

第6節 騒音・振動の防止

第1 固定発生源対策

①工場・事業場

■規制・指導

「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）、「振動規制法」（昭和51年法律第64号）及び生活環境保全条例に基づく工場・事業場に係る騒音・振動の規制事務を円滑に進め、規制・指導の徹底を図るため、市町村に対する指導や担当職員の技術研修等を行った。

■土地利用の適正化の促進

工場と住居の無秩序な混在を防ぐため、地域地区制度等の規制誘導手法や土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備手法の活用を図った。また、工場適地調査等の実施、工場に適した用地の紹介や工業専用地域等への立地に必要な資金を融資する産業立地促進融資制度の運営を行った。

②建設作業

■規制・指導

騒音規制法、振動規制法及び生活環境保全条例に基づく特定建設作業に係る騒音・振動の規制事務を円滑に進め、規制・指導の徹底を図るため、市町村に対する指導や担当職員の技術研修等を行った。

③近隣騒音

■規制・指導

拡声機騒音及びカラオケ騒音については、生活環境保全条例に基づく規制権限を委任している市町村に対する指導や担当職員の技術研修を行い、規制・指導の徹底を図った。

また、航空機による商業宣伝放送等については、同条例による規制の徹底を図るため、関係業者に対して指導を行った。

■啓発活動の促進

近隣騒音のうち生活騒音は、社会生活の場で日常的に生ずるものであり、その防止については、住民相互のモラルに負うところが大きいことから、各種啓発活動を促進した。

④低周波空気振動

■調査・研究の推進

低周波空気振動については、防止対策等の検討に資するため、低周波空気振動の発生機構や測定・評価に関する知見の集積に努めた。

第2 移動発生源対策

①航空機

■大阪国際空港に係る航空機騒音の常時測定

大阪国際空港周辺における航空機騒音の実態を継続的に把握するため、空港周辺の3地点に設置している自動測定装置とテレメータシステムにより、航空機騒音データの収集、測定結果の解析を行った。

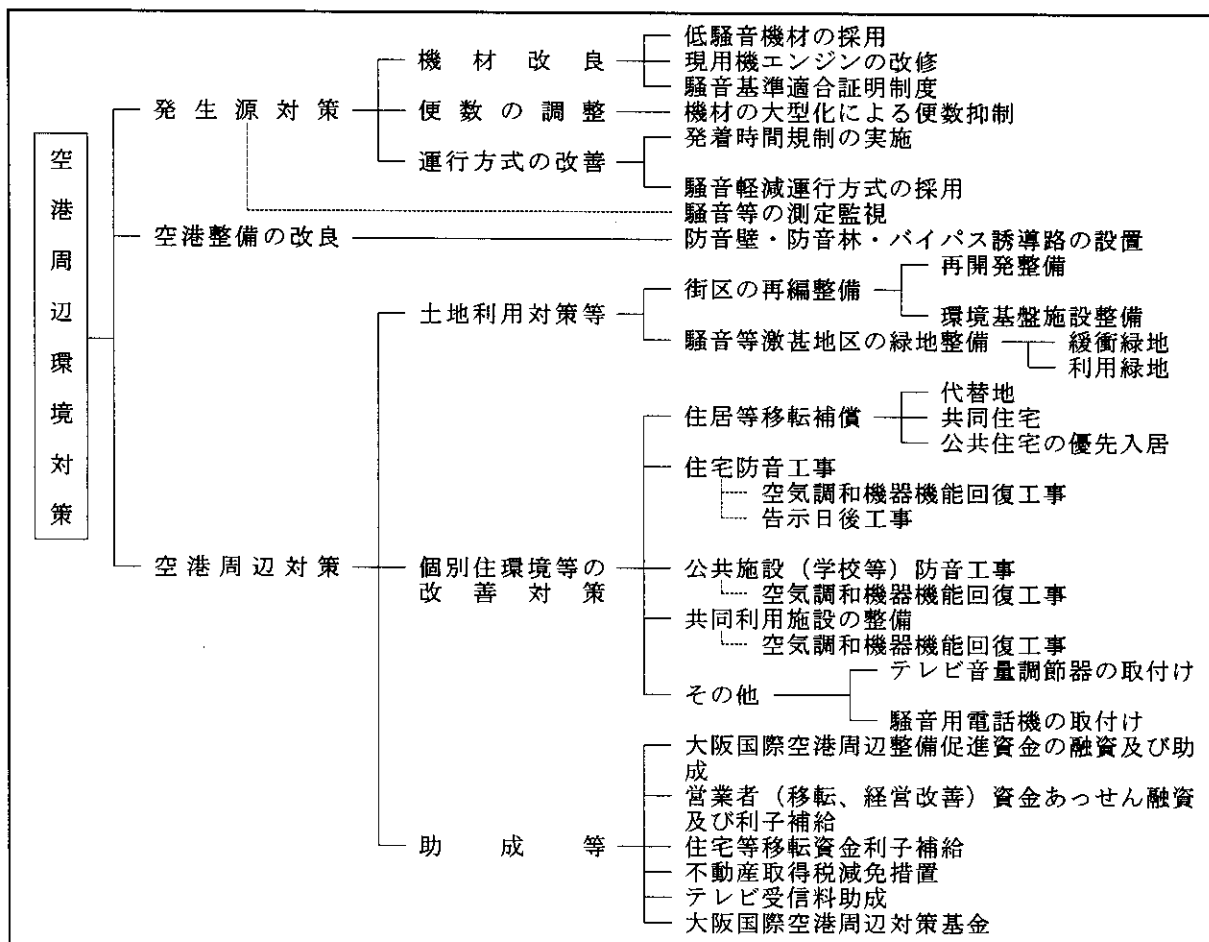
■関西国際空港に係る航空機騒音の環境監視

関西国際空港周辺における航空機騒音に係る環境保全目標の達成状況を把握するため、関係市町と連携し、大阪湾沿岸部等18地点において航空機騒音測定を行った結果、全地点で環境保全目標達成を確認した。

■大阪国際空港周辺対策の推進

大阪国際空港周辺における航空機公害対策は、2-6-1図のように体系づけられる。

2-6-1図 空港周辺における航空機公害対策の体系図



1 発生源対策

騒音及び排出ガスによる航空機公害の抜本的対策として最も効果の高いものは、発生源対策であり、国及び航空会社によって、機材改良、便数調整、運行方法の改善等が実施されている。

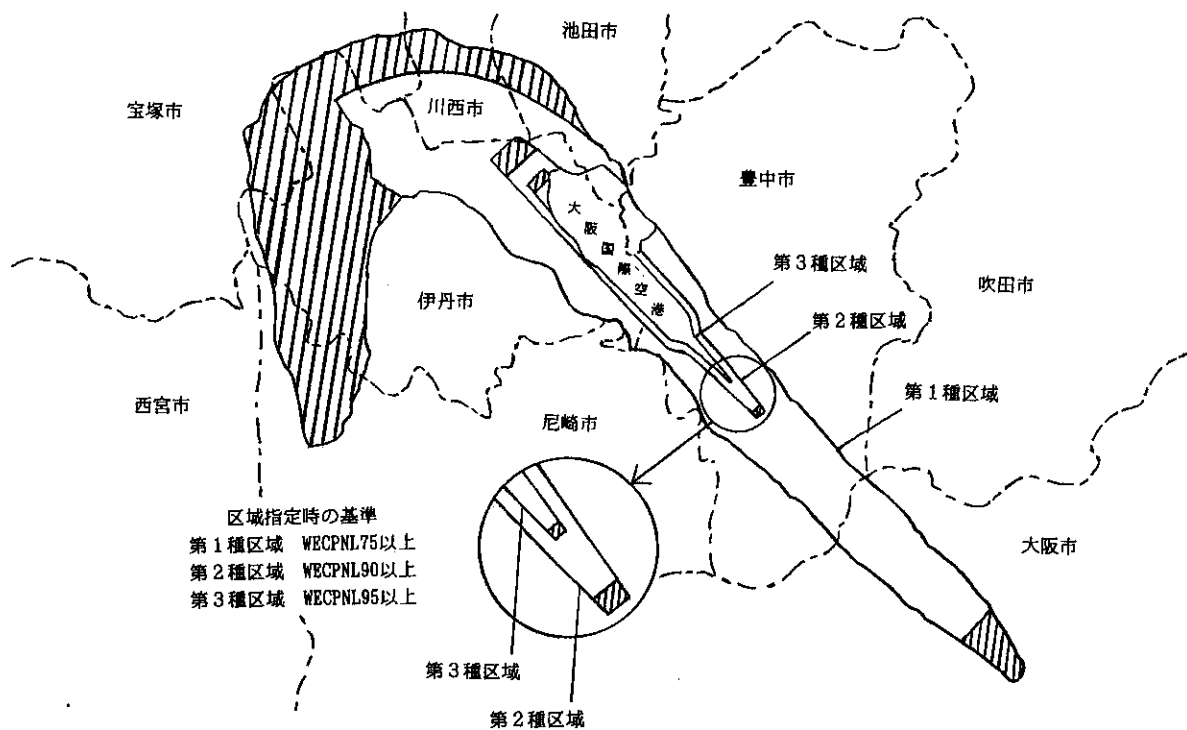
大阪国際空港では、便数調整について、昭和49年5月に1日当たり総発着回数410回(うちジェット機

240回)としたものを、さらに順次削減し、昭和52年10月には、総発着回数枠370回(うちジェット機200回)とした。平成10年7月には、総発着回数枠に変更はないが、ジェット機200回の枠外でYS-11型機の代替等による低騒音ジェット機30回の発着枠を設定した。

また、夜間における騒音の軽減を図るため、国内線は昭和50年12月以降、国際線は昭和51年7月以降、21時から翌日7時までの発着ダイヤ廃止の措置がとられた。なお、関西国際空港の開港(平成6年9月)から、現在、国際線は全て同空港において展開されている。

航空機材の低騒音化の進展、関西国際空港の開港に伴う便数の減少等により、騒音の影響は、一定の改善がなされ、このことは平成7年の騒音実態調査でも明らかとなった。このため、実際の騒音の状況と騒音対策区域に大きな乖離が生じたことから、運輸省は、平成10年3月、騒音対策区域(第1種、第2種及び第3種区域)の縮小を行った。なお、新区域の適用は平成12年4月1日からである(2-6-2図)。

2-6-2図 騒防法に基づく騒音対策区域



(注) 斜線部分は、平成10年3月31日運輸省告示第123号により、第1種、第2種及び第3種区域それぞれの指定を解除された区域。(適用は平成12年4月1日)

2 空港周辺対策

(1) 空港周辺整備機構の事業推進

府は、空港周辺整備機構が行う次の諸事業を推進するため、職員の派遣及び所要の助成措置を行った(2-6-3表)。

2-6-3表 空港周辺整備機構への助成

(平成10年度)

事業名	助成金
告示日後建物の移転補償業務委託(委託事務費を含む)	1,001,642千円
民家防音工事業への補助	41,868千円
再開発整備事業、代替地造成事業等への貸付	63,000千円

(空港周辺整備機構の主な事業)

- ①第2種及び第3種区域からの住宅等の移転補償(2-6-2図)
- ②第1種区域内における民家防音工事に対する助成
- ③第3種区域における緩衝緑地の整備及び大阪国際空港周辺緑地(2-6-4図)用地取得等
- ④移転対象者のための代替地の造成及び共同住宅の建設
- ⑤第1種区域内において騒音斉合施設の用に供する土地の取得造成及び譲渡並びに移転跡地の有効活用を図る再開発整備

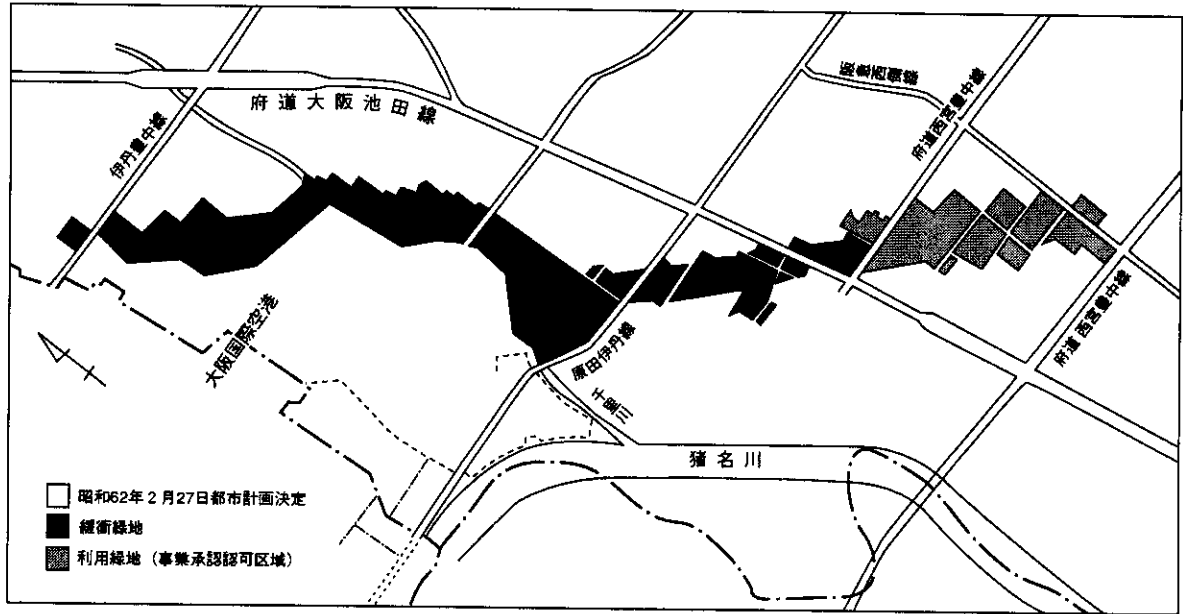
(2) 空港周辺地域の整備計画

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(昭和42年法律第110号。以下、「騒防法」という。)に基づき、府は兵庫県と共同で、昭和49年に大阪国際空港周辺整備計画を策定するとともに、運輸省が中心となって、地元公共団体及び学識経験者等で構成する「大阪国際空港周辺整備計画調査委員会」が、昭和56年に地区整備の基本的な方向(大綱)を定めた。

国と府は、今後の騒音等の被害を未然に防止するため、航路直下や空港縁辺部で騒音等が特に著しい地区について、「大阪国際空港周辺緑地」(約50ha、緩衝緑地36.5ha、利用緑地13.5ha)を都市計画決定し計画的に緑地整備を図っていくこととした。このうち、府は、利用緑地13.5haを、スポーツ、レクリエーション等の利用にも供する施設として整備を行うこととし、昭和63年1月一部区域(7.4ha)を、引き続き平成6年9月利用緑地全域の都市計画事業承認・認可を運輸省とともに受けた(2-6-4図)。

平成7年度には、利用緑地全域の基本設計を策定し、平成10年度は、府では工場等8か所について移転補償を実施するとともに、利用緑地の一部区域の実施設計を行った。なお、平成11年3月に、利用緑地全域の都市計画事業承認・認可の期間を5年間延伸し、平成16年3月までとした。

2-6-4図 大阪国際空港周辺緑地区域の概略図



(3) 周辺環境基盤施設整備事業に対する助成

空港周辺地域の環境改善を図るため、空港周辺市（豊中市）が行う周辺環境基盤施設整備事業に対し、昭和53年度から国とともに補助を行っている。

(4) 住宅等の移転促進事業

空港周辺整備機構が、国の委託を受け、騒防法に基づく第2種区域内の土地、建物等について、住民の希望により移転補償を行っており、府は、建物等の移転を促進するため、移転に伴う借入金に対する利子補給及び代替住宅等に対する不動産取得税の減免措置、借家人を対象とした府営住宅への優先入居制度を設けている。

(5) 民家防音工事に対する助成

騒防法に基づく第1種区域（第2種区域、第3種区域を含む）に所在する住宅の所有者等が行う住宅の防音工事に対し、空港周辺整備機構を通じて補助を行うとともに、空気調和機器の機能回復を図る工事及び告示日後住宅の防音工事についても補助を行っている。

平成10年度は、住宅の防音工事97世帯、機能回復工事860台、告示日後住宅の防音工事410世帯への補助を実施した。

(6) 公共施設（学校等）防音工事の助成等

空港周辺市（豊中市、池田市及び大阪市。以下同じ）が実施する学校等の防音工事に対し、府は、大阪府市町村施設整備資金貸付制度を活用している。

(7) 共同利用施設の整備助成等

府は、騒防法に基づき、空港周辺市が実施する地域住民の学習、集会等に利用されることを目的とした共同利用施設の整備事業に対し、費用の一部を補助している。

平成10年度は、共同利用施設の空気調和設備機能回復工事について、豊中市で1件、大阪市で2件実施され、総額7,114千円を補助した。

(8) 営業者（移転、経営改善）資金あっせん融資及び利子補給

府は、住宅等の移転の進捗に伴って顧客が減少するなど、経営に支障が生じている小規模営業者の移転促進及び経営改善を図るため、これら営業者に対し昭和53年度から、移転資金及び経営改善資金のあっせん融資並びにこれらの融資に対する利子補給を行っている。平成10年度においては、21,443円の利子補給を行った。

②鉄軌道

■騒音・振動対策の促進

新幹線鉄道や在来鉄道について、騒音・振動対策の実施状況を把握するとともに、関係市町と連携しながら鉄道事業者による騒音・振動対策の促進を図った。

関西国際空港へのアクセス特急による騒音・振動問題については、本問題の解決に向けて協議するため設置された「南海本線・JR阪和線騒音・振動等問題協議会」（運輸省、大阪府、関係市町及び鉄道事業者で組織）において、平成9年5月に、騒音・振動対策の中間報告が取りまとめられ、鉄道事業者により、これに基づく防音壁の設置、弾性枕木の敷設、レール削正等の対策が進められている。

■調査・研究の推進

関西国際空港へのアクセス特急の沿線において、関係市と連携し騒音・振動対策の効果把握のための調査を行った。対策の効果としては、対策の施工前後に調査した結果、例えば防音壁では騒音で10～12デシベルの低減が見られた（2-6-5表）。

2-6-5表 関西国際空港へのアクセス特急に係る騒音・振動対策の効果把握調査結果

沿線	対策内容	地点番号	対策箇所	関空特急（南海：ラピート JR：はるか）	
				平均騒音レベル （デシベル）	平均振動レベル （デシベル）
南海本線	防音壁	①	堺市浜寺昭和町5丁	76 [88] 12	53 [54] 1
		②	貝塚市沢	77 [87] 10	54 [56] 2
	万能塀	③	高石市千代田3丁目	78 [89] 11	65 [65] ±0
	レール削正	④	高石市綾園7丁目	89 [90] 1	56 [65] 9
JR阪和線	弾性枕木	⑤	高石市取石1丁目	86 [87] 1	63 [65] 2
		⑥	貝塚市堤	87 [92] 5	56 [58] 2
	ロングレール更新	⑦	堺市上野芝町2丁目	82 [80] △2	54 [54] ±0

- (注) 1. 表中の数値は、対策後、[対策前]、低減量を示す。
 2. 最寄り軌道中心から12.5mの値。但し、地点①の振動は25m、地点⑤は騒音・振動とも8.8m、地点⑥の振動は8.0m、地点⑦は騒音・振動とも12.0mの値。
 3. 最寄りの軌道（測線側）走行列車6本（最大）の値について、騒音レベルはパワー平均、振動レベルは算術平均。
 4. 地点①は部分竣工区間、地点②は貝塚市の調査結果。