

環管自発第 050629002 号  
平成 17 年 6 月 29 日

都道府県知事  
騒音規制法政令市市長 殿

環境省環境管理局長

### 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

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は、地方自治法第 245 条の 9 第 1 項及び第 3 項に基づき、「自動車騒音の状況の常時監視に係る法定受託事務の処理基準について（平成 12 年 5 月 18 日環大二第 53 号）」において通知しているが、その後の監視実務の経験や科学的知見の蓄積にはめざましいものがあること、及び三位一体補助金改革に伴い税源移譲された常時監視に係る事務を的確に執行するための指針的事項を定めることが求められていることを受け、この通知の全部を別添のとおり改正することとしたので通知する。

都道府県及び騒音規制法施行令第 4 条に規定する市町村（特別区を含む。以下、「騒音規制法政令市」という。）におかれては、改正後の処理基準に基づき、平成 18 年度の常時監視に係る実施計画を今年度内に決定し、当該実施計画に基づき、監視地域に関する基礎調査、自動車騒音の状況の把握を適切に行い、今後の貴管内に係る常時監視の実施に万全を期されたい。なお、平成 18 年度の自動車騒音の状況の常時監視に係る実施計画については、可及的速やかに当職あて報告下さるようお願いする。

おって、改正した処理基準に関する技術的事項については、別途通知することとしている。

以 上

## 第1 目的

自動車騒音の状況の常時監視は、自動車騒音の状況及び対策の効果等を把握し、自動車騒音公害防止の基礎資料となるよう、道路を走行する自動車の運行に伴い発生する騒音に対して地域が曝される年間を通じて平均的な状況について、全国を通じて継続的に把握することを目的とする。

## 第2 定義等

### 1. 用語

- (1) 住居等とは、住居、学校、病院、及びこれに類するものをいう。
- (2) 車線とは、一縦列の自動車（二輪のものを除く。）が安全かつ円滑に走行するために必要な幅員を有する帯状の車道の部分をいう。
- (3) 道路端とは、道路の敷地（敷地内に複数の道路の管理者が存在する場合は、各道路の管理者が管理する敷地）の境界線をいう。
- (4) 監視地域とは、監視の対象となる地域のことであり、原則として2車線以上の車線を有する道路（市町村道にあっては、特別区道を含むものとし、原則として4車線以上の区間に限る。）に面する地域であり、住居等が存在する地域とする。
- (5) 昼間とは、午前6時から午後10時までの間をいう。
- (6) 夜間とは、午後10時から翌日の午前6時までの間をいう。
- (7) 面的評価とは、「騒音に係る環境基準（平成10年環境庁告示第64号）」（以下、「環境基準」という。）に示される、環境基準の達成状況の道路に面する地域としての評価をいう。
- (8) 評価区間とは、面的評価の実施に当たり、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う。
- (9) 残留騒音とは、音響的に明確に識別できる騒音を除いた残りの騒音をいう。
- (10) 騒音発生強度とは、面的評価の対象となる道路の音源より発生する自動車騒音の大きさをいう。
- (11) 受音点とは、個別の住居等における騒音の影響を受けやすい面を代表する点をいう。

### 2. 地域及び道路に応じた環境基準の適用

- (1) 道路に面する地域は、自動車の運行に伴う騒音が支配的な音源である地域とする。
- (2) 道路に面する地域において、環境基準の地域の類型が当てはめられていない場合、当該地域の類型は、Bが当てはめられているとみなすものとする。ただし、当該地域の類型にBが当てはめられているとみなすことが不適当な場合は、A又はCの類型が当てはめられているとみなすものとする。
- (3) 面的評価を行おうとする範囲に、環境基準の地域の類型がA Aである地域が存在する場合は、当該地域に属する住居等については、地域の類型がA Aに係る環境基準の基準値を適用し、面的評価を行うものとする。
- (4) 環境基準でいうところの幹線交通を担う道路は、未供用の道路を除き、2車線以上の車線を有する道路にあって、次のいずれかに該当するものとする。
  - 1) 道路法（昭和27年法律第180号）第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道にあっては、特別区道を含むものとし、4車線以上の区間に限る。）
  - 2) 道路法第56条に基づき国の指定する主要な市道。
  - 3) 港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第5項に規定する道路（前2項に掲げる道路と有機的な連携を担う道路に限る。）
- (5) 環境基準でいうところの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車線を超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する。

### 3. 騒音の測定等

- (1) 騒音レベルの評価手法は、等価騒音レベルによるものとする。
- (2) 騒音の測定を行う場合は、計量法（平成4年法律第51号）第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。
- (3) 騒音の測定に関する方法、自動車の交通量及び速度の測定に関する方法は、別途通知するものとする。

### 第3 監視

監視は、毎年、実施計画の策定、監視地域に関する基礎調査、自動車騒音の状況の把握を行うことにより実施するものとする。

#### 1. 基本的事項

- (1)自動車騒音の状況の把握は、面的評価の方法によるものとする。
- (2)面的評価は、道路端から50メートルにある全ての範囲を対象とする。
- (3)面的評価は、監視の対象となる道路について、評価区間に分割し、評価区間ごとに行うものとする。
- (4)評価区間は、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するものとする。
- (5)評価区間の分割は、原則として道路の平面線形に直行する線（法線）に平行となるように設定する。
- (6)評価区間は、市町村（特別区を含む。）の行政界で分割されているものとする。

#### 2. 実施計画の策定

実施計画の策定は、毎年の監視について、一定の水準が確保され、かつ効率的に実施されるために、次の項目を定めることにより行うものとする。

- (1)監視地域に関する基礎調査の計画
- (2)監視の対象となる道路
- (3)面的評価の計画
- (4)その他、自動車騒音の状況の把握を適切に行うために必要と認められること

#### 3. 監視地域に関する基礎調査

監視地域に関する基礎調査は、土地利用状況の把握、道路の構造等の把握、道路交通情勢の把握により行うものとする。

##### (1)土地利用状況の把握

###### 1)基本的事項

毎年の沿道状況の把握の実施の判断に必要な、次に示す各項目を確認するものとする。

都市計画区域、用途地域の指定について、変更の有無

面的評価の対象となる道路に面する地域周辺で、道路網・道路改良（改築）の状況の変化、相当程度の土地利用の変化及び地形の改変の有無

その他、沿道状況の把握の実施を判断するために必要な事項

###### 2)頻度

原則として、毎年行うものとする。特段の事情がある場合においても、5年を超えない期間内に土地利用状況の把握を再度行い、情報の更新を行うものとする。

##### (2)道路交通情勢の把握

###### 1)基本的事項

面的評価の対象となる道路の設定のため、既存の資料により、道路交通情勢を調査するものとし、所管地域の範囲にある道路を対象として、次に示す各項目を調査するものとする。

道路の位置、名称、延長、自動車の交通量及び速度

その他面的評価を適切に行う上で必要な事項

###### 2)頻度

道路交通情勢に係るデータの更新は、次の場合において行うものとする。

新たな評価区間の設定又は変更があった場合

道路交通情勢に関する既存の資料が更新された場合

##### (3)道路の構造等の把握

###### 1)基本的事項

自動車騒音の発生源と住居等の位置関係を明らかにするとともに、騒音対策状況を把握する基礎資料を得るため、面的評価の対象となる道路について、道路構造、環境保全措置の実施状況、併設道路の有無を調査するものとする。

###### 2)頻度

原則として、毎年行うものとする。特段の事情がある場合においても、5年を超えない期間内に道路の構造等の把握を再度行い、情報の更新を行うものとする。

#### 4. 面的評価

面的評価は、沿道状況の把握、騒音発生強度の観測、騒音暴露状況の把握を行うことにより実施するものとする。

##### (1) 沿道状況の把握

###### 1) 基本的事項

沿道状況の把握は、評価区間ごとに、評価区間内に存在する住居等の属性、地域の残留騒音について調査することにより行うものとする。

###### 住居等の属性

ア 建物の存在する位置、住居等の戸数、個別の住居等が属する環境基準の類型について、把握するものとする。

イ 住居等へ到達する自動車騒音に係る面的評価の精度を確保するため、必要に応じて、周辺の地形、建物用途、建物形状、建物周辺の障害物の存在状況について、把握するものとする。

###### 地域の残留騒音

住居等が暴露される騒音について、1年を通じて平均的な状況を評価するために必要な、住居等を取り巻く残留騒音を調査するものとする。

###### 2) 頻度

沿道状況の把握に係る情報の更新は、次のとおり行うものとする。

原則として5年ごとに更新する。

評価対象道路について、土地利用状況の把握により、相当程度の変化が認められた場合には、速やかに更新するものとする。

特段の事情がある場合においても、10年を超えない期間内に沿道状況の把握を再度行い、情報の更新を行うものとする。

##### (2) 騒音発生強度の把握

騒音発生強度の把握は、現地における測定によることを基本とし、沿道騒音レベルを実測する方法、または、自動車の交通量及び速度の実測結果により推計する方法によるものとする。

###### 1) 基本的事項

自動車の交通量及び速度の実測結果により推計する方法は、昼間及び夜間について、時間帯別に平均的な走行状況が不明な場合など、当該方法により騒音発生強度の把握を行うことが不適当な場合は、適用しないこととする。

次のいずれかに該当する場合は、現地における測定によらないことができる。

ア 各評価区間を道路構造、交通流等の観点から、音響特性が類似する評価区間群に整理し、類似する評価区間にあるいずれかの沿道騒音レベルを、整理した評価区間群の全体を代表する騒音レベルとして準用できる場合

イ 評価の対象となる道路を走行する自動車の交通量が非常に少なく、評価区間で評価の対象となる全ての住居等について、環境基準の基準値を超過しないことが明らかな場合

###### 2) 頻度

原則として5年以内に1回以上、騒音発生強度の把握を行うものとする。

次に示す状況がある場合には、毎年監視の中で、騒音発生強度の把握を行うものとする。

ア 面的評価の対象となる道路を走行する自動車の交通量及び速度について、相当程度の増減が生じるような道路網の新たな形成、大規模な道路の改良、大規模な都市開発がある場合

イ 面的評価を行う地域の範囲又はその周辺において、評価の対象となる住居等の属性の状況について、相当程度の変化が生じるような大規模な都市開発等がある場合

ウ 面的評価の対象となる道路について、毎年、騒音発生強度を把握することが特に必要な場合

###### 3) 時期

騒音発生強度は、年間を通じて平均的な状況を観測するものとし、各評価区間について、年間を通じた観測結果の平均、又は年間を通じて平均的な状況を呈する日における観測結果のいずれかによるものとする。

#### 4)方法

##### 【沿道騒音レベルの実測による方法】

道路端の一侧で、当該評価区間を代表する地点を1点選定するものとする。ただし、道路端の一侧による沿道騒音レベルによる面的評価が、十分な精度を確保できない場合には、必要に応じて、評価区間の分割、測定地点の追加等、適切な措置を講じるものとする。

沿道騒音レベルの測定を行う場合は、地点ごとに昼間、夜間の両方について、騒音の測定を行うものとし、原則として、昼間及び夜間の時間の区分ごとに全時間を通じて騒音レベルを連続測定するものとする。ただし、区分ごとの全時間は、統計的に十分な精度を確保し得る範囲内で、騒音レベルの変動等の条件に応じて、実際に測定する時間を短縮することができる。

自動車騒音以外の騒音で、原因者が特定可能な騒音は、除外するものとする。

交通量が少なく間欠的な場合は、観測時間別の残留騒音レベル及び自動車1台当たりの車種別単発騒音暴露レベルを測定することにより基準時間帯の等価騒音レベルを計算によって求める方法によることができる。

##### 【自動車の交通量及び速度の実測結果により推計する方法】

評価区間を走行する自動車の平均的な走行状況として、車種別交通量及び速度を、時間帯別に調査するものとする。

自動車の交通量及び速度の測定は、走行方向別に、昼間及び夜間の両方について行われるものとする。

自動車の交通量及び速度は、騒音発生強度を適切に把握するために必要な位置で測定されるものとする。

自動車の交通量及び速度の実測結果により、騒音発生強度を推計するに当たっては、評価区間の状況を踏まえて最も適切に推計できる手法によるものとする。

#### (3)騒音暴露状況の把握

騒音暴露状況の把握は、評価区間ごとに当該評価区間内の全ての住居等のうち、環境基準の基準値を超過する戸数及び超過する割合を把握することにより行うものとする。この場合において、住居等に到達する騒音レベルを把握する方法は、評価区間にある個々の受音点で把握する方法、又は評価区間を代表する受音点で把握する方法のいずれかによることを基本とする。

##### 1)基本的事項

対象とする地域の範囲は、監視の対象となる地域の範囲とする。ただし、沿道状況の把握の結果が得られていない場合にあっては、この限りではない。

評価区間を代表する受音点で把握する方法は、評価区間を代表する受音点を選定できない場合など、当該方法により騒音暴露状況の把握を行うことが不適当な場合は、適用しないこととする。

次に示す状況を呈する評価区間にあっては、評価区間にある個々の受音点で把握する方法、又は評価区間を代表する受音点で把握する方法によらないことができる。

ア 騒音発生強度が小さく、評価区間内にある全ての住居等が環境基準の基準値を下回る事が明らかな場合。

イ 評価区間内の沿道利用が極めて限定的であり、既知の面的評価の結果等を準用できる場合。

##### 2)頻度

原則として、毎年行うものとする。この場合において、過年度における沿道状況の把握の結果及び騒音発生強度の把握の結果が妥当と認められる場合は、これらを用いて騒音暴露状況の把握を行ってよいものとする。

##### 3)方法

##### 【評価区間にある個々の受音点で把握する方法】

沿道状況の把握の結果によって明らかにされる個々の受音点を評価点とし、それぞれの評価点における騒音レベルを評価することにより行うものとする。

道路の構造等の把握の結果に基づいて、評価区間における自動車騒音の発生源となる音源を、評価の必要に応じた適切な位置に設定する。

騒音発生強度の把握の結果に基づいて、で設定された音源から発せられる音の大きさを算定するものとする。この場合において、道路交通情勢の把握の結果を、必要に応じて用いることができるものとする。

評価点における騒音レベルの評価は、原則として、で設定された音源から評価点に到達するまでの音の伝搬経路における減衰等の音の大きさの変化を適切に算定し、評価点に到達する騒音レベルを環境基準の基準値と比較することにより行うものとする。この場合において、残留騒音は、評価点における騒音レベルに含まれるものとする。

#### 【評価区間を代表する受音点で把握する方法】

沿道状況の把握の結果に基づいて、評価区間の受音点を代表できる位置に評価点を設定し、それぞれの評価点における騒音レベルを評価することにより行うものとする。この場合において、評価点は、原則として評価区間の道路端から道路の平面線形に直行する線（法線）に沿った距離ごとに設定されるものとする。

評価点の設定に当たっては、1つの受音点が複数の評価点に重複して代表されることが無いようにする。

評価点における騒音レベルの評価は、原則として、評価区間における自動車騒音の発生源となる音源から評価点に到達するまでの音の伝搬経路における減衰等の音の大きさの変化を適切な方法により把握し、評価点に到達する騒音レベルを環境基準の基準値と比較することにより行うものとする。この場合において、残留騒音は、評価点における騒音レベルに含まれるものとする。

評価点における騒音レベルの評価に当たっては、評価区間における自動車騒音の発生源となる音源は評価の必要に応じた適切な位置に設定されるものとし、当該音源から発せられる音の大きさは騒音発生強度の把握の結果に基づいて推定されるものとする。

#### 4) 評価点における留意事項

住居等における騒音レベルは、当該住居等が複数の評価区間に属する場合にあっては、その属する評価区間における自動車騒音の全てを評価した1つの値であるものとする。

騒音対策の一環として、公的資金により住居等に防音措置が実施されている場合の環境基準の達成状況の評価は、原則として、住居等の用に供される建物の屋内へ透過する騒音に係る基準に基づいて評価することにより行うものとする。

騒音レベルを環境基準の基準値と比較・判定するに当たっては、騒音レベルは、小数点以下第一位を四捨五入し整数に丸めた上で、環境基準の基準値と比較・判定するものとする。

## 第4 報告

### 1. 方法

- (1)年に一度、報告の依頼において定められる方法により、報告するものとする。
- (2)報告に当たって評価区間は、騒音暴露状況の把握までに設定された連続する評価区間について、面的評価の対象とされた道路を走行する自動車の交通量が概ね一定であり、地域の形成が概ね一定とみなされる連続する区間を一つの単位として、合算されるものとする。

### 2. 報告事項

報告に当たっては、監視の対象とする道路の全ての評価区間を報告の対象とし、次に示す事項を報告するものとする。

- (1)評価区間ごとに住居等の騒音暴露状況、道路の状況、環境保全措置の実施状況
- (2)複数の評価区間に重複して計上される住居等の状況
- (3)騒音発生強度の把握において調査された沿道騒音レベル、自動車の交通量及び速度
- (4)評価区間及び騒音発生強度の把握の地点に関する地理情報
- (5)その他、各年の報告の依頼において、必要とされた事項

### 3. 精度

- (1)延長の単位はキロメートル(km)とし、原則として、小数点以下第二位を四捨五入し、小数点以下第一位に丸めるものとする。この場合において、ゼロでない数字を四捨五入した結果ゼロになる場合は、四捨五入する小数点以下の桁を繰り下げ、有効数字一桁が確保されるものとする。

- (2)騒音の測定の結果の単位はデシベル(dB)とし、小数点以下第一位を四捨五入し、整数に丸めるものとする。
- (3)自動車の交通量の単位は台とし、整数とする。
- (4)自動車の走行速度の単位は毎時あたりキロメートル(km/h)とし、小数点以下第二位を四捨五入し、小数点第一位に丸めるものとする。
- (5)住居等の数の単位は戸とし、整数とする。
- (6)割合の単位はパーセント(%)とし、小数点以下第二位を四捨五入し、小数点第一位に丸めるものとする。

#### 附則

- 1. 自動車騒音の状況の把握に当たっては、地域において特段の事情があると認められる場合に限り、当分の間、面的評価ではない方法によることができるものとする。
- 2. 以下の通達を廃止する。  
「自動車騒音の状況の常時監視に係る法定受託事務の処理基準について」  
(平成12年5月18日環大二第53号環境庁大気保全局長通達)