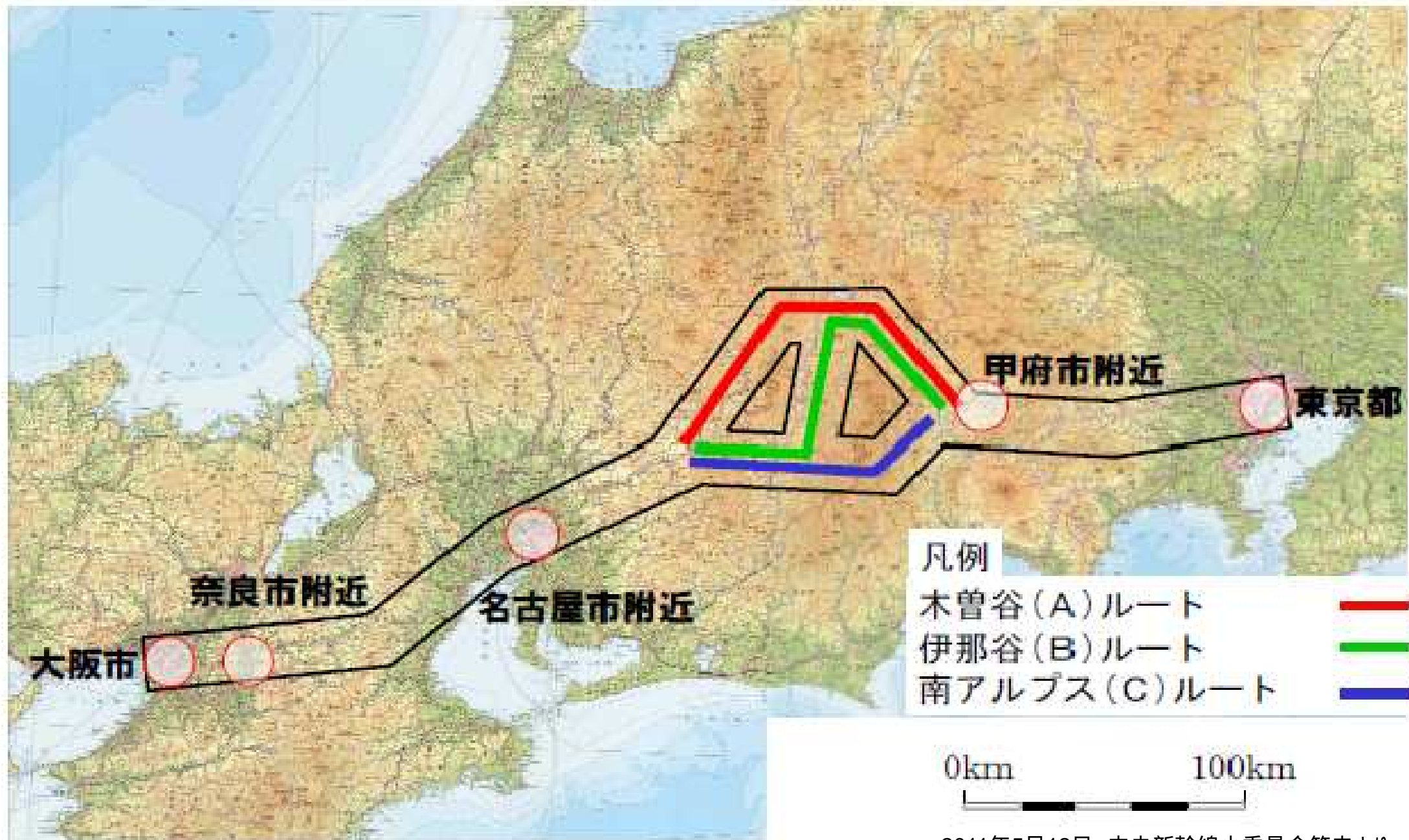


資料 2

整備計画に関する分析

中央新幹線ルート範囲図



◎ 東京都・名古屋市附近間のデータ

				木曽谷ルート	伊那谷ルート	南アルプスルート
路線の長さ（共通）		km		334	346	286
明かり区間 （再掲）	超電導リニア	〃		98	98	54
	在来型新幹線	〃		87	84	54
超電導リニア	所要時分（速達列車）	分		46	47	40
	輸送需要量（平成37年）	億人 キロ/年		156	153	167
	建設費（工事費＋車両費）	億円		59,600	60,700	54,300
	維持運営費（年間）	〃		1,770	1,810	1,620
	設備更新費（50年累計）	〃		34,700	35,600	30,500
	（1年あたり）	〃		690	710	610
在来型新幹線	所要時分（速達列車）	分		87	90	79
	輸送需要量（平成37年）	億人 キロ/年		72	68	82
	建設費（工事費＋車両費）	億円		46,900	47,400	44,200
	維持運営費（年間）	〃		1,120	1,140	1,030
	設備更新費（50年累計）	〃		18,900	18,900	17,000
	（1年あたり）	〃		380	380	340

注．消費税を除いたデータである

需要予測結果一覧

ルート	走行方式	開業年度	開業区間	経済成長率	高速道路 料金	輸送需要量(億人キロ/年)			
						中央	東海道	合計	
現状(2005年、全国幹線旅客純流動調査より推計)						—	442	442	①
中央新幹線なし(2045年)				1%	現状	—	496	496	②
伊那谷	リニア	2045	近畿圏	2%	現状	476	331	807	③
				385		268	652	④	
	在来型			1%	半額	382	261	643	⑤
				現状	186	382	568	⑥	
南アルプス	リニア	2045	近畿圏	2%	現状	505	314	819	⑦
				408		254	661	⑧	
	在来型			1%	半額	405	247	652	⑨
				現状	215	361	576	⑩	
※参考ケース									
ルート	走行方式	開業年度	開業区間	経済成長率	高速道路 料金	輸送需要量(億人キロ/年)			
						中央	東海道	合計	
南アルプス	リニア	2045	近畿圏	0%	現状	328	205	533	⑪
		2035		1%		405*	251*	656*	⑫
伊那谷	リニア	2027	中京圏	1%	現状	153	413	566	⑬
南アルプス						167	402	569	⑭
伊那谷	在来型	2027	中京圏	1%	現状	66	467	533	⑮
南アルプス						79	455	534	⑯
4項目調査 (伊那谷)	リニア	2045	近畿圏	-0.8%~1.8%	現状	392	273	665	⑰
4項目調査 (南アルプス)						416	259	675	⑱
JR東海資料※							—	—	529

* : 2035年開業時の値である

注) 四捨五入のため合計値が合わない場合がある ※: 第3回中央新幹線小委員会配付資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」

費用対効果分析結果一覧

ルート	走行方式	開業年度	開業区間	経済成長率	高速道路料金	便益 (兆円)	費用 (兆円)	費用便益比	純現在価値 (兆円)	経済的 内部収益率	備考
伊那谷	リニア	2045	近畿圏	2%	現状	9.38	8.05	1.63	3.81	6.3%	基本ケース
				1%		7.49	6.05	1.24	1.44	5.0%	
				半額	7.39	6.05	1.22	1.34	4.9%		
	在来型			現状	3.37	4.33	0.69	-0.47	3.5%		
南アルプス	リニア	2045	近畿圏	2%	現状	10.96	5.52	1.99	5.44	7.3%	基本ケース
				1%		8.35	5.52	1.51	2.83	6.0%	
				半額	8.27	5.52	1.50	2.75	6.0%		
	在来型			現状	4.57	4.06	1.12	0.51	4.5%		

※参考ケース

ルート	走行方式	開業年度	開業区間	経済成長率	高速道路料金	便益 (兆円)	費用 (兆円)	費用便益比	純現在価値 (兆円)	経済的 内部収益率	備考
南アルプス	リニア	2045	近畿圏	0%	現状	6.33	5.52	1.15	0.81	4.7%	注)
		2035		1%		9.39	6.14	1.58	3.55	6.5%	
伊那谷 南アルプス	リニア	2027	中京圏	1%	現状	4.31	4.58	0.94	-0.26	3.7%	
						4.88	4.07	1.20	0.81	5.0%	
伊那谷 南アルプス	在来型	2027	中京圏	1%	現状	2.34	3.42	0.69	-1.07	2.3%	
						2.74	3.17	0.86	-0.43	3.3%	

空間的応用一般均衡分析結果

【目的】

- ・費用対効果分析の補完的な位置づけとして、中央新幹線が沿線地域等にもたらす経済的效果を分析することを目的に実施。
- ・費用対効果分析に比べ、中央新幹線の開業が生産財市場、生産要素市場に与える影響も考慮した上で、圏域別の便益や生産額の変化を計算することが可能。

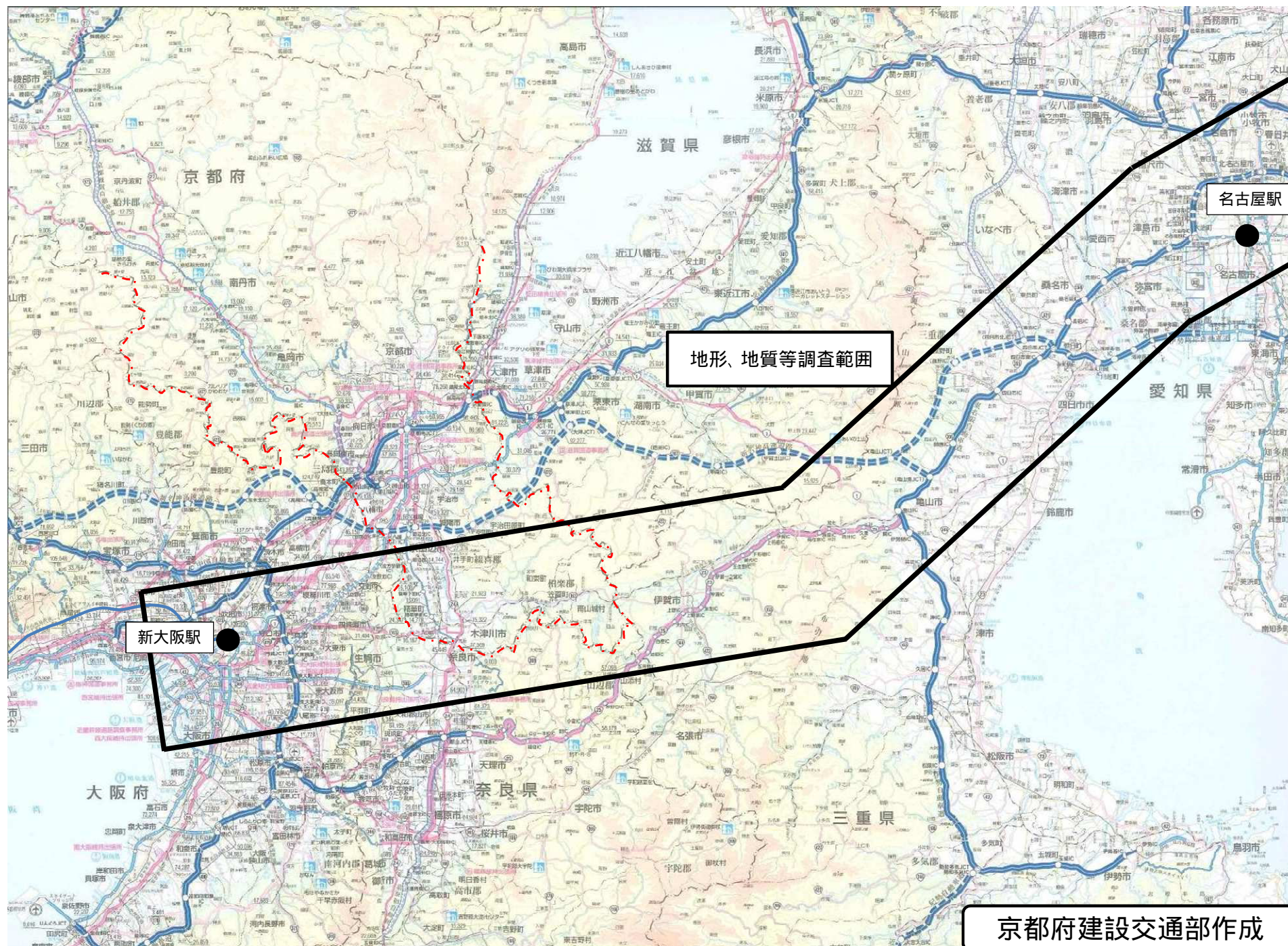
【分析結果】(2045年時点、価格年次:2000年)

項目	伊那谷ルート	南アルプスルート
便益(全国合計)	65百億円/年	71百億円/年
東京圏	26百億円/年	26百億円/年
沿線他県	7百億円/年	8百億円/年
名古屋圏	14百億円/年	14百億円/年
大阪圏	16百億円/年	16百億円/年
その他	3百億円/年	6百億円/年
生産額変化(全国合計)	83百億円/年	87百億円/年
東京圏	41百億円/年	40百億円/年
沿線他県	3百億円/年	3百億円/年
名古屋圏	16百億円/年	18百億円/年
大阪圏	22百億円/年	23百億円/年
その他	1百億円/年	3百億円/年

※「東京圏」:茨城、埼玉、千葉、東京、神奈川 「沿線他県」:山梨、長野 「名古屋圏」:静岡、岐阜、愛知、三重
「大阪圏」:滋賀、京都、奈良、和歌山、大阪、兵庫

注) 分析ケース:超電導リニア方式、2045年近畿圏開業、経済成長率1%、高速道路料金現状

リニア中央新幹線 名古屋～大阪間



リニア中央新幹線 名古屋～大阪間 距離・費用

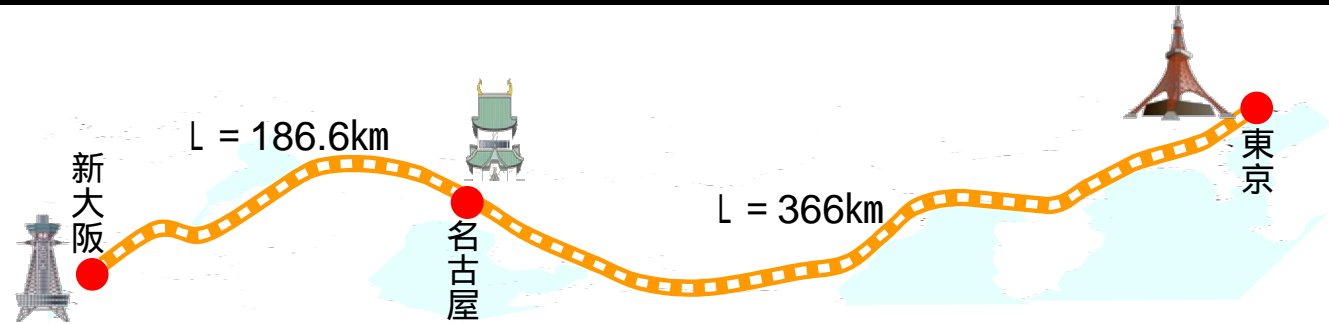
			東京～大阪間	東京～名古屋間	名古屋～大阪間 (差し引き)
路線の長さ(共通)		km	438	286	152
明かり区間 (再掲)	超電導リニア	"	126	54	72
	在来型新幹線	"	123	54	69

超電導 リニア	所要時間(速達列車)	分	67	40	27
	輸送需要量(平成37年)	億人 キロ/年	416	167	249
	建設費(工事費+車両費)	億円	90,300	54,300	36,000
	維持運営費(年間)	"	3,080	1,620	1,460
	設備更新費(50年累計)	"	60,400	30,500	29,900
	(1年あたり)	"	1,210	610	600

在来型 新幹線	所要時間(速達列車)	分	120	79	41
	輸送需要量(平成37年)	億人 キロ/年	219	82	137
	建設費(工事費+車両費)	億円	68,300	44,200	24,100
	維持運営費(年間)	"	1,770	1,030	740
	設備更新費(50年累計)	"	28,800	17,000	11,800
	(1年あたり)	"	580	340	240

所要時間について

現在 (2011年)



新大阪 ~ 東京

新大阪

名古屋

東京

時間

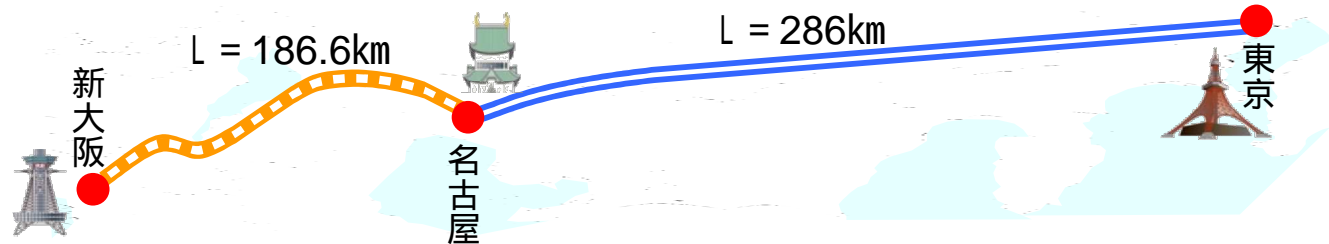
145分

(新幹線) 48分 1分

(新幹線) 96分



リニア名古屋開業
(2027年)



時間

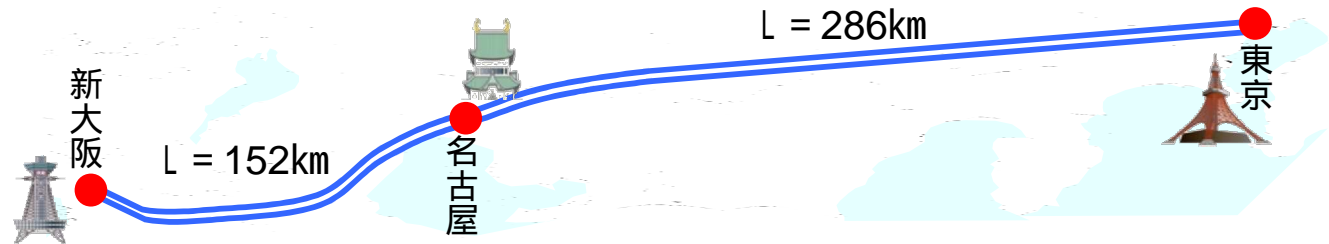
103分

(新幹線) 48分 乗換え 15分

40分 (リニア)



リニア全線開業
(2045年)



時間

67分

(リニア) 27分

40分 (リニア)



京都府建設交通部試算