特集・道路交通騒音問題

自動車交通騒音の法規制と現況

瀬 林 伝*

1. はじめに

—最近の自動車交通騒音対策の動き—

自動車交通は、わが国において、国民生活の向上、経済の発展を支える基盤となっているが、反面その走行に伴う排ガス、騒音、振動等の深刻な交通公害問題をもたらし、典型的な都市・生活型公害で大都市共通の重要な課題となっている。

最近の自動車交通騒音対策の取り巻く状況は、

- ・平成7年3月30日に中央環境審議会が自動車騒音低減対策に有効な諸施策を今後より総合的に推進するための観点から、「今後の自動車騒音低減対策のあり方（総合的施策）」を答申したこと。
- ・さらに、同年7月7日の「国道43号線・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件」の最高裁判所判決で、道路騒音訴訟の受忍限度の判断において、騒音の評価を L_{Aeq} を用いて確定したこと。
- ・最高裁判決を受け、同年8月30日に国においては関係5省庁で「国道43号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」をとりまとめ、同地域における道路交通騒音対策の枠組みを示したこと。
- ・その後、建設省においては、平成8年度道路環境センサス調査の騒音レベルに10分間等価騒音レベル L_{Aeq} (10min.) を採用したこと。
- ・また、「地方分権推進計画」(平成10年5月)において、自動車交通騒音の測定を法定受託事務としたこと。
- ・さらに加えて、平成10年5月22日に中央環境審議会が「騒音評価手法の在り方について」について、新しく L_{Aeq} を採用した「騒音に係る環境基準」の指針値等を答申したこと。
- ・これを受け、環境庁において、新しい「騒音に係

る環境基準」を告示しようとしていること。
等の社会的な背景により大きく変わりつつある。

本稿では、このような状況にあつて、新しい「騒音に係る環境基準」を含めた自動車交通騒音の法規制の仕組みと騒音の実態 (L_{50} 評価) について整理する（なお、自動車走行に伴って発生する騒音については、自動車交通騒音、道路交通騒音、あるいは自動車走行騒音等と呼ばれているが、本文では環境庁大気保全局¹⁾に従い「自動車交通騒音」を用いた）。

2. 自動車交通騒音に関する法体系

2.1 自動車交通騒音の法体系の概要

自動車交通騒音に関係する法令は、「騒音に係る環境基準」、「騒音規制法」等があり、参考に「振動規制法」をも含めて、これらの法体系を図-1に示す。

なお、幹線道路の沿道において、交通騒音により生じる障害を防止する等、円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的にした「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和55年5月1日法律第34号)もある。

2.2 「騒音に係る環境基準」

騒音に関する環境基準には、新しく等価騒音レベル L_{Aeq} (以下、単に L_{Aeq} という) を導入した「騒音に係る環境基準」と「航空機騒音に係る環境基準」(昭和48年12月27日環境庁告示154号)および「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」(昭和50年7月29日環境庁告示46号)がある。

このうち、自動車交通騒音に係りがあるのは、「騒音に係る環境基準」(以下、単に「環境基準」という)の(道路に面する地域)である。

L_{Aeq} を導入した新しい「環境基準」は、従来の L_{50} の場合と比べて、その性格、測定・評価等が大きく変更した。その主な特徴は、次の点である。

- ・評価は、個別の住居等が影響を受ける騒音レベル

・神戸市環境局
Tsutae SEBAYASHI

図一 自動車交通騒音・振動に関する法体系

によることを基本とし、住居等の用に供せられる建物の騒音を受けやすい面における騒音レベルによって評価する。さらに、(道路に面する地域)については、基準値を超えている住居の戸数や割合で地域としての評価も行う。

- ・屋内へ透過する騒音に係る基準についても設けられ、建物の防音性能値で評価する。
- ・騒音の評価手法は、 L_{Aeq} によるものとし、時間区分

ごとの全時間を通じた L_{Aeq} によって評価することを原則とする。また、評価の時期は、1年間を通じて平均的な騒音レベルの日を選定する。

- ・測定は、建物の反射に配慮して、原則として、JIS Z3871に定める方法による。
- ・また、場合によっては、道路交通量等の条件から騒音レベルを推計することもできる。
- ・基準値 (L_{Aeq}) は、新たな科学的知見（睡眠影響、

表1 新しい L_{Aeq} による「騒音に係る環境基準」

(昼間、夜間)

地域 類型	一 般 地 域	道路に面する地域	
AA	50デシベル以下 40デシベル以下	———	幹線道路を担う道路に接近する空間
A	55デシベル以下 45デシベル以下	2車線以上の道路に面する地域 60デシベル以下 55デシベル以下	70デシベル以下 (45)
B	55デシベル以下 45デシベル以下	2車線以上の道路に面する地域 65デシベル以下 60デシベル以下	65デシベル以下 (40)
C	60デシベル以下 50デシベル以下	2車線以上の道路に面する地域 65デシベル以下 60デシベル以下	()：室内へ透過する騒音

A類型：専ら住居の用に供される地域。 B類型：主として住居の用に供される地域。

C類型：相当数の住居と併せて商業・工業等の用に供される地域。

会話影響、不快感等)にもとづき、表1に示すように、地域の類型および時間の区分ごとに、40デシベル以下～70デシベル以下の範囲である。

- ・自動車交通騒音の実情を考慮した(道路に面する地域)の地域区分については、住専系地域、住居系地域、商工業系地域に区分したが、 L_{50} 「環境基準」のような車線数による区分は設けない。
- ・都道府県知事の権限である地域の指定および時間の区分のうち、時間の区分については、朝、夕の時間帯の区分をなくし、昼間、夜間の2区分にし、その時間の範囲は全国一律に昼間は午前6時から午後10時まで、夜間は午後10時から翌日午前6時までとする。

等このように、「環境基準」は、 L_{Aeq} を指標としたことにより、内容、性格等が大きく変わった。

したがって、これら内容等を十分に理解して、円滑に運用、活用することが望まれる。

2.3 騒音規制法(要請限度)

騒音規制法には、「騒音規制法第17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を定める命令」(総理府令・厚生省令第3号)があり、一般に、これを「要請限度」と呼んでいる。

これは、都道府県知事は、この限度を超えていることにより道路の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を取るべきことを要請するものとする自動車交通騒音の限度の値(L_{50})である。

表2 騒音規制法第17条の規定の基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める命令 (L_{50})

区域の区分	昼間、	朝・夕、	夜間
第1種区域のうち1車線を有する道路に面する区域	55デシベル	50デシベル	45デシベル
第2種区域のうち1車線を有する道路に面する区域	60デシベル	55デシベル	50デシベル
第1,2種区域のうち2車線を有する道路に面する区域	70デシベル	65デシベル	55デシベル
第1,2種区域のうち2車線を越える道路に面する区域	75デシベル	70デシベル	60デシベル
第3,4種区域のうち1車線を有する道路に面する区域	70デシベル	65デシベル	60デシベル
第3,4種区域のうち2車線を有する道路に面する区域	75デシベル	70デシベル	65デシベル
第3,4種区域のうち2車線を越える道路に面する区域	80デシベル	75デシベル	65デシベル

*区域区分の当てはめは都道府県市で異なるので注意

この値は、表2に示すように、昼間、朝・夕、夜間の時間の区分毎に、区域および車線の区分に応じて、45デシベル～80デシベルの範囲で規定されている。

(要請限度)の測定は、上記省令第3号にもとづき、連続する7日間のうち当該自動車交通騒音の状況を代表すると認められる5日間について、昼間、朝・夕、夜間の区分ごとに1時間あたり1回以上の測定を4時間以上行い、騒音の大きさは各時間帯の区分ごとのすべての測定値の平均で表すこととなっている。

2.4 「環境基準」と「騒音規制法」の関係

「環境基準」は環境基本法に規定されているとおり、維持されることが望ましい基準であると同時に

政府の達成目標としての性格を持っている。「騒音規制法」は「環境基準」を達成するための施策の1つとして位置付けられている。

しかし、これらの運用をみると、特に、自動車交通騒音については（道路に面する地域）と（要請限度）の取扱いに曖昧な点がみられるケースが多い。

騒音の測定については、「騒音規制法」第21条の2の規定により、指定地域内の騒音の大きさの測定を都道府県知事（市町村長に委任）が行うことになっている。その結果、「環境基準」に照らして評価し、もし自動車交通騒音が支配的で環境基準値を超えていることが明らかになれば、省令第3号にもとづく測定等の措置を講じることになっている。

しかし、既述したように、「環境基準」（道路に面する地域）は L_{Aeq} 、「騒音規制法」（要請限度）は L_{50} の評価であるために、両者の運用面において幾多の問題が残っている。

なお、今後、「地方分権推進計画」によると、機関委任事務が廃止され、新たに自治事務と法定受託事務に区分される。自動車交通騒音は交通騒音と称して法定受託事務として取り扱われ、「騒音規制法」に（交通騒音の監視結果の国への報告）として新規に規定されることになり、その測定の位置付けがより明確になる。

3. 自動車交通騒音の現況

3.1 「騒音に係る環境基準」の達成状況¹⁾

平成6～7年（1月～12月）および平成8年度に、全国の自治体が「環境基準」にもとづき、「当該地域の騒音を代表すると思われる地点」または「騒音に係る問題を生じやすい地点」において実施した自動車交通騒音（道路に面する地域）の「環境基準」達成状況は、表3に示すように、その達成率は

表3 自動車交通騒音の現況

地点数(割合)

— (環 境 基 準) —	平成6年	平成7年	平成8年度
全測定地点	4,802	4,380	4,647
4時間帯すべてで達成	649(14%)	555(13%)	599(13%)
4時間帯いずれかで非達成	1,601(33%)	1,402(32%)	1,488(32%)
4時間帯すべてで非達成	2,552(53%)	2,423(55%)	2,560(55%)
— (要 請 限 度) —			
全測定地点	4,802	4,795	4,908
4時間帯すべてで限度以下	3,306(69%)	3,292(69%)	3,333(68%)
4時間帯いずれかで超過	1,376(29%)	1,404(29%)	1,446(30%)
4時間帯すべてで超過	120(2%)	99(2%)	129(2%)

注) 平成6～7年は暦年(1～12月)、8年は年度(4～3月)で集計。

環境基準の達成状況(4,647地点)

時間帯別の環境基準達成状況
測定地点数(4647地点)

地域の区分別達成状況

図一 平成8年度「騒音に係る環境基準」
(道路に面する地域)の達成状況

毎年極めて低い。

平成8年度の状況をみると、図-2に示すように、全国の全測定地点(4,647地点)のうち、4時間帯すべてで達成した地点は599地点(12.9%)で、一部測定地点は異なるものの平成7年の調査結果(全測定地点4,380地点で555地点(12.7%))と同程度であった。

また、時間帯の区分別の達成状況は、夜間が高く、地域の区分別ではB地域2車線以下の道路を有する地域が最も高く、これらも毎年同じ傾向である。

3.2 (要請限度)の超過状況¹⁾

一方、「騒音規制法」(要請限度)の超過状況については、表3に示すように、平成8年度では全測定地点4,908地点中4時間帯すべてまたは4時間帯のいずれかで要請限度を超過したのは1,575地点(32.1%)で、一部測定地点は異なるものの平成6年および7年と同様な傾向であった。

また、5年間連続測定した地点(1,877地点)でみると、4時間帯すべてまたは4時間帯のいずれかで要請限度を超過したのは708地点(37.7%)で、過去5年間と同程度であり、依然として厳しい状況であり、今後とも、自動車交通騒音対策を総合的かつ一層強力に推進すべきことが窺われる。

3.3 自動車交通騒音の苦情に対する措置²⁾

指定地域内の自動車交通騒音に係る苦情に対する「騒音規制法」第17条にもとづく措置の状況を表4に示す。

平成8年度は、苦情381件に対して測定を行ったのは227件で、そのうち要請限度を超えていたものは60件であった。また、公安委員会に対して交通規制等の要請が4件、道路管理者に対して道路の構造改善等の意見陳述が16件であった。

4. おわりに 一今後の対応一

以上簡単に、現行の自動車交通騒音の法体系とその深刻な状況³⁾の推移を整理した。

もとより、自動車交通騒音対策については、自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策および沿道対策を適切に組み合わせて、総合的かつ計画的に解決すべきである。第一義的には、これらの諸対策を行うべきであり、現に、一定の進捗をみているが、交通流・量の状況、騒音の状況、沿道の土地利用の

表4 自動車交通騒音の苦情に対する措置 (件)

年 度	平成6年度	平成7年度	平成8年度
苦 情 件 数	379	362	381
測 定 件 数	213	206	227
要請限度を超える	64	56	60
公安委員会へ要請	0	1	4
道路管理者へ意見陳述	16(12)	24(16)	16(12)
要請以外の措置依頼	15(12)	9(3)	4(4)
意見陳述以外の依頼	120(33)	112(31)	157(41)

() : 要請限度を超えたものの件数

状況をも考慮すべきであろう。

特に、行政においては、環境基本法の制定、地方分権の推進、国道43号線最高裁判決、環境影響評価制度の法制化等の大きな社会的情勢にあって、「騒音に係る環境基準」が昭和46年制定以来の改正が行われ、騒音の評価に等価騒音レベル(L_{Aeq})が導入されたことは大きな意義がある。

引き続き、新幹線および航空機騒音の環境基準、騒音規制法の各規制基準、関係法令の基準値等に関する見直しの検討という波が打ち寄せ、騒音の規制も大きく変わろう。

今後、行政においては、自動車交通騒音の測定は、「地方分権推進計画」により(交通騒音の監視結果の国への報告)として法定受託事務となることからますます重要となり、その頻度も多くなろう。

この機会に、行政のみならず学・民の各分野においても、新しい「騒音に係る環境基準」はもちろんのこと、関連法令についても、制定の意義、性格、内容等について十分理解して、的確に運用、活用することに心掛ける必要があろう。

なお、本小文を脱稿する時点では、「騒音に係る環境基準」に関する環境庁告示等がなされていなかった。したがって、その内容については詳細に記述できなかった。別の機会に譲りたい。

参 考 文 献

- 1) 環境庁大気保全局：平成6～8年自動車交通騒音の現況について(7.11.17, 8.10.28, 9.11.17)
- 2) 環境庁大気保全局大気生活環境室：平成8年度騒音規制法施行状況調査(10.3)
- 3) 瀬林伝：自動車交通騒音の実態と課題、環境と測定技術、24(10), 9～19(1997)