

リニア中央新幹線の現状について

平成27年5月27日



奈良県 県土マネジメント部

ポイント1

中央新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき整備

ポイント2

基本計画、整備計画において、

「奈良市附近」が主要な経過地と決定

ポイント3

沿線県が地元市町村の取りまとめ

ポイント4

整備に向けた課題

- ① リニア「奈良市附近」駅の早期確定
- ② 東京・大阪間の早期全線同時開業

ポイント5

県の取組、三重県との連携を強化

全国新幹線鉄道整備法に基づいた整備

全国新幹線鉄道整備法

(目的)

第1条 この法律は、**高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性**にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて**国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興**に資することを目的とする。

(基本計画)

第4条 国土交通大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下「建設線」という。）を定める**基本計画**（以下「基本計画」という。）を決定しなければならない。

(整備計画)

第7条 国土交通大臣は、第5条第1項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、**基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画**（以下「整備計画」という。）を決定しなければならない。

2

中央新幹線の基本計画

（昭和48年11月15日 運輸省告示第466号）

全国新幹線鉄道整備法第五条第一項の規定により基本計画を決定した件(抄)

路 線 名 : 中央新幹線

起 点 : 東京都

終 点 : 大阪市

主要な経過地 : 甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近

3

中央新幹線の整備計画

(平成23年5月26日 国土交通大臣決定)

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
その他の必要な事項	主要な経過地 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

(注)建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

4

中央新幹線計画について

新幹線鉄道網図



5

中央新幹線の現状～手続きのフロー～

東京～名古屋間	名古屋～大阪間
昭和48年11月15日 基本計画の決定	
昭和49年～平成20年 国鉄、JR東海による地形・地質調査の実施	
平成23年5月20日 JR東海を営業主体・建設主体に指名	
平成23年5月26日 整備計画の決定	
平成23年5月27日 JR東海に建設の指示	
平成23年6月・8月 JR東海が計画段階環境配慮書を公表	
平成23年9月 JR東海が環境影響評価方法書を公表	
平成25年9月 JR東海が環境影響評価準備書を公表	
平成26年4月 JR東海が環境影響評価書を国土交通大臣に送付	
平成26年7月 JR東海が環境影響評価書に対する国土交通大臣意見を受領	
平成26年8月 JR東海が補正後の環境影響評価書を関係機関に送付	
平成26年8月 JR東海が工事実施計画の認可を国土交通大臣に申請	
平成26年10月 国土交通大臣が工事実施計画を認可	
平成26年10月～12月 JR東海が事業説明会を開催	
平成26年12月 JR東海が工事に着手 (用地取得に関する地元説明会の実施等)	

6

JR東海の考え方は、2段階施工

東京・名古屋間 平成39(2027)年開業

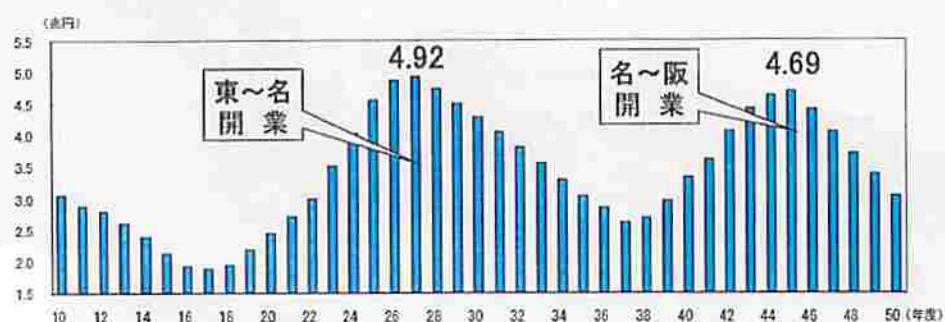
名古屋・大阪間 平成57(2045)年開業

健全経営を維持しながら実現が可能

(JR東海の資料)

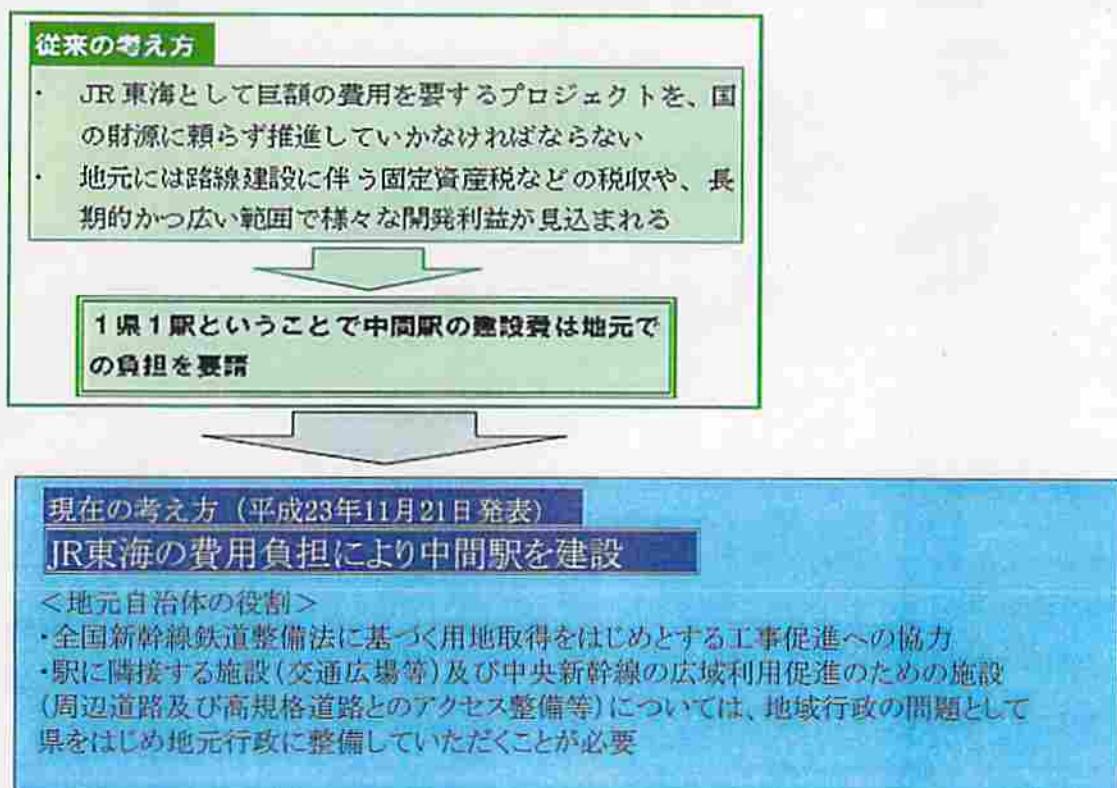
・長期債務残高

名古屋開業時及び大阪開業時の年度末には概ね5兆円の水準まで増加するが、その後は、減価償却費等を基に確保するキャッシュフローにより着実に縮減できる。



7

中央新幹線の中間駅の建設費負担 (平成23年11月21日JR東海公表)



8

(平成25年5月13日 東海旅客鉄道株式会社 公表資料(抜粋))

JR東海が用意する中央新幹線の中間駅のイメージについて

(斜めからの外観透視図)



※周辺の土地利用の状況から適切な環境対策(明かりフード又は防音壁等)を施します。

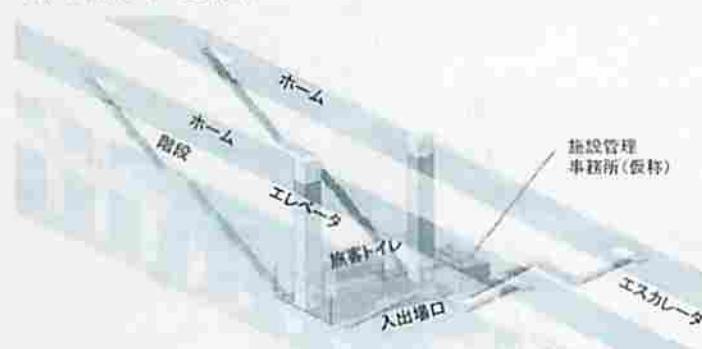
※中間地下駅は、概ね中間地上駅の上下が逆になったイメージです。

※地元等の必要に応じて整備する施設については、地元等の負担を前提に、相談の上、検討していきます。

※階段、エスカレーター等が透視されている高架下部分は、当社の使用部分及び地元等の賃借可能部分となります。

実際の態様に応じて、調整の上、必要な外装を施すこととなります。

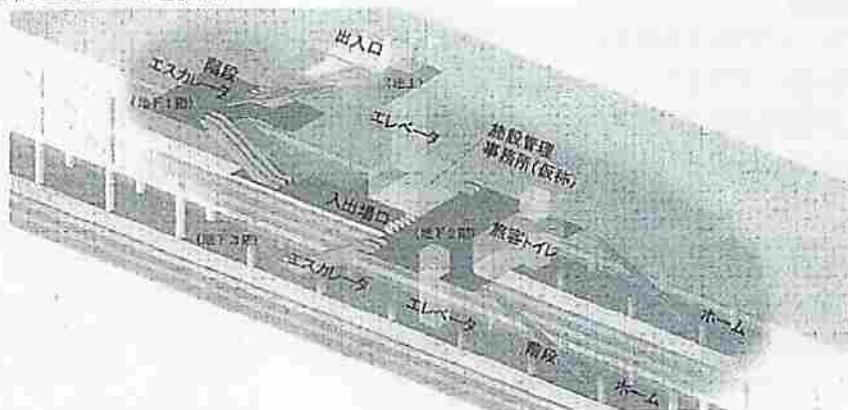
(斜め上方からの透視図)



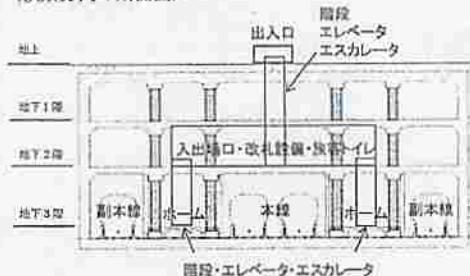
9

JR東海が用意する中央新幹線の中間駅(地下)のイメージについて

(斜め上方からの透視図)



(横断方向の断面図)



※入出場口は一箇所で、階段・エレベーター・エスカレーターでホームに連絡します。

※全車指定席として、自由席を設けず、全て事前に座席を予約していただく方式を考えています。

※新たな販売システム(検討中)により、「駅」にはきっぷを販売するスペースを設けていません。

JR東海の考え方

「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)

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。

リニア中央新幹線 ルート及び駅

東京・名古屋間における環境影響評価の手続き

- 平成23年6月・8月 計画段階環境配慮書(東京都・名古屋市間)
⇒ ルートを3km幅、駅の概略位置を直径5Km円で提示



12

東京・名古屋間における環境影響評価の手続き

- 平成25年9月 環境影響評価準備書(東京都・名古屋市間)
⇒ 詳細なルート及び駅位置を提示



※1 東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(東京駅・名古屋市間)環境影響評価書」(平成25年9月20日公表)を基に作成。
※2 名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な通過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料を基に作成。
三重県、滋賀県、大阪府の各府県に位置する駅の位置は未定。

13

リニア中央新幹線 三重・奈良ルート

災害に強い国土づくりに向けたリダンダンシーの確保

名古屋・大阪間は、道路、鉄道とも並行した形態で供用されているため、リダンダンシーの観点に立った整備が必要



14

県全体の発展に繋げるリニア中間駅

地域振興に向けた、高速輸送体系がもたらす効果の均てん
(特に東海道新幹線、北陸新幹線が通らない関西の南部)



15

県内3市の中間駅設置場所要望箇所

○ 奈良市

郊外型(JR平城山駅周辺)

市街地型(JR奈良駅、近鉄奈良駅、近鉄新大宮駅の周辺)

○ 大和郡山市

JR大和路線と近鉄橿原線が交差する場所

○ 生駒市

学研高山第二工区

16

整備推進に向けた取り組み

整備推進

- ・法に基づく整備計画通りの三重・奈良ルートの早期実現及び「奈良市附近」駅の早期確定
- ・「リダンダンシ一路線全線同時開業促進税制」の新設



○国やJR東海等に対する要請活動



○三重県との連携による取組



○広報活動

- ・東京メトロ丸ノ内線霞ヶ関駅にPR看板設置

調査・検討

- JR東海から協力を求められる、**地方自治体としての役割を果たすための先行検討の実施**



リニア中央新幹線ルート概念図

中央新幹線の整備計画 (平成23年5月26日 国土交通大臣決定)

規 模 組	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 速 度 満 実	505キロメートル/時
建設に要する費用の概算額(三重県を含む。)	90,300億円
その他の必要な事項	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

(注)建設に要する費用の概算額には、料子を含まない。

17

リニア中央新幹線の三重・奈良ルートによる早期の開業と全線同時開業を促進するための税制措置の新設について ①

H26年11月 平成27年度政府予算編成に関する提案・要望

同年11・12月 三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議における提案
(太田国土交通大臣をはじめ関係方面に提案)

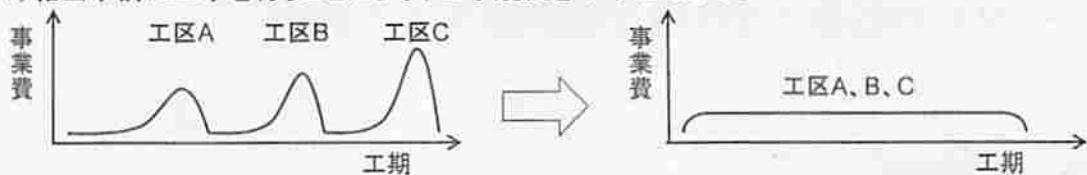
全線同時開業促進のための税制措置

三重・奈良ルートによる全線同時開業を促進するためには、JR東海に財務負担を極力かけることなく、建設が事実上先行して実施されることが望ましい。

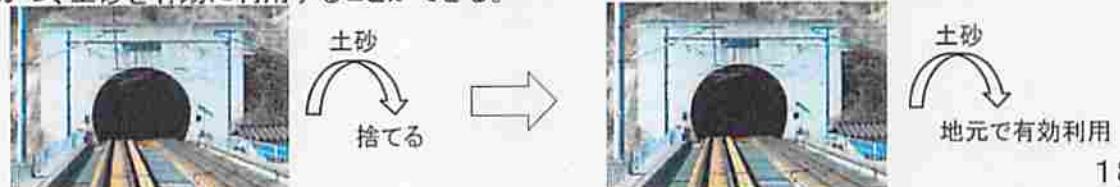
そのため、建設に係る土地取得と土砂処分に大きな責任が生じる通過地域の県が円滑な事業の促進のため、先行して事業を行える仕組みが必要である。

◆ リダンダンシ一路線全線同時開業促進税制の効果

(1)相当事前に工事を行うことにより、工事規模を平準化できる。



(2)県が先行して建設プロセスに入ることにより、土砂の処分と経費を節約し、かつ、土砂を有効に利用することができる。

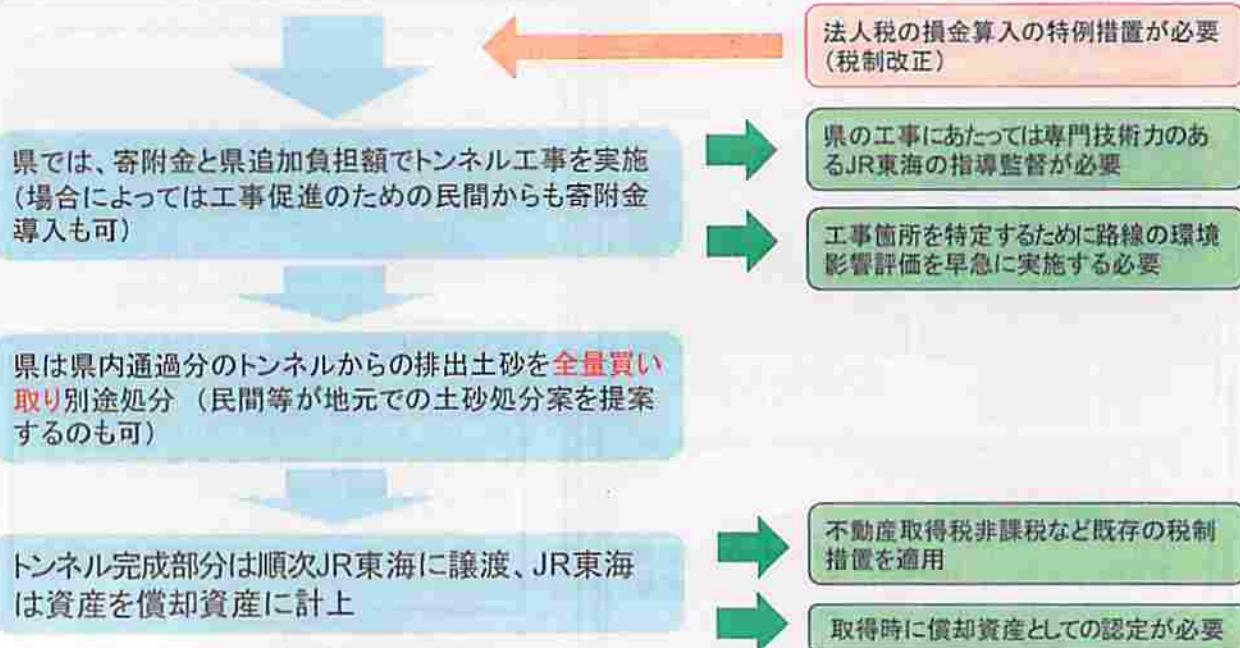


18

リニア中央新幹線の三重・奈良ルートによる早期の開業と全線同時開業を促進するための税制措置の新設について ②

● 御提案する「リダンダンシ一路線全線同時開業促進税制」の仕組み

並行する新幹線収益の一部をリダンダンシ効果のある路線整備のために寄附・積立て



19

第6回三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議 ①

平成26年12月18日(木) 都市センターホテル

1. 出席者

【来賓】

◆両県選出国会議員

奈良県: 奥野信亮議員、堀井巖議員

(馬淵澄夫議員、高市早苗議員、前川清成議員は代理出席)

三重県: 中川正春議員

(吉川ゆうみ議員は代理出席)

◆自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会

委員長 竹本 直一

◆国土交通省 鉄道局次長 篠原 康弘

◆関西広域連合長 井戸 敏三

◆リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会 代表

・大阪府政策企画部戦略事業室副理事 魚谷 憲

・関西経済連合会副会長 沖原 隆宗



荒井知事挨拶



井戸関西広域連合長挨拶

【主催者】

◆リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会 会長 三重県知事 鈴木 英敬

◆リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会 会長 奈良県知事 荒井 正吾

◆リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会

会長(三重県商工会議所連合会会长) 小林 長久

副会長(奈良県商工会議所連合会会长) 植野 康夫

20

第6回三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議 ②

2. 共同アピール

リニア中央新幹線の効果を地域の発展に最大限生かすため、三重県及び奈良県の行政と経済団体が一丸となって、次の事項を働きかけることを確認

1 三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業

2 駅位置の早期確定

3 環境影響評価に係る手続きの早急な着手

3. リダンダンシ一路線全線同時開業促進税制

JR東海に財務負担を極力かけることなく、沿線県が先行して事業を行える仕組みとして、リダンダンシ一路線全線同時開業促進税制の新設を両県の名義で働きかけることを確認



二階議員への要望活動

〈秘書対応〉

金子 一義 自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会顧問

21

第6回三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議 ③

5. 会議における主な発言

◆大阪府政策企画部戦略事業室副理事(松井大阪府知事挨拶の代読)

現行の整備計画である「奈良市附近」を通るルートを前提に、官民一体となった活動を展開しているところ。

◆関西経済連合会副会長

ルートはぶれなく決まっている。

◆関西広域連合長

三重県・奈良県両知事のイニシアチブに、これからも大いに期待している。

22

第6回三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議 ④

共同アピール

東京・名古屋・大阪の三大都市圏を超高速で結ぶリニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、「国民経済の発展」、「国民生活領域の拡大」、「地域の振興」といった目的を達成するため整備が進められる国家的プロジェクトである。

昭和48年には、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画を決定し、主要な経過地として『奈良市附近』と定められており、また、平成23年5月に決定された整備計画において改めて『奈良市附近』が主要な経過地として明記されている。

これは、全国に新幹線駅も空港もない三県である山梨県、三重県及び奈良県にとっては大きな前進であり、将来の我が国の発展の国土軸に乗るという大きな望みが達せられることとなった。

しかし、東京・大阪間のうち、東京・名古屋間では、環境影響評価に係る手続きを経て、本年10月に全国新幹線鉄道整備法に基づき工事実施計画が認可されたが、名古屋・大阪間では、計画段階環境配慮書すら示されておらず、駅位置やルートが絞り込まれていない。

また、駅周辺のまちづくりを進めるに当たっては、名古屋より東側の各県では、駅位置やルートが絞り込まれたことにより、リニア駅へのアクセスや駅周辺の整備など具体的な検討が進んでいるが、名古屋より西側の各県ではその検討すら進められない状況である。このため、三重県・奈良県における駅位置の早期確定が必要である。

そこで、この憂慮すべき現状を打破し、リニア中央新幹線の効果を地域の発展に最大限生かすため、三重県及び奈良県の行政と経済団体が一丸となって、以下のとおり共同アピールを行う。

1 三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業

- (1) リダンダンシーの観点から、平成23年5月に決定された整備計画通り、東海道新幹線とできる限り離した『奈良市附近』を経過地とした三重・奈良ルートとすること。
- (2) 東京・大阪間の全線同時開業により、リニア中央新幹線の効果が遺憾なく発揮されるよう、具体策を早急に検討し、方策を示すこと。

2 駅位置の早期確定

- (1) 地域で駅周辺のまちづくりの具体的な検討を進め、駅の成熟を着実に図れるよう、駅位置を早期に確定すること。
- (2) 駅位置の確定に当たっては、その便益が紀伊半島全体に拡がるような、交通結節性の高い位置に設置すること。

3 環境影響評価に係る手続きの早急な着手

- 駅位置やルートが早期に確定されるよう、名古屋・大阪間の環境影響評価に係る手続きに早急に着手すること。

平成26年12月18日

リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会

会長 三重県知事 鈴木 英敬

リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会

会長 奈良県知事 荒井 正吾

リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会

会長 (三重県商工会議所連合会会長) 小林 長久

副会長 (奈良県商工会議所連合会会長) 植野 康夫

23

リニア中央新幹線 啓発看板・ポスター

東京メトロ霞ヶ関駅及び県内運行乗合バス車内などに掲出

リニア中央新幹線、三重・奈良ルートの早期実現を。



三重県観光キャンペーン
~実はそれ、ぜんぶ三重なんです!~

TO MIE

«三重へ。

TO NARA

«奈良へ。



なら記紀・万葉

Nara Kinkishi Project 2012-2019

記紀・万葉の扉が開く、ようこそ、ほんものの奈良へ。



奈良公園の鹿



平城宮跡 大仏殿



古事記編纂



リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会

三重県

奈良県

24

リニア中央新幹線 啓発ステッカー

県内営業タクシー後部窓などに掲出

リニア中央新幹線
三重・奈良ルートの早期実現を

TO MIE

«三重へ

TO NARA

«奈良へ

リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会 三重県 奈良県

25