

**騒音規制法第 18 条の規定に基づく自動車騒音の状況の
常時監視に係る実施計画**

平成 30 年 3 月

福岡市環境局環境保全課

第1章 計画の策定にあたって

第1節 計画策定の経緯・趣旨

本市では、平成10年の騒音に係る環境基準の改定を受けて、平成12年度に自動車騒音評価マップ作成を行うとともに、平成23年度には学識経験者及び関係機関からなる検討委員会において面的評価の実施計画を策定し、平成24年度から市内の主に幹線道路391.9kmを512の評価区間に分割して自動車騒音の常時監視（面的評価）を行ってきた。その後、5年が経過し、市内の道路状況に変化が見られ、交通流も変わってきている。

そこで、これらの変化に的確に対応するため、平成23年度に策定した計画を基に監視対象道路、評価区間、騒音発生強度の把握手法など、自動車騒音常時監視を的確に遂行する上で必要な見直しを行った。

なお、本計画は平成28年度に平成22年度道路交通センサス調査結果に基づき策定した後、平成29年6月に平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果が公表されたことを受け見直したものであり、平成29年度の常時監視については、見直し後の計画に基づき実施している。

第2節 計画の位置づけ

この計画は、平成23年9月14日付 環水大自発 110914001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」（以下、「処理基準」という。）に定められた実施計画である。

第3節 計画期間

平成29年度から平成33年度とする。

第2章 監視の対象となる道路（評価区間分け、それぞれの評価区間の騒音発生強度の把握手法等も含む）

第1節 基本的な考え方

処理基準に基づき、原則として2車線以上の高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道及び4車線以上の市道で、沿道に住居等が存在する区間を監視の対象とし、これらの監視対象道路については、道路交通センサスの「交通量調査単位区間」を基本単位として、道路構造、沿道状況を基に、自動車騒音の影響が概ね一定とみなせる評価区間に分割する。

それぞれの評価区間における騒音発生強度の把握手法については、自動車騒音常時監視マニュアル（平成27年10月）（以下、「マニュアル」という。）に基づき、交通流の現状等も踏まえて適切に仕分けする。

さらに、これまでの自動車騒音常時監視の結果を基に、沿道騒音レベルの実測を毎年行う必要がある地点として「定点」を設ける。定点では自動車騒音測定に併せて道路交通振動の測定も行うこととする。

第2節 監視対象道路・評価区間・騒音発生強度の把握手法・定点

別紙1のとおり。

	監視の対象となる道路								
	評価区間							(参考)併設区間	
	延長 (km)	区間数						延長 (km)	区間数
		合計	騒音発生強度の把握の方法						
			実測	うち 定点	他区間 準用	推計	環境基準 達成		
高速自動車国道	1.3	2	0	0	0	2	0	0.0	0
都市高速道路	4.4	10	0	0	0	10	0	33.8	80
一般国道	88.8	127	46	7	78	0	3	7.4	16
県道	198.5	237	73	1	100	0	64	0.0	0
市道	107.6	142	72	3	67	0	3	1.0	3
その他	0.5	3	1	0	2	0	0	0.0	0
合計	401.1	521	192	11	247	12	70	42.2	99

第3章 監視地域に関する基礎調査の計画

以下の項目について調査を行い、調査結果については速やかに面的評価に反映する。

第1節 土地利用状況の把握

項目	手法	頻度（原則）
環境基準地域類型の変更の有無	地域類型指定（変更）告示の有無を確認する。	毎年
道路網・道路改良の状況変化	監視対象道路に係るバイパスの新設等の道路網の変更、拡幅改良工事、舗装改良工事、防音壁設置工事等の道路改良・改築の状況について、各道路管理者へ確認する。	
相当程度の土地利用の変化及び地形の改変の有無	大規模な土地造成、土地利用の変化の有無を確認する。	

第2節 道路交通情勢の把握

項目	手法	頻度（原則）
道路の位置、名称、延長、自動車の交通量及び速度	道路交通センサスのデータを入手する。	道路交通センサスの更新時
	九州縦貫自動車道及び福岡都市高速道路の時間別交通量データを入手する。	5年に1回
	道路台帳、福岡市等が実施している交通量調査のデータ等から必要な情報を入手する。	随時

第3節 道路の構造等の把握

項目	手法	頻度（原則）
自動車騒音の発生源と住居等の位置関係	住宅地図を購入することにより確認する。	5年に1回
道路構造（平面構造、高架構造、盛土構造、切土（掘削）構造）、車線数、環境保全措置（低騒音舗装、遮音壁、環境施設帯等）の実施状況、併設道路の有無	道路構造及び車線数の変更の有無、環境保全措置の実施状況、併設道路の状況について、各道路管理者へ確認する。	毎年
	騒音発生強度の把握時（騒音発生強度の把握を準用により行う区間は準用元の騒音発生強度の実測時）に現地調査を行う。	5年に1回
	道路交通センサスのデータを入手するとともに、必要に応じて現地調査を行う。	道路交通センサスの更新時

第4章 面的評価の計画

面的評価については、以下のとおりに行う。

第1節 沿道状況の把握

項目	手法	頻度(原則)
住居等の属性（建物の位置・用途・形状、住居等の戸数、個別の住居等が属する環境基準類型、周辺の地形、建物周辺の障害物の存在状況）	住宅地図を購入することにより確認する。	5年に1回
地域の残留騒音	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、実測を行う。	

第2節 騒音発生強度の把握

把握手法のタイプ	手法	頻度(原則)
実測	マニュアルに基づき、年間を通じて平均的な状況を呈する日に、道路端の一側で、当該評価区間を代表する地点を1地点選定して、昼間及び夜間の時間の区分毎に全時間を通じて騒音レベルを連続測定する。	5年に1回
準用	当該評価区間の準用元評価区間の実測によって把握したものとみなす。	
推計	実測は行わず、時間別車種別交通量から推計する。	
環境基準達成とみなす	騒音発生強度の把握は行わない。	—

第3節 騒音暴露状況の把握

手法	頻度(原則)
マニュアルに基づき、評価区間毎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。なお、住居等に到達する騒音レベルを把握する方法は、評価区間内にある個々の受音点で把握する方法によることとする。	毎年

第4節 その他必要な事項

騒音発生強度の把握及び道路の構造等の把握を行うローテーションは、別紙1のとおり。

ただし、新規道路の整備等により本計画期間中に新たに面的評価を行うべき地域が生じた場合や交通量に相当程度の増減が生じた場合、大規模な土地造成等により沿道の土地利用に相当程度の変化が認められる場合、騒音発生強度の把握を予定していた年度に当該評価区間で工事が行われていて調査の実施が困難な場合等には、ローテーションを変更するなど柔軟に対応する。

第5章 その他

平成34年度以降の自動車騒音常時監視については、その時点の道路網や交通流の状況等を踏まえて実施計画を適切に改訂して実施する。