

第2章 公害防止施策

前章で示された目標に対して、各種の公害防止施策等の推進により、平成18年度末を目途に達成されるよう努めるものとして、以下の施策を講ずる。また、新たに、環境基準の超過が確認されたとき等情勢に変化が生じた際には、必要に応じ新たな対策を講ずるものとする。

第1節 主要課題への対応

1 交通公害

(1) 自動車交通公害対策

ア 国道43号等阪神地域の主要5幹線道路沿道の自動車排出ガスに係る大気汚染対策及び騒音対策

(対象道路)

自動車排出ガスに係る大気汚染対策及び騒音対策については、当地域において、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音の環境基準をいずれも達成していない路線を対象とした。

その際、環境濃度等は、気象条件に左右されるなど年度毎にばらつきがあるため、環境基準の達成状況については、過去5年間(平成9年度～平成13年度)の調査結果において、環境基準を達成していない年度があるかどうかを判断の基準とした。

また、一つの路線であっても、地域により交通の状況に違いがある際には、道路構造、交通流、交通量等の状況を勘案し対象となる区間を選定した。

その結果、次の5路線を対象とした。(図2-1-1参照)

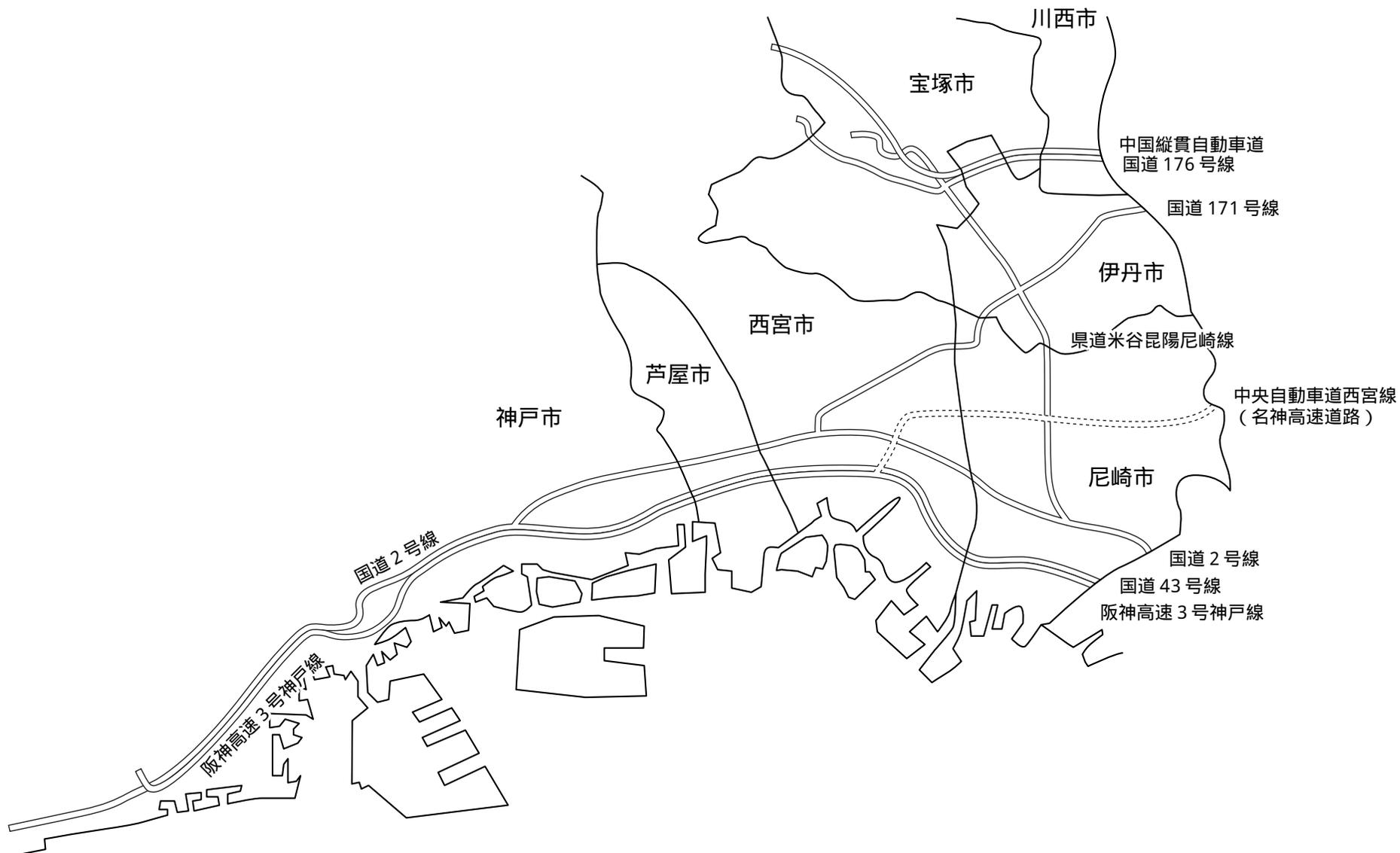
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)

国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)

国道171号

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

県道米谷昆陽尼崎線



注) 兵庫県県民生活部調べ

図 2-1-1 阪神地域の主要幹線道路位置図

(ア) 当該課題に係る状況

A 窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の状況

(A) 測定局の設置状況

上記の から の各路線における大気汚染測定局（自動車排出ガス測定局）の設置状況は表 2 - 1 - 1 のとおりであり、5 路線沿線の合計12局で測定を行った。

表 2 - 1 - 1 阪神地域の主要 5 幹線道路沿道における大気汚染測定局の設置状況

（凡例） : 測定あり、- : 測定なし

国道43号及び阪神高速 3 号神戸線(国道43号との併走区間)

	NO2	S P M
尼崎市武庫川		
西宮市津門川		
西宮市甲子園		
芦屋市打出		
神戸市東部		

国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)

	NO2	S P M
尼崎市浜田		-
西宮市六堪寺		
神戸市垂水		

国道171号

	NO2	S P M
西宮市河原		-
伊丹市緑ヶ丘		

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

	NO2	S P M
宝塚市栄町		

県道米谷昆陽尼崎線

	NO2	S P M
尼崎市砂田子供広場		

(B) 二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質の濃度の推移と環境基準の達成状況
 上記の から の各路線の沿道における二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質の濃度の推移は、図 2 - 1 - 2 ~ 3 のとおりである。

二酸化窒素濃度は、震災直後の平成 8 年度の状況が悪いが、近年はやや改善傾向にある。

また、浮遊粒子状物質の濃度は、全般に改善傾向が見られる。

一方、環境基準の達成状況は表 2 - 1 - 2 及び図 2 - 1 - 4 ~ 5 のとおりであり、国道43号の 2 測定局でNO₂の環境基準を、国道171号の 1 測定局でNO₂及びS P Mの環境基準を 5 年間達成していない。

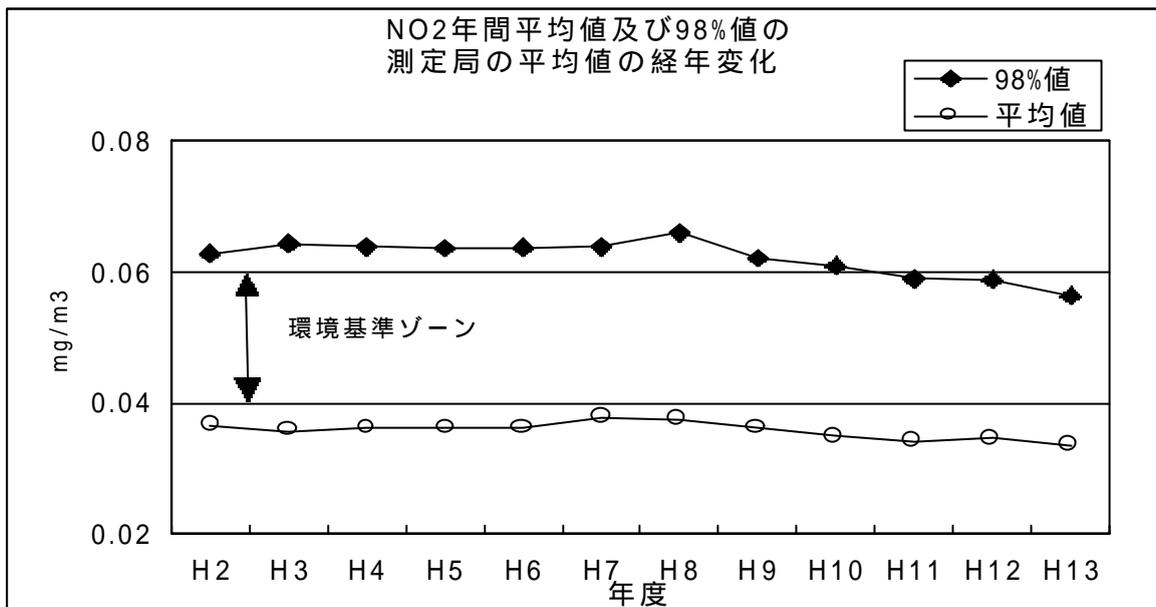


図 2 - 1 - 2 対象路線沿道におけるNO₂の98%値及び平均値

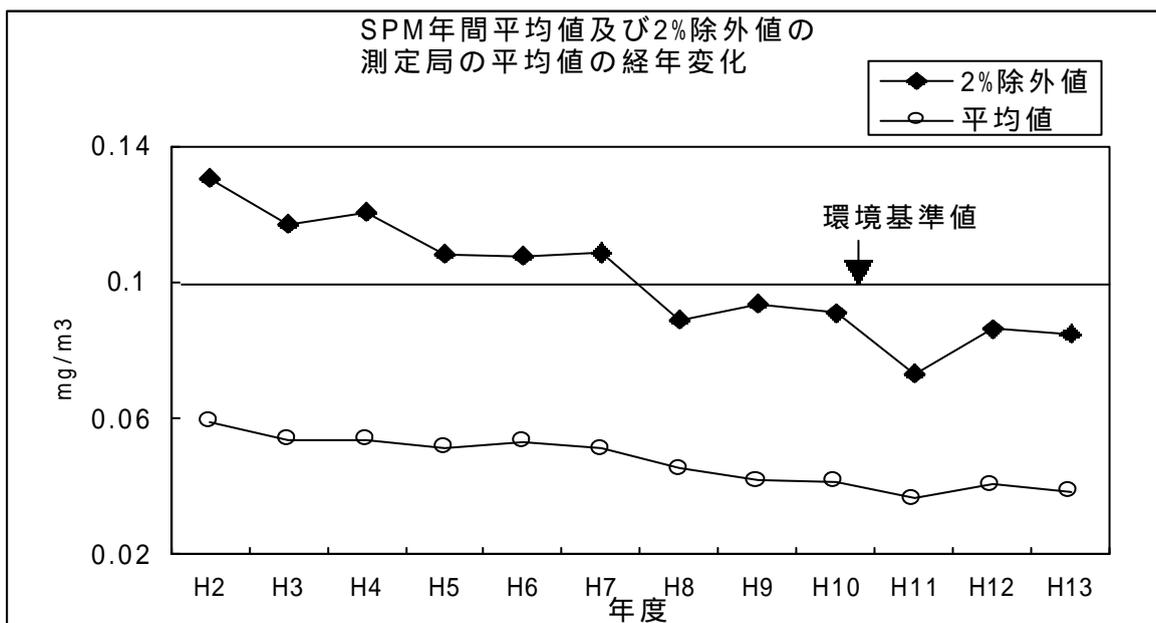


図 2 - 1 - 3 対象路線沿道におけるS P Mの 2 %除外値及び平均値

表 2 - 1 - 2 過去 5 年間（平成 9 年度から 13 年度）の環境基準達成状況
（凡例）：達成、×：未達成、-：測定なし

国道43号及び阪神高速 3 号神戸線（国道43号との併走区間）

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市武庫川		×	×		×	×
	西宮市津門川						
	西宮市甲子園						
	芦屋市打出		×	×	×	×	×
	神戸市東部		×	×	×	×	×
S P M	尼崎市武庫川		-	×			×
	西宮市津門川		×	×			
	西宮市甲子園						
	芦屋市打出			×		×	×
	神戸市東部						×

国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市浜田						
	西宮市六堪寺		×				
	神戸市垂水		×	×	×		
S P M	西宮市六甚寺		-				
	神戸市垂水		×			×	×

国道171号

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	西宮市河原		×				
	伊丹市緑ヶ丘		×	×	×	×	×
S P M	伊丹市緑ヶ丘		×	×	×	×	×

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	宝塚市栄町		×		×		
S P M	宝塚市栄町		×				×

県道米谷昆陽尼崎線

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市砂田子供広場			×		×	
S P M	尼崎市砂田子供広場		-				×

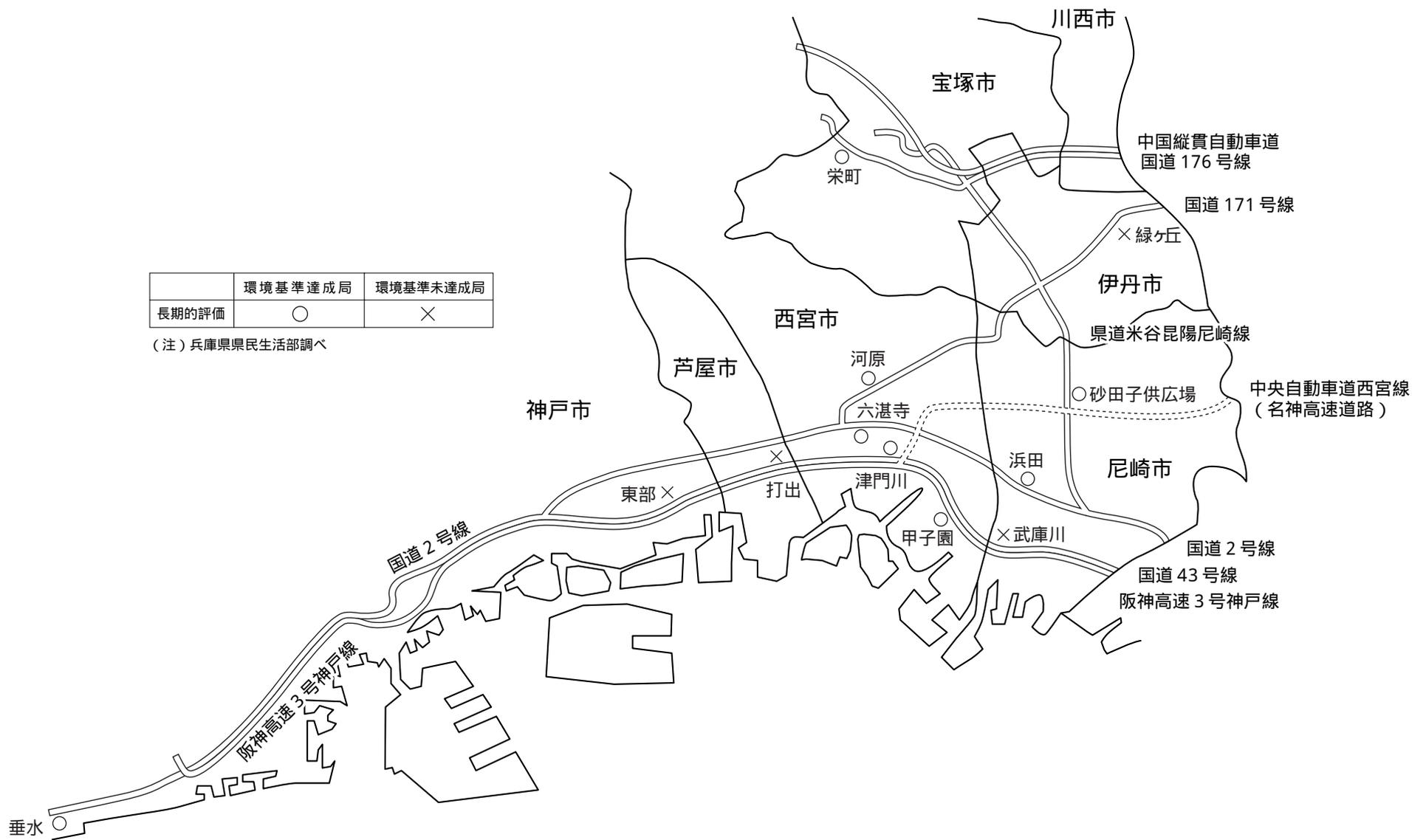


図 2-1-4 阪神地域の主要幹線道路沿道における二酸化窒素の環境基準達成状況（平成13年度）

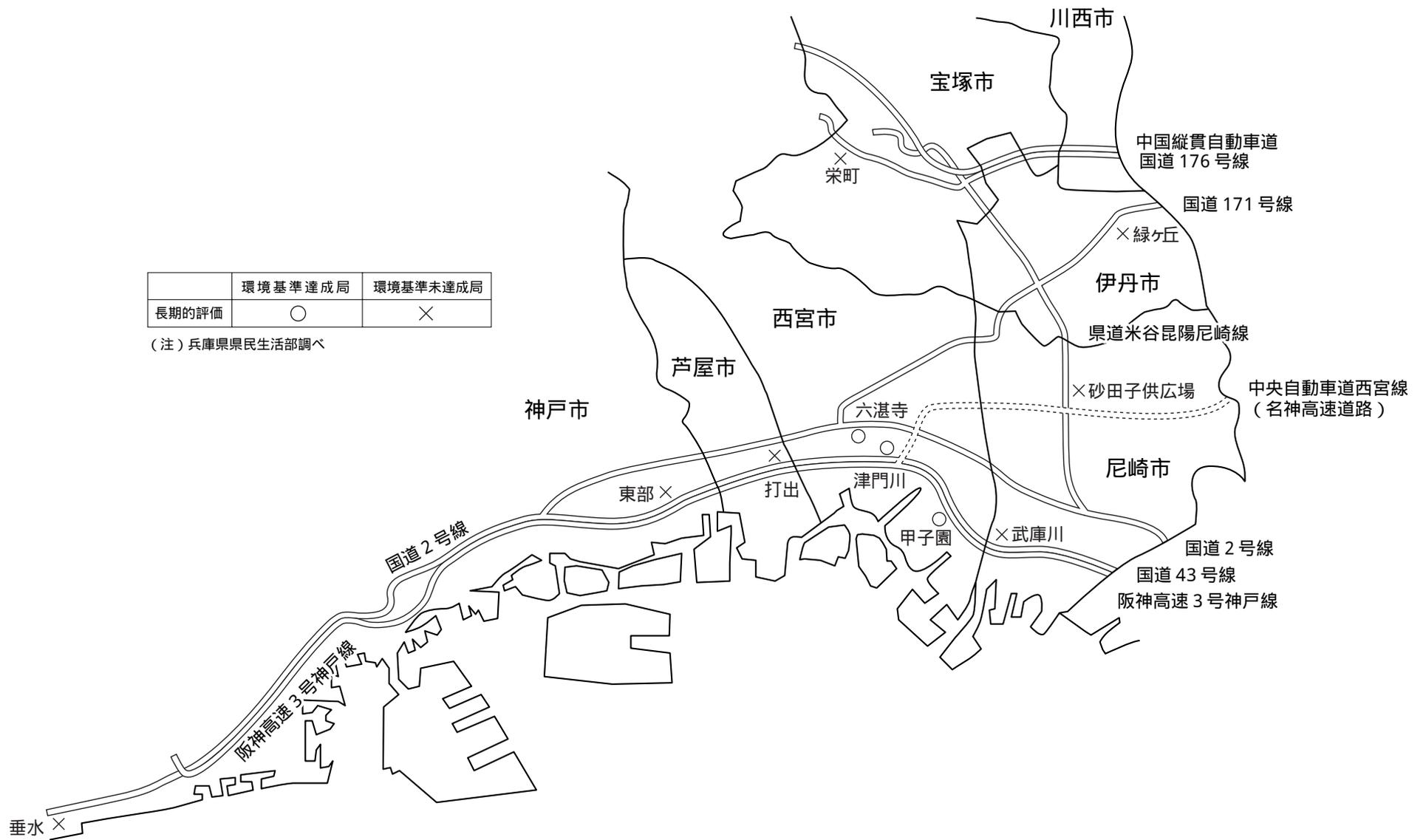


図2-1-5 阪神地域の主要幹線道路沿道における浮遊粒子状物質の環境基準達成状況（平成13年度）

B 自動車騒音の状況

(A) 測定の実施状況

から の各路線における自動車騒音については、毎年度、県、市が測定を実施（平成12年度からは騒音規制法に基づく常時監視として実施）しており、5路線の合計で平成12年度は32ヶ所で、平成13年度は38ヶ所で測定を行った。

各路線毎の測定箇所数は表2 - 1 - 3のとおりである。

表2 - 1 - 3 阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車騒音の測定状況
(単位：箇所)

路 線	12年度	13年度
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)	11	12
国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)	11	12
国道171号	3	4
国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)	4	6
県道米谷昆陽尼崎線	3	4

(B) 自動車騒音の測定結果と環境基準の達成状況

から の各路線の沿道における自動車騒音の測定結果は、表2 - 1 - 4のとおりであり、平成12年度は32ヶ所中22ヶ所(69%)で、平成13年度は38ヶ所中26ヶ所(68%)で環境基準を超過している。

表2 - 1 - 4 阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車騒音の測定結果
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	5 / 11	72db	69db
平成13年度	6 / 12	72db	69db

国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	10 / 11	74db	76db
平成13年度	11 / 12	74db	73db

国道171号

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	3 / 3	74db	74db
平成13年度	4 / 4	74db	72db

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	2 / 4	75db	73db
平成13年度	2 / 5	75db	74db

県道米谷昆陽尼崎線

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	2 / 3	72db	69db
平成13年度	2 / 4	71db	68db

(1) 当該課題に係る要因分析

A 人口、産業、交通等の集中

対象道路周辺地域は、人口密集地域で沿岸部には、工業地帯、重要港湾が立地している。また、神戸以西と大阪を東西に結ぶ交通の要衝で、南北に狭い地域であるため、自動車交通の集中地域となっている。

B 各路線が相互に関連

国道43号は、阪神地域南部を尼崎市から神戸市中心部まで東西に走る幹線道路で、上部には阪神高速3号神戸線が走っている。

国道2号は、尼崎市から国道43号と合流する神戸市中心部まで国道43号と平行し、神戸市の垂水区から明石市に抜ける。この間、神戸市内の一部区間で上部に阪神高速3号神戸線が走っている。

西宮市中心部から北東方向へ国道171号、尼崎市内から北へ県道米谷昆陽尼崎線が走っており、伊丹市内で国道171号と県道米谷昆陽尼崎線が交差する。

国道176号は、阪神地域北部を東西に、川西市から伊丹市を経て宝塚市を走り、西宮市北部に抜ける道路で、中国縦貫自動車道と併走している。(図2-1-1参照。)

C 交通量が極めて多く、大型車の混入率も高い

平成11年度の道路交通センサスによると、国道43号の交通量は、尼崎東本町で約8万5千台/日、西宮市浜脇町で約8万7千台/日、芦屋市精道町で

約7万台/日、神戸市東灘区御影塚町で約6万4千台/日となっており、阪神高速3号神戸線の交通量との合計では、15万台/日を超える。

大型車混入率は、国道43号、阪神高速3号神戸線で約30%となっており、関西における物流の基幹道路であることを示している。

また、国道2号が3万1千～5万3千台/日、国道171号が約4万6千台/日、国道176号が約6万台/日、県道米谷昆陽尼崎線が約3万5千台/日の交通量となっている。

(ウ) 過去の施策の実施状況及び評価

A 過去の施策の実施状況

対象道路のうち、交通量が多い国道43号等の環境対策については、平成7年7月の最高裁の判決を受けて「国道43号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」が国の地方機関、県、県警本部、関係市、阪神高速道路公団で設置され、当事者である国・公団はもとより関係機関が連携して対策を検討、実施してきた。

また、尼崎公害訴訟については、平成12年1月31日に神戸地裁判決が出され、それを受けて、平成12年6月に関係5省庁（当時の警察庁、環境庁、通産省、運輸省、建設省）で「国道43号等における道路交通環境対策の推進について〈当面の取り組み〉」が取りまとめられ、大気汚染対策のための新たな施策を引き続き推進していくこととなった。

その後、平成12年12月8日に和解が成立した。具体的な対策については、「国道43号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」等において、関係機関が連携しつつ検討、実施している。

対象道路に関して、これまでに実施した具体的な対策の主なものは次のとおりである。

(A) 自動車単体対策

自動車排出ガスについては、段階的に規制強化が図られるとともに、自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NOx・PM法）に基づく車種規制が実施されてきたところであり、中小企業者等への低利融資により、最新規制適合車への代替を促進した。

また、関係事業者団体や関係機関で構成する「低公害車普及促進協議会」を設置し、低公害車等の導入、燃料供給設備の設置を促進した。対象道路周辺地域においては、県、市協調による民間事業者への低公害車導入補助等を実施した。

表 2 - 1 - 5 兵庫県内のエコステーション設置状況 (H14.3現在)

種類	名 称	所 在 地
電 気	西はりま E S	佐用郡佐用町円応寺207-1
	ひめじ E S	姫路市神子岡町1-9-23
	伊丹レンタカー E S	伊丹市船原2-3-23
	H A T 神戸給油所	神戸市中央区脇浜海岸通 1
	生野 E S	朝来郡生野町口銀谷2372
	かさい E S	加西市下道山町188-1
	E S ちくさ	宍粟郡千種町黒土113-1
天 然 ガ ス	尼崎 E S	尼崎市元浜町1-95
	西宮マリパ ^o -クシティ E S	西宮市西宮浜3-6-2
	尼崎東 E S	尼崎市次屋3-3-15
	石屋川 E S	神戸市東灘区御影塚町4-3-20
	姫路城の東 E S	姫路市城東町清水8
	長田北 E S	神戸市長田区北町1-6
	敏馬 E S	神戸市灘区岩屋南町4-50
タノール	西宮鳴尾浜給油所	西宮市鳴尾浜1-1

出典：「全国エコ・ステーションマップ」(H14.3(財)エコ・ステーション推進協会、(社)日本ガス協会)

表 2 - 1 - 6 兵庫県内の低公害車普及状況

年度	車種	公用車		民間	総計
			うち兵庫県		
平成 4 年度 (累計)	電気	19	0	11	30
	タノール	20	14	8	28
	天然ガス	0	0	9	9
	ハイブリッド	1	0	0	1
	計	40	14	28	68
平成 5 年度 (累計)	電気	30	2	14	44
	タノール	20	14	18	38
	天然ガス	2	0	19	21
	ハイブリッド	2	0	0	2
	計	54	16	51	105
平成 6 年度 (累計)	電気	35	5	28	63
	タノール	21	14	19	40
	天然ガス	5	1	25	30
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	63	20	73	136
平成 7 年度 (累計)	電気	37	5	23	60
	タノール	11	5	21	32
	天然ガス	21	16	28	49
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	71	26	73	144
平成 8 年度 (累計)	電気	39	5	32	71
	タノール	8	3	20	28
	天然ガス	31	20	61	92
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	80	28	114	194

年度	車種	公用車		民間	総計
			うち兵庫県		
平成9年度 (累計)	電気	39	5	47	86
	タクシー	7	3	19	26
	天然ガス	44	24	124	168
	ハイブリッド	4	2	117	121
	計	94	34	307	401
平成10年度 (累計)	電気	45	5	73	118
	タクシー	6	2	15	21
	天然ガス	53	27	223	276
	ハイブリッド	20	12	791	811
	計	124	46	1,102	1,226
平成11年度 (累計)	電気	44	3	80	124
	タクシー	4	1	10	14
	天然ガス	66	27	288	354
	ハイブリッド	38	17	1,460	1,498
	計	152	48	1,838	1,990
平成12年度 (累計)	電気	39	0	86	125
	タクシー	1	1	6	7
	天然ガス	99	35	420	519
	ハイブリッド	69	27	2,039	2,108
	計	208	63	2,551	2,759
平成13年度 (累計)	電気	36	0	85	121
	タクシー	1	1	3	4
	天然ガス	130	39	619	749
	ハイブリッド	98	31	2,930	3,028
	計	265	71	3,637	3,902

(注) 兵庫県県民生活部調べ

(B) 人流、物流対策

鉄道等の公共交通機関の利用を促進するため、市街地再開発事業の中で駅前広場、バスターミナルの整備を促進した。(垂水駅西地区、阪神尼崎駅、宝塚駅、川西能勢口駅)

また、共同輸配送の積極的活用を促進するとともに、トラックターミナルの整備、内航路フィーダーバスの整備促進を図った。

表2 - 1 - 7 物流拠点の整備状況(平成13年3月末)

団地名	所在地	業種	備考
阪神流通センター	西宮市	卸、倉庫、運輸	稼働
神戸流通センター	神戸市	卸、倉庫、運輸	稼働
神戸船用品センター	神戸市	卸	稼働
西宮運輸団地	西宮市	運輸	稼働
神戸リサーチパーク	神戸市	流通	稼働
K - A C T	神戸市	流通	稼働
神戸複合産業団地	神戸市	卸、倉庫、運輸	造成中

(注) 兵庫県産業労働部調べ

表 2 - 1 - 8 港湾整備事業（物流ターミナル）実施状況（平成13年度末）

港名	地区名	事業目的	施設	事業年度
尼崎西宮 芦屋港	尼崎地区	多目的国際ターミナルの整備	岸壁(-12m)2バース他	H 1～H23
		国内物流ターミナルの整備	岸壁(-7.5m) 1バース他	S62～H15

（注）兵庫県県土整備部調べ

(C) 交通流の分散円滑化

鉄道の立体交差化（阪神電気鉄道、阪急電気鉄道等）や道路の右折レーンの設置を進めるとともに、バイパスの整備を行った。

また、国道2号、国道43号、国道171号、国道176号において、光ビーコンを整備するとともに、交通情報通信システム（VICS）の運用を開始した。

表 2 - 1 - 9 単体立体交差化事業実施状況（平成13年度末）

線名	道路路線名	所在地	事業年度
阪急電鉄(株)今津線	都市計画道路鳴尾御影線	西宮市	S62-H9
阪急電鉄(株)神戸線	中野線他1線	神戸市	S60-
阪急電鉄(株)神戸線	都市計画道路尼崎伊丹線	尼崎市	S60-H15
西日本旅客鉄道(株)山陽本線	妙法寺川左岸線	神戸市	S63-
西日本旅客鉄道(株)東海道本線	国魂線	神戸市	S63-
西日本旅客鉄道(株)東海道本線	都市計画道路長洲久知線	尼崎市	H13～H19

（注）兵庫県県土整備部調べ

表 2 - 1 - 10 連続立体交差化事業実施状況（平成13年度末）

線名	事業区間	工事延長(km)	立体交差箇所数	踏切除去数	事業年度
阪神電気鉄道(株) 阪神本線	西宮市[弓場町-甲子園口浦風町(香榎園駅、西宮駅、今津駅、久寿川駅)]	4.4	28	19	S47-H15
	西宮市[甲子園口浦風町-小松南町(鳴尾駅)]	2.0	6	6	H15-
	神戸市[住吉宮町1丁目-深江北町1丁目(青木駅、深江駅)]	3.9	35	11	H8-H18
山陽電気鉄道(株)本線、 神戸高速鉄道東西線	神戸市[長田区御船通-須磨区若宮町(西代駅、板宿駅)]	2.6	35	11	S52-H9
阪急電鉄(株)宝塚線、 能勢電鉄(株)妙見線	川西市[阪急:小花2丁目-花屋敷1丁目、 能勢:栄町-小戸3丁目(川西能勢口駅)]	1.8	9	8	S55-H9

（注）兵庫県県土整備部調べ

(D) 環境ロードプライシング

阪神高速2号神戸線から阪神高速5号湾岸線へ自動車交通を誘導するため、湾岸線の料金について神戸線に対して格差を設ける環境ロードプライシングの試行（平成13年11月1日開始）を実施している。

(E) 交通の状況等に応じた交通規制等

国道43号において、車両通行帯規制を実施するとともに、車両通行帯誘導システム、車両通行帯違反警告システム、高速走行抑止システム及び交通公害低減システム（EPMS）を整備した。

また、国道2号において公共車両優先システム（PTPS）を導入した。

さらに、重要幹線道路における円滑な交通流を形成するため最高速度、駐車禁止等交通規制の見直し等を実施した。

(F) 道路構造対策等

国道43号及び阪神高速3号神戸線等における遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設、高架裏面吸音板の設置、連続桁の採用、環境防災緑地の整備等、沿道の土地利用等に応じた道路構造対策を行った。

また、阪神高速3号神戸線の沿道において、平成13年3月末までに14,266戸の民家防音工事を行った。

(G) 普及啓発

低公害車の必要性等を県民に理解してもらうため、低公害車の展示等を中心としたフェアを平成6年度から毎年開催するなど、普及啓発に努めている。

また、「兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部」を設置し、市町・事業者等と連携し、アイドリング・ストップ運動を推進している。

B 過去の施策の評価分析

平成6年以降の各路線の交通量は、表2-1-11に示すとおり、国道2号は場所によって増減があるもののほぼ横ばい、国道43号は平成9年から11年にかけて増加しているものの、平成6年に比べて平成11年は減少している。阪神高速3号神戸線は平成6年から平成11年にかけて全体として減少しており、阪神地域南部を東西に走るこれらの3路線では、尼崎市、芦屋市断面交通量でも平成6年と平成11年の比較では減少傾向にある。

一方、阪神地域北部では、国道176号及び中国自動車道の交通量が増加傾向を示しており、この要因としては、平成9年12月に開通した山陽自動車道の影響ではないかと考えられる。

大気汚染については、(ア)に記載の諸施策を実施した結果、二酸化窒素濃度は、図2-1-6に示すとおり、自動車単体からの排出量の減少や交通量の減少等により、国道43号が横ばいかやや減少傾向、国道2号がやや減少傾向を示している。しかしながら、国道171号、国道176号、県道米谷昆陽尼崎線

においては、依然交通量が増加している等により濃度は横ばい傾向が続いている。

また、浮遊粒子状物質濃度は、図2-1-7に示すとおり、全体として減少傾向を示しているが、国道2号の神戸市垂水で平成12年度、13年度に高い値を示している。

騒音については、図2-1-8～及び表2-1-12に示すとおり、概ね横ばいで推移しているが、国道43号沿道の夜間の騒音は、道路構造対策の概成により低減され、継続測定している4地点すべてで要請限度を達成し、うち2地点で環境基準も達成している。

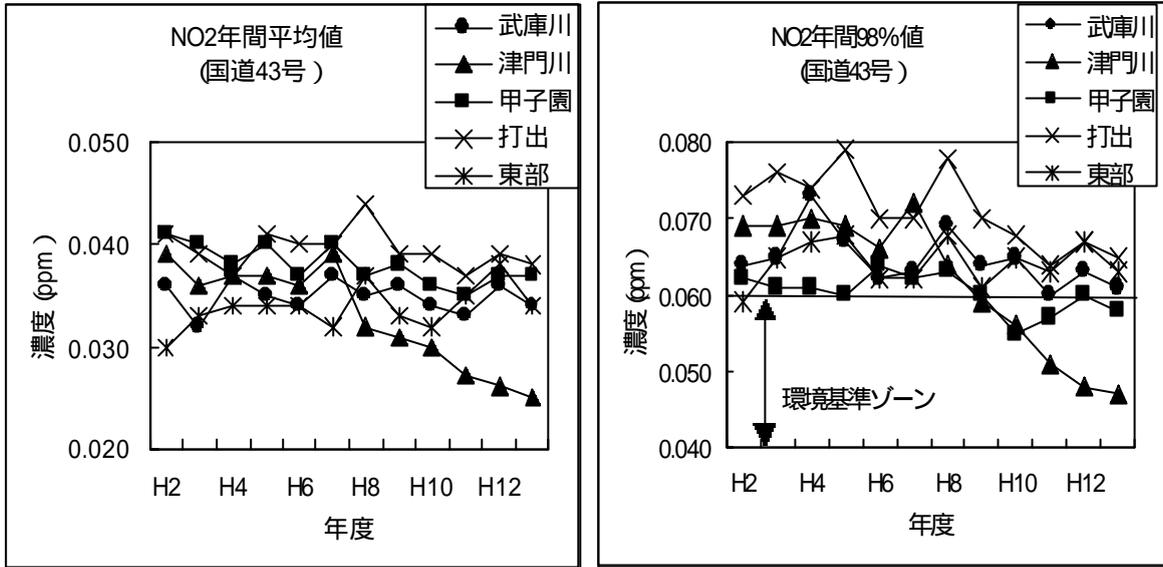
表2-1-11 阪神地域の主要幹線道路における自動車交通量の推移(24時間交通量)

路線	地点	平成6年	平成9年	平成11年
国道2号	尼崎市杭瀬北新町3	34,421	35,274	32,062
	芦屋市打出春日町	38,678	40,941	40,883
	東灘区御影石町4	33,023	39,449	37,991
	中央区雲井通5丁目	54,985	49,122	52,557
	中央区海岸通	33,433	28,732	30,771
	須磨区一の谷町5	37,519	35,716	33,939
	垂水区泉が丘1丁目	30,617	29,674	31,342
国道43号	尼崎市東本町	87,900	75,024	84,753
	西宮市鳴尾町	82,100	63,415	68,856
	西宮市浜脇町	95,580	65,425	86,902
	芦屋市精道町	84,004	54,157	69,856
	東灘区御影塚町1	78,583	50,500	63,752
国道171号	伊丹市千僧3丁目	50,877	52,479	45,687
国道176号	川西市小戸2丁目	15,579	14,616	17,870
	川西市東久代1丁目	50,185	57,097	60,237
県道米谷昆陽尼崎線	尼崎市尾浜町	33,272	34,294	34,980
阪神高速 3号神戸線	尼崎市南城内	78,232	68,240	68,245
	芦屋市精道町	101,929	97,120	89,678
	中央区新港町	96,100	93,277	88,271
中国自動車道	県境～宝塚インター	76,148	90,679	88,790

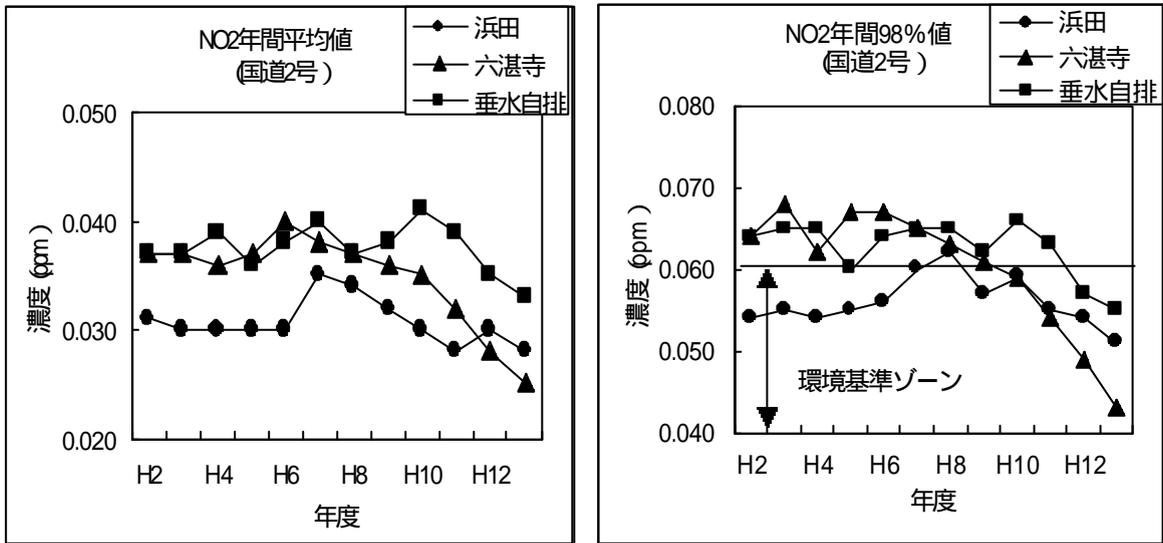
出典：全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）

図 2 - 1 - 6 阪神地域の主要 5 幹線道路沿道における二酸化窒素濃度の推移

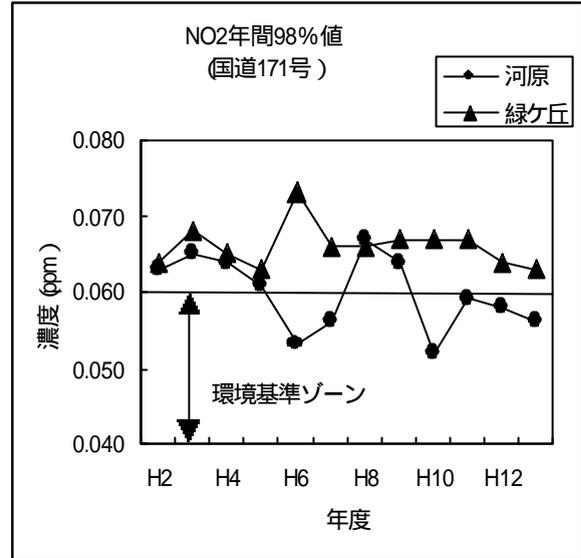
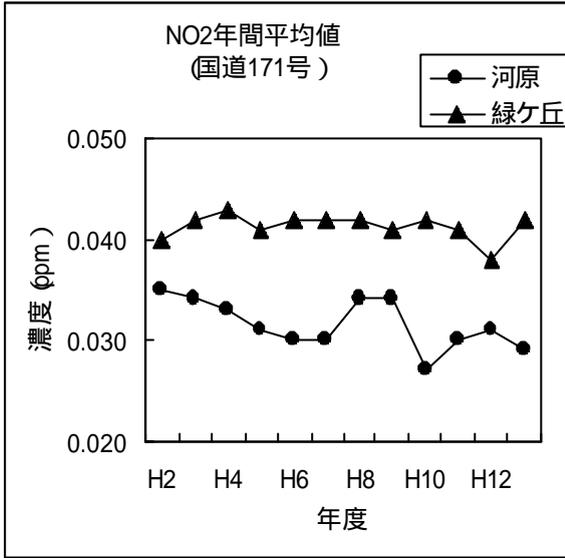
国道43号及び阪神高速 3 号神戸線(国道43号との併走区間)



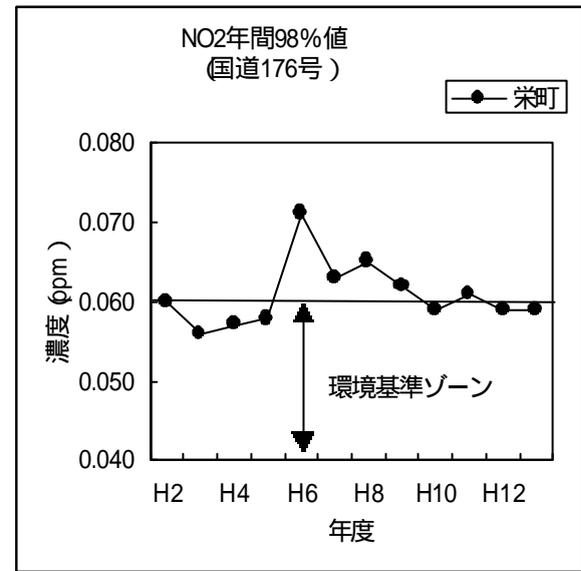
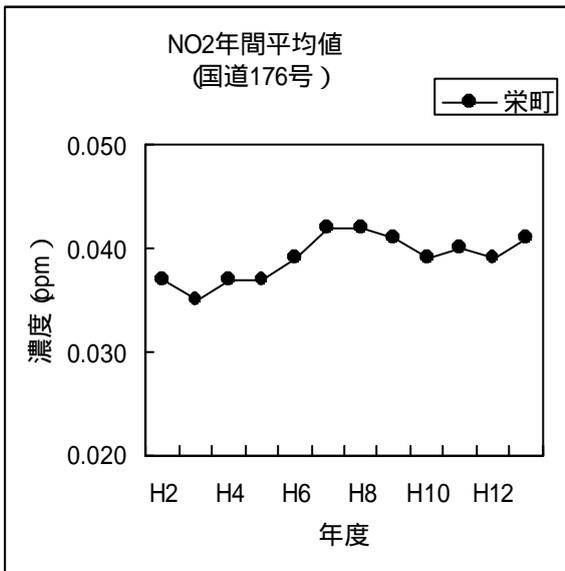
国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)



国道171号



国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)



県道米谷昆陽尼崎線

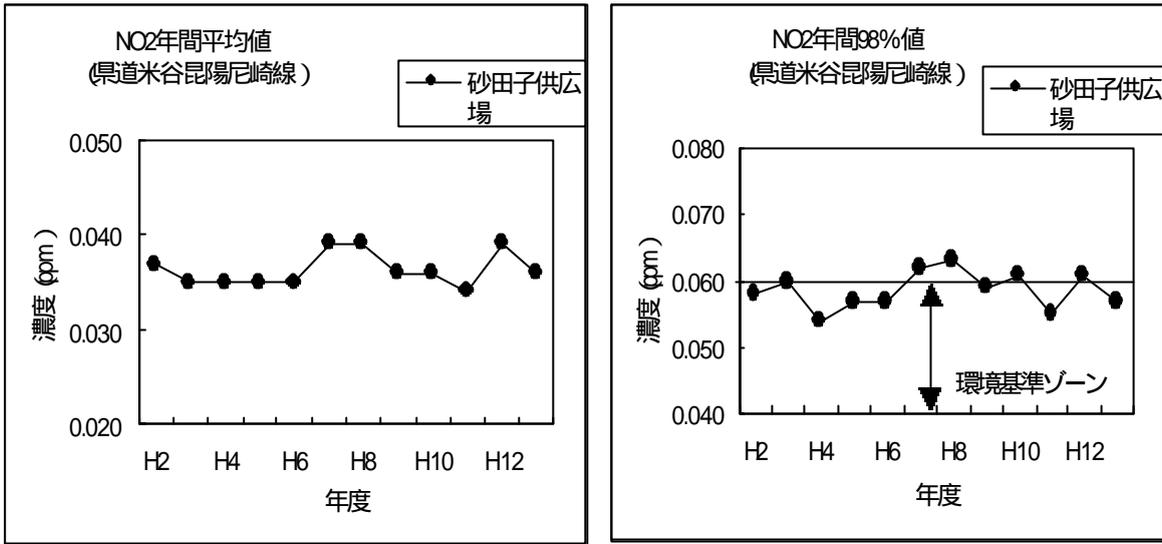
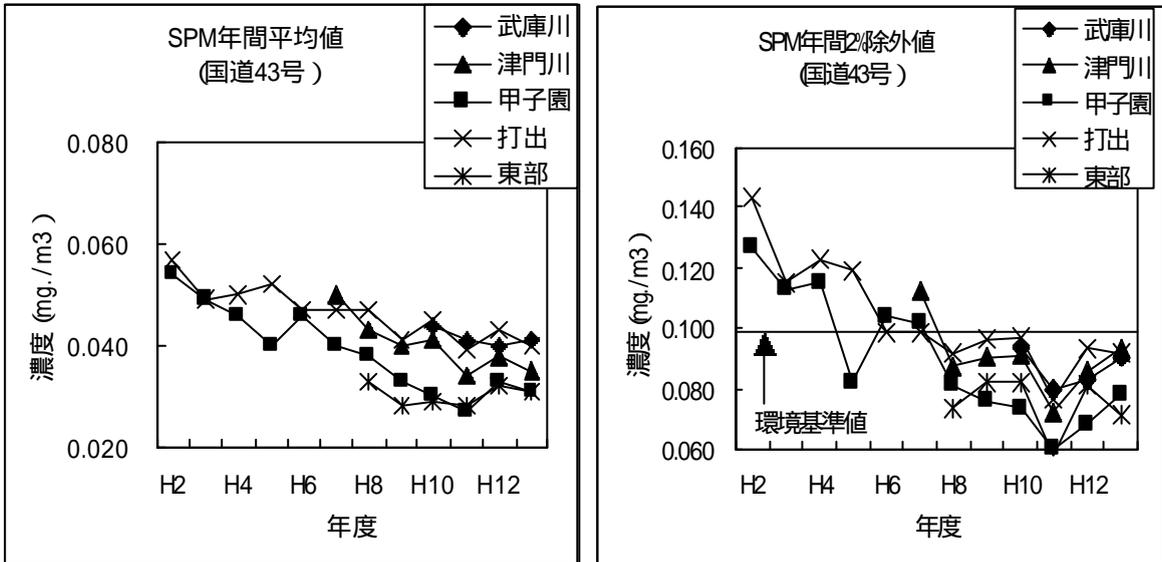
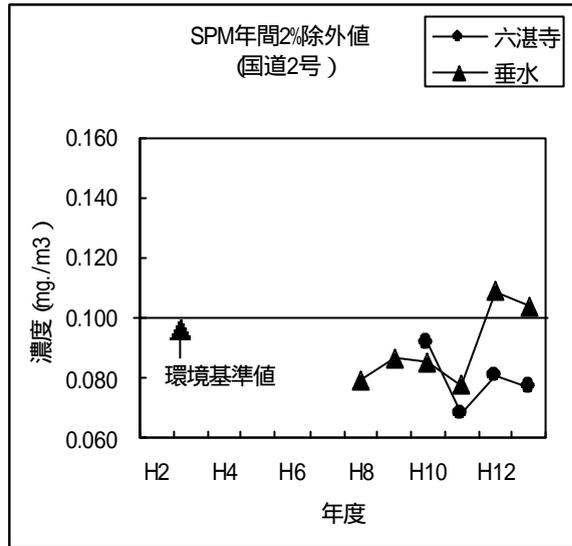
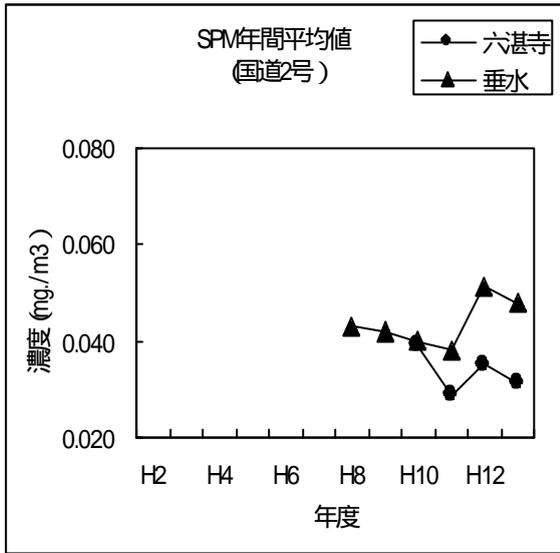


図 2 - 1 - 7 阪神地域の主要 5 幹線道路沿道における浮遊粒子状物質濃度の推移

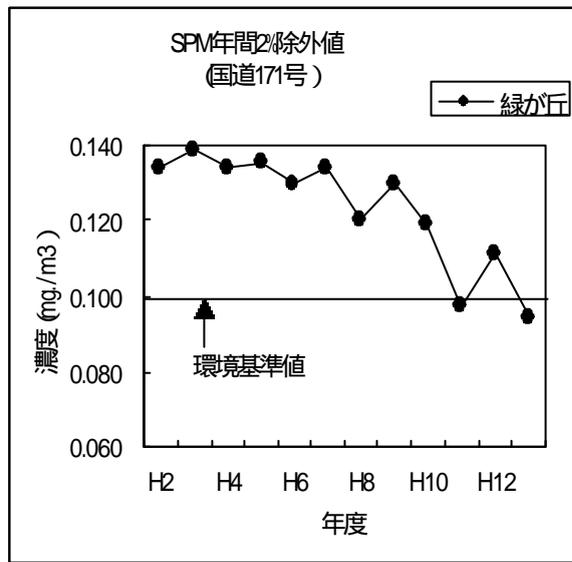
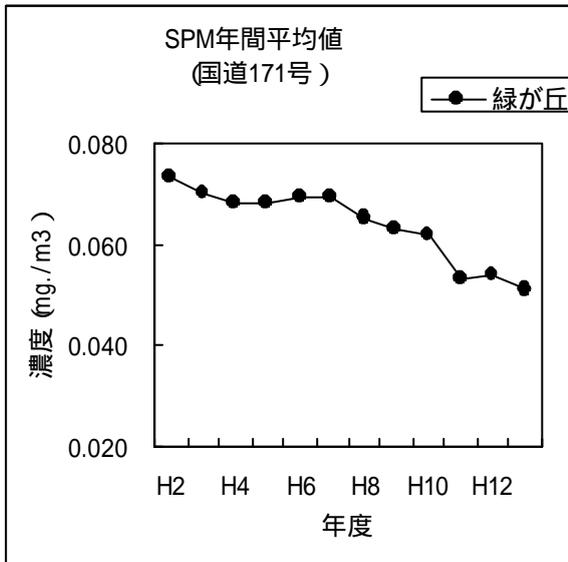
国道43号及び阪神高速 3 号神戸線 (国道43号との併走区間)



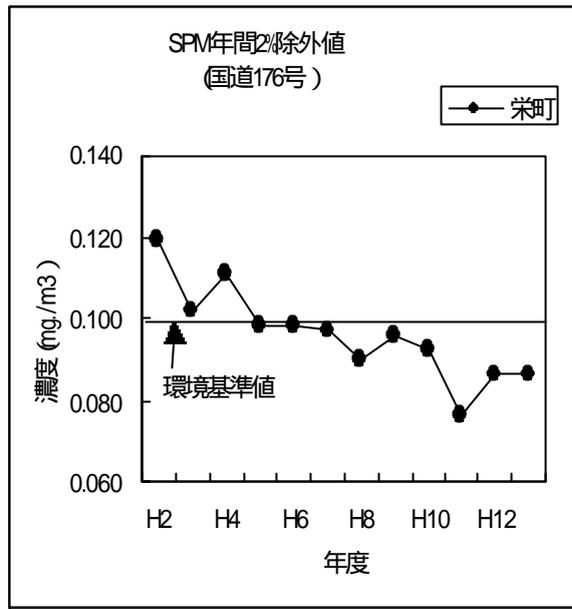
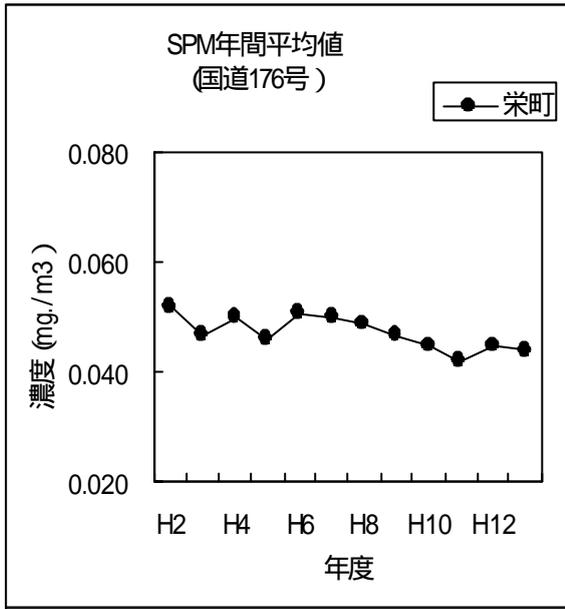
国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)



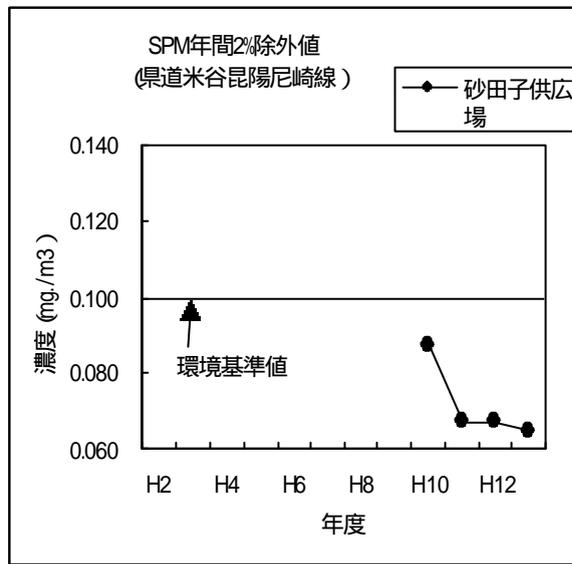
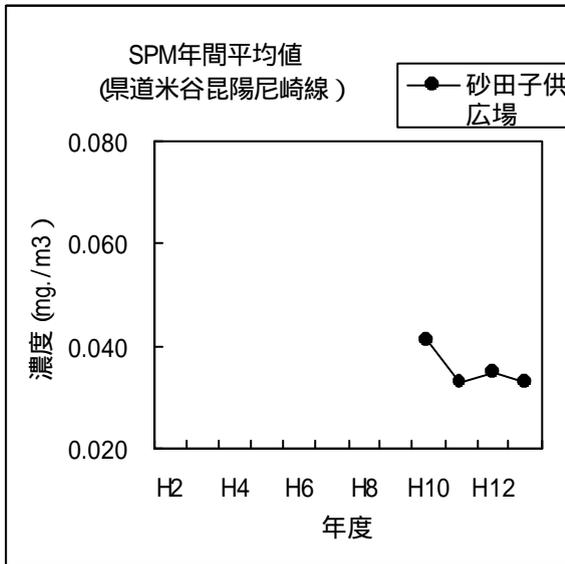
国道171号



国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)



県道米谷昆陽尼崎線



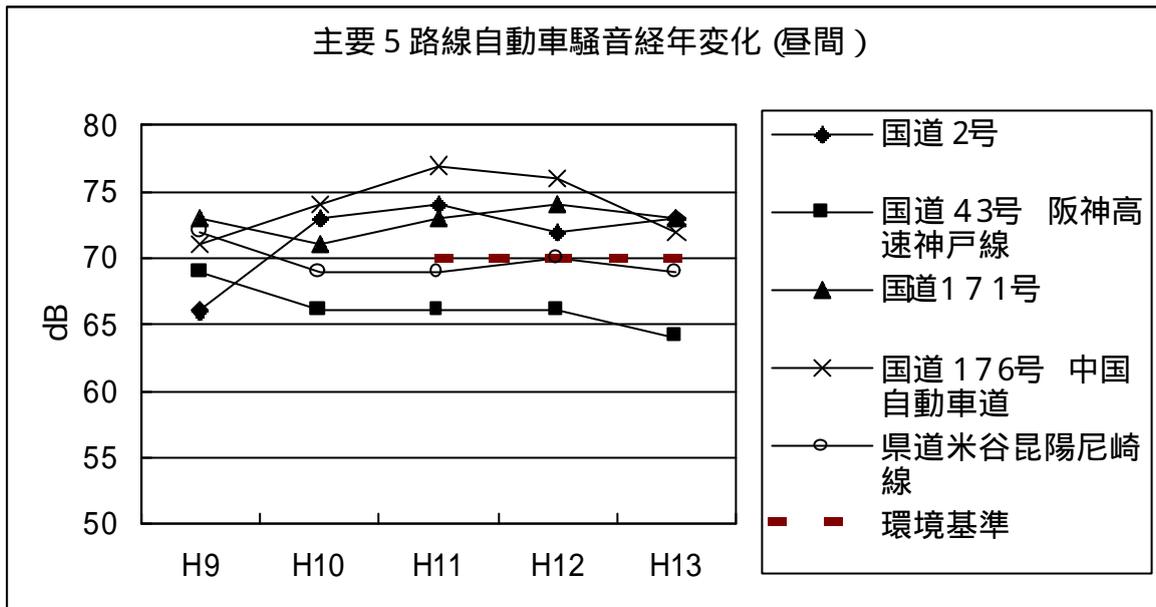


図2-1-8 主要5幹線道路沿道における自動車騒音の経年変化(昼間)

- (注)1 平成11年度に環境基準の評価方法が変更されているため、平成10年度以前と平成11年度以降の単純な比較はできない。
- 2 測定地点 国道2号：芦屋市春日町、国道43号・阪神高速神戸線：芦屋市平田町、国道171号：伊丹市高台、国道176号・中国自動車道：伊丹市荻野、県道米谷昆陽尼崎線：尼崎市南塚口

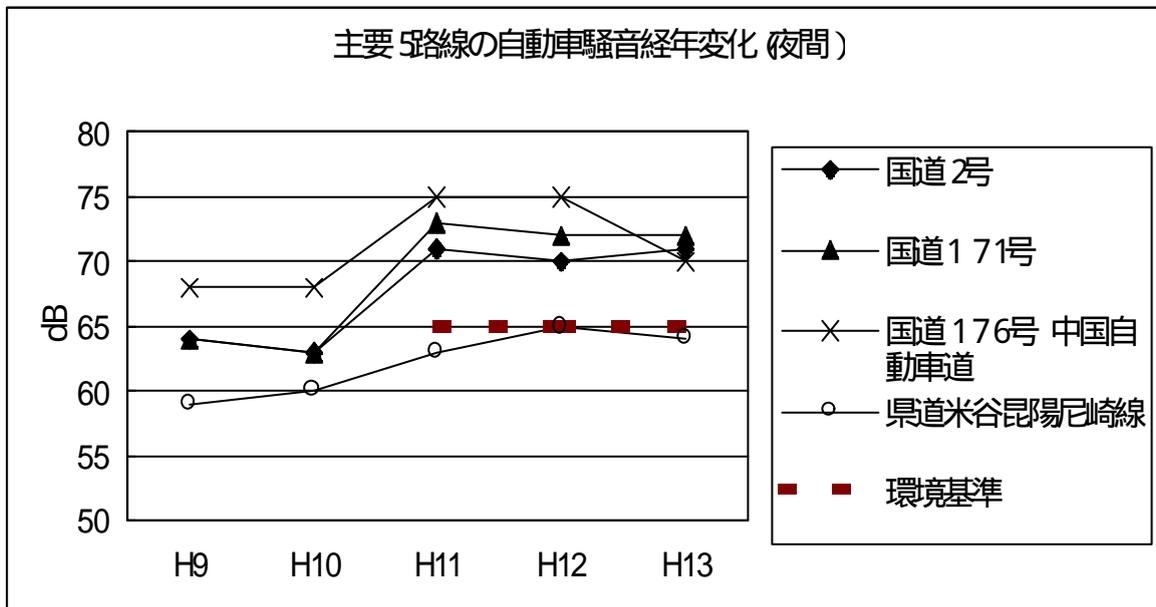


図2-1-6 主要5幹線道路沿道における自動車騒音の経年変化(夜間)

- (注)1 平成11年度に環境基準の評価方法が変更されているため、平成10年度以前と平成11年度以降の単純な比較はできない。
- 2 測定地点 国道2号：芦屋市春日町、国道171号：伊丹市高台、国道176号・中国自動車道：伊丹市荻野、県道米谷昆陽尼崎線：尼崎市南塚口

表 2 - 1 - 1 2 国道43号沿道における夜間の騒音の推移

測定 地点	H6年6 震災前	H9年6月 復旧後 道路構造 対策前	H13年6月 道路構造 対策概成後		基 準			
	L50	L50	L50	LAeq*	環境 基準 (旧)	要請 限度 (旧)	環境 基準 (新)	要請 限度 (新)
					L50	L50	LAeq	LAeq
尼崎市	× 6 8	× 6 7	(6 1)	6 3	6 0	6 5	6 5	7 0
西宮市	× 6 6	× 6 7	(6 4)	6 8	6 0	6 5	6 5	7 0
芦屋市	× 6 9	× 6 5	(6 1)	6 5	5 0	6 0	6 5	7 0
神戸市	6 4	6 3	(5 8)	6 6	6 0	6 5	6 5	7 0

(注) 測定地点：平成6年以降の継続測定地点
 尼崎市；西本町（県測定） 西宮市；久保町（市測定）
 芦屋市；精道町（市測定） 神戸市；東灘区御影塚町（市測定）
 ：環境基準、要請限度ともに達成
 ：環境基準は未達成であるが、要請限度は達成
 ×：環境基準、要請限度ともに未達成
 (*：平成11年度に環境基準、平成12年度に要請限度の評価方法が変更された。)

(I) 今後講ずる施策及び達成目標

A 達成目標

阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車排出ガスに係る大気汚染及び騒音については、下記の施策を講ずることにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の概ね達成を図る。

また、騒音については、要請限度を超過している地点については、要請限度以下のレベルとするとともに、要請限度以下のレベルであるものの、環境基準を達成していない地点については、環境基準の概ね達成を図る。

B 個別施策

国道43号、阪神高速神戸線については、平成7年7月の最高裁の判決、尼崎公害訴訟の神戸地裁判決を受けて平成12年6月に関係5省庁（当時の警察庁、環境庁、通産省、運輸省、建設省）で取りまとめられた「国道43号等における道路交通環境対策の推進について〈当面の取り組み〉」及び尼崎公害訴訟の和解内容を踏まえ、具体的な対策を検討、推進する。また、その他の路線についても、関係機関が連携して対策を推進する。

(A) 自動車単体対策

a ディーゼル車の黒煙対策

- ・運送事業者等のディーゼル車に対する集中自主点検を指導するほか、車検時における検査の強化を図る。

- ・「使用過程ディーゼル車の黒煙対策」として6月・10月の重点期間のほか、他の期間も国道43号等の街頭における黒煙取締りを実施する。
- ・黒煙監視モニター（公募）制度を実施し、通報により自動車使用者を指導する。

b 低公害車導入の促進

低公害車導入補助の拡充等、支援策を強化するとともに、国道43号周辺地域において、低公害車フェアを開催するなど、普及啓発を強化する。

また、天然ガスの供給が限界に近づきつつある阪神南部地域（尼崎市、西宮市、芦屋市）や、天然ガス供給施設のない阪神北部地域（伊丹市、川西市、宝塚市）において、天然ガス供給施設の設置を促進する。

c 特殊車両通行許可違反、過積載車両の取締り

国道43号において、特殊車両通行許可違反、積載物重量制限超過、ディーゼル車排気黒煙検査について、関係機関が合同で「尼崎地区ディーゼル車排気ガスクリーンキャンペーン」として指導・取締りを引き続き推進する。

(B) 交通需要の調整・低減

a 新交通管理システム（UTMS）の推進

- ・国道2号等の公共車両優先システム（PTPS）は、導入路線延長等において全国規模であるが、今後、国道176号等への導入を進める。
- ・国道43号における交通公害低減システム（EPMS）の効果的な運用を図る。

b TDM施策の推進

自動車交通から公共交通への転換など総合的な交通需要マネジメント（TDM）施策を進めるため、関係行政機関、地元市町、交通事業者を含めた「阪神地域都市交通環境改善協議会」において、具体的な対策を検討し、推進する。

(C) 交通流対策

a 道路ネットワークの整備等による交通流の分散、円滑化

- ・阪神高速7号北神戸線の整備：平成14年度完成予定
- ・阪神高速2号淀川左岸線の整備
- ・阪神高速神戸山手線の整備：平成14年度（白川～蓮宮町）完成予定
- ・阪神高速湾岸線8期・9期：国・県・市など関係機関で、採算性、事業手法等の諸課題について引き続き検討を進め、計画を推進する。

b 交通円滑化のための道路改良等

- ・交通渋滞解消のため、国道2号等における交差点改良、県道米谷昆陽尼崎線等の道路拡幅を実施する。
- ・国道43号等道路改良計画に併せて信号機の運用の見直しを実施する。

- ・阪神電気鉄道（本線）の連続立体化を推進する。

表 2 - 1 - 1 3 交差点改良の実施予定

路 線	地 点	内 容
国道 2号	西宮市札幌筋交差点	左折車線の増設
	神戸市三宮東交差点	車線運用の変更
	神戸市塩屋 1 丁目交差点	車線数の増設等

- c 環境ロードプライシング
 - ・試行している環境ロードプライシングについて、交通量調査、モニター調査、環境調査等を行い、学識経験者等からなる検討会において、試行の効果を評価する。この評価を踏まえ、環境ロードプライシングの継続等について、関係機関で更なる協議・検討を行い、その結果を踏まえ、適切な措置を講ずる。
- d ドライバーへの情報提供の強化
 - ・交通流の分散・円滑化を促進するため、ドライバーに対する情報提供の一層の充実を図る。
- (D) 道路構造等対策
 - a 低騒音舗装、遮音壁等の整備
 - ・沿道における自動車騒音等を緩和するため、低騒音舗装や遮音壁の設置等の整備を推進する。
 - b 環境防災緑地等の整備
 - ・国道43号において、買取要望に対応し用地買収を行い、広域防災帯を構成する環境防災緑地・公園の整備を推進する。
 - c 沿道地区整備
 - ・国道43号沿道において、沿道住民の土地利用意向調査を実施するなど、幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）に基づく街づくりを推進する。
 - d 土壌脱硝及び光触媒のフィールド実験
 - ・国道43号の尼崎市内及び西宮市内に土壌脱硝装置を設置し、除去能力の検証や周辺の大気濃度の改善効果等の実験を継続的に行い、学識経験者等で構成する委員会で、技術的評価を行う。
 - ・芦屋市及び尼崎市域において光触媒塗布による改善効果を把握する。
- (E) 調査・測定
 - ・国道43号沿道においては、現在、県 1 局、市 4 局、国土交通省10局、阪神高速道路公団 3 局の計18局で測定しているが、これをさらに充実する。また、国道 2 号においても、新たな測定局を設置する。
 - ・県、市が所有する移動測定車を活用して、毎年測定を実施する。

- ・環境ロードプライシング試行の効果を検証するため、国道43号沿道の測定データ等を整理するほか、必要に応じて大気・交通量等の調査を行う。また、湾岸部の環境状況も把握する。

C 共通施策

「イ 自動車交通公害に係る共通施策」参照。

イ 自動車交通公害に係る共通施策

(7) 自動車単体対策

A 自動車排出ガス規制、車種規制

自動車単体からの排出ガスの規制が段階的に強化されており、現在、ガソリン・LPG車については平成12年～14年の間に、ディーゼル車については平成14年～16年の間に、規制強化が行われている。

さらに、平成14年4月の中央環境審議会第5次答申で、平成17年度から窒素酸化物及び粒子状物質を大幅に低減する許容限度目標値が示されたところである。

また、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（自動車NOx・PM法）に基づき、対策地域（阪神地域及び播磨南部地域の11市2町）において、車種規制（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準が定められ、これに適合しない自動車は、対策地域内で新車登録が受けられない。また、使用過程車についても、一定年数経過後は、登録更新できない。）が実施されている。

これら規制の円滑な実施を促進するため、税の優遇措置、低利融資及び利子補給、購入費の一部補助などの支援措置を行う。

さらに、車種規制が、同法に基づく対策地域内に使用の本拠を置く自動車に限られ、本県内及び他都道府県の同対策地域外に使用の本拠を置く自動車であって、本県の同対策地域に流入する自動車には規制が適用されないことになっていることから、これらの流入する自動車への対策を講ずる。

なお、中央環境審議会第4次答申で、軽油中の硫黄分を平成16年末までに低減(500ppm 50ppm)することとされているが、業界団体では、平成15年4月より低硫黄軽油の全国供給を前倒して実施する旨決定したところであり、今後順次切り替わる予定である。

B 低公害車導入の促進

(A) 低公害車の普及

低公害車の普及を支援するため、自動車税の優遇措置、低公害車導入の際の低利融資等を実施するほか、低公害車の導入に関する補助を充実するとともに、導入のための計画や指針を策定する等により公用車への率先導

入を推進する。

また、天然ガス自動車や電気自動車の普及を推進するため、燃料供給施設の設置を促進する。

(B) 低排出ガス車の普及

京阪神の3府県及び3指定都市で設置している「京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会」において、市販されている自動車の中でも窒素酸化物や粒子状物質の排出量の少ない車を「低排出ガス車」(LEV-6)として指定するなど、その普及に努める。

また、ディーゼル排ガス中の微粒子を除去する装置(DPF装置)の装着に助成を行うなどその普及に努める。

(C) 普及啓発

低公害車等の必要性等を県民に理解してもらうため、低公害車等の展示を中心としたフェアを開催するなど、普及啓発に努める。

また、「兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部」を軸に、市町・事業所への啓発ステッカーや「手引き」の配付等により、アイドリング・ストップ運動を推進する。

(イ) 交通需要の調整・低減

共同輸配送の推進、帰り荷の確保、営業用トラックの積極的活用、物流拠点の整備等、物流の合理化や、海運・鉄道の利用等モーダルシフトを促進する。

また、公共交通機関の利用を促進するため、公共交通機関の利便性の向上、公共車両優先システム(PTPS)の整備をはじめとする新交通管理システム(UTMS)の推進を図るとともに、歩道、自転車道、駐輪場の整備等を推進する。

このため、学識経験者、関係交通事業者、道路管理者、警察、関係行政機関で構成する阪神地域都市交通環境改善協議会及び播磨地域都市交通環境改善協議会において協議し、交通需要マネジメント施策や公共交通機関の利便性向上策について具体的に推進する。

(ウ) 交通流対策

交通の分散や道路機能の分化を図るため、バイパス道路の整備や迂回対策を推進するとともに、交差点改良、立体交差化等を推進する。

また、交通管制システムの整備、交通情報の提供等、新交通管理システム(UTMS)の活用を図る。

さらに、有料道路の料金所の渋滞を解消・緩和し、周辺環境改善に効果があるETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)の整備を推進する。

(I) 道路構造等対策

沿道における自動車騒音対策のため、遮音壁の設置、低騒音舗装の採用等を推進する。

(オ) 調査・測定

沿道における大気汚染の状況を的確に把握するため、常時監視測定局及び測定項目の充実、適正化を図るとともに、モニタリングボックス及び移動観測車により機動的な調査・測定を行う。

沿道騒音については、面的評価の手法を導入し、県内の主要幹線道路沿道において、常時監視を行う。

また、自動車交通量等について、車種別交通量、速度等の適切な把握に努める。

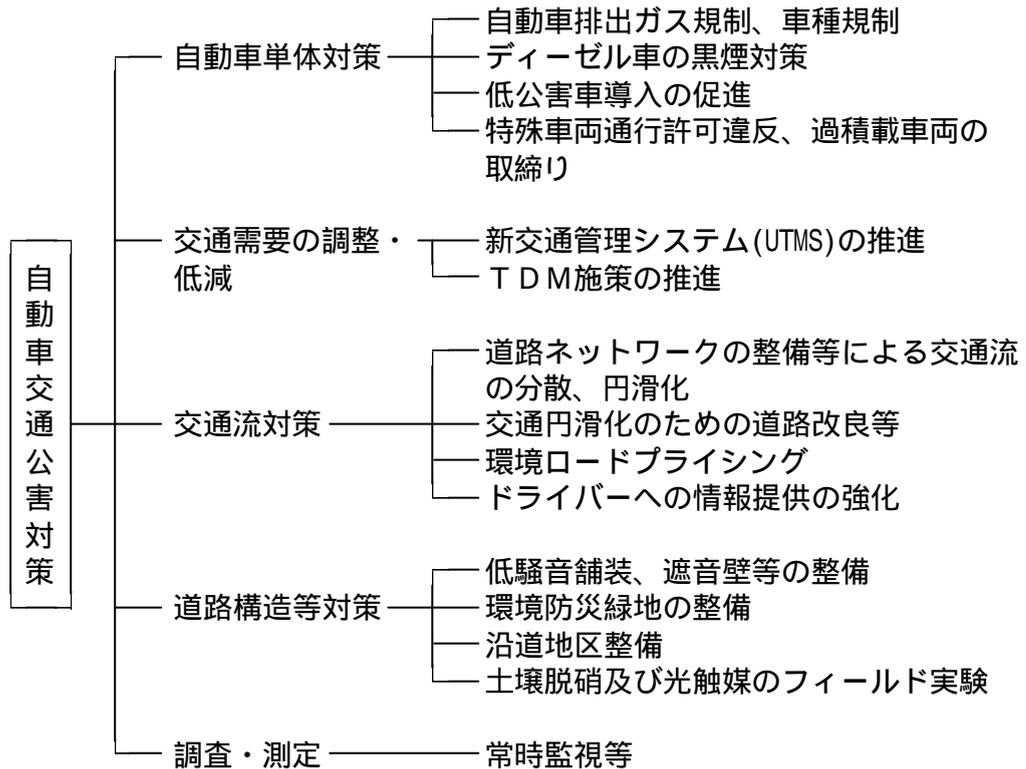


図 2 - 1 - 9 自動車交通公害対策の体系

ウ 関連諸計画との関係

(ア) 道路整備に関する計画

- ・平成14年度は、道路整備緊急措置法の規定により策定された「新道路整備五箇年計画」に基づき、道路整備を推進する。また、平成15年度以降は、新しい法律の規定により策定される予定の「社会資本整備重点計画（仮称）」に基づき、道路整備を推進する。

(イ) 都市計画

- ・公害防止の観点から、市街化区域等に関する都市計画法の適切な運用を推進する。

- ・ 大気汚染、騒音等の著しい道路の周辺においては、公園・緑地の設置や業務系空間の配置等沿道周辺にふさわしい施設の誘導を図る。
- (ウ) 沿道地区整備計画
- ・ 幹線道路の沿道の整備に関する法律に基づき、国道43号及び阪神高速3号神戸線が沿道整備道路に指定されており、地区毎に沿道地区整備計画を策定し、緩衝建築物の建築、住宅の防音工事、住宅移転等を促進する。
- (I) 新兵庫県環境基本計画
- ・ 兵庫県における環境の保全と創造に関する取組・施策のめざす方向と長期的な目標を示した基本となる計画であり、本計画に基づき、総合的な大気環境の保全施策を推進する。
- (オ) 兵庫県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画
- ・ 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に基づき、対策地域（兵庫県内においては阪神・播磨南部の11市2町）を対象に、自動車排出NOx・PMの総量の削減に関する施策を総合的に推進する。

(2) 山陽新幹線鉄道沿線における騒音対策

ア 当該課題に係る状況

(ア) 環境基準の達成状況及び暫定基準の超過状況

当地域を通過する新幹線鉄道の延長は約82kmで、東から西へ尼崎市、伊丹市、西宮市、芦屋市、神戸市、明石市、播磨町、加古川市、高砂市、姫路市の順に9市1町を通っている。

平成13年度に県が実施した新幹線鉄道騒音の測定結果は、表2-1-14のとおりであり、当地域において測定した9側線（1側線当たり近接軌道中心から12.5m、25m、50m地点でそれぞれ3地点、合計27地点。芦屋市についてはトンネル部のみで調査地点はない。）のうち、10地点で環境基準を超えていた。

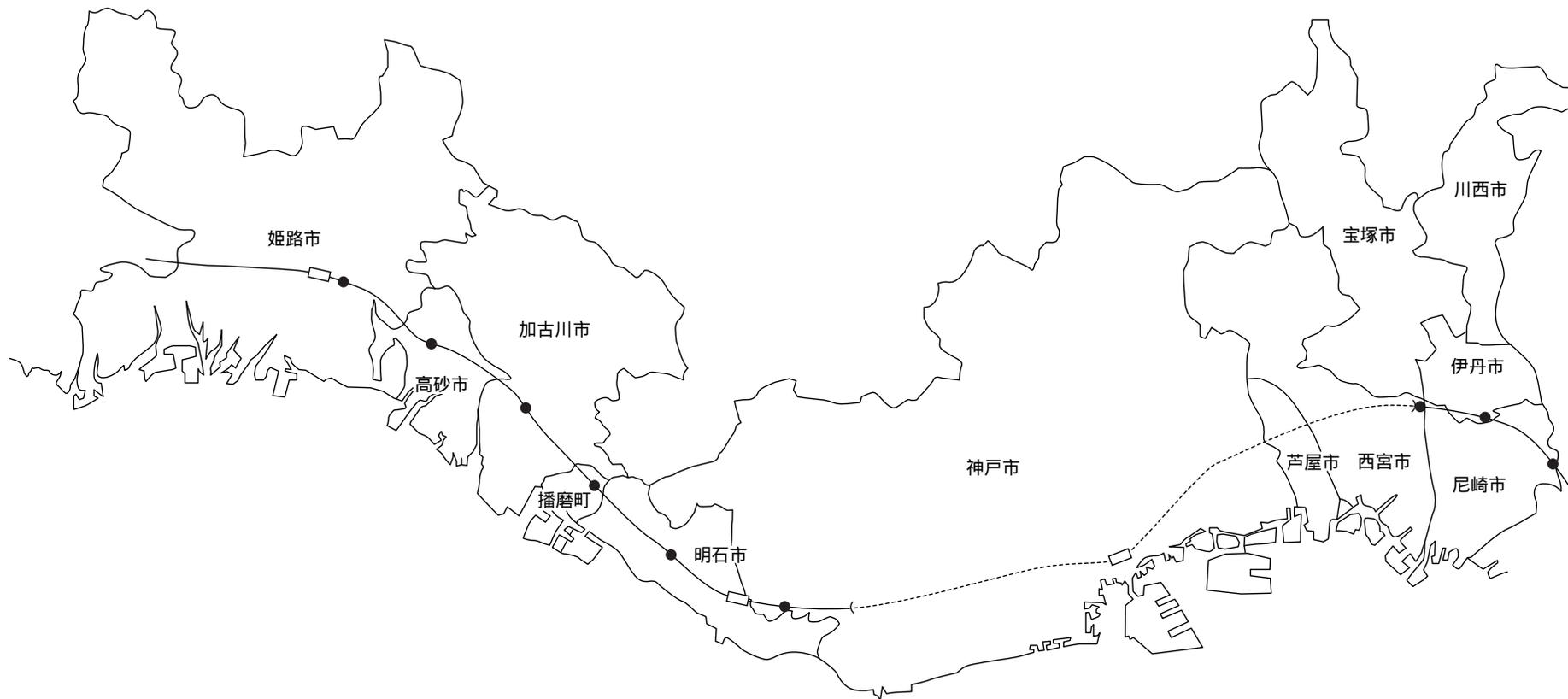
類型別では、類型では21地点中11地点で、類型では、6地点すべての地点で環境基準を達成していた。

表2-1-14 山陽新幹線沿線における新幹線鉄道騒音・振動測定結果
(平成13年度)

地域 類型	測定場所 (線路最寄り 地点の地名)	測定 年月日	騒音測定結果 (dB(A))			振動測定結果 (d)			全測定 本数 上り/ 下り	用途地域	東京起点 の距離 (km)	測定地点 側の軌道 の別	構造物の種類		軌道の 種類	防音壁	
			12.5 m地点	25m 地点	50m 地点	12.5 m地点	25m 地点	50m 地点					種類	軌道面 の高さ (m)		種類	レール からの高 さ(m)
	尼崎市上食満	H14.3.18	74	71	69	61	58	55	11/9	第1中高	524.130	上り	ラーメン	7.1	バラスト	ラムダ 吸音板 あり	2.95
	伊丹市南野	H13.6.18	72	71	67	55	51	44	9/11	第2中高	526.830	上り	PCケタ	7.6	バラスト	ラムダ 吸音板 あり	2.95
	西宮市上大市 3丁目	H13.5.8	71	70	*69	63	63	*54	9/11	第1中高	530.500	上り	ラーメン	11.8	バラスト	ラムダ 吸音板 あり	2.45
	明石市魚住町 金ヶ崎柳井	H13.5.15	73	70	64	63	57	55	11/9	第1住居	574.500	下り	ラーメン	6.5	スラブ	ラムダ	2.70
	加古郡播磨町 野添	H13.8.9	69	68	64	55	51	41	9/11	第1住居	580.580	下り	ラーメン	7.8	バラスト	ラムダ	2.45
	加古川市尾上町 長田	H13.8.17	71	71	68	60	53	43	10/10	第1住居	585.300	下り	ラーメン	9.8	バラスト	直型	2.45
	高砂市松陽 1丁目	H13.6.20	73	71	69	58	57	49	10/10	第1住居	591.000	下り	ラーメン	6.8	バラスト	直型	2.25
	神戸市西区 伊川谷	H13.7.30	71	70	67	60	54	52	11/9	準工業	566.900	上り	ラーメン	7.8	バラスト	ラムダ 吸音板 あり	1.45
	姫路市四郷町 山脇	H13.7.26	73	72	71	52	47	44	10/10	準工業	598.000	下り	ラーメン	6.1	バラスト	直型	1.25

* : 45m地点での測定結果

- 備考 1. 騒音の環境基準地域類型は主として住居の用に供される地域で基準値は70dB以下、類型は商工業の用に供される地域等以外の地域で基準値は75dB以下である。
2. 騒音の基準値超過にはアンダーラインを示した。
3. 振動の指針値は70dB以下である。



注) 兵庫県県民生活部調べ

図 2-1-1 0 山陽新幹線沿道における新幹線鉄道騒音・振動測定地点位置図

(1) 環境基準及び暫定基準の達成状況の推移とその考察

山陽新幹線の鉄道騒音に係る過去10年間の調査結果は図2-1-11～のとおりであり、一部の地点では横ばいであるが、全体としては漸減する傾向にある。

対象地域の騒音はすべての地点で暫定基準(75デシベル)を達成しているが、環境基準(図中の神戸市及び姫路市の調査地点は75デシベル、他の調査地点は70デシベル)については未達成の地点が多く残っている。

また、新幹線鉄道騒音・振動に係る苦情は、全国に比較して多く、13年度は騒音関係で7件、振動関係では2件であった。

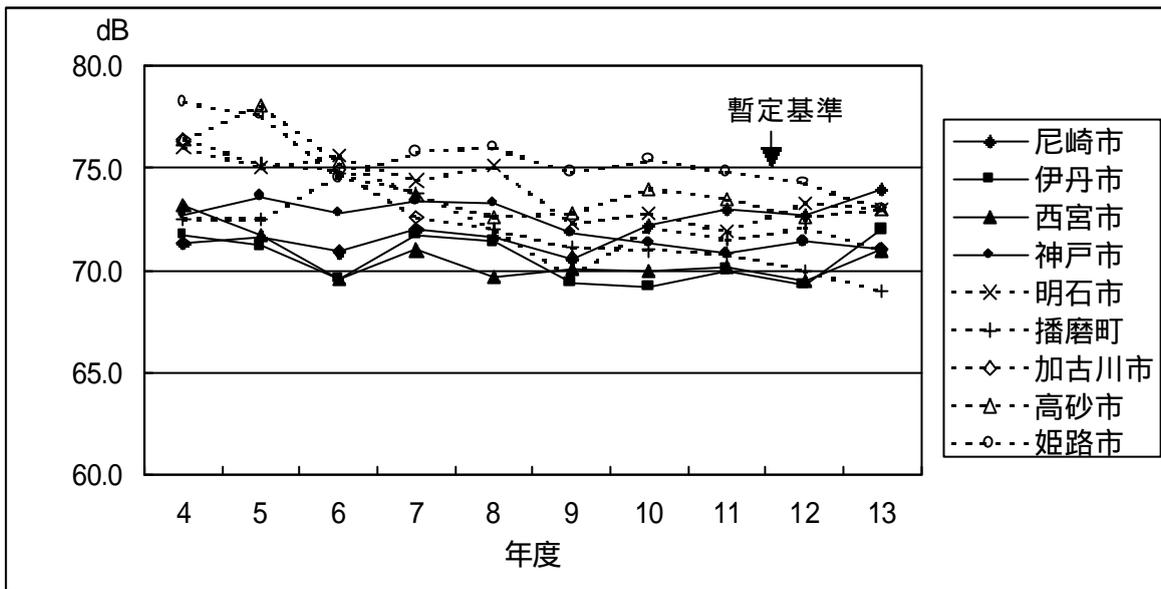


図2-1-11 山陽新幹線沿線における新幹線鉄道騒音の推移(12.5m地点)

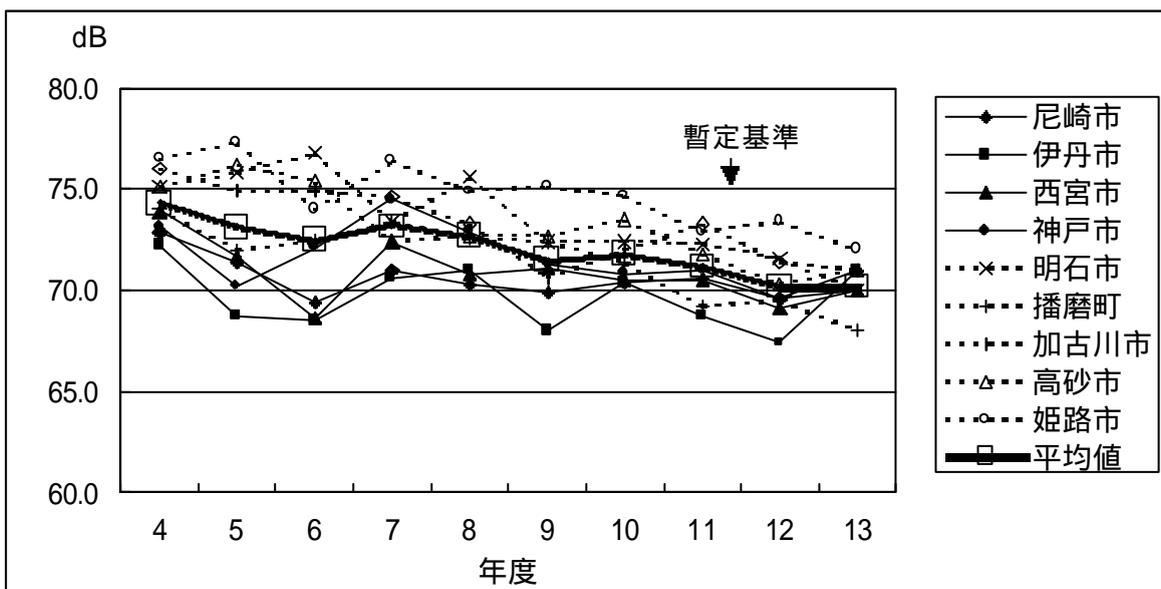


図2-1-11 山陽新幹線沿線における新幹線鉄道騒音の推移(25m地点)

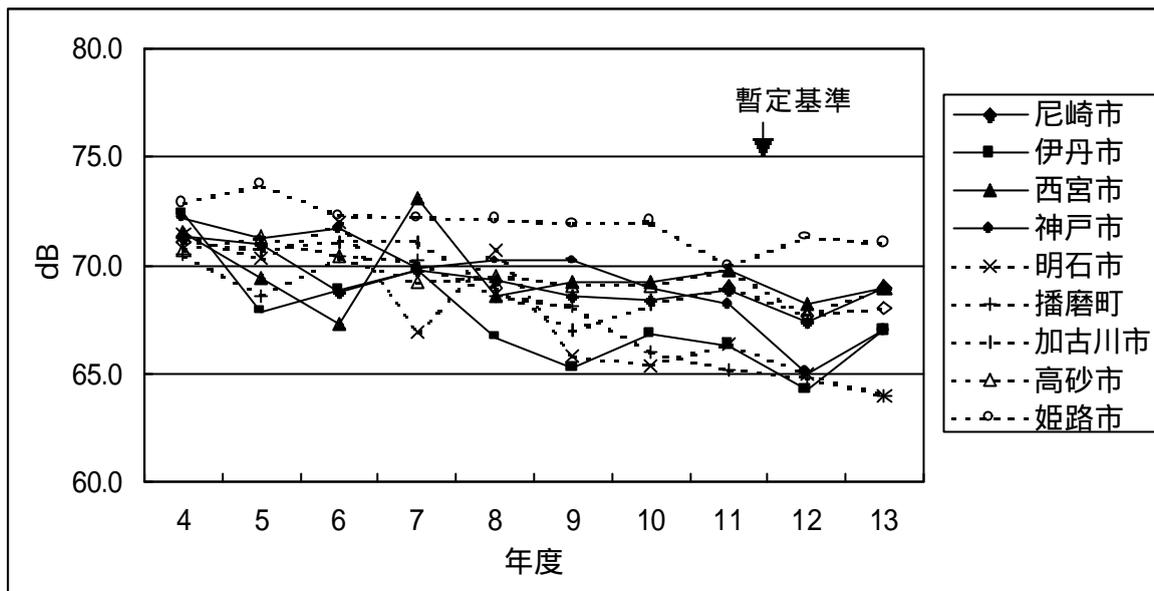


図 2 - 1 - 1 1 山陽新幹線沿線における新幹線鉄道騒音の推移(50m地点)

イ 当該課題に係る要因分析

新幹線は、当地域の中央やや南よりを東西に横断し、全国の事業活動や国民生活にとって欠くことのできない幹線鉄道となっている。

沿線は、一部のトンネル区間を除き概ね市街地であることから、これまでも騒音や振動が大きな問題となってきた。

また、近年、新型車両の導入等により、騒音レベルの低減が図られるとともに、目的地までの所用時間の短縮が進められてきた。

しかしながら、所用時間の短縮に伴う走行速度の上昇のため、騒音低減の効果は弱められている。

ウ 過去の施策の実施状況及び評価

(ア) 過去の施策の実施状況

A 西日本旅客鉄道(株)による「75デシベル対策」

山陽新幹線沿線における騒音・振動対策としては、西日本旅客鉄道(株)による「75デシベル対策」として、昭和60年度から平成2年度まで住居が密集する地域における第1次対策、平成4年度から平成8年度まで住居が集合する地域における第2次対策、そして平成10年度から平成14年度までは住居が集合する地域に準じる地域における第3次対策が実施されている。

これらの地域では、遮音壁の設置や、低騒音対策材の敷設等の沿線対策が重点的に講じられている。

B 沿線の土地利用の適正化

新幹線鉄道騒音対策を進める上で、沿線の土地利用の適正化を図ることが必要であるため、新幹線鉄道沿線の用途地域の変更の際には、新幹線鉄道騒

音の影響に配慮するなどの土地利用の適正化に努めてきた。

C 個別家屋の障害防止対策

申し出のあった未対策対象家屋について、「新幹線鉄道騒音・振動障害防止対策要綱」に基づき、西日本旅客鉄道(株)において個別家屋の障害防止対策を実施した。

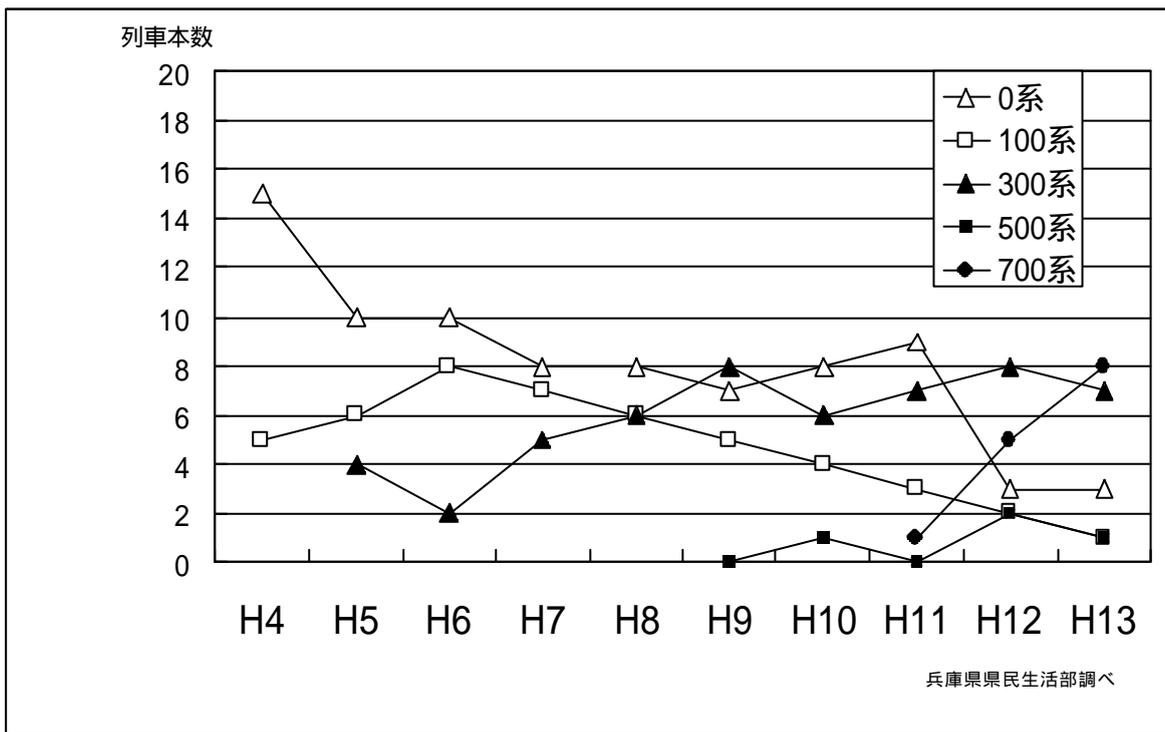
D 発生源対策

発生源対策として、西日本旅客鉄道(株)により、低騒音型車両への切換、パンタグラフの改良等騒音対策を実施した。(表2-1-15参照)

近年は、車両の軽量化など新たな技術開発に伴い、低騒音型車両の導入が進み、平成5年3月より300系、平成9年3月より500系、平成11年3月より700系がそれぞれ運転を開始した。

従来からの0系は、低騒音型車両の700系に置き換えられつつあり、その結果、平成4年度に比べ平成13年度は低騒音型車両数(700系)が大幅に増加している。(図2-1-12参照)

なお、0系は、平成18年度末までに廃止される予定である。



(注) 年度別列車本数は県の新幹線騒音調査時間帯におけるもので各年20列車の内訳

図2-1-12 新幹線列車車種構成の推移

表 2 - 1 - 1 5 発生源及び障害防止対策の実施状況

区 分	対策内容（平成13年度までの実績）	
車両対策	500系16両のぞみを9編成導入 700系16両のぞみを9編成導入 0系12両ウエストひかり8編成を700系8両ひかりレールスタ -15編成に置き換え	
地上対策	防音壁新設・嵩上げ	95.6km
	バラストマットの敷設	45.3km
	弾性枕木の敷設	18.9km
	レール削正	106.9km/年
	架線改良	106.7km
	トンネル緩衝工設置	2ヶ所
障害防止対策	騒音対策	5,101戸（学校・病院を含む）

（注）西日本旅客鉄道㈱調べ

E 調査研究・普及啓発・情報交換

調査研究・普及啓発・情報交換としては、環境基準達成状況を把握し、騒音対策効果の把握を行うため、新幹線鉄道騒音振動定点調査を継続実施している。

また、県と沿線市町で構成する新幹線公害対策連絡会の開催により、環境対策等情報交換、騒音調査等実施内容の調整、国、西日本旅客鉄道㈱との連絡調整、改善対策等の要望整理等が図られている。

沿線関係市町では新幹線公害対策協議会を組織しており、住民意見を反映して、毎年、西日本旅客鉄道㈱等への騒音、振動防止対策の要望が行われている。

(1) 過去の施策の評価分析

新幹線鉄道騒音に係る環境基準の達成状況は、表 2 - 1 - 1 6 のとおりであり、低騒音型車両の導入が進むとともに、発生源対策及び「75デシベル対策」等沿線対策の推進により、騒音の水準は漸減傾向にある。

この結果、平成13年度はすべての地点で暫定基準を達成したが、環境基準については、依然半数近くの観測地点で環境基準を超過している。

平成14年度末には第3次75デシベル対策が終了することとなり、今後一層の取組が必要となっている。

表 2 - 1 - 1 6 新幹線鉄道騒音に係る環境基準達成状況

項目	年度	H 8	H 9	H10	H11	H12	H13
環境基準達成地点数		13	18	17	17	21	17
暫定基準(75デシベル)達成地点数		26	27	27	27	27	27
全測定地点数		27	27	27	27	27	27

（注）兵庫県県民生活部調べ

エ 今後講ずる施策及び達成目標

(ア) 達成目標

新幹線沿線における騒音については、下記の施策を講ずることにより、環境基準の早期達成をめざす。

(イ) 今後講ずる施策

A 発生源対策

発生源車両対策については、低騒音型車両の積極的導入及び旧型車両の廃止、列車の速度調整等騒音の低減を図る。

西日本旅客鉄道(株)においては、これまでパンタグラフの改良及びレールの削正等の対策を実施してきたが、防音壁の改良、バラストマットの敷設等を含め、今後とも発生源における防音及び防振のための総合的な対策を促進する。(表2-1-17参照)

表2-1-17 発生源対策の実施計画

区 分	対策内容(平成14年度以降の計画)	
車両対策	パンタグラフの改良	300系16両9編成完了(JR西日本所有)
地上対策	防音壁新設・嵩上げ	平成14年度 2.4km 平成15年度以降未定
	バラストマットの敷設	平成14年度 1.6km 平成15年度以降未定
	弾性枕木の敷設	平成14年度 0.7km 平成15年度以降未定
	レール削正	106.9km/年
	架線改良	未定
	トンネル緩衝工設置	未定
障害防止対策	騒音対策	未対策のものについて申し入れがあれば実施

(注) 西日本旅客鉄道(株)調べ

B 沿線土地利用対策

新幹線鉄道騒音対策を進める上においては、沿線の土地利用の適正化を図ることが必要である。このため、沿線の土地利用計画の決定または変更の際には、著しい騒音が及ぶ地域について新たな市街化の抑制を図る。また、具体的な土地利用に際しては、地区計画制度を活用する等により、きめ細かな配慮を行い、緩衝空間としての公共施設の整備や周辺環境にふさわしい建築物の設置の誘導を図る。

C 新幹線公害対策連絡会等の開催

県と関係市町とで構成する「新幹線鉄道公害対策連絡会」、阪神地域の3市で構成する「阪神三市山陽新幹線公害対策連絡協議会」及び東播地域3市

1町で構成する「東播磨新幹線公害対策連絡会」を定期的を開催し、調査の実施に係る調整、国等関係機関との連絡調整、西日本旅客鉄道(株)等に対する交渉、沿線住民の苦情の状況等について情報交換等を行い、新幹線鉄道沿線地域の環境保全に向け、今後一層の取組を図る。

新幹線沿線においては、依然として環境基準が達成されていないことから、県及び関係市町等においては、住民意見を反映して、西日本旅客鉄道(株)や国に対し、継続的に対策の実施を要望していく。

D 調査研究・普及啓発

新幹線鉄道騒音の低減に係る新技術の開発・導入等を促進するため、発生源調査研究体制の整備を図る。

また、騒音調査体制の整備、測定機器の精度向上を図る等調査方法の検討を行う。

E 次期騒音対策の実施

環境省により、平成15年度に平成14年を最終年度とする第3次75デシベル対策の効果等を把握するための調査が行われる予定であり、調査結果に基づき環境基準達成に向けた次期対策内容の検討及び実施を図る。

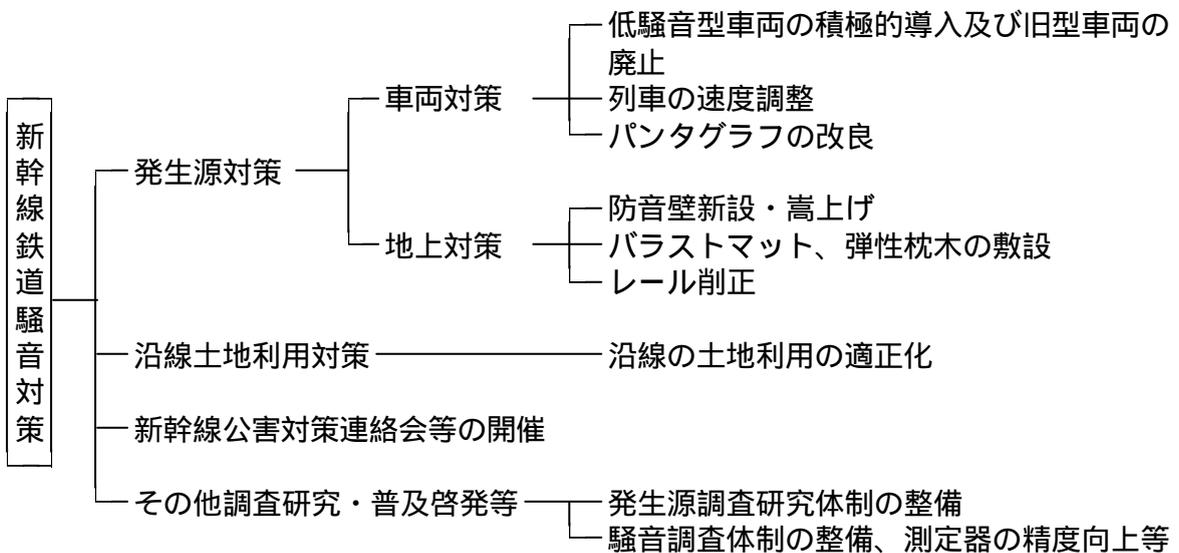


図2 - 1 - 13 山陽新幹線鉄道沿線における騒音対策の体系