

1 調査の概要

(1) 目的

大阪府及び府内市町村では、騒音に係る環境基準の達成状況等を把握するため、環境騒音測定等を実施している。

本報告書は、大阪府及び府内各市が実施した騒音規制法第18条第1項に基づく令和6年度の自動車騒音の状況の常時監視結果（面的評価結果）及び府内市町村等が実施した環境騒音に係る調査結果をとりまとめ、環境基準の達成状況を評価したものである。また、府内市町村が実施した道路交通振動の測定結果も併載した。

(2) 環境騒音の評価方法

騒音に係る環境基準の達成状況の地域としての評価方法は、原則として以下の方法によることとされている。

	定義	地域としての評価方法
道路に面する地域	道路交通騒音が支配的な音源である地域	一定の地域ごとに当該地域内の全ての住居等のうち環境基準の基準値を超過する戸数及び割合を把握することにより評価（原則「面的評価」（＝原則2車線（市町村道は4車線）以上の道路端から50mの範囲の住居等の評価）によることとされている）
一般地域	道路に面する地域以外の地域	一定の地域ごとに当該地域の騒音を代表すると思われる地点（特定の音源の局所的な影響を受けず、地域における平均的な騒音レベルを評価できると考えられる地点）を選定して評価

（注）環境基準の基準値の評価は、個別の住居等が影響を受ける騒音レベルによることを基本とし、住居等の用に供される建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルによって評価する。
なお、道路交通騒音の影響が及ぶ範囲は、道路構造、沿道の立地状況等によって大きく異なるため、道路端からの距離によって一律に道路に面する地域の範囲を確定することは適当ではないとされている（ただし、地域としての評価方法は上記のとおり）。

（出典）騒音に係る環境基準について（平成10年9月30日、環境省告示第64号）
騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について（平成13年1月5日公布、環大企3号）
騒音規制法第18条の規定に基づく自動車騒音の状況の常時監視に係る事務の処理基準について（平成23年9月14日、環水大自発110914001号）
騒音に係る環境基準の評価マニュアル（平成27年10月、環境省）

(3) 環境騒音の調査方法

環境騒音に係る調査は、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」(平成27年10月、環境省)に基づいて実施したものである。

大阪府及び府内市町村等が令和6年度に実施した道路に面する地域及び一般地域における測定地点数を表1-1に示す。

道路に面する地域では283地点、一般地域では298地点で調査を実施した。

表1-1 道路に面する地域及び一般地域における測定地点数

道路に面する地域	A地域	4 地点
	B地域	1 地点
	C地域	2 地点
	幹線交通を担う道路に近接する空間	276 地点
		283 地点
一般地域	AA地域	0 地点
	A地域	130 地点
	B地域	72 地点
	C地域	96 地点
		298 地点

2 騒音に係る環境基準の達成状況の概要

(1) 道路に面する地域

道路に面する地域における環境基準（参考資料（1）参照）の達成状況について、府内の常時監視対象道路（約2,168km）沿道の住居等（962,106戸）を面的評価（参考資料（4）参照）した結果の概要を示す（町村域については府が評価、市域については市が評価を実施）。

「昼間（午前6時から午後10時）・夜間（午後10時から午前6時）とも基準値以下」の割合は93.8%であり、令和5年度（93.9%）から僅かに減少した。また、「昼間のみ基準値以下」は2.0%（令和5年度2.0%）、「夜間のみ基準値以下」は0.4%（同0.3%）、「昼・夜間とも基準値超過」は3.9%（同3.7%）であった（図2-1参照）。

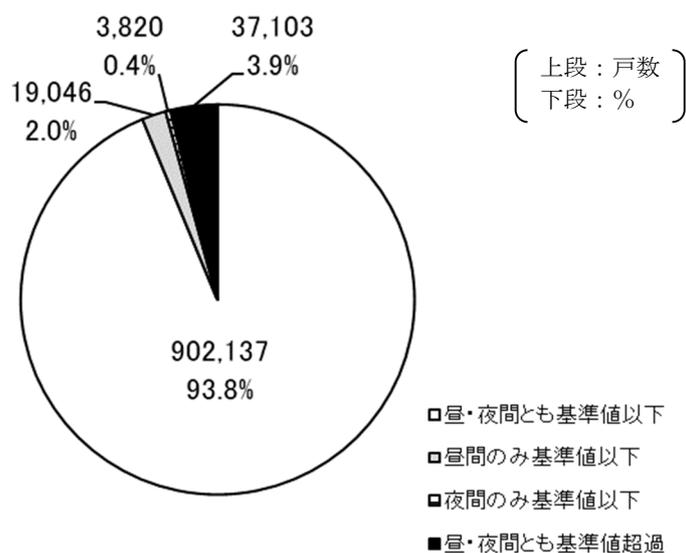


図2-1 道路に面する地域における環境基準の達成状況（面的評価）

(注) %については四捨五入により、合計が100%にならないことがある。

以下の図・表においても同様。

(2) 一般地域

一般地域における環境基準（参考資料（1）参照）の達成状況について、府内市町村 298 地点の騒音を実測（点的評価）した結果の概要を示す（市町村が測定を実施）。

「昼・夜間とも基準値以下」の割合は89.6%であり、令和5年度（91.8%）からやや減少した。また、「昼間のみ基準値以下」は7.4%（令和5年度5.7%）、「夜間のみ基準値以下」は2.0%（同1.6%）、「昼・夜間とも基準値超過」は1.0%（同0.9%）であった（図2-2参照）。

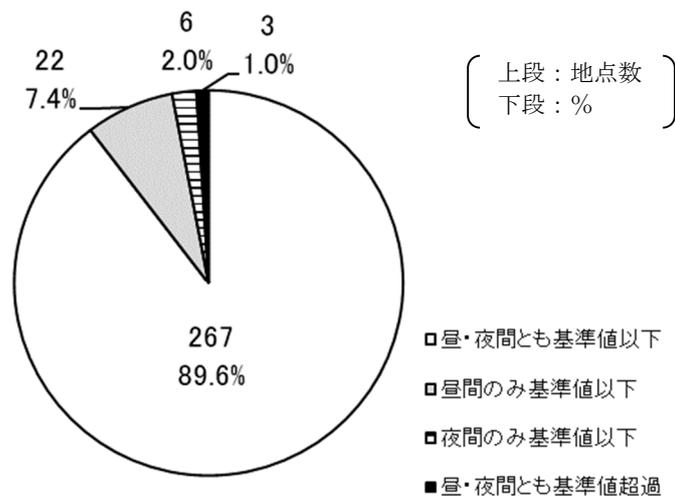


図2-2 一般地域における騒音に係る環境基準の達成状況

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

2頁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95.6%であった(表3-1及び図3-1参照)。

昼・夜間別では、近接空間及び非近接空間ともに夜間の環境基準超過率が高く、特に「近接空間」においてその傾向が顕著であった(図3-2参照)。

環境基準達成状況の推移については、近年は概ね横ばいの傾向である。(図3-3参照)。

なお、令和2年度以降の環境基準達成率は、令和元年度までと比較してやや低下しているが、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	405,836	91.3 370,589	3.2 12,886	0.3 1,110	5.2 21,251
非近接空間	556,270	95.6 531,547	1.1 6,161	0.5 2,710	2.8 15,852
全地域	962,106	93.8 902,137	2.0 19,046	0.4 3,820	3.9 37,103

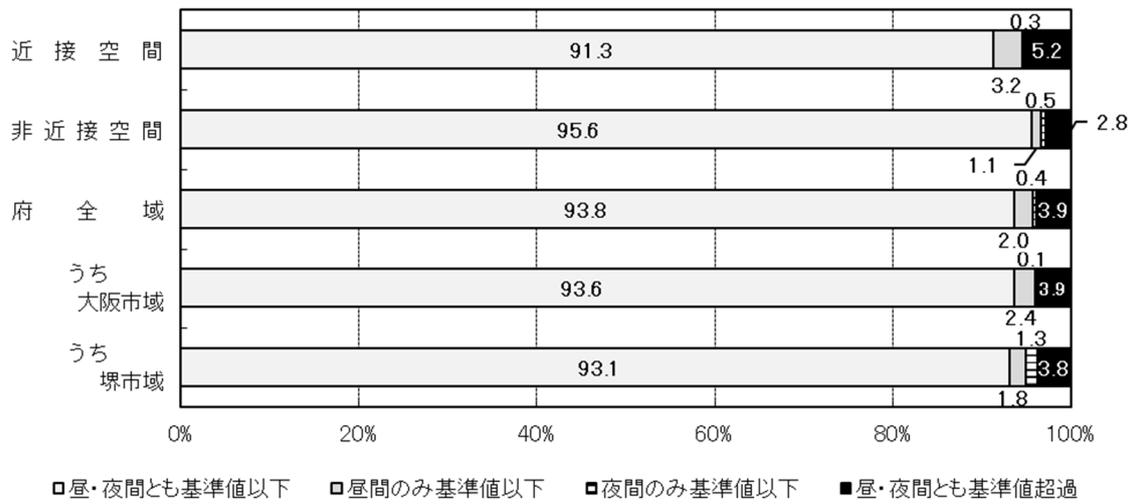


図3-1 道路に面する地域における環境基準の達成状況

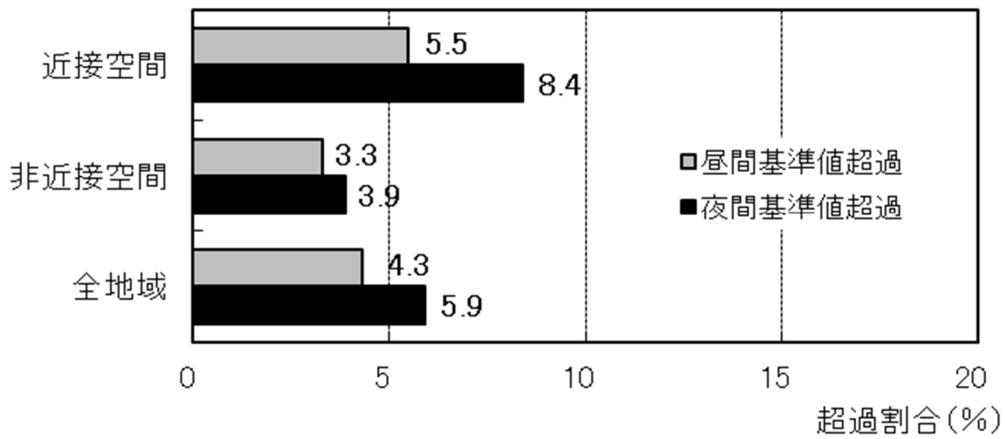


図3-2 昼・夜間における地域類型別環境基準の超過状況

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

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、市町村別に示す。

昼・夜間とも環境基準を達成した評価戸数の割合は、府全域で93.8%、市町村別では84.5%から100%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	2167.9	962,106	93.8	2.0	0.4	3.9
大 阪 市	454.4	512,908	93.6	2.4	0.1	3.9
堺 市	193.7	61,102	93.1	1.8	1.3	3.8
岸 和 田 市	76.4	12,298	96.4	0.2	0.9	2.5
豊 中 市	51.5	32,748	97.1	1.0	0.0	1.9
池 田 市	28.5	10,982	92.8	0.8	0.4	6.1
吹 田 市	63.8	42,612	84.5	1.5	2.3	11.7
泉 大 津 市	18.4	5,965	89.9	1.7	0.0	8.4
高 槻 市	93.0	22,221	92.9	1.7	0.1	5.2
貝 塚 市	41.3	5,795	98.8	0.6	0.1	0.5
守 口 市	25.1	17,010	93.8	2.7	0.3	3.3
枚 方 市	77.5	23,476	95.0	3.2	0.0	1.8
茨 木 市	81.5	21,566	95.8	1.5	0.0	2.7
八 尾 市	54.1	18,365	92.7	2.7	0.2	4.4
泉 佐 野 市	66.6	9,620	99.8	0.0	0.1	0.1
富 田 林 市	51.8	8,991	94.9	0.2	2.9	2.0
寝 屋 川 市	46.3	18,087	95.6	2.0	0.2	2.2
河 内 長 野 市	77.5	6,189	96.0	0.4	0.2	3.5
松 原 市	28.7	7,333	95.3	1.8	0.3	2.6
大 東 市	14.0	6,465	94.3	3.0	0.1	2.6

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	82.3	13,324	95.4	0.1	1.5	2.9
箕 面 市	23.3	7,034	88.6	0.3	3.6	7.5
柏 原 市	24.7	5,544	93.3	2.6	0.0	4.1
羽 曳 野 市	25.9	4,338	96.1	1.2	0.3	2.4
門 真 市	24.3	9,874	93.6	2.5	0.2	3.7
摂 津 市	19.8	5,874	96.7	1.6	0.0	1.7
高 石 市	13.5	4,365	99.4	0.2	0.4	0.1
藤 井 寺 市	19.7	7,482	95.4	1.3	0.6	2.7
東 大 阪 市	77.4	34,668	96.2	0.9	0.2	2.8
泉 南 市	31.3	2,275	98.4	0.0	1.4	0.3
四 條 畷 市	11.8	2,197	91.5	0.7	1.4	6.3
交 野 市	23.5	4,378	94.6	0.0	3.3	2.0
大 阪 狭 山 市	11.9	3,118	97.4	2.3	0.0	0.3
阪 南 市	29.6	2,759	99.8	0.0	0.2	0.0
島 本 町	10.6	2,106	91.1	3.7	0.0	5.2
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	100.0	0.0	0.0	0.0
熊 取 町	13.2	2,469	99.6	0.0	0.3	0.1
田 尻 町	2.2	358	100.0	0.0	0.0	0.0
岬 町	24.2	1,041	100.0	0.0	0.0	0.0
太 子 町	13.7	1,164	99.7	0.3	0.0	0.0
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

道路に面する地域における環境基準の達成状況について、道路種類別に示す。

昼・夜間とも環境基準を達成した割合は89.0%から95.8%であり、環境基準達成率が最も低いのは高速自動車国道、環境基準達成率が最も高いのは府道であった（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、環境基準超過率を上回っていた（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	52.7	13,315	89.0	0.3	4.7	5.9
	都市高速道路	48.4	39,953	93.3	1.1	0.2	5.5
	一般国道	565.3	244,261	89.7	3.4	0.3	6.6
	府道	1,297.6	488,612	95.8	1.4	0.5	2.4
	市町村道	203.9	242,623	92.7	2.5	0.2	4.6

- (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、道路交差点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。

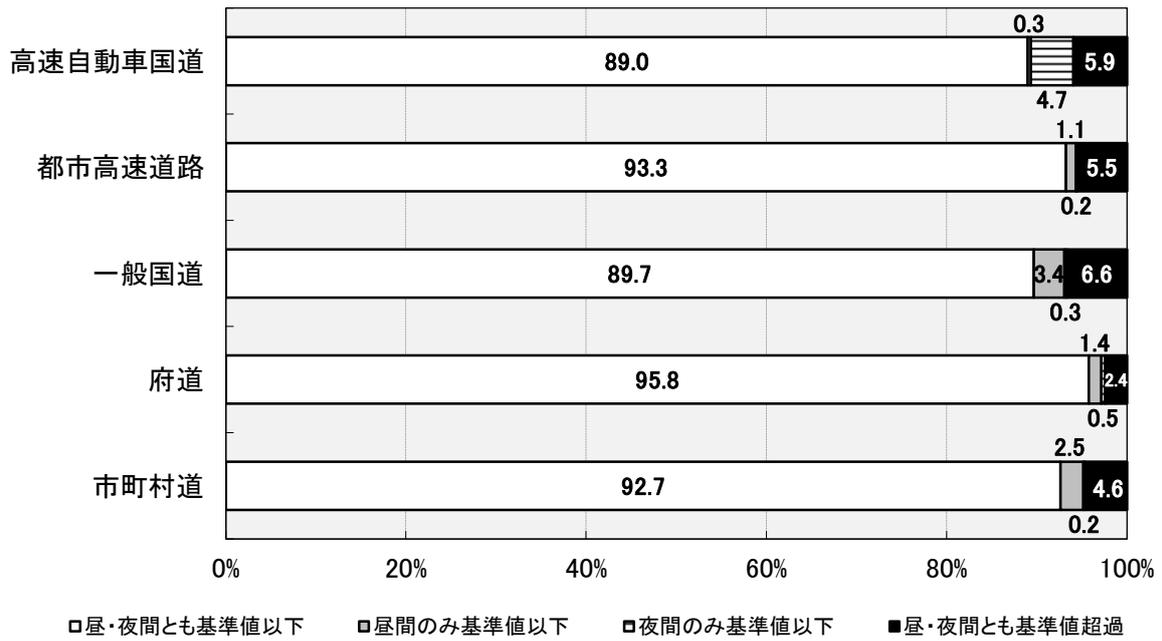


図 3 - 4 道路に面する地域における道路種類別環境基準の達成状況

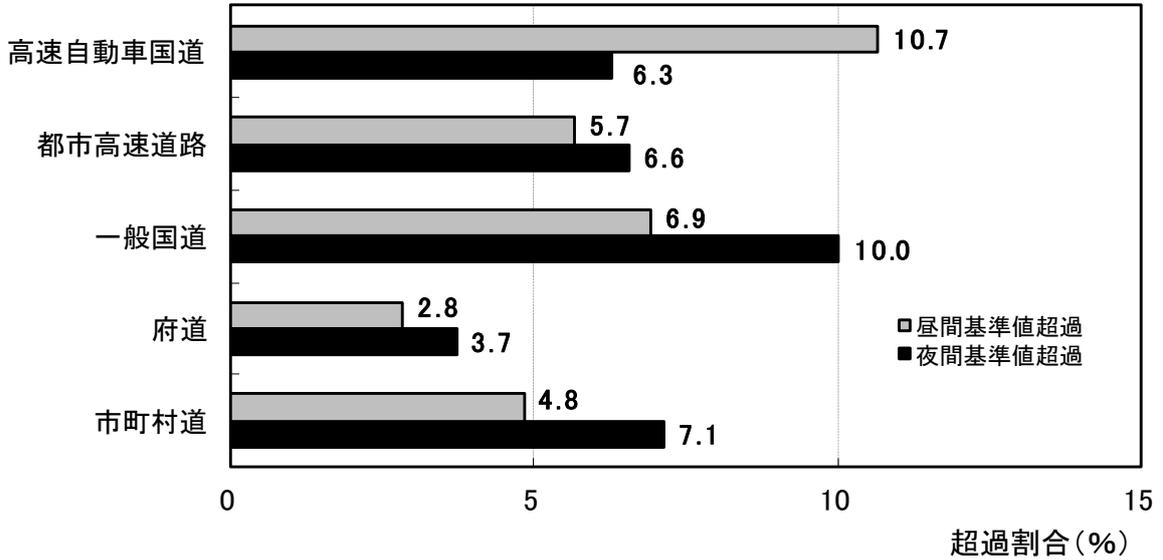


図 3 - 5 昼・夜間における道路種類別環境基準の超過状況

(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と環境基準値を比較評価（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、全地域では64.0%、地域類型別で「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100.0%、「近接空間」が64.5%であった（表3-4参照）。

昼・夜間別では、「近接空間」で夜間の超過率が昼間の超過率を上回っていた（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の傾向である（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	276	64.5 178	14.5 40	0.7 2	20.3 56
全地域	283	64.0 181	14.1 40	1.1 3	20.8 59

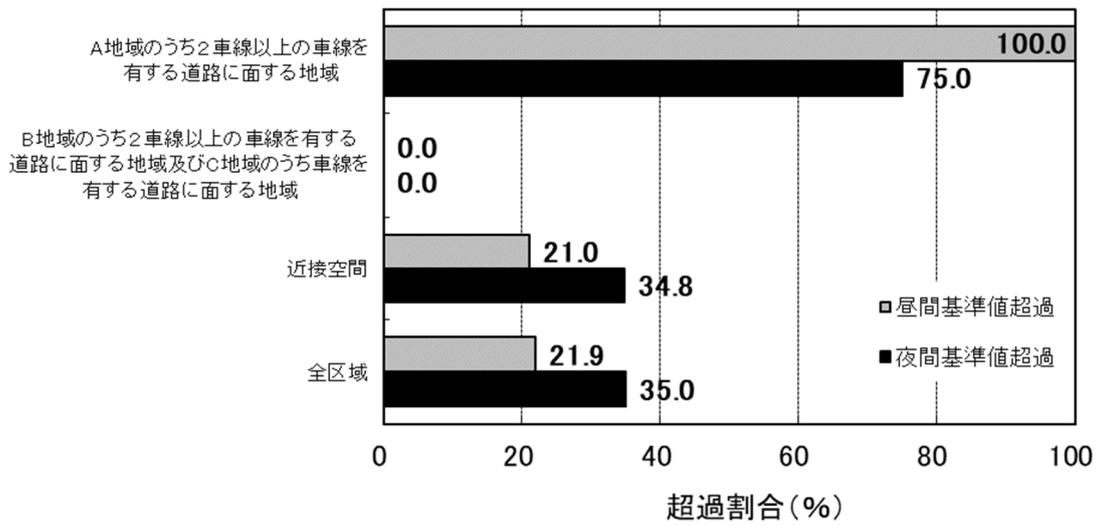


図3-6 昼・夜間における地域類型別騒音実測値の環境基準値超過状況

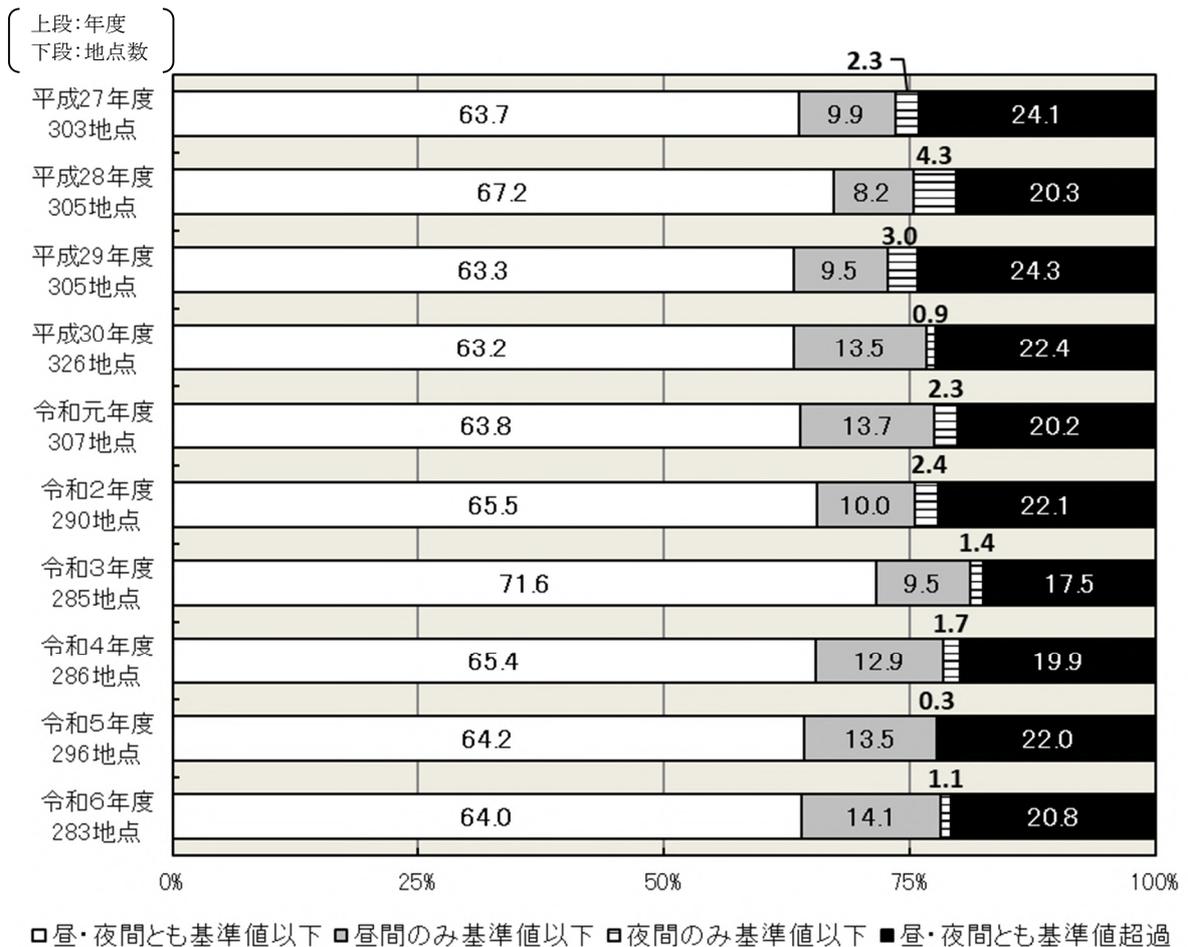


図3-7 道路に面する地域における騒音実測値の環境基準値との比較状況の推移

② 要請限度値との比較

道路に面する地域において測定し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。)で1.8%、他の地域類型で0.0%であった(表3-5参照)。

昼・夜間別では、夜間の超過率が昼間の超過率を上回っていた(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を超過した(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	276	1.8 5	0.0 0	1.8 5	96.4 266
全 区 域	283	1.8 5	0.0 0	1.8 5	96.5 273

(注) - は測定地点なしを示す。

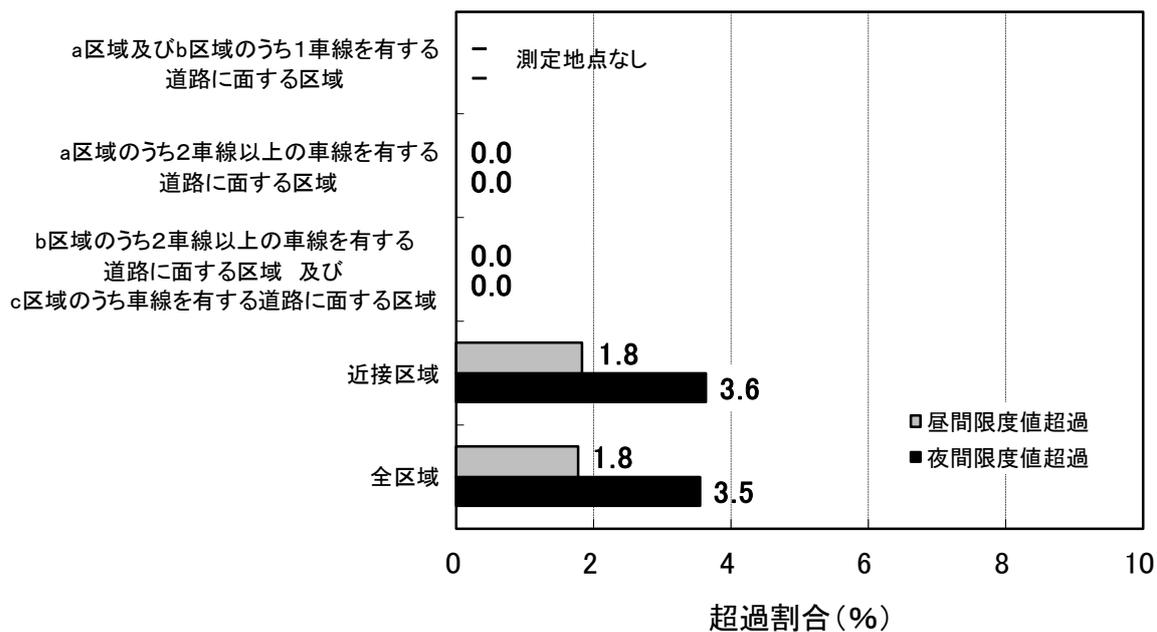


図3-8 昼・夜間における地域類型別騒音実測値の要請限度値の超過状況

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	超過割合 (%)			
		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	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 8
	都市高速道路	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 1
	一般国道	4.7 5	0.0 0	3.7 4	91.6 98
	府道	0.0 0	0.0 0	0.7 1	99.3 134
	市町村道等	0.0 0	0.0 0	0.0 0	100.0 32
全体	283	1.8 5	0.0 0	1.8 5	96.5 273

(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。

4 一般地域における環境基準の達成状況

(1) 環境基準の達成状況

3頁で示した一般地域における環境基準の達成状況について、騒音実測値を環境基準値と比較評価した結果の詳細を示す。

「昼・夜間とも環境基準以下」の割合は、全地域で89.6%、地域類型別で「A地域及びB地域」で88.6%、「C地域」で91.7%であった（表4-1、図4-1参照）。

表4-1 一般地域における地域類型別環境基準の達成状況 （ 上段：％
下段：地点数 ）

地域の類型	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
AA地域 特に静穏を要する地域	0	- 0	- 0	- 0	- 0
A地域及びB地域 専ら住居の用に供される地域及び 主として住居の用に供される地域	202	88.6 179	6.9 14	3.0 6	1.5 3
C地域 相当数の住居と併せて商業、 工業等の用に供される地域	96	91.7 88	8.3 8	0.0 0	0.0 0
全地域	298	89.6 267	7.4 22	2.0 6	1.0 3

(注) - は測定地点なしを示す。

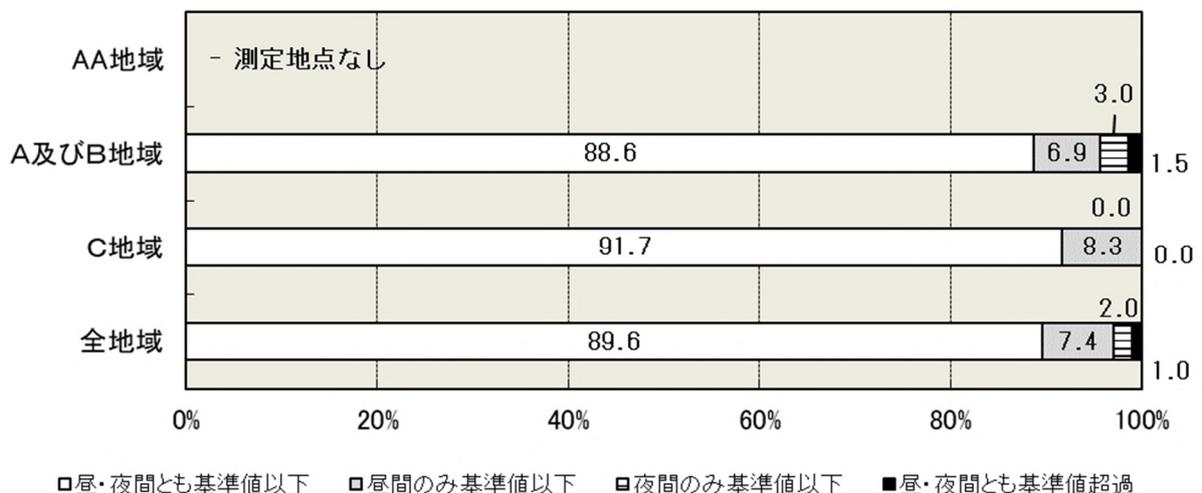


図4-1 一般地域における地域類型別環境基準の達成状況

昼・夜間別では、全ての地域類型において、夜間の環境基準超過率が昼間の環境基準超過率を上回っていた（図4-2参照）。

環境基準達成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、令和6年度は令和5年度から達成状況がやや低下した（図4-3参照）。

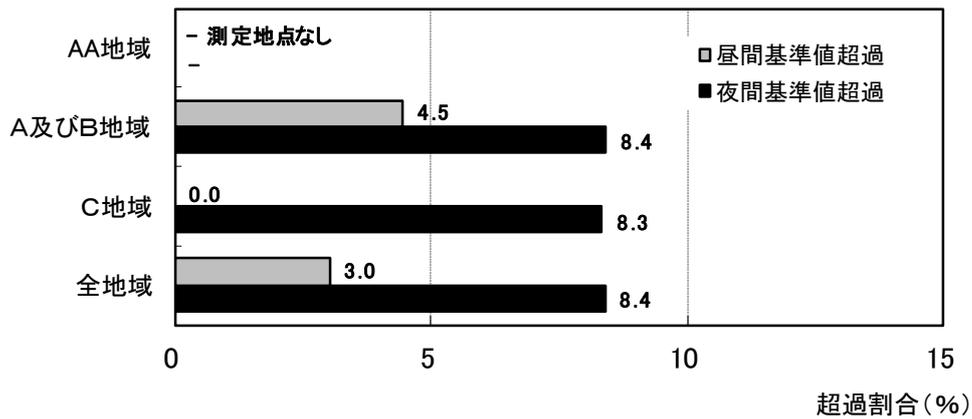


図4-2 昼・夜間における地域類型別環境基準の超過状況

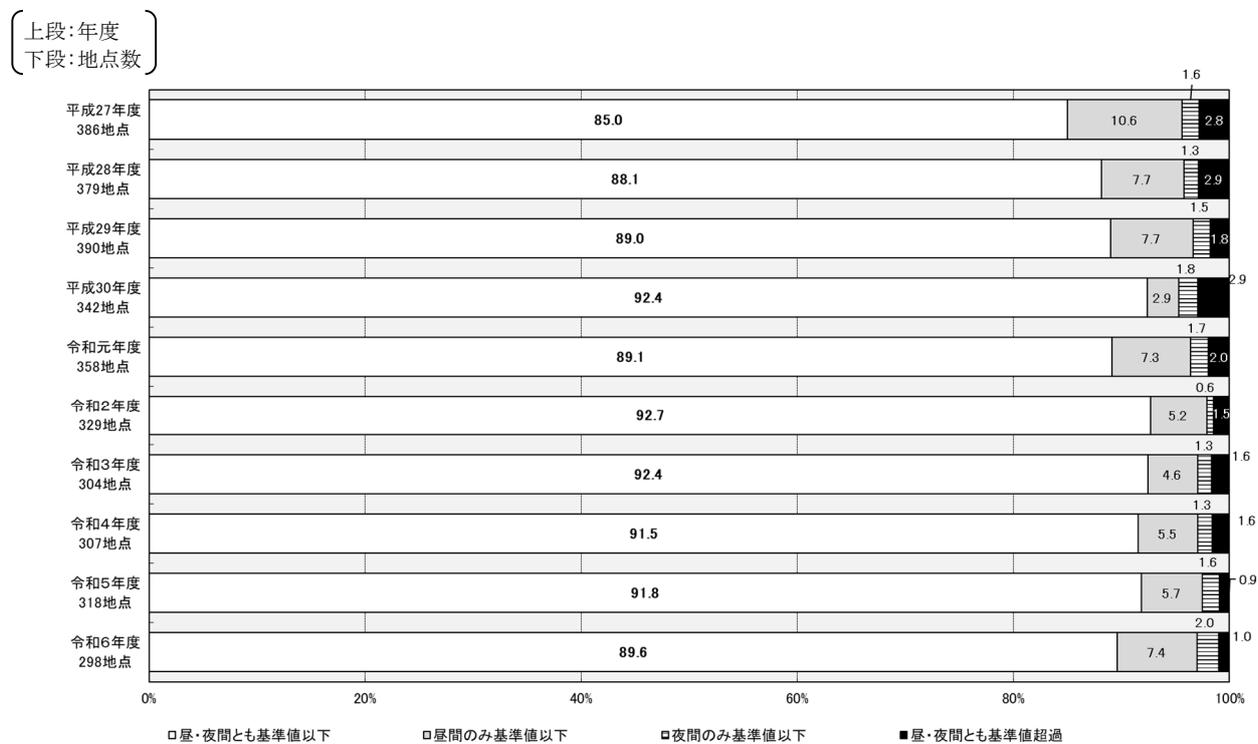


図4-3 一般地域における環境基準達成状況の推移

(2) 環境騒音の支配的音源

一般地域における環境騒音の支配的音源の状況について、地域類型別・時間帯別に示す。

地域類型・時間帯を問わず「自動車音」が支配的音源である地点が最も多く、全ての音源に占める割合は31.6%から36.0%であった（図4-4参照）。

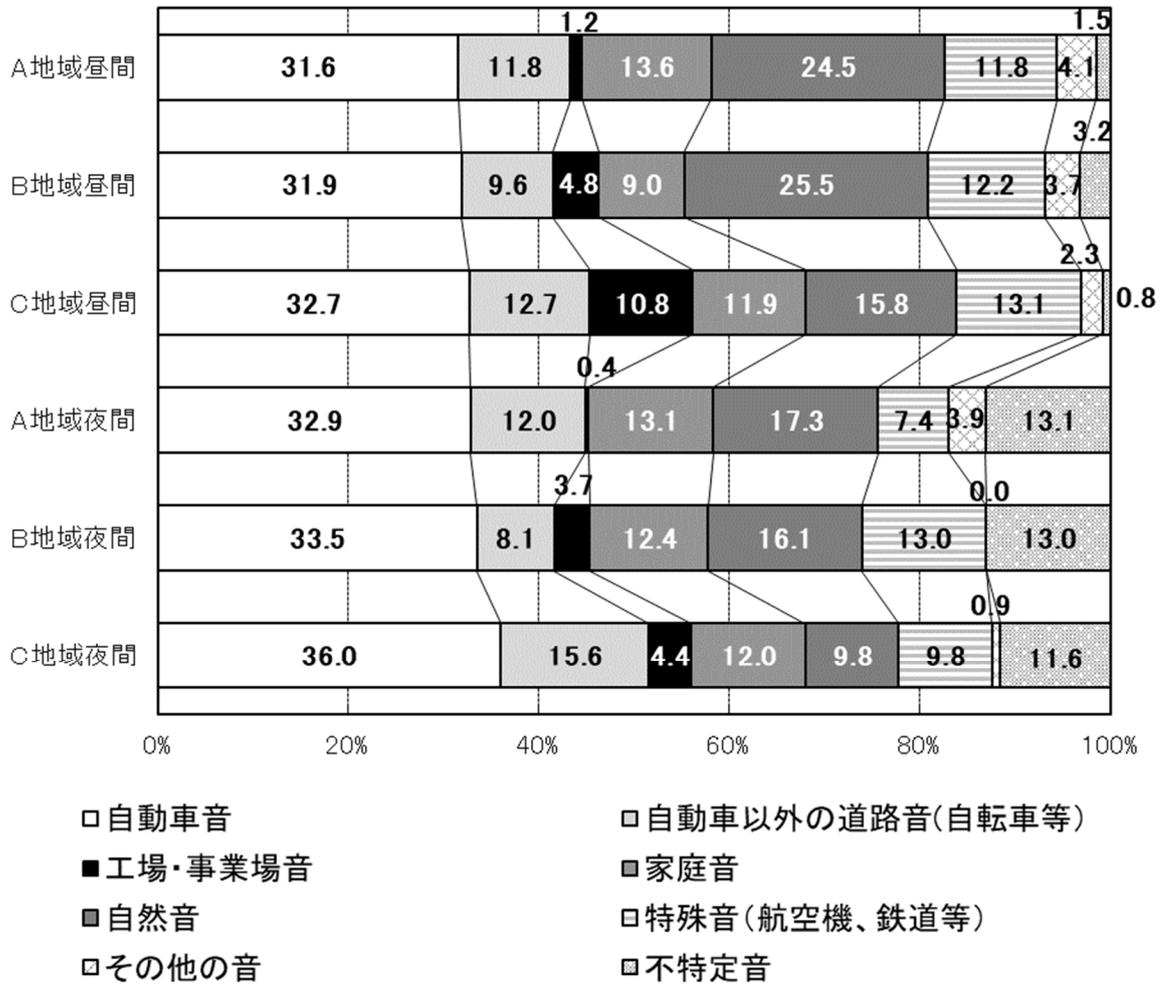


図4-4 一般地域における環境騒音の支配的音源

(3) 環境騒音の用途地域別の状況

一般地域における環境騒音の状況について、用途地域別に示す。

「昼・夜間とも環境基準値以下」の割合が90%以下の地域は、「第1・2種中高層住居専用地域」、「第1・2種住居地域、準住居地域」及び「近隣商業地域、商業地域」であった(表4-2参照)。

表4-2 一般地域における環境騒音の用途地域別の状況

上段: %
下段: 地点数

地域の 類型	用途 地域	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	測定値の 平均値 (dB)	
							昼間	夜間
AA地域	特に静穏を 要する地域	0	- 0	- 0	- 0	- 0	-	-
A地域	第1・2種 低層住居 専用地域	42	100.0 42	0.0 0	0.0 0	0.0 0	45	38
	第1・2種 中高層住居 専用地域	88	83.0 73	9.1 8	4.5 4	3.4 3	48	40
B地域	第1・2種 住居地域、 準住居地域	59	88.1 52	8.5 5	3.4 2	0.0 0	48	41
	用途指定の ない地域	13	92.3 12	7.7 1	0.0 0	0.0 0	47	39
C地域	近隣商業地域、 商業地域	36	83.3 30	16.7 6	0.0 0	0.0 0	52	45
	準工業地域、 工業地域	60	96.7 58	3.3 2	0.0 0	0.0 0	51	42

(注) - は測定地点なしを示す。

5 道路に面する地域における振動レベル

道路に面する地域における振動（道路交通振動）についての調査は、昼間 140 地点、夜間 120 地点で実施され、10%時間率振動レベル (L_{10}) の算術平均値は、昼間 41dB、夜間 35 dB であった。

昼間では 41 dB から 45 dB の地点の数が 54 地点と最も多く、夜間では 30 dB 以下の地点の数が 37 地点と最も多かった（図 5-1 参照）。

また、道路交通振動に係る要請限度値（参考資料（5）参照）と比較したところ、超過している地点はなかった。

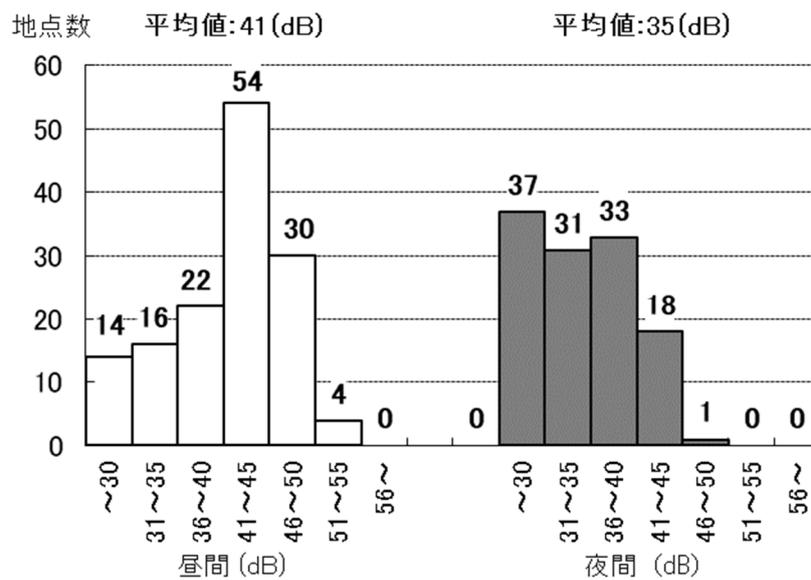


図 5-1 道路に面する地域における振動レベルの頻度分布