

域を除く。)及び相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域(以下「D地域」という。)とすることが適当である。

### ② 幹線交通を担う道路に近接する空間(以下「幹線道路近接空間」という。)における特例の必要性

幹線道路近接空間については、その騒音実態、居住実態等の実情にかんがみれば、道路に面する地域の類型区分に応じた環境基準の指針値を一律に適用することは適当でなく、別途固有の環境基準の指針値を設定して総合的な対策の目標とする必要があると考えられる。

すなわち、欧米諸国と比較して狭隘な国土に高密度の人口集積がある我が国の国土条件の下においては、土地利用形態による類型区分にかかわらず道路交通や地域の状況によっては屋外の騒音低減対策には物理的あるいは技術的な制約があることに加え、現実に幹線道路近接空間において居住実態があり、行政としてはその生活環境を適切に保全することが必要であるため、幹線道路近接空間について、その特別な条件を前提とした上で、道路に面する地域の屋内指針を満たすことができる範囲内で固有の目標を環境基準の指針値の特例として定め、これによって幹線道路近接空間の特別な条件に対応した具体的な施策の推進を促すこととすることが適当である。

この場合、幹線交通を担う道路の範囲は、道路網の骨格を成す道路が該当するように定めること、また、幹線道路近接空間の範囲は道路端からの距離により定めることとし、具体的な距離は、騒音の減衰特性、家屋の立地状況等を勘案して定めることが適当である。

### ③ 幹線道路近接空間における指針値の特例

幹線道路近接空間の指針値の特例については、その居住実態等を踏まえ、窓を閉めた屋内において騒音影響に関する屋内指針が確保されるよう屋外の指針値を導出することとする。この場合、昼間70dB以下、夜間65dB以下とすることが考えられ、このレベルが確保されていれば、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こと、不快感等に関する知見に照らしても容認しうる範囲内にあると考えられること等から、住居全体としては生活環境を適切に保全することができるものと考えられる。また、このレベルは土地利用形態による類型区分にかかわらず設定するものであるが、結果として、幹線道路近接空間全体として現行の環境基準値と同等の範囲内であると考えられる。

幹線道路近接空間に存する住居等(以下「幹線道路近接住居等」という。)については、主として窓を閉めた生活が営まれている場合には、必要な防音性能を確保することにより屋外で環境基準の指針値が達成された場合と実質的に同等の生活環境を保全することができると考えられる。

幹線道路近接空間においては、地域の状況によっては屋外の騒音低減対策のみでは早期に十分な改善を図ることが困難であると考えられることから、地域の実情に応じて屋外騒音の低減のための諸対策と併せて防音性能の向上を含む沿道対策の推進を促すことが必要である。環境基準は原則として屋外の騒音レベルについて設定されるものであり、屋内の指針値は環境基準とは別の対策目標として位置付けることが適当ではないかという考え方もあるが、環境基準は屋外の騒音レベルで示すことを原則としつつも、幹線道路近接空間については、その特別な条件にかんがみ

建物の防音性能の向上等の沿道対策の推進も視野に入れた対策の目標として環境基準を機能させるため、その指針値の特例の中で屋内の指針値を位置付けることが適当である。

このため、騒音の影響を受けやすい面の屋内において主として窓を閉めた生活が営まれていると認められる住居等については、幹線道路近接空間における指針値の特例として設定した屋外の指針値に代わるものとして、屋内へ透過する騒音（以下、単に「透過する騒音」という。）に係る指針値を設定し、これを適用することができるものとするが適当である。

透過する騒音に係る指針値は、以上の趣旨で導入するものであり、生活環境の保全を図る観点からその適切な運用を図る必要がある。

(3) 道路に面する地域の環境基準の指針値

3. に示した地域補正等の考え方及び(2)を踏まえ検討した結果、道路に面する地域の環境基準の指針値を表3のとおりとすることが適当である。

表 3 道路に面する地域の環境基準の指針値

	昼 間	夜 間
専ら住居の用に供される地域（C地域）	60 dB以下	55 dB以下
主として住居の用に供される地域（C地域を除く）及び相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域（D地域）	65 dB以下	60 dB以下

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、道路に面する地域の指針値の特例として上表にかかわらず次表の指針値のとおりである。

幹線交通を担う道路に近接する空間	昼 間	夜 間
	70 dB以下	65 dB以下

騒音の影響を受けやすい面において、主として窓を閉めた生活が営まれていると認められる場合については、透過する騒音に係る指針値（屋内へ透過する騒音が昼間45 dB以下、夜間40 dB以下であることをいう。）によることができる。

## 6. 環境基準の指針値の達成期間等

### (1) 一般地域の環境基準の指針値の達成期間

一般地域においては現行環境基準と同様に、環境基準設定後直ちに達成又は維持されるよう努めるものとするのが適当である。

### (2) 道路に面する地域の環境基準の指針値の達成期間

新たに設置する道路においては、道路に面する地域の環境基準の指針値が供用後直ちに達成されるよう努めることとするのが適当である。

既設道路においては、環境基準の指針値を現に下回っている場合にはこれを維持し、現に超過している場合には、関係行政機関及び関係地方公共団体の協力のもとに、自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策、沿道対策等を総合的に講ずることにより10年を目途として達成されるよう努めるものとするのが適当である。また、幹線交通を担う道路に面する地域であって、交通量が多くその達成が著しく困難なものにおいては、対策技術の大幅な進歩、都市構造の変革等と相俟って、10年を超えて可及的速やかに達成されるよう努めるものとするのが適当である。

### (3) 幹線交通を担う道路の著しい騒音が直接到達する住居等の達成評価（非近接空間向け）

幹線道路近接住居等に準ずるものとして、幹線道路近接空間の背後のC地域又はD地域に立地している中高層の集合住宅などで、その中高層部に生活の中心があり、そこへ道路からの著しい騒音が直接到達している場合、騒音レベルとしては幹線道路近接住居等ほどではないにせよ、広い範囲から騒音が到達するため、屋外騒音を低下させることが困難である場合が多い。

したがって、このような住居等において、騒音の影響を受けやすい面において主として窓を閉めた生活が営まれていると認められる場合にあつては、建物の防音対策の推進を促す見地からも、その屋内で透過する騒音に係る指針値を満たす場合には、環境基準を達成しているとみなすことが適当である。

このような達成評価は、以上の趣旨で行うものであり、生活環境の保全を図る観点からその適切な運用を図る必要がある。

### (4) 幹線道路近接空間における騒音対策の総合的推進

幹線道路近接空間に立地する住居等において、騒音の影響を受けやすい面の屋内において主として窓を閉めた生活が営まれていると認められる場合には、屋内へ透過する騒音に係る指針値によることができることとするものであるが、地域の実情等に応じて、自動車単体対策、道路構造対策及び交通流対策による屋外騒音の低減対策と建物の防音性能の向上を含む沿道対策を適切に組み合わせることにより環境基準の達成に努める必要がある。

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が、幹線交通を担う道路に面して大規模な再開発を行おうと

する場合等において可能な場合には当該道路の沿道に非住居系の土地利用を誘導するよう努めることが適当である。また、住居立地が避けられない場合においては、一定の防音性能の確保を求めていくことが必要である。

さらに、幹線交通を担う道路の新設に当たっては、道路計画において騒音低減のための可能な限りの配慮を行うとともに、周辺の土地利用状況を踏まえつつ、沿道における非住居系の土地利用への誘導や建物の防音性能の確保等の沿道対策を道路計画と一体的に計画していくよう努める必要がある。

#### (5) 高騒音地域における対策の優先的実施

平成7年3月の中央環境審議会答申において、「21世紀初頭までに道路に面する住宅等における騒音を夜間に概ね要請限度以下、その背後の沿道地域における騒音を夜間に概ね環境基準以下に抑える」ことが当面の目標とされており、各地域レベルの対策協議もこの方向で進行中である。

したがって、対策の継続性の観点から、夜間の現行要請限度を総合した値として、夜間等価騒音レベル73dBを目安として、これを超える地域における騒音対策を優先的に実施するものとするのが適当である。

### 7. 今後展開するべき施策

#### (1) 道路に面する地域について今後展開するべき施策

平成7年3月の中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（総合的施策）」及びその後の社会情勢の推移等を踏まえ、道路交通騒音対策を強力に推進するとともに、新たな環境基準の達成を図るために、特に以下の施策を早急に展開する必要がある。

##### ア) 自動車単体対策の促進と低騒音な自動車の普及

平成4年中央公害対策審議会中間答申及び平成7年中央環境審議会答申において示された自動車単体に係る騒音の許容限度設定目標値の早期達成に努めるとともに、更なる自動車単体の騒音低減に努める必要がある。

また、従来型の自動車に比較して低騒音な電気自動車、CNG車等の低公害車の大量普及を促進する必要がある。

##### イ) 高騒音地域にプライオリティを置いた対策の段階的かつ計画的な実施

騒音の状況が深刻な地域における関係機関の対策協議を一層促進し、高騒音地域の解消を図り、次いで環境基準の達成を目指して、総合的かつ計画的な対策推進を図るための枠組みを強化する必要がある。

なお、一般国道43号及び阪神高速道路（県道高速神戸西宮線及び県道高速大阪西宮線）に係る訴訟における最高裁判決は、個別の事案における民事賠償責任について、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の持つ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間に採ら

れた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察した結果示された判断であると考えられ、全国的には本報告に示す環境基準の指針値を対策の目標として、その達成に向けて施策の段階的かつ計画的な実施が必要である。

#### ウ) 沿道対策の推進強化

欧米諸国の対策の考え方を参考として、道路沿道への住居立地に当たっては、地域の特性に応じて、その構造を防音性能が高く、騒音の影響を受けにくいものとするよう普及啓発を行うことが必要である。また、道路の新設に当たっては、沿道対策を一体的かつ計画的に推進していくことに努める必要がある。

また、我が国の沿道対策に関する代表的な制度としては「幹線道路の沿道の整備に関する法律」があり、今後とも道路交通騒音が深刻な地域での対策手段として、その充実と適用拡大を図るべきであるが、さらに、幹線道路近接住居等の屋内へ透過する騒音に係る指針値等に対応して、既設住居については防音工事助成の抜本的な拡充を図るとともに、沿道耐騒音化対策のための規制や助成のスキームを整備すべきである。

さらに、上記の施策のための基本的条件として、敷地の騒音状況に関する情報提供や住宅の防音性能を入居者に対して明示させる方策等を確立するべきである。

#### エ) 新環境基準に対応したモニタリング体制の確立

道路に面する地域の環境基準について示した道路交通騒音の基準超過戸数等による評価を実施するに当たっては、騒音レベルの推計方法の開発や沿道土地利用に関する各種データベースの整備等多くの課題があるが、国と地方公共団体の緊密な連携の下に、早急にモニタリングのための体制整備を図る必要がある。このため、地方公共団体における適切なモニタリングの実施のための支援措置を講じるとともに、的確で効率的なモニタリングを行うための技術開発を促進する必要がある。

### (2) その他の騒音対策等

#### ① 道路交通以外に起因する騒音の対策

法に基づく現行の規制を適切に実施するとともに、技術開発の促進、移転に対する支援等の土地利用対策等を進めることが必要である。また、近隣騒音を防止するため、普及啓発等の対策を進める必要がある。

#### ② 科学的知見の充実

環境基準の指針値は、現時点で得られる科学的知見に基づいて設定されたものであるが、常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされるべき性格のものである。このためには、騒音の睡眠への影響、騒音に対する住民反応等に関し、特に我が国の実態に基づく知見の充実に努めることが必要である。

## むすび

以上に示した新たな環境基準の検討結果においては、騒音の評価手法について等価騒音レベルに変更するとともに、個別の住居等の騒音レベルによる評価を基本とすることとしており、これにより、騒音のより適切な評価が可能となるとともに、環境基準が生活環境保全の目標としてより効果的に機能を果たすことが可能となる。

また、環境基準の指針値については、騒音影響に関する等価騒音レベルによる新たな科学的知見等に基づいて導いたものであるが、一般地域及び道路に面する地域ともに現行の環境基準値に比べ全体として強化されたものとなっている。

幹線道路近接空間における指針値の特例は、我が国の国土条件、自動車交通の状況等の下で、このような空間に現実に住居等が多数立地し、また、対策面での制約等があることを踏まえ、その生活環境を適切に保全するために設けたものであるが、これは、環境基準の対策の目標としての性格を重視し、効果的な沿道対策等を促すものとするのが重要と判断したものである。

政府は、以上のような趣旨を踏まえ、その適切な運用を図りつつ、環境基準の達成に向けて、制度的枠組みの拡充を含め総合的な騒音対策の推進に取り組むべきである。