

1. 道路交通騒音の現状

道路交通騒音の現状について、参考となる統計データ等を示す。道路に面する地域において昼間または夜間に騒音の環境基準を超過した住居等^{*1}は、平成24年度において約50万戸（約7%）と報告されている（図-1.1, 資-1.1, 資-1.2）。

なお、非達成戸数には、防音対策を講じて建設された住居等も含まれる。

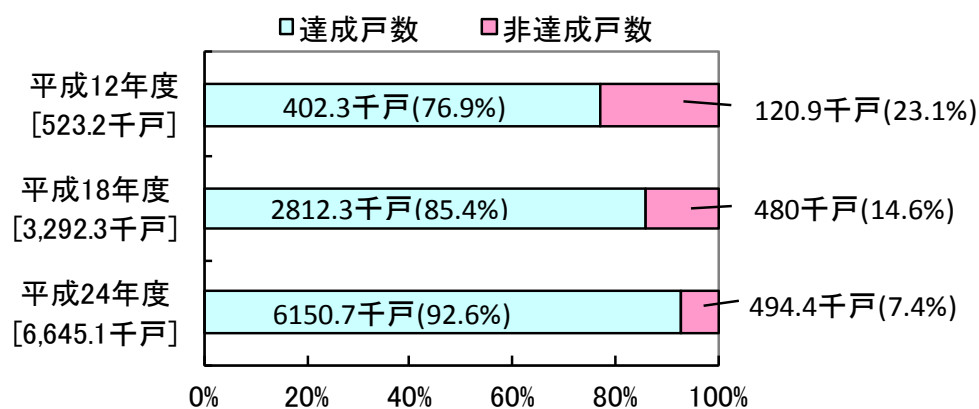


図-1.1 道路に面する地域における騒音の環境基準達成状況^{*2}

*1: 悉皆調査でないので評価対象とした道路および住居等は年度により異なる。平成24年度は、高速自動車国道 1,657km、都市高速道路 136km、一般国道 14,220km、都道府県道 23,099km、4車線以上の市区町村道 1,854km、およびその他の道路 85km の計 41,050km の道路に面する地域での評価結果である。

*2: 環境省の報告¹⁾に記載されている数値に基づいてグラフを作成した。

資-1.1 環境基準の達成状況（平成 24 年度）（1）¹⁾

1) 全体の状況

評価対象とされた 6,645.1 千戸のうち、昼間（6 時～22 時）・夜間（22 時～6 時）のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは 494.4 千戸（7.4%）であり、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは 238.1 千戸（3.6%）であった（図 3）。

幹線交通を担う道路に近接する空間^{※3}（以下「近接空間」という。）の基準値が適用される地域における 2,783.9 千戸について、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは 343.9 千戸（12.4%）、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは 162.4 千戸（5.8%）であった。

一方、非近接空間^{※3}における 3,861.2 千戸について、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していたのは 150.6 千戸（3.9%）、そのうち昼夜間とも環境基準を超過していたのは 75.8 千戸（2.0%）であった。

※3 下線 付きの語句の説明は、本資料の末尾を参照下さい。

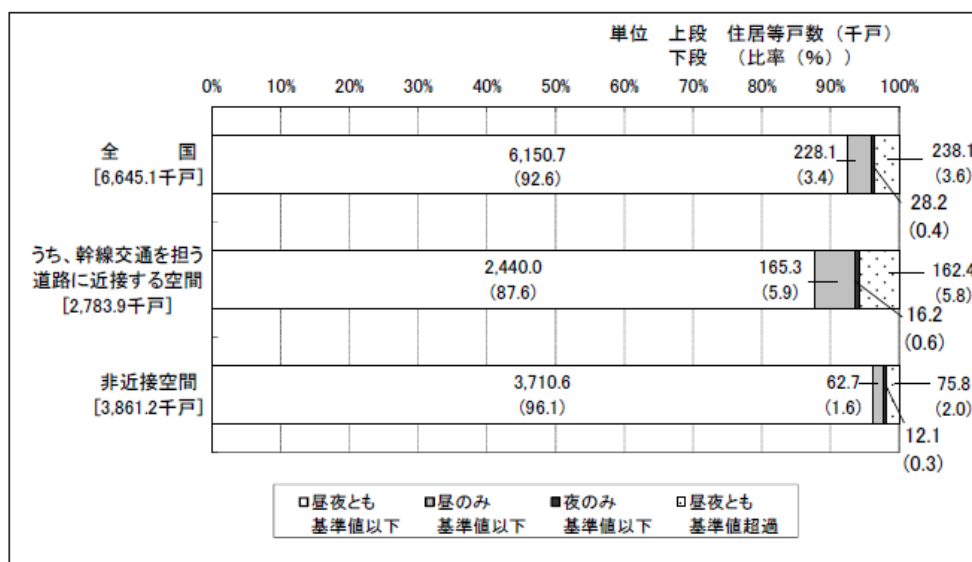


図 3 環境基準の達成状況（全体）

(※ 3 本文中の用語の説明)

「幹線交通を担う道路」

高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道、4 車線以上の市区町村道。

「幹線交通を担う道路に近接する空間」

次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により範囲が特定される。

- ・ 2 車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15 メートル
- ・ 2 車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20 メートル

「非近接空間」

幹線交通を担う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を除く地域。「幹線交通を担う道路に近接する空間」の背後地にあたる。

資-1.2 環境基準の達成状況（平成 24 年度）(2) ¹⁾

2) 道路種類別の状況

道路種類別に集計したところ、昼間・夜間のいずれか又は両方で環境基準を超過していた割合がもっとも高かったのは都市高速道路であり、51.6 千戸のうち 7.1 千戸 (13.7%) であった (図 4)。

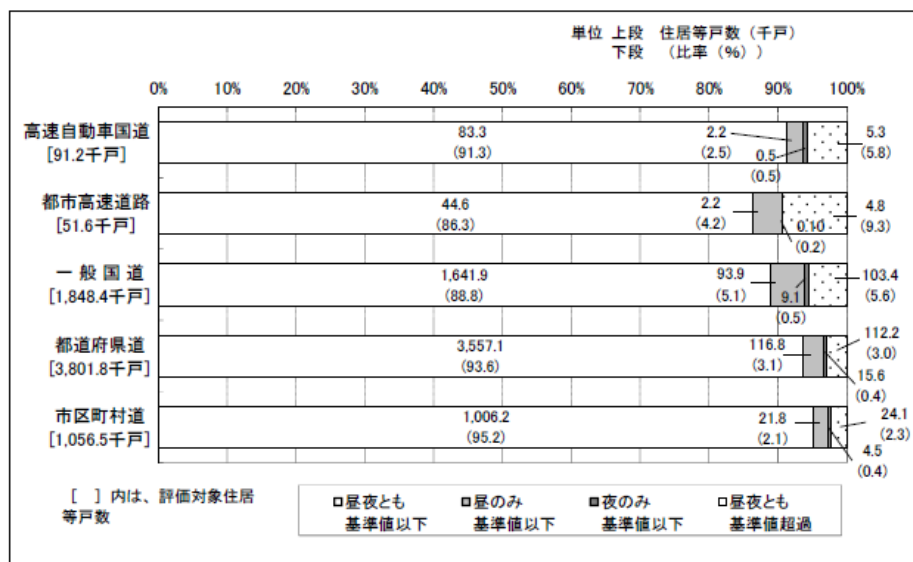


図 4 環境基準の達成状況（道路種類別・全体）

次に、道路交通騒音に対する住民の不快感を把握するうえで参考となる他のデータを示す。図-1.2,3は自動車により被っている迷惑に関する世論調査結果である。平成18年度²⁾は騒音を迷惑と感じている割合が約30%であったが、平成24年度³⁾は、大気汚染、騒音、および振動を合わせた割合で約15%となった。騒音の環境は着実に改善している。

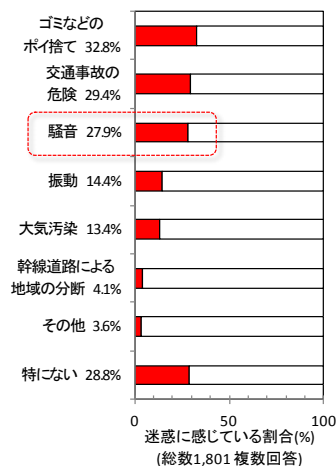


図-1.2 自動車により被っている迷惑に関する世論調査結果(平成18年7月)²⁾

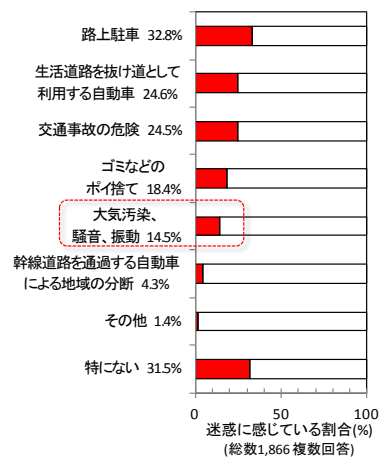


図-1.3 自動車により被っている迷惑に関する世論調査結果(平成24年10月)³⁾

また、住民が不快と感じる騒音について国土技術政策総合研究所が簡易な聞き取り調査^{*1}した結果を図-1.4に示す。不快感がきわだって大きいのは、路面の凹凸に起因する音、特異的に大きなエンジン系の騒音、および路面の劣化に起因する音である。

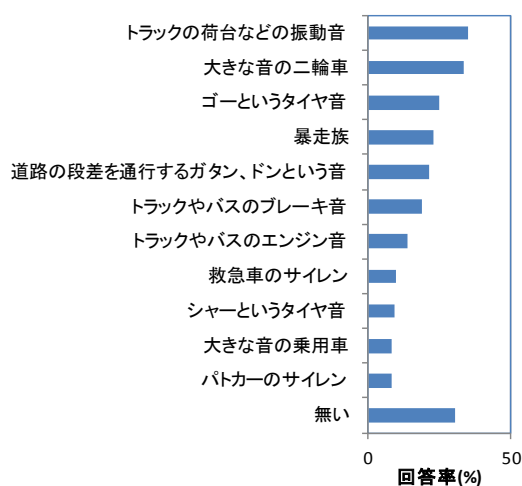


図-1.4 沿道の住民が不快に感じる騒音例

*1: 関東地域の主要幹線道路10路線(騒音レベル69~77dB)の沿道の住民にアンケート。具体例を提示して不快と感じる騒音の回答を得た。住民は、対象幹線道路から50m以内の居住者132名(男性49名、女性83名)(年齢20歳以上、60歳以上が半数)。調査時期は平成23年10~11月。