

## (添付資料)

中央新幹線（東京都・名古屋市間）法対象条例環境影響評価書〔川崎市〕平成26年8月 JR 東海

### (4) 工事に伴う工事用道路、発生土及び工事排水の処理等

工事で使用する道路は、既存道路を活用し、必要に応じて新たに工事用道路を設置する。

発生土<sup>(6)</sup>は本事業内で再利用、他の公共事業等への有効利用に努める。<sup>①</sup>新たに発生土置き場等が必要となる場合には、事前に調査検討を行い、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するよう適切に対処する。なお、発生土置き場等は、県及び関係市町村の協力を得て選定していくことを考えている。また、場所の選定にあたっては、地質調査や測量等を実施し、森林法や河川法等の関係法令に基づいて神奈川県及び川崎市や河川の管理者等と協議を行いつつ、生物多様性の保全上重要な自然環境・地域、具体的には環境省が選定した「特定植物群落」、「日本の重要湿地 500」等のほか、自然植生、湿地、希少な動植物の生息地・生育地、まとまった緑地等、動植物の重要な生息地・生育地や自然度の高い区域、土砂の流出があった場合に近傍河川の汚濁のおそれがある区域等をできる限り避ける。設計段階においては、発生土の土質に応じたのり面勾配の確保や擁壁の設置、排水設備の設置を検討するとともに<sup>②</sup>工事完了後には、できる限り早期に土砂流出防止に有効なのり面への播種や緑化を実施する。また、緑化されるまでの期間においても沈砂池を設置することなどにより土砂の流出や濁水を防止する対策を実施し、発生土置き場等からの流出土砂による河床上昇・溪床への堆積に伴う災害危険度の増大、発生土置き場等の崩壊に伴う土砂災害、発生土置き場等からの濁水に伴う河川への影響が生じないよう努める。発生土を運搬する際には、飛散流出等により周辺環境に影響を及ぼさないよう、ダンプトラックへのシート設置等の流出防止策を実施し、沿道への影響を低減していく。さらに、工事中及び完成後において周辺環境に影響を及ぼさないための管理計画を、箇所ごとに作成して、適切に管理を進める。これらの調査や影響検討の結果、環境保全のための措置の内容、および管理計画については公表するとともに、<sup>③</sup>関係する住民の方々への説明やご意見を伺う機会を設けていく。第三者が最終的に管理を行うこととなる場合には、この管理計画を引き継ぎ、清掃による排水設備の機能確保等、適切な管理が継続して行われるようにしていく。

工事排水は、川崎市において定められた排水基準等に従い適切に処理する。

### (5) 工事実施期間

工事は、平成26年度に着工し、平成39年度の営業開始を想定している。

具体的には、工事実施計画認可後、事業説明、測量、用地説明、用地取得、設計協議、工事説明会を経て工事着手となる。工事は着手可能なところから速やかに開始することとし、構造物、路盤等の工事を進め、ガイドウェイ・電気機械設備等を施工し、各種検査、試運転を行う。作業時間は、地上部の工事は主として昼間の工事、トンネル工事は昼夜間の工事を考えている。概略の工事実施期間を表 1-7-5-3 に示す。

なお、鉄道事業の特性上やむを得ない場合（現在の列車運行を確保しながら工事を行う場合等）にも夜間作業を実施する。その際には、極力夜間作業が少なくなるような工事計画を立て、十分な安全対策を講じるとともに、関係機関と適宜協議を行い、工事説明会などの場を通じて付近の住民の方に対し事前に工事の実施期間、内容等についてご説明をする。

<sup>(6)</sup>発生土とは建設工事に伴い副次的に発生する土砂及び汚泥（含水率が高く粒子が微細な泥状のもの）であり、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年12月25日法律第137号）」に規定する産業廃棄物として取り扱われる建設汚泥を含む。