

交通騒音モニタリングのあり方の検討について（報告）

1．交通騒音に係る環境基準

交通騒音に係る環境基準は、環境基本法第 16 条第 1 項の規定に基づき、自動車騒音、航空機騒音、新幹線鉄道騒音について定められている。

【自動車】 騒音に係る環境基準について（平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号）

【航空機】 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）

【新幹線鉄道】新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（昭和 50 年 7 月 29 日環境庁告示第 46 号）

2．環境基準の類型を当てはめる地域の指定

交通騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定は、都道府県知事の法定受託事務とされており、地方自治法第 245 条の 9 の規定に基づき、事務処理基準が通知されている。

【自動車】 騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について（平成 13 年 1 月 5 日環大企第 2 号環境庁大気保全局長通達）

【航空機】 航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について（平成 13 年 1 月 5 日環大企第 1 号環境庁大気保全局長通達）

【新幹線鉄道】新幹線鉄道騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について（平成 13 年 1 月 5 日環大企第 3 号環境庁大気保全局長通達）

3．常時監視

交通騒音に係る常時監視は、自動車騒音だけが都道府県知事の法定受託事務とされており、地方自治法第 245 条の 9 の規定に基づき、事務処理基準が通知されている。

【自動車】 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）

今回(6月29日付け)改正

【自動車】 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

4．交通騒音のモニタリング

自動車騒音に関しては、平成 10 年 5 月に中央環境審議会より、「騒音の評価手法の在り方について」答申を得ているところ。

自動車騒音の常時監視については、同答申の趣旨を再確認し、監視の質を確保しつつ、効率的に実施できる体制の確立を目的として、今般、処理基準を改正。

航空機騒音及び新幹線鉄道騒音に関して、個別にモニタリングに係る現状と課題等を整理しているところ。今後、自動車騒音、航空機騒音、新幹線鉄道騒音に関する環境基準の類型を当てはめる地域の指定の現況を踏まえ、その在り方に関する検討を通じて、交通騒音モニタリングのあり方について検討して参りたい。

自動車騒音常時監視の処理基準の改正について

1. 改正のポイント

道路に面する地域の騒音暴露状況について、監視の質を確保しつつ、効率的・合理的に広い範囲を把握するため、自動車騒音の状況の常時監視に関する事務処理基準を全面改正し、以下のように、「監視対象の明確化」、「測定・作業等頻度の規定」、「騒音把握手法の拡張」を行う。同時に、事務内容を整理し、慣習的な実施、欠落していた判断基準等を事務に規定し、事務の適正な実施を図ることにより、全国的な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ための基礎資料とされることが期待される。

- 監視対象の明確化** : 監視対象は、原則 2 車線以上の道路（市町村道は原則 4 車線以上の道路）に面する地域であって、住居等が存在する地域であることを明確にした。
- 測定・作業等頻度の規定** : 評価は毎年行うこととするが、評価過程にある測定・作業等頻度については、地域の状況等に応じて実施計画を策定することにより、毎年～約 5 年（最大 10 年）で、弾力的に頻度を設定できるようにした。
- 騒音把握手法の拡張** : 自動車騒音の大きさの把握を、騒音の測定によるほか、既存の交通量・速度の測定結果を活用できるように拡張した（選択制）。

以上により、幹線交通を担う道路に面する地域の監視を行う体制を担保。

監視地域の範囲の現状

道路種類	総延長 (km) H15.4.1現在	評価区間合計 (km) H15年度常時監視	割合 (抽出率)
高速道路	7,853	559	7.1%
一般国道	54,004	4,819	8.9%
都道府県道	128,719	5,770	4.5%
4車線以上の市町村道	4,874	835	17.1%
その他の道路	987,143	90	-
計	1,182,593	12,073	1.0%

処理基準改正後

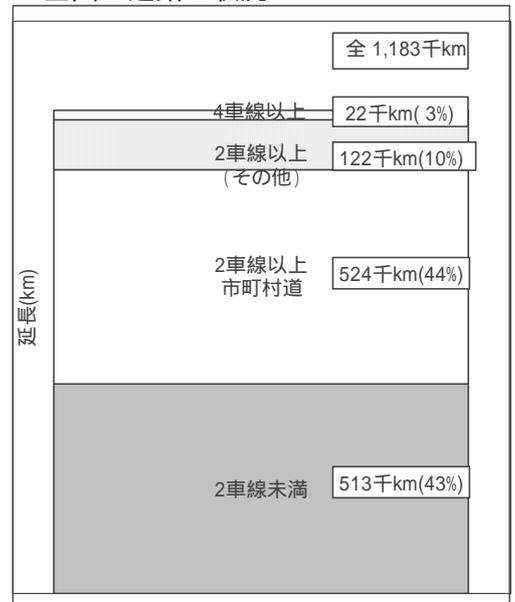
2車線以上（市町村道は4車線以上）、トンネル除く
【5年ローテーション】

道路種類	総延長 (km)	評価区間合計 (見込み)(km)	割合 (抽出率)
高速道路	7,174	3,352	46.7%
一般国道	47,269	28,893	61.1%
都道府県道	83,134	34,724	41.8%
4車線以上の市町村道	4,874	4,874	100.0%
計	142,451	71,844	50.4%

【5～最大10（特例）年ローテーション】

道路種類	総延長 (km)	評価区間合計 (見込み)(km)	割合 (抽出率)
高速道路	7,174	7,174	100.0%
一般国道	47,269	47,269	100.0%
都道府県道	83,134	83,134	100.0%
4車線以上の市町村道	4,874	4,874	100.0%
計	142,451	142,451	100.0%

全国の道路の状況



出典：道路統計年報 2004
(平成 16 年 11 月国土交通省)

2. 処理基準 改正の概要

事務の再整理

これまでの処理基準に基づいて事務を実施してきたところ、度重なる質疑応答や口頭指示等による対応の積み重ねにより、知見を蓄積してきた。今回、事務内容を整理し、慣習的な実施、欠落していた判断基準等を事務に明文化することにより、事務の適正な実施を図る。

処理基準に記述される事務の体系

現行		改正	
監視	<ul style="list-style-type: none"> 測定 評価 	監視	<ul style="list-style-type: none"> 実施計画の策定 監視地域に関する基礎調査 <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用状況の把握 ・道路交通情勢の把握 ・道路の構造等の把握 自動車騒音の状況の把握【面的評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・沿道状況の把握 ・騒音発生強度の把握 ・騒音暴露状況の把握
報告	・頻度	報告	・方法・頻度、報告事項、精度

監視のよるべき基準等の明示

これまでの処理基準では、監視のよるべき基準が明示されておらず、慣習的に騒音に係る環境基準によっていたところ。このため、監視のよるべき基準として、環境基本法第16条に基づき定められた騒音に係る環境基準を用いることを明記し、自動車騒音の状況の把握は、面的評価（環境基準達成状況の道路に面する地域としての評価）の方法によることを明記することにより、事務の円滑かつ適正な実施を図る。

監視の対象とする地域及び道路を定義

これまでの処理基準では、監視の対象なる地域及び道路を定めていなかったところ、適正な事務の実施のため、次の各項を明記。

- ・ 監視の対象は、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。）道路に面する地域であり、住居等が存在する地域とする。

既存データを活用するなど効率的で省力化した監視の実施

騒音発生強度の把握方法は、「沿道騒音レベルの実測による方法」を前提にしていたところ、昨今の騒音推計技術の向上により、「沿道騒音レベルの実測による方法」又は「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」の選択を可能とした。これにより、トラフィックカウンターや道路交通センサ等の既存データを有効に活用し、効率的な監視の実施が可能となる。

監視の対象とする騒音質を定義

これまでの処理基準では、測定の対象とする騒音を「自動車の運行に伴い発生する騒音」（＝自動車騒音）としていた一方で、監視の対象とする騒音を定義していなかったため、監視結果で取り扱う騒音質について混乱があった。このため、監視にあたって評価すべき騒音質を明記。

自動車騒音 + 残留騒音 = 監視する騒音質
（自動車の運行に伴い発生する騒音） （音響的に明確に識別できる騒音を除いた残りの騒音）

監視の頻度を定義

これまでの処理基準では、監視の頻度を明記しておらず、実質的に常に全ての事務を行うこととされてきた。しかしながら、広範囲にわたる監視の対象を毎年の事務で状況把握することは困難であること、また必ずしも毎年行わなくてもよい事務があることから、各項目の中で個別の事務の実施頻度を明記。地方公共団体の裁量により、監視の質を確保しつつ、効率的に適切な事務を遂行できることとした。

項目	頻度
実施計画の策定	毎年行うものとする。
監視地域に関する基礎調査 土地利用状況の把握	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。
道路交通情勢の把握	・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
道路の構造等の把握	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。
自動車騒音の状況の把握(面的評価) 沿道状況の把握	・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。
騒音発生強度の把握	・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、毎年の監視の中で、騒音発生強度の把握を行うものとする。 (1)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 (2)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 (3)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
騒音暴露状況の把握	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。
報告	年に1度

面的評価の方法の基準等を規定

面的評価の方法について、事務内容を整理し、事務として必要でありながらこれまで具体的に記述されていなかったこととして、評価区間の設定方法、沿道状況の把握の方法、評価点における留意事項等を具体的に明記し、規定することにより、事務の円滑かつ適正な実施を図る。

報告の対象範囲・精度を規定

これまでの処理基準では、報告の対象となる範囲を明記していなかったため、次の各事項を明記。

- (ア) 毎年の自動車騒音常時監視結果のうち、報告する範囲
- (イ) 報告にあたり、集計・集約すべき事項
- (ウ) 報告される内容

また、精度についても特に定めていなかったため、報告にあたって要求される精度を明記した。

3. 改正により期待される効果

監視対象の広域化が実現され、地域の総合的な自動車騒音暴露状況の把握が可能に
全国状況の把握とともに地域間比較等が可能となり対策検討への積極活用が可能に
騒音対策効果の適正な把握が可能となり、効果的・効率的対策立案の支援が可能に

4. 今後継続して検討する事項について

地方公共団体に対して、新・処理基準に基づく監視事務運用開始を求めつつ、交通騒音対策の一層の促進のため下記等について継続して検討を実施。

自動車騒音の常時監視結果の対策への一層の活用について
面的評価支援システムの運用強化による地方公共団体の事務支援について
鉄道、航空機も含めた総合的な交通騒音の監視について 等

環境モニタリング（常時監視等）に関する基準の制定について

平成17年6月29日（水）

環境管理局大気環境課

課長 関 莊一郎（内 6530） 補佐 佐藤美稚子（内 6538）

補佐 熊倉 基之（内 6547） 担当 増田 大美（内 6539）

環境管理局自動車環境課

課長 奥主 喜美（内 6520） 補佐 望月 京司（内 6563）

補佐 垣下 禎裕（内 6526） 担当 児玉 知之（内 6527）

環境管理局ダイオキシン対策室

室長 牧谷 邦昭（内 6532） 補佐 太田 志津子（内 6579）

水環境部企画課

課長 谷 みどり（内 6610） 補佐 大森 健司（内 6615）

担当 並木 正治（内 6624） 担当 川崎 健彦（内 6625）

水環境部土壤環境課

課長 鍋木 儀郎（内 6650） 補佐 東條 純士（内 6651）

補佐 辻原 浩（内 6652） 補佐 中山 知子（内 6653）

水環境部地下水・地盤環境室

室長 志々目友博（内 6670） 補佐 瀬戸 俊彦（内 6671）

補佐 水谷 好洋（内 6672） 担当 坪谷 剛（内 6674）

担当 小沼 信之（内 6675）

近年の環境汚染の態様の変化を踏まえ、大気、自動車騒音、水質、土壌、地盤沈下の各メディアに係る環境モニタリング（常時監視等）について、測定局・地点の配置、監視項目・対象範囲、測定頻度等に関する基準等を新たに制定し、本日、都道府県等に通知しました。

本年度より環境モニタリングに係る補助制度が廃止されましたが、これらの基準等により、各メディア横断的に、全国的観点から適正な環境モニタリングの水準を確保していきます。

なお、大気、自動車騒音、水質、土壌、地盤沈下といった環境メディアの環境モニタリングでは互いに関連があり、総合的に進めることが重要です。今回初めて、こうした観点から各メディアの環境モニタリングの進め方を一括して示すこととしました。

背景・趣旨

環境の状況を的確に把握することは環境行政の要諦であることから、我が国では、激甚な公害にみまわれた昭和40年代以来、地方公共団体等の多大な努力によって、高度の環境モニタリング体制を構築してきた。

具体的には、大気汚染防止法第22条、騒音規制法第18条、水質汚濁防止法第15条、農用地の土壌の汚染防止等に関する法律第11条の2及びダイオキシン類対策特別措置法第26条の規定により、地方公共団体において、常時監視が行われている。また、市街地

の土壤汚染や地盤沈下についても、地方公共団体の環境監視を促進してきたところである。

的確な環境モニタリングを実施するためには、環境を取り巻く状況の変化を踏まえ、モニタリング体制の不断の見直しが必要である。近年の環境汚染の態様は大きく変化していることから、測定局・地点の配置、監視項目・対象範囲、測定頻度等に関し、効率的かつ効果的な環境モニタリングの在り方について、改めて検討が求められた。

また、平成17年度から、いわゆる三位一体補助金改革により、環境モニタリングに係る国の補助制度が廃止され、相当額が地方公共団体に税源移譲されることとなった。環境モニタリング体制の維持・発展については、今後、地方公共団体の判断・対応がより一層重要となるが、一方で、環境モニタリングは、その大部分が法律に基づく国からの法定受託事務であることから、国においても全国的な観点から適正な水準の確保を図るため、一定の方向性を示すことが必要である。このため、各地方公共団体においてその裁量を活かしつつ、環境モニタリングが確実に執行されることを担保するための仕組みについて検討が求められた。

これらの状況を踏まえ、環境省においては、関係の専門家で構成する審議会又は検討会を開催し、環境モニタリングのための測定局・地点の数の望ましい水準、監視項目・対象範囲の明確化等、効率的かつ効果的な環境モニタリングの在り方について検討を進めてきたところであり、今月相次いで、これらの検討結果がまとまった。

これを受け、大気、自動車騒音、水質、土壌、地盤沈下の各分野ごとに環境モニタリングに関する基準等を制定し、都道府県等に通知することとした。

なお、環境モニタリングのうち法定受託事務である常時監視については、平成13年前後に、都道府県等がよるべき基準（以下「事務処理基準」という。）を制定し、通知していたところであるので、上記の環境モニタリングに関する基準については、事務処理基準の改正という形で通知をした。

環境モニタリングに関する基準等の主な内容

1. 大気環境関係

必要な測定局の確保等を図るため、大気汚染の状況の常時監視に関する事務処理基準を改正し、以下のように、測定局の数及び配置等に関する定量的な基準を定めた。

(1) 各都道府県において測定項目ごとの望ましい測定局数の水準を定めることとした。

この水準は、全国的視点から必要な測定局数に、地域的視点から必要な測定局数を加えて算定することとした。

全国的視点から必要な測定局数

- ・人口及び可住地面積による算定（人口75,000人当たり1局又は可住地面積25km²当たり1局を設置する。）
- ・環境濃度レベルに対応した局数の調整（濃度レベルの高い地域は多めに、低い地域は少なめに調整。）
- ・測定項目の特性に対応した局数の調整（NO₂やSPMは多めに、CO等は少なめに調整。）

地域的視点から必要な測定局数

- ・自然的状況（地形的又は気象的状況）の勘案
- ・社会的状況（大気汚染発生源への対応、住民のニーズへの対応、規制や計画の履行状況の確認等）の勘案
- ・これまでの経緯の勘案（長期間継続して測定をしてきた測定局を重視）

（２）測定局の具体的な配置については、上記の全国的及び地域的視点を踏まえ、測定局の種類（一般環境大気測定局・自動車排出ガス測定局等）に応じて、各都道府県及び政令市において適切に決定することとした。

２．自動車騒音関係

道路に面する地域の騒音曝露状況について、監視の質を確保しつつ、効率的・合理的に広い範囲を把握するため、以下のように、自動車騒音の状況の常時監視に関する事務処理基準を全面改正することとした。

（１）監視の対象となる地域の範囲を明らかにするとともに、監視を効率的・合理的に実施できる基準を以下のように定めた。

監視対象の明確化

- ・監視対象は、原則２車線以上の道路（市町村道は原則４車線以上の道路）に面する地域であって、住居等が存在する地域であることを明確にした。

測定・作業等頻度の設定

- ・評価は毎年行うこととするが、評価過程にある測定・作業等頻度については、地域の状況等に応じて実施計画を策定することにより、監視の質を確保しつつ、毎年～約５年（最大１０年）と弾力的に頻度を設定できるようにした。

騒音把握手法の拡張

- ・自動車騒音の大きさの把握は、騒音の測定によるほか、既存の交通量・速度の測定結果を活用できるように拡張した（選択制）。

（２）事務内容を整理し、慣習的に実施していた事項、欠落していた判断基準等を事務に明文化した。

３．水質関係

公共用水域及び地下水の水質モニタリングの水準の確保を図るため、以下のように、水質の常時監視等に関する事務処理基準を改正した。

（１）公共用水域関係

河川、湖沼、海域ごとに測定・調査すべき地点（利水地点、汚濁水の流入地点、河川の流入地点等）の設定の考え方等を明確にし、効率化、重点化については、以下のように規定した。

汚濁源の状況、調査地点の位置関係等に応じて地点、項目、頻度等について効率化ができることとした。

環境基準未達成の地域や指定湖沼、閉鎖性海域、特定の保全計画のある水域等において重点化すべきこととした。

なお、効率化、重点化にあたっては、化学物質排出移動量届出制度（PRTR）で公開・開示されるデータの活用にも留意すべきこととした。

（２）地下水関係

地下水調査の種類ごとに、調査地点、項目、頻度の考え方を明確化した。また、モニタリングの効率化を図るための基本的な考え方を規定した。

具体的には、新たな地下水汚染を発見するための調査については、地域全体をメッシュ（メッシュの間隔の目安は、市街地で1～2 km、周辺地域で4～5 km）等に分割し、調査地点が偏在しないよう調査区域を選定することとした。また、分割した調査区域の中から毎年調査区域を選定して順次調査を行い、数年間（目安として3～5年）で地域全体を調査することとした。

4．土壌関係

（１）農用地土壌関係

調査地点について、農用地の土壌が汚染されている地域の周辺や汚染のおそれがある地域を対象として調査を行うことなど、おおむね従来の処理基準どおりに実施すればよいこととした。

（２）市街地土壌関係

国と地方が行う市街地の土壌環境モニタリングについて、以下のような内容の「土壌環境モニタリングプラン」を策定し、国としても積極的に土壌環境データを収集、整理し、施策に活用することとした。

- ・国は、平成17年度から22年度までを3年ごとに2期に分け、第1期には「自然汚濁レベル」、第2期には「もらい汚染による土壌汚染レベル」に係る全国的な環境監視データを取得し、整理解析することとした。
- ・また、地方公共団体に対しては、土壌汚染対策法の円滑な運用等のため、地域における重金属類のバックグラウンドレベルの把握、過去の土地利用履歴等により汚染が懸念される地域の汚染状況の把握、公共用水域及び地下水モニタリングで現に地下水環境基準値を超える地域あるいは汚染土壌の見つかった土地周辺での土壌調査を行うべきであるとの技術的な提言を行った。

5．地盤沈下関係

地盤沈下に関する望ましい監視の水準等について、以下のような「地盤沈下監視ガイドライン」を策定した。

- （１）地盤高の観測は、地盤沈下の発生状況を直接把握する上での基本であることから、調査対象区域が網羅できるよう1 km²に1ヶ所の割合で地盤高観測の水準点を設けることや、観測頻度を年1回とすること等を標準とした。
- （２）地盤沈下の未然防止の観点から地下水位の状況を把握する必要があるため、地下水位観測井を地盤高観測の水準点の近傍に設けることや、観測頻度を月1回とすることが望ましいものとした。
- （３）地盤沈下の原因の解析や効果的な対策を講じるためには、地下水の揚水量を利用用

途ごとに、少なくとも年1回程度の頻度で把握することが望ましいものとした。

6. ダイオキシン類関係

ダイオキシン類の常時監視に係る事務処理基準のうち、大気関係は1.に、水質関係は3.に準じて、必要な測定地点の確保等を図るための改正を行った。

また、土壌関係は、調査地点について、一般環境の他、発生源周辺の調査を行うことなどおおむね従来の処理基準の考え方で都道府県等がモニタリングすればよいこととした。ただし、調査の年次計画について、当該計画終了後も、新たに同様の年次計画を立て、調査地点を選定する必要があることについて明確化する改正を行った。

今後の予定

今後は、各都道府県等において、この基準等に基づき、一層合理的な環境モニタリング体制についての確立に向け、所要の措置が講じられることとなる。各都道府県等における措置の実施状況については、環境省各担当課に報告をいただく予定である。

(添付資料)

「大気汚染防止法第22条の規定に基づく大気汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環管大発第050629001号、環管自発第050629001号)

「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日環管自発第050629002号)

「環境基本法に基づく環境基準の水域類型の指定及び水質汚濁防止法に基づく常時監視等の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環水企発第050629002号、環水土発第050629002号)

「農用地の土壌の汚染防止等に関する法律における法定受託事務の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環水土発第050629004号)

「今後の土壌環境モニタリングの考え方について(土壌環境モニタリングプランの送付)」(平成17年6月29日環水土発第050629001号)

「地盤沈下監視ガイドラインについて」(平成17年6月29日環水土発第050629007号)

「ダイオキシン類対策特別措置法第26条に基づく大気ダイオキシン類による汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環管総発第050629002号)

「ダイオキシン類対策特別措置法に基づく水質(水質の底質を含む。)の常時監視に係る法定受託事務の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環水企発第050629003号、環水土発第050629003号)

「ダイオキシン類対策特別措置法における土壌の常時監視に係る法定受託事務の処理基準について」の一部改正について(平成17年6月29日環水土発第050629005号)

「大気環境モニタリングの在り方について」(平成17年6月大気環境モニタリングの在り方に関する検討会)

「今後の公共用水域水質モニタリングのあり方について」(平成17年6月公共用水域水質モニタリングのあり方に関する検討会)

「今後の地下水質モニタリングのあり方について」(平成17年6月地下水質モニタリングのあり方に関する検討会)

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AA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AA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

- (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。に、次の項目を定めることにより行うものとする。

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)