

新幹線鉄道の騒音に係る環境基準類型指定のうちトンネル出入口地域の設定方法について(アンケート結果集計)

都道府県名	(1) ア 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と同じま、トンネル中央部方向に一定区間(※2)を対象としている。	(1) イ 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と異なる幅を指定(※2)して、トンネル中央部方向に一定区間(※3)を対象としている。	(1) ウ トンネルの出入口における軌道中心線上の地点を中心に、トンネル中央部方向に一定半径の区域(※1)を対象としている。	(1) エ その他	(1) オ トンネル区間なし	(2) 上記(1)の指定方法について、範囲設定にあたっての考え方を教えてください。
1 北海道	※1 300m、※2 150m					(空欄)
2 青森県	※1 300m、※2 150m					①環境基準の地域類型をあてはめる地域は、新幹線鉄道騒音の影響する沿線区域のうち、新幹線鉄道騒音から通常の生活環境を保全する必要のある地域(主として住居の存在する地域)とする。ただし、沿線区域とは、新幹線鉄道の軌道中心から300mまでの地域とする。 ②沿線区域のうち、トンネル出入口から中央部へ150m以上奥の地域には地域類型のあてはめは行わないものとする。
3 岩手県	※1 300m、※2 150m					トンネルの出入口から中央部方向へ150m以上奥の地域は、騒音の影響が極めて小さいと考えられるため類型指定を行っていない。
4 宮城県	※1 300m、※2 150m					不明。
5 福島県	※1 300m、※2 トンネルにより異なる					(空欄)
6 茨城県					○	
7 栃木県	※1 300m、※2 150m					・本県では、適用除外の範囲設定については、「栃木県公害対策審議会(S52.8.9開催)」において、指定から除外する地域として「トンネルの出入口から中心部方向へ150m以上の区域」と答申しており、それに基づき地域を指定しております。 ・なお、その前段階として、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準あてはめに対する公害対策5県会議の基本方針※)(S52.4.15策定)」において、除外地域として同様の方針を定めています。 ※)組織:岩手県・宮城県・福島県・栃木県・茨城県の公害担当課長会議開催時期:S51.10~S52.3(全4回開催)
8 群馬県		※1 150m、※2 300m、※3 150m このほか、トンネル出入口からトンネル中央部とは逆方向へ400mの区間についても設定幅が300mとなっています。				審議会の答申に従い設定された。
9 埼玉県					○	トンネル区間が無いため、範囲設定はありません。
10 東京都	※1 200m、※2 200m					トンネル開口部からトンネル中央部方向へ200mを超える地域については、新幹線鉄道騒音による影響が極めて少ないため適用除外とした。
11 神奈川県			※1 400m			線路中心から400m離れば、70デシベル(類型1の基準値)を下回ることを確認したため、トンネル出入口の断面を線路の中心線が貫く点を「トンネル区間に位置する地域に最も近い音源の位置」とみなして、そこを中心とした、半径400mの範囲とした。(東海道、リニアともに同じ設定)

	都道府県名	(1) ア 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と同じま ま、トンネル中央部方向に一定区間(※2)を対象としている。	(1) イ 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と異なる幅を指定(※2)して、トンネル中央部方向に一定区間(※3)を対象としている。	(1) ウ トンネルの出入口における軌道中心線上の地点を中心に、トンネル中央部方向に一定半径の区域(※1)を対象としている。	(1) エ その他	(1) オ トンネル区間なし	(2) 上記(1)の指定方法について、範囲設定にあたっての考え方を教えてください。
12	新潟県	※1 300m 、※2 150m					トンネル中央部方向150mについては不明。
13	富山県	※1 300m 、※2 150m					富山県内の指定方法検討時において、既に指定されていた東北・上越新幹線沿線自治体の事例を参考としたものと思われる。
14	石川県	※1 300m 、※2 150m					地域類型の当てはめの範囲は、新幹線鉄道の軌道中心から両側それぞれ300メートルの範囲とする。ただし、次に掲げる地域については地域類型の当てはめを行わないものとする。 (1)都市計画法(昭和43年法律 第100号)に基づく用途地域のうち工業専用地域 (2)トンネル区間(ただし、トンネルの出入口から中央部方向150メートルの区間は除く。)の沿線地域 (3)河川区域 (4)用途地域が定められていない地域で、山林、原野、農用地等新幹線騒音から通常の生活を保全する必要のない地域
15	福井県						
16	山梨県(注)	※1 400m 、※2 150m		※1 150m			トンネル坑口付近の伝播状況(緩衝工考慮)を基に範囲を設定
17	長野県	※1 300m 、※2 150m					他県の状況を参考にして、指定範囲を決定。
18	岐阜県			※1 400m			・昭和52年度に東海道新幹線に係る類型指定について検討した際には、実測結果に安全率を勘案し、一般構造地域(橋りょう部を除く)では軌道中心線から400m以内の地域を範囲とすることが妥当と考えられています。 ・リニア中央新幹線鉄道に係る類型指定について検討した際には、実験車両(7両編成)の通過時の騒音データから、営業時の車両(16両編成)の通過時の騒音を予測したところ、防音壁が最も低い区間において70dBを下回るのは、軌道からの距離が300mを超えて400m未満となったことから、軌道中心線から400m以内の地域を範囲とすることが妥当と考えられています。
19	静岡県			※1 400m			詳細経緯は不明。昭和52年告示当時から変わっていない。
20	愛知県	※1 400m 、※2 指定なし(全区間が対象)		※1 400m (この基準の適用は坂の坂トンネルに限る)			トンネルであるもののうち、坂の坂トンネルに限り、延長が2.1kmと長いため、トンネル地表面等における騒音の影響が考えられないので、トンネルの出入口と線路の中心線の交点を中心にそれぞれトンネル側に半径400メートルまでの地域とした。
21	滋賀県	※1 400m 、※2 周辺の状況に応じた区間					トンネル区間の類型指定について特段の定めはなく、環境省の処理基準に基づき指定した結果として(1)の回答のようにしている。
22	京都府			※1 400m			(空欄)
23	大阪府					○	

都道府県名	(1) ア 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と同じま ま、トンネル中央部方向に一定区間(※2)を対象としている。	(1) イ 軌道中心から両側それぞれ一定範囲(※1)を対象として、幅は明かり区間と異なる幅を指定(※2)して、トンネル中央部方向に一定区間(※3)を対象としている。	(1) ウ トンネルの出入口における軌道中心線上の地点を中心に、トンネル中央部方向に一定半径の区域(※1)を対象としている。	(1) エ その他	(1) オ トンネル区間なし	(2) 上記(1)の指定方法について、範囲設定にあたっての考え方を教えてください。
24 兵庫県				トンネル区間は対象としない。トンネル出入口は、トンネルではない区間と同様に、軌道中心線から左右両側それぞれ300m以内の地域を対象とする。ただし、一部の市のトンネル出入口は、地形を考慮し、軌道中心線から左右両側それぞれ500m以内の地域を対象とする。		新幹線鉄道騒音に係る環境基準の地域類型のあてはめについて環境審議会で検討し、新幹線鉄道の路線構造等を勘案するとともに、地元市町の意見を聴いて地域指定した。
25 岡山県	※1 300m、※2 150m					・軌道垂直方向の騒音測定結果が、トンネル出入口の軌道中心線上の地点から中央部方向150mの地点で70デシベルを下回っていたため。
26 広島県	※1 300m、※2 150m ただし、橋りょう構造に係る部分は、※1 400m、※2 150m (橋りょう構造に係る部分とは、橋りょう構造部分及びその両端からそれぞれ400mを加えた部分をいう。橋りょう構造に係る特例は、橋りょう構造部分の長さが100m以上のものについて適用)					トンネルについて中央へ150mの区域を含めた理由は、列車がトンネルへ出入りする際に特有の風切り音が発生し、これが放射状に拡散する状態を考慮してのものである。 100m以上の長さを有する橋りょうについて、橋りょうの両端よりそれぞれ400mまでの区域を軌道中心より左右それぞれ400mとした理由は、橋りょう自体が列車通過の際に共振して他の構造部を通過する時と比較して音が大きくなることを考慮してのものである。
27 山口県	※1 300m、※2 150m					新幹線鉄道騒音による影響や他県の状況等を踏まえ、県環境審議会で協議の上、審議会からの答申を受けて、範囲を設定。
28 福岡県	※1 300m、※2 150m (一部区間で400m)					・沿線周辺市町村と協議のうえ、最終的に決定した。
29 佐賀県	※1 300m、※2 150m					隣県での指定状況との整合を図り、範囲を定めた。
30 熊本県	※1 300m、※2 150m					範囲設定の考え方は不明です。既に開通していた東海道新幹線及び山陽新幹線の研究結果、技術指針等から設定されたものと考えられます。指定した当時、熊本県環境審議会の答申においても当てはめ除外地域について、「トンネル部分(出入口から中央部方向に150メートル以内の部分を除く。)、河川区域については除外する。」とありました。
31 鹿児島県	※1 300m、※2 150m					範囲設定当時、他県の状況を参考とし、決定している。

(注)山梨県回答は告示前の情報。リニア中央新幹線騒音に係る環境基準類型指定について現在検討中である。