

リニア中央新幹線の概要

資料1-1



	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)	55,235.5※4	90,300
JR東海の想定開業年次	令和9年 (2027年)	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(その1)(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 なおJR東海においては、品川-名古屋間の事業費が増加(約1.5兆円)する見込みであると発表
(R3.4.27)

＜中央新幹線の整備計画＞

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。

リニア中央新幹線着工の経緯

全国新幹線鉄道整備法

- 昭和48年 基本計画の決定(運輸大臣)
- 昭和49年 調査の指示(運輸大臣→国鉄、鉄建公団) →
- ・昭和49年～平成20年 地形・地質等調査の実施
 - ・平成20年12月～平成21年12月 4項目調査の実施
- 平成22年2月24日 交通政策審議会への諮問(国交大臣) 計20回審議
- ・供給輸送力等
 - ・施設の技術の開発
 - ・建設の費用
 - ・その他必要な事項
- 平成23年5月12日 交通政策審議会からの答申「営業主体、建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当」
- 平成23年5月20日 営業主体、建設主体の指名(国交大臣)
- 平成23年5月26日 整備計画の決定(国交大臣) →
- ・走行方式 : 超電導磁気浮上方式
 - ・最高設計速度 : 505km/h
 - ・建設費用の概算 : 90, 300億円
 - ・その他必要な事項: 主要な経由地
(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)
- 平成23年5月27日 建設の指示(国交大臣→JR東海)

環境影響評価法

平成23年6月～平成26年8月

環境影響評価

- 平成26年3月 静岡県知事意見
(環境影響評価準備書に対する意見)
 - ・工事中のみならず、供用後についても大井川の流量を減少させないための環境保全措置を講ずること。
 - ・工事中はもとより、供用後も見通した環境保全措置を講じ、南アルプスの自然環境への理解及び保全への最大限の配慮を求める。
- 平成26年7月 国土交通大臣意見
(環境影響評価書に対する意見)
 - ・工事実施前から、河川流量の把握を継続的に行うとともに、工事実施中から工事実施後の適切な時期までモニタリングを実施すること。
 - ・水利用に影響が生じた場合は、専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じること。

平成26年10月17日 工事実施計画の認可(国交大臣→JR東海)

平成26年12月17日 着工(JR東海)

平成28年臨時国会 鉄運機構法改正(財政投融資の活用) →

- 平成28年7月11日(月)安倍総理大臣会見(抄)
現下のゼロ金利環境を最大限に生かし、財政投融資を積極的に活用します。リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、(中略)東京、そして大阪、日本の2大都市を大きなハブとしながら、全国に広がる地方創世回廊を作り上げ、成長の果実が、全国津々浦々にまで行き渡るようにして参ります。

平成30年10月17日 大深度地下の使用を認可(国交大臣→JR東海)

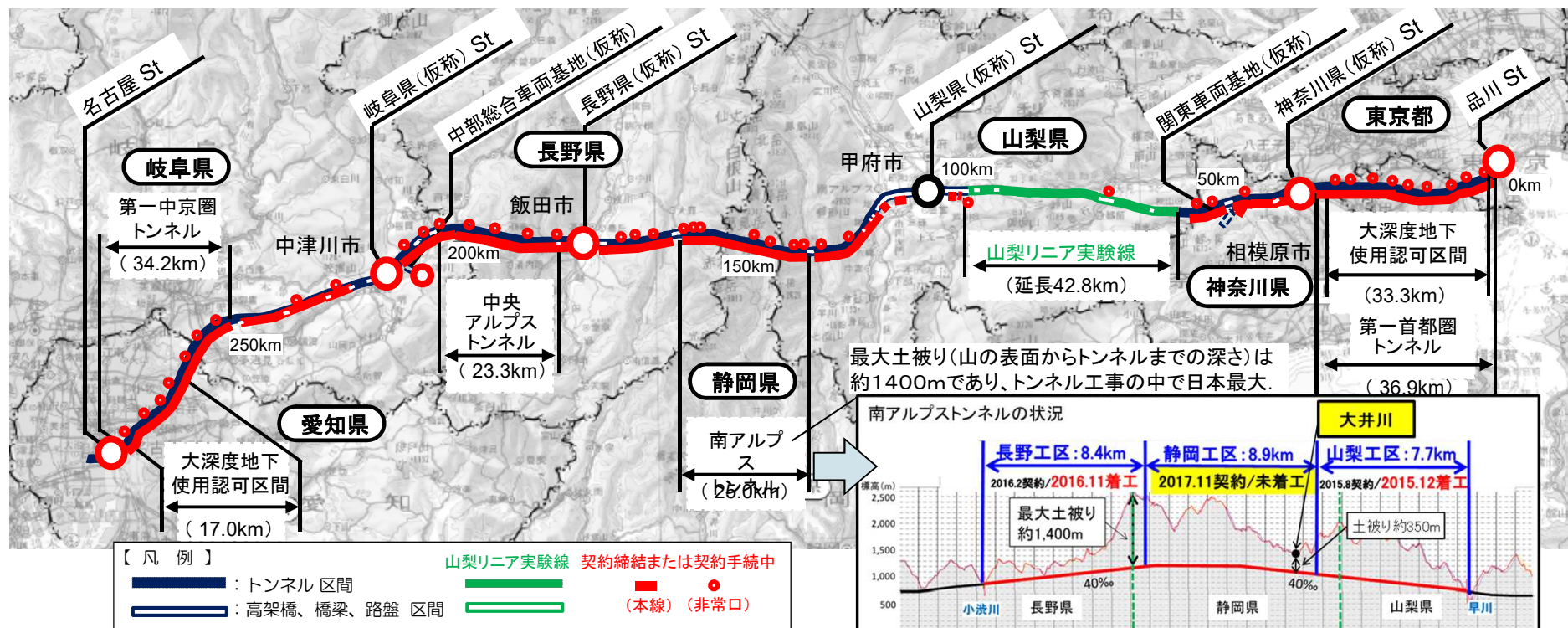
大深度法

リニア中央新幹線 工事の進捗状況について

2022.1.11時点

工事の概要

- 工事区間：品川・名古屋間 約285.6km（うち、全線の86%がトンネル区間）
- 工事費：総事業費 約5兆5,235億円
- 最高設計速度：505km/h
- 所要時間：最速40分程度
- 認可時期：平成26年10月 全幹法に基づく工事実施計画（その1）認可（用地や土木構造物等に係るもの）
平成30年3月 全幹法に基づく工事実施計画（その2）認可（電力設備、運行管理システム等に係るもの）
平成30年10月 大深度法に基づく大深度地下の使用認可
- 着工時期：平成26年12月
- 完成予定時期：令和9年（2027年）



南アルプストンネル静岡工区の概要

