

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. 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鑑み、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

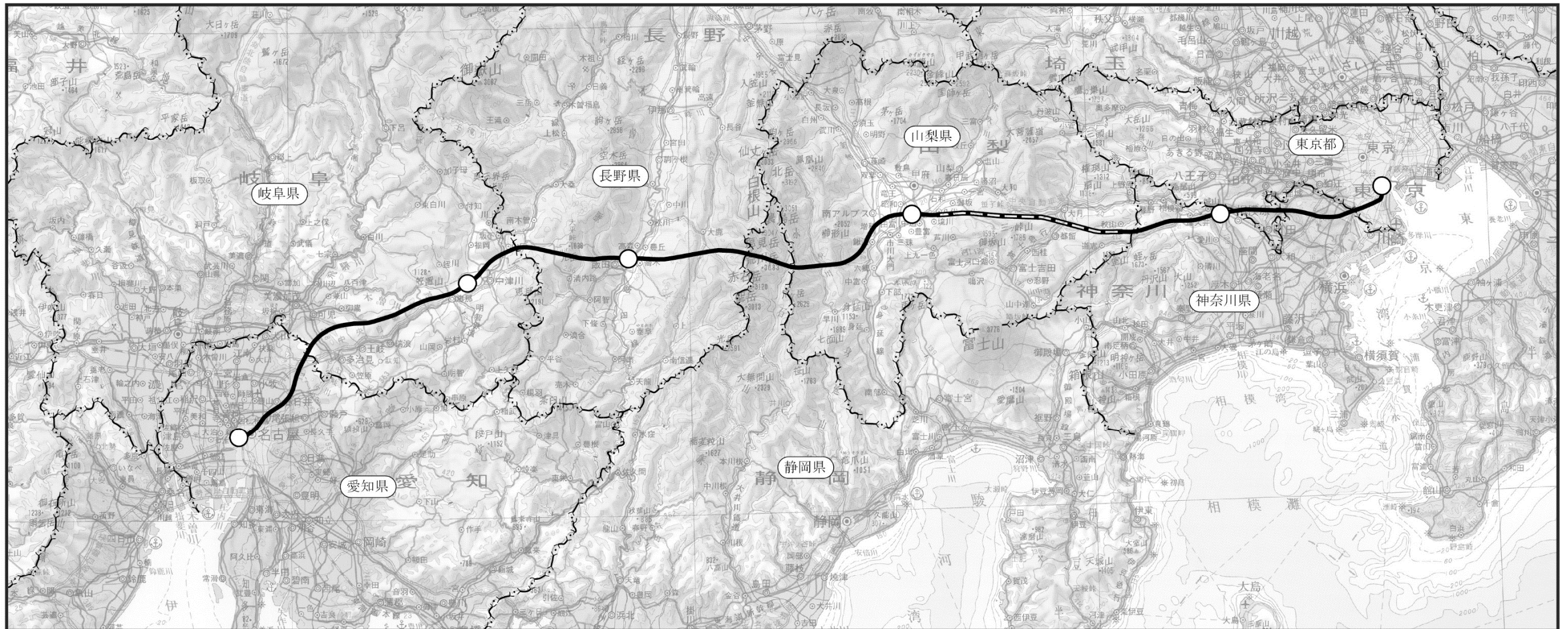
(1) 起終点

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




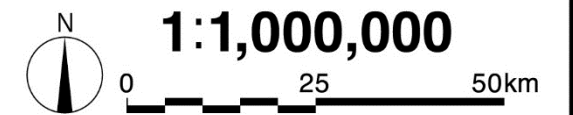
-  : 計画路線
-  : 山梨リニア実験線
-  : 駅位置

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

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、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。

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、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。

エ) 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。

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。

⁽²⁾ パーミルとは、1/1,000 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) 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。

ア) 必要な機能及び条件

①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。

②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。

③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。

④用地確保が可能であること

- ・駅、自動車乗降場、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。

ウ. 長野県内における概略の路線及び駅位置の選定

長野県内においては、前述の他、下記の考え方により 3km 幅の概略の路線及び 5km 円の駅位置を選定し、計画段階配慮書及び方法書に記載した。

- ・南アルプスをほとんどトンネルで通過する。
- ・糸魚川・静岡構造線及び中央構造線をできる限り短い距離で通過する。
- ・静岡県と長野県の県境に位置する 3,000m 級の稜線の中で、土被りをできる限り小さくできる荒川岳、塩見岳の間を通過する。
- ・小渋川を、地上で、できる限り短い距離で通過する。
- ・伊那山地西端から中央アルプス南縁西部までを直線に近い形で西に向かう。地形上、天竜川周辺は地上で、中央アルプスは主にトンネルで通過する。
- ・天竜川を、地上で、できる限り短い距離で通過する。

- ・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の影響を回避するため、恵那山の北方を通過する。その際、水道水源保全地区が3 km 幅の概略の路線に入るが、トンネルで通過することから、水資源へ大きな影響を及ぼすことはないと考えた。
- ・清内路峠断層、阿寺断層をできる限り短い距離で横断する。
- ・中央アルプス南縁部の河川等から取水している地域において、今後、取水の方法や使用状況等を十分に把握し、地質・水文学的シミュレーション等の手法により検討を行い、影響度合いの把握に努めた上で、ルートの絞り込みを行っていく。
- ・長野県駅は、長野県等からの要望を踏まえ、技術的に駅設置が可能で、利便性が確保されるとともに、環境への影響が少なく、用地確保が可能である天竜川右岸平地部に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

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、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。

4) 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。
- ・トンネル坑口については、できる限り地形・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。
- ・南アルプスの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。

7) 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内において、駅として必要な下記の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。

7) 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。

4) 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中央自動車道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。
- ・既存の鉄道駅にできる限り近接していること。

7) 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や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。

1) 用地確保が可能であること

- ・ 駅、自動車乗降場、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) 長野県内における路線概要

長野県内における路線は、静岡県境に位置する 3,000m 級の稜線の中で比較的標高が低い箇所を通過しつつ、小渋川及び天竜川をできる限り短い距離で渡河する。その後、飯田市の恒川遺跡群全域を回避するとともに、中央アルプス南縁部の風越山及び風越公園をできる限り回避する。そして、恵那山周辺の脆い地質エリアを回避しつつ、岐阜県境に至る計画とした。

方法書記載の概略の路線及び駅位置から絞り込んで、選定した路線及び駅位置について、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

静岡県境から小渋川までは、南アルプス国立公園区域内を含め、トンネル構造とした。県境に位置する 3,000m 級の稜線の中で、比較的標高が低い小河内岳の南側を通過し、小日影銅山跡をできる限り回避するとともに、小渋川周辺の集落を回避する計画とした。小渋川は橋梁で、できる限り短い距離で渡河する計画とした。小渋川をトンネルで通過する縦断線形とした場合（本計画より縦断線形を下げた場合）、南アルプスのトンネル土被りが大きくなることによりトンネル施工上の難度が極めて高くなる。加えて、南アルプスのトンネルが深くなることで、非常口から本線に到達するまでのトンネル延長が長くなり、南アルプスのトンネルの工期及び掘削土量が増加するなどの影響が生じると考えられることから、そのような縦断線形の採用は回避した。（図 3-4-3(1)）

小渋川から天竜川右岸の河岸段丘までは、山地部はトンネル構造とし、天竜川付近は地上とする計画とした。鳶ノ巣大崩壊地をできる限り回避するとともに、中央構造線とできる限り短い距離で交差する。さらに、天竜川をできる限り短い距離で渡河するとともに、飯田市

の中部電力飯田変電所を回避する計画とした。また、恒川遺跡群及び近傍の古墳群は、リニア中央新幹線建設促進長野県協議会等からの回避の要望が出され、恒川遺跡群については国史跡への指定の手続きが進んでいることから、その全域を回避する。なお、天竜川左岸のトンネル坑口が急傾斜地崩壊危険区域内に位置するが、適切な工法を採用する等して、土地の安定性への影響を回避する計画とした。（図 3-4-3(1)～(3)）

天竜川右岸の河岸段丘から松川まではトンネル構造とした。伊那谷断層帯をできる限り短い距離で通過し、中央アルプス南縁部の地域の水源域とされる風越山をできる限り回避する。なお、環境省選定名水百選である「猿庫の泉」は回避する。松川は橋梁で、できる限り短い距離で渡河する。さらに、松川周辺では、中部電力松川第四発電所や風越公園区域内をできる限り回避する計画とした。（図 3-4-3(3)）

松川から岐阜県境までは全区間トンネル構造とし、松川ダム湖は回避するとともに、その周辺の集水域（妙琴集水域）をできる限り回避し、清内路峠断層や馬籠峠断層とできる限り短い距離で交差する計画とした。さらに、岐阜県境付近では、恵那山周辺の脆い地質を回避するため、恵那山北方を通過する計画とした。なお、県境付近の妻籠水道水源保全地区をトンネルで通過することになるが、必要に応じて、適切な構造及び工法を採用する等して、水資源への影響を回避する計画とした。（図 3-4-3(3)～(5)）

長野県駅は、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、長野県飯田市上郷飯沼付近に設置する計画とした。

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。

イ) 利便性が確保されること

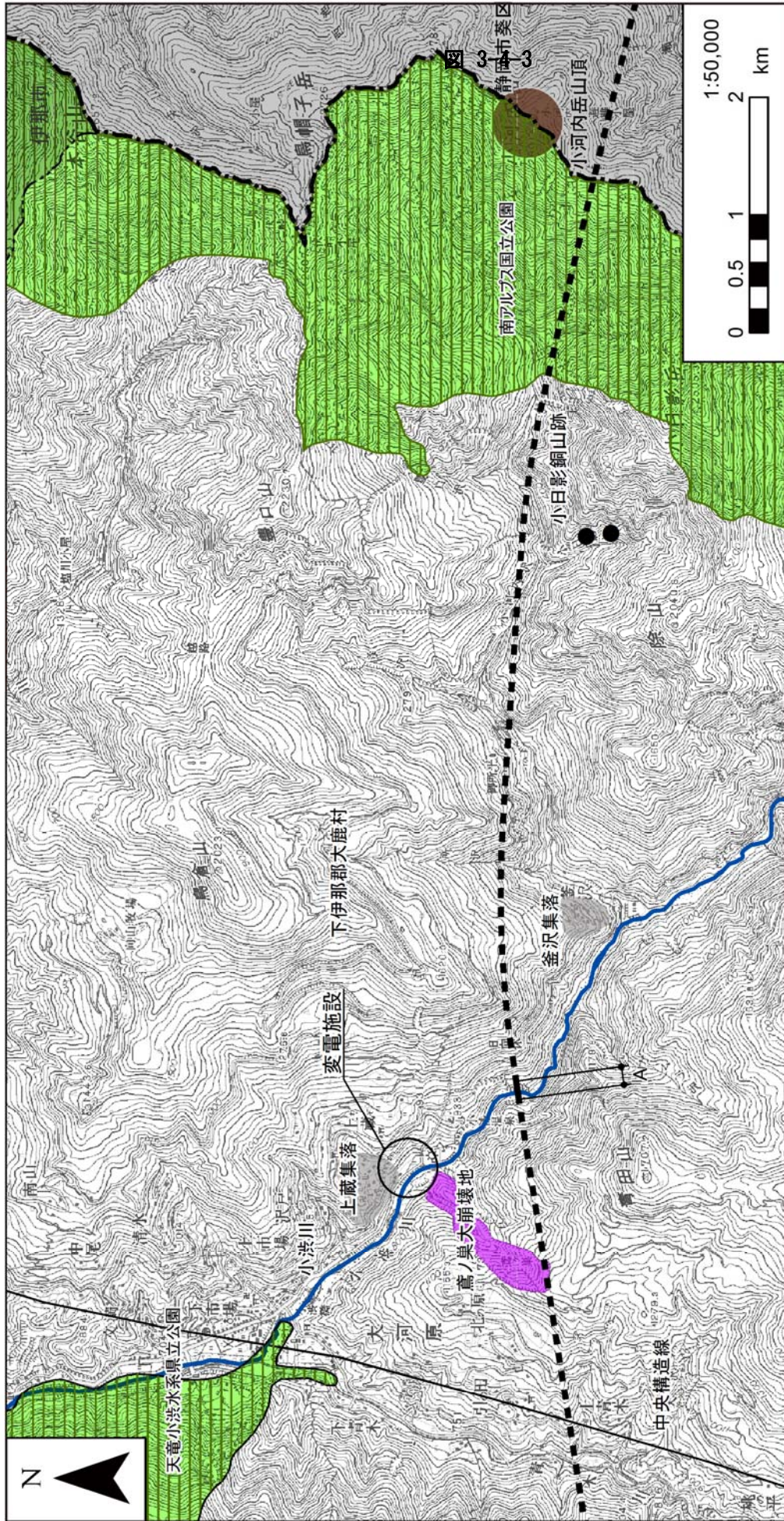
- ・中央自動車道飯田インターチェンジに接続する国道 153 号と交差し、広域からのアクセスを容易にする高規格道路との結節が十分に図られている。
- ・自治体等により、中央自動車道座光寺パーキングエリア等にスマートインターチェンジを設置することになれば、高規格道路との結節が図られ、広域からのアクセスや利便性の向上が期待できる。

ウ) 環境への影響が少ないこと

- ・駅部の高架構造物の高さを比較的低くすることができるので、電波障害、日照障害等の生活環境や景観等への影響をできる限り低減できる。

エ) 用地確保が可能であること

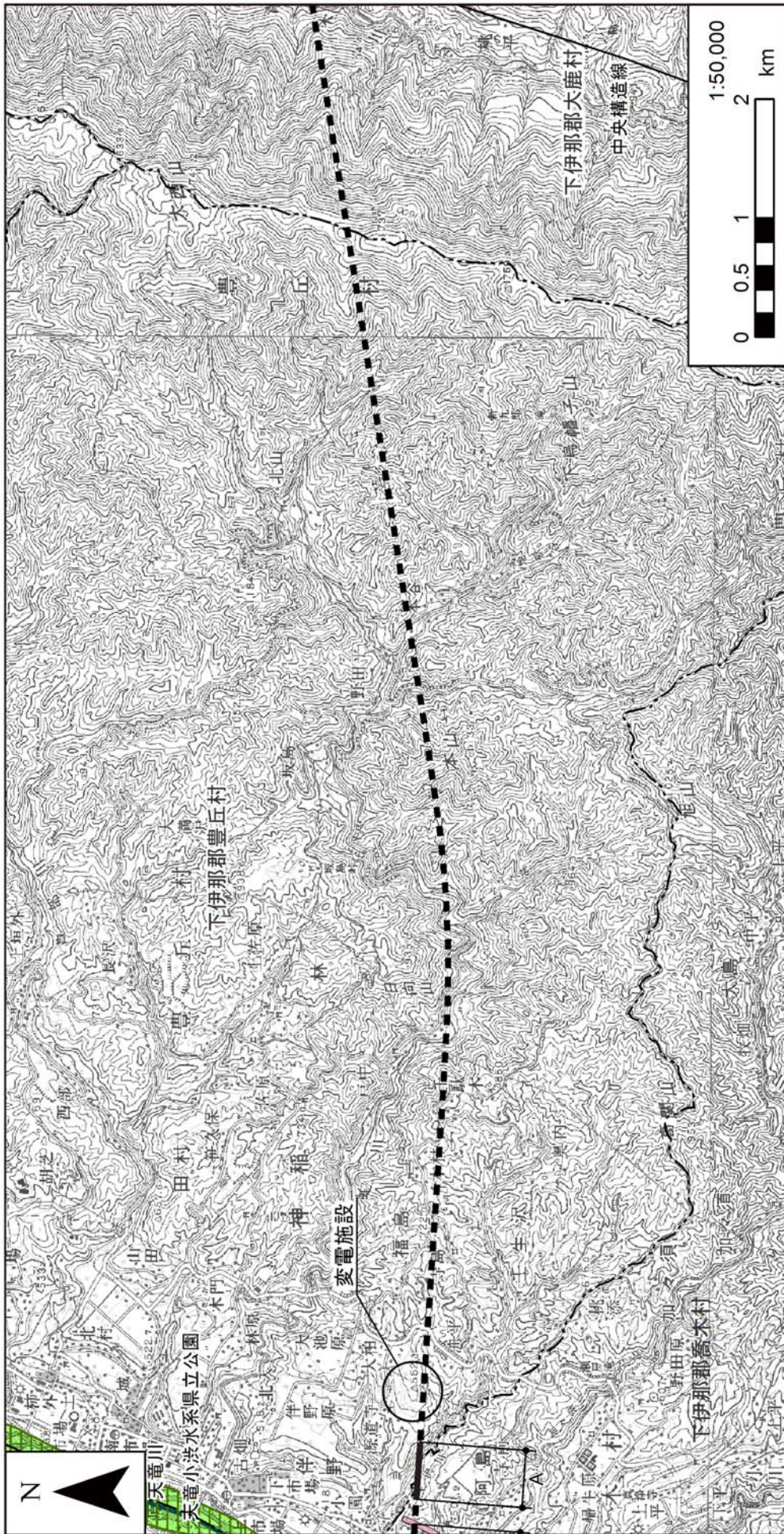
- ・天竜川右岸の河岸段丘部において、比較的平坦な地形が広がり、大規模な土地造成等を行うことなく、新たに交通広場や駐車場等の駅周辺施設を設置するための用地が確保されることが見込まれる。



凡例

- - - 計画路線 (トンネル部)
- - - A: 嵩上式
- - - B: 地表式又は掘割式
- 計画路線 (地上部)
- · - · 県境
- - - 市区町村境

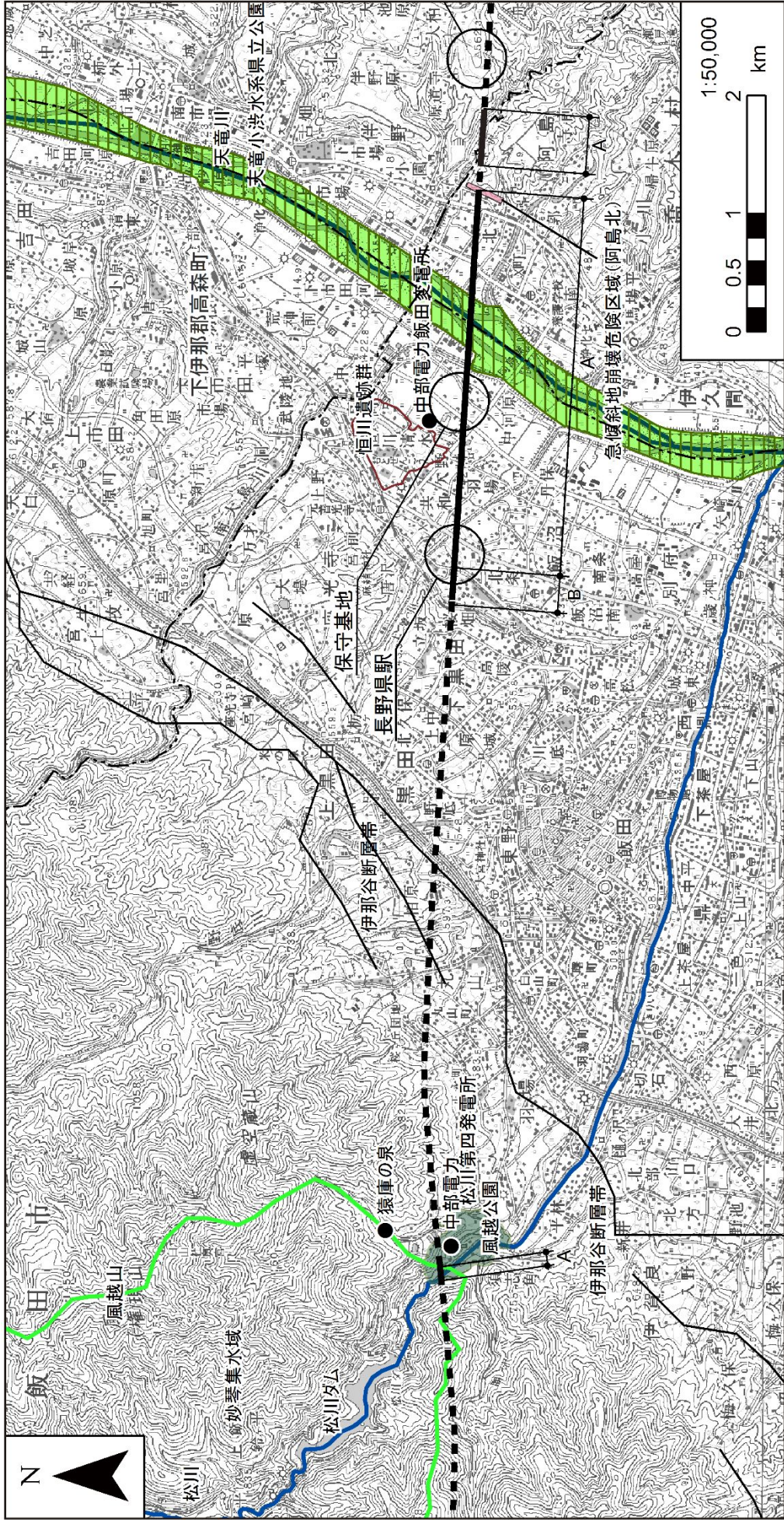
図 3-4-3(1) 路線計画



凡例

- 計画路線 (トンネル部) A:嵩上式
- 計画路線 (地上部) B:地表式又は掘割式
- 県境
- - - 市区町村境

図 3-4-3(2) 路線計画



凡例

- 計画路線 (トンネル部)
- 計画路線 (地上部)
- - - 県境
- · - · 市区町村境
- A: 高上式
- B: 地表式又は掘割式

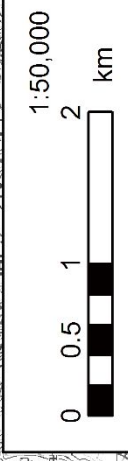
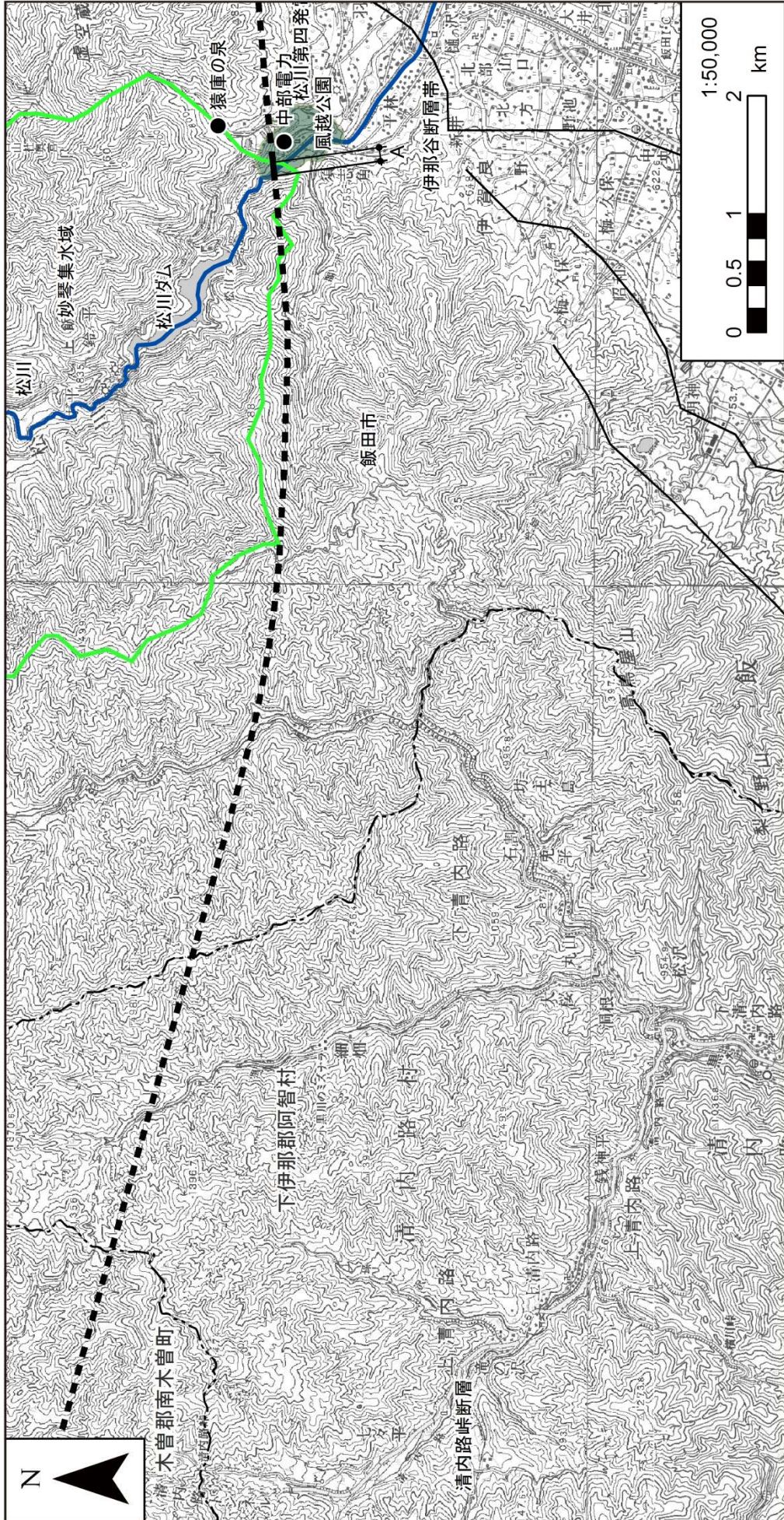


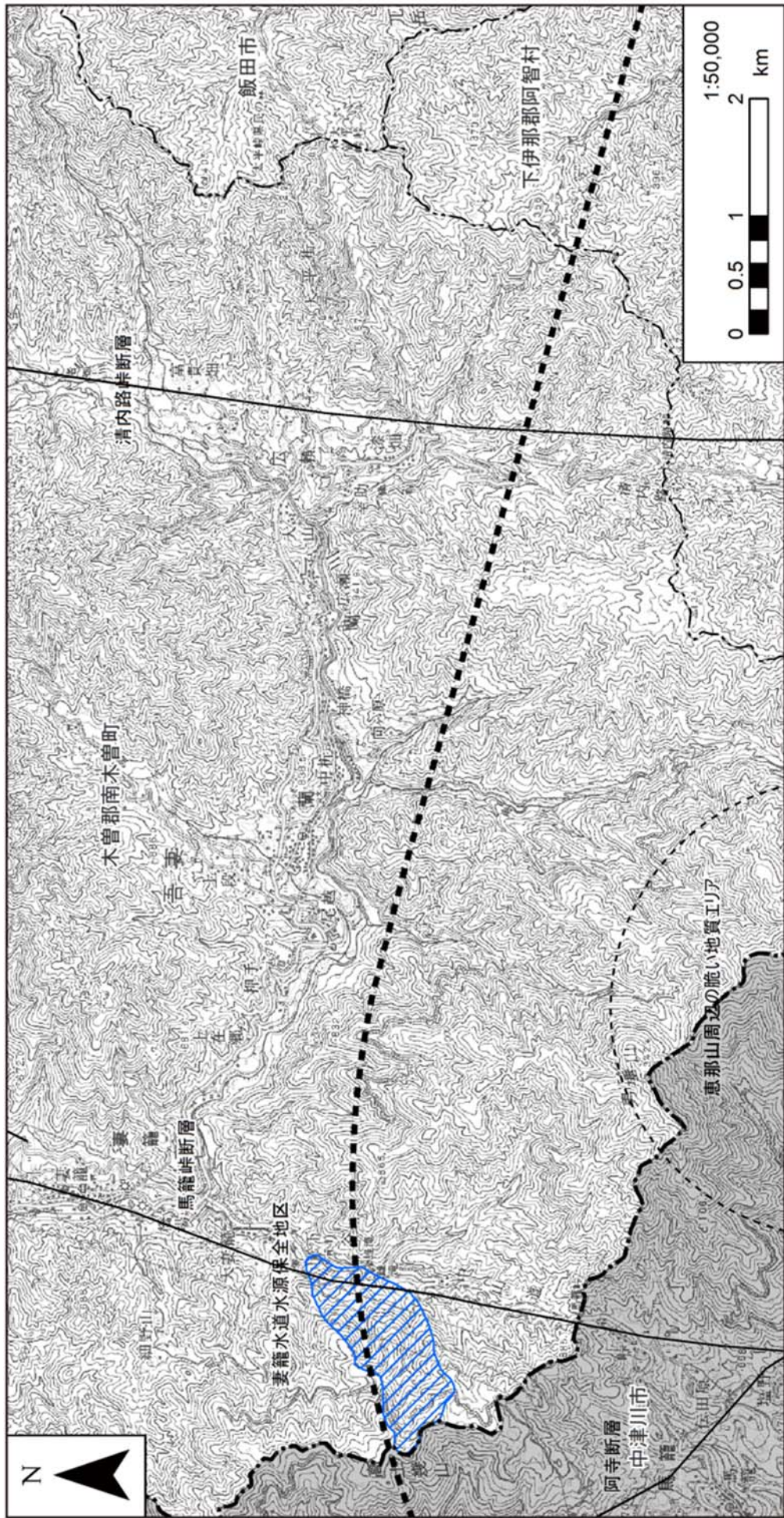
図 3-4-3 (3) 路線計画



凡例

- - - 計画路線 (トンネル部) A: 嵩上式
- 計画路線 (地上部) B: 地表式又は掘割式
- · - · 県境
- - - 市区町村境

図 3-4-3(4) 路線計画



凡例

- 計画路線 (トンネル部)
- 計画路線 (地上部)
- - - 県境
- · - · 市区町村境

図 3-4-3(5) 路線計画

以下に、市町村ごとの路線概要を示す。

①大鹿村

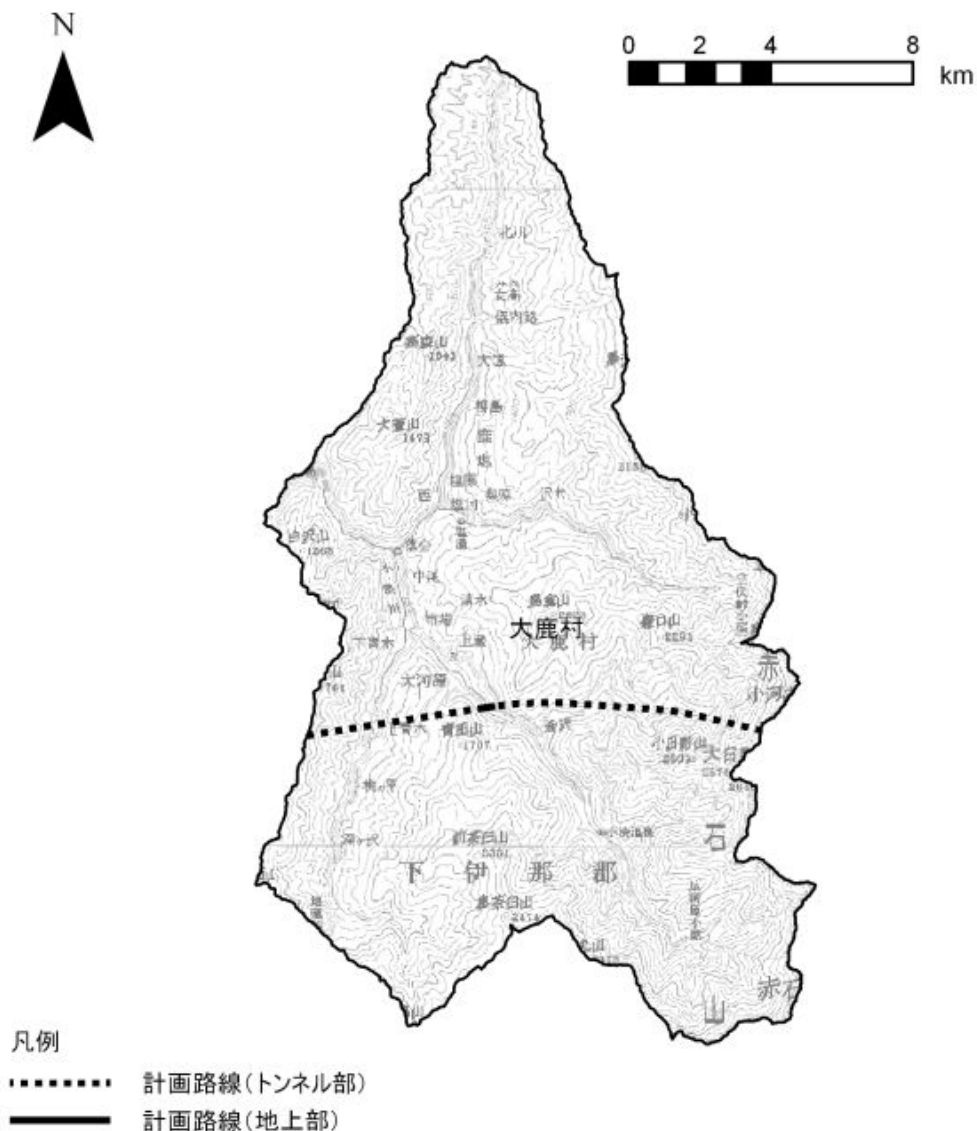
静岡県境からトンネルで西北西方向に進んだ後、釜沢付近で西南西に方向を変え、日向休付近で小渋川を橋梁で渡河し、再びトンネルに入り、青木川を通過し、豊丘村に至る。

大河原地区の小渋川右岸に変電施設を計画する。

なお、南アルプス付近の変電施設については、急峻な地形であることから設置位置が制約される中、施設設置に必要な面積を確保し、かつ変電施設の間隔等の条件を満足する位置で計画した。南アルプスを挟んだ隣接の山梨県内（富士川町）の変電施設との距離は約35kmとなるが、40%の勾配が連続する南アルプス部を時速500kmで走行するためには必要な電力を供給するためには、これ以上、変電施設の間隔を広げることは困難である。

大鹿村の通過延長約13kmのうち、小渋川の地上部分を除き全てトンネルである。

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。



②豊丘村

大鹿村境からトンネルで西南西方向に進み、途中、神稲福島地区付近でほぼ西に方向を変え、喬木村境付近の壬生沢川手前から地上となり喬木村へ至る。

なお、神稲地区には変電施設を計画する。

豊丘村の通過延長約 10km は、上記の地上部分を除き全てトンネルである。

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。



凡例

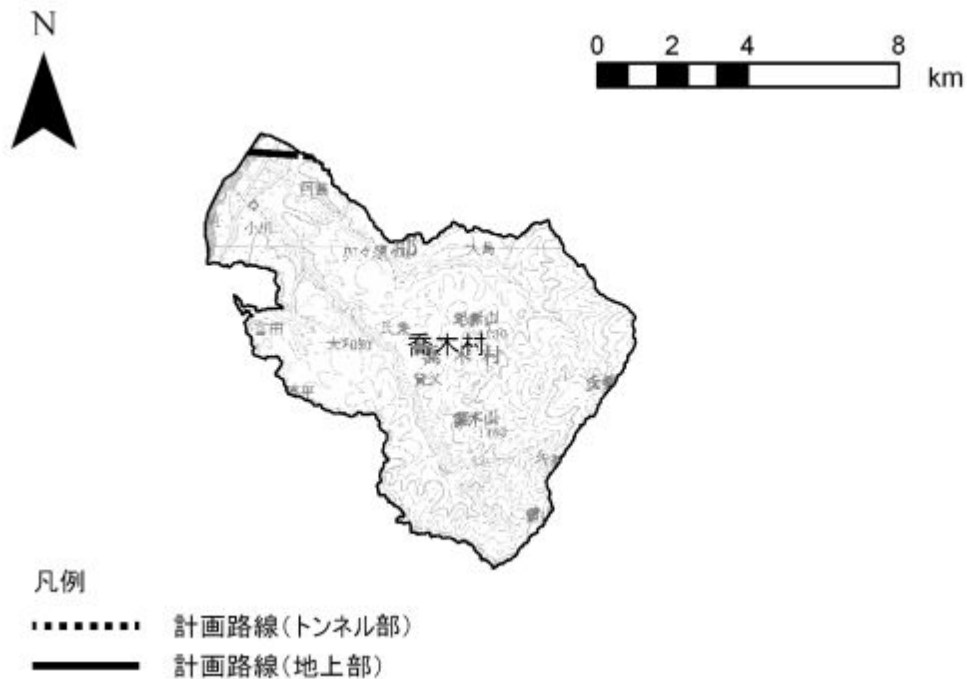
- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)

③喬木村

豊丘村境から地上でほぼ西方向に進み、壬生沢川を橋梁で渡河した後、一旦、トンネルに入り、再び地上で県道 18 号及び竜東一貫道路と交差し、飯田市境をなす天竜川に至る。

喬木村の通過延長約 2km は、上記のトンネルを除き全て地上である。

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。



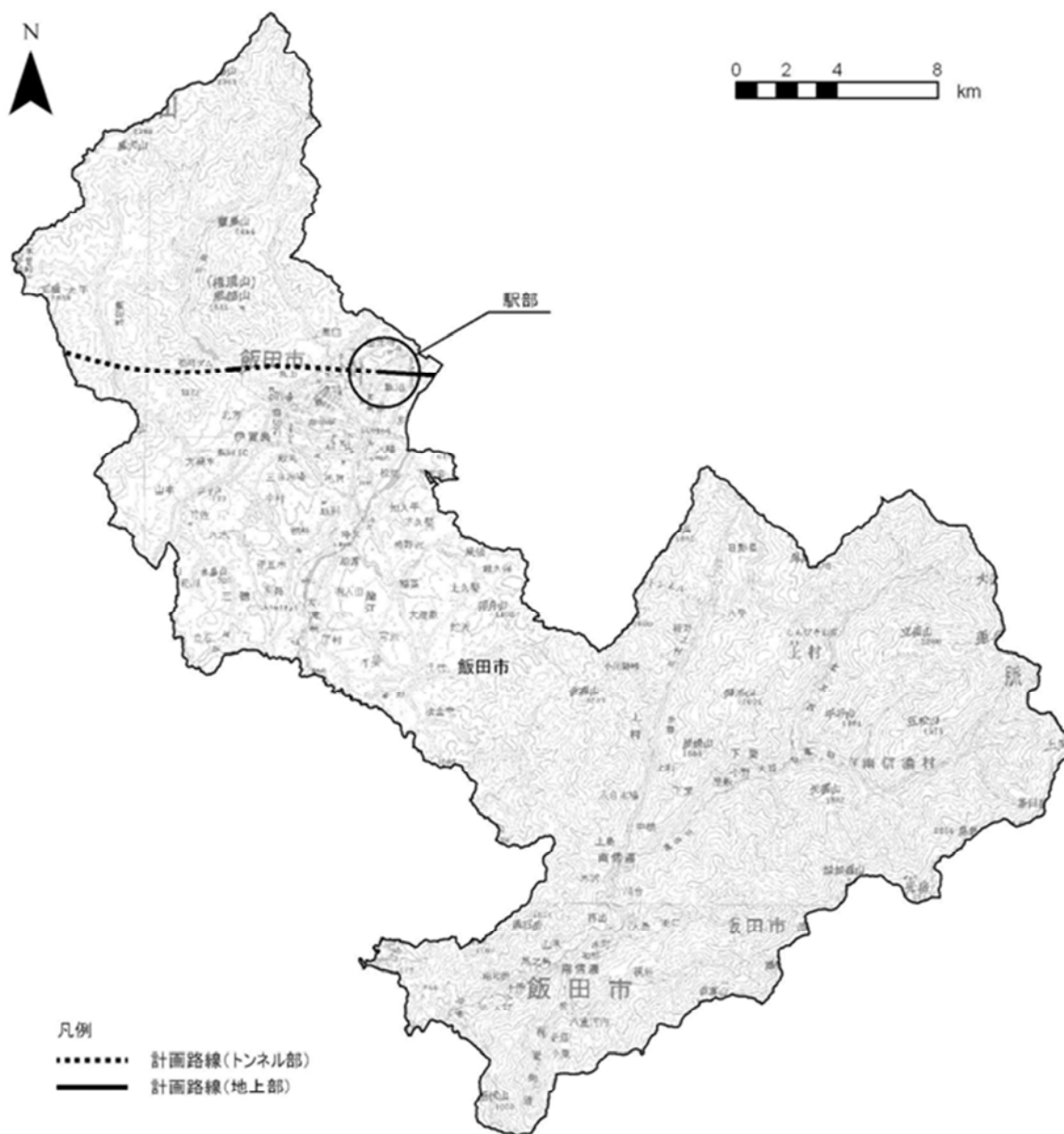
④飯田市

喬木村境からは、地上でほぼ西方向に進み、天竜川、南大島川、県道 251 号と交差した後、上郷飯沼付近の長野県駅に至る。駅部では、土曾川、国道 153 号、県道 229 号と地上で交差する。駅西端に位置する飯田線との交差部付近からはトンネルとなり、ほぼ西方向に進み、松川を一旦橋梁で渡河した後、再びトンネルに入り、西北西に方向を変えて阿智村に至る。

なお、座光寺地区に保守基地を計画する。

飯田市の通過延長約 15km のうち、約 80% がトンネルである。

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

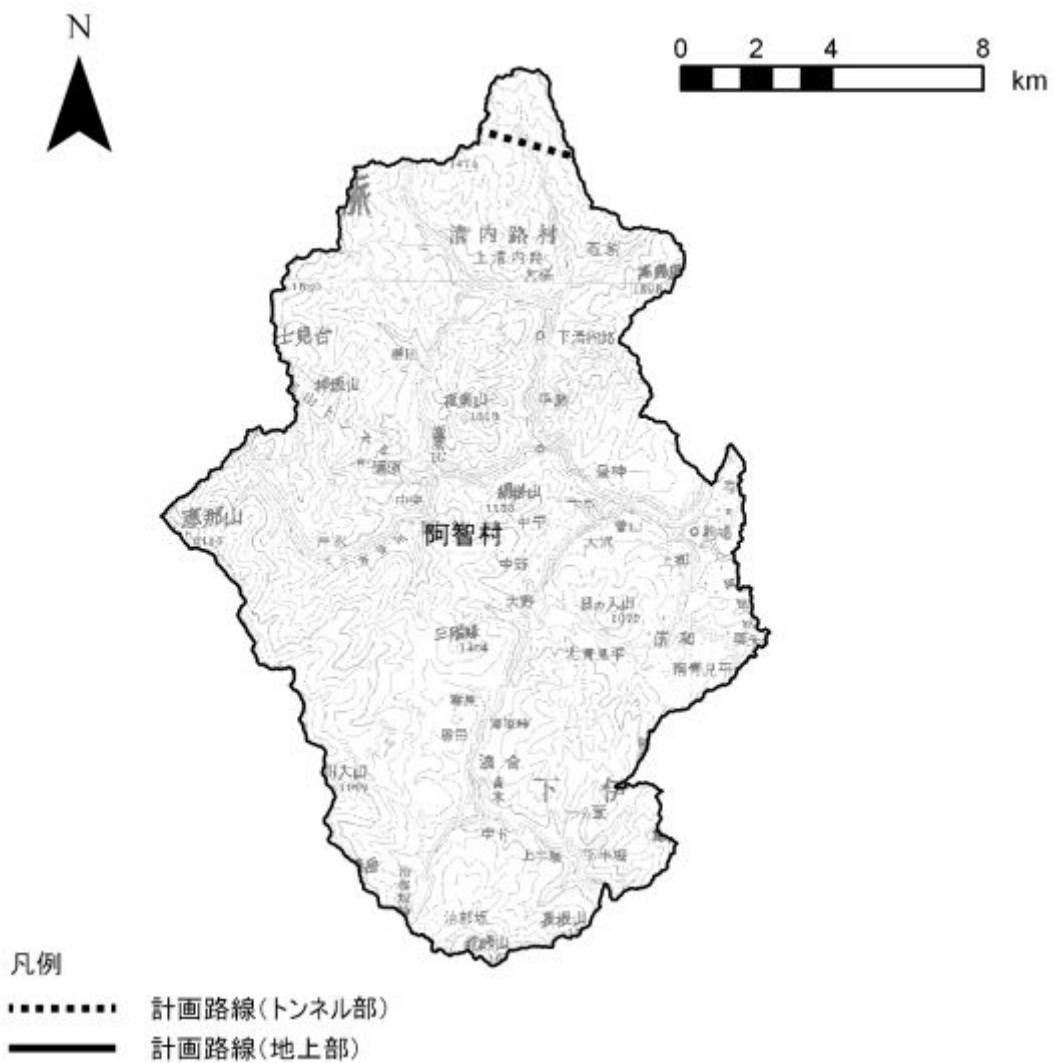


⑤阿智村

飯田市境からトンネルで西北西方向に進み、南木曾町境に至る。

阿智村の通過延長約 3km は全てトンネルである。

※詳細な図については、環境影響評価関連図を参照。

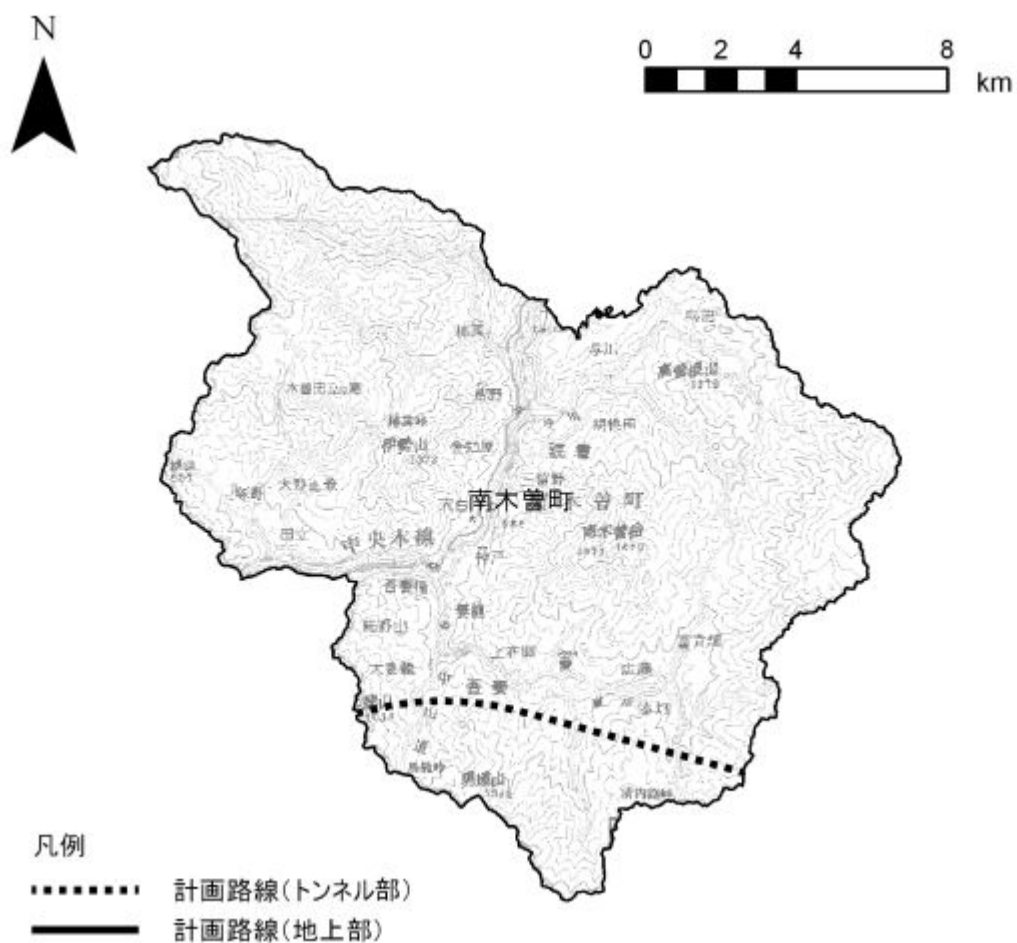


⑥南木曾町

阿智村境から、トンネルで西北西方向に進み、途中、吾妻大妻籠地区内で西南西に方向を変え岐阜県境に至る。

南木曾町の通過延長約 10km は全てトンネルである。

※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、工事実施計画の認可時点でまず本線や駅、保守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 のとおり設定した。

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 3-4-4 及び図 3-4-5 に示すとおり、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 3-4-6 に示すとおり、内径約 13m に外壁厚を加えた幅で計画する。
地上駅	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 3-4-7 に示す延長約 1km、最大幅約 50m の構造物を計画する。
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 3-4-8 に示す約 3ha の面積の設備を計画する。
保守基地	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 3-4-9 に示す約 3ha の面積の設備を計画する。
非常口 (山岳部)	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 3-4-10 に示す約 0.5~1.0ha 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、長野県 約 53km)
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

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、長野県内の内容を表 3-4-2 に示す。

表 3-4-2 主な工事内容

種別	地上部	トンネル部	駅	変電施設	保守基地	非常口 ⁽⁴⁾ (山岳部)
数量	4.4 km	48.5km	1 箇所	2 箇所	1 箇所	11 箇所

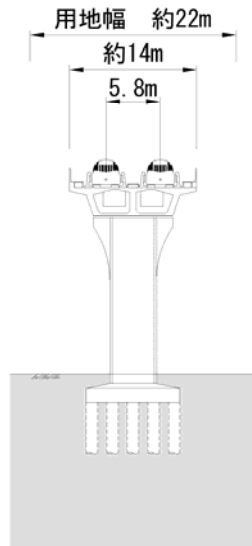
(2) 施設の概要

長野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。

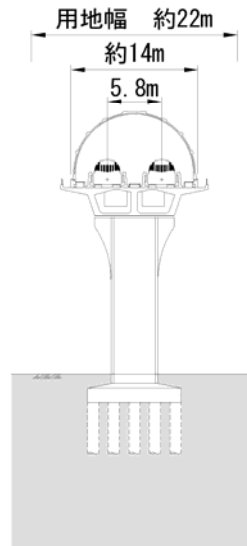
1) 嵩上式(高架橋・橋梁)

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 3-4-4 及び図 3-4-5 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。

⁽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。

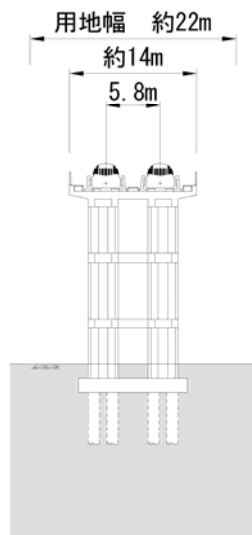


防音壁設置部

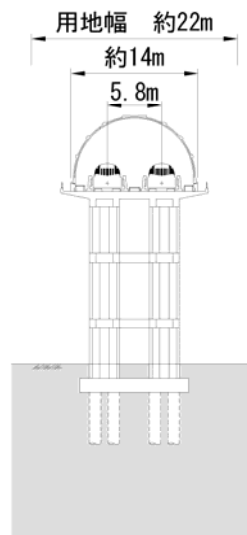


防音防災フード設置部

図 3-4-4 標準的な高架橋（桁式高架橋）の断面図



防音壁設置部

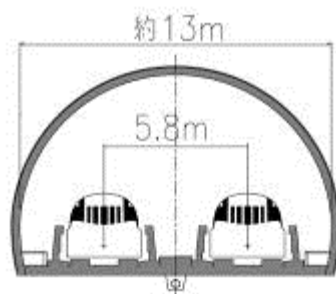


防音防災フード設置部

図 3-4-5 標準的な高架橋（新形式高架橋）の断面図

2) 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 3-4-6 に示す。



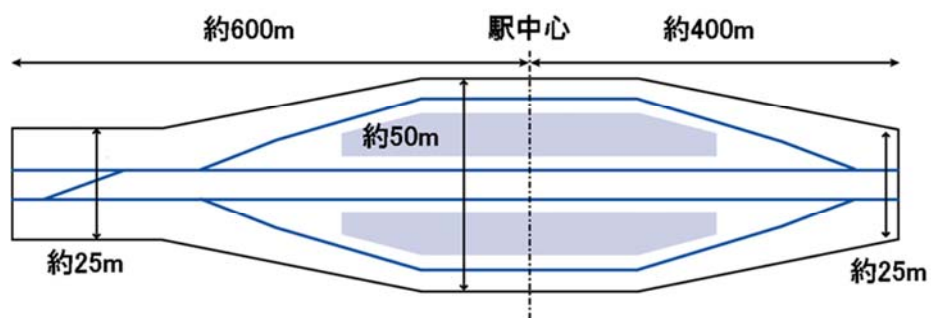
山岳部 (NATM)

図 3-4-6 トンネルの標準的な断面図

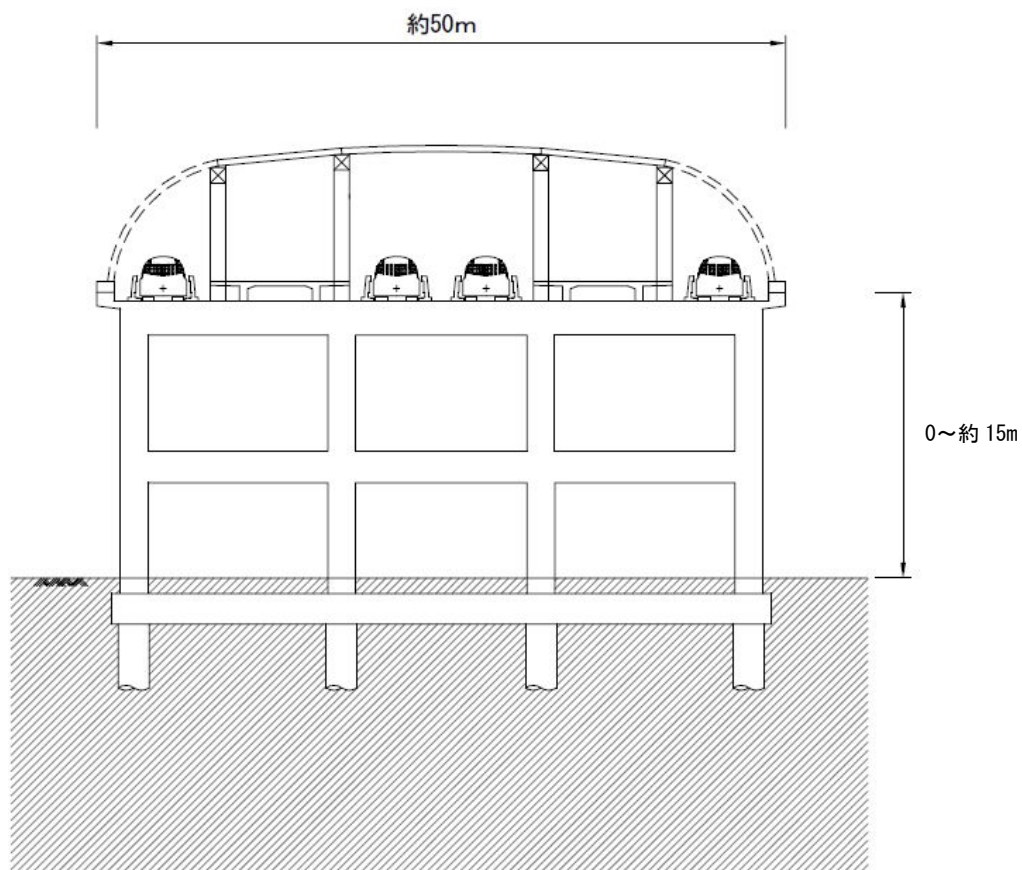
⁽⁵⁾ 内空有効断面積は、トンネル内の列車の走行する空間の内空断面積からガイドウェイ等トンネル内構造物の断面積を引いた面積をいう。

3) 地上駅（中間駅）

地上駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 50m、面積約 3.5ha を想定している。地上駅の概要を図 3-4-7 に示す。



駅平面概略図



駅断面概略図

図 3-4-7 地上駅の概要

4) 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 3-4-8 に示す。

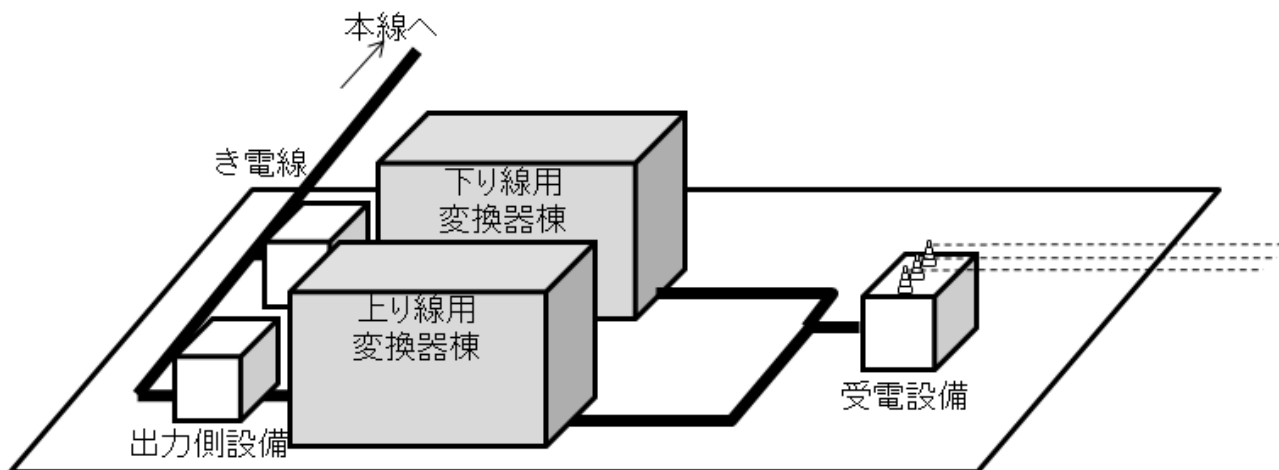


図 3-4-8 変電施設の概要

5) 保守基地

保守基地は、路線沿線に 50km 程度の間隔で設置する計画である。敷地面積は約 3.0ha を想定している。保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要な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。保守基地の概要を図 3-4-9 に示す。

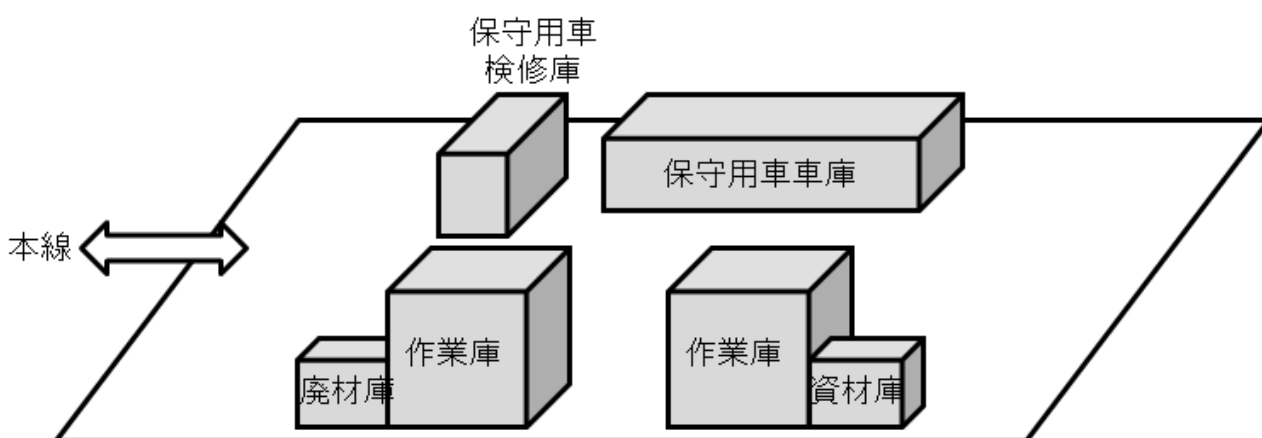


図 3-4-9 保守基地の概要

6) 非常口

山岳部における非常口の概要を図 3-4-10 に示す。

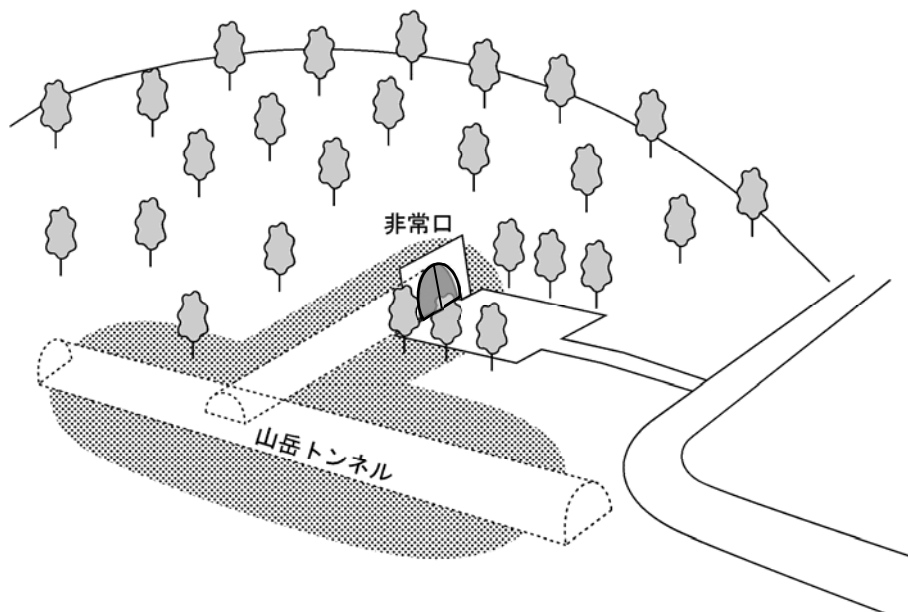


図 3-4-10 山岳部の非常口の概要

(3) 工事方法

主な施設ごとの工事方法は現時点において概ね以下のとおり想定している。なお、工事内容は今後具体化することとなる。

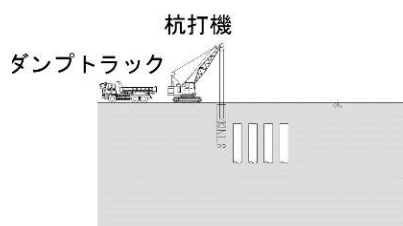
1) 施工概要

ア. 嵩上式（高架橋・橋梁）

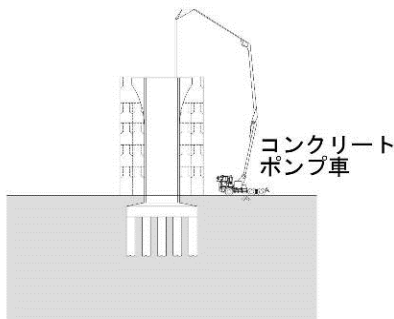
高架橋は、橋脚を支える場所打ち杭等の基礎、橋脚の躯体コンクリートを打設し、その後、場所打ち工法等により桁を架設する。施工概要を図 3-4-11 に示す。

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）

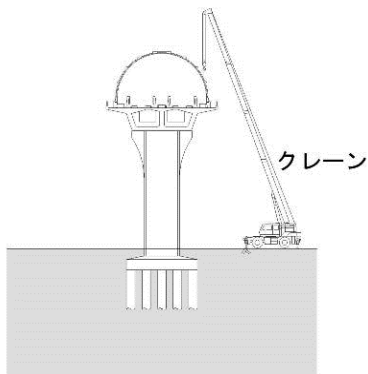


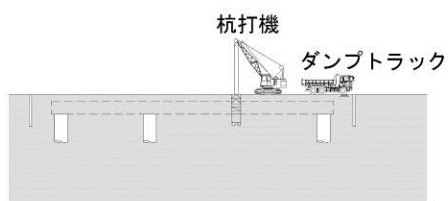
図 3-4-11 高架橋部における施工概要

イ. 駅 部

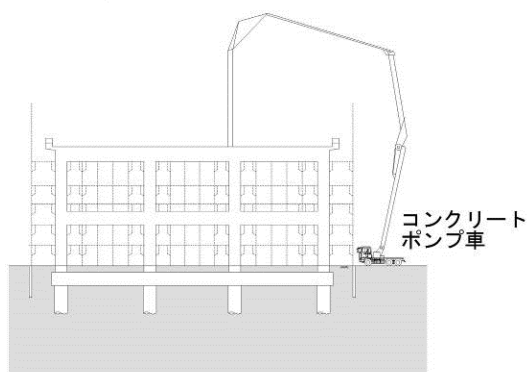
長野県内では飯田市に地上駅を計画している。駅部における施工概要を図 3-4-12 に示す。

地上駅は高架構造で、まず構造物を支える杭を設置し、次に基礎・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（場所打ち杭・地中梁）



2 躯体構築（下部）



3 躯体構築（上部）

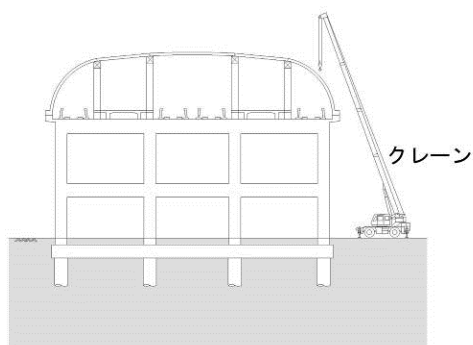


図 3-4-12 駅部における施工概要

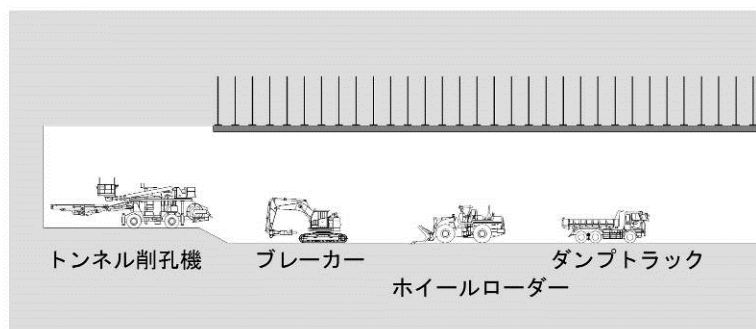
ウ. 山岳トンネル部（非常口含む）

山岳トンネル部における施工概要を図 3-4-13 に示す。

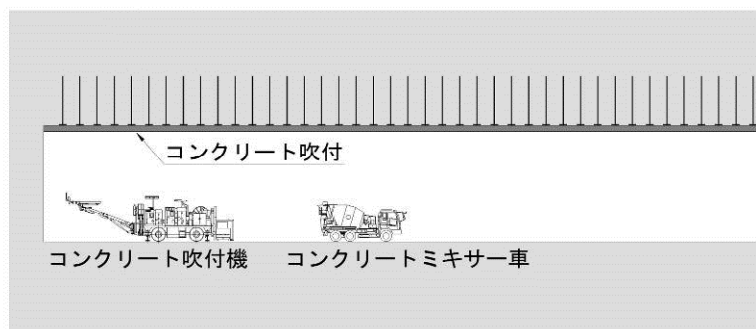
山岳トンネル部では、非常口を含め、現在標準的な工法である NATM（ナトム）を採用する計画である。この NATM は、トンネル周辺の地山の持つ支保力を利用して安全に掘削し、トンネルを構築する工法である。

主な掘削方式には発破による方式と機械による方式があるが、地山の性状、掘削断面の形状寸法、掘削の位置などを考慮し、補助工法の併用や発破による掘削の影響が生じる可能性のある箇所では機械掘削を採用するなど、状況に応じて環境へ配慮した掘削方式を採用する。

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

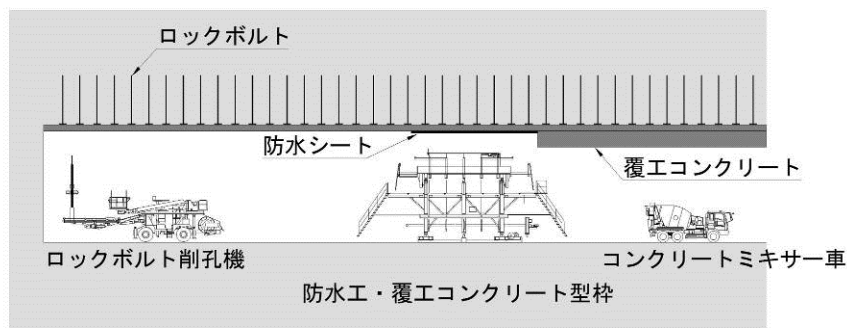


図 3-4-13 山岳トンネル部における施工概要

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 3-4-14 に示す。

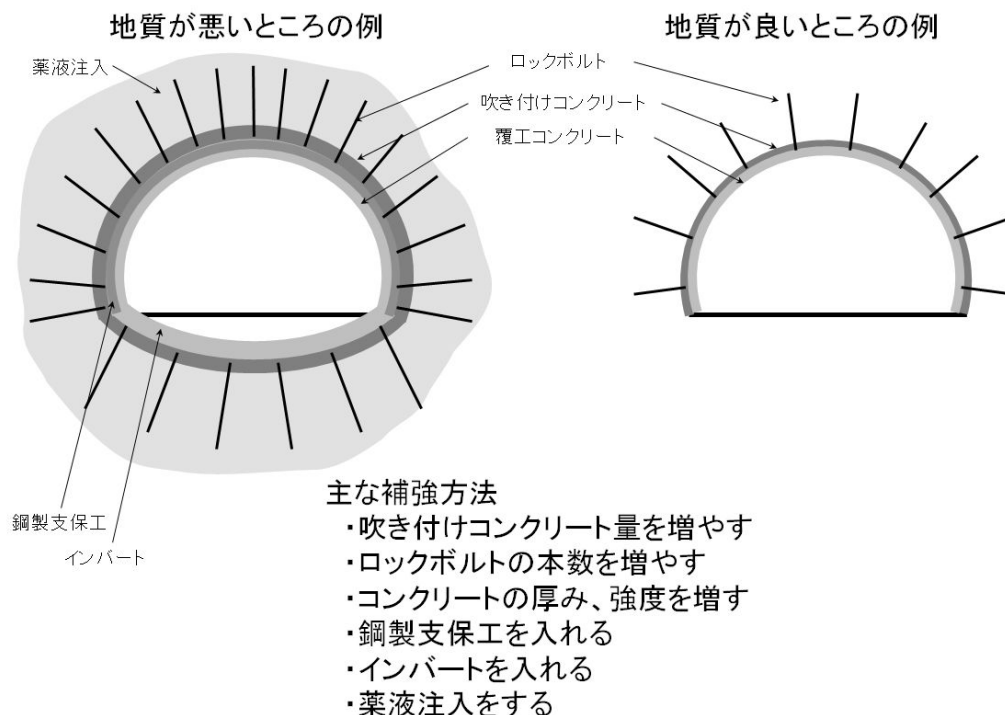


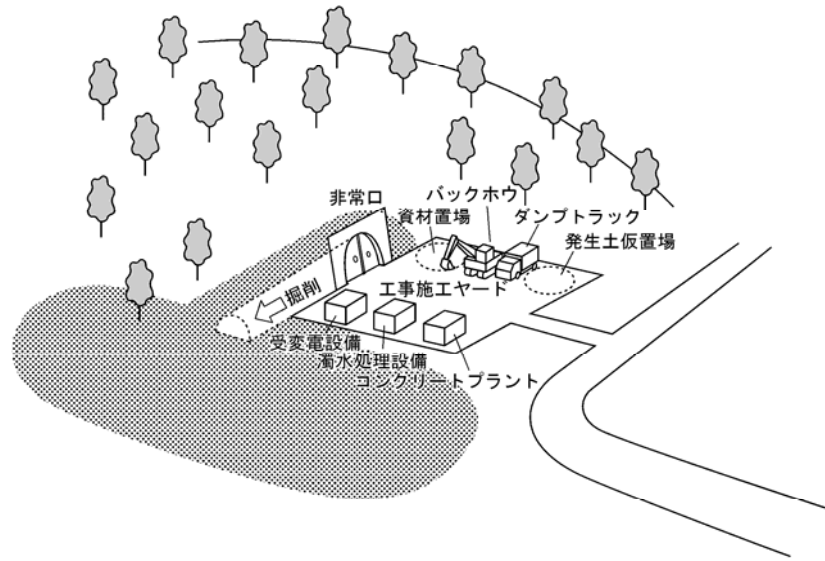
図 3-4-14 山岳トンネル部における補強方法の概要

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 3-4-15 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。

また、南アルプス部のトンネル施工においては、掘削時の地質把握のために、本坑に並行な位置に、先行して断面の小さい先進坑を掘削する。

工事の実施にあたり、必要に応じて工事用道路及び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。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。

1. 非常口掘削



2. 本坑掘削

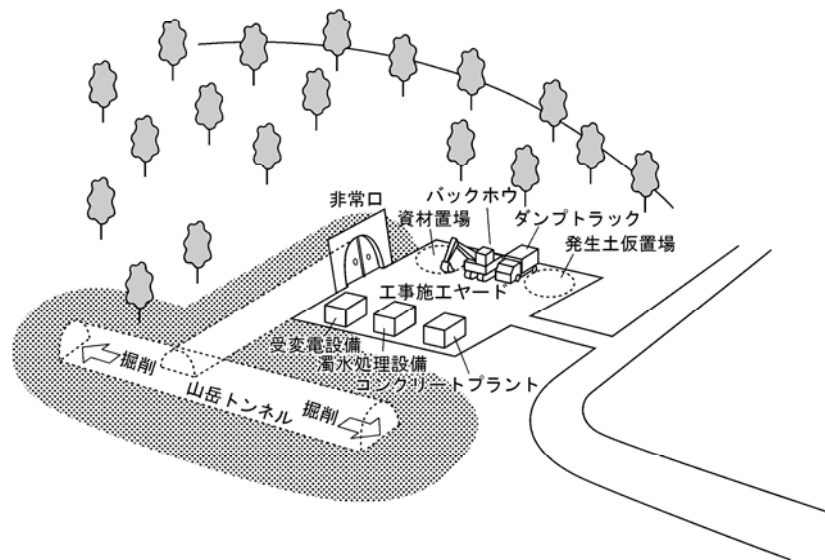
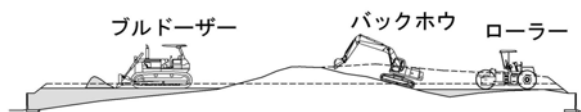


図 3-4-15 非常口（山岳トンネル部）における施工概要

エ. 変電施設

変電施設における施工概要を図 3-4-16 に示す。

1. 造成（盛土、切土）



2. 施設構築

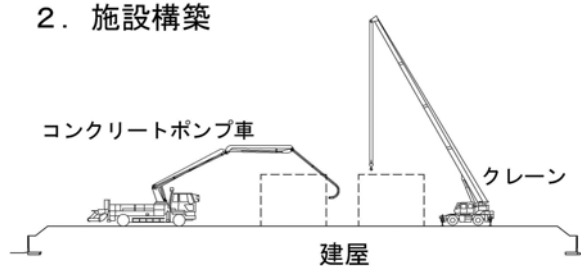
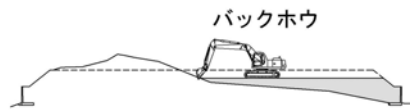


図 3-4-16 変電施設における施工概要

オ. 保守基地

保守基地における施工概要を図 3-4-17 に示す。

1. 造成（盛土、切土）



2. 施設構築

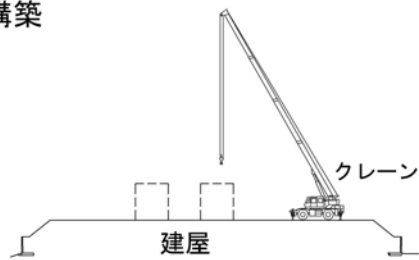


図 3-4-17 保守基地における施工概要

2) 工種と主な建設機械

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

表 3-4-3 施設別工種と主な使用建設機械

施設		工種	主な作業内容	主な建設機械
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 トラックミキサー車
		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 トラックミキサー車
		上部工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサー車
		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	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 トラックミキサー車
		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 トラックミキサー車
		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
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 ブレーカ 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 トラックミキサー車
		インバート工	コンクリート工	クレーン バックホウ トラックミキサー車
		ずり処理工	土砂運搬工	バックホウ ダンプトラック

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)	路盤工	コンクリート工	クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサー車
		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
変電施設		造成工	造成工	バックホウ ブルドーザー 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 トラックミキサー車
		電気設備工	電気設備工	クレーン トラック
保守基地		造成工	造成工	バックホウ ブルドーザー 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 トラックミキサー車

(4) 工事に伴う工事用道路、発生土及び工事排水の処理

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⁽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。また、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。

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。

(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。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、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

⁽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。

る。

概略の工事実施期間を表 3-4-4 に示す。

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「営業線に必要となる技術が網羅的、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 3-4-18 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。

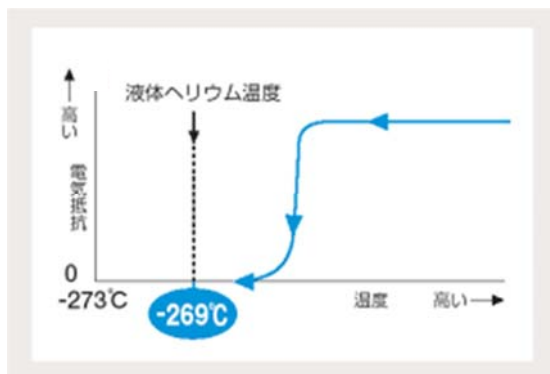


図 3-4-18 電気抵抗と温度の関係

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 3-4-19 に示す。

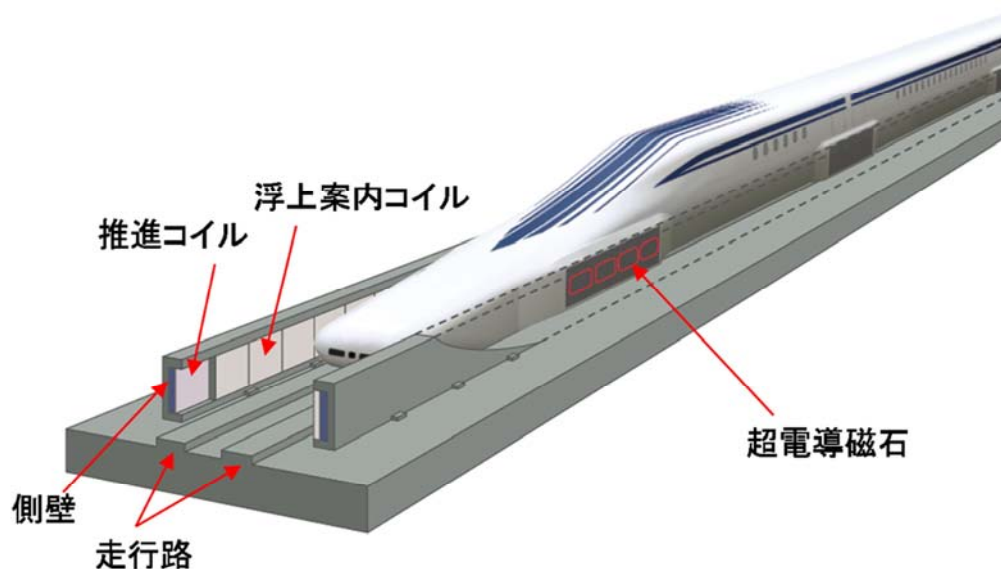


図 3-4-19 車両とガイドウェイの構成

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 3-4-20 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。

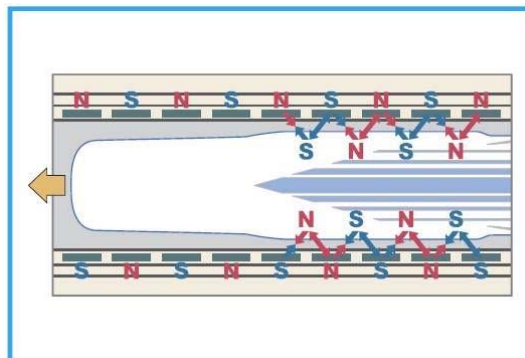


図 3-4-20 推進の原理

5) 浮上の原理

浮上の原理は、図 3-4-21 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。

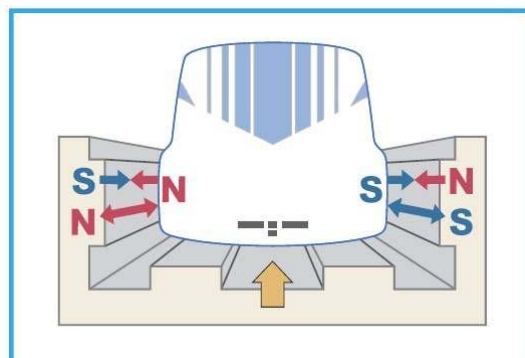


図 3-4-21 浮上の原理

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 3-4-22 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。

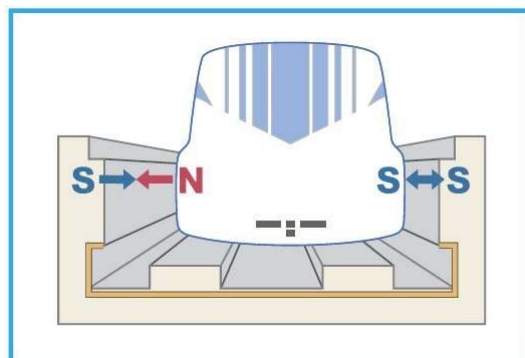


図 3-4-22 案内の原理

(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閉器を通じて、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 3-4-23 に示す。

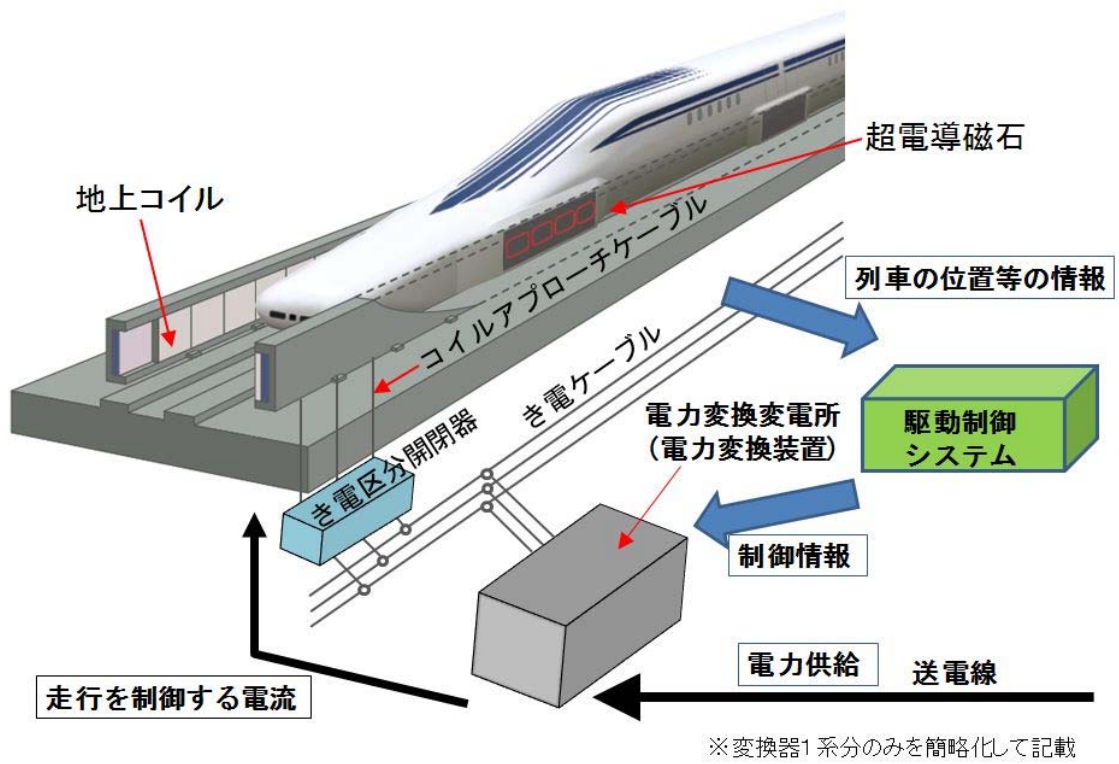


図 3-4-23 列車走行に関わる設備の概要

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 3-4-24 に示す。

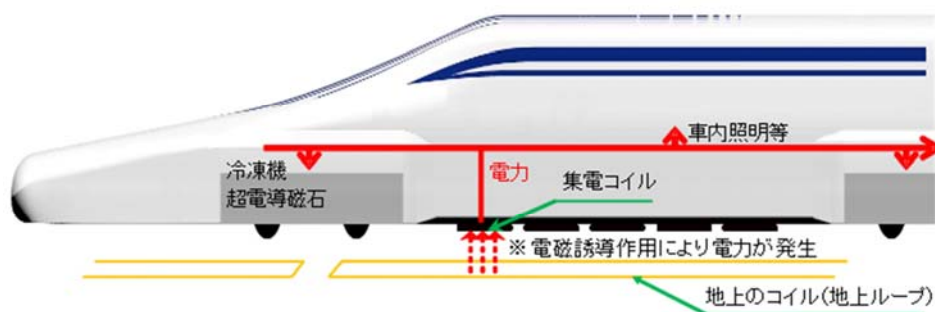


図 3-4-24 車上電源供給の概要

(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 3-4-25 に示す。

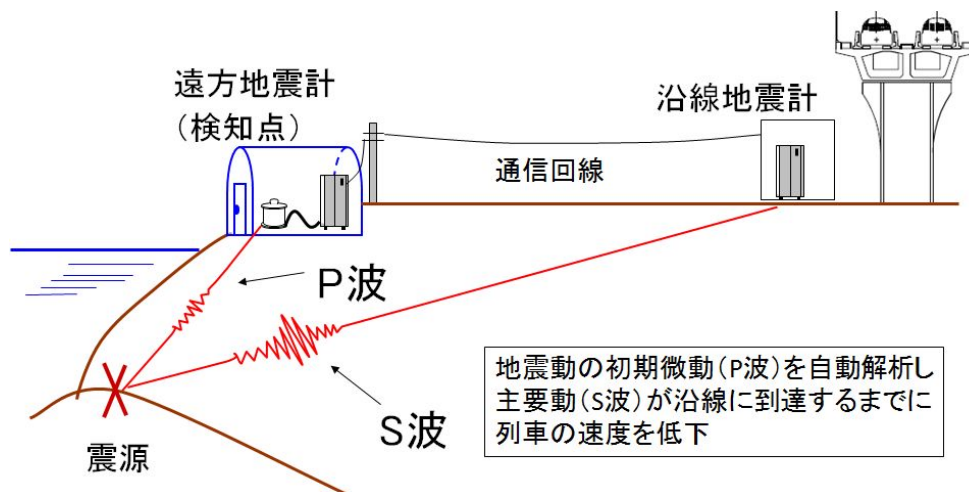


図 3-4-25 テラスの概要

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、防音壁設置箇所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 3-4-26 に示す。

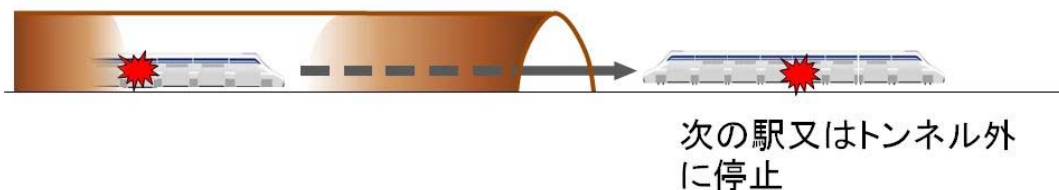


図 3-4-26 トンネルでの火災時の対応の概要

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、非常通路等をとおり避難する。図 3-4-27 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。

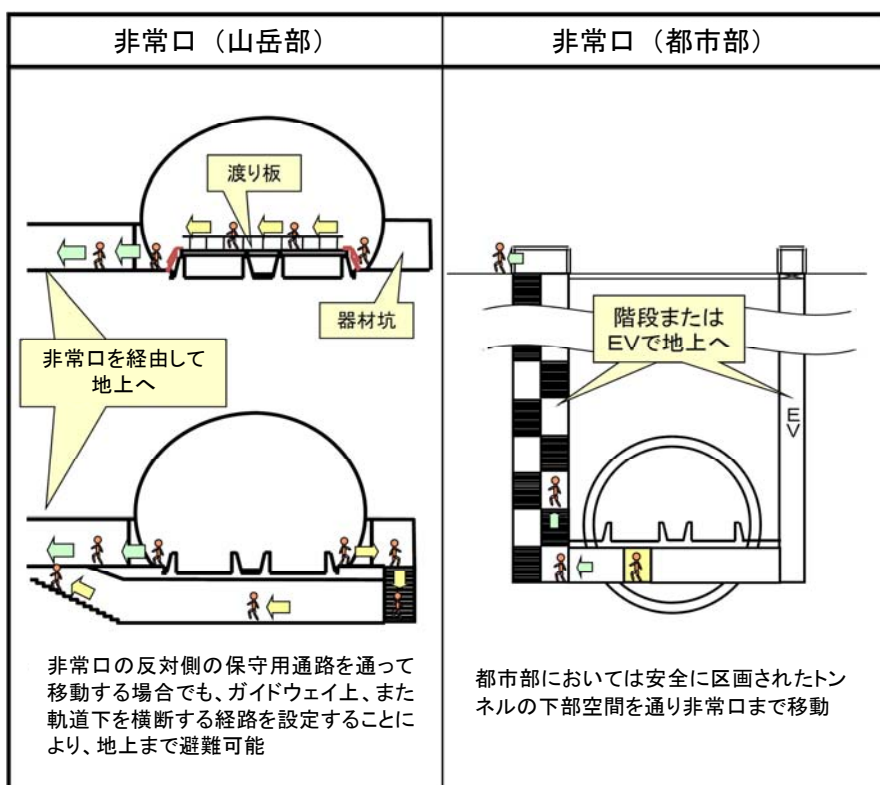


図 3-4-27 非常口における避難の概要

