

リニア中央新幹線の騒音に係る環境基準の類型の当てはめ方針(案)に対するパブリック・コメント(書面)結果及び住民説明会発言の概要

環境生活部環境管理課

1 類型の当てはめ方針(案)に関する意見

NO	意見	意見に対する県の考え方
1	阿木川の東側の半地下となる区間にも環境基準を適用すべき。	JR東海は、環境影響評価書において、恵那市内の阿木川右岸などの土被りが小さいもしくは無いトンネル区間について、一定の厚みを持った覆工コンクリートで覆われるため、防音防災フードと同等以上の防音効果が発揮されると評価しています。このため、当てはめ方針案では、他のトンネル区間と同様に扱うこととしていますが、開通後に検証を行ってまいります。
2	非常口周辺についても最大限の配慮をお願いしたい。	JR東海は、環境影響評価書において、トンネルから地上への換気経路となる部分に設置される開閉設備、消音設備及び多孔板により非常口付近の騒音は低減され、地下の走行に伴い非常口から発生する列車走行騒音を約23デシベル(換気口中心から20m離れ、1.2m高さ)と予測しております。このため、当てはめ方針案では、非常口周辺に類型を当てはめない(環境基準を適用しない)こととしておりますが、開通後に検証を行ってまいります。
3	固定資産税の納税通知書や課税明細書に記載された現況地目が、山林、原野、農用地等に相当する地域については、類型の当てはめを行わない地域とすべき。	固定資産税の担当である各市町村は、納税通知書や課税証明書に記載された情報を公開しておりませんので、その情報を県が入手することはできません。
4	可児市大萱地区の防音壁高さは2mであるとJR東海から聞いているので、防音壁高さ3.5mで予測するのは適当ではない。	JR東海は、環境影響評価書において、可児市大萱地区の防音壁の高さを3.5mとしています。
5	環境影響評価書には防音壁高さ2mの予測値が掲載されている。3.5mの高さの予測をもって防音防災フード区間やそれより低い区間を決めるのは不適當である。	JR東海は、環境影響評価書において、高さ2mの予測値も掲載していますが、県内の地上走行部(防音壁区間)では防音壁の高さ3.5mで予測しています。今後地元自治体との協議により防音壁が高くなったり防音防災フードへと変更となる可能性はあると考えていますが、県内で最も低い3.5mの高さの防音壁区間が最も遠くまで騒音の影響があることから、3.5mの高さの予測値をもとに指定範囲を検討しています。なお、音源対策の違いにより指定範囲を変えるのではなく、一律に設定したいと考えています。
6	予測結果をもとに、当てはめを行うことは適当ではない。	新幹線鉄道騒音に係る類型の当てはめについては、国土交通大臣による工事認可後すみやかにを行うよう環境省から県に通知されているため、山梨実験線において7両編成で走行する車両の騒音測定結果をもとに営業時(16両編成)の騒音を予測し、指定範囲を軌道の中心から400mの範囲としました。開通前に、予測結果に大きな影響を及ぼす事業計画の変更があった場合には、必要に応じて指定範囲等の見直しを行います。また、開通後に検証を行ってまいります。
7	具体的な設計図(高架橋高さ、防音壁高さ)が公表されていないので、類型の当てはめをするには時期早々である。	新幹線鉄道騒音に係る類型の当てはめについては、国土交通大臣による工事認可後すみやかにを行うよう環境省から県に通知されているため、山梨実験線において7両編成で走行する車両の騒音測定結果をもとに営業時(16両編成)の騒音を予測し、指定範囲を軌道の中心から400mの範囲としました。開通前に、予測結果に大きな影響を及ぼす事業計画の変更があった場合には、必要に応じて指定範囲等の見直しを行います。また、開通後に検証を行ってまいります。
8	70デシベルと予測される地点が352mから363mの間にあるため指定幅を400mとすると単純に言っているのか疑問である。	軌道の中心から何mの範囲を指定範囲とするのが適当であるかを検討するため、営業運転時の騒音予測を行いました。受信点(住居)が防音壁よりも高い位置にある場合も含め防音壁(高さ3.5m)区間の高架橋の高さの違いによる騒音予測を行った結果、軌道を起点として300mから400mの間で70デシベル以下となりましたので、70デシベルを超える地域が十分含まれるようにするため指定範囲を軌道から400mの範囲としています。
9	可児市地上走行部の地形などの地域特性を反映して予測すべき。	なお、山梨実験線の騒音の調査及び評価は、新幹線鉄道騒音・評価マニュアル(平成27年10月環境省)に従い行っており、列車20本のデータのうち上位10本のパワー平均値をもとに評価し、すれ違いによる騒音増加、風向きの影響などは考慮されません。地形による反射音の違いなど地域特性をすべて考慮し予測した結果ではありませんが、安全側にたった考え方で予測を行いましたので、軌道から400mを超える地点で70デシベルを超えることはないと考えています。開通後に検証を行ってまいります。
10	騒音に与える影響をすべて考慮して各地域の騒音予測をすべき。	なお、山梨実験線の騒音の調査及び評価は、新幹線鉄道騒音・評価マニュアル(平成27年10月環境省)に従い行っており、列車20本のデータのうち上位10本のパワー平均値をもとに評価し、すれ違いによる騒音増加、風向きの影響などは考慮されません。地形による反射音の違いなど地域特性をすべて考慮し予測した結果ではありませんが、安全側にたった考え方で予測を行いましたので、軌道から400mを超える地点で70デシベルを超えることはないと考えています。開通後に検証を行ってまいります。
11	地形による反射音が考慮されているかわからない。列車にすれ違いによる騒音増加が考慮されていない。	地形による反射音の違いなど地域特性をすべて考慮し予測した結果ではありませんが、安全側にたった考え方で予測を行いましたので、軌道から400mを超える地点で70デシベルを超えることはないと考えています。開通後に検証を行ってまいります。
12	風向きや地形によっては騒音が大きくなるので、指定範囲は500mとすべき。	山梨実験線において、空力音及び構造物音(列車走行時に桁構造物から発生する音)をそれぞれ測定した結果を、7両編成から16両編成に換算し、次に自由空間における減衰式を用いてそれぞれのパワーレベルを算出しました。16両編成への換算は、7両編成が通過した1.3秒後に9両編成が通過すると想定し、これらを合成することにより16両編成の騒音ピークレベルを算出しました。なお、9両編成の騒音ピークレベルは7両編成の騒音ピークレベルをエネルギー換算(9/7)しています。次に、受信点における空力音、構造物音を予測し、その音圧レベルを合成することにより各受信点の予測値としました。音源は点音源とし、その距離減衰、回帰減衰等を考慮した伝搬理論式を用い、直達音と地盤反射音を合成して騒音レベルを予測しました。地面による反射は、地表面による減衰を無視し、鏡像を考慮した場合で評価するとともに、空気吸収による減衰は無視しました。また、回折減衰を考慮し、その回折減衰量は点音源に対する半無限障壁の減衰値(前川チャート)を用いました。
13	実験車両(7両編成)の騒音データから営業運転時(16両編成)の予測方法について、もう少し具体的に知りたい。	山梨実験線において、空力音及び構造物音(列車走行時に桁構造物から発生する音)をそれぞれ測定した結果を、7両編成から16両編成に換算し、次に自由空間における減衰式を用いてそれぞれのパワーレベルを算出しました。16両編成への換算は、7両編成が通過した1.3秒後に9両編成が通過すると想定し、これらを合成することにより16両編成の騒音ピークレベルを算出しました。なお、9両編成の騒音ピークレベルは7両編成の騒音ピークレベルをエネルギー換算(9/7)しています。次に、受信点における空力音、構造物音を予測し、その音圧レベルを合成することにより各受信点の予測値としました。音源は点音源とし、その距離減衰、回帰減衰等を考慮した伝搬理論式を用い、直達音と地盤反射音を合成して騒音レベルを予測しました。地面による反射は、地表面による減衰を無視し、鏡像を考慮した場合で評価するとともに、空気吸収による減衰は無視しました。また、回折減衰を考慮し、その回折減衰量は点音源に対する半無限障壁の減衰値(前川チャート)を用いました。

2 その他の意見

(1) 当てはめ方針(案)に関連した意見

14	防音壁の高さが知りたいので、環境影響評価書を掲示してほしい。	JR東海は環境影響評価書をホームページで掲載しており、表8-1-2-43-(1)に各市町代表地点における騒音予測(防音壁の高さを含む)が示されています。 http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/assessment/document1408/gifu/
15	高さ3.5mの防音壁区間について、軌道中心から300m以内の予測結果、測定地点、予測方法等が知りたい。	山梨実験線において行った騒音調査結果(予測結果を含む)については、第2回岐阜県環境審議会大気騒音部会資料として県のホームページに掲載していますのでご参照ください。 http://www.pref.gifu.lg.jp/kensei/gyosei-kanri/shingikai/shizen/index2.html
16	軌道の中心から300m未満の予測値について審議すべき。	
17	中津川市坂本の児童養護施設周辺は高架橋の高さが30mであるので、その予測グラフを示してほしい。	
18	環境基準を超える場合にはJR東海が個別対策等を実施するとあるが、屋外でも人は活動するので屋外での対策を審議会で審議してほしい。	県では、リニア中央新幹線の環境影響評価準備書に対する知事意見(平成26年3月)として次のとおりJR東海に提出し、屋外において環境基準の達成のため努力するよう騒音低減効果の高い防音壁などさらなる技術開発を求めています。「防音防災フードを設置しない場合にあつては、列車走行騒音による生活環境への影響がより懸念されることから、低騒音型車両や騒音低減効果の高い防音壁等の更なる技術開発を進めるとともに、関係市町と協議、調整を図った上で、環境保全措置を講ずること」
19	屋外環境も生活の一部であるため、環境基準を厳密に守ってほしい。	
20	屋外で環境基準を超過している場合、住民は我慢するしかないのか。	
21	公害の発生源とならないよう県から強く指導すべき。	
22	環境基準が達成できない場合において屋外では何の対策もとられないので、環境基本法の目的(現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の保全に寄与するとともに人類の福祉に貢献する)に反する。このため、当てはめ方針を廃案とすべき。	
23	個別家屋対策とは、防音工事により、屋内で70デシベルを超えないようにするということか。	個別家屋対策とは、屋外で環境基準を達成している場合と同等の室内環境となるよう家屋の防音工事などを行うものです。具体的な工事の方法等については、JR東海が今後検討することであると考えています。
24	個別家屋対策とは、個人の住居の周辺に家を囲むように防音壁をたてるということか。	
25	環境大臣に対して厳しい基準の設定を求め、それが設定されてから類型の当てはめを行うべき。また、現行基準をそのまま当てはめてよいかについて、県独自で山梨実験線沿線住民への調査を行ったうえで判断すべき。	環境基本法において、基準値の設定は国の役割と決められていますので、ご意見は国に伝えます。なお、今回の類型指定を検討するにあたり、新たな基準を設定するかどうかについて国に確認しておりますが、その予定がないという回答であったため、検討をすすめてきました。基準が改正された場合は、県も見直しを行ってまいります。
26	環境基準は現状の環境維持を基本とすべき。	
27	騒音の現状を踏まえた基準を設定すべき。	
28	昼間と夜間を分け、夜間はより厳しい基準を設定すべき。	
29	家畜に対する影響を考慮した基準とすべき。	
30	騒音規制法で規制すべき。(新幹線を発生源として規制をすべき)	
31	類型をさらに細分化した基準をつくるべき。	
32	生活騒音のレベルの違いにより、70デシベルが身体に影響する度合いは大きく異なる点について説明がされていない。	
33	従来の新幹線とは、走行方式、速度が異なることから、沿線住民の騒音に対する実態を把握すべきである。低周波音により健康影響などが論文で報告されているので、低周波音に関する基準を新たに設定すべき。	
34	これまでの新幹線の音とは異質であるため、既存の環境基準を当てはめる方針案は廃案にすべき。低周波音などを考慮し、県が環境基準をつくるべき。	

35	低周波音を含め、リニア中央新幹線の運行において生じるであろう多様な問題に対応した新しい基準を設定すべき。	
36	開通後も、測定と検証、改善を続けてほしい。	開通後の騒音の状況を確認し、必要に応じて見直しを行うとともに、定期モニタリングを実施いたします。
37	開通後に実施するモニタリングの地点、公表の有無が知りたい。	開通後のモニタリングについては、測定地点を含め、今後検討します。
38	地上走行部の一般環境騒音の測定を7月に実施しているが、カエルや虫の影響を拾い静寂な環境が適正に評価されていない可能性がある。長期間の測定結果で地域の騒音を評価すべき。	県内地上走行部で行った騒音調査は、各市町の代表地点における現況(一般環境基準の達成状況など)を調査したもので、詳細な調査を目的としておりません。このため、一般環境基準の達成状況を把握する際と同程度の調査を行っております。

(2)リニア中央新幹線の騒音に関する意見

39	<p>恵那市岡瀬沢地区については、防音防災フードを設置されるよう国への働きかけ等について検討してほしい。</p> <p>フード設置を望む地元の意向を理解いただくために、県環境審議会の委員の皆さんに現地(恵那市大井町地域)視察をお願いしたい。 恵那市は複雑な工事を実施する地域であるため課題が多く、住民は不安をかかえている。騒音だけでなく振動、電磁波などの環境問題の解決には、県との連携が必要である。</p>	騒音、振動及び地下水・土壌汚染をはじめとする具体的な環境対策については、沿線自治体及び住民の意向に配慮するようリニア中央新幹線建設促進期成同盟会として県市が連携してJR東海に対して要望活動を行っております。
40	可児市大萱地区から山越しに桜ヶ丘などの第1種住居専用地域に騒音が伝わる可能性があるため、当該地域に定められている環境基準を守ってほしい。	可児市大萱地区周辺の第1種住居専用地域は可児市の地上走行部から2キロ以上離れておりますので、当該地域において環境基準が達成されるかどうかについては、新幹線騒音以外の要因に影響されると考えます。
41	列車は、1日にどれくらい走るのか。	現時点では、走行時間帯は朝6時から24時まで、本数は1時間に片道5本程度と聞いています。
42	リニアの走行により住民に被害が出た場合に県からJR東海に対応するよう伝えてもらえるのか。	東海道新幹線では、沿線住民の代表、沿線市町及び県で構成する協議会において意見等を取りまとめ、JR東海に要望しています。リニア中央新幹線沿線については、今後の検討課題であると考えています。
43	JR東海は、環境基準が達成できない場合に自治体に土地利用対策の要請を行うとしているが、県や市はその要請を受け入れなければいけないのか。	環境省は、音源対策だけでなく土地利用対策や個別対策など、総合的な対策を推進することにより新幹線騒音の環境基準を達成していくとしています。JR東海の土地利用対策の要請に対し、どのように対応するかについては、要請を受けた自治体が検討することになります。

(3)リニア中央新幹線の騒音以外の環境問題に関する意見

44	工事による騒音、振動などの環境問題についても行政がJR東海を指導してほしい。	JR東海は工事区間ごとに具体的な環境保全対策を取りまとめた環境保全計画書を工事前に公表しております。現在までに、瑞浪市南垣内工区及び中津川市山口工区について公表されていますが、JR東海は地元にも事前説明を行うとともに、県にも相談があったため、内容の追加訂正等の申入れを行っています。また、環境に関する問題については、県市町が所管する法令に基づき対応していきます。
45	地響き等の足元からの振動対策について説明がないので、説明と意見交換の場を設け対策をとってほしい。	環境影響評価準備書に対する知事意見(平成26年3月)として、JR東海に対し、工事計画、環境影響及びその環境保全措置について、工事説明会等の機会を利用して地域住民等に丁寧に説明するよう求めています。ご意見については、JR東海に伝えま
46	地元住民の生活を考え、きちんとした対応をするよう県からJR東海を指導してほしい。	
47	問題があった場合は、早急にすべての事案に対応するよう確約してほしい。	
48	電磁波による健康影響に関するデータをとるようJR東海に要求してほしい。	環境影響評価準備書に対する知事意見(平成26年3月)として、JR東海に対し、磁界による長期的な曝露が人体及び生態系に及ぼす影響について、今後とも知見の収集に努めるとともに、列車走行で発生する磁界が人体に及ぼす影響に関しては、第三者機関による評価の実施について検討することを求めています。 これに対しJR東海は、電磁波(磁界)の健康影響について、国の基準として定められているICNIRP(国際非電離放射線防護委員会)のガイドラインを下回っていること、ペースメーカーの承認基準にも適合していることから、問題ないと考えており、第三者機関の評価を実施する考えはないが、今後とも知見の収集に努めることを環境影響評価書における事業者見解としています。
49	県は、電磁波の影響はないと考えているのか。	JR東海が環境影響評価書で述べている事業者見解については紹介できませんが、県としては、今後もJR東海による知見の収集が必要であると考え環境影響評価準備書に対する知事意見(平成26年3月)を提出しています。

(4) 環境問題以外の意見

50	中津川市上地地区のお墓から県道6号線に出る道の設置を以前から要望している。環境管理課からもフォローをお願いする。	県の担当部局にご意見を伝えます。
51	説明会の対象者にパブリックコメントの実施結果を書面で通知してほしい。	パブリックコメントの実施結果については、県で作成している「県民意見募集(パブリック・コメント)手続きに関する指針」に基づき、県ホームページに掲載するとともに県庁及び沿線市町を所管する県事務所において閲覧できるようにします。
52	パブコメ結果(意見に対する県の考え方)に対して反対意見を言うことができるのか。	パブコメ結果に対する意見募集は行いません。

(5) リニア中央新幹線の事業計画に対する意見

53	現在リニア中央新幹線による騒音はないので、騒音を0とする対策がなければ事業を中止すべき。	事業計画に関するご意見ですので、JR東海にご意見を伝えます。
54	可児市大萱地区の文化遺産を現存のまま残し、静かな谷を残してほしい。	
55	可児市の住宅団地付近の地下を走行することによる騒音振動の影響が大きいと思われるので、経路を変更してほしい。	
56	可児市大萱地区の住民が地下化を要望していることに対するJRの説明は十分ではない。県としてどう対応するのか聞きたい。	
57	可児市大萱地区については地下化を要望しているが、地上走行する場合は防音防災フードの設置を求める。防音壁ではなく防音防災フードを設置してほしい。(恵那市、中津川市、岐阜県駅周辺、全高架橋区間に対する意見)	
58	大地震に対する安全性が疑問である。リニアがもたらす経済効果は東京に集中し、岐阜県には十分な恩恵が得られるとは思えない。	事業(補償)に関するご意見ですので、JR東海にご意見を伝えます。
58	害を被る住民の一時的な生活の補償だけでなく、仕事を失う住民の一生の補償をすべき。	
60	補償に関してJR東海の説明をききたい。	
61	リニア中央新幹線が走行する間の自分たちの健康を補償すること。	
62	可児市大萱地区は地下化を求めているので、地上化前提で話をしないでほしい。	JR東海の影響評価書において可児市大萱地区が地上走行部とされているため、類型当てはめの対象地域としています。
63	苦情や補償に関する県の窓口を知りたい。	リニア中央新幹線建設推進に関する県の現地機関は、リニア推進事務所になります。
64	事業者及び国土交通省に対して、次の問題点の回答を求める。回答できなければ事業を中止すべき。 <ul style="list-style-type: none"> ・なぜ9兆円を超える巨額の投資をおこなってまで、リニア中央新幹線を建設するのか ・発生残土の運搬や置場に関して、重金属、ウラン含有残土の最終処分方法が不明 ・東京一極集中を加速、ストロー効果により中間駅を地方を含め地方疲弊化 ・駅を中心に新たなアクセス道路の整備、駅周辺再開発など自治体財政の圧迫 ・トンネルによる地盤沈下、水枯渇、活断層のずれ、事故時の乗客の安全救出の無策 ・電磁波による人体、微生物など自然界への影響の不安 ・騒音及び音波、風波による昆虫、野鳥、家畜への影響の度合いが不明 	JR東海に内容を伝えます。