

第3章 騒音・振動

第1節 環境管理計画の目標と騒音環境基準

環境管理計画における騒音防止対策に係る環境目標は、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持されることが望ましい基準として昭和46年5月に国が定めた騒音に係る環境基準と同じである。

本府では環境基準の類型をあてはめる地域の指定を昭和47年12月に行ったが、「都市計画法」(昭和43年法律第100号)の新用途地域の指定が昭和48年10月に完了したことに伴い、昭和49年9月11日にこれを改定した。この改定に当たっては、最も厳しい基準であるAA地域に該当する区域として富田林市及び貝塚市のそれぞれの一部の2区域を指定した。環境基準の数値及び地域の指定については、表2-3-1のとおりである。

表2-3-1 騒音に係る環境基準及び指定地域

地域の類型	時間の区分			該当地域 (昭47. 12. 15指定) (昭49. 9. 11改正)
	昼間 (午前8時から 午後6時まで)	朝 夕 (午前6時から (午後6時から) 午前8時まで (午後9時まで)	夜間 (午後9時から 翌日の 午前6時まで)	
AA	45ホン(A)以下	40ホン(A)以下	35ホン(A)以下	富田林市大字甘南備 大阪府立金剛コロニーの敷地 貝塚市名越 国立療養所貝塚千石荘の敷地 貝塚市三ツ松1464番地 大阪市立少年保養所の敷地 貝塚市橋本 大阪市立貝塚養護学校の敷地
A	50ホン(A)以下	45ホン(A)以下	40ホン(A)以下	都市計画法第2章の規定により定められた第1種住居専用地域、第2種住居専用地域及び住居地域並びに同法第8条第1項第1号に規定する用途地域の指定のない地域(AAに該当する地域、八尾空港の敷地及び工業用の埋立地を除く。)
B	60ホン(A)以下	55ホン(A)以下	50ホン(A)以下	都市計画法第2章の規定により定められた近隣商業地域、商業地域、準工業地域(大阪国際空港の敷地を除く。)及び工業地域

ただし、道路に面する地域の環境基準は次表のとおりである。

地域の区分	時 間 の 区 分		
	昼 間 (午前8時から 午後6時まで)	朝 夕 (午前6時から 午前8時まで) (午後6時から 午後9時まで)	夜 間 (午後9時から 翌日の 午前6時まで)
A地域のうち2車線を有する道路に面する地域	55ホン(A)以下	50ホン(A)以下	45ホン(A)以下
A地域のうち2車線を越える車線を有する道路に面する地域	60ホン(A)以下	55ホン(A)以下	50ホン(A)以下
B地域のうち2車線以下の車線を有する道路に面する地域	65ホン(A)以下	60ホン(A)以下	55ホン(A)以下
B地域のうち2車線を越える車線を有する道路に面する地域	65ホン(A)以下	65ホン(A)以下	60ホン(A)以下

この環境基準の達成期限は、環境管理計画において、①昭和49年度までに道路に面しない地域に係る目標を達成する。②昭和51年度までに道路(幹線道路を除く。)に面する地域の目標を達成するよう努める。③昭和56年度までに道路(幹線道路を除く。)に面する地域の目標を達成し、幹線道路に面する地域の目標を達成するよう努めることとしている。

また、この環境基準は航空機騒音、鉄軌道騒音及び建設作業騒音については適用されないこととなっており、環境管理計画では暫定的措置として、新幹線騒音について新幹線騒音の影響を受ける住居等の存する区域を対象に、80ホン(A)以下を速やかに達成することとする目標を設定している。

第2節 環境騒音の状況

昭和49年度に市町村が実施した環境騒音の調査結果から府下の環境騒音の状況をみると次のとおりである。

第1 道路に面しない地域の環境基準の適合状況

道路に面しない地域の環境基準の適合状況は表2-3-2のとおりである。A地域の平均適合率は、43.6%(夜間)から63.2%(昼間)、B地域は、75.8%(夕)から91.9%

(朝)で、昭和48年度の調査結果と同じく、A地域はB地域よりも平均適合率は低くなっている。時間帯でみると、A、B両地域ともに夕・夜間の適合率が低く、朝・昼間の適合率が高い傾向にある。

この環境騒音の音源は、従来の測定結果からみて、主として自動車によるものであると考えられる。

環境管理計画では、昭和49年度までに道路に面しない地域に係る目標を達成することとしているが、府下全平均適合率は、52.0%(夕)から69.4%(昼間)である。しかし、昭和48年度と比較すると全時間帯にわたり適合率が高くなっており、逐次改善されている。

表2-3-2 道路に面しない地域の環境基準適合率(昭和49年度)

(単位:%)

類型	用途地域	時間の区分					測定地点数
		朝	昼間	夕	夜間	平均	
AA		50.0	0	0	50.0	25.0	2
A	第1種住居専用地域	65.8 (53.8)	67.4 (86.7)	58.7 (37.5)	60.5 (61.1)	63.0 (59.7)	46 (18)
	第2種住居専用地域 住居地域 無指定制	56.9 (58.9)	61.8 (50.3)	39.4 (29.3)	35.3 (43.5)	48.4 (45.5)	144 (188)
	平均	58.9 (58.3)	63.2 (53.2)	44.1 (30.3)	43.6 (45.9)	51.8 (47.1)	—
B	近隣商業地域 商業地域 標準工業地域	92.0 (91.3)	86.8 (89.7)	76.0 (69.2)	88.7 (77.8)	85.9 (81.9)	53 (31)
	工業地域	91.7 (80.0)	91.7 (83.3)	75.0 (83.3)	83.3 (66.7)	85.4 (78.3)	12 (7)
	平均	91.9 (89.3)	87.7 (88.6)	75.8 (71.9)	87.7 (75.8)	85.8 (81.3)	—
平均		67.5 (64.7)	69.4 (58.8)	52.0 (38.4)	53.4 (51.8)	60.6 (53.4)	(合計) 257 (244)

(注)()は昭和48年度における適合率及び測定地点数である。

第2 道路に面する地域の環境基準の適合状況

道路に面する地域の環境基準の適合状況は表2-3-3のとおりである。全般的に昼間・夕の適合率がそれぞれ24.7%、32.1%と低く、車線数別では、2車線以下の

地域に比べて2車線を越える地域の適合率が著しく低い。

また、道路に面しない地域と比較すると、全体に適合率が低く、自動車騒音対策の一層の強化、推進が必要である。

表2-3-3 道路に面する地域の環境基準適合率（昭和49年度）

（単位：％）

類型	車線数	用途地域	時間区分					測定地点
			朝	昼	夕	夜	平均	
A	2	第1種住居専用地域	83.3	83.3	66.7	85.7	80.0	7
		第2種住居専用地域 住居地 無指定地域	23.8	14.8	13.0	28.3	19.5	61
		平均	31.3	20.9	19.2	35.8	26.4	—
	2を越える	第1種住居専用地域	0	0	0	0	0	1
		第2種住居専用地域 住居地 無指定地域	16.0	8.8	8.0	16.0	11.9	34
		平均	15.4	8.6	7.7	15.4	11.5	—
	平均		25.7 (32.0)	16.7 (24.5)	15.4 (30.8)	29.1 (33.3)	21.3 (27.4)	—
B	2以下	近隣商業地域 工業地域	78.3	67.7	68.0	80.0	73.1	31
		工業地域	83.3	100	100	83.3	91.7	6
		平均	79.3	73.0	74.2	80.6	76.6	—
	2を越える	近隣商業地域 工業地域	27.3	16.2	26.1	40.9	26.0	37
		工業地域	50.0	0	100	100	62.5	2
		平均	29.2	15.4	32.0	45.8	28.6	—
	平均		56.6 (70.8)	43.4 (61.8)	55.4 (62.2)	65.5 (71.0)	54.2 (64.1)	—
平均		27.5 (48.1)	24.7 (45.2)	32.1 (47.6)	44.0 (51.6)	34.0 (47.1)	合計 179 (243)	

(注)()は昭和48年度における適合率及び測定地点数である。

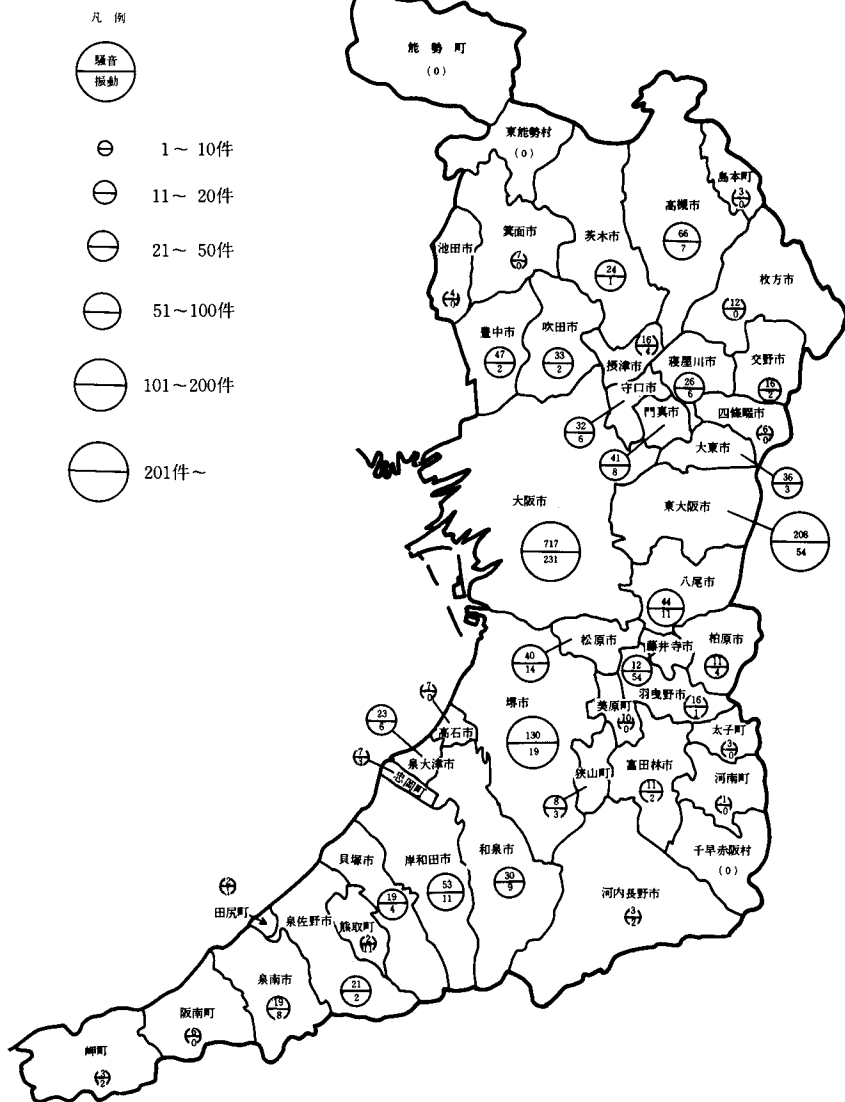
第3節 発生源別の騒音・振動の状況

第1 工場等による騒音・振動

昭和49年1月から12月までの工場、事業場から発生する騒音・振動に対する苦情の訴え状況を市町村別にみると、大阪市、東大阪市、堺市等の住居と工場等の混在が多い地域での件数が多い（図2-3-1）。

図2-3-1 工場、事業場による騒音・振動の苦情等訴え状況

(昭和49年1月から同年12月まで)



(注) 昭和49年1月から同年12月末までの苦情訴え状況である。

第2 建設作業による騒音・振動

昭和49年1月から12月までの建設作業から発生する騒音・振動に係る苦情の訴えは、現行の法律・条例による規制の対象外の建設作業によるものが総件数の約24%を占め、特にアースオーガーを併用するくい打ち作業に対する苦情の多いことが注目される(表2-3-4)。

表2-3-4 建設作業の種類別苦情等訴え状況

規制	建設作業の種類	苦情の種類			
		騒音	振動	騒音と振動	合計
騒音規制法	くい打機(アースオーガー併用せず)	18件	8件	13件	39件
	さく岩機	58	5	4	67
	空気圧縮機	7	0	1	8
	びょう打機	2	0	0	2
	コンクリートブラント	0	0	0	0
	計	85	13	18	116
府条例	ブルドーザー	47	14	29	90
	パワーショベル	23	5	9	37
	その他のショベル系掘削機	19	5	5	29
	コンクリートカッター	8	0	0	8
	鉄球を使用する解体作業	4	4	4	12
	計	101	28	47	176
規制対象外	くい打機(アースオーガー併用)	15	9	8	32
	電動はつり機	2	0	5	7
	発電機	2	0	0	2
	クレーン	2	0	0	2
	材料搬出入車両	10	1	0	11
	火薬を使用する解体作業	0	2	1	3
	ウィンチ	1	0	0	1
	その他	23	4	5	32
計	55	16	19	90	
合計		241	57	84	382

第3 自動車騒音

府下の主要路線における自動車騒音の調査結果によると、交通量に応じた騒音レベルは、図2-3-2のとおりである。これによると、おおむね交通量800台/時で65ホン(中央値)、1,600台/時で70ホン、3,200台/時で75ホンである。また、図2-3-2をもとに、昭和49年度の交通量調査結果から、府下における騒音レベル別の路線総延長をみると表2-3-5のとおりで、交通量が1日に4,000台(400台/時)を超える道路、すなわち騒音レベルが60ホン以上の道路の総延長は1,338.9kmとなり、昭和46年度より約160km増加している。

図2-3-2 交通量と騒音レベルの関係

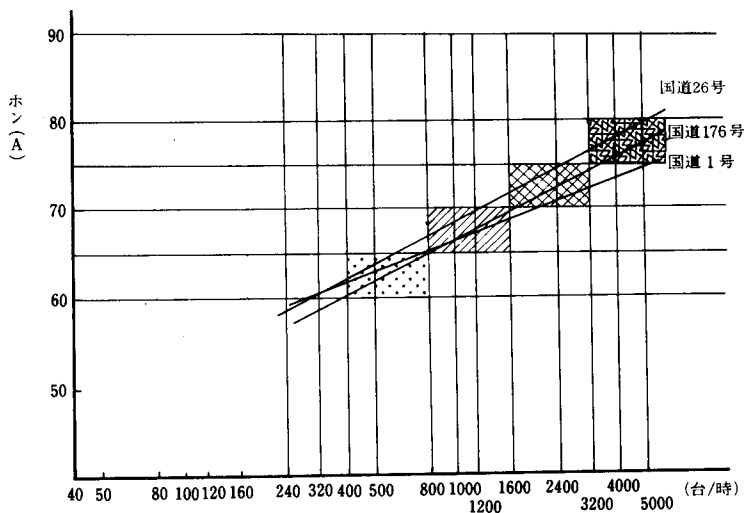


表2-3-5 自動車騒音のレベル別道路総延長

交通量(台/日)		4,000~8,000	8,000~16,000	16,000~32,000	32,000以上	4,000以上の合計
騒音レベル		60ホン~65ホン	65ホン~70ホン	70ホン~75ホン	75ホン以上	60ホン以上
総延長 (km)	府下 (大阪市内を除く)	350.0 (266.4)	378.1 (305.9)	188.5 (197.6)	106.8 (98.9)	1,023.4 (868.8)
	大阪市内	8.6 (19.1)	43.9 (26.7)	177.9 (153.5)	85.1 (107.9)	315.5 (307.2)
	合計	358.6 (285.5)	422.0 (332.6)	366.4 (351.1)	191.9 (206.8)	1,338.9 (1,176.0)

(注) 昭和49年国道及び府道交通情勢調査表から作成したもので、()内は昭和46年の同調査表から作成したものである。

第4 鉄軌道による騒音・振動

昭和47年から昭和49年までの新幹線、その他の鉄軌道騒音に対する苦情の発生状況は表2-3-6のとおりであり、年々増加の傾向にある。

また、私鉄の騒音の状況は、図2-3-3のとおりであり、軌道構造により騒音レベルに差がみられるが、軌道から50m離れてほとんどが70ホン以上を示し、全体的にみて騒音レベルは高いといえる。

表2-3-6 鉄軌道による騒音・振動の苦情件数

公害の種類 \ 年	昭 47	48	49
騒 音	11 (5)	17 (9)	24 (11)
振 動	5 (4)	9 (4)	19 (9)

(注) () 内は新幹線鉄道に係るものである。

図2-3-3 軌道の構造別距離減衰

