

「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・コメント結果

■意見募集期間:平成29年12月11日(月)~平成30年1月16日(火)
 ■意見募集結果:22名及び1事業者(受理した順に掲載しています)

環境生活部環境管理課

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
1-1	書面	4p JR東海が環境影響評価書で示した地上走行区間について。おもに「恵那市3, 4番」地域について。	①努力義務規定で大丈夫か 大井町リニア委員会でも以前から要望として出ている通り、岡瀬沢地区地上部については「防音フード」で対応するよう強く求めます。そのために、地域類型を当てはめ、県基準を設定することは必要なことです。しかしながら、その基準を守るかどうか心配。県基準は「努力義務」とのこと。JR東海がフード設置を実施すべきもの、とするにはどうすればよいかをぜひ検討してほしいと思います。国への働きかけ等。 ②恵那市は全国的に課題の多い地域、委員で視察を 私は、上記のような大井町の意向について、県環境審議会委員の方にも理解していただきたいと、コープぎふ理事さんを介してお願いもしました。ぜひ、1度「環境審議会」の委員の皆さんで、現地、恵那市大井町地域の視察をお願いします。 恵那市は、あかり部、トンネル部、半地下部と複雑な工事を実施する地域であり課題が多く、住民は不安をかかえています。騒音だけではなく、振動、電磁波問題など環境問題については、県との連携なくしては解決できないと考えます。	①及び②について、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。
2-1	書面	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全般	可児市久々利大萱で平成27年7月31日東海旅客鉄道株式会社から、次のような説明を聞いています。騒音対策としては、高さ2.0mの防音壁の設置を基本として考えていますが、3.5mの防音壁又は防音防災フードを設置することを考えています。3.5mに変更されたかは確認していませんのが 今回の環境基準の当てはめ方針についての説明会は防音壁が3.5mであった様に思いました。可児市久々利地区が2.0mの防音壁であった場合は環境基準の類型の当てはめは理解できません 防音壁が高くなるほど防音効果が高くなります。 説明資料には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に付いて 3 類型の当てはめをする地域(環境基準が適用される地域)に付いて最も遠くまで影響が有ると考えられる最も低い防音壁区間(防音壁高さ3.5メートル)に付いて説明がありました。又この様な説明が(1)指定範囲について、山梨実験線を時速500kmで走行する車両(7両編成)の騒音データから、最も低い防音壁区間(3.5m)について、(16両編成)騒音を予測したところ(防音壁3.5m)と全て防音壁(3.5m)で説明されている、 ①可児市久々利地区の防音壁は何メートルか ②防音壁の高さに関係なく当てはめ方針(案)は有効か ③防音壁3.5mが一番低いか、高い防音壁は何メートルか、他に測定基盤が有るか ④予測効果で当てはめても良いものか H29-9-4の環境審議会でも最も低い防音壁(3.5m)で審議されている。	①について、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。 ②及び③について、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。 ④について、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。
2-2	書面	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全般	3 類型の当てはめをする地域(環境基準が適用される地域)について (1)類型の当てはめをする・・・(中略)予測に当たって、JR東海によるリニア中央新幹線の環境影響書を参照し、最も遠くまで騒音の影響があると考えられる最も低い防音壁区間(防音壁高さ3.5メートル)に付いて と有りますが理解できません。 最も低い防音壁が3.5メートルとは知りませんでした。JR東海の久々利での説明会で音源対策としては、2.0mの防音壁の設置を基本と考えていますが・・・と説明が有りましたので最も低い防音壁は2.0mと思っていました 最も低い防音壁は3.5mが正解ですか。 参照した環境影響評価書を提示してください。	防音壁の高さについて、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、JR東海は環境影響評価書をホームページに掲載しており、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。 ○中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書(平成26年8月) http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/assessment/document1408/gifu/ (こちらをクリックすると当該ページにジャンプします。)
2-3	書面	平成29年9月4日 平成29年度第1回岐阜県環境審議会大気騒音部会 概要	(1)指定の範囲を軌道中心線から何メートルの範囲とするか。で ここで最も遠くまで影響が有るとされる最も低い防音壁(高さ3.5m)区間について審議されている。最も低い防音壁が3.5mは疑問が有りますので別紙で質問しています。 防音壁が3.5m以内でも今回審議された騒音の数値が適用されますか。今回この条件で環境基準の類型の当てはめ方針に付いて説明会が有りました。 表2 防音壁高さ3.5m区間の騒音予測値で300m以下の予測値は審議されましたか 当てはめを受ける地区は300m以内の騒音デシベルを知る権利も有ると思います。軌道中心線に近い所で散歩、作業される方も有ります。これ等を無視して当てはめを肅々とすすめますか。 山梨実験線を時速500kmで走行する車両(7両編成)のデータから最も低い防音壁区間(3.5m)について営業運転時(16両編成)の騒音を予測したところ・・・と説明がありました。 騒音データは防音壁の高さの違う場所の騒音測定は 高さ2.0m 2.5mとか 今回の騒音予測値用の騒音データは何種類ですか。測定場所は何か所ですか 地域特性考慮されていますか、リニア走行は地区を横断か縦断か山までの距離、居住区は中心線より高いか、水平か、低いか色々な地域特性があります。多くのデータを収集して可児市の地域特性に適合する場所のデータで当てはめるのが正合ではないか。防音壁3.5m区間の騒音予測値を出した場所の測定場所がイメージ図(可児市 久々利区)と条件が同じでないと当てはめても効果が有りません。今回測定場所の地域を因にして可児市と地域特性が整合しているか対比できるようにして下さい。予測値はどの様にして設定したかの過程を、あくまで予測値で当てはめをするのか疑問です。なぜ実測値ではないか。急ぎのためか 現状リニア中央新幹線による騒音は0です。予測値は0が適当です。 最後にリニア中央新幹線は環境破壊をする事業で反対です。	軌道中心線から300m以内の地域での予測値に関して、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 (こちらをクリックすると当該ページにジャンプします。) 予測結果をもとにあてはめを行うことについて、新幹線鉄道騒音に係る類型のあてはめについては、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。 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が、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が、開通後に検証を行ってまいります。 また、事業には反対のご意見について、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。

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
2-4	書面	平成29年度第1回岐阜県環境審議会大気騒音部会 概要 資料1 表2 防音壁高さ3.5m区間の騒音予想値 (表については、 こちらをクリックしてください。)	防音壁3.5mの場所3ヶ所で測定されたと思います。地域の地形図と各測定場所を写真などで提示してください。測定箇所の地形、環境、たとえばリニア新幹線軌道部は地域を縦断、横断しているか、又住宅は地域のどの場所にあるか、平野か、山間地で騒音反射(やまびこ)は無いのか、騒音は地域の地形で変化すると思われるので、すべての騒音に影響を与える要因考慮して各地域に適合する予測値を当てはめ案を検討してください。	ご意見に対する県の考え方 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。受音点(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。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が、開通後に検証を行ってまいります。
2-5	書面	平成29年度第1回岐阜県環境審議会大気騒音部会 概要 (資料1) (表については、 こちらをクリックしてください。)	軌道中心からの距離300m未満の予測値が記入されていない、審議されましたか。資料1の測定年月日と審議された資料すべてを提示してください。300m未満の予測値等 環境基準の類型の当てはめ地区は0mから長距離の予測値が必要です。これからは無理やりに環境基準の類型を押し付け、リニア中央新幹線事業を最優先に進められる審議会に疑問を感じます。リニア中央新幹線事業は天国、類型の当てはめられる地区の住民は環境破壊もされ最悪です 200m未満の予測値を調べた結果以下の表でした。 表1 地上区間における環境対策工を講じた場合の予測結果 出典 評価書本編18-1-2-67 (表については、 こちらをクリックしてください。) 出典 評価書本編(8-1-2-67)の表を見ますとガイドウェイ中心からの距離25～200mの予測値は73～83dBと高い数値が出ています。県が行う類型の当てはめ方針についてで、対策によっても環境基準が達成できない場合には、障害防止対策(個別家屋対策)を実施することにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持して、基準と整合を図っていきます。・・・(出典;補正後の環境評価書)で説明されましたが、障害防止対策される家屋の住人は家屋から外出すると表 1を参照しますと73～83dBと環境基準値70dB以上な所で生活しなければなりません。類型の当てはめ方針(案)がイメージ(可児市 久々利地区、その他の該当地区)屋外で散歩、各作業、遊び、リニア沿線に来られた方、各種の行動等を行う場合に高騒音に悩まされます。屋外の事を岐阜県環境審議会で審議してください。審議結果を公表してください。 現状はリニア走行に依る騒音は0です。騒音0にできる対策工が無ければリニア中央新幹線事業中止すること。環境基準は現状環境維持を基本とするのが原理原則です。 リニア中央新幹線事業反対	軌道の中心から300m未満の予測値について審議すべきというご意見について、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 (こちらをクリックすると当該ページにジャンプします。) また、屋外での対策を審議会で審議してほしいというご意見について、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っては、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」 なお、事業を中止すべきとのご意見について、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。
2-6	書面	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について	類型の当てはめ方針に対する説明会資料に予測にあたっては、JR東海によるリニア中央新幹線の環境影響評価書を参照し、最も遠くまで騒音の影響があると考えられる最も低い防音壁区間(防音壁高さ3.5メートル)についての類型当てはめ方針が説明された。説明資料には地区の地図(イメージ図)にイメージ(可児市 久々利区)が有りまして、柿下入会が当てはめ地区に指定されていますが、JR東海の環境影響評価書には、完成後のイメージ(東海環状自動車道交差部)として防音防災フードと、イメージ(御嵩町 美佐野地区)も完成後のイメージ(押山川交差部付近)も防災フードと記されています。今回の当てはめ方針は防音壁高さ0メートル以上と防災フード区間もすべてのリニア新幹線に環境基準の類型の当てはめは不適當ではありませんか。防音壁高さ2.0メートルの予測値も公表されている。	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というご意見について、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。
2-7	書面	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の方針について	環境基準の類型の当てはめ方針案に時期早々で疑問点が多いため廃案にする事 疑問点 具体的な設計図の公表も無い、実際の高架橋高さ、防音壁の高さ、可児市久々利大萱は、品川～東京間で万が一の火災の時に避難する箇所として説明がありました。そこで鉄道に関する技術基準の地下鉄等の火災対策基準・同解説で、「解釈基準」X-17 第百八条(列車の危難防止)関係を用いて説明されましたが具体的な立体図も無く類型の当てはめ方針を説明されても各種の検証も出来ないために類型の当てはめ方針を出すのが時期早々です。当てはめ方針が先行して決定した場合は変更が不可能に近いからです。	類型の当てはめをするには時期尚早というご意見について、新幹線鉄道騒音に係る類型のあてはめについては、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。

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
2-8	書面	環境基準の類型の当てはめ方針について	<p>環境基本法(English版)に反するから当てはめは不相当廃案</p> <p>環境基本法 第1章 総則 (目的) 第1条 この法律は、環境の保全について、基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施設の基本となる事項を定めることにより、環境の保全に関する施設を総合的かつ計画的に推進し、もって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ことを目的とする。</p> <p>と以上の様に環境基本法に記しております。</p> <p>今回説明があつた類型当てはめは不当です。騒音の環境基準よりも環境基本法の第1条が優先だと思ひます、今回説明があつた内容ですと環境基準(70dB)が達成できない場合には、障害防止策(個別家屋対策)を実施する事と有りますが、家屋から外に出ると騒音の予測値を参考にしますと、70.0dBから85.0dBと高騒音です。住民及び一般人もこの環境に立ちます。住民はこの環境でこの先生活しなければなりません。以上観点から類型の当てはめ不相当廃案。</p>	<p>環境基本法に反するとのご意見について、環境基準は、人の健康を保護し、生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準であり、新幹線鉄道沿線地域における新幹線鉄道騒音による被害を防止するための音源対策、障害防止対策、土地利用対策等を総合的に推進するに際しての行政上の目標となるべきものです。環境基本法の目的を達成するため、国が類型ごとの基準値を定め、県は類型をあてはめる地域を指定することになっております。</p> <p>なお、屋外の対策については、県では、更なる技術開発を進める必要があると考えており、JR東海に環境影響評価準備書に対する知事意見(平成26年3月)において求めたところでございます。</p>
3-1	書面		<p>現在、岐阜県が進めている「リニア中央新幹線の騒音に係る類型当てはめ方針(案)」は、在来新幹線の騒音基準を基にしているが、リニア中央新幹線の騒音は、走行方式・走行速度も違う。</p> <p>岐阜県が行つた「騒音調査」は、良いと思うが、もう少し踏み込んで、沿線住民の騒音に対する実態を把握するべきである。</p> <p>一番問題なのは「低周波音」であり、建具が振動したり、体が持ち上がる感触があると報告されている。</p> <p>従つて、全く異次元で異質の騒音であり、新たな基準を設けるべきであります。</p> <p>単に国の指示で対応するのではなく、実際に騒音に遭遇する沿線住民のことを第一義に考えて、対処すべきであると考へます。</p>	<p>新たな基準を設けるべきのご意見について、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、ご意見は国に伝へます。</p> <p>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つたため、検討をすすめてきました。基準が改正された場合は、県も見直しを行つてまいります。</p>
4-1	書面		<p>現在、岐阜県が進めている「リニア中央新幹線の騒音に係る類型当てはめ方針(案)」は、在来新幹線の騒音基準を基にしているが、リニア中央新幹線の騒音は、走行方式・走行速度もまったく違います。</p> <p>岐阜県が行つた「騒音調査」は、良いと思ひますが、もう少し踏み込んで、沿線住民の騒音に対する実態を把握するべきであります。</p> <p>一番問題なのは「低周波音」であり、建具が振動したり、体が持ち上がる感触があると報告されています。</p> <p>「日本の科学者」2017年11月号の北海道大学の松井利仁教授の論文で「低周波」による騒音被害の深刻さが述べられています。</p> <p>この論文によりますと「低周波音」は、ヘリコプター、風力発電機、道路の高架橋などからも発生し、大きな問題となっている。騒音の基準値に低周波は全く反映されてなく。可聴域で補正した数値を出す「A特性:聞こえにくい音(低周波)」は軽い評価となるということです。</p> <p>近年の研究で、騒音の影響は心疾患、脳血管疾患、糖尿病、がん、精神疾患など睡眠障害に起因する様々な疾患との関係が明らかにされているそうです。</p> <p>また、低周波音の影響が深刻であるにもかかわらず、日本の騒音の基準には考慮されていないので問題で、低周波音は距離が離れてもほとんど減衰しない!家屋に入ってきやすく共鳴するという事です。</p> <p>環境基本法16条で政府が定める環境基準については、「第一項の基準については、常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。」とあります。</p> <p>予防原則に則つてWHOの知見などを取り入れたり、低周波の厳しい基準を設けるべきです。</p> <p>従つて、在来新幹線の騒音とは、全く異次元で異質の騒音であり、単に国の指示で対応するのではなく、実際に騒音に遭遇する沿線住民のことを第一義に考えて、対処すべきであると考へます。</p> <p>一番有効な対策は、高架区間全てを「防音・防災フード」で覆う事です。</p>	<p>低周波音などを考慮し、環境基準を設けるべきというご意見について、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、ご意見は国に伝へます。</p> <p>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つたため、検討をすすめてきました。基準が改正された場合は、県も見直しを行つてまいります。</p> <p>また、防音防災フードの設置について、事業計画に関するご意見ですので、JR東海にご意見を伝へます。</p>
5-1	書面		<p>中津川市に於ける表題の説明会に対し感謝いたします。</p> <p>そこで質問をいたしました、木曾川第二橋梁付近の上地地区の者であります。</p> <p>走行時の騒音に規制をかけることは理解できました。</p> <p>質問をしましたが、工事期間も一般環境基準というか、規制を守るような指導をお願いしたい。</p> <p>資料によると機械によっては80dBを越えるものもあります。</p> <p>現実にこの地域の一般的な騒音測定ではトラックで68-77dB、ダンプトラックで79-81dBとなります。</p> <p>これが工事となり5分間隔で通過したら大変なことです。</p> <p>①行政からはJRに対する一般環境規制の指導をお願いしたい。</p> <p>②これだけの騒音、振動を5、6年の範囲で行われます。</p> <p>工事中はJRの関係ある人達だけではなく、その集落の環境変化による精神的負荷に対して行政からの手を差し伸べていただきたい。</p> <p>現に県の仕事でありますこの上地地区のお墓から県道6号線にでる道の設置をお願いしておりますが、なかなか動いていただけません。</p> <p>環境管理課からも建設課にフォローをお願いいたします。</p> <p>又、フォロー結果を教えてください。</p> <p>精神的負荷に対する県の誠意をお願いしたい。</p> <p>下記資料は平成25年12月14日に道路から5mの場所で測定したものです。(資料については、こちらをクリックしてください。)</p>	<p>①について、JR東海は工事区間ごとに具体的な環境保全対策をと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おりますが、JR東海は地元で事前説明を行うとともに、県にも相談があつたため、内容の追加訂正等の申入れを行つております。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まいります。</p> <p>また、②について、道路の設置に係るご要望について、県の担当部局にご意見を伝へます。</p>

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
6-1	書面	標記パブリック・コメントにかかる当てはめ方針全体について	可児市久々利大萱牟田洞の荒川豊蔵資料館を中心とする美濃桃山陶の歴史を伝える古窯群古跡はここ数年に発掘調査され、人間国宝荒川豊蔵居宅跡等も整備され、この地域一帯は美濃桃山期のたたくまいを残すものとなり、この地を愛し、移り住んだ陶工の方や豊蔵ゆかりの方々々が作陶にいそしんでおられる、静かな谷間の地域です。志野、瀬戸黒等の発祥の地として、訪れる観光客の方々もおられます。あつてはならないことに、リニア中央新幹線の橋脚がこの谷間の小川をせき止めるように建ち、リニア中央新幹線はフードもなく荒川豊蔵資料館の玄関の前と荒川豊蔵が作陶にいそしんだ陶房、窯跡の上を通過し、新幹線トンネル湧水などもこの地域で処理をしようとしている。リニア中央新幹線の地下トンネル通過を願っている住民の皆さんをはじめ、たくさんの方々がおられるとも聞いております。標記パブリック・コメントをするのであれば、かけがえのないこの地の文化遺産を現存のまま残し、静かな谷を残していただきたい。	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。
6-2	書面	類型Ⅰの指定	久々利大萱地区から望む浅間神社の山越しには多治見市小名田小滝、県道を挟み可児市の桜ヶ丘ハイツ[桜ヶ丘、皐ヶ丘、櫻ヶ丘(可児市の都市計画、第1種低層住居専用地域予定)、桂ヶ丘]等の第1種低層住居専用地域が広がっており、リニア中央新幹線の列車が通過する大萱地域で発する騒音、トンネル出入口での騒音が山裾越しに伝わる可能性がないとは言い切れない。こうした地域ではそれぞれの市の制定する第1種住居専用地域であり、その環境基準が定められているので、その基準を守っていただきたい。	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。
6-3	書面	類型Ⅰの指定	可児市大森新田交差点南西255kmポスト付近に位置する非常口(山岳部)から漏れる列車通過音は、近接して、星見台、桜ヶ丘ハイツ(桂ヶ丘、宅地造成中の櫻ヶ丘)及び桂ヶ丘には帝京大学小・中・高校があり、付近住宅とともに、第1種低層住居専用地域として、最大限の配慮をしていただきたい。	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。
6-4	書面	類型Ⅰの指定	皐ヶ丘9丁目(桜ヶ丘ハイツ)北西角から80mの地下をリニア中央新幹線が通るとのことであるが、たとえ地下といえどもその騒音、地響きを感じずるものです。名古屋の地下鉄でさえ、2ないし300m離れていても、夜、横になると聞こえるといわれている。桜ヶ丘ハイツの櫻ヶ丘は、都市計画、第1種低層住居専用地域と予定されていたもので、JR東海は、突然、未開発地として線引きをしてしまったもので、住宅予定地、しかも、現在の皐ヶ丘9丁目に80mと接近した地下トンネルを速度500kmの速度で、時間10本程度の運行をするのは、その影響が大きいと思われるので、類型指定どころではなく、経路を変更していただきたい。	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。
7-1	書面	可児市久々利大萱地区(類型Ⅰ)	騒音の環境基準は人の健康を保護し生活環境を保全しその上で維持されることが望ましいと環境基準法に記されている。現在の当地(大萱)の騒音は35～50デシベルと思う。この当地の基準を維持できる対策を考えてほしいと希望します。	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。
8-1	書面		JRは大萱住民がリニアの地下化を要望しているのに対して十分な説明をしていない。JRは丁寧な説明をしたつもりでおられるようですが、住民にとっては、観点がずれた説明ばかりで、何度会合を持ったところで同じだった。残念に思う。この現実を県としてはどのように対応していただけるのかおうかがいしたいです。	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。
9-1	書面	3 類型の当てはめをする地域について	類型の当てはめをする地域の範囲の検討方法について、実験車両(7両編成)の騒音データから営業運転時の車両(16両編成)の騒音の予測はもう少し具体的な説明が欲しい。また軌道中心線から400メートル以内の地域を類型Ⅰに当てはめられるとしているが、地形の高低差などによる音の反射を踏まえた上での400メートル以内という説明なのか。	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、受音点における空力音、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音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。
10-1	書面	[引用]環境基準の類型指定後の環境保全措置の検討に際しては、(略)、適切な環境保全措置を講じることにより、環境基準の達成を図ること	大萱全体としては、リニアの地上走行は反対。地下化を要望している。しかし、もし地上走行してしまうなら、大萱の住民のストレスや不安、耐え難い生活の変化を考慮し、地上部の完全フード化を要望する。少なくともトンネル出口や住居付近(類型Ⅰに当てはまる地域)は、防音壁ではなく防音防災フードにするべきである。また完全フード化した上で70dBという環境基準をより厳密に守るよう、設置後も測定と検証、改善を続けてほしい。というのも、70dBという環境基準があくまで「維持されることが望ましい」と表現されている限り、結果が80dBであっても90dBであっても「努力しました」と言えば基準をクリアしていると主張できてしまう。7月に測定した大萱地区の現在の音環境を考えれば、70dBですら住民にとっての環境変化は大きい。JRは住民が100%納得できる形での解決を必ず行うべきである。そのためには県からJRへの強い指導をしてもらわなくてははいけない。	防音防災フードの設置について、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。開通後も測定と検証、改善を続けてほしいとのご意見について、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。また、県からJR東海への指導に関するご意見に関して、県からの働きかけとして、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東海に伝えます。

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
10-2	書面	資料なし、振動について	地響き等の足元からの振動対策についての説明が全くなされていない。どうするつもりなのか。騒音だけではなく振動についても住民の疑問や不安が解消されるよう、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おります。ご意見については、JR東海に伝えます。なお、参考までに東海道新幹線では、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とりまとめ、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。
10-3	書面	説明会資料「県が行う類型の当てはめの流れ」2~4(意見公募の流れについて)	行政手続法には、パブリックコメントを実施して基準を定めた場合には、公布と同時期に提出意見と、提出意見を考慮した結果及びその理由を公示しなくてはならないとある。説明会の対象者に必ず上記(提出意見と、提出意見を考慮した結果及びその理由)を書面にして報知してほしい。「ホームページ上で公開するので任意でアクセス」にはしないこと。公募期間は一度きりで、意見反映の確認と再意見ができないのであれば、不安が解消されたとは言えない。地域住民の立場が無視されるようで、怒りを感じる。	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。
10-4	書面	[引用]環境基準が達成できない場合には、障害防止対策(個別家屋対策)を実施することにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持して、基準との整合を図っていきます。	屋外環境で70dBの基準がクリアできない場合、二重窓などの対策をとり室内の環境で環境基準をクリアするとの説明だが、屋外での活動は生活として認めていないとも取れる考え方だ。屋外環境も生活の一部であると認め、環境基準を厳密に守ってほしい。一例ではあるが、岐阜県の清流の国推進部清流の国づくり政策課で取り組んでいる「ふふふぎふ」というプロジェクトでは、「森のようちえん」と称して子供を豊かな自然環境で育てようという活動を行ったり、県外へのPRとして森林率が全国2位である点やアウトドアのアクティビティが豊富である点を挙げている。岐阜県の自然環境は、以前から住んでいる人の生活の場であって、観光資源や移住者増加のための美点としての商品ではない。現住民の屋外環境の維持に関しては厳密さを求めない一方、県外在住者への売り物にするのでは、外面だけが良いように見えなくもない。	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とのご意見について、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っては、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」
10-5	書面	資料なし。景観・騒音について(地下化について)	東京・日本橋の首都高は、景観を損ねたとの非難の声が上がり、5000億円の予算で地下化を検討されている。1964年の東京オリンピックに間に合わせるように建設され、当時は「スマートだ」「モダンだ」と推奨されたというが、50年以上経った今になって景観を取り戻すためにさらなる莫大な予算が必要という。大萱地区のリニア地上部に関して、将来同様の批判が出る可能性があるのではないかと。優れているものをつくること自体に反対はしないが、議論を残すような建設はセンスを感じない。騒音問題に関しても景観問題に関しても、地下化するのであれば受け入れるつもりはある。のちに批判解消のために予算が過剰に必要なようであれば、最初から議論を残さない造り方をしてほしい。	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。
10-6	書面	資料なし。補償について	リニア新幹線の通過箇所によっては、ただ土地や清閑な生活環境を奪われるだけではなく、騒音によって生業に支障をきたす者もいる。害を被る住民の一時的な生活の補償だけではなく、仕事を失う住民の一生の補償をすべきである。	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。
11-1	書面		県は、JR東海に対し、地元住人の生活を考え、きちんとした対応をする様に指導して頂きたい。まだ、想定してでの話なので、実際出来た場合は、問題あった時、そのつど、早急にすべての事案に対応する事を確約して頂きたい。	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おります。ご意見については、JR東海に伝えます。なお、参考までに東海道新幹線では、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とりまとめ、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。
12-1	書面		我々の住む大萱地区は非常に静かな場所です。また狭い谷になっており騒音がとても反響します。そこへ画一的な類型を当てはめられると、相当のストレスがかかります。また我々陶芸家は400年前桃山陶が作られたこの地、環境で生きることの意味があります。それが大萱で陶芸をする者のオリジナリティになります。家の横をリニアの線路が通ることで今まで通り生活、仕事ができるのかとても不安に思います。可能な限り地下化、路線の変更をして頂きたく思います。可児市としても観光に力を入れており、大萱地区は特殊な場所であるということを念頭に置いてください。法は最低限の保障してくれませんか。誠心誠意と言うJR東海がどの程度の保障してくれるのか聞きたいです。	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。
13-1	書面		本当に地上走行するならば、万全な騒音対策をするのは当然。しかし、うるさいと感じるかどうかはやってみないと分からないのではないかと。騒音対策をしておしまいではなく、今後リニアが走行する何十年もの間、私達の健康を補償すること我が家にも騒音の測定に来る事	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。

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
14-1	書面	1 類型の当てはめの目的	<p>今回のリニア中央新幹線計画においては、従来とはまったく異なった駆動方式で、従来とは比較にならないほど高速の車両を運行することになる。しかがって発生する騒音によって引き起こされる環境への影響も従来とは異なることは容易に推察でき、またその点についてはJR東海も認めている。そのため、騒音に対する環境基準も従来どおりの類型区分ではなく、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るのが適切であり、市民の環境を守るという趣旨にかなうのは当然だと思われる。</p> <p>特に70デシベルという単純な基準では線引きでは対処できない問題に積極的に対応していただきたい。例えばトンネル開口部で生じる衝撃音、高速車両の通過に伴う低周波騒音の発生などで、市民への健康や生活が被害を伴うようなことがないよう対応していただきたい。トンネル開口部での轟音による被害は各地で報告されており、これが未だに解消していないということは、運行するJR東海が根本的な解決策を持っていない証左と考えるのが妥当といえる。そこで県としてもこの問題を未然に防ぐ働きかけを積極的に行ってもらいたい。また、低周波騒音についてはその健康への影響についての因果関係が消費者庁によって立証されている。さらに低周波騒音はこれを防止、あるいは軽減する手段についても一般的な騒音とは異なった対応が必要となるため、この点にも留意した基準を確立することが必要と思われる。</p> <p>いずれにしても、県においてはリニア新幹線の開通によるメリットを声高にアピールしているが、その一方でこれによって恒久的に被害をこうむる住民の声を軽視し、あまつさえそこから目を背け、無視するかのような行為はこれを厳につつしみ、関係当事者として責任と誠意のある対応をしていただきたい。</p>	<p>低周波音等に関する基準を作るべきというご意見について、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。</p> <p>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。</p>
15-1	書面	リニア岐阜県駅近くの北側の麦の穂学園及びかがやき施設付近(リニア本線中心線から100m付近)	<p>該当箇所のリニア高架橋の高さは約30mと聞いています。県の説明によると、当地域の騒音の環境基準は類型Ⅰの70dB以下となっていますが、当地域の北側にはゼロ歳児から住んでいる児童養護施設があります。また、南側には坂本小学校があります。すなわち、住居地域と文教・厚生施設とが一体となった、静かな環境の良い地域です。JRの環境アセスメントでも児童養護施設付近に騒音・振動調査のモニタリング調査の定点となっています。このようなことから、以下の点について県の考え方をお願いします。</p> <p>①高架橋の高さを30mと設定したときの騒音の予測グラフを示してほしい。</p> <p>②類型Ⅰをベースにして特殊なケースとしてさらに細分化した規制値を設定する考えはあるのか？</p> <p>③リニア開通後モニタリング調査をされるとと思いますが、設定地点はJRが考えている地点と別の地点ですか？ 同一地点の場合のデータの取り扱いはどうなるのですか？ 住民に公開してくれるのか？</p> <p>④すでに住んでいる住民や公共施設の苦情対策や補償対策の窓口はどこになるのですか？ 今まで、リニア建設に対する住民からの要望は市を通して県やJRに出していますが・・・</p>	<p>①について、JR東海は、環境影響評価書において、中津川市坂本の児童養護施設における騒音予測を行っています。高架橋の高さは約20mとなっていますので、高さ20mの予測グラフを参考としてください。</p> <p>②について、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。</p> <p>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。</p> <p>③について、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。</p> <p>④について、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。</p>
16-1	書面	1、類型Ⅰを当てはめる地域の(1)及び(2)、そして類型Ⅱを当てはめる地域すべてについて	<p>1、について</p> <p>ア、これまで示された恵那市内の中央新幹線計画沿線地域は、いずれも静穏な居住生活地域を、通過することになっている。そして利用時間も朝の6時から深夜24時までと、70dB、75dBレベルという激しい騒音があふれ、住民の家庭での人間的、文化的な生活する居住権利が侵害されることとなる。最低、騒音規制法の特定施設の規制基準値内で規制すべきである。</p> <p>イ、「類型当てはめ方針案」の数値は受忍限度を超える数値であり、この中央新幹線計画を沿線住民が受忍しなければならない理由は見当たらない。</p> <p>ウ、中央新幹線計画には、以下の通り疑問点がある。これについて、事業者及び事業認可した国交省から明確な回答を求める。回答ができないならば、計画は一旦中止すべき。</p> <p>①なぜ、9兆円を超える巨額の投資を行ってまで、リニア中央新幹線を建設しなければならないのか。</p> <p>②発生残土の運搬や置き場に関して、重金属、ウラン含有残土の最終処分方法が不明。</p> <p>③東京一極集中を加速、ストロー効果により、中間駅をもつ地方も含め地方疲弊化</p> <p>④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。</p> <p>⑤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等の無策。。</p> <p>⑥電磁波による人体及び微生物など自然界への影響の不安</p> <p>⑦騒音及び音波、風波による、昆虫、野鳥、家畜への影響度合いが不明。</p>	<p>ア、及びイ、について、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。</p> <p>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。</p> <p>またウ、について、JR東海に内容を伝えます。</p> <p>なお、ウ、⑥について、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暴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。</p> <p>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。</p>

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
17-1	書面		<p>1. 類型の当てはめにある新幹線鉄道騒音の環境基準の設定は、新幹線鉄道騒音に係る騒音です。新幹線鉄道騒音は転動音を主とするもので、他に鉄桁橋や高架橋から発する構造物音や車体やパンタグラフが空気を切り裂くための剥離流水音という空力音が騒音源です。これに対してリニア新幹線は磁気浮上列車で転動音は出ないが、高速走行するため空力音を主たる音源とする騒音です。「空力音のエネルギーは速度の6～8乗に比例するため、速度が上昇すると騒音は急速に大きくなる」と指摘されているように、騒音源は空力音です。発生音源が異質な騒音を環境基準として採用していることとなります。これはきわめて不合理な引用ですから、この類型の当てはめは不当です、取り止めるようにしてください。</p> <p>2. 2013年9月中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書を公告した。このなかで、微気圧波・空気振動について環境影響評価をおこない、中津川市・山口、非常口(山岳部)についての項があり、微気圧波の予測がなされています。微気圧波は低周波音です。低周波音と超低周波は環境公害の環境基準として、国は設定していませんが、予定沿線地域の住民に与える微気圧波による影響は、全線が開通し、時速約500kmで走行した時に初めて実感することになるが、JR東海は微気圧波・騒音について、苦情が出てから対処するという姿勢を崩していない(2014.3.27 JR東海中津川環境保全事務所談)。「低周波音による健康影響と個人差・前庭による知覚と上半規管裂隙症候群」松井利仁² 低周波音による騒音被害の深刻さが述べられています。住民説明会資料25トンネル出入口の地域では、騒音被害と低周波音による二重被害に襲われることになると予想されます。低周波音と超低周波は環境公害の環境基準として、国は設定していませんが、自治体として住民の安全を守る立場にたち、岐阜県としてリニア中央新幹線の騒音に係る環境基準を案出すべき事柄と思います。</p> <p>1.2014年7月15日日本科学者会議 リニア中央新幹線計画の撤回・中止を求める声明 2.日本の科学者 2017年11月号p4、9</p>	<p>既存の環境基準は当てはめず、低周波音などを考慮し、県が環境基準を作るべきというご意見について、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。</p> <p>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。</p>
18-1	書面	中津川市・恵那市 岐阜県駅周辺について(茄子川二軒屋地域)	<p>騒音について リニア路線の400m範囲に入ると思いますが、現在でも二重サッシにしている、中央線の騒音で目を覚ます事もあります。防音壁ではなくフード等の対策で、75dBを越えない様お願いしたい。400mを越えても気象状況で騒音が発生する場合もあるので、臨機応変に対応して頂きたい。</p>	<p>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。</p>
19-1	書面	全般、騒音予測	<p>岐阜県として新規の県条例で制定されると思っていましたが、騒音ストレスの考え方として60dBの生活騒音での70dBと、40dBの生活騒音での70dBは身体に対する影響度合いが大きく異なるのに、この点に対して触れられていない。また、騒音の予測計算において、地形による反射音の考慮がされたか見えない。列車すれ違いによる騒音増加(最悪3dB増加)が考慮されていない可能性がある。</p>	<p>70デシベルが身体に影響する度合いは大きく異なることについて、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。</p> <p>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。</p> <p>地形による反射音や列車の擦れ違いにより騒音が増加することが考慮されていないというご意見について、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が、開通後に検証を行ってまいります。</p>
20-1	書面	本当てはめ方針(案)全体	<p>現行の新幹線鉄道騒音に係る環境基準・I 類型70dB、II 類型75dBは最新の科学的知見が反映されておらず、住民の生命及び健康を脅かす極めて高い値に設定されているため、本当てはめ方針(案)を一旦撤回し、環境大臣に対し、環境基本法第16条第3項「第一項の基準については、常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。」に基づき、新幹線鉄道騒音に係る環境基準を大幅に引き下げよう求め、厳しい基準が設定されたのちに、当てはめを行うよう強く求める。</p> <p>添付の「日本の科学者」2017年11月号の北海道大学の松井利仁教授の論文によれば、WHOによる道路交通騒音と心筋梗塞罹患率との関係性では心疾患の閾値は夜間平均騒音レベルで50dBとされたという。70dBは心筋梗塞のリスクが15%増加するようなレベルであり、この暴露による生涯死亡リスクは100人に1人程度となるというから、環境基準として到底容認できるレベルのものではない。しかも、近年、低周波音の影響が深刻であることが明らかになってきたが、日本の騒音の基準には全く考慮されておらず、新幹線鉄道騒音も同様である。さらに、今回、当てはめを行おうとしているのはリニア中央新幹線の騒音についてであり、従来の新幹線とは全く別の仕組みで動くものであるから、新幹線鉄道騒音の基準をそのまま当てはめてよいものかどうかについて、岐阜県は独自でリニア実験線沿線での騒音調査・沿線住民への聞き取り調査などを行い、可聴域の評価のみならず、低周波音の評価(F特性)も詳細に行い、慎重に判断を行うべきである。低周波音は距離を置いてもあまり減衰しない、家屋にも入ってくる、屋内で共鳴もするという性質があるので、ていねいな評価が必要である。</p> <p>参考に、米軍嘉手納基地の騒音で年4人死亡と推計されるとの記事も紹介する。被害を未然に防止し、住民の生命及び健康を守るよう切望する。</p> <p>(※添付いただいた論文の写し及び新聞記事の引用については、著作権の都合から省略させていただきました)</p>	<p>より厳しい基準が設定されてから類型の当てはめを行うべきというご意見について、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。</p> <p>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。</p>

No.	意見様式	該当箇所	ご意見(※いただいたご意見を原文のまま掲載しています。ただしご意見の中にあつた表は別途掲載しています。)	ご意見に対する県の考え方
21-1	書面	「…当てはめ方針(案)」の前提	岐阜県は在来型新幹線の事後的な騒音対策の困難さを熟知する自治体として、発生源を直接規制する対策に万全の措置を取るべく、発生源の責任と規制行政の権限が明瞭な騒音規制法の適用で対処すべきであつて、岐阜県内においては地域類型の当てはめは行わない、とすべきである。	騒音規制法で規制すべきというご意見について、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つたため、検討をすすめてきました。基準が改正された場合は、県も見直しを行つてまいります。
22-1	書面	岐阜県駅周辺、木曾川第2橋梁	①6時～24時の間に1時間10本のリニアが走行。朝早くから夜中まで70デシベルのリニアが180本も走行する。70デシベル以上の騒音はかなりうるさい。400m離れると70デシベル以下となると言うが風向きや地形によってはそれ以上になる可能性もある。400mでは収まらない場合もあるので、考慮が必要。せめて500m位は必要。 ②リニアは低周波を生み出すが、低周波の規制はない。リニアは在来新幹線とは違う種類の騒音＝低周波音が出るのでその基準も必要。 低周波は人体に影響を与える。健康被害も。 ③防音壁は音が大きすぎるのでフードにして音を小さくする。	①について、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。受音点(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。 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)に従い行つており、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、安全側にたつ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が、開通後に検証を行つてまいります。 ②について、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つたため、検討をすすめてきました。基準が改正された場合は、県も見直しを行つてまいります。 ③について、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。
23-1	書面	1. 新幹線鉄道騒音対策に関する基本的な考え方 2. 「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(平成29年11月7日 第2回岐阜県環境審議会大気騒音部会)」(以下、同方針という)に対する当社の考えについて	新幹線の騒音対策は、「新幹線鉄道騒音対策要綱」(昭和51年3月5日閣議了解)において、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について(昭和50年7月29日環境庁告示第46号)の円滑な達成に資するため、防音壁などの音源対策のほか、土地利用対策や障害防止対策(個別家屋対策)などの総合的な対策により推進することとされており、当社はこの考え方に則つて、基準との整合を図っていく。 音源対策については、防音壁の設置を基本と考えているが、生活環境の保全に配慮すべき住居等が多く存在している集落の区域や病院等の保全施設が近くにあるところにおいては、防音防災フードを計画する。 土地利用対策については、昭和50年に環境庁大気保全局長から各都道府県の知事に通知された環大特第100号等の各種連絡文書により、別紙のとおり記載されている。 類型指定がなされた場合は公共施設(道路、公園、緑地等)の配置、宅地開発の抑制といった土地利用対策について、工事期間中や供用後を含め、この趣旨に沿つた取扱いが継続して進められるよう、是非ご対応をお願いしたい。 それらの対策によつても環境基準が達成できない場合には、障害防止対策(個別家屋対策)を実施することにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持して、基準との整合を図っていく。 「新幹線鉄道騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について(平成13年1月5日 環大企第2号)」(以下、処理基準という)には、下記のとおり記載されている。 ・環境基準の地域類型を当てはめる地域は、新幹線鉄道騒音から通常の生活を保全する必要がある地域とすること。したがつて、工業専用地域、山林、原野、農用地等は、地域類型の当てはめを行わないものとする。 一方、同方針では、用途地域が定められていない地域における「類型の当てはめをしない地域」について、山林は森林法に規定する国有林・民有林、農用地は農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域としている。しかしながら、固定資産税の納税通知書や課税明細書には、現状の住居等の分布状況や土地利用の状況が考慮された「現況地目※」が明示されるため、上記に加え、現況地目からも山林、原野、農用地等に相当すると考えられる地域については、「類型の当てはめをしない地域」とすべきである。 ※地目：田・畑・宅地・鉱泉地・池沼・山林・牧場・原野・雑種地の9種	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を考慮して類型の当てはめを行わない地域を決定すべきというご意見について、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。