

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（岐阜県）」の作成のポイント

平成 26 年 4 月 23 日  
東海旅客鉄道株式会社

1. 中部車両基地（工場）で環境アセスで前提とした設備配置の概要を追記するほか、内容をよりわかりやすく記載しました

- 中部車両基地（工場）の現時点で計画している設備配置の概要の図面を記載したほか、非常口と本線の接続トンネルのルート及び掘削方向など、内容をよりわかりやすく記載しました。

2. 可児市久々利大萱地区の地上区間は、文化財の状況に応じた構造、工法等を採用することや、高架橋直近地点からのフォトモンタージュを記載しました

- 計画路線は、県指定史跡及び周知の埋蔵文化財包蔵地を回避していますが、近接していることを考慮し、改変区域をできる限り小さくするため、高架橋の橋脚の間隔を通常より広げることによって橋脚の数を減らすことを、準備書から追加して記載しました。
- 景観への影響については、高架橋直近の 5 地点から見た状況を記載しました。
- 今後、詳細な設計に先立ち、掘割構造の概略の区間や橋脚の概略の設置位置を地図上で想定したうえで、保存すべき古窯跡等をできる限り速やかに確認するため、現地調査を実施し、仮に保存すべき古窯跡等が発見された場合は、橋脚の位置の調整等による回避について検討し、県及び可児市と協議することを記載しました。

3. ウランを含有する土壌について、計画路線と旧動燃<sup>※</sup>の調査等との位置関係や、事前及び掘削時における状況把握の方法などを記載しました

- 旧動燃<sup>※</sup>は約 1,400 本のボーリング調査を行い、ウラン濃度を確認し、ウラン鉱床を把握しており、計画路線とボーリング調査等との位置関係を記載しました。
- 計画路線はウラン鉱床を回避していますが、工事計画の策定にあたっては事前のボーリング調査等により地質の状況を把握することを記載しました。
- トンネルの掘削工事に際して、排水中のウラン濃度や大気中のラドン濃度についても把握することを記載しました。
- 万一、放射線量が比較的高い掘削土が確認された場合は、掘削土を覆土することにより敷地境界における放射線量を管理値以下に低減することを記載しました。

※正式名称は、特殊法人 動力炉・核燃料開発事業団、現在は、独立行政法人 日本原子力研究開発機構

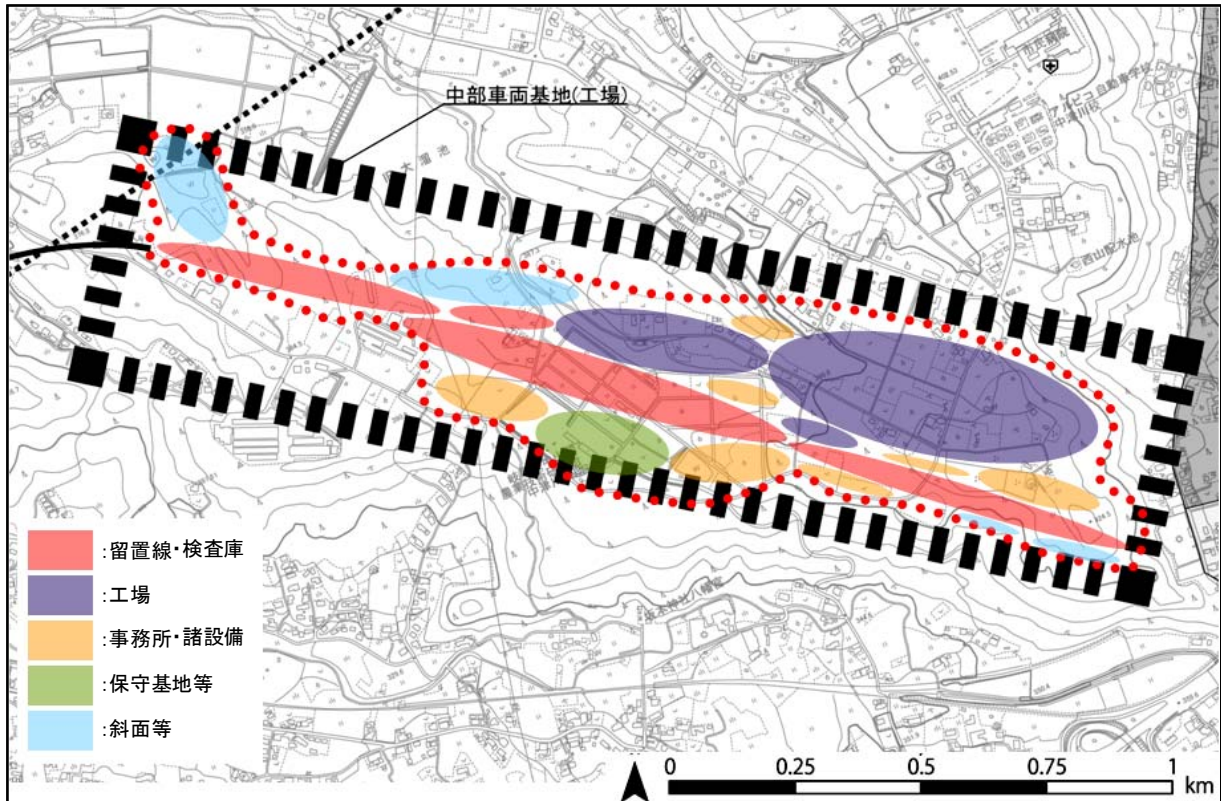
4. トンネル上部の希少な生物が生息する湿地について、対象を拡大して現状を把握する調査を行い、工事期間中はモニタリングを実施することを記載しました

- ・ トンネルによる地下水の水位への影響予測で設定した範囲内において、新たに専門家から情報提供を受けた湿地の全てについて、分布や、生息・生育する昆虫類・植物の現状の把握を行うことを記載しています。
- ・ 指標となる昆虫類・植物の種の生息・生育状況を踏まえ、一定の地域の単位で調査地点を選定し、工事期間中のモニタリングを実施し、必要な場合は環境保全措置を検討していくことを記載しました。

※各項目の詳細については、別紙を参照してください。

1. 中部車両基地(工場)で環境アセスで前提とした設備配置の概要を追記するほか、内容をよりわかりやすく記載しました。

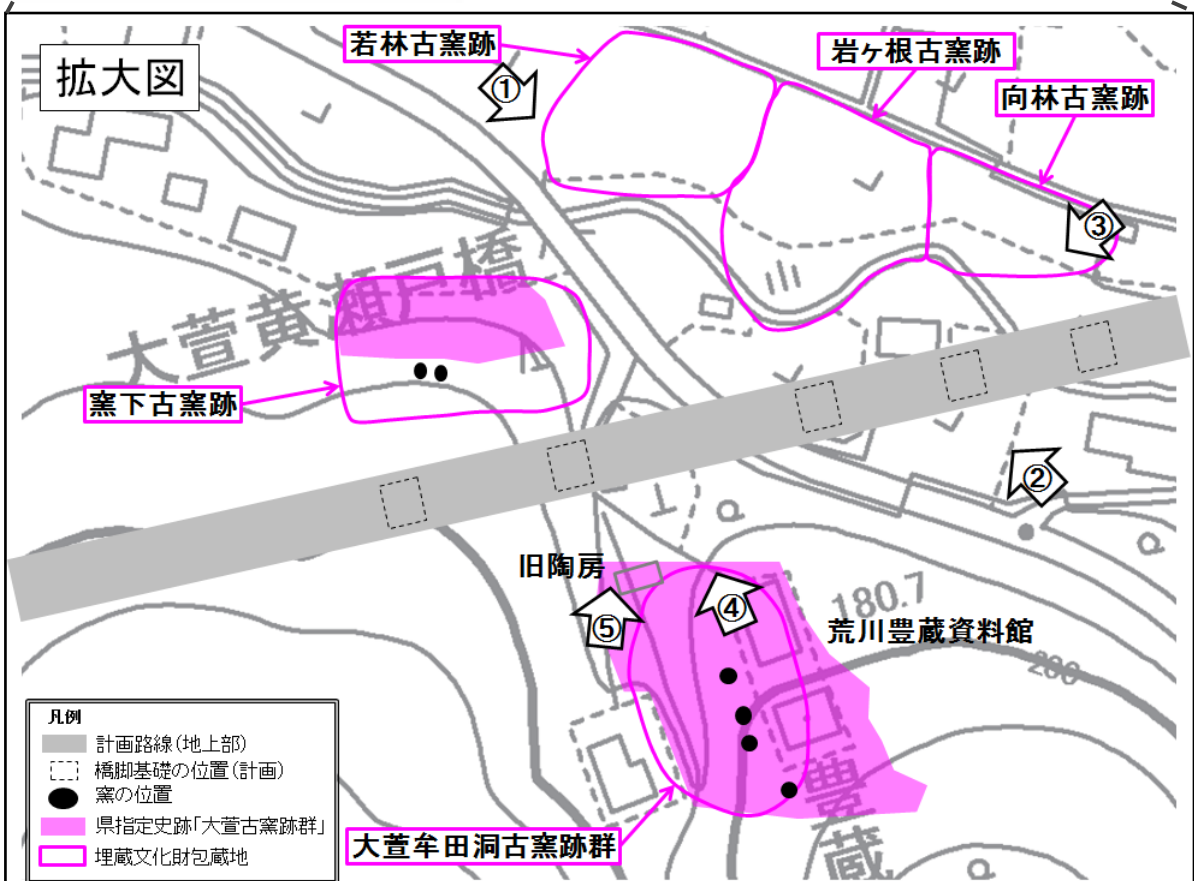
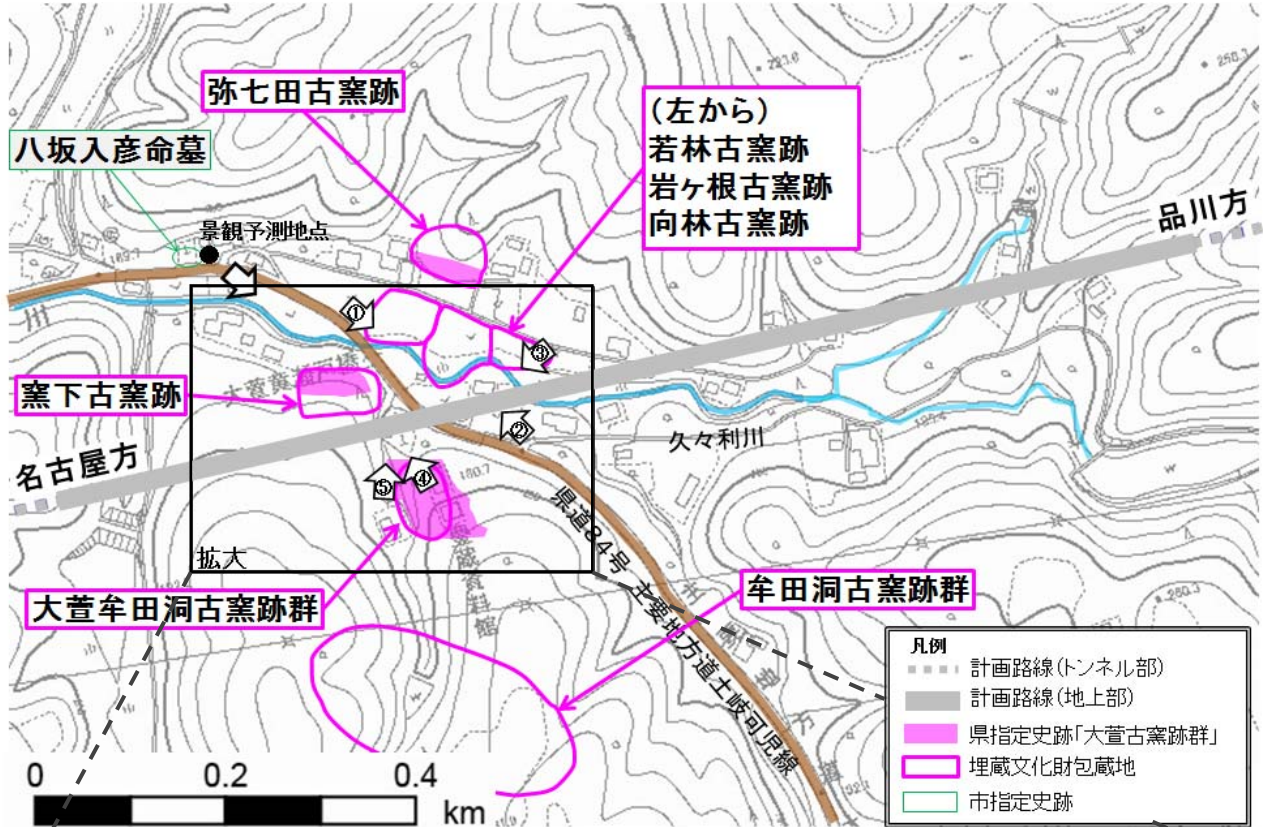
＜中部車両基地(工場)の設備配置の概要＞(評価書資料編【岐阜県】 事 4-2-1 ページ)



※この図に示す設備配置は現時点での計画の概要であり、最終形とは異なる可能性がある。

2. 可児市久々利大萱地区の地上区間は、文化財の状況に応じた構造、工法等を採用することや、高架橋直近地点からのフォトモンタージュを記載しました。

<計画路線と文化財の分布状況> (評価書資料編【岐阜県】 環 12-1-3 ページに枠線を追記)



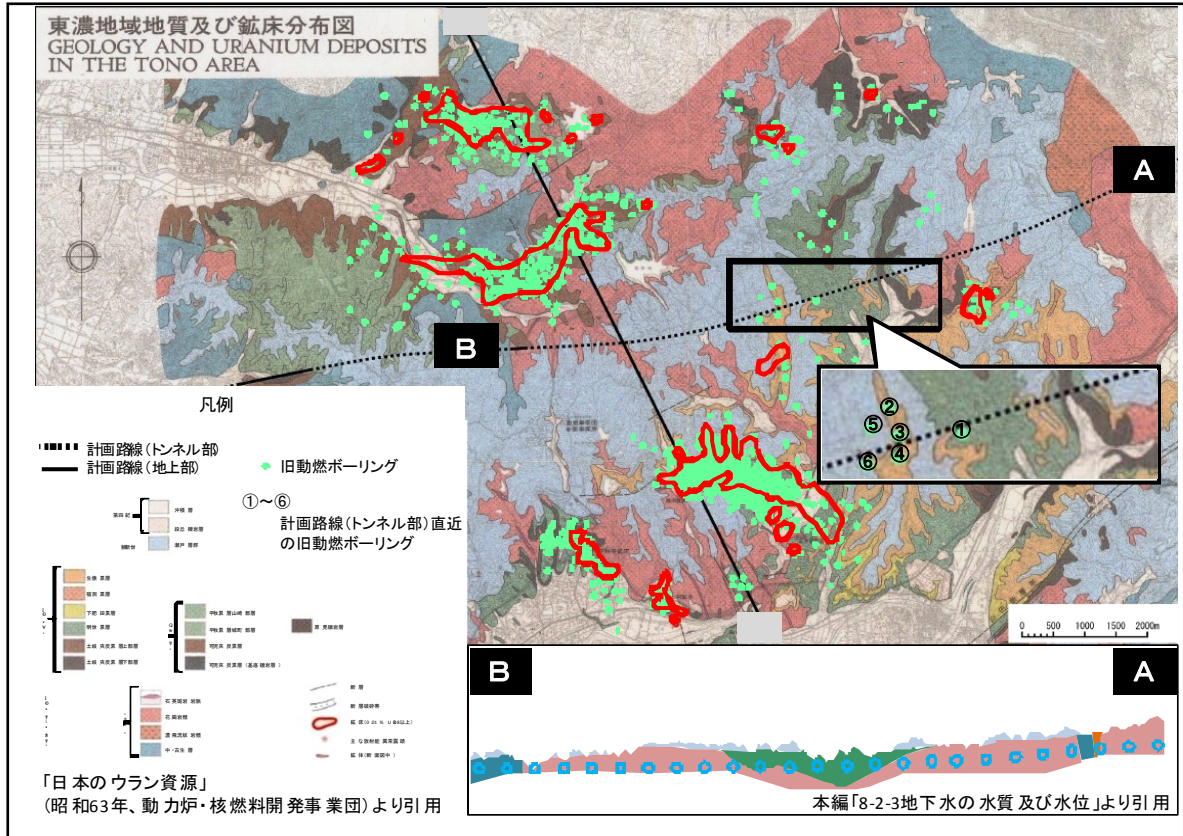


<高架橋直近から見た高架橋の状況> (評価書資料編【岐阜県】 環 12-1-5 ページ)



3. ウランを含有する土壌について、計画路線と旧動燃の調査等との位置関係や、事前及び掘削時における状況把握の方法などを記載しました。

<旧動燃のボーリング位置図> (評価書資料編【岐阜県】 環 9-2-2 ページ)



「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（愛知県）」作成のポイント

平成 26 年 4 月 23 日  
東海旅客鉄道株式会社

**1. 名古屋市ターミナル駅の範囲やトンネルの工事計画を具体的に明記しました**

- ・ 駅については、平面図(1万分の1)で改変の可能性のある区域を明記しました。
- ・ トンネルの工事計画については、春日井市内に計画する非常口(山岳部)と本線トンネルを結ぶ接続トンネルを記載した上で、愛知県内の本線トンネルの掘削方向を明記しました。(別紙参照)

**2. 愛知県内は全区間が地下構造であることから、想定される地質構造との関係をより具体的に明記しました**

- ・ 地質調査結果を柱状図とともに地質縦断図として表し、さらに計画の前提としている地下構造物の状況を重ね合わせました。(別紙参照)

**3. 地下の列車の走行に伴う非常口からの騒音について、山梨リニア実験線での試験結果を踏まえ、影響がないことを明記しました**

- ・ 地下の列車の走行に伴う非常口からの騒音への対応について、図や写真などを用いてより分かりやすく記載しました。
- ・ 山梨リニア実験線における測定結果などを用いて、影響の程度について数値予測を行い、騒音の影響がないことを明記しました。(別紙参照)

**4. 希少猛禽類のオオタカについて、採餌活動が活発な日の出から早朝までの確認調査を実施します**

- ・ 知事意見や専門家の助言を踏まえ、日の出から早朝までの時間帯の確認調査を行うこととしました。調査の結果を踏まえ、必要により専門家の助言等を得て、適切に環境保全措置を実施していきます。(評価書【愛知県】6-3-18 ページ)

**5. 準備書に記載した内容のうち、ご関心の高い内容について、今後の対応に関する考え方を明記しました**

- ・ 春日井市の亜炭採掘跡周辺におけるトンネル工事では、調査計画の策定にあたり、今後、専門家や関係機関等の意見を踏まえた上で、綿密な空洞調査を検討していきます。(評価書【愛知県】6-3-11 ページ)
- ・ 埋蔵文化財包蔵地「名古屋城三の丸遺跡」等については、施工計画の策定にあたり、自治体等関係箇所との調整のうえ、文化財保護法等に基づき必要となる届出を行い、試掘・確認調査を実施したうえで、必要により文化財としての価値を後世に継承するために発掘調査を行います。(評価書【愛知県】8-3-6-15 ページ)
- ・ 名古屋市中区丸の内付近に計画する変電施設等の配置、外観等の検討にあたっては、当該地域固有の歴史及び伝統を反映した活動や建造物等を十分に考慮していきます。(評価書【愛知県】6-3-14 ページ)

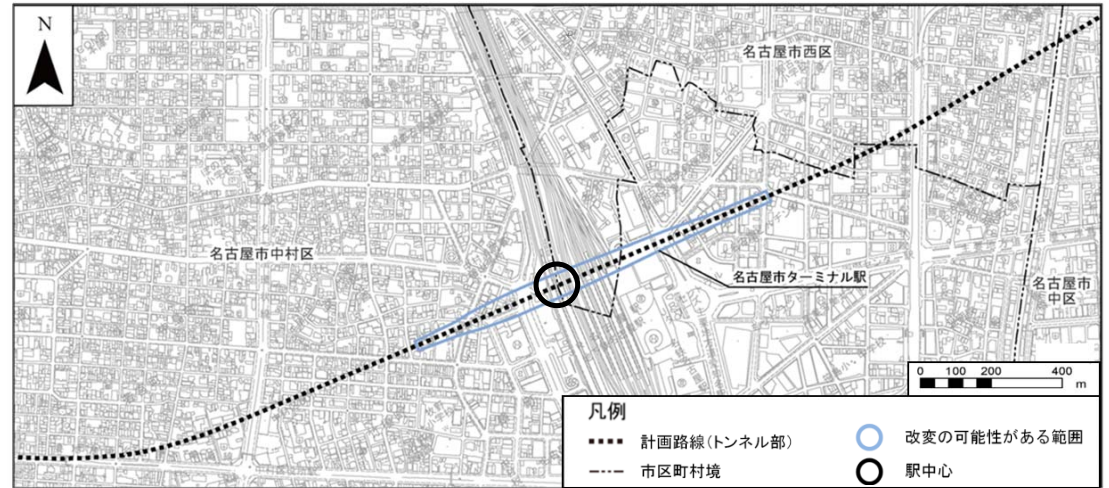
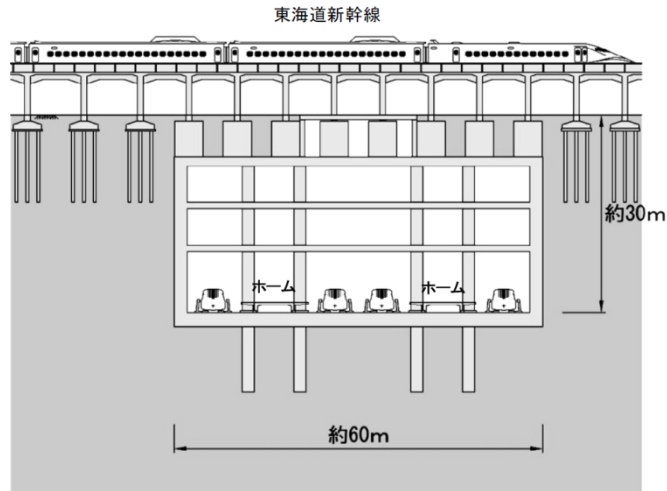
※詳細については、別紙を参照してください。



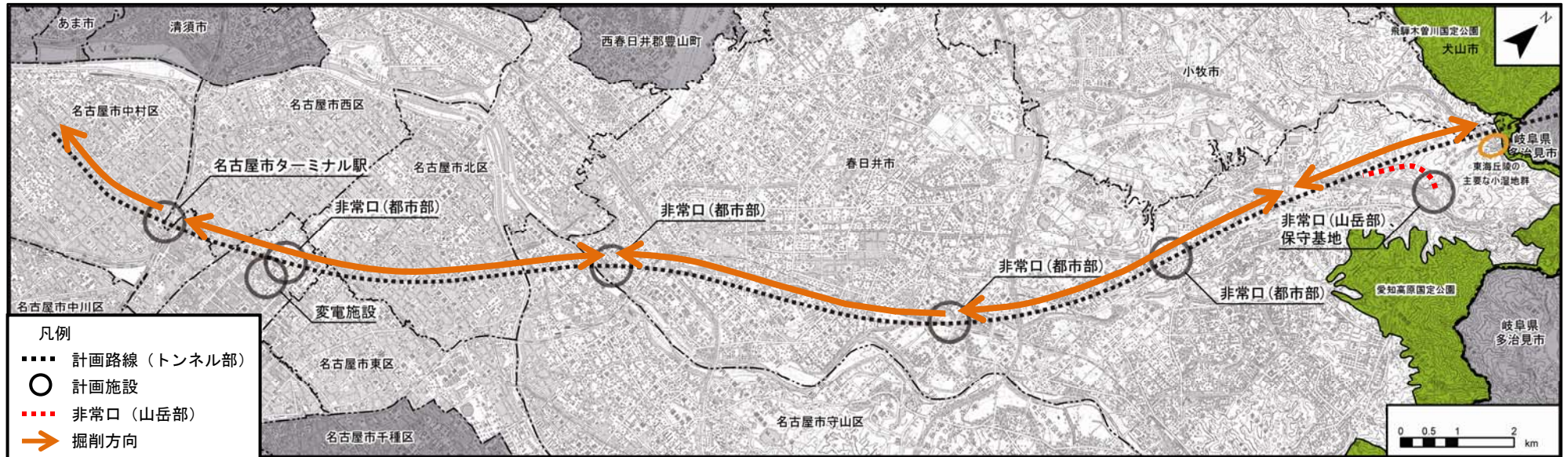
別紙

1. 名古屋市ターミナル駅の範囲やトンネルの工事計画を具体的に明記しました

＜名古屋市ターミナル駅付近（改変の可能性がある範囲）＞（評価書【愛知県】3-19 ページ及び評価書【愛知県】7-42 ページ）



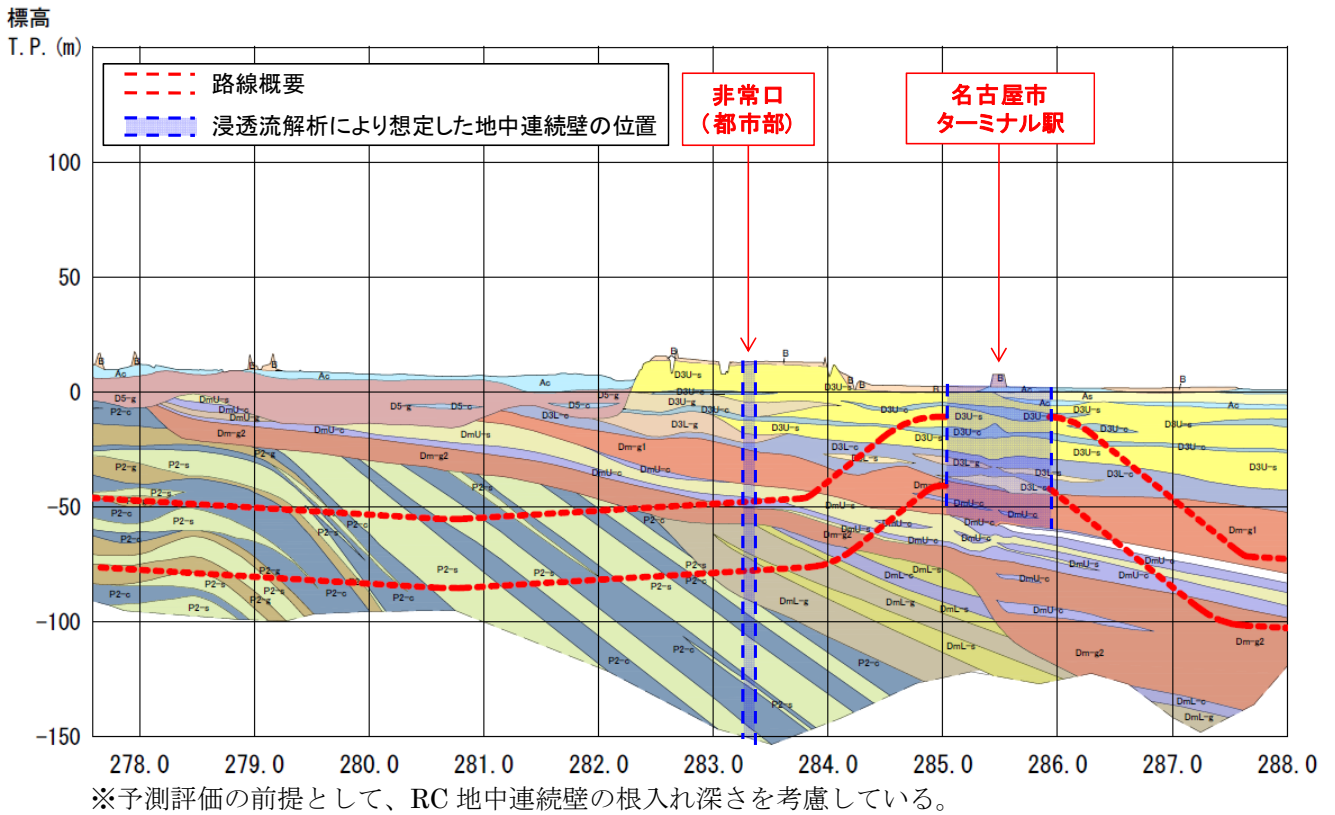
＜愛知県におけるトンネルの工事計画＞（評価書資料編【愛知県】事3-5-2～事3-5-4 ページ）



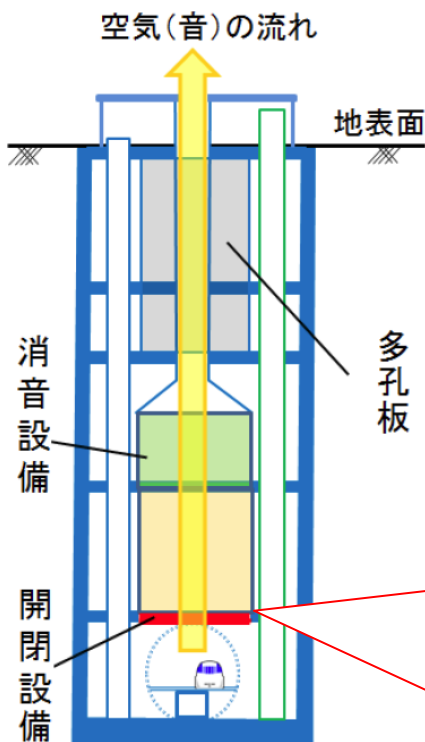


2. 愛知県内は全区間が地下構造であることから、想定される地質構造との関係をより具体的に明記しました

<都市トンネル区間地質縦断図（名古屋市）>（評価書資料編【愛知県】環 6-4-16 ページ）

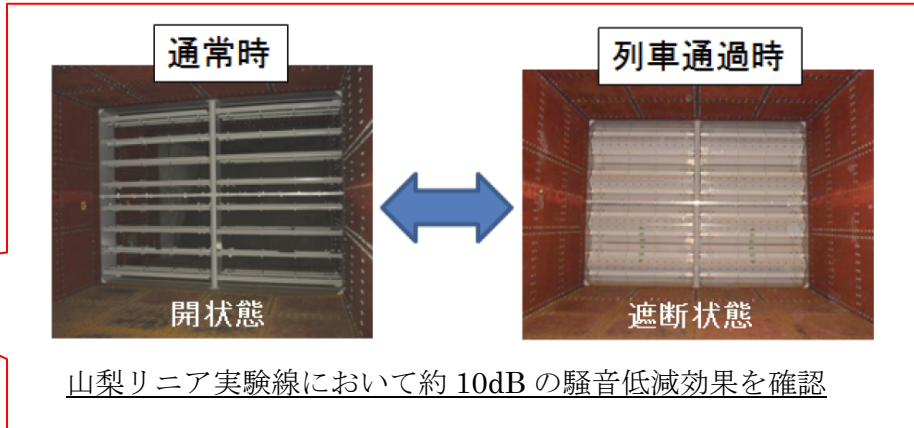


3. 地下の列車の走行に伴う非常口からの騒音について、山梨リニア実験線での試験結果を踏まえ、影響がないことを明記しました



山梨リニア実験線での測定結果から、消音設備、多孔板の減衰効果を考慮した上で非常口から発生する列車騒音を算出すると約 23dB 程度（換気口中心から 20m 離れ、1.2m 高さ）と予測されます。

（参考）騒音の目安としては、40dB 程度において  
深夜の市内・図書館とされる。



（評価書資料編【愛知県】環 2-10-1～環 2-10-2 ページ）