

令和 6 年度 八街市自動車騒音常時監視業務

報告書

令和 7 年 3 月

有限会社日本交通流動リサーチ

目 次

1. 業務概要	1
1.1 件名	1
1.2 目的	1
1.3 概要	1
1.4 履行期間	1
1.5 準拠する法令等	2
1.6 調査機関	2
2. 業務内容	3
2.1 業務フロー（面的評価）	3
2.2 資料調査	4
2.3 調査	5
2.4 システム設定	7
3. 法令	10
3.1 騒音に係る環境基準	10
3.2 騒音規制法に基づく自動車騒音の限度	11
4. 騒音、交通量調査結果	12
4.1 騒音調査	12
4.2 交通量・車速度	13
5. 騒音に係る環境基準の地域評価結果（面的評価結果）	14
5.1 環境基準の達成状況（全体評価：過年度を含む）	14
5.2 環境基準の達成状況（全体評価：本年度対象区間）	15
5.3 環境基準の達成状況（道路種類別評価：過年度を含む）	16
5.4 環境基準の達成状況（路線別評価：過年度を含む）	17
6. 成果品	19

資料編

- (1) 令和 6 年度自動車騒音常時監視結果報告
 - ・ 報告様式（様式 1-1～様式 3-2）
 - ・ 位置図（騒音測定地点・評価区間）
 - ・ 詳細図（騒音測定地点の平面図・横断図）
 - ・ 令和 7 年度年度実施計画（案）
- (2) 環境基準達成状況の評価区間別一括評価
- (3) 測定結果一覧
 - ・ 観測時間別騒音レベル（1 時間値）
 - ・ 観測時間別騒音レベル（10 分間値 除外音の処理結果を含む）
 - ・ 背後地騒音測定結果
- (4) 計量証明書
- (5) 現地写真集

1. 業務概要

1.1 件名

令和 6 年度八街市自動車騒音常時監視業務

1.2 目的

本業務は、八街市内における自動車騒音の状況について、騒音規制法第 18 条第 1 項の規定に基づき、環境省が配布する面的評価支援システムを使用して常時監視を実施するものである。

1.3 概要

八街市内の自動車交通騒音の監視地域である幹線交通を担う道路に面する地域のうち、住居等が存在する区域について、表 1-1 の評価対象路線を調査し、自動車交通騒音の影響がおおむね一定と見なせる範囲を評価区間として分割し、それぞれの評価区間について面的評価を実施した。

表 1-1 評価対象路線

No.	路線番号	路線名	調査単位 区間番号	調査内容			発生強度の 把握方法
				道路交通騒音	背後地騒音	交通量・速度	
1	22	千葉八街横芝線	40640-1	○	○	○	1
2	43	八街三里塚線	41280-1	○	○	○	1
3	45	八日市場八街線	41440-2	○	○	○	1

1.4 履行期間

自) 2024 年 11 月 20 日

至) 2025 年 3 月 25 日

1.5 準拠する法令等

本業務は、本委託仕様書によるほか、以下の関係法令等に基づいて行うものとした。

- (1) 環境基本法（平成 5 年 11 月 19 日法律第 91 号）
- (2) 騒音規制法（昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号）
- (3) 騒音に係る環境基準について（平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号）
- (4) 「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 日付け環水大自発 110914001 号環境省水・大気環境局長通知）
- (5) 「自動車騒音常時監視マニュアル」（平成 27 年 10 月 環境省）
- (6) その他関係法令等

1.6 調査機関

有限会社日本交通流動リサーチ 千葉事務所

2. 業務内容

2.1 業務フロー（面的評価）

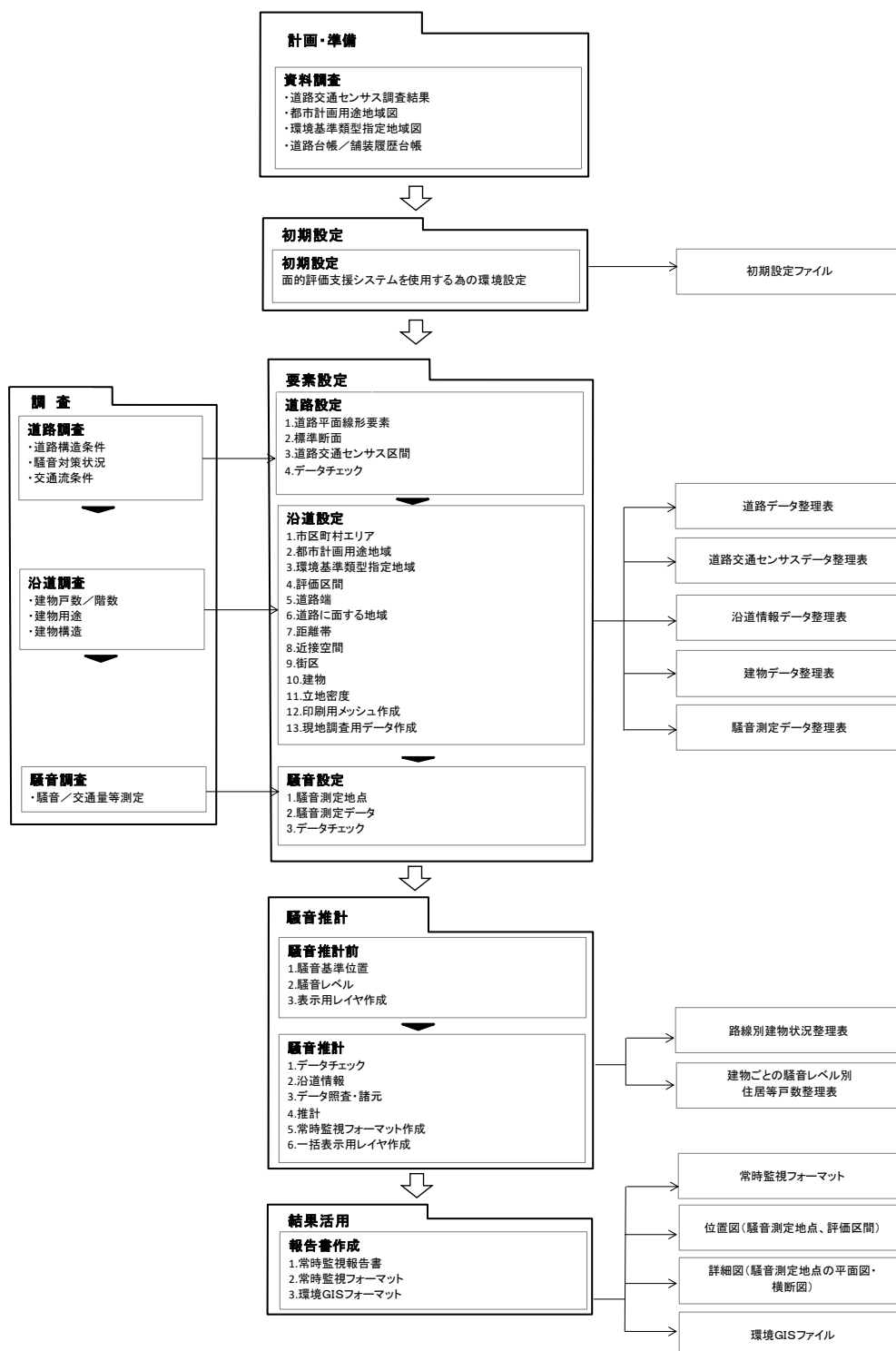


図 2-1 業務フロー

2.2 資料調査

自動車騒音常時監視及び自動車騒音調査に必要な資料（表 2-1 参照）を収集し、帳票に整理した。

表 2-1 関係資料一覧

資料名	発行・出版社	備 考
令和 3 年度道路交通センサス調査報告書	国土交通省	交通量の把握に使用
都市計画図	自治体	評価地域の区分に使用
類型指定図及び自治体告示	自治体	類型指定地域の区分に使用
騒音に係る環境基準の評価マニュアル (道路に面する地域編)	環境省	調査の考え方に使用

2.3 調査

1) 道路調査

八街市内の評価対象路線について、道路構造条件、騒音対策状況、交通流条件等を調査してとりまとめ、評価対象路線を条件毎に分割し評価区間を設定した。評価区間の設定状況を表 2-2 示す。

表 2-2 評価区間の設定状況

路線名	評価区間 番 号	始点	終点	評価 区間 延長 (km) ※	車 線 数	道 路 構 造	遮 音 壁 等 の 有 無	装 低 の 騒 有 音 無 舗	把 発 握 生 の 強 度 方 法 の	備考
千葉八街横芝線	40640-1	八街市八街い1-171付近	八街市八街ほ316-18付近	6.8	2	平面	無	無	1	
八街三里塚線	41280-1	八街市八街に62付近	八街市八街に322付近	2.4	2	平面	無	無	1	
八日市場八街線	41440-2	八街市八街に318付近	八街市八街に251付近	1.7	2	平面	無	無	1	

※ 評価区間延長は、面的評価支援システムによる距離のため、センサスの延長と異なる場合があります。

■ 発生強度の把握の方法

- 1：沿道騒音レベルの実測による方法
- 2：他の評価区間における騒音測定結果を準用する方法
- 3：自動車交通量及び速度の実測結果により、推計する方法
- 4：交通量が僅少の事由により、環境基準値以下と決定する方法

2) 沿道調査

評価対象路線（表 1-1 参照）について、騒音に係る環境基準の類型、都市計画用途地域及び、街区ごとの地表面種類等を調査して取りまとめ、システムに入力した。

また、建物情報設定後に住宅地図に不足する集合住宅の情報（住居戸数、建物階数）について確認し、建物情報を追加した。

3) 騒音、交通量調査

「道路に面する地域」について、表 2-2 に示す「発生強度の把握の方法 1：沿道騒音レベルの実測による方法とした区間」のうち代表する地点の道路交通騒音、背後地騒音、交通量、走行速度を測定し、集計結果をシステムに入力した。

a. 測定項目

① 道路交通騒音

- ・等価騒音レベル：昼間 ($L_{Aeq, 16h}$)、夜間 ($L_{Aeq, 8h}$)
- ・時間率騒音レベル： $(L_{A5}/L_{A10}/L_{A50}/L_{A90}/L_{A95})$
- ・最大値 L_{Amax}

② 背後地騒音

- ・等価騒音レベル：昼間 ($L_{Aeq, 10min}$)、夜間 (L_{Aeq})
- ・時間率騒音レベル： $(L_{A5}/L_{A10}/L_{A50}/L_{A90}/L_{A95})$
- ・最大値 L_{Amax}

③ 交通量・平均走行速度

- ・交通量：上下車線別・車種別（大型車Ⅰ、大型車Ⅱ、小型車、二輪車）
- ・平均走行速度：上下車線別・車種別（大型車・小型車）

表 2-3 車種分類

車種分類	分類番号の頭 1 文字
大型車Ⅰ	1, 2, 8, 9, 0(車両前部上部に速度表示灯)
大型車Ⅱ	1, 2
小型車	大型車、二輪車以外の自動車
二輪車	二輪自動車、原動機付自転車

※ 分類番号8, 9の特殊自動車は、実態により区分した

b. 測定方法

① 騒音調査

道路近傍における騒音の測定は、JIS Z 8731 及び常時監視マニュアルに準じ、原則道路敷地境界位置で、積分型騒音計を用いて 24 時間連続測定を行った。

背後地における騒音の測定は、道路境界から 50m 程度離れた位置で、積分型騒音計を用いて 10 分間の騒音レベルを測定した。なお、測定の回数は昼間・夜間の時間帯のうち各 2 観測時間について測定した。使用した測定機器及び測定条件を表 2-4 に示す。

表 2-4 使用測定機器及び測定条件

機器名称	メーカー名	型式	測 定 条 件
普通騒音計	リオン(株)	NL-42	測 定 範 囲 : 25~138dB
			周波数重み特性: A 特性
			時間重み特性: FAST
			マイク高さ: 原則1.5m
			防風スクリーン使用
			測定間隔: 100ms毎の瞬時値

② 交通量・車速度

交通量は、背後地における騒音調査と同期して、昼間、夜間の観測時間帯のうち、各 2 観測時間について 10 分間の上下車線別・車種別の通過台数をマニュアル・カウンターで測定した。

平均走行速度は、交通量測定と同一地点において、昼間・夜間の観測時間帯に上下車線別・車種別に 10 台程度のサンプル測定により、一定区間距離を走行する通過時間を測定した。

c. 調査日時

調査日時は、表 2-5 に示す日時で行った。

表 2-5 測定地点

No.	路線名	調査単位 区間番号	調査日時
1	千葉八街横芝線	40640-1	令和7年2月3日(月)6:00 ～令和7年2月4日(火)6:00
2	八街三里塚線	41280-1	
3	八日市場八街線	41440-2	

d. 調査地点

調査地点の詳細は、表 2-6 及び図 2-2、図 2-3 に示すとおりである。

表 2-6 調査地点一覧

No.	路線名	調査単位 区間番号	調査地点住所
1	千葉八街横芝線	40640-1	八街市八街
2	八街三里塚線	41280-1	八街市朝日
3	八日市場八街線	41440-2	八街市八街

2.4 システム設定

1) 初期設定

面的評価支援システムを使用する為に使用者の登録、評価基準、各種オブジェクトの表示色、範囲等の初期設定をした。

2) 要素設定

本年度の評価対象路線に対し、各種の要素設定（道路設定、沿道設定、騒音設定）を行った。

(※要素設定の詳細は、図 2-1 業務フロー参照)



(国土地理院地図タイルに調査地点等を追記して掲載)

図 2-2 調査地点位置図



(国土地理院地図タイルに調査地点等を追記して掲載)

図 2-3 調査地点位置図

3. 法令

騒音に係る環境基準、騒音規制法に基づく自動車騒音の限度を以下に示す。

3.1 騒音に係る環境基準

環境基本法第16条第1項の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準（以下「環境基準」という。）は、別に定めるところによるほか、次のとおりとする。

地域の類型	基準値	
	昼間	夜間
A A	50デシベル以下	40デシベル以下
A 及び B	55デシベル以下	45デシベル以下
C	60デシベル以下	50デシベル以下

時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。

A Aを当てはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域とする。

Aを当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。

Bを当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。

Cを当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。

ただし、次表に掲げる地域に該当する地域（以下「道路に面する地域」という。）については、上表によらず次表の基準値を欄に掲げる通りとする。

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
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	60デシベル以下	55デシベル以下
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	65デシベル以下	60デシベル以下

備考 車線とは、1縦列の自動車が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。この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下
備考 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は、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。	

「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとする。

- ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15メートル
- ・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20メートル

3.2 騒音規制法に基づく自動車騒音の限度

騒音規制法（昭和 43 年法律第 98 号）第 17 条第 1 項の規定に基づき、騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める命令（昭和 46 年総理府厚生省令第 3 号）

	区域の区分	時間の区分	
		昼間	夜間
1	a 区域及び b 区域のうち一車線を有する道路に面する区域	6 5 デシベル	5 5 デシベル
2	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	7 0 デシベル	6 5 デシベル
3	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	7 5 デシベル	7 0 デシベル

備考

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

1 a 区域 専ら住居の用に供される区域

2 b 区域 主として住居の用に供される区域

3 c 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

【幹線交通を担う道路に近接する区域に係る限度の特例】

前表に掲げる区域のうち幹線交通を担う道路に近接する区域（二車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 1 5 メートル、二車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 2 0 メートルまでの範囲をいう。）に係る限度は、規定にかかわらず、昼間においては 7 5 デシベル、夜間においては 7 0 デシベルとする。

4. 騒音、交通量調査結果

4.1 騒音調査

道路交通騒音測定結果を表 4-1 に、背後地騒音測定結果を表 4-2 に示す。

表 4-1 道路交通騒音測定結果

No.	路線名	評価区 間番 号	等価騒音 レベル		環境基準※1				要請限度（参考）※2			
					環境基準		適合状況 ○：適 合 ×：不適合		要請限度		適合状況 ○：適 合 ×：不適合	
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
1	千葉八街横芝線	40640-1	68	64	70	65	○	○	75	70	○	○
2	八街三里塚線	41280-1	70	65			○	○			○	○
3	八日市場八街線	41440-2	67	61			○	○			○	○

※1 環境基準は「幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（特例）」とした。

※2 要請限度は「幹線交通を担う道路に近接する区域に係る要請限度（特例）」とした。

表 4-2 背後地騒音測定結果

No.	路線名	評価区 間番 号	背後地騒音レベルLA95	
			昼間	夜間
1	千葉八街横芝線	40640-1	36	32
2	八街三里塚線	41280-1	37	34
3	八日市場八街線	41440-2	45	36

※ 表中の背後地騒音レベル（LA95）は、面的評価支援システムの残留騒音として設定した。

4.2 交通量・車速度

交通量及び車速度の調査結果を表 4-3 に示す。

表 4-3 交通量及び車速度測定結果

調査地点：№1
路 線 名：千葉八街横芝線
評価区間番号：40640-1

時間 区分	時間	実測時間内交通量（台/10分）																	平均走行速度 （km/h）		
		騒音測定側						騒音測定反対側						断面合計							
		大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 （%）	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 （%）	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 （%）	騒音 測定側	騒音 測定反対側
昼間	9:00～9:10	3	9	44	0	56	21.4	1	3	43	0	47	8.5	4	12	87	0	103	15.5	37.6	39.2
	15:00～15:10	1	9	57	1	68	14.9	3	5	39	2	49	17.0	4	14	96	3	117	15.8	38.4	37.8
夜間	22:00～22:10	0	1	15	0	16	6.3	0	0	17	0	17	0.0	0	1	32	0	33	3.0	42.6	38.7
	23:00～23:10	0	1	13	0	14	7.1	0	1	6	0	7	14.3	0	2	19	0	21	9.5	40.3	42.6

※大型車混入率は、（大型Ⅰ+大型Ⅱ）÷（大型Ⅰ+大型Ⅱ+小型）×100とした。

調査地点：№2
路 線 名：八街三里塚線
評価区間番号：41280-1

時間 区分	時間	実測時間内交通量（台/10分）																	平均走行速度 (km/h)		
		騒音測定側						騒音測定の反対側						断面合計							
		大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車混入率(%)	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車混入率(%)	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車混入率(%)	騒音測定側	騒音測定の反対側
昼間	9:00～9:10	1	7	25	0	33	24.2	1	7	23	0	31	25.8	2	14	48	0	64	25.0	35.9	38.2
	15:00～15:10	1	1	26	0	28	7.1	2	4	35	0	41	14.6	3	5	61	0	69	11.6	37.9	35.9
夜間	22:00～22:10	1	2	14	1	18	17.6	1	0	12	0	13	7.7	2	2	26	1	31	13.3	41.2	40.8
	23:00～23:10	0	0	9	0	9	0.0	0	0	10	0	10	0.0	0	0	19	0	19	0.0	40.7	41.7

※大型車混入率は、（大型Ⅰ+大型Ⅱ）÷（大型Ⅰ+大型Ⅱ+小型）×100とした。

調査地点：№3
路 線 名：八日市場八街線
評価区間番号：41440-2

時間 区分	時間	実測時間内交通量（台/10分）																		平均走行速度 (km/h)	
		騒音測定側						騒音測定の反対側						断面合計							
		大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 (%)	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 (%)	大型Ⅰ	大型Ⅱ	小型	二輪	計	大型車 混入率 (%)	騒音 測定側	騒音 測定の 反対側
昼間	9:00～9:10	1	4	14	0	19	26.3	0	1	3	0	4	25.0	1	5	17	0	23	26.1	37.9	39.4
	15:00～15:10	0	3	11	0	14	21.4	1	2	12	0	15	20.0	1	5	23	0	29	20.7	38.9	39.8
夜間	22:00～22:10	0	0	2	0	2	0.0	0	0	6	0	6	0.0	0	0	8	0	8	0.0	44.1	42.5
	23:00～23:10	0	0	4	0	4	0.0	0	0	3	0	3	0.0	0	0	7	0	7	0.0	42.7	39.6

※大型車混入率は、（大型Ⅰ+大型Ⅱ）÷（大型Ⅰ+大型Ⅱ+小型）×100とした。

5. 騒音に係る環境基準の地域評価結果（面的評価結果）

八街市内の評価対象区間における、道路に面する地域に立地している住居等を対象に自動車騒音の常時監視として面的評価を行った。

5.1 環境基準の達成状況（全体評価：過年度を含む）

過年度を含む全体評価について、全体(2,686戸)では昼夜とも基準値以下は2,594戸(96.6%)、昼のみ基準値以下は37戸(1.4%)、夜のみ基準値以下は2戸(0.1%)、昼夜とも基準値超過は53戸(2.0%)となった。次に近接空間(1,096戸)では昼夜とも基準値以下は1,010戸(92.2%)、昼のみ基準値以下は36戸(3.3%)、夜のみ基準値以下は0戸(0.0%)、昼夜とも基準値超過は50戸(4.6%)となった。また、次に非近接空間(1,590戸)では昼夜とも基準値以下は1,584戸(99.6%)、昼のみ基準値以下は1戸(0.1%)、夜のみ基準値以下は2戸(0.1%)、昼夜とも基準値超過は3戸(0.2%)となった。なお、評価戸数の合計は、評価区間の交差等により重複する建物の重複計上は含まない。

表 5-1 対象区間の面的評価結果（過年度を含む）

	昼夜とも基準値以下		昼のみ基準値以下		夜のみ基準値以下		昼夜とも基準値超過	
	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)
全戸数 (2,686戸)	2,594	96.6	37	1.4	2	0.1	53	2
近接空間 (1,096戸)	1,010	92.2	36	3.3	0	0	50	4.6
非近接空間 (1,590戸)	1,584	99.6	1	0.1	2	0.1	3	0.2

注) 各割合の合計は、端数処理の関係で100%にならない場合がある。

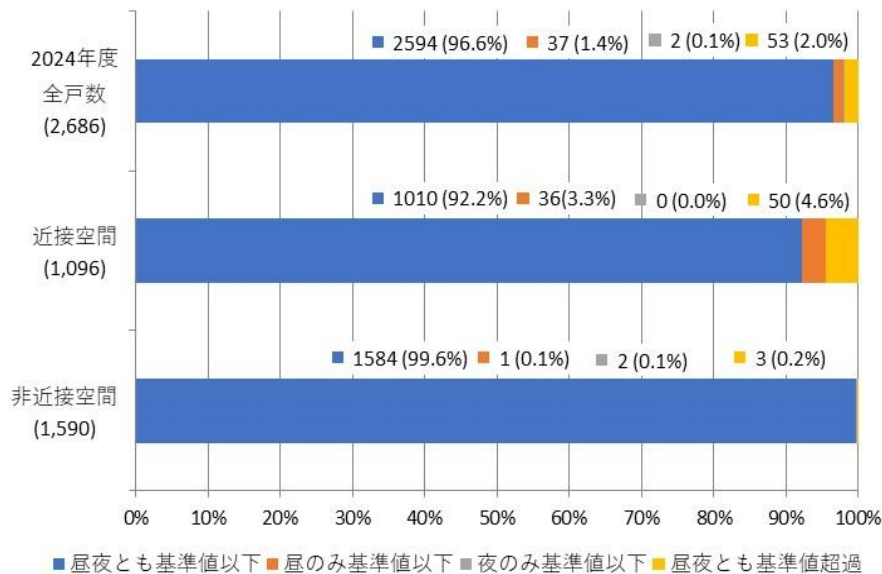


図 5-1 対象区間の面的評価結果（過年度を含む）

5.2 環境基準の達成状況（全体評価：本年度対象区間）

本年度対象区間の全体評価について、昼夜とも基準値以下は全体で 99.8%、近接空間で 100%、非近接空間で 99.7%となった。なお、評価戸数の合計は、評価区間の交差等により重複する建物の重複計上は含まない。

表 5-2 対象区間の面的評価結果（本年度対象区間）

	昼夜とも基準値以下		昼のみ基準値以下		夜のみ基準値以下		昼夜とも基準値超過	
	戸数	割合 (%)	戸数	割合 (%)	戸数	割合 (%)	戸数	割合 (%)
全戸数 (523戸)	522	99.8	1	0.2	0	0	0	0
近接空間 (187戸)	187	100	0	0	0	0	0	0
非近接空間 (336戸)	335	99.7	1	0.3	0	0	0	0



図 5-2 対象区間の面的評価結果（本年度対象区間）

5.3 環境基準の達成状況（道路種類別評価：過年度を含む）

過年度を含む道路種類別評価は、「一般国道」では、昼夜とも環境基準を達成した割合は86.1%、昼のみ基準値以下は5.6%、夜のみ基準値以下は0.0%、昼夜とも基準値超過は8.3%となった。「都道府県道」では、昼夜とも環境基準を達成した割合は99.5%、昼のみ基準値以下は0.0%、夜のみ基準値以下は0.1%、昼夜とも基準値超過は0.3%となった。なお、評価戸数の合計は、評価区間の交差等により重複する建物の重複計上を含む。

表 5-3 道路種類別の面的評価の結果

道路種別	面的評価結果(全体)					面的評価結果(近接空間)					面的評価結果(非近接空間)				
	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④
高速自動車国道															
都市高速道路															
一般国道	640 (100.0)	551 (86.1)	36 (5.6)	0 (0.0)	53 (8.3)	291 (100.0)	205 (70.4)	36 (12.4)	0 (0.0)	50 (17.2)	349 (100.0)	346 (99.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (0.9)
都道府県道	2,115 (100.0)	2,105 (99.5)	1 (0.0)	2 (0.1)	7 (0.3)	842 (100.0)	835 (99.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	7 (0.8)	1,273 (100.0)	1,270 (99.8)	1 (0.1)	2 (0.2)	0 (0.0)
4車線以上の市町村道															
その他の道路															
全体（住居等戸数）	2,755 (100.0)	2,656 (96.4)	37 (1.3)	2 (0.1)	60 (2.2)	1,133 (100.0)	1,040 (91.8)	36 (3.2)	0 (0.0)	57 (5.0)	1,622 (100.0)	1,616 (99.6)	1 (0.1)	2 (0.1)	3 (0.2)

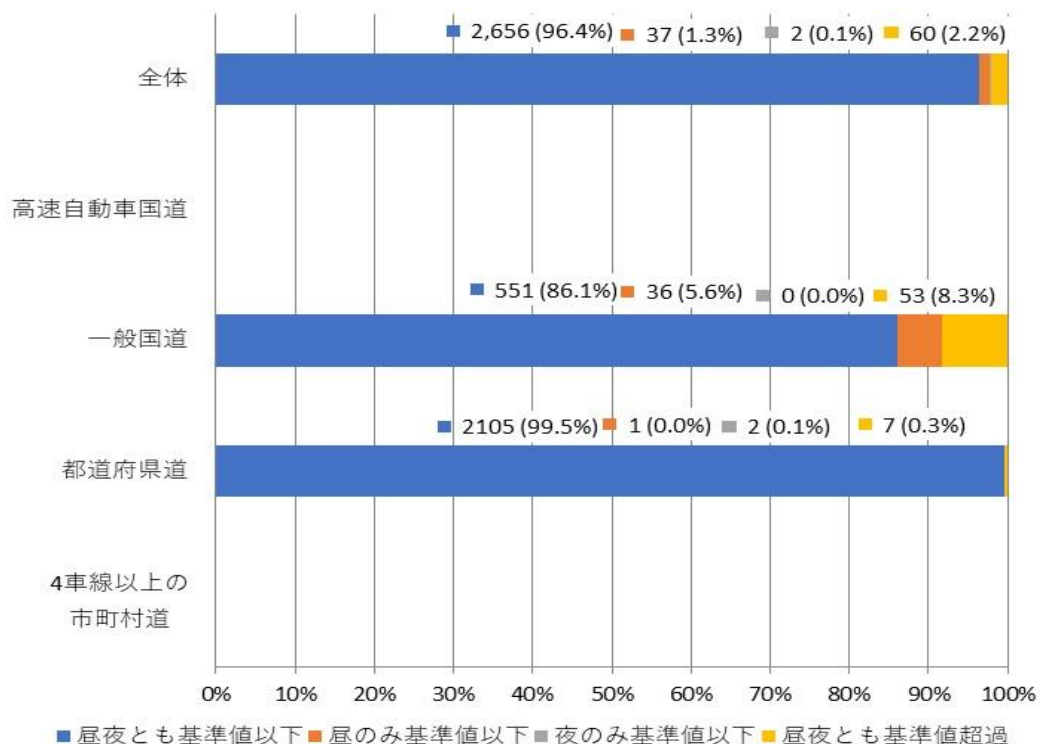


図 5-3 道路種類別の面的評価の結果

5.4 環境基準の達成状況（路線別評価：過年度を含む）

過年度を含む路線別評価において、昼夜とも環境基準を達成した割合の最も高い路線は、「一般国道 126 号（千葉東金道路）」の 100%の他 7 路線であり、最も低い路線は、「一般国道 409 号」の 84.1%であった。また、昼夜とも基準値以下の割合別にみると 90%台が「千葉八街横芝線」の 99.8%を含む 5 路線、80%台が「一般国道 409 号」の 84.1%であった。

表 5-4 路線別の面的評価結果

路 線 名	面的評価結果(全体)					面的評価結果(近接空間)					面的評価結果(非近接空間)				
	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④	住居等 戸数 ①+②+ ③+④	昼夜とも 基準値 以下 ①	昼のみ 基準値 以下 ②	夜のみ 基準値 以下 ③	昼夜とも 基準値 超過 ④
	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)	戸数 (割合%)
一般国道126号	86 (100.0)	85 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (1.2)	47 (100.0)	46 (97.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (2.1)	39 (100.0)	39 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
一般国道126号（千葉東金道路）	2 (100.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
一般国道409号	552 (100.0)	464 (84.1)	36 (6.5)	0 (0.0)	52 (9.4)	242 (100.0)	157 (64.9)	36 (14.9)	0 (0.0)	49 (20.2)	310 (100.0)	307 (99.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (1.0)
岩富山田台線	86 (100.0)	83 (96.5)	0 (0.0)	2 (2.3)	1 (1.2)	42 (100.0)	41 (97.6)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (2.4)	44 (100.0)	42 (95.5)	0 (0.0)	2 (4.5)	0 (0.0)
山田台大網白里線	15 (100.0)	15 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	7 (100.0)	7 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	8 (100.0)	8 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
神門八街線	195 (100.0)	195 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	76 (100.0)	76 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	119 (100.0)	119 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
成東酒々井線	465 (100.0)	465 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	172 (100.0)	172 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	293 (100.0)	293 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
千葉川上八街線	222 (100.0)	222 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	100 (100.0)	100 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	122 (100.0)	122 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
千葉八街横芝線	605 (100.0)	604 (99.8)	1 (0.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	232 (100.0)	231 (99.6)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.4)	373 (100.0)	372 (100.0)	1 (0.3)	0 (0.0)	0 (0.0)
東金山田台線	65 (100.0)	65 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	36 (100.0)	36 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	29 (100.0)	29 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
八街三里塚線	300 (100.0)	299 (99.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.3)	104 (100.0)	103 (99.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (1.0)	196 (100.0)	196 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
八街停車場線	28 (100.0)	28 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	11 (100.0)	11 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	17 (100.0)	17 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
八日市場八街線	57 (100.0)	57 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	19 (100.0)	19 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	38 (100.0)	38 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
富里酒々井線	77 (100.0)	73 (94.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (5.2)	43 (100.0)	39 (90.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (9.3)	34 (100.0)	34 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

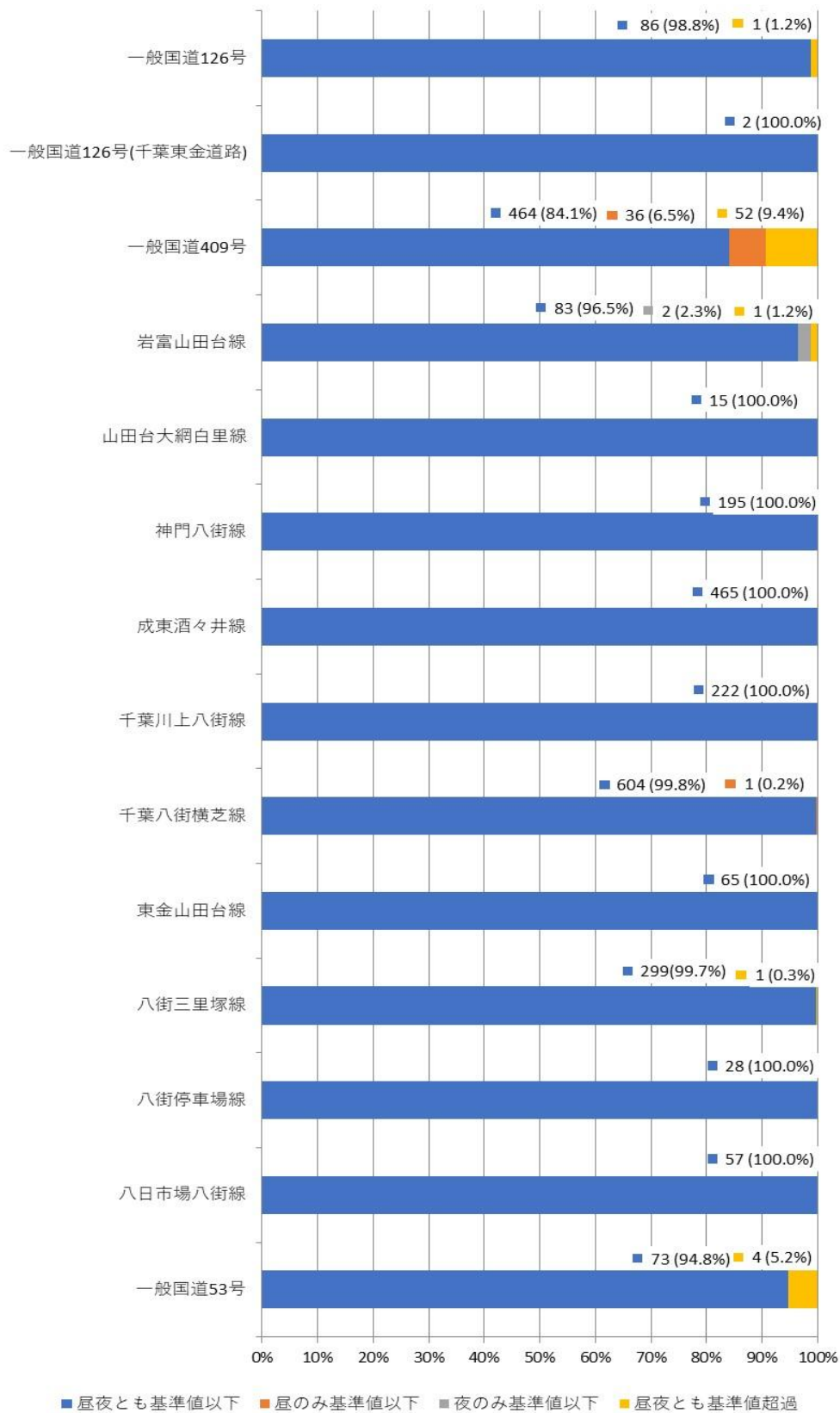


図 5-4 路線別の面的評価結果

6. 成果品

表 6-1 成果品一覧

名称	媒体	部数	備考
(1) 業務報告書	A4 紙	1 部	・ 環境省報告様式 (様式 1-1～様式 3-2) ・ 位置図 ・ 詳細図 ・ GIS データ ・ 実施計画 (案)
(2) 環境省報告様式	CD-ROM	一式	・ 環境省報告様式 (様式 1-1～様式 3-2) ・ 位置図 ・ 詳細図 ・ GIS データ ・ 実施計画 (案)
(3) システムデータ	CD-ROM	一式	・ MENTEKI_DATA 内全データ