

平成十四年三月二十六日受領
答 弁 第 一 一 六 号

内閣衆質一五四第一六号

平成十四年三月二十六日

内閣総理大臣 小泉純一郎

衆議院議長 綿貫民輔殿

衆議院議員原陽子君提出新幹線の騒音に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員原陽子君提出新幹線の騒音に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの趣旨が必ずしも明らかではないが、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和五十年環境庁告示第四十六号。以下「環境基準」という。）は、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい基準として、科学的判断に基づき設定したものである。一方で、新幹線鉄道の列車を運行している鉄道事業者（以下「事業者」という。）が環境基準を達成するためには、騒音防止のための技術開発や防音壁の設置等騒音防止対策を講ずる必要があることから、環境基準設定後直ちに事業者においてこれを達成することが困難なため、その期間内を目途に環境基準が達成されるよう努力を促すものとして、達成目標期間を設定したものである。

なお、具体の達成目標期間は、将来の騒音防止のための技術開発の可能性等を念頭に置きながら、騒音の状況に応じた沿線区域の区分ごとに設定したところである。

二及び五について

環境庁から「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和五十一年環大特第

三十二号。以下「勧告」という。）を受けた運輸省は、日本国有鉄道及び日本鉄道建設公団（以下「国鉄等」という。）に対し、振動源対策として技術開発の推進やバラストマットの敷設等の必要な措置を講ずるよう、また、障害防止対策として障害防止対策実施要領を定めて、建物の防振工事への助成や移転補償等の必要な措置を講ずるよう、通達により指示した。また、運輸省は同時に、国鉄等に対して振動源対策及び障害防止対策について必要な措置を講ずるよう通達により指示した旨の報告を環境庁へ行っている。

三、六及び十一について

お尋ねは騒音に関する基準についてであると思われるが、事業者及び日本鉄道建設公団（以下「事業者等」という。）においては、これまで環境基準を達成すべく鋭意努力してきたところである。

一方で、新幹線鉄道に対する輸送需要の増加や事業者の経営環境の変化等にも起因して、路線区間の中には、環境基準が未達成となっているものがあることは承知している。このため、昭和六十年以降、当面の対策として、騒音の値を沿線の住宅の集合度合いに応じて順次七十五デシベル以下とするよう事業者を指導してきているところであり、その成果は着実に挙がってきているところである。

今後とも、技術開発等騒音防止対策を一層推進するよう事業者等を指導していくとともに、環境基準の

達成に向けて新たな取組についても検討を行うこととしている。

四について

お尋ねの省庁における新幹線鉄道の騒音及び振動に係る事務を担当する職員の異動等に際しては、御指摘の環境基準や勧告に係る事務を含めて確実に事務の引継ぎが行われている。

七について

環境基準の達成に向け、事業者等に対する指導については国土交通省鉄道局が引き続き担当するが、国土交通省鉄道局に対して環境省環境管理局は必要に応じ要請を行うこととなる。

八について

環境基準に係る測定地点は、沿線地域における新幹線鉄道騒音を代表すると認められる地点のほか当該騒音が問題となる地点を選定するものとしており、線路又はその予定地から二十五メートル以内の地点で測定することを妨げてはいない。なお、地方公共団体は、このような考え方により測定地点を選定していると承知している。

また、測定地点として選定される新幹線鉄道騒音を代表する地点又は当該騒音が問題となる地点は、通

常、住宅等が建てられている区域内にあると考えられる。

九について

およそ住居について静穏の保持が求められることは当然であるが、病院等には常に多数の病人等がいることから、勧告は、これらについて一般の住居と区別して静穏の保持のために特段の配慮をするとともに、可及的速やかな措置を講ずることを示したものである。

十について

新幹線鉄道の列車の走行に伴う騒音及び振動に係る障害防止対策は、これまで事業者により実施されてきたが、現在までに約八百件の建物の移転補償が実施されている。