的に分類を試みたが、法令・条例等毎にその規制内容（義務／努力規定の別、罰則の有無、適用条件等）は異なるため、検討・実施時に確認頂きたい。

### 3) 本ガイドラインの語尾等の表現

本ガイドラインで記述する内容は、各事項間にその拠るべきとする考え方に差異があることから、次のような考え方の下、記述を使い分けているので注意頂きたい。

① 「～べきである。～べきでない。」:

記述された事項による運用が強く要請されると考えているもの。

② 「～ことが望ましい。～ことは望ましくない。」

記述された事項による運用が望ましいと考えているもの。

③ 「～ことが(も)考えられる。」

記述された事項による運用が一つの手段として考えられているもの。

なお、沿道・沿線対策の検討・実施に当たっては、前節で述べた実施根拠に留意し、まちづくりを担当する関係部局等との連携・協働に努めて頂きたい。

### 4) 環境基準に関する留意点

#### i) 評価指標に関する相違点

「騒音に係る環境基準」と「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」は、評価指標が物理的に異なるため、単純に両者を比較できない。なお、各評価指標の基本的な考え方は、以下に示すとおりである。

ただし、対策実施に伴う騒音の低減量(対策前後の騒音レベルの差分)の場合は、評価指標に関らず比較しても一般的には差し支えない。

表 2.4 相違点

	騒音に係る環境基準	新幹線鉄道騒音に係る環境基準
評価指標	等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )	最大騒音レベル ( $L_{A, Smax}$ )
算出方法	(時間区分毎の) 全時間帯の騒音レベルのエネルギーを積分して時間平均したもの	連続通過 20 本の列車のピークレベルのうち、レベルの大きさが上位半数をエネルギー平均*1)したもの

\*1: 「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について(S50)」では、パワー平均と記載されているものを「新幹線鉄道騒音測定・評価マニュアル(H27.10)」では、エネルギー平均と称している。  
 なお、パワー平均とエネルギー平均は、名称は異なるが両者の算定は同じである。

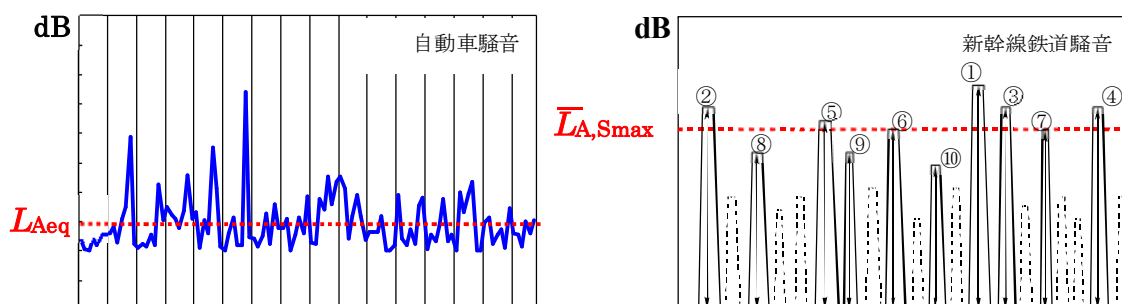


図 2.1 評価指標の算出イメージ

## ii) 屋内指針値に関する相違点

屋内指針値の基本的な考え方を以下に示す。

なお、前述の通り、以下の屋内指針値についても評価指標が物理的に異なるため、単純に両者を比較できない。

### ①騒音に係る環境基準の場合

「騒音に係る環境基準」について、中央環境審議会では、騒音影響に関する科学的知見から生活環境上の影響がほとんど生じない屋内指針値を検討し、その上で平均的な建物の防音性能を見込んで、屋外において維持されることが望ましいレベルを導出した。環境省では、中央環境審議会・答申を踏まえ、現行の基準値を設定している。

具体的には、睡眠影響及び会話影響に関する科学的知見を踏まえ、道路に面する地域の屋内指針値は下表のとおりとされている。

表 2.5 騒音影響に関する屋内指針値

	昼間[会話影響]	夜間[睡眠影響]
道路に面する地域	45dB 以下	40dB 以下

出典：騒音の評価手法等のあり方について(中環審：平成 10 年 5 月)

### ②新幹線鉄道騒音に係る環境基準の場合

「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」について、屋内指針値は設定されていない。

ただし、音源対策を総合的に講じても環境基準の達成が困難な場合における対策として、障害防止対策(防音工事対策)が位置づけられており、その効果を評価する際には、屋外の騒音レベルが80デシベル以上85デシベル未満の地域においては当該騒音レベルから25デシベルを、同様に屋外の騒音レベルが85デシベル以上90デシベル未満の地域においては当該騒音レベルから30デシベルを減じた騒音レベルを屋内での目安とする旨が示されている。

(注) 障害防止対策の対象とする建物は、新幹線騒音対策要綱(昭和 51 年 3 月)で昭和 51 年 3 月 9 日、或いは当該新幹線の営業が開始された日に現に所在する建物とされている。

出典：・新幹線鉄道騒音に係る環境基準設定の基礎となる指針の根拠等について

(中央公害対策審議会騒音振動部会特殊騒音専門委員会 昭和 50 年 3 月)

・通達「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について(昭和 50 年 10 月)」

### 3. 沿道・沿線対策の指針

本章の各節では、沿道・沿線対策の各取組(第2章(3)1参照)について、その「ねらい」や、環境部局の担当者が執ることが望まれる行動の「具体的指針」を冒頭で整理した上で、「取組手順」の一例や、取組に当たっての「留意点」及び先進的な「取組事例」を記載した。

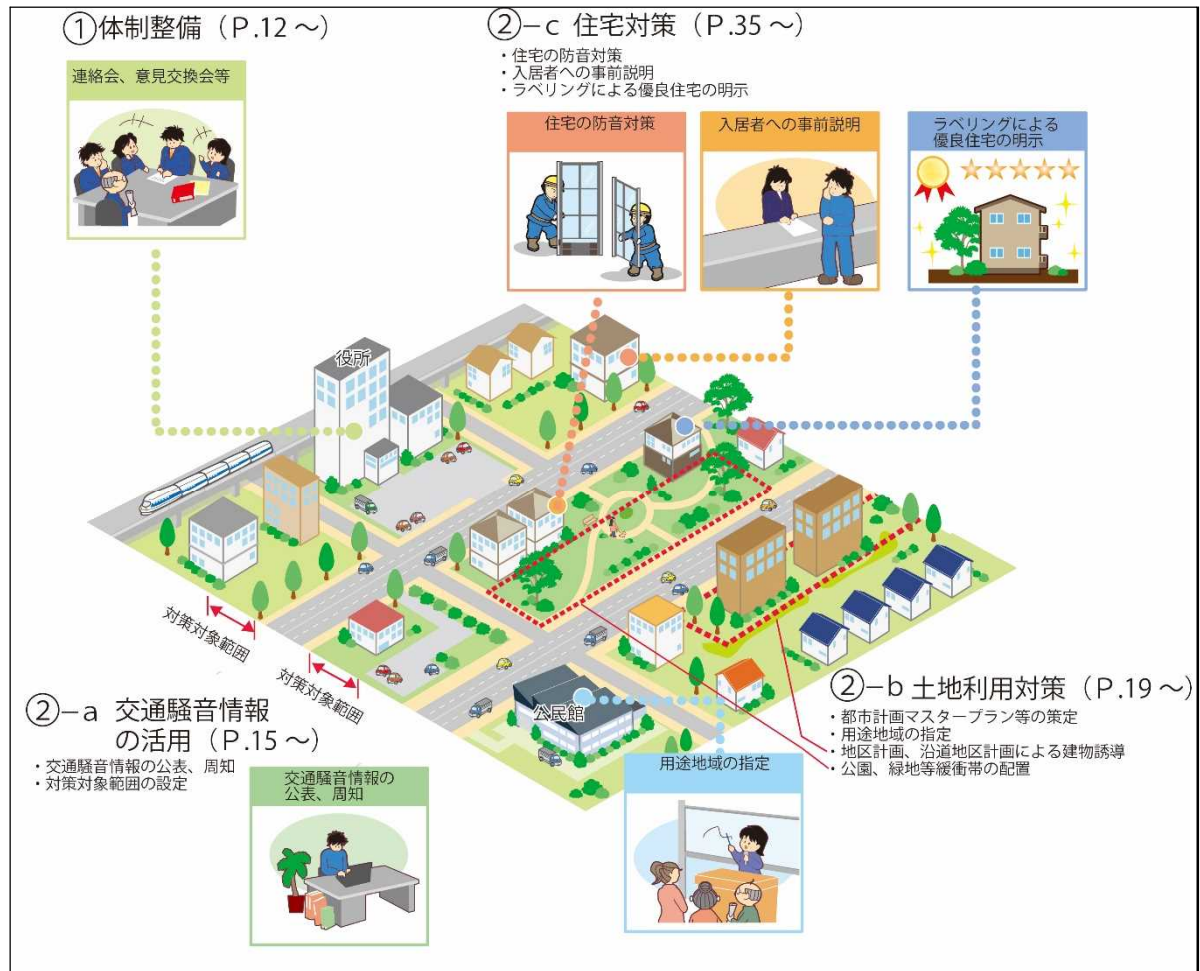


図 3.1 各取組の関係 (概念図)

## (1) 体制整備

### ■ ねらい

関係部局等や対策対象者との日頃からの連携・協働（その場としての連絡会等）を通じて、交通騒音に関する情報や問題認識の一層の共有が図られることを期待するものである。

### ■ 具体的指針

環境部局が中心となり、既往の連絡会等の活性化や新たな連絡会等の企画・開催を行い、交通騒音に関する情報や問題認識の共有を積極的に図り、沿道・沿線対策への関係者の理解を深め、具体的取組へと連携・協働が進んでいくよう体制整備を図ることが望ましい。

連絡会等の活用にあたって、環境部局或いは主催者は、その実施目的を十分に吟味し、適切な出席者や開催頻度について予め調整を図るとともに、各会合において最大限の成果が得られるよう予め準備して臨むよう努めるべきである。

また、環境部局を含め関係者の定期的な人事異動等によって関係が途絶えることのないよう、定期的な開催（目安として年1回程度以上）に努めることが望ましい。

(解説)

#### i) 取組手順

関係者（下図参照）と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

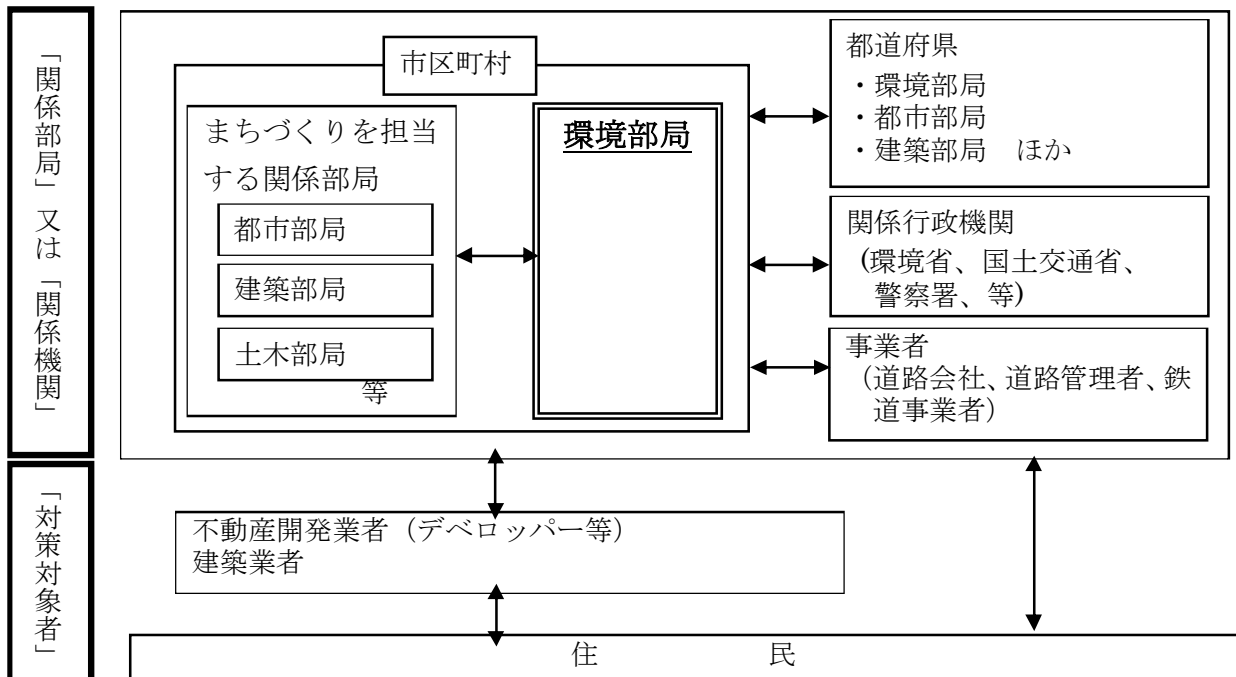


図 3.2 想定される関係部局、関係機関および対策対象者【再掲】

## ii) 取組に当たっての留意点

### ①連絡会等の目的、形式

- ・連絡会等の目的は一つに限られるものではなく複数の場合もあるが、環境部局或いは主催者は、予めその目的を吟味し、最大限の成果が得られるよう予め準備して臨むよう努めるべきである。

(主な例)

- ✓ 関係部局等有する、土地利用や交通施設の開発計画等の情報「入手」
  - ✓ 環境部局有する、交通騒音の予測又は実態情報や苦情等の情報「提供」
  - ✓ 環境部局および関係部局等有する、交通騒音問題への取組状況や好事例、ノウハウ、課題等の情報「理解・学習」
  - ✓ 今後発生が懸念される又は既存の交通騒音問題に関する、関係者間での情報「共有」や、対策・対応の「協議」
  - ✓ 今後発生が懸念される又は既存の交通騒音問題に関する、事業者への対策実施や情報公開等の「要請・要望」
- ・連絡会等とは目的に応じて様々な形態があり、地域事情によって出席者や開催頻度等も異なるため、地方公共団体毎に創意工夫を凝らして取組を進めて頂く必要がある。

(主な例)

- ✓ 情報の入手や提供・共有を主たる目的とする「連絡会」「意見交換会」
- ✓ 職員教育や、関係部局等間の相互理解を目的とする「研修会」「勉強会」
- ✓ 事業者への・又は住民等からの「要望会」
- ✓ 交通騒音問題の改善について協議する「協議会」

### ②連携相手毎の留意点

- ・沿道・沿線対策を進める上で、まちづくりを担当する関係部局との協働は前提条件となるので、地方公共団体の内部で忌憚なく意見交換や情報の共有が図られるよう、日頃から体制整備に努めておくことが重要である。
- ・交通騒音問題の実態把握や改善には事業者や関係行政機関との連携・協働も不可欠であり、現在顕在化した問題がなくとも、定期的な連絡会等を活用して体制整備を図っておくことが望ましい。
- ・不動産開発業者や建築業者との関係を構築するに当たっては、沿道・沿線対策が顧客でもある住民の満足度を高め、住環境の向上にも有効であると考えられることから、延いては業者にとっても有益であることを十分に説明することが望ましい。また連絡会等に不動産開発業者や建築業者が参加した事例は確認できなかったが、例えば各業者が所属する協会等へ依頼し、参加を促すことによって体制整備を図ることも有効と考えられる。

### iii) 取組事例

連絡会等の実施状況（H24 アンケート結果より）は以下の通りであった。

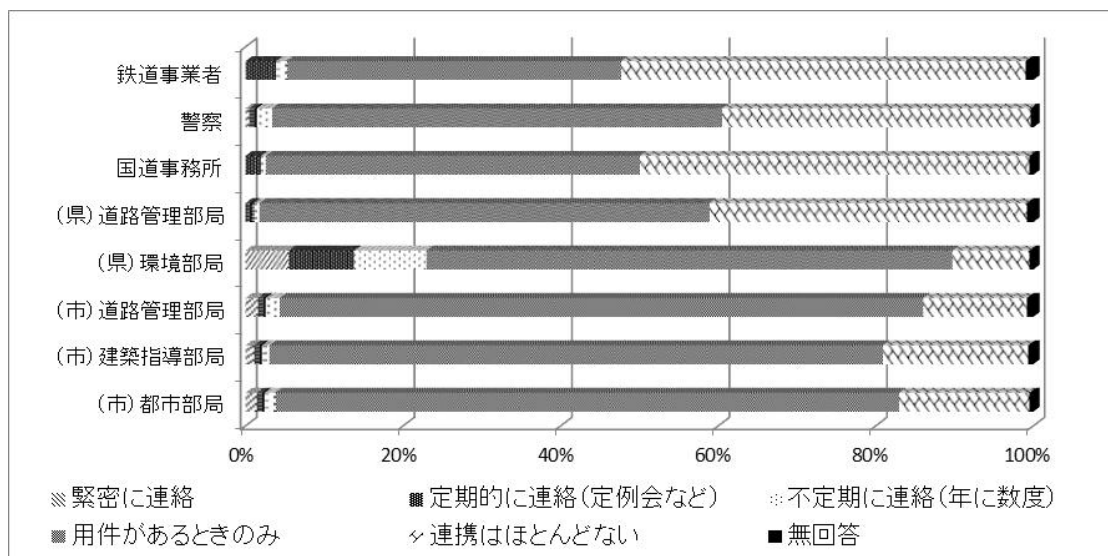


図 3.3 (市) 環境部局と関係部局等との連携状況

最も連携が進んでいる(県)環境部局との間であっても、定期的な連絡が行われているのは1割強に止まり、大半は「用件があるときのみ」連絡する関係であった。事業者や警察との連携がほとんどない団体も4割強にのぼり、今後の情報共有や協働に向け、改善の余地を示す結果となった。

上記指針及び下記の取組事例などを参照し、今後の積極的な取組に期待したい。

表 3.1 取組事例（連絡会等の活用）

相手方など	取組事例
平常時	
(市)都市部局 (市)建築指導部局	・自動車騒音の影響が考えられる宅地等の開発行為がある場合に、防止対策について事前協議を行うこととしている
(市)道路管理局	・道路管理局と連携し、事業者へ防音壁の設置を要望した
(県)環境部局	・都に定例会や各種業務に関わる研修、説明会等を開催していただいております、日頃の業務遂行には欠かせないものとなっている
(県)道路管理局 事業者、警察署	・道路交通騒音対策連絡会議、或いは新幹線公害対策連絡協議会で情報共有に努めている
その他	・年度始めに緊急連絡網を作成し、常時最新の担当者データ(休日の連絡先等)を把握している
対策対象者(不動産開発業者、或いは住民)への情報の公表・周知時	
鉄道事業者	・新幹線公害対策連絡協議会の会議を開催し、地元住民と事業者との意見交換が直接行われている
その他	・連携して苦情対応を行ったことで、行政として出来得ることと出来ないことを苦情者に明確に伝えることができ、問題解決が短縮された ・事案への対応に際して、現地確認等の際には極力、関係部署も同行してもらおうようにしている



## (2) 交通騒音情報の活用

### 1) 交通騒音情報の公表・周知

#### ■ ねらい

交通騒音に関する情報（著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域、その騒音レベルなど）を、環境部局と関係部局等が共有し、或いは環境部局から対策対象者へ公表・周知することにより、交通騒音問題の未然防止、或いは既に生じている交通騒音問題の軽減に係る取組充実の端緒となることを期待するものである。

#### ■ 具体的指針

環境部局は、環境影響評価に基づく未供用施設（注：供用前の計画・整備段階の施設。以下同じ。）に係る予測情報や、供用施設に係る実態情報【沿道：騒音規制法に定める常時監視結果等、沿線：任意のモニタリング結果等】を日頃から入手するように努めるべきである。

また、環境部局は入手した情報を提供先に応じて適宜分かりやすく加工し、環境部局から定期的に情報の公表・周知を行うことが望ましい（自動車騒音の常時監視結果については、騒音規制法第 19 条に従い、環境部局は情報の公表を行わなければならない）。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

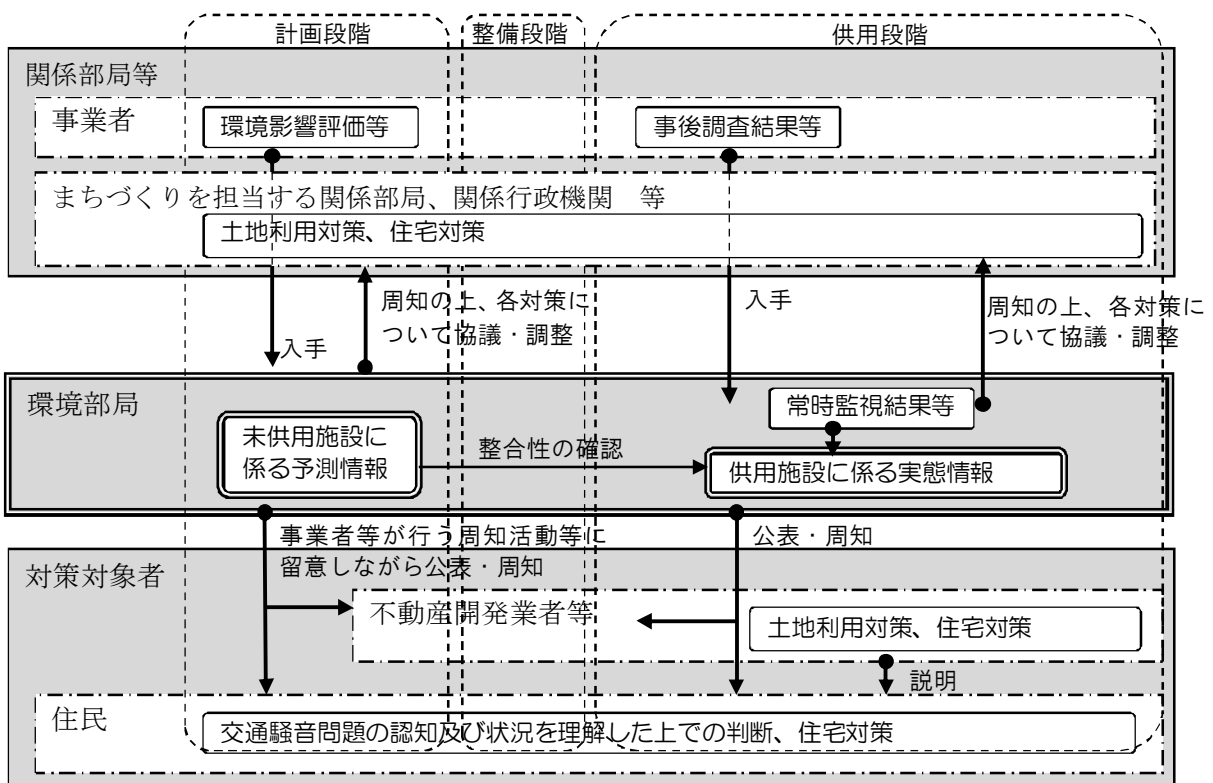


図 3.4 取組手順例（交通騒音情報の公表・周知）

## ii) 取組に当たっての留意点

### ①未供用施設に係る予測情報

事業者等が作成する以下の情報を入手するよう努めるべきである。

- ・ 一定規模以上の交通施設について、環境影響評価法に基づき作成される、交通騒音の予測等を取り纏めた「環境影響評価書」等の関連部分。
- ・ 環境影響評価法の実施要件に満たない規模の施設であっても、事業者の独自判断に基づき調査及び予測が行われている場合は、その関連資料。

また情報を取り纏め、事業者等が行う周知活動等に留意しながら、環境部局からも情報を公表・周知することが望ましい。

なお、未供用施設に係る予測情報は、供用後においても実態情報を補完する重要な情報であり、予測情報と実態情報の整合性を確認するとともに、特に実態情報の不足が見込まれる交通施設に関しては、積極的な活用を図ることが望ましい。

### ②供用中の交通施設に係る実態情報

環境部局および事業者等が把握した交通騒音に関する情報（著しい交通騒音が生じている地域、その騒音レベルなど）を定期的に入手するよう努めるべきである。

また情報を取り纏めて、環境部局から公表・周知することが望ましい。ただし、自動車騒音については、騒音規制法 第 19 条に基づき、公表を行わなければならない。

- ・ 自動車騒音については、騒音規制法 第 18 条に基づく常時監視の結果が活用可能である。また同法 第 19 条において「都道府県知事は、当該都道府県の区域（町村の区域に限る。）に係る自動車騒音の状況を公表するものとする。／市長は、当該市の区域に係る自動車騒音の状況を公表するものとする。」とされている。

なお、常時監視結果は、環境省においてとりまとめられ、環境 GIS（国立環境研究所 HP）でも公表されている。

- ・ 新幹線鉄道騒音については、自動車騒音のような定めはないが、騒音実態を公表・周知することが有効であることに変わりはない。

なお、町村に係る情報は都道府県が保有している場合があるので、特に町村の環境部局の担当者は、都道府県の環境部局との連携・協働を図る必要がある。

## iii) 取組事例

実態情報の公表・周知に関する取組事例を、方法別に整理すると下表<sup>1</sup>の通りであった。

表 3.2 取組事例（交通騒音情報の公表・周知）

No.	具体的な方法例
1	ホームページに掲載
2	公表文書に掲載（※環境白書、報告書、年報 等）
3	行政情報コーナーや図書館での、公表文書の閲覧・配布
4	自治会の会合での報告、資料の回覧
5	環境審議会での報告

<sup>1</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元（URL） 参考-2 対策対象範囲の設定」参照。

## 2) 対策対象範囲の設定

### ■ ねらい

沿道・沿線対策が必要とされる地域や範囲（延長及び奥行）を明らかにすることにより、各種取組の具体的な推進を期待するものである。

### ■ 具体的指針

環境部局は、環境影響評価に基づく未供用施設に係る予測情報や供用施設に係る実態情報に基づき、沿道・沿線対策が必要とされる地域や範囲（延長及び奥行）を整理することが望ましい。

その結果をもとに、まちづくりを担当する関係部局と協議・検討を行い、用途地域の指定・変更において配慮を要する範囲や、防音性能の高い住宅の整備が求められる範囲を、条例や要綱等において定め、協力して対策対象者へ公表・周知することが考えられる。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

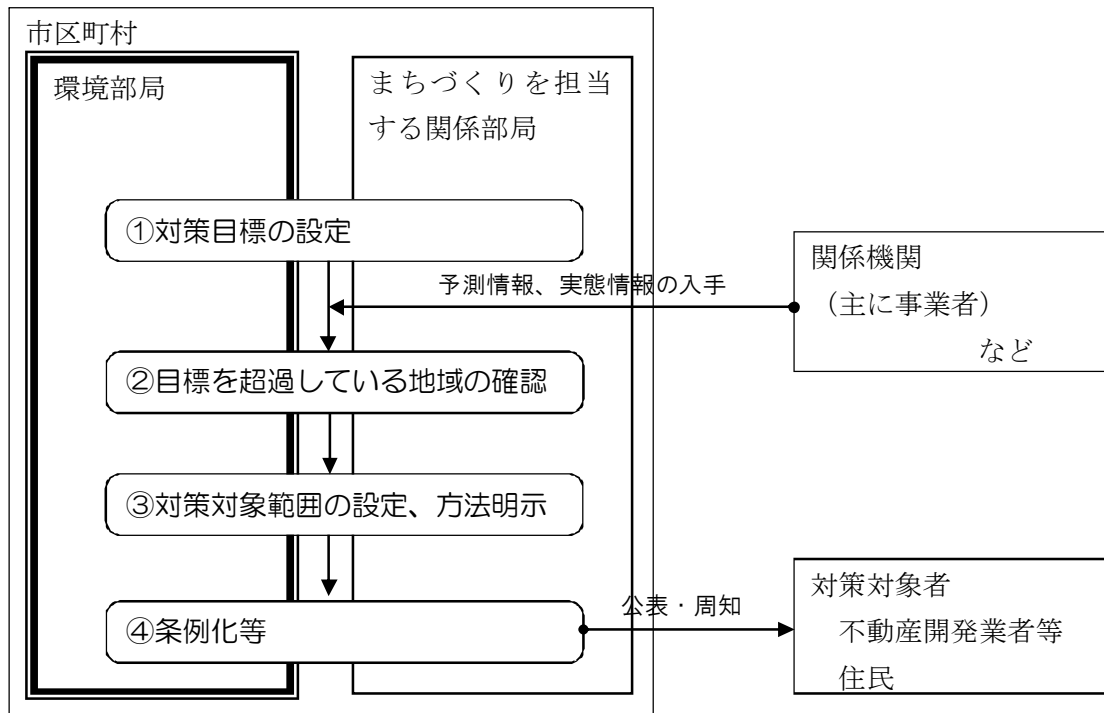


図 3.5 取組手順例（対策対象範囲の設定）

## ii) 取組に当たっての留意点

- ・ 対策対象範囲の設定では、環境基準を超えるおそれのある範囲を明らかにすることが重要であり、そのための手法として、実測調査や予測計算を行うことが考えられるが、交通施設の規模により、対策対象範囲を一律或いは段階的に定めることも考えられる。
- ・ 対策対象範囲を設定するための根拠資料として、日頃から蓄積している予測情報や実態情報により、道路や鉄道の路線ごとに、環境基準を超過する範囲を概ね把握しておくことが望ましい。

## iii) 取組事例

対策対象範囲は、概ね下表に示すとおり設定されている。なお、参考資料<sup>2</sup>に参照元 (URL) を掲載しているので参照頂きたい。

表 3.3 取組事例（対策対象範囲の設定）

No	対策	対象	対策範囲	団体名	根拠法令等
1	緩衝帯	沿道	特定の路線 10m 以内	八尾市	八尾市公害防止条例
2	防音性能	沿道	特定の路線 0m～50m 以内	神戸市	神戸市民の健康の保持及び良好な生活環境の確保のための自動車の運行等に関する条例
3			特定の路線 30m 以内	中野区	中野区環七沿道地区計画地区内における建物の制限に関する条例
4			特定の路線 10m～60m 以内	尼崎市	尼崎市の環境をまもる条例
5			特定の路線 50m 以内	横浜市	集合住宅等の防音対策指導書
6			幹線道路に面する地域 要領に定める「大規模建築物」に該当する全ての住居	大阪市	大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領の規定に基づく騒音・大気汚染等に係る居住環境の保全基準
7			沿線	特定の鉄道 50m 以内	横浜市
8		沿線	鉄道路線 50m 以内 要領に定める「大規模建築物」に該当する全ての住居	大阪市	大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領の規定に基づく騒音・大気汚染等に係る居住環境の保全基準

<sup>2</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元 (URL) 参考-2 対策対象範囲の設定」参照。

### (3) 土地利用対策

#### 1) 都市計画区域マスタープラン・都市計画マスタープラン（市町村）

##### ■ ねらい

都市の将来像やまちづくりの方向性を明らかにする「マスタープラン」において、住環境への配慮事項を明記することにより、まちづくりの観点からも交通騒音問題に取り組む姿勢を関係部局等で共有し、横断的な対策の円滑な実施を期待するものである。

##### ■ 具体的指針

「マスタープラン」に係る事務は主として都市部局が所管するものであるが、環境部局は日頃から住環境の現状および今後の見通しをできるだけ正確に把握し、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合には、都道府県が決定する「都市計画区域マスタープラン」（都計法第六条の二）又は市町村が決定する「都市計画マスタープラン（市町村）」（都計法第十八条の二）において、住環境への配慮に関する記載をするよう、都市部局に求めることが望ましい。

また正式な手続きにおいて、環境部局は、都市部局が作成した素案に対して、沿道・沿線における交通騒音問題を未然に防止するという観点等からまちづくりの方向性を確認し、必要に応じて具体的な記載内容を提案、修正の申し入れ等を行うことが望ましい。

(解説)

##### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

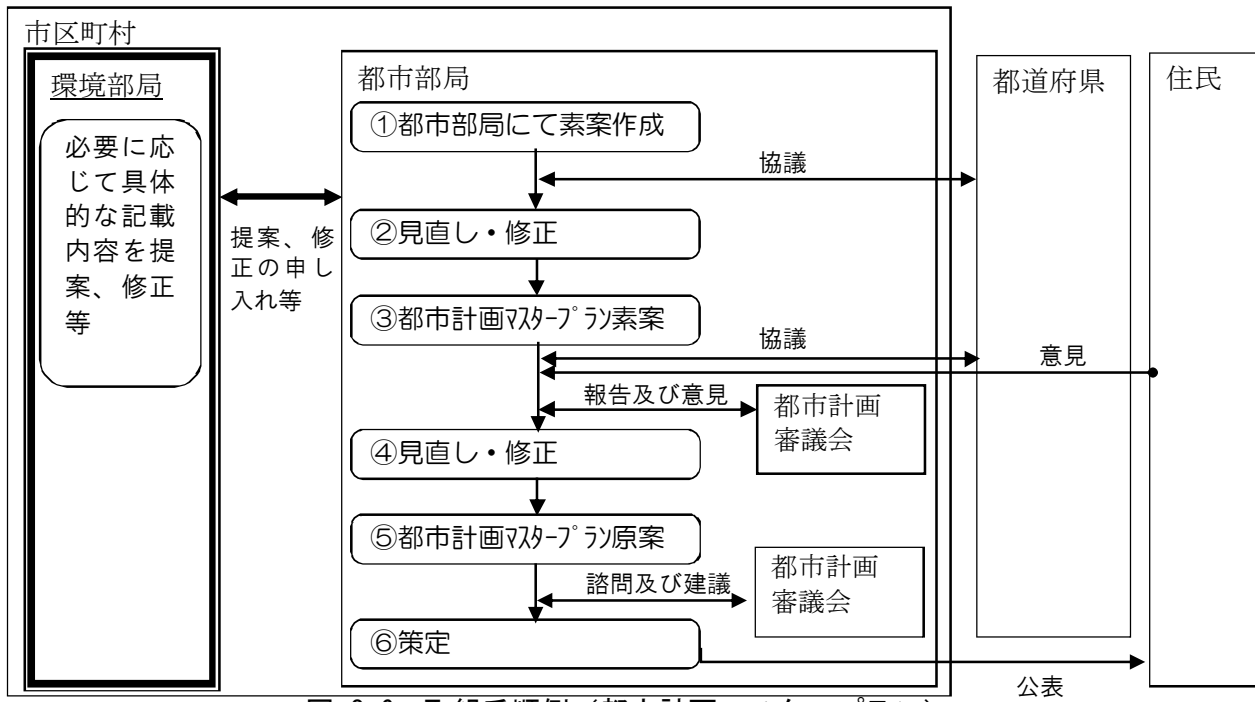


図 3.6 取組手順例（都市計画マスタープラン）

## ii) 取組に当たっての留意点

- ・マスタープランの策定・改訂に当たって、運用指針では以下の通り助言しており、交通騒音による影響について十分に配慮し、住環境の向上を図るため、交通騒音問題の未然防止に関する配慮事項を記載することが望ましい。

都市計画区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運用指針 IV-1-2 II)1. (1)⑩ 都市計画区域マスタープランを定めるに当たっては、当該マスタープランに盛り込む事項が当該都市計画区域の生活環境、自然的環境等に及ぼす影響について十分に配慮することが望ましい。</li> <li>・運用指針 IV-1-2 II)1. (4)①3b 居住環境の向上を図るべき地区等について、各々の目指す市街地像を具体的に示すことが望ましい</li> </ul>
都市計画(市町村)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運用指針 IV-1-2 2. (1)⑤ 市町村マスタープランには、各市町村の判断で、各種の社会的課題(環境負荷の軽減、…等)への都市計画としての対応についての考え方を、必要な関係部局と調整を図ったうえで、記述することも考えられる。</li> <li>・運用指針 IV-1-2 2. (1)⑥ 市町村マスタープランを定めるに当たっては、当該マスタープランに盛り込む事項が、当該区域の生活環境、自然的環境等に及ぼす影響について十分に配慮することが望ましい。</li> </ul>

## iii) 取組事例

マスタープランに用いられている住環境への配慮に関する文例は、以下のとおりである。  
なお、参考資料<sup>3</sup>に参照元 (URL) を掲載しているので参照頂きたい。

都市計画区域	沿道	<p>岐阜県/美濃加茂都市計画区域マスタープラン 4.4-1 1.(2)③沿道商業地(P.美濃加茂-21)</p> <p>・主要な都市計画沿道商業地:・・中略・・主要幹線道路沿道に配置し、沿道サービスの向上と後背地の住宅地の環境保全に配慮しつつ、沿道型商業施設の立地誘導を図ります。</p>
	沿線	<p>熊本県/熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針 第3章4. (2)②周辺市街地の整備方針(P.39)</p> <p>●高速交通拠点周辺の整備</p> <p>新幹線新駅周辺については、開発を効果的に誘導するような土地利用計画のもと新たな玄関口にふさわしい景観形成を図ります。</p> <p>新しく設置されるインターチェンジ周辺は、・・中略・・住宅や商業施設との混在化が生じる可能性もあることから、明確な土地利用の方針に基づき用途地域、特定用途制限地域などの土地利用規制をあわせて行います。</p>
都市計画(市町村)	沿道	<p>宮崎市/都市計画マスタープラン 第4章6. (2)整備方針 (P.88)</p> <p>・幹線道路の沿道においては、適正な土地利用の規制・誘導により、沿道環境の悪化の防止と周辺居住環境との調和に努めるとともに、土地区画整理事業や地区計画等によるまちづくりと併せた良好な土地利用の規制・誘導など、良好な沿道環境の形成に努めます。</p>
	沿線	<p>八代市/都市計画マスタープラン V. 2. 2-2地域づくりの方針(P.112)</p> <p>・新八代駅及び八代駅周辺は、周辺の良好な住環境と一体的な市街地形成をするとともに、商業・業務施設などの民間施設の立地を促進します。</p>

<sup>3</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元 (URL) 参考-3 マスタープラン」参照。

## 2) 用途地域

### ■ ねらい

用途地域の指定又は変更の際に、交通騒音問題に配慮した用途地域の選定を求めることにより、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合において、新たな宅地開発の抑制や交通騒音問題を考慮に入れた土地利用を促し、交通騒音問題の未然防止等を期待するものである。

### ■ 具体的指針

環境部局は、用途地域の指定又は変更の検討時に情報提供が受けられ、かつ意見を述べる事が出来るよう、日頃から都市部局と連携・協働体制を整備しておくべきである。

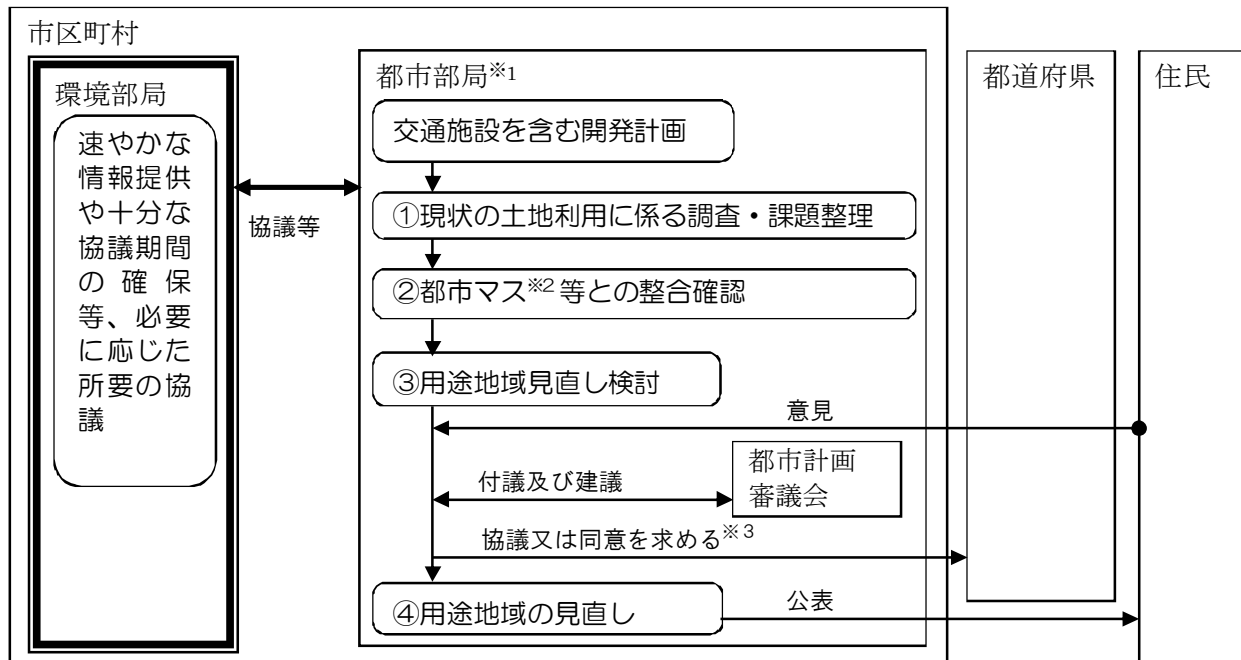
用途地域の指定・変更は、主として都市部局の事務であるが、環境部局は、沿道・沿線地域において、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合は、交通騒音問題に配慮した用途地域の選定が行われるよう、予め都市部局と調整しておくことが望ましい。

また正式な手続きにおいて、環境部局は都市部局に対し、遺漏なく調整が行われるよう速やかな情報提供や十分な協議期間の確保等を求め、交通騒音問題に配慮した用途地域の選定が行われているか等を確認した上で、必要に応じて所要の協議を行うことが望ましい。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。



※1 用途地域の変更は、都市計画等の提案制度を活用して地権者等から発案される場合もある。

※2 都市マス: 都市計画区域マスタープラン、都市計画マスタープラン

※3 決定に当たって、市町村は予め都道府県に協議しなければならない、町村は都道府県の同意を得なければならない。

図 3.7 取組手順例 (用途地域の指定)

ii) 取組に当たっての留意点

- ・用途地域の指定・変更に合わせて、運用指針では下表の通り助言しており、交通施設と沿道・沿線の土地利用との調和、円滑な交通の確保等を勘案して、都市部局と連携して取り組むことが望ましい。
- ・用途地域の指定・変更に伴い、環境基準の類型地域も指定・変更すべき場合がある。「騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について」(H13.1.5 環境庁大気保全局長通達) および「新幹線鉄道騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について」(同)に基づき、類型地域の指定を遺漏なく適切に行うべきである。

表 3.4 環境保全に配慮した望ましい用途地域の指定方法

(注:運用指針 IV-2-1 土地利用 II)D. 1. (5)より作成)

対象		状況	変更 新規	望ましい用途地域の指定
沿道	幹線道路	道路交通騒音が環境基準超過している、又は、超過することが予想される場合	変更	住居地域 <sup>※1</sup> への変更は行わないことが望ましい
			新規	住居地域 <sup>※1</sup> の指定は行わないことが望ましい
		都市計画事業が見込まれており、非住居系の土地利用を図ることが望ましい地域の場合	変更	近隣商業地域、準工業地域等へ変更することが望ましい
	新規		近隣商業地域、準工業地域等へ指定することが望ましい	
	準住居地域の指定を行う場合で、道路交通騒音が環境基準超過している、又は、超過することが予想される地域の場合	—	道路に面する部分に非住居系用途を誘導することなどに努めることが望ましい	
沿線	鉄道	原則	変更 新規	住居専用地域を定めないことが望ましい
		良好な住居の環境の保護に支障がないと認められる場合 <sup>※2</sup>	変更 新規	住居専用地域を定めても問題は少ない
	新幹線鉄道	原則	新規 変更	住居地域 <sup>※1</sup> の指定は行わないことが望ましい

※1:住居地域=住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域

※2:公園、緑地等が緩衝帯としての役割を果たす場合、地区計画等により必要な制限がなされる場合



### iii) 取組事例

用途地域の変更を行う際に、環境保全に配慮した取組事例を下図に示す。なお、参考資料<sup>4</sup>に参照元（URL）を掲載しているので参照頂きたい。

〔沿道における用途地域の指定変更〕

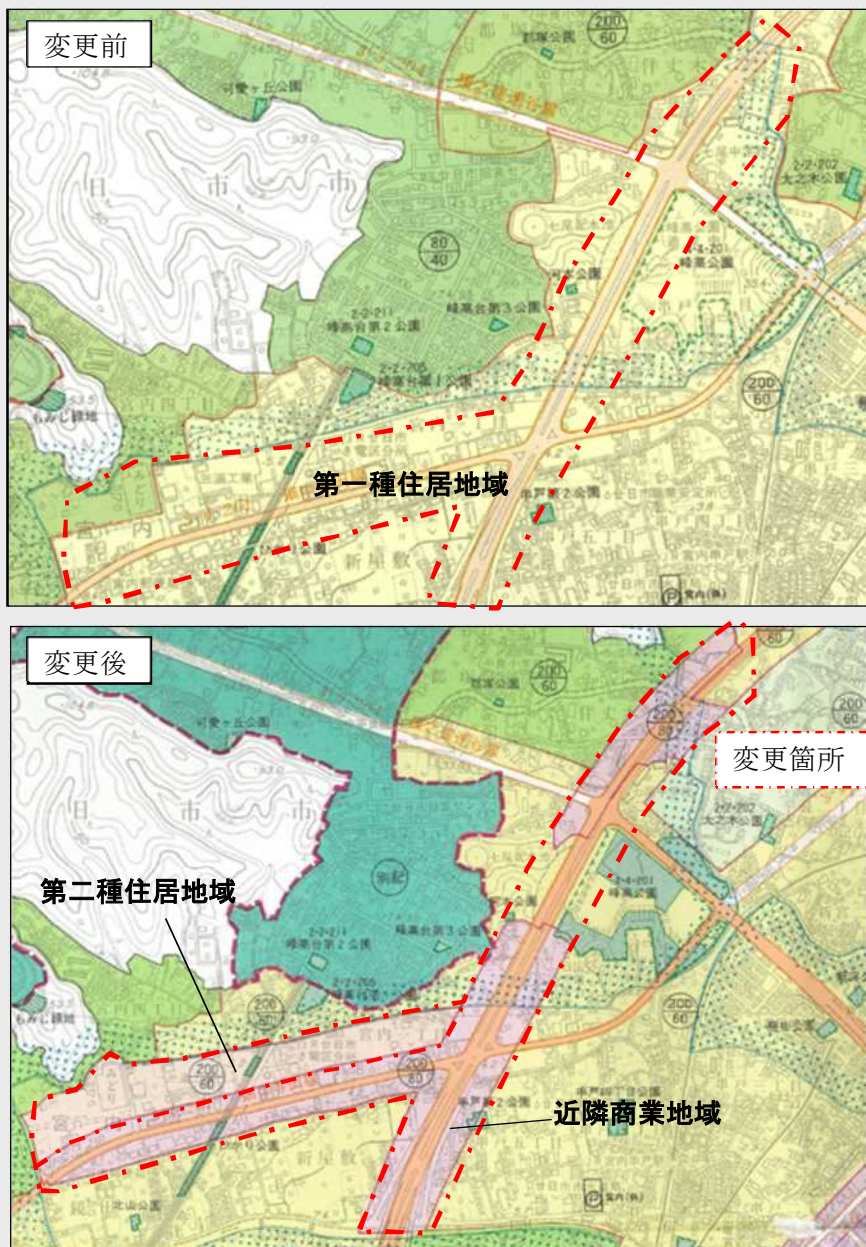


図 3.8 用途地域変更例（沿道・廿日市市）

<sup>4</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元（URL） 参考-4 用途地域」参照。

### 3) 地区計画

#### ■ ねらい

沿道・沿線に隣接する地域（沿道・沿線側から数えて一列目の建物等）に、非住居系建物や高い防音性能を有する建物、公園等の緩衝空間を誘導すること等により、背後地での交通騒音の緩和を図り、交通騒音問題の未然防止等を期待するものである。

#### ■ 具体的指針

環境部局は、地区計画の立案時に情報提供が受けられ、かつ意見を述べる事が出来るよう、日頃から都市部局と連携・協働体制を整備しておくべきである。

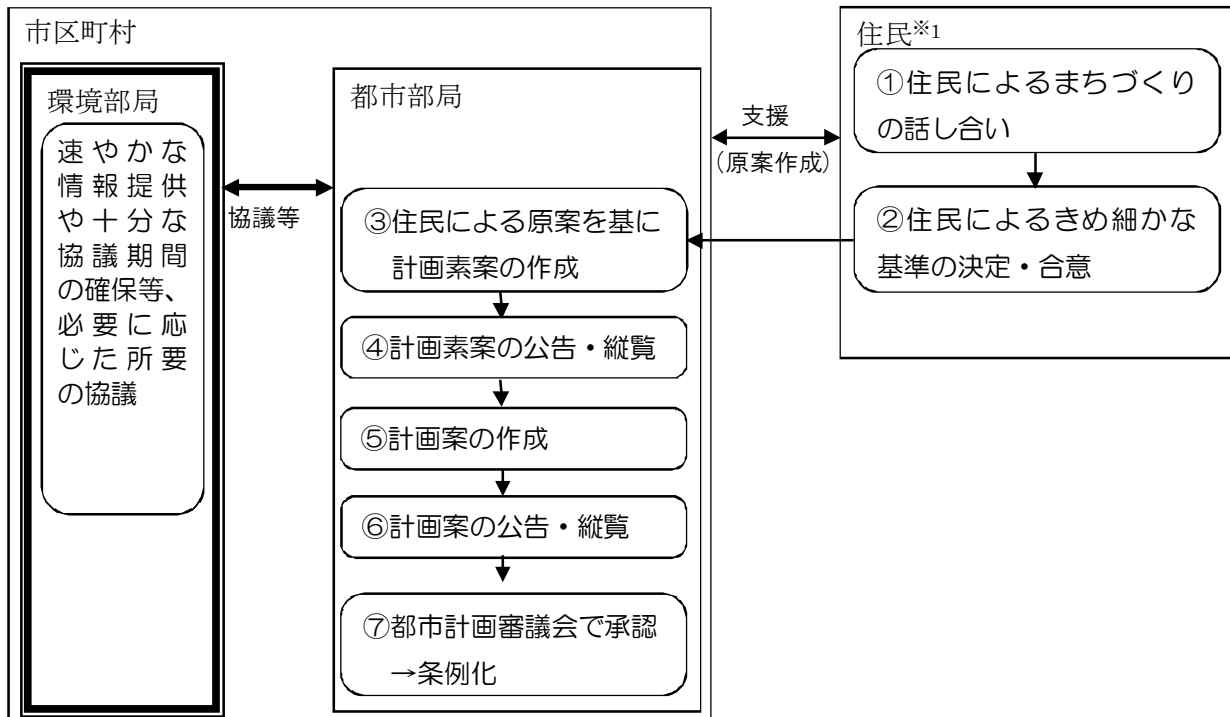
土地利用計画の策定・変更は、主として都市部局の事務であるが、環境部局は、沿道・沿線地域において、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合は、交通騒音問題に配慮した地区計画の策定・変更が行われるよう、予め都市部局と調整しておくことが望ましい。

また正式な手続きにおいて、環境部局は都市部局に対し、遺漏なく調整が行われるよう速やかな情報提供や十分な協議期間の確保等を求め、交通騒音問題に配慮した地区計画となっているか等を入念に確認した上で、必要に応じて所要の協議を行うことが望ましい。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。



※1 本図は住民からの提案制度を活用した例であり、本図の他に区画整理事業者や都市部局で実施するものもある。

図 3.9 取組手順例（地区計画）

## ii) 取組に当たっての留意点

- ・都計法第十二条の四第一項第一号に基づく地区計画の策定・変更に合わせて、運用指針では以下の通り助言しており、交通騒音による影響について十分に配慮し、交通騒音問題の未然防止等を都市部局と連携して取り組むことが望ましい。

・運用指針 IV-2-1 土地利用 II)D. 1. (5)④

4) 準住居地域を指定する場合は、環境保全に十分配慮することとし、幹線道路の沿道で道路交通騒音が、環境基準を超過している又は超過することが予想される地域については、道路交通騒音等に係る環境の保全を図るため、地域の実情に応じて地区計画等の手法により道路に面する部分に非住居系用途を誘導することなどに努めることが望ましい。

5) 鉄道沿線については、原則として、住居専用地域を定めないことが望ましい。

ただし、都市施設である公園、緑地若しくは地区計画等により確保される緑地帯又は地形等が緩衝帯としての役割を果たす場合、地区計画等若しくは特別用途地区により、当該地域に必要な制限がなされる場合等にあつて、当該地域の低層住宅又は中高層住宅に係る良好な住居の環境の保護に支障がないと認められるときは、住居専用地域を定めることにより相互に問題が発生することは少ないものである。

## iii) 取組事例

交通騒音問題の未然防止を主たる目的とした事例を次頁以降に示す。また、主たる目的は異なるが、良好な住環境の創出を目的として地区計画において壁面位置の制限や緑化率の指定を行い、結果として交通騒音問題の未然防止或いは軽減につながると考えられる類似事例を併せて示す。

なお、参考資料<sup>5</sup>に参照元（URL）を掲載しているので参照頂きたい。

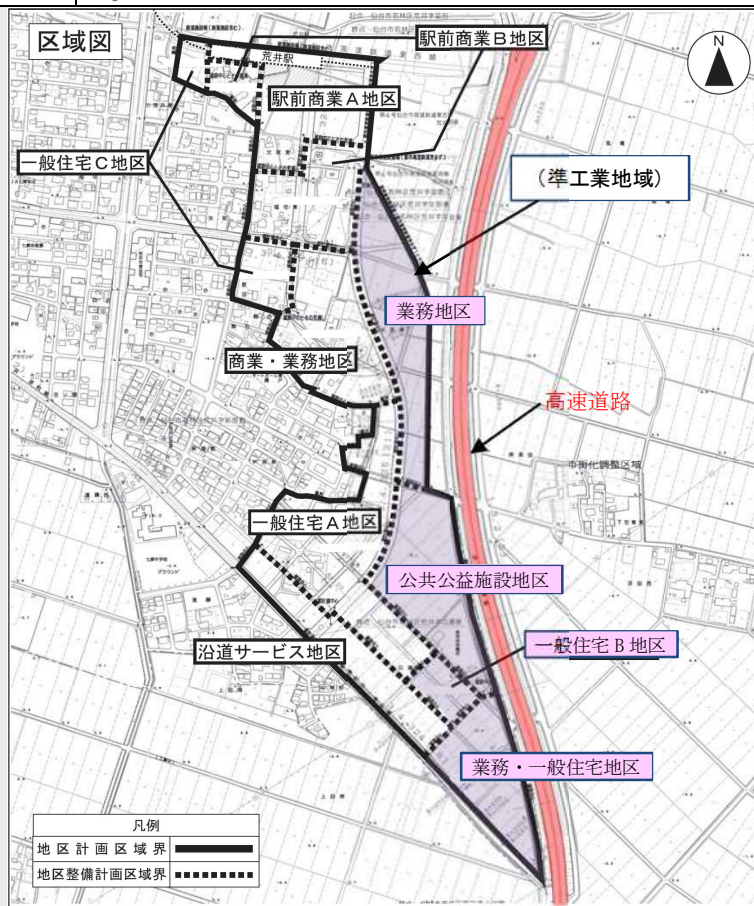
<sup>5</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元（URL） 参考-5 地区計画、沿道地区計画」参照。

〔地区計画に伴う、用途の制限〕

高速道路わき工場等跡地において、土地区画整理事業を実施した。環境部局意見を反映して、高速道路沿道の地区を準工業地域とし、さらに、地区計画の中で住宅の建築を制限した事例。

仙台市 荒井東地区（若林区）（平成24年5月18日都市計画決定）

荒井東地区計画の目標	荒井東地区は、地下鉄東西線 荒井駅の南側に位置しており、土地区画整理事業により基礎整備を行います。 地区計画を定めることにより、駅に近接する利便性を活かしながら、周辺の既存住宅地との調和にも配慮した、良好な市街地環境の形成を目指します。
地区整備計画区域（高速道路沿道等の準工業地域の地区のみ抜粋）	まちづくりの方針（土地利用の方針）
業務地区	新井駅に近接し、かつ幹線道路の沿道に位置する地区として、業務関連施設を主体とした土地利用を図る。
公共公益施設地区	公営住宅等の公共施設の立地を図る。
一般住宅B地区	中層住宅を主体とした施設の立地を図る。
業務・一般住宅地区	幹線道路の沿道に位置する地区として、業務関連施設や沿道サービス施設を主体とした土地利用を誘導するとともに、自動車騒音の影響を考慮しながら、住宅地としての整備を図る。



仙台市「地区計画ガイド」区域図に加筆した。

地区整備計画区域（高速道路沿道等の準工業地域の地区のみ抜粋）	用途の制限
業務地区	下記の建築物は建築できない。（住宅関連のみ抜粋した）。 ・専用住宅 ・4階以上の階を住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿又は長屋の用途に供するもの
公共公益施設地区	・専用住宅 ・兼用住宅
一般住宅B地区	・4階以上の階を住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿又は長屋の用途に供するもの
業務・一般住宅地区	・4階以上の階を住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿又は長屋の用途に供するもの

出典) 仙台市「地区計画ガイド」より作成

図 3.10 建物建築の制限（沿道・仙台市）

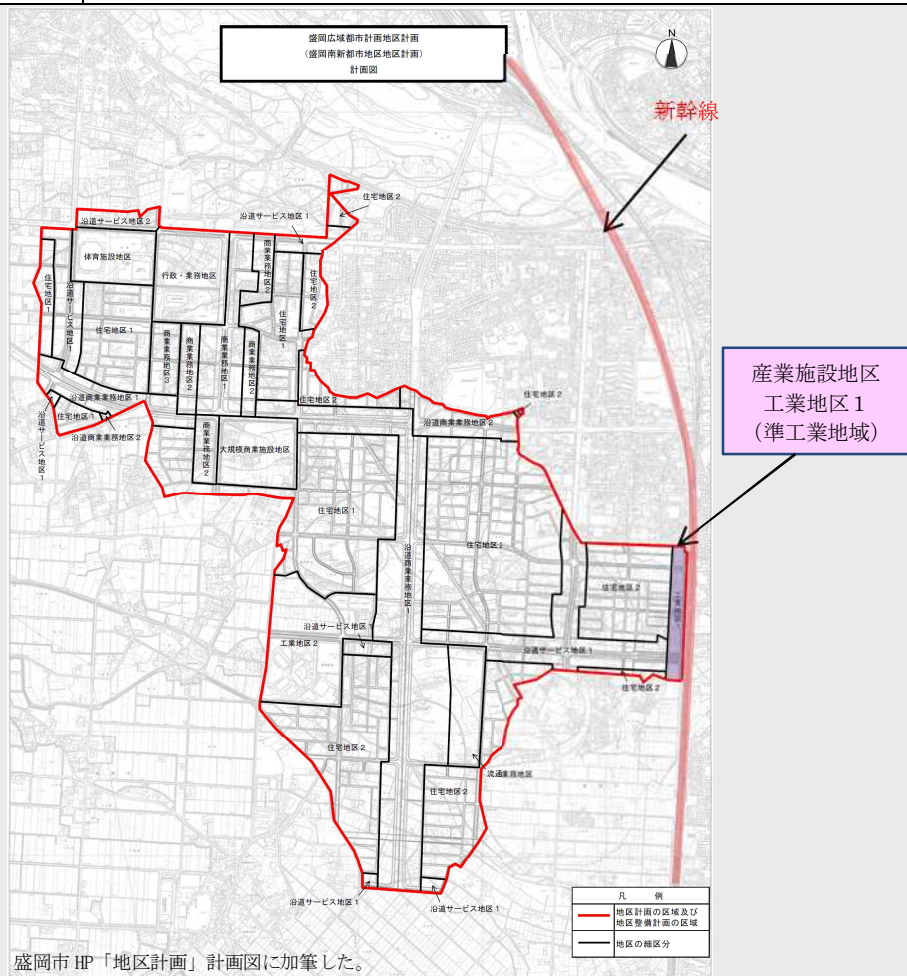
〔地区計画に伴う、用途の制限〕

新幹線沿線において、都市計画運用指針に従って準工業地域とし、地区計画の中で住宅を制限した事例。

盛岡市 盛岡南新都市地区計画（平成13年4月14日都市計画決定、平成23年1月6日変更）

**地区計画の目標**  
 盛岡南新都市地区は、市内の南西に広がる田園地帯に新しい複合的な都市づくりをめざすもので、これから盛岡市が北東北の拠点都市として発展していくための重要な地区に位置づけられている。  
 現在の都心部から盛岡駅西口地区、そして盛岡南新都市へと続く軸状の都心地区をつくりだすため、都市計画道路盛岡駅本宮線沿線に高次の都市機能が集積する中心地区の形成を図る。あわせて、都市型産業が立地する市街地及び良好な住宅地の形成を図る。  
 このため、本地区計画を策定し、適正な土地利用を図るとともに、美しい都市景観を誇る盛岡の新都市にふさわしい、ゆとりと潤いのある魅力的な都市環境の創出を図ることを目標とする。

地区の区分	地区の細区分	まちづくりの目標（新幹線沿線の地区区分のみ抜粋）
産業施設地区	工業地区1	JR沿線の地区であり、地区内の既存の工場等の集約立地をはかるとともに、隣接する既存の住宅地と調和した環境悪化をもたらすおそれのない工業地区の形成をめざします。



用途地域による制限：○印は建てられるものを示す。 地区計画による制限：×印は用途地域では建てられるが、地区計画で制限する用途		地区計画の地区区分 ( )内は用途地域	産業施設地区（新幹線沿線の地区区分のみを抜粋）
建築物の用途（住宅のみを抜粋）			工業地区1（準工業）
住宅	住宅		×注)
	共同住宅、寄宿舎、下宿		×注)
	兼用住宅で事務所、店舗等の規模が定められた規模以下のもの		○

出典) 盛岡市 HP 盛岡南新都市・地区計画の手引きより作成

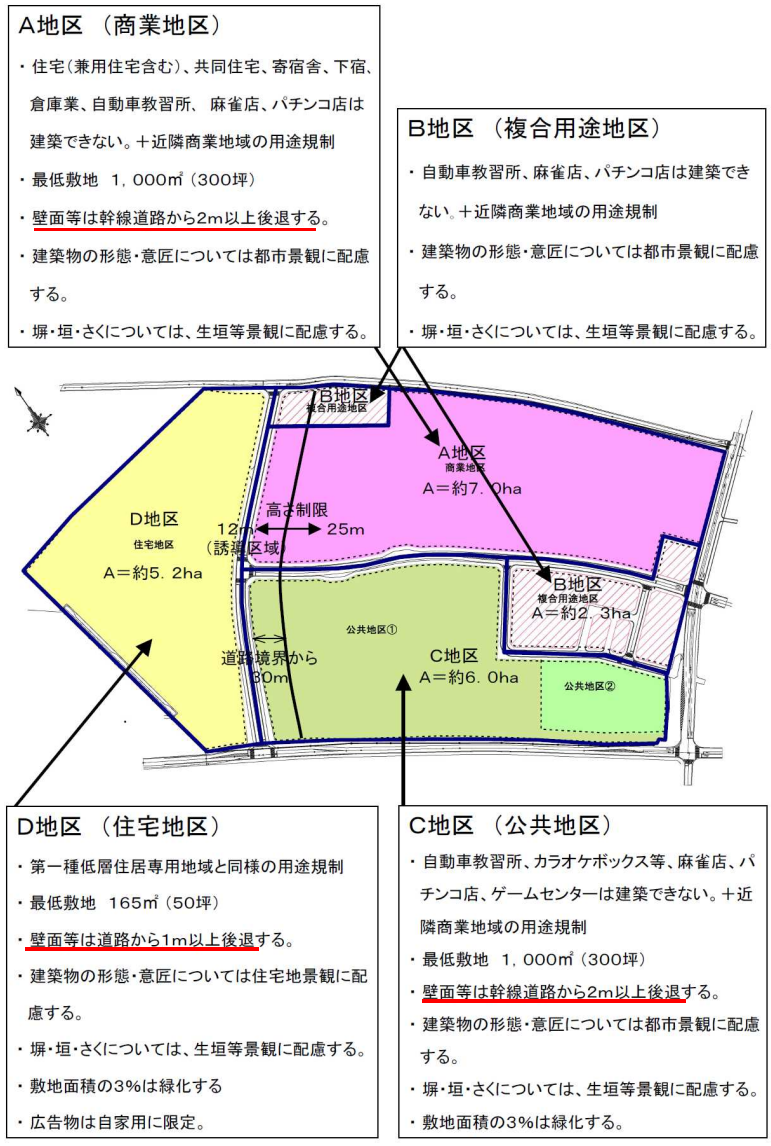
図 3.11 建物建築の制沿線・盛岡市)

〔土地利用計画に伴う、緑地の配置及び壁面の位置の制限〕

交通騒音問題の未然防止を主たる目的とした事例ではないが、良好な住環境の創出を目的として、地区計画において壁面位置の制限や緑化率の指定を行い、結果として交通騒音問題の未然防止或いは軽減につながると考えられる参考事例。

上田市 天神三丁目地区計画（平成 19 年 12 月 28 日都市計画決定）

<p>地区計画の目標</p>	<p>本天神三丁目地区は、大規模工場跡地を核とした土地区画整理事業により、新たな都市基盤が整備される地区である。 上田駅に非常に近く、上田城、千曲川といった上田市の象徴的な場所にも隣接しているという立地特性を踏まえ、「公共施設の街なか立地による拠点性・求心力の向上」、「他地域や郊外に流れている消費者を呼び戻すための商業集積・魅力づくり」、「良好な住環境の創出による街なかの定住人口の確保」によるまちづくりを複合的・計画的に誘導することにより、魅力的な市街地の形成を図り、中心市街地を活性化していくことを地区整備の目標とする。</p>
<p>その他の地域の整備・開発及び保全に関する方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内に存する既存樹木の保全・活用を図るとともに、地区内の緑化を推進する。特に、沿道や敷地境界線沿いの緑化を促進し、緑豊かな市街地環境の形成を図る。</li> <li>・上田城からの眺望景観、千曲川沿いや太郎山などの自然景観を踏まえ、周辺環境との調和を第一の旨とし、信州上田らしい質の高い市街地景観の形成に努める。</li> <li>・公共スペース及び不特定多数の移動がある場所は、高齢者や身体障害者の利用に配慮し、バリアフリー構造とする。</li> </ul>



出典) 上田 HP 「上田市の地区計画」より作成

図 3.12 緑地の配置及び壁面の位置の制限（沿道・上田市）（類似事例）

#### 4) 沿道地区計画

##### ■ ねらい

交通量が多く、既に著しい道路交通騒音に曝されている幹線道路の沿道において、緩衝建物の誘導や間口率の制限等を計画的に行うことにより、道路交通騒音問題の未然防止或いは軽減を期待するものである。

##### ■ 具体的指針

環境部局は、交通量が多く、既に著しい道路交通騒音に曝されている幹線道路の中から、沿道法の適用が必要と判断される道路を道路管理者と連携して抽出し、基礎調査を実施した上で、改めて必要性を判断し、都市部局等関係部局と連携して都道府県に対し事前協議等の申し入れを行い、指定に向けた手続きを推進することが望ましい。

事前協議後は、沿道法に定められた手続きに従い沿道整備道路の指定手続きを連携して進めるとともに、まちづくりを担当する関係部局が主体となって作成する沿道地区計画について、基礎調査結果等に基づき適切な助言等を行うことが望ましい。

また指定・策定手続きが終了した後は、まちづくりを担当する関係部局が主体となって進める沿道地区計画に基づく取組や、道路管理者ほか関係機関が主体となって進める道路交通騒音減少計画に基づく取組について、環境部局も連携して進捗管理を行い、適切な助言や協働した取組を行うことが望ましい。

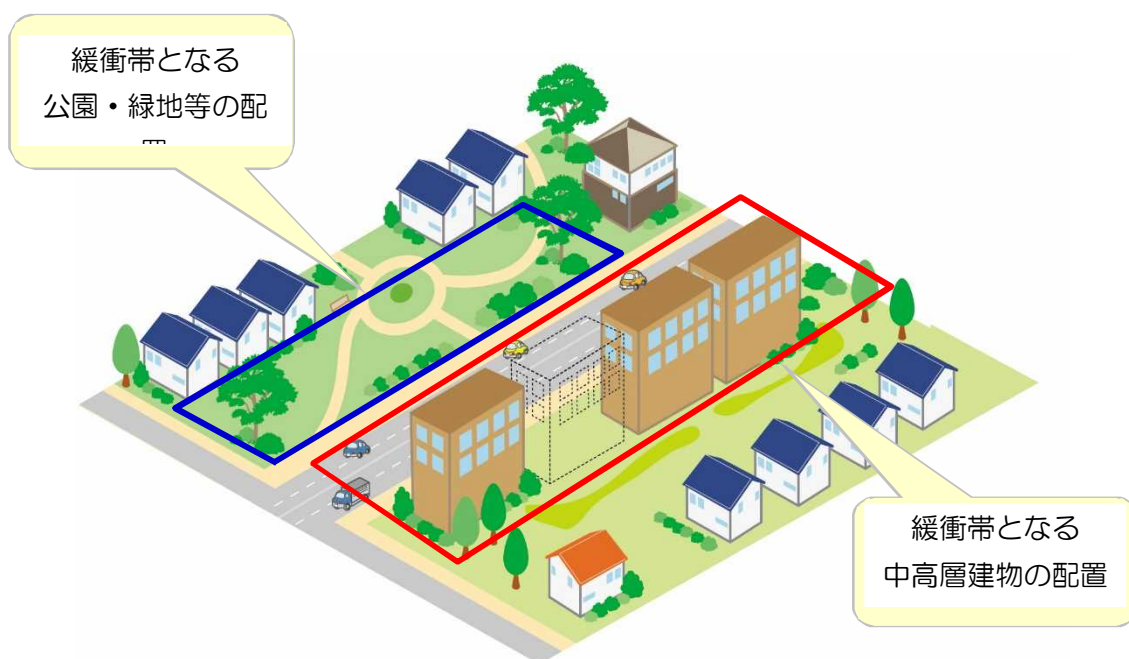


図 3.13 沿道地区計画イメージ

(解説)

i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

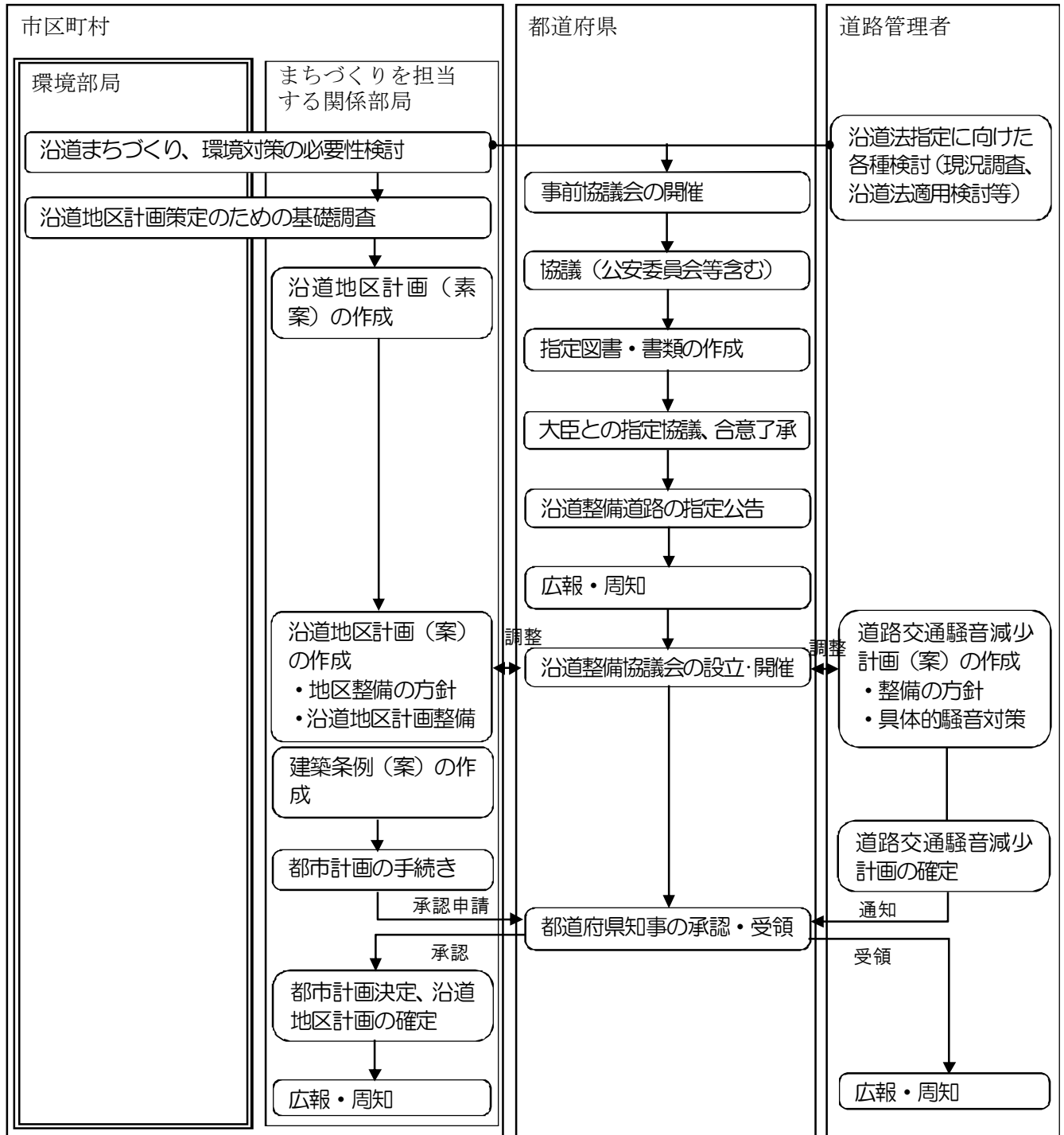
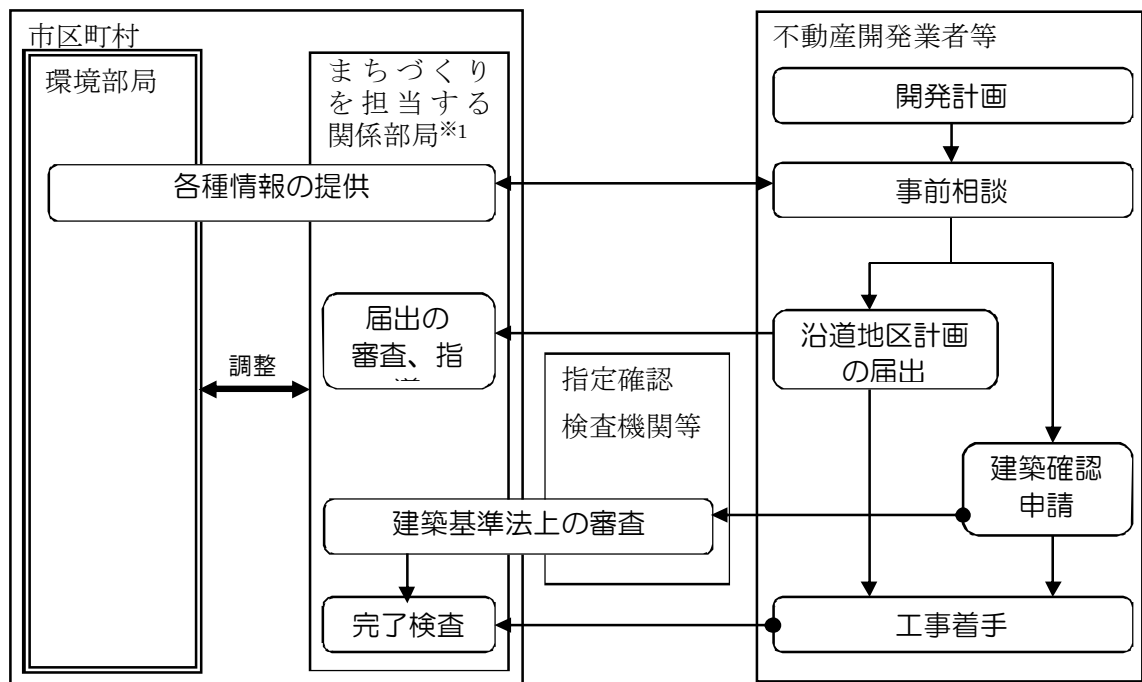


図 3.14 取組手順例 (沿道地区計画の策定)





※1 特定行政庁ではない市区町村の場合は、都道府県が建築基準法上の審査事務を担当する。

図 3.15 取組手順例（沿道地区計画の運用）

## ii) 取組に当たっての留意点

- 沿道法が適用される道路の指定要件は下記のとおりである。

<p><b>【指定要件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通量 1 万台/日 (大型車混入率が幹線道路の標準的な値を超える場合は、4 千台/日以上 1 万台/日未満)</li> <li>○道路端の騒音レベルが、70dB を超える (LAeq, 8h (昼間)) または 65dB を超える (LAeq, 16h (夜間))</li> <li>○原則 2 車線以上</li> <li>○住宅が連担していること</li> </ul>
---

- 沿道整備道路に指定され、沿道地区計画や関連条例が整備された場合、住宅の防音工事や緩衝建築物の建設等に際して、助成金や負担金を受けることができる場合があるので、この点にも留意して是非を検討することが必要である。
- 建基法の改正（平成 11 年施行）に伴い、建築確認検査業務が指定確認検査機関に対して民間開放された。そのため届出の審査手続きを設計する際には、都市部局や建築部局と連携して建築確認検査前の事前相談時に周知及び確認作業の徹底を図るとともに、建築部局と連携して指定確認検査機関へ協力（チラシ配布等制度周知など）を要請する等、実効性を高める方策を合わせて考慮することが必要である。
- 沿道法に基づく沿道地区計画の策定に当たり、運用指針では以下のとおり助言しており、道路交通騒音による影響について十分に配慮し、都市部局と連携して道路交通騒音問題の未然防止等に取り組むことが望ましい。

・運用指針 IV-2-1 土地利用 II)H. 3. 沿道地区計画 (2)

③沿道地区整備計画

1) 間口率の最低限度

沿道整備道路の構造、当該区域における土地利用の現状及び将来の見通し、道路交通騒音の状況、敷地の規模、形成、方位等を総合的に勘案して、背後地の住居等に対して遮音上有効であるように定めるものとし、原則として7/10以上に定めることが望ましい。

2) 建築物の高さの最低限度

沿道整備道路の構造、当該区域における土地利用の現状及び将来の見通し、経済力、都市施設の整備状況、背後地の住居等に対する遮音効果等を総合的に勘案して定めることが望ましい。

この場合において、沿道整備道路に接する敷地については、沿道整備道路に面して建築物の各部分の高さが沿道整備道路の路面の中心から5m以上となるように定めることが望ましい。

3) 建築物の構造に関する遮音上必要な制限

間口率の最低限度及び建築物の高さの最低限度を定める場合において、背後地の住居等に対して遮音上有効な構造となるように定めることが望ましい。

iii) 取組事例

沿道地区計画の事例を以下に示す。

なお、参考資料<sup>6</sup>に参照元 (URL) を掲載しているので参照頂きたい。

表 3.5 取組事例 (沿道地区計画に関する条例)

No	対策内容	団体名	根拠法令等
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・間口率：7/10 以上</li> <li>・建築物の高さの最低限度： 路面の中心から 5m 以上</li> </ul>	杉並区	杉並区沿道地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例
2		練馬区	練馬区沿道地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例
3		品川区	品川区地区計画等の区域内における建築物の制限に関する条例

<sup>6</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元 (URL) 参考-5 地区計画、沿道地区計画」参照。

## 5) 公園・緑地等緩衝帯の配置（地方公共団体）

### ■ ねらい

沿道・沿線に隣接する地域に、公園・緑地を配置して緩衝帯としての機能を持たせることにより、交通騒音問題の未然防止或いは軽減を期待するものである。

### ■ 具体的指針

公園・緑地の配置は、主として都市部局の取組であるが、沿道・沿線地域での交通騒音問題の未然防止或いは軽減にも資するため、環境部局は都市部局に対し、配置計画を検討する段階から積極的に情報提供を求め、必要に応じて検討に参画したり、所要の協議を行うことが望ましい。

また、公園・緑地の整備が行われる段階では、環境部局は、交通騒音の未然防止或いは軽減にも効果が発揮されるよう必要に応じて助言を行うとともに、整備後の効果を測定等して共有することが望ましい。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

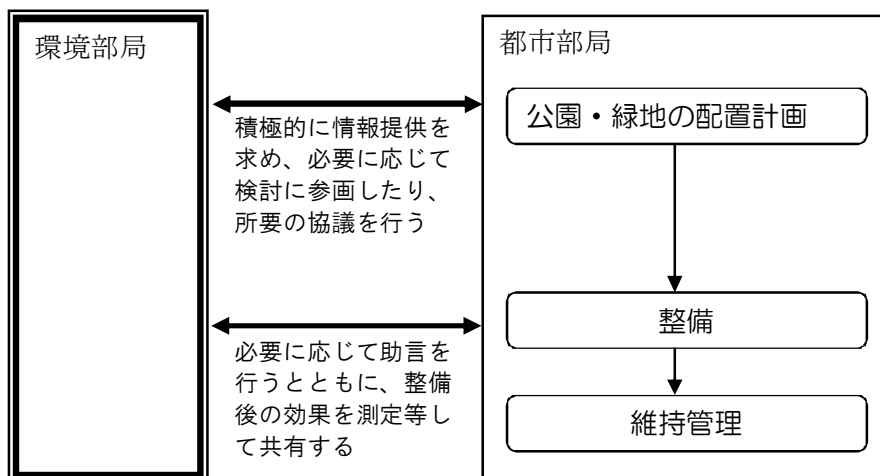


図 3.16 取組手順例（公園・緑地等緩衝帯の配置（地方公共団体））

## ii) 取組に当たっての留意点

- 公園・緑地等緩衝帯の配置に当たり、運用指針では以下のとおり助言しており、交通騒音による影響について十分に配慮し、都市部局と連携して交通騒音問題の未然防止等に取り組むことが望ましい。

### 運用指針 IV-2-2 II) B. 1. (1)公園③配置

公園の配置は、環境保全、レクリエーション、防災、景観形成等の観点からする緑地(この場合はⅢ-3章末に定義する「緑地」である。)の系統的な配置の一環として定めることが望ましい。計画に当たっては、自然地の分布、土地利用、交通系統等の現況及び計画を勘案して、以下に掲げる種別毎の方針を基準とすることが望ましい。

(略)

### 運用指針 IV-2-2 II) B. 1. (2)緑地②配置

緑地の配置は、次の事項を考慮して計画することが望ましい。

(略)

ウ 主として緩衝の用に供する緑地は、工業地、幹線道路、鉄軌道、空港、供給処理施設等と住宅地、商業地等が隣接する地域において、公害の緩和、災害の防止等の目的に応じた緩衝地帯として有効に機能しうよう配置する。

## iii) 取組事例

交通騒音問題の未然防止を主たる目的とした事例は確認できなかったが、沿道・沿線地域に隣接して配置される公園や緑地等は、効果の大小は異なるものの交通騒音問題を軽減させる一定の効果があるため、積極的な取組を期待したい。

## 6) 公園・緑地等緩衝帯の配置（不動産開発業者）

### ■ ねらい

不動産開発業者が、地区のまちづくりのルール（地区計画、まちづくり協定等）に配慮し、開発行為を行う際に沿道・沿線に隣接する地域に公園・緑地を配置して緩衝帯としての機能を持たせることにより、交通騒音問題の未然防止或いは軽減を期待するものである。

### ■ 具体的指針

本取組は、主として不動産開発業者が、建築部局または都市部局の指導審査を受けて進めるものであるが、沿道・沿線地域での交通騒音問題の未然防止或いは軽減にも資するため、不動産開発業者への指導・審査等の際に環境部局からも積極的に意見を述べ、必要に応じて所要の協議を行うことが考えられる。

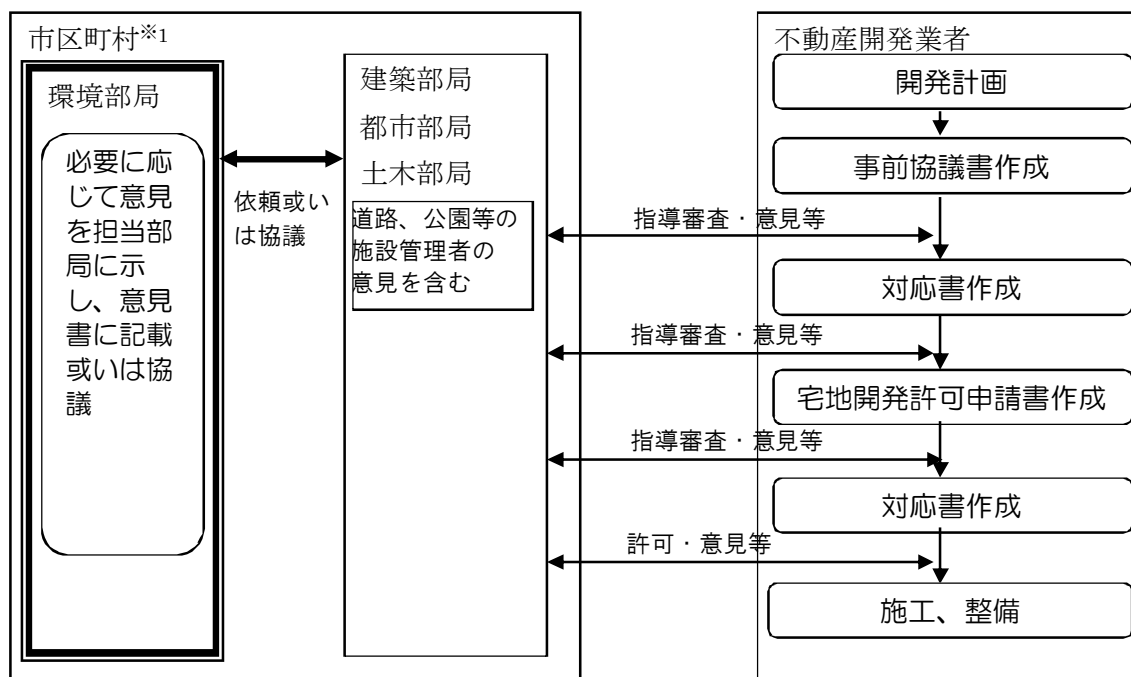
具体的には、不動産開発業者から宅地開発申請書が提出された際に、交通騒音について検討されているか、住環境の保全が図られているかを確認し、必要に応じて緩衝帯の配置を促す等の意見を環境部局からも担当部局に示し、意見書に記載するよう、依頼或いは協議を求めること等が考えられる。

なお環境部局は、担当部局との情報共有や協議を円滑に行うことが出来るよう、日頃から担当部局との連携・協働体制を整備しておくべきである。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。



\*1 指定都市、中核市及び事務処理市町村（都計法 29 条）のみ。その他の市町村には許可権限がない。

図 3.17 取組手順例（公園・緑地等緩衝帯の配置（不動産開発業者））

## ii) 取組に当たっての留意点

- 交通施設からの著しい交通騒音による影響が懸念される地域において、景観、日照、防災等に配慮して開発用地の一部に公園・緑地等を設ける場合、可能な限り沿線・沿道に隣接する地域側にこれら緩衝帯を配置することにより、本来の目的と合わせて、交通騒音問題の未然防止にも配慮することとなる旨を、環境部局から不動産開発業者へ助言すること等が考えられる。
- 都市計画法第33条第1項第10号及び同法施行令第23条の4により、1ha以上の開発行為にあつては、緑地帯その他の緩衝帯を配置した設計を行うことが定められているので、一定規模以上の土地開発事業については、不動産開発業者への指導・審査等の際に環境部局からも積極的に意見を述べ、必要に応じて所要の協議を行うことが望ましい。
- 指定都市、中核市及び事務処理市町村以外の市町村における開発許可手続きは都道府県が行う（都計法29条）のため、市区町村の環境部局は、都道府県の環境部局或いは当該事務を担当する都市部局から予め当該情報が得られ、意見が述べられるよう、日頃から連携・協働体制を整備しておくことが必要である。

## iii) 取組事例

交通騒音問題の未然防止を主たる目的とした事例は確認できなかったが、より良い住環境の創出を目的として都市部局の指導の下、緑地帯を道路沿道側に配置することにより緩衝帯の機能も果たしていると考えられる類似事例を以下に示す。



## (4) 住宅対策

### 1) 住宅の防音対策

#### ■ ねらい

著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合において、高い防音性能を有した住宅の整備を誘導することにより、交通騒音問題の未然防止等を期待するものである。

#### ■ 具体的指針

環境部局は、著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合には、発生源対策の進捗状況や交通条件の変化等を見極めつつ、住宅の防音対策が進められるよう、建築部局に以下の措置を実施するよう要請し、或いは建築部局と調整しながら自ら検討し、条例や要綱等の実施根拠を整備して、不動産開発業者等に対して住宅の防音化を指導又は要請することが考えられる。

- A) 対策目標の設定 : 防音対策の目標値として、室内における騒音レベルの絶対値又は低減（遮音）量を設定する。
- B) 指導基準の明示 : 防音対策目標を達成するための、具体的な指導上の基準（工法や建材の遮音性能や気密性等）について明示する。
- C) 防音性能の確認様式等の明示 : 建築確認時或いはその事前に、指導内容に対する対応を確認できる手続きや様式等を明示する。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

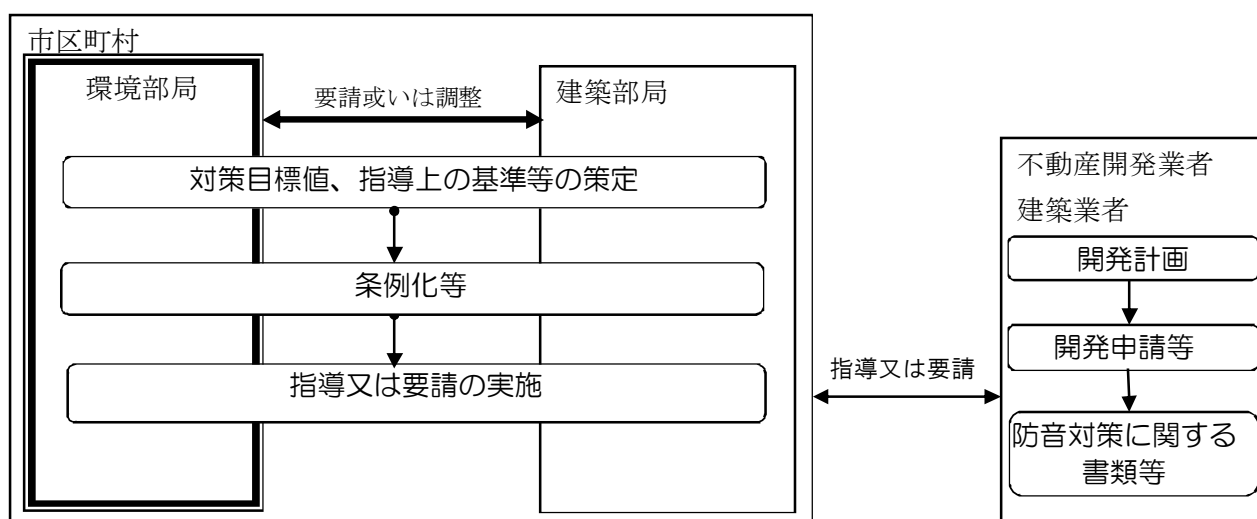


図 3.19 取組手順例（住宅の防音対策）

## ii) 取組に当たっての留意点

- ・ 対策目標を設定するにあたっては、屋内指針値等(第2章(4)4)参照)を考慮する必要がある。
- ・ 遮音性能を検討するにあたっては、下表に示す一般的な建物部材の防音性能(遮音効果)を参考にするとよい。

表 3.6 外壁の種類、窓の種類別の防音性能

外壁の種類 窓の種類	RC、モルタル サイディング	在来型木材
二重窓、固定窓	30dB (換気口がない等: 35dB)	30dB (隙間が目立つ: 20dB)
防音型サッシ	30dB	25dB

出典:「騒音に係る環境基準の評価マニュアル I.基本評価編

- ・ 建基法の改正(平成11年施行)に伴い、建築確認検査業務が指定確認検査機関に対して民間開放された。そのため防音性能の確認手続き(具体的指針C)関連)を設計する際には、都市部局や建築部局と連携して建築確認検査前の事前相談時に周知及び確認作業の徹底を図る、また建築部局と連携して指定確認検査機関へ協力(チラシ配布等制度周知など)を要請する等、実効性を高める方策を合わせて考慮することが必要である。
- ・ (注) 沿道法に基づく場合は、同法に係る審査と並行して建築確認検査業務においても防音性能の確認等が行われるなど、実施根拠によって上記検討の前提条件が異なるため、先進例を適宜参照頂きたい。防音性能の確認様式を作成するにあたっては、申請者の作成作業の負担をできるだけ軽減できるように工夫(例:対策工法のチェックリスト化、遮音性能等の簡易予測式の提示等)することが望ましい。

## iii) 取組事例

各取組事例は、以下のとおりである。なお、取組事例では、対策の対象地域を指定している場合や、騒音の発生源によらず対策措置を講ずることを定めている場合もある。また、防音対策等の確認・指導等を環境部局が主体となって実施している事例の他、建築確認等の事前協議において環境部局から意見を提出している事例もある。参考資料<sup>7)</sup>に参照元(URL)を掲載しているので参照頂きたい。

<sup>7)</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元(URL) 参考-7 住宅対策」参照。



表 3.7 取組事例（対策目標の設定、指導基準の明示、防音性能の確認様式等の明示）

NO.	対応方法等	沿道/ 沿線	A) 対策目標 の設定	B) 指導基準 の明示	C) 防音性能 の確認様式 等の明示	地方公共団体
1	法又は法に基づく条例	沿道	—	○	—	①中野区
2	地方公共団体が独自策 定した条例	沿道	○	○	○	②神戸市
		沿道	○	—	○	③尼崎市
		沿道	—	○	○	④八尾市
		沿道	—	—	○	⑤吹田市
3	地方公共団体が独自策 定した要綱等	沿道	○	○	○	⑥横浜市
		沿線	○	○	○	
		沿道	○	○	—	⑦大阪市
		沿線	○	○	—	
		沿道	○	—	—	⑧茨木市

- ①中野区：沿道法に基づいた条例（「中野区環七沿道地区計画区域内における建築物の制限に関する条例」（S60.6））。建築物の構造に関する防音上必要な制限を明示している。
- ②神戸市：「神戸市民の健康の保持及び良好な生活環境の確保のための自動車の運行等に関する条例」（H14.4）。沿道保全区域を指定するとともに、確保すべき遮音量、防音措置の内容を定めている。遮音計画書様式、記載例等を WEB 上で公開。
- ③尼崎市：「尼崎市の環境をまもる条例」（H12.12）。自動車騒音防止地域等を指定し、確保すべき遮音量を定めている。自動車騒音防止計画書、遮音計算書等の様式を WEB 上で公開。
- ④八尾市：「八尾市公害防止条例」（H8.3 改正）。指定道路の車道端から一定範囲を緩衝地帯として定め、譲渡又は他人に使用させることを目的とする住居の用に供される建築物を建築してはならないとし、規則で定める構造基準に適合する場合はこの限りではないとしている。
- ⑤吹田市：「吹田市開発事業の手続等に関する条例」（H27.12 最近改正）。開発事業を行おうとする場合に公害防止計画書の提出を義務付け、その様式を WEB 上で公開。
- ⑥横浜市：「集合住宅等の防音対策指導書」（S58.6）。沿道及び沿線に集合住宅等を建築する際の室内騒音レベルの目標値を定め、同指導書に具体的な防音対策を示している。「室内騒音レベルの計算表」の他、手続き様式を WEB 上で公開。
- ⑦大阪市：「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領・同実施基準」（H27.5 最近改正）。室内騒音レベルの目標値を定めている。
- ⑧茨木市：「茨木市開発指導要綱」（H27.4）。道路交通騒音の影響を受ける幹線道路等の沿道において、住宅の建設を目的とする開発行為等を行う場合「騒音に係る環境基準」を達成できるよう必要な防音対策を講じなければならないとしている。

表 3.8 対策目標設定の具体例

対策目標の 種類	沿道/ 沿線	対策目標値	地方公共団体
室内騒音 レベル	沿道	昼間 45dB (室内における等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ))	大阪市、茨木市 <sup>※1</sup>
		夜間 40dB (室内における等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ))	大阪市、横浜市、茨木市 <sup>※1</sup>
	沿線	60dB (室内における列車通過時のピーク値の平均 ( $L_{A_{smax}}$ ))	横浜市
・昼間 45dB 以下、夜間 40dB 以下 (室内における等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )) ・60dB (室内における列車通過時の騒音ピークレベルの上位 10本の平均 ( $L_{A_{smax}}$ ))		大阪市 <sup>※2</sup>	
確保すべき 遮音量	沿道	30dB、25dB (遮音量を道路路線別に設定)	尼崎市、神戸市

※1: 対策目標値は、環境基本法第 16 条第 1 項に定められた「道路に面する地域」の環境基準としている。ここでは幹線交通を担う道路に接近する空間における室内基準を示した。

※2: 沿道・沿線の住居に限定せず、要領に定める「大規模建築物」に該当する全ての住居が対象。

## 2) 入居者への事前説明

### ■ ねらい

著しい交通騒音が既に生じている或いはそのおそれがある地域で、交通騒音問題が懸念される場合において、販売（転売を含む）、賃貸或いは建築される住宅に、入居しようとする者に対し、交通騒音の実態や将来の見通しを事前に説明することにより、交通騒音問題の未然防止等を期待するものである。

### ■ 具体的指針

環境部局は建築部局に要請し、或いは建築部局と調整しながら自ら検討し、入居者への事前説明に関する事項を、宅地開発に関する条例や要綱に盛り込むことが考えられる。

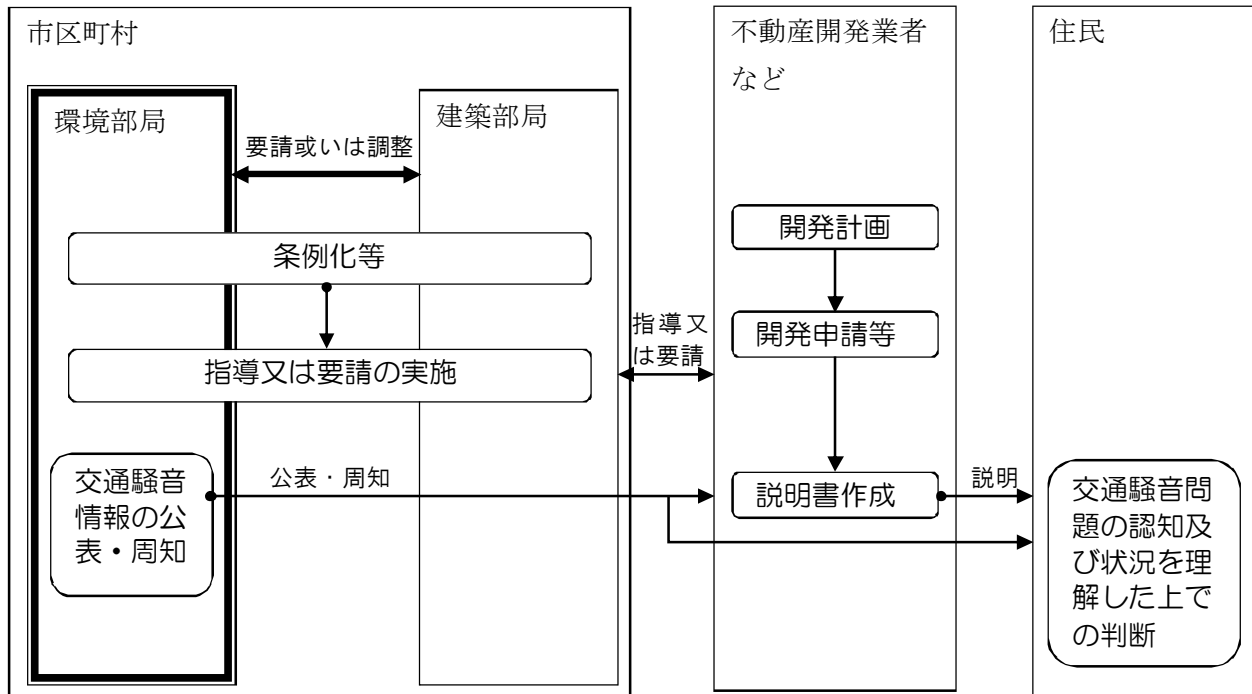
さらに環境部局は建築部局に要請し、或いは建築部局と調整しながら自ら検討し、条例や要綱等に基づき、不動産開発業者或いは建築業者が入居しようとする者に対して事前に説明を行うよう、不動産開発業者等に対して指導又は要請することが考えられる。

なお上記取組を遂行するに当たり、環境部局は定期的に交通騒音情報の公表・周知（第3章（2）1）参照）を適切に行うことが望ましい。

（解説）

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。



※本図は、建築部局が不動産開発業者に対し、入居者への事前説明を行うように働きかける場合の手順である。

図 3.20 取組手順例（入居者への事前説明）

## ii) 取組に当たっての留意点

- ・環境部局は日頃から蓄積している予測情報や実態情報に基づき道路や鉄道路線ごとの環境基準を超過する範囲を概ね把握し、交通騒音の実態又は将来の見通しと合わせて建築部局に対して情報提供しておくことが望ましい。
- ・宅地建物取引業者は「…、環境、…に関する事項であって、宅地建物取引業者の相手方等の判断に重要な影響を及ぼすこととなるもの」を故意に告げない行為が禁じられている（宅建法第 47 条）ものの、住宅ごとの騒音レベルを各々把握することが実務上困難である状況下において、騒音レベルを取引の相手方に伝えないことが「故意」に該当するかどうかを一概に論じることは適切ではない。しかし、屋外での交通騒音レベル等は既知であることが多く、それら交通騒音情報（第 3 章（2）1）参照）を環境部局から定期的に業者等へ情報提供し、自主的な説明対応等を促すことは、業者等及び住民にとっても有用であると考えられる。

## iii) 取組事例

取組事例は、以下のとおりである。なお、騒音の発生源によらず、建物の規模により、事前説明を行うことを指導している事例もある。また参考資料<sup>8</sup>に参照元（URL）を掲載しているので参照頂きたい。

表 3.9 取組事例（入居者への事前説明）

実施根拠	概要	沿道/沿線	地方公共団体
地方公共団体が独自に策定した要綱等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路や鉄道に近接して、新たに宅地開発や住宅の建築を計画しようとしている不動産開発業者は、以下により、入居者へあらかじめ道路或いは鉄道による騒音の影響について周知する。</li> <li>(1)入居者のパンフレット等に、道路・鉄道による騒音の影響について明記する。</li> <li>(2)契約時に、道路・鉄道による騒音の影響を受けることを再認識させる。</li> </ul>	沿道・沿線	横浜市
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・要領に定める一定規模以上の住宅（以下、当該住宅）への入居予定者に対し、不動産開発業者は以下の事項を周知する。</li> <li>(1)用途地域</li> <li>(2)当該住宅が影響を受ける騒音・大気汚染等の発生源の状況</li> <li>(3)当該住宅が騒音・大気汚染等の影響を回避するために講ずる措置</li> </ul>	沿道・沿線によらず <sup>※1</sup>	大阪市

※1:沿道・沿線に限定せず、要領に定める「大規模建築物」に該当する全ての住居が対象。

<sup>8</sup> 参考資料「◆ 取組事例等の参照元（URL） 参考-7 住宅対策」参照。

### 3) ラベリングによる優良住宅の明示

#### ■ ねらい

防音性能の高い住宅の販売（転売を含む）・賃貸・建築に際して、優良住宅等のラベリングを実施し、入居者が容易に、必要とする防音性能を有する住宅を選択可能とすることにより、交通騒音問題の未然防止等を期待するものである。

#### ■ 具体的指針

環境部局は建築部局に要請し、或いは建築部局と調整しながら自ら検討し、宅地開発に関する条例や要綱等に防音性能を有する優良住宅の評価方法を定めた実施根拠を整備することが考えられる。

さらに環境部局は建築部局に要請し、或いは建築部局と調整しながら自ら検討し、条例や要綱等に基づき、住宅を販売（転売を含む）・賃貸・建築する不動産開発業者或いは建築業者に対して、評価制度の利用を指導又は要請することが考えられる。

(解説)

#### i) 取組手順

下記には取組手順の参考例を示す。なお、必ずしもこれに拠る必要はなく、関係部局等と調整の上、各々の事情に応じた体制・手順で取り組んで頂きたい。

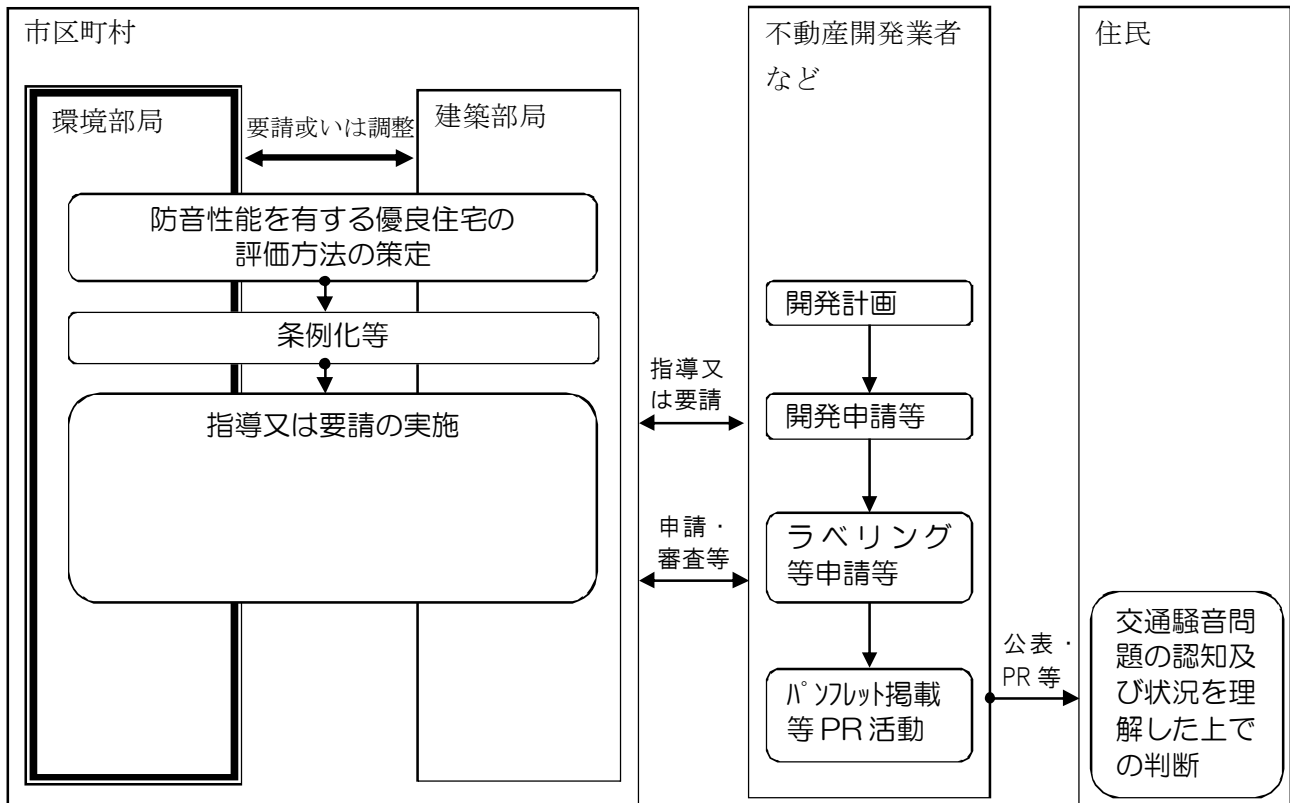


図 3.21 取組手順例（ラベリングによる優良住宅の明示）

### iii) 取組に当たっての留意点

- ・ 条例や要綱等の作成や指導方針の検討に当たっては、環境部局から建築部局に対し、交通騒音問題の未然防止につながることを、沿道・沿線においても屋内では交通騒音が緩和される等、防音性能に関する評価を受けるメリットを的確に伝えることが重要である。
- ・ 条例や要綱等において、優良住宅の判断基準或いは等級を定め、建築部局が円滑に確認・通知できるようにすることが望ましい。
- ・ 省エネルギー対策や長寿命化、耐震性など、環境性能を含む建物の各種性能を定量的に評価しようとする取組（例：CASBEE、住宅性能評価制度<sup>9</sup>）が実用化している。音環境（室内騒音レベル、遮音性能）も評価対象（住宅性能表示制度では任意選択項目）であるため、可能な範囲で活用することも考えられる。

### iii) 取組事例

交通騒音問題の未然防止を主たる目的とした事例は確認できなかったが、横浜市では、CASBEE の評価項目の中から独自に重点項目を設け、その重点項目の評価結果を表彰（ラベル）し、開発業者等が住宅広告に表示する取組を行っている。重点項目は省エネルギー等を目的とするため、音環境が項目に挙げられた例はないが、類似事例として参考までに以下に掲載した。

表 3.10 類似事例（ラベリングによる優良住宅の明示）

NO.	対応方法等	概要	沿道/ 沿線	地方公共団体
1	地方公共団体が独自策定した要綱等	販売又は賃貸を目的とした広告をしようとする場合、CASBEE により評価された建築物環境性能表示を広告上に表示しなければならない。	沿道 沿線	横浜市

<sup>9</sup> 参考資料「◆ ラベリング制度」参照。