

中央新幹線品川・名古屋間 事業説明会(春日井市)

平成26年11月27日(木) 18:30 ~ 於:春日井市民会館



東海旅客鉄道株式会社

本日のご説明内容

- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

本日のご説明内容

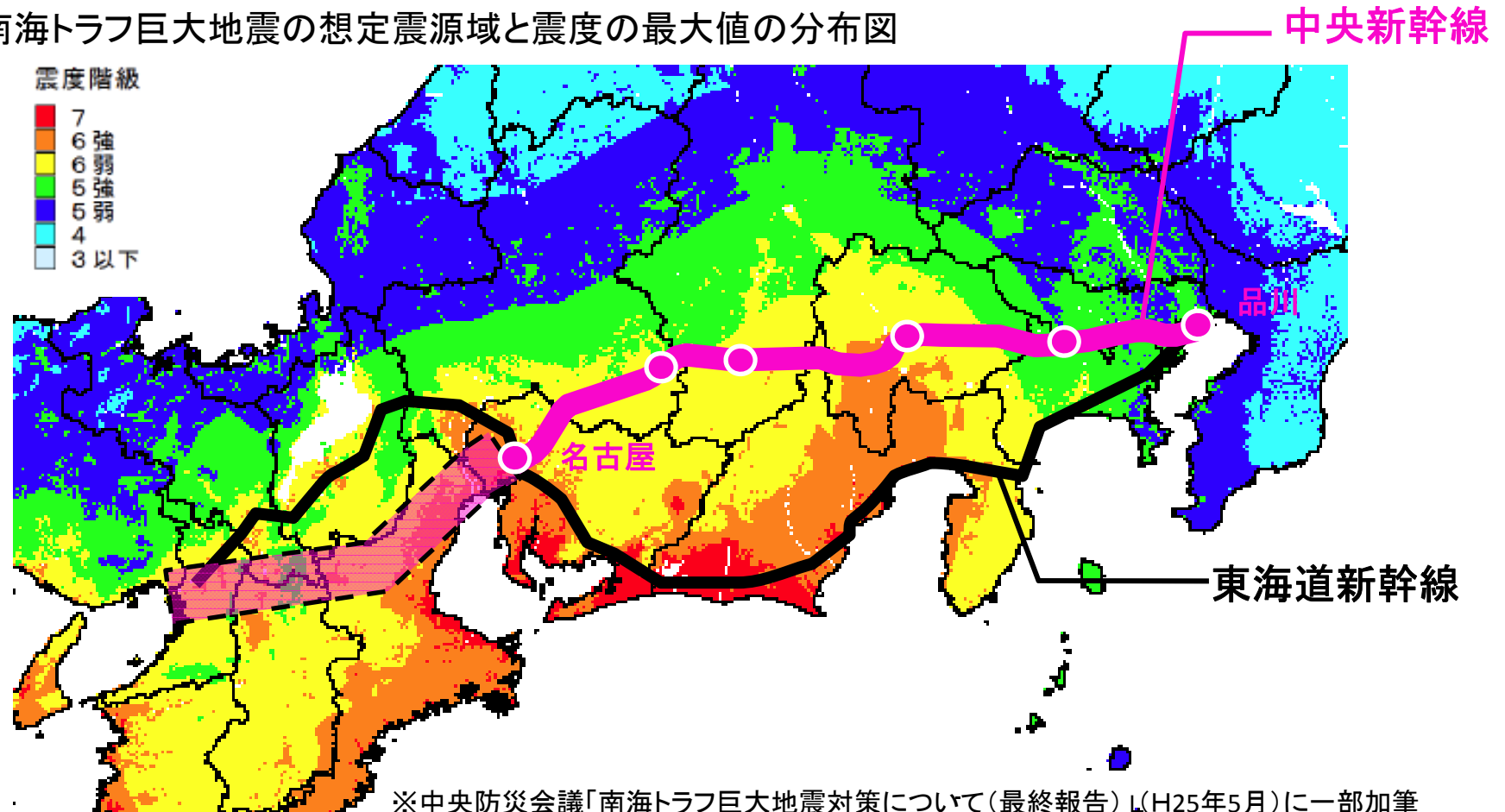
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

事業の意義(バイパスの整備)

①事業の意義

- ◎東海道新幹線は、今年10月に開業50年。その経年劣化と東海地震など大災害に対する備えが必要。
構造物の耐震補強と大規模改修工事を進めるも、抜本的な備えは、中央新幹線による二重系化。

南海トラフ巨大地震の想定震源域と震度の最大値の分布図

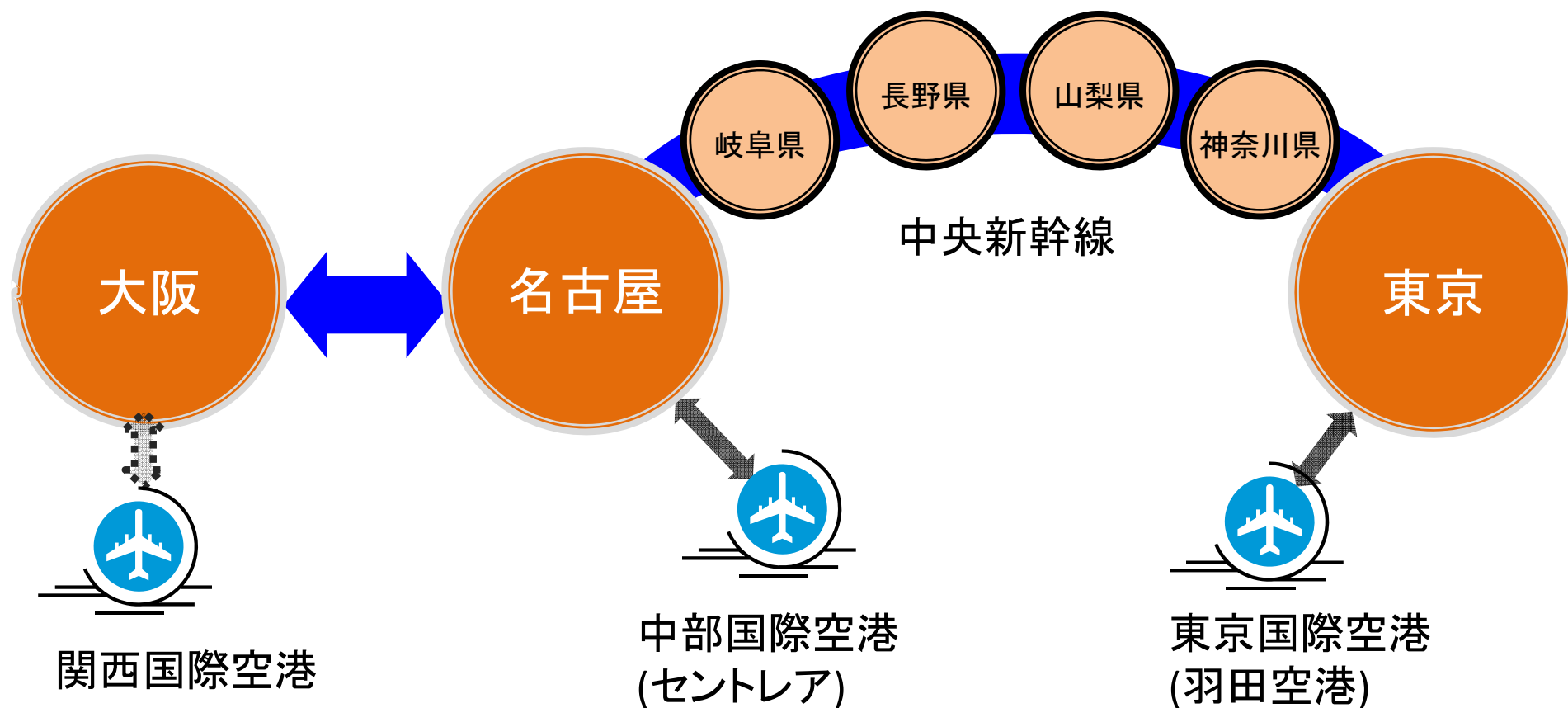


※中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」(H25年5月)に一部加筆

事業の意義(三大都市圏のアクセス向上)

①事業の意義

- ・三大都市圏が1時間圏内となり、1つの巨大都市圏が誕生します。
- ・東京・名古屋・大阪の各都市圏間や国際空港への移動が飛躍的に便利になります。



本日のご説明内容

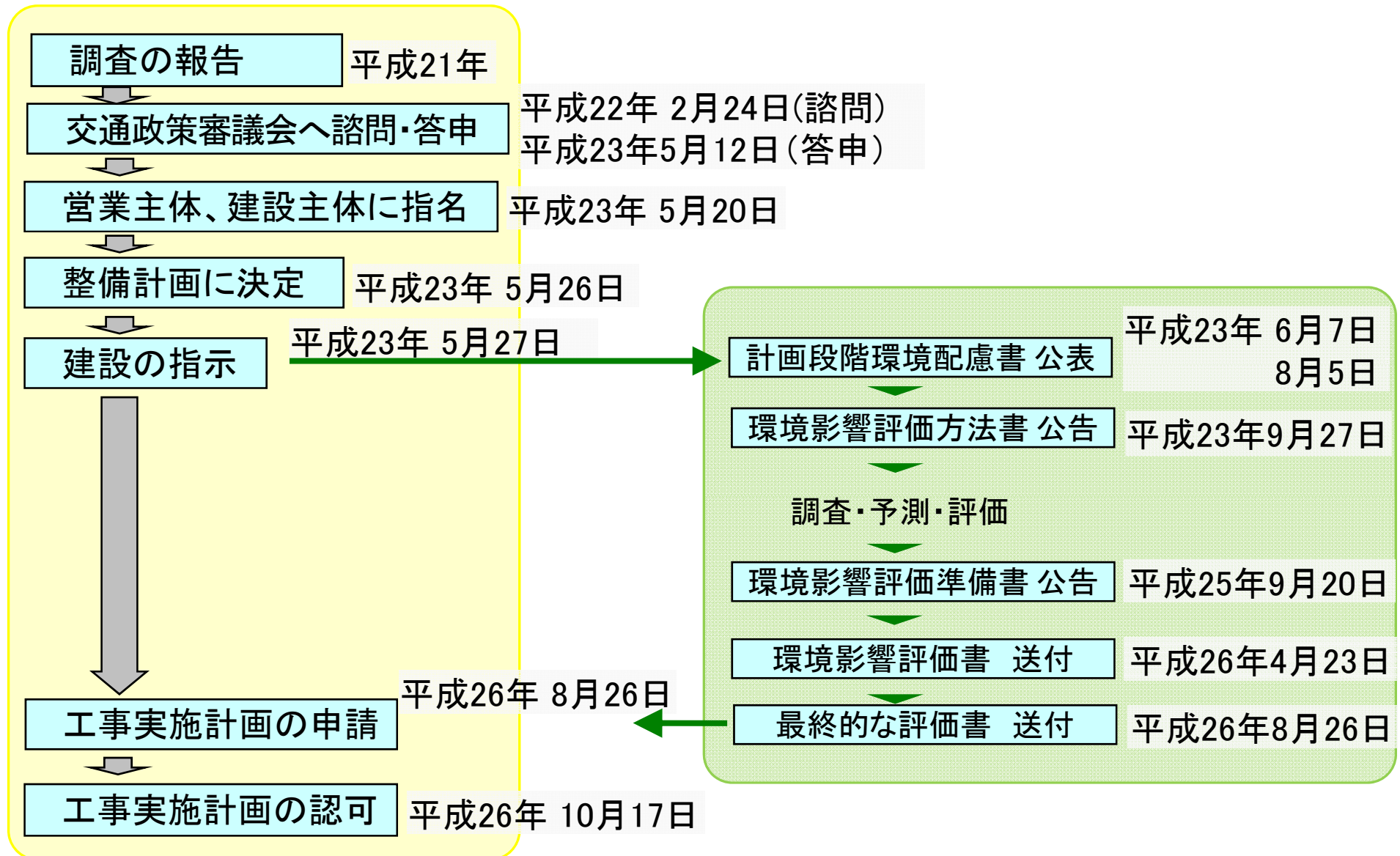
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

これまでの取り組み内容

②これまでの取り組み内容

全国新幹線鉄道整備法

環境影響評価法



本日のご説明内容

- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

ルート概要(平面図)

■東京都から山梨県



■静岡県から愛知県



全体概要

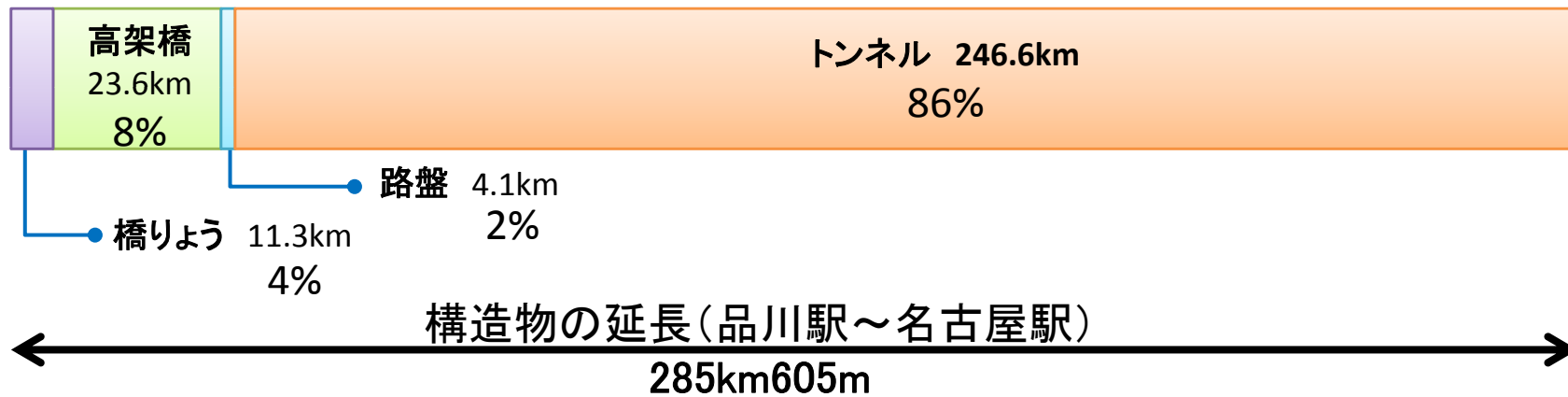
③中央新幹線(品川・名古屋間)の概要

・構造物の種類と延長

橋りょう

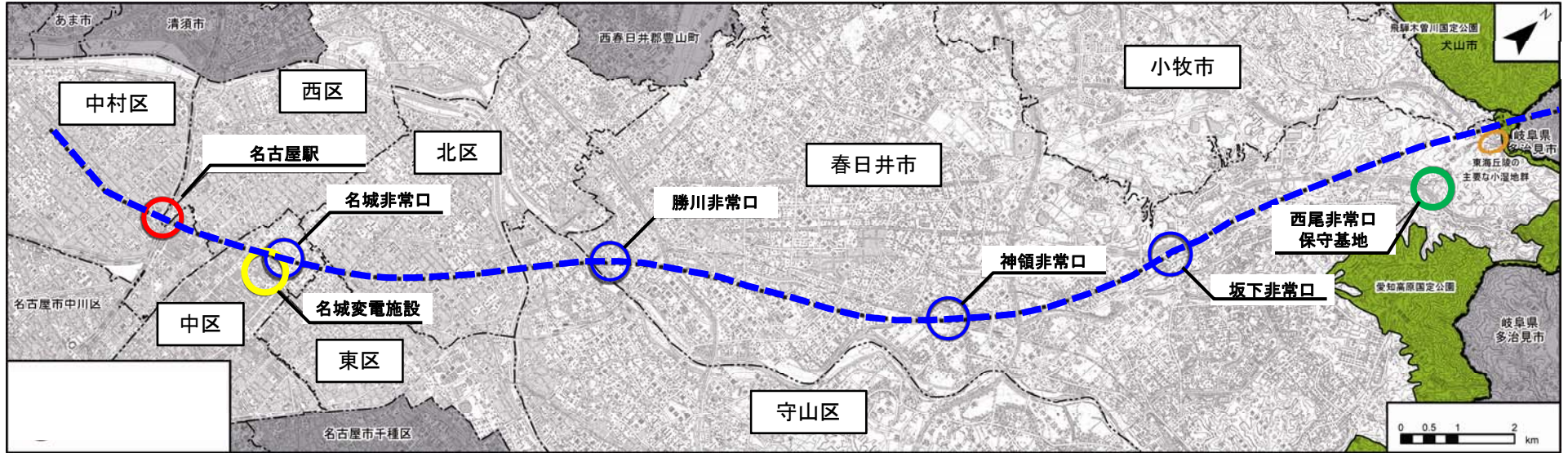


トンネル

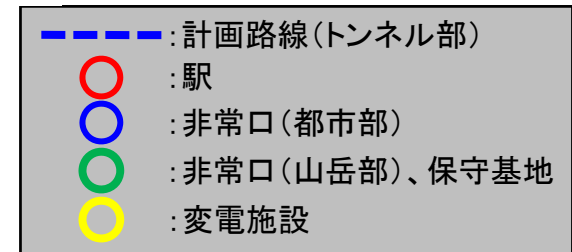


愛知県内のルート概要(平面図)

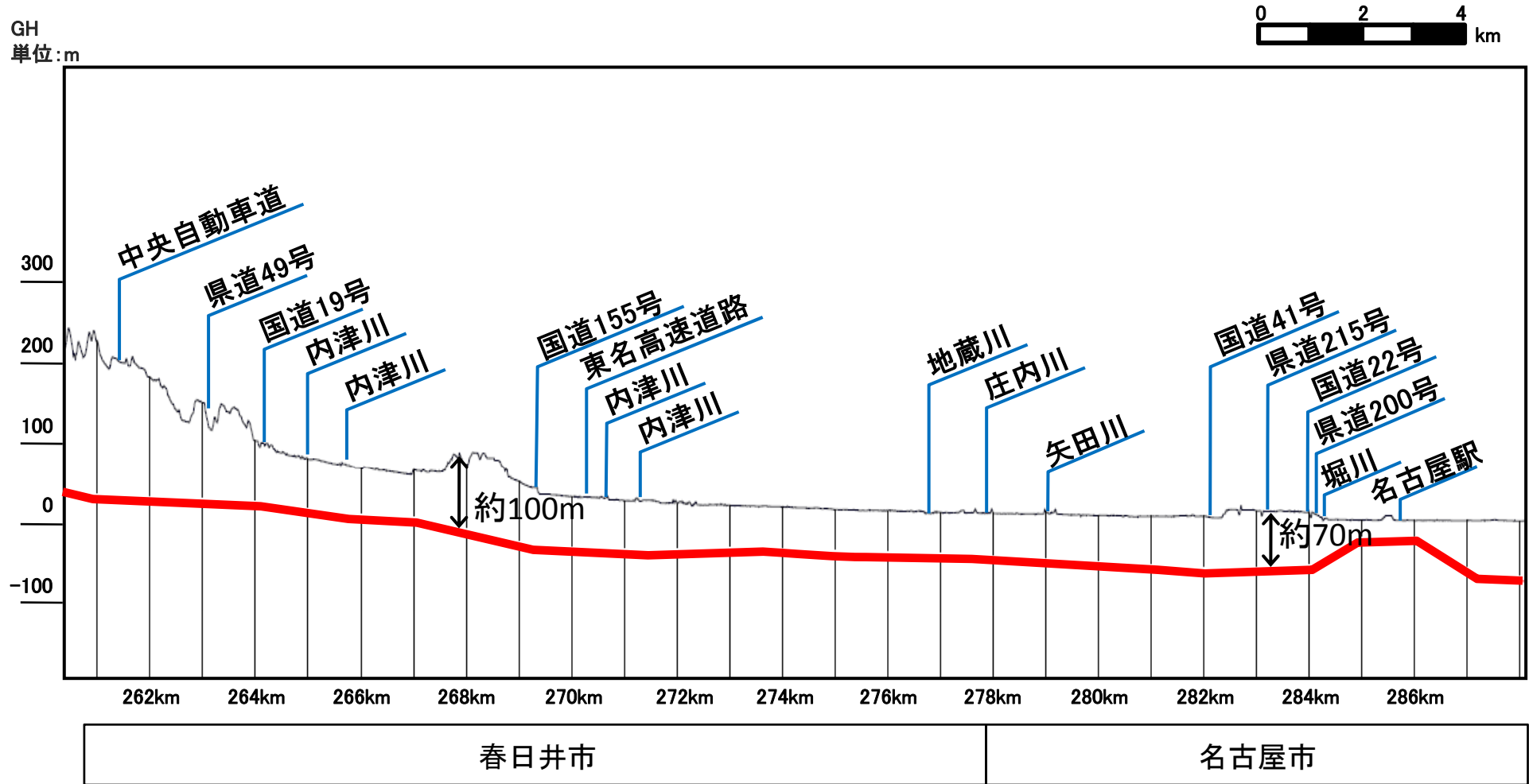
- ・全線トンネル24.8kmの路線計画です。



- ・春日井市約17km、名古屋市約8km

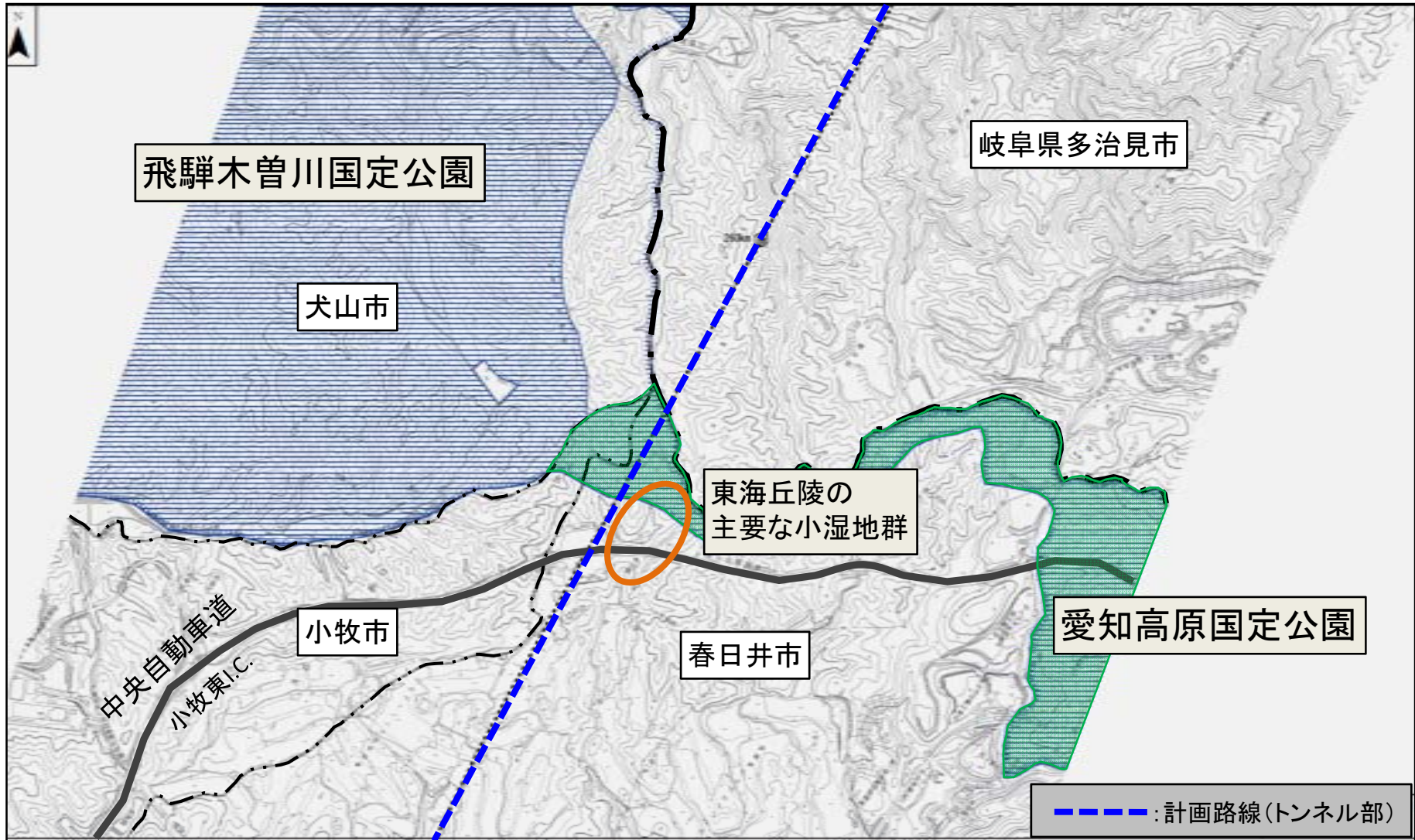


愛知県内のルート概要(縦断図)

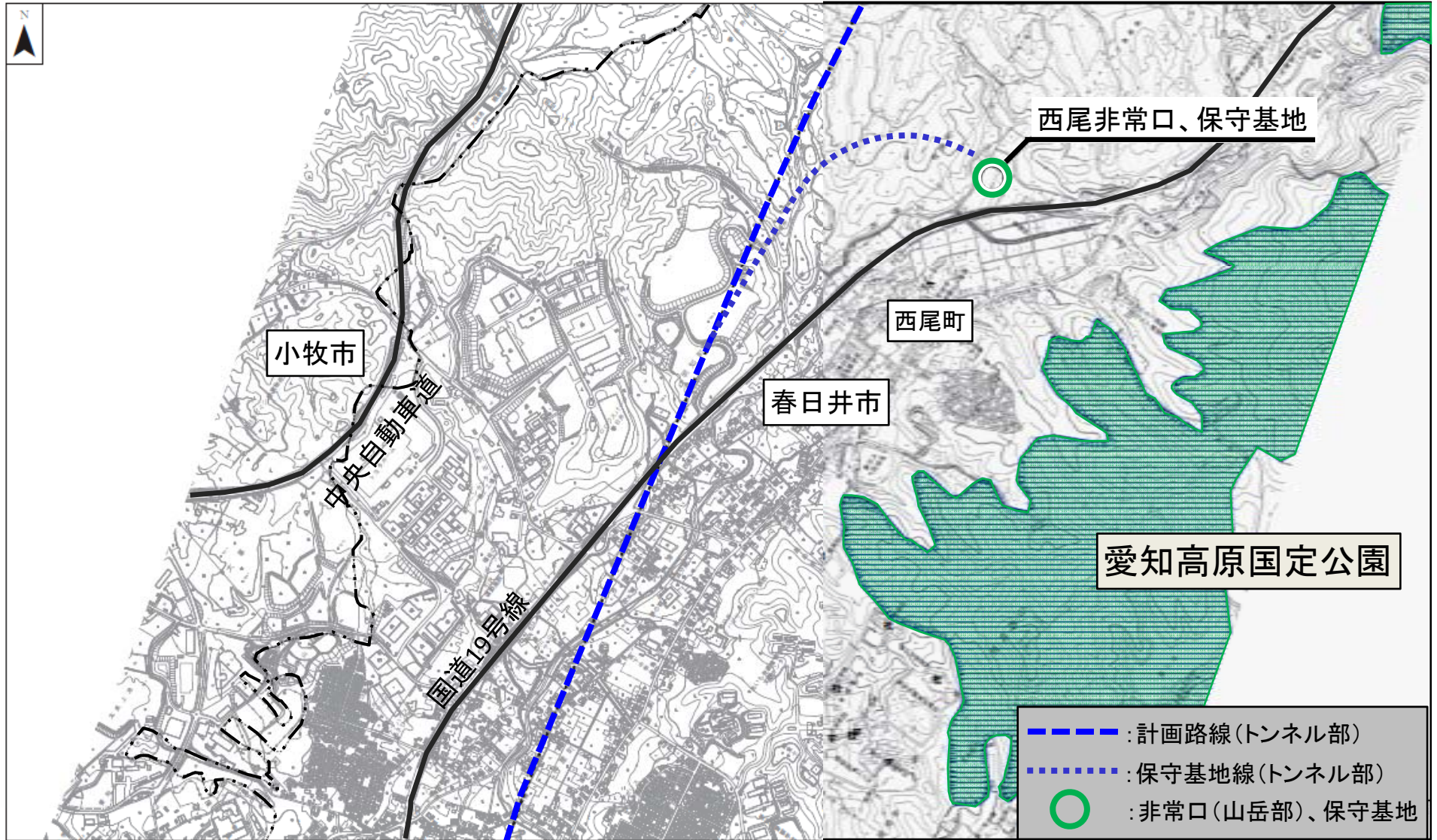


・路線縦断図(横の長さに対して縦の長さを約15倍にして表示しています)

愛知県内(春日井市)の路線概要



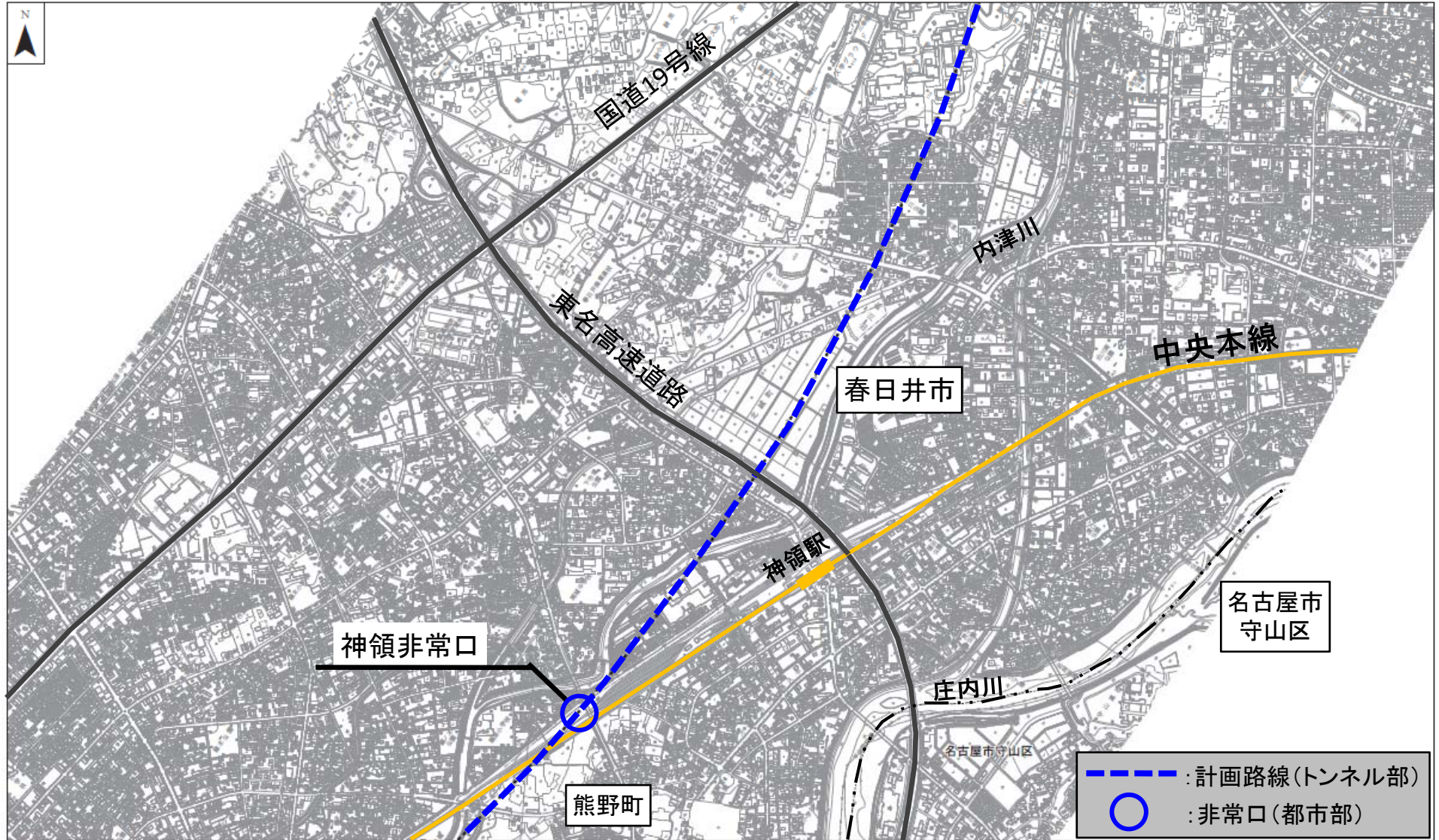
愛知県内(春日井市)の路線概要



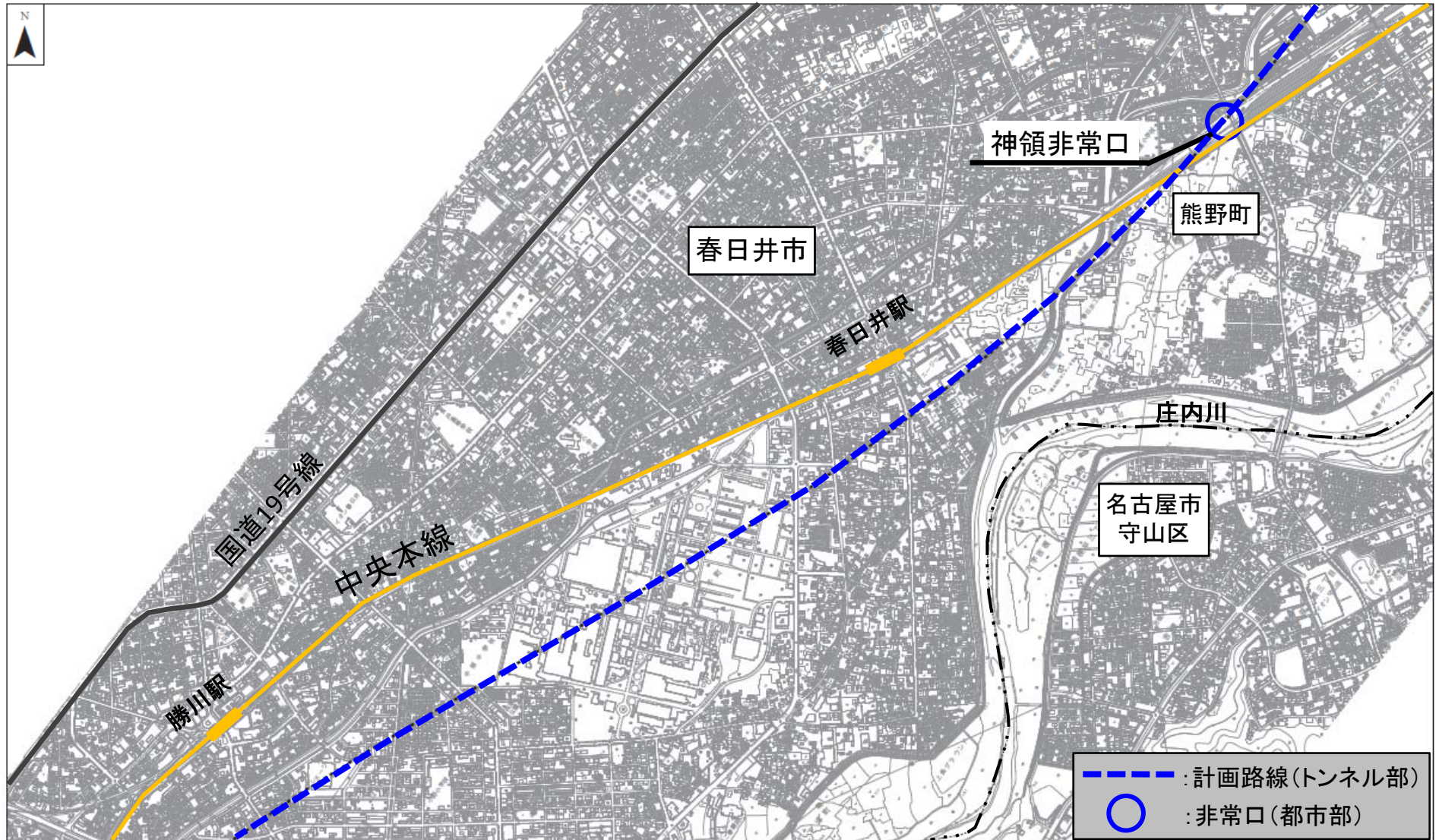
愛知県内(春日井市)の路線概要



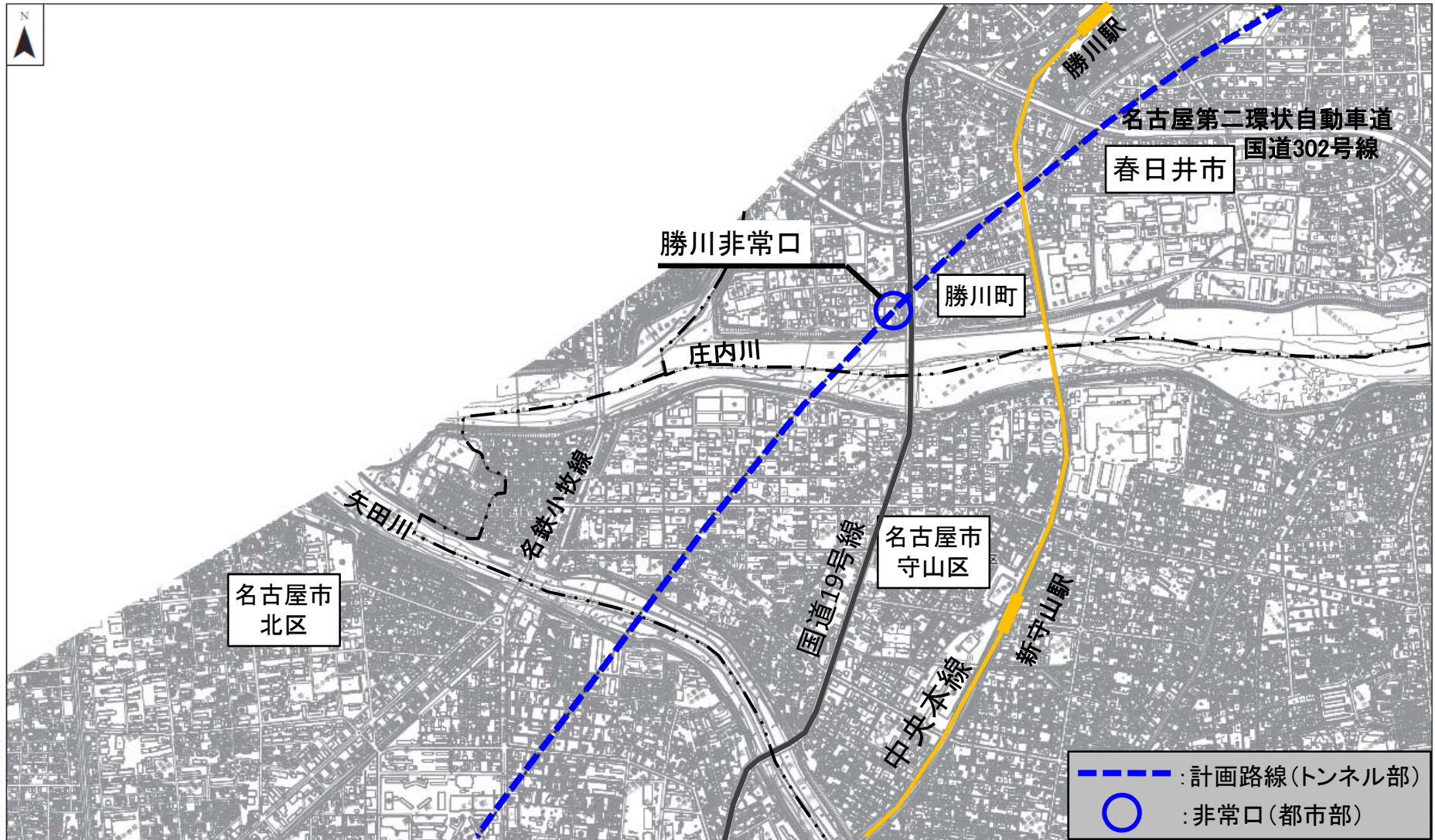
愛知県内(春日井市)の路線概要



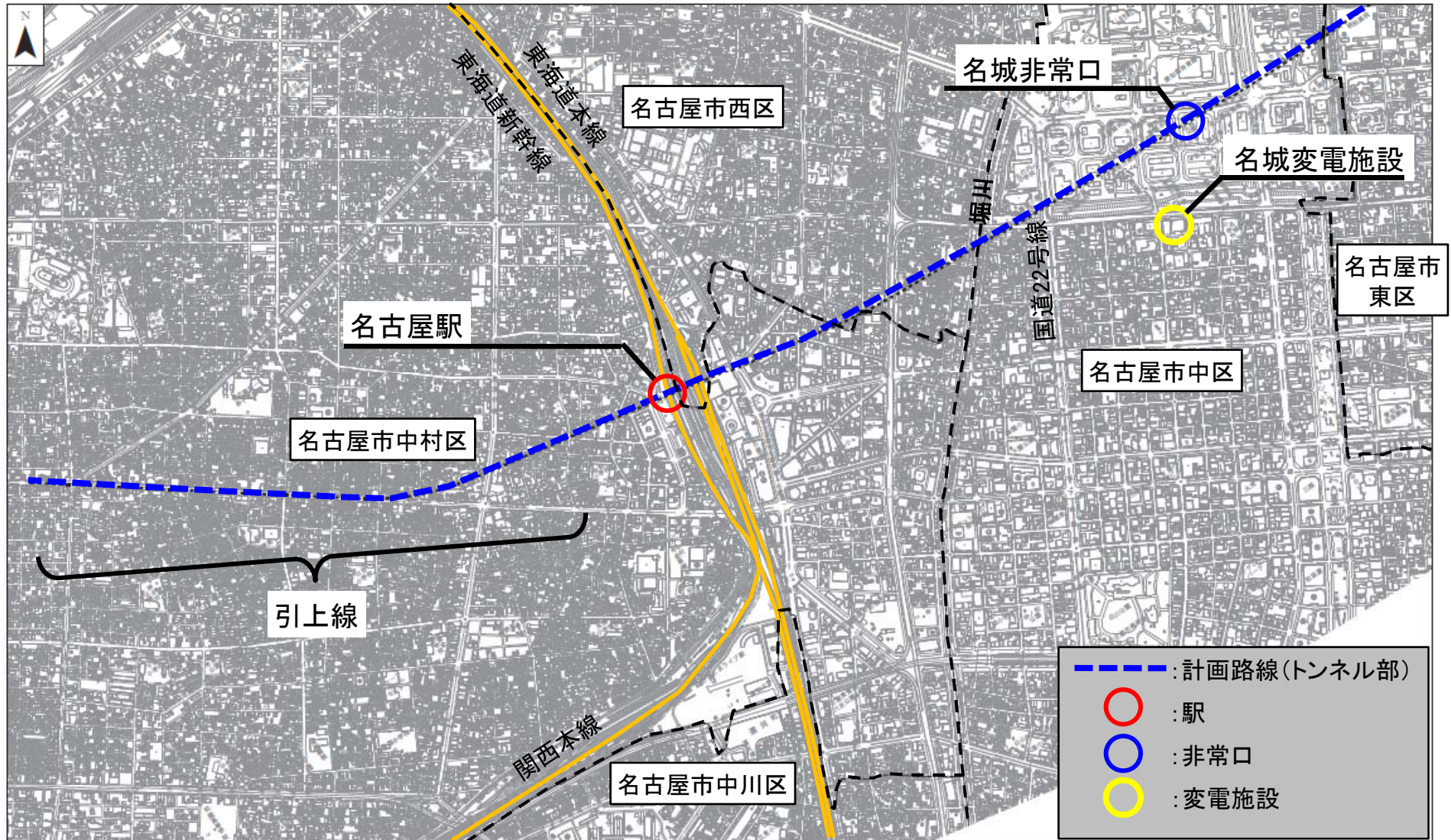
愛知県内(春日井市)の路線概要



愛知県内(春日井市・名古屋市)の路線概要



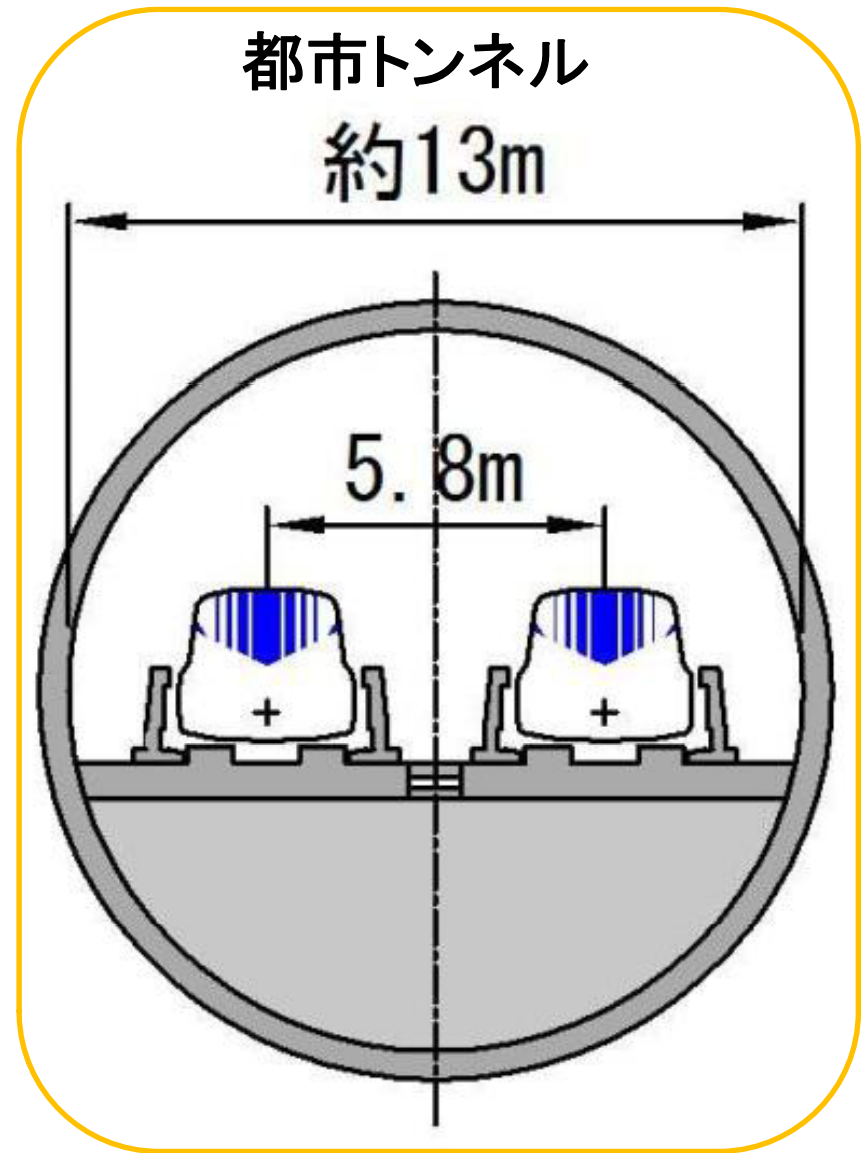
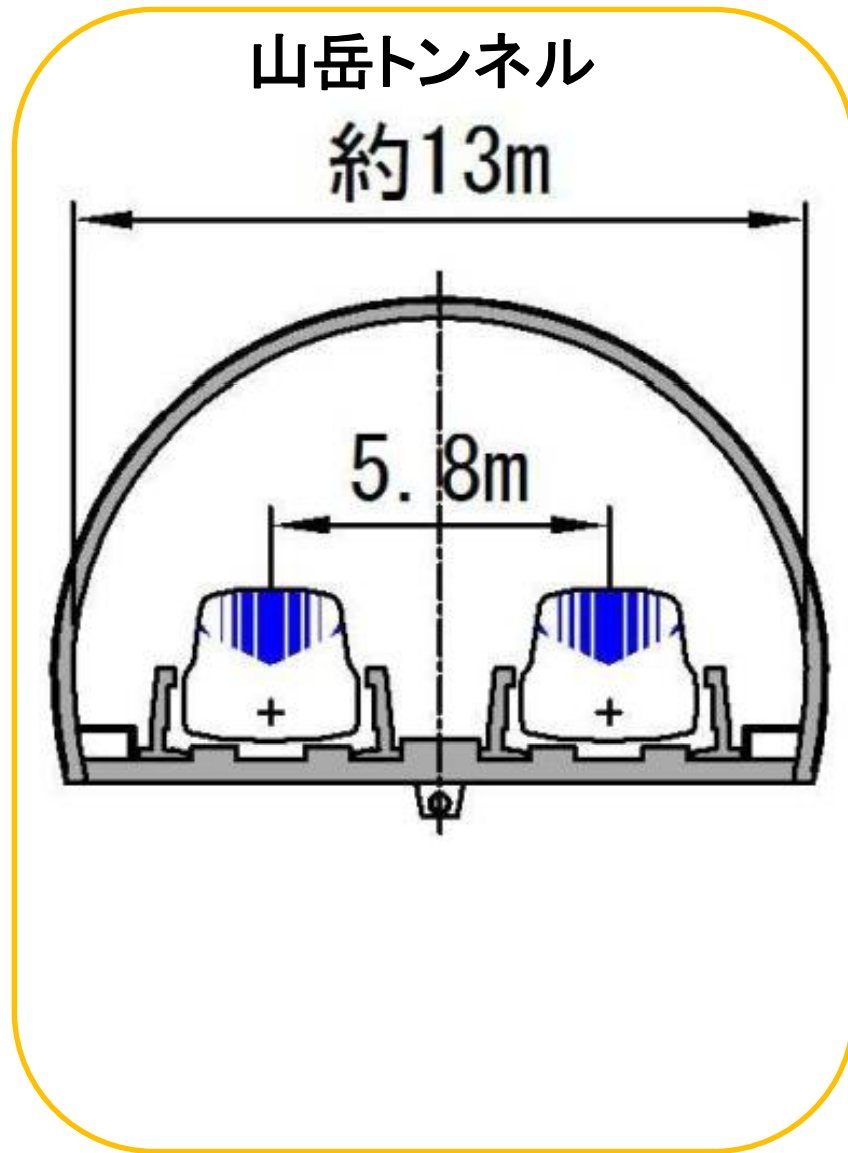
愛知県内(名古屋市)の路線概要



本日のご説明内容

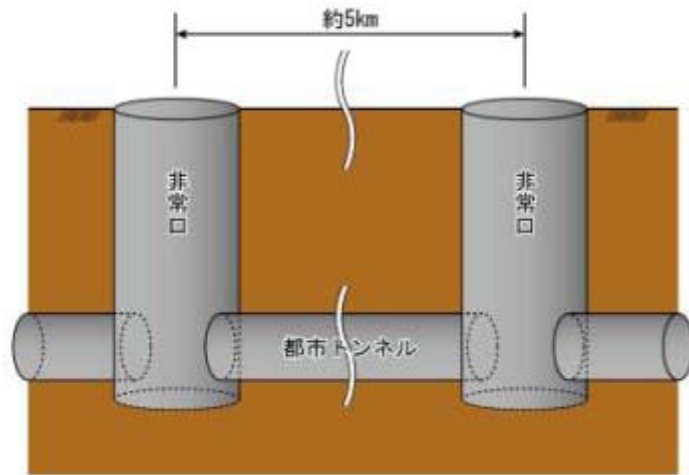
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要**
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

トンネルの概要

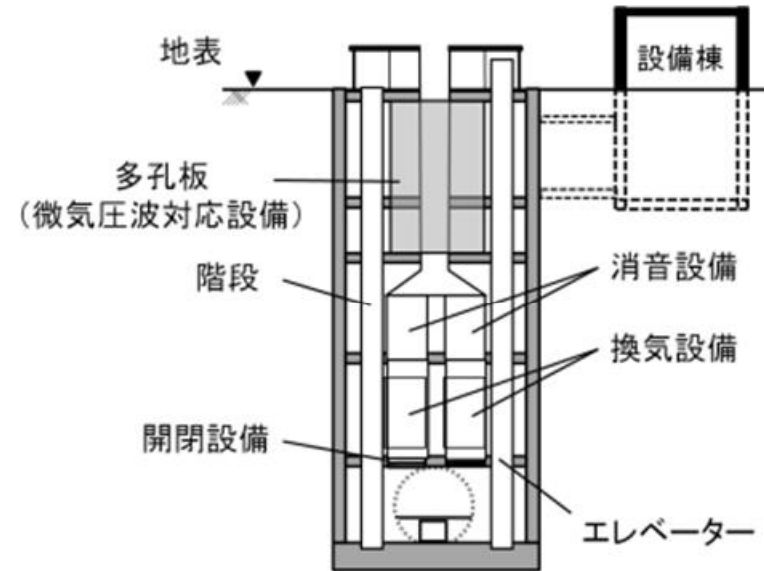


非常口の概要

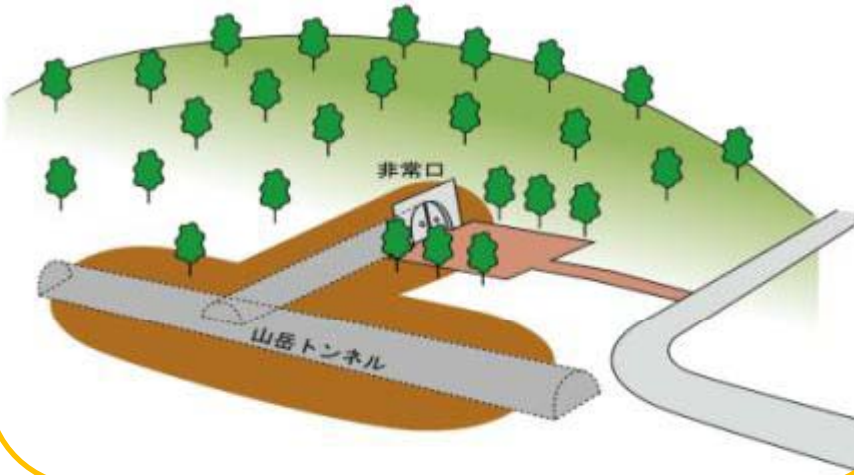
非常口(都市部)4箇所



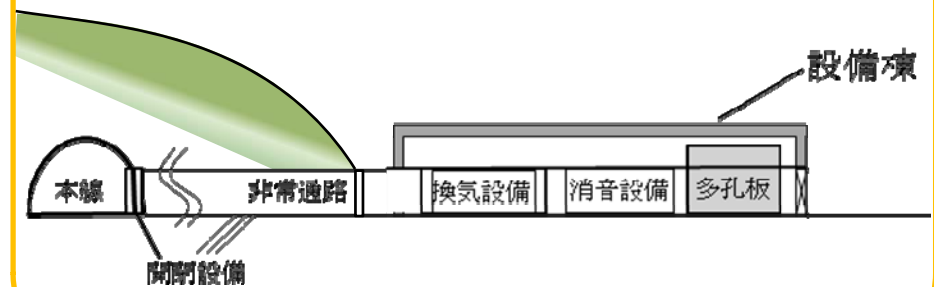
非常口(都市部)に設置する設備



非常口(山岳部)1箇所

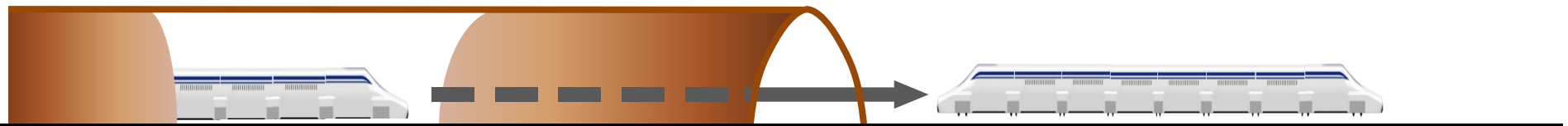


非常口(山岳部)に設置する設備



トンネルにおける避難

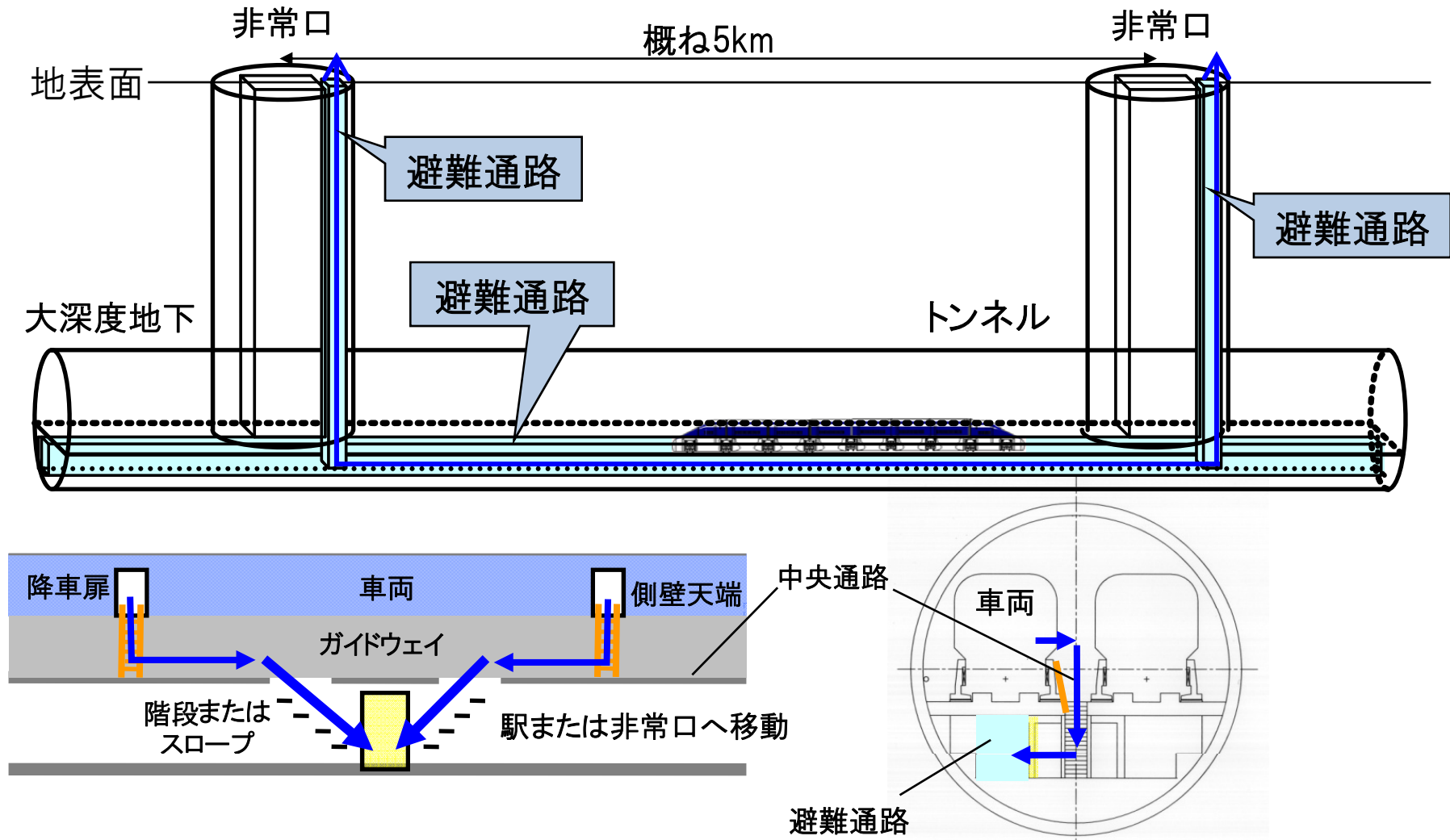
- ・ 国の技術基準に則り、リニアの施設・車両も不燃化・難燃化します。
- ・ 走行中の列車に万が一、火災が発生した場合は、原則として次の駅又はトンネルの外まで走行します。
- ・ 駅に到着した際は、速やかに駅の避難誘導施設により避難します。



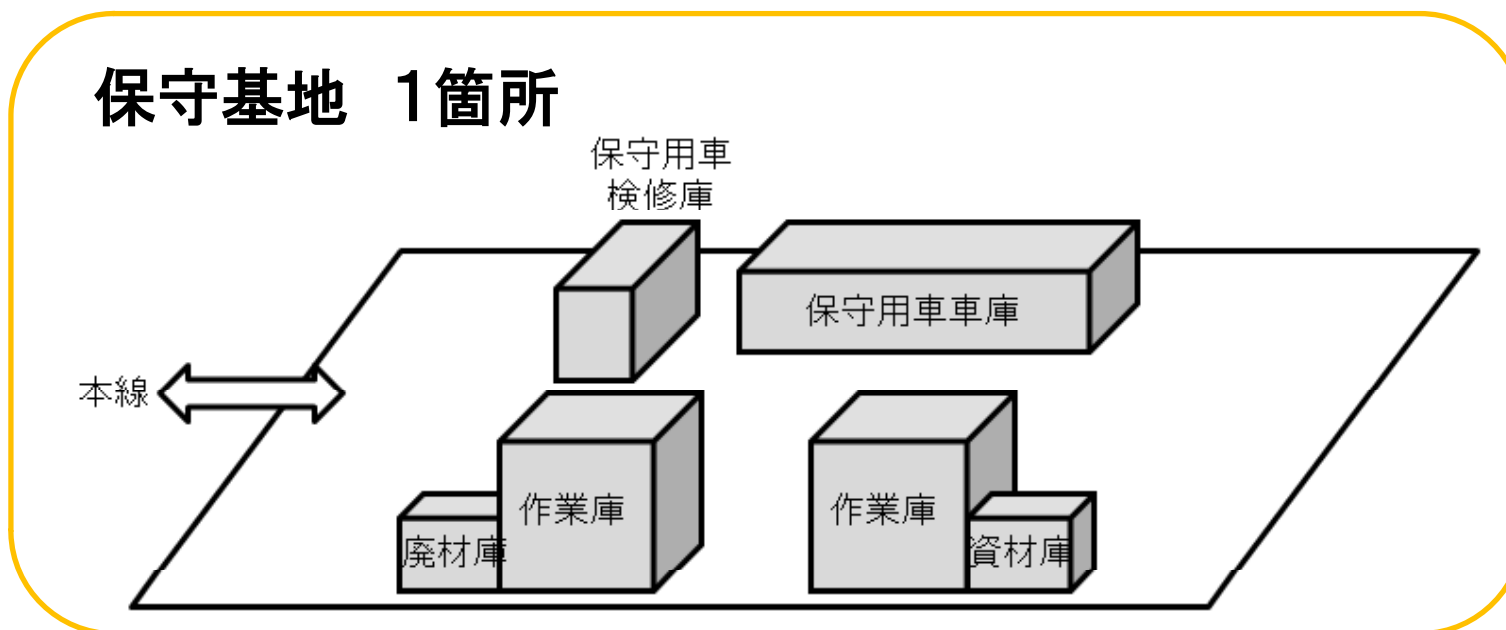
次の駅又はトンネル外
に停止

都市トンネルにおける避難

万が一、大深度地下の長大トンネルの途中で停止した場合、区画された避難通路へ避難し、その後、最寄の駅および非常口へ移動し、地上へ避難します。

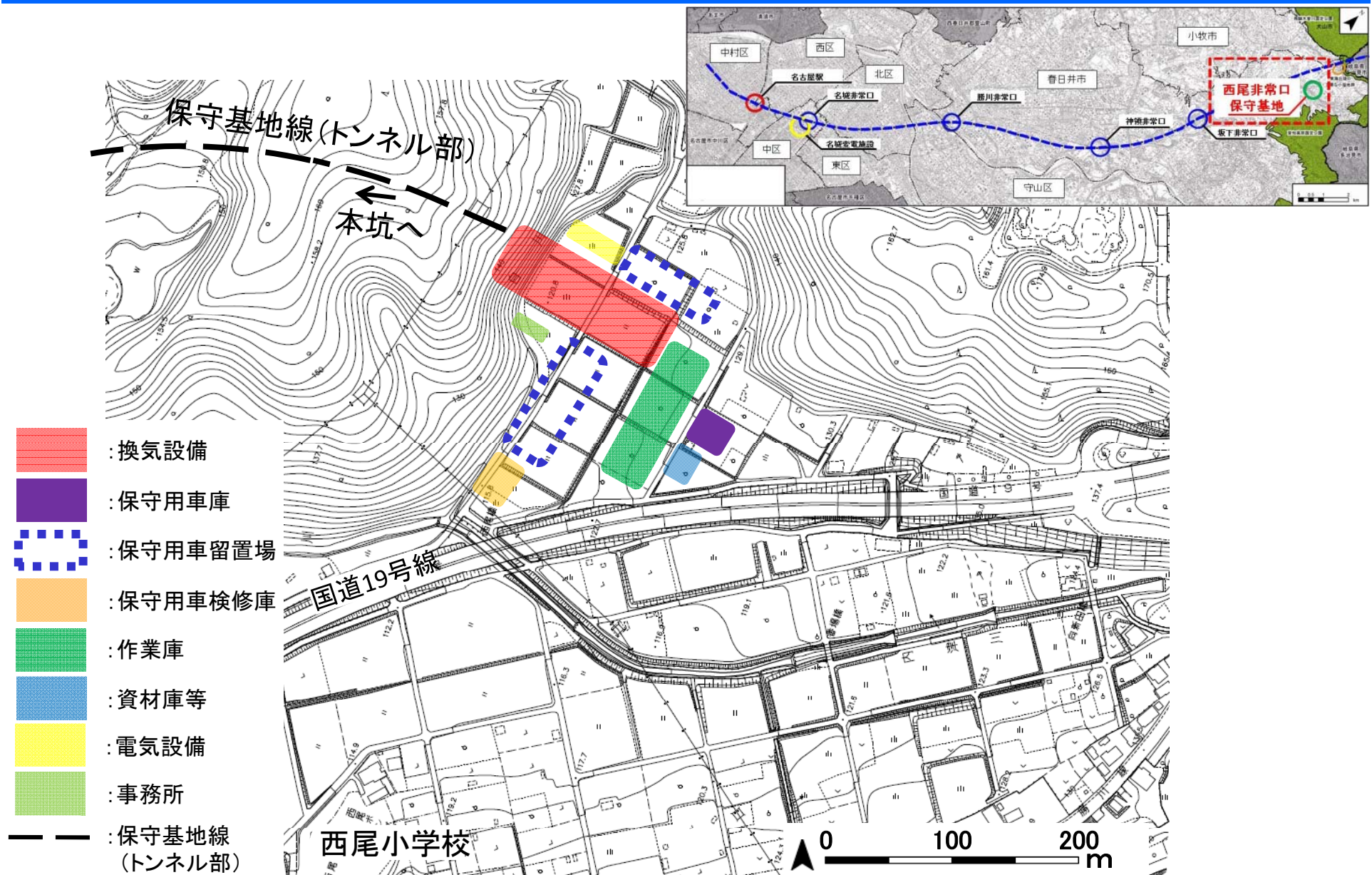


保守基地の概要



西尾非常口・保守基地の計画概要

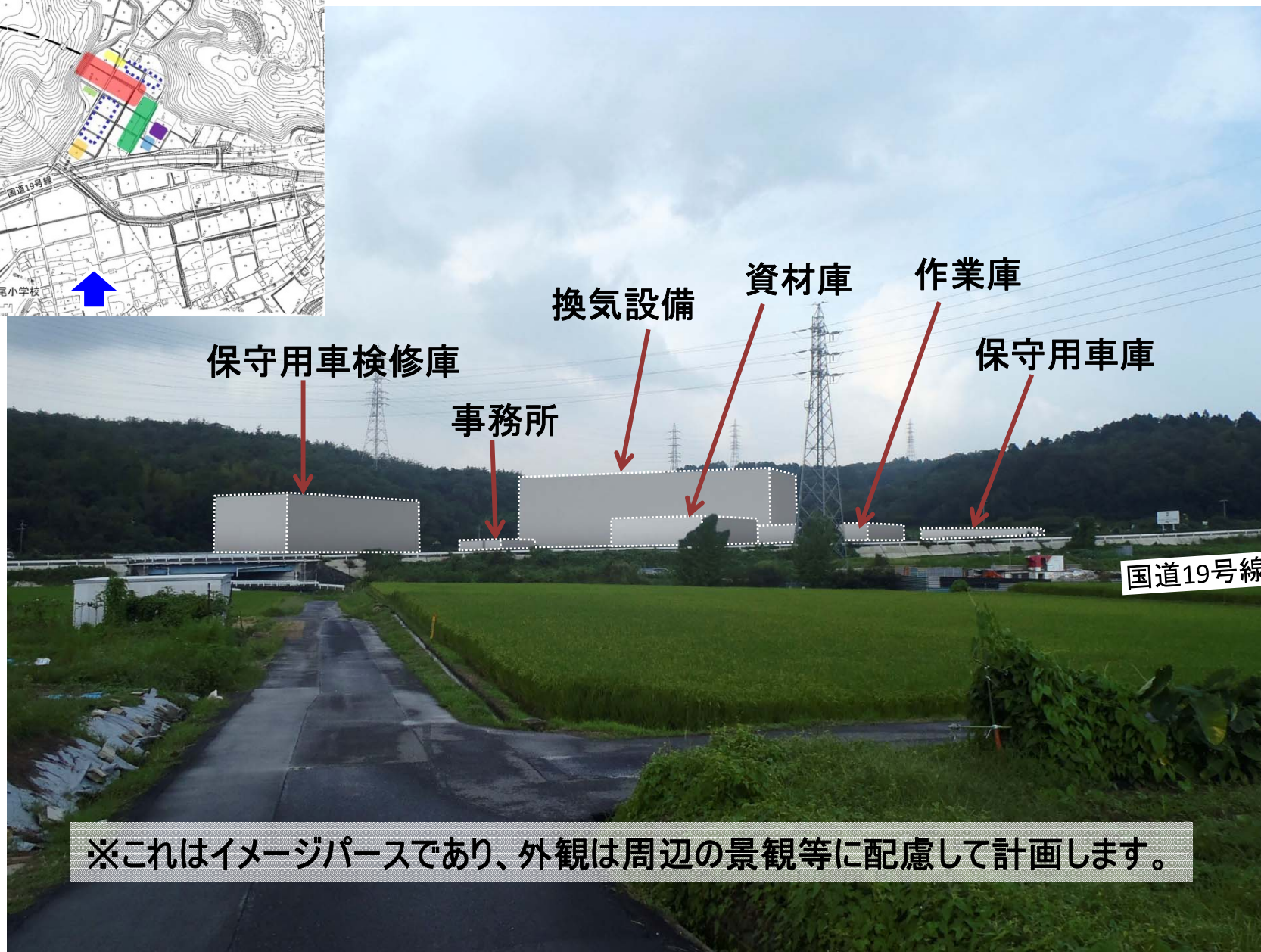
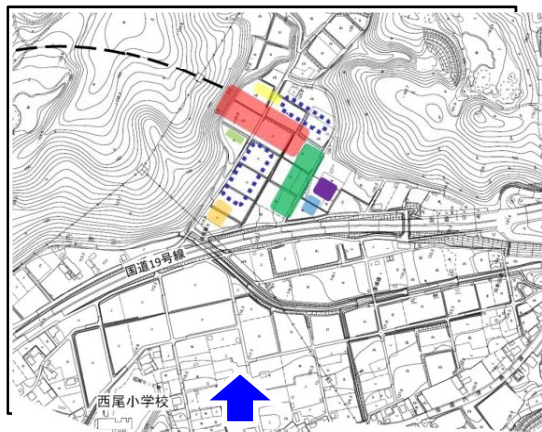
④中央新幹線の施設等の概要



※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ります。
また、この図は、概ねの範囲を示しており、詳細な範囲は、今後の現地測量と設計により確定します。

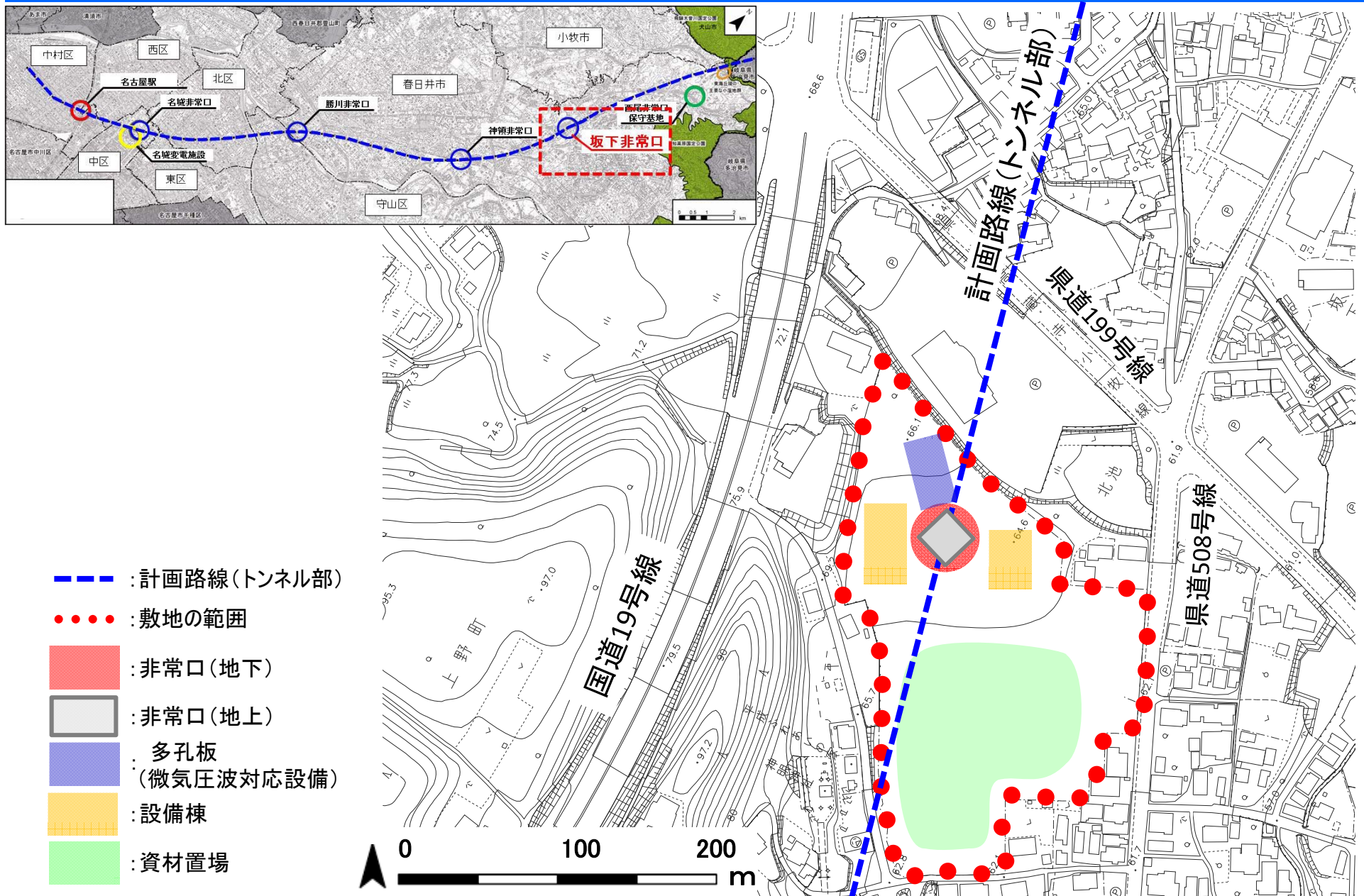
西尾非常口・保守基地の計画概要

④中央新幹線の施設等の概要



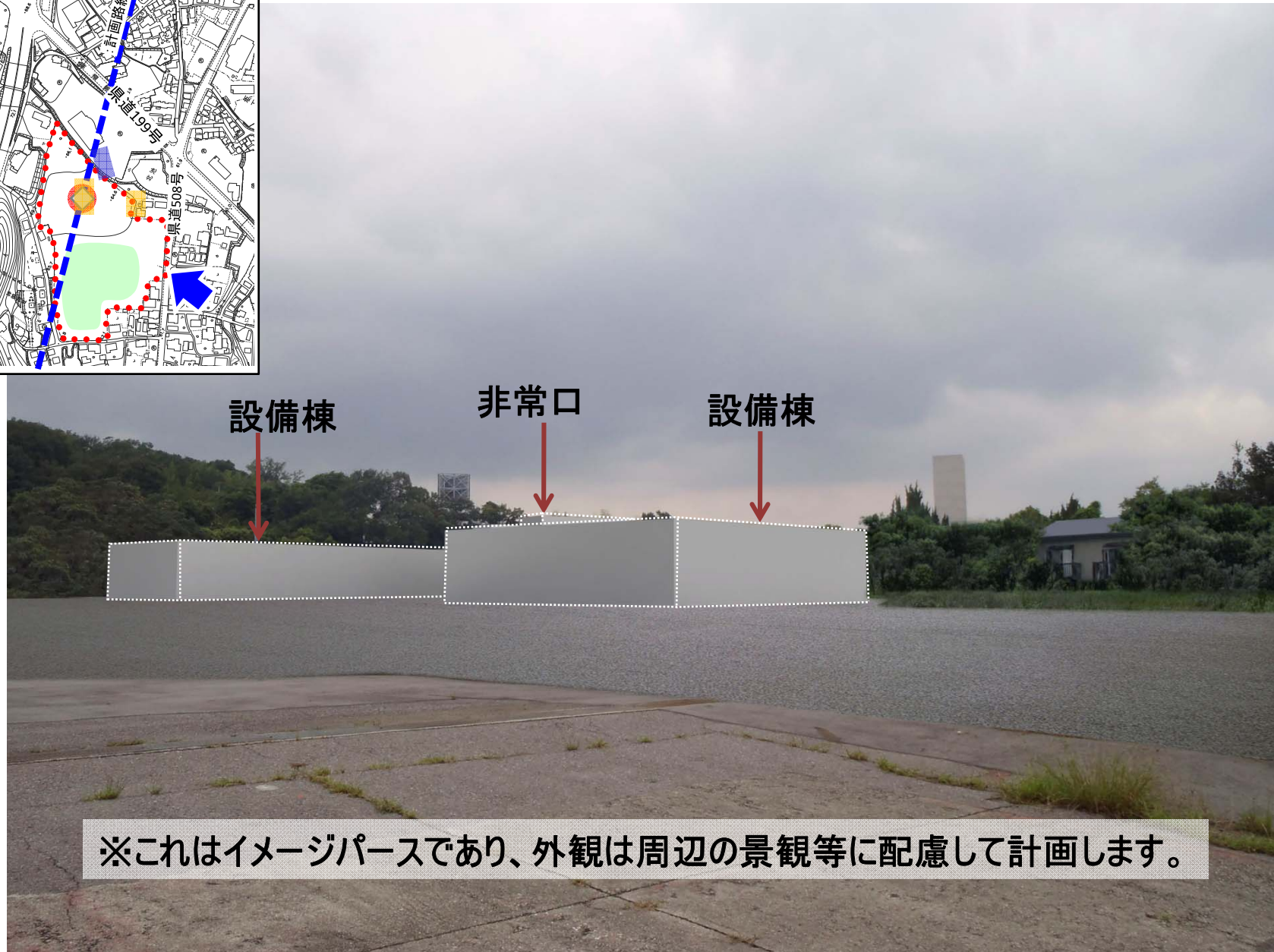
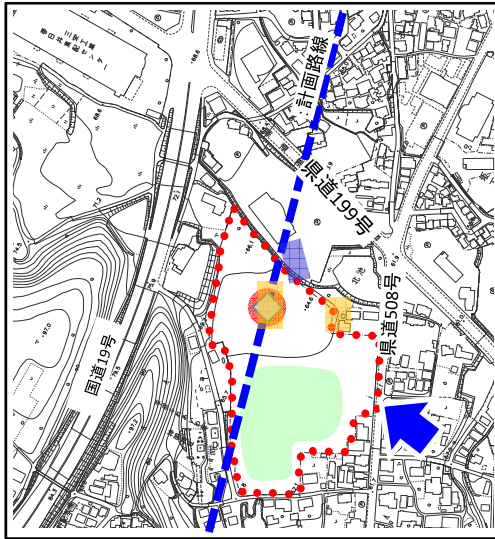
※これはイメージパースであり、外観は周辺の景観等に配慮して計画します。

坂下非常口の計画概要



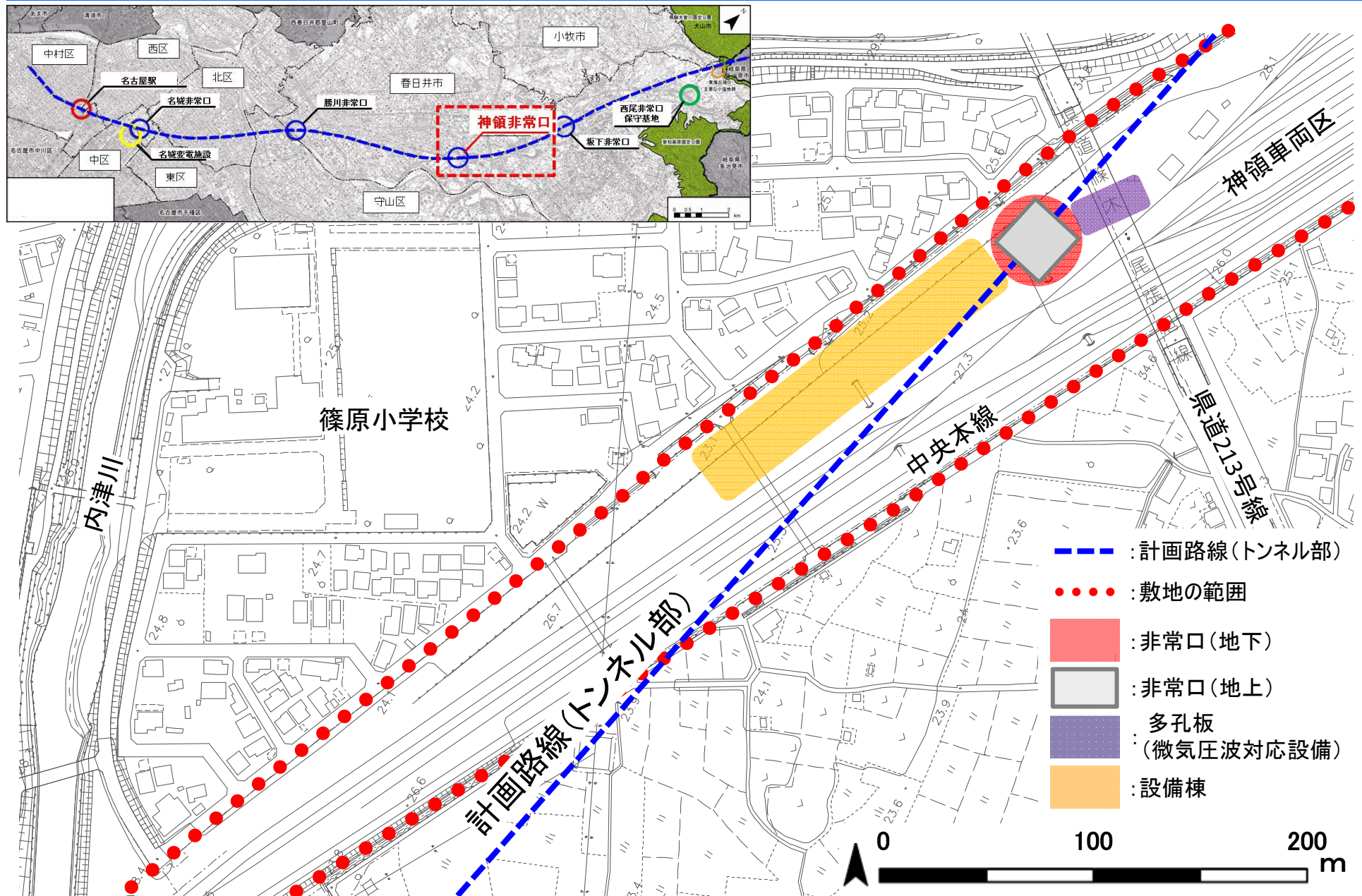
※この図に示す建物及び設備等の配置は現時点での計画の概要であり、最終形とは異なる可能性があります。

坂下非常口の計画概要



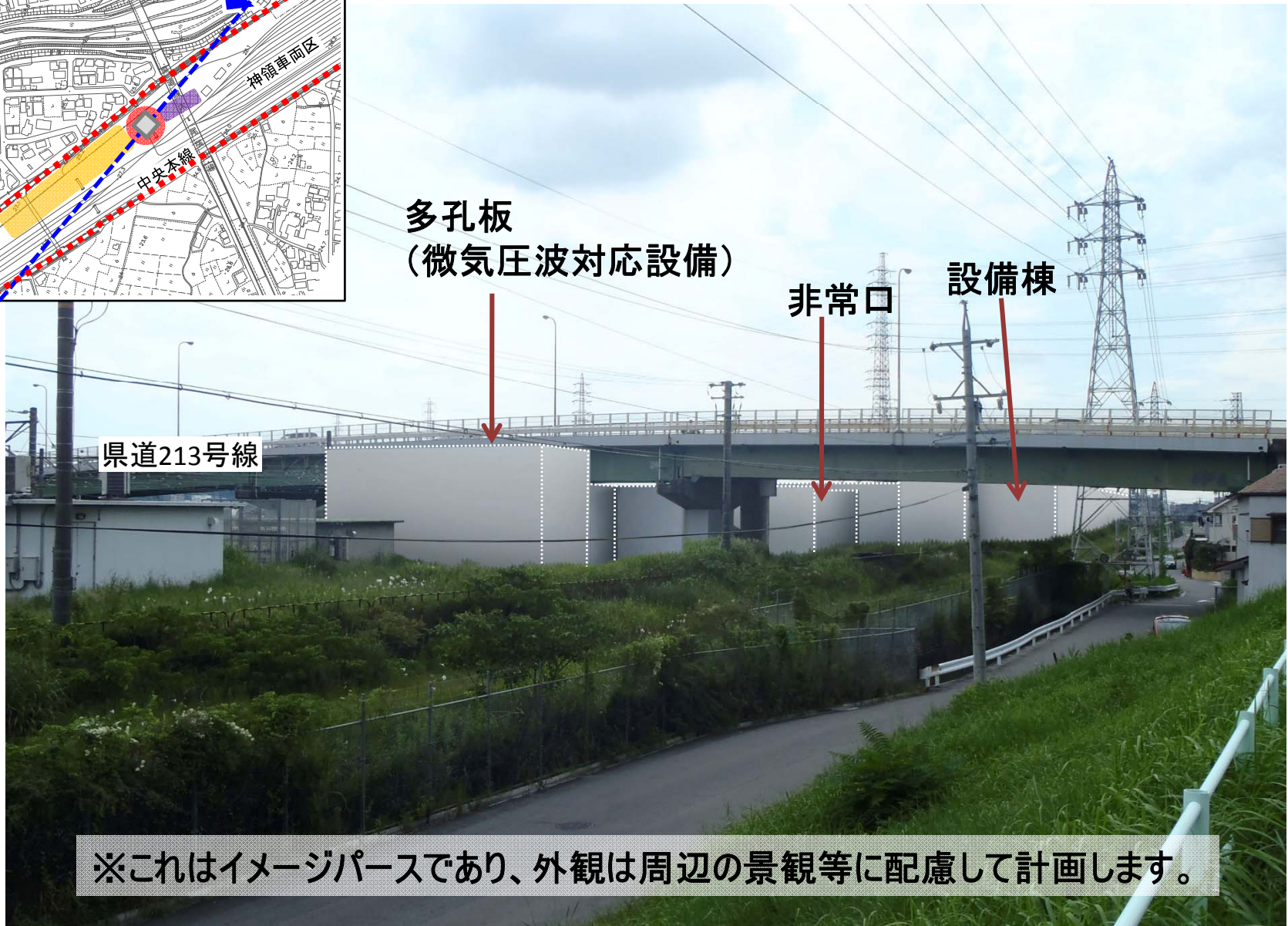
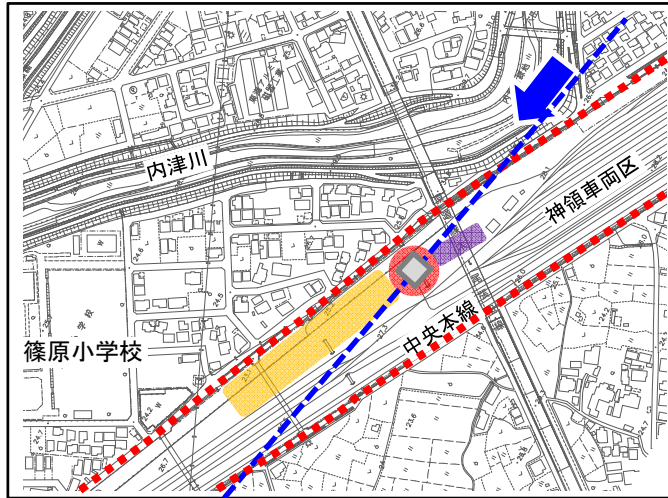
※これはイメージパースであり、外観は周辺の景観等に配慮して計画します。

神領非常口の計画概要



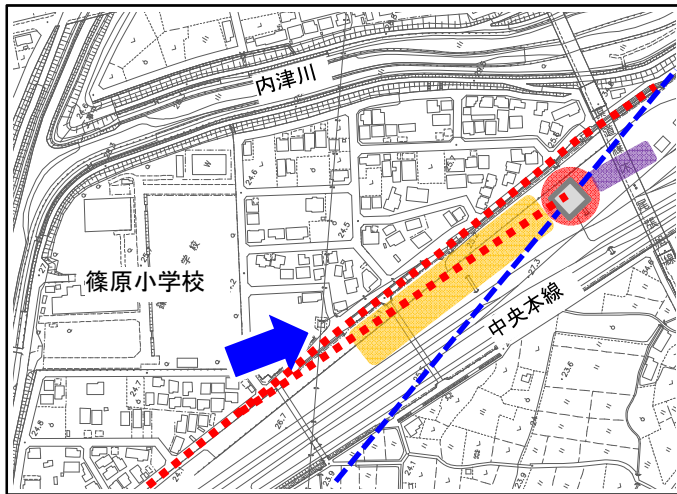
※この図に示す建物及び設備等の配置は現時点での計画の概要であり、最終形とは異なる可能性があります。

神領非常口の計画概要



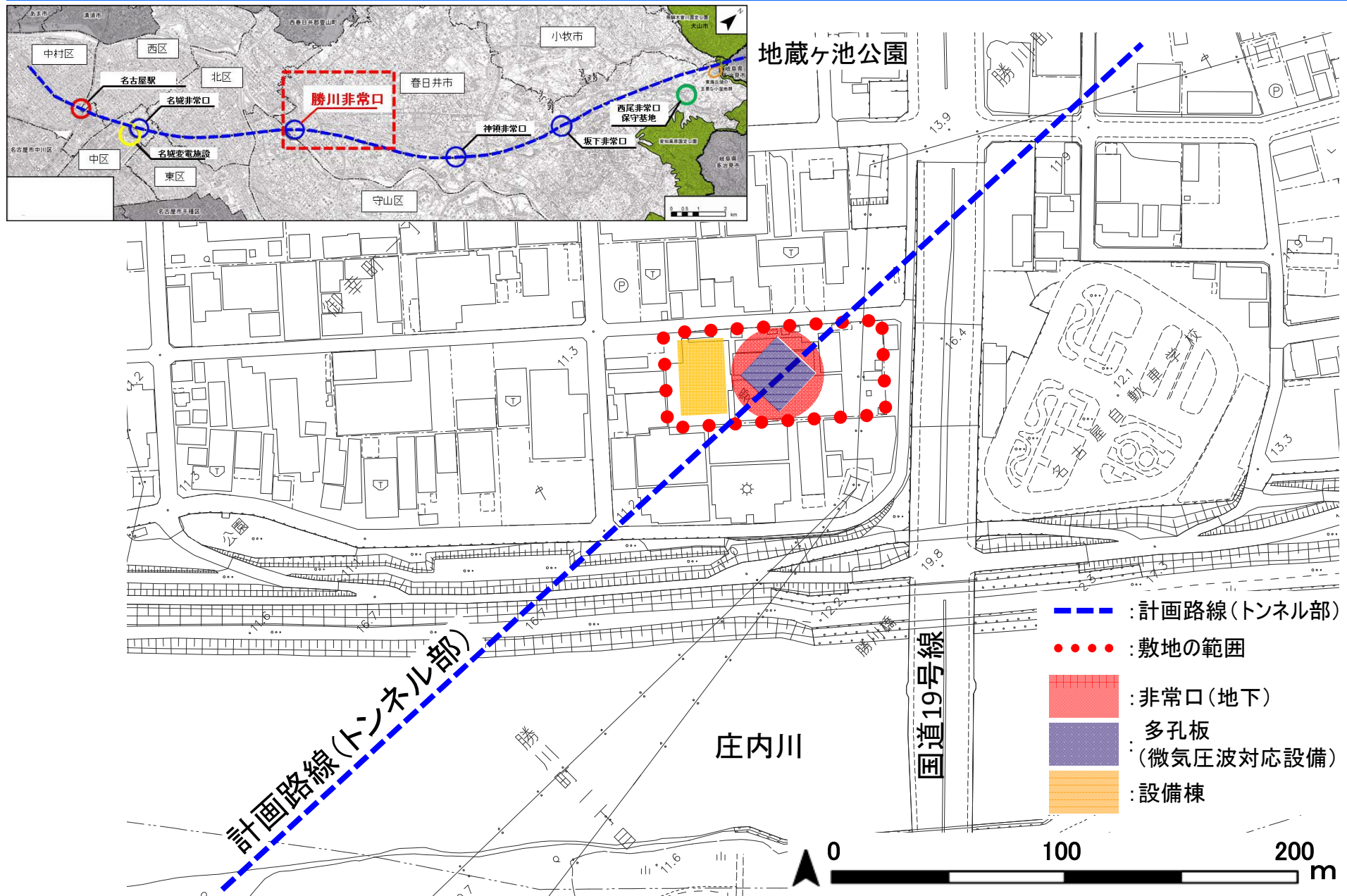
※これはイメージパースであり、外観は周辺の景観等に配慮して計画します。

神領非常口の計画概要



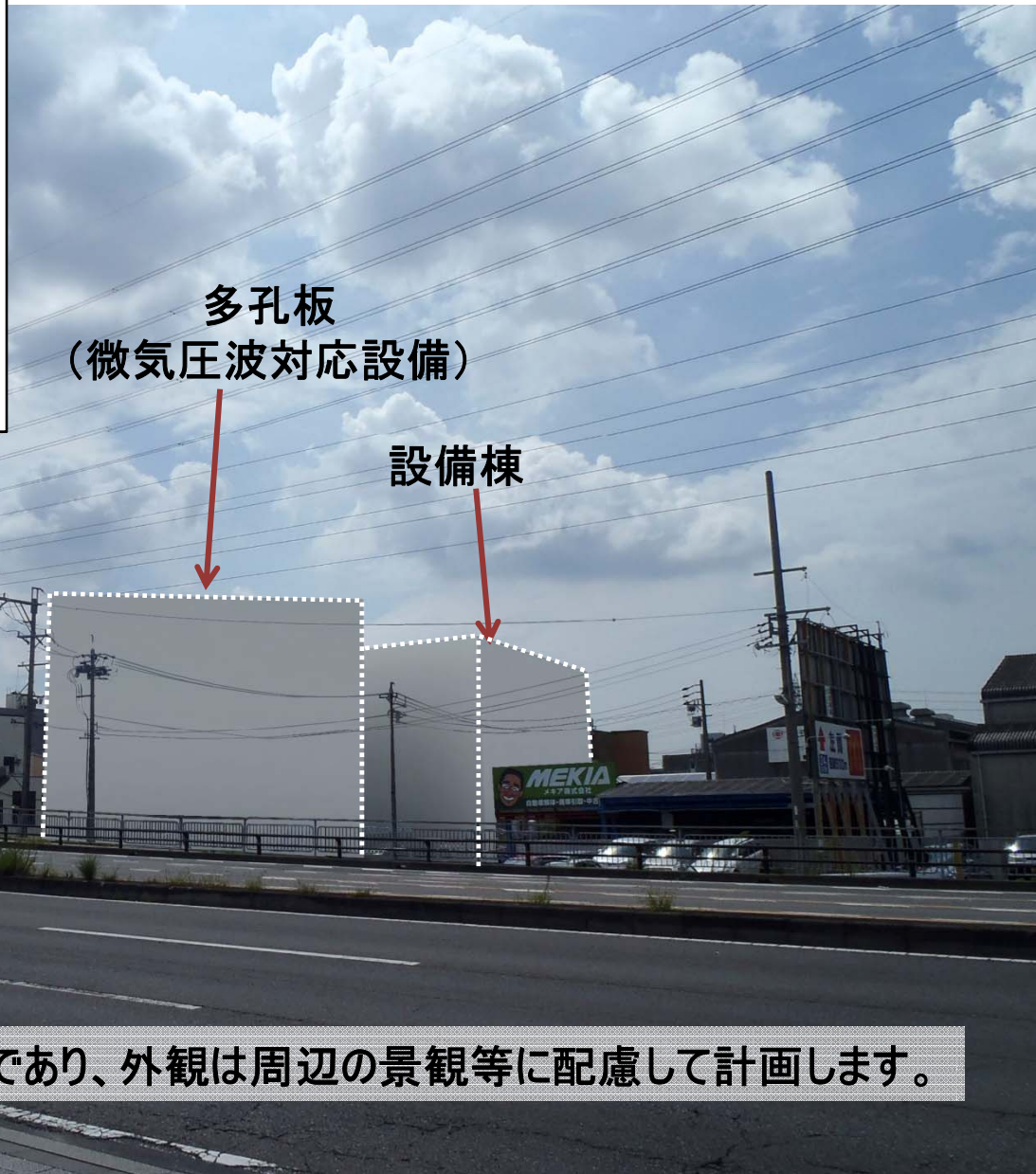
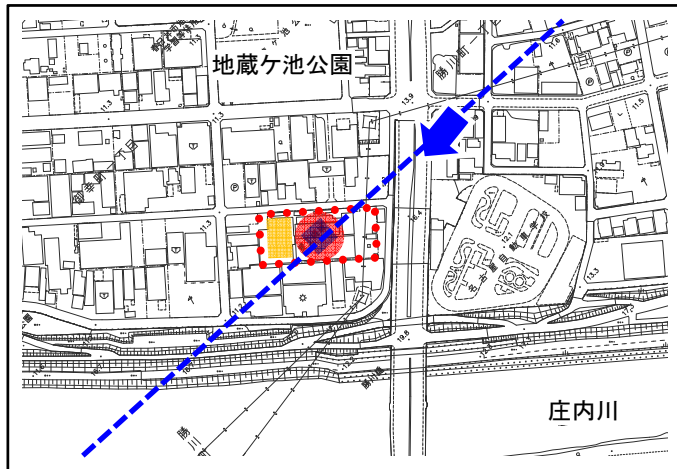
※これはイメージパースであり、外観は周辺の景観等に配慮して計画します。

勝川非常口の計画概要



※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ります。

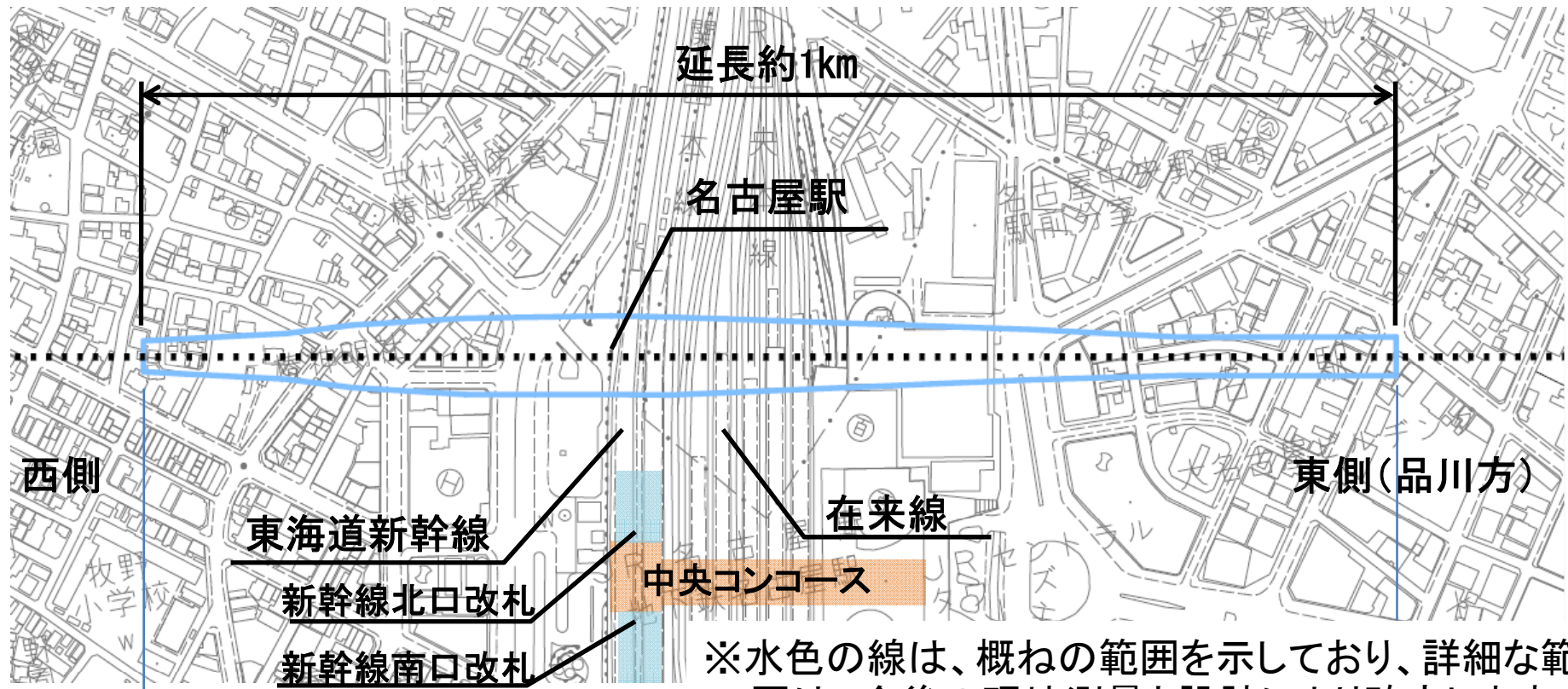
勝川非常口の計画概要



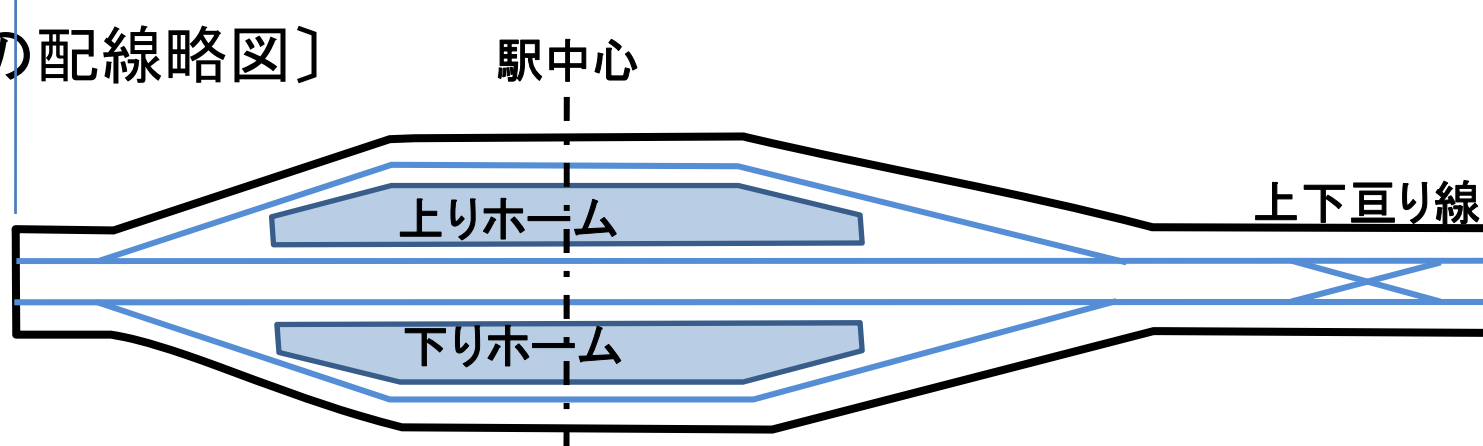
※これはイメージパースであり、外観は周辺の景観等に配慮して計画します。

中央新幹線名古屋駅の計画概要

④中央新幹線の施設等の概要



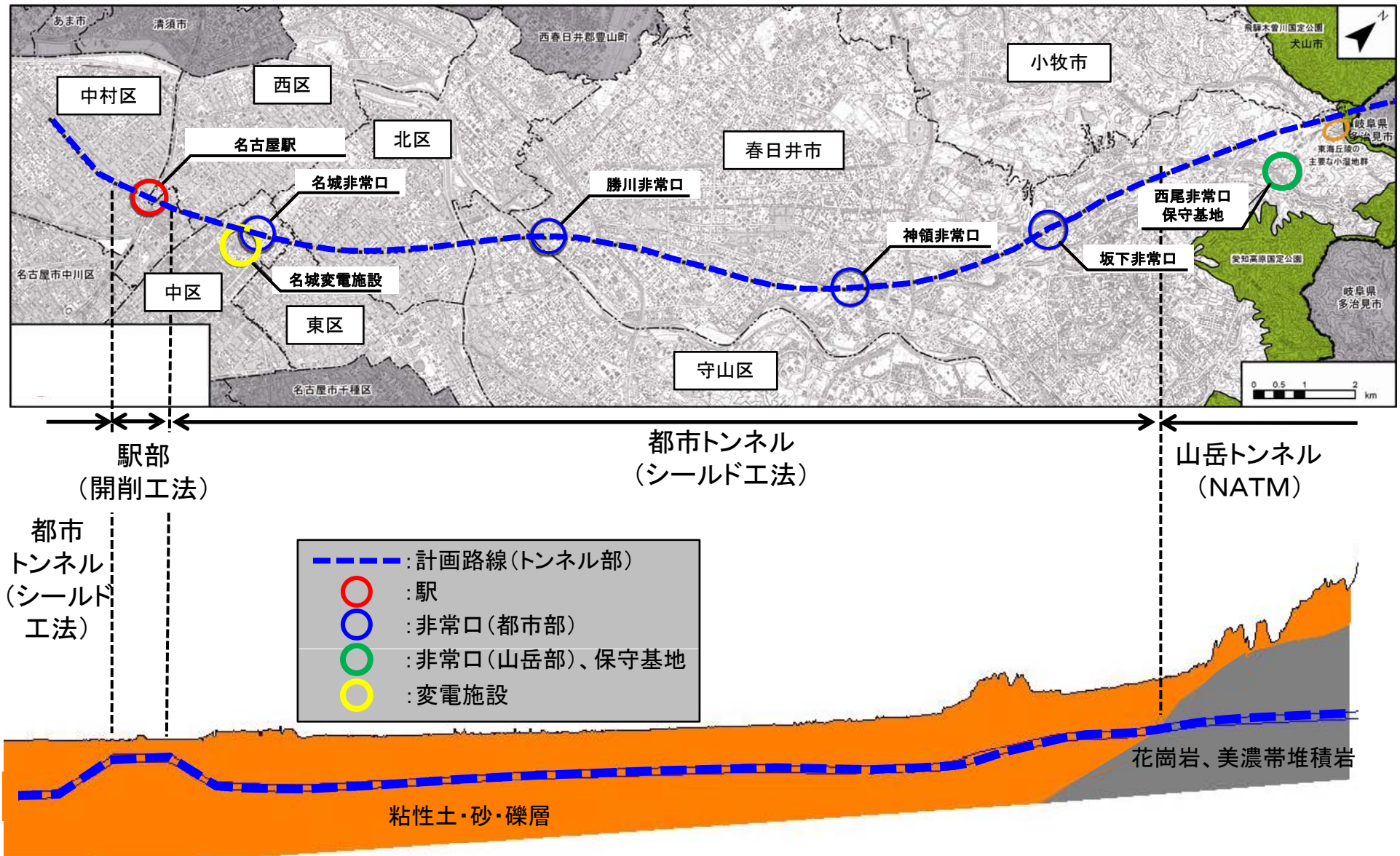
〔駅の配線略図〕



本日のご説明内容

- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線の全体概要
- ④ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ⑤ 主な工事内容**
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

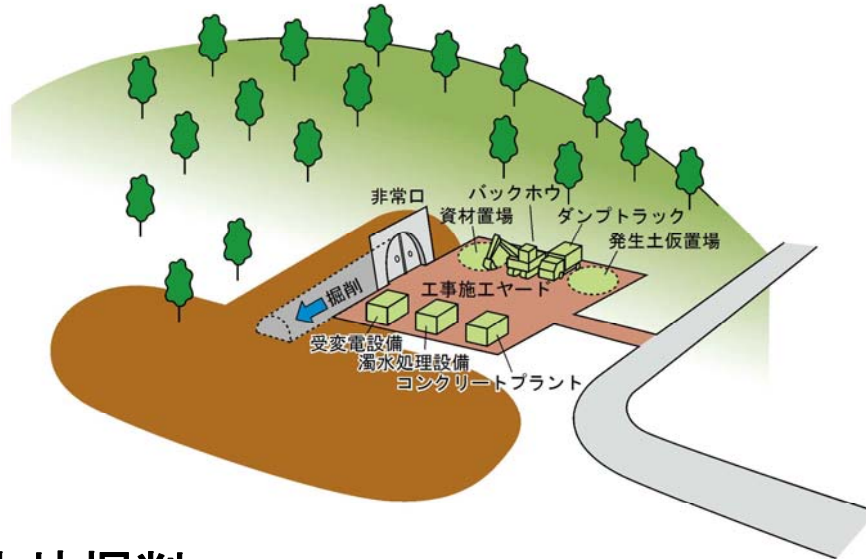
愛知県内のトンネル工法について



・路線縦断図(横の長さに対して縦の長さを約10倍にして表示しています)

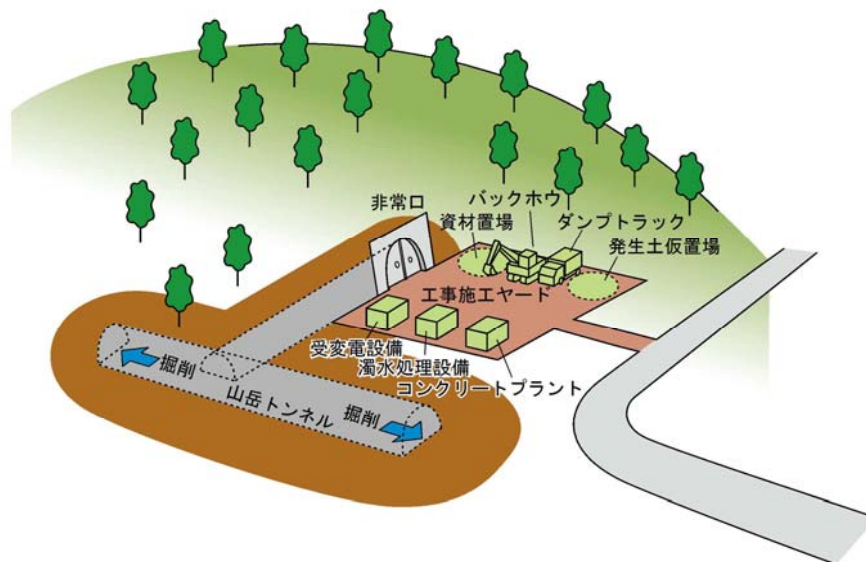
山岳トンネル部の工事内容

1. 非常口掘削



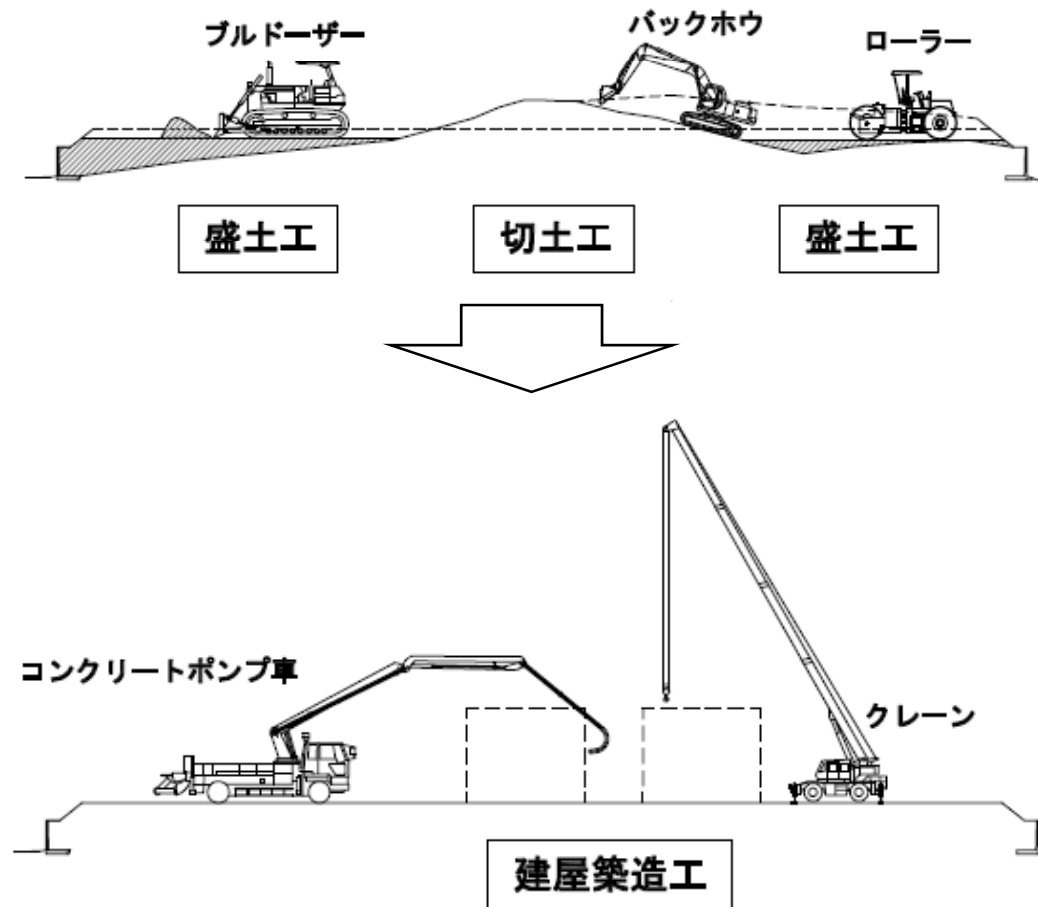
- ・ 非常口を掘削して本坑に掘り進めます。
- ・ 非常口には工事施工ヤードを設けます。

2. 本坑掘削



保守基地の工事内容

- 保守基地を建設するにあたり、土地の造成を行います
- 盛土の際は、必要に応じて転圧や、傾斜地盤では段切りの実施、擁壁の設置などを検討します

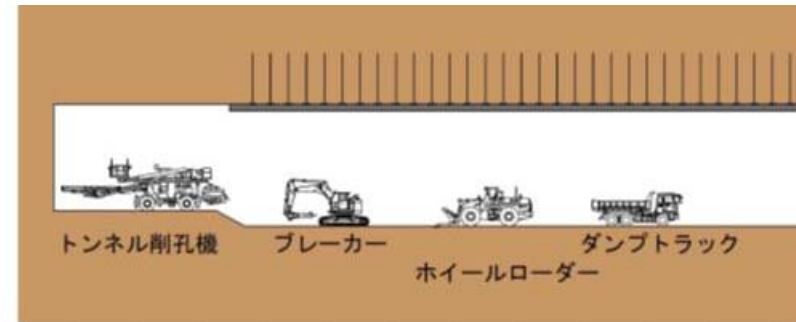


山岳トンネル部の工事内容

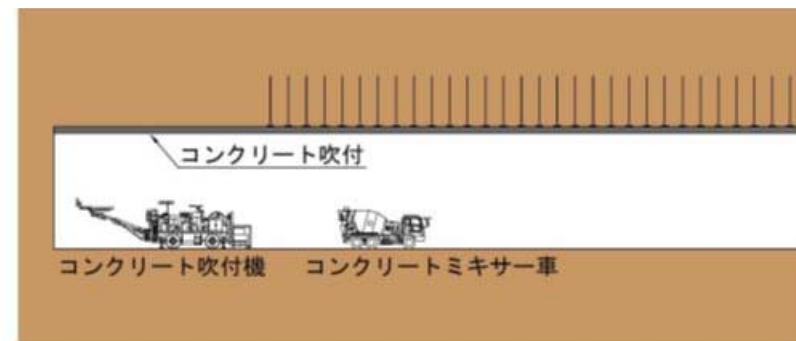
- 標準的な工法であるNATM（ナトム）を採用します。
- NATMとは、掘削した部分を素早く吹付けコンクリートで固め、ロックボルトを岩盤奥深くにまで打込むことにより、トンネルを保持する工法です。
- NATMは、安全にトンネルを掘削する工法です。



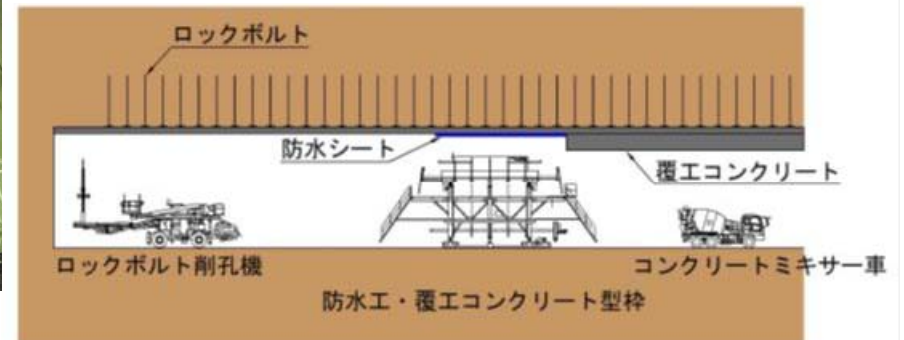
1 掘削、発生土運搬



2 コンクリート吹付

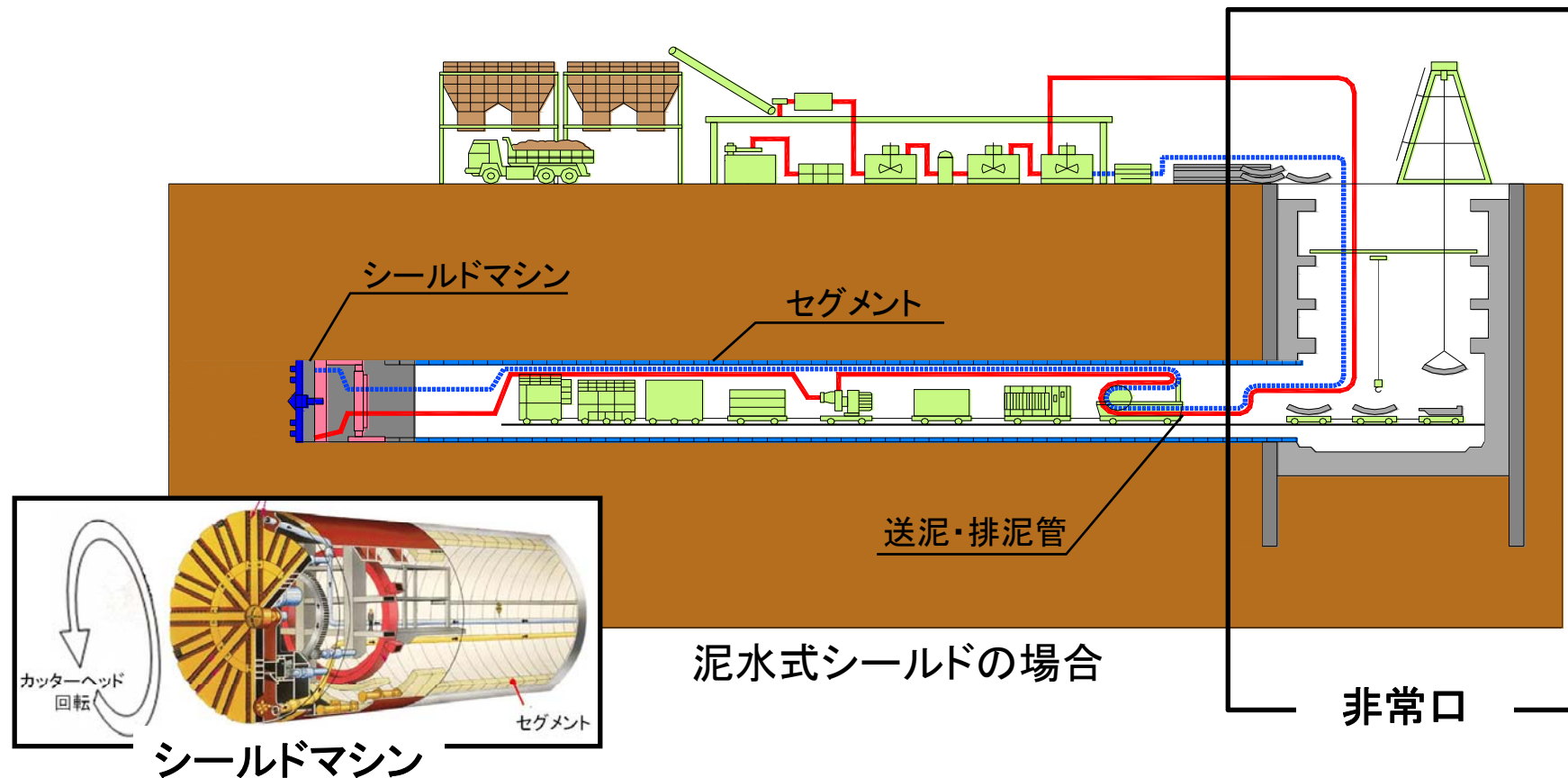


3 ロックボルト打込み、防水シート・コンクリート壁打設



都市トンネル部の工事内容

- シールド工法を採用します。
- 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位が高い箇所でも、安全にトンネルを造ることが可能な手法です。
- 鉛直方向に非常口を掘削してから、水平方向にシールドトンネルを掘り進めます。



4つの非常口(都市部)の工事内容

⑤主な工事内容

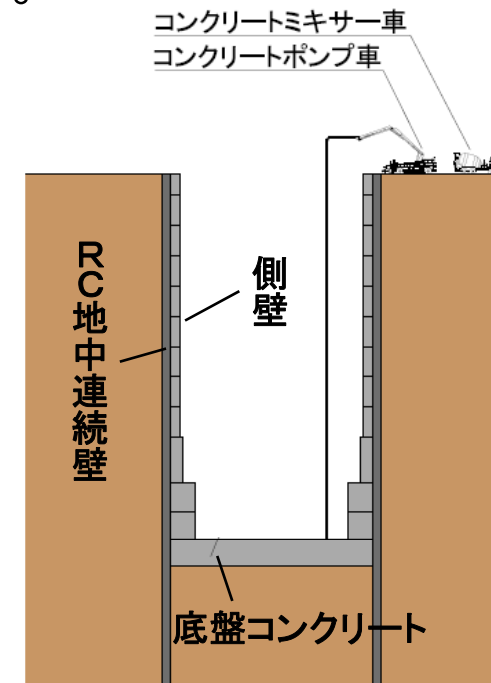
- 非常口は直径約30mで計画しています。
- RC※地中連続壁又はケーソン工法を、地質の状況及び深度に応じて選定したうえで施工します。
- 工事施工ヤードの周囲には工事用のフェンスを設置するとともに、発生土の仮置き、濁水処理設備の設置等を予定しています。



「地中連続壁協会HP」より

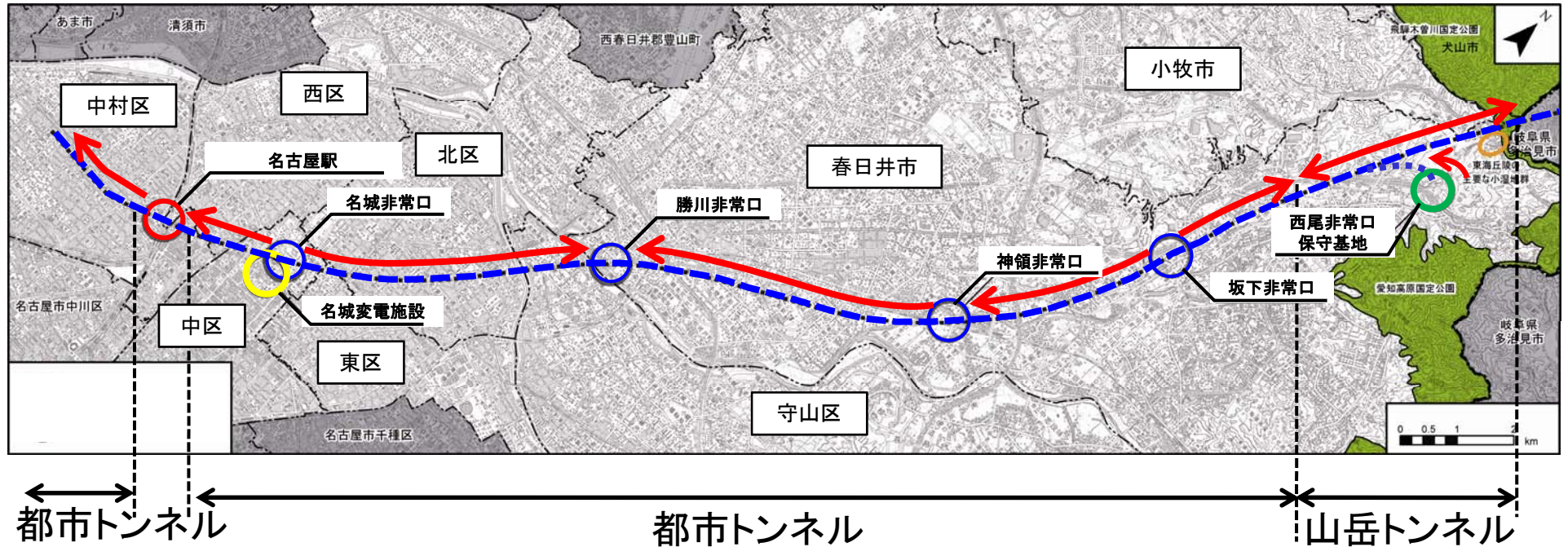
RC※地中連続壁工法の例

※RC・・・鉄筋コンクリート



RC※地中連続壁工法の場合の
施工断面図

トンネルの掘削方向



- : 計画路線(トンネル部)
- ⋯ : 保守基地線(トンネル部)
- : 駅
- : 非常口(都市部)
- : 非常口(山岳部)、保守基地
- : 変電施設
- : 本線トンネルの掘削方向

愛知県内の建設工事による発生土量(想定)

⑤主な工事内容

発生地域		建設発生土(万m ³)	
		建設発生土	建設汚泥
春日井市	西尾非常口・保守基地	130	1
	坂下非常口	100	19
	神領非常口	99	30
	勝川非常口	11	5
	小計	340	55
名古屋市	名城非常口	120	34
	名城変電施設	14	3
	名古屋駅	170	30
	小計	304	67
計		644	122
合計		766	

西尾非常口・保守基地周辺の工事車両ルート

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性がありますが

①最大272台／日

現況交通量32,968台／日
(現況交通量の約0.8%)



坂下非常口周辺の工事車両ルート

⑤主な工事内容

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

②最大736台／日

現況交通量17,523台／日
(現況交通量の約4.2%)



神領非常口周辺の工事車両ルート

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

③最大800台／日

現況交通量12,839台／日
(現況交通量の約6.2%)



勝川非常口周辺の工事車両ルート

⑤主な工事内容

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

④最大256台／日

現況交通量55,284台／日
(現況交通量の約0.5%)



- 計画路線(トンネル部)
- 非常口(都市部)敷地の範囲
- - -> 工事用車両ルート
- ▲ 車両の運行に係る予測地点

発生土への対応について

- ・建設発生土については、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を行っていきます。
- ・建設発生土を公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供は、県を窓口として関係市町村等のご協力をいただきながら調整を進めていきます。
- ・今後、当社において、候補地の中から、規模・地形、周辺環境、運搬距離、行政手続き、環境への配慮などの観点に基づき、優先順位を考えながら、候補地の絞り込みを行っていきます。
- ・発生土運搬ルートについても、絞り込みの作業と並行して道路管理者・関係自治体と調整していきます。

本日のご説明内容

- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響**
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

主な環境保全の取り組みの項目

- 大気環境（大気質、騒音、振動）、水環境
⇒ 工事中及び供用時
- 土壌環境等
⇒ 工事中
- 亜炭採掘跡、重要な湿地、オオタカ
⇒ 工事中及び供用時

環境保全の取り組み(非常口付近) 大気質・騒音・振動

・工事用仮囲い



・仮設防音設備の設置(都市部)



防音ハウスの例
「大丸防音カタログ」より

・坑口に防音扉の設置
(山岳部)



・工事現場の散水

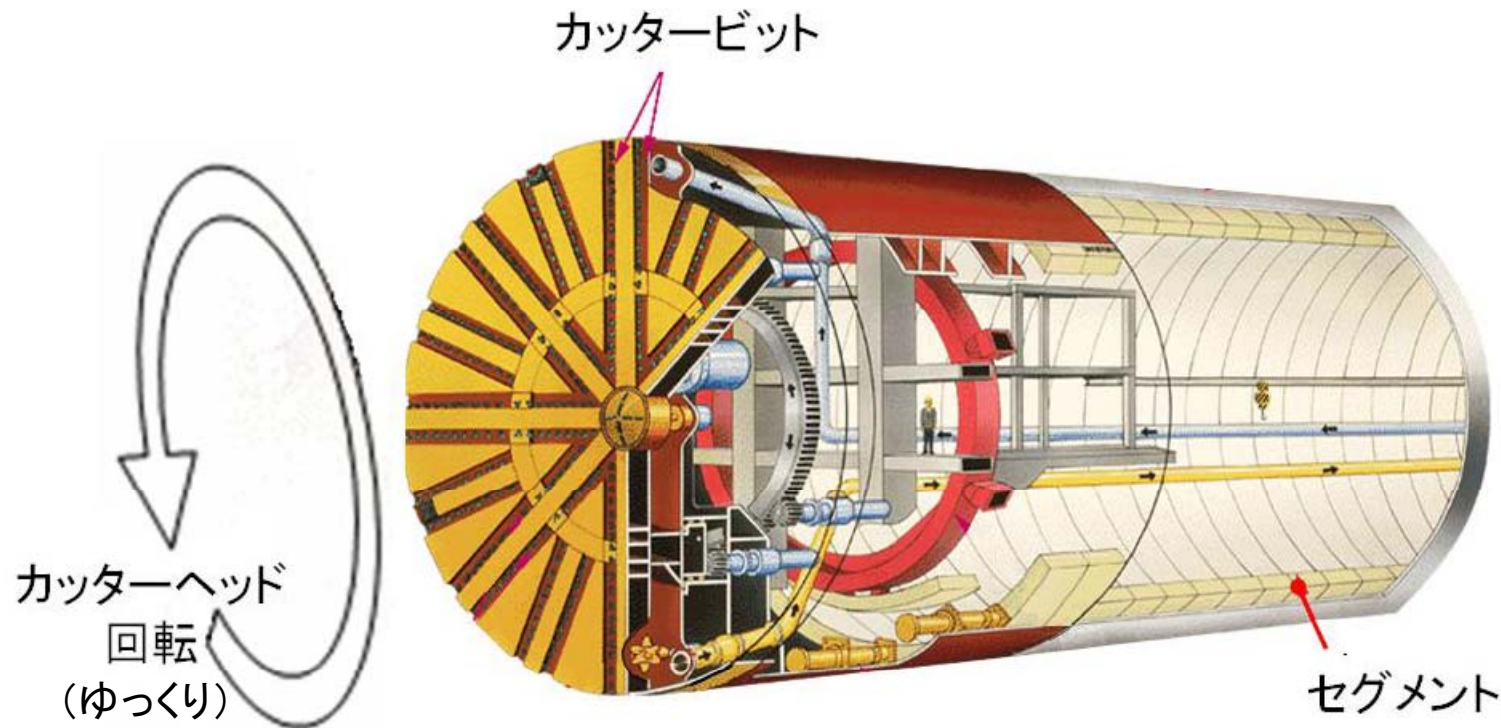


・排出ガス対策型、低騒音型、
低振動型建設機械の使用



大深度トンネルの施工における騒音・振動

- 地下鉄桜通線などの数多くの実績があるシールド工法は鋼製の筒(シールド機)に守られる中をカッターがゆっくり回転し、土を削りながら掘り進める方法です。
- シールド工法については、大深度区間のトンネルにおいて、これまでの施工事例よりも更に深い地盤を通過することから、騒音や振動への影響はありません。

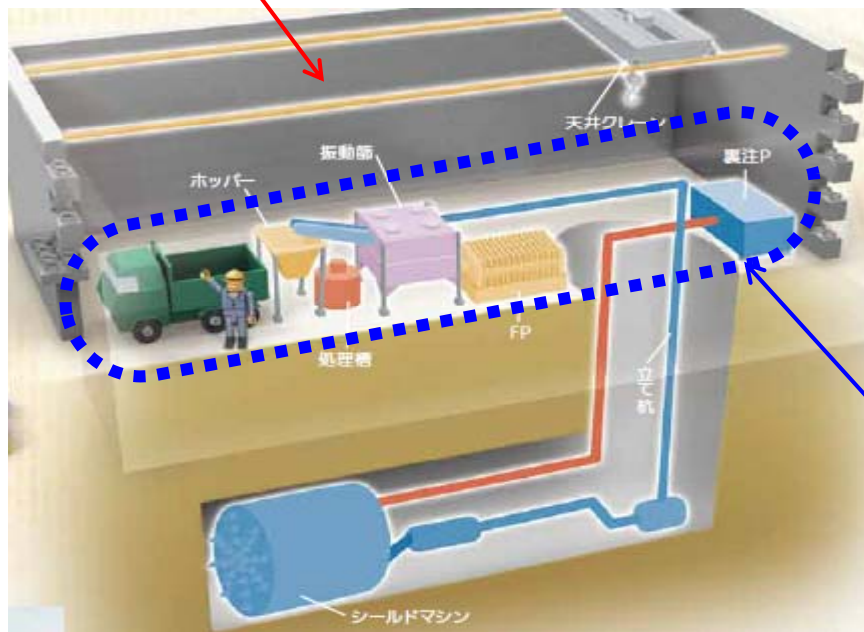


シールドの概要

仮設防音設備の実施例

シールドトンネル施工設備を覆うように
仮設防音設備を設置することにより、
騒音を低減します。

仮設防音設備



仮設防音設備内部イメージ



仮設防音設備イメージ

シールドトンネル施工設備

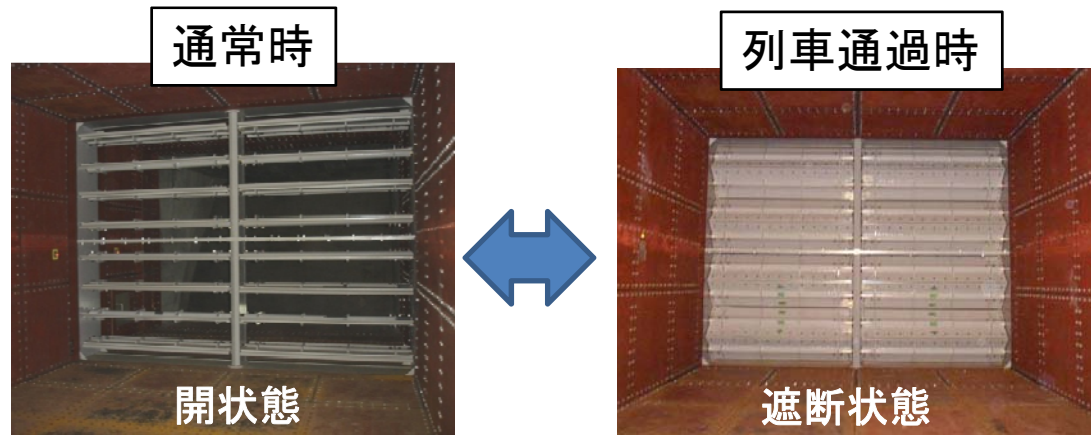
環境保全の取り組み(供用時)騒音

◎地下トンネルからの騒音

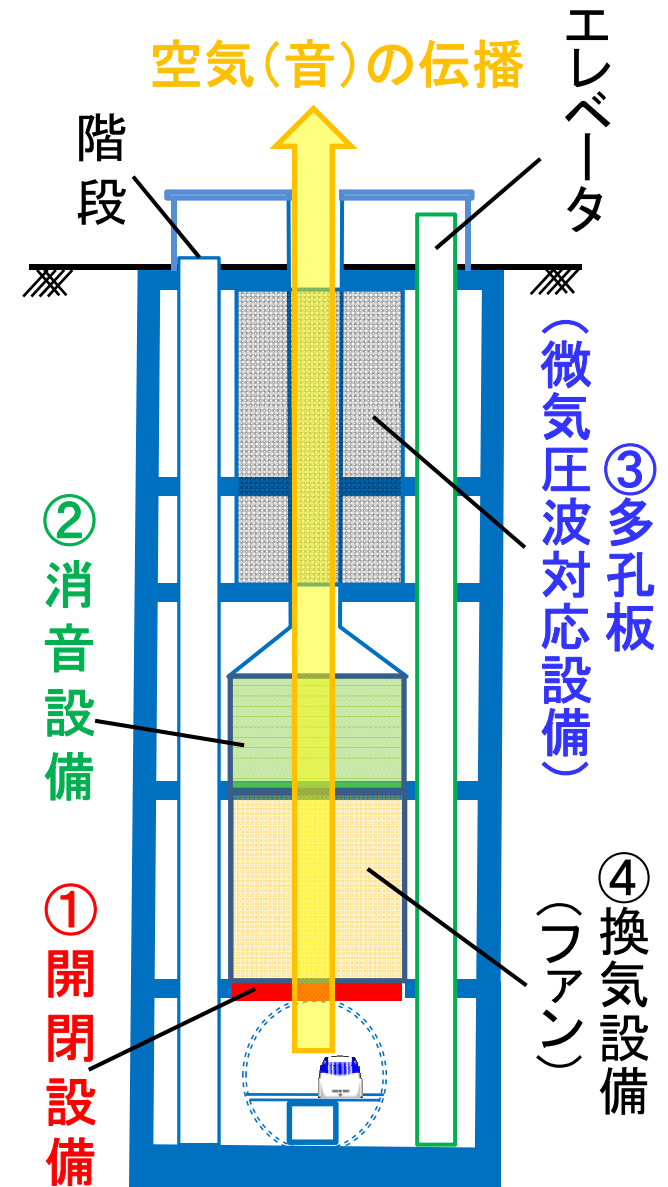
- 地上では、地下トンネルの走行に伴う騒音の影響はありません

◎非常口からの騒音

- 列車が通過する前に、①開閉設備を遮断状態とし、さらに②消音設備および③多孔板(微気圧波対応設備)により列車通過時の騒音が低減されるため、非常口の外において騒音の影響はありません



開閉設備の開閉状況



非常口 設備イメージ

環境保全の取り組み(供用時)振動

・山梨リニア実験線(高川トンネル)の測定値(4両編成)

地表での最大振動値

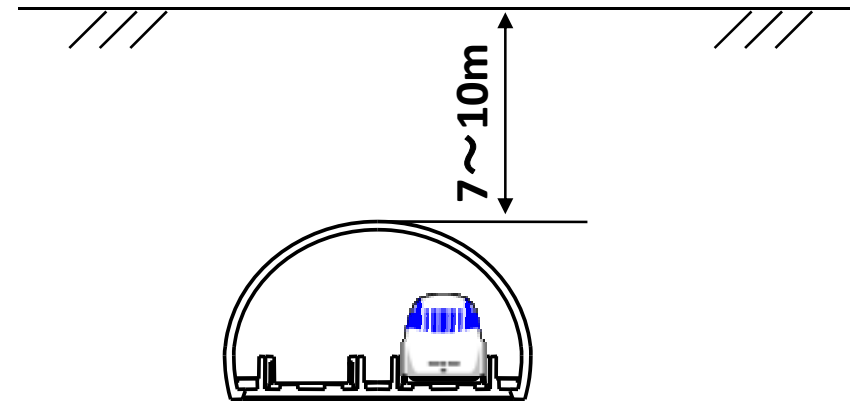
土被り	振動レベル(dB)
7m	47
10m	45



・予測値(16両編成)

地表での最大振動値

土被り	振動レベル(dB)
7m	48
10m	46



振動の基準値※(70dB)を大きく下回り、振動の影響はありません。
 また、大深度地下トンネルは40m以上とさらに深いため、
 大深度トンネル走行時の振動の影響はありません。

※環境保全上緊急を要する新幹線振動対策について(勧告、抜粋)
 (昭和51年3月12日、環大特大32号)

環境保全の取り組み(水環境)

- ・工事排水の適切な処理・監視
- ・処理装置の点検・整備による性能維持



濁水処理装置の設置の例
「株式会社榑崎製作所HP」より

- ・止水性の高い壁を用いた工法等の採用

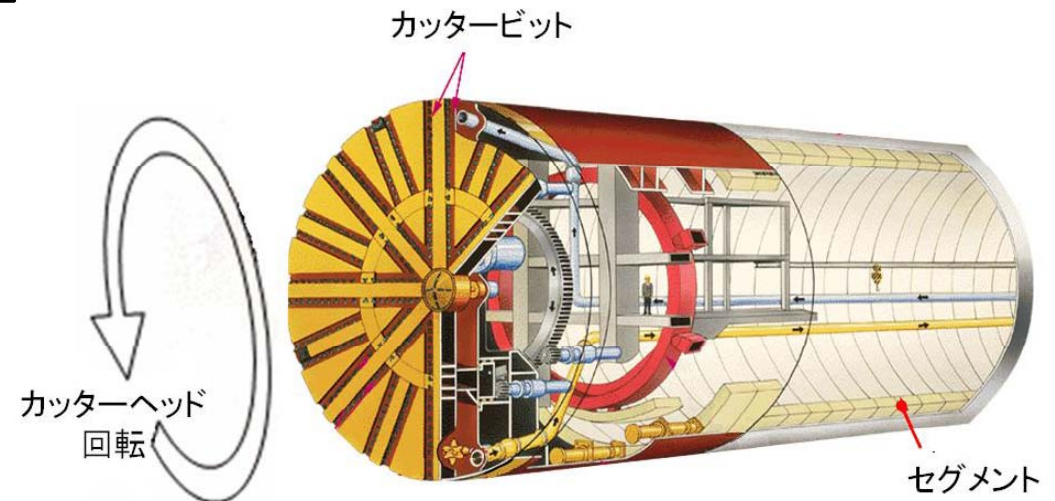


土留め壁の例
「地中連続壁協会HP」より

- ・下水道への排水
- ・地下水の継続的な監視
- ・放流時の放流箇所及び水温の調整

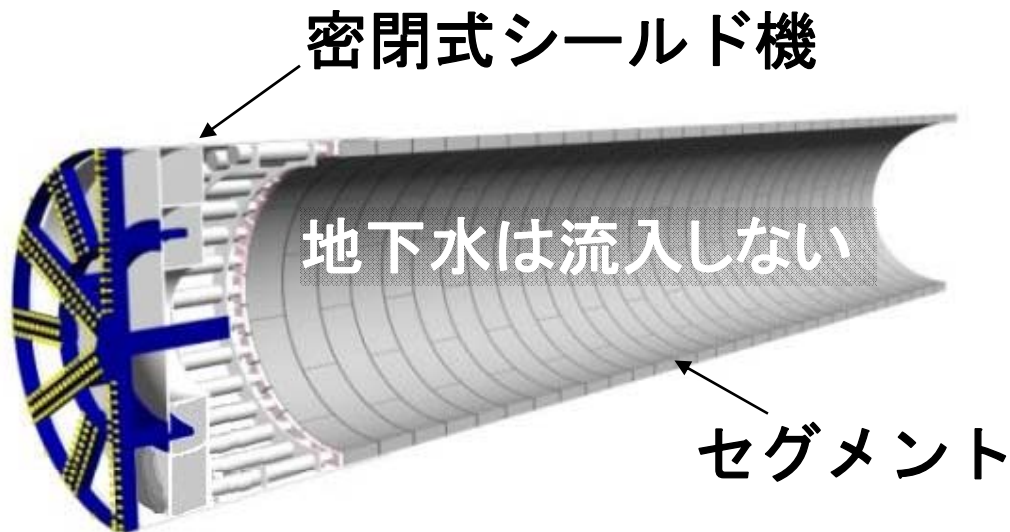


- ・適切な構造及び工法の採用:シールド工法



環境保全の取り組み(水環境)

- シールドトンネルの工事中及び供用時の地下水の水位への影響は、裏込め注入材とセグメント継手部止水シール材等を適切に用いることから、漏水が生じることはほとんどなく、地下水の水位低下の影響は小さいと予測します。
- また、シールドトンネルの標準的な外径が約14m程度であり、これまでの文献及び地質調査から想定される帯水層の広がりに対して十分小さいことから、その影響は小さいと予測します。
- シールドトンネル、非常口等の工事中及び供用時に伴う地下水への影響については三次元浸透流解析により予測を行い、影響が小さいことを確認しています。



環境保全の取り組み(水環境)

◇防水シート

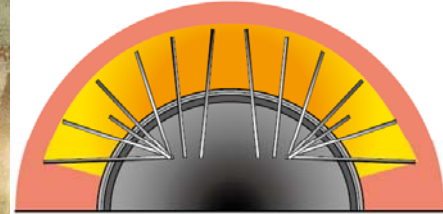


防水シートの施工例(一般国道191号線 萩・三隅道路)
(国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所ホームページより抜粋)

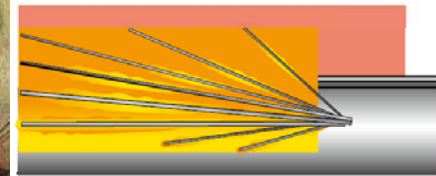
◇薬液注入工



断面図



側面図



(ライト工業㈱、「トンネル工事の補助工法」(2013年4月)より抜粋)

◇覆エコンクリート



覆エコンクリートの施工例(一般県道 常神三方線 神子トンネル)
(福井県 敦賀土木事務所 道路改良主要事業 ホームページより抜粋)

環境保全の取り組み(土壌環境等)

<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
- ・発生土に含まれる重金属等の定期的な調査

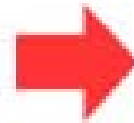
<地盤沈下>

- ・地質の状況等に応じた山留め工の採用
- ・山留め材及び周辺地盤の計測管理

<廃棄物>

- ・建設発生土の再利用
- ・副産物・廃棄物の分別・再資源化
- ・建設汚泥の脱水処理

がれき類破砕施設
(コンクリート塊、アスファルト塊、その他)



再生破砕路盤材等



再資源化の例
「有限会社山崎組HP」より

環境保全の取り組み(工事用車両の運行)・山梨実験線の実施例

・交通誘導員による誘導



・道路の洗浄



・工事従事者への講習・指導

・定期的な車両の点検、整備

・法定速度の遵守、エコドライブの徹底

・荷台に防塵シートの設置、散水
・車両出入り口、周辺道路の散水
・タイヤの洗浄

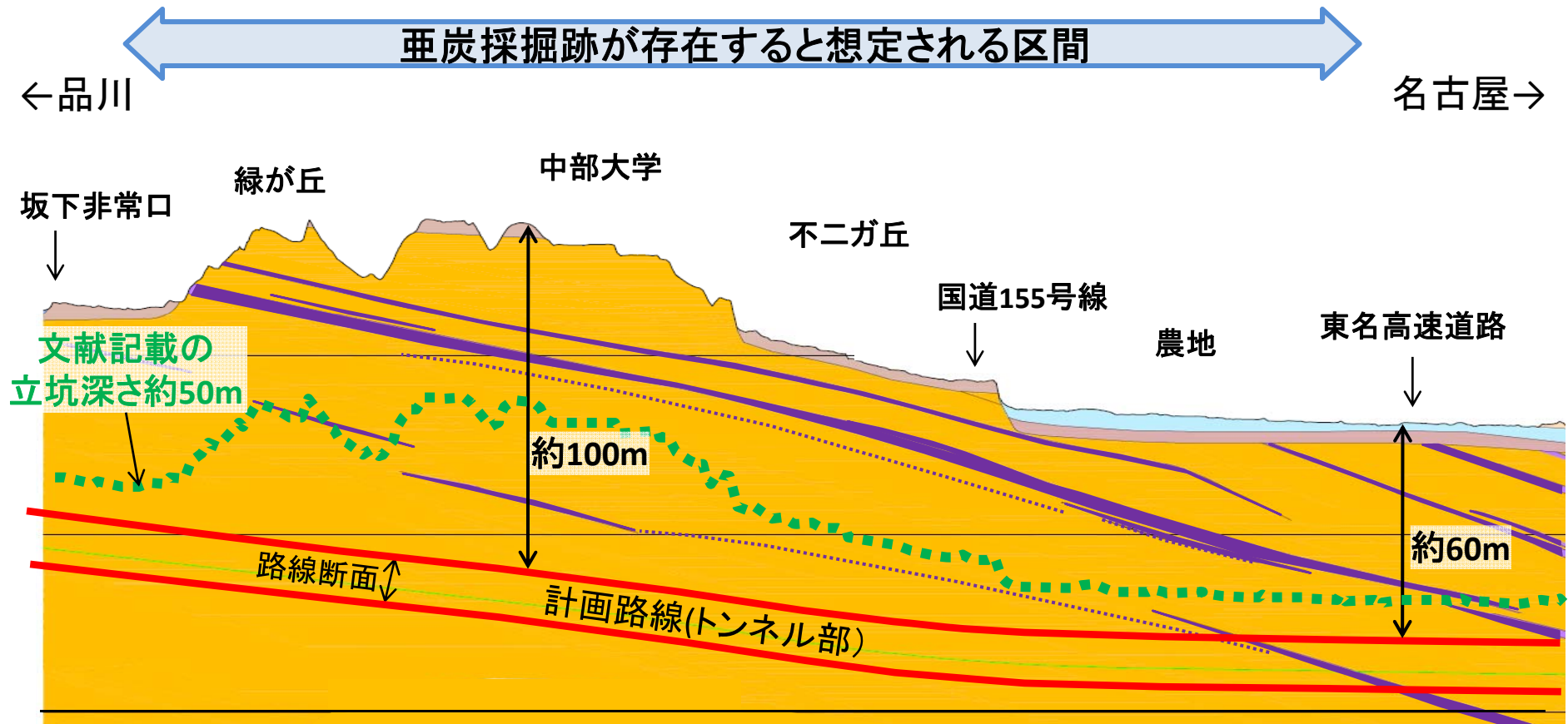


・工事車両表示の徹底

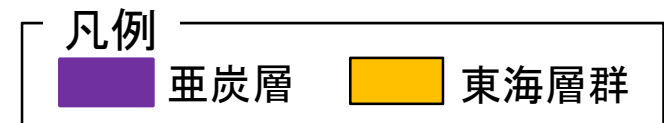


亜炭の採掘跡の対応について

- ・これまで実施した地質調査結果により地質縦断図を作成しました
 - ・採掘跡の空洞があると想定される亜炭層※の深さは、トンネルと離れていました
- ※採掘跡の空洞は確認できませんでした



・横の長さに対して縦の長さを約10倍にして表示しています

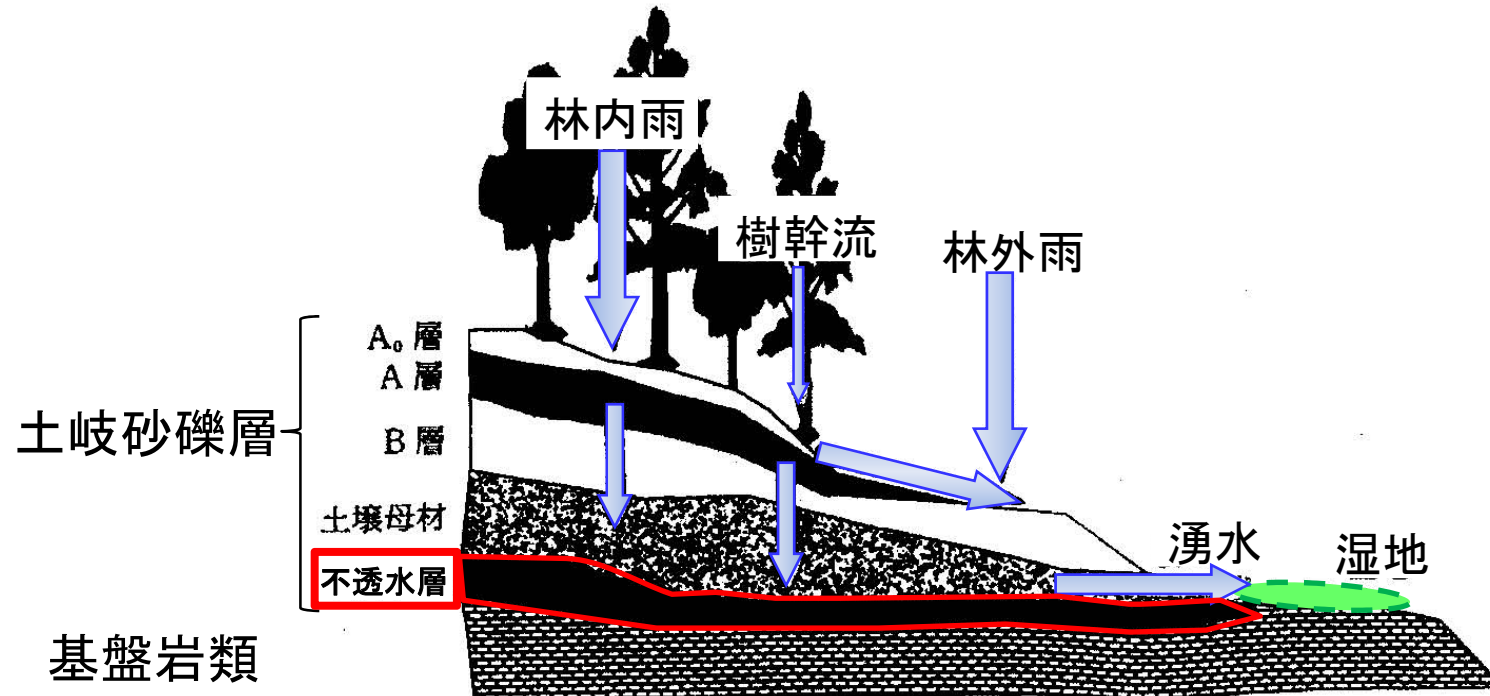


亜炭の採掘跡の対応について

- ・当該区間は、大深度地下トンネルとなり、想定される採掘跡の空洞よりも深いところを通過するため影響はないと考えます
- ・トンネル工事実施前には専門家や関係機関等の意見を踏まえ、地質調査等の綿密な空洞調査を実施し、必要に応じて適切な対策を講じます
- ・調査方法としては、これまでの地質調査に加え、さらに地質調査を実施し、亜炭層や空洞の状況を明らかにするとともに、トンネル近傍の空洞への対応としては、必要に応じてトンネル掘削時にトンネル前方の空洞を調査することなどを考えています
- ・トンネル近傍の空洞への対策としては、必要に応じてトンネル前方からの充填工法などを考えています

重要な湿地の対応について

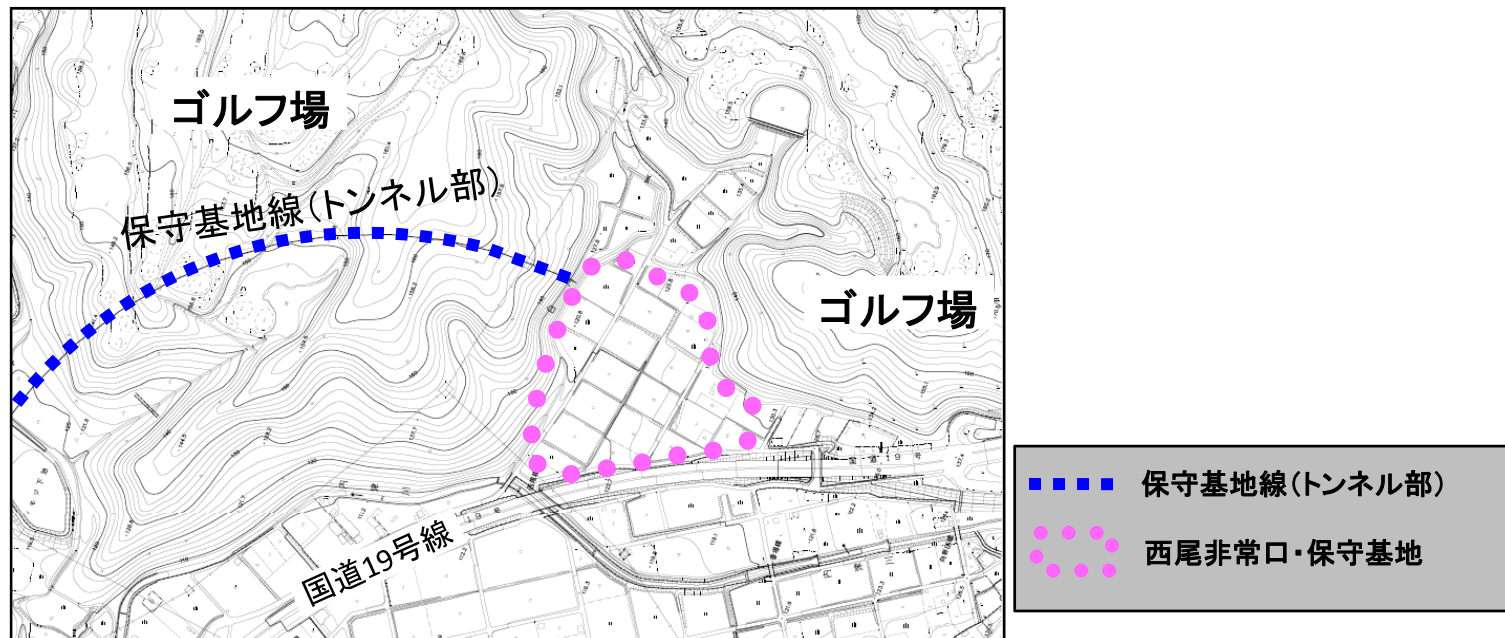
- 重要な動植物が生息・生育する主要な湿地については、回避するよう路線を計画しました
- 地下深くの基盤岩類をトンネルで通過させることにより、その上部の湿地に生息・生育する重要な動植物の環境は保全されるものと考えます



出典：「里山の生態学 その成り立ちと保全のあり方」
(平成14年3月、広木詔三編 名古屋大学出版会)

オオタカの対応について

- ・生息環境の一部が保全されない可能性があるかと予測します。
- ・オオタカが営巣に利用するような高木の樹林がない耕作地を改変する計画であることから、繁殖環境への直接的な影響はありません。
- ・周辺には国道19号線があり、工事の実施に伴う騒音の影響は小さいと予測しました。
- ・営巣エリアは、改変の可能性のある範囲から尾根をまたぐ場所にあるため、夜間照明等による影響は小さいと予測しました。
- ・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。



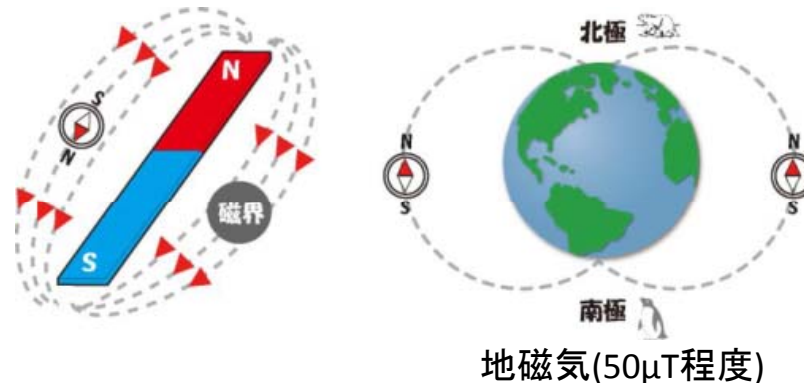
※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

磁界の影響について

- 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。

磁界とは？ 磁界による人体への影響は？

- ・磁石の周りや、電流が流れている導体の周りに「磁界」が発生します。



磁界のイメージ

※出典：環境省環境保健部環境安全課「身の回りの電磁界について」(平成24年3月)

- ・強い磁界の中では、体内に電流が誘導され、刺激作用と呼ばれる現象など、影響が生じることがあります。
- ・物理学の法則により、周波数が高いほど、また、磁界が強いほど、誘導される電流は大きくなります。

超電導リニアによる磁界は低周波数

- ・超電導リニアから発生する磁界の主な発生源は超電導磁石です。
- ・列車が通過する際、沿線の磁界の強さは強弱を繰り返します。
- ・時速500kmでは、1秒間に6個の磁石が通過するため、発生する磁界の周波数は6Hzとなります。
- ・身の回りにある磁界(例:家電製品(50/60Hz)、携帯電話(800MHz~)等)に比べて、超電導リニアの周波数は非常に低いです。

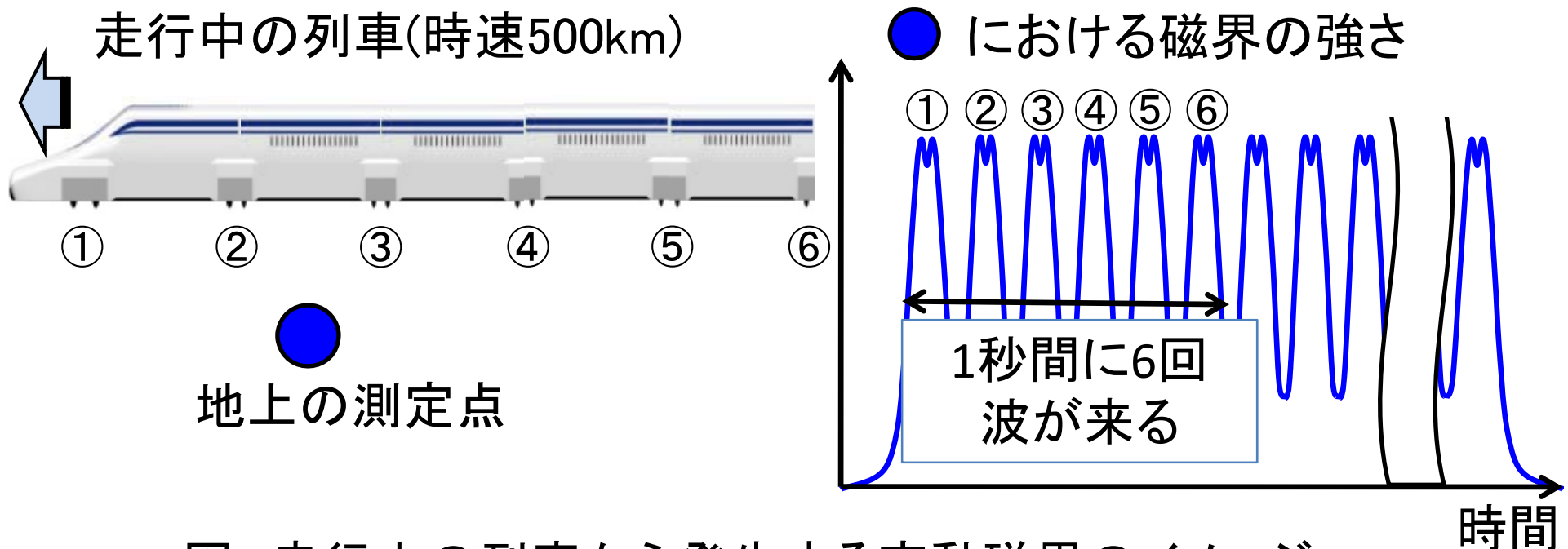


図 走行中の列車から発生する変動磁界のイメージ

距離が離れると磁界は急激に低減

- 磁界の強さは、ある程度距離が離れている場合、超電導磁石からの距離の3乗に反比例して低減します。

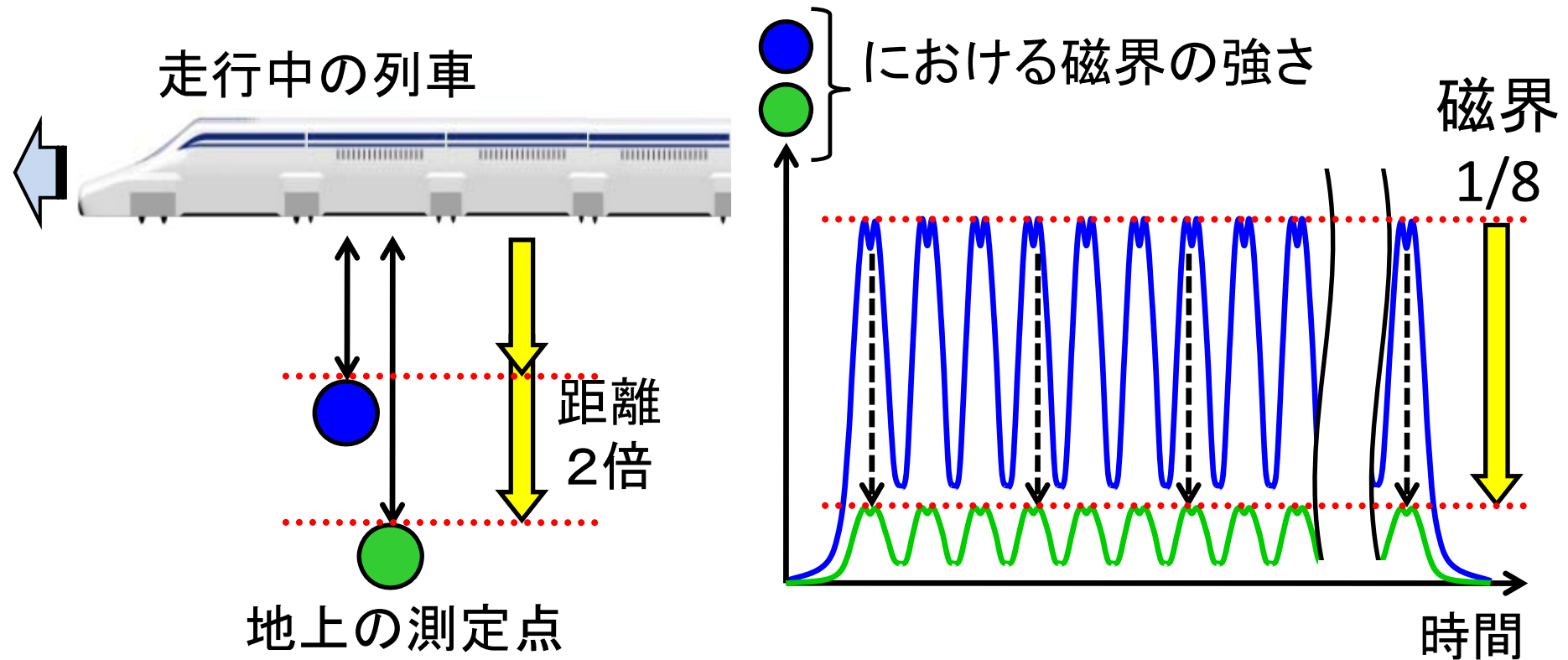
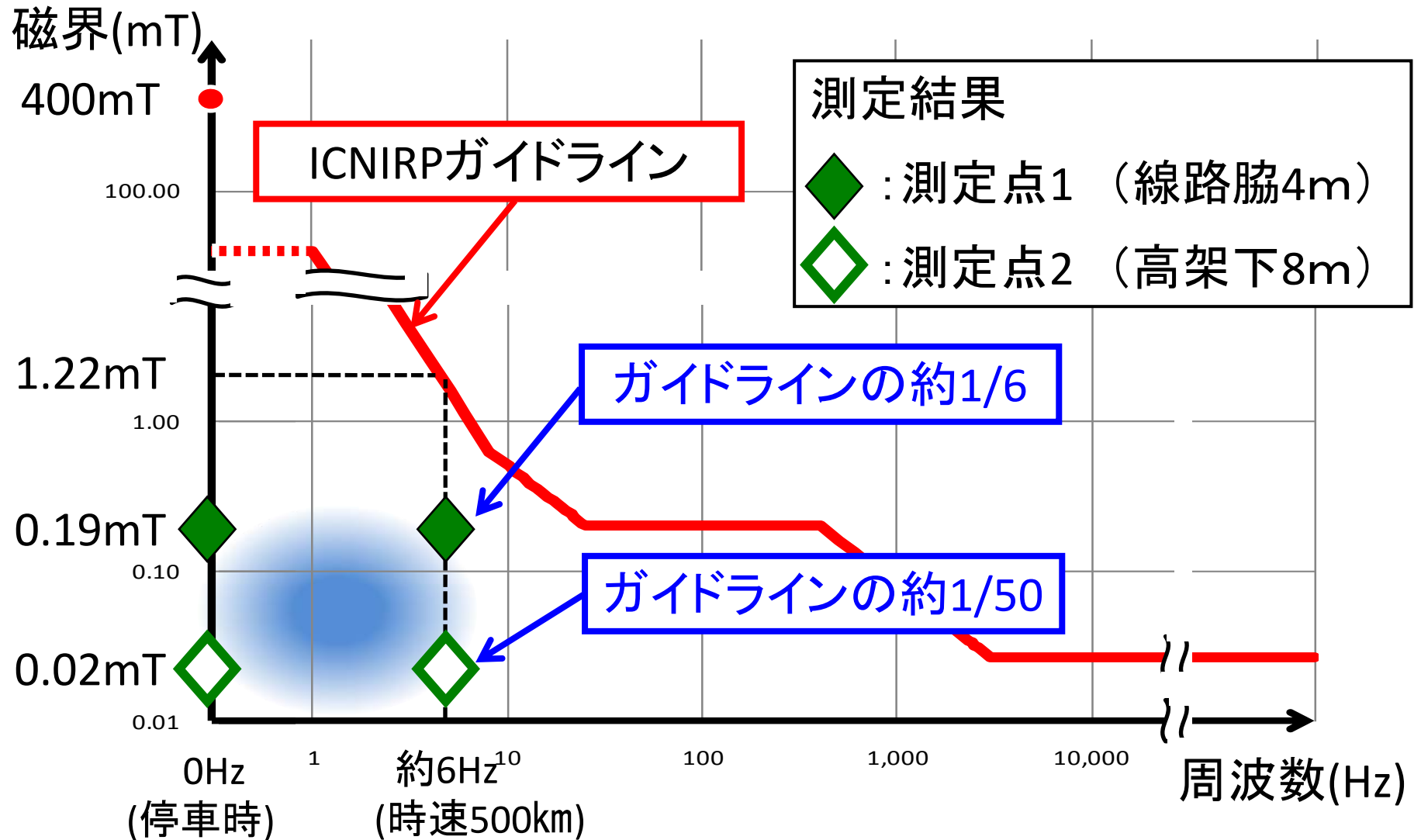


図 走行中の列車から発生する変動磁界のイメージ

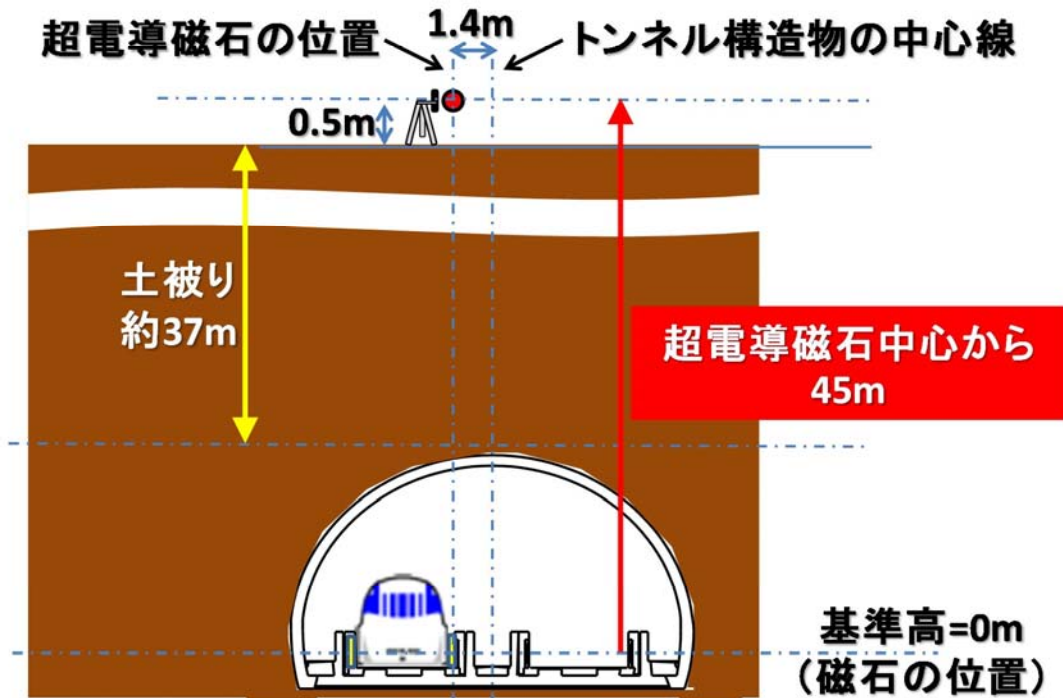
ICNIRPのガイドラインと実測結果の比較(沿線磁界)

- ・いずれのケースについても実測結果がICNIRPのガイドライン以下であることを確認



磁界の公開測定

トンネル上部で土被りが厚い箇所



	500km/h測定値
測定値	0.00015mT
ICNIRPガイドライン	1.2 mT

本線脇での公開測定



トンネル上部での公開測定



本日のご説明内容

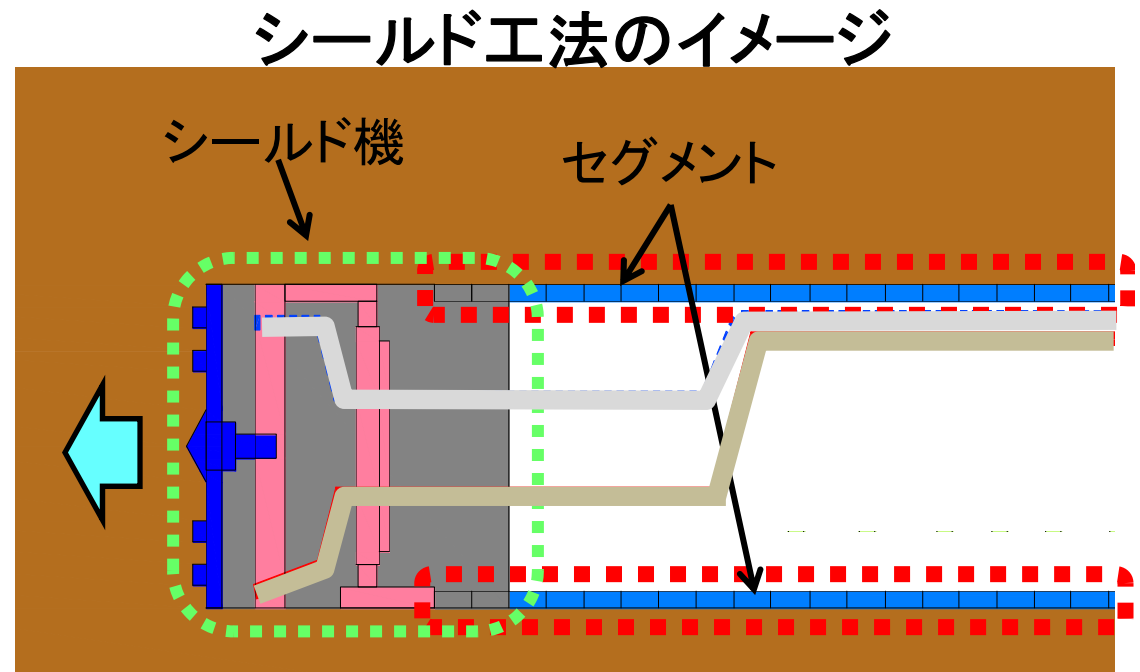
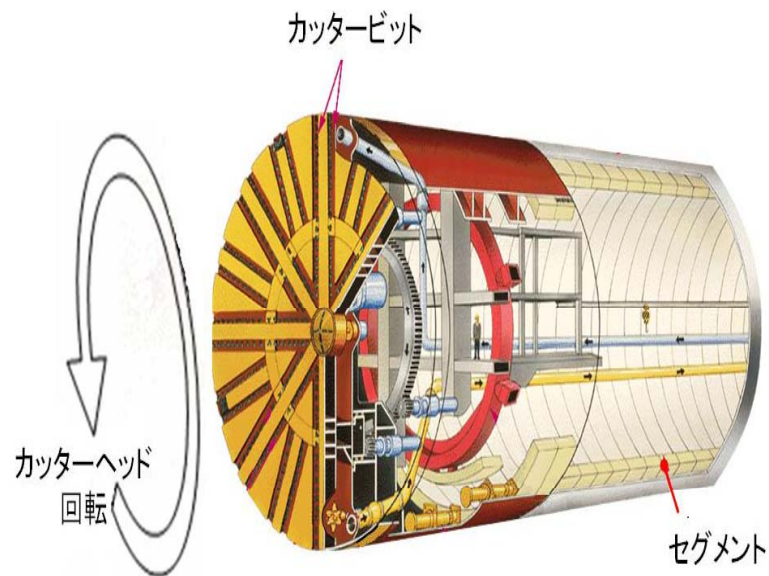
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

工事に起因する地盤沈下による建物等への補償

シールド工法等を採用したにも関わらず、地盤沈下が発生した場合には、国のルールに従って補償を実施。

補償の考え方

工事施行にあたり、万が一、建物等に損傷または損壊した場合に、国のルールに従い、従前の状態に修復し、または復元することに要する費用を負担。



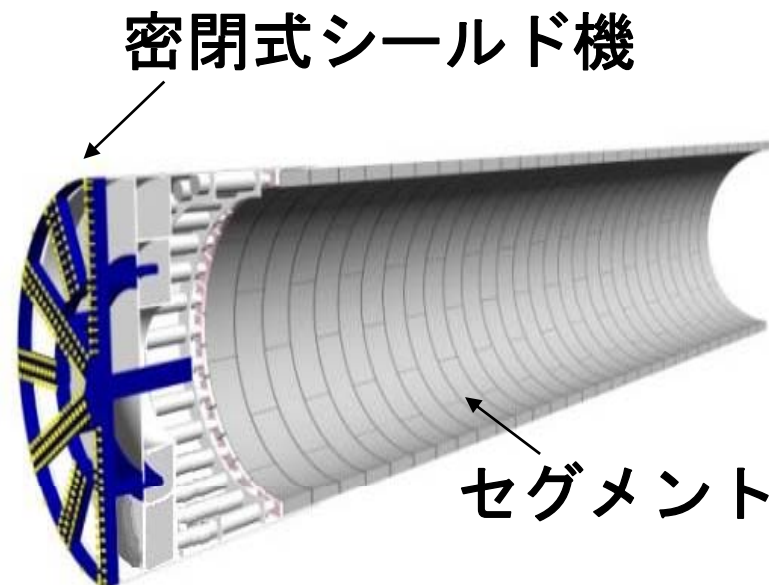
工事に起因する水枯渇等による用水使用者への補償

国のルールに従って補償を実施。

工事施行にあたっては、環境保全措置等を実施

補償の考え方

工事施行により、水枯渇・渇水等が生じ、必要な水量の確保が不可能となった場合には、生活用水・農業用水等を使用している方に対して、既存の施設の機能を回復することに要する費用を負担。



テレビジョン電波受信障害への補償

国のルールに従って補償を実施。

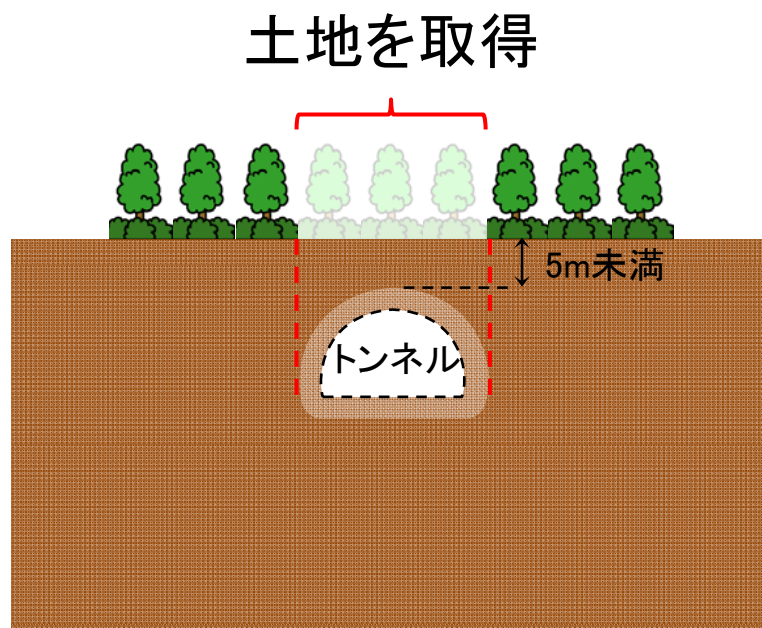
補償の考え方

非常口の構造物を設置することにより、通常テレビジョン放送の良好な受信が、可能な地域において、テレビジョン放送用の電波が影響を受け、良好な受信が困難となった場合に、国のルールに従い、良好な受信ができるように機能を回復することに要する費用を負担。

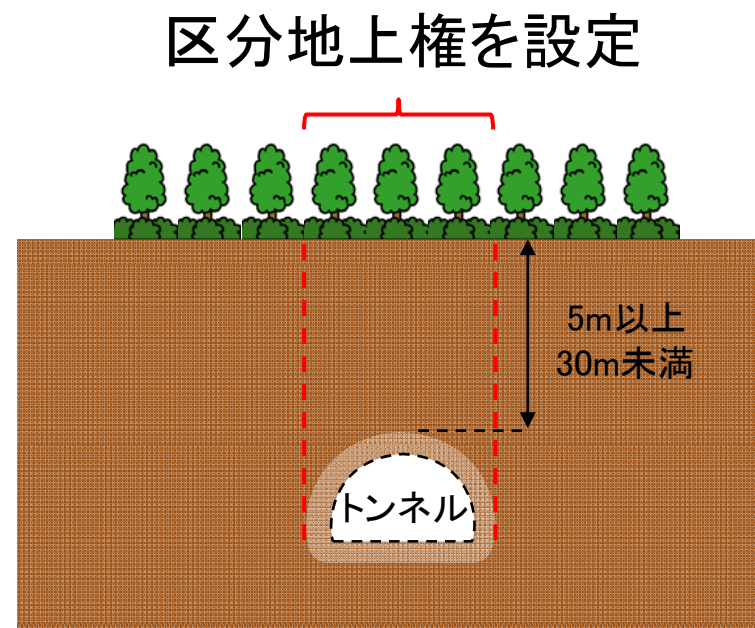
春日井市内のトンネル区間における用地取得

- 大深度地下使用の認可区間においては、当社は大深度地下を使用できることとなっています。
- 大深度地下使用の認可区間以外では、トンネルのロックボルトなど必要な幅を確保し、用地幅とします。

①トンネルの上部が5m未満の場合



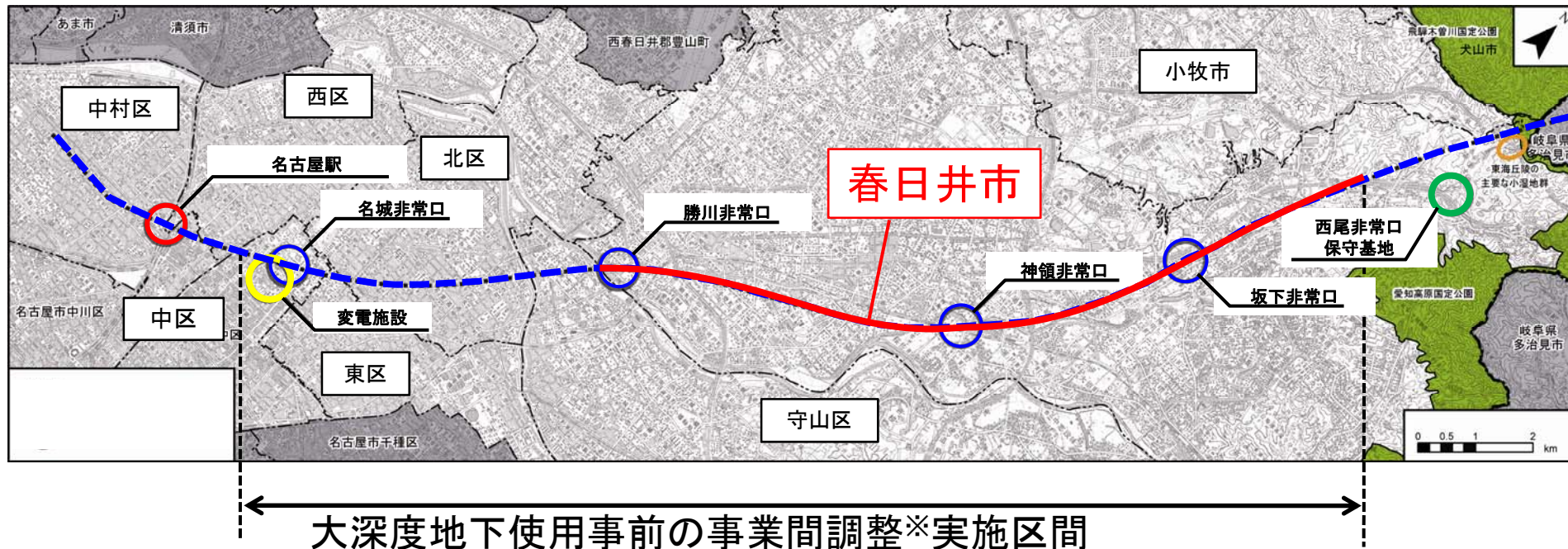
②トンネルの上部が5m以上30m未満の場合



※区分地上権 : 工作物を所有するため、地下又は空間において土地を使用する権利

大深度地下使用の区間

⑦ 工事等に伴う補償



- : 計画路線(トンネル部)
- : 駅
- : 非常口(都市部)
- : 非常口(山岳部)、保守基地
- : 変電施設

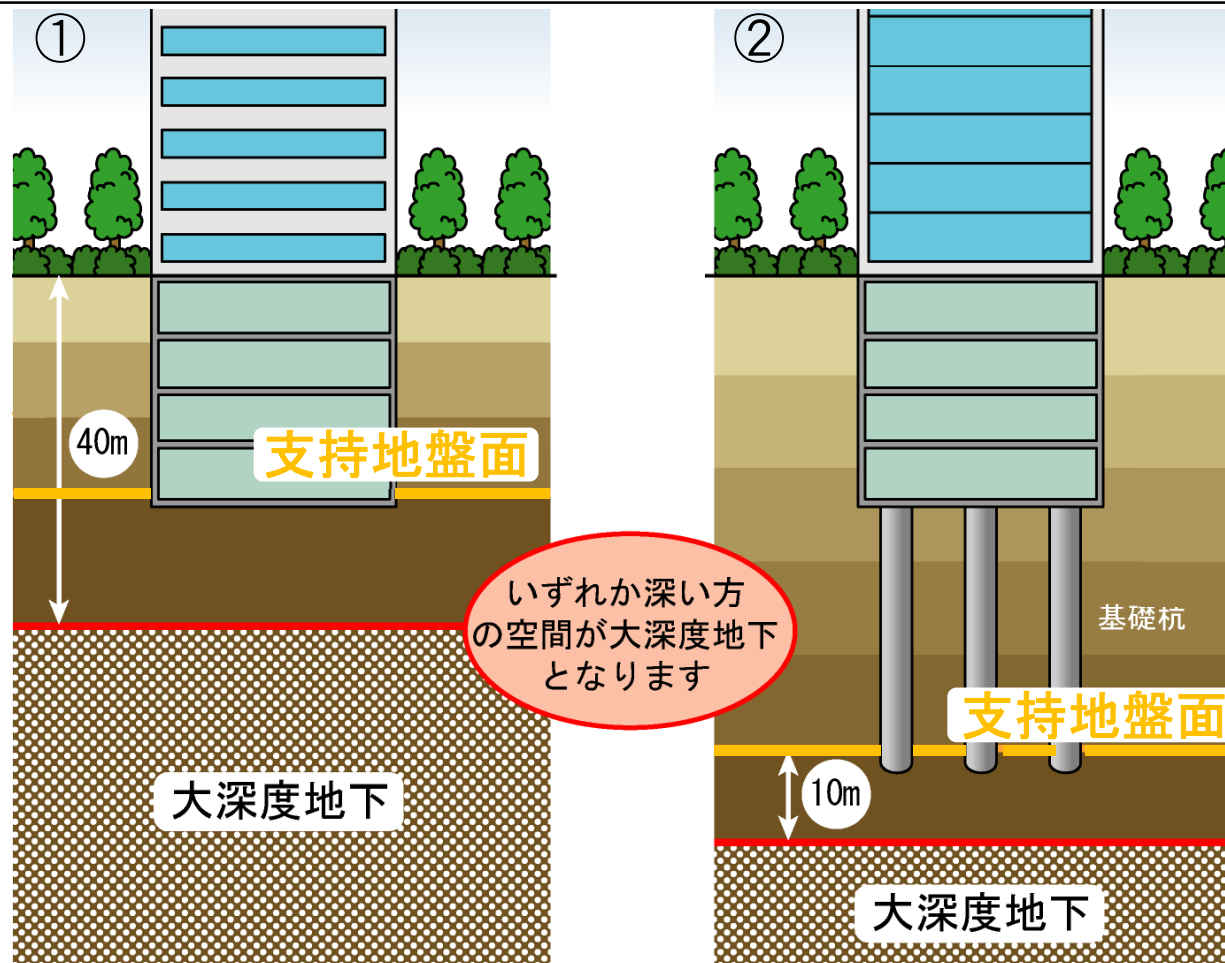
井戸等に直接あたる場合、その補償を行います。

※大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第12条に基づく手続き

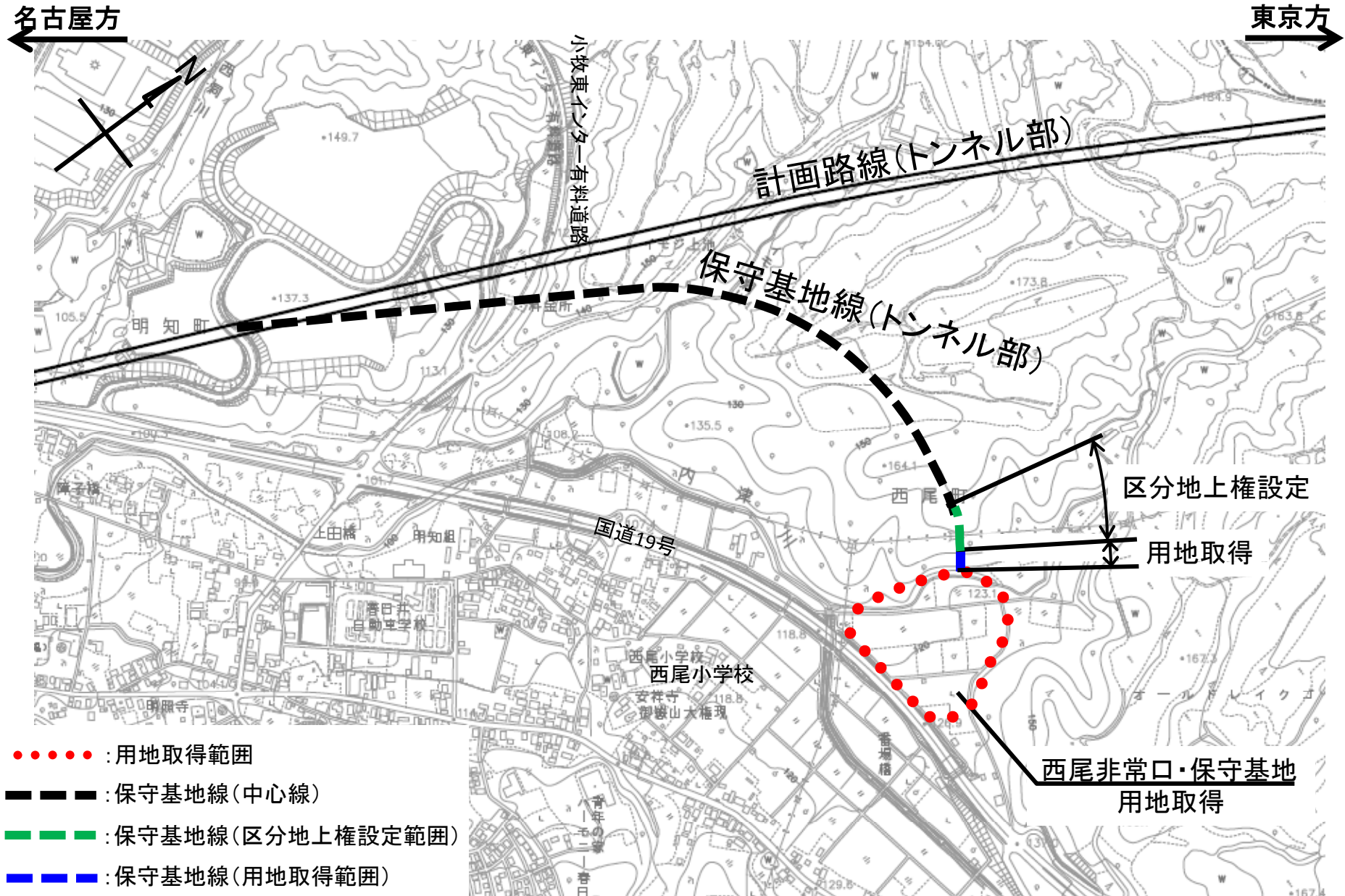
大深度地下とは

「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下とは、①または②のいずれか深い方の地下

- ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）
- ②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤面から10m以深）



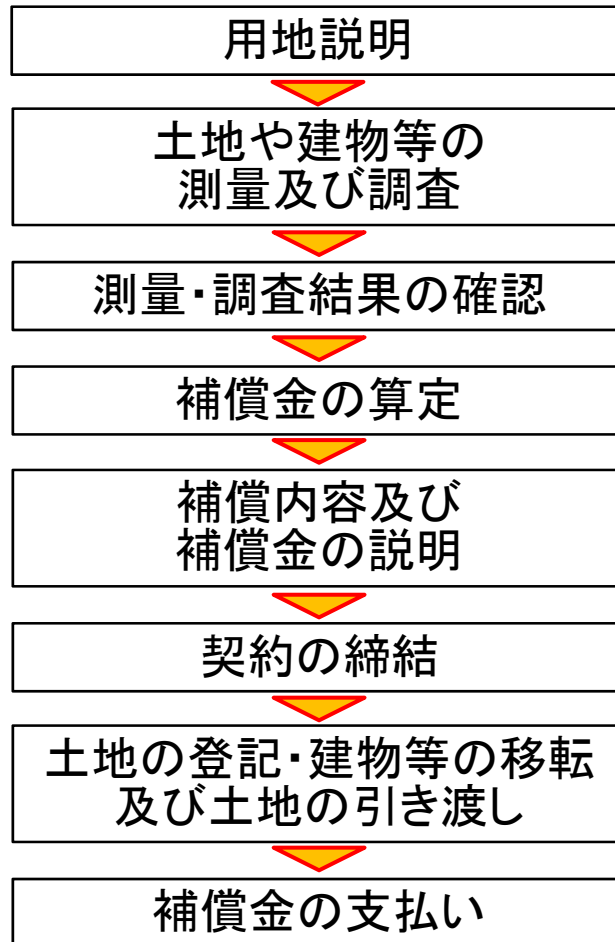
春日井市内における用地取得等



※この図は、概ねの計画を示しており、詳細な計画は、今後の現地測量と設計により確定します。

用地取得等に伴う補償

用地補償の手順



補償金の算定

適正で公平な補償を行うため、国が定めた基準に基づき算定した補償額を金銭で補償。

なお、損失の補償は土地や建物等の権利者の皆様に対して、個別に実施。

補償の種類

土地、建物、工作物、立竹木、動産移転、移転雑費、営業、借家人等

国のルールおよび国のルールに則り定められた指針

『公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱』（S37.6.29 閣議決定）

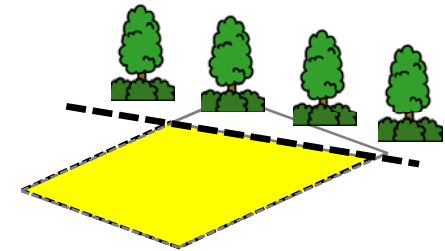
『公共用地の取得に伴う損失補償基準』（S37.10.12 用地対策連絡会決定）

用地取得等に伴う補償

土地の補償

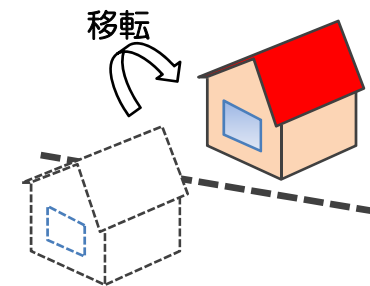
公示価格や基準地価格、不動産鑑定士による鑑定評価額を参考に正常な価格を算定。

譲っていただく土地を他の人に貸している場合は、土地の所有者と権利者の双方で権利割合を話し合ってください、その割合に応じて補償。



建物の補償

建物を移転していただく場合は、合理的な移転方法（再築・曳家・改造等）を定め、その方法によって移転するのに要する費用を補償。



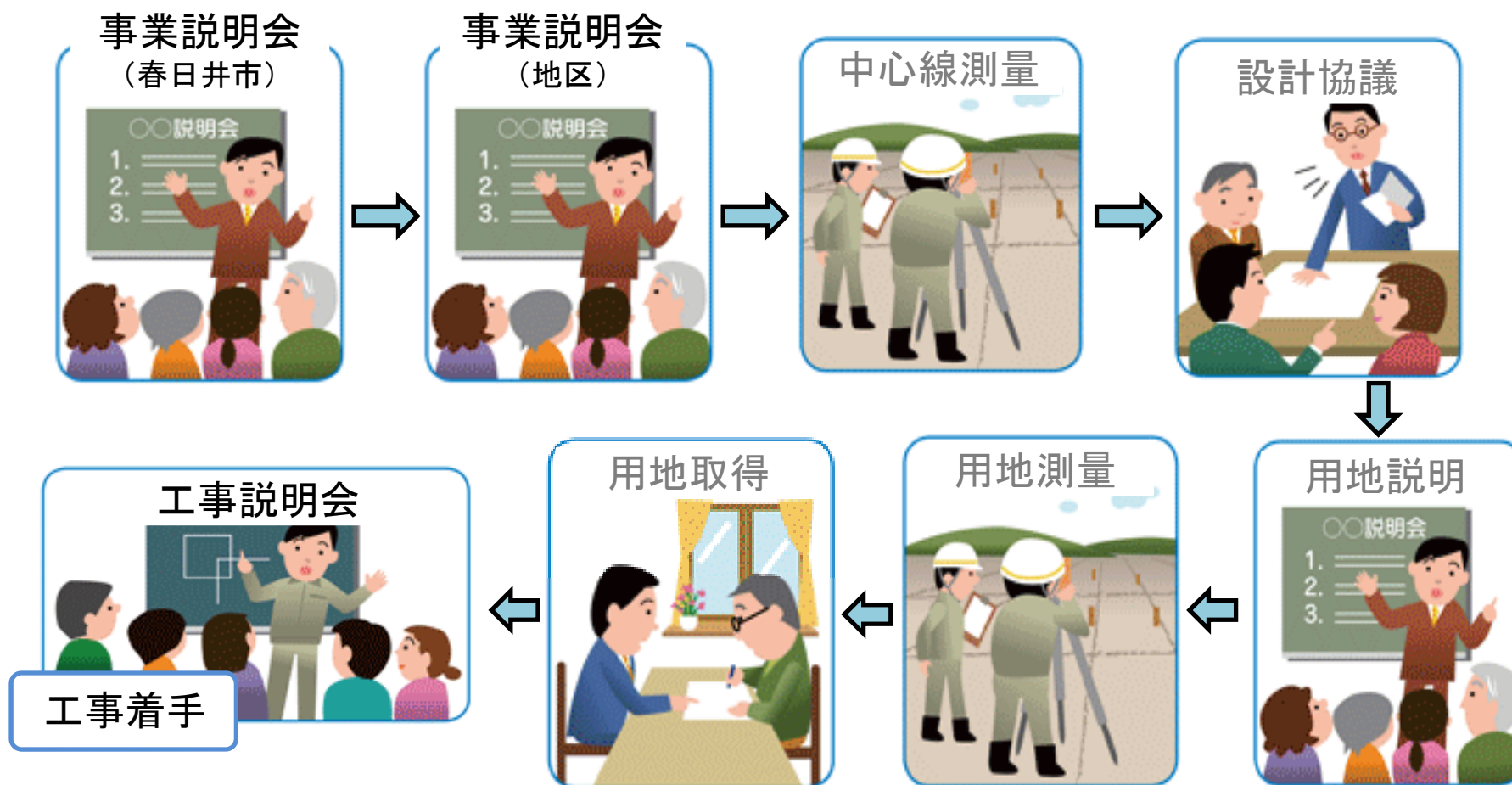
補償の内容及び補償金については、それぞれの権利者の皆様に十分説明いたします。ご承諾いただけましたら、当社が作成した契約書に署名・押印していただき、契約の締結となります。

本日のご説明内容

- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線(品川・名古屋間)の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 工事等に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方・予定

今後の進め方

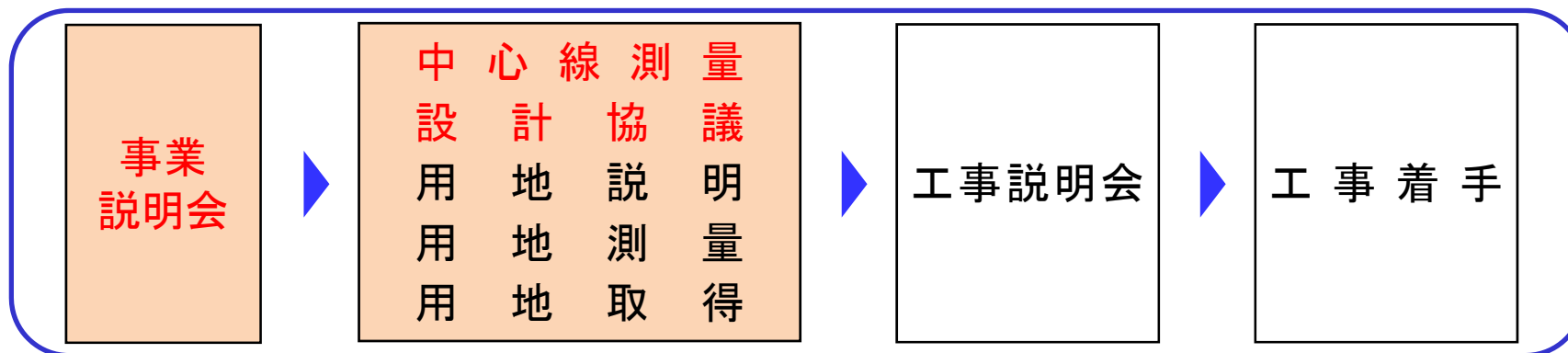
中央新幹線建設は、次のような手順で進めてまいります。
工事に際しては、環境対策や安全対策に万全を尽くして
参りますので、地元の皆様のご協力をお願いいたします。



※事業説明会后、大深度区間では井戸等調査を行います

事業説明会、中心線測量、設計協議

⑧ 今後の進め方・予定



事業説明会 (地区)



- 地区毎の事業説明会の開催予定日時等については、地区毎の回覧等によりお知らせいたします。

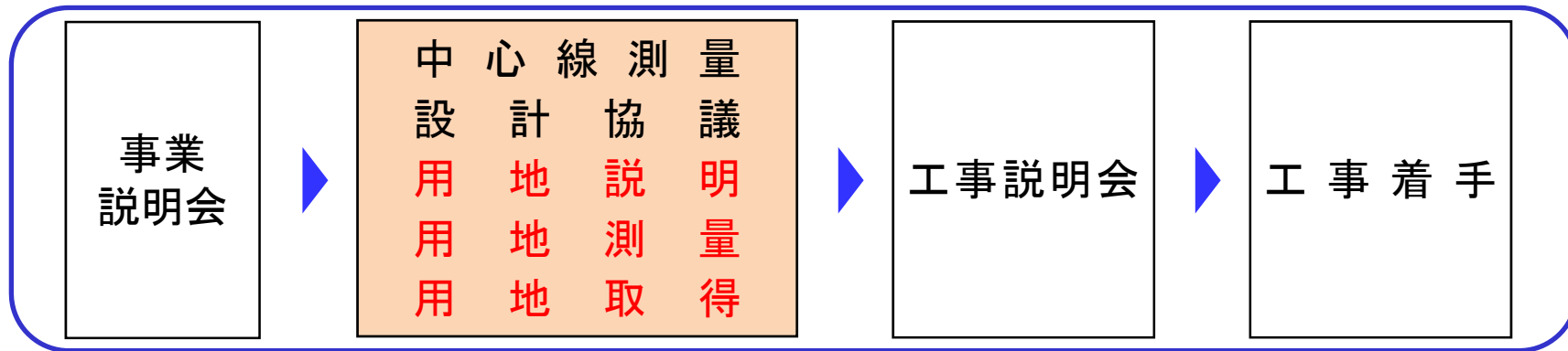
中心線測量



- 現地での中心線測量等を実施させていただきます。
- 並行して行政機関等と協議を進めます。

用地説明、測量、取得

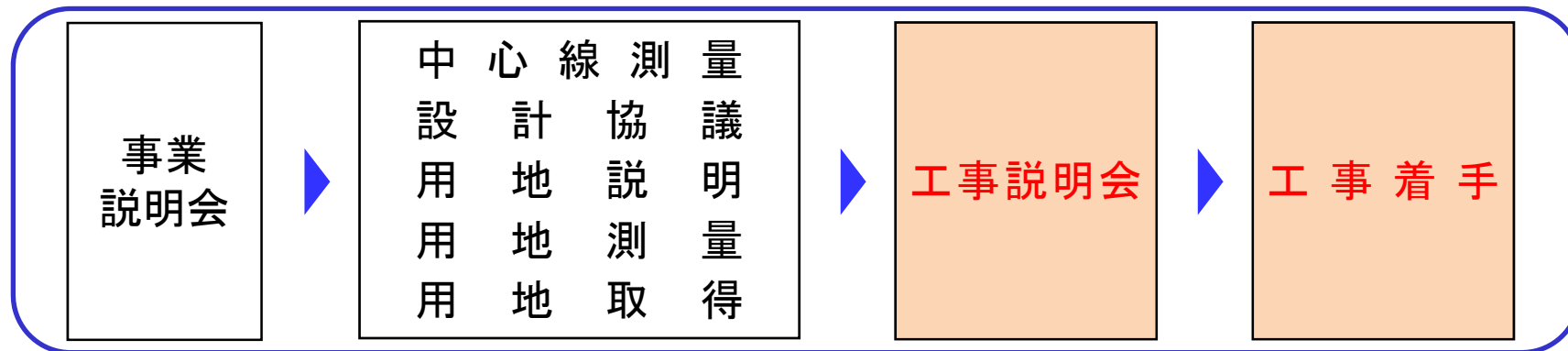
⑧ 今後の進め方・予定



- 用地説明では、中央新幹線建設に必要となる用地の権利関係者の皆様を対象に、用地取得の考え方や用地測量について、ご説明いたします。
- 用地取得のための詳細について、関係の皆様個別にご説明いたします。



工事説明会・工事開始



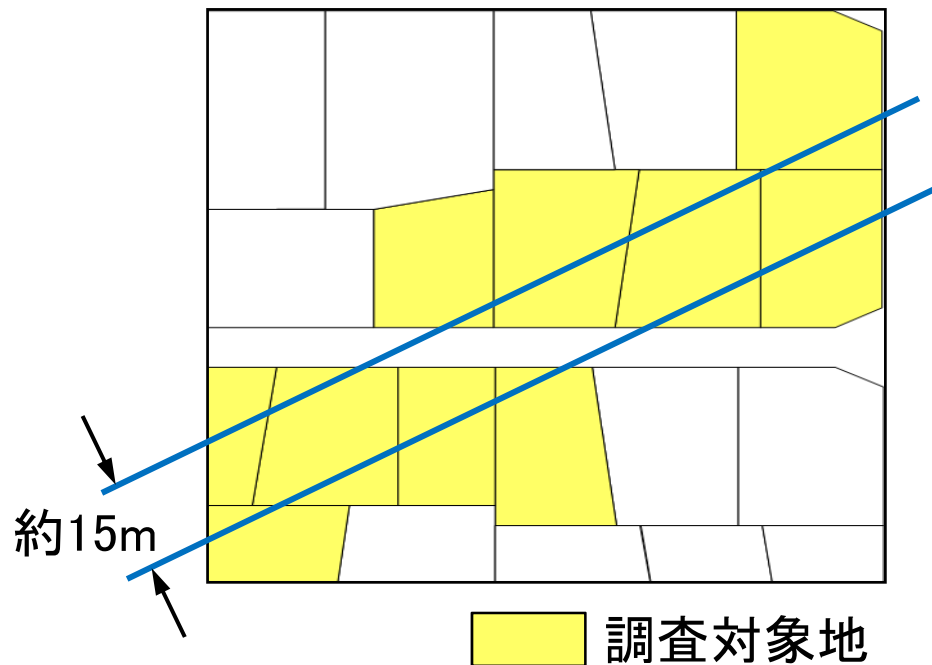
- 構造物の詳細な設計に基づき、工事を発注した後に、工事説明会を開催いたします。
- 工事説明会では、
 - 工事の具体的な施工方法や施工手順
 - 工事中の安全対策、環境保全対策
 - 工事用車両の種類、通行ルート、台数などについて、ご説明いたします。
- 工事実施にあたっては、地元の皆様のご理解を深めていただきながら、進めてまいります。

井戸等の調査

- 大深度地下を使用する区間では、トンネルに直接あたる40m以上の深井戸等の物件があるかどうかの調査を行います。
(大深度地下の公共的使用に関する特別措置法 第13条)

【調査の概要】

ルートにかかる土地や建物の所有者や管理者の皆さまを対象に、事前にお知らせしたうえで各戸を訪問し、井戸等の有無、形状、深さ等の調査を行います。



調査のイメージ

- 調査にあたりましては、皆さまのご協力をお願いいたします。

工事工程表(西尾非常口からの掘削・保守基地)

場所	年度	H26	H27	H28	H29	H30		
		事業説明会 ▼ 中心線測量等 ...	用地説明会 ▼ 中心線測量等 井戸等調査	用地測量 取得	工事説明会 ▼	用地測量 取得	H38	H39
保守基地	造成工							
	建屋築造工							
非常口	山岳トンネル	掘削支保工						
		覆工						
		インバート工						
		ずり処理						
		路盤工						
		ガイドウェイ設置工						
		電気機械設備工						

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

工事工程表(坂下非常口からの掘削)

⑧ 今後の進め方・予定

場所	年度		H26	H27	H28	H29	H30		
			事業説明会 ▼	工事説明会 ▼ 井戸等調査					H38
非常口	非常口	地中連続壁工			[Bar]				
		掘削工			[Bar]				
		構築工			[Bar]			[Bar]	
		電気機械 設備工						[Bar]	
		建屋築造工							
	都市部トンネル	掘削工				[Bar]			
		内部構築工					[Bar]		
		ガイドウェイ設置工							
		電気機械 設備工							

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

工事工程表(神領非常口からの掘削)

⑧ 今後の進め方・予定

場所	年度		H26	H27	H28	H29	H30		
			事業 説明会 ▼	工事 説明会 ▼ 井戸等調査					H38
非常口	非常口	地中連続壁工			[Bar]				
		掘削工				[Bar]			
		構築工				[Bar]			[Bar]
		電気機械 設備工							[Bar]
		建屋築造工							
	都市部トンネル	掘削工				[Bar]			
		内部構築工							
		ガイドウェイ設置工							
		電気機械 設備工							[Bar]

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

工事工程表(勝川非常口からの掘削)

⑧ 今後の進め方・予定

場所	年度		H26	H27	H28	H29	H30	H38		H39
			事業 説明会 ▼		工事 説明会 ▼					
非常口	非常口	地中連続壁工			[Bar]					
		掘削工					[Bar]			
		構築工					[Bar]		[Bar]	
		電気機械 設備工							[Bar]	
		建屋築造工								

※工事計画は現時点の計画であり、変更の可能性があります

お問い合わせ先

⑧ 今後の進め方・予定

東海旅客鉄道(株)

環境保全事務所(愛知)、中央新幹線愛知工事事務所

住所 名古屋市中村区名駅3-13-26交通ビル8F

電話 環境保全事務所(愛知) 052-563-5216

中央新幹線愛知工事事務所 052-856-5500

(受付日時／土・日・祝日・年末年始を除く平日 9時～17時)

