

● 面的評価結果

面的評価支援システムにより自動車騒音の面的評価を実施した結果を全体、評価区間別に分けて示す。

① 自動車騒音の面的評価結果（全体）

環境基準達成率（昼間・夜間とも環境基準値以下であった住居等の割合）は全体で 81.4%、近接空間で 80.0%、非近接空間で 81.8%となった。

騒音実測値は環境基準を超過していたが、遮音壁や排水性舗装等の自動車騒音対策によって全体の 80%以上の住居等で環境基準を達成したものと考えられる。

表 1 自動車騒音の面的評価結果(全体)

項目	面的評価結果(戸数)					面的評価結果(%)				
	評価対象 住居等 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	評価対象 住居等 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
	a=b+c+d+e	b	c	d	e	a=b+c+d+e	b	c	d	e
全体	43	35	6	0	2	100.0	81.4	14.0	0.0	4.7
近接空間	10	8	1	0	1	100.0	80.0	10.0	0.0	10.0
非近接空間	33	27	5	0	1	100.0	81.8	15.2	0.0	3.0

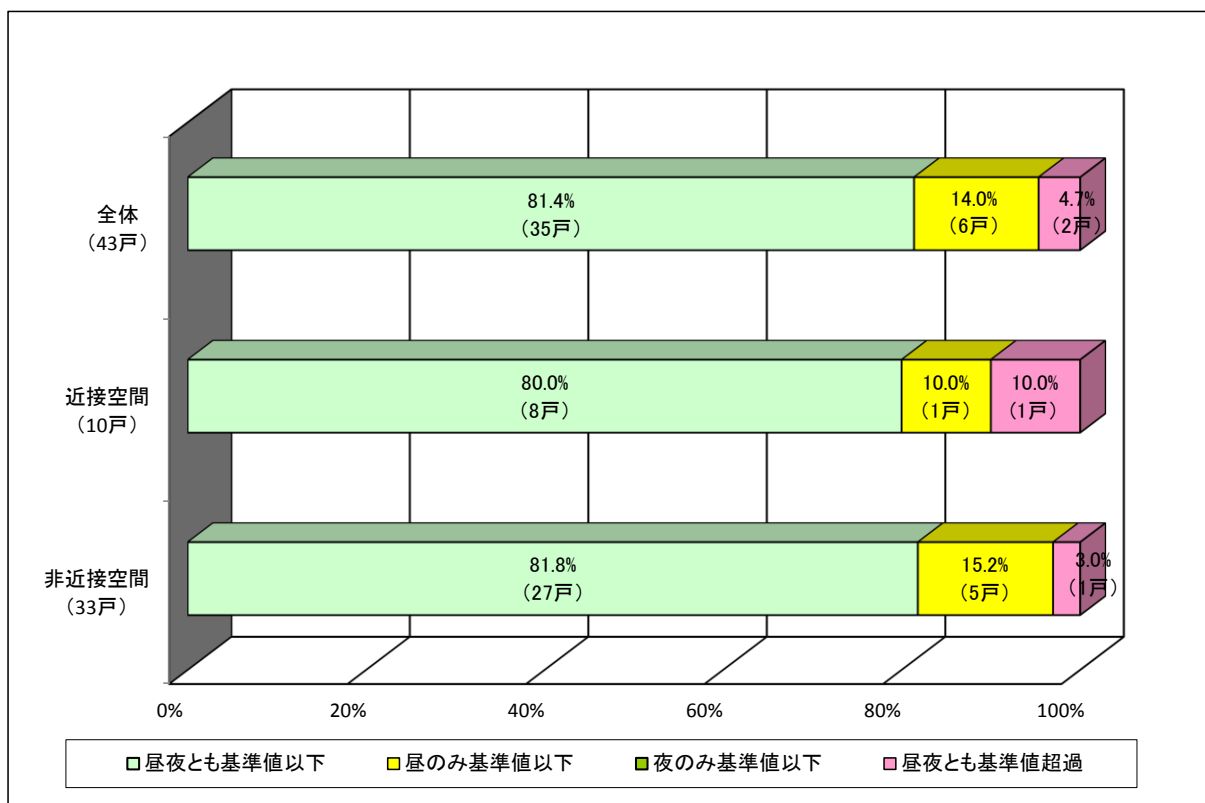


図 1 自動車騒音の面的評価結果(全体)

② 自動車騒音の面的評価結果（評価区間別）

遮音壁の設置の無い区間（80-1、80-3）と設置のある区間（80-2、80-5、80-6）で明かな差が生じた。

遮音壁の設置が無い区間では、40%～50%の住居等で環境基準を超過する結果となった。

これは基準点騒音レベルが環境基準を超過していることに加え、本年度評価対象路線（中央自動車道西宮線）と並走する一般国道 19 号（平成 25 年度評価対象路線）を走行する車両の影響を受けたためだと考えられる。

一方、遮音壁の設置がある区間では、ほぼ全ての住居等で環境基準を達成する結果となった。

評価区間 80-5 で昼間、夜間ともに基準値を超過した住居等が 1 件見られたが、これは前述した一般国道 19 号と本年度評価対象路線の近接空間（道路端から 15m または 20m の範囲）が重なる地点に位置し、両路線からの騒音の影響を受けやすい状況にあったためだと考えられる。

表 2 自動車騒音の面的評価結果（評価区間別）

評価区間	面的評価結果(戸数)					面的評価結果(%)					
	評価対象住居等戸数	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	評価対象住居等戸数	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	
	a=b+c+d+e	b	c	d	e	a=b+c+d+e	b	c	d	e	
全体	43	35	6	0	2	100.0	81.4	14.0	0.0	4.7	
中央自動車道西宮線	80-1	12	7	4	0	1	100.0	58.3	33.3	0.0	8.3
	80-2	8	8	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	80-3	4	2	2	0	0	100.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	80-4	0	0	0	0	0	—	—	—	—	—
	80-5	9	8	0	0	1	100.0	88.9	0.0	0.0	11.1
	80-6	10	10	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0

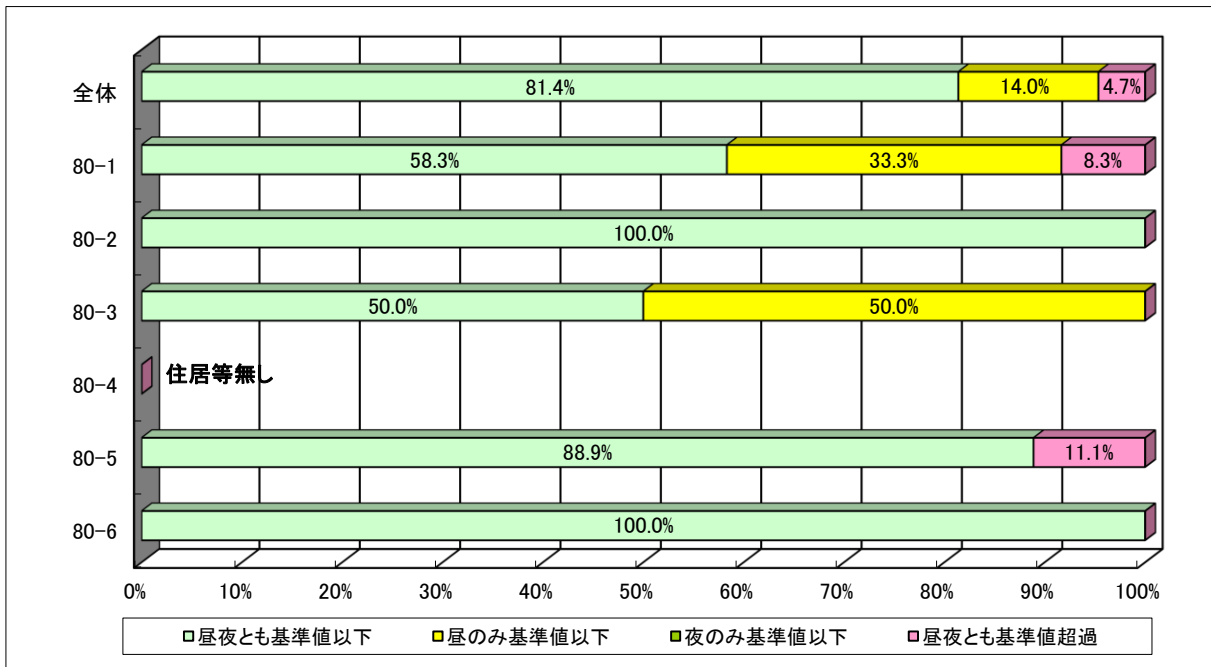


図 2 自動車騒音の面的評価結果（評価区間別）