

- ・ リニア中央新幹線に関する資料

建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画

昭和46年1月18日運輸省告示第17号

○建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画
〔昭和四十六年一月十八日〕
〔運輸省告示第十七号〕

沿革 昭和四十七年運輸省二四二号変更

根拠法令 全国新幹線鉄道整備法四条一項

路線名	起点	終点	主要な経過地
東北新幹線	東京都	青森市	宇都宮市附近、仙台市附近、盛岡市
上越新幹線	東京都	新潟市	
成田新幹線	東京都	成田市	

本文：一部変更〔昭和四十七年七月運輸省二四二号〕
編註 成田新幹線に係る基本計画は、日本国有鉄道改革法等施行法附則第三十二条第二項により失効

〔昭和四十七年七月三日〕
〔運輸省告示第二百四十三号〕

沿革 昭和四十八年運輸省四六五号変更

路線名	起点	終点	主要な経過地
北海道新幹線	青森市	旭川市	函館市附近、札幌市
北陸新幹線	東京都	大阪市	長野市附近、富山市附近
九州新幹線	福岡市	鹿児島市	

本文：一部変更〔昭和四十八年一月運輸省四六五号〕

〔昭和四十七年十二月十二日〕
〔運輸省告示第四百六十六号〕

路線名	起点	終点	主要な経過地
九州新幹線	福岡市	長崎市	

〔昭和四十八年十一月十五日〕
〔運輸省告示第四百六十六号〕

路線名	起点	終点	主要な経過地
北海道南回り新幹線	北海道山越郡長万部町	札幌市	室蘭市附近

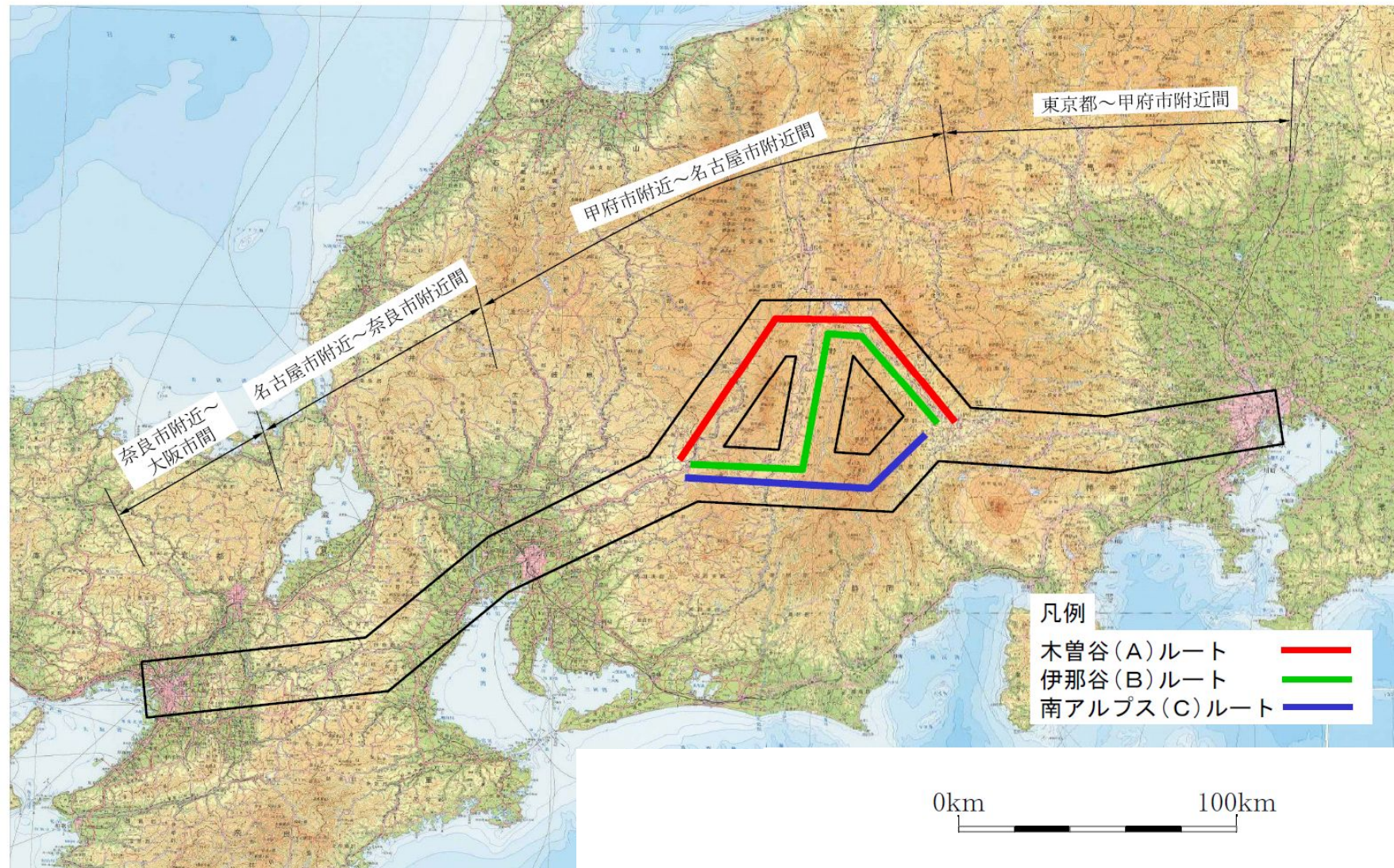
路線名	起点	終点	主要な経過地
羽越新幹線	富山市	青森市	新潟市附近、秋田市附近
奥羽新幹線	福島市	秋田市	山形市附近
中央新幹線	東京都	大阪市	甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近

北陸・中央新幹線 敦賀市 名古屋市

路線名	起点	終点	主要な経過地
山陰新幹線	大阪市	下関市	鳥取市附近、松江市附近
中国横断新幹線	岡山市	松江市	
四国新幹線	大阪市	大分市	徳島市附近、高松市附近、松山市附近
四国横断新幹線	岡山市	高知市	
東九州新幹線	福岡市	鹿児島市	大分市附近、宮崎市附近
九州横断新幹線	大分市	熊本市	

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

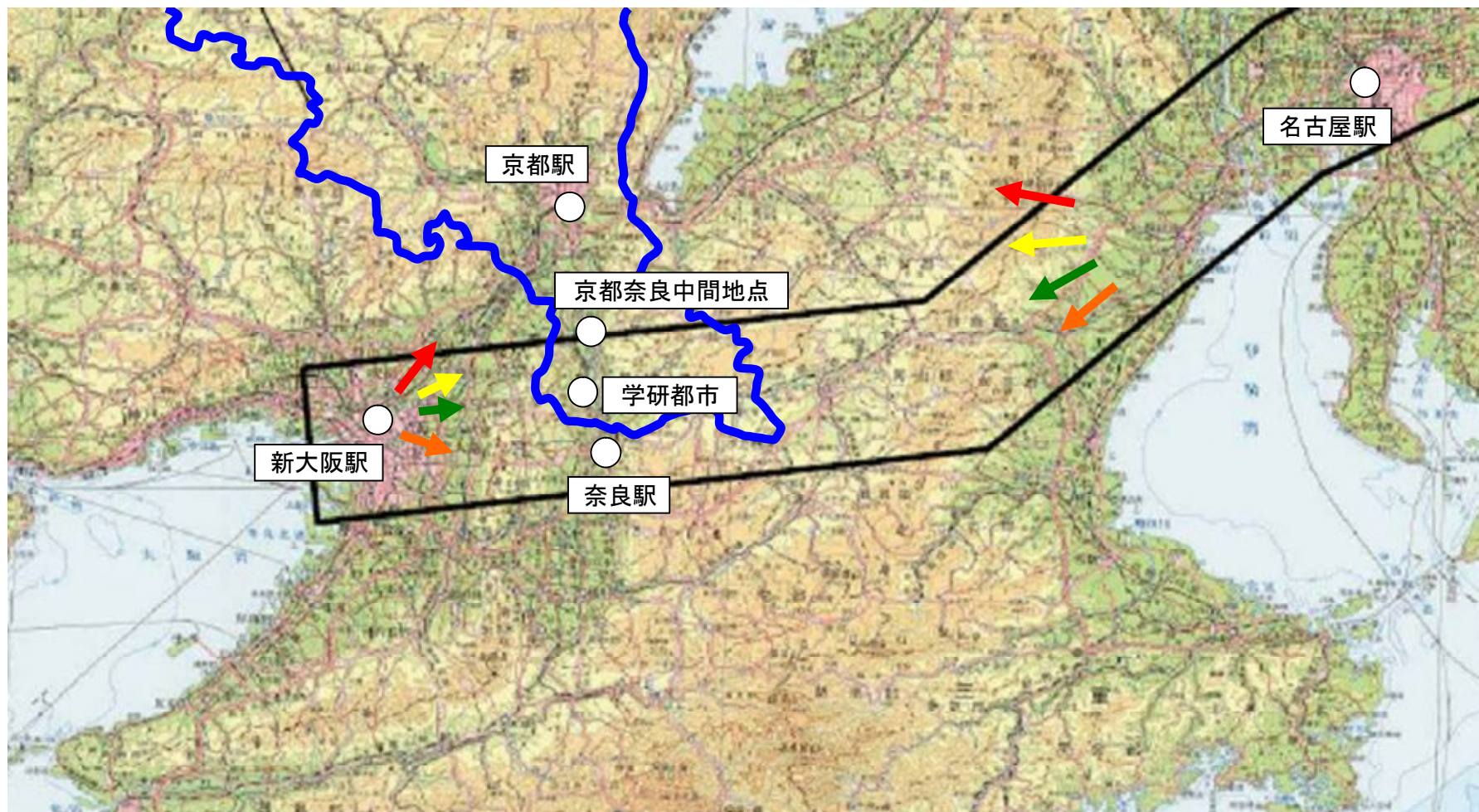
- 平成19年12月25日、全額JR東海の自己負担で建設することを発表
- 2020年、相模原市－甲府市間で先行開業予定
- 2027年、東京－名古屋間で先行開業予定
- 2045年、名古屋－大阪間、開業予定

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	ビジネスク
京 都 市		約287万人	5,021万人	94 万人	171 件	約 388 万人 (J R利用)
		○	○	○	○	○
中間地点		約105万人	—	—	0件	—
			—	—		—
			—	—		—
奈良市 付近	学研都市	×	—	—	×	—
			—	—		—
	奈 良 市	約125万人	1,435万人	5 万人	24 件	約 95 万人 (J R利用)
		△	△	△	×	△

各案の比較

経 過 地		交通結節（鉄道）	交通結節（道路）	リダンダンシー	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	学研都市	・ 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
 ビジネス客：全国幹線旅客純流動調査2005 京都府、奈良県数値
 コンベンション数：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)
 $173\text{km} \times 150\text{本/日} \times 9\text{千円(1列車・キロ当たり運行経費)} \times 365\text{日} = 840\text{億円/年}$
※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コストであるが、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