

(別添書類第2号) 事業計画書

本書類は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、「大深度法」という。）第14条第2項第2号で規定される「事業計画書」である。

1. 事業計画の概要

1.1 全体計画

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、「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」、「②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果」、「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」、「④三大都市圏を短時間で直結する意義」及び「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」の観点から整備の重要性が示されており、その経済効果は帰着便益で見ると71百億円/年となり、生産額の変化では87百億円/年となると推計されている。また、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」の中でも、その根幹をなすものとして位置づけられている。

なお、中央新幹線の整備にあたっては、全国新幹線鉄道整備法（以下、「全幹法」という。）に基づいて進められており、平成23年5月に、全幹法第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（以下、「全体計画」という。）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。整備計画を表1.1に示す。

表 1.1 全体計画概要（整備計画）

全体計画 (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

1.2 事業計画

全幹法第8条に基づく建設の指示は東京都・大阪市間であるが、建設主体であるJR東海が健全経営を維持しながら本事業を進めていくため、第1段階として東京都・名古屋市間の整備を進め、その後、大阪市まで整備を行う計画としており、中央新幹線品川・名古屋間の整備については、全幹法第9条に基づく工事実施計画の認可を得ている。

なお、本事業の計画概要は表1.2のとおりである。

表 1.2 事業計画概要

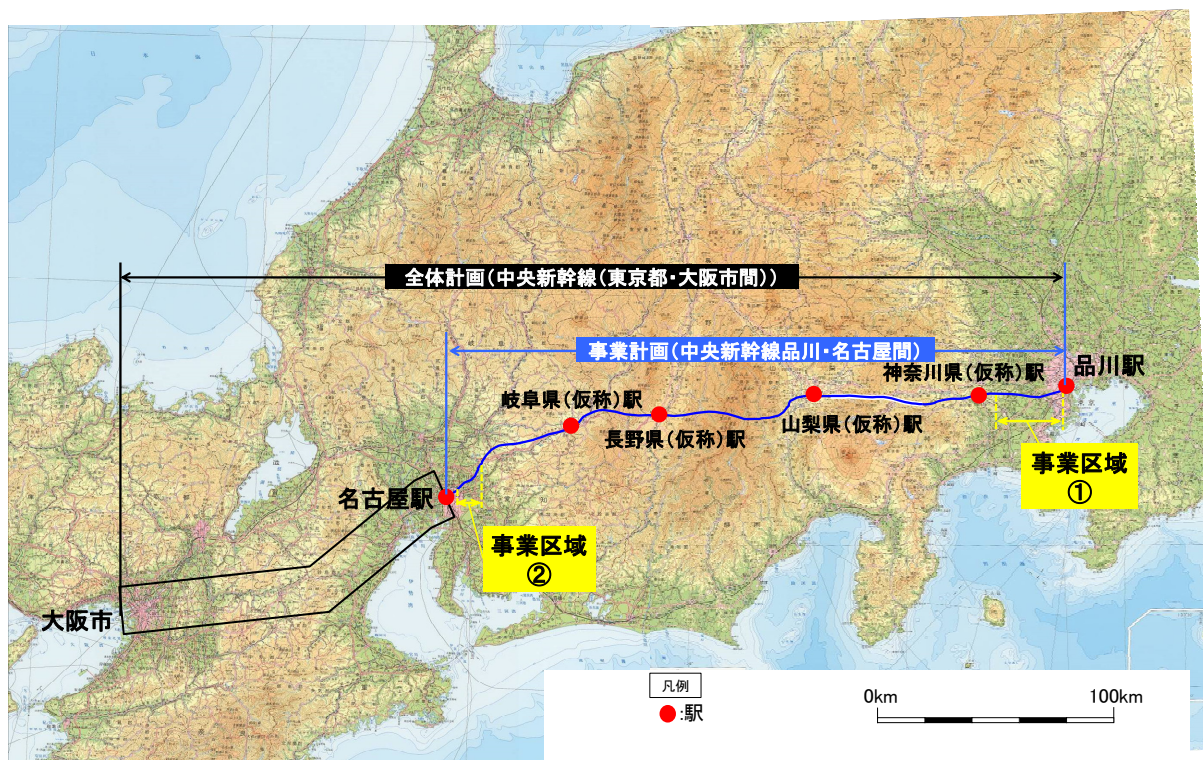
項目	内容
1) 工事の区間	品川・名古屋間
2) 走行方式	超電導磁気浮上方式
3) 延長	285km605m
4) 軌道の中心間隔	5.8m以上（ガイドウェイ中心線間隔）
5) 施工基面の幅	ガイドウェイ中心線から外縁まで 3.15m以上
6) 最小曲線半径	基本 8,000m ただし、地形上等のためやむを得ない場合 800m
7) 最急勾配	40%
8) その他	
○停車場	<位置> 東京都港区港南（品川駅併設） 神奈川県相模原市緑区橋本 山梨県甲府市大津町字入田 長野県飯田市上郷飯沼 岐阜県中津川市千旦林字坂本 愛知県名古屋市中村区名駅（名古屋駅併設）
○車庫施設及び検査修繕施設	<位置> 神奈川県相模原市緑区鳥屋 岐阜県中津川市千旦林
○き電用変電所	10箇所
○保守基地	7箇所
○保守用車留置施設	1箇所
○非常口（換気設備等を含む）	9箇所（区間：品川・神奈川県（仮称）） 7箇所（区間：岐阜県（仮称）・名古屋）

1.3 事業区域計画

本事業は、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こととしており、今回申請を行う事業区域は、品川・名古屋間の285.6kmにおける大深度法の対象地域のうち、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（事業区域①）、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（事業区域②）の合計50.3kmである。（図1.1参照）

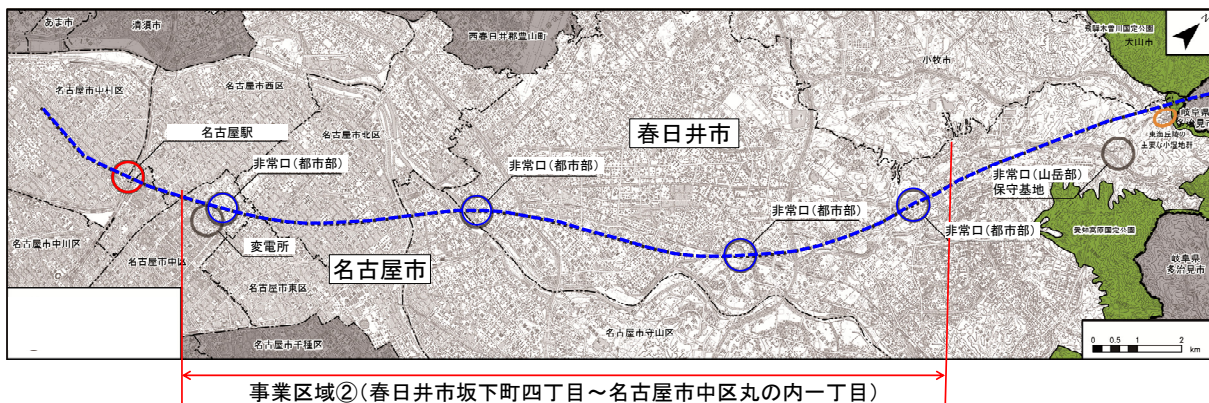
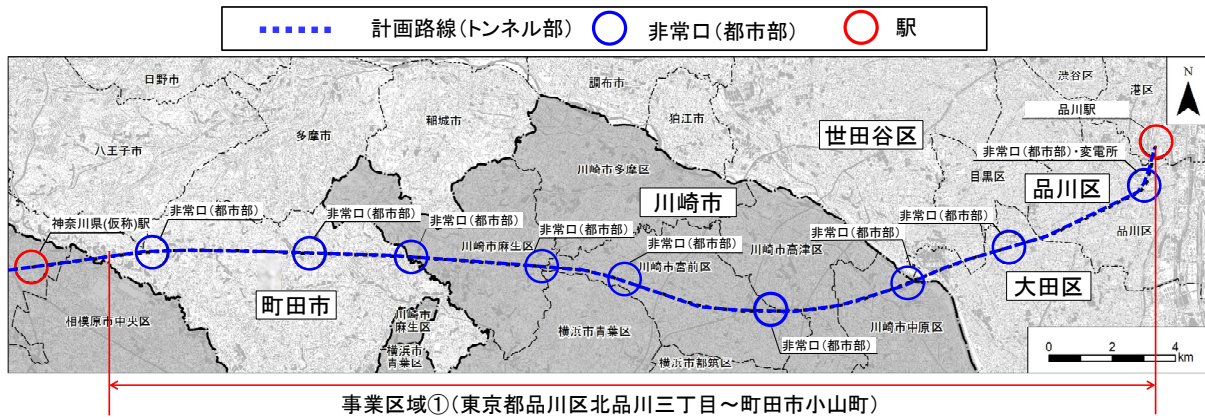
地上及び浅深度地下部分で用地取得や区分地上権の設定が必要な区間については、地域の状況等に精通している地方自治体と用地取得業務に関する協定を締結し、平成33年度末までの間で用地取得事務を委託して進めているとともに、用地取得の支援・補助業務に関して、経験豊

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、事業区域は、トンネル構造とし、地形・地質や環境要素等の観点より、シールド工法を採用している。なお、シールド工事の発進及び到達に必要な立坑（都市部非常口）用地に関しては、既を取得済み等である。事業区域計画概要図を図 1.2 に、事業区域計画の概要を表 1.3 に、通過する市区町村名を表 1.4 に示す。また、事業区域位置図を図 1.3.1～図 1.3.8 に、本線の標準横断面図を図 1.4 に示す。



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の 50 万分の 1 地方図を複製したものである（承認番号 平 29 情複、第 1538 号）。なお、承認を得て作成した複製品を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院長の承認を得る必要がある。

図 1.1 全体計画における事業区域計画の概要



これらの地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 50000（地図画像）を複製したものである（承認番号 平 29 情複、第 1538 号）。なお、承認を得て作成した複製品を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院の長の承認を得る必要がある。

図 1.2 事業区域計画概要図

表 1.3 事業区域計画概要

項目	事業区域①	事業区域②
1) 施行区間	自 東京都品川区北品川三丁目 至 東京都町田市小山町	自 愛知県春日井市坂下町四丁目 至 愛知県名古屋市中区丸の内一丁目
2) 走行方式	超電導磁気浮上方式	
3) 延長	33.3km	17.0km
4) 軌道の中心間隔	5.8m 以上（ガイドウェイ中心線間隔）	
5) 施工基面の幅	ガイドウェイ中心線から外縁まで 3.15m 以上	
6) 最小曲線半径	基本 8,000m ただし、地形上等のためやむを得ない場合 800m	
7) 最急勾配	40‰	

表 1.4 通過する市区町村名

	都道府県名	市区町村名	計
事業区域①	東京都 神奈川県	品川区、大田区、世田谷区、町田市 川崎市	3 区 4 市
事業区域②	愛知県	春日井市、名古屋市	