

中央新幹線品川・名古屋間 事業説明会(笛吹市)

平成26年11月11日(火) 19:00～ 於: 笛吹市境川総合会館



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 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

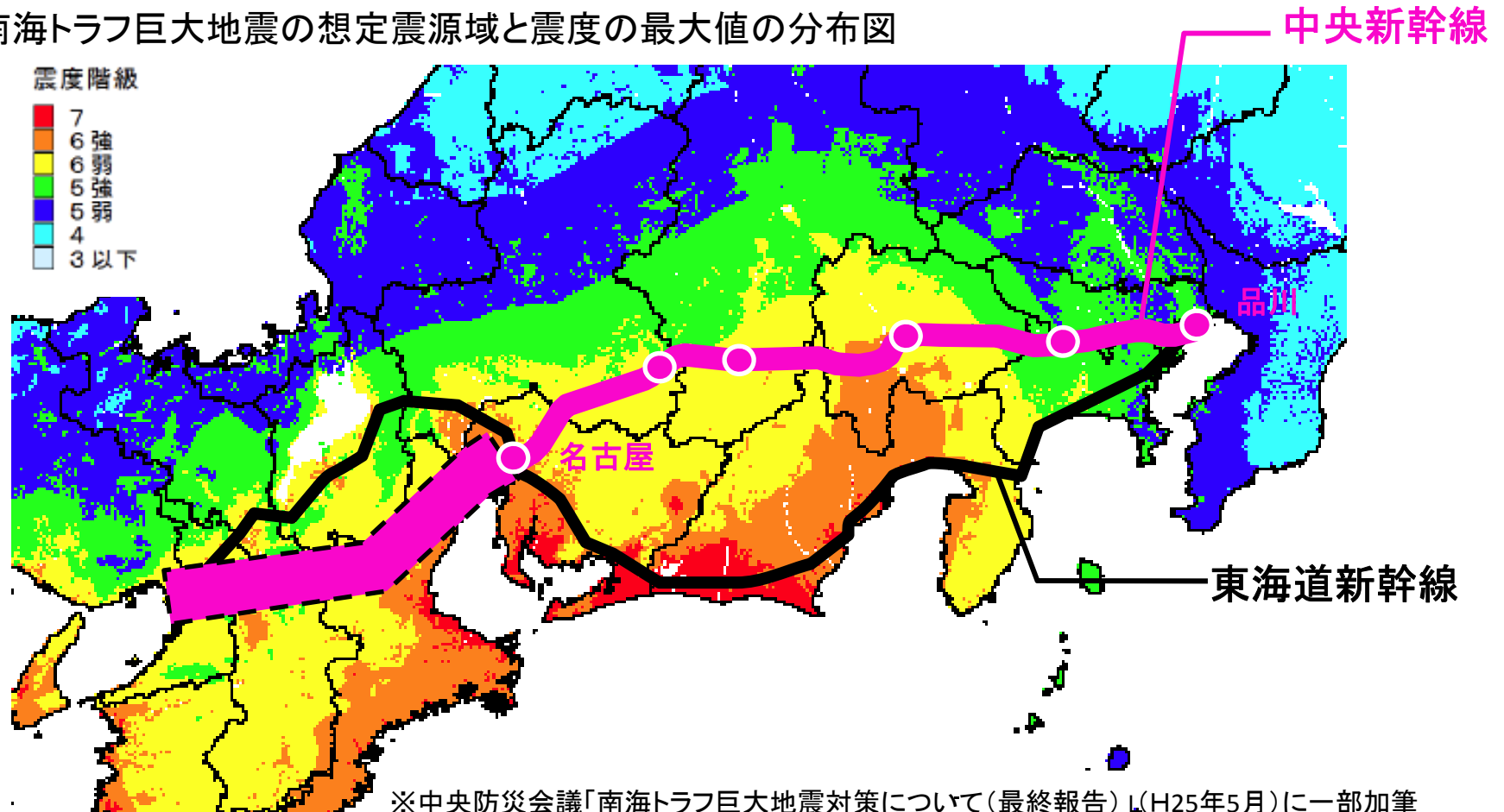
本日のご説明内容

- 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 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

事業の意義(バイパスの整備)

- ◎東海道新幹線は、今年10月で開業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。

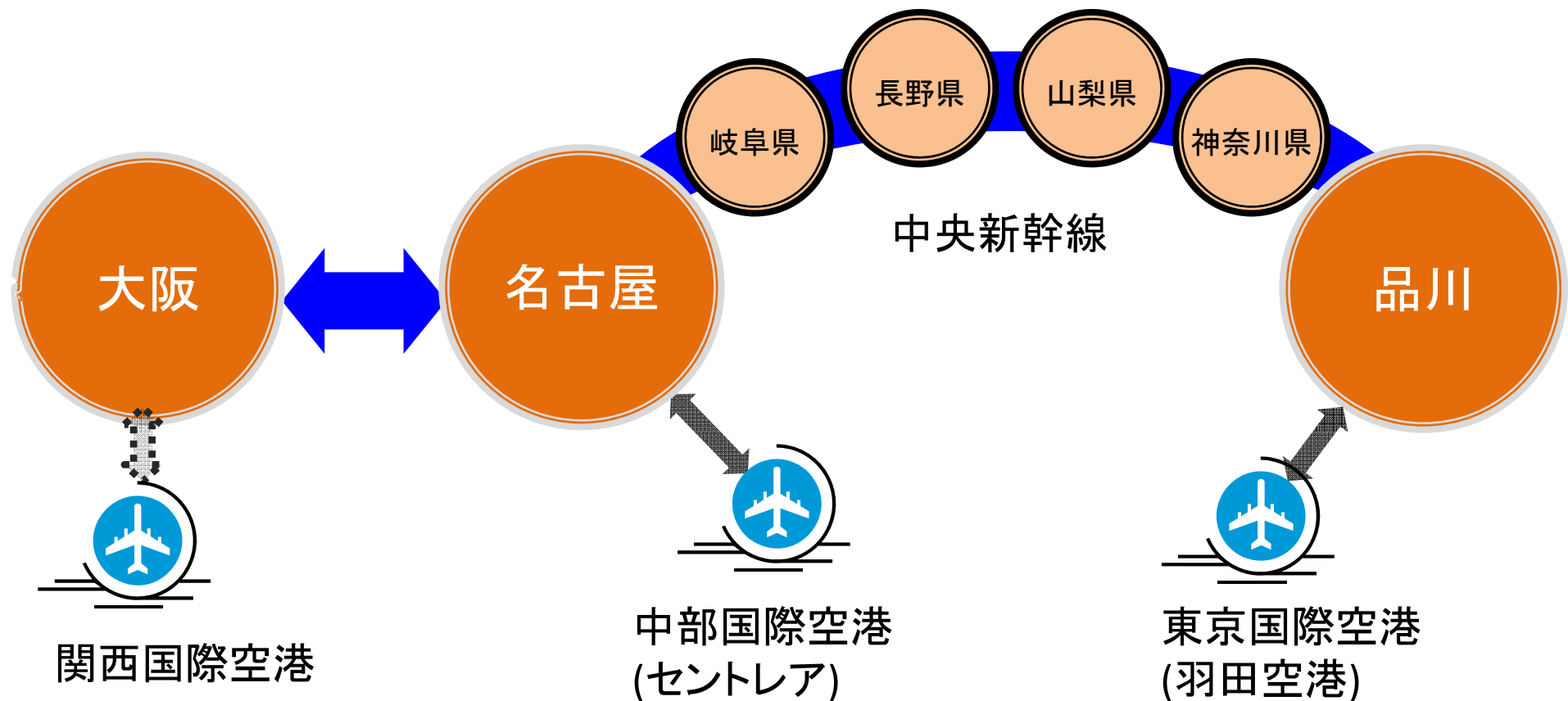
南海トラフ巨大地震の想定震源域と震度の最大値の分布図



※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

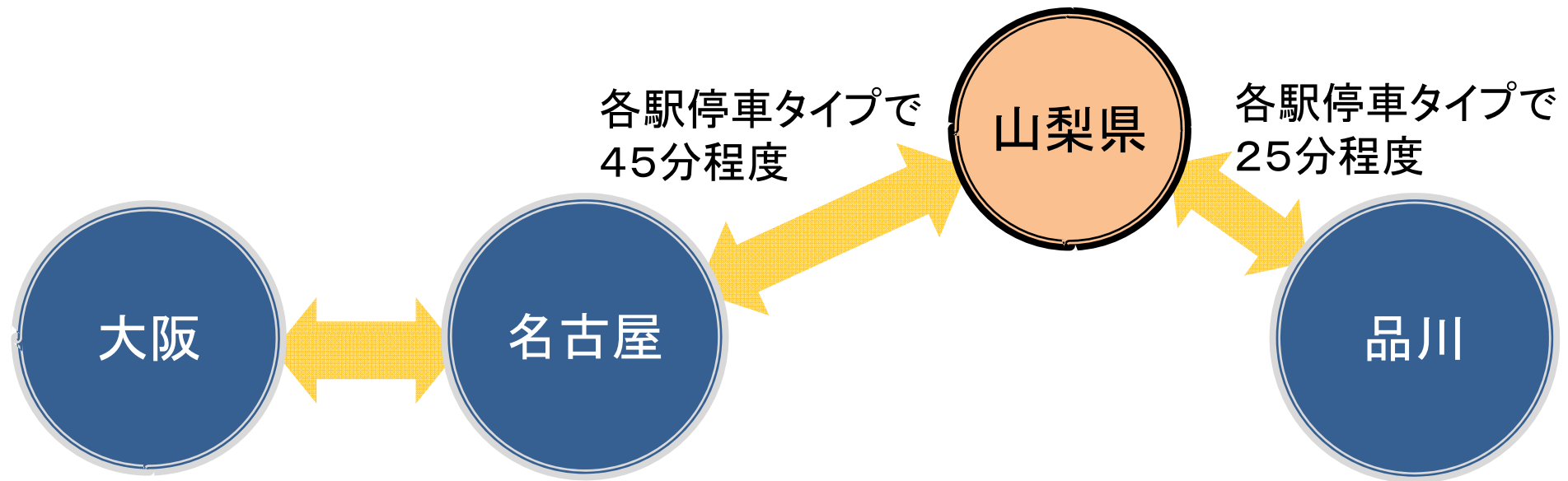
事業の意義(三大都市圏が一つの巨大都市圏に)

- ・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・大阪の各都市圏や国際空港への移動が飛躍的に便利になります。



山梨県と三大都市圏のアクセスが大幅に向上

中央新幹線による到達時分(現在の想定)



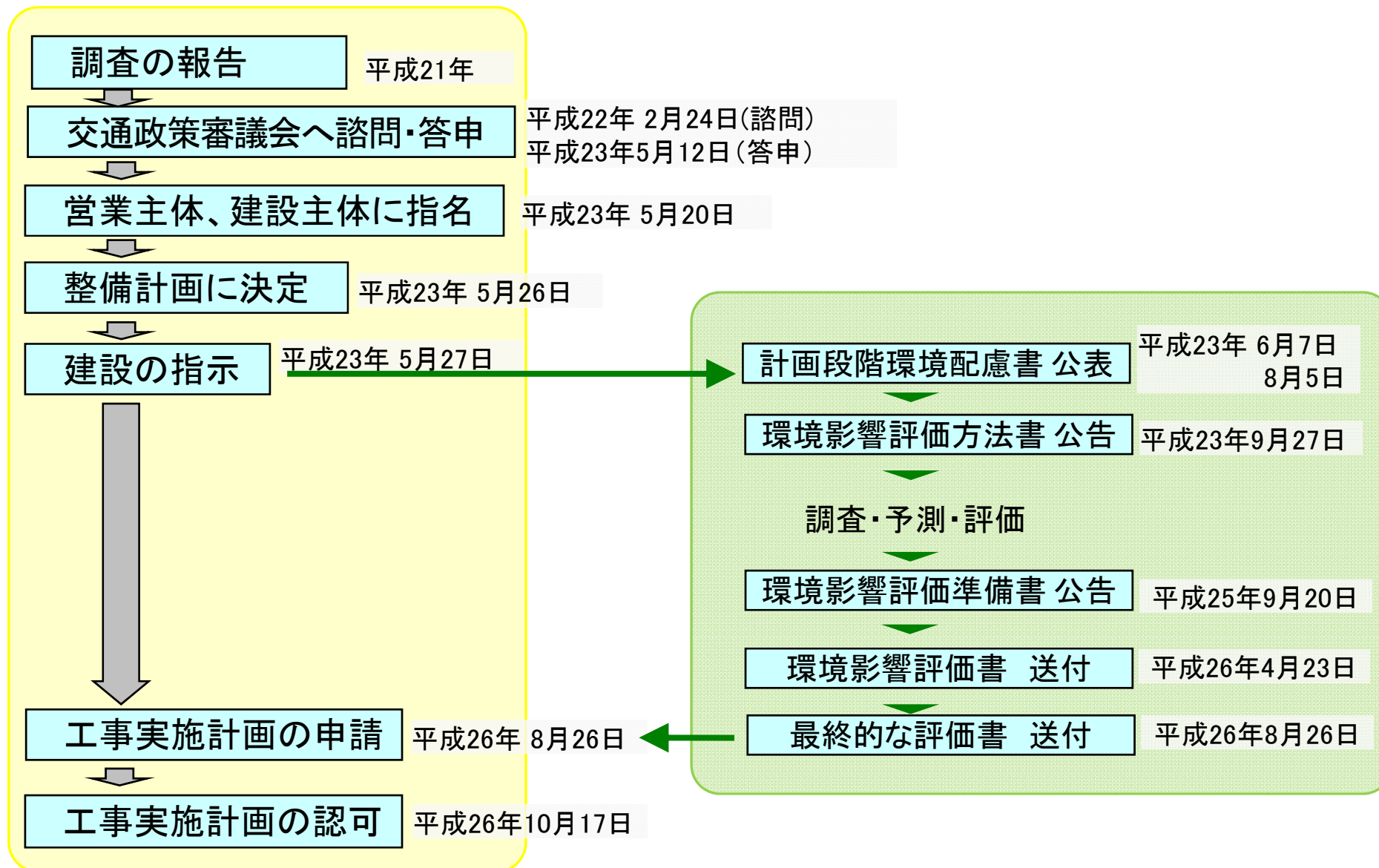
本日のご説明内容

- 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 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画認可までの流れ

全国新幹線鉄道整備法

環境影響評価法



工事実施計画の認可

国鉄施第75号

認可書

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 柘植 康英 殿

全国新幹線鉄道整備法第9条第1項に基づき、平成26年8月26日付け中第33号で申請のあった中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）については、認可する。

平成26年10月17日

国土交通大臣 太田 昭宏

※印章なしのものを掲載しています

本日のご説明内容

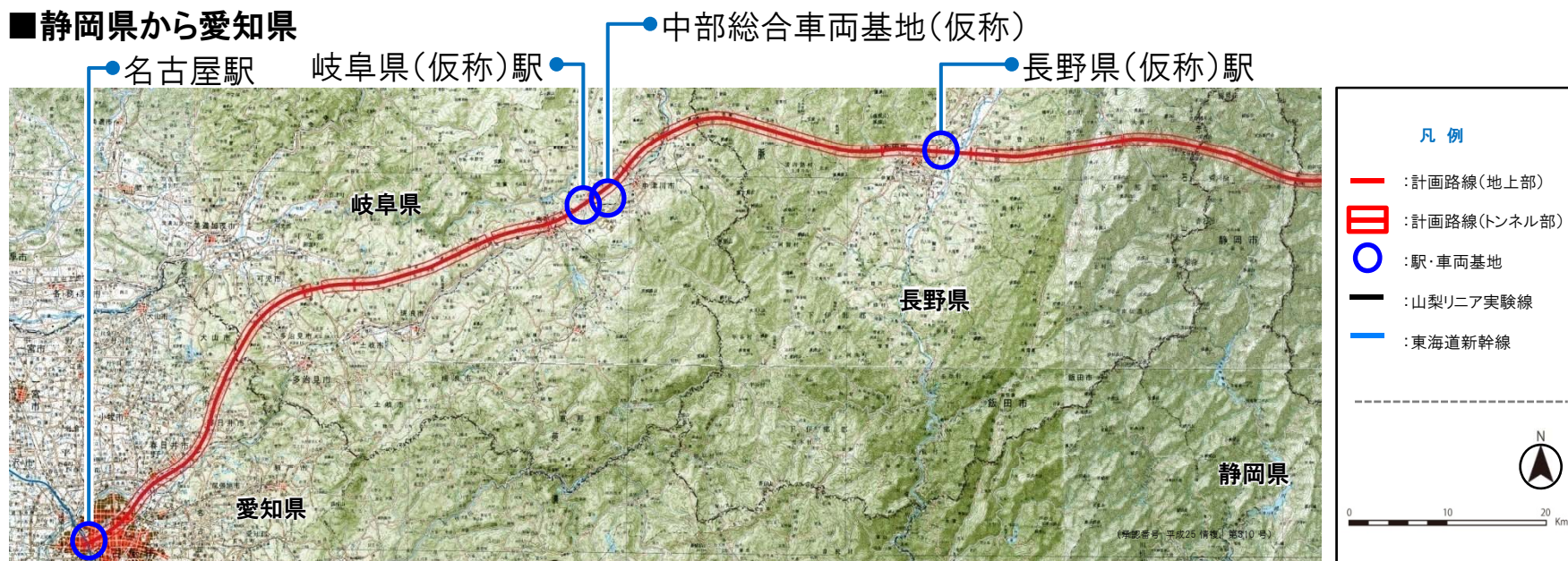
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線品川・名古屋間の概要**
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

路線概要(平面図)

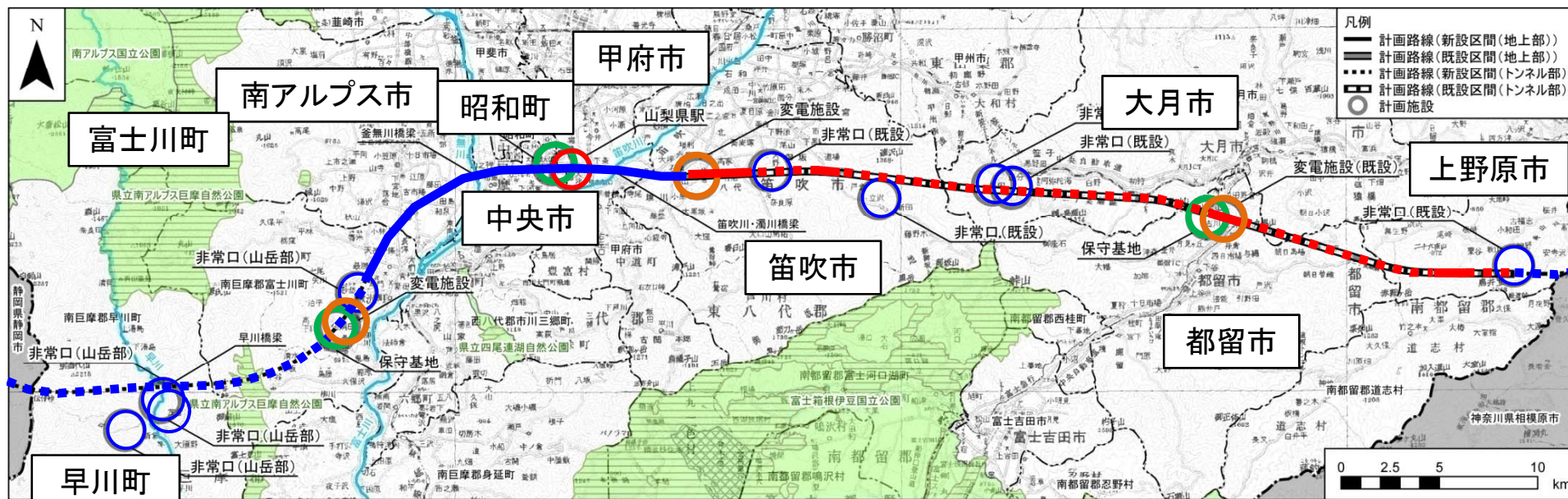
東京都から山梨県



静岡県から愛知県

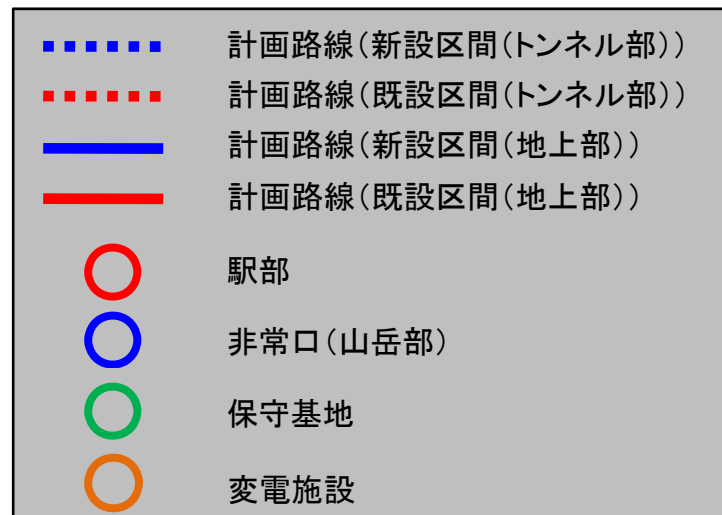


山梨県の路線概要(平面図)



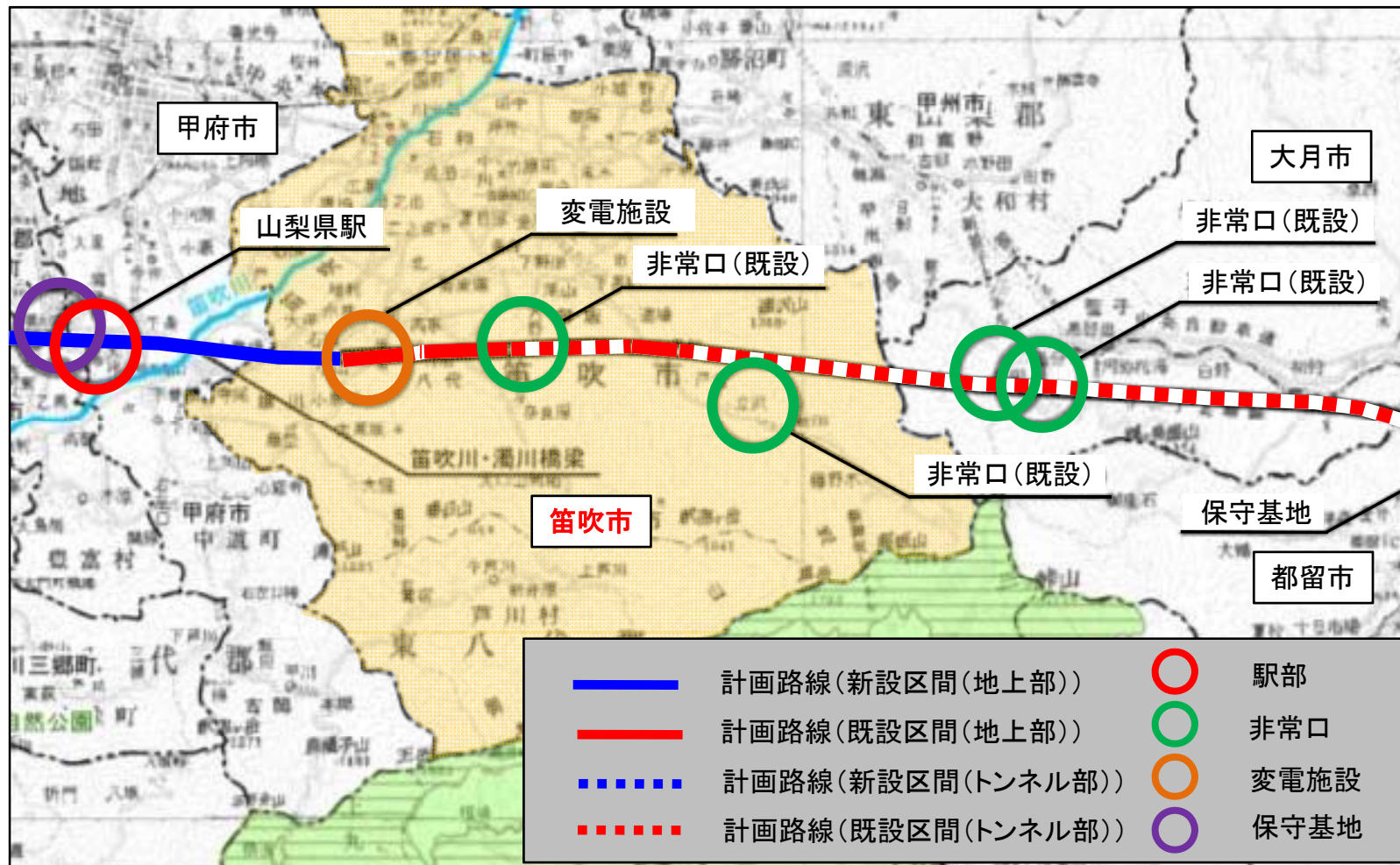
山梨県内の構造種別(路線延長)

種別	地上部	トンネル
数量	27.1km	56.3km

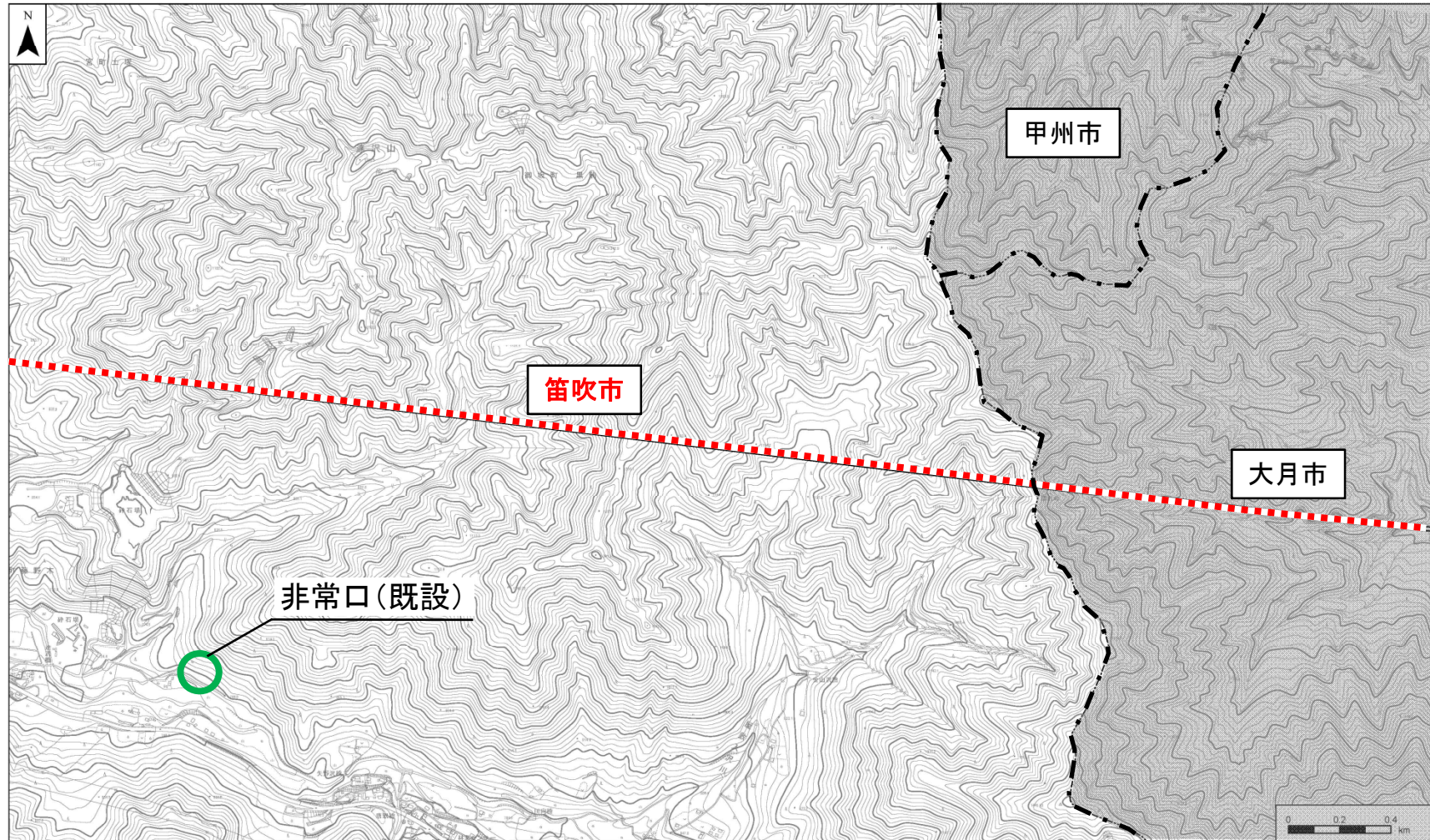










笛吹市の路線概要

- ・山梨リニア実験線を活用。
- ・笛吹市の通過延長約15kmの内、約60%がトンネル。
- ・八代町米倉地区付近の実験線用地に変電施設を計画。

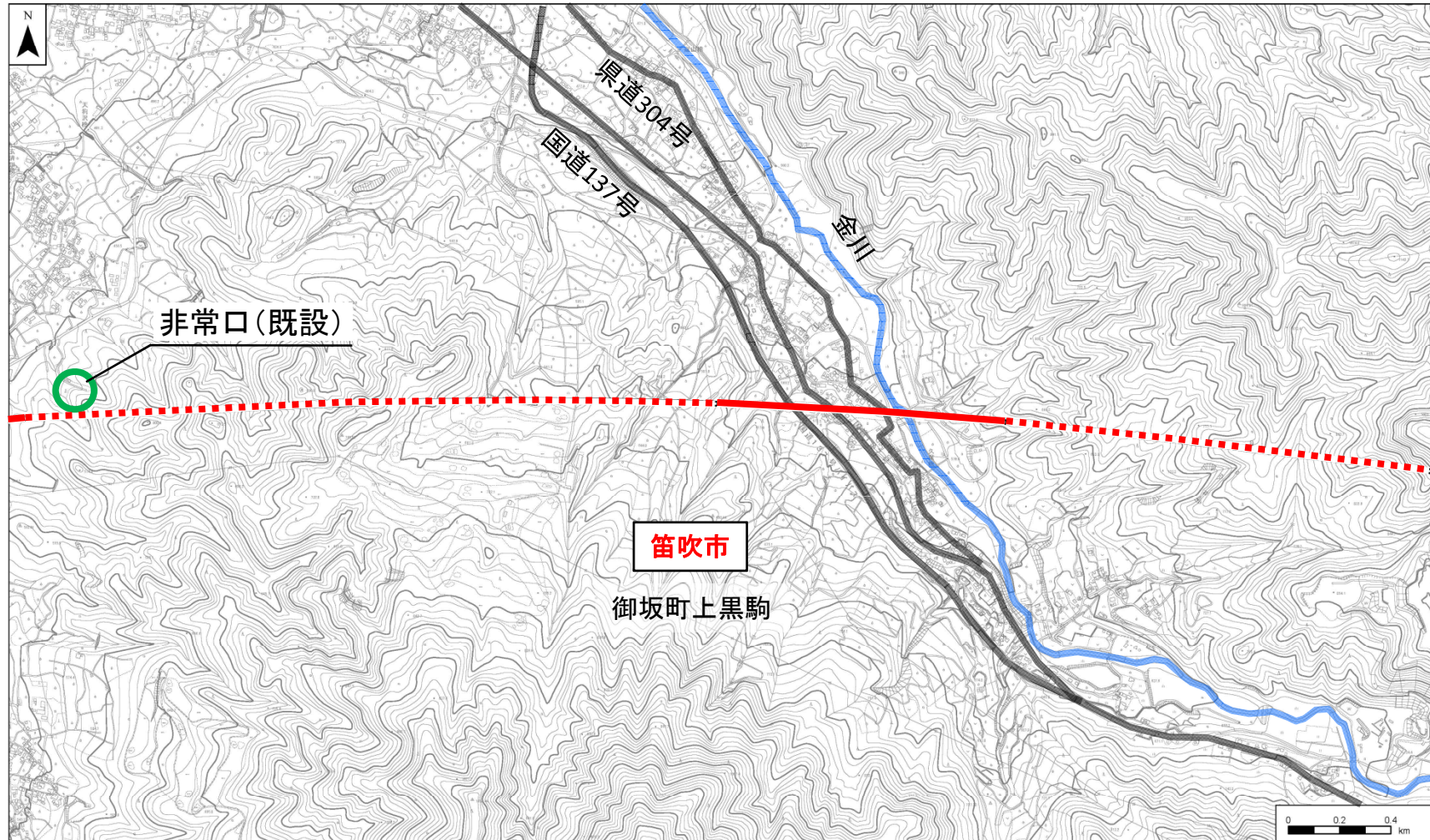


笛吹市の路線概要①



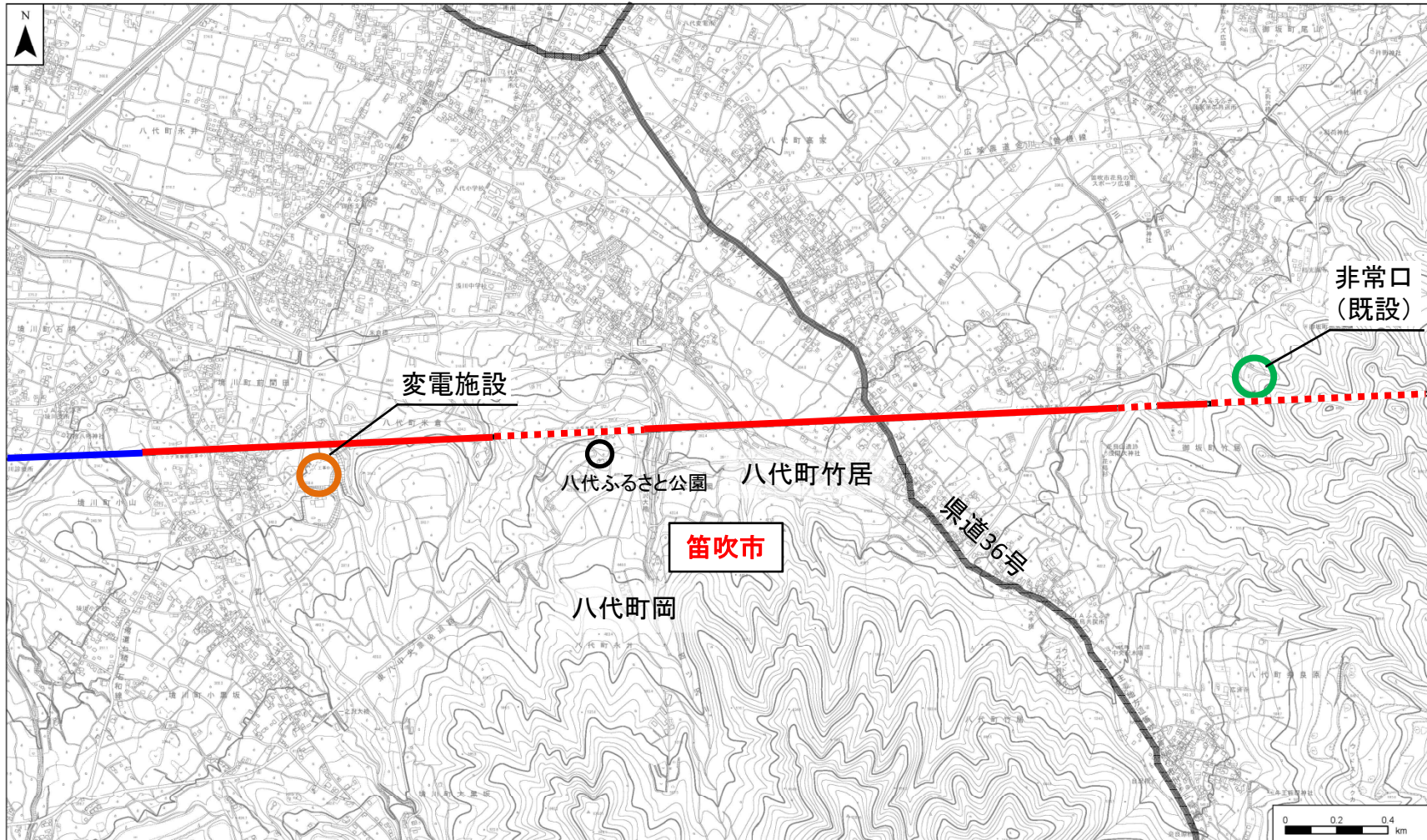
	計画路線(新設区間(地上部))		駅部
	計画路線(既設区間(地上部))		非常口
	計画路線(新設区間(トンネル部))		変電施設
	計画路線(既設区間(トンネル部))		保守基地

笛吹市の路線概要②



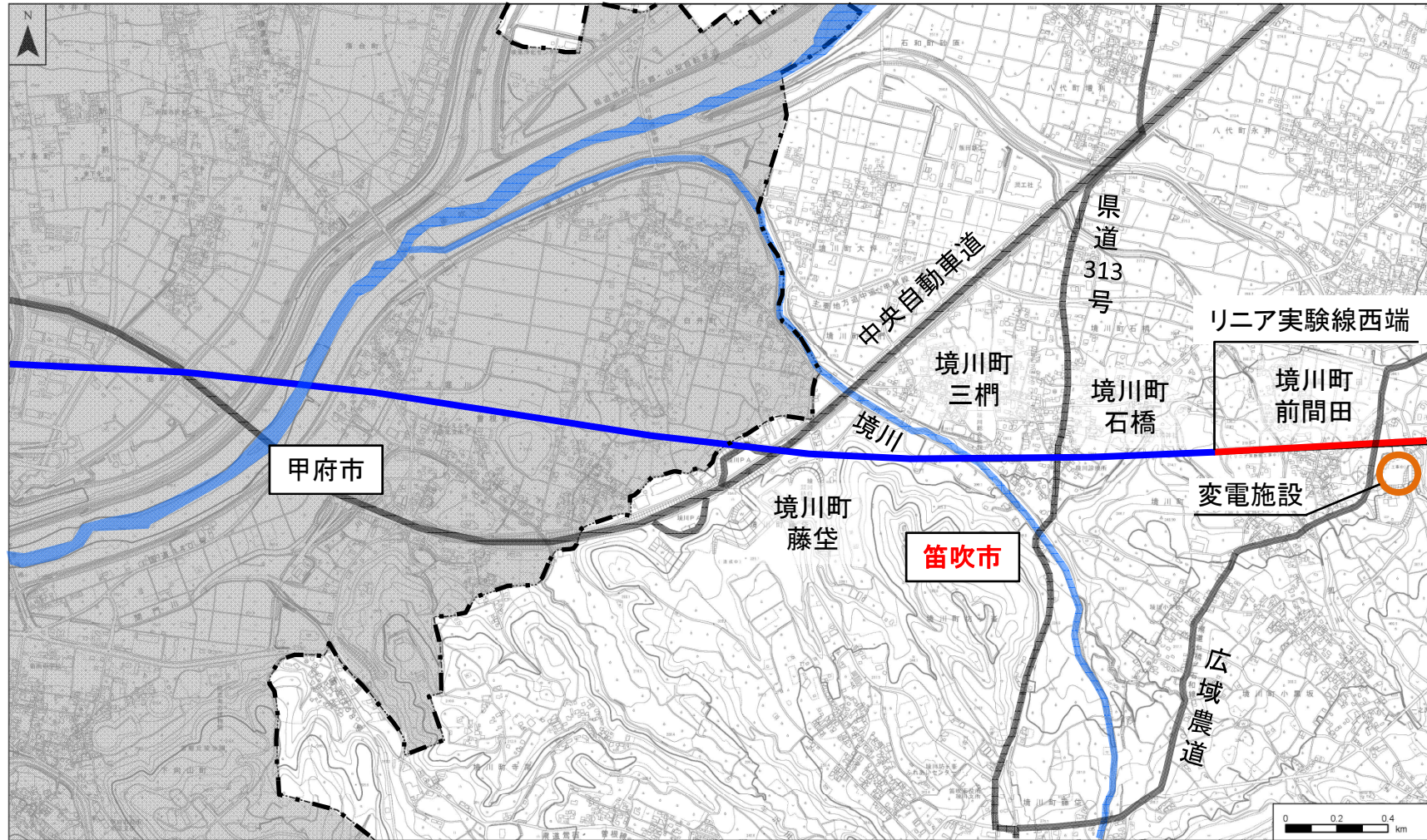
	計画路線(新設区間(地上部))		駅部
	計画路線(既設区間(地上部))		非常口
	計画路線(新設区間(トンネル部))		変電施設
	計画路線(既設区間(トンネル部))		保守基地

笛吹市の路線概要③



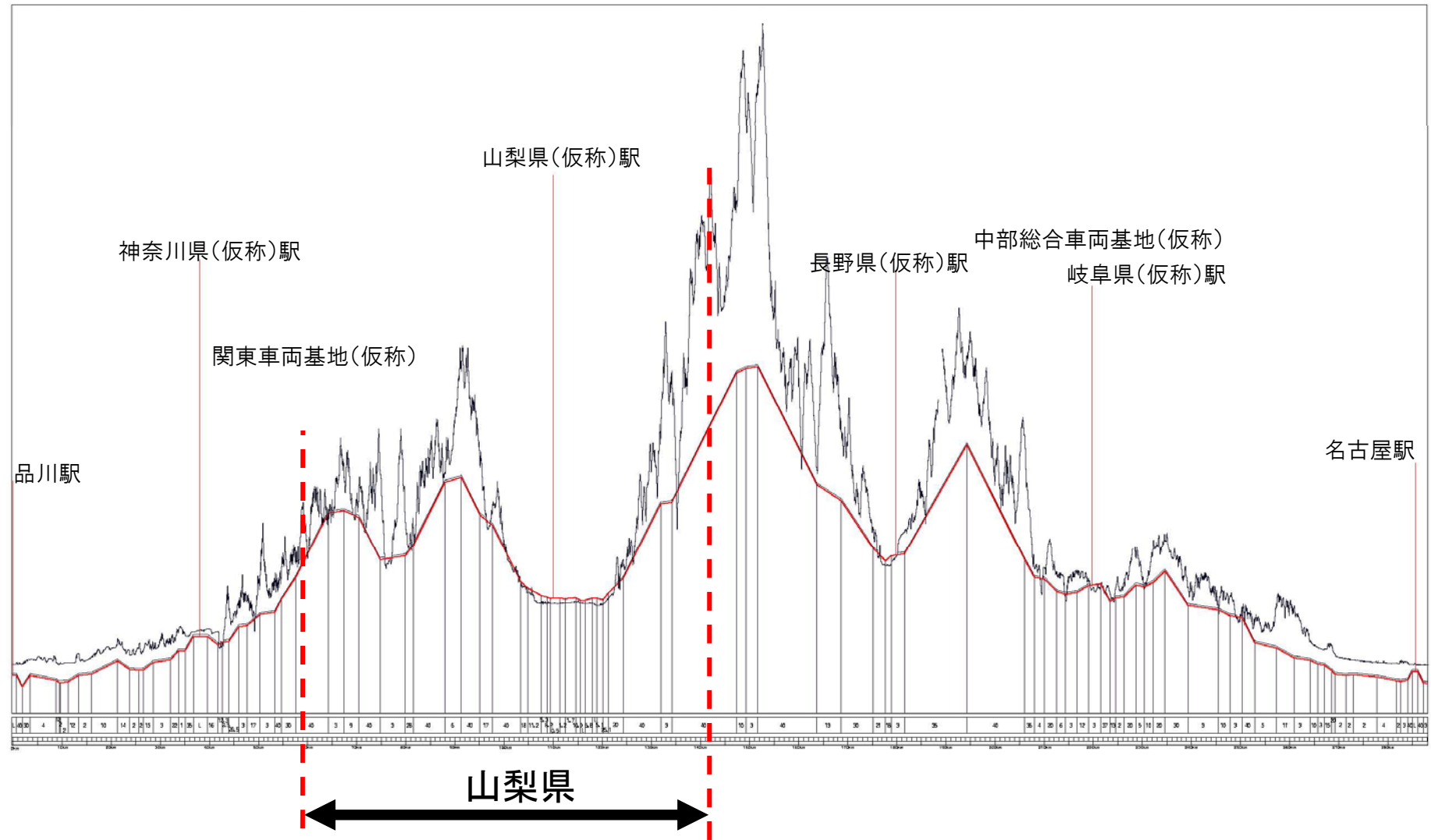
	計画路線(新設区間(地上部))		駅部
	計画路線(既設区間(地上部))		非常口
	計画路線(新設区間(トンネル部))		変電施設
	計画路線(既設区間(トンネル部))		保守基地

笛吹市の路線概要④



	計画路線(新設区間(地上部))		駅部
	計画路線(既設区間(地上部))		非常口
	計画路線(新設区間(トンネル部))		変電施設
	計画路線(既設区間(トンネル部))		保守基地

路線概要(縦断図)



横の長さに対して縦の長さを50倍にして表示しています

本日のご説明内容

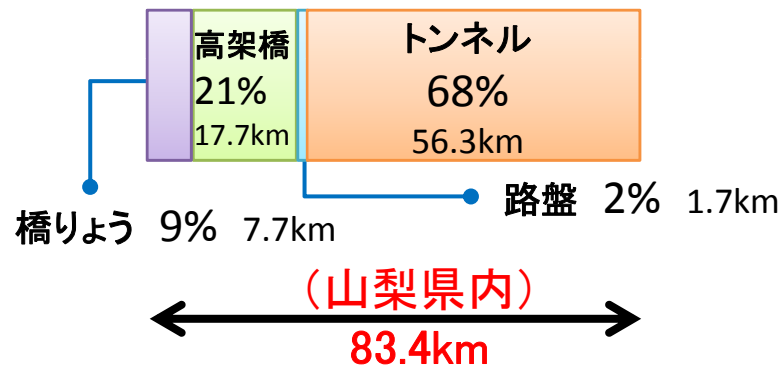
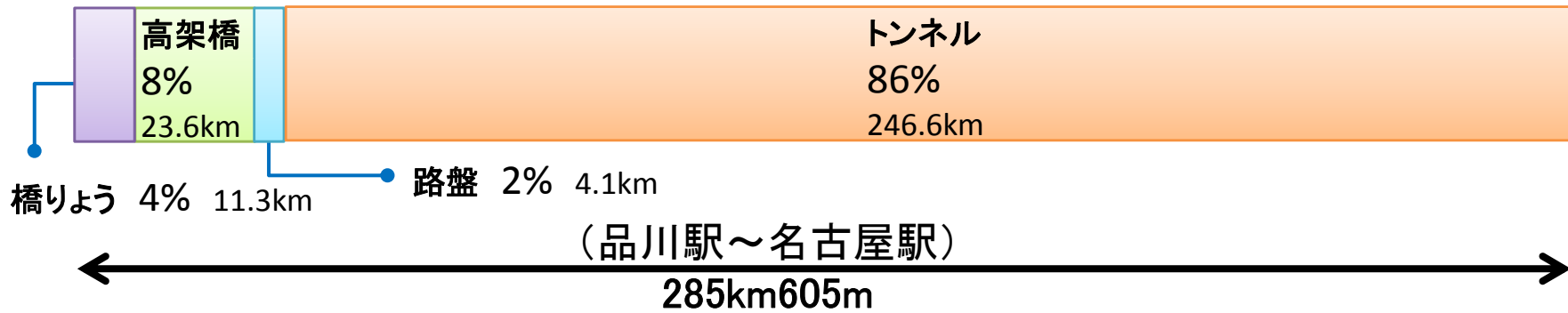
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線品川・名古屋間の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要**
- ⑤ 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

構造物の種別

橋りょう



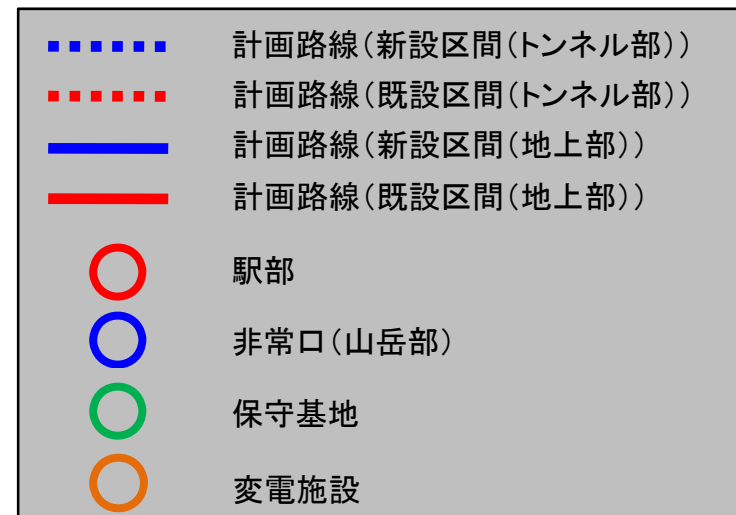
トンネル



山梨県の施設概要

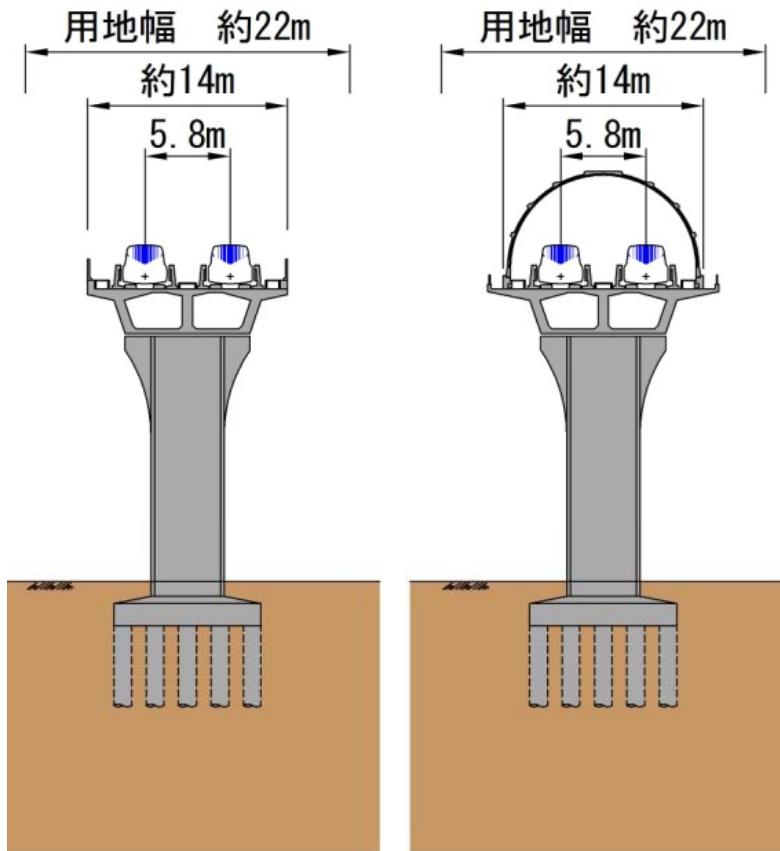


種別	数量
地上部	27.1km
トンネル	56.3km
駅	1箇所
変電施設	3箇所
保守基地	3箇所
非常口(山岳部)	9箇所



高架橋の概要

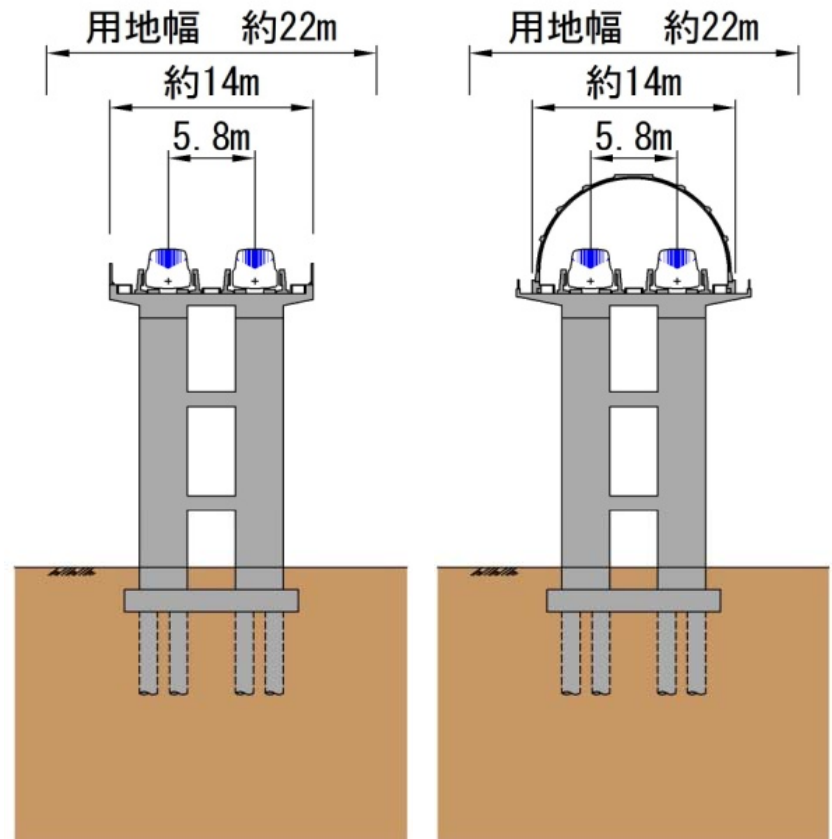
桁式高架橋



防音壁設置部

防音防災フード設置部

新形式高架橋



防音壁設置部

防音防災フード設置部

高架橋のイメージ

標準的な高架橋には、桁式高架橋と新形式高架橋があり、今後、現地の状況や高さなどに応じて設置箇所を選定します。



桁式高架橋

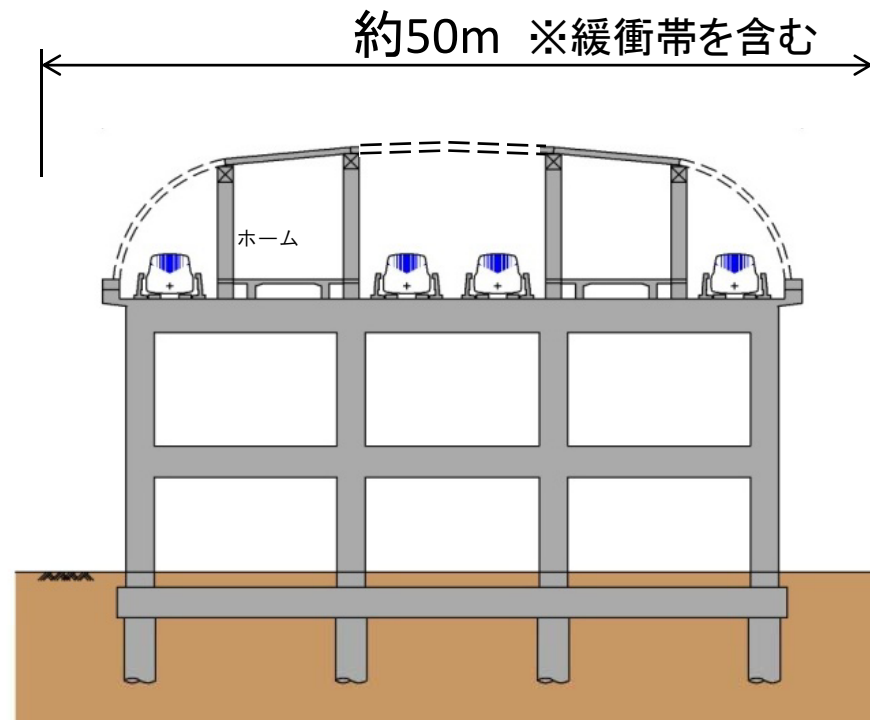


新形式高架橋

- 当社では、技術開発により、超電導リニアの技術的特性等を考慮した新形式高架橋を開発しました。
- 新形式高架橋は、桁と橋脚を一体化したラーメン構造であり、橋脚を薄い板状として圧迫感を軽減しています。

山梨県(仮称)駅の概要

中間駅(地上)



変電施設・保守基地の概要

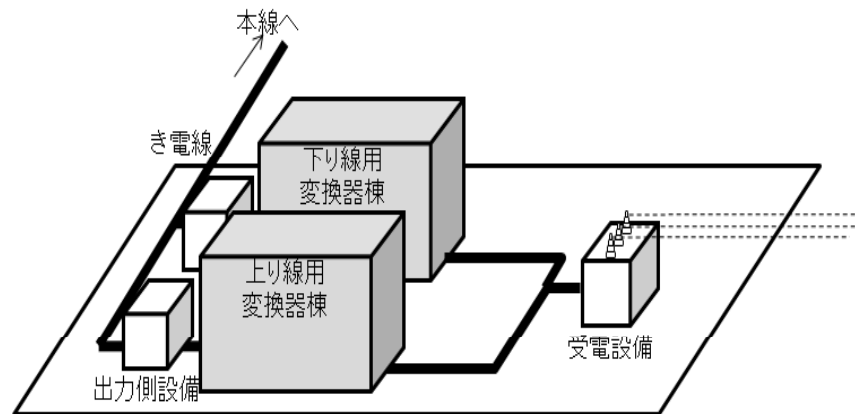
変電施設(イメージ)



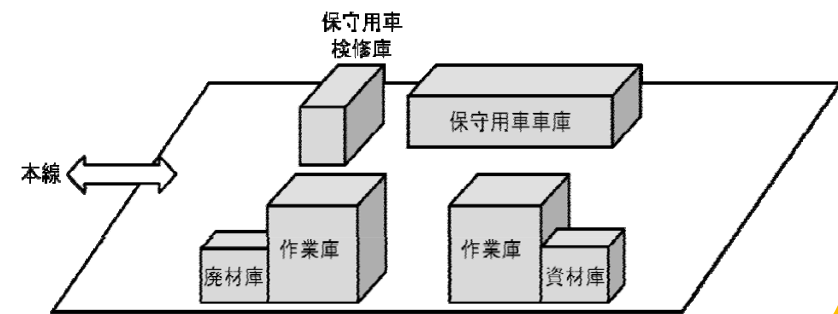
保守基地(イメージ)



変電施設



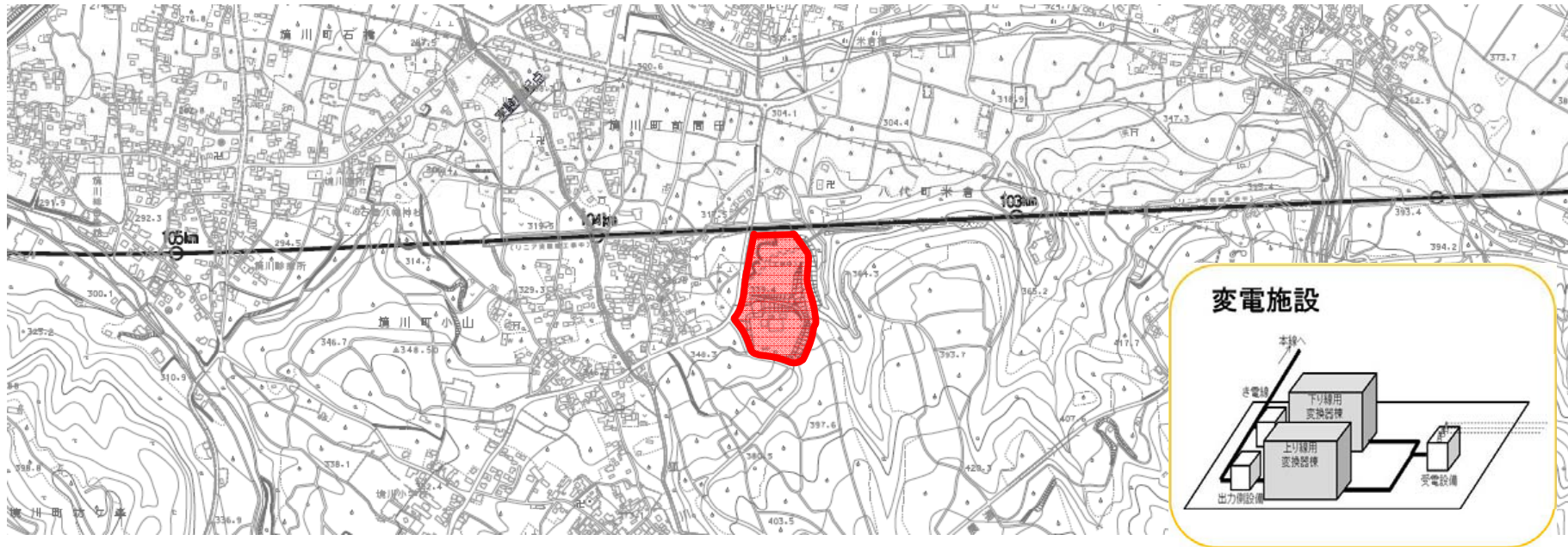
保守基地



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 **主な計画・工事内容**
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

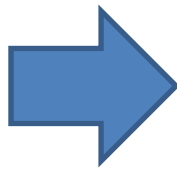
境川変電施設概要



- 列車の制御に必要な電力を供給するための施設です。
- 路線沿線20～40km程度の間隔で設置する計画です。
- 笛吹市内では、現在保守基地として使用している事業用地を活用します。

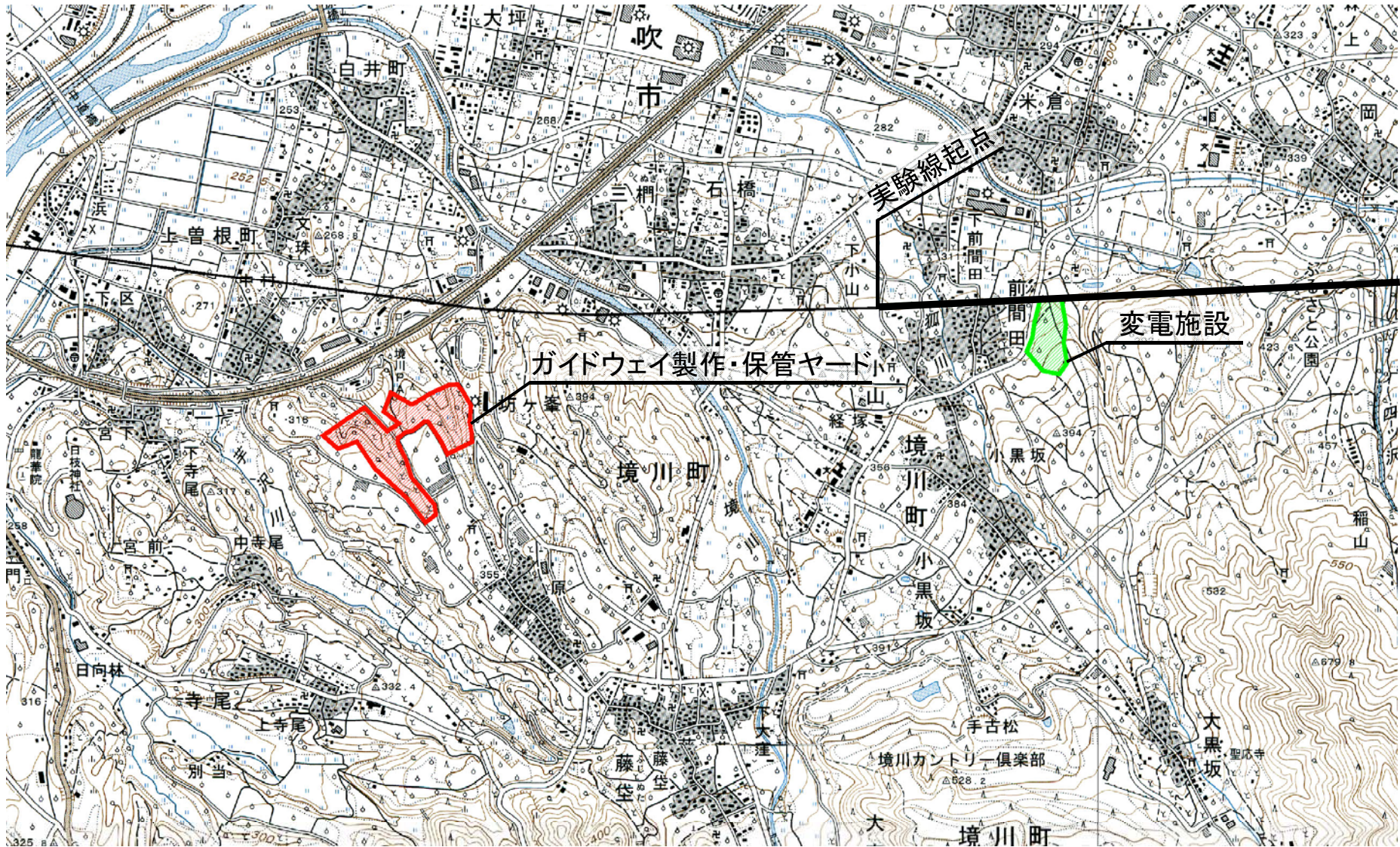


現況写真(遠景)保守基地として使用

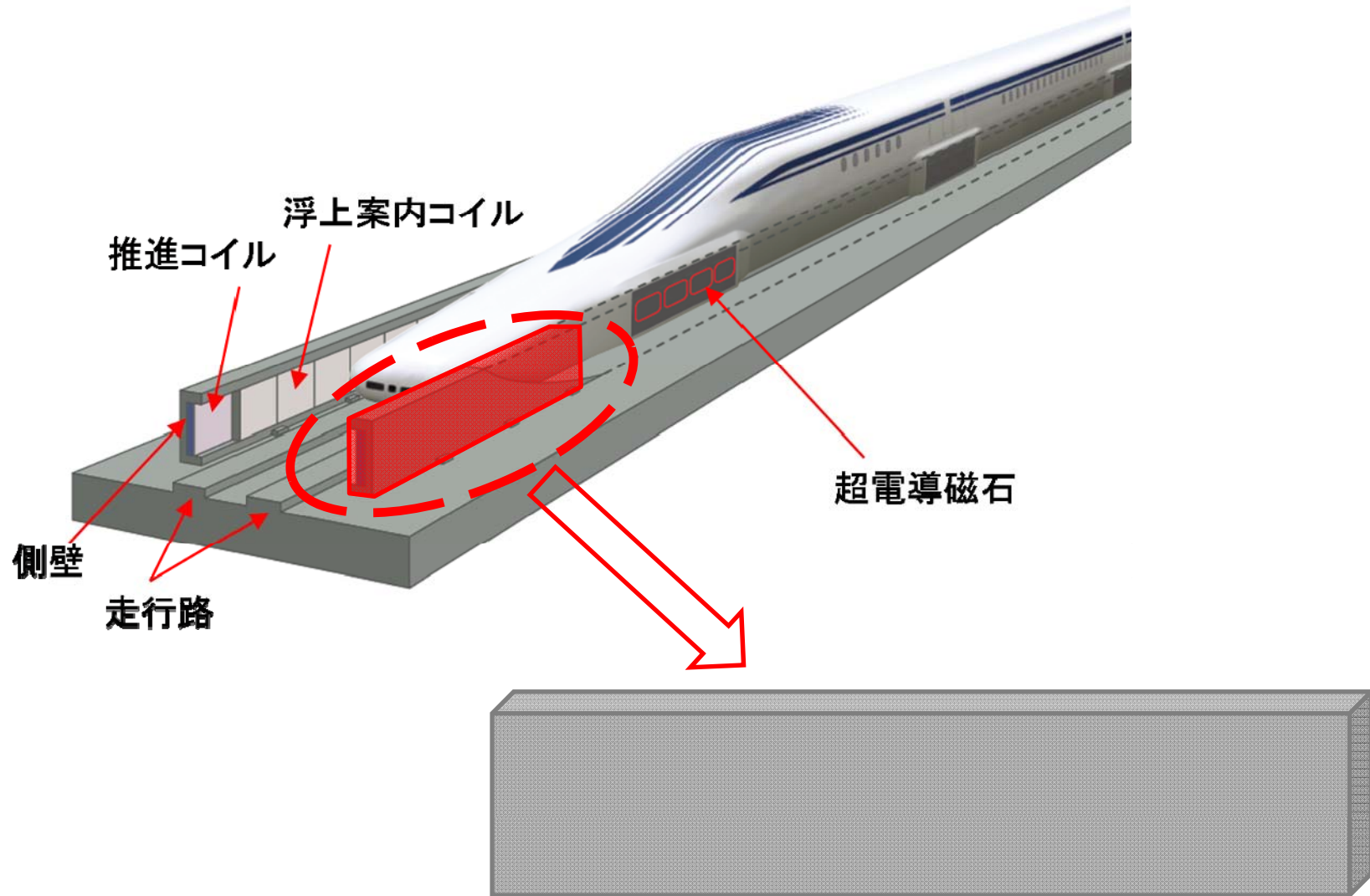


変電施設イメージ

境川地区におけるガイドウェイ製作・保管ヤード

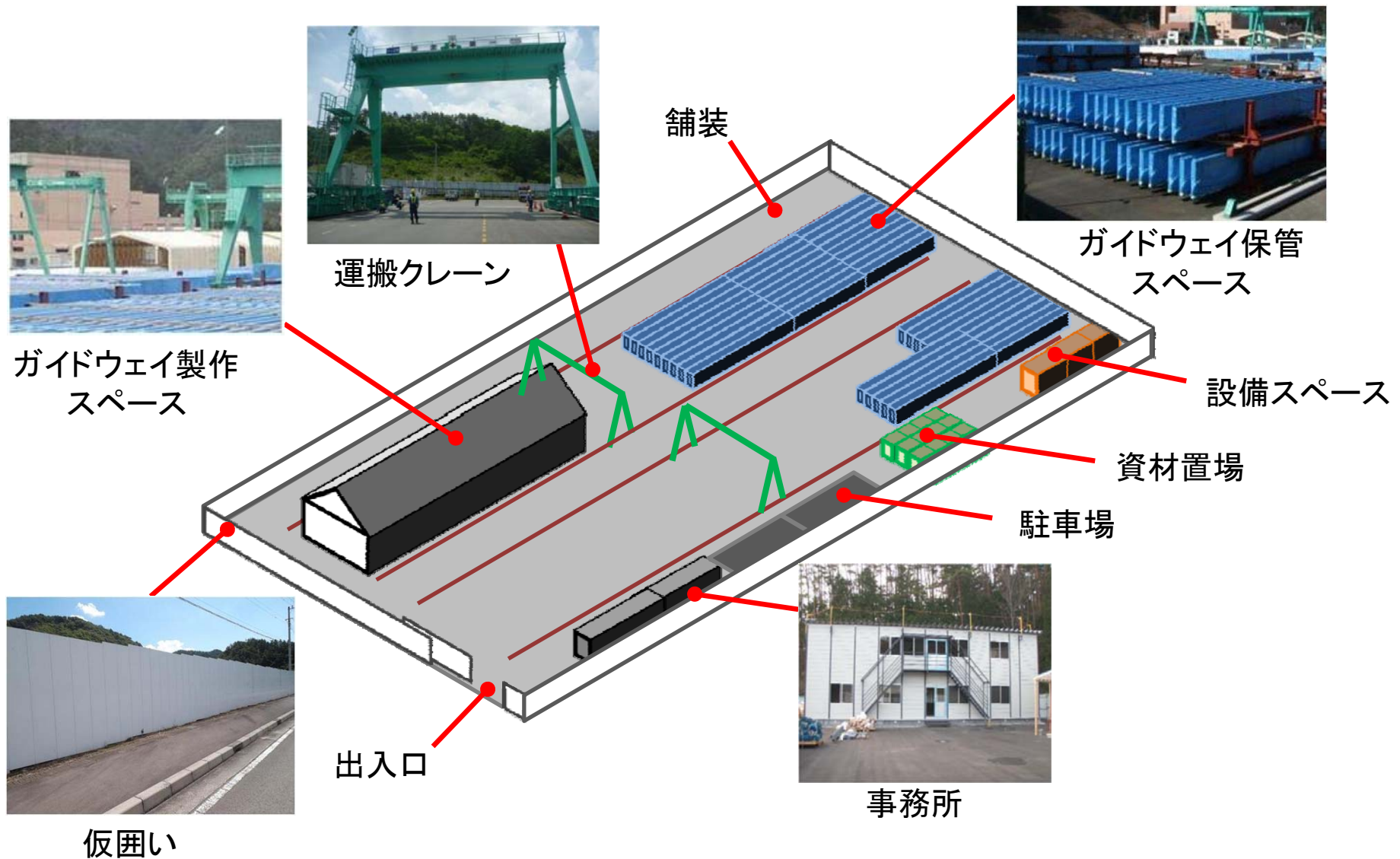


ガイドウェイ



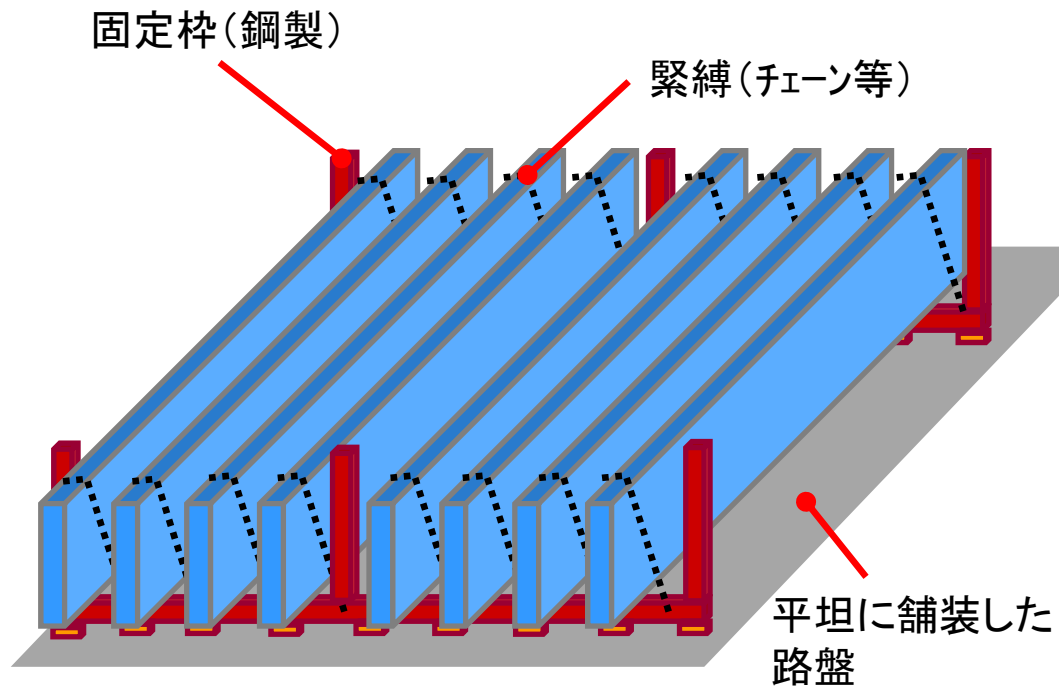
※ 1本の長さが約12mの板状のコンクリート製品

ガイドウェイ製作・保管施設のイメージ



※写真等は他事例の参考で、実際の施設配置・仕様等は今後設計して確定していく。
※年度を追うに従い、ガイドウェイ保管スペースが拡大する。

ガイドウェイ保管のイメージ



ヤード内保管状況



ガイドウェイ運搬の様子

※写真等は他事例の参考で、実際の仕様等は今後設計して確定していきます。

ガイドウェイ運搬

主な通行車両のイメージ

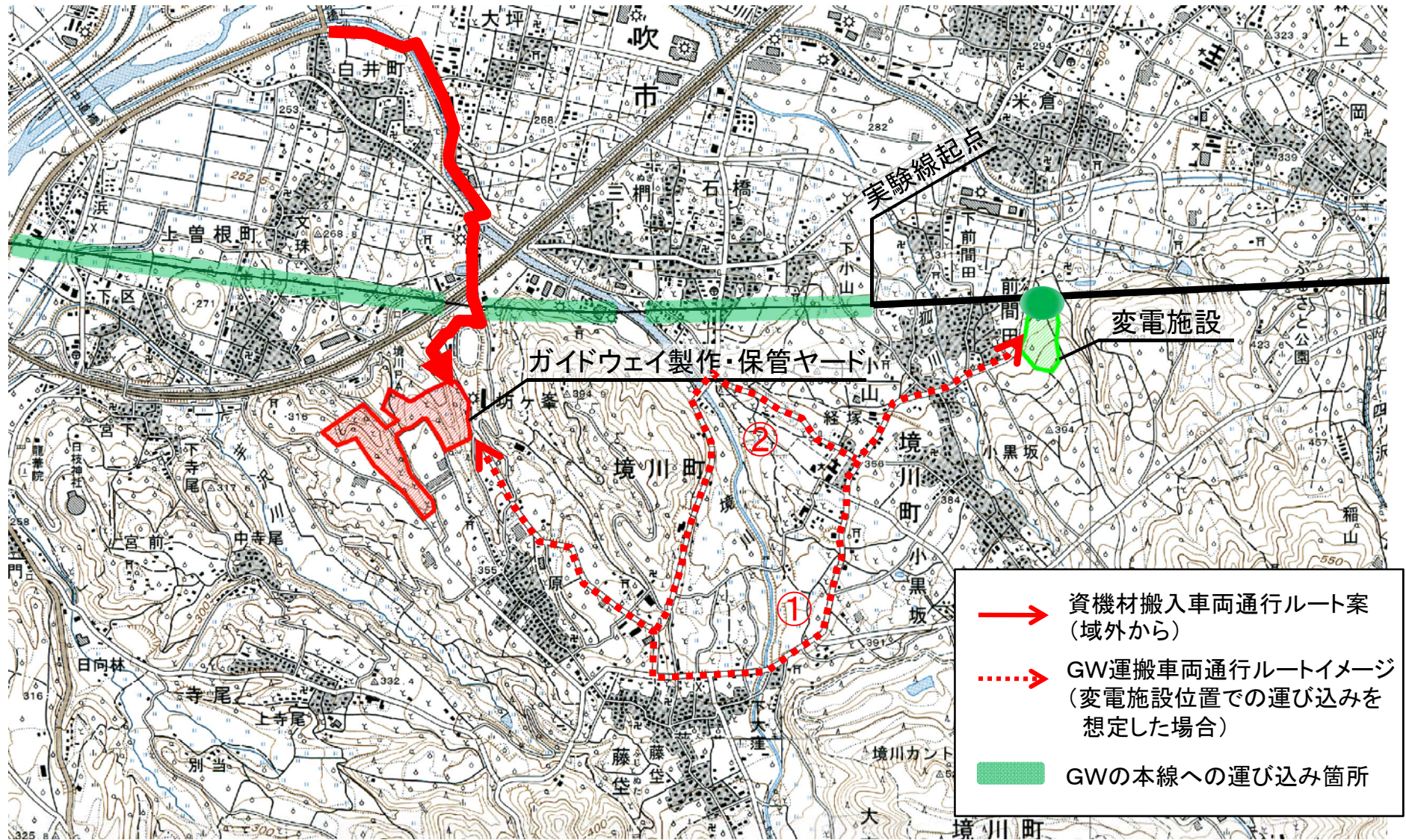


大型トレーラー



15tトラック

資機材搬入出車両通行ルート(イメージ)



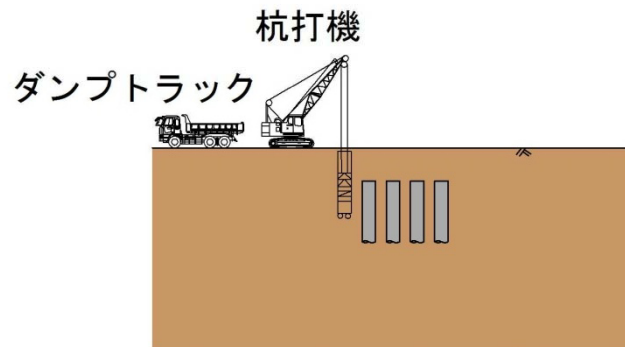
※工事の進捗状況に応じて、本線計画ルート沿線にガイドウェイを運び込む箇所を複数確保するなど、運搬車両通行ルートの分散化を検討していきます

主な工事内容(高架橋・橋りょう)

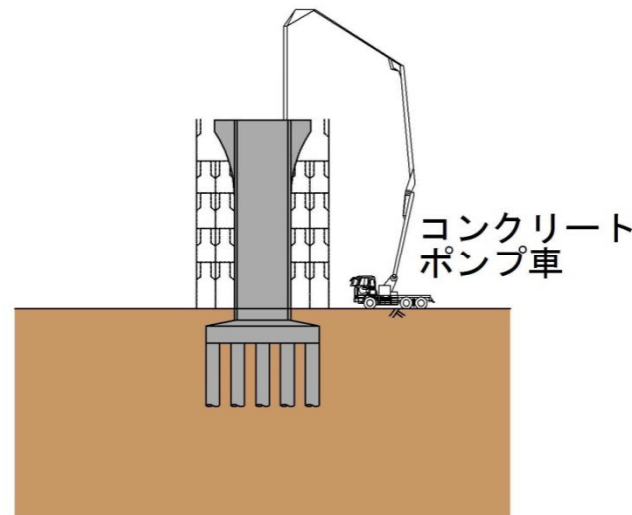
高架橋・橋りょうの施工概要

- 橋脚を支える場所打ち杭等の基礎、橋脚の躯体コンクリートを打設し、桁を架ける工法、あるいは、場所打ち工法により施工します。
- 工事の実施にあたり、工事施工ヤード等を設けます。
- 工事施工ヤードの幅として22m(線路中心から片側11m)を標準に考えています。

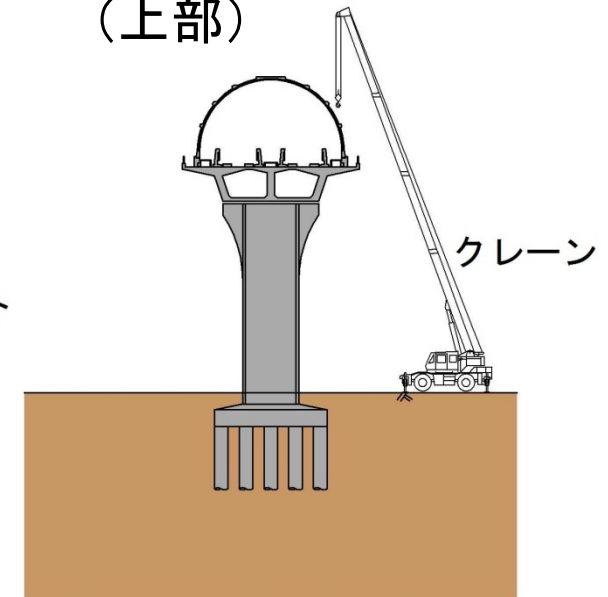
1 基礎構築 (場所打ち杭)



2 躯体構築 (下部)



3 躯体構築 (上部)



主な工事内容(高架橋・橋りょうの事例)

高架橋・橋りょう工事



実験線における工事

実験線区間(上野原市～笛吹市, 計42.8km)において、
ガイドウェイの新設や改良等を実施します。

例：ガイドウェイの新設

(イメージ)



路線のイメージ(笛吹市)



①境川スポーツセンターグラウンドからのイメージ



②境川PAからのイメージ

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 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響**
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

環境保全の取り組み(地上部の工事)



- ・排出ガス対策型建設機械の採用
- ・低騒音・低振動型建設機械の採用
- ・高負荷運転の抑制



- ・仮囲い等による遮音対策



- ・工事現場の清掃及び散水



(高架橋工事のイメージ)

- ・工事の平準化
- ・工事に伴う改変区域をできる限り小さくする
- ・工事従事者への講習・指導



- ・工事排水の適切な処理
- ・工事排水の監視

環境保全の取り組み(工事用車両の運行)



交通誘導員による誘導



法定速度の遵守、エコドライブの徹底



道路の洗浄



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



- ・工事従事者への講習・指導
- ・定期的な車両の点検、整備

山梨リニア実験線の実施例

工事車両明示による意識向上

工事用車両の明示を行い、運転者の意識を高め、安全や環境に配慮した運転を徹底しました。



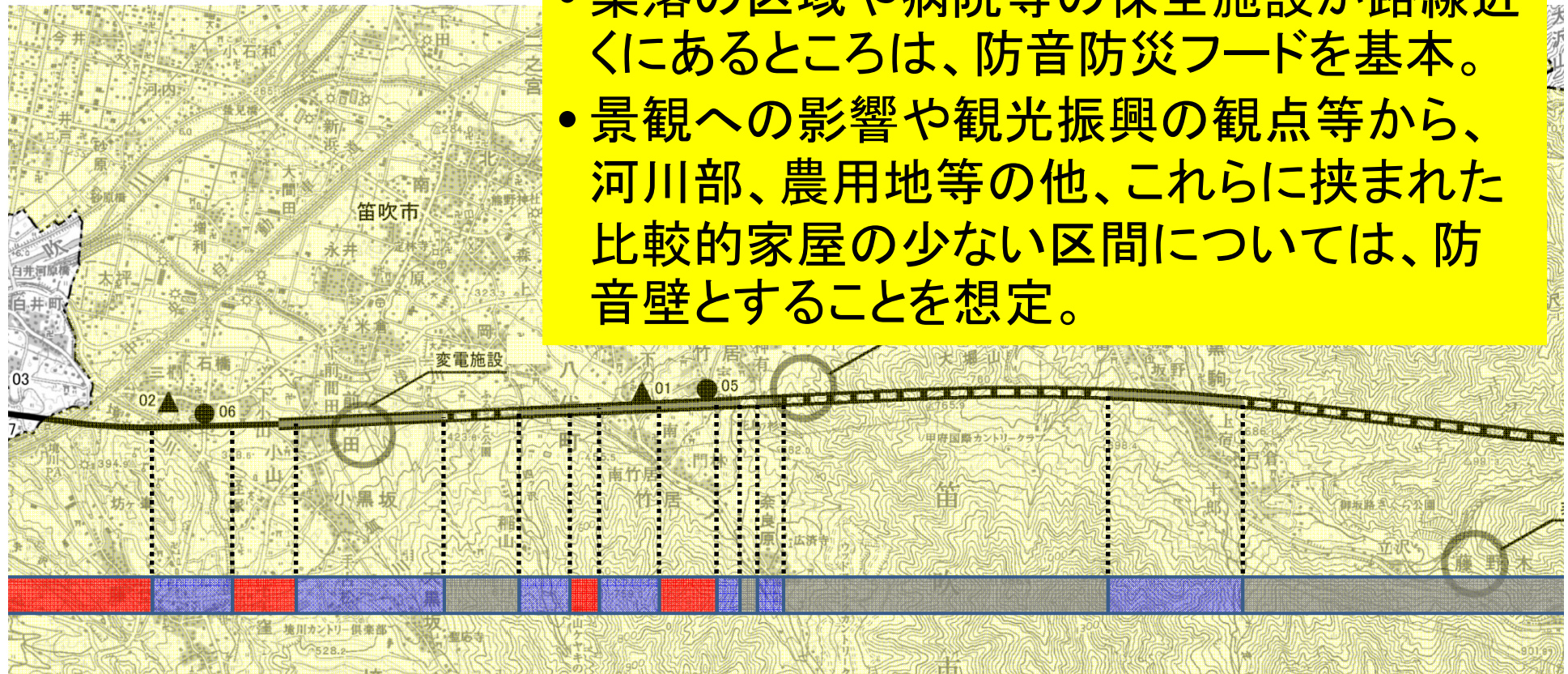
一般交通への配慮

地元車優先を徹底すると共に、安全走行に配慮しました。



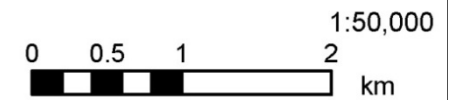
環境影響評価実施時に想定した環境対策工の配置

- 集落の区域や病院等の保全施設が路線近くにあるところは、防音防災フードを基本。
- 景観への影響や観光振興の観点等から、河川部、農用地等の他、これらに挟まれた比較的家屋の少ない区間については、防音壁とすることを想定。



凡例

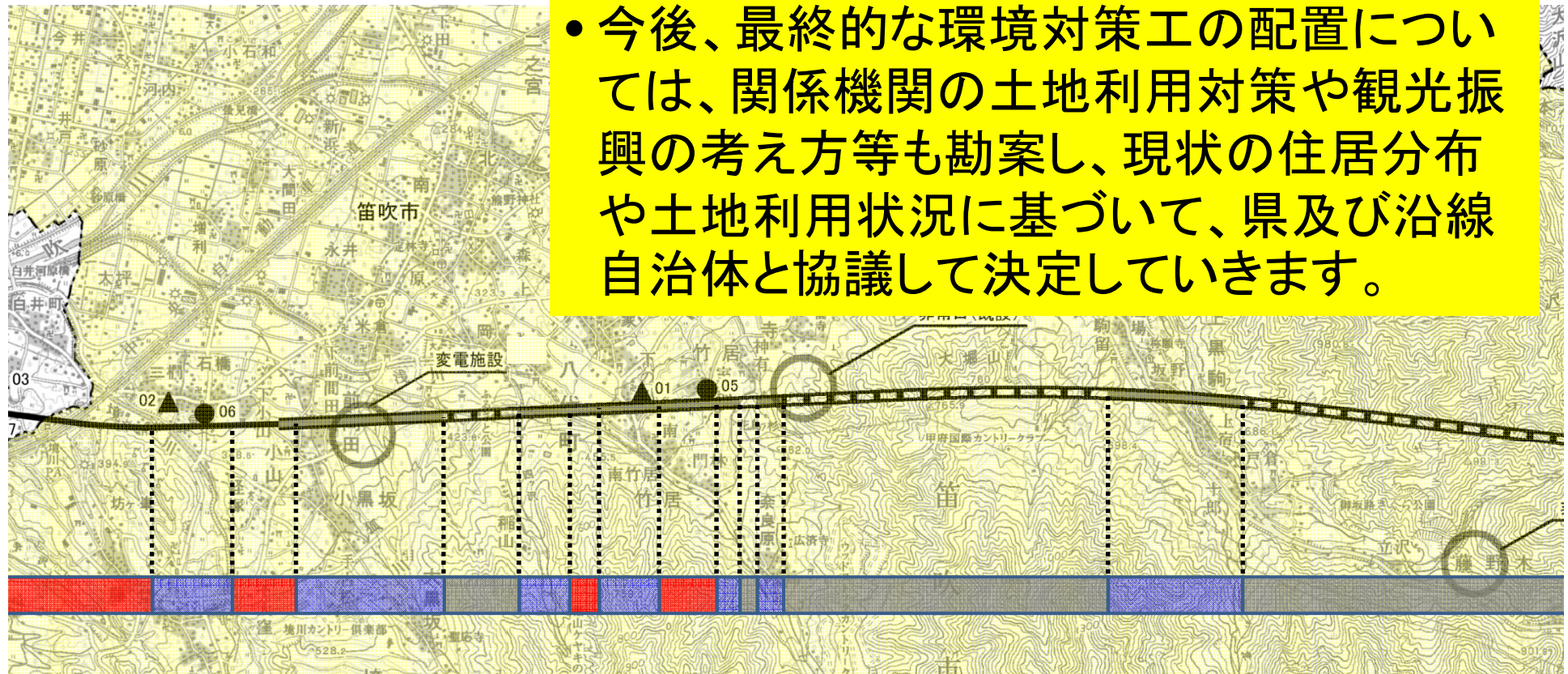
- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | --- 都県境 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | --- 市町村境 |
| ---- 計画路線(新設区間(トンネル部)) | ● 列車の走行に係る騒音の予測地点(市町の主な代表地点) |
| ▬ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | ▲ 列車の走行に係る騒音の予測地点(路線近傍の学校、病院等) |
| ●●● 工事用道路 | |



- : 防音防災フード等
- : 防音壁
- : トンネル

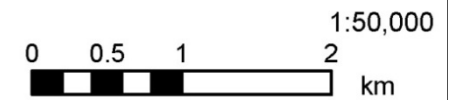
環境影響評価実施時に想定した環境対策工の配置

- 今後、最終的な環境対策工の配置については、関係機関の土地利用対策や観光振興の考え方等も勘案し、現状の住居分布や土地利用状況に基づいて、県及び沿線自治体と協議して決定していきます。



凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▬ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 工事用道路
- 都県境
- 市町村境
- 列車の走行に係る騒音の予測地点(市町の主な代表地点)
- ▲ 列車の走行に係る騒音の予測地点(路線近傍の学校、病院等)



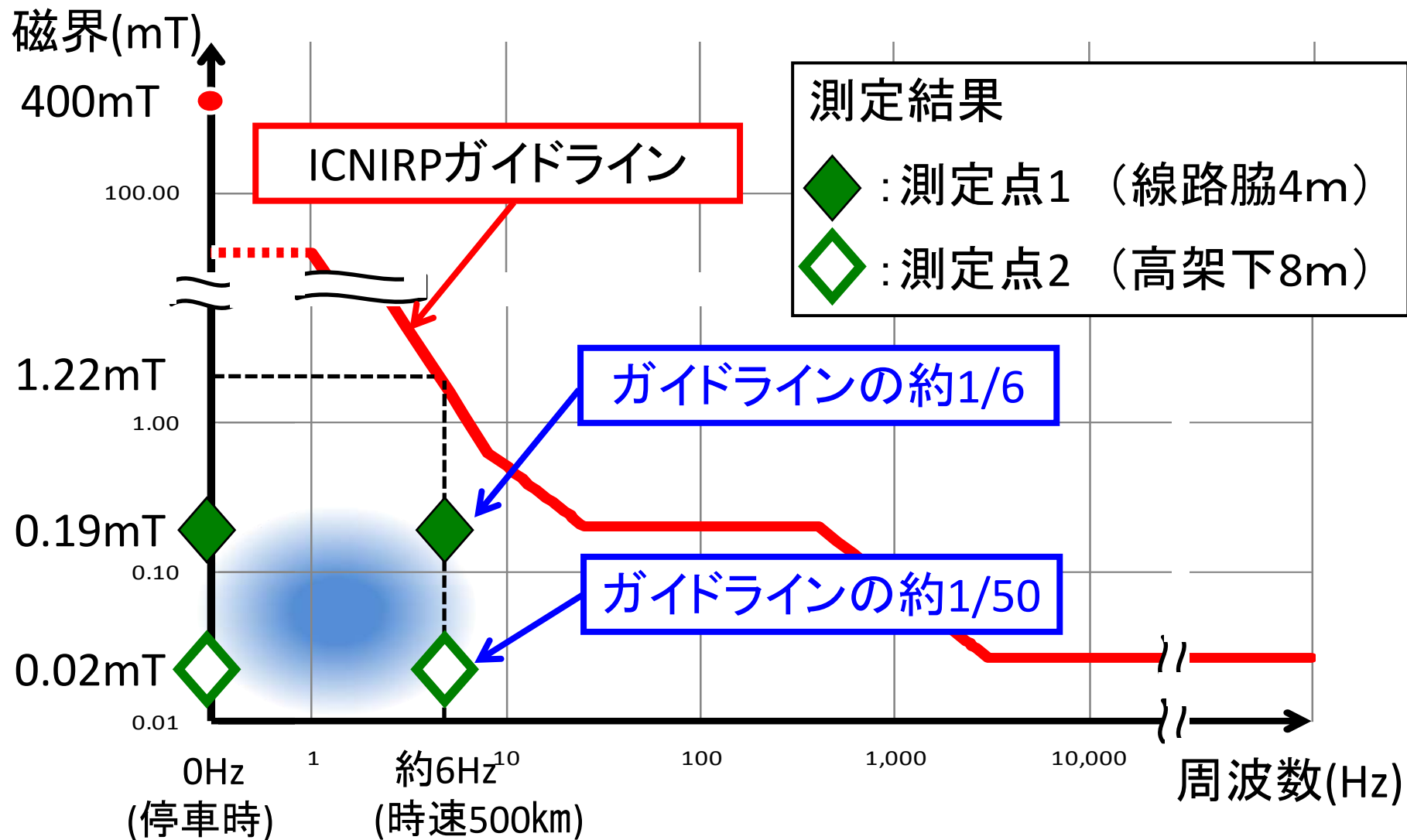
- : 防音防災フード等
- : 防音壁
- : トンネル

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。

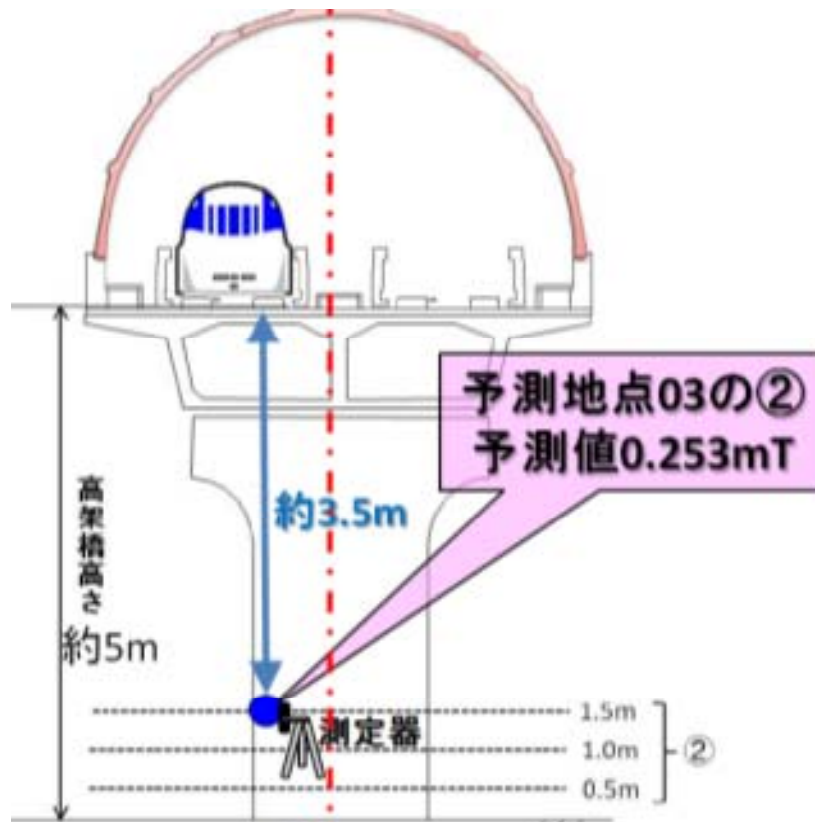
ICNIRPのガイドラインと実測結果の比較(沿線磁界)

- 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

高架橋直下



本線脇での公開測定



トンネル上部での公開測定



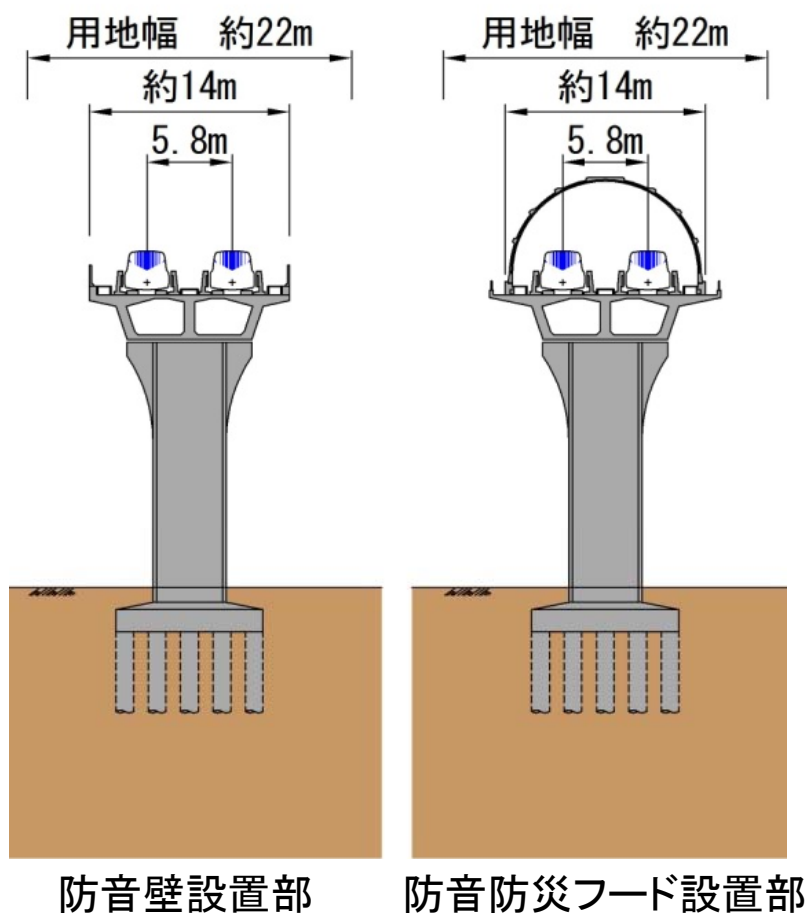
	500km/h測定時
測定値	0.24 mT
ICNIRPガイドライン	1.2 mT

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 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 用地取得、工事及び構造物設置に伴う補償**
- ⑧ 今後の進め方

地上区間における用地取得

桁式高架橋

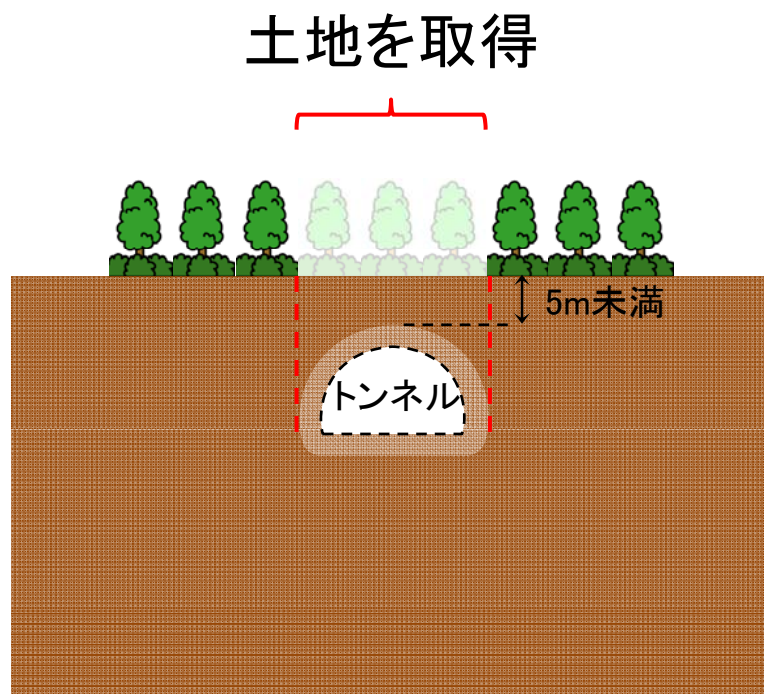


- 用地幅は、構造物の両側に緩衝帯として約4mを確保して約22mを計画しています。
- 道水路の付替えにより、取得する範囲が増える場合があります。
- 地上駅部は、駅の幅に応じた用地幅にて取得させていただきます。
- この他、変電施設、保守基地、非常口等に必要な範囲を取得させていただきます。

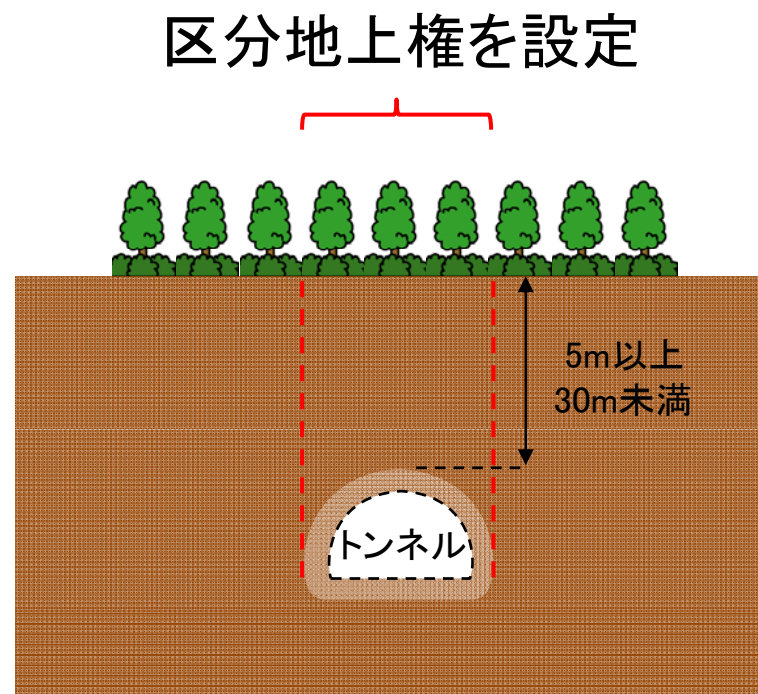
山梨県内のトンネル区間における用地取得

- 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

用地取得に伴う補償

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します。

なお、損失の補償は土地や建物等の権利者に対して、個別に行います。

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

国の指針等

『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）

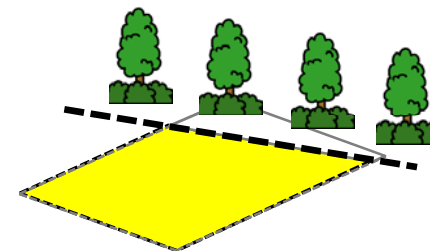
『公共用地の取得に伴う損失補償基準』（S37.10.12 用地対策連絡会決定）

用地取得に伴う補償

土地の補償

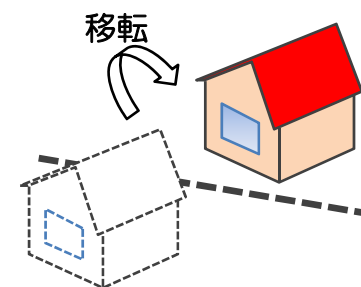
公示価格や基準地価格、不動産鑑定士による鑑定評価額を参考に正常な価格を算定します。

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します。



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します。



補償の内容及び補償金については、それぞれの権利者の方々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。

工事に伴う補償

工事に起因する水枯渇等による用水使用者への補償

国の指針等に従って補償を実施してまいります。
また、工事施行にあたっては、環境保全措置等を実施してまいります。

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いたします。

工事に起因する地盤変動による建物等への補償

国の指針等に従って補償を実施してまいります。
また、工事施行にあたっては、環境保全措置等を実施してまいります。

補償の考え方

工事施行により、地盤沈下等が発生し、建物等が損傷または損壊した場合に、原状回復するために要する費用を負担いたします。

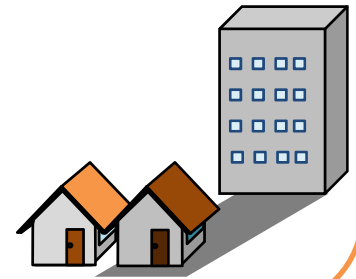
構造物設置に伴う補償

日陰により生ずる住宅居住者への補償

国の指針等に従って補償を実施してまいります。

補償の考え方

日照障害により暖かさの減少、明るさの減少、洗濯物の乾きにくさ等が考えられますので、暖房器具による暖房、蛍光灯による照明、乾燥機による洗濯物の乾燥に要する費用などを負担いたします。



日陰により生ずる太陽光発電施設への補償

現状は、国の指針等がございませんが、個別に状況を把握しながら、損失が生じた場合の対応について検討いたします。

構造物設置に伴う補償

日陰により生ずる農作物への補償

国の指針等に従って補償を実施してまいります。

補償の考え方

農地で栽培されている水稻、果樹、牧草などの農作物に対して、地上構造物設置に伴う日陰時間の増加により、農作物の収穫高の減少が明らかになった場合、この損害等を補てんする費用を負担いたします。

テレビジョン電波受信障害への補償

国の指針等に従って補償を実施してまいります。

補償の考え方

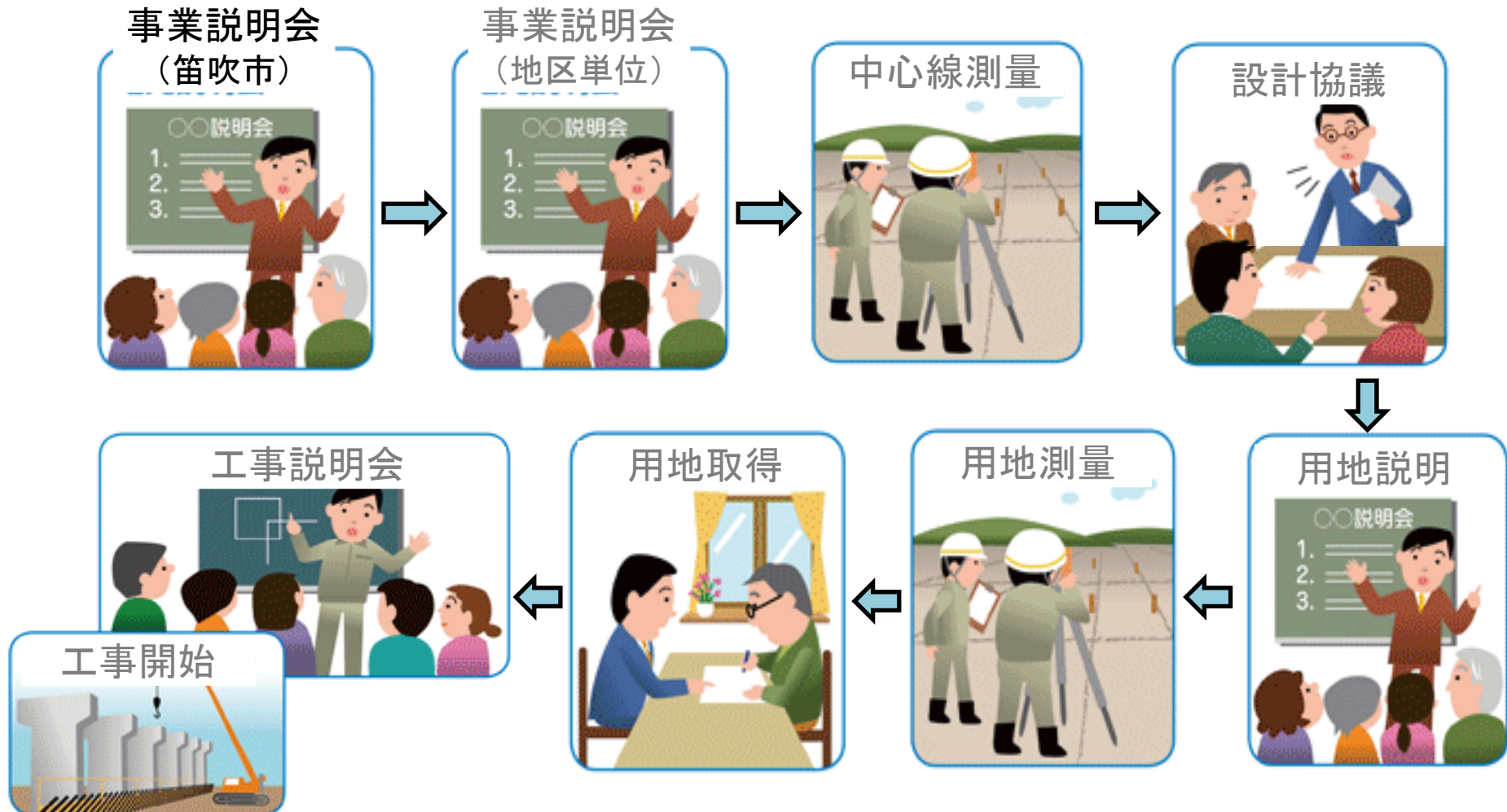
通常テレビジョン放送の良好な受信が可能な地域において、テレビジョン放送用の電波が地上構造物の影響を受けることによって、良好な受信が困難となった場合には、良好な受信ができるように機能を回復することに要する費用を負担いたします。

本日のご説明内容

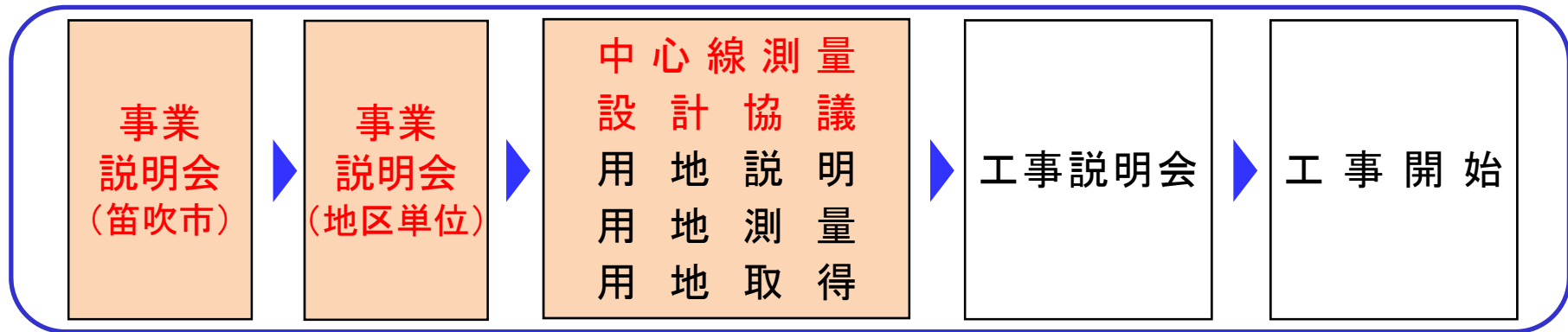
- ① 事業の意義
- ② これまでの取り組み内容
- ③ 中央新幹線品川・名古屋間の概要
- ④ 中央新幹線の施設等の概要
- ⑤ 主な計画・工事内容
- ⑥ 環境保全の取り組み及び磁界の影響
- ⑦ 構造物設置、工事及び用地取得に伴う補償
- ⑧ 今後の進め方

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、地元の皆さまのご協力をお願いいたします。



事業説明会



- 笛吹市での事業説明会は本日のこの場となります。
- 新たな施設の建設に係る自治会の皆様を対象として、地区単位での事業説明会を別途予定しており、今後、笛吹市や関係の方々と調整いたします。



- 関係者のご理解を頂いた箇所から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道路や水路の付替え等について協議します。

中心線測量



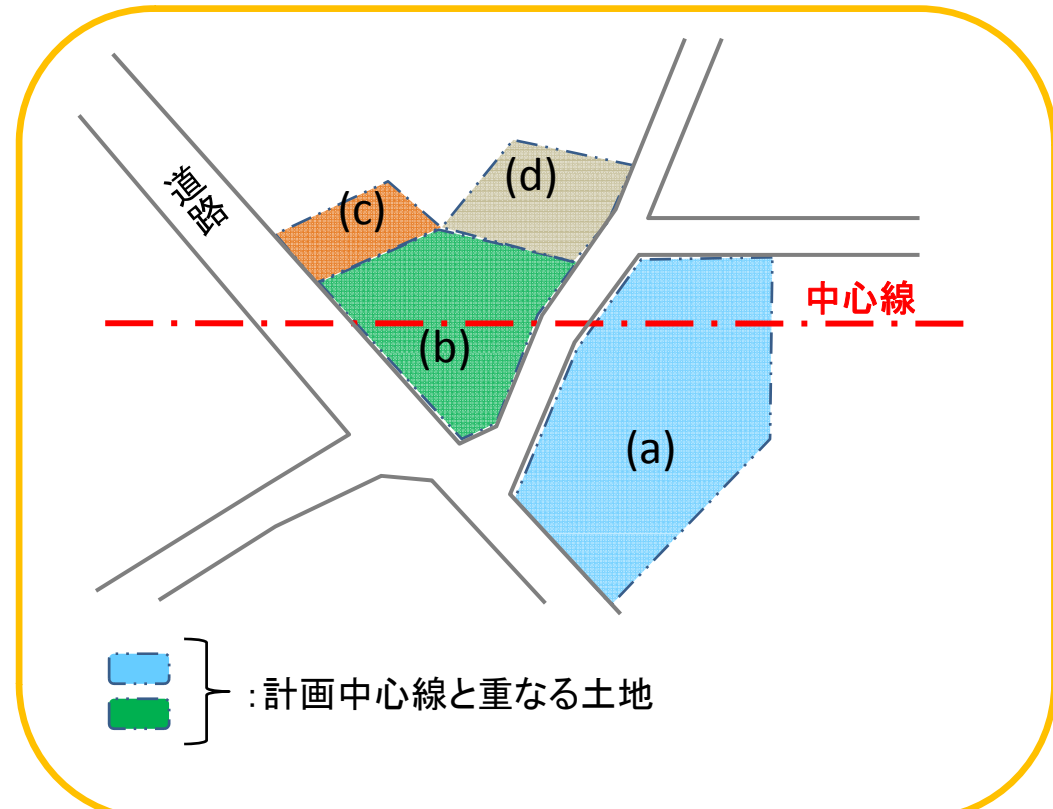
- 中心線測量は、設計に必要な地盤の高さや土地の形状を調査するために実施します。
- 中心線とは、設計や各種調査の基準となる線で、ルートを中心となります。
- 測量の実施にあたっては、事前にお知らせした上で進めていきます。



- 計画路線の中心点を現地に設置します。
- 中心点は20～100mピッチで杭・鋵等を現地に打ち込んで設置します。



中心点鋵・杭イメージ



沿線の土地と計画中心線との関わり(イメージ)

設計協議

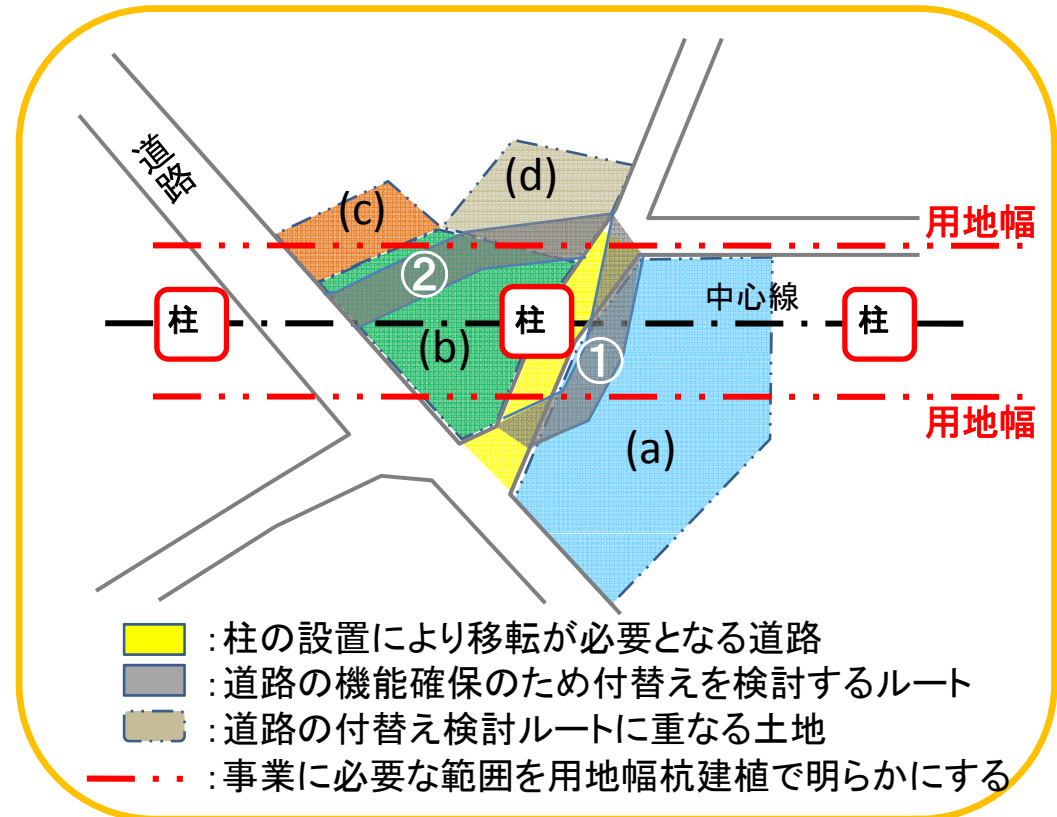


- 構造物の大まかな設計を行うとともに、必要な用地幅の検討を行います(用地幅杭設置)。
- 鉄道と交差する道路や水路の付替え・占用等について、国や地方自治体等の関係箇所と協議(設計協議)します。
- 設計協議終了後、構造物の詳細な設計を行います。



幅杭設置

建設用地の幅を示すため
計画路線に沿って両側に
杭を設置します。



道路の付け替えと土地との関わり(イメージ)

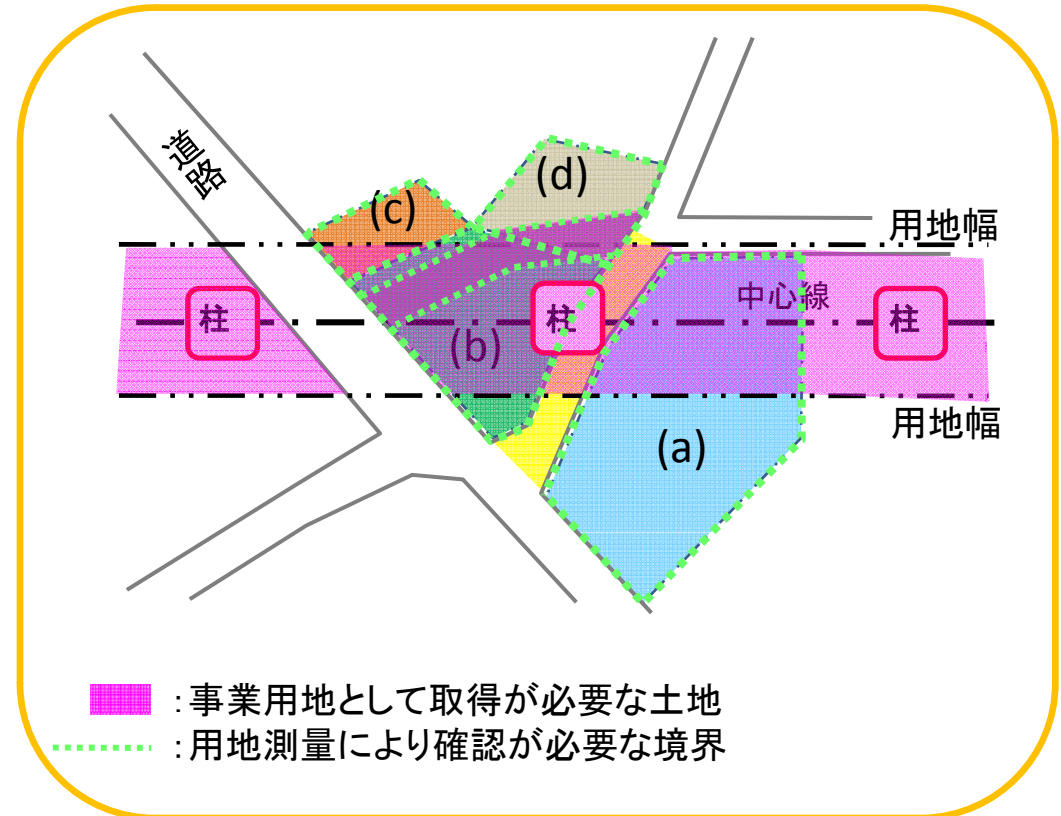
用地説明・用地測量



- 中央新幹線建設に必要なとなる用地の幅を示す杭を現地に設置したうえで、用地説明及び用地測量を行います。
- 境界立会い等、用地測量へのご協力をお願いします。



- 事業に必要な土地の範囲を明らかにするため、用地測量を行います。
- 測量の実施にあたっては、事前にお知らせした上で進めていきます。



計画用地幅と土地との関わり(イメージ)

今後の予定

事業説明

事業説明会が終了しましたら、事前にお知らせさせて頂いたうえで、中心線測量、用地幅杭建植等の作業を計画してまいります。

中心線測量

設計協議
(道水路)

用地幅杭
建植

用地説明

用地測量
(境界立会)

建物等
物件調査

用地説明
(個別)

土地売買
契約等

用地取得の際には、公共事業と同様に国の補償基準等に基づいて、適切に補償を行います。

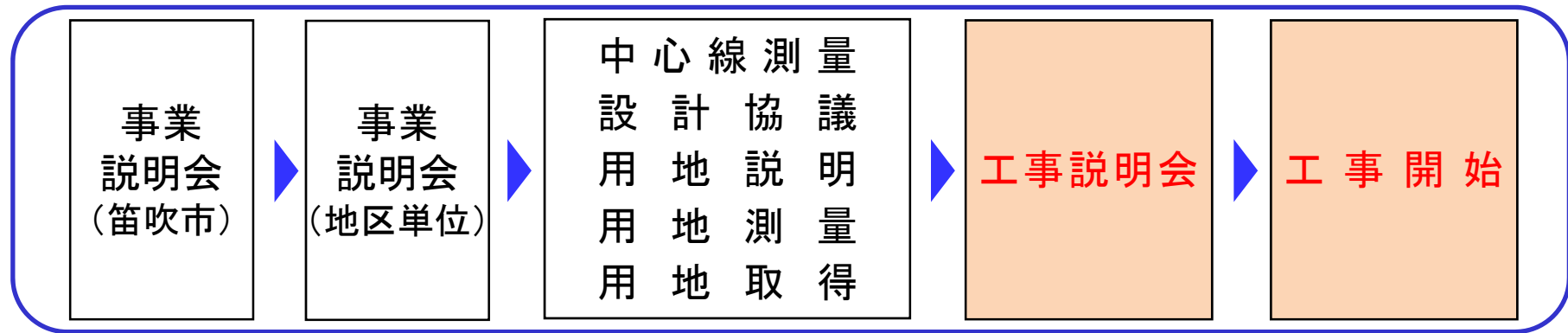
用地取得



過去の事例を踏まえ、早くても用地を取得させていただくまでに1年程度の期間を想定しております。

用地取得

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 などについて説明します。
- 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。

お問い合わせ先

東海旅客鉄道(株)

環境保全事務所(山梨)、中央新幹線山梨工事事務所

住所 山梨県甲府市丸の内2-29-4

電話 055-231-1555(環境保全事務所)

055-208-1560(山梨工事事務所)

(受付日時／土・日・祝日・年末年始を除く平日 9時～17時)

