騒音調査結果報告書抜粋

2.5 測定結果

1) 騒音測定（道路端）

道路端の騒音測定結果（L_{Aeq}）を表 2-9 に示す。

昼間が 58dB～65dB、夜間が 47dB～56dB となり、全ての区間で環境基準値を満たした。

なお、24 時間別測定結果は資料編に示す。

表 2-9　道路端の騒音測定結果（L_{Aeq}）

番号	路線番号	路線名	区間番号	観測時間	測定結果	環境基準値	評価
1	88	富津館山線	42670	昼間	59	70	○
				夜間	49	65	○
2	89	鴨川富山線	42700	昼間	58	70	○
				夜間	47	65	○
3	187	館山千倉線	61470	昼間	65	70	○
				夜間	56	65	○

（注）昼間の時間帯は 6 時～22 時、夜間の時間帯は 22 時～6 時

2) 測音測定（背後地）

背後地の騒音測定結果を表 2-10 に示す。

調査結果は、昼間の L_{Aeq} が 45dB～48dB、夜間が 34dB～46dB、昼間の L_{A95} が 33dB～36dB、夜間が 21dB～34dB であった。

なお、時間区分における道路端の昼間の L_{Aeq}（背後地と同じ 10 分間の算術平均値）が 58dB～65dB、夜間が 47dB～56dB であり 10dB～17dB 減衰していた。

表 2-10　背後地の騒音測定結果

単位：dB

番号	路線番号	路線名	区間番号	観測時間	道路端の L_{Aeq}	環境基準値		
						距離	L_{Aeq}	L_{A95}
1	88	富津館山線	42670	昼間	59	30.9	47	33
				夜間	49	30.9	34	21
2	89	鴨川富山線	42700	昼間	58	46.6	45	36
				夜間	47	46.6	37	22
3	187	館山千倉線	61470	昼間	65	45.9	48	33
				夜間	56	45.9	46	34

（注）L_{Aeq}は時間区分における10分間値（2回分）のL_{Aeq}をエネルギー平均した値を、L_{A95}は平均値を示す。

3) 交通量

交通量調査結果を表 2-11 に示す。

断面交通量は、昼間が 7 台～94 台/10 分間、夜間が 0 台～23 台/10 分間であった。

表 2-11　交通量調査結果

番号	路線番号	路線名	区間番号	観測時間	断面交通量（台/10分間）					騒音値 L_{Aeq} (dB)
					大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	合計	
1	88	富津館山線	42670	9:00～9:10	1	2	2	2	7	61.8
				15:00～15:10	0	3	4	0	7	60.9
				22:00～22:10	0	0	0	0	0	43.9
				23:00～23:10	0	0	0	0	0	31.5
2	89	鴨川富山線	42700	9:00～9:10	0	0	13	0	13	59.4
				15:00～15:10	0	0	10	1	11	58.6
				22:00～22:10	0	0	0	0	0	49.1
				23:00～23:10	0	0	0	0	0	37.5
3	187	館山千倉線	61470	9:00～9:10	0	4	57	1	62	64.8
				15:00～15:10	5	7	81	1	94	65.0
				22:00～22:10	0	0	22	1	23	58.6
				23:00～23:10	0	0	10	0	10	55.5

（注）騒音値は、観測時間における道路端のL_{Aeq}を示す。

4) 平均走行速度

平均速度調査結果を表 2-12 に示す。

全車の平均走行速度は 36 km/h～46 km/h であった。

表 2-12　平均走行速度

番号	路線番号	路線名	区間番号	観測時間	方向	平均走行速度（km/h）		
						大型	小型	全車輌
1	88	富津館山線	42670	9:00	騒音計側	43	44	44
					逆側	44	49	46
				15:00	騒音計側	43	46	44
					逆側	43	49	46
				22:00	騒音計側	-	-	-
					逆側	-	-	-
				23:00	騒音計側	-	-	-
					逆側	-	-	-
2	89	鴨川富山線	42700	9:00	騒音計側	-	40	40
					逆側	-	40	40
				15:00	騒音計側	-	36	36
					逆側	-	41	41
				22:00	騒音計側	-	-	-
					逆側	-	-	-
				23:00	騒音計側	-	-	-
					逆側	-	-	-
1	187	館山千倉線	61470	9:00	騒音計側	36	38	37
					逆側	37	39	38
				15:00	騒音計側	36	39	38
					逆側	36	39	37
				22:00	騒音計側	-	41	41
					逆側	-	42	42
				23:00	騒音計側	-	40	40
					逆側	-	42	42

3. 面的評価

3.1 手順等

面的評価は、環境省の「面的評価支援システム Ver.5.0.0」を用いて評価を行った。

作業手順を図 3-1 に示す。

なお、設定状況は画面出力等を資料編に示す。

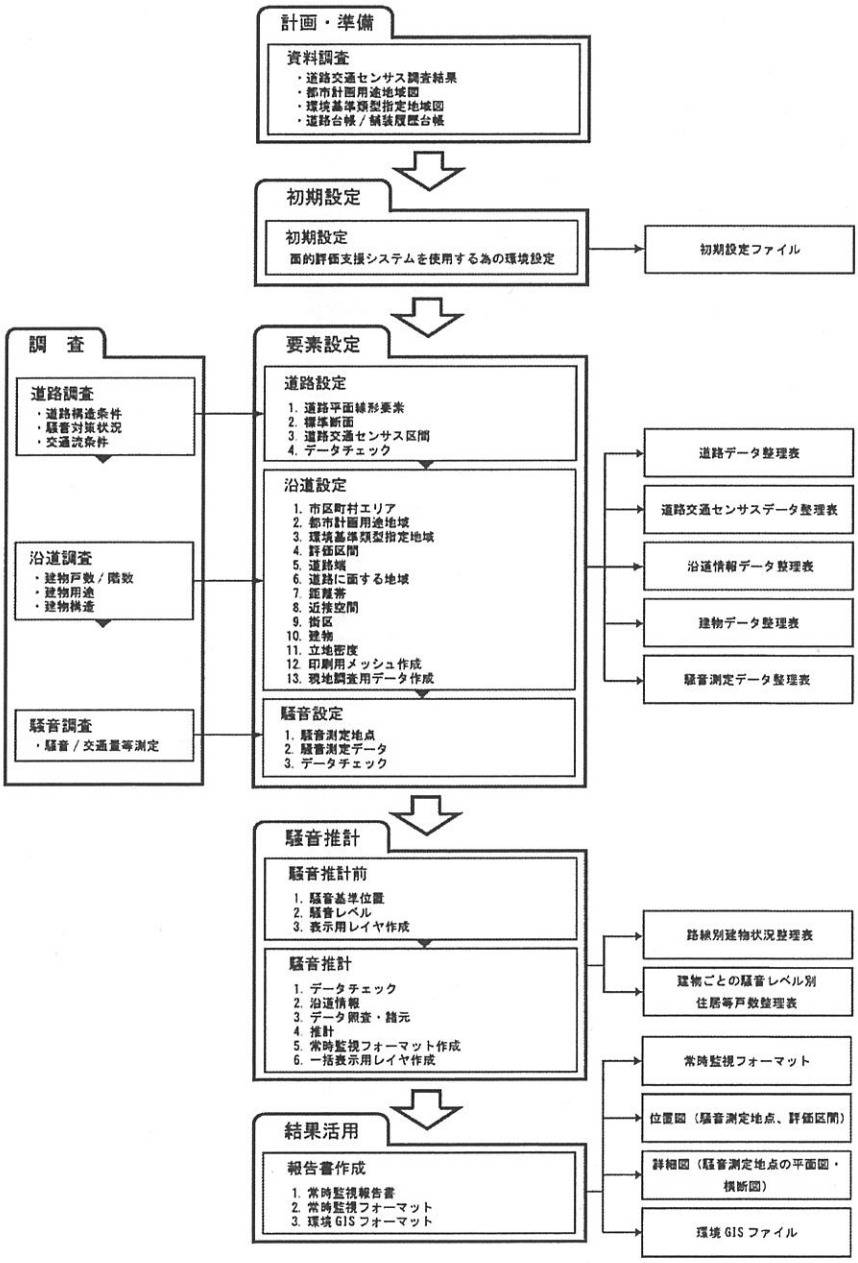

図 3-1　面的評価の作業手順

3.2 面的評価結果

3.2.1 今年度対象区間の面的評価結果

1) 評価区間全体

今年度対象区間の評価区間全体の面的評価結果を表 3-1 及び図 3-2 に示す。

館山千倉線は夜間のみ基準値以下を超えていた。

その他の路線は全て昼間・夜間ともに基準値以下であった。

表 3-1　面的評価結果（評価区間全体）

番号	路線名	区間番号	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
				評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
1	富津館山線	42670	100.0%	225	225	0	0	0
2	鴨川富山線	42700	100.0%	142	142	0	0	0
3	館山千倉線	61470	99.7%	304	303	0	1	0
4	和田丸山館山線	62940	100.0%	148	148	0	0	0
5	千倉停車場線	62040	100.0%	262	262	0	0	0
6	千倉港線	62160	100.0%	532	532	0	0	0
区間計			99.9%	1,613	1,612	0	1	0

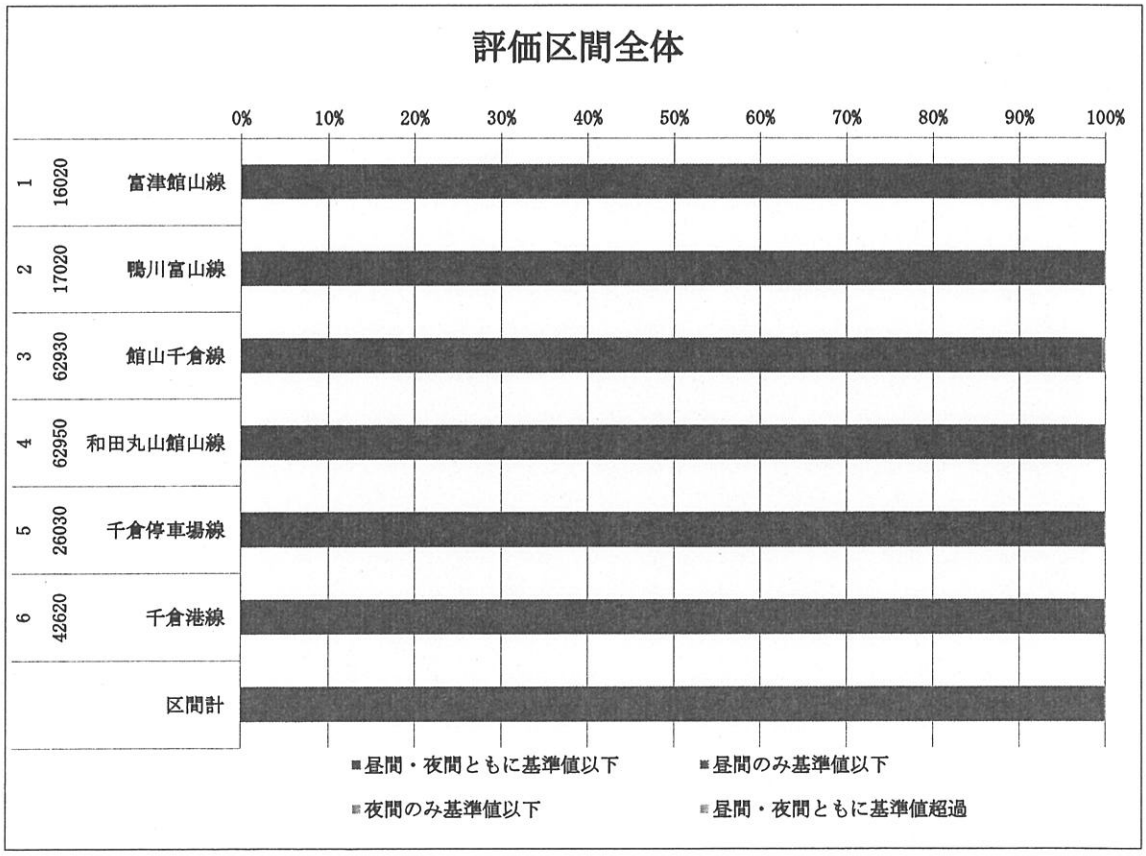

図 3-2　面的評価結果（評価区間全体）

2) 近接空間

今年度対象区間の近接空間の面的評価結果を表 3-2 及び図 3-3 に示す。

全ての区間で昼間・夜間ともに基準値以下であった。

表 3-2　面的評価結果（近接空間）

番号	路線名	区間番号	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
				評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
1	富津館山線	42670	100.0%	112	112	0	0	0
2	鴨川富山線	42700	100.0%	62	62	0	0	0
3	館山千倉線	61470	100.0%	128	128	0	0	0
4	和田丸山館山線	62940	100.0%	48	48	0	0	0
5	千倉停車場線	62040	100.0%	138	138	0	0	0
6	千倉港線	62160	100.0%	222	222	0	0	0
区間計			100.0%	710	710	0	0	0

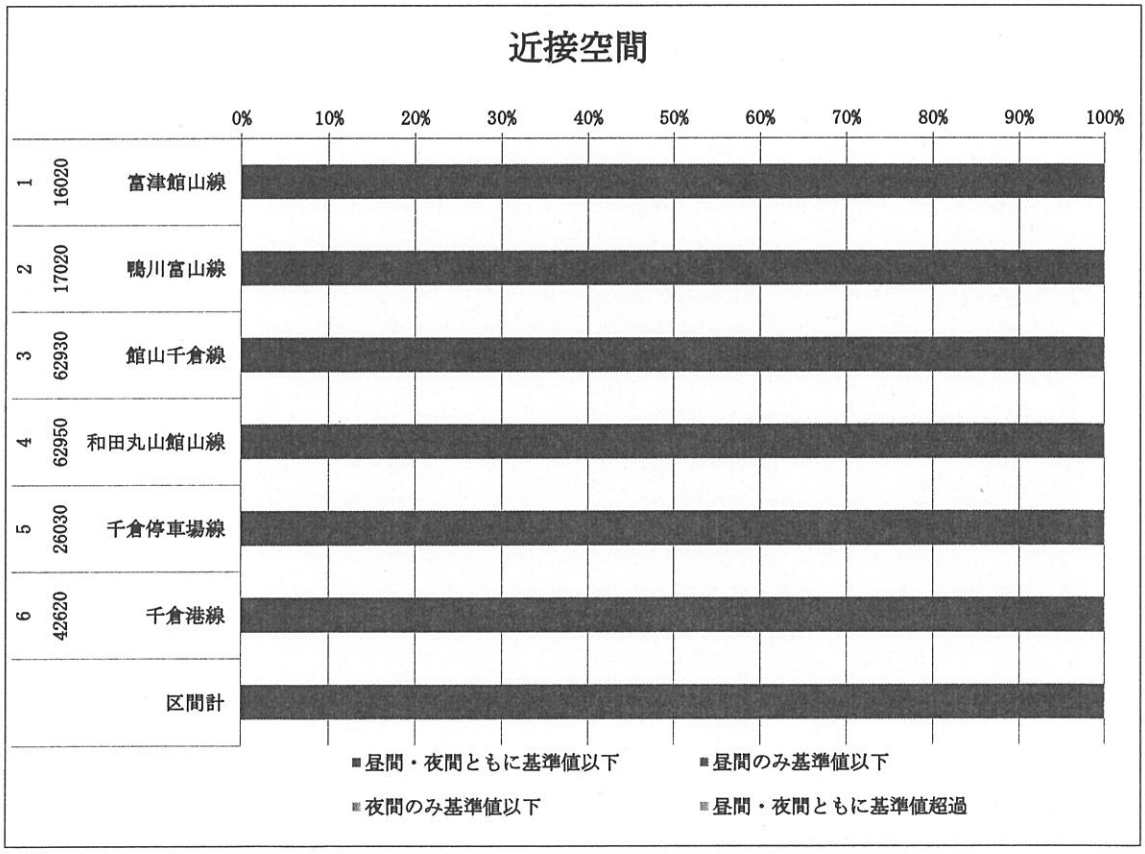

図 3-3　面的評価結果（近接空間）

3) 非近接空間

今年度対象区間の非近接空間の面的評価結果を表 3-3 及び図 3-4 に示す。

館山千倉線は夜間のみ基準値以下を超えていた。

その他の路線は全て昼間・夜間ともに基準値以下であった。

表 3-3　面的評価結果（非近接空間）

番号	路線名	区間番号	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
				評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
1	富津館山線	42670	100.0%	113	113	0	0	0
2	鴨川富山線	42700	100.0%	80	80	0	0	0
3	館山千倉線	61470	99.4%	176	175	0	1	0
4	和田丸山館山線	62940	100.0%	100	100	0	0	0
5	千倉停車場線	62040	100.0%	124	124	0	0	0
6	千倉港線	62160	100.0%	310	310	0	0	0
区間計			99.9%	903	902	0	1	0

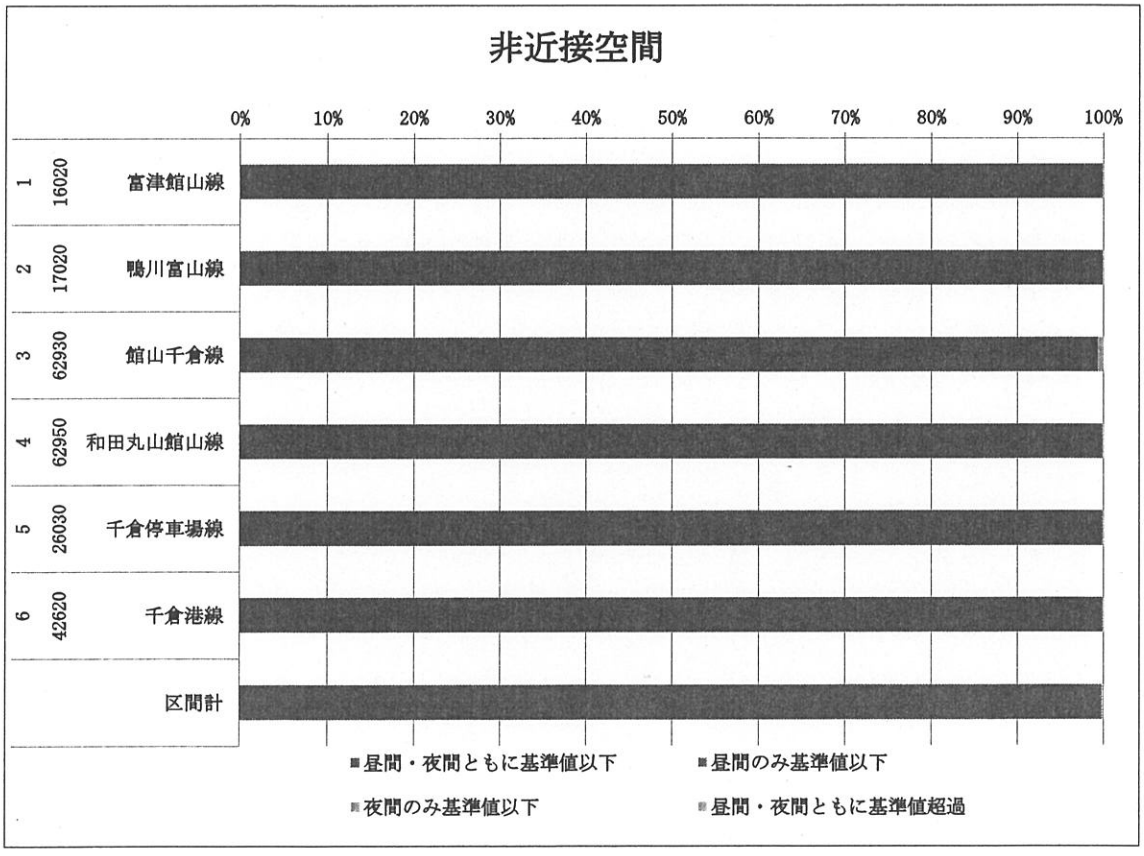

図 3-4　面的評価結果（非近接空間）

3.2.2 道路種別ごとの面的評価結果

1) 評価区間全体

過年度の評価区間を含む道路種別ごとの評価区間全体の面的評価結果を表 3-4 及び図 3-5 に示す。

一般国道は昼間・夜間ともに基準値以下が 97.2%となり、県道（主要地方道含む）は昼間・夜間ともに基準値以下が 100.0%となった。

なお、県道（主要地方道含む）において夜間のみ基準値以下が 1 戸存在するが、端数処理のため全体の割合は 100.0%となる。

表 3-4　道路種別ごとの面的評価結果（評価区間全体）

道路種類別	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
		評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
一般国道	97.2%	3,557	3,456	101	0	0
県道（主要地方道含む）	100.0%	2,418	2,417	0	1	0

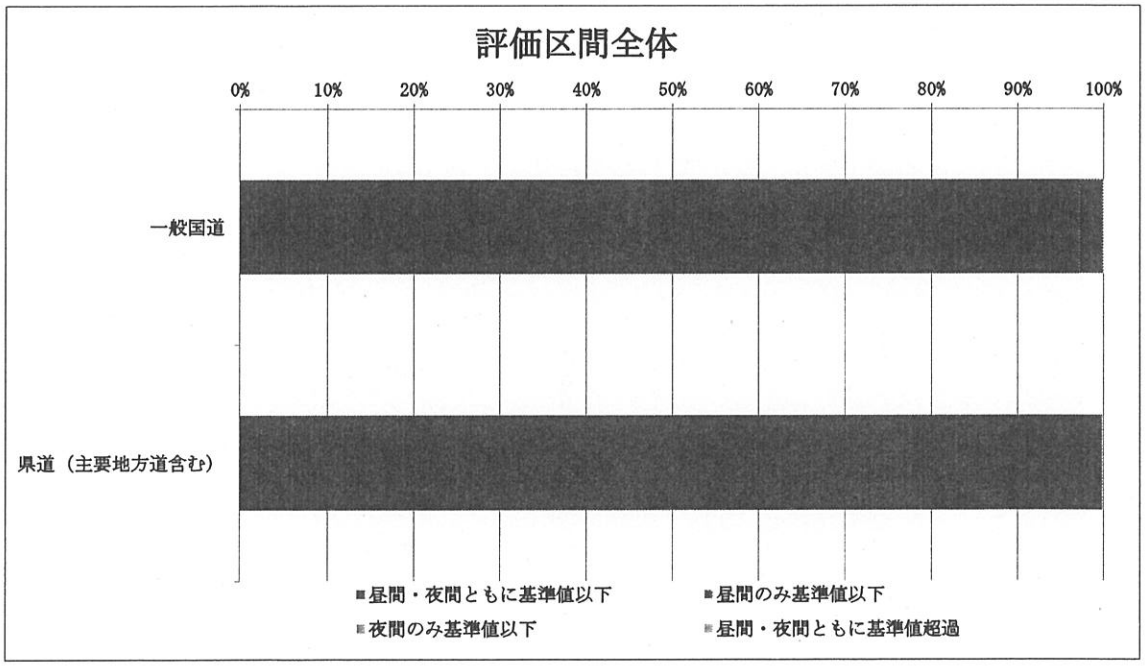

図 3-5　道路種別ごとの面的評価結果（評価区間全体）

2) 近接空間

過年度の評価区間を含む道路種別ごとの近接空間の面的評価結果を表 3-5 及び図 3-6 に示す。

一般国道は昼間・夜間ともに基準値以下が 93.2%となり、県道（主要地方道含む）は昼間・夜間ともに基準値以下が 100.0%となった。

表 3-5 道路種別ごとの面的評価結果（近接空間）

道路種類別	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
		評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
一般国道	93.2%	1,486	1,385	101	0	0
県道（主要地方道含む）	100.0%	1,238	1,238	0	0	0

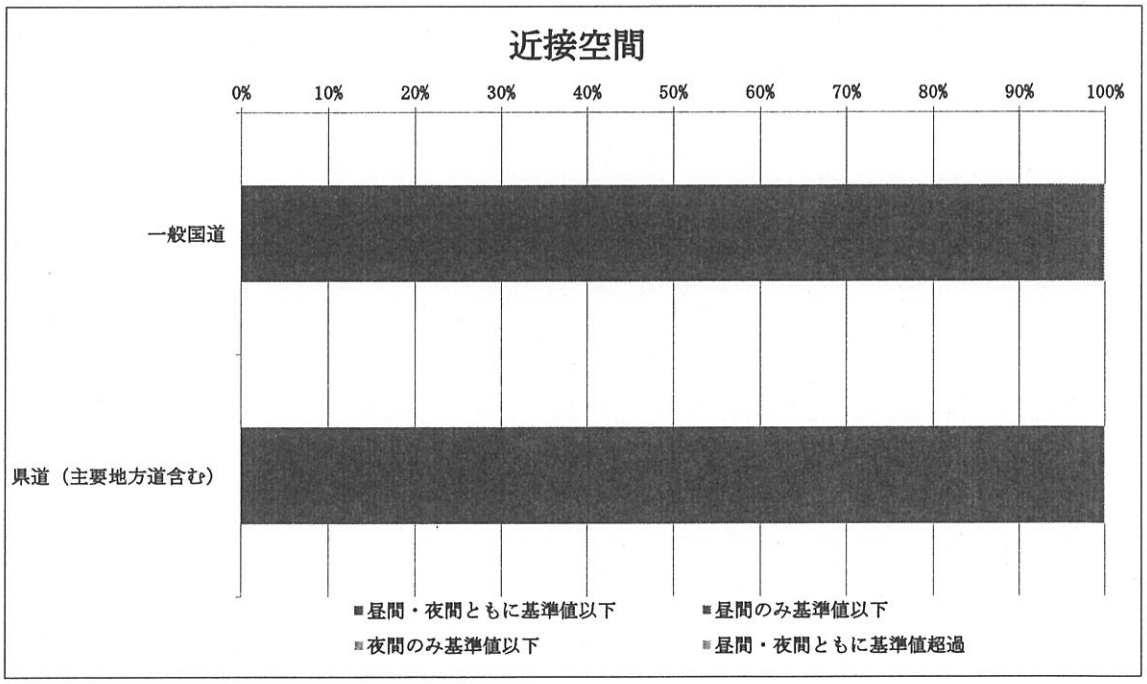

図 3-6 道路種別ごとの面的評価結果（近接空間）

3) 非近接空間

過年度の評価区間を含む道路種別ごとの非近接空間の面的評価結果を表 3-6 及び図 3-7 に示す。

一般国道は昼間・夜間ともに基準値以下が 100.0%となり、県道（主要地方道含む）は昼間・夜間ともに基準値以下が 99.9%となった。

表 3-6　道路種別ごとの面的評価結果（非近接空間）

道路種類別	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
		評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
一般国道	100.0%	2,071	2,071	0	0	0
県道（主要地方道含む）	99.9%	1,180	1,179	0	1	0

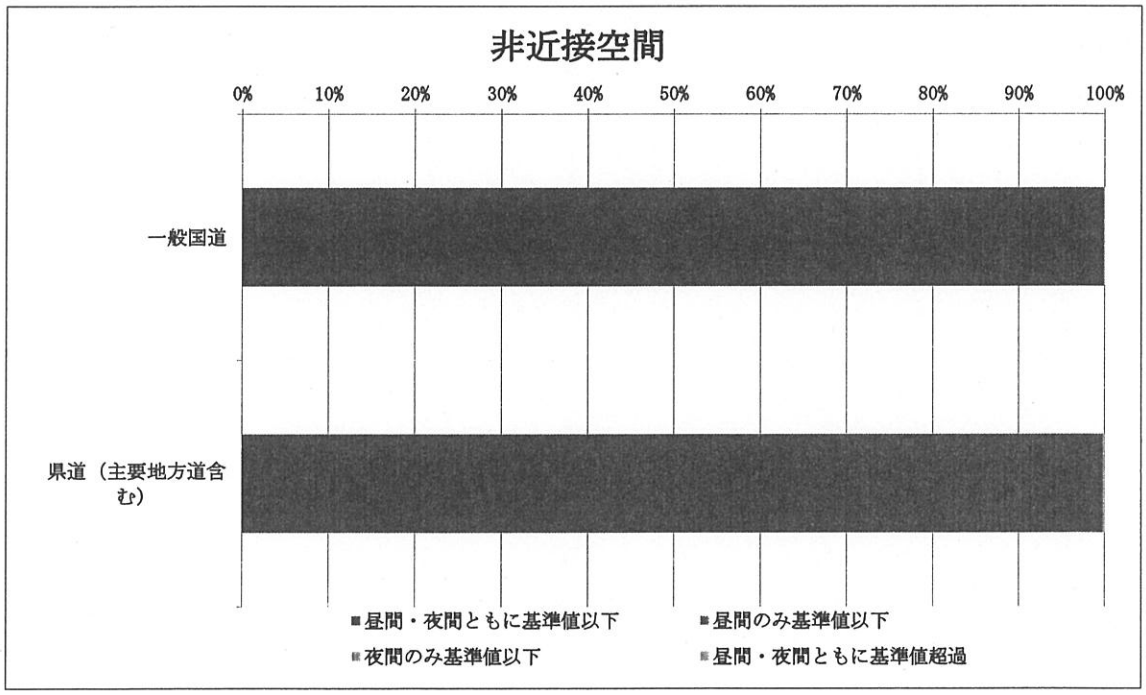

図 3-7　道路種別ごとの面的評価結果（非近接空間）

3.2.3 南房総市における面的評価結果

過年度の評価区間を含む南房総市における面的評価結果を表 3-7 及び図 3-8 に示す。

これによると、評価区間全体では 98.3%の住居等が昼間・夜間ともに環境基準値以下であった。

近接空間では 96.3%、非近接空間では全ての住居等が昼間・夜間ともに環境基準値以下であった。

なお、非近接空間において夜間のみ基準値以下が 1 戸存在するが、端数処理のため全体の割合は 100.0%となる。

表 3-7　南房総市における面的評価結果

道路種類別	昼間・夜間ともに基準値以下の割合	住居等戸数（戸数）				
		評価対象数	昼間・夜間ともに基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼間・夜間ともに基準値超過
評価区間（全体）	98.3%	5,944	5,842	101	1	0
近接空間	96.3%	2,705	2,604	101	0	0
非近接空間	100.0%	3,239	3,238	0	1	0

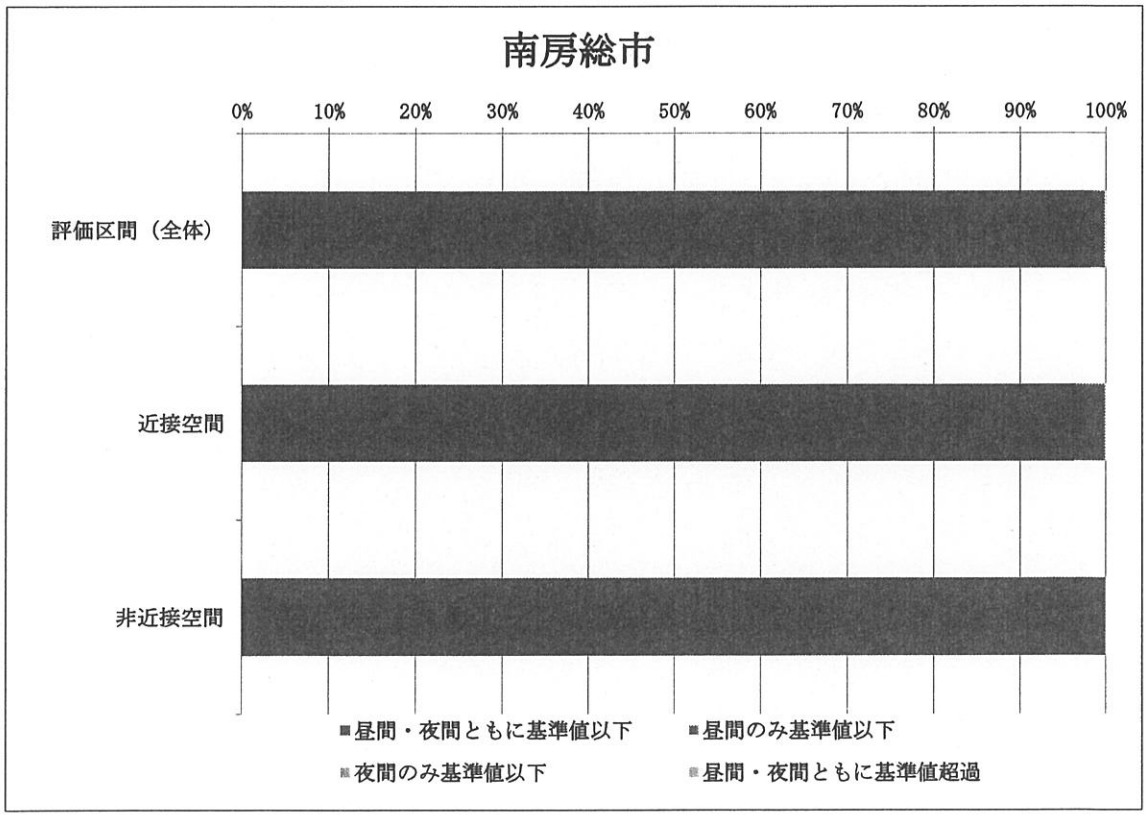

図 3-8　南房総市における面的評価結果