

事後評価シート

【評価年月】 平成16年4月

【主管課・室】 環境管理局大気環境課大気生活環境室
環境管理局自動車環境対策課
環境管理局総務課環境管理技術室

【評価責任者】 大気生活環境室長 上河原献二
自動車環境対策課長 堅尾和夫
環境管理技術室長 徳永 泉

施策名、施策の概要及び予算額

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、生活環境を保全する。
予算額	233,295千円

目標・指標、及び目標の達成状況

目標	環境基準の達成・確保等により、大気環境に関し生活環境を保全する。
達成状況	騒音・振動については、長期的には苦情件数が減少している。 悪臭については、近年苦情件数の増加が見られる。 ヒートアイランド対策大綱を策定した。

下位目標 1	騒音に係る環境基準の達成率を向上させる。					
指 標		H12年度	H13年度	H14年度	目標値	H 年度
騒音に係る環境基準達成率(%)	一般地域	71.9	73.8	73.8		100
	道路に面する地域	76.9 (評価対象: 523千戸)	77.6 (評価対象: 1487千戸)	集計中 (評価対象: 1900千戸)		100
航空機騒音に係る環境基準達成率(%)	測定地点ベース(地方公共団体が測定した結果を集計)	72.0	74.5	71.4		100
新幹線鉄道騒音に係る環境基準達成率(%)	測定地点ベース(地方公共団体が測定した結果を集計)	41.1	39.0	39.7		100
達成状況	<p>一般環境に係る環境基準の達成率は上昇傾向にある。</p> <p>道路に面する地域に係る環境基準の達成率は、評価対象となる道路・地域にある住居等に依存する。一方で、平成11年の騒音に係る環境基準の改正により、環境基準達成状況の評価方法が変更されたことから、評価実施の準備が整った地方公共団体から順次評価が実施されてきた。このため平成12～14年度にかけては、評価実施の地方公共団体数が27～103(H14概数)、評価対象住居等戸数も523～1900(H14概数)千戸と大きく変動し、データの地域的な偏り、サンプル数のオーダーの違いが見受けられる。したがって、平成12年度から平成14年度まで、現時点では達成率の定性的な評価が困難であるが、今後上記の問題が解消されることにより、定性的な傾向としての評価が可能になるものと考えられる。</p> <p>航空機騒音に係る環境基準の達成状況については、達成率は上昇してきているものの、依然未達成の地点数は多い状況である。</p> <p>新幹線鉄道騒音に係る環境基準の達成状況については、達成率はほぼ横ばいであるが、依然未達成の地点は多く、厳しい状況である。</p>					

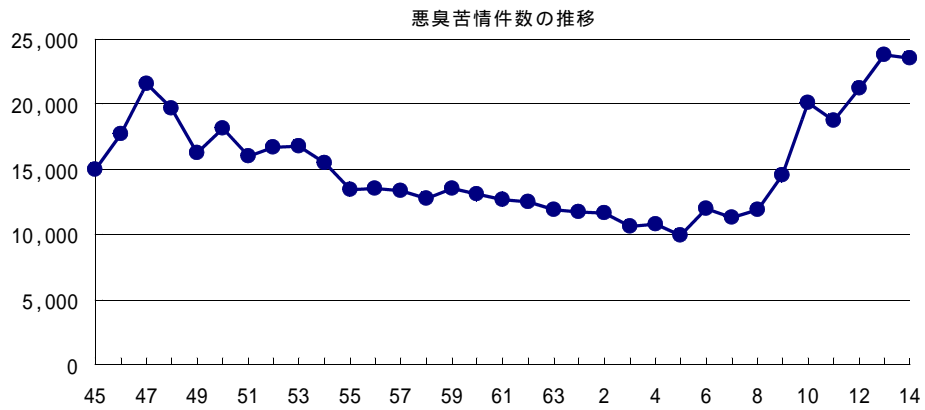
下位目標 2	騒音公害を減少させ、良好な生活環境を保全する。																																																
参考指標	H 12年度	H 13年度	H 14年度	目標値	-																																												
騒音に係る苦情件数(件)	14,066	14,547	15,461		(-)																																												
達成状況	<p>長期的には減少傾向にあったが、騒音規制法における規制対象外の発生源に対する苦情が増加傾向にある。</p> <p style="text-align: center;">騒音苦情件数の推移</p> <p style="text-align: center;">過去3カ年の苦情内容内訳</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>工場等</th> <th>建設作業</th> <th>自動車</th> <th>航空機</th> <th>深夜営業</th> <th>鉄道</th> <th>その他の営業</th> <th>家庭生活</th> <th>拡声機</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成12年度 (14,066件)</td> <td>5,130件 (36.5%)</td> <td>3,423件 (24.3%)</td> <td>401件 (2.9%)</td> <td>910件 (6.5%)</td> <td>1,047件 (7.4%)</td> <td>91件 (0.6%)</td> <td>798件 (5.7%)</td> <td>1,041件 (7.4%)</td> <td>359件 (2.6%)</td> <td>866件 (6.2%)</td> </tr> <tr> <td>平成13年度 (14,547件)</td> <td>5,150件 (35.4%)</td> <td>3,776件 (26.0%)</td> <td>679件 (4.7%)</td> <td>414件 (2.8%)</td> <td>719件 (4.7%)</td> <td>1,039件 (7.1%)</td> <td>858件 (5.9%)</td> <td>1,134件 (7.8%)</td> <td>390件 (2.7%)</td> <td>990件 (6.8%)</td> </tr> <tr> <td>平成14年度 (15,461件)</td> <td>5,253件 (34.0%)</td> <td>4,168件 (27.0%)</td> <td>380件 (2.5%)</td> <td>719件 (4.7%)</td> <td>1,180件 (7.6%)</td> <td>96件 (0.6%)</td> <td>900件 (5.8%)</td> <td>1,331件 (8.6%)</td> <td>436件 (2.8%)</td> <td>998件 (6.5%)</td> </tr> </tbody> </table>					年度	工場等	建設作業	自動車	航空機	深夜営業	鉄道	その他の営業	家庭生活	拡声機	その他	平成12年度 (14,066件)	5,130件 (36.5%)	3,423件 (24.3%)	401件 (2.9%)	910件 (6.5%)	1,047件 (7.4%)	91件 (0.6%)	798件 (5.7%)	1,041件 (7.4%)	359件 (2.6%)	866件 (6.2%)	平成13年度 (14,547件)	5,150件 (35.4%)	3,776件 (26.0%)	679件 (4.7%)	414件 (2.8%)	719件 (4.7%)	1,039件 (7.1%)	858件 (5.9%)	1,134件 (7.8%)	390件 (2.7%)	990件 (6.8%)	平成14年度 (15,461件)	5,253件 (34.0%)	4,168件 (27.0%)	380件 (2.5%)	719件 (4.7%)	1,180件 (7.6%)	96件 (0.6%)	900件 (5.8%)	1,331件 (8.6%)	436件 (2.8%)	998件 (6.5%)
年度	工場等	建設作業	自動車	航空機	深夜営業	鉄道	その他の営業	家庭生活	拡声機	その他																																							
平成12年度 (14,066件)	5,130件 (36.5%)	3,423件 (24.3%)	401件 (2.9%)	910件 (6.5%)	1,047件 (7.4%)	91件 (0.6%)	798件 (5.7%)	1,041件 (7.4%)	359件 (2.6%)	866件 (6.2%)																																							
平成13年度 (14,547件)	5,150件 (35.4%)	3,776件 (26.0%)	679件 (4.7%)	414件 (2.8%)	719件 (4.7%)	1,039件 (7.1%)	858件 (5.9%)	1,134件 (7.8%)	390件 (2.7%)	990件 (6.8%)																																							
平成14年度 (15,461件)	5,253件 (34.0%)	4,168件 (27.0%)	380件 (2.5%)	719件 (4.7%)	1,180件 (7.6%)	96件 (0.6%)	900件 (5.8%)	1,331件 (8.6%)	436件 (2.8%)	998件 (6.5%)																																							

下位目標 3	振動公害を減少させ、良好な生活環境を保全する。																												
参考指標	H 12年度	H 13年度	H 14年度	目標値	-																								
振動に係る苦情件数 (件)	2,264	2,480	2,614		(-)																								
達成状況	<p>長期的には減少傾向にあったが、建設作業振動に対する苦情が増加傾向にある。</p> <p style="text-align: center;">振動苦情件数の推移</p> <p style="text-align: center;">過去3カ年の苦情内容内訳</p> <table border="1"> <caption>過去3カ年の苦情内容内訳 (単位: 件)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>工場等</th> <th>建設作業</th> <th>道路交通</th> <th>鉄道</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成12年度 (2,264件)</td> <td>628 (27.7%)</td> <td>1,257 (55.6%)</td> <td>244 (10.8%)</td> <td>48 (2.1%)</td> <td>87 (3.8%)</td> </tr> <tr> <td>平成13年度 (2,480件)</td> <td>684 (27.6%)</td> <td>1,415 (57.1%)</td> <td>244 (9.8%)</td> <td>84 (3.4%)</td> <td>53 (2.1%)</td> </tr> <tr> <td>平成14年度 (2,614件)</td> <td>651 (24.9%)</td> <td>1,561 (59.7%)</td> <td>257 (9.8%)</td> <td>100 (3.8%)</td> <td>45 (1.7%)</td> </tr> </tbody> </table>					年度	工場等	建設作業	道路交通	鉄道	その他	平成12年度 (2,264件)	628 (27.7%)	1,257 (55.6%)	244 (10.8%)	48 (2.1%)	87 (3.8%)	平成13年度 (2,480件)	684 (27.6%)	1,415 (57.1%)	244 (9.8%)	84 (3.4%)	53 (2.1%)	平成14年度 (2,614件)	651 (24.9%)	1,561 (59.7%)	257 (9.8%)	100 (3.8%)	45 (1.7%)
年度	工場等	建設作業	道路交通	鉄道	その他																								
平成12年度 (2,264件)	628 (27.7%)	1,257 (55.6%)	244 (10.8%)	48 (2.1%)	87 (3.8%)																								
平成13年度 (2,480件)	684 (27.6%)	1,415 (57.1%)	244 (9.8%)	84 (3.4%)	53 (2.1%)																								
平成14年度 (2,614件)	651 (24.9%)	1,561 (59.7%)	257 (9.8%)	100 (3.8%)	45 (1.7%)																								

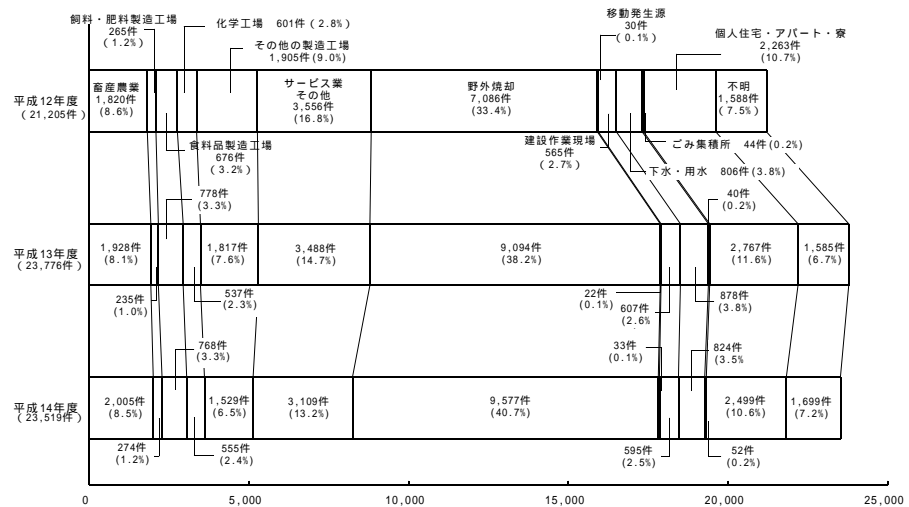
下位目標 4	悪臭公害を減少させ、良好な生活環境を保全する。				
参考指標 1	H 12年度	H 13年度	H 14年度	目標値	-
悪臭に係る苦情件数 (件)	21,205	23,776	23,519		(-)
参考指標 2	H 13年度	H 14年度	H 15年度	目標値	-
臭気指数規制の導入地方公共団体数 (累計)	10団体	67団体	127団体		(-)

達成状況

野外焼却や個人住宅等に対する苦情を中心に苦情件数は増加傾向にある。近年の苦情傾向に即した規制方式である臭気指数規制の導入地方公共団体数は近年着実に増えている。



過去3カ年の苦情内容内訳



下位目標 5	ヒートアイランド対策を推進し、ヒートアイランド現象を緩和させる。
達成状況	平成16年3月、ヒートアイランド対策関係府省連絡会議において、ヒートアイランド対策大綱を策定した。 本大綱では、ヒートアイランド対策の主な柱として、人工排熱の低減、地表面被覆の改善、都市形態の改善、ライフスタイルの改善の4つを挙げており、これら対策の推進を図っている。

下位目標 6	光害対策に対する各主体の関心・理解を深める。				
参考指標	H12年度	H13年度	H14年度	目標値	H20
スターウォッチングネットワーク参加者数(人)	14,741	12,745	12,721		15,000
達成状況	全国星空継続観察の実施により、国民の光害に対する意識啓発を進めている。スターウォッチングネットワーク参加者数は、近年漸減傾向にある。				

評価、及び今後の課題

評価	<p>【必要性】(公益性、官民の役割分担等)</p> <p>騒音・振動・悪臭等は人間の感覚に直接作用するものであるため、その対策は快適な生活環境を確保するという観点からも極めて公益性の高い施策である。</p> <p>国が実態調査に基づく法体制の整備や規制手法の検討を行い、地方公共団体が規制の実施を担う等、国と地方における適切な役割分担がなされている。</p> <p>近年都市部において夏季の気温上昇やそれに伴う熱中症の増加等が見られ、ヒートアイランド対策に対する社会的ニーズや緊急性は非常に高まっている。</p> <p>【有効性】(達成された効果等)</p> <p>騒音・振動については、長期的には苦情件数が減少している。臭気指数規制の導入地方公共団体数は着実に増加している。</p> <p>ヒートアイランド対策大綱を策定し、国が実施すべき具体の対策を体系的に取りまとめた。</p> <p>【効率性】(効果とコストとの関係に関する分析等)</p>
----	--

限られた予算を効率的に活用すべく、対策の緊急性、影響力等に鑑み、重要度の高い分野への重点的な資源配分を行っている。

騒音・振動・悪臭防止施設への融資制度や課税特例措置、認定緑化施設に係る課税標準の特例措置等の手法を組み合わせることにより、より少ないコストでの目標達成を図っている。

ヒートアイランド対策関係府省連絡会議を通じた関係府省間の緊密な連携や、地方公共団体との連携を積極的に図ることにより、コストの削減に努めている。

(目標に対する総合的な評価)

騒音の環境基準における面的評価や臭気指数規制の導入、ヒートアイランド対策大綱の策定等により大気生活環境保全の枠組が着実に整備されている。

(1) 騒音対策

<自動車騒音対策>

自動車単体騒音対策としては、加速走行騒音、定常走行騒音、近接排気騒音の3種類についての規制を中心に取り組むとともに、関係省庁が連携して、暴走族による深夜の爆音暴走を防ぐため、消音器不備、空ぶかし運転等に対する取締りや「初日の出暴走」など不正改造車の取締りを強化するなど、暴走族対策についても取り組んできた。

更なる対策を行うため、平成15年度から「自動車単体騒音対策検討・調査」を開始した。

各施策の実施にあたっては、道路に面する地域における環境基準達成状況の評価方法が、建物・住居等の生活空間単位で評価する方法(以下、「面的評価」という。)となったことから、面的評価結果が騒音対策へ有効かつ効率的に活用されている。

<鉄道等騒音対策>

新幹線鉄道騒音については、平成14年度末まで実施された第3次75デシベル対策は、全ての地点で達成していた。

この結果を踏まえ環境基準達成に向けてポスト第3次75デシベル対策を検討している。

(2) 振動対策

<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、要請限度値を超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。

近年では車両の大型化や道路整備の進展により、自動車交通の質・量ともに変化してきたこと、耐震基準の見直しやライフスタイルの変化により建造物の構造も変わってきたこと等を受け、振動の評価や対策の在り方について検討を進めている。

< 鉄道振動対策 >

新幹線鉄道振動対策については、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(昭和51年環境庁長官から運輸大臣へ勸告)により対策が講じられてきたが、更なる対策を求める苦情があることから、振動低減対策の推進を図るため、「新幹線鉄道振動対策の手引き」を作成した。

(1) 騒音対策

< 騒音評価手法に関する施策 >

環境基準等の評価に必要な睡眠影響、住民反応調査に係るデータの収集が引き続き必要である。

< 工場・事業場等からの騒音に係る対策 >

建設作業や未規制施設の対策を検討する必要がある。

低周波音の評価測定方法講習会を開催し、低周波音問題の対策を推進していく必要がある。

< 自動車騒音対策 >

自動車単体騒音対策については、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る。

諸外国の状況を把握し、現状の騒音の実態を調査・分析して「新たな自動車単体騒音対策」の検討を行い、更なる自動車単体騒音の低減の可能性を検討していくことが必要である。

地域的な対策では、今後、面的評価結果を活用し、重点的に対策をとるべき地域を明らかにする指標や原単位を示すことが必要である。併せて 地域レベルにおける総合的かつ計画的な対策 及び 沿道対策の充実強化に係る具体的・制度的な検討を行うことが必要である。

< 新幹線鉄道等騒音対策 >

新幹線鉄道騒音については、環境基準達成に向けて「ポスト第3次75デシベル対策」を計画的に実施することが必要である。

既設在来線について、各事業者が独自の判断で地域に適した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。

今後の課題

< 航空機騒音対策 >

国際民間航空機関（ I C A O ）による航空機単体規制の強化に加え、飛行場周辺対策の一層の推進を図るため、各飛行場における騒音実態に応じた対策の具体化が必要である。

（ 2 ）振動対策

< 工場・事業場等からの振動に係る対策 >

振動規制法の適切な運用や振動公害防止に向けた啓発活動が必要である。

振動の計測・評価に関する国際的見直しが進んでいる事を踏まえ、環境振動の評価手法の検討に係るデータ収集が必要である。

< 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、制度に係る見直しを行うことが必要である。

< 鉄道振動対策 >

新幹線振動対策については、依然として苦情があることから、「新幹線鉄道振動対策の手引き」を活用して、今後振動低減対策を推進するとともに、新たな振動対策を調査・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ことが必要である。

（ 3 ）臭気対策

臭気指数規制の導入を推進する必要がある。

臭気指数規制基準算定方法の検討調査を実施する必要がある。

悪臭苦情は、飲食店、サービス業など中小規模事業場でも発生しており、中小規模事業場に適用可能な脱臭技術の開発及び普及を推進する必要がある。

欧米を中心に嗅覚測定法の国際標準化が検討されており、国際標準化に向けた対応を検討する必要がある。

(4) ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象による環境影響の評価など調査・研究を更に推進する必要がある。

ヒートアイランド対策大綱に盛り込まれた施策を推進する必要がある。

ヒートアイランド現象のメカニズム解明に向けた広域測定を継続的に実施し、メカニズムの解明を更に進める必要がある。

環境技術実証モデル事業等によるヒートアイランド対策技術の普及促進を図る必要がある。

(5) 光害対策

光害対策ガイドラインを改訂する必要がある。

まだ認知度の低い光害について一層の普及・啓発を図る必要がある。

より魅力的で話題性のある星空継続観察の実施及び光害啓発キャンペーンの内容充実を図る必要がある。

政策への反映の方向性

反映方向分類	理由の説明
1	騒音・振動・悪臭の測定法や評価手法における国際的動向の進展やヒートアイランド対策大綱の策定、光害問題の質的变化等を踏まえ、大気生活環境の保全に係る施策のさらなる拡充を図る必要がある。

0

【別紙】

事務事業シート

施策名	- 2 - (2) 大気生活環境対策	
施策共通の 主な政策手段等	・生活環境情報総合管理システムの開発・運営	
事務事業名 (関連下位目標番号)	事業の概要	主な政策手段等
騒音対策 (下位目標 1 ・ 2)	<p><工場・事業場等からの騒音に係る対策></p> <p>・騒音に係る生活環境を保全するとともに、音風景100選等による音環境保全の普及啓発を実施。</p>	<p>・騒音規制法</p> <p>・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</p> <p>・騒音防止施設の特別土地保有税の非課税</p>
	<p><自動車騒音対策></p> <p>・全国の自動車騒音の常時監視結果を集計・分析し、騒音対策の基礎資料とし、環境基準達成を目標とした沿道対策の充実強化等について検討。</p> <p>・自動車単体騒音対策については、諸外国の状況を把握し、現状の騒音の実態を調査・分析して「新たな自動車単体騒音対策の検討」を行い、更なる自動車単体騒音の低減の可能性について検討。</p>	<p>・騒音規制法</p>
	<p><鉄道騒音対策></p> <p>・新幹線鉄道騒音については、ポスト第3次75デシベル対策を計画的に進め、その達成状況を把握するとともに、更なる騒音の低減を図るため新たな対策を検討。</p> <p>・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</p>	<p>・ポスト第3次75デシベル対策</p>

	<p>ことから、統一的な騒音対策を検討。</p> <p>-----</p> <p>< 航空機騒音対策 ></p> <p>・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推進。</p>	
<p>振動対策 (下位目標3)</p>	<p>< 工場・事業場等からの振動に係る対策 ></p> <p>・振動に係る生活環境を保全するとともに、工場等振動、建設作業振動防止技術に関する調査等による有効な防止技術の普及活動を推進。</p> <p>-----</p>	<p>・振動規制法</p>
	<p>< 道路交通振動対策 ></p> <p>・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た見直し。</p> <p>-----</p>	<p>・振動規制法</p>
	<p>< 鉄道振動対策 ></p> <p>・新幹線鉄道振動については、依然として苦情があることから、「新幹線鉄道振動対策の手引き」を活用した、振動低減対策を推進。</p> <p>・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、統一的な振動対策を検討。</p>	
<p>悪臭対策 (下位目標4)</p>	<p>・悪臭に係る規制その他の対策を講じることによる、生活環境の保全、及び人の健康の保護。</p>	<p>・悪臭防止法</p> <p>・におい環境保全総合対策</p>

<p>ヒートアイランド対策 (下位目標5)</p>	<p>・ヒートアイランド対策を行うことによるヒートアイランド現象の緩和。</p>	<p>・ヒートアイランド対策に関する調査 ・認定緑化施設に係る課税標準の特例措置(固定資産税)</p>
<p>光害対策 (下位目標6)</p>	<p>・国民の光害に対するさらなる意識啓発を進めていくことによる、良好な光環境の構築。</p>	<p>・大気生活環境の質に関する調査</p>