

第2項 騒音・振動の防止

1 工場・事業場等の騒音振動対策 【環境保全課】

「騒音規制法」及び「振動規制法」は、工場・事業場、建設作業から発生する騒音・振動を規制し、自動車騒音・振動に対する要請等を定めています。さらに、「群馬県的生活環境を保全する条例」においては、飲食店営業等から深夜発生する騒音や航空機による商業宣伝放送について規制しているほか、「騒音規制法」の規制対象外である3施設（コンクリートブロックマシン、製瓶機、ダイカストマシン）、「振動規制法」の規制対象外である5施設（圧延機械、送風機、シェイクアウトマシン、オシレイティングコンベア、ダイカストマシン）及び1作業（空気圧縮機を使用する作業）を規制対象としています。

(1) 騒音・振動について規制する地域の指定

騒音・振動公害は、発生源の周辺地域に限られ、大気汚染や水質汚濁のように広域的に影響を及ぼすおそれがありません。そのため、生活実態のない地域について規制する必要がないことから、「騒音規制法」及び「振動規制法」では、保全する地域を指定し、この指定地域内にある工場・事業場

等から発生する騒音・振動を規制しています。県では全町村について地域指定しています（ただし、全域ではありません。また、市域は各市において指定しています。）。

(2) 工場・事業場等への指導

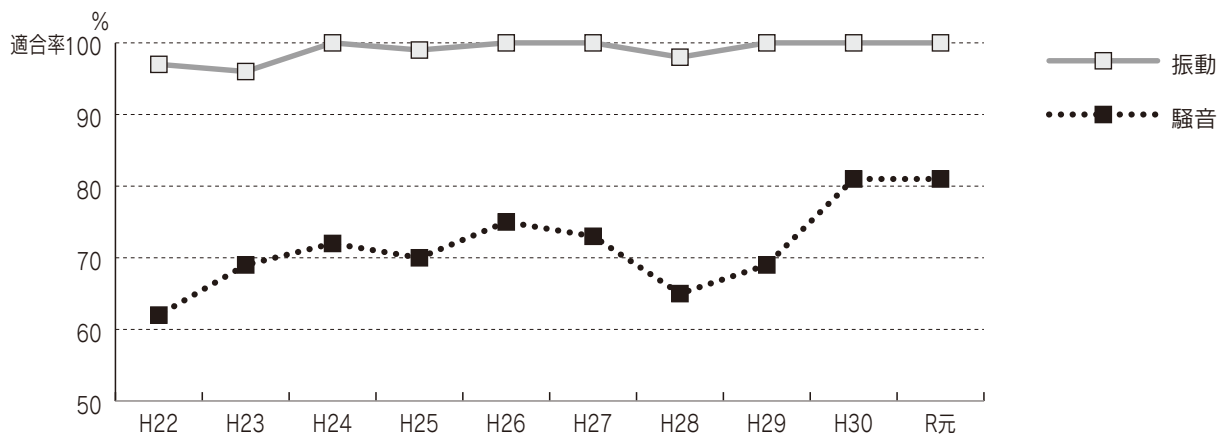
騒音・振動に係る事務は、市町村長の権限となっており（航空機による商業宣伝放送に係る事務を除く。）、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「群馬県的生活環境を保全する条例」に基づく規制基準の遵守及び各種手続の適正な実施は、市町村によって工場設置者及び事業者に対して指導されます。

市町村で実施した騒音・振動特定工場等調査の結果は表2-4-2-10のとおりです。

表2-4-2-10 2019（令和元）年度騒音・振動特定工場等調査結果

根拠法令	調査工場数	適合（数）	適合（％）
騒音規制法	74	60	81％
振動規制法	46	46	100％
条例	0	0	—

図2-4-2-9 騒音・振動特定工場等調査結果の推移



(3) 航空機による商業宣伝放送

2019（令和元）年度は45回実施がありました。宣伝内容は、自動車販売関係が100%を占め、1回あたりの実施時間は120分でした。

2 環境騒音の測定調査 【環境保全課】

(1) 環境騒音測定結果

現在、騒音に係る環境基準は等価騒音レベル^{*15}をもって評価しています。各市町村が2019（令和元）年度に行った環境騒音測定結果に基づく環

境基準の達成状況は、表2-4-2-11に示すとおりです。

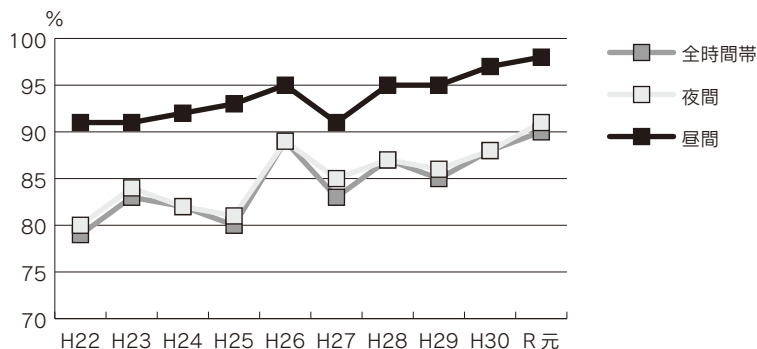
時間帯別では、夜間の環境基準達成率が低くなっています。

表2-4-2-11 2019（令和元）年度環境騒音の環境基準達成状況

区分	地域		測定地点総数	環境基準達成地点						
	内訳	区 分		昼間		夜間				
				数	%	数	%			
市 部 計	総 数		128	117	91.4%	125	97.7%	118	92.2%	
	内 訳	A 類型 一般地域	道路に面する地域	21	21	100.0%	21	100.0%	21	100.0%
			幹線道路近接空間	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	1	1	100.0%	1	100.0%	1	100.0%
		B 類型 一般地域	道路に面する地域	33	29	87.9%	32	97.0%	29	87.9%
			道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	34	32	94.1%	33	97.1%	33	97.1%
	C 類型 一般地域	道路に面する地域	14	14	100.0%	14	100.0%	14	100.0%	
		道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—	
		幹線道路近接空間	25	20	80.0%	24	96.0%	20	80.0%	
町 村 部 計	総 数		8	6	75.0%	8	100.0%	6	75.0%	
	内 訳	A 類型 一般地域	道路に面する地域	1	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%
			道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	0	0	—	0	—	0	—
		B 類型 一般地域	道路に面する地域	4	3	75.0%	4	100.0%	3	75.0%
			道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	1	1	100.0%	1	100.0%	1	100.0%
	C 類型 一般地域	道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—	
		道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—	
		幹線道路近接空間	2	2	100.0%	2	100.0%	2	100.0%	
総 計	総 数		136	123	90.4%	133	97.8%	124	91.2%	
	内 訳	A 類型 一般地域	道路に面する地域	22	21	95.5%	22	100.0%	21	95.5%
			道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	1	1	100.0%	1	100.0%	1	100.0%
		B 類型 一般地域	道路に面する地域	37	32	86.5%	36	97.3%	32	86.5%
			道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—
			幹線道路近接空間	35	33	94.3%	34	97.1%	34	97.1%
	C 類型 一般地域	道路に面する地域	14	14	100.0%	14	100.0%	14	100.0%	
		道路に面する地域	0	0	—	0	—	0	—	
		幹線道路近接空間	27	22	81.5%	26	96.3%	22	81.5%	

(注) 幹線道路近接空間：県告示において幹線交通を担う道路に指定された道路のうち2車線以下は道路端から15m、2車線を越えるものは20mの範囲を指します。この区間は特例基準が適用されます。

図2-4-2-10 環境騒音の環境基準達成状況の推移



*15等価騒音レベル：ある時間範囲について、変動する騒音レベルをエネルギー的に平均値として表したもの（単位はデシベル（dB））。

(2) 自動車騒音測定結果

ア 一般道路

2019（令和元）年度は、県内主要道路沿線の23地点で、市町村により自動車騒音の測定が行われました。

環境基準の達成状況及び要請限度の超過状況は表2-4-2-12のとおりです。

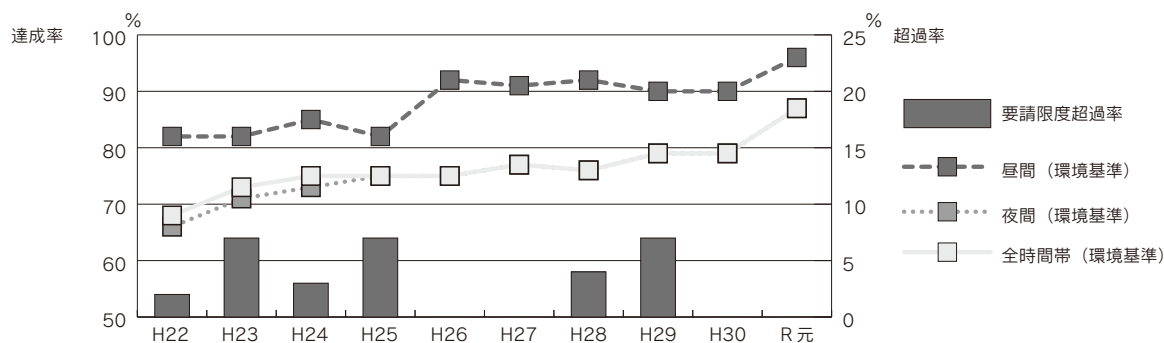
測定地点のうち20地点（87%）が昼間及び夜間の時間帯で環境基準を達成しました。

また、自動車騒音の要請限度（公安委員会に対する要請及び道路管理者に意見を述べる際に自動車騒音の大きさを判定する基準）を超える地点はありませんでした。

表2-4-2-12 2019（令和元）年度環境基準達成状況及び要請限度の超過状況（一般道路）

区域の区分	車線数	測定地点数	環境基準達成地点数			要請限度超過地点数		
			昼	夜	合計	昼	夜	合計
b区域	2	5	5	5	5	0	0	0
c区域	2	14	13	14	13	0	0	0
	4	3	1	2	1	0	0	0
	6	1	1	1	1	0	0	0
合計		23	20	22	20	0	0	0
達成率・超過率			87%	96%	87%	0%	0%	0%

図2-4-2-11 環境基準達成状況及び要請限度の超過状況の推移（一般道路）



イ 高速道路

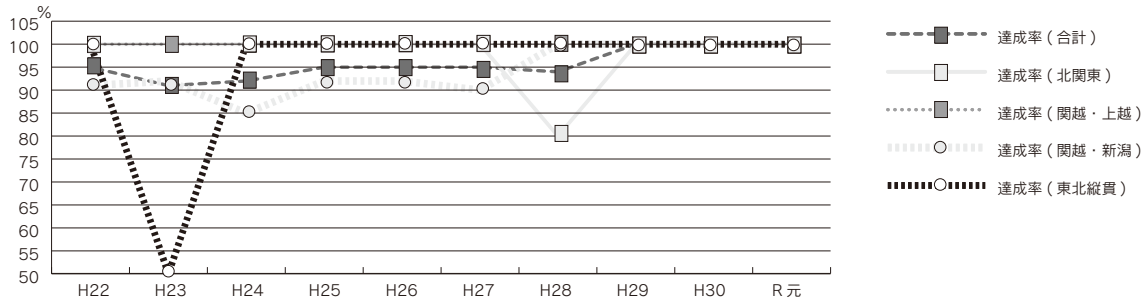
高速道路沿線地域の騒音の状況を把握するため、沿線市町村により自動車騒音測定が行われ

ました。その結果は、表2-4-2-13のとおりです。なお、北関東自動車道沿線での測定はありませんでした。

表2-4-2-13 2019（令和元）年度環境基準達成状況（高速道路）

路線名	調査地域	地域の類型	測定地点数	環境基準達成	
				地点数	比率
関越自動車道新潟線	渋川市・みなかみ町	B類型	5	5	100%
		C類型	2	2	100%
	小計		7	7	100%
関越自動車道上越線（上信越自動車道）	高崎市・藤岡市	B類型	1	1	100%
		C類型	1	1	100%
	小計		2	2	100%
東北縦貫自動車道	板倉町	B類型	1	1	100%
	小計		1	1	100%
総合計			10	10	100%

図2-4-2-12 環境基準達成状況の推移（高速道路）



（注）騒音測定を実施していない路線の達成率は、直近測定年度の達成率としている。

(3) 新幹線鉄道騒音・振動

上越新幹線、北陸新幹線における沿線地域の騒音・振動の状況を把握するため、新幹線騒音・振動測定を行いました。結果は次のとおりです。

ア 上越新幹線

2019（令和元）年度に実施した新幹線鉄道騒音・振動の調査結果及び新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況については、表2-4-2-14に示すとおりでした。なお、測定結果にある25m、50mとの表示は、それぞれ、上下線中心線から測定地点までの距離を表しています。

それによると、線路に近い25m地点における半数以上の測定地点で新幹線鉄道騒音に係る環境基準を超過していました。

また、振動については、環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策に示されている勧告指針値（70dB）を各測定地点とも下回っていました。

イ 北陸新幹線

2019（令和元）年度に実施した新幹線鉄道騒音の調査結果及び新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況については、表2-4-2-15に示すとおりでした。

それによると、線路に近い25m地点で新幹線鉄道騒音に係る環境基準を超過している地点がありました。また、振動については、環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策に示されている勧告指針値（70dB）を各測定地点とも下回っていました。

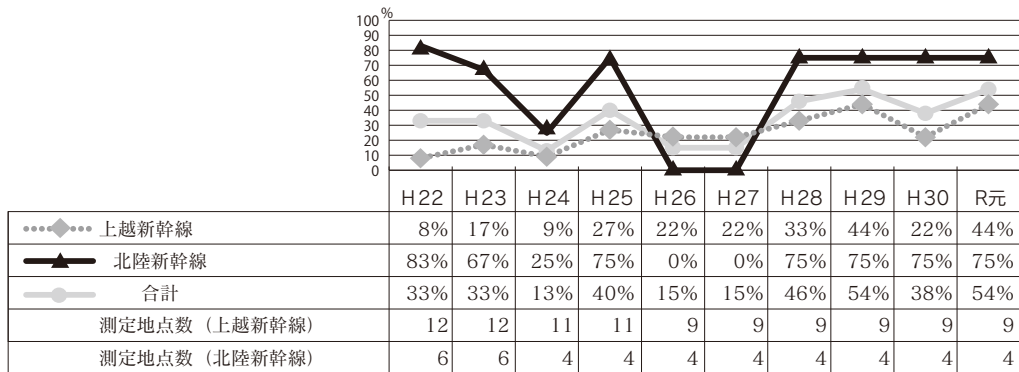
表2-4-2-14 2019（令和元）年度上越新幹線鉄道騒音・振動測定結果及び上越新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況

測定場所	地域の類型	測定地点側の軌道	列車平均速度 (km/h)	測定結果 (dB)			環境基準達成状況	
				騒音		振動 25m	達成地点数	達成比率
				25m	50m			
高崎市木部町	I	下り側	209	70	67	55	4	44%
高崎市上佐野町	I	上り側	173	71	63	47		
高崎市飯塚町	I	下り側	148	71	-	48		
高崎市問屋町	II	下り側	181	70	65	52		
高崎市下小島町	I	下り側	168	69	69	54		
高崎市福島町	I	上り側	174	78	72	54		
藤岡市岡之郷	II	下り側	228	74	70	53		
渋川市川島	I	下り側	226	74	70	58		
みなかみ町月夜野	I	上り側	225	73	65	57		

表2-4-2-15 2019（令和元）年度北陸新幹線鉄道騒音・振動測定結果及び北陸新幹線鉄道騒音の環境基準達成状況

測定場所	地域の類型	測定地点側の軌道	列車平均速度 (km/h)	測定結果 (dB)			環境基準達成状況	
				騒音		振動 25m	達成地点数	達成比率
				25m	50m			
高崎市浜川町	I	下り側	198	68	65	57	3	75%
高崎市箕郷町	I	上り側	240	73	69	57		
高崎市中里見町	II	下り側	239	72	70	48		
安中市中秋間	I	下り側	112	70	67	40未満		

図2-4-2-13 新幹線騒音の環境基準達成状況の推移（25m地点）



(4) 道路交通騒音の測定評価

道路交通騒音面的評価は、県内全域の主要な道路に面する地域における自動車騒音について、原則5年間（最長10年間）で測定評価を行い、自動車騒音の環境基準達成状況を調査しています。

2019（令和元）年度に群馬県及び県内12市が道路交通騒音面的評価を行いました。結果は表2-4-2-16のとおりです。

県では、これまでの路線に加え吉岡町における

1路線で行いましたが、結果は表2-4-2-17のとおりです。この評価は、環境省から示されている「自動車騒音常時監視マニュアル」に基づき実施したものです。

なお、達成率は、道路端から両側50mの範囲内にある住居等について推計した騒音レベルを基に、その範囲内の住居総戸数のうち環境基準を達成している数の割合を算出した結果です。

表2-4-2-16 2019（令和元）年度道路交通騒音面的評価結果

評価主体	評価区間延長(km)	評価対象住居等総戸数	環境基準達成戸数	全時間帯達成率(%)
群馬県（町村分）	54.8	3,923	3,549	90.5%
12市	1,759.9	126,350	122,787	97.2%
合計	1,814.7	130,273	126,336	97.0%

図2-4-2-14 道路交通騒音面的評価結果 全時間帯達成率の推移

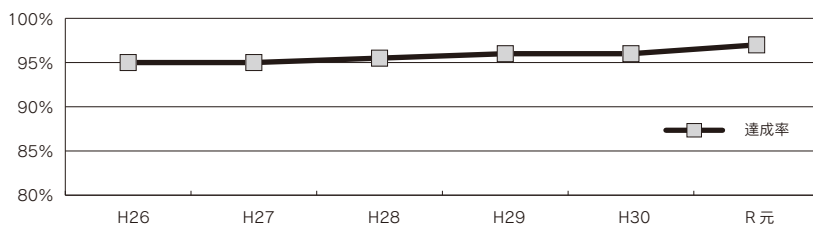


表2-4-2-17 2019（令和元）年度道路交通騒音面的評価結果（群馬県実施分）

○評価対象路線

市町村	路線名	評価区間延長(km)	評価区間始点	評価区間終点	全時間帯達成率(%)
吉岡町	前橋伊香保線（4車線）	3.9	吉岡町大字大久保	吉岡町大字北下	100
吉岡町	前橋伊香保線（2車線）	3.3	吉岡町大字北下	吉岡町大字上野田	100

○評価区間全体

評価対象住居等総戸数	昼間・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	昼間・夜間とも基準値超過
444	444	0	0	0

○近接空間

評価対象住居等 総戸数	昼間・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	昼間・夜間とも 基準値超過
188	188	0	0	0

※近接空間

- ・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路の場合、道路端から20mまでの範囲
- ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路の場合、道路端から15mまでの範囲

○非近接空間

評価対象住居等 総戸数	昼間・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	昼間・夜間とも 基準値超過
256	256	0	0	0

(5) 防音対策の要望

測定調査等の結果を踏まえ、2019（令和元）年度には次の要望を行いました。

ア 高速自動車道沿線騒音対策要望

各高速自動車道における環境基準の達成及びその維持については、県内の沿線市町村から遮音壁設置要望をまとめ、東日本高速道路(株)の高崎管理事務所に対して要望を行いました（2019〔令和元〕年8月）。

また、2019（令和元）年11月には関係県で構成する「東北・上越・北陸新幹線、高速自動車道公害対策10県協議会」を通じて同社に要望を行いました。

イ 新幹線騒音対策要望

上越・北陸新幹線における環境基準の達成及びその維持については、2019（令和元）年11月、前述した「東北・上越・北陸新幹線、高速自動車道公害対策10県協議会」を通じて東日本旅客鉄道(株)本社及び（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構に要望を行いました。

また、測定の結果、環境基準未達成地域があることから、2020（令和2）年3月に東日本旅客鉄道(株)高崎支社に発生源から出る騒音の防止対策をより一層強化するよう強く要望しました。

3 騒音・振動の業務を行う市町村に対する支援 【環境保全課】

「騒音規制法」及び「振動規制法」を運用する上で必須となる騒音・振動の測定に係る知識の習得のため、市町村職員を対象に、2012（平成24）年度から「騒音・振動市町村担当者研修」を開催しています。

さらに、2015（平成27）年度に、「騒音規制法」、

「振動規制法」及び「群馬県の実生活環境を保全する条例」における地域指定の権限を市に移譲し、市町村が運用しやすい法制度の整備を図りました。今後も市町村の実情を十分に考慮しながら、市町村が行う騒音・振動の業務を支援していきます。

4 騒音・振動防止のための路面改善の促進 【道路管理課】

沿道に住居が連担している地域で、通行車両による騒音レベルが3年連続して環境基準を超えている箇所に、低騒音舗装を施工し、騒音の低減を図ります。

通常のアスファルト舗装が空隙率4%程度であるのに対し、低騒音舗装では空隙率が20%前後の排水性舗装^{*16}を使用することで、自動車騒音

が吸収され、騒音レベルが3db程度低下します。本事業は1998（平成10）年度から実施しており、施工実績は表2-4-2-18のとおりです。

表2-4-2-18 低騒音舗装の施工実績（単位：km）

年度	H27まで	H28	H29	H30	R元
整備延長	33.7	0.6	0.2	0.1	0.7

^{*16}排水性舗装：骨材の粒度の粗い特殊な舗装で、排水性に優れ、車両の騒音低減効果もあります。