

JR東海は、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書」（以下、「評価書」といいます。）を作成し、平成 26 年 4 月 23 日、国土交通大臣に送付しました。

昨年 9 月に「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」といいます。）が公告された後、沿線都県市では住民や市町村の意見を集約するとともに、環境審査会等で準備書に対する審議（合計 68 回開催）を行い、これらの意見を基に知事等の意見書を作成し提出しました。今回の評価書は、JR東海がこれらの意見を踏まえて作成したものです。

今回の広報なかつがわ号外では、評価書の中から市民の皆さんの関心が高い、岐阜県駅・第 2 木曽川橋りょう・中部車両基地の景観に関するイメージと、中部車両基地の設備配置の概要などについてお知らせします。

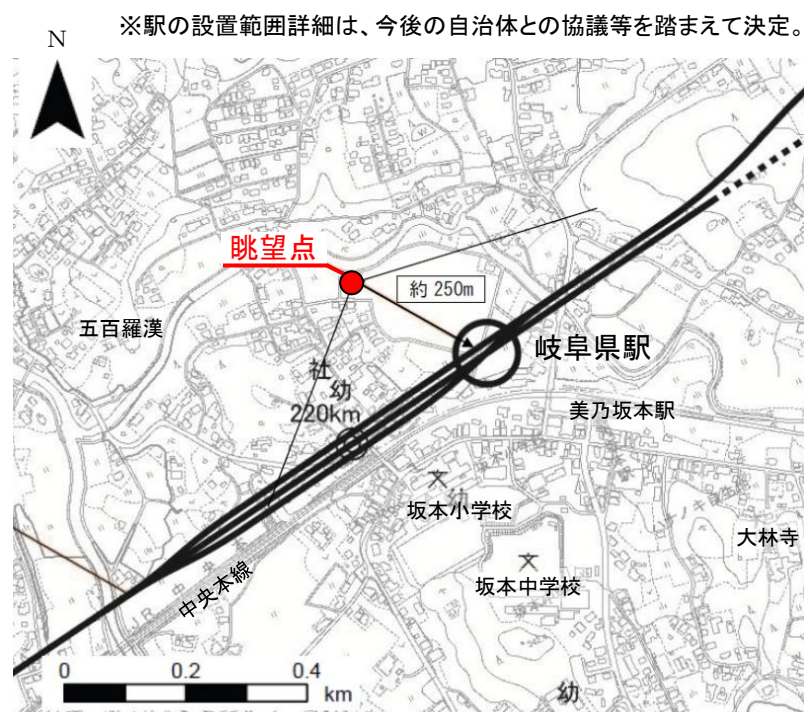
今後は、国土交通大臣意見の提出、評価書の補正など環境影響評価の手続きが進められた後、工事実施計画の申請・認可が行われ、説明会・測量・用地取得などを経て、工事が開始されます。（工事開始までの流れは、裏面の「今後のスケジュール」をご覧ください。）

■ 岐阜県駅の景観と構造

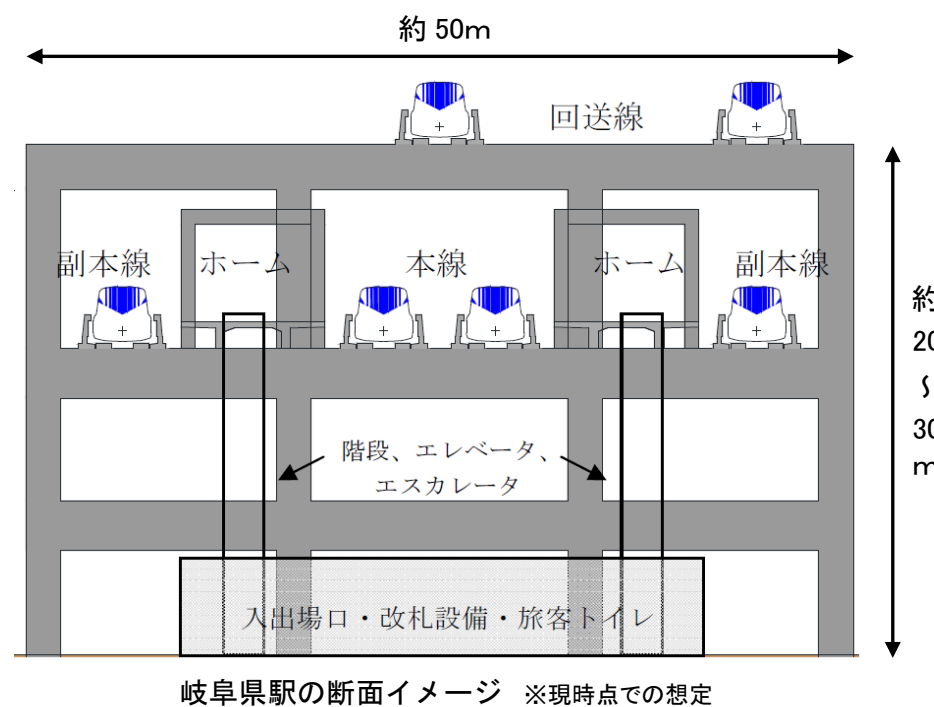
岐阜県駅は、美乃坂本駅の西約 200m の位置に設置され、高さは地上から約 20～30m（現況地盤の高さによって異なります。）、長さ約 1.3km の巨大な施設となります。評価書では、岐阜県駅の西約 250m の地点から駅方向を見た時、どの程度の高さになるかの眺望イメージが示されました。また、駅舎の屋上部分には、中部車両基地へ向かう回送線が設置されます。



岐阜県駅付近の眺望イメージ（左下図 ● の眺望点より）



※駅の設置範囲詳細は、今後の自治体との協議等を踏まえて決定。



岐阜県駅の断面イメージ ※現時点での想定

■ 第 2 木曽川橋りょうの景観

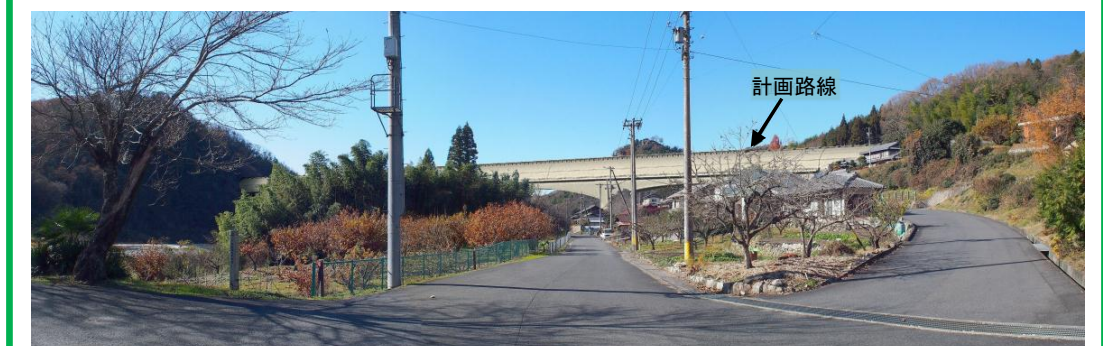
第 2 木曽川橋りょうは、玉蔵橋から約 600m 下流付近に設置されます。この周辺は特に景観上の配慮が必要な場所であることから、橋脚と桁との関係性、河川と橋脚の間隔との関係性、斜面と坑口との関係性などに着目し、検討が行われました。



玉蔵橋からの眺望イメージ



苗木城跡展望台からの眺望イメージ



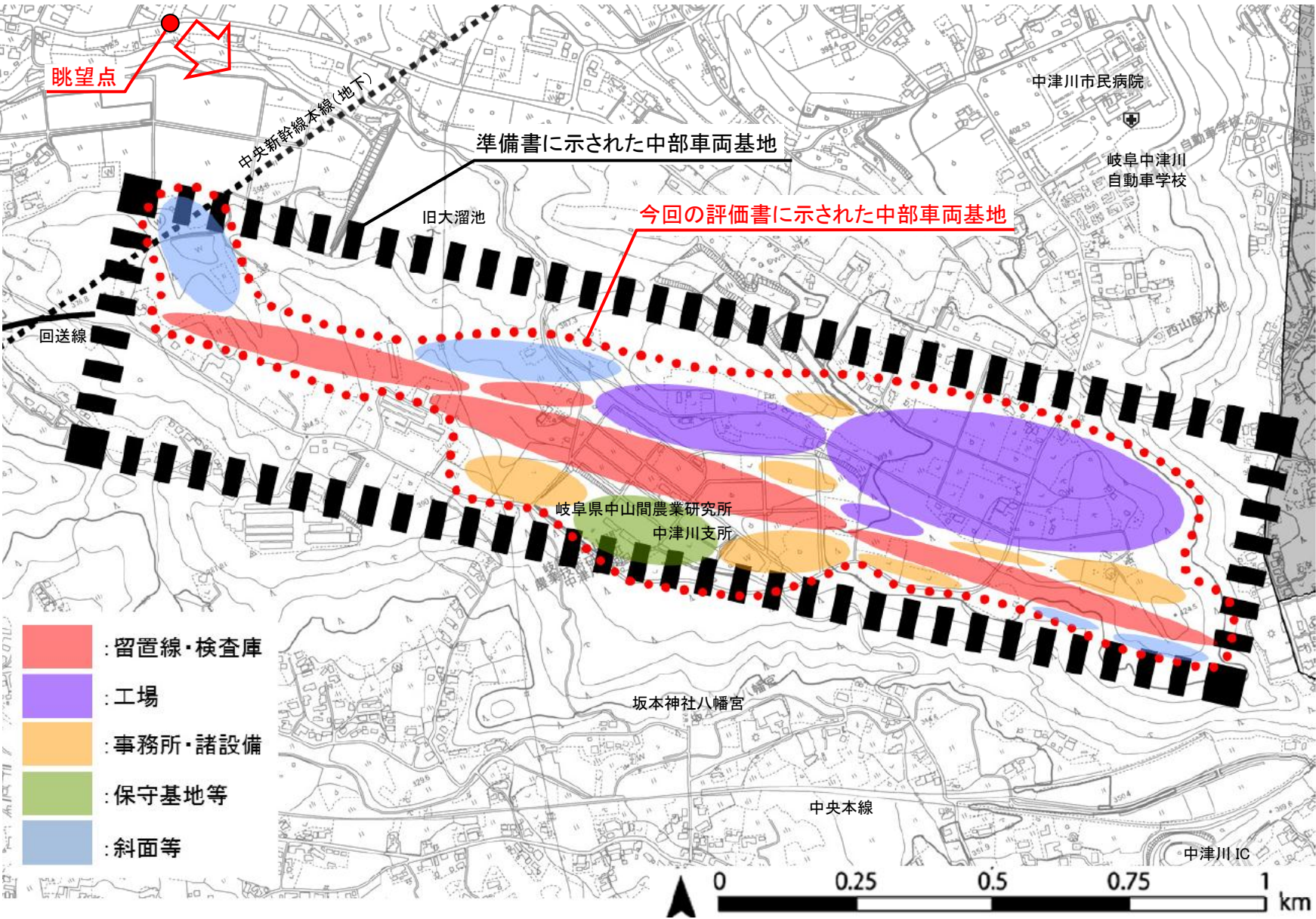
奥恵那峡下り乗船場跡からの眺望イメージ

■ 中部車両基地の景観と敷地形状・設備配置の概要

中部車両基地は、駒場と千旦林に跨る岐阜県中山間農業研究所中津川支所周辺の丘陵地帯に設置され、長さ約 2.2km、面積約 65ha の巨大な施設となります。評価書では、準備書に示されていなかった中部車両基地の敷地形状と設備配置の概要が示されました。西側に岐阜県駅からの回送線が接続し、そこから東西に留置線・検査庫が縦断しています。また、工場は東側に配置されています。



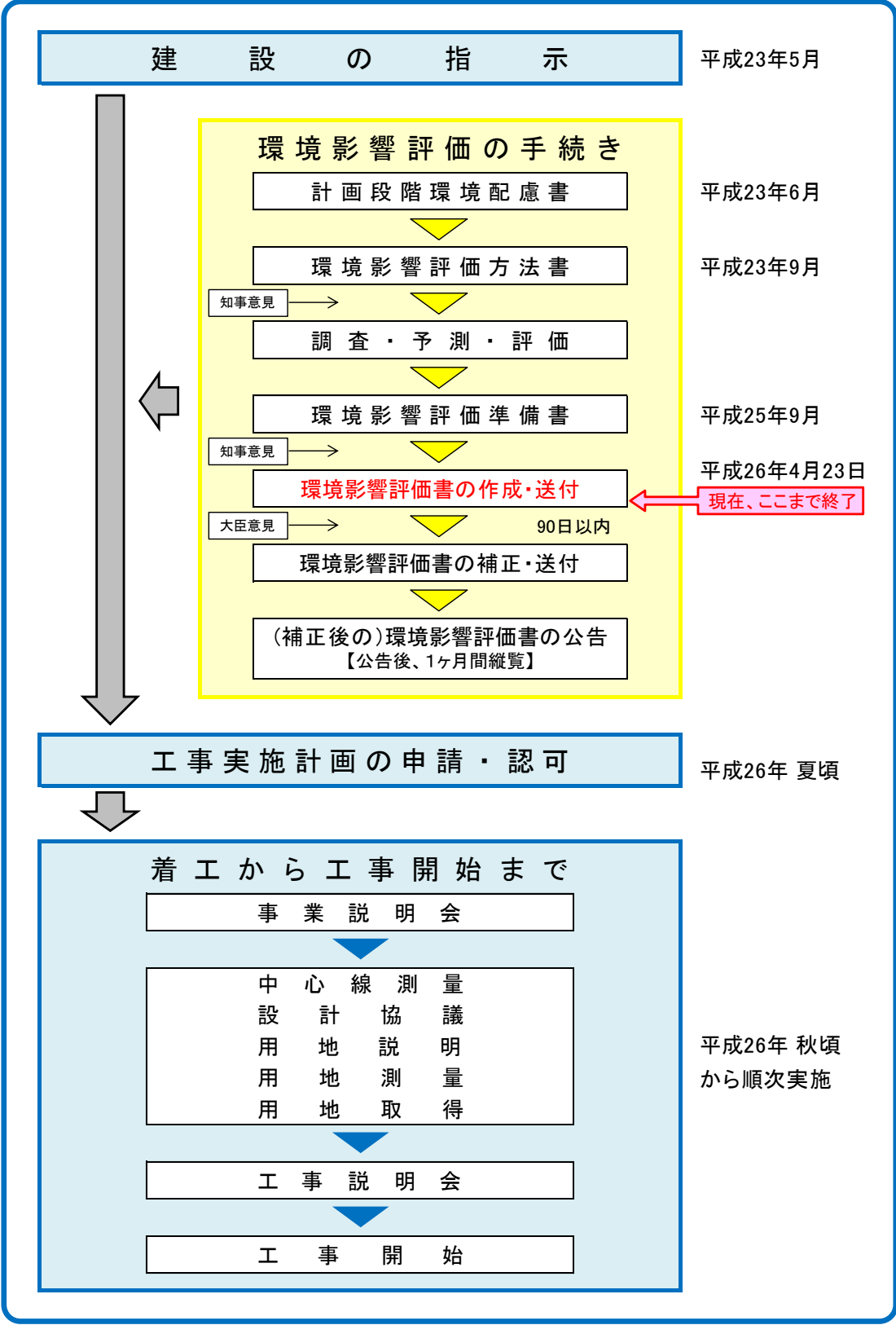
中部車両基地周辺の眺望イメージ（下図 ● の眺望点より）



中部車両基地の敷地形状・設備配置の概要 ※設備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。

■ 今後のスケジュール

現在、評価書の作成・送付までが終了し、夏頃に予定される工事実施計画の申請・認可を経て着工されます。着工後は、説明会・測量・用地取得などが行われますが、これらに早い所でも2年程度を要すると想定され、工事開始はその後になります。



緑色の枠内の図などは、中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（岐阜県）を編集・加筆したものです。これらを含む評価書はJR東海ホームページ（<http://jr-central.co.jp/>）でご覧いただけます。