

## リニア中央新幹線に係るトンネル出入口付近の指定範囲の検討について

## 1. 第3回専門委員会までの経過

## (1) 第1回～第2回専門委員会

- ・新幹線沿線都道府県の指定状況
  - ほとんどの都道府県で図1もしくは図2の形状で指定をしていることを確認。
  - 長野県の北陸新幹線沿線では図1を採用 ( $a=300\text{m}$ 、 $b=150\text{m}$ )
- ・できる限り科学的根拠を基に指定したい。
  - 北陸新幹線沿線のトンネル付近にて騒音測定することを検討

## (2) 第3回専門委員会

- ・北陸新幹線沿線のトンネル付近（御代田町）にて騒音測定を実施
  - トンネル出入口付近において、平坦部と比べて特別大きな騒音が発生しているわけではない。
  - トンネル出入口から中央部方向（トンネル奥方向）へ行くほど、十分な騒音レベルの減衰が見られた。
- ・長野県の場合、リニア中央新幹線のトンネル出入口はほぼ防音・防災フードと直結し、あまり音が漏れない状況であると考えられるため、必要以上に広く指定地域を設ける必要はない。
  - 図1、図2どちらも妥当。

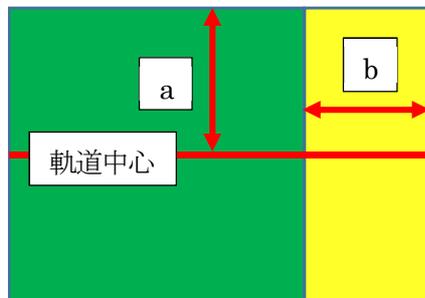


図1 出入口から一定区間を指定

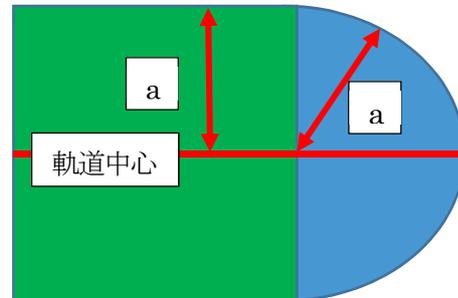


図2 軌道中心軸のある地点を中心に一定半径の区域を指定

## 2. 事務局方針案

図1を採用し、トンネル出入口から指定幅の半分の距離について指定する。

## 【理由】

- ・トンネル出入口付近について特段広く指定する必要はないと判断できる。
- ・北陸新幹線鉄道における指定方針として採用されている。また、既存新幹線沿線県でも多く採用されている。（ $a=300\text{m}$ 、 $b=150\text{m}$ ）
- ・一定半径の区域で指定する際に指定されない、よりトンネル出入口に近い区域を残さず指定することができる。（図3の矢印部分参照）

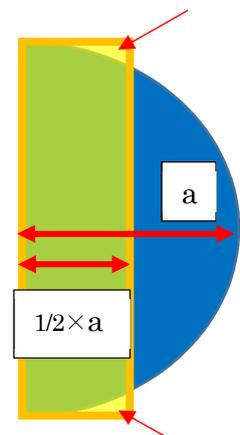


図3