

第1章 対象事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

第2章 事業者の氏名及び住所

名 称 東海旅客鉄道株式会社
代表者の氏名 代表取締役社長 柘植 康英
主たる事務所の所在地 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 中央新幹線の経緯

中央新幹線について全幹法に基づく建設指示までの沿革は表 3-1-1 のとおりである。

表 3-1-1 中央新幹線の沿革

昭和 48 年 11 月	運輸大臣が基本計画を決定。
昭和 49 年 7 月	運輸大臣が日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）に対し、甲府市附近・名古屋市附近間における山岳トンネル部の地形・地質等調査を指示。
昭和 53 年 10 月	国鉄が運輸大臣に地形・地質等調査の中間報告書を提出。
昭和 62 年 3 月	国鉄が運輸大臣に地形・地質等調査の調査報告書を提出。
昭和 62 年 11 月	運輸大臣が日本鉄道建設公団に対し、甲府市附近・名古屋市附近間における山岳トンネル部の地形・地質等調査を指示。
平成 2 年 2 月	運輸大臣が日本鉄道建設公団及び当社に対し、東京都・大阪市間の地形・地質等調査を指示。
平成 20 年 10 月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）及び当社が、地形・地質等調査について報告書を提出。
平成 20 年 12 月	国土交通大臣が鉄道・運輸機構及び当社に対し、全幹法第 5 条に基づく残る 4 項目の調査 ⁽¹⁾ を指示。
平成 21 年 12 月	鉄道・運輸機構及び当社が、4 項目の調査について報告書を提出。
平成 22 年 2 月	国土交通大臣が、交通政策審議会（以下「交政審」という。）に対し、営業主及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について諮問。
平成 23 年 5 月	交政審が、営業主及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について答申。国土交通大臣が、当社を営業主及び建設主体に指名するとともに、整備計画を決定の上、当社に対して建設を指示。

⁽¹⁾ 4 項目の調査は、「輸送需要量に対する供給輸送力等に関する事項」・「施設及び車両の技術の開発に関する事項」・「建設に要する費用に関する事項」・「その他必要な事項」である。

3-2 全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画

中央新幹線については、運輸大臣（当時）が全幹法第4条に基づき、昭和48年11月15日運輸省告示第466号により「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」（以下「基本計画」という。）を表3-2-1のとおり決定した。

表 3-2-1 基本計画

基本計画	路線名	中央新幹線
	起 点	東京都
	終 点	大阪市
	主要な経過地	甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近

この中央新幹線については、全幹法第4条の定めによる基本計画の決定後、甲府市付近から長野県内にかけての区間について、3つのルートが検討されてきたが、平成23年5月12日、交政審において南アルプスルートに基づく整備計画が答申され、これを踏まえて、国土交通大臣は、全幹法第7条に基づき、同年5月26日、表3-2-2のとおり整備計画を決定した。

表 3-2-2 整備計画

整備計画	建設線	中央新幹線	
	区 間	東京都・大阪市	
	走行方式	超電導磁気浮上方式	
	最高設計速度	505 キロメートル/時	
	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300 億円	
	その他必要な事項	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

注 1. 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

中央新幹線は、国土交通大臣から全幹法第6条の定めにより建設主体の指名を受けた当社が、全幹法第8条の建設線の建設の指示に基づき建設を行う新幹線路線である。

3-3 対象事業の目的

全幹法において、新幹線の整備は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とされている。全幹法に基づく整備新幹線である中央新幹線については、東京・名古屋・大阪を結ぶ大量・高速輸送を担う東海道新幹線が、開業から 49 年を経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であるとともに、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである。整備にあたっては、まずは、東京都・名古屋市間を整備し、名古屋市・大阪市間は、名古屋市までの開業後、経営体力を回復した上で着手する計画である。

3-4 対象事業の内容

3-4-1 対象鉄道建設等事業の種類

名 称：中央新幹線（東京都・名古屋市間）

種 類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）

3-4-2 対象鉄道建設等事業実施区域の位置

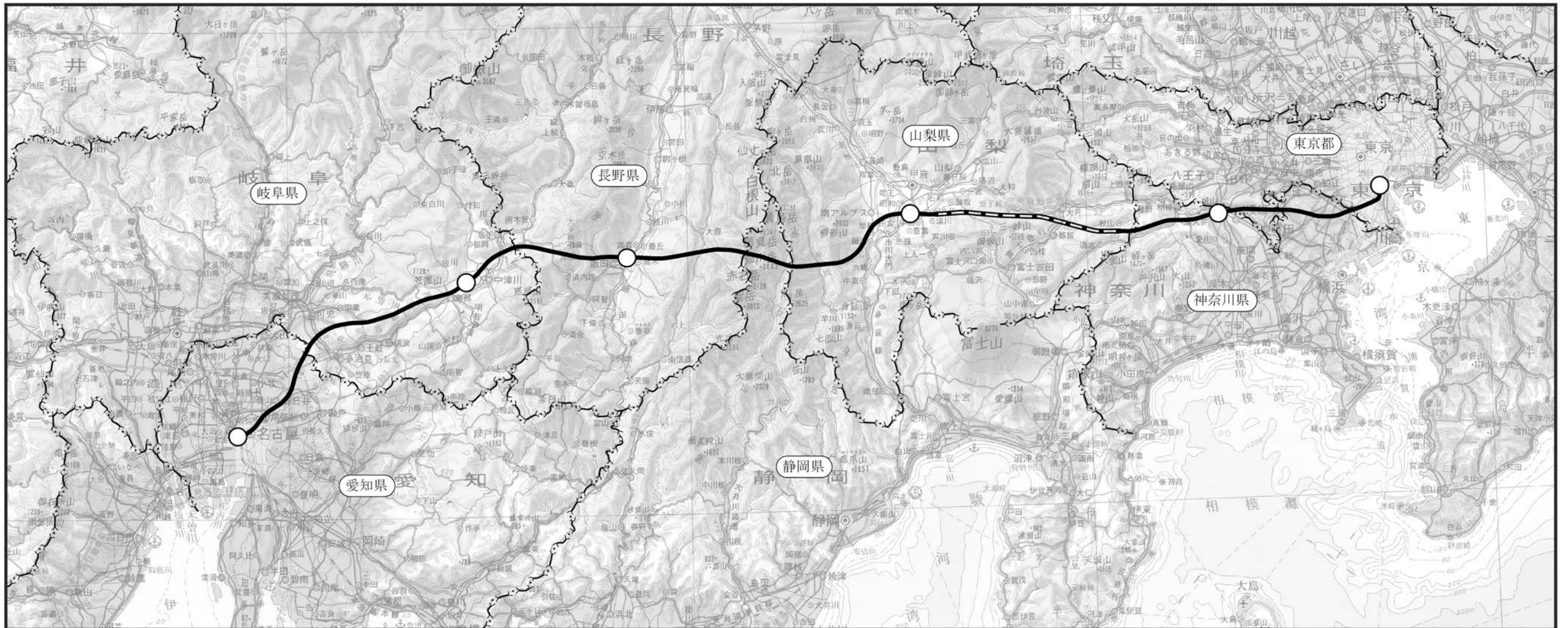
(1) 起終点

起 点：東京都港区

終 点：愛知県名古屋市

主要な経過地：甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部

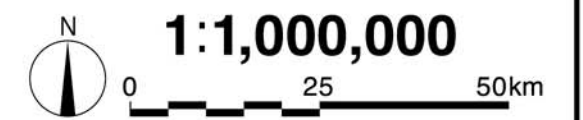
※図 3-4-1 を参照



凡 例

- : 計画路線
- : 山梨リニア実験線
- : 駅位置

図 3-4-1 対象鉄道建設等事業実施区域



(2) 路線概要

1) 計画段階配慮書における対象計画区域からの絞り込みの考え方

ア. 概略の路線選定

7) 超電導リニアの技術的制約条件等

- ・起点の東京都から名古屋市まで、超電導リニア（超電導磁気浮上式鉄道）の超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本とする。なお、山梨リニア実験線を活用する。
- ・主要な線形条件として、最小曲線半径は8,000m、最急勾配は40‰（パーミル⁽²⁾）で計画する。
- ・都市部では、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法⁽³⁾（平成12年5月26日法律第87号）に基づき、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を活用する。

1) 地形・地質等の制約条件

- ・活断層は、回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くする。また、脆い性状を有する地質についても回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くする。
- ・主要河川は、地上部で通過することを基本とし、通過する延長をできる限り短くする。
- ・湖をできる限り回避する。

2) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境（大気環境等）、自然環境（動植物、生態系等）、水環境、土壌環境、文化財等の環境要素ごとの状況等を考慮する。
- ・生活環境保全の面から、市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。
- ・自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合でもトンネル構造とする等できる限り配慮する。

⁽²⁾パーミルとは、1/1000を表し、40‰とは1,000mの水平距離に対して40mの高低差となる勾配をいう。

⁽³⁾大深度地下は通常利用されない空間であるため、公共の利益となる事業のために使用権を設定しても、通常は、補償すべき損失が発生しない。このため、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法は、事前に補償を行うことなく大深度地下に使用権を設定できる法律である。

なお、大深度地下とは、次の内いずれか深い方の地下をいう。

- ①建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ（地表より40m）。
- ②当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎杭を支持することができる地盤として政令で定めるものの内最も浅い部分の深さに政令で定める距離（10m）を加えた深さ。

イ. 概略の駅位置の選定

ア) ターミナル駅

- ・東京都及び名古屋市のターミナル駅は、いずれも周辺は高度に市街化が進んでいるため地下駅とする。また、東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、及び国際空港とのアクセスの利便性を確保することが可能で、できる限り当社の用地を活用できる東海道新幹線の既存駅付近に設置する。

イ) 中間駅

- ・中間駅は、「ア. 概略の路線選定」のとおり、起終点をできる限り直線に近い形で結ぶ概略ルート上で、1県1駅とする。
- ・駅として必要な機能及び条件を満たす位置で計画する。
- ・大深度地下を使用できる地域を除き、地上駅を基本とする。

○必要な機能及び条件

a) 技術的に設置可能であること

- ・駅の形態は、2面4線島式ホームと上下互り線を設置できること。そのため、平面線形として直線で約1km確保可能で、縦断線形として原則レベル区間であること。

b) 利便性が確保されること

- ・広域からアクセスが可能となる高規格道路との結節が図られるようインターチェンジ等との距離ができる限り短いこと。
- ・既存の鉄道駅に近接していること。

c) 環境への影響が少ないこと

- ・地上駅の場合、電波障害、日照障害等の生活環境及び景観等への影響をできる限り低減するため、駅前後を含め、著しく高い高架構造とならないこと。

d) 用地確保が可能であること

- ・駅、自動車乗降場及びタクシー乗り場のほか、高速バス、観光バス乗り場及びパークアンドライド駐車場等、多様な交通に対応できる交通広場・駐車場等の用地の確保が可能であること。

ウ. 岐阜県内における概略の路線及び駅位置の選定

岐阜県内においては、前述の他、下記の考え方により概略の路線及び駅位置を選定し、計画段階配慮書及び方法書に記載した。

- ・長野県と岐阜県の県境付近においては、中央アルプス南縁西部の阿寺断層と屏風山断層による恵那山周辺の脆い地質による影響を回避するため、恵那山の北方を通過する。
- ・阿寺断層をできる限り短い距離で通過する。
- ・東西方向に走る屏風山断層と近接して並行することを回避し、土岐川右岸を通過する。
- ・木曾川、阿木川を地上で、できる限り短い距離で通過する。
- ・木曾川沿いに指定されている飛騨木曾川国定公園、恵那峡県立自然公園をできる限り回避する。
- ・土岐川と木曾川の間は、比較的標高の高い丘陵地帯を形成する美濃高原であり、主にトンネルで通過する。
- ・ウラン鉱床、鉱山（耐火粘土・珪石）をできる限り回避する。
- ・市街化・住宅地化が進展している多治見市北中部を回避する。
- ・岐阜県駅は、岐阜県から要望のある東濃地域において、道路、鉄道双方の利便性が高い中津川市西部に設置する計画である。
- ・当該区間で本線と分岐して、中津川市西部の岐阜県駅付近に中部車両基地（工場）を設置する計画である。

2) 方法書記載の路線及び駅位置からの絞り込みの考え方

ア. 路線の絞り込み

ア) 超電導リニアの技術的制約条件等

- ・起点の東京都から名古屋市まで、概略の路線（3km 幅）内において、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本とする。
- ・主要な線形条件として、最小曲線半径は 8,000m、最急勾配は 40‰で計画する。

イ) 地形・地質等の制約条件

- ・活断層は、回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くする。また、近接して平行することは避けて計画する。
- ・トンネル坑口は、地形・地質的に安定した箇所を選定する。
- ・地上部で交差する主要河川は、約 60 度以上の交差角とすることを基本とする。
- ・トンネルの勾配は、湧水の自然流下による排水が可能となるよう設定する。
- ・湖をできる限り回避する。

ウ) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境（大気環境等）、自然環境（動植物、生態系等）、水環境、土壌環境、文化財等の環境要素ごとの影響をできる限り回避する。
- ・市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。
- ・自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合でもトンネル構造とする等できる限り配慮する。

イ. 駅位置の絞り込み

- ・絞り込んで選定した路線上において、駅として以下の必要な機能及び条件を満たす位置で地方自治体からの要望に配慮して計画する。

○必要な機能及び条件

ア) 技術的に設置可能であること

- ・駅の形態は、2面4線島式ホームと上下亘り線を設置できること。そのため、平面線形として直線で約1km確保可能で、縦断線形として原則レベル区間であること。

イ) 利便性が確保されること

- ・広域からアクセスが可能となる高規格道路との結節が図られるようインターチェンジ等との距離ができる限り短いこと。
- ・既存の鉄道駅に近接していること。

ウ) 環境への影響が少ないこと

- ・電波障害、日照障害等の生活環境、景観等への影響をできる限り低減するため、駅前後を含め、著しく高い高架構造とならないこと。

エ) 用地確保が可能なこと

- ・駅及び自動車乗降場やタクシー乗り場のほか、高速バスや観光バス乗り場、パークアンドライド駐車場等、多様な交通に対応できる交通広場・駐車場等の用地の確保が可能であること。

3) 岐阜県内における路線概要

岐阜県内における路線は、地形・地質等の制約条件を考慮するとともに、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い線形とした。また、市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する等生活環境保全に配慮するとともに、自然公園区域等を回避又はトンネル構造とする等自然環境保全にも配慮し、絞り込みを行い、路線を選定した。

岐阜県駅は路線において、また、中部車両基地（工場）は方法書記載の概略位置において、駅・車両基地として必要な機能及び条件を満たしているかを検討し、位置を選定した。

方法書記載の概略の路線及び駅・車両基地位置から絞り込んで、選定した路線及び駅・車両基地について、評価書における対象鉄道建設等事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）とし、図 3-4-2 に示す。

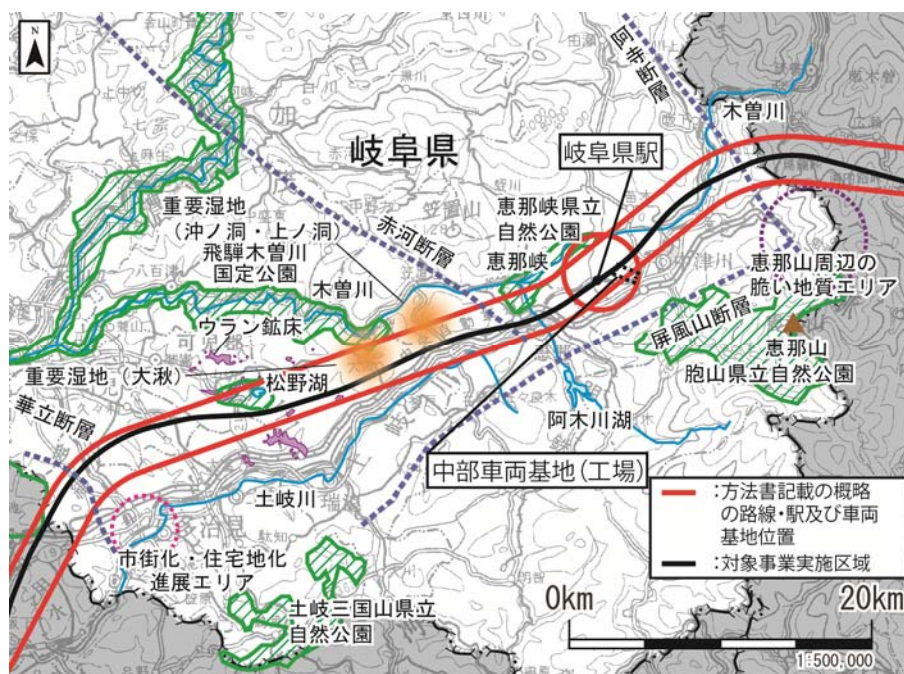


図 3-4-2 対象事業実施区域

長野県境から阿木川までは、木曾川をできる限り短い距離で渡河し、苗木城跡(国指定史跡)、坂本のハナノキ自生地(国指定天然記念物)を回避するとともに、JR中央本線南側の中山道沿いの集落、恵那市の中央自動車道以南の市街地、恵那峡県立自然公園を回避し、阿木川をできる限り短い距離で渡河する計画とした(図 3-4-3 (1)~(2)参照)。

阿木川から愛知県境までは、主にトンネル構造とした。ウラン鉱床、防災ダム等を回避し、重要湿地(沖ノ洞・上ノ洞、大湫)(環境省:日本の重要湿地 500)、松野湖周辺の飛騨木曾川国定公園をできる限り回避するとともに、可児市皐ヶ丘と桂ヶ丘の間の住宅地化されていない地区をトンネルで通過し、愛知県境に至る計画とした(図 3-4-3 (3)~(4)参照)。

なお、ウラン鉱床や住宅地化が進展している地域を回避するようルートを計画した結果、可児市内においては、久々利大萱地区をルートが通過することとなった。大萱地区は、窪んだ地形となっていることから、当該地区を地上区間とすることとし、これによりこの付近のトンネル区間においては、自然流下による排水が可能となる。加えて、資料編に記載のとおり、防災上、長大トンネルの前後には列車長 400m 程度以上の地上区間を設置する必要があるため、名古屋市ターミナル駅から続く長大トンネルが都市部を抜けた後は、できるだけ早く地上に出るよう路線を選定した。さらに、過去に可児市内において黄鉄鉱を含んだ美濃帯の掘削土により重金属が流出した事象が発生している事実を踏まえ、事業者としてできる限り発生土量を少なくするよう、環境に配慮して計画した。

岐阜県駅は、絞り込んだ路線において、以下のとおり駅として必要な条件等を満たしているかを検討し、JR 中央本線美乃坂本駅に近接する位置に計画した。

7) 技術的に設置可能であること

- ・絞り込んだ路線上で駅に必要な平面的、縦断的線形条件を満足することが可能である。

1) 利便性が確保されること

- ・広域からアクセスが可能となる高規格道路（中央自動車道）との結節が図られる中津川インターチェンジに比較的近接している。
- ・既存の鉄道駅（JR 中央本線美乃坂本駅）に近接している。

2) 環境への影響が少ないこと

- ・電波障害、日照障害等の生活環境、景観等への影響をできる限り低減するため、駅前後を含め、著しく高い高架構造とならない。

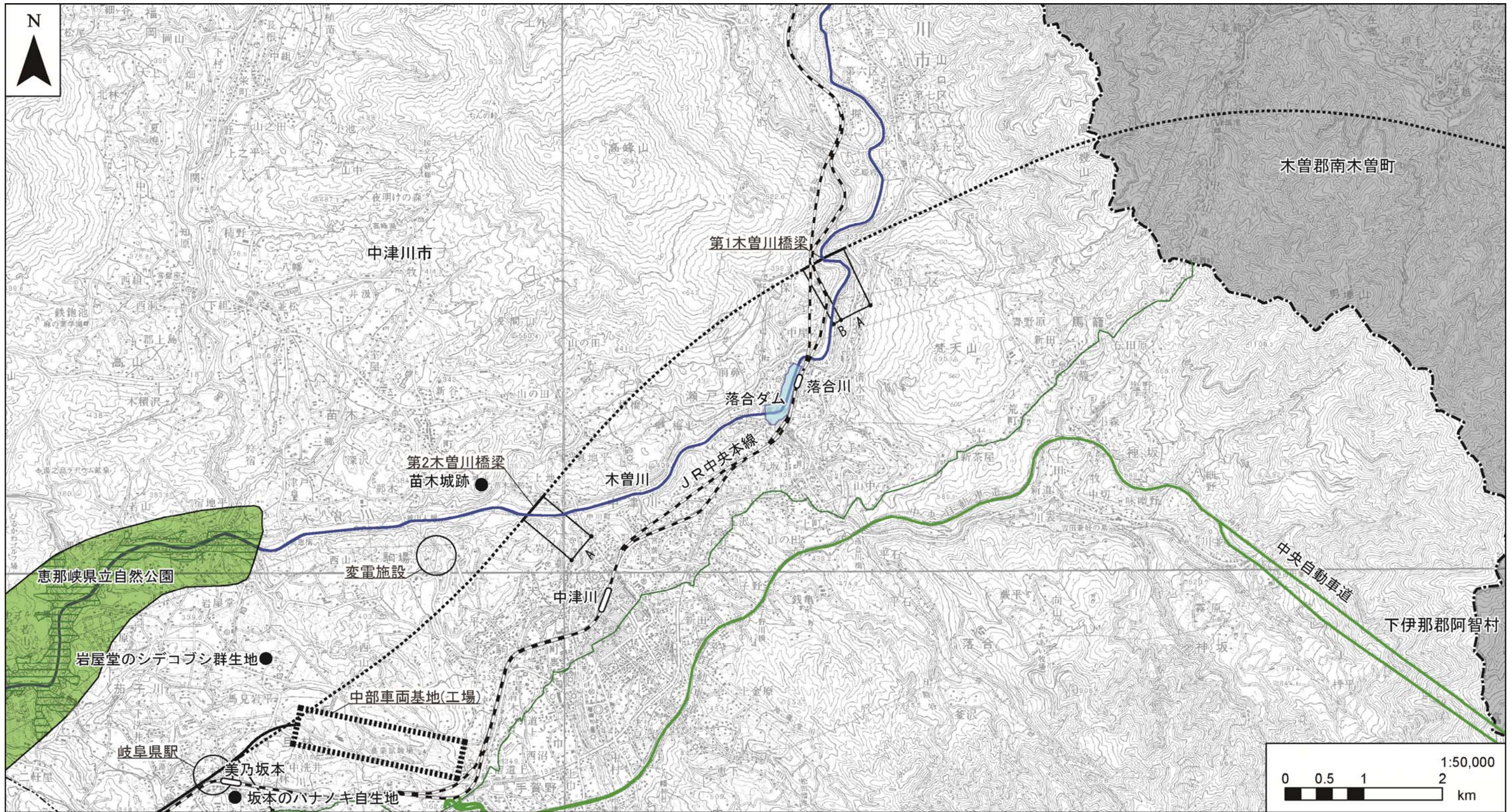
3) 用地確保が可能なこと

- ・JR 中央本線の北側において、比較的平坦な地形が広がり、大規模な土地造成等を行うことなく、新たに交通広場や駐車場等の駅周辺施設を設置するための用地が確保されることが見込まれる。

なお、計画にあたっては、平成 24 年 4 月に「リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会」が当該箇所への中間駅設置を要望し、岐阜県では同箇所への駅設置を前提として、駅の周辺整備や濃飛横断自動車道をはじめとした県内各地を結ぶアクセスの強化、中央新幹線を活用した「リニア活用戦略」施策等が具体的に検討されていることも考慮した。

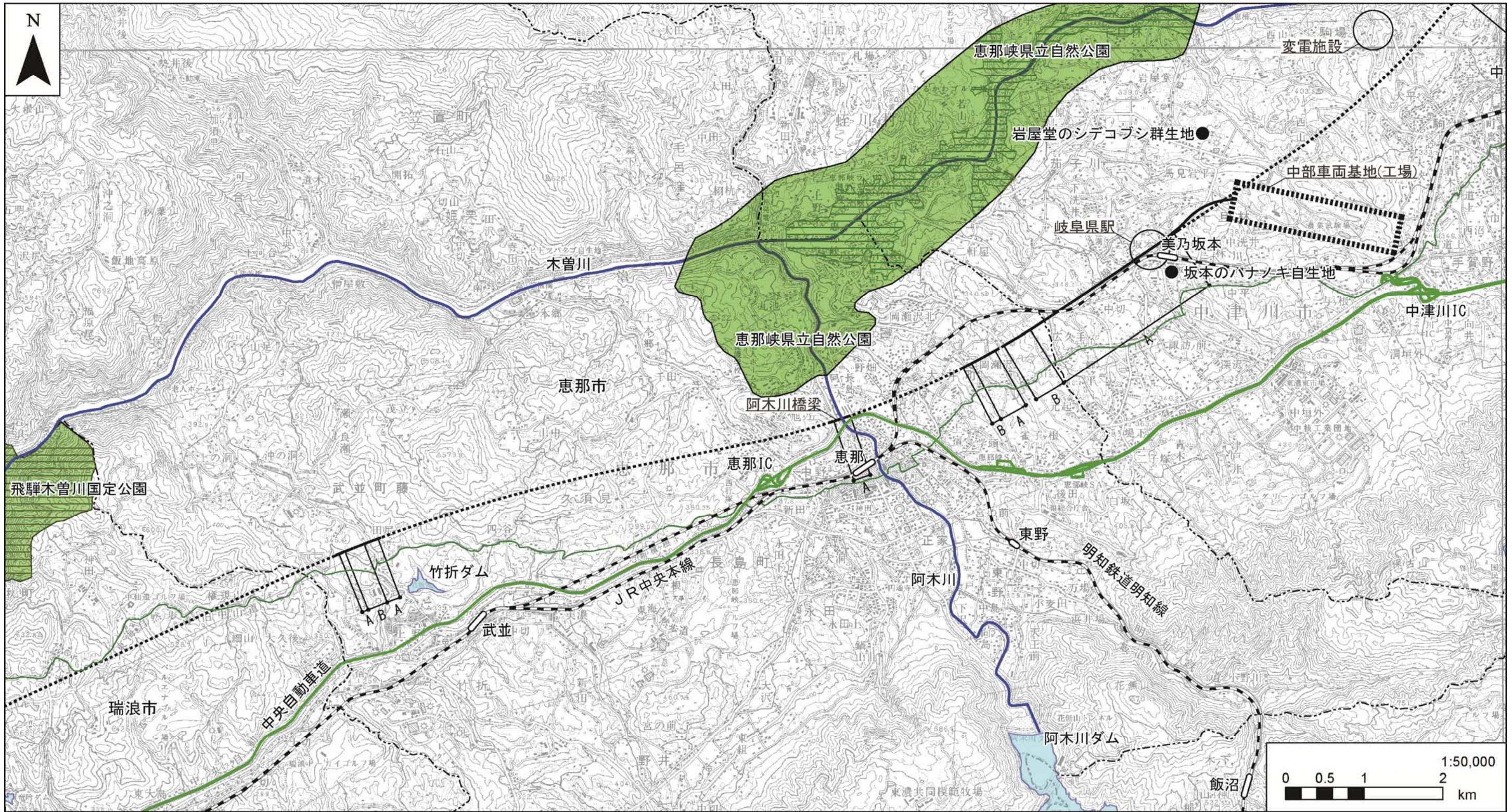
中部車両基地（工場）は、方法書記載の概略位置から、恵那峡県立自然公園及び岩屋堂のシデコブシ群生地（岐阜県指定天然記念物）を回避し、敷地として延長約 2.2km、最大幅約 500m、面積約 65ha の平坦地を確保するにあたって環境への影響を少なくするような位置の絞り込みを行った結果、中津川市千旦林地区の丘陵地に計画した。

さらに、車両基地と本線を結ぶ回送線は、超電導リニアの線形条件を踏まえて計画し、岐阜県駅西側で本線に合流する計画とした。



- 凡例
- | | | |
|--------------------|-------------|--------------|
| 計画路線 (トンネル部) | —+— 鉄道 | ■ 自然公園地域 |
| —— 計画路線 (地上部) | ○ 駅 | ▨ 自然公園特別地域 |
| - - - 県境 | A: 嵩上式 | ▩ 自然公園特別保護地区 |
| --- 市区町村境 | B: 地表式又は掘割式 | 〰 中山道 |
| | | ▧ ウラン鉱床 |

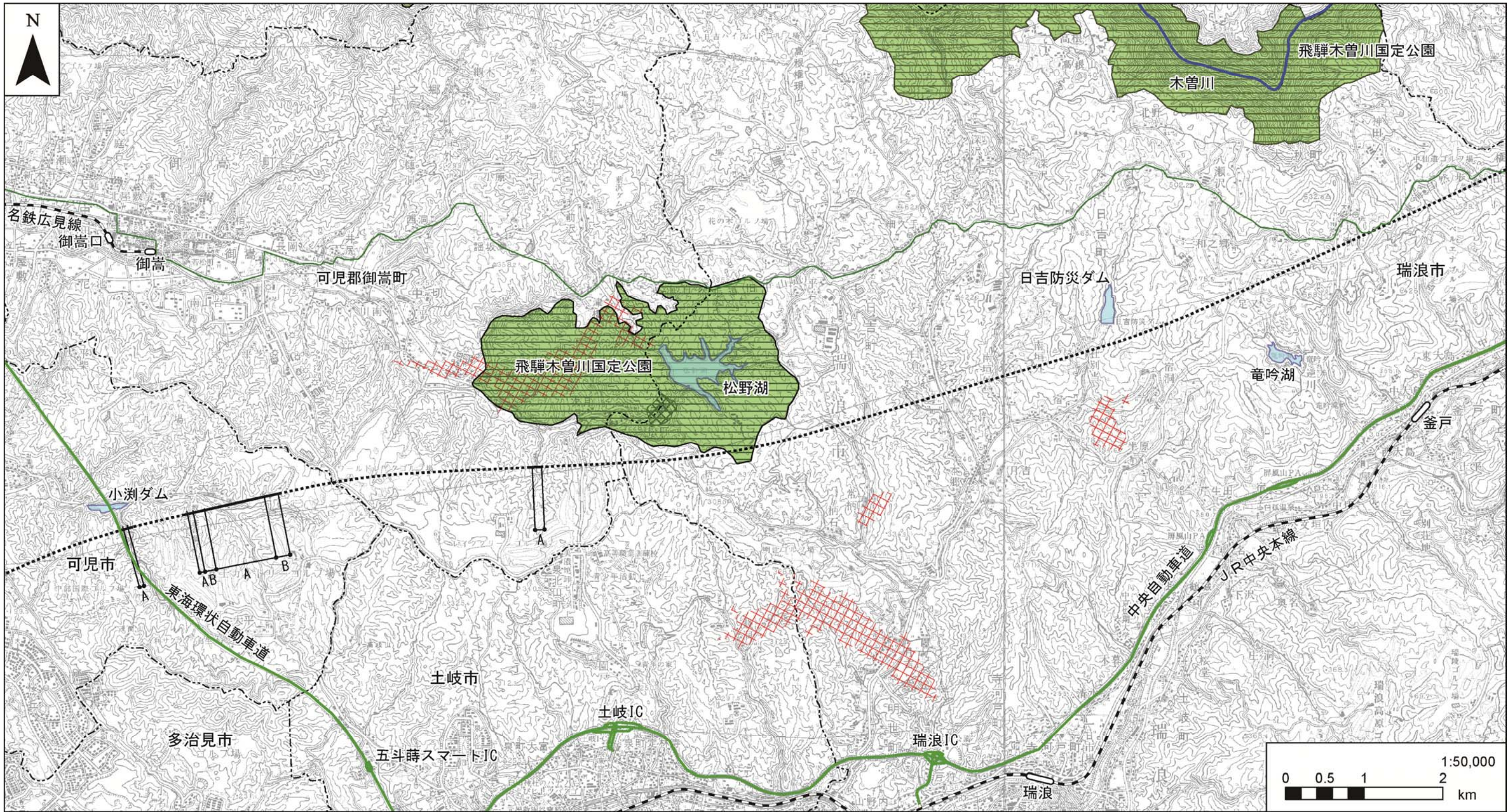
図 3-4-3(1) 計画路線図



凡例

..... 計画路線 (トンネル部)	—+— 鉄道	■ 自然公園地域
—— 計画路線 (地上部)	○ 駅	▨ 自然公園特別地域
--- 県境	A: 嵩上式	▩ 自然公園特別保護地区
---- 市区町村境	B: 地表式又は掘割式	〰 中山道
		▧ ウラン鉱床

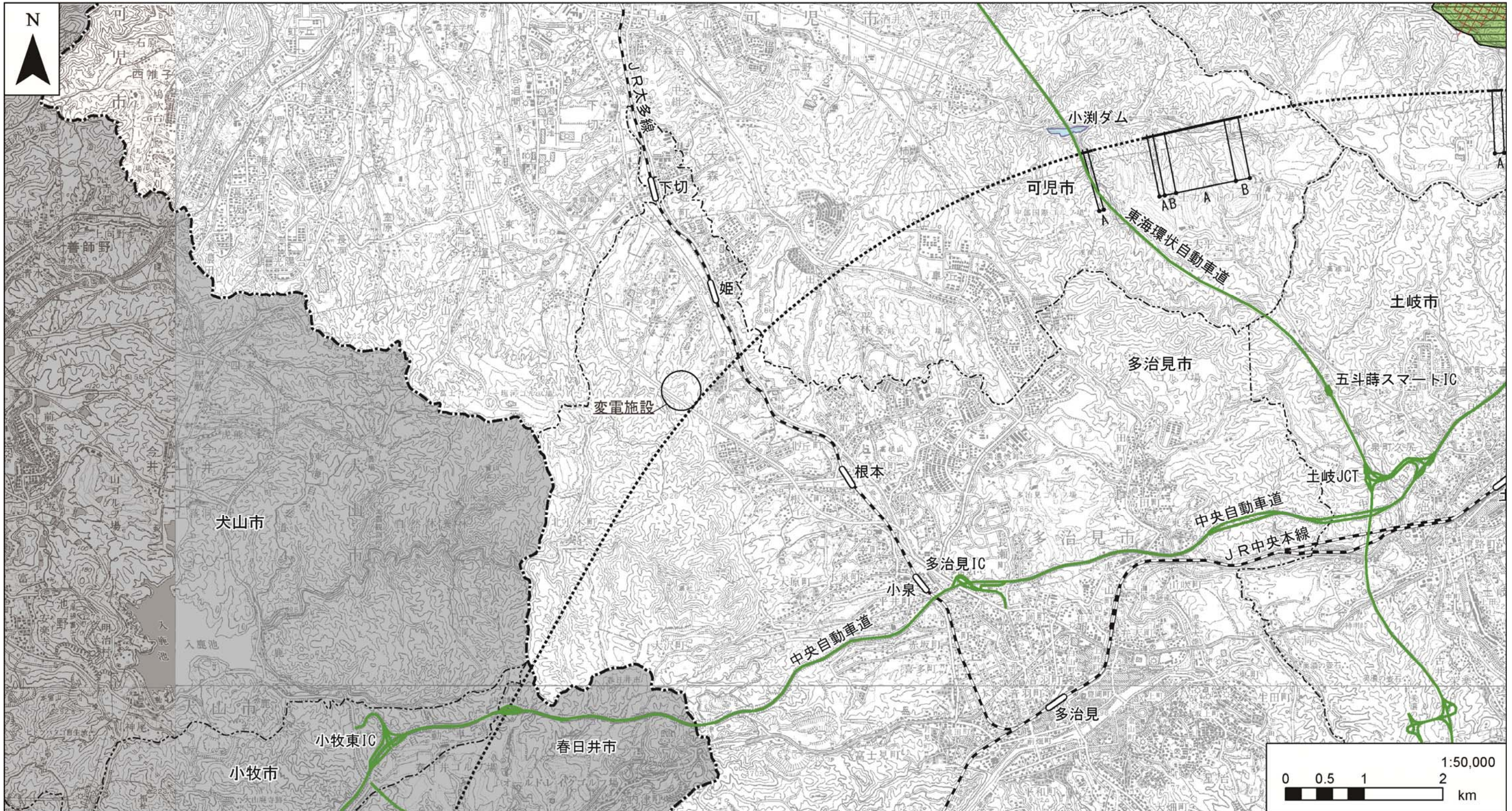
図 3-4-3(2) 計画路線図



凡例

..... 計画路線 (トンネル部)	—+— 鉄道	■ 自然公園地域
—— 計画路線 (地上部)	○ 駅	▨ 自然公園特別地域
- - - 県境	A: 嵩上式	⊗ 自然公園特別保護地区
--- 市区町村境	B: 地表式又は掘割式	〰 中山道
		⊠ ウラン鉱床

図 3-4-3(3) 計画路線図



- 凡例
- | | | |
|--------------------|-------------|--------------|
| 計画路線 (トンネル部) | — 鉄道 | ■ 自然公園地域 |
| —— 計画路線 (地上部) | ○ 駅 | ▨ 自然公園特別地域 |
| - - - 県境 | A: 嵩上式 | ▩ 自然公園特別保護地区 |
| --- 市区町村境 | B: 地表式又は掘割式 | 〰 中山道 |
| | | ▧ ウラン鉱床 |

図 3-4-3(4) 計画路線図

以下に、市町ごとの路線概要を示す。

中津川市

長野県境から山口地区を西方向にトンネルで進み、一般国道19号をトンネルで通過し、木曾川を渡河した後、JR中央本線と交差し、再びトンネルで南西方向に進む。瀬戸地区をトンネルで通過し、再び木曾川を渡河した後、駒場地区を南西方向にトンネルで通過し、地上にて千旦林地区に設置する中間駅に至る。その後、茄子川地区で坂本川を渡河し、JR中央本線と地上で交差のうえ、恵那市に至る。

なお、駒場地区において変電施設を計画し、千旦林地区の丘陵地に中部車両基地（工場）を計画する。本線と車両基地を結ぶ回送線は、茄子川地区付近において本線から分岐する計画である。

中津川市の通過延長約16kmの内、約80%がトンネルである（図3-4-4参照）。

また、車両基地回送線の延長は約2kmであり、すべて地上である。

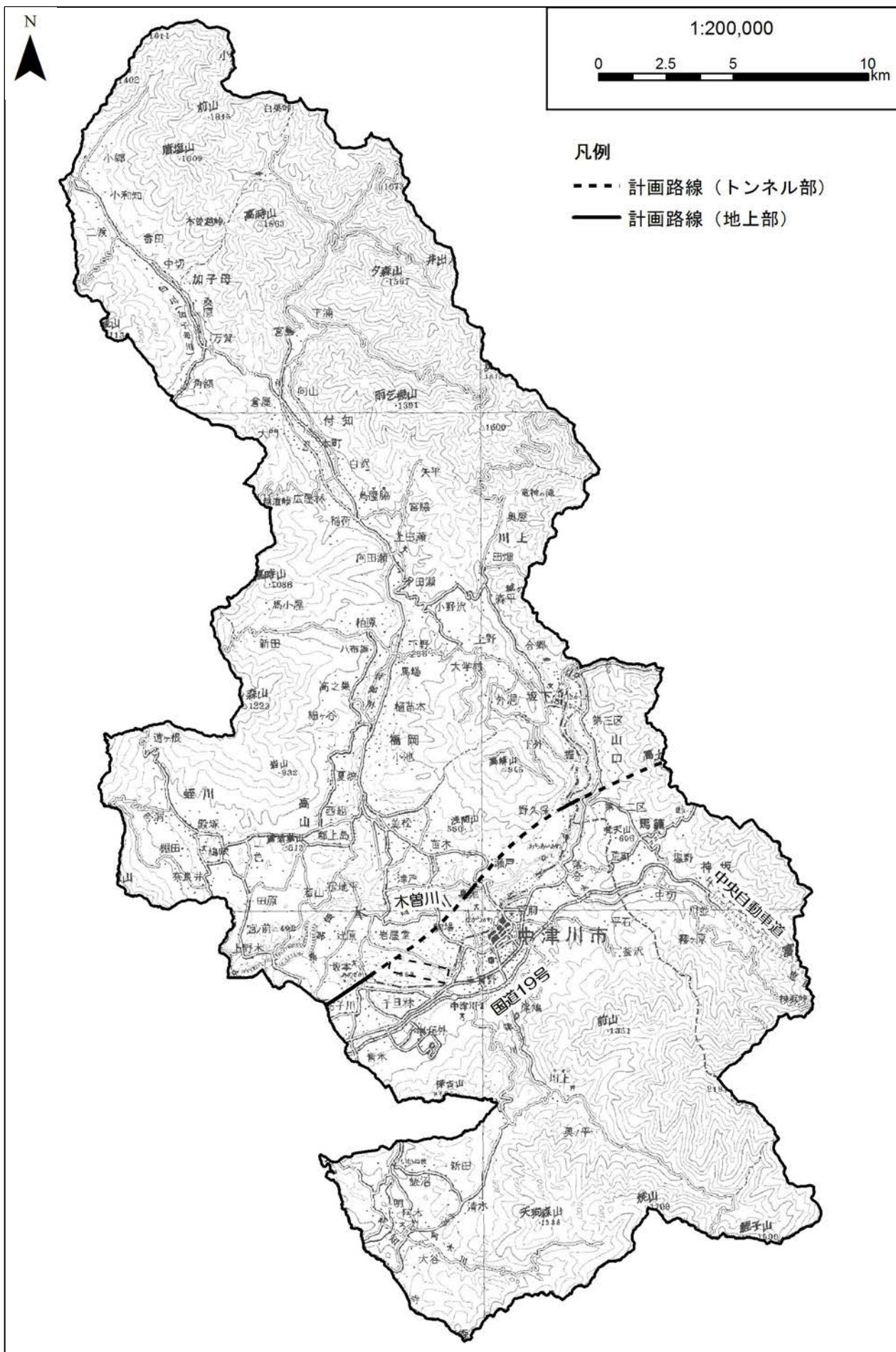


図 3-4-4 中津川市の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

恵那市

中津川市境からは、大井町を西方向に進み、濁川を渡河した後、トンネルに入る。同地区の県道401号恵那峡公園線とJR中央本線をトンネルで通過した後、中央自動車道の北側で阿木川を渡河し、県道72号恵那蛭川東白川線と地上で交差のうえ、トンネルに入り、長島町中野地区及び久須見地区を西方向に進む。武並町藤地区の藤川、一般国道418号と地上で交差した後、再びトンネルに入り、瑞浪市に至る。

恵那市の通過延長約10kmの内、約80%がトンネルである（図3-4-5参照）。

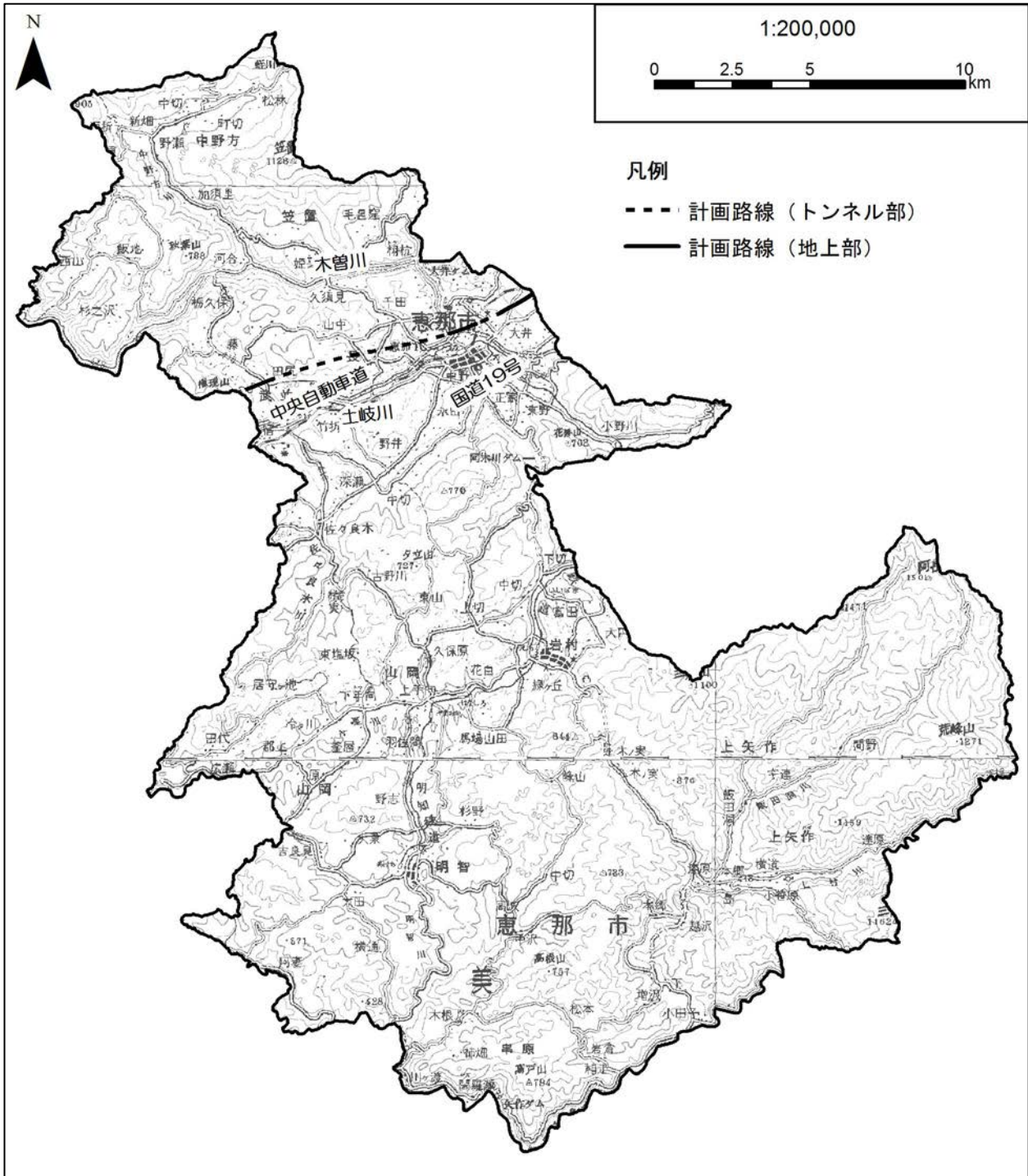


図 3-4-5 恵那市の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

瑞浪市

恵那市境からは、釜戸町北部を西方向にトンネルで進み、大湫町南部、日吉町南部を通過し、御嵩町に至る。

瑞浪市の通過延長約 13km は、すべてトンネルである（図 3-4-6 参照）。

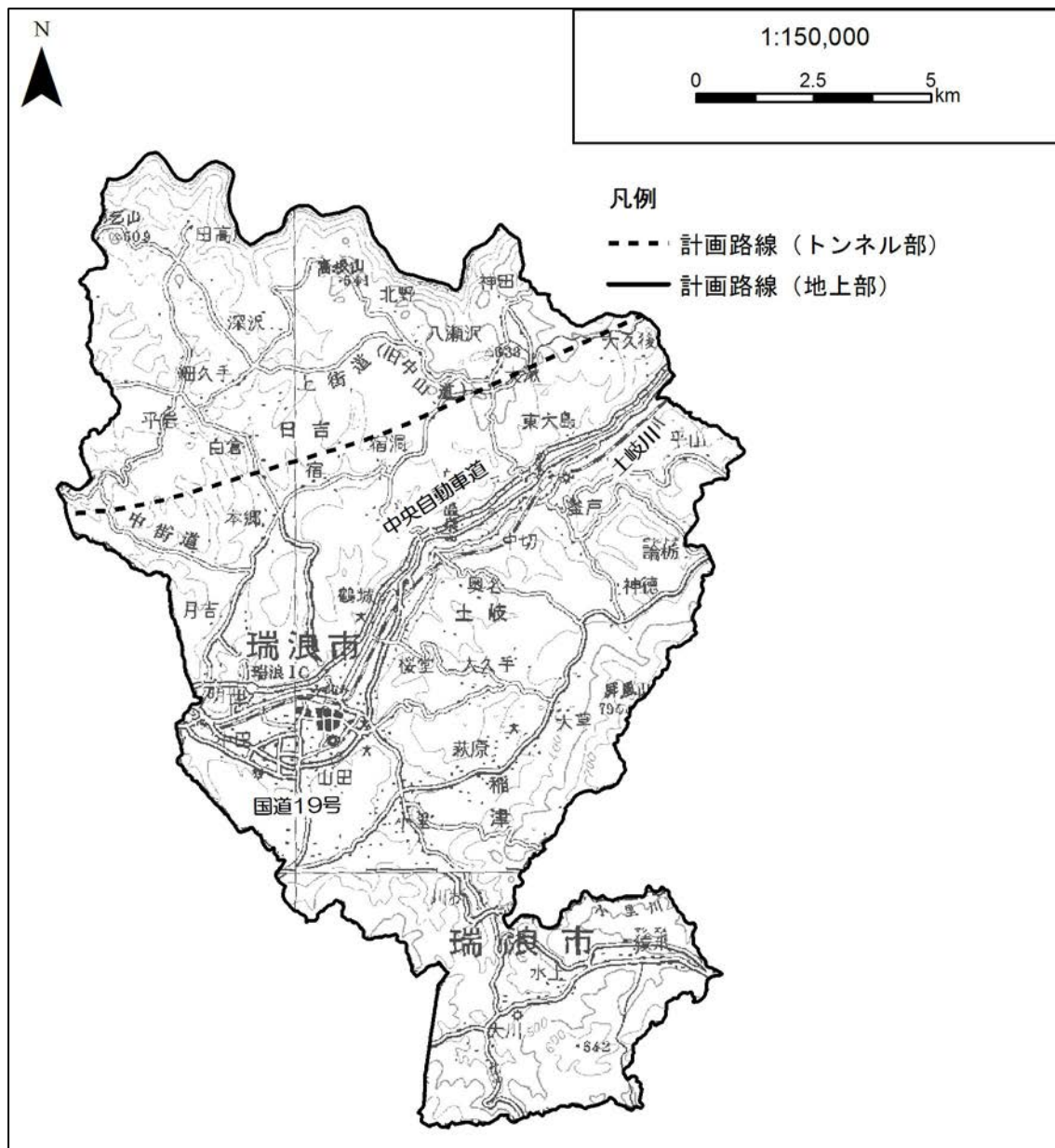


図 3-4-6 瑞浪市の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

御嵩町

瑞浪市境からは、次月地区を西方向にトンネルで進み、美佐野地区で可児川支川の押山川を渡河する。再びトンネルに入った後、宿地区南部を西方向にトンネルで通過し、可児市に至る。

御嵩町の通過延長約 4km の内、約 95%がトンネルである（図 3-4-7 参照）。

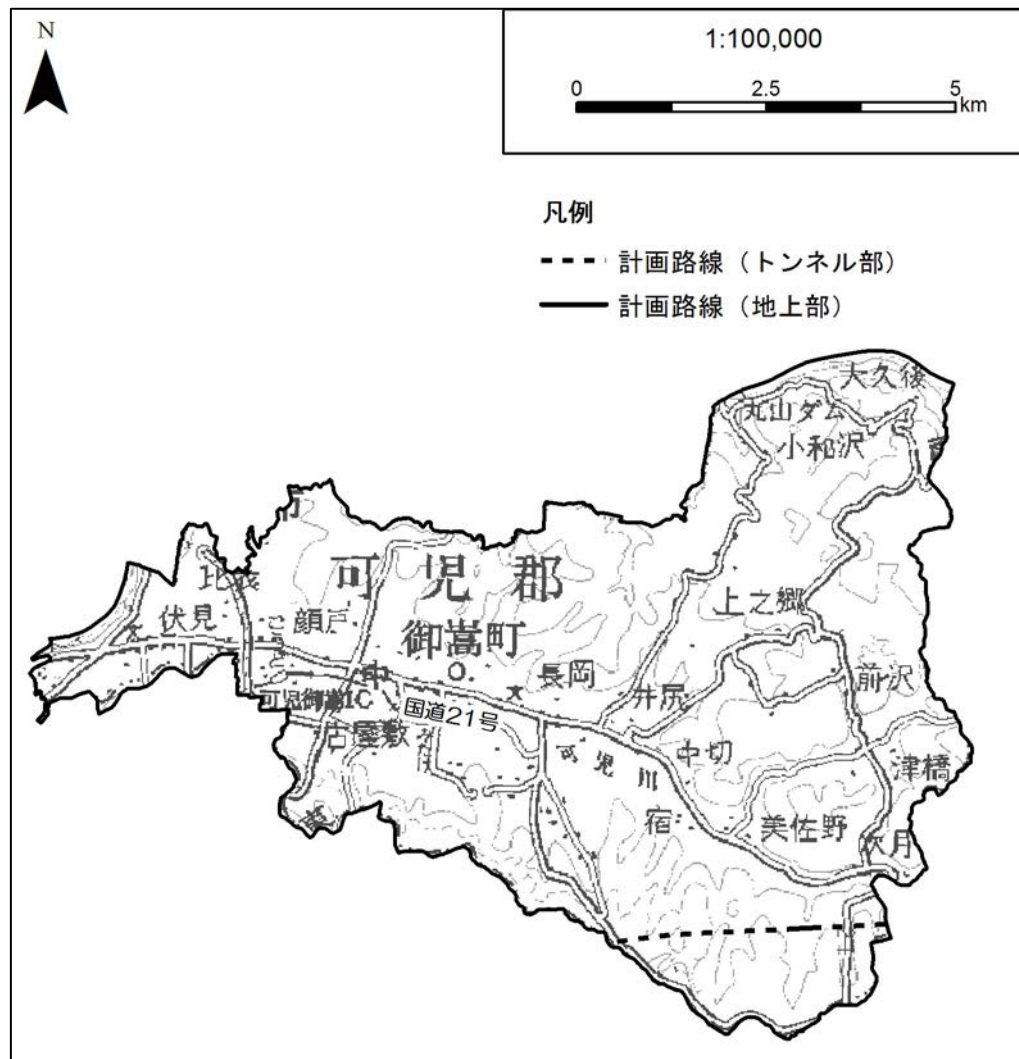


図 3-4-7 御嵩町の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

可児市

御嵩町境からは、久々利地区を西方向にトンネルで進み、久々利川を渡河し、県道84号土岐可児線と地上で交差した後、再びトンネルに入る。久々利川支川の大須ヶ洞川を渡河し、東海環状自動車をトンネルで通過し、柿下地区、大森地区を南西方向にトンネルで進み、多治見市に至る。なお、大森地区に換気施設を計画する。

可児市の通過延長約8kmの内、約80%がトンネルである（図3-4-8参照）。

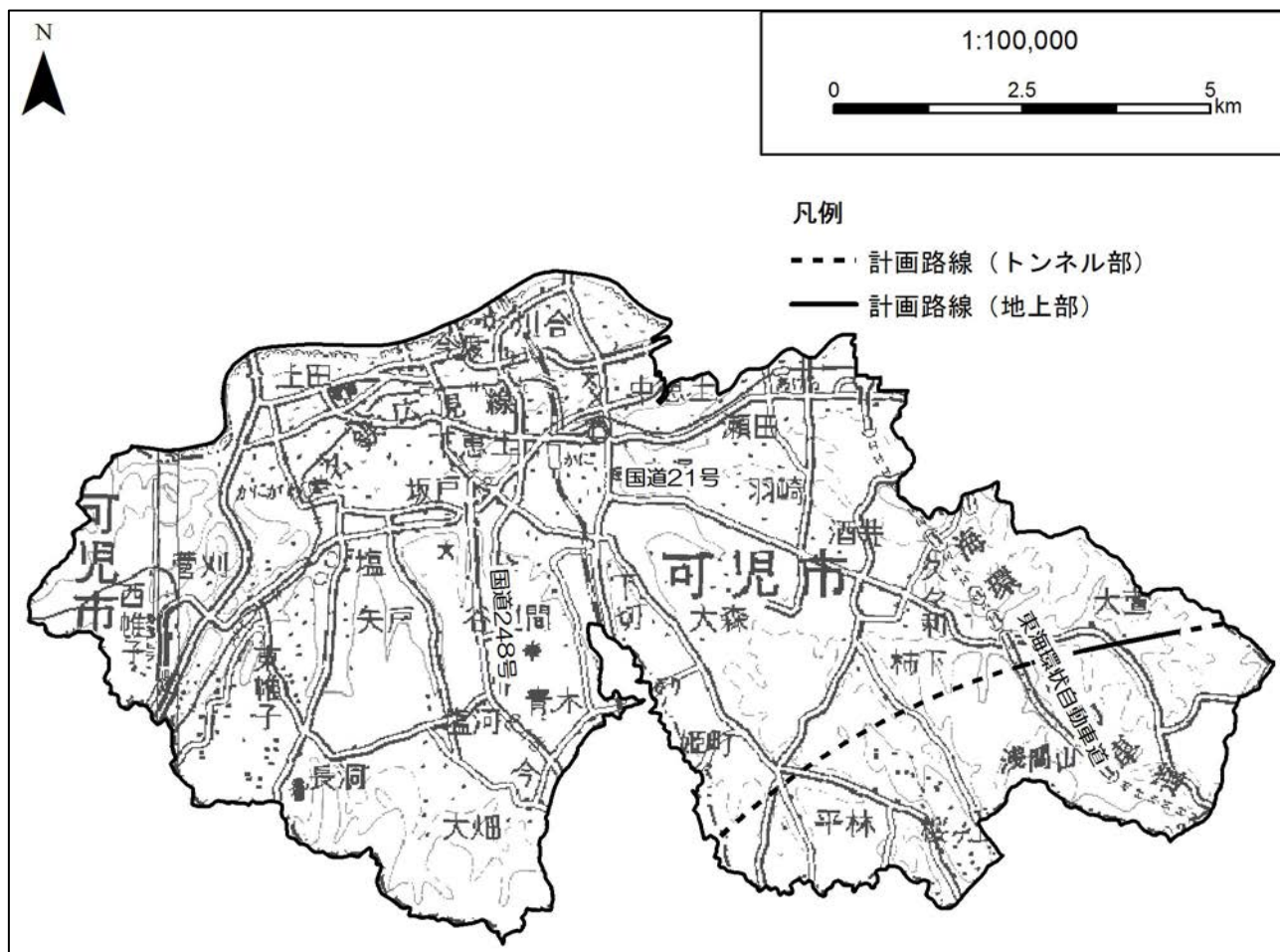


図 3-4-8 可児市の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

多治見市

可児市境からは、大針町を南西方向にトンネルで進み、北小木町西部を通過し、愛知県境に至る。

なお、大針町に換気施設及び変電施設を計画する。

多治見市の通過延長約5kmは、すべてトンネルである（図 3-4-9 参照）。

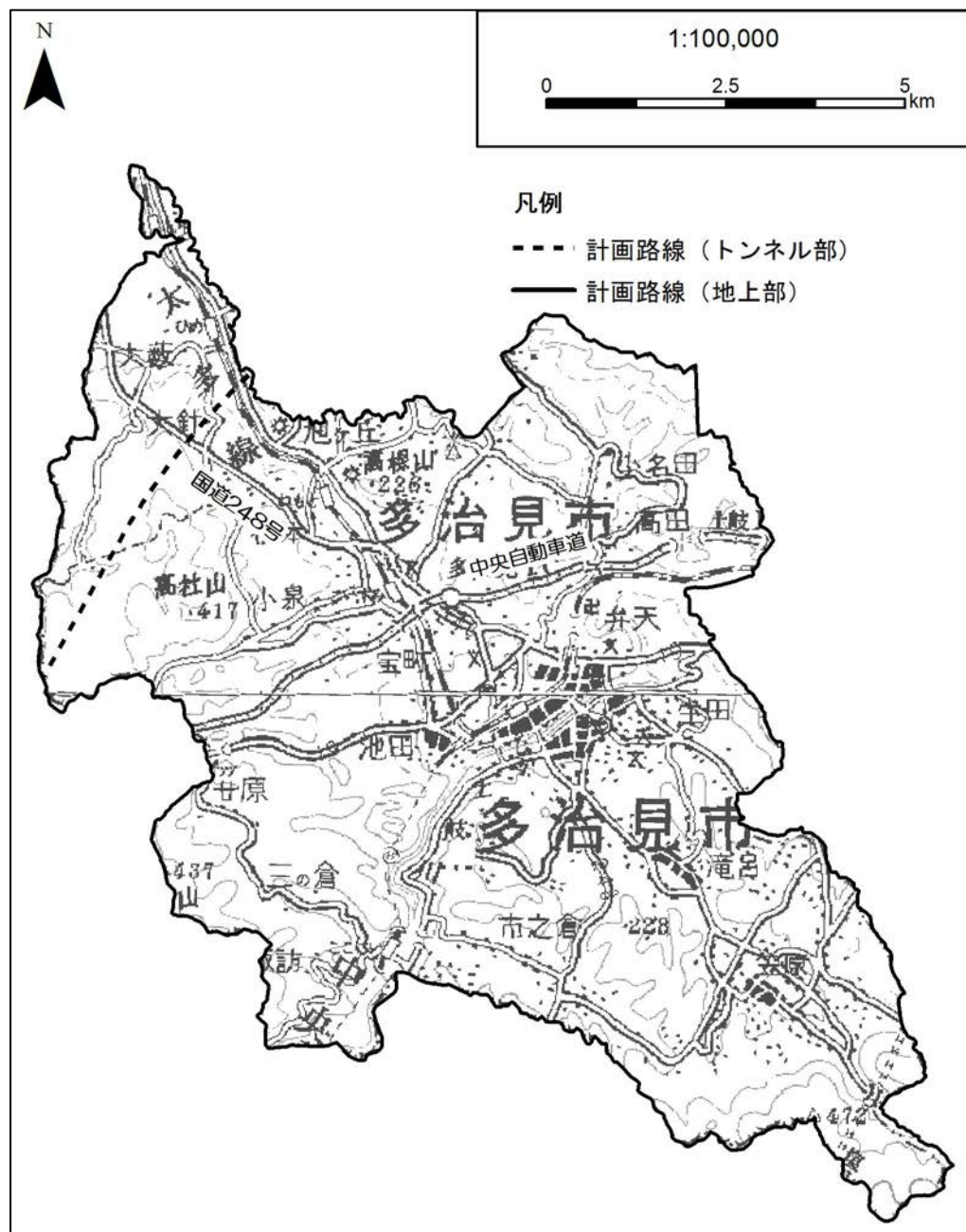


図 3-4-9 多治見市の路線概要

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

(3) 各施設

鉄道事業法に基づいて建設される比較的路線延長の短い在来鉄道や、都市計画決定される道路などとは異なり、新幹線鉄道の建設においてはその技術的特性上、工事实施計画の認可時点でまず本線や駅、車両基地の配線に係わる計画が決定される。その後、用地取得や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定することとなる。

本事業の環境影響評価においては、予測・評価の前提となる対象事業実施区域を表 3-4-1 の通り設定した。

表 3-4-1 各施設の対象事業実施区域

施設	対象事業実施区域
路線 (地上部)	環境影響評価関連図（縮尺 1/10,000）に路線の中心線を示しており、図 3-4-10 及び図 3-4-11 に示す通り、緩衝帯を含め約 22m の用地幅を計画する。
路線 (トンネル部)	環境影響評価関連図に路線の中心線を示しており、図 3-4-13 に示す通り、内径約 13m に外壁厚を加えた幅で計画する。
駅	環境影響評価関連図に中心位置（ホームの中心位置）を示しており、この位置を中心に、図 3-4-12 に示す延長約 1.3km、最大幅約 50m の構造物を計画する。
非常口 ⁽⁴⁾	環境影響評価関連図に設置する概ねの位置を円で示しており、この位置に、図 3-4-14 及び図 3-4-15 に示す約 0.5～1ha の面積の設備を計画する。
車両基地 (工場)	環境影響評価関連図に設置する概ねの位置を長方形で示しており、この位置に平坦な敷地として約 65ha の面積を確保し、図 3-4-16 に示す設備を計画する。
変電施設	環境影響評価関連図に設置する概ねの位置を円で示しており、この位置に、図 3-4-18 に示す約 3ha の面積の設備を計画する。

3-4-3 対象鉄道建設等事業の規模

東京都から名古屋市間の新幹線鉄道の建設 延長 約 286km（内、岐阜県 約 55km）
この内、山梨リニア実験線（上野原市から笛吹市間）42.8km を含む

3-4-4 対象鉄道建設等事業に係る単線、複線等の別及び動力

単線、複線の別：複線

動力：交流 33,000 ボルト

⁽⁴⁾非常口とは、供用時にトンネル内の換気や異常時の避難に使用する出入口であり、工事時には本線部のトンネル掘削のための施工の起点となる。なお、方法書においては、立坑又は斜坑と記載していた。

3-4-5 対象鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度

最高設計速度：505km/h

3-4-6 対象鉄道建設等事業の工事計画の概要

(1) 工事内容

中央新幹線建設（本事業）の主要工事の内、岐阜県内の内容を表 3-4-2 に示す。

表 3-4-2 主要な工事内容

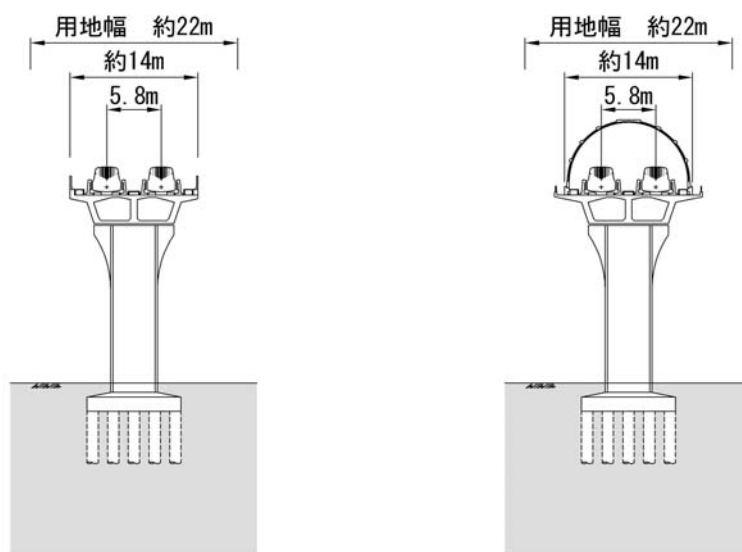
種別	地上部	トンネル部	駅	車両基地 (工場、保守基地含む)	換気施設	変電施設	非常口 (山岳部)
数量	6.5km	48.6km	1箇所	1箇所	2箇所	2箇所	7箇所

(2) 施設の概要

岐阜県に計画している施設・設備について、標準的な断面等を示す。

1) 嵩上式（高架橋・橋梁）

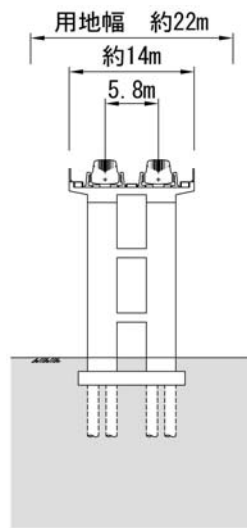
本線の軌道中心間隔は5.8mであり、構造物の幅は約14mである。標準的な高架橋の断面図を図 3-4-10 及び図 3-4-11 に示す。桁式高架橋と新形式高架橋は、交差条件及び高さに応じて設置箇所を設定するものとする。一方で、河川、道路等で交差する橋梁は、地形等を考慮し、個別の構造を採用する。また用地幅は、両側に緩衝帯として約4mを確保して約22mを計画している。なお、環境対策工（防音壁、防音防災フード）は、周辺の土地利用状況を踏まえて計画する。



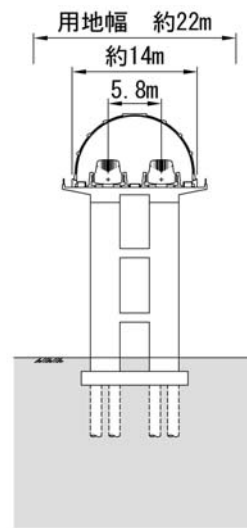
防音壁設置部

防音防災フード設置部

図 3-4-10 標準的な高架橋（桁式高架橋）の断面図



防音壁設置部



防音防災フード設置部

図 3-4-11 標準的な高架橋（新形式高架橋）の断面図

2) 地上駅（岐阜県駅）

地上駅は、敷地として延長約 1.3km、最大幅約 50m、面積約 6ha を想定している。地上駅の概要を図 3-4-12 に示す。

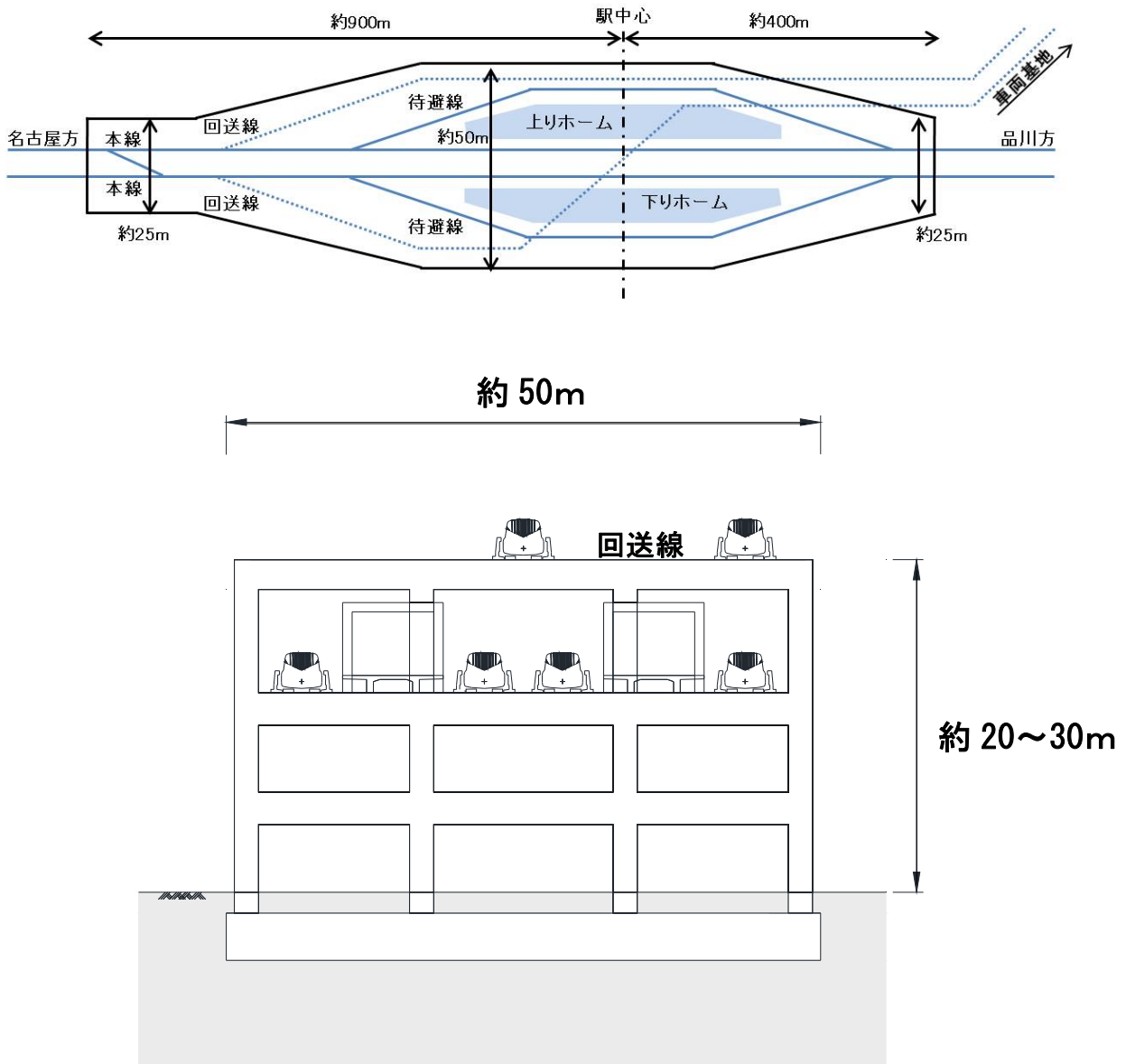
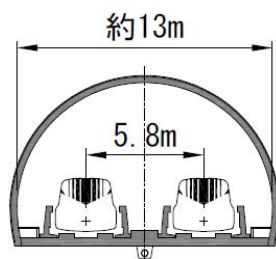


図 3-4-12 地上駅の概要

3) トンネル

トンネルの内空有効断面積⁽⁵⁾は、約 74 m²である。トンネルの標準的な断面図を図 3-4-13 に示す。



山岳部 (NATM)

図 3-4-13 トンネルの標準的な断面図

4) 非常口

山岳部における非常口の概要を図 3-4-14 に示す。

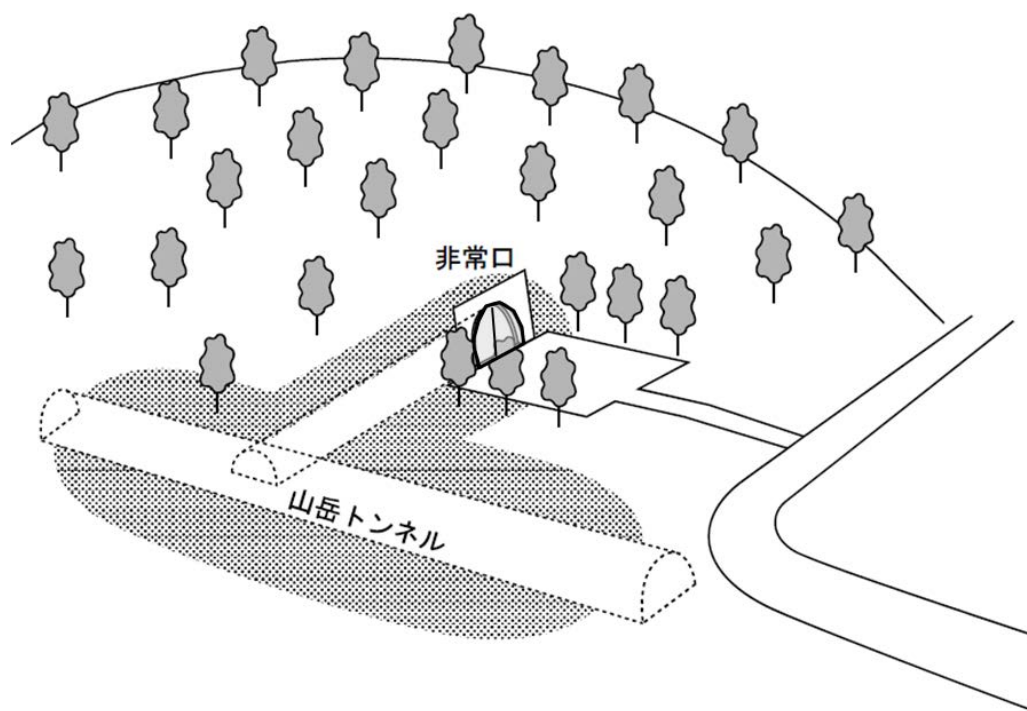


図 3-4-14 山岳部の非常口の概要

⁽⁵⁾内空有効断面積は、トンネル内の列車の走行する空間の内空断面積からガイドウェイ等トンネル内構造物の断面積を引いた面積をいう。

5) 換気施設等

非常口の一部には、供用時のトンネル施設内の換気を行うための換気施設等を設置する。換気施設には、換気設備及び消音設備のほか、微気圧波及び低周波音等への対策として多孔板を、必要に応じて本線及び換気施設の関連設備を設置する。また、列車通過時の風圧対策として開閉設備を設置する。山岳部における換気施設等の概要を図 3-4-15 に示す。

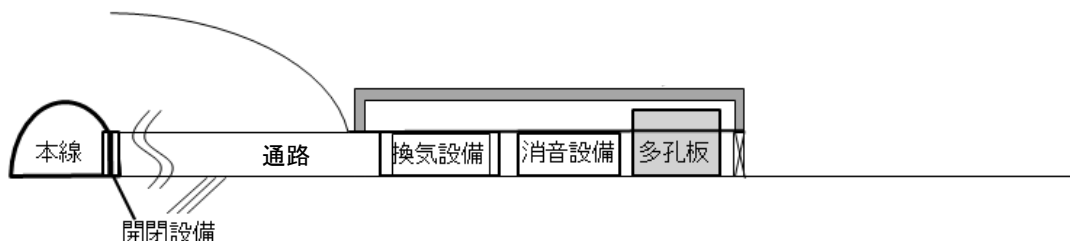


図 3-4-15 山岳部における換気施設等（非常口）の概要

6) 車両基地（工場）（中部車両基地（工場））

中部車両基地（工場）には、車両の留置、検査、整備等を行うため、留置線、検査庫、臨時修繕庫等の設備及び工場を設置する。また、保守基地を併設するとともに、本線と車両基地を接続する回送線を敷設する。敷地面積は、約 65ha を想定している。車両の整備については基本的に検修庫内で実施することから、車両基地での作業に伴う騒音の影響は非常に小さくなる。保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要の保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設であり、保守用車両（規格は通常の大形トラックと同程度）を留置するためのスペースの他、車庫、検修庫、作業庫、資材庫等を設置する。なお、整備等に使用する機器は従来の新幹線と同様のものを考えており、それらは建屋の中に設置する。中部車両基地（工場）の概要を図 3-4-16 に、併設する保守基地を図 3-4-17 に示す。

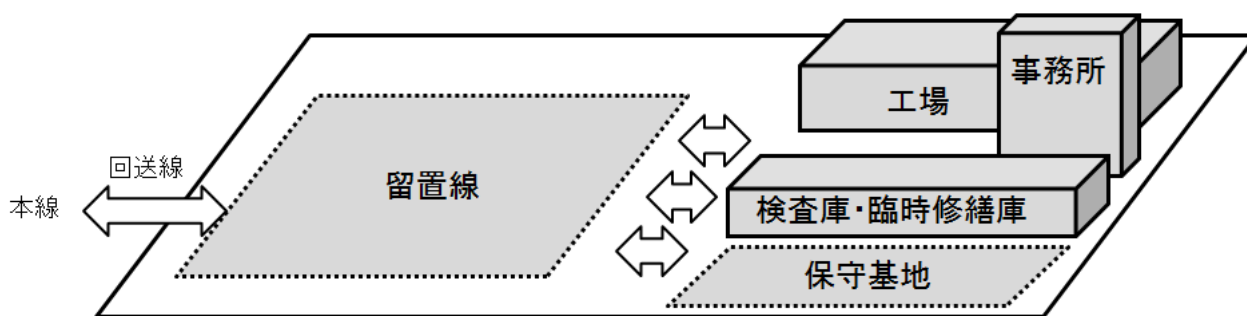


図 3-4-16 車両基地（工場）の概要

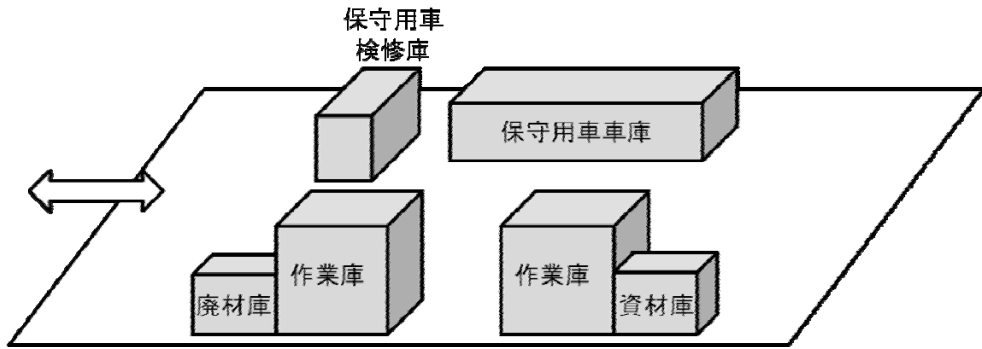


図 3-4-17 保守基地の概要

7) 変電施設

変電施設は、列車の制御に必要な電力を供給するために、路線沿線に 20~40km 程度の間隔で設置する計画である。敷地面積は、約 3ha を想定している。変電施設の概要を図 3-4-18 に示す。

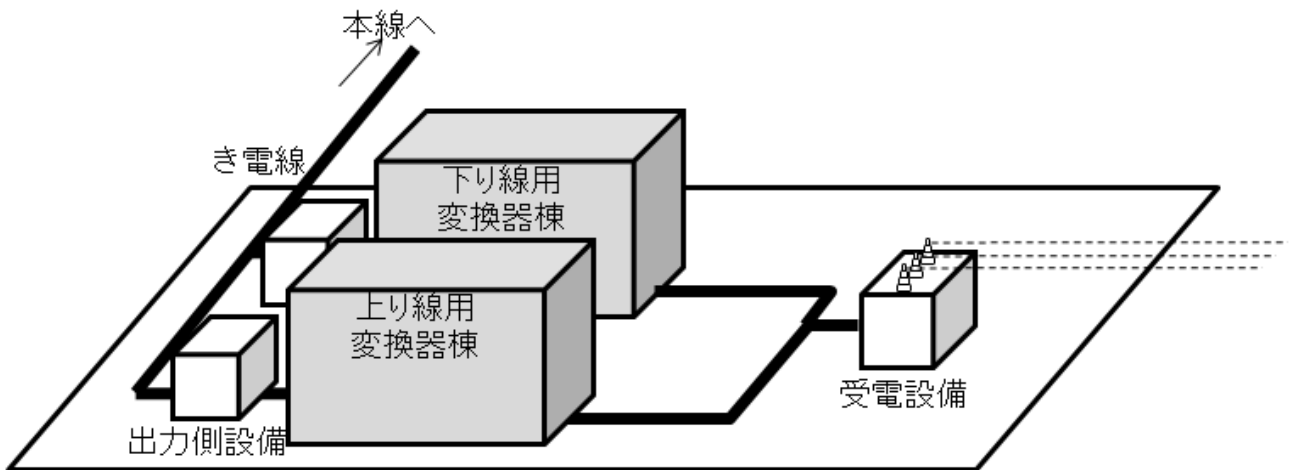


図 3-4-18 変電施設の概要

(3) 工事方法

岐阜県に計画している主な施設ごとの工事方法は現時点において概ね以下の通り想定している。なお、工事内容は今後具体化することとなる。

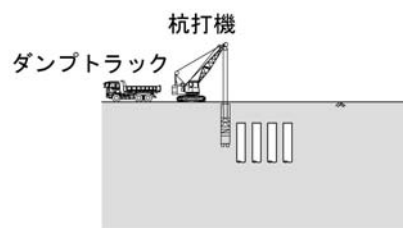
1) 施工概要

ア. 嵩上式（高架橋・橋梁）

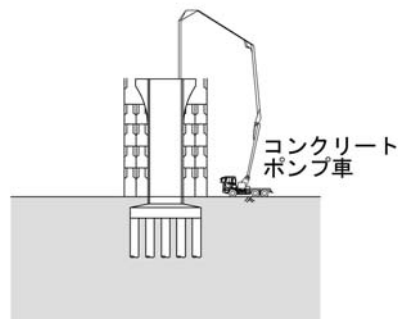
高架橋は、橋脚を支える場所打ち杭等の基礎、橋脚の躯体コンクリートを打設し、桁を架ける工法あるいは場所打ち工法により施工する。施工概要を図 3-4-19 に示す。

工事の実施にあたり、工事施工ヤード等を設ける。なお、工事施工ヤードの幅としては 22m（線路中心から片側 11m）を標準に考えている。

1 基礎構築（場所打ち杭）



2 躯体構築（下部）



3 躯体構築（上部）

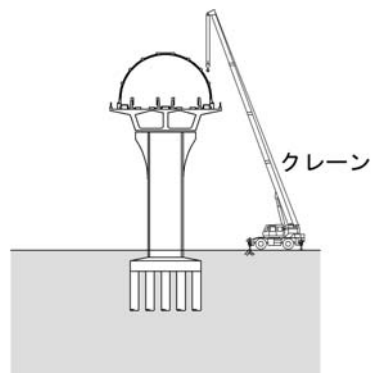


図 3-4-19 高架橋部における施工概要

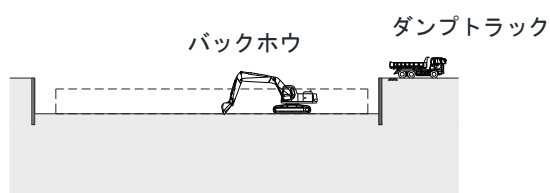
イ. 駅 部

岐阜県内では中津川市に地上駅を計画している。

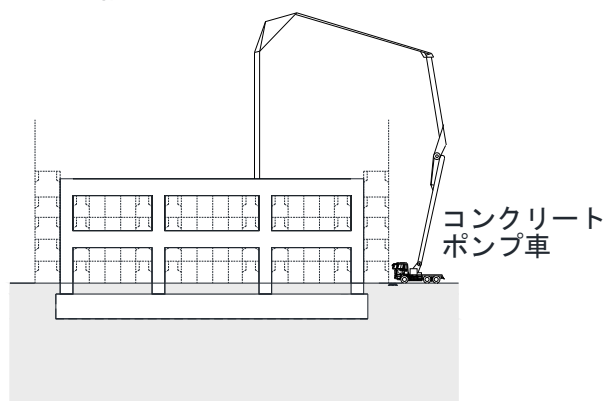
駅部における施工概要を図 3-4-20 に示す。

地上駅は高架構造で、基礎・柱・床版を、主に鉄筋コンクリートで構築する。工事の実施にあたり、工事施工ヤード等を設ける。工事施工ヤードでは、周囲に工事用のフェンスを設置するとともに、発生土の仮置き、濁水処理施設の設置、必要に応じてコンクリートプラント等の設置を行う予定としている。

1 基礎構築（直接基礎）



2 躯体構築（下部）



3 躯体構築（上部）

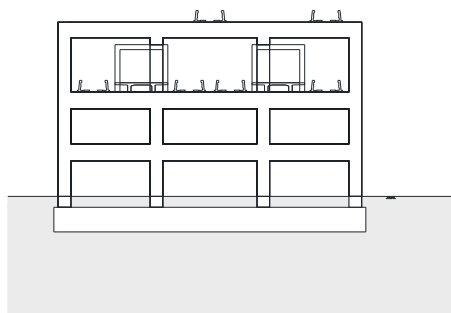


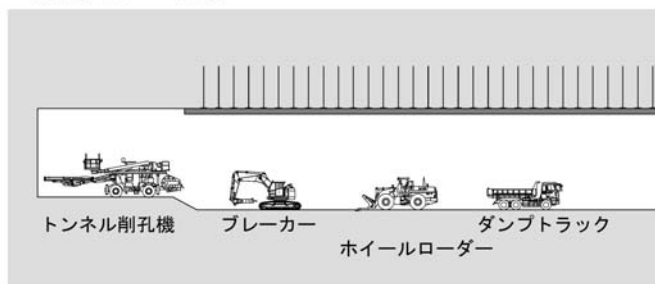
図 3-4-20 駅部における施工概要

ウ. 山岳トンネル部（非常口含む）

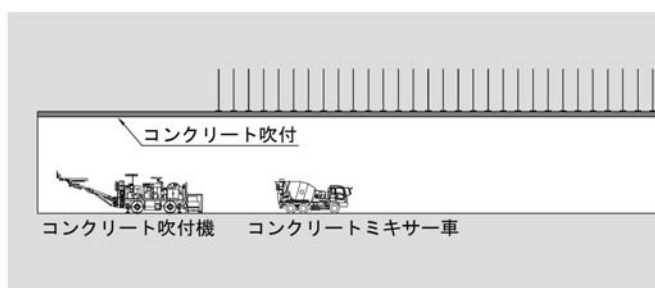
山岳トンネル部における施工概要を図 3-4-21 に示す。

山岳トンネル部では、現在標準的な工法である NATM（ナトム）を基本とする計画である。この NATM は、トンネル周辺の地山の持つ支保力を利用して安全に掘削し、トンネルを構築する工法である。

1 掘削、発生土運搬



2 コンクリート吹付



3 ロックボルト打込み、防水処理、覆工コンクリート打設

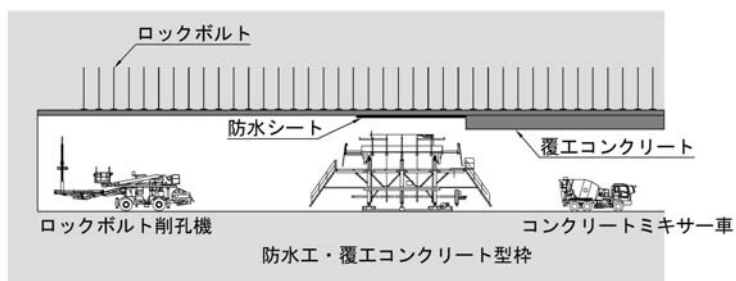


図 3-4-21 山岳トンネル部における施工概要

なお、断層交差付近等の地質の悪いところでは、吹き付けコンクリート量を増やすことやロックボルトの本数を多くする等の補強を行うとともに、覆工コンクリートの厚み及び強度を増す方法、補強鋼材（鋼製支保工）を入れる方法、トンネル底盤にインバートという左右の側壁を結合し断面を閉合するコンクリートを打設しトンネルを卵型に近い形にする方法、周辺の地盤に薬液注入をする方法等、状況に応じたトンネル補強工法を選択して施工する。施工法の概要について図 3-4-22 に示す。

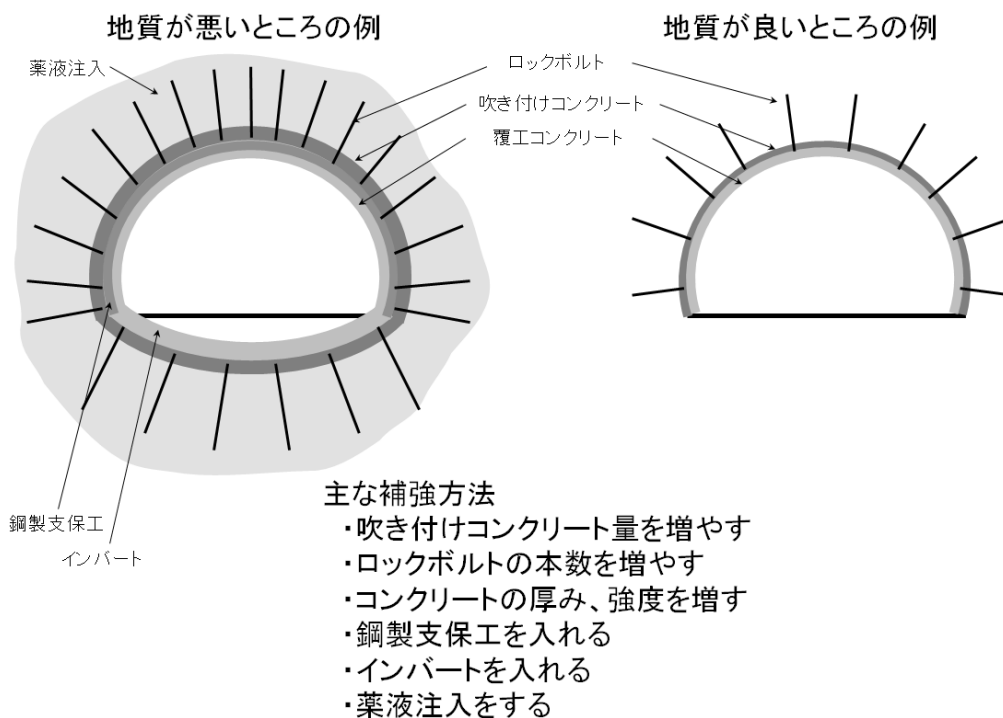
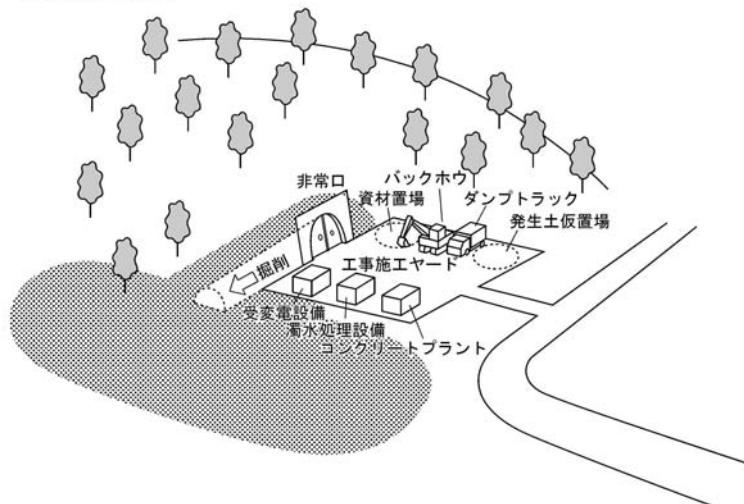


図 3-4-22 山岳トンネル部における補強方法の概要

山岳トンネルの施工に際しては、坑口部からの施工を開始することを基本とするが、一部区域においては、図 3-4-23 に示すように、非常口からトンネル本坑へ掘り進める。非常口のトンネル断面は本坑より小さい 30~60 m²程度を考えており、本坑と同様の方法で施工を行うが、防水工や覆工コンクリートについては必要に応じて設置する。

工事の実施にあたり、非常口等に工事施工ヤード等を設ける。工事施工ヤードでは、周囲に工事用のフェンス（仮囲い等）を設置するとともに、発生土の仮置き、濁水処理設備の設置、必要に応じてコンクリートプラント等を設置する予定としている。工事施工ヤードの復旧にあたっては、可能な限り植栽工を施すなど緑化に配慮する予定としている。また、周辺に住居等が存在する場合は、非常口出口に防音扉を設置する。なお、工事施工ヤードの面積は 0.5~1.0ha を標準として考えている。工事施工ヤードの設置においては、できる限り改変を小さくするとともに、良好な自然植生が残る箇所は避けるよう計画する。また、仮囲い等については、色彩などにより周辺と調和するよう地域の景観に配慮していく。

1. 非常口掘削



2. 本坑掘削

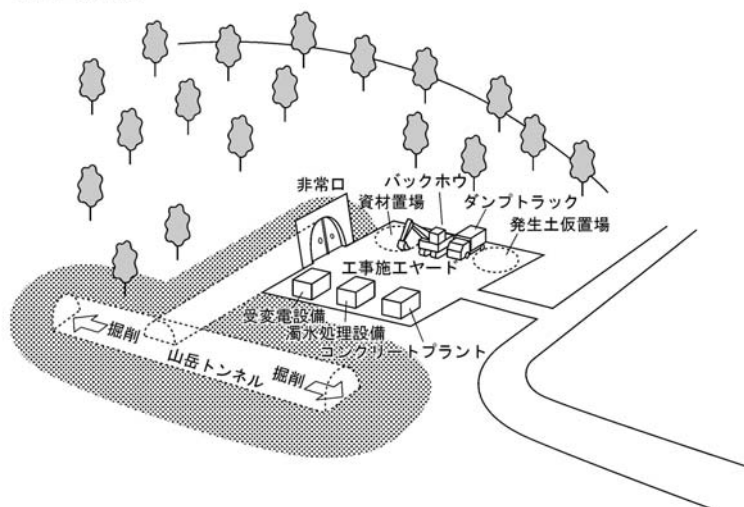
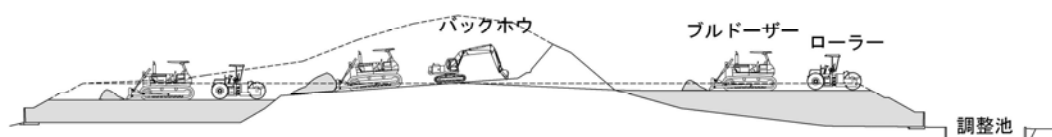


図 3-4-23 非常口（山岳トンネル部）における施工概要

エ. 車両基地

車両基地における施工概要を図 3-4-24 に示す。

1. 造成（盛土、切土）



2. 施設構築

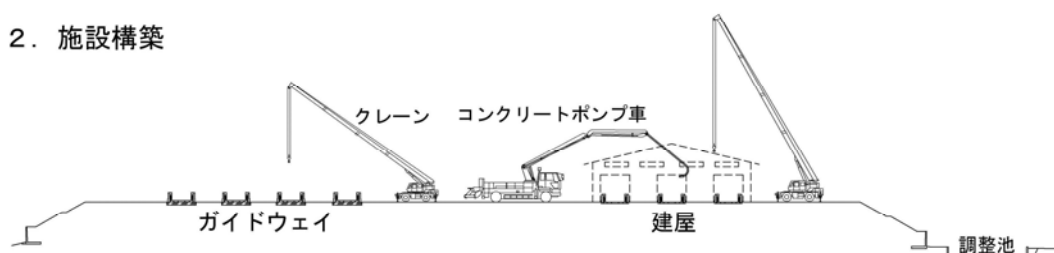
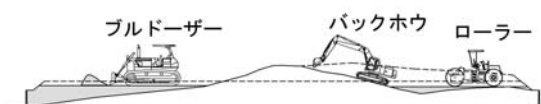


図 3-4-24 車両基地における施工概要

オ. 変電施設

変電施設における施工概要を図 3-4-25 に示す。

1. 造成（盛土、切土）



2. 施設構築

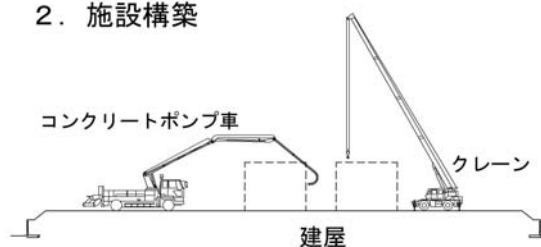


図 3-4-25 変電施設における施工概要

2) 工種と主な施工機械

各施設における工種、作業内容及び通常使用する主な施工機械を表 3-4-3 に示す。

表 3-4-3(1) 各施設における工種、作業内容及び通常使用する主な施工機械

施設	工種	主な作業内容	主な施工機械
高架橋・橋梁	基礎工	場所打杭工	オールケーシング掘削機 クレーン バックホウ ダンプトラック トラックミキサ
	下部工	掘削工 コンクリート工	クレーン バックホウ コンクリートポンプ車 ダンプトラック トラックミキサ
	上部工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ
	フード架設工	フード架設工	クレーン フード架設台車 トレーラー
	ガイドウェイ設置工	ガイドウェイ設置工	クレーン トレーラー
	電気機械設備工	電気機械設備工	クレーン トラック
地上駅	基礎工	掘削工 コンクリート工	クレーン バックホウ ダンプトラック トラックミキサ
	躯体構築工	掘削工 コンクリート工	クレーン バックホウ コンクリートポンプ車 ダンプトラック トラックミキサ
	フード架設工	フード架設工	クレーン フード架設台車 トレーラー
	ガイドウェイ設置工	ガイドウェイ設置工	クレーン トレーラー
	電気機械設備工	電気機械設備工	クレーン トラック

表 3-4-3(2) 各施設における工種、作業内容及び通常使用する主な施工機械

施設		工種	主な作業内容	主な建設機械
山岳トンネル (非常口含む)	非開削 (NATM)	掘削、支保工	掘削工 支保工	ドリルジャンボ ブレイカ バックホウ ダンプトラック
		覆工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ
		インバート工	コンクリート工	クレーン バックホウ トラックミキサ
		ずり処理工	土砂運搬工	バックホウ ダンプトラック
		路盤工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ
		ガイドウェイ設置工	ガイドウェイ設置工	クレーン トレーラー
		電気機械設備工	電気機械設備工	クレーン トラック
車両基地		造成工	造成工	クレーン バックホウ ブルドーザ ローラ ダンプトラック
		路盤工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ
		ガイドウェイ設置工	ガイドウェイ設置工	クレーン トレーラー
		電気機械設備工	電気機械設備工	クレーン トラック
		建屋築造工	建屋築造工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ
変電施設		造成工	造成工	バックホウ ブルドーザ ダンプトラック
		建屋築造工	建屋築造工	クレーン バックホウ コンクリートポンプ車 ダンプトラック トラックミキサ
		電気設備工	電気設備工	クレーン トラック

(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設置する。

発生土⁽⁶⁾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。新たに発生土置き場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又は低減するよう適切に対処する。なお、発生土置き場は、県及び関係市町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都県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出来る限り避けるとともに、第 10 章に示す調査及び影響検討を実施し、第 9 章に示す環境保全措置を詳細なものにしていく。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、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ことにより、発生土置き場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、発生土置き場の崩壊に伴う土砂災害、発生土置き場からの濁水に伴う河川への影響が生じないよう努める。なお、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する。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、置き場ごとに作成して、適切に管理を進める。これらの調査や影響検討の結果、環境保全措置の内容及び管理計画については公表するとともに、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、各自治体において定められた排水基準等に従い適切に処理する。なお、沢や河川等の表流水へのトンネル湧水の放流にあたっては、表流水へ影響する可能性のある箇所では専門家等の助言や地方公共団体との協議を踏まえて多地点で放流を行うなど、できる限り影響を回避、低減すべく計画していく。また、河川等からの取水については、取水箇所における流量測定を行い、流量が取水量に対して非常に豊富であると確認出来た場合において、水生生物や生態系に影響を及ぼす恐れがないことについて専門家に助言を得るとともに、他に水を利用する関係者との協議を行った上で取水する。

⁽⁶⁾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。

(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 3-4-4 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に対し事前に工事の実施期間、内容等について周知徹底する。

表 3-4-4 工事実施期間

区分 \ 年	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目	7 年目	8 年目	9 年目	10 年目	11 年目	12 年目	13 年目	14 年目
測量・用地協議	■	■	■	■	■									
構造物・路盤	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
ガイドウェイ 電気機械設備				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
試運転等													■	■

3-4-7 対象鉄道建設等事業に係る鉄道において運行される列車の本数

本事業において運行される列車の本数は開業に近い時期に決定することとなるが、本評価書においては、約 150 本/日とした。なお、運行時間帯は概ね 6 時～24 時を予定している。

3-4-8 対象鉄道建設等事業に係る地表式、掘割式、嵩上式、トンネル又はその他の構造の別

本事業において、建設される鉄道施設の構造物の別は図 3-4-3 に示すとおりである。

3-4-9 対象鉄道建設等事業に係る車庫及び車両検査修繕施設の区域の面積

関東車両基地 約 50ha

中部車両基地（工場） 約 65ha

3-4-10 その他事業の内容に関する事項

(1) 超電導リニアの原理

1) 超電導リニアについて

超電導リニアは、その先進性及び高速性から、中央新幹線への採用が最もふさわしいと考え、技術開発に取り組むとともに、山梨リニア実験線の先行区間 18.4km を建設し、走行試験を行い、成果を確認してきた。

超電導リニアの技術は、平成 21 年 7 月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「評価委員会」という。）においては「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認された。その後、走行方式を超電導磁気浮上方式とする整備計画が決定され、国土交通大臣より当社に対して建設の指示がなされている。また、平成 23 年 12 月には超電導リニアに関する技術基準が国土交通大臣によって制定されている。

なお、山梨リニア実験線においては、設備を全面的に更新するとともに、全線を 42.8km に延伸し、更なる技術のブラッシュアップのための走行試験を平成 25 年 8 月から再開している。

2) 超電導とは

ある種の金属・合金・酸化物を一定温度まで冷却したとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象という。図 3-4-26 に示すとおり、超電導リニアの場合、超電導材料としてニオブチタン合金を使用したコイル（超電導コイル）を、液体窒素及び液体ヘリウムによりマイナス 269℃に冷却することにより超電導状態を作り出している。超電導状態となったコイル（超電導コイル）に一度電流を流すと、電流は永久に流れ続け、極めて強力な磁石（超電導磁石）となる。

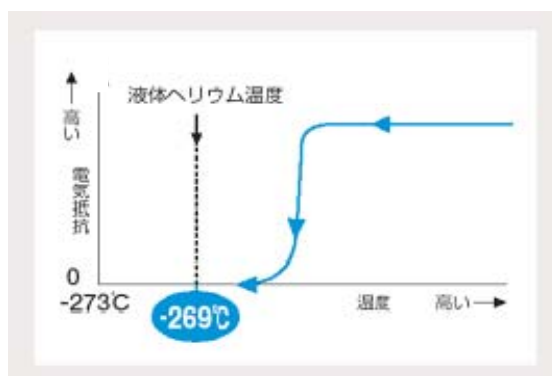


図 3-4-26 電気抵抗と温度の関係

3) 車両とガイドウェイの構成

ガイドウェイは、地上コイル（推進コイルと浮上案内コイル）を支持する側壁及び走行路で構成される。また、車両には超電導磁石が搭載される。車両とガイドウェイの構成を図 3-4-27 に示す。

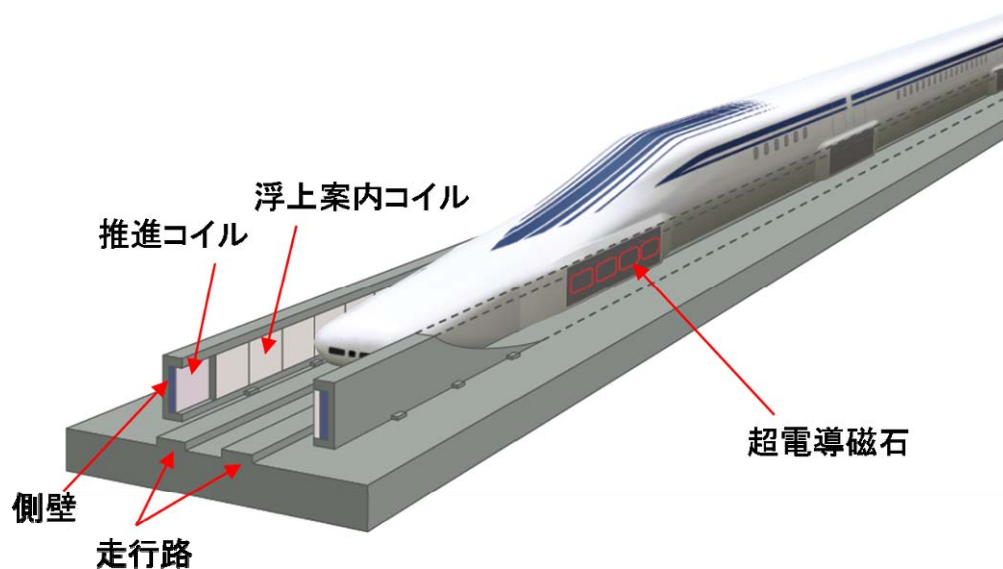


図 3-4-27 車両とガイドウェイの構成

4) 推進の原理

車両に搭載されている超電導磁石には、N極とS極が交互に配置されている。図 3-4-28 に示すとおり、超電導磁石の磁界と、推進コイルに電流を流すことで発生する磁界との間で、N極とS極の引き合う力とN極同士、S極同士の反発する力が発生し、車両を前進させる。

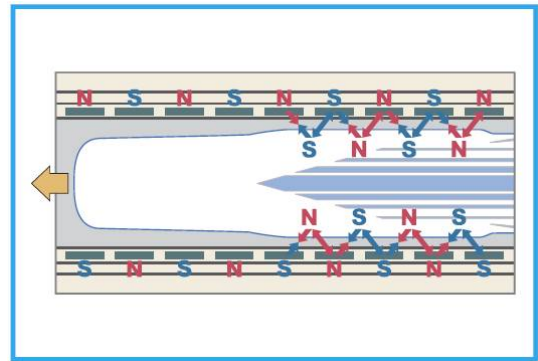


図 3-4-28 推進の原理

5) 浮上の原理

浮上の原理は、図 3-4-29 に示すとおり、車両の超電導磁石が高速で通過すると両側の浮上案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両を押し上げる力（反発力）と引き上げる力（吸引力）が発生し、車両が浮上する。

なお、低速走行時には車両を支持輪タイヤによって支持しながら走行する。

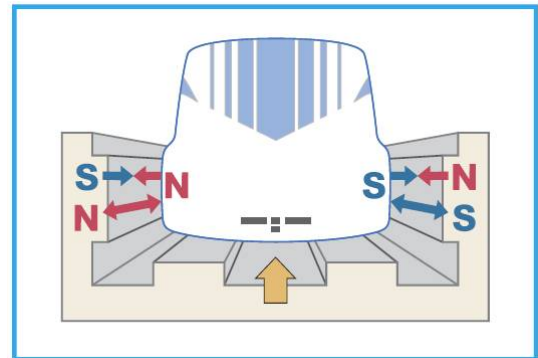


図 3-4-29 浮上の原理

6) 案内の原理

ガイドウェイの左右の側壁に設置されている浮上案内コイルは、図 3-4-30 に示すとおり車両の中心からどちらか一方にずれると、車両の遠ざかった側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻す。

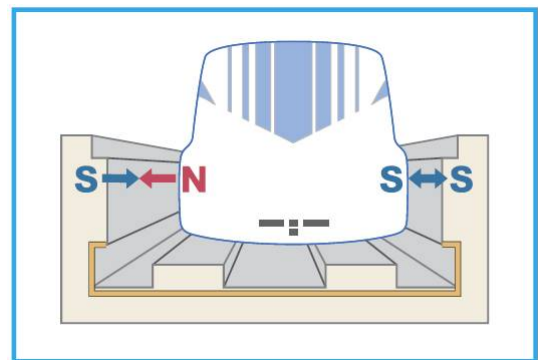


図 3-4-30 案内の原理

(2) 列車走行に関わる設備

超電導リニアを駆動するため、送電線からの電力を変電施設(電力変換変電所)で受電し、当該変電施設において、駆動制御システムからの制御情報により、列車速度に応じた周波数、列車位置に応じた電流の位相及び列車の速度に応じた電流値になるよう電流を変換する。この電流を、き電ケーブル及びき電区分開器を通じて、推進コイルに供給し、列車を駆動させる。また、列車の位置及び速度を検知するシステムにより、常時、列車位置・速度を駆動制御システムにフィードバックすることで列車の駆動を制御する。超電導リニアの設備の概要を図 3-4-31 に示す。

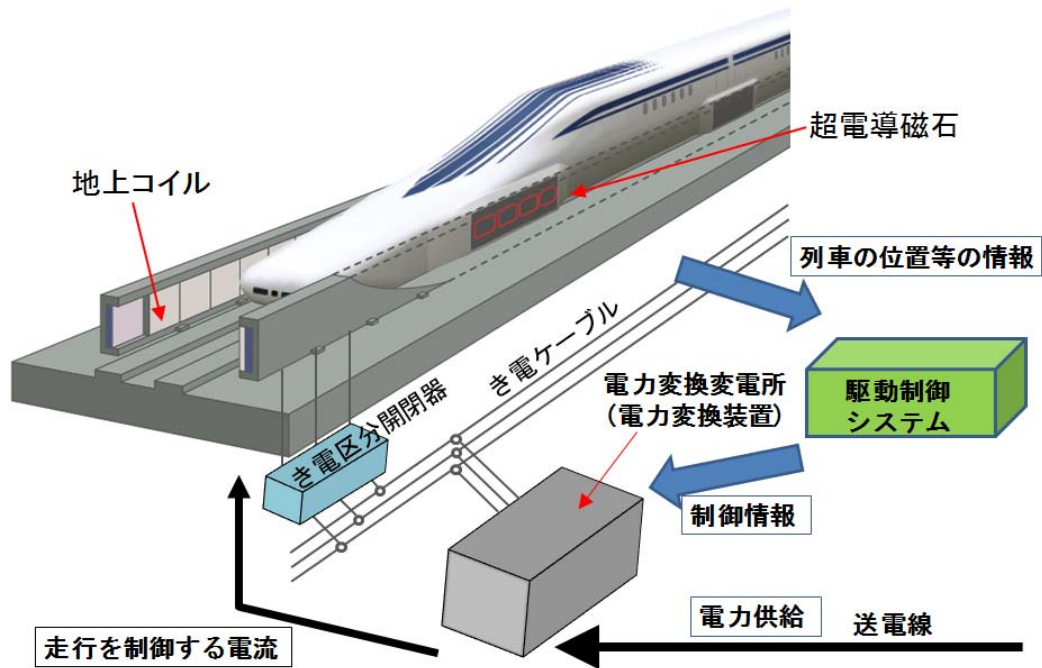


図 3-4-31 列車走行に関わる設備の概要

また、超電導磁石の冷凍機、車内の空調、照明等を稼働するため、車両に供給する車上電源については、地上に設置されたコイル(地上ループ)と車両に設置された集電コイルとの電磁誘導作用を利用して車両機器へ電力を供給する誘導集電方式を採用する。なお、本方式は、平成 23 年 9 月の評価委員会において「車上電源として必要な技術が確立している」との評価がなされている。誘導集電方式による車上電源供給の概要を図 3-4-32 に示す。

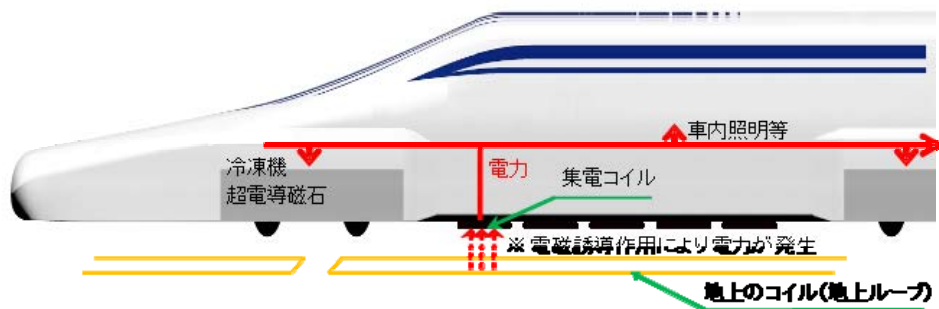


図 3-4-32 車上電源供給の概要

(3) 自然災害等への対応

1) 地震

超電導リニアの構造物は、最新の耐震基準等を踏まえて設計、建設する。なお、阪神・淡路大震災を機に見直された耐震基準に従って建設・補強された鉄道土木構造物は、東日本大震災においても深刻な被害を受けていない。

また、超電導リニアは、車両が強固なガイドウェイ側壁で囲まれており、脱線しない構造である。さらに、強力な磁気ばねの作用で常にガイドウェイ中心に車両を保持するとともに、浮上の空隙を約 10cm 確保し、地震時の揺れと万が一のガイドウェイのずれに対処できるようにしている。

地震が発生した際には、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム（テラス）を導入し、早期に列車を減速・停止させる。早期地震警報システム（テラス）は、遠方の地震計等で、地震動の P 波と呼ばれる初期微動を自動解析し、大きな揺れが発生することが予測された場合は、直ちに列車を止める信号を送り、主要動（S 波）が線路に到達するまでに列車の速度を低下させることができるものであり、概要を図 3-4-33 に示す。

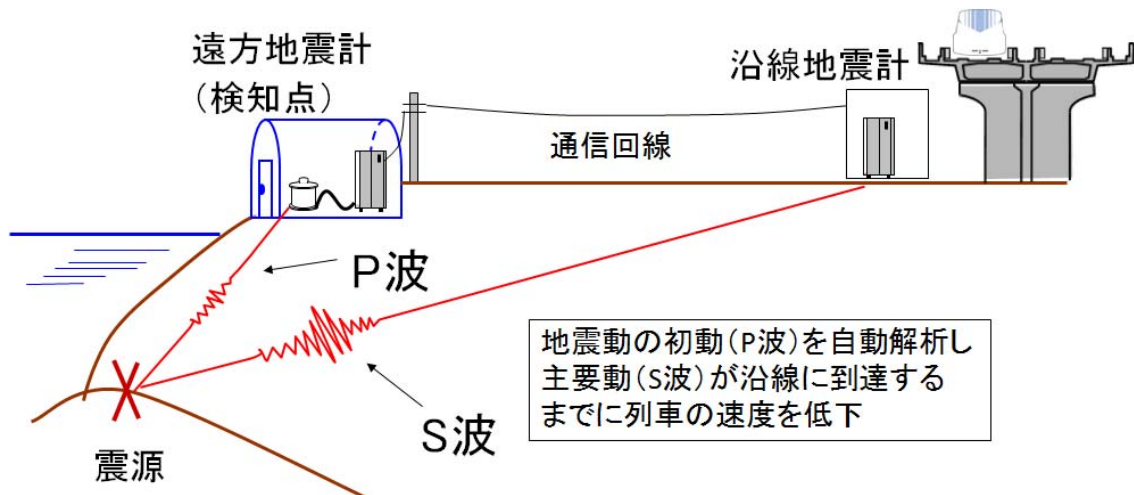


図 3-4-33 テラスの概要

2) 雷

落雷に対しては、架空地線により車両と地上コイルを保護することにより、走行の安全性に問題はない。

3) 風

超電導リニアの車両はガイドウェイの側壁で囲まれており、強力な磁気ばねの作用で常にガイドウェイ中心に車両を保持するため、強風の際にも走行への影響はない。防音壁の設置区間において、最大瞬間風速が一定レベルを超えた場合は、飛来物による障害防止のため、速度の制限等を考慮する。

4) 降雨・降雪

降雨については、走行への影響はない。また、降雪について、防音壁設置区間及び車両基地においては、散水消雪設備を設置して対応する。

5) 停電

車両の浮上には地上側からの電力供給は必要ないこと及び複数のバックアップブレーキがあることから、停電時においても、浮上走行中の車両は浮上を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して停車する。

6) 火災

超電導リニアにおいても、これまで実績のある在来型鉄道と同様に、技術基準に則り、施設及び車両は、不燃化・難燃化する。

走行中の列車に万が一、火災が発生した場合は、原則として、次の駅又はトンネルの外まで走行し、駅に到着した際は、速やかに駅の避難誘導施設から避難する。トンネルでの火災時の対応の概要を図 3-4-34 に示す。

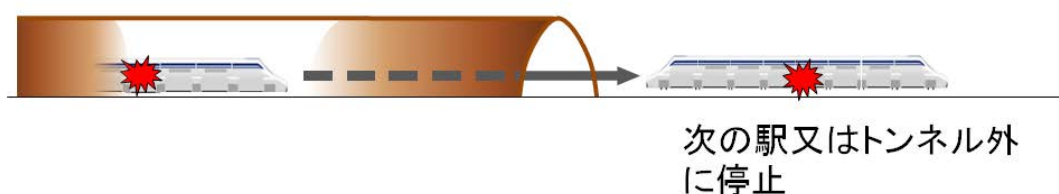


図 3-4-34 トンネルでの火災時の対応の概要

やむを得ず火災時にトンネル内で停車した場合には、乗務員の誘導により保守用通路、非常通路等を通り避難する。図 3-4-35 に示すように実績のある在来型鉄道と同様に、まず、通路に降車、次に風上に移動し、非常口等から地上に避難する。

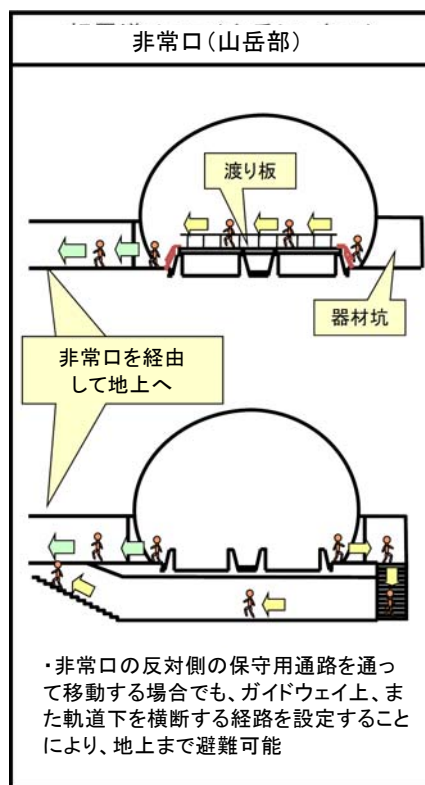


図 3-4-35 非常口における避難の概要

