

リニア中央新幹線の概要について

1 リニア中央新幹線計画の概要

東海旅客鉄道株式会社より平成 25 年 9 月に公表された「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書」によると、リニアは東京都と大阪市との間を超電導磁気浮上方式により、最高設計速度 505 キロメートル/時で走行する計画であり、建設に要する費用の概算額は 90,300 億円となる見込みです。また、リニア駅は、飯田市の上郷飯沼付近に設置が計画されています。

超電導リニアによる中央新幹線計画

・整備計画の内容

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

・概略の路線(東京都・名古屋市間)



図1 リニア中央新幹線計画の概要

出典：JR 東海「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書」を抜粋加工(平成 25 年 9 月)

2 リニア開業によるインパクト（影響）

(1) 飯田下伊那地域の時間圏の変化

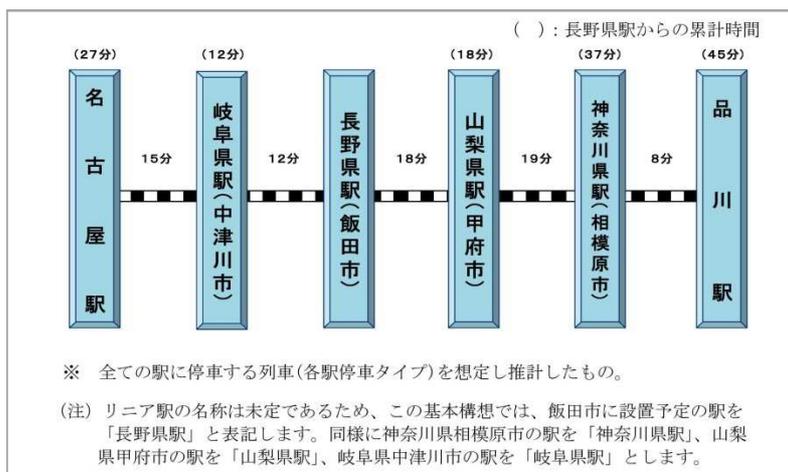
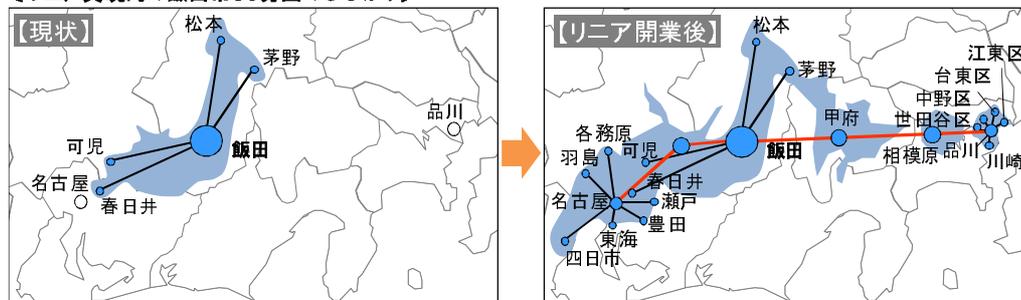


図 1 駅間所要時間

出典：長野県「長野県リニア活用基本構想」平成 26 年 3 月

飯田下伊那地域の時間圏の変化をみると、リニア実現により、飯田下伊那地域の 90 分圏には、東は東京都の都心まで、西は四日市市等までが含まれることになり、圏域人口は、現状の約 139 万人から約 1,810 万人の約 13.0 倍に、圏域事業所数は、現状の約 8 万事業所から約 98 万事業所の約 12.3 倍に増加します。こうした時間圏の拡大は南信州地域のマーケット拡大の可能性を高められます。将来的には、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が 1 時間圏域に含まれることとなります。

【リニア実現時の飯田市90分圏のひろがり】



【飯田市から 90 分圏域人口】



【飯田市から 90 分圏域事業所数】



図 2 南信州地域の時間圏の変化

出典：国勢調査メッシュデータ（2010 年）、事業所企業統計メッシュデータ（2006 年）

ここで示した時間圏は鉄道や高速バスなどの公共交通と自動車による移動を考慮したもの

(2) 東京起点の時間圏の変化

飯田ー東京都心の所要時間は現状で約4時間を要しますが、リニア開業により約3時間短縮され、東京45分圏に含まれることとなります。従って、八王子市、熊谷市、横浜市といった通勤可能な東京周辺都市と同程度の時間圏となり、都市内交通圏（通勤・通学圏）となることとなります。

また、東京45分圏の都市の地価と比較すると、飯田市の地価は相対的に低くなっています。

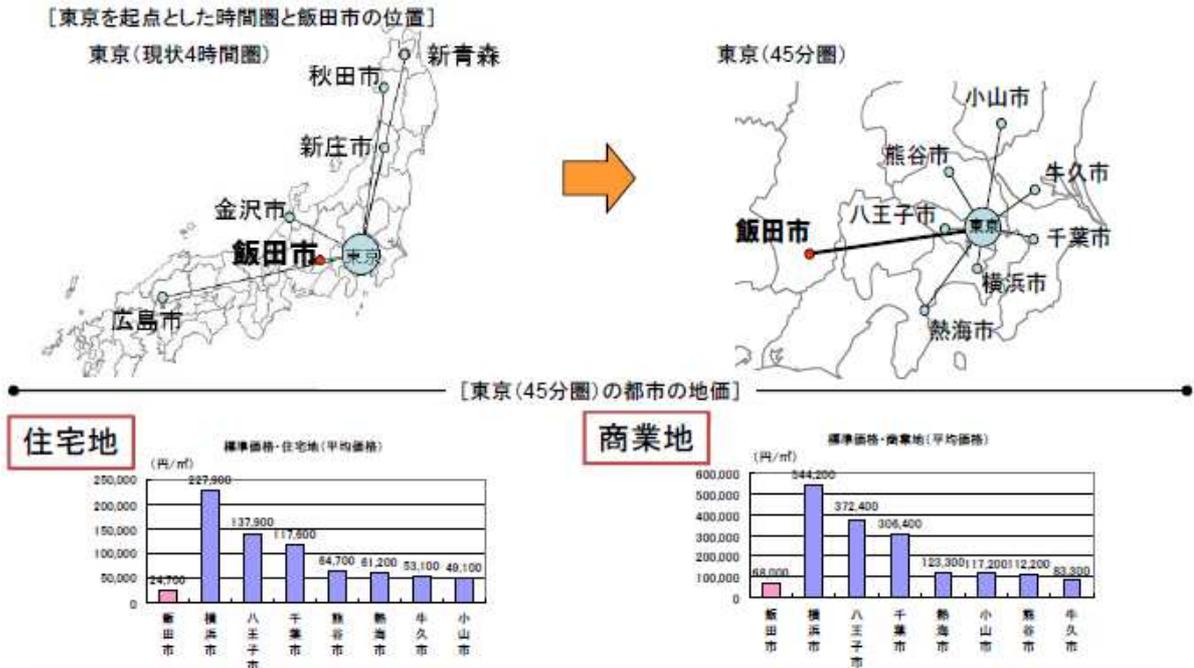
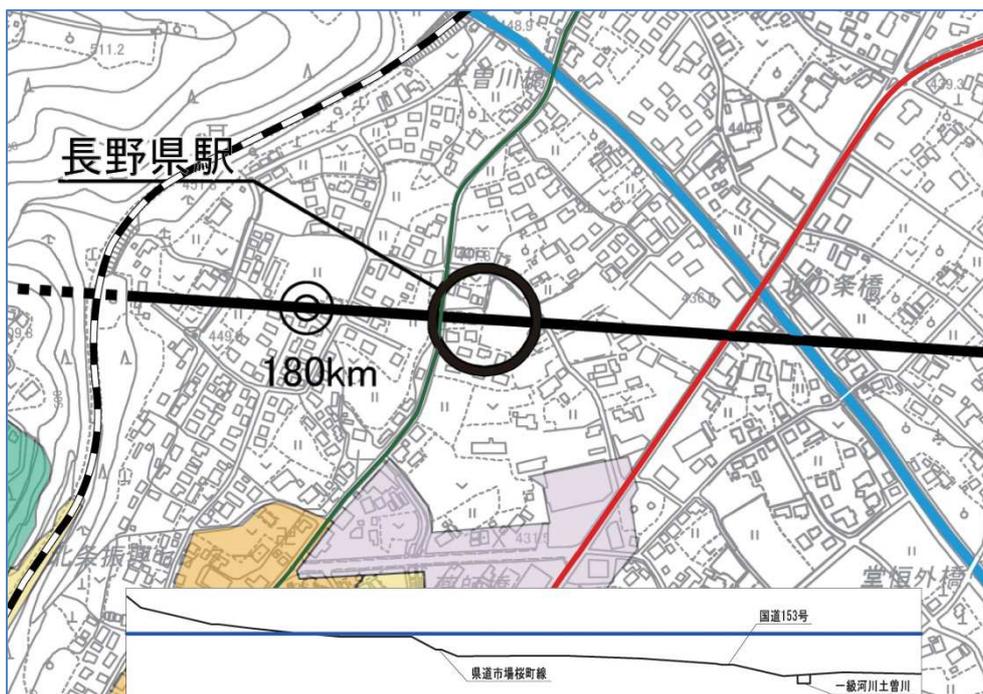


図3 東京起点の時間圏の変化

3 中間駅のイメージ

○長野県駅のおよその位置

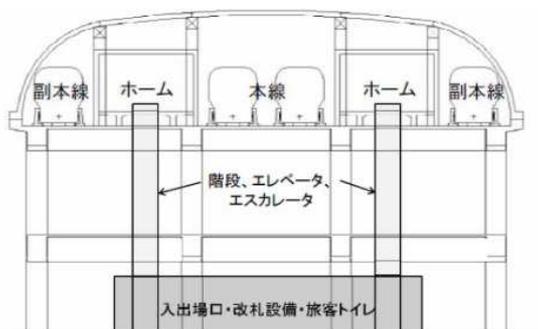
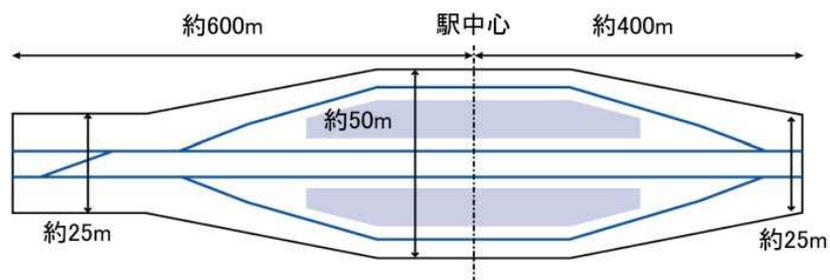


○リニア駅（駅舎）のイメージ（JR東海(株)公表資料から）

〈斜めからの外観透視図〉

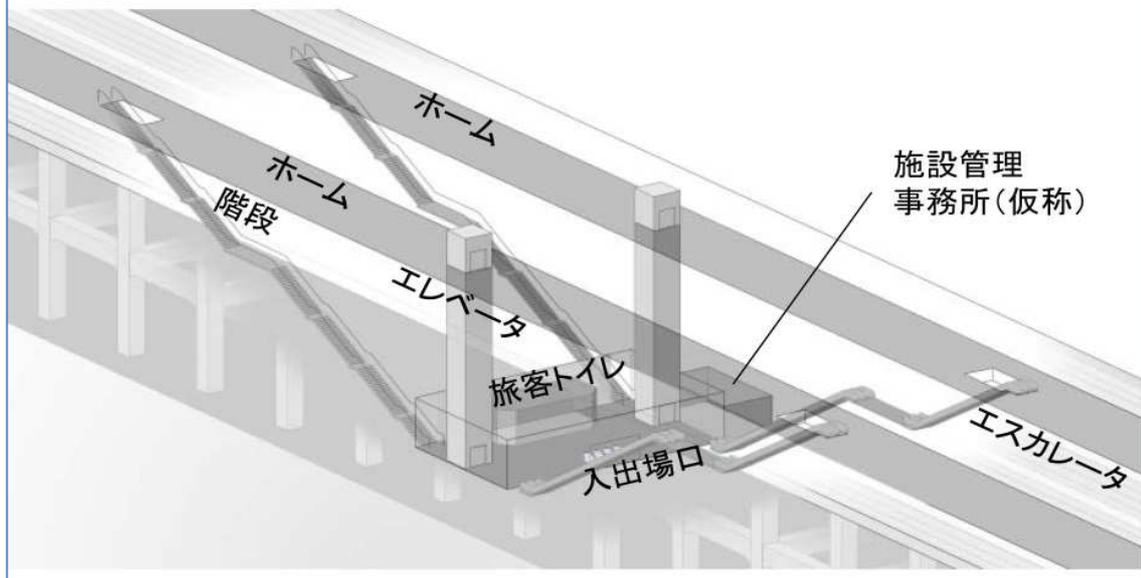


- ※ 周辺の土地利用の状況から適切な環境対策（防音防炎フード又は防音壁等）を施します。
- ※ 地元等の必要に応じて整備する施設については、地元等の負担を前提に、相談の上、検討していきます。
- ※ 階段、エスカレータ等が透視されている高架下部分は、当社の使用部分及び地元等の賃借可能部分となります。実際の態様に応じて、調整の上、必要な外装を施すこととなります。

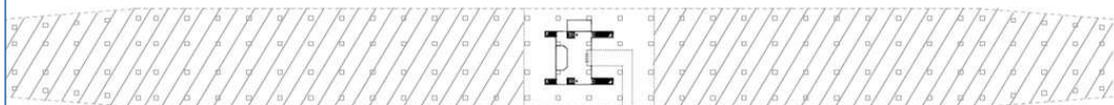


- 2面4線を有する島式ホーム
- 地上に入出場口、改札設備、旅客トイレを設置して、高架となるホームとの間を階段、エレベータ、エスカレータで連絡

〈斜め上方からの透視図〉



〈平面図〉



※ 地上駅の1Fは「駅」の施設部分を除いて地元等の賃借可能部分(//)であり、地元等の負担で、地元等が必要とする施設を作っただき、様々な機能を併せ持つ複合施設としての駅とすることもできます。