

路線計画決定と地質調査の経緯について（静岡県整理）

○平成 20 年 10 月 地形・地質等調査報告書（運輸大臣の調査指示に基づき、鉄道建設・運輸施設整備機構と J R 東海が調査）

【環境影響評価準備書 資料編（平成 25 年 9 月）に記載された報告書概要】

≪ポイント 巨摩山地と南アルプス・伊那山地とともに「脆弱、岩盤劣化による地圧、大量の湧水発生のおそれ」の記述あり≫

＜巨摩山地＞

- ・巨摩層群の楡形山累層（凝灰角礫岩、泥岩等）は比較的良好な地質であり問題は少ないが、これに介在する桃の木累層（礫岩、砂岩、泥岩）は比較的脆弱である。地形上多くはトンネルと想定され、その施工に際しては、地山の自立性の問題のほか、岩盤劣化に伴う地圧や大量の湧水が発生するおそれがある。

＜南アルプス・伊那山地＞

- ・この地域は標高 3,000m 級の山々であり地下水位が高く、糸魚川・静岡構造線や中央構造線の周辺も破碎され脆弱である。その施工に際しては、岩盤劣化に伴う地圧や大量湧水が発生するおそれがある。

【(参考) 平成 20 年 10 月 同時に公表された報告書概要】

＜甲府市附近から名古屋市附近間＞

- ・山梨県から岐阜県にかけては、中央アルプス、南アルプスを中心に標高 2,000～3,000m 級の山々が存在
- ・糸魚川・静岡構造線、中央構造線等の主要な活断層周辺には、破碎された脆弱な地層が多く分布し、掘削に伴う地盤の変形及び湧水の発生に留意

○平成 23 年 5 月 中央新幹線小委員会答申 【南アルプスルート採択】

- ・南アルプスルートを採用することが適当
- ・環境保全については、今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべきである。

○平成 23 年 5 月 国土交通大臣計画決定 【南アルプスルート計画決定】

主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近

○平成 23 年 6 月 計画段階環境配慮書（J R 東海） 【南アルプスルートの中の概略ルート（3km 幅）を選定】

≪ポイント 巨摩山地は地質、土被り、高圧湧水でルート回避。南アルプスはトンネル設置の制約無し。≫

＜甲府盆地西端～巨摩山地～早川＞

- ・巨摩山地の北中部の一部は、地質が脆弱で、土被りが大きく、高圧湧水が発生するおそれがあることから、これを回避し、巨摩山地の南部（楡形山、源氏山の南部）を主にトンネルで通過する。

＜早川～南アルプス～伊那山地西端＞

- ・隆起速度については、日本国内で突出した値でないなど、トンネル設置にあたっての制約にはならない。

（早川、小渋川は図中に記載があるが、大井川は図に記載されていない。）

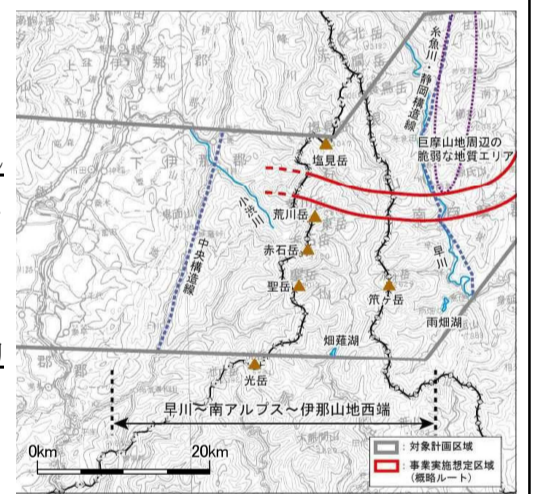


図 4-5 概略ルート位置図（早川～南アルプス～伊那山地西端）

○平成 25 年 3 月 地質調査資料（J R 東海が調査会社に委託）

【第 13 回有識者会議資料 2 p 別 10-24】

- ・畑窪断層とその影響圏。破碎質地山であり、断層付近は粘土混じりの角礫帯が主体をなすと考えられる。全区間にわたって切羽崩壊が懸念される。特に断層主部では塑性地圧の発生する可能性が高い。また大量湧水の発生が懸念される。
- ・ボーリング（B-45）では粘板岩の同一層準で大量湧水が発生している。東俣に沿う断層も分布する。東俣から涵養された地下水が大量に賦存している可能性があり、高圧大量湧水の発生が懸念される。
- ・破碎帯では地山強度比が 1.0 程度と推定され、切羽崩壊・内空変位の発生する可能性がある。周囲の亀裂性地山では高圧・大量湧水が突発的に生ずる可能性がある。特に、西俣断層付近では、西俣からの地下水の涵養が考えられ要注意。

○平成 25 年 9 月 環境影響評価準備書（J R 東海） 【路線計画決定】

- ・一部において断層付近の破碎帯等、地質が脆弱な部分を通過することがあり、状況によっては工事中に集中的な湧水が発生する可能性がある。

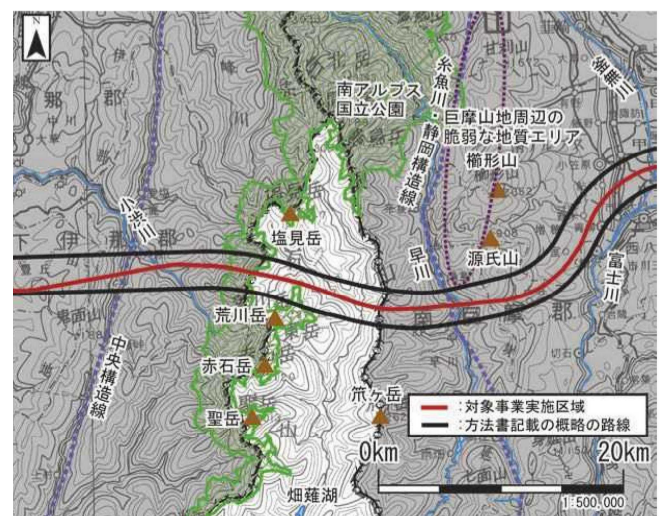


図 3-4-2 対象事業実施区域