

4. 騒音

4.1 自動車の走行に係る騒音

自動車の走行に係る騒音についての調査は、騒音の現況の把握並びに予測地点の設定及び予測に必要な沿道の状況の把握を目的として行う。予測の基本的な手法は、(社)日本音響学会提案のASJ RTN-Model 2003¹⁾とする。予測結果から、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、環境保全措置の検討を行う。評価は、環境影響の回避・低減及び騒音に係る環境基準との整合性の観点から行う。



図-4.1 自動車の走行に係る騒音の環境影響評価における調査、予測及び評価の流れ

4.1.1 事業特性の把握

事業特性の把握については、計画の熟度に応じ、自動車の走行に係る騒音の調査及び予測に関連する以下の内容を把握する。

- 1) 対象道路事業実施区域の位置
- 2) 対象道路事業に係る道路の区間及び車線の数
 - (1) 幅員構成
 - (2) 車線数
- 3) 対象道路事業に係る道路の区分（道路構造令（昭和45年政令第320号）第三条に規定する道路の区分をいう）、設計速度、計画交通量及び構造の概要
 - (1) 設計速度
 - (2) 計画交通量（対象とする時期、将来年平均日交通量）
 - (3) 構造の概要
 - ①道路構造の種類（盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架、その他の構造の別）、概ねの位置、延長
 - ②インターチェンジ等の有無、概ねの位置

【解説】

これらの事業特性は、項目の選定、調査及び予測の手法の選定、予測の実施に必要なとなる。

1) 項目の選定に係る事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」は、住居等の保全対象（「4.1.2 地域特性の把握」で把握）との位置関係を判断するために必要である。また、「計画交通量」、「構造の概要」は、騒音の影響範囲（「4.1.3 項目の選定」で記述）を設定するために必要である。詳細は、「4.1.3 項目の選定」を参照のこと。

2) 調査及び予測の手法の選定に係る事業特性

「構造の概要」は予測手法の選定に必要である。道路構造が複雑で、標準予測手法による伝搬計算式の適用が困難な場合は、重点化手法を選定する。詳細は、「4.1.5 調査及び予測の手法の選定」を参照のこと。

3) 予測に用いる事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」、「幅員構成」、「車線数」、「設計速度」、「計画交通量」及び「構造の概要」は、予測の実施に当たって必要な情報である。これらの情報は、「4.1.7-1 予測の前提条件の設定」において、騒音の予測に必要な精度で再整理する必要がある。

また、これらは「4.1.4 調査・予測区間の設定」においても必要となる。

4.1.2 地域特性の把握

地域特性の把握については、対象道路事業実施区域及びその周囲において入手可能な最新の文献^{*1}その他の資料（出版物等であって、事業者が一般に入手可能な資料）に基づき、自動車の走行に係る騒音に関連する以下の内容を把握する。

1) 自然的状況

(1) 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況

①騒音の状況

騒音の状況、環境基準の確保の状況、騒音規制法に基づく指定地域内における自動車騒音の限度の確保の状況

2) 社会的状況

(1) 土地利用の状況

土地利用の現況、土地利用計画の状況

(2) 交通の状況

主要な道路の位置、交通量等の状況

(3) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況

学校、病院、幼稚園、児童福祉法に基づく児童福祉施設（保育所等）、老人ホーム、図書館の配置の状況、集落の状況、住宅の配置の概況、将来の住宅地の面整備計画の状況

(4) 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況

①幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和55年法律第34号）第五条第一項の規定により指定された沿道整備道路

②環境基本法（平成5年法律第91号）第十六条第一項の規定により定められた騒音に係る環境基準の類型の指定状況

③騒音規制法（昭和43年法律第98号）第十七条第一項に規定する指定地域内における自動車騒音の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況

【解説】

これらの地域特性は、項目の選定、調査及び予測の手法の選定、予測及び評価の実施に必要となる。

1) 項目の選定に係る地域特性

項目の選定に係る地域特性として、「学校、病院、幼稚園等の配置の状況」、「集落の状況」、「住宅の配置の概況」等から現在の保全対象の立地状況を把握する。また、「土地利用の状況」、「将来の住宅地の面整備計画の状況」等から将来の保全対象の立地状況を想定する。これらと「4.1.1 事業特性の把握」で整理した対象道路事業実施区域の位置関係から、項目の選定について検討する。詳細は、「4.1.3 項目の選定」を参照のこと。

2) 調査及び予測の手法の選定に係る地域特性

「騒音の状況」、「土地利用の現況」、「住宅の配置の概況」等に関する文献から、「4.1.6 調査の手法」に示す調査すべき情報が得られる場合は、簡略化手法を選定することができる。詳細は、「4.1.5 調査及び予測手法の選定」を参照のこと。

また、これらの地域特性は、調査地点や予測地点の概略的な選定にも用いられる。なお、調査地点や予測地点の具体的選定は、調査結果を踏まえて行うことになる。

3) 予測及び評価に用いる地域特性

「騒音の状況」、「土地利用の現況」、「住宅の配置の概況」等は、場合により「4.1.6 調査の手法」に示す調査すべき情報として代用（「4.1.6 調査の手法」*5参照）され、予測条件として用いることができる。

一方、「土地利用の状況」、「環境の保全を目的とする法令等により指定された地域」等は、騒音に係る環境基準との整合性を評価するときに必要である。（「4.1.9 評価の手法」*2参照）

*1 「入手可能な最新の文献」

文献の例を表-4.1に示す。

表-4.1 地域特性の項目と資料の例

地域特性の項目		文献・資料名	文献・資料から抽出する内容	発行者等
自然的状況	騒音の状況	道路周辺の交通騒音状況	騒音の状況、環境基準の確保の状況、騒音規制法に基づく指定地域内における自動車騒音の限度の確保の状況	環境省
		都道府県環境白書		都道府県
		市町村環境白書		市町村
		道路環境センサス		国土交通省
社会的状況	土地利用の状況	土地利用図 土地利用現況図	土地利用の現況、土地利用計画の状況	国土地理院
		土地利用基本計画図 土地利用動向調査		都道府県
		都市計画図		都道府県 市町村
	交通の状況	道路交通センサス	主要な道路の位置 交通量等の状況	国土交通省 都道府県
	学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	住宅地図 病院名簿	学校、病院、幼稚園、老人ホーム等の配置の状況、集落の状況、住宅の配置の概況、将来の住宅地の面整備計画の状況	民間
		教育要覧 土地利用動向調査 社会福祉施設名簿		都道府県
	環境の保全を目的とする法令等により指定された地域その他の対象の状況、及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	例規集等	幹線道路の沿道の整備に関する法律第五条第1項の規定により指定された沿道整備道路	都道府県等
		都道府県環境白書 例規集等	環境基本法第十六条第1項の規定により定められた騒音に係る環境基準の種類の指定状況	都道府県等
		都道府県環境白書 例規集等	騒音規制法第十七条第1項に基づく指定地域内における自動車騒音の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況	都道府県等

4.1.3 項目の選定

項目の削除は、環境影響を受けるおそれがあると認められる地域内に住居等の保全対象が存在せず、かつ、都市計画上及び土地利用上からも将来の立地が計画されていない場合に行う。

なお、環境影響を受けるおそれがあると認められる地域は、事業特性、地域特性を踏まえて適切に設定する。^{*1}

【解説】

上記は省令第六条第4項第二号の要件を具体的に示したものである。

項目の削除は、「4.1.1 事業特性の把握」で得られた「対象道路事業実施区域の位置」と「4.1.2 地域特性の把握」で得られた「現在又は将来の住居等の保全対象の立地状況」の位置関係から判断して行う。

*1 「事業特性、地域特性を踏まえて適切に設定する」

騒音の減衰の状況は、道路構造、沿道の地表面の状況、沿道の建物の立地状況等により異なり、一概に騒音の影響範囲を定めることはできない。しかし、その影響範囲は、項目の選定の時点において想定される道路条件、交通条件、沿道条件から、たとえば「4.1.7-2 標準予測手法」を用いて概算することができる。

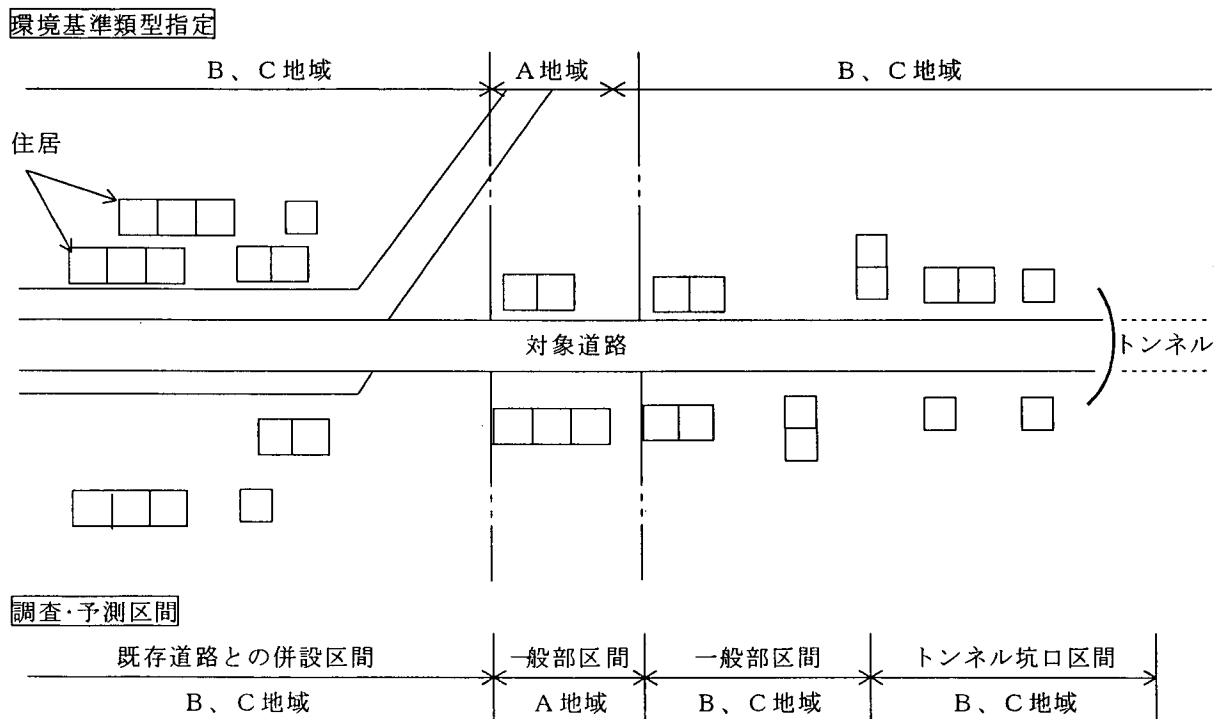
4.1.4 調査・予測区間の設定

「4.1.1 事業特性の把握」及び「4.1.2 地域特性の把握」に基づき、対象道路のうち、明らかに騒音の影響がない又は極めて小さいと判断される区間^{*1}を除外する。さらに、残りの区間を、4.1.1、4.1.2を踏まえて、調査及び予測手法の選定並びに環境保全措置の検討の基本となる調査・予測区間に区分する。

なお、道路特殊部（インターチェンジ、トンネル坑口等）における騒音を予測する必要がある場合は、これらも調査・予測区間として設定する。

【解説】

以降の「4.1.5 調査及び予測の手法の選定」から「4.1.8 環境保全措置の検討」までの検討は、この調査・予測区間毎に行われる。



注) その他の道路特殊部（インターチェンジ部周辺、掘割道路など）周辺に住居等が存在する場合についても、必要に応じ調査・予測区間として設定する。

図-4.2 調査・予測区間の設定例

*1 「明らかに騒音の影響がない又は極めて小さいと判断される区間」

「明らかに騒音の影響がない又は極めて小さいと判断される区間」とはトンネル区間、あるいは、対象道路実施区域及びその周囲に住居等が現存せず、かつ将来の立地が計画されていない区間等が該当する。

4.1.5 調査及び予測の手法の選定

調査及び予測の手法は、原則として4.1.6-1及び4.1.7-2に示す標準手法を選定する。ただし、以下の場合、簡略化または重点化した手法を選定する。

1) 簡略化する場合

調査すべき情報が現地調査を行わなくても文献等により入手できる^{*1}場合は、調査の手法を簡略化することができる。

2) 重点化する場合

道路構造が複雑な場合^{*2}など標準予測手法における伝搬計算式の適用が困難で、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある場合は、予測の手法を重点化する。

【解説】

調査及び予測の手法の選定にあたっては、省令第八条に基づき原則として標準手法を選定する。上記では、省令第八条第2項及び第3項に基づき簡略化又は重点化された調査及び予測の手法を選定する場合の要件を具体的に示した。

*1 「文献等により入手できる場合」

「文献等により入手できる場合」とは、「4.1.2 地域特性の把握」及び「4.1.6 調査の手法」において収集される文献その他の資料により、「4.1.6-1 1) 調査すべき情報」が得られる場合が該当する。

*2 「道路構造が複雑な場合など」

「道路構造が複雑な場合」とは、たとえば道路断面が複雑で多重反射音や拡散音の影響を考慮すべき場合などがあたる。これらの影響は沿道の騒音を上昇させ、「環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある」（省令第八条第3項第一号）に該当すると考えられる。さらに、これらは標準予測手法では計算が困難であり、予測手法を重点化する必要がある。

また、環境保全措置の効果についても一般的には標準予測手法で予測する（「4.1.8 環境保全措置の検討」参照）が、先端改良型遮音壁などの新たな対策技術（ただし、ASJ RTN-Model 2003 参考資料1に記述されている先端分岐型遮音壁等を除く）には、標準予測手法ではその効果の算定が困難なものもある。このような場合にも、予測手法を重点化する必要がある。

重点化予測手法には、模型実験、音響数値解析手法等があるが、詳細は、「4.1.7-3 予測の重点化手法」を参照のこと。

4.1.6 調査の手法

4.1.6-1 標準調査手法

標準調査手法は、以下による。

1) 調査すべき情報

(1) 騒音の状況

騒音の状況は、等価騒音レベル (L_{Aeq})^{*1}を調査する。

(2) 対象道路事業により新設又は改築される道路の沿道の状況

「対象道路事業により新設又は改築される道路の沿道の状況」とは、以下をいう。

- ① 住居等の平均階数^{*2}、騒音の影響を受けやすい面の位置^{*3}
- ② 地表面の種類^{*4}
- ③ 建物の立地密度^{*4} (建物背後に予測地点を設定する場合)

2) 調査の基本的な手法

調査は、文献その他の資料^{*5}及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析により行う。

(1) 騒音の状況

騒音の状況の現地調査は、騒音に係る環境基準で定められた騒音の測定方法^{*6}による。必要に応じ、道路交通量等の条件から等価騒音レベルを推計する方法^{*7}によることができる。

(2) 沿道の状況

沿道の状況の現地調査は、現地踏査による目視^{*8}で行う。

3) 調査地域

調査地域は、騒音の影響範囲内に住居等が存在する、あるいは立地する見込みがある地域とし、調査・予測区間毎に設定する。

4) 調査地点

(1) 騒音の状況

騒音の状況の調査地点は、予測地点の周辺で調査地域を代表すると考えられる地点^{*9}とする。

(2) 沿道の状況

沿道の状況の調査地点は、予測地点の周辺で、調査地域を代表すると考えられる区域とする。

5) 調査期間等

(1) 騒音の状況

騒音の状況の調査期間等は、騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の昼間及び夜間の基準時間帯^{*10}とする。

4.1.6-2 調査の簡略化手法

調査すべき情報が文献その他の資料から入手できる場合は、現地調査を省略することができる。

別表第二 標準手法（調査の手法）

騒音：自動車の走行

一 調査すべき情報

イ 騒音の状況

ロ 対象道路事業により供用される道路の沿道の状況

二 調査の基本的な手法

文献その他の資料及び現地調査による情報（騒音の状況については、騒音に係る環境基準に規定する騒音の測定の方法によるものとする。）の収集並びに当該情報の整理及び解析

三 調査地域

音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域

四 調査地点

音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点

五 調査期間等

音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯

【解説】

「4.1.6-1 標準調査手法」では、省令別表第二（第八条関係）に規定する標準調査手法を具体的に示した。なお、「1）調査すべき情報（2）対象道路事業により新設又は改築される道路の沿道の状況」の項目については、「技術指針通達第8の3(1)」で示されているものを抜粋した。また、「4.1.6-2 調査の簡略化手法」は、「4.1.5 調査及び予測の手法の選定 1）簡略化する場合」に該当する調査手法である。

調査の目的は、騒音の現況の把握、並びに予測地点の設定及び予測における伝搬計算に必要な沿道状況の把握である。

*1「等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）」

「等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）」により騒音の現況を把握する。対象道路のうち現在、道路が存在しない区間は環境騒音を、道路が存在する区間は道路交通騒音を対象に等価騒音レベルを調査する。

*2「住居等の平均階数、騒音の影響を受けやすい面の位置」

予測地点の設定は、「住居等の平均階数、騒音の影響を受けやすい面の位置」を考慮して行う。また、建物背後（騒音に係る環境基準における道路に面する地域のうち、幹線交通を担う道路に近接する空間の背後地をいう）における予測を行う場

合は、必要に応じ住居等の平均階数から建物高さを設定する必要がある（*4参照）。

*3 「地表面の種類」

「地表面の種類」は、地表面上を伝搬する騒音の超過減衰を求めるために必要であり、地表面の実効的流れ抵抗 σ を調査する。

一般的に σ は表-4.2のとおりであるが、田んぼ、畑地等の σ は表面の性状や水分等により $75 \sim 1,250 \text{ k} \cdot \text{Pa} \cdot \text{s} \cdot \text{m}^{-2}$ 程度の範囲で変化するため、環境影響評価では安全側の $\sigma = 1,250 \text{ k} \cdot \text{Pa} \cdot \text{s} \cdot \text{m}^{-2}$ とすればよい。また、都市内では、一般的には $\sigma = 20,000 \text{ k} \cdot \text{Pa} \cdot \text{s} \cdot \text{m}^{-2}$ とし、建物による遮蔽効果は別途考慮する。

表-4.2 地表面の種類と実効的流れ抵抗（幹モデルによる推定値）

地表面の種類	地表面の実効的流れ抵抗
コンクリート、アスファルト	20,000 $\text{k} \cdot \text{Pa} \cdot \text{s} \cdot \text{m}^{-2}$
スポーツグラウンドなどの固い地面	1,250
芝地、田んぼ、草地	300
表面の柔らかい畑地、耕田	75

*4 「建物の立地密度」

「建物の立地密度」は、建物背後の騒音レベルを予測する場合（「4.1.7 予測の手法」*7参照）に必要となる。たとえば、建物の立地密度は道路近接建物列（対象道路に面した第一列目の建物）の間隙率 α と背後建物群の建物密度 β とに分類することができる（図-4.3参照）。建物群背後において、道路近接建物列の遮蔽効果のみを考慮した簡易な予測計算を行う場合は、 α のみを調査すればよい。

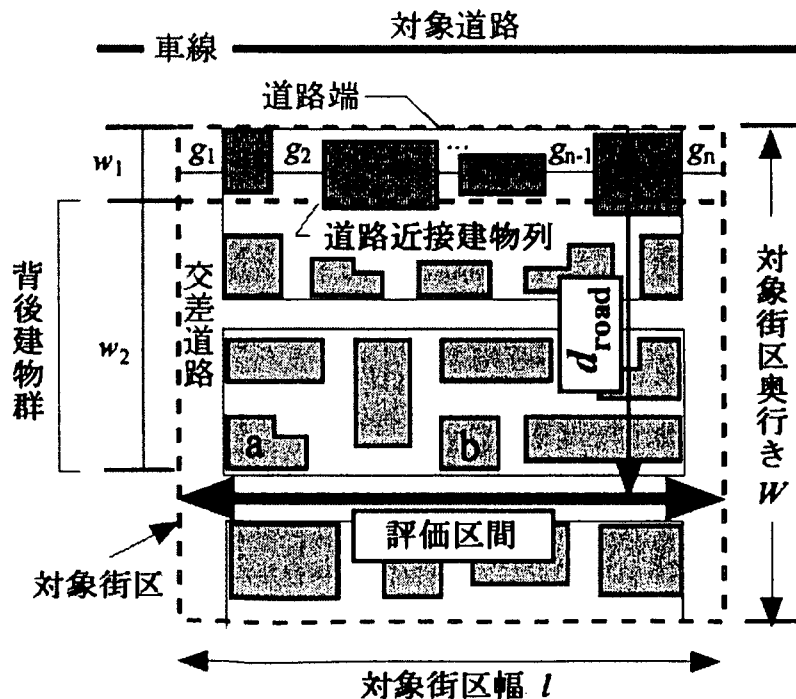


図-4.3 沿道市街地のモデル化（平面図）

なお、予測地点が高い場合または対象道路が高架や盛土の場合で、建物群上方の回折音を計算する必要があるときは、建物群の平均高さも設定する必要がある。

(*2参照)

α 及び β は、次式で定義される。

a. 道路近接建物列の間隙率 (α)

$$\alpha = \left(\sum_{i=1}^n gi \right) / l$$

ここで、 gi : 道路近接建物列の i 番目の建物間隔 (gap)、 l : 対象街区幅
b. 背後建物群の建物密度 (β)

$$\beta = \frac{A}{w_2 l}$$

ここで、 A : 背後建物群中の建物の建築面積の和、 w_2 : 道路近接建物列の平均後面位置から評価区間の直前の建物の後面位置までの水平距離

*5 「文献その他の資料」

既存の騒音の測定データ、住宅地図、航空写真などが該当する。「4.1.2 地域特性の把握」で収集した情報を用いることができる。

*6 「騒音の測定方法」

具体的な測定方法は、日本工業規格 Z 8731「環境騒音の表示・測定方法（平成11年3月20日改正）」及び「騒音に係る環境基準の評価マニュアル I. 基本評価編」（平成11年6月9日付環大企第164号、環大二第59号）による。

*7 「推計する方法」

既存道路に新設道路を併設するような場合で、既存道路による騒音の状況を多くの地点で把握する必要がある場合は、推計による方法が有効である。この場合は、現在の道路交通条件を用い、「4.1.7 予測の手法」により推計する。なお、推計を行った場合は、その際の道路交通条件も明らかにする。

*8 「現地踏査による目視」

沿道の状況の調査では、住宅地図や航空写真などの文献を用いる他、必要に応じ現地踏査により目視確認を行う。

*9 「調査地域を代表すると考えられる地点」

調査地点は、一般的に調査地域を代表する1地点を選定する。日本工業規格 Z 8731（屋外における測定）では測定点は地上1.2～1.5mの高さとすると規定されているため、調査地点の高さは原則として地上1.2mとする。ただし、*7で示したように騒音の状況を多くの地点で把握する必要がある場合は、推計による方法を用いることが有効である。

*10 「騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の昼間及び夜間の基準時間帯」

調査時期は、環境騒音又は道路交通騒音が1年間を通じて平均的な状況であると

考えられる日を選定する。原則として土曜日、日曜日、祝日を除く平日で、雨、雪、強風の日を避け、道路交通騒音が平均的な状況を呈する日を測定日として選定する。なお、季節によっては、セミなどの虫の声、鳥の鳴き声等自然音が大きくなる場合もあり注意を要する。

基準時間帯別の等価騒音レベルは、連続測定あるいはその基準時間帯の中を騒音が一定と見なせるいくつかの時間（観測時間）に区分し、観測時間別の測定を行った後これらをエネルギー平均することにより求める。観測時間は、原則として1時間とする。

観測時間内の実測時間（実際に騒音を測定する時間）設定の考え方は、以下のとおりである。

- ①環境騒音については原則として連続測定とするが、深夜等で人の活動に伴う騒音の発生がほとんどないような場合には少なくとも10分以上の実測時間の測定で観測時間の代表値としてもよい。
- ②道路交通騒音については10分以上とする。経験的には、 L_{Aeq} の測定誤差を2dB程度以内に収めるためには、基準時間帯内に行われた総実測時間内に200台以上の車両が通過するように実測時間を定めればよいと考えられており²⁾、これを目安に実測時間を設定する。

4.1.7 予測の手法

4.1.7-1 予測の前提条件

1) 道路条件

「4.1.1 事業特性の把握」で示した事項に基づき、騒音の予測に必要な道路条件^{*1}を設定する。

2) 交通条件

(1) 予測対象時期

予測対象時期は、道路構造令第二条第十七号の計画交通量が見込まれる時期とする。

(2) 交通量

予測に用いる車種別時間別交通量^{*2}は、予測対象時期における年平均日交通量及び車種構成を基に、類似地点における交通量の時間変動等を参考に設定する。

(3) 走行速度

予測に用いる走行速度は、道路交通法施行令で定める法定速度^{*3}、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本として設定する。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値^{*4}を用いることができる。

(4) 車種分類

予測に用いる車種は、原則として大型車類・小型車類の2車種分類^{*5}とする。

4.1.7-2 標準予測手法

標準予測手法は、以下による。

1) 予測の基本的な手法

「音の伝搬理論に基づく予測式」は、(社)日本音響学会のASJ RTN-Model 2003^{*6}とする。

これにより、予測地点における昼間、夜間別の等価騒音レベルを予測する。ただし、必要に応じ道路と平行な評価区間における平均的な等価騒音レベル^{*7}を指標として予測することができる。

2) 予測地域

予測地域は、調査地域（「4.1.6-1 標準調査手法 3) 調査地域」参照）と同じとする。

3) 予測地点

「騒音に係る環境影響を的確に把握できる地点」とは、騒音に係る環境基準との整合性を的確に評価できる地点をいう。

予測地点は、原則として予測地域の代表断面^{*8}において、騒音に係る環境基準に規

定された幹線交通を担う道路に近接する空間（以下「幹線道路近接空間」^{*9}という）とその背後地（以下「背後地」^{*10}という）の各々に設定する。この場合、予測地点の^{*11}高さは幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さとする。

なお、建物の騒音の影響を受けやすい面における等価騒音レベルを予測することを原則とするが、その面より明らかに等価騒音レベルが大きくなる地点^{*12}で予測することができる。

4.1.7-3 予測の重点化手法^{*13}

道路構造が複雑な場合など標準予測手法における伝搬計算式の適用が困難で、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある場合は、模型実験または音響数値解析^{*14}により騒音の伝搬特性を把握する。

4.1.7-4 予測の不確実性

新規の手法を用いる場合その他の環境影響の予測に関する知見が十分蓄積されていない場合^{*15}において、予測の不確実性の程度及び不確実性に係る環境影響の程度を勘案して必要と認めるときは、当該不確実性の内容を明らかにできるようにしなければならない。

別表第二 標準手法（予測の手法）

騒音：自動車の走行

一 予測の基本的な手法

音の伝搬理論に基づく予測式による計算

二 予測地域

調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域

三 予測地点

音の伝搬の特性を踏まえて予測地域における騒音に係る環境影響を的確に把握できる地点

四 予測対象時期等

計画交通量の発生が見込まれる時期

【解説】

「4.1.7-1 予測の前提条件」では、騒音の予測に必要な道路条件及び交通条件を示した。なお、既存道路の騒音を予測する必要がある時は、既存道路の道路条件・交通条件も併せて整理する。

「4.1.7-2 標準予測手法」では、省令別表第二（第八条関係）に規定する標準予測手法を、「技術指針通達第8の3(2)」を踏まえて具体的に示した。また、「4.1.7-3 予測の重点化手法」は、「4.1.5 調査及び予測の手法の選定 2) 重点化する場合」に該当する予測手法である。

*1 「予測に必要な道路条件」

騒音の予測に必要な道路条件には、道路構造の種類、幅員構成、車線数、路面高さ、道路縦断勾配、舗装種別などがある。これらは「4.1.1 事業特性の把握」で示した事項を基本に騒音の予測に必要な精度で設定する。

*2 「予測に用いる車種別時間別交通量」

騒音の評価においては、騒音に係る環境基準との整合を検討する必要があるため、昼間（午前6時から午後10時）夜間（午後10時から翌日の午前6時）別の等価騒音レベルを予測（「4.1.7-2 標準予測手法」参照）する必要がある。したがって、車種別の走行速度が時間により変化しないと想定する場合は、車種別の昼間、夜間別平均交通量を設定し、その交通条件で求められる昼間、夜間別の等価騒音レベルを予測する。一方、既存道路における現況の等価騒音レベルを推計する場合のように、車種別の走行速度を時間により変化させて設定する場合は、車種別時間別交通量を設定し、時間別の等価騒音レベルを算出した後、昼間、夜間の基準時間帯でエネルギー平均した等価騒音レベルを予測値とする。

*3 「法定速度」

車種分類別の法定速度は、表-4.3に示すとおりである。

表-4.3 法定速度

道路種別	大型車類	小型車類
高速自動車国道	80km/h	100km/h
その他の道路	60km/h	60km/h

*4 「沿道環境の保全の観点から適切な値」

「沿道環境の保全の観点から適切な値」とは、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めに設定した速度のことをいう。

*5 「大型車類・小型車類の2車種分類」

2車種分類に対応する車両プレート番号は、表-2.5のとおりである。

表-2.5 車種分類に対応する車種プレート番号(再掲)

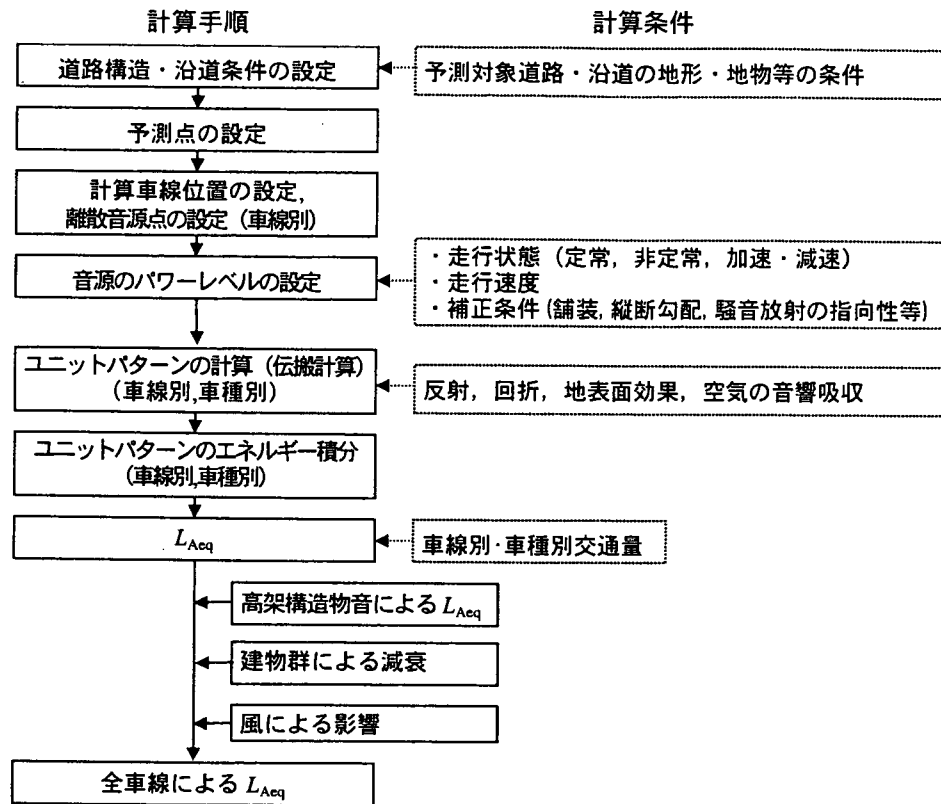
2車種分類	細分類		対応するプレート番号
	区分	旧区分	
小型車類	乗用車	軽乗用車	50～59 (黄又は黒) 3 ^s 及び3 3 ^s 8 ^s 及び8 8 ^s
		乗用車	3、30～39及び300～399 5、50～59及び500～599 7、70～79及び700～799
	小型貨物車	軽貨物車	40～49 (黄又は黒) 3 ^s 及び3 3 ^s 6 ^s 及び6 6 ^s
		小型貨物車 (貨客車を含む)	4、40～49及び400～499 6、60～69及び600～699
大型車類	普通貨物車	普通貨物車類	1、10～19及び100～199
		特種(殊)車	8、80～89及び800～899 9、90～99及び900～999 0、00～09及び000～099
	バス	バス	2、20～29及び200～299

- 注1) 細分類の「区分」は、平成11年度以降に実施した全国道路交通情勢調査の車種区分にあたる。
 注2) 細分類の「旧区分」は、平成10年度以前に実施した全国道路交通情勢調査の車種区分にあたる。
 注3) プレート番号の「(黄又は黒)」は、「黄地に黒文字又は黒地に黄字」を意味する。
 注4) プレート番号の添字Sは、小型プレートを意味する。

*6 「(社)日本音響学会のASJ RTN-Model 2003¹⁾」

ASJ RTN-Model 2003における適用範囲及び道路交通騒音の予測計算の手順を以下に示す。

- (1)対象道路：道路一般部(平面、盛土、切土、高架)、道路特殊部(インターチェンジ部、トンネル坑口周辺部、掘割・半地下部、高架・平面道路併設部、複層高架部)。
 - (2)交通量：制限なし。
 - (3)自動車の走行速度：自動車専用道路と一般道路の定常走行区間については40～140km/h、一般道路の非定常走行区間については10～60km/h、インターチェンジ部などの加減速・停止部については0～80km/h。
 - (4)予測範囲：道路から水平距離200mまで、高さ12mまで(注)。
 - (5)気象条件：無風で特に強い気温の勾配が生じていない状態を標準とする。
- 注：検証されているのは上記の範囲であるが、原理的には適用範囲に制限はない。



道路交通騒音の予測計算の手順

*7 「道路と平行な評価区間における平均的な等価騒音レベル」

道路に面して立地する建物群の背後では、特定地点での等価騒音レベルの予測は困難なことが多い。このような場合は、下記の式により道路と平行な評価区間の L_{Aeq} のエネルギー平均値 $\overline{L_{Aeq}}$ を評価指標とすることが有効である^{1) 3) 4)}。

$$\overline{L_{Aeq}} = 10 \log 10 \left(\frac{1}{x_2 - x_1} \int_{x_1}^{x_2} 10^{L_{Aeq}(x)/10} dx \right)$$

ここで、 $x_2 - x_1$: 評価区間の延長

また、平面道路に遮音壁を設置する場合は、沿道へのアクセス確保のため遮音壁が分断されることが多く、遮音壁背後の騒音レベルは開口部との位置関係により複雑に変化する。しかし、 $\overline{L_{Aeq}}$ は開口部の数や位置にかかわらず、遮音壁高さと同開口率により求められる。⁵⁾

なお、 $\overline{L_{Aeq}}$ を評価指標とした場合は、評価書等において、その旨を明らかにすること。

*8 「予測地域の代表断面」

図-4.4に示すように、一般的に予測地域の代表断面は、道路の縦断方向と直角かつ鉛直に設定する。ただし、インターチェンジ部、トンネル坑口部等で、騒音の平面的な分布状況を予測する必要がある場合は、代表断面を水平に設定することもある。

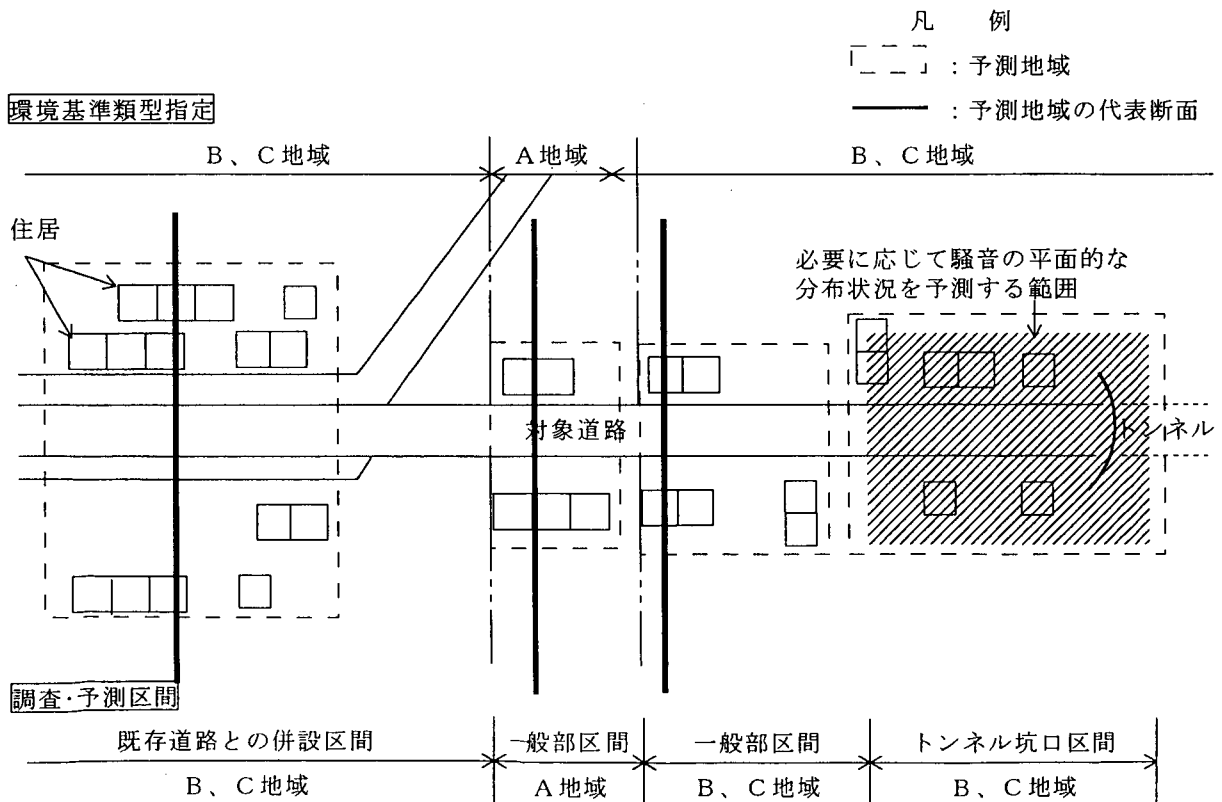


図-4.4 予測地域の代表断面の設定例

*9 「その背後地（以下「背後地」という）の各々に設定」

背後地においては、一般的に幹線道路近接空間との境界付近（対象道路からの距離が背後地内では最も小さい）の地点での予測が特に重要となる。この場合、主に道路近接建物列（「4.1.6 調査の手法」*4参照）の遮蔽効果を考慮すればよい。予測では、 $\overline{L_{Aeq}}$ を評価指標（*7参照）とし、道路近接建物列の間隙率 α 及び平均高さを用いて計算を行う^{1) 3) 4)}。

ただし、平面道路において予測地点の高さが道路近接建物列の平均高さより低い場合の $\overline{L_{Aeq}}$ は、建物が存在しない場合の等価騒音レベル L_{Aeq} と上述の α を用いて次式で計算できる⁵⁾。

$$\overline{L_{Aeq}} = L_{Aeq} + 10 \log_{10} \alpha$$

また、更に道路から離れた地点で予測を行う場合、背後建物群中での騒音の減衰を考慮するときは、背後建物群の建物密度 β を用いた計算^{1) 6)}を行う必要がある。

一方、平面道路において道路端における予測値がすでに背後地の環境基準値以下となっている場合など、背後地における $\overline{L_{Aeq}}$ が環境基準値以下になることが明らかな場合は、背後地での予測を省略することができる。

*10 「各階の平均的高さ」

「各階の平均的高さ」は、日本工業規格Z8731において、建物に対する騒音の影響の程度を調べる場合には建物の床面から1.2～1.5mの高さとするとして規定されているため、各対象階の床面から1.2mの高さを基本とし、適切に設定する。ただし、1階を対象とする場合は、調査地点同様に、原則として地上1.2mの高さとする。

*11 「建物の騒音の影響を受けやすい面」

「建物の騒音の影響を受けやすい面」（以下、「影響面」という）は、通常、音源側の面であると考えられる。しかし、開放生活（庭、ベランダ等）側の向き、居寝室の位置等により音源側と違う面になることがある。例えば、道路に面する側が窓のない壁である場合や、台所、浴室等に用いられているような場合には、開放生活側あるいは居寝室がある側の面を影響面とする。

また、予測においては、塀等の遮蔽物による効果を見込むことができる。

*12 「その面より明らかに等価騒音レベルが大きくなる地点」

影響面が、個々の建物により異なり一律に設定できない場合は、一般的に騒音の影響が大きいと考えられる道路側の面とする。たとえば、平面道路の幹線道路近接空間において、影響面の位置が様々な場合は、官民境界線に予測地点を設置しても差し支えない。

*13 「道路構造が複雑な場合など」

「4.1.5 調査及び予測の手法の選定」*2を参照のこと。

*14 「模型実験または音響数値解析など」

対象道路の道路構造又は沿道の地形若しくはその表面性状などが複雑であり、標準予測手法に示す伝搬理論式の適用が困難な場合は、模型実験または音響数値解析等により騒音の伝搬特性を把握する（ASJ RTN-Model 2003 の参考資料 2 及び付属資料 3 参照）。このようにして得られた伝搬特性と交通条件から、標準予測手法を用いて予測を行う。

1) 模型実験

模型実験は、実物の1/nの縮尺の模型を製作し実物のn倍の周波数における音響伝搬特性を調べるものであり、3次元の伝搬特性を直接的に得ることができる。模型実験では、模型と実物との音響相似則を整合させることが重要であり、境界面に使用する模型材料の吸音率や透過損失、音源の指向性や空気吸収の影響等に配慮が必要である。

2) 音響数値解析

音響数値解析の代表的手法として、波動音響理論に基づく境界要素法（BEM：Boundary Element Method）や時間領域差分（FDTD：Finite Difference Time Domain）法、及び幾何音響理論に基づく音線法等がある。

BEMやFDTD法は、境界面の様々な反射率特性や複雑な幾何形状による反射、回折の効果を周波数別に計算することができる。この手法は、平行壁を有する平面道路上に高架道路が併設される場合や半地下構造道路で張り出し部分が高い場合など、境界条件が複雑な音場解析に用いられる。ただし、境界面あるいは音場領域を細かく離散化する必要があるため、現在は、2次元での計算に止まっている。

一方、音線法は、音源から全方向に一定の角度間隔で放射した音の軌跡（音線）を音のエネルギーの伝搬と考え、音線の粗密状況等から音圧レベルを求める手法であり、複雑な幾何形状を有する境界面における高次の多重反射音の解析等に用いられる。ただし、基本的には、波動性は考慮できない。

*15 「新規の手法を用いる場合その他の環境影響の予測に関する知見が十分蓄積されていない場合」

これには、標準予測手法として設定しているASJ RTN-Model 2003あるいは重点化手法として用いる模型実験、音響数値解析手法等をこれらの適用範囲を超えて用いる場合や、これらの手法以外で知見が十分蓄積されていない新規の予測手法を用いる場合がある。

4.1.8 環境保全措置の検討

1) 環境保全措置の検討

予測結果等から、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること及び国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策^{*1}によって示されている基準又は目標の達成に努めることを目的として環境保全措置を検討する。

2) 検討結果の検証

1) の検討を行った場合は、環境保全措置についての複数案の比較検討^{*2}、実行可能なより良い技術が取り入れられているかどうかの検討等により、実行可能な範囲内において環境影響をできる限り回避又は低減されているかどうかを検証する。

3) 検討結果の整理

1) の検討を行った場合は、以下の事項を明らかにする。

- (1) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容
- (2) 環境保全措置^{*3}の効果、種類及び当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化並びに必要に応じ当該環境保全措置の効果の不確実性の程度^{*4}
- (3) 環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響^{*4}

4) 事後調査

予測の不確実性の程度が大きい場合又は効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合^{*5}であって、かつ環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、事後調査を検討する。

【解説】

*1「環境保全措置」

環境保全措置の検討においては、事業者により実行可能な範囲で環境影響を回避又は低減し、騒音に係る環境基準の達成に努める。

この場合、遮音壁等の道路構造対策による環境保全措置を実行可能な範囲で講じたにもかかわらず、屋外の騒音レベルが環境基準値を超過するときは、既存道路に対象道路が併設される場合等における「幹線道路の沿道の整備に関する法律」の適用の見通し等を踏まえ、沿道の建物の防音対策を検討する。

なお、環境保全措置の例、その内容と効果の把握方法等については次頁以降に説明する。

*2「複数案の比較検討」

「複数案の比較検討」は、複数の環境保全措置について、その騒音低減効果及び他の環境要素への影響の程度などを併せて比較検討することにより行う。

たとえば、低層住宅が大部分であるが、一部高層住宅も立地する地域を対象道路が通過する場合を想定する。この場合、非常に高い遮音壁を設置する案と、比較的低い遮音壁にとどめ高層住宅の高層階には防音対策を講じる案が考えられるとする。どちらの案が望ましいかは、騒音の低減効果のみならず低層住宅の日照障害や景観

の問題も併せて検討する必要があると考えられる。

*3 「当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化」

「当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化」の検討にあたっては、後述する〈環境保全措置の例〉の「リ. 効果の把握方法」により環境保全措置の効果を可能な範囲で定量的に把握し、当該環境保全措置実施後における等価騒音レベルを予測する。

*4 「環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響」

「環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響」の代表例として、遮音壁設置による日照障害への影響などが考えられる。詳細については、後述する〈環境保全措置の例〉の「イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響」を参照のこと。

*5 「事後調査を検討」

省令第十七条に規定された事後調査の必要性については、以下のように考えられる。

標準予測手法として設定しているASJ RTN-Model 2003あるいは重点化手法として用いる模型実験、音響数値解析手法等を、その適用範囲において用いて環境保全措置の効果を予測する場合は、その効果に関する知見が十分に蓄積されていると判断でき、事後調査を行う必要はないと考えられる。

一方、これらの手法を用いても、その効果が予測できないような新たな環境保全措置を講じる場合、その不確実性に係る環境影響の程度を勘案して必要と認めるときは、事後調査を検討する必要がある。

〈環境保全措置の例〉

以下に、代表的な環境保全措置の効果の把握方法、他の環境要素への影響を示す。

(1) 遮音壁

遮音壁には、一般的に利用されている反射性または吸音性の遮音壁（以下「通常遮音壁」という。）、減音効果を高めるため先端に吸音体や突起を取り付けた「先端改良型遮音壁」及び都市内の一般道路に設置する高さが1～1.5 m程度の「低層遮音壁」などがある。

a. 通常遮音壁

7. 対策内容

遮音壁は、遮蔽効果により騒音の低減を図るものであり、必要な用地幅が少なく施工も容易であるため、最も広く利用されている対策である。

沿道アクセス機能が高い平面構造の一般道路に遮音壁を連続して設置するためには、環境施設帯を設け副道を設置するなど、沿道アクセスを確保できる道路構造とすることが望ましい。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

遮音壁の高さが高くなると、景観、日照障害などの問題が生じることがある。この場合、植樹による修景や、透光板の採用等遮音壁の形状、色彩などに留意する必要がある。

リ. 効果の把握方法

減音効果（回折効果）はASJ RTN-Model 2003により求められる。吸音性遮音壁の効果は、吸音面の音響インピーダンスを設定できる場合にASJ RTN-Model 2003 付属資料2に記述されている計算法等で計算できる。

なお、遮音壁設置区間の側方からの回折音の影響を防ぐためには十分な設置延長を要する。ASJ RTN-Model 2003による有限長障壁の回折補正量の計算方法等を利用して必要な設置延長を検討する必要がある。

b. 先端改良型遮音壁

7. 対策内容

先端改良型遮音壁は、遮音壁の先端に吸音体や突起を取り付けることにより、通常遮音壁と同じ高さで、より大きな回折減音量が得られる遮音壁である。後述するように、他の環境要素への影響を軽減できるだけでなく、遮音壁の高さに道路構造上の制約がある場合に有効である。

i. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

日照障害、景観への影響が生じる場合があるが、通常遮音壁に比べ高さが低いため、その影響は通常遮音壁に比べて小さい。

ii. 効果の把握方法

減音効果は、模型実験及び2次元境界要素法等の数値解析手法により求められる。分岐型については、ASJ RTN-Model 2003 参考資料1により計算できる。

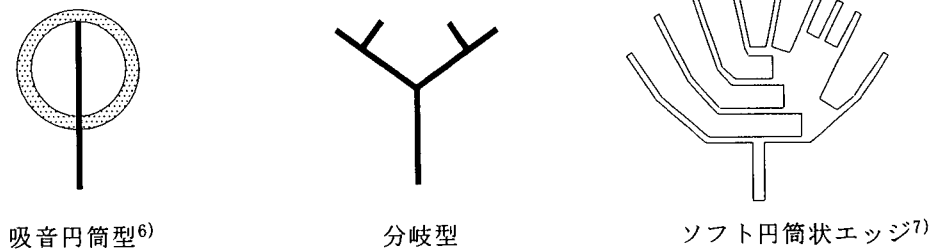


図-4.5 先端改良型遮音壁の例

c. 低層遮音壁⁸⁾

7. 対策内容

低層遮音壁は、都市内の平面道路に簡易に設置できる高さが1～1.5 m程度の低い遮音壁であり、パネルタイプと植樹柵タイプに大別される。

都市内の平面道路では沿道アクセス機能の確保のため、低層遮音壁は多くの開口部を有し不連続となる。また、設計にあたっては、良好な都市空間、歩行空間の形成に資するために、植樹帯を活用するなど景観に配慮する必要がある。

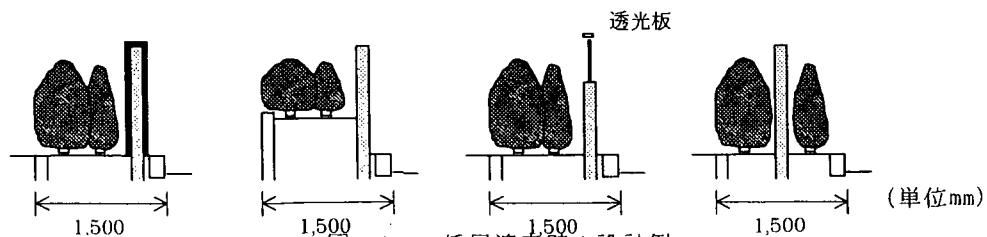


図-4.6 低層遮音壁の設計例

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

他の環境要素への影響はほとんどない。

ウ. 効果の把握方法

開口部の存在により低層遮音壁背後の騒音レベルは地点毎に異なるため、評価は、評価区間の等価騒音レベルのエネルギー平均値 $\overline{L_{Aeq}}$ を用いるとよい。

減音効果は、低層遮音壁設置前後の $\overline{L_{Aeq}}$ の差（区間平均挿入損失 \overline{IL} または $SA \cdot IL$ ）として求められる⁹⁾。

なお、低層遮音壁の位置、高さ及び開口部等が予め明らかな場合には、地点ごとの効果を求める方法もある。

(2) 遮音築堤

7. 対策内容

遮音築堤は、騒音を遮蔽するために設ける築堤である。遮音壁よりも用地幅が必要となり、限られた幅員の中では築堤高が制限されるため、遮音壁を併用する場合がある。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

遮音壁と同様に、日照障害、景観への影響が生じるが、植樹を行うことにより、遮音壁が遮蔽され景観の向上が図られる。

ウ. 効果の把握方法

減音効果は、ASJ RTN-Model 2003により求められる。なお、築堤の表面性状を考慮して減音効果を求める場合には、築堤表面の音響インピーダンスを設定して ASJ RTN-Model 2003 付属資料 2 に記述されている計算法等で計算できる。

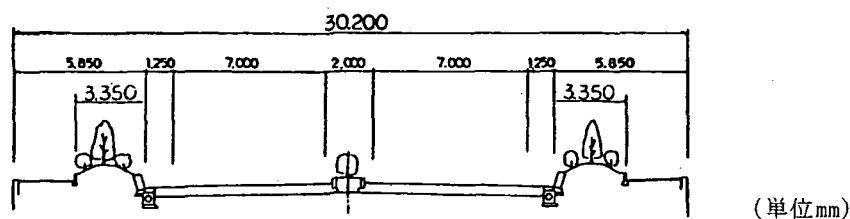


図-4.7 遮音築堤の例¹⁰⁾

(3) 排水性舗装（騒音低減効果のある高機能舗装の内の一種）

7. 対策内容

排水性舗装は、雨天時の路面水を舗装表層の空隙を通して排水し走行安全性の向上を図るために開発されたものであるが、空隙率が高いことからタイヤ/路面騒音（主としてエアポンピング音）の減音効果とともに、伝搬過程における吸音効果が見込まれる。

しかし、空隙詰まりなどにより減音効果が経時的に低下する傾向がある。そのため、減音効果の経時変化の更なる解明、効果維持のメンテナンス技術の確立が必要である。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

他の環境要素への影響は、ほとんどない。

ウ. 効果の把握方法

減音効果は、パワーレベルの低減として、ASJ RTN-Model 2003により求められる。ASJ RTN-Model 2003においては、一般道路については施工後5年まで、自動車専用道路については施工後10年までの約40～140km/hの定常走行データ（積雪地のデータは除く）から設定されている。また、排水性舗装における遮音壁等の回折効果は、パワースペクトルの変化を考慮した計算により求める。

(4) 二層式排水性舗装

ア. 対策内容

二層式排水性舗装は、排水性舗装（一層式）を粒径の異なる上・下二層に分けた舗装であり、一般道を対象としたフィールド実験により、新規技術として注目されている。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

他の環境要素への影響は、ほとんどない。

ウ. 効果の把握方法

今後、騒音低減メカニズムの解明、実測調査等により、パワーレベルの低減としての騒音低減効果の把握が必要である。

(5) 吸音処理

ア. 対策内容

吸音処理は、高架・平面道路併設部、複層高架部における高架裏面での反射音や、掘割道路の側壁、トンネル坑口部での反射音などの対策として用いられる。沿道の騒音レベルにおける反射音の寄与が大きい時に有効である。

なお、平面道路に高架道路を併設する場合は、平面道路に遮音壁を設置することなどにより、平面道路からの直達音も十分低減させておく必要がある。

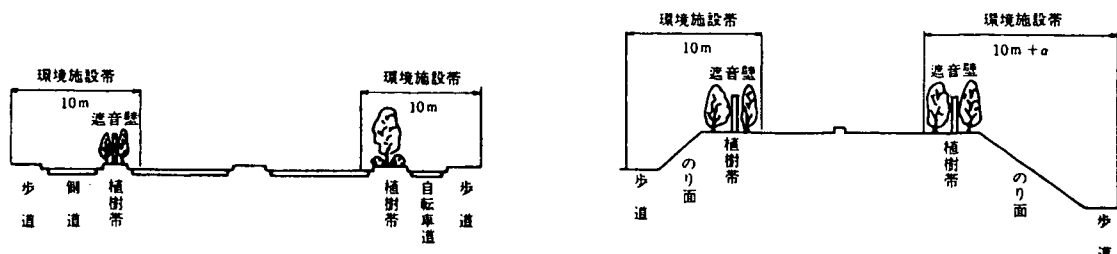
イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

他の環境要素への影響はない。

ウ. 効果の把握方法

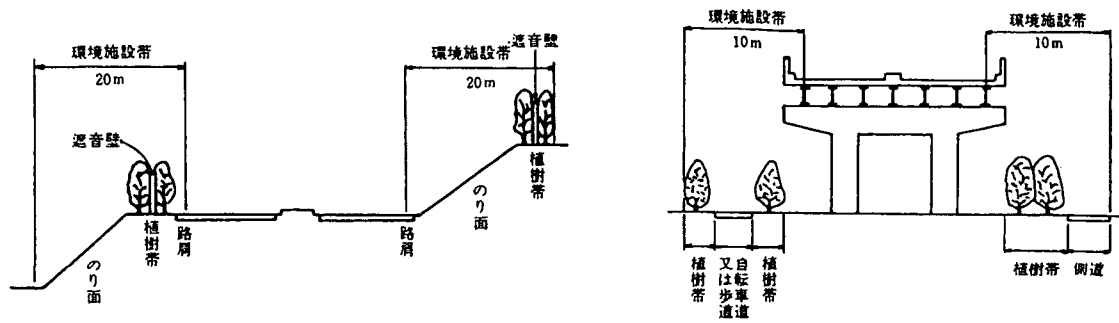
減音効果はASJ RTN-Model 2003 により求められる。吸音率は平均斜入射吸音率¹⁾を用いる。

(6) 環境施設帯の設置



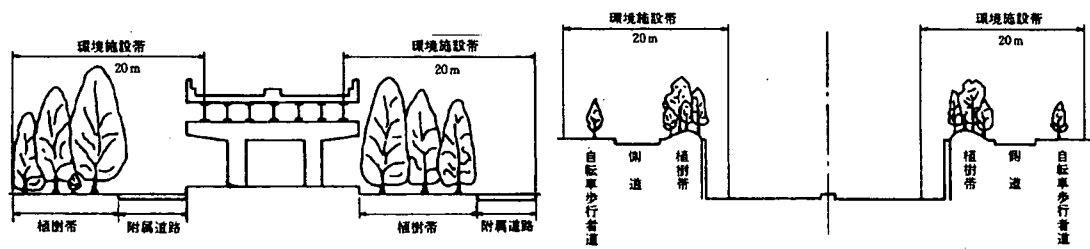
都市部一般道路

地方部一般道路



自動車専用道路（盛土、切土構造）

高架道路単独



他の道路を伴う高架道路

掘割道路

図-4.8 環境施設帯の設置例¹⁰⁾

7. 対策内容

環境施設帯は、「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準（昭和49年4月10日建設省都市局長、道路局長通達）」に基づき、幹線道路の沿道の生活環境を保全する必要がある地域において、車道端から10m又は20mの土地を道路用地として取得するものであり、植樹帯、歩道、副道等で構成される。

距離減衰による減音効果が見込まれるが、大きな減音効果を得るためには、遮音壁、遮音築堤の併用が必要である。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

大気質、振動、低周波音、日照障害の緩和及び良好な景観の形成が図られるとともに、環境施設帯を利用して植樹等を連続させることにより、生物の生息・生育環境の創出が図られる。

ロ. 効果の把握方法

減音効果は、ASJ RTN-Model 2003により求められる。

(7) 植栽による道路の遮蔽

ア. 対策内容

植栽による道路の遮蔽は、主に環境施設帯設置時に行われるものであり、騒音の発生源である自動車を視覚的に遮蔽することにより、歩行者や沿道住民に対して心

理的な減音効果が期待される。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

排出ガスの拡散を促進させるとともに、窒素酸化物（NO_x）の吸収及び浮遊粒子状物質（SPM）の吸着効果による大気の浄化や、良好な景観の形成が図られる。

ウ. 効果の把握方法

物理的効果は樹種や植栽密度により異なり、定量的には把握されていない。

(8) 建物の防音対策

7. 対策内容

建物の防音対策は、事業者により実行可能な道路構造対策を行ったにもかかわらず、屋外の騒音レベルが環境基準値を超過する場合に検討する。

主な防音対策としては、窓を防音型に変更すること、外壁の補修を行うことなどが挙げられ、併せて空調設備が設置されることが多い。また、特に高い防音性能が要求される場合には、換気口を防音型にするなどの配慮が必要である。

イ. 実施に伴い生ずるおそれのある環境への影響

他の環境要素への影響はない。

ウ. 効果の把握方法

防音対策を行った場合の屋内へ透過する騒音レベルは、「騒音に係る環境基準」にしたがい、原則として建物の騒音の影響を受けやすい面に入射する騒音レベル（「4.1.7 予測の手法」参照）から、その面の建物の防音性能値（表-4.4参照）を差し引くことにより求める。

表-4.4 一般的な建物の防音性能値¹²⁾

外壁の種別 窓の種別	RC モルタル ^{注2)} サイディング	在来型 木造
二重窓、固定窓	35 / 30 dB ^{注3)}	30 dB ^{注4)}
防音型サッシ ^{注1)}	30 dB ^{注5)}	25 dB ^{注4)}

注1) 防音型サッシには、防音型一重引き違いサッシの他、気密型の開き窓、回転式の窓も含む。

注2) 木造モルタルのうち、ひび割れ・隙間等の補修が必要と思われる建物については在来型木造として扱う。

注3) 二重窓のうち、調査対象面の面積の総和が1間の掃き出し窓相当以下の場合で、換気口がない又は防音型の換気口を使用している場合に限り、防音性能値は35dBとする。

注4) 在来型木造のうち、明らかに隙間が目立つものは補修が必要である。

注5) 可動部分の幅の合計が1間以内の場合に限る。可動部分の幅の合計が1間を超える場合は防音性能値は25dBとする。

4.1.9 評価の手法

評価の手法は以下による。

1) 回避・低減に係る評価

調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、自動車の走行に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行う。

2) 基準又は目標との整合性の検討

国又は関係する地方公共団体による環境保全の観点からの施策によって、選定項目に関して基準又は目標^{*1}が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合性が図られているかどうか^{*2}を評価する。

3) 事業者以外の者が行う環境保全措置

既存道路の管理者等、事業者以外の者が行う環境保全措置^{*3}の効果を見込む場合は、当該措置の内容を明らかにする。

【解説】

*1 「基準又は目標」

自動車の走行に係る騒音において整合を図るべき基準又は目標は、表-4.5のとおりである。

表-4.5 整合を図るべき基準又は目標

環境要素の区分	影響要因の区分	標準的に整合を図るべき基準又は目標
騒音	自動車の走行	騒音に係る環境基準（平成10年9月30日環告64号）の道路に面する地域の基準

*2 「整合が図られているかどうか」

騒音に係る環境基準（道路に面する地域）（表-4.6参照）との整合性の考え方について以下に補足する。

1) 地域類型あてはめの考え方

「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日付環大企第3号）」によれば、地域類型のあてはめは、原則として、用途地域に準拠して以下のように行うとされている。

A地域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域

B地域：第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域

C地域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

なお、用途地域のうち、工業専用地域については、地域の類型のあてはめを行わない。

地域類型の指定が行われていない場合は、厳密には、整合を図るべき基準又は目標はないと考えられる。しかし、このような場合でも、当該地域の自然的条件、住居等の立地状況、土地利用の動向等を勘案し、用途地域の定められている地域の状況を参考にしつつ、相当数の住居が存在する地域等に対し適切な地域類型のあてはめを想定し、参考として騒音に係る環境基準との整合性を検討することが望ましい。

2) 幹線交通を担う道路に近接する空間の考え方

「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日付環大企第3号）」によれば、「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、4車線以上の市町村道などが掲げられており、環境影響評価の対象となる道路は、「幹線交通を担う道路」と考えられる。

また、「幹線道路に近接する空間」とは、次の車線の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとされている。

① 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m

② 2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20m

3) 建物の防音対策と屋内へ透過する騒音に係る基準との整合性

屋内へ透過する騒音に係る基準の適用条件は、「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」場合とされている。「騒音に係る環境基準の改正について（平成10年9月30日付環大企第257号）」によれば、この場合とは「通常、建物の騒音の影響を受けやすい面の窓が、空気の入れ換え等のために時折開けられるのを除いて閉められた生活が営まれているということであり、それ以外の側面で主として窓を閉めた生活が営まれていることを必要としないが、窓を閉めた生活が営まれている理由としては、建物の防音性能が高められ、空調設備が整備されているといった対策等により生活環境の確保が十分に図られていることが必要である」とされている。

一般的に建物の防音対策を行う場合は、その防音性能を高めるとともに空調設備も併せて整備することから、防音対策により屋内へ透過する騒音に係る基準を達成すれば、環境基準の達成に努めていると考えられる。

4) 既存道路がある場合の騒音に係る基準との整合性

「騒音に係る環境基準」との整合性の評価は、基準値だけでなく達成期間を加味して行う。既存の2車線以上の（C地域では車線を有する）道路に併設して新たに道路を設置する場合は、「既設の道路に面する地域」の達成期間（表-4.6参照）が適用される。

*3 「事業者以外の者が行う環境保全措置」

新設道路と既存道路からの合成騒音を低減するためには、新設道路のみならず、既存道路における環境保全措置の実施が求められる。なお、評価において、既存道路の管理者等における環境保全措置の効果を見込む場合は、省令第十一条第3項の規定にしたがい、当該環境保全措置の内容を明らかにする必要がある。

表-4.6 騒音に係る環境基準（道路に面する地域）

地域の区分	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	60デシベル以下	55デシベル以下
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	65デシベル以下	60デシベル以下

この場合において、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、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりである。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下

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45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。

(注) 昼間：午前6時から午後10時まで
 夜間：午後10時から翌日の午前6時まで
 A地域：専ら住居の用に供される地域
 B地域：主として住居の用に供される地域
 C地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

<達成期間等 抜粋>

1 環境基準は、次に定める達成期間でその達成又は維持を図るものとする。
 (1) 道路に面する地域以外の地域については、環境基準の施行後直ちに達成され、又は維持されるよう努めるものとする。
 (2) 既設の道路に面する地域については、関係行政機関及び関係地方公共団体の協力の下に自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策、沿道対策等を総合的に実施することにより、環境基準の施行後10年以内を目途として達成され、又は維持されるよう努めるものとする。
 ただし、幹線交通を担う道路に面する地域であって、道路交通量が多くその達成が著しく困難な地域については、対策技術の大幅な進歩、都市構造の変革等とあいまって、10年を超える期間で可及的速やかに達成されるよう努めるものとする。

(3) 道路に面する地域以外の地域が、環境基準が施行された日以降計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあつては(1)及び(2)にかかわらず当該道路の供用後直ちに達成され又は維持されるよう努めるものとし、環境基準が施行された日より前に計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあつては(2)を準用するものとする。

2 道路に面する地域のうち幹線交通を担う道路に近接する空間の背後地に存する建物の中高層部に位置する住居等において、当該道路の著しい騒音がその騒音の影響を受けやすい面に直接到達する場合は、その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、かつ、屋内へ透過する騒音に係る基準が満たされたときは、環境基準が達成されたものとみなすものとする。

引用文献

- 1) 日本音響学会 道路交通騒音調査研究委員会：道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2003”，日本音響学会誌，Vol. 60，No. 4，pp. 192-241，2004.
- 2) 龍田建次，吉久光一，久野和宏： L_{Aeq} の測定値に及ぼす観測時間長等の影響，日本音響学会誌，Vol. 54，NO. 8，pp. 554-560，1998.
- 3) 上坂克巳，大西博文，三宅龍雄，高木興一：道路に直面した単独建物および建物列後方における等価騒音レベルの簡易計算方法，騒音制御，Vol. 23，No. 6，pp. 430-440，1999.
- 4) 上坂克巳，大西博文，千葉隆，高木興一：道路に面した市街地における区間平均等価騒音レベルの計算方法，騒音制御，Vol. 23，No. 6，pp. 441-451，1999.
- 5) 上坂克巳，大西博文，鉢峰清範，千葉隆，高木興一：低層遮音壁による減音効果の予測・評価に関する研究，土木学会環境工学研究論文集，第34巻，pp. 307-317，1997.
- 6) 庄野豊，吉田幸信，山本貢平：遮音壁先端に設置する騒音低減装置の開発，土木学会論文集，No. 504/VI 25，pp. 81-89，1994.
- 7) 藤原恭司，尾本章，鳥原秀男，大久保朝直，金哲煥：ソフトな円筒状エッジを持つ実物大防音壁の遮音性能，日本音響学会騒音・振動研究会資料N-99-48，1999.
- 8) 上坂克巳，大西博文，木村健治，鉢嶺清範：低層遮音壁の設計方法に関する研究，土木研究所資料第3705号，2000.
- 9) 上坂克巳，大西博文，鉢嶺清範，石川賢一，高木興一：種々の低層遮音壁による減音効果の予測・評価に関する研究，騒音制御，Vol. 23，No. 2，pp. 99-109，1999.
- 10) 建設省道路局企画課道路環境対策室監修：道路環境影響評価要覧，(株)オーシャン・プランニング，pp. 80-134，1992.
- 11) 建設省土木研究所・土木試験方法：道路用吸音板斜入射吸音率試験方法（案），
<http://www.nilim.go.jp/lab/dcg/index.htm>
- 12) 植村圭司，上坂克巳，大西博文，岩瀬昭雄：沿道建物の一般的な防音性能について，日本音響学会騒音・振動研究会資料N-99-46，1999.

