

## 第2節 騒音・振動・悪臭の防止

### 1. 現況と課題

騒音・振動・悪臭は直接人間の感覚を刺激して心理的妨害や情緒的妨害などの影響を与えるため、感覚公害と呼ばれており、県や市町村に寄せられる公害苦情件数のうち、これらによるものが大きな割合を占めています。

感覚公害については人によって感じ方やその影響が大きく異なるという難しさがありますが、寄せられる様々な苦情に対し円滑な対応ができるよう、県と直接担当する市町村の間で情報交換を行うなど、緊密な連携を図っています。

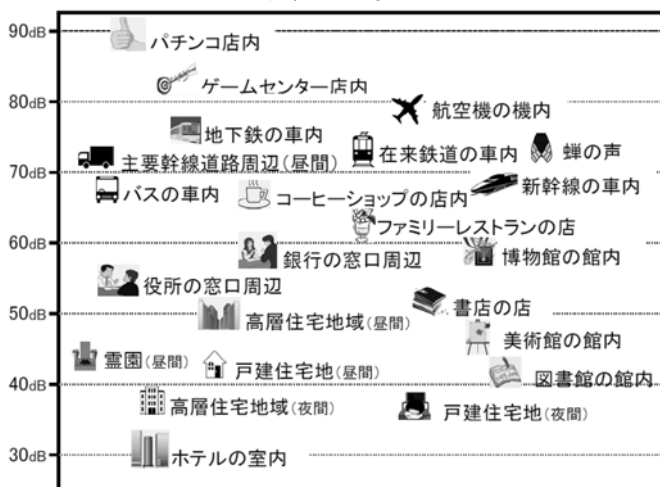
#### (騒音・振動)

騒音に関する苦情をその発生源別にみると、航空機の騒音や工事・建設作業に伴うものが大きな比率を占めています。工場や飲食店等の事業場からの騒音や、一般家庭からの生活騒音など、苦情の原因は多岐にわたります。

自動車は、産業活動や日常生活に広く使用されているため、走行量の多い幹線道路沿道の住宅地で自動車交通騒音が問題となっています。

そのため、国による自動車本体からの騒音低減のための規制強化を始め、関係機関による道路路面や沿道環境の整備など自動車交通公害対策が進められています。

騒音の目安



出典：全国環境研協議会騒音調査小委員会

振動は、主に機械施設の稼働や自動車の運行等によって発生し、振動が大きい場合には、人の健康に対する影響や、壁のひび割れなどの物的被害を生じることがあります。

振動に関する苦情をその発生源別にみると、工事・建設作業等に起因するものが多くなっています。

#### (航空機騒音)

航空機騒音は、航空機から発生する\*騒音レベルが高く、空港周辺の広い地域に影響を及ぼします。

本県では、成田空港、海上自衛隊下総飛行場、陸上自衛隊木更津飛行場の周辺地域や羽田空港の飛行コース下に当たる地域に影響を受けています。

県及び関係市町では、それぞれの地域について騒音調査を実施していますが、成田空港及び下総飛行場周辺の一部地域で環境基準が達成されていません。

このため 23 年度に、国等に対して環境基準の早期達成について要請しました。

また、成田空港、下総飛行場、木更津飛行場の周辺地域においては、関係法令に基づき住宅の防音対策等が講じられています。

成田空港については、23 年 10 月に滑走路の運用方法が変更され、発着枠が拡大されました。

また、羽田空港については、22 年 10 月の D 滑走路供用開始に併せて離着陸経路が変更され、本県での騒音の範囲に変化が生じたことから、航空機騒音や飛行経路について県民の方々から多くの意見や苦情が寄せられています。

このため、関係機関と連携して、実態の把握や監視体制の整備に努めるとともに、国等に対し必要な対策の実施を求めていく必要があります。

#### (悪臭)

悪臭は、発生源が比較的身近にあることが多い公害です。

悪臭防止法が制定された当時（昭和 46 年）は、畜産農業や化学工場など比較的原因物質が

特定しやすい業種からの苦情がほとんどでしたが、その後飲食店などのサービス業が増加するに伴い、複合臭による苦情が増加してきました。

このような複合臭に起因する悪臭については、従来から行われていた特定の物質濃度による規制方式では、住民の感覚に沿った対応が困難な事例が多く見られます。

このため、人の嗅覚を用いて複合臭を測定する規制方式の導入など、より住民の感覚に合った効果的な悪臭問題への対応を進める必要があります。

(1) 騒音・振動の現状

ア 騒音の現状

(ア) 騒音苦情の実態

24年度の騒音に係る県及び市町村での苦情受付件数は1,476件(23年度985件)となっています。(図表4-2-1,2)

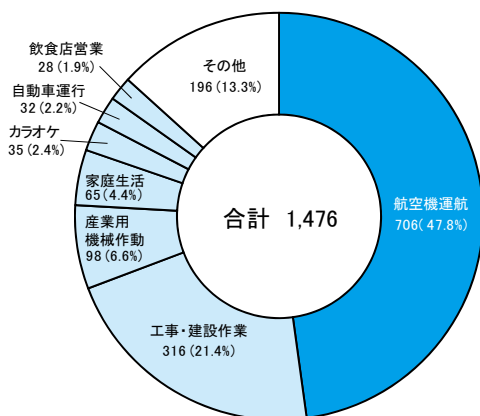
これを発生源別に見ると航空機運航が全体の47.8%を占め最も多く、工事・建設作業が21.4%、産業用機械作動が6.6%となっています。

なお、航空機運航に対する苦情の受付件数は706件で、前年から2倍以上に増加しており、その多くは羽田空港再拡張に伴う飛行経路の変更によるものです。

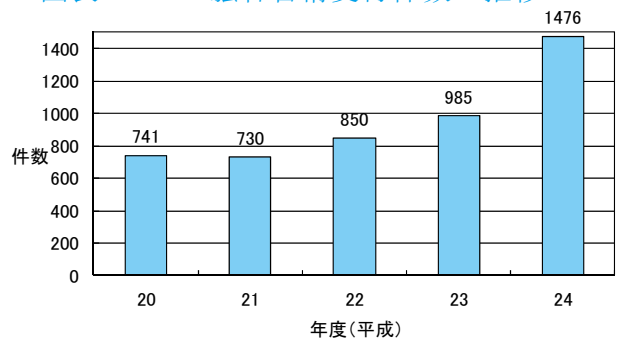
また、苦情の発生源が法規制の対象とならないものも多くなっています。

図表4-2-1 騒音に係る苦情の発生源別受付件数

(25年3月末現在)



図表4-2-2 騒音苦情受付件数の推移



(イ) 騒音発生源の状況

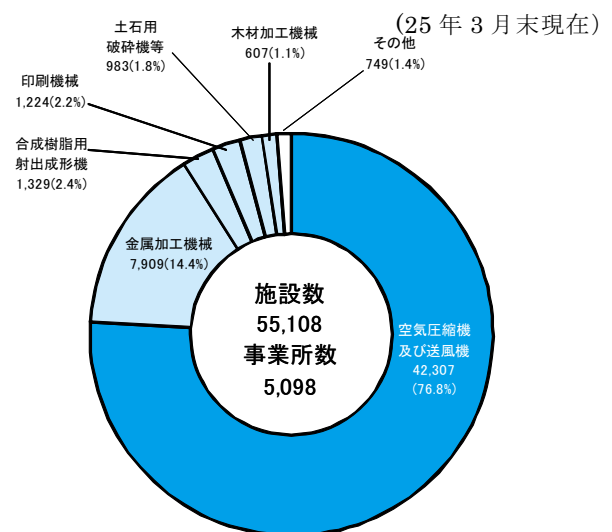
a 工場・事業場の騒音

「騒音規制法」は指定地域内で特定施設を持つ工場・事業場(特定工場等)からの騒音を規制しています。

25年3月末現在、指定地域内の特定施設届出状況は図表4-2-3のとおりで、総施設数55,108施設のうち、空気圧縮機及び送風機が76.8%、金属加工機械が14.4%を占めています。なお、24年3月末現在の総施設数は55,353施設でした。

工場・事業場に係る騒音問題は、住工混在地域に立地する中小規模の工場・事業場に関するものが多く、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、問題解決を困難なものにしています。

図表4-2-3 騒音規制法に基づく特定施設届出状況



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

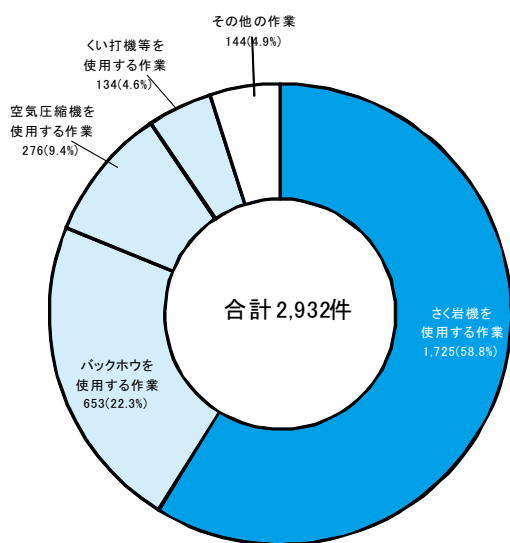
「騒音規制法」では指定地域内での道路や建物の建設作業に伴う建設作業騒音を規制しており、さく岩機、バックホウ、空気圧縮機等を使用する作業などについて特定建設作業として届出が義務付けられています。

24年度の届出は2,932件で、さく岩機を使用する作業が58.8%、バックホウを使用する作業が22.3%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、23年度の届出は2,659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 (25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、24年度の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、87.1%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、24年度の\*要請限度超過状況は16.7%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が、道路管理者への意見が1件ありました。

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	評価区間数	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(%)
21	405	564.4	149,438	125,167	83.8
22	434	609.1	155,579	131,042	84.2
23	597	842.3	193,973	166,244	85.7
24	762	1,119.1	212,227	184,767	87.1

(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
21	0.0(0/12)	21.3(10/47)	17.6(3/17)	17.1(13/76)
22	0.0(0/12)	13.0(6/46)	13.3(2/15)	11.0(8/73)
23	0.0(0/11)	16.7(8/48)	23.1(3/13)	15.3(11/72)
24	7.7(1/13)	20.5(9/44)	11.1(1/9)	16.7(11/66)

(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

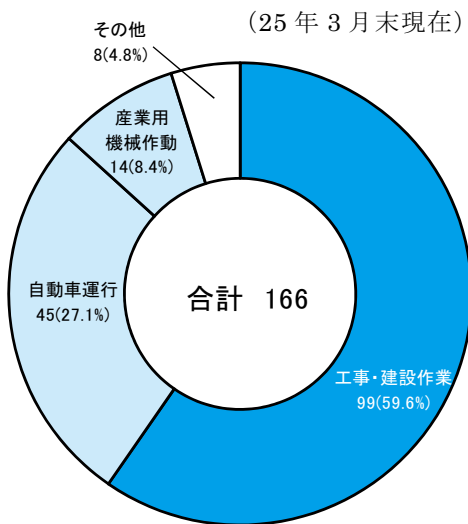
## (ア) 振動苦情の実態

24年度の振動に係る県及び市町村の苦情受付件数は166件(23年度170件)となっています。(図表4-2-7,8)

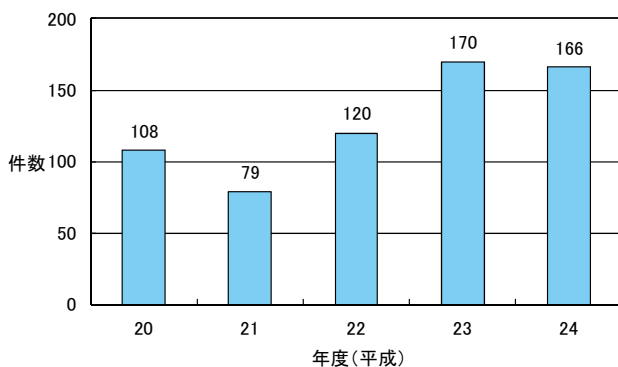
これを発生源別に見ると工事・建設作業が59.6%を占め最も多く、次いで自動車運行が27.1%、産業用機械作動が8.4%となっています。

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。

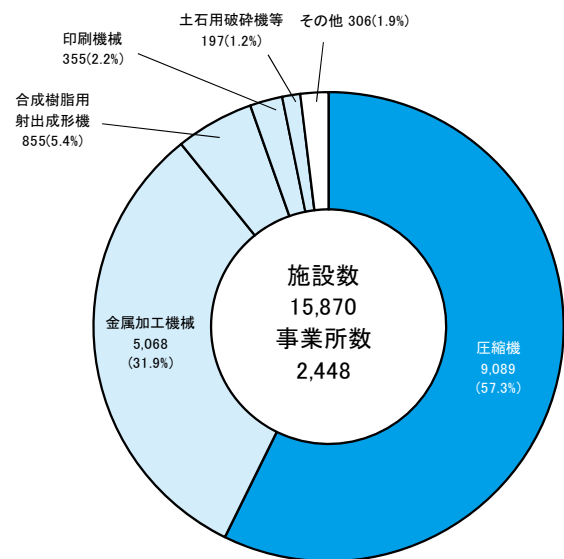
指定地域内における特定施設の25年3月末現在の届出状況は図表4-2-9のとおりで、総施設数15,870施設のうち圧縮機が57.3%、金属加工機械が31.9%を占めています。なお、

24年3月末現在の総施設総数は16,434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

(25年3月末現在)



### b 建設作業に伴う振動

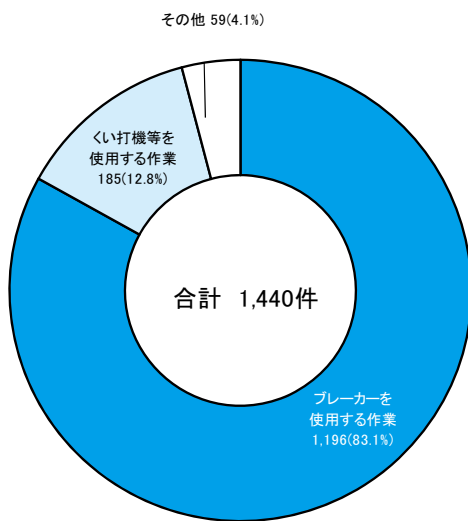
「振動規制法」では、指定地域内の建設作業に伴って発生する振動について、特定建設作業として規制しており、特定建設作業の24年度の届出状況は図表4-2-10のとおり、総届出数は1,440件で、ブレーカーを使用する作業が83.1%、くい打ち機等を使用する作業が12.8%と、この二つで大部分を占めています。

なお、23年度の届出は1,399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 (25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。

23年度には80地点(指定地域内)、24年度には71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24年度の航空機の発着便数は、前年度の1日平均513便から581便と約13%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、昭和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・関係市町村及び成田国際空港株式会社が整備した90

局(25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の評価を行っています。

24年度は、環境基準適用対象85局のうち59局(69%)で環境基準が達成されています。

なお、25年度から適用される新たな指標(\* $L_{den}$ )で評価した場合には、84局のうち46局(55%)の達成にとどまっています。

また、\*WECPNL値75を超える範囲は、A滑走路では中心から延長方向の南北約8km、B滑走路では南側約4km、北側は約7kmです。

WECPNL値70を超える範囲は、かつては、北は利根川を超え、南は太平洋上にまで及んでいましたが、24年度はA滑走路では中心から南側約14km、北側約13km、B滑走路では中心から南側約10km、北側約9kmの範囲となっています。(図表4-2-11)

A滑走路側の固定測定局13局の測定結果の推移を見ると、24年度は便数増加の影響によりWECPNL値が増加しています。(図表4-2-12)

図表 4-2-11 成田空港周辺航空機騒音 WECPNLコンター図(24年度)

