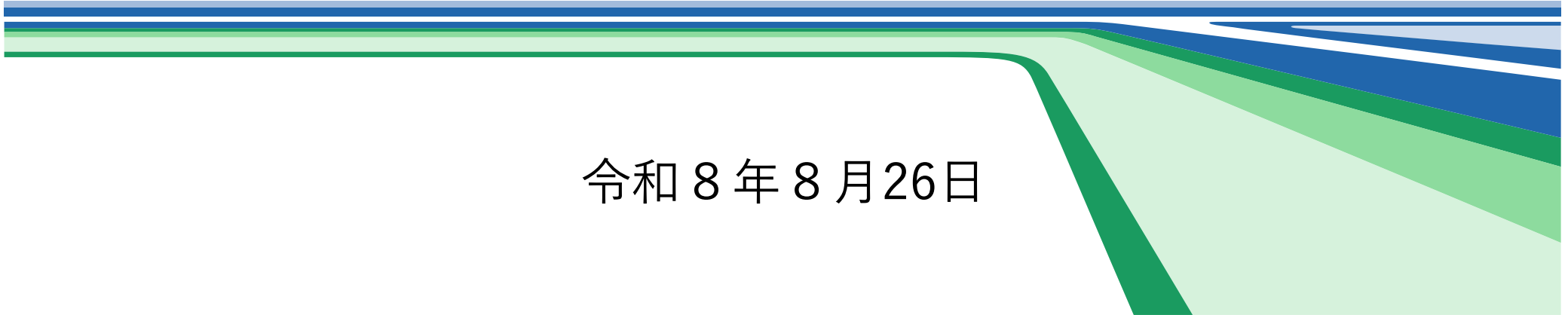


環境アセスに向けた技術検討会 説明資料

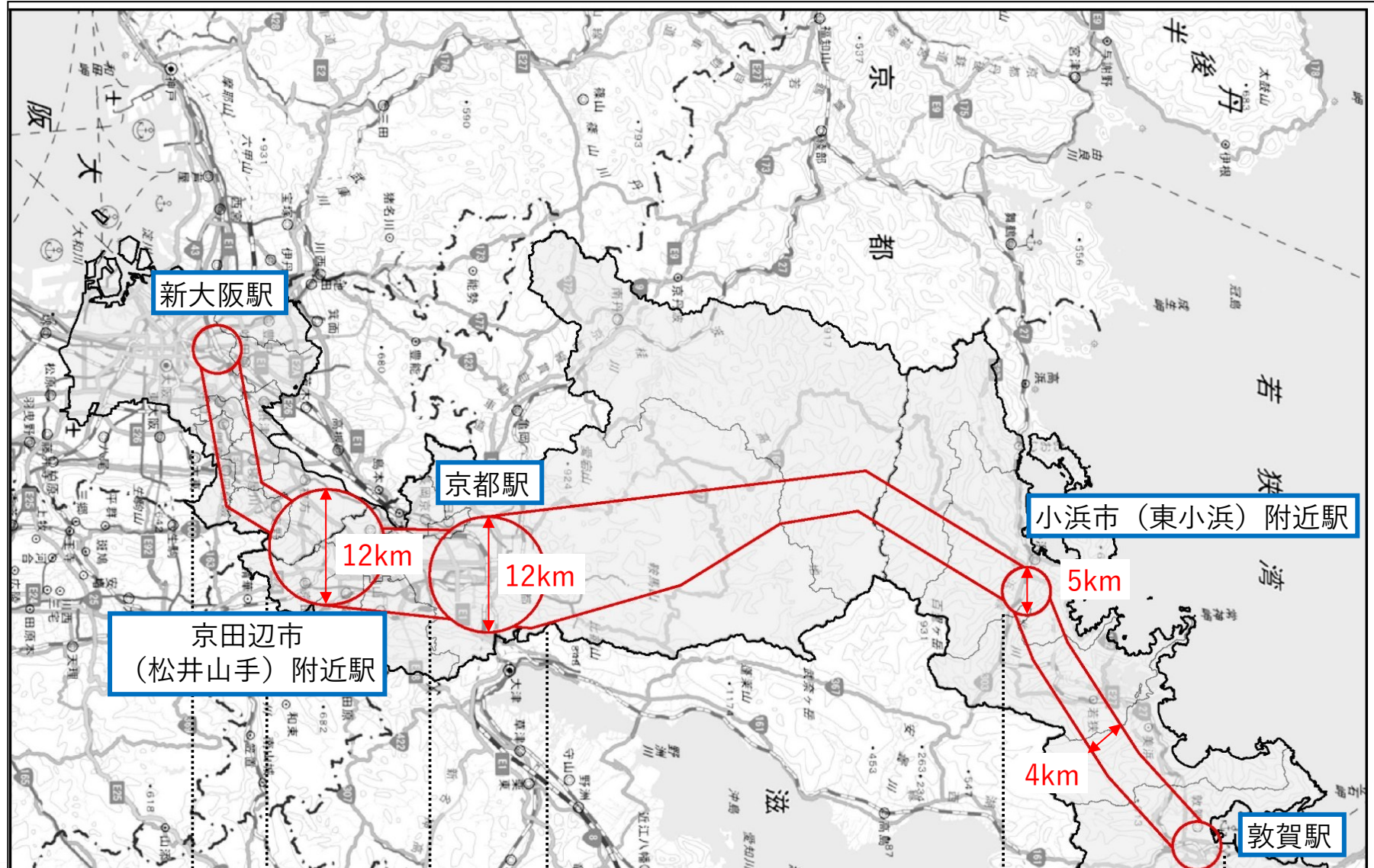
令和 8 年 8 月 26 日

A decorative graphic at the bottom of the slide consisting of several horizontal bands of blue and green, which curve downwards on the right side.

○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。

敦賀・新大阪間 概略路線



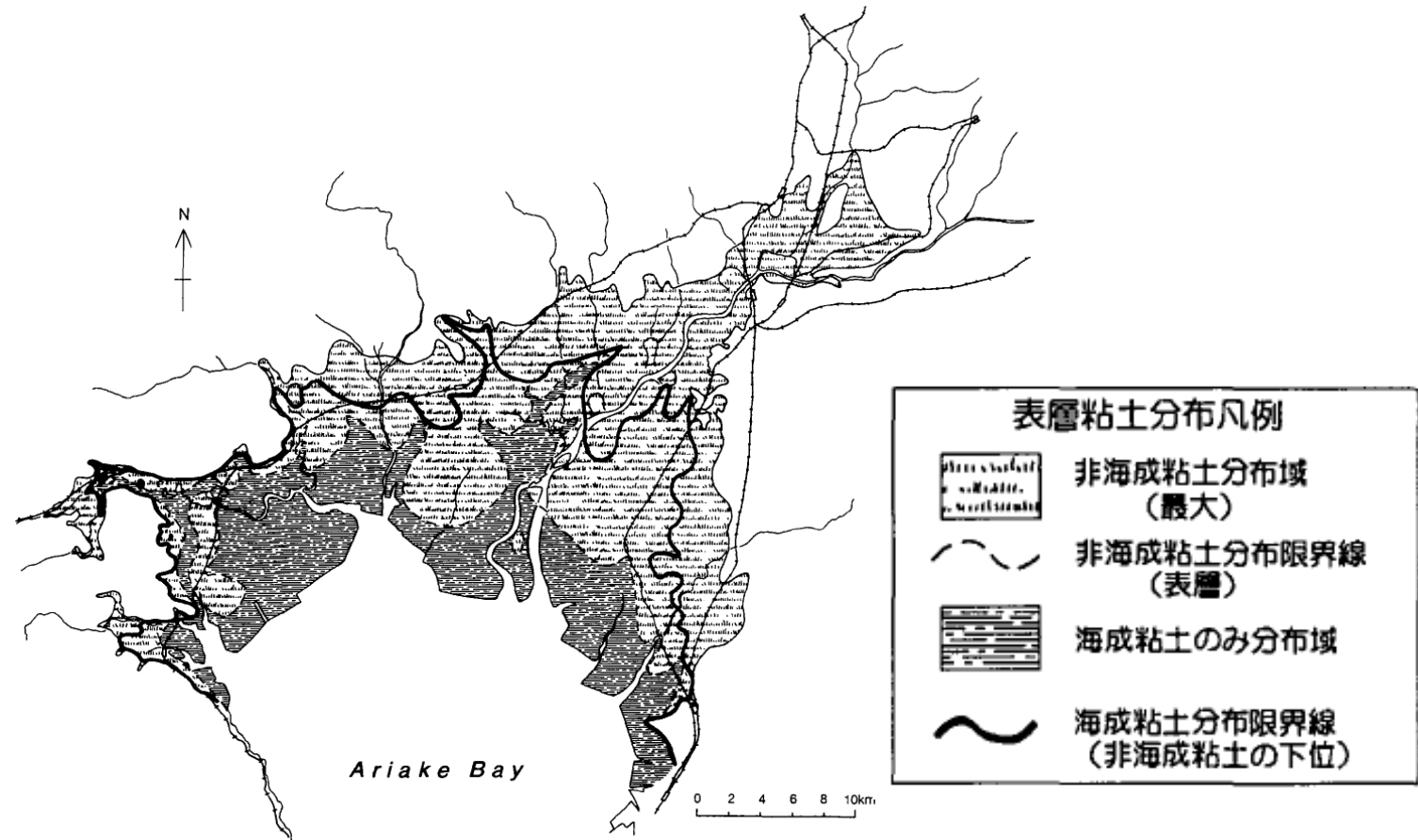


武雄温泉駅高架橋他工区



竹松高架橋他工区

- 佐賀平野の低地並びに干拓地及び埋立地の表層には、海成粘土（有明粘土）と非海成粘土（蓮池層上部粘土）が主に分布している。

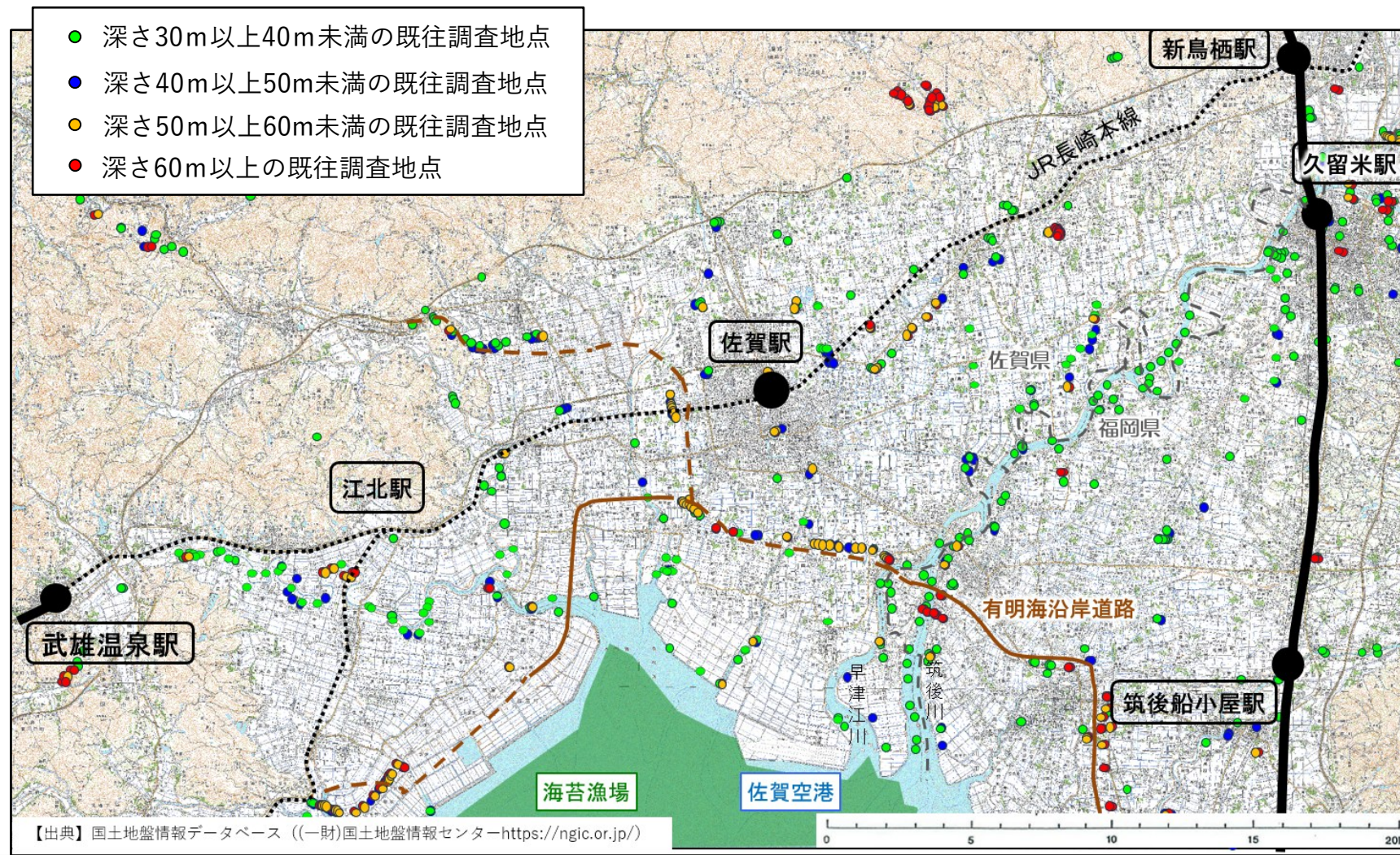


第12図 筑紫平野表層における非海成粘土および海成粘土の分布

佐賀県区間の周辺地盤における既往調査の状況



高速走行時の高い安全性を求められる新幹線の構造物の特性や、佐賀平野における軟弱な有明粘土層の分布状況を踏まえると、既往調査に加えて、より詳細な現地調査を実施する必要がある。



【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 ^{注)}	支持地盤の構成

注) 表層地盤と深部地盤の境界面の把握は通常ボーリング調査、PS検層によるが、境界面がかなり深い場合は、微動アレイ探査を併せて実施することにより、境界面を把握する。

【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）

(参考) 調査方法の概要

	調査方法		
	①ボーリング+PS検層	②常時微動観測	③微動アレイ探査
概要図			
調査概要	・地中にチューブを貫入させて土質試料を採取したり、ボーリング孔内で地盤の剛性などを原位置で調査する。	・単一地点に微動計を設置し、地盤振動を測定する。	・複数台の微動計を設置して、同時に地盤振動を測定する。
調査項目	・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	・地震動に対する深部地盤特性	・支持地盤の構成