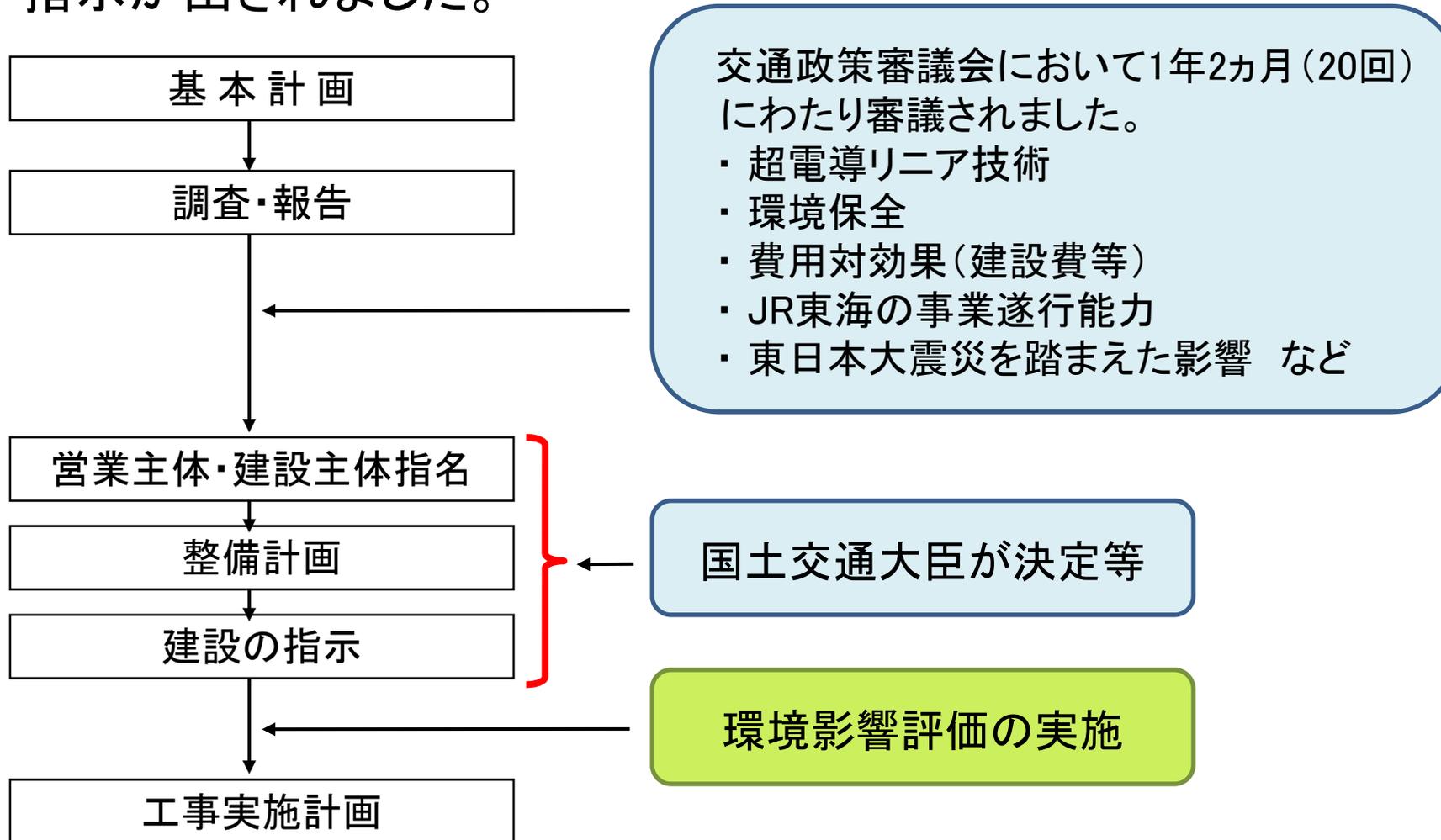


全国新幹線鉄道整備法に基づき計画を推進

- 平成23年5月、国土交通大臣より当社に中央新幹線の建設指示が出されました。

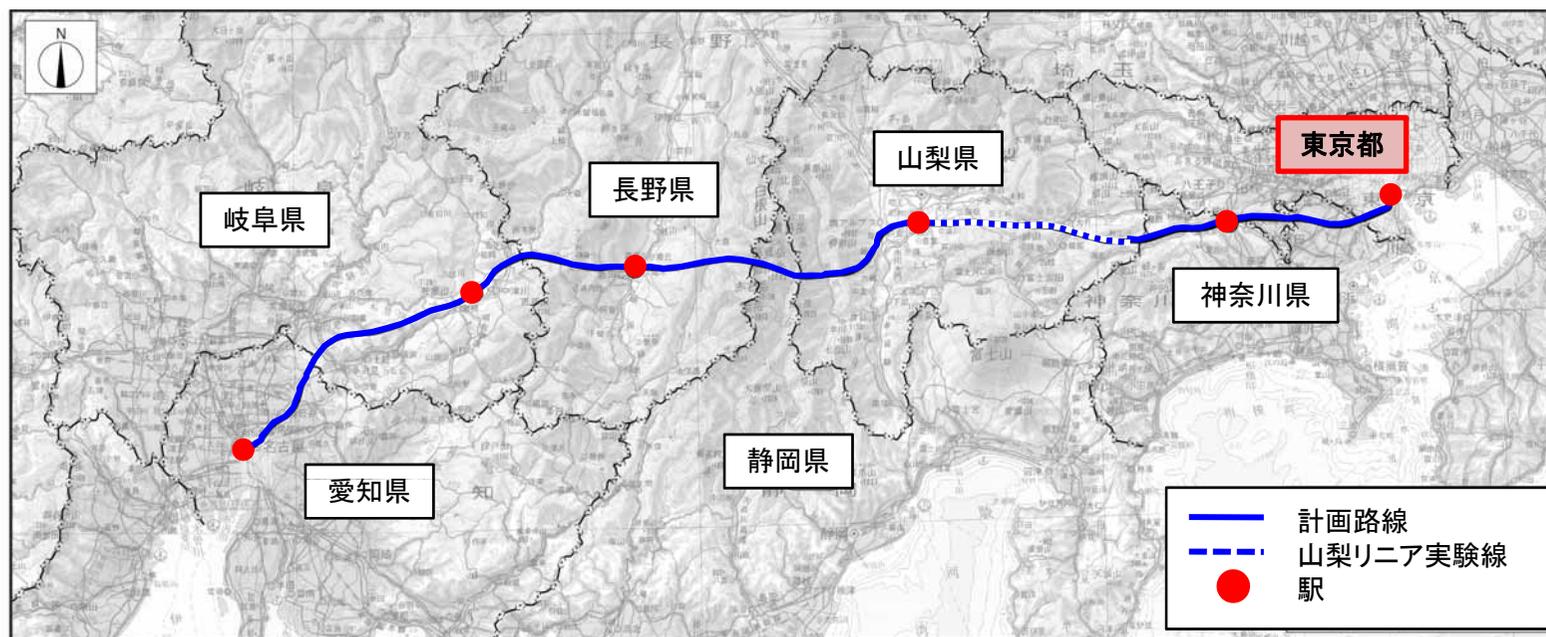


超電導リニアによる中央新幹線計画

・整備計画の内容

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	90,300億円	
その他必要事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、 名古屋市附近、奈良市附近

・概略の路線(東京都・名古屋市間)



路線・駅位置の絞り込み

○路線の絞り込み

- ・起点の東京都から名古屋市まで、概略の路線内において、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本としました
- ・主要な線形条件として、最小曲線半径は8,000m、最急勾配は40%で計画しました
また、ターミナル駅の近傍においては、全列車が停車することを前提に、より小さい曲線半径で計画しました
- ・都市部の大深度地下を使用できる地域においては、できる限り大深度地下を使用することとしました
- ・トンネル内の換気や異常時の避難等に利用する非常口は、市街化、住宅地化が高度に進展している地域をできる限り回避した場所に設置することとしました

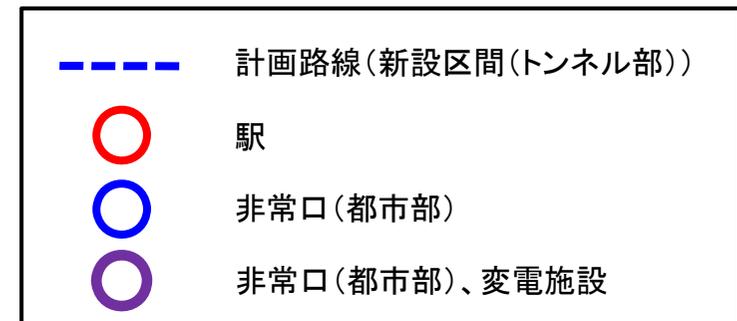
路線・駅位置の絞り込み

○駅位置の絞り込み

- ・東京都ターミナル駅は、東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎが可能な東海道新幹線品川駅の地下に南北方向に計画しました

東京都の路線概要

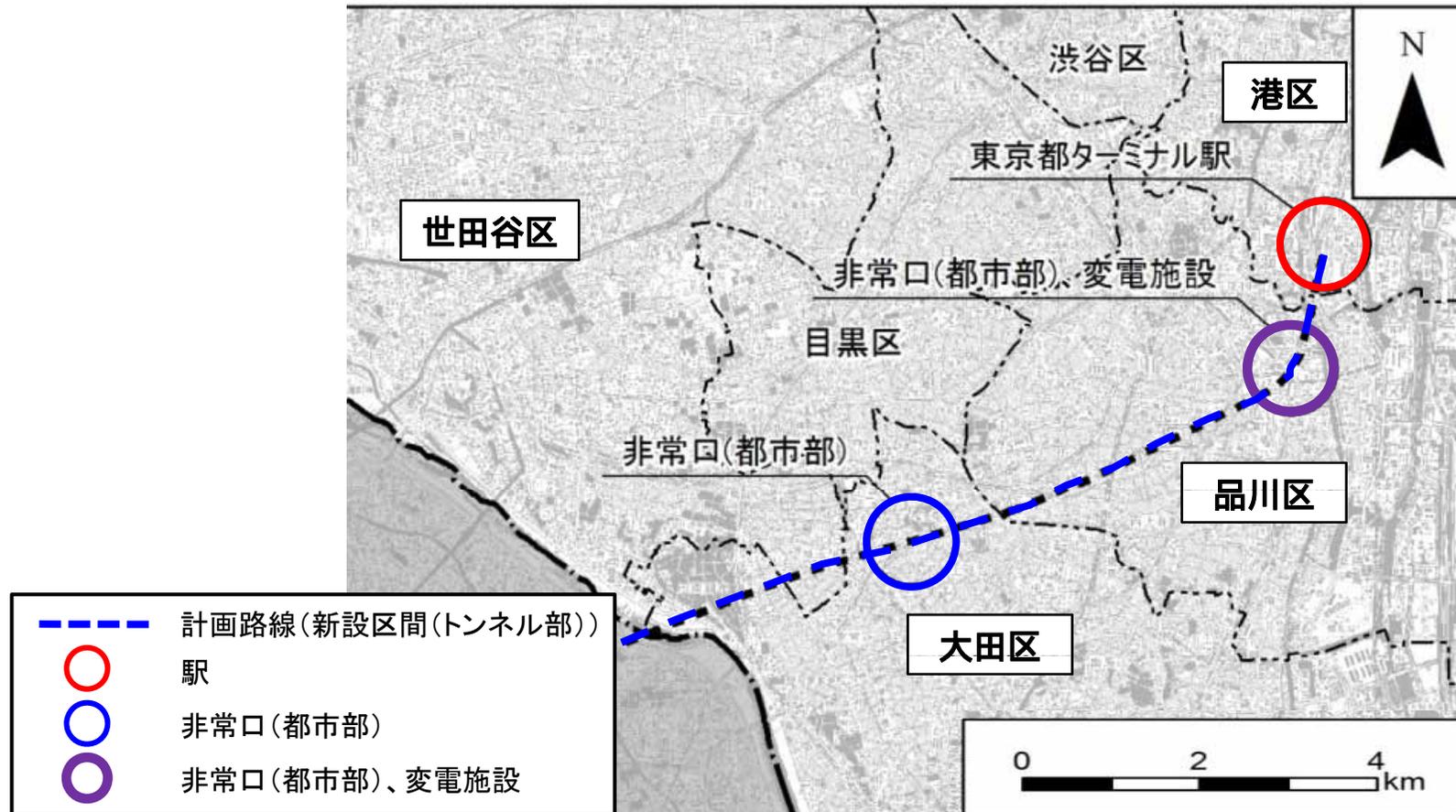
- ・東京都内は、19.4kmすべてトンネル区間となります



区部の路線概要

港・品川・大田・世田谷

- ・港区は駅と本線の浅深度地下トンネルを合わせ、延長約0.8kmです
- ・品川区、大田区、世田谷区は主に大深度地下のトンネルとなり、延長はそれぞれ、約4.6km、約3.6km、約0.7kmです
- ・変電施設を品川区北品川四丁目付近に、非常口を品川区北品川四丁目付近、大田区東雪谷一丁目付近に計画します



区部の路線概要

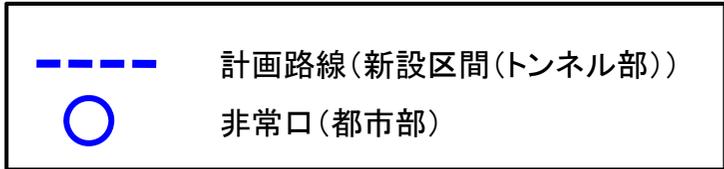
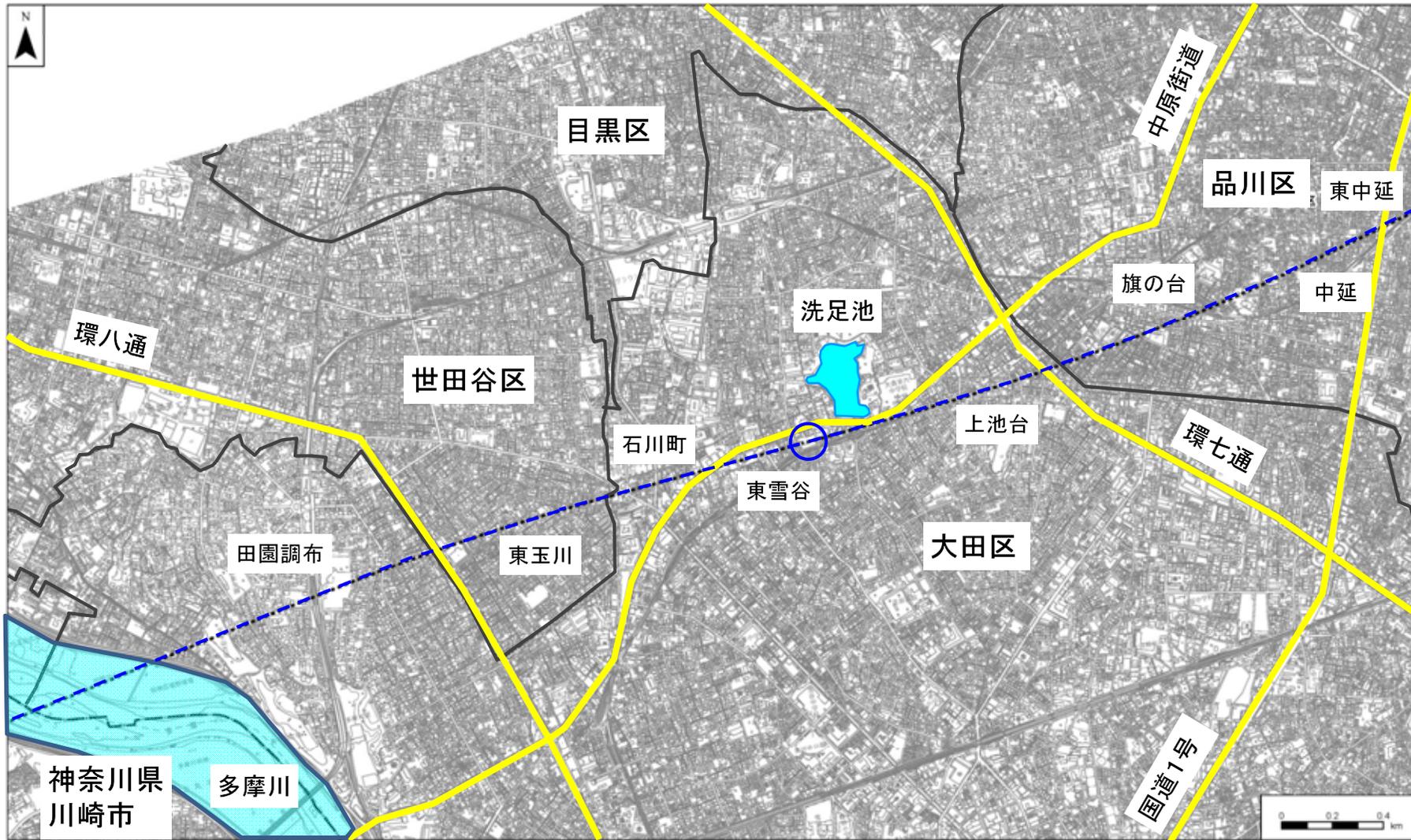
港・品川・大田・世田谷



- 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 駅
- 非常口(都市部)、変電施設

区部の路線概要

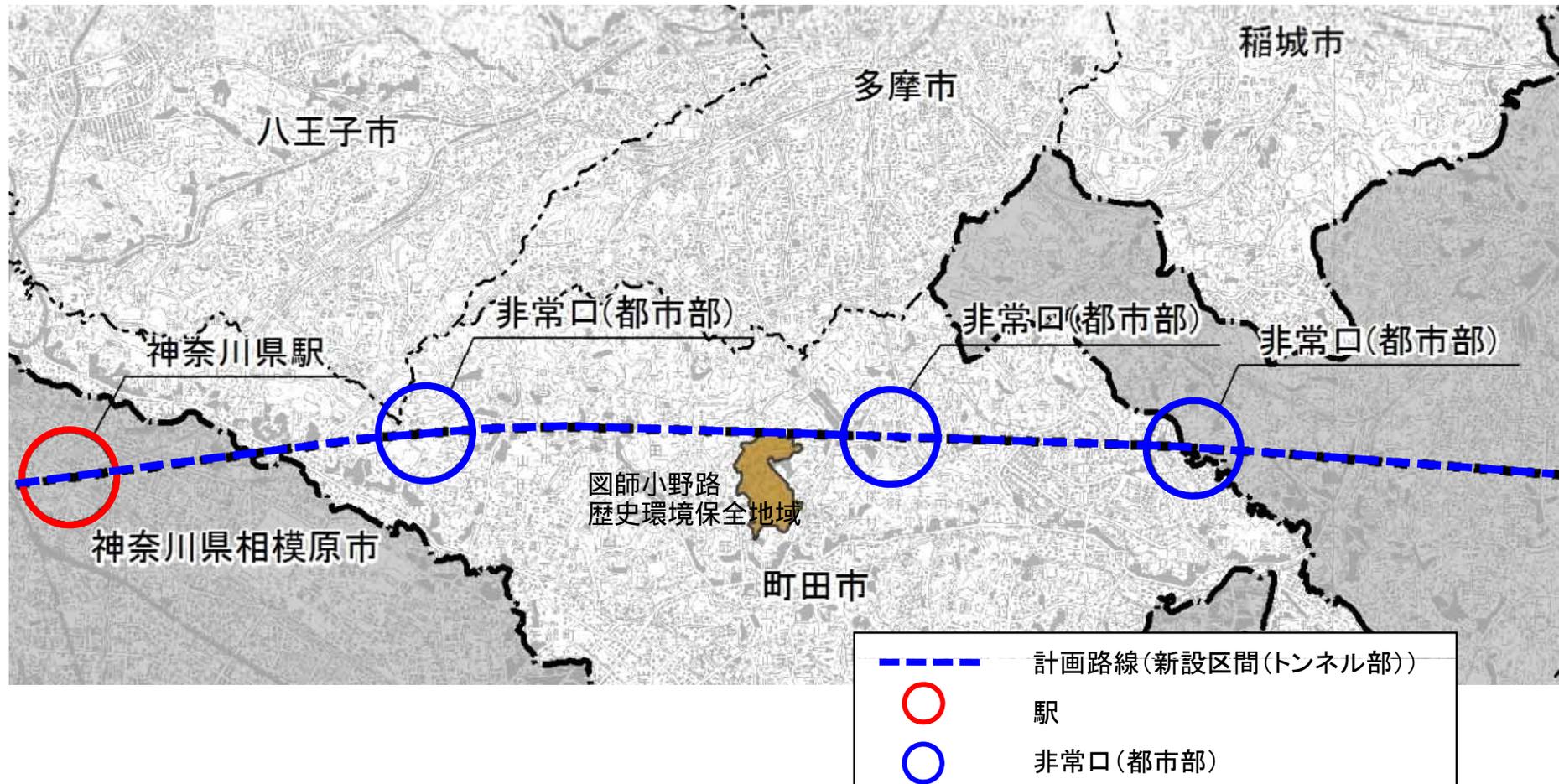
港・品川・大田・世田谷



市部の路線概要

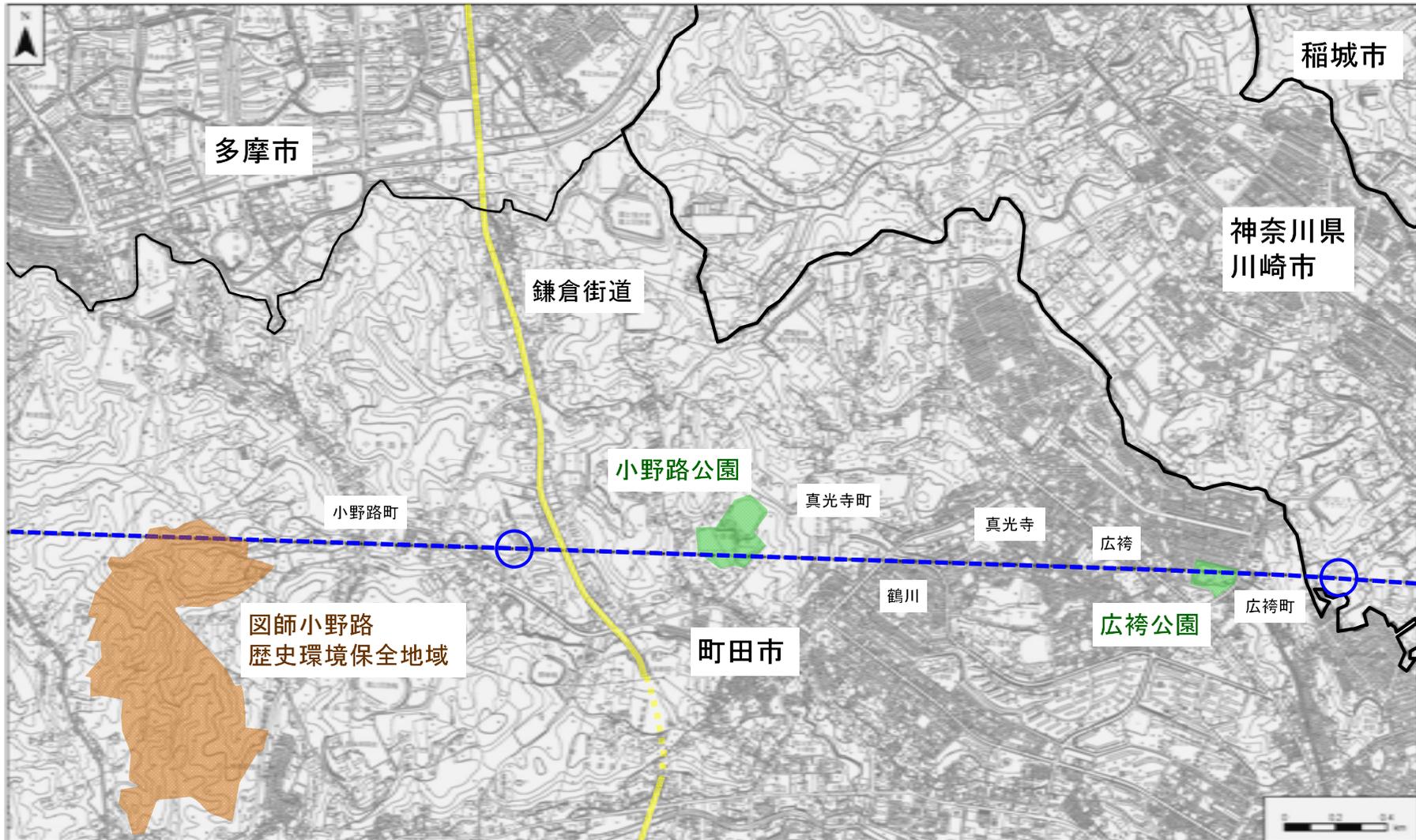
町田・八王子

- ・町田市内は主に大深度地下のトンネルとなり、延長は約10kmです
 - ・非常口を町田市能ヶ谷七丁目・川崎市麻生区片平境界地付近、小野路町付近、上小山田町付近に計画します
- なお、図師小野路歴史環境保全地域は回避しています



市部の路線概要

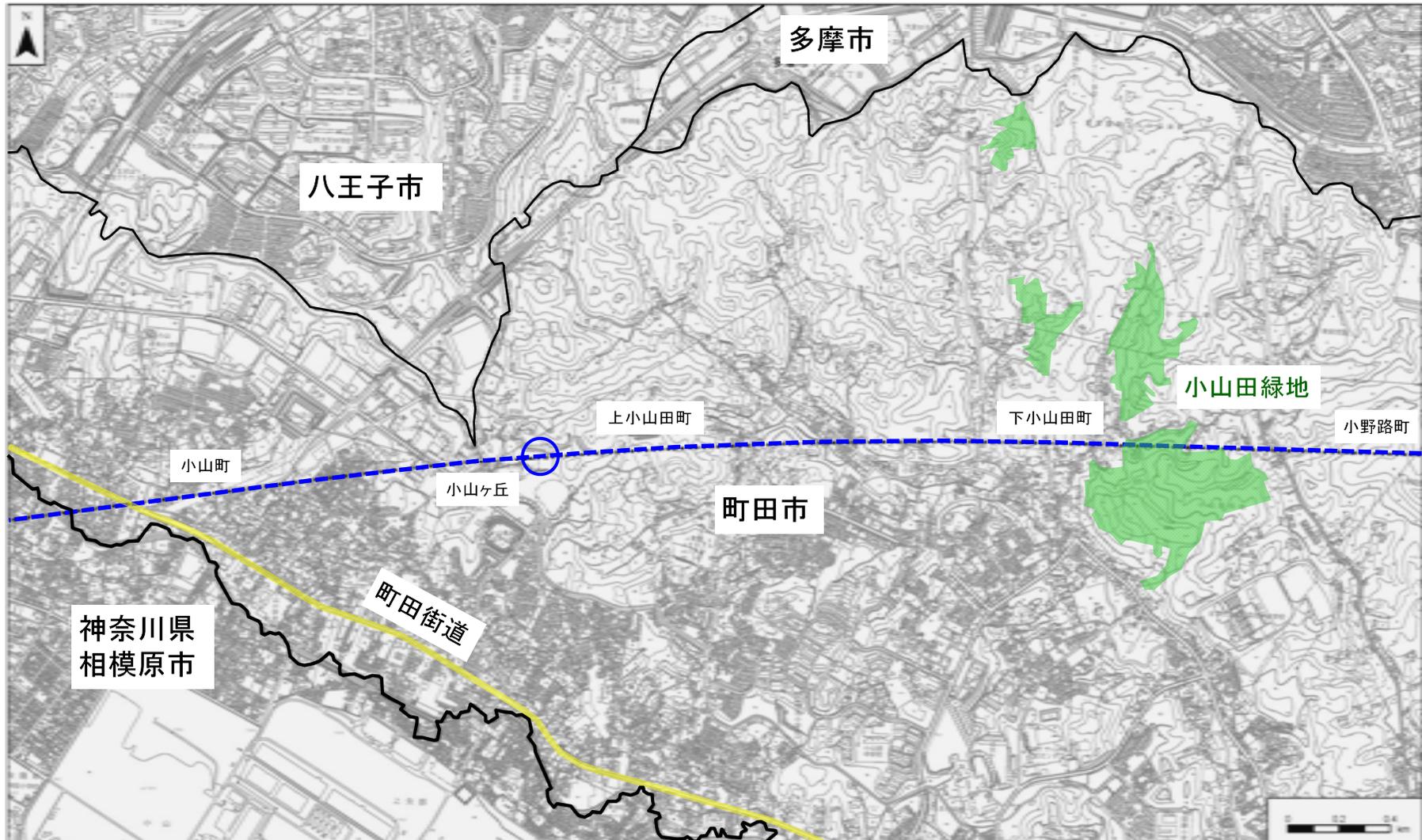
町田・八王子



- 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 非常口(都市部)

市部の路線概要

町田・八王子



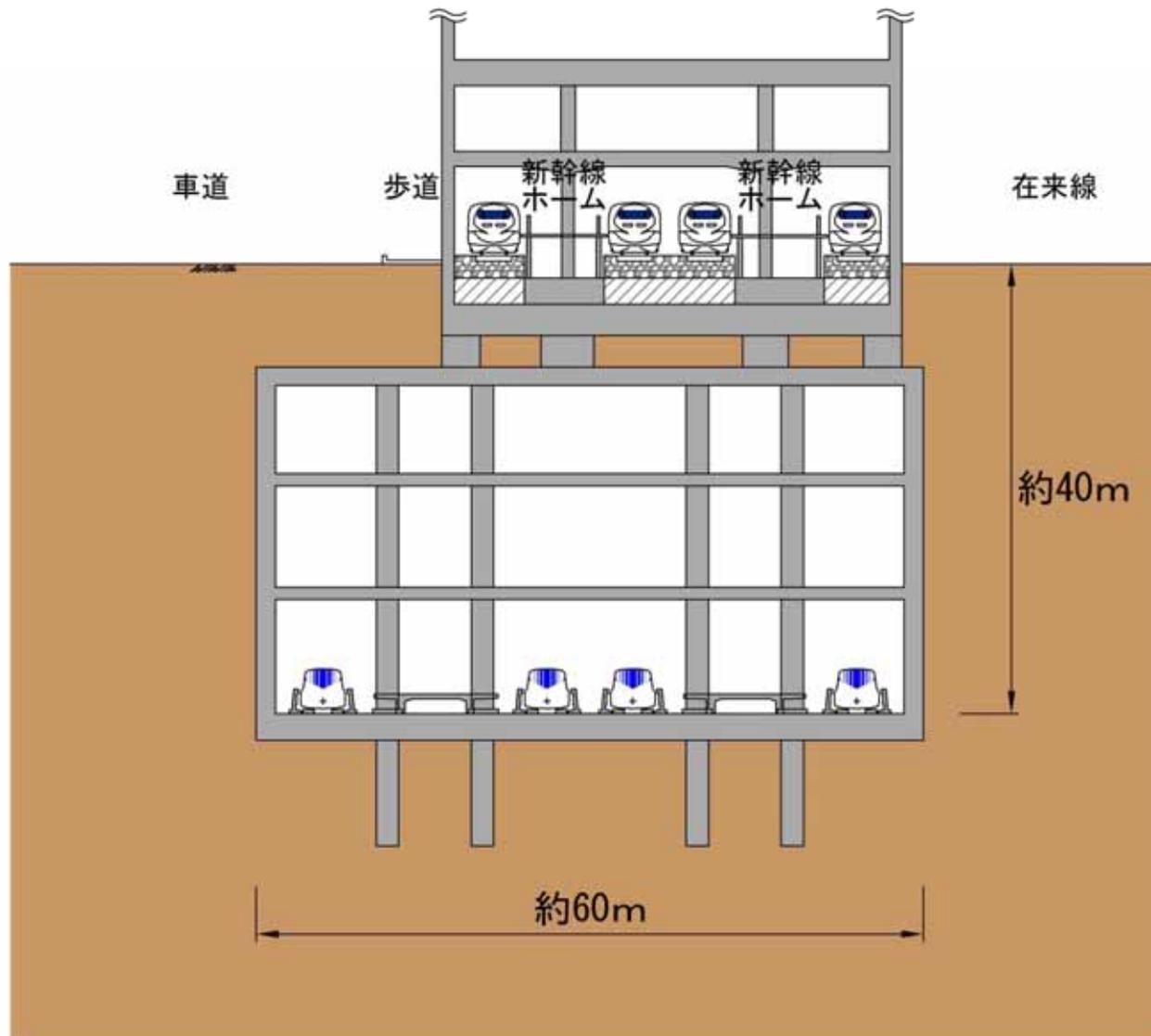
- 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 非常口(都市部)

東京都内の構造種別と主要な施設

種別	数量
地上部	0km
トンネル	19.4km
駅	1箇所
変電施設	1箇所
非常口(都市部)	5箇所

東京都ターミナル駅の概要

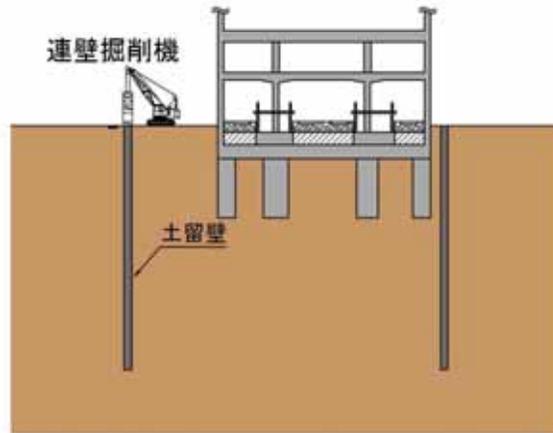
- 敷地として延長約1km、最大幅約60m、面積約3.5haを想定しています



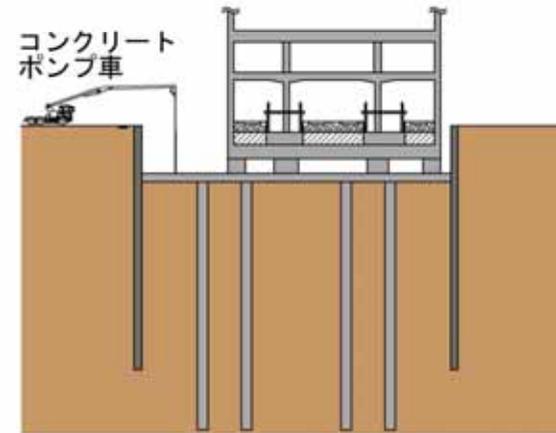
東京都ターミナル駅の施工概要

- 開削工法により施工します

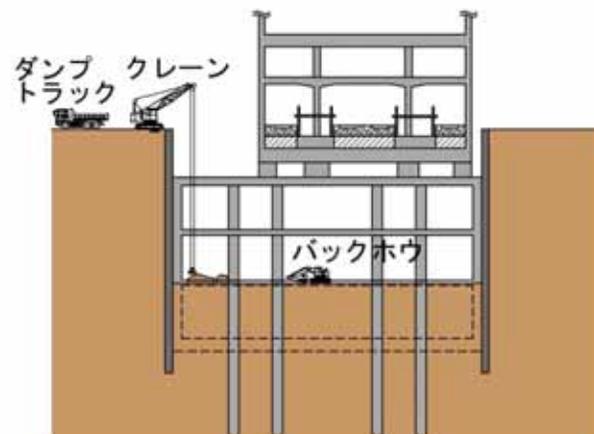
1 土留壁構築



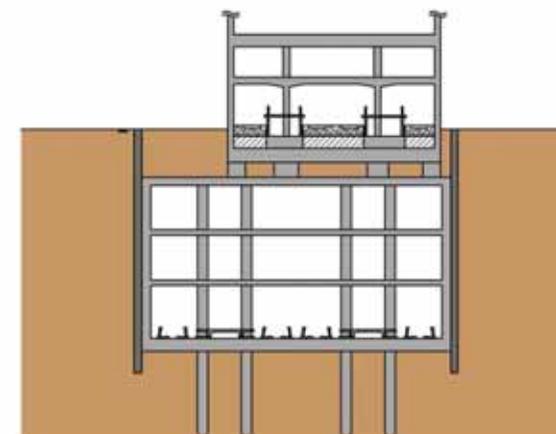
2 既設構造物受替え



3 掘削、躯体構築

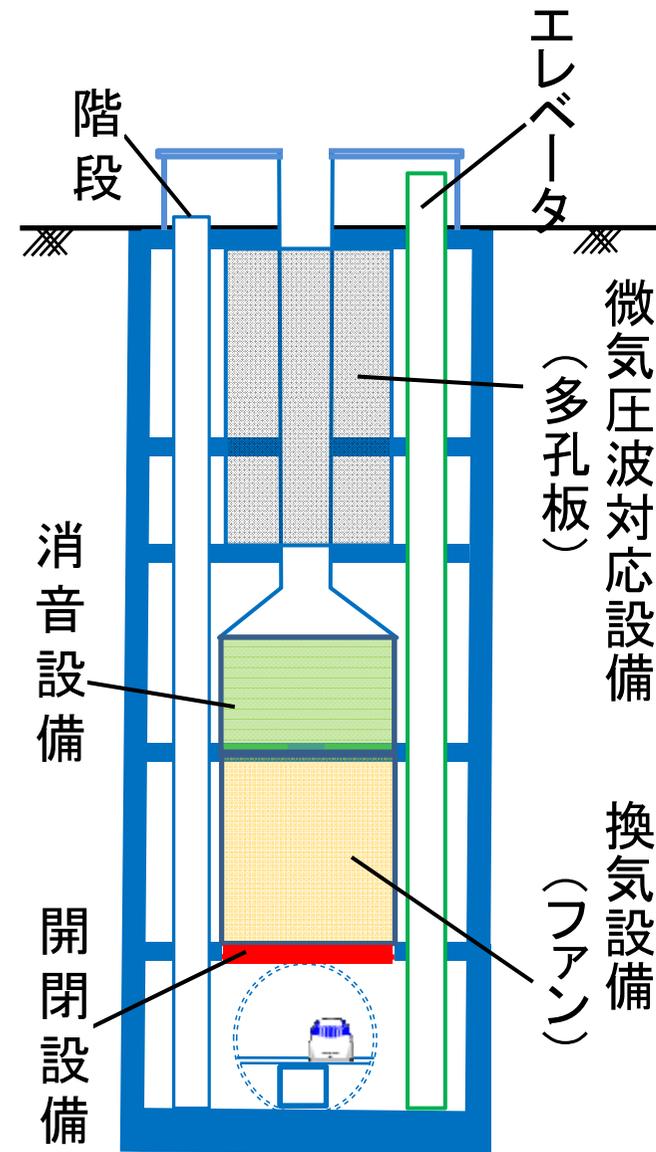


4 埋戻し



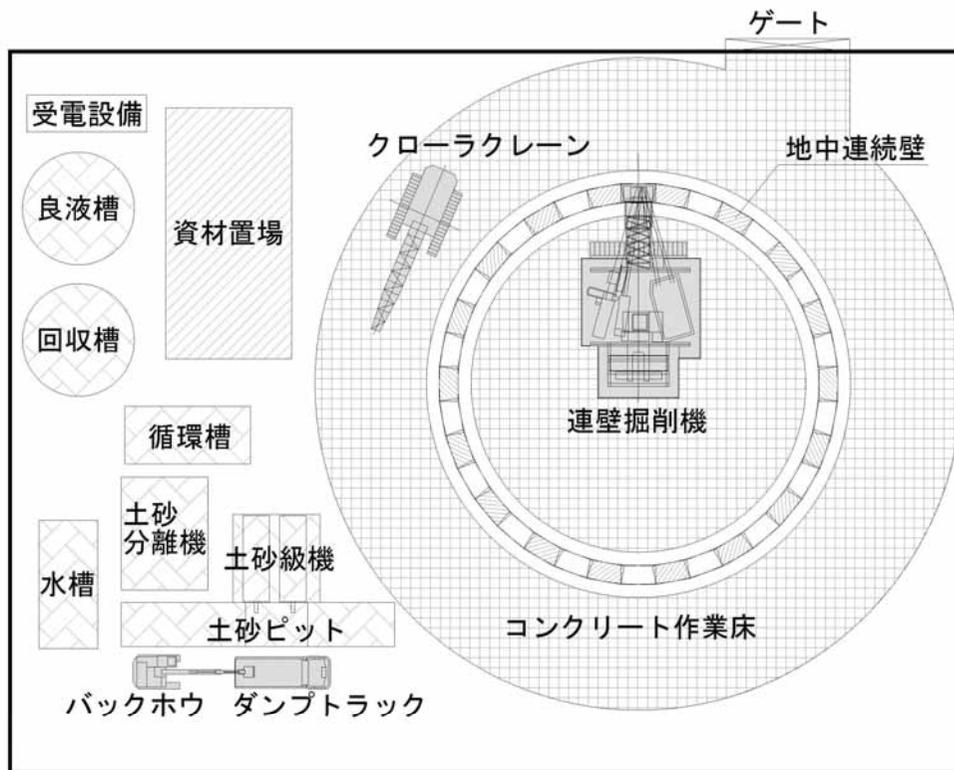
非常口(都市部)の概要

- 非常口(都市部)には、トンネル内換気を行うための換気設備や、騒音、微気圧波、低周波音の対策として消音設備、多孔板等を設置します
- 避難用としてエレベーター及び階段を設置します
- 区部では、2箇所(品川区北品川四丁目付近及び大田区東雪谷一丁目付近)に設置します
- 市部では、3箇所(町田市能ヶ谷七丁目・川崎市麻生区片平境界地付近、小野路町付近、上小山田町付近)に設置します

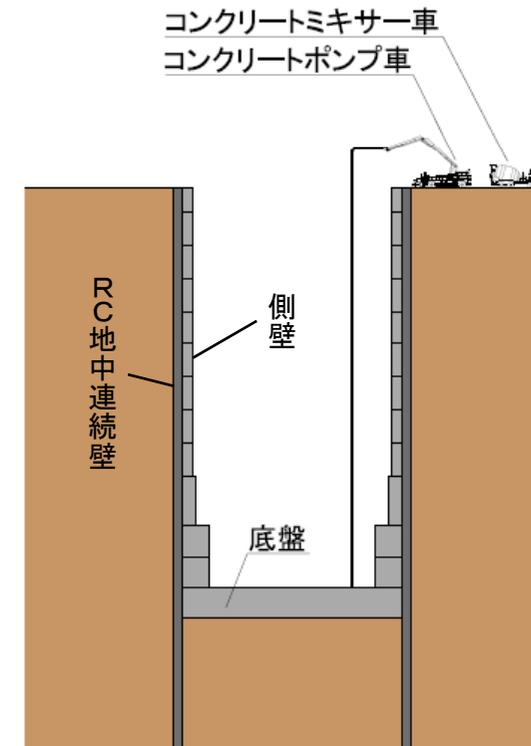


非常口 設備イメージ

非常口(都市部)の施工概要



RC 地中連続壁工法の場合の
工事施工ヤード平面図



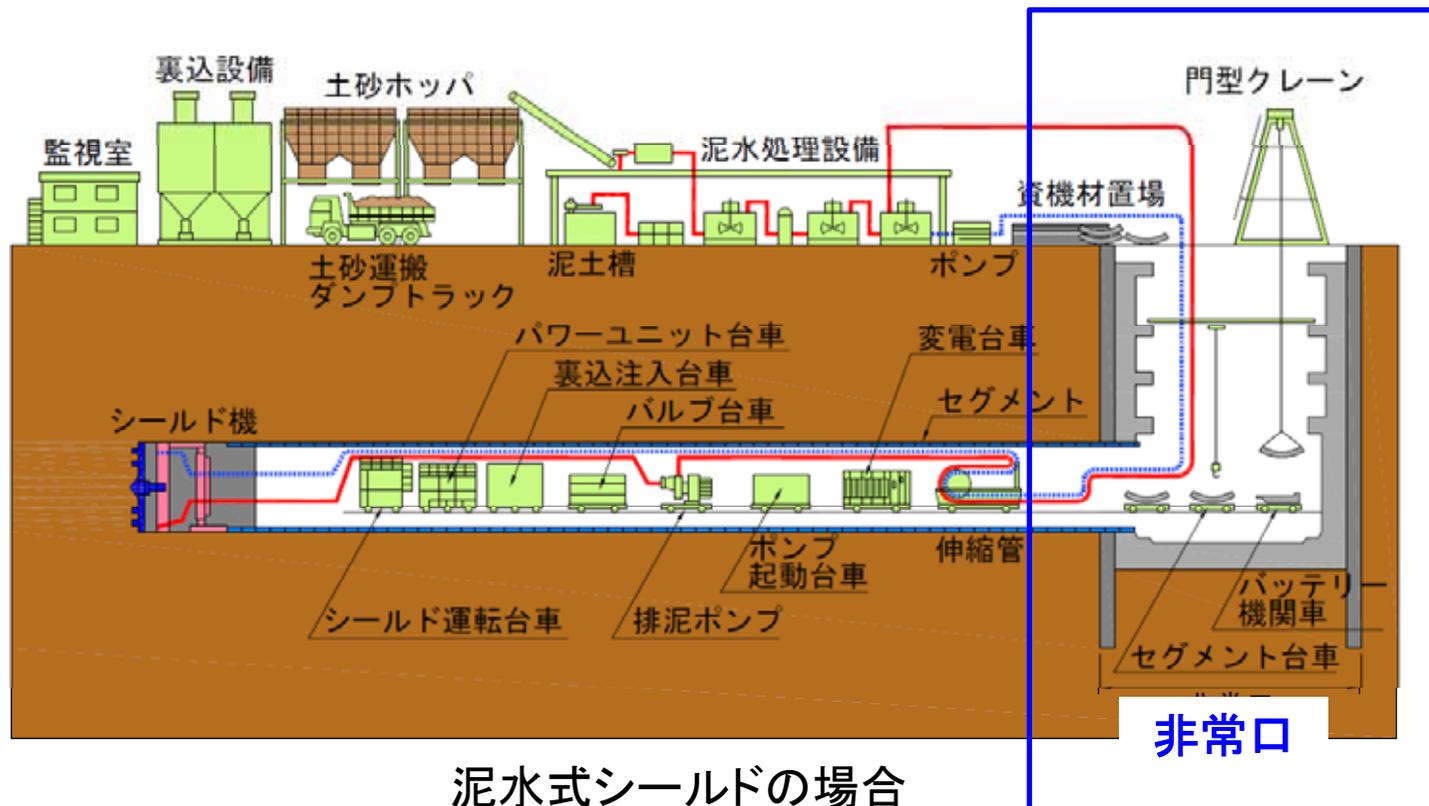
RC 地中連続壁工法の場合の
施工断面図

- 工事施工ヤードの周囲には工事用のフェンスを設置するとともに、発生土の仮置き、濁水処理設備の設置等を予定しています

RC・・・鉄筋コンクリート

都市トンネルの施工概要

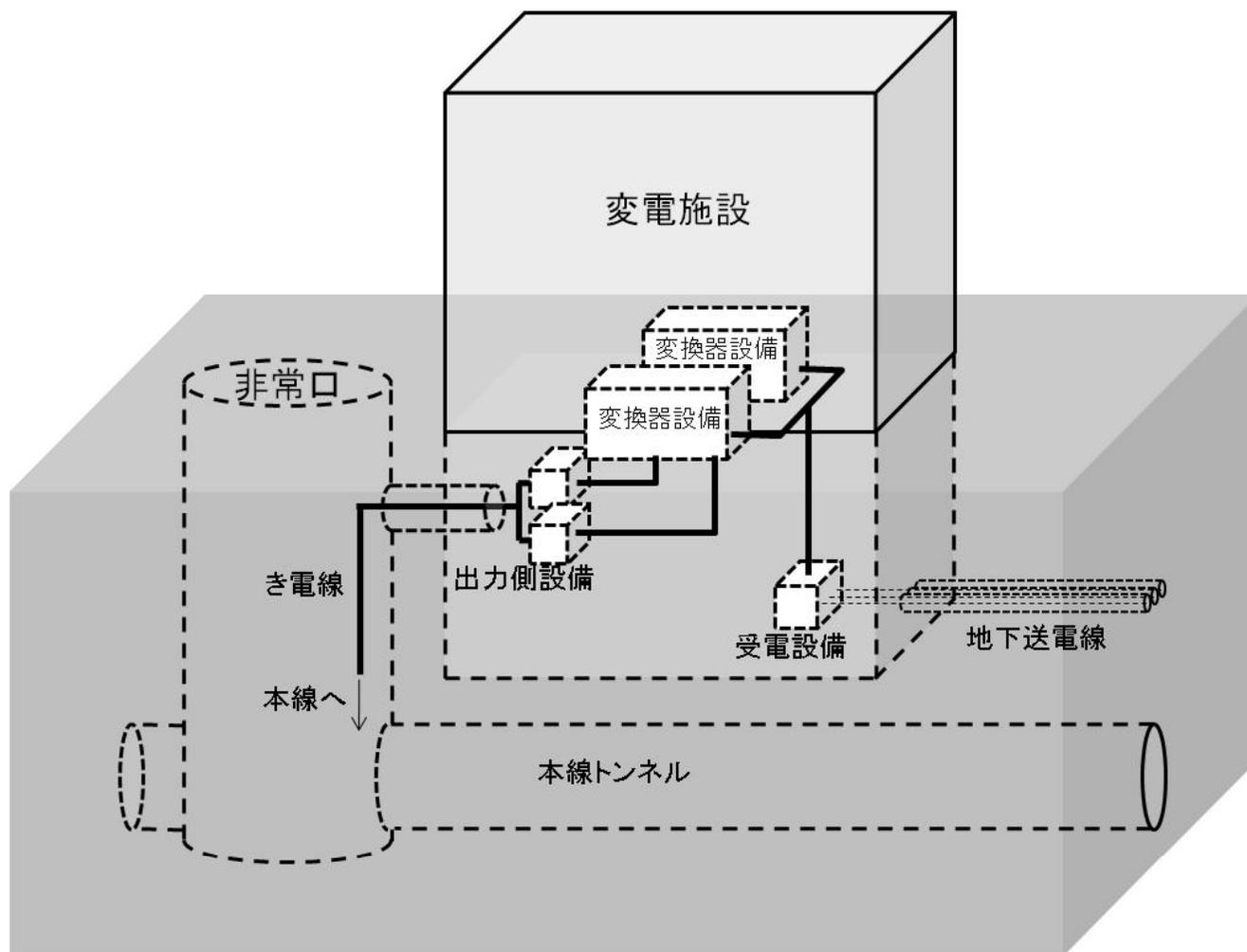
- 一部の非常口は、トンネルを掘り進めるための起点となります
- 都市トンネル部では主にシールド工法を採用する計画です
- シールド工法では、都市部などの地上部が開発されている箇所、河川下などの地下水が豊富な箇所で、安全にトンネルを造ることが可能です



変電施設の概要

港・品川

- 変電施設は、品川区北品川四丁目付近に設置する計画です
- 敷地面積は約0.5haを想定しています



変電施設の施工概要

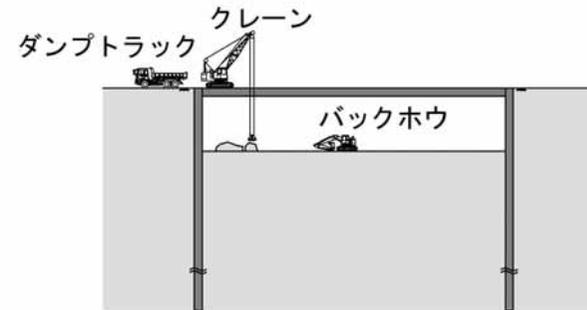
港・品川

- 変電施設の地下部は開削工法により施工します

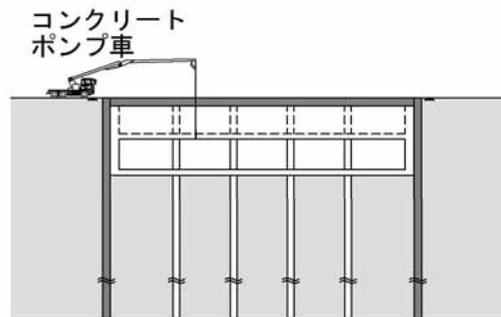
1 土留壁構築



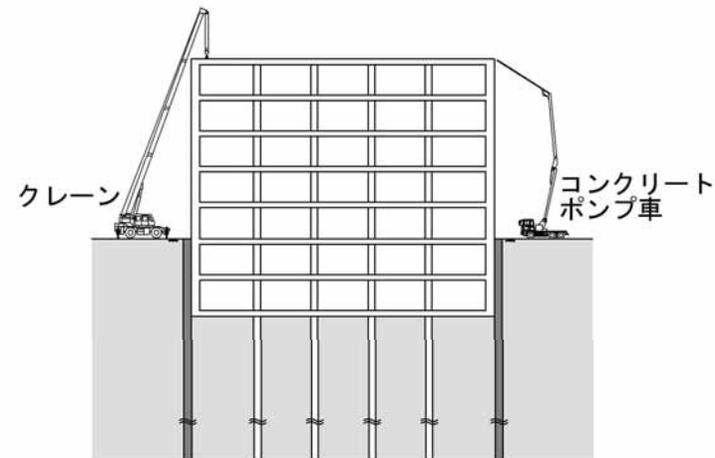
2 掘削



3 躯体構築（地下）



4 躯体構築（地上）



大気質の予測結果

● 工事の実施（建設機械の稼働）

二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等については、計画施設（駅、非常口、変電施設）の付近（6地点）で予測を行いました
予測結果は、環境基準等を下回ります

■ 予測結果（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

二酸化窒素			浮遊粒子状物質		
予測最大値	基準値	適合状況	予測最大値	基準値	適合状況
0.060ppm	日平均値の年間98%値が0.06ppm以下	○	0.062mg/m ³	日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m ³ 以下	○

■ 予測結果（粉じん等）

予測最大値	降下ばいじん量の参考値	適合状況
8.8 t/km ² /月	10 t/km ² /月	○

大気質の予測結果

● 工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）

二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等については、計画施設（駅、非常口、変電施設）の付近（7地点）で予測を行いました
予測結果は、環境基準等を下回ります

■ 予測結果（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

二酸化窒素			浮遊粒子状物質		
予測最大値	基準値	適合状況	予測最大値	基準値	適合状況
0.052ppm	日平均値の年間98%値が0.06ppm以下	○	0.056mg/m ³	日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m ³ 以下	○

■ 予測結果（粉じん等）

予測最大値	降下ばいじん量の参考値	適合状況
1.72t/km ² /月	10 t/km ² /月	○

大気質の主な環境保全措置

●工事の実施(建設機械の稼働)

- 排出ガス対策型建設機械の稼働
- 建設機械の点検及び整備による性能維持
- 工事現場の清掃、散水

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

- 運行計画の配慮、点検及び整備による性能維持
- 荷台への防塵シート敷設及び散水
- 車両の出入り口、周辺道路の清掃及び散水、タイヤの洗浄

騒音の予測結果

●工事の実施（建設機械の稼働）

都内6地点で予測を行いました

予測結果は、騒音規制法等の基準値以下になります

■予測結果

予測最大値	基準又は目標	適合状況
76dB	80dB	○

●工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）

都内など7地点で予測を行いました

騒音の予測結果は、大田区の都道2号と町田市の都道および市道で環境基準を上回りますが、工事による寄与度は小さく影響は軽微なものとなります

●鉄道施設（換気施設）の供用

都内6地点で予測を行いました

予測最大値は20m離れで26dBであり騒音規制法等の基準値以下になります

振動の予測結果

●工事の実施(建設機械の稼働)

都内6地点で予測を行いました

予測結果は、振動規制法等の基準値以下になります

■予測結果

予測最大値	基準又は目標	適合状況
65dB	70dB	○

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

都内など7地点で予測を行いました

予測最大値は49dBであり振動規制法等の基準等を下回ります

振動の予測結果

●鉄道施設(換気施設)の供用

都内6地点で予測を行いました

予測結果は、振動規制法等の基準値以下になります

■予測結果

予測最大値	基準又は目標	適合状況
<30dB	50dB	○

●列車の走行(地下を走行する場合に限る)

都内1地点で予測を行いました

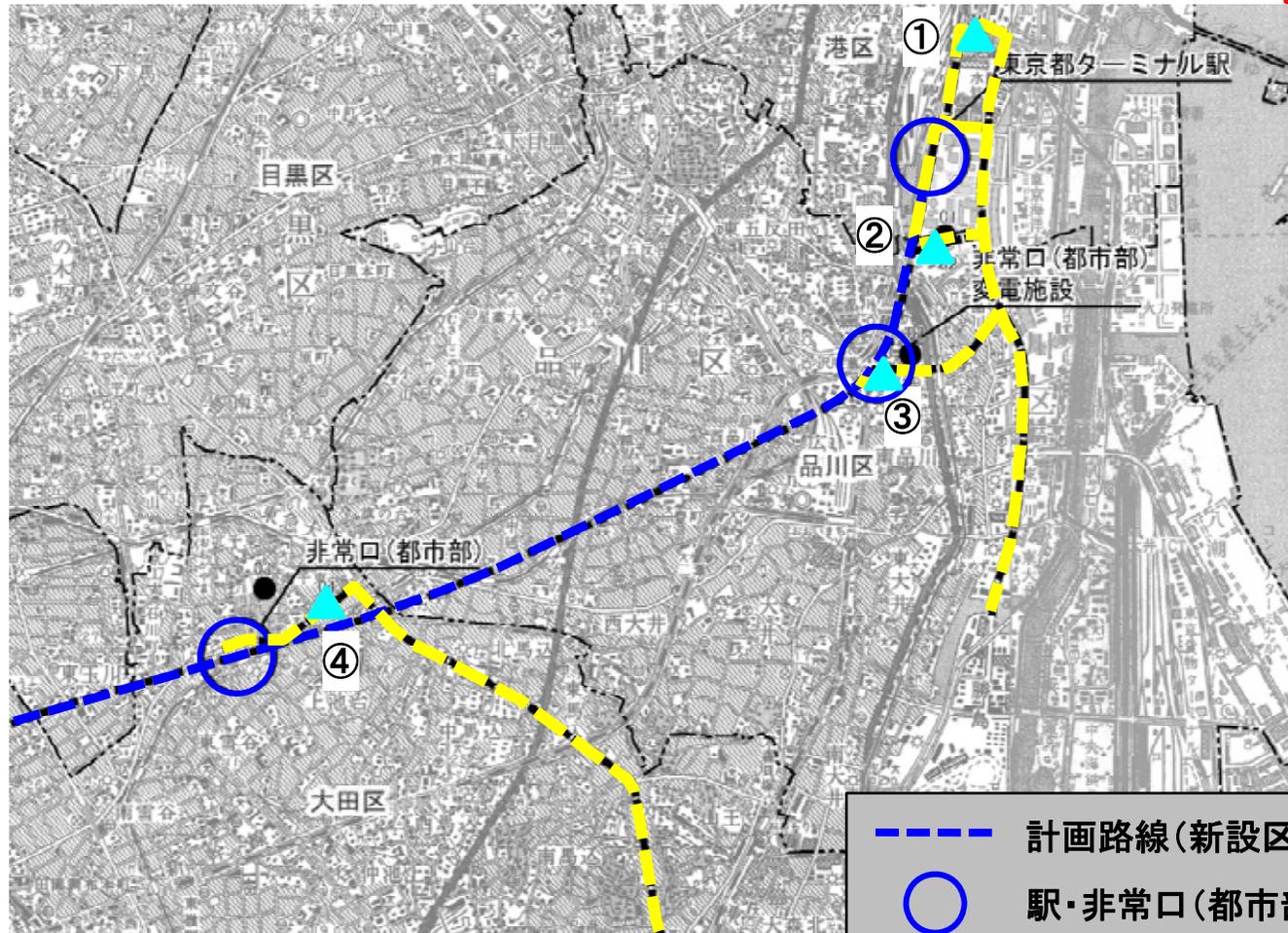
山梨リニア実験線の測定結果に基づき予測した結果、新幹線鉄道振動の勧告値よりも十分小さい値となります

■予測結果

位置	土被り	予測(dB)	勧告値(dB)	適合状況
0m	約30m	<48	70	○
10m		<48		

港区・品川区・大田区の騒音・振動予測位置

港・品川・大田・世田谷



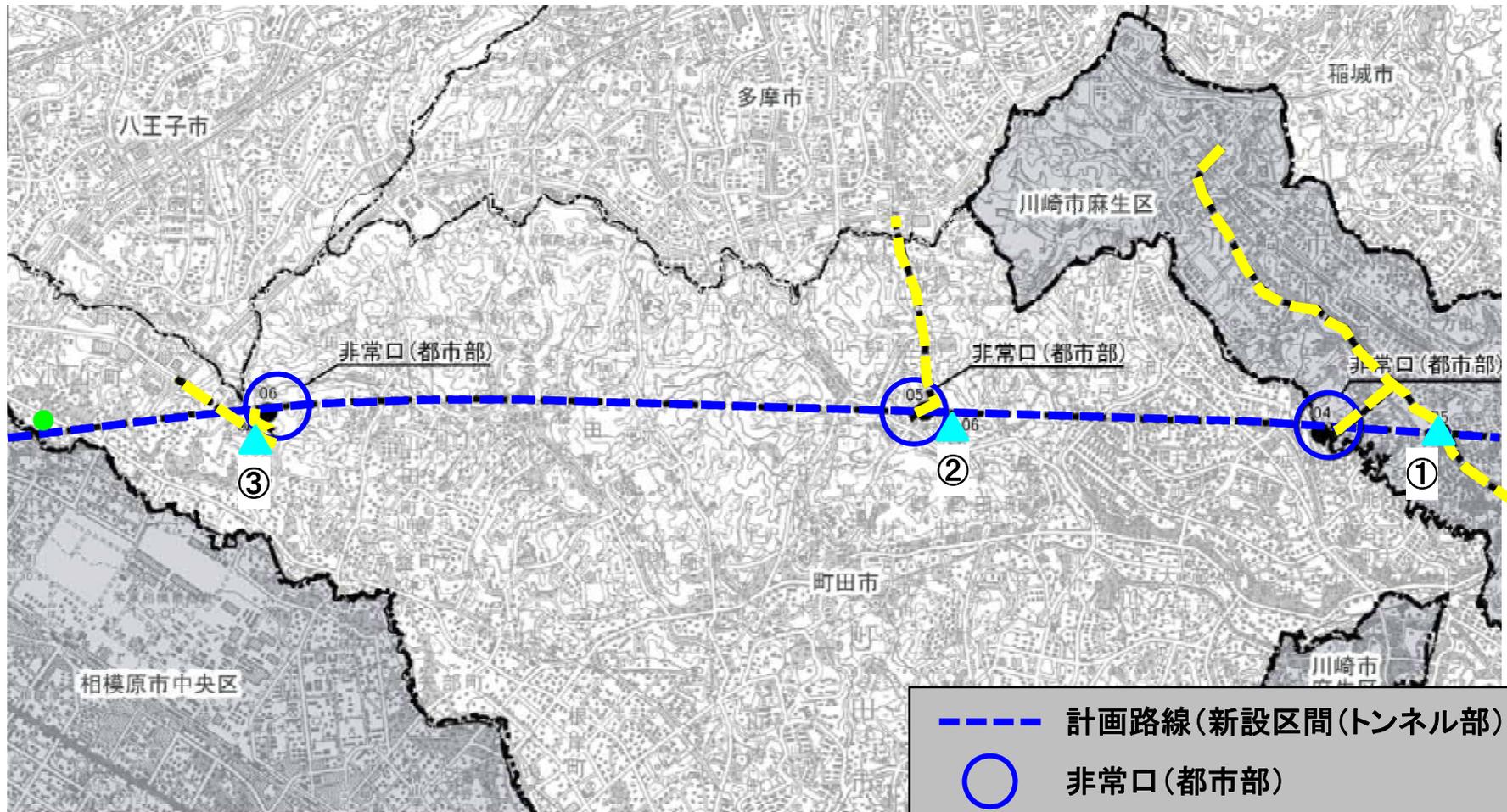
車両台数

- ① 最大189台/日
- ② 最大189台/日
- ③ 最大797台/日
- ④ 最大319台/日

- 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 駅・非常口(都市部)
- 工事用車両ルート
- ▲ 車両の運行に係る予測地点

町田市の騒音・振動予測位置

町田・八王子



- 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 非常口(都市部)
- 工事用車両ルート
- ▲ 車両の運行に係る予測地点
- 列車走行に係る予測地点

車両台数

- ①最大143台/日
- ②最大832台/日
- ③最大350台/日

騒音予測結果(区部)

港・品川・大田・世田谷

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

■予測結果

位置		路線名	等価騒音レベル(dB)			
			現況値	寄与分	予測値	環境基準
港区	①	区道1119号	62	2.4	64	65
	②	区道Ⅲ-12号	64	0.6	65	70
品川区	③	都道317号(山手通り)	68	0.8	69	70
大田区	④	都道2号(中原街道)	72	0.2	72	70

●工事の実施(建設機械の稼働)

■予測結果

区名	所在地	予測地点における騒音レベル(dB)	規制基準(dB)
港区	港南	68	80
品川区	北品川	76	
大田区	東雪谷	75	

騒音予測結果(市部)

町田・八王子

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

■予測結果

位置		路線名	等価騒音レベル(dB)			
			現況値	寄与分	予測値	環境基準
町田市	①	神奈川県道137号	64	0.1	64	70
	②	都道18号(鎌倉街道)	70	1.0	71	
	③	市道境2000号	66	1.0	67	60

●工事の実施(建設機械の稼働)

■予測結果

市名	所在地	予測地点における騒音レベル(dB)	規制基準(dB)
町田市	能ヶ谷	75	80
	小野路町	75	
	上小山田町	75	

騒音の主な環境保全措置

●工事の実施(建設機械の稼働)

- ・低騒音型建設機械の採用
- ・仮囲い・防音シート等の設置による遮音対策
- ・建設機械の点検及び整備による性能維持

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

- ・車両の点検及び整備による性能維持
- ・車両の運行計画の配慮
- ・工事の平準化

●鉄道施設(換気施設)の供用

- ・環境対策型換気施設の採用
- ・消音装置の設置
- ・換気施設の点検及び整備による性能維持

振動予測結果(区部)

港・品川・大田・世田谷

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

■予測結果

位置		路線名	振動レベルの80%レンジの上端値(dB)			
			現況値	寄与分	予測値	環境基準
港区	①	区道1119号	36	3.5	40	65
	②	区道Ⅲ-12号	39	1.0	40	65
品川区	③	都道317号(山手通り)	39	1.1	40	65
大田区	④	都道2号(中原街道)	48	0.5	49	65

●工事の実施(建設機械の稼働)

■予測結果

区名	所在地	予測地点における振動レベル(dB)	規制基準(dB)
港区	港南	65	70
品川区	北品川	59	
大田区	東雪谷	63	

振動予測結果(市部)

町田・八王子

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

■予測結果

位置		路線名	振動レベルの80%レンジの上端値(dB)			
			現況値	寄与分	予測値	環境基準
町田市	①	神奈川県道137号	39	0.5	40	60
	②	都道18号(鎌倉街道)	45	1.8	47	65
	③	市道境2000号	46	2.2	48	60

●工事の実施(建設機械の稼働)

■予測結果

市名	所在地	予測地点における振動レベル(dB)	規制基準(dB)
町田市	能ヶ谷	63	70
	小野路町	64	
	上小山田町	63	

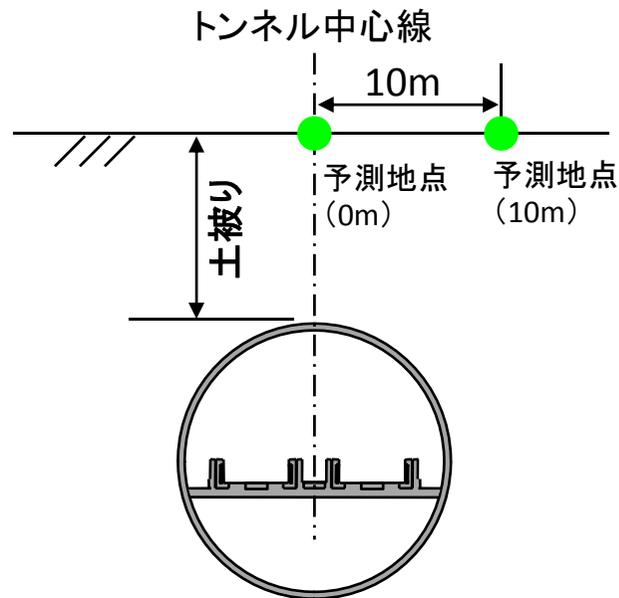
振動予測結果(市部)

町田・八王子

●列車の走行(地下を走行する場合に限る)

■予測結果

区市名	所在地	位置	土被り	予測(dB)	勧告値(dB)
町田市	小山町	0m	約30m	<48	70
		10m		<48	



予測地点模式図

振動の主な環境保全措置

●工事の実施(建設機械の稼働)

- ・低振動型建設機械の採用
- ・建設機械の点検及び整備による性能維持

●工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)

- ・車両の点検及び整備による性能維持
- ・車両の運行計画の配慮

●鉄道施設(換気施設)の供用

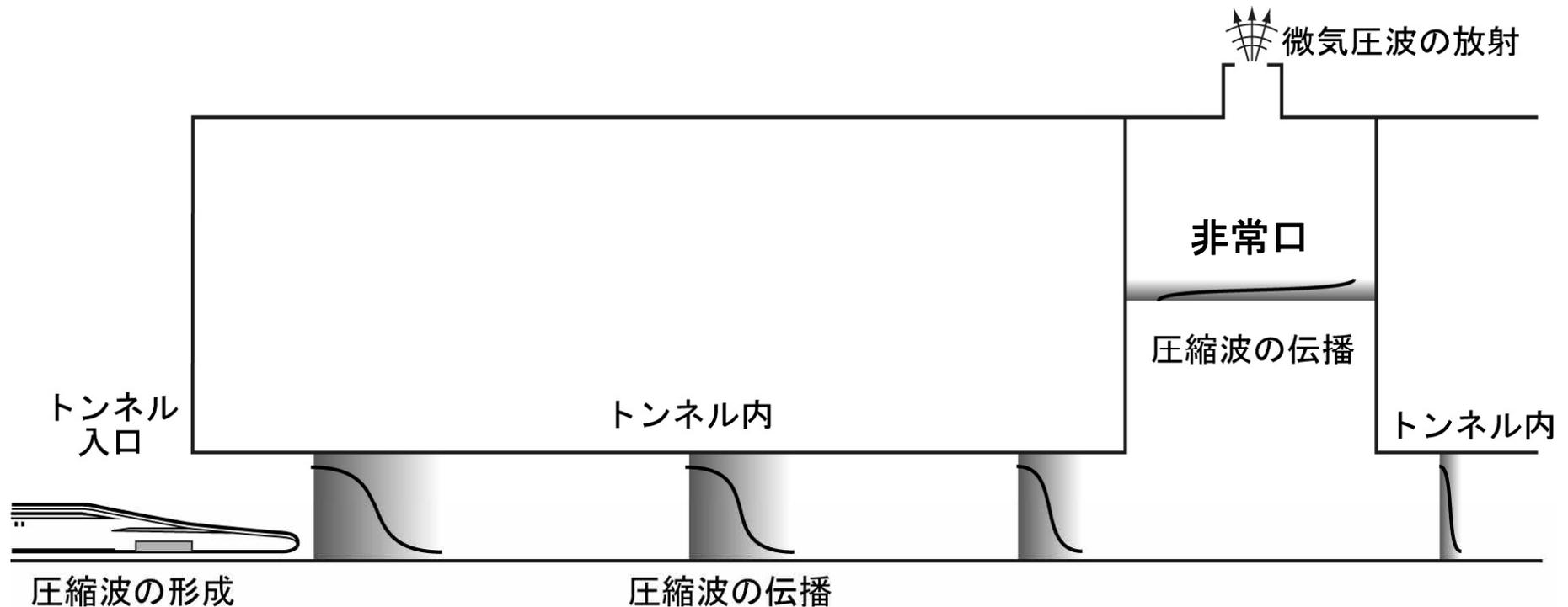
- ・環境対策型換気施設の採用
- ・防振装置の設置

●列車の走行(地下を走行する場合に限る)

- ・ガイドウェイの維持管理の徹底

トンネル微気圧波とは

- トンネル微気圧波とは、列車のトンネル突入により生じた圧縮波がトンネル内を音速で伝播し、反対側の坑口などからパルス状の圧力波となって放射され、ドンという音が発生する現象です



トンネル微気圧波発生イメージ(非常口)

微気圧波の予測結果・主な環境保全措置

●列車の走行(地下を走行する場合に限る)

微気圧波については、換気口から20m、50m離れの地点で予測を行いました

微気圧波の予測結果は、整備新幹線の基準値以下になります

■予測結果

計画施設	換気口中心又は出口からの距離	予測値	基準又は目標
非常口(都市部)	20m	17Pa	換気口中心から20m地点: 原則50Pa以下 民家近傍での微気圧波のピーク値: 20Pa以下
	50m	11Pa	

●主な環境保全措置

- ・多孔板の設置、維持管理

低周波音の予測結果・主な環境保全措置

●鉄道施設(換気施設)の供用

低周波音については、換気口から20m、50m離れの地点で予測を行いました

低周波音の予測結果は、参考値以下になると予測します

参考値

項目	閾値	出典
心理的影響	「感覚実験結果」との比較	「低周波音に対する感覚と評価に関する基礎研究」(昭和55年度文部省科学研究費「環境科学」特別研究)中村俊一ら
感覚閾値	G特性低周波音圧レベルで100dB	ISO-7196
物的影響	「建具等のがたつきの閾値」曲線	「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(環境庁大気保全局)

●主な環境保全措置

- ・環境対策型換気施設の採用
- ・消音装置の設置

水質の予測結果・主な環境保全措置

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤードの設置に係る水質（水の濁り、水の汚れ）への影響については、工事排水の適切な処理等の環境保全措置を実施することから小さいと予測します

● 主な環境保全措置

- ・ 工事排水の適切な処理
- ・ 工事排水の監視

地下水(水質)の予測結果・主な環境保全措置

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設(駅、トンネル、変電施設)の存在に係る地下水の水質への影響については、適切な施工管理の実施等の環境保全措置を実施することから小さいと予測します

● 主な環境保全措置

- ・薬液注入工法における指針の順守
- ・適切な施工管理

地下水(水位)の予測結果・主な環境保全措置

切土工等又は既存の工作物の除去及び鉄道施設(駅、非常口、変電施設)の存在に係る地下水の水位について、三次元浸透流解析により予測を行いました

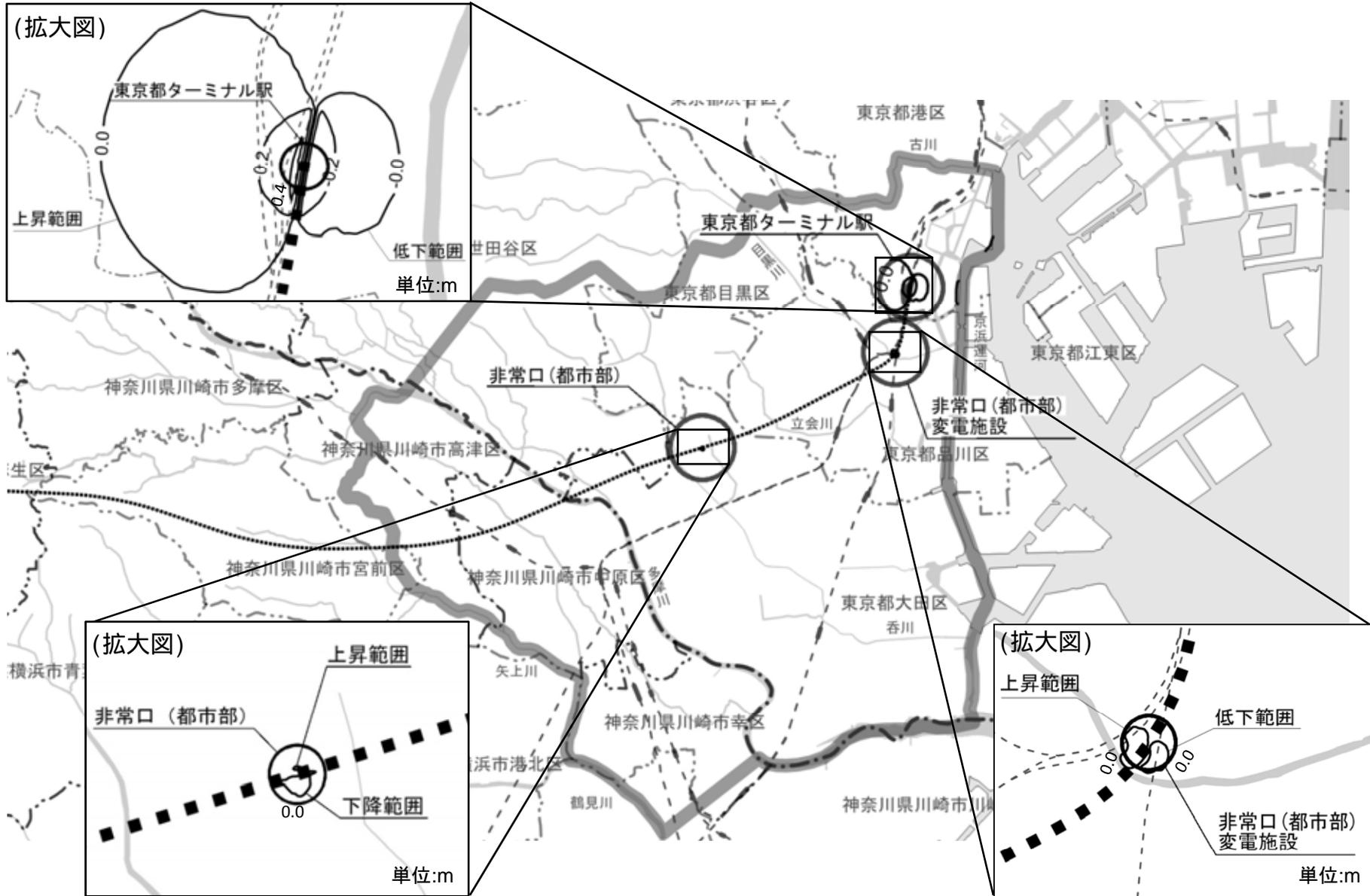
例として地下駅直近の水位の変動量は上流側で0.47mの上昇、下流側で0.40mの低下にとどまり、影響は小さいと予測します

トンネルの工事及び鉄道施設(トンネル)の存在に係る地下水の水位への影響については、適切な施工管理を行うなどの環境保全措置を実施することから小さいと予測します

● 主な環境保全措置

- ・薬液注入工法における指針の順守
- ・止水性の高い山留め工法等の採用
- ・適切な施工管理

地下水の水位への影響範囲(区部)



水資源、重要な地形及び地質の予測結果・環境保全措置

水資源

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に係る水資源への影響については、適切な構造及び工法の採用等の環境保全措置を実施することから小さいと予測します

● 主な環境保全措置

- ・適切な構造及び工法の採用
- ・処理施設の点検及び整備による性能維持

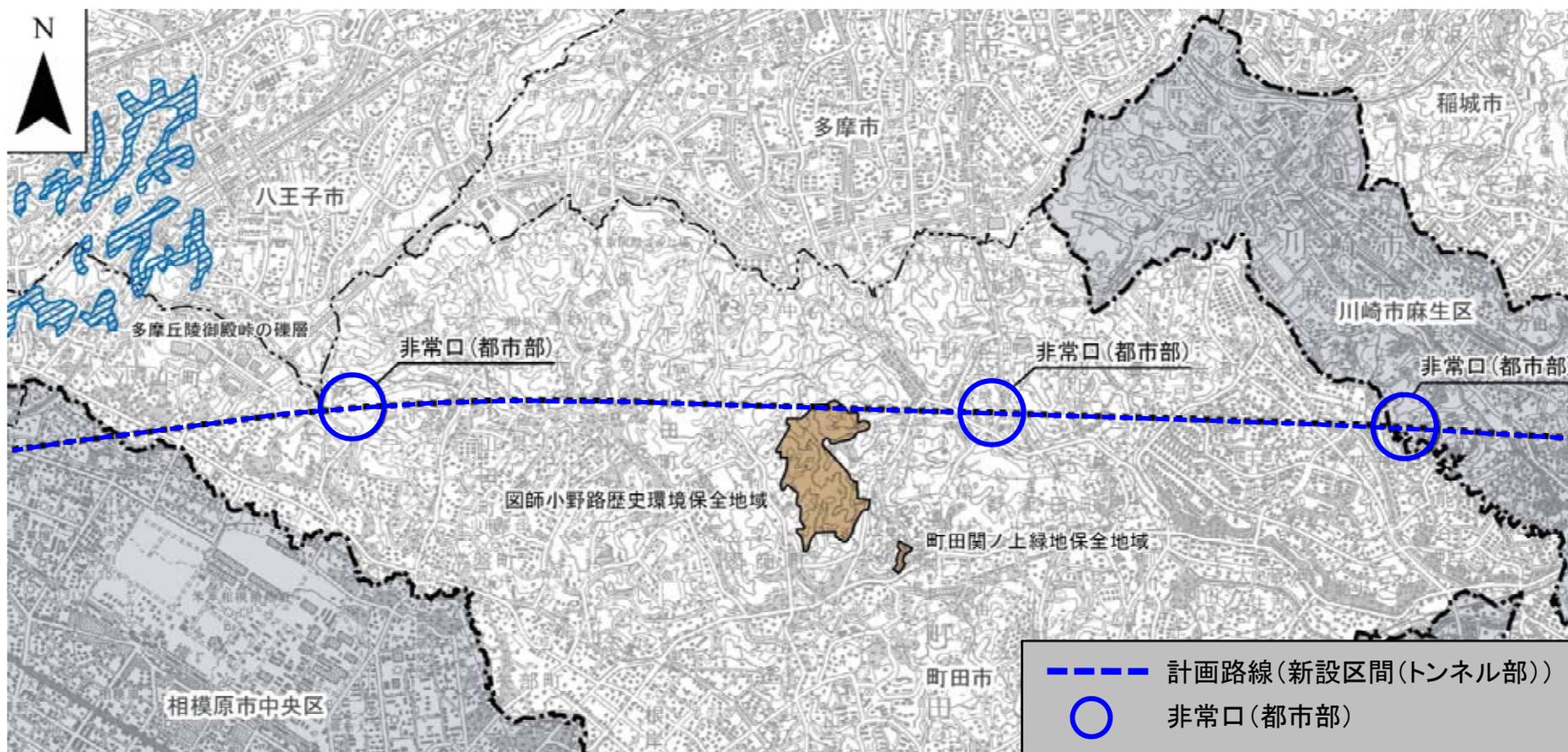
重要な地形及び地質

町田市において、路線が図師小野路歴史環境保全地域の一部に掛かっていますが、この地域は大深度トンネルで通過し、また地上の改変も行いません

その他の地域には重要な地形及び地質は存在しないことから、影響はないものと予測します

環境保全地域

- 図師小野路歴史環境保全地域は東京都の指定する保全地域です
- 図師小野路歴史環境保全地域は大深度地下をトンネルで通過し、地上の改変は行いません



地盤沈下の予測結果・主な環境保全措置

地盤沈下

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に係る地盤沈下への影響については、適切な施工管理等の環境保全措置を実施することにより、ないと予測します

● 主な環境保全措置

- ・ 止水性の高い山留め工法等の採用
- ・ 適切な施工管理
- ・ 適切な構造及び工法の採用

土壌汚染の予測結果・主な環境保全措置

土壌汚染

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る土壌汚染については、有害物質の有無の確認と基準に適合しない土壌の適切な処理等の環境保全措置を実施することから、影響はないと予測します

● 主な環境保全措置

- ・有害物質の有無の確認と基準に適合しない土壌の適切な処理
- ・薬液注入工法における指針の順守
- ・仮置場における発生土の適切な管理

日照阻害、電波障害の予測結果・主な環境保全措置

日照阻害

鉄道施設(換気施設、変電施設)については、条例等に則り計画します

● 主な環境保全措置

- ・ 鉄道施設の配置等の工夫

電波障害

鉄道施設(換気施設、変電施設)の存在に係る電波の遮蔽により、一部でテレビジョン受信障害が発生すると予測します

事業の実施時には事前確認を実施し、影響が認められる場合には環境保全措置を講じます

● 主な環境保全措置

- ・ 受信施設の移設又は改良

文化財の予測結果・主な環境保全措置

鉄道施設(駅、トンネル、変電施設)の存在に伴い、4箇所指定等文化財、3箇所の埋蔵文化財包蔵地の一部が改変される可能性があります。適切な構造及び工法の検討・採用等の環境保全措置を実施することから、影響は小さいと予測します。

● 主な環境保全措置

- ・適切な構造及び工法の検討・採用
- ・試掘・確認調査及び発掘調査の実施
- ・遺跡の発見に関する届出

動物、植物の予測結果(市部)

重要な動物への影響については、生息環境に変化は生じない、もしくは生じる影響の程度がわずかであることから、また重要な植物及び群落への影響については、生育環境に変化は生じない、もしくは生じる影響の程度がわずかであることから、いずれも全体として小さいと予測します

一部の重要な種(ホンシュウカヤネズミ、キンラン)は、生息・生育環境の一部が保全されない可能性があります。環境保全措置を実施することから、影響は小さいと予測します

確認された
主な動物、植物



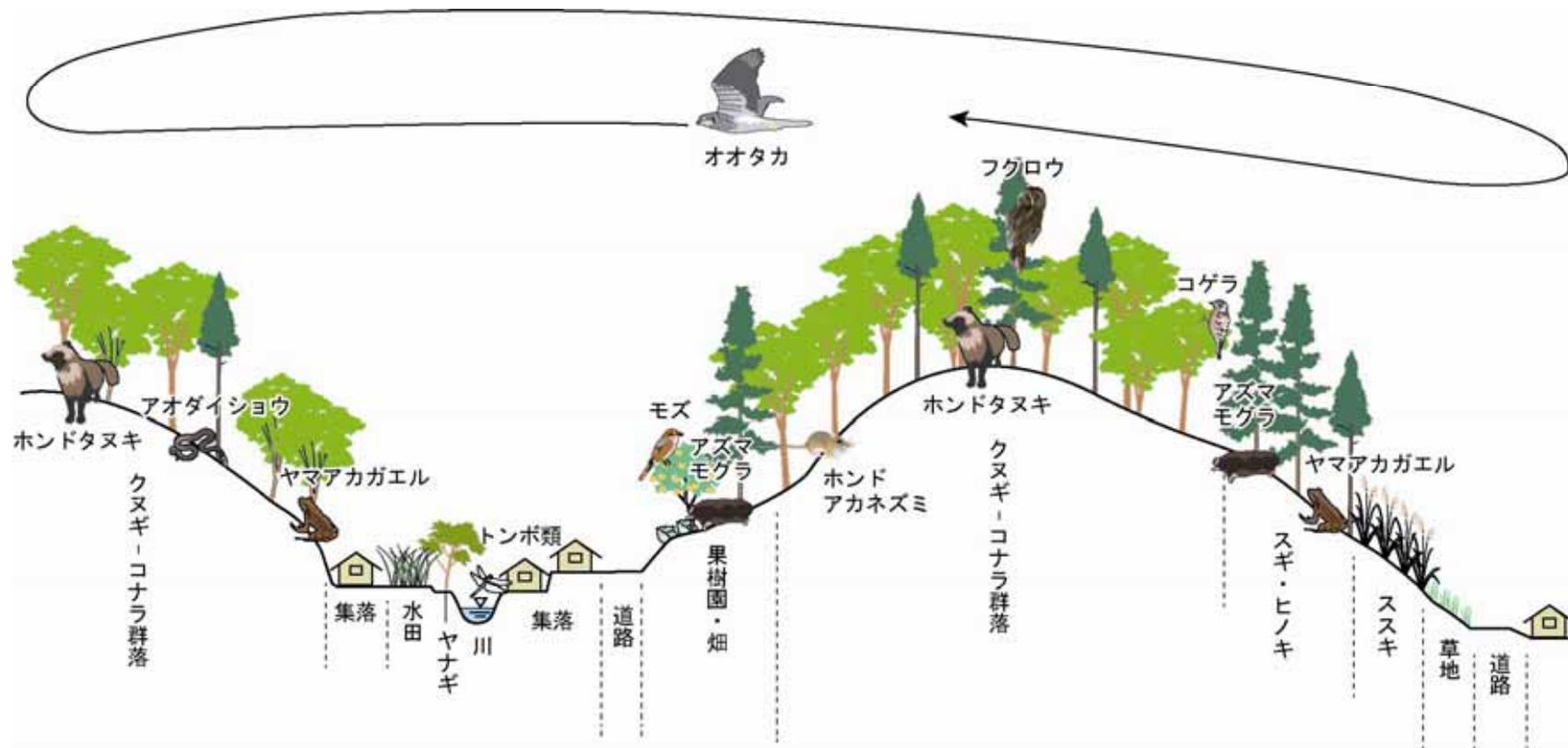
ホンシュウカヤネズミ



キンラン

生態系の予測結果(市部)

地域を特徴づける生態系への影響については、注目種等のハビタット(生息・生育基盤)に生じる影響の程度がわずかであることから、全体として小さいと予測します



里地・里山の生態系(多摩地域)における生態系模式断面図

動物、植物、生態系の主な環境保全措置(市部)

- 資材運搬等の適切化
- 濁水処理施設及び仮設沈砂池の設置
- 工事施工ヤード等の緑化、林縁保護植栽による動物の生息環境の確保
- 重要な種の移植
- 防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用
- 動物個体の類似環境への誘導
- 工事に伴う改変区域をできるだけ小さくする

植物(キンラン)の事後調査

キンランが確認された16地点の内、1地点は改変の可能性のある範囲であるため、生育環境の一部が消失・縮小する可能性があり、その生育環境の一部は保全されない可能性があります

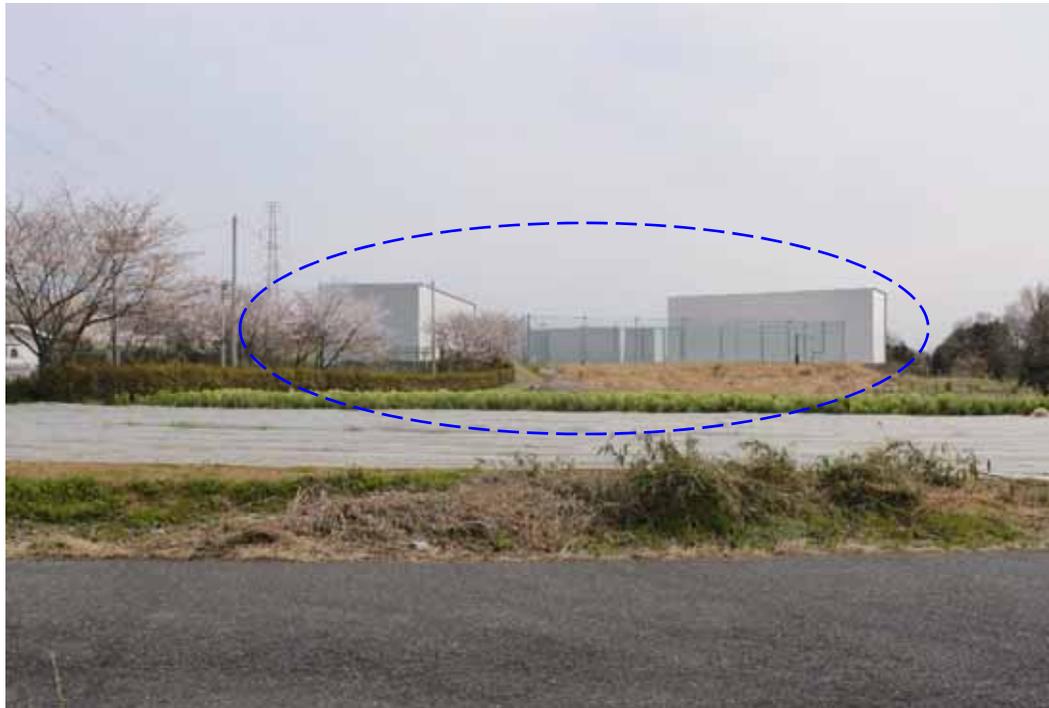
環境保全措置として、このキンランの移植を行うことから、影響は小さいと予測しますが、移植の効果を確認するため、措置後の生育状況について事後調査を実施します

移植したキンランの生育状況の調査	
調査時期	その生活史及び生育特性等に応じて設定
調査地域	対象となるキンランの移植先生育地
調査方法	現地調査(任意観察)による確認

景観の予測結果・主な環境保全措置(市部)

鉄道施設(換気施設)の存在に係る景観については、鉄道施設が眺望されるようになりますが、既に人工工作物が現存していることから、影響は極めて小さいと予測します

○尾根緑道サイクリングコースからの景観



- 主な環境保全措置
 - ・ 建造物の形状の配慮

人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果・主な環境保全措置

港・品川

鉄道施設(換気施設、変電施設)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場については、目黒川沿いの散策路の一部から鉄道施設が視認できますが、現況風景との違いは少なく快適性の変化の程度は小さいと予測します



目黒川:花見・散策の状況

● 主な環境保全措置

- ・鉄道施設の形状、色合い等の工夫による周辺景観との調和の配慮

人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果・主な環境保全措置

大田・世田谷

鉄道施設(換気施設)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場については、洗足池公園から鉄道施設は視認されず、快適性の変化は生じないと予測します



洗足池公園:花見の状況

● 主な環境保全措置

- ・ 鉄道施設の形状、色合い等の工夫による周辺景観との調和の配慮

人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果・主な環境保全措置

町田・八王子

鉄道施設(換気施設)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場については、尾根緑道サイクリングコースの一部から鉄道施設が視認できますが、現況風景との違いは少なく快適性の変化の程度は小さいと予測します



野津田公園:現地の状況(芝生広場)



尾根緑道サイクリングコース:散策の状況

● 主な環境保全措置

- ・鉄道施設の形状、色合い等の工夫による周辺景観との調和の配慮

廃棄物等の予測結果・主な環境保全措置

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る建設発生土等の影響は、環境保全措置を実施することから低減されていると予測します

また、建設発生土等(約750万 m^3)については、本事業内での再利用や他の公共事業などへの有効利用などを考えています

鉄道施設(駅)の供用に係る廃棄物の影響は、廃棄物の分別・再資源化等の環境保全措置を実施することから低減されていると予測します

● 主な環境保全措置

- ・副産物の分別・再資源化
- ・処理、処分の円滑化
- ・建設発生土の再利用

温室効果ガスの予測結果・主な環境保全措置

温室効果ガスの影響については、東京都において1年間に排出される温室効果ガスと比較して、工事では約0.06%、鉄道施設の供用では約0.14%と十分少なく、高効率の建設機械の選定等の環境保全措置を実施することから、低減されていると予測します

● 主な環境保全措置

- 高効率の建設機械の選定
- 低燃費車種の選定、積載の効率化
- 省エネルギー型製品の導入
- 温室効果ガスの排出抑制に留意した施設の整備、管理

対象事業に係る環境影響の総合的な評価

選定した対象事業に係る環境要素ごとに、調査、予測及び評価を行った結果、環境保全措置を実施することによって、環境への影響について実行可能な範囲で回避又は低減が図られ、環境の保全についての配慮が適正になされている事業であると総合的に評価します

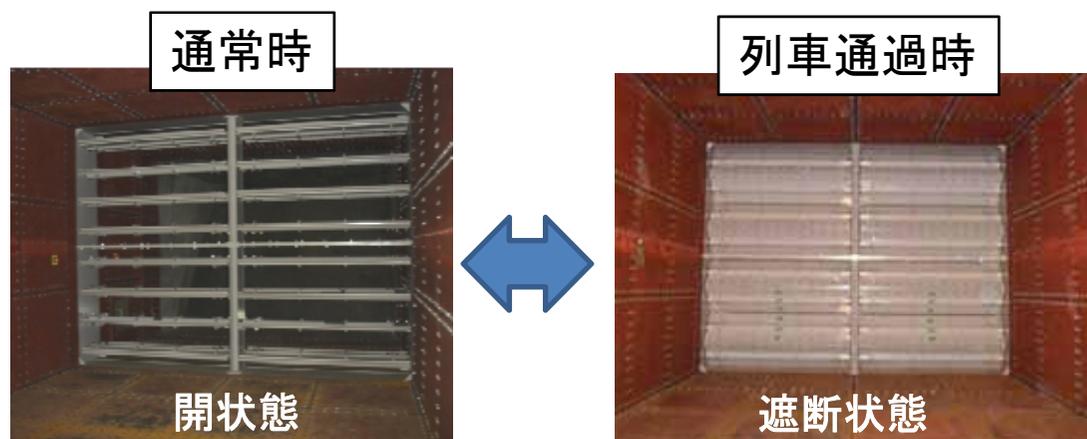
地下トンネル走行時の騒音の影響

◎地下トンネルからの騒音

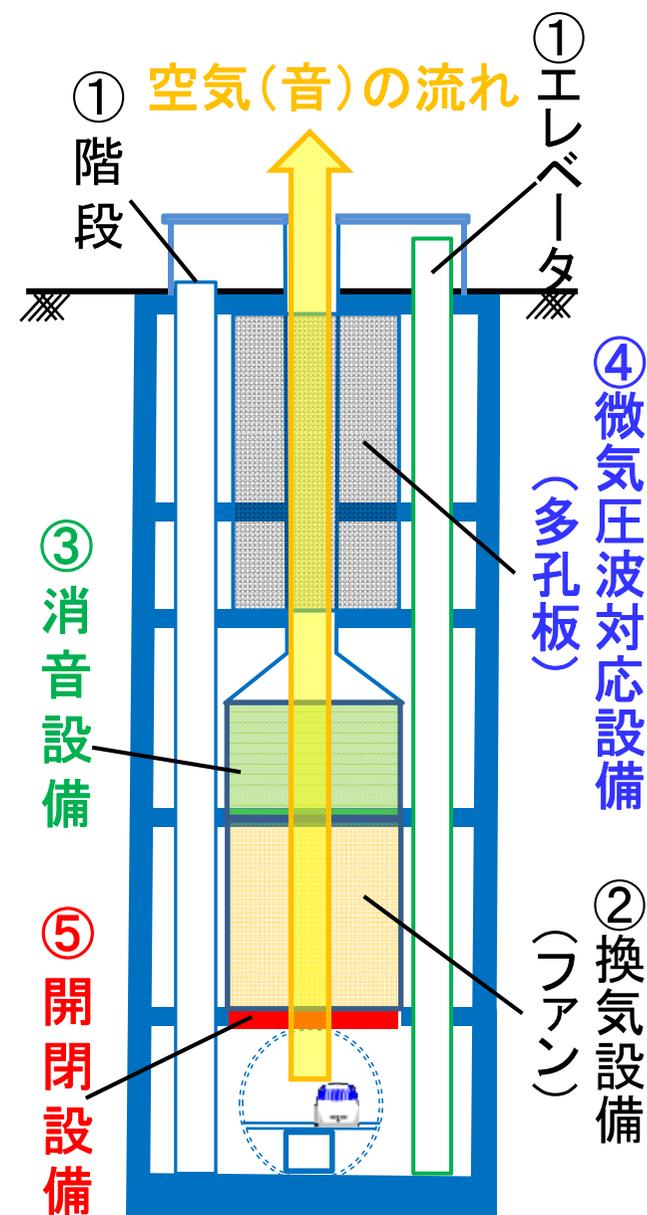
- 地上では、地下トンネルの走行に伴う騒音の影響はありません

◎非常口からの騒音

- 列車が通過する前に、⑤開閉設備を遮断状態とし、さらに③消音設備および④微気圧波対応設備(多孔板)により列車通過時の騒音が低減されるため、非常口の外において騒音の影響はありません



開閉設備の開閉状況



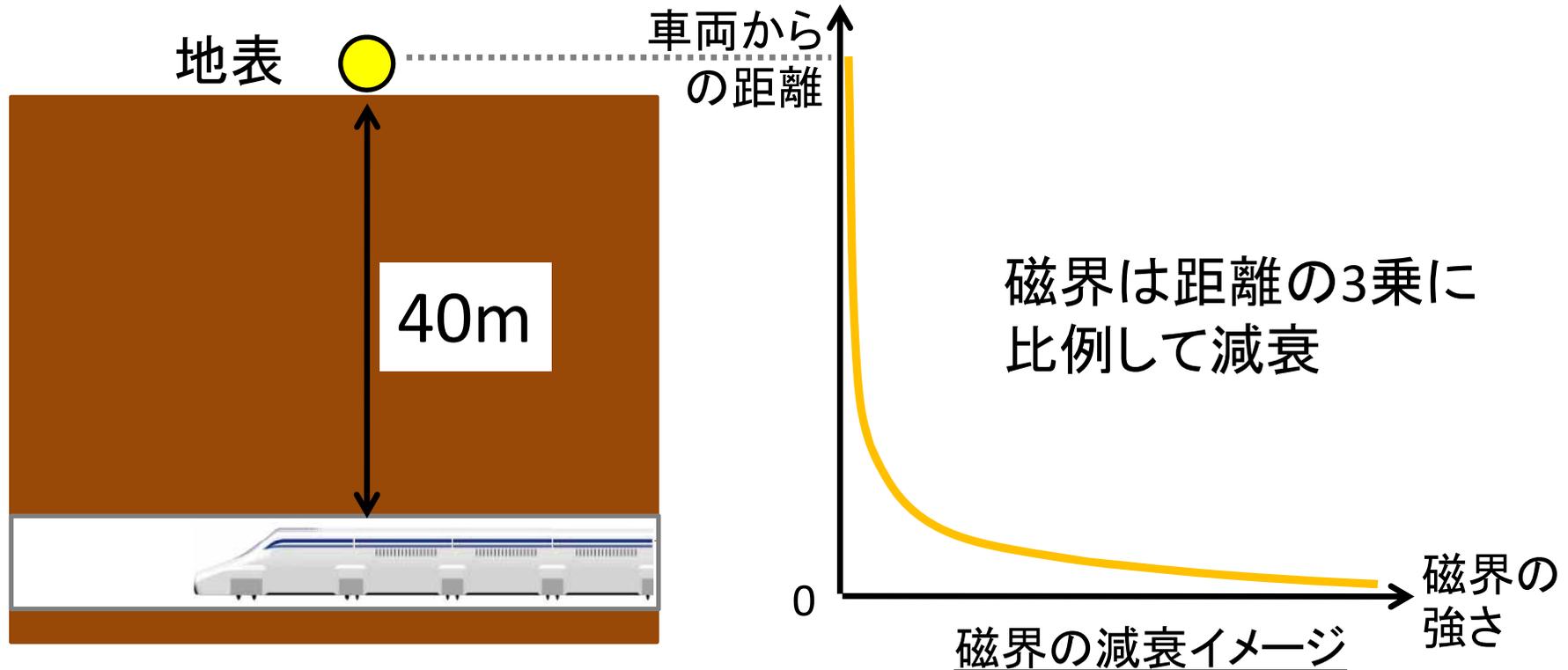
非常口 設備イメージ

地下区間の走行に伴う地表の磁界

- 磁界は距離の3乗に比例して大きく減衰します
- 例えば、トンネルの深さが40mの場合における地表での磁界は、 0.0001mT ($0.1\mu\text{T}$) 程度です

これは、国の基準であるICNIRPガイドライン の値をさらに大きく下回るものであり、全く問題ありません

※ICNIRPガイドライン 1.22mT (時速500km走行時)
 400mT (停車時)



環境影響評価の手続き

一般の方々

事業者(当社)

都知事・区市長

調査・予測・評価の実施

