

中部総合車両基地では、どのような仕事をしますか。

- ・ 車両基地では、車両の留置、検査、整備等を行います。
- ・ 特に、中部総合車両基地においては、留置線、検査庫等の設備のほか、工場を併設し、新製車両の搬入・組成(編成として組み上げること)や車両のオーバーホール(車両を分解して行う修理や整備)を行います。



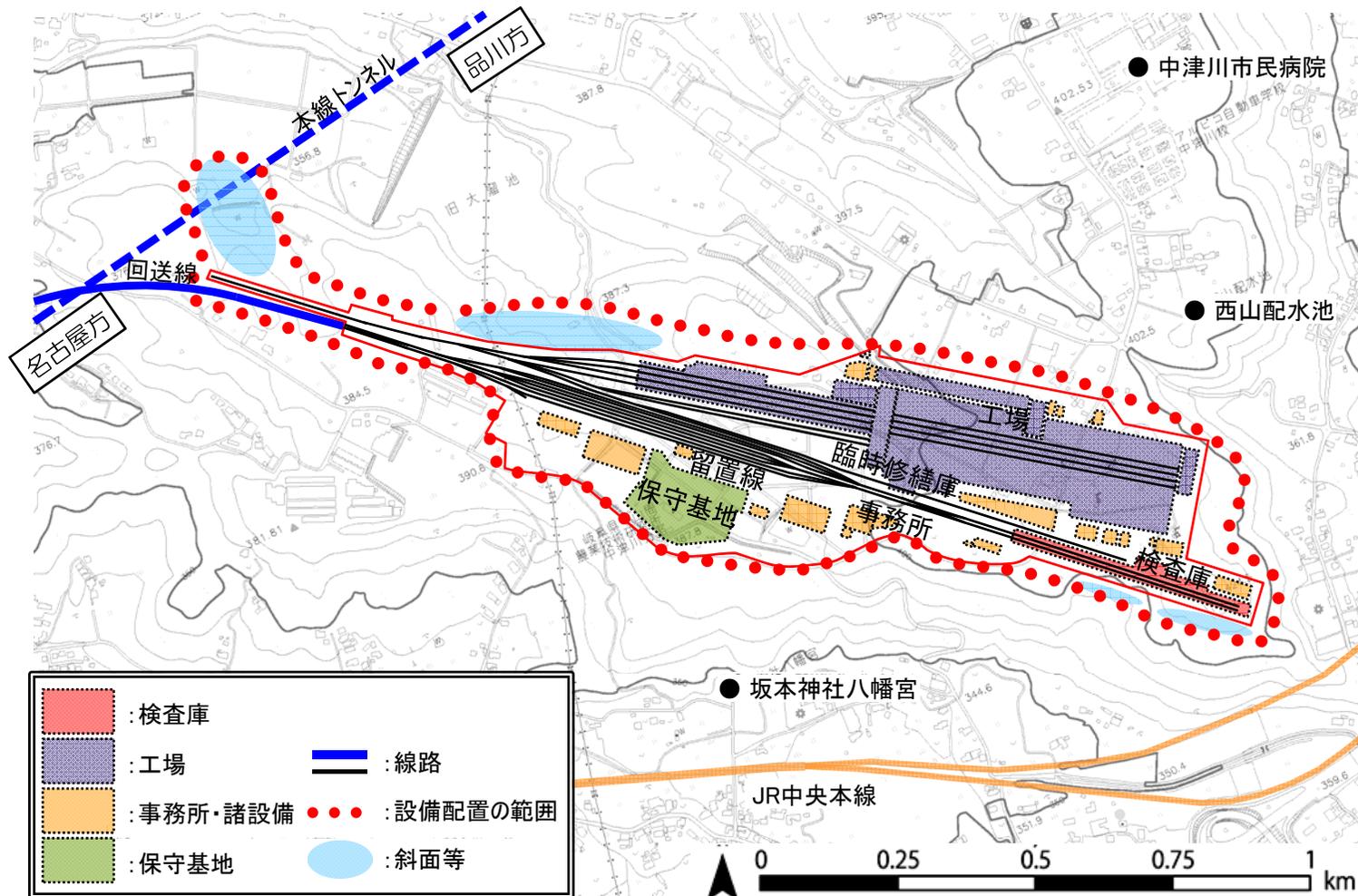
留置線のイメージ  
(東海道新幹線の例)



工場のイメージ  
(東海道新幹線浜松工場の例)

## 中部総合車両基地の設備は、どのように配置しますか。

- ・ 中部総合車両基地には、車両の留置、検査、整備等を行うため、留置線、検査庫、工場、事務所を設置するほか、保守基地を併設します。
- ・ これらの設備の現時点での配置計画は、下図のとおり考えています。

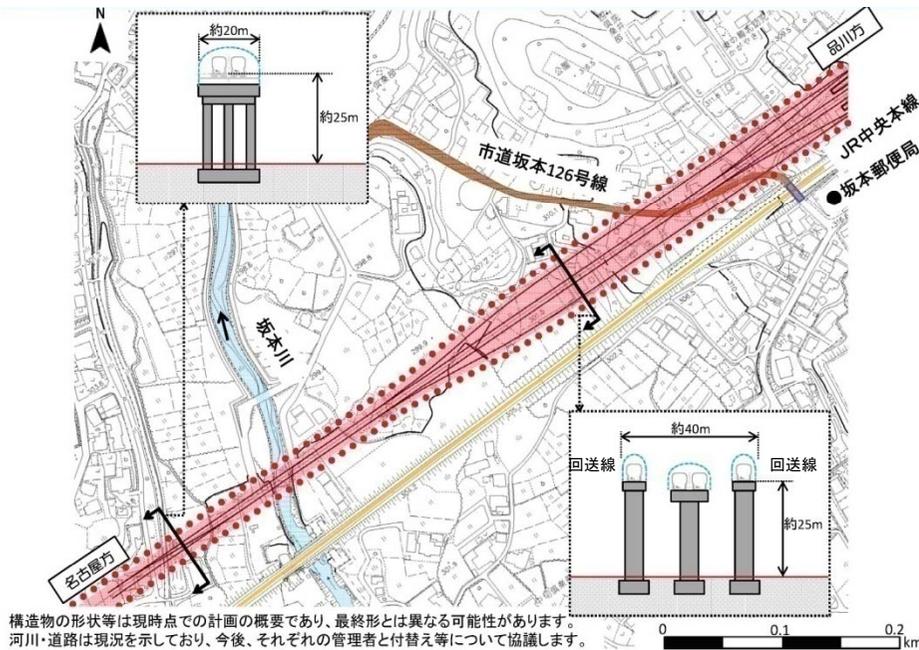


※この図に示す建物及び設備等の配置は現時点での計画の概要であり、最終形とは異なる可能性がある。

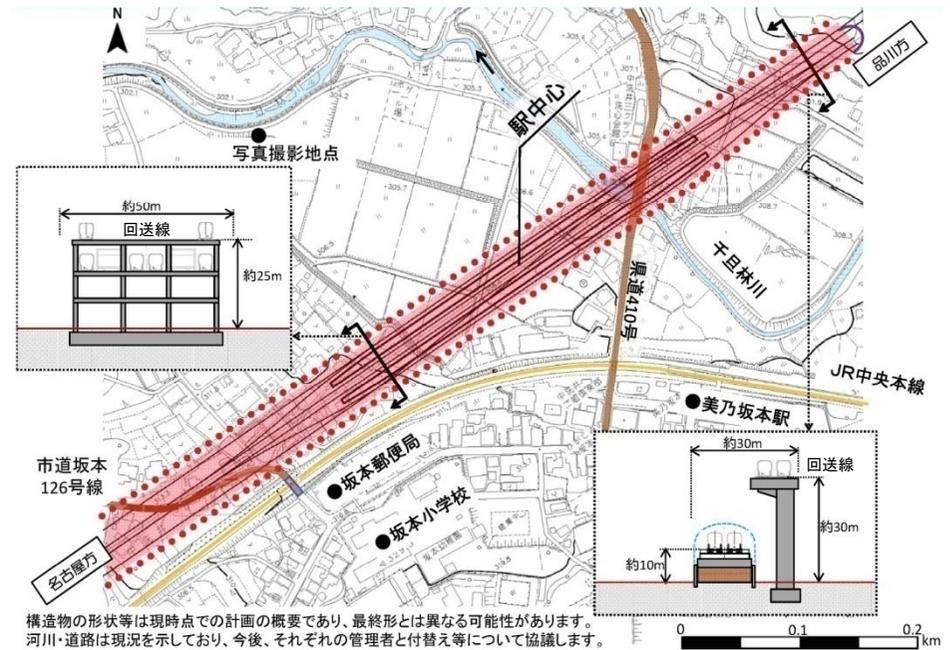
## 中部総合車両基地の概要

## 岐阜県駅の構造はどのようになりますか。

- ・ 駅の品川方のトンネル坑口付近では、高さ約10mの本線の横に、中部総合車両基地と本線を結ぶ高さ約30mの回送線が並走する構造となります。
- ・ 駅中心付近は延長約400mのホーム区間となりますが、ホームの上に回送線が走行する構造で高さ約25m、幅約50mとなります。
- ・ ホームの名古屋方の区間では、坂本川の東側で分岐した回送線と本線が高さ約25m、幅約40mで並走する高架橋となります。
- ・ 坂本川の西側では、本線の上下線間に分岐装置を設置するため、高さ約25m、幅約20mの高架橋となります。



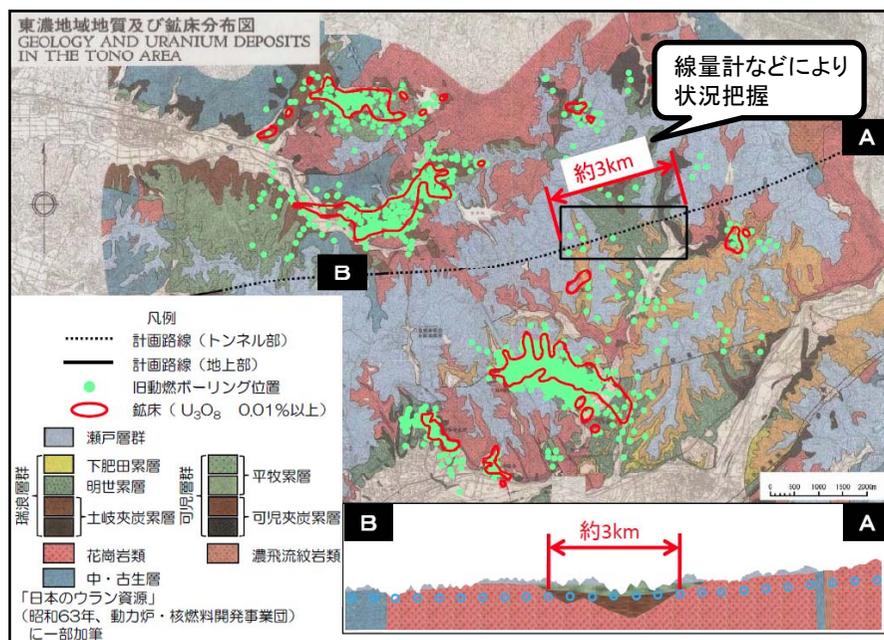
岐阜県駅(名古屋方)の構造



岐阜県駅(品川方)の構造

ラドンガスも発生するらしいが、どのように管理しますか。

- ・ ルートは、ウラン鉱床を回避しているため、ウランに関する問題は発生しないと考えていますが、月吉鉱床北側の約3kmの区間については、地質上ウランが蓄積しやすい土岐夾炭累層と花崗岩の境界付近を通過するため、トンネルの掘削工事に際して、念のために線量計などにより掘削土の状況を把握します。
- ・ ウランが長い年月をかけ壊変していく過程で、ラドンガスになっている場合がありますので、線量計と合わせて、念のために工事施工ヤード境界等において大気中のラドンガス濃度も把握します。



ウラン鉱床とルートの関係



大気中のラドンガス濃度測定器

## 井戸や河川の調査は、どのように行いますか。

井戸、湧水、地表水等の調査については、これまでも実施してきておりますが、今後も下表のとおり実施することを考えています。

	調査項目	調査時期	調査内容
事後調査	個人井戸の利用状況等	工事前	使用量等の聞き取り
	井戸の水位 湧水の水量 地表水の流量	工事前	工事前の1年間、月1回
		工事中	月1回の観測を基本
		工事後	完了後3年間、4季を基本
モニタリング	自然由来重金属等 酸性化可能性 pH	工事前	工事前に1回
		工事中	毎年1回

- ・「個人井戸の利用状況等」の調査の具体的な時期や範囲等は、地元自治体と調整のうえ、住民の皆様にお知らせします。
- ・「井戸の水位」の調査地点は、個人井戸の利用状況等を確認したうえで、今後検討いたします。
- ・「地表水の流量」については、評価書でお示した「事後調査」及び「モニタリング」に加えて、調査地点を設定し、観測を継続します。