

令和3年版

交通公害調査結果報告書

(自動車・鉄軌道・航空機)

尼崎市経済環境局

目 次

1 自動車

- (1) 令和2年度市内主要幹線道路自動車騒音等調査結果----- 1
- (2) 国道43号・阪神高速神戸線の騒音等合同調査結果----- 10
- (3) 阪神高速湾岸線のアクセス道路沿道における大気環境調査結果----- 15
- (4) 国道43号・阪神高速神戸線沿道における大気環境調査結果----- 19

2 鉄軌道

- 山陽新幹線鉄道の騒音・振動調査結果（定点調査）----- 23

3 航空機

- 航空機騒音の調査結果（定点調査）----- 47

4 資 料

- (1) 国道43号・阪神高速道路の沿革及び公害問題に係る経緯----- 61
- (2) 山陽新幹線鉄道の沿革及び公害問題に係る経緯----- 71
- (3) 大阪国際空港の沿革及び公害問題に係る経緯----- 81

※ 本報告書は、令和2年度の本市における交通公害に係る調査結果をまとめたものである。

1 自 動 車

(1) 令和2年度市内主要幹線道路自動車騒音等調査結果

1 目的

本調査は、市内の主要な幹線道路等の定点において騒音、振動及び交通量を調査し、その実態や変化を把握するなど、今後の環境行政を推進していく上での基礎資料を得るため実施しているものである。

2 調査日時

「表-1 測定地点の概要」のとおり

3 対象路線

市内幹線道路 16 路線 騒音：25 地点 振動：16 地点（騒音 5 地点〔121、131、141、151、161〕、振動 2 地点〔121、141〕の準定点〔3年に1回の測定〕を含む。）

対象路線一覧

路線番号	路線名	概算延長(km)	路線番号	路線名	概算延長(km)
1	名神高速道路	7.5	9	近松線	3.3
2	国道43号	4.4	10	長洲線	2.2
3	国道2号	6.2	11	園田橋線	5.2
4	国道171号	1.6	12	玉江橋線	5.8
5	五合橋線	5.2	13	久々知水堂線	1.3
6	山幹通り	5.9	14	臨港線	2.4
7	尼宝線	7.0	15	大物線	1.1
8	園田西武庫線	3.9	16	西川線	0.7
			合計		63.7

4 調査方法及び調査項目

- (1) 騒音 原則正午から24時間連続で、1時間あたり6回（10分間/回）測定
- (2) 振動 原則正午から24時間連続で、1時間あたり2回以上（10分間/回）測定
- (3) 交通量 調査機器による総交通量調査（24時間）及び目視による車種別調査（10分間）。
車種別調査については、昼の基準時間（6:00～22:00）内2観測
- (4) 速度 昼の基準時間（6:00～22:00）内2観測（10分間）

※その他、調査方法並びに評価方法は、「騒音に係る環境基準について（平成24年3月）」、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル 道路に面する地域編（平成27年10月改）」及び「自動車騒音常時監視マニュアル（平成27年10月改）」に準ずる。

5 調査結果

- (1) 対象路線、測定地点位置図 ----- 図-1
- (2) 測定地点の概要 ----- 表-1
- (3) 測定結果総括表 ----- 表-2

6 まとめ

(1) 騒音の調査結果（点的評価）

昼間においては、地点番号 151 の 1 地点で環境基準を超過しており、夜間においては、地点番号 11、121 の 2 地点で環境基準を超過していた。

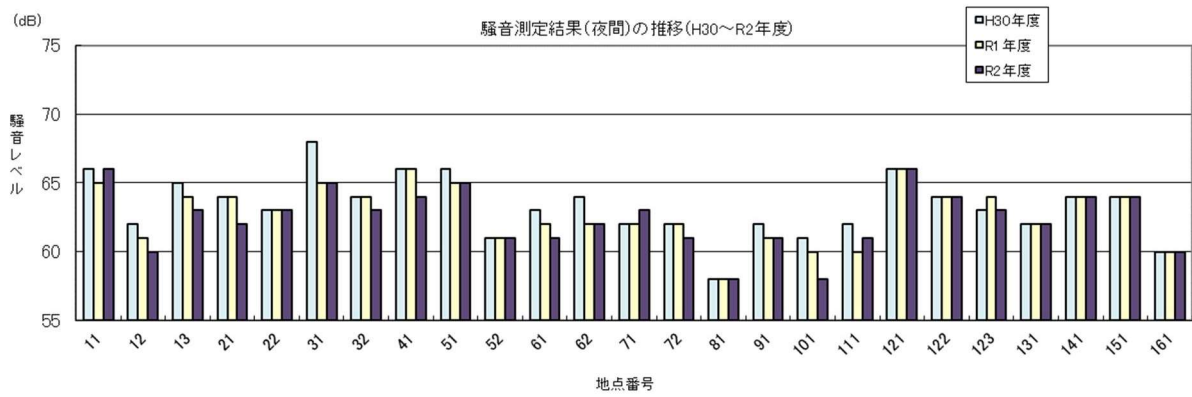
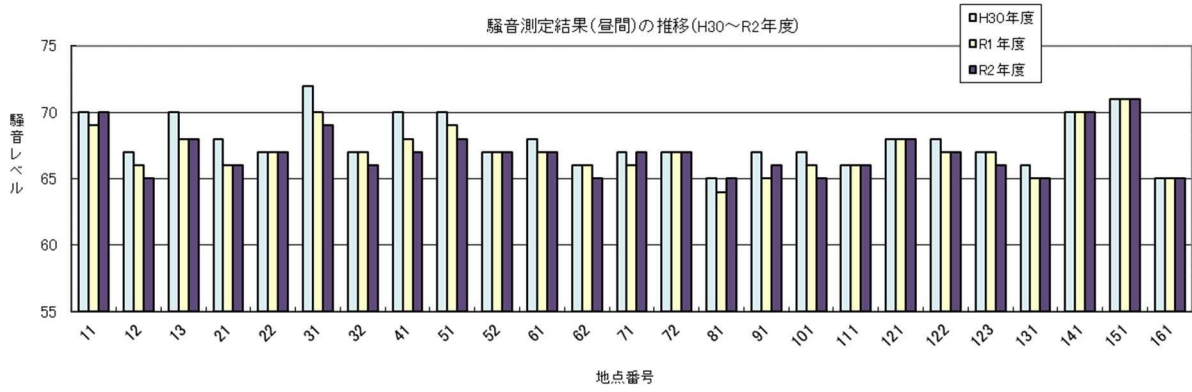
過去 3 年間の基準超過地点数の推移を見ると、平成 30 年度から令和元年度にかけて 4 地点減少したが、令和元年度から令和 2 年度にかけて数の変化は無かった。

地点番号	道路名	測定場所	昼間 (dB)			夜間 (dB)		
			H30 年度	R1 年度	R2 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
11	名神高速	弥生ヶ丘町1	70	69	70	66	65	66
12		久々知2-29-13	67	66	65	62	61	60
13		水堂町1-11-18	70	68	68	65	64	63
21	国道 43 号	南城内2-35	68	66	66	64	64	62
22		武庫川町1-25	67	67	67	63	63	63
31	国道 2 号	杭瀬本町3-3	72	70	69	68	65	65
32		大庄北5-2	67	67	66	64	64	63
41	国道 171 号	西昆陽1-26	70	68	67	66	66	64
51	五合橋線	東難波町3-20	70	69	68	66	65	65
52		南塚口町7-17	67	67	67	61	61	61
61	山幹通り	下坂部3-21-18	68	67	67	63	62	61
62		南塚口町6-10	66	66	65	64	62	62
71	尼宝線	大庄西町2-4	67	66	67	62	62	63
72		武庫之荘8-31	67	67	67	62	62	61
81	園田西武庫線	武庫之荘3-15	65	64	65	58	58	58
91	近松線	次屋2-3-1	67	65	66	62	61	61
101	長洲線	長洲東通2-12-1	67	66	65	61	60	58
111	園田橋線	東園田町4-79	66	66	66	62	60	61
121	玉江橋線	開明町1-80	68	68	68	66	66	66
122		東難波町5-29-55	68	67	67	64	64	64
123		東塚口町2-2	67	67	66	63	64	63
131	久々知水堂線	名神町1-2-32	66	65	65	62	62	62
141	臨港線	元浜町5-71-1	70	70	70	64	64	64
151	大物線	大物町1-8-18	71	71	71	64	64	64
161	西川線	浜1-3-1	65	65	65	60	60	60

備考 1 ■（灰色の塗りつぶし）については、環境基準の非達成を示す。（騒音に係る環境基準 昼間:70dB 夜間:65dB）

2 昼間、夜間の各騒音レベルは、各時間帯における測定値 L_{Aeq} をパワー平均した。

3 121、131、141、151、161 の 5 地点は準定点のため、3 年に 1 回の測定。



(2) 騒音調査の結果（面的評価）

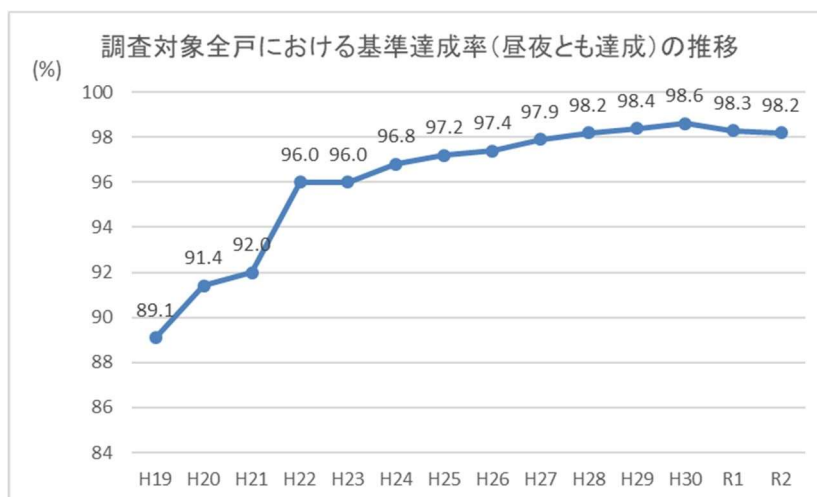
定点調査の測定結果をもとに面的評価（道路端から50mの範囲において、環境基準値を超える騒音に暴露される住居等の戸数を把握し評価するもの）を行った結果、主要幹線16路線（総延長63.7km）に面する地域にある評価対象全戸数46,019戸に対し、昼間・夜間とも基準値以下だったのは45,211戸（98.2%）であった。

路線別に見ると、昼間・夜間とも基準値以下の割合が100%を達成している路線は「国道171号」、「園田西武庫線」、「近松線」、「長洲線」、「園田橋線」、「久々知水堂線」、「臨港線」及び「西川線」の8路線であり、最も達成率が低い路線は「名神高速道路」（93.3%）であった。

面的評価は1路線あたり5年おきに評価を実施しているが、調査対象全戸の基準達成率（昼間・夜間とも達成）は平成28年以降98%台を推移している。

路線番号	路線名	評価区間全体（戸）					評価区間全体（%）					測定年度
		評価対象住居等戸数	昼間・夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間とも基準値超過	昼間・夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間とも基準値超過		
1	名神高速道路	3,778	3,523	241	0	14	93.3	6.4	0	0.4	H28年度	
2	国道43号	3,102	3,013	45	0	44	97.1	1.5	0	1.4	H30年度	
3	国道2号	5,975	5,621	148	0	206	94.1	2.5	0	3.4		
4	国道171号	829	829	0	0	0	100.0	0	0	0	H29年度	
5	五合橋線	4,349	4,319	30	0	0	99.3	0.7	0	0	H27年度	
6	山幹通り	3,773	3,764	5	0	4	99.8	0.1	0	0.1	R1年度	
7	尼宝線	6,438	6,433	5	0	0	99.9	0.1	0	0	H29年度	
8	園田西武庫線	3,571	3,571	0	0	0	100.0	0	0	0		
9	近松線	2,738	2,738	0	0	0	100.0	0	0	0	H28年度	
10	長洲線	2,019	2,019	0	0	0	100.0	0	0	0		
11	園田橋線	4,322	4,322	0	0	0	100.0	0	0	0	R1年度	
12	玉江橋線	2,491	2,431	49	0	11	97.6	2.0	0	0.4	H27年度	
13	久々知水堂線	1,008	1,008	0	0	0	100.0	0	0	0	R1年度	
14	臨港線	525	525	0	0	0	100.0	0	0	0	H30年度	
15	大物線	676	670	1	0	5	99.1	0.1	0	0.7	H27年度	
16	西川線	425	425	0	0	0	100.0	0	0	0		
	全体	46,019	45,211	524	0	284	98.2	1.1	0	0.6		

備考： 時間区分は昼間が午前6時から午後10時まで、夜間が午後10時から翌日の午前6時まで



(3) 振動調査の結果

昼間・夜間ともに全地点で要請限度以下であった。

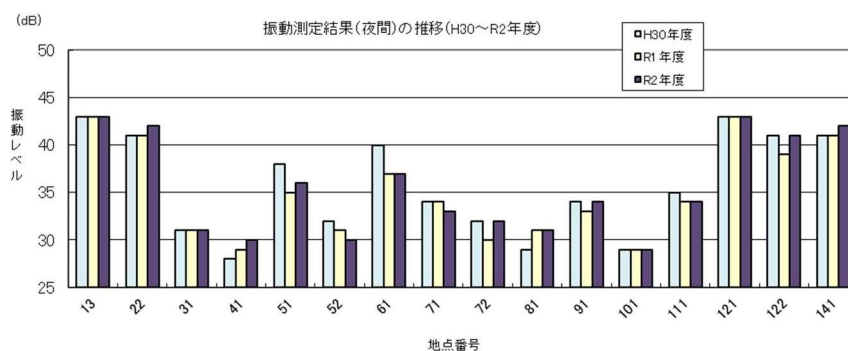
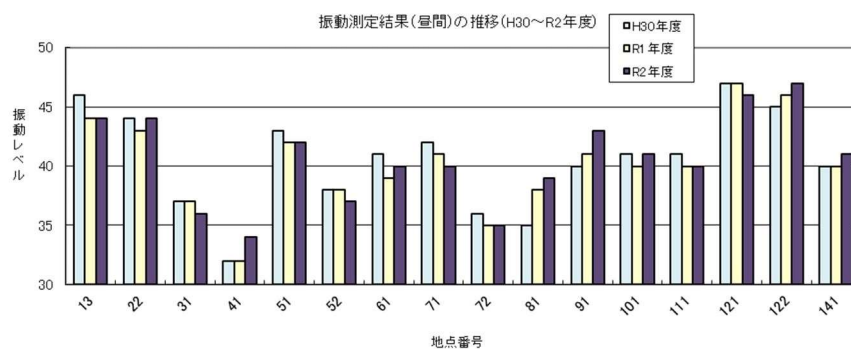
過去3年間の推移を見ると、地点番号81、91、122の昼間及び地点番号41の夜間において僅かに増加傾向にあるが、全体的には横ばいであった。

地点番号	道路名	測定場所	昼間 (dB)			夜間 (dB)		
			H30年度	R1年度	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度
13	名神高速	水堂町1-11-18	46	44	44	43	43	43
22	国道43号	武庫川町1-25	44	43	44	41	41	42
31	国道2号	杭瀬本町3-3	37	37	36	31	31	31
41	国道171号	西昆陽1-26	32	32	34	28	29	30
51	五合橋線	東難波町3-20	43	42	42	38	35	36
52	五合橋線	南塚口町7-17	38	38	37	32	31	30
61	山幹通り	下坂部3-21-18	41	39	40	40	37	37
71	尼宝線	大庄西町2-4	42	41	40	34	34	33
72	尼宝線	武庫之荘8-31	36	35	35	32	30	32
81	園田西武庫線	武庫之荘3-15	35	38	39	29	31	31
91	近松線	次屋2-3-1	40	41	43	34	33	34
101	長洲線	長洲東通2-12-1	41	40	41	29	29	29
111	園田橋線	東園田町4-79	41	40	40	35	34	34
121	玉江橋線	開明町1-80	47	47	46	43	43	43
122	玉江橋線	東難波町5-29-55	45	46	47	41	39	41
141	臨港線	元浜町5-71-1	40	40	41	41	41	42

備考 1 昼間、夜間の各振動レベルは、各時間帯における測定値 L_{10} を算術平均した。

2 121、141の2地点は準定点のため、3年に1回の測定。

3 各地点の振動に係る要請限度は次の通り。 地点 31、61、91、122 昼間:70dB/夜間:65dB
上記以外の地点 昼間:65dB/夜間:60dB



(4) 交通量等調査の結果

交通量の前年比については、ほとんどの地点において横ばいであった。

大型車混入率については、地点番号 141 が 42.3%と最も高い割合であった。

交通速度については 1、小型車、大型車ともに時速 40～50km 程度の地点が多かったが、地点番号 121 においては、小型車、大型車ともに時速 20km 台であった。

以 上

図-1 対象路線、測定地点位置図

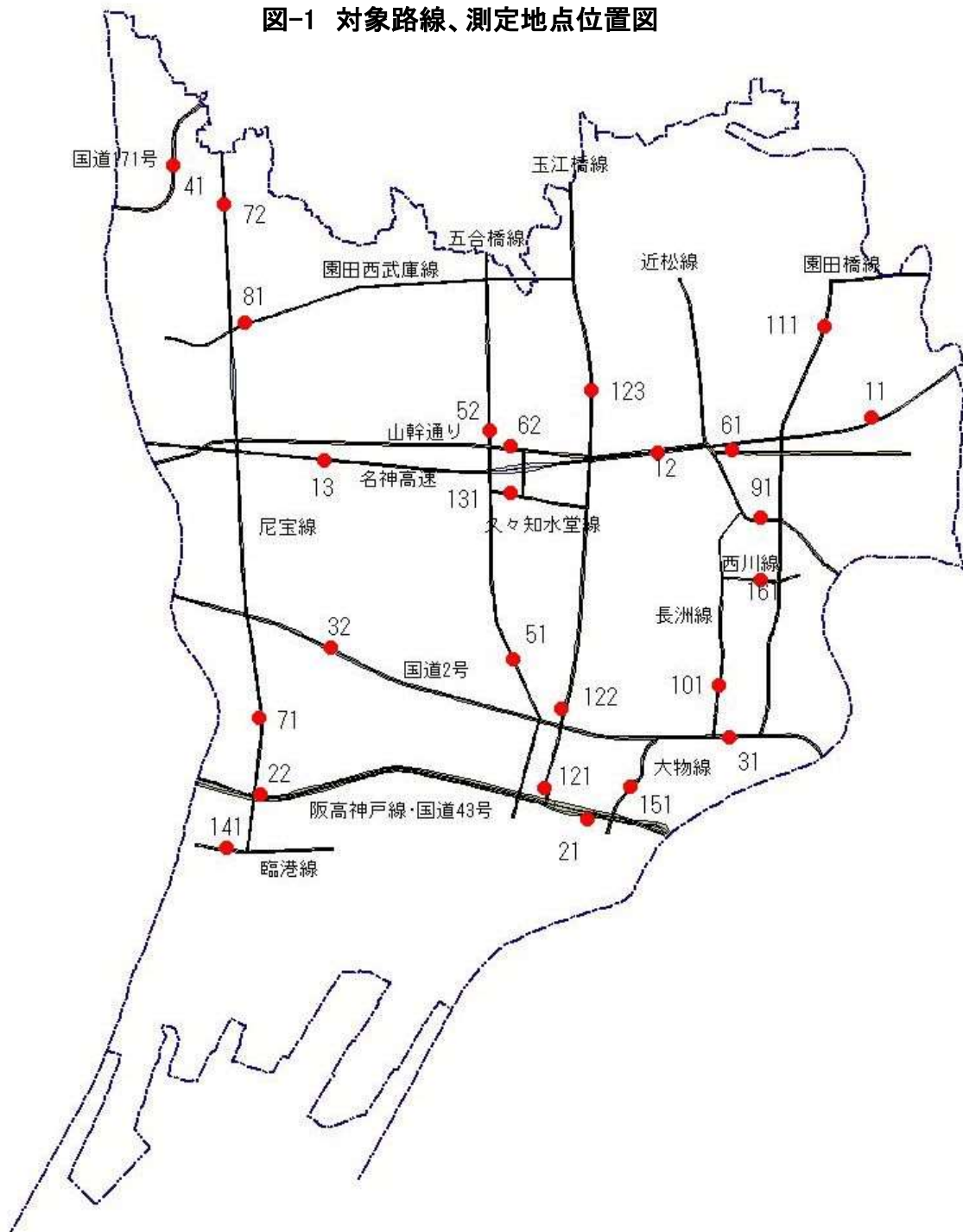


表-1 測定地点の概要

路線 番号	道路名	地点 番号	適用	測定場所	車線数	併設道路	車線数	用途地域	マイク高 (m)	車道端 からの 距離 (m)	測定開始日	測定終了日	測定項目			
													騒音	振動	24時間 交通量	10分間 交通量
1	名神高速	11	定点	弥生ヶ丘町1	4	-	-	第2種住居地域	15.5	12.6	2020/10/27	2020/10/28	○			
		12	定点	久々知2-29-13	4	山幹通り	4	工業地域	1.5	5.5	2020/10/27	2020/10/28	○			
		13	定点	水堂町1-11-18	4	-	-	第1種住居地域	13	6.8	2020/10/27	2020/10/28	○	○		
2	国道43号	21	定点	南城内2-35	6	阪神高速神戸線	6	準工業地域	29.5	41	2021/1/19	2021/1/20	○		○	○
		22	定点	武庫川町1-25	6	阪神高速神戸線	6	準住居地域	2.4	13	2021/1/19	2021/1/20	○	○	○	○
3	国道2号	31	定点	杭瀬本町3-3	4	-	-	近隣商業地域	2	5.5	2020/6/16	2020/6/17	○	○	○	○
		32	定点	大庄北5-2	4	-	-	近隣商業地域	1.5	6.4	2020/6/16	2020/6/17	○	○	○	○
4	国道171号	41	定点	西昆陽1-26	4	-	-	準住居地域	2.5	5	2020/6/16	2020/6/17	○	○	○	○
		51	定点	東難波町3-20	4	-	-	準住居地域	1.8	3	2020/12/1	2020/12/2	○	○	○	○
5	五合橋線	52	定点	南塚口町7-17	4	-	-	準住居地域	1.5	2.2	2020/12/1	2020/12/2	○	○	○	○
		61	定点	下坂部3-21-18	6	-	-	準工業地域	1.5	3.6	2020/10/27	2020/10/28	○	○	○	○
6	山幹通り	62	定点	南塚口町6-10	4	-	-	工業地域	2.8	5.9	2020/10/27	2020/10/28	○		○	○
		71	定点	大庄西町2-4	4	-	-	準住居地域	1.5	3.5	2020/12/1	2020/12/2	○	○	○	○
7	尾宝線	72	定点	武庫之荘8-31	4	-	-	第2種住居地域	3.6	3.0	2020/12/22	2020/12/23	○	○	○	○
		81	定点	武庫之荘3-15	2	-	-	第1種住居地域	1.5	4.5	2020/12/22	2020/12/23	○	○	○	○
9	近松線	91	定点	次屋2-3-1	4	-	-	工業地域	1.5	3.5	2020/12/22	2020/12/23	○	○	○	○
		101	定点	長洲東通2-12-1	4	-	-	第1種住居地域	1.7	3.7	2020/6/23	2020/6/24	○	○	○	○
11	園田橋線	111	定点	東園田町4-79	4	-	-	第1種住居地域	1.5	5.1	2020/6/23	2020/6/24	○	○	○	○
		121	準定点	開明町1-80	4	-	-	第2種住居地域	1.5	2.9	2020/12/1	2020/12/2	○	○	○	○
12	玉江橋線	122	定点	東難波町5-29-55	6	-	-	工業地域	1.5	4.6	2020/6/23	2020/6/24	○	○	○	○
		123	定点	東塚口町2-2	4	-	-	第1種住居地域	2.5	4.7	2020/6/23	2020/6/24	○		○	○
13	久々知水堂線	131	準定点	名神町1-2-32	4	-	-	準工業地域	1.5	4	2019/6/18	2019/6/19	○		○	○
		141	準定点	元浜町5-71-1	4	-	-	第1種住居地域	1.5	1.5	2020/10/27	2020/10/28	○	○	○	○
15	大物線	151	準定点	大物町1-8-18	4	-	-	準工業地域	1.5	3.1	2018/6/13	2018/6/14	○		○	○
		161	準定点	浜1-3-1	4	-	-	第1種住居地域	1.5	4	2018/9/11	2018/9/12	○		○	○

備考1 地点番号11及び地点番号13については、名神高速道路からの直接音の影響をみるため、マイクを高所に設定している。

備考2 併設道路とは、マイク位置からみて直近の道路端が遠い側の道路。

備考3 準定点は3年に1回の測定。

表-2 測定結果総括表

路線 番号	道路名	地点 番号	測定場所	車線数	用途地域	騒音 L _{Aeq} (dB)		騒音に係る 環境基準 (dB)		振動 L ₁₀ (dB)		振動に係る 要請限度 (dB)				交通量 (台/h)		大型車混入率 (%)		速度 (km/h)		測定 年度	
						昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	前年比	前年比	昼間	夜間	大型	小型		
1	名神高速	11	弥生ヶ丘町1	4	第2種住居地域	70	66	70	65	-	-	65	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R2年度
		12	久々知2-29-13	4	工業地域	65	60	70	65	-	-	70	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		13	水堂町1-11-18	4	第1種住居地域	68	63	70	65	44	43	65	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2	国道43号	21	南城内2-35	6	準工業地域	66	62	70	65	-	-	70	65	(3,933)	1.56	-	(34.2)	-	59.5	60.0	-	R2年度	
		22	武庫川町1-25	6	準住居地域	67	63	70	65	44	42	65	60	2,919	1.22	574	0.83	(29.7)	-	60.9	61.1		
3	国道2号	31	杭瀬本町3-3	4	近隣商業地域	69	65	70	65	36	31	70	65	(1,902)	1.13	-	(15.5)	-	55.2	55.4	-	R2年度	
		32	大庄北5-2	4	近隣商業地域	66	63	70	65	-	-	70	65	1,584	1.05	272	0.54	(12.0)	-	38.9	43.9		
4	国道171号	41	西昆陽1-26	4	準住居地域	67	64	70	65	34	30	65	60	(2,160)	0.87	-	(13.8)	-	51.4	58.2	-	R2年度	
5	五合橋線	51	東難波町3-20	4	準住居地域	68	65	70	65	42	36	65	60	(1,194)	0.96	-	(24.9)	-	37.9	43.1	-		
6	山幹通り	52	南塚口町7-17	4	準住居地域	67	61	70	65	37	30	65	60	1,401	1.08	240	0.74	(13.6)	-	33.7	43.1	R2年度	
		61	下坂部3-21-18	6	準工業地域	67	61	70	65	40	37	70	65	(1,404)	1.07	-	(10.4)	-	48.2	50.5	-		
7	尼宝線	62	南塚口町6-10	4	工業地域	65	62	70	65	-	-	70	65	(1,848)	1.00	-	(8.8)	-	50.4	54.8	-	R2年度	
		71	大庄西町2-4	4	準住居地域	67	63	70	65	40	33	65	60	(960)	1.11	-	(29.2)	-	27.5	30.7	-		
8	園田西武庫線	72	武庫之荘8-31	4	第2種住居地域	67	61	70	65	35	32	65	60	(1,467)	1.17	-	(27.6)	-	45.7	50.4	-	R2年度	
		81	武庫之荘3-15	2	第1種住居地域	65	58	70	65	39	31	65	60	(690)	0.91	-	(5.5)	-	40.9	46.8	-		
9	近松線	91	次屋2-3-1	4	工業地域	66	61	70	65	43	34	70	65	(609)	1.01	-	(11.3)	-	54.3	58.2	-	R2年度	
10	長洲線	101	長洲東通2-12-1	4	第1種住居地域	65	58	70	65	41	<30	65	60	(594)	1.01	-	(16.1)	-	53.8	58.5	-		
11	園田橋線	111	東園田町4-79	4	第1種住居地域	66	61	70	65	40	34	65	60	1,002	1.03	191	0.90	(11.9)	-	42.0	43.3	R1年度	
		121	開明町1-80	4	第2種住居地域	68	66	70	65	46	43	65	60	(732)	1.01	-	(38.2)	-	28.0	29.1	-		
12	玉江橋線	122	東難波町5-29-55	6	工業地域	67	64	70	65	47	41	70	65	(1,647)	1.16	-	(32.2)	-	46.4	48.2	-	R2年度	
		123	東塚口町2-2	4	第1種住居地域	66	63	70	65	-	-	65	60	(1,512)	0.72	-	(22.6)	-	47.3	52.3	-		
13	久々知水堂線	131	名神町1-2-32	4	準工業地域	65	62	70	65	-	-	70	65	(720)	1.00	-	(23.3)	-	39.5	43.0	-	R2年度	
		141	元浜町5-71-1	4	第1種住居地域	70	64	70	65	41	42	65	60	(990)	1.20	-	(42.3)	-	42.9	45.2	-		
15	大物線	151	大物町1-8-18	4	準工業地域	71	64	70	65	-	-	70	65	(900)	1.00	-	(40.7)	-	38.4	40.3	-	H30年度	
16	西川線	161	浜1-3-1	4	第1種住居地域	65	60	70	65	-	-	65	60	(918)	1.00	-	(16.3)	-	40.6	45.8	-		

備考1 ■ (灰色の塗りつぶし) については、環境基準を達成していないことを示す。一は測定していないことを示し、<は測定下限値未満を示す(騒音はパワー平均、振動は算術平均した)。

2 騒音の時間区分は、昼間：午前6時～午後10時、夜間：午後10時～午前6時、振動の時間区分は、昼間：午前8時～午後7時、夜間：午後7時～午前8時。交通量、大型車混入率及び速度は騒音に同じ。

3 () の交通量は、昼間の間に2観測した10分間交通量からの推計値。

4 速度については、10分間交通量の測定に合わせて、車種別方向別に各5～10台を測定した。

(2) 国道 43 号・阪神高速神戸線の騒音等合同調査結果

1 目的

国道 43 号及び阪神高速神戸線の沿道における、今後の自動車公害対策の基礎資料を得るため、兵庫県、国道 43 号沿道 4 市(尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市)及び国等の関係機関が合同で道路交通騒音、道路交通振動等の調査を実施したものである。

2 調査地点 (図-1)

- (1) 西本町 5 丁目：国道 43 号南側
道路端・道路端から 25m 地点 (25m 地点では騒音のみ)
- (2) 武庫川町 1 丁目：国道 43 号北側
道路端

3 調査期間

令和 3 年 1 月 19 日(火)13:00～同月 20 日(水)13:00

4 調査方法

- (1) 騒音 原則正午から 24 時間連続で、1 時間あたり 6 回 (10 分間/回) 測定
 - (2) 振動 原則正午から 24 時間連続で、1 時間あたり 2 回以上 (10 分間/回) 測定
- 上記以外については、「騒音に係る環境基準について (平成 17 年 5 月)」、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル 道路に面する地域編 (平成 27 年 10 月改)」、「自動車騒音常時監視マニュアル (平成 27 年 10 月改)」及び「振動規制法施工規則」に準ずる。

5 調査者

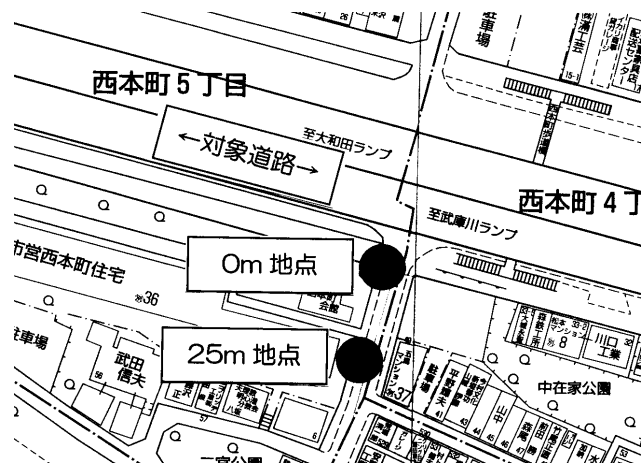
関西環境リサーチ 株式会社

6 調査機器

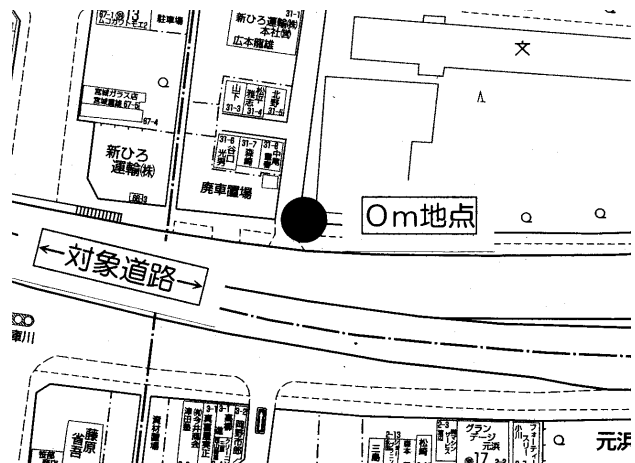
- (1) 騒音計 RION NL-21
- (2) 振動計 RION VM-52A、VM-53A

図-1 調査地点

(1) 西本町5丁目



(2) 武庫川町1丁目 (わかば西小学校)



(3) 調査地点位置図



7 まとめ

(1) 道路交通騒音

ア 道路交通騒音の測定結果

西本町5丁目及び武庫川1丁目の道路端における、道路交通騒音の騒音レベル（各時間帯の等価騒音レベル L_{Aeq} をパワー平均した値）は下表のとおりである。

単位：デシベル

	西本町5丁目	武庫川町1丁目	環境基準値
昼間	68	67	70
夜間	64	63	65

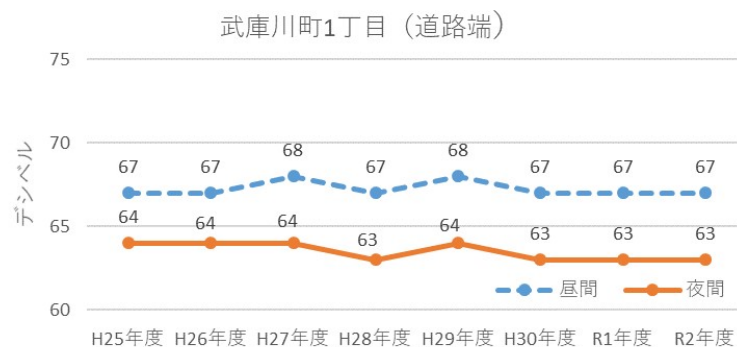
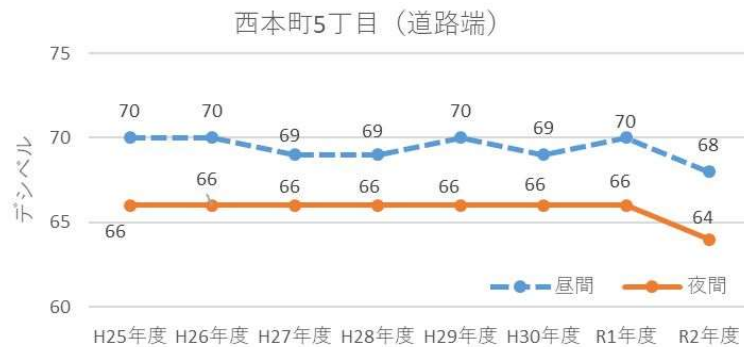
※ 騒音の時間区分は昼間が午前6時～午後10時、夜間が午後10時～午前6時。

西本町5丁目における騒音レベルは、武庫川町1丁目よりも、昼間・夜間共に1デシベル高かった。

両地点ともに環境基準値を満たしている。

イ 道路交通騒音の推移

過去8年間の騒音の推移を下のグラフに示す。



令和2年度の測定結果について、西本町5丁目では例年より低い値であるが、概ねこれまでと同様の測定結果となっている。

ウ 道路交通騒音の距離による減衰

西本町5丁目において、道路交通騒音の距離による減衰の測定を行った。

下表にその結果を示す。

単位：デシベル

	道路端	道路端から25m地点
等価騒音レベル (一日平均値)	67.5	60.7

道路端から25m地点では、道路端よりも6.8デシベルの減衰が見られた。

これは、道路端における音響エネルギーを100とすると、道路端から25m地点における音響エネルギーは約21に減衰したことになる。

(2) 道路交通振動

ア 道路交通振動の測定結果

道路交通振動の振動レベル（各時間帯の時間率振動レベル L_{10} を算術平均した値）は下表のとおりである。

西本町5丁目 単位：デシベル

	道路端	要請限度
昼間	47	65
夜間	44	60

武庫川町1丁目 単位：デシベル

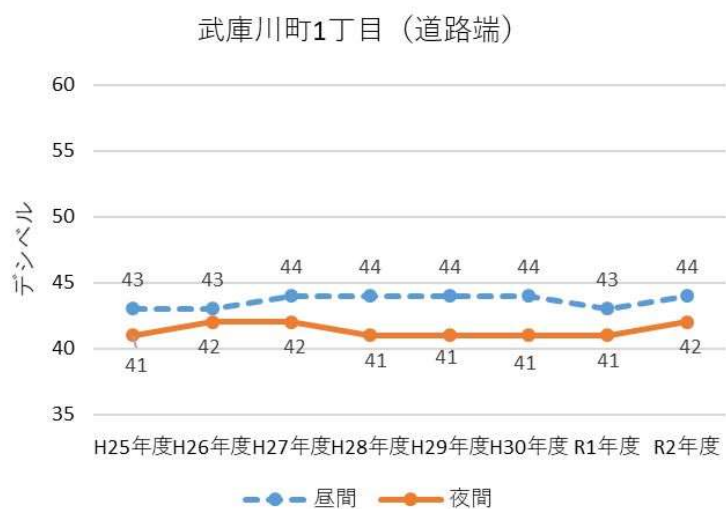
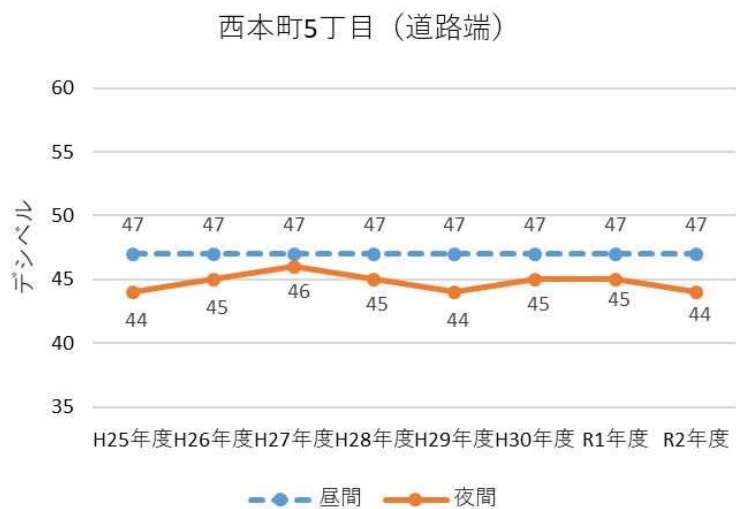
	道路端	要請限度
昼間	44	65
夜間	42	60

※ 振動の時間区分は昼間が午前8時～午後7時、夜間が午後7時～午前8時。

道路交通振動は、西本町5丁目及び武庫川町1丁目のいずれの地点においても要請限度以下であった。

イ 道路交通振動の推移

過去8年間の振動の推移を下のグラフに示す。



令和2年度の測定結果について、西本町5丁目及び武庫川町1丁目のいずれにおいても、概ねこれまでと同様の測定結果となっている。

以 上

(3) 阪神高速湾岸線のアクセス道路沿道における大気環境調査結果

1 目的

本調査は、阪神高速湾岸線に接続する幹線道路（湾岸アクセス道路）沿道の大気環境を把握するため、阪神高速湾岸線の開通以前（平成4年開始）から行っている。

現在、国道43号及び阪神高速神戸線沿道の大気環境対策のひとつとして、大型車を阪神高速湾岸線に誘導する「環境ロードプライシング」が実施されており、阪神高速湾岸線に対する交通需要が増加している。

こうした状況を踏まえて、湾岸アクセス道路沿道における大気環境の変化を把握するため、環境測定車（あおぞら号）を用いて調査を行ったものである。

2 調査項目

調査項目は、浮遊粒子状物質（SPM）、一酸化窒素（NO）、二酸化窒素（NO₂）及び窒素酸化物（NO_x）濃度、風向、風速。

3 調査機器

移動測定車（あおぞら号）の搭載機器

- (1) 化学発光式窒素酸化物測定器 紀本電子工業 NA-623
- (2) 浮遊粒子状物質自動測定器 紀本電子工業 SPM-613

4 調査地点及び調査期間（図-1）

- (1) 道意線 道意町6丁目8（道意公園）
令和2年6月4日（木）～6月30日（火）
- (2) 五合橋線 東向島東之町（日本製鉄・旧新日鐵住金 駐車場）
令和3年2月16日（火）～3月11日（木）
- (3) 市道大物線 東本町3丁目42（御茶屋橋）
令和2年11月10日（火）～12月10日（木）
- (4) 県道大物線 東大物町1丁目36（大物公園）
令和2年7月7日（火）～8月4日（火）
令和2年10月6日（火）～11月5日（木）

【備考】

例年であれば、「(1) 道意線」において年2回の調査を実施しているが、平成29年度より国道2号線（大阪方面の橋脚）の大規模修繕工事が行われていた（令和2年7月11日に工事完了）ため、工事により大物線へ迂回する車両の影響を見ることとし、「(4) 県道大物線」にて年2回の調査を実施した。

図-1 調査場所

(1) 道意線



(2) 五合橋線



(3) 市道大物線



(4) 県道大物線



5 まとめ

(1) 調査結果

調査結果は表-1 及び図-2 のとおり。

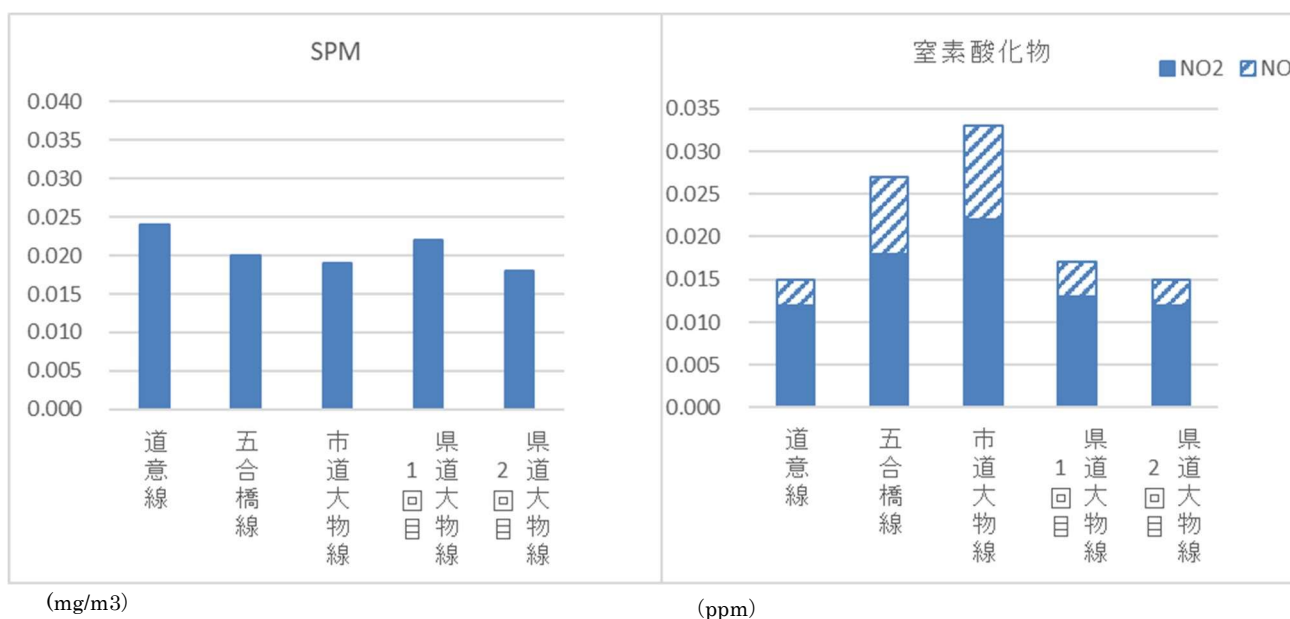
浮遊粒子状物質が最も高いのは道意線、最も低いのは県道大物線（2 回目）であり、窒素酸化物濃度が最も高いのは市道大物線、最も低いのは道意線及び県道大物線（2 回目）であった。

表-1 湾岸アクセス道路沿道の大気質測定結果(期間平均値)

路線名	測定期間		SPM (mg/m ³)	窒素酸化物 (ppm)			主風向	平均風速 (m/s)
	開始	終了		NO ₂	NO	NO _x		
道意線	R2. 6. 4	R2. 6. 30	0. 024	0. 012	0. 003	0. 015	WSW	1. 3
五合橋線	R3. 2. 16	R3. 3. 11	0. 020	0. 018	0. 009	0. 027	ENE	1. 6
市道大物線	R2. 11. 10	R2. 12. 10	0. 019	0. 022	0. 011	0. 033	C	0. 3
県道大物線 1 回目	R2. 7. 7	R2. 8. 4	0. 022	0. 013	0. 004	0. 017	C	0. 2
県道大物線 2 回目	R2. 10. 6	R2. 11. 5	0. 018	0. 012	0. 003	0. 015	C	0. 2

備考 風向き C=calm (静穏)

図-2 大気質測定結果

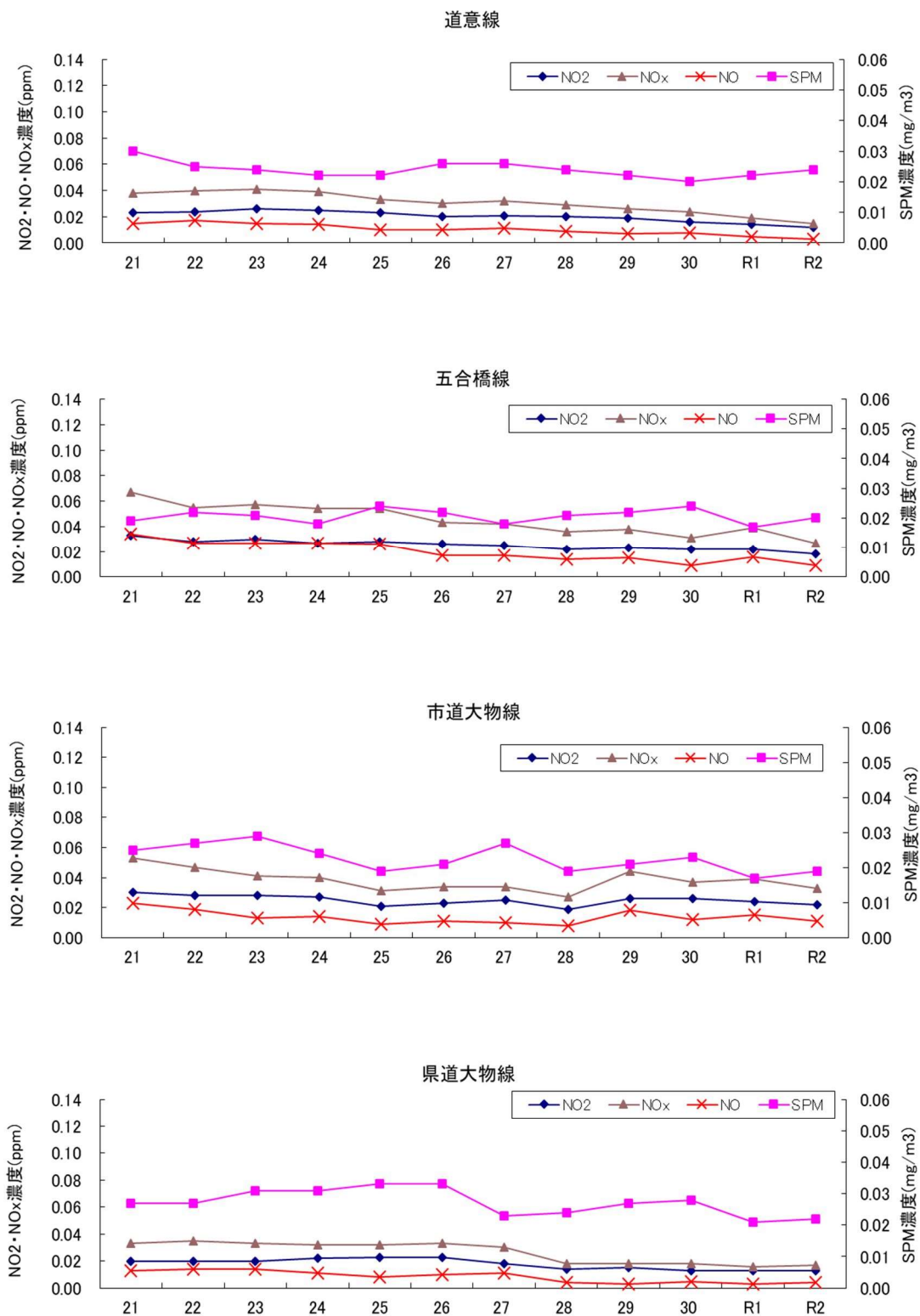


(2) 大気質の推移

本調査における大気質の推移（平成 21 年～令和 2 年度）は図-3 のとおり。

すべての測定地点において、多少の増減はあるものの総じて横ばいであった。県道大物線において国道 2 号線工事の影響は見受けられなかった。

図-3 大気質の経年変化(平成 21 年～令和 2 年度)



以上

(4) 国道43号・阪神高速神戸線沿道における大気環境調査結果

1 目的

交通総量が非常に多く、自動車排出ガスの影響が懸念される国道43号・阪神高速神戸線沿道（東本町）における大気環境を把握するため、環境測定車（あおぞら号）を用いて調査を行ったものである。

2 調査項目

調査項目は、浮遊粒子状物質（SPM）、一酸化窒素（NO）、二酸化窒素（NO₂）及び窒素酸化物（NO_x）濃度、風向、風速。

3 調査機器

移動測定車（あおぞら号）の搭載機器

- (1) 化学発光式窒素酸化物測定器 紀本電子工業 NA-623
- (2) 浮遊粒子状物質自動測定器 紀本電子工業 SPM-613

4 調査地点及び調査期間（図-1）

尼崎市東本町2丁目（国道43号北側）

令和2年4月28日（火）～5月28日（木）

令和2年8月18日（火）～9月17日（木）

図-1 調査地点及び調査地点付近見取図



5 まとめ

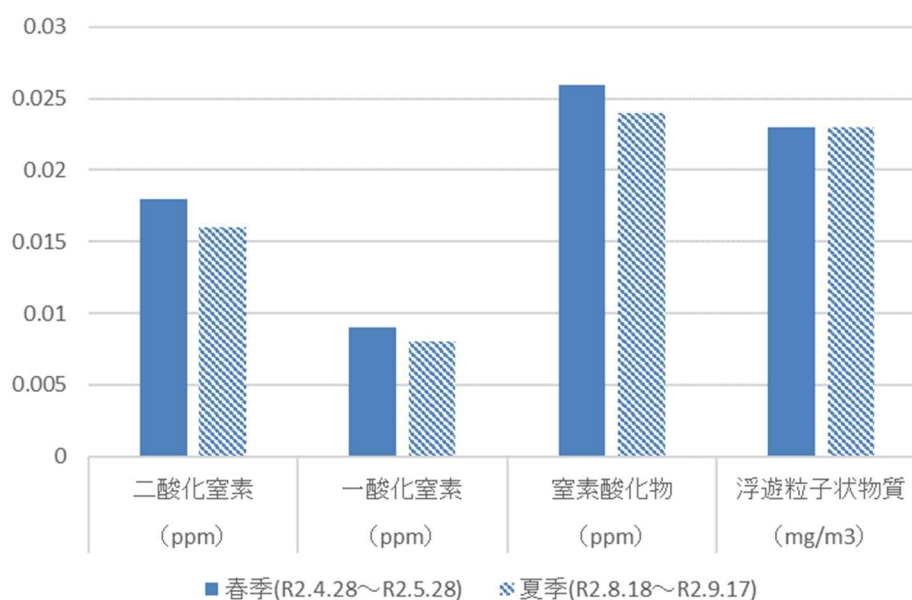
(1) 調査結果

測定期間中の大気質濃度の期間平均値は、表-1 及び図-2 のとおりである。

表-1 国道43号・阪神高速神戸線沿道(東本町)における大気質の期間平均値

測定開始日	測定終了日	二酸化窒素 (ppm)	一酸化窒素 (ppm)	窒素酸化物 (ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	最多風向	平均風速 (m/s)
R2.4.28	R2.5.28	0.018	0.009	0.026	0.023	WSW	1.2
R2.8.18	R2.9.17	0.016	0.008	0.024	0.023	ENE	1.2

図-2 東本町における大気質の期間平均値



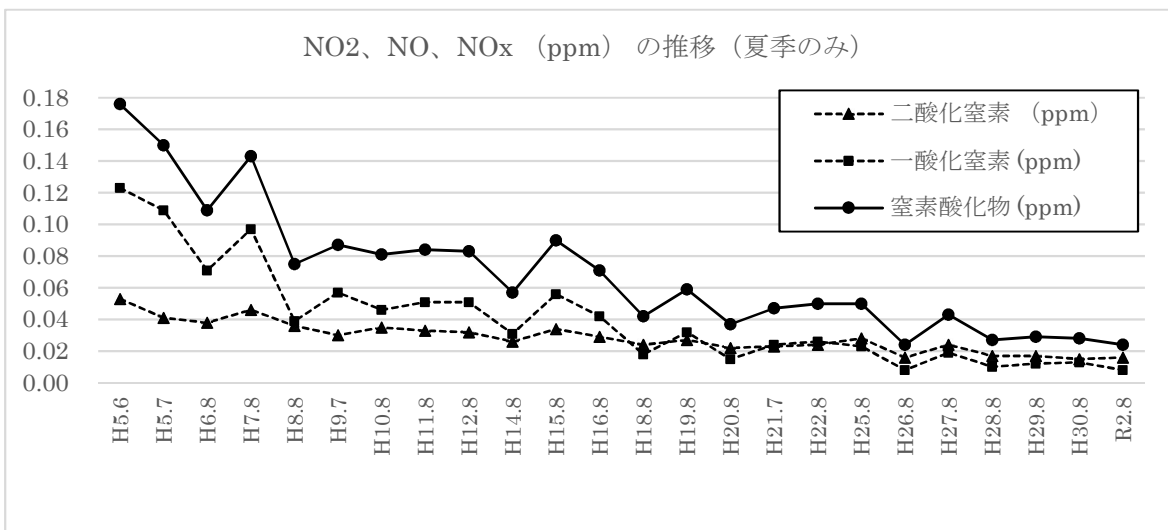
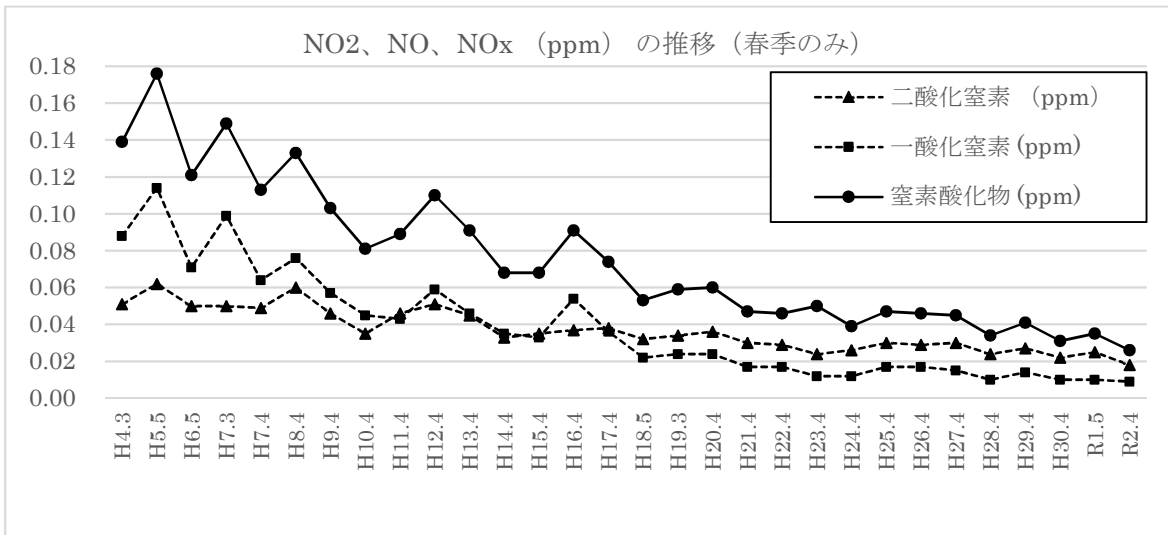
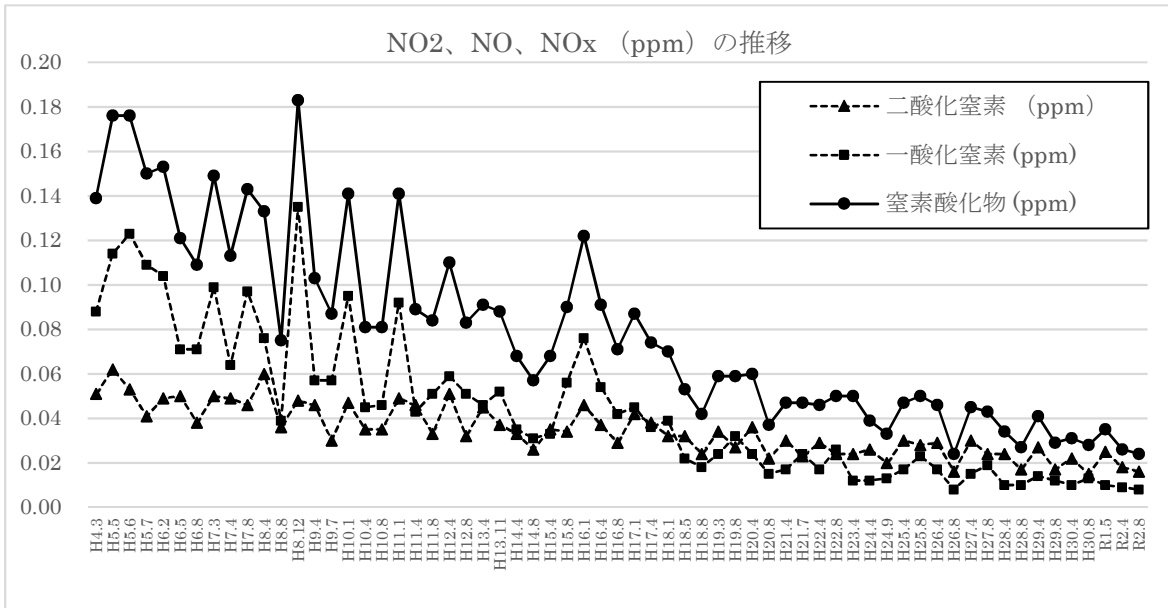
(2) 大気質の推移

大気質の推移(経年)は図-3のとおりである。

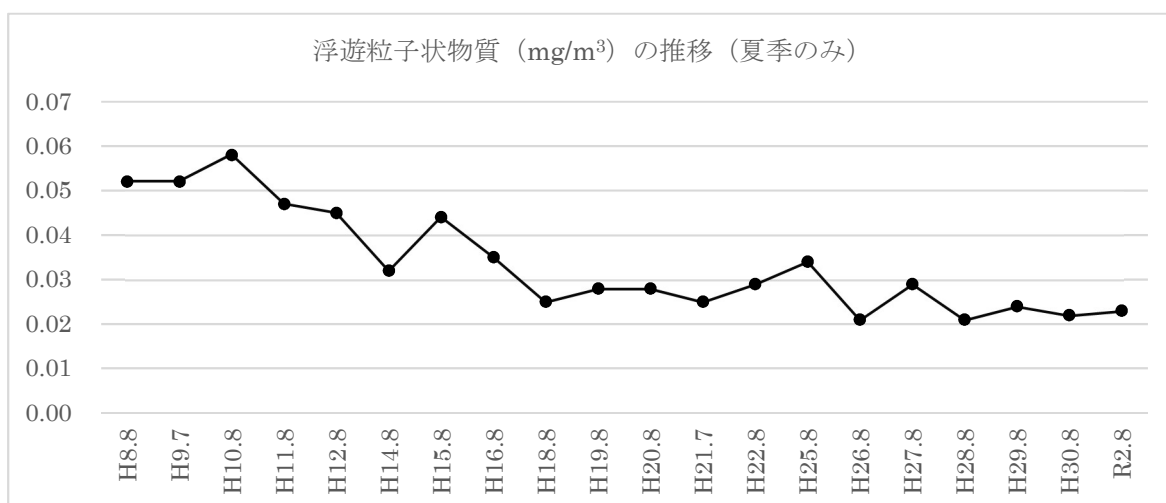
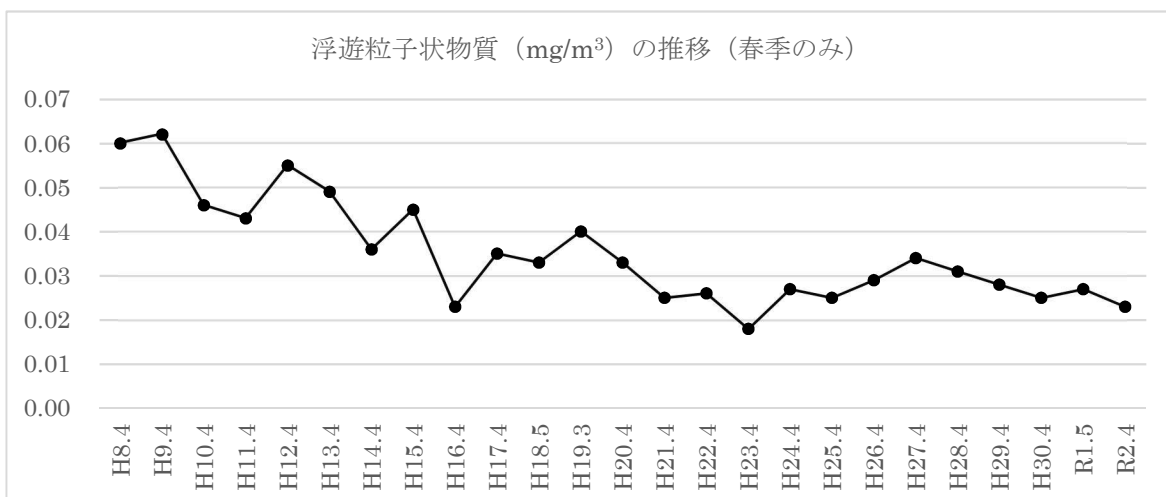
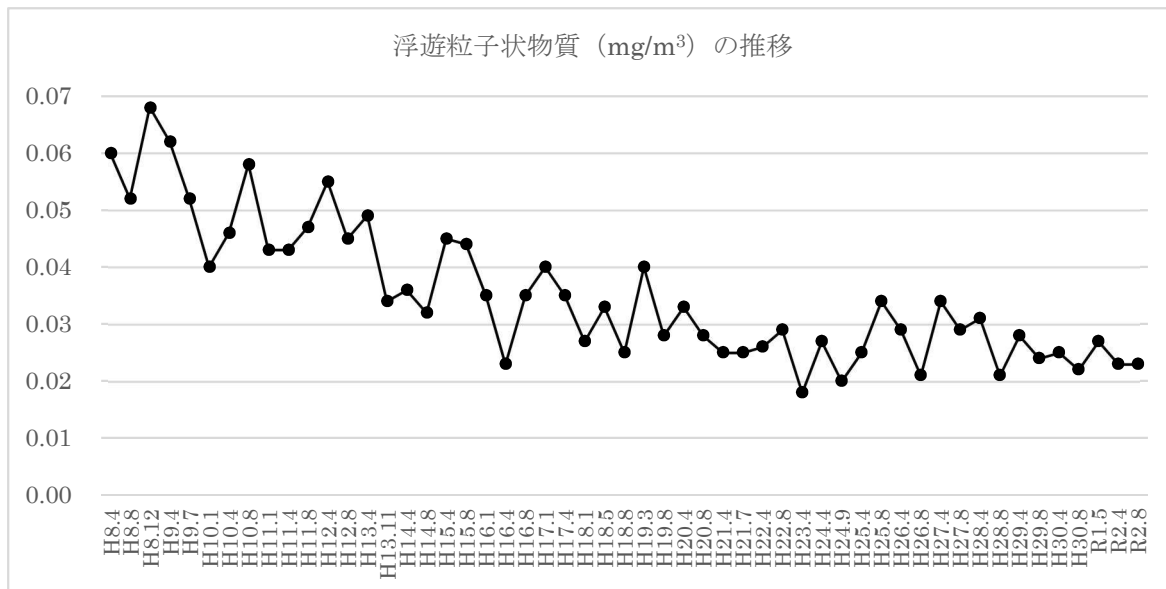
長期的に見ると全ての大気質(二酸化窒素、一酸化窒素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質)が微減傾向にあるが、ここ数年は概ね横ばいの状況が続いている。

以上

図-3 国道43号・阪神高速神戸線沿道(東本町)における大気質の推移



※令和元年度の夏季測定は車検等により中止



※令和元年度の夏季測定は車検等により中止

2 鐵 軌 道

山陽新幹線鉄道の騒音・振動調査結果（定点調査）

1 目的

本調査は、山陽新幹線の列車の走行に伴う騒音・振動の実態及び経年変化を把握し、今後の新幹線公害対策の基礎資料とすることを目的として実施した。

2 調査地点及び調査日

(1) 武庫地区	上り線側（西昆陽1丁目24）	令和2年5月18日
	下り線側（武庫の里2丁目30）	令和2年5月11日
(2) 猪名寺地区	上り線側（猪名寺2丁目12）	令和2年5月12日
	下り線側（南清水8番1）	令和2年5月12日
(3) 食満地区	上り線側（食満2丁目8）	令和2年5月14日
	下り線側（食満1丁目1）	令和2年5月14日
(4) 小中島地区	上り線側（小中島2丁目1）	令和2年5月13日
	下り線側（小中島3丁目2）	令和2年5月19日

調査地点位置図は、別図1のとおり。

表1 調査地点付近の軌道の概要

調査地点		用途地域	地域の 類型	東京を起点 とした距離 (km)	軌道面ま での高さ (m)
武庫地区	上り線側	第1種中高層住居専用地域	I	528.840	11.8
	下り線側	第1種中高層住居専用地域	I	528.830	11.8
猪名寺地区	上り線側	第2種住居地域	I	524.940	9.2
	下り線側	第2種住居地域	I	524.860	9.2
食満地区	上り線側	第1種中高層住居専用地域	I	524.070	7.2
	下り線側	第1種住居地域	I	524.070	7.2
小中島地区	上り線側	第1種中高層住居専用地域	I	522.320	12.2
	下り線側	第1種中高層住居専用地域	I	522.120	11.3

構造物の種類：RC桁＋高架橋（全地点）

軌道の種類：バラスト（全地点）

防音壁の種類：直壁2.3m＋ラムダ0.2m（全地点）

環境基準等：環境基準70dB（騒音）、指針値70dB（振動）

3 調査項目

- (1) 騒音
- (2) 振動
- (3) 列車速度

4 測定方法等

- (1) 各地区とも、上り下り線両側で直角方向に、それぞれ最寄り軌道中心から 12.5m（上り線側 13.5m、文中以下「側道端」という。）、25m、50m の地点について測定した。
- (2) 騒音は新幹線構造物地平面を基準に地上 1.2m で、振動は地表にて測定した。列車速度は、目視により列車の通過時間を計測し、列車の長さから求めた。その他、測定方法並びに評価方法は「新幹線鉄道騒音測定・評価マニュアル」（平成 27 年 10 月）及び「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（環大特 32 号、昭和 51 年 3 月 12 日）に定める方法に準拠した。

5 測定機器

- (1) 騒音計（普通騒音計） リオン NL-42
- (2) 振動計 リオン VM-52、53(A)
- (3) レベルレコーダ リオン LR-07
- (4) ストップウォッチ

6 測定結果データ

各調査地点の騒音、振動、列車速度の測定結果は、別表 1～4 のとおり。
各調査地点における列車の種類ごとの測定結果は、別表 5 のとおり。

7 測定結果について

測定結果総括表は、表 2 のとおり。

(1) 評価値について

騒音の 25m 地点の評価値は、猪名寺地区の下り線側、食満地区の上り線側及び下り線側の 69dB が最も高く、小中島地区の上り線側及び下り線側の 62dB が最も低かった。

振動の側道端の評価値は、食満地区の下り線側及び小中島地区の上り線側の 59dB が最も高く、猪名寺地区の上り線側の 50dB が最も低かった。

列車平均速度は、猪名寺地区の下り線側の 222km/h が最も速く、小中島地区の上り線側の 183km/h が最も遅かった。

(2) 環境基準等の達成状況

ア 騒音

国が騒音対策を推進する 75 デシベル対策の尼崎市市内における適合状況については、平成 16 年度以降すべての地点で 75 デシベルを下回っており、今年度も超える地点はなかった。

また、測定を行った 4 地区 24 地点中すべて（100%）の地点において環境基準（70dB 以下）を達成した。（令和元年度 96%、平成 30 年度 96%）

イ 振動

前年度と同様、すべての地点で、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動の対策について（勧告）」に基づく指針値 70dB を下回っていた。

(3) 推移

直近 5 年間の各調査地点の測定結果は表 3、直近 10 年間の推移は図 1～3 のとおり。

ア 前年度との評価値の比較

前年度と比較し、評価値が 2dB 以上上昇したのは、騒音が 0 地点、振動が 0 地点であった。

2dB 以上低下したのは、騒音が 2 地点、振動が 7 地点であった。

イ 環境基準等の達成状況の推移

騒音は、猪名寺地区の下り側の側道端において環境基準を超過しつつけていたが、今年度は下回っていた。

振動は、5 年以上にわたって、すべての地点で指針値を下回っていた。

ウ 直近 10 年間の評価値の推移

新大阪駅に最も近い小中島地区の上り線側では、騒音（25m 地点）、振動（側道端）、列車速度すべてにおいて、ばらつきが見られた。

他の地点では、騒音（25m 地点）は平成 24 年度以降ほぼ横ばい、振動（側道端）、列車速度においては、ほぼ横ばいの状態で推移していた。

エ 今年度は新型コロナウイルスの影響によって新幹線の利用客が減少したことで、乗車率が大幅に下がり、車両の総重量も減少した。騒音の測定値については大きな変化が見られなかったが、振動の測定値については例年よりも減少した地点が多くなっており、車両の総重量が軽くなったことが影響していると考えられる。

(4) 調査地区と列車速度の関係

各調査地区における N700 系の上り列車と下り列車の平均速度は、表 4 及び図 4 のとおり。

上り列車は、新大阪駅に最も近い小中島地区で他の 3 地点より速度が遅い傾向が見られた。

下り列車は、新大阪駅から食満地区付近まで加速したのち、猪名寺地区及び武庫地区を 220km/h 前後で走行している傾向が見られた。

【参考】N700 系-16 両・N700 系-8 両・500 系-8 両は最高速度 300km/h、700 系-8 両は最高速度 285km/h で走行可能だが、阪神地域においては 230km/h 以下で運用されている。

(5) 距離減衰

騒音及び振動の距離減衰は、図 5 及び図 6 のとおりであり、直近 3 年間で概ね同傾向であった。

(6) 各列車の騒音・振動レベルと速度の関係

側道端における各列車の騒音レベルと速度の関係は、図 7 のとおり。

25m 地点における各列車の騒音レベルと速度の関係は、図 8 のとおり。

側道端における各列車の振動レベルと速度の関係は、図 9 のとおり。

以 上

表2 測定結果総括表

令和 2 年度

	地点名 測定日	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)	
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m		
武庫地区	上り線側 5月18日	66	64	61	54	53	47	218	(214)
	下り線側 5月11日	66	67	64	54	51	49	216	(212)
猪名寺地区	上り線側 5月12日	70	68	64	50	50	49	217	(218)
	下り線側 5月12日	70	69	66	51	49	47	222	(216)
食満地区	上り線側 5月14日	69	69	62	56	55	54	215	(211)
	下り線側 5月14日	69	69	67	59	58	49	220	(210)
小中島地区	上り線側 5月13日	65	62	60	59	55	49	183	(191)
	下り線側 5月19日	66	62	59	54	48	50	198	(192)

- 備考：
- 1 網掛は、騒音の値が環境基準値（70デシベル）不適合のもの
 - 2 原則として上下列車を合わせて連続して20本測定し、上位10本を騒音はパワー平均、振動は算術平均したもの
 - 3 側道端について、上り線側は13.5m地点、下り線側は12.5m地点
 - 4 速度は25m地点の騒音の上位10本の列車に対応する速度を平均している
また、（）内の数値は、全列車20本の平均したもの

表3 測定結果 直近5年間の比較

地区	地点	年度	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
			側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
武庫地区	上り線側	R2	66	64	61	54	53	47	218
		R1	68	65	62	54	52	47	227
		30	68	65	61	55	54	48	220
		29	67	65	61	55	53	47	219
		28	68	66	63	55	52	47	222
	下り線側	R2	66	67	64	54	51	49	216
		R1	66	66	64	54	53	50	221
		30	67	66	65	54	54	50	214
		29	67	66	64	57	52	48	215
		28	67	66	64	55	51	48	218
猪名寺地区	上り線側	R2	70	68	64	50	50	49	217
		R1	70	69	64	52	52	49	216
		30	69	67	63	51	51	50	220
		29	70	69	64	51	53	50	221
		28	69	67	62	53	53	51	221
	下り線側	R2	70	69	66	51	49	47	222
		R1	71	70	68	52	50	48	219
		30	71	70	68	52	50	49	221
		29	72	71	69	52	52	47	220
		28	72	71	68	52	50	46	220
食満地区	上り線側	R2	69	69	62	56	55	54	215
		R1	70	68	62	56	55	53	216
		30	70	67	61	56	56	53	210
		29	69	68	63	55	54	54	219
		28	70	67	62	56	55	52	216
	下り線側	R2	69	69	67	59	58	49	220
		R1	70	68	67	59	58	49	217
		30	69	68	67	62	58	50	223
		29	70	68	66	60	57	49	218
		28	70	68	67	60	57	49	220
小中島地区	上り線側	R2	65	62	60	59	55	49	183
		R1	64	63	59	61	58	50	197
		30	65	63	62	64	56	51	195
		29	67	63	60	62	60	51	187
		28	68	66	62	63	57	50	203
	下り線側	R2	66	62	59	54	48	50	198
		R1	67	63	60	58	52	51	202
		30	67	63	60	55	50	52	198
		29	67	63	59	55	50	52	203
		28	68	64	61	55	50	51	205

- 備考： 1 網掛は、騒音の値が環境基準値（70デシベル）不適合のもの
 2 原則として上下列車を合わせて連続して20本測定し、
 上位10本を騒音はパワー平均、振動は算術平均したもの
 3 速度は25m地点の騒音の上位10本の列車に対応する速度を平均している

図1 騒音の推移 (25m地点)

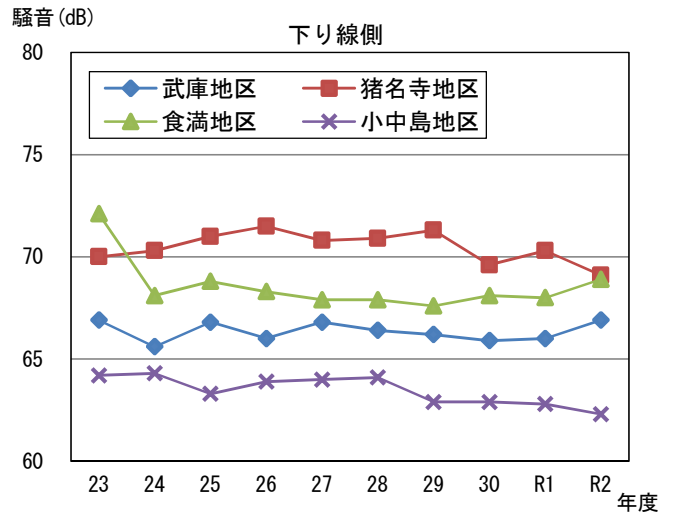
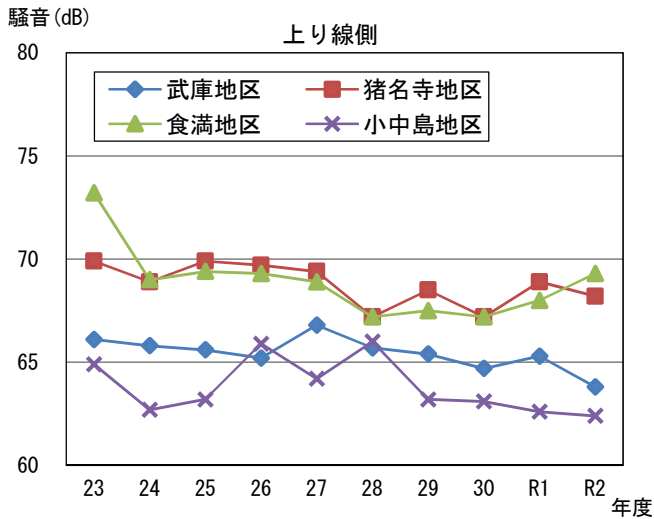


図2 振動の推移 (側道端)

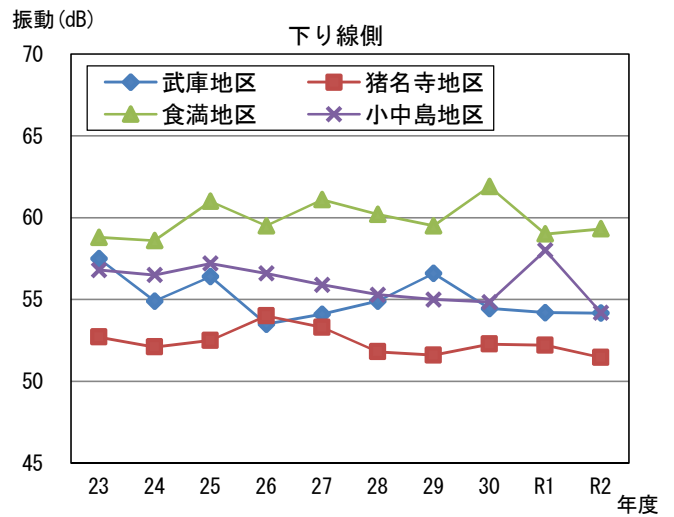
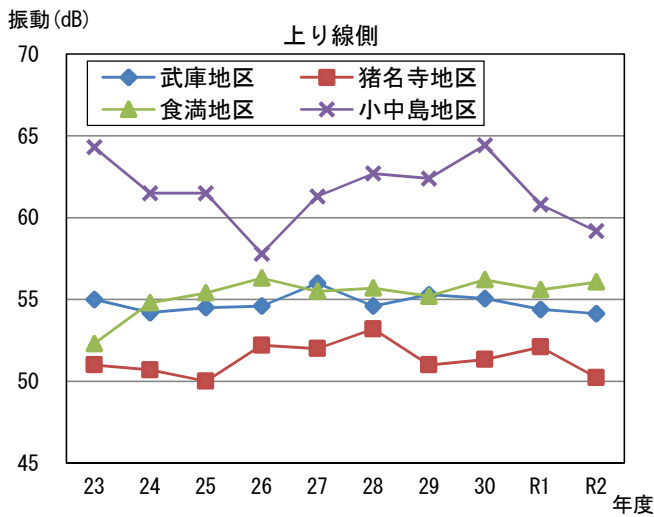


図3 列車速度の推移

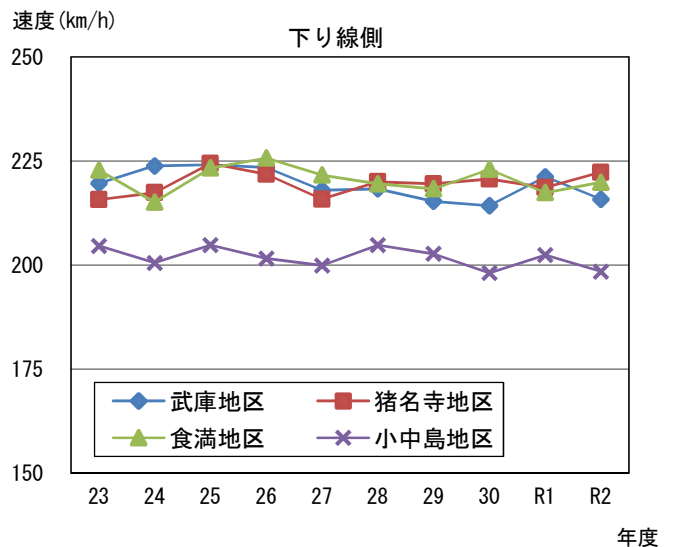
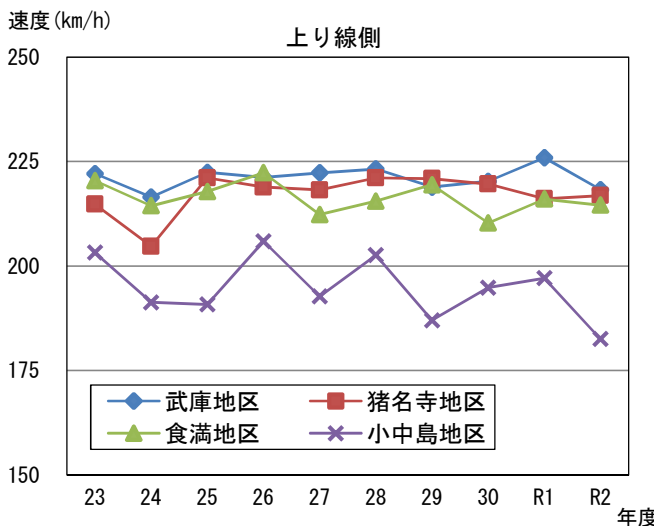


表4 各調査地区の列車速度（N700系）

	武庫地区		猪名寺地区		食満地区		小中島地区	
	上り列車	下り列車	上り列車	下り列車	上り列車	下り列車	上り列車	下り列車
N700系-16両	213	220	207	226	208	222	186	203
N700系-8両	211	215	222	226	200	216	184	210

備考：各地区の上り線側及び下り線側を平均した

図4-1 調査地区と列車速度（N700系）の関係 上り列車

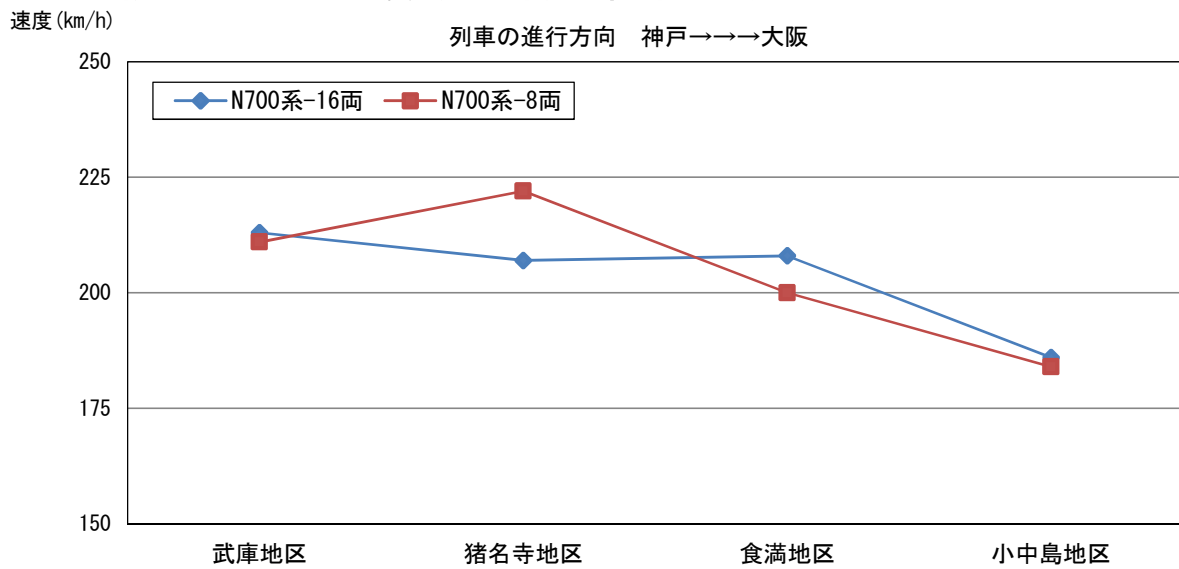


図4-2 調査地区と列車速度（N700系）の関係 下り列車

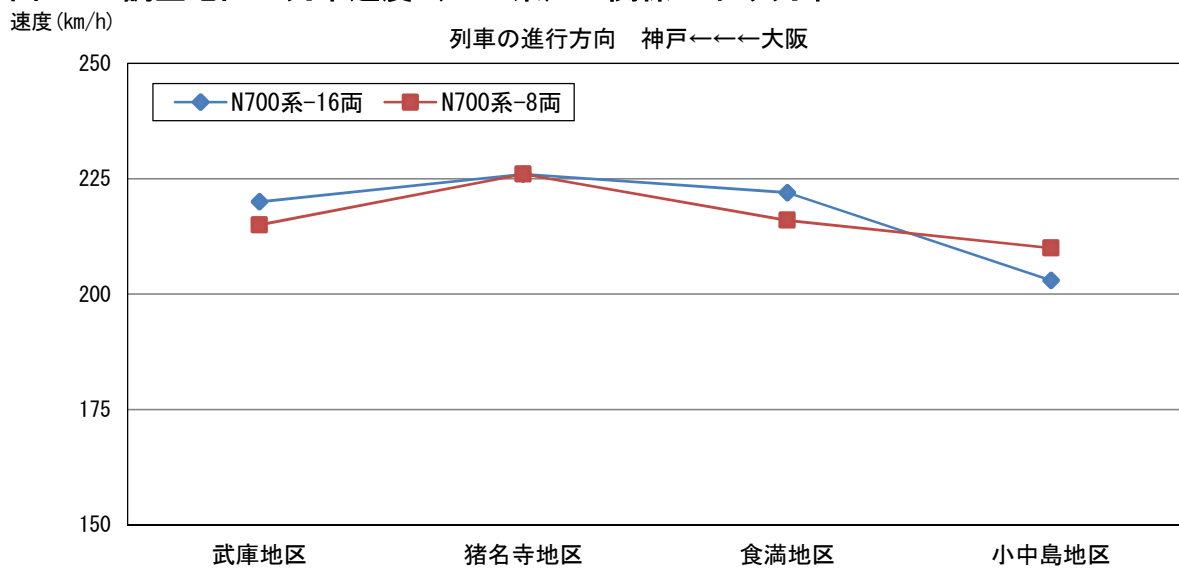


図5 騒音の距離減衰

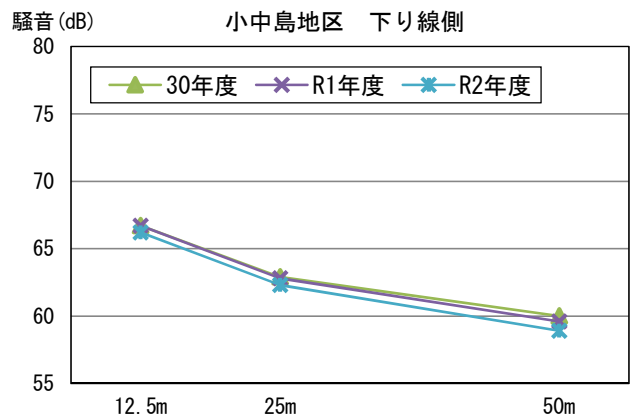
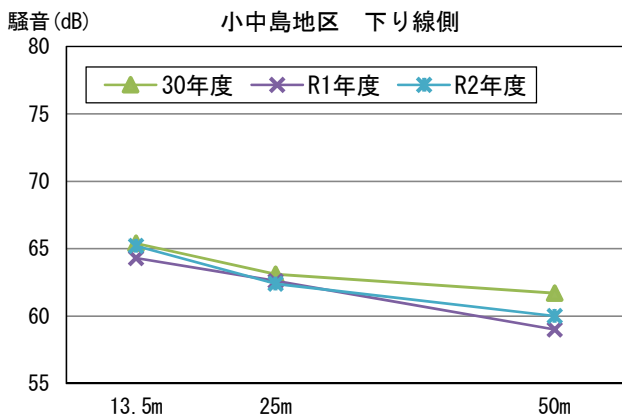
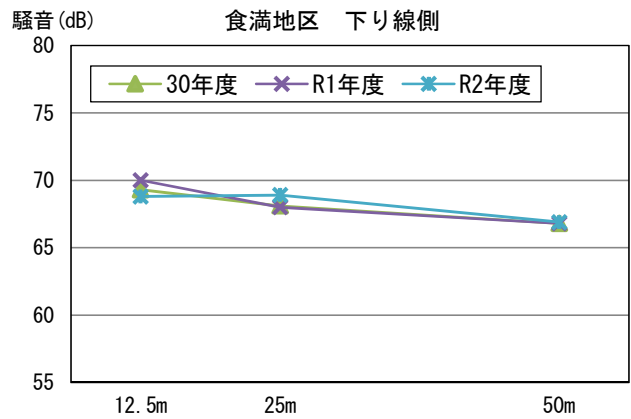
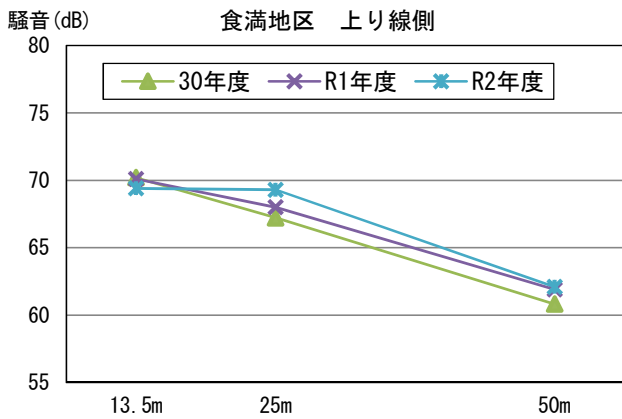
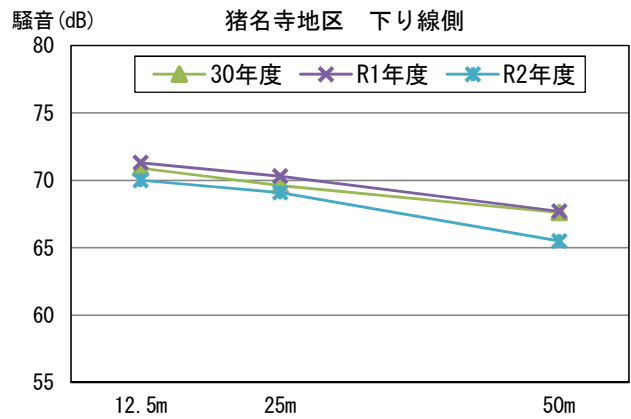
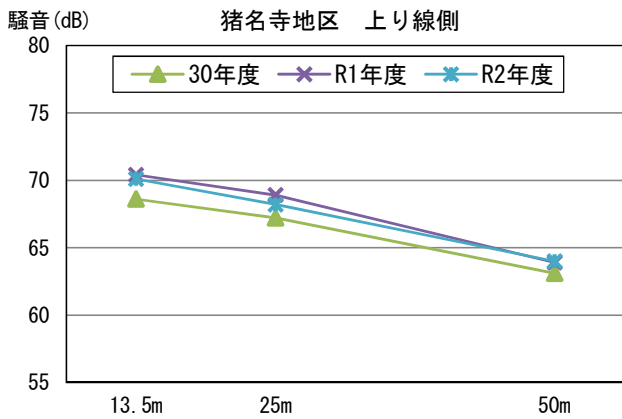
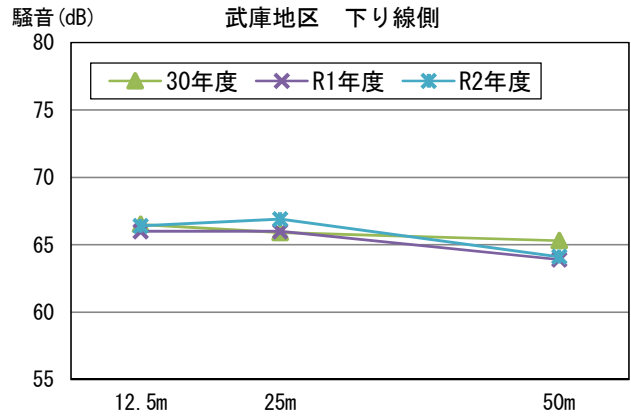
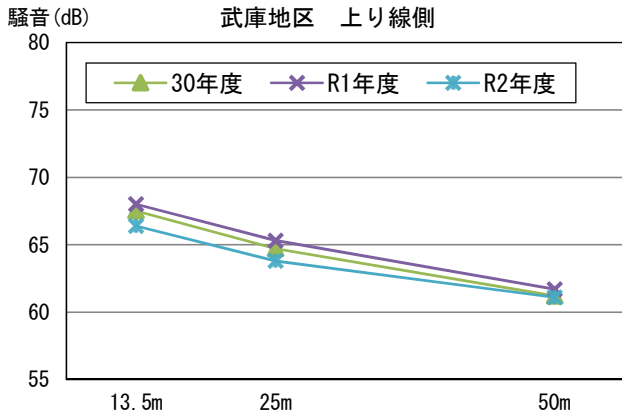


図6 振動の距離減衰

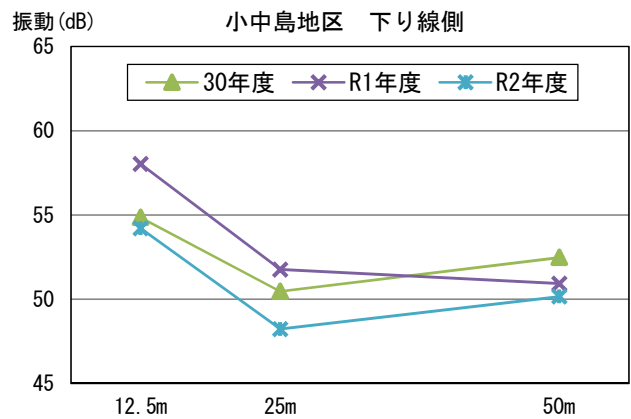
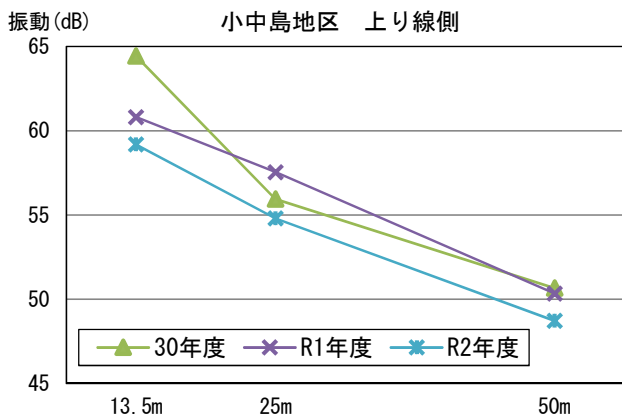
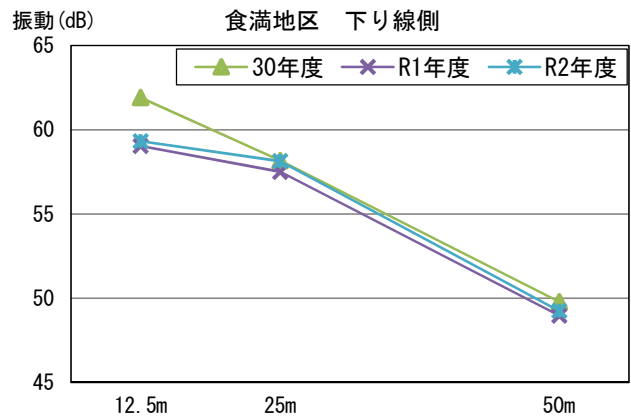
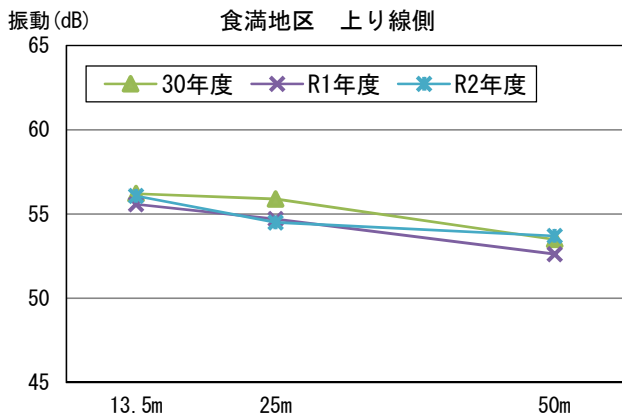
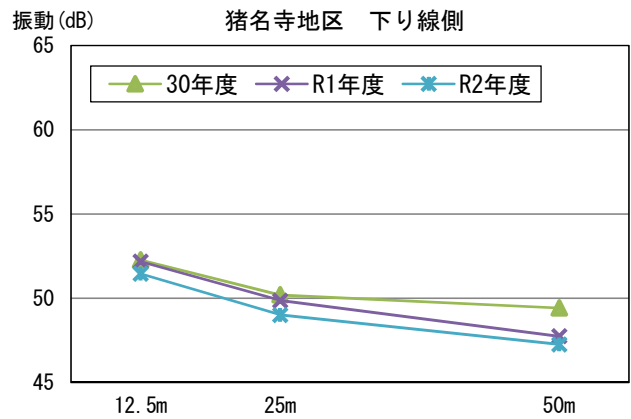
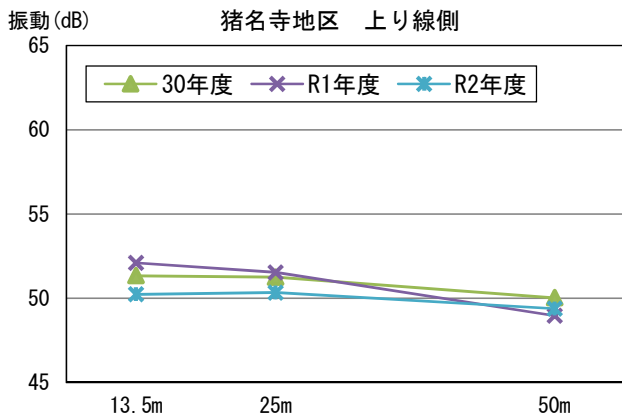
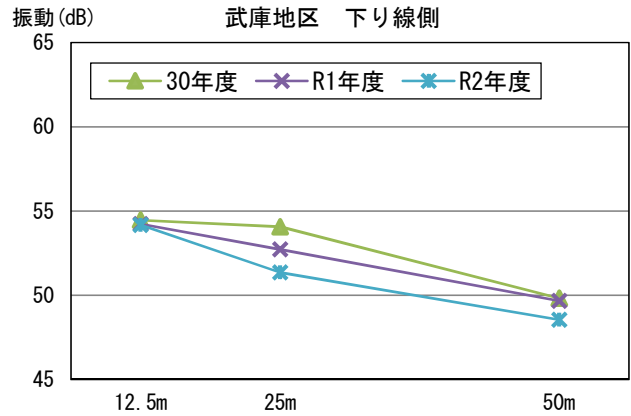
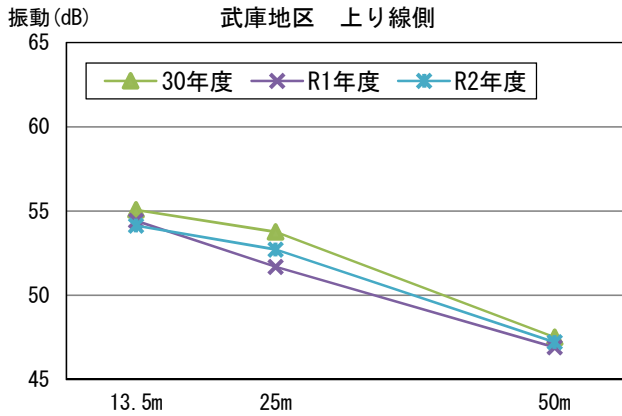


図7-1 騒音と列車速度の関係 上り線側 側道端

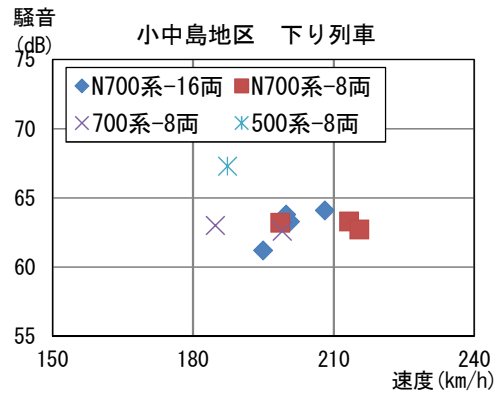
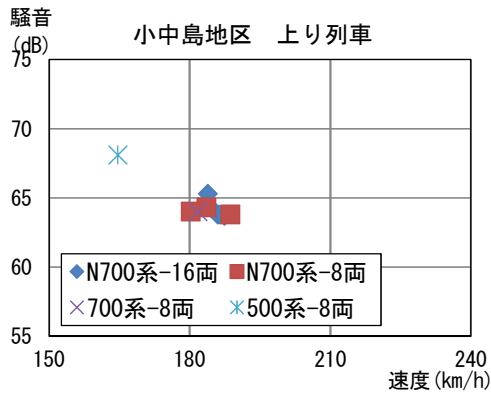
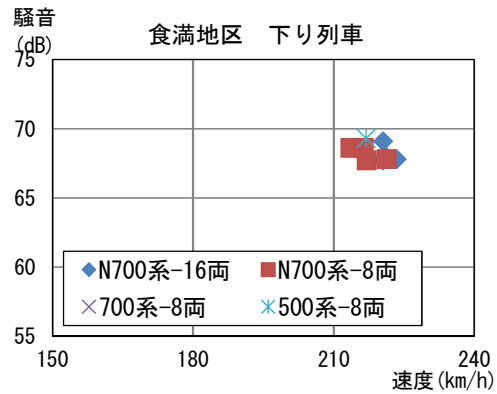
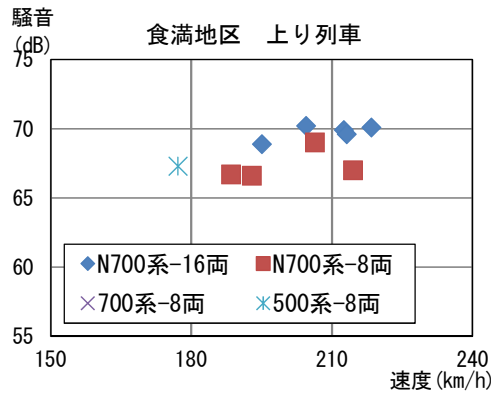
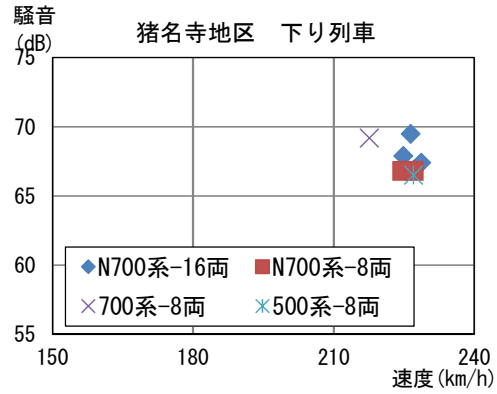
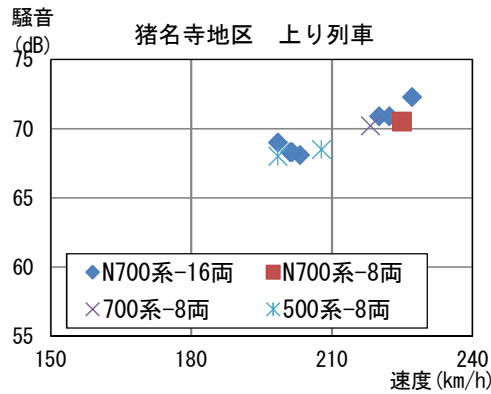
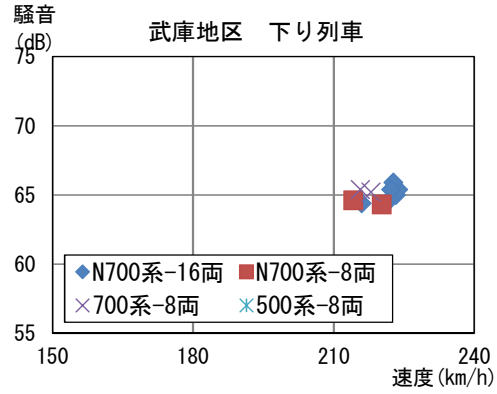
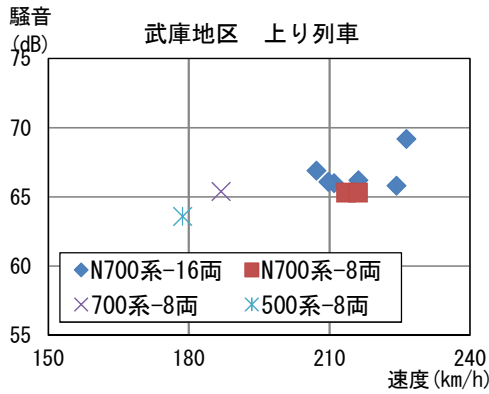


図7-2 騒音と列車速度の関係 下り線側 側道端

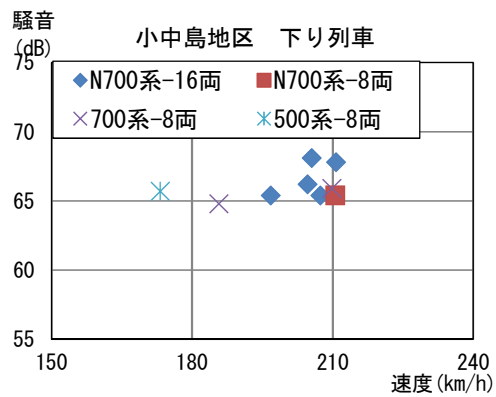
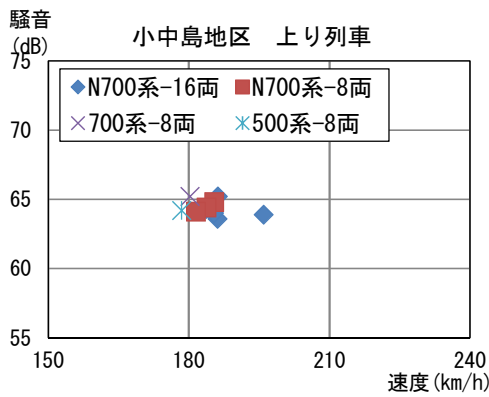
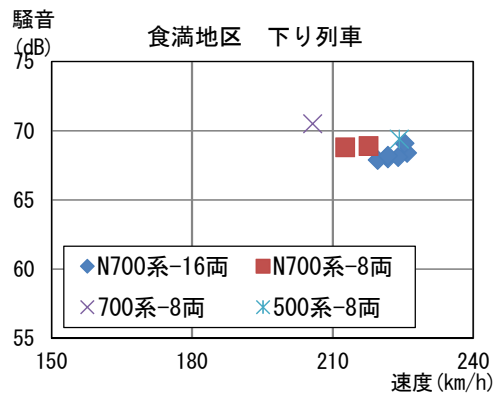
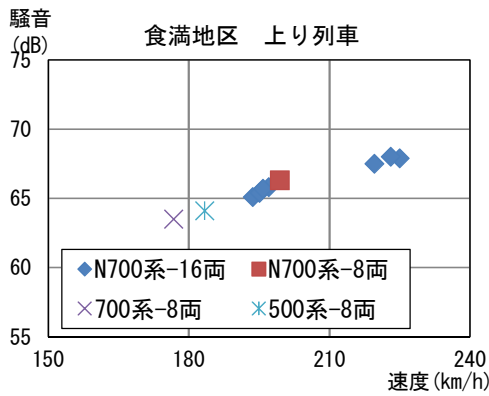
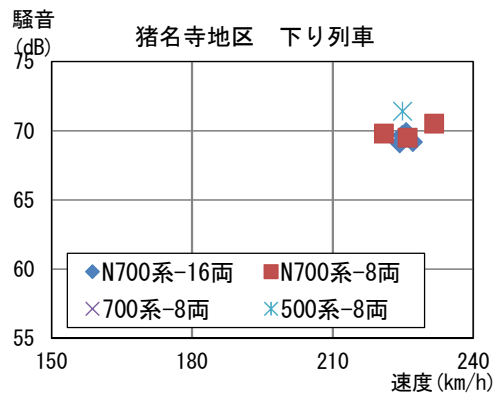
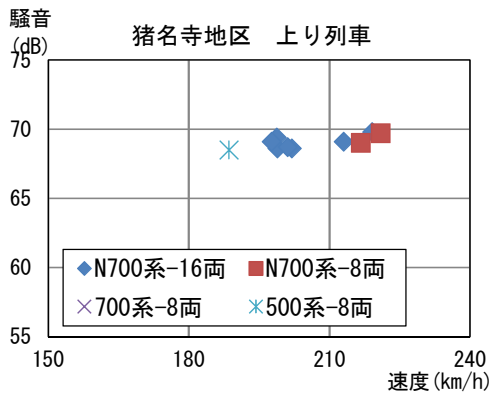
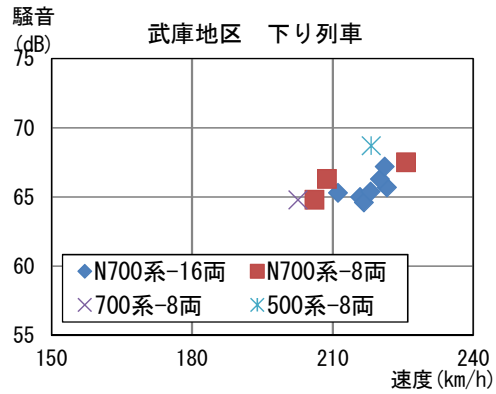
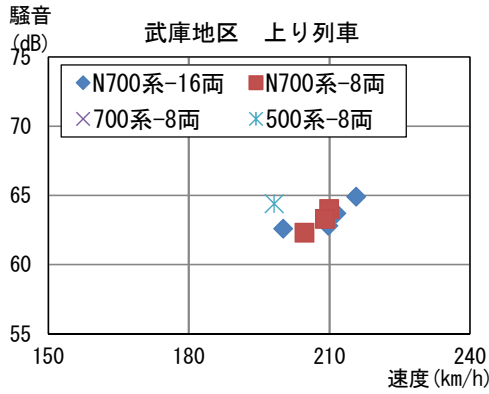


図8-1 騒音と列車速度の関係 上り線側 25m

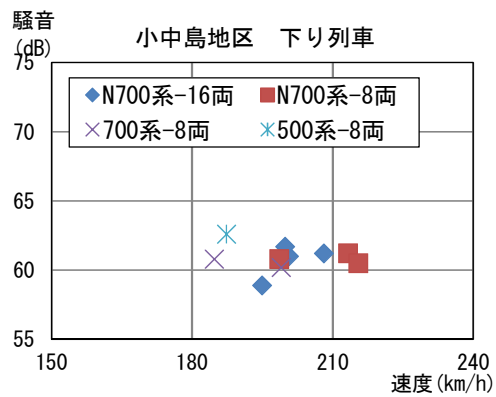
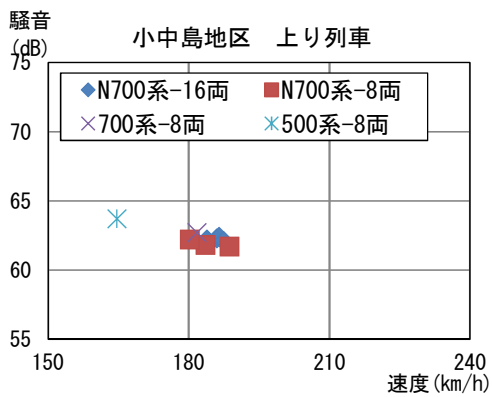
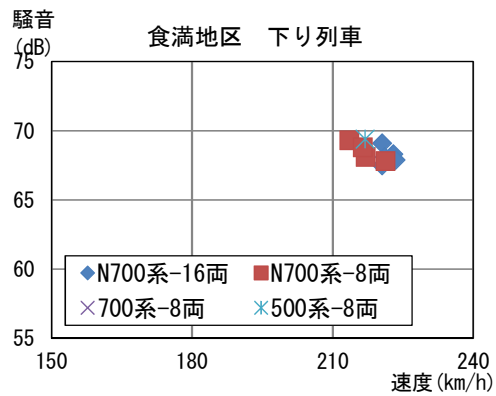
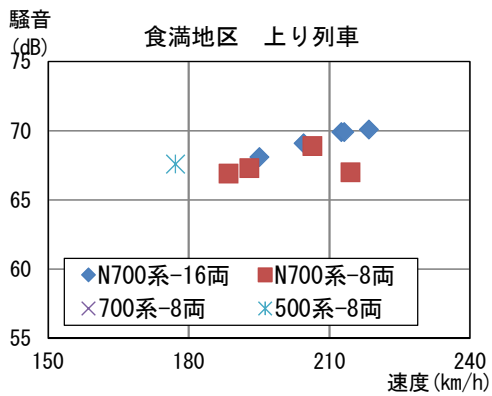
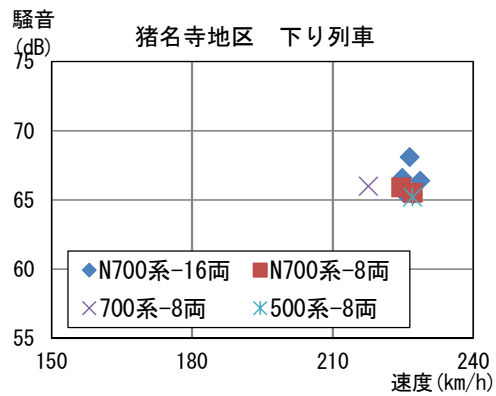
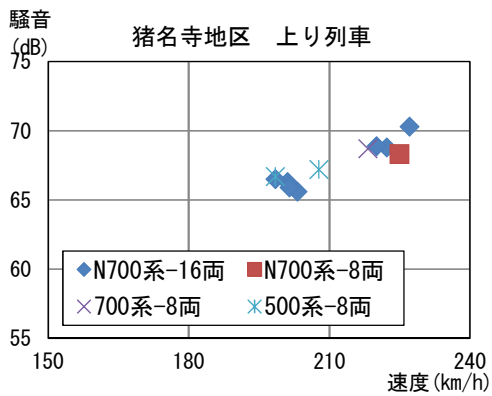
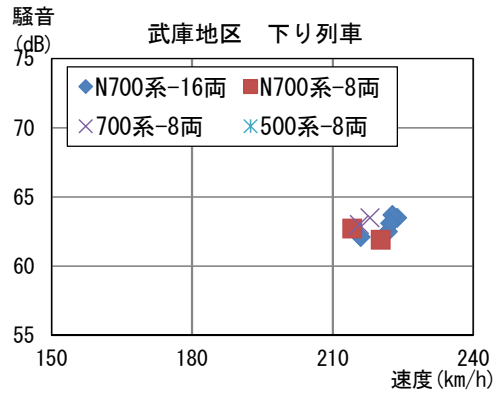
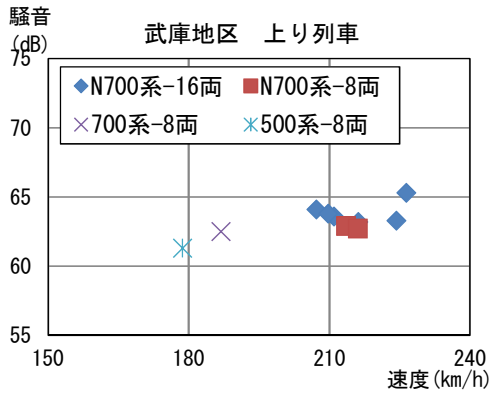


図8-2 騒音と列車速度の関係 下り線側 25m

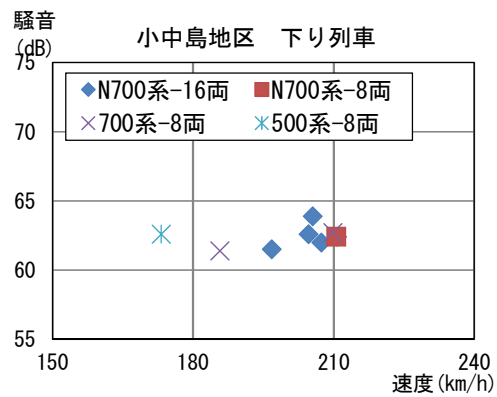
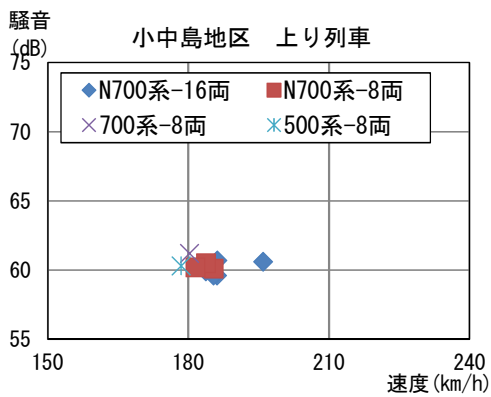
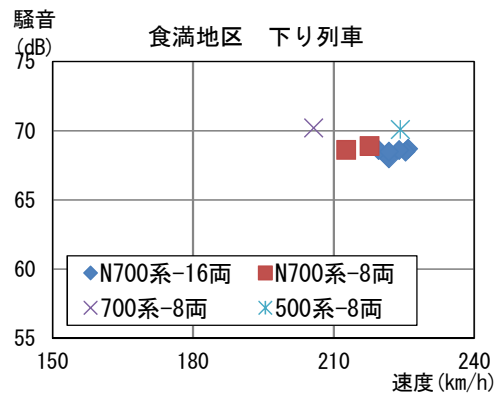
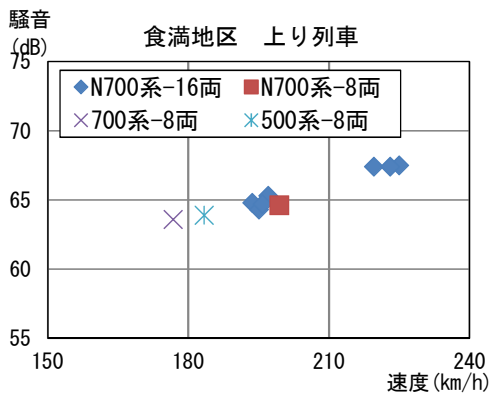
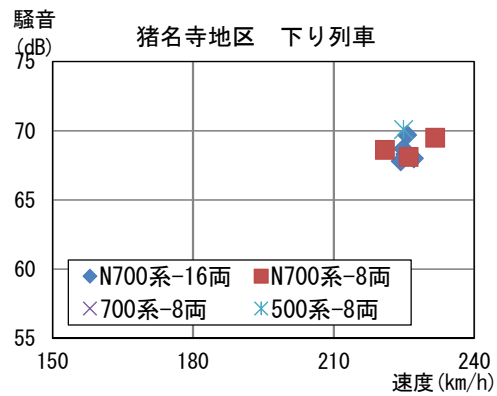
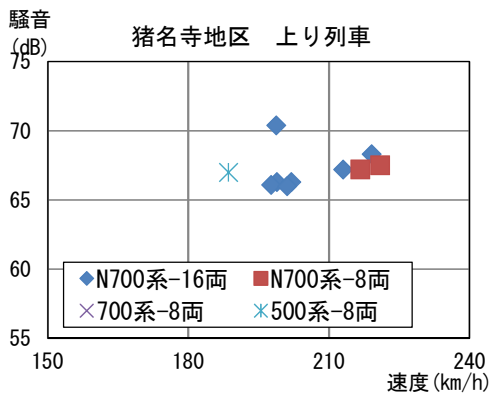
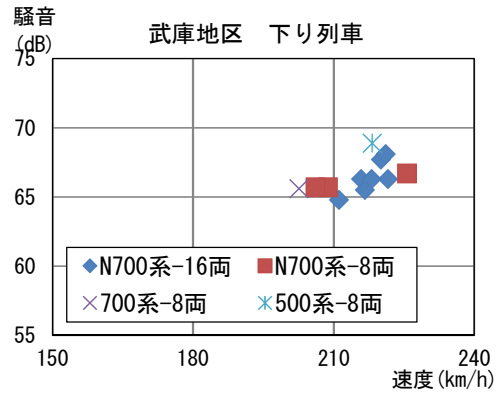
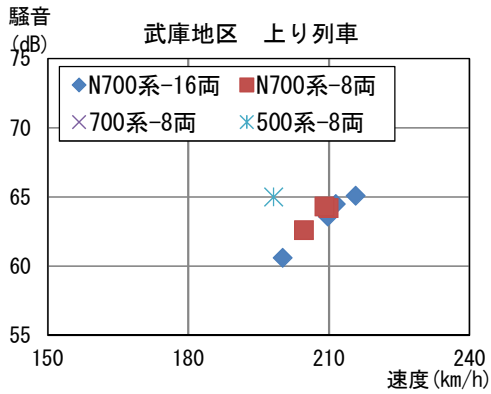


図9-1 振動と列車速度の関係 上り線側 側道端

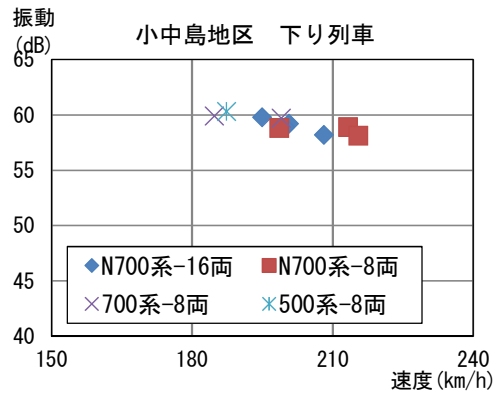
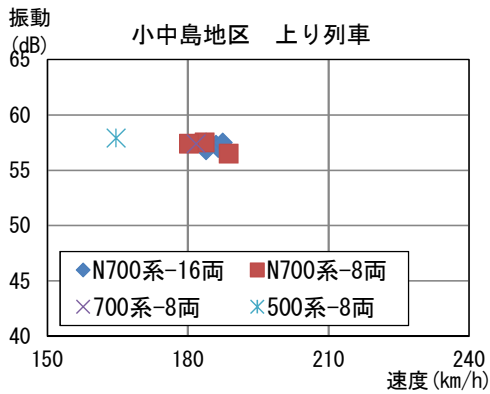
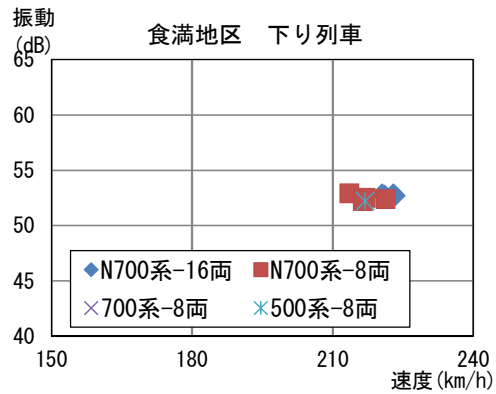
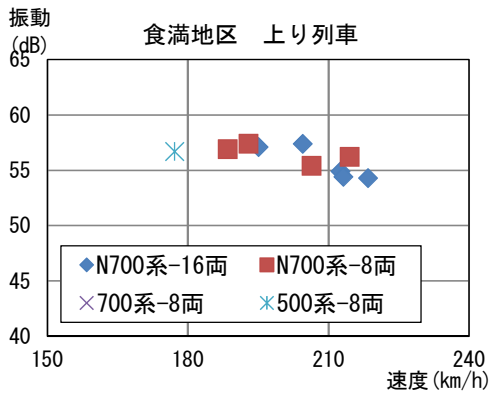
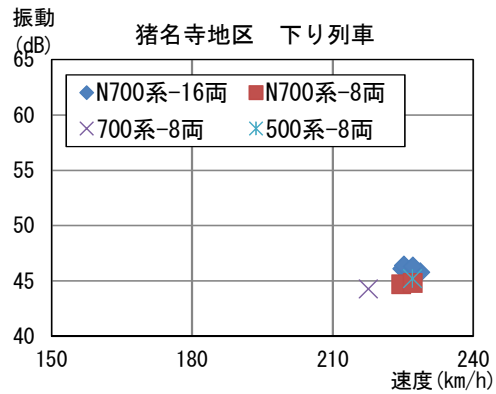
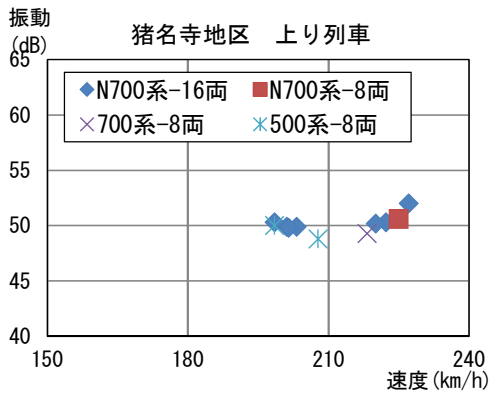
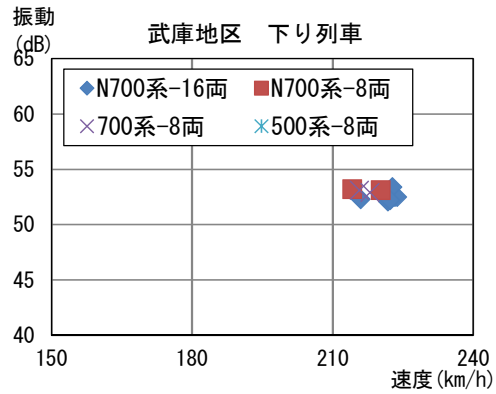
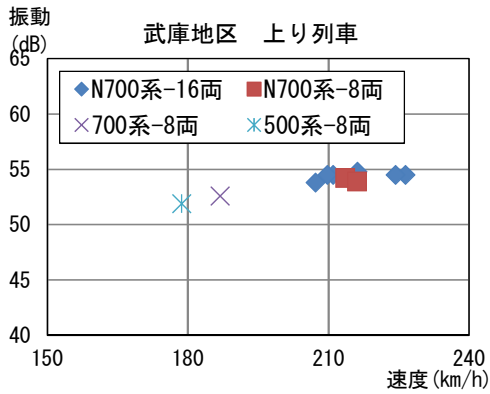
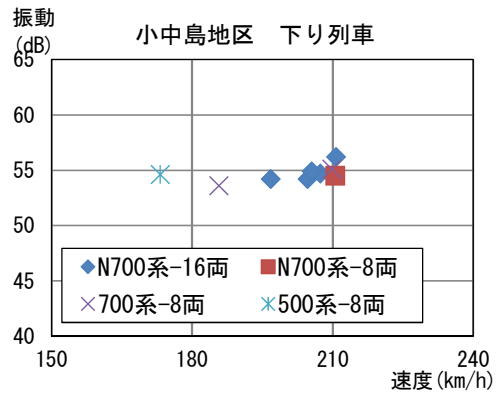
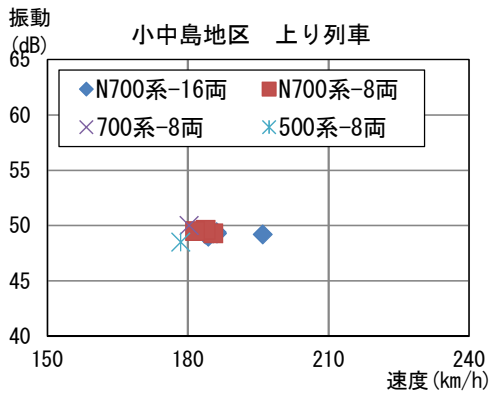
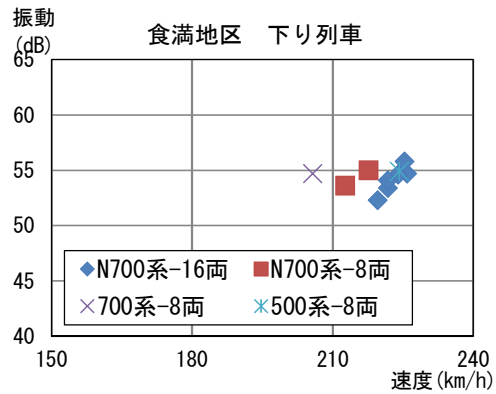
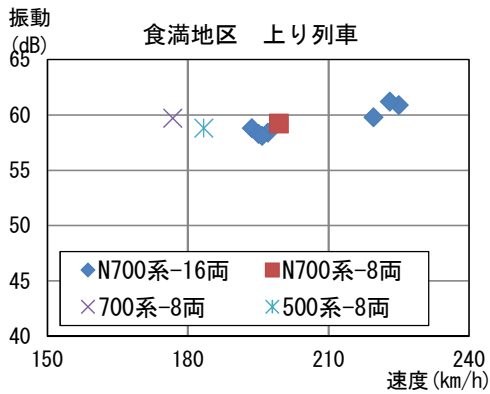
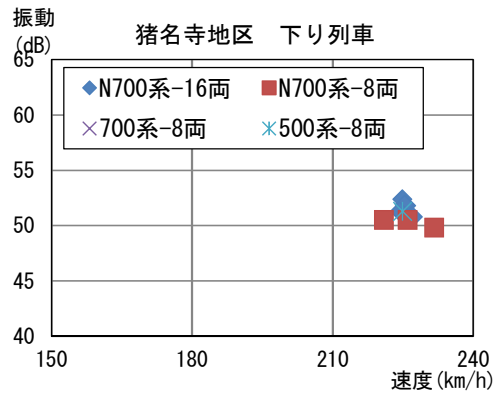
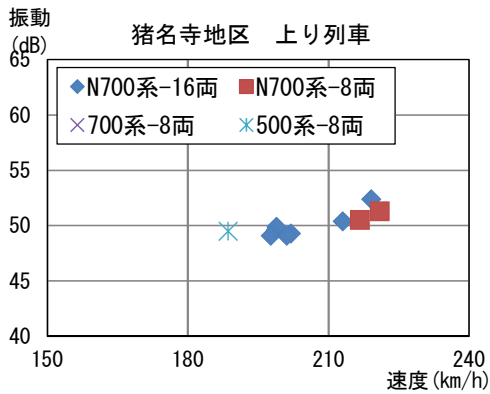
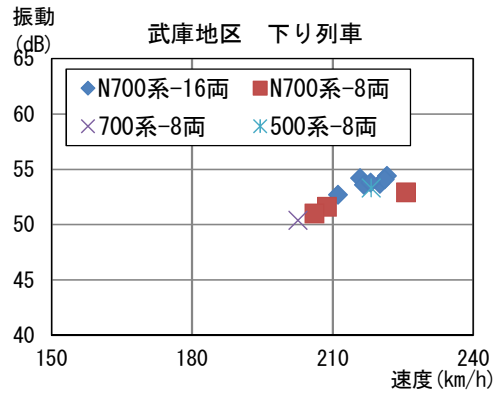
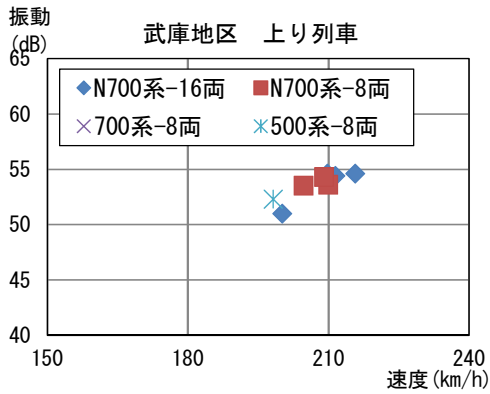
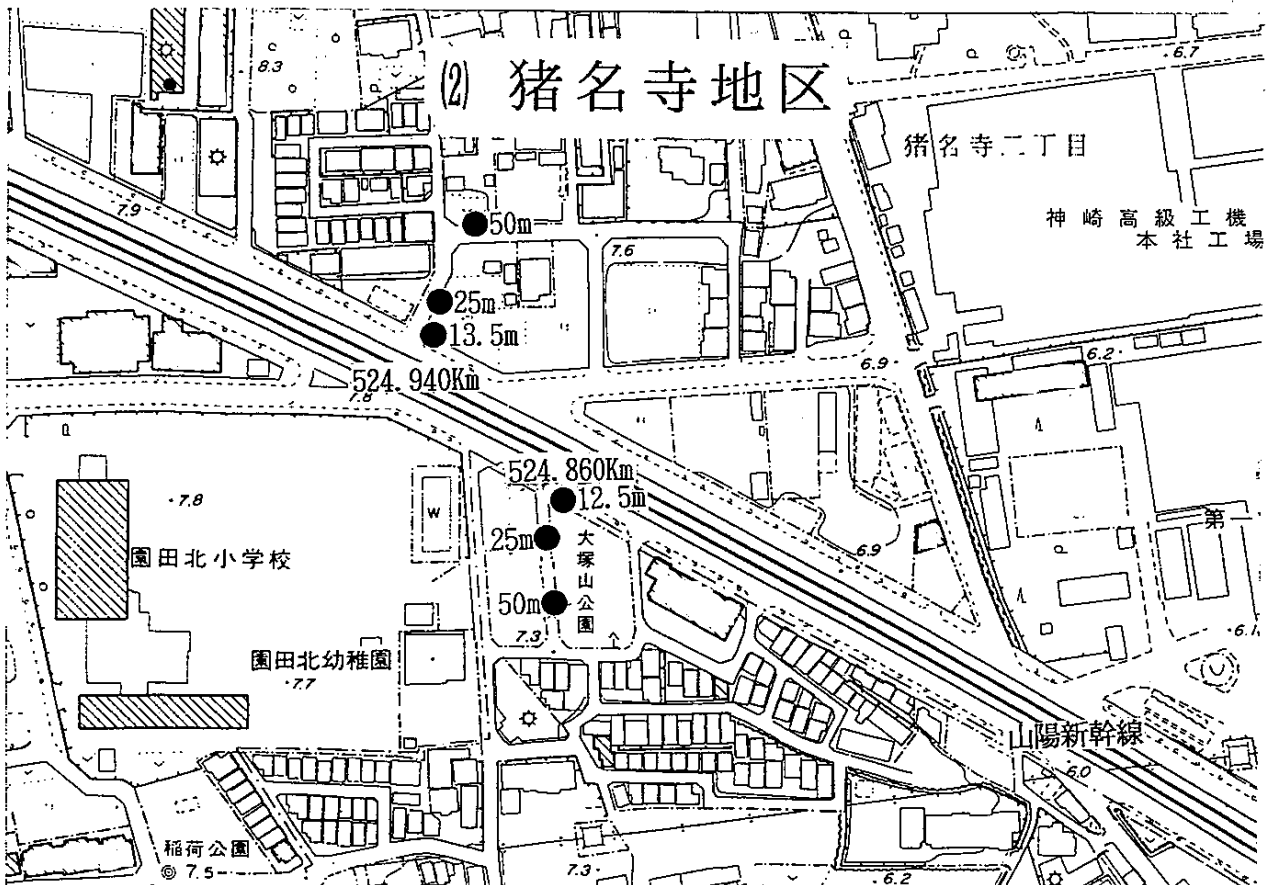
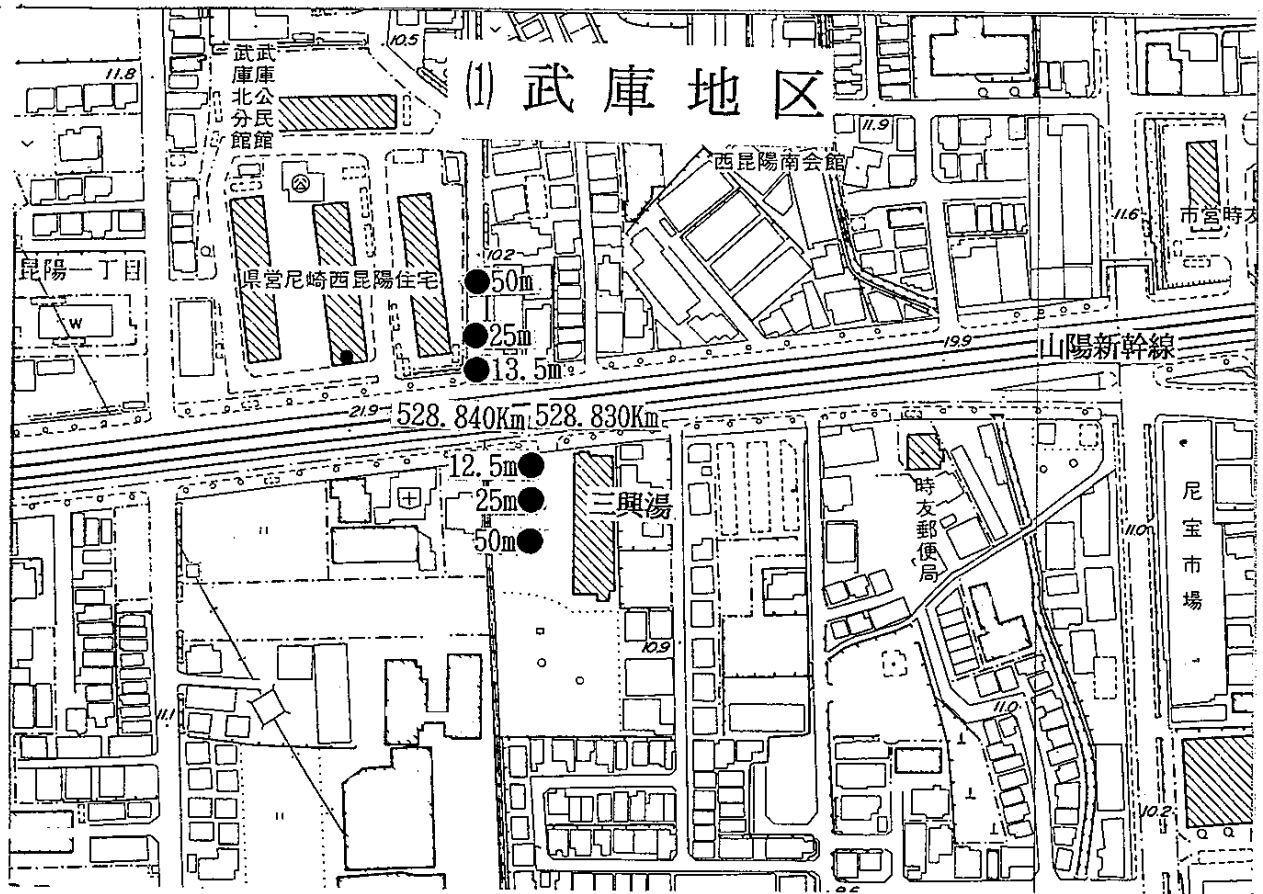
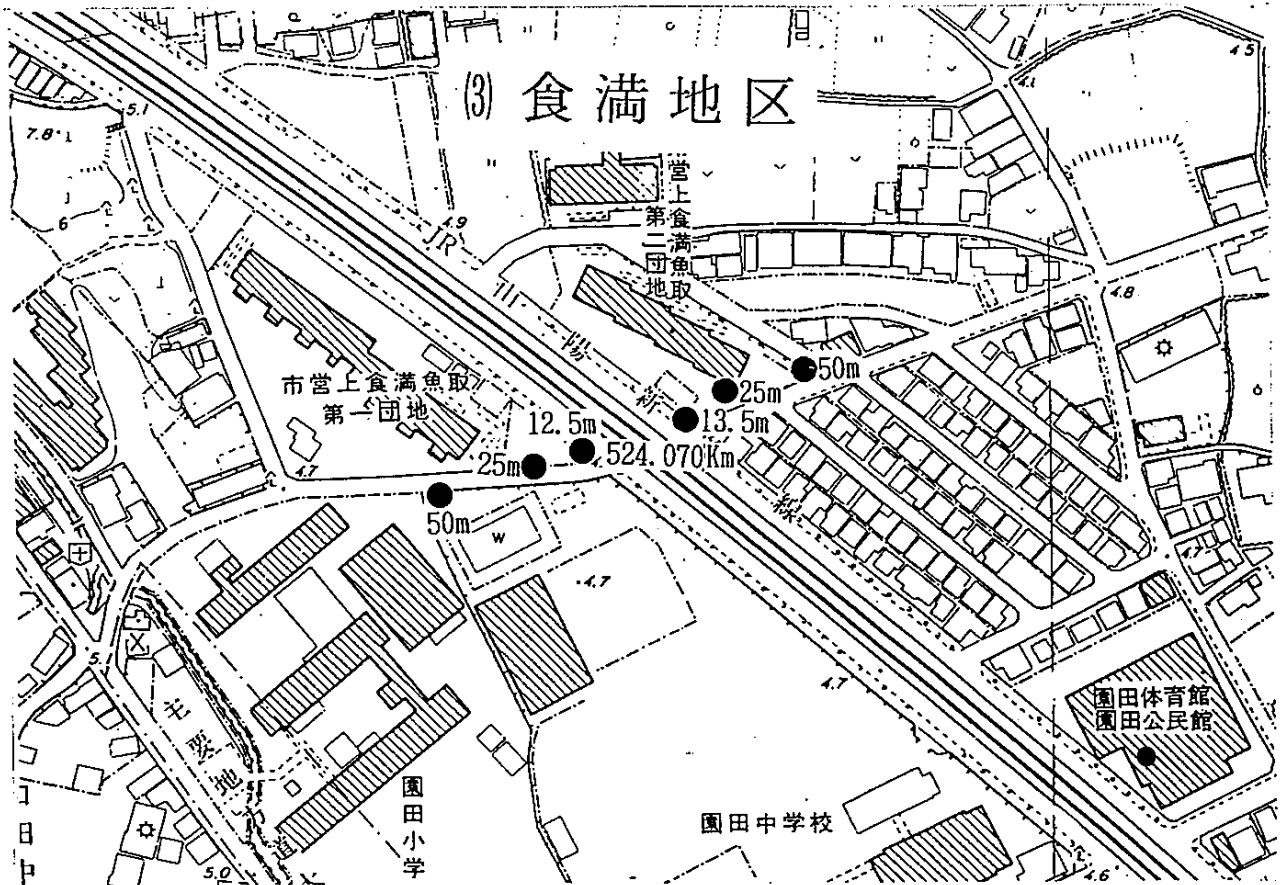


図9-2 振動と列車速度の関係 下り線側 側道端



別図1 調査地点位置図





別表1-1 武庫地区の測定結果 上り線側

測定日 令和2年5月18日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
1		9:31	N700系-8両	65.3	62.9	60.5	54.2	52.6	47.2	214
	1	9:38	700系-8両	65.2	63.5	60.7	52.9	52.0	45.8	218
2		9:39	N700系-16両	69.2	65.3	62.6	54.5	53.2	46.2	226
3		9:48	N700系-16両	66.0	63.6	60.8	54.5	53.2	48.8	211
4		10:04	700系-8両	65.4	62.5	59.8	52.6	47.2	43.6	187
	2	10:05	N700系-16両	64.6	62.5	59.6	52.1	51.8	46.2	222
	3	10:12	N700系-8両	64.6	62.7	59.0	53.2	51.6	46.1	214
5		11:05	500系-8両	63.6	61.3	58.5	51.9	47.7	42.8	179
	4	11:24	N700系-8両	64.3	61.9	58.9	53.1	51.9	46.2	220
6		11:39	N700系-16両	66.9	64.1	61.6	53.8	52.6	48.4	207
	5	11:44	N700系-16両	65.0	63.4	60.4	52.5	51.7	46.1	223
7		12:00	N700系-16両	65.8	63.3	61.3	54.5	53.3	45.9	224
8		12:31	N700系-8両	65.3	62.7	60.3	53.9	52.1	46.5	216
	6	12:44	N700系-16両	64.4	62.1	59.5	52.3	51.7	46.7	216
9		13:00	N700系-16両	66.1	63.8	61.0	54.5	52.7	48.4	210
	7	13:12	700系-8両	65.4	63.0	60.2	53.1	51.8	46.0	216
10		14:00	N700系-16両	66.2	63.2	60.4	54.8	53.1	47.5	216
	8	14:05	N700系-16両	65.4	63.5	60.4	52.5	51.5	46.2	224
	9	14:44	N700系-16両	65.9	63.7	60.6	53.4	52.3	45.4	223
	10	15:05	N700系-16両	65.4	63.1	60.6	52.2	51.6	45.9	222
上位10本の平均				66.4	63.8	61.1	54.1	52.7	47.2	218
全列車の平均				65.7	63.2	60.4	53.3	51.8	46.3	214
上り列車の平均				66.2	63.4	60.8	53.9	51.8	46.5	209
下り列車の平均				65.0	63.0	60.0	52.7	51.8	46.1	220

備考： 1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
 2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
 3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表1-2 武庫地区の測定結果 下り線側

測定日 令和2年5月11日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
	1	9:43	N700系-16両	65.3	64.8	58.2	52.7	50.0	47.9	211
1		10:36	N700系-16両	62.6	60.6	60.5	51.0	49.6	48.5	200
	2	10:38	700系-8両	64.8	65.6	63.8	50.4	48.7	47.4	203
2		10:39	N700系-16両	64.9	65.1	61.4	54.6	52.3	46.1	216
3		11:00	N700系-16両	62.8	63.6	61.0	54.6	52.2	47.0	210
	3	11:04	N700系-16両	65.0	66.3	63.3	54.2	50.7	48.5	216
4		11:05	500系-8両	64.4	65.0	62.0	52.3	48.9	47.7	198
	4	11:24	N700系-8両	66.3	65.7	62.9	51.6	50.4	47.7	209
5		11:31	N700系-8両	64.0	64.2	61.2	53.6	50.8	47.5	210
	5	11:38	500系-8両	68.7	68.9	65.9	53.3	51.1	48.5	218
	6	11:44	N700系-16両	64.6	65.5	62.8	53.6	51.0	48.2	217
	7	12:05	N700系-16両	65.7	66.3	63.9	54.4	50.9	48.8	222
	8	12:12	N700系-8両	67.5	66.7	63.2	52.9	50.7	48.4	226
6		12:31	N700系-8両	63.3	64.3	60.7	54.3	51.4	47.2	209
	9	12:44	N700系-16両	66.3	67.7	64.3	53.7	50.8	48.9	220
7		13:00	N700系-16両	63.7	64.5	60.8	54.4	51.9	47.4	211
	10	13:05	N700系-16両	67.2	68.1	65.7	54.1	50.5	49.2	221
	11	13:12	N700系-8両	64.8	65.7	63.0	51.0	50.0	47.1	206
8		13:31	N700系-8両	62.3	62.6	60.3	53.5	51.1	47.3	205
	12	14:04	N700系-16両	65.4	66.3	63.2	53.8	50.8	48.5	218
上位10本の平均				66.4	66.9	64.1	54.2	51.4	48.5	216
全列車の平均				65.3	65.7	62.8	53.2	50.7	47.9	212
上り列車の平均				63.6	63.9	61.0	53.5	51.0	47.3	207
下り列車の平均				66.2	66.6	63.7	53.0	50.5	48.3	215

備考： 1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
 2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
 3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表2-1 猪名寺地区の測定結果 上り線側

測定日 令和2年5月12日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
1		14:01	N700系-16両	68.3	66.3	61.9	49.9	49.9	49.6	201
	1	14:04	N700系-16両	67.4	66.4	63.1	45.8	44.7	46.9	229
	2	14:11	700系-8両	69.2	66.0	62.9	44.3	44.4	44.8	218
2		14:32	N700系-8両	70.5	68.3	63.8	50.6	51.5	47.9	225
3		14:40	N700系-16両	72.3	70.3	66.6	52.0	51.7	47.5	227
4		15:01	N700系-16両	68.1	65.6	62.0	49.9	50.0	49.8	203
	3	15:03	N700系-16両	67.9	66.6	63.1	46.1	44.7	47.1	225
	4	15:11	N700系-8両	66.8	65.9	63.0	44.7	44.4	45.4	225
5		15:32	500系-8両	68.0	66.7	61.3	50.0	49.3	49.6	198
6		15:40	N700系-16両	68.3	65.9	61.2	49.8	49.5	49.6	202
	5	15:43	N700系-16両	69.5	68.1	63.9	45.5	44.8	47.0	226
7		16:01	N700系-16両	70.9	68.8	63.5	50.3	51.1	49.5	222
	6	16:04	N700系-16両	67.0	65.5	62.2	46.4	45.2	46.9	225
8		16:06	500系-8両	68.5	67.2	63.4	48.8	49.2	49.4	208
	7	16:11	N700系-8両	66.8	65.5	61.1	44.8	44.0	45.4	227
9		16:32	700系-8両	70.2	68.7	64.2	49.3	50.4	48.9	218
	8	16:37	500系-8両	66.5	65.2	61.9	45.2	43.5	45.6	227
10		16:40	N700系-16両	70.9	68.9	64.1	50.2	50.6	49.4	220
	9	16:43	N700系-16両	66.9	65.4	61.7	46.3	44.9	47.2	227
11		17:01	N700系-16両	69.0	66.5	62.3	50.3	49.4	50.1	199
上位10本の平均				70.1	68.2	64.0	50.2	50.3	49.4	217
全列車の平均				69.0	67.1	63.1	48.0	47.7	47.9	218
上り列車の平均				69.8	67.8	63.4	50.1	50.2	49.2	211
下り列車の平均				67.7	66.2	62.6	45.5	44.5	46.3	225

備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表2-2 猪名寺地区の測定結果 下り線側

測定日 令和2年5月12日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
1		10:01	N700系-16両	69.4	70.4	64.4	49.6	48.1	47.4	199
	1	10:03	N700系-16両	69.9	69.7	65.5	51.8	47.6	42.0	226
	2	10:28	N700系-16両	69.7	68.7	65.4	52.4	48.2	42.1	225
2		10:37	N700系-16両	68.6	66.3	63.5	49.9	47.7	46.8	199
	3	10:38	N700系-8両	70.5	69.5	66.2	49.8	47.2	42.2	232
3		10:40	N700系-16両	69.1	66.1	63.4	49.1	47.3	45.7	198
	4	10:43	N700系-16両	69.7	68.3	65.4	50.9	46.9	44.5	225
4		11:01	N700系-16両	69.1	67.2	64.4	50.4	51.3	49.1	213
	5	11:04	N700系-16両	69.2	68.0	64.8	50.8	47.1	42.5	227
5		11:07	500系-8両	68.5	67.0	63.5	49.5	47.7	43.8	189
	6	11:23	N700系-8両	69.5	68.1	64.8	50.5	47.2	41.8	226
6		11:32	N700系-8両	69.0	67.2	64.8	50.5	50.2	48.1	217
	7	11:37	500系-8両	71.4	70.1	66.9	51.3	47.4	41.5	225
7		11:41	N700系-16両	69.8	68.3	65.5	52.4	51.2	49.8	219
	8	11:42	N700系-16両	69.5	68.3	65.2	51.9	47.9	42.4	225
8		12:02	N700系-16両	68.6	66.3	63.5	49.3	47.3	46.8	202
	9	12:03	N700系-16両	69.1	67.8	64.4	51.3	47.3	43.0	224
	10	12:11	N700系-8両	69.8	68.6	64.9	50.5	47.1	41.2	221
9		12:32	N700系-8両	69.7	67.5	64.1	51.3	50.2	48.4	221
10		12:41	N700系-16両	68.7	66.0	63.2	49.1	47.0	46.0	201
上位10本の平均				70.0	69.1	65.5	51.5	49.0	47.3	222
全列車の平均				69.5	68.2	64.8	50.6	48.1	44.8	216
上り列車の平均				69.1	67.4	64.1	50.1	48.8	47.2	206
下り列車の平均				69.9	68.8	65.4	51.1	47.4	42.3	226

備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表3-1 食満地区の測定結果 上り線側

測定日 令和2年5月14日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
	1	13:11	N700系-8両	67.7	68.1	60.6	52.5	54.1	51.4	217
1		13:32	N700系-8両	66.6	67.3	60.2	57.4	53.4	55.3	193
2		13:40	N700系-16両	70.1	70.1	62.9	54.3	54.2	50.8	218
	2	13:43	N700系-16両	69.1	69.1	61.5	52.8	54.3	52.6	221
3		14:01	N700系-16両	70.2	69.1	62.5	57.4	56.0	52.8	204
	3	14:43	N700系-16両	67.8	68.3	61.0	52.9	54.6	52.1	223
4		15:01	N700系-16両	68.9	68.1	60.9	57.1	52.7	55.8	195
	4	15:04	N700系-16両	68.0	68.1	60.9	52.8	54.6	52.0	221
	5	15:11	N700系-8両	68.6	69.3	62.1	52.9	52.8	52.1	214
5		15:32	N700系-8両	69.0	68.9	61.9	55.4	53.2	51.3	206
	6	15:43	N700系-16両	67.8	67.9	61.2	52.7	54.6	52.0	223
6		16:01	N700系-16両	69.9	69.9	62.6	54.9	53.9	50.6	213
	7	16:03	N700系-16両	67.7	67.5	60.7	52.9	54.3	51.7	221
	8	16:10	N700系-8両	68.6	68.8	61.4	52.2	54.1	51.0	216
7		16:32	N700系-8両	66.7	66.9	59.9	56.9	52.2	55.0	189
	9	16:37	500系-8両	69.3	69.4	61.8	52.2	52.8	51.3	217
8		16:40	N700系-16両	69.6	69.9	63.0	54.4	53.4	50.6	213
9		17:06	500系-8両	67.3	67.6	59.9	56.7	53.5	54.4	177
	10	17:11	N700系-8両	67.8	67.8	60.7	52.4	54.2	51.0	221
10		17:32	N700系-8両	67.0	67.0	60.4	56.2	51.8	54.9	215
上位10本の平均				69.4	69.3	62.1	56.1	54.5	53.7	215
全列車の平均				68.5	68.6	61.4	54.4	53.7	52.4	211
上り列車の平均				68.7	68.6	61.6	56.1	53.4	53.2	202
下り列車の平均				68.3	68.5	61.2	52.6	54.0	51.7	219

備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表3-2 食満地区の測定結果 下り線側

測定日 令和2年5月14日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
1		9:32	N700系-8両	66.3	64.6	62.0	59.2	55.9	48.7	199
	1	9:37	700系-8両	70.5	70.2	68.2	54.7	54.9	47.6	206
2		9:40	N700系-16両	67.5	67.4	64.7	59.8	56.8	48.0	220
3		9:49	N700系-16両	65.1	64.8	62.6	58.8	54.7	48.8	194
4		10:01	N700系-16両	65.4	64.3	62.4	58.3	55.1	48.6	195
	2	10:04	N700系-16両	68.4	68.7	66.7	54.7	58.0	47.2	226
5		10:06	700系-8両	63.5	63.6	61.1	59.7	61.4	51.1	177
	3	10:11	N700系-8両	68.9	68.9	66.9	55.0	57.2	46.4	218
	4	10:28	N700系-16両	68.0	68.0	66.3	53.4	57.5	48.4	222
6		10:37	N700系-16両	65.8	65.3	62.8	58.4	54.6	49.2	197
	5	10:42	N700系-16両	69.1	68.5	67.2	55.8	58.2	47.4	225
7		11:01	N700系-16両	65.7	64.7	62.6	58.1	54.5	48.8	196
	6	11:04	N700系-16両	68.1	68.6	66.4	54.6	57.5	47.1	224
8		11:06	500系-8両	64.1	63.9	62.2	58.8	61.1	51.7	183
	7	11:37	500系-8両	69.4	70.1	68.1	54.9	56.8	46.6	224
9		11:40	N700系-16両	67.9	67.5	65.1	60.9	56.6	46.4	225
	8	11:43	N700系-16両	67.9	68.6	66.0	52.3	56.2	48.7	220
10		12:01	N700系-16両	68.0	67.4	65.5	61.2	56.2	46.2	223
	9	12:03	N700系-16両	68.2	68.5	66.6	54.1	56.9	48.4	222
	10	12:11	N700系-8両	68.8	68.6	66.4	53.6	55.8	47.2	213
上位10本の平均				68.8	68.9	66.9	59.3	58.1	49.2	220
全列車の平均				67.7	67.6	65.5	56.8	56.8	48.1	210
上り列車の平均				66.2	65.6	63.3	59.3	56.7	48.8	201
下り列車の平均				68.8	68.9	66.9	54.3	56.9	47.5	220

備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表4-1 小中島地区の測定結果 上り線側

測定日 令和2年5月13日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
1		9:33	N700系-8両	64.3	61.8	58.8	57.5	55.3	47.2	184
	1	9:37	700系-8両	63.0	60.8	58.2	59.9	53.5	47.3	185
2		9:51	N700系-16両	63.8	62.3	59.6	57.3	55.2	48.8	186
3		10:03	N700系-16両	63.8	62.4	59.9	57.0	55.2	49.1	186
	2	10:04	N700系-16両	63.3	61.0	59.4	59.2	52.6	48.2	201
4		10:07	700系-8両	64.0	62.7	60.5	57.4	54.7	47.1	182
	3	10:10	N700系-8両	63.2	60.8	58.2	58.8	51.3	47.5	199
	4	10:27	N700系-16両	61.2	58.9	57.5	59.8	53.8	50.6	195
	5	10:36	700系-8両	62.6	60.2	58.9	59.7	52.9	48.2	199
	6	10:42	N700系-16両	63.8	61.7	59.8	58.9	52.7	48.2	200
5		11:02	N700系-16両	65.3	62.2	59.4	57.5	54.9	48.8	184
6		11:07	500系-8両	68.1	63.7	61.8	57.9	54.3	45.6	165
7		11:32	N700系-8両	64.0	62.2	59.2	57.4	54.6	47.0	180
	7	11:36	500系-8両	67.3	62.6	59.0	60.3	53.3	47.7	187
	8	12:11	N700系-8両	63.3	61.2	59.1	58.9	50.7	47.0	213
8		12:32	N700系-8両	63.8	61.7	58.9	56.5	54.3	47.1	189
9		12:41	N700系-16両	64.5	62.2	59.4	56.8	54.4	48.8	184
	9	12:42	N700系-16両	64.1	61.2	58.9	58.2	51.8	47.3	208
10		13:02	N700系-16両	63.7	62.1	60.2	57.5	55.0	48.8	187
	10	13:10	N700系-8両	62.7	60.5	57.7	58.1	51.9	47.3	215
上位10本の平均				65.2	62.4	60.0	59.2	54.8	48.7	183
全列車の平均				64.3	61.7	59.3	58.2	53.6	47.9	191
上り列車の平均				64.8	62.4	59.9	57.3	54.8	47.8	183
下り列車の平均				63.7	61.0	58.7	59.2	52.5	47.9	200

- 備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表4-2 小中島地区の測定結果 下り線側

測定日 令和2年5月19日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
	1	11:04	N700系-16両	66.2	62.6	59.2	54.2	48.0	47.9	205
1		11:07	500系-8両	64.2	60.3	56.7	48.5	48.2	49.9	178
2		11:33	N700系-8両	64.8	60.1	55.8	49.3	48.0	49.1	185
	2	11:36	500系-8両	65.7	62.6	59.5	54.6	47.3	44.6	173
3		11:41	N700系-16両	63.9	60.6	57.0	49.2	47.6	50.6	196
4		12:02	N700系-16両	65.2	60.7	57.2	49.3	47.7	51.2	186
	3	12:04	N700系-16両	65.4	62.0	58.8	54.7	47.6	48.8	207
	4	12:10	N700系-8両	65.4	62.4	58.7	54.5	46.6	47.6	211
5		12:33	N700系-8両	64.4	60.5	55.8	49.6	48.2	49.5	184
6		12:41	N700系-16両	63.6	59.6	55.0	49.4	47.6	50.8	186
	5	12:43	N700系-16両	65.4	61.5	58.1	54.2	47.6	47.9	197
7		13:03	N700系-16両	64.6	60.2	56.0	49.0	48.1	50.6	184
	6	13:10	700系-8両	64.8	61.4	58.8	53.6	47.3	47.4	186
8		13:33	N700系-8両	64.1	60.2	55.5	49.5	48.5	49.1	182
	7	14:10	700系-8両	65.9	62.7	59.9	55.1	46.7	47.6	210
9		14:33	700系-8両	65.2	61.2	56.8	50.0	49.3	48.7	180
10		14:42	N700系-16両	64.3	59.9	55.1	49.2	48.1	50.6	184
	8	14:43	N700系-16両	67.8	62.4	59.2	56.2	47.5	48.3	211
11		15:02	N700系-16両	64.0	59.6	56.2	49.3	47.8	50.2	185
	9	15:04	N700系-16両	68.1	63.9	59.4	54.9	48.1	47.7	205
上位10本の平均				66.2	62.3	58.9	54.2	48.2	50.2	198
全列車の平均				65.3	61.4	57.7	51.7	47.8	48.9	192
上り列車の平均				64.4	60.3	56.2	49.3	48.1	50.0	185
下り列車の平均				66.2	62.4	59.1	54.7	47.4	47.5	200

- 備考：1 上位10本(塗りつぶし部)に同順位の値がある場合は、全部で10本となるよう代表を選ぶ
2 速度の平均は、騒音25m地点の上位10本に対応したものを選ぶ
3 騒音はパワー平均、振動及び速度は算術平均を行う

別表5-1 測定結果 列車の種類別

武庫地区（上り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	12	66	64	61	53	52	47	219
N700系-8両	4	65	63	60	54	52	47	216
700系-8両	3	65	63	60	53	50	45	207
500系-8両	1	64	61	59	52	48	43	179

武庫地区（下り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	11	65	66	63	54	51	48	215
N700系-8両	6	65	65	62	53	51	48	211
700系-8両	1	65	66	64	50	49	47	203
500系-8両	2	67	67	64	53	50	48	208

猪名寺地区（上り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	12	69	67	63	49	48	48	217
N700系-8両	3	68	67	63	47	47	46	226
700系-8両	2	70	68	64	47	47	47	218
500系-8両	3	68	66	62	48	47	48	211

猪名寺地区（下り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	13	69	68	65	51	48	45	214
N700系-8両	5	70	68	65	51	48	44	223
700系-8両	0	-	-	-	-	-	-	-
500系-8両	2	70	69	66	50	48	43	207

- 備考： 1 上下列車を合わせて連続して20本測定したもの。
 2 騒音はパワー平均、速度は算術平均したもの。
 3 側道端について、上り線側は13.5m地点、下り線側は12.5m地点。

別表5-2 測定結果 列車の種類別

食満地区（上り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	10	69	69	62	54	54	52	215
N700系-8両	8	68	68	61	54	53	53	209
700系-8両	0	-	-	-	-	-	-	-
500系-8両	2	68	69	61	54	53	53	197

食満地区（下り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	13	68	67	65	57	56	48	214
N700系-8両	3	68	68	66	56	56	47	210
700系-8両	2	68	68	66	57	58	49	191
500系-8両	2	68	68	66	57	59	49	204

小中島地区（上り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	9	64	62	59	58	54	49	192
N700系-8両	6	64	61	59	58	53	47	197
700系-8両	3	63	61	59	59	54	48	189
500系-8両	2	68	63	61	59	54	47	176

小中島地区（下り線側）								
列車の種類	測定本数	騒音 (dB)			振動 (dB)			列車速度 (km/h)
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	
N700系-16両	11	66	61	58	52	48	50	195
N700系-8両	4	65	61	57	51	48	49	190
700系-8両	3	65	62	59	53	48	48	192
500系-8両	2	65	62	58	52	48	47	176

- 備考：
- 1 上下列車を合わせて連続して20本測定したもの。
 - 2 騒音はパワー平均、速度は算術平均したもの。
 - 3 側道端について、上り線側は13.5m地点、下り線側は12.5m地点。

《 余 白 頁 》

3 航 空 機

航空機騒音の調査結果（定点調査）

1 目的

この調査は、尼崎市域における航空機騒音の現況を把握し、今後の航空機騒音対策に資するために実施するものである。

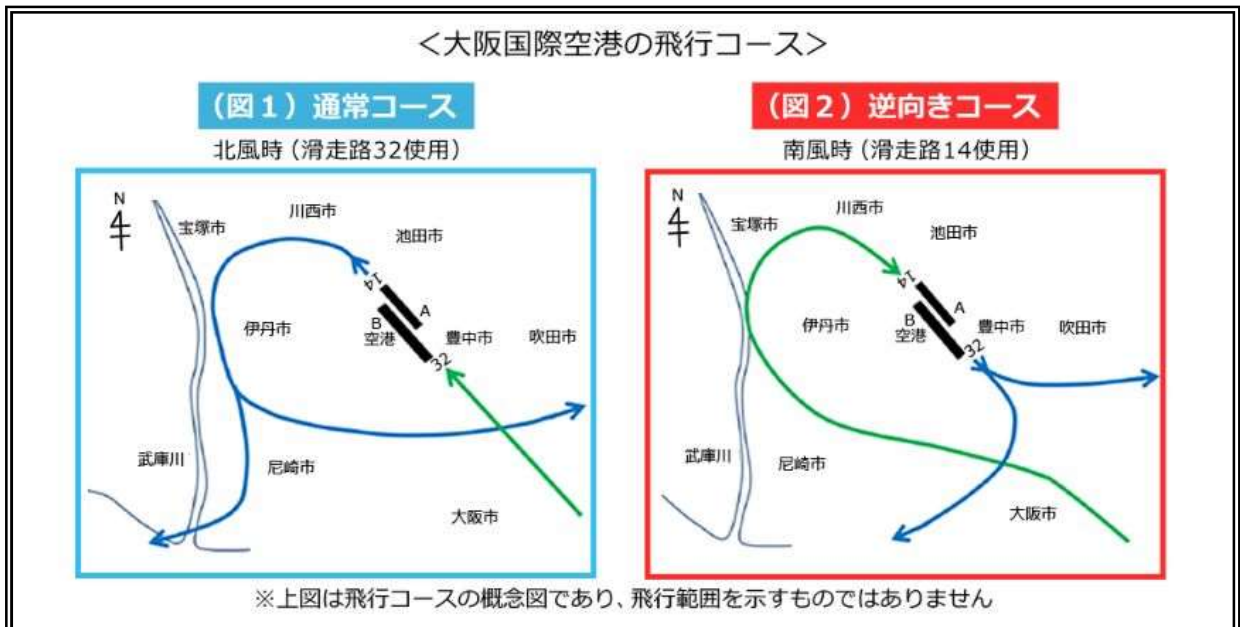
2 測定対象

大阪国際空港から通常コースで離陸し、測定地点上空を通過する航空機
(測定日における始発便から最終便までの全機)

3 測定地点

- (1) 測定場所 武庫西生涯学習プラザ屋上（尼崎市武庫の里 1-13-29）
(平成 28 年度までは旧武庫地域振興センター屋上：武庫元町 1-33-9)
- (2) 地域の類型 I 型^(注1)
- (3) 対象飛行場 大阪国際空港（伊丹空港）
- (4) 周辺状況 尼崎市の北西部に位置しており、大阪国際空港から通常コースで離陸した航空機が、東西に分岐する前に上空を通過する。

図-1 大阪国際空港の飛行コース(関西エアポート㈱ホームページより引用)



4 測定・調査に関する項目

(1) 測定・調査の方法

「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月27日環境庁告示第154号)及び「航空機騒音測定・評価マニュアル」(令和2年3月環境省)に準拠した。

(2) 測定機器

ア 騒音計	リオン NL-42
イ レベルレコーダ	リオン LR-07 (記録用)

(3) 測定項目

ア 単発騒音暴露レベル (L_{AE}) (注2)
イ 最大騒音レベル ($L_{A, Smax}$) (注3)
ウ 暗騒音レベル ($L_{A, BGN}$) (注4)

5 調査日及び気象状況

(1) 調査日：令和2年10月14日(水)

(2) 調査日の気象状況(国設尼崎大気環境測定所：尼崎市東難波町4丁目9-12)

ア 天候	晴
イ 主風向	北(風配図は別図-Iのとおり)
ウ 風速(m/s)	0.9~3.5
エ 温度(°C)	19.0~27.0

6 測定結果

(1) 時間帯別騒音レベル L_{AE}

別表-Iのとおり

(2) 機材別騒音レベル L_{AE} 、 L_{ASmax}

別表-II及びIIIのとおり

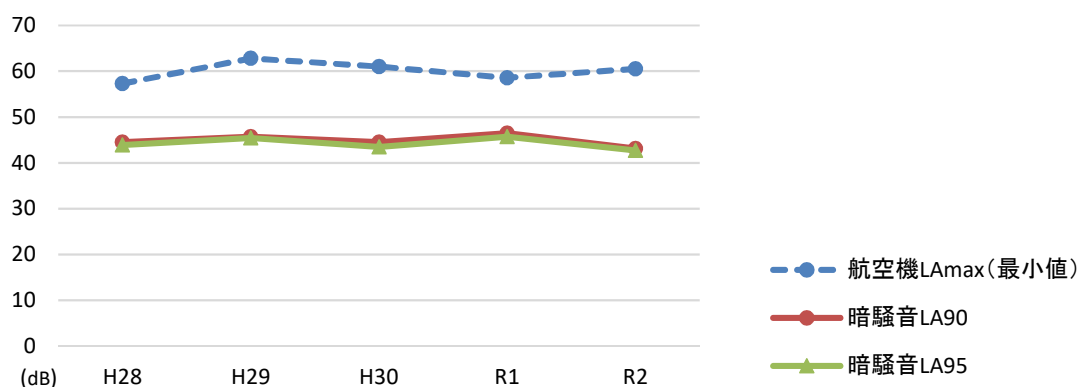
(3) 欠測について

今回の測定では、2機が欠測となった。(救急車のサイレンの音と重なったため)航空機騒音測定・評価マニュアルに従い、時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) (注5)については欠測を無視し、加重等価平均感覚騒音レベル (WECPNL) (注6)は欠測した機材ごとの L_{ASmax} 平均値を測定値として代入し算出した。

(4) 暗騒音について

暗騒音は、図-2に示すとおりであり、航空機の最大騒音レベルより10dB以上低く、航空機騒音測定・評価マニュアルで定められている条件を満たしていた。

図-2 暗騒音の推移(H29より測定地点変更)



7 新型コロナウイルスの影響について

(1) 航空需要の減少

新型コロナウイルスの影響による航空需要の減少に伴い、定期便の減便及び機材の変更（使用機材の小型化）が実施されたため、調査日の通過機数は例年の約 60%（117 機）となり、機材区分別の運航機数の割合は大型機材であるジェット機の割合が減少し、小型機材であるプロペラ機の割合が増加した。

(2) 航空機騒音の減少

今年度の測定結果において航空機騒音の大幅な減少が見られたが、新型コロナウイルスの影響で通常よりも便数が少なく、使用機材が小型化した状況下での結果であることに留意する必要がある。

8 測定結果の評価

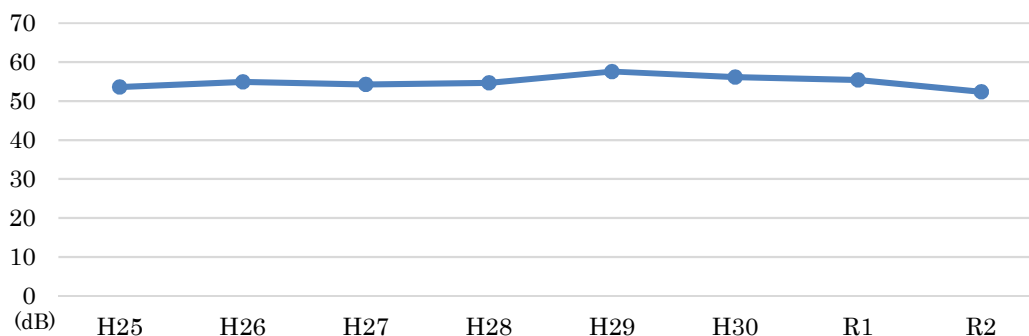
(1) 環境基準の達成状況

測定地点における L_{den} （時間帯補正等価騒音レベル）は 52.4dB であり、環境基準（57dB 以下）を達成した。旧基準の評価指標である WECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）の値は 63.9 であり、旧環境基準（70 以下）においても達成した。 L_{den} 及び WECPNL の経年推移は表-1 及び図-3 のとおりであり、新型コロナウイルスの影響のため、今年度においては前年度より大きく減少していた。

表-1 騒音レベルの推移

年度	環境基準	H28	H29	H30	R1	R2
L_{den} (単位 : dB)	57	54.7	57.6	56.2	55.4	52.4
WECPNL (単位 : なし)	70	65.2	68.3	67.5	67.2	63.9

図-3 L_{den} の推移



備考 平成 28 年までは旧武庫地域振興センターで測定

(2) 時間帯別機数及び騒音レベルについて

時間帯別の通過機数は、図-4 のとおりであり、11 時台、17 時台で機数が多く、16 時台、18 時台で機数が少なかった。

時間帯別の各機の騒音レベルは、図-5 のとおりであり、9 時台、15 時台で騒音レベルの高いジェット機が通過していた。

また、12 時台、20 時台は通過機数が少ないものの、ジェット機及び低騒音ジェット機の騒音レベルが高く、80dB を超えていた。

(3) 通過機材の構成について

測定地点の上空を通過した航空機の機数（通過機数）と機材別の騒音レベル範囲は、図-6 のとおりであった。利用頻度が高い機材は、プロペラ機 DH8D、低騒音ジェット機 E190、B738 であった。

騒音レベルは、高い順にジェット機、低騒音ジェット機、プロペラ機となっていたが、利用頻度の高い低騒音ジェット機 E190 や B738 はジェット機 B763 と同水準の騒音レベル範囲であった。

図-4 時間帯別通過機数

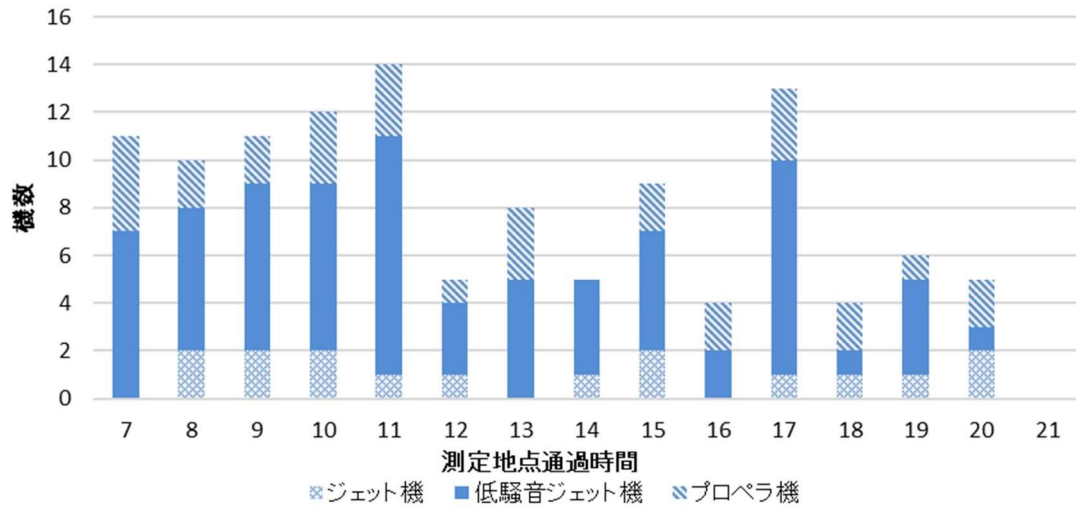


図-5 時間帯別航空機騒音レベル L_{AE}

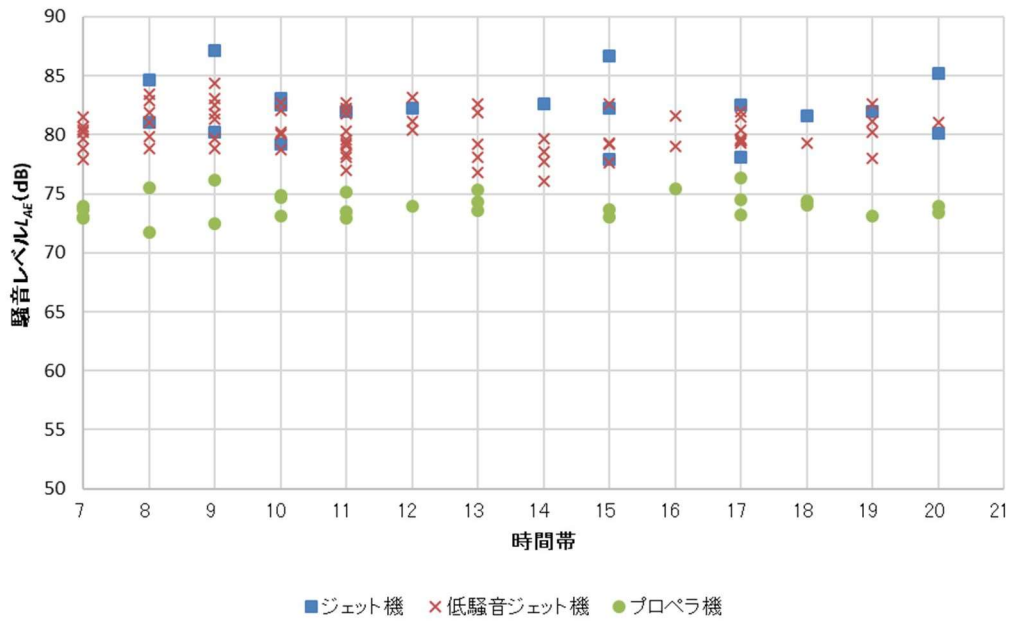
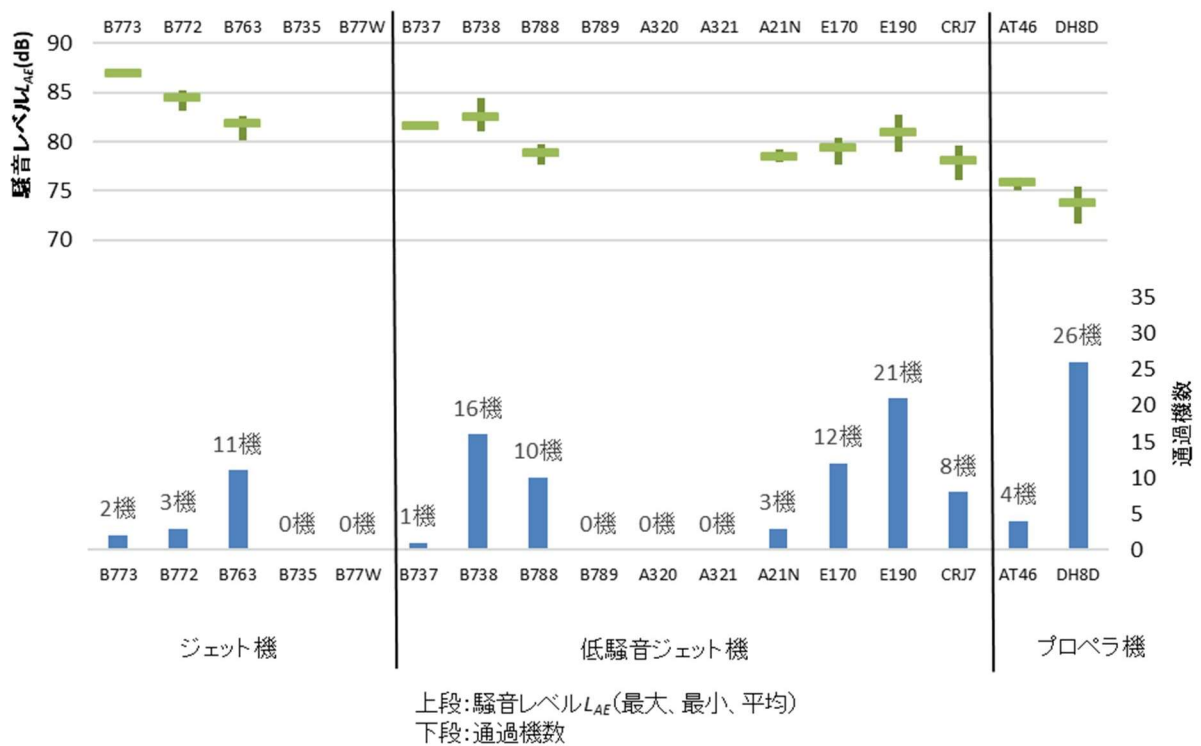


図-6 機材別の騒音レベル L_{AE} (最大、最小、平均)と通過機数



備考 大阪国際空港では、空港周辺に及ぼす騒音の影響を勘案し、基準騒音値がプロペラ機よりも大きい機材をジェット機、プロペラ機と同等以下のジェット機を低騒音ジェット機、ターボプロップエンジンを搭載した機材をプロペラ機とし3区分に分け評価している。内訳は、以下のとおり。

【ジェット機】
 B773 ボーイング 777-300
 B772 ボーイング 777-200
 B763 ボーイング 767-300
 B735 ボーイング 737-500
 B77W ボーイング 777-300ER

【低騒音ジェット機】
 B737 ボーイング 737-700
 B738 ボーイング 737-800
 B788 ボーイング 787-8
 B789 ボーイング 787-9
 A320 エアバス・インダストリーA320-200
 A321 エアバス・インダストリーA321 ceo
 A21N エアバス・インダストリーA321 neo
 E170 エンブラエル 170
 E190 エンブラエル 190
 CRJ7 ボンバルディア CRJ700

【プロペラ機】
 AT46 ATR42-600
 DH8D ボンバルディア
 DHC-8-400

(4) 機材区分の騒音寄与率の推移

各機材区分の騒音寄与率の推移は図-7 のとおりであり、今年度は新型コロナウイルスの影響で低騒音ジェット機及びプロペラ機の寄与率が大きく増加し、ジェット機の寄与率が減少していた。

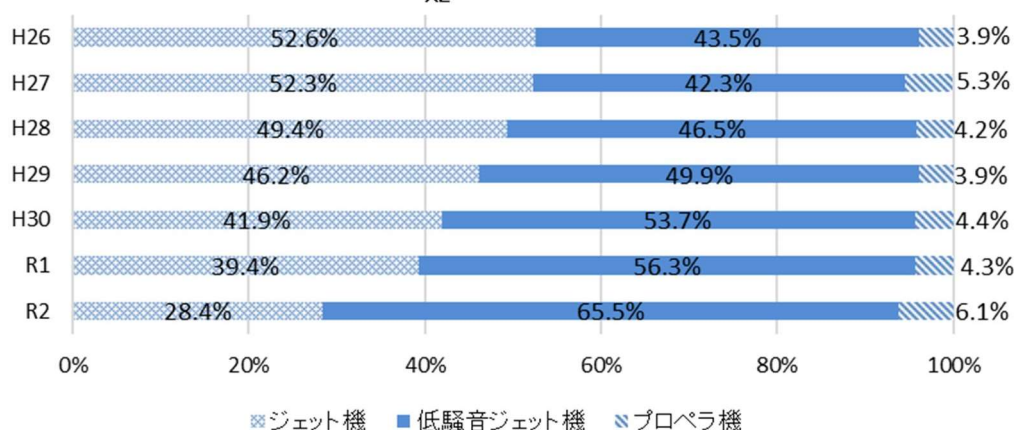
(5) 低騒音化について

大阪国際空港では、空港周辺に及ぼす騒音の影響を勘案し、定期便の1日の総発着回数の上限が370回に制限されている。その内訳は、平成25年夏ダイヤ以前は、プロペラ機枠170回とジェット機枠200回であったが、プロペラ機と騒音が同等以下のジェット機を低騒音ジェット機として位置づけ、プロペラ機枠を低騒音ジェット機も利用可能な低騒音機枠へ段階的に転換し、平成27年に170回すべての転換が完了した。現在は、1日の総発着回数370回の内訳は、低騒音機枠170回とジェット機枠200回で運用されている。

機材区分別の通過機数の推移は図-8 のとおりである。プロペラ機枠から低騒音機枠への段階的転換を開始した平成25～26年において、低騒音ジェット機の利用可能な発着枠の拡大に伴い、通過機数の総数が増加し、低騒音ジェット及びジェット機数が増加する一方、プロペラ機数が減少した。その後、低騒音ジェット機数が増加し、ジェット機数が減少する傾向が見られ、低騒音化が進んでいるように見受けられるが、平成27年及び29年にB788、B789、E190がジェット機から低騒音ジェット機へ扱いが移行しており、機材区分別の機数の推移にはこれらによる見かけの増減も含まれている。

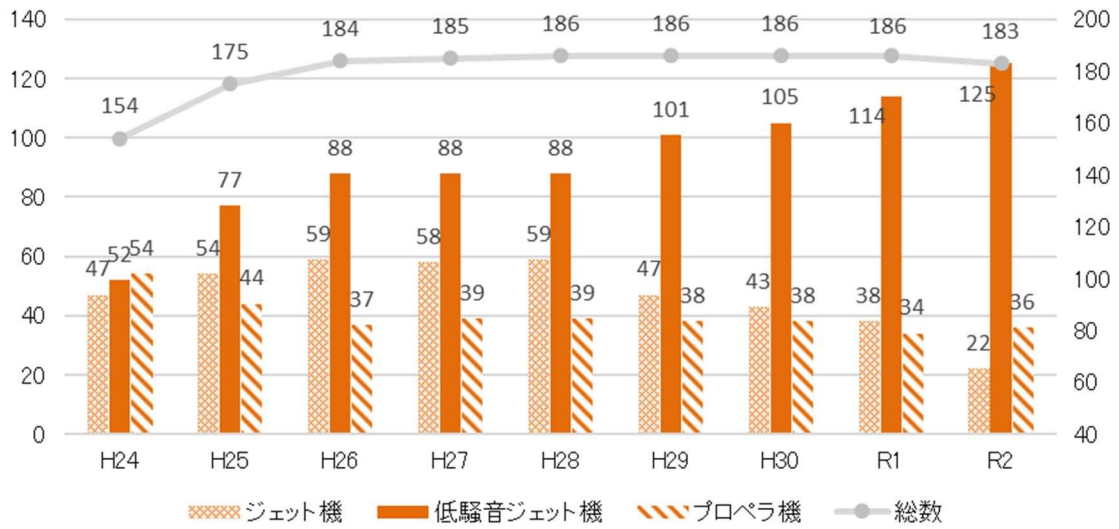
各機材の通過機数の推移は図-9 のとおりである。騒音値の比較的大きいB735、B763及びB738が減少し、低騒音ジェット機のB737及びB788への転換が進んでいる。

図-7 機材区分の騒音寄与率の推移(L_{AE})



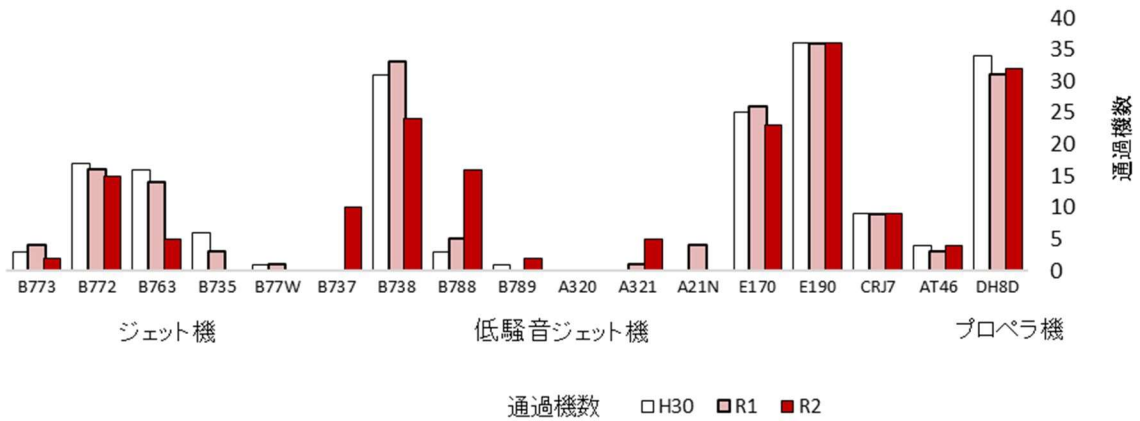
備考 寄与率 (%) = 各機材区分パワー計 / 全測定機材パワー計

図-8 機材区分別 通過機数の推移



備考 令和2年度については、新型コロナウイルスの影響によって定期便の大幅な減便が実施されたため、調査日における定期便の予定離陸機数を示した。

図-9 機材別の通過機数の推移



備考 令和2年度については、新型コロナウイルスの影響によって定期便の大幅な減便が実施されたため、調査日における定期便の予定離陸機数を示した。

以 上

注

1) 地域の類型 I 型

航空機騒音に係る環境基準（昭和 48 年環境庁告示第 154 号）第 1 の規定に基づき、専ら住居の用に供される地域として指定されている地域

2) 単発騒音暴露レベル (L_{AE})

発生した騒音のエネルギーを聴こえ始めから聴こえ終わりまでの間で積分した騒音レベル

3) 最大騒音レベル ($L_{A, Smax}$)

発生した騒音の騒音レベルの最大値

4) 暗騒音レベル ($L_{A, BGN}$)

対象とする騒音がないときに測定した測定地点での騒音レベル

5) 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})

1 日に発生した個々の航空機騒音の単発騒音暴露レベル (L_{AE}) に時間帯ごとの重み付けをしてから積算したものを、1 秒当たりの評価値として算出した値。単位はデシベル (dB)。現在の環境基準指標。

6) 加重等価平均感覚騒音レベル (WECPNL)

一日に発生した個々の航空機騒音の最大騒音レベル ($L_{A, Smax}$) から算出したパワー平均値と、騒音の発生回数を時間帯ごとに重み付けして算出した値を合算した評価値。「うるささ指数」とも言い、単位はない。平成 25 年 4 月 1 日以前の環境基準指標。

別表-I 時間帯別騒音レベル(L_{AE})

	通過時間	ジェット機	低騒音ジェット機	プロペラ機	機材
1	7:15			72.9	DH8D
2	7:20			73.7	DH8D
3	7:22		78.8		B788
4	7:24		80.4		E170
5	7:26		81.5		E190
6	7:28		80.2		E190
7	7:30		80.7		E190
8	7:35			73.9	DH8D
9	7:37			73.0	DH8D
10	7:40		79.7		B788
11	7:44		77.9		CRJ7
12	8:08		82.9		B738
13	8:10		81.9		E190
14	8:13	81.0			B763
15	8:15		81.0		B738
16	8:17		83.4		B738
17	8:19		78.8		CRJ7
18	8:36			75.5	DH8D
19	8:38			71.7	DH8D
20	8:41		79.8		B788
21	8:46	84.6			B772
22	9:02			76.2	AT46
23	9:11	87.1			B773
24	9:14			72.5	DH8D
25	9:17	80.2			B763
26	9:19		82.5		B738
27	9:21		81.8		E190
28	9:38		83.1		B738
29	9:45		81.3		B738
30	9:48		78.8		B788
31	9:51		84.4		B738
32	9:54		79.7		E190
33	10:03		82.1		B738
34	10:07			74.7	DH8D
35	10:09	82.5			B763
36	10:12		80.2		E170
37	10:14		79.2		A21N
38	10:24			74.9	DH8D
39	10:31		82.7		B738
40	10:33		欠測		E190
41	10:42	83.1			B772
42	10:53			73.1	DH8D
43	10:55		80.0		E190
44	10:58		78.7		CRJ7
45	11:00			73.5	DH8D
46	11:02		79.6		E170
47	11:04		78.4		CRJ7
48	11:10	82.0			B763
49	11:12		81.8		E190
50	11:14		82.2		B738
51	11:16		79.3		E170
52	11:17		77.0		CRJ7
53	11:19			72.9	DH8D
54	11:29		79.1		E170
55	11:40		80.3		E190
56	11:42			75.1	AT46
57	11:44		78.1		B788
58	11:47		82.7		E190
59	12:01		80.4		E170

	通過時間	ジェット機	低騒音ジェット機	プロペラ機	機材
60	12:07		83.2		B738
61	12:10		81.1		E190
62	12:13	82.2			B763
63	12:40			73.9	DH8D
64	13:07			75.3	AT46
65	13:12		81.9		B738
66	13:18			73.6	DH8D
67	13:22		82.6		E190
68	13:31		79.2		E170
69	13:32			74.3	DH8D
70	13:43		76.8		CRJ7
71	13:45		78.1		B788
72	14:10	82.6			B763
73	14:16		77.7		B788
74	14:33		79.7		E190
75	14:42		78.6		E170
76	14:52		76.1		CRJ7
77	15:07	86.7			B773
78	15:09		79.3		E170
79	15:11			73.0	DH8D
80	15:13		79.2		E170
81	15:16		77.9		A21N
82	15:38			73.7	DH8D
83	15:43		77.6		E170
84	15:49	82.2			B763
85	15:51		82.6		B738
86	16:05		81.6		B737
87	16:08		79.0		E190
88	16:43			欠測	DH8D
89	16:53			75.4	DH8D
90	17:02		81.5		E190
91	17:04		79.5		E170
92	17:05			76.3	AT46
93	17:08		78.1		A21N
94	17:10			74.5	DH8D
95	17:14		79.5		E190
96	17:16	82.5			B763
97	17:21		79.7		E190
98	17:24		80.4		E190
99	17:26		79.3		B788
100	17:28		82.0		B738
101	17:29			73.2	DH8D
102	17:51		79.6		CRJ7
103	18:04			74.0	DH8D
104	18:05			74.4	DH8D
105	18:12	81.6			B763
106	18:44		79.3		B788
107	19:00		82.6		B738
108	19:09		78.0		B788
109	19:17		81.1		B738
110	19:41	82.0			B763
111	19:47		80.2		E190
112	19:53			73.1	DH8D
113	20:02			73.4	DH8D
114	20:11		81.0		E190
115	20:29	85.2			B772
116	20:32	80.1			B763
117	20:43			73.9	DH8D

別表-Ⅱ 機材別騒音レベル (L_{AB})

※欠測機を除く

機材区分	機材	行別	LAE 測定値 (dB)													行別		機材別		
			機数	LAE パ ワー 平均	機数 計	LAE/パワ ー 平均														
ジェット機	B773	西	87.1	86.7												2	86.9	2	86.9	
		東																		
	B772	西																3	84.4	
		東	85.2	84.6	83.1											3	84.4			
	B763	西	82.6	82.0												2	82.3	11	81.8	
		東	82.5	82.5	82.2	82.2	82.0	81.6	81.0	80.2	80.1					9	81.7			
B735	西																0			
	東																			
B77W	西																0			
	東																			
低騒音ジェット機	B737	西															1	81.6		
		東	81.6												1	81.6				
	B738	西	84.4	83.4	83.1	82.5	82.0	81.9	81.3							7	82.8	16	82.5	
		東	83.2	82.9	82.7	82.6	82.6	82.2	82.1	81.1	81.0					9	82.3			
	B788	西	79.8													1	79.8	10	78.8	
		東	79.7	79.3	79.3	78.8	78.8	78.1	78.1	78.0	77.7					9	78.7			
	B789	西																0		
		東																		
	A320	西																0		
		東																		
	A321	西																0		
		東																		
	A21N	西																3	78.4	
		東	79.2	78.1	77.9											3	78.4			
E170	西	80.2	79.6	79.3	79.2	79.2	79.1	78.6							7	79.3	12	79.4		
	東	80.4	80.4	79.5	79.3	77.6									5	79.6				
E190	西	81.8	81.0	80.7	80.4	80.2	80.0	79.7	79.7	79.7	79.5				10	80.3	20	80.9		
	東	82.7	82.6	81.9	81.8	81.5	81.5	81.1	80.3	80.2	79				10	81.4				
CRJ7	西	78.8	78.4												2	78.6	8	78.1		
	東	79.6	78.7	77.9	77.0	76.8	76.1								6	77.8				
CRJ2	西																0			
	東																			
プロペラ機	SF34	西															0			
		東																		
	AT46	西	76.3	76.2	75.3	75.1										4	75.8	4	75.8	
東																				
DH8D	西	75.4	74.9	74.7	74.5	74.4	74.3	74.0	73.9	73.9	73.9	73.7	73.7	73.6	73.5	73.4	20	73.9	25	73.8
	東	73.2	73.1	73.1	73.0	72.9	72.9	72.9	72.9	72.5	71.7						5	73.3		
その他	定期便・ 臨時便以外	西															0			
東																				

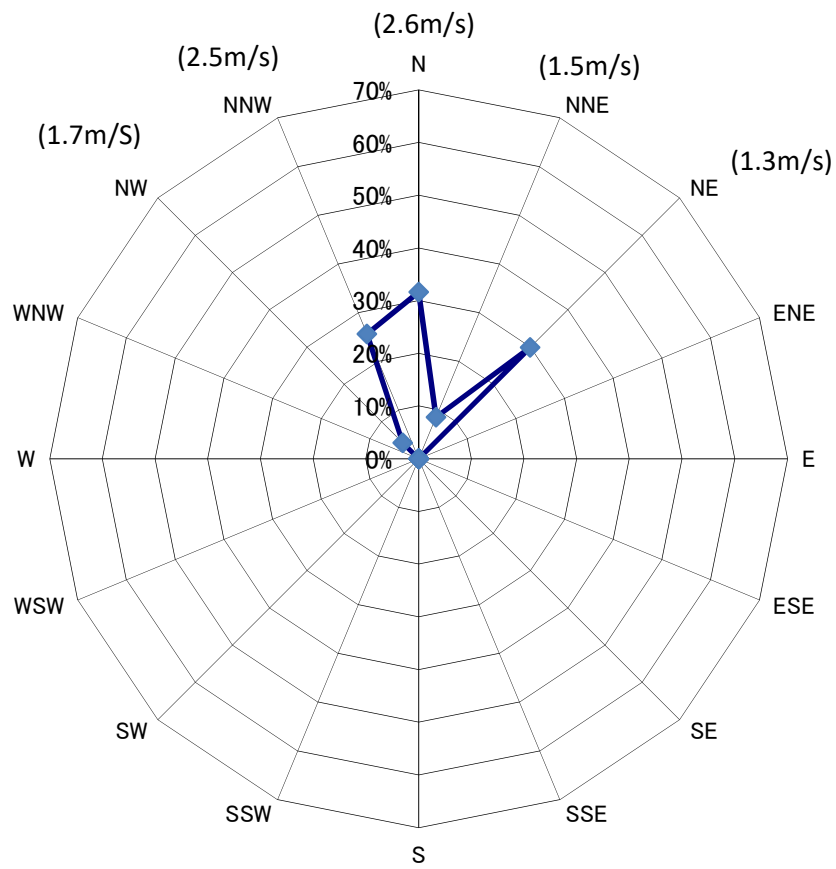
別表-III 機材別騒音レベル (L_{ASmax})

※通過全機データ

機材区分	機材	行別	L_{ASmax} 測定値 (dB)														行別		機材別	
			機数	パワー平均	機数計	パワー平均														
ジェット機	B773	西	76.5	75.8												2	76.2	2	76.2	
		東																		
	B772	西																3	73.4	
		東	75.0	72.6	72.1															
	B763	西	71.4	70.5												2	71.0	11	70.7	
東		72.4	71.9	71.9	71.6	70.9	68.9	68.7	68.4	68.1					9	70.6				
B735	西																0			
	東																			
B77W	西																0			
	東																			
低騒音ジェット機	B737	西															1	71.6	1	71.6
		東	71.6																	
	B738	西	74.4	71.9	71.8	71.5	71.2	70.9	69.7							7	71.8	16	71.8	
		東	73.0	72.9	72.8	72.1	71.6	71.5	70.6	69.9	69.7					9	71.7			
	B788	西	69.7													1	69.7	10	67.2	
		東	68.6	67.7	67.1	66.7	66.5	66.3	66.1	66.1	65.6					9	66.8			
	B789	西																0		
		東																		
	A320	西																0		
		東																		
	A321	西																0		
		東																		
	A21N	西																3	68.3	
		東	68.8	68.1	68.0															
E170	西	69.3	69.0	69.0	68.4	68.4	68.0	67.4							7	68.5	12	68.5		
	東	70.0	69.1	68.5	67.6	65.7									5	68.4				
E190	西	72.5	72.2	70.8	70.1	68.5	68.2	68.2	68.1	68.0					10	69.8	21	70.6		
	東	74.5	74.1	71.2	71.0	70.9	70.8	70.8	70.2	68.9	68.2	68.1			11	71.3				
CRJ7	西	67.4	66.5												2	67.0	8	67.4		
	東	69.5	69.0	68.0	66.2	65.5	65.4								6	67.6				
CRJ2	西																0			
	東																			
プロペラ機	SF34	西															0			
		東																		
	AT46	西	67.7	65.6	64.8	64.1									4	65.8	4	65.8		
東																				
DH8D	西	64.8	63.8	63.8	63.7	63.2	63.2	63.2	62.5	62.4	62.3	62.2	61.9	61.9	61.7	61.7	21	62.5	26	62.5
	東	61.4	61.3	61.3	61.1	60.6	60.5													
その他	定期便・臨時便以外	西															0			
		東																		

別図- I 測定時間内の風配図 (風向出現頻度)

7:00から21:00の間、1時間ごとに風向・風速を観測
 ()内は各風向ごとの平均風速



VOR(風速0.4m/s以下の静穏) 0%

《 余 白 頁 》

4 資 料

(1) 国道 43 号・阪神高速道路の沿革及び公害問題に係る経緯

尼崎市 R2. 3. 31 No. 1

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
昭和 21年5月6日 (1946)	・兵庫県都市計画街路決定 浜手幹線 (尼崎市辰己橋～神戸市須磨、29.9Km)	
34年4月1日	・1級国道43号線に昇格	
38年1月6日 (1963) 10月17日 11月1日	・国道43号開通(尼崎市辰己橋～神戸市 灘区。新在家を除く、18.2Km) ・兵庫県下全線開通(20.2Km) ・阪神高速道路神戸・西宮線着工(神戸市 生田区～兵庫区入江通、47.10.18 共用)	
45年3月13日 '70)4月1日 4月17日	・国道43号全線開通(29.5Km) ・阪神高速道路神戸・西宮線着工(尼崎市 東本町～西宮市今津水波町、7.3Km)	・国道43号・阪神高速道路自動車公害対策 連絡協議会(以下「43号三市協」という) 発足(構成市 尼崎市、西宮市、芦屋市)
46年2月10日 (1971) 12月17日		・43号三市協要望、[43号の交通公害対策 (建設省)、43号の交通規制等(兵庫県、兵 庫県警察本部)、阪神高速道路のテレビ、 電波障害等(阪神高速道路公団 以下「阪神 公団」という。)] ・「国道43号線公害対策尼崎連合会」発足
47年8月3日 (1972) 9月12日 10月5日	・環境庁、「自動車排出ガスの量の許容限 度の設定方針」を告示	・住民、阪神高速道路の建設に反対し、尼 崎市武庫川町で座り込みを始める ・住民、神戸地裁尼崎支部に大阪・西宮線 工事禁止の仮処分を申請
48年3月28日 (1973) 4月16日 5月12日 7月12日 7月20日	・国道43号の最高速度を50Km/hに制限	・43号三市協要望、[43号の交通公害対策 及び安全対策(兵庫県、建設省近畿地方建 設局、同兵庫国道工事事務所)] ・43号三市協要請、[43号の自動車騒音に 関する要請(兵庫県公安委員会委員長)] ・工事禁止の仮処分申請却下 ・43号三市協要望、[43号沿線住民の健康 調査の実施(兵庫県)]
49年4月1日 '74)5月18日 6月20日	・国道43号で夜間車線規制始まる(種々) (種々)	・国道43号線道路裁判準備会結成(尼崎 市、西宮市、芦屋市、神戸市の住民) ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路 の自動車公害対策(兵庫県、兵庫県警察本 部、県行政監察局、建設省近畿地方建設局 同省兵庫国道工事事務所、阪神公団)]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
49年6月28日 (1974) 10月11日	・兵庫県、尼崎・西宮・芦屋市の沿道住民600人を対象に健康調査を実施	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神公団)]
50年4月1日 (1975) 8月7日 10月1日	・国道43号上下外側2車線夜間の車輛の乗り入れを禁止「おやすみレーン」 ・環境庁、西宮・芦屋市の沿道住民800人を対象に健康調査を実施	・43号三市協要望、[43号等における自動車公害対策(大蔵、運輸、建設省、環境庁、警察庁)]
51年2月10日 (1976) 7月12日 7月12日 8月30日 11月15日	・建設省、民家防音工事の助成基準を提示	・43号三市協要望、[43号等に対する自動車公害対策(民家防音の適用)、大蔵、運輸、建設省、環境庁、警察庁、兵庫県、阪神公団、地元選出議員] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(大蔵、運輸、建設省、環境庁、警察庁、兵庫県、兵庫県警察本部、県行政監察局、建設省近畿地方建設局、同兵庫国道工事事務所、阪神公団、地元選出議員)] ・43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件(以下「国道43号公害訴訟」という。)を神戸地裁に提訴 ・尼崎市市長要望、県道大阪西宮線(の公害対策)について(阪神公団)
52年1月21日 (77)1月21日 1月26日 3月1日 5月16日 6月16日 6月23日 7月11日	・石原慎太郎環境庁長官、現地視察 ・国道43号の第2次速度規制(最高速度50Km/h→40Km/h)	・国道43号公害訴訟第1回口頭弁論 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境庁)] ・43号三市協要望、[民家防音工事助成制度について(阪神公団)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境庁)] ※石原環境庁長官の43号の公害体験に際して ・尼崎市市長要望、県道大阪西宮線の建設にかかる公害対策について(建設省、環境庁、兵庫県、阪神公団) ・国道43号公害訴訟第1回現場検証
53年8月9日 (1978) 9月4日		・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)] ・市長、議長名で、環境庁に対し、公害防止対策等について陳情

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
54年1月～ '79)3月19日 8月4日 8月7日	・尼崎市域(道意町)で民家防音工事始まる	・尼崎市長要望、県道大阪西宮線の建設にかかる公害対策について(阪神公団) ・原告ら2,556日に及んだ座り込み解除 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
55年5月1日 (1980) 5月9日 9月16日 10月31日	・「幹線道路の沿道の整備に関する法律」公布 ・県都計審、大阪湾岸道路計画を決定 ・鯨岡環境庁長官、国道43号現地視察	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
56年6月27日 (1981) 11月5日	・阪神高速道路大阪・西宮線開通(大阪神戸線に改称)	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
57年6月27日 (1982) 10月13日	・国道43号・阪神高速道路が「沿道整備法」に基づく指定を受ける	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
58年1月21日 (1983) 11月8日	・参議院公害及び交通安全対策特別委員会、国道43号を視察	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
59年2月15日 (1984) 9月10日 10月9日 12月26日	・阪神公団、民家防音工事の助成対象基準を夜間65ホンから60ホンに ・阪神公団、武庫川地区に裏面吸音板を設置	・国道43号公害訴訟第2回現場検証 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
60年3月6日 (1985) 5月23日 11月8日	・阪神公団、武庫川町のダブルデッキ区間に反響対策を試験施工(工事開始 昭和59年8月9日)	・国道43号公害訴訟第75回口頭弁論で結審 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]
61年7月17日 (1986) 7月25日 10月20日		・国道43号公害訴訟、神戸地裁判決(過去の損害賠償(1億5千万)認める。供用の差し止め、将来の補償請求は却下) ・国道43号公害訴訟、大阪高等裁判所に控訴 (被告側7月25日、原告側7月30日) ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先51年7月に同じ)]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
62年 11月 13日 (1987)		・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 51年7月に同じ)]
63年 10月 12日 (1988) 12月 26日		・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 51年7月に同じ)] ・尼崎有害物質排出規制等請求事件(以下「尼崎公害訴訟」という。)を地裁に提訴
平成元年 '89) 1月 23日 11月 8日		・国道43号公害訴訟、大阪高等裁判所による和解勧告 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 51年7月に同じ)]
2年 4月 20日 (1990) 8月 3日 10月 2日	・北川環境庁長官、国道43号を視察	・尼崎市においてノーマイカーデー運動開始 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 51年7月に同じ)]
3年 11月 20日 (1991) 7月 19日 11月 8日		・阪神地域においてノーマイカーデー運動開始(神戸、西宮、芦屋、伊丹、宝塚、尼崎市) ・国道43号公害訴訟、控訴審結審 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 51年7月に同じ)]
4年 2月 20日 (1992) 3月 2日 3月 5日 6月 1日 6月 3日 11月 10日 11月 20日 12月 1日	・「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に関する特別措置法(自動車NOx法)」公布 ・「自動車NOx法施行令」公布	・国道43号公害訴訟、控訴審高裁判決 (Leq65以上の原告及びLeq60以上で道路から20m以内の原告について損害賠償、将来の損害賠償と差し止めは却下。) ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境庁、運輸省、近畿地方建設局、阪神公団)] ・国道43号公害訴訟、最高裁判所に上告(双方とも) ・「尼崎市低公害車普及促進助成要綱」制定 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 前回+通産省、近畿通産局)] ・阪神地域ノーマイカーデー運動に川西市が加わり実施
5年 11月 10日 (1993)		・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 4年11月に同じ)]
6年 4月 2日 '94)11月 9日	・阪神高速道路5号湾岸線の供用開始	・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先 4年11月に同じ)]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
7年1月17日 (1995) 5月31日 7月7日 10月25日	<ul style="list-style-type: none"> 兵庫県南部地震発生 (阪神高速道路の一部倒壊) 	<ul style="list-style-type: none"> 43号三市協要望、[震災後の43号・阪神高速道路の公害対策について(兵庫県、近畿地方建設局、阪神公団)] 国道43号公害訴訟、最高裁判決。 (騒音等による生活妨害を容認、国に損害賠償、差し止め請求は却下) 43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先4年11月に同じ)]
8年4月20日 (1996) 9月30日 10月25日 10月28日	<ul style="list-style-type: none"> 阪神高速道路神戸線で新型遮音壁の設置、低騒音舗装の工事開始 阪神高速道路神戸線全線開通(復旧) 	<ul style="list-style-type: none"> 43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先4年11月に同じ)] 国道43号公害訴訟、原告、二審決審後から震災までの損害賠償を求め神戸地裁に再提訴
9年11月5日 (1997)		<ul style="list-style-type: none"> 43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(運輸、建設、通商産業省、環境庁、警察庁、兵庫県、兵庫県警察本部、近畿運輸局、近畿地方建設局、近畿通商産業局、阪神公団、地元選出議員)] ※ 運輸、建設、通商産業省、警察庁は出先機関を通じて要望
10年3月4日 (1998) 3月31日 9月30日 11月6日	<ul style="list-style-type: none"> 国道43号、阪神高速3号神戸線の環境改善対策概ね完了 環境庁、「騒音に係る環境基準」改正 ※ L_{50} から L_{Aeq} に変更(平成11年4月1日から適用) 	<ul style="list-style-type: none"> 国道43号公害訴訟、和解(原告団、調停団260人)に1億円を支払う。連絡会を設置する。 43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先9年11月に同じ)]
11年2月17日 (1999) 7月15日 11月5日		<ul style="list-style-type: none"> 尼崎公害訴訟、企業9社と和解(24.2億円) 43号三市協要望、[阪神高速道路の安全対策について(阪神公団)] 43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(要望先9年11月に同じ)]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
12年1月31日 (2000) 2月8日 9月21日 11月2日 12月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・(尼崎公害訴訟)国、阪神公団、大阪高裁に控訴(2月14日、原告側控訴) 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎公害訴訟、一審判決 (沿道汚染(SPM)と健康被害との間に因果関係を認め、国、阪神公団に損害賠償及び一部差し止め請求を認める) ・尼崎公害訴訟、大阪高裁の第1回口頭弁論で控訴審が結審 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境庁)] ・尼崎公害訴訟、国・公団と和解(国・公団は、環境基準の達成を目標に、ロードプライシングを早期に実施し、大型車の交通規制に向けた調査をする。測定局を新設。健康影響調査の検討。原告は損害賠償を放棄する。)
13年4月1日 (01) 6月27日 11月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度(要請限度がL₅₀からL_{Aeq}に変更)を定める総理府令の施行 ・「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NO_x・PM法)公布 	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)]
14年10月15日 (02) 11月15日		<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎公害訴訟原告団、国の「和解条項不履行」を理由に公害等調整委員会にあっせん申し立て ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)]
15年6月26日 (03) 10月10日 11月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・一部の地域において大型自動車の運行規制するため、県が「環境の保全と創造に関する条例」を改正公布 	<ul style="list-style-type: none"> ・公害等調整委員会、尼崎公害訴訟原告団と国との間で、「和解条項不履行」に関するあっせんが成立 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)]
16年2月1日 (04) ~29日 10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速環境ロードプライシング社会実験実施 ・一部の地域において大型自動車の運行規制するため、改正公布された「環境の保全と創造に関する条例」が施行 	

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
16年11月2日 11月25日		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路公団)]
17年2～3月(05) 11月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車の交通量低減のための総合的な調査を実施 ・国土交通省がCNG車普及促進モデル事業制度を設立 	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)]
18年4月28日(06) 6月12日 ～8月11日 11月2日 11月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・環境ロードプライシング社会実験を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路(株))] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路(株))]
19年2月23日(07) 7月6日 11月9日 11月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・中央環境審議会により「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について(意見具申)」がなされる。 ・国土交通省が警察庁に対し、「国道43号尼崎地域において大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否に関する検討について」を要請 	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路(株))]
20年7月17日(08) 11月4日 11月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・警察庁が国土交通省に対し、「国道43号尼崎地域において大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否に関する検討について」を回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路(株))]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
21年4月1日 (09)	・環境ロードプライシング試行の拡充(割引率及び対象範囲拡大)	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
11月6日		
11月13日		
11月18日		
22年3月1日 (10)	・環境ロードプライシング試行の拡充(対象車種拡大)	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)]
11月5日		
11月11日		
11月17日		
23年1月31日 (11)		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
11月2日		
11月9日		
24年1月1日 (12)	・阪神高速距離料金制度の導入(対距離制)	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
3月30日	・国道43号通行ルール(兵庫県域)を設定	
11月2日 11月12日		

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
25年6月3日 (13) 11月8日 11月21日		<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎道路公害訴訟・和解条項履行に係る意見交換最終合意書 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
26年4月1日 (14) 11月7日 11月26日	消費税8%への増税に伴う、阪神高速道路の料金値上げ	<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
27年11月6日 (15) 11月25日		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
28年11月4日 (16) 11月24日		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿運輸局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
29年11月2日 (17) 11月22日		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]

年 月 日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
30年11月2日 (18) 11月13日 12月26日		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)] ・「尼崎公害訴訟原告団」解散
令和元年6月末 (19) 11月7日 11月11日		<ul style="list-style-type: none"> ・「尼崎公害患者・家族の会」及び「赤とんぼの里」解散 ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(環境省)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局)] ・43号三市協要望、[43号・阪神高速道路の自動車公害対策(阪神高速道路株)]
2年3月31日 (20)		<ul style="list-style-type: none"> ・43号三市協（「国道43号・阪神高速道路公害対策三市連絡協議会」）を解散し、市独自の活動に移行

備考： 裁判関係は、国の動きを除き、住民の動きの欄に記載した

(2) 山陽新幹線鉄道の沿革及び公害問題に係る経緯

尼崎市 R3. 3. 31 No. 1

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
昭和 40年9月9日 (1965)	・山陽新幹線(新大阪～岡山)運輸大臣認可	
41年5月27日 6月6日 (1966)		・山陽新幹線建設対策協議会設置 ・山陽新幹線尼崎地区乗入れ反対期成同盟結成(44.7.6 尼崎地区山陽新幹線対策協議会と名称変更)
42年3月3日 5月22日 6月1日 6月27日 (1967)	・阪神間ルート発表(42.5.30 大臣認可)	・市議会「山陽新幹線対策特別委員会」設置 ・3市(伊丹、西宮、尼崎)住民による阪神地区山陽新幹線対策協議会設置 ・「山陽新幹線対策三市議会(以下「市議会三市協」という。)発足 ※ 構成市：伊丹市、尼崎市、西宮市
43年3月30日 (1968)		・市議会三市協、国鉄に申し入れ (建設に伴う騒音振動の防止対策)
44年6月24日 (1969)		・市長、国鉄山陽新幹線工事局長と「山陽新幹線建設に伴う覚書」交換
45年5月2日	・工事着工	
46年7月31日 (1971)		・市議会「山陽新幹線対策特別委員会」を廃止、「国鉄施設整備促進特別委員会」が事務を引き継ぐ
11月30日	・試運転開始	
47年3月15日 4月15日 5月20日 7月11日 9月9日 9月27日 10月5日 11月29日 12月20日 (1972)	・ 営業開始(新大阪～岡山) ・小山環境庁長官視察(尼崎市瓦宮)	・市長、国鉄新幹線工事局長に対し要望 (開通に伴う騒音・振動防止対策) ・市長、国鉄新幹線工事局長に対し要望 (開通に伴う騒音・振動防止対策) ※追加要望 ・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (開通に伴う騒音・振動防止対策) ・市長、国鉄工事局長に対し要望(運行に伴う実害補償並びに騒音振動防止対策) ・市議会三市協上京、要請 (山陽新幹線の騒音振動対策の拡充) ・市議会三市協上京、国鉄、運輸省、環境庁、中央公害対策審議会に要請 (山陽新幹線の騒音対策)

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
48年2月6日 (1973) 2月23日 5月22日 7月7日		<ul style="list-style-type: none"> ・市議会三市協上京、要請(騒音・振動対策) ・市特別委員会要請[山陽新幹線騒音・振動対策(列車の減速)] ・市議会三市協国鉄に要請(高架下利用) ・市議会三市協、国鉄に申し入れ(深夜の試運転中止)
49年2月8日 (1974) 5月17日 6月～ 11月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・遮音壁・吸音板の工事開始 ※ 51. 10. 22 遮音壁工事完了 	<ul style="list-style-type: none"> ・市議会三市協要請(騒音、振動対策、夜行運転の中止) ・市議会三市協、国鉄大阪工務局長に対し要請(2月の再要請) ・市議会三市協要請(騒音に係る障害防止処理要綱に対する抗議並びに騒音対策の早急な実施)
50年3月10日 5月30日 (1975) 6月12日 7月29日 9月17日 10月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・岡山～博多間開通 全線 553.7km ・環境庁「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」告示、環境庁告示第46号 	<ul style="list-style-type: none"> ・西宮、伊丹、尼崎の3市、環境庁中央公害対策審議会に要請(新幹線騒音に係る適切な環境基準の設定等) ・市特別委員会、環境庁に要請(騒音に係る環境基準の設定) ・市長、国鉄に対し要請(神崎地区における騒音対策) ・市長、国鉄新幹線保線所長に対し要請(振動実害調査)
51年3月4日 (1976) 3月5日 3月12日 7月2日 12月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・「新幹線鉄道騒音対策要綱」閣議了解(告示の円滑な達成、防音工事対象建物は昭和51年3月9日以前の建物) ・環境庁「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」勧告 ※ 対策指針値(70デシベル)が定められる ・兵庫県「環境基準の地域類型のあてはめについて」告示 ・「新幹線鉄道騒音・振動障害防止対策処理要綱」制定 	<ul style="list-style-type: none"> ・西宮、伊丹、尼崎の3市、環境庁に要請(新幹線振動に係る環境基準の設定)
52年10月21日 (1977) 11月21日		<ul style="list-style-type: none"> ・六星会から市長に陳情書提出(山陽新幹線の騒音と振動に関する陳情) ・市議会三市協上京、要請(山陽新幹線公害防止対策の早期実現)
53年1月18日 10月～	<ul style="list-style-type: none"> ・遮音壁嵩上げ工事開始(57.7完了) ・第1段階(80㍻以上)民家防音工事開始 	

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
54年3月31日 (1979) 5月31日	・53年度分 民家防音工事完了 完了戸数 455戸 ・テレビ受信障害対策工事完了	
55年3月31日 (1980) 4月1日 7月1日 9月11日	・54年度分 民家防音工事完了、完了戸数 176戸(80ホン対策完了総数 646戸) ・「新幹線鉄道騒音、振動障害防止処理要 綱」の改正(防振について) ・東海道新幹線騒音振動進入禁止等請求事 件判決	・沿線3市(西宮、伊丹、尼崎)阪神3市山 陽新幹線公害対策に係る協議会を設置。 (以下「阪神3市」という。)
56年3月1日 (1981) 5月18日 11月2日	・「新幹線鉄道騒音、振動障害防止処理要 綱」の改正 ※民家防音工事の 対象基準を75ホに引下げ	・阪神3市、国鉄に要望(環境基準の早期達 成、民防工事助成制度の拡充、振動に係る 環境基準の設定、日照障害の費用負担制度 の導入、テレビ受信障害対策の拡大) ・民家防音工事に関する事務受託について 国鉄と協定締結
57年1月～ (1982) 11月4日 11月26日	・第2段階民家防音工事(76ホを超える) 開始	・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (騒音対策、民家防音工事助成制度、振動 対策環境基準の設定) ・阪神3市国鉄に要望(騒音対策、振動対 策、環境基準の設定)
58年3月31日 (1983) 11月1日	・57年度分 民家防音工事完了、完了戸数 118戸(75ホ対策完了総数 1,207戸)	・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (騒音対策、振動対策)
59年1月18日 (1984) 7～8月 9月26日 10月16日 12月24日	民家防振工事实施	・阪神3市、国鉄に要望 (騒音対策、振動対策) ・市長、国鉄新幹線総局長に要望 (防音壁等の安全対策) ・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (騒音対策、振動対策、安全対策) ・阪神3市、国鉄に要望 (騒音対策、振動対策、スピードアップ、 新幹線鉄道の安全対策)
60年10月21日 (1985)	・環境庁「新幹線鉄道騒音に係る環境基準 の達成状況」発表 ※ 住宅密集地域は、5年以内を目途に75 ホ(暫定基準)以下に	

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
60年11月1日 (1985)		・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (騒音対策、振動対策、スピードアップ)
61年1月24日 (1986)		・阪神3市上京、国鉄、環境庁に要望 (騒音対策、振動対策、スピードアップ・増発、総合的な環境対策の推進)
11月1日	・ダイヤ改正、最高速度 210km/h から 220km/h へ、6 輛編成列車(こだま)の導入	
11月27日		・市特別委員会上京、国鉄に対し要望 (騒音対策、振動対策、スピードアップによる騒音等の実態調査、環境対策のあり方)
12~2月	・ラムダ型防音壁設置	
62年1月20日 (1987)		・阪神3市要望(騒音対策、振動対策、ダイヤ改正に伴う問題)
4月1日	国鉄、民営へ移行[西日本旅客鉄道株]	
5月9日	環境庁、新幹線鉄道振動の調査結果発表	
7月8日		・阪神3市、JR西日本に対し要望 [環境対策(民営後も環境対策を)]
11月9日		・市特別委員会上京、環境庁に対し要望 (騒音対策、振動対策、列車の増発・スピードアップと深夜運行について)
63年1月21日 (1988)		・阪神3市要望(騒音対策、民家防音工事の助成、家屋被害の実態調査と補償の実施、列車のスピードアップ計画等)
10月13日		・阪神3市及び東播3市1町 (明石、加古川、高砂市、播磨町)が合同でJR西日本に対し申し入れ(スピードアップ計画)
平成 元年1月19日 (1989)		・阪神3市要望 (列車のスピードアップ計画等、騒音対策、民家防音工事の助成、振動対策、家屋被害の実態調査と補償の実施)
3月11日	・ダイヤ改正、最高速度 230km/h の「グランドひかり(100N系)」導入	
10月1日		・「阪神3市山陽新幹線公害対策連絡協議会運営要綱」施行
10月12日		・阪神3市、JR西日本に対し申し入れ (スピードアップ計画)
11月16日		・阪神3市、JR西日本に対し申し入れ (スピードアップ、列車の増発計画)
2年1月23日 (1990)		・阪神3市要望 (列車のスピードアップ計画等、騒音対策、振動対策、民家防音工事の助成、家屋被害の実態調査と補償の実施)

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
3年1月17日 (1991) 9月5日		<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望（騒音対策、振動対策、環境対策の推進） ・協議会名でJR西日本室長に対し要望（騒音対策、測定データ等の情報提供）
4年1月20日 (1992) 3月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・環境庁「新幹線鉄道騒音に係る75ヵ所対策の達成状況」発表 （未達成地域は8年度末までに達成すること） 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望（騒音対策、振動対策、環境対策、測定データ等の情報提供）
5年1月20日 (1993) 3月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正、最高速度270km/hの「のぞみ(300系)導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望（騒音対策、振動対策、環境対策、測定データ等の情報提供）
6年1月18日 (1994)		<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、環境対策の推進、測定データ等の情報提供）
7年1月17日 (1995) 3月27日 4月8日 5月2日 10～11月 11月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)発生、山陽新幹線運休 ・山陽新幹線営業運転再開(減速運転) ・通常運転再開 ・県新幹線振動調査実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市、運輸省、JR西日本に対し要望 （安全対策と環境対策の推進） ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、環境対策の推進、測定データ等の情報提供）
8年7月23日 (1996) 9月2日 9月3日 12月20日 11月6日	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線鉄道公害対策連絡会要綱施行 （兵庫県及び県下市町） 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望(新型車両のスピードアップ計画) ※ 運輸省、環境庁には郵送 ・「新幹線公害を考える会」から新幹線公害に関し、市議会に請願(2,090人) ・同上請願採択、同日付で総理府、運輸省、環境庁に意見書提出 ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、環境対策の推進、測定データ等の情報提供）
9年3月22日 (1997) 5月22日 10月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正、最高速度300km/hの「のぞみ(500系)」導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市、JR西日本に対し申し入れ （新型車両の運行） ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供）

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
10年1月16日 (1998)		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [新幹線(高架橋)の安全対策について]
3月31日	・環境庁「新幹線鉄道騒音に係る75ホ対策の達成状況」発表(準じる地域の75デシベルを超える地域は14年度末までに達成すること)	
4月27日		・阪神3市、JR西日本に対し申し入れ (新型車両のスピードアップ計画) ※ 運輸省、環境庁の要望は郵送
6月26日		・協議会名で、JR西日本に対し申し入れ [新幹線の安全対策(安全運行)について]
10月28日 (国30日)		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
11年3月13日 (1999)	・ダイヤ改正、最高速度285km/hの「のぞみ(700系)」導入	
5月28日		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ (700系のぞみの運行について)
7月6日		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [山陽新幹線の安全対策について(福岡トンネル)]
8月20日		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [山陽新幹線の安全対策について(高架橋コンクリート)]
9月22日		・尼崎・西宮・伊丹市の3市議長名でJR西日本に対し申し入れ(安全対策について)
10月15日		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [山陽新幹線の安全対策について(北九州トンネル)]
10月26日 (国28日)		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
12年1月24日 (2000)		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [山陽新幹線の公害対策について(レールスター)]
3月11日	・ダイヤ改正、「ひかりレールスター」の導入(700系,8両編成,最高速度285km/h) ※ ウエストひかり廃止	
7月25日	・運輸省・環境庁、瓦宮を視察(振動体験)	
10月24日 (国25日)		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
13年7月6日 (01)		・協議会名でJR西日本に対し申し入れ [山陽新幹線の安全対策について(第二神明道路交差部分でのコンクリート落下事故)]

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
13年9月6日 (2001) 10月23日 (国24日)		<ul style="list-style-type: none"> ・「新幹線公害を考える会」から市に要望書提出（山陽新幹線の深夜走行について） ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供）
14年10月22日 (02) (国23日)		<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供）
15年10月1日 (03) 10月21日 (国23日)	<ul style="list-style-type: none"> ・品川駅オープンに伴う大幅なダイヤ改正。ひかりを減らし、のぞみを増発。 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供）
16年3月4日 (04) 10月19日 (国20日)		<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市でJR西日本に対し申し入れ [「のぞみ」増発に伴う環境対策について] ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供）
17年4月25日 (05) 10月18日 (国20日) 11月13日	<ul style="list-style-type: none"> ・JR福知山線脱線事故発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供） ・新型車両N700の騒音振動測定
18年2月16日 (06) 3月18日 10月19日 (国20日) 12月	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸空港開港 ・JR西日本(株)ダイヤ改正(早朝1便増発) 	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供） ・新幹線電波障害(CATV切替)住民説明会
19年2月 (07) 3月17日 7月1日 10月17日 18日 (国19日) 11月6日 11月26日 12月	<ul style="list-style-type: none"> ・JR西日本(株)ダイヤ改正在来線中心、夙川桜駅開設 ・新型車両「N700系」本格稼働、ダイヤ改正 JR西環境対策室新幹線管理本部(新大阪)に管理替え ・山陽、九州新幹線相互乗り入れ発表 ・鉄道局尼崎市域対策実施(JR西日本) ・コンクリート片落下 福山 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR西、電波障害(CATV切替)住民説明会 ・阪神3市要望 （騒音対策、振動対策、環境対策費の利用者負担、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供） ・阪神3市でJR西日本に対し申し入れ [軌道補修工事等の実施時における環境対策の推進について]

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
20年3月15日 (08)5月11日 6月3日 10月16日 (国17日) 11月30日	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ改正、N700系 39本/日 山陽新幹線高架橋コンクリート落下(山口県宇部市) 0系車両引退 	<ul style="list-style-type: none"> JR西へ深夜遅延発着便の情報提供依頼 阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、環境対策の利用者負担、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
21年3月14日 (09)5月17日 ~21日 10月15日 (国16日)	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ改正、N700系 74本/日 山陽九州新幹線直通列車試験走行 新大阪~博多、上下線計30本 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
22年3月3日 (2010)3月13日 3月30日 5月24日 7月5日 7月22日 8月18日 10月15日	<ul style="list-style-type: none"> 山陽新幹線ギアケース破損事故 ダイヤ改正、N700系 105本/日 環境省が「在来鉄道騒音測定マニュアル」・「新幹線鉄道騒音測定・評価マニュアル」を作成 環境省が第4次騒音75dB対策達成状況公表し追加対策を要請 山陽新幹線レール削正車と保守用車の追突事故 JR西は第5次騒音75dB対策の実施計画を国へ報告した 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神3市でJR西に申し入れ (安全対策について) 阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
23年3月11日 (11)3月12日 3月12日 6月15日 7月24日	<ul style="list-style-type: none"> 東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)発生、影響は遅延による深夜運行3本 九州新幹線全線開業に合わせて山陽・九州新幹線相互乗入開始(乗入車両N700系8両「さくら」「みずほ」) ダイヤ改正、N700系 136本/日 JR西、新大阪-姫路間で「逸脱防止ガード」の整備を公表。 総務省アナログテレビ放送を地上デジタル放送に切替。新幹線電波障害共同受信分は、CATVに切替し共同受信施設撤去完了(新幹線テレビ電波受信障害補償終了) 	

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
10月21日 (11)		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
24年3月16日 (12) 3月17日 4月11日 10月26日	・100系、300系共に引退 ・ダイヤ改正、N700系158本/日、700系44本/日、500系6本/日 ・山陽新幹線、広島県で「こだま」走行中部品落下事故	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
25年3月17日 (13) 10月23日	・ダイヤ改正、N700系159本/日、700系42本/日、500系8本/日	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
26年3月15日 (14) 10月23日	・ダイヤ改正、N700系160本/日、700系41本/日、500系7本/日	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
27年3月14日 (15) 10月22日	・ダイヤ改正、N700系164本/日、700系38本/日、500系6本/日	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
28年3月26日 (16) 10月21日	・ダイヤ改正、N700系168本/日、700系34本/日、500系6本/日	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
29年2月19日 (17) 3月4日 10月27日	・山陽新幹線デジタルATC化 ・ダイヤ改正、N700系181本/日、700系18本/日、500系9本/日	・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿線環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)

年 月 日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
11月20日	・JR西が第6次騒音75dB対策の実施計画を国へ報告	
12月11日	・山陽新幹線、「のぞみ」車両台車に亀裂（重大インシデント）	
30年1月19日 (18)		・阪神3市でJR西日本へ申し入れ (運行上の安全確保について)
3月17日	・ダイヤ改正、N700系181本/日、700系19本/日、500系8本/日	
10月26日		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿道環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
31年3月16日 (19)	・ダイヤ改正、N700系183本/日、700系19本/日、500系8本/日	
令和元年 10月29日		・阪神3市要望 (騒音対策、振動対策、沿道環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
2年3月14日 (20)	・ダイヤ改正、N700系186本/日、700系16本/日、500系10本/日	
3年1月18日 (21)		・阪神3市要望（JR西日本へも郵送） (騒音対策、振動対策、沿道環境改善に向けた利用者利便の制限、安全対策、沿線環境整備、測定データ等の情報提供)
3月13日	・ダイヤ改正、N700系187本/日、700系15本/日、500系10本/日	

備考 昭和62年度(1987)から阪神3市の要望・申し入れは、国土交通省(旧運輸省)、環境省(旧環境庁)及びJR西日本(旧国鉄)に直接行っている。(平成22年度(2010)から国へは郵送)

(3) 大阪国際空港の沿革及び公害問題に係る経緯

尼崎市 R3. 3. 31 No. 1

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
昭和13年9月 (1938)	・逓信省航空局、兵庫県川辺郡神津村地先に大阪第2飛行場を建設[53万m ² 、滑走路2本(680×60m、830×60m)]	
14年1月17日 (1939)	・大阪第2飛行場開場	
20年12月31日 (1945)	・進駐軍に接収、伊丹空港基地となり、その後拡張整備 [221万m ² 、滑走路2本(1,300×100m、1,800×60m)]	
26年10月 (1951)	・米軍から基地拡張計画、周辺住民の反対運動により中止	
10月25日	・民間航空と供用開始、日本航空(株)が民間国内定期路線開設	
29年3月1日 (1954)	・日本ヘリコプター及び極東航空が民間国内路線開設 ※ 2社は33年3月、合併し、全日本空輸となる	
32年4月4日 (1957)	・米軍、基地の全面返還を声明	
9月21日	・運輸省、滑走路3,000mの整備計画を決定	
33年3月18日 (1958)	・米軍より全面返還、運輸省は「大阪空港」として告示	
34年7月3日 (1959)	・「大阪国際空港」に改称告示(空港整備法による第1種空港に指定)	
35年4月1日 (1960)	・国際線、大阪国際空港に乗り入れ(キャセイ航空、DC-6、香港～大阪)	
6月3日	・日本航空(株)が国際定期路線開設	
39年6月1日 (1964)	・ ジェット旅客機就航 [大阪～東京、タイ航空(台北～大阪)]	
10月16日		※「大阪国際空港騒音対策協議会(以下「11市協」という。)」 発足当時の構成市は8市 (川西、伊丹、尼崎、西宮、宝塚、豊中、池田、箕面市)
40年11月24日 (1965)	・午後11時～翌午前6時までのジェット機の発着禁止を閣議決定	
11月26日	・「大阪国際空港騒音対策委員会」発足(通称 官民合同)	
42年2月23日 (1967)		※「全国民間空港関係市町村協議会」発足(通称 全民協、尼崎市 48年加入)
8月1日	・「公共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」公布	
43年10月1日 (1968)	・テレビ受信料補助開始(W80～、補助率1/2)	
44年2月1日 (1969)	・新ターミナルビル供用開始	
12月15日		・大阪空港公害訴訟・第1次提訴(川西市住民、大阪地裁)

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
45年2月5日 (1970) 5月 11月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・B滑走路供用開始[317万㎡(96万坪)、滑走路2本(1,828×45m、3,000×60m)] ・運輸省、新空港構想発表 ・大阪空港騒音拡大防止飛行コース(泉ライン)を設定 	
46年5月31日 (1971) 6月30日		<ul style="list-style-type: none"> ・芦屋、吹田、大阪市が加わり11市協に ・大阪空港公害訴訟、第3次提訴(豊中市住民、大阪地裁)
47年4月1日 (1972) 4月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機燃料税、同譲与税法施行 ・夜間規制実施(22時以降翌朝7時まで郵便機を除き飛行規制) 	
48年10月16日 (1973) 12月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸省、「大阪国際空港の将来のあり方について」11市協に回答(通称「内村書簡」) ・環境庁、「航空機騒音に係る環境基準」告示(環境庁告示第154号) 	
49年2月27日 (1974) 3月1日 3月12日 4月15日 8月13日 12月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪国際空港の夜間郵便機廃止 ・「大阪国際空港周辺整備機構」発足 ・航空審議会部会、新空港候補予定地に「泉州沖」を答申 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪国際空港公害訴訟判決(大阪地裁)(一部容認、将来の損害賠償請求は棄却) ・大阪空港裁判、原告・被告とも大阪地裁に控訴 ※尼崎調停団、公害等調整委員会に調停申請(西昆陽住民 602人)
50年5月 (1975) 11月27日 12月2日 12月12日	<ul style="list-style-type: none"> ・国、最高裁へ上告 ・国は、国内線の21時以降の便を廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ※「市議会航空機騒音特別委員会」発足 ・大阪国際空港公害訴訟判決(大阪高裁)
51年7月13日 (1976)	<ul style="list-style-type: none"> ・国際線の21時以降の便が無くなる(地中海航空のダイヤ改正により全廃) 	
52年5月19日 (1977) 5月25日 10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・国内線にエアバス就航(B-747SR、L-1011) ・1日の発着回数 370回(うちジェット機200回) 	<ul style="list-style-type: none"> ※市特別委員会、運輸省に対し要望(逆飛行時のコンター作成、テレビ助成地域の指定、教育施設等の防音工事の実施)
53年4月8日 (1978) 4月25日 7月6日 10月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・国際線にエアバス就航(B-747LR、DC-10、A-300) ・「特定空港周辺航空対策特別措置法」施行 	<ul style="list-style-type: none"> ※市特別委員会、運輸省に対し要望[航空機騒音対策の推進(エアバス導入、逆コース対策)] ※市特別委員会、運輸省に要望(逆コース対策、騒音コンターの是正、教育施設等の防音工事の拡大と維持管理費の助成、譲与税の増額、飛行コースの見直し等10項)

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
54年7月10日 (1979)		※市特別委員会、運輸省・環境庁に対し要望 (逆コース時の救済制度の確立、テレビ助成 地域の拡大等8項目)
8月20日	・エアバス増便 (100便⇒)	
55年2月28日 (1980) 6月30日	・大阪国際空港調停事件の現空港存続に關する調停事項について調印(存続については新空港開港時まで決定する)	※尼崎市、運輸省に対し要望(逆コース対策)
9月11日		※市特別委員会、運輸省・環境庁に対し要望 (逆コース時の救済制度の確立、民家防音工 事対象地域の指定等6項目)
56年4月27日 (1981)	・運輸省、新空港に係る泉州沖案の3点セットを地元府県に提示(空港の計画案、環境影響評価案、地域整備の考え方)	
7月16日		※市特別委員会、運輸省に対し要望(環境基準の早期達成、逆発着対策の確立、民家防音工事、低騒音機への転換等6項目)
12月16日		・大阪国際空港公害訴訟最高裁判決(現空港は欠陥空港と認定、夜間飛行禁止・将来請求は却下、損害賠償は認める)
57年3月30日 (1982)	・運輸省、W75民家防音工事の対象区域を指定、告示(運輸省告示第160号)(※尼崎市対象第1種区域基準の見直し(W80→75))	
6月4日	・神戸市、神戸沖新空港案を発表	
6月25日	・「神戸沖空港推進協議会」発足	
10月18日	※尼崎市・市議会は平成3年11月加盟	※市特別委員会、運輸省に要望(環境基準の早期達成、逆発着時の対策、民家防音工事の対象区域の指定と拡大、航空機の低騒音機への転換、航空機の安全確保等)
58年6月14日 (1983)10月24日	・「大阪国際空港存続調査」開始	※市特別委員会、運輸省に対し要望(環境基準の早期達成、民家防音工事の促進、低騒音への転換、逆発着対策の確立、教育施設等の防音工事)
59年2月10日 (1984)		※尼崎市長、自治省・運輸省に対し要望 (航空機燃料譲与税の分配強化)
3月17日		・大阪国際空港公害訴訟和解成立(午後9時以降は飛行せず、和解金13億円)
3月20日	・航空機騒音監視装置改良設置(尼崎は武庫東小)	※市特別委員会、運輸省に対し要望(環境基準の早期達成、逆発着対策、民家防音工事の促進、教育施設等の防音工事、航空機事故の安全確保)
60年9月30日 (1985)	・空港周辺整備機構 発足 ※ 大阪と福岡機構を統合し全国組織に	

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
10月17日		※市特別委員会、運輸省に対し要望(航空機の安全対策、環境基準の早期達成、逆発着対策の確立、教育施設等の維持管理費)
61年10月17日 (1986)		※市特別委員会、運輸省に対し要望(環境基準の早期達成、逆発着対策、教育施設等の維持管理費の助成、航空機の安全運航)
12月23日		・大阪国際空港騒音公害調停終結 (尼崎調停団 宮ノ北団地住民 602人、伊丹調停団 1~6次、大阪調停団)
62年3月10日 (1987)	・運輸省、「逆発着対策としての飛行経路の改善案について」を11市協に提案	
8月12日	・大阪府・兵庫県の14消防本部は、航空機事故発生時の相互応援協定を締結	
10月16日		※市特別委員会、運輸省に対し要望(航空機の安全運航の徹底、環境基準の早期達成、逆発着対策の推進、テレビ受信料助成制度の見直し、教育施設等維持管理費の助成)
63年6月4日 (1988)	・運輸省、11市協に対し「大阪国際空港におけるYS-11型機の代替機のためのジェット機発着回数枠の設定について」を申し入れ	
10月17日		※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
10月27日	・「大阪国際空港の運営と周辺対策について」運輸省と11市協とで覚書を交換 (YS-11型機の代替ジェット機発着回数枠50回)	
12月1日	・YS-11型機代替ジェット機就航 (B-767, MD-81, MD-87, H4. 4. 1からA-320就航)	
平成元年 (1989)9月11日	※生活保護世帯空気調和機器稼働費補助制度創設される	
11月7日		※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
2年4月27日 (1990)	・運輸省、「大阪国際空港のあり方に関する調査(総合評価調査)」を提示	
10月18日		※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
12月3日	・「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定」を運輸省と11市協とで覚書を交換	
3年2月18日 (1991)	・「大阪国際空港周辺対策基金」発足 (基金 当初25億円⇒30億円に増額)	
11月13日		※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
4年1月31日 (1992)	・運輸省、11市協に「大阪国際空港におけるYS-11型機代替機のためのジェット機発着回数枠の設定について」を申し入れ	

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
5月16日 7月18日 11月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・「今後の大阪国際空港の運用と環境対策について」を運輸省と11市協とで覚書を交換(代替ジェット機発着回数枠を更に50回) ・YS-11型機代替ジェット機就航(前回に加えA-300-600R) 	※市特別委員会、運輸省に対し要望(要望内容62年度に同じ)
5年10月21日(1993) 11月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸省、11市協に対し「大阪国際空港と関西国際空港の機能分担について」提示 ・運輸省、11市協に対し「大阪国際空港と関西国際空港の機能分担について」文書回答(大阪空港は国内の基幹空港、国際路線・長距離路線は関西空港に展開) 	
6年1月13日(1994) 9月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・11市協、運輸省に対し、「機能分担」回答(概ね妥当なもの判断する) ・関西国際空港開港(以下「関空」という) ※ 大空のジェット機発着枠200回に戻る 	
7年1月17日(1995) 4月1日 6月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神・淡路大震災発生、臨時便増発(4.14終了) ・震災に伴う特別救済制度(H9.3.31終了) 	※尼崎市、「全国民間空港市町村協議会」(全民協)を脱会
8年5月13日(1996) 9月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸省、大阪国際空港周辺航空機騒音実態調査結果公表(区域の見直しを表明) ・運輸省、「大阪国際空港地域活性化調査委員会」発足 	
9年3月26日(1997) 4月1日 8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪モノレール空港乗り入れ ・運輸省、11市協に対し、「騒音対策区域の見直し」を提示 	※市議会「航空機騒音対策特別委員会」解散
10年1月30日(1998) 2月3日 2月6日 2月13日 2月24日 3月25日 3月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸大臣、兵庫県知事に対し、指定を解除することについて(意見聴取) ・兵庫県知事、運輸大臣に対し、指定を解除することについて(回答)(やむを得ないと考える) ・運輸省、11市協に対し、「騒音対策区域の見直しについて」回答(平成10年7月以降YS-11機 20回、ジェット機 30回とする) ※ 航空機騒音防止法に基づく指定の解除について告示(運輸省告示第123号)(第1、2種区域及3—の指定を解除) 	<ul style="list-style-type: none"> ・11市協、運輸省に対し、「騒音対策区域の見直し」を回答(概ね妥当なもの判断する) ※兵庫県知事、尼崎市長に対し、指定を解除することについて(照会) ※尼崎市長、兵庫県知事に回答(やむを得ないと判断する。意見を付して)

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
4月24日 7月1日	・スカイマークエアラインズ福岡便就航 ・YS代替ジェット機30便就航	
11年1月14日 (1999)		※「大阪国際空港周辺地域活性化連絡会」 発足 ※構成 池田、豊中、宝塚、川西、伊丹、 <u>尼崎市</u> 、大阪府、兵庫県、大阪航空局
12年2月1日 (2000)	・航空法改正[需用調整規制廃止(運賃を認可制から届け出制に、路線の新設、廃止を原則自由化)] ※羽田、伊丹空港などの発着枠に規制のある混雑空港は、発着枠の使用を一定期間毎に許可する制度を創設	
4月1日	※新騒音対策区域の適用[尼崎市から区域が無くなる(生保電気代、空調機助成)]	
7月1日	・大阪・関西空港～羽田間シャトル便運航	
7月1日	・スカイマークエアラインズ、大阪国際空港から撤退	
13年4月1日 (01) 8月27日	※テレビ助成制度(交付制度)の改正 ・国土交通省、11市協に対し回答(YS-11型機の代替について)	
11月13日		・11市協、国土交通省に対し要望 [安全運航について](同時多発テロを受けて)
11月30日	・国土交通省、11市協に対し、「大阪国際空港におけるリージョナルジェット(CR J)の取扱について」提案 (プロペラ枠120回のうち30回)	
12月5日		・11市協、国土交通省に「CR Jの取扱について」要請((総発着回数の明確化、騒音検証のためのデモフライトの実施など)
14年1月9日 (02)	・国土交通省、CR Jのデモフライト実施	・11市協・国、騒音測定実施 (CR Jの騒音検証)
1月16日	・国土交通省、11市協に対し、「CR Jの騒音調査結果について」報告 (YS-11より低く、サーブと同程度)	
1月30日		・11市協、条件を付して導入を決定 (機種はCR Jに限定、30発着に達した時点で騒音検証の実施等)
4月1日	・オリエンタルエアブリッジ伊丹～福江の運航を開始。(機材はダッシュ8)	
4月18日	・フェアリンク伊丹～仙台、伊丹～成田の運航開始。それと同時にCR J導入。(プロペラ枠120回のうち、30回を上限とする。)	
9月27日	・国土交通大臣、伊丹空港を第1種から第2種へ格下げを検討すると発言。	
12月6日	・伊丹空港は現状維持、環境対策費の一部を利用者負担にすることで決着。航空整備部会が国土交通省に最終答申を行い、決着。	

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
15年11月11～ (03) 13日	・国土交通省は、平成14年に導入されたCRJが月30機に達したことによる騒音実態調査を実施。5年に1度の騒音実態調査も併せて行う。	
16年 5月24日 (04) 8月3日 8月19日 10月7日 11月1日 12月14日 12月16日	・国土交通省は伊丹空港周辺の騒音が1dB上がったことを発表 ・国土交通省航空局長「大阪国際空港の今後の運用のあり方について」1 高騒音機材の就航禁止、2 YS代替ジェット枠の見直、3 上記措置の実施時期等 ・丹空港を第2種A空港へ格下げを検討中であることを表明。 ・大阪国際空港の今後のあり方について」最終方針を表明 ・国土交通大臣財務大臣合意で「大阪国際空港の今後のあり方について」を発表。	・11市協「大阪国際空港の今後のあり方について(回答)」 1 順次低騒音機材へ置換え 2 需要の動向等勘案しつつ円滑な移行 3 公共性に配慮し利便性を考慮する ・11市協は伊丹空港の位置付け変更を受け入れられないと意見表明。
17年4月1日 (05) 9月2日 10月1日	※受信助成制度区域見直し(尼崎市域対象外) ・YS代替枠50→30機に ・B747-400を除く3・4発機就航制限 ・1000Km超路線関空へ移管 ・空港利用料(300円)徴収開始	・11市協の規約の一部変更。「大阪国際空港周辺都市対策協議会」に名称を変更等
18年2月16日 (06) 4月1日 8月2日 9月	・神戸空港開港 ・3・4発機就航禁止 運用時間24時間から7～21時へ YS代替枠30→14機に ・大阪国際空港の2種空港Aへの変更について 国交大臣から交通政策審議会に諮問	・11市協運動方針の見直し
19年3月13日 (07) 4月 1日 6月21日 7月30日 8月 2日 8月20日 10月5日	・YS代替枠14→0機に ・航空分科会とりまとめ(案) ・今後の空港のあり方の研究会初会合 ・関西国際空港第2滑走路共用開始	・11市協、航空の安全を申し入れ(高知空港DH8胴体着陸) ・11市協運動方針の見直し ・11市協、航空の安全確保を航空局長に申し入れ(那覇空港中華航空B737-800炎上) ・11市協、要望「大阪国際空港の空港整備法上の位置付けについて」

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
10月9日	・国交省、伊丹空港での管制トラブルに関する調査検討タスクフォース設置	・11市協、航空の安全確保を空港長に申し入れ（伊丹空港滑走路無許可横断、指示外滑走路着陸）
10月11日		・今後の空港のあり方に関する研究会が空港整備法の概要を示す。
10月16日		・11市協、財務大臣要望「格下げ反対」
10月19日	・管制トラブル中間報告（航空局）	
10月22日		・11市協、大阪航空局長に原因究明と安全確保の要望（関空滑走路無許可進入）
11月24日	・国土交通省地元自治体と4～5億円の負担で交渉を行っていることがわかった。	
12月12日		・11市協、大阪府兵庫県両知事へ空港の位置付け要望
12月20日		・11市協、大阪府兵庫県両知事へ費用負担要望
12月25日		・11市協、国交大臣へ空港の今後のあり方要望
12月27日	・兵庫県知事費用負担了承	
12月28日		・11市協、知事へ費用負担再要望
20年3月6日 (08)		・11市協、航空局長へ安全の確保申し入れ(小松空港滑走路誤進入)
5月21日	・「大阪国際空港に関する意見交換会」開催	・11市協役員市出席
6月18日	・空港整備法から空港法に改正（公布）（整備から運営へ）	・法改正により工事費用の負担が発生した。（国2/3、府県1/3（大阪2：兵庫県1）府県は、利益を受ける市町村に負担金の一部を負担させることができる。）
7月1日	・国土交通省の環境整備課、大阪航空局の周辺環境センター、大阪航空事務所の周辺環境課が環境・地域振興課と改名	
7月31日	・大阪府橋下知事大阪空港廃止検討発言	・11市協、会長コメント関西の経済発展のため共生が重要
8月19日		・11市協大阪航空局長へ原因究明と安全確保申し入れ（八尾空港周辺対機墜落）
8月20日	・航空局から11市協に交通政策審議会航空分科会の基本方針に関する意見照会	
21年3月6日 (09)	※騒音区域縮小告示（宝塚市全域区域外に）	
3月20日		・11市協、空港長へ運航上のトラブルについて申し入れ（伊丹空港滑走路誤進入）
3月23日		・11市協、運航(管制)上のトラブル及び航空の安全の確保について航空局長空港長へ申し入れ（伊丹空港滑走路に点検車両・成田空港貨物機墜落炎上）
3月31日		※尼崎市「大阪国際空港周辺地域活性化連絡会」脱退
6月17日	・福島空港と地域開発をすすめる会から11市協へ伊丹空港との復便の要望	
7月10日	・釧路空港整備促進期成会から11市協へ釧路伊丹線の運行期間拡大の要望	
7月23日		・11市協、空港長へ航空の安全確保について申し入れ（伊丹空港滑走路誤進入）

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
8月20日		・11市協、国交大臣へ「空調機の機能回復・再更新工事に対する補助制度」の要望
10月14日		・11市協、国土交通大臣及び副大臣へ「大阪国際空港の運用について」要望
11月1日	・航空機騒音監視装置更新工事 (武庫東小含む)	
22年1月19日	・日本航空「会社更生法申請」	・11市協、国交大臣へ日航再建に係る「安全運航の確保について」の要望
(10) 1月27日		
2月15日	・第2回「大阪国際空港に関する意見交換会」開催 (11市協役員市出席)	
3月31日	・航空機騒音監視装置更新完了	
5月17日	・国土交通省成長戦略のなかで関空・伊丹空港の経営統合が示された	
7月9日	・伊丹空港から上海へ国際チャーター便運航 (関空開港後初) 復路7月12日	
10月1日	・E170 型機(ジェエアー所有)就航開始	・11市協、国交大臣へ「関空・伊丹空港の経営統合について」意見書 (経営統合の目的、今後の進め方) を提出
12月7日		・11市協、空港長へ「運航上の安全確保について」の要望 (伊丹空港滑走路アスファルト釘等混入)
12月15日	・天草エアライン新規就航(伊丹-熊本)	
23年1月26日		・11市協、国交大臣へ「関空・伊丹空港の経営統合について」要望書 (伊丹空港の位置づけ、伊丹空港の具体的活用策) を提出
(11)		
1月5日	・CRJ700 型機 (IBXエアラインズ 所有) 就航開始	
2月17日		・11市協、臨時総会 (経営統合による確認書の締結について (存続協定に係る事))
2月18日	・確認書締結	
2月28日		・11市協、関空協と「関空・伊丹空港の経営統合について」共同要望
3月11日	・東北地方太平洋沖地震(東日本大震災) 発生	
3月15日	・東日本大震災に伴う伊丹空港の運用について (協力依頼)	
4月11日		・11市協、国交大臣及び日航、全日空へ「運航上の安全確保について」申し入れ (サウスエスト航空 B737型機飛行中天井穴開き)
5月25日	・「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」いわゆる「関空・伊丹経営統合法」公布	
6月10日	・「東日本大震災による伊丹空港の支援体制」終了	
7月5日	・全日空新型機「B787」検証運航	
6月28日		・11市協、国交大臣及び全日空へ「運航上のトラブルについて」申し入れ(伊丹空港エンジントラブル引返し)
11月4日	・伊丹空港から広州へ国際チャーター便運航 (復路11月7日)	

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
24年1月23日 (12) 2月6日	・全日空新型機「B787」就航開始	・11市協、国交大臣及び全日空へ「運航上の安全確保について」申し入れ(仙台空港機体尾部滑走路接触)
2月16日	・航空局、11市協へ「今後の大阪国際空港の運用について」(「柔軟な運用」の問合せ)	
3月30日		・11市協、航空局へ「今後の大阪国際空港の運用について」(「柔軟な運用」の回答)
4月1日	・経営統合法による「新関西国際空港株式会社」発足	
5月23日		・11市協、国交大臣へ「経営統合法の基本方針について」要望
7月1日	・新関西会社による経営統合運用開始	
7月27日		・11市協、大阪市退会「10市協」となる
9月3日	・「大阪国際空港周辺都市対策協議会との同空港の安全・環境対策に関する協議の場」(以下「協議の場」という)1回目開催	
12月3日	・「協議の場」(2回目開催)「伊丹空港におけるプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化に関する新関西会社案」	・10市協、段階的低騒音機枠化了承
25年1月17日 (13)		・10市協、国交大臣及び全日空へ「航空機の安全確保について」申し入れ(B787型機相次ぐトラブル)
3月31日	・低騒音機枠第1段階運用開始(50回/1日)	
11月28日	・「協議の場」(3回目開催)「伊丹空港におけるプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化に関する新関西会社案」	
26年3月31日 (14)	・低騒音機枠第2段階運用開始(100回/1日)	
4月21日		・10市協、新関西国際空港株へ事業運営権の売却(以下「コンセッション」)についての情報提供等について要望
6月2日		・10市協、日航へ「航空の安全確保について」申し入れ(整備ミス計16件)
9月29日		・10市協、新関西国際空港株へ「コンセッションに関する安全・環境対策の確保について」要望
11月10日		・10市協創立50周年記念式典・講演会を開催
12月24日	・プロペラ機枠の段階的低騒音機枠化について新関西国際空港株より提案され、了承された	
27年3月31日 (15)	・低騒音機枠第3段階(最終)運用開始(170回/1日)	
6月26日		・10市協、日航へ「運航上の安全確保について」申し入れ(「ジェイエア」保有機の整備不良)
7月2日		・10市協、大阪国際空港長、新関西国際空港株へ「大阪国際空港に関する情報提供について」要望

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
11月4日		(米海軍のヘリコプター緊急着陸) ・10市協、アイベックスエアラインズへ「運航上の安全確保について」申し入れ(整備ミス放置及び整備記録の改ざん)
11月10日	・「オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアム (以下コンソーシアム)」を優先交渉権者として国土交通省が承認	
12月1日	・コンソーシアムが両空港を運営するSPCを設立 (関西エアポート株)	
12月5日	・関西国際空港株と関西エアポート株が「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等」に係る公共施設等運営権実施契約の締結	
28年2月24日 (16)		・10市協、日航へ「運航上の安全確保について」申し入れ(B737-800型エンジンから出た煙が客室内へ流入)
3月22日		・10市協、関西エアポートへ10市協の運動方針を要望
4月1日	・関西エアポート株が、関西国際空港(KIX) および大阪国際空港(ITM) の運営を開始	
8月31日		・10市協、全日空へ「運航上の安全確保について」申し入れ (B787型機エンジン部品の不具合にも関わらず約5カ月間公表せず)
29年2月10日 (17)	・関西エアポート株が、日航及び全日空へ「環境負荷の低減に向けた取組について」要望	
9月26日	・関西エアポート神戸株が、「神戸空港特定運営事業」に係る公共施設等運営権実施契約を締結	
10月5日		・10市協、全日空へ「運航上の安全確保について」申し入れ (B767-300型機からパネル落下)
30年4月19日 (18)		・10市協、全日空へ「運航上の安全確保について」申し入れ (DHC8-Q400型機からパネル落下)
9月10日	・国土交通省から10市協へ台風21号被害に伴う関西国際空港の空港機能の代替協力依頼	
9月12日		・10市協、国土交通省からの協力依頼を承認、運用拡大
10月11日	・関西国際空港からの代替受入を終了、大阪国際空港の代替受入実績：国内線20便 (9/14～17)	
12月5日	・関西エアポート株が、日航及び全日空へ「環境負荷の低減及び利便性向上に向けてのお願い」 要望	
12月24日	・関西3空港懇談会を8年ぶりに開催	

年 月 日	国等の動き	尼崎市の動き
平成31年4月2日 (19)		<ul style="list-style-type: none"> ・10市協、防衛大臣、国土交通大臣及び関西エアポート(株)へ「大阪国際空港における米軍機の発着について」申し入れ（オスプレイ緊急着陸）
令和元年5月11日	<ul style="list-style-type: none"> ・関西3空港懇談会を開催 	
2年3月6日 (20)	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス関連肺炎の影響に伴い国際線・国内線が減便 	
4月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・兵庫県に新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言発令（令和2年5月21日解除） 	
3年1月13日 (21)	<ul style="list-style-type: none"> ・兵庫県に新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言発令（令和3年3月1日解除） 	

備考： ※印は、尼崎市に関連するもの

令和3年版
交通公害調査結果報告書
(自動車・鉄軌道・航空機)

編集・発行

尼崎市 経済環境局 環境保全課・令和4年3月
〒660-8501 尼崎市東七松町1丁目23番1号
TEL (06)-6489-6305
E-mail: ama-kogai@city.amagasaki.hyogo.jp