

## 第7章 自動車騒音常時監視結果

自動車騒音の常時監視は、騒音規制法の改正(平成11年)によって、平成12年度から都道府県及び騒音規制法政令市の事務とされ、自動車騒音の影響がある道路に面する地域で、「騒音に係る環境基準」(平成11年4月施行)の達成状況等を把握するために行われている。平成16年度からは、従来から実施している騒音測定に加え、面的評価を行うシステムを導入し、より地域の実態に即した環境基準の達成状況の評価が可能になった。

平成22年度の県下主要道路における自動車騒音常時監視では、延長1735.1kmの道路(高速自動車国道40.1km、一般国道662.5km、県道1032.5km)に面する地域の48,441戸の住居等について環境基準達成状況の評価を行った。

※「面的評価」は、「騒音に係る環境基準」の改訂に伴い導入された評価方法で、道路に面する地域について、沿道の騒音の実測値や道路構造等のデータから個別住宅ごとに自動車騒音レベルを予測することにより、地域の全住居等のうち環境基準を超過する住居等の戸数及び割合を評価するものである。

### 〈調査地点・期間〉

評価区間延長：1735.1k m 評価区間数：472区間  
騒音測定調査地点：2地点 調査期間：平成22年11月

### 〈調査結果〉

面的評価による環境基準達成状況は、評価の対象となった48,441戸のうち昼間(6時～22時)及び夜間(22時～6時)とも環境基準を達成していたのは45,781戸(94.5%)であった。詳細は表7-1に示す。

また、面的評価における騒音発生強度の把握のために実施した騒音測定の調査地点及び測定結果について、表7-2に示す。

表7-1 道路に面する地域における騒音の環境基準達成状況の面的評価結果

(平成22年度)

	昼夜とも基準値以下		昼のみ基準値以下		夜のみ基準値以下		昼夜とも基準値超過	
	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)
全戸数 (48,441戸)	45,781	94.5	781	1.6	249	0.5	1,630	3.4
近接空間 (19,696戸)	17,822	90.5	541	2.7	145	0.7	1,188	6.0
非近接空間 (28,745戸)	27,959	97.3	240	0.8	104	0.4	442	1.5

備考1 近接空間とは、面的評価を行う50mの範囲のうちで、以下の車線数の区分に応じた道路端からの距離に示す範囲をいう。

- ・2車線以下の車線を有する幹線道路 道路端から15m
- ・2車線を超える車線を有する幹線道路 道路端から20m

2 非近接空間とは、50mの評価範囲のうちで近接空間以外の場所をいう。

表7-2 面的評価における騒音発生強度の把握のための騒音測定結果

No.	測定地点		道路名	マイクロホン 設置車線	道路の構造			測定開始 日 時	測定終了 日 時	環境基準 類型	騒音レベル測定結果(デシベル)		
	市町名	住所			車線数	道路 幅員 (m)	舗装の 種類				L <sub>Aeq</sub>		
											昼間 (6~22時)	夜間 (22~6時)	
1	白杵市	白杵市野津町大字宮原	国道10号線	下り車線	2	10.0	低騒音	H22.11.25	H22.11.26	(B)	70	63	
2	豊後大野市	豊後大野市千歳町長峰	国道57号線	下り車線	2	12.5	密粒	H22.11.25	H22.11.26	(B)	63	65	
道路に面する地域のうち幹線交通を担う道路に近接する空間については、特例として基準値が定められている。 「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る。)等を 表し、「幹線交通を担う道路に接する空間」とは、以下のように車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定する。 ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15メートル ・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20メートル											環境基準	65	60
											環境基準 特例	70	65
											要請 限度	75	70

注) 22年度の測定地点No.1、4については、環境基準の地域の類型が当てはめられていないので、「騒音規制法第18条の規定に基づく自動車騒音の状況の常時監視に係る事務の処理基準について」に基づいて、B類型があてはめられているとみなし、結果の評価を行った。網掛けは環境基準を満足しなかったことを示す。