

（別添書類第 1 号）使用の認可を申請する理由を記載した書類

本書類は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成 12 年法律第 87 号）（以下、「大深度法」という。）第 14 条第 2 項第 1 号で規定される「使用の認可を申請する理由を記載した書類」である。

1. 事業が大深度法第 4 条各号に掲げるものであること

今回申請に係る事業は、平成 23 年 5 月に、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）（以下、「全幹法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣が東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東海」という。）を中央新幹線の営業主体及び建設主体に指名し、全幹法第 7 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、全幹法第 8 条の規定に基づき、国土交通大臣が建設主体である JR 東海に建設の指示を行ったものうち、平成 26 年 10 月に、全幹法第 9 条第 1 項の規定に基づく工事実施計画の認可を受けた中央新幹線品川・名古屋間を先行整備するもの（以下、「本事業」という。）である。

以上から、本事業は大深度法第 4 条第 4 号に掲げる「鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 7 条第 1 項に規定する鉄道事業者が一般の需要に応ずる鉄道事業の用に供する施設に関する事業」である。

なお、全幹法第 14 条第 1 項の規定により、全幹法第 8 条の規定による建設の指示が行われているため、営業主体及び建設主体である JR 東海は、鉄道事業法第 3 条第 1 項の規定により、中央新幹線について第 1 種鉄道事業の許可を得た鉄道事業者である。

2. 事業計画の内容（目的）

2.1 事業計画の概要

本事業は、全幹法第 7 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、全幹法第 8 条の規定に基づき、国土交通大臣が、建設主体である JR 東海に建設の指示を行った、東京都・大阪市間のうち、先行して品川・名古屋間を整備するものである。

今回申請を行う事業区域は、品川・名古屋間の 285.6km のうち、自社用地を除き、大深度地下以深で高度に土地利用が図られている東京都品川区北品川三丁目から東京都町田市小山町までの 33.3km、愛知県春日井市坂下町四丁目から愛知県名古屋市中区丸の内一丁目までの 17.0km の合計 50.3km である。

2.2 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。

全幹法に基づく中央新幹線については、東京・名古屋・大阪間を結び、大量かつ高速な輸送

を担う東海道新幹線が開業から 50 年以上経過し、将来の経年劣化や、大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線と東海道新幹線による東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化が必要であることから早期に整備するものである。圧倒的な移動時間の短縮効果がある超電導磁気浮上方式（以下、「超電導リニア方式」という。）を採用する中央新幹線整備の意義については、平成 23 年 5 月の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会の答申において、以下のとおり答申されている。

①三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実

これまで東海道新幹線が担ってきた我が国の三大都市圏の高速かつ安定的な旅客輸送について、中央新幹線が整備されることにより、速達性向上などの大動脈の機能強化が期待されるのみならず、中央新幹線及び東海道新幹線による大動脈の二重系化をもたらし、東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。今般の東日本大震災の経験を踏まえても、大動脈の二重系化により災害リスクに備える重要性が更に高まった。

また、東海道新幹線の施設の将来の経年劣化に適切に対応するため予定されている大規模改修工事についても、中央新幹線の整備により施工手順の選択肢が増え、東海道新幹線の運行に及ぼす影響を低減することが可能となる効果が期待される。

このように、中央新幹線の整備は、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家経済にとって極めて重要である。

②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

中央新幹線の整備は、三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することとあいまって、地域振興に寄与することが期待される。例えば、大都市圏から容易に大自然に触れる機会を提供する自然型観光都市や環境モデル都市などとして、独自性と先進性の高い地域づくりを進める機会をもたらすものと期待され、こうした挑戦的な取り組みが地域の魅力を向上させ、さらには我が国の国際的なアピールにもつながるものと期待される。

③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

中央新幹線が整備され、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に転移することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」「こだま」型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、現在「のぞみ」型が停車しない駅における東海道新幹線の利用機会を増加させるほか、新駅の設置などの可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される。

④三大都市圏を短時間で直結する意義

超電導リニア方式を採択することにより、中央新幹線の整備によって三大都市圏は相互に約 1 時間で結ばれ、我が国の人口の約半数（6,000 万人）が含まれる世界にも類例のない巨

大な都市集積圏域が形成されることとなり、三大都市圏それぞれが地域の活性化方策を適切に進めることとあいまって、我が国の国土構造を変革するとともに、国際競争力を大きく向上させる好機をもたらすものと期待される。また、移動時間の大幅な短縮により、交流の機会及びライフスタイルの転換の可能性が拡大することも期待される。

⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果

超電導リニア方式は、我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術であり、同方式による中央新幹線の整備は、高速鉄道のイノベーションとして、世界的に我が国の鉄道技術を発信するとともに、周辺産業の活性化にも大きく寄与する可能性がある。さらに、国民に技術立国としての自信・自負と将来社会への大きな希望を与えることも期待される。

このうちの2点目及び4点目については、平成26年7月に、国土交通省によって2050年を見据えて取りまとめられた、「国土のグランドデザイン2050」における基本戦略「スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成」の中で、以下のように整理されている。

- ・リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け、世界を先導していく。
- ・リニア中間駅の活用により、これまで都会から短時間でアクセスが困難だった地域への人の流れを生み出し、すばらしい景観や自然環境との日常的な触れ合いを可能にするなど、高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルを実現する。
- ・リニアと他の交通ネットワークとの結節を強化し、スーパー・メガリージョンの効果を北東日本や南西日本に拡大する。さらに、福岡などスーパー・メガリージョン以外の地域においても、国際ゲートウェイ機能等を充実し、スーパー・メガリージョンと連携する。

このほか、超電導リニアによる中央新幹線の早期整備の実現を推進するために東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重、奈良、大阪の各都府県における期成同盟会等により構成された「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」や沿線経済団体により構成された「リニア中央新幹線建設促進経済団体連合会」等より、中央新幹線の整備促進に関する強い要望が寄せられている。

以上のとおり、中央新幹線の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものがあり、早期開通による早期整備効果発現を図ることが必要である。

3. 使用認可の申請に至った経緯

本事業は、全幹法に基づいて計画を進めている。平成2年2月に、全幹法第5条第1項の規定に基づき、運輸大臣が日本鉄道建設公団（当時。現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JR東海に対して、「中央新幹線東京都・大阪市間の地形、地質等に関する調査について」（官鉄監第583号及び第583号の3）により調

査指示を行い、平成 20 年 10 月に、「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書（地形、地質等に関する事項）」が国土交通大臣に提出された。同調査報告書によると、大深度地下の利用及び施工に関しては、「大都市部の市街地及び住宅地等を通ることから、地上への影響をできる限り少なくするため大深度地下を利用したトンネルとすることが望ましい」、及び「地質状況に応じてシールド工法、都市 NATM、山岳 NATM、補助工法として先受け工法等を十分に検討して施工することにより、対応は可能である」とされ、環境面、技術面等から、大深度地下の使用を想定して検討が進められてきた。

地形・地質等調査報告後、平成 20 年 12 月に、全幹法第 5 条に基づき、国土交通大臣が鉄道・運輸機構及び JR 東海に対して、「中央新幹線東京都・大阪市間の調査について」（国鉄幹第 21 号及び第 21 号の 2）により、「輸送需要量に対応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」について調査指示がなされた。その後、平成 21 年 12 月に、「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書」が国土交通大臣に提出され、同調査報告書では、トンネルの安全・防災対策に関して「防災対策については、鉄道・運輸機構に、防災に関わる学識経験者等で構成する中央リニア調査有識者委員会を設置して内容の精査を重ねた結果、大深度法に基づき国が定める『大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針』において要求される安全水準を確保できると考えられる」旨の評価を得ていることが記載された。また、調査指示においては「調査に当たっては、安全・防災対策に関し、関係省庁との調整を図ること」と指示されたことも踏まえ、消防防災に関する主管官庁である消防庁と調整し、同庁から「車両やトンネルの詳細設計を行う段階において、火災時に乗客等が地上まで安全に避難することが可能であることの定量的な評価を行うこと、消防隊が避難中の乗客等と交錯することなく迅速かつ安全に消防活動を行うことができる仕様とすること等を前提に、整備計画段階の防災・安全性の方針として大きな問題はない」旨の見解を得るなど、大深度地下トンネルにおける安全対策について検討が図られてきた。

全幹法第 14 条の 2 に基づき、平成 22 年から開催された交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会では、大深度地下の使用を前提とした計画にて審議されている。平成 23 年 5 月の答申後、全幹法第 6 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣が JR 東海を営業主及び建設主体に指名し、全幹法第 7 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣が中央新幹線の建設に関する整備計画を決定し、全幹法第 8 条の規定に基づき、国土交通大臣が建設主体である JR 東海に建設の指示を行っている。

建設の指示を受け、JR 東海は平成 23 年から平成 26 年にかけて、環境影響評価の手続きを行った。平成 23 年 6 月に公表した「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」において、高度に土地利用が図られている首都圏、中部圏の大都市部は、できる限り大深度を使用することを条件として、これまで地形・地質等調査等で検討してきた約 20 km 幅のルートから約 3 km 幅の概略ルートに絞り込んだ。その後、環境影響評価手続きの中で、更に路線の絞り込みを行い、大深度地下の使用を前提とした路線にて環境影響評価を実施した。平成 26 年 8 月に、最終的な環境影響評価書を国土交通大臣に送付するとともに、首都圏・中部圏は、環境影響評価を実施した路線である大深度地下を使用した路線にて、全幹法第 9 条第 1 項の規定に基づき、

国土交通大臣に中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画（その 1）の認可申請を行い、同年 10 月、認可を得た。その後、平成 29 年 9 月に工事实施計画（その 2）の認可申請を行い、平成 30 年 3 月に認可を得ている。

また、本事業は鉄道で初めて大深度法上の大深度地下を使用したトンネルとなることから、有識者、専門家等からなる「大深度地下鉄道トンネル防災委員会」を開催し、技術的見地からトンネルの構造や防災対策などについての検討も進めてきた。

更に、本申請に至るまでの間、事業区域周辺の住民に対して、大深度地下使用に関する説明を、環境影響評価の手続きの中で計 53 回、工事实施計画認可後の事業説明会において計 52 回実施した。また、大深度地下使用のための事業概要書に関する説明会を計 3 回実施するなど、計 100 回を超える説明を実施してきた。

このような経緯を踏まえ、本事業は社会的及び経済的効果が著しく公益に資するところは極めて大きいことから早期の整備効果発現が求められており、首都圏及び中部圏の中で、高度に土地利用が図られている地域を通過するため、用地取得や区分地上権設定範囲を少なくし、影響をできる限り回避、低減しつつ、早期整備を図る手法として、大深度法による大深度地下使用の認可を申請するものである。

なお、本事業は、東京都港区から名古屋市中村区までを結ぶ路線であり、大深度地下空間で完結することなく、地上及び浅深度地下等を使用する。地上及び浅深度地下部分で用地取得や区分地上権の設定が必要な区間については、地域の状況等に精通している地方自治体と、用地取得業務に関する協定を締結し、平成 33 年度末までの間で用地取得事務を委託して進めているとともに、用地取得の支援・補助業務に関して、経験豊富な高速道路会社及び鉄道・運輸機構に委託し、万全な体制で権利設定等を進めている。なお、大深度地下区間の施工は、シールド工法としているが、シールド工事の発進及び到達に必要な立坑用地に関しては、既に取得済み等であり、大深度地下区間の施工着手について支障はない。

4. 事業の施行に関する免許、許可又は認可等

本事業は、平成 26 年 10 月 17 日および平成 30 年 3 月 2 日に、全幹法第 9 条第 1 項の規定に基づき、工事实施計画について、国土交通大臣より認可を受けている。