

■夢の実現へリニア中央新幹線② 環境影響評価方法書の公告・縦覧が行われました

「リニア中央新幹線」計画について、シリーズでお伝えしています。今月は、環境影響評価の手続きの一環として、9月27日に公告され、1か月間縦覧が行われた、中央新幹線（東京都・名古屋市間）の環境影響評価方法書についてお伝えします。

方法書の位置付けおよび記載内容

方法書は、環境影響評価を行うために必要な対象事業の概要、対象事業実施区域およびその周囲の概況、並びに環境影響評価の項目、調査、予測および評価の手法について記載したものです。

また、方法書は全線（東京都・名古屋市間）が都県ごとに作成されており、岐阜県版の方法書は本編（258頁）・要約書（63頁）・図面集からなり、記載された主な内容（特に今回、明らかになった事項）についてその概要をお伝えします。

なお、環境影響評価の全体の流れについては、広報なかつがわ平成23年8月号21頁に概要を掲載しています。

①対象事業実施区域およびその周囲の概況把握

◆自然的状況

大気環境、水環境、土壌および地盤、地形および地質、動植物、生態系、景観および人と自然との触れ合いの活動の状況について、既存の文

献等を参考に概況を調査。

◆社会的状況

人口および産業、土地利用、地下水の利用、交通、学校・病院・住宅等の配置、下水道の整備、廃棄物および温室効果ガスの排出量の状況について、既存の文献等を参考に概況を調査。

また、環境保全を目的とした法令等による指定地域、規制基準についても調査。

②対象事業に係る環境影響評価の項目

岐阜県の区域について、周辺環境への影響を調査、予測、評価する項目を「工事の実施」「土地または工作物の存在および供用」ごとに国土交通省令に基づき選定。

③調査・予測の手法

各環境影響評価項目について、現況を把握するための調査（文献調査・現地調査）の手法および環境影響を予測する方法を選定。

④評価の手法

調査および予測の結果を踏まえ、実行可能な範囲内で環境影響が回避または低減されているかを評価する方法のほか、国や自治体によって環境基準や環境保全上の規制基準等の環境保全策が示されている場合には、それらとの整合が図られているかを評価する手法を選定。

⑤超電導リニアの施設・設備

◆高架橋・橋梁

明かり区間（地上部）の本線の軌道中心間隔は、5.8m、構造物の幅は約14mで、河川や道路等で交差する箇所においては、地形などを考慮し、個別に橋梁の構造を検討するとされています。（図1）

◆地上駅

敷地として延長約1km、最大幅約50m、面積約3.5haと想定。（図2）

◆トンネル

山岳トンネルの内空有効断面面積（※）は、約74㎡。（図3）

※内空有効面積とは、トンネル内空断面積からガイドウェイなどの断面積を引いた面積をいう。

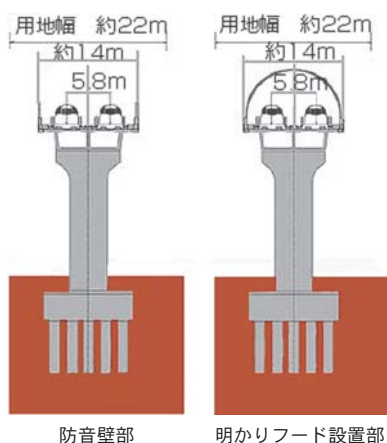
◆車両基地（工場含む）

車両の留置、検査、整備などを行う車両基地は、敷地として延長約2.5km、最大幅約500m、面積約70haが想定されています。

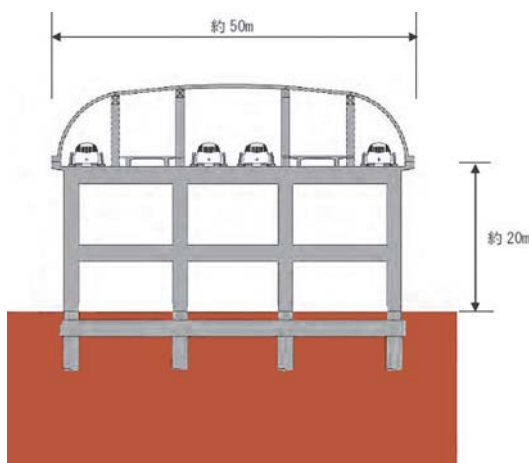
方法書はJR東海ホームページでご覧になれます。

URL <http://jr-central.co.jp/>
リニア推進課（内線322）

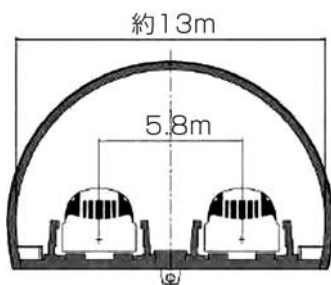
（図1）高架橋・橋梁



（図2）地上駅



（図3）トンネル



出典：中央新幹線環境影響評価方法書【岐阜県】

（10月1日付けで、まちづくり課→リニア推進課へ改称）