

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

環境影響評価書
（静岡県）のあらまし



平成26年8月

東海旅客鉄道株式会社

はじめに

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月、国土交通大臣により、東海旅客鉄道株式会社（以下「当社」という。）が営業主体及び建設主体に指名され、整備計画の決定及び当社に対する建設の指示がなされました。これを受けて、当社は、まずは第一段階として計画を推進する東京都・名古屋市間について、環境影響評価を実施しました。

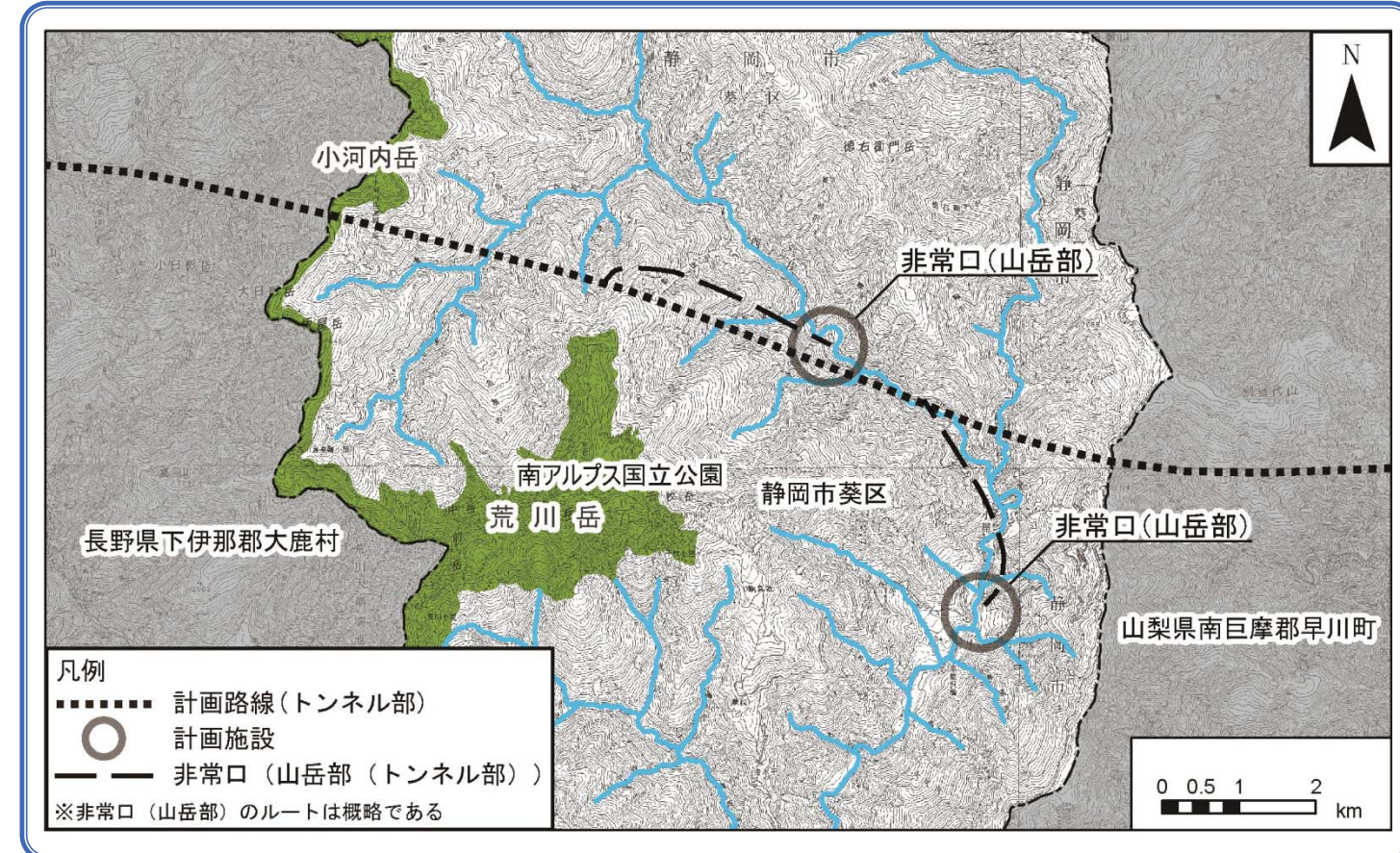
平成23年6月及び8月には、他の事業に先駆け、環境影響評価法の一部を改正する法律の趣旨を踏まえ、概略の路線及び駅位置並びに計画段階における環境配慮事項に係る検討結果をとりまとめた「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」を公表しました。また、同年9月には、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（静岡県）」を公告し、調査・予測・評価を実施するとともに、詳細な路線及び駅位置等の絞り込みを行い、平成25年9月20日には、その結果をとりまとめた「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書（静岡県）」を公告しました。公告後、環境の保全の見地からの意見を募集し、静岡県環境影響評価審査会等を経て、平成26年3月25日に、環境の保全の見地からの知事意見を受け取りました。その後、知事意見を勘案し、準備書の内容に一部修正を加えた「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（静岡県）」を作成し、平成26年4月23日に国土交通大臣へ送付しました。

今般、当社は、平成26年7月18日に受け取った国土交通大臣意見を勘案し、評価書の記載事項に検討を加え、一部修正した補正後の「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（静岡県）」をとりまとめました。

中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画の内容

名称及び種類	名称：中央新幹線（東京都・名古屋市間） 種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）
事業実施区域の起終点	起 点：東京都港区 終 点：愛知県名古屋市 主要な経過地：甲府市付近、 赤石山脈（南アルプス）中南部
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル／時
路線概要	中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286km（地上部約40km、トンネル約246km）の区間です。 駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。

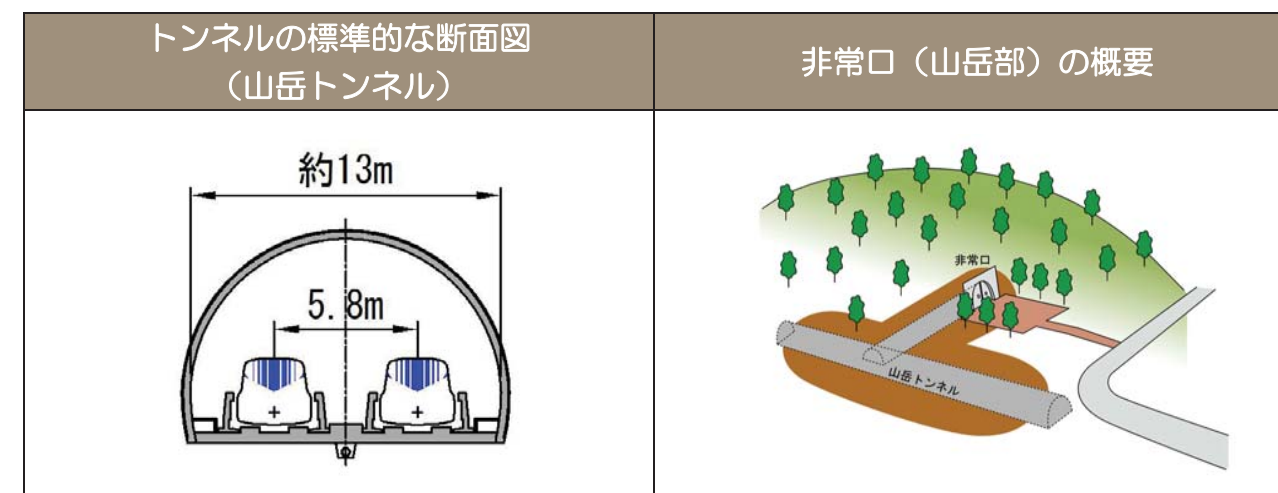
静岡県の路線概要



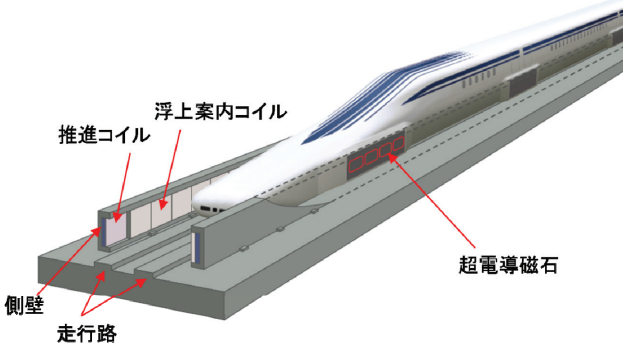
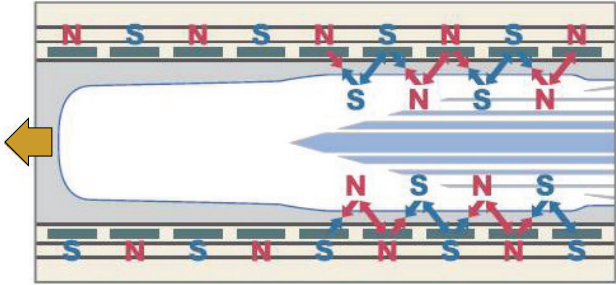
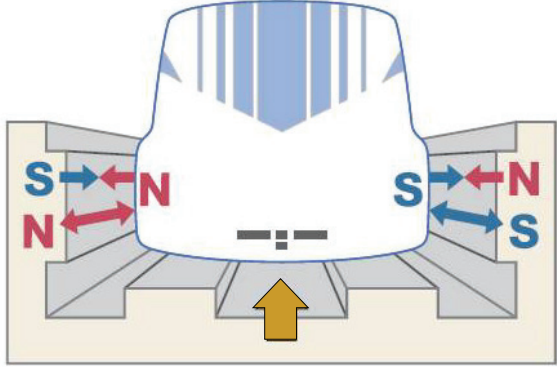
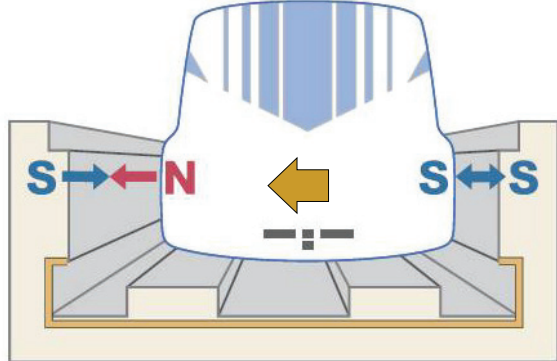
静岡県内の構造種別(路線延長)と主要な施設

種別	地上部	トンネル	非常口(山岳部)
数量	0km	10.7km	2箇所

静岡県内の施設の概要



超電導リニアの原理

<p>車両とガイドウェイの構成</p>	<p>ガイドウェイは、地上コイル（推進コイルと浮上案内コイル）を支持する側壁及び走行路で構成されます。また、車両には超電導磁石が搭載されます。</p>	
<p>推進の原理</p>	<p>車両に搭載されている超電導磁石には、N極とS極が交互に配置されています。超電導磁石の磁界と推進コイルに電流を流すことで発生する磁界との間で、N極とS極の引き合う力とN極同士、S極同士の反発する力が発生し、車両を前進させます。</p>	
<p>浮上の原理</p>	<p>車両の超電導磁石が通過すると両側の浮上案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両を押し上げる力（反発力）と引き上げる力（吸引力）が発生し、車両が浮上します。なお、低速走行時には車両を支持輪タイヤによって支持しながら走行します。</p>	
<p>案内の原理</p>	<p>ガイドウェイの左右の側壁に設置されている浮上案内コイルは、車両が中心からどちらか一方にずれると、車両の遠ざかる側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻します。</p>	

自然災害等への対応

(1) 地震

車両は側壁で囲まれており、脱線しない構造です。さらに、強力な磁気ばねの作用で常にガイドウェイ中心に車両を保持するとともに、浮上の空隙を約 10cm 確保し、地震時の揺れに対処できるようにしています。また、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム（テラス）を導入し、早期に列車を減速・停止させることが可能です。

(2) 雷

防音壁区間においては、線路脇に設置する架空地線により車両と地上コイルを保護することから問題はありません。

(3) 風

車両は側壁で囲まれており、強力な磁気ばねの作用で常にガイドウェイ中心に車両を保持するため、強風による走行への影響はありません。なお、防音壁区間においては、飛来物による支障防止のため、速度の制限等を考慮します。

(4) 降雨・降雪

降雨については、走行への影響はありません。また、降雪について、防音壁区間においては、散水消雪設備等により対応します。

(5) 停電

車両の浮上には地上側からの電力供給は必要ないことから、停電時においても、浮上走行中の車両は浮上を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して安全に停車します。

(6) 火災

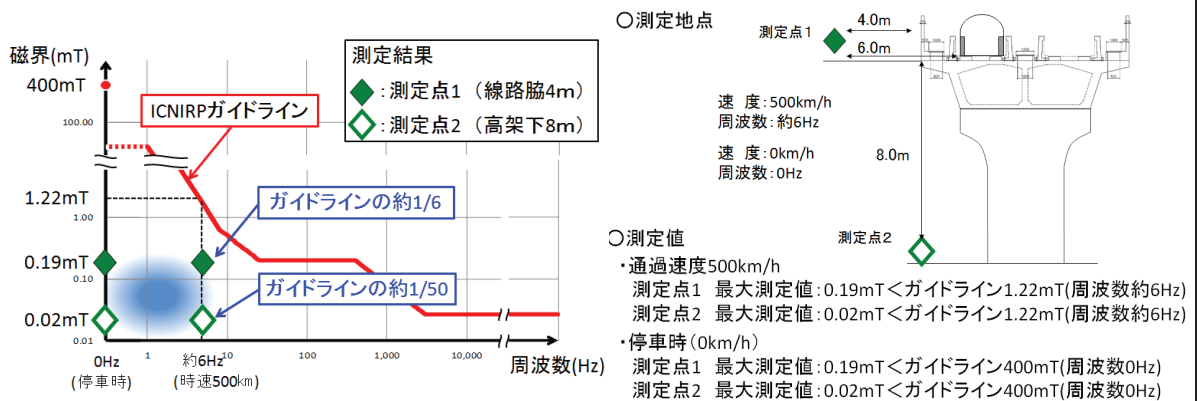
国が定める技術基準に則り、施設及び車両は、不燃化・難燃化します。

走行中の列車に万が一、火災が発生した場合は、従来の鉄道と同様に、原則として次の駅又はトンネルの外まで走行し、駅に到着した際は速やかに駅の避難誘導施設から避難します。

火災時にやむを得ずトンネル内で停車した場合には、まず、乗務員の誘導により保守用通路、避難通路に降車後、次に風上に向かって移動し、非常口等から地上に避難します。

磁界

国際的なガイドライン(ICNIRP のガイドライン)以下では、磁界による健康への影響はありません。超電導リニアでは、国の基準である ICNIRP のガイドライン以下に磁界を管理します。山梨リニア実験線における実測結果でも、国の基準である ICNIRP のガイドラインを大きく下回っています。

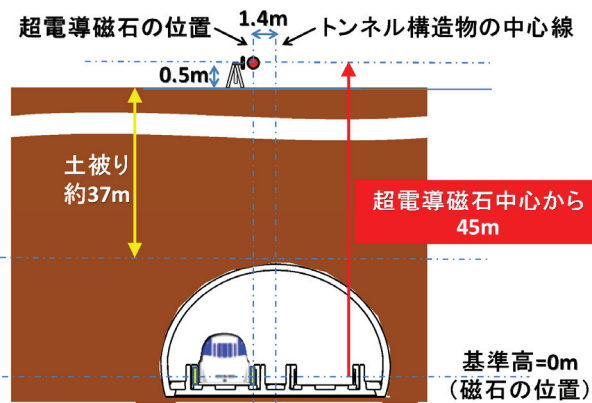


なお、車内における磁界の値も ICNIRP のガイドラインを下回っています。また、トンネル内を車両が走行する場合、地表と超電導磁石の距離が離れることから地上での磁界は極めて小さく、影響はありません。

磁界の公開測定

平成25年12月に、沿線各都県市の環境審査会の専門家と自治体担当者、報道各社の立会のもと山梨リニア実験線にて磁界の公開測定を実施しました。計算した予測値と実測値が合致すること、測定方法が国際基準に則った適切なものであることをご確認頂きました。

【トンネル上部で土被りが厚い箇所(土被り約37m)】



測定結果

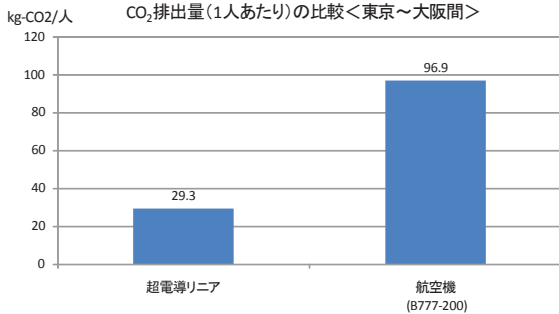
	500km/h 測定値
500km/h 走行時の測定値 (測定機器1) 変動磁界の値	0.00015mT
500km/h 走行時の ICNIRP ガイドライン に対する比率の測定結果 (測定機器2)	1.3%
ICNIRP ガイドライン	1.2mT (5.7Hz)

※地磁気 (リニア車両がない時の磁界) の大きさは、約 0.04 mT

環境性能・消費電力

超電導リニアは、同じ速度域の輸送機関である航空機と比較して、CO₂の排出量が少なく優れた環境性能を有します。

超電導リニアの消費電力は、電力会社の供給力に比べて十分小さいものです。東海道新幹線と同様に、省エネの取組みを継続していきます。



	走行の前提条件	ピーク時の消費電力
2027年 首都圏～中京圏 開業時の想定	ピーク時:5本/時間 所要時間:40分	約27万kW
2045年 首都圏～関西圏 開業時の想定	ピーク時:8本/時間 所要時間:67分	約74万kW

(参考) H26夏季における電力各社の供給力見込* (H26.4現在)

東京電力 : 5,669 万 kW

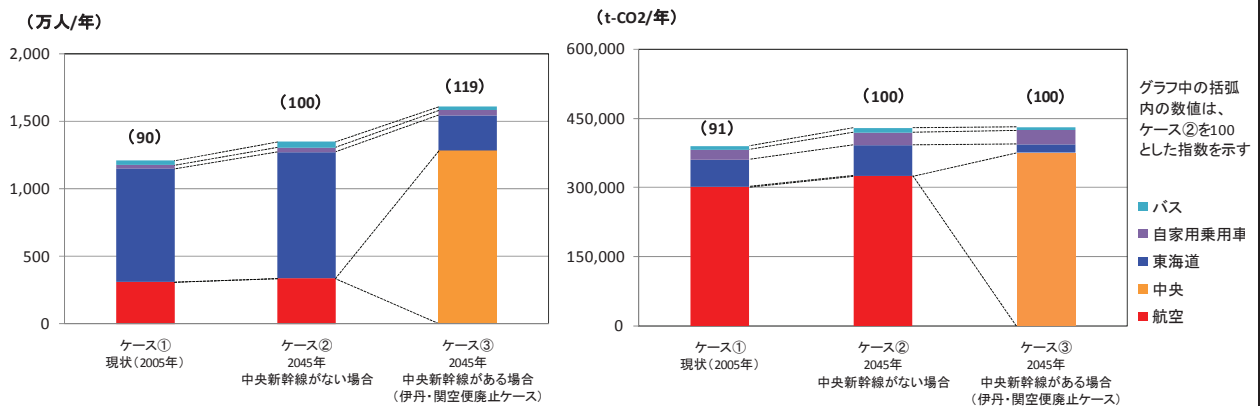
中部電力 : 2,737 万 kW

関西電力 : 2,924 万 kW

※周波数変換装置を通じた電力融通を行わない場合

(経済産業省 電力需給検証小委員会報告書 (H26.4) による)

下のグラフは、東京都～大阪府間における利用者数とCO₂排出量の想定であり、ケース②「2045年 中央新幹線がない場合」と、ケース③「2045年 中央新幹線がある場合 (伊丹・関西便廃止ケース)」を比較すると、利便性向上等に伴い利用者数が約2割増加しますが、CO₂排出量は、開業前と同程度の排出量になると算出されます。



ケース別の利用者数の想定*

ケース別のCO₂排出量の想定

※ 利用者数は、交通政策審議会の公開資料 (平成 22 年 10 月 20 日) より算出

●大気質

建設機械の稼働

建設機械の稼働に係る二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等の影響については、工事施工ヤードと直近の登山ルートの特設（ロッジ）とが約 900m と離れていることから、極めて小さいと予測しました。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等については、車両の運行による影響が想定される箇所付近（3地点）で予測を行いました。予測結果は、環境基準等を下回ります。

■予測結果（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

二酸化窒素			浮遊粒子状物質		
予測最大値	基準値	適合状況	予測最大値	基準値	適合状況
0.015 ppm	日平均値の 年間 98%値が 0.06ppm 以下	○	0.039 mg/m ³	日平均値の 年間 2%除外値が 0.10mg/m ³ 以下	○

■予測結果（粉じん等）

予測最大値	降下ばいじん量の参考値	適合状況
2.30 t/km ² /月	10 t/km ² /月	○

●主な環境保全措置

【大気質】 一車両の運行一

- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持
- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮
- ・発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用
- ・発生土置き場の設置位置計画の配慮
- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口の清掃及び散水、タイヤの洗浄
- ・道路の舗装
- ・工事の平準化
- ・工事従事者への講習・指導



タイヤの洗浄の例

「環境テクノ株式会社HP」より

●騒音・振動

建設機械の稼働

建設機械の稼働に係る騒音・振動の影響については、工事施工ヤードと直近の登山ルート
の拠点となる施設（ロッジ）とが約 900m と離れていることから、極めて小さいと予測し
ました。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音・振動については、3地点で予測を行
いました。騒音の予測結果は、環境基準を下回ります。また、振動の予測結果は、振動規制
法の要請限度以下になります。（騒音最大：61 dB 振動最大：61 dB）

騒音のめやす

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

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

騒音・振動のめやす 「西知多道路環境影響評価準備書のあらまし」より抜粋

●主な環境保全措置

【騒音・振動】 一車両の運行一

- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持
- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮
- ・発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用
- ・発生土置き場の設置位置計画の配慮
- ・道路の舗装
- ・工事の平準化

●水質

トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水質（水の濁り、水の汚れ）
の影響については、工事排水の適切な処理等の環境保全措置を実施することにより小さいと
予測しました。

●主な環境保全措置

【水質】

- ・工事排水の適切な処理
- ・工事排水の監視
- ・処理設備の点検・整備による性能維持
- ・放流時の放流箇所及び水温の調整
- ・工事に伴う改変区域をできる限り小さくする
- ・使用水量の節約（節水）



濁水処理装置の設置の例

「株式会社榎崎製作所HP」より

●水底の底質

工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水底の底質への影響については、河床の掘削を行う箇所の水底の底質の汚染は確認されなかったこと、工事の実施において有害物質を新たに持ち込む作業は含まれていないことから、影響はないと予測しました。

●地下水・水資源

トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る地下水・水資源への影響については、適切な構造及び工法の採用等の環境保全措置を実施することから、全体として小さいと予測しました。なお、破碎帯等の周辺の一部では地下水の水位に影響が生じる可能性があると予測しました。地下水を利用した水資源に与える影響の予測に不確実性があることから、対象となる河川、沢及びその流域の井戸から地点を設定し、事後調査を実施します。

また、地質・水文学的シミュレーションを行った結果、河川の流量に影響があると予測しましたが、事業の実施にあたってはさまざまな環境保全措置を実施することから影響を小さくできると考えています。

●主な環境保全措置

【地下水】

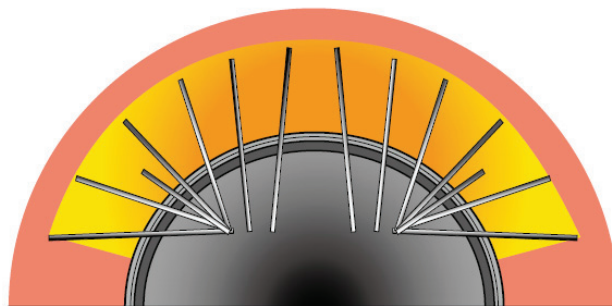
- ・適切な構造及び工法の採用
- ・薬液注入工法における指針の順守

【水資源】

- ・工事排水の適切な処理
- ・適切な構造及び工法の採用



適切な構造の採用（防水シート）の例
「国土交通省 中国地方整備局
山口河川国道事務所HP」より



薬液注入工法のイメージの例

ライト工業㈱、「トンネル工事の補助工法」（2013年4月）より

●事後調査内容

- ・地下水の水位、河川の流量

●調査時期・頻度

- ・工事前：トンネル工事前の1年間
月1回の観測
- ・工事中：月1回の観測を基本
- ・工事後：トンネル工事後の3年間を基本

※頻度については、静岡県と調整のうえ、確定してまいります。



河川の流量観測の例

●重要な地形及び地質

工事施工ヤード及び工事用道路の設置、鉄道施設（トンネル）の存在における重要な地形及び地質（東俣・西俣のV字谷等）への影響については、地形の改変をできる限り小さくした工事施工ヤード及び工事用道路の計画を環境保全措置として実施することにより小さいと予測しました。

●土壌汚染

トンネルの工事による土壌汚染については、仮置き場における掘削土砂の適切な管理等の環境保全措置を実施することにより影響はないと予測しました。

●文化財

鉄道施設（トンネル）の存在に係る文化財への影響については、土地の改変区域に法令等で指定、登録又は定められた有形文化財（建造物）等、埋蔵文化財包蔵地は存在しないことから、影響はないと予測しました。

●主な環境保全措置

【重要な地形及び地質】

- 地形の改変をできる限り小さくした工事施工ヤード及び工事用道路の計画

【土壌汚染】

- 仮置き場における掘削土砂の適切な管理
- 工事排水の適切な処理

●動物・植物・生態系

建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置、鉄道施設（トンネル）の存在に係る重要な動物への影響については、周辺に生息環境と同質の環境が広く分布することから生息環境は保全されるため、小さいと予測しました。

また、重要な植物種及び群落への影響については、周辺に生育環境と同質の環境が広く分布することから生育環境は保全されるため、小さいと予測しました。

地域を特徴づける生態系への影響については、周辺に注目種のハビタット（生息・生育環境）と同質の環境が広く分布することから生態系は保全されるため、小さいと予測しました。

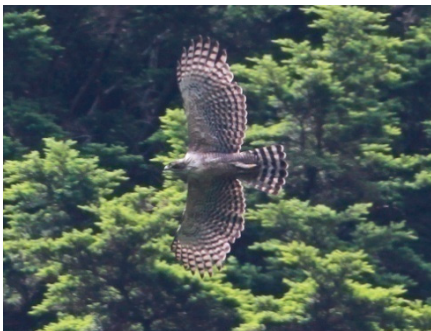
なお一部の種（クマタカ、カワラニガナ等）については、生息・生育環境の一部が保全されない可能性があるかと予測しましたが、工事に伴う改変区域をできる限り小さくする等の環境保全措置を実施することにより影響は小さいと予測しました。

環境保全措置の効果に不確実性が生じるものについては、専門家の助言を得ながら、事後調査を実施します。

●主な環境保全措置

【動物・植物・生態系】

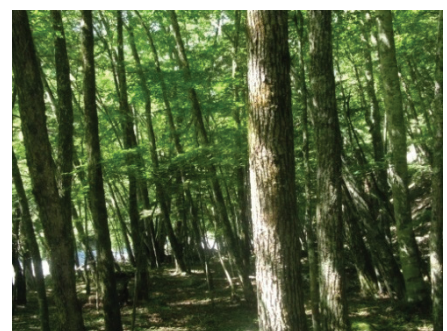
- ・重要な種の生息・生育環境の全部又は一部を回避
- ・工事に伴う改変区域をできる限り小さくする
- ・側溝及び注意看板の設置
- ・工事従事者への講習・指導
- ・工事用トンネルの設置
- ・発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用
- ・コンディショニングの実施
- ・重要な種の移植・播種



クマタカ



ヒメネズミ



ミズナラ

●事後調査内容

- ①イヌワシ・クマタカの生息状況
- ②照明の漏れ出し範囲における昆虫類等の生息状況
- ③移植・播種した植物の生育状況

●調査時期及び頻度

- ①工事中、工事後の繁殖期
- ②工事中、工事完了後
- ③各種の生活史及び生育特性等に応じて設定



猛禽類等の生息状況調査の例

●景観

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による景観等に係る影響については、配車計画を適切に行うことなどにより、景観等の変化の程度はわずかであり、小さいと予測しました。また、工事施工ヤード及び工事用道路の設置による景観等に係る影響については、工事期間中において景観資源が一部改変されるものの改変割合はごくわずかであり、小さいと予測しました。

鉄道施設（トンネル）の存在による景観等に係る影響については、景観資源と鉄道施設（非常口（山岳部））を同時に視認できる主要な眺望点はないことから影響はないと予測しました。

●人と自然との触れ合いの活動の場

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、工事施工ヤード及び工事用道路の設置、鉄道施設（トンネル）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場への影響については、登山ルート等から工事用車両、林道東俣線から鉄道施設（非常口（山岳部））が視認できるものの、快適性の変化は少なく、影響は小さいと予測しました。

●主な環境保全措置

【景観】

- ・発生土置き場の設置位置計画の配慮
- ・工事に伴う改変区域をできる限り小さくする

【人と自然の触れ合い】

- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮
- ・鉄道施設の設置位置、構造への配慮

●廃棄物等

トンネルの工事に係る建設発生土の影響については、建設発生土の再利用等の環境保全措置を実施することにより回避又は低減されていると予測しました。また、建設発生土（約360万m³）については、本事業で再利用するとともに、発生土置き場の候補地については、緑化等の環境保全措置を実施することにより、環境への影響は小さいと予測しました。

●温室効果ガス

機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、建設資材の使用に係る温室効果ガスの影響については、低炭素型建設機械の選定等の環境保全措置を実施することにより低減されていると予測しました。

●主な環境保全措置

【廃棄物等】

- ・発生土を有効活用する事業者への情報提供
- ・建設発生土の再利用

【温室効果ガス】

- ・低炭素型建設機械の選定
- ・高負荷運転の抑制

●発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用

工事用車両台数の低減が図られることから、大気質、騒音・振動、動物・植物・生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場への環境影響の低減に資するものとして計画しています。

●ユネスコエコパークへの配慮

非常口や発生土置き場などの候補地が含まれるユネスコエコパークの地域区分における「移行地域」は、「緩衝地域を支援する機能」「自然環境の保全と調和した持続可能な発展のためのモデルとなる取組の推進」が求められていることから、関係する自治体からよくお話をお聞きしながら、例えば工事用車両の通行によりロッチや登山道の機能や快適性を損なわないよう配慮してまいります。また、事業に伴い林道東俣線を舗装することにより、ユネスコエコパークへのアクセス面での利便性や快適性が向上すると考えております。

なお、計画段階からユネスコエコパークについては十分に配慮しており、非常口や発生土置き場などの候補地は、「移行地域」の中でも過去に伐採され電力会社が使用した工事ヤード跡地や人工林等を選定しております。

●河川流量の継続的な調査と結果の報告

環境影響評価書にはトンネルを掘削し何も対策を取らなかった場合の予測結果を記載しています。工事にあたっては地山の状態に応じた覆工コンクリートや防水シート、薬液注入などを実施することにより河川流量への影響を小さくするよう努めます。

また河川流量の事後調査を実施し、その結果について静岡県等の関係機関に報告するとともにご意見をお聞きしながら環境保全措置を進めてまいります。

●貴重な動物・植物の保護に関する取組み

平成26年度に以下の確認調査を行います。確認調査の結果、必要なものは工事中に事業者の自主的な取組みとしてモニタリングを実施します。

トンネル上部の河川・沢に生息する水生生物の確認調査

底生動物（ニホンアマモドモドキ、オオナガレトビケラなど）、魚類（ヤマトイワナなど）、両生類（ヒダサンショウウオなど）

静岡県域が分布の南限とされているチョウの確認調査

タカネキマダラセセリ、クモマツマキチョウ、ミヤマシロチョウ及びオオイチモンジ並びにドロノキなどチョウ類の幼虫の食草や食樹

環境保全措置として移植・播種を検討している植物の確認調査

ホテイラン、ホザキイチヨウラン、カサゴケモドキ、ヤマドリタケなど

※調査結果を踏まえ、工事施工ヤードなどの詳細を検討する段階で、可能な限り生育箇所を回避できるよう配慮してまいります。



クモマツマキチョウ



ホテイラン

●自主的な取組みとしてモニタリングを実施

工事中の環境管理を適切に行うことを目的に、事業者の自主的な取組みとして、工事期間中のモニタリングを実施します。

なお、結果については希少動植物の確認位置に関する情報及び個人に関する情報など非公開とすべき情報を除き、公表してまいります。

調査項目		調査地域・地点の考え方	調査期間の考え方
大気 気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質 粉じん等	工事施工ヤード周辺 (※1) 車両の主要なルート (※1)	工事最盛期に1回実施 (四季調査)
騒音		施設、工事施工ヤードの周辺	工事最盛期に1回実施 常時計測を実施
		車両の主要なルート	工事最盛期に1回実施
振動		施設、工事施工ヤードの周辺	工事最盛期に1回実施 常時計測を実施
		車両の主要なルート	工事最盛期に1回実施
水質	浮遊物質 (SS)	工事排水を放流する箇所の下流地点	工事前に1回実施
	水素イオン濃度 (pH)		工事中に毎年1回濁水期に実施
	生物化学的酸素要求量 (BOD)		排水放流時は継続的に測定
	自然由来の重金属等 (カドミウム、六価クロム、水銀、セレン、鉛、ヒ素、ふっ素、ほう素)		工事前に1回実施 工事中に1回以上濁水期に実施 トンネルの工事に伴う排水放流時は定期的に測定
	発生土置き場の排水路等の流末箇所 (※2)	工事前に1回実施 工事中に毎年1回実施 工事後に1回実施	
水資源	自然由来の重金属等 (カドミウム、六価クロム、水銀、セレン、鉛、ヒ素、ふっ素、ほう素)	山岳トンネル計画路線付近の井戸	工事前に1回実施 工事中に毎年1回実施
	酸性化可能性	山岳トンネル計画路線付近の井戸 (※3)	
	自然由来の重金属等 (カドミウム、六価クロム、水銀、セレン、鉛、ヒ素、ふっ素、ほう素)	発生土置き場周辺の地下水位の高い箇所の井戸等 (※2)	工事前に1回実施 工事中に毎年1回実施
	酸性化可能性	発生土置き場周辺の地下水位の高い箇所の井戸等 (※3)	工事後に1回実施
土壌汚染	自然由来の重金属等 (カドミウム、六価クロム、水銀、セレン、鉛、ヒ素、ふっ素、ほう素)	掘削土を仮置きする地点	掘削工の工事実施期間中に各切羽で地質が変化した時に実施
	酸性化可能性		
動物	河川の周辺に生息する重要種	減水の兆候の見られる箇所	各種の生活史及び生息特性等に応じて設定
	魚類 (必要に応じて実施)	影響が生じる可能性があると思定した河川、沢	
	底生動物 (必要に応じて実施)	変更を行う箇所及び周辺	
	昆虫 (必要に応じて実施)		
植物	河川の周辺に生息する重要種	減水の兆候の見られる箇所	各種の生活史及び生育特性等に応じて設定
景観	主要な眺望景観	主な工事施工ヤードの周辺 (発生土置き場)	工事中に1回実施 工事後に1回実施

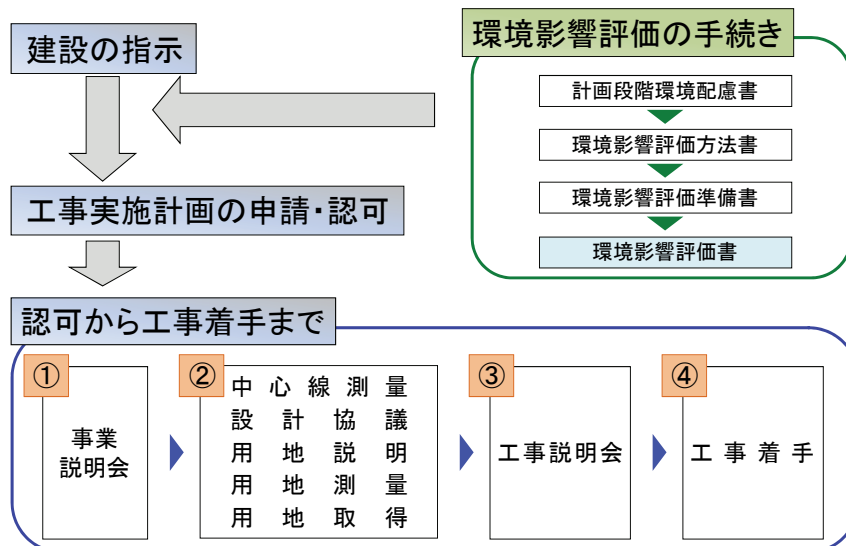
※1 予測値と環境基準等の差が小さい地点や寄与度の高い地点

※2 土壌汚染のモニタリングにより基準等との差が小さい場合

※3 土壌汚染のモニタリングによりマニュアルに定められた値との差が小さい場合

工事着手までの流れ

工事着手にあたっては、国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けた後、地域ごとに事業説明会を開催し、その後、中心線測量、設計協議、用地説明、用地測量、用地取得を進めることになります。また、施工会社を決定した後は工事説明会を開催し、地元の方々に分かりやすくご説明をしながら工事を進めてまいります。



- ①：関係する市区町村あるいは地区の単位で事業説明会を開催します。
事業の目的やこれまでの経緯、工事実施計画の内容、地区ごとの計画概要、今後の事業の流れなどについてご説明します。
- ②：地元のご理解を得ながら、中心線測量、用地説明、用地測量、用地取得を進めていきます。
また、並行して、国や地方自治体等の関係箇所と設計協議を進めていきます。
- ③：構造物の詳細な設計に基づき、施工会社を決定した後に、工事説明会を開催します。
工事の具体的な施工方法や施工手順、工事中の安全対策、環境保全対策、工事用車両の種類、通行ルート、台数などについて説明します。
- ④：工事実施にあたっては、地元のご理解を得ながら、進めていきます。

●環境の窓口：

東海旅客鉄道株式会社 環境保全事務所（静岡）

住所 静岡県静岡市葵区黒金町29
ASTY静岡ビル 3F
(JR静岡駅南口 徒歩3分)

電話 054-685-1382

(受付日時/土・日・祝日・年末年始を除く平日、9時～17時)



本評価書の全文は、当社ホームページにてご覧いただけます

<http://jr-central.co.jp/>