

## 1 リニア中央新幹線の建設促進について

(国土交通省)

### 【内容】

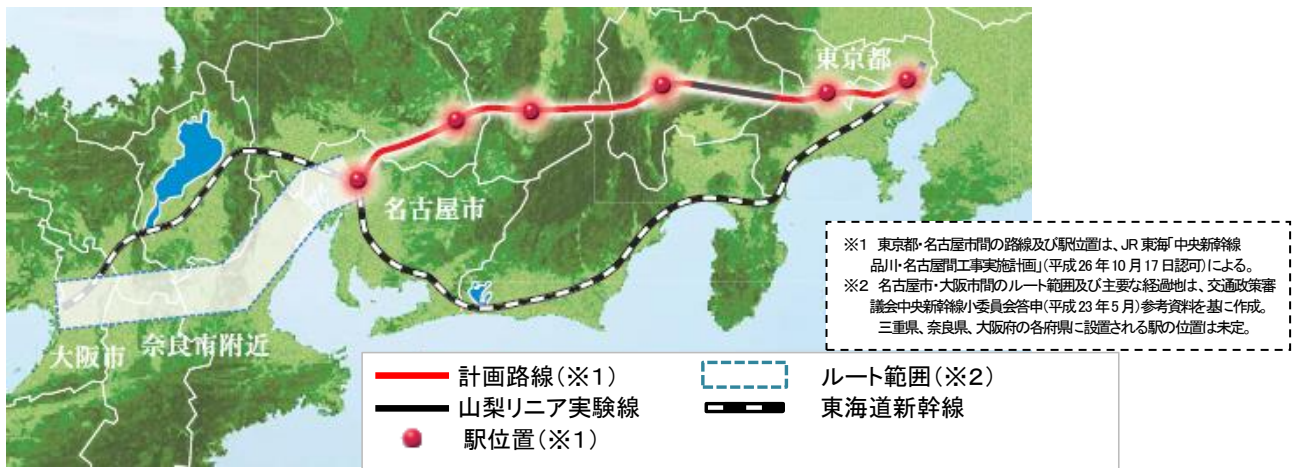
- (1) リニア中央新幹線の開業を見据えた交通ネットワークの充実等、リニア開業効果を生かした地域づくりのための施策に関して支援・協力すること。
- (2) ターミナル駅となる名古屋駅の整備にあたって、他の交通機関との乗り換え利便性の向上や、駅上部空間の有効活用等について地域の意向を十分に反映させること。また、駅周辺整備に関して、支援・協力すること。
- (3) リニア中央新幹線の早期建設のため、大深度地下使用に関する行政手続が円滑に進められるよう、所要の措置を取ること。
- (4) リニア中央新幹線の早期整備に向け、必要な諸手続が円滑に進むよう、調整・支援を行うこと。

### (背景)

- リニア中央新幹線は、東京・愛知・大阪の時間距離の大幅な短縮による各地域間の交流・連携の強化、我が国の国際競争力の向上、環境問題への対応等の面において、極めて大きな貢献が期待される重要な社会基盤であり、早期に整備されるべき路線である。
- 本県においても、このリニア中央新幹線が、中部国際空港、新東名高速道路などととも交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、本県の経済・社会に大きな波及的効果をもたらすことが期待されている。
- 本県では、リニア中央新幹線建設の円滑な推進を図るため、JR東海による用地取得などに協力するとともに、リニア中央新幹線の開業による首都圏との時間短縮効果をより広域的に波及させるため、名古屋駅を中心とした40分交通圏の拡大など、リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化等の取組を進めているところである。
- また、東日本大震災の発生を教訓に、災害に強い国土づくりを進めるため、東京・大阪間の大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性・緊急性が高まっている。
- さらに、リニア中央新幹線は、東日本大震災により弊害が顕在化した東京への一極集中を是正するため、東京・愛知・大阪の三大都市地域が一体となって我が国の中核機能を適切に分担、バックアップするためにも不可欠な基盤である。

( 参 考 )

◇ ルート概念図



◇ L0 (エルゼロ) 系車両



◇ 最近の状況

|           |   |
|-----------|---|
| H23.5     | 国土交通大臣は中央新幹線の営業・建設主体に JR 東海を指名し、整備計画を決定<br>同社に対して建設の指示                          |
| H23.6.7   | JR 東海が、中央新幹線(東京都・名古屋市間)「計画段階環境配慮書」を公表し、<br>その中で概略ルート・駅位置を示した(※長野県区間は 8 月 5 日公表) |
| H23.9.27  | JR 東海が、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書を公告   |
| H25.9.20  | JR 東海が、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書を公告   |
| H26.8.26  | JR 東海が、中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画を国土交通大臣へ認可申請  |
| H26.8.29  | JR 東海が、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書を公告   |
| H26.10.17 | 国土交通大臣が、中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画を認可  |

◇ 整備計画 (H23.5 国土交通大臣決定) の内容

|                       |   |
|-----------------------|---|
| 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<br>甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、<br>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。