

# リニア中央新幹線の整備状況について

---

令和6年1月30日

国土交通省 鉄道局



	品川・名古屋間※1	東京・大阪間※2
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	70,482.4※4	90,300
JR東海の想定開業年次	令和9年以降※4 (2027年以降)	令和27年(2045年)より最大 8年間前倒し※3

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(H26.10.17認可)による

※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による

※3 財政投融资の活用による

※4 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画変更(R5.12.28認可)による

## ＜中央新幹線の整備計画＞※5

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

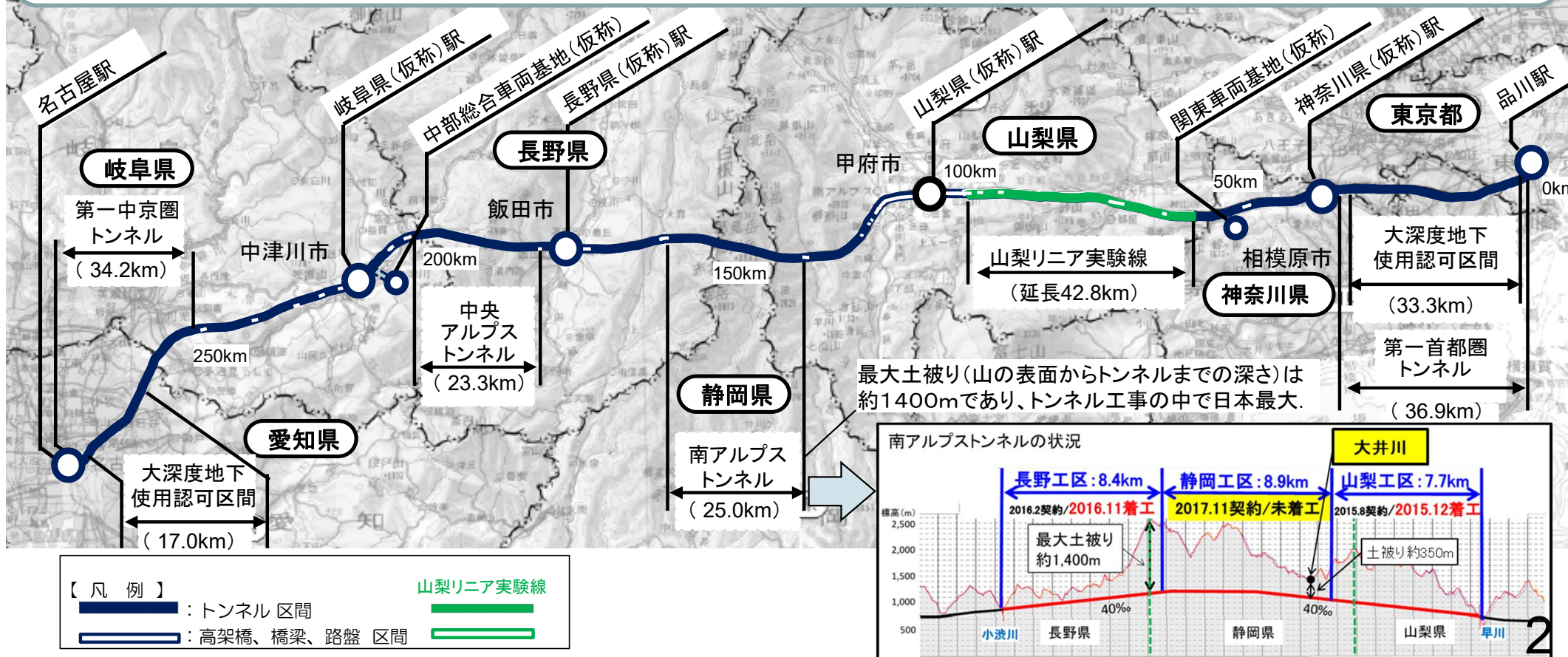
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

※5 H23.5.26 国土交通大臣決定

# リニア中央新幹線の工事実施計画の概要

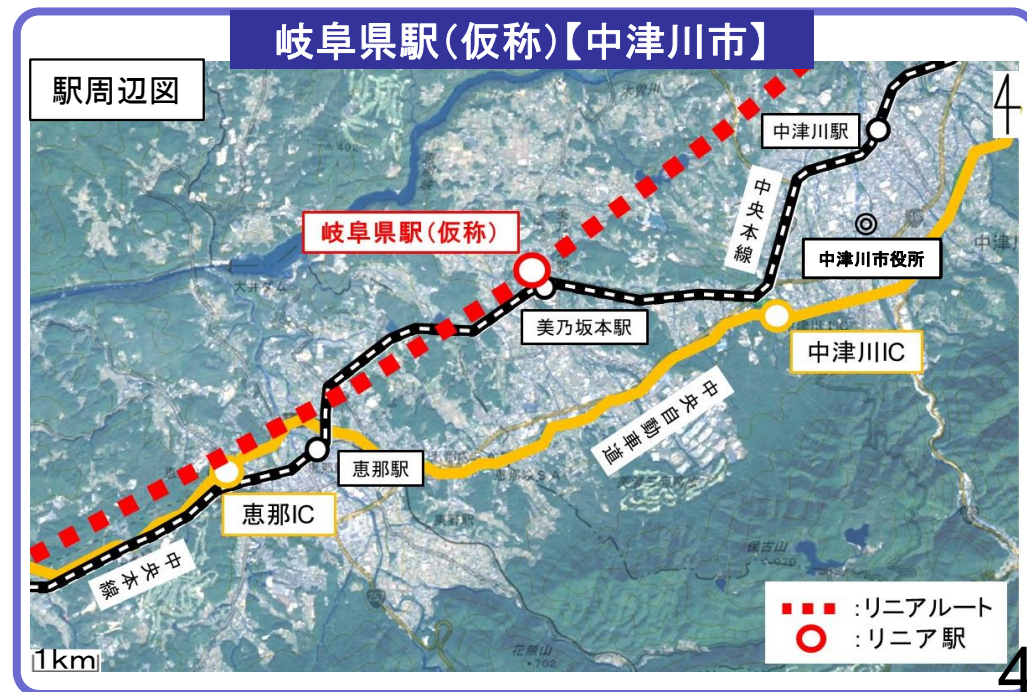
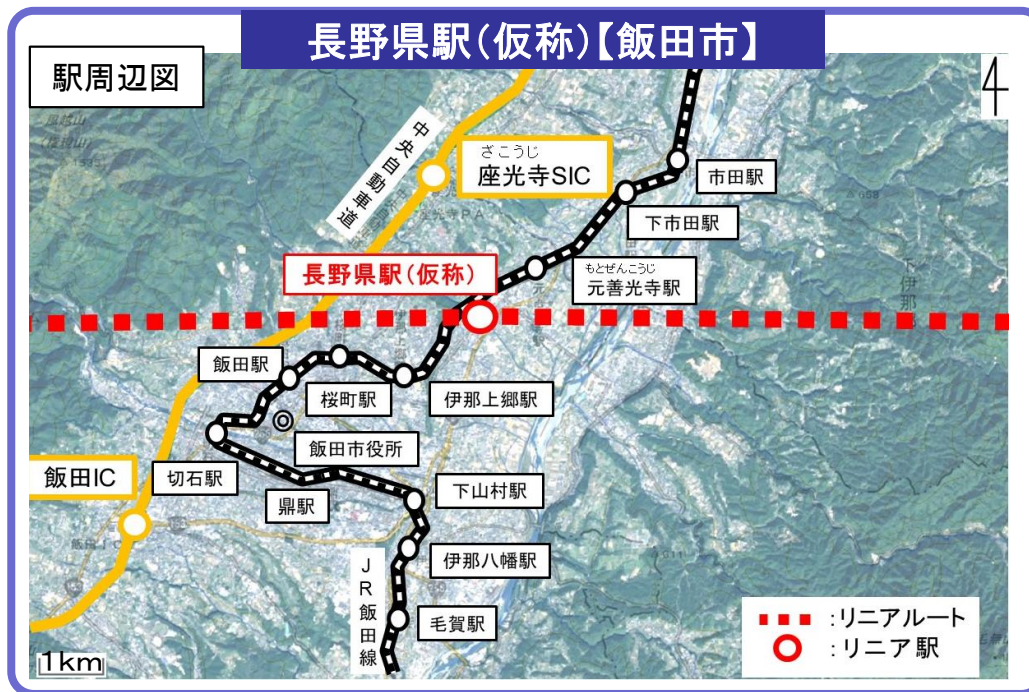
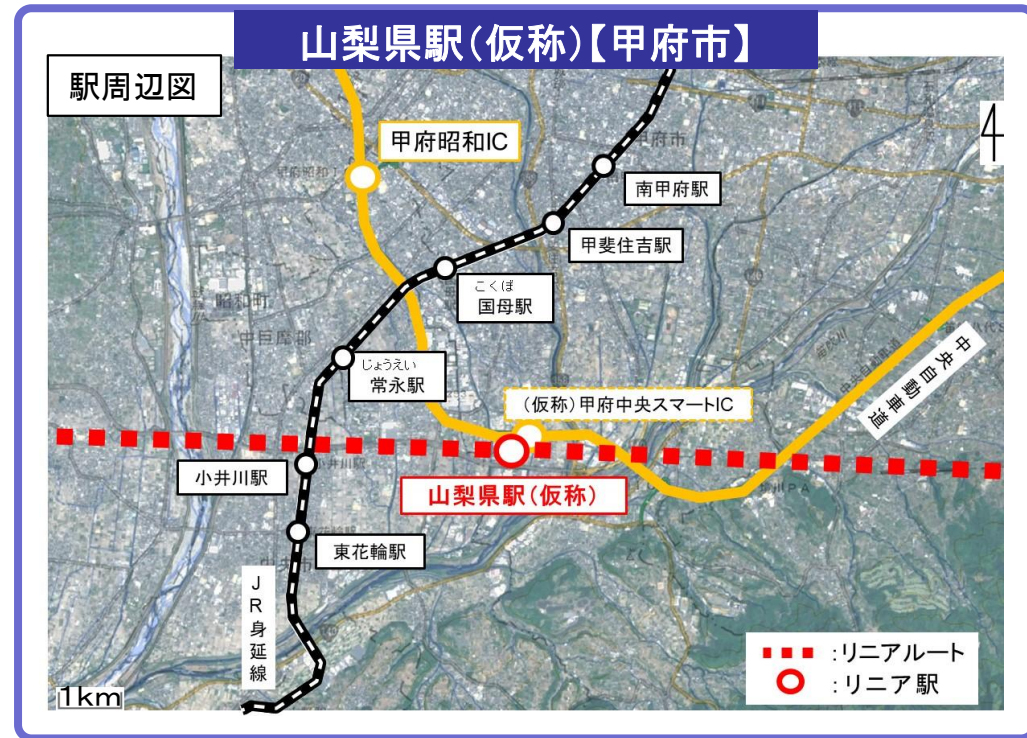
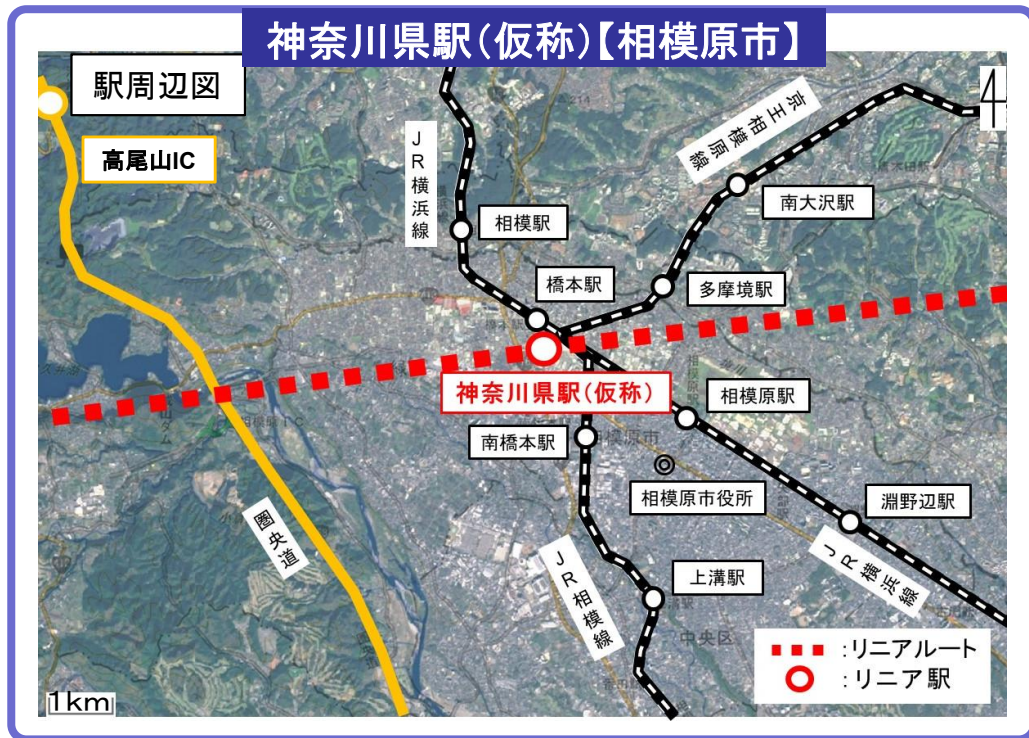
## 工事実施計画の概要

- 工事区間：品川・名古屋間 約285.6km（うち、86%がトンネル区間）
- 工事費：総事業費 約7兆482億円
- 最高設計速度：505km/h
- 認可時期：
  - 平成26年10月 工事実施計画認可（用地や土木構造物等）
  - 平成30年3月 工事実施計画変更認可（電力設備や運行管理システム等の追加）
  - 令和5年12月 工事実施計画変更認可（駅設備や車両基地設備等の追加）
 →これにより、すべての工事内容について、実施計画の認可が終了。
- 完了予定時期：令和9年以降（2027年以降）
  - 南アルプストンネル（静岡工区）のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たない状況を踏まえ、「平成39年」（令和9年）から「令和9年以降」に令和5年12月に変更。
  - JR東海は、工期の見通しが立った段階で、改めて工事の完了予定時期の変更申請を行う予定。





# リニア中央新幹線における中間駅について



## リニア開業後の東海道新幹線利便性向上等の調査

(参考1)

- リニア開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について、国土交通省において調査分析をとりまとめ、令和5年10月に公表した。

## 大井川の水資源の確保

(参考2)

- 静岡県知事による河川法上の許可などの前提として、トンネル掘削による影響について懸念が示されてきた。
- 国の有識者会議において、導水路トンネル等により中下流域の河川流量は維持されるとの解析結果等を公表（令和3年12月 中間報告）。
- 残る課題であった、工事の一定期間に静岡県外に流出するトンネル湧水を戻す具体策（田代ダム活用案）について、大井川利水関係協議会が令和5年11月に了承。

## 南アルプスの生態系等の環境保全

(参考3)

- 生態系等の環境保全について、令和5年12月、国の有識者会議の報告書を公表。  
JR東海に対し、報告書に基づいて対策を行うよう国土交通大臣より要請。
- 1月21日、報告書を踏まえ、有識者会議委員・鉄道局長と静岡市長及び流域市町首長と意見交換を実施。

- ◆ リニア中央新幹線の大阪開業により、東京～名古屋・大阪間の直行輸送需要の多くが中央新幹線にシフトし、**輸送量が約3割程度減少する可能性**があり、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じる見込み
- ◆ この輸送力の余裕を活用して、東海道新幹線静岡県内駅における**列車の停車回数が現状の約1.5倍程度増加**とした場合、**利用者利便性が大きく向上する**
- ◆ 停車回数の増加に伴って、**静岡県内に停車する「ひかり」についても増加する余地がある**
- ◆ リニア中央新幹線と東海道新幹線のダブルネットワークが形成されることで、**リダンダンシーの確保が期待される**

## 停車回数の増加 (イメージ)

熱海駅 (40本⇒概ね <b>60</b> 本/日)	/	三島駅 (44本⇒概ね <b>66</b> 本/日)	:	概ね24分に1本 ⇒ 概ね <b>15</b> 分に1本
新富士駅 (33本⇒概ね <b>50</b> 本/日)	/	掛川駅 (33本⇒概ね <b>50</b> 本/日)	:	概ね30分に1本 ⇒ 概ね <b>20</b> 分に1本
静岡駅 (53本⇒概ね <b>80</b> 本/日)	/	浜松駅 (49本⇒概ね <b>74</b> 本/日)	:	概ね20分に1本 ⇒ 概ね <b>12</b> 分に1本

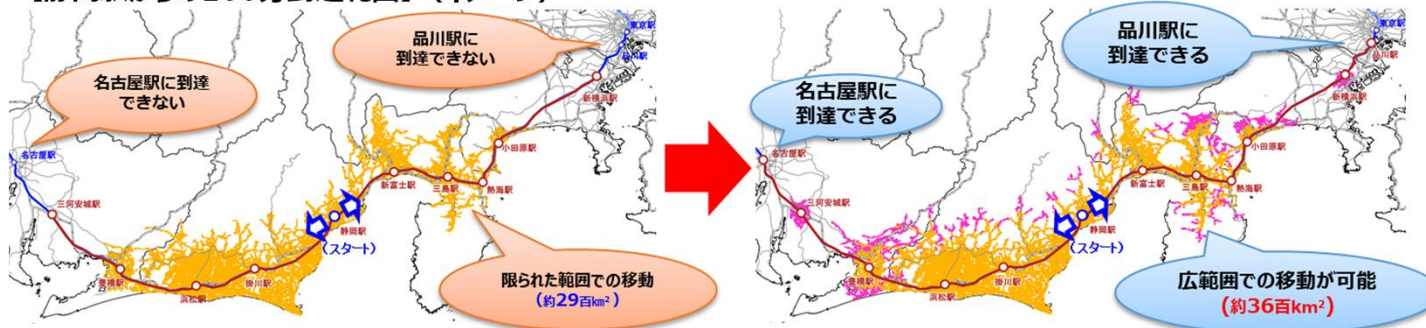
※上記は、2019年10月時点下り列車の停車回数(臨時便を除く)をもとに、各駅の停車回数が機械的に一律で1.5倍増加すると仮定した場合

## 東海道新幹線の利便性向上 (イメージ)

- ◆ 停車回数が増加すると、次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少  
→ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

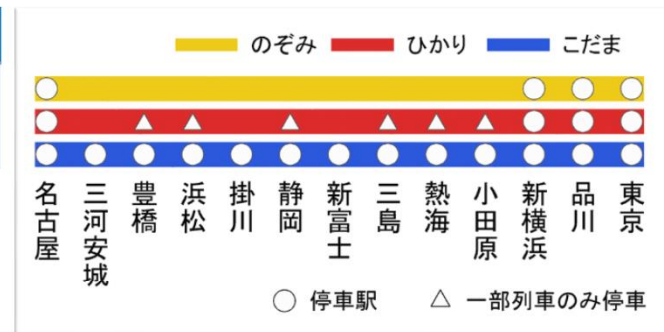
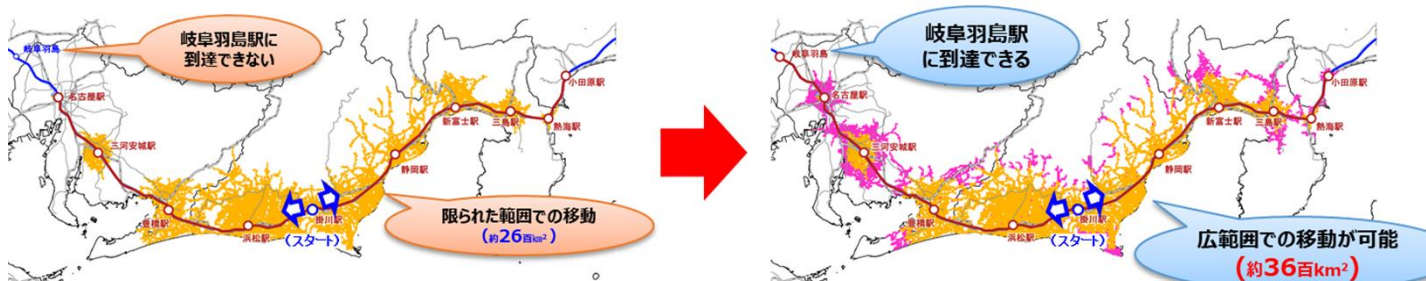
### 【静岡駅からの100分到達範囲】 (イメージ)

※現行の「ひかり」「こだま」がそれぞれ1.5倍程度増加すると仮定した場合のイメージ



### 【掛川駅からの100分到達範囲】 (イメージ)

※現行の「こだま」が1.5倍程度増加すると仮定した場合のイメージ



## 地域にもたらす経済波及効果

- ◆ 静岡県外からの来訪者や静岡県内を新幹線で移動する利用者の増加が見込まれ、地域に大きな経済波及効果をもたらす

経済波及効果 : **1,679億円※**

雇用効果 : **約15.6千人・年※**

※ 2037年～2046年の10年間累計

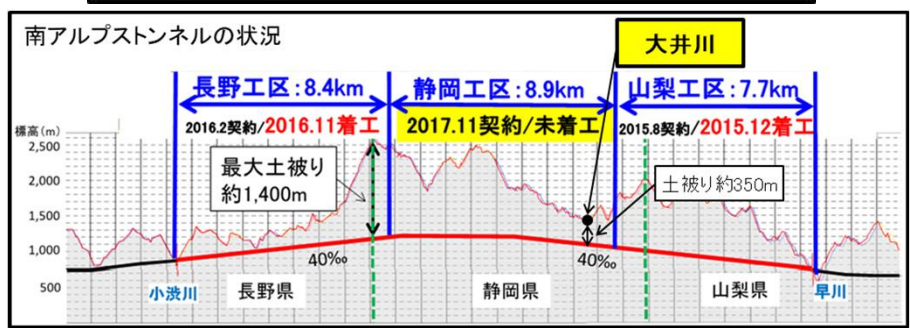
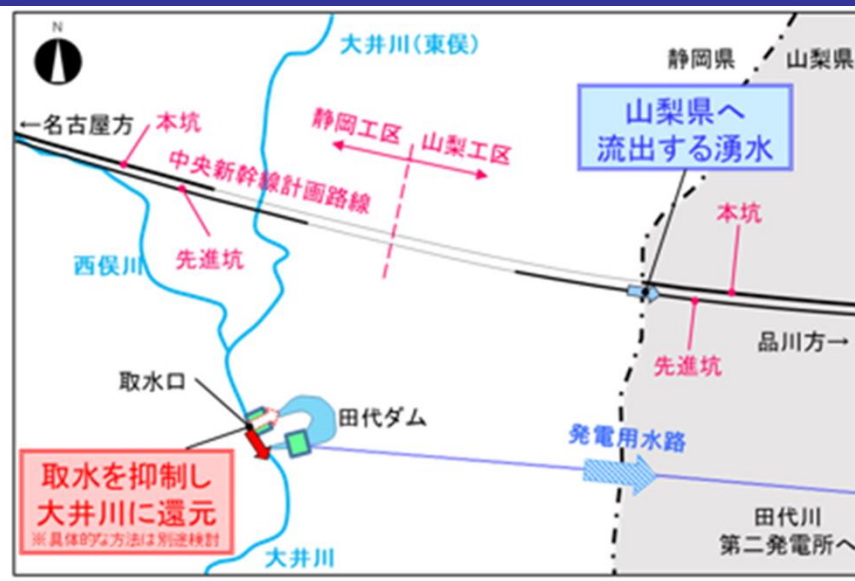


## 開業後(トンネル貫通後) : 導水路トンネル等で中下流域の流量を確保



- 凡例
- 斜坑(非常口)
  - 先進坑
  - 本坑
  - 導水路トンネル

## トンネル工事中 : 田代ダムの取水を抑制し、大井川に還元







## トンネル掘削等による環境保全に関する論点

### ①地下水位の変化による沢の水生生物等への影響と対策

→断層とトンネルが交差する箇所等では薬液注入により沢の流量減少を低減

### ②地下水位の変化による高標高部の植生への影響と対策

→高標高部の植生への水分の主な供給経路は、地下深部の地下水ではないと考えられ、高標高部の植生には影響は及ばないと考えられる

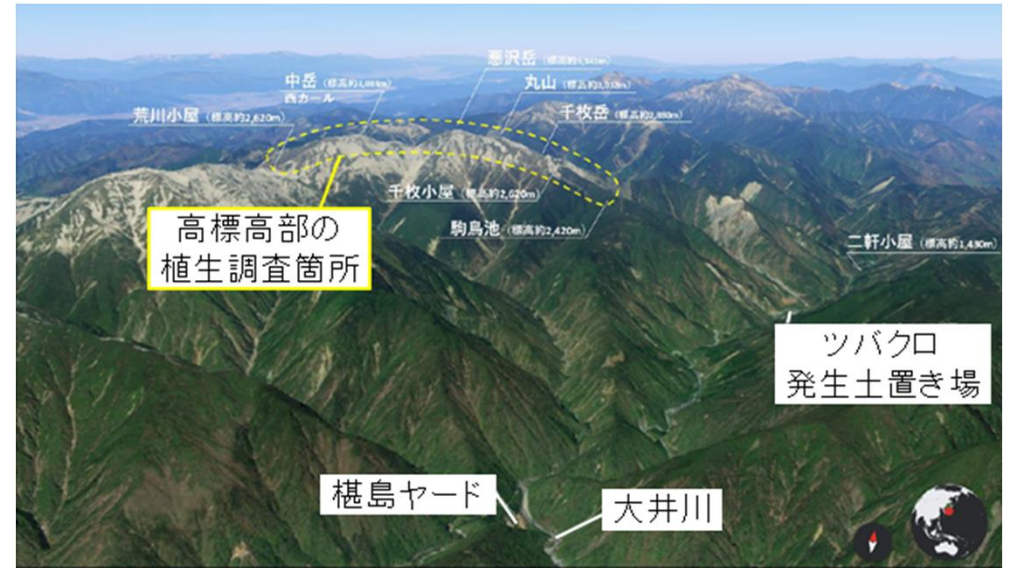
### ③地上部分の改変箇所における環境への影響と対策

→作業ヤードから大井川等に戻すトンネル湧水については、水質管理を徹底し、曝気等により冷却

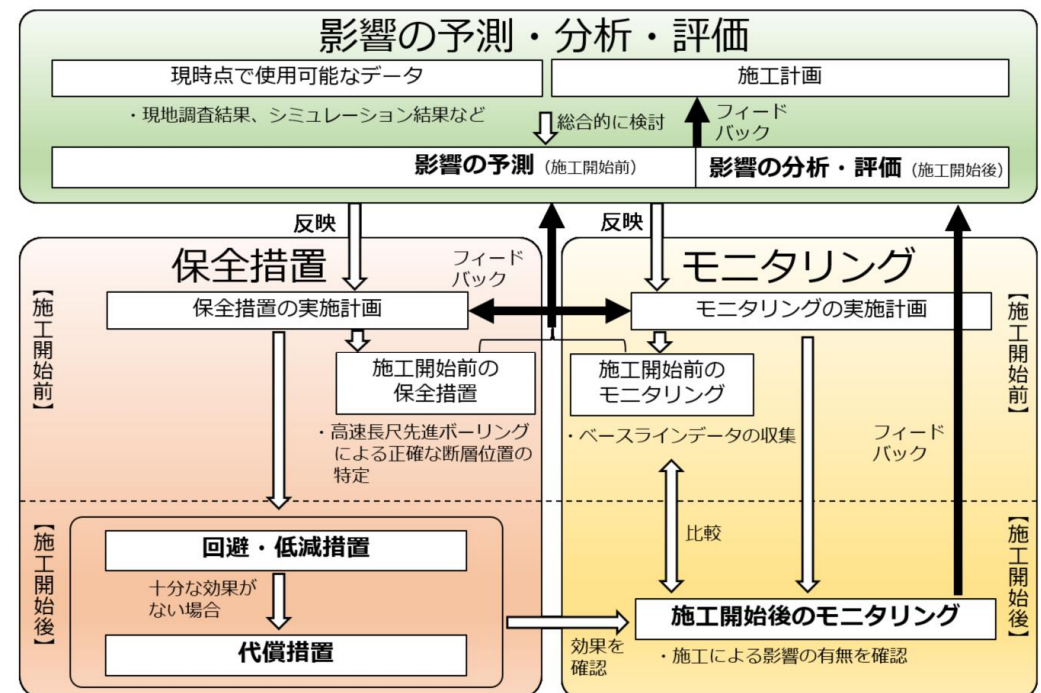
→発生土置き場については、南アルプスの植生を考慮した緑化 など



いずれについても、ボーリングや沢のモニタリング等を行い、必要な見直しを行うことで環境への影響を最小化(順応的管理)



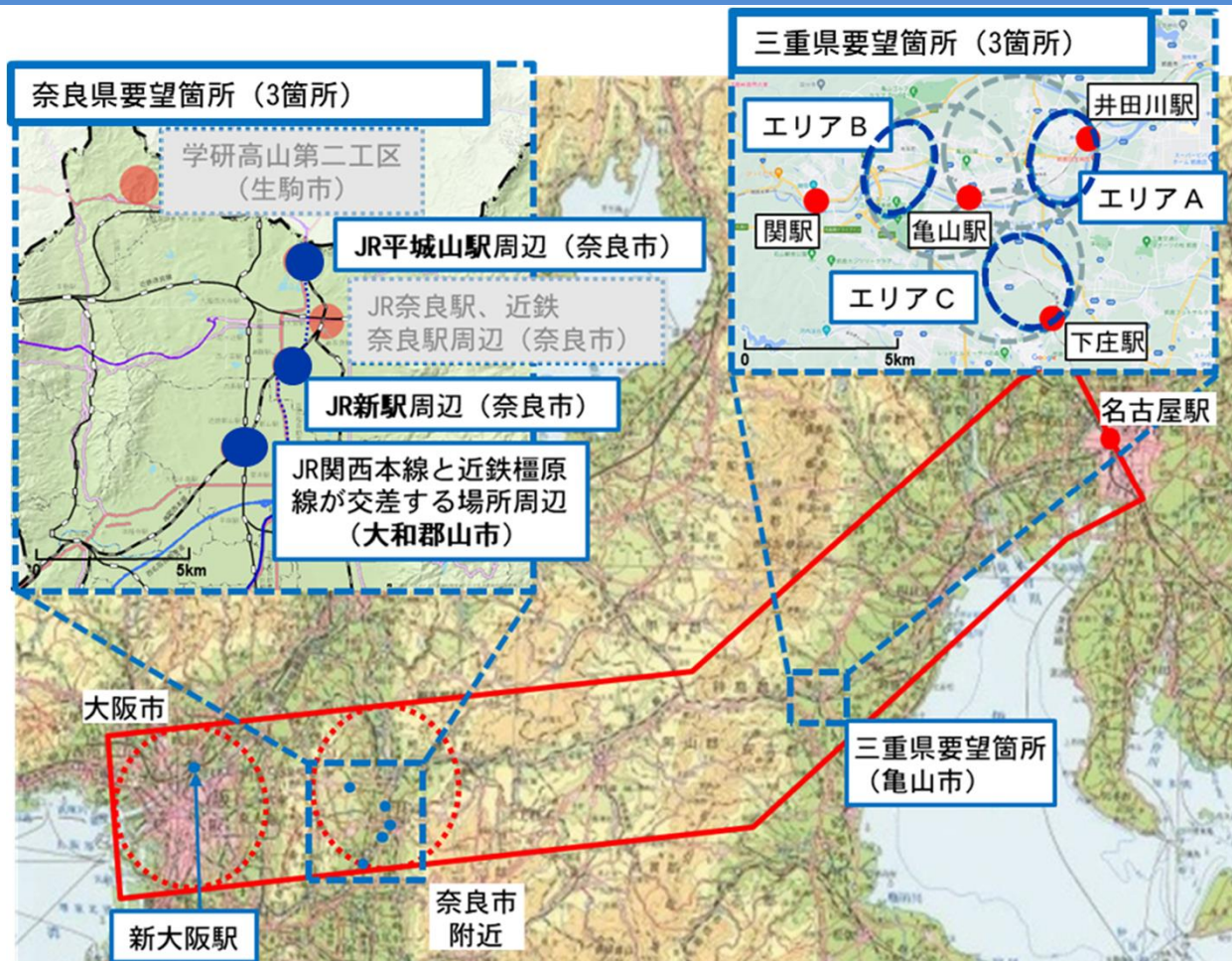
南アルプスの航空写真



順応的管理の考え方

○ JR東海は、三重県及び奈良県の駅候補地周辺において、計画段階環境配慮書の作成に当たって必要となる概略のルート<sup>1</sup>の絞り込みと概略の駅位置の選定のためのボーリング調査を開始し、リニア中央新幹線名古屋・大阪間の環境影響評価に着手したことを令和5年12月7日（木）に公表した。

## リニア中央新幹線名古屋・大阪間 3府県における駅候補地



令和5年12月6日（水）ボーリング調査開始  
(三重県 JR関西本線井田川駅周辺 JR東海提供)



令和5年12月5日（火）ボーリング調査開始  
(奈良県 JR関西本線と近鉄橿原線交差部周辺 JR東海提供)

### 【経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2023】

リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を取りまとめ、品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について調査分析を行う。**全線開業の前倒し<sup>※</sup>を図るため、建設主体が本年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるように、沿線自治体と連携して、必要な指導・支援を行う。**

(※) リニア中央新幹線については、2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の全線開業計画について全線開業までの期間の最大8年間前倒し（最速2037年）を図るため、財政投融资を活用して2016年、2017年の2年間で3兆円の長期、固定、低利の貸付けを行った。