

本次參加 2008 年國際低頻噪音及振動防制年會，並發表「台灣低頻噪音管制現況及法規建制之發展沿革」(The development of low frequency noise criteria in Taiwan)，因為我國低頻噪音之法規管制部份，為世界之創舉，會中並有包括丹麥環境部門等國家代表提出問題，對我國低頻噪音管制成效相當稱許；會後更與日本環境省水及大氣環境局山下雄二及瑞典及丹麥環境部門相關環保官員進行意見交流，促進世界各國對我國噪音管制成效之了解。



#### 2008 國際低頻噪音年會論文發表

• 此外，將本次研討會與軌道系統有關之討論議題摘要如下：

1. Source of infrasound, low frequency noise and vibration. 運輸系統主要之超低頻及低頻音來自於車輛進出隧道洞口，本次會議並未討論到鐵路高架橋結構低頻音之防制。
2. Perception of low frequency noise and vibration by man and animals. 對於人體感覺及門窗振動已提出參考曲線，可作為日後判斷低頻噪音是否影響之參考。
3. Effects on man and animals. 本次研討會並未對動物有論文發表，對人感受部分採實驗室取樣結果進行探討。
4. Control of low frequency noise and vibration by passive methods. 軌道運輸系統主要以隔振墊片來減少低頻噪音發生。
5. Regulation and guideline on low frequency noise and vibration. - 目前只有台灣有低頻管制標準，其他國家僅提出噪音指標或建議值，歐美國家代表訝異台灣環保單位被授權可因低頻噪音違反標準逕行處罰營運單位。

#### (四) 拜會都營地下鐵人員了解高架段防制措施

由東京都交通局建設工務部古田勝課長帶領，至都營地下鐵高架段實地考察相關防制措施現況，由現地勘查可了解，都營地下鐵高架段與民宅亦相當接近，惟東京市民一般皆有「先來後到」觀念之共識，並了解要享受軌道系統之便利，則需忍受無法避免之噪音問題，因此於東京都交通局施設相關隔音牆及執行減振措施後，即很少有抱怨之產生。此外，於都營地下鐵高架段設立後才完工之建築物，需由建商自行加裝隔音門窗，以減少高架段軌道運輸系統對住戶之影響。



於 2cm 鍍鋅鋼板加勁及側面鋼板加 2cm



與都營地下鐵古田勝課長等人合影



都營地下鐵高架段與民宅相當接近

### (五) 拜會名古屋環保局了解噪音陳情案件處理方式

搭東海道新幹線至名古屋拜訪環保局瞭解名古屋噪音陳情訴訟現況，與名古屋市環境局地域環境對策部交通環境對策課加納信隆課長進行會談，該課長並提供日本環境省低頻噪音問題處理指引( Guidance to Counter Low Frequency Noise Problems ) 供參，及實地查訪日本東海道新幹線名古屋市內鋼橋，因結構噪音而導致民眾抗爭，並進行訴訟，而由名古屋市政府進行鋼桁架橋側面及下面部分包覆工程(其設置費用昂貴且須定期維修更換)之實際案例。該課長對於我國設置 24 小時專人服務之公害陳情專線，並於全國皆有稽查人員 24 小時進行噪音檢測工作，表示相當訝異與敬佩，該市政府並未設置相關組織及人員，惟於該市進行隔音牆等施設後，目前亦少有噪音陳情案件之發生。



與名古屋市環境局加納信隆課長等人合影於名古屋環保局