

# 中央新幹線小委員会 答申

平成23年4月21日

( 抜粹 )

## 1. はじめに（答申の位置づけ）

- ・ パブリックコメント、中間とりまとめの内容、東日本大震災の被災状況等を踏まえ、中央新幹線の整備の意義や防災対策について確認し、検討を重ねて、最終答申としてまとめたもの。

## 2. 中央新幹線整備の意義について

### 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実

- ・ 中央新幹線及び東海道新幹線の大動脈の2重系化により、東海道新幹線の走行地域に存在（東海地震等）する災害リスクの備えのために整備。

「今般の東日本大震災の経験を踏まえても、大動脈の二重系化により災害リスクに備える重要性が更に高まった。」

### 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

本編資料4「答申（案）」参照

## 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

- ・ 「のぞみ」が停車しない駅における利用機会の増加。

### 三大都市圏を短時間で直結する意義

本編資料4「答申（案）」参照

### 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果

本編資料4「答申（案）」参照

## 3. 走行方式について

超電導リニア方式が耐震性に優れている。

- ・ 地震等で電力の供給が停止されても、電磁誘導作用により軌道中心に車両が保持される。
- ・ ガイドウェイ側壁により、物理的に脱線が阻止される。

## 4. ルートについて

中央新幹線のルートとして南アルプスルートを採択することが適當。

名古屋・大阪間の記載なし

## 5. 営業主体及び建設主体について

東京・大阪間の営業主体及び建設主体としてJR東海を指名することが適當。

- ・ 財務面のみならず、技術面においても過去の実績がある。
- ・ 不測の事態が生じても、東海道新幹線の安定的な収益力により経営の維持が可能と判断。

## 6. 整備計画について（新項目）

中央新幹線の概要を明記。

- 「主要な経過地」として、基本計画に加え、「赤石山脈（南アルプス）中南部」を追加。

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

## 7. 付帯意見

諮詢事項には直接該当しないが、中央新幹線の整備について特に重要と考えられる事項を付帯意見として示すもの。

### 大阪までの早期開業のための検討

- ・ 中央新幹線は東京・大阪間を整備することで初めてその機能を十分に発揮し効果が得られる。
- ・ 名古屋暫定開業が中央新幹線の一定の整備効果を発揮し、新技術の実用化につながるものである。

### コストダウンの重要性

本編資料4「答申（案）」参照

### 国際拠点空港との結節性の強化

中央新幹線駅と国際拠点空港間アクセスの利便性を確保することが極めて重要。

- ・ 「東京国際空港を含む」ことを明記。

### 環境への配慮

本編資料4「答申（案）」参照

## **独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の技術力等の活用**

**本編資料4「答申（案）」参照**

### **中央新幹線の整備効果拡大のための駅の整備のあり方について（題名変更）**

- ・ 超電導リニアが超高速特性を持つことから、途中駅は空港に類似した役割を担う「地域の玄関口」、三大都市圏のターミナル駅は「我が国の玄関口」として、魅力のある駅づくりが望まれる。

### **駅の設置に関する沿線地域との協力の重要性（新項目）**

- ・ 駅の位置について、建設主体が「沿線地域の発展に資するよう最大限努力をすべき」と明記するとともに、沿線地域が「大阪早期開業のため最大限コスト低減に努める必要があることなどに配慮する」ことを期待。
- ・ 駅の位置は、建設主体が沿線地域と調整することが適当であるが、必要と認められる場合は国が調整を支援すべき。
- ・ 駅の建設費用の負担については、建設主体が自らの考え方を示すべきであるが、関係者間で合意が得られない場合は、合理的な負担のあり方について、国の関わりを含めた調整が望まれる。

## **中央新幹線の整備効果を踏まえた沿線地域の交通体系の検討（新項目）**

- ・ 中央新幹線の整備効果を最大限に波及させる方策を、国・建設主体及び営業主体・沿線自治体・沿線交通事業者等で、駅アクセス圏の拡大方策を含めて、検討すべき。

### **戦略的な地域づくりの重要性**

三大都市圏アクセスの利便性が飛躍的に向上して地域の活性化をもたらす一方、更なる東京一極集中を招く可能性がある。人口の転出減少が続いてきた関西圏は、経済再生が求められ、経済活性化のための中央新幹線の具体的活用方策を関西圏全体で検討し、戦略的な地域づくりを行うことが重要。

- ・ 「今後、関西圏における中央新幹線整備の意義について、議論が活性化することが期待される。」

### **中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策全般の検討**

本編資料4「答申（案）」参照

## **8. むすびに（新項目）**

本編資料4「答申（案）」参照