

2.2 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、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

【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) ターミナル駅としての名古屋駅及び駅周辺の整備・高度利用に関する事などについて地域の意向を十分反映させるとともに、その財政状況に配慮すること。
- (3) 大都市圏におけるリニア中央新幹線の建設が円滑に進められるよう、大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進に取り組むこと。
- (4) 超電導リニア技術については、詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めること。

(背景)

交通政策審議会での審議を経て、本年5月、全国新幹線鉄道整備法に基づき、中央新幹線の営業・建設主体に東海旅客鉄道株式会社（JR東海）が指名され、整備計画が決定された。続いて、同社に対して建設の指示が出された。

また、9月にはJR東海が環境影響評価方法書を公告し、環境アセスメントの手続が進められている。

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・連携の強化や、地球環境問題への対応という面から、是非とも早期に整備しなければならない路線である。

東日本大震災の発生を教訓に、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。

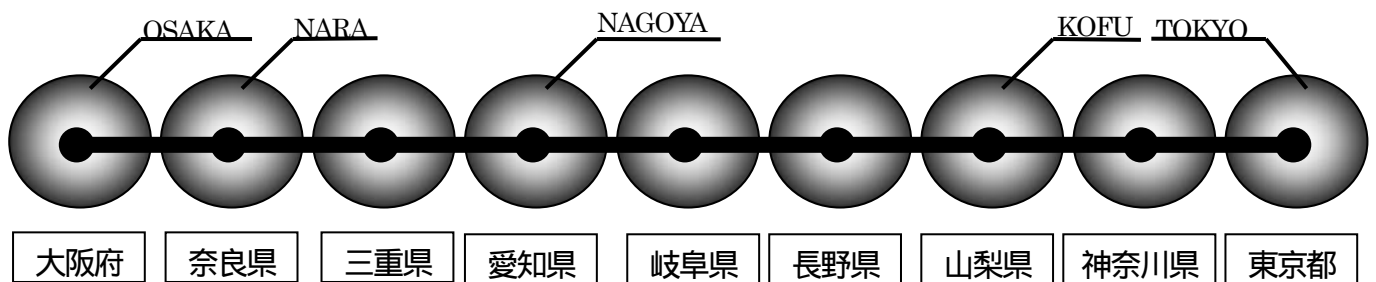
また、東京への一極集中を是正するため、東京・愛知・大阪の三大都市地域が一体となってわが国の中枢機能を適切に分担、バックアップするための基盤として早期に整備されなければならない。

本県は、東海道新幹線や東名・名神・東海北陸などの高速道路等、日本の大動脈が集まり、交差する結節点である。リニア中央新幹線が整備され、こうした交通機関と連携することにより、本県は交流中枢・情報発信拠点としての価値が増大する。

(参 考)



リニア中央新幹線



< 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、同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	主要な経過地 甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、 名古屋市付近、奈良市付近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。