

自分の土地とルートとの位置関係について地番までわかりますか。

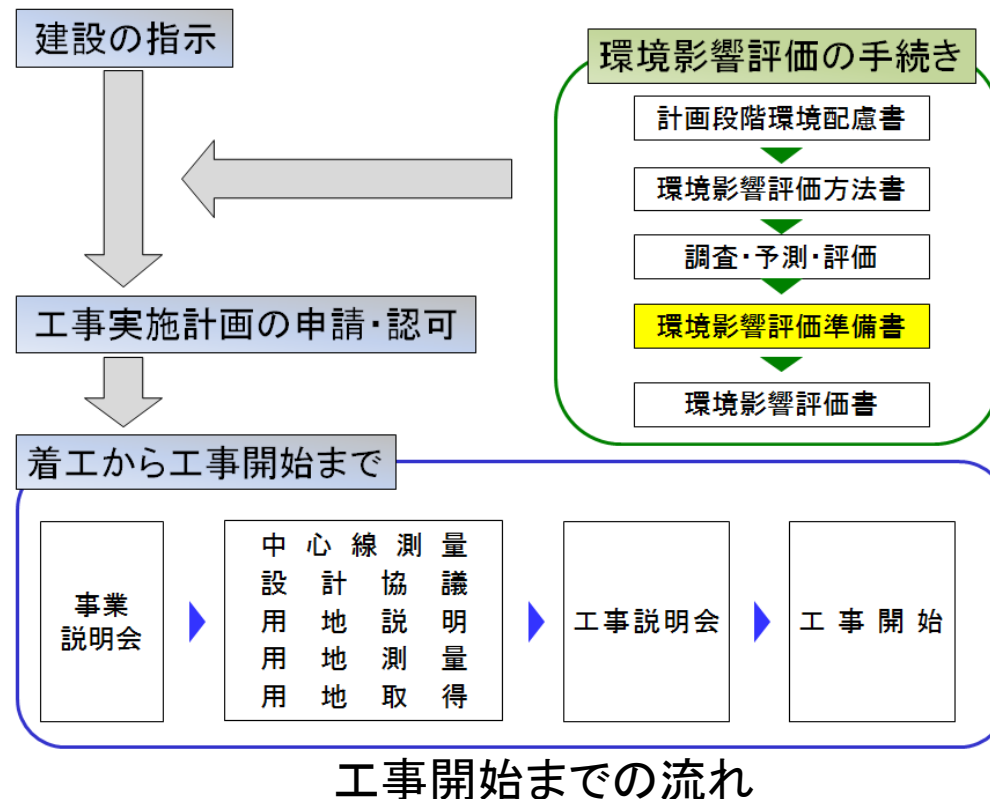
- 今回、ルートの具体的な位置については、環境影響評価関連図において、1/10,000の図面に、路線の中心を1mm幅(1mmは10mの幅になります)の線で明らかにしました。
- 事業の用地幅は約22mとなりますが、実際にどの土地がどれだけの範囲が該当するのかについては、他の整備新幹線と同様に工事実施計画認可後に現地で測量を行って確定することとなります。
- そのため、これより詳しい地番レベルでの計画については、測量後にご説明いたします。
- なお、ルートとの関係につきましては、環境保全事務所にお問い合わせ頂ければ、可能な範囲でご回答させていただきます。

ルート変更はあるのですか、非常口の位置は変わりますか、これで決まりですか。

- ルート及び駅位置については、超電導リニアの技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、環境要素等による制約条件を踏まえて、これしかないというものをお示ししているので、変更することはありません。
- 都市部の非常口についても、当社がこれまでの調査等を踏まえ最適と考える位置をお示ししているので、変更することはありません。
- また山岳部の非常口、変電施設、保守基地については、施工計画や必要な設備の規模、地形・地質等の面から最適と考える位置をお示ししており、今後、関係機関等との協議や調整、必要な設計に基づき確定してまいります。

工事の開始時期はいつですか。

- 工事については、環境影響評価の手続きの後に、国土交通大臣に対し、工事実施計画の申請を行い、認可の後、平成26年度のできるだけ早い時期に、着工したいと考えています。
- 着工後は、事業説明会、測量、設計・協議、用地説明・取得、工事説明会を行い（下図参照）、その後実際の工事を開始します。工事は着手可能なところから速やかに開始することを考えています。
- 具体的な工事の開始時期については、工事説明会においてお話をさせていただきます。

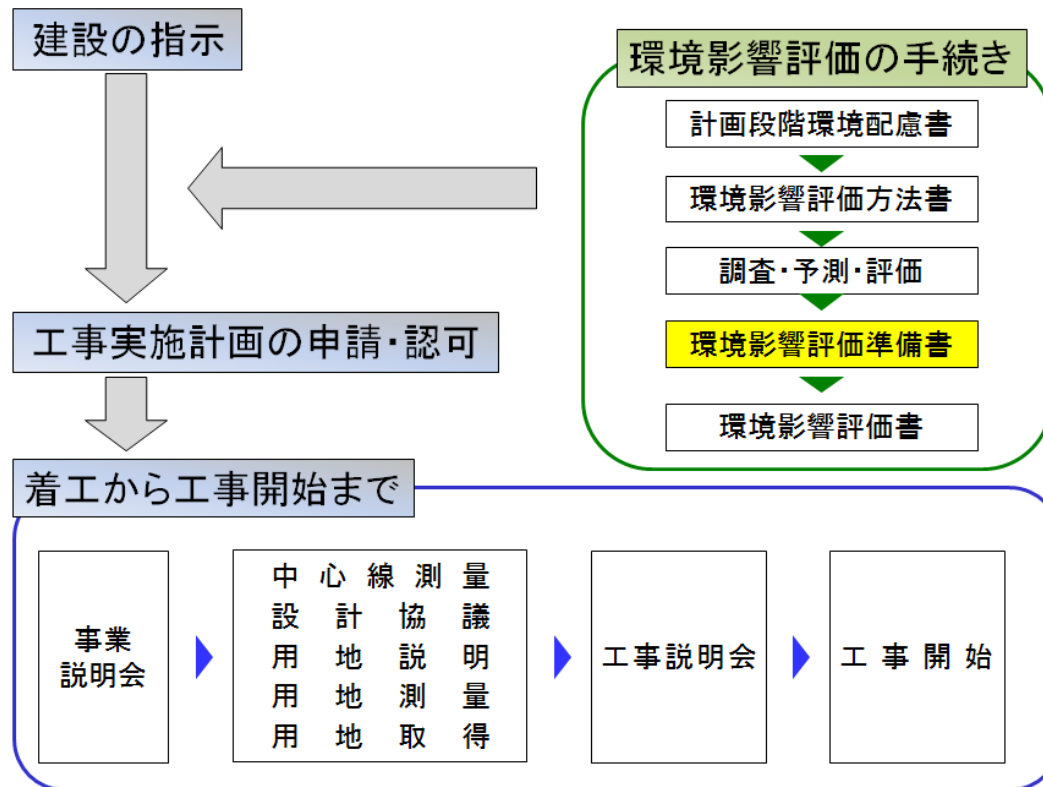


工事用車両はどの程度通るのですか、また工事用車両の通行における安全対策は大丈夫ですか。

- 工事用車両の台数については、各地区ごとの説明会資料にお示ししていますが、これは最大時の値であり、これだけの車両が通る期間は限られます。また、工事の平準化等の環境保全措置を講ずることにより最大時の車両台数を更に低減していく考えです。
- また、安全対策については、お子様やご高齢の方も安全に歩行できるように、必要な箇所への交通誘導員の配置、必要に応じてガードレールなどの安全設備の設置、安全な歩行ルートを確保するというように、様々な対応策を検討し、施工会社が決定した後に行う工事説明会においてご説明し、実施してまいります。

用地取得はいつ頃ですか、またどのような手続きになりますか。

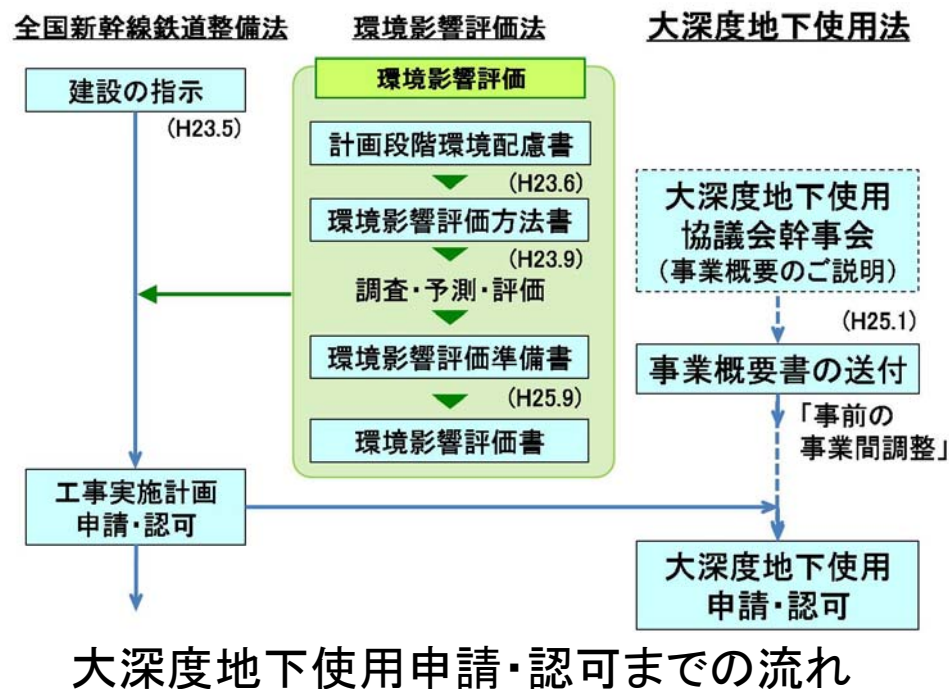
- 中央新幹線の建設に必要な用地については、他の整備新幹線と同様に、国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けたのち、測量による路線中心線の現地への落とし込み、用地幅を明らかにするための杭の建植、土地の境界立会い、用地の測量等を行い、用地取得する範囲を確定後、関係する地権者の方に譲渡に向けた説明をしてまいります。(下図参照)
- 順調に手続きが進めば工事実施計画認可を経て、1年後ぐらいからお譲り頂くことを考えています。



工事開始までの流れ

大深度地下使用に関わる手続きについて教えてください。

- 今後、路線が通過する深度(地上からの深さ)の詳細検討を行った上で、いわゆる大深度地下使用法第12条の規定に基づき、路線の位置や深度など事業の概ねの実施予定位置を記載した事業概要書を作成し、国土交通大臣に送付するとともに、その旨の公告を行うこととなります。これは、「事前の事業間調整」という手続きであり、道路、鉄道、電気、ガス、水道等の大深度地下を使用できる公的事業者と、必要に応じて位置等の調整を行います。
- 「事前の事業間調整」が行われた後、必要な書類等を整え、国土交通大臣に対し、大深度地下使用の認可を申請します。認可申請時期については、工事実施計画認可後に行うことになり、準備出来次第行う考えです。



大深度地下使用に関わる補償について教えてください。

- 都市部の大深度地下区間については、いわゆる大深度地下使用法に基づき認可申請を行い、国土交通大臣からの認可を受けて事業を進めてまいります。
- 同法による大深度地下には、地表の権利が及ばないとされておりますので、権利の設定及びそれに係る補償は行いません。
- ただし、既存の深井戸など、直接支障がある場合等は補償の対象となりますので、今後行う調査にご協力をお願いします。

[参考] ■「詳解 大深度地下使用法」(大深度地下利用研究会編著・大成出版社)

○第1条の趣旨(抜粋)

(iii)土地所有権との関係

日本国憲法第29条第2項では、「財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。」と規定され、これを受ける形で、民法第207条では、「土地ノ所有権ハ法令ノ制限内ニ於テ其土地ノ上下ニ及フ」と規定されている。

一般に、民法207条の規定は、ドイツ民法やスイス民法の規定例にならって、土地所有権の及ぶ範囲は土地所有者にとって利益の存する範囲内に限ると限定的に解する考え方(制限説)が通説となっている。しかし、このような制限説によっても、利益の存する限界はどこまでかということが問題となる。大深度地下は、第2条において解説するように、少なくとも地下40m以下の深い地下であるが、その大深度地下に土地所有権が及ぶか否かについては、現在の我が国の法制度においても所有権等の権原(ある法律的行為又は事実的行為をすることを正当とする法律上の原因)に基づくものとの前提で、井戸、温泉井等が地下数百mまで掘削されていること等にかんがみれば、大深度地下にも土地の所有権が及んでいると解される。しかしながら、大深度地下は土地所有者等によって通常使用されない空間であり、本法により、公益性を有する事業のために公法上の使用权(公法関係の法律に基づき設定される権利で、特定の公益事業のために、その事業者が他人の所有に属する土地その他の財産権の上に行行使することのできる使用权)を設定しても、土地所有者等に実質的な損失が生じないことから、使用权の設定を土地所有権に優先させることとされている。

大深度地下における浸水対策は大丈夫ですか。

- 各自治体のハザードマップに基づき計画します。
- ハード対策として、既存の地下鉄の対策と同様、マウンドアップ、止水板や防水扉などの対策設備(下図参照)を設けるなどして、地下への水の流入を入口で防ぐ対策を実施します。
- 万が一浸水の恐れが生じたような場合には、第一に、地下駅内のお客様について、駅係員等が速やかに水没の恐れのない場所へ避難誘導を行うよう、マニュアルを整備するなどいたします。



浸水対策設備

(出典) 中央防災会議「第4回大規模水害対策に関する専門調査会(H19.3.15)」
資料「東京メトロの水害対策」より抜粋