

## 第1 自動車騒音・道路交通振動調査

### 1 自動車騒音に係る環境基準の達成状況

主要幹線道路沿いの1,020区間で評価を行い、評価区間内の全戸数492,458戸中473,663戸で環境基準を達成し、達成率は96.2%でした。

※ 環境基準：人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準。  
評価区間の道路端から50メートルの範囲内の全ての住居等について騒音レベルの推計を行うことにより、環境基準の達成戸数や達成率を把握しています。

- (1) 調査期間 平成27年4月から平成28年3月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内全38市
- (3) 調査結果

年度	評価区間数	全評価戸数	環境基準達成戸数	環境基準達成率
27	1,020	492,458	473,663	96.2%
26	996	487,327	466,535	95.7%

(注) 自動車騒音に係る環境基準については、6ページを参照。

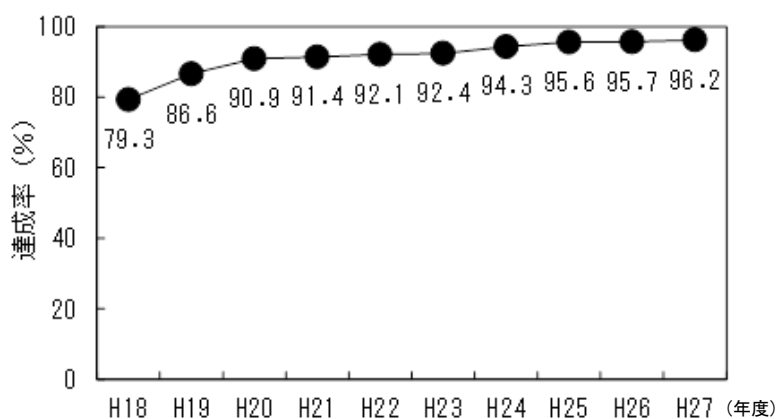


図1 自動車騒音に係る環境基準達成率の経年変化

### 2 自動車騒音に係る要請限度の超過状況

132地点中6地点で要請限度を超過しました。

※ 要請限度：要請限度を超えることにより、道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認められるとき、市町村長が公安委員会等に措置をとるよう要請する際の基準。  
県及び市町村が、騒音の懸念される地点を選んで監視しています。

- (1) 調査期間 平成27年6月から平成28年3月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内17市4町1村  
(名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、豊川市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、蒲郡市、東海市、大府市、知立市、岩倉市、日進市、豊山町、飛島村、東浦町、武豊町及び幸田町)
- (3) 調査結果

年度	調査地点数	要請限度超過地点数	要請限度を超過した割合
27	132	6	4.5%
26	137	8	5.8%

(注) 自動車騒音に係る要請限度については、7ページを参照。

### 3 道路交通振動に係る要請限度の超過状況

64地点の全調査地点で、要請限度を下回りました。

- (1) 調査期間 平成27年6月から平成28年3月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内10市  
(豊橋市、岡崎市、一宮市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、東海市、知立市及び岩倉市)
- (3) 調査結果

年度	調査地点数	要請限度超過地点数	要請限度を超過した割合
27	64	0	0%
26	65	0	0%

(注) 道路交通振動に係る要請限度については、8ページを参照。

### 4 今後の対応

県及び市町村は引き続き、監視を行い、環境基準の達成状況及び要請限度の超過状況を把握していきます。

また、自動車騒音の環境基準達成に向けて、国、県等の機関がそれぞれの役割のもとに、自動車からの騒音を低減させる発生源対策、低騒音舗装や環境施設帯の整備等の道路構造対策など、総合的な自動車環境対策を進めていきます。

## 第2 新幹線鉄道騒音・振動調査

### 1 新幹線鉄道騒音に係る環境基準の達成状況

77地点中54地点で環境基準を達成し、達成率は70.1%でした。

- (1) 調査期間 平成27年5月から平成27年12月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内4市（名古屋市、豊橋市、岡崎市及び一宮市）
- (3) 調査結果

年度	調査地点数	環境基準達成地点数	環境基準達成率
27	77	54	70.1%
26	76	49	64.5%

(注) 新幹線鉄道騒音に係る環境基準については、9ページを参照。

## 2 新幹線鉄道振動に係る指針値の達成状況

29地点の全調査地点で、指針値を達成しました。

※ 新幹線鉄道振動に係る指針値：緊急に振動源対策及び障害防止対策等を講じることが必要とされている新幹線鉄道振動の指針値（70デシベル）で、「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3月環境庁（当時））により勧告されている。

- (1) 調査期間 平成27年5月から平成27年12月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内4市（名古屋市、豊橋市、岡崎市及び一宮市）
- (3) 調査結果

年度	調査地点数	指針値達成地点数	指針値達成率
27	29	29	100%
26	30	30	100%

（注）新幹線鉄道振動に係る指針については、9ページを参照。

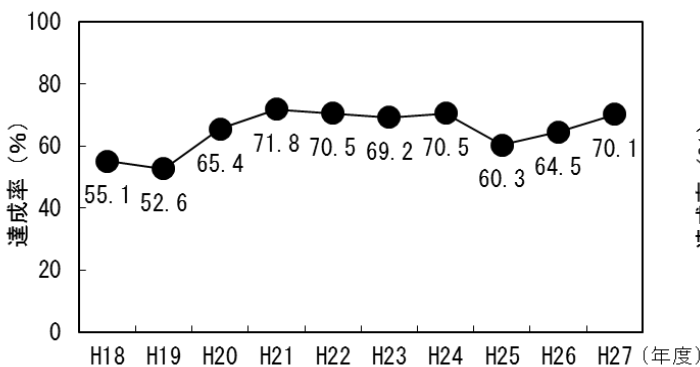


図2 新幹線鉄道騒音に係る環境基準達成率の経年変化

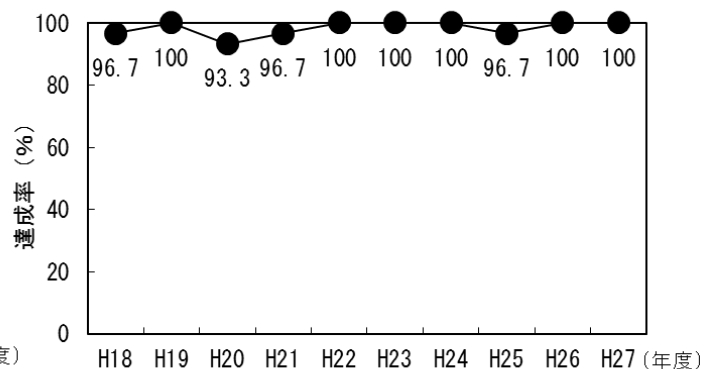


図3 新幹線鉄道振動に係る指針値達成率の経年変化

## 3 今後の対応

県及び関係市は引き続き、監視を行い、騒音に係る環境基準及び振動に係る指針値の達成状況を把握していきます。

また、県は毎年度、新幹線鉄道事業者に騒音対策の実施を要望しており、事業者は引き続き、車両対策や防音壁設置、レール削正等の地上対策を進めていきます。

## 第3 航空機騒音調査

### 1 県営名古屋空港に係る調査

16地点中7地点で、環境基準を達成しました。

- (1) 調査期間 平成27年4月から平成28年3月まで
- (2) 調査機関 愛知県及び県内2市（名古屋市、春日井市）
- (3) 調査結果

年度	調査地点数	環境基準達成地点数
27	16	7
26	15	7

（注）航空機騒音に係る環境基準については、10ページを参照。

## 2 中部国際空港に係る調査

5地点の全調査地点で、環境基準を達成しました。

環境基準の地域類型を指定した地域外の2地点でも調査を行い、2地点とも環境基準値を下回る（平成26年度と同じ）

(1) 調査期間 夏季（平成27年6月から9月）及び冬季（平成28年1月から2月）

(2) 調査機関 愛知県

(3) 調査結果

・環境基準達成地点数

年度	調査地点数	環境基準達成地点数
27	5	5
26	5	5

・地域類型を指定した地域外の状況

年度	調査地点数	環境基準値を下回った地点数
27	2	2
26	2	2

(注) 航空機騒音に係る環境基準については、10ページを参照。

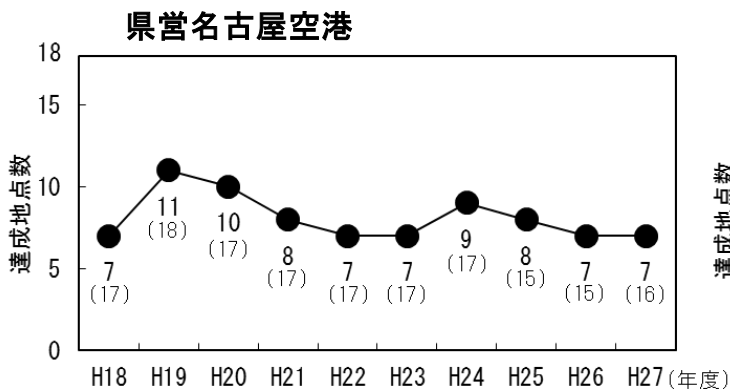


図4 航空機騒音に係る環境基準達成地点数の経年変化

(注) ( )内は、調査地点数を示す。

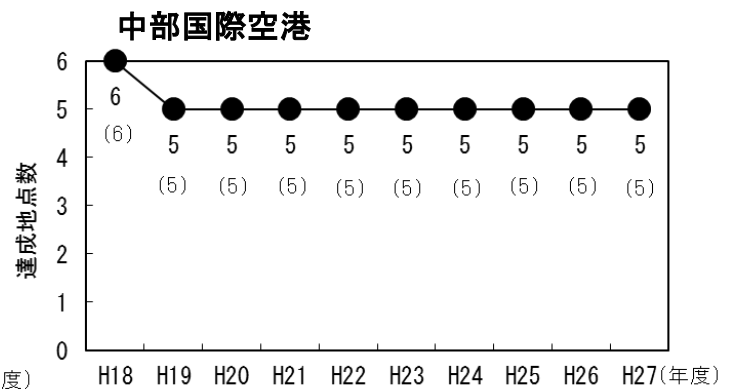


図5 航空機騒音に係る環境基準達成地点数の経年変化

(注) ( )内は、調査地点数を示す。

## 3 今後の対応

県は引き続き、監視を行い、環境基準の達成状況を把握していきます。

また、県営名古屋空港では、引き続き、運用時間（午前7時～午後10時）外の利用禁止、騒音に配慮した運航方式の徹底等の発生源対策とともに、住宅防音工事等の周辺環境対策事業を実施していきます。

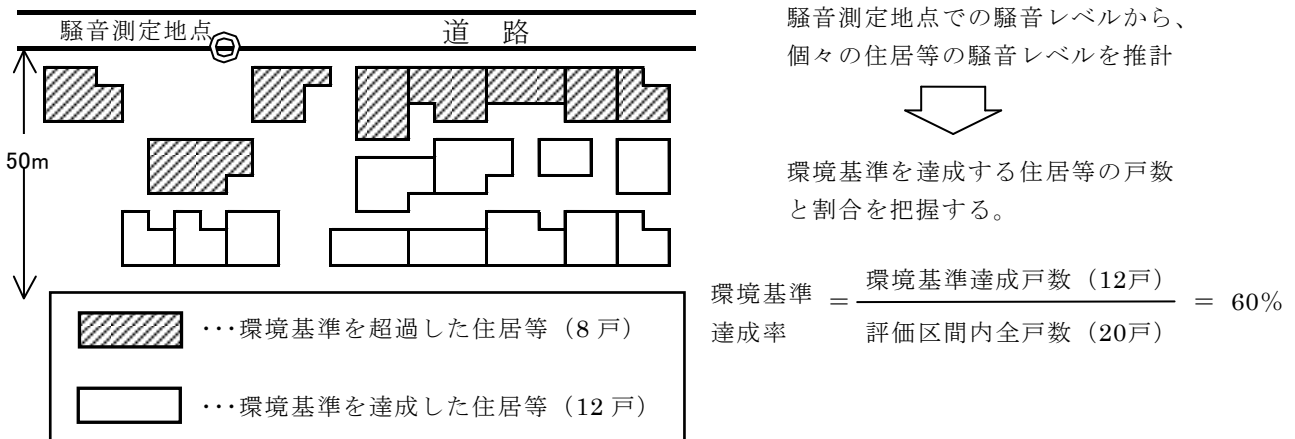
# 参 考

## 1. 自動車騒音

### 環境基準の評価方法

道路を一定区間ごとに区切って評価区間を設定し、評価区間内の代表する1地点で等価騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）の測定を行い、その結果を用いて評価区間内の道路端から50m範囲内にあるすべての住居等について等価騒音レベルの推計を行うことにより環境基準を達成する戸数とその割合を把握する。

<環境基準の評価方法例>



- ・等価騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）とは、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として示したもののこと。

### 自動車騒音に係る基準

#### 1 道路に面する地域に係る環境基準（自動車騒音に係る環境基準）

環境基本法第16条第1項に基づくもので、騒音に係る環境上の条件について人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準。

地域類型		環境基準 ( $L_{Aeq}$ )	幹線交通を担う道路に近接する空間
A	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域	昼間	昼間 70dB以下
		夜間	
B	第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	昼間	夜間 65dB以下
		夜間	
C	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	昼間	(全地域共通) ※備考参照
		夜間	

※備考

個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあつては45dB以下、夜間にあつては40dB以下）によることができる。

- (注) 1 「幹線交通を担う道路」とは、次に掲げる道路をいう。  
 (1) 高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道は4車線以上の区間）  
 (2) 一般自動車道であつて都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路
- 2 「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により特定された範囲をいう。  
 (1) 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m  
 (2) 2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20m
- 3 時間の区分について、「昼間」は6時から22時までの間、「夜間」は22時から翌朝6時までの間。

2 自動車騒音に係る要請限度

騒音規制法第17条第1項に基づくもので、自動車騒音により道路の周辺的生活環境が著しく損なわれると認められるとき、市町村長が県公安委員会に対して道路交通法の規定による措置をとるよう要請する際の基準。

区域区分			要請限度 (L <sub>Aeq</sub> )		
			道路に面する区域		幹線交通を担う道路に近接する区域
			1車線	2車線以上	
a	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域	昼間	65dB	70dB	昼間 75dB
	第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域	夜間	55dB	65dB	
b	第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域	昼間	65dB	75dB	夜間 70dB
	都市計画区域で用途地域の定められていない地域	夜間	55dB	70dB	
c	近隣商業地域 商業地域	昼間	75dB		(全区域共通)
	準工業地域 工業地域	夜間	70dB		

(注) 「幹線交通を担う道路」については上記注1と、「幹線交通を担う道路に近接する区域」については上記注2の「幹線交通を担う道路に近接する空間」と、時間の区分については上記注3と同様である。

## 2. 道路交通振動

### 道路交通振動に係る要請限度

振動規制法第16条第1項に基づくもので、道路交通振動により道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認められるとき、市町村長が道路管理者に対して舗装、修繕等の措置をとるよう要請し、又は県公安委員会に対して道路交通法の規定による措置をとるよう要請する際の基準。

区域区分		要請限度 (L <sub>10</sub> )	
1	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域	昼間	65dB
		夜間	60dB
2	都市計画区域で用途地域の定められていない地域 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	昼間	70dB
		夜間	65dB

(注) 1 L<sub>10</sub>とは、振動レベル測定値を数値の大きさの順に並べ、両端の10%をそれぞれ除いた80%レンジの上端値を示す。

2 時間の区分について、「昼間」は7時から20時までの間、「夜間」は20時から翌朝7時までの間。

### 3. 新幹線鉄道騒音・振動調査

#### 1 新幹線鉄道騒音の環境基準及び振動の指針について

- (1) 新幹線鉄道騒音に係る環境基準（昭和50年7月29日環境庁告示第46号）  
新幹線鉄道騒音に係る環境基準の地域の類型の指定  
(昭和52年4月30日愛知県告示第484号)

	地域類型	環境基準
I	第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、 第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、 第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	70dB以下
II	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	75dB以下

- (2) 新幹線鉄道振動に係る指針（昭和51年3月12日付け環大特第32号「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」）
- ア 70dBを超える地域について、緊急に振動源及び障害防止対策を講じること。
- イ 病院、学校その他特に静穏の保持を要する施設の存する地域については、特段の配慮をするとともに、可及的速やかに措置をとること。

#### 2 新幹線鉄道騒音振動の調査方法

- (1) 騒音の調査方法（昭和50年7月29日付け環境庁告示第46号「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」、昭和50年10月3日付け環大特第100号「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」）
- 上り及び下りの列車を合わせて連続して通過する20本の列車を測定し、各列車の騒音のピークレベルのうち上位半数の騒音値のパワー平均値を算出する。
- (2) 振動の調査方法（昭和51年3月12日付け環大第32号「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」）
- 上り及び下りの列車を合わせて連続して通過する20本の列車を測定し、各列車の振動のピークレベルのうち上位半数の振動値の算術平均値を算出する。



## 4. 航空機騒音

### 航空機騒音に係る環境基準について（昭和48年12月27日環境庁告示第154号） 一部改正（平成19年12月17日環境省告示第114号）

航空機騒音に係る環境基準の評価指標は平成24年度まではWECPNL（1日における各航空機の最大騒音レベルをパワー平均したものに、時間帯ごとに重み付けした航空機数を加味し算出した値）が採用されていたが、騒音測定機器の技術的進歩及び国際的動向に即して、平成25年4月1日より $L_{den}$ （夕方の騒音、夜の騒音に重み付けを行い評価した1日の等価騒音レベル）に変更された。

#### WECPNLと $L_{den}$ の環境基準値

地域の類型	I	II
WECPNL	70以下	75以下
$L_{den}$	57dB以下	62dB以下

なお、愛知県内の空港の航空機騒音に係る環境基準の地域のタイプの指定については以下のとおりである。

#### 1 県営名古屋空港

航空機騒音に係る環境基準の地域のタイプの指定（昭和52年4月30日愛知県告示第483号）

地域の類型	I	II
該当地域	第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域及び都市計画区域で用途地域の定められていない地域	近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び工業地域
	愛知県名古屋飛行場（愛知県西春日井郡豊山町豊場）の位置を示す標点（北緯35度15分06秒、東経136度55分39秒）から滑走路延長方向に延ばした直線（以下「名古屋中心線」という。）と直角方向に東方5キロメートル、西方4キロメートルの点を通る名古屋中心線との平行線、標点から名古屋中心線上に南方へ18キロメートルの点を通る名古屋中心線との垂線及び愛知、岐阜両県の県境によって囲まれる地域。ただし、愛知県名古屋飛行場の敷地並びに河川区域及び工業専用地域を除く。	

#### 2 中部国際空港

中部国際空港の航空機騒音に係る環境基準の地域のタイプを当てはめる地域の指定

（平成18年3月31日愛知県告示第305号）

地域の類型	I
該当地域	常滑市、弥富市、海部郡飛島村並びに知多郡南知多町及び美浜町の区域。ただし、常滑市セントレア一丁目、セントレア二丁目、セントレア三丁目、セントレア四丁目及びセントレア五丁目の区域、河川区域並びに工業専用地域を除く。