

事後評価シート

主管課・室長：環境管理局大気生活環境室長
自動車環境対策課長
環境管理技術室長

施策名	－ 2 - (2) 大気生活環境対策																																				
施策の概要	騒音・振動・悪臭に係る規制その他の対策を講じ、またヒートアイランド現象や光害の対策を行うことにより、環境基準の達成・確保等を図り、人の健康を保護するとともに生活環境を保全する。																																				
目標及び指標 (参考指標)	<p>環境基準の達成・確保等により、人の健康を保護するとともに生活環境を保全する。</p> <p>(参考)</p> <p>(1) 騒音に係る環境基準</p> <p>ア．騒音に係る環境基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">地域の類型</th> <th style="width: 20%;">昼 間</th> <th style="width: 20%;">夜 間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AA(特に静穏を要する地域)</td> <td>50dB以下</td> <td>40dB以下</td> </tr> <tr> <td>A及びB(住居の用に供される地域)</td> <td>55dB以下</td> <td>45dB以下</td> </tr> <tr> <td>C(住居と併せて工業等の用に供される地域)</td> <td>60dB以下</td> <td>50dB以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>ただし道路に面する地域については次表の基準値</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">地域の区分</th> <th style="width: 20%;">昼 間</th> <th style="width: 20%;">夜 間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域</td> <td>60dB以下</td> <td>55dB以下</td> </tr> <tr> <td>B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域</td> <td>65dB以下</td> <td>60dB以下</td> </tr> <tr> <td>幹線交通を担う道路に近接する空間</td> <td>70dB以下</td> <td>65dB以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>イ．新幹線鉄道騒音に係る環境基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">地域の類型</th> <th style="width: 40%;">騒音基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(主として住居の用に供される地域)</td> <td>70dB以下</td> </tr> <tr> <td>(商工業の用に供される地域等)</td> <td>75dB以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>ただし、当面の対策として75デシベル対策(第3次)を実施。</p> <p>ウ．航空機騒音に係る環境基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">地域の類型</th> <th style="width: 40%;">騒音基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(専ら住居の用に供される地域)</td> <td>70dB以下</td> </tr> <tr> <td>(以外の地域で通常的生活を保全する必要がある地域)</td> <td>75dB以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 振動、悪臭等大気生活環境の改善に係る目標</p> <p>地域住民の大部分が日常生活において振動、悪臭等により生活環境に支障を生じない程度の一般環境の確保。</p>	地域の類型	昼 間	夜 間	AA(特に静穏を要する地域)	50dB以下	40dB以下	A及びB(住居の用に供される地域)	55dB以下	45dB以下	C(住居と併せて工業等の用に供される地域)	60dB以下	50dB以下	地域の区分	昼 間	夜 間	A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下	B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下	幹線交通を担う道路に近接する空間	70dB以下	65dB以下	地域の類型	騒音基準値	(主として住居の用に供される地域)	70dB以下	(商工業の用に供される地域等)	75dB以下	地域の類型	騒音基準値	(専ら住居の用に供される地域)	70dB以下	(以外の地域で通常的生活を保全する必要がある地域)	75dB以下
地域の類型	昼 間	夜 間																																			
AA(特に静穏を要する地域)	50dB以下	40dB以下																																			
A及びB(住居の用に供される地域)	55dB以下	45dB以下																																			
C(住居と併せて工業等の用に供される地域)	60dB以下	50dB以下																																			
地域の区分	昼 間	夜 間																																			
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下																																			
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下																																			
幹線交通を担う道路に近接する空間	70dB以下	65dB以下																																			
地域の類型	騒音基準値																																				
(主として住居の用に供される地域)	70dB以下																																				
(商工業の用に供される地域等)	75dB以下																																				
地域の類型	騒音基準値																																				
(専ら住居の用に供される地域)	70dB以下																																				
(以外の地域で通常的生活を保全する必要がある地域)	75dB以下																																				

目標
の
達成状況

(1) 騒音問題の状況

ア．工場・事業場等からの騒音に係る苦情件数の推移

	S55	S60	H 2	H 7	H12
工場業騒音	9,186	8,312	7,175	5,283	5,130
建設作業騒音	3,040	3,096	3,938	3,127	3,423
近隣騒音	7,211	6,626	5,468	3,761	3,245

イ．自動車騒音の環境基準達成率の推移

面的評価

平成12年度常時監視の結果、27の地方公共団体で面的評価が行われ、523,224戸の住居等が対象となった。このうち、昼間及び夜間とも基準値以下であったのは、402,284戸(76.9%)。ただし、今回の集計結果では、5県市のデータ(住居等戸数)が全体の約78%を占めており、集計された結果は全国的な状況を示すものではない。

測定地点における評価(参考)

	H11	H12
測定地点数	3,380	3,123
環境基準達成率(昼夜間)	37.4%	38.1%

ウ．鉄道騒音の環境基準達成率の推移

新幹線鉄道については、過去の75デシベル対策区間について環境省が調査した結果、測定した全ての地点で75デシベル対策が達成されていた。

エ．航空機騒音の環境基準達成率の推移

	H11	H12
測定飛行場数	56	58
環境基準達成飛行場数	33	32

(2) 振動問題に係る苦情件数の推移

	S55	S60	H 2	H 7	H12
工場業振動	1,476	1,114	944	817	628
建設作業騒音	1,396	1,355	1,381	1,269	1,257

(3) 悪臭問題に係る苦情件数の推移

年度	H8	H9	H10	H11	H12
苦情件数	11,942	14,554	20,092	18,732	21,205

(4) ヒートアイランド問題の状況

7月から9月の30を超えた延べ時間数

	1980年の推計時間数	2000年の推計時間数
仙台	31時間	90時間
東京	168時間	357時間
名古屋	227時間	434時間

(5) 光害問題の状況

光害問題について国民の関心を深めるため、全国星空継続観察事業を実施している。

	H9	H10	H11	H12	H13

参加人数	13,898	14,490	15,617	14,741	12,745
------	--------	--------	--------	--------	--------

評 価

(1) 騒音対策

ア．工場・事業場等からの騒音に係る対策

騒音規制法に係る規制により、長期的には苦情件数が減少している。しかし、規制対象外のものに対する苦情の割合が増えており、近隣騒音に対する苦情の割合も高い。これらの苦情件数減少に向けた対策の裏付けとなる騒音防止技術の開発支援・普及啓発を図るため、実用化が期待される対策の一つであるアクティブノイズコントロール技術の評価を行い、基礎的実験において一定の成果を得た。また、環境基準等の的確な評価に資する睡眠影響調査・住民反応調査について、評価手法を検討した。

低周波音については、現在までに測定マニュアルを作成し、データ収集体制を整えた。

イ．自動車騒音対策

自動車交通騒音は生活環境問題の中で苦情発生が最も多い分野であり、その改善は重要な課題である。都市内の幹線道路を中心に環境基準の達成状況が特に悪く、明らかな改善の傾向が見られない。

このため、騒音に係る環境基準に関し、面的評価を導入し沿道住民の騒音曝露状況をこれまで以上に詳細に把握できるようにするなどの改正を行い、平成11年4月に施行した。平成12年度は27の地方公共団体で新環境基準による面的評価が行われたが、全国的には少数にとどまっている。

自動車騒音低減対策としては、従来、自動車1台から発生する騒音レベルを低減する自動車単体対策を中心に取り組んできた。最近では、中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について(総合的施策)」(平成7年3月)において総合的な対策に関する基本的な考え方が示されたことを受け、自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策、沿道対策等の各対策の充実強化の方策を検討してきた。

ウ．新幹線鉄道等騒音対策

新幹線鉄道騒音については、環境基準を達成するため対策を行うこととしているが、その達成状況が厳しいため、当面の対策として平成14年度末を目途に第3次75デシベル対策を実施している。

また、在来線の騒音については、新線建設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針を示し、各事業者が個別に所要の対策を進めている。

エ．航空機騒音対策

飛行場周辺の航空機騒音については、環境基準を達成のため、低騒音型航空機の導入など単体規制のほか飛行場の騒音実態に応じた騒音対策を進めている。

(2) 振動対策

ア．工場・事業場等からの振動に係る対策

振動規制法に係る規制により、長期的には苦情件数が減少しているが、近年開発された技術が地方公共団体や中小規模の工場等に十分浸透していない現状に鑑み、振動防止技術指針を策定した。当該指針の普及を通じて苦情件数の更なる減少が期待できる。

イ．道路交通振動対策

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。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。

ウ．鉄道振動対策

新幹線鉄道振動については、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」において、振動対策の指針を示し、これにより対策が進められている。在来線の振動については、各事業者が個別に所要の対策を講じている。

(3) 悪臭対策

悪臭の苦情件数は近年増加傾向にあるが、臭気指数規制に関するガイドラインの作成等により地方公共団体における当該規制の円滑な導入への支援を行った結果、地方公共団体において導入の動きが進みつつあり、今後苦情によりの確に対応できるようになるものと期待される。また、かおり風景100選の認定など、不快なにおいの低減と快適なかおりを積極的に守り育てる地域の取組を促進しているが、こうした取組は今後臭気対策推進の原動力となることが期待される。

(4) ヒートアイランド対策

平成13年10月にヒートアイランド現象の実態解析と対策手法のあり方について報告書（増補版）を公表し、調査研究については着実に進展している。また、平成13年度より、都市緑地保全法改正に伴う緑化施設の固定資産税課税特例措置が認められたことにより、制度的な支援措置も進展している。

(5) 光害対策

光害に関するガイドラインの策定やグリーン・ライティング・キャンペーンの実施をきっかけに道路公団や都市整備公団等においても、光害対策を意識した屋外照明設置に向けた取組が始まっており、光害の防止に一定の成果をあげ始めている（具体事例：平成十一年度、都市基盤整備公団における「光害対策ガイドラインに対応した屋外照明性能の検討報告書」の策定）。また、全国星空継続観察の実施は、国民の光害に対する意識啓発にも役立っている。

今 後
の
課 題

(1) 騒音対策

ア．工場・事業場等からの騒音に係る対策

騒音規制法の規制をより有効に機能させるための方策を検討するとともに、法の適正な運用や良好な音環境を目指した普及啓発活動を行い騒音苦情を減少させていく必要がある。また、環境基準等の評価に必要な睡眠影響・住民反応調査についてデータの収集が必要である。

低周波音については知見が不足しており、生活影響等の調査及び対策の検討が必要である。

イ．自動車騒音対策

全国的な対策である自動車単体対策については、引き続き自動車メーカー等における自動車騒音低減技術の研究開発の促進を図り、更なる自動車騒音の低減の可能性を検討していく必要がある。

地域的な対策では、今後面的評価により対策重点地域が明らかとなることを受けて、地域レベルにおける総合的かつ計画的な対策の実施、沿道対策の充実強化の2分野に係る対策の強化方策について具体的、制度的な検討を行う必要がある。

ウ．新幹線鉄道等騒音対策

新幹線については、現在進められている75デシベル対策終了以降、

環境基準の達成に向けた新たな対策の検討が必要である。また、既設在来線については、各事業者が独自の判断で対策を実施していることから、騒音対策マニュアルを策定するなど統一的な騒音対策を示していくことが必要である。

エ．航空機騒音対策

国際民間航空機関（ICAO）による単体規制の強化に加え、飛行場周辺対策の一層の推進のため、各飛行場の騒音実態に応じた騒音対策の具体化を図る必要がある。

（２）振動対策

ア．工場・事業場等からの振動に係る対策

振動規制法の適正な運用や振動公害防止に向けた普及啓発活動により、振動にかかる苦情を減少させていく必要がある。

イ．道路交通振動対策

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、見直しを行う必要がある。

ウ．鉄道振動対策

新幹線については、ほぼ指針値を達成しているが、依然として苦情があることから、今後指針値の見直しの要否の検討も含め新たな対策を検討することが必要である。在来線については、鉄道事業者の独自判断により対策が講じられているが、今後対策マニュアルを策定するなど統一的な振動対策を示していく必要がある。

（３）悪臭対策

引き続き臭気指数規制の導入推進や快適なおい環境創造を目指した普及啓発活動を行い、悪臭苦情を減少させていく必要がある。また、嗅覚測定法の世界標準化の動きに対応して、我が国の測定法を対外的に紹介、普及させていく必要がある。

（４）ヒートアイランド対策

ヒートアイランド対策のための関係省連絡会議を設置し、総合的な対策推進のための施策の取りまとめを行う必要がある。また、対策の全国的な展開に向けて技術的援助を行う必要がある。評価手法の確立していない個別のヒートアイランド対策技術について統一的な評価手法を提示する必要がある。屋上緑化施設に関する固定資産税の特例措置の延長等を行い対策手法の一つである屋上緑化技術について更なる普及を図る必要がある。

（５）光害対策

国民の光害に対する更なる意識啓発を進めていく必要がある。光害対策照明機器の普及に向けた方策を検討する必要がある。

政策効果
把握の
手法及び

騒音規制法施行状況調査、振動規制法施行状況調査、悪臭防止法施行状況調査、自動車交通騒音実態調査報告

添付資料
(別紙)

事務事業評価シート

施策名	- 2 - (2) 大気生活環境対策	
事務事業名	効果 及び 評価	主な関連予算事項、税制等
ア．騒音対策	<p><工場・事業場等からの騒音に係る対策> 騒音規制法の運用や音風景100選等による音環境普及啓発活動により、苦情件数の減少など騒音に係る生活環境の保全に対して一定の効果が出ている。今後は未だ苦情件数の多い未規制施設等の見直しを検討していく。</p> <p>-----</p> <p><自動車騒音対策> 毎年、全国の自動車騒音の状況を把握し、騒音対策の基礎資料としてきた。今後は、新環境基準に定められた面的評価により、全国の騒音状況の把握を図っていくが、面的評価の進捗により、対策重点地域が明らかとなることから、沿道対策の充実強化等について具体的、制度的な検討を行う必要がある。 また、更なる自動車単体騒音の低減の可能性について検討する。</p> <p>-----</p> <p><鉄道騒音対策> 新幹線鉄道騒音については、当面の対策として平成14年度末を目途に第3次75デシベル対策を実施しているが、過去の75デシベル対策区間は、全ての測定地点で達成していた。今後、環境基準達成のために新たな</p>	<p><主な予算事項> 騒音による影響の評価に関する総合的研究(12百万円) 低周波音の影響に関する調査(12百万円)</p> <p><税制措置> 特定事業用資産(騒音発生施設)の買替(交換)の場合の譲渡所得の課税の特例 騒音防止施設の特別土地保有税の非課税</p> <p>-----</p> <p>道路交通騒音・振動対策調査(17百万円) 道路交通騒音強化対策検討調査(18百万円) 新環境基準に対応した沿道騒音の面的推計方法(18百万円)</p> <p>-----</p> <p>鉄道騒音対策推進調査(12百万円)</p>

	<p>対策の検討が必要である。 在来線の騒音については、事業者が個別に対策を講じていることから、統一的な騒音対策を示していく必要がある。</p>	
	<p>< 航空機騒音対策 > 航空機騒音については、低騒音型航空機の導入などの単体規制のほか、各飛行場の騒音実態に応じた騒音対策を進めているが、環境基準の達成は、厳しい状況である。</p>	
<p>イ．振動対策</p>	<p>< 工場・事業場等からの振動に係る対策 > 振動規制法の運用等により振動に係る苦情件数の減少がみられ、生活環境の保全が図られている。さらに振動防止技術指針等により有効な普及啓発活動を推進していく。</p>	<p>振動防止技術指針策定調査 (6 百万円)</p>
	<p>< 道路交通振動対策 > 振動規制法の要請限度を目標値として対策が講じられ、一定の効果をあげてきたが、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、見直しを行う必要がある。</p>	<p>道路交通騒音・振動対策調査 (17 百万円)</p>
	<p>< 鉄道振動対策 > 新幹線鉄道振動については、指針値をほぼ達成しているものの依然として苦情がある。このため新たな振動対策の検討を行う必要がある。 在来線の振動については、事業者が個別に対策を講じていることから、統一的な</p>	<p>新幹線鉄道振動対策検討調査 (8 百万円)</p>

	振動対策を示していく必要がある。	
ウ．悪臭対策	臭気指数規制の基盤整備や、かおり風景100選認定事業等において環境普及啓発活動により、近年増加傾向にある都市・生活型の悪臭苦情に適切に対処する体制の強化充実が図られている。	悪臭規制基準強化対策（15百万円） におい環境保全総合対策（22百万円） 悪臭防止技術改善普及推進（4百万円） 悪臭に係る測定技術適正化調査（5百万円）
エ．ヒートアイランド対策	調査研究はシミュレーションモデルの確立により、相当程度進捗した。制度的な対策として屋上緑化施設に関する固定資産税の特例措置が講じられた。他省庁との調整については、関係省連絡会議の設置に向け働きかけを行っている。	< 主な予算措置 > 大気生活環境保全対策に関する調査（9百万円） < 税制措置 > 屋上緑化施設等に係る固定資産税の軽減措置
オ．光害対策	光害に関するガイドラインの策定、グリーン・ライティングキャンペーンにより光害の防止に一定の成果をあげ始めている。	大気生活環境保全対策に関する調査（9百万円）