

「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

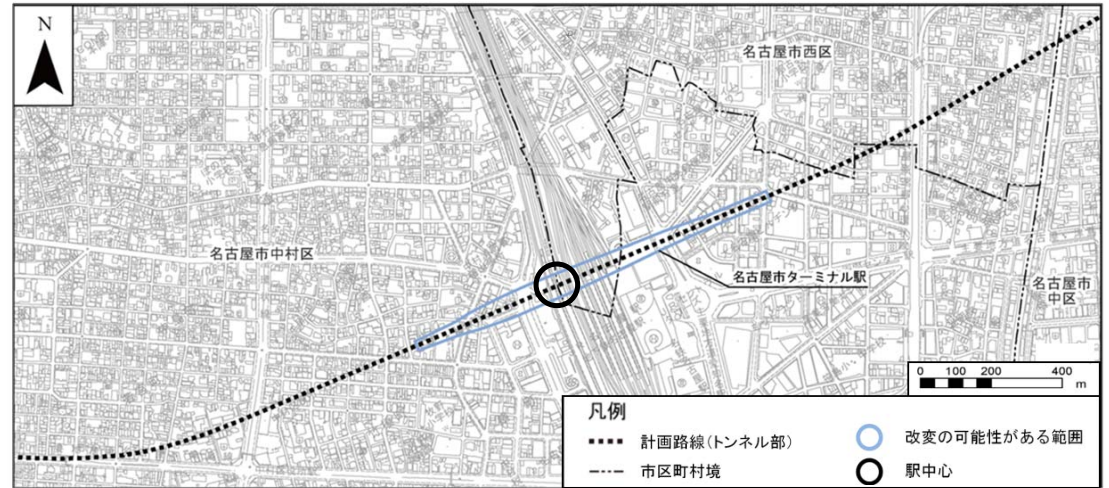
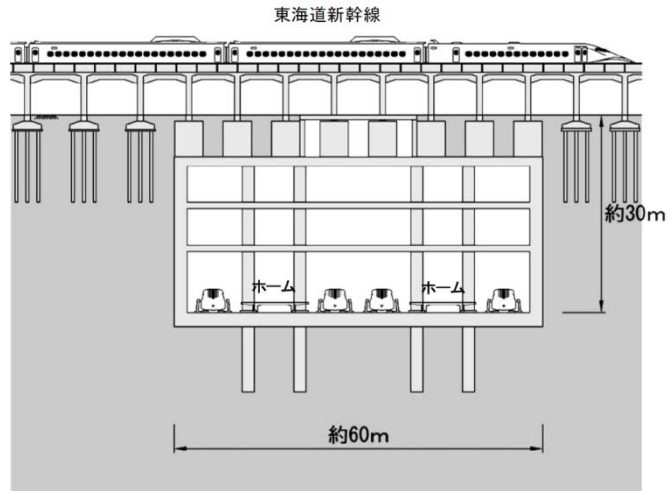
- ・ 春日井市の亜炭採掘跡周辺におけるトンネル工事では、調査計画の策定にあたり、今後、専門家や関係機関等の意見を踏まえた上で、綿密な空洞調査を検討していきます。(評価書【愛知県】6-3-11 ページ)
- ・ 埋蔵文化財包蔵地「名古屋城三の丸遺跡」等については、施工計画の策定にあたり、自治体等関係箇所との調整のうえ、文化財保護法等に基づき必要となる届出を行い、試掘・確認調査を実施したうえで、必要により文化財としての価値を後世に継承するために発掘調査を行います。(評価書【愛知県】8-3-6-15 ページ)
- ・ 名古屋市中区丸の内付近に計画する変電施設等の配置、外観等の検討にあたっては、当該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

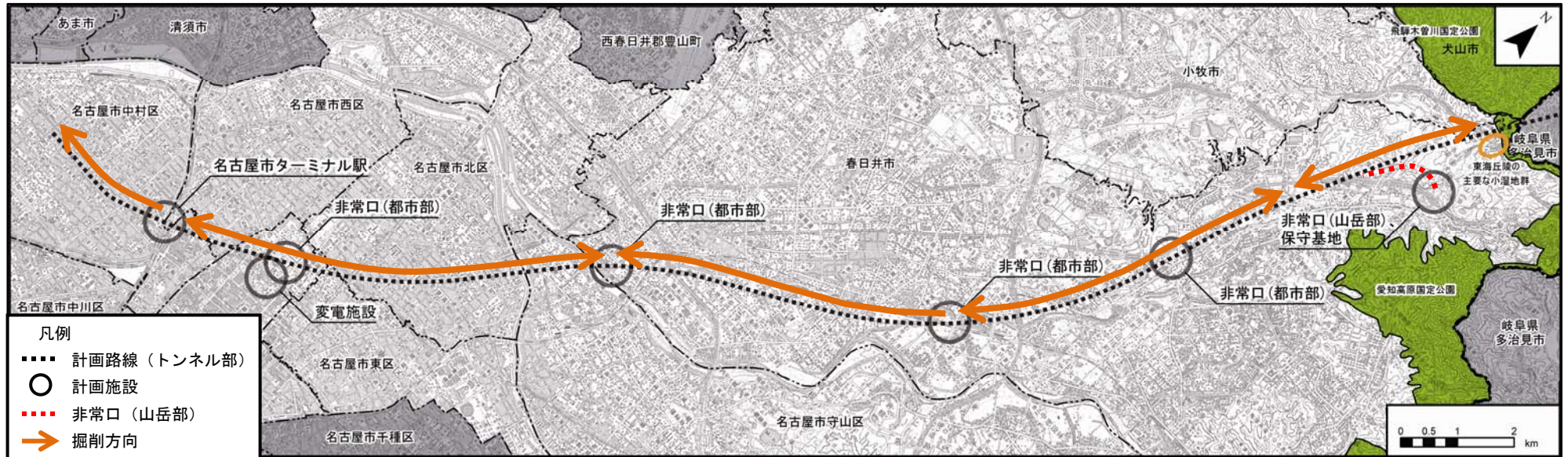
別紙

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）

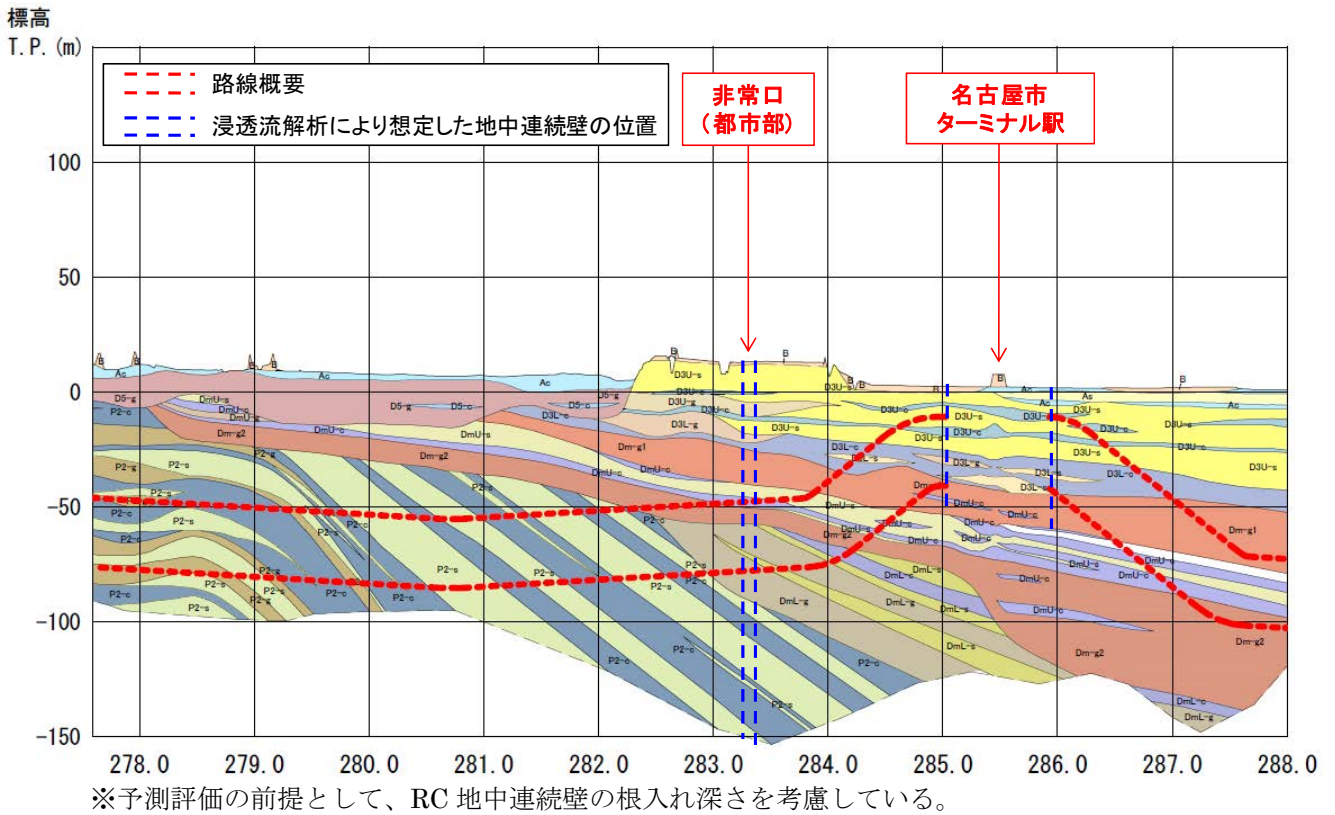


＜愛知県におけるトンネルの工事計画＞（評価書資料編【愛知県】事3-5-2～事3-5-4 ページ）

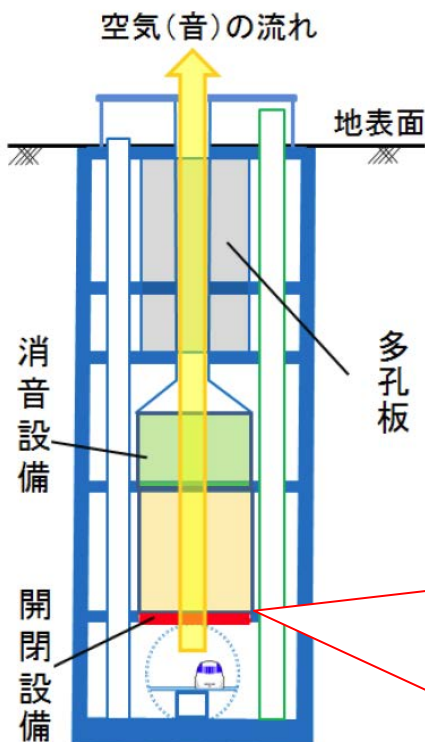


2. 愛知県内は全区間が地下構造であることから、想定される地質構造との関係をより具体的に明記しました

<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）

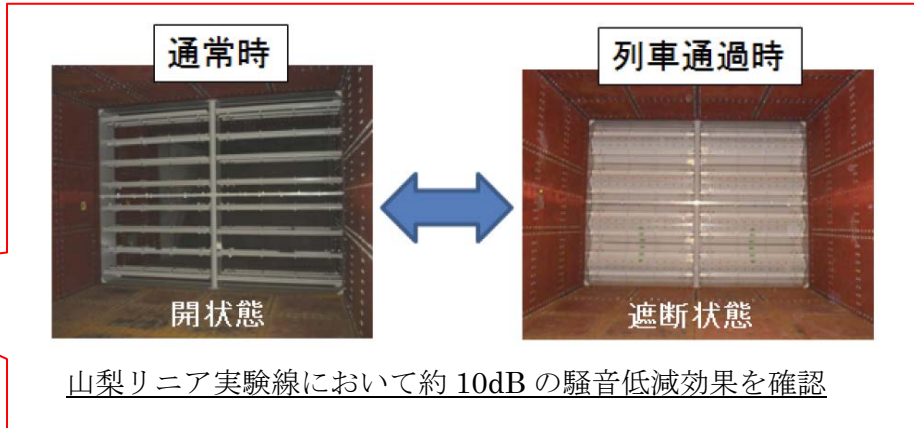


3. 地下の列車の走行に伴う非常口からの騒音について、山梨リニア実験線での試験結果を踏まえ、影響がないことを明記しました



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）