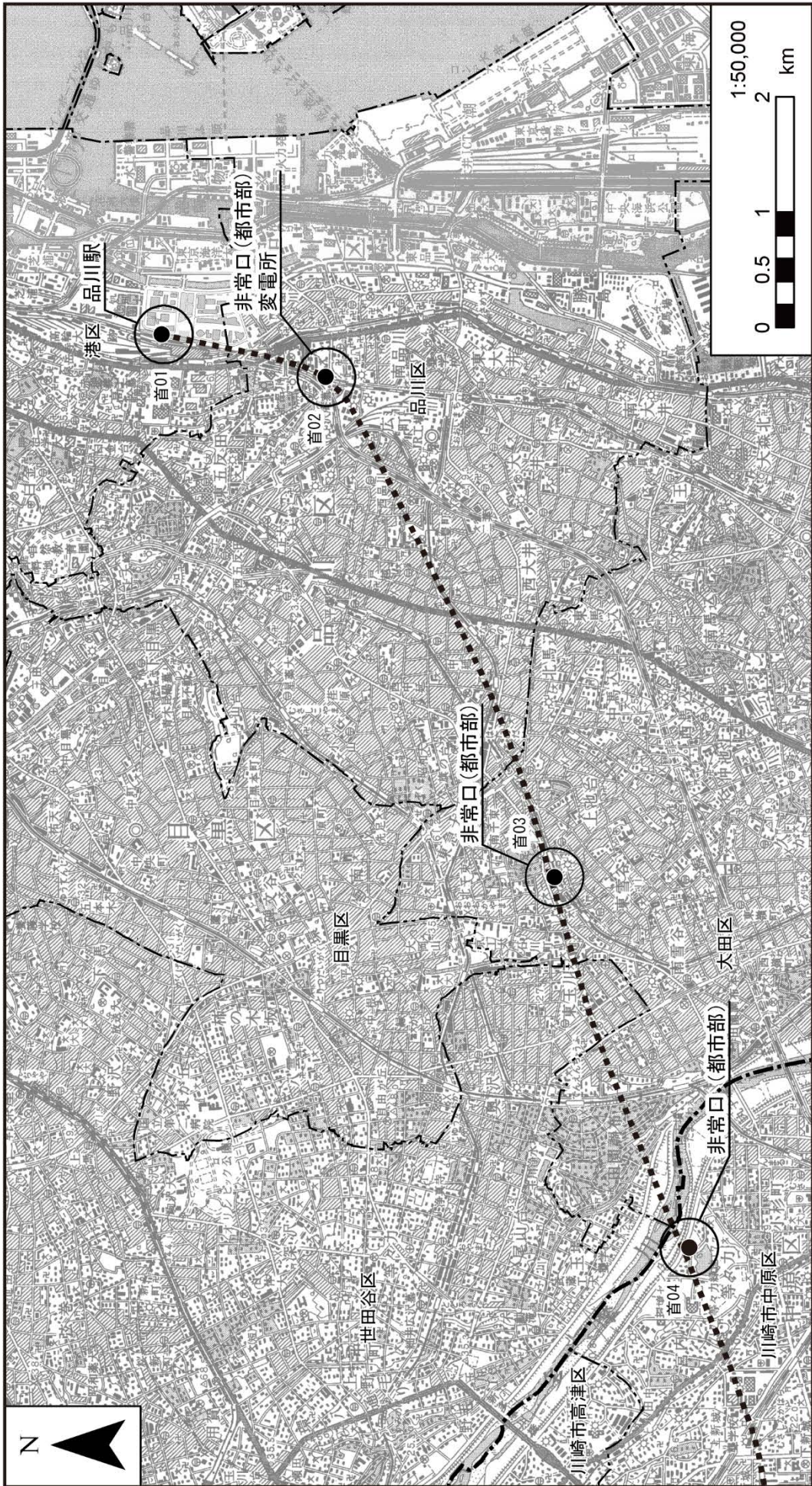


その他（交通機関等の大深度地下の使用（騒音））に係る事業特性・地域特性

当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>本事業の事業特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 起点及び終点 起点 東京都港区 終点 愛知県名古屋市 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部</p> <p>2. 走行方式 超電導磁気浮上方式</p> <p>3. 最高設計速度 505 キロメートル／時</p> <p>4. 路線計画 起点の東京都から名古屋市まで、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する。 首都圏及び中部圏の都市部では、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用する。</p> <p>5. 設備計画 首都圏及び中部圏の都市部は主に地下式（シールドトンネル）とする。またトンネル内の換気及び異常時の避難等の観点から、換気設備を設置した非常口を概ね 5km 間隔で設置する。</p> <p>6. 鉄道施設（換気施設） トンネル内を換気するため、鉄道施設（換気施設）の設置を計画している。</p> <p>7. 工事概要 工事内容は今後具体化することとなるが、現段階においては概ね以下の通りである。</p> <p>①トンネル部 都市部の大深度トンネル部では、主にシールド工法を採用する。</p> <p>②非常口 都市部の非常口については、地中連続壁又はケーソン工法を、地表の状況及び深度に応じて選定したうえで掘り進めていく。工事の実施にあたっては、非常口の工事箇所工事施工ヤードを設置する。また、既存の主要な幹線道路等を資材や機材の運搬道路として利用する。</p>	<p>本事業区域及びその周囲の地域特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 自然的条件 ①騒音の状況 （首都圏） 鉄道施設（換気施設）近傍の一般環境騒音の状況は、昼間で 40dB～56dB、夜間で 36dB～52dB 程度である。 （中部圏） 鉄道施設（換気施設）近傍の一般環境騒音の状況は、昼間で 43dB～56dB、夜間で 38dB～49dB 程度である。</p> <p>2. 社会的状況 ①土地利用の状況 （首都圏） 調査対象地域は「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。 （中部圏） 調査対象地域は春日井市の一部を除いて「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。</p> <p>②交通の状況 （首都圏） 調査対象地域には、鉄道として東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、京王電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、小田急電鉄、都営地下鉄、東京臨海高速鉄道、東京モノレール、ゆりかもめ、多摩都市モノレール、横浜市営地下鉄等が運行されている。 （中部圏） 調査対象地域には、鉄道として東海旅客鉄道、名古屋臨海高速鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、名古屋市交通局等が運行されている。</p> <p>③環境の保全に配慮が必要な施設の状況 調査対象地域内には、学校、病院等及び住居が全域に点在している。</p>

その他（交通機関等の大深度地下の使用（騒音））に係る事業特性・地域特性

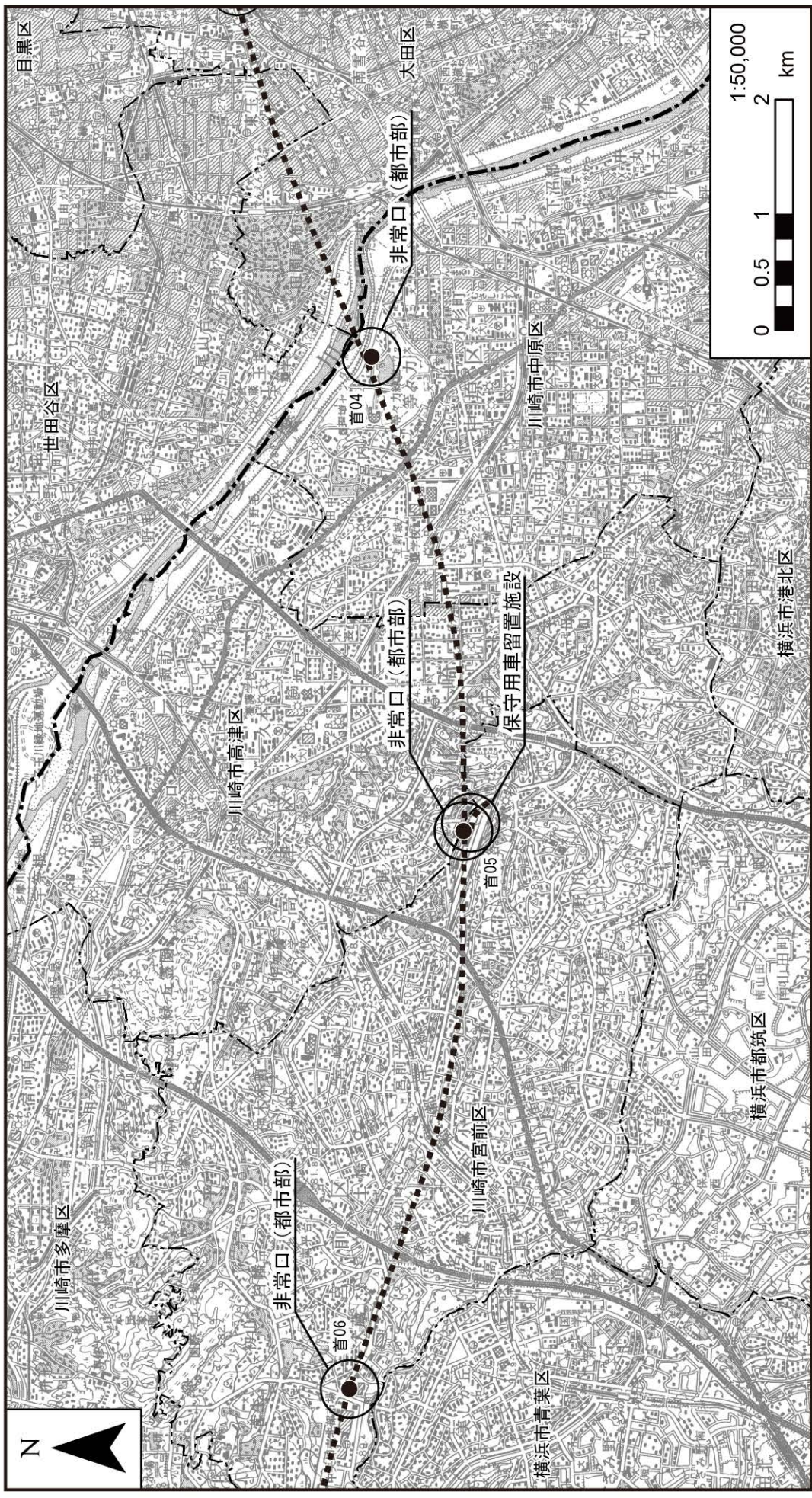
当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>鉄道施設（換気施設）の供用により、騒音の発生が考えられる。</p>	<p>④法令等で指定された地域等その他の状況 （首都圏） 調査対象地域は、「騒音規制法」に基づく規制区域の指定がなされている。また、神奈川県における調査対象地域は「神奈川県自動車交通公害防止計画」の対象地域になっている。 （中部圏） 調査対象地域は、「騒音規制法」に基づく規制区域の指定がなされている。また、「愛知県地域公害防止計画」の対象地域になっている。</p>



凡例

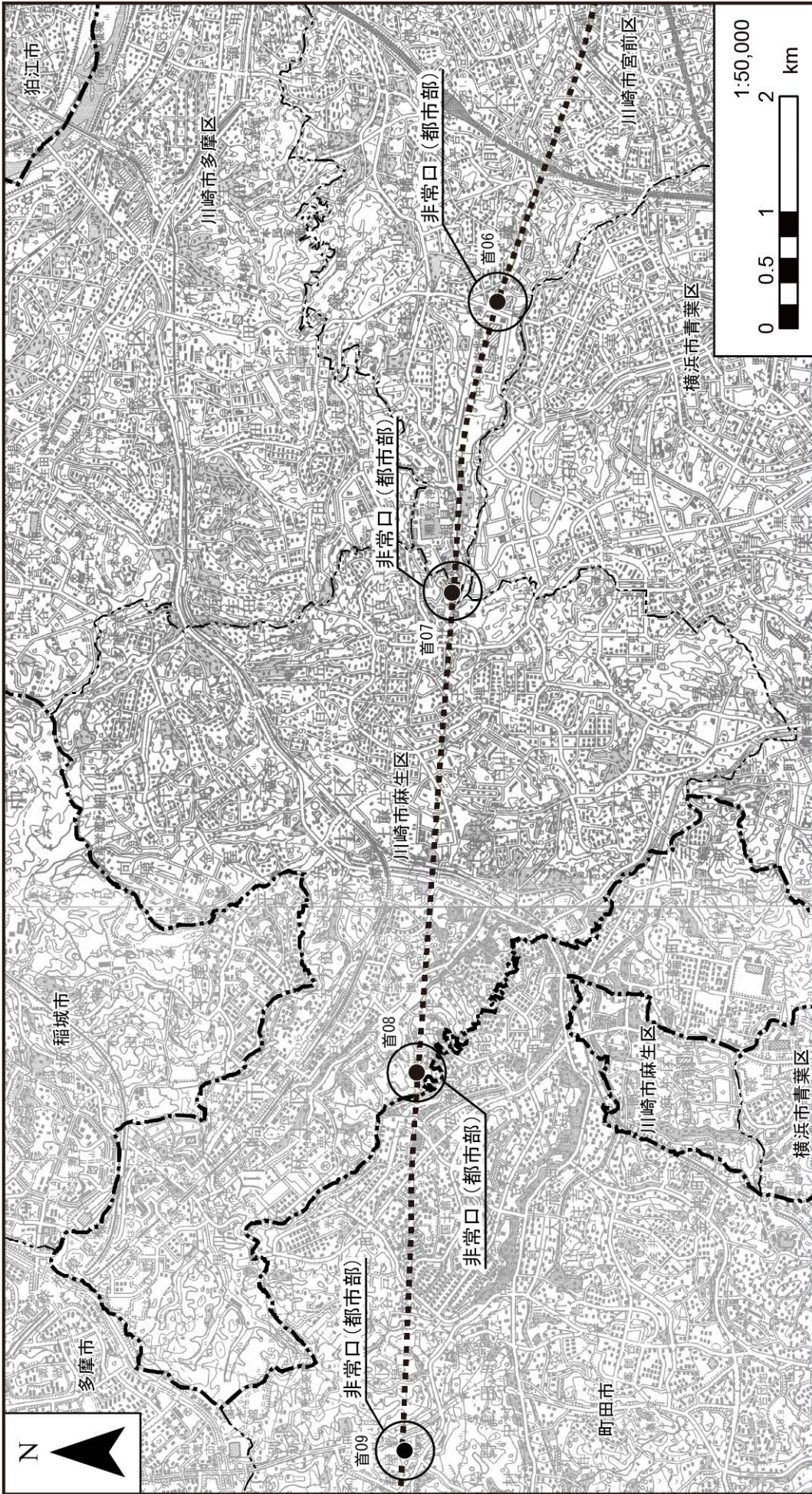
- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

鉄道施設(換気施設)の供用に係る騒音の予測地点(1)



鉄道施設 (換気施設) の供用に係る騒音の予測地点 (2)

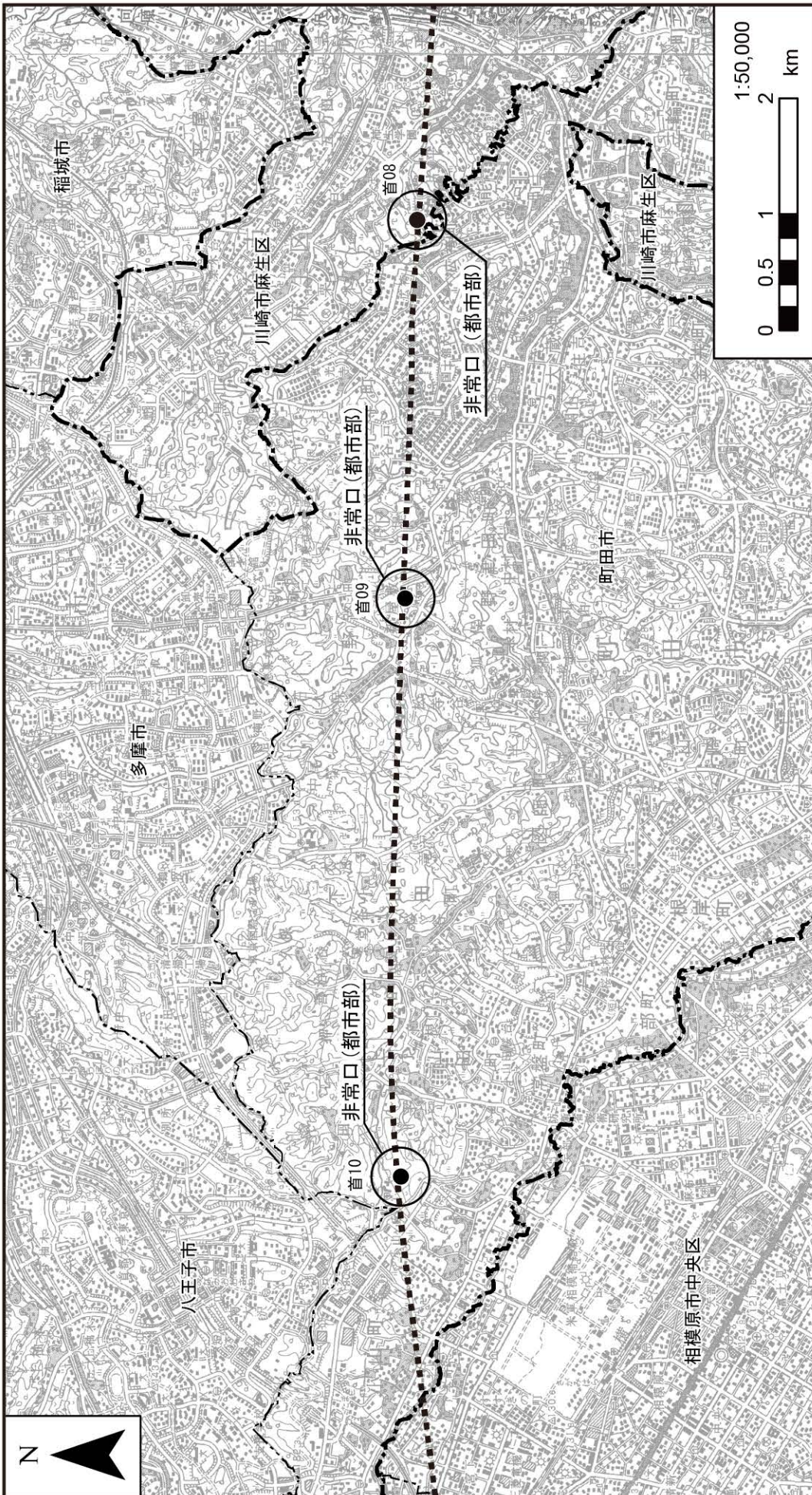
- 凡例
- 計画路線 (トンネル部)
 - 予測地点
 - 都県境
 - 市区町村境



凡例

- 計画路線 (トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

鉄道施設 (換気施設) の供用に係る騒音の予測地点 (3)



凡例

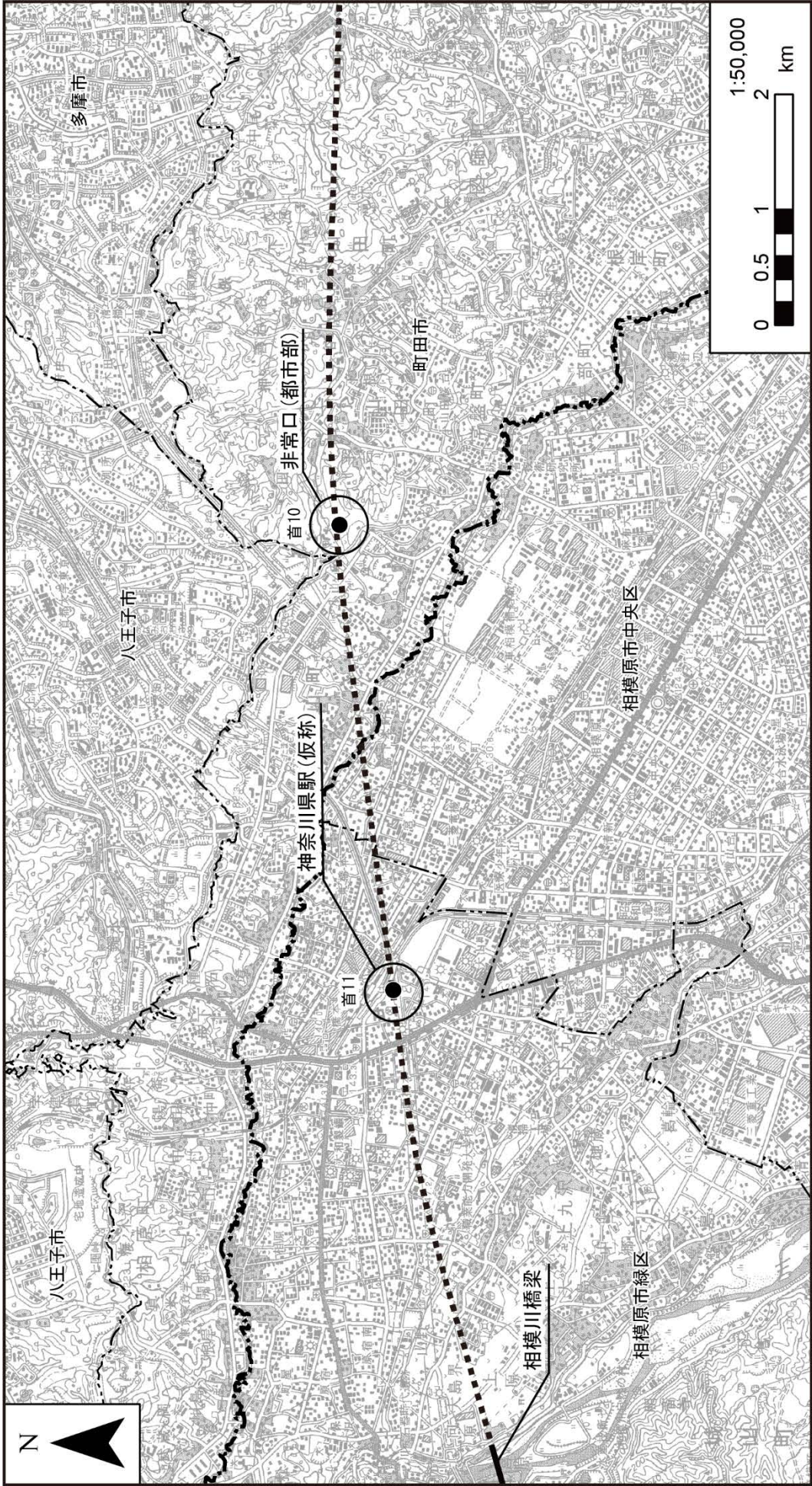
■■■■ 計画路線(トンネル部)

● 予測地点

— 都県境

--- 市区町村境

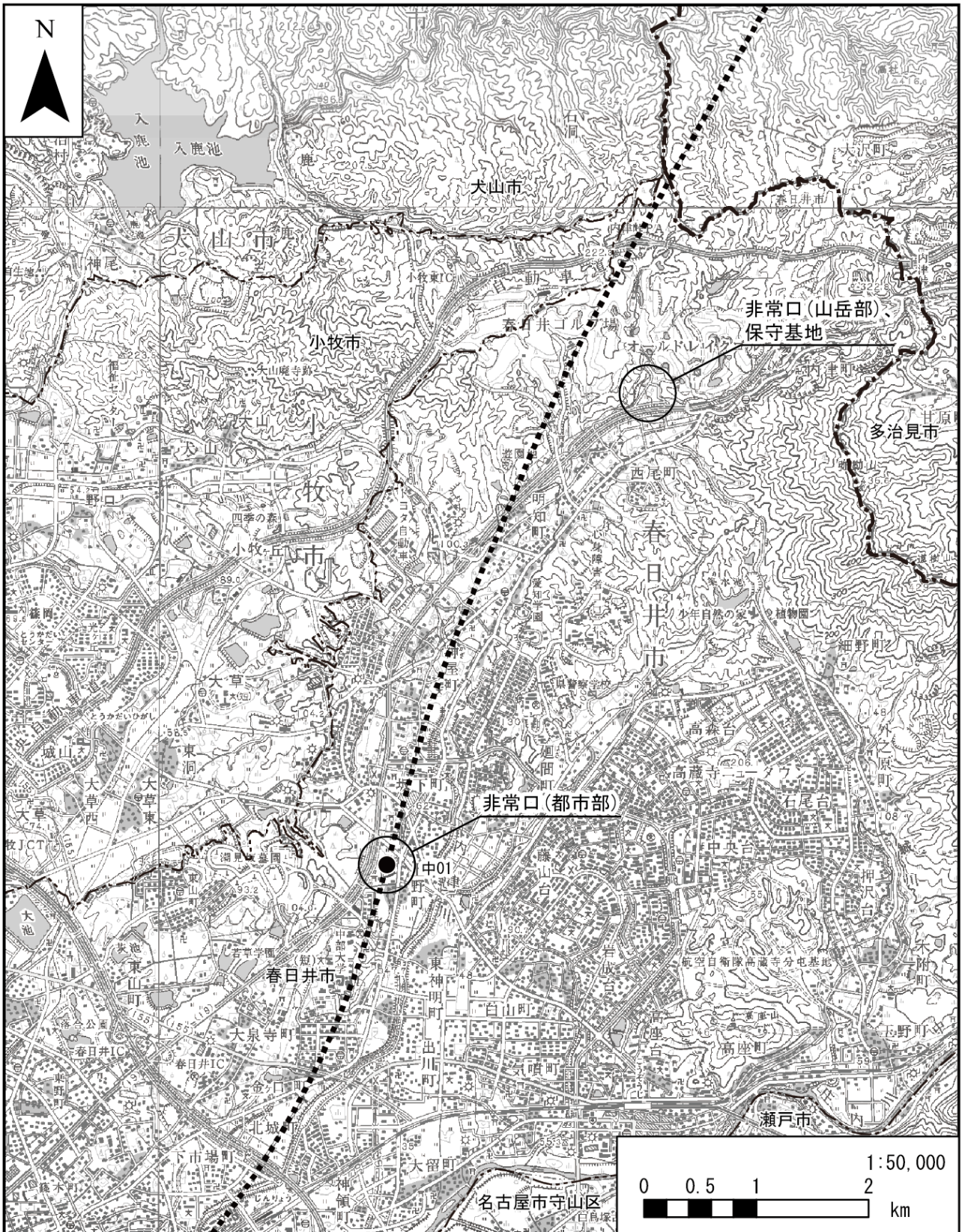
鉄道施設 (換気施設) の供用に係る騒音の予測地点 (4)



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

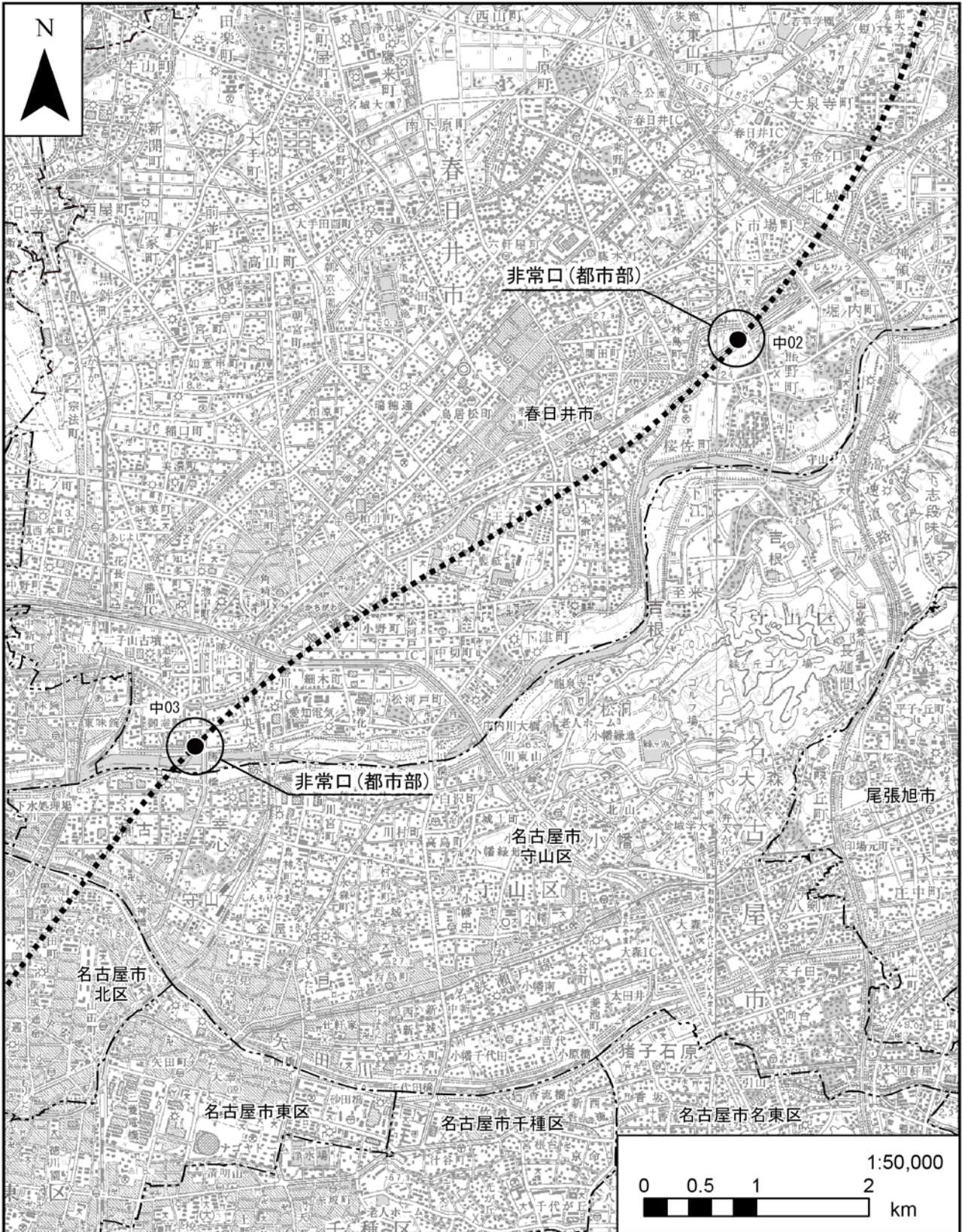
鉄道施設(換気施設)の供用に係る騒音の予測地点(5)



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る騒音の予測地点（6）

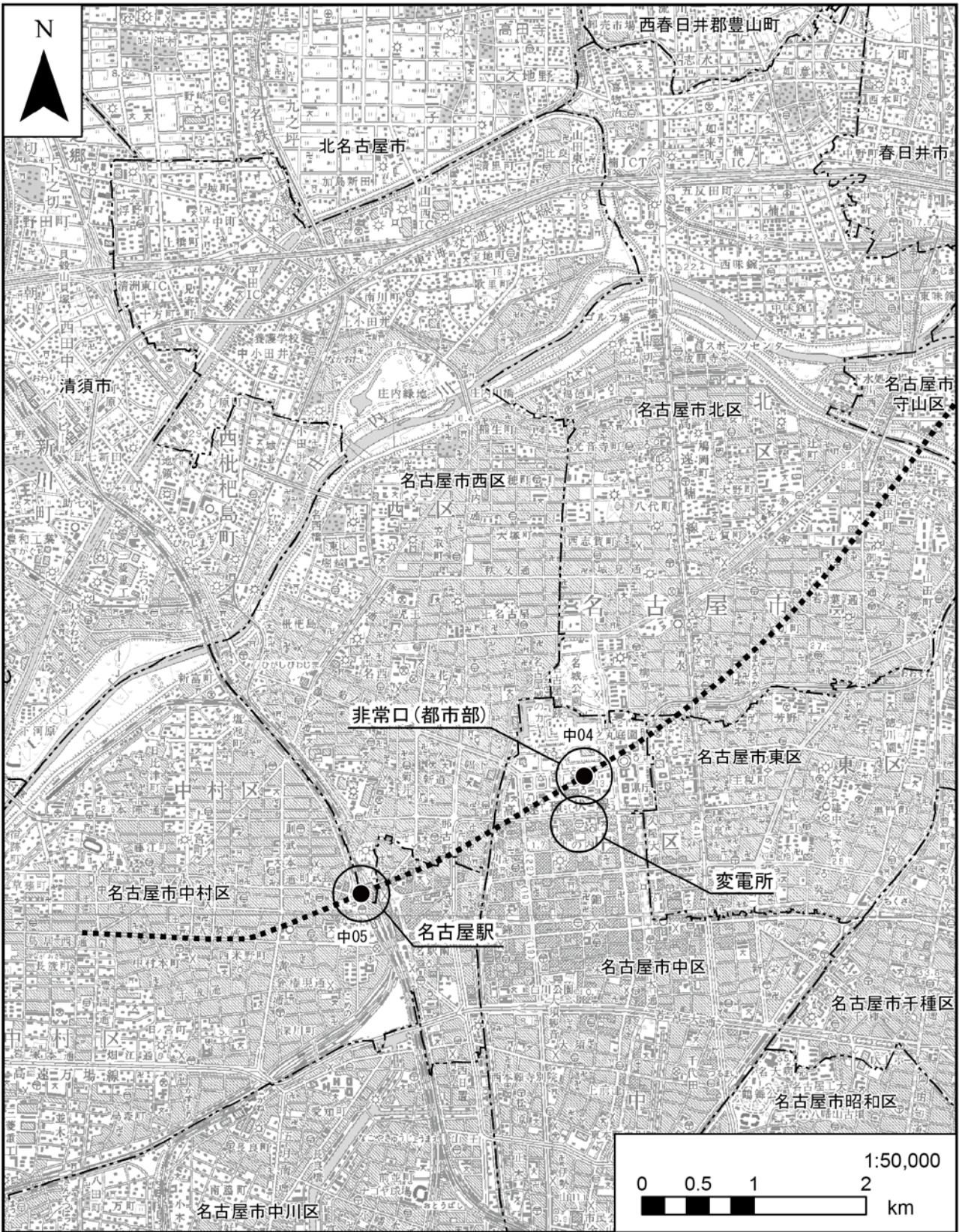
- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 県境
- 市区町村境



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る騒音の予測地点（7）

- 計画路線（トンネル部） ● 予測地点
- 県境
- - - 市区町村境



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る騒音の予測地点（8）

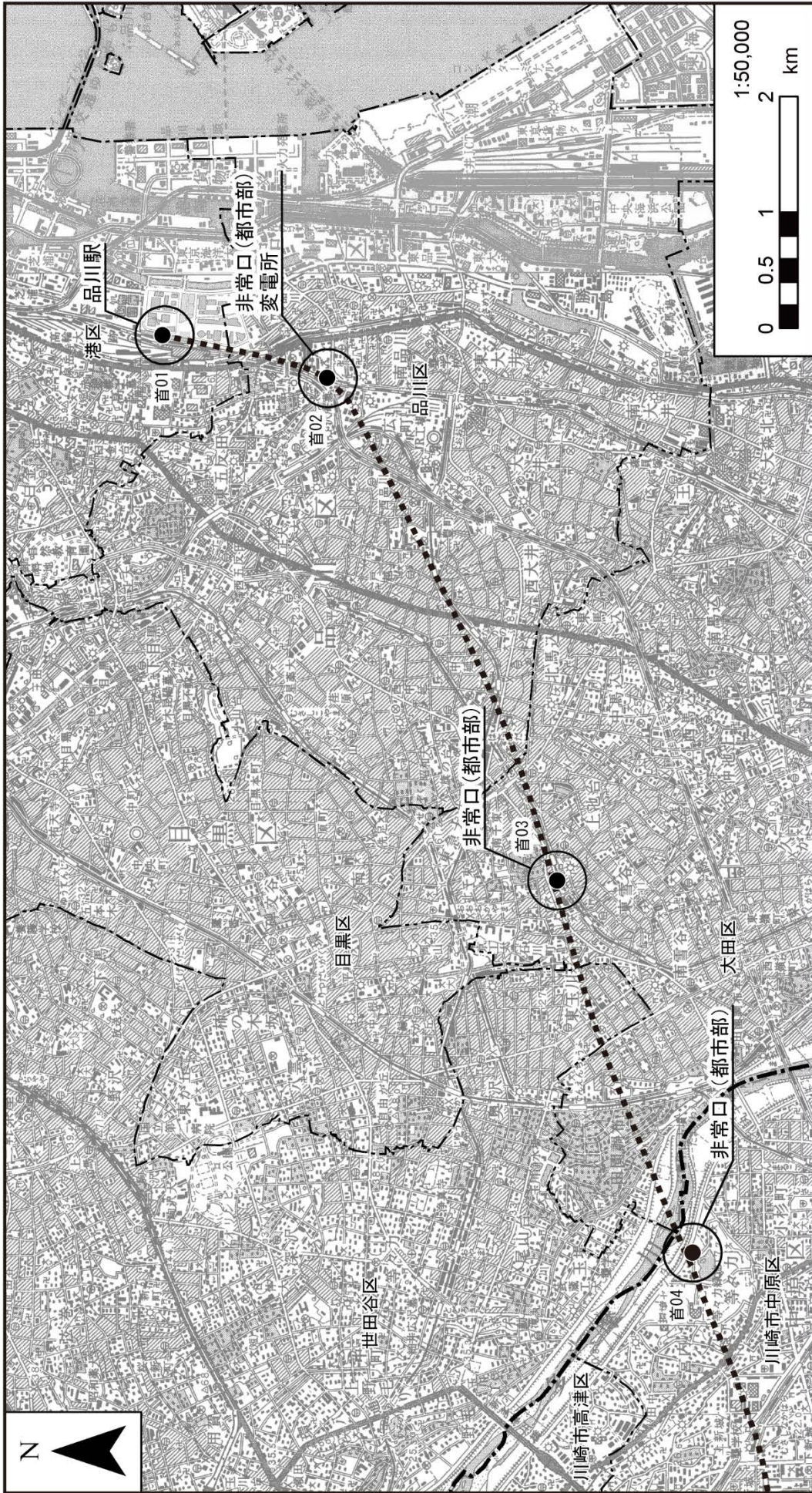
- 計画路線（トンネル部） ● 予測地点
- 県境
- - - 市区町村境

その他（交通機関等の大深度地下の使用（振動））に係る事業特性・地域特性

当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>本事業の事業特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 起点及び終点 起点 東京都港区 終点 愛知県名古屋市中南部 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部</p> <p>2. 走行方式 超電導磁気浮上方式</p> <p>3. 最高設計速度 505 キロメートル／時</p> <p>4. 路線計画 起点の東京都から名古屋市まで、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する。 首都圏及び中部圏の都市部では、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用する。</p> <p>5. 設備計画 首都圏及び中部圏の都市部は主に地下式（シールドトンネル）とする。またトンネル内の換気及び異常時の避難等の観点から、換気設備を設置した非常口を概ね 5km 間隔で設置する。</p> <p>6. 鉄道施設（換気施設） トンネル内を換気するため、鉄道施設（換気施設）の設置を計画している。</p> <p>7. 工事概要 工事内容は今後具体化することとなるが、現段階においては概ね以下の通りである。</p> <p>①トンネル部 都市部の大深度トンネル部では、主にシールド工法を採用する。</p> <p>②非常口 都市部の非常口については、地中連続壁又はケーソン工法を、地表の状況及び深度に応じて選定したうえで掘り進めていく。工事の実施にあたっては、非常口の工事箇所工事施工ヤードを設置する。また、既存の主要な幹線道路等を資材や機材の運搬道路として利用する。</p>	<p>本事業区域及びその周囲の地域特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 自然的条件 ①振動の状況 （首都圏） 鉄道施設（換気施設）近傍の一般環境振動の状況は、昼間で 25dB 未満～34dB、夜間で 25dB 未満～32dB 程度である。 （中部圏） 鉄道施設（換気施設）近傍の一般環境振動の状況は、昼間で 25dB 未満～37dB、夜間で 25dB 未満～32dB 程度である。</p> <p>2. 社会的状況 ①土地利用の状況 （首都圏） 調査対象地域は「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。 （中部圏） 調査対象地域は春日井市の一部を除いて「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。</p> <p>②交通の状況 （首都圏） 調査対象地域には、鉄道として東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、京王電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、小田急電鉄、都営地下鉄、東京臨海高速鉄道、東京モノレール、ゆりかもめ、多摩都市モノレール、横浜市営地下鉄等が運行されている。 （中部圏） 調査対象地域には、鉄道として東海旅客鉄道、名古屋臨海高速鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、名古屋市交通局等が運行されている。</p> <p>③環境の保全に配慮が必要な施設の状況 調査対象地域内には、学校、病院等及び住居が全域に点在している。</p>

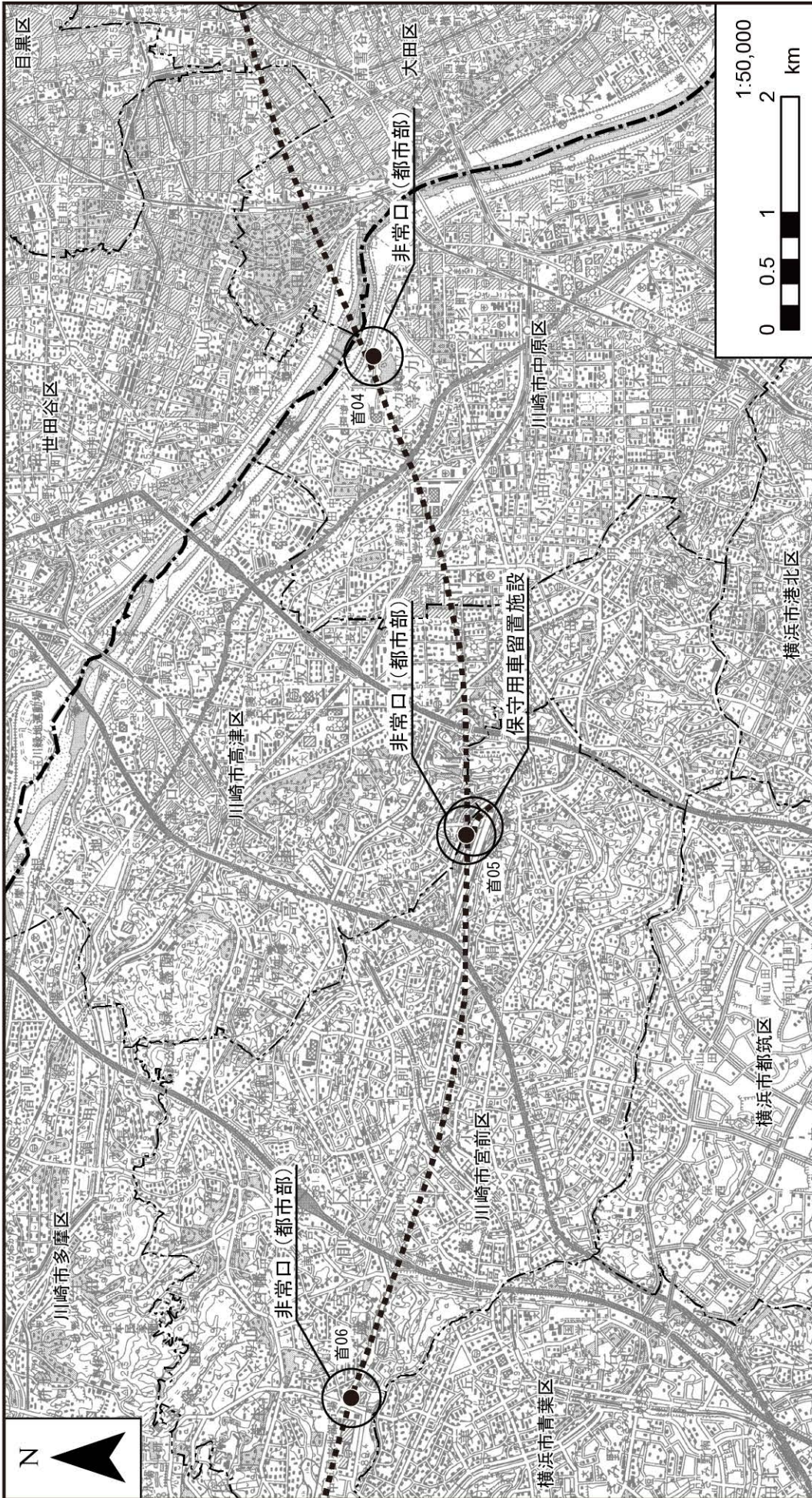
その他（交通機関等の大深度地下の使用（振動））に係る事業特性・地域特性

当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>鉄道施設（換気施設）の供用により、振動の発生が考えられる。</p>	<p>④法令等で指定された地域等その他の状況（首都圏） 調査対象地域は、「振動規制法」に基づく規制区域の指定がなされている。また、神奈川県における調査対象地域は「神奈川県自動車交通公害防止計画」の対象地域になっている。</p> <p>（中部圏） 調査対象地域は、「振動規制法」に基づく規制区域の指定がなされている。また、「愛知県地域公害防止計画」の対象地域になっている。</p>



鉄道施設（換気施設）の供用に係る振動の予測地点（1）

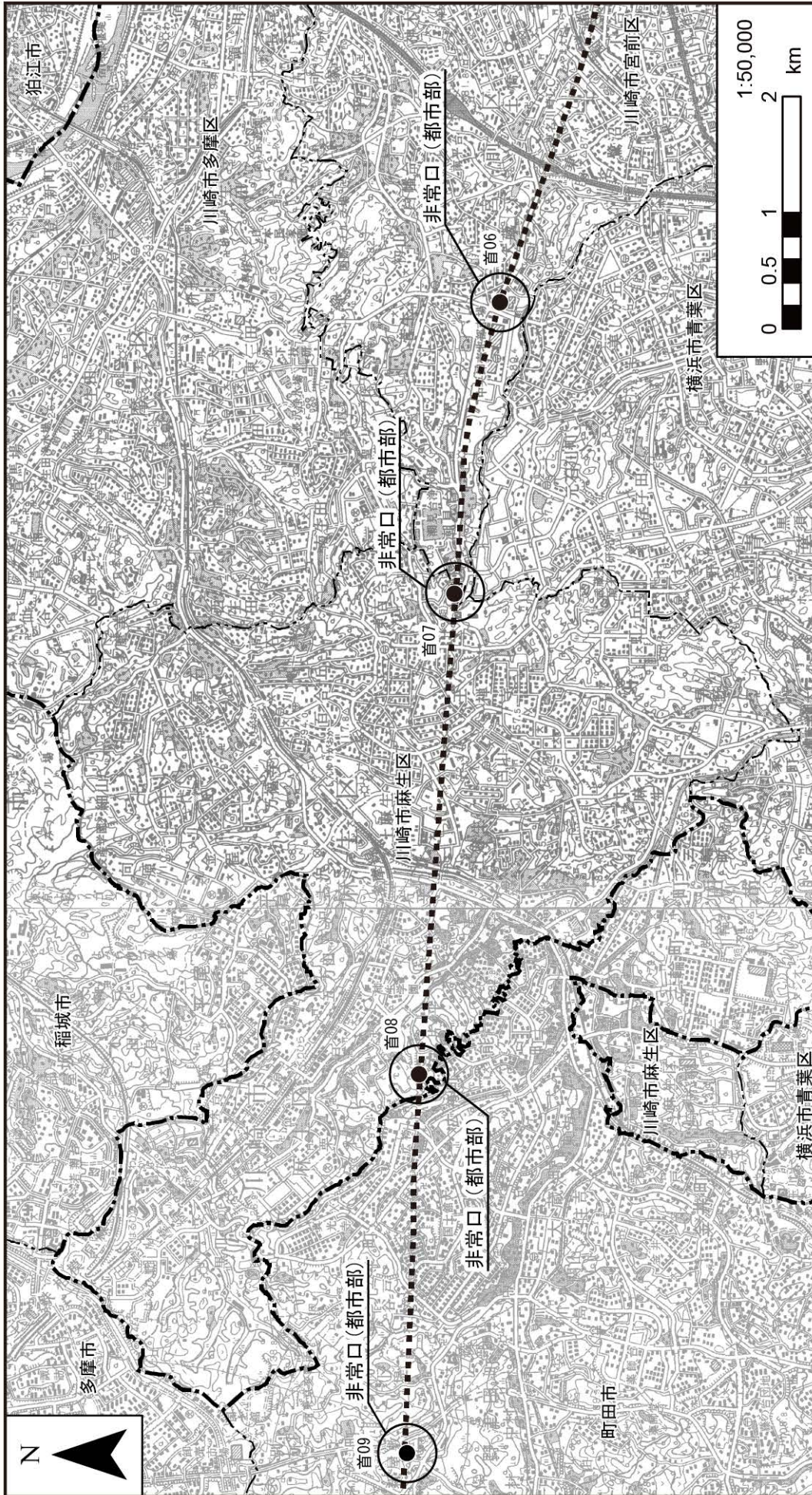
- 凡例
- 計画路線(トンネル部)
 - 予測地点
 - 都県境
 - 市区町村境



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

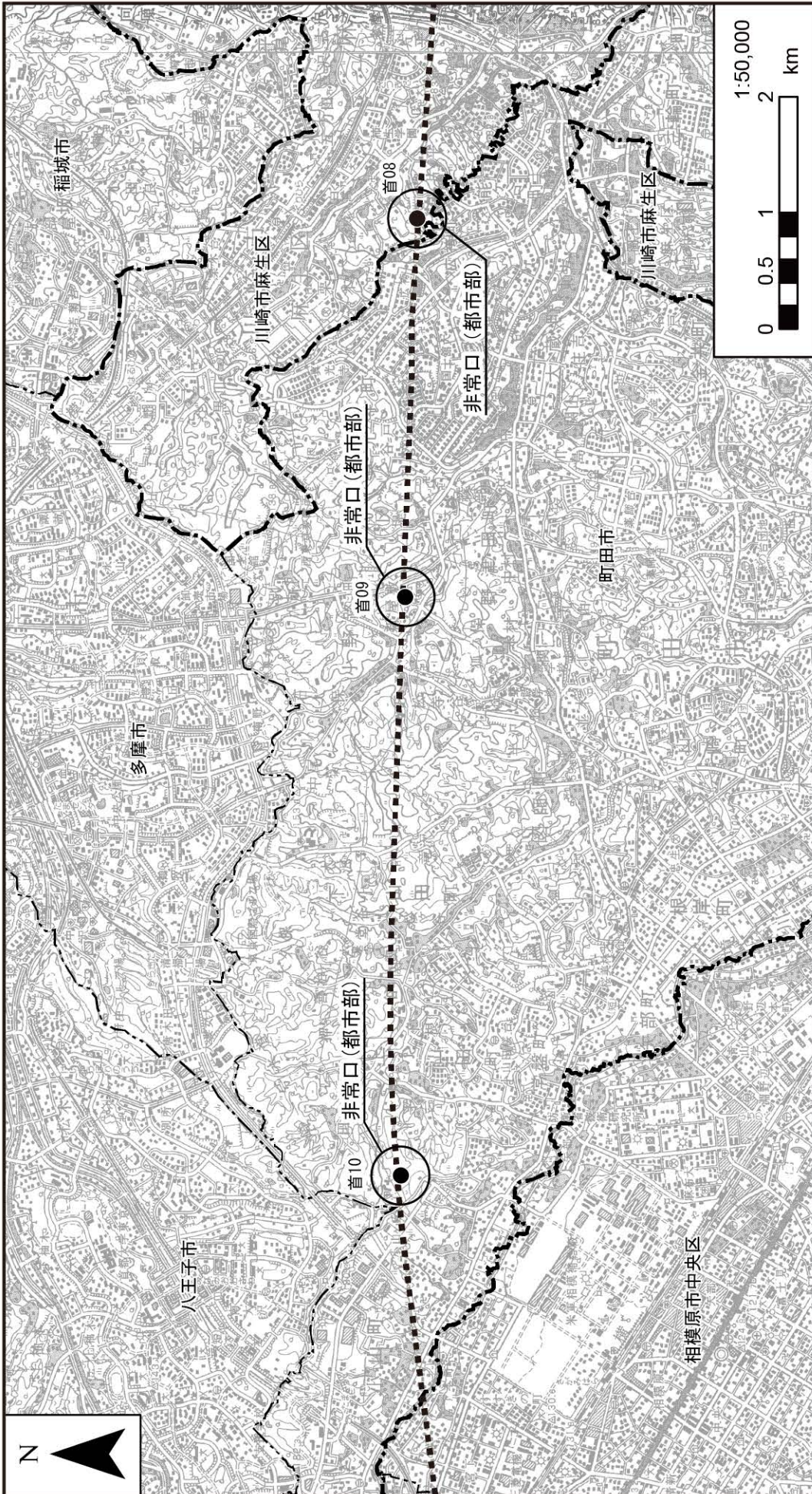
鉄道施設(換気施設)の供用に係る振動の予測地点(2)



凡例

- 計画路線 (トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

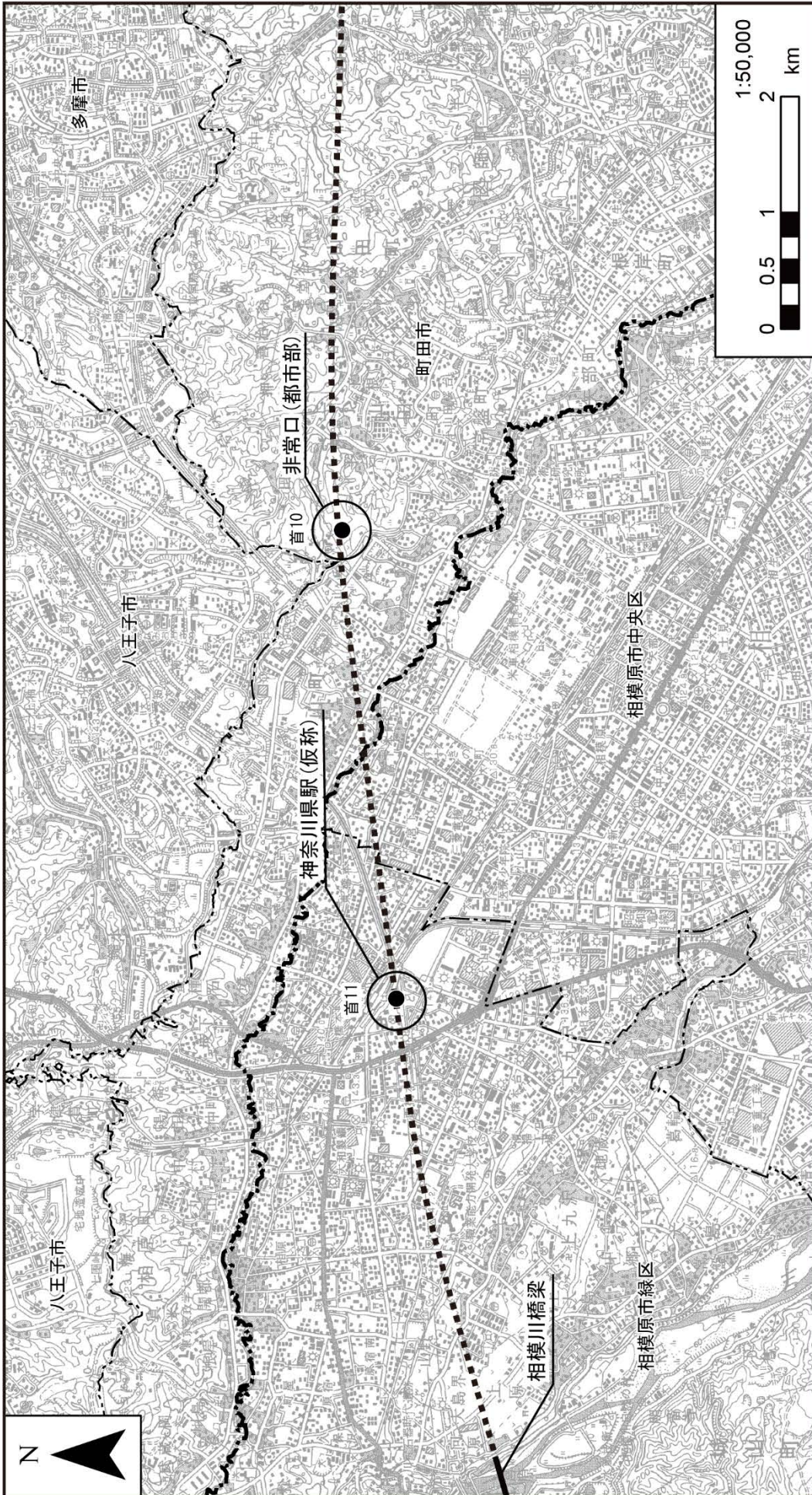
鉄道施設 (換気施設) の供用に係る振動の予測地点 (3)



凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都景境
- 市区町村境

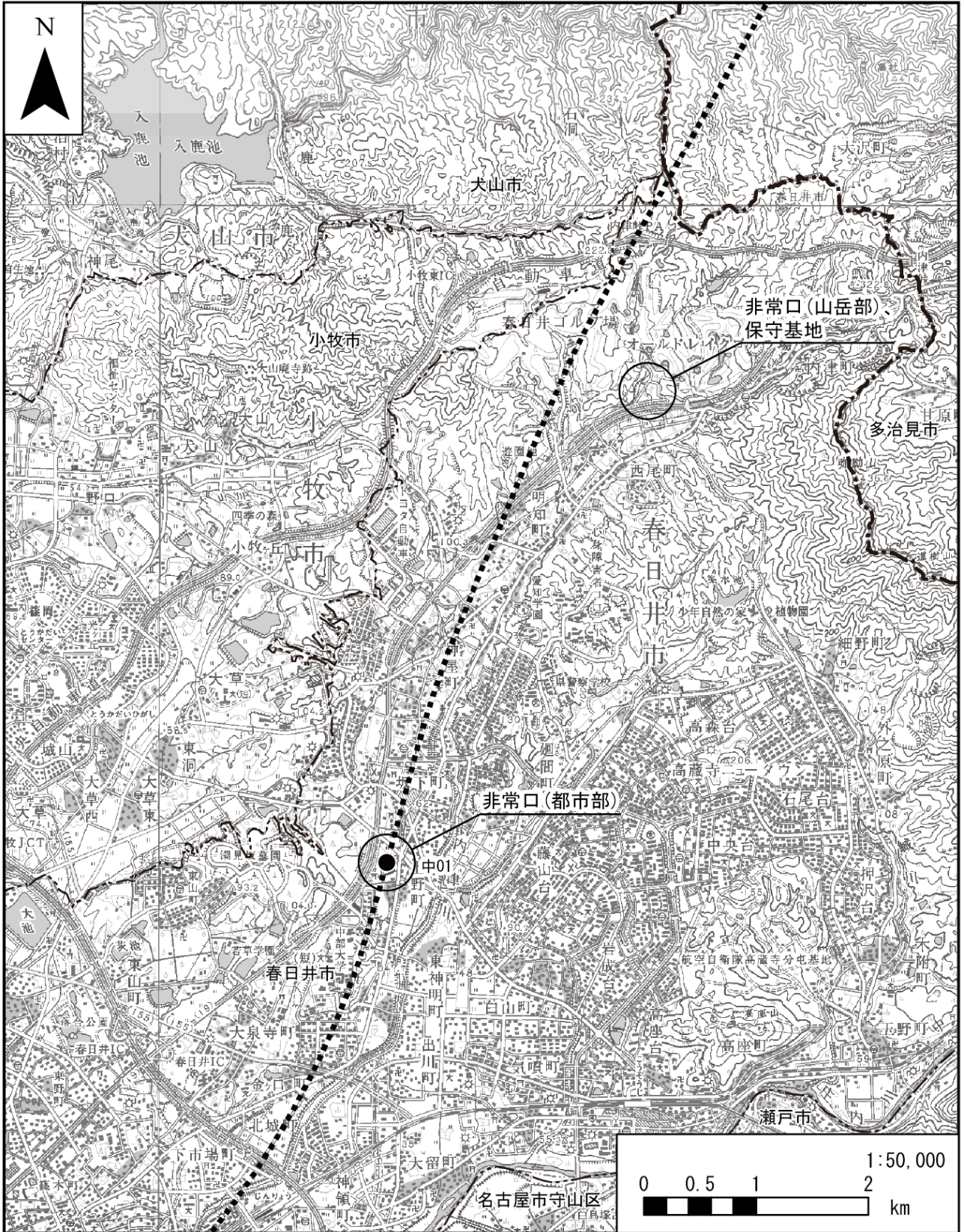
鉄道施設(換気施設)の供用に係る振動の予測地点(4)



凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都県境
- 市区町村境

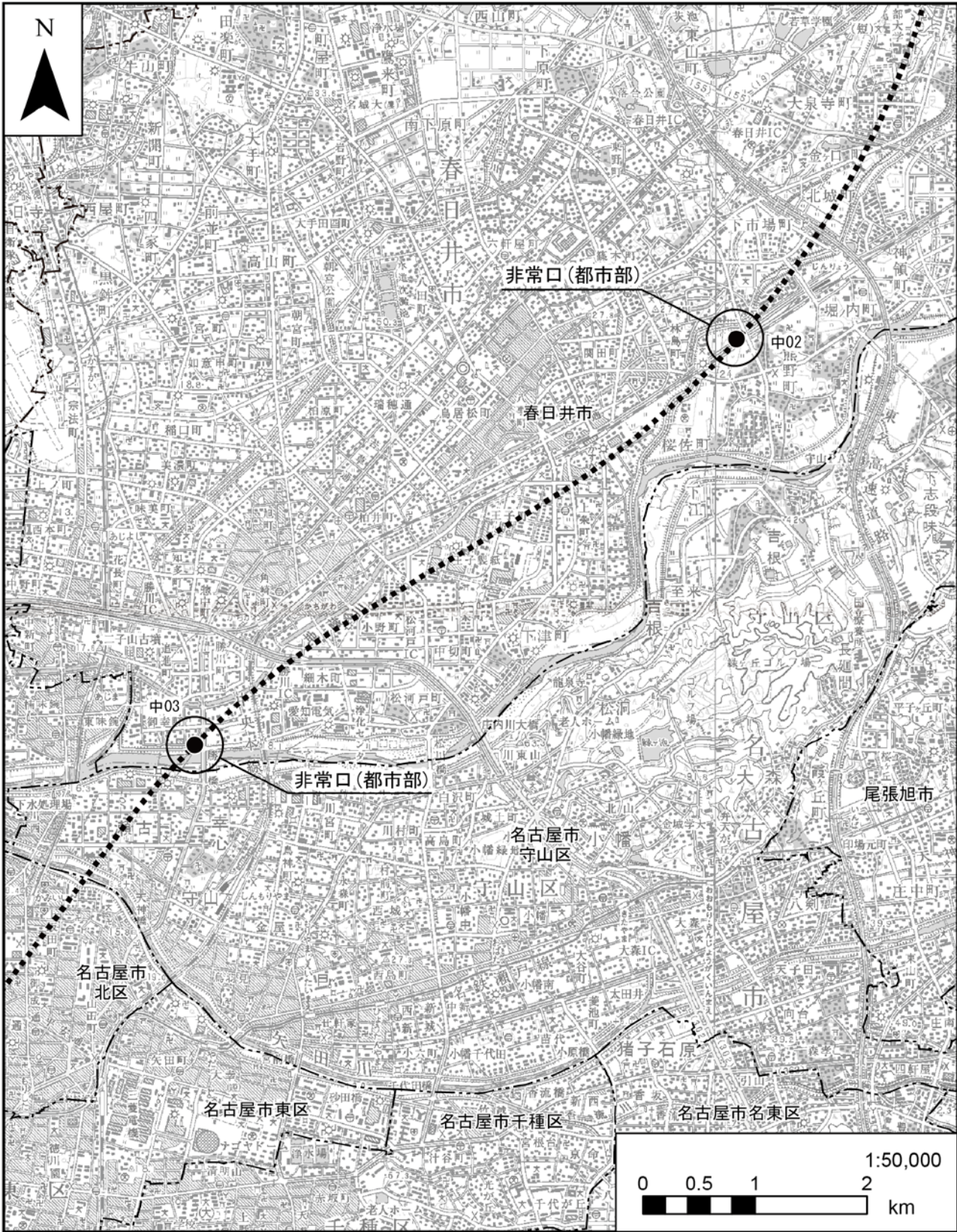
鉄道施設(換気施設)の供用に係る振動の予測地点(5)



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る振動の予測地点（6）

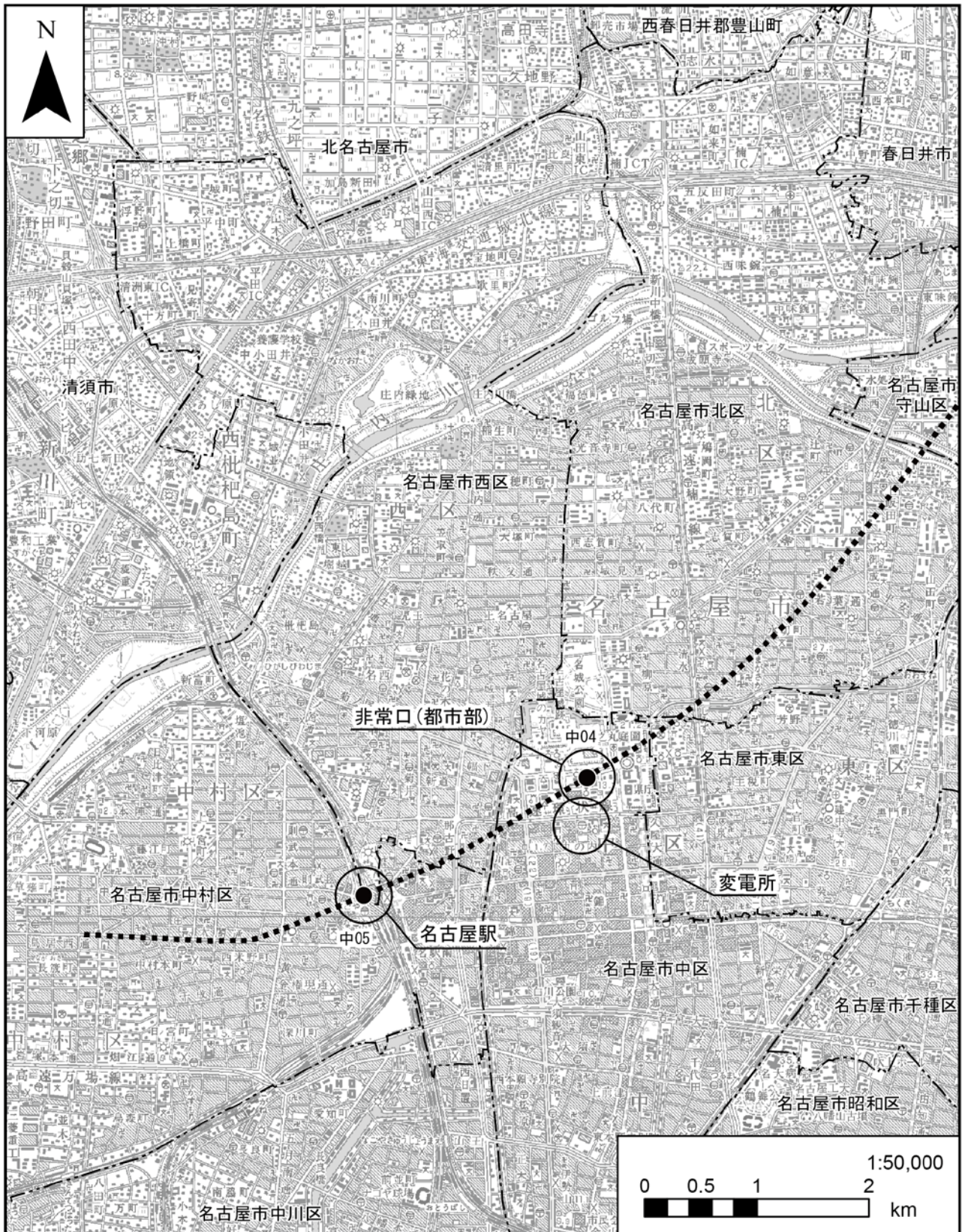
- 計画路線（トンネル部）
- 県境
- 市区町村境
- 予測地点



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る振動の予測地点（7）

- 計画路線(トンネル部) ● 予測地点
- 県境
- - - 市区町村境



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る振動の予測地点（8）

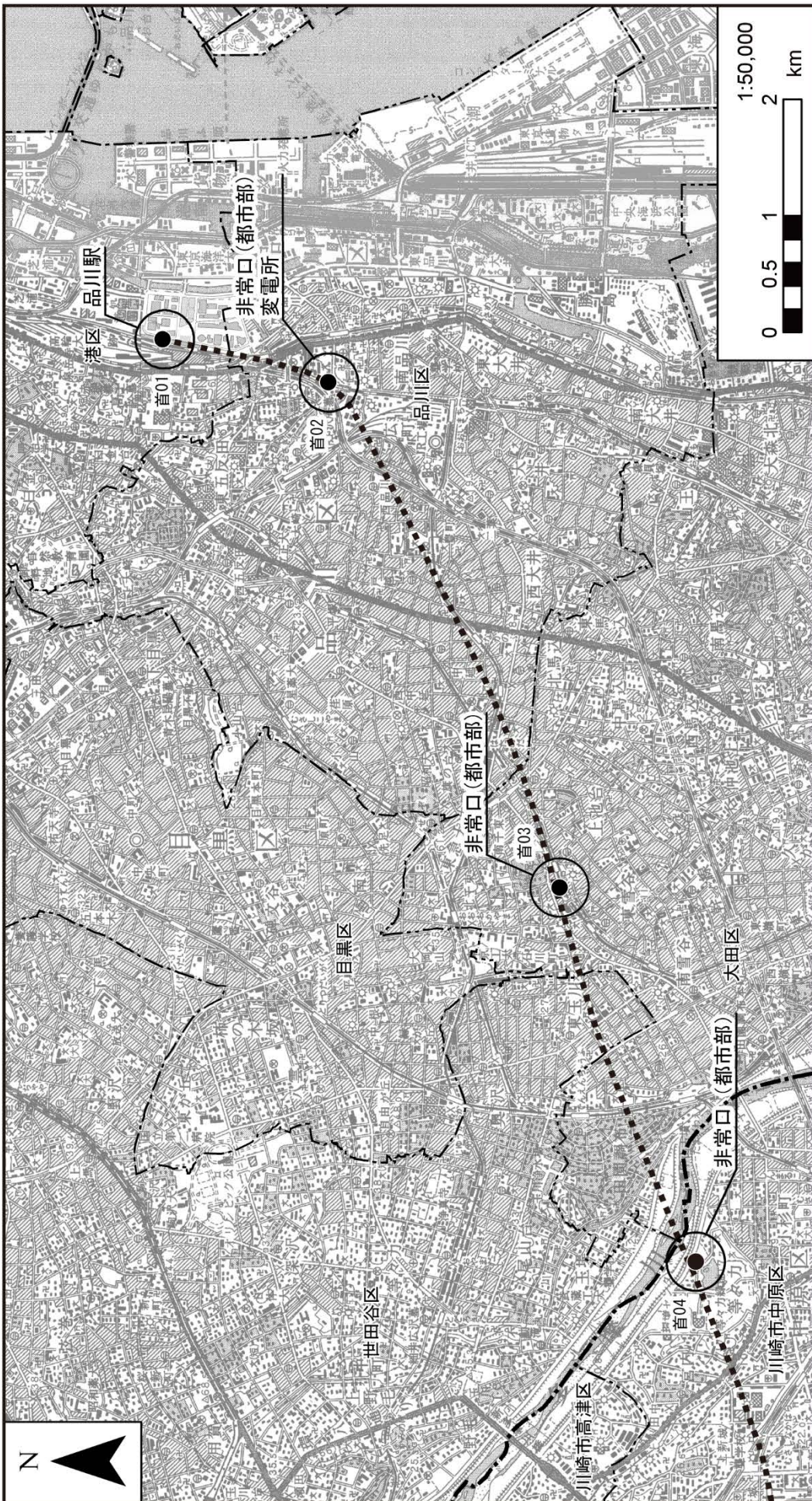
- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境
- 予測地点

その他（交通機関等の大深度地下の使用（低周波音））に係る事業特性・地域特性

当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>本事業の事業特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 起点及び終点 起点 東京都港区 終点 愛知県名古屋市 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部</p> <p>2. 走行方式 超電導磁気浮上方式</p> <p>3. 最高設計速度 505 キロメートル／時</p> <p>4. 路線計画 起点の東京都から名古屋市まで、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する。 首都圏及び中部圏の都市部では、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用する。</p> <p>5. 設備計画 首都圏及び中部圏の都市部は主に地下式（シールドトンネル）とする。またトンネル内の換気及び異常時の避難等の観点から、換気設備を設置した非常口を概ね 5km 間隔で設置する。</p> <p>6. 鉄道施設（換気施設） トンネル内を換気するため、鉄道施設（換気施設）の設置を計画している。</p> <p>7. 工事概要 工事内容は今後具体化することとなるが、現段階においては概ね以下の通りである。</p> <p>①トンネル部 都市部の大深度トンネル部では、主にシールド工法を採用する。</p> <p>②非常口 都市部の非常口については、地中連続壁又はケーソン工法を、地表の状況及び深度に応じて選定したうえで掘り進めていく。工事の実施にあたっては、非常口の工事箇所工事施工ヤードを設置する。また、既存の主要な幹線道路等を資材や機材の運搬道路として利用する。</p>	<p>本事業区域及びその周囲の地域特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 自然的条件 ①地形の状況 （首都圏） 東京都区部においては武蔵野台地が中小河川によりいくつかに区分された台地部、多摩川等により形成された沖積平野である低地が見られる。また、川崎市及び町田市は概ね多摩丘陵の南方に位置し、丘陵地のほか鶴見川等の河川によって形成された谷地低地が分布している。 （中部圏） 春日井市北部に丘陵地や台地が分布する一方、内津川付近には扇状地性低地が、庄内川、矢田川付近には三角州性低地が分布している。</p> <p>2. 社会的状況 ①土地利用の状況 （首都圏） 調査対象地域は「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。 （中部圏） 調査対象地域は春日井市の一部を除いて「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。</p>

その他（交通機関等の大深度地下の使用（低周波音））に係る事業特性・地域特性

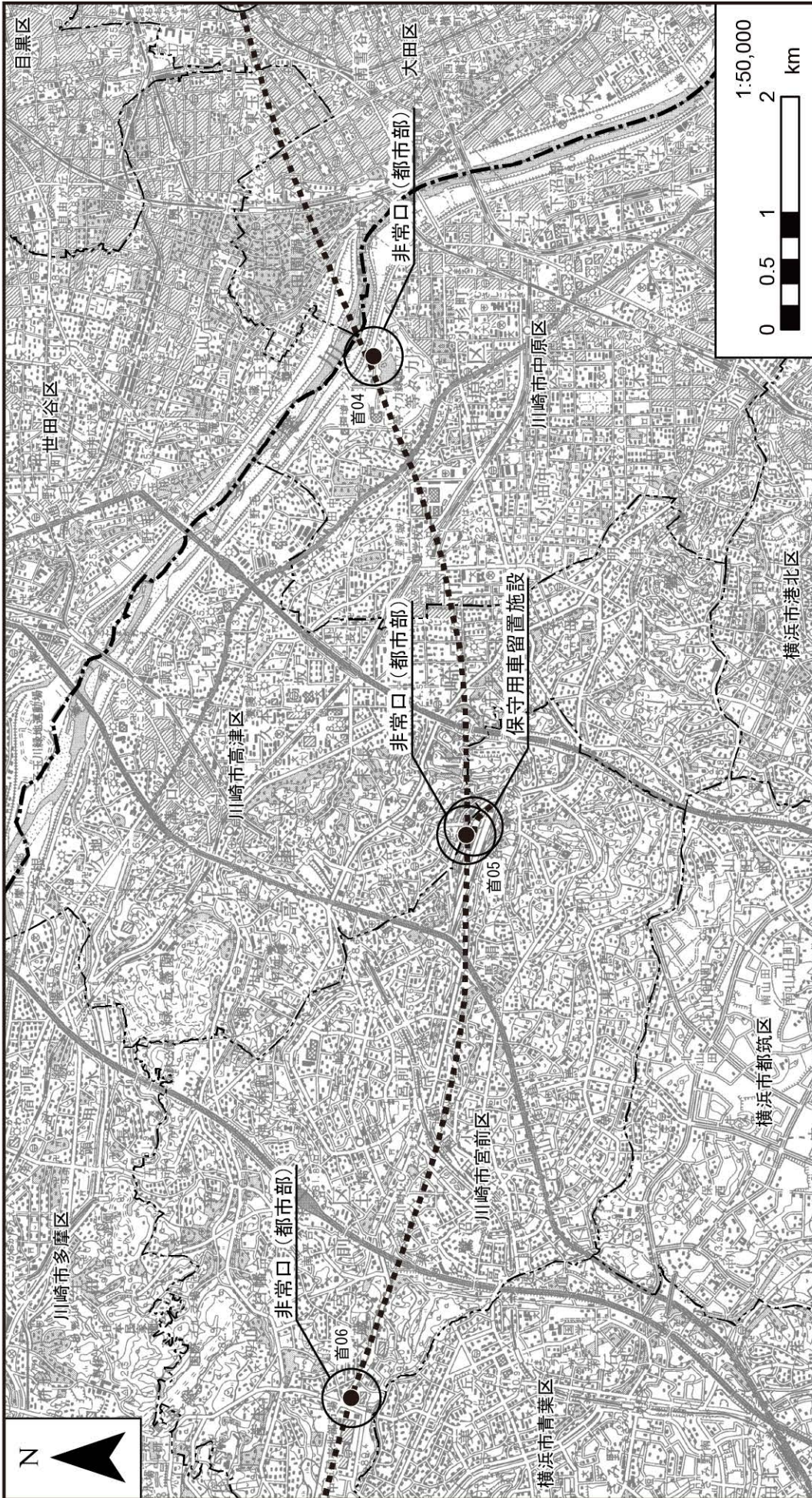
当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
鉄道施設（換気施設）の供用により、低周波音の発生が考えられる。	



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都景境
- - - 市区町村境

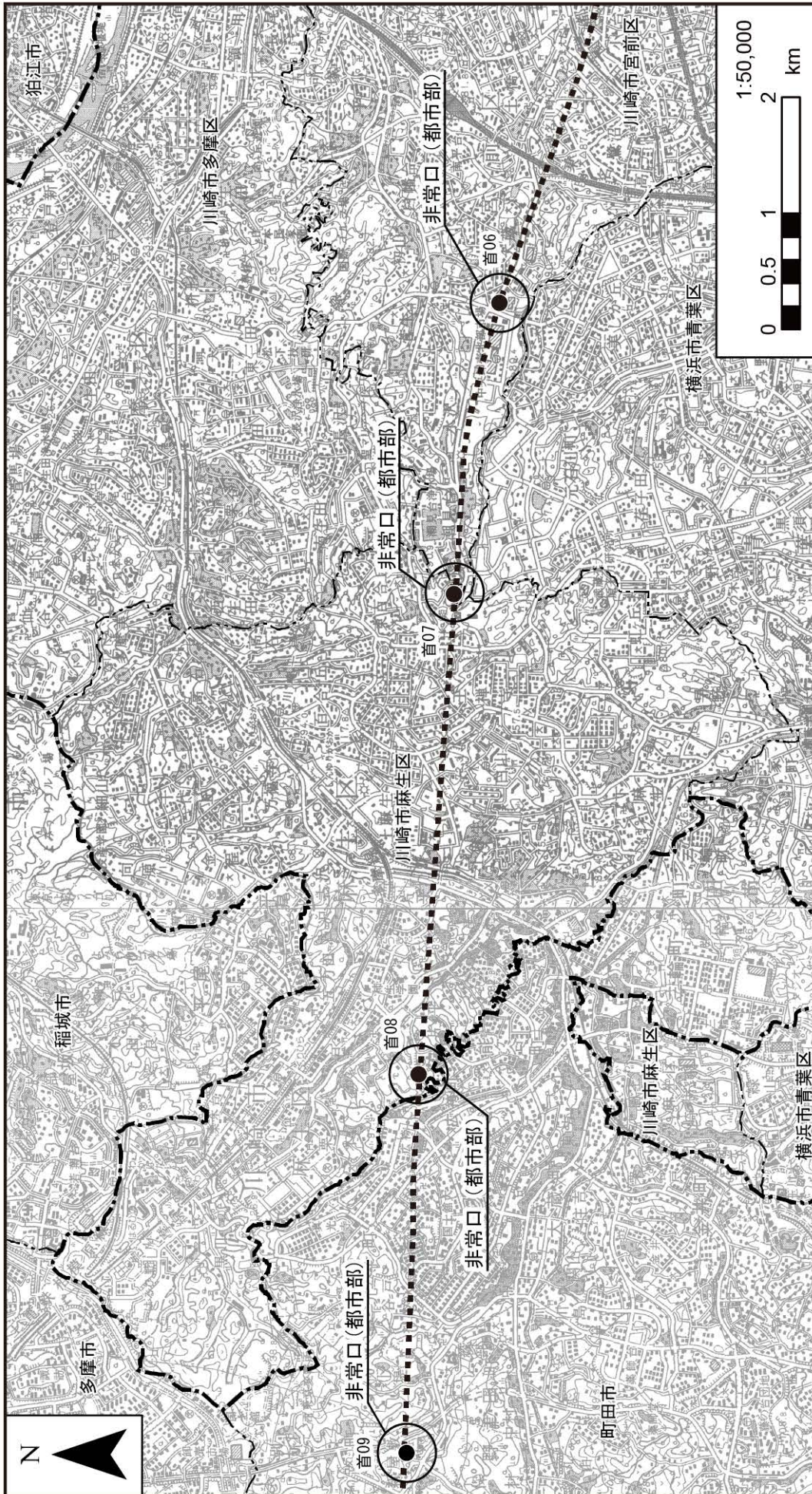
鉄道施設(換気施設)の供用に係る低周波音の予測地点(1)



鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音の予測地点（2）

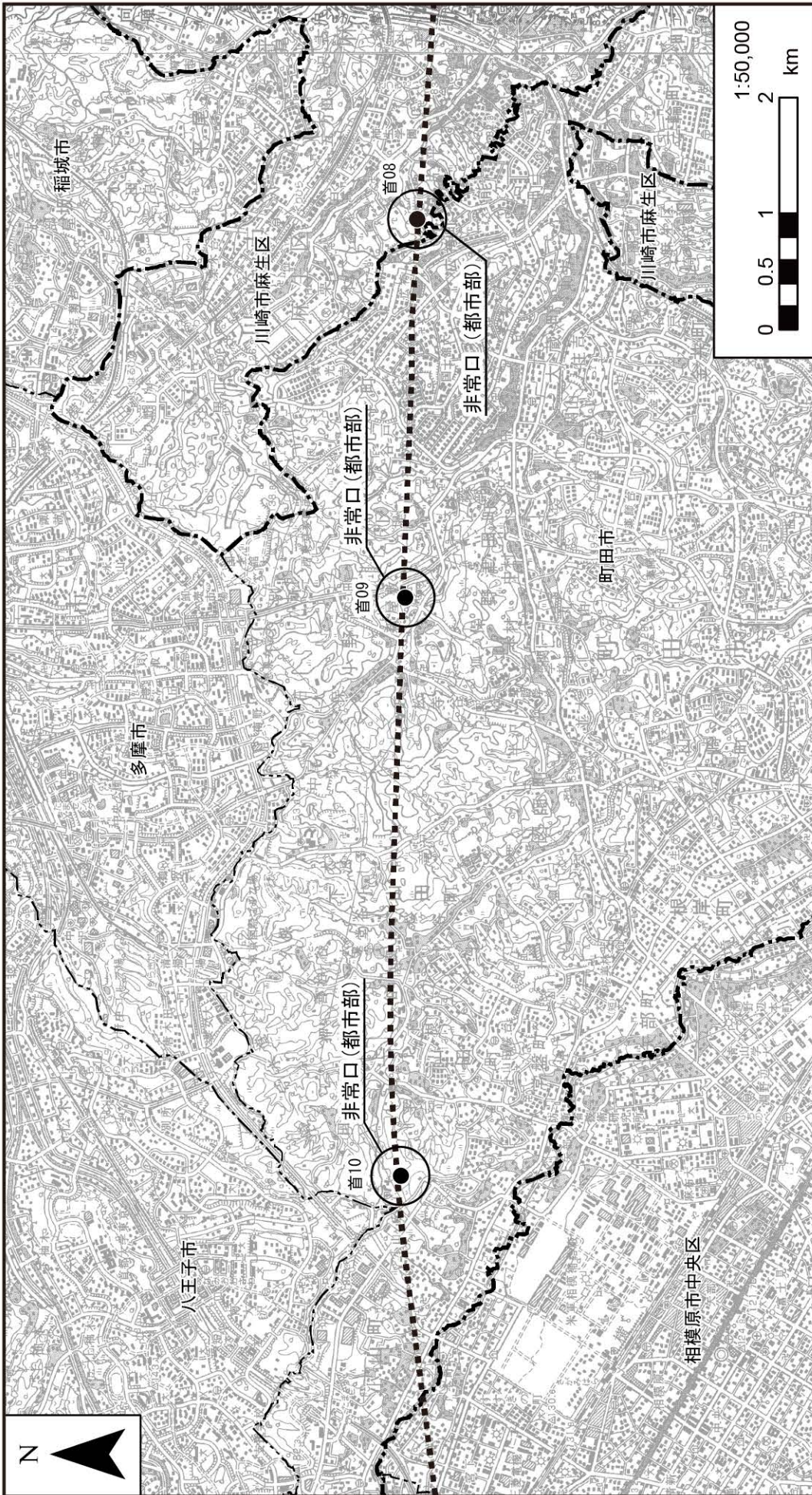
凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都県境
- · - · - 市区町村境



鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音の予測地点（3）

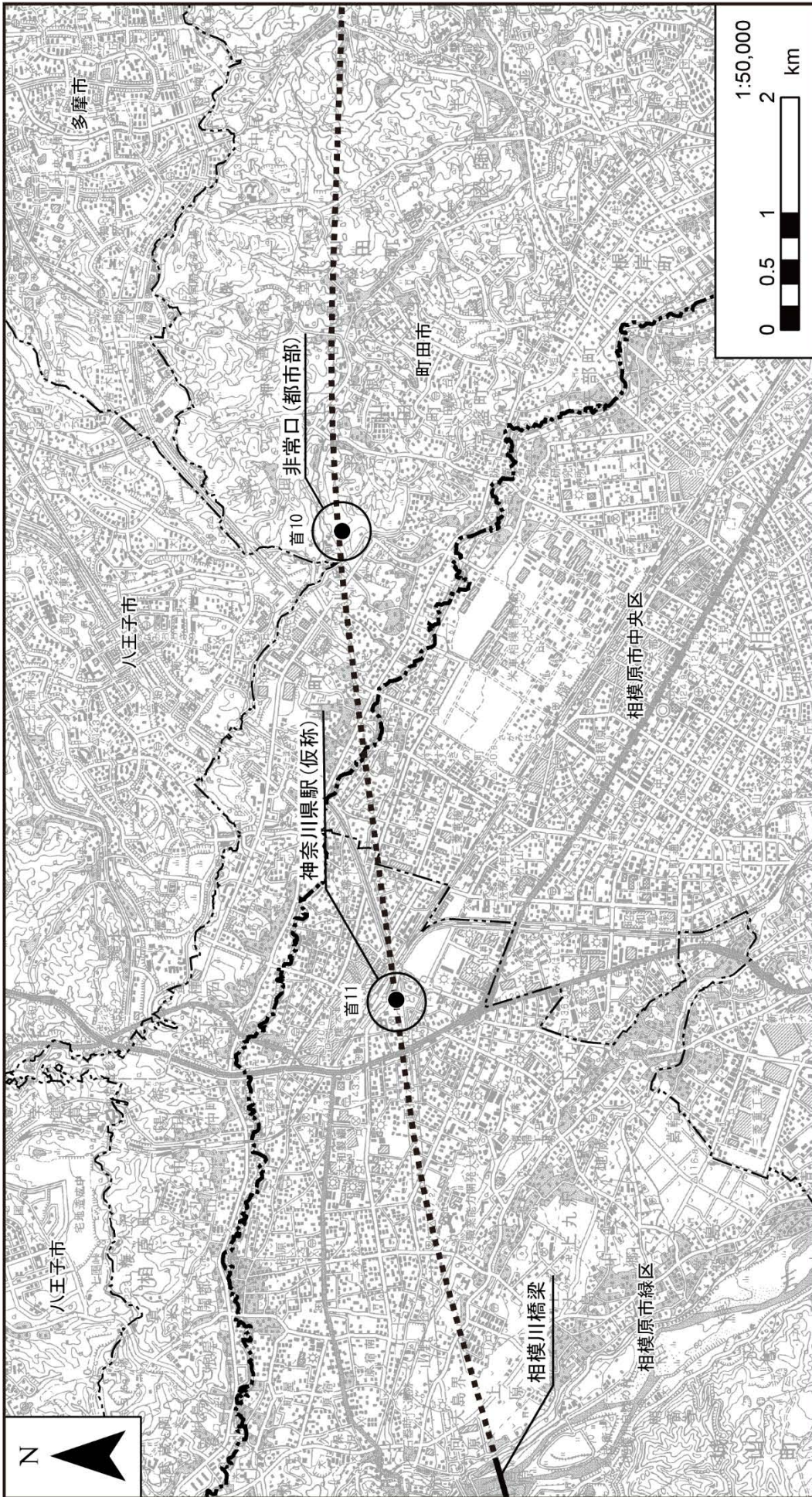
- 凡例
- 計画路線(トンネル部)
 - 予測地点
 - 都県境
 - 市区町村境



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 都景境
- 市区町村境
- 予測地点

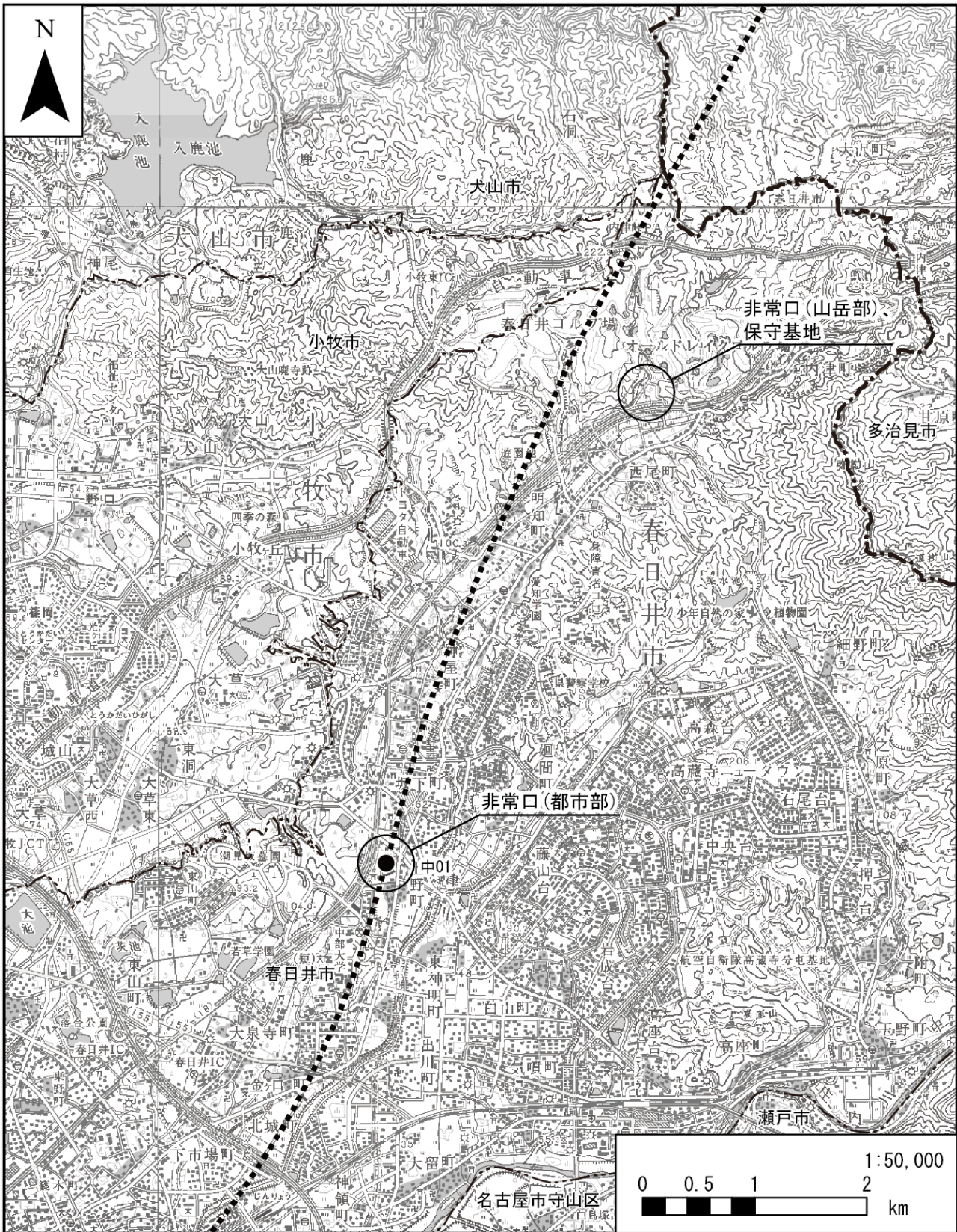
鉄道施設(換気施設)の供用に係る低周波音の予測地点(4)



凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都県境
- 市区町村境

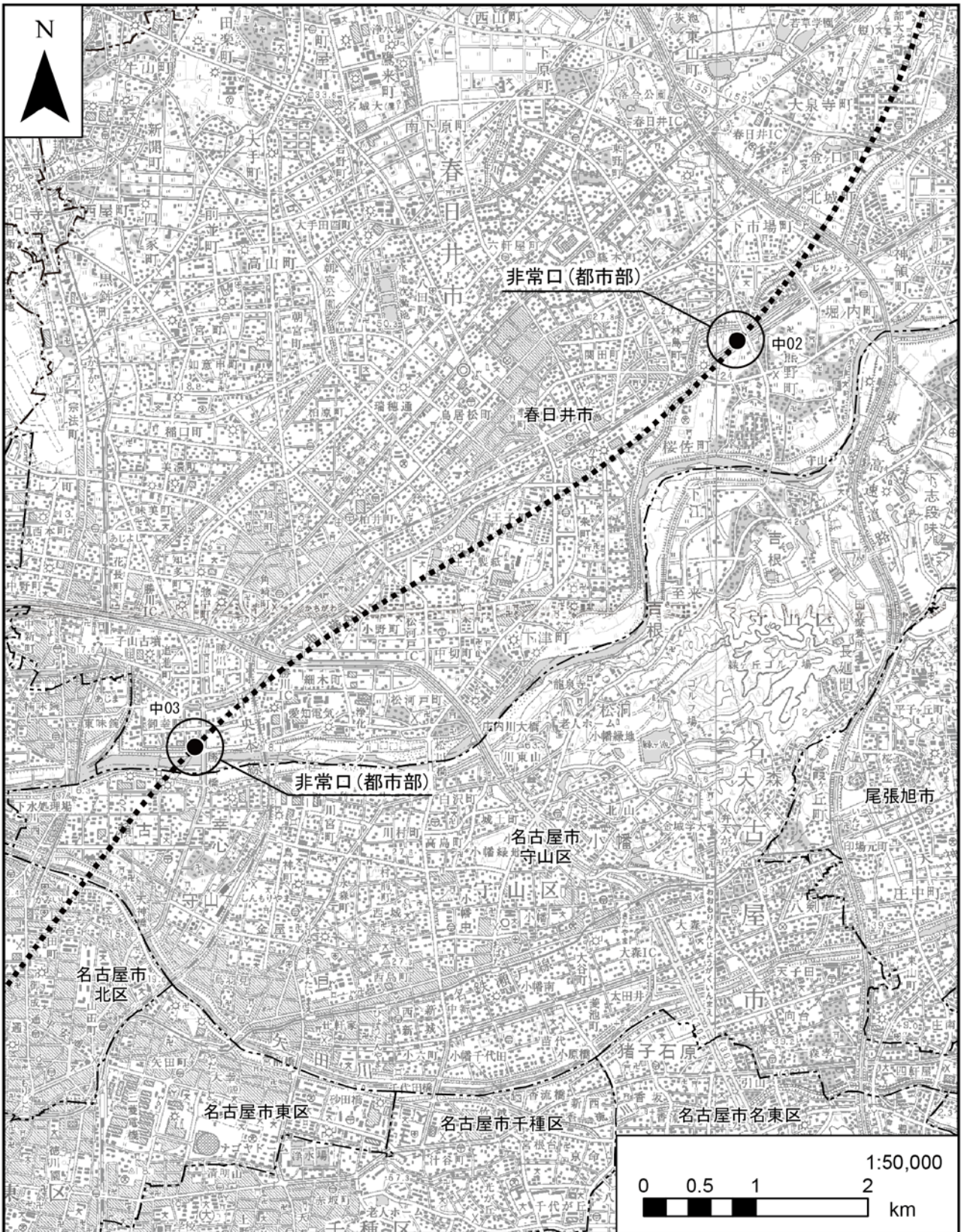
鉄道施設(換気施設)の供用に係る低周波音の予測地点(5)



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音の予測地点（6）

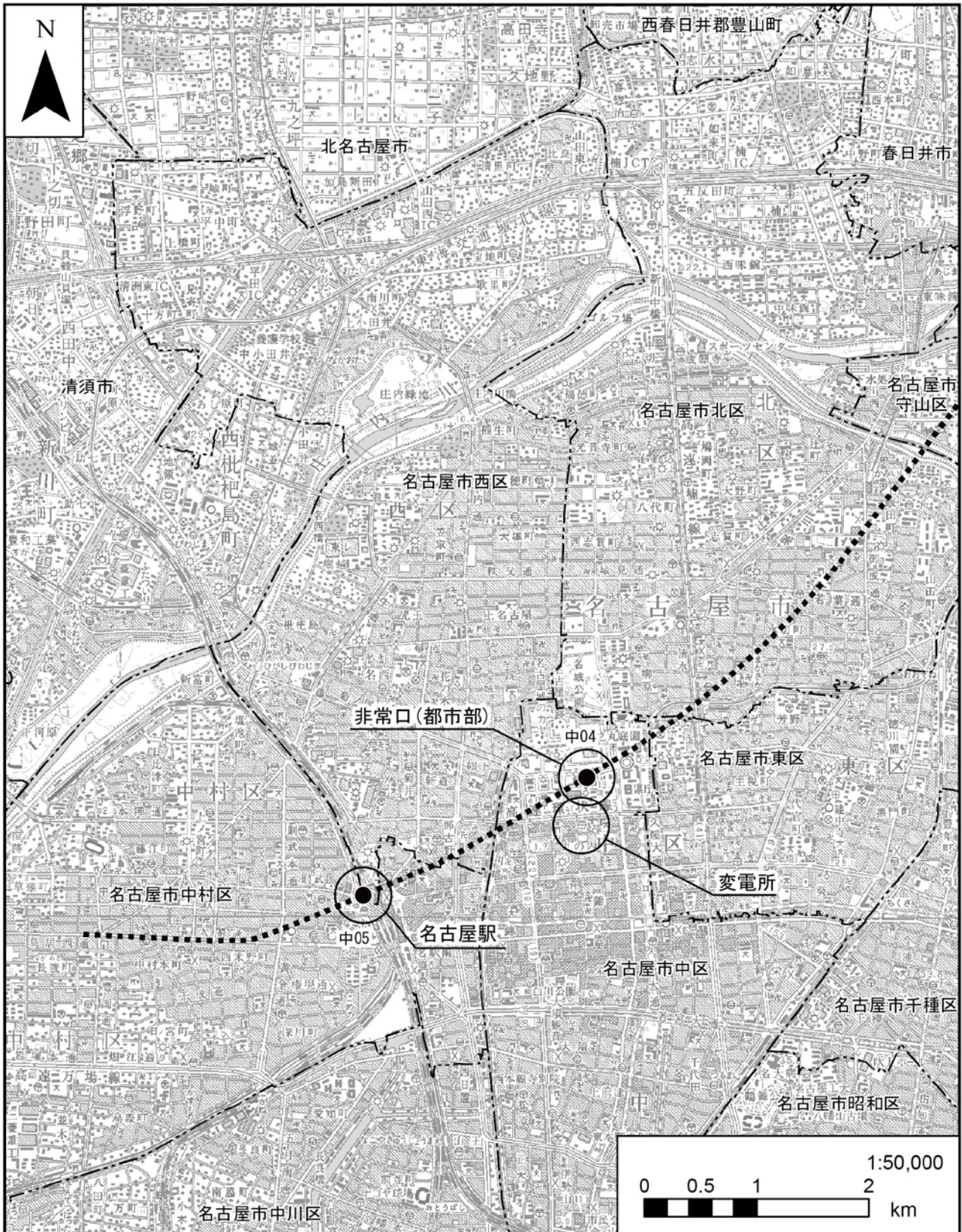
- 計画路線（トンネル部）
- 予測地点
- 県境
- 市区町村境



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 県境
- - - 市区町村境

鉄道施設(換気施設)の供用に係る低周波音の予測地点(7)



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- - - 市区町村境

鉄道施設(換気施設)の供用に係る低周波音の予測地点(8)

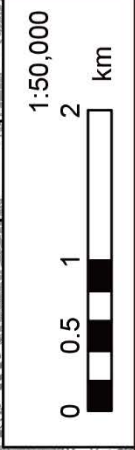
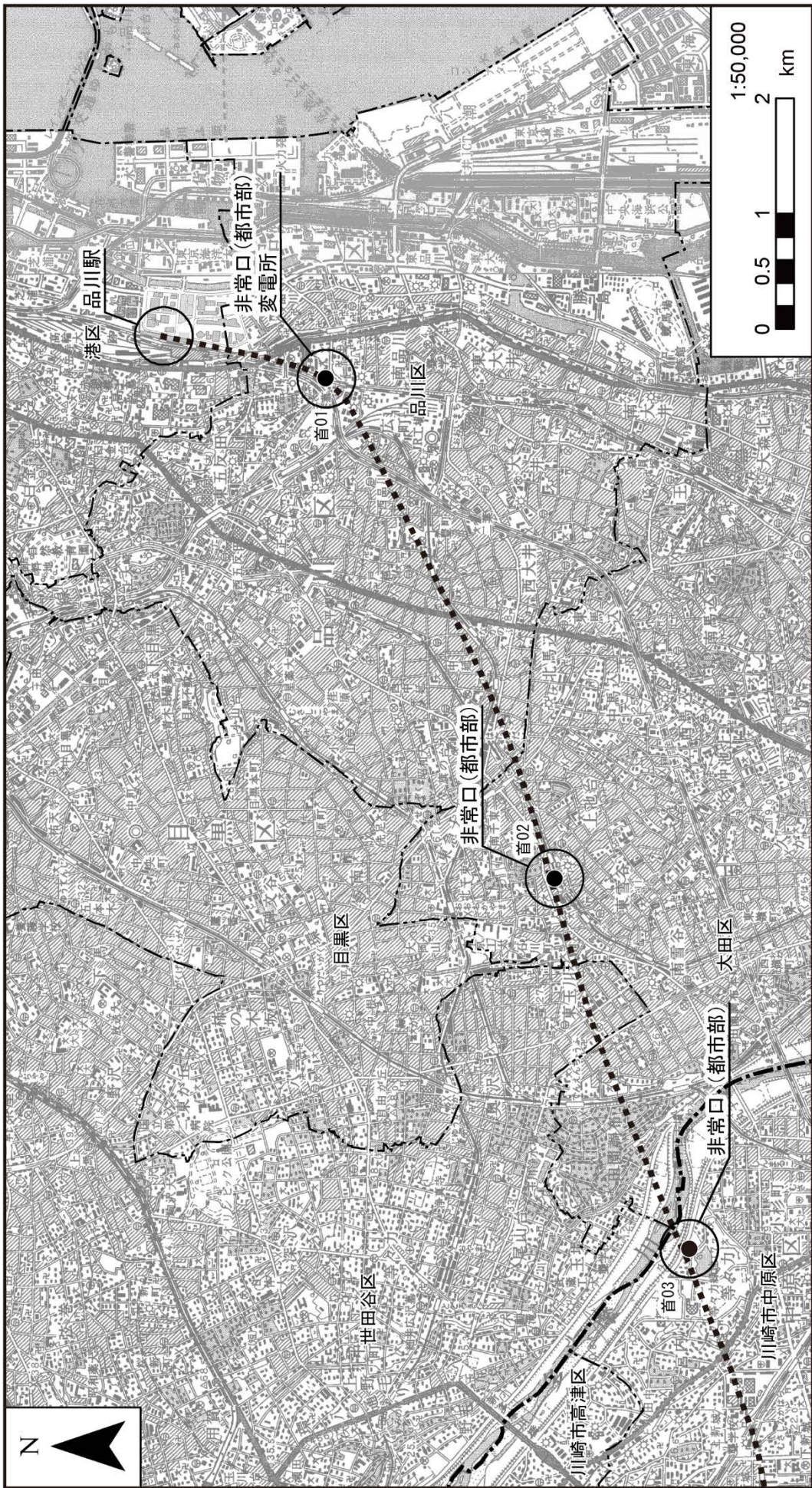
- 予測地点

その他（交通機関等の大深度地下の使用（微気圧波））に係る事業特性・地域特性

当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
<p>本事業の事業特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 起点及び終点 起点 東京都港区 終点 愛知県名古屋市 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部</p> <p>2. 走行方式 超電導磁気浮上方式</p> <p>3. 最高設計速度 505 キロメートル／時</p> <p>4. 路線計画 起点の東京都から名古屋市まで、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する。 首都圏及び中部圏の都市部では、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用する。</p> <p>5. 設備計画 首都圏及び中部圏の都市部は主に地下式（シールドトンネル）とする。またトンネル内の換気及び異常時の避難等の観点から、換気設備を設置した非常口を概ね 5km 間隔で設置する。</p> <p>6. 鉄道施設（換気施設） トンネル内を換気するため、鉄道施設（換気施設）の設置を計画している。</p> <p>7. 工事概要 工事内容は今後具体化することとなるが、現段階においては概ね以下の通りである。</p> <p>①トンネル部 都市部の大深度トンネル部では、主にシールド工法を採用する。</p> <p>②非常口 都市部の非常口については、地中連続壁又はケーソン工法を、地表の状況及び深度に応じて選定したうえで掘り進めていく。工事の実施にあたっては、非常口の工事箇所工事施工ヤードを設置する。また、既存の主要な幹線道路等を資材や機材の運搬道路として利用する。</p>	<p>本事業区域及びその周囲の地域特性は以下のとおりである。</p> <p>1. 自然的条件 ①地形の状況 （首都圏） 東京都区部においては武蔵野台地が中小河川によりいくつかに区分された台地部、多摩川等により形成された沖積平野である低地が見られる。また、川崎市及び町田市は概ね多摩丘陵の南方に位置し、丘陵地のほか鶴見川等の河川によって形成された谷地低地が分布している。 （中部圏） 春日井市北部に丘陵地や台地が分布する一方、内津川付近には扇状地性低地が、庄内川、矢田川付近には三角州性低地が分布している。</p> <p>2. 社会的状況 ①土地利用の状況 （首都圏） 調査対象地域は「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。 （中部圏） 調査対象地域は春日井市の一部を除いて「都市計画法」に基づく用途地域の指定がなされており、主に住居地域となっている。その他に公共施設、商業施設、工場、農地等が分布している。</p>

その他（交通機関等の大深度地下の使用（微気圧波））に係る事業特性・地域特性

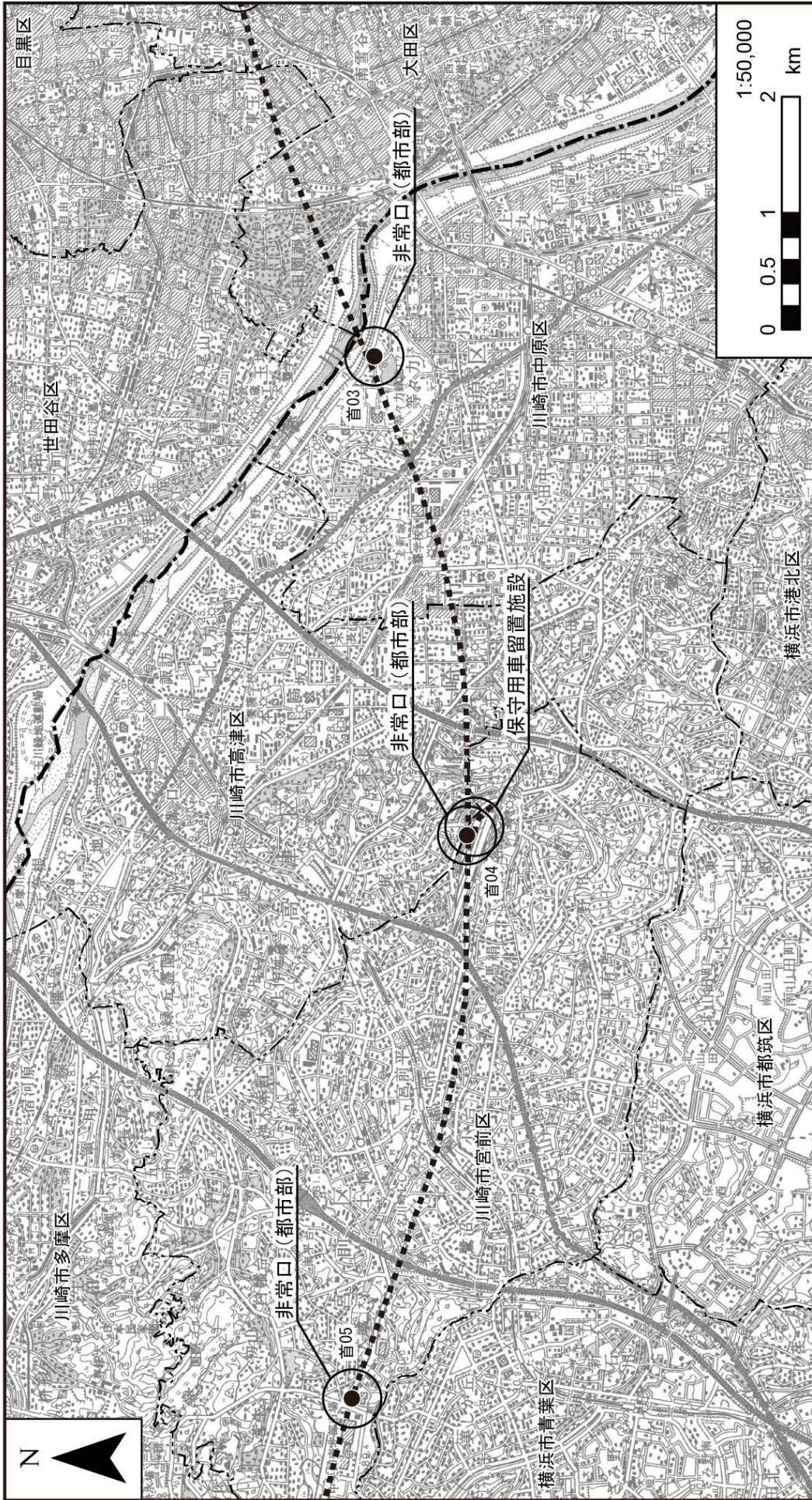
当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性
列車の走行に伴い、非常口（都市部）から微気圧波の発生が考えられる。	



凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都県境
- 市区町村境

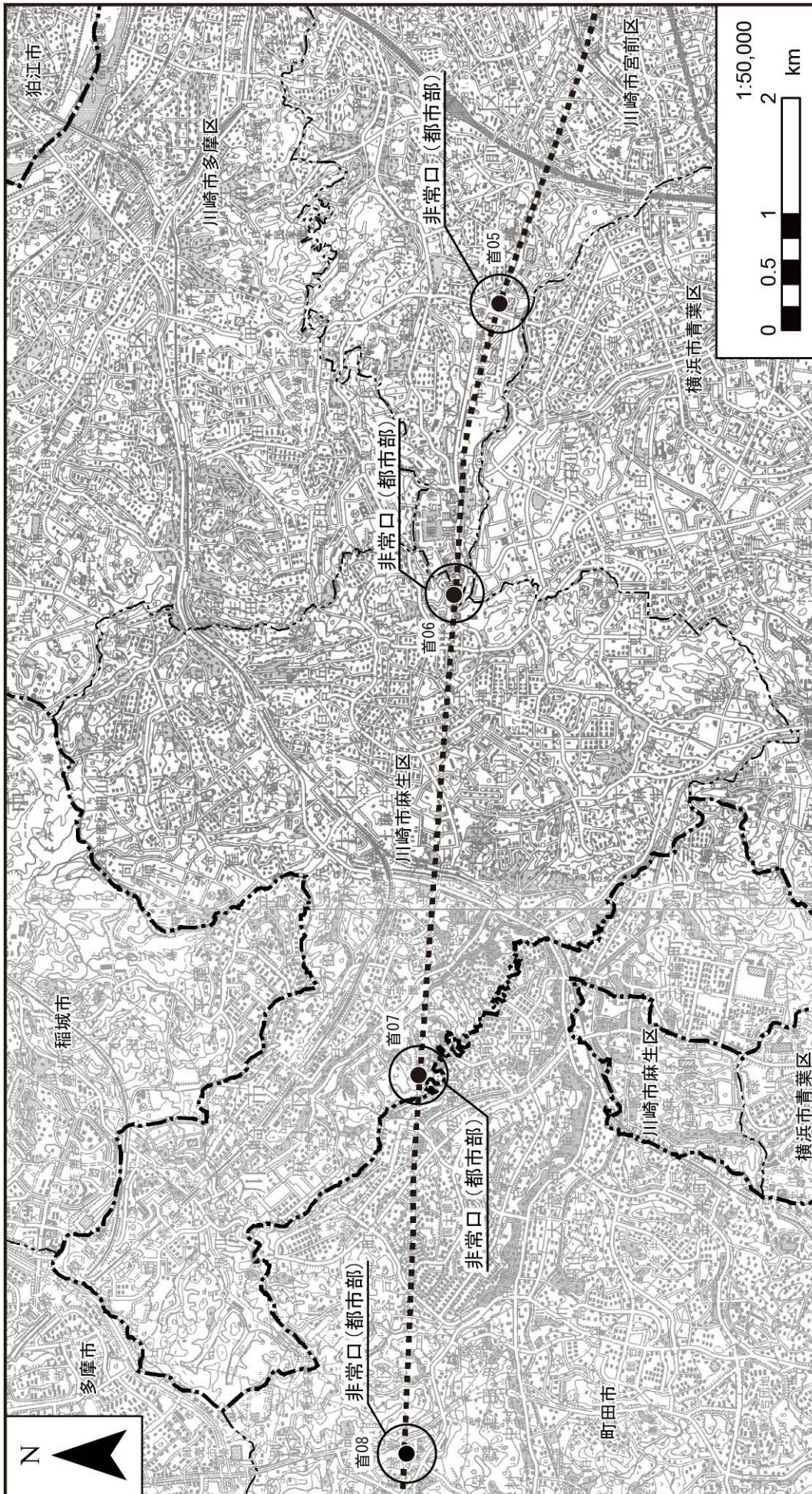
鉄道施設(換気施設)の供用に係る微気圧波の予測地点(1)



凡例

- 予測地点
- 計画路線(トンネル部)
- 都景境
- 市区町村境

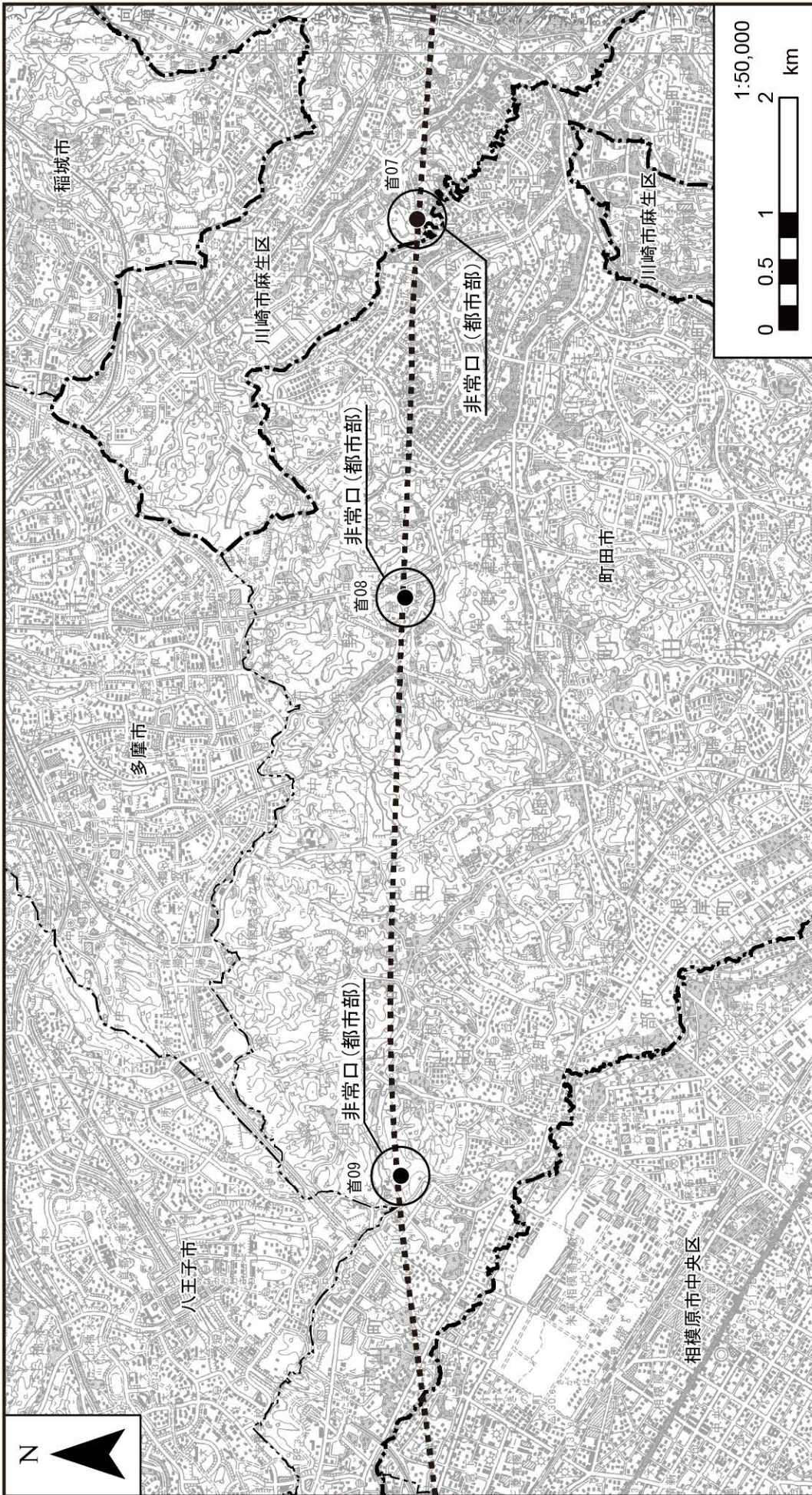
鉄道施設(換気施設)の供用に係る微気圧波の予測地点(2)



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- - - - 市区町村境

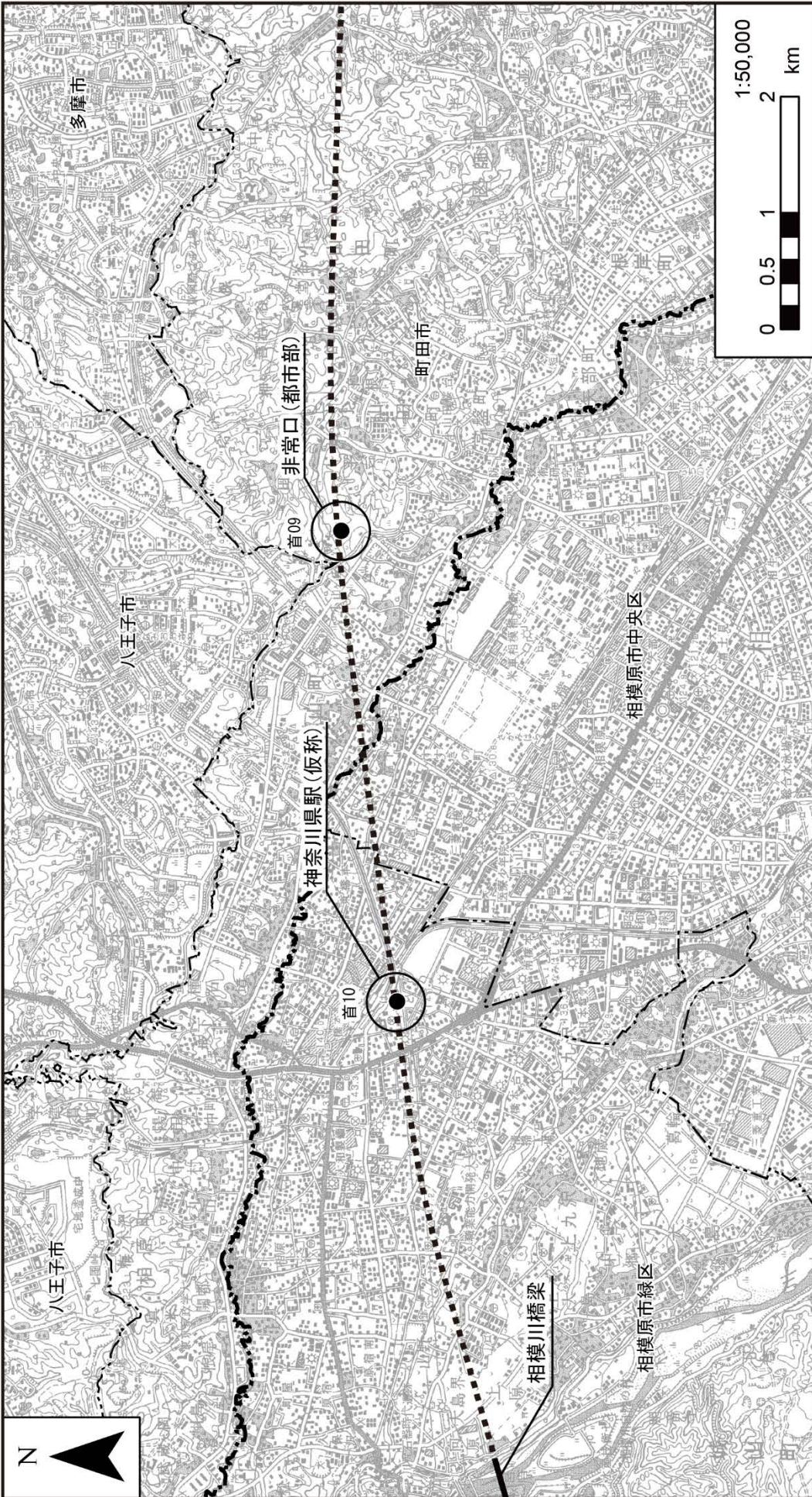
鉄道施設(換気施設)の供用に係る微気圧波の予測地点(3)



鉄道施設（換気施設）の供用に係る微気圧波の予測地点（4）

凡例

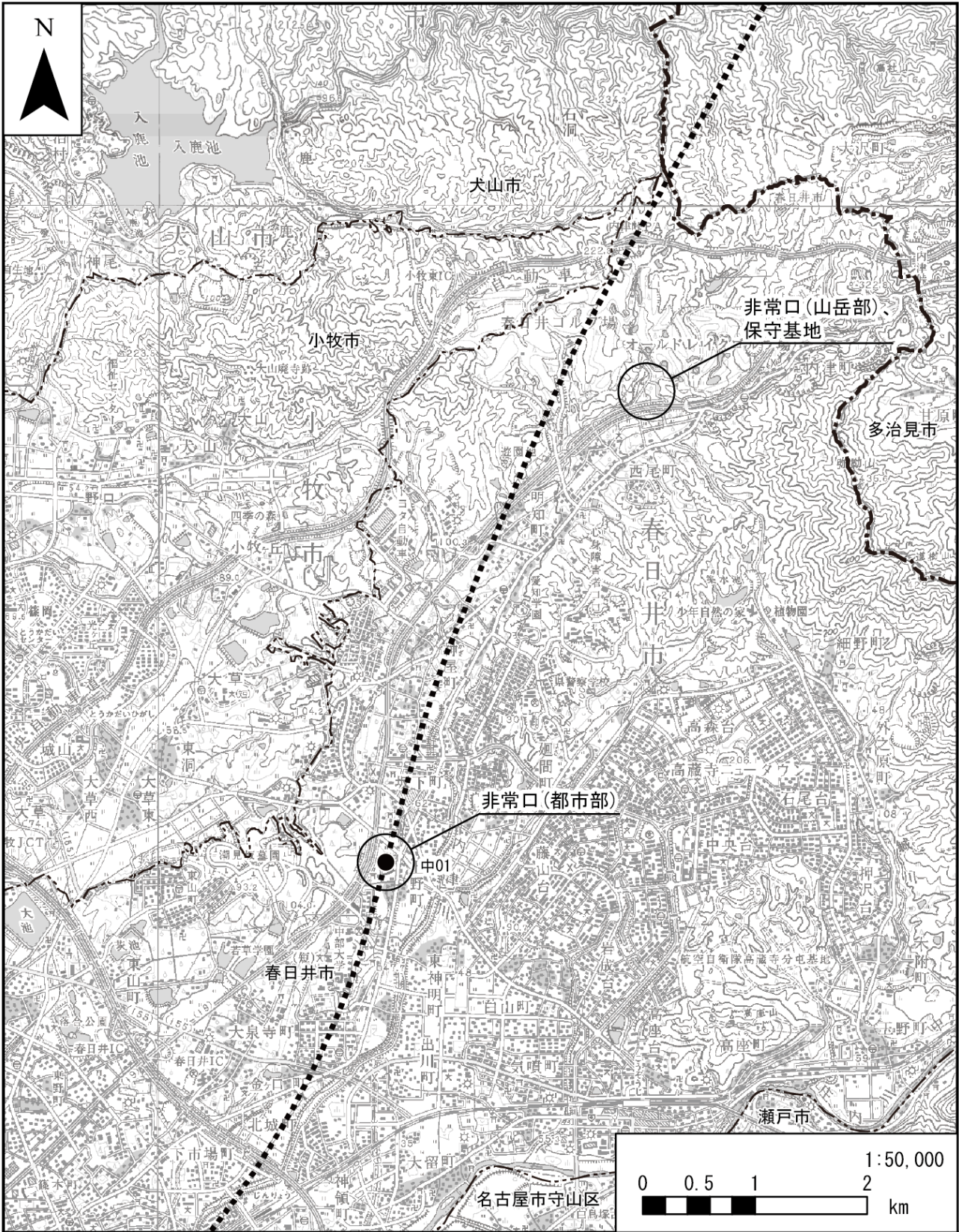
- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都景境
- 市区町村境



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 予測地点
- 都県境
- 市区町村境

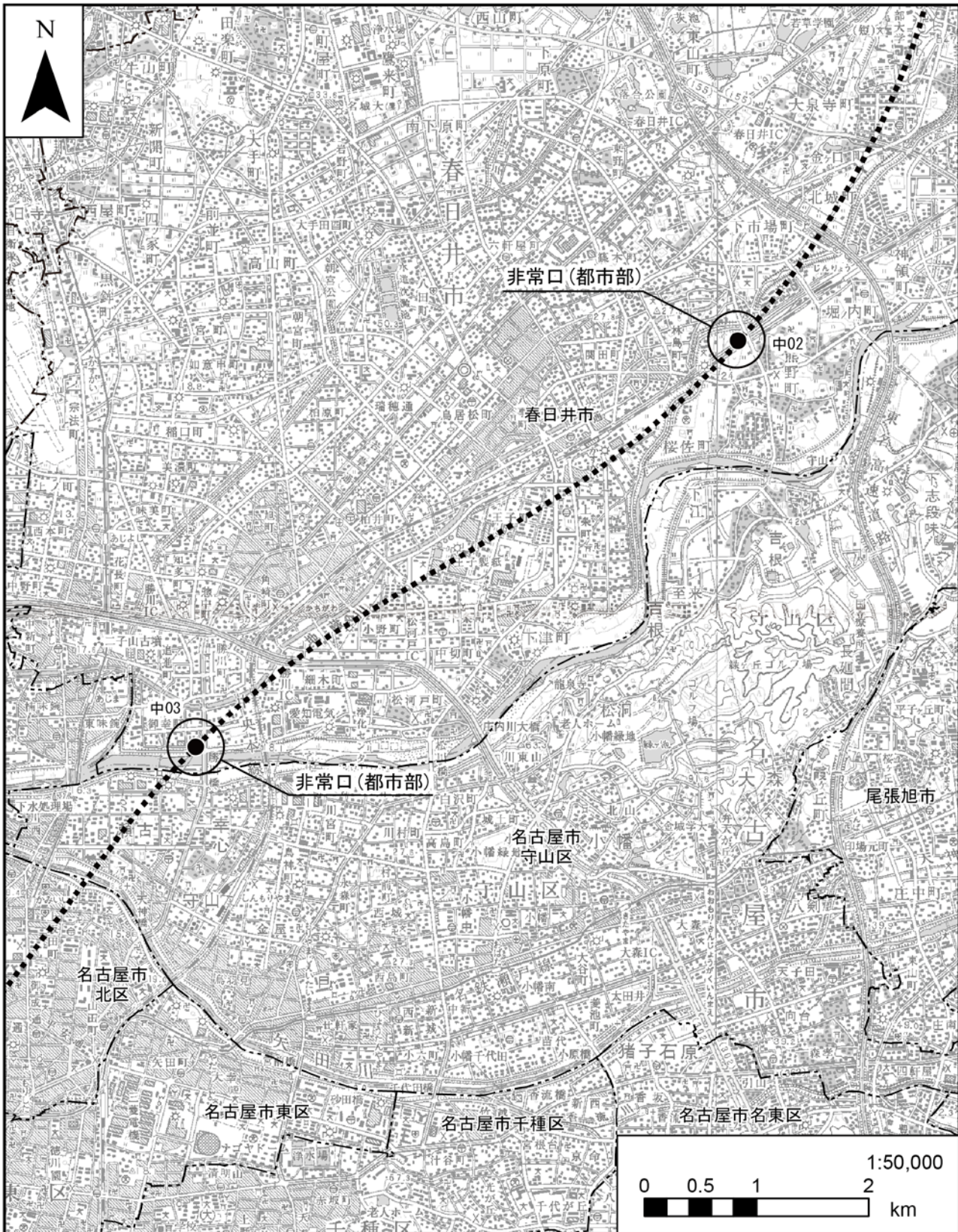
鉄道施設(換気施設)の供用に係る微気圧波の予測地点(5)



凡例

鉄道施設 (換気施設) の供用に係る微気圧波の予測地点 (6)

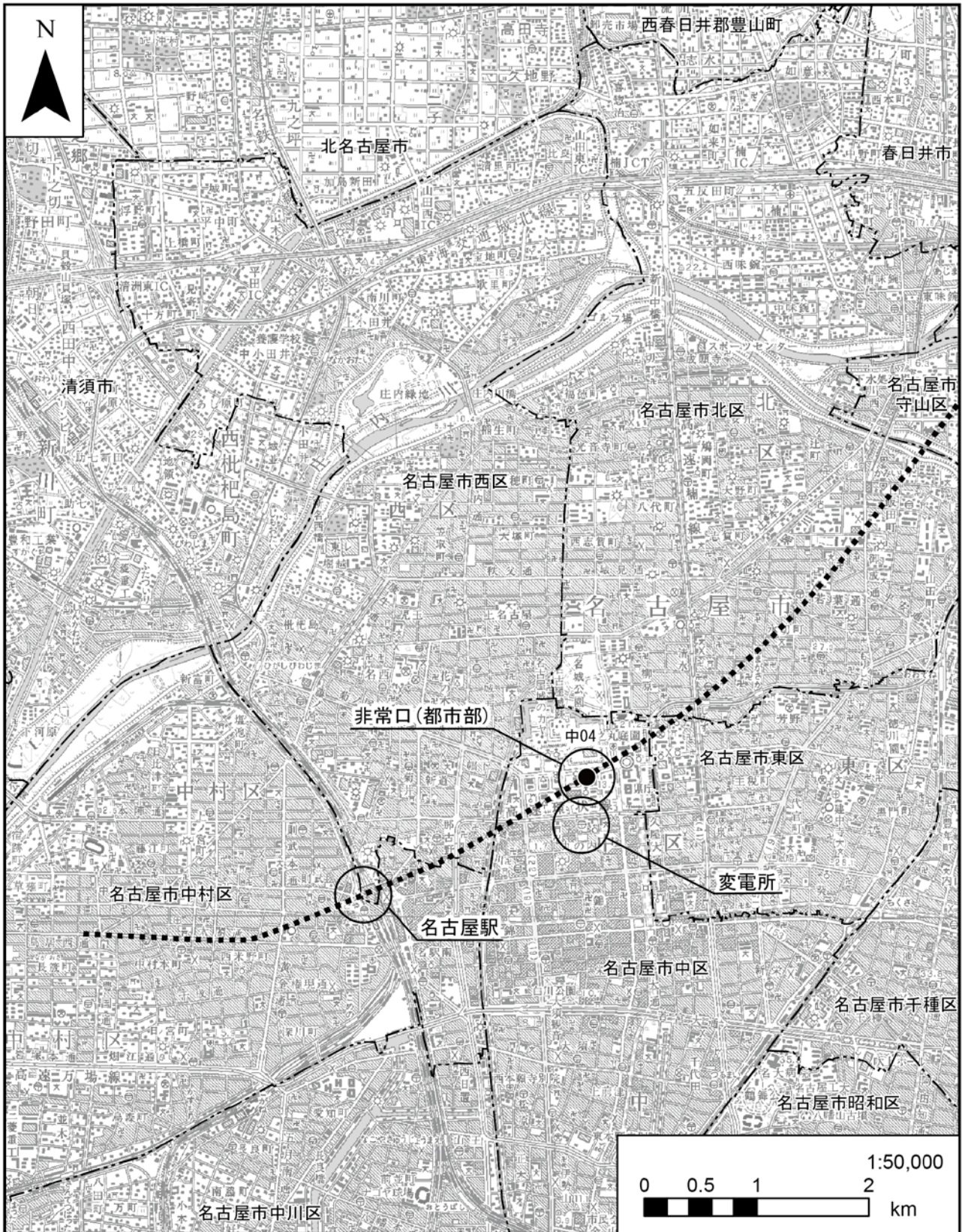
- 計画路線(トンネル部) ● 予測地点
- 県境
- 市区町村境



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る微気圧波の予測地点（7）

- 計画路線（トンネル部） ● 予測地点
- 県境
- - - 市区町村境



凡例

鉄道施設（換気施設）の供用に係る微気圧波の予測地点（8）

- 計画路線（トンネル部）
- 県境
- 市区町村境
- 予測地点

添付資料における図面（添付資料 1 1 を除く）は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 50000（地図画像）を複製したものである。（承認番号 平 29 情複、第 1538 号）」
なお、承認を得て作成した複製品を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院長の承認を得る必要がある。