資料　5

リニア中央新幹線の新時代に向けて

リニア中央新幹線に係る最近の経過等について

企画部　交通政策課

1　経過等

新幹線鉄道の建設手順（全国新幹線鉄道整備法）

- 基本計画の決定
- 調査の指示
- 平成23年5月20日　営業主体、建設主体の指名
- 5月26日　整備計画の決定
  - ・走行方式
  - ・最高設計速度
  - ・建設費用の概算　など
- 5月27日　建設の指示
- 工事実施計画の申請・認可
- 認可後　着　工

これまでの経過

- 昭和48年　基本計画線に決定
- 平成元年　リニア中央新幹線建設促進長野県協議会
  県内ルートはBルートとすることを決議
- 平成19年　JR東海
  自らのイニシアティブのもとに首都圏～中京圏での営業運転の開始を検討することを表明
- 平成22年2月24日　交通政策審議会への諮問
- 平成23年5月12日　国土交通大臣への答申（→ 営業主体、建設主体の指名／整備計画の決定）
- 平成23年度～　環境影響評価（→ 建設の指示の後、工事実施計画の申請・認可の前）

2 中央新幹線の概要

走行方式 → 超電導リニア

ルート → 南アルプスルート

営業主体及び建設主体 → JR東海

整備計画

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市 （JR東海の設定 名古屋暫定開業　平成39年（2027年） 大阪開業　平成57年（2045年））	
走行方式	超電導磁気浮上式	
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）	9兆300億円	
その他必要な事項	主な経過地	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

（参考）

交通政策審議会（中央新幹線小委員会）答申の付帯意見（抄）

○ 沿線の環境に関してより細かな環境調査等を実施し、環境保全に十分配慮することが必要である。

○ 駅のアクセス圏を従来の駅に比べて格段に拡大することが重要であり、地域の玄関口としてふさわしい魅力のある駅が整備されることが望まれる。

○ 駅の位置は、建設主体が案を示して沿線地域と調整することが適当であるが、国は必要と認められる場合は両者の調整を支援すべきである。

○ 沿線地域及び建設主体等による協力関係を早期に構築することが極めて重要である。建設主体は、各駅の具体的な建設費用等を精査し、沿線自治体が駅周辺整備を担うことも勘案しながら、駅の建設費用負担について自らの考え方を示すべきである。仮に、関係者間で合意が得られない場合、合理的な負担のあり方について、国の関わり方も含めて調整されることが望まれる。

○ 国、建設主体等、沿線自治体、沿線交通事業者等による「検討の場」において、駅アクセス圏の拡大方策も含め、中央新幹線の整備効果を最大限に波及させる方策を検討すべきである。

○ 地域独自の魅力を発揮する地域づくりを戦略的に行うことが重要である。　等

リニア中央新幹線に係る主な経過

昭和48年11月15日	基本計画決定 ●区間　東京～大阪間　約500km　●主要経過地　甲府市、名古屋市、奈良市の各付近
昭和49年 7月16日	地形・地質等に関する調査の指示（甲府市付近・名古屋市付近間の山岳トンネル部）
昭和53年10月31日	上記調査中間報告として、長野県内における建設可能なルートとして、3ルートの提示 （木曽谷(A)ルート、伊那谷(B)ルート、南アルプス(C)ルート）
平成 元年 6月16日	リニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会が、県内ルートは伊那谷(B)ルートとすることを決議
平成 2年 2月 6日	地形・地質等に関する調査の指示（東京・大阪間）
平成 2年11月28日	山梨リニア実験線着工
平成 9年 4月 3日	走行試験開始（先行工事区間において）
平成12年 3月 9日	運輸省　超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会 ・長期耐久性、コスト低減など一部を除き、超高速大量輸送システムとして実用化に向けた技術上のめどは立ったものと考えられる
平成15年 4月 3日	中央リニア新幹線基本スキーム検討会議 ・需要予測：東海道新幹線のみの場合に比較してリニアができた場合は流動が20～32%増加する ・建設費：約7.7兆円～9.2兆円、車両費：約0.6～0.7兆円
平成15年12月 2日	山梨リニア実験線で有人走行としての世界最高速度581km/hを達成
平成17年 3月11日	国土交通省　超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会 ・超電導磁気浮上式鉄道について実用化の基盤技術が確立したと判断できる
平成18年 4月27日	JR東海から「山梨実験線（全長42.8km）のうち、現在走行試験を行っている先行区間（18.4km）の設備を抜本的に更新するとともに、あわせて残りの未着工区間（24.4km）にまで延伸していくことを検討していく」との発表
平成19年 4月26日	JR東海が、自らのイニシアティブのもとに、平成37年を目標に、首都圏～中京圏での営業運転の開始を検討することを表明
平成19年12月25日	JR東海が、上記路線の建設を、自己負担により南アルプスを通るルートで推進することを表明
平成20年 2月28日	JR東海が、南アルプスにおける水平ボーリング調査を山梨県南巨摩郡早川町で開始
平成20年 3月19日	JR東海が、南アルプスにおける水平ボーリング調査を下伊那郡大鹿村で開始
平成20年 8月29日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成20年10月21日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成20年10月22日	鉄道・運輸機構及びJR東海が、地形・地質に関する調査報告書を国土交通省へ提出
平成20年12月24日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成20年12月24日	国土交通省が、鉄道・運輸機構及びJR東海に対し、「地域と調整を図ること」を前提に「4項目調査」を指示（東京都～大阪市）
平成21年 3月25日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成21年 6月18日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成21年 6月18日	鉄道・運輸機構及びJR東海が、「中央新幹線調査の今後のスケジュールと工事費等」を公表
平成21年 7月21日	自由民主党政務調査会「磁気浮上式鉄道に関する特命委員会」開催
平成21年 7月21日	鉄道・運輸機構及びJR東海が、「中央新幹線の維持運営費、設備更新費、輸送需要量」を公表
平成21年 7月28日	国土交通省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会 ・営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様や技術基準等の策定を具体的に進めることが可能と判断
平成21年10月13日	鉄道・運輸機構及びJR東海が、「中央新幹線 東京都・大阪市間のデータ」を公表
平成21年12月24日	鉄道・運輸機構及びJR東海が、中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書を国土交通省へ提出
平成22年 2月24日	国土交通大臣が交通政策審議会に対し、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について諮問
平成22年 4月28日	JR東海が、開業時期について、東京都～名古屋市附近間は平成39年、大阪市までは平成57年となる長期試算の見通しを公表
平成22年12月15日	交通政策審議会中央新幹線小委員会が「中間とりまとめ」を公表
平成23年 4月21日	交通政策審議会中央新幹線小委員会が「答申（案）」を公表
平成23年 5月12日	交通政策審議会が答申
平成23年 5月20日	国土交通大臣が、営業主体及び建設主体としてJR東海を指名
平成23年 5月26日	国土交通大臣が、整備計画を決定
平成23年 5月27日	国土交通大臣が、JR東海に対し、建設の指示
平成23年 6月 7日	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」（長野県区間を除く）を公表
平成23年 6月21日	リニア中央新幹線建設促進長野県協議会が、国が決定した南アルプス(C)ルートを尊重することを決議
平成23年 8月 5日	JR東海が、長野県区間を補完した「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
平成23年 9月27日	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」を公表

平成23年11月21日

各　位

会 社 名　東海旅客鉄道株式会社
代表者名　代表取締役社長　　　山田　佳臣
（コード番号　9022　東証、大証、名証各第1部）
問合せ先　常務取締役広報部長　　宮澤　勝己
（TEL.　052-564-2549）

中央新幹線の中間駅の建設費負担について

当社は、本日、関係県との知事レベルの会合において、当社と各県が役割を分担し、中央新幹線の早期実現を推進することを目的に、別紙「中央新幹線の早期実現に向けて」について、各県にご説明いたしました。

当社は、引き続き、健全経営と安定配当を確保しながら、中央新幹線の早期実現に取り組んで参ります。

◎ 今後の見通し

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び当社が、全国新幹線鉄道整備法第５条に基づく調査の中で明らかにした、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の４県の中間駅の設置に伴い増加する建設費の合計額は約 3,300 億円でありますが、上記の別紙中「３．おわりに　－今後の工程等について－」に記載の内容で、計画の実現に取り組んで参ります。

【別紙】

中央新幹線の早期実現に向けて

東海旅客鉄道株式会社
平成23年11月21日

1．はじめに

1）　これまでの経過

中央新幹線の建設財源については、従前の整備新幹線の公的負担方式、すなわち国が２／３、地方が１／３を負担する方式では、いつまでも実現の展望が開けないため、当社は平成１９年１２月に、まずは名古屋まで建設し、その後、最終目標である大阪までの開業を目指すという２段階の方式として、当社が路線の建設費を負担して進めていく考えを表明いたしました。

その際、中間駅の建設費については、

① 当社として巨額の費用を要するプロジェクトを、国の財源に頼らず推進していかなくてはならないこと

② 地元には路線建設に伴う固定資産税などの税収や、長期的且つ広い範囲で様々な開発利益が見込まれること

から、１県１駅ということで「せめて中間駅の建設費は地元で負担いただきたい」という方針で進めて参りました。

これに対して、各県とも、建設費を全額地元負担とすることには反対であるとの意見を表明されております。

一方、中央新幹線計画については、本年５月に、当社は国土交通大臣より営業主体、建設主体に指名され、整備計画の決定を経て、建設の指示を受けました。続いて、環境アセスメントを開始しており、今後は、この環境アセスメントを着実に進めながら、諸々の具体的な準備を進めていく段階を迎えています。また、日本の大動脈輸送の二重系化を担う中央新幹線の早期実現の緊急性は、先の東日本大震災を経て、益々、高まっていると思っております。

2）　これからの方向

このような経過を踏まえ、計画の早期実現に向けて諸準備を間断なく迅速に進めていくためには、中間駅の建設費負担に関わる問題を解消し、関係当事者がそれぞれの本来の役割をしっかりと果たしつつ協力して取り組んでいくことが、事業の推進に最も大切であり、また、有効であるとの認識に立ち、この度、当社は中間駅の建設費負担についての従来の考え方を転換することと致します。

具体的には、当社の費用負担により中間駅を建設することと致します。したがって、地方自治体には、中央新幹線計画の推進のため、工事促進に不可欠な用地取得の斡旋をはじめとして、行政サイドからの工事促進に関わる様々なご協力と、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげる地域行政としての自治体本来の役割をお願いする次第です。

このように役割を分担し、それぞれを混線させずに協力して、中央新幹線の早期実現という大目標に邁進して参りたいと存じます。

2．中央新幹線の早期実現のための役割　－具体的なイメージとして－

1)-A　当社の役割

当社がお客様のご利用に必要と判断する設備を備えた駅については、当社が建設費を負担して整備いたします。

ただし、当初、当社が期待していた想定と比べて、当社の負担が大幅に増加するため、

① 全般的に徹底した建設費の圧縮を行う

② 駅の設備内容としては、将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任要員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指し、建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮する

ことと致します。

1)-B　当社が必要と判断する設備の骨格

設備の具体的な内容は、今後、検討の後、明らかにして参ります。

<地上駅>

・２面４線を有する島式ホーム。

・地上に入出場口、改札設備、旅客トイレを設置して、高架となるホームとの間を階段、エレベータ、エスカレータで連絡。

<地下駅>

・２面４線を有する島式ホーム。

・ホーム直上の地下２階にスペースを設け、入出場口、改札設備、旅客トイレを設置し、ホーム及び地上の出入口との間を階段、エレベータ、エスカレータで連絡。

なお、隣接する既存駅の改修、連絡設備の整備については、工事費、工事能力等の問題があり、第一段階の名古屋まで、さらに、これに引き続いての大阪までの早期実現を優先することとし、当面計画は致しません。

1)-C 地元が併設したいと考える設備について

当社が必要と判断する設備以外で、地元が併設したいと考える設備については、建設費及び維持運営費の地元負担を前提に工事計画に盛り込めるよう検討しますが、工程管理上のスケジュールを厳守して進めていただく必要がございます。

2) 地元自治体の役割

県をはじめ、地元自治体におかれては、中央新幹線の早期実現のため、次の通り、全国新幹線鉄道整備法が定める役割及び自治体本来の役割を果たしていただきたいと存じます。

なお、県には、これらの推進について、引き続き地元市町村の取りまとめをお願い致します。

① 全国新幹線鉄道整備法に基づく用地取得をはじめ工事促進への協力

工事促進のキーポイントであり、全国新幹線鉄道整備法において地方自治体が果たすべき役割とされている用地の取得をはじめ、発生土処理場の斡旋や、工事に関わる行政上の諸手続き等について、積極的に推進いただきたいと存じます。

② 県全体の発展につながる施設の整備

駅に隣接する施設（交通広場等。自由通路含む。）及び中央新幹線の広域利用促進のための施設（周辺道路及び高規格道路とのアクセス設備等）については、県全体の発展につながる地域行政の問題として、これまでの国と自治体の間のルール等を活用されるなどにより、県をはじめ、地元自治体に整備していただく必要があります。

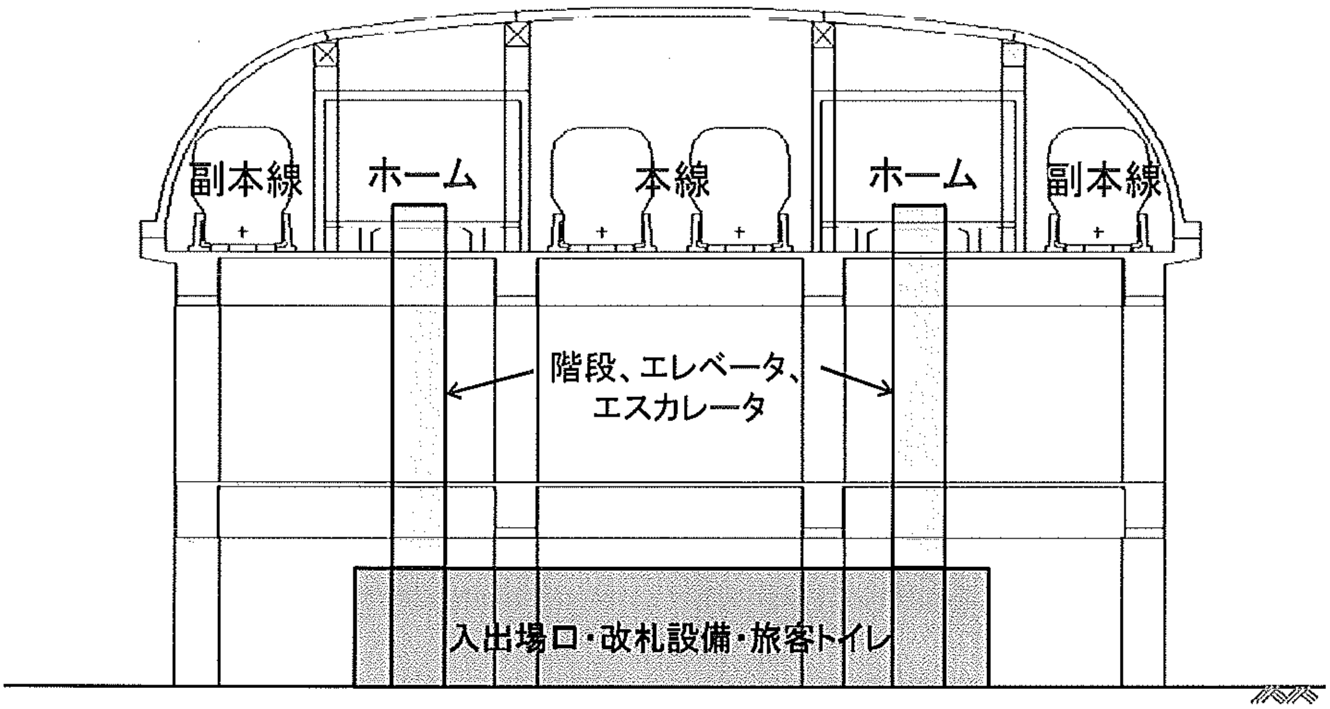
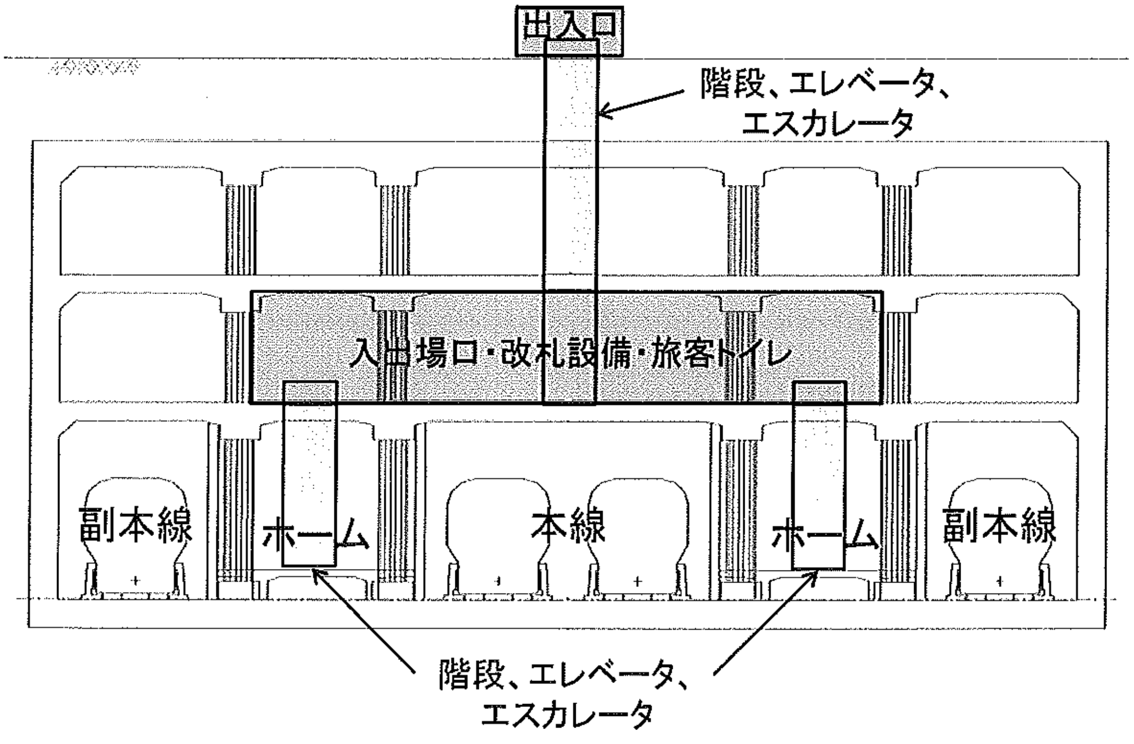
なお、地下駅となる神奈川県には、地下駅の特殊事情を踏まえ、駅部分の建設用地及び地下の余剰スペースの活用に協力いただきたいと存じます。

3．おわりに　－今後の工程等について－

以上のように、当社と地元自治体が、緊密な協力関係と厳密な工程管理の下、それぞれの本来の役割に責任をもって遂行していくことが、工事を最も早く進め、中央新幹線の早期実現につながることと考えますので、宜しくお願い致します。

また、中間駅の建設費負担は、当社にとって大変大きな負担となりますが、駅の設備について、お客様のご利用に必要な機能を備えた上で、従来の形にとらわれず、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指して参ります。加えて、中央新幹線の建設費全般について一層のコストダウンに取り組むとともに、毎年の経営努力を積み重ね、さらには開業後において運営費の圧縮を図っていくことで、中間駅の建設費を負担しても、開業時期の目途は変更せずに取り組んでいく考えですので、ご理解とご協力をお願い致します。

地上駅のイメージ



地下駅のイメージ