

事業評価シート

担当課・室長：自動車環境対策課長

事業名	自動車その他の移動発生源対策
上位施策名	大気環境の保全 (イ 振動対策)
1 事業の概要	<p>自動車 道路交通振動については、振動規制法により要請限度が定められ、これを目標値として対策が講じられるとともに、要請限度値を越えない地域においても、沿道住民の苦情に対応して対策が講じられている。</p> <p>近年では、平成5年の規制緩和によるコンテナ輸送の大型化に伴う車両の大型化により、道路交通振動問題が増大することが懸念されていたため、その実態把握と対策手法の検討を行ってきた。</p> <p>鉄道 新幹線振動については緊急指針値が勧告され、以降旧国鉄及びJR各社により諸対策が講じられてきた結果、現在では一部を除きほとんどの地点で達成されている。しかし、依然として苦情の実態もあることから緊急指針値の見直しを含め新たな対策を策定していくことにより振動騒音対策の一層の推進を図る必要がある。</p> <p>在来線の振動対策については、各事業者が個別に所要の対策を講じて問題の解決を図ってきたが、今後振動対策マニュアルを策定することにより振動騒音対策の一層の推進を図る必要がある。</p>
2 進捗状況	<p>自動車 平成6年以降の大型車を中心とする道路交通の質的な変化の把握、それらが振動に及ぼす影響の分析、対策手法の検討を平成12年度までに完了した。具体的には、平成4年から平成12年の間で見た場合車両大型化による道路交通振動への影響は少なかったことを確認するとともに、対策手法として、道路沿道の振動測定結果より振動発生箇所を特定するシステムを開発した。</p> <p>鉄道 新幹線振動については、当該緊急指針値について現在では一部を除きほとんどの地点で達成されている。(関係都府県の白書による) 在来線振動については個別に対策を実施している。</p>
3 評価	<p>自動車 振動規制法に規定された要請限度制度は既に25年以上が経過しており、その間に道路交通が質量ともに変化したこと、国際機関における人の振動に対する感覚特性が見直されたことなどを踏まえ、</p>

見直しを行う必要が生じている。

国際機関における人の振動に対する感覚特性が見直されたことなどを踏まえ、要請限度制度を含め、対策のあり方を検討する必要がある。昭和51年に要請限度制度が創設された当時、国内外に振動感覚特性に係る基準がなかったため、制度創設に当たり、国内基準を定め、これが国際基準へ反映されたという経緯がある。このことにより、先進諸国で振動対策や感覚特性の研究が進んだ結果、逆にわが国の基準の方が立ち後れた状況となった。このため、現在国内基準の側で国際基準への対応を準備しており、かかる取組と同調して対策に関しても見直す必要がある。

鉄道

新幹線振動については緊急指針値が達成されている。しかし、この指針値は当面の措置として勧告されたものであり、依然として苦情がある。今後指針値の見直しを含め新たな対策指針を策定していくことが必要である。

在来線振動については、鉄道事業者で独自の判断により対策を講じているが、今後統一的な対策マニュアルを策定することにより振動対策の一層の推進を図る必要がある。

4 予算事項名	・ 道路交通騒音・振動対策調査 ・ 新幹線鉄道振動対策検討調査
5 対応副施策等	