

1. 目的

騒音規制法第 18 条に基づき、市内の主要幹線道路を対象として自動車騒音の状況の常時監視を実施し、環境基準達成状況の把握を行い、環境省への報告資料を作成する。また、今後の総合的な道路環境の各種施策への反映を図る資料とする。

2. 調査概要

2.1 調査項目

調査項目は表 2.1.1 に示すとおりとした。

表 2.1.1 調査項目

調査項目		詳細
道路交通騒音（道路端と背後地）		等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）、騒音レベル最大値（ L_{Amax} ）、時間率騒音レベル（ L_{A5} 、 L_{A10} 、 L_{A50} 、 L_{A90} 、 L_{A95} ）
交通条件	交通量	上下 2 方向 4 車種分類
	走行速度	上下 2 方向 4 車種
沿道条件	道路構造等	車線数、車道幅員、道路幅員、構造、遮音壁の有無、舗装種別
	建物用途等	道路端から 50m 範囲の建物の用途、住居数、集合住宅の各階住居数、建物地上階数、建物構造、用途地域
面的評価		環境基準の達成戸数（割合）

2.2 調査路線

調査路線は表 2.2.1 及び図 2.2.1 に示す路線とした。

表 2.2.1 調査路線

No.	路線名	調査区間		延長距離 (km)	調査単位 区間番号
		始点	終点		
1	幸手久喜線	さいたま幸手線	幸手市・久喜市 境	1.0	60930 (64320 準用)
2	阿佐間幸手線	久喜市・幸手市 境	加須幸手線	0.4	63100 (64320 準用)
3	幸手停車場線	さいたま幸手線	一般国道4号	0.4	64320

注) 調査単位区間番号は令和3年度道路交通センサスデータより。

延長距離は面的評価システム内の地図上における調査距離を示しており、仕様書と異なる場合がある。

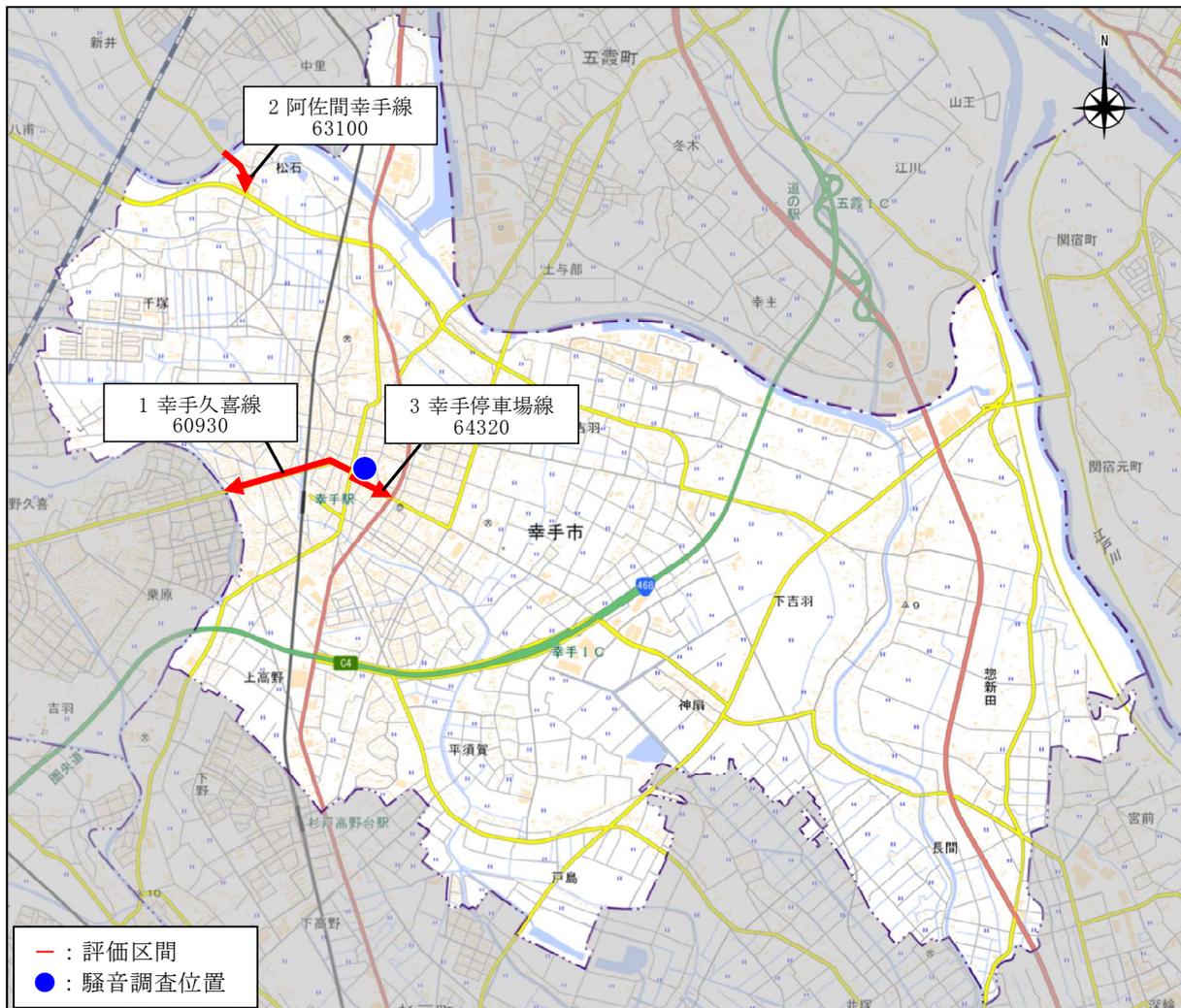


図 2.2.1 調査位置図

3. 騒音・交通条件調査

3.1 調査内容

騒音及び交通条件の調査内容を表 3.1.1 に示す。

表 3.1.1 調査内容

調査項目		詳細
道路交通騒音	道路端	1 日間 [24 時間連続測定]
	背後地	1 日間 [昼間 2 回、夜間 2 回 (各 10 分間)]
交通条件	交通量	1 日間 [昼間 2 回、夜間 2 回 (各 10 分間)] 【大型車Ⅰ、大型車Ⅱ、小型車、二輪車】
	走行速度	1 日間 [昼間 2 回、夜間 2 回 (各 10 台)] 【大型車、小型車】

3.2 調査期日

令和 6 年 10 月 22 日 (火) 9:00 ~ 23 日 (水) 9:00

3.3 調査地点

調査地点は表 3.3.1 及び図 3.3.1 に示すとおりとした。

表 3.3.1 調査地点

No.	路線名	調査単位 区間番号	地点住所
3	幸手停車場線	64320	幸手市中 3 丁目 1-35

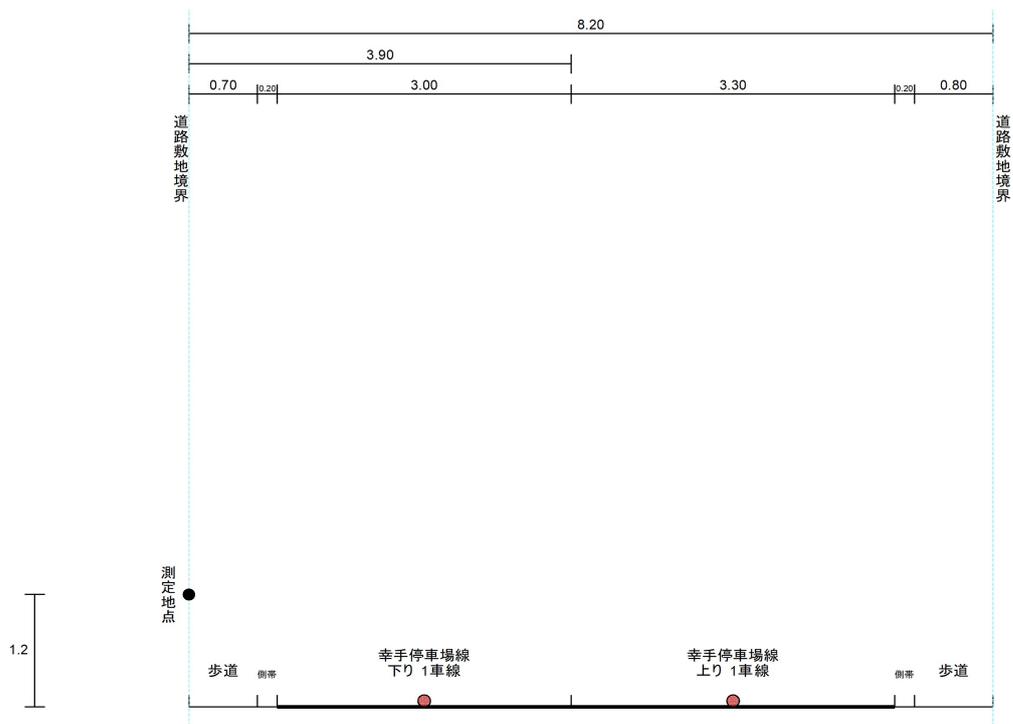
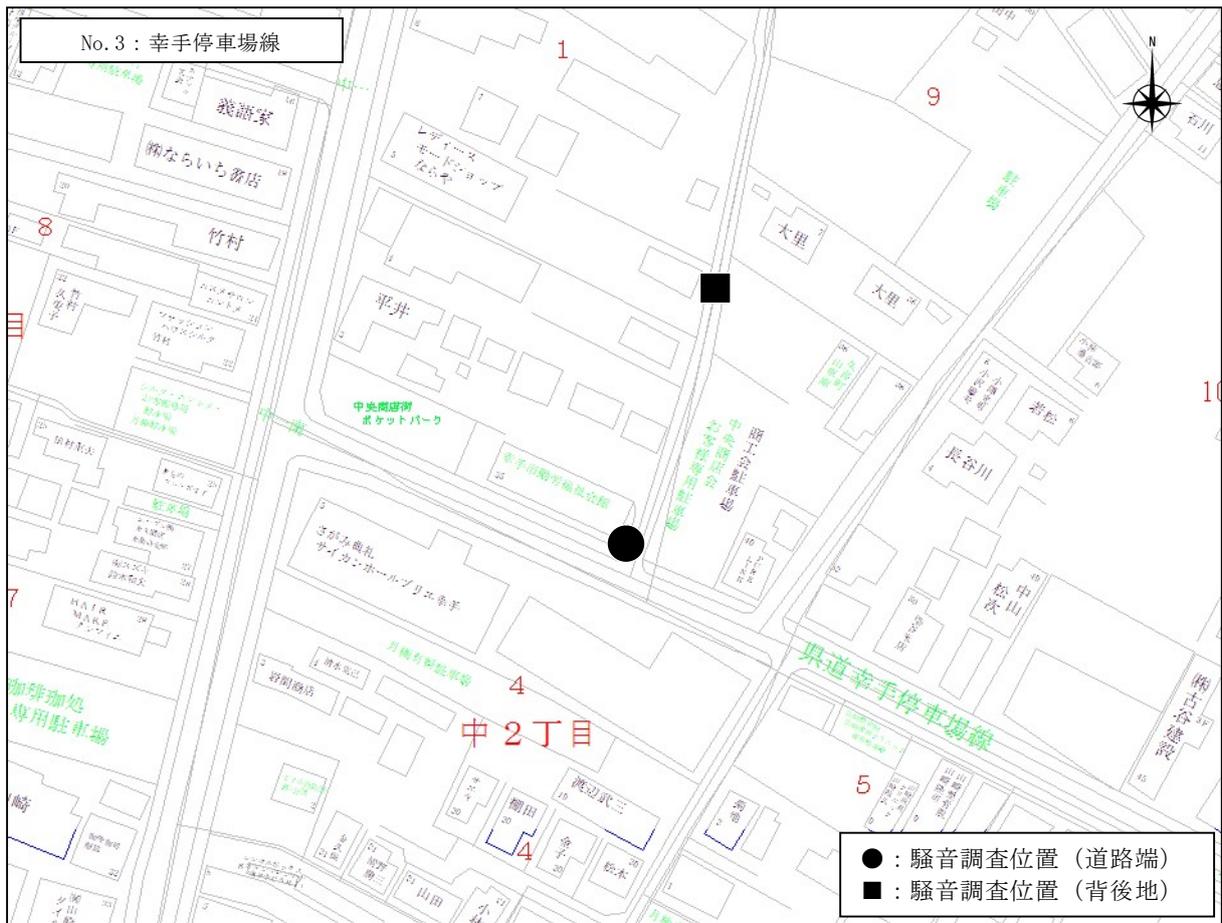


図 3.3.1 調査位置詳細図

3.4 調査方法

3.4.1 騒音レベル

騒音の測定方法は、「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）」及び「環境騒音の表示・測定方法（JIS Z 8731）」に準じて実施した。また、騒音計は計量法第 71 条の条件に合格した普通騒音計を用いた。

測定は 0.1 秒間隔の連続測定とし、測定値をメモリーカードに記録し、社内で 10 分間値から 1 時間値を演算した後、昼間、夜間ごとの時間区分平均値を算出した。なお、異常音が含まれた場合、その 10 分間値を測定後に除外して、測定結果を算出した。

測定器の時間重み特性及び周波数重み特性を表 3.4.1 に、測定使用機器を表 3.4.2 に、測定機器接続図を図 3.4.1 に示す。

表 3.4.1 測定器の時間重み特性及び周波数重み特性

測定項目	設定条件
時間重み特性	F
周波数重み特性	A

表 3.4.2 測定使用機器

使用機器	形式及びメーカー
普通騒音計	NL-42 型 (リオン製)

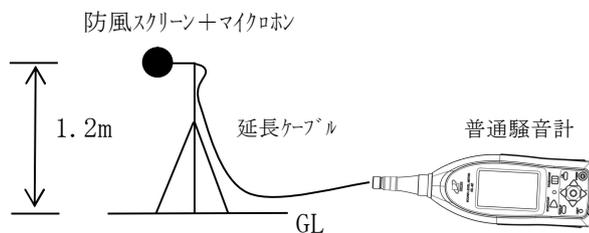


図 3.4.1 測定機器接続図

3.4.2 交通量

交通量の観測時間は10分間とし、カウンターによる人手観測により車種別（大型車Ⅰ・大型車Ⅱ・小型車・二輪車）、方向別に観測を行った。交通量観測を行った車種分類を表3.4.3に示す。

表 3.4.3 車種別交通量の車種区分

	区 分	ナンバープレート	その他の特徴	代表的な車種
大型車Ⅰ	普通貨物自動車	・1、10～19 まで及び 100～199 まで（大型番号標） 例：熊谷 12 あ 1234	・車両総重量 8 トン以上 ・最大積載量 5 トン以上	・キャブオーバートラック ・ダンプ ・トラクタ
	特殊用途自動車	・8、80～89 まで及び 800～899 まで（大型番号標） 例：熊谷 88 た 5678		・コンクリートミキサー車 ・タンク車
	乗合自動車	・2、20～29 まで及び 200～299 まで（大型番号標） 例：熊谷 22 あ 9012		・観光バス ・路線バス
大型車Ⅱ	普通貨物自動車	・1、10～19 まで及び 100～199 まで（中型番号標） 例：熊谷 11 あ 1234	・車両総重量 8 トン未満 ・最大積載量 5 トン未満	・キャブオーバートラック ・バン型トラック
	特殊用途自動車	・8、80～89 まで及び 800～899 まで（中型番号標） 例：熊谷 88 さ 5678		・冷蔵冷凍車 ・塵芥車
	乗合自動車	・2、20～29 まで及び 200～299 まで（中型番号標） 例：熊谷 22 す 9012	・乗車定員 11 人以上 29 人以下	・レンタカー ・マイクロバス
小型車	大型車Ⅰ及び大型車Ⅱ、二輪車を除く自動車			
二輪車	二輪自動車、原動機付自転車			

注) 大型車Ⅱの特殊用途自動車には、改造前の自動車(乗用車、小型貨物車)と同様の大きさのものは含めず、小型車にカウントした。(例：パトカー等)

3.4.3 走行速度

走行速度の観測方法は、観測区間を通過する車両をスピードガンにて計測した。

3.5 調査結果

3.5.1 騒音

① 道路端

騒音の測定結果総括表を表 3.5.1、騒音測定結果一覧表及び騒音時間変化グラフを表 3.5.4 及び図 3.5.1 に示す。

環境基本法第 16 条に基づく「騒音の環境基準について（平成 10 年環告 64）」を表 3.5.2 に示し、騒音規制法第 17 条に基づく「自動車騒音の限度を定める総理府令（要請限度）（総理府令第 15 号）」を表 3.5.3 に示す。なお、今回の測定は 24 時間測定であるため、要請限度と測定値の比較は参考とする。

各調査地点の概要を以下に示す。

No.3：幸手停車場線

L_{Aeq} の時間区分平均値をみると、昼間 60dB、夜間 55dB で昼間、夜間ともに環境基準を満足していた。要請限度についても昼間、夜間ともに基準値を満足していた。

表 3.5.1 騒音測定結果総括表

単位：dB

No.	路線名	時間区分	調査結果 (L_{Aeq})	環境基準との比較		要請限度との比較	
3	幸手停車場線	昼間	60	○	70	○	75
		夜間	55	○	65	○	70

注) 1. 環境基準、要請限度は「幹線交通を担う道路に近接する空間の特例値」を適用。

2. 表中の記号は以下のとおり。

○：基準を満足 ×：基準を超過

表 3.5.2(1) 騒音の環境基準

[一般地域]

地域の区分		時間の区分	
		昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)
A地域	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 田園住居地域	55dB以下	45dB以下
	第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域		
B地域	第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域	60dB以下	50dB以下
	用途地域の定めのない地域		
C地域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	60dB以下	50dB以下

注)工業専用地域については適用されない。

表 3.5.2(2) 騒音の環境基準

[道路に面する地域]

地域の区分	基準値	
	昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)
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	60dB以下	55dB以下
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	65dB以下	60dB以下

(備考)車線とは、1縦列の自動車及安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。

表 3.5.2(3) 騒音の環境基準

[幹線交通を担う道路に近接する空間の特例値]

区分	昼間	夜間
屋外	70dB以下	65dB以下
窓を閉めた屋内	45dB以下	40dB以下

- 注) 1. 幹線交通を担う道路とは、道路法第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、県道、4車線以上の市町村道、及び一般自動車道であって都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路をいう。
 2. 近接する空間とは、道路端からの距離が2車線以下では15m、3車線以上では20mの区間をいう。
 3. 窓を閉めた屋内の基準を適用することができるのは、個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときである。

表 3.5.3 騒音規制法に基づく自動車騒音の要請限度 (L_{Aeq})

地域の区分	基準値	
	昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)
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	65 dB	55 dB
a区域のうち二車線以上の車線を有する道路に面する区域	70 dB	65 dB
b区域のうち二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	75 dB	70 dB
幹線交通を担う道路に近接する空間（特例値）	75 dB	70 dB

備考) 1. a, b, c区域とは、それぞれの次の各号に掲げる区域として都道府県知事（市の区域内の地域については、市長）が定めた区域をいう。

区域の種類	該当地域
a区域	第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、 田園住居地域、 第1種中高層住居専用地域、 第2種中高層住居専用地域
b区域	第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、 用途地域の定めのない地域
c区域	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

2. 車線とは、1縦列の自動車（二輪車を除く）が安全かつ円滑に走行するために必要な幅員を有する帯状の車道部分をいう。
3. 幹線交通を担う道路とは、道路交通法第3条に規定する高速自動車道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村あつては4車線以上の区間）、一般自動車道であつて都市計画法施行規則第7条に定める自動車専用自動車道路をいう。
4. 幹線交通を担う道路に近接する空間とは、道路端からの距離が2車線以下では15m、3車線以上では20mの区間をいう。
5. 騒音の測定は、当該道路のうち、原則として交差点を除く部分に係る自動車騒音を対象とし、連続する7日間のうち、当該自動車を代表すると認められる3日間について行うものとし、騒音の大きさは、測定した値を時間の区分ごとに3日間の原則として全時間を通じてエネルギー平均した値とする。
6. 「第1種低層住居専用地域」、「第2種低層住居専用地域」、「第1種中高層住居専用地域」、「第2種中高層住居専用地域」、「第1種住居地域」、「第2種住居地域」、「準住居地域」、「近隣商業地域」、「商業地域」、「準工業地域」、「工業地域」とは都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に掲げる地域を、「用途地域の定めのない地域」とは、同号に掲げる用途地域として定められた区域以外の地域をいう。

表 3.5.4 騒音測定結果一覧表

No. 3(幸手停車場線)

単位: dB

測定日	時間	時間帯	騒音レベル							平均値 L_{Aeq}	環境基準 L_{Aeq}	要請限度 L_{Aeq}
			L_{Aeq}	L_{A5}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A95}	L_{Amax}			
10/22	09:00~10:00	昼間	60.4	67	64	54	46	44	82	60	70	75
	10:00~11:00		59.6	66	63	53	44	43	80			
	11:00~12:00		59.9	66	63	53	44	42	80			
	12:00~13:00		61.0	67	64	52	43	41	89			
	13:00~14:00		60.7	66	63	53	45	43	88			
	14:00~15:00		61.1	67	65	55	45	43	85			
	15:00~16:00		60.8	66	64	54	46	44	85			
	16:00~17:00		59.4	66	63	53	46	44	81			
	17:00~18:00		60.3	66	63	55	50	49	81			
	18:00~19:00		59.4	66	63	54	47	45	78			
	19:00~20:00		58.4	65	62	51	42	41	79			
	20:00~21:00		56.3	63	59	46	39	38	79			
	21:00~22:00		55.6	62	57	44	38	37	75			
10/23	22:00~23:00	夜間	55.6	60	55	41	36	36	84	55	65	70
	23:00~00:00		50.1	52	48	37	36	35	76			
	00:00~01:00		53.4	54	49	37	36	36	86			
	01:00~02:00		52.0	52	47	37	36	36	80			
	02:00~03:00		54.3	53	48	38	36	36	85			
	03:00~04:00		51.9	52	48	39	37	37	80			
	04:00~05:00		53.5	57	52	40	38	37	78			
	05:00~06:00		59.7	63	58	44	39	39	85			
	06:00~07:00		59.8	66	63	50	44	43	83			
	07:00~08:00		62.3	68	65	54	45	43	85			
	08:00~09:00		62.5	68	66	57	49	47	83			
昼間の時間帯 (6:00~22:00)			60	66	63	52	45	43	89			
夜間の時間帯 (22:00~6:00)			55	55	51	39	37	36	86			

注) 環境基準、要請限度は「幹線交通を担う道路に近接する区域」の特例値を適用させた。

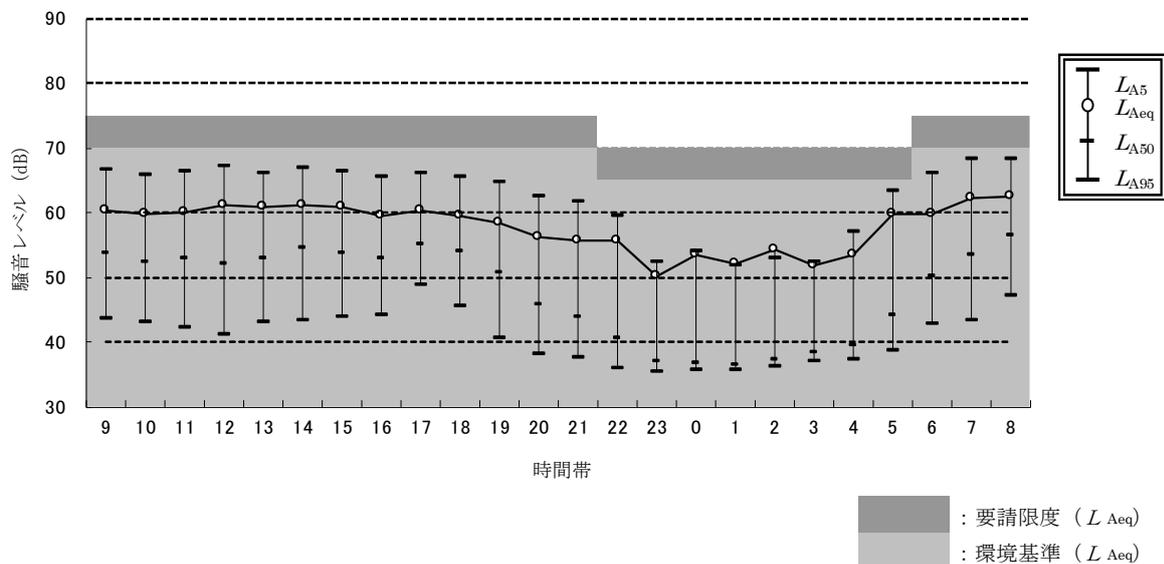


図 3.5.1 騒音時間変化グラフ

② 背後地

背後地における騒音の調査結果を表 3.5.5 に示す。

表 3.5.5 背後地の騒音調査結果

単位: dB

地点 番号	対象 道路	測定日	時間帯	測定期間	騒音レベル [10分間値]						
					L_{Aeq}	L_{A5}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A95}	L_{Amax}
No. 3	幸手停車場線	10/22 ～ 10/23	昼間1	11:50～12:00	39.2	44.1	42.6	36.7	32.5	31.6	53.2
			昼間2	15:50～16:00	42.1	46.9	45.1	39.1	34.2	33.3	58.7
			平均値 (昼間)		41	46	44	38	33	32	56
			夜間1	22:00～22:10	38.7	45.5	41.3	32.5	29.6	29.1	54.8
			夜間2	03:00～03:10	37.9	41.0	38.9	35.1	33.9	33.7	53.7
			平均値 (夜間)		38	43	40	34	32	31	54

注) 平均値は L_{Aeq} がパワー平均値、 L_{AN} は算術平均値、 L_{Amax} は最大値とした。

3.5.2 交通量・走行速度

交通量の観測結果を表 3.5.6 に示す。今回の調査結果は1回あたり10分間の観測結果であるため、時間区分ごとに2回ずつ観測した値の平均値を6倍し、昼間は16時間、夜間は8時間分の換算値を求めた。各路線の断面合計の結果概要を以下に示す。

表 3.5.6 交通量観測結果

No. 3: 幸手停車場線

測定日: 令和6年10月22日(火)～23日(水)

時間区分	測定時間	上り							下り							断面合計						
		大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型車	二輪車	小計	大型車混入率	走行速度	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型車	二輪車	小計	大型車混入率	走行速度	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型車	二輪車	小計	大型車混入率	走行速度
昼間	11:50～12:00	0	1	30	0	31	3.2	30	0	1	20	0	21	4.8	34	0	2	50	0	52	3.8	32
	15:50～16:00	0	0	28	0	28	0.0	31	0	0	23	0	23	0.0	31	0	0	51	0	51	0.0	31
	平均	0	1	29	0	30	3.3	31	0	1	22	0	23	4.3	33	0	1	51	0	52	1.9	32
	昼16時間換算値	0	96	2,784	0	2,880	3.3	31	0	96	2,112	0	2,208	4.3	33	0	96	4,896	0	4,992	1.9	32
夜間	22:00～22:10	0	0	9	0	9	0.0	40	0	0	8	0	8	0.0	39	0	0	17	0	17	0.0	40
	03:00～03:10	0	0	0	0	0	-	-	0	0	4	0	4	0.0	43	0	0	4	0	4	0.0	43
	平均	0	0	5	0	5	0.0	40	0	0	6	0	6	0.0	41	0	0	11	0	11	0.0	41
	夜8時間換算値	0	0	240	0	240	0.0	40	0	0	288	0	288	0.0	41	0	0	528	0	528	0.0	41
24時間換算値		0	96	3,024	0	3,120	3.1	35	0	96	2,400	0	2,496	3.8	37	0	96	5,424	0	5,520	1.7	36

注) 1. 単位は (台/10分)、大型車混入率は (%)、走行速度は (km/h)。

2. 昼間は6:00～22:00、夜間は22:00～6:00

3. 平均は10分値を昼間・夜間の時間区分ごとに平均した値。小数点以下の値を四捨五入しているため、上り、下りの平均値の合計と断面合計の値が違うことがある。

4. 昼16時間換算値は「10分値の平均×6×16時間」で算出した値。夜8時間換算値は「10分値の平均×6×8時間」で算出した値。

5. 24時間換算値は昼16時間換算値と夜8時間換算値の合計値。

4. 面的評価

4.1 調査内容

調査内容は「自動車騒音常時監視マニュアル（平成 27 年 10 月 環境省）」及び「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法定受託事務の処理基準について（平成 23 年 9 月 14 日付 環水大自発第 110914001 号）」に準拠し、表 4.1.1 に示す内容とした。

表 4.1.1 調査内容

調査項目		詳細
面的評価	沿道条件	道路構造等 車線数、車道幅員、道路幅員、構造、遮音壁の有無、舗装種別
		建物用途等 道路端から 50m 範囲の建物の用途、住居数、集合住宅の各階の住居数、建物地上階数、用途地域
	面的評価	・建物ごとの距離帯別騒音レベルの推計 ・環境基準超過住居戸数及び割合の算出

4.2 評価区間

評価区間は表 2.2.1 に示すとおりとした。

4.3 評価方法

4.3.1 使用ツール等

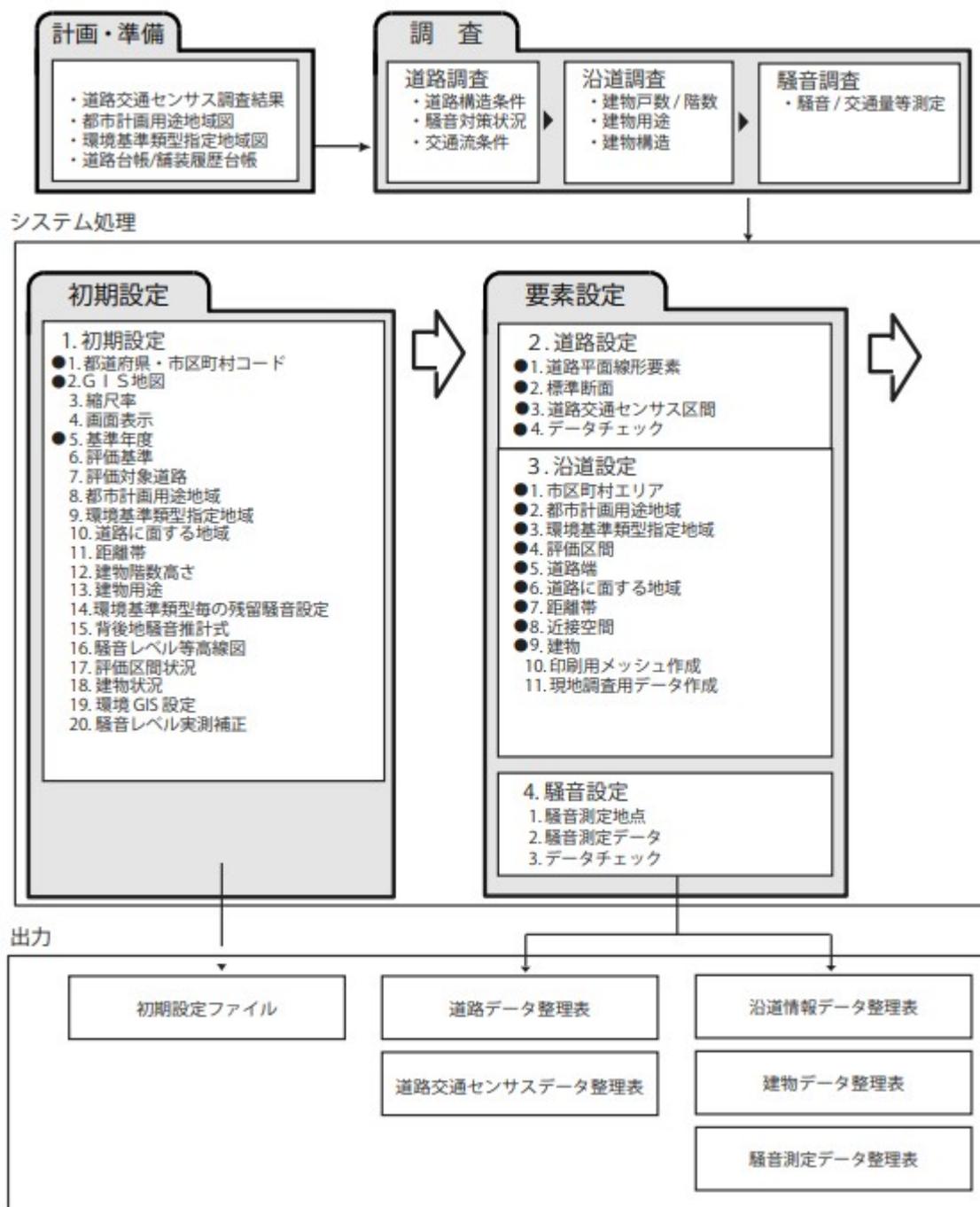
面的評価を行うにあたり使用したツール等を表 4.3.1 に示す。

表 4.3.1 面的評価使用ツール

項目	名称等
本システム	「面的評価支援システム Ver. 5.2.2」（環境省）
G I S ソフト	「ActiveMap for.NET」（株式会社カーネル）
デジタル地図情報	ZmapTown II 幸手市（ゼンリン） 数値地図 25000 [空間データ基盤]（国土地理院）
交通量情報等	令和 3 年度道路交通センサスデータ（国土交通省）

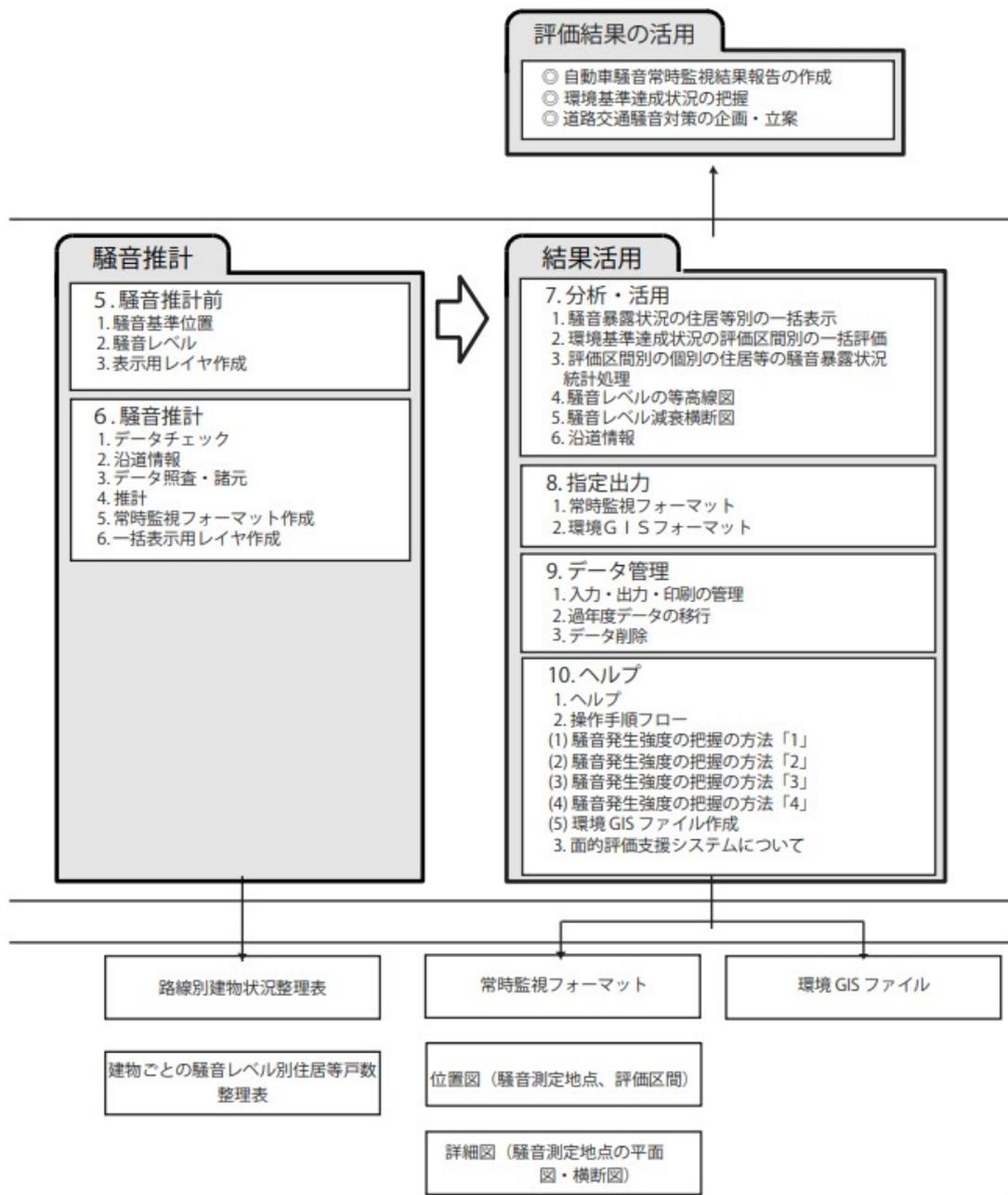
4.3.2 作業フロー

面的評価の手順を図 4.3.1(1)～(2)に示す。



出典) 面的評価支援システム操作マニュアル(本編) 環境省水・大気環境局 モビリティ環境対策課

図 4.3.1 (1) 面的評価の業務フロー



出典) 面的評価支援システム操作マニュアル(本編) 環境省水・大気環境局 モビリティ環境対策課

図 4.3.1(2) 面的評価の業務フロー

4.4 設定条件

面的評価システムへの条件入力は面的評価支援システム操作マニュアルに従い実施した。

4.4.1 道路設定

① 道路平面線形要素

評価対象道路の起点から終点に向かって線形を引きオブジェクトを作成したのち、情報を入力した。

② 道路交通センサス区間

評価対象道路を道路交通センサス区間に区切ってオブジェクトを作成し、令和3年度道路交通センサスデータをインポートし、線形オブジェクトに交通センサスデータを関連づけた。

4.4.2 沿道設定

① 市区町村エリア

市エリアをオブジェクトとして作成した。

② 都市計画用途地域

都市計画図より、用途地域別のオブジェクトを作成した。

③ 環境基準類型指定地域

環境基準の地域区分（表 3.5.2 参照）のとおり、用途地域別に地域オブジェクトを作成した。

④ 評価区間

評価マニュアルに従い、評価対象道路を騒音の影響が概ね一定とみなせる区間に設定した。

⑤ 道路端

住宅地図による道路端（道路敷地境界）をオブジェクトとして設定した。

⑥ 道路に面する地域

評価区間ごとに道路に面する地域オブジェクトを作成した。道路に面する地域は道路端から50mの範囲で作成される。

⑦ 距離帯

距離帯オブジェクトを10mピッチで作成した。

⑧ 近接空間

近接する空間を評価対象道路の車線数により設定した。

⑨ 建物

道路に面する地域内の建物をオブジェクトとして設定した。基本的には電子地図の建物を自動取得したが、沿道条件調査により住宅地図に建物情報がない場合や新たに建設された場合は手動でオブジェクトを削除、追加した。建物オブジェクトを作成したのち、建物に情報（建物用途、建物構造（コンクリート又はその他）等）を入力した。

4.5 騒音推計

4.5.1 基準点騒音レベルの確定

住居ごとの暴露騒音レベルを計算するにあたり、評価区間上下ごとに設定した基準点騒音レベルの推計及び確定を実施した。騒音推計に使用した基準点騒音レベルの確定値を表 4.5.1 に示す。

表 4.5.1 基準点騒音レベルの確定

単位: dB

番号	路線名	評価区間 番号	実測値				基準点レベル推計値				補正值 (実測値-ASJ推計値)				確定値 (推計値+補正值)			
							ASJモデル (センサス)								上		下	
			上		下		上		下		上		下		上		下	
			昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜
1	幸手久喜線	60930-1	64320-1下 準用	64320-1下 準用	64320-1下 準用	64320-1下 準用	72.3	67.9	70.9	66.5	-11.2	-11.8	-11.2	-11.8	61.1	56.1	59.7	54.7
2	阿佐間幸手線	63100-1	64320-1下 準用	64320-1下 準用	64320-1下 準用	64320-1下 準用	72.2	67.8	72.3	67.9	-11.2	-11.8	-11.2	-11.8	61.0	56.0	61.1	56.1
3	さいたま幸手線	64320-1	64320-1下 準用	64320-1下 準用	60	55	70.9	66.5	71.2	66.8	-11.2	-11.8	-11.2	-11.8	59.7	54.7	60.0	55.0

4.5.2 残留騒音レベルの確定

住居ごとの暴露騒音レベルを計算するにあたり、評価区間ごとに残留騒音レベルを設定した。残留騒音レベルは背後地の騒音調査結果の時間ごとに算出した 90%レンジ下端値 (L_{A95}) とした。

4.6 評価結果（今年度）

今年度の面的評価結果を表 4.6.1 及び図 4.6.1 に示す。

今年度の評価対象路線全体の住居等戸数は 500 戸であり、そのうち、昼夜とも環境基準以下戸数は 500 戸（環境基準達成率 100%）であった。

評価対象路線の評価結果の概要は以下のとおりである。

[No.1：幸手久喜線（60930）]

今年度の評価対象路線全体の住居等戸数は 385 戸であり、そのうち、昼夜とも環境基準以下戸数は 385 戸（環境基準達成率 100%）であった。

[No.2：阿佐間幸手線（63100）]

今年度の評価対象路線全体の住居等戸数は 17 戸であり、そのうち、昼夜とも環境基準以下戸数は 17 戸（環境基準達成率 100%）であった。

[No.3：幸手停車場線（64320）]

今年度の評価対象路線全体の住居等戸数は 98 戸であり、そのうち、昼夜とも環境基準以下戸数は 98 戸（環境基準達成率 100%）であった。

表 4.6.1 面的評価結果

No.	路線名	調査単位 区間番号	評価結果 (戸)				評価結果 (%)					
			住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×	昼× 夜○	昼× 夜×	住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×	昼× 夜○	昼× 夜×
1	幸手久喜線	60930	385	385	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
2	阿佐間幸手線	63100	17	17	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
3	幸手停車場線	64320	98	98	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
全体合計			500	500	0	0	0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0

No.	路線名	調査単位 区間番号	全体					近接空間					非近接空間 (A 類型)				非近接空間 (B・C 類型)				全体 環境基準 達成率 (%)		
			住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×	昼× 夜○	昼× 夜×	住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×	昼× 夜○	昼× 夜×	住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×	昼× 夜○	昼× 夜×	住居 戸数 合計	昼○ 夜○	昼○ 夜×		昼× 夜○	昼× 夜×
1	幸手久喜線	60930	385	385	0	0	0	162	162	0	0	0	142	142	0	0	0	81	81	0	0	0	100.0
2	阿佐間幸手線	63100	17	17	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0	0	0	100.0
3	幸手停車場線	64320	98	98	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	58	58	0	0	0	100.0
全体合計			500	500	0	0	0	208	208	0	0	0	142	142	0	0	0	150	150	0	0	0	100.0

注) ○ : 環境基準を満足 × : 環境基準を超過

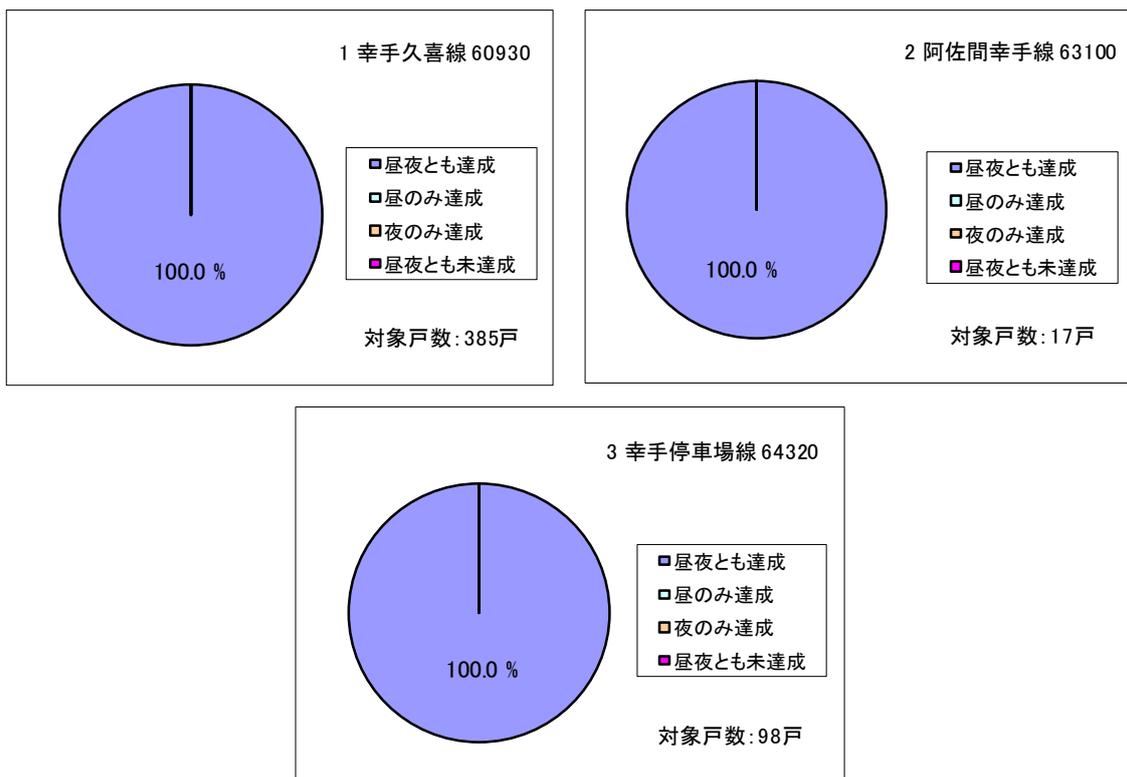


図 4.6.1 面的評価結果

4.7 評価結果（過年度を含む）

道路種別の面的評価結果を表 4.7.1 及び図 4.7.1 に示す。

過年度を含む市内全体の対象戸数は2,947戸であり、そのうち、昼夜とも環境基準以下戸数は2,920戸（環境基準達成率99.1%）、昼のみ環境基準以下が4戸（0.1%）、夜のみ環境基準以下が4戸（0.1%）、昼夜とも環境基準超過が19戸（0.6%）であった。

表 4.7.1 道路種別の面的評価結果（過年度結果を含む）

道路種別	距離 (km)	評価区間数	全体 (戸)					近接空間 (戸)					非近接空間 (戸)				
			住居戸数合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×	住居戸数合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×	住居戸数合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×
高速自動車国道																	
都市高速道路																	
一般国道	12.4	10	814	798	4	2	10	252	251	1	0	0	562	547	3	2	10
都道府県道	17.2	13	2,133	2,122	0	2	9	843	843	0	0	0	1,290	1,279	0	2	9
4車線以上の市町村道																	
その他の道路																	
住居等戸数 合計	29.6	23	2,947	2,920	4	4	19	1,095	1,094	1	0	0	1,852	1,826	3	4	19

道路種別	距離 (km)	評価区間数	全体 (%)					近接空間 (%)					非近接空間 (%)				
			割合合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×	割合合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×	割合合計	昼○夜○	昼○夜×	昼×夜○	昼×夜×
高速自動車国道																	
都市高速道路																	
一般国道	12.4	10		98.0	0.5	0.2	1.2		99.6	0.4	0.0	0.0		97.3	0.5	0.4	1.8
都道府県道	17.2	13		99.5	0.0	0.1	0.4		100.0	0.0	0.0	0.0		99.1	0.0	0.2	0.7
4車線以上の市町村道																	
その他の道路																	
評価対象全体 割合	29.6	23	100	99.1	0.1	0.1	0.6	100	99.9	0.1	0.0	0.0	100	98.6	0.2	0.2	1.0

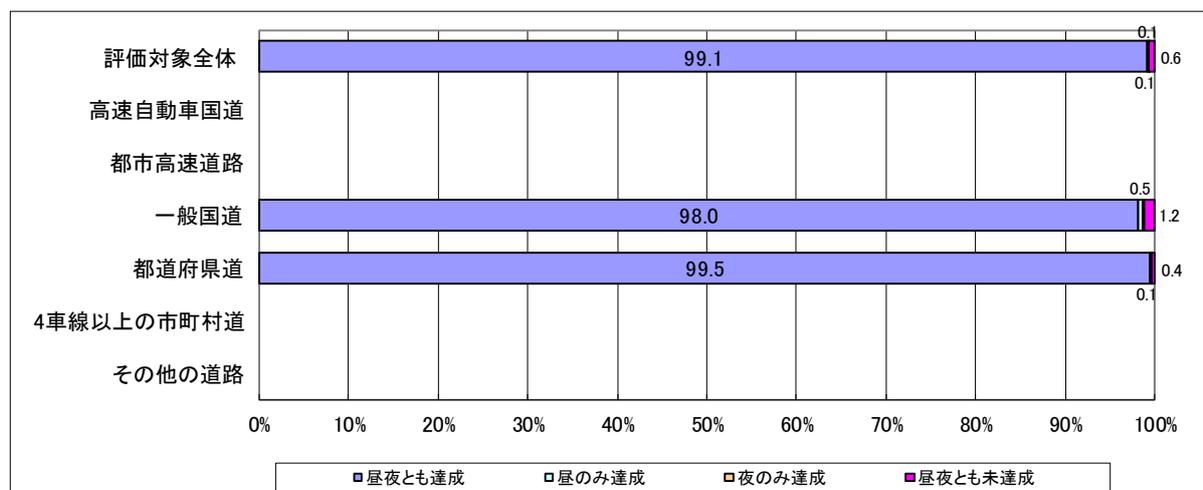


図 4.7.1 道路種別の面的評価結果（過年度結果を含む）

5. 実施計画の見直し

幸手市における自動車騒音常時監視の5ヶ年実施計画（令和7年度～令和11年度）を表5.1.1に示す。

表 5.1.1 5ヶ年実施計画（令和7年度～令和11年度）

[令和7年度]

一連番号	路線名	区間		区間延長 (km)	調査単位 区間番号 (R3センサ)
		起点	終点		
7	境杉戸線	境杉戸線	下吉羽幸手線	2.0	40820
11	松伏春日部関宿線	惣新田春日部線	境杉戸線	3.8	41530
28	幸手停車場線	—	さいたま幸手線	0.3	64310
3路線		3区間		6.1	

[令和8年度]

一連番号	路線名	区間		区間延長 (km)	調査単位 区間番号 (R3センサ)
		起点	終点		
5	一般国道468号(圏央道)	久喜市・幸手市 境	惣新田幸手線	2.2	24100
6	一般国道468号(圏央道)	惣新田幸手線	一般国道468号(圏央道)	3.6	24110
27	惣新田幸手線	一般国道468号(圏央道)	並塚幸手線	1.8	64060
2路線		3区間		7.6	

[令和9年度]

一連番号	路線名	区間		区間延長 (km)	調査単位 区間番号 (R3センサ)
		起点	終点		
3	一般国道4号	杉戸町・幸手市 境	幸手境線	3.7	10090
4	一般国道4号	幸手境線	幸手市・久喜市 境	2.9	10100
24	下吉羽幸手線	幸手市道	一般国道4号	3.4	63940
2路線		3区間		10.0	

[令和10年度]

一連番号	路線名	区間		区間延長 (km)	調査単位 区間番号 (R3センサ)
		起点	終点		
13	さいたま幸手線	杉戸町・幸手市 境	幸手久喜線	2.2	42250
14	さいたま幸手線	幸手久喜線	一般国道4号	1.4	42260
17	幸手境線	一般国道4号	幸手境線	0.8	62500
2路線		3区間		4.4	

[令和11年度]

一連番号	路線名	区間		区間延長 (km)	調査単位 区間番号 (R3センサ)
		起点	終点		
16	幸手久喜線	さいたま幸手線	幸手市・久喜市 境	1.0	60930
19	阿佐間幸手線	久喜市・幸手市 境	加須幸手線	0.4	63100
29	幸手停車場線	さいたま幸手線	一般国道4号	0.4	64320
3路線		3区間		1.8	

注1. 実測区間は各年度1区間とする。なお実測、準用区間は市と協議の上で決定するものとする。

注2. 上記対象路線の内容は、令和3年度道路交通センサスより参照した。

注3. 道路交通センサスが更新された場合は、5ヶ年実施計画を見直すものとする。