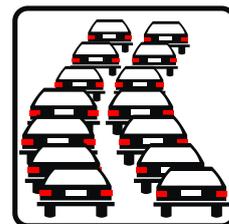


1 自動車公害対策



(1) 国および東京都の対策

道路交通騒音・振動対策としては、自動車単体の対策強化のほか交通量対策、道路構造の改善および沿道対策などがあります。

大気汚染については、自動車が主な発生源となっている二酸化窒素および浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成が、自動車が増加・集中する首都圏では、これまで非常に困難な状況にありました。しかし、自動車単体の排ガス規制、特にディーゼル車に対する国および東京都の対策により、改善傾向が現れてきています。

ア 国の対策

「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「自動車NO_x・PM法」といいます）は、窒素酸化物や粒子状物質による大気汚染が著しい都市部での大気環境の改善を目指すものです。これまで、首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏にある市区町村を窒素酸化物対策地域および粒子状物質対策地域（以下「対策地域」といいます）に指定し、自動車から排出される窒素酸化物および粒子状物質の排出総量の削減に取り組んできました。このため、大都市地域における自動車交通に起因する窒素酸化物および粒子状物質による大気環境は、改善傾向にあります。

イ 東京都の対策

東京都では、「自動車NO_x・PM法」に基づき、都内における自動車の窒素酸化物および粒子状物質削減のための総合的な対策の枠組みとして、「東京都自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」を平成16年3月に策定しました。この計画は平成32年度までに二酸化窒素、浮遊粒子状物質に係る環境基準を達成することを目標としています。計画の主な内容は自動車単体対策、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進、環境保全取組の普及啓発です。

自動車公害対策を具体的に推し進めるため、ディーゼル車から排出される粒子状物質については排出基準を定め、基準を満たさない規制対象のディーゼル車は、平成15年10月から都内運行が禁止となりました。このため、東京都では粒子状物質減少装置（DPF等）の指定や、装着に対する補助制度を実施して、使用中のディーゼル車への装置の装着を促進して、粒子状物質排出量の低減を推進しています。

(2) 練馬区の対策

区では、騒音規制法第18条に基づき自動車騒音常時監視を行っています。騒音規制法改正により東京都では平成12年度から自動車騒音常時監視を実施してきましたが、平成15年度に都から区へ事務が移譲されています。

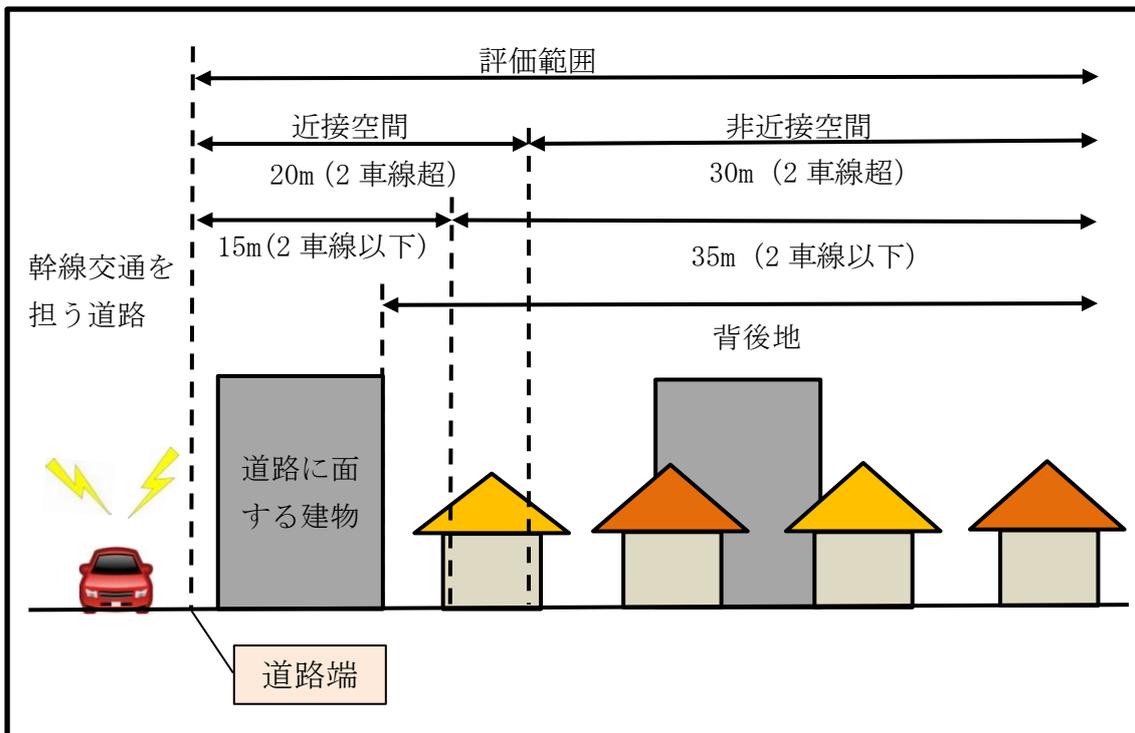
ア 面的評価

自動車騒音常時監視の環境基準達成状況を評価するための方法として、現在用いられている方法が面的評価です。これは道路に面する地域の個別の住居等が受ける騒音レベルを環境基準と比較して、その達成度合いを戸数および割合で評価するものです。

イ 評価範囲

面的評価は「幹線交通を担う道路」すべてを対象とします。対象となる範囲は、対象道路と住居等との境界（道路端）から50mまでです。（基準等は「騒音に係る環境基準」の「幹線交通を担う道路」（47 ページ）参照、評価範囲は下図参照）

評価範囲図



ウ 評価対象の音

評価対象の音は、対象道路から発せられる道路交通騒音に限定します。対象道路に接続する側道や対象道路と平行する裏道の道路交通騒音は含みません。その他、「建設作業騒音」、「鳥や虫の声」および「救急車、パトカーなどのサイレン音」も含みません。そのため、実測地点において対象外の音が発生した場合は、除外音として処理します。

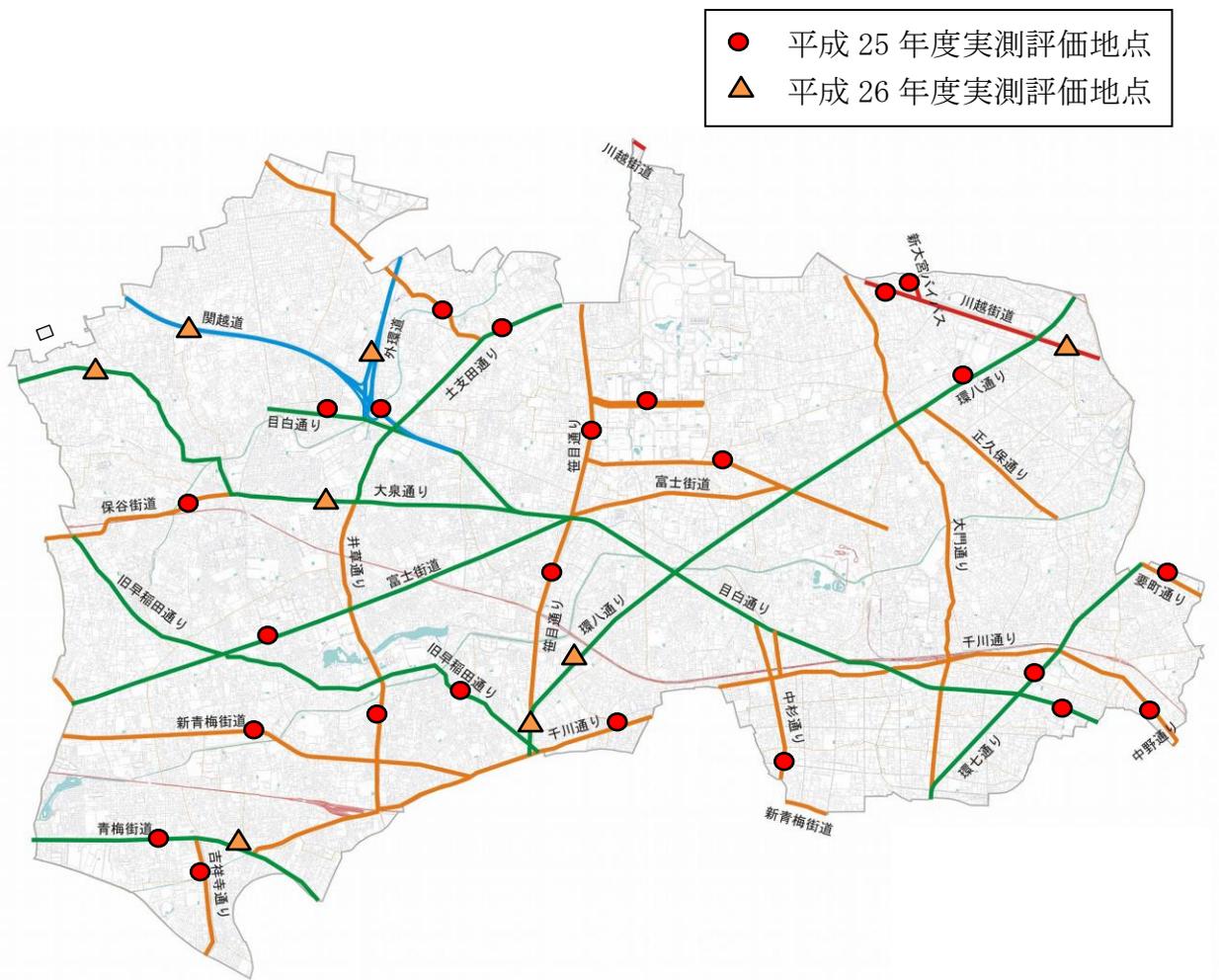
エ 評価の方法

平成 26 年度調査での対象道路の総延長は、84.7km でした。同一の道路であっても、場所によって騒音レベルは異なります。このため、調査は、騒音レベルが概ね一定とみなせる範囲をひとつの評価区間としており、区内では 46 の評価区間で評価しました。

評価は、交通条件（交通量・大型車混入率・車速）と騒音の実測値により、コンピュータの推計計算で行います。

交通条件は国土交通省の一般交通量調査データを利用するほか、必要に応じて騒音とともに実測を行います。実測は 5 年間で一巡するスケジュールで行われ、平成 26 年度は 8 箇所でした。

そのほか、自動車騒音の評価に関する内容は、環境省より出されている「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」に従います。



練馬区内における対象道路図

オ 騒音測定結果

実測による測定結果（過年度含む）を下表に示します。

基準点騒音測定結果

(単位：dB)

調査年度	路線名（通称）	調査か所	昼間(6時～22時)			夜間(22時～6時)		
			環境基準	測定値	評価	環境基準	測定値	評価
平成26年度	東京外環自動車道	大泉町3-2-13	70	61	○	65	57	○
平成25年度	関越自動車道	大泉町2-7		60	○		57	○
平成26年度	関越自動車道	大泉学園町3-23		65	○		61	○
平成25年度	一般国道17号	北町3-13		59	○		55	○
平成26年度	一般国道254号	北町1-11-1		69	○		69	×
平成25年度	一般国道254号	北町8-28		67	○		64	○
平成26年度	東京所沢線 (青梅街道)	上石神井1-32-7		72	×		70	×
平成25年度	東京所沢線 (青梅街道)	関町南4-6		72	×		70	×
平成25年度	千代田練馬田無線 (目白通り)	豊玉北2-4		69	○		66	×
平成25年度	千代田練馬田無線 (富士街道)	石神井台5-25		66	○		65	○
平成26年度	練馬所沢線 (大泉通り)	東大泉2-11-19		64	○		61	○
平成26年度	練馬所沢線	西大泉6-12-3		64	○		61	○
平成25年度	練馬所沢線 (目白通り)	大泉町6-13		66	○		63	○
平成25年度	飯田橋石神井新座線 (旧早稲田通り)	下石神井3-4		64	○		58	○
平成25年度	練馬川口線 (土支田通り)	大泉町1-3		66	○		63	○
平成26年度	環状八号線	南田中4-4-3		68	○		65	○
平成26年度	環状八号線	南田中3-13-6		59	○		54	○
平成25年度	環状八号線	平和台4-20		69	○		67	×
平成25年度	環状七号線	豊玉上2-2		77	×		76	×
平成25年度	東京朝霞線 (別荘橋通り)	大泉町1-44		67	○		62	○
平成25年度	関町吉祥寺線 (吉祥寺通り)	関町南3-8		66	○		64	○
平成25年度	東大泉田無線 (保谷街道)	東大泉4-18		68	○		66	×
平成25年度	杉並田無線 (新青梅街道)	石神井台4-5		71	×		70	×
平成25年度	瀬田貫井線 (中杉通り)	中村南3-19		64	○		60	○
平成25年度	椎名町上石神井線 (千川通り)	旭丘1-27		62	○		60	○
平成25年度	椎名町上石神井線 (千川通り)	富士見台1-15		65	○		62	○
平成25年度	池袋谷原線 (要町通り)	小竹町2-32		56	○		52	○
平成25年度	南田中町旭町線 (笹目通り)	高野台3-15		69	○		68	×
平成25年度	南田中町旭町線 (笹目通り)	谷原3-24		70	○		68	×
平成25年度	南田中町旭町線	春日町6-10		65	○		62	○
平成25年度	南田中町旭町線	光が丘3-9	59	○	53	○		
平成25年度	下石神井大泉線 (井草通り)	下石神井5-18	65	○	62	○		

※評価の欄の○印は環境基準を満足していることを、×印は超過していることをそれぞれ示す。

カ 面的評価の結果

環境基準達成率は概ね横ばいで推移しています。近接空間の夜間環境基準達成率は80%台となっていますが、その他は95%以上を推移しています。

近接空間における面的評価結果

	評価対象 住居等戸数(戸)	昼間環境基準値以下		夜間環境基準値以下	
		戸数(戸)	達成率 (%)	戸数(戸)	達成率 (%)
平成 16 ～20 年度	42,018	39,936	95.0	36,937	87.9
平成 21 ～25 年度	41,933	39,939	95.2	36,711	87.5
平成 26 年度	44,254	42,051	95.0	38,653	87.3

非近接空間における面的評価結果

	評価対象 住居等戸数(戸)	昼間環境基準値以下		夜間環境基準値以下	
		戸数(戸)	達成率 (%)	戸数(戸)	達成率 (%)
平成 16 ～20 年度	43,176	42,518	98.5	41,877	97.0
平成 21 ～25 年度	38,112	37,669	98.8	36,966	97.0
平成 26 年度	39,143	38,680	98.8	37,945	97.0