

自動車騒音常時監視の評価区間等に関する検討結果

自動車騒音常時監視の基本的な考え方

【監視地域】

原則として2車線以上の道路(市道は原則4車線以上に限る)に面する地域であり住居等が存在する地域

【監視における基本的事項】

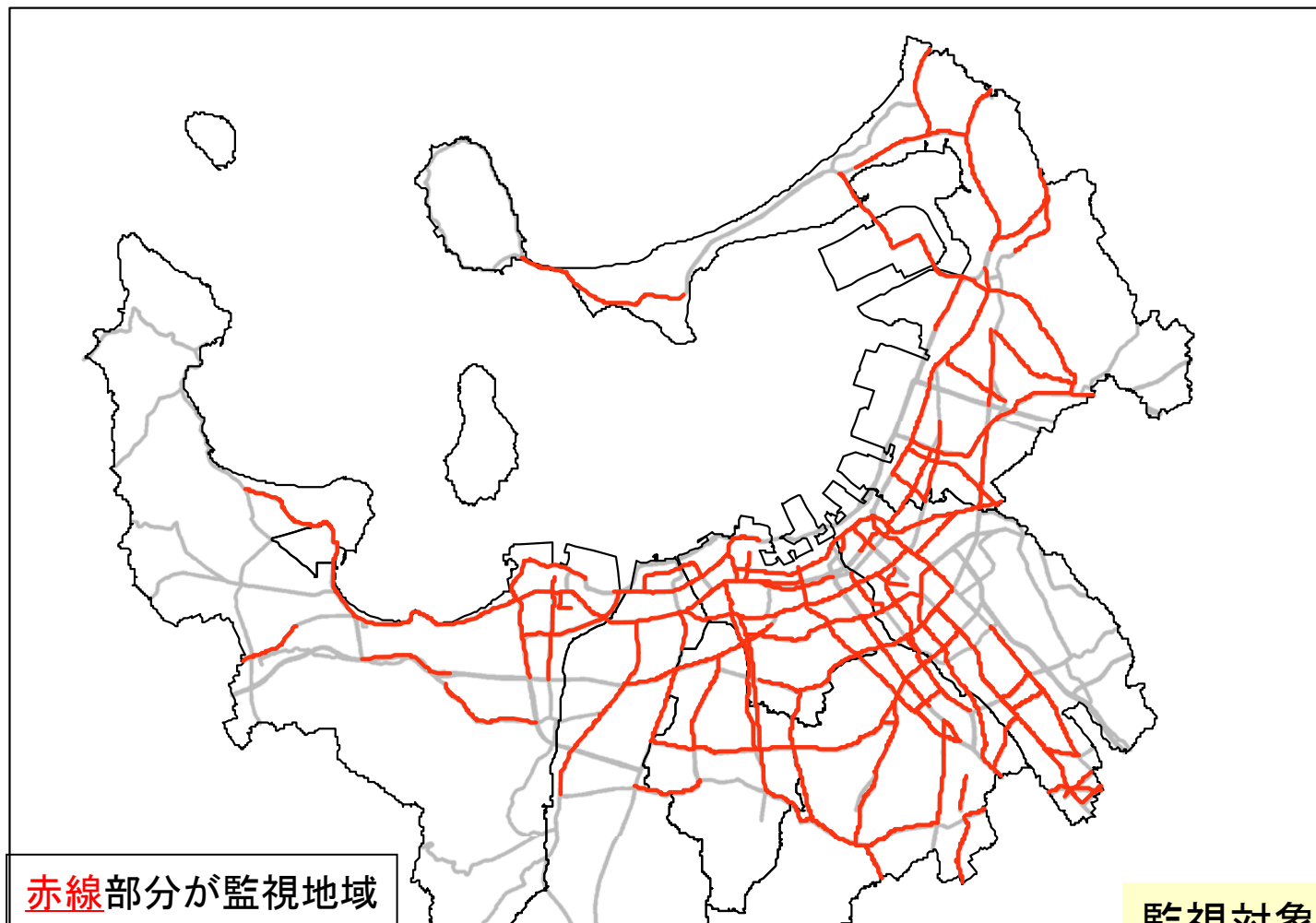
- ・自動車騒音の状況把握は、面的評価による
- ・面的評価は、道路端から50メートルにある全ての範囲が対象
- ・自動車騒音の影響が一定とみなせる区間(評価区間)に分割して面的評価を行う
- ・評価区間は、行政界で分割

「自動車騒音の影響が一定とみなせる区間(評価区間)」 → 道路交通センサス区間を基本

【評価区間設定のイメージ】

	行政界						
道路交通センサス	区間1			区間2		区間3	
道路構造	高架		平面				
騒音対策	遮音壁	なし		排水性舗装			
建物立地密度	密			疎			
評価区間	区間1-1	区間1-2	区間2-1	区間2-2	区間2-3	区間2-4	区間3
騒音発生強度の把握 (道路端での騒音測定)	他区間準用	実施	他区間準用	他区間準用	実施	他区間準用	他区間準用

監視対象道路と評価区間(これまで)



赤線部分が監視地域

監視対象: 225.2km
評価区間: 170区間

監視対象道路と評価区間(今後)



赤線部分が監視地域

監視対象: 391.9km
評価区間: 512区間

騒音発生強度の把握（道路端での騒音測定）

【これまで】

各評価区間で実施（170ヶ所を5年間で実施）

【今回の考え方】

①国の処理基準及びマニュアルに則って設定する。

- ・現地における5年に1回以上の測定が基本
- ・一方で、以下の場合には測定によらないことができる

- 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
- 交通量が非常に少なく、環境基準値を超過しないことが明らかな場合（交通量の目安あり）

・測定は原則5年に1回実施する。

・各道路交通センサス区間（交通量調査単位区間）に1カ所、測定地点を設けることを基本とする。

（ただし、センサス区間が短く、隣接するセンサス区間と交通流が大きく異なる場合や、センサス区間が長く、交通流が変化することが予想される場合などはその限りではない。）

・交通量が非常に少なく、環境基準を超過しないことが明らかな区間では測定しない。

②高架道路が併設しているような沿道曝露状況把握のための計算が複雑になる箇所については適切に測定地点を配置する。

③一般道路が併設していない高速道路区間では時間別車種別交通量が明らかなため測定は行わない。

④新規の幹線道路である外環状道路については測定地点を密に配置する。

騒音発生強度の把握(道路端での騒音測定)

【検討結果】

		評価区間	
		数	延長(km)
測定実施		187	200.0
測定しない	他区間準用	257	139.3
	交通量から推計	11	5.6
	交通量僅少で環境基準を明らかに満足	57	47.0
合計		512	391.9



定点（毎年騒音測定を実施する地点）

【これまで】

平成15年度当時で、要請限度を超えている区間や夜間騒音レベルが73dBを超えている区間を中心に地理的なバランスを考慮して20地点を選定している。
なお、定点では道路交通振動の測定も行っている。

【定点の必要性】

- ・国の処理基準によると「原則5年に1回以上」騒音発生強度を把握することとなり、必ずしも毎年騒音測定を行う必要はない。
- ・しかしながら、静穏を要する夜間の騒音レベルが環境基準を大幅に超過しており、且つ、沿道住居の環境基準達成状況も芳しくないような地域については、5年に1度の騒音測定では現状把握が不十分であると思われる。

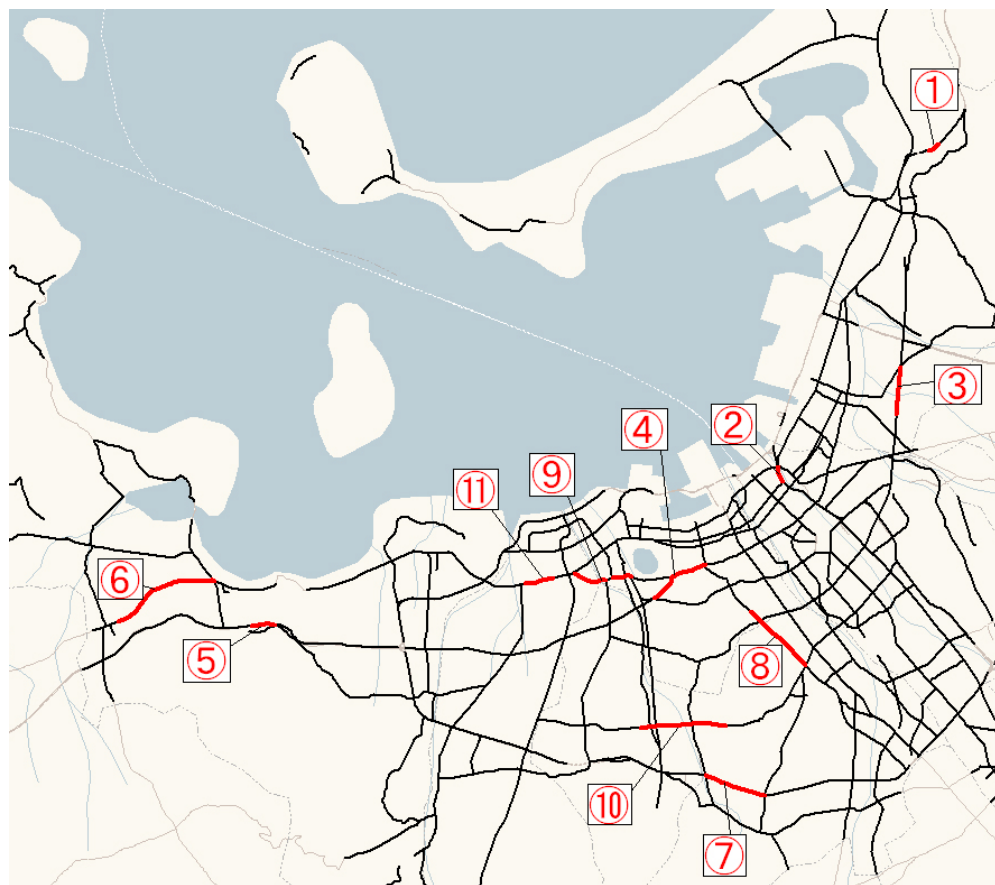
【今後の考え方】

これまでの騒音測定結果で「夜間に環境基準を大幅に超過しており、且つ、沿道住居の環境基準達成状況も芳しくない」地域を定点として、今後5年間は毎年測定していくことにする。
また、定点では道路交通振動の測定も実施する。

定点（毎年騒音測定を実施する地点）

【検討結果】

今後5年間は以下の11地点を定点として毎年測定を行う。



	評価 区間 番号	(参考) 過年度 評価区間 番号	路線名	測定地点
①	10010-4	10101	国道3号	東区松香台
②	10090-1	10401	国道3号	博多区千代
③	10210-1	110300	国道3号 (博多BP)	東区原田
④	10310-1	11302	国道202号	中央区赤坂
⑤	10390-4	12000	国道202号 (今宿BP)	西区今宿青木
⑥	10410-1	12104	国道202号	西区周船寺
⑦	10490-1	—	国道202号 (外環状)	南区花畑
⑧	40090-3	40801	福岡筑紫野線	南区高宮
⑨	80180-2	71400	堅粕西新2号線	中央区鳥飼
⑩	80210-4	71604	清水干隈線	南区長住
⑪	80260-2	72701	千代今宿線	早良区西新

※ グレー色の欄は従前からの定点



残留騒音の測定

【残留騒音とは】

「自動車騒音を含め原因者が特定可能な騒音を全て除いた残りの騒音」のことであり、個別の沿道住居等が曝する騒音レベルを推計する際に、対象道路からの騒音レベルと合成して評価することとなるため、残留騒音を把握しておく必要がある。

【これまで】

平成15年度に、自動車騒音常時監視とは別の事業として、一般環境騒音の調査を市内145地点で実施していた(測定場所は各小学校区毎に、公園等自動車騒音の影響のない場所)。この調査結果を用途地域ごとに整理して、自動車騒音常時監視の残留騒音として用いてきた。

【今後の考え方】

残留騒音のデータも古くなっているため、用途地域と地域のバランスを勘案して、自動車騒音の影響を受けにくい一般地域20地点程度を選定して一般環境騒音の調査を行い、この調査結果を今後の常時監視における残留騒音として使用することとする。

騒音発生強度把握(騒音測定)のローテーション

【基本的な考え方】

- 定点では毎年測定を実施する。
- 定点以外の道路端での測定は、過年度データがない地点を優先して実施する。
- 過年度データがある地点は、測定年度が古いものから順に実施する。
- 独自に交通量調査が必要な地点(主に非センサス区間)が単年度に偏らないように配慮する。
- 残留騒音の測定は計画期間の初年度に行う。
- 新規道路の整備等により新たに調査を行う必要が生じた場合などは、その都度必要に応じてローテーションを見直すなど柔軟に対応する。

<各年度の内訳(現時点での予定)>

		H24	H25	H26	H27	H28	
道路端	定点	11	11	11	11	11	
	その他	過年度データあり	0	0	29	39	39
		過年度データなし	20	39	10	0	0
残留騒音		20	0	0	0	0	
合計		51	50	50	50	50	