

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

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）
事業実施区域の位置（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
路線概要	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 ア. 概略の路線選定 ア) 超電導リニアの技術的制約条件等 ・ 起点の東京都から終点の名古屋市まで、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 ⁽¹⁾ ）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 ⁽²⁾ （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⁾ 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。

⁽²⁾ 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权を設定しても、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权を設定できる法律である。

なお、大深度地下とは、次のうち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うち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) 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。

ロ) 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。

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

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。

	<p>b) 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。 <p>c) 環境への影響が少ないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地上駅の場合、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>d) 用地確保が可能であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>ウ. 愛知県内における概略の路線及び駅位置選定</p> <p>愛知県内においては、前述のほか、下記の考え方により概略の路線及び駅位置を選定し、計画段階環境配慮書及び方法書に記載した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 愛知県内（犬山市、小牧市、春日井市及び名古屋市）では、生活環境保全の面から名古屋市ターミナル駅周辺を除き、全区間を大深度地下等のトンネルで通過する。 ・ 入鹿池を回避し、名古屋市ターミナル駅へ東西方向に接続する。 ・ 長いトンネル区間では、非常口⁽³⁾等（施工ヤード：数千～1万㎡程度）が必要となることから、自然公園地域、自然環境保全地域、鳥獣保護区特別保護地区、及び濃尾平野東端部において、高度に市街化、住宅地化が進んでいる高蔵寺ニュータウン等における非常口等の設置をできる限り回避して、計画する。
--	--

⁽³⁾ 非常口は、営業開始後にトンネル内の換気や異常時の避難等に使用する出入口となり、工事時に一部のものは本線部のトンネル掘削のための施工の起点となるものである。なお、方法書においては、立坑又は斜坑と記載していた。

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

- ・ 起点の東京都から終点の名古屋市まで、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。またターミナル駅の近傍においては、全列車が停車することを前提に、より小さい曲線半径で計画する。
- ・ 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(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) 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。
- ・ 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。
- ・ 非常口は市街化、住宅地化が高度に進展している地域をできる限り回避した場所に設置し、できる限り直線に近い形で各非常口を結ぶように計画する。

イ. 駅位置の絞り込み

- ・ 名古屋市ターミナル駅は、東海道新幹線との結節、在来線との円滑な乗り継ぎが可能な東海道新幹線及び在来線の名古屋駅の地下に東西方向に計画する。

3) 愛知県内における路線概要

愛知県内における路線は、環境要素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、自然公園区域はトンネル構造とし、希少動植物への影響をできる限り回避するなど自然環境保全に配慮し、絞り込みを行い、路線を選定した。

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を準備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。）とした。

愛知県と岐阜県の県境付近にある飛騨木曾川国定公園及び東海丘陵の主要な小湿地群を回避すると共に、愛知高原国定公園において自然環境への影響をできる限り低減するようトンネル構造とした。

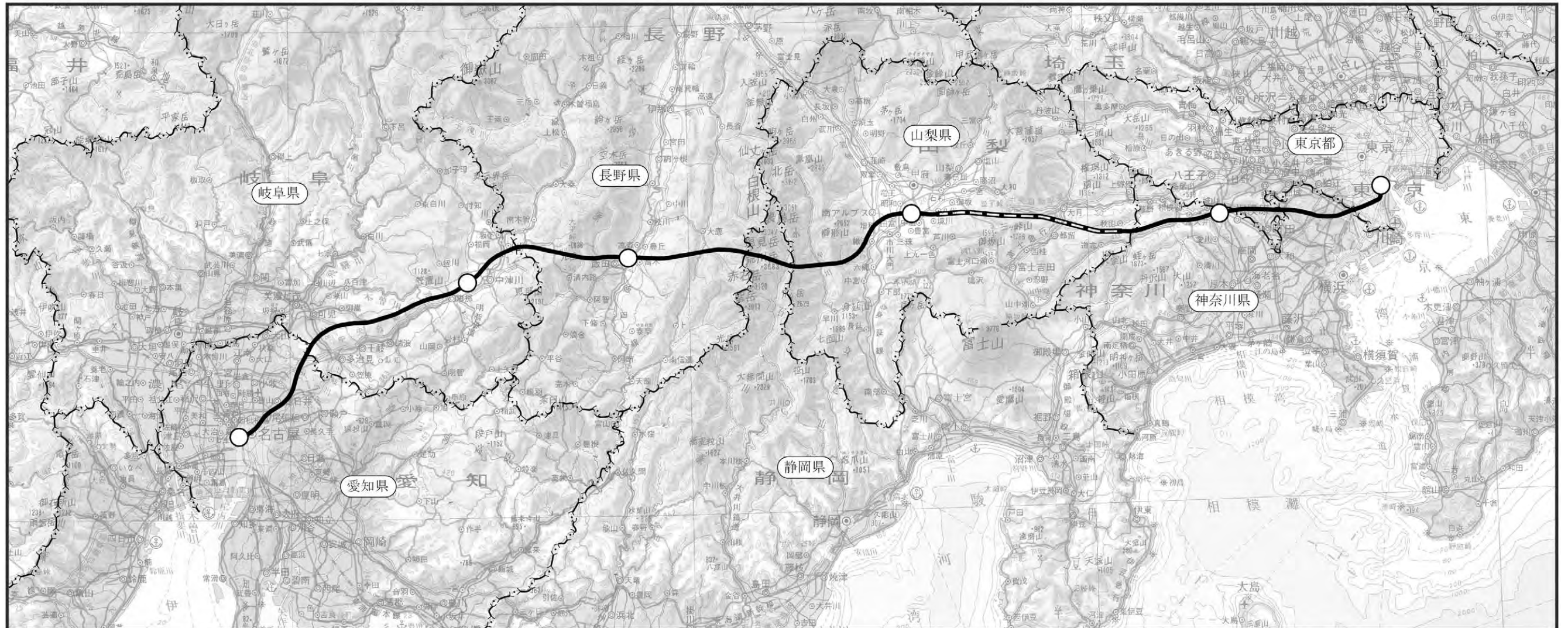
岐阜県境付近から名古屋市ターミナル駅周辺までは、自然環境に加えて、既成住宅地周辺の生活環境への影響をできる限り回避・低減することから、方法書に記載のとおり大深度地下等のトンネル構造とした。地上と垂直に結ぶ非常口の計画地は、方法書記載の概略の路線内で換気及び防災上の観点から概ね5km間隔を基本として、市街化、住宅地化が高度に進展している地域を避けること、一団にまとまった自社用地、公的用地、企業用地等をできる限り選定することとして、春日井市坂下町一丁目・上野町付近、同熊野町付近、同勝川町一丁目付近及び名古屋市中区三の丸二丁目付近とした。岐阜県境からの路線を考慮したうえで、これらの非常口の計画地をできる限り短い距離で結ぶ線形とした。

名古屋市ターミナル駅は、東西方向に設置する計画とした。このとき、既存の超高層ビルを避け、東海道新幹線との結節、在来鉄道との乗り継ぎの確保及びできる限り自社用地を活用する観点から東海道新幹線、在来線の名古屋駅構内及び現在名古屋駅北部で建設中の名古屋駅新ビル（仮称）と交差する計画とした。

また、地下に計画する名古屋市ターミナル駅は、最大幅約60mの大断面の地下構造物となるため地表から開削工法により施工すること、基幹インフラである地下鉄、上下水道・通信・電力・ガス等への支障を回避すること、さらに、地下水への影響をできる限り低減することを考慮し、ホーム階を深さ約30mの地下に設置する計画とした。

	<p>なお、名古屋市中村区太閤通九丁目・鳥居西通一丁目付近の県道名古屋津島線（太閤通・鳥居西通）沿いの地下に、異常時等における輸送の弾力性を確保するための引上線を設置する計画とした。名古屋市ターミナル駅から県道名古屋津島線（太閤通・鳥居西通）まで、地下トンネルとし、できる限り直線に近い線形で結ぶ計画とした。</p> <p>以下に、各市の路線概要を述べる。</p> <p>ア. 春日井市</p> <p>岐阜県多治見市との境界から、トンネル構造で南西方向に進み、非常口の計画地である春日井市西尾町付近、同坂下町一丁目・上野町付近、同熊野町付近、及び同勝川町一丁目付近を経由して、名古屋市との境界に至る。春日井市の通過延長は約17kmであり、全ての区間が大深度地下等のトンネルとなる。なお、春日井市西尾町付近に保守基地を計画する。</p> <p>イ. 名古屋市</p> <p>春日井市との境界から、トンネル構造で南西方向に進み、非常口の計画地である名古屋市中区三の丸二丁目付近を経由して、名古屋市ターミナル駅に至る。また、名古屋市中区丸の内三丁目付近に変電施設を計画する。名古屋市の通過延長は約8kmであり、名古屋市ターミナル駅周辺を除き、大深度地下等のトンネルとなる。なお、名古屋市中村区太閤通九丁目・鳥居西通一丁目付近の県道名古屋津島線（太閤通・鳥居西通）沿いの地下に、異常時等における輸送の弾力性を確保するための引上線を計画する。</p>
事業の規模	<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、愛知県 約 25km） 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>
単線、複線等の別及び動力	<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	<p>最高設計速度 : 505km/h</p>

<p>工事計画の概要</p>	<p>主要工事の内、愛知県内の内容</p> <p>地上部 0 km</p> <p>トンネル部 24.8 km</p> <p>駅 1 箇所</p> <p>変電施設 1 箇所</p> <p>保守基地 1 箇所</p> <p>非常口(都市部) 4 箇所</p> <p>非常口(山岳部) 1 箇所</p>
<p>工事実施期間</p>	<p>平成 26 年度に着工、平成 39 年度の営業開始を想定</p>
<p>運行される列車本数</p>	<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




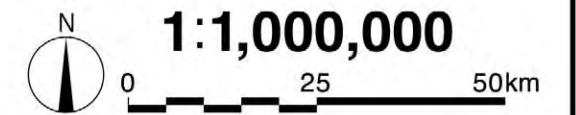
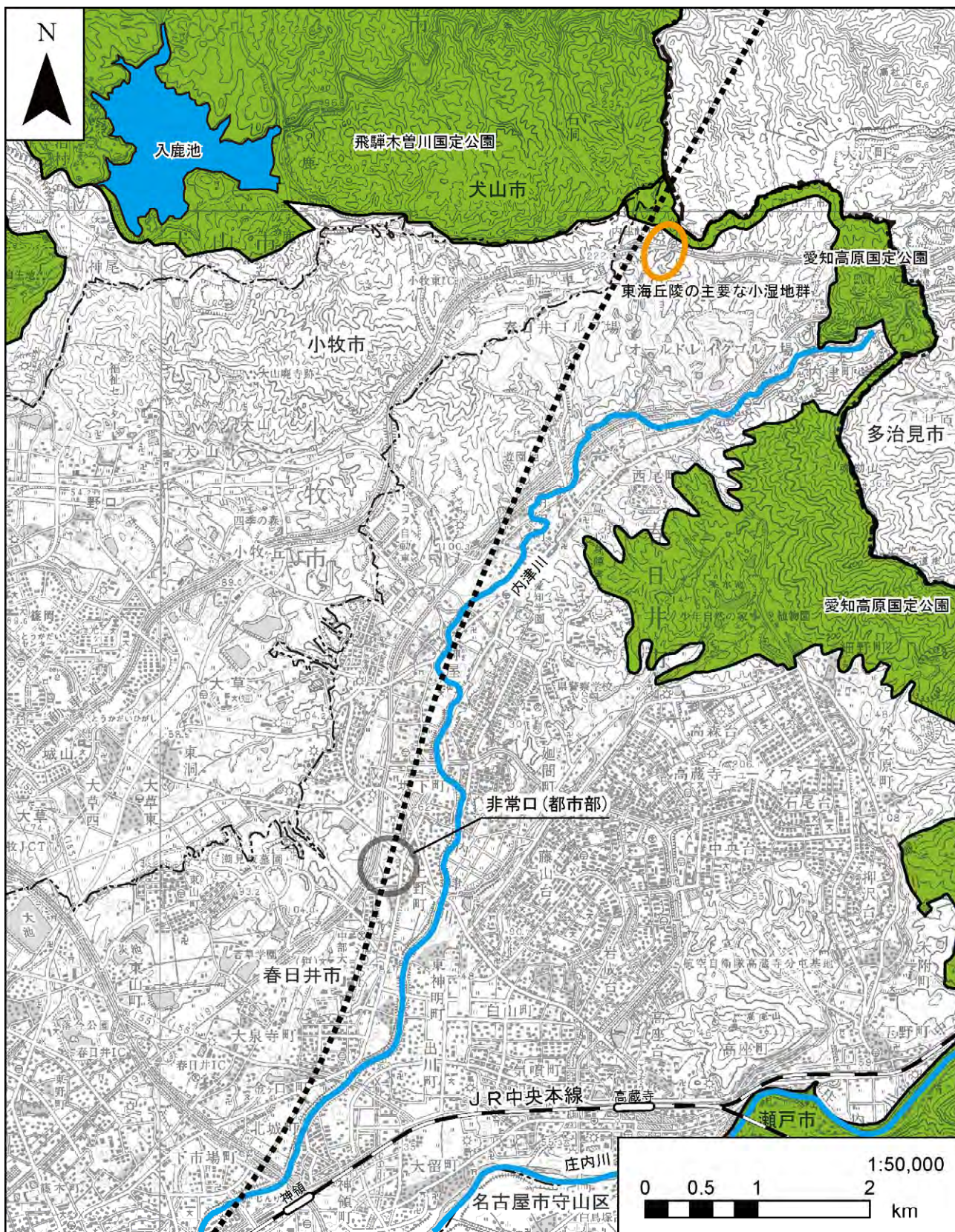
-  : 計画路線
-  : 山梨リニア実験線
-  : 駅位置

図 3-1-1 対象鉄道建設等事業実施区域

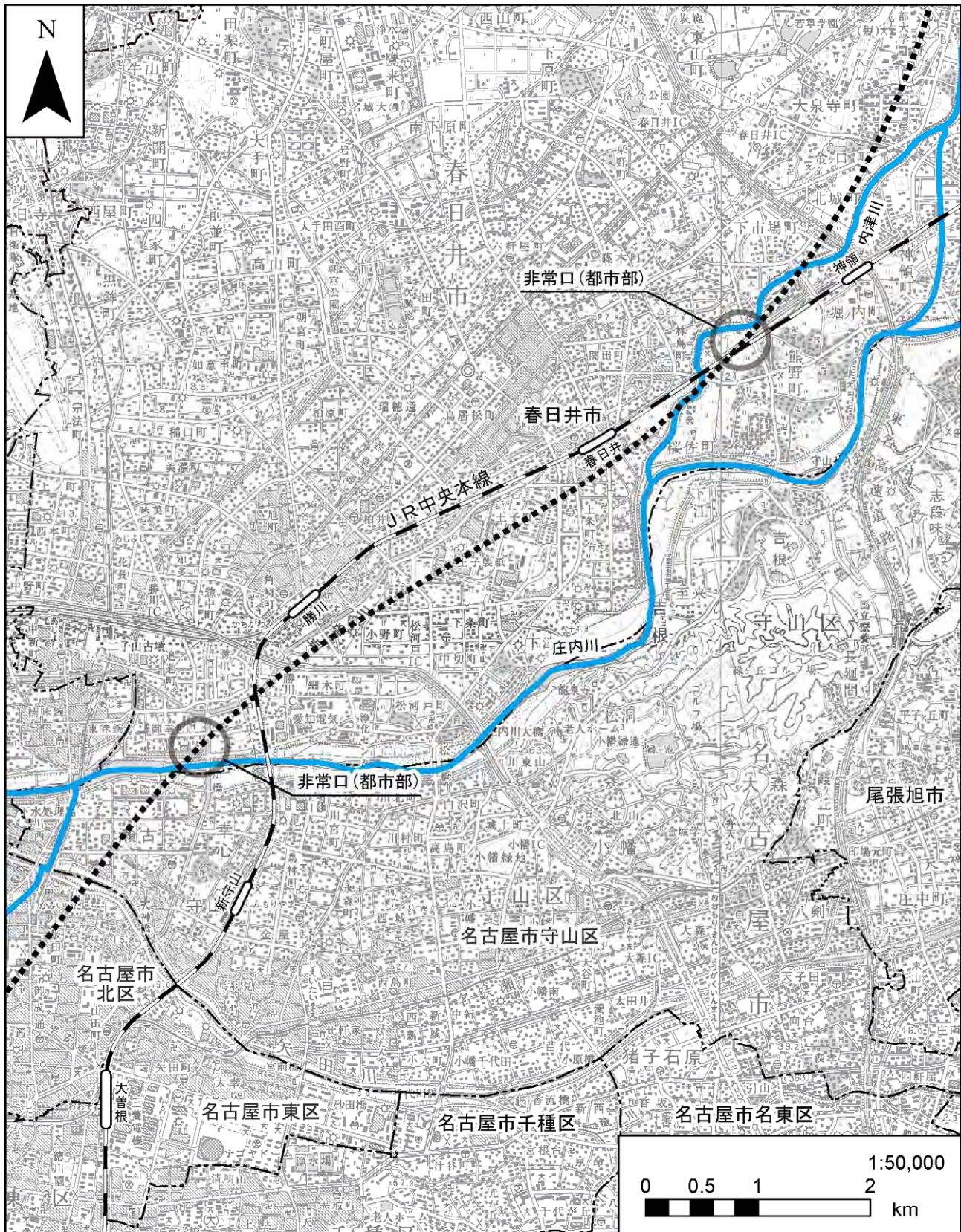




凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境

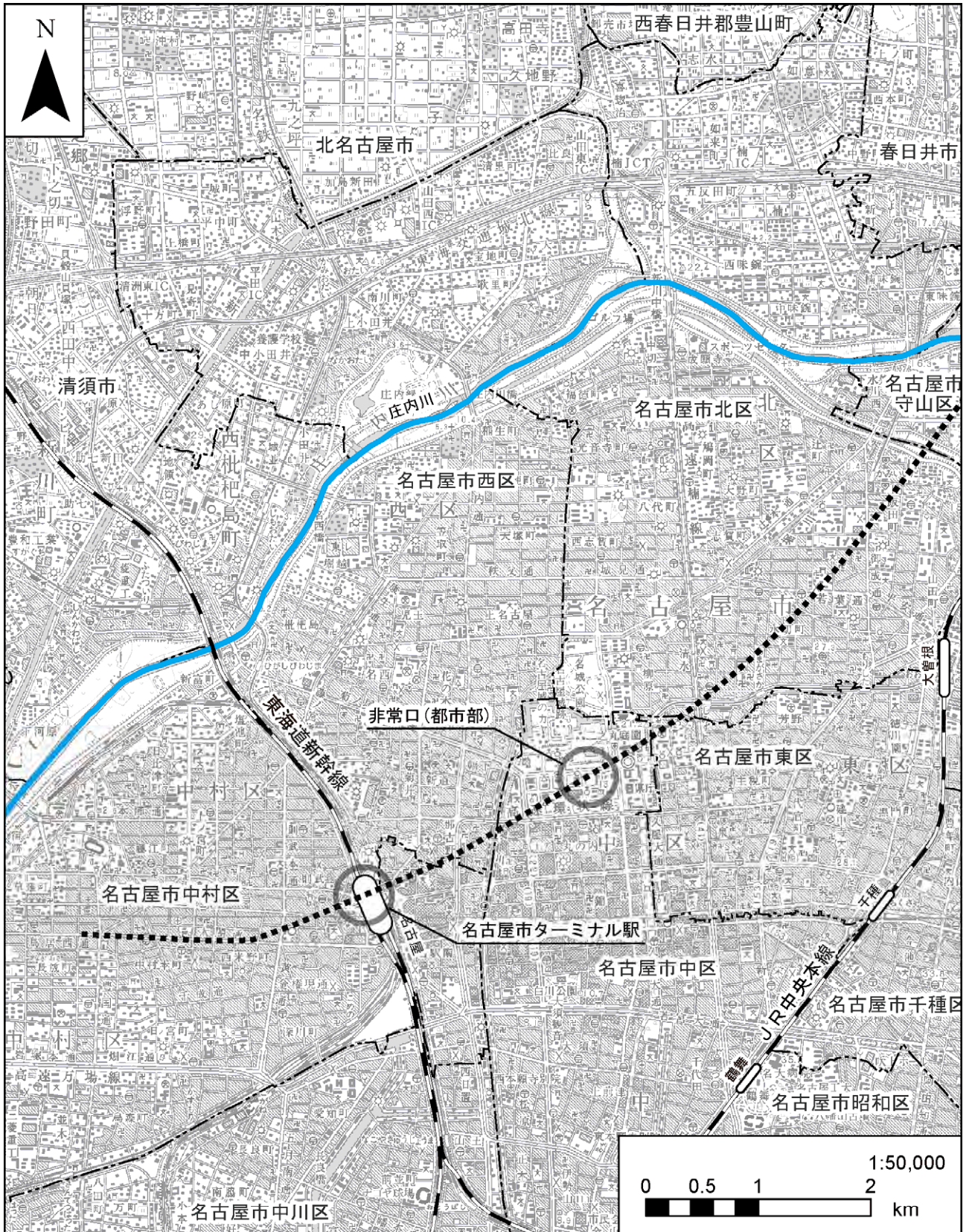
図 3-1-2(1) 路線計画



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境

図 3-1-2(2) 路線計画



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境

図 3-1-2(3) 路線計画