

## 4 月までの議論とその後の状況

## 4月までの議論

東京～名古屋間のルートについては交通政策審議会中央委員会小委員会で十分な比較検討がされた一方、名古屋～大阪間についてはそのような比較検討や議論がなされていない

名古屋～大阪間についても、関西にとって望ましいルート及び整備時期の検討を行っていくべき

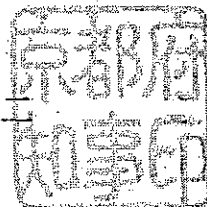
## その後の状況

|       |                          |  |  |
|-------|--------------------------|--|--|
| 5月 2日 | 答申(案)に対する<br>京都府・京都市意見提出 | ・名古屋・大阪間のルートについての定量的な分析を実施すべき  |  |
| 5月12日 | 小委員会答申                   | ・「中央新幹線の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)」を公表                          |  |
| 5月20日 | 営業主体・建設主体決定              | ・国が中央新幹線の営業主体・建設主体としてJR東海を指名   |  |
| 5月26日 | 整備計画の決定                  | ・中央新幹線(東京～大阪間)の建設に関する整備計画を決定<br>・「主要な経過地」として基本計画に「赤石山脈(南アルプス)中南部」を追加 |  |
| 5月27日 | 建設の指示                    | ・国がJR東海に対して、中央新幹線(東京～大阪間)の建設を指示                                      |  |
| 7月 7日 | JR東海社長会見                 | ・整備計画は『奈良市付近』としているが、『奈良県内』とは書いていないとし、奈良市と隣接する京都府南部を通る可能性を示唆          |  |
| 8月 5日 | 長野中間駅位置決定                | ・直線ルートを基本とした中間駅位置を決定<br>→東京～名古屋間の全中間駅位置決定                            |  |

3 交 第 7 2 号  
平成23年5月2日

国土交通大臣 大畠 章宏 様

京都府知事 山田 啓二



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（案）について

「リニア中央新幹線」の整備に向け取り組まれていることに敬意を表します。

「リニア中央新幹線」につきましては、首都圏・中部圏・近畿圏を結び、東海道新幹線の代替輸送機関ともなる新しい国土軸として、早期に実現されることを、京都府としても大いに期待しているところであります。

今般、「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（案）」が出され、パブリックコメントが実施されていますが、名古屋～大阪間の沿線自治体の長として、下記のとおり意見を提出します。

## 記

### 1. 「4. ルートについて」

・名古屋～大阪間のルートについて検討されていないので、今回の答申は、東京～名古屋間のルートに限定したものであることを明確にすべきである。

・今後の名古屋～大阪間のルート検討にあたっては、今回の伊那谷ルート及び南アルプスルートの比較と同等以上のルート検討を定量的に実施すべきである。

・なお、主要な経過地になっていない神奈川県、静岡県、長野県、岐阜県、三重県からは沿線自治体としてヒアリングしているが、奈良市に隣接する京都府を沿線自治体としてヒアリングせず、答申（案）を作成されたことは遺憾である。京都府を沿線自治体として扱うべきである。

### 2. 「6. 整備計画について」

主要な経過地として奈良市附近となっているが、名古屋～大阪間のルートについては、全くルート検討されず、38年前に策定された基本計画を踏襲しただけであるので、名古屋～大阪間については、改めて整備計画を検討することを明確にされたい。

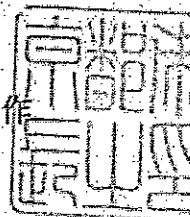
### 3. 「7. 付帯意見について」

「⑨戦略的な地域づくりの重要性」において、「今後、関西圏における中央新幹線整備について、議論が活性化することが期待される」とあるが、地元においても議論していくべき重要なテーマであるので、国土交通省と地元が密接にこのテーマについて連携するよう要望する。

都 歩 ま 1 1 号  
平成23年5月2日

国土交通大臣 太田 章宏 様

京都市長 門川 大作



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（案）について

平素は、本市交通政策に対しまして、格別の御理解、御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

また、新たな国土軸である「リニア中央新幹線」の整備を積極的に推進されていることに対し、深く敬意を表します。

京都市におきましては、平成2年1月に設置した「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」において、京都市会、京都府、京都府議会、京都府商工会議所連合会など関係団体とともに、「リニア中央新幹線」の早期実現と「京都ルート」の実現について、要望して参りました。

また、平成22年7月には、京都府、京都府商工会議所連合会と連携して、「明日の京都の高速鉄道検討委員会」を設置し、京都の将来像を見据えたりニア中央新幹線のあり方について検討してきたところです。

これらのことを踏まえ、現在、パブリックコメントが実施されている「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（案）」に対し、京都市として、下記のとおり意見を提出します。

記

- 京都市は、日本人の心のふるさととして、国内はもとより、外国からの賓客や日本各地で開催される国際会議の出席者等も含め、世界中から年間5,000万人の観光客が訪れる国際文化観光都市であります。
- また、国家政策の大きな柱の一つである観光立国を実現する上でも、京都への安全で便利な交通アクセスについて、本市の都市政策の基本に据えて取り組んでいく必要があります。
- そのため、京都市におきましては、「リニア中央新幹線」の早期実現と「京都ルート」の実現について、要望して参りました。

- 今回の答申（案）においては、「6. 整備計画について」において、これまでの審議結果を踏まえて、主要な経過地として奈良市付近が適当とされていますが、名古屋・大阪間のルートについては、昭和48年の基本計画策定時から今日に至るまで、定量的なルート比較分析が公表されておられません。
- リニア中央新幹線のルートは、国全体にとって最も優れたものが採用されるべきであり、定量的な分析により、事業者の採算性、利用者の便益、地域経済、観光振興その他の社会的影響等を総合的に評価した上で、ルートが決定されるべきものであります。
- 名古屋・大阪間のルートについては、定量的な分析を実施し、関西全体、ひいては我が国にとって最適なルートを決定的にいただくよう強く要望します。

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

「中央新幹線の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

平成23年5月12日

## 1. はじめに

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」）の規定に基づく手続き<sup>1</sup>が進められてきており、平成 22 年 2 月 24 日に国土交通大臣から交通政策審議会に対して「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」について諮問されたことを受け、3 月以降、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された中央新幹線小委員会（以下「小委員会」）において集中的に審議を行ってきた。

小委員会では、中央新幹線の整備について、関係者や有識者等から幅広く意見を伺いながら、その意義をはじめとする様々な視点・論点<sup>2</sup>について、慎重に審議を重ねてきた。その結果、昨年 12 月の時点において、基本的事項である営業主体、建設主体、走行方式及びルートについて委員の見解がまとまりつつあったことから、中間とりまとめを実施してこれらの方向性を示すとともに、審議過程で浮上した重要事項については付帯意見として提示した。

その後もパブリックコメント等を通じて各方面からの意見を踏まえながら、中間とりまとめの内容に基づき、残された論点について審議を重ねてきた。本年 3 月の東日本大震災の後は、東北新幹線の被災状況等も踏まえながら、中央新幹線の整備について、その意義や防災対策などについて改めて確認を行った。

このように慎重に検討を重ねた結果、基本的事項について小委員会として結論を得るとともに、付帯意見についても更に委員の間で議論を深めたことから、最終答申としてまとめた。

<sup>1</sup> 参考資料「中央新幹線の現状～手続のフロー～」参照。

<sup>2</sup> 参考資料「中央新幹線に関する視点と論点（案）」参照。

## 2. 中央新幹線整備の意義について

中央新幹線は、全幹法上の「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線」として、昭和48年に基本計画が定められた路線であるが、小委員会では中央新幹線整備の現代社会における国民的・国家的意義について改めて検討し、特に下記のような意義が期待されるものにとりまとめた。

なお、下記のうち特に④と⑤については、走行方式として超電導磁気浮上方式<sup>3</sup>（以下「超電導リニア方式」）を採択することにより顕著になると考えられる事項である。

### 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

我が国の三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び関西圏<sup>4</sup>）は、世界でも有数の人口集積地域であり、これまで主として東海道新幹線が担ってきた三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義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<sup>5</sup>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、豊かな自然に恵まれた地域特性を活用し、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しものと期待される。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。

<sup>3</sup> 参考資料「超電導リニアの概要」参照。

<sup>4</sup> 東京圏は、東京都、神奈川県、千葉県及び埼玉県。名古屋圏は、愛知県、岐阜県及び三重県。関西圏は、大阪府、京都府、奈良県、兵庫県。

<sup>5</sup> 第15回小委員会資料「東海道新幹線大規模改修工事に与える効果」参照。

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した場合、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。

3. 走行方式について

走行方式については、これまでの全幹法に基づく調査等において、粘着駆動による電車方式（以下「在来型新幹線方式」）又は超電導リニア方式の採択が検討されてきたことを踏まえ、新たな技術である超電導リニア方式の安全性等を含め、両者を比較し、審議を行った。その結果得られた見解は以下の通りである。

① 在来型新幹線方式と超電導リニア方式の性能面の比較

(i) 高速交通機関としての性能の比較

在来型新幹線方式は、昭和39年に東海道新幹線において時速200km超の営業運転を世界に先駆けて実現し、その後世界各国において高速鉄道の建設が進められる契機となった。東海道新幹線の開業以降も、継続的に技術等の革新努力が積み重ねられ、速達性やエネルギー消費等の性能も大幅に改善されてきており、今

後もさらなる改善が図られるものと考えられる。また、開業以来 46 年間、乗車中の旅客の死傷事故は皆無であり、列車の平均遅延時間が 1 分未満であることなど、安全性及び信頼性の観点で優れた実績があり、地震対策も含めて、在来型新幹線方式の技術面・ノウハウ面での成熟度の高い蓄積は大いに評価できるところである。さらに、在来型新幹線方式を採用した場合、東海道新幹線以来築かれてきた約 2,000km の新幹線ネットワークとの相互接続が可能となること、超電導リニア方式に比べて高速特性が劣る分、建設費用やエネルギー消費の面で利点がある。

一方、我が国が昭和 30 年代後半から独創性の高い技術開発を進めてきた超電導リニア方式は、時速 500km での高速走行性能、全速度域にわたる高い加減速性能及び登坂能力などの面で高速交通機関として現行の在来型新幹線方式より優れている。加えて、レール上を車輪で走行する在来型新幹線方式と比較して、超電導リニア方式は、地震時などにおいて電力の供給が停止された後でも電磁誘導作用により軌道中心に車両が保持されること、ガイドウェイ側壁により物理的に脱線を阻止できる構造を有する<sup>6</sup>ことから、安全確保上の大きな利点がある。なお、鉄道施設の耐震性は、在来型新幹線方式と同様である。

このように両走行方式ともに優れた点があるが、超電導リニア方式の方が在来型新幹線方式に比べ費用が高くなるものの、時間短縮等による便益がより大きくなり、費用対効果<sup>7</sup>の観点からは相対的に有利な選択肢となっている。

## (ii) 超電導リニア方式特有の現象への対応

騒音、振動、微気圧波及び空気振動など周辺生活環境への影響については、従来から在来型新幹線方式について定められた環境基準があり、超電導リニア方式についても、これらを満たすことを前提として技術開発が行われてきた。超電導リニア方式を採択する場合、在来型新幹線方式に比べて速度域が高いが、これまでの技術開発の結果、明かりフードの設置などの必要な対策を実施することにより、超高速走行中であっても、在来型新幹線方式の環境基準と同等の範囲内に収まる見込みとなっている。

また、磁界の影響及びゴムタイヤの使用に関する安全性の確保については、これまでの技術開発の結果、車体への磁気シールドの設置など磁界の低減方策をとることにより、磁界の影響を国際的なガイドライン<sup>8</sup>を下回る水準に抑制することが可能であり、ゴムタイヤ走行に係る車両の火災対策等についても安全確保のための対応方針が示され、その内容が小委員会において確認されている。

## (iii) 異常時の対応

在来型新幹線方式は、これまでの技術面・ノウハウ面での成熟度の高い蓄積に

<sup>6</sup> 参考資料「地震発生時の対応状況」参照。

<sup>7</sup> 参考資料「費用対効果分析結果一覧」参照。

<sup>8</sup> 磁界による人体の影響に関する予防的な観点について、世界保健機関（WHO）が推奨している国際非電離放射線防護委員会により定められたガイドライン。詳細については第 2 回小委員会資料参照。

より、地震等の異常時における安全確保について十分な実績を有している。一方、超電導リニア方式は、これまでの技術的な検討により、地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保について、整備計画段階での対応方針が示されており、その内容が小委員会において確認されている<sup>9</sup>。

## ② 新たな鉄道技術の確立と海外展開の推進

超電導リニア方式は、昭和 39 年に東海道新幹線が開業して以来の革新的な超高速輸送システムであり、我が国の鉄道技術の更なる発展を支えるとともに、超電導技術については、他分野への応用も期待される。

また、超電導リニア方式は、超電導磁石を利用<sup>10</sup>することにより、世界最高速度での走行を可能とする我が国の独創的な走行方式であり、その世界的な鉄道技術の先進性を象徴的に示すものである。このような走行方式による超高速鉄道の実現は、超電導リニア方式のみならず、我が国の鉄道技術全般の国際競争力を向上させることとなり、我が国の成長にもつながる海外展開推進の観点からも極めて重要である。

以上を総合的に勘案し、中央新幹線の走行方式として、超電導リニア方式を採択することが適当である。

## 4. ルートについて

ルートについては、これまでの調査等において主に伊那谷ルート及び南アルプスルートを候補に議論されてきた経緯を踏まえて、様々な観点から両ルートと比較した。その結果得られた見解は以下の通りである。

### ① 伊那谷ルート及び南アルプスルートの比較

伊那谷ルートについては、甲府盆地から諏訪方面を経て伊那谷を経由するもので、既存市街地に比較的近接することから、沿線旅客の中央新幹線へのアクセス性という面で利点がある。一方、南アルプスルートについては、路線延長が短くなり速達性に優れる結果、輸送需要が相対的に多く、なおかつ建設費用が相対的に低くなる利点<sup>11</sup>が想定される。

このようにそれぞれの利点を有する両ルートについて、費用対効果分析や空間的応用一般均衡分析の手法により比較検討した結果、南アルプスルートの方が伊那谷ルートに比べ相対的により効率的な投資となることに加え、生産額の増加な

<sup>9</sup> 第 2 回小委員会資料参照。

<sup>10</sup> 超電導磁石を利用するもの以外に、常電導磁石を利用する磁気浮上方式も存在する。参考資料「超電導と常電導の磁気浮上方式の特徴」参照。

<sup>11</sup> 参考資料「東京都・大阪市間のデータ」参照。

どの経済効果も大きいことが確認されている<sup>12</sup>。

また、仮に中央新幹線の建設主体及び営業主体としての指名を受ける意思を表明している東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」）が両主体となった場合、財務的な事業遂行能力の観点から、建設費用が低く、なおかつ輸送需要量が大きい南アルプスルートの方が事業リスクが低く、さらには大阪開業をより早期に実現する観点からも優位となる。

## ② 南アルプスの長大山岳トンネル建設の技術面での評価

南アルプスにおける長大山岳トンネルの掘削については、その長大性や施工上の地山の難度などが判断材料となるが、これまでの整備新幹線等におけるトンネル掘削の施工実績や、計測技術及び大規模機械の開発等により、工事の安全性及び効率性は顕著に向上してきており、技術的に見て対応可能な範囲にあるものと考えられる。

建設費用の比較において重要な要素となるトンネル工事費についても、全幹法に基づく調査の段階において、南アルプスルートの地山等級を最も厳しく設定した上で積算<sup>13</sup>を行っており、両ルートの工事費の想定は合理的に行われているものと判断できる。

## ③ 環境の保全

山梨県、長野県及び静岡県のうち全幹法の規定に基づき実施された地形・地質等の調査範囲<sup>14</sup>における自然環境の状況等について調査を行った結果、伊那谷ルート及び南アルプスルートともに貴重な自然環境が存在することが確認されており、いずれのルートを選択するにしても環境保全には十分な配慮が必要となる。

概略的なルートを選定する現段階においては、自然環境の保全の観点からいずれかのルートを優位づけ、または排除できるものではなく、環境の保全については、今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべきである。

## ④ ルートに関する地域の意見

沿線自治体へのヒアリング及びパブリックコメント<sup>15</sup>の結果、長野県内からは、伊那谷ルートでの整備を望む意見が寄せられた一方で、従来の速達性の高い鉄道サービスが及ばない地域などから南アルプスルートでの整備を望む意見が寄せられている。また、山梨県からは、用地買収、周辺生活環境への影響、文化財の保護、在来線に与える影響などの観点から、南アルプスルートを支持する意見が示

<sup>12</sup> 参考資料「費用対効果分析結果一覧」及び「空間的応用一般均衡分析結果」参照。詳細については第9回小委員会資料参照。

<sup>13</sup> 参考資料「甲府盆地～飯伊地域のトンネル区間の地山等級」参照。詳細については第11回小委員会資料参照。

<sup>14</sup> 第9回小委員会資料参照。

<sup>15</sup> 参考資料「パブリックコメント募集結果の概要」参照。詳細については第8回小委員会資料参照。

されている。

以上を総合的に勘案し、中央新幹線のルートとして南アルプスルートを採用することが適当である。

## 5. 営業主体及び建設主体について

営業主体及び建設主体については、ＪＲ東海が一部の駅の建設費用を除き、自己負担で東京・大阪間の整備を行う意思を表明していることを踏まえ、中央新幹線の事業特性及びＪＲ東海の事業遂行能力の観点から審議を行った。その結果得られた見解は以下のとおりである。

### ① 中央新幹線の事業特性

中央新幹線の整備は、我が国の三大都市圏間の大動脈輸送を担う東海道新幹線を代替・補完するとともに、速達性を飛躍的に向上させることを目的とする事業であり、財務的な観点からも、民間企業が中央新幹線の建設及び運営を自己負担で行うとすれば、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことによって可能となる事業である。さらに、当事業には東海道新幹線の大規模改修工事がその運行に及ぼす影響を低減する効果も期待され、これらを勘案すれば、東海道新幹線の経営と一体的に行われることが合理的である。

また、中央新幹線については、上記の通り超電導リニア方式の採択が適当と考えられるが、日本国有鉄道が昭和 37 年から開始した超電導リニア技術の開発は、国鉄改革以降、公益財団法人鉄道総合技術研究所及びＪＲ東海が実施してきた経緯がある。

### ② ＪＲ東海の事業遂行能力

ＪＲ東海は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主体としての事業遂行能力を有すると考えられる。さらに、東海道新幹線の運営費用低減に関して得た蓄積を中央新幹線の運営に活用することが期待される。

ＪＲ東海の建設主体としての事業遂行能力について、技術的な観点からは、平成 2 年以降山梨実験線を建設し、現在も延伸工事等を行っていること、走行試験など実験を重ねてきたことなどを勘案すれば、超電導リニア方式による鉄道技術を有するものと認められる。また、財務的な観点からは、同社が東京・大阪間の中央新幹線建設に関する計画として示した長期試算見通し<sup>16</sup>を小委員会が独自に行った需要予測<sup>17</sup>に基づき検証した結果、現段階で想定できる範囲内では、ＪＲ東海は十分慎

<sup>16</sup> 第 3 回小委員会資料参照。

<sup>17</sup> 参考資料「需要予測結果一覧」参照。

重な財務的見通しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成 39 年（2027 年））および大阪開業時期（平成 57 年（2045 年））を設定しているものと判断される<sup>18</sup>。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも期待できる。一方、今後仮に今般の東日本大震災のような不測の事態が発生し、一時的な収入の低下や設備投資費用の増加などの事態が生じたとしても、我が国の三大都市圏間の高速かつ大量の旅客輸送を担う東海道新幹線の安定的な収益力を踏まえれば、債務残高を一定の水準に抑制しつつ、投資のタイミングを適切に判断することにより、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能と考えられる。

以上を総合的に勘案し、東京・大阪間の営業主体及び建設主体としてＪＲ東海を指名することが適当である。

## 6. 整備計画について

新幹線鉄道路線の整備計画については、全国新幹線鉄道整備法第 7 条第 1 項及び施行令第 3 条の規定により、走行方式、最高設計速度、建設に要する費用の概算額、その他必要な事項を記載することとされている。中央新幹線の整備計画については、前述の審議結果を踏まえ、以下の通りとすることが適当である。

|                           |              |                                       |
|---------------------------|--------------|---------------------------------------|
| 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<br>（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）<br>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。

<sup>18</sup> 参考資料「ＪＲ東海の長期試算見通しの検証結果」参照。詳細については、第 12 回小委員会資料参照。

## 7. 付帯意見

これまでの審議において、諮問事項には直接該当しないものの、中央新幹線の整備について特に重要と考えられる事項を付帯意見として示すこととした。これらは、一部を除いて中長期的な検討を要するものであり、今後の中央新幹線整備関係者において留意されることを小委員会として希望するものである。

### ① 大阪までの早期開業のための検討

営業主体及び建設主体としての指名が適当としたＪＲ東海の長期試算見通しでは、現時点で、名古屋開業時期を平成 39 年（2027 年）、大阪開業時期を平成 57 年（2045 年）としている。名古屋暫定開業は、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶこと、新しい鉄道技術を実用化することなどの観点から、一定の中央新幹線の整備効果を発揮するとともに、大阪までの開業の実現可能性を大幅に高めるものであり、まずは東京・名古屋間の整備を着実に進めることが重要である。

しかしながら、中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である。今後我が国が直面する人口減少社会の中においては、開業時期を前倒しする方がより投資効果が高くなることも確認されており、我が国経済社会に様々な面で活力を与え得る中央新幹線の整備効果を最大限発揮させるため、名古屋暫定開業後、大阪開業を出来る限り早く実現させることが極めて重要である。

したがって、名古屋・大阪間の整備については、今後、経済社会情勢等を勘案しながら、継続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべきである。

### ② コストダウンの重要性

超電導リニア方式の高速鉄道は、速達性向上の効果が大きいものの、在来型新幹線方式に比べ、高額な整備費用及び維持運営費用を要するものである。これらの大幅なコストダウンは、建設主体及び営業主体が安定経営を確保しつつ、中央新幹線を名古屋まで着実に整備し、さらに名古屋開業後大阪まで可及的速やかに整備するため、また、超電導リニア方式が国際競争上の優位性を確保していくためにも極めて重要である。これまでも、超電導リニア方式の技術開発においてコストダウンへの取り組みがなされてきたところであるが、今後とも引き続き、建設主体及び営業主体は、電気、車両、土木、運転すべての分野にわたって技術開発によるコストダウンに最大限努めることが極めて重要である。加えて、国等においてもコストダウンのための技術開発の支援等を行っていくことが重要である。

### ③ 国際拠点空港との結節性の強化

中央新幹線の整備により三大都市圏が約 1 時間で結ばれる効果を最大限活用し、今後、我が国の国際競争力を維持向上させるためには、三大都市圏における中央

新幹線の駅と国際拠点空港（国際拠点空港化が進められている東京国際空港を含む。）の間のアクセスの利便性を十分に確保することが極めて重要である。

#### ④ 環境への配慮

今後の具体的なルートの設定においては、小委員会による沿線の自然環境の現況等に関する概略的な調査で明らかとなった配慮事項<sup>19</sup>及び土地利用の現状・地形などの制約要因を踏まえた上で、沿線の環境に関してより細かな環境調査等を実施し、環境の保全に十分配慮することが必要である。このため、建設主体としての指名が適当としたＪＲ東海は、早期段階から適切な環境配慮措置を取るべきであり、関係自治体との調整を含めた準備を継続して進めるべきである。

さらに、環境影響評価の実施、工事実施段階の環境影響への配慮及び開業後も含めたモニタリングの実施など、その後の事業の各段階において適切な環境配慮措置が行われるべきである。

#### ⑤ 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」）の技術力等の活用

鉄道・運輸機構は、新幹線鉄道整備を含め我が国で最も鉄道建設の経験が蓄積されている機関であり、中央新幹線のように大規模な鉄道整備を円滑に進めるためにはその協力が必要不可欠である。建設主体としてはＪＲ東海が適当であるが、鉄道施設の整備における鉄道・運輸機構の技術力等が積極的に活用されるべきである。

#### ⑥ 中央新幹線の整備効果拡大のための駅の整備のあり方について

超電導リニア方式の超高速特性及び中央新幹線の整備効果を最大限に活かすためには、全幹法の趣旨に合致する範囲内で途中駅の設置数を最小限に留めると同時に、駅のアクセス圏を従来の鉄道駅に比べて格段に拡大することが重要である。

このため、途中駅の立地場所を選定する際には、既存市街地への近接性や在来鉄道との結節性のみならず、高規格道路との結節性やパーク＆ライド用の駐車場空間確保の容易さなどにも十分に配慮する必要がある。また、中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト・ハード両面で結節性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」<sup>20</sup>として機能させることが極めて重要である。

また、途中駅は、超電導リニア方式の超高速特性から、各地域における空港に

<sup>19</sup> 参考資料「中央新幹線の沿線への環境影響について」参照。詳細については、第９回及び第１５回小委員会資料参照。

<sup>20</sup> 参考資料「駅のアクセス圏拡大のイメージ」及び第１６回小委員会資料「中央新幹線の整備効果拡大のための駅及び周辺の整備について」参照。

類似した役割を担うことが想定され、地域の玄関口としてふさわしい魅力のある駅が整備されることが望まれる。

加えて、三大都市圏に設置されるターミナル駅についても、今後の大都市圏の国際競争力強化及び地球環境保全等の必要性を踏まえ、前述の国際拠点空港とのアクセス機関を含めた他の公共交通機関との接続、駅の周辺や地下など駅関連空間の高度利用が積極的に図られ、我が国の玄関口として、かつ、新しい時代の高速鉄道のターミナル駅としてふさわしい魅力のある駅が整備されることが望まれる。

#### ⑦ 駅の設置に関する沿線地域との協力の重要性

上記の駅の整備のあり方を踏まえつつ、中央新幹線の円滑かつ効果的な整備及び駅を中心とする地域の望ましい開発整備を実現するためには、沿線地域及び中央新幹線の建設主体等による協力関係を早期に構築することが極めて重要である。

このため、まずは今後行われる環境影響評価の過程の中で、建設主体は駅の位置の設定について、沿線地域に対しその合理性を示しながら調整に臨むとともに、駅のアクセス圏拡大等に配慮し、沿線地域の発展に資するよう最大限努力をすべきである。一方、各沿線地域においては、地下空間も含めた土地の利用状況、地形・地質などの制約要因に加え、建設主体が民間企業として、とりわけ大阪早期開業のため最大限コスト低減に努める必要があることなどに配慮することが期待される。

このように、沿線地域と建設主体が駅の位置などに関する調整の過程で十分に意思疎通をし、具体的な駅及び周辺の整備について認識を共有しながら、協力関係を構築することが強く期待される。なお、駅の位置については、建設主体が案を提示して沿線地域と調整することが適当な事項であるが、国は事業の進行管理の観点から必要と認められる場合は、両者による調整を支援すべきである。

そのうえで、建設主体は、各駅の具体的な建設費用等を精査し、かつ、沿線自治体が駅周辺の整備を担うことも勘案しながら、駅の建設費用負担について自らの考え方を示すべきである。仮に、その考え方では関係者間で合意が得られない場合、合理的な負担のあり方について、その検討への国の関わり方も含めて、調整が行われることが望まれる。

#### ⑧ 中央新幹線の整備効果を踏まえた沿線地域の交通体系の検討

中央新幹線の整備は、既存の各沿線地域の交通体系にも大きな影響を与えることから、各沿線地域の利便性の維持・向上を図るため、国、建設主体及び営業主、沿線自治体並びに沿線交通事業者等による検討の場において、前述した駅アクセス圏の拡大方策を含めて、中央新幹線の整備効果を最大限に波及させる方策を検討すべきである。

#### ⑨ 戦略的な地域づくりの重要性

中央新幹線の整備は、三大都市圏間及び三大都市圏へのアクセスの利便性を飛躍的に向上させ、地域の活性化をもたらす可能性のある一方、更なる東京一極集中を招く可能性も有している。中央新幹線の沿線地域は、中央新幹線が開業すれば地域が活性化するという発想に立つのではなく、中央新幹線の開業を見据え、旅客及び時代のニーズを踏まえ、地域特性を活かした産業や観光の振興など、地域独自の魅力を発揮する地域づくりを戦略的に実施していくことが極めて重要である。

とりわけ、これまで人口の転出減少が続いてきた関西圏については、本来有している潜在力を発揮し、関西経済を再生することが求められているが、中長期的な関西経済活性化のための中央新幹線の具体的活用方策を関西圏全体で検討し、戦略的な地域づくりを行うことが極めて重要である。今後、関西圏における中央新幹線整備の意義について、議論が活性化することが期待される。

#### ⑩ 中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策全般の検討

中央新幹線の整備は、我が国の経済社会、国民生活及び国土構造に極めて大きな影響を与えるものであることから、国土交通省においては、中央新幹線の整備効果を踏まえて、国土政策及び交通政策全般について検討されることが望まれる。

### 8. むすびに

平成 23 年 3 月 11 日、小委員会においては審議の最終局面を迎えていた折、不幸にも東日本大震災が発生し、多くの人々が被災された。犠牲になられた方々に対し、衷心よりご冥福をお祈りするとともに、被災者の皆様方に対し、心よりお見舞いを申し上げます。

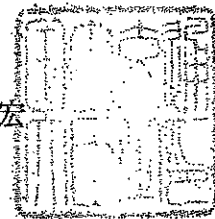
この戦後最大の国難とも言える未曾有の大災害は、小委員会としても、我が国の自然災害リスクの大きさとそれに備える防災対策の重要性を痛感させられたと同時に、旅客や物資輸送の代替路線の重要性も改めて認識させられる出来事であった。

震災から二月余りが経過した現在、東日本大震災による深い傷跡が各方面で残る一方、復旧・復興に向けた歩みも踏み出されつつある。三大都市圏を直結する中央新幹線の整備は、被災地の復興に直接的に寄与するものではないが、災害に強い国土の形成及び我が国の中長期的な経済復興に貢献することが可能な事業である。小委員会として、被災地の復興を心から願うとともに、中央新幹線の整備についても、東日本大震災の教訓を踏まえながら着実に進められ、我が国の経済社会全体の復興の一助となることを切に望む。

国鉄幹第8号の2  
平成23年5月20日

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 山田 佳臣 殿

国土交通大臣 大島 章宏



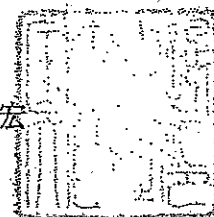
中央新幹線東京都・大阪市間の営業主体の指名について

全国新幹線鉄道整備法の規定により昭和48年11月15日運輸省告示第466号をもって基本計画を決定した中央新幹線の東京都・大阪市間について、貴社を営業主体として指名する。

国鉄幹第9号の2  
平成23年5月20日

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 山田 佳臣 殿

国土交通大臣 大畠 章宏



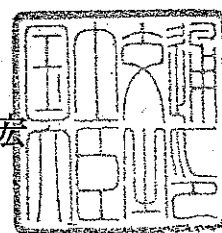
中央新幹線東京都・大阪市間の建設主体の指名について

全国新幹線鉄道整備法の規定により昭和48年11月15日運輸省告示第466号をもって基本計画を決定した中央新幹線の東京都・大阪市間について、貴社を建設主体として指名する。

全国新幹線鉄道整備法(昭和45年5月18日法律第71号)第7条第1項の規定に基づき、中央新幹線の建設に関する整備計画を下記のとおり決定する。

平成23年5月26日

国土交通大臣 大島 章宏



記

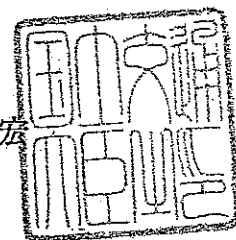
|                       |             |                                   |
|-----------------------|-------------|-----------------------------------|
| 建設線                   | 中央新幹線       |                                   |
| 区間                    | 東京都・大阪市     |                                   |
| 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。

国鉄幹第10号の2  
平成23年5月27日

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 山田 佳臣 殿

国土交通大臣 大畠 章宏



中央新幹線の建設の指示について

全国新幹線鉄道整備法第7条第1項の規定に基づき、中央新幹線の建設に関する整備計画を下記のとおり決定したので、同法第8条の規定により当該整備計画に基づいて中央新幹線（東京都・大阪市間）の建設を行うことを指示する。

記

|                       |             |                                   |
|-----------------------|-------------|-----------------------------------|
| 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。

## 日経

23.7. 8

駅着終アニアリ

## 「新大阪しかない」

J R 東海社長 新幹線との接続重視

東海旅客鉄道（J R 東海）の山田佳臣社長は7日に大阪市内で開いた記者会見で、2045年までの全線開業を目指しているリニア中央新幹線の終着駅について、「新大阪駅で接続するしか道はない」と強調した。山陽新幹線との乗り継ぎを重視したもので、大阪市の

大阪駅での接続でなければ、神戸や姫路、岡山、広島の利用客にとって不便極まりなくなる。新大阪駅でつなぐのは当然だ」と指摘した。

リニア新幹線は27年に東京・品川―名古屋駅間で営業運転を始め、45年までに大阪へ延伸する計画。関西の政財界では早期開業を望む声強いが、山田社長は「安定経営と安定配当を守らなければならぬ」と前倒し開業に慎重な姿勢を示した。

## リニアルート 京都南部示唆

J R 東海社長

J R 東海の山田佳臣社長は7日、大阪市内での会見で、平成57（2045）年開業を目指すリニア中央新幹線名古屋―大阪の通過ルートについて、「整備計画は『奈良市付近』としているが、『奈良県内』とは書いていない」と述べ、奈良市と隣接する京都府南部を通る可能性があることを示唆した。京都の経済界は東海道新幹線と接続するJ R 京都駅など府内を通るルートを求めている。

J R 東海は6月7日、39（2027）年開業予定の東

京―名古屋のルート、中間駅のおおよその場所を公表しており、東京―名古屋の環境影響評価を早ければ年内にも始めたい考え。全線開業には9兆円超の建設費が必要のため、同社は東京―名古屋を先行して建設する方針だ。

山田社長は会見で、名古屋以西での環境影響評価の時期について「まだ先のことなので何とも言えない」と述べるにとどめた。

一方、大阪市の平松邦夫市長や地元経済界がリニアのターミナル駅を大阪市中心部に求めていることに対し、山田社長は「岡山など

（山陽新幹線方面）の人にあって、新大阪以外ではかえって不便になる」として、新大阪駅をターミナルとする考えを改めて示した。

またリニア中央新幹線は東海道新幹線の3倍の消費電力が必要とされることについて、「東海道新幹線開業時から車両の省電力化に取り組んでおり、リニアも今後の技術開発で省電力化が進む」として、引き続きリニア中央新幹線計画を推進する考えを強調した。

## 産経

23.7. 8

リニア経過地でJR東海社長

## 「奈良市付近は変えない」

JR東海の山田佳臣社長は7日、リニア中央新幹線や経済界は京都市に近い主要経過地について「（奈良市付近を）変えることはない。計画段階から奈良市付近で地形地質調査もした」とし、京都市中心部を

## 府南部には含み

経由するルートを重ねて否定した。

ただ、「奈良市付近」がどの府県に当たるかは基本計画で言及されていないとして、京都府南部の可能性について含みを持たせた。大阪市内で開いた定例会

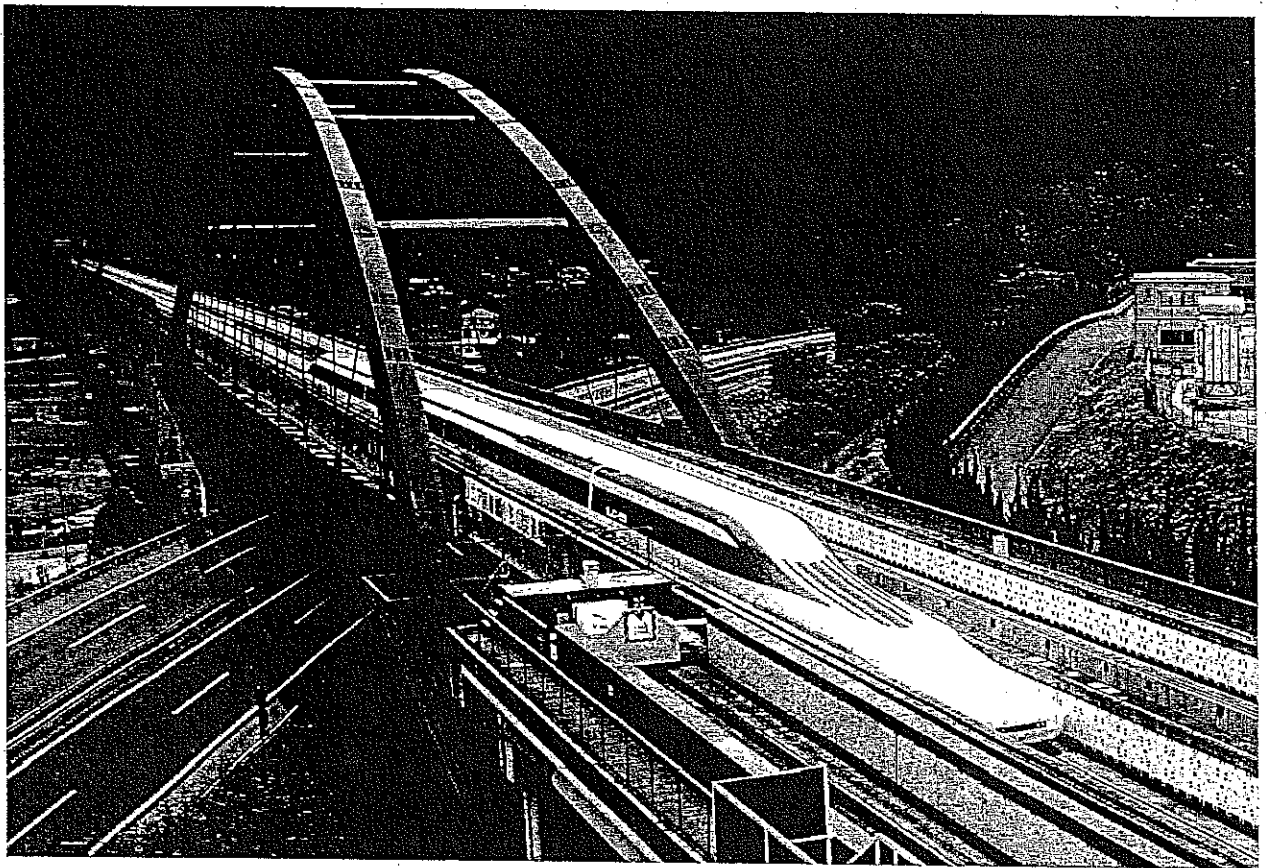
見で述べた。京都の自治体や経済界は京都市に近いルートを求めているが、山田社長は「近畿の皆さんにとっていろんな地区に（東海道新幹線を含む）高速鉄道網があるということではないか」と否定した。

また、リニアの大阪駅を新大阪駅がある場所とする方針について「（リニアは東海道新幹線の）バイパスなので、（山陽新幹線への）乗り継ぎで優れている新大阪につなぐのは当然の選択」とした。（中村幸恵）

京都

8月7日

# 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 計画段階環境配慮書の要約



平成23年8月

東海旅客鉄道株式会社

## はじめに

中央新幹線（東京都・大阪市間）については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月に、国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社（以下「当社」という。）を営業主体および建設主体に指名するとともに、同月、整備計画を決定の上、当社に対して、建設の指示が行われました。

これを踏まえ、当社は、まずは第一局面として路線建設を進めることとしている東京都・名古屋市間について、工事実施計画の認可申請に向けて、環境影響評価を実施してまいります。

当社は、今般、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成23年4月27日公布）の趣旨を踏まえ、中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書（以下「本配慮書」という。）をとりまとめ、公表することとしました。本配慮書では、環境影響評価を実施する範囲として、概略ルートとなる事業実施想定区域および概略の駅位置を選定し、選定に至る考え方を記載するとともに、計画段階における環境配慮事項について検討結果をとりまとめしています。

## 中央新幹線計画の内容

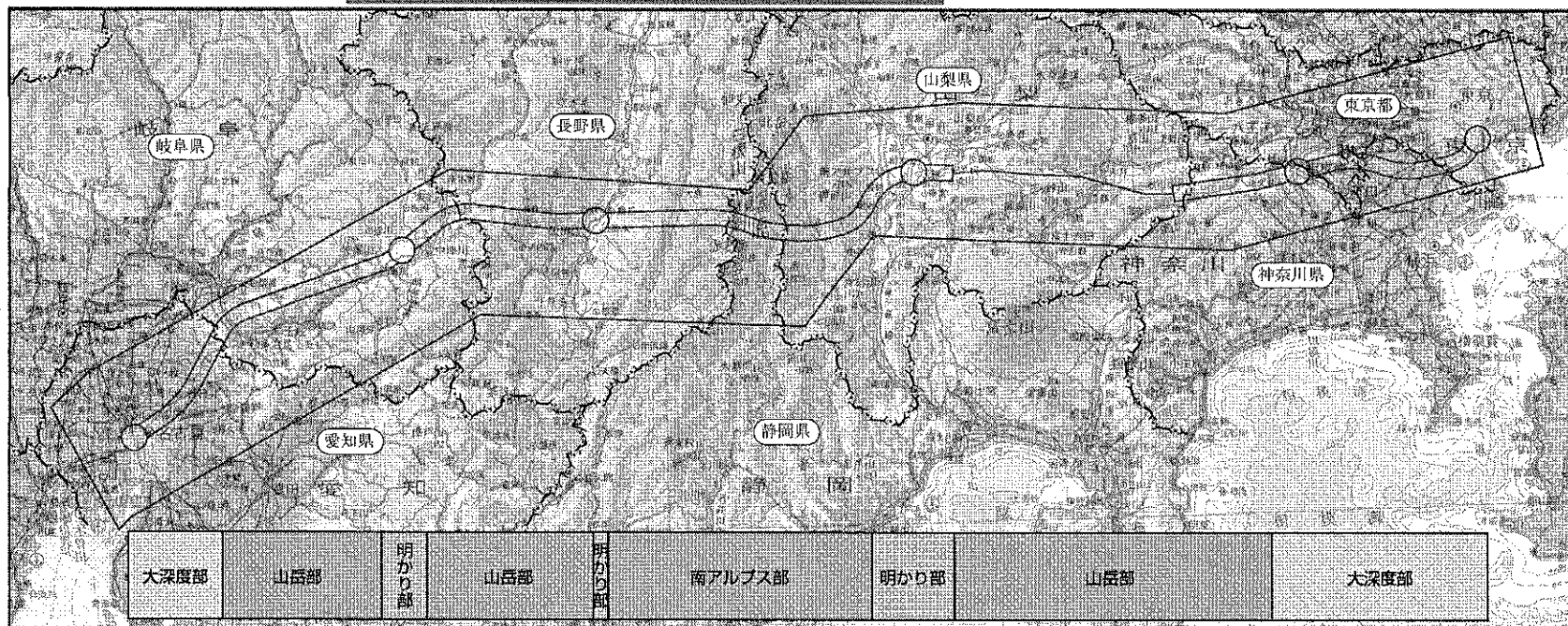
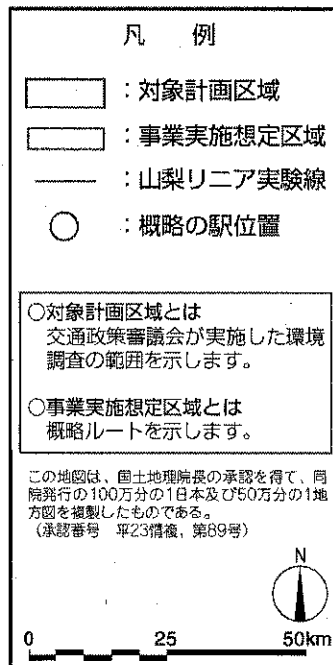
|                           |  |
|---------------------------|--|
| 名 称 お よ び 種 類             | 名称：中央新幹線（東京都・名古屋市間）<br>種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）   |
| 対 象 計 画 区 域               | 中央新幹線計画の検討範囲（以下「対象計画区域」という。）は、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会にて実施した中央新幹線（東京都・大阪市間）の環境調査の範囲のうち、東京都・名古屋市間に係る区域とします。  |
| 路 線 の 概 要 お よ び 事 業 の 規 模 | 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8km）、甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286kmの区間です。<br>駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。 |

## （参考）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。

## 対象計画区域および事業実施想定区域



### 事業実施想定区域を選定する際の考慮事項

対象計画区域の範囲の中で、概略ルートとなる事業実施想定区域を選定するにあたっては、次の点を考慮しました。

#### (1) 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、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本とします。なお、山梨リニア実験線を活用します。
- ・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%で計画します。
- ・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は、できる限り大深度地下を活用します。

#### (2) 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します。また、脆弱な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します。
- ・主要河川は、明かり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します。

#### (3) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境保全の面から、市街化・住宅地化が進んでいる地域をできる限り回避します。
- ・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はトンネル構造とするなどできる限り配慮します。

### 概略の駅位置を選定する際の考慮事項

#### (1) 東京都および名古屋市のターミナル駅

- ・東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、および国際空港とのアクセスの利便性を確保します。
- ・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します。
- ・できる限り当社の用地を活用します。

#### (2) 中間駅

- ・駅として必要な機能および条件(技術的に設置可能であること、利便性が確保されること、環境への影響が少ないこと、用地確保が可能であること)を満たす位置で計画します。
- ・大深度地下を使用できる地域(以下「大深度部」という。)を除き、地上駅を基本とします。

### 区間の設定について

調査、予測、評価にあたって、明かり部、山岳部に加え、大深度部のほか、山岳部のうち、国立公園を含み、貴重な動植物が数多く生息・生育する地域として南アルプス部の4つの区間に区分しました。

| 区間     | 主な施設                    |
|--------|-------------------------|
| 大深度部   | 地下駅、シールドトンネル、立坑および換気施設等 |
| 明かり部   | 地上駅、高架橋、橋りょう等           |
| 山岳部    | 山岳トンネル(斜坑等を含む)、橋りょう等    |
| 南アルプス部 | 山岳トンネル(斜坑等を含む)、橋りょう等    |

## 環境影響要因の把握

| 区分     | 環境影響要因   |
|--------|--|
| 工事の実施  | 建設機械の稼働、資材および機械の運搬に用いる車両の運行<br>切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事<br>工事施工ヤードおよび工事用道路の設置 |
| 構造物の存在 | 鉄道施設（トンネル）の存在<br>鉄道施設（嵩上式、地表式、掘削式）の存在<br>鉄道施設（駅、車両基地、換気施設等）の存在               |
| 鉄道の供用  | 列車の走行<br>鉄道施設（駅、車両基地、換気施設）の供用  |

## 環境影響評価項目の選定

想定される評価項目の中から、事業の実施による環境への影響をできる限り、回避、又は低減することを目的とし、計画段階で検討することが望ましい項目を選定しました。

| 影響要因       |                | 大深度部  |        |       | 明かり部  |        |       | 山岳部   |        |       | 南アルプス部 |        |       |
|------------|----------------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|
| 評価項目       |                | 工事の実施 | 構造物の存在 | 鉄道の供用 | 工事の実施 | 構造物の存在 | 鉄道の供用 | 工事の実施 | 構造物の存在 | 鉄道の供用 | 工事の実施  | 構造物の存在 | 鉄道の供用 |
| 大気環境       | 大気質            | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○      |        | ○     |
|            | 騒音             | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○      |        | ○     |
|            | 振動             | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○      |        | ○     |
|            | 微気圧波           |       |        | ○     |       |        | ○     |       |        | ○     |        |        | ○     |
|            | 低周波音           |       |        | ○     |       |        |       |       |        | ○     |        |        | ○     |
| 水環境        | 水質・水底の底質       | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     | ○     |        | ○     |        |        | ○     |
|            | 地下水            | ○     | ○      |       |       |        | ○     | ○     | ○      |       | ○      | ○      |       |
| 土壌環境・その他   | 地形・地質          |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
|            | 地盤沈下           | ○     |        |       |       |        | ○     | ○     |        |       |        |        |       |
|            | 土壌             | ○     |        |       | ○     |        |       | ○     |        |       |        |        |       |
|            | 磁界             |       |        |       |       |        | ○     |       |        | ○     |        |        | ○     |
|            | 文化財            |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
|            | 日照障害           |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
|            | 電波障害           |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
| 動物・植物・生態系  | 動物             | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○      | ○      |       |
|            | 植物             | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○      | ○      |       |
|            | 生態系            | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○     | ○      |       | ○      | ○      |       |
| 人と自然との触れ合い | 景観             |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
|            | 人と自然との触れ合い活動の場 |       | ○      |       | ○     |        |       |       | ○      |       |        | ○      |       |
| 環境への負荷     | 廃棄物等           | ○     |        |       | ○     |        |       | ○     |        |       | ○      |        |       |
|            | 温室効果ガス         | ○     |        |       | ○     |        |       | ○     |        |       | ○      |        |       |

## 主な環境配慮事項

各評価項目において、調査・予測・評価した結果、以下に示すような環境配慮事項を実施することにより、環境に与える影響については、回避、又は低減することが可能であるとと考えています。

| 評価項目      | 環境配慮事項   |
|-----------|--|
| 大気質       | ・工事の実施時は、工事現場の散水、防塵シートの敷設等により、粉じんの飛散を防止し、また、工事規模に合わせた適切な建設機械の選定や環境対策型の建設機械の使用により、排出ガスの発生を抑制します。資材運搬等の車両の運行については、車両の洗浄等により、粉じんの飛散を防止し、また、車両の運行ルートや配車計画を適切に行います。   |
| 騒音        | ・工事の実施時は、工事現場での防音シートや低騒音型建設機械の使用のほか、必要に応じてトンネル坑口に防音壁を設置する等の防音対策により、騒音を抑制します。<br>・明かり部等において、鉄道の供用時は、列車の走行に伴い騒音対策が必要な区間に明かりフード等を設置することにより、騒音を抑制します。  |
| 振動        | ・工事の実施時は、工事規模に合わせた建設機械の選定や低振動型の建設機械の使用により、振動を抑制します。また、資材運搬等の車両の運行ルートや配車計画を適切に行います。<br>・鉄道の供用時には、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において、「特段の対策を実施しなくても『環境保全上緊急を要する新幹線振動対策について（勧告）』の指針値を下回ると考えられる。」と報告されています。   |
| 微気圧波      | ・山岳部等において、鉄道の供用時は、列車の走行に伴い微気圧波対策が必要な箇所に所要の延長の緩衝工等を設置することにより、微気圧波を抑制します。  |
| 水質・水底の底質  | ・工事の実施時は、工事により発生する濁水やコンクリート打設により発生するアルカリ排水を公共用水域へ放流するには、必要に応じて、濁水処理等の対策により、水質・水底の底質への影響を回避、低減します。  |
| 地下水       | ・大深度部において、工事の実施時は、シールド工法の採用によりトンネル内湧水の発生を抑えます。駅および立坑などの構造物が地下に存在する場合は、必要に応じて構造物周辺に透水性のよい埋め戻し材や排水管を設置することにより、地下水位への影響を回避、低減します。<br>・山岳部等において、工事の実施時は、トンネル工事等に伴い地下水が湧出し、地下水位への影響が考えられますが、今後、明確な影響を把握するために、周辺の水利調査を行う等、影響度合いを確認し、防水工の施工等の適切な対策により、地下水位への影響を回避、低減します。  |
| 土壌        | ・工事の実施時は、必要により掘削土に含まれる重金属類等の調査を行い、基準不適合土壌が発見された場合は土壌汚染対策法に基づき適切に処理・処分することにより、基準不適合土壌の拡散を回避します。   |
| 磁界        | ・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において、「基準値（案）がICNIRP※1ガイドラインに準拠して設定され、用地境界での磁界が基準値（案）以下となるように用地を確保することを基本とし、必要に応じて磁気シールドを設置することにより基準値（案）を満たすこととする。」と報告されていることから、鉄道の供用時は、そのように対処することにより、影響はありません。  |
| 文化財       | ・今後計画を深度化の中で、国および県指定の文化財をできる限り避けることにより、文化財への影響を回避、低減します。   |
| 動物・植物・生態系 | ・山岳部等において、工事の実施時は、工事施工ヤードの設置位置の検討を行い、貴重な動物・植物の生息・生育環境に影響を及ぼす可能性のある箇所の改変を避け、やむを得ず改変する場合においても、できる限り改変面積を小さくすることに加え、工事終了後、速やかに改変部の緑化を行う等、自然環境を復元することにより、生息・生育環境の保全を行います。このほか、トンネル工事においては、工事計画策定の段階で、専門家の助言等により周辺の河川、沢等への影響を把握するための調査を実施し、レッドリスト※2記載種等の保全対象種の生息・生育が確認された場合は、保全対策を行い、生息・生育環境の保全を行います。特に、南アルプス部においては、事前に専門家等から地域の情報を得るとともに、現地調査においてレッドリスト記載種等の保全対象種の把握に努めます。また、保全対策の検討にあたっては、専門家の助言等を受け、適切な対策を講じるほか、事業着手後は、必要に応じてモニタリング調査を行う等、生息・生育環境の保全を行います。<br>・山岳部等において、構造物の存在により、貴重な動物・植物の生息・生育環境が変化する可能性がある場合には、具体的な計画の確定や構造物の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じることにより、貴重な動物・植物の生息・生育環境への影響を回避、低減します。また、必要に応じてモニタリング調査を行う等、生息・生育環境の保全を行います。 |
| 景観        | ・今後計画を深度化の中で、保全すべき地域の改変をできる限り小さくし、駅、橋りょう等の形状・色彩に配慮します。   |
| 廃棄物等      | ・山岳部等において、工事の実施時は、トンネル工事等に伴う建設発生土を本事業内で再利用を図るとともに他の事業への有効利用に努めることにより廃棄物等の量を抑制します。なお、新たに残土の処分地が生じる場合には、事前に必要な調査検討を行い、周辺環境への影響を回避、低減するよう計画します。   |

※1 ICNIRP：国際非電離放射線防護委員会

※2 レッドリスト：環境省が作成・公表する、日本の絶滅のおそれのある野生生物の種のリスト

本配慮書の全文は、当社ホームページにてご覧いただけます

<http://jr-central.co.jp/>

お問い合わせ先 電話 03-6711-9746（受付日時/祝日を除く月～金 9時30分～17時）

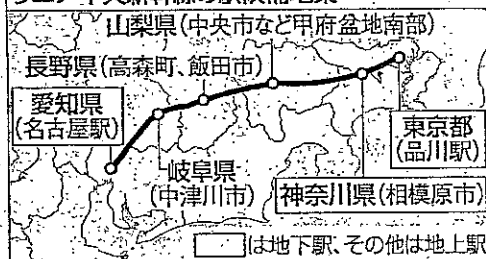
## 長野リニア駅候補

## 高森・飯田北部に

JR東海は5日、2027年に開業する予定のリニア中央新幹線の東京一名古屋間のうち、長野県に建設する中間駅の候補地を高森町から飯田市北部とする計画を発表した。沿線の神奈川、山梨、岐阜の3県は6月に候補地を発表したが、長野県は地元との調整が長引き、発表が遅れていた。

候補地は天竜川西側の平地で、東京一名古屋間をほぼ直線で結ぶルート上に位置する。長野県には飯田・下伊那地域を中心にJR飯田駅への併設を求める声もあったが、建設費の面などから見送られた。高森町・飯田市北部

## リニア中央新幹線の駅候補地案



に建設すれば、飯田駅に併設するよりも路線が約3キロ短くなり、建設費も500億～600億円程度安くなる、という。

JR東海の水野孝則・中央新幹線推進本部副本部長は「コスト面などを合理的に判断した。ていねいに地元の説明したい」と述べた。同社は、2014年度には着工したい考えた。(信原一貴)

朝日

23.8. 6

JR東海

リニア中央線 中間駅決定  
長野県は飯田・高森エリア

JR東海は2027年開業を目指すリニア中央新幹線(東京―名古屋)の長野県の中継駅の候補地として飯田市と高森町の天竜川右岸エリアを選定した。併せて同県内の具体的なルートも示した。6月に神奈川県、

山梨県、岐阜県の3県は公表したが、長野県の中間駅候補地は地元自治体との調整があり、遅れていた。これで東京―名古屋の中間駅の候補地がすべて決定した。

「(飯田市などが強く求めている)JR飯田駅との併設では、天竜川の河岸段丘の高い場所に地上駅を作ることになるなど条件的に厳しい(金子慎孝務)とし、リニア独自の駅をつくる。JR東海は14年度の工事開始を目指している。12月に環境影響評価(アセスメント)に入るために、秋には評価の内容や手法を示した「方法書」を公表する考えだ。

今後は地上駅で350億円、地下駅で2200億円かかると思われる中間駅の建設費用負担が争点となる。同社は自治体に中間駅の建設費の全額負担を求めているが、自治体はこれに反発。負担交渉は難航が予想される。

日刊工業

23.8. 8

東海旅客鉄道（ＪＲ東海）は５日、東京―名古屋間で２０２７年の開業を目指すリニア中央新幹線で、公表を先送りしていた長野県の中間駅案を発表した。高森町や飯田市を中心とする地区を候補として提示。これでリニア中央新幹線のルート、中間駅案が出そろった。ＪＲ東海は１４年度着工を目指して準備を進めてお

## リニア 長野県中間駅案

# 「飯田・高森」周辺を提示

「東京―名古屋間の建設費が５兆円を超える巨額事業が動き出す。」「他県に比べて遅れたが（関係者に）協力してもらい、周囲にベースを合わせたい」。ＪＲ東海の金子博専務は５日、長野市内での記者会見で、

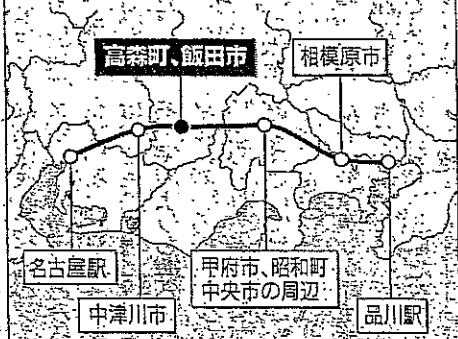
## ＪＲ東海

「説明。白紙のままだった長野県内について、神奈川県の相模原市、山梨県の甲府市、昭和町、長野県の飯田市を中心とする直徑５キロ圏の中間駅案を示した。地元自治体との意見調整が難航し、沿線となる県の中で最も公表が遅れる形になった。活用する。年内にも環境

## 着工へ準備本格化

影響評価（アセスメント）に入り、ルート、中間駅案をさらに絞り込んだうえで着工する。リニア中央新幹線は２７年に東京―名古屋間の開業、４５年をメドに大阪までの延伸を目指す。東京―名古屋間は約２８６キロ、ほぼ直線で、最短４０分で結ばれる。駅、車両費などを含む建設費は名古屋まで５兆４０００億円、大阪まで５兆円、大坂まで含めると９兆円超に膨らむ見通し。ＪＲ東海はすべて自己資金で賄う計画を示しており、２７年までの年間投資額は５０００億円弱で推移すると見込

リニア中央新幹線のルートと中間駅案



む。年間の資金調達額も最も多い時期で７０００億円近く膨らむ試算で、財務負担も増す。工期短縮によるコスト削減に加え、収益への影響を軽くするためにも計画が

し、建設費は神奈川が約２兆２００億円、他の３県は３兆５００億円を見込む。ＪＲ東海は品川、名古屋の両駅を除いて自治体に全額負担を求めているが、自治体側の態度は厳しい。金子専務は５日、中間駅建設費の地元負担について「（従来姿勢に）変わりはない」との意向をみせた。ただ、ＪＲ東海や国に負担を求める意見もあるとし、費用の具体案を示して「現実的な解を探索」とも述べた。ルート

日経

23.8.6