平成20年度自動車交通騒音の状況について

平成20年12月18日（金）
環境省水・大気環境局自動車環境対策課直通：03－5521－8303
代表：03－3581－3351
課長：内藤 克彦（6520）
課長補佐：清水 将之（6526）
担当：金崎 孝行（6527）

環境省は、平成20年度に行った自動車騒音常時監視（騒音規制法に規定される都道府県及び騒音規制法上の政令市により自動車騒音の状況が監視されるもの）の報告に基づき、全国の自動車交通騒音の状況について取りまとめました。

I 平成20年度自動車交通騒音の状況の概要

1. 自動車騒音常時監視の実施状況について
   平成20年度は、全国178地方公共団体において、環境基準の達成状況の評価が実施された。評価の対象は、延長26,155kmの道路に面する地域の、4,632千戸の住居等である。平成19年度に比べて評価の対象は、道路延長で5,375km、住居等で771千戸増加している。なお評価の対象となる住居等は、道路端から50mの範囲にあるものとしている。

2. 環境基準達成状況
   (1) 全体の状況
      評価の対象とされた4,632千戸のうち、昼間（6時～22時）又は夜間（22時～6時）で環境基準を超過していたのは475千戸（10%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは229千戸（5%）であった。
      幹線交通を担う道路に近接する空間における1,937千戸のうち、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは333千戸（17%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは160千戸（8%）であった。
      環境基準の達成状況の経年変化は、各年で評価の対象としている住居等の違いを考慮する必要はあるが、報告された範囲では近年緩やかな改善傾向にある。

   (2) 道路種類別の状況
      全体を道路種類別に分けて集計したところ、昼間又は夜間で環境基準を超過していた割合が最も高かったのは一般国道であり、1,375千戸のうち208千戸（15%）であった。

   この状況は後日、（独）国立環境研究所が運営するインターネットサイト「全国自動車交通騒音マップ（環境GIS自動車交通騒音実態調査報告）」においても、地図と共に情報提供する。
   インターネットアドレス http://www-gis.nies.go.jp/noise/car/
平成20年度自動車交通騒音の状況

1. 自動車騒音常時監視の実施状況について

(1) 施行状況

自動車騒音常時監視は、騒音規制法に規定され、都道府県及び騒音規制法上の政令市（特別区を含む。）が自動車騒音の状況を監視し、環境省へ報告するものである。自動車騒音常時監視は、騒音規制法の改正により平成12年度に96地方公共団体で始まったが、新たな中核市・特例市の誕生等に伴い、騒音規制法上の政令市の数が年々増加し、平成20年度は178地方公共団体（47都道府県、17政令指定都市、39中核市、43特例市、32その他の騒音規制法上の政令市（特別区を含む。））において行われた（図1）。

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、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することとしており、自動車騒音の状況把握の必要に応じて、騒音の測定を行うこととしている。ここで評価の対象となる範囲は、道路端の両側から50mの範囲にある住居等としている。平成20年度は178地方公共団体において、環境基準の達成状況の評価が実施された（表1）。

図1 自動車騒音常時監視を実施する地方公共団体数の推移

表1 自動車騒音常時監視を実施した地方公共団体（平成20年度）
（2）評価の対象とされた道路・住居等の状況

平成20年度は、延長26,155kmの道路（高速自動車国道1,055km、都市高速道路110km、一般国道9,687km、都道府県道13,834km、4車線以上の市区町村道1,426km、その他の道路42km）に面する地域について、4,632千戸の住居等を対象に、環境基準の達成状況の評価が実施された（図2）。

47都道府県が全体データに占める割合は、上位10都道府県で7割を占める（表2）。平成19年度に比べて評価対象は、道路延長で5,375km、住居等で771千戸増加している。

道路種類別に評価区間（評価対象区間（自動車騒音の影響が概ね一定とみなせる区間に分割したもの。）の延長を集計したところ、総延長に対する各道路の割合（抽出率）は、1.6%〜17.7%であり（表3）、一般国道が最も高く、市区町村道が最も低くなっている。

評価区間の総数は16,020区間で、評価区間の平均延長は1.6（km/区間）であった（表4）。

図2 自動車騒音発達臨時監視における評価対象数

表2 都道府県別の評価対象住居等割合

<table>
<thead>
<tr>
<th>都道府県名</th>
<th>評価対象住居等</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>戸数（千戸）</td>
</tr>
<tr>
<td>1.大阪府</td>
<td>654</td>
</tr>
<tr>
<td>2.東京都</td>
<td>555</td>
</tr>
<tr>
<td>3.北海道</td>
<td>385</td>
</tr>
<tr>
<td>4.愛知県</td>
<td>346</td>
</tr>
<tr>
<td>5.福岡県</td>
<td>298</td>
</tr>
<tr>
<td>6.神奈川県</td>
<td>296</td>
</tr>
<tr>
<td>7.兵庫県</td>
<td>259</td>
</tr>
<tr>
<td>8.静岡県</td>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>9.栃木県</td>
<td>151</td>
</tr>
<tr>
<td>10.千葉県</td>
<td>149</td>
</tr>
<tr>
<td>その他(37府県)</td>
<td>1,371</td>
</tr>
<tr>
<td>計</td>
<td>4,632</td>
</tr>
</tbody>
</table>

表3 道路延長に占める評価延長の割合

<table>
<thead>
<tr>
<th>道路種類</th>
<th>総延長(km)</th>
<th>評価区間延長(km)</th>
<th>割合(抽出率)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>高速自動車国道</td>
<td>7,560</td>
<td>1,055</td>
<td>14.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>都市高速道路</td>
<td>719</td>
<td>110</td>
<td>15.3%</td>
</tr>
<tr>
<td>一般国道</td>
<td>54,736</td>
<td>9,687</td>
<td>17.7%</td>
</tr>
<tr>
<td>都道府県道</td>
<td>129,393</td>
<td>13,834</td>
<td>10.7%</td>
</tr>
<tr>
<td>市区町村道</td>
<td>1,012,088</td>
<td>1,426</td>
<td>0.1%</td>
</tr>
<tr>
<td>その他の道路</td>
<td>-</td>
<td>42</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>計</td>
<td>1,371</td>
<td>29.6%</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

表4 道路種類別の評価区間の数と平均延長

<table>
<thead>
<tr>
<th>道路種類</th>
<th>評価区間延長(km)</th>
<th>評価区間延長(区間)</th>
<th>平均延長(km/区間)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>高速自動車国道</td>
<td>1,055</td>
<td>832</td>
<td>1.3</td>
</tr>
<tr>
<td>都市高速道路</td>
<td>110</td>
<td>103</td>
<td>1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>一般国道</td>
<td>9,687</td>
<td>6,030</td>
<td>1.6</td>
</tr>
<tr>
<td>都道府県道</td>
<td>13,834</td>
<td>7,762</td>
<td>1.8</td>
</tr>
<tr>
<td>市区町村道</td>
<td>1,426</td>
<td>1,263</td>
<td>1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>その他の道路</td>
<td>42</td>
<td>30</td>
<td>1.4</td>
</tr>
<tr>
<td>計</td>
<td>26,155</td>
<td>16,020</td>
<td>1.6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

※1・平成12年度は、道路種類別内訳が不明。
・端数処理の関係で、合計値が合わないことがある。
※2・出典：道路統計年報2009（平成21年9月国土交通省）より。
・都市高速道路の延長は、都道府県道路と市区町村道路延長を重複計上。
2. 環境基準の達成状況
（1）全体の状況
全体で集計したところ、評価の対象とされた4,632.4 千戸のうち、昼間（6時〜22時）又は夜間（22時〜6時）で環境基準を超過していたのは474.7 千戸（10.2％）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは228.7 千戸（4.9％）であった（図3）。
幹線交通を担う道路に近接する空間※3の基準値が適用される地域における1,936.7 千戸について、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは332.8 千戸（17.2％）、昼夜間とも環境基準を超過していたのは159.6 千戸（8.2％）となっている。
一方、非近接空間※3における2,695.7 千戸について、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは141.9 千戸（5.3％）、昼夜間とも環境基準を超過していたのは69.0 千戸（2.6％）となっている。

（2）道路種類別の状況
全体を道路種類別に分けて集計したところ、昼間又は夜間で環境基準を超過していた割合が最も高かったのは一般国道であり、1,375.3 千戸のうち207.6 千戸（15.1％）であった（図4）。

図3 環境基準の達成状況の評価結果（全体）

図4 環境基準の達成状況の評価結果（道路種類別・全体）
※3 下線付きの語句の説明は、本資料の末にある。
道路種類別に、幹線交通を担う道路に近接する空間、非近接空間別に集計した結果を、図5、図6に示す。幹線交通を担う道路に近接する空間において、昼間又は夜間で環境基準を超過していた割合が最も高かったのは、一般国道で、565.1千戸中140.7千戸(24.9%)であった。また、非近接空間において、昼間又は夜間で環境基準を超過していた割合が最も高かったのは、高速自動車国道で、44.7千戸中4.6千戸(10.3%)であった。

<table>
<thead>
<tr>
<th>高速自動車国道 [233千戸]</th>
<th>都市高速道路 [144千戸]</th>
<th>一般国道 [565.1千戸]</th>
<th>都道府県道 [1,063.9千戸]</th>
<th>市区町村道 [363.8千戸]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
</tr>
<tr>
<td>昼夜とも</td>
<td>昼のみ</td>
<td>夜のみ</td>
<td>昼夜とも</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21.2 (91.3)</td>
<td>0.5 (2.0)</td>
<td>1.4 (6.2)</td>
<td>379.2 (87.9)</td>
<td>1.3 (3.2)</td>
</tr>
<tr>
<td>12.8 (87.7)</td>
<td>0.8 (5.6)</td>
<td>0.9 (6.5)</td>
<td>22.3 (1.5)</td>
<td>0.5 (2.1)</td>
</tr>
<tr>
<td>424.3 (75.1)</td>
<td>6.1 (11.0)</td>
<td>6.4 (12.3)</td>
<td>34.4 (4.2)</td>
<td>0.5 (2.1)</td>
</tr>
<tr>
<td>902.5 (84.8)</td>
<td>76.3 (7.2)</td>
<td>74.5 (7.0)</td>
<td>40.1 (89.7)</td>
<td>4.3 (10.3)</td>
</tr>
<tr>
<td>319.9 (87.9)</td>
<td>20.5 (5.7)</td>
<td>19.6 (5.4)</td>
<td>76.3 (7.2)</td>
<td>2.1 (5.6)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

図5 環境基準の達成状況の評価結果
（道路種類別・幹線交通を担う道路に近接する空間）

<table>
<thead>
<tr>
<th>高速自動車国道 [44.7千戸]</th>
<th>都市高速道路 [25.4千戸]</th>
<th>一般国道 [810.2千戸]</th>
<th>都道府県道 [1,445.1千戸]</th>
<th>市区町村道 [395.0千戸]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
<td>単位 上段 住居等戸数 (千戸) 下段 (比率 (%))</td>
</tr>
<tr>
<td>昼夜とも</td>
<td>昼のみ</td>
<td>夜のみ</td>
<td>昼夜とも</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>46.1 (89.7)</td>
<td>1.7 (3.2)</td>
<td>2.7 (6.1)</td>
<td>379.2 (88.0)</td>
<td>1.3 (3.2)</td>
</tr>
<tr>
<td>23.4 (92.1)</td>
<td>0.5 (2.1)</td>
<td>0.6 (2.7)</td>
<td>50.1 (96.4)</td>
<td>1.5 (3.1)</td>
</tr>
<tr>
<td>743.4 (91.8)</td>
<td>34.4 (4.2)</td>
<td>35.2 (4.9)</td>
<td>1,393.2 (90.4)</td>
<td>2.3 (1.8)</td>
</tr>
<tr>
<td>1,393.2 (90.4)</td>
<td>23.3 (1.8)</td>
<td>21.5 (1.5)</td>
<td>1,393.2 (90.4)</td>
<td>2.3 (1.8)</td>
</tr>
<tr>
<td>379.2 (88.0)</td>
<td>52.5 (13.1)</td>
<td>37.4 (10.0)</td>
<td>379.2 (88.0)</td>
<td>1.3 (3.2)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

図6 環境基準の達成状況の評価結果（道路種類別・非近接空間）
（3）複合断面道路の状況

全国で評価の対象とされた住居等のうち、複合断面道路に面する地域にあるとされた地域に面する地域にあるとされた144.0千戸について集計した結果を図7に示す。昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは34.9千戸（24.2%）であった。

幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値が適用される地域における61.2千戸について、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは18.9千戸（30.9%）、昼夜間とも環境基準を超過していたのは12.4千戸（20.3%）となっている。

（4）経年変化の状況

平成12年度から平成20年度まで、環境基準の達成状況の経年変化を図8に示す。各年で評価の対象としている住居等の違いを考慮する必要はあるが、環境基準の達成状況は、近年を比較すると緩やかな改善傾向にあり。

図7 環境基準の達成状況の評価結果（複合断面道路に面する地域）

図8 環境基準の達成状況の評価結果（全国・経年変化）

※3 下線下付きの語句の説明は、本資料の末にある。
※4 「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長通知）に基づき監視の実施計画を策定しており、原則として平成18年度以降5年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る。
3．騒音測定の地点における状況

幹線交通を担う道路に近接する空間のうち、環境基準の類型が当てはめられている地域にある測定地点における、夜間の騒音測定結果について、環境基準の基準値と比較判定したものを図9に示す。夜間に環境基準の基準値(65dB)を超過する割合が最も大きかったのは一般国道であり（52.0%、2,269地点中1,179地点）、6dB以上超過する割合が最も大きかったのも一般国道であった（14.7%、2,269地点中332地点）。なお、図9に示される値は、個別の住居等へ到達する騒音の状況が不明であるから、環境基準の達成状況を表すものではない。

図9 幹線交通を担う道路に近接する空間にある地点における騒音状況（夜間）