

## 騒音対策の取組状況

## 1 自動車騒音対策

対策の分類	個別対策	概要	主な実績
発生源対策	自動車騒音単体対策	自動車構造の改善により自動車単体から発生する騒音の大きさの規制強化	加速走行騒音：昭和46年規制に比べ、車種により8～13デシベルの低減 定常走行騒音：昭和46年規制に比べ、車種により2～5デシベルの低減 近接排気騒音：昭和63年規制に比べ、車種により5～11デシベルの低減
交通流対策	交通規制等	大型貨物車等の中央寄り走行の車線規制	国道1号 岡崎地区
		特殊車両取り締まり	国道23号 大府市北崎町
		信号機の高度化 〔隣り合った信号機のサイクル（青→黄→赤の周期）の調整により、制限速度を守って走行した場合のスムーズな通行を図る。〕	県内の道路で実施
	バイパス等の整備	環状道路、バイパスの整備	名古屋環状2号線 国道23号（豊橋バイパス、豊橋東バイパス、岡崎バイパス、知立バイパス）
		交差点の立体化	国道1号と国道302号との交差点
	物流拠点の整備等	流通業務団地の整備	藤前流通業務団地
高度道路交通システム（ITS）の導入	道路交通情報通信システム（VICS）による道路渋滞情報・規制情報等の提供 商用車の運行管理	東名・名神高速道路における渋滞情報、交通規制情報の提供 運輸業管理システムの活用	
道路構造対策	低騒音舗装の設置	透水性舗装等の空隙の多い舗装を敷設 改善効果：約3デシベルの低減	県内の高速道路の92.8%で実施（平成23年度末） 国道22号 約1.4km（名古屋市西区堀越町） 国道23号 新設のバイパス 国道1号 約2.3km（岡崎市矢作町～八帖町） 国道1号 約0.8km（安城市東栄町～今本町）
	遮音壁の設置	改善効果：約10デシベルの低減	県内の高速道路の60.0%で実施（平成23年度末） 国道23号（共和インター付近） 約0.9km 国道1号（岡崎市矢作町） 国道1号（安城市尾崎町～今本町）
	環境施設帯の設置	沿道と車道間に10～20mの干渉空間を確保 改善効果：5～10デシベル	国道23号（名古屋市南区要町）約1.3km 国道1号 約0.7km（岡崎市欠町～矢作町） 国道1号 約2.5km（安城市東栄町～今本町）
沿道対策	沿道地区計画の策定	幹線道路の沿道にふさわしい市街地を整備	国道1号岡崎・安城地区道路交通騒音対策推進連絡会による「沿道環境改善プログラム」
推進体制の整備	道路交通公害対策推進のための体制づくり	道路交通騒音問題の解決のために、関係機関との連携	あいち新世紀自動車環境戦略会議 愛知県 ITS 推進協議会

## 報道発表資料

平成25年1月25日

# 自動車単体騒音低減対策に係る環境省告示の改正について(お知らせ)

1月25日(金)に「自動車騒音の大きさの許容限度」(昭和50年9月環境庁告示第53号)の一部を改正しました。

### 1. 改正の経緯

平成24年4月の中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(第二次答申)」において、二輪自動車及び原動機付自転車(以下「二輪車」という。)の加速走行騒音規制の見直し及び定常走行騒音規制の廃止が示されたことを受けて、所要の改正を行うものです。

### 2. 改正の内容

○自動車騒音の大きさの許容限度(昭和50年9月環境庁告示第53号)の一部改正  
二輪車の加速走行騒音試験法については、交通流において恒常的に発生する騒音を評価する手法に改正するとともに、加速走行騒音低減対策を強化すべく新試験法に見合った許容限度を設定する。また、新試験法の導入に伴い規制を合理化すべく二輪車の定常走行騒音規制の廃止を行う。  
なお、本改正による加速走行騒音試験法及び許容限度は、我が国も参画のもと国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラムにおいて策定されたECE R41-04と同一であり、二輪車定常走行騒音規制の廃止と併せて二輪車走行騒音規制の国際基準への調和が図られる。

### 3. 施行期日

平成26年1月1日

### 4. 連絡先

環境省水・大気環境局総務課環境管理技術室  
担当：高井 誠治、藤本 孝之  
〒100-8975 東京都千代田区霞が関1-2-2  
TEL:03-3581-3351(内線6573)  
FAX:03-3593-1049  
電子メール：[kanri-gijutsu@env.go.jp](mailto:kanri-gijutsu@env.go.jp)

## 連絡先

環境省水・大気環境局総務課  
環境管理技術室  
直通：03-5521-8296  
代表：03-3581-3351  
室長：西本 俊幸(内線6550)  
補佐：高井 誠治(内線6552)

## 報道発表資料

平成24年4月19日

# 中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(第二次答申)」について(お知らせ)

4月19日に開催された中央環境審議会騒音振動部会において、平成17年6月29日付けで環境大臣から中央環境審議会に諮問された「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」に対する第二次答申が審議され、同日、中央環境審議会会長から環境大臣に対して答申がなされました。

### ○ 第二次答申の概要

#### 1. 二輪自動車・原動機付自転車の加速走行騒音規制の見直し

加速走行騒音試験法については、交通流において恒常的に発生する騒音への対策のため、我が国も参画のもと国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラムにおいて策定されたECE R41-04における加速走行騒音試験法を導入し、現行加速走行騒音試験法を廃止する。

また、許容限度目標値等については、非型式指定車等を含む二輪車の加速走行騒音低減対策を強化するため、ECE R41-04規制値等に調和する。

そのほか、加速走行騒音試験法の試験条件とは異なる条件で不適当に騒音レベルを大きくする車両を排除すべく、新たに追加騒音規定を導入する。また新試験法の導入に伴い規制を合理化すべく二輪車の定常走行騒音規制を廃止する。

これらの適用時期は平成26年中とする。

#### 2. 四輪車のタイヤ騒音規制の導入

これまで累次の自動車単体騒音規制強化に対し、主にパワーユニット系騒音の大幅な低減により自動車の低騒音化が進められてきた結果、相対的にタイヤ騒音の寄与が高くなっていることから、タイヤ騒音の低減対策として、四輪車用タイヤを対象とするタイヤ騒音規制を導入する。

タイヤ騒音試験法及び許容限度目標値については、国際基準であるECE R117-02の試験法が走行時に発生するタイヤ騒音を適切に測定する試験法となっており、またECE R117-02の規制値を許容限度目標値とすることにより自動車交通騒音低減効果が見込まれることから、ECE R117-02に調和する。

## 添付資料

- [今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について\(第二次答申\)\[PDF 172KB\]](#) (略)

## 連絡先

中央環境審議会騒音振動部会  
事務局  
(環境省水・大気環境局総務課環境管理技術室)  
直通: 03-5521-8296  
代表: 03-3581-3351  
室長: 西本 俊幸(内線6550)  
補佐: 高井 誠治(内線6552)

## 2 新幹線鉄道騒音対策

### 原因別騒音対策

	音源	対策	実施状況
発生源 対策	転動音	レール削正	年1回実施
	構造物音	車両（編成総重量）の軽量化	0系：967t ↓ 300系：711t ↓ 700系：700t
	車両空力音	車両形状の改良  連結部の全周ホロ（空気抵抗の低減）	先頭形状にエアロ・ダブルウィング形を採用 (N700系) N700系で採用
	集電系音	パンタグラフ数の低減  （パンタグラフが離線するときに発生するアーク音、架線をこすって出る音等を低減）	0系：8個 ↓ 300系：3個 ↓ 700系：2個
		低騒音パンタグラフ	碍子カバーに側壁取り付け (N700系)
	トロリ線張替	128.9km <sup>*</sup>	
沿線対策	防音対策	防音壁の設置 嵩上げ、改良	0km <sup>*</sup> 1.0km <sup>*</sup>

※平成23～24年度の実績（計画を含む）

### 車両編成状況

編成別	22年度末	23年度末	24年度末
N700A	0	0	6
N700系	80	96	96
700系	75	74	70
300系	18	0	0
車両編成合計	173	170	172