

○使用の認可をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、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。以下「法」という。）第16条各号の要件を全て充足するものと判断されるため、使用の認可をしたものである。

1 法第16条第1号の要件への適合性

中央新幹線については、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（以下「小委員会」という。）の答申を経て、同月に全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第6条第1項の規定に基づき、東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）が、営業主体及び建設主体として国土交通大臣の指名を受けるとともに、同法第7条第1項により決定された整備計画（以下「整備計画」という。）に基づき、同法第8条に定められた国土交通大臣による建設指示を受けている。また、同法第14条第1項の規定により、「営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する第8条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第3条第1項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。」とされているため、JR東海は、中央新幹線について、鉄道事業法第3条第1項の規定による許可を受けた鉄道事業者であると認められる。

また、現在東海道新幹線が担っている東京都・大阪市間の大動脈について、速達性を向上させるとともに、二重系化する等の中央新幹線の性格に鑑みると、中央新幹線が一般の需要に応ずる鉄道事業であることは、明らかである。

さらに、中央新幹線（品川・名古屋間）は、中央新幹線のうち、平成26年10月に全国新幹線鉄道整備法第9条第1項の規定に基づく工事実施計画（以下「工事実施計画」という。）の認可を受けた品川・名古屋間を先行整備する事業（以下「本件事業」という。）であることから、本件事業は、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」に該当すると認められる。

したがって、申請に係る事業は、「事業が第4条各号に掲げるものであること。」との法第16条第1号の要件を充足するものと判断される。

2 法第16条第2号の要件への適合性

(1) 対象地域で施行されるものであること

申請に係る事業の事業区域は、東京都品川区北品川三丁目地内から東京都町田市小山町地内までの33.3キロメートルの区間、及び愛知県春日井市坂下町一丁目地内から愛知県名古屋市丸の内一丁目地内までの17.0キロメートルの区間とされており、法第3条並びに大深度地下の公共的使用に関する特別措置法施行令（平成12年政令第500号）第3条及び別表第1に規定する対象地域内に存するものと認められる。

(2) 大深度地下で施行されるものであること

申請に係る事業は、ボーリング調査等により特定した支持地盤上面から10メートルの深度、又は国土地理院発行の基盤地図情報（航空レーザー測量）に基づき設定した地表面からの深度40メートルに地上高の測量精度や地形の経年変動を考慮した1メートルを加えた深度41メートルのいずれか深い方を大深度地下として特定し、地下41メートルから地下121メートルの深さで施行するものとされており、法第2条第1項に規定する大深度地下で施行される事業であると認められる。

(3) 小括

したがって、申請に係る事業は、「事業が対象地域における大深度地下で施行されるものであること。」との法第16条第2号の要件を充足するものと判断される。

3 法第16条第3号の要件への適合性

(1) 申請に係る事業を施行する必要性及びその必要性が公益目的に合致していること

中央新幹線の整備の意義及びその効果については、小委員会の答申に掲げられているとおり、先ず、東海道新幹線は、現在、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈であるところ、中央新幹線を整備し、東京都・大阪市間を超電導磁気浮上方式で走行する高速鉄道で結ぶことにより、速達性向上による効果もたらされるとともに、中央新幹線及び東海道新幹線の二重系化により災害リスクに対する機能が強化される等、三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び関西圏）を高速かつ安定に結ぶ幹線鉄道路線の充実が図られることとなる。

また、三大都市圏以外の沿線地域においても、地域活性化方策とあいまって地域振興に寄与することが期待されるとともに、三大都市圏が相互に約1時間で結ばれることにより、我が国の人口の約半数が含まれる都市集積圏が形成され、国土構造の変革、国際競争力の強化がもたらされるものと期待される。

さらに、平成27年8月に策定された国土形成計画（全国計画）においても、中央新幹線について、「東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待される」と位置づけられるとともに、「国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクト」であるとして、「三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。」とされ、「東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。」とされている。

現在東海道新幹線が担っている東京都・大阪市間の大動脈について、速達性を向上させるとともに、二重系化する等の中央新幹線の目的や性格に鑑みると、小委員会の答申や国土形成計画（全国計画）に掲げられた中央新幹線の意義等については十分に合理的

なものであり、中央新幹線は、国民生活や経済社会、国土構造等の側面から、公益目的に合致した事業であると認められる。

なお、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」等により、中央新幹線の整備促進に関する強い要望が寄せられており、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

本件事業は、中央新幹線のうち、平成26年10月に工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間を先行整備する事業であるところ、以上のように、本件事業の一部である申請に係る事業は、これを施行する必要がある、その必要性は公益目的に合致しているものと認められる。

(2) 路線の位置等に関する事業計画の合理性

本件事業の路線の位置については、起終点となる品川駅・名古屋駅、山梨リニア実験線、地上部とのアクセスとなる立坑である都市部非常口等の位置を前提として、超電導磁気浮上方式の技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、生活・自然環境等に配慮して、ルートが選定されているものと認められる。

また、申請に係る事業により設置される施設等については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）及びその関連図書に定められた技術的基準等に従い計画されているものと認められる。

したがって、申請に係る事業の事業計画に定められた内容のうち、路線の位置や技術的構造については合理的であると認められる。

(3) 大深度地下を使用する必要性が認められること

本件事業は、品川駅と名古屋駅を超電導磁気浮上方式の新幹線により結ぶ鉄道事業であり、首都圏及び中部圏内の高度に土地利用が進んだ市街地を通過する事業であるところ、本件事業の施行・供用に伴う騒音や振動等による沿線地域の居住環境等への影響を最小限のものとするため、申請に係る事業の事業区域について、大深度地下を使用する必要性が認められる。

また、(1)で述べたように、本件事業については、その整備促進に関する強い要望があるところ、前述のように、本件事業は高度に土地利用が進んだ市街地を通過する事業であり、用地取得がその事業期間に大きな影響を及ぼすものと見込まれるため、申請に係る事業の事業区域について、大深度地下を使用することにより、事業期間を短縮し、本件事業の円滑な遂行が可能になると認められる。

このため、申請に係る事業の事業区域において大深度地下を使用する必要性が認められる。

(4) 小括

したがって、申請に係る事業は、「事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公

益上の必要があるものであること。」との法第16条第3号の要件を充足するものと判断される。

4 法第16条第4号の要件への適合性

1で述べたとおり、J R 東海は、平成23年5月、全国新幹線鉄道整備法第6条第1項の規定により、中央新幹線の営業主体及び建設主体として国土交通大臣の指名を受けるとともに、整備計画に基づき、同法第8条に定められた国土交通大臣による建設指示を受けており、本件事業に係る法令上の施行能力が認められるため、本件事業の事業者として、法的観点からの適合性が認められる。

また、J R 東海は、営業主体及び建設主体としての指名を受ける前提として、小委員会の答申において、東海道新幹線との一体的経営の合理性が指摘されているほか、東海道新幹線の運行実績、山梨リニア実験線の建設・延伸・走行試験の実施による事業遂行能力も評価されており、J R 東海の財務状況に関する長期見通しも勘案すると、本件事業に係る事業者として、経営や事業遂行能力の観点からも適合性が認められる。

さらに、J R 東海は、中央新幹線事業の遂行のための専属の組織を平成23年5月に設置し、本事業を一元的に推進する実施体制を必要な人員とともに構築している等、組織・人員の観点からも、本件事業に係る事業者としての適合性が認められる。

したがって、申請に係る事業は、「事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること。」との法第16条第4号の要件を充足するものと判断される。

5 法第16条第5号の要件への適合性

法第16条第5号は、「事業計画が基本方針に適合するものであること。」との要件であるところ、

- (1) 大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行に関する基本的な事項、
- (2) 大深度地下の適正かつ合理的な利用に関する基本的な事項、
- (3) 安全の確保、環境の保全、その他大深度地下の公共的使用に関し配慮すべき事項、との基本方針の構成に従い、それぞれの事項において使用の認可に関わる項目ごとに、認可の理由を論ずることとする。

(1) 大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行に関する基本的な事項

①公共の利益となる事業であること

申請に係る事業が、公共の利益に資する事業であることについては、前記3(1)で述べたとおりである。

②事業の円滑な遂行のための方策がとられていること

本件事業の事業者であるJ R 東海は、申請に係る事業の事業計画及び大深度地下の使用に関し、説明会の開催や事業者のホームページにおける申請書や説明会資料等の掲載

により、沿線地域をはじめ、広く住民に周知するための措置を講じていることを確認している。また、説明会の開催に当たっては、事業者のホームページ等で開催の周知を行ったほか、事業区域沿線の自治体広報誌や自治会回覧によって事前の周知が行われていることを確認している。さらに、説明会の後に、改めて事業区域に係る土地所有者や居住者に対し、事業区域を示す図面を添付した上で、説明会資料等を事業者のホームページや事務所で公開・閲覧していること等について、戸別配布、郵送により周知を行っていることも確認している。

なお、平成30年8月23日及び24日に開催した、法第7条に基づく大深度地下使用協議会において、一部の関係行政機関から事業者に対し、住民への丁寧な対応を求める旨の意見が出されたことを受け、事業者は、「今後、ルート沿線の皆様には、工事の内容やスケジュール等についてお知らせを行う予定であり、引き続き、御質問等があれば、弊社工事事務所にて丁寧に対応してまいります」等と回答しており、工事施行段階以降も含め、今後も、住民への周知措置を適切に実施し、地域との連携を重視するという事業者の方針も確認している。

以上のような事情を勘案するに、事業者は、基本方針が求めている住民への周知措置を実施しているものと認められる。

(2) 大深度地下の適正かつ合理的な利用に関する基本的な事項

①大深度地下空間の利用調整

申請に係る事業の大深度地下空間の利用調整については、事前の事業間調整を行うに当たり、法第12条第1項の規定に基づき事業概要書を作成し、事業所管大臣に送付している。その際、同条第2項の規定に基づき、事業者は官報への掲載を実施し、事業概要書の縦覧を実施している。さらに、同条第3項及び第4項の規定に基づき、法第7条の大深度地下使用協議会構成員を通じて当該事業概要書の周知措置がなされている。その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整については4件の申出があったが、既にその調整は完了していることを確認している。

②既存の施設等の構造物等に支障が生じるおそれがある場合の措置

申請に係る事業について、前記①のとおり、事業概要書を周知し、関係行政機関に対して意見を求め、必要な調整が行われた結果、既存の施設等の構造物等に関する支障はなくなっているものと認められる。

(3) 安全の確保、環境の保全、その他大深度地下の公共的使用に関し配慮すべき事項

①安全の確保のための措置

申請に係る事業の事業計画において、事業者は、基本方針のうち安全の確保に関する事項を具体化した指針である「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」（以下「安全確保指針」という。）に基づき、安全上の課題となる火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止、その他（不安感の解消）について、具体的な

措置を行うこととしており、事業者は、大深度地下の公共的使用に際し、安全の確保に配慮しているものと認められる。

特に、平成25年9月、公益財団法人鉄道総合技術研究所が、事業者の協力のもと、学識専門家や総務省消防庁等を委員として「大深度地下鉄道トンネル防災委員会」を設置しており、事業者は、本委員会で整理された対応方針に基づき、事業計画のうち安全の確保に係る部分を作成していると認められるところ、当該部分が、基本方針や安全確保指針の求める安全対策を具体化したものとなっていることを確認している。

したがって、申請に係る事業の事業計画については、基本方針や安全確保指針の内容に従い、安全の確保に配慮したものになっているものと認められる。

②環境の保全のための措置

事業者は、申請に係る事業について、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づく環境影響評価その他の調査等を実施し、基本方針のうち環境の保全に関する事項を具体化した指針である「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」（以下「環境保全指針」という。）に示された環境保全のための検討項目である地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理、その他（施設の換気等）について、影響の予測を行い、環境保全のための措置を検討、検証することによって、事業の各段階において適切な環境保全措置を講ずることとしている。

申請に係る事業の事業計画による地下水及び地盤変位への影響については、平成30年8月1日に、専門的学識経験者への意見聴取を行った。その結果、事業者の実施した調査、予測、評価は、「環境保全の前提として、基準類に基づく適切な設計、施工、維持管理を確実に実施すること」を前提に、いずれも妥当とされ、また、留意点として、「モニタリングとして、工事中および工事完成後も一定期間、観測を行い、モニタリング結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うこと。」が指摘されたところである。

なお、平成30年8月23日及び24日に開催した、法第7条に基づく大深度地下使用協議会において、一部の関係行政機関から、事業者に対し、工事による環境への配慮について意見が出されたことを受け、事業者は、「工事の実施段階におきましても、環境影響評価に記載しましたように、現地状況などに応じた環境保全措置を確実に実施するとともに、念のため、工事による影響がないことを確認するため、シールド工事区間の地表面の変位などや公共用の井戸等における水位の測定を行う予定」であるとともに、「これらの測定結果につきましては、地元の方には、適時お知らせすることを考えて」いるとの回答があり、工事施行段階においても、環境保全措置を確実に実施し、併せてモニタリングを行い、その結果について住民への周知を図るという事業者の方針も確認している。

したがって、申請に係る事業の事業計画については、基本方針や環境保全指針の内容に従い、環境の保全に配慮したものになっているものと認められる。

(4) 小括

したがって、申請に係る事業は、「事業計画が基本方針に適合するものであること。」との法第16条第5号の要件を充足するものと判断される。

6 法第16条第6号の要件への適合性

事業者は、申請に係る事業により大深度地下に設置する施設が、法令上必要とされる耐力を有することを確認するため、耐力を確認する断面を特定し、国土交通省告示に定める方法に基づいて、各断面において施設の頂面に作用する荷重を算定した上で、各断面の施設に当該荷重が作用する場合の施設の各部材の応力が、その部材の許容応力度の範囲内であることを確認している。

事業者による確認方法が法令や国土交通省告示の内容に従ったものになっていることを検証することにより、申請に係る事業により設置する施設等が、法令上必要とされる耐力を有していることを確認している。

したがって、申請に係る事業は、「事業により設置する施設又は工作物が、事業区域に係る土地に通常の建築物が建築されてもその構造に支障がないものとして政令で定める耐力以上の耐力を有するものであること。」との法第16条第6号の要件を充足するものと判断される。

7 法第16条第7号の要件への適合性

申請に係る事業の事業区域には、既存物件として井戸が5件存在するが、移転及び解体撤去が可能であるため、当該物件の移転又は除去については「困難でない」と認められる。また、当該物件の移転等により失われる利益が、本件事業の施行により得られる公共の利益を上回るというような特段の事情は見当たらないため、当該物件の移転又は除去について「不適當でない」と認められる。

したがって、申請に係る事業は、「事業の施行に伴い、事業区域にある井戸その他の物件の移転又は除却が必要となるときは、その移転又は除却が困難又は不適當でないと認められること。」との法第16条第7号の要件を充足するものと判断される。

8 結論

以上のとおり、申請に係る事業は、法第16条各号の要件を全て充足するものと判断される。