

平成21年度環境省政策評価書（事後評価）要旨

評価実施時期：平成22年4月

担当部局：水・大気環境局

施策名：（施策3）大気・水・土壌環境等の保全

施策体系：（目標3-2）大気生活環境の保全

評価結果の概要

【達成の状況】

- 騒音、振動及び悪臭に係る苦情件数は、近年徐々に減少してはいるが、まだ高い水準で推移しているため、今後とも必要な施策強化等を図っていく必要がある。騒音対策としては、騒音規制法の未規制施設に関する施策の充実を図るための検討を開始した。自動車単体対策については、中央環境審議会中間答申「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」（平成20年12月）に基づき、自動車の走行の実態、自動車やタイヤから発生する騒音の実態等を調査するとともに、騒音規制手法の抜本的見直しについて検討を開始した。また、騒音に係る環境基準の達成目標年次（平成21年度）を迎えたことにより、自動車騒音対策に関する総合的施策を取りまとめた「今後の自動車騒音対策の取組方針」を、各都道府県知事及び政令指定都市市長宛通知したところである。これらを踏まえ、引き続き関係省庁が連携して積極的に対策を推進することとしている。
- 航空機騒音及び新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、継続的に対策を講じてきているところであるが、環境基準の達成状況はそれぞれ76.0%、43.1%と未だ芳しくなく、苦情も絶えないところである。このため、さらなる騒音低減対策の推進に取り組む必要がある。
- クールシティづくりについては、注目度の高い街区での集中的かつ一体的なヒートアイランド対策等を推進した。今後とも、都市内緑地のクールスポット効果等、ヒートアイランド対策ガイドラインやヒートアイランド対策大綱に基づいた対策を推進しつつ、地方公共団体・民間事業者等の取組がより一層求められている。また、まちの快適さを演出する涼感、光、かおり、音などの感覚環境の観点からの対策が求められている。

【必要性】

- 大気環境の保全を通じて良好な生活環境の保護を図ることは、現在及び将来の国民の、健康で文化的な生活の確保に寄与するものであり、高い社会的ニーズ及び公益性を持つものと考えられる。また、地方公共団体との連携に留意しつつ施策の実施を図っており、国と地方の役割分担が適切になされているものと考えられる。
- 騒音に係る環境基準の達成状況の改善に向け、全国各地域の自動車騒音の状況を把握するとともに、自動車の走行実態、自動車単体等から発生する騒音の実態等を把握することにより、自動車騒音規制等の見直しをはじめ効率的な騒音対策を推進する必要がある。
- 多種多様な悪臭の苦情への対応を図るため、臭気指数規制の導入及び生活環境に係る臭気対策を推進する必要がある。
- 騒音・振動の苦情件数は高い水準で推移しているため、この改善にむけた対策の必要がある。
- 過去100年間において、地球平均気温は約0.74℃上昇に対し、日本の大都市の気温は2~3℃上昇しておりヒートアイランド対策の必要がある。

【有効性】

- 自動車騒音の常時監視体制を継続し、全国の自動車騒音の状況結果を取りまとめ、インターネット等で広く公開しており、自動車騒音の状況の把握に利用されている。また、自動車単体対策やその他の総合的な騒音対策により、道路交通騒音に係る環境基準の達成率は最近5年間で約9%増加し、改善傾向にある。
 - 航空機騒音については、環境基準の達成に向けて、航空機の低騒音化に向けた技術開発とその技術導入などにより音源対策を推進してきたところである。その結果、航空機騒音に係る環境基準の達成率は、最近10年間で約7%増加し、長期的には改善傾向にある。
 - 新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、音源対策が最も基本的な施策であり、特に新幹線沿線の住宅密集地等であって75デシベルを超える地域の騒音レベルを75デシベル以下とする「75デシベル対策」を順次進めている。その結果、新幹線鉄道周辺地域の騒音レベルは従前に比べ低下し、長期的には改善の傾向にある。一方で、新幹線沿線の土地利用の状況は年々変化しており、新幹線の防音壁等の音源対策が、新たな沿線宅地開発に追いつかないことが、環境基準の達成率が大幅に向上しない理由の一つとなっている。
- 増加傾向にあった悪臭の苦情件数はここ5年連続で減少している。しかし、苦情件数は依然として高い水準にある。一方で、

臭気指数規制を導入している地方公共団体は、近年増加傾向にあり、351 市区町村(規制地域を有する地方公共団体の29.2%)となっている

【効率性】

- インターネット等を利用して自動車騒音の状況の周知を行うことにより、効率的な情報提供が可能となっている。
- 騒音・振動の新たな規制手法の検討や生活環境に係る臭気対策を通じて、苦情の未然防止及び適切な苦情への対応を図っている。
- 注目度の高い都市の街区で集中的にヒートアイランド対策を行うことで、効率的な施策の推進を図っている。

【今後の展開】

- 全国の自動車騒音対策の状況把握と、環境基準未達成地域に対する知見を得て、さらなる自動車交通騒音対策の推進を図る。
- 自動車単体騒音対策について、自動車の走行の実態や自動車やタイヤから発生する騒音の実態等を把握することにより、自動車騒音規制手法の見直し、タイヤ単体騒音規制の導入等について、平成 23 年度を目処に結論を得るべく検討を進める。
- 航空機騒音及び新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、騒音に配慮した土地利用を推進するための対策の検討や騒音の暴露状況を適切に把握するための統一的な騒音のモニタリングの在り方の検討に取り組んでいくとともに、音源対策に係る技術開発と最新技術の順次導入の推進を図る。
- サービス業等に係る臭気対策を強化するとともに、現場対応型の簡易な嗅覚測定・評価手法の確立に向け、その適用性の検討や測定手法の精度確保を行う。
- 工事・事業場及び建設作業等に関する騒音・振動の評価・規制手法等の検討を行う。
- 低周波音について、苦情がある風力発電施設の現状調査等を行い、その結果を踏まえて、低周波音の人への影響評価について検討する。
- 光害対策ガイドライン等を活用して、地方公共団体における良好な照明環境の実現を図る取組を支援する。
- ヒートアイランド現象の環境影響の調査等に引き続き取り組むとともに、地方公共団体の取組の促進や民間事業者等による取組の支援を行う。
- 良好な感覚環境について、先進的な優良取組事例とともに積極的に全国に紹介することにより良好な感覚環境形成の取組の全国的な展開を推進する。

【達成すべき目標、指標、目標年度、実績値等】

| 指標の名称及び単位 | | ①騒音に係る環境基準達成率(一般地域) [%] ②騒音に係る環境基準達成状況(道路に面する地域) [達成割合(%) / (評価対象:千戸)] ③航空機騒音に係る環境基準達成状況(測定地点ベース) [%] ④新幹線鉄道騒音に係る環境基準達成状況(測定地点ベース) [%] ⑤(参考)騒音に係る苦情件数[件] ⑥(参考)振動に係る苦情件数[件] ⑦(参考)悪臭に係る苦情件数[件] ⑧(参考)都市域における年間の30℃超高温時間数、熱帯夜日数[時間/日] ⑨(参考)スターウォッチングネットワーク参加者数[人] | | | | | | |
|-----------|---|---|------------|------------|------------|--------|--------|-----|
| 指標年度等 | | H17 年度 | H18 年度 | H19 年度 | H20 年度 | H21 年度 | 目標年 | 目標値 |
| 指標 | ① | 77.8 | 79.3 | 80.9 | 80.5 | 調査中 | — | 100 |
| | ② | 84.4/2,914 | 85.4/3,292 | 88.0/3,861 | 89.8/4,632 | 調査中 | H21 年度 | 100 |
| | ③ | 73.2 | 71.6 | 73.8 | 76.0 | 調査中 | — | 100 |
| | ④ | 38.5 | 41.4 | 42.2 | 43.1 | 調査中 | — | 100 |
| | ⑤ | 16,470 | 17,192 | 16,434 | 15,558 | 調査中 | — | — |
| | ⑥ | 3,599 | 3,615 | 3,384 | 2,941 | 調査中 | — | — |
| | ⑦ | 19,114 | 18,805 | 17,533 | 16,245 | 調査中 | — | — |
| | ⑧ | 350/37 | 214/25 | 387/31 | 309/25 | | — | — |
| | ⑨ | 10,432 | 11,691 | 10,871 | 9,872 | 調査中 | — | — |

| | 基準年 | — | 基準年の値 | — |
|----------------|-----|---|-------|---|
| 目標を設定した 根拠等 | 根拠等 | ①、②騒音に係る環境基準について(平成 10 年環告 64) ③航空機騒音に係る環境基準について(昭和 48 年環告 154) ④新幹線鉄道騒音に係る環境基準について(昭和 50 年環告 46) | | |