

意見書で提出された主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方
(一般国道6号改築工事(牛久土浦バイパス))

○意見書の提出件数 1通

項目	番号	意見書の要旨	事業認定庁の見解
環境 (騒音)	1	牛久土浦バイパス(Ⅱ期区間)のつくば市菅間地区での遮音壁の高さについて、一律1.5mとするのではなく、本線と宅地の距離に応じ、距離が近い箇所については、遮音壁の高さを2m以上にすべきである。	本件事業が生活環境等に及ぼす影響については、都市計画手続において、平成3年7月に都市計画決定権者である茨城県知事が「環境影響評価の実施について」(昭和59年8月閣議決定)等に基づき、環境影響評価を実施している。その結果によると、自動車の走行に係る騒音については、環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されていることを確認している。 また、計画交通量の見直し及び上記の評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が令和5年10月に環境影響評価法(平成9年法律第81号)等に準じて任意で上記の評価の照査(フォローアップ)を実施したところ、自動車の走行に係る騒音については、一部の地点で環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されていることを確認している。なお、つくば市菅間地区の平面構造部と類似し近接する予測位置(つくば市池の台地区)において、1.5mの遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されていることを確認している。
	1-2	牛久土浦バイパス付近の他の住民も1.5メートルではなく2メートルの遮音壁を要望している。	
環境 (騒音)	1-3	環境基準値について、常総国道事務所は、幹線道路近接空間(官民境界から20m以内)を対象とした環境基準値(地域の類型関係なく、幹線道路近接空間は70dB以下、夜65dB以下)を採用しており、この基準値は、「特例中の特例」に該当する。	騒音に係る環境基準の適用においては、予測地点が第二種住居地域又は用途地域の指定のない地域であるため、B地域又はC地域に該当し、さらに本件事業区域の沿線は道路の完成により「道路に面する地域」に該当することとなり、その基準値は、昼間65dB以下・夜間60dB以下とされている。そして、道路端から20mの範囲については、「幹線道路を担う道路に近接する空間」に該当することとなり、その基準値は、昼間70dB以下・夜間65dB以下とされている。 騒音に係る環境基準(平成10年環境庁告示第64号)は、環境基本法(平成5年法律第91号)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であり、これに基づいた環境基準値を採用していることが確認している。

項目	番号	意見書の要旨	事業認定庁の見解
環境 (騒音)	1-4	環境基準値である70dBは、「騒音の評価手法等の在り方について」(中央環境審議会騒音振動部会・騒音評価手法専門委員会)によると、「この騒音レベル(Ldn＝72.4dB)では非常に不快であるとの回答確率は25%程度に達する」との記述があり、4人に1人は非常にうるさいと感じるレベルである。 また、70dBと60dBの音を体感する機会があり、体感したところ、ひどい騒音であり、高ストレスになるレベルと感じた。	騒音の評価手法等の在り方に関する中央環境審議会騒音振動部会騒音評価手法等専門委員会の報告(平成10年5月22日)では、道路に面する地域の環境基準の指針値のうち、幹線道路近接空間における指針値の特例として、「昼間70dB以下、夜間65dB以下とすることが適当である」とされているところ、「この騒音レベル(Ldn＝72.4dB)では、非常に不快であるとの回答確率は25%程度に達する」としているが、「幹線道路近接空間における居住実態にかんがみると、容認しうる範囲内にあると考えられる」とされており、70dBは環境基準値として適当であることが確認されることから、本件事業についても、この環境基準値を採用して騒音の予測評価をしていることは適切なものであると思料する。
環境 (騒音)	1-5	つくば市菅間地区のようにこれまで静かな場所で0dBだったのが急に70dBになるのとは、生活者のストレスの感じ方も全く異なる。	
環境 (騒音)	1-6	つくば市菅間地区では官民境界付近の家も見受けられ、遮音壁設置後の騒音予想値は、夜間・2階部分で環境基準である65dB以下を満たしていない箇所がある。また、官民境界から20m離れた箇所では、夜間・2階部分の騒音予測値は、環境基準60dBを僅かに下回るのみである。	自動車の走行に係る騒音の予測及び評価に当たっては、「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」(平成27年10月 環境省)に基づき、予測値の小数点以下第一位を四捨五入して整数化した騒音レベルを環境基準値と比較し評価している。そのため、つくば市菅間地区における予測結果について、「幹線道路を担う道路に近接する空間」のうち、夜間の地上4.0mの予測値は65.3dBであり、環境基準値の65dBを超過するが、上記マニュアルに基づき、小数点以下第一位を四捨五入して整数化した値で環境基準値と比較するため、環境基準を満足していることを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	事業認定庁の見解
環境 (騒音)	1-7	環境基準の前提としている居住実態は、住居が多数立地する地域での窓を閉めた生活を主に想定しているが、住宅が密集しておらず、主として窓を開けて生活している住宅が存するつくば市菅間地区の居住実態には則していない。	騒音に係る環境基準の適用においては、本件事業区域の沿線は、道路の完成により「道路に面する地域」に該当し、道路端から20mの範囲は「幹線道路を担う道路に近接する空間」に該当することとなり、その基準値は、昼間70dB以下・夜間65dB以下とされ、当該地域の居住実態に左右されるものではないと思料する。 なお、騒音の評価手法等の在り方に関する中央環境審議会から環境庁長官への答申(平成10年中環審第132号)では、「幹線道路近接空間における指針値の設定は幹線交通を担う道路に近接して住居等が多数立地する我が国の国土条件等を踏まえたものである」とされており、この答申に基づき、現在の騒音に係る環境基準(平成10年環境庁告示第64号)が定められている。 また、騒音の評価手法等の在り方に関する中央環境審議会騒音振動部会騒音評価手法等専門委員会の報告(平成10年5月22日)では、「我が国の風土、生活様式等のもとで、昼夜にわたって完全に窓を閉めた生活を前提とできない地域あるいは住居等もある考えられるが、昼間70dB、夜間65dBが確保されていれば、昼間において、ある程度窓を開けた状態でもかなりの程度の会話了解度が確保できると考えられる」とし、この騒音レベルについては、「幹線道路近接空間における居住実態にかんがみると、容認しうる範囲内にあると考えられる」とされており、環境基準値として適正なものであると思料する。
環境 (騒音)	1-8	同じ国道6号かつ近隣地域と比較すると、環境基準値は、つくば市菅間地区と同じで交通量の差も大きくないはずにもかかわらず、遮音壁の高さに違いがある。特に同じⅡ期区間の土浦地区での高さ3mの遮音壁との違いはなにか。	騒音の予測結果は、車両走行位置から予測地点までの距離、道路構造、高低差及び遮音壁の設置位置等により異なるものであり、環境基準を満足する遮音壁の高さは、予測地点までの距離による騒音の減衰効果及び法面による回折減音効果の影響があるため、予測地点の道路構造の違いなどにより異なるものであり、遮音壁の高さに違いが生じていると思料する。 なお、Ⅱ期区間の3.0mの遮音壁を設置することで環境基準を満足すると予測されている土浦市中村西根地区について、2.5mの遮音壁では環境基準を超過することを確認している。
環境 (騒音)	1-9	同じ吸音式で同程度の高さの遮音壁が設置されている場所で、遮音壁の効果を体感したが、防音効果を全く感じられなかった。	起業者が令和5年10月に環境影響評価法等に準じて任意で実施した照査によると、1.5mの遮音壁を設置することにより、騒音が2～10dB低減されることが予測結果から確認しており、十分な低減効果が生じるものであると思料する。
環境 (騒音)	1-10	高層遮音壁を設置した場合、8～12dBの低減効果が報告されている一方で、低層遮音壁では僅か1～2dBの低減効果しかないと報告されており、人の体感では差がほぼ感じられない。	

項目	番号	意見書の要旨	事業認定庁の見解
環境 (騒音)	1-11	遮音壁の高さを2m以上にして欲しいと要望してきたところ、常総国道事務所から環境基準を僅かにではなく、より下回る遮音壁を設置すると、過剰設備になり、会計検査院の指導対象となると説明を受けたが、過剰設備といっても当然程度があり、1.5mから2mの遮音壁に変更する程度であれば、その地域の特徴も考慮し、過剰設備には該当しないのではないかと。	起業者が令和5年10月に環境影響評価法等に準じて任意で実施した照査によると、自動車の走行に係る騒音については、一部の地点で環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されていることを確認している。環境影響評価1.5mの遮音壁を設置することにより環境基準値を満足できるにもかかわらず2m以上の遮音壁を採用する理由はないと思料する。
環境 (騒音)	1-12	道路完成後は、自動車騒音の要請限度が完成前に比べ5dBも上がることもあり、完成前の騒音予想値の正確性を要求したく、騒音予想値の試算については、複数社で実施することを要望する。	騒音予測値の試算については、道路環境影響評価の技術手法(令和2年度版)に基づき、日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル(ASJ RTN-Model)を用いている。当該予測モデルは、上記技術手法において、遮音壁の効果を予測する場合は、「その効果に関する知見が十分に蓄積されていると判断できる」とされていることから、予測の確実性は確保されていることを確認している。
環境 (騒音)	2	植樹による防音効果は認められているところ、騒音対策として、特に牛久土浦バイパス本線が宅地に近い箇所では植樹を希望する。	、植樹帯については、道路構造令第11条の4に、「第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。」と規定されている。本件事業は、第3種第1級の道路規格であり、設置する理由がないと判断されている。
環境 (動物)	3	牛久土浦バイパスで分断される田んぼが多くあるところ、本事業がカエルの生態系へ及ぼす影響については、調査しているのか。	本件事業が動植物に与える影響については、都市計画手続において、平成3年7月に都市計画決定権者である茨城県知事が「環境影響評価の実施について」(昭和59年8月閣議決定)等に基づき、環境影響評価を実施していることを確認している。 また、計画交通量の見直し及び上記の評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が令和5年10月に環境影響評価法(平成9年法律第81号)等に準じて任意で上記の評価の照査(フォローアップ)を実施している。 起業者の現地調査の結果によると、本件事業区間及びその周辺の土地において、5科7種の両生類(カエル)が確認され、そのうち、環境省レッドリスト等に掲載されている学術上又は希少性等の観点から重要な種は、2科2種の両生類(カエル)が確認されているが、いずれも周辺に同様の生息環境が存在することなどから、本件事業が与える影響は小さいと予測されていることを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	事業認定庁の見解
事業計画	4	機能補償道路にかかることになる農業用倉庫は、平成23年につくば市に牛久土浦バイパスがかからないことを確認した上で、建築したものである。機能補償道路に通ずることになる土地は、もう一方の側の機能補償道路から出入りが可能であり、農業用倉庫を壊してまで機能補償道路を設置する公共性はない。	機能補償道路の一部である本件箇所は、本件事業の施行により必要を生じた法第3条各号のいずれかに該当するものに関する事業ではないことから、本件土地収用法の手續に關与するものではない。
事業計画	5	Ⅱ期区間が完成されるとⅢ期区間が完成されるまでの間、県道谷田部牛久線の交通量が増えることが予想される。県道谷田部牛久線は、車道、歩道ともに狭く、小学校の通学路にもなっているところ、交通量が増えた場合、安全性に問題があり、対策が必要である。	本件事業の供用後に本件事業を起因として県道谷田部牛久線の交通量が増加し、道路利用者の安全性に影響を及ぼすような場合は、道路管理者である茨城県を含む関係自治体と安全対策について調整を行う方針であることを確認している。
事業計画	6	本線を農林水産省畜産試験場側に数mずらすだけでも、移転を回避できた住家が複数あり、用地にかかる費用削減、道路の騒音改善の側面から、国有地をさらに有効活用するような道路設計に調整することはできないのか。	本件事業のルートは、既存の公共施設及び既存集落を極力避け、周辺の土地利用への影響を極力抑えるルートとなっていること、都市計画法に従い、地元説明会の開催、都市計画案の公告縦覧、住民等からの意見書提出等の手續を経て、平成6年4月に都市計画決定され、令和2年10月に変更決定されたルート等と基本的内容について整合していることなどから、合理的であると判断する。 なお、Ⅱ期区間に隣接するⅢ期区間については、令和4年2月15日付けで事業承認されていることを確認している。