

新形式高架橋とは何ですか。

- 当社では、技術開発により、超電導リニアの技術的特性等を考慮した新形式高架橋を開発しました。
- 新形式高架橋とは、桁と橋脚を一体化したラーメン構造であり、橋脚を薄い板状として圧迫感を軽減しています。
- 標準的な高架橋には、桁式高架橋と新形式高架橋がありますが、今後、現地の状況や高さなどに応じて設置箇所を選定します。



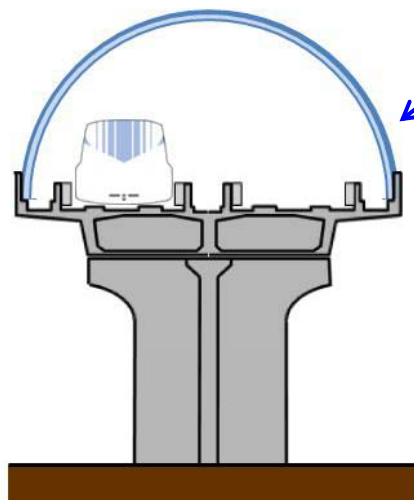
桁式高架橋のイメージ



新形式高架橋のイメージ

防音防災フードを透明にすることはできないのでしょうか。

- 防音防災フードは、雪や強風、倒木や落石といった災害から線路を防護する防災機能と、防音機能の両方を兼ね備え、列車騒音の音源対策として、環境基準をクリアできる設備です。
- フードの一部を透明にして、車両が見えるようにしてほしいとの要請があることは承知していますが、引き続き検討は行うものの、フードの透明化は環境との関連で極めてハードルが高い困難な課題であると考えています。



桁式高架橋断面イメージ

防音防災
フード








金川橋梁




騒音や振動の大きさの目安について教えてください。

- 文献調査などによると下記の通りです。

騒音のめやす

		単位：dB
80	地下鉄の車内(窓を開けたとき)・ピアノ	
70	掃除機・騒々しい事務所	
60	普通の会話・チャイム	
50	静かな事務所	
40	深夜の市内・図書館	

振動のめやす

		単位：dB
70	大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く	
60	静止している人だけ感じる	
50	人体に感じない程度	

(出典)
西知多道路
環境影響評価準備書のあ
らまし

騒音・振動の目安のイメージ

微気圧波の大きさの目安について教えてください。

- これまでの研究や新幹線での実績から、
 - 建具のガタつきが抑えられるレベルとして、民家近傍での微気圧波のピーク値が20Pa以下
 - ドン音が発生しないレベルとして、坑口中心から20m地点で50Pa以下を基準値としています。
- 微気圧波の対策としては、路線近傍の住居分布等の周辺環境に留意し、トンネル、防音防災フードの配置に応じて適切な位置に緩衝工を設置し、必要な延長を確保することにより、上記の基準値との整合を図っていきます。
- なお、微気圧波はパルス状の圧力波であり、継続時間が極めて短いものであるため、騒音のレベルであるdB表示とするより圧力レベルであるPa表示とすることが適切であると国鉄時代に整理され、これまでPa表示で測定や対策等が進められてきています。

日照障害に係る補償は行われるのでしょうか。

- 日照障害については、設置する構造物や施設等の位置、形状、高さを勘案し、影響が生じる範囲を予測した結果を準備書に記載しています。
- 今後、環境保全措置として、構造物の配置の工夫、高さの低減などに努め、実行可能な範囲で影響の回避又は低減に努めてまいります。
- なお、日照障害の影響については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について(建設事務次官通達S51.2.23)」に基づき、日陰による損害に対して費用負担いたします。補償の対象となるのは、日影により必要となる暖房費、照明費、乾燥費です。山梨リニア実験線及び整備新幹線等においても、この通達に基づき対応しています。
- 農作物については、工事の前後における収穫量等を調査のうえで、明確に工事に伴う減収等の影響が認められる場合には、公共工事における補償の考え方である「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針(案)(平成16年6月23日中央用対第6号)」に基づいて補償いたします。山梨リニア実験線においても、この考えに基づき対応しています。