第２回　環境アセスに向けた技術検討会　議事概要

○鉄道・運輸機構より、現地調査計画（案）及び既存路線との接続について説明

現地調査計画（案）

（想定される課題と調査項目）

- 新幹線の高速走行に必要なミリ単位の軌道面の精度を確保するためには、構造物を安定的に支持できる地盤の確認が必要である。このため、支持地盤の強度や分布等を把握するボーリング調査、微動アレイ探査（会議資料 P4 参照）を実施する。
- 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おり、地震時に揺れが増幅する恐れがある。このため、地震動に対する表層及び深部の地盤特性を把握するため、ボーリング調査、常時微動観測（会議資料 P4 参照）を実施する。

（現地調査箇所（案）について）

- 新鳥栖駅から武雄温泉駅以南にかけての佐賀平野の地盤状況を面的に把握するため、筑後川沿いから佐賀駅・佐賀空港を経た範囲において、南北方向の地盤状況を把握できるよう、調査の適用範囲（半径２km）を目安として、過去の機構事業における調査を踏まえて、ボーリング調査、微動アレイ探査及び常時微動観測を実施する。
- さらに、上記の調査及び過去の機構事業における調査では把握しきれない範囲について、調査地点間の地盤状況を補完的に把握するため、微動アレイ探査及び常時微動観測を実施する。

既存路線との接続

- 分岐器は、直線と円曲線の間の移行区間、勾配が変化する区間および勾配が 3‰（パーミル＝千分率）を超える区間に敷設できない。
- 新幹線の分岐器の設置区間は、新幹線の走行安全性を確保するため、たわみの少ないラーメン高架橋（会議資料 P12 参照）区間とし、分岐器の可動部が既設構造物の桁遊間と干渉しない位置を選定する必要がある。
- また、他の分岐器に比べて高速走行が可能な 38 番分岐器（会議資料 P9、P14 参照）は、全長 135m に加え、その前後にそれぞれ 20m 以上の直線区間を確保する必要があるため、合計 175m 以上の連続した直線区間が必要となる。
- 鹿児島ルートと西九州ルートの分岐位置の検討に当たっては、上記に加え、以下の事項について検討する必要がある。
  - ➢ 沿線地域への影響に配慮し、事業を円滑に実施するため、建物等の支障物を極力回避すること。
  - ➢ 新幹線の速達性及び輸送の安定性を確保するため、鹿児島ルート及び西九州ルートの双方について、安全かつ円滑な運行管理が可能であること。
- 加えて、筑後川等の河口付近を渡河する場合には、新幹線の速達性を確保するため、高速走行に対応した橋りょうの構築が可能かどうか等について検討する必要がある。

○現地調査計画については、案のとおり決定した。関係者との調整が完了次第、計画に基づき現地調査に着手するとともに、国土交通省、鉄道・運輸機構、佐賀県が調査状況を共有しながら連携して進めていくことを確認した。また、既存路線との接続については、分岐器の設置位置における条件等を確認し、引き続き検討を進めていくことを確認した。