

## 第2項 騒音・振動の防止

### 1 騒音規制法および振動規制法の管理運営

騒音・振動公害は、発生源の周辺地域に限られ、大気汚染や水質汚濁のように広域的に影響を及ぼす恐れがありません。そのため、生活実態のない地域等について規制する必要がないことから、「騒音規制法」及び「振動規制法」では、地域指定制を採用しています。この指定地域には、工場騒音・振動の規制、建設作業騒音・振動の規制、自動車騒音・振動測定に基づく要請等が適用され、本県では全市町村について地域指定しています。（ただし、全域ではありません。）

「群馬県的生活環境を保全する条例」においては、飲食店営業等から深夜発生する騒音や航空機による商業宣伝放送について規制しています。また、「騒音規制法」の規制対象外である3施設（コンクリートブロックマシン、製瓶機、ダイカストマシン）を、「振動規制法」の規制対象外である5施設（圧延機械、送風機、シェイクアウトマシン、オシレイティングコンベア、ダイカストマシン）及び1作業（空気圧縮機を使用する作業）を規制対象としています。

#### (1) 工場・事業場等の騒音・振動対策

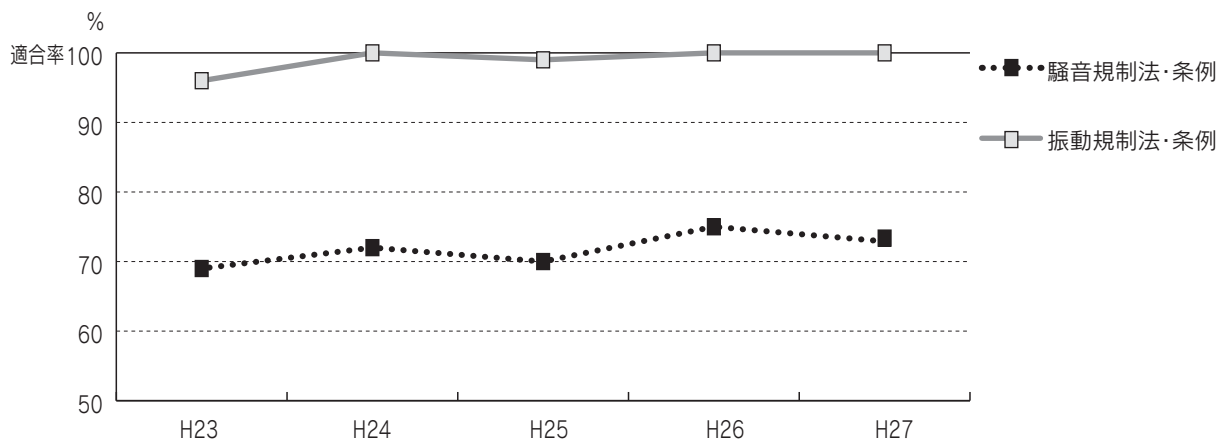
騒音・振動については、市町村長に事務が委任されており（航空機による商業宣伝放送を除く。）、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「群馬県的生活環境を保全する条例」に基づき、規制基準の遵守及び各種手続きの適正な実施を工場及び事業者に対して指導しています。

市町村で実施した騒音・振動特定工場等調査の結果は表2-4-2-9及び図2-4-2-7のとおりです。

表2-4-2-9 平成27年度騒音・振動特定工場等調査結果

根拠法令	調査工場数	適合(数)	適合(%)
騒音規制法	94	69	73
振動規制法	65	65	100
条例	0	0	0

図2-4-2-7 騒音・振動特定工場等調査結果の推移



#### (2) 航空機による商業宣伝放送

平成27年度は50回実施がありました。宣伝内

容は、自動車販売関係が100%を占め、1回あたりの実施時間は120分でした。

2 環境騒音の測定調査

(1) 環境騒音測定結果

現在、騒音に係る環境基準は等価騒音レベル<sup>\*14</sup>をもって評価しています。各市町村が平成27年度に行った環境騒音測定結果に基づく環境基準の達

成状況は、表2-4-2-10及び図2-4-2-8に示すとおりです。

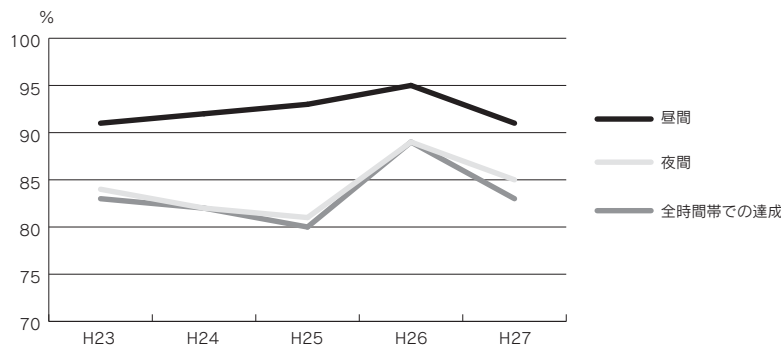
時間帯別では、夜間の環境基準達成率が低くなっています。

表2-4-2-10 平成27年度環境騒音の環境基準達成状況

区分	地域			測定地点総数	環境基準達成						
	内訳	類型	区分		昼間		夜間				
					数	%	数	%			
市部	総数			132	111	84	122	92	114	86	
	内訳	A類型	一般地域	21	21	100	21	100	21	100	
			道路に面する地域	0	0	-	0	-	0	-	
		特例区間	一般地域	3	3	100	3	100	3	100	
			道路に面する地域	4	4	100	4	100	4	100	
		B類型	一般地域	36	30	83	36	100	30	83	
			道路に面する地域	4	4	100	4	100	4	100	
	C類型	一般地域	14	13	93	14	100	13	93		
		道路に面する地域	2	2	100	2	100	2	100		
	町村部	総数			9	6	67	7	78	6	67
		内訳	A類型	一般地域	1	1	100	1	100	1	100
				道路に面する地域	0	0	-	0	-	0	-
特例区間			一般地域	0	0	-	0	-	0	-	
			道路に面する地域	2	1	50	1	50	1	50	
B類型			一般地域	2	0	0	1	50	0	0	
			道路に面する地域	2	2	100	2	100	2	100	
C類型		一般地域	1	1	100	1	100	1	100		
		道路に面する地域	0	0	-	0	-	0	-		
総計		総数			141	117	83	129	91	120	85
		内訳	A類型	一般地域	22	22	100	22	100	22	100
				道路に面する地域	0	0	-	0	-	0	-
	特例区間		一般地域	3	3	100	3	100	3	100	
			道路に面する地域	6	5	83	5	83	5	83	
	B類型		一般地域	38	30	79	37	97	30	79	
			道路に面する地域	32	21	66	24	75	23	72	
	C類型	一般地域	15	14	93	15	100	14	93		
		道路に面する地域	2	2	100	2	100	2	100		
	特例区間	一般地域	23	20	87	21	91	21	91		
		道路に面する地域	2	2	100	2	100	2	100		

(注) 特例区間：県告示において幹線交通を担う道路に指定された道路のうち2車線以下は道路端から15m、2車線を超えるものは20mの範囲で、この区間は特例基準が適用されます。

図2-4-2-8 環境騒音の環境基準達成状況の推移



\*14等価騒音レベル：ある時間範囲Tについて、変動する騒音レベルをエネルギー的に平均値として表したものの。時間的に変動する騒音のある時間範囲Tにおける等価騒音レベルは、その騒音の時間範囲Tにおける平均二乗音圧と等しい平均二乗音圧をもつ定常音の騒音レベルに相当します。(単位はデシベル (dB)。)

## (2) 自動車騒音測定結果

### ア 一般道路

平成27年度は、県内主要道路沿線の22地点で、市町村により自動車騒音の測定が行われました。

環境基準の達成状況及び要請限度の超過状況は表2-4-2-11及び図2-4-2-9のとおりです。

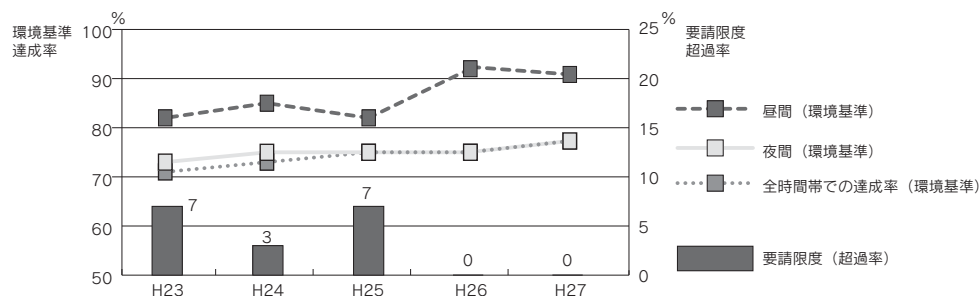
測定地点のうち17地点（77%）が昼間及び夜間の時間帯で環境基準を達成しました。

また、自動車騒音の要請限度（公安委員会に対する要請及び道路管理者に意見を述べる際に自動車騒音の大きさを判定する基準）を超えた地点はありませんでした。

表2-4-2-11 平成27年度環境基準達成状況及び要請限度の超過状況（一般道路）

区域の区分	車線数	測定地点数	環境基準達成地点数			要請限度超過地点数		
			昼	夜	合計	昼	夜	合計
b区域	2	3	3	3	3	0	0	0
c区域	2	16	13	15	13	0	0	0
	4	2	0	1	0	0	0	0
	6	1	1	1	1	0	0	0
合計		22	17	20	17	0	0	0
達成率			77%	91%	77%	—	—	—

図2-4-2-9 環境基準達成状況及び要請限度の超過状況の推移（一般道路）



### イ 高速道路

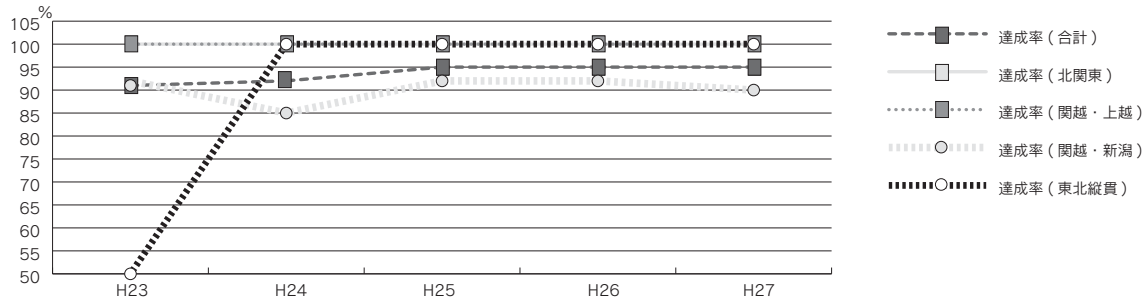
東北縦貫自動車道、関越自動車道新潟線、関越自動車道上越線（上信越自動車道）及び北関東自動車道における沿線地域の騒音の状況を把握

するため、沿線市町村により自動車騒音測定が行われました。平成27年度の結果は、表2-4-2-12及び図2-4-2-10のとおりです。

表2-4-2-12 平成27年度環境基準達成状況（高速道路）

路線名	調査地域	地域の類型	測定地点数	環境基準達成	
				地点数	比率
東北縦貫自動車道	高崎市・沼田市・渋川市・玉村町	A類型	0	0	-
		B類型	1	1	100%
		C類型	0	0	-
	小計		1	1	100%
関越自動車道新潟線	高崎市・藤岡市・富岡市	A類型	0	0	-
		B類型	9	8	89%
		C類型	1	1	100%
	小計		10	9	90%
関越自動車道上越線	板倉町	A類型	0	0	-
		B類型	2	2	100%
		C類型	4	4	100%
	小計		6	6	100%
北関東自動車道	前橋市・太田市	A類型	0	0	-
		B類型	3	3	100%
		C類型	0	0	-
	小計		3	3	100%
総合計			20	19	95%

図2-4-2-10 環境基準達成状況の推移（高速道路）



(3) 新幹線鉄道騒音・振動

上越新幹線、北陸新幹線における沿線地域の騒音・振動の状況を把握するため、新幹線鉄道騒音・振動測定を行っています。

ア 上越新幹線

平成27年度に実施した新幹線鉄道騒音・振動の調査結果及び新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況については、表2-4-2-13に示すとおりでした。なお、測定結果にある25m、50mとの表示は、それぞれ、上下線中心線から測定地点までの距離を表しています。

それによると、線路に近い25m地点における多くの測定地点で新幹線鉄道騒音に係る環境基準を超過していました。

また、振動については、環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策に示されている勧告指針値（70dB）を各測定地点とも下回っていました。

イ 北陸新幹線

平成27年度に実施した新幹線鉄道騒音の調査結果及び鉄道騒音の環境基準達成状況については、表2-4-2-14に示すとおりでした。

それによると、線路に近い25m地点で新幹線鉄道騒音に係る環境基準を超過している地点がありました。また、振動については、環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策に示されている勧告指針値（70dB）を各測定地点とも下回っていました。

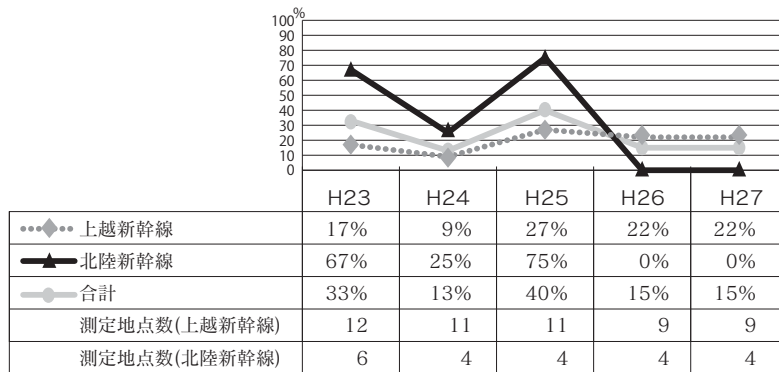
表2-4-2-13 平成27年度上越新幹線鉄道騒音・振動測定結果及び上越新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況

測定場所	地域の類型	測定地点側の軌道	列車平均速度 (km/h)	測定結果			環境基準達成状況	
				騒音 (dB)		振動 (dB)	達成地点数	達成比率
				25m	50m			
高崎市木部町	I	下り側	211	73	68	53	2	22%
高崎市上佐野町	I	上り側	168	72	64	47		
高崎市飯塚町	I	下り側	158	72	-	46		
高崎市問屋町	II	下り側	169	69	66	51		
高崎市下小鳥町	I	下り側	180	69	71	54		
高崎市福島町	I	上り側	199	73	66	55		
藤岡市岡之郷	II	下り側	226	77	65	54		
渋川市川島	I	下り側	213	75	71	64		
みなかみ町月夜野	I	上り側	215	74	67	53		

表2-4-2-14 平成27年度北陸新幹線鉄道騒音・振動測定結果及び北陸新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況

測定場所	地域の類型	測定地点側の軌道	列車平均速度 (km/h)	測定結果			環境基準達成状況	
				騒音 (dB)		振動 (dB)	達成地点数	達成比率
				25m	50m			
高崎市浜川町	I	下り側	191	72	70	55	0	0%
高崎市箕郷町	I	上り側	231	74	70	55		
高崎市中里見町	II	下り側	244	78	77	52		
安中市中秋間	I	下り側	219	73	70	43		

図2-4-2-11 新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況の推移（25m地点）



(4) 道路交通騒音の測定評価

道路交通騒音面的評価は、県内全域の主要な道路に面する地域における自動車騒音について、原則5年間（最長10年間）で測定評価を行い、自動車騒音の環境基準達成状況を調査しています。

平成27年度に群馬県及び県内12市が道路交通騒音面的評価を行いました。結果は表2-4-2-15のとおりです。

県では、これまでの路線に加え玉村町における

2路線で行いましたが、結果は表2-4-2-16のとおりです。この評価は、環境省から示されている「騒音に係る環境基準の評価マニュアル・地域評価編（道路に面する地域）」に基づき実施したものです。

なお、達成率は、道路端から両側50mの範囲内にある住居等について推計した騒音レベルを基に、その範囲内の住居総戸数のうち環境基準を達成している数の割合を算出した結果です。

表2-4-2-15 平成27年度道路交通騒音面的評価結果

評価主体	評価区間延長 (km)	評価対象住居等総戸数	環境基準達成戸数	全時間帯達成率 (%)
群馬県(町村分)	30.1	2,965	2,651	89%
12市	1,624.9	124,254	118,775	96%
合計	1,655.0	127,219	121,426	95%

図2-4-2-12 道路交通騒音面的評価結果 全時間帯達成率の推移（群馬県実施分）

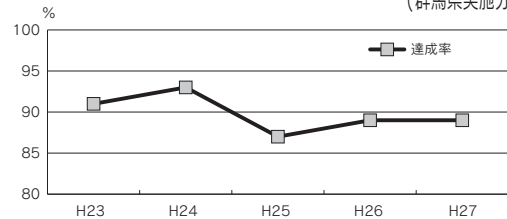


表2-4-2-16 平成27年度道路交通騒音面的評価結果（群馬県実施分）

○評価対象路線

市町村	路線名	評価区間延長 (km)	評価区間始点	評価区間終点	全時間帯達成率 (%)
玉村町	県道藤岡大胡線	3.0	玉村町角湧	玉村町福島	92.2
	県道藤岡大胡線(バイパス)	3.5	玉村町上福島	玉村町藤川	94.1

○評価区間全体

評価対象住居等総戸数	昼間・夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間とも基準値超過
604	561	21	0	22

○近接空間

評価対象住居等総戸数	昼間・夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間とも基準値超過
198	155	21	0	22

※近接空間

- ・2車線を超える車線を有する幹線交通を荷担う道路の場合、道路端から20mまでの範囲
- ・2以下の車線を有する幹線交通を担う道路の場合、道路端から15mまでの範囲

○非近接空間

評価対象住居等総戸数	昼間・夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間とも基準値超過
406	406	0	0	0

(5) 防音対策の要望

測定調査等の結果を踏まえ、平成27年度には次の要望を行いました。

ア 高速自動車道沿線騒音対策要望

各高速自動車道における環境基準の達成及びその維持については、県内の沿線市町村から遮音壁設置要望をまとめ、平成27年8月に東日本高速道路(株)高崎管理事務所に要望を行いました。

また、平成27年11月には関係県で構成する「東北・上越・北陸新幹線、高速自動車道公害対策10県協議会」を通じて同社に要望を行いました。

イ 新幹線鉄道騒音対策要望

上越・北陸新幹線における環境基準の達成及びその維持については、平成27年11月に関係都県で構成する「東北・上越・北陸新幹線、高速自動車道公害対策10県協議会」を通じて東日本旅客鉄道(株)本社及び(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に要望を行いました。

また、測定の結果、環境基準未達成地域があることから、平成28年3月に東日本旅客鉄道(株)高崎支社に発生源から出る騒音の防止対策をより一層強化するよう強く要望しました。

3 騒音・振動の業務を行う市町村に対する側面支援

「騒音規制法」及び「振動規制法」を運用する上で必須となる騒音・振動の測定に係る知識の取得のため、市町村職員を対象に、平成24年度から「騒音・振動市町村担当者研修」を開催しています。

平成27年度には、「群馬県の生活環境を保全す

る条例」における地域指定の権限を市に移譲し、運用しやすい法制度の整備を図りました。今後も市町村の実情を十分に考慮しながら、市町村が行う騒音・振動の業務を支援していきます。

4 騒音・振動防止のための路面改善の促進

沿道に住居が連担している地域で、通行車両による騒音レベルが3年連続して環境基準を超えている箇所に、低騒音舗装を敷設し、騒音の低減を図ります。

通常のアスファルト舗装が空隙率4%程度であるのに対し、低騒音舗装は空隙率が20%前後の排水性舗装<sup>\*15</sup>を使用することで、自動車騒音が

吸収され、騒音レベルが3dB程度低下します。

本事業は平成10年度から実施しており、施工実績は表2-4-2-17のとおりです。

表2-4-2-17 低騒音舗装の施工実績 (単位:km)

年度	23まで	24	25	26	27
整備延長	26.9	1.5	1.6	2.2	1.5

<sup>\*15</sup>排水性舗装：骨材の粒度の粗い特殊な舗装で、排水性に優れ、車両の騒音低減効果もあります。