

JR東海 中央新幹線調査報告書提出

リニア中央新幹線計画



リニア中央新幹線計画は東京から甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近を主な経由地とし、大阪市までを時速500kmで走行する超電導磁気浮上式リニアモーターカーによつて結ぼうとするもので、岐阜県では東濃の各市が想定ルート上にあります。この計画は、昭和48年11月、全国新幹線鉄道整備法に基本計画路線として位置付けられ、各種調査、実験が行なわれてきました。

これまでの主な動き

平成19年4月、JR東海が、平成37年の首都圏〜中京圏での営業開始目標を発表し、同年12月には自己負担による建設を表明しました。

また平成20年10月、JR東海及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、建設に向けて必要な5項目の調査(※1)のうち、地形・地質調査の結果を国土交通大臣に報告し、同年12月には輸送需要量など残りの4項目に関する調査指示が国土交通大臣から出され、昨年12月、その調査報告書が国土交通省に提出されました。さらには、平成25年度末の完成を目指し、山梨実験線の延伸工事が進めら

れており、リニア中央新幹線具体化への動きが加速しています。

今後の流れ

この調査報告書の提出を受けて、今後、国の交通政策審議会での検討↓整備計画の決定↓建設の指示↓工事実施計画の申請・認可↓着工↓開業と事業が進んで行くこととなります。

停車駅については、JR東海が1県に1駅設置するという基本方針を表明しており、東濃5市が一体となつて東濃地域への停車駅誘致に取り組んでいます。

おわりに

東濃のどこに駅ができるとしても首都圏や関西圏との「時間距離」が短縮されることから、まちづくりの様々な側面への波及効果が見込まれます。市としてはこの波及効果を最大限活用し、当市の持つ潜在的な力(※2)を高め、周辺地域との連携による「広域の拠点都市」を目指してまいります。今後、リニア中央新幹線に関する様々な情報をシリーズでお伝えしていきます。

問 まちづくり課 (☎内線322)

※1 全国新幹線鉄道整備法により「国土交通大臣は建設に必要な調査を行うべきことを指示することができる」と定められています。
※2 豊かな自然、独自の歴史・文化、多様な産業、観光資源、交通の要衝としての地の利などを指します。

提出された(4項目)調査報告書の概要

報告された4項目は、①輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項、②施設及び車両の技術の開発に関する事項、③建設に要する費用に関する事項、④その他必要な事項であり、これらのデータは、地形・地質調査(平成20年10月報告)で設定された調査範囲に対応する3つのルート(木曽谷、伊那谷、南アルプス)それぞれについて、走行方式(超電導リニア、在来型新幹線)ごとに算出されています。

また、駅については、沿線9都府県に1駅ずつ設置することが前提とされ、地域との調整については、調査指示(平成20年12月)の直後から、沿線の都府県への説明等を約1年間かけて進めたとし、報告書には「地域の主な意見」として記載されています。

東京都・名古屋市付近間のデータ(超電導リニア方式、一部抜粋)

	木曽谷ルート	伊那谷ルート	南アルプスルート
路線の長さ	334km	346km	286km
所要時分(速達列車)	46分	47分	40分
輸送需要量(平成37年)	156億人 ^{キロ} /年	153億人 ^{キロ} /年	167億人 ^{キロ} /年
建設費(工事費+車両費)	59,600億円	60,700億円	54,300億円
維持運営費(年間)	1,770億円	1,810億円	1,620億円
設備更新費	(50年累計)	34,700億円	35,600億円
	(1年あたり)	690億円	710億円
			30,500億円
			610億円

※消費税を除いたデータである

調査報告書の詳細は、JR東海ホームページ (<http://jr-central.co.jp/>) をご覧ください。