

## 道路交通騒音対策検討会報告書の間とりまとめの概要

### 1. 道路交通騒音の状況 (別添1)

大都市地域を中心に環境基準の達成状況は低く、依然として非常に厳しい状況が続いている。

- ・環境基準の達成状況は13.2%
- ・過去5年間(平成6～10年度)においても改善の傾向はみられない。(環境基準の達成状況:12.5～13.4%)
- ・大都市地域(東京都及び12政令指定都市):5.4%、その他:14.5%  
達成状況:旧環境基準による4時間帯(朝・昼間・夕・夜間)全てで達成した測定点の割合(平成10年度)

### 2. 道路交通騒音対策の現状 (別添2)

### 3. 道路交通騒音対策の充実強化の方向

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。

#### 地域レベルにおける総合的かつ計画的な対策の実施

国の通知に基づき、都道府県レベルで関係行政機関等から成る協議会が設立され、対策を立案、実施している。

一方、速やかに実施可能でかつ即効性が高い施策は道路構造対策などの一部に限られ、高騒音地区においては、これらの対策のみでは抜本的な改善が期待できない地域があり、実効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、現時点の対策は、行政的な施策が中心であるが、重要な関係者である道路利用者の役割の視点をも検討する必要がある。

このため、以下のような対策の強化を検討することとするが、特に、騒音の深刻な地域については、後述の沿道対策を含め取り組みの強化を検討する。

### 【充実強化に向けての検討の方向】

- ア 対象地域・・・環境基準が非達成の地域とともに、その中から地域の協議会において重点的に対策を実施すべき地区（重点地区）を選定
- イ 対策期間・・・環境基準の達成期間内（施行後10年以内）とし、その達成に向けて対策のプライオリティー付けを行う
- ウ 重点地区・・・公安委員会、道路管理者による対策に加え、これを補完する対策として、地元市町村が主体となり、沿道対策や道路利用者への協力要請などを実施
- エ 対策のフォローアップ・・・地元市町村が中心となり、対策の効果を検証する

### 沿道対策の充実強化の方向

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、道路構造対策については、その着実な推進が期待される。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、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。一方、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、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、以下のような充実強化を検討する。

### 【充実強化に向けての検討の方向】

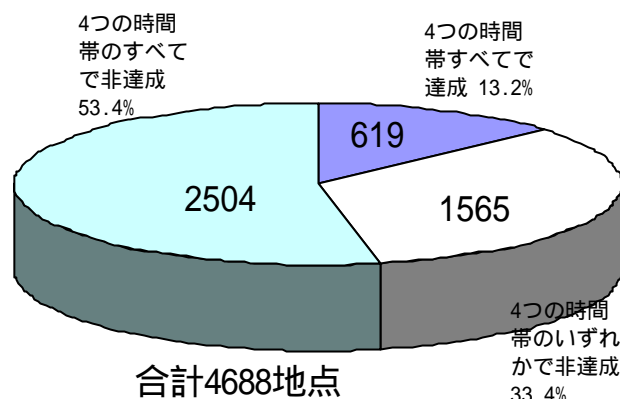
- ア 沿道の騒音レベルに関する情報提供  
騒音マップの整備  
宅地建物取引業法による重要事項説明の中に騒音に関する情報を位置付けるなど既存の制度との連携 等
- イ 住居等の防音性能の表示・説明  
建物の売買・賃貸時における防音性能説明の義務付け等
- ウ 幹線道路沿道に立地する住居等の防音性能の確保  
既存制度である沿道法の活用範囲の拡大方策の検討  
幹線道路沿道への後住者に対する防音性能確保の制度化 等
- エ 沿道における住居等の立地抑制等  
新設道路沿道における住居等の立地規制  
住居のセットバック、公園の設置 等

## 環境基準の達成状況（平成10年度）

### (1) 全測定地点における環境基準の達成状況

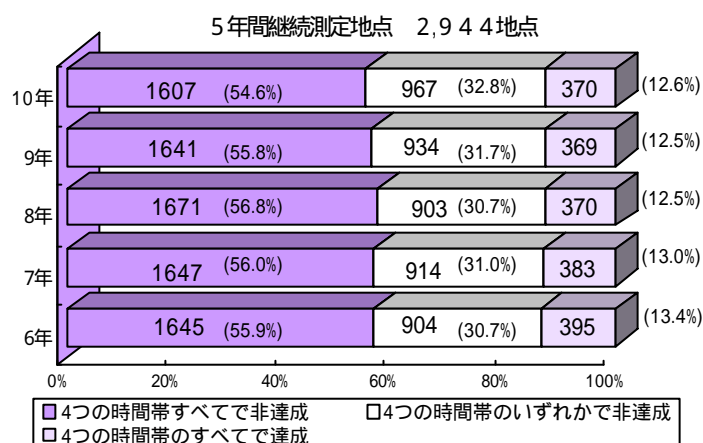
全国の測定地点(4,688地点)のうち、4つの時間帯(朝、昼間、夕、夜間)すべてで環境基準が達成されたのは、619地点(13.2%)と平成9年度(13.3%)とほぼ同様の水準となっている。

また、環境基準が達成されなかった測定地点のうち、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%)、4つの時間帯のいずれかで達成されなかったのは1,565地点(33.4%)であった。



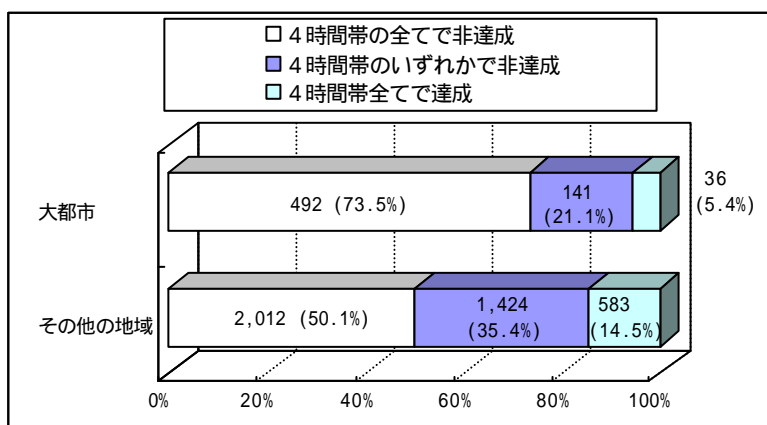
### (2) 継続測定地点における環境基準達成状況の推移

5年間継続して測定を行っている地点(2,944地点)を対象とした環境基準の達成状況の推移を見ると、4つの時間帯すべてで環境基準が達成された測定地点は、370地点(12.6%)で平成9年度の369地点(12.5%)と同様の水準であり、過去5年で見ても依然低い水準で推移している。注)平成7年度までは暦年(1~12月)により集計していたが、8年度より年度(4~3月)による集計とした。



### (3) 大都市とそれ以外の地域でみた環境基準の超過状況

大都市地域(東京23区及び12政令指定都市)とそれ以外の地域で環境基準の達成状況と比較すると、4時間帯すべてで環境基準が達成された測定地点の割合は、大都市地域においては5.4%(669測定地点中36地点)であり、それ以外の地域の14.5%(4,019測定地点中583地点)に比べかなり低くなっている。



(注)平成10年9月30日付けで騒音に係る新環境基準が告示され、平成11年4月1日から施行されているが、本資料は全て新環境基準施行前に測定された結果であるため、旧環境基準によるものである。

# 道路交通騒音対策の体系図

