



図 1.4 本線 標準横断面図（外径（13,700～14,000mm）は区間毎に設定）

2. 設置する施設又は工作物の工事の着手及び完成の予定時期

工事の着手及び完成の予定時期は、表 2.1 に示すとおりである。

表 2.1 工事の着手及び完成の予定時期

	区間	時期	
全体計画	東京都・大阪市	開始の時期	平成 26 年 10 月
		完成の時期	平成 57 年*
事業計画	品川・名古屋間	開始の時期	平成 26 年 10 月
		着工の時期	平成 26 年 12 月
		完成の時期	平成 39 年
事業区域計画	①東京都品川区北品川三丁目～ 東京都町田市小山町	着工の時期	平成 31 年
	②愛知県春日井市坂下町四丁目～ 愛知県名古屋市中区丸の内一丁目	完成の時期	平成 39 年

※最大で 8 年前倒しの予定である。

3. 事業に要する経費及びその財源

3.1 事業費

事業費は、表 3.1 に示すとおりである。

表 3.1 事業費内訳

(単位: 億円)

	全体計画 に要する 経費	事業計画 に要する 経費	事業区域計画に要する経費						
			首都圏			中部圏			
			平成28 年度以前	平成29 年度	平成30 年度以降	平成28 年度以前	平成29 年度	平成30 年度以降	
工事費	90,300	51,815	10,800	-	-	7,110	-	-	3,690
用地費 及び補償		3,420	0.3	-	-	0.1	-	-	0.2
合計	90,300	55,236	10,800	-	-	7,110	-	-	3,690

3.2 建設財源

事業費は、事業者の自己資金を財源とする計画である。なお、事業計画に要する経費のうち、3兆円は財政投融資による有利子借入金である。

4. 大深度地下において事業の施行を必要とする公益上の理由

4.1 事業の施行を必要とする公益上の理由

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されている。

全幹法に基づく中央新幹線は、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リニア方式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の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。

中央新幹線の整備効果についても、同じく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において、需要予測では、東京都・大阪市間において所要時分は 67 分（現行 145 分に対して 78 分減）と所要時間が短縮されることにより、東海道新幹線と中央新幹線の輸送需要量の合計は、現状の輸送需要量が 442 億人キロ／年に対して、

- ・2045 年の東京・大阪間開業時において 652～819 億人キロ／年へ増加。
- ・中央新幹線が整備されない場合は、2045 年の東海道新幹線の輸送需要量は 496 億人キロ／年に留まる。

と報告されている。

また、経済効果分析では、空間的応用一般均衡モデル(複数の地域を前提に、複雑に相互依存する経済主体の間を連鎖的に波及するプロジェクトの経済効果について、どの地域の、どの経済主体にどれだけの効果が帰着するのかを把握するために考案された分析手法)により、

- ・中央新幹線整備による経済効果は、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る。
- ・地域別に見ると、東京圏、名古屋圏、大阪圏といった沿線大都市圏に大きな効果をもたらす（東京圏 26 百億円、名古屋圏 14 百億円、大阪圏 16 百億円）。
- ・産業面について見ると、中央新幹線は出張等の効率化に貢献することから、サービス業、金融業などソフト産業へ大きな効果を与える一方で、全国的には製造業へも大きな経済効果をもたらす。

と報告されている。これらの効果についてまとめたものを表 4.1 に示す。

本事業の実施が環境に及ぼす影響については、「環境影響評価法」（平成 9 年法律第 81 号）等に基づいて環境影響評価を実施しているとともに、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針」（平成 16 年 2 月 3 日国都大第 58 号）に示された環境保全のための検討項目（地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理、その他）についても、影響及び環境保全のための措置の検討を行っている。

このうち、地下水、化学反応、掘削土の処理及びその他（交通機関等の大深度地下の使用）

については、環境影響評価書において、影響の予測を行っており、必要に応じて環境保全措置を実施することにより、いずれの項目においても事業者の実施可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価している。

施設設置による地盤変位については、数値解析による予測を実施しており、周辺地盤の変位は小さいと評価された。なお、数値解析の方法や結果については、有識者に確認し、妥当との意見を得ている。

文化財等への影響については、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」（平成13年4月3日閣議決定）に示された文化財の保存に影響を及ぼすと考えられる「地下水位・水圧の変化、振動、周辺環境の変化等」において、上記のとおり、事業の実施が環境に及ぼす影響については事業者の実施可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減できると評価されており、文化財等へ影響を及ぼさないと判断している。

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。

表 4.1 現行と中央新幹線完成後の比較（東京-大阪間）※1

項目	現行	完成後	差
所要時間	145（分）	67（分）	78（分）短縮
輸送需要量（億人キロ/年）※2	442（億人キロ/年）	652～819（億人キロ/年）	210～337（億人キロ/年）増加
経済効果・帰着便益（百億円/年）※3	-	+71（百億円/年）	71（百億円/年）増加
経済効果・生産額の変化（百億円/年）※3	-	+87（百億円/年）	87（百億円/年）増加

※1：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答申より（平成23年5月）

※2：東海道新幹線と中央新幹線の合計輸送需要量

なお、分析ケースは以下の通り

共通：2045年の東京・大阪開業時時点

652（億人キロ/年）：経済成長率1%、高速道路料金半額

819（億人キロ/年）：経済成長率2%、高速道路料金現状

※3：分析ケースは以下の通り

2045年の東京・大阪開業時時点、経済成長率1%、高速道路料金現状

4.2 大深度地下を使用する必要性（大深度ルートと浅深度ルートの比較）

本事業は前節で述べたように、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とされている。しかし、一部では高度に土地利用が図られている地域があり、用地取得が事業期間に大きな影響を及ぼすこととなる。

首都圏、中部圏のうち、高度に土地利用が図られている地域においては、できる限り大深度地下を使用することにより、用地取得や区分地上権設定範囲を極力少なくすることができ、事業期間の短縮や本事業の円滑な遂行が可能となる。

また、本事業は、超電導リニア方式による新幹線鉄道であり、大深度地下を使用する区間を含む駅間は、全ての利用者が新幹線により移動することから、施設利用者の移動やアクセスの容易性に関する大深度地下使用に伴う課題はない。なお、非常時の避難等については、「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（平成16年2月）」を踏まえ適切な対応を行う。（別添書類第6号参照）

今回、大深度地下を使用する必要性の検討として、本事業の一部区間（当該事業区域）を大深度地下において施行した場合（大深度法を使用した場合。以下、「大深度ルート」という。）と地上又は浅深度地下において施行した場合（大深度法を使用しない場合。以下、「浅深度ルート」という。）について、以下の条件の下で比較検討を行った。

なお、比較検討の結果は、以下の「4.2.1 事業の円滑な遂行」～「4.2.5 施設利用者の移動・アクセスの容易性」のとおりであり、大深度ルートで施行する場合の方が、極めて合理的であるといえる。

【比較検討の条件】

1) 比較検討の対象範囲

- ・大深度ルート及び浅深度ルートの比較検討は、品川・名古屋間の285.6kmのうち、本事業区域の範囲を対象に行う。

2) 工法の選定

- ・本事業区域における中央新幹線の路線は、高度に市街化が進んでいることから、大深度ルート及び浅深度ルートのいずれも地上部は使用せず、トンネル構造とする。
- ・なお、トンネルは地形・地質や環境要素等の観点よりシールド工法とする。

3) 都市部非常口位置

- ・シールドマシンの発進立坑のほか、開業後の換気、異常時の避難のための都市部非常口を、概ね5km間隔で路線直上に設置する。
- ・都市部非常口については、生活・自然環境に配慮し、一団にまとまった企業用地、公的用地、未利用地等を選定することとしており、それに該当する土地を既に取得済み等であるため、大深度ルート及び浅深度ルートのいずれも、同じ都市部非常口を使用する。

4) 平面線形

- ・平面線形は、超電導リニアの超高速性を踏まえ、技術的制約等の中で、駅及び都市部非常口を、できる限り直線に近い線形で結ぶ。このため、平面線形は、大深度ルート及び浅深度ルートのいずれも、同一とする。また、駅の位置及び深さも同一のものとする。

4.2.1 事業の円滑な遂行

本事業区域は、高度に土地利用が進んでいる。浅深度ルートで施行する場合には、用地取得や区分地上権設定等に時間を要することが見込まれるが、大深度ルートで施行する場合には、事業区域内の用地取得や区分地上権設定等の必要がないため、事業期間を短縮することができる。そのため、大深度ルートのほうが、本事業の円滑な遂行が可能となり、中央新幹線の効果を早期に発揮することが可能となる。

なお、地上及び浅深度地下においては、関係者等の協力を得ながら、鋭意、用地取得、区分地上権設定等の準備等を進めている。

4.2.2 ルート設定の合理性

浅深度ルートで施行する場合には、土地所有者等による通常の利用が行われない大深度地下と異なり、地上は高度な土地利用がされているほか、地下には既に多くの公共・公益施設等が整備されており、支障又は近接する既設建造物の移転等が必要となる。また、中部圏では、坂下非常口付近において、亜炭の採掘跡（空洞）の存在の可能性が考えられ、亜炭の採掘跡に対する対応が必要となる。

大深度ルートで施行する場合には、上記の公共・公益施設の移転が不要となるとともに、亜炭の採掘跡等とは十分に離隔を確保できることから合理的である。

4.2.3 事業費

大深度ルートと浅深度ルートで施行する場合の事業費を比較すると、浅深度ルートは、事業区域の大部分において、用地取得や区分地上権の設定等が必要となり、追加で用地費、補償費、及び建物支障移転費が必要となる。一方で、浅深度ルートでは、大深度ルートに比べ立坑の深さが短くなることによる工事費の減や、一部区間においてトンネル構築にかかる工事費が減となることが見込まれる。上記事項を勘案した結果、大深度ルートの事業費のほうが安価となり、大深度ルートで施行する場合の方が、合理的である。

4.2.4 騒音・振動の軽減等による居住環境への影響等

列車の走行に係る騒音については、浅深度ルート、大深度ルートとも、地下にあり、土により遮蔽されているため、影響は小さい。

換気施設からの騒音等については、浅深度ルート、大深度ルートとも、換気施設は都市部非常口に設置し、いずれも適切に消音設備等を配備するため、影響は小さい。

列車の走行に係る振動については、超電導リニア車両は鉄輪の新幹線車両より軽いことなどから、超電導リニア車両の走行による影響は小さい。山梨リニア実験線において、土かぶりが小さい箇所（7m、10m）で実測した結果は、トンネル直上の土かぶり 10m の箇所で最大 39dB（地質は粘土質砂礫、浮上走行）、トンネル直上の土かぶり 7m の箇所で最大 47dB（地質は有機質並びに砂混じりシルト、浮上走行）であることから、大深度ルートにおいて施行する場合の方が、より影響は小さい。

4.2.5 施設利用者の移動・アクセスの容易性

浅深度ルート、大深度ルートいずれも駅部の深さは変わらないため、施設利用者の移動・アクセスの容易性は変わらない。

5. 事業区域を当該事業に用いることが相当であり、又は大深度地下の適正かつ合理的な利用に寄与することとなる理由

5.1 全体計画の位置づけからみた当該事業区域の位置づけ

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、同法第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（全体計画）のうち、先行して品川・名古屋間を整備するものである。

当該事業区域は、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であり、全体計画の一部として適切に位置づけられたものである。

5.2 事業の目的を果たし得る最も有効な位置にあること

中央新幹線は、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大動脈の二重系化が必要であることから、早期に整備が必要であるとともに、世界最大のスーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成や地域の活性化等が期待されている。

本事業の路線の位置選定にあたっては、大深度地下を使用することを前提に、全幹法や環境影響評価の手続きの中で取り決めており、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等を総合的に考慮し、決定したものである。

事業区域の平面線形選定の手順として、まず、起終点となるターミナル駅を選定し、その後、山梨リニア実験線を活用することを前提として、ターミナル駅間を結ぶルートを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等の観点より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選定した約20km幅の南アルプスルートから約3km幅の概略ルートに絞り込んだ。更に、約3km幅の概略ルートから品川・名古屋間工事実施計画の認可を得たルートへの絞り込みに当たっては、各都市部非常口等の位置を選定し、超電導リニアの超高速性を踏まえ、技術的制約等の中で、ターミナル駅及び各都市部非常口等をできる限り直線に近い線形で結ぶ計画とした。

5.2.1 ターミナル駅、各都市部非常口の選定

(1) 起終点ターミナル駅の位置選定

起終点ターミナル駅となる品川駅及び名古屋駅については、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、できる限り事業者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。

1) 起点となる品川駅

- ・東海道新幹線との結節、在来線との円滑な乗り継ぎ、及び国際空港とのアクセス利便性を考慮し、東海道新幹線品川駅付近の地下で、南北方向に設置する。
- ・東京駅周辺は、既に高度に開発され、地下空間の利用が進んでいるため、駅空間の確保が困難である。また東海道新幹線改札内コンコースは現状でも狭小であり、中央新幹線のための連絡階段などの設備を設けることができないため、設置は困難である。

2) 当面終点となる名古屋駅

- ・東海道新幹線との円滑な乗り継ぎを確保することが極めて重要であることから、東海道新幹線及び在来線名古屋駅付近の地下で、将来の大阪延伸を考慮し、東西方向に設置する。

(2) 都市部非常口の位置選定

地形・地質、環境要素等の観点から、大深度地下区間はシールド工法を基本とする。シールドマシンの工事にあたっては、数千から1万㎡程度の立坑及び施工ヤード（以下、「立坑等」という。）が必要であり、この立坑等は、開業後のトンネル換気や異常時の避難等にも利用する計画であるため、都市部非常口を概ね5km間隔で設置する。都市部非常口は、生活・自然環境に配慮し、計画段階環境配慮書に記載の概略の路線内で一団にまとまった企業用地、公的用地、未利用地等をできる限り選定することを考慮し、以下の位置とした。

（首都圏都市部非常口）

- ・北品川非常口：東京都品川区北品川四丁目
- ・東雪谷非常口：東京都大田区東雪谷一丁目
- ・等々力非常口：神奈川県川崎市中原区等々力
- ・梶ヶ谷非常口：神奈川県川崎市宮前区梶ヶ谷
- ・犬蔵非常口：神奈川県川崎市宮前区犬蔵三丁目
- ・東百合丘非常口：神奈川県川崎市麻生区東百合丘三丁目
- ・片平非常口：神奈川県川崎市麻生区片平
- ・小野路非常口：東京都町田市小野路町
- ・上小山田非常口：東京都町田市上小山田町

（中部圏都市部非常口）

- ・坂下非常口：愛知県春日井市坂下町一丁目
- ・神領非常口：愛知県春日井市熊野町
- ・勝川非常口：愛知県春日井市勝川町一丁目
- ・名城非常口：愛知県名古屋市中区三の丸二丁目

5.2.2 縦断線形の選定

縦断線形は、以下の条件を考慮して決定した。

- ・既存の公共・公益施設の回避
 - 中央新幹線の事業区域と公共・公益施設の離隔は、既存施設に影響を及ぼさないよう、原則としてトンネル径である 1D 以上を確保
- ・都市部非常口への集水（排水勾配を考慮）
- ・技術的制約条件（最急勾配等）
- ・駅は、円滑な乗換え等を考慮してできる限り浅く設定

(1) 首都圏

1) 品川駅～北品川非常口

- ・八ツ山共同溝と必要な離隔を確保した上で、品川駅の位置をできる限り浅くし、八ツ山共同溝付近からは最急勾配（40‰）で下り、首都高速中央環状品川線と必要な離隔を確保できるように設定した。

2) 北品川非常口～神奈川県（仮称）駅

- ・等々力非常口及び片平非常口について、トンネルからの排水が両非常口に自然流下できるように設定した。
- ・東百合丘非常口～片平非常口間の小田急小田原線との交差付近にある水路トンネル等の既存の公共・公益施設に対して、必要な離隔を確保した。
- ・神奈川県川崎市宮前区馬絹四丁目、馬絹五丁目、馬絹二丁目、馬絹一丁目、麻生区王禅寺西四丁目、東京都町田市小野路町、上小山田町付近等については、谷部においても、地表面より 40m 以上深い位置になるよう設定した。

(2) 中部圏

1) 岐阜県愛知県境付近～神領非常口

- ・文献調査の結果、亜炭採掘跡が存在すると想定される坂下非常口の南側から東名高速道路の北側までの区間において、地表面より最大で 50m 程度の深さに亜炭の採掘跡（空洞）の存在の可能性が考えられるため、地表面より 60m 以上深い位置となるよう計画した。

2) 神領非常口～名古屋駅

- ・勝川非常口～名城非常口にある上飯田連絡線、大曾根洞道、地下鉄名城線、堀川左岸雨水滞水池・調整池、及び名鉄瀬戸線等の公共・公益施設に対して、必要な離隔を確保した。
- ・名古屋駅は、JR ゲートタワー地下で交差する計画とし、名城非常口から駅端部に接続する計画とした。なお、名古屋中央雨水調整池等の公共・公益施設に対して、必要な離隔を確保した。

5.3 施行しようとする事業の種類・内容からみて事業区域の規模が適切であること

前述しているとおり、地形・地質、環境要素等の観点から、本線はシールド工法としており、本線（13.7m～14.0m）及び施工・維持管理に必要な幅（セグメント外面から0.5m）を考慮した範囲が、大深度地下（別添書類第3号に示す深さ以深）となる区域を事業区域とした。なお、自社用地となる区域は事業区域から除いている。

5.4 支障となる物件の多少

支障となる物件として、井戸が5件確認されている。

- ・井戸(1)（27k670m 付近） 全長 100m 程度 口径 100mm 程度
- ・井戸(2)（28k130m 付近） 全長 80m 程度 口径 100mm 程度
- ・井戸(3)（29k710m 付近） 全長 100m 程度 口径 200mm 程度
- ・井戸(4)（266k870m 付近） 全長 65m 程度 口径 100mm 程度
- ・井戸(5)（274k080m 付近） 全長 195m 程度 口径 300mm 程度

なお、訪問若しくは郵送を複数回実施しても応答がなかった場合、又は調査実施が著しく困難な場合には、登記簿の閲覧、周辺住民への照会、近隣地からの観察等により調査を実施した。

5.5 周辺の大深度地下等の利用状況や事前の事業間調整（第12条）の結果を踏まえた位置づけ、他の公共事業との調整の有無・支障回避措置の程度

当該申請に先立ち、大深度法第12条に基づく事前の事業間調整を実施した。

平成26年に実施した事前の事業間調整では、4事業者から中央新幹線との近接に伴う調整等の申出があったが、調整の結果、本事業の路線の変更はない。その後、中部圏の一部の事業区域において縦断線形を変更する必要が生じたため、平成29年に変更した事業区域について、事前の事業間調整を実施した。当該事業間調整では、申出はなかった。

なお、申出の内容及び調整結果の詳細は、「別添書類第10号 事前の事業間調整の経過の要領及びその結果を記載した書類」のとおりである。

5.6 事業の施行に伴い、事業区域に近接する既存施設に対して支障があるかどうか、または支障が生じる恐れがあるかどうか

本事業区域周辺において既存施設（道路施設や建物等）があるが、トンネル施工による地盤変位について、数値解析による予測を実施し周辺地盤の変位は小さいと予測されていることから、支障が生じる恐れがないことを確認している。