

平成28年（行ウ）第211号 工事实施計画認可取消請求事件

原告 川村晃生 外737名

被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）






参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 8

2017（平成29）年6月23日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士	高木輝雄	
同	関島保雄	
同	中島嘉尚	
同	横山聡	
同	和泉貴士 外23名	

第1 工事实施計画の対象である施設の特定の欠如について

1 総論

本件工事においては、工事予定の諸施設の特定が曖昧で不十分であり、国土交通大臣が事業認定としてどのような工事を認可したのかが特定できていないと言わざるを得ない。従って、認可したとされている本件工事の特定性を欠くため、認可自体が違法というほかない。なお、被告は、平成29年4月28日の期日において、裁判所からも認可の対象となった工事内容を明らかにするよう求められているが、このこと自体、被告が工事内容をほとんど把握しないま

ま本件工事実施計画の認可を行ったことを推認させるものである。

また、環境影響評価においても、どのような施設ができるのか特定できなければ、当該施設による環境への影響の評価などできるはずもない点でも、環境影響評価の面でも違法であるといわざるを得ない。これで特定されていると被告及び参加人が主張するのであれば、以下にあるように各施設について特定性を明らかにする釈明を求める。各施設の詳細な計画について、各地域においても一様に「新幹線鉄道の建設においてはその技術的特性上、工事計画の認可時点でまず本線や駅、車両基地の配線にかかわる計画が決定される。その後、用地取得や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定することとなる。」(丙1の1号証3-16頁、丙2の1号証3-21頁、丙3の1号証3-31頁、丙4の1号証3-15頁、丙5の1号証3-24頁、丙6の1号証3-29頁、丙7の1号証3-17頁)とされているが、この「技術的特性」とは何か、これが各施設の詳細な決定を阻害しているとするならば、その理由を明らかにするよう釈明を求める。

第2 各論

- 1 駅施設(別紙1の1ないし6。なお、別紙は以下で引用する丙号証記載図面の一部抜粋である。)

本件工事においては、東京名古屋間での1都5県各地方自治体に一つの駅で、品川、相模原、甲府、飯田、中津川、名古屋に駅を設置することが予定されている(丙1の1号証3-7頁等)。このうち品川(丙1の1号証3-16、3-18頁)、相模原(丙2の1号証3-21、3-24頁)、名古屋(丙7の1号証17、19頁)は地下駅で、甲府(丙3の1号証3-31、3-33頁)、飯田(丙5の1号証3-24、3-28頁)、中津川(丙6の1号証3-29、3-32頁)は地上駅である。参加人は、「比較的線路区間の短い在来鉄道や都市計画度決定の道路などと異なり、新幹線鉄道の建設においてはその技術的

特性上、工事实施計画の認可時点では本線の駅、車両基地の配線に関わる計画が決定される。その後用地取得や設計などが行う中で各施設の詳細な計画を決定することになる。」と述べる。このような見解から、計画認可段階では施設の位置などの概要を示せば足るとしている（丙1の1号証3-16頁等）。

このような見解から、上記の各駅については、駅の構造については概要の平面図が示されるのみで、駅の立体図、構造図等が示されていない。補正後評価書でも駅舎の幅も長さも記載されていない（乙43号証の6-8葉の内1ないし8）。

地下駅については、いずれも幅50～60m、長さ約1km、深さ30～40mという程度の概要の形状が類似の概要図面で記載されるのみである（丙1の1号証3-18頁、丙2の1号証3-24頁、丙7の1号証19頁）。地上駅ではいずれも長さ約1km～1.3km、最大幅約50メートル、面積約3.5～6haを想定していると記載されているのみで、この記載に続けて平面図・断面図が記載されているのみである（丙3の1号証3-33頁、丙5の1号証3-28頁、丙6の1号証3-32頁）。断面概要図においても、駅舎の高さは、山梨駅では約20m、長野駅は0～15m、岐阜駅は20～30mと、周辺への日照に影響する重大な要素であるにもかかわらず、極めてあいまいである。形状等のその他の記載もなく、どのような駅舎ができるのかは実際には全く分からないに等しい。

被告は、この程度の説明で認可できると考えた理由を明らかにすべきである。また、被告及び参加人は、この程度の形状の説明で環境影響評価が十分尽くされたと評価した根拠を明らかにすべきである。

2 保守用車留置施設・保守基地・車両基地等（別紙2の1ないし4）

各地において保守用車留置施設・保守基地・車両基地の設置が予定されている。東京を除く各県に保守基地が、神奈川の鳥屋（丙2の1号証3-16頁）、

岐阜県中津川（丙6の1号証3-15頁）に車両基地の設置が、神奈川県川崎市に地下の保守用車両施設（丙2の1号証3-27頁）の設置が予定されている。しかし、補正後評価書には、保守基地については山梨（丙3の1号証3-30、3-35頁）、長野（丙5の1号証3-15、3-24、3-29頁）、愛知（丙7の1号証3-17、3-23頁）ではおよそ50kmごとに設置し、約3haの広さでそのおおよその位置を枠で囲って記載するのみであり、保守基地等の立面図や概要については、一般的な保守基地の設備内容についての配置図面しかなく、現地で実際にどのような建造物がどのような規模で設置されるのかが全く明らかにされていない。しかし、愛知県の保守基地については、日影図が作成されており（丙7の2号証 環10-2-2、環10-2-3頁）実際の保守基地についての建造物の図面が存在することは間違いがないが、参加人は一切立面図を提示していない。

車両基地については、神奈川県については補正後評価書で広さ50haであることと設備の概要図が示されたのみで（丙2の1号証3-21頁、3-26頁）、鳥谷の車両基地では認可後実施された説明会において初めて、コンピューターグラフィックのイメージ図によって建造物の規模の概要が明らかにされた（準備書面1別紙5ないし13参照）。岐阜では保守基地と車両基地が併設されて65haの広さであることのほか、設備の概要図しか示されていない（丙6の1号証3-34～35頁）。神奈川県の保守用車留置施設については川崎市宮前区梶ヶ谷の地下に非常口を含めて約1.4haとの広さの記載とこれも概要しかなく、どのような施設が建設されるのか具体的には不明である（丙2の1号証3-27ないし28頁）。

被告は、この程度の説明で認可できると考えた理由を明らかにすべきである。また、被告及び参加人は、この程度の形状の説明で環境影響評価が十分尽くされたと評価した根拠を明らかにすべきである。

3 変電施設（別紙3）

各地において変電施設が建設される。東京に1箇所（丙1の1号証3-17頁）、神奈川に1箇所（丙2の1号証3-22頁）、山梨に3箇所（丙3の1号証3-31頁）、長野に2箇所（丙5の1号証3-25頁）、岐阜に2箇所（丙6の1号証3-30頁）、愛知に1箇所（丙7の1号証18頁）である。変電施設については、日照被害や電波障害等の関係で影響が出かねない施設であるが、その形状については全く明らかにされていない。しかし、補正後評価書で、都市部の変電施設には日影図がある。東京の北品川の変電施設と思われる建物の日影図が作成されており（丙1の2号証 環11-2-2ないし5頁）、愛知でも変電施設の日影図が示されている（丙7の2号証 環10-2-6ないし7頁）。実際には形状が特定されていると考えられるが、その立面図などの形状に関する情報は補正後評価書に示されていない。このような情報隠蔽で地域住民に環境影響に関する不安を与える環境影響評価は極めて不十分であり、環境影響評価の名に値しない。

被告は、この程度の説明で認可できると考えた理由を明らかにすべきである。また、被告及び参加人は、この程度の形状の説明で環境影響評価が十分尽くされたと評価した根拠を明らかにすべきである。

4 本線地上部の路線の問題点（別紙4）

(1)環境影響評価書では地上部の路線について、関連図で1万分の1の地図で路線の中心を示し、緩衝帯を含めて約22メートルの用地幅を計画すると説明するだけである。図における説明でも、標準的な高架橋（桁式高架橋）と新形式高架橋の防音壁設置及び防音防災フード設置の断面図（丙2の1号証3-23頁、丙3の1号証3-32頁、丙5の1号証3-26頁、丙6の1号証3-30ないし31頁。用地幅約22メートル、高架部分の幅約14メートル、列車と列車の中心線の間隔5.8メートル。）を説明するのみで、どこにどの設備

を設置するのか、具体的な場所での設置図面を説明していない。高架の形式にどのような差異があるのか、高架の形式のどちらを選択するのか、環境対策工事の防音防炎フードの区間と防音壁の区間をどう配置しているのかも、補正後評価書を見ても全く判明しない。

この地上部の路線が具体的に説明されていないことの結果、騒音被害、振動被害、日照被害等に関する環境影響評価が、路線周辺住民の生活にどのような影響を与えるかを正確に予測できていない結果となっている。

(2)騒音予測の問題点

高架橋の路線の代表的な地点でしか騒音予測をしていないので、実際の路線走行による周辺住民の騒音影響を正確に予測することはできていない。

山梨県知事意見書（丙3の1号証6-3-27ないし28頁）、長野県知事意見書（丙5の1号証6-198頁）では、この点を指摘し、列車走行による等音線図を作成して住民に分かるように説明すべきと指摘しているが、参加人はこれを無視している。岐阜県知事意見書（丙6の1号証6-3-6頁）でも、走行による予測結果の検証のため山梨実験線でのパワーレベルや周波数特性の測定方法や結果の表示を求めているが、車両の開発にかかわるデータとして参加人はこれを拒否している。

また、騒音予測地点に関して、参加人は地上1.2メートル地点で予測しているが、山梨県下では高架部分より高い地域もあり、騒音は高い地点に拡散することから、高い地点での騒音予測を求めている（丙3の1号証6-3-25ないし26頁）。この点、参加人は一部沿線地域に2階建て住宅が存在することから参考として地上5メートル部分を予測したとする。しかし、沿線地域には地上4乃至5階建て住宅や、高架部分より高い地域（笛吹市御坂上黒駒地区、笛吹市境川町小山地区等）に住居が存する地区もあり、これらの地域については騒音予測が不十分である。

また、愛知県知事意見書（丙7の1号証732頁）では「保守基地に係る諸

元を踏まえ、保守基地の供用に伴う騒音及び振動の影響等について必要に応じ調査、予測、評価を行うこと」を求めているが、参加人は具体的な数値を示すことなく「騒音振動等の影響は極めて小さい」と結論付けている。明確な根拠を示さないことは、「評価」として不適切である。

参加人は上記について早急に具体的データや資料を提示すべきであるし、被告はその内容についてどの程度認識していたか、そのような資料の提示がない環境影響評価が適切と判断した理由について明かにすべきである。

(3)日照被害の予測の問題点

山梨県知事意見書（丙3の1号証6-3-47頁）でも指摘しているように、高架橋の全体詳細図が示されていないことから、構造物の最高部までの高さ、桁下の構造、防音施設の構造、桁下からの日照を考慮することが可能な構造なのかなどが不明である。

これらを明らかにして、日照被害の予測範囲の等時間日影図を作成することを山梨県知事意見書は求めている、しかし、参加人は予測地点における日影時間と等時間日影図を敷地境界からの距離を記載しただけで、日影図を作成しようとしなかった。

長野県知事意見書（丙5の1号証6-206頁）、岐阜県知事意見書（丙6の1号証6-3-12頁）でも、計画施設の高さ、形状等の予測条件を示し、各施設ごとに日影図を作成するよう求めているが、参加人は高架橋や地上駅の日影の予測結果を示すのみで施設ごとの日影図を作成しない。

以上述べたところについて、被告はこのような施設の形状が不明確意であるにもかかわらず認可をしたことについて、その適切性を明らかにされたい。参加人は、いかなる高さ、形状の施設を建設する予定であるのか、明らかにされたい。

5 非常口・換気施設（別紙5の1ないし2）

補正後評価書によれば、東京（都市部のみ）に5箇所（丙1の1号証3-1

7頁)、神奈川都市部に5箇所、神奈川山岳部に4箇所(丙2の1号証3-22頁)、山梨(山岳部のみ)に9箇所(丙3の1号証3-31頁)、静岡(山岳部のみ)に2箇所(丙4の1号証3-16頁)、長野(山岳部のみ)に11箇所(丙5の1号証3-25頁)、岐阜(山岳部のみ)に7箇所(丙6の1号証3-30頁)、愛知県都市部に4箇所、愛知県山岳部に1箇所(丙7の1号証18頁)の設置が定められている。いずれも出口の場所を円で囲んだだけでおおよその位置しか判明しない(丙1の1号証3-10ないし11頁、丙2の1号証3-13ないし14頁、丙3の3号証、丙4の3号証、丙5の3号証、丙6の3号証、丙7の1号証3-12ないし14頁、丙7の3号証)。また、建造物の形状については概要図のみで明確な図面等はない。都市部では建造物の規模が不明確であるし、山岳部の非常口では本線から出口までの距離を記載したのみで、非常口の構造や非常口までの勾配など具体的な本線から非常出口までの構造は明らかにされていない。しかも、各県における概要図が全く同じであるし、現場ごとにどのような設備ができるか建設されてみなければわからない状態である(都市部で丙1の1号証3-20ないし21頁、丙2の1号証3-25ないし26頁、都市部・山岳部合わせて丙7の1号証3-21ないし22頁)。運行供用時の事故対策として非常口は乗客の脱出口であり、どのような構造と設備で乗客の安全を確保するのかが具体的には示されていない。万一事故により乗客・乗務員が避難する必要がある場合に、規模も、構造も、形状もいまだに明らかにされていない建造物の中を避難することは国が責任をもって工事を認める理由としては無責任といわざるを得ない。

都市部(東京・神奈川・愛知)における非常口は、規模の明確な記載はないが、単純に立坑で、エレベーターと階段で避難するとされている(丙1の1号証3-20ないし21頁、丙2の1号証3-25ないし26頁、丙7の1号証3-21ないし22頁)。しかし、地下40m以下の深さで、身体に障がいのある人や高齢者が早急に退避できるのか。しかも電源喪失の事態が考えられる

以上、その対策が取られているのかも補正後評価書上も全く明らかでない。また、各換気・非常口設備についての立面図もなく、どのような形状のものが施工されるかも全く不明である。しかし、都市部建造物については日影図が作成されているところを見れば（丙1の2号証 環11-2-6ないし11頁、丙2の2号証 環12-1-2ないし7頁、丙7の2号証 環10-2-4ないし5頁）、施設の形状は決まっているようであるが、これを国民に明らかにしないことについて、理由は不明と言わざるを得ない。建造物の高さや形状が決まっているのであれば、それをもとに環境影響評価を行うものであり、敢えて明らかにしなかったことについて、参加人は理由を明示すべきである。

また、山岳トンネル部の非常口は本線から出口までの距離が長い。山梨県南巨摩郡の非常口の長さは3900mもある（丙3の2号証 事3-6-5頁）。この長いトンネルをどのように乗客が脱出できるのか全く説明がない。この点は都市部の非常口と比較すると明らかな相違である。乗客・乗員の避難の際の安全性についてどの程度考慮したのか参加人は対策について明かにすべきであるし、国は同対策について認識していたか、それを十分と判断して認可したのか明らかにすべきである。

加えて、非常口・換気口からは、運行時の騒音・振動・低周波・微気圧波が生じることについて、各地県知事意見書でもそれぞれ懸念が表されているが、補正後評価書ではまともに対応されていない。

愛知県知事意見書では「列車走行状況における諸元を踏まえ、列車の走行に伴う騒音（微気圧波に起因する騒音）、振動、微気圧波及び低周波音（微気圧波に起因する低周波音）の予測及び評価に当たっては、タイヤ走行、すれ違い時等走行状況に応じてきめ細かく条件を設定する」よう求めているが（丙7の1号証6-3-9頁）、これに対する参加人の回答は非常口・換気口からの騒音・振動・微気圧波のみが基準に適合すればよく、列車のすれ違いでは影響はない、とのことである。しかし、時速505km という未曾有の速度でしかも

対面走行する場合に騒音・振動・微気圧波に影響が出ないというデータを示さない結論は信用できない。日常的に電車を利用する際にも時速100キロメートル程度の車両でもトンネル外の屋外でのすれ違いの際にも風圧で車両同士が揺れる経験を車内で受けたことは一般的にある。通常の新幹線でも同様である。ましてや、時速505kmで閉鎖されたトンネル内での相互影響について実証的なデータも示されずに「影響はない」と言われて鵜呑みにすることは到底できない。

東京都知事意見書でも非常口からの微気圧波について「実際の運行では上り方向と下り方向の二方向の列車が走行することにより、圧縮波が非常口付近で同時に伝播し、両者の圧縮波が合成され大きくなるおそれもある」と指摘しているが（丙1の1号証6-3-9頁）、これに対し参加人は、下りは駅から出るので圧力波はないと述べている。車両走行距離を長く確保するわけではないので、町田などでは都内でも相当の速度になっていると想定される。参加人の対応は極めて不誠実というほかない。

参加人は、上記のとおり知事意見についても極めて不誠実な対応に終始しており、適切な調査とデータを提供して環境影響を明示し検証できる状態に置くことを拒んでいるというほかない。

参考人は上記の内容について資料を提供し、環境への影響を明らかにすべきである。また、被告は、上記環境影響に関する資料を受領したうえで認可をしたのか否か、このような資料を欠いたままで認可したとすれば、その資料が不必要と判断した根拠を明らかにすべきである。

6 文化財および景観

岐阜県知事意見書（丙6の1号証6-3-15頁）では「可児市久々利地内大菅地区の地上部の計画路線については、県史跡指定地域及び周知の埋蔵文化財包蔵地には該当していないが、今後、橋脚、切取区間等の改変区間を可及的速やかに明らかにした上で、県及び可児市と協議の上、古窯跡に関する重要な

遺跡の有無を確認すること」と求め、同地区の景観についても「地上部路線による景観影響について詳細に把握できるよう」配慮を求めている（丙6の1号証6-3-17頁）。この地域は高架橋による運行が計画されているが、地域住民の意見でも当該地域について歴史景観と自然景観のバランスから地下化を要望している。これに対し参加人は、20km 距離が延びるため、「万が一の際に様々な問題が生じる」としている。文化財および景観の保護という知事及び住民の要望を拒む参加人の「万が一の際」とは何を意味するのか明らかにされたい。また、被告はこの点についていかなるスタンスで工事認可を行ったかについて明かにされたい。

以上

1) 地下駅 (ターミナル駅)

地下駅は、敷地として延長約1km、最大幅約60m、面積約3.5haを想定している。地下駅の概要を図3-4-5及び図3-4-6に示す。

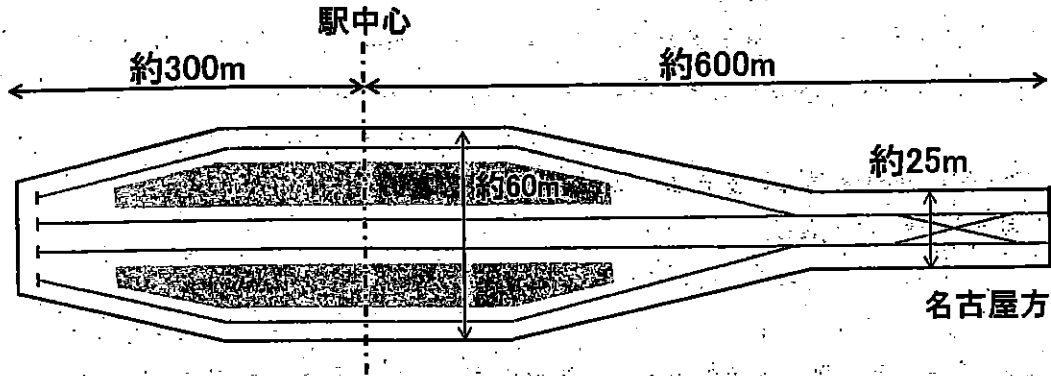


図 3-4-5 地下駅の概要 (平面図)

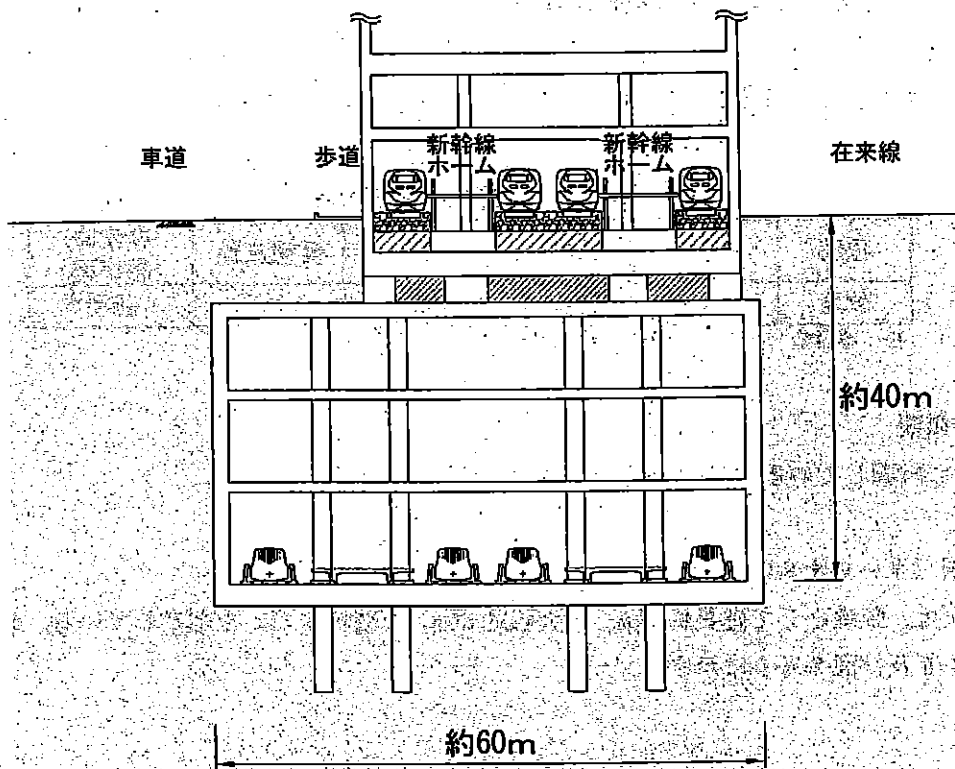


図 3-4-6 地下駅の概要 (断面図)

2) 地下駅 (中間駅)

地下駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 50m、面積約 3.5ha を想定している。地下駅の概要を図 3-4-6-3 に示す。

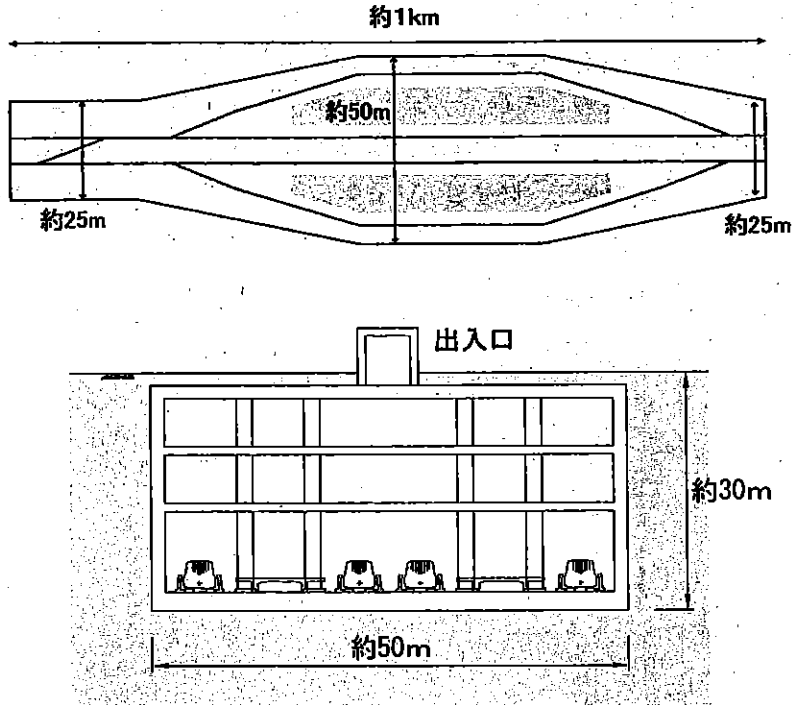
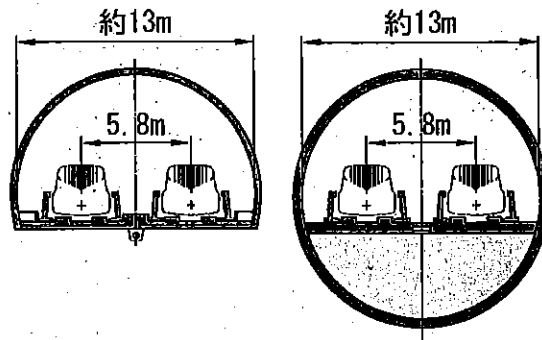


図 3-4-6-3 地下駅の概要 (上段が平面図、下段が断面図)

3) トンネル

トンネルの内空有効断面積⁽⁶⁾は、約 74 m²である。トンネルの標準的な断面図を図 3-4-6-4 に示す。

東京



山岳部 (NATM) 都市部 (シールド工法)

図 3-4-6-4 トンネルの標準的な断面図

⁽⁶⁾ 内空有効断面積は、トンネル内の列車の走行する空間の内空断面積からガイドウェイ等トンネル内構造物の断面積を引いた面積をいう。

2) 地上駅 (中間駅)

地上駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 50m、面積約 3.5ha を想定している。地上駅の概要を図 3-4-6 及び図 3-4-7 に示す。

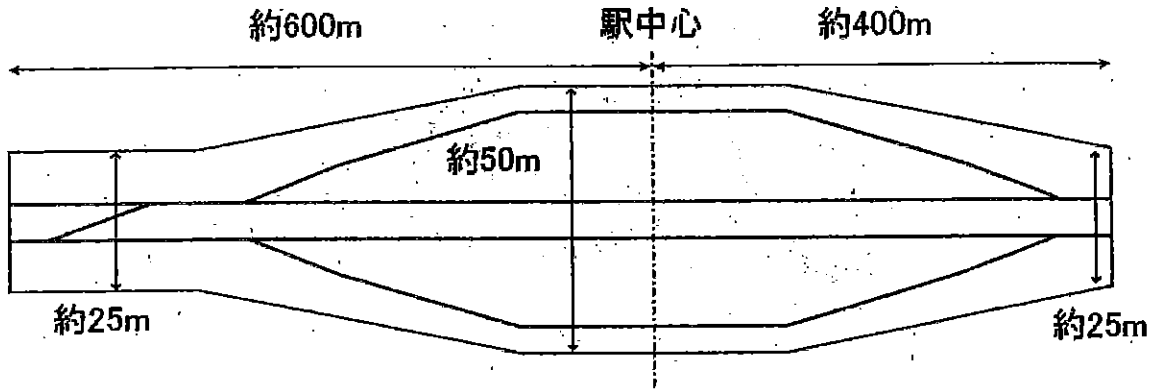


図 3-4-6 地上駅の概要 (平面図)

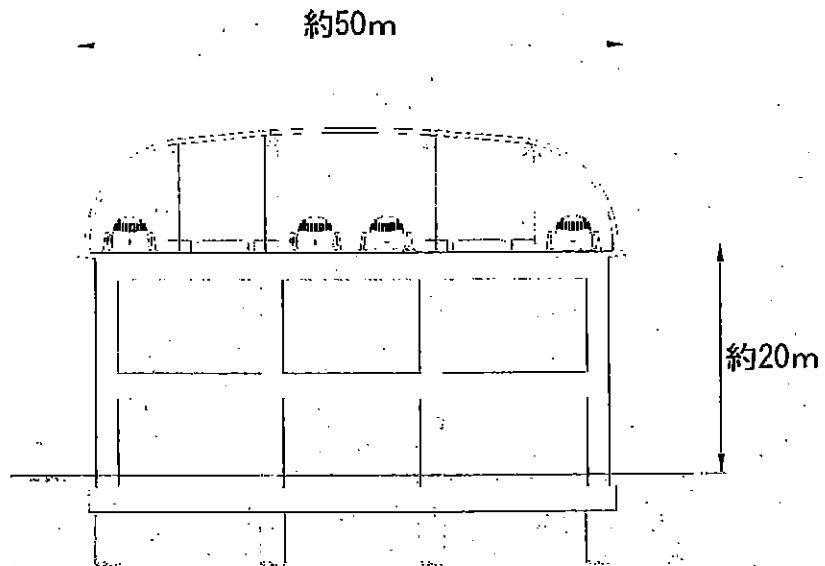
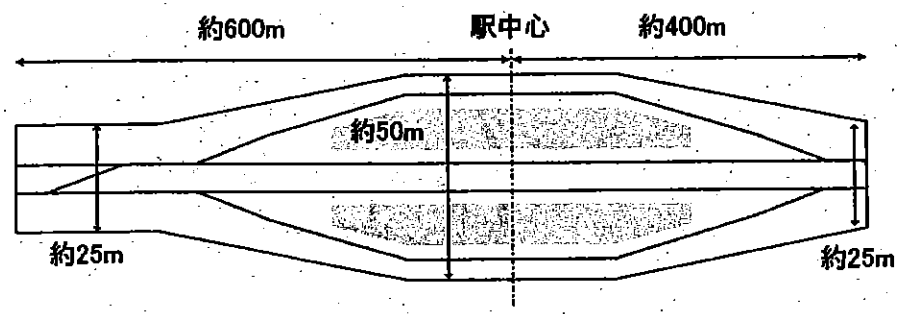


図 3-4-7 地上駅の概要 (断面図)

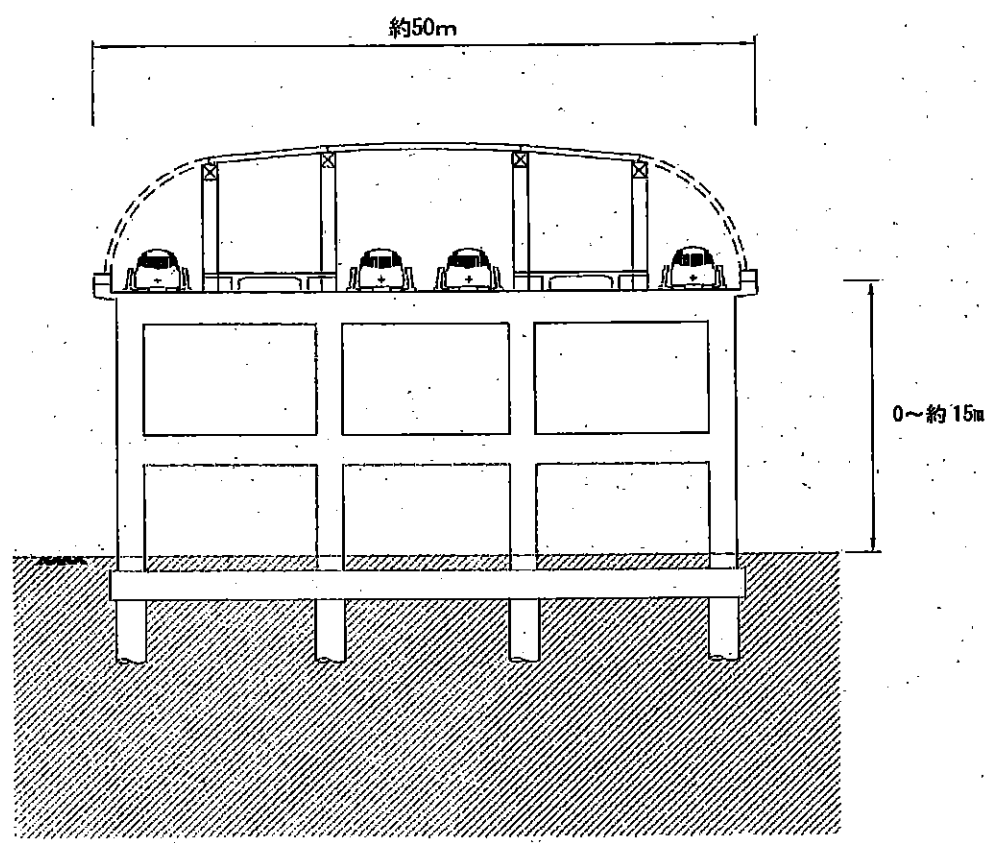
(長野)

3) 地上駅 (中間駅)

地上駅は、敷地として延長約1km、最大幅約50m、面積約3.5haを想定している。地上駅の概要を図3-4-7に示す。



駅平面概略図



駅断面概略図

図 3-4-7 地上駅の概要

2) 地上駅（岐阜県駅）

地上駅は、敷地として延長約 1.3km、最大幅約 50m、面積約 6ha を想定している。地上駅の概要を図 3-4-12 に示す。

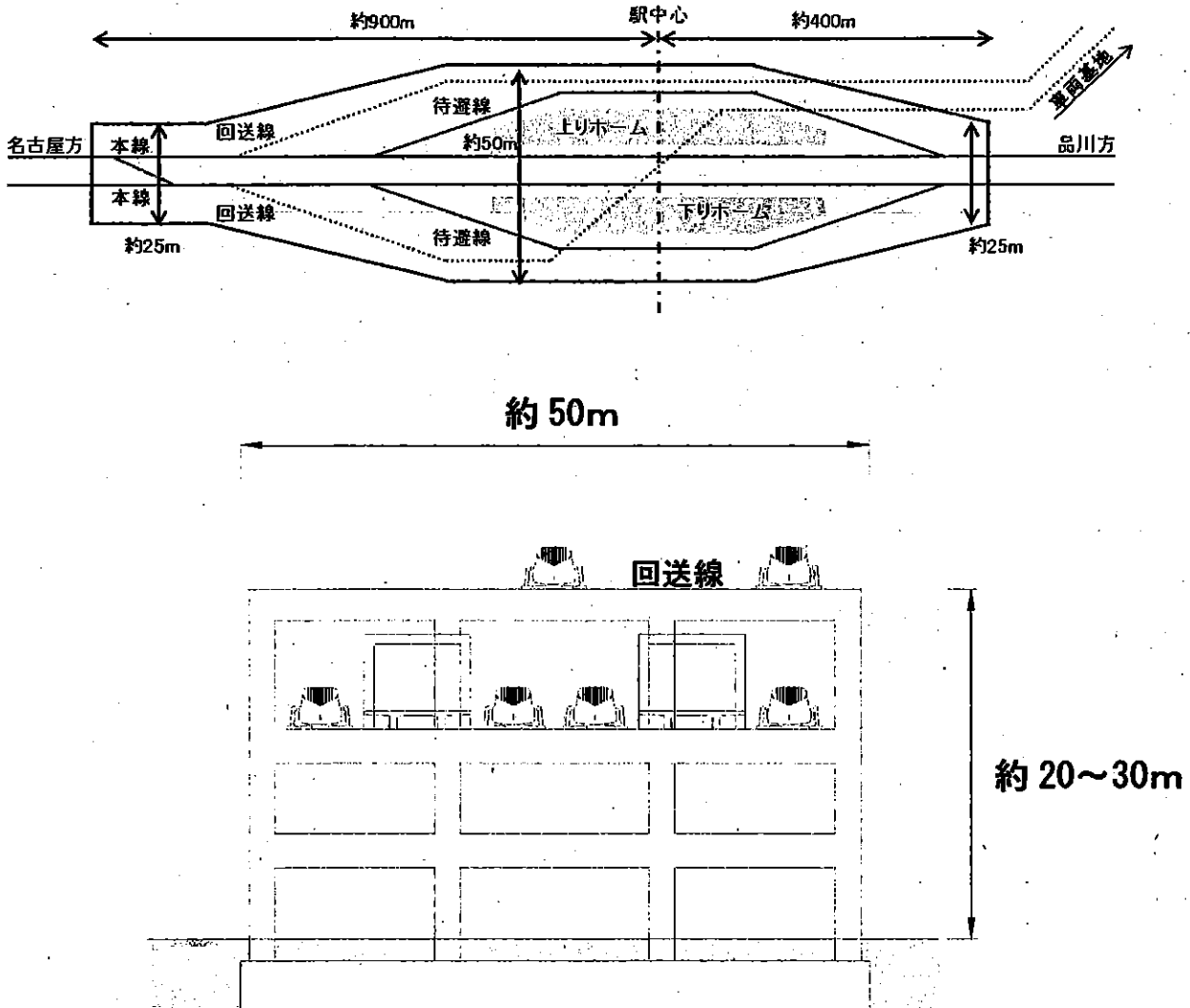


図 3-4-12 地上駅の概要

(2) 施設の概要

愛知県に計画している施設・設備について、標準的な断面等を示す。

1) 地下駅（名古屋市ターミナル駅）

地下駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 60m、面積約 3.5ha を想定している。名古屋市ターミナル駅の概要を図 3-4-6-1 に示す。

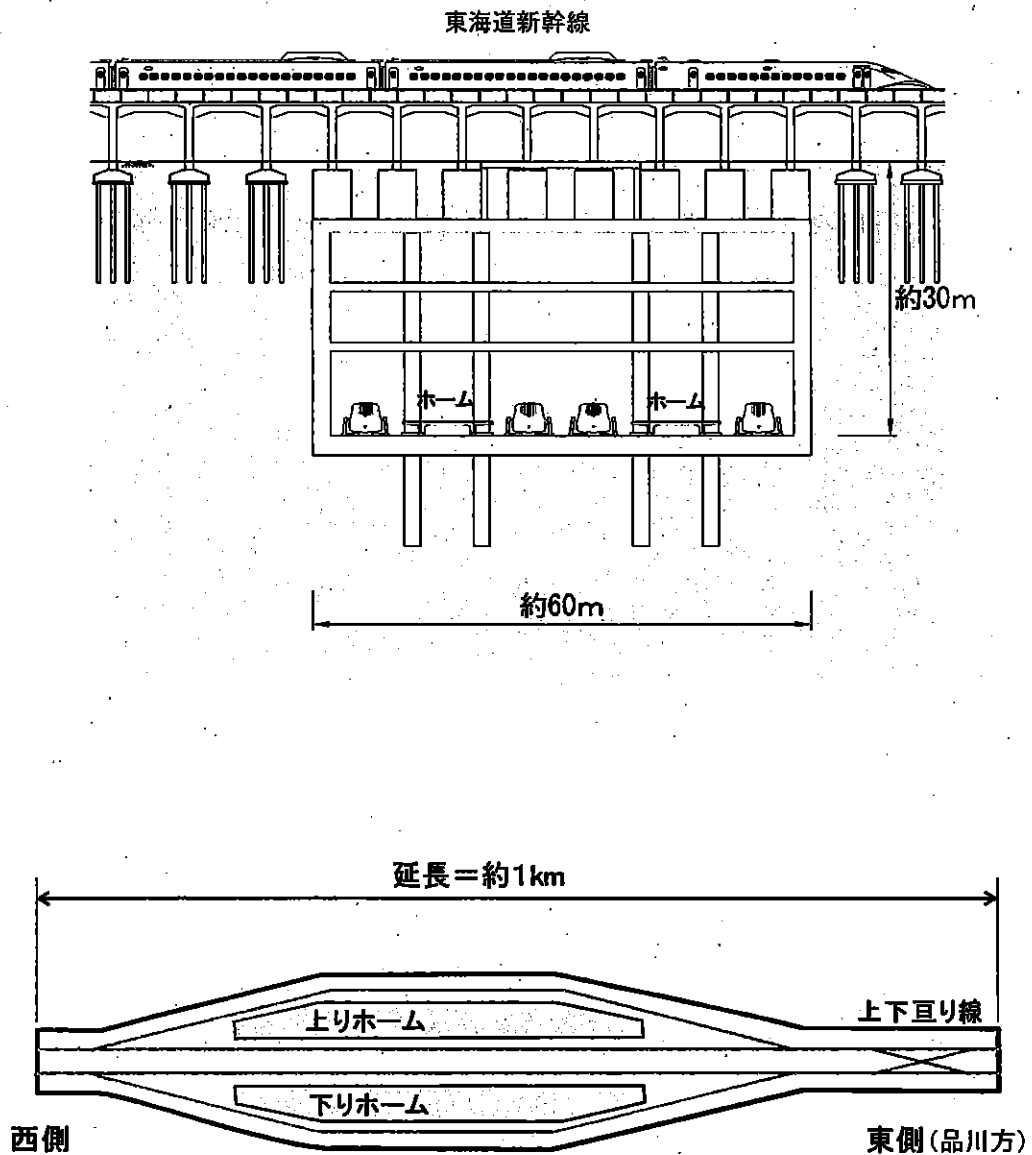


図 3-4-6-1 名古屋市ターミナル駅の概要

8) 保守用車留置施設

川崎市宮前区梶ヶ谷に設置を予定している非常口においては、地下に保守用車留置施設を併設する計画である。保守用車留置施設の大きさとしては、地上部分として非常口を含めて約1.4haの規模、大深度地下部分として内径約13mに外壁厚を加えた幅で延長約460mの保守用車留置場所を考えている。保守用車留置施設の概要を図3-4-6-10に示す。

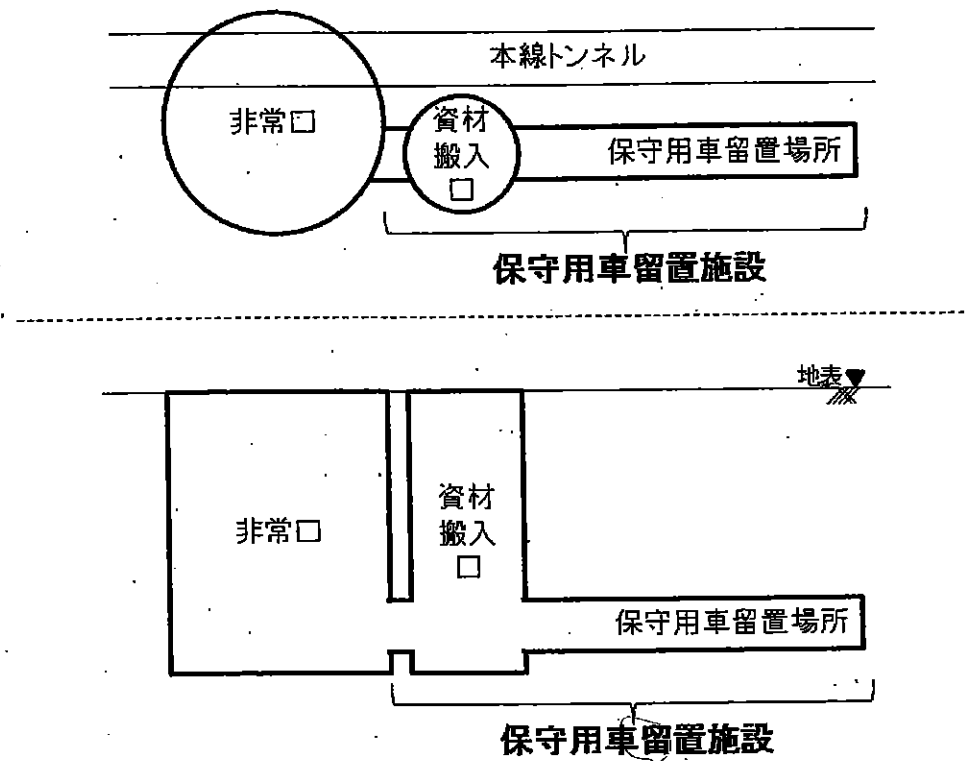


図 3-4-6-10 保守用車留置施設の概要（上段が平面図、下段が側面図）

6) 保守基地

保守基地は、路線沿線に50km程度の間隔で設置する計画であり、車両基地がある場合には併設する計画としている。敷地面積は、約3haを想定している。保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要な保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設であり、保守用車両（規格は通常的大型トラックと同程度）を留置するためのスペースの他、車庫、検修庫、作業庫、資材庫等を設置する。なお、整備等に使用する機器は従来の新幹線と同様のものを考えており、それらは建屋の中に設置する。保守基地の概要を図3-4-11に示す。

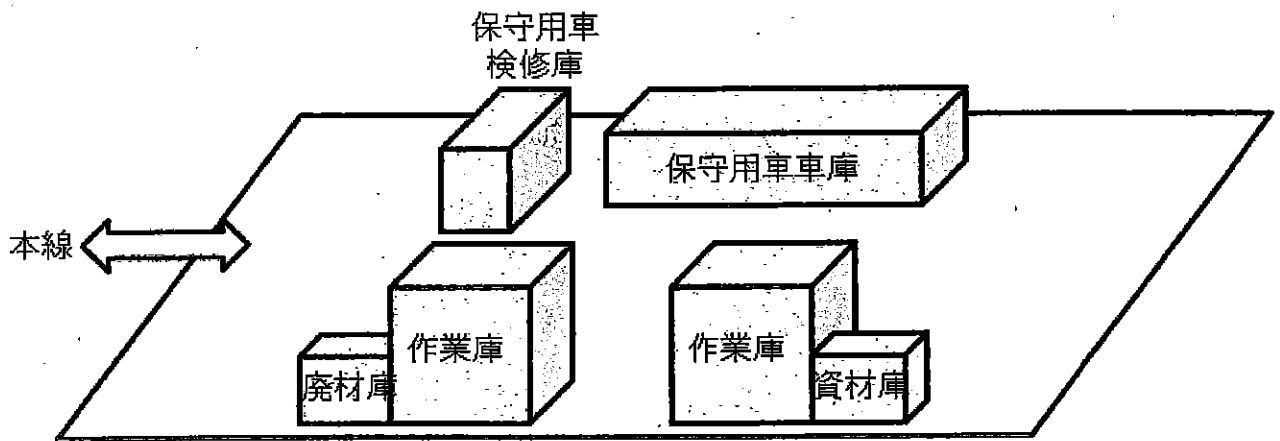


図 3-4-11 保守基地の概要

(神奈川)

6) 車両基地

車両基地には、車両の留置、検査、整備等を行うため、留置線、検査庫、臨時修繕庫、及び事務所等の施設を設置する。また、本線と車両基地を接続する回送線を敷設する。敷地面積は、約 50ha を想定している。車両の整備については基本的に検査庫内で実施することから、車両基地での作業に伴う騒音の影響は非常に小さくなる。車両基地の概要を図 3-4-6-8 に示す。

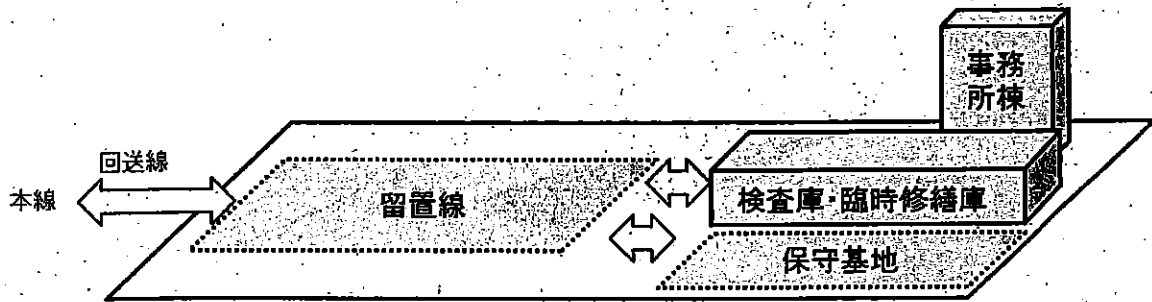


図 3-4-6-8 車両基地の概要

6) 車両基地(工場)(中部車両基地(工場))

中部車両基地(工場)には、車両の留置、検査、整備等を行うため、留置線、検査庫、臨時修繕庫等の設備及び工場を設置する。また、保守基地を併設するとともに、本線と車両基地を接続する回送線を敷設する。敷地面積は、約 65ha を想定している。車両の整備については基本的に検修庫内で実施することから、車両基地での作業に伴う騒音の影響は非常に小さくなる。保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要な保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設であり、保守用車両(規格は通常大型トラックと同程度)を留置するためのスペースの他、車庫、検修庫、作業庫、資材庫等を設置する。なお、整備等に使用する機器は従来の新幹線と同様のものを考えており、それらは建屋の中に設置する。中部車両基地(工場)の概要を図 3-4-16 に、併設する保守基地を図 3-4-17 に示す。

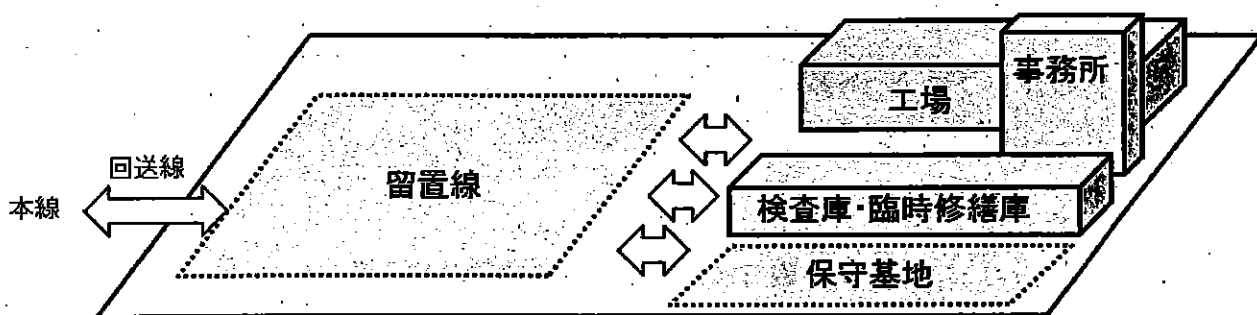


図 3-4-16 車両基地(工場)の概要

5) 変電施設

変電施設は、列車の制御に必要な電力を供給するために、路線沿線に 20~40km 程度の間隔で設置する計画である。都市部では地上の土地利用状況から階層構造とし、敷地面積は約 0.5ha を想定している。変電施設の概要を図 3-4-6-7 に示す。

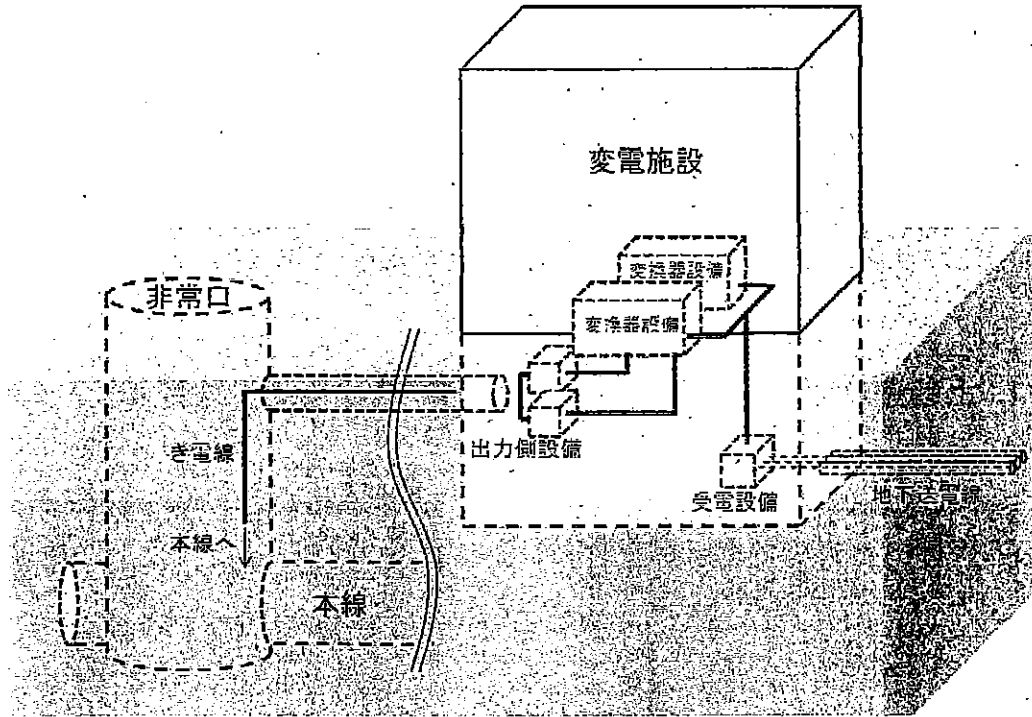


図 3-4-6-7 変電施設の概要

1) 嵩上式 (高架橋・橋梁)

本線の軌道中心間隔は 5.8m であり、構造物の幅は約 14m である。標準的な高架橋の断面図を図 3-4-6-1 及び図 3-4-6-2 に示す。桁式高架橋と新形式高架橋は、交差条件及び高さに応じて設置箇所を設定するものとする。一方で、河川、道路等で交差する橋梁は、地形等を考慮し、個別の構造を採用する。また用地幅は、両側に緩衝帯として約 4m を確保して約 22m を計画している。なお、環境対策工 (防音壁、防音防災フード) は、周辺の土地利用状況を踏まえて計画する。

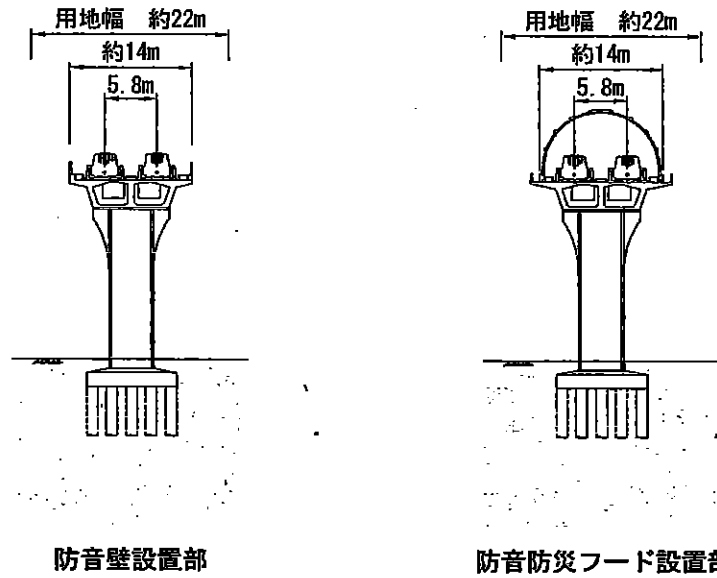


図 3-4-6-1 標準的な高架橋 (桁式高架橋) の断面図

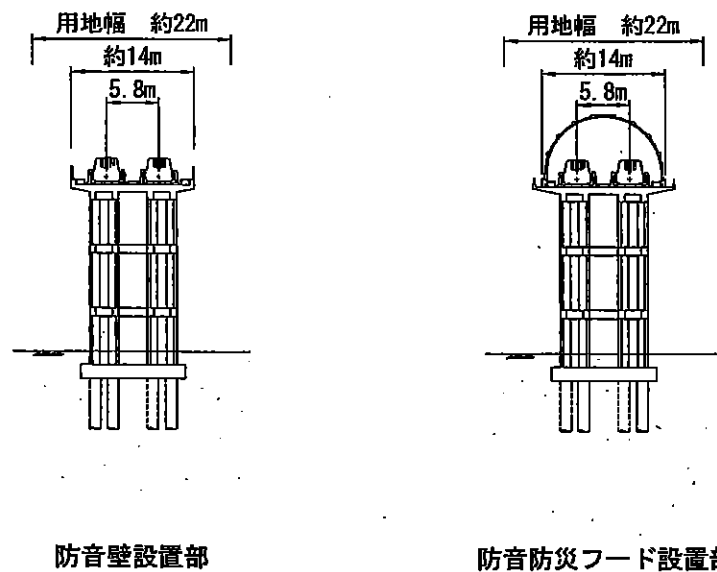


図 3-4-6-2 標準的な高架橋 (新形式高架橋) の断面図

4) 非常口

都市部における非常口の概要を図 3-4-6-5 に、山岳部における概要を図 3-4-6-6 に示す。
 なお、都市部においてはトンネル内の換気及び異常時の避難等の観点から概ね 5km 間隔、直径約 30m を基本として設けるものとし、避難用のエレベーター及び階段を設置する。

なお、トンネルに列車が高速で突入することにより神奈川県内の非常口（都市部）から発生する微気圧波については、上り方向列車が相模川付近で突入する際にのみ発生する。また、非常口（都市部）においては、トンネルと地上部への換気経路の接続部に開閉設備を設置しており、この開閉設備は列車が通過する前に扉を遮断するため、列車が非常口を通過する時に新たな圧縮波が発生することはない。

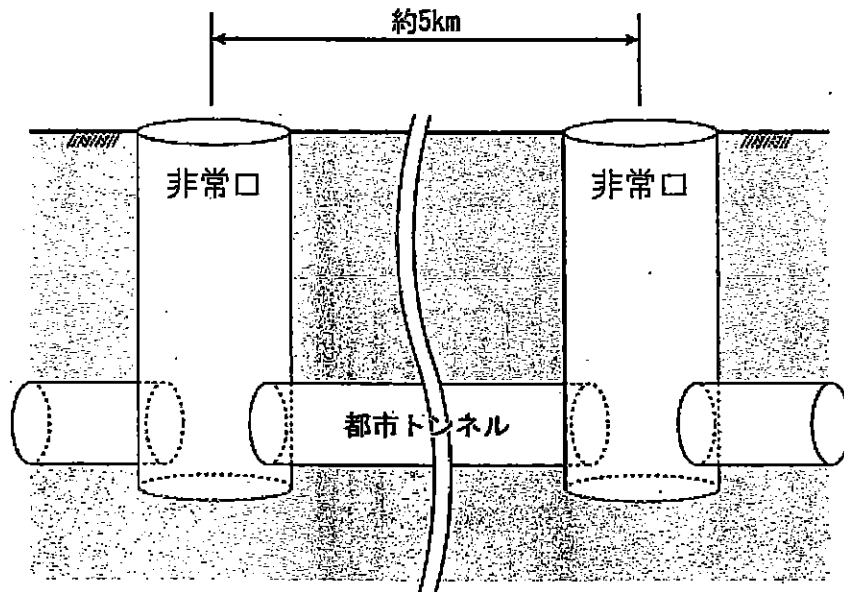


図 3-4-6-5 都市部の非常口の概要

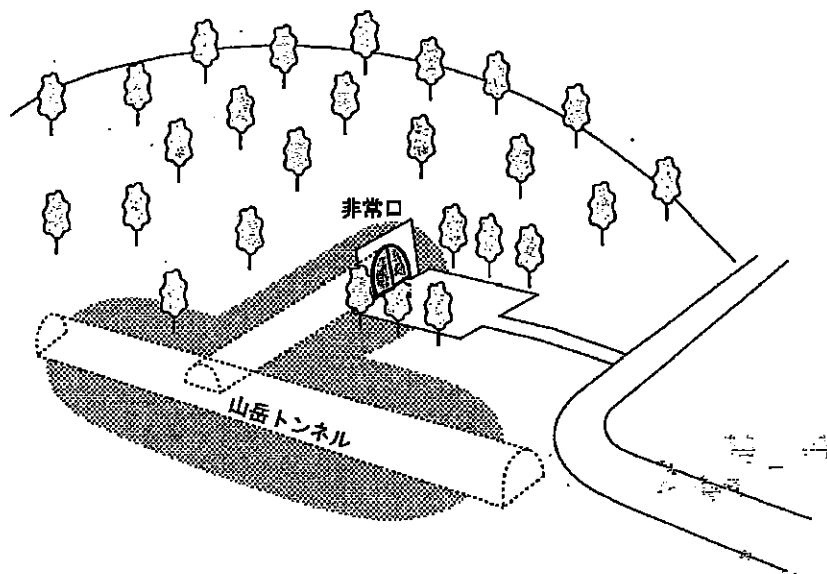


図 3-4-6-6 山岳部の非常口の概要

5) 換気施設等

非常口の一部及び地下駅には、供用時のトンネル施設内の換気を行うための換気施設を設置する。当該換気施設内には、換気設備及び消音設備のほか、微気圧波及び低周波音等への対策として多孔板を、列車通過時の風圧対策として開閉設備を設置するとともに、必要に応じて異常時の避難用のエレベーター及び階段を設置する。また、必要に応じて防災・非常用設備、換気施設等関連設備、受電・配電設備、機器監視設備等の本線及び換気施設の関連設備を置く設備棟を併設する。この設備棟はコンクリート等の堅固な壁で覆うなど、屋外へ機器等が露出することがなく、受電・配電設備等の騒音や振動の影響が発生しない構造となっている。換気施設の概要を図 3-4-6-7 に示す。

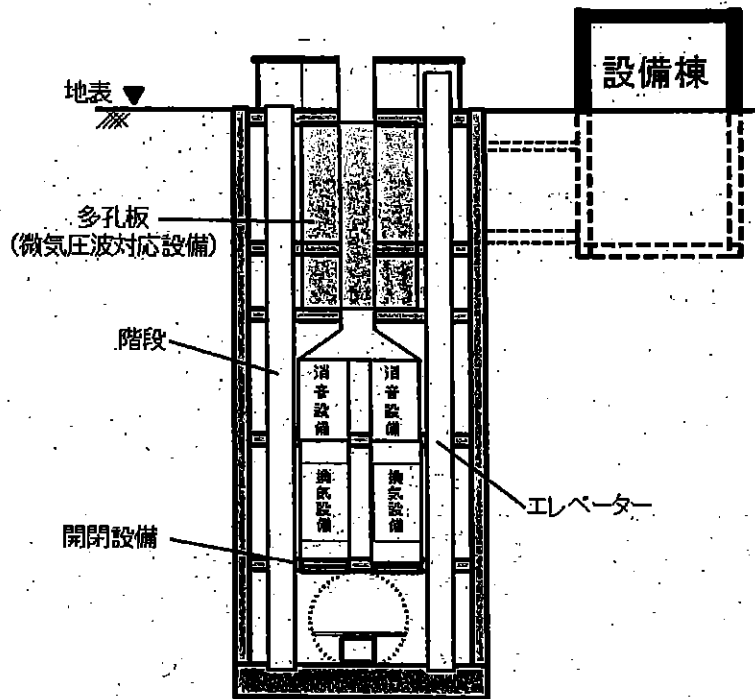


図 3-4-6-7 都市部における換気施設（非常口）の概要