

18 リニア中央新幹線の建設促進について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) リニア中央新幹線の早期着工に向け、必要な諸手続が円滑に進むよう、調整・支援を行うこと。
- (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継ぎ利便性の向上や、駅関連空間の高度利用など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、大深度地下使用及び農地転用等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。

(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、わ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。

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。

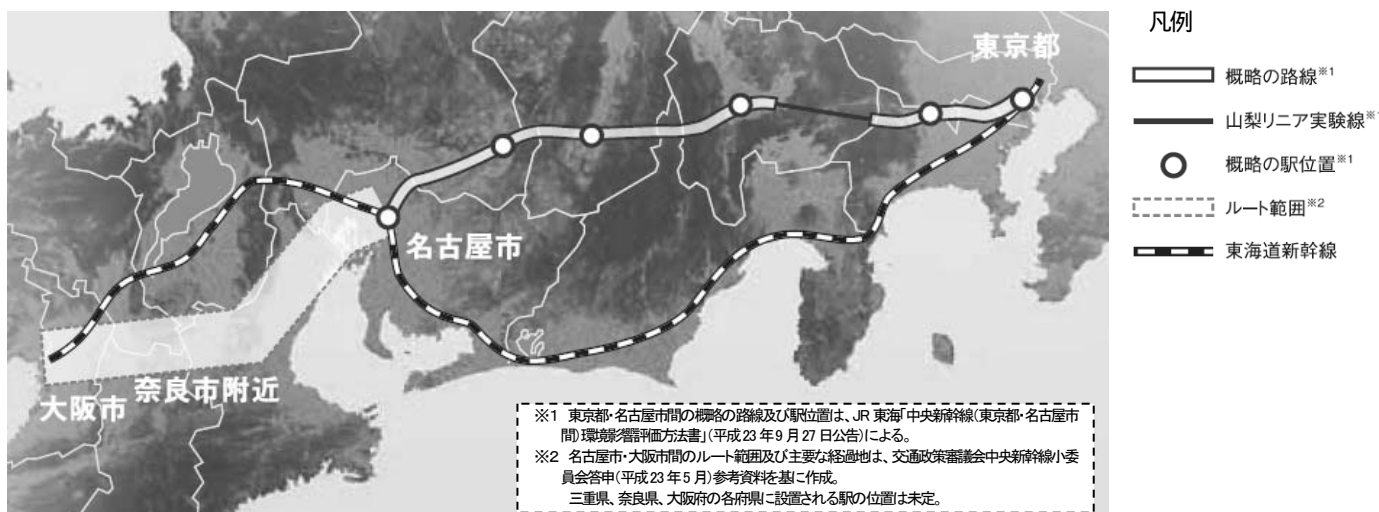
さらに、このたびの震災により弊害が顕在化した東京への一極集中を是正するため、東京・愛知・大阪の三大都市地域が一体となってわが国の中枢機能を適切に分担、バックアップするためにも不可欠な基盤である。

本県においては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に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。

このため、そのインパクトを活かす都市づくり、地域づくりを進めているところであり、当地域の活力を十分に発揮していくために早期整備が強く望まれるところである。

(参 考)

ルート概念図



山梨リニア実験線



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 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、 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

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	<table border="1"> <tr> <td>主要な経過地</td> <td>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</td> </tr> </table>	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
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。