

## b 建設作業に伴う騒音

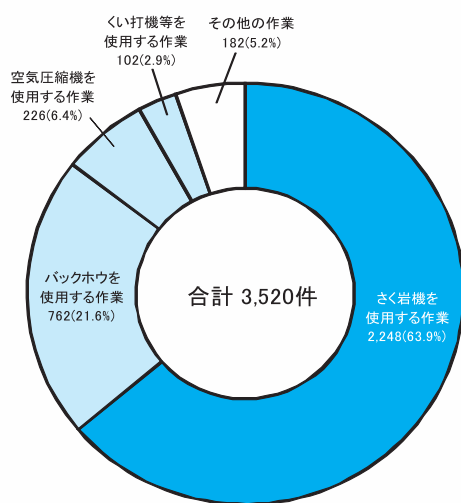
「騒音規制法」では指定地域内での道路や建物の建設作業に伴う建設作業騒音を規制しており、さく岩機、バックホウ、空気圧縮機等を使用する作業などについて特定建設作業として届出が義務付けられています。

27年度の届出は3,520件で、さく岩機を使用する作業が63.9%、バックホウを使用する作業が21.6%の順になっていて、この二つで大部分を占めています。(図表4-2-4)

なお、26年度の届出は3,141件でした。

建設作業は一般に短期間の作業ですが騒音レベルが高く、住居が接近している場合は問題が生じやすく、工法の改良、使用機械の低騒音化について建設業界やメーカーの改善努力がなされているものの、解決が困難な場合があります。

図表 4-2-4 騒音規制法に基づく特定建設作業届出状況 (28年3月末現在)



### (ウ) 自動車交通騒音の状況

自動車交通騒音については、走行量の多い道路沿道などで問題となっており、「道路に面する地域の騒音に係る環境基準」と「自動車騒音の要請限度」が設定されています。

そのため、環境基準当てはめ地域を中心に、市町村が自動車交通騒音の調査を実施してきましたが、11年7月に騒音規制法が一部改正され、自動車騒音の常時監視が知事の法定受託事務となったことから、県では12年度から法

に基づく自動車騒音の調査を開始し、環境基準の達成状況を評価しています。

自動車騒音の環境基準は、住居の立地状況を考慮した\*面的評価により達成状況を評価しており、27年度の市の区域を含む県内の自動車騒音の常時監視に基づく「道路に面する地域の騒音に係る環境基準」の達成率は、90.8%でした。(図表4-2-5)

一方、自動車騒音の「騒音規制法に基づく要請限度」に係る調査は、法に基づく指定区域を中心に市町村が実施しており、27年度の\*要請限度超過状況は21.2%でした。(図表4-2-6)

また、騒音規制法第17条に基づく自動車騒音に係る公安委員会への要請はありませんでした。

図表 4-2-5 道路に面する地域の騒音に係る環境基準達成状況(面的評価)

年度	評価区数	評価区間延長(km)	評価対象住戸数(戸)	環境基準達成住戸数(戸)	環境基準達成率(%)
24	762	1,119.1	212,227	184,767	87.1
25	903	1,520.3	216,263	192,382	89.0
26	1,131	2,117.6	255,516	230,407	90.2
27	1,394	2,771.1	316,880	287,815	90.8

(注) 環境基準達成率住戸数は、昼間・夜間とも環境基準を達成している住戸数。なお、19年度より過年度データの一部についても評価の対象としている。

図表 4-2-6 騒音規制法に基づく自動車騒音の要請限度超過状況

年度	要請限度超過率(%) (超過地点数/測定地点数)			
	a区域	b区域	c区域	全体
24	7.7(1/13)	20.5(9/44)	11.1(1/9)	16.7(11/66)
25	0.0(0/8)	10.2(5/49)	14.3(1/7)	9.4(6/64)
26	0.0(0/9)	17.0(8/47)	33.3(2/6)	16.1(10/62)
27	0.0(0/9)	24.5(12/49)	25.0(2/8)	21.2(14/66)

(注) 1 超過地点数は、昼間・夜間のいずれかの時間帯で要請限度を超えている地点数。

2 a、b、c区域とは、都道府県知事が定めた区域をいう。

①a区域 専ら住居の用に供される区域

②b区域 主として住居の用に供される区域

③c区域 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される区域

## イ 振動の現状

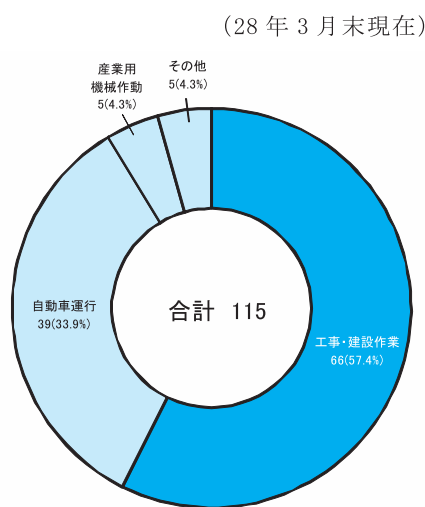
### (ア) 振動苦情の実態

27年度の振動に係る県及び市町村の苦情受付件数は115件（26年度136件）となっています。（図表4-2-7, 8）

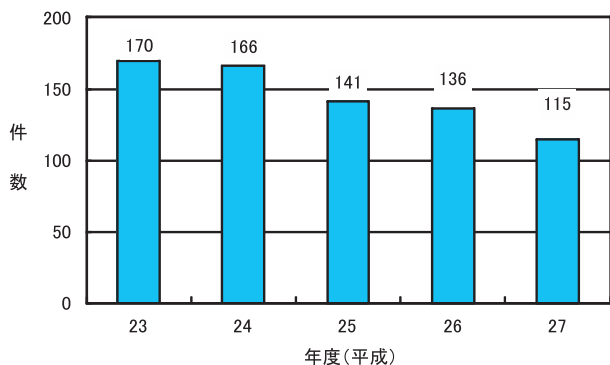
これを発生源別に見ると工事・建設作業が57.4%を占め最も多く、次いで自動車運行が33.9%、産業用機械作動が4.3%となっています。

なお、騒音と同様に、法規制の対象とはならない発生源からの苦情が多くなっています。

図表4-2-7 振動に係る苦情の発生源別受付件数



図表4-2-8 振動苦情受付件数の推移



(イ) 振動発生源の状況

a 工場・事業場の振動

「振動規制法」は、「騒音規制法」と同様に、指定地域内で特定施設を持つ工場・事業場について規制しています。

指定地域内における特定施設の28年3月末現在の届出状況は図表4-2-9のとおりで、総施設数14,543施設のうち圧縮機が59.5%、金属加工機械が31.0%を占めています。

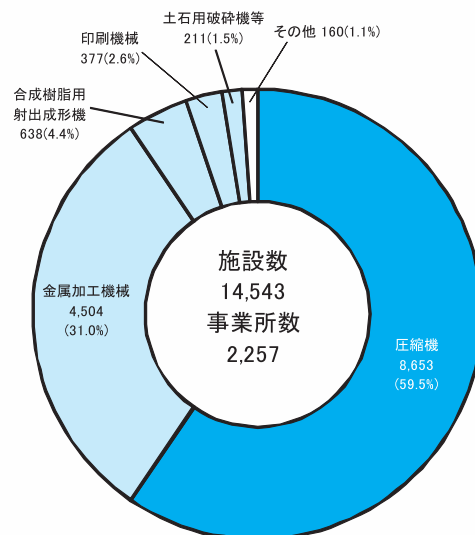
なお、27年3月末時点の総施設数は16,504

施設でした。

工場・事業場に係る振動問題については、従来から工場敷地の狭い中小工場・事業場と住宅が混在する地域での苦情が多く、これらは資金的な制約等から有効な防止対策が実施しにくく問題の解決を困難なものにしています。

図表4-2-9 振動規制法に基づく特定施設届出状況

(28年3月末現在)



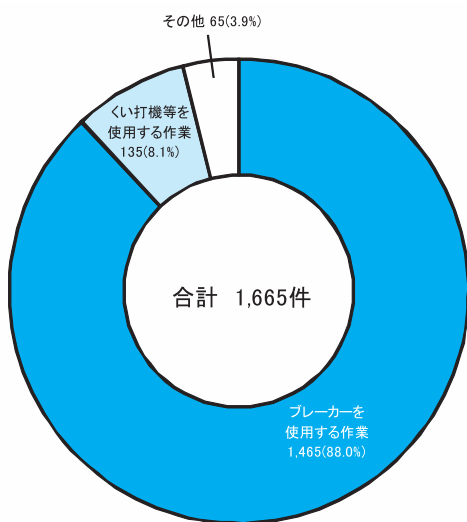
b 建設作業に伴う振動

「振動規制法」では、指定地域内の建設作業に伴って発生する振動について、特定建設作業として規制しており、特定建設作業の27年度の届出状況は図表4-2-10のとおり、総届出数は1,665件で、ブレーカーを使用する作業が88.0%、くい打ち機等を使用する作業が8.1%と、この二つで大部分を占めています。

なお、26年度の届出は1,402件でした。

建設作業に伴い発生する振動は、一般に長期間にわたることは少ないですが、工場等から発生する振動に比べ\*振動レベルが高いことが多く、感覚的影響に加え家屋等に物的被害を及ぼす場合があります。このため、住居が近接している場合又は軟弱地盤地域では、問題が生じやすく解決も困難な場合が多くなっています。

図表 4-2-10 振動規制法に基づく特定建設作業届出状況 (28年3月末現在)



### (ウ) 道路交通振動の状況

自動車の交通に起因する振動は、自動車の重量や道路面の状態等の影響を受け、特に大型車の走行量の多い幹線道路においては、路面舗装の損傷により走行時に大きな振動が発生し、日常生活に影響を及ぼします。

道路交通振動については、「振動規制法」に基づく指定地域を中心に市町村が調査を実施しています。

27年度には67地点(指定地域内)について実施しましたが、「振動規制法に基づく要請限度」を超過している測定地点はありませんでした。

## (2) 航空機騒音の現状

### ア 成田空港の航空機騒音

成田空港における27年度の航空機の発着便数は、前年度の1日平均625便から643便と約3%増加しました。

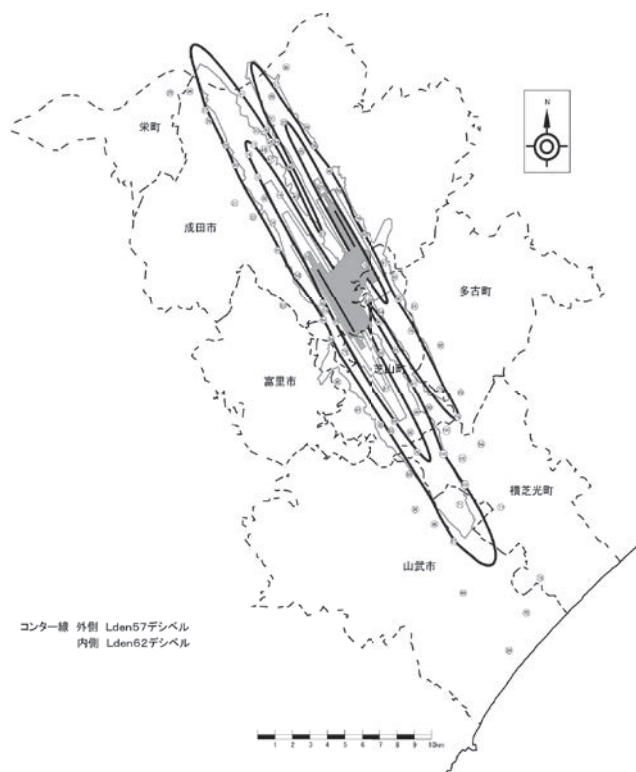
県では、昭和53年の開港以来、関係市町村の協力を得て毎年度夏季及び冬季に周辺での騒音分布状況及び環境基準の達成状況を把握するため、実態調査を実施するとともに、54年度以降、固定測定局による常時監視を実施してきました。現在は、県・関係市町及び成

田国際空港株式会社が整備した89局(28年3月現在、このうち県局は23局)の年間測定データを用いて環境基準(I類型： $L_{den}$  57デシベル以下、II類型： $L_{den}$  62デシベル以下)の評価を行っています。

28年度は、環境基準適用対象83局のうち53局(64%)で環境基準が達成されています。

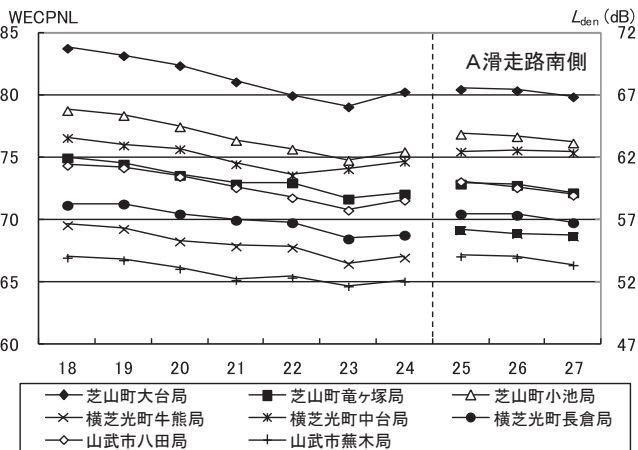
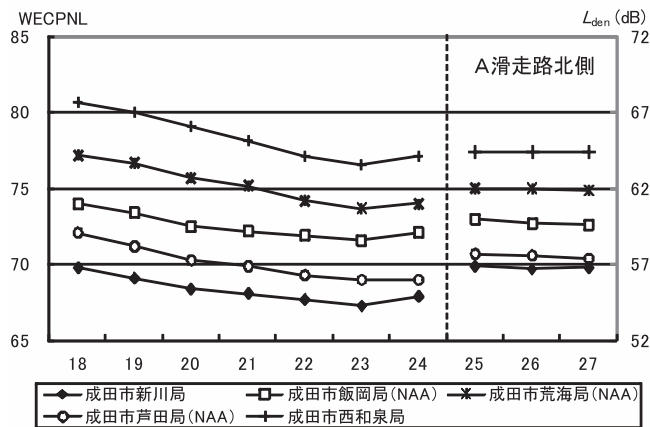
$L_{den}$  57デシベルを超える範囲は、A滑走路では中心から南北約17km、B滑走路では中心から南側約13km、北側約11kmの範囲となっています。(図表4-2-11)

図表 4-2-11 成田空港周辺航空機騒音  $L_{den}$  コンター図(27年度)

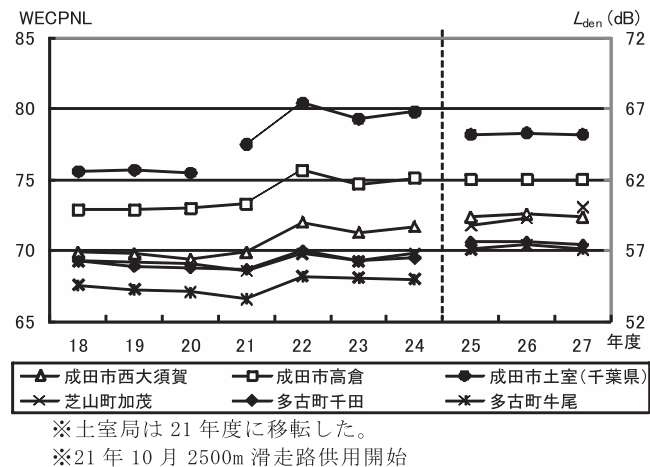


これまでのA滑走路側の固定測定局13局及びB滑走路側の固定測定局6局の測定結果の推移は図表4-2-12、図表4-2-13のとおりです。

図表 4-2-12 成田空港 A 滑走路周辺固定測定局における測定結果の推移



図表 4-2-13 成田空港 B 滑走路周辺固定測定局における測定結果の推移



イ 羽田空港の航空機騒音

(ア) 固定測定局による常時監視

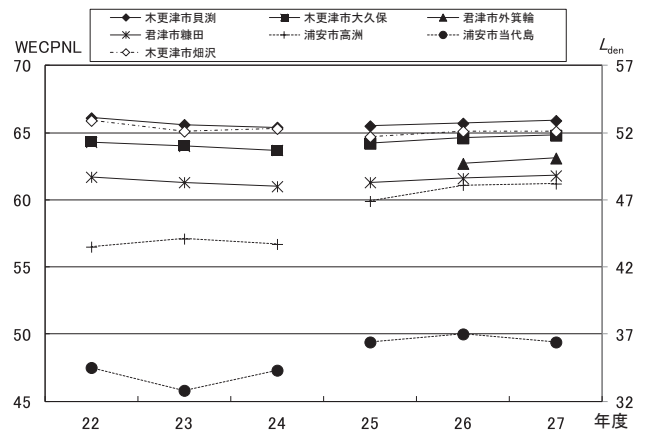
羽田空港における 27 年度の航空機発着便数は、1 日当たり 1,200 便でした。

羽田空港への着陸機の大部分が本県上空を

通過することから、県では木更津市、君津市に 2 局ずつ、浦安市に 2 局（うち 1 局は 28 年 2 月に廃止）の固定測定局を設置し、14 年 1 月から連続測定を実施しています。

28 年 3 月現在、木更津市設置の 1 局を合わせ 6 局で常時監視を行っています。27 年度の測定結果では、全局とも環境基準を達成しました。（図表 4-2-14）

図表 4-2-14 羽田空港周辺固定測定局における測定結果の推移



(イ) 羽田空港再拡張後の実態調査

羽田空港 D 滑走路の供用開始（22 年 10 月）による航空機騒音の実態を把握するため、27 年度は夏季及び冬季に調査を実施しました。

その結果、供用前に比べて、全ての地点で  $L_{den}$  が高い状況にありました。（図表 4-2-15）

なお、航空機騒音に係る環境基準を超過した地点はありませんでした。

図表 4-2-15 羽田空港再拡張後の航空機騒音実態調査結果（27 年度）

調査地点		$L_{den}$ (デシベル)		
		夏季	冬季	供用前
市川市	市川昂高等学校※ <sup>1</sup>	47.1	42.8	24.4
千葉県	川戸小学校	47.9	42.6	33.4
千葉県	NPO 法人 poco a poco びいーぼ※ <sup>2</sup>	48.3	42.8	33.7
千葉県	千葉大宮高等学校	46.7	41.6	34.4
千葉県	更科小学校富田分校	42.8	38.4	—
四街道市	四街道旭中学校※ <sup>3</sup>	43.7	40.0	33.8

※<sup>1</sup> 供用前は大洲小学校で実施した。

※<sup>2</sup> 供用前は千葉南高等学校で実施した。

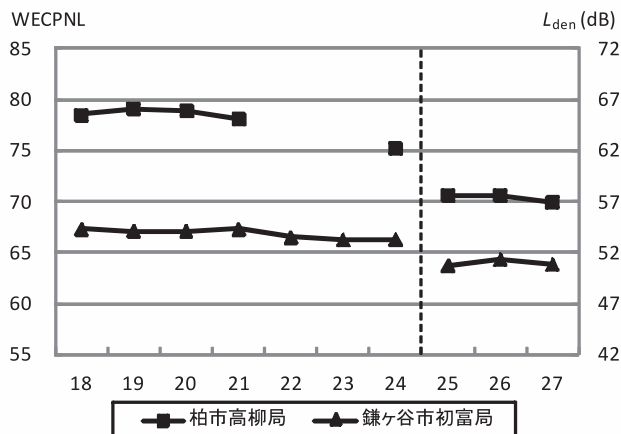
※<sup>3</sup> 供用前は四街道西中学校で実施した。

※<sup>4</sup> 測定期間は、供用前が 1 週間、27 年度が各 2 週間である

## ウ 下総飛行場の航空機騒音

下総飛行場については、飛行場の南北2か所に固定測定局を設置し、昭和61年4月から連続測定を実施していますが、固定測定局の測定結果は図表4-2-16のとおりです。

図表4-2-16 下総飛行場周辺航空機騒音測定結果の推移



※柏市高柳局については、移設のため22～23年度の年間値は得られていない。

また、3年度から飛行場周辺の騒音を把握するため、地元市の協力を得て、11地点で連続2週間の調査を実施しています。27年度の調査では、期間中の $L_{den}$ は32.0～57.4デシベルの範囲にありました。

さらに、固定測定局の測定結果を照合し、各地点の年間 $L_{den}$ を推計したところ、32～58デシベルの範囲にあり、固定測定局を含め環境基準は11地点のうち10地点(91%)で達成されました。

## エ 木更津飛行場の航空機騒音

県では、昭和53年に木更津飛行場に係る環境基準の地域類型を指定し、木更津市が航空機騒音の調査を行っています。

27年度の調査は木更津市久津間にて10月14日から10月20日までの7日間行われ、期間中の $L_{den}$ の調査結果は、45.3デシベルでした。

## (3) 悪臭の現状

### ア 悪臭苦情の実態

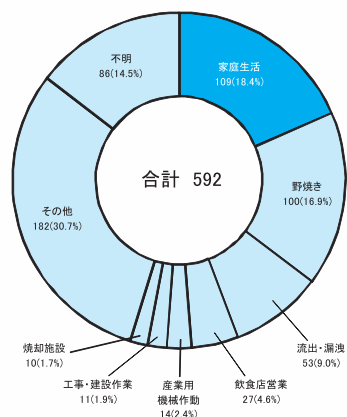
27年度の悪臭に係る県及び市町村での苦

情受付件数は、592件(26年度581件)となっています。(図表4-2-17、18)

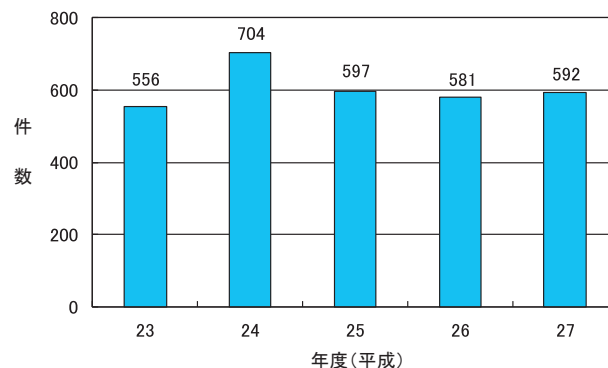
これを発生源別に見ると、家庭生活に起因する臭いの苦情が18.4%と最も多く、次いで野焼きが16.9%となっています。

図表4-2-17 悪臭に係る苦情の発生源別受付件数

(28年3月末現在)



図表4-2-18 悪臭苦情受付件数の推移



## イ 畜産農業に係る悪臭

畜産農業に起因する悪臭問題は、家畜飼養規模の拡大や宅地開発等による混在化の進展等により、都市部に限らず、農村部においても発生しています。

近年、畜産農家数の減少に伴い、悪臭問題の発生件数は減少傾向にありますが、全畜産農家数に対する悪臭発生件数の割合は増加傾向となっています。

畜産農業に起因する環境汚染問題の中で、悪臭問題の発生数は最も多く、全体の70%程度を占めています。(図表4-2-19)