

第1回 環境アセスに向けた技術検討会 議事概要

○鉄道局より、検討会の設置趣旨について説明

○鉄道・運輸機構より、検討の方向性及び現地調査の実施方針（案）を説明

検討の方向性

環境影響評価を実施するためには、その実施範囲を決定する必要があり、以下の観点も踏まえつつ、合理的な考え方をもって検討する。

- ・ 北陸新幹線（敦賀－新大阪間）の環境影響評価は、最大幅 12km で実施されていること。
- ・ 道路・水路が多い佐賀平野を通るルートとなるため、整備する土木構造物としては高架橋が想定されること。
- ・ 高速走行を前提とした新幹線においては、ミリ単位の軌道面の調整が必要となること。
- ・ 佐賀平野は、九州最大の沖積平野であり、含水比が高く非常に軟弱な有明粘土層が分布していること。
- ・ 設計時に設定する地震動に対する安全性を確保する必要があること。
- ・ 既存路線と安全かつ円滑に接続できること。

現地調査の実施方針（案）

（調査目的）

西九州ルート of 環境影響評価の実施に向けて、通常時及び地震時の構造物の安全性等を考慮することが重要であるため、地盤状況を把握する。

（調査項目・方法）

・ ボーリング調査、PS 検層	支持地盤の構成、各地層の物性、地震動に対する表層地盤特性
・ 常時微動観測	地震動に対する深部地盤特性
・ 微動アレイ探査	支持地盤の構成

（調査箇所等の考え方）

新鳥栖駅～武雄温泉駅以南に係る範囲の地盤状況を把握できるよう、具体的な本数や位置を設定する。（10箇所程度を想定）

○佐賀県からは、現地調査の範囲について意見を出すとともに、現地調査以外の技術的な課題である既存路線との接続等について、次回検討会以降、具体的な内容を説明するよう意見を出した。

○次回検討会で現地調査の内容を決定できるよう、今後調整していくことを確認した。