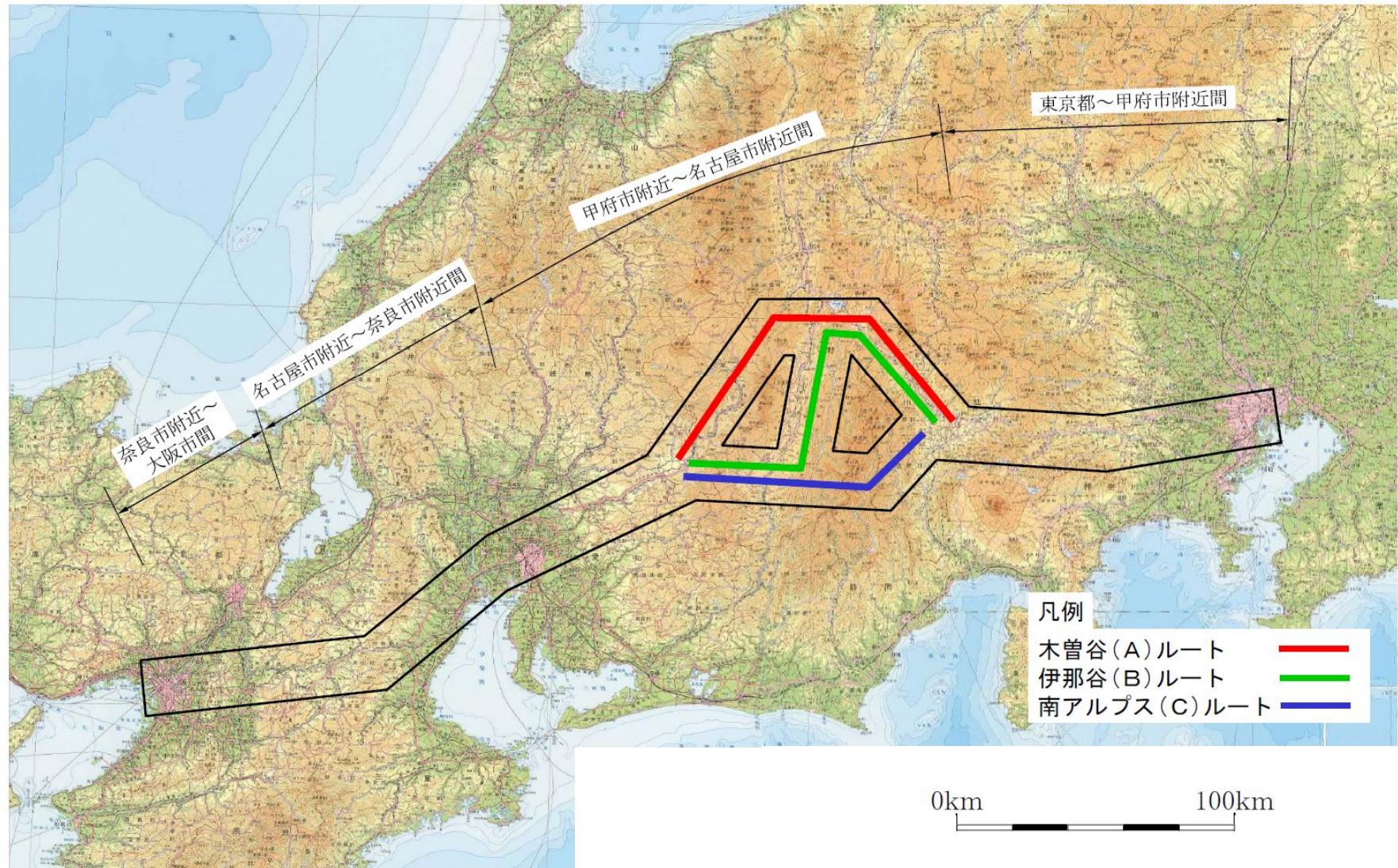


- ・リニア中央新幹線に関する資料



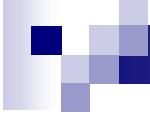
## 中央新幹線小委員会資料

### 中央新幹線地形、地質等調査範囲図(東京都・大阪市間)



# 中央新幹線小委員会について

- 平成22年3月3日に設置され、直近では平成22年11月24日に第12回委員会を開催
- 平成22年10月20日開催の第9回委員会において、東京－名古屋間は「南アルプスルート」が最も費用対効果が高く、優位との分析結果をまとめた。
- 平成22年11月12日開催の第11回委員会において、大阪までの開業（2045年）を前倒しするよう提言する方向で調整に入った。
- 年内にも中間とりまとめを行う予定



## JR東海の動き

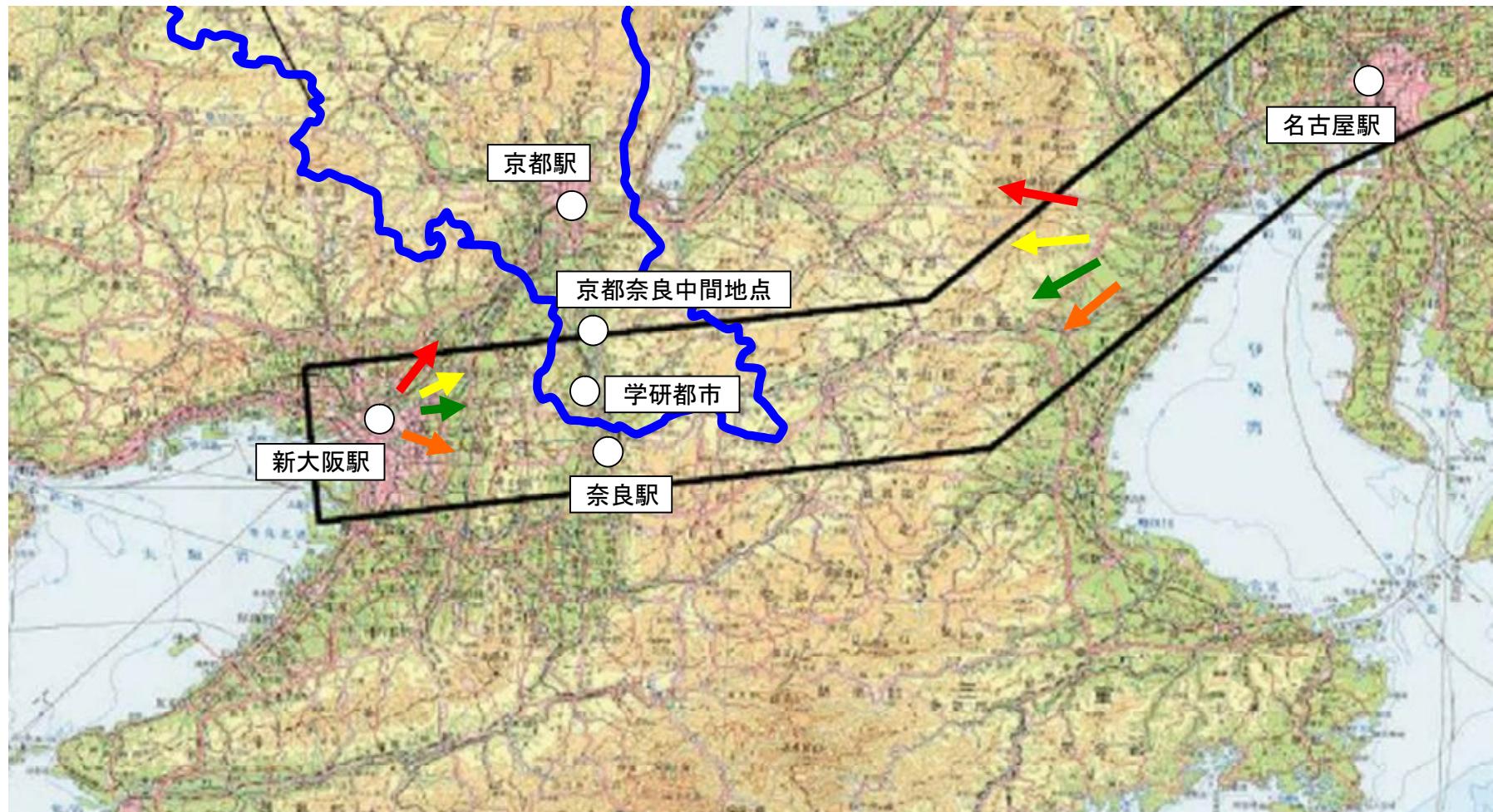
- 平成19年12月25日、全額JR東海の自己負担で建設することを発表
- 2020年、相模原市－甲府市間で先行開業予定
- 2027年、東京－名古屋間で先行開業予定
- 2045年、名古屋－大阪間、開業予定

## 府内ルートへのケーススタディ

- 中央新幹線の名古屋・大阪間については、1973年の基本計画策定時においても、その後においても定量的なルート比較分析は実施・公表されていない。
- ルートは、運営主体が想定されるJR東海および、利用者・国全体にとって最も優れたものが採用されるべきであり、定量的な分析が不可欠である。
- ルート比較にあたっては、事業者の採算性、利用者の便益、環境負荷・地域経済・観光振興その他の社会的影響等が総合的に評価されるべきである。

以下、想定しえるルートについて、概略比較表を示す。

## リニア中央新幹線の比較検討ルート



## 各案の比較

経過地	駅勢人口	観光現状入込客	うち外国人宿泊客数	コンベンション数	ビジネス客
京都 市	約287万人	5,021万人	94 万人	171 件	約 388 万人 (JR利用)
	○	○	○	○	○
中間地点	約105万人	—	—	0件	—
		—	—		—
		—	—		—
奈良市付近	学研都市	×	—	—	—
		約125万人	1,435万人	24 件	約 95 万人 (JR利用)
	奈良 市	△	△	△	△

# 各案の比較

経過地	交通結節（鉄道）	交通結節（道路）	リダクション率	コスト
京都市	・東海道本線他3線 ・近鉄京都線 ・地下鉄烏丸線	・名神高速道路 ・京都高速道路	新幹線としての2重化が不可能	ルート用地の確保が困難であるため、大深度地下にする等、高コストになる
	◎	△	×	△
中間地点	・近鉄京都線 ・奈良線	・京奈和自動車道 ・京都高速道路 ・新名神高速道路	新幹線としての2重化が可能	地上駅の設置が可能 新名神の工事に合わせる等でコスト削減可能
	△	○	○	○
奈良市付近	・奈良線他2線 ・近鉄京都線他1線	・京奈和自動車道	新幹線としての2重化が可能	地上駅の設置が可能
	○	△	○	○
奈良市	・関西本線他1線 ・近鉄奈良線	・京奈和自動車道 (奈良市付近は地下)	新幹線としての2重化が可能	ルート用地の確保が困難であるため、大深度地下にする等、高コストになる
	○	×	○	△

観光入込客：平成20年京都市観光調査年報告、奈良市統計書「統計なら」2008年版

ビジタ客：全国幹線旅客純流動調査2005 京都府、奈良県数値

コンペッション数：平成18年度～平成20年度平均

## 京都駅を経由しない場合

### ●乗換抵抗への配慮

乗換抵抗は1回あたり30分の所要時間増加に匹敵し、特に観光客の乗換抵抗は大きく、大きな荷物を持った旅行客や子供連れの利用者、リピータの乗換抵抗はさらに大きいとされている。「山形新幹線新在直通調査2005」

### ●在来新幹線の列車本数の確保

京都駅への利便性を確保するためには、リニア新幹線（名古屋駅）と京都駅間で、在来新幹線の利便性確保が必要

在来東海道新幹線の運行経費（リニアが京都駅を経由しない場合）

173km × 150本/日 × 9千円（1列車・キロ当たり運行経費）× 365日 = 840億円/年

※列車本数は現行の半分、運行経費はH19年度ヤードスティック対象経費

国として、訪日外国人3,000万人の目標を掲げ、外国人観光客の誘致を進め、経済成長分野の柱として「観光立国」を目指しているなかで、リニア中央新幹線が京都駅を通らないことは大きなマイナスではないか！

## 府内ルートへのケーススタディのまとめ

- 基本計画ルートに比べて京都市を経由する方が優位性が認められる
- 中間案は京都市案よりは低成本であるが、駅の立地条件で劣る
- 基本計画ルートでは奈良市案より学研都市を経由する方が優位性が認められる