

## 第3章 交通環境

### 第1節 自動車交通環境

#### 1 環境の状況

##### (1) 大気汚染【大気環境課】

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26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23か所の自動車排出ガス測定局全てで環境基準を達成しました。

##### (2) 騒音・振動【地球温暖化対策室】

平成26年度の主要幹線道路沿いの騒音に関する環境基準は996区間で評価を行い、487,327戸中466,535戸が達成しており、達成状況は図3-1-1のとおりでした。騒音に関する要請限度（基準）は137地点中8地点で超過しており、超過状況は図3-1-2のとおりでした。また、振動については、平成26年度に測定した65地点のすべてで要請限度（基準）を下回りました。

図3-1-1 自動車騒音に関する環境基準の達成状況

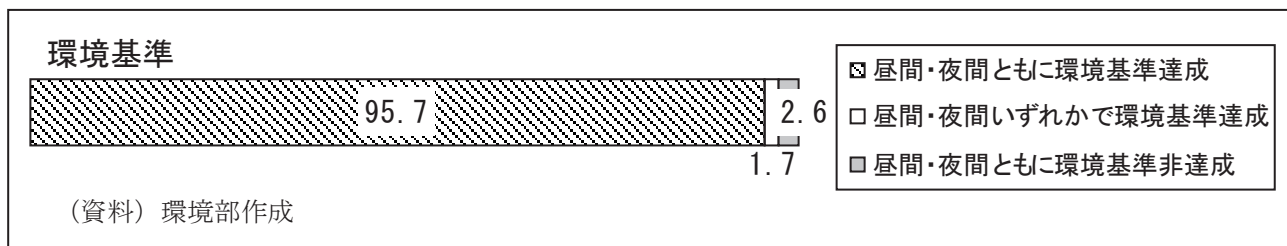
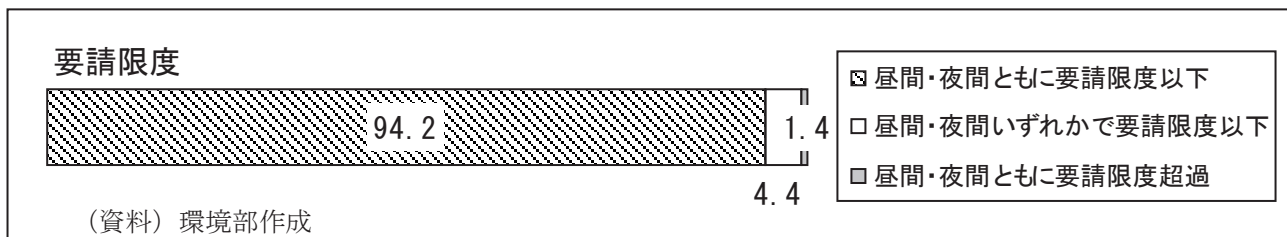


図3-1-2 自動車騒音に関する要請限度の超過状況



#### 【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。

#### 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、人口が

多く産業の集積地でもあることから、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周辺の生活環境に影響を与えることから、自動車環境対策を積極的に推進していくことが必要とされています。

そのため、県は、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—あいちエコ・カー21—**」により低公害車普及のための対策を進めるほか、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**（平成14年2月から「あいち新世紀自動車環境戦略会議」に統合）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。

更に、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、県は、平成14年10月に県の特色を生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**」を策定するとともに、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きました。

その結果、県内の大気環境は概ね改善傾向にあります。今後とも、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保するとともに、自動車騒音対策や温室効果ガスの削減を強

化していく必要があります。

このため、平成23年度から、国の関係行政機関、警察本部、市町村、関係道路管理者、関係団体等から構成される「**あいち新世紀自動車環境戦略会議**」及び「**愛知県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会**」において検討を重ね、「**自動車環境戦略**」の中に「**総量削減計画**」を取り込み、1つの計画として整理し、平成32年度（2020年度）を目標とした「**あいち自動車環境戦略2020**」（以下「**新戦略**」という。）を平成25年3月に策定しました。

現在、この新戦略に基づき、目標年度に向けて「**安心・快適な暮らしを支え、環境と自動車利用が調和した社会**」の実現を目指し、低公害車の普及促進や流入車の排出基準適合車への転換などの自動車環境対策を推進しています。

### 3 県の施策

#### （1）あいち自動車環境戦略2020【地球温暖化対策室】

##### ア 新戦略の目標

- ① 目標年度：2020年度
- ② めざす将来像：安心・快適な暮らしを支え、環境と自動車利用が調和した社会
- ③ 社会の姿
  - 環境に優しい自動車が普及した社会
  - 澄んだ空気の中で安心して生活できる社会
  - 環境負荷の少ないスマートな交通システムを実現する社会
  - 環境に配慮した自動車利用が広く行われている社会
- ④ 環境目標
  - 二酸化窒素 ⇒ 大気環境基準確保
  - 浮遊粒子状物質 ⇒ 大気環境基準確保
  - 騒音 ⇒ 自動車騒音環境基準達成
  - 温室効果ガス ⇒ 運輸部門からの排出量12%削減（対1990年度比）

##### イ 2020年度に向けた9つの取組内容

- ① 自動車単体対策の強化等

- ② 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進
- ③ 低公害車の普及促進
- ④ エコドライブの普及促進
- ⑤ 交通需要の調整・低減
- ⑥ 交通流対策の推進
- ⑦ 自動車交通集中地域等の対策の推進
- ⑧ 普及啓発活動の推進
- ⑨ 道路環境改善対策

**(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**

県は、自動車 NOx・PM 法に基づき、平成 25 年 3 月に平成 32 年度を目標とする「**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**」を新たに策定しました。

この計画は、自動車 NOx・PM 法の対策地域内において窒素酸化物及び粒子状物質に関する環境基準の確保を目指して、両物質について目標とする総排出量を定めたものです(表 3-1-1)。

県は、目標達成に向け国を始めとする関係機関と連携して各種対策に取り組んでいます。

**表 3-1-1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総排出量**

(単位：t/年)

| 年度           | 窒素酸化物<br>排出量 | 粒子状物質<br>排出量 |
|--------------|--------------|--------------|
| H21 年度(基準年度) | 29,031       | 1,042        |
| H25 年度(実績)   | 21,643       | 645          |
| H27 年度(中間目標) | 21,482       | 600          |
| H32 年度(目標年度) | 16,117       | 367          |

(資料) 環境部作成

**イ 車種規制**

自動車 NOx・PM 法の対策地域に使用の本拠を置く貨物自動車、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 3-1-2)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場合、新車は新規登録を受けることができず、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。

**表 3-1-2 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<br>乗合自動車<br>特種自動車<br>(貨物自動車・乗<br>合自動車<br>ベース) | 車両総重量<br>1.7 t 以下         | NOx : 0.48g/km (昭和 63 年規制ガソリン車並)<br>PM : 0.055g/km (注)                                 |
|   | 車両総重量<br>1.7 t 超 2.5 t 以下 | NOx : 0.63g/km (平成 6 年規制ガソリン車並)<br>PM : 0.06g/km (注)                                   |
|   | 車両総重量<br>2.5 t 超 3.5 t 以下 | NOx : 5.9g/kWh (平成 7 年規制ガソリン車並)<br>PM : 0.175g/kWh (注)                                 |
|   | 車両総重量<br>3.5 t 超          | NOx : 5.9g/kWh (平成 10 年、平成 11 年規制ディーゼル車並)<br>PM : 0.49g/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<br>特種自動車(ディーゼル乗用車ベース)                      |                           | NOx : 0.48g/km (昭和 53 年規制ガソリン車並)<br>PM : 0.055g/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

**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

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。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、知事等へ報告する義務があり、平成26年度は617事業者から報告がありました。

### (3) 大気汚染防止法による自動車単体規制【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、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ことや、その導入状況を知事へ報告することを義務づけており、平成26年度は175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】

県は、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「EV・PHVタウン構想」に基づきモデル事業である「EV・PHVタウン」モデル事業を平成21年度から実施しました。

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いました。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きました。

当初、経済産業省は、「EV・PHVタウン構想」を平成25年度までとしていましたが、平成32年度まで延長しました。本県も平成26年度からは「EV・PHVタウン」事業として、EV・PHVの導入促進や普及啓発を行うとともに、充電インフラの整備促進のため、平成26年7月に平成25年度に策定した「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・配置計画」の一部改訂を行い、また、平成26年10月には「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」を作成しました。

#### イ 環境への負荷の少ない車の導入支援【地球温暖化対策室】

県は、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26年度の補助件数は96台でした。

また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車に対する自動車税については、県独自の課税免除制度を平成24年1月から開始し、平成29年3月まで実施することとしています。

#### 【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CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>排出量をガソリン車の約4割に抑えることができる。

燃料電池自動車 (FCV) は、走行時に二酸化炭素や大気汚染物質の排出がない「究極のエコカー」と言われています。

本県は自動車の保有台数が全国第1位であり、また、自動車産業は県の基幹産業であることから、FCVを始めとする次世代自動車の普及は、環境と経済を好循環させるためにも意義があります。

県では、次世代自動車等先進エコカーの導入促進のため、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) などに対する中小企業等の事業者への導入補助や、県税である自動車税の課税免除などに積極的に取り組んでいます。また、EV や PHV の普及に不可欠な充電インフラの整備についても積極的に取り組んでおり、平成 27 年 3 月末現在で、県内には、799 箇所、1,171 基が設置されています。

こうした中、FCV については、平成 26 年 12 月の『MIRAI』の販売開始に合わせ、中小企業等の事業者の導入補助の対象に追加するとともに、自動車税の課税免除についても対象とし、普及に向けた後押しをしています。

また、FCV の普及をより一層促進するには、まず、県民の皆様が実際に実物を見て、FCV に関する理解を深め、その良さを知っていただくことが重要です。このため、平成 27 年 1 月 20 日に全国の自治体で初めて公用車として導入した『MIRAI』を県内各地の環境学習関連のイベントに展示活用するとともに、3 月 26 日に導入した 2 台目については、知事が公務で使用し、積極的な PR を行うことで普及を図っています。



あいち燃料電池自動車出発式

(平成 27 年 1 月 20 日)



イベントでの展示風景

## 【用語】

**燃料電池自動車 (FCV)** : 水素と酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」を搭載し、電気モーターで走行する自動車。現在は、燃料とする水素を天然ガスから作っているため、ガソリン車に比べ CO<sub>2</sub> 排出量が約半分。再生可能エネルギーを使って水素を生産するための研究が進められており、「究極のエコカー」として期待されている。

#### (6) 「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づく流入車対策【地球温暖化対策室】

県は、名古屋市及び岡崎市とともに、自動車NOx・PM法の対策地域において運行する車両を対象として、車種規制非適合車の使用抑制を促進するために「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を平成22年8月に制定・施行しました。

この要綱では、運送事業者等が県内の対策地域でトラック・バス等を運行させる場合は、車種規制適合車を使用するとともに、荷主等が貨物等の運送を委託する場合には、運送事業者等に対して車種規制非適合車を使用しないよう要請することになっています。また、一定規模以上の荷主等は、その要請状況を毎年度報告することになっています。

#### (7) 自動車騒音対策【地球温暖化対策室】

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**」が策定されました。このプログラムに基づき、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おり、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26年度には愛知県公安委員会に対する要請はありませんでした。

#### (8) 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】

県は、クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかし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力のある地域づくりの実現に向けて、平成20年度から、県民運動としてその推進を図っています。

行政、交通事業者、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公共交通利用の動機付けを重点取組事項と位置付けて取組を進めています。

平成26年度には、「エコモビ」の一層の普及・定着を図るため、「エコモビ」推進のための取組や「エコモビ」活動を積極的かつ効果的に行っている団体を表彰するとともに、県民の皆様「エコモビ」の意義などを知っていただき、実践していただくきっかけとするため、「**エコモビリティライフ 県民の集い2014**」を開催しました。



エコモビリティライフ 県民の集い2014

さらに、県内の事業所が一定期間に「エコ通勤」を中心とした「エコモビ」に積極的に取り組む「**エコモビ実践キャンペーン**」をはじめて実施し、1,500を超える多様な事業所が参加しました。

また、「あいちエコモビリティライフの日」(エコモビの日) [毎月第1水曜日]を中心に、県内各地において「エコモビ」PR活動を実施しました。「エコモビ」の詳細については、ウェブサイト「知って得するエコモビ実践ガイド」参照。  
(<http://www.pref.aichi.jp/kotsu/ecomobi/>)



ええじゃないかとよはし カーフリーデー2014  
「エコモビ」PRブース

#### 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働きをしています。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るほか、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26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1万7千台の自転車等が放置されており、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の実施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3-1-3)。

表3-1-3 県管理自転車道の整備状況

| 自転車道名    | 全体計画延長 | 平成26年度末までの状況 |     |
|----------|--------|--------------|-----|
|          |        | 実延長          | 進捗率 |
| 田原豊橋自転車道 | 54.8km | 46.3km       | 84% |
| 豊田安城自転車道 | 36.3km | 35.9km       | 99% |
| 武豊大府自転車道 | 31.1km | 20.6km       | 66% |

(注) 平成27年3月末現在 (資料) 建設部調べ

#### 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を抑えるためには、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。その実現に向けては公共交通機関の整備・充実が課題となっています。

このため、県は、名古屋市営地下鉄の建設改良事業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、利用者数が昭和39年度の5億4,800万人をピークに減少傾向にあり、平成25年度の輸送人員は1億7,024万人と、ピーク時の31.1%まで落ち込んでいます。県は、地域住民の生活上必要な路線を維持・確保するため、昭和47年度から国と協調して地方バス路線維持対策としての助成措置を講じています。平成26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。

#### オ 道路整備【道路建設課】

無駄な燃料消費の抑制を目的として、県は、橋梁・踏切等のボトルネックの解消を始めとした都市部における慢性的な交通渋滞の改善のための広域幹線道路網の整備、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するなど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、県は、沿道環境の保全を目的とした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には、沿道の土地利用状況等を考慮した環境施設帯や遮音壁の設置、排水性舗装の適用及び良好な路面の保全などがあります。

#### 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及び大型車両通行区分（中央走行）規制、交通総量抑制や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の状況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不正軽油を対象とした街頭指導等を、国土交通省、愛知県等の関係機関と連携しながら実施しています。

##### (ウ) 高度な交通管制システムの運用【警察本部交通規制課】

警察は、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、車両感知器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【警察本部交通規制課】

警察は、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ています。情報提供の手段としては、交通情報板のほか、VICS（道路交通情報通信システム）によるカーナビゲーション装置への交通情報の提供があり、常に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、10地点で短期測定を実施しました。平成26年度は15地点中7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

を原則禁止し、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 $L_{den}62dB$ 以上の区域では、住宅の防音工事や空調機の更新等に対し助成を行っています。これらの周辺環境対策事業は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26年度補助実績 更新等工事123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ことで陸域を避ける飛行経路や、深夜及び早朝（午後11時から午前6時まで）には昼間（午前6時から午後11時まで）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、環境基準の地域類型を指定した地域の5地点についてはすべて環境基準を達成し、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26年6月と27年2月の2回実施しました。その結果、いずれの地点も航空機騒音に係る環境基準値を下回りました。



中部国際空港（写真提供：中部国際空港（株））

### (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、飛島村、南知多町及び美浜町、図3-2-1）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を確認しています。

また、中部国際空港（株）により、空港周辺の航空機騒音の監視が行われています。

図3-2-1 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【大気環境課】

#### (1) 騒音

県及び4市（名古屋市、豊橋市、岡崎市及び一宮市）は、平成26年度、新幹線鉄道騒音の測定を沿線76地点で実施しました。その結果、49地点で環境基準を達成し、達成率は64.5%でした。

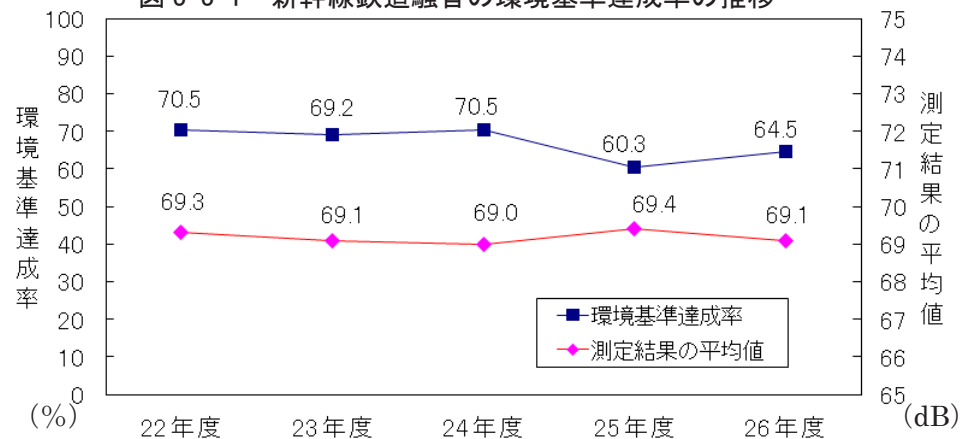
また、測定結果の平均値（各地点の測定結果の算術平均値）は69.1dBでした。最近5か年の

環境基準の達成率は図3-3-1のとおりです。東海旅客鉄道（株）（JR東海）は、N700系車両の導入、防音壁設置、レール削正等の騒音対策を実施しています。

#### (2) 振動

県及び4市（名古屋市、豊橋市、岡崎市及び一宮市）は、平成26年度、新幹線鉄道の振動測定を沿線30地点で実施しました。その結果、すべての地点で振動指針値を下回りました。

図 3-3-1 新幹線鉄道騒音の環境基準達成率の推移



(資料) 環境部作成

2 県の施策【大気環境課】

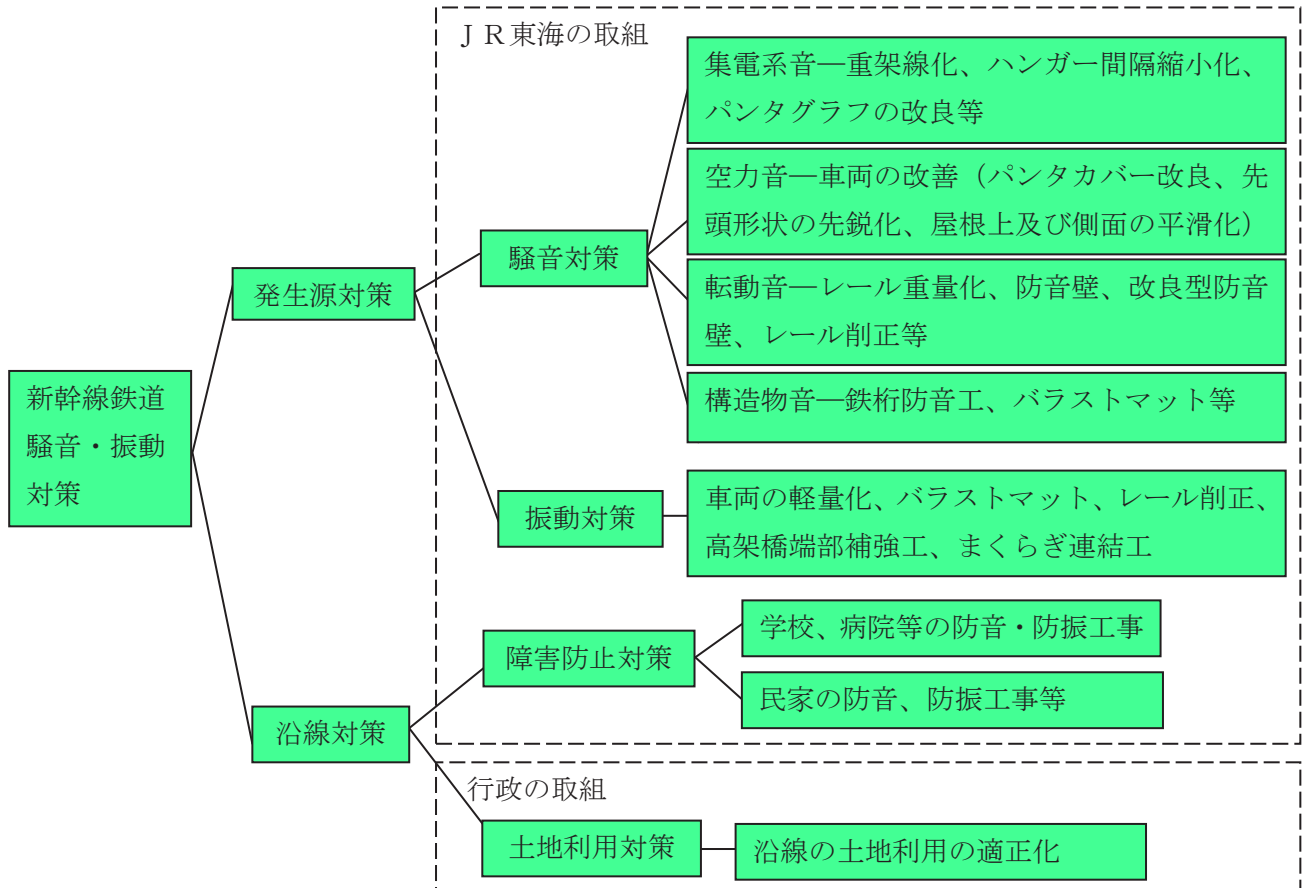
県は、毎年、新幹線鉄道の通過する県内 14 市町と愛知県新幹線公害対策連絡会議を開催し、JR 東海に対し新幹線公害防止や沿線の環境改善の働きかけを行っています。

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 3-3-2)。

また、発生源対策とは別に沿線対策として民家の防音、防振工事等を進めています。

図 3-3-2 新幹線鉄道騒音・振動対策の体系



(資料) 環境部作成