

中央新幹線（東京都・名古屋市間）
環境影響評価準備書
（東京都）のあらまし



平成25年9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(昭和45年5月18日法律第71号)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ています。

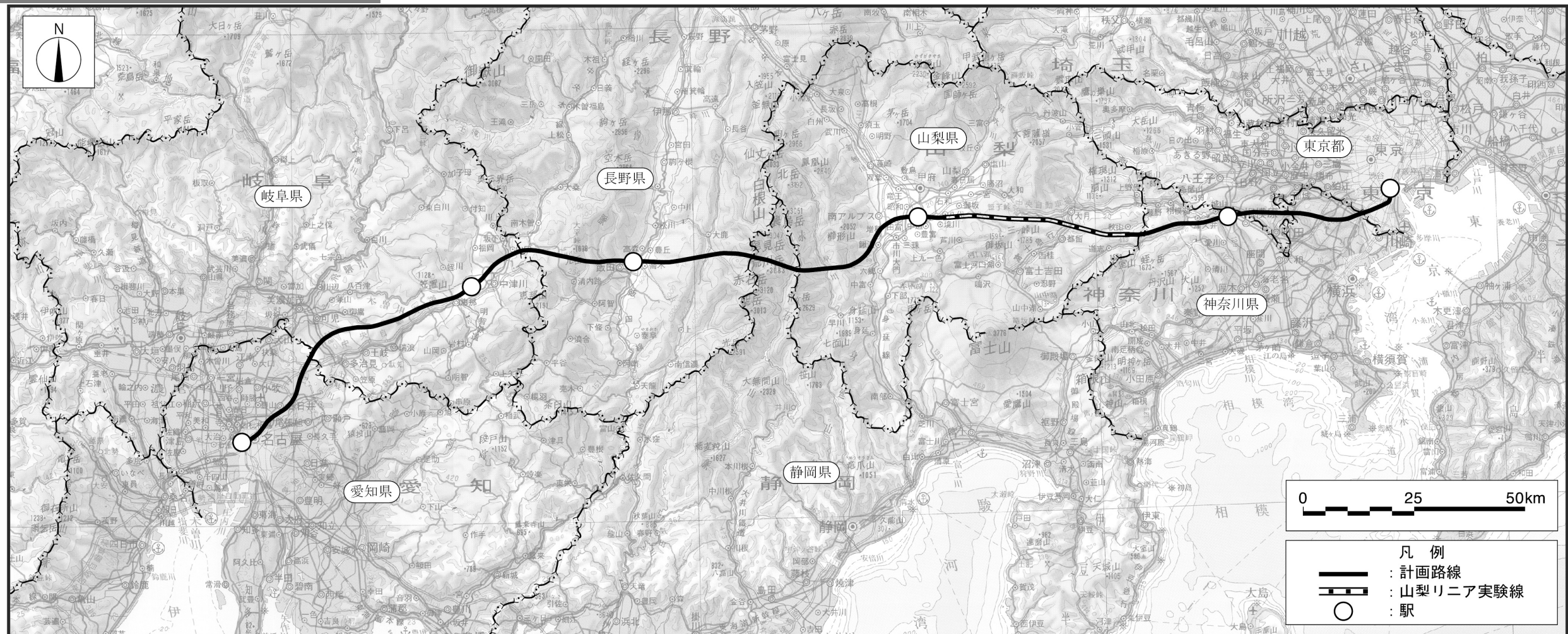
平成23年6月及び8月には、環境影響評価法の一部を改正する法律(平成23年4月27日公布)の趣旨を踏まえ、概略の路線及び駅位置並びに計画段階における環境配慮事項に係る検討結果をとりまとめた「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」(以下「配慮書」という。)を公表しました。また、同年9月には、環境影響評価法第7条に基づき、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書(東京都)」(以下「方法書」という。)を公告し、平成24年2月、方法書について環境の保全の見地からの知事意見を受領しました。

当社は、この知事意見等を踏まえて調査、予測及び評価を進めるとともに路線及び駅位置を絞り込み、今般、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」(以下「準備書」という。)を作成したので、これを公表するものです。

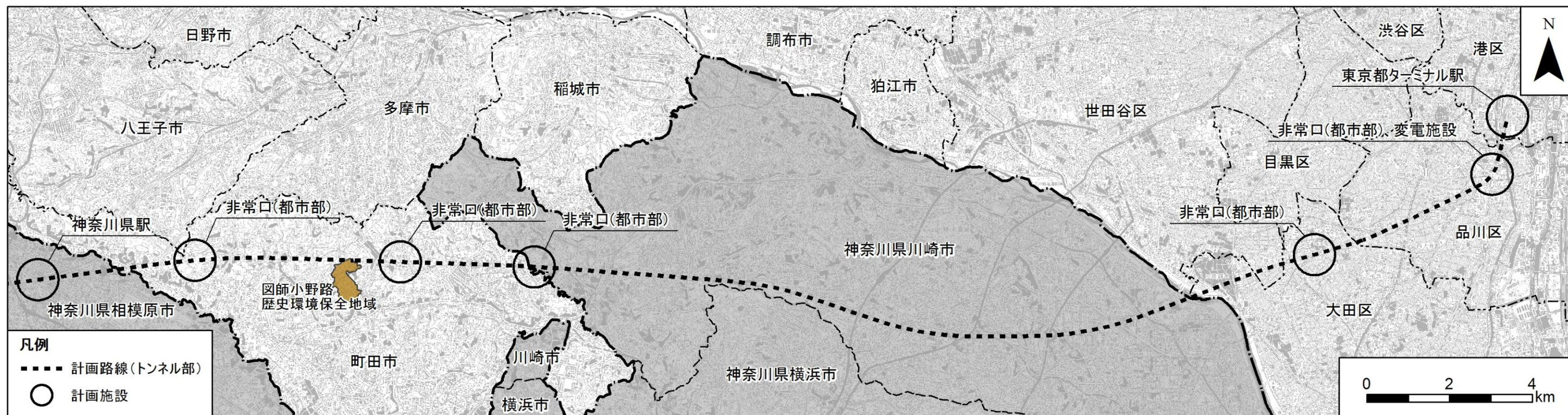
中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画の内容

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。

中央新幹線(東京都・名古屋市間)の路線



東京都の路線概要



東京都内の路線概要

方法書記載の概略の路線（3km幅）及び概略の駅位置からの絞り込みの考え方は以下のとおりです。

1. 路線の絞り込み

1) 超電導リニアの技術的制約条件等

- 起点の東京都から名古屋まで、概略の路線内において、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本とする。
- 主要な線形条件として、最小曲線半径は8,000m、最急勾配は40‰（パーミル）で計画する。またターミナル駅の近傍においては、全列車が停車することを前提に、より小さい曲線半径で計画する。
- 都市部では、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年5月26日法律第87号）に基づき大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用する。

※パーミルとは、1/1000を表し、40‰とは、1,000mの水平距離に対して40mの高低差となる勾配をいう。
 ※大深度地下とは、次のうちいずれか深い方の地下をいう。
 ①建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ（地表より40m）。
 ②当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎杭を支持することができる地盤として政令で定めるもののうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離（10m）を加えた深さ。

2) 環境要素等による制約条件

- トンネル内の換気や異常時の避難等に利用する非常口は市街化、住宅地化が高度に進展している地域をできる限り回避した場所に設置する。

2. 駅位置の絞り込み

- ターミナル駅は、東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎが可能な東海道新幹線品川駅の地下に南北方向に計画する。

東京都内の対象鉄道建設等事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）は以下のとおりです。

- 東京都ターミナル駅と、山梨リニア実験線とを接続する方向で、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い線形とした。
- 東京都ターミナル駅からは、すみやかに大深度地下に入る計画とし、非常口の計画地については換気及び防災上の観点から概ね5kmの間隔を基本とし、これらをできる限り直線に近い線形で結ぶ計画とした。
- 非常口は一団のまとまった企業用地、公的用地、未利用地等をできる限り選定し、市街地においては住宅地での生活環境への影響をできる限り低減するよう配慮した。
- 市部においては、鶴見川源流域等の自然環境への影響をできる限り回避・低減するために、主に大深度地下トンネルの計画とし、非常口については函師小野路歴史環境保全地域を回避する位置とした。

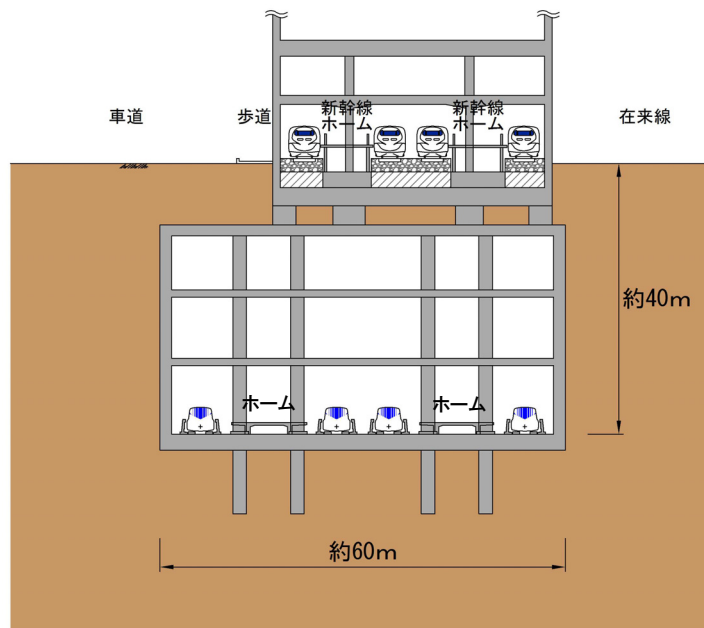
構造種別（路線延長）と主要な施設

種別	地上部	トンネル	駅	変電施設	非常口（都市部）
数量	0km	19.4km	1箇所	1箇所	5箇所

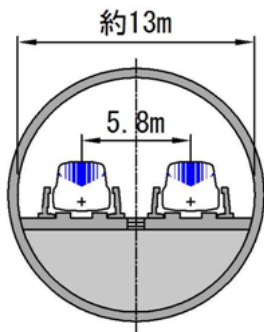
※変電施設は品川区北品川四丁目付近に、非常口は品川区北品川四丁目付近、大田区東雪谷一丁目付近、町田市能ヶ谷七丁目・川崎市麻生区片平境界地付近、町田市小野路町付近、及び町田市上小山田町付近に計画する。

東京都内の施設の概要

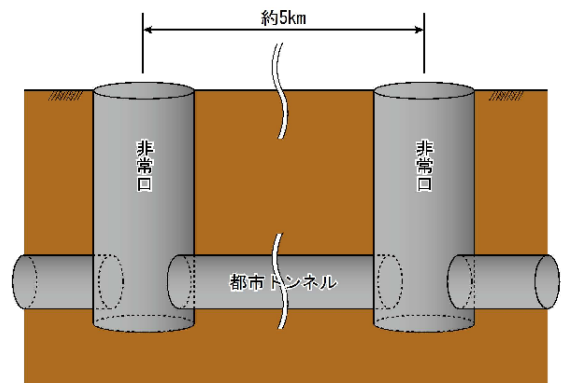
東京都ターミナル駅の概要



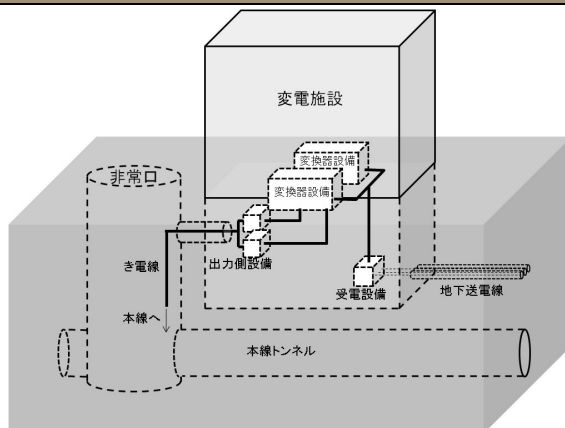
トンネルの標準的な断面図 (都市トンネル)



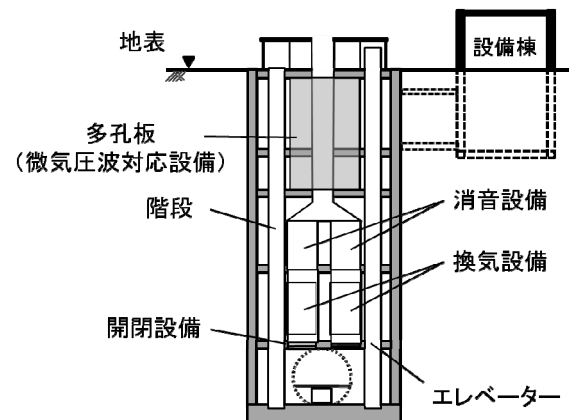
非常口（都市部）の概要



変電施設の概要



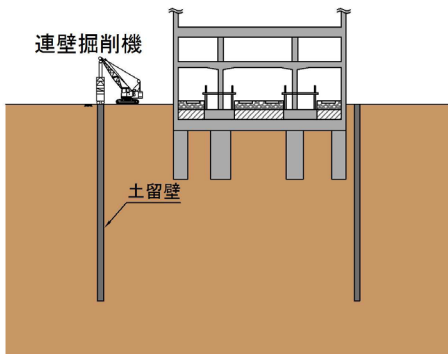
非常口（都市部）における設備の概要



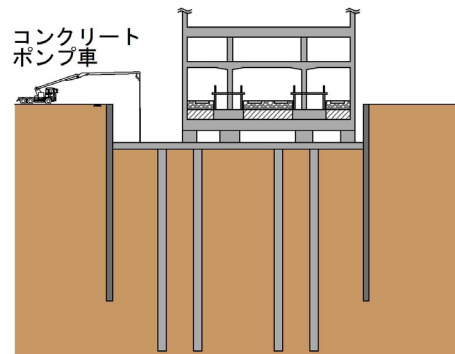
東京都ターミナル駅の施工概要

東京都ターミナル駅は、開削工法により施工します。

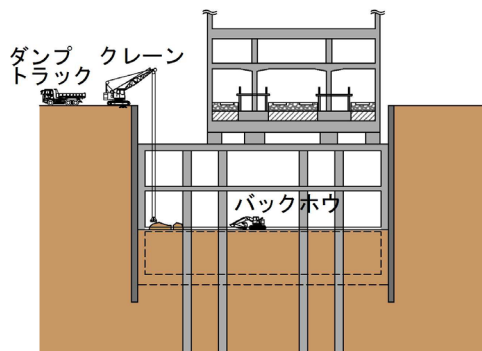
1 土留壁構築



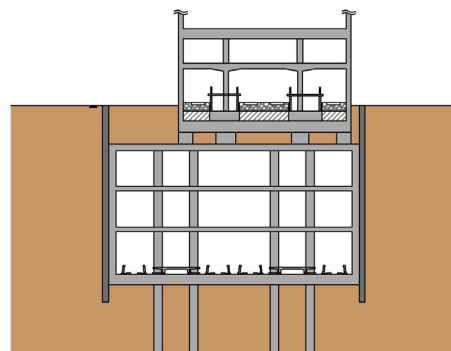
2 既設構造物受替え



3 掘削、躯体構築

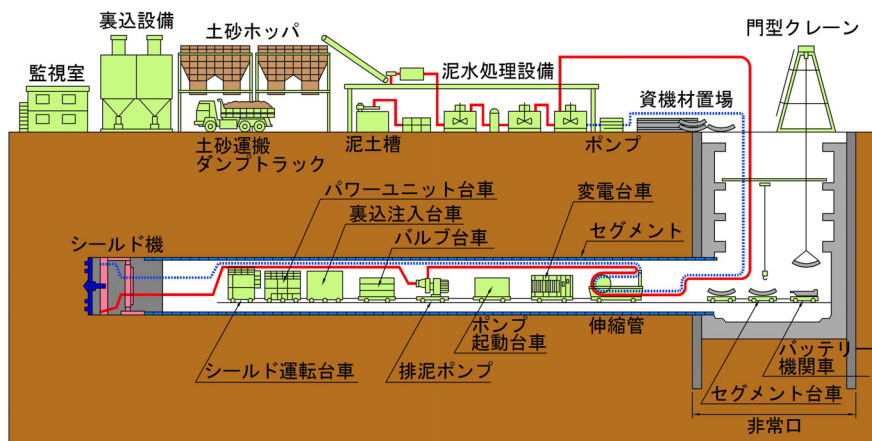


4 埋戻し



都市トンネルの施工概要

都市トンネル部では、多くの実績があるシールド工法を採用する計画です。シールド工法は、都市部などの地上部が開発されている箇所、河川下などの地下水が豊富な箇所で、安全にトンネルを造ることが可能です。

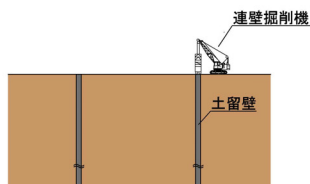


(泥水式シールドの場合)

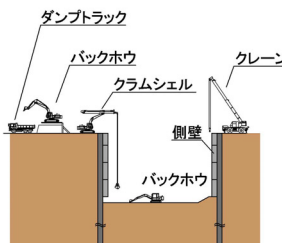
非常口（都市部）の施工概要

非常口は、鉄筋コンクリート製(RC)地中連続壁工法又はケーソン工法により施工します。

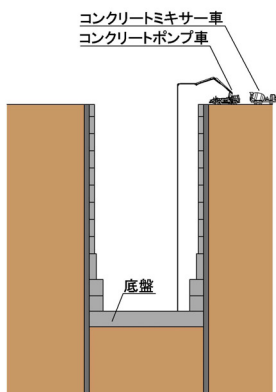
1 土留壁構築



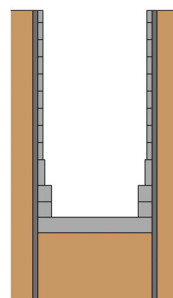
2 掘削、側壁構築



3 底盤構築



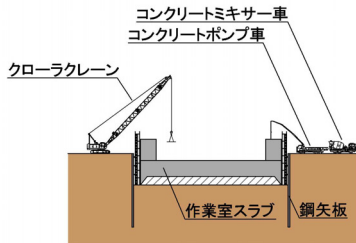
4 躯体完成



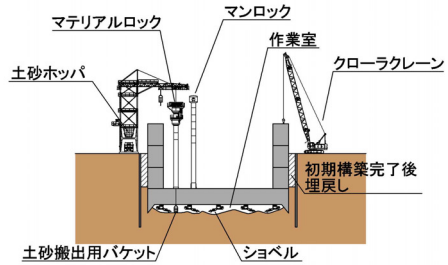
(RC 地中連続壁工法の場合)

非常口（都市部）の施工概要

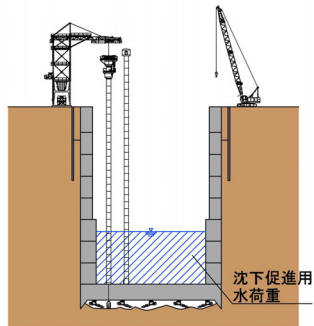
1 掘削・沈下・躯体構築（初期）



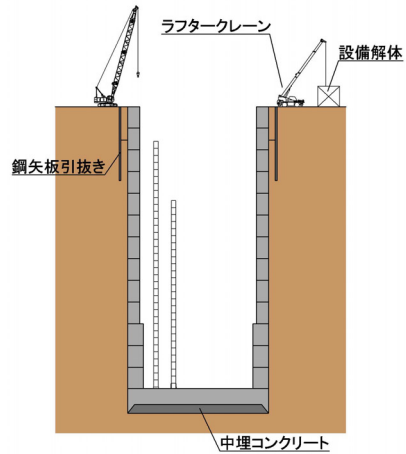
2 掘削・沈下・躯体構築（中期）



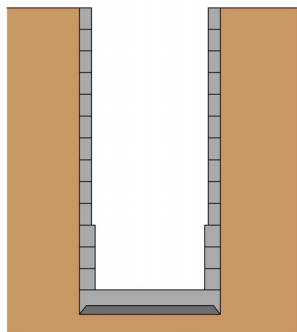
3 掘削・沈下・躯体構築（後期）



4 中埋コンクリート打設、ケーソン設備解体、鋼矢板引抜き

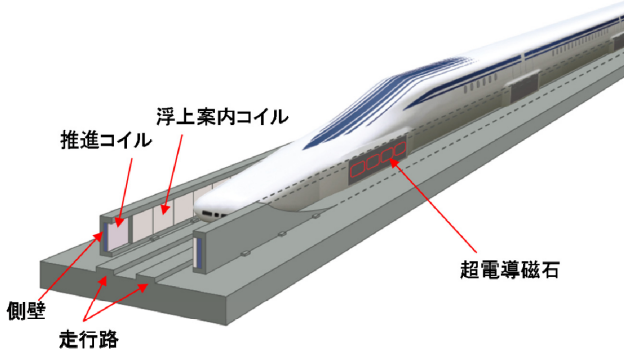
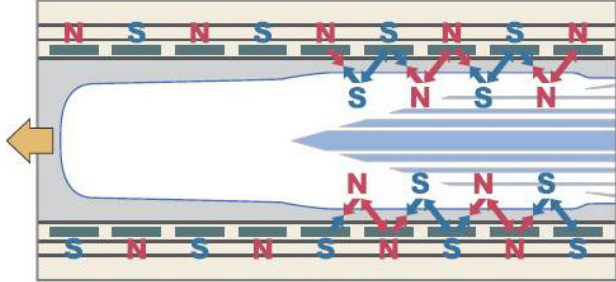
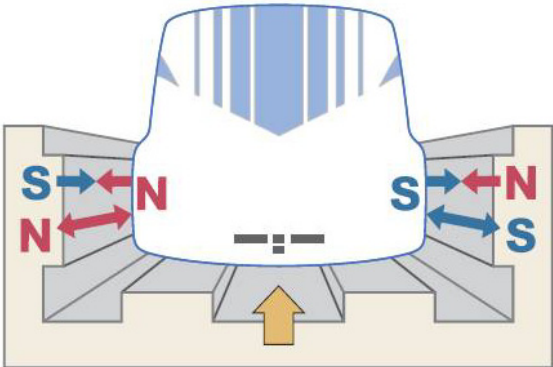
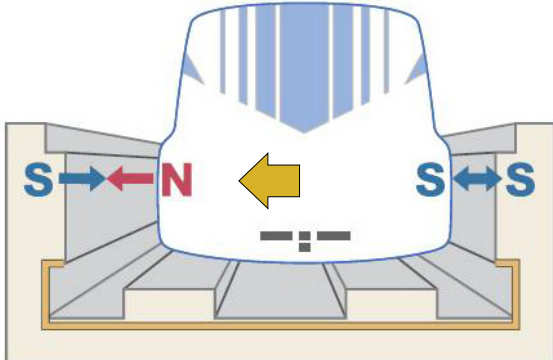


5 躯体完成



(ケーソン工法の場合)

超電導リアの原理

<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

車両は側壁に囲まれており、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

車両は側壁に囲まれており、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

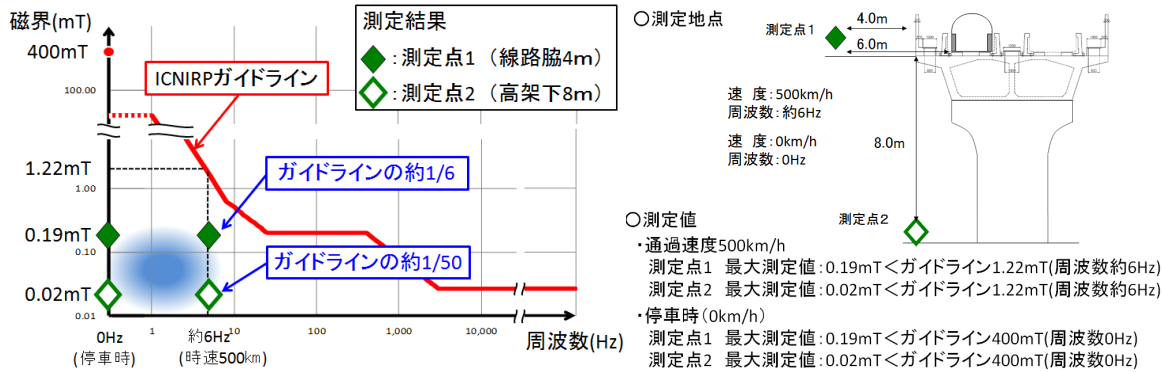
国が定める技術基準に則り、施設及び車両は、不燃化・難燃化します。

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、国の基準でもある 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、ICNIRP のガイドラインを大きく下回っています。

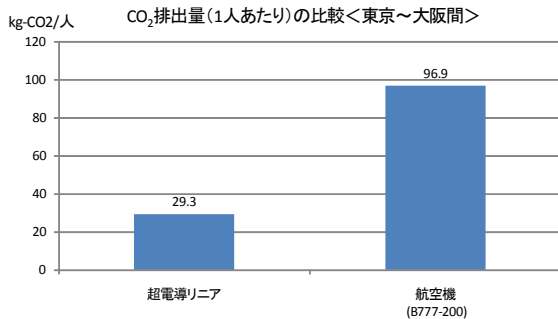


なお、車内における磁界の値も ICNIRP のガイドラインを下回っています。また、トンネル内を車両が走行する場合、地表と超電導磁石の距離が離れることから地上での磁界は極めて小さく、影響はありません。

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、省エネの取り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) H25 夏季における電力各社の供給力見込 (H25.4 現在)

東京電力: 5,813 万 kW

中部電力: 2,817 万 kW

関西電力: 2,932 万 kW

(経済産業省 電力需給検証小委員会報告書(H25.4)による)

環境影響評価項目の選定

環境要素の区分			影響要因の区分	工事の実施					土地又は工作物の存在及び供用				
				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	切土工等又は既存の工作物の除去	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	鉄道施設（駅、換気施設、変電施設）の存在	鉄道施設（駅、換気施設、変電施設）の供用	列車の走行（地下を走行する場合に限る。）	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	二酸化窒素	○	○								
			浮遊粒子状物質 粉じん等	○	○								
		騒音	騒音	○	○						○		
		振動	振動	○	○						○	○	
		微気圧波	微気圧波									○	
		低周波音	低周波音								○		
	水環境	水質	水の濁り			○	○	○					
			水の汚れ			○	○						
		地下水	地下水の水質及び水位			○	○		○	○			
		水資源	水資源			○	○		○	○			
	土壌に係る環境 その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質					○	○	○			
			地盤	地盤沈下			○	○		○	○		
		土壌	土壌汚染			○	○						
		その他の環境要素	日照障害								○		
	電波障害									○			
	文化財						○	○					
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	○	○		○	○	○					
	植物	重要な種及び群落				○	○	○					
	生態系	地域を特徴づける生態系	○	○		○	○	○					
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観								○			
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場								○			
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物			○	○							
		廃棄物等									○		
	温室効果ガス	温室効果ガス	○	○							○		

●大気質

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については、計画施設（駅、非常口）の付近（6箇所）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
0.060 ppm	日平均値の年間98%値が0.06ppm以下	○	0.062 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
8.8 t/km ² /月	10 t/km ² /月	○

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、計画施設（駅、非常口）の付近（7箇所）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
0.052 ppm	日平均値の年間98%値が0.06ppm以下	○	0.056 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
1.72 t/km ² /月	10 t/km ² /月	○

●主な環境保全措置

—建設機械の稼働—

- ・排出ガス対策型建設機械の稼働
- ・建設機械の点検及び整備による性能維持
- ・工事現場の清掃、散水

—車両の運行—

- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮、点検及び整備による性能維持
- ・荷台への防塵シート敷設及び散水
- ・資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口、周辺道路の清掃及び散水、タイヤの洗浄

●騒音・振動

建設機械の稼働に係る騒音・振動について、6地点で予測を行いました。予測結果は、騒音規制法等及び振動規制法等の基準値以下になります。

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、7地点で予測を行いました。騒音の予測結果は、一部の地点で環境基準を上回りますが、工事による寄与度は小さく影響は軽微なものとなります。また、振動の予測結果は、振動規制法等の要請限度以下になります。

鉄道施設（換気施設）の供用に係る騒音・振動について、6地点で予測を行いました。予測結果は、騒音規制法等及び振動規制法等の基準値以下になります。

列車の走行（地下を走行する場合に限る。）に係る振動について、1地点で予測を行いました。山梨リニア実験線の測定結果に基づき予測した結果、新幹線鉄道振動の勧告値より十分小さい値となります。

●微気圧波

列車の走行（地下を走行する場合に限る。）に係る微気圧波について、換気口から20m、50m 離れの地点で予測を行いました。予測結果の最大値（20m 離れ）は17Paとなり、整備新幹線で用いられている基準値以下になります。

●低周波音

鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音について、換気口から20m、50m 離れの地点で予測を行いました。予測結果は、ISO等を用いて設定した参考値以下になります。

●主な環境保全措置

【騒音・振動】

- 建設機械の稼働—
- ・低騒音・低振動型建設機械の採用
- ・仮囲い・防音シート等の設置による遮音対策
- ・建設機械の点検・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—
- ・車両の点検・整備による性能維持
- ・車両の運行計画の配慮
- ・工事の平準化
- 鉄道施設（換気施設）の供用—
- ・環境対策型換気施設の採用
- ・消音装置・防振装置の設置
- ・換気施設の点検・整備による性能維持
- 列車の走行（地下）—
- ・ガイドウェイの維持管理の徹底

【微気圧波】

- ・多孔板の設置・維持管理

【低周波音】

- ・環境対策型換気施設の採用
- ・消音装置の設置
- ・換気施設の点検・整備による性能維持

●水質

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤードの設置に係る水質（水の濁り、水の汚れ）への影響については、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から小さいと予測します。

●地下水・水資源

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に係る地下水の水質への影響については、適切な施工管理の実施等の環境保全措置を実施することから小さいと予測します。

切土工等又は既存の工作物の除去及び鉄道施設（駅）の存在に係る地下水の水位について、三次元浸透流解析により予測を行いました。その結果は、地下水流動方向の上流側で0.47m上昇、下流側で0.40m低下となりましたが、地下駅直近のごく限定的な範囲であることから影響は小さいと予測します。

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に係る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小さいと予測します。

●重要な地形及び地質

工事施工ヤードの設置及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る重要な地形及び地質については、路線が函師小野路歴史環境保全地域の一部に掛かっていますが、大深度地下をトンネルで通過すること、また非常口は当保全地域内には計画していないため地上の改変は行わないことから、影響はないと予測します。

●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

【地下水】

- ・薬液注入工法における指針の順守
- ・止水性の高い山留め工法等の採用
- ・適切な施工管理

【水資源】

- ・工事排水の監視
- ・処理施設の点検・整備による性能維持
- ・適切な構造及び工法の採用

●地盤沈下

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事及び鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に係る地盤沈下への影響については、適切な施工管理等の環境保全措置を実施することにより、ないと予測します。

●土壌汚染

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る土壌汚染については、有害物質の有無の確認と基準に適合しない土壌の適切な処理等の環境保全措置を実施することから、影響はないと予測します。

●日照阻害

鉄道施設（換気施設、変電施設）の存在に係る日照阻害については、条例等に則り計画することから影響はありません。

●電波障害

鉄道施設（換気施設、変電施設）の存在に係る電波の遮蔽により、一部でテレビジョン受信障害が発生すると予測します。事業の実施時には事前確認を実施し、影響が認められる場合には環境保全措置を講じます。

●文化財

鉄道施設（駅、トンネル、変電施設）の存在に伴い、4箇所の指定等文化財、3箇所の埋蔵文化財包蔵地の一部が改変される可能性があります。適切な構造及び工法の検討・採用等の環境保全措置を実施することから、影響は小さいと予測します。

●主な環境保全措置

【地盤沈下】

- ・ 止水性の高い山留め工法等の採用
- ・ 適切な施工管理
- ・ 適切な構造及び工法の採用

【土壌汚染】

- ・ 有害物質の有無の確認と基準に適合しない土壌の適切な処理
- ・ 薬液注入工法における指針の順守
- ・ 仮置場における発生土の適切な管理

【日照阻害】

- ・ 鉄道施設の配置等の工夫

【電波障害】

- ・ 鉄道施設の配置等の工夫
- ・ 受信施設の移設又は改良

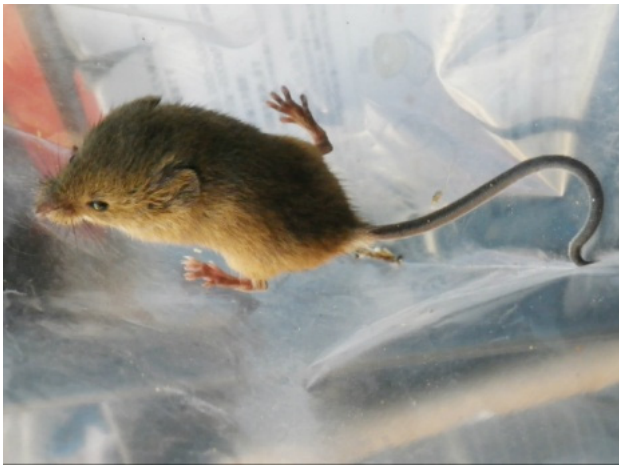
【文化財】

- ・ 適切な構造及び工法の検討・採用
- ・ 試掘・確認調査及び発掘調査の実施
- ・ 遺跡の発見に関する届出

●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、トンネルの工事又は工事施工ヤードの設置及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る重要な動物への影響については、生息環境に変化は生じない、もしくは生息環境に生じる影響の程度がわずかであることから、全体として小さいと予測します。また、重要な植物及び群落への影響については、生育環境に変化は生じない、もしくは生育環境に生じる影響の程度がわずかであることから、全体として小さいと予測します。地域を特徴づける生態系への影響については、注目種等のハビタット（生息・生育基盤）に生じる影響の程度がわずかであることから、全体として小さいと予測します。

なお、一部の重要種（ホンシュウカヤネズミ、キンラン）は、生息・生育環境の一部が保全されない可能性があります。環境保全措置を実施することから、影響は小さいと予測します。キンランについては、環境保全措置の効果を確認するため、事後調査を実施します。



ホンシュウカヤネズミ



キンラン

●主な環境保全措置

- ・資材運搬等の適切化
- ・濁水処理施設及び仮設沈砂池の設置
- ・工事施工ヤード等の緑化、林縁保護植栽による動物の生息環境の確保
- ・重要な種の移植
- ・防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用
- ・動物個体の類似環境への誘導
- ・工事に伴う改変区域をできるだけ小さくする

●景観

鉄道施設（換気施設）の存在に係る景観については、尾根緑道サイクリングコースにおいて、鉄道施設が眺望されるようになりますが、既に人工工作物が現存していることから、影響は極めて小さいと予測します。

●人と自然との触れ合いの活動の場

鉄道施設（換気施設、変電施設）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場については、目黒川沿いの散策路や尾根緑道サイクリングコースの一部から鉄道施設が視認できますが、現況風景との違いは少なく快適性の変化などへの影響は小さいと予測します。

●廃棄物等

切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る建設発生土等の影響や、鉄道施設（駅）の供用に係る廃棄物の影響は、環境保全措置を実施することから、低減されていると予測します。また、建設発生土等（約 750 万 m³）については、本事業内での再利用や他の公共事業などへの有効利用などを考えています。

●温室効果ガス

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及び鉄道施設（駅、換気施設）の供用に係る温室効果ガスの影響については、東京都において 1 年間に排出される温室効果ガスと比較して、工事では 0.06%程度、供用では 0.14%程度と十分少なく、高効率の建設機械の選定等の環境保全措置を実施することから、低減されていると予測します。

●主な環境保全措置

【景観】

- ・ 構造物の形状の配慮

【人と自然との触れ合いの活動の場】

- ・ 鉄道施設の形状、色合い等の工夫による周辺景観との調和の配慮

【廃棄物等】

- ・ 副産物の分別・再資源化
- ・ 処理、処分の円滑化
- ・ 建設発生土の再利用

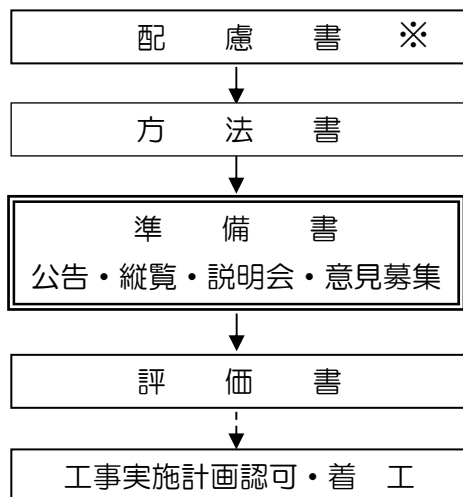
【温室効果ガス】

- ・ 高効率の建設機械の選定
- ・ 低燃費車種の選定、積載の効率化
- ・ 省エネルギー型製品の導入
- ・ 温室効果ガスの排出抑制に留意した施設の整備や管理

環境影響評価の手続き

本準備書は、環境影響評価法第14条に基づき、中央新幹線の事業による環境影響の調査、予測及び評価の結果に関して、環境の保全の見地からの意見を聴くためにとりまとめたものです。

本準備書については、同法第15条により知事と関係区市長への送付、同法第16条により作成したことの公告、地方公共団体の庁舎・当社の環境保全事務所等での一ヶ月間の縦覧及びインターネット等での公表並びに同法第17条により縦覧期間中における説明会を行います。合わせて同法第18条により環境の保全の見地からの意見を募集し、同法第19条により意見の概要とそれに対する当社の見解を知事と関係区市長に送付します。その後、同法第20条により知事は、関係区市長や一般の方々から提出された意見を踏まえて、当社に意見を述べることで定められています。



※環境影響評価法の一部を改正する法律（平成23年4月27日公布）の趣旨を踏まえ、実施しています。

【公告日】 平成25年9月20日

【縦覧期間】 9月20日～10月21日

【皆様のご意見募集期間】

9月20日～11月5日 必着

準備書に対するご意見について

準備書について、環境の保全の見地からご意見のある方は、当社あてに日本語にて意見書を提出することができます。意見書は、①インターネット、②郵送 いずれかの方法にて受け付けています。

①インターネットの場合 当社ホームページの専用入力フォーム

(<https://jr-central.co.jp/public/opinion/input>)

②郵送の場合 下記あて先に氏名・住所（法人・団体の場合、その名称、代表者の氏名、所在地）を記入して送付してください。様式は自由です。

〒108-8799 高輪郵便局留 JR 東海 中央新幹線環境影響評価準備書 ご意見受付係

●お問い合わせ先：

東海旅客鉄道株式会社 環境保全事務所（東京）

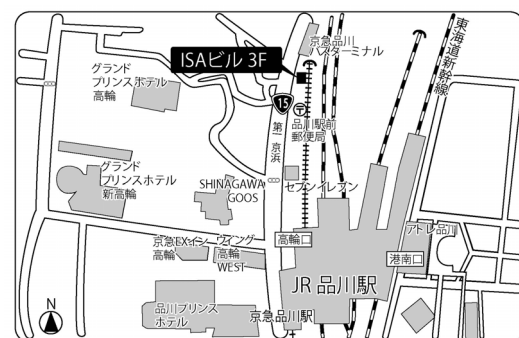
住所 東京都港区高輪3-24-16

ISAビル 3F

（JR品川駅高輪口徒歩5分）

電話 03-5462-2781

（受付日時／土・日・祝日・年末年始を除く平日、9時～17時）



本準備書の全文は、当社ホームページにてご覧いただけます

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