

## 平成 27 年度自動車騒音の常時監視結果について

県では、騒音規制法に基づいて自動車交通騒音の常時監視を行っており、平成 26 年度の環境基準達成状況の評価結果をまとめましたので、公表します。

### 1 概要

自動車交通騒音の常時監視は、騒音規制法第 18 条に基づき都道府県が自動車騒音の状況を監視し、同法第 19 条において結果を公表するものとされています。沖縄県でも平成 15 年度から自動車交通騒音の測定を行っています。

この自動車騒音常時監視では、「騒音に係る環境基準（平成 10 年環境庁告示第 64 号）」に基づいて、自動車騒音の影響がある道路に面する地域における環境基準の達成状況の評価を実施しています。

平成 18 年度以降は、「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（平成 17 年 6 月 29 日付け環境省環境管理局长通知）」に基づき監視の実施計画を策定し、原則、5 年間で監視の対象となる地域全体の評価を行うこととしています。なお、県では新たに、平成 24 年度以降における県内の町村区域（全 71 評価区間）における原則 5 年間の自動車騒音常時監視の実施計画（以下、モニタリング計画という）を作成しました。これに従い県では、平成 24 年度から平成 28 年度までの原則 5 年間で、県内の町村区域における監視の対象となる地域の自動車騒音常時監視を行うこととしています。

### 2 評価対象道路

平成 27 年度は、西原町、与那原町、八重瀬町、嘉手納町、北中城村における幹線道路 14 評価区間（延長 14.8 km）に面する地域について、2,708 戸の住居等を対象に騒音に係る環境基準の達成状況の評価を行いました。（評価区間は表 1 参照）

### 3 評価方法（面的評価）

自動車騒音の常時監視は、評価区間（※1）を代表する地点で測定した騒音レベルから、各住居等（※2）の道路からの距離減衰や建物(群)の遮へいによる減衰等を考慮した推計式に基づき、幹線交通を担う道路（※3）の沿道（道路両端）から 50m までの範囲にある個々の住居等が受ける騒音レベルを算出し、評価区間内における全住居等のうち環境基準を超過する戸数及び超過する割合により評価することとされています。（以下「面的評価」といいます。）

※1「評価区間」とは、評価の実施にあたり、監視の対象となる道路を自動車の運行に伴う騒音の影響が概ね一定とみなせる区間に分割したものをいいます。

※2「住居等」とは、住居、病院、学校等をいいます。

※3「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 4 車線以上の市町村道を含みます。

#### 4 ローテーション

平成 18 年度より、環境省における事務処理基準の改正に伴い監視地域に関する基礎調査の実施頻度が明記され、効率的に適切な事務の遂行、ローテーションで評価区間を評価することが可能となりました。ここで、ローテーションとは、図 1 に示すとおり、過年度で報告された評価結果のうち、報告可能なものについては各年度の報告に含めるという考え方です。沖縄県で監視する必要のある評価区間の評価が一通り完了し、ローテーションが一巡した以降の評価結果は、地域全体の評価結果となり、環境改善状況の経年変化等を適切に把握することができます。

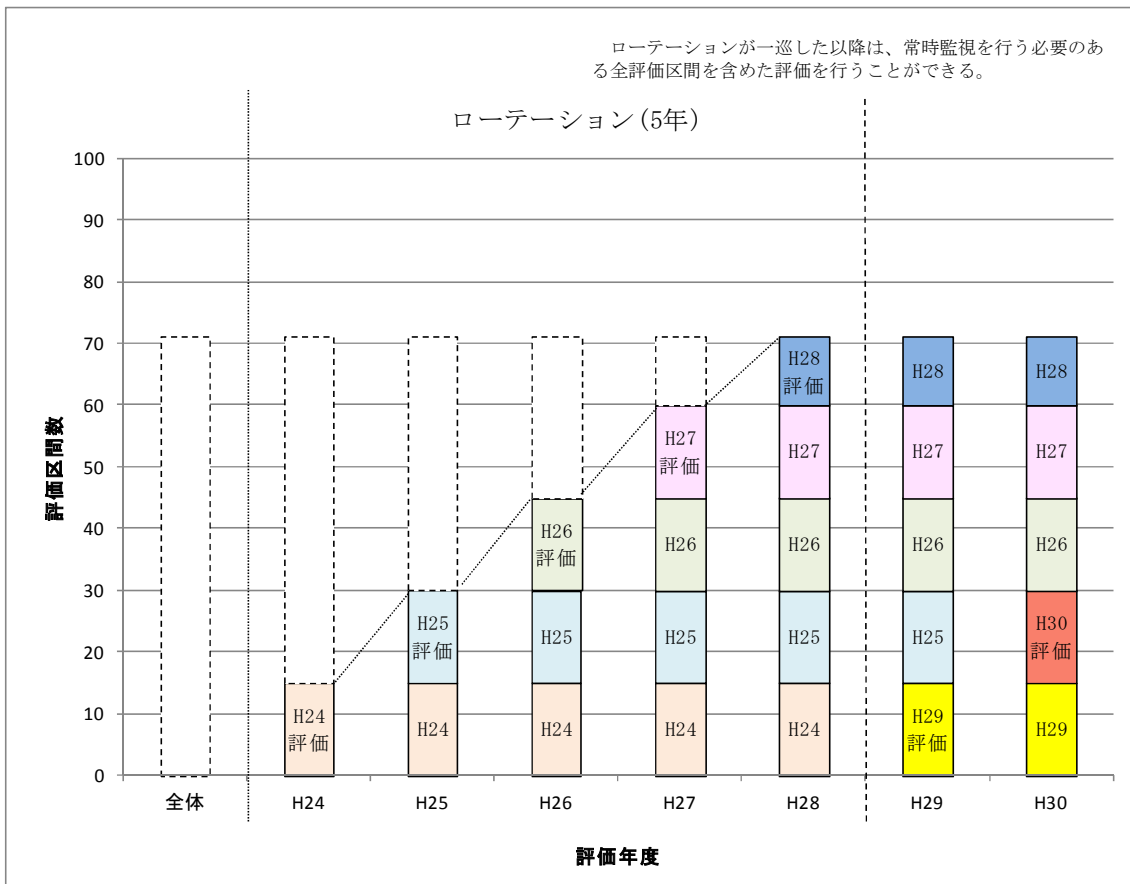
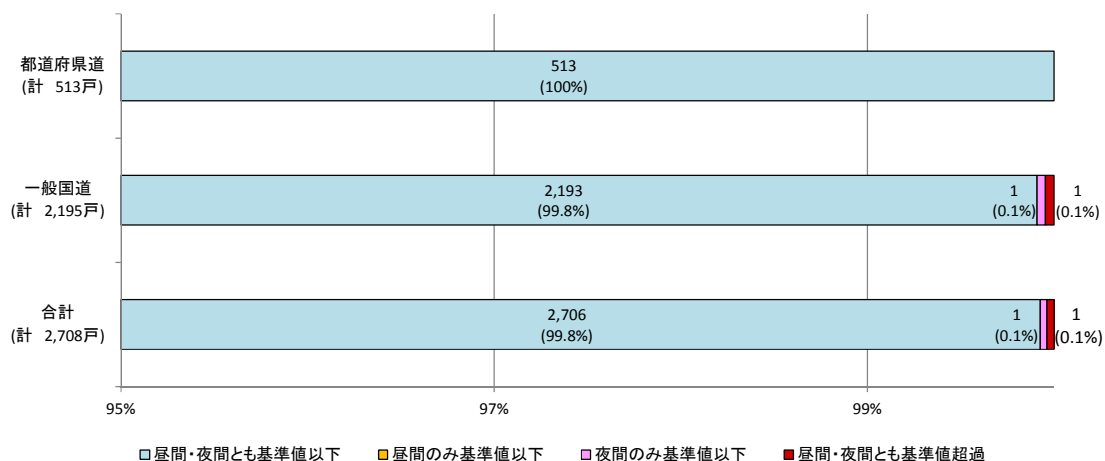


図 1 ローテーションの考え方

## 5 環境基準達成状況

### (1) 道路種類別における環境基準達成状況

モニタリング計画に従い平成 27 年度に面的評価を行った評価区間（延長）は一般国道 11 評価区間（延長 10.7km）、都道府県道で 3 評価区間（延長 4.1 km）の合計 14 区間（延長 14.8 km）で図 2 に示すとおり、評価の対象とされた 2,708 戸（一般国道 2,195 戸、県道 513 戸）のうち、一般国道では 0.2% (2 戸) の住居等が基準値を超過していましたが、それ以外は環境基準を満たす結果となりました。

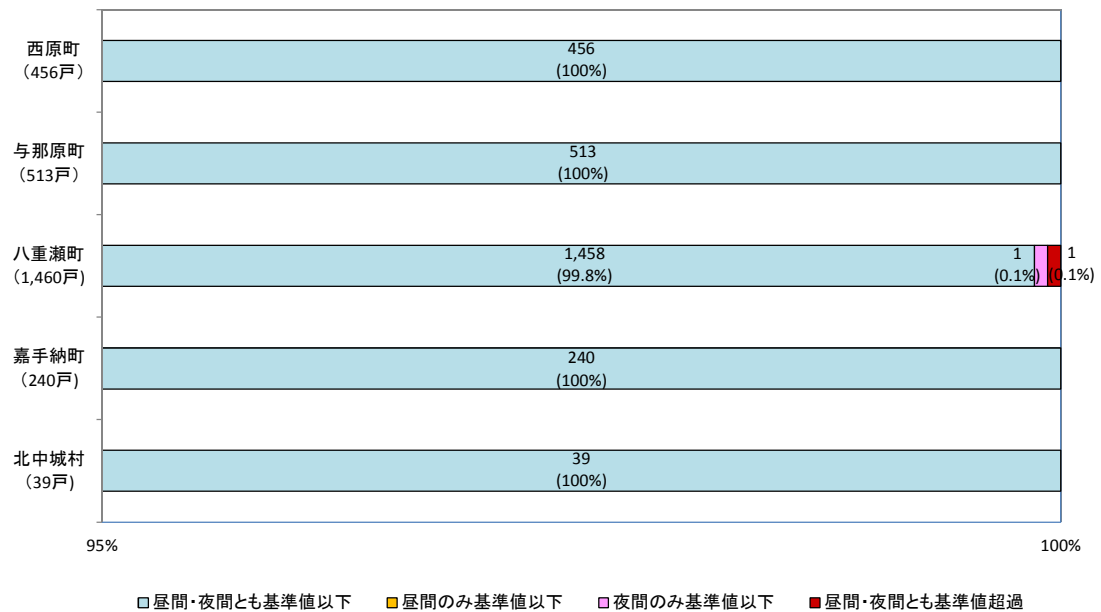


注. 1 グラフ内の数字および括弧内の数字は、それぞれ住居等戸数と全体に対する割合を示します。

図 2 道路種類別における環境基準達成状況

## (2) 町村別における環境基準達成状況

町村別における環境基準達成状況を図3に示すとおり、八重瀬町で0.2%（2戸）の住居等が基準値を超過していましたが、それ以外はすべて環境基準を満たす結果となりました。（図3参照）

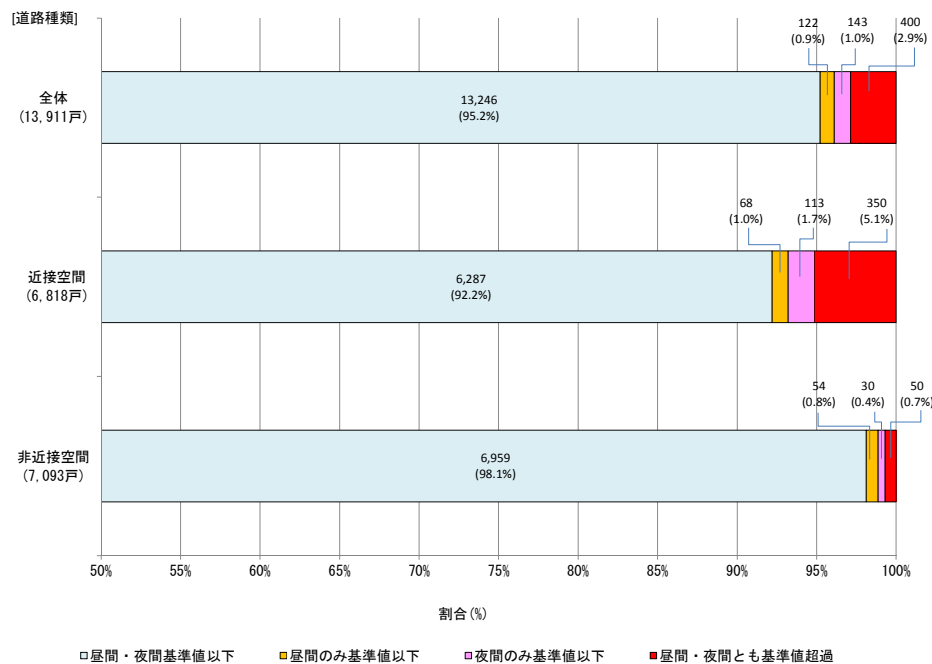


注.1 グラフ内の数字および括弧内の数字は、それぞれ住居等戸数と全体に対する割合を示します。

図3 町村別における環境基準達成状況

### (3) 全体および近接空間・非近接空間別における過年度評価を含めた環境基準達成状況

過去に実施した面的評価の結果を含めた全体の環境基準達成状況は、図 4 に示すとおり全体の 95.2% (13,246 戸) の住居等が昼夜とも環境基準を達していました。環境基準の超過状況については、0.9% (122 戸) の住居等が「昼間のみ基準値以下」、1.0% (143 戸) の住居等が「夜間のみ基準値以下」、2.9% (400 戸) の住居等が「昼間・夜間とも環境基準値を超過」していました。なお、近接空間・非近接空間別の環境基準達成状況は、近接空間では、92.2% (6,287 戸) の住居等が環境基準を満たしており、環境基準の超過状況については、1.0% (68 戸) の住居等が「昼間のみ基準値以下」、1.7% (113 戸) の住居等が「夜間のみ基準値以下」、5.1% (350 戸) の住居等が「昼間・夜間とも基準値超過」となりました。非近接空間では、98.1% (6,959 戸) の住居等が環境基準を満たしており、環境基準の超過状況については、0.8% (54 戸) の住居等が「昼間のみ基準値以下」、0.4% (30 戸) の住居等が「夜間のみ基準値以下」、0.7% (50 戸) の住居等が「昼間・夜間とも基準値超過」という結果となりました。



注.1 グラフ内の数字および括弧内の数字は、それぞれ住居等戸数と全体に対する割合を示します。

図 4 全体および近接空間・非近接空間別の環境基準達成状況

※4 「幹線道路を担う道路に近接する空間」（近接空間）とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により範囲が設定されています。

- ・ 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車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路 20メートル

※5 「非近接空間」とは、近接空間の背後地や幹線道路以外の道路に面する地域のことです。

別添資料 1

騒音に係る環境基準

騒音に係る環境基準は、環境基本法第 16 条第 1 項の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持されることが望ましい基準（以下、「環境基準」という。）のことをいいます。

一般地域

地域の類型	基準値	
	昼間	夜間
AA	50デシベル以下	40デシベル以下
A及びB	55デシベル以下	45デシベル以下
C	60デシベル以下	50デシベル以下

- 注) 1 時間の区分は、昼間を午前 6 時から午後 10 時までの間とし、夜間を午後 10 時から翌日の午前 6 時までの間とする。
- 2 AA を当てはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域とする。
- 3 A を当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。
- 4 B を当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。
- 5 C を当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。

道路に面する地域

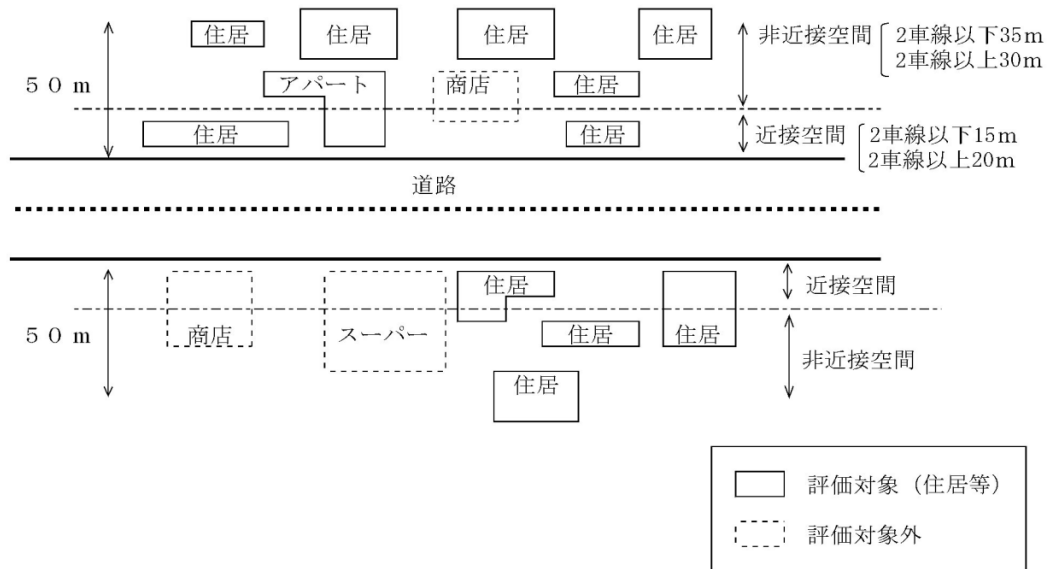
地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下

幹線交通を担う道路に近接する空間

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下
(備考) 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。	

別添資料2

面的評価を行う範囲



面的評価は道路端から 50 メートルにある住居等を対象とし、評価区間は、自動車の運行に伴う騒音が概ね一定とみなせる区間に分割します。

幹線交通を担う道路に近接する空間は、2 車線以下の車線を有する道路の場合は道路端から 15 メートル、2 車線を越える車線を有する道路の場合は道路端から 20 メートルまでの範囲とします。