

「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で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

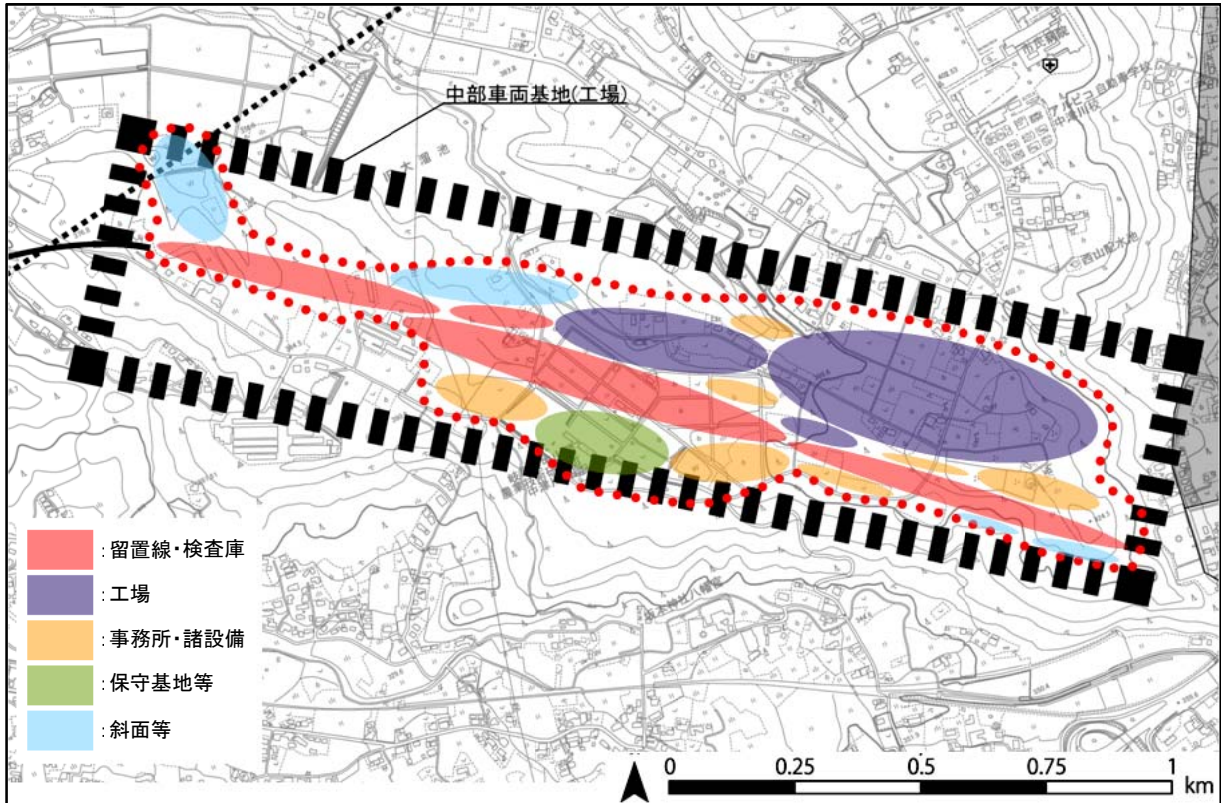
4. トンネル上部の希少な生物が生息する湿地について、対象を拡大して現状を把握する調査を行い、工事期間中はモニタリングを実施することを記載しました

- ・ 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。

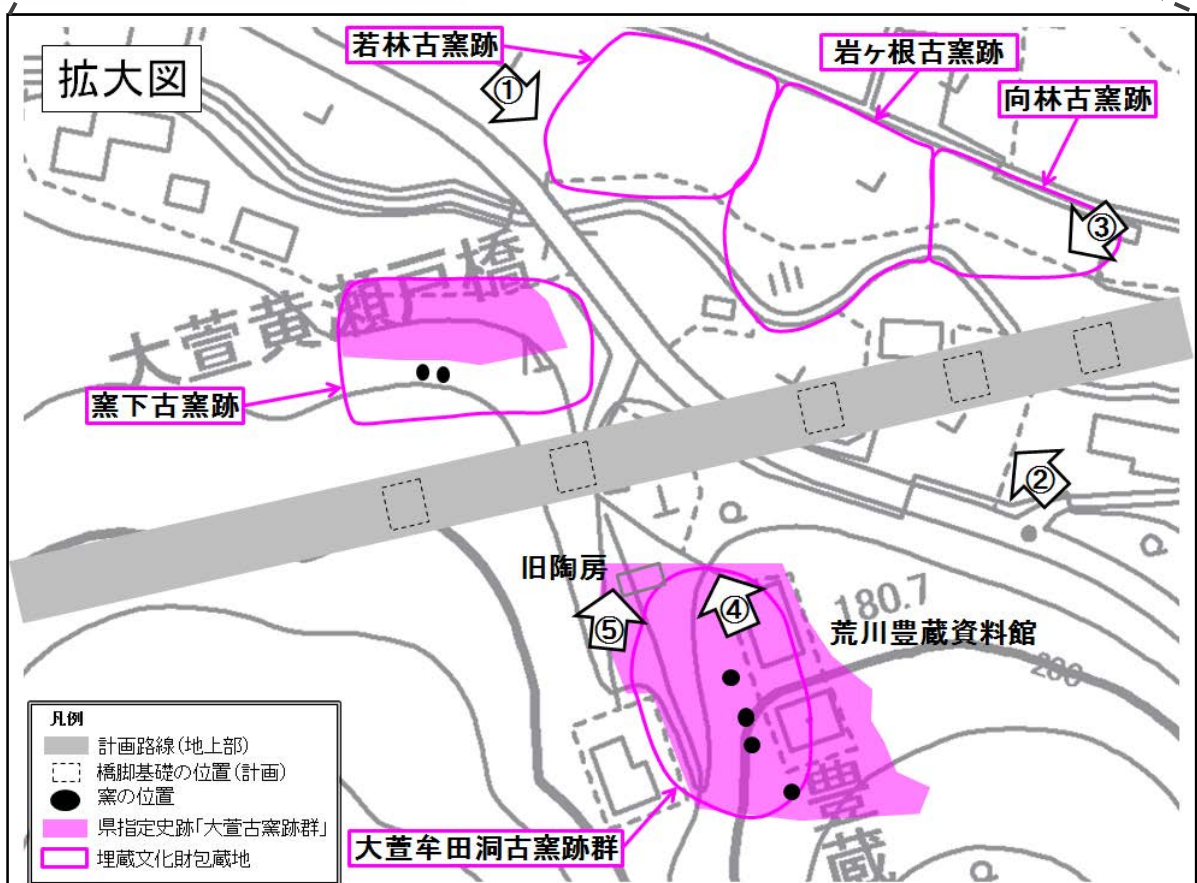
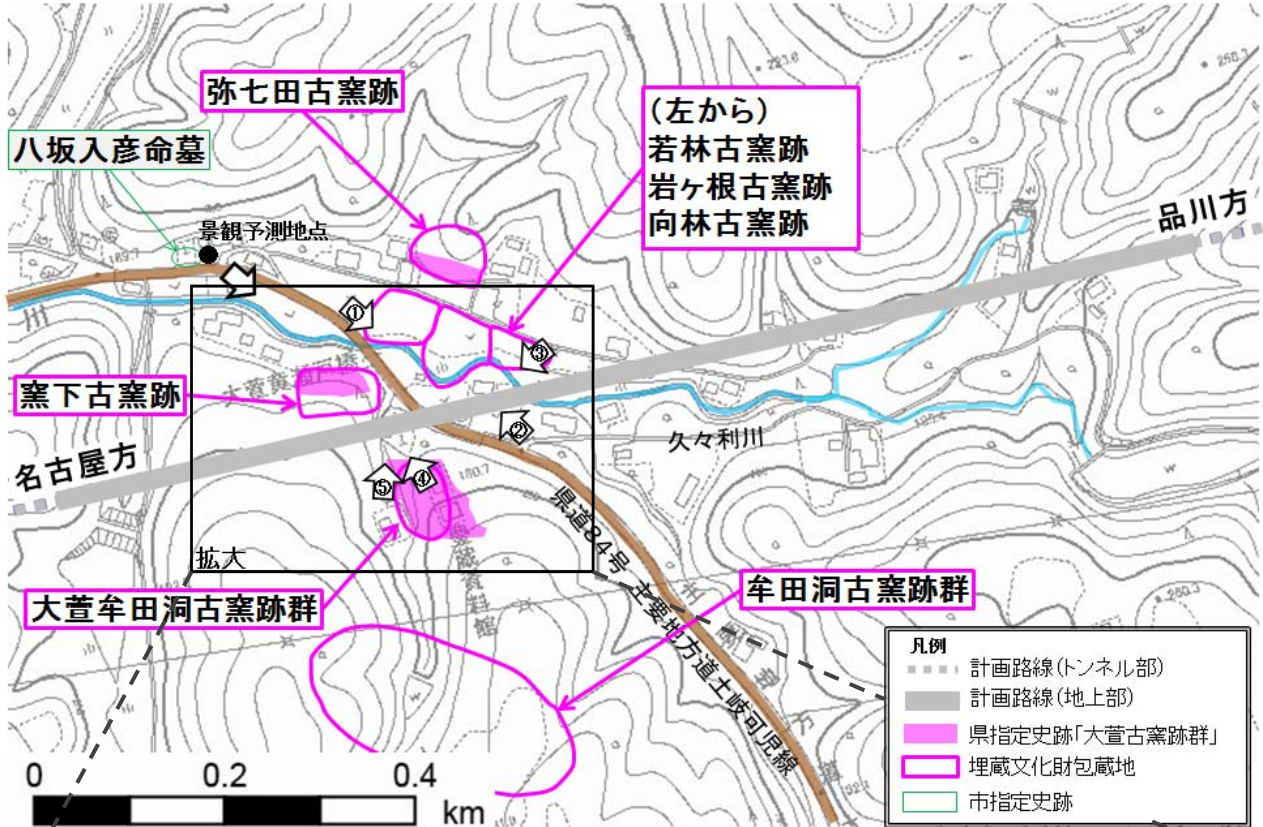
＜中部車両基地(工場)の設備配置の概要＞(評価書資料編【岐阜県】 事 4-2-1 ページ)



※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)

①



④



⑤



