

道路交通騒音対策の充実強化について
(中間とりまとめ)

平成12年8月

道路交通騒音対策検討会

目 次

	頁
まえがき	
1．道路交通騒音の状況等	1
(1) 道路交通騒音の状況	
(2) 道路交通の状況	
(3) 道路交通騒音対策の分類	
(4) 道路交通騒音の特性	
2．道路交通騒音対策の現状	2
(1) 道路交通騒音対策に係る現行制度	
(2) 道路交通騒音対策の実施状況	
(3) 道路交通騒音対策の手法と効果	
3．道路交通騒音対策の充実強化の方向	10
(1) 検討の視点	
(2) 地域レベルにおける計画的な取り組みの充実強化の方向	
(3) 沿道対策の充実強化の方向	
4．今後の課題	15

道路交通騒音対策の充実強化について（中間とりまとめ）

まえがき

平成10年9月30日に騒音に係る環境基準が告示され、平成11年4月1日より施行された。

本検討会においては、道路交通騒音対策の現状を分析した上で、騒音に係る環境基準を達成するため、道路交通騒音対策の充実強化について検討を行ってきたところであるが、ここにその中間とりまとめを行ったので報告する。

1. 道路交通騒音の状況等

（1）道路交通騒音の状況（資料1）

全国の自治体が、自動車騒音の実態を把握するため「当該地域の騒音を代表すると思われる地点又は騒音に係る問題を生じやすい地点」（全国5,264地点）において平成10年度に実施した自動車交通騒音レベルの測定結果によれば以下のとおり。なお、環境基準、要請限度ともに、改正前の基準値及び地域区分による。

環境基準の達成状況

全国の測定地点（環境基本法に基づく環境基準の類型指定地域内4,688地点）のうち、4つの時間帯（朝・昼間・夕・夜間）すべてで環境基準が達成されたのは619地点（13.2%）で、4つの時間帯すべてで達成されなかったのは2,504地点（53.4%）。5年間継続測定地点（2,944地点）では経年的に達成率は同水準で推移しており、改善の傾向は見られない。大都市地域（東京23区及び12政令指定都市）とそれ以外の地域を比較した場合、大都市での達成率は低い。

要請限度の超過状況

全国の測定地点（騒音規制法に基づく指定地域内4,908地点）のうち、4つの時間帯すべて又は4つの時間帯のいずれかで要請限度を超過したのは1,492地点（30.4%）。5年間継続測定地点（3,053地点）では経年的に超過率は同水準で推移しており、改善の傾向は見られない。大都市地域とそれ以外の地域を比較した場合、大都市地域の超過率は高い。

（2）道路交通の状況（資料2）

保有台数

平成10年度末におけるわが国の自動車保有台数は約7,400万台であり、昭和40年度末の約810万台の約9.1倍に達している。しかし、保有台数の伸び率は昭和40年代には対前年度比10%を上回っていたが

これが次第に鈍化し、平成10年度には1.1%増と、鈍化傾向が顕著となった。

交通量

自動車交通による輸送量は、旅客、貨物ともに着実に増加しており、機関別の分担率で見れば、旅客では51.8%（昭和52年度）から60.5%（平成9年度）、貨物では37.0%（昭和52年度）から53.7%（平成9年度）になっており、両者ともに拡大している。このうち、貨物輸送は、宅配便の取扱個数の増加（1.1億個（昭和56年度）18.3億個（平成10年度））、ロット平均重量の低下などから小口化の傾向が認められる。

自動車の走行台キロは平成6年度から平成9年度にかけて9%（年平均3%）の伸びを示した。

道路整備

平成10年4月1日現在における道路の改良済延長（車道幅員5.5m以上）は、一般国道で47,493km（改良率89%）、主要地方道40,730km（同71%）、一般都道府県道38,418km（同54%）である。昭和45年からの改良の進捗では、高速自動車国道が著しい。一方、整備率（整備率とは整備済延長を総延長で除した値。整備済延長とは改良済延長から混雑度1.0以上の延長を減じた延長。）では、一般国道、主要地方道、一般県道でそれぞれ54.3%、53.5%、46.9%である。平成9年度道路交通センサスによる一般道路の歩道設置率、幅広歩道設置率、四車線化率はそれぞれ37.7%、9.3%、6.0%である。

（3）道路交通騒音対策の分類（資料3）

道路交通騒音対策は、音の伝達過程により、発生、伝搬、受音の大きく3つにわかれ、更に、それぞれの要因、関与する要素に対して、発生源対策、交通流対策、道路構造対策、沿道対策等の様々な対策が考えられる。発生源対策の一つである自動車単体対策では、現在の単体規制にすべての車が適合するよう代替された場合には0.9～1.3dBの騒音低減効果があり、道路構造対策では、低騒音舗装で約3dB、遮音壁（高さ3m）で約10dBの効果、沿道対策では、緩衝建築物を設けた場合、その裏側では約15～20dBの効果があるなど、対策の種類によりその効果は様々である。

（4）道路交通騒音の特性（資料4）

道路交通騒音に影響を与える要因には、自動車単体の騒音の大小に加え、交通量、大型車混入率、走行速度、道路構造、道路からの離隔などがあり、これらが様々に組み合わせられることにより沿道の騒音レベルが決まる。交通量が半減すれば、騒音レベルは2～3dB程度低減する。大型車混入率が30%から5%に低下すれば、騒音レベルは約3dB低減する。平均走行速度が10km/h低下すれば、騒音レベルは約1dB低下する。

2. 道路交通騒音対策の現状

（1）道路交通騒音対策に係る現行制度（資料5）

環境基本法と騒音規制法

環境基本法第16条に基づく環境基準の一つとして騒音に係る環境基準が設定されている。また、環境基本法第21条の規定に基づく環境の保全上の支障を防止するための規制等の施策を実施するものの一つとして、騒音規制法が制定されている。この法律に位置づけられた規制等は騒音に係る環境基準を達成するための手段と位置づけられる。

道路交通騒音対策関連法令等

ア 自動車単体対策

騒音規制法第16条に基づき自動車が一定の条件で運行する場合に発生する自動車騒音の大きさの許容限度が設定されており、道路運送車両法において自動車の保安基準が定められる際、許容限度が確保されるよう配慮される。

イ 道路交通対策

道路交通法第110条の2では、都道府県公安委員会は、大気汚染防止法、騒音規制法又は振動規制法に基づく要請があった場合その他交通公害が発生したことを知った場合、道路交通による公害を防止するために交通規制等を行うことができるとしている。

ウ 道路構造対策

道路法第48条の2では、道路交通騒音により発生する障害を防止するために、未供用の道路について自動車のみの交通の用に供することができる旨を定めている。

「道路環境保全のための道路用地の取得および管理に関する基準」(昭和49年4月10日建設省都市局長・道路局長通達)によって、幹線道路の新設、改築にあたって沿道の一定の幅を環境施設帯(道路用地)として取得し、環境保全のための施設を設置している。

エ 沿道対策

「用途地域および特別用途地区に関する都市計画の決定・運用について」(平成5年6月25日建設省都市局長通達)により、幹線道路の沿道については、近隣商業地域、商業地域、準工業地域または準住居地域のうちから適切な用途地域を選定することとされている。

都市公園法の規定により、幹線道路の沿道における生活環境の保全等を目的とし、背後の一般市街地との間に緩衝となる緑地を配置するよう定められている。

まちづくりと一体となって、より良い沿道環境の整備を図るため、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、道路交通騒音が沿道の生活環境に著しい影響を及ぼすおそれがあるなど一定の条件を満たす道路を「沿道整備道路」として指定し、沿道整備促進のための防音化の促進などの対策を行っている。更に、「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」(昭和51年7月21日建設省都市局長・道路局長通達)に基づき、高速自動車国道等の高騒音地域において適切な道路構造上の対策を講じてもおお自動車交通騒音に係る障害が著しい住宅に対し防音工事の助成などを行っている。

(2) 道路交通騒音対策の実施状況

各種対策の実施状況 (資料6)

ア 発生源対策

(ア) 自動車構造の改善

- ・許容限度の強化
- ・技術開発の推進
- ・車両検査、点検整備の徹底
- ・低公害車の開発及び利用の促進等

(実績) 自動車単体対策等

個別対策	概要	実績及び実施例等
自動車騒音単体対策	自動車構造の改善により自動車単体から発生する騒音の大きさそのものを減らす。	<ul style="list-style-type: none"> ・加速走行騒音規制の強化 / 昭和46年規制と比較して車種により6～11デシベル(音のエネルギーに換算して75～92%)の低減(昭和51年～62年) ・近接排気騒音規制の導入 / 車種により段階的に導入(昭和61年～平成元年) ・騒音規制の強化(平成10年～13年) <p>平成4年11月30日の中央公害対策審議会中間答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について(中間答申)」、平成7年2月28日の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(自動車単体対策関係)」において示された許容限度設定目標値に基づき、技術開発の進捗状況を評価しつつ順次規制を実施。平成12年2月の環境庁告示の改正により上記答申に基づく全ての規制の実施は終了。</p> <p>加速走行騒音 - 車種により1～3デシベル(同21～50%) 定常走行騒音 - 車種により1.0～6.1デシベル(同21～75%) 近接排気騒音 - 車種により3～11デシベル(同50～92%)</p>
電気自動車等の低公害車の普及促進	騒音の小さい電気自動車等の低公害車を普及させることによって道路交通騒音の低減を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ・導入状況 / 低公害車 29,000台(平成10年度末)

イ 交通流対策

(ア) 道路網の整備による交通流の分散・円滑化

- ・環状道路、バイパスの整備

(イ) 物流の合理化

物流拠点の適正配置

- ・流通業務団地の整備
- ・トラックターミナルの整備
- ・中央卸売市場の移転・統合

物流合理化による交通量抑制

- ・輸送の共同化
- ・配送の効率化
- ・在庫の適正化
- ・返路の相互利用

(ウ) 旅客輸送の合理化による交通量の抑制

人流対策の推進

- ・公共交通機関の整備促進
- ・交通結節点整備による公共交通機関の利用促進

(I) 交通規制等

- ・交通状況に即応した信号機の制御
- ・交通管制システムの高度化
- ・バス専用、優先レーンの設置
- ・駐車対策の推進
- ・速度超過車両の取締りの徹底
- ・エンジン音等を低く抑えるための最高速度規制
- ・大型車の中央寄り車線規制
- ・消音器等の不法改造車両等の取締り

(実績) 交通流対策

個別対策	概要	実績及び実施例等
交通規制等	交通管制システムの高度化、交通状況に即応した信号機の制御、大型車の中央寄り車線規制等の交通規制、速度超過車両や消音器等の不法改造車両等の取締りの徹底等の対策を推進。	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車の中央寄り車線規制等 環状7号線以内及び環状8号線における一部時間帯（土曜日22時から 日曜日7時まで）大型車通行禁止 国道43号、環状7号線の一部区間等における大型車の中央車線規制 ・交通状況に即応した信号機の制御 91,899基（平成10年度末現在における集中制御、感应式、系統式の合計）
騒音規制法第17条第1項に基づく要請	要請限度を超え、生活環境が著しく損なわれていると認める場合に知事が都道府県公安委員会に交通規制等の実施を要請	・平成10年0件（道路管理者に対する意見は15件）
バイパス等の整備	環状道路、バイパス等の整備により、大型車の都市内通過の抑制及び交通流の分散を図る	一般国道のバイパスの整備 国道16号千葉バイパス、国道8号金沢東部環状道路 国道302号名古屋環状2号線、国道2号有年道路 国道3号熊本北バイパス 等
物流拠点の整備	物流施設等の適正配置による大型車の都市内通過の抑制及び共同輸配送等の物流の合理化により交通量の抑制を図る。	流通業務団地の整備状況 / 札幌1、花巻1、郡山1、水戸1、宇都宮1、東京5、新潟1、富山1、名古屋1、岐阜1、大阪2、神戸3、米子1、岡山1、広島2、福岡1、熊本1、大分1、鹿児島1（平成10年度末） （数字は都計決定されている流通業務団地計画地区数） 一般トラックターミナルの整備状況 / 3,854バース （平成10年度末） 共同輸配送の推進 / 福岡市天神地区・新宿副都心高層ビル地区

ウ 道路構造対策

(ア) 基本構造

- ・堀割構造等の採用

- ・立体交差点化の推進
- (イ) 遮へい施設の設置
 - ・遮音壁、築堤の設置
 - ・特殊吸音体の設置
- (ウ) 環境施設帯の設置
 - ・環境施設帯の設置
- (I) 路面の改良等
 - ・路面の舗装状態の改良
 - ・低騒音舗装等の敷設
 - ・橋梁ジョイント部の劣化防止
 - ・連続桁の採用及び既設桁の連結
- (オ) その他
 - ・2層構造道路の高架裏面への吸音板の設置
 - ・植樹

(実績) 道路構造対策

個別対策	概要	実績及び実施例等
遮音壁の設置	遮音効果が高い。沿道からの乗り入れのない有料道路等において有効な対策。	環境改善効果 / 約10 ⁷ デシベル (平面構造で高さ3mの遮音壁の背面、地上1.2mの高さでの効果(計算値)) 設置延長 約延べ4,300km(平成10年度末)
環境施設帯の設置	沿道と車道の上に10または20mの緩衝空間を確保し道路交通騒音の低減を図る。	「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準」(昭和49年建設省都市局長・道路局長通達) 設置延長 約延べ720km(平成10年度末)
低騒音舗装	路面の排水性の向上を目的とした空隙率の高い舗装で、タイヤの摩擦音の抑制等に効果。	国道1号線、国道4号線、環状7号線、環状8号線、東名高速道路、名神高速道路等
吸音板の設置	高架道路の裏面・橋脚等に反射音を吸収する吸音板を設置。	首都高速3号渋谷線、首都高速4号新宿線、阪神高速神戸線、阪神高速池田線、東京外環自動車道、東名阪自動車道等

エ 沿道対策

- (ア) 緩衝空間の設置
 - 公園・緑地の配置
 - ・公園の配置
 - ・農地・緑地の配置
 - 業務系空間の配置
 - ・用途地域・特別用途地域の指定における配慮
 - ・建築の用途・構造の指定
 - ・土地区画整理・再開発等の都市計画及び計画事業
- (イ) 緩衝建築物の配置
 - 緩衝建築物の立地誘導

- ・建築物の高さ・開口率等の指定
- ・建築物の建ぺい率・容積率等の指定
- ・防火地域の指定

緩衝建築物の整備

- ・建替・共同建替による緩衝建築物化
- ・公共施設の整備
- ・緩衝建築物の建築費用一部負担

(ウ) 沿道住宅の防音化

- ・既設住宅の防音工事助成
- ・新設住宅の防音構造化の義務付け

(実績) 沿道対策

個別対策	概要	実績及び実施例等
沿道地区計画の策定	道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の推進を図るため都市計画に沿道地区計画を定め、幹線道路の沿道にふさわしい市街地整備を図る。	「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和55年施行) 沿道整備道路指定要件 / 夜間騒音65デシベル超(L _{Aeq})又は 昼間騒音70デシベル超(L _{Aeq}) 日交通量10,000台超他 沿道整備道路指定状況 / 8路線、延べ約128.5km (平成11年度末) 国道4号、国道23号、国道43号、国道254号、環状7、8号線等

障害防止策

個別対策	概要	実績及び実施例等
住宅防音工事の助成の実施	道路交通騒音の著しい地区において、緊急措置としての住宅等の防音工事助成により障害の軽減を図る。	有料道路周辺の住宅防音工事累積戸数 約55,000戸(10年度末) 沿道整備計画に基づく一般道路の住宅防音工事助成累積戸数 約8,200戸(10年度末)

オ 環境教育・啓発

- ・ドライバーに対するマナー教育等

(実績) 環境教育

個別対策	概要	実績及び実施例等
広報資料配付等	国、自治体等より環境施策に関する広報資料、学校教材を配布するなど、施策への理解、協力を増進。	関係各機関において実施。
ノーマイクデー	特定日において自家用車利用の抑制、公共交通への転換を図る。	関係各機関において実施。熊本県など一部地域では公共交通機関の割引切符の発行などを実施。
アイドリング・ストップ運動	不要なアイドリングをやめようとする運動により環境政策への理解、協力を増進。	平成11年3月現在、12府県1特別区18市においてアイドリング・ストップ運動への取組を推進するための条例を制定。

社会実験	TDM等の新たな施策を実験的に実施することにより、施策の効果、問題点等を明らかにすると同時に、地域住民等関係者の当該施策への理解、環境施策全般への理解、協力を増進する。	川崎市、東京都世田谷区、海老名市、鎌倉市、豊田市、大阪府、松江市などで実施。
------	--	--

(3) 道路交通騒音対策の手法と効果

対策・技術の現状 (資料 7)

発生源対策、交通流対策、道路構造対策、沿道対策のすべての分野で新しい技術の開発が進められている。このうち、低騒音舗装、新型遮音壁、低層遮音壁等の道路構造対策では関連技術の進歩が著しく、施設設置のための空間が確保できるなど条件が許せば高騒音地域のみならず幅広い地域で適用されることが期待される。

各種道路交通騒音対策による改善効果の推計 (資料 8)

自動車単体対策、速度規制、低騒音舗装、低層遮音壁を組み合わせた対策の効果を予測した。昼夜ともに実勢走行速度が規制速度を 10 km/h 超過していると仮定した場合、道路交通センサス(平成6年)における用途区域内の道路総延長 47,000 km(両側延長)のうち、道路端で昼間または夜間に環境基準を超過する道路延長は、それぞれ 31,200 km(66.4%)、19,400 km(41.3%)となった。これに対し、自動車単体対策(現在の規制値が達成されたと仮定)、速度規制(昼夜ともに規制速度遵守)、低騒音舗装(環境基準超過区間のすべてで実施)、低層遮音壁(幅員 3.0 m 以上の歩道を有する区間すべてで実施)の組み合わせによる対策を実施することとして、その効果を推計した結果、環境基準を超過する道路の延長が、昼間で 7,100 km(15.1%)、夜間で 6,100 km(13.0%)まで減少した。(但し、低層遮音壁は、低層空間に主眼を置いた対策であり、その効果に注意する必要がある。)

この結果から、沿道対策を伴わない上記の対策のみでもかなりの割合まで環境基準達成率の改善が認められる。高騒音地域においては、これらの対策に加えて沿道対策を講じることにより、効果的な道路交通騒音対策を実施することができる。

3 道路交通騒音対策の充実強化の方向

(1) 検討の視点

道路交通騒音問題は、今日の社会経済活動における自動車の利用に起因するものであり、その意味では社会経済システム全体にかかわり、総体として解決を図って行くべき問題である。したがって、自動車排出ガスによる大気汚染問題と同様に、自動車単体対策、交通流対策、道路構造対策等を適切に組み合わせ、総合的かつ計画的に取り組むべきものである。しかし、騒音は大気汚染のように影響する範囲が相当広範な地域に及ぶ訳ではなく、かつ、その影響は局地の条件に左右されることが多い。そこで、道路交通騒音問題に固有な対策を考える余地があるとともに、その必要性があると言える。このため、本検討会では、道路交通騒音問題の特性に鑑みて、以下の2点について検討を行うこととする。

なお、道路交通騒音については、環境基準を達成していない地点やこれを大幅に超過する高騒音地域が存在するため、早期に環境基準を達成することに加えて、環境基準において優先的に対策を行うべきとされた夜間73dB以下に騒音レベルを下げることを喫緊の課題として、対策の充実強化の検討を行う必要がある。

地域レベルにおける総合的かつ計画的な対策の実施

道路交通騒音対策では、一義的には、沿道対策以外の対策により騒音の低減を図るべきであるが、対策の分担は固定的なものではなく、交通流の状況、騒音の状況、道路種別及び沿道の土地利用の状況により、沿道対策を含め柔軟に考慮すべきであり、これらを適切に組み合わせ、総合的かつ計画的に実施すべきである。

沿道対策の充実強化

道路交通騒音に関する種々の対策のうち、自動車単体対策については、現在の規制値が着実に達成されることが、また、道路構造対策については、事業の着実な推進、関連技術の開発などが期待される。さらに、交通量の抑制などの交通流対策や低公害車の普及などは、道路交通にかかる大気汚染対策の見地から別途その対策手法の充実強化が検討されているところである。一方、沿道対策については、主として騒音対策の見地から行われるものである。例えば、都市における一般幹線道路の中には、沿道アクセスの必要性から遮音壁を連続させることが困難な路線、又は沿道土地利用の稠密性から新たな土地の確保を必要とする環境施設帯の設置等が困難な路線も多く存在する。このような場合、道路構造対策、交通流対策を行うことは当然であるが、それだけではなく沿道対策も鋭意行って着実に問題の発生を防止していくことが必要である。沿道対策は、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(以下、「沿道法」という。)等に基づいて実施されているが、関係住民の合意を得ることが困難なこと等から、沿道法が適用されている地域が極めて限られているのが実態である。

このため、沿道法が更に広い地域で活用されるための方策を検討することに加え、屋内へ透過する騒音に係る基準値等に対応して、沿道耐騒音化対策のための規制や助成のスキームを整備するなど、沿道対策の充実強化

が必要である。

(2) 地域レベルにおける総合的かつ計画的な対策の実施

現行の制度の概要・問題点

「道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針について」(五省庁通知(平成7年12月))において道路交通騒音対策の総合的なメニューが示され、これに基づき、都道府県、政令指定都市において関係行政機関による協議会を設立し、対策を立案、実施することとされている。

「道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針について」(五省庁通知(平成7年12月))

3. 道路交通騒音の深刻な地域における対策の基本的考え方

道路交通騒音が深刻である地域においては、可能な限り道路構造対策を実施すべきであるが、これに加えて、交通流対策、沿道対策を含めた総合的な対策が必要であり、関係省庁の連携をさらに強化して対策を推進すべきである。(中略)地域レベルで関係主体が協力し、道路交通騒音が深刻な地域について総合的な対策方針を立て、実施する必要がある。

この協議会の枠組みの中で検討される様々な対策のうち、速やかに実施可能でかつ即効性の高いものは、低騒音舗装や遮音壁の部分的な設置など一部対策に限られている。特に、高騒音地域においては、これら限られた対策のみでは抜本的な改善が期待できない地域があり、このような地域では、実行可能かつ即効性の高い新たな施策の追加が求められている。

また、現在の対策では、行政的な施策が中心であり、重要な関係者である道路利用者の役割は必ずしも明確ではない。対策の拡充強化を検討する際には、後述する沿道対策の充実強化の視点に加え、道路利用者の役割の視点をも検討する必要がある。

今後の方向性

道路交通騒音対策を地域レベルで計画的、段階的に実施するため以下のような対策の強化を検討する必要がある。なお、これらの施策を実現していく際には、まず五省庁通知による取組みを活用し、必要に応じてこれを充実強化する方策を検討することとし、更に、通知による措置のみでは十分な効果が期待できない、騒音が深刻な個別の地区については、新たな法的措置の導入等による沿道対策の充実・強化も含め取組みの強化を検討する。

ア 対策の対象地域

- 都道府県、都道府県公安委員会、道路管理者が中心となる地域の協議会で対策を検討する地域であって、環境基準が非達成の地域内について、道路交通騒音の状況、各機関における対策の実施状況及び計画を把握し、そうした地域のうち騒音レベルが深刻であることから重点的に対策を実施すべき地区(以下、重点地区という。)を選定する。重点地区の選定に当たっては、環境基準の中で優先的に対策を講じるべきとされた夜間73dBを超過する地域を中心とするが、地域や道路の状況など地域の実情を踏まえて適切に行うこととし、対策の実施後においては、対策の

効果などを踏まえ適宜見直しを行うこととする。

イ 対策の目標

- ・環境基準の達成

環境基準の中で明らかにされた「環境基準の施行後10年以内を目途として達成」することを目標として、地域内での対策実施のプライオリティーづけ、重点地区の抽出などを行う。

- ・重点地区

重点地区では、優先的に対策を実施することにより速やかな環境改善を図る。

ウ 重点地区における具体的な対策の内容

- ・都道府県公安委員会、道路管理者等が協議会において、当該重点地区において目標を達成するために最も有効と考えられる対策を当該重点地区の実情を踏まえて検討するとともに、これを補完する対策として、地元市町村が主体となり、後述する沿道対策（住居等の防音性能の確保、沿道立地規制など）や道路利用者への協力要請などを行う対策を追加し、各主体の協力によりその実現を図る。

エ 対策のフォローアップ

- ・対策を実施した個所については、地元市町村が中心となり定期的に騒音を実測するなどして、対策の効果を検証するとともに、都道府県の協議会においてこれを継続的に報告することとする。

(3) 沿道対策の充実強化の方向

沿道の騒音レベルに関する情報提供

ア 現状・問題点

- ・都道府県における道路沿道の騒音レベルについての情報提供については、その大部分が都道府県が発行している環境白書に掲載されている程度である。
- ・平成11年7月の騒音規制法の改正により、都道府県知事等が道路交通騒音の状況を公表することが盛り込まれた。また、騒音に係る環境基準において、一定の地域ごとに全ての住居等のうち環境基準を超過する戸数および超過する割合について把握する面的評価を行うことが位置づけられている。

イ 今後の方向性

- ・面的評価の導入に伴い、騒音マップなどの形で沿道の騒音状況の情報提供を行うことを検討する必要がある。その際、幹線道路の沿道の非住居化の方向や、住居を建てる際に必要な防音性能の程度等の情報が利用者側に分かりやすく提供される必要がある。
- ・宅地建物取引業法による重要事項説明の中に、騒音に関する情報を位置づけるなど、既存の制度との連携を検討する。

住居等の防音性能の表示・説明

ア 現状・問題点

- ・ 横浜市、大阪市では、幹線道路沿道等に立地する住居等の防音性能について表示・説明を行うよう行政指導が行われている。
全国的な制度として住居等の防音性能の表示・説明が行われている例はない。（資料9）

イ 今後の方向性

- ・ 建物の売買・賃貸等の契約の際に、その建物の防音性能について表示・説明することを制度化することを検討する必要がある。その際、実施の詳細な内容まで法律の中に規定するか、自治体の条例などにその一部を委ねるかについて検討する必要がある。

【関連制度】

宅地建物取引業法第35条で定められている重要事項の説明(資料10)

幹線道路沿道に立地する住居等の防音性能の確保

ア 現状・問題点

- ・ 都市計画による用途地域等を活用して騒音対策への配慮が図られているが、そもそも都市計画では街づくり全体の大きなランドデザインが定められることから、その実現には20年から30年の長期間を要する、主として環境対策のみからの計画変更が行われることはほとんどなく、他の開発計画と併せ見直しが行われる傾向がある、道路等の新規開発による影響への対策としてはある程度効果を期待できるが、既存の道路等による環境影響に対処するには不適當である、などの問題が指摘されている。
- ・ 横浜市、大阪市で幹線道路沿道等に立地する住居等の防音性能について目標値を定め、これに適合する建築物とするよう行政指導が行われている。（資料9）
- ・ 幹線道路の沿道について住宅側の防音性能に係る規制として自治体（市）が独自に条例を定めている例がある。ただし、その適用範囲は限られている。（資料11）
- ・ 一般道路については、沿道法に基づき、住宅の防音工事に対する助成や沿道地区整備計画に基づく住宅の防音性能に係る規制等が行われている。この適用範囲も延長で100km程度であり、防音工事助成の実績も約8,200戸とその適用は進んでいない。なお、高速自動車国道等では「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」に基づき、沿道法の適用を受けなくても防音工事助成等対策を行うことができる。（資料12）

【関連制度】

- ・ 「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に基づく航空機騒音障害防止地区においては、防音上有効な構造とする規制が行われている。
- ・ 「新幹線鉄道騒音対策要綱（閣議了解）」

- ・ 「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」 （資料13）

イ 今後の方向性

(ア) 既存制度の更なる活用

- ・ 沿道法が更に広い地域で活用される方策を検討する必要がある。

【関連制度】

「住宅の品質確保の促進等に関する法律」の住宅性能表示基準
(資料10)

(イ) 新たな制度の方向性

- ・ 幹線道路沿道に新たに立地する住居等（後住者）について、その防音性能を確保するための制度を検討する必要がある。その際、実施の詳細な内容まで法律の中に規定するか、自治体の条例などにその一部を委ねるかを検討する必要がある。

沿道における住居等の立地抑制等

ア 現状・問題点

- ・ 道路交通騒音に関しては、沿道における住居等の立地抑制に該当する制度はない。
- ・ 環境施設帯の設置などは道路構造による対策として行われている。

【関連制度】

- ・ 「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に基づく航空機騒音障害防止特別地区においては、原則として建築物の建築を行えないことになっている。（対象は新東京国際空港のみ） （資料13）

イ 新たな制度の方向性

- ・ 新設の道路の沿道については住居等の立地制限を行うことについての検討を行う必要がある。
- ・ 車道以外の道路敷地をより広範囲にとるなどの道路構造上の対策に加え、住居等のセットバック、公園の設置など沿道側の対策を実施するなど、対策の拡充強化を検討する。

(参考1)

道路交通騒音に係る沿道対策として今後充実すべきものとして、上記のような検討を行った。なお、道路側の対策、当該道路の沿道側の対策の分担については、「今後の道路交通騒音低減対策検討調査」(平成9年3月)(資料14)において、道路の機能、沿道の状況等に応じて行うことが記されており、対策計画の立案にあたってはこの点について留意する必要がある。

(参考2)

既存の沿道対策については、(資料15)のように、その対象が新設か

既設か、沿道の住居が先住か後住か、その道路等の施設が沿道住居にメリット（沿道のアクセス性の向上などの直接的なメリット）をもたらすか否かによって分類することができる。

4．今後の課題

本中間とりまとめにおいて検討した内容について、その具体化に向けて更なる検討が必要である。

その際、道路交通に係る大気汚染対策の見地から交通量の抑制、低公害車の普及等の方策の充実強化について別途検討が進んでいるが、これらは道路交通騒音対策にも資するため、その検討状況に留意し、道路交通騒音に係る諸施策が全体として充実強化されるよう配慮する必要がある。

本中間取りまとめにおいて報告した内容について幅広い議論を期待したい。

道路交通騒音対策検討会委員

- | | |
|-------|--------------------------|
| 浅野 直人 | 福岡大学法学部長 |
| 大西 博文 | 建設省土木研究所環境部交通環境研究室長 |
| 大森 文彦 | 東洋大学法学部教授 |
| 押野 康夫 | (財)日本自動車研究所ダイミックス研究部部長 |
| 岸井 隆幸 | 日本大学理工学部教授 |
| 斎藤 威 | 警察庁科学警察研究所交通部長 |
| 末岡 伸一 | 東京都環境科学研究所応用研究部主任研究員 |
| 原田 昇 | 東京大学新領域研究科教授 |
| 森口 祐一 | 国立環境研究所社会環境システム部資源管理研究室長 |
| 山内 弘隆 | 一橋大学商学部教授 |
| 山本 貢平 | (財)小林理学研究所所長 |