

## 令和3年度自動車騒音の常時監視結果について

うるま市では、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、令和3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、公表いたします。

### 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及び市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。うるま市でも平成24年度から自動車交通騒音の常時監視を行っています。

この自動車騒音条時間視では、「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。

当監視では、「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23年9月14日付け環境省水・大気環境局長通知）」に基づき実施計画を策定し、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。

### 2 評価対象道路

令和3年度は、伊計平良川線と具志川環状線に面する2区間に面する地域について、騒音に係る環境基準の達成状況の評価を行いました。（表2-1、図2-1参照）

表2-1 測定地点一覧

騒音測定地点番号	評価区間番号	路線名	測定地点住所	環境基準類型
No.1	2015-40140-1	伊計平良川線	うるま市勝連平安名1797-1	C
No.2	2015-61660-1	具志川環状線	うるま市喜仲4丁目25-23	B



図 2-1 評価区間図

### 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が

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いいます。

#### 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4-1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。うるま市で監視する必要が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。

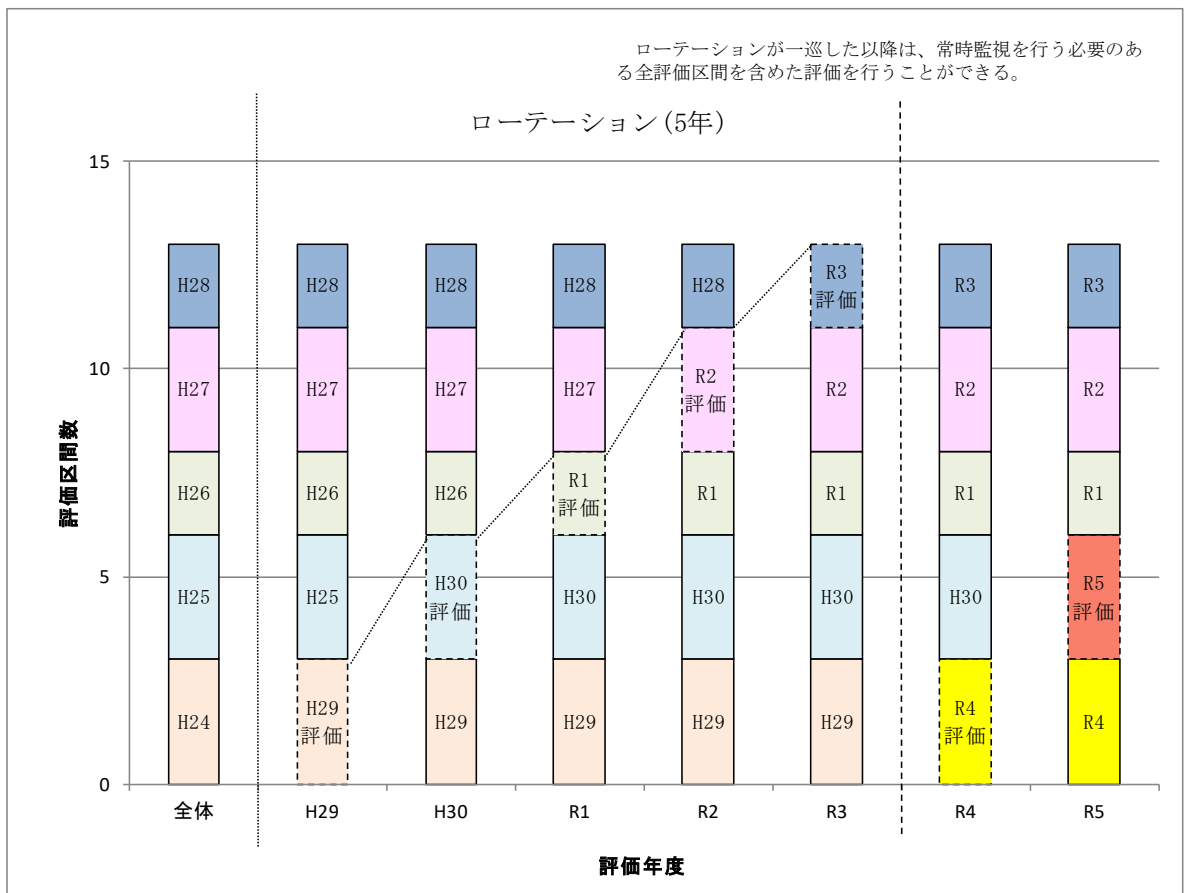


図 4-1 ローテーションの考え方

## 5 環境基準達成状況

### 5.1 都道府県道における評価結果

都道府県道 2 評価区間について面的評価を行いました。環境基準達成状況を図 5-1 に示します。評価の結果、全て環境基準を満たす結果となりました。

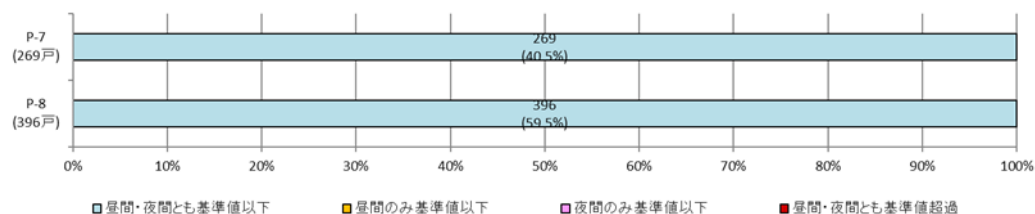


図 5-2 都道府県道における環境基準達成状況

注. グラフ中の数値は住居等の戸数、括弧内の数値は全体に対する割合を示す。また、割合の合計は四捨五入により、100%にならない場合がある。

### 5.2 道路種類別評価結果

道路種類別および、今年度評価区間の合計結果についての環境基準達成状況を図 5-2 に示します。全集計結果において、全て環境基準を満たす結果となりました。

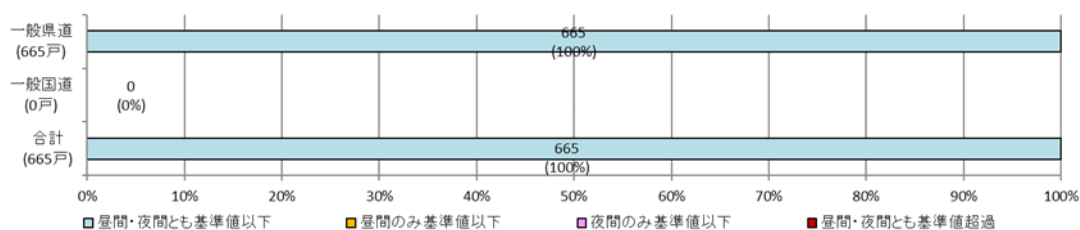


図 5-2 道路種類別環境基準達成状況

注. グラフ中の数値は住居等の戸数、括弧内の数値は全体に対する割合を示す。また、割合の合計は四捨五入により、100%にならない場合がある。

## 5.4 全体の状況

過年度および今年度を実施された自動車騒音常時監視業務により、うるま市において、評価区間延長 25.6km、評価区間数 14 区間の面的評価が完了しています。

これまでに評価を行った計 4,615 戸の住居等の環境基準達成状況は図 5-3 のとおりであり、その概要を以下に示します。

- ① 全体の環境基準達成状況は、全体の 99.9%(4,609 戸)の住居等が昼夜とも環境基準を達成していた。環境基準の超過状況については、全体の 0.1%(6 戸)の住居等が「夜のみ基準値以下」でした。
- ② 近接空間では、全ての住居等(2,120 戸)が環境基準を満たしていました。
- ③ 非近接空間では、全体の 99.7%(2,489 戸)の住居等が環境基準を満たしていました。環境基準の超過状況については、全体の 0.3%(6 戸)の住居等が「夜のみ基準値以下」でした。

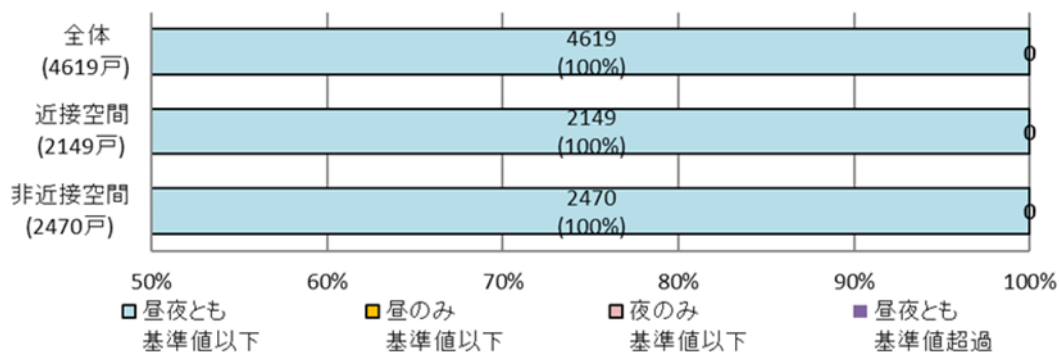


図 5-3 全体および近接空間・非近接空間における環境基準の達成状況

グラフ内の数字および括弧内の数字は、それぞれ住居等の戸数と全体に対する割合を示す。また、割合の合計は四捨五入により、100%にならない場合がある。

#### 5.4 道路種類別の状況

評価結果の道路種類別の集計と概要を図 5.4 に示します。

- ①一般国道については、令和3年度までの3評価区間の累積データの評価結果として、全ての住居等が環境基準を満たしていた。
- ②都道府県道については、令和3年度までの11評価区間の累積データの評価結果として、全ての住居が環境基準を満たしていた。

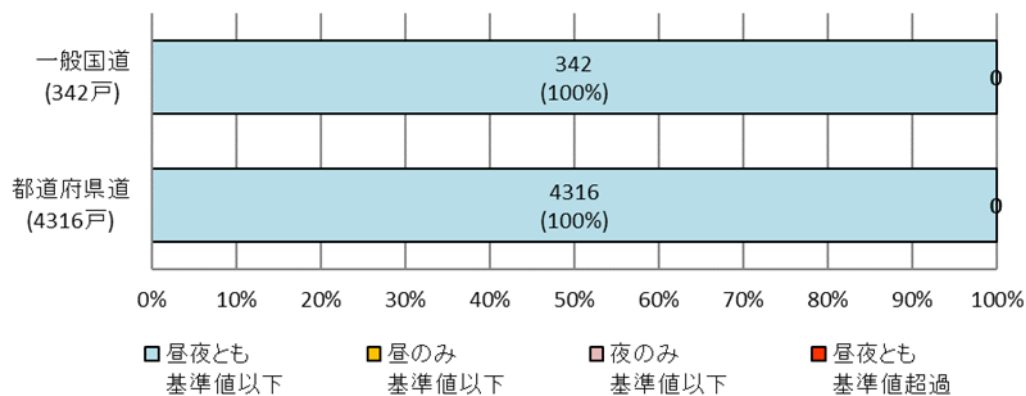


図 5-4 道路種類別の環境基準達成状況

グラフ内の数字および括弧内の数字は、それぞれ住居等の戸数と全体に対する割合を示す。また、割合の合計は四捨五入により、100%にならない場合がある。

## 別紙資料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項の規定に基づき、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。

### 一般道路

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	環境基準値	
	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	60dB 以下	55dB 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	65dB 以下	60dB 以下

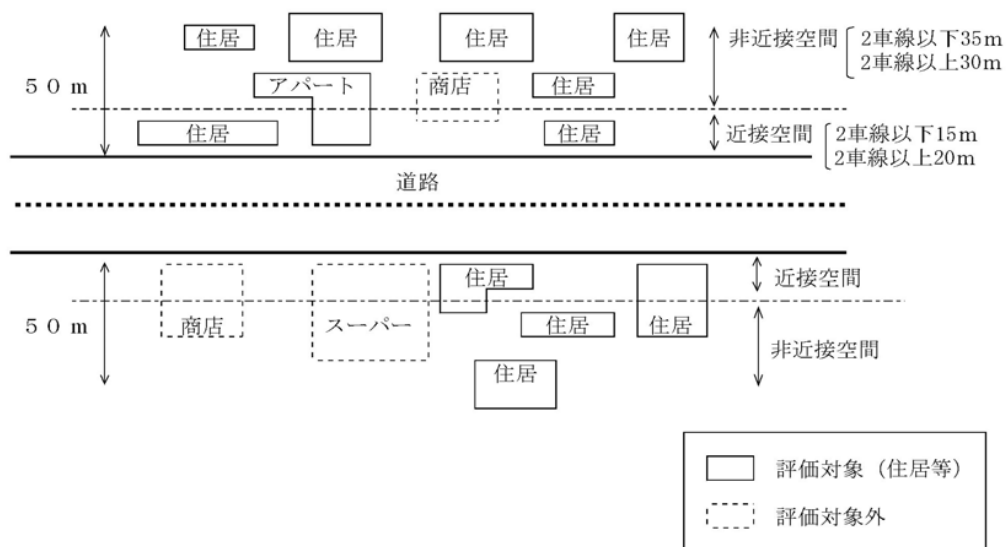
ただし、幹線交通を担う道路に近接する空間については上表にかかわらず、特例として表 3.6.2 の環境基準が適用され、この場合の基準値は地域の環境基準類型によらない。

### 幹線交通を担う道路に近接する空間

基準値	
昼間	夜間
70dB 以下	65dB 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45dB 以下、夜間にあっては40dB 以下)によることができる。	



## 別紙資料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。