

リニア中央新幹線の整備促進に向けた取組等について
＜各都府県資料＞

1	静岡県	6	東京都
2	長野県	7	神奈川県
3	岐阜県	8	山梨県（資料なし）
4	三重県	9	大阪府
5	奈良県	10	愛知県

（※発言予定順）

水資源・自然環境への影響の回避・低減とリニア中央新幹線の 早期実現の両立に向けた静岡県の取組

1 本県の姿勢

- リニア中央新幹線についての本県の基本姿勢は、整備の促進
- 現行ルートでの整備を前提に、スピード感をもって静岡県内の課題解決に向け取り組む
- 品川ー名古屋間の2027年度開業、大阪までの全線開業2037年を目指す立場を共有
- 本県には、水資源・生物多様性・残土処理などへの影響回避という深刻な課題が未解決
- 他の構成都府県とも諸課題を共有し、環境影響評価書に対する大臣意見も踏まえて、JR東海との対話を国と協力して推進

【環境影響評価書に対する大臣意見】

環境大臣	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>ユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命でもある</u> ・<u>地下水がトンネル湧水として発生し、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高い</u> ・<u>環境保全について十全の取組を行うことが、本事業の前提である</u> 等
国土交通大臣	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>トンネルの掘削に伴う建設残土が多いこと（中略）生活環境や自然環境への影響、事業に伴う水資源への影響等、多岐にわたる分野での影響が懸念されており、本事業の実施に当たっては、環境保全に十分な配慮が必要である</u> ・<u>地元の理解と協力を得ることが不可欠である</u> 等

2 本県とJR東海の対話の状況等

(1) 国環境保全有識者会議

- ・本年6月に生態系等の環境保全を議論する環境保全有識者会議が開始
- ・秋頃まで関係者ヒアリング、現地視察を行い、その後、論点整理、議論の予定

(2) 静岡県地質構造・水資源専門部会

- ・国環境保全有識者会議「大井川水資源問題に関する中間報告」を受け、本年4月に再開
- ・JR東海は、論点である「工事中の一時に県外流出するトンネル湧水の全量戻し」に対し、代替案として「東京電力が大井川の発電用水取水を抑制」等を提案
- ・今後、JR東海の提案について、実現性（湧水期でも可能かなど）を確認
- ・水質への影響や発生土置き場の問題等についての対話も引き続き実施
- ・JR東海には、中間報告の「トンネル工事に伴う水資源利用に関しての地域の不安や懸念が払拭されるよう真摯な対応を継続すべき」に沿った対応を要請

3 期成同盟会の一員としての本県の今後の取組

- 現場視察、意見交換により、本県以外の構成都府県の現状と認識を共有
- 共有した現状と認識を踏まえ、JR東海との対話をスピード感を持って進めるとともに、他の構成都府県の課題についても国への働きかけ等により整備促進に貢献

リニア中央新幹線建設促進期成同盟会臨時総会（R4. 8. 9）

－ 長野県提出資料 －

本県における整備促進に向けた取組状況について

【工事関係】（R4年5月末現在）

- ・ 県内延長約 53km のうち、96.9%が工事契約済み
- ・ 用地取得について、78.4%の権利者と契約（県受託分）

【関連道路整備関係】

- ・ リニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させるため、リニア開業に向けて、関連する道路を先行整備
- ・ 県内からの山梨県駅（仮称）、岐阜県駅（仮称）への利便性を高め、リニア3駅活用を促進

R4年度当初予算：約 62 億円

H27～R4年度の累計事業費※：約 334 億円

（※長野県事業費 H27～R3 精算額、R4 当初予算）



【リニア長野県駅と中央自動車道を直結】

座光寺スマートインターチェンジの供用開始
(R3年3月)



【山梨県駅への利便性を向上】

諏訪湖スマートインターチェンジ（仮称）完成予想図



【岐阜県駅へアクセスルート整備】

新設・拡幅された木曾川右岸道路

【リニア長野県駅（仮称）関係】※飯田市による駅周辺整備

- ・ R元年 駅周辺整備基本設計「飯田・リニア駅空間デザインノート」公表
- ・ R4年 駅周辺整備オンライン報告会を実施
(デザインノートを具体化するための検討状況を説明)
第1回（5月）：駅周辺整備デザインガイドライン・二次交通
第2回（7月）：リニア駅へのアクセス、駐車場、駅前広場の考え方・イメージ
※今後9月を目途に住民との意見交換会を予定

出典：「飯田・リニア駅空間デザインノート」（R元年12月）



リニア中央新幹線瀬戸トンネル建設工事事故に伴う岐阜県の対応



○事故発生後の経緯

令和3年

10月27日 中津川市の瀬戸トンネル建設工事において、肌落ちに伴う死傷事故が発生
同日以降、施工中の他の県内3トンネルでも工事を中断

【他の県内3トンネル】
日吉トンネル（瑞浪市）、中央アルプストンネル（中津川市）、
第一中京圏トンネル（可児市）

11月29日 リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会によるJR東海への要望（トンネル工事事故の徹底的な原因究明と再発防止）

12月22日 JR東海から県に対し、瀬戸トンネル建設工事事故の検証結果及び再発防止策、県内3トンネル工事に係る点検結果及び対応方策についての報告書の提出

12月28日 岐阜県環境影響評価審査会地盤委員会を開催（1回目）

令和4年

1月13日 岐阜県環境影響評価審査会地盤委員会を開催（2回目）

1月14日 岐阜県リニア中央新幹線建設工事安全対策専門家会議を開催（1回目）

1月28日 岐阜県環境影響評価審査会から県に対し、環境保全措置に対する意見書の提出

1月30日 岐阜県リニア中央新幹線建設工事安全対策専門家会議を開催（2回目）

2月9日 岐阜県リニア中央新幹線建設工事安全対策専門家会議から県に対し、安全対策に対する検証結果報告書の提出

2月25日 県からJR東海に対し、「中央新幹線瀬戸トンネル新設工事事故に関する知事意見書」の提出

4月7日 JR東海から県に対し、「中央新幹線瀬戸トンネル新設工事事故に関する知事意見書への回答」の提出

4月9日 岐阜県リニア中央新幹線建設工事安全対策専門家会議の開催（3回目）

4月11日 岐阜県環境影響評価審査会地盤委員会の開催（3回目）

4月12日 JR東海による沿線7市町への回答内容の説明完了

4月15日 県からJR東海に対し、回答内容の確認結果を伝達

4月25日 JR東海による地元説明と環境保全計画の県への提出（県内3トンネル）

4月26日 瀬戸以外の県内3トンネルで工事再開

5月11日 JR東海による地元説明と環境保全計画の県への提出（瀬戸トンネル）

5月13日 瀬戸トンネルでの工事再開

工事中断期間 6ヶ月半

6月22日 JR東海より、知事意見書に係る工事の安全対策の実施状況の報告（工事再開1ヶ月）

リニア中央新幹線の名古屋～大阪間一日も早い事業着手に向けて

三重県資料

「超電導リニア」は昭和37年(1962年)、東海道新幹線開業に先駆けて当時の日本国有鉄道が開発に着手した日本「固有」の技術
 ⇒「超電導リニア」の技術を開発した日本において、**世界で初めてのリニアの実現をめざす!**

東海道新幹線 ・ 名神高速道路
 名古屋～大阪 (1965年全線開通)
 (1964年開通)



旧東海道

三重県は、日本の「成長の回廊(コリドー)」の一部に

- 新名神の全線開通(2027年度)
- リニア中央新幹線全線開通(2037年)



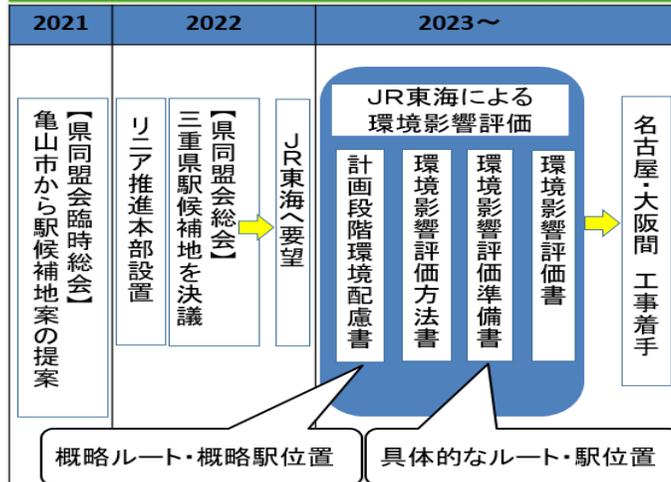
令和4年6月17日(三重県津市)
 岸田総理と三重県・奈良県両知事との懇談



経済財政運営と改革の基本方針2022
 (令和4年6月7日閣議決定)

「リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を進めることにより品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、全線開業の前倒しを図るため、**2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手**できるよう、沿線自治体と連携して、**必要な指導、支援を行う**」

全線開業に向けたスケジュール(三重県想定)



駅候補地概略位置図



15年後に迫ったリニア中央新幹線全線開業・「奈良市附近駅」の設置

- 経済財政運営と改革の基本方針2022(「骨太の方針」: 令和4年6月7日閣議決定)において、「建設主体が**2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるように、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う。**」と、**具体的な手順に関する方針を明確に記載。**
- 令和4年6月17日 岸田内閣総理大臣との懇談
岸田総理から、「**来年から環境影響評価に着手できるように、駅そしてルート決定に向けて、強いリーダーシップを発揮していただければ**」とのご要請を頂戴しました。



岸田総理と荒井知事と一見三重県知事との懇談

【奈良県における取組】



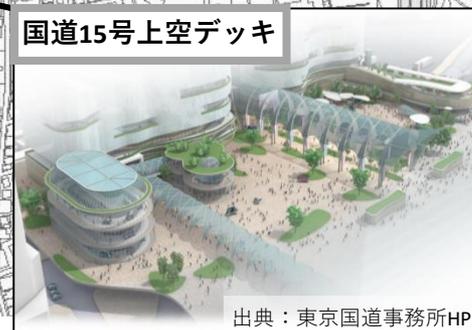
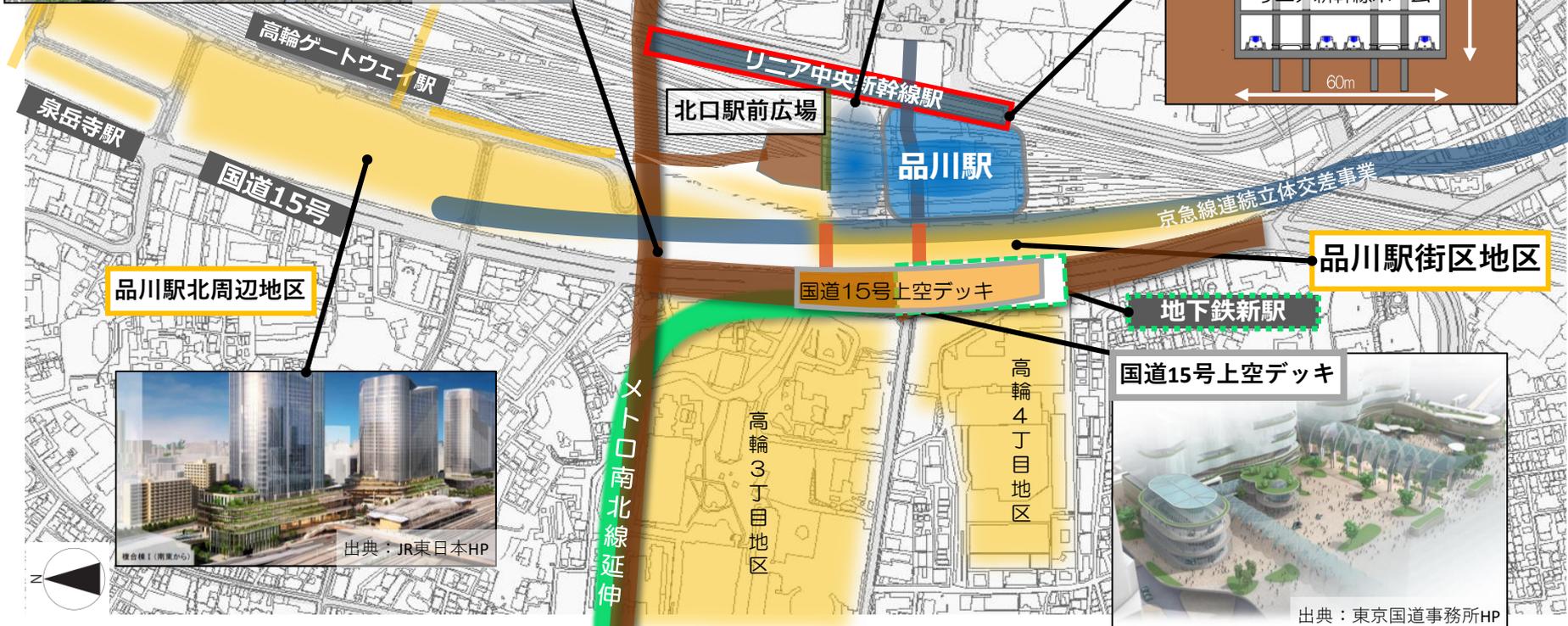
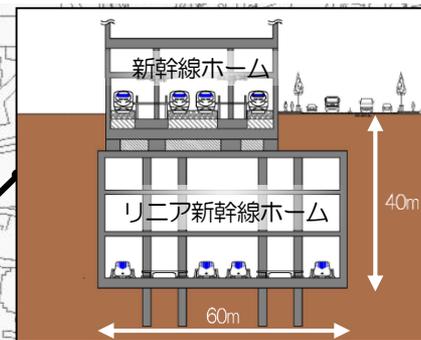
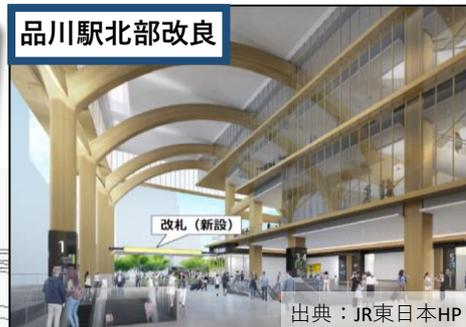
- 「奈良市附近駅」の位置及びルートの確定にあたっては、
 - ①用地取得の確実性、発生土処分地の確保、文化財・環境等の配慮を要する事項など、**直接工事に関わる事項**
 - ②交通結節性の確保、駅周辺のまちづくりと地域全体の将来的な発展可能性など、**地域において大きな関心を有する事項**などが、重要な判断要素となってきます。
- これらの事項に関し、本県としても検討を進め、JR東海や県民の皆様と情報共有を行い、2023年から環境影響評価が開始できるように、最大限協力してまいります。
「奈良市附近駅」の位置とルートを迅速に決定し、名古屋・大阪間の事業推進についての機運を醸成することで、リニア全体の事業進捗が図られるよう、全力で取り組みます。

- リニア開通により、他圏域との劇的な時間短縮が実現・羽田空港の機能と相まって、東京が国内と世界を繋ぐゲートウェイに
- 品川駅周辺では、羽田への広域アクセスの利便性も活かし、交通結節機能を強化・国際交流拠点を形成

環状第4号線



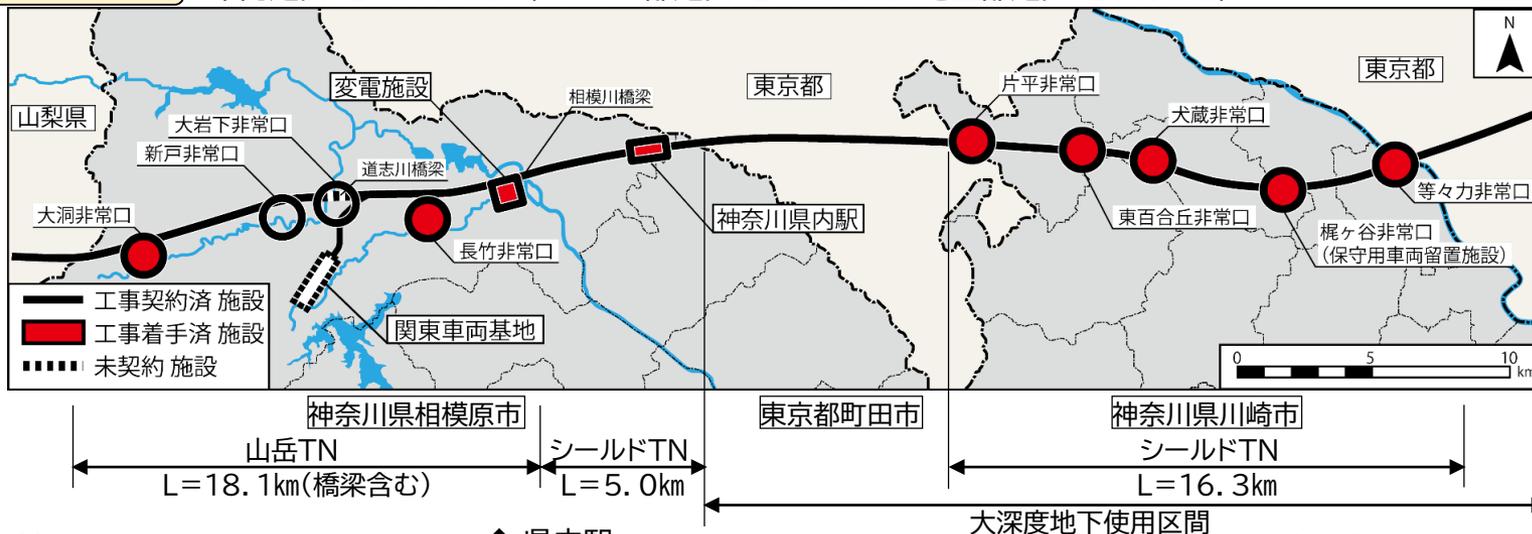
品川駅北部改良



- 県内の工事については、ほぼ全ての区間で工事契約締結済であり、非常口の工事などが順調に進捗。
- 特に、県内駅の工事については、地下駅の掘削作業が17mの深さまで完了。
- 県内駅が設置される橋本駅は、JR東日本と京王電鉄の計3路線が乗り入れており、乗換利便性の向上策などについて、京王駅の移設も含め、関係者で具体的な検討を進めている。
- 県内駅周辺では、地元相模原市がまちづくりを進めており、今年度に道路など都市基盤の都市計画決定を予定。
- 県は、さがみロボット産業特区を活用し、市等と連携しながら、駅周辺がロボット産業の聖地となるような取組を進めている。

県内の主な工事状況

県内延長 L=39.4km (トンネル部延長 L=38.1km、地上部延長 L=1.3km)

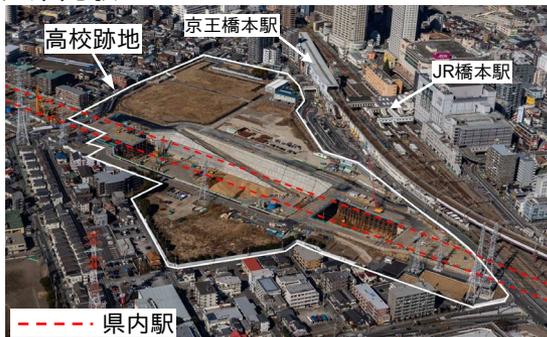


◆ 長竹非常口



斜坑掘削工 (2022.6)

◆ 県内駅



掘削工 (2022.3)

◆ 東百合丘非常口



シールド機組立 (2022.6)

(1) 全線開業により期待される効果

- リニア中央新幹線は、三大都市圏の交流連携をより一層強化し、我が国の経済成長をけん引するものであり、**大阪・関西にとって、極めて重要なインフラ**。
- 大阪・関西における、**うめきた2期まちびらき、大阪・関西万博開催、IR開業**など、魅力向上、成長につながる取組みにより、更なる効果が期待。
- **東西二極のリダンダンシー確保**の観点から**災害に強い国土形成に寄与**。



(2) 大阪までの一日も早い全線開業に向けて

- **名古屋・大阪間の早期着工が必要不可欠**。
- 着工の前提として行う**環境アセスメント**の手続きの**早期着手が必要**。
- この手続きに着手するために、**まずは概略のルート及び駅位置の決定が必要**。

(3) 整備における課題と取組み

- 新大阪駅のハブ拠点化に向けて
 - 新大阪駅は、東海道・山陽・九州新幹線や在来線、関西国際空港へ直結するなにわ筋線等に加え、新たにリニア中央新幹線や北陸新幹線が結節することで、**広域交通ネットワークの一大ハブ機能としての役割が期待**。
 - 官民連携のもと、令和4年6月に策定した「まちづくり方針2022」を踏まえ、7月に国に対して**都市再生緊急整備地域の指定の申出**を行うなど、新大阪駅周辺地域のまちづくりを推進。
- 建設発生土の受入先確保



