

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 山田 佳臣

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、営業主体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、営業主体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、当社を営業主体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するとされている。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48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。

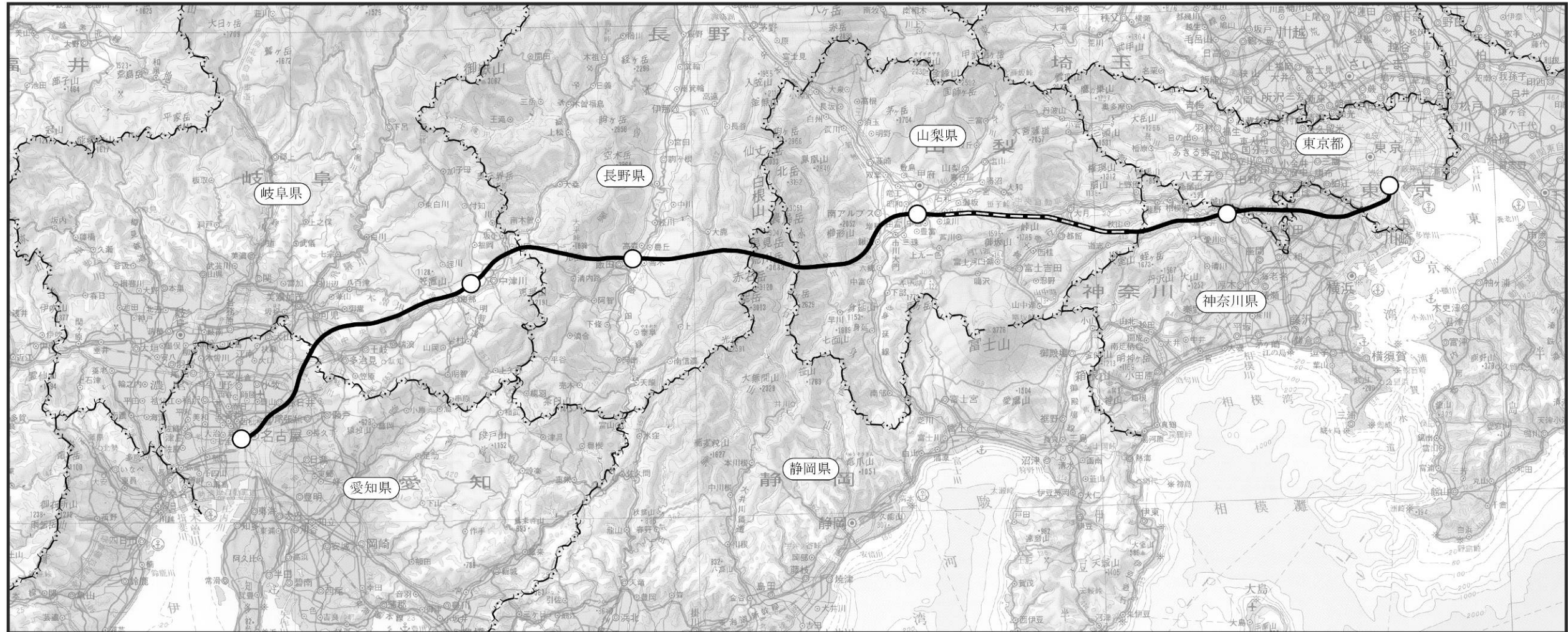
3-4 対象事業の内容

事業の種類	<p>名称：中央新幹線（東京都・名古屋市間）</p> <p>種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）</p>
事業実施区域の位置（起終点）	<p>起 点：東京都港区</p> <p>終 点：愛知県名古屋市</p>
主要な経過地	<p>甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部</p> <p>（図 3-4-1）</p>
路線概要	<p>1) 方法書記載の路線及び駅位置からの絞り込みの考え方</p> <p>ア．路線の絞り込み</p> <p>ア) 超電導リニアの技術的制約条件等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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‰（パーミル⁽²⁾）で計画する。 <p>イ) 地形・地質等の制約条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、近接して並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。 ・トンネル土被りはできる限り小さくすることを基本とする。 <p>ロ) 環境要素等による制約条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、

<p>路線概要</p>	<p>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。</p> <p>イ. 駅位置の絞り込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・絞り込んで選定した路線において、駅として下記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。 <p>ア) 技術的に設置可能であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>イ) 利便性が確保されること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域からアクセスが可能となる中央自動車道等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。 <p>ウ) 環境への影響が少ないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2) 山梨県内における路線概要</p> <p>山梨県内における路線は、実験線を活用しつつ、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及び学校、病院、工業団地等の大規模施設をできる限り回避する等、生活環境保全、自然公園区域は主にトンネル構造とし、希少動物に影響を及ぼす範囲をできる限り回避する等、自然環境保全に配慮した。</p> <p>中間駅については、路線において、駅として必要な条件等を満たしているかを検討し、位置を選定した。</p>
-------------	---

<p>路線概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県境からは、できる限り直線に近い線形により、実験線東端に到達し、既存の実験線を活用する計画とした。(図 3-4-2(1)～(6)) ・実験線西端から笛吹川にかけては、北部に点在する集落をできる限り回避しつつ、南部の希少動物が生息する坊ヶ峯、曾根丘陵断層をできる限り回避した直線に近い線形とし、笛吹川をできる限り短い距離で渡河する計画とした。(図 3-4-2(6)) ・笛吹川からは、中央自動車道、新山梨環状道路をできる限り短い距離で交差するとともに、新山梨環状道路の北側の病院等の大規模施設、南側に点在する学校及び南北に広がる市街地をできる限り回避するため、同道路の南側に沿って直線に近い線形をとることとし、釜無川をできる限り短い距離で渡河する計画とした。(図 3-4-2(6)～(7)) ・釜無川より西においては、南アルプス市の市街地中心部、市南東部のまとまった集落や工業団地、富士川町北東部の大規模な工場や市街地中心部をできる限り回避する計画とした。(図 3-4-2(7)～(8)) ・巨摩山地の東縁から静岡県境までは、主にトンネル構造とし、富士川町の湧水地群、温泉を回避し、できる限り直線に近い線形を基本とする計画とした。また、県立南アルプス巨摩自然公園は全区間トンネル構造とする計画とした。さらに、糸魚川・静岡構造線をできる限り短い距離で交差し、早川については、地上をできる限り短い距離で渡河する計画とした。(図 3-4-2(8)～(10)) ・中間駅の位置については、路線上で、駅として必要な条件等を満たしているかを検討し、山梨県甲府市大津町付近を山梨県内の中間駅設置箇所とした。 <p>(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。</p>
<p>事業の規模</p>	<p>東京都から名古屋市間の新幹線鉄道の建設 延長 約 286km (内、山梨県 約 83.4km) 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</p>
<p>単線、複線等の別及び動力</p>	<p>単線、複線の別 : 複線 動力 : 交流 33,000 ボルト</p>

列車の最高速度	最高設計速度：505km/h
工事計画の概要	<p>主要工事の内、山梨県内の内容</p> <p>地上部 27.1 km</p> <p>トンネル部 56.3 km</p> <p>駅 1 箇所</p> <p>変電施設 3 箇所</p> <p>保守基地 3 箇所</p> <p>非常口（山岳部）⁽³⁾ 9 箇所</p> <p>⁽³⁾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。</p>
工事实施期間	平成 26 年度に着工、平成 39 年度の営業開始を想定
運行される列車本数	<p>準備書においては、約 150 本/日とした。</p> <p>なお、運行時間帯は概ね 6 時～24 時を予定。</p>



凡 例




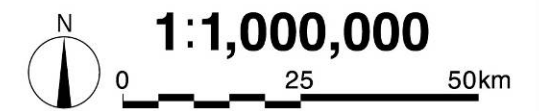
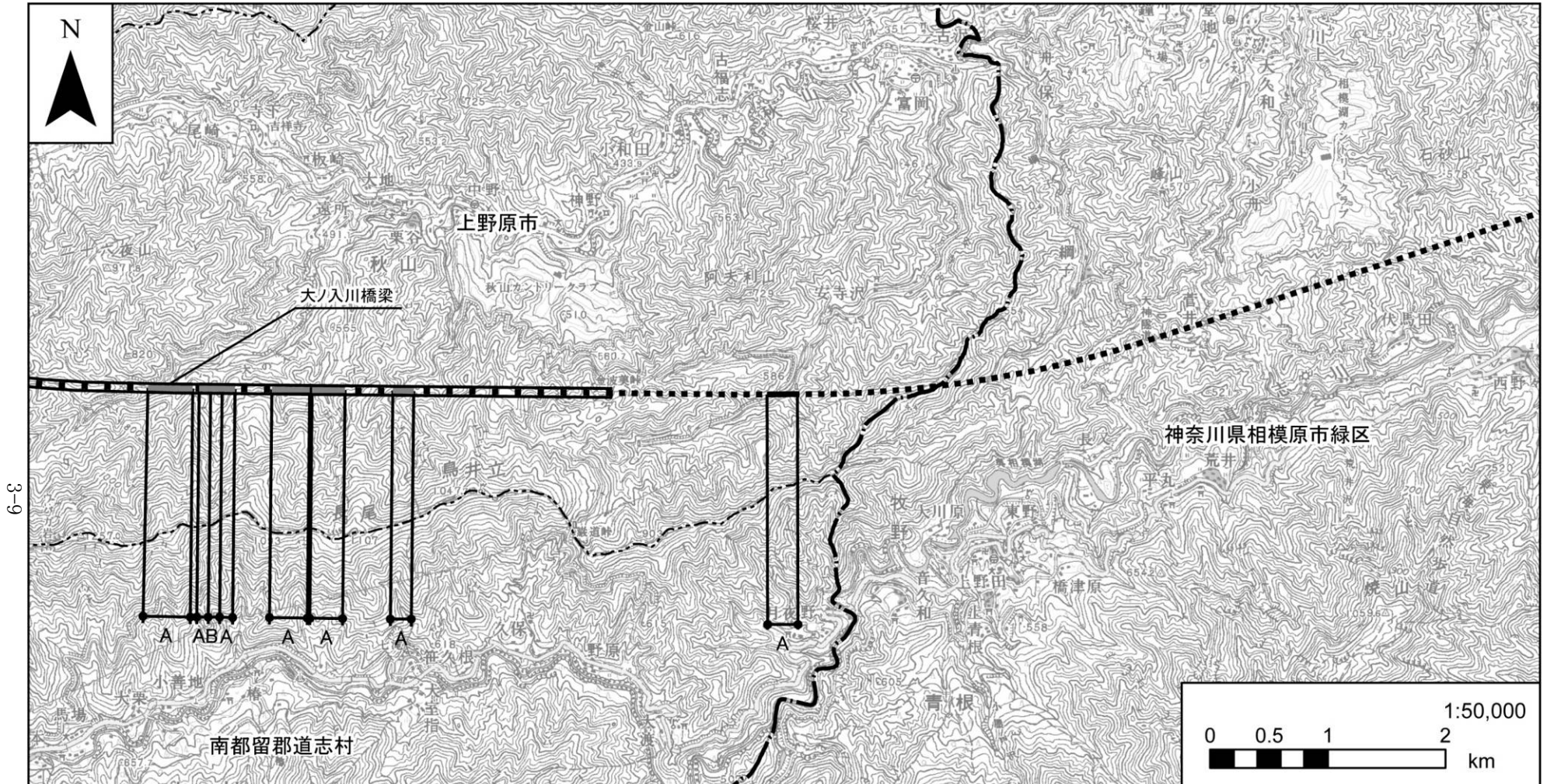
-  : 計画路線
-  : 山梨リニア実験線
-  : 駅位置

図 3-4-1 対象鉄道建設等事業実施区域



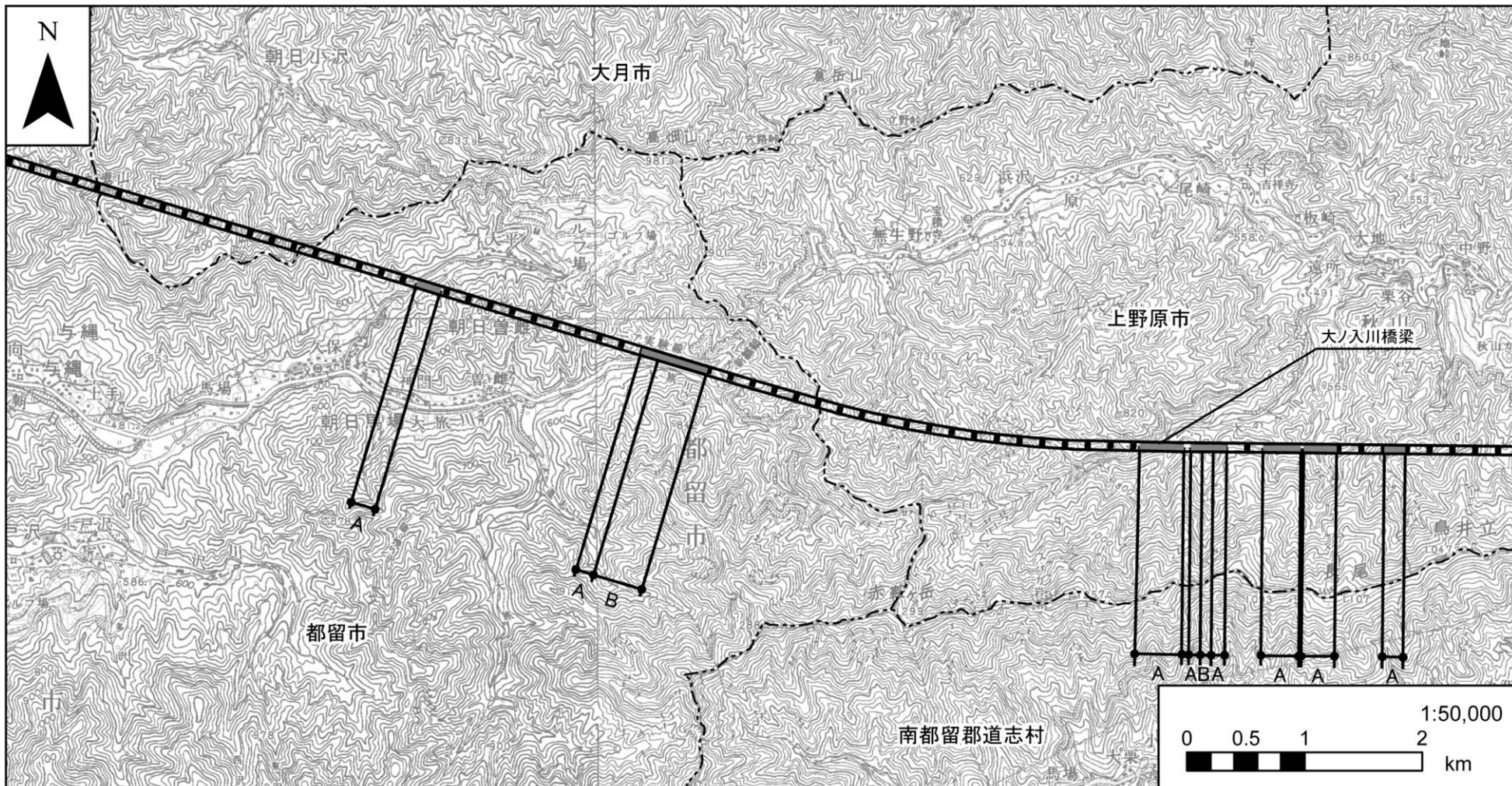


凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- ▬ 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 都県境
- - - 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(1) 路線概要図

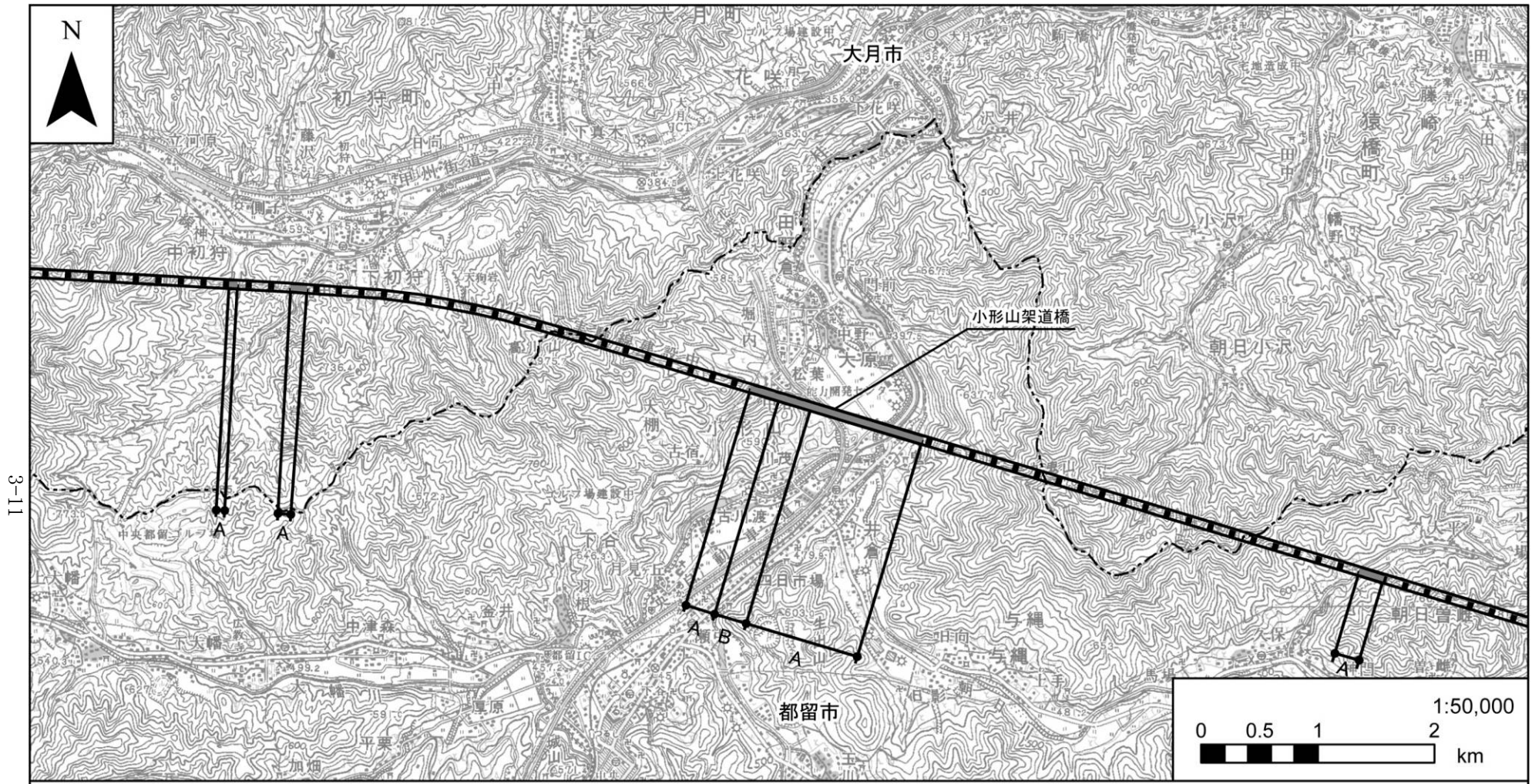


凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 都県境
- 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(2) 路線概要図

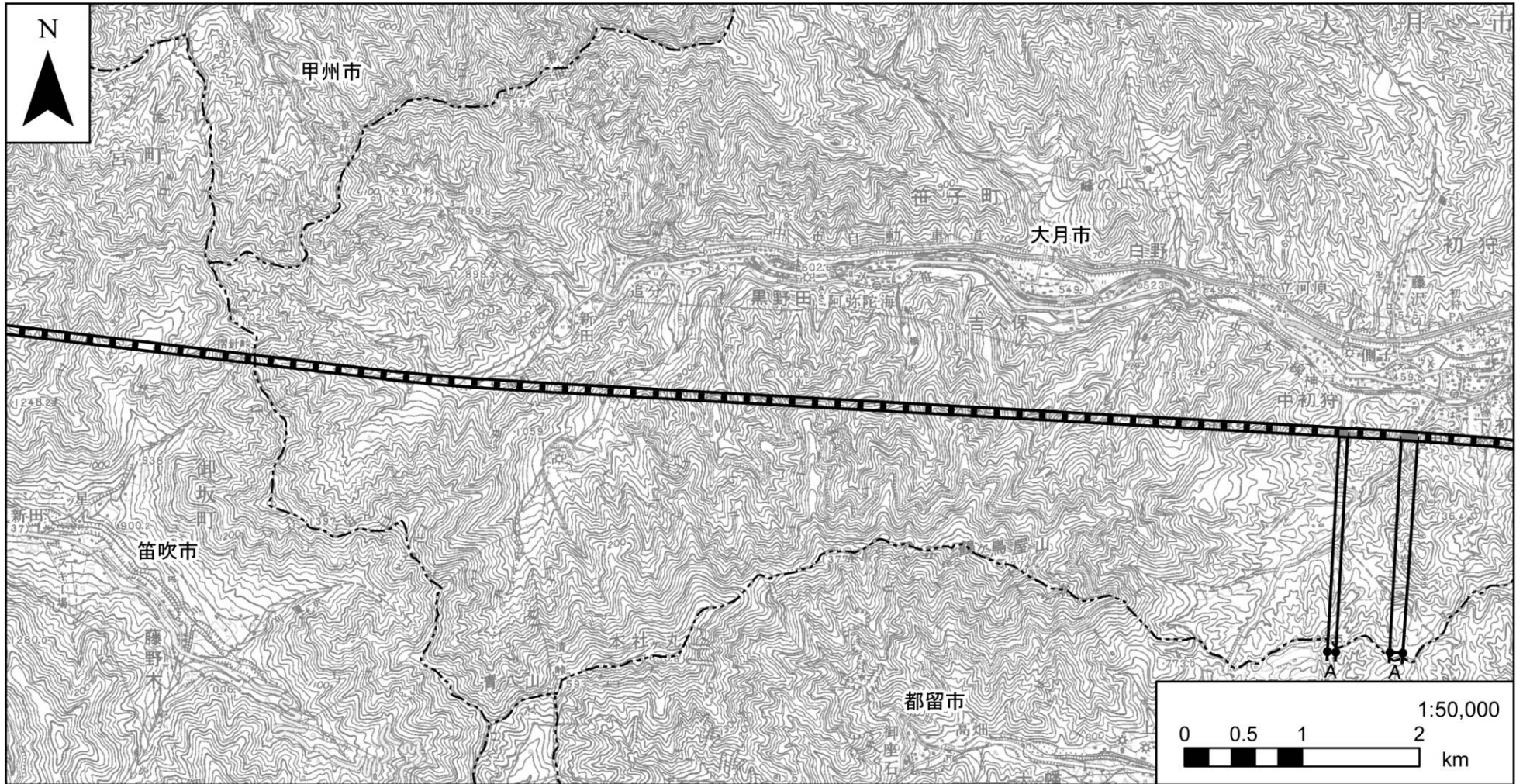


3-11

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- - - 都県境
- - - 市町村境
- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(3) 路線概要図

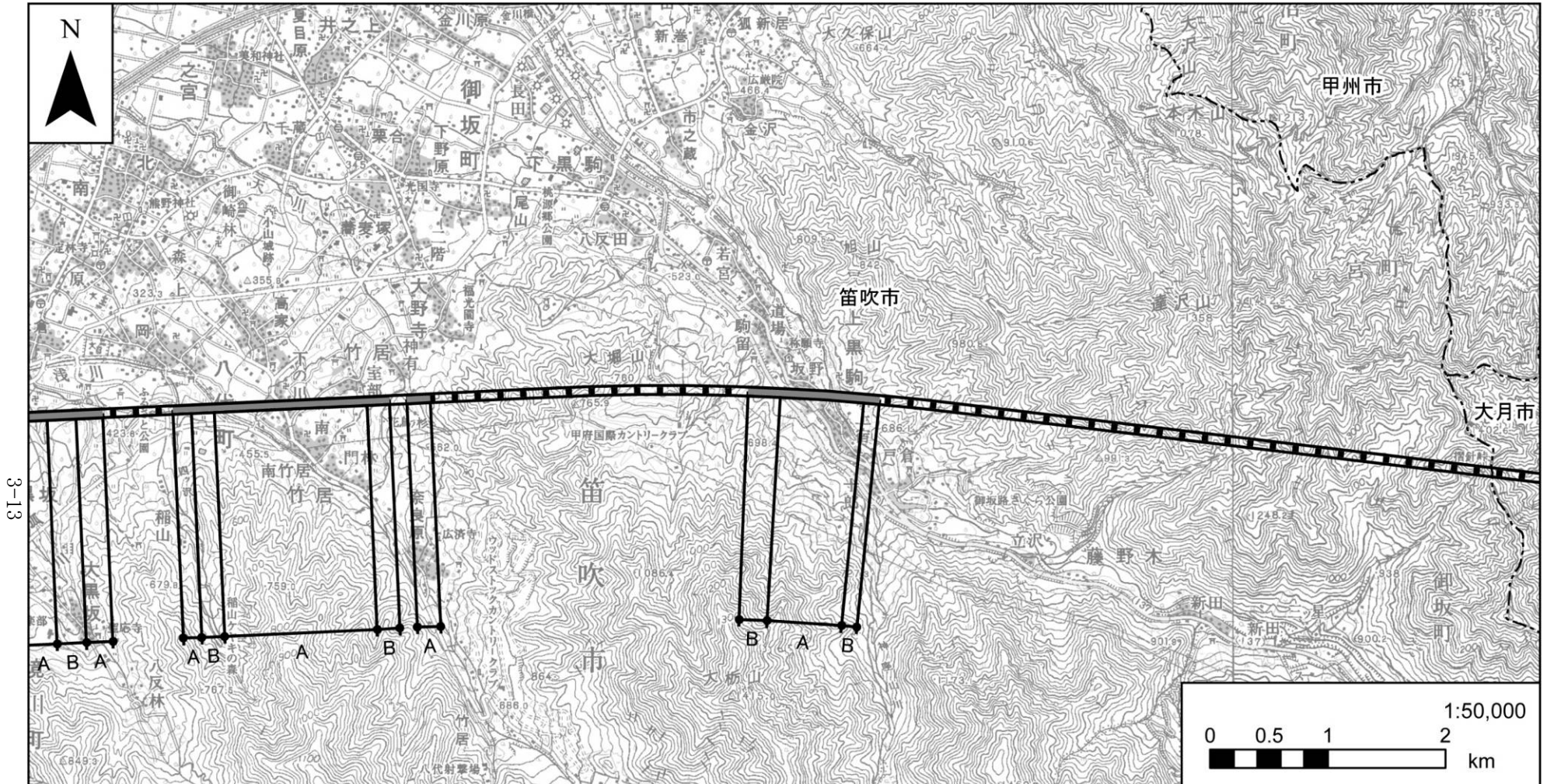


凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- - - 都県境
- - - 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(4) 路線概要図



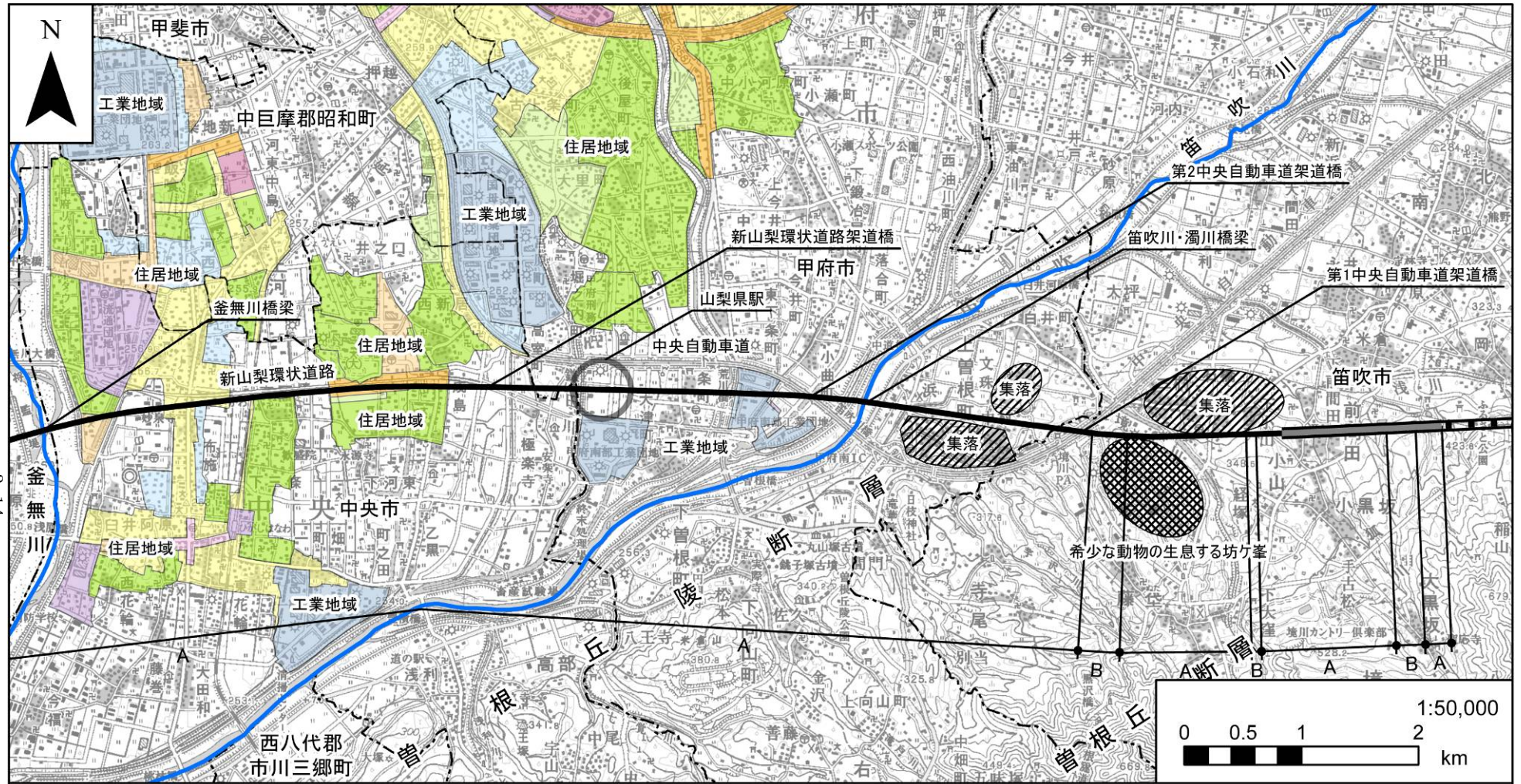
3-13

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- ▬ 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 都県境
- 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(5) 路線概要図

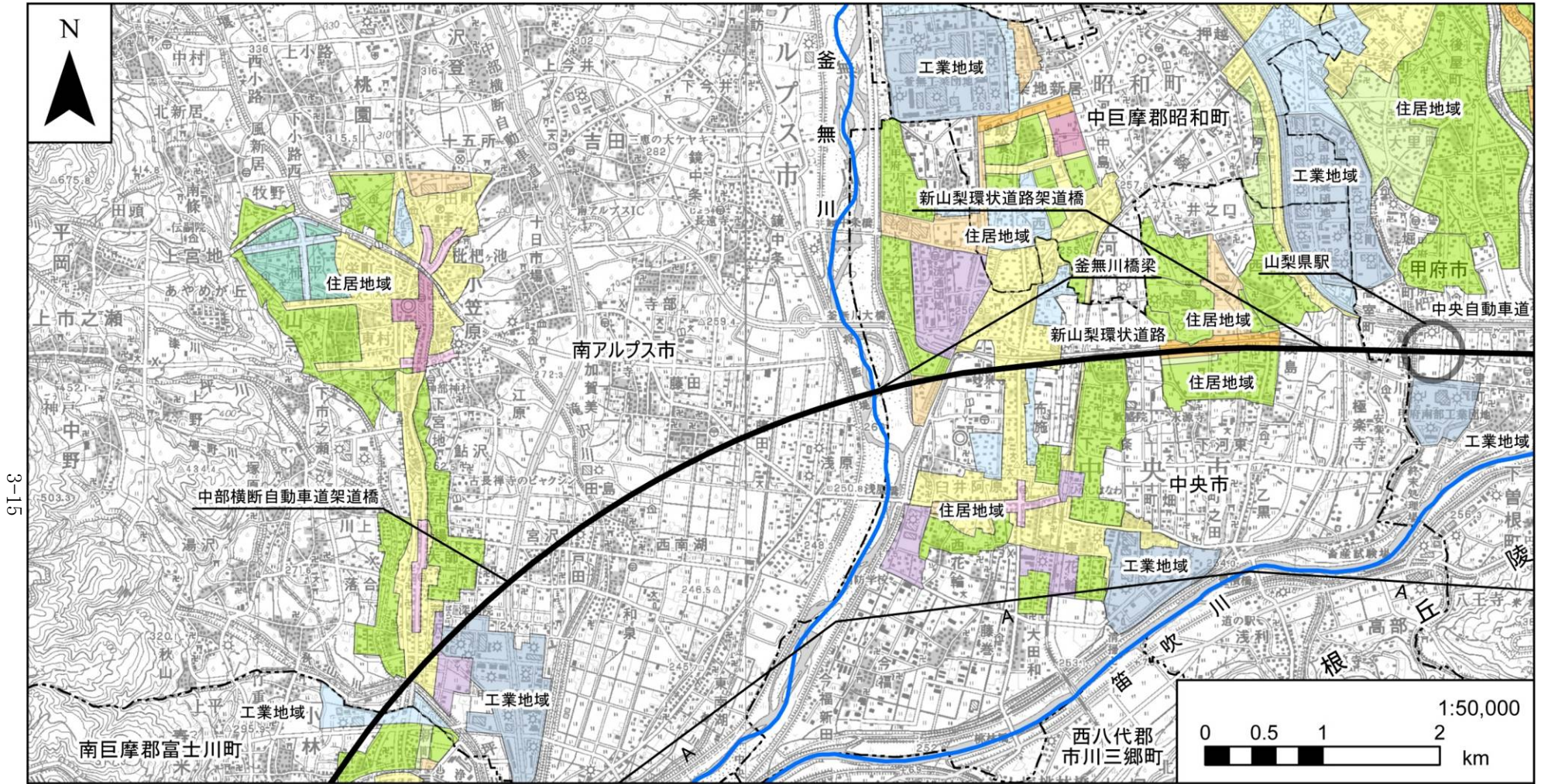


3-14

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
 - 計画路線(既設区間(地上部))
 - ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
 - ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
 - 都県境
 - - - 市町村境
- A: 嵩上式
 - B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(6) 路線概要図

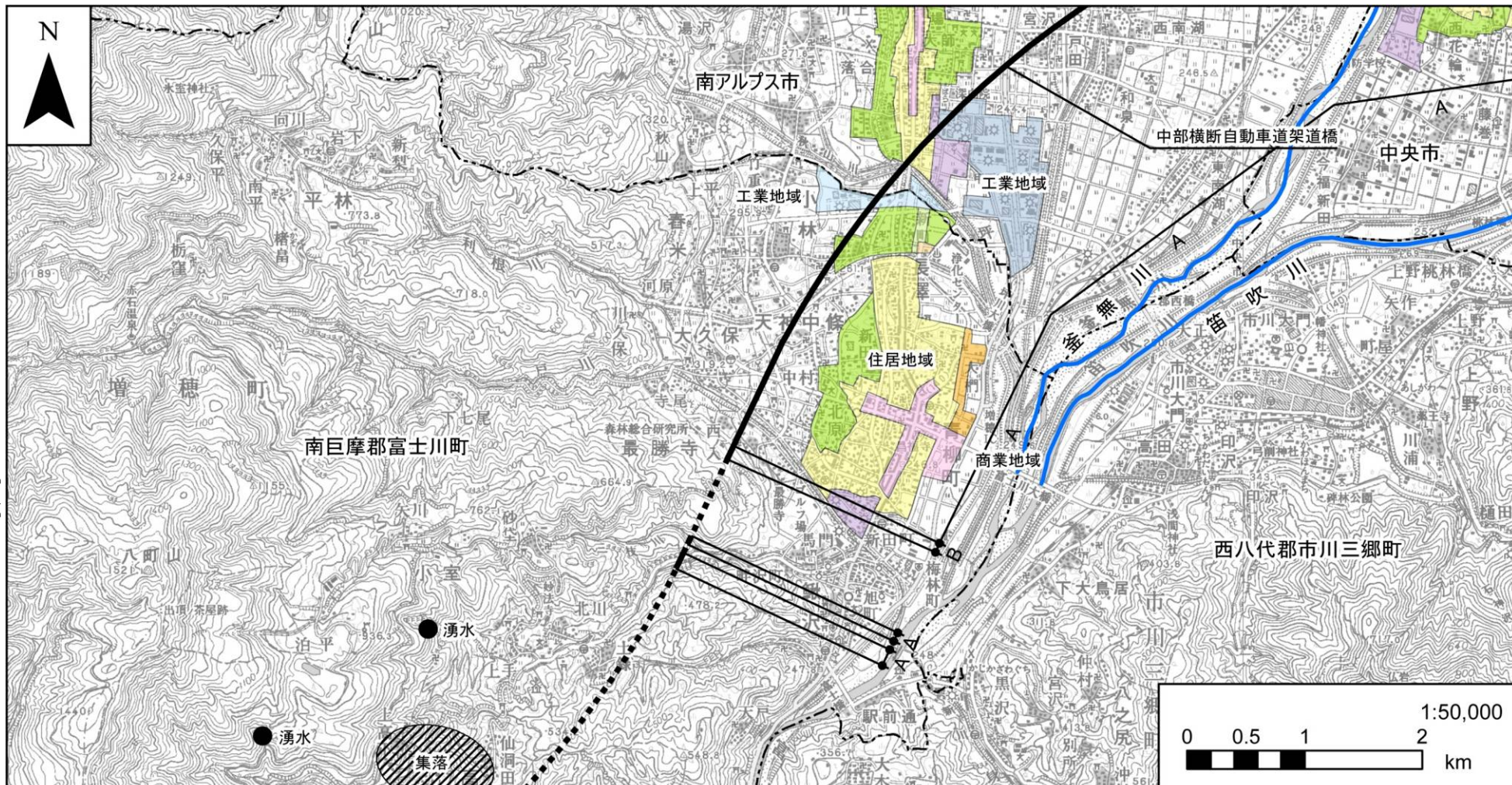


3-15

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- - - 都県境
- - - 市町村境
- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

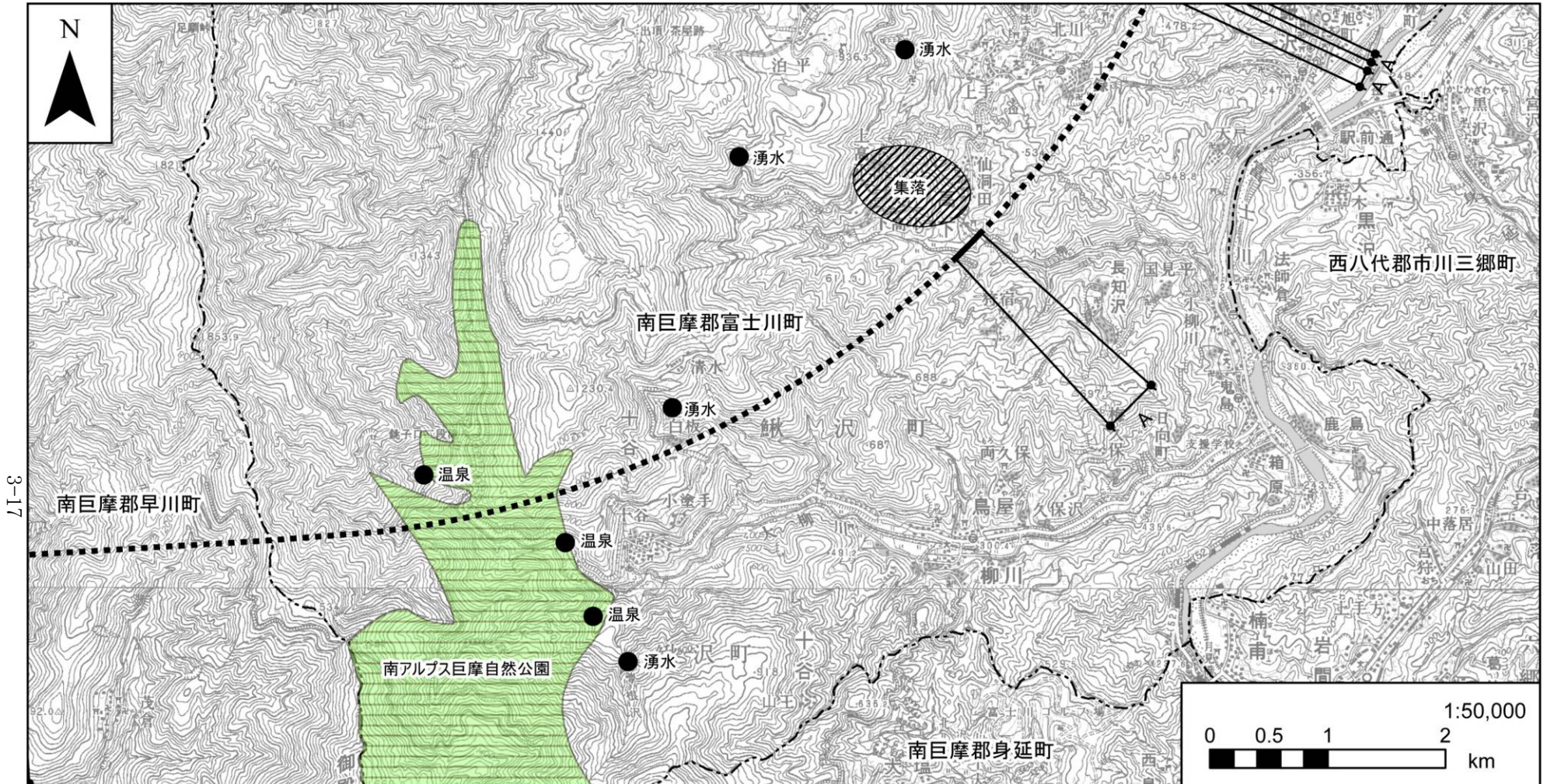
図 3-4-2(7) 路線概要図



凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- - - 都県境
- - - 市町村境
- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(8) 路線概要図



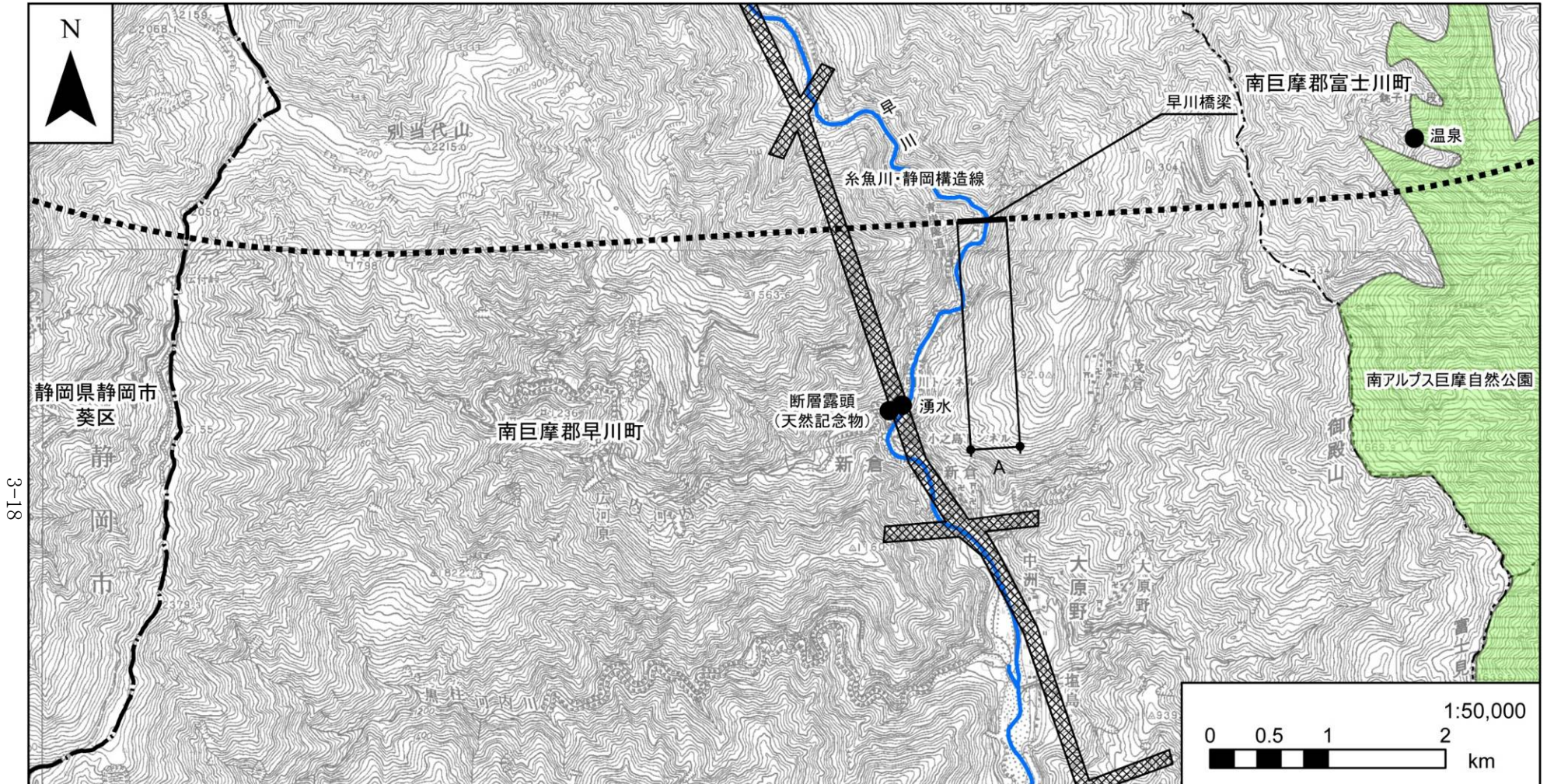
3-17

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- - - 都県境
- - - 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(9) 路線概要図



3-18

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▨ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 都県境
- - - 市町村境

- A: 嵩上式
- B: 地表式又は掘割式

図 3-4-2(10) 路線概要図