

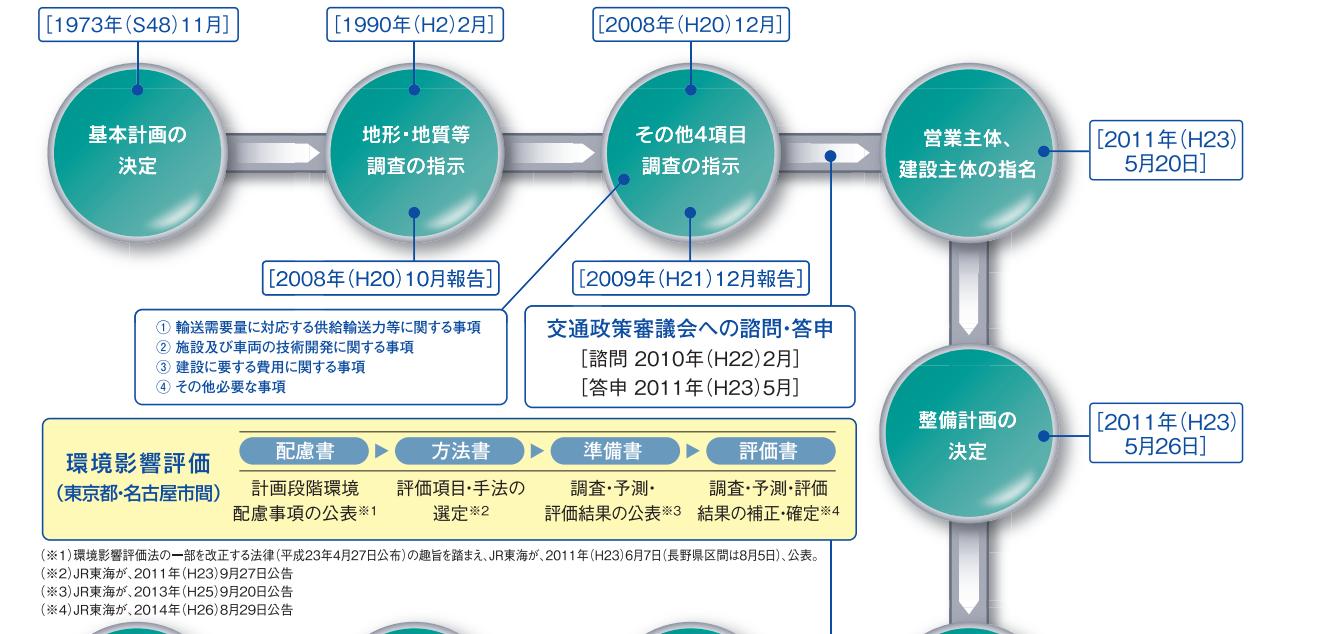
リニア中央新幹線の早期実現に向けて

リニア中央新幹線開業までの流れ

早期実現に向け、大きな期待が寄せられているリニア中央新幹線。2011年(平成23年)5月、全国新幹線鉄道整備法に基づき、JR東海が営業主体及び建設主体に指名され、「整備計画」が決定。JR東海に対して、建設の指示がなされました。

JR東海による東京都・名古屋市間の環境影響評価(環境アセスメント)の手続を経て、2014年(平成26年)10月、全国新幹線鉄道整備法に基づく「工事実施計画」が認可され、リニア中央新幹線(品川・名古屋間)は建設段階に移りました。

21世紀の日本経済・社会を支える国家的プロジェクトとして、リニア中央新幹線の早期全線整備が望まれます。



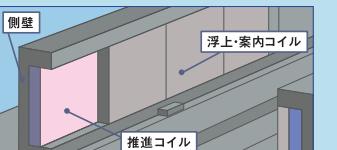
Q & A ~リニアってなに?~

リニア中央新幹線は、これまでの新幹線とどこが違うの?

超電導リニア(超電導磁気浮上式)による、世界最速の陸上交通です。

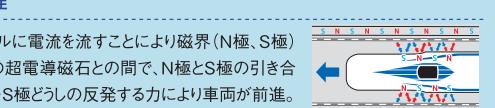
中央新幹線の走行方式として、整備計画において決定された超電導リニア(超電導磁気浮上式)は、車両に搭載した超電導磁石と地上に取り付けられたコイルとの間の磁力によって、浮上して走行する輸送システムです。2015年(平成27年)4月には、鉄道の世界最高速度となる時速603kmを記録。航空機並みのスピードで多くの乗客を一度に輸送できる新しい高速輸送システムが日本の技術から生まれ出されました。

超電導とは

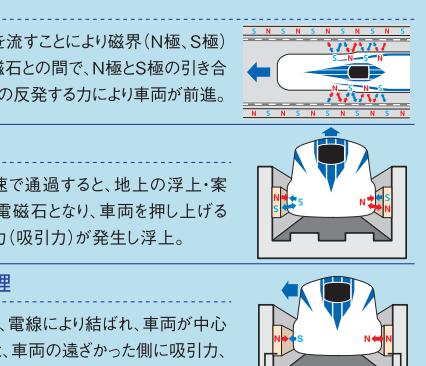


ある種の物質を一定温度以下としたとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象といいます。超電導状態となったコイル(超電導コイル)に一度電流を流すと、電気抵抗がないため電流はコイルの中を永久的に流れ続け、強力な磁界を発生します。超電導リニアはこの超電導磁石を搭載し、ガイドウェイの側壁に取付けられた地上コイルとの間の磁力により浮上して走行します。

「進む」原理



「浮き上がる」原理



「ぶつからない」原理



今後の課題・取り組み

早期全線整備のための検討

リニア中央新幹線は、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、効果を得られる事業です。

現在、名古屋・大阪間は東京・名古屋間開業から18年後の2045年(令和27年)に開業予定となっていますが、2016年(平成28年)8月に政府が閣議決定した「未来への投資を実現する経済対策」に、「財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の整備を加速化する」ことが明記され、同年11月には、JR東海へリニア中央新幹線建設に必要な資金の一部を貸付けることができるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が改正されました。

これにより、2016年度、2017年度において、3兆円の貸付けがJR東海に対し実施されました。また、「経済財政運営と改革の基本方針(骨太の方針)」において、建設主体による全線の駅・ルートの公表に向けて必要な連携、協力をを行うことや、新大阪駅におけるリニア中央新幹線、北陸新幹線などの乗継利便性の観点から、新幹線ネットワークの充実を図ることが位置づけられていることから、速やかに名古屋・大阪間のルート・駅位置の早期確定に向けた取り組みを行うとともに、一日も早い着工・全線開業のための具体策を検討することが望まれます。

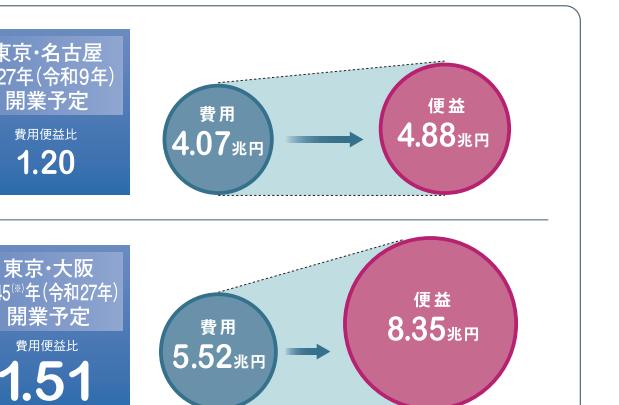
■東京・大阪間の所要時間



出典:新幹線の所要時間は時刻表より算出。リニアの所要時間は、中央新幹線(東京・大阪間)調査報告書(平成21年12月 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構・東海旅客鉄道株式会社)のデータより。

※東京・名古屋間のリニア所要時間40分、名古屋・大阪間の東海道新幹線所要時間47分に名古屋駅での乗換時間15分を加えて算出。

■東京・名古屋間と東京・大阪間のリニアの整備効果の比較



出典:交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料のデータから抜粋
(※)財政投融資を活用した国支援策により、2045年から最大8年間の前倒しが可能に。

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会の取り組み

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会は、1979年(昭和54年)に「中央新幹線建設促進期成同盟会」として発足し、2009年(平成21年)に現在の名称に変更しました。東京都、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県、奈良県及び大阪府の沿線9都府県で構成し、新しい時代を拓くリニア中央新幹線の早期全線整備を目指して、広報啓発、要望活動などに積極的に取り組んでいます。



山梨リニア実験線で走行試験中のL0(エル・ゼロ)系改良型試験車



LINEAR CHUO SHINKANSEN

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

東京都／神奈川県／山梨県／長野県／岐阜県／愛知県／三重県／奈良県／大阪府

LINEAR CHUO SHINKANSEN

新たな日本の夢をのせて、
発進、時速500kmの未来へ。



リニア中央新幹線

夢の超特急 「リニア中央新幹線」が 日本を変える、世界が変わる。

1964年(昭和39年)10月、東京・大阪間を約3時間で結ぶ東海道新幹線の開業は、日本の高度経済成長を加速し、日本を大きく変えました。

そして今、現在の新幹線の約2倍のスピード「時速500km」を誇るリニア中央新幹線が実現に向かって動き出しています。

実現すれば、東京・名古屋・大阪の3大都市圏が約1時間で結ばれます。そのインパクトは単なる経済波及効果に留まらず、国土の構造を変え、日本の国際競争力を強化し、日本人のライフスタイルをも変えるきっかけとなることが期待されています。

2014年(平成26年)10月、東海旅客鉄道株式会社(JR東海)による全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画(品川・名古屋間)が認可され、リニア中央新幹線は建設段階に入りました。

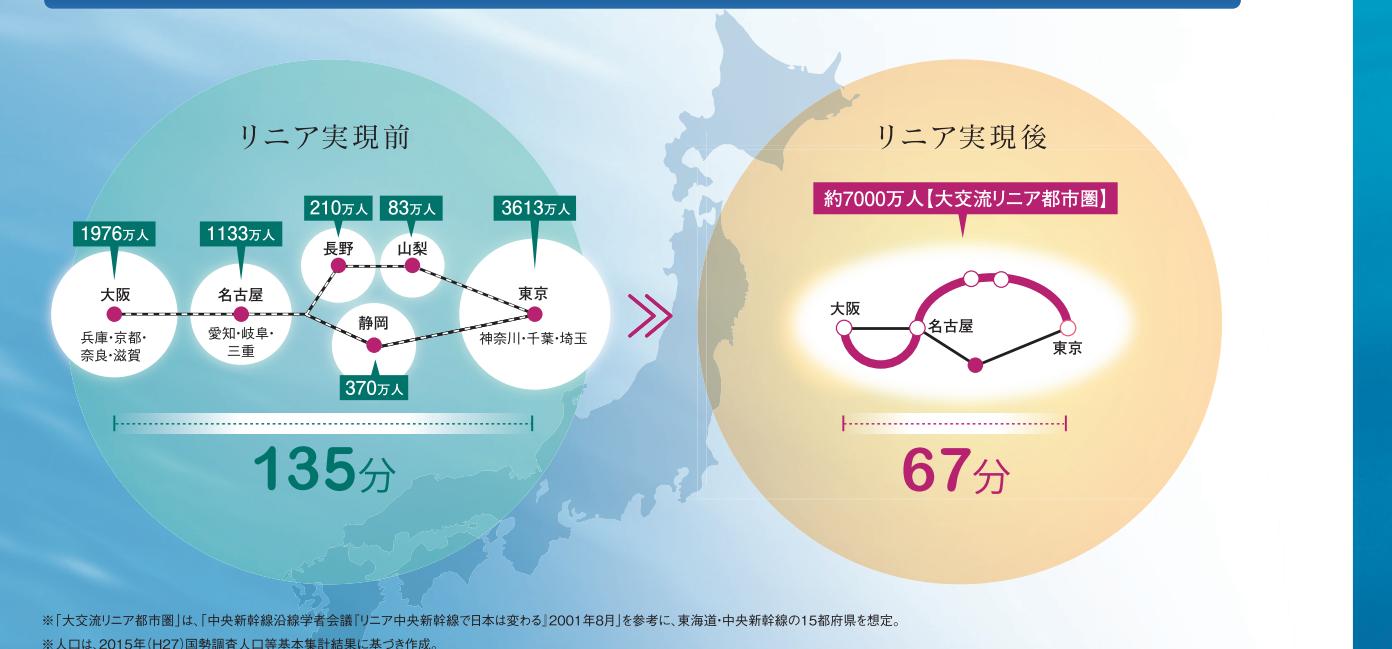
まさに夢の実現に向けて大きな一步を踏み出しました。

7千万人の大交流リニア都市圏

リニア中央新幹線は、東京・大阪間を約1時間で結び、数百kmという距離の壁をなくします。このため、約7千万人の人口が集中し、経済や文化の活力がみなぎった地域があたかも一つの都市のように機能する大交流リニア都市圏が誕生します。

これにより、東京圏、名古屋圏、関西圏の3大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、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・メガリージョンを形成し、各都市圏間の経済、産業、文化等が対流・融合することで新たなイノベーションが創出されていくこと

7千万人大交流リニア都市圏のイメージ図



超電導リニアのスピードと輸送力

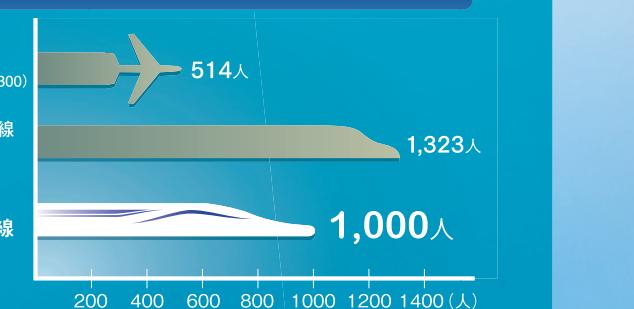
リニア中央新幹線の平均速度



所要時間(東京・大阪間)



1編成あたりの定員



リニアのインパクトを活かす、 沿線地域のまちづくり。



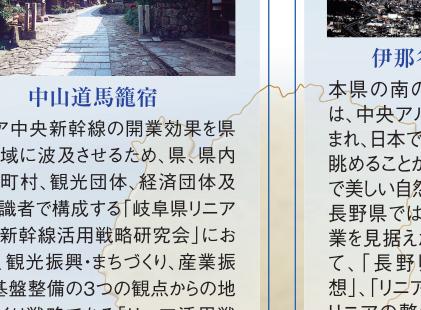
奈良県は、中国や韓国との深い交流の歴史に裏打ちされた「ゆかり」を示す歴史文化遺産や世界遺産を多く有しています。

リニア中央新幹線は、新しい国土軸として、人々の交流を飛躍的に拡大し、奈良県の観光、文化、産業等の発展に大きく寄与します。奈良県においては、「三重・奈良・大阪ルートを前提としたルート」と「奈良市附近」駅の早期確定及び一日も早い全線開業を目指した取り組みを推進しています。



2016年5月に「G7伊勢志摩サミット」が開催され、国内外から多くの人々が訪れるなど、三重の知名度が飛躍的に向上しました。

また、「三重とこわか国体・三重とこわかな大会2021」の開催により、今後さらに国内外の人々や事業など呼び込む取り組みが重要となっています。



リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に波及させるため、県、市町村、観光団体、経済団体及び有識者で構成する「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会」において、観光振興・まちづくり・産業振興・基盤整備の3つの観点からの地域づくり戦略の指針として、「長野県リニア活用基本構想」、「リニアバレー構想」を策定し、リニアの整備効果を、経済の活性化・交通人口の拡大などに結び付けて、県全域の地域振興につなげるための取り組みを進めています。



本県の南の玄関口となる伊那谷は、中央アルプス、南アルプスに囲まれ、日本で唯一、2つのアルプスを眺めることができ、四季折々の豊かな自然に恵まれた地域です。



リニア中央新幹線の開業は、羽田空港の国際化等を機に、国内外の広域交通の拠点性を強化し、魅力ある業務、商業、研究、交流、宿泊、教育、文化などの多様な機能が集積する新たな国際交流拠点を形成します。



リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺地域では、羽田空港の国際化等を機に、国内外の広域交通の拠点性を強化し、魅力ある業務、商業、研究、交流、宿泊、教育、文化などの多様な機能が集積する新たな国際交流拠点を形成します。



2025年万博・大阪・関西に決定国を挙げて誘致活動を展開してきた2025年日本万国博覧会の大坂開催が決定されました。これを機縛として、大阪・関西へさらなる訪問客の増加を促し、リニア中央新幹線の全線開業へつなげることで、わが国のさらなる成長・発展が期待されます。

リニア中央新幹線が、わが国の経済成長や国土の強靭化に大きく寄与するという観点から、自治体・経済界とともに、早期全線開業の実現に向けた取り組みを進めています。

リニア中央新幹線の開業により、一層高まる当地域のポテンシャルを最大限に發揮していくため、名古屋都心部の高次都市機能の集積を図り、拠点性を高めていくとともに、圏域内の活力ある主要都市が役割を分担しつつ連携する多核連携型の都市構造を維持・強化していきます。そのための基盤として、鉄道の利便性向上などにより名古屋駅から大都市圏内主要都市への40分交通網の拡大を図るとともに、高速道路網の整備や活用を進めています。

また、「南のゲート」の核となる東海道新幹線駅の誘致や、南北のゲートを繋ぐ交通網の強化により、多様な交通ネットワークの充実を図ることで、リニア中央新幹線の整備効果を県全体に波及させていきます。

※1 東京都・名古屋市間のルート及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(品川・名古屋間)工事実施計画(その1)」(平成26年10月17日認可)を基に作成。
※2 名古屋市・大阪市間のゲート範囲及び主要な経由地は、交通政策審議会「中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)」の参考資料を基に作成。
三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。

リニア中央新幹線各駅間の距離

都県駅	①品川駅 ターミナル駅(地下)	②神奈川県(仮称)駅 中間駅(地下)	③山梨県(仮称)駅 中間駅(地上)	④長野県(仮称)駅 中間駅(地上)	⑤岐阜県(仮称)駅 中間駅(地上)	⑥名古屋駅 ターミナル駅(地下)
駅位置	港北港南 (東海道新幹線品川駅地下)	相模原市緑区橋本 (JR橋本駅付近)	甲府市大津町字入田	飯田市上郷飯沼	中津川市千旦林字坂本	名古屋市中村区名駅 (東海道新幹線名古屋駅地下)
起点からの距離	0km	約38km	約110km	約180km	約220km	約286km
終点からの距離	約286km	約248km	約176km	約106km	約66km	0km

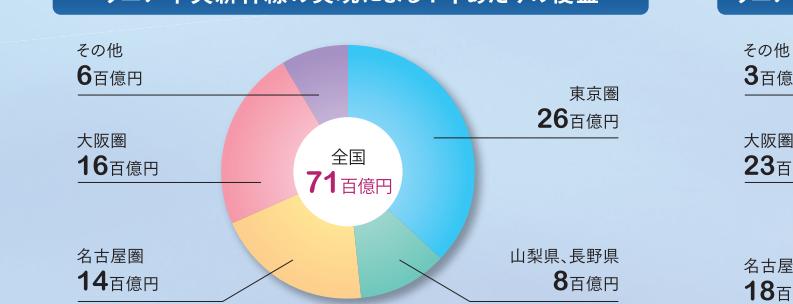
中央新幹線(品川・名古屋間)工事実施計画書(その1)(平成26年10月認可)を基に作成

リニア中央新幹線の実現による経済効果

リニア中央新幹線の実現による1年あたりの便益



リニア中央新幹線の実現による1年あたりの生産額の変化



出典:交通政策審議会「中央新幹線小委員会(第9回)」(平成22年10月)資料より
※東京圏:茨城・埼玉・千葉・東京、神奈川・名古屋圏:静岡・岐阜・愛知・三重
※大坂圏:滋賀・京都、奈良・和歌山、大阪・兵庫
※空間的応用一般均衡モデルによる。建設投資による経済波及効果は含まれない。

*

**
