特集2・新しい「騒音に係る環境基準」について考える

「騒音に係る環境基準」と環境影響評価

藤 森 茂 之*

1. はじめに

等価騒音レベル (L_{Aeq}) を導入した新しい「騒音に係る環境基準」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)は、平成11年4月1日から施行されている。環境影響評価法や地方自治体の環境影響評価条例・要綱等に基づく環境影響評価の実施において、騒音の調査・予測・評価が「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」^{1)~3)}の内容を十分考慮しつつ、地方自治体の環境担当者等との協議・指導のもとに新たな手法で実施されつつある。

また、環境影響評価法の規定に基づく技術指針等を定める主務省令⁴⁾において、各事業に係る環境影響評価の項目の選定、調査、予測および評価の手法等が記述されており、各事業において騒音は影響を受ける環境要素として選定されることが多い。標準的な調査手法によると、自動車の走行等の影響要因に対して騒音の調査の基本的な手法は、「騒音に係る環境基準に規定する騒音の測定の方法を用いられたものとする」となっており、今後調査の手法等を解説した「道路環境アセスメントマニュアル」が建設省から提示される等、各事業の環境影響評価において騒音の調査等が適切に行われるものと考えられる。

ここでは、環境影響評価条例・要綱等に基づく環境影響評価を実施するうえで、騒音の調査、予測、評価の方法が従来の方法とどのように変わりつつあるのか、若干の事例に基づいて紹介することとする。

2. 環境影響評価における騒音の調査方法

環境影響評価における騒音の調査方法の事例比較は表1~2に示すとおりである。騒音レベルの評価指標は、等価騒音レベル (L_{Aeq}) であり、道路に面す

る地域以外の地域(以下「一般地域」という)の総合騒音(環境騒音)、道路に面する地域の道路交通騒音(自動車交通等により発生する騒音)とも、基準時間帯の昼間(6時~22時)と夜間(22時~翌日の6時)の等価騒音レベル(昼間 L_{Aeq16h} , 夜間 L_{Aeq8h})により評価することになった。

また、新しい「騒音に係る環境基準」では、「道路に面する地域」における地域としての評価方法(以下「地域評価」という)は、「原則として一定の地域ごとに当該地域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および超過する割合を把握することにより評価するものとする」とされ、従来の「その地域を代表すると思われる」測定点における達成地点の数あるいは割合による「点的」な評価方法から、沿道の住居等の立地状況を考慮した「面的」な評価方法へと変更された。

環境影響評価においては、従来道路敷地境界の騒音レベルの大きさを評価することが多かったが、今後、幹線交通を担う道路に近接する空間および背後地の騒音状況を把握することが多くなるものと考えられる。

ただし、道路に面する地域の「面的」な評価については、環境行政として行われるべきものであり、個別の事業の実施が地域環境に及ぼす影響を把握し、よりよい事業計画を策定するための環境影響評価(環境基本法に対応したよりよい意思決定のためのツール)においては、従来の点的評価にならざるを得ないと考えられる。したがって、環境影響評価における調査地域を代表すると思われる地点での騒音測定値は、環境基準値と比較するだけで環境基準の達成については言及できないことになる。

2.1 一般地域の騒音

一般地域の騒音の測定方法は、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル III. 地域評価編(一般地域)」

* 中央復建コンサルタンツ㈱
Shigeyuki FUJIMORI

表1 環境影響評価における環境（総合）騒音の調査方法の事例比較

項 目	旧「騒音に係る環境基準」に基づく場合	新「騒音に係る環境基準」に基づく場合
騒音レベルの評価指標	騒音レベルの中央値 (L_{A50}) [朝, 昼間, 夕, 夜間の4つの時間の区分ごとの L_{A50} の算術平均値を環境基準値と比較]	等価騒音レベル (L_{Aeq}) [昼間 (6時～22時), 夜間 (22時～翌日の6時) の時間の区分ごとの L_{Aeq} を環境基準値と比較]
騒音の評価位置	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易い地点	個別の住居等の「騒音の影響を受け易い面」
対象とする騒音の範囲	原則として全ての騒音を対象とする。	評価の対象とする騒音は, 人間活動により発生する騒音である。本環境基準の適用対象外である騒音や, 本環境基準に基づく騒音の評価の妨げとなる騒音は除外して測定・評価を行う。除外する騒音は以下のとおりである。 ・ 航空機騒音 ・ 鉄道騒音 ・ 建設作業騒音 ・ 平常でない自然音 (鳥の鳴き声, 虫の声, 木の葉擦れの音など) ・ 整備不良・マフラー改造によって異常に大きな音を発生させる車両・バイクの騒音 ・ バトカーのサイレン音など ・ 測定を実施することにより発生する騒音 (測定員への話しかけ音, 測定員に吠える犬の声, 測定器等を避けるための自転車の急ブレーキ音, 咳払いなど測定者自身が発生する音など) ・ 評価すべき住居等の建物における人間活動に伴って発生する音 (エアコンの室外機の音, 布団をたたく音など) ただし, 遠方で発生していて音源の種別は判別できるものの等価騒音レベルによる騒音の測定値に影響を及ぼさないレベルのものについては, 除外しない。
騒音の測定地点	当該地域の騒音を代表すると思われる地点で住宅等の環境保全施設の立地している地点を設定する。	当該地域の騒音を代表すると思われる地点は, 特定の音源の局所的な影響を受けず, 地域における平均的な騒音レベルを評価できると考えられる地点として設定する。
測定項目	時間率騒音レベル ($L_{A5}, L_{A10}, L_{A50}, L_{A90}, L_{A95}$) (各正時から10分間), 騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) [参考として, 各正時から10分間の L_{Aeq} (たとえば1秒間隔500個)] 音源識別は必要に応じて実施 (たとえば生活騒音, 自然音, 自動車音, 鉄軌道音, 航空機音, 船舶音, 工場騒音, 商業活動音, 建設作業音等)	等価騒音レベル (L_{Aeq1h}, L_{Aeq8h}), 時間率騒音レベル ($L_{A5}, L_{A10}, L_{A50}, L_{A90}, L_{A95}$) (観測時間あるいは実測時間ごと), 騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) 航空機, 鉄道等の騒音, 建設作業音, 平常でない自然音, 時限的, 限定的に発生する音等の主要な音源を記録 [基準時間帯 (昼間6時～22時, 夜間22時～翌日の6時) ごとに主要な音源を把握]
測定時間等	平日の1日 (たとえば毎正時から10分間測定を24回)	平日の1日 (24時間連続測定)。ただし, 深夜等で人の活動に伴う騒音発生がほとんどないような場合には, 10分以上の実測時間の測定。
測定器材	普通騒音計 レベルレコーダ (テープレコーダ)	積分平均形騒音計 レベル処理装置 レベルレコーダ (テープレコーダ)
騒音測定方法	日本工業規格 Z 8731の騒音レベル測定方法によるものとする。 マイクロホンは, 建物等の反射音の影響を受けないよう建物壁面から1m以上離れた位置に設置する。 マイクロホンは原則として地上1.2m高さに設置する。 騒音計の動特性 (時間重み特性) は, F特性 (速い動特性, FAST) とする。	原則として日本工業規格 Z 8731の環境騒音の表示・測定方法 (平成11年3月20日改正) によるものとする。 マイクロホンは塀や建物等による局地的な遮蔽, 反射の影響を避ける位置に設置する。マイクロホンは通常1.2m高さに設置するが, 調査対象地域の住居等の状況を勘案して測定の高さを設定する (低層住宅地の場合1.2～5.0m高さ)。 騒音計の動特性 (時間重み特性) は, 等価騒音レベル (L_{Aeq}) のみの測定の場合はS特性 (遅い動特性, SLOW), 等価騒音レベル (L_{Aeq}) と時間率騒音レベル (L_{A90}) および騒音レベル最大値 (L_{Amax}) をひとつの騒音計で同時に測定する場合にはF特性 (速い動特性, FAST) とする。

(注) 「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, 環境庁)によると, 「観測時間に区分して測定を行う場合の実測時間」を定める場合の留意点として, 以下の点が挙げられている。

- ・ 一般地域においては, 人の生活活動に伴う大小さまざまな騒音が間欠的に発生することが想定されるため, 道路に面する地域のよう10分間測定により観測時間あるいは基準時間帯 (評価時間) の代表値を得ることは困難であることが多い。このような場合は, 「原則として基準時間帯 (16時間あるいは8時間) における連続測定」により測定・評価値を得る。ただし, 深夜等で人の活動に伴う騒音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代表値としてもよい。

表2 環境影響評価における道路に面する地域の騒音（自動車交通等の騒音）の調査方法の事例比較

項 目	旧「騒音に係る環境基準」に基づく場合	新「騒音に係る環境基準」に基づく場合
騒音レベルの評価指標	騒音レベルの中央値 (L_{A50}) [朝, 昼間, 夕, 夜間の4つの時間の区分ごとの L_{A50} の算術平均値を環境基準値と比較]	等価騒音レベル (L_{Aeq}) [昼間 (6時～22時), 夜間 (22時～翌日の6時) の時間の区分ごとの L_{Aeq} を環境基準値と比較]
騒音の評価位置	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易い地点	個別の住居等の「騒音の影響を受け易い面」
対象とする騒音の範囲	原則として全ての騒音を対象とする。	道路に面する地域の騒音を評価する場合, 対象とする騒音は自動車交通等により発生する騒音である。本環境基準の適用対象外である騒音や, 本環境基準に基づく騒音の評価の妨げとなる騒音は除外して測定・評価を行う。(表1参照)
道路に面する地域の評価を行うに当たって測定データ等を把握すべき範囲		道路に面する地域の測定・評価を行うに当たって, 騒音状況および住居等の分布など沿道状況を把握すべき範囲は, 道路境界から50mとする。
道路構造条件	道路横断構成, 縦断勾配, 遮音壁設置状況等	道路横断構成 (道路構造, 車線数, 幅員等), 舗装種別, 縦断勾配, 遮音壁設置状況等, 信号交差点との距離等
沿道条件	住宅等の立地状況	評価範囲の建物状況 [住居等の分布, 住居等の平均階数], 周辺土地利用状況 [当該道路以外の道路, 鉄道, 事業所等の分布, 地表面種別 (コンクリート, アスファルト, 芝地, 草地等)]
測定地点	当該地域の騒音を代表すると思われる地点で住宅等の立地する地点	評価区間内の住居等の分布を考慮して, 道路近傍騒音及び背後地騒音が測定できる少なくとも2地点を選定することが望ましい。
測定項目	時間率騒音レベル ($L_{A5}, L_{A10}, L_{A50}, L_{A90}, L_{A95}$) (各正時から10分間), 騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) [参考として, 各正時から10分間の L_{Aeq} (たとえば1秒間隔500個)]	等価騒音レベル (L_{Aeq1h}, L_{Aeq8h}), 時間率騒音レベル ($L_{A5}, L_{A10}, L_{A50}, L_{A90}, L_{A95}$) (観測時間あるいは実測時間ごと), 騒音レベルの最大値 (L_{Amax}), 騒音測定時の交通条件 (交通量, 走行速度等)
測定時間等	平日の1日 (たとえば毎正時から10分間測定を24回)	調査は平日に1日間行うものとし, 例えば毎正時から以下に示すとおり測定を24回行う。 ・幹線道路…昼間 (6時～22時) 20分, 夜間 (22時～翌日の6時) 20分あるいは30分 ・補助幹線道路…昼間 (6時～22時) 30分, 夜間 (22時～翌日の6時) 30分 ・交通量の少ない補助幹線道路…昼間 (6時～22時) 60分, 夜間 (22時～翌日の6時) 60分 また, 背後地における騒音の推定を行うために, 道路交通騒音の各調査地点において, 3点 (道路境界, 道路境界から20m地点, 50m地点) の測点を設け, 騒音の距離減衰 (3点/1測線) の程度を調査する。距離減衰の測定は昼間, 夜間それぞれの時間の区分について, 1地点当たり2回行うものとする。
測定器材	普通騒音計 レベルレコーダ (テープレコーダ)	積分平均形騒音計 レベル処理装置 レベルレコーダ (テープレコーダ)
騒音測定方法	日本工業規格 Z 8731の騒音レベル測定方法によるものとする。 マイクロホンは, 建物等の反射音の影響を受けないよう建物壁面から1m以上離れた位置に設置する。マイクロホンは原則として地上1.2m高さに設置する。 騒音計の動特性 (時間重み特性) は, F特性 (速い動特性, FAST) とする。	原則として日本工業規格 Z 8731の環境騒音の表示・測定方法 (平成11年3月20日改正) によるものとする。 マイクロホンは塀や建物等による局地的な遮蔽, 反射の影響を避ける位置に設置する。マイクロホンは通常1.2m高さに設置するが, 調査対象地域の住居等の状況を勘案して測定の高さを設定する (低層住宅地の場合1.2～5.0m高さ)。 中高層住宅地の場合には, 上層階の生活面の高さでの測定を加えてもよい。 なお, マイクロホンの位置が決定したときは, 車道端からの距離と車道面からの高さを必ず計測し, 記録する。 騒音計の動特性 (時間重み特性) は, 等価騒音レベル (L_{Aeq}) のみの測定の場合はS特性 (遅い動特性, SLOW), 等価騒音レベル (L_{Aeq}) と時間率騒音レベル (L_{A95}) および騒音レベル最大値 (L_{Amax}) をひとつの騒音計で同時に測定する場合にはF特性 (速い動特性, FAST) とする。
交通条件	上下別車種別交通量 (大型車, 小型車, 自動二輪), 上下別平均走行速度 (交通量は24時間連続測定あるいは騒音測定時の10分間 (24回))	上下別車種別交通量 (大型車, 小型車, 自動二輪), 上下別平均走行速度 (交通量は24時間連続測定あるいは騒音測定時の10～30分間 (24回))

(注) 「騒音に係る環境基準の評価マニュアル II. 地域評価編 (道路に面する地域)」 (平成11年4月, 環境庁) によると, 「観測時間に区分して間欠的に測定を行う場合の実測時間」を定める場合の留意点として, 以下の2点が挙げられている。

- ①ある1時間の実測時間中に200台以上の交通量が観測されれば, L_{Aeq} の1時間値 (観測時間の L_{Aeq1h}) は信頼できる。これは, 時間交通量に換算すると, 10分間の実測時間で1,200台/時, 20分間の実測時間で600台/時に相当する。
- ②基準時間帯内の総実測時間中の合計観測交通量 (例えば, 夜間8時間中, 1時間ごとに10分間ずつ8回の測定を行った場合の合計80分間の観測交通量) が200台以上であれば, 基準時間帯の L_{Aeq8h} はおおむね信頼できる (この場合, 10分間測定で得られた L_{Aeq} の値はその1時間の L_{Aeq} 値を代表できない)。

(平成11年7月、環境庁)を参考とし、その特徴は以下のとおりである。

- ・評価の対象とする騒音は、人間活動により発生する騒音である。
- ・当該地域の騒音を代表すると思われる地点は、特定の音源の局所的な影響を受けず、地域における平均的な騒音レベルを評価できると考えられる地点として設定する。
- ・基準時間帯ごとに主要な音源を把握・記録する。
- ・騒音レベルの分布特性を把握するため、時間率騒音レベルも測定することが望ましい。
- ・観測時間は通常平日の1日とし、24時間の連続測定が望ましい。

2.2 道路に面する地域の騒音

道路に面する地域の騒音の測定方法は、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル II. 地域評価編(道路に面する地域)」(平成11年4月、環境庁)を参考とし、その特徴は以下のとおりである。

- ・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可能性の高い地域とし、道路条件、交通条件、地域特性が異なる道路区間が存在する場合には、道路区間ごとに設定する。調査地点は、調査地域を代表すると思われる地点を設定する。
- ・騒音状況、沿道状況を把握すべき範囲は、道路境界から50mとする。
- ・道路に最も近傍となる(あるいは将来を含め最も近傍となると思われる)住居等位置相当における騒音(道路近傍騒音)および距離減衰や緩衝建物等の効果を考慮した評価範囲内の背後地住居等位置相当における騒音(背後地騒音)の測定を実施する。

「大規模商業施設建設事業に係る環境影響評価」の騒音調査の内容および騒音調査結果の事例は、表3～4に示すとおりである。調査時期が7月下旬であり、セミの影響を大きく受けているため、除外すべき音の処理が必要となっている。日交通量が15,000～16,800台の4～6車線道路であるが、除外すべき音の処理をしない場合の L_{Aeq} と除外すべき音の処理をする場合の L_{Aeq} の差は、昼間で0.5～4.1デシベル、夜間で0.5～1.7デシベルとなっており、昼間では差が大きくなる場合もある。

環境影響評価の騒音の現地調査については、調査地点数がある程度限定されること、調査地域の騒音

の音源識別を行うことにより保全すべき地域の音環境が把握できること、事業実施後の騒音がどのように変化するのかを予測するための基礎データとして用いること等から、調査員による測定を行うべきであると考えられる。

3. 環境影響評価における騒音の予測方法

技術指針等を定める主務省令(道路)⁴⁾によると、自動車の走行等の影響要因に対しての騒音の予測の基本的な手法は、「音の伝搬理論に基づく予測式による計算」となっており、予測地域は「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」とし、予測地点は「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」となっている。これらについては、今後予測の手法等を解説した「道路環境アセスメントマニュアル」が建設省から提示されるものと考えられるが、現時点では以下のように予測を行うことが一般的であろう。

- ・騒音の予測は、予測地点における昼夜別の等価騒音レベル L_{Aeq} を評価指標として行う。
- ・予測計算に用いる音の伝搬理論に基づく式は、(株)日本音響学会のASJ Model-1998とする。
- ・予測地域は、調査地域と同じとする。
- ・予測地点は、原則として予測地域の代表断面において、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」という)とその背後地の各々に設定する。なお、予測地点の高さは、幹線道路近接空間および背後地における住居等の各階の平均的な高さとし、建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルを予測することを原則とする。

4. 環境影響評価における騒音の評価方法

4.1 回避、低減についての評価

技術指針等を定める主務省令(道路)⁴⁾等によると、評価の手法は以下のとおりである。

評価は、調査および予測の結果を踏まえ、対象事業の実施により騒音に及ぶおそれのある影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているものであるか否かについて事業者の見解を明らかにすることにより行う。

この回避、低減の評価は、予測の結果により環境影響がないと判断される場合および環境影響の程度

が極めて小さいと判断される場合はそのことにより、また環境保全措置を検討した場合は環境保全措置による回避、低減の程度により行うものとする。

4.2 基準または目標との整合性の検討

環境基準、環境基本計画その他の国または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、基準または目標が示されている場合は、当該基準、環境基本計画等の目標または内容等と予測結果との整合が図られているか否かについて検討するものとする。

たとえば、自動車の走行に対する騒音の予測結果と整合を図るべき基準等として、一般的に適用されるものは表5に示すとおりである。

5. 環境影響評価書の騒音の記述内容

最近提出された大規模な公共事業の環境影響評価書の騒音の記述内容を事例として、今後改善すべき事項を列記すると以下のとおりである。

- ①現地調査の調査地点の設定根拠について記述する必要がある。
- ②等価騒音レベル(L_{Aeq})の測定内容の記述が不備である。環境騒音の現地調査結果として L_{Aeq} だけでなく、測定地点ごとの主要な音源の記述が必要である。
- ③「道路交通騒音の予測地点(評価点)は、官民境界(道路端)及び官民境界から15mまたは20m離れた地点で高さは1.2mとした」と記述されている。「幹線交通を担う道路」を対象としているため、幹線交通を担う道路に近接する空間として、「2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路」については15mの範囲、「2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路」については20mの範囲(環大企第257号)をそれぞれ設定し、幹線道路に近接する空間と道路に面する地域の2点について予測を行っていることから、評価点は適切と考えるが、地上1.2m高さだけで十分な評価ができるのか不明である。沿道に中高層住宅がある場合には、当然最も影響を受けると考えられる階(高さ)でも予測・評価を行うべきである。
- ④道路交通騒音等の予測の前提条件の記述が不備である。予測方法(計算条件)の記述にあたっては、第三者が予測結果のチェックを実施できる程度の内容が必要である。
- ⑤大規模な建設作業騒音の予測については、工事期

間が約5年と長期間に及ぶのに対して、最盛期の1時期で実施しているのみである。また、評価は「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制基準を下回っている」と記述されているだけである。最盛期の選定根拠の記述や住宅地での環境基準との評価も必要と考える。予測値を特定建設作業の規制基準と比較するのであれば、事業敷地境界での騒音レベルの90%レンジ上端値(L_5)の値と比較するべきであり、予測項目も L_5 の予測を行っているのかどうか不明である。なお、建設工事が長期間に及ぶ場合には住宅地での建設作業騒音の予測は、等価騒音レベル(L_{Aeq})で行い、一般地域の環境基準と比較して評価することが必要と考える。

- ⑥現地調査地点と予測地点が必ずしも一致していない。現地調査地点、予測地点ともその地区の代表的地点として設定しているため、特に事情がない限り、現地調査地点での予測は必要と考える。調査と予測の関連性をもたせることが重要である。
- ⑦環境保全対策については、具体的な記述内容が必要である。
- ⑧新しい「騒音に係る環境基準」とは関係しないが、航空機騒音については、日本の各空港での飛行経路のばらつきの実測データを統計処理して求めた標準的なばらつきを用いて予測計算を行ったと記述されている。標準的なばらつきとは、標準偏差そのものなのか、何らかの補正を行ったものなのか不明である。航空機騒音の予測については、飛行経路のばらつきをどのように考慮したのか具体的に記述すべきである。別事業の環境影響評価書では、(参考)として飛行経路のばらつきが航空機騒音(WECPNL)に与える影響について、その増加量を予測している事例もある。

6. おわりに

「騒音に係る環境基準」の改正に対応した環境影響評価の実施事例は現在のところ少なく、必ずしも騒音の調査、予測、評価手法が確立されていない。

環境影響評価法に基づく環境影響評価の場合には、建設省から近々提示される「道路環境アセスメントマニュアル」等を参考に事業者の判断も十分組み込んで実施することになるが、地方自治体の環境影響評価条例、要綱に基づく環境影響評価の場合には、環境影響評価審査会の委員の先生方の御指導や

表 3 調査項目および測定回数の事例

項 目	内 容	測定日数	測定回数
道路交通騒音	道路条件、交通条件、沿道条件を考慮して調査地点は10地点とし、それぞれ道路敷地境界（地上1.2m高さ）の L_{Aeq} 、 L_{50} 、 L_{50} 、 L_{95} を測定した。	平日 1 日 休日 1 日	毎正時からの測定（昼間20分、夜間30分）を24回
	背後地騒音（道路敷地境界から概ね20～50mの地点）を把握するための距離減衰の測定（道路敷地境界の測点を含み3点／測線）	平 日 （ 昼 間 ） 1 日	昼間の時間帯、各地点当たり2回（道路交通騒音と同時測定）
交 通 量 等	・ 時間交通量（方向別の小型車・大型車・二輪車） ・ 道路交通騒音測定時（20分もしくは30分）における交通 量	平日 1 日 休日 1 日	毎正時からの測定を24回（24時間連続測定）
	・ 方向別時間別走行速度		方向別時間別に各10台（計20台）

表 4 道路に面する地域の騒音調査結果の比較事例

(単位：デシベル)

調査地点	自動車交通等により発生する騒音（毎正時から昼間20分，夜間30分測定を24回実施し，除外すべき音の処理を行っている）		除外すべき音の処理をしない場合の騒音（連続測定）		L _{AS} とL _{Aeq} から判断して異常な測定値が観測された実測時間区分（10分）を除いた残りの測定値をエネルギー平均した場合の騒音（実測時間区分に分けて連続測定）		交通量		
							昼 間 16時間 (台／16h)	夜 間 8時間 (台／8h)	合 計 (台／日)
	昼間L _{Aeq16h}	夜間L _{Aeq8h}	昼間L _{Aeq16h}	夜間L _{Aeq8h}	昼間L _{Aeq16h}	夜間L _{Aeq8h}			
No. 1	66. 5	63. 6	70. 6	65. 3	70. 5	65. 3	13, 000	2, 000	15, 000
No. 2	69. 5	66. 1	70. 0	66. 6	69. 4	66. 5	14, 200	2, 600	16, 800
No. 3	68. 4	66. 8	70. 1	67. 4	69. 9	67. 4	12, 900	2, 700	15, 600

表 5 整合を図るべき基準または目標

環境要素の区分	影響要因の区分	整合を図るべき基準または目標
騒 音	自動車の走行	騒音に係る環境基準（平成10年9月30日環境庁告示第64号）の道路に面する地域の基準値

環境影響評価制度に従事する行政担当者の意見，御指導のもとに実施し，騒音の調査，予測，評価の問題点を解決していかねばならない。

参 考 文 献

- 1) 環境庁大気保全局：「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）
- 2) 環境庁大気保全局：「騒音に係る環境基準の評価マニュアル II. 地域評価編（道路に面する地域）」（平成11年4月）
- 3) 環境庁大気保全局：「騒音に係る環境基準の評価マニュアル III. 地域評価編（一般地域）」（平成11年7月）
- 4) たとえば，「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査，予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針，環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年6月12日，建設省令第10号）