

# リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像（最終取りまとめ）【概要版】

## リニア中央新幹線の意義に対する認識

- リニア中央新幹線を整備する意義について10都府県期成同盟会の認識を以下の5点に整理
  - ① **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**
    - ✓ 東海道新幹線が担ってきた三大都市圏間の旅客輸送機能の強化
    - ✓ 多重化による災害リスクへの備え、中枢管理機能のバックアップ体制の強化
  - ② **三大都市圏以外の沿線地域に与える効果**
    - ✓ 三大都市圏とのアクセス利便性向上
    - ✓ 地域振興に寄与、中間駅を中心とする新たな拠点圏域の発展的形形成
  - ③ **東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展**
    - ✓ 「ひかり」・「こだま」を重視した輸送形態への転換
    - ✓ 東海道新幹線の利用機会の増加・新駅設置の可能性
    - ✓ 東海道新幹線で移動する利用者の増加、沿線への大きな経済波及効果の可能性
  - ④ **三大都市圏を短時間で直結する意義**
    - ✓ 約7,000万人が含まれる巨大都市圏の形成・国際競争力の向上
    - ✓ 交流の機会やライフスタイルの転換の可能性が拡大
  - ⑤ **世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び関連産業への波及効果**
    - ✓ 世界的に我が国の鉄道技術を発信し、関連産業の活性化に大きく寄与
    - ✓ 国民に技術立国としての自信・自負、将来社会への大きな希望を与える

## リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像に関する研究会の目的

- リニア中央新幹線開業の早期実現のためには、沿線地域の住民や関係者のご協力が必要不可欠
- リニア中央新幹線開業後の空港、高速鉄道及び高速道路等の高速交通ネットワークの整備について将来像を描くとともに、その実現に向けた提案を行い、それらを広く社会へ発信することで、リニア中央新幹線の建設促進に寄与し、沿線地域の振興の一助とする。

## リニア中央新幹線の開業により期待される効果の整理

※建設工事需要の創出による短期的な所得・雇用の増加など

- リニア中央新幹線の開業により期待される**フロー効果（短期的効果）** ※と**ストック効果（中長期的効果）**のうち、研究会では**ストック効果**に着目。

## リニア中央新幹線開業に伴う中長期的効果＝ストック効果

### 多重化による効果 ➡ 存在効果

#### ● 災害発生時などにおける代替交通の確保

- 南海トラフ地震では東海道新幹線沿線への被害が想定
- 令和5年8月の台風では東海道新幹線が3日間運休し、50万人（推計）に影響。



#### 東海道新幹線、北陸新幹線と併せた高速交通の多重化

#### ● ダイヤの余裕を活用した東海道新幹線の輸送形態転換

- 「のぞみ」の利用客がリニアにシフト、ダイヤに余裕が発生。

#### 東海道新幹線「ひかり」「こだま」の増便



### 移動時間短縮による効果 ➡ 利用者効果

#### ● ビジネス・観光交流の拡大

- 北陸新幹線金沢開業（平成27年）により東京～金沢間が1時間半短縮、石川県への観光客及び北陸三県（富山・石川・福井）への設備投資額が増加
- 観光客数：約750万人（H26）⇒約910万人（H30） 設備投資額：約2010億円（H25）⇒約3150億円（H27）



#### 地域産業の収益性向上と雇用の拡大

#### ● 新たな暮らし方、働き方の形成

- 通勤・通学可能な範囲が拡大（例：甲府市⇒東京都心 25分）
- デジタル技術の活用と相まって、新たな暮らし方、働き方が可能に

#### 多様な暮らし方、働き方の選択肢を沿線住民へ提供



## 総合的な高速交通の将来像

リニア中央新幹線とともに高速交通（新幹線、高速道路など）の充実や連結強化を図ることで、ストック効果が最大化

(1) 高速交通インフラが多重的に整備され、大規模災害時においても人流や物流の途絶が回避されている

⇒災害時における安全・安心の確保

(2) リニア新駅をはじめ、空港、新幹線既存駅、高速道路ICなど高速交通拠点が新たに相互連結し、交通結節の核とされている

⇒交通拠点の整備・連結

(3) 高速交通インフラや高速交通の連結を強化するインフラの整備・改良が進み、圏域内または圏域外への効率的な移動が実現している

⇒高速交通のネットワーク化

(4) 東海道新幹線沿線の利便性が向上し、在来線の駅などを含めた都市機能が集積する拠点や空港に隣接した新駅が設置されている

⇒東海道新幹線沿線の活性化

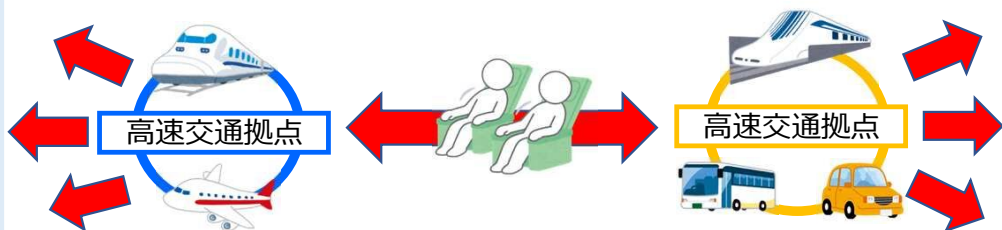
これらが実現

### ポイント①

#### 高速交通の連結による地域間移動の利便性向上

各地域をつなぐ高速交通インフラが整備され、**それらが交通拠点※**で相互に接続することにより、効率的な移動が実現

※交通拠点………空港、新幹線駅、高速IC等



<インフラの整備例>

濃飛横断自動車道（岐阜県）  
甲府中央スマートIC（山梨県）

リニア駅と高速道路を連結

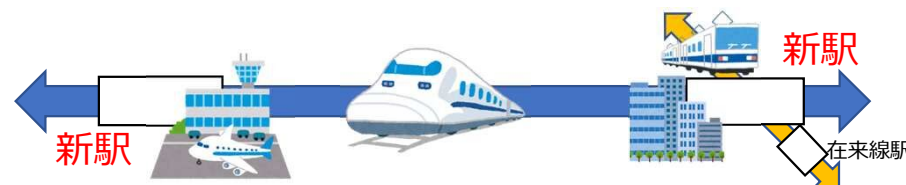
中部横断自動車道（静岡県・山梨県・長野県）  
三遠南信自動車道（愛知県・静岡県・長野県）

これまで高速交通で結ばれていなかった地域間を接続

### ポイント②

#### 東海道新幹線の利便性や安全・安心の向上

東海道新幹線に余裕が生まれ、**停車本数増や新駅設置**など、沿線の利便性や防災機能が向上。



<インフラの整備例>

東海道新幹線のダイヤ

リニア中央新幹線開業によるダイヤの余裕を活用した輸送形態の転換

倉見新駅（神奈川県）  
静岡空港新駅（静岡県）

在来線の駅などを含めた都市機能が集積する拠点や空港に隣接した新駅の設置

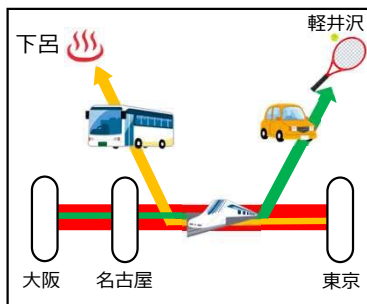
**効果** 高速交通同士が効率よくつながり、地域間を結ぶ新たなルートが成立

(例) 名古屋～軽井沢 約2時間半

(リニア中央新幹線山梨県駅・中部横断自動車道経由)

東京～下呂温泉 約2時間

(リニア中央新幹線岐阜県駅・濃飛横断自動車道経由)



**効果** 停車本数増や新駅設置による利便性向上により、沿線を活発化

(例) 大阪までの開業時のリニア中央新幹線への利用客シフトによる効果 (令和5年10月、国土交通省試算)

・静岡駅、浜松駅 : 概ね20分に1本 ⇒ 概ね**12分に1本**

・熱海駅、三島駅 : 概ね24分に1本 ⇒ 概ね**15分に1本**

・新富士駅、掛川駅 : 概ね30分に1本 ⇒ 概ね**20分に1本**

※ 停車回数が機械的に一律で1.5倍増加とした場合

**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

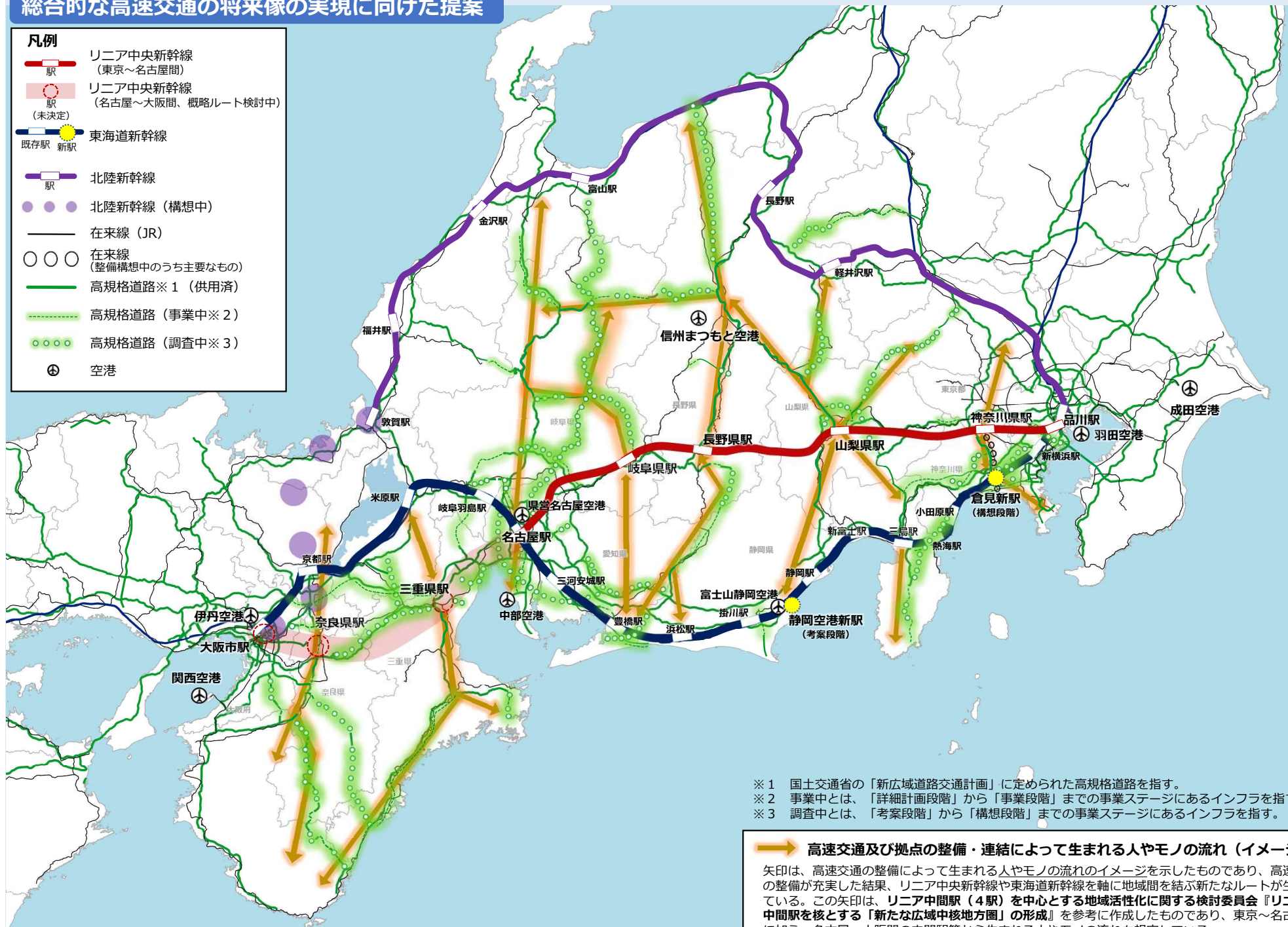
これらの実現のため、対象となる高速交通や連結インフラについて整理

# リニア中央新幹線建設を契機とした総合的な高速交通の将来像（最終取りまとめ）【概要版】

## 総合的な高速交通の将来像の実現に向けた提案

**凡例**

- リニア中央新幹線 (東京～名古屋間)  
 駅
- リニア中央新幹線 (名古屋～大阪間、概略ルート検討中)  
 駅 (未決定)
- 東海道新幹線  
 既存駅 新駅
- 北陸新幹線  
 駅
- 北陸新幹線 (構想中)
- 在来線 (JR)
- 在来線 (整備構想中のうち主要なもの)
- 高規格道路※1 (供用済)
- 高規格道路 (事業中※2)
- 高規格道路 (調査中※3)
- 空港



- ※1 国土交通省の「新広域道路交通計画」に定められた高規格道路を指す。
- ※2 事業中とは、「詳細計画段階」から「事業段階」までの事業ステージにあるインフラを指す。
- ※3 調査中とは、「考案段階」から「構想段階」までの事業ステージにあるインフラを指す。

**→ 高速交通及び拠点の整備・連結によって生まれる人やモノの流れ (イメージ)**

矢印は、高速交通の整備によって生まれる人やモノの流れのイメージを示したものであり、高速交通インフラの整備が充実した結果、リニア中央新幹線や東海道新幹線を軸に地域間を結ぶ新たなルートが生まれると考えている。この矢印は、リニア中間駅(4駅)を中心とする地域活性化に関する検討委員会『リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏」の形成』を参考に作成したものであり、東京～名古屋間の中間駅に加え、名古屋～大阪間の中間駅等から生まれる人やモノの流れも想定している。