

第3章 交通環境

第1節 自動車交通環境

1 環境の状況【地球温暖化対策室】

(1) 大気汚染

自動車から排出される窒素酸化物、炭化水素、一酸化炭素及び粒子状物質の大気汚染物質については、大気汚染防止法等に基づき順次排出規制が強化されてきました。

平成21年度の大気汚染調査結果によれば、二酸化窒素について、県内28か所の自動車排出ガス測定局のうち3局（名古屋市南区の元塩公園、岡崎市の朝日及び大平）で環境基準を達成しませんでした。この3局は、いずれも幹線道路沿道に設置されている測定局であり、自動車からの排出ガスの影響を強く受けているものと思われます。

(2) 騒音・振動

平成21年度の騒音に関する環境基準の達成状況については、618区間363,625戸中332,378戸が環境基準を達成しており、達成状況は図2-3-1のとおりでした。

騒音に関する要請限度の超過状況については、208地点中18地点で要請限度を超過しており、超過状況は図2-3-2のとおりでした。

また、振動については、平成21年度に測定した84地点のすべてで要請限度を下回りました。

2 これまでの取組の経緯

【地球温暖化対策室】

本県は交通の要衝であるとともに、人口も多く、産業の集積地であることから人や物の移動が極めて多い地域です。また、旅客輸送における自家用車の利用割合が東京都や大阪府と比べて高い状況にあります。

自動車は利便性に優れた交通手段ですが、一方では、排出ガスなどによる大気汚染や騒音の原因となって、道路近傍の生活環境に影響を与えており、自動車環境対策を積極的に推進していくことが必要となっています。

そのため、県では、平成7年3月に策定した「愛知県における低公害車普及方針-あいちエ

図2-3-1 自動車騒音に関する環境基準の達成状況

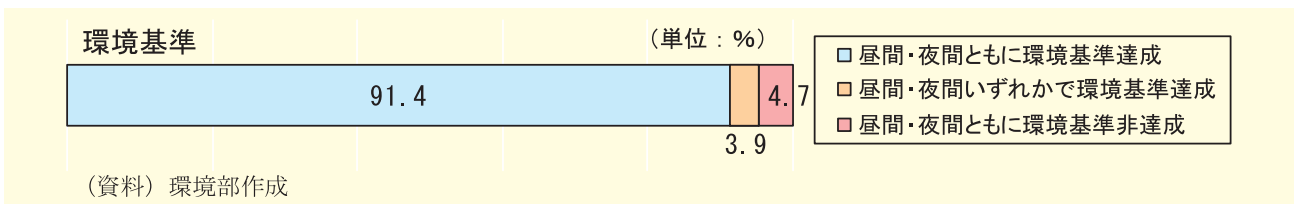
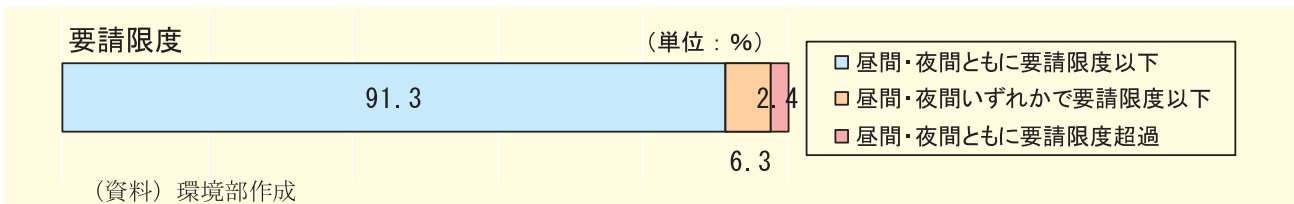


図2-3-2 自動車騒音に関する要請限度の超過状況



【用語】

要請限度：騒音規制法第17条第1項に基づくもので、市町村長が、自動車騒音により道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、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。また、振動については、振動規制法第16条第1項に基づくもので、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、道路管理者や県公安委員会に対して措置をとるよう要請する際の基準。

コ・カー21-」による低公害車普及のための対策を始め、騒音の深刻な地域を対象に「愛知県道路交通対策推進協議会」を設置し、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の対策を推進してきました。

一方、平成12年11月の名古屋南部公害訴訟の判決（名古屋地方裁判所）において、自動車排出ガスと健康被害との因果関係が認められるとともに、国に一定濃度以上の浮遊粒子状物質の排出差し止めを命じたこと（裁判は平成13年8月に和解が成立）などから、自動車環境対策の重要性がますます高まってきました。

このような背景のもと、平成13年6月に自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下本節において「自動車NOx・PM法」という。）が制定され、同年12月に県内61市町村（平成13年11月1日現在の行政区画）が対策地域に指定されました。


こうしたことから、県では、平成14年10月に県の特色を活かした先進的かつ効果的な施策を盛り込んだ「あいち新世紀自動車環境戦略」（以下本節において「戦略」という。）や、平成15年

7月に自動車NOx・PM法に基づく「愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」を策定し、自動車環境対策の推進に取り組んでいます。

図2-3-3 戦略におけるエコカーの種類

エコカーの種類

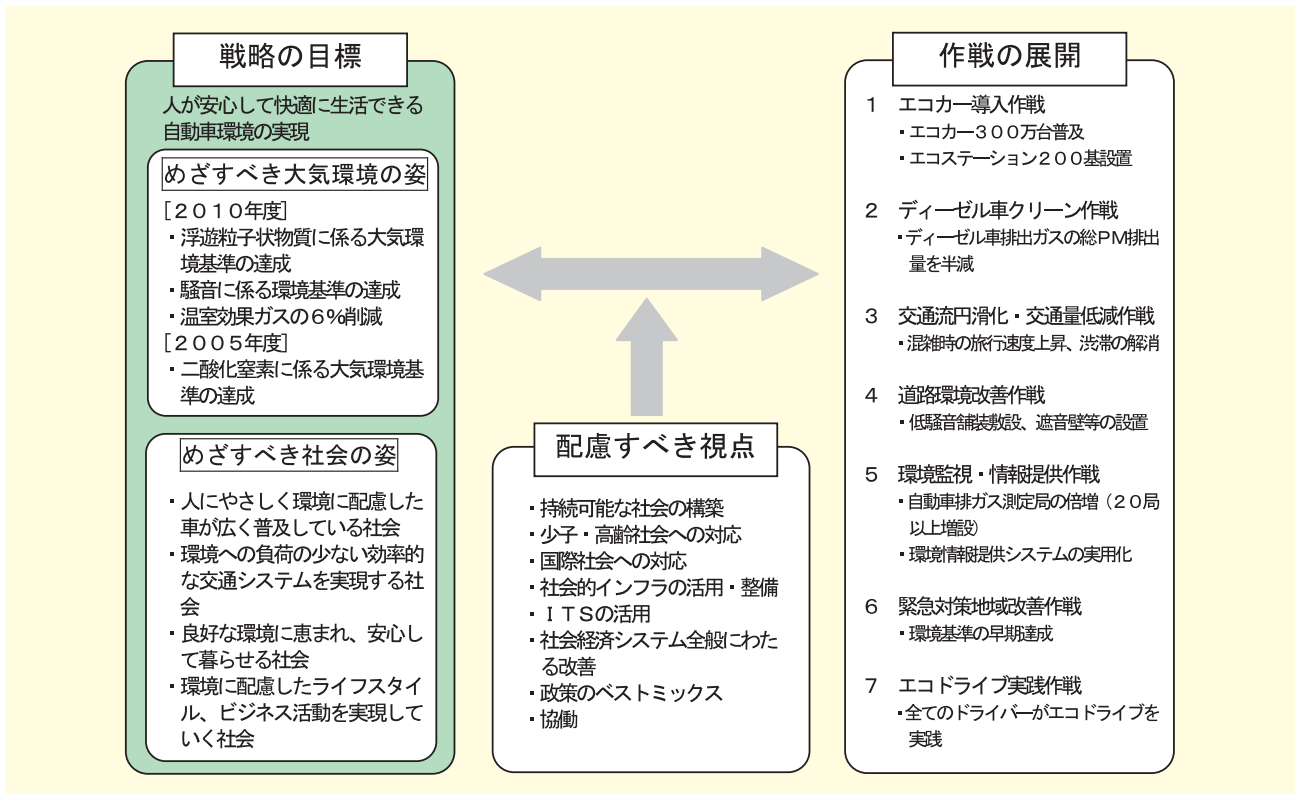
- 電気自動車
- 天然ガス自動車
- メタノール自動車
- ハイブリッド自動車
- LPG貨物自動車
- 低排出ガス認定車かつ低燃費車
- 燃料電池車



愛称「すいそくん」

※ 本県では、全国に先駆けて平成15年に燃料電池車を公用車に導入しました。

図2-3-4 戦略の施策関連図



3 県の施策

(1) あいち新世紀自動車環境戦略

【地球温暖化対策室】

ア 戦略の推進

戦略では、人が安心して快適に生活できる自動車環境を実現するために、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の環境基準の達成を目指し、平成22年度までにエコカー（図2-3-3）300万台の普及を目標とする「エコカー導入作戦」やディーゼル車から排出される粒子状物質を半減させる「ディーゼル車クリーン作戦」などの7つの作戦を掲げ、県は、各主体の参画、協働のもとに総合的な自動車環境対策を推進しています（図2-3-4）。

具体的には、エコカーの普及拡大に向けた導入助成、公用車への率先導入、グリーン配送などに取り組むとともに、自動車から公共交通機関への転換を促し環境負荷や交通渋滞の低減を

図るパーク・アンド・ライドや自動車の利用効率向上を図るための取組であるカーシェアリングについて、関係各課と連携しながら普及促進を図っています。

更に、平成16年3月から、「自動車エコ事業所認定制度」を設け、より多くの事業者がエコカーの導入、電気自動車用の充電施設の整備及びグリーン配送制度の導入など戦略に掲げる各種施策に積極的に取り組むよう働きかけています。

このほか、市町村が各種事業を進める際にあらかじめ自動車環境対策を盛り込むことができるよう、平成17年8月に、戦略に掲げる施策ごとの効果等を示した「あいち新世紀自動車環境戦略普及マニュアル」を作成し、市町村及び関係団体に配布して、地域における総合的な自動車環境対策の推進を図っています。

表2-3-1 戦略の目標の達成状況

目 標	達 成 状 況
17年度までに二酸化窒素の環境基準達成	17年度の達成率98% 21年度の達成率97%
22年度までに浮遊粒子状物質の環境基準達成	21年度の達成率100%
22年度までに騒音の環境基準達成	21年度の達成率91.4%
22年度までに温室効果ガス6%削減（対2年度比）	20年度で1.8%の増加

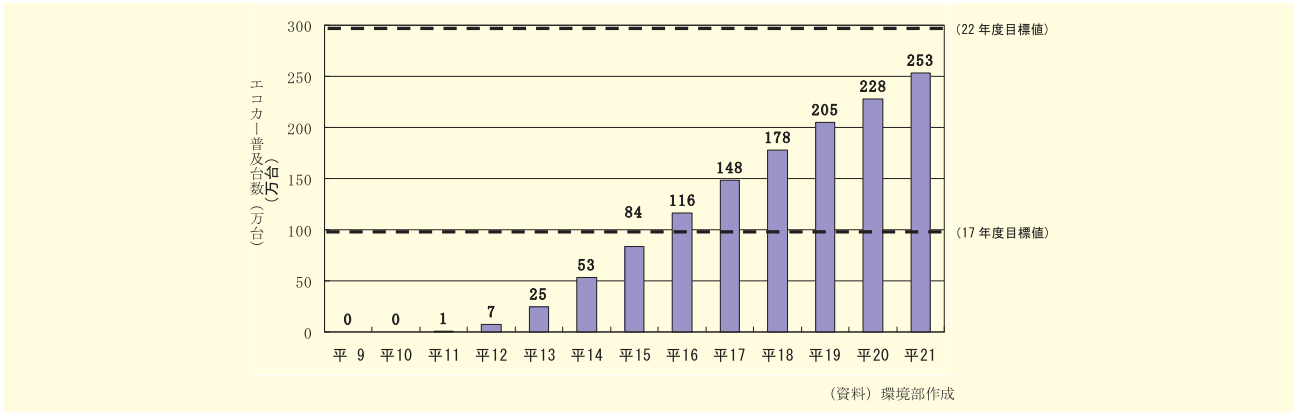
（資料）環境部作成

表2-3-2 戦略における各作戦の数値目標の達成状況

作戦名	目 標	達 成 状 況
エコカー導入作戦	・17年度までにエコカー100万台普及 ・22年度までにエコカー300万台普及	17年度末、エコカー約147万台普及 21年度末、エコカー約253万台普及
	・17年度までにエコステーション65基設置 ・22年度までにエコステーション200基設置	17年度末、エコステーション37基設置 21年度末、エコステーション94基設置
ディーゼル車クリーン作戦	・22年度までの早い段階でディーゼル車から排出される粒子状物質の総排出量を半減（対12年度比）	20年度の粒子状物質削減率69.6%（対12年度比）
環境監視・情報提供作戦	・17年度までに自動車排出ガス測定局を倍増（13年度末（23局）から20局以上増設）	17年度末、43局 21年度末、47局
エコドライブ実践作戦	・17年度までにドライバー300万人に啓発活動を実施 ・22年度までに全てのドライバーに啓発活動を実施し、ドライバー全員がエコドライブを実践	17年度2月末、延べ約457万人に啓発活動を実施 21年度末、延べ約946万人に啓発活動を実施

（資料）環境部作成

図2-3-5 県内におけるエコカー普及台数



イ 戦略の目標の達成状況

戦略では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び騒音に係る環境基準の達成や温室効果ガスの削減についての目標を掲げ、主要施策について数値目標を設定しています。これらの現在の達成状況は、表2-3-1及び2-3-2のとおりであり、エコカーの普及については、目標に向かって拡大を続けています。(図2-3-5)

県では、平成15年7月に自動車NOx・PM法に基づき「愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」を策定し、対策地域内の全市町村を対象に、窒素酸化物及び粒子状物質について平成22年度末までに環境基準を達成させることを目指し、当該年度及び中間目標年である平成17年度における両物質の目標となる総排出量(表2-3-3)を定め、これらを削減するため国をはじめとする関係機関と連携して対策に取り組んでいます。

(2) 自動車NOx・PM法

【地球温暖化対策室】

ア 自動車NOx・PM法に基づく総量削減計画

イ 車種規制

自動車NOx・PM法の対策地域に使用の本拠

表2-3-3 自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の総排出量

(単位: t/年)

	目標量		達成状況	
	平成17年度	平成22年度	平成17年度	平成20年度
窒素酸化物	20,978	12,459	20,900	15,228
粒子状物質	2,046	725	2,030	997

(資料) 環境部作成

表2-3-4 自動車NOx・PM法による排出基準

車種区分		基準の内容
貨物自動車 乗合自動車	車両総重量 1.7 t 以下	NOx : 0.48 g/km (昭和63年規制ガソリン車並) PM : 0.055 g/km (注)
	車両総重量 1.7 t 超 2.5 t 以下	NOx : 0.63 g/km (平成6年規制ガソリン車並) PM : 0.06 g/km (注)
特種自動車 (貨物自動車・乗合 自動車ベース)	車両総重量 2.5 t 超 3.5 t 以下	NOx : 5.9 g/kWh (平成7年規制ガソリン車並) PM : 0.175 g/kWh (注)
	車両総重量 3.5 t 超	NOx : 5.9 g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並) PM : 0.49 g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並)
ディーゼル乗用車 特種自動車(ディーゼル乗用車ベース)		NOx : 0.48 g/km (昭和53年規制ガソリン車並) PM : 0.055 g/km (注)

(注) このPMの値は、新短期規制(資料編「大気環境」図3参照)の1/2の値。

(資料) 環境部作成

を置く貨物自動車、乗合自動車、ディーゼル乗用車及びこれらをベースに改造した特種自動車については、同法に基づく窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（表2-3-4）が適用されます。

平成14年10月からは、対策地域に使用の本拠を置く自動車のうち排出基準を満たさないものについては、新車は新規登録を受けることができず、また、使用過程車は車種ごとに定められた猶予期間（初度登録からの経過年数）経過後は更新登録ができないこととなっています。

ウ 事業者対策

自動車NOx・PM法では、対策地域内で30台以上の自動車を使用している者を特定事業者として位置づけ、低公害車の導入、適正運転の励行、走行量の削減等事業活動に伴う窒素酸化物等の排出抑制のための必要な措置に関する計画（自動車使用管理計画書）の作成及び知事等への提出を義務づけています。更に、計画を提出した後も、その実施状況（自動車使用管理実績報告書）を毎年知事等へ報告しなければなりません。平成21年度は661事業者から知事への報告がありました。

（3）大気汚染防止法による自動車単体制制

【地球温暖化対策室】

自動車排出ガスの規制に関しては、自動車NOx・PM法に基づく基準のほかに大気汚染防止法に基づく全国一律の基準（許容限度）が定められています。この基準に基づき窒素酸化物の排出に関して、ガソリン・LPG車は昭和48年度から、ディーゼル車は昭和49年度から規制が開始され、その後逐次強化されています（資料編「大気環境」図1、図2、図3参照）。

（4）県民の生活環境の保全等に関する条例に基づく低公害車導入義務

【地球温暖化対策室】

県では、県民の生活環境の保全等に関する条例第80条に基づき、平成19年度から、県内で使用する自動車の台数が乗用車換算で200台以上となる事業者（特定自動車使用事業者）には、一定割合（車両重量に応じて2～3割）以上の低公害車を導入するとともに、その状況につい

て知事へ報告することを義務づけています。平成21年度は177事業者から報告がありました。

（5）環境への負荷の少ない車の普及促進

ア 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の普及

【地球温暖化対策室】

県では、次世代のエコカーと言われる電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）の早期の本格的な普及に向けて、経済産業省のモデル事業である「EV・PHVタウン」モデル事業を、平成21年度から実施しています。

このモデル事業では、電力会社、自動車メーカー、市町村やその他協力企業等とともに、事業推進のための「あいちEV・PHV普及ネットワーク」を組織し、EV・PHVの率先導入、充電インフラの整備、普及啓発などの実証実験を行っています。その結果を踏まえて、普及のための指針となる「マスタープラン」を作成するとともに、EV・PHVの普及促進を図っています。

イ 環境への負荷の少ない車の導入支援

【環境政策課、地球温暖化対策室】

県では、低公害車の普及を図るため、低公害車を購入しようとする事業者を対象に、低公害車と通常車両との購入差額の補助を行っています。平成21年度の補助件数は51台でした。

また、ディーゼル車などを最新規制適合車へ買い換える中小企業者を対象に、必要な資金の融資及び利子補給を行っています。平成21年度の融資件数は1台でした。

（6）自動車騒音対策【大気環境課】

自動車騒音を低減するためには、自動車本体から発生する騒音を低減することが効果的であることから、昭和46年以降逐次、騒音規制法に基づく規制（許容限度）が強化されています（資料編「騒音・振動・悪臭」図1、図2参照）。

また、県では、騒音の深刻な地域において、国土交通省中部地方整備局などの関係機関とともに低騒音舗装の敷設等各種対策を総合的に推進しています。平成12年6月には、中部地方整備局が中心となり、岡崎及び安城地区において道路に面する地域の環境基準の達成を目指す「沿道環境改善プログラム」が策定され、環境

施設帯の設置、低騒音舗装の敷設等の道路構造対策やバイパスの整備等道路交通騒音対策が計画的かつ総合的に進められています。このプログラムに基づき、これまでに沿道環境整備を目的とした用地取得などが行われました。

なお、騒音規制法では、市町村長は、自動車騒音が要請限度を超え、道路周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは、道路交通法に基づく措置をとるよう県公安委員会に対し要請するものとされているほか、自動車騒音を減少するため、道路管理者等に対し意見を述べる

こともできるとされています。平成21年度は、愛知県公安委員会に対する要請はありませんでした。

(7) 環境にやさしい交通体系の構築

ア 「エコ モビリティ ライフ」の推進

【交通対策課】

本県では、クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイルを「エコ モビリティ ライフ」(エコモビ)と名付け、環境にやさしく、安全で健康的な生活や活

クローズアップ

「EV・PHVタウン」モデル事業の取組を進めています

「EV・PHVタウン」は、運輸部門における低炭素社会の実現を目指し、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)の本格普及に向けた実証実験のための、経済産業省のモデル事業です。

モデル事業の選定を受けて、電力会社、自動車メーカー、市町村及び本県のモデル事業に参加する企業等とともに「あいちEV・PHV普及ネットワーク」を設立し、本県の地域特性を生かした実証実験を実施し、EV・PHVの本格的な普及に努めています。

平成21年度は、6月に「愛知県EV・PHVタウン推進アクションプラン」を策定し、ネットワークの参加者の協力を得ながら実証実験を実施し、その結果を「愛知県EV・PHVタウン推進マスタープラン」として取りまとめました。

本県のモデル事業では、次のような実証実験を実施しています。

- 1 EV・PHVの率先導入による初期需要の創出
 - ・企業において、従業員による通勤や業務での利用を進めます。
 - ・自治体において、公用車へ率先導入を図ります。
 - ・カーシェアリング、パークアンドライドでの活用を考えます。
- 2 充電インフラの整備の促進
 - ・充電設備を開発し、営業所や商業施設等への設置を促進します。
- 3 EV・PHV普及のための啓発活動
 - ・充電設備をサインポスト化することにより、PR効果を高めます。
 - ・EV・PHVの展示会・試乗会を開催します。



トヨタプラグインハイブリッド(トヨタ自動車(株))



i-MiEV(三菱自動車工業(株))



日産リーフ(日産自動車(株))

【用語】

電気自動車(EV)：リチウムイオン電池を搭載し、電気モーターを動力として走行する自動車。家庭用電源でも充電でき、ガソリン車に比べCO₂排出量を約1/3に抑えることができる。

プラグインハイブリッド自動車(PHV)：ガソリンエンジンと電気モーターを搭載し、リチウムイオン電池と充電プラグを備える自動車。家庭用電源でも充電でき、従来のハイブリッド自動車と比較して長時間の電気モーター走行が可能であり、CO₂排出量をガソリン車の約4割に抑えることができる。

力のある地域づくりの実現に寄与するものとして、平成20年度からその推進を図っています。

行政、事業者、各種団体、NPOなど幅広い分野の関係主体で構成する「あいちエコモビリティライフ推進協議会」では、①「エコモビ」に関する普及啓発、②エコ通勤・エコ通学への転換促進、③パーク&ライドの普及拡大、④公

共交通の利用に対する動機付けを当面の重点取組事項と位置づけて、取組を進めています。

平成21年度は、県民の皆さんに「エコモビ」を意識し、実践していただくきっかけとして、毎月第1水曜日を「あいちエコモビリティライフ



「エコモビの日」スターティングキャンペーン



一知って得するエコモビ実践ガイド

クローズアップ

企業等がエコ通勤に取り組むための手引き「エコ通勤の進め方」を作成しました

「エコモビリティライフ」の普及・定着に向けては、日常の交通行動である通勤をマイカー通勤から公共交通機関や自転車等を利用する「エコ通勤」に転換することが重要です。

このため、平成21年度に、県内の企業・団体と従業員を対象に、「かしこいクルマの使い方」などの働きかけの資料やアンケートにより、エコ通勤への転換を促す取組を行い、企業等がエコ通勤に取り組むための手引き「エコ通勤の進め方」を作成しました。

この手引きは、「エコ通勤」を行うメリットや取り組むための手順、具体的なメニューなどを盛り込んだ内容となっています。

「エコ通勤」は、CO₂の削減だけでなく、通勤時の交通事故の減少や渋滞の緩和、健康の維持・増進にもつながりますので、ぜひ、皆さんも取り組んでみてください。

「エコ通勤の進め方」や「かしこいクルマの使い方」は、エコモビのウェブページに掲載していますので、ご活用ください。(http://www.pref.aichi.jp/kotsu/ecomobi/)



「エコ通勤」の進め方



かしこいクルマの使い方

フの日」(「エコモビの日」)と定めて、PRや働きかけを行ったほか、「エコモビ」の実践方法や公共交通利用者へのお得な情報を「エコモビお得情報」としてまとめたWebページ「一知って得するエコモビ実践ガイド」の作成などを行いました。

また、地域住民による団体や学校、NPOなどから「エコモビ」の促進につながる取組を募集し、県が支援するモデル事業や、県内の企業・団体と従業員を対象に、「かしこいクルマの使い方」などの働きかけの資料やアンケートにより、エコ通勤への転換を促す取組を行いました。このほか、リニモ沿線地域において、通勤・通学者を対象とした無料レンタサイクル事業やパーク&ライドの利用促進などを実施しました。

イ 歩行者空間の確保【道路維持課】

歩道は歩行者が通行する空間であることはもとより、車の通行による沿道への影響を和らげる機能を持っています。例えば、歩道内の植樹帯に設けられる街路樹などの緑は、都市の緑化に寄与するだけでなく騒音を抑え大気を浄化する機能を有しており、道路利用者や沿道住民に

快適な空間をもたらしています。

こうした観点からも、県では道路の新設や改良に際して、歩道の整備を進めています。

ウ 自転車の適正利用の促進

【交通対策課、道路維持課】

自転車は、その経済性や利便性により、通勤、通学、買物等の日常生活からスポーツ・レクリエーションに至るまで幅広く利用されており、環境負荷の少ない交通手段としても近年注目されています。

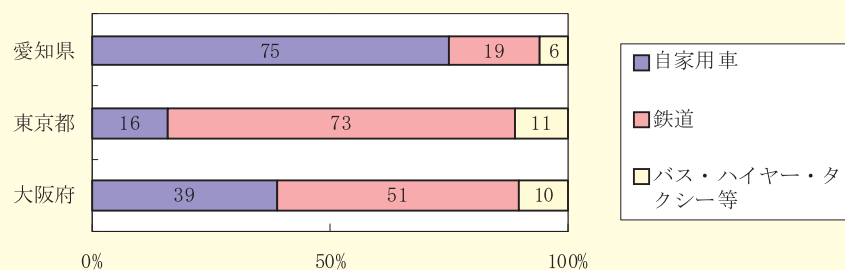
県が平成21年10月から11月にかけて実施した「自転車駐車等に関する実態調査」によれば、駅周辺等で約2万8,000台の自転車が放置されており、安全通行、防災、都市景観などの点から大きな社会問題となっています。このため、市町村に対して、自転車等の放置の防止に関する条例の制定に対する助言や放置自転車クリーンキャンペーンなど放置自転車対策を進めています。更に、自転車を安全で快適に利用できるよう自転車道などの施設の整備・充実を図っています(表2-3-5)

表2-3-5 県管理自転車道の整備状況

自転車道名	全体計画 延長(km)	平成21年度末までの状況	
		実延長(km)	進捗率(%)
田原豊橋自転車道	54.8	44.8	82
豊田安城自転車道	36.3	35.9	99
武豊大府自転車道	31.1	19.8	64

(注) 平成22年3月末現在
(資料) 建設部調べ

図2-3-6 交通機関別の利用状況(平成20年度)(単位:%)



(資料) 旅客地域流動調査(国土交通省)より作成

エ 公共交通網の整備【交通対策課】

自動車交通による環境への影響の低減を図るためには、鉄道などの公共交通網の整備や乗継ぎ利便性の向上により、環境負荷の少ない公共交通機関の利用率を高め、自家用車と公共交通機関のそれぞれの特性を生かしたバランスのよい交通体系を確立していく必要があります。しかし、東京都・大阪府に比べ、自家用車中心の交通体系である本県では、公共交通機関の整備・充実が課題となっています（図2-3-6）。

県では、名古屋市営地下鉄の6号線（野並～徳重）建設に対する支援などにより、鉄道網の整備・充実を図っています。

乗合バスについては、利用者が昭和39年度の5億4,800万人をピークに減少傾向にあり、平成20年度の輸送人員は1億7,622万人でピーク時の32.2%となっています。

このため県では、地域住民の生活上必要な路線を維持・確保するため、地方バス路線維持対策として昭和47年度から国と協調して助成措置を講じており、平成21年度は名鉄バス(株)を始め5事業者に対して助成を行いました。

更に、バス利用を促進し地域環境の改善を図るため、事業者が実施するバス活性化システム等の整備に対して、平成3年度から国及び関係市町村と協調して助成措置を講じており、平成21年度は、名古屋市交通局が実施した超低床ノンステップバス導入事業に対して助成を行いました。導入された車両は、燃費向上や自動車NOx・PM法の規制に適合しているものであり、環境負荷の低減に役立っています。

オ 道路整備【道路建設課】

無駄な燃料消費を抑えたり、増加基調にある自動車交通需要への対策として、都市部における慢性的な交通渋滞の改善や橋梁・踏切等のボトルネックの解消を図るため、広域幹線道路網の整備や現道拡幅、環状道路やバイパスの整備等の道路改良、交差点改良、橋梁整備、踏切除却等の事業を進めています。

また、大規模な道路整備を行う際には、適切に環境影響評価を実施し、周辺環境に配慮した道路整備を進めています。

（注）ボトルネック：ビンの首のように狭くなった所で交通渋滞が起こる状態

カ 沿道環境の保全【道路建設課】

道路交通に起因する環境問題に対処するため、県では沿道環境の保全を目的として、道路構造による対策を講じています。

道路構造による対策としては、必要に応じて沿道の土地利用状況等を考慮しながら環境施設帯や遮音壁の設置、良好な路面の保全などを実施しています。

キ 交通管理による環境対策**（ア）道路交通の実態に応じた交通規制****【警察本部交通規制課】**

警察では、交通の安全と円滑な流れを確保しつつ、通行車両による騒音の減少を図るための最高速度規制、大型車両通行区分（中央走行）規制、交通総量抑制対策を行うことによる車両排出ガス削減を図るためのバスレーン規制などの交通規制を沿道地域の交通環境や道路環境等に応じて実施しています。

（イ）交通関係法令違反に対する交通指導取締り**【警察本部交通指導課】**

警察では、交通公害の低減を図るため、県内各地域において整備不良車両、過積載違反車両等の指導取締りや、国土交通省、愛知県等の関係機関と連携して不正軽油を対象とした街頭指導等、エコドライブの啓発活動等を実施しています。

（ウ）高度な交通管制システムの整備**【警察本部交通管制課】**

警察では、信号機や交通管制システムの高度化を図り、複雑・過密化した都市部の自動車交通を適切に配分・誘導しています。具体的には、光ビーコン等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき、交通状況に応じた信号機の制御やきめ細かな交通情報の提供等を行っています。

（エ）交通情報の提供**【警察本部交通管制課】**

警察では、交通管制システムにより収集・分析したデータを交通情報として広く提供し、交通の流れを分散させ、交通渋滞や交通公害の緩

表2-3-6 交通管制センター拡充整備事業（平成21年度）

事業名	整備内容	
名古屋（本部） センターの整備	中央装置の整備	1式
	交通信号機の集中制御化	150基
	交通情報板	8基
	監視用テレビ	5基
信号機の系統化	プログラム多段系統化（新設信号機系統化を含む。） 17路線 14km 65基	

(資料) 警察本部調べ

和を促進しています。情報提供の手段として、交通情報板のほか、VICS（道路交通情報通信システム）によりカーナビゲーション装置に交通

情報を提供し、時々刻々と変動する道路交通の状況を地図画面上にリアルタイムで表示できるようにしています。

第2節 航空機騒音

1 県営名古屋空港

(1) 環境の状況【大気環境課】

名古屋空港は平成17年2月17日の中部国際空港の開港に伴い、小型航空機の拠点となる県営の空港となりました。これにより、航空機騒音による影響の区域及び程度は大幅に減少しています。

県、名古屋市及び春日井市は、県営名古屋空港における航空機騒音に係る環境基準の達成状況等を把握するため、5地点で通年測定を、12地点で短期測定を実施しました。平成21年度は17地点中8地点で環境基準を達成し、このうち県営化前（平成16年度以前）から継続調査している地点では9地点中5地点で環境基準を達成しました。

(2) 県の施策【航空対策課】

名古屋空港の設置管理者である県は、運用時間（午前7時から午後10時まで）外の空港利用の原則禁止、騒音に配慮した運航方式の徹底などの発生源対策を行うとともに、一定の騒音値（WECPNL75）以上の区域では、住宅の防音工事や空調機の更新等を助成する周辺環境対策事業を県営化前に国が行っていた事業と同じ水準で実施しています（平成21年度補助実績 防音工事 2件、更新等工事102件）。



県営名古屋空港

2 中部国際空港

(1) 環境の状況【大気環境課】

中部国際空港は、陸域への航空機騒音を軽減するため、伊勢湾東部の常滑沖に設置されました。海上部で大きく旋回する飛行経路が設けられるなど海上部を有効に活用することや、深夜及び早朝（午後11時～午前6時）には昼間（午前6時～午後11時）より高い高度で陸域を飛行するなど、航空機騒音を低減するための各種の措置がとられています。

県では、夏季と冬季に、空港周辺の7地点で短期測定を実施しました。その結果は、環境基準の地域類型を指定した地域の5地点については全地点で環境基準を達成し、指定地域外の2地点についても、いずれも環境基準値（WECPNL70）を下回りました。

また、中部国際空港の設置管理者である中部国際空港（株）は、空港周辺4地点（うち県内は3地点）で通年測定を、10地点（うち県内は5地点）で短期測定を平成21年6月と22年2月の2回実施しました。その結果は、いずれの地点も航空機騒音に係る環境基準値（WECPNL70）を下回りました。

(2) 県の施策【大気環境課】

県は、県民の生活環境を保全する観点から、環境基準の類型を指定した地域（常滑市、弥富市、飛鳥村、南知多町及び美浜町、図2-3-7）及びその周辺地域において、定期的な航空機騒音の調査を実施し、環境基準の達成状況等を確認しています。

また、中部国際空港（株）でも、空港周辺で航空機騒音の常時監視や定期監視を実施しています。



中部国際空港（写真提供：中部国際空港（株））

図2-3-7 環境基準の類型を指定した地域



第3節 新幹線鉄道騒音・振動

1 環境の状況

(1) 騒音【大気環境課】

平成21年度における新幹線鉄道騒音の測定は、沿線78地点で実施しました。その結果、56地点で環境基準を達成し、達成率は71.8%でした。また、測定結果の平均値（各地点の測定結果の算術平均値）は69.2dBでした。これらの経年変化は、図2-3-8のとおりで、最近5か年の環境基準の達成率は改善傾向にあり、東海旅客鉄道（株）（JR東海）が行っているN700系車両の導入、防音壁設置、レール削正等の騒音対策の効果によるものと思われます。

(2) 振動【大気環境課】

平成21年度における新幹線鉄道の振動の測定は、沿線30地点で実施しました。その結果、測定地点側の軌道中心から12.5mにおいては7地点中7地点（20年度は7地点中7地点）、同25m地点においては19地点中18地点（20年度は19地

点中17地点）、同50m地点においては4地点中4地点（20年度は4地点中4地点）で振動指針値を達成し、達成率は96.7%（20年度は93.3%）でした。

2 県の施策【大気環境課】

県では毎年、新幹線鉄道の通過する県内14市町と「愛知県新幹線公害対策連絡会議」を開催し、JR東海に対し、新幹線公害防止や沿線の環境改善の働きかけを行っています。

JR東海では、環境に配慮した新型車両の開発・導入のほか、地上対策として改良型防音壁の設置、レール削正、高架橋端部補強工等の様々な発生源対策を進めています（図2-3-9）。また、発生源対策とは別に新幹線鉄道障害防止対策を行っており、平成22年3月末現在県内の対象家屋5,702戸について、申し出のあったものはすべて防音工事などの対策が講じられています。

図2-3-8 新幹線鉄道騒音の環境基準達成率の推移

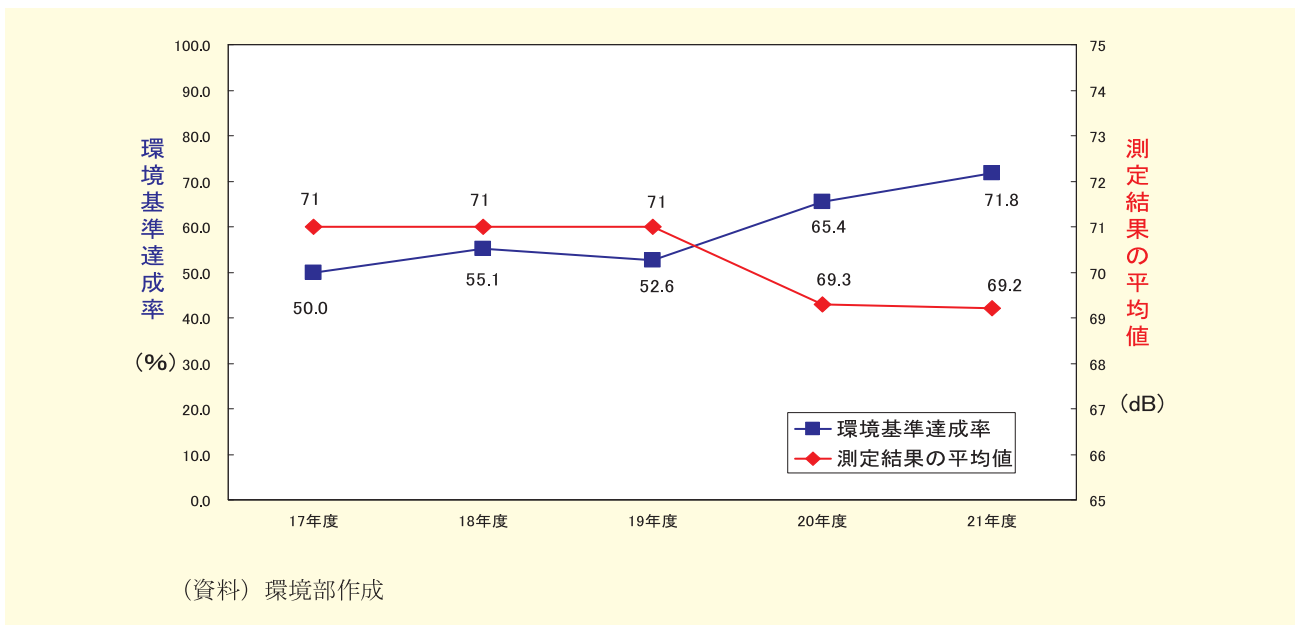


図2-3-9 新幹線鉄道騒音・振動対策の体系

