令和６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

※　本報告書は、令和５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５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：17 地点（騒音 2 地点〔121、141〕、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)
1	名神高速道路	7.5
2	国道43号	4.4
3	国道2号	6.2
4	国道171号	1.6
5	五合橋線	5.2
6	山幹通り	5.9
7	尼宝線	7.0
8	園田西武庫線	3.9

路線番号	路線名	概算延長(km)
9	近松線	3.3
10	長洲線	2.2
11	園田橋線	5.2
12	玉江橋線	5.8
13	久々知水堂線	1.3
14	臨港線	2.4
15	大物線	1.1
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）」、「自動車騒音常時監視マニュアル（平成 27 年 10 月改）」及び「振動規制法施行規則」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

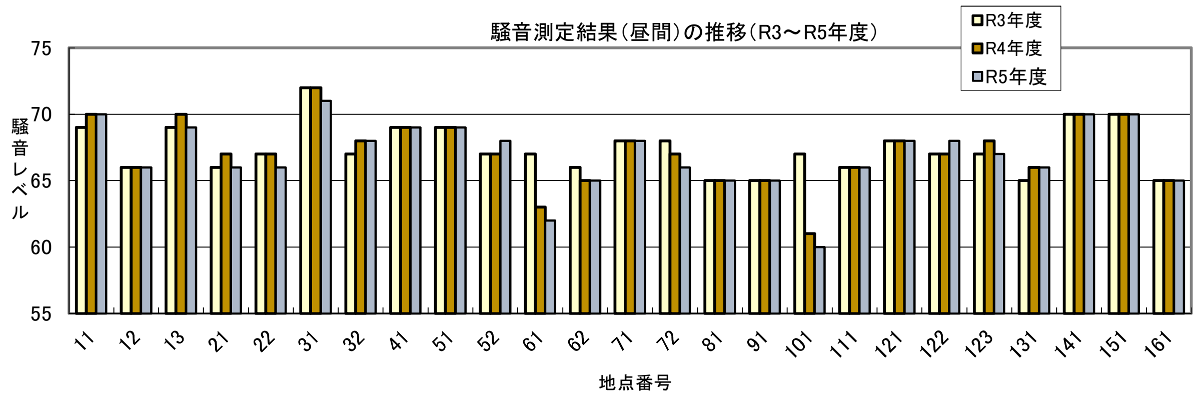
（１）騒音の調査結果（点的評価）

昼間においては、地点番号 21、31 の 2 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、21、31、51 の 4 地点で環境基準を超過していた。

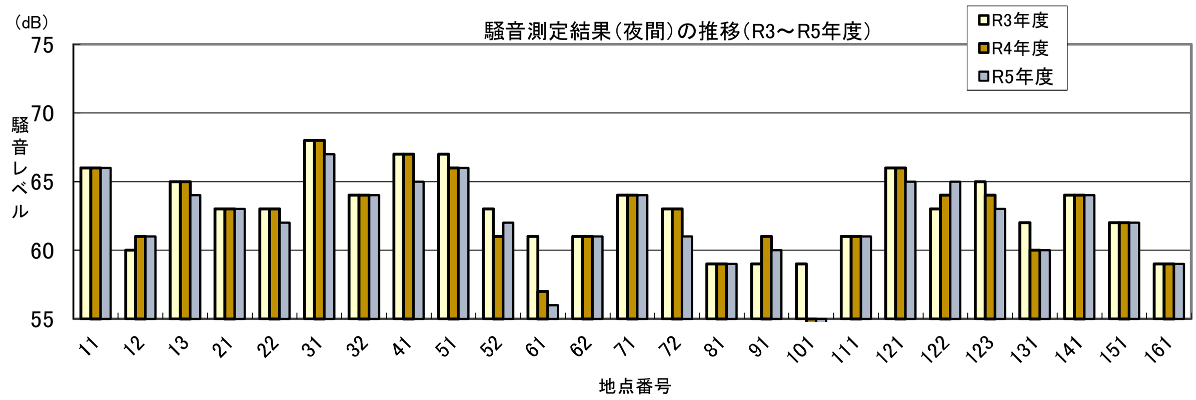
過去 3 年間の基準超過地点数の推移について、大きな変化は見られなかった。

地点番号	道路名	測定場所	昼間（dB）			夜間（dB）		
			R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
11	名神高速	弥生ヶ丘町1	69	70	70	66	66	66
12		久々知2-29-13	66	66	66	60	60	61
13		水堂町1-11-18	69	70	69	63	65	64
21	国道 43 号	南城内2-35	66	67	66	62	63	63
22		武庫川町1-25	67	67	66	63	63	62
31	国道 2 号	杭瀬本町3-3	72	72	71	65	68	67
32		大庄北5-2	67	68	68	63	64	64
41	国道 171 号	西昆陽1-26	69	69	69	64	67	65
51	五合橋線	東難波町3-20	69	69	69	65	67	66
52		南塚口町7-17	67	67	68	61	63	62
61	山幹通り	下坂部3-21-18	67	63	62	61	61	56
62		南塚口町6-10	66	65	65	62	61	61
71	尼宝線	大庄西町2-4	68	68	68	63	64	64
72		武庫之荘8-31	68	67	66	61	63	61
81	園田西武庫線	武庫之荘3-15	65	65	65	58	59	59
91	近松線	次屋2-3-1	65	65	65	61	59	60
101	長洲線	長洲東通2-12-1	67	61	60	58	59	54
111	園田橋線	東園田町4-79	66	66	66	61	61	61
121	玉江橋線	開明町1-80	68	68	68	66	66	65
122		東難波町5-29-55	67	67	68	64	63	65
123		東塚口町2-2	67	68	67	63	65	63
131	久々知水堂線	名神町1-2-32	65	66	66	62	62	60
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	70	70	70	64	62	62
161	西川線	浜1-3-1	65	65	65	60	59	59

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。（環境基準は、昼間：70 dB、夜間：65 dB）
※地点番号 21 は「幹線交通を担う道路に近接する空間」に該当せず、環境基準は昼間：65dB、夜間：60 dB。
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。



騒音測定結果(昼間)の推移(R3～R5年度)
R3年度
R4年度
R5年度
騒音レベル
75
70
65
60
55
11
12
13
21
22
31
32
41
51
52
61
62
71
72
81
91
101
111
121
122
123
131
141
151
161
地点番号



(dB)
騒音測定結果(夜間)の推移(R3～R5年度)
R3年度
R4年度
R5年度
騒音レベル
75
70
65
60
55
11
12
13
21
22
31
32
41
51
52
61
62
71
72
81
91
101
111
121
122
123
131
141
151
161
地点番号

（２）騒音調査の結果（面的評価）

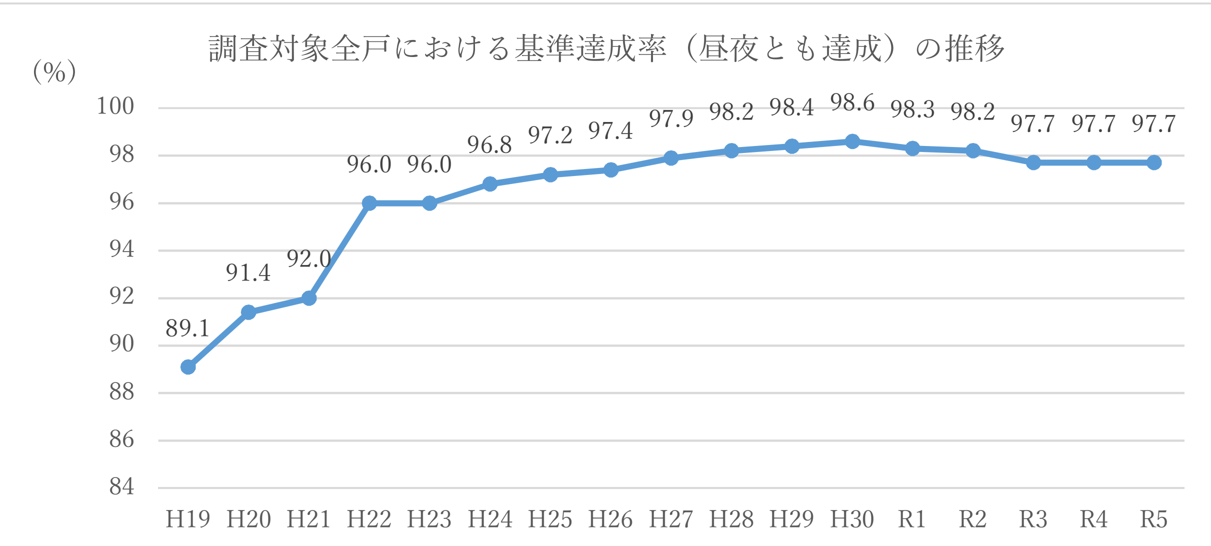
定点調査の測定結果をもとに面的評価（道路端から 50mの範囲において、環境基準値を超える騒音に暴露される住居等の戸数を把握し評価するもの）を行った結果、主要幹線 16 路線（総延長 63.7km）に面する地域にある評価対象全戸数 70,924 戸に対し、昼間・夜間とも基準値以下だったのは 69,251 戸（97.6%）であった。

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「山幹通り」、「園田西武庫線」、「近松線」、「長洲線」、「園田橋線」、「久々知水堂線」及び「西川線」の 7 路線であり、最も達成率が低い路線は「国道 43 号」（86.0%）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%台を推移していたが、令和 4 年度は 97.6%であり、令和 3 年度の 97.7%とほぼ同等の結果となった。

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	6,419	6,010	342	0	67	93.6	5.3	0	1.0	R3年度
2	国道43号	4,650	4,001	246	0	403	86.0	5.3	0	8.7	H30年度
3	国道2号	7,507	7,303	83	0	121	97.3	1.1	0	1.6	
4	国道171号	2,175	2,069	98	0	8	95.1	4.5	0	0.4	R4年度
5	五合橋線	7,487	7,440	15	3	29	99.4	0.2	0	0.4	R2年度
6	山幹通り	5,528	5,526	2	0	0	100.0	0	0	0	R1年度
7	尼宝線	9,336	9,277	17	2	39	99.4	0.2	0	0.4	R4年度
8	園田西武庫線	6,574	6,574	0	0	0	100.0	0	0	0	
9	近松線	4,791	4,791	0	0	0	100.0	0	0	0	R3年度
10	長洲線	3,168	3,168	0	0	0	100.0	0	0	0	
11	園田橋線	6,455	6,455	0	0	0	100.0	0	0	0	R1年度
12	玉江橋線	4,296	4,100	183	0	13	95.4	4.3	0	0.3	R2年度
13	久々知水堂線	1,548	1,548	0	0	0	100.0	0	0	0	R1年度
14	臨港線	873	872	0	1	0	99.9	0	0.1	0	R4年度
15	大物線	1,073	1,072	0	0	1	99.9	0	0	0.6	R2年度
16	西川線	757	757	0	0	0	100.0	0	0	0	
	全体	72,637	70,963	986	6	681	97.7	1.4	0	1.0	

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、昼間では地点番号 52、91、101、122 において、夜間では地点番号 61、91、141 において減少傾向にはあるが、全体的には横ばいであった。地点番号 141 については、昼間の振動値が若干増加している。

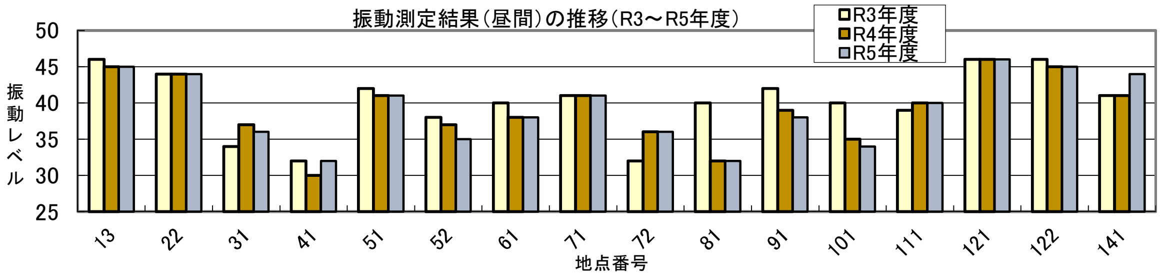
地点番号	道路名	測定場所	昼間(dB)			夜間(dB)		
			R3 年度	R4 年度	R5 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
13	名神高速	水堂町 1-11-18	46	45	45	43	43	44
22	国道 43 号	武庫川町 1-25	44	44	44	41	41	41
31	国道 2 号	杭瀬本町 3-3	34	37	36	30	31	31
41	国道 171 号	西昆陽 1-26	32	30	32	28	28	29
51	五合橋線	東難波町 3-20	42	41	41	37	37	37
52	五合橋線	南塚口町 7-17	38	37	35	30	30	29
61	山幹通り	下坂部 3-21-18	40	38	38	37	37	36
71	尼宝線	大庄西町 2-4	41	41	41	34	34	34
72	尼宝線	武庫之荘 8-31	32	36	36	29	32	32
81	園田西武庫線	武庫之荘 3-15	40	32	32	30	26	26
91	近松線	次屋 2-3-1	42	39	38	33	32	31
101	長洲線	長洲東通 2-12-1	40	35	34	28	25	25
111	園田橋線	東園田町 4-79	39	40	40	33	33	33
121	玉江橋線	開明町 1-80	46	46	46	43	43	43
122	玉江橋線	東難波町 5-29-55	46	45	45	40	41	40
141	臨港線	元浜町 5－71－1	41	41	44	42	42	41

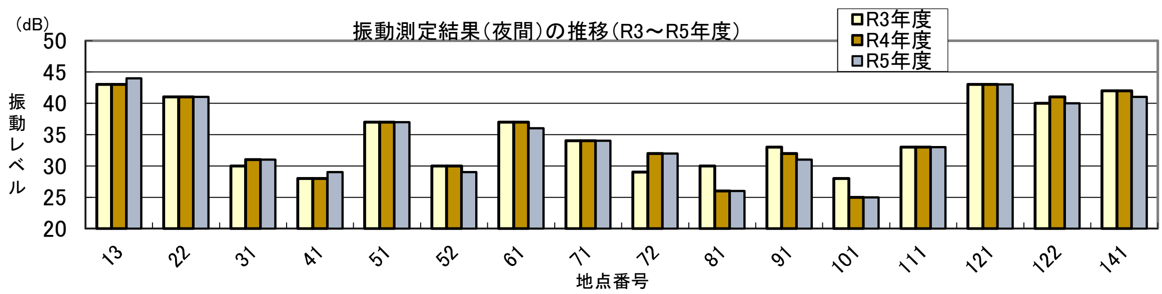
備考 1　昼間、夜間の各振動レベルは、各時間帯における測定値 L_{10} を算術平均した。

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





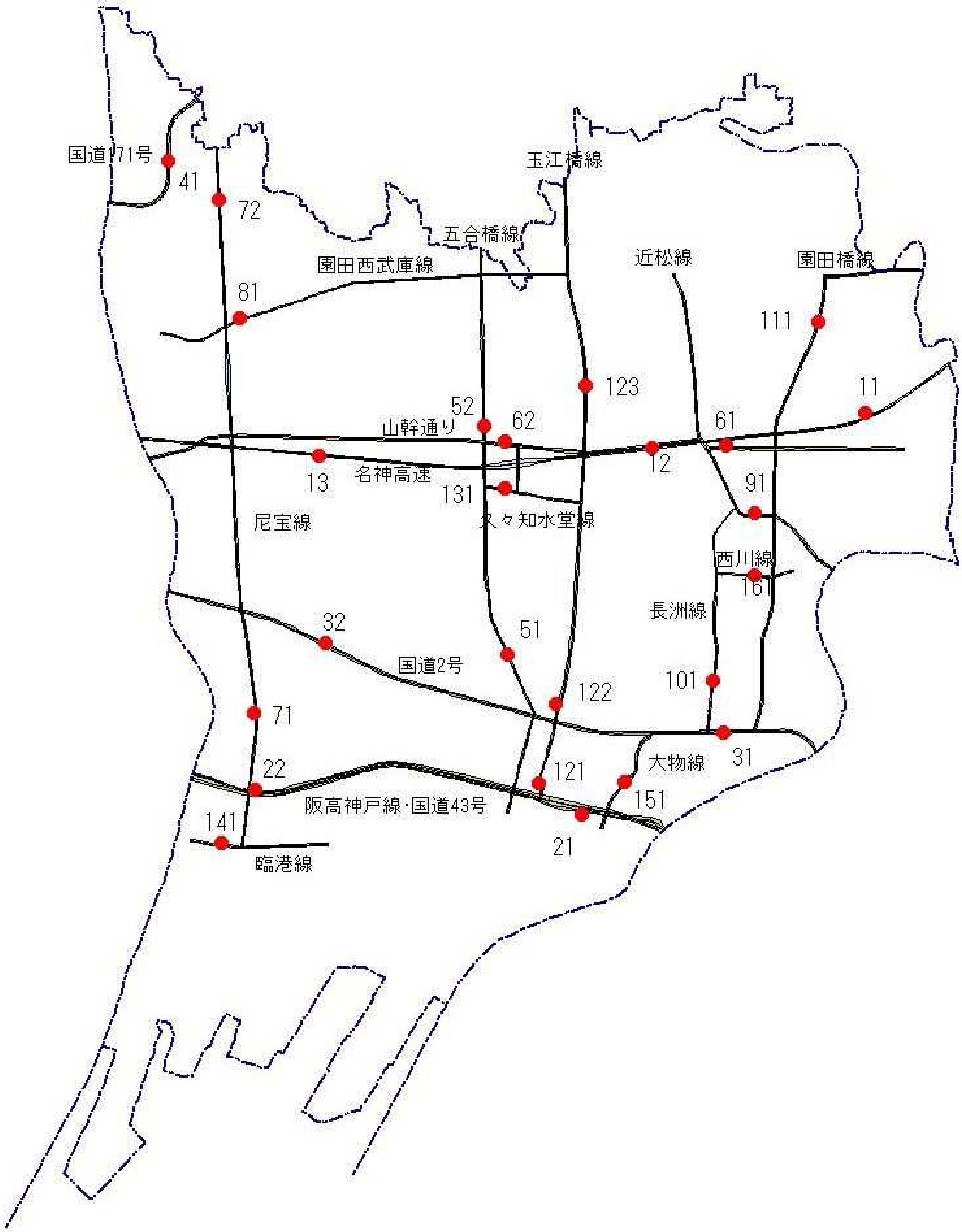
（4）交通量等調査の結果

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。

大型車混入率の前年比についても、ほとんどの地点において横ばいもしくはやや減少しているところが多かった。交通速度については、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 及び 122 においては、小型車、大型車ともにほぼ時速 20km 台であった。

以　上

図-1　対象路線、測定地点一覧



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	併設道路名	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	速度
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	2023/9/20	2023/9/21	○				
		12	定点	久々知2－29－13	4	山幹通り	5	工業地域	1.5	5.5	2023/9/5	2023/9/6	○				
		13	定点	水堂町1-11-18	4	－	－	第1種住居地域	13	6.8	2023/9/20	2023/9/21	○	○			
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	2023/6/20	2023/6/21	○			○	○
		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	2023/6/20	2023/6/21	○	○	○	○	○
3	国道2号	31	定点	杭瀬本町3-3	4	－	－	近隣商業地域	2	5.5	2023/9/12	2023/9/13	○	○		○	○
		32	定点	大庄北5-2	4	－	－	近隣商業地域	3.4	5.4	2023/9/5	2023/9/6	○		○	○	○
4	国道171号	41	定点	西昆陽1-26	4	－	－	準住居地域	2.5	5	2023/9/20	2023/9/21	○	○		○	○
5	五合橋線	51	定点	東難波町3-20	4	－	－	準住居地域	1.8	3	2023/9/20	2023/9/21	○	○		○	○
		52	定点	南塚口町7-17	4	－	－	準住居地域	1.5	2.2	2023/9/7	2023/9/8	○	○	○	○	○
6	山幹通り	61	定点	下坂部3-21-18	6	－	－	準工業地域	1.5	5.3	2023/9/20	2023/9/21	○	○		○	○
		62	定点	南塚口町6-10	4	－	－	工業地域	2.8	5.9	2023/9/7	2023/9/8	○			○	○
7	尼宝線	71	定点	大庄西町2-4	4	－	－	準住居地域	1.5	3.5	2023/9/5	2023/9/6	○	○		○	○
		72	定点	武庫之荘8-31	4	－	－	第2種住居地域	3.6	3	2023/9/12	2023/9/12	○	○		○	○
8	園田西武庫線	81	定点	武庫之荘3-15	2	－	－	第1種住居地域	1.5	4.5	2023/9/12	2023/9/12	○	○		○	○
9	近松線	91	定点	次屋2-3-1	4	－	－	工業地域	1.5	3.5	2023/9/12	2023/9/12	○	○		○	○
10	長洲線	101	定点	長洲東通2-12-1	2	－	－	第1種住居地域	1.7	5.6	2023/9/12	2023/9/12	○	○		○	○
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	2022/9/13	2022/9/14	○	○	○	○	○
12	玉江橋線	121	準定点	開明町1-80	4	－	－	第2種住居地域	1.5	2.9	2023/6/20	2023/6/21	○	○		○	
		122	定点	東難波町5-29-55	6	－	－	工業地域	1.5	4.6	2023/9/5	2023/9/6	○	○		○	○
		123	定点	東塚口町2-2	4	－	－	第1種住居地域	2.5	4.7	2023/9/5	2023/9/6	○			○	○
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	2022/9/7	2022/9/8	○			○	
14	臨港線	141	準定点	元浜町5－71－1	4	－	－	第1種住居地域	1.5	1.5	2023/6/20	2023/6/21	○	○		○	
15	大物線	151	準定点	大物町1－8－18	4	－	－	準工業地域	1.5	3.1	2021/6/22	2021/6/23	○			○	○
16	西川線	161	準定点	浜1-3-1	4	－	－	第1種住居地域	1.5	4	2021/6/9	2021/6/10	○			○	○

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。
　　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。
　　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)			振動 L_{10}(dB)			交通量（昼間・夜間：台/時間、日平均：台/日）				大型車混入率(%)		速度(km/h)		備考
						昼間	夜間	日平均	昼間	夜間	日平均	昼間	夜間	日平均	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	69	-	-	-	—	—	53,661	1.07	—	—	—	—	令和５年度
		12	久々知2-29-13	4	工業地域	66	61	65	-	-	-	—	—	53,616	1.07	—	—	—	—	
		13	水堂町1-11-18	4	第1種住居地域	69	64	68	45	44	44	—	—	44,465	1.06	—	—	—	—	
2	国道43号	21	南城内2-35	6	準工業地域	66	63	65	-	-	-	(3,252)	-	—	-	(25.6)	—	41.4	44.7	
		22	武庫川町1-25	6	準住居地域	66	62	65	44	41	43	2,390	649	43,435	1.01	(24.6)	—	46.6	51.0	
3	国道2号	31	杭瀬本町3-3	4	近隣商業地域	71	67	70	36	31	34	(1,845)	-	—	-	(11.1)	—	43.8	47.5	
		32	大庄北5-2	4	近隣商業地域	68	64	67	-	-	-	1,547	435	28,225	0.99	(9.5)	—	43.6	44.8	
4	国道171号	41	西昆陽1-26	4	準住居地域	69	65	68	32	29	31	(2,061)	-	—	-	(9.3)	—	41.2	42.2	
5	五合橋線	51	東難波町3-20	4	準住居地域	69	66	68	41	37	39	(1,065)	-	—	-	(22.5)	—	37.2	38.7	
		52	南塚口町7-17	4	準住居地域	68	62	67	35	29	32	(1,194)	-	—	-	(11.1)	—	36.8	43.2	
6	山幹通り	61	下坂部3-21-18	4	準工業地域	62	56	61	38	36	37	(1,167)	-	—	-	(12.3)	—	37.3	40.7	
		62	南塚口町6-10	6	工業地域	65	61	64	-	-	-	(1,722)	-	—	-	(8.9)	—	41.3	42.3	
7	尼宝線	71	大庄西町2-4	4	準住居地域	68	64	67	41	34	38	(903)	-	—	-	(24.6)	—	45.1	45.4	
		72	武庫之荘8-31	4	第2種住居地域	66	61	65	36	32	34	(1,236)	-	—	-	(22.1)	—	44.9	47.9	
8	園田西武庫線	81	武庫之荘3-15	2	第1種住居地域	65	59	63	32	26	29	(717)	-	—	-	(7.9)	—	37.7	38.9	
9	近松線	91	次屋2-3-1	4	工業地域	65	60	64	38	31	34	(678)	-	—	-	(11.1)	—	40.9	43.0	
10	長洲線	101	長洲東通2-12-1	4	第1種住居地域	60	54	59	34	25	29	(525)	-	—	-	(16.6)	—	40.9	42.3	
11	園田橋線	111	東園田町4-79	4	第1種住居地域	66	61	65	40	33	36	956	278	17,515	1.00	(13.1)	—	38.2	39.5	
12	玉江橋線	121	開明町1-80	4	第2種住居地域	68	65	67	46	43	45	(729)	-	—	-	(32.5)	—	26.1	28.9	
		122	東難波町5-29-55	6	工業地域	68	65	67	45	40	42	(1,455)	-	—	-	(28.0)	—	28.8	32.1	
		123	東塚口町2-2	2	第1種住居地域	67	63	66	-	-	-	(2,067)	-	—	-	(23.7)	—	35.6	35.5	
13	久々知水堂線	131	名神町1-2-32	4	準工業地域	66	60	65	-	-	-	(795)	-	—	-	(24.2)	—	33.9	35.8	令和４年度
14	臨港線	141	元浜町5-71-1	4	第1種住居地域	70	64	69	44	41	43	(843)	-	—	-	(31.0)	—	39.1	44.9	令和５年度
15	大物線	151	大物町1-8-18	4	準工業地域	70	62	68	-	-	-	(828)	-	—	-	(33.7)	—	38.0	41.5	令和３年度
16	西川線	161	浜1-3-1	4	第1種住居地域	65	59	64	-	-	-	(750)	-	—	-	(11.6)	—	38.0	38.6	

備考１　騒音における環境基準は、昼間：70 dB、夜間：65 dB、振動における要請限度は、昼間：75 dB、夜間：70 dB である。

※地点番号 21 のみ「幹線交通を担う道路に近接する空間」に該当せず、環境基準は昼間：65dB、夜間：60 dB となる。

備考２　環境基準について非達成の数値がある場合は、灰色の塗りつぶし（■）で示す。

備考３　－は測定していないことを示し、＜は測定下限値未満を示す。

備考４　（　）については、10 時台・14 時台における 10 分交通量からの推計値

備考５　騒音・大型車混入率の時間区分は、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

（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 4 年 6 月 20 日(火)13:00～同月 21 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「振動規制法施行規則」に準ずる。

5　調査者

株式会社　ニューズ環境設計

6　調査機器

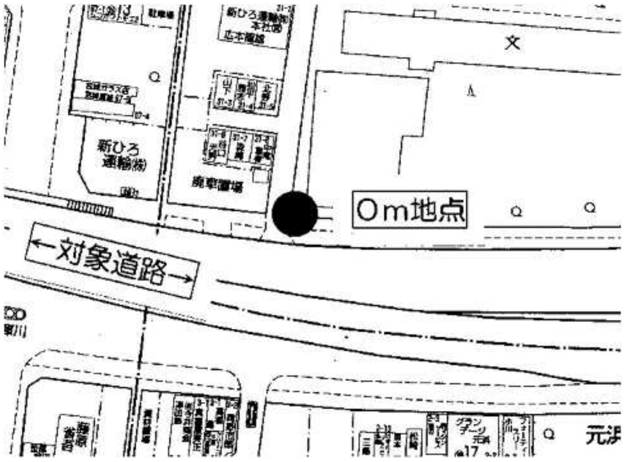
（１）騒音計　　RION　TYPE-1010

（２）振動計　　RION　VM-55

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

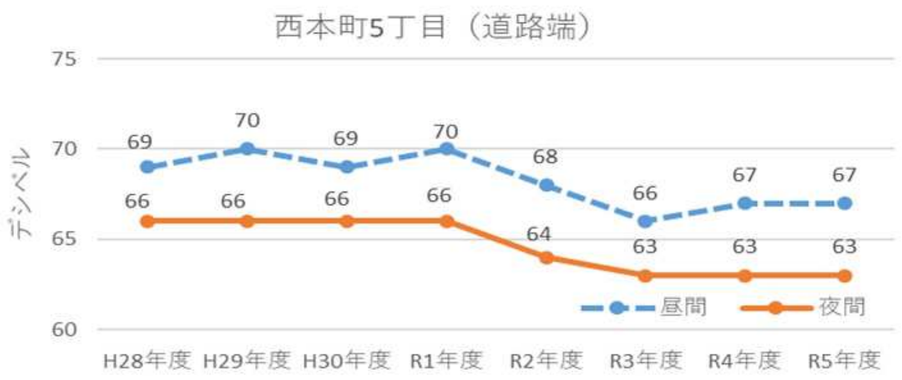
	西本町５丁目	武庫川町１丁目	環境基準値
昼間	67	67	70
夜間	63	63	65

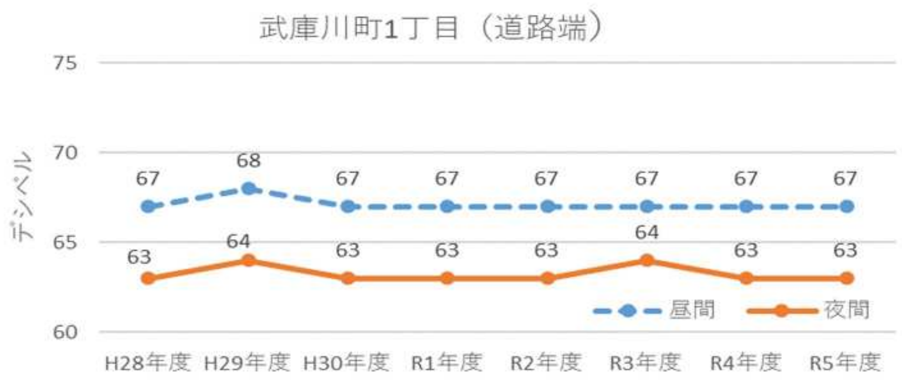
※ 騒音の時間区分は昼間が午前６時～午後 10 時、夜間が午後 10 時～午前６時。

西本町５丁目における騒音レベルは、武庫川町１丁目と昼間・夜間共に同様であった。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５年度の測定結果を見ると、武庫川町１丁目は概ねこれまでと同様の測定結果となっているが、西本町５丁目においては令和元年度から微減傾向となっていたが、R5 年度の昼間の値は昨年度から変化はなかった。

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）	65.2	58.9

道路端から 25m 地点では、道路端よりも 6.3 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 23 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	70
夜間	44	65

武庫川町１丁目　　単位：デシベル

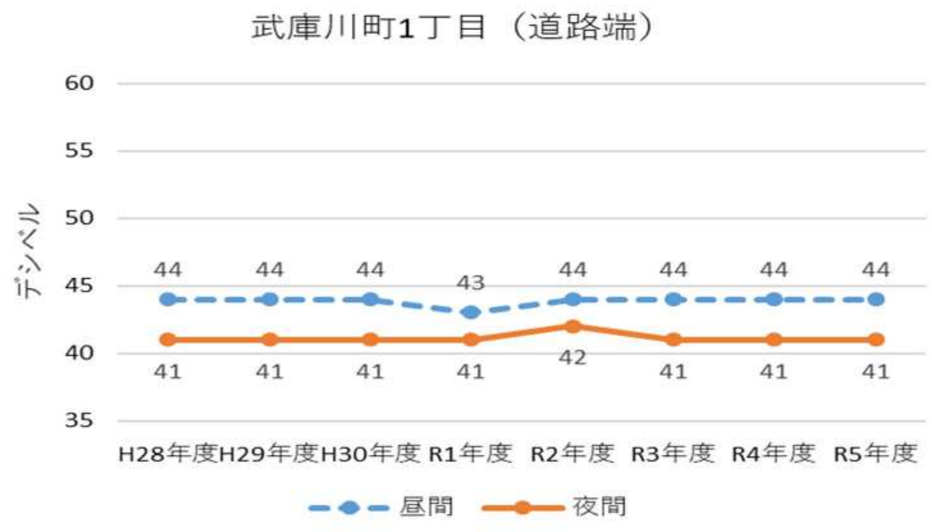
	道路端	要請限度
昼間	44	65
夜間	41	60

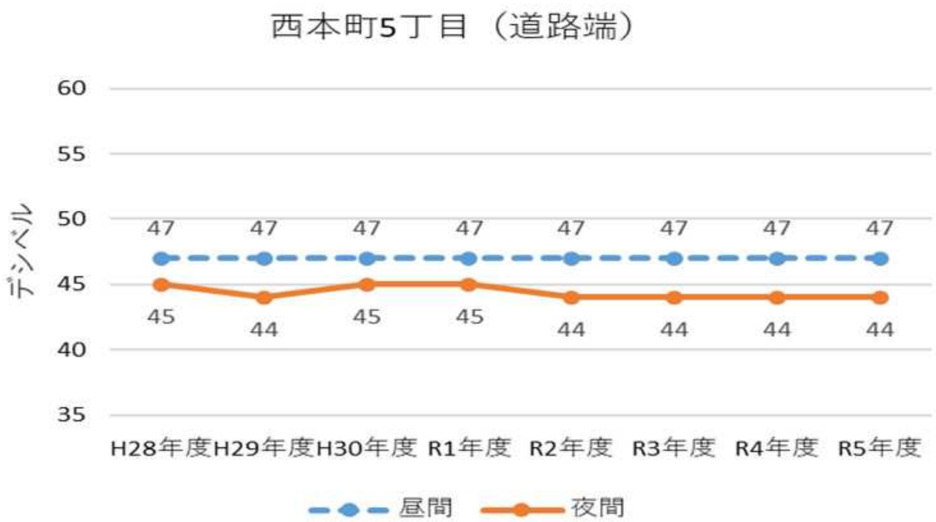
※ 振動の時間区分は昼間が午前８時～午後７時、夜間が午後７時～午前８時。

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5年度の測定結果を見ると、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（NO_2）及び窒素酸化物（NOx）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

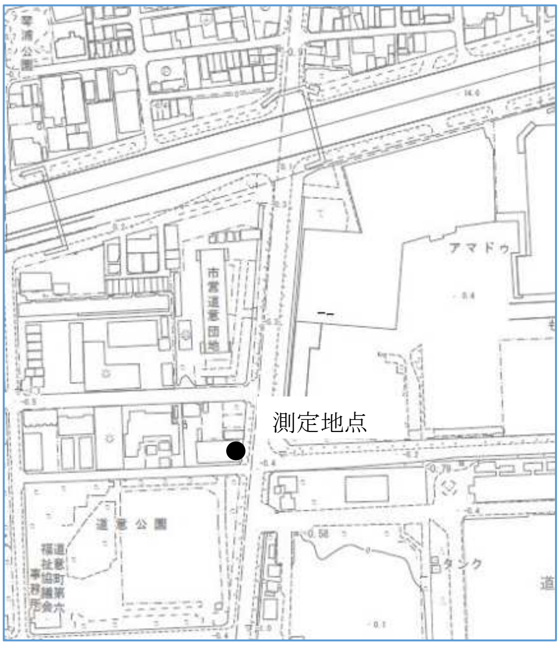
（１）化学発光式窒素酸化物測定機　紀本電子工業　NA-623
（２）浮遊粒子状物質自動測定機　東亜ディーケーケー　GFS-256
（３）風向風速計　小笠原計器製作所　CW-503

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５年５月 30 日(火)～6 月 22 日(木)
（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６年２月 15 日(木)～3 月 12 日(火)
（３）市道大物線　東松島町 3-4(東部浄化センター)
令和５年 11 月７日(火)～12 月７日(木)
（４）県道大物線　東大物町１丁目 36（大物公園）
令和５年６月 27 日(火)～7 月 20 日(木)
令和５年 10 月３日(火)～11 月２日(木)

図-1　調査場所

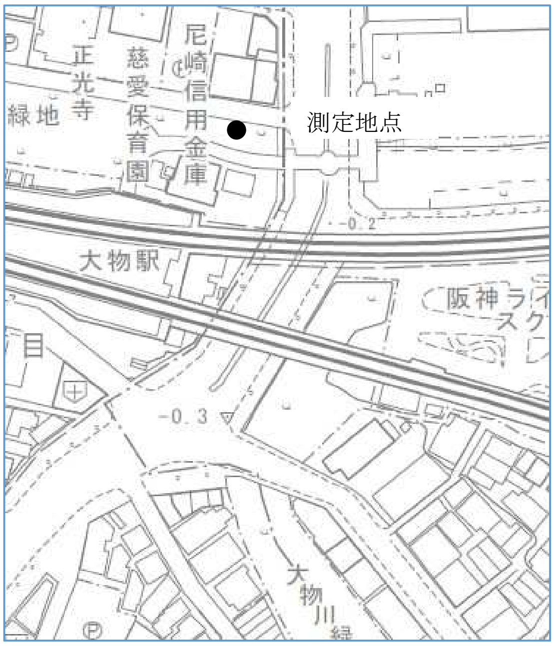
（1）道意線



（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。県道大物線 1 回目の浮遊粒子状物質（SPM）は機器の故障のため欠測となった。

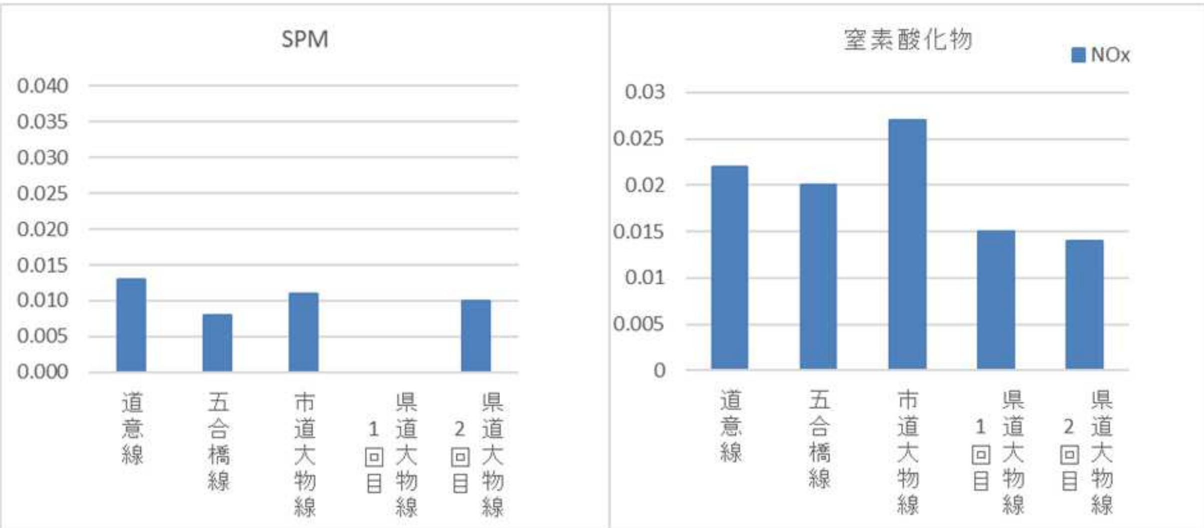
浮遊粒子状物質濃度が最も高いのは道意線、最も低いのは五合橋線であり、窒素酸化物濃度が最も高いのは市道大物線、最も低いのは県道大物線（2 回目）であった。

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	窒素酸化物（ppm）			主風向	平均風速
	開始	終了	(mg/m3)	NO_2	NO	NOx		(m/s)
道意線	R5.5.30	R5.6.22	0.013	0.016	0.006	0.022	C	1.0
五合橋線	R6.2.15	R6.3.12	0.008	0.014	0.005	0.020	NNW	1.6
市道大物線	R5.11.7	R5.12.7	0.011	0.019	0.008	0.027	C	0.5
県道大物線 1 回目	R5.6.27	R5.7.20	–	0.012	0.003	0.015	C	0.5
県道大物線 2 回目	R5.10.3	R5.11.2	0.010	0.012	0.002	0.014	C	0.2

備考　風向き C＝calm（静穏）

図-2　大気質測定結果



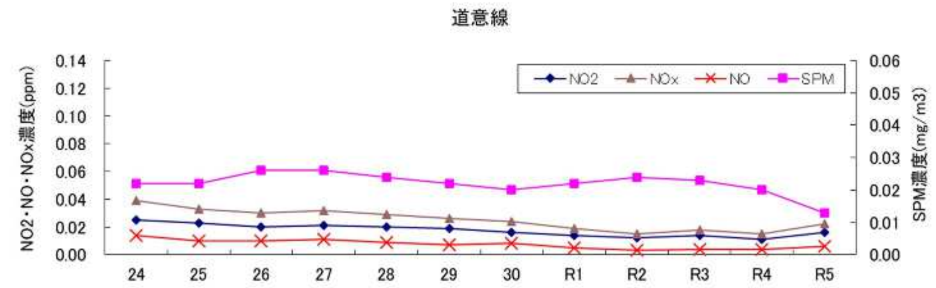
(mg/m3)　　　　(ppm)

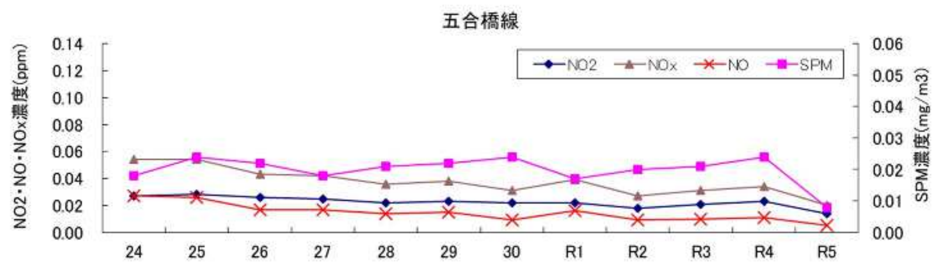
（2）大気質の推移

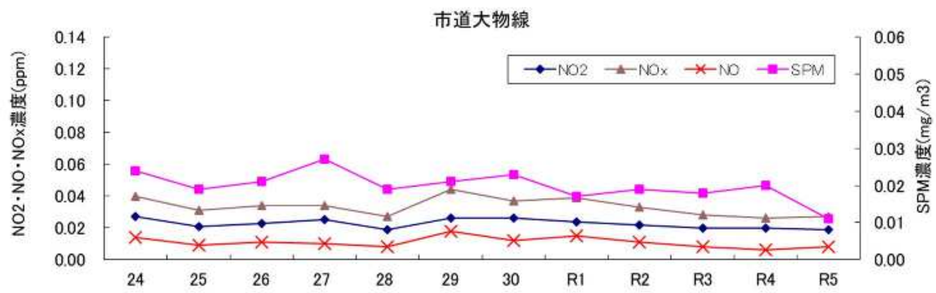
本調査における大気質の推移（平成 24 年～令和 5 年度）は図-3 のとおり。

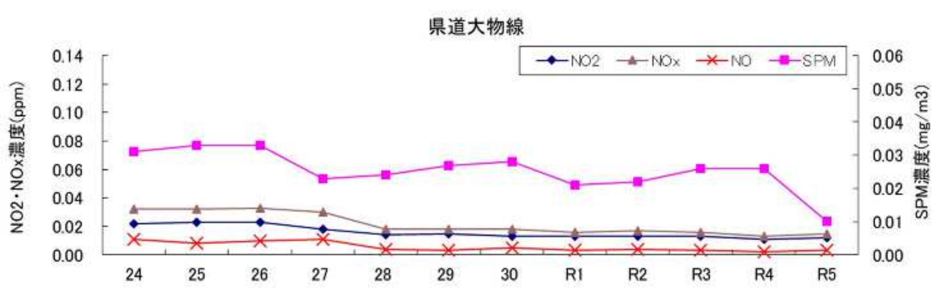
すべての測定地点において、窒素酸化物は多少の増減はあるものの総じて横ばい、浮遊粒子状物質は前年度より低い値となった。

図-3 大気質の経年変化(平成 24 年～令和 5 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（NO_2）及び窒素酸化物(NOx）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機　紀本電子工業　NA-623

（２）浮遊粒子状物質自動測定機　東亜ディーケーケー　GFS-256

（３）風向風速計　小笠原計器製作所　CW-503

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）

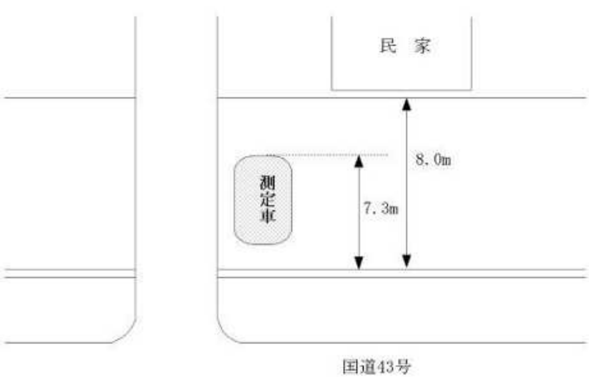
令和５年４月 25 日(火)～5 月 25 日(木)

令和５年７月 25 日(火)～8 月 17 日(木)

図-1　調査地点及び調査地点付近見取図

調査地点図

調査地点付近見取図



５　まとめ

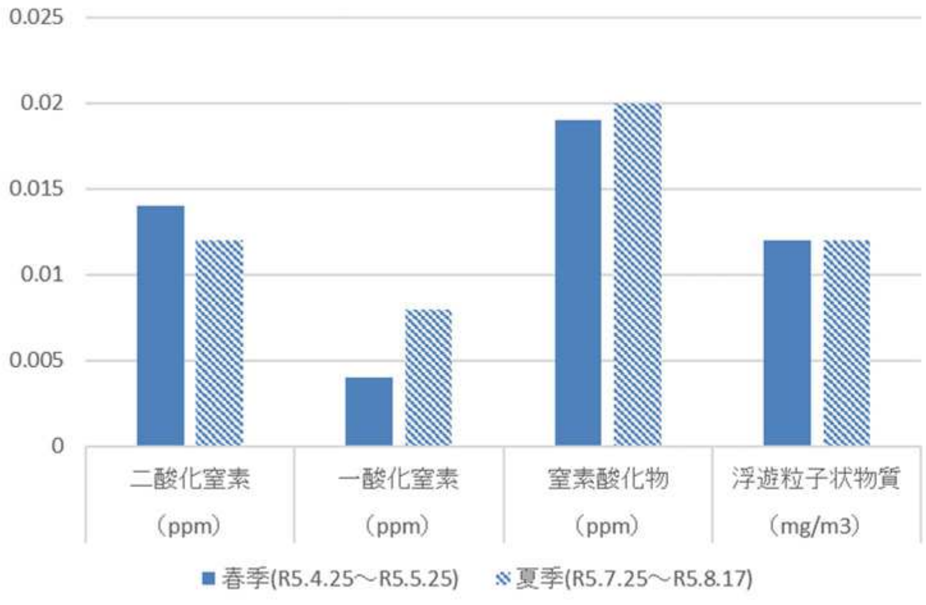
（１）調査結果

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)
R5.4.25	R5.5.25	0.014	0.004	0.019	0.012	W	1.2
R5.7.25	R5.8.17	0.012	0.008	0.020	0.012	W	1.5

図-2　東本町における大気質の期間平均値



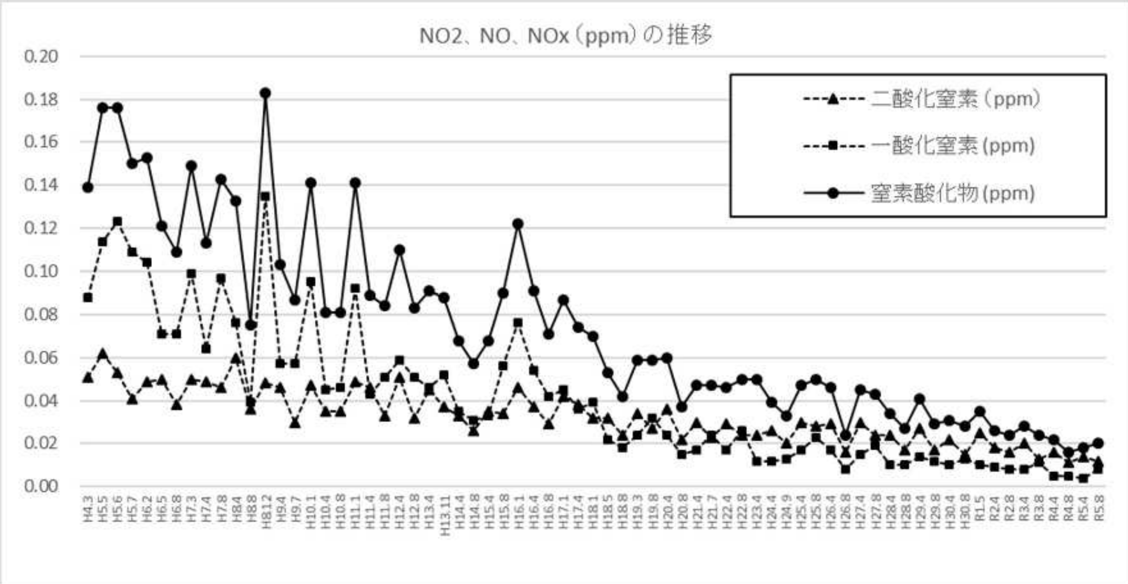
（２）大気質の推移

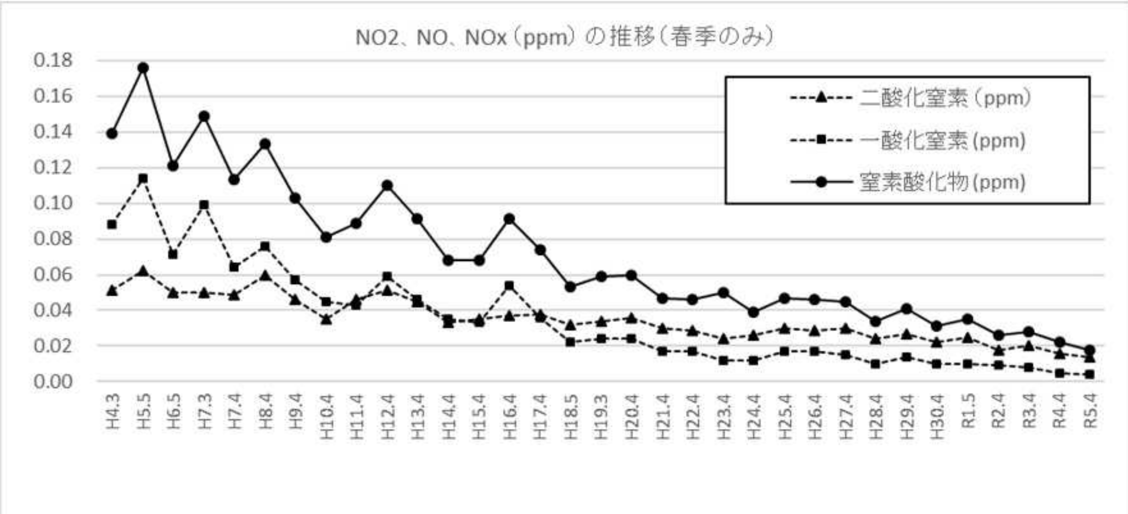
大気質の推移（経年）は図-3 のとおりである。

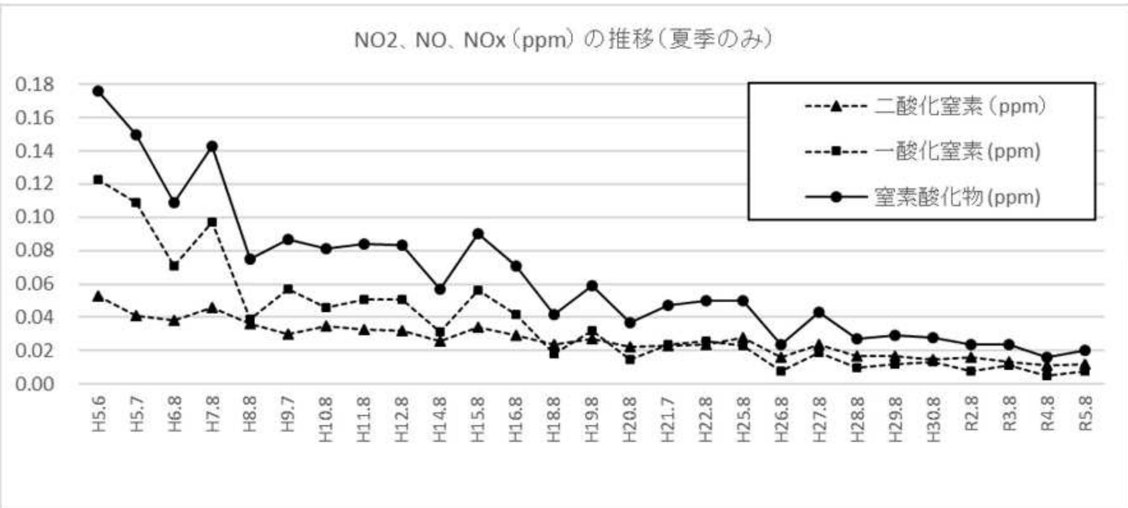
二酸化窒素、一酸化窒素、窒素酸化物については長期的に見ると減少傾向にあるが、ここ数年は概ね横ばいの状況が続いている。

浮遊粒子状物質についても上記 3 物質と概ね同様の状況であるが、令和 5 年度はここ数年の測定値よりも低い値となった。

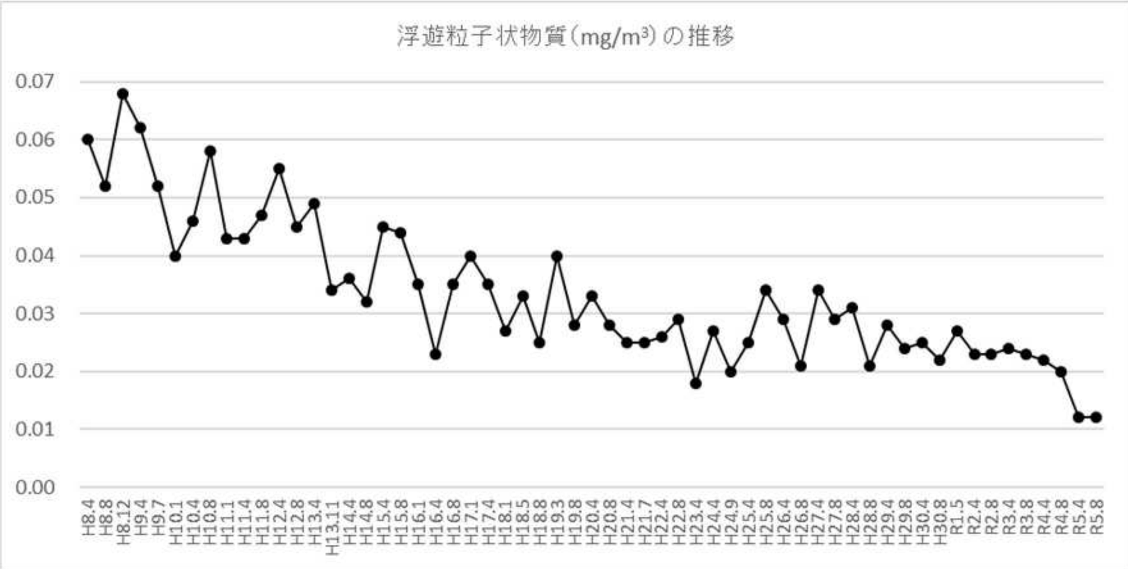
図－3 国道 43 号・阪神高速神戸線沿道(東本町)における大気質の推移

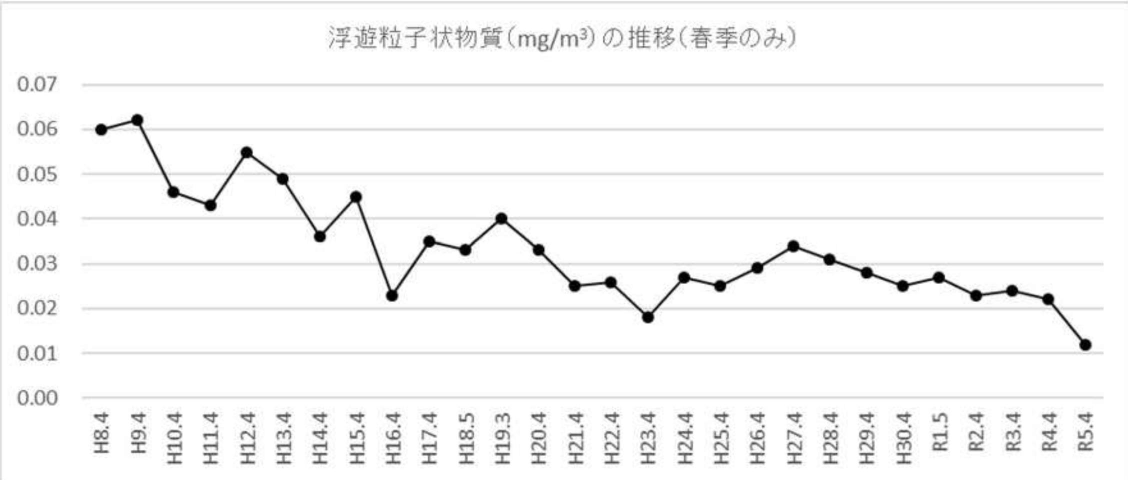


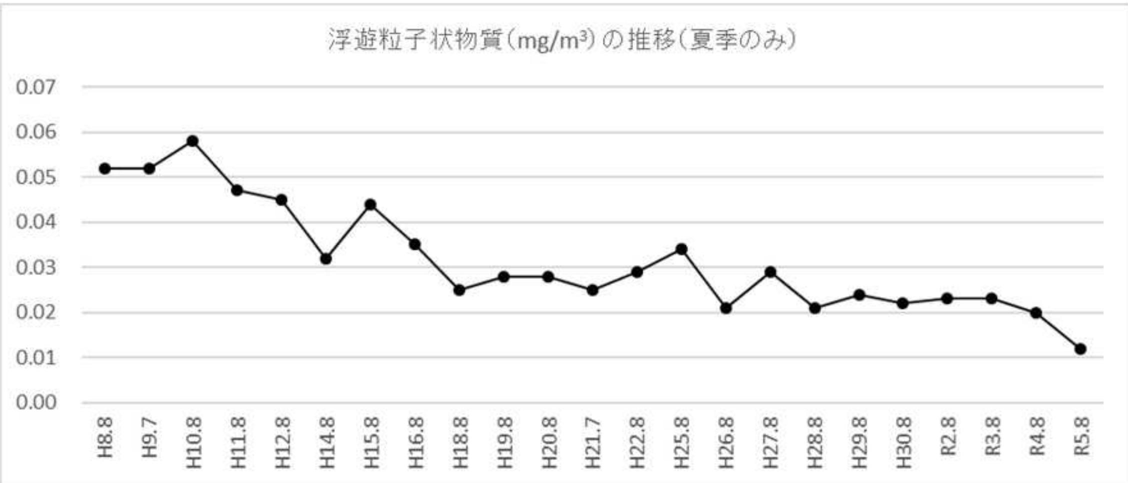




※令和元年度の夏季測定は車検等により中止







※令和元年度の夏季測定は車検等により中止

以　上

２　　　　鉄　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）	—未実施—
	下り線側（武庫の里２丁目 30）	—未実施—
（２）猪名寺地区	上り線側（猪名寺２丁目 12）	令和５年５月 25 日
	下り線側（南清水８番 1）	令和５年５月 18 日
（３）食満地区	上り線側（食満２丁目 8）	令和５年６月５日
	下り線側（食満１丁目 1）	令和５年５月９日
（４）小中島地区	上り線側（小中島２丁目 1）	令和５年５月 10 日
	下り線側（小中島３丁目 2）	令和５年５月 10 日

※武庫地区については、測定地点である県営西昆陽住宅が現在、解体建て替え工事中（令和５年２月～令和６年８月予定）であったため、測定未実施。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：全地点、RC 桁＋高架橋
軌 道 の 種 類：全地点、バラスト
防音壁の種類：全地点、直壁 2.3m＋ラムダ 0.2m
地域の類型Ⅰ：環境基準 70dB（騒音）

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(A)
（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 1～3 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 4 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の 70dB が最も高く、小中島地区の上り線側及び下り線側の 64dB が最も低かった。

振動の側道端の評価値は、小中島地区の上り線側の 64dB が最も高く、猪名寺地区の下り線側の 50dB が最も低かった。

列車平均速度は、食満地区の下り線側の 225km/h が最も速く、小中島地区の上り線側の 189km/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。

環境基準値（70dB）を超過していない地点は、3 地区 18 地点中、上り線側の 9 地点、下り線側の 8 地点の計 17 地点であり、94%の地点で環境基準を達成した。(令和 4 年度 88%、令和 3 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２地点、振動が１地点であった。2dB以上低下したのは、騒音が２地点、振動が３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令和２年度に初めて環境基準を下回ったが、今年度を含めた３回の測定において環境基準を超過していた。さらに、食満地区の上り側及び下り側の側道端においては、昨年度環境基準を超過したものの、今年度は環境基準を下回った。

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

騒音（25m地点）は、ほぼ横ばいで推移していた。

振動（側道端）、列車速度においては、新大阪駅に最も近い小中島地区の上り線側では、ばらつきが見られたが、他の地点では、ほぼ横ばいの状態で推移していた。

（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地点より速度が遅く、新大阪駅に近づくにつれて徐々に減速する傾向が見られた。

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 5 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		
猪名寺地区	上り線側 5 月 25 日	69	69	63	52	51	49	218	(217)
	下り線側 5 月 18 日	71	70	66	50	49	46	215	(209)
食満地区	上り線側 6 月 5 日	70	68	62	53	55	53	217	(214)
	下り線側 5 月 9 日	70	68	66	62	58	48	225	(214)
小中島地区	上り線側 5 月 10 日	69	64	60	64	59	50	189	(193)
	下り線側 5 月 10 日	68	64	60	54	50	52	200	(193)

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

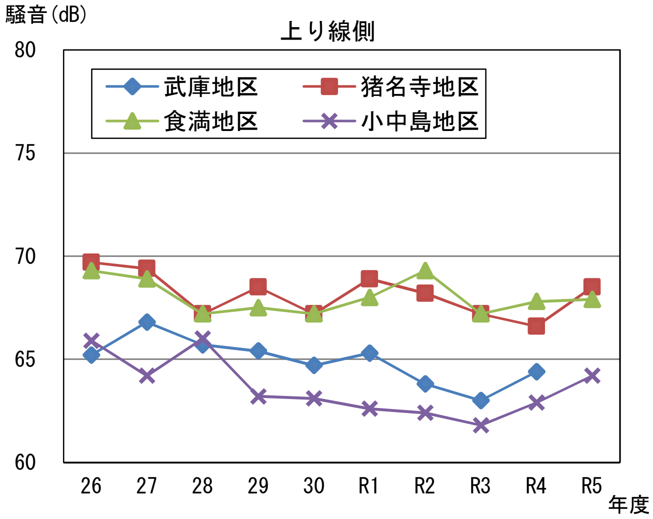
地区	地点	年度	騒音(dB)			振動(dB)			列車速度
			側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
猪名寺地区	上り線側	**R5**	**69**	**69**	**63**	**52**	**51**	**49**	**218**
		R4	68	67	62	51	51	51	221
		R3	69	67	63	49	49	49	211
		R2	70	68	64	50	50	49	217
		R1	70	69	64	52	52	49	216
	下り線側	**R5**	**71**	**70**	**66**	**50**	**49**	**46**	**215**
		R4	71	70	68	51	49	47	223
		R3	71	70	67	50	48	46	218
		R2	70	69	66	51	49	47	223
		R1	71	70	68	52	50	48	219
食満地区	上り線側	**R5**	**70**	**68**	**62**	**53**	**55**	**53**	**217**
		R4	71	68	62	56	55	52	220
		R3	70	67	61	56	54	54	220
		R2	69	69	62	56	55	54	216
		R1	70	68	62	56	55	53	216
	下り線側	**R5**	**70**	**68**	**66**	**62**	**58**	**48**	**225**
		R4	71	69	68	61	58	50	219
		R3	69	68	67	59	58	49	220
		R2	69	69	67	59	58	49	222
		R1	70	68	67	59	58	49	217
小中島地区	上り線側	**R5**	**69**	**64**	**60**	**64**	**59**	**50**	**189**
		R4	66	63	59	60	58	49	202
		R3	64	62	59	61	56	49	188
		R2	65	62	60	59	55	49	183
		R1	64	63	59	61	58	50	197
	下り線側	**R5**	**68**	**64**	**60**	**54**	**50**	**52**	**200**
		R4	68	64	60	54	49	51	199
		R3	65	62	59	54	48	50	203
		R2	66	62	59	54	48	50	202
		R1	67	63	60	58	52	51	202

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）



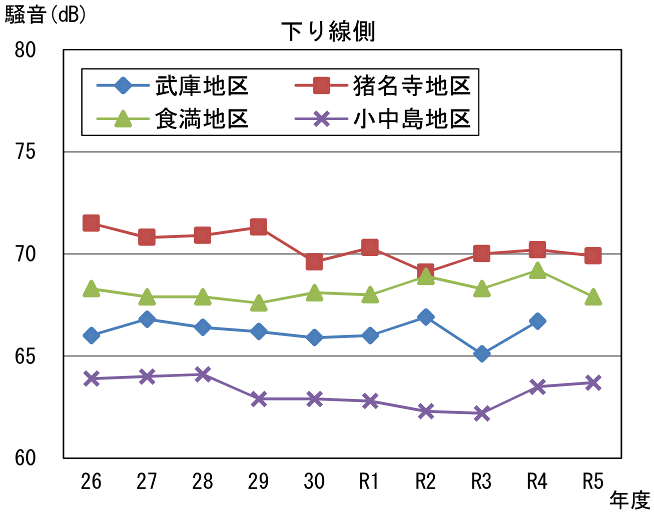
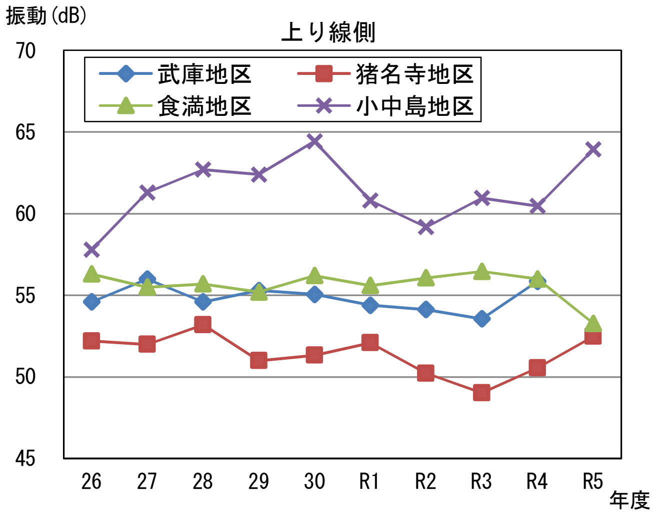


図2　振動の推移（側道端）



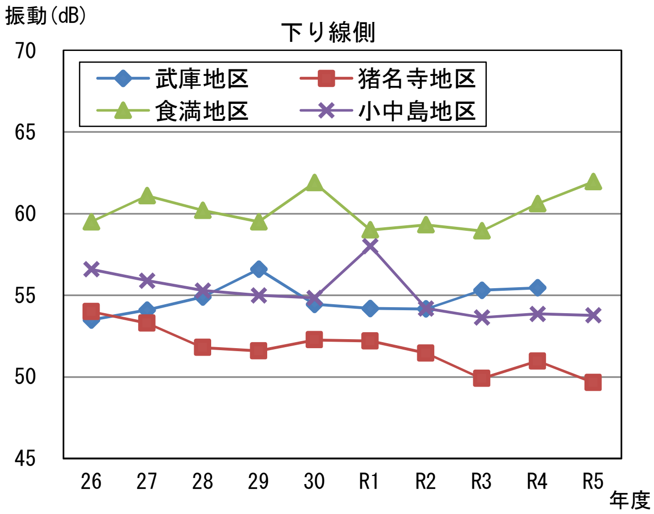
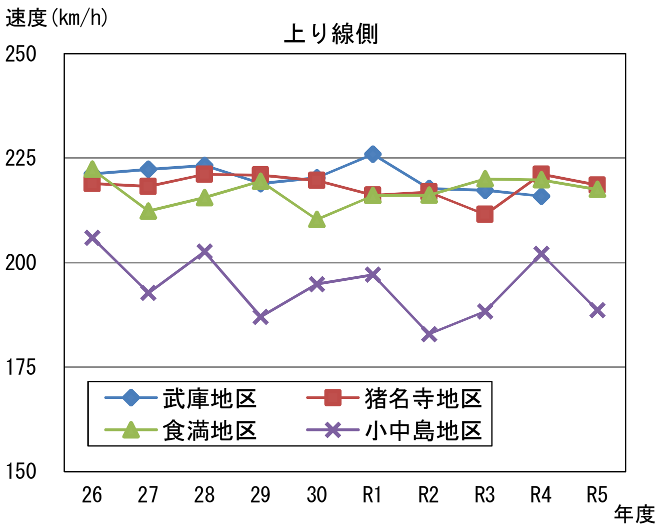


図3　列車速度の推移



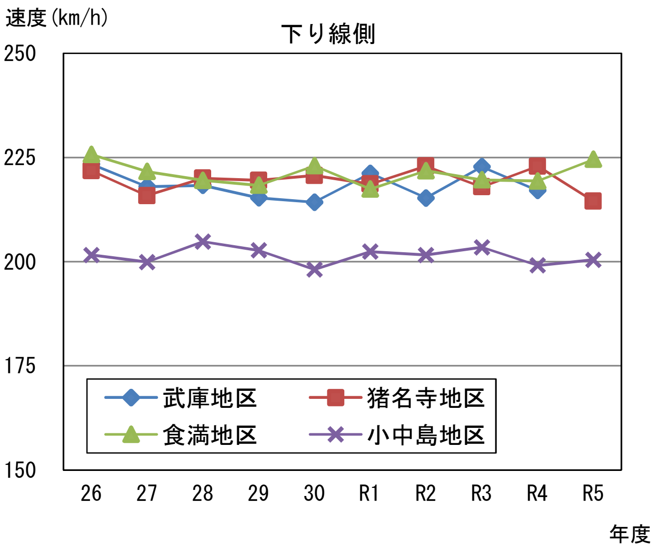


表4　各調査地区の列車速度（N700系）

	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
N700系-16両	217	220	207	227	186	203
N700系-8両	215	−	208	218	187	−

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

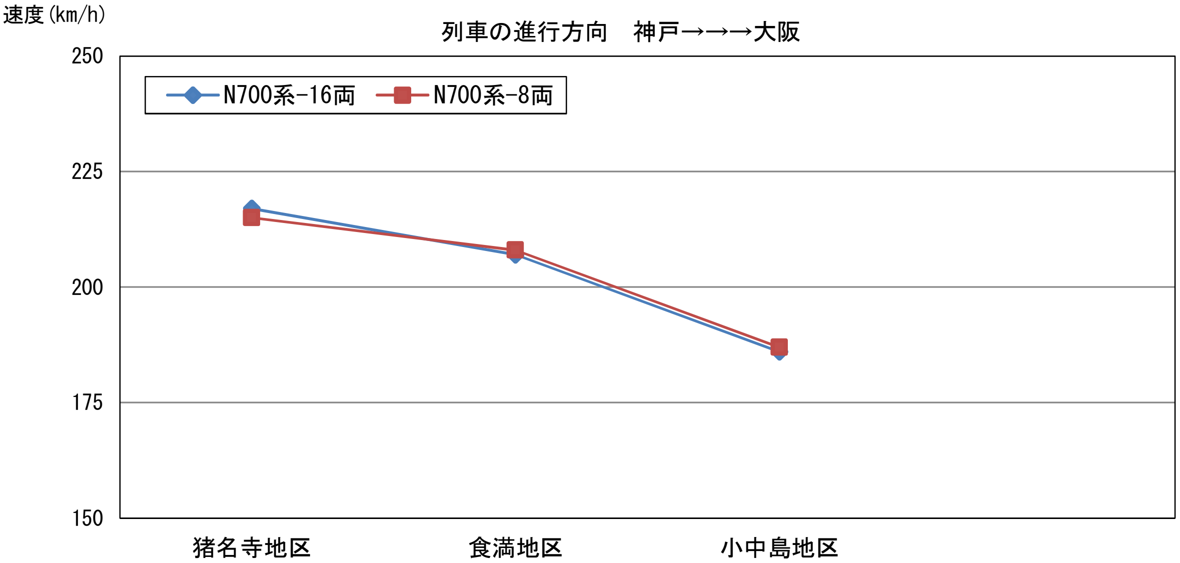


図4-2　調査地区と列車速度（N700系）の関係　下り列車

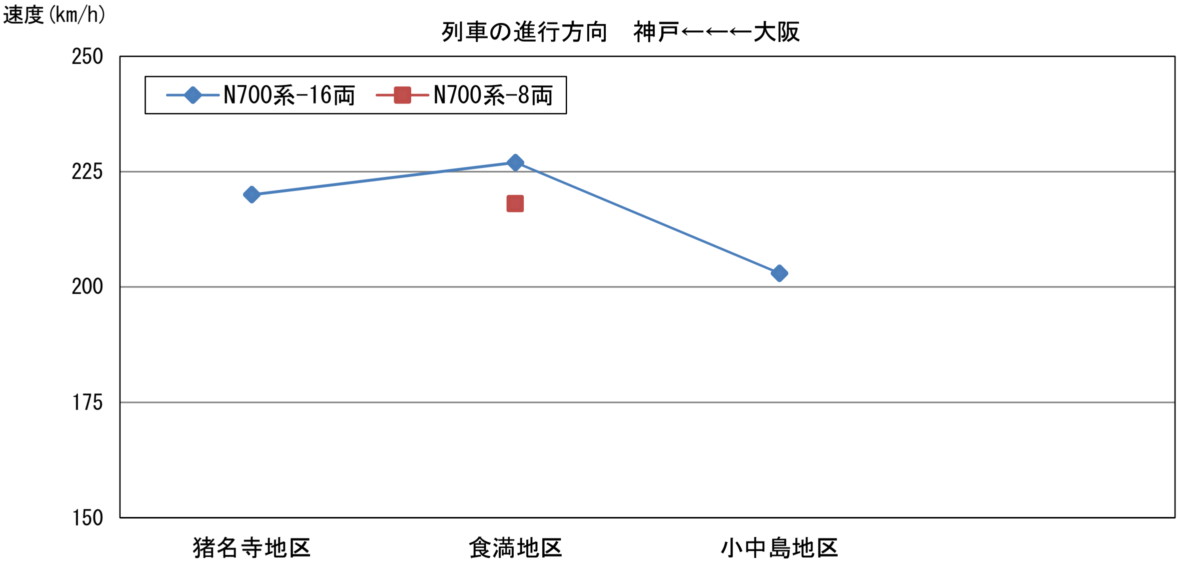
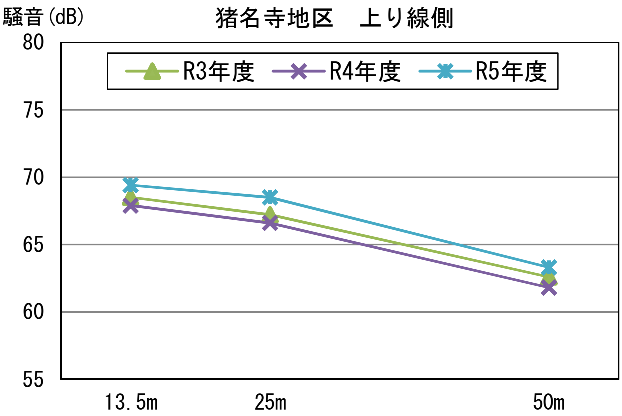
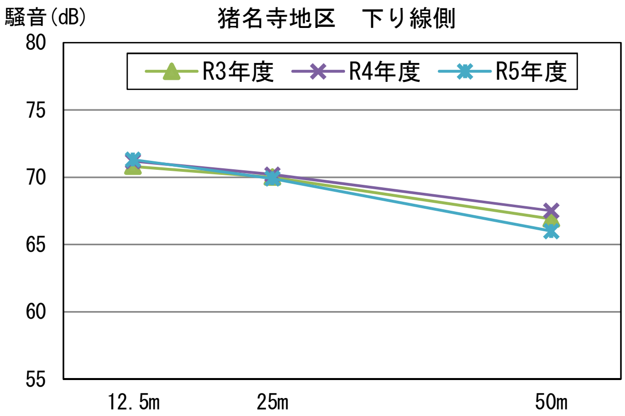
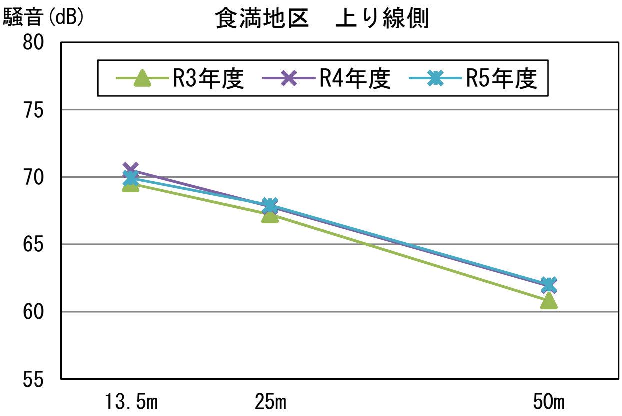
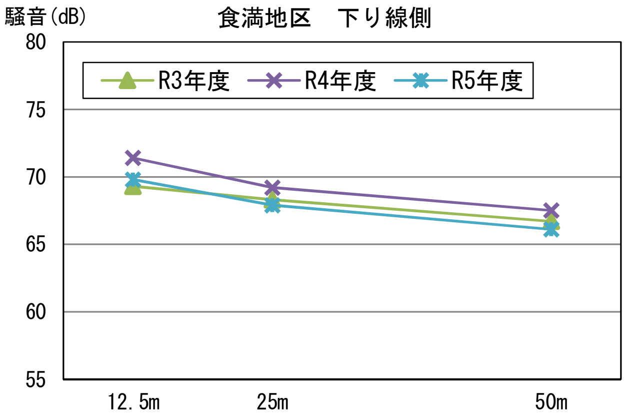


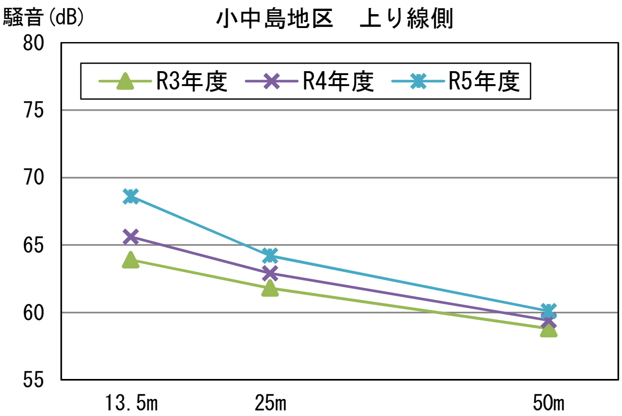
図5　騒音の距離減衰


騒音(dB)
猪名寺地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
13.5m
25m
50m


騒音(dB)
猪名寺地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
12.5m
25m
50m


騒音(dB)
食満地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
13.5m
25m
50m


騒音(dB)
食満地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
12.5m
25m
50m


騒音(dB)
小中島地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
13.5m
25m
50m

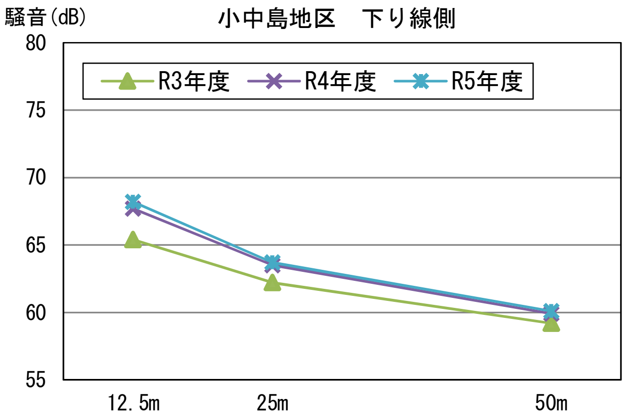

騒音(dB)
小中島地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
80
75
70
65
60
55
12.5m
25m
50m

図6　振動の距離減衰

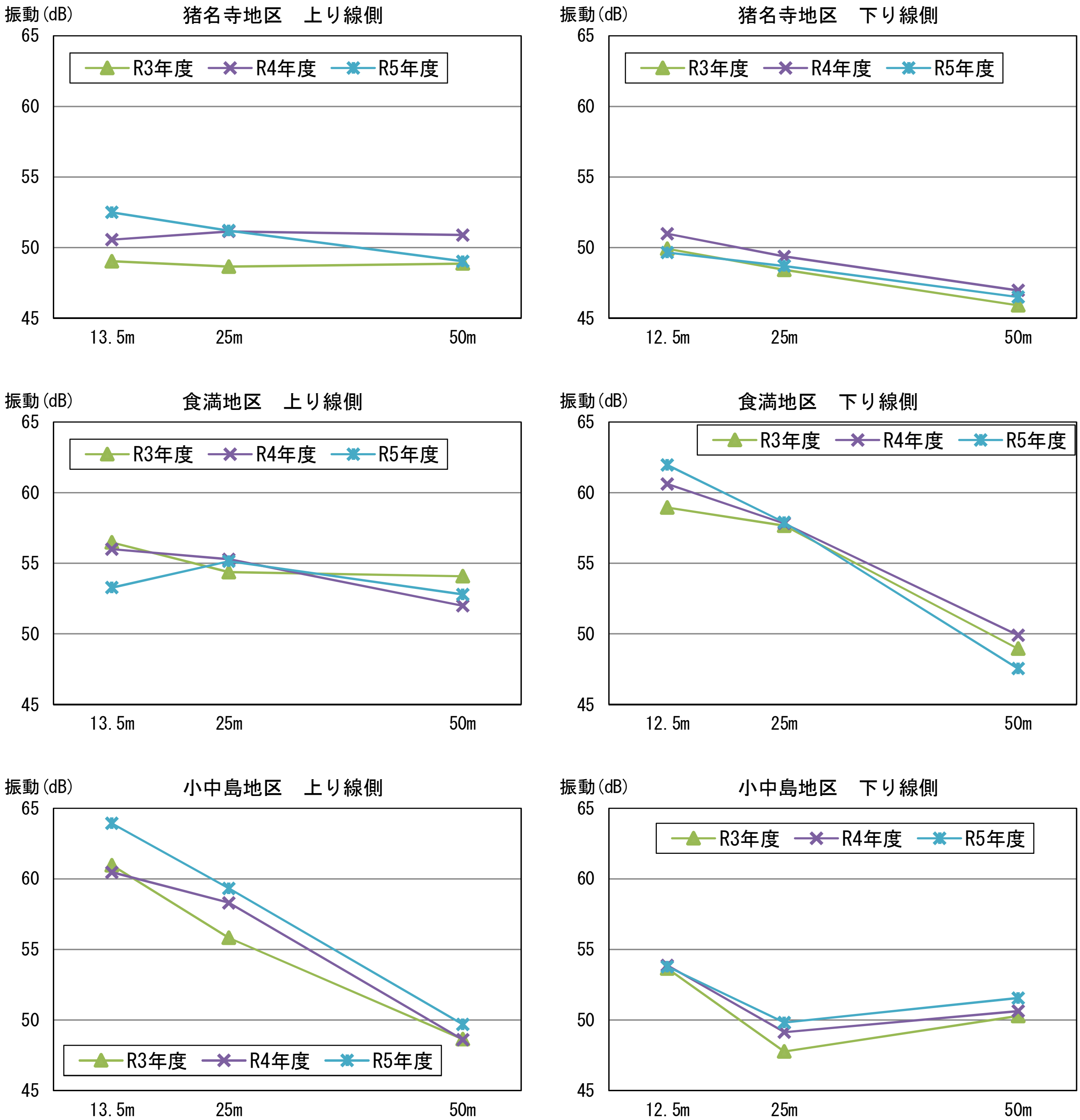
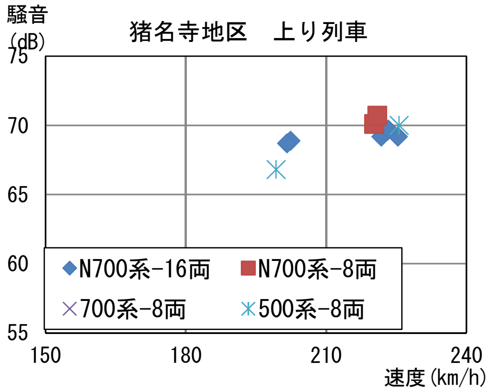
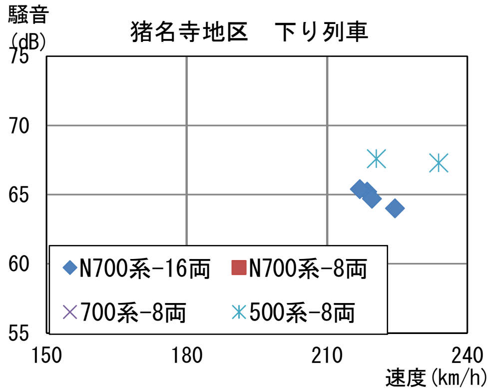
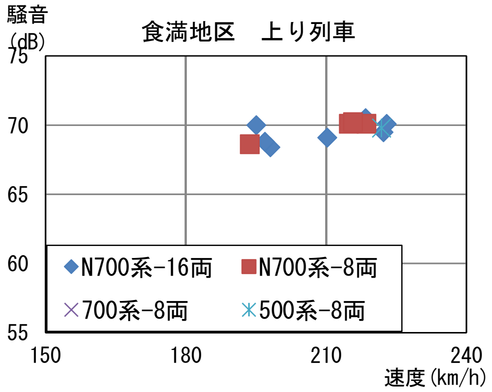
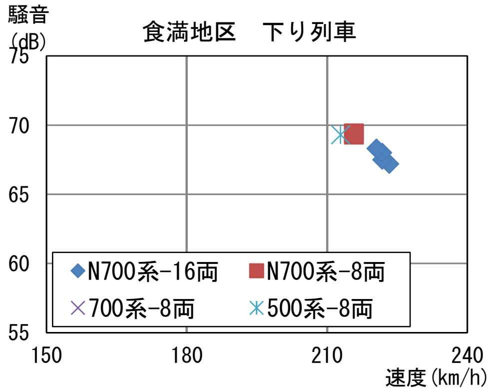

振動(dB)
猪名寺地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
13.5m
25m
50m
振動(dB)
猪名寺地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
12.5m
25m
50m
振動(dB)
食満地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
13.5m
25m
50m
振動(dB)
食満地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
12.5m
25m
50m
振動(dB)
小中島地区　上り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
13.5m
25m
50m
振動(dB)
小中島地区　下り線側
R3年度
R4年度
R5年度
65
60
55
50
45
12.5m
25m
50m

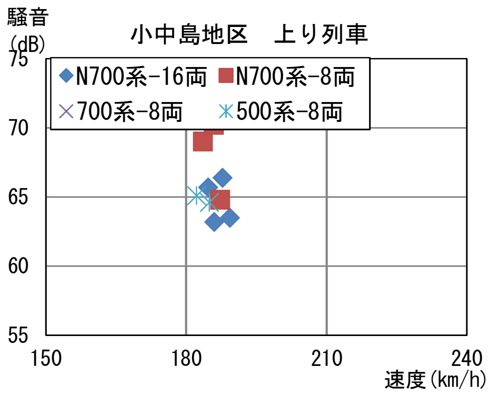
図7-1　騒音と列車速度の関係　上り線側　側道端











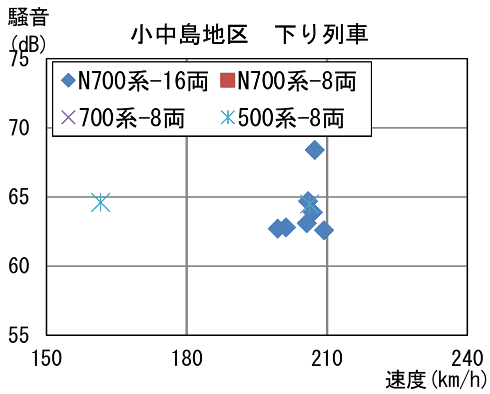
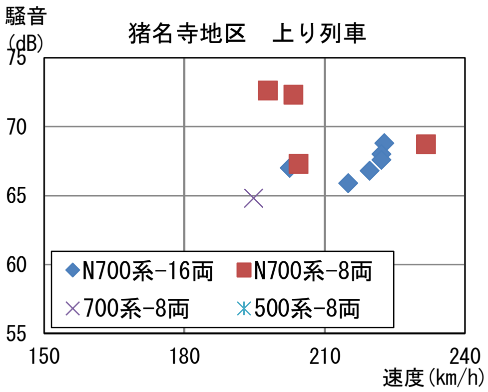
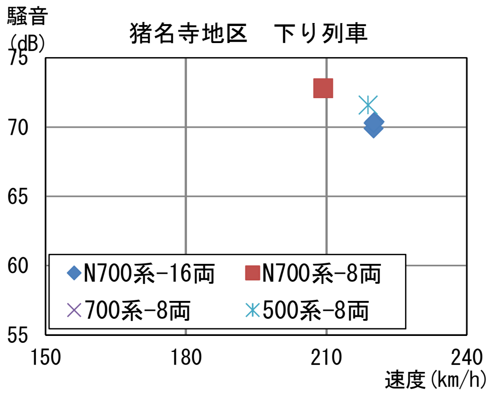
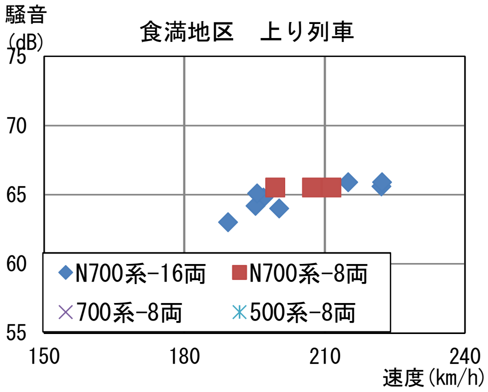
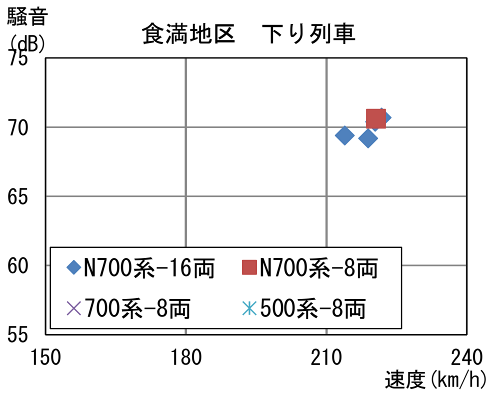


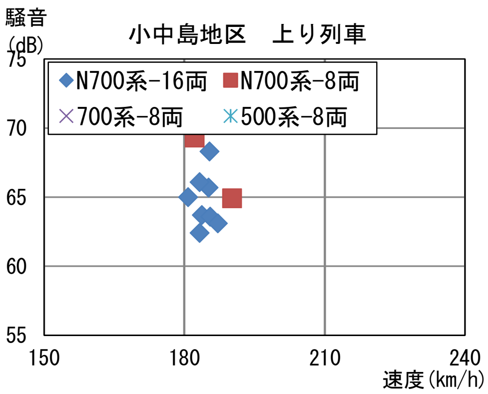
図7-2　騒音と列車速度の関係　下り線側　側道端











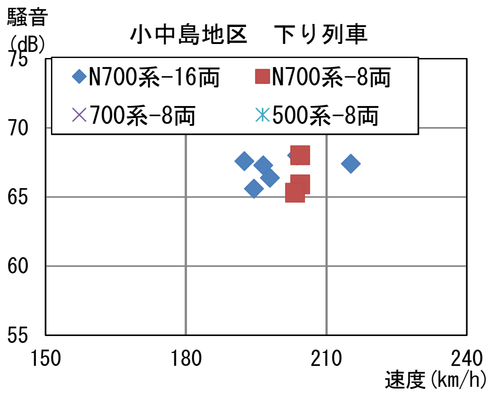
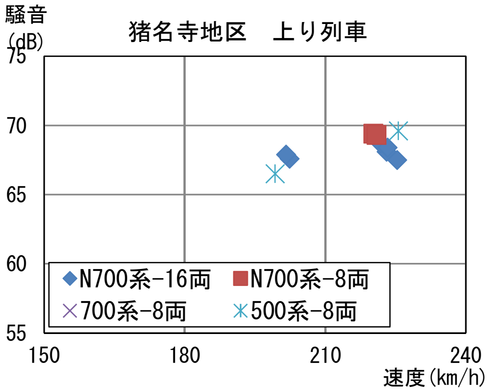
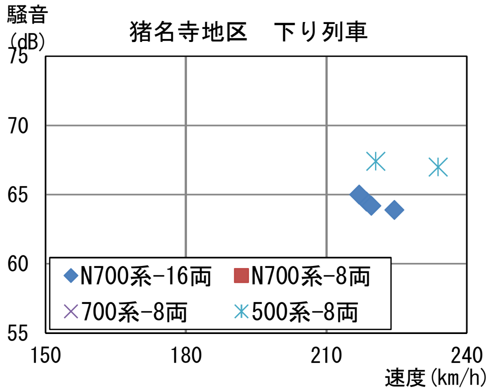
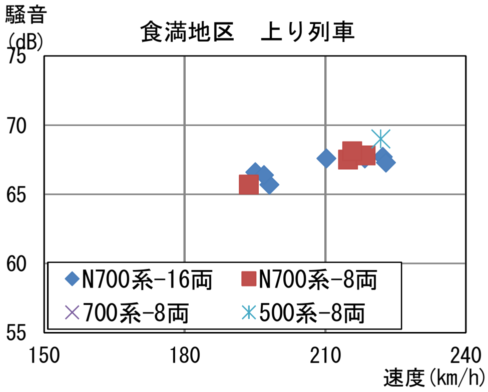
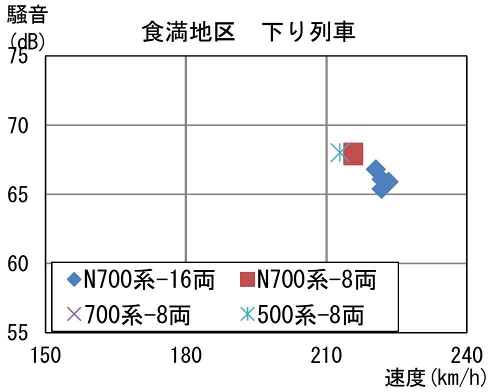


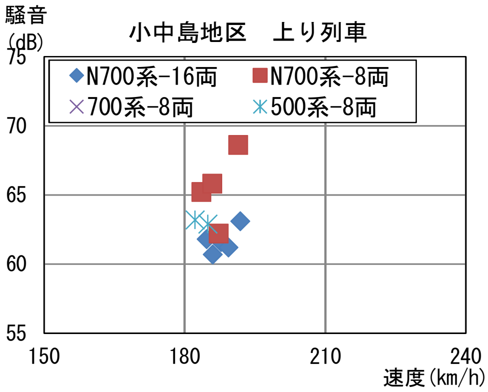
図8-1　騒音と列車速度の関係　上り線側　25m











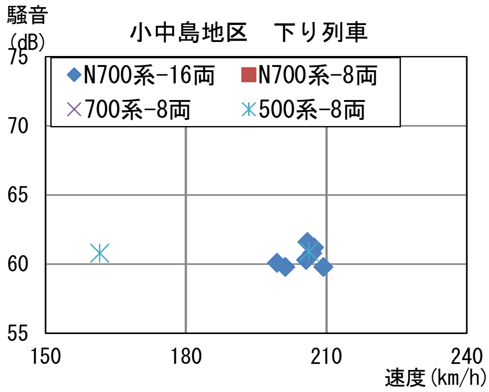


図8-2　騒音と列車速度の関係　下り線側　25m

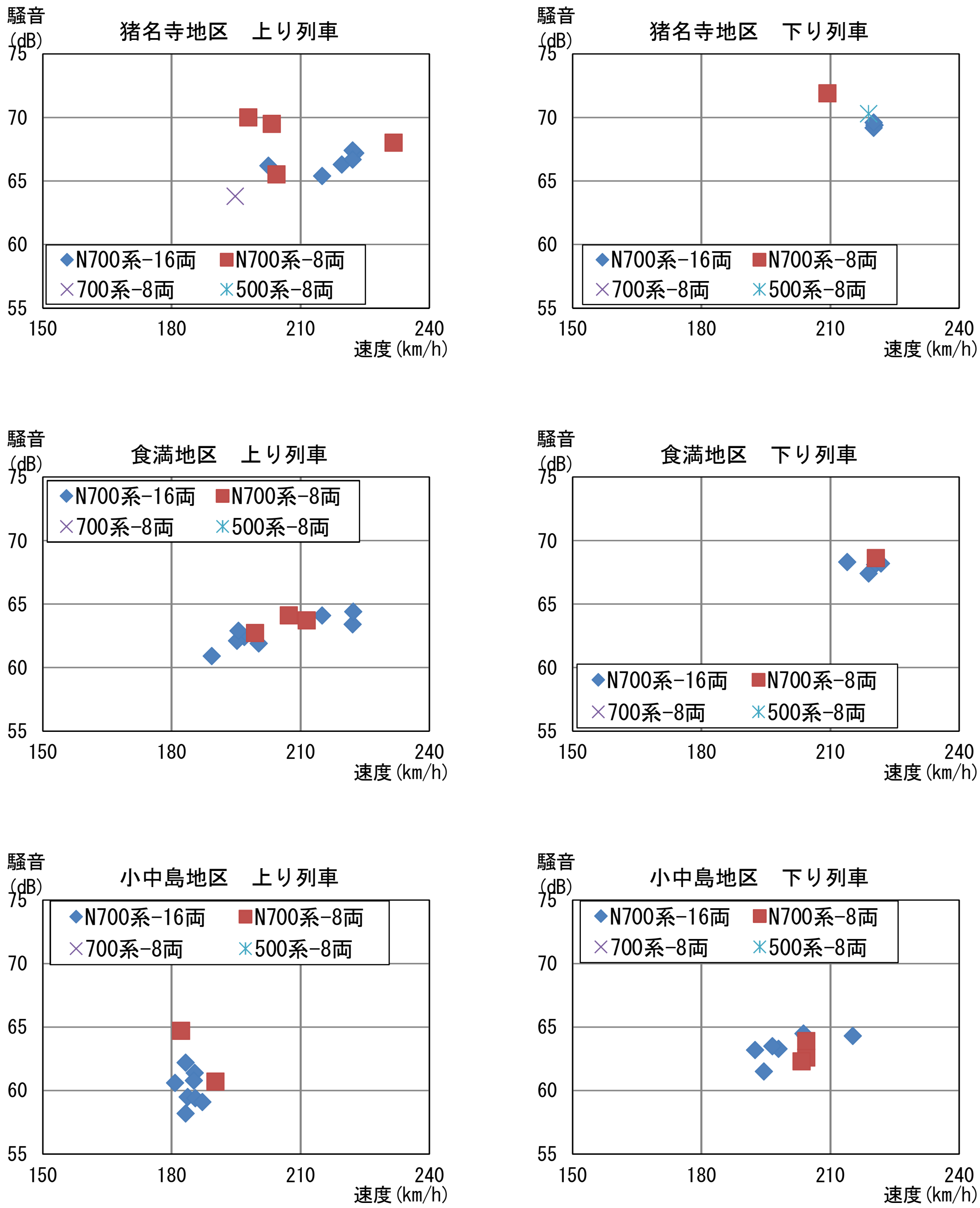


図9-1　振動と列車速度の関係　上り線側　側道端

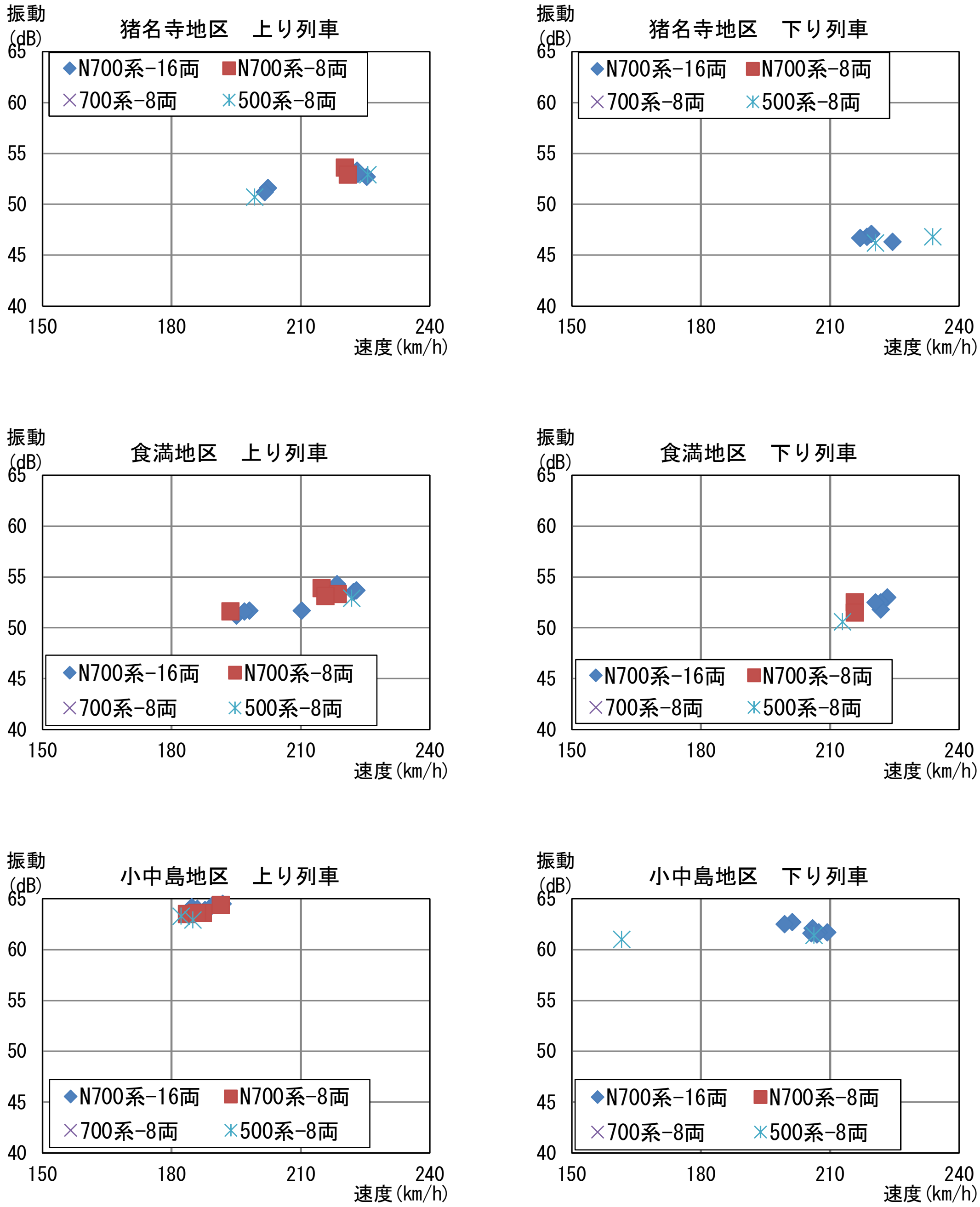
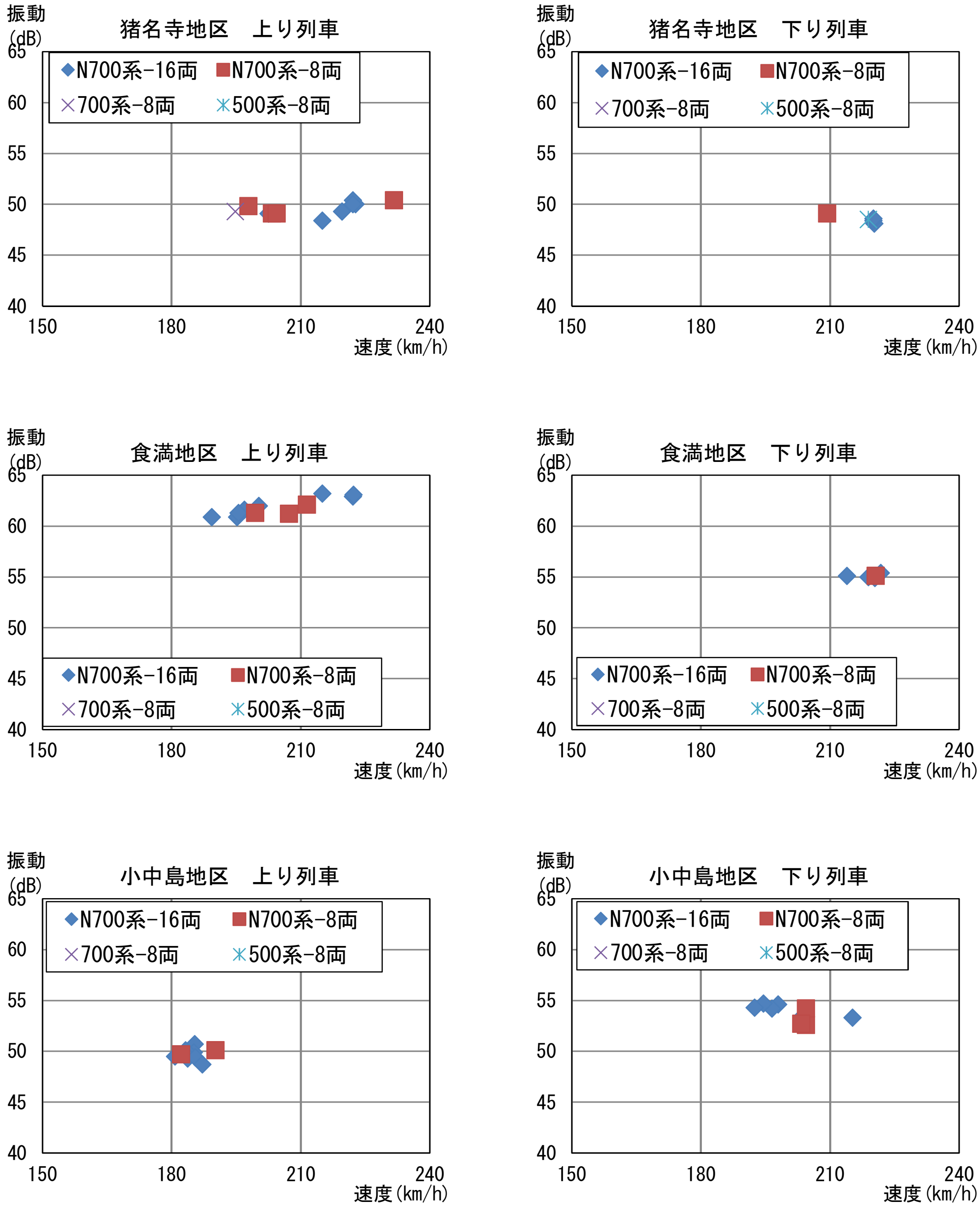
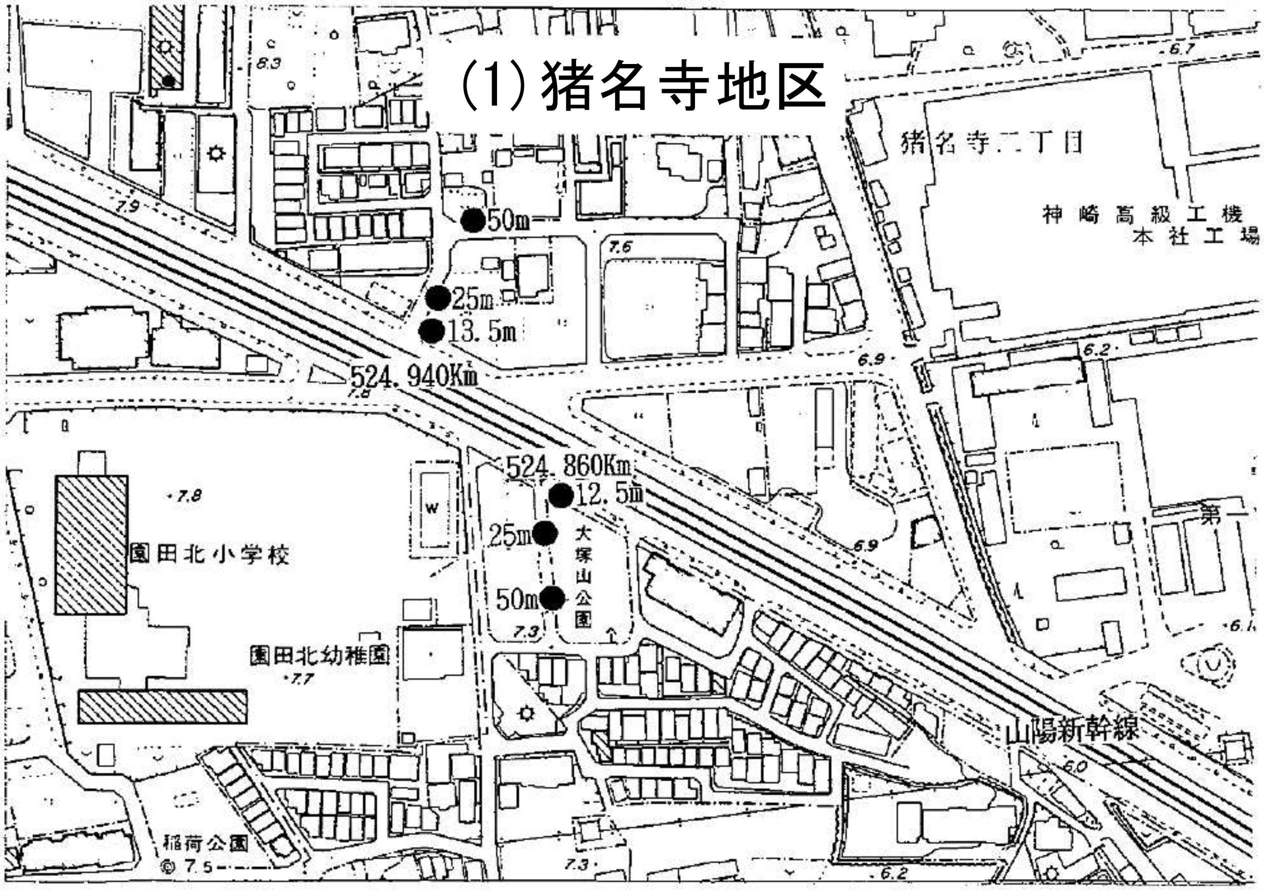
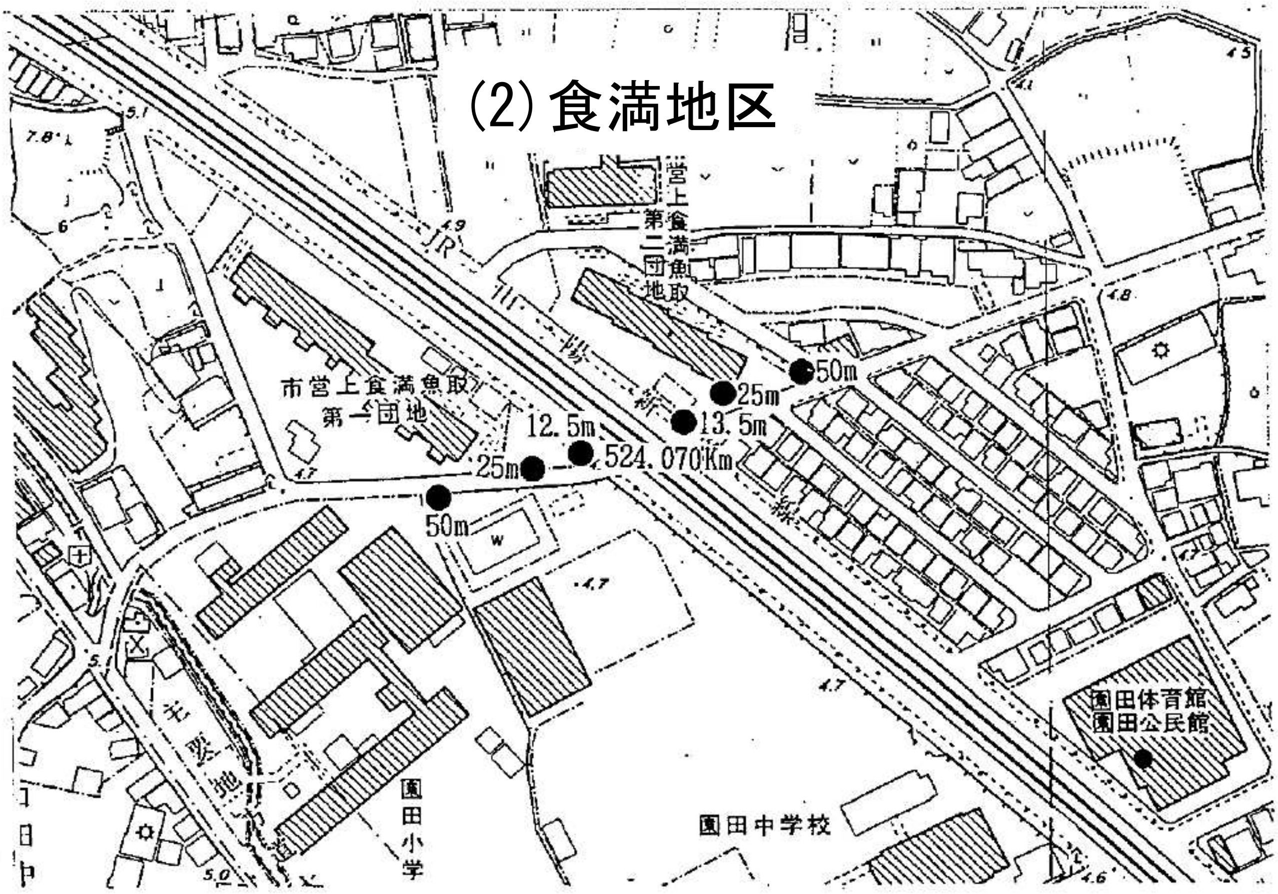


図9-2　振動と列車速度の関係　下り線側　側道端




(1)猪名寺地区
猪名寺二丁目
神崎高級工機
本社工場
50m
25m
13.5m
524.940Km
524.860Km
12.5m
25m
50m
大塚山公園
園田北小学校
園田北幼稚園
山陽新幹線
稲荷公園


(2)食満地区
市営上食満魚取
第二団地
市営上食満魚取
第一団地
50m
25m
13.5m
12.5m
25m
524.070Km
50m
園田体育館
園田公民館
園田中学校
園田小学

別図1　調査地点位置図


(3)小中島地区
522.320Km
25m
50m
13.5m
小中島公園
明徳寺
善法寺会館
善法寺公園
善法寺保育園
小中島厚生年金団地
山陽新幹線
12.5m
522.120Km
50m
25m
二丁目
善法寺町
円融寺

別表1-1　猪名寺地区の測定結果　上り線側　　測定日　令和5年5月25日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB) 側道端	騒音(dB) 25m	騒音(dB) 50m	振動(dB) 側道端	振動(dB) 25m	振動(dB) 50m	列車速度 (km/h)
1		10:19	500系-8両	66.8	66.5	61.8	50.7	50.2	50.0	199
2		10:22	N700系-16両	69.6	68.1	63.7	53.3	51.5	48.2	223
	1	10:42	500系-8両	67.3	67.0	62.4	46.8	46.4	45.6	234
	2	10:46	N700系-16両	64.0	63.9	60.6	46.3	46.6	46.3	224
3		10:59	N700系-16両	69.2	68.7	63.0	53.0	51.8	49.0	222
	3	11:04	N700系-16両	65.2	64.5	61.6	46.8	46.5	45.9	219
	4	11:06	700系-16両	66.6	65.8	60.7	47.5	47.4	46.9	212
4		11:19	500系-8両	70.0	69.6	64.3	52.9	50.9	48.2	226
	5	11:21	700系-16両	65.9	65.1	60.4	47.9	46.7	45.9	217
5		11:22	N700系-16両	68.9	67.6	61.7	51.6	51.5	50.3	202
6		11:37	N700系-16両	68.7	67.9	62.0	51.2	51.1	51.1	202
7		11:41	N700系-16両	69.2	67.5	62.4	52.7	51.2	47.9	225
	6	11:42	500系-8両	67.6	67.4	62.5	46.2	46.0	45.5	221
	7	11:45	N700系-16両	64.7	64.2	60.5	47.1	47.0	46.2	220
8		11:53	N700系-8両	70.1	69.4	64.9	53.6	51.3	48.8	220
9		11:58	N700系-16両	69.7	68.4	63.0	53.0	51.5	48.2	223
	8	12:04	N700系-16両	65.4	65.0	60.4	46.7	46.3	46.0	217
	9	12:07	700系-16両	64.5	64.2	59.6	47.6	47.3	46.8	219
10		12:15	N700系-8両	70.7	69.3	63.9	52.9	51.0	48.6	221
	10	12:21	700系-16両	66.3	65.9	61.7	46.9	46.4	46.0	203
上位10本の平均				69.4	68.5	63.3	52.5	51.2	49.0	218
全列車の平均				68.0	67.2	62.3	49.7	48.9	47.6	217
上り列車の平均				69.4	68.4	63.2	52.5	51.2	49.0	216
下り列車の平均				65.9	65.5	61.1	47.0	46.7	46.1	218

備考：1　上位10本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　猪名寺地区の測定結果　下り線側　　測定日　令和5年5月18日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB) 側道端	騒音(dB) 25m	騒音(dB) 50m	振動(dB) 側道端	振動(dB) 25m	振動(dB) 50m	列車速度 (km/h)
	1	10:35	N700系-16両	70.4	69.4	64.9	48.1	46.7	43.2	220
	2	10:46	700系-16両	69.8	69.2	64.9	49.0	48.1	44.4	217
1		10:53	N700系-8両	68.7	68.0	66.5	50.4	49.5	47.6	232
2		10:59	N700系-16両	68.8	67.2	65.3	50.0	49.2	47.3	223
	3	11:07	N700系-16両	69.9	69.2	65.2	48.4	47.1	44.1	220
3		11:15	N700系-8両	72.6	70.0	65.4	49.8	46.1	45.6	198
4		11:19	700系-8両	64.8	63.8	61.7	49.3	47.2	45.3	195
	4	11:21	700系-16両	71.3	69.9	66.0	48.5	48.0	43.5	217
5		11:23	N700系-16両	68.0	67.4	65.8	50.4	49.6	48.2	222
6		11:37	N700系-16両	66.8	66.3	64.5	49.3	48.9	46.8	220
7		11:40	N700系-16両	65.9	65.4	64.4	48.4	48.3	46.7	215
	5	11:42	500系-8両	71.6	70.3	66.3	48.5	47.3	44.2	219
	6	11:45	500系-8両	70.1	68.9	64.8	48.2	47.5	43.7	109
8		11:53	N700系-8両	72.3	69.5	64.7	49.1	46.7	43.8	203
9		12:01	N700系-16両	67.6	66.7	65.2	50.0	49.5	47.3	222
	7	12:03	N700系-16両	70.3	69.6	65.6	48.6	47.1	43.5	220
	8	12:06	700系-16両	70.7	69.5	65.9	48.0	47.7	43.2	221
10		12:15	N700系-8両	67.3	65.5	62.7	49.1	46.4	43.2	204
11		12:22	N700系-16両	67.0	66.2	65.3	49.1	47.0	45.7	203
	9	12:25	N700系-8両	72.8	71.9	67.2	49.1	48.1	43.1	209
上位10本の平均				71.3	69.9	66.0	49.7	48.7	46.5	215
全列車の平均				69.9	68.6	65.3	49.1	47.8	45.0	209
上り列車の平均				68.8	67.3	64.9	49.5	48.0	46.1	212
下り列車の平均				70.9	69.9	65.7	48.5	47.5	43.7	206

備考：1　上位10本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　食満地区の測定結果　上り線側

測定日　令和5年6月5日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB)			振動(dB)			列車速度
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
	1	10:37	N700系-16両	67.2	65.9	59.6	53.0	52.9	50.4	223
1		10:40	N700系-16両	70.0	66.6	59.4	51.2	54.2	51.4	195
	2	10:42	500系-8両	69.3	68.0	61.5	50.6	52.1	48.8	213
	3	10:45	N700系-16両	67.5	65.4	60.0	52.5	53.2	50.7	222
2		10:53	N700系-8両	70.1	67.5	61.8	53.9	55.9	53.5	215
3		10:59	N700系-16両	70.5	67.6	60.6	54.3	55.6	53.5	218
	4	11:03	N700系-16両	68.0	66.1	60.0	51.8	52.7	50.1	222
	5	11:06	N700系-16両	68.3	66.8	60.7	52.5	53.0	50.5	221
4		11:15	N700系-8両	70.1	67.8	61.5	53.3	55.3	52.8	219
5		11:19	500系-8両	69.8	69.0	63.1	52.9	55.2	52.2	222
6		11:22	N700系-16両	69.5	67.7	61.9	53.5	55.0	53.0	222
	6	11:22	700系-16両	68.1	66.6	60.4	51.8	53.1	50.4	221
	7	11:25	N700系-8両	69.3	67.8	62.2	52.5	52.2	49.0	216
7		11:37	N700系-16両	68.4	65.7	58.9	51.7	54.5	51.9	198
8		11:41	N700系-16両	68.8	66.4	60.4	51.6	54.1	51.6	197
9		11:54	N700系-8両	70.2	68.1	62.3	53.1	55.3	53.6	216
10		11:59	N700系-16両	70.1	67.3	60.8	53.7	55.8	53.0	223
11		12:15	N700系-8両	68.6	65.7	59.2	51.6	53.8	51.2	194
12		12:23	N700系-16両	69.1	67.6	61.9	51.7	54.6	52.8	210
	8	12:24	N700系-8両	69.4	68.0	62.3	51.5	52.2	48.9	216
上位10本の平均				69.9	67.9	62.0	53.3	55.1	52.8	217
全列車の平均				69.2	67.2	61.1	52.4	54.0	51.5	214
上り列車の平均				69.7	67.3	61.2	52.7	54.9	52.5	211
下り列車の平均				68.5	66.9	60.9	52.0	52.7	49.9	219

備考：1　上位10本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　食満地区の測定結果　下り線側

測定日　令和5年5月9日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB)			振動(dB)			列車速度
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
1		12:53	N700系-8両	65.5	64.1	62.5	61.2	55.6	46.5	207
2		12:58	N700系-16両	65.9	64.1	63.7	63.2	58.3	47.4	215
	1	13:03	N700系-16両	70.4	68.1	66.8	54.9	56.9	47.9	220
	2	13:06	N700系-16両	70.7	68.2	67.2	55.4	57.8	47.9	222
3		13:15	N700系-8両	65.5	62.7	61.5	61.3	56.6	46.0	199
	3	13:21	N700系-16両	70.1	68.2	66.6	55.2	58.1	46.9	287
4		13:22	N700系-16両	63.0	60.9	59.4	60.9	57.5	46.7	189
	4	13:27	N700系-8両	70.6	68.6	66.0	55.1	57.3	46.7	221
5		13:37	N700系-16両	64.8	62.4	61.2	61.6	56.2	46.8	197
6		13:40	N700系-16両	64.2	62.1	60.3	60.9	56.4	45.9	195
7		13:53	N700系-8両	65.5	63.7	62.3	62.1	57.8	45.6	211
8		13:58	N700系-16両	65.6	63.4	62.9	62.9	58.5	47.5	222
	5	14:03	N700系-16両	69.2	67.4	65.5	55.0	56.7	47.8	219
	6	14:20	700系-16両	69.3	67.4	65.8	55.1	57.4	48.0	211
9		14:22	N700系-16両	65.1	62.9	61.3	61.3	56.0	46.2	196
10		14:37	N700系-16両	64.0	61.9	60.5	62.0	55.2	46.7	200
	7	14:46	700系-16両	69.7	67.9	66.0	55.2	58.1	46.7	216
	8	15:07	700系-16両	71.2	69.3	66.3	54.9	57.4	47.6	213
	9	15:20	N700系-16両	69.4	68.3	66.3	55.1	57.3	47.4	214
11		15:22	N700系-16両	65.9	64.4	62.4	63.1	58.0	46.9	222
上位10本の平均				69.8	67.9	66.1	62.0	57.9	47.5	225
全列車の平均				68.1	66.1	64.4	58.8	57.2	47.0	214
上り列車の平均				65.1	63.1	61.8	61.9	56.9	46.6	205
下り列車の平均				70.1	68.2	66.3	55.1	57.4	47.4	225

備考：1　上位10本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　小中島地区の測定結果　上り線側

測定日　令和5年5月10日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB)			振動(dB)			列車速度
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
1		10:16	N700系-8両	64.8	62.2	58.6	63.6	59.2	48.9	187
2		10:20	500系-8両	65.1	63.2	60.1	63.3	59.6	48.8	182
	1	10:22	N700系-16両	64.7	61.6	58.5	62.1	53.1	47.4	206
3		10:23	N700系-16両	65.7	61.8	58.4	64.2	59.8	51.0	185
	2	10:37	N700系-16両	62.6	59.8	56.3	61.7	53.2	47.1	209
4		10:38	N700系-16両	63.2	60.7	59.6	64.0	59.5	51.0	186
	3	10:42	500系-8両	64.5	60.9	58.0	61.4	52.4	46.2	206
	4	10:45	N700系-16両	68.4	61.2	57.3	61.7	53.4	47.1	207
5		10:53	N700系-8両	69.0	65.2	59.9	63.5	59.1	49.0	184
	5	11:01	N700系-16両	63.1	60.3	56.8	61.6	52.7	46.8	206
	6	11:05	N700系-16両	62.8	59.8	57.2	62.7	53.1	47.9	201
6		11:15	N700系-8両	72.7	68.6	62.2	64.4	58.7	48.9	191
7		11:18	500系-8両	64.6	62.9	61.6	62.9	58.9	48.4	185
	7	11:20	N700系-16両	63.9	60.8	58.1	61.5	53.1	47.0	207
8		11:23	N700系-16両	70.6	63.1	59.9	64.5	59.4	50.4	192
9		11:41	N700系-16両	66.4	61.6	58.5	63.9	59.3	50.1	188
	8	11:42	500系-8両	64.6	60.8	57.3	61.0	51.9	45.9	162
	9	11:45	N700系-16両	62.7	60.1	57.4	62.5	52.4	47.8	199
10		11:53	N700系-8両	70.2	65.8	60.4	63.6	58.9	48.4	186
11		11:58	N700系-16両	63.5	61.2	58.0	64.3	59.6	50.4	189
上位10本の平均				68.6	64.2	60.1	63.9	59.3	49.7	189
全列車の平均				66.8	62.8	59.0	62.9	56.4	48.4	193
上り列車の平均				68.0	64.0	59.9	63.8	59.3	49.6	187
下り列車の平均				64.5	60.6	57.5	61.8	52.8	47.0	200

備考：1　上位10本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　小中島地区の測定結果　下り線側

測定日　令和5年5月10日

上り	下り	測定時刻	列車の種類	騒音(dB)			振動(dB)			列車速度
				側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
1		13:55	N700系-8両	64.9	60.7	56.5	50.1	49.5	50.6	190
2		14:00	N700系-16両	68.3	61.4	55.0	50.7	49.0	51.8	185
	1	14:03	N700系-16両	71.0	64.3	60.6	53.7	50.3	50.6	204
	2	14:06	N700系-16両	67.4	64.3	61.2	53.3	50.6	49.2	215
	3	14:21	N700系-16両	66.4	63.3	60.2	54.6	50.1	48.7	198
3		14:22	N700系-16両	65.7	60.8	57.2	49.9	49.3	51.8	185
	4	14:27	N700系-8両	65.9	62.6	60.6	52.6	48.8	48.0	204
4		14:39	N700系-16両	62.4	58.2	55.4	50.1	49.3	52.3	183
5		14:41	N700系-16両	63.7	59.5	56.0	49.3	48.7	51.5	184
	5	14:45	N700系-16両	67.3	63.5	59.9	54.2	49.3	48.8	196
6		14:54	N700系-8両	69.3	64.7	57.6	49.7	49.6	50.5	182
7		15:00	N700系-16両	66.1	62.2	55.1	49.7	49.2	51.8	183
	6	15:02	N700系-16両	68.0	64.5	60.3	53.5	49.4	49.1	204
	7	15:06	N700系-16両	65.6	61.5	58.0	54.7	49.8	49.2	195
	8	15:20	N700系-16両	67.6	63.2	59.3	54.3	50.1	49.3	192
8		15:24	N700系-16両	65.0	60.6	55.7	49.5	49.1	52.3	181
	9	15:27	N700系-8両	68.0	63.9	60.8	54.2	49.5	47.1	204
9		15:37	N700系-16両	63.6	59.4	55.7	49.4	48.8	51.6	185
10		15:41	N700系-16両	63.1	59.1	55.6	48.7	48.5	51.2	187
	10	15:58	N700系-8両	65.3	62.3	59.8	52.7	48.8	47.2	203
上位10本の平均				68.2	63.7	60.1	53.8	49.8	51.6	200
全列車の平均				66.8	62.4	58.6	51.7	49.4	50.1	193
上り列車の平均				65.8	61.1	56.1	49.7	49.1	51.5	185
下り列車の平均				67.6	63.4	60.1	53.8	49.7	48.7	202

備考：1　上位10本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　測定結果　列車の種類別

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	10	68	67	62	50	50	48	218
N700系-8両	2	70	69	64	53	51	49	221
700系-8両	0	−	−	−	−	−	−	−
500系-8両	4	68	68	63	49	48	47	220

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	9	69	68	65	49	48	46	218
N700系-8両	5	71	70	66	50	47	45	209
700系-8両	1	65	64	62	49	47	45	195
500系-8両	2	71	70	66	48	47	44	164

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	11	69	67	61	53	54	52	214
N700系-8両	6	70	68	62	53	54	52	212
700系-8両	0	−	−	−	−	−	−	−
500系-8両	2	70	69	62	52	54	51	217

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	66	64	59	57	47	215
N700系-8両	4	67	65	64	60	57	46	210
700系-8両	0	−	−	−	−	−	−	−
500系-8両	0	−	−	−	−	−	−	−

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4-2　測定結果　列車の種類別

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
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
N700系-16両	12	66	61	58	63	56	49	198
N700系-8両	4	70	66	61	64	59	49	187
700系-8両	0	－	－	－	－	－	－	－
500系-8両	4	65	62	60	62	56	47	184
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
		側道端	25m	50m	側道端	25m	50m	(km/h)
N700系-16両	15	67	62	58	52	49	51	192
N700系-8両	5	67	63	59	52	49	49	197
700系-8両	0	－	－	－	－	－	－	－
500系-8両	0	－	－	－	－	－	－	－

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。

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

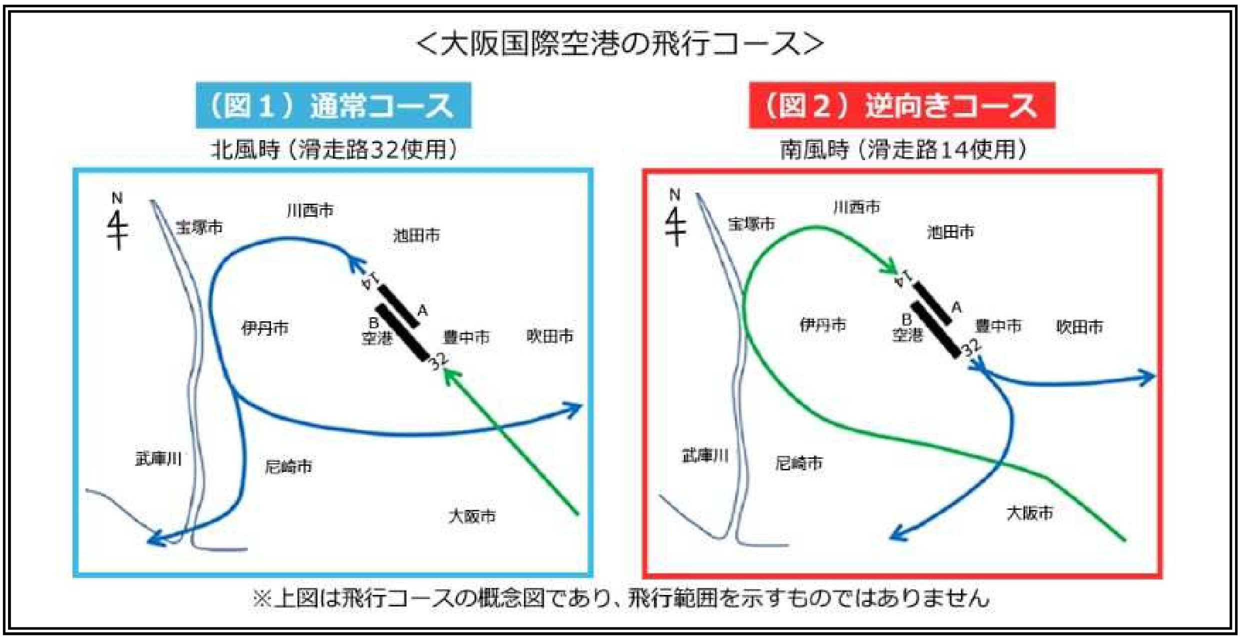
（１）測定場所　　武庫西生涯学習プラザ屋上（尼崎市武庫の里 1-13-29）
（平成 28 年度までは旧武庫地域振興センター屋上：武庫元町 1-33-9）

（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、平成 19 年改正）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-42A（NX-42EX 付き）

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 5 年 10 月 25 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　　西南西（風配図は別図-Ⅰのとおり）

ウ　風速(m/s)　0.4～3.2

エ　温度(℃)　欠測

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

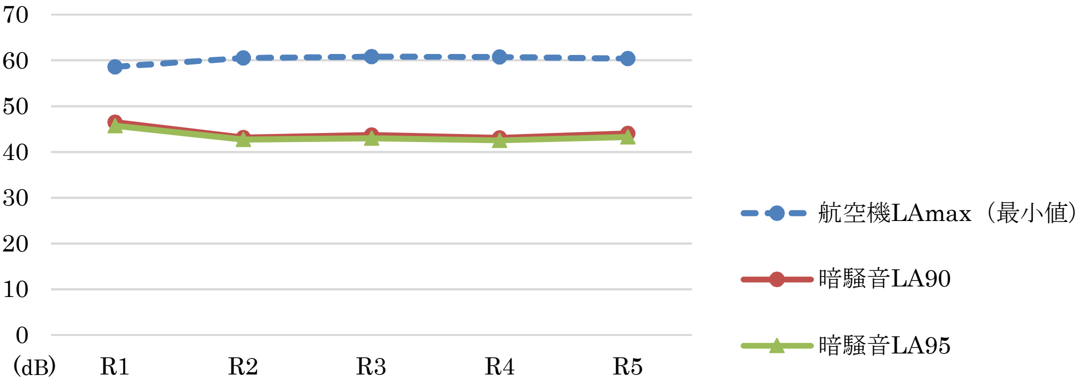
（３）欠測について

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



7　測定結果の評価

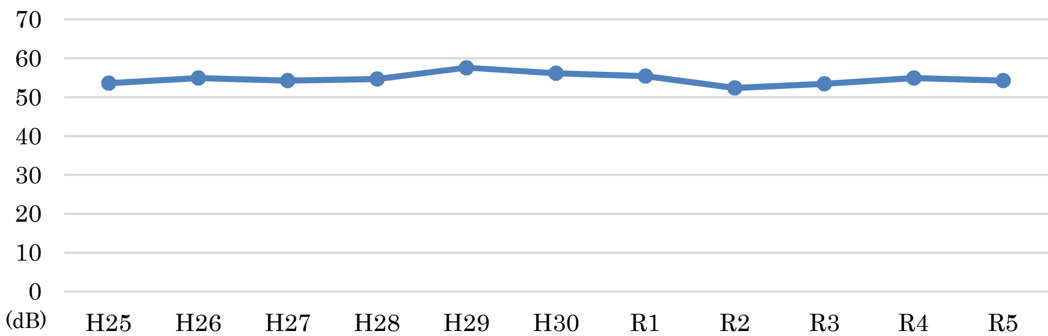
（１）環境基準の達成状況

測定地点における L_{den}（時間帯補正等価騒音レベル）は 54.3dB 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 65.2 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を受ける前の令和元年度に近い値であった。

表−1　騒音レベルの推移（直近５年間）

年度	環境基準	R1	R2	R3	R4	R5
L_{den}（単位：dB）	57	55.4	52.4	53.4	55.0	54.3
WECPNL（単位：なし）	70	67.2	63.9	64.3	66.0	65.2

図−3　L_{den}の推移



備考　平成 25 年 4 月 1 日より Lden が環境基準の評価指標として採用されている。
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、7 時台、11 時台、17 時台で機数が多く、12 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、8 時台、14 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、8 時台、14 時台では騒音レベルの高い低騒音ジェット機が通過していた。

図-4　時間帯別通過機数

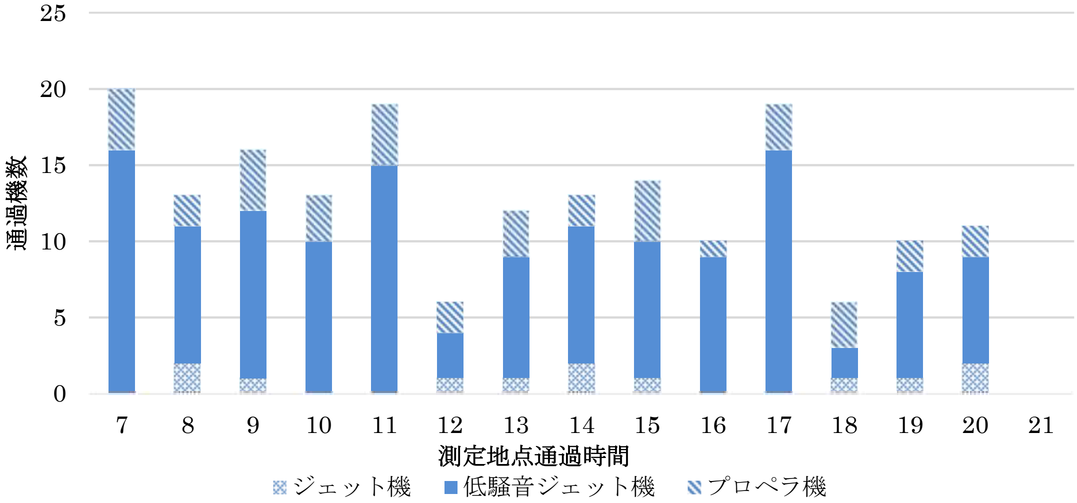
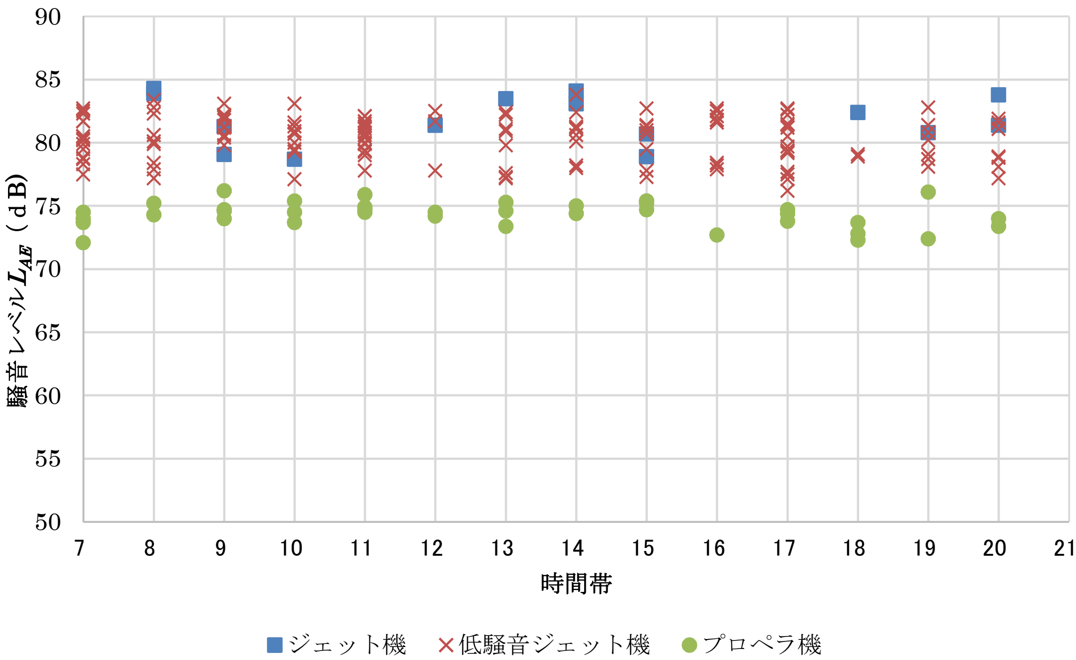


図-5　時間帯別航空機騒音レベルL_{AE}

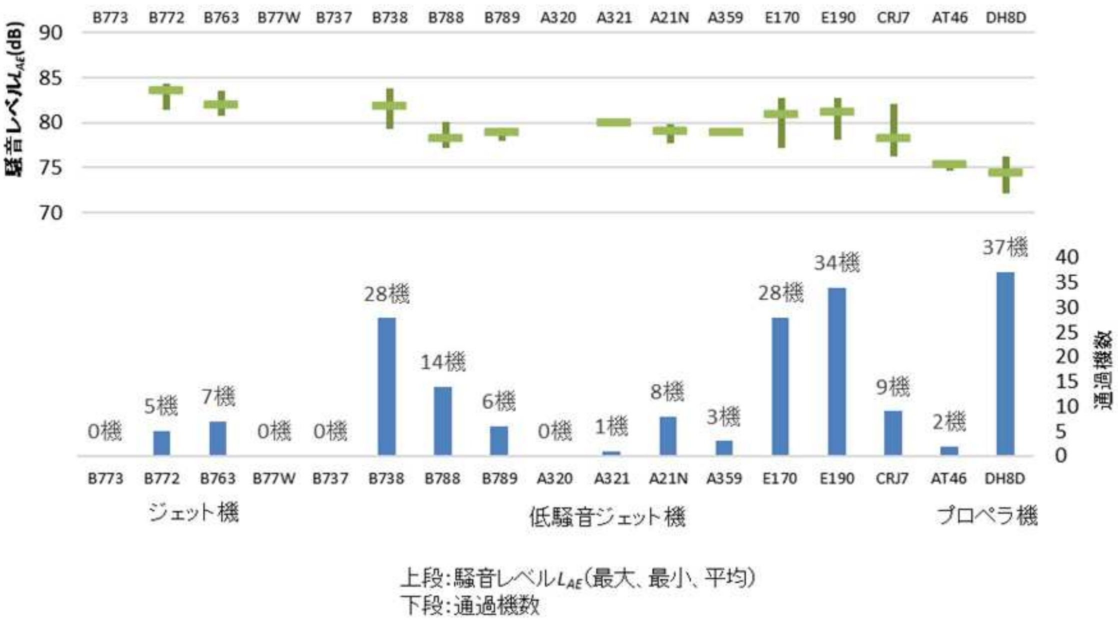


（３）通過機材の構成について

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 B738、E170、E190 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 B738、E190 はジェット機と同水準の騒音レベル範囲であった。

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】	【低騒音ジェット機】	【プロペラ機】
B773　ボーイング 777-300	B737　ボーイング 737-700	AT46　ATR42-600
B772　ボーイング 777-200	B738　ボーイング 737-800	DH8D ボンバルディア DHC8-Q400
B763　ボーイング 767-300	B788　ボーイング 787-8	
B77W　ボーイング 777-300ER	B789　ボーイング 787-9	
	A320　エアバス 320-200	
	A321　エアバス 321 ceo	
	A21N　エアバス 321 neo	
	A359　エアバス 350-900	
	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	

（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、今年度は昨年度同様、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。

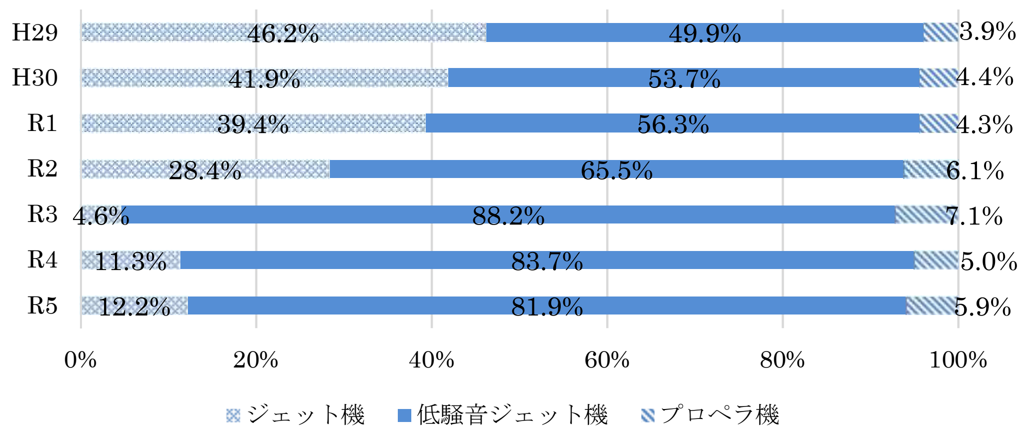
（５）低騒音化について

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。

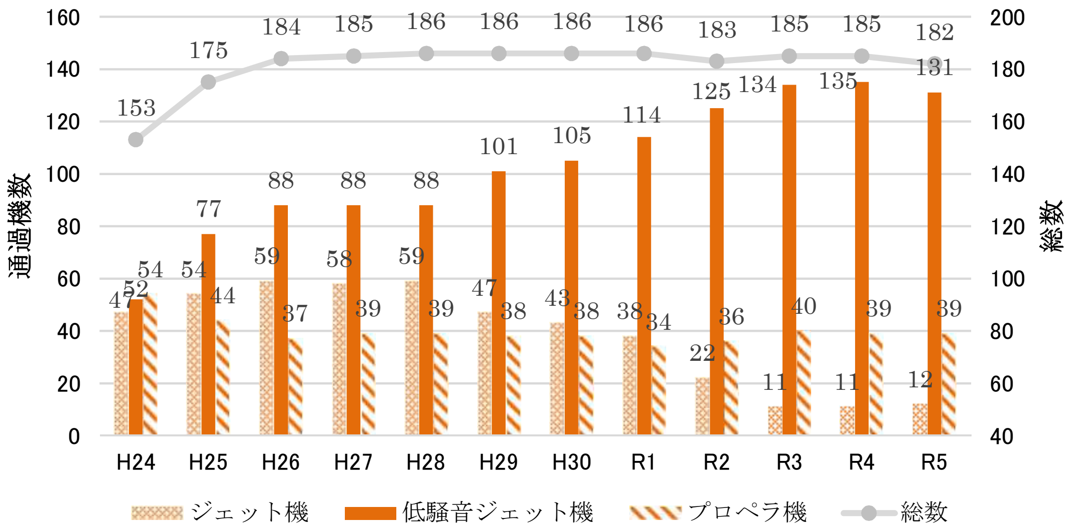
各機材の通過機数の推移は図-9 のとおりである。騒音値の比較的大きい B772 が減少し、低騒音ジェット機の E170、E190 が増加している。

図-7 機材区分の騒音寄与率の推移（L_{AE}）



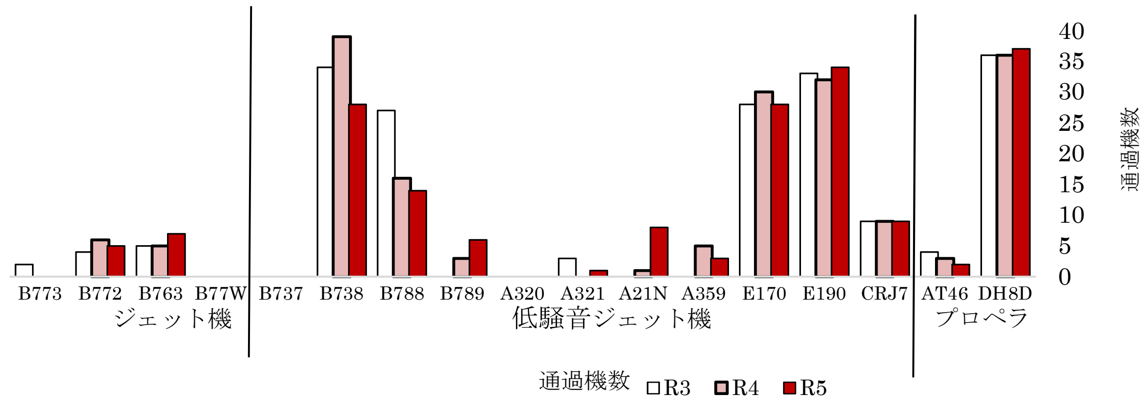
備考　寄与率（%）＝各機材区分パワー計 ／ 全測定機材パワー計

図-8 機材区分別 通過機数の推移



備考　令和２年度及び令和３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年度及び令和３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	7:10			72.1	DH8D
2	7:16		79.9		E190
3	7:19		77.5		B788
4	7:22		79.5		A21N
5	7:23			73.7	DH8D
6	7:25		78.7		B788
7	7:30		82.5		E190
8	7:32		81.7		E170
9	7:35		82.3		E170
10	7:36		80.5		E190
11	7:38		80.5		E170
12	7:40		80.3		E190
13	7:43		80.5		B738
14	7:44		81.7		E190
15	7:46		80.2		E190
16	7:50		82.7		E170
17	7:51		78.3		B788
18	7:54			74.5	DH8D
19	7:56			74.0	DH8D
20	7:58		78.8		CRJ7
21	8:01		80.6		E170
22	8:03			75.2	DH8D
23	8:11		83.4		B738
24	8:13		79.9		A21N
25	8:15		82.3		E190
26	8:17	84.3			B772
27	8:19		82.8		B738
28	8:30	83.9			B772
29	8:33			74.3	DH8D
30	8:43		80.1		B788
31	8:48		77.9		E170
32	8:49		77.2		CRJ7
33	8:51		78.4		B788
34	9:03			74.0	DH8D
35	9:07			74.7	AT46
36	9:09		79.8		B788
37	9:13		79.1		A359
38	9:16			74.6	DH8D
39	9:27		82.2		E190
40	9:30		83.1		B738
41	9:33		82.0		B738
42	9:35		82.1		B738
43	9:37		81.2		B738
44	9:40		80.4		E170
45	9:41		81.8		B738
46	9:43		80.6		E190
47	9:45		81.3		E190
48	9:47	81.3			B763
49	9:59			76.2	DH8D
50	10:00		81.6		B738
51	10:04		80.7		E170
52	10:10		80.0		A321
53	10:13		83.1		B738
54	10:15		79.5		B789
55	10:19			73.7	DH8D
56	10:26		79.3		B738
57	10:39		81.3		E190
58	10:45		78.7		A359
59	10:47		80.9		E190
60	10:49			74.5	DH8D
61	10:51			75.4	DH8D
62	10:57		77.1		CRJ7
63	11:00			74.7	DH8D
64	11:01		81.3		E170
65	11:06		79.9		E190
66	11:08		81.5		E190
67	11:12		79.3		A21N
68	11:16			74.5	DH8D
69	11:19			74.9	DH8D
70	11:22		79.0		B789
71	11:25		80.4		E190
72	11:28		80.6		E170
73	11:29		79.4		A21N
74	11:33		80.0		E170
75	11:39		82.1		E170
76	11:41			75.9	AT46
77	11:44		77.8		B788
78	11:48		81.7		E170
79	11:52		81.1		B738
80	11:56		80.8		E190
81	11:58		82.1		CRJ7
82	12:17		82.5		B738
83	12:22	81.4			B772
84	12:39		81.7		E170
85	12:41		77.8		B788
86	12:55			74.2	DH8D
87	12:57			74.5	DH8D
88	13:02		81.1		E190
89	13:07		79.8		B738
90	13:09		82.2		E190
91	13:11		82.4		E190
92	13:16		77.2		B788
93	13:38			74.6	DH8D

	通過時間	ジェット機	低騒音ジェット機	プロペラ機	機材
94	13:48		77.3		CRJ7
95	13:50	83.5			B763
96	13:54			75.3	DH8D
97	13:55		80.9		E190
98	13:57			73.4	DH8D
99	13:59		77.6		CRJ7
100	14:10		81.3		E190
101	14:14		78.2		B788
102	14:15		83.8		B738
103	14:19		80.6		E170
104	14:21			74.4	DH8D
105	14:23		78.0		B789
106	14:25	84.1			B772
107	14:29		81.1		E190
108	14:31		82.4		E170
109	14:36		80.1		E170
110	14:41			75.0	DH8D
111	14:48		81.2		B738
112	14:53	83.1			B763
113	15:03		79.5		E170
114	15:10		82.7		E170
115	15:12			75.4	DH8D
116	15:13		78.9		A359
117	15:16		81.3		B738
118	15:20	80.7			B763
119	15:31			75.2	DH8D
120	15:37			75.4	DH8D
121	15:42		81.4		B738
122	15:44		77.8		B788
123	15:48		77.3		CRJ7
124	15:50			74.7	DH8D
125	15:54		80.7		B738
126	15:58		81.0		E190
127	16:16		78.4		B789
128	16:18		82.1		E170
129	16:21		81.8		E170
130	16:23		78.2		A21N
131	16:28		82.7		E190
132	16:32		81.8		E190
133	16:33			72.7	DH8D
134	16:45		77.9		B788
135	16:47		81.6		E170
136	16:58		82.5		B738
137	17:00		77.1		CRJ7
138	17:04		79.7		B738
139	17:06		82.7		E190
140	17:16		77.7		A21N
141	17:18		82.6		E190
142	17:20		77.5		B788
143	17:23		82.2		B738
144	17:25		79.4		B789
145	17:27		79.3		E190
146	17:30		76.2		CRJ7
147	17:32			74.7	DH8D
148	17:34		81.5		E190
149	17:36			74.4	DH8D
150	17:39		81.4		E190
151	17:41		79.4		E170
152	17:45		81.2		E170
153	17:51		80.5		E190
154	17:55		79.2		E170
155	17:57			73.8	DH8D
156	18:15		78.9		E170
157	18:17			73.7	DH8D
158	18:20		79.1		B789
159	18:29			72.8	DH8D
160	18:49	82.4			B763
161	18:53			72.3	DH8D
162	19:05		81.4		B738
163	19:13	80.8			B763
164	19:17			72.4	DH8D
165	19:20			76.1	DH8D
166	19:25		80.8		B738
167	19:37		82.8		B738
168	19:41		79.1		A21N
169	19:44		78.7		E190
170	19:48		78.1		B788
171	19:50		80.2		E190
172	20:00		78.1		E190
173	20:03		78.8		E170
174	20:04		81.9		B738
175	20:06		81.6		B738
176	20:11		81.1		B738
177	20:15			73.4	DH8D
178	20:17		77.2		E170
179	20:22		78.9		A21N
180	20:25			74.0	DH8D
181	20:33	83.8			B772
182	20:49	81.4			B763

別表−Ⅱ　　機材別騒音レベル （L_{AE}）　　※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																		0	
		東																			
	B772	西	84.1	83.9														2	84.0	5	83.6
		東	84.3	83.8	81.4													3	83.3		
	B763	西																		7	82.0
		東	83.5	83.1	82.4	81.4	81.3	80.8	80.7									7	82.0		
	B77W	西																		0	
		東																			
低騒音ジェット機	B737	西																		0	
		東																			
	B738	西	82.5	82.2	82.1	82.0	81.9	81.8	81.6	81.3	81.2	81.1	80.7	80.5	79.8	79.7	79.3	15	81.3	28	81.8
		東	83.8	83.4	83.1	83.1	82.8	82.8	82.5	81.6	81.4	81.4	81.2	81.1	80.8			13	82.3		
	B788	西																		14	78.3
		東	80.1	79.8	78.7	78.4	78.3	78.2	78.1	77.9	77.8	77.8	77.8	77.5	77.5	77.2		14	78.3		
	B789	西	79.0															1	79.0	6	78.9
		東	79.5	79.4	79.1	78.4	78.0											5	78.9		
	A320	西																		0	
		東																			
	A321	西																		1	80.0
		東	80.0															1	80.0		
	A21N	西	79.9	79.5														2	79.7	8	79.1
		東	79.4	79.3	79.1	78.9	78.2	77.7										6	78.8		
	A359	西	79.1	78.9														2	79.0	3	78.9
		東	78.7															1	78.7		
	E170	西	82.7	82.7	82.4	82.3	82.1	81.7	81.7	80.7	80.6	80.4	80	79.4	79.2	78.9	78.8	17	80.8	28	80.9
			77.9	77.2																	
		東	82.1	81.8	81.7	81.6	81.3	81.2	80.6	80.6	80.5	80.1	79.5					11	81.1		
	E190	西	82.7	82.5	81.8	81.5	81.5	81.4	81.3	81.3	81.1	81.1	80.6	80.5	80.5	79.9	79.9	18	80.9	34	81.2
			79.3	78.7	78.1																
		東	82.7	82.6	82.4	82.3	82.2	82.2	81.7	81.3	81.0	80.9	80.9	80.8	80.4	80.3	80.2	16	81.5		
			80.2																		
	CRJ7	西	78.8	77.1	76.2													3	77.5	9	78.2
		東	82.1	77.6	77.3	77.3	77.2	77.1										6	78.6		
プロペラ機	AT46	西	75.9	74.7														2	75.3	2	75.3
		東																			
	DH8D	西	76.2	75.4	75.4	75.4	75.3	75.2	75.0	74.9	74.7	74.7	74.7	74.6	74.6	74.5	74.5	28	74.3	37	74.4
			74.2	74.0	74.0	73.8	73.7	73.7	73.7	73.4	73.4	72.7	72.4	72.3	72.1						
		東	76.1	75.2	74.5	74.5	74.4	74.4	74.3	74.0	72.8							9	74.5		
その他	定期便・臨時便以外	西																		0	
		東																			

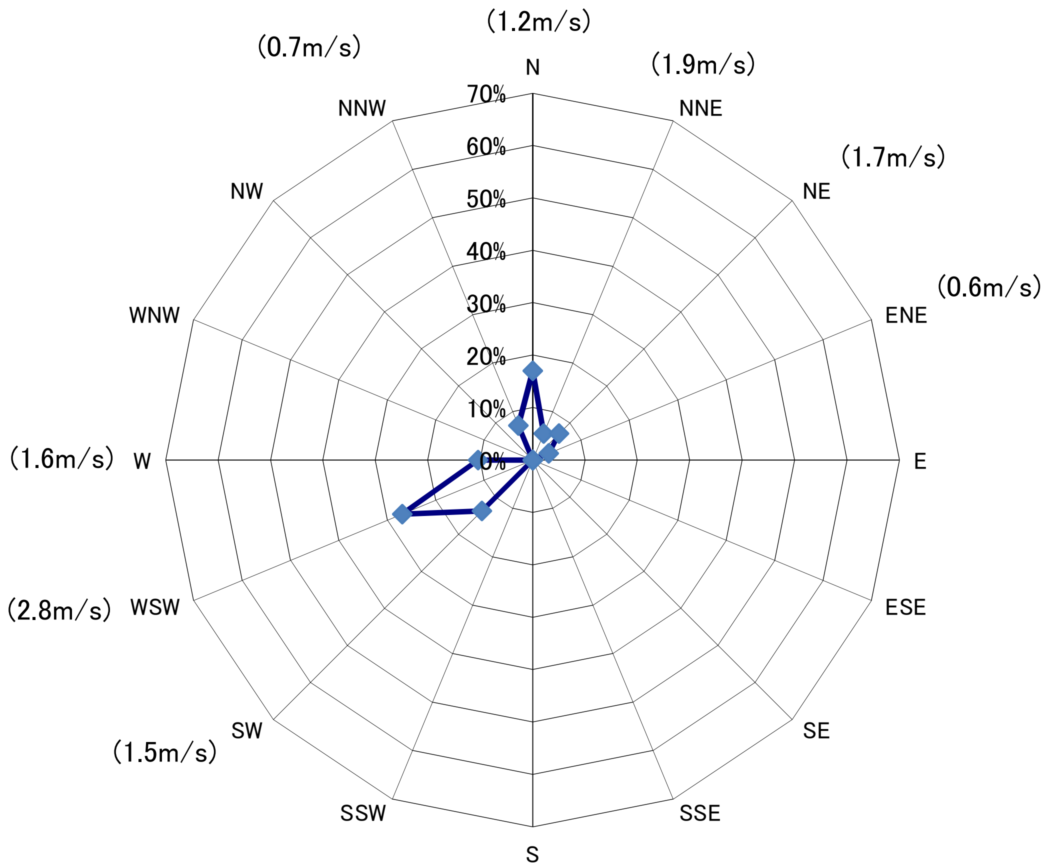
別表−Ⅲ　機材別騒音レベル（L_{ASmax}）

※通過全機データ

機材区分	機材	行別	L_{ASmax} 測定値 (dB)															行別 機数	行別 パワー平均	機材別 機数計	機材別 パワー平均
ジェット機	B773	西																		0	
		東																			
	B772	西	71.8	71.6														2	71.7	5	71.5
		東	72.2	71.3	70.3													3	71.3		
	B763	西																		7	70.4
		東	72.1	71.3	70.9	70.0	69.7	69.1	68.5									7	70.4		
	B77W	西																		0	
		東																			
低騒音ジェット機	B737	西																		0	
		東																			
	B738	西	72.0	71.7	71.0	70.7	70.3	69.7	69.6	69.3	69.2	69.0	68.8	68.7	68.2	68.0	67.9	15	69.8	28	70.3
		東	72.8	71.9	71.7	71.6	71.4	71.4	70.7	70.2	69.8	69.8	69.3	69.0	69.0			13	70.8		
	B788	西																		14	65.8
		東	67.7	66.6	66.0	65.9	65.8	65.7	65.7	65.6	65.5	65.5	65.4	64.9	64.7	64.6		14	65.8		
	B789	西	67.1															1	67.1	6	66.9
		東	67.1	67.0	67.0	66.7	66.6											5	66.9		
	A320	西																		0	
		東																			
	A321	西																		1	68.5
		東	68.5															1	68.5		
	A21N	西	68.7	68.0														2	68.4	8	68.5
		東	69.8	69.5	68.3	68.2	67.7	66.9										6	68.5		
	A359	西	67.4	67.2														2	67.3	3	67.1
		東	66.5															1	66.5		
	E170	西	72.0	71.8	71.5	71.3	70.6	70.4	70.2	69.8	69.4	69.3	69.1	68.2	67.3	66.5	66.4	17	69.5	28	69.6
			64.5	64.2																	
		東	70.7	70.5	70.4	70.3	70.2	70.2	70.2	69.1	68.4	68.0	68.0					11	69.7		
	E190	西	71.9	71.4	71.1	70.7	70.6	70.4	70.2	70.2	70.0	70.0	69.9	69.9	68.8	68.7	68.4	18	69.8	34	70.2
			67.2	66.3	65.6																
		東	73.5	71.6	71.5	71.4	71.2	71.1	70.9	70.8	70.7	70.5	69.9	69.5	69.2	68.4	68.0	16	70.6		
			67.6																		
	CRJ7	西	67.7	66.0	64.4													3	66.2	9	66.7
		東	69.7	67.3	66.5	66.2	65.8	64.1										6	66.9		
プロペラ機	AT46	西	64.3	62.7														2	63.6	2	63.6
		東																			
	DH8D	西	65.6	64.4	64.1	63.7	63.5	63.3	63.2	63.1	63.0	62.9	62.8	62.8	62.7	62.7	62.6	28	62.8	37	63.0
			62.5	62.4	62.4	62.3	62.3	62.3	62.2	62.2	61.7	61.7	61.0	61.0	60.4						
		東	66.8	65.0	63.3	63.2	63.1	63.0	62.3	61.7	60.7							9	63.6		
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)　9%

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　R6.3.31　　　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(芦屋~西宮間)	 ・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)		・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)]
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	
50年4月 1日 (1975)	・国道43号上下外側2車線夜間の車輌の乗り入れを禁止「おやすみレーン」	
8月 7日		・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)]
10月 1日	・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	
51年2月10日 (1976)		・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]
7月12日		・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)]
7月12日	・建設省、民家防音工事の助成基準を提示	
8月30日		・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
11月15日		・尼崎市長要望、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		・国道43号公害訴訟第1回口頭弁論
‘77)1月21日	・石原慎太郎環境庁長官、現地視察	
1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(環境庁)]
3月 1日	・国道43号の第2次速度規制 (最高速度 50Km/h→40Km/h)	
5月16日		・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)]
6月16日		・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
6月23日		・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(建設省、環境庁、兵庫県、阪神公団)
7月11日		・国道43号公害訴訟第1回現場検証
53年8月 9日 (1978)		・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)]
9月 4日		・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)	・**兵庫県南部地震発生** （阪神高速道路の一部倒壊）	
5月31日		・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）］
7月 7日		・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）
10月25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 4年11月に同じ）］
8年4月20日 (1996)	・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	
9月30日	・阪神高速道路神戸線全線開通（復旧）	
10月25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 4年11月に同じ）］
10月28日		・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)		・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)		・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。
3月31日	・国道43号、阪神高速3号神戸線の環境改善対策概ね完了	
9月30日	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）	
11月 6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 9年11月に同じ）］
11年2月17日 (1999)		・尼崎公害訴訟、企業9社と和解（24.2億円）
7月15日		・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）］
11月 5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 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)		・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）
2月 8日	・(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)	
9月21日		・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
11月 2日		・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)]
12月 8日		・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 (2001)	・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L_{50}からL_{Aeq}に変更)を定める総理府令の施行	
6月27日	・「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（自動車ＮＯｘ・ＰＭ法）公布	
11月 2日		・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 (2002)		・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
11月15日		・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 (2003)		・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
10月10日	・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	
11月 7日		・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 ～29日	・阪神高速環境ロードプライシング社会実験実施	
10月1日 (2004)	・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		・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 (2005) 11 月 1 日	・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	 ・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 (2006) 6 月 12 日 ～8 月 11 日 11 月 2 日 11 月 15 日	 ・環境ロードプライシング社会実験を実施	・43 号三市協要望、[43 号・阪神高速道路の自動車公害対策(国土交通省近畿地方整備局・阪神高速道路㈱)] ・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㈱)]
19 年 2 月 23 日 (2007) 7 月 6 日 11 月 9 日 11 月 14 日	・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	 ・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㈱)]
20 年 7 月 17 日 (2008) 11 月 4 日 11 月 7 日	・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	 ・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㈱)]

年　月　日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
21年4月1日 (2009) 11月6日 11月13日 11月18日	・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）	 ・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㈱)]
22年3月1日 (2010) 11月5日 11月11日 11月17日	・環境ロードプライシング試行の拡充（対象車種拡大）	 ・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㈱)] ・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)]
23年1月31日 (2011) 11月2日 11月9日		・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㈱)]
24年1月1日 (2012) 3月30日 11月2日 11月12日	・阪神高速距離料金制度の導入(対距離制) ・国道43号通行ルール(兵庫県域)を設定	 ・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㈱)]

年　月　日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
25年6月3日 (2013) 11月8日 11月21日		・尼崎道路公害訴訟・和解条項履行に係る意見交換終結合意書 ・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㈱)]
26年4月1日 (2014) 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	・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㈱)]
27年11月6日 (2015) 11月25日		・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㈱)]
28年11月4日 (2016) 11月24日		・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㈱)]
29年11月2日 (2017) 11月22日		・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㈱)]

年　月　日	国等の動き	住民、尼崎市の動き
30年11月2日 (2018) 11月13日 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(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㈱)］ ・「尼崎公害訴訟原告団」解散
令和元年6月末 (2019) 11月7日 11月11日		・「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㈱)］
2年3月31日 (2020)		・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　R6.3.31　　　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		・山陽新幹線建設対策協議会設置
6 月 6 日 （1966）		・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	・阪神間ルート発表（42.5.30 大臣認可）	
5 月 22 日		・市議会「山陽新幹線対策特別委員会」設置
6 月 1 日		・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
6 月 27 日 （1967）		・「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	**・営業開始（新大阪～岡山）**	
4 月 15 日		・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）
5 月 20 日		・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
7 月 11 日		・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）
9 月 9 日		・市長、国鉄工事局長に対し要望（運行伴う実害補償並びに騒音振動防止対策）
9 月 27 日	・小山環境庁長官視察（尼崎市瓦宮）	
10 月 5 日		・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）
11 月 29 日		・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）
12 月 20 日 （1972）	・環境庁長官、運輸大臣に対し、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道騒音対策について」勧告（騒音は 80 ホン以下に）	

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		・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	 ・遮音壁・吸音板の工事開始 ※ 51.10.22 遮音壁工事完了	・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、国鉄大阪工事局長に対し要請（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	・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 地域の類型　環境基準 Ⅰ　70 以下 Ⅱ　75 以下	 ・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	 ・「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ﾃﾞｼﾍﾞﾙ）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	・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)		・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） 防止対策の早期実現）

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
11 月 21 日 (1977)		・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～	・遮音壁嵩上げ工事開始(57.7 完了) ・第 1 段階(80 ﾎﾝ以上)民家防音工事開始	
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 ﾎﾝに引下げ	・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、日照阻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 ﾎﾝを超える)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 ﾎﾝ対策完了総数 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	民家防振工事実施	・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)

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
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 ﾎﾝ(暫定基準)以下に	
11 月 1 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）
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 輌編成列車(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㈱]	
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）

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
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）
3年1月17日 (1991) 9月 5日		・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	・環境庁「新幹線鉄道騒音に係る75ﾎﾝ対策の達成状況」発表 （未達成地域は8年度末までに達成すること）	・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	・ダイヤ改正、最高速度270km/hの「のぞみ(300系)導入	・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)		・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	・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	・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	・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）	・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	・ダイヤ改正、最高速度300km/hの「のぞみ(500系)」導入	・阪神3市、JR西日本に対し申し入れ （新型車両の運行）

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
10 月 23 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）
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 ﾎﾝ対策の達成状況」発表（準じる地域の 75ﾃﾞｼﾍﾞﾙを超える地域は 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）

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
13 年 7 月 6 日 (2001) 9 月 6 日 10 月 23 日 (国 24 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（第二神明道路交差部分でのコンクリート落下事故）］ ・「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 (2002) (国 23 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）
15 年 10 月 1 日 (2003) 10 月 21 日 (国 23 日)	・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。	 ・　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 (2004) 10 月 19 日 (国 20 日)		・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 (2005) 10 月 18 日 (国 20 日) 11 月 13 日	・JR 福知山線脱線事故発生	 ・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 (2006) 3 月 18 日 10 月 19 日 (国 20 日) 12 月	・神戸空港開港 ・JR 西日本㈱ダイヤ改正（早朝 1 便増発）	 ・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 3 月 17 日 (2007) 7 月 1 日 10 月 17 日 18 日 (国 19 日) 11 月 6 日	 ・JR 西日本㈱ダイヤ改正在来線中心、夙川桜駅開設 ・新型車両「N700 系」本格稼動,ﾀﾞｲﾔ改正 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）	・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）

年　月　日	国、JR等の動き	尼崎市の動き
11月26日		・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］
12月	・ｺﾝｸﾘｰﾄ片落下　福山	
20年3月15日	・ダイヤ改正、N700系　39本/日	
(2008)　5月11日	・山陽新幹線高架橋コンクリート落下 (山口県宇部市)	
6月3日		・JR西へ深夜遅延発着便の情報提供依頼
10月16日 (国17日)		・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）
11月30日	・0系車両引退	
21年3月14日	・ダイヤ改正、N700系　74本/日	
(2009)　5月17日 ～21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	
10月15日 (国16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）
22年3月3日	・山陽新幹線ｷﾞｱｰｹｰｽ破損事故	
(2010)　3月13日	・ダイヤ改正、N700系　105本/日	
3月30日		・阪神3市でJR西に申し入れ（安全対策）
5月24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	
7月5日	・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	
7月22日	・山陽新幹線レール削正車と保守用車の追突事故	
8月18日	・JR西は第5次騒音75dB対策の実施計画を国へ報告した	
10月15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）
23年3月11日 (2011)	・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	
3月12日	・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」）	
3月12日	・ダイヤ改正、N700系　136本/日	
6月15日	・JR西、新大阪-姫路間で「逸脱防止ガード」の整備を公表。	

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
7月24日 10月21日	・総務省ｱﾅﾛｸﾞﾃﾚﾋﾞ放送を地上ﾃﾞｼﾞﾀﾙ放送に切替。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（新幹線ﾃﾚﾋﾞ電波受信障害補償終了）	 ・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 (2012)　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 (2013) 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 (2014) 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 (2015) 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 (2016) 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 (2017)　3月4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	

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
10 月 27 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）
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 (2018)		・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 (2019)	・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 (2020)	・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 (2021)		・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	
12 月 20 日		・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）
4 年 3 月 12 日 (2022)	・ダイヤ改正、N700 系 187 本/日、700 系 17 本/日、500 系 6 本/日	
11 月 18 日		・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）
5 年 3 月 18 日 (2023)	・ダイヤ改正、N700 系 188 本/日、700 系 16 本/日、500 系 8 本/日	
11 月 13 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）

年　月　日	国、JR 等の動き	尼崎市の動き
6年3月16日 (2024)	・ダイヤ改正、N700系189本/日、700系17本/日、500系6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　R6.3.31　　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ｍ²、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㎡、滑走路２本(1,300×100m、1,800×60m)〕	
26年10月 (1951) 10月25日	・米軍から基地拡張計画、周辺住民の反対運動により中止 ・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) 9月21日	・米軍、基地の全面返還を声明 ・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) 6月3日	・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) ・日本航空(株)が国際定期路線開設	
39年6月1日 (1964) 10月16日	・ジェット旅客機就航 ［大阪～東京、タイ航空(台北～大阪)］	※「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) 11月26日	・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 ・「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) 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	※「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)
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) 12月15日	・新ターミナルビル供用開始	・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)	・B滑走路供用開始[317万㎡(96万坪)、滑走路2本(1,828×45m、3,000×60m)]	
5月	・運輸省、新空港構想発表	
11月2日	・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		・芦屋、吹田、大阪市が加わり11市協に
(1971) 6月30日		・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	・航空機燃料税、同譲与税法施行	
(1972) 4月27日	・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)	・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」)	
12月27日	・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) 地域の類型　環境基準（WECPNL) Ⅰ　70以下 Ⅱ　75以下	
49年2月27日 (1974)		・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)
3月1日	・大阪国際空港の夜間郵便機廃止	
3月12日		・大阪空港裁判、原告・被告とも大阪地裁に控訴
4月15日	・「大阪国際空港周辺整備機構」発足	
8月13日	・航空審議会部会、新空港候補予定地に「泉州沖」を答申	
12月18日		※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		※「市議会航空機騒音特別委員会」発足
(1975)11月27日		・大阪国際空港公害訴訟判決(大阪高裁)
12月2日	・国、最高裁へ上告	
12月12日	・国は、国内線の21時以降の便を廃止	
51年7月13日 (1976)	・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	・国内線にｴｱﾊﾞｽ就航(B-747SR、L-1011)	
(1977) 5月25日		※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)
10月1日	・１日の発着回数 370回(うちｼﾞｪｯﾄ機200回)	
53年4月8日 (1978)		※市特別委員会、運輸省に対し要望[航空機騒音対策の推進(ｴｱﾊﾞｽ導入、逆コース対策)]
4月25日	・国際線にエアバス就航（B-747LR、DC-10、A-300)	
7月6日		※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
10月19日 (1978)	・「特定空港周辺航空対策特別措置法」施行	
54年7月10日 (1979) 8月20日	 ・エアバス増便（100便⇒）	※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)
55年2月28日 (1980) 6月30日 9月11日	 ・大阪国際空港調停事件の現空港存続に関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に決定する)	※尼崎市、運輸省に対し要望(逆ｺｰｽ対策) ※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) 7月16日 12月16日	・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)	 ※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) ・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) 6月4日 6月25日 10月18日	・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) ・神戸市、神戸沖新空港案を発表 ・「神戸沖空港推進協議会」発足 ※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) 3月17日 3月20日	 ・航空機騒音監視装置改良設置(尼崎は武庫東小)	※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） ・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） ※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) 12月23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、教育施設等の維持管理費の助成、航空機の安全運航) ・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) 8月12日 10月16日	・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 ・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	※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) 10月17日 10月27日 12月1日	・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ｼﾞｪｯﾄ機発着回数枠の設定について」を申し入れ ・「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型機の代替ｼﾞｪｯﾄ機発着回数枠50回) ・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)	※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
平成元年 (1989)9月11日 11月7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	※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) 10月18日 12月3日	・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 ・「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	※市特別委員会、運輸省に対し要望 (要望内容62年度に同じ)
3年2月18日 (1991) 11月13日	・「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)	※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	・「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（代替ｼﾞ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	・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	・11市協、運輸省に対し、「機能分担」回答（概ね妥当なものと判断する） **・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	・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	・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	・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	・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)	・11市協、運輸省に対し、「騒音対策区域の見直し」を回答(概ね妥当なものと判断する) ※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、尼崎市、大阪府、兵庫県、大阪航空局
12年2月1日 (2000) 4月1日 7月1日 7月1日	・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 ※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）］ ・大阪・関西空港～羽田間シャトル便運航 ・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 (2001)　8月27日 11月13日 11月30日 12月5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） ・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（ＣＲＪ）の取扱について」提案 （プロペラ枠120回のうち30回）	・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市協、国土交通省に「ＣＲＪ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 (2002) 1月16日 1月30日 4月1日 4月18日 9月27日 12月6日	・国土交通省、ＣＲＪのデモフライト実施 ・国土交通省、11市協に対し、「ＣＲＪ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） ・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） ・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ＣＲＪ導入。（プロペラ枠120回のうち、30回を上限とする。） ・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。 ・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。	・11市協・国、騒音測定実施 （ＣＲＪの騒音検証） ・11市協、条件を付して導入を決定 （機種はＣＲＪに限定、30発着に達した時点で騒音検証の実施等）

年　月　日	国等の動き	尼崎市の動き
15年11月11～ (2003)　　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 (2004)	・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	
8月3日	・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	
8月19日		・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
10月7日	・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。	
11月1日		・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。
12月14日	・大阪国際空港の今後のあり方について」最終方針を表明	
12月16日	・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。	
17年4月1日 (2005)	※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	
9月2日		・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
10月1日	・空港利用料(300円)徴収開始	
18年2月16日	・神戸空港開港	
(2006)　4月1日	・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	
8月2日		・11市協運動方針の見直し
9月	・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	
19年3月13日 (2007)		・11市協、航空の安全を申し入れ（高知空港DH8胴体着陸)
4月 1日	・YS代替枠14→0機に	
6月21日	・航空分科会とりまとめ(案)	・11市協運動方針の見直し
7月30日	・今後の空港のあり方の研究会初会合	
8月 2日	・関西国際空港第2滑走路共用開始	
8月20日		・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)
10月5日		・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しての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17日	・環境省、「航空機騒音に係る環境基準」一部改正（環境省告示第114号）	
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 (2008)		・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（八尾空港周辺ｾｽﾅ機墜落）
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	※騒音区域縮小告示（宝塚市全域区域外に）	
(2009) 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	

年　月　日	国等の動き	尼崎市の動き
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）
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」	
(2010) 1月27日		・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
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(ｼﾞｪｲｴｱｰ所有)就航開始	
12月７日		・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 ・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	・天草ｴｱｰﾗｲﾝ新規就航(伊丹ｰ熊本)	
23年1月26日 (2011)		・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
1月5日	・CRJ700 型機(IBXｴｱﾗｲﾝｽﾞ所有)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（ｻｳｽｳｴｽﾄ航空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(伊丹空港ｴﾝｼﾞﾝﾄﾗﾌﾞﾙ引返し)

年　月　日	国等の動き	尼崎市の動き
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）	
24年1月23日	・全日空新型機「B787」就航開始	
(2012)　2月6日		・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	・新関空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空会社案」	・10市協、段階的低騒音機枠化了承
25年1月17日 (2013)		・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型機相次ぐﾄﾗﾌﾞﾙ)
3月31日	・低騒音機枠第1段階運用開始（50回/1日）	
4月1日	・環境省、「航空機騒音に係る環境基準」一部改正(平成19年環境省告示第114号)施行 地域の類型　環境基準（Lden) Ⅰ　57以下 Ⅱ　62以下	
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空会社案」	
26年3月31日 (2014)	・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㈱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㈱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㈱より提案され、了承された	

年　月　日	国等の動き	尼崎市の動き
27年3月31日 (2015)	・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㈱へ「大阪国際空港に関する情報提供について」要望（米海軍のヘリコプター緊急着陸）
11月4日		・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㈱）	
12月5日	・関西国際空港㈱と関西エアポート㈱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 (2016)		・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㈱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 (2017)	・関西エアポート㈱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㈱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 (2018)		・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）	

年　月　日	国等の動き	尼崎市の動き
12月5日 12月24日	・関西エアポート㈱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 ・関西3空港懇談会を8年ぶりに開催	
平成31年4月2日 (2019) 令和元年5月11日	 ・関西3空港懇談会を開催	・10市協、防衛大臣、国土交通大臣及び関西エアポート㈱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）
2年3月6日 (2020) 4月7日 11月28日	・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 ・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） ・関西3空港懇談会を開催	
3年1月14日 (2021) 4月25日 8月20日	・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2月28日解除） ・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6月20日解除） ・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9月30日解除）	
4年1月13日 (2022) 9月18日	・関西3空港懇談会を開催 ・関西3空港懇談会を開催	
5年5月8日 (2023) 5年6月25日	・新型コロナウイルス感染症が５類感染症に移行（移行に伴い国際線・国内線が復調） ・関西3空港懇談会を開催	

備考：　※印は、尼崎市に関連するもの