

3 道路に面する地域における環境基準の達成状況

(1) 面的評価

① 環境基準の達成状況及びその推移

P.2で示した道路に面する地域における環境基準の達成状況について、面的評価結果の詳細を示す。

地域の類型別では、昼・夜間とも環境基準を達成した評価戸数の割合は、「幹線交通を担う道路に近接する空間」(参考資料(1)参照。以下「近接空間」という。)で91.3%、道路端から50mまでの評価範囲のうち「近接空間」以外の場所(以下「非近接空間」という。)で95.9%であった(表3-1及び図3-1参照)。

昼・夜間別では、近接空間・非近接空間ともに夜間の超過率が高く、特に「近接空間」においてその傾向が顕著である(図3-2参照)。

環境基準達成状況の推移については、令和5年度は令和4年度からやや達成状況が向上した。(図3-3参照)。なお、令和2年度以降の環境基準達成率は過年度までと比較してやや低下している。これは、面的評価を行う際に使用される道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model”が2013モデルから2018モデルに変更され、予測の精度が向上したことが要因と考えられる。

表3-1 道路に面する地域における環境基準の達成状況

上段：％
下段：戸数

地 域 の 類 型	評価戸数	昼・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・夜間とも 基準値超過
近接空間	401,723	91.3 366,609	3.3 13,080	0.3 1,077	5.2 20,957
非近接空間	553,984	95.9 531,013	1.1 6,158	0.4 2,121	2.7 14,692
全 地 域	955,707	93.9 897,622	2.0 19,238	0.3 3,198	3.7 35,649

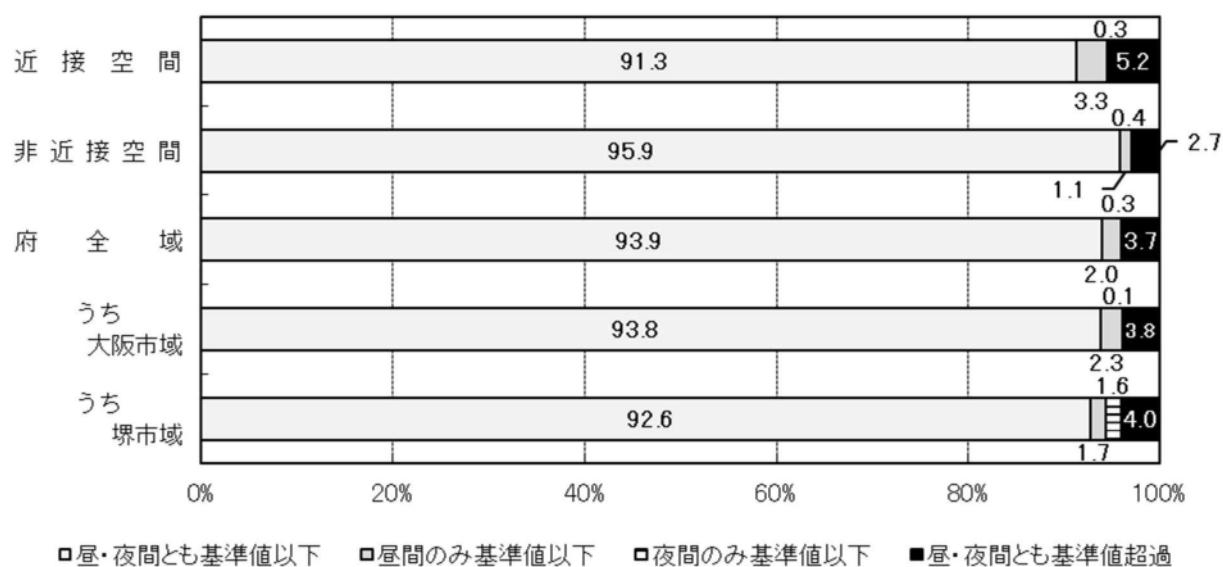


図 3 - 1 道路に面する地域における環境基準の達成状況

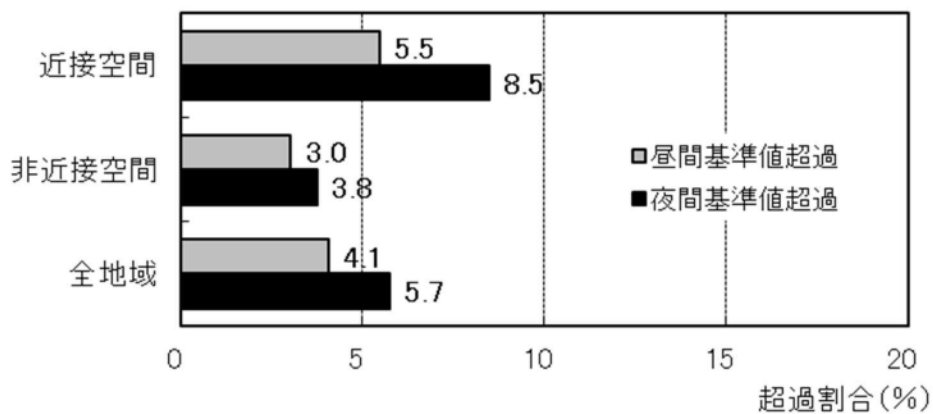


図 3 - 2 昼・夜間における地域類型別環境基準の超過状況

上段：年 度
下段：評価戸数



図 3 - 3 道路に面する地域における環境基準達成状況の推移

② 市町村別環境基準の達成状況

市町村別の達成状況について、昼・夜間とも環境基準を達成した戸数の割合は87.3%～100%の範囲であった（表3－2参照）。

表3－2 道路に面する地域における市町村別環境基準の達成状況（面的評価）

市町村名	路線 延長 (km)	住居等 戸数 (戸)	昼・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・夜間とも 基準値超過 (%)
府 全 域	2180.7	955,707	93.9	2.0	0.3	3.7
大 阪 市	469.3	512,908	93.8	2.3	0.1	3.8
堺 市	193.7	60,769	92.6	1.7	1.6	4.0
岸 和 田 市	76.7	12,298	97.7	0.0	0.5	1.8
豊 中 市	51.1	34,581	95.1	2.0	0.1	2.8
池 田 市	28.7	11,076	87.3	2.8	0.4	9.5
吹 田 市	63.8	35,776	87.7	2.8	1.0	8.5
泉 大 津 市	18.4	5,965	89.4	1.5	0.0	9.1
高 槻 市	91.7	23,110	93.4	2.0	0.1	4.5
貝 塚 市	41.2	5,795	98.2	0.0	0.6	1.2
守 口 市	25.1	16,882	93.9	2.8	0.3	3.0
枚 方 市	77.5	23,476	96.1	2.3	0.0	1.6
茨 木 市	81.9	19,471	96.4	1.2	0.1	2.3
八 尾 市	54.1	18,258	97.2	1.1	0.2	1.4
泉 佐 野 市	66.6	9,468	99.3	0.1	0.5	0.1
富 田 林 市	51.8	8,978	92.6	0.2	2.9	4.3
寝 屋 川 市	46.6	18,071	94.2	1.8	0.9	3.1
河 内 長 野 市	76.3	6,105	95.2	0.4	0.7	3.8
松 原 市	28.7	7,332	94.4	2.5	0.2	2.9
大 東 市	14.0	6,502	94.8	2.7	0.0	2.5

市町村名	路線 延長 (km)	住居等 戸数 (戸)	昼・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・夜間とも 基準値超過 (%)
和 泉 市	81.6	13,627	95.1	0.2	1.6	3.2
箕 面 市	23.3	7,034	88.9	4.1	0.1	6.9
柏 原 市	24.7	5,510	92.0	2.6	0.0	5.3
羽 曳 野 市	26.0	4,701	96.3	1.1	0.3	2.3
門 真 市	24.3	9,873	93.4	3.1	0.3	3.2
摂 津 市	19.8	5,817	96.7	1.1	0.0	2.2
高 石 市	13.5	4,365	98.1	0.2	0.0	1.7
藤 井 寺 市	19.7	7,458	94.7	0.8	0.9	3.7
東 大 阪 市	77.4	34,674	95.4	0.9	0.1	3.6
泉 南 市	31.3	2,275	98.4	0.0	1.4	0.3
四 條 畷 市	12.0	2,199	95.9	0.3	0.6	3.3
交 野 市	23.5	4,610	94.8	1.1	0.1	4.0
大 阪 狭 山 市	11.9	3,118	97.1	2.1	0.0	0.8
阪 南 市	29.6	2,806	100.0	0.0	0.0	0.0
島 本 町	10.6	2,056	89.9	4.0	0.0	6.0
豊 能 町	27.7	827	100.0	0.0	0.0	0.0
能 勢 町	71.1	1,026	100.0	0.0	0.0	0.0
忠 岡 町	2.9	441	99.8	0.0	0.2	0.0
熊 取 町	13.3	2,194	99.9	0.1	0.0	0.0
田 尻 町	2.2	358	100.0	0.0	0.0	0.0
岬 町	24.2	1,042	99.9	0.0	0.1	0.0
太 子 町	13.7	1,164	99.9	0.0	0.0	0.1
河 南 町	18.3	1,352	100.0	0.0	0.0	0.0
千 早 赤 阪 村	20.9	359	100.0	0.0	0.0	0.0

③ 道路種類別環境基準の達成状況

道路種類別の達成状況について、昼・夜間とも環境基準を達成した割合は 89.7%～95.8%であり、達成率が最も低いのは一般国道であった（表 3－3 及び図 3－4 参照）。

高速自動車国道を除いた道路では、昼間より夜間の方が、環境基準超過率が上回っていた（図 3－5 参照）。

表 3－3 道路に面する地域における道路種類別環境基準の達成状況

		路線 延長 (km)	住居等 戸数 (戸)	昼・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・夜間とも 基準値超過 (%)
道路種類別の内訳	高速自動車国道	52.6	12,614	91.8	0.5	1.2	6.5
	都市高速道路	49.9	39,895	93.3	1.0	0.2	5.6
	一般国道	572.5	244,840	89.7	3.6	0.3	6.5
	府道	1,295.1	481,511	95.8	1.5	0.5	2.3
	市町村道	210.6	243,280	93.3	2.2	0.2	4.3

(注) 1 複数道路が並走する区間（高架の高速道路と平面の府道など）については、沿道住居等に近い側の道路を代表道路として集計を行った。

2 本表では、道路交差部等の評価戸数の重複を除いていないため、住居等戸数の合計値が他表と一致しない。

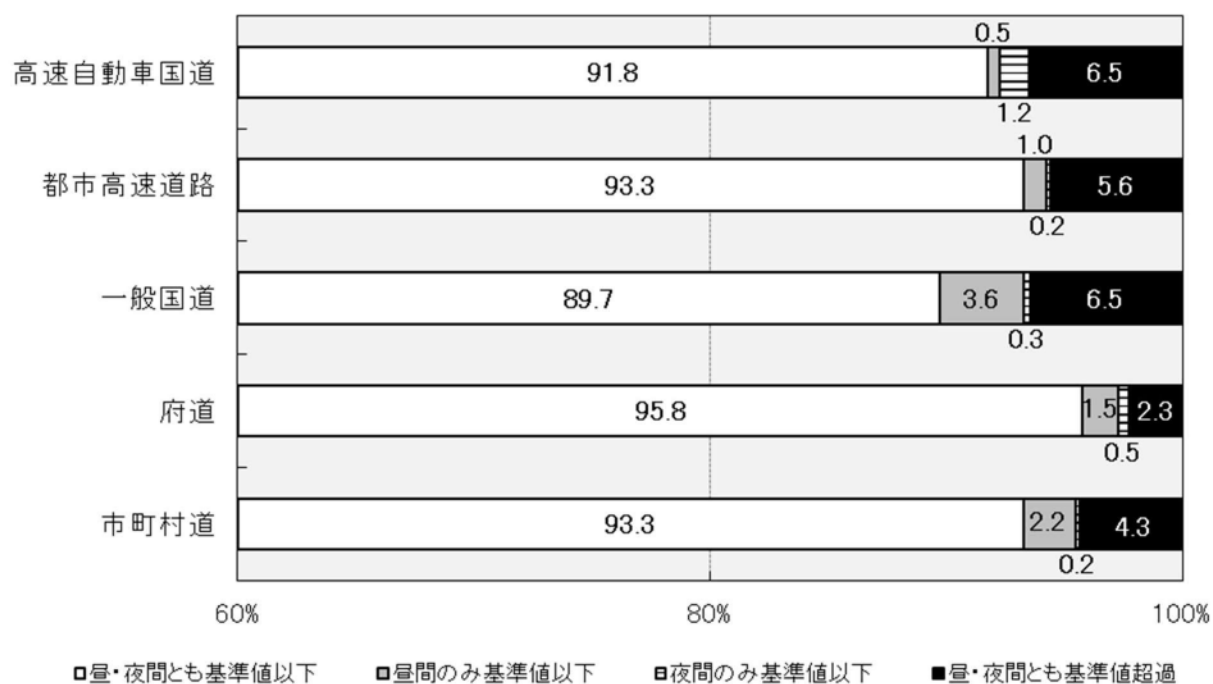


図 3 - 4 道路に面する地域における道路種類別環境基準の達成状況

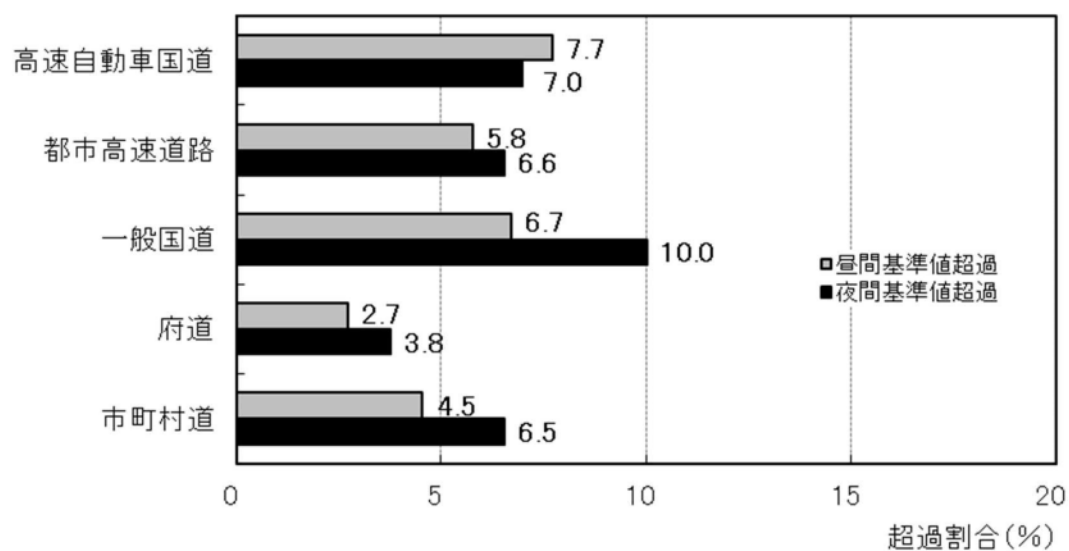


図 3 - 5 昼・夜間における道路種類別環境基準の超過状況

（２）点的評価

① 環境基準値との比較

道路に面する地域における環境基準の達成状況の把握については面的評価によることとされているが、参考までに騒音実測値を環境基準値と比較評価（点的評価）した結果を示す。

「昼・夜間とも環境基準値以下」の割合は、全体では64.2%、地域類型別では、「A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」が0.0%、「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域」が100%、「近接空間」が64.7%であった（表3－4参照）。

昼・夜間別では、「近接空間」で夜間の超過割合が昼間の超過割合を上回っていた（図3－6参照）。

環境基準値との比較状況の推移については、各年で評価の対象としている地点の数及び場所の違いを考慮する必要はあるが、近年おおむね横ばいである（図3－7参照）。

表3－4 道路に面する地域における騒音実測値の環境基準値との比較 （ 上段：％
下段：地点数 ）

地域類型	地点数	昼・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・夜間とも 基準値超過
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	4	0.0 0	0.0 0	25.0 1	75.0 3
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 及び C地域のうち車線を有する道路に面する地域	3	100.0 3	0.0 0	0.0 0	0.0 0
近接空間	289	64.7 187	13.8 40	0.0 0	21.5 62
全 地 域	296	64.2 190	13.5 40	0.3 1	22.0 65

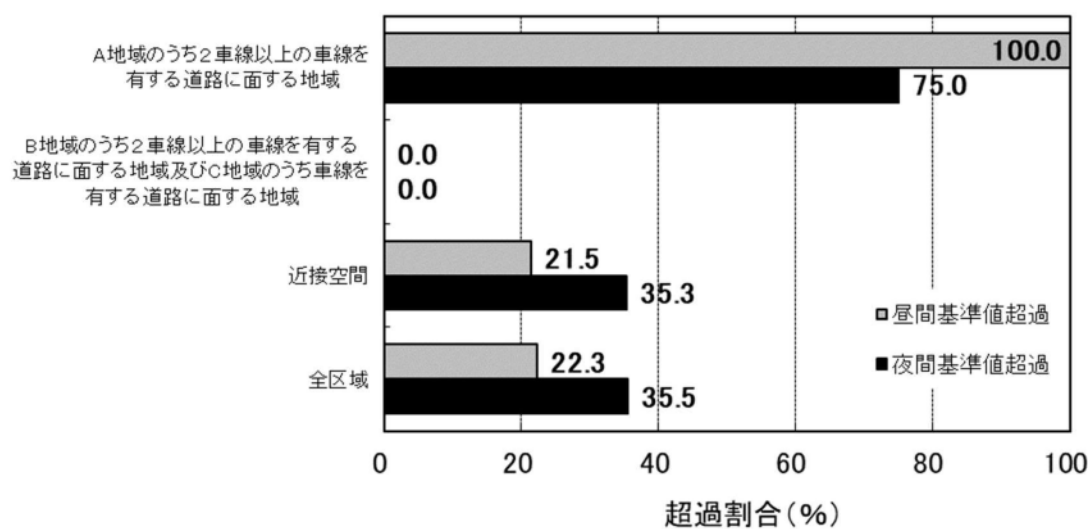


図3-6 昼・夜間における地域類型別騒音実測値の環境基準値超過状況

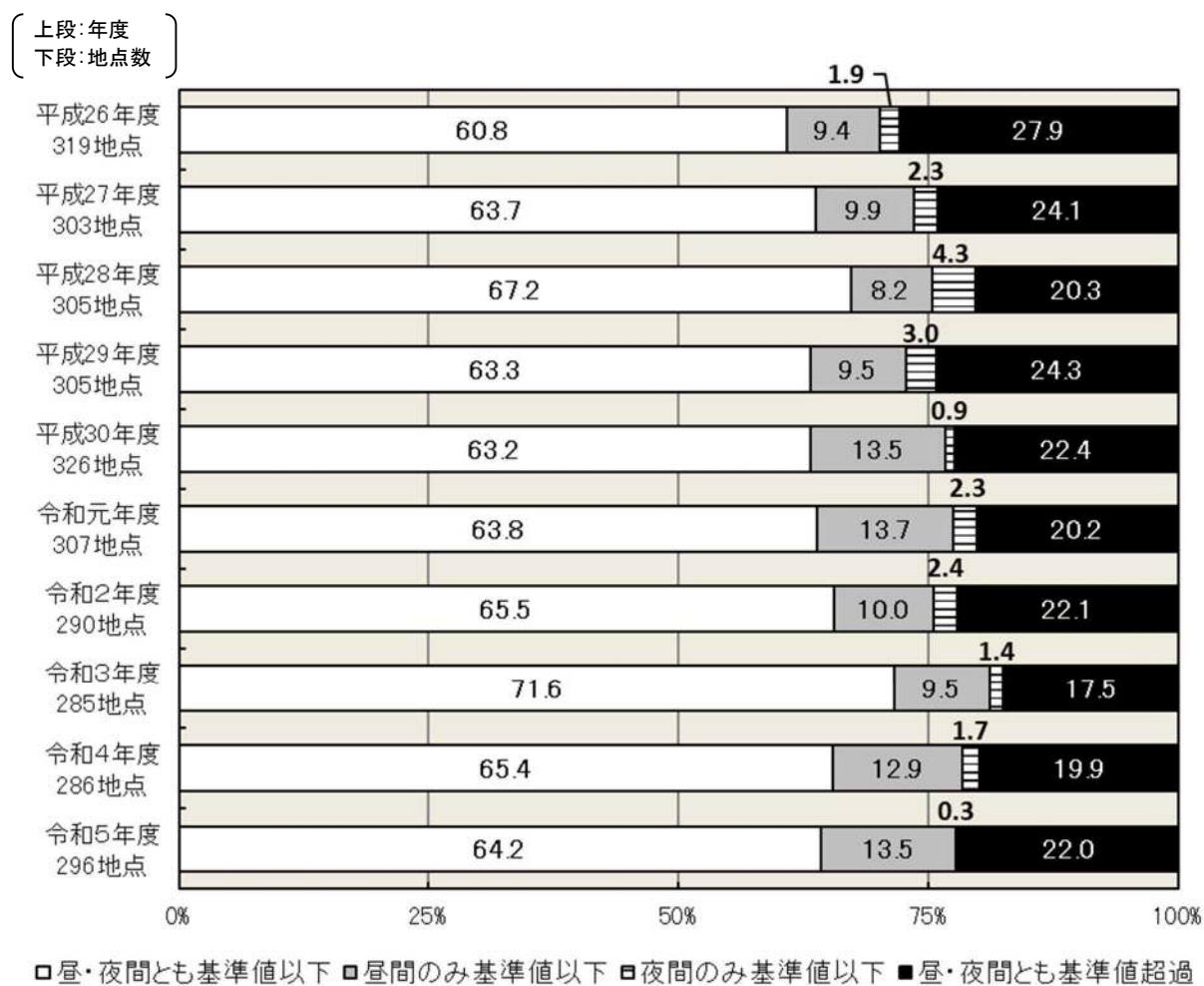


図3-7 道路に面する地域における騒音実測値の環境基準値との比較状況の推移

② 要請限度値との比較

道路に面する地域において測定された騒音実測値について、要請限度(参考資料(2))と比較した結果を示す。

地域類型別では、昼・夜間とも要請限度値を超過した割合は、「幹線交通を担う道路に近接する区域」(以下「近接区域」という。)が0.7%で、他は0.0%であった(表3-5参照)。

昼・夜間別では、夜間の超過割合が昼間の超過割合を上回っていた(図3-8参照)。

道路種類別では、一般国道及び府道で要請限度値の超過がみられた(表3-6参照)。

表3-5 道路に面する地域における騒音実測値の要請限度値との比較 (上段：％
下段：地点数)

地 域 の 類 型	地点数	昼・夜間とも 要請限度値 超過	昼間のみ 要請限度値 超過	夜間のみ 要請限度値 超過	昼・夜間とも 要請限度値 以下
a 区域及びb 区域のうち1車線を有する 道路に面する区域	0	－ 0	－ 0	－ 0	－ 0
a 区域のうち2車線以上の車線を有する 道路に面する区域	4	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 4
b 区域のうち2車線以上の車線を有する 道路に面する区域 及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	3	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 3
近接区域	289	0.7 2	0.0 0	4.2 12	95.2 275
全 区 域	296	0.7 2	0.0 0	4.1 12	95.3 282

(注) - は測定地点なしを示す。

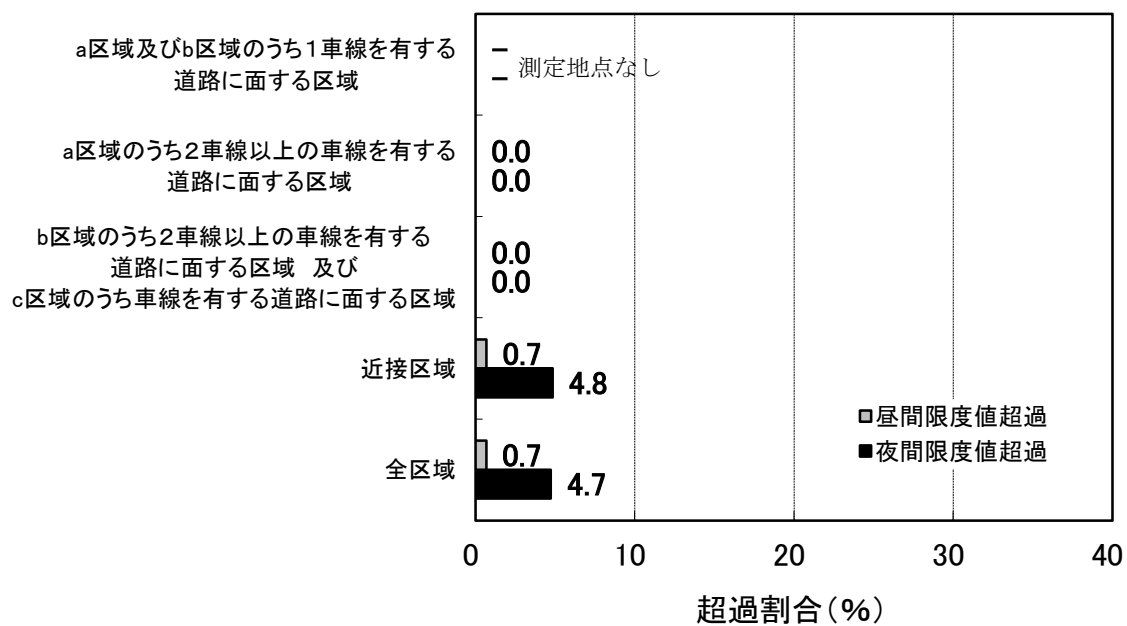


図 3-8 昼・夜間における地域類型別騒音実測値の要請限度値超過状況

表 3-6 道路に面する地域における道路種類別騒音実測値の要請限度値との比較

道路種別		地点数	上段：%				下段：地点数	
			昼・夜間とも 要請限度値 超過	昼間のみ 要請限度値 超過	夜間のみ 要請限度値 超過	昼・夜間とも 要請限度値 以下		
道路種類別の内訳	高速自動車 国道	10	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 10		
	都市高速道路	1	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 1		
	一般国道	108	1.9 2	0.0 0	7.4 8	90.7 98		
	府道	148	0.0 0	0.0 0	2.7 4	97.3 144		
	市町村道等	29	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 29		
全 体		296	0.7 2	0.0 0	4.1 12	95.3 282		

(注) 複数道路が並走する区間（高架の高速道路と平面の府道など）については、原則として測定位置に近い側の道路を代表道路として集計を行った。
- は測定地点なしを示す。