

# リニア中央新幹線に対する東京都の考え

(中央新幹線小委員会 東京都ヒアリング資料)

平成22年7月2日  
東京都

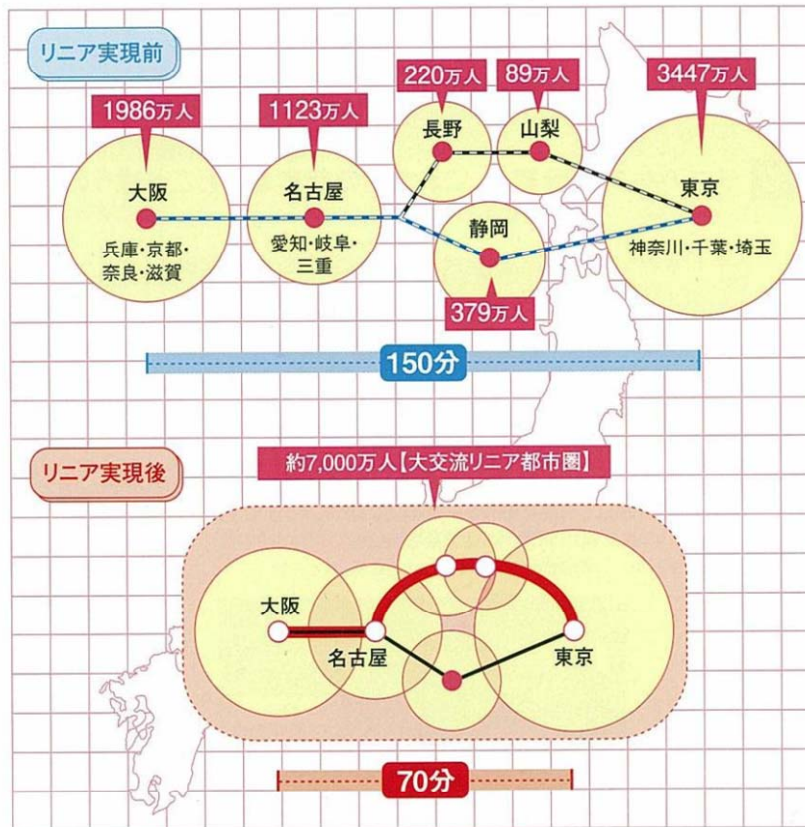
# 都の意見(骨子)



- 
- I. 大阪までの早期開業を求める
  - II. 鉄道事業者のまちづくりに対する積極的な協力が不可欠
  - III. 始発駅の位置決定に当たっては、都と十分な協議を行うこと
  - IV. 他の大深度地下利用との調整を図ること

# I. 大阪までの早期開業を求める

## ① 我が国の国際競争力を強化



三大都市圏の交流・連携を一層緊密化することにより、我が国の国際競争力を強化し、経済社会発展に寄与

- 三大都市圏が同一の経済圏
  - ・約6,500万人
  - ・経済規模は世界第6位のフランスと同等
- 山梨・長野・静岡を含め
  - 大交流リニア都市圏の誕生**
  - ・約7,200万人
  - ・経済規模は世界第5位のイギリスを上回る

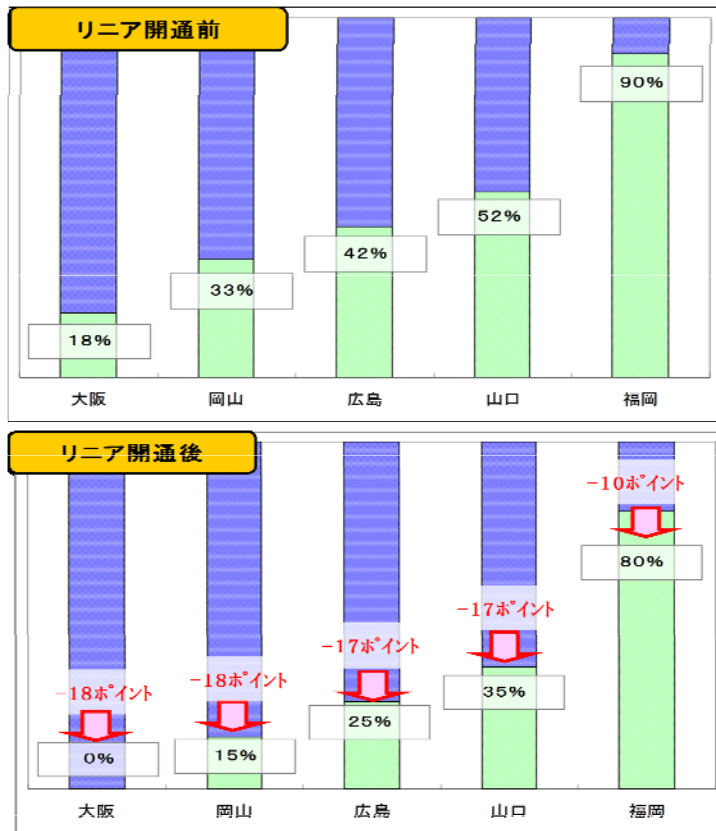
※出典:「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」パンフレット

# I. 大阪までの早期開業を求める

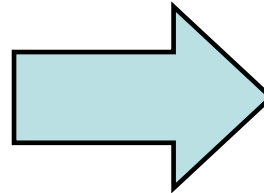
## ② 羽田空港の国際線枠の拡大

東京－大阪間の航空機需要がリニアに転換することで、  
年間約3.2万回を国際線枠へ切り替えることが可能に

東京から各地へのリニア開通前後のシェア

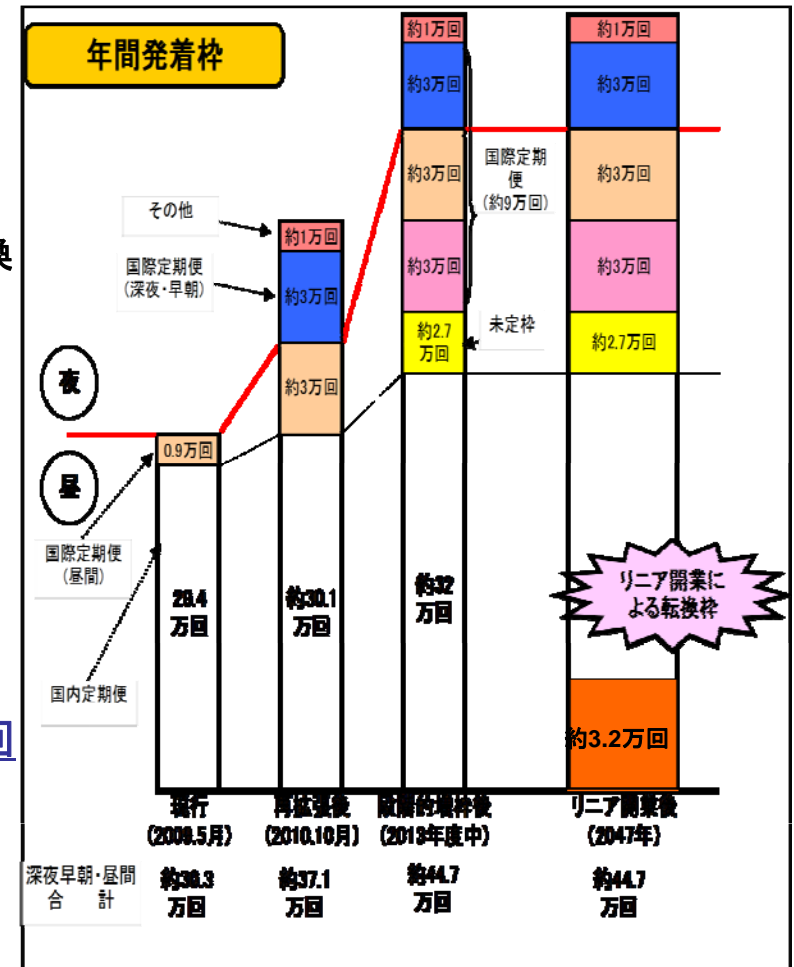


リニア開通により、  
国内定期便が減少  
航空機からリニアに転換



東京－大阪間を  
例にとると、  
1日あたり△44便  
(平成22年度6月ダイヤより算出)

発着枠換算  
年間 **約3.2万回**

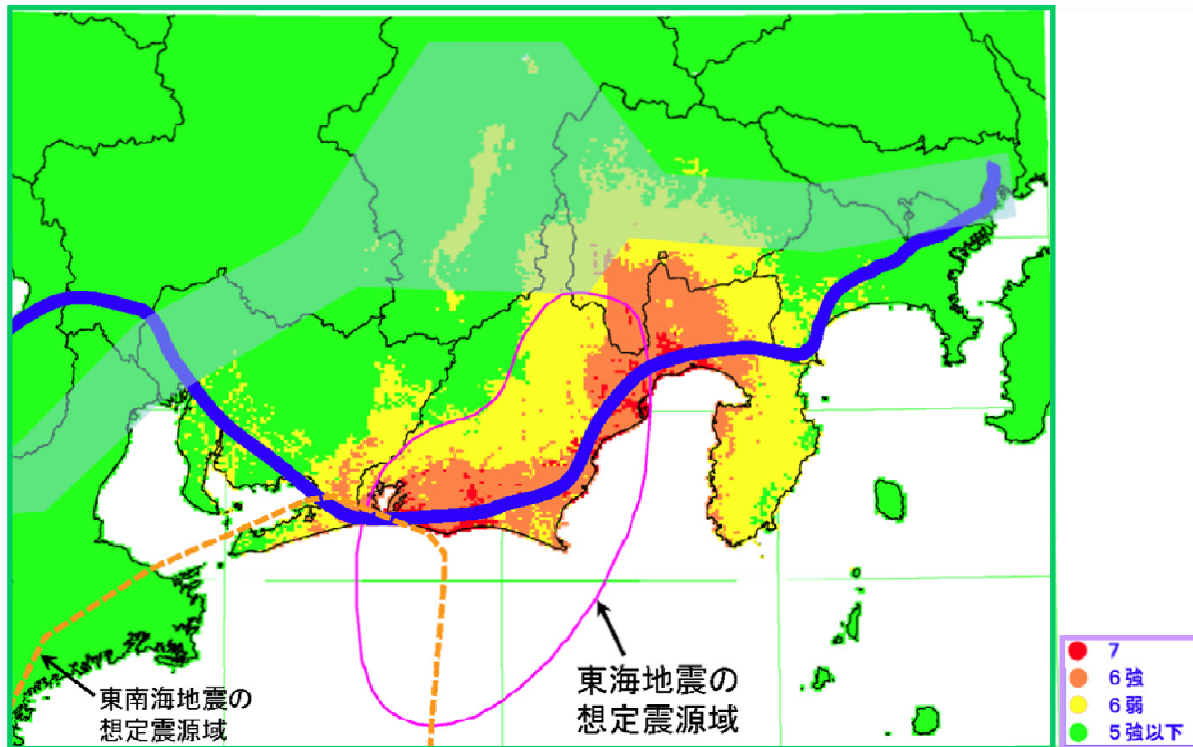


※ 「中央新幹線小委員会(第3回)」  
JR東海資料 参照

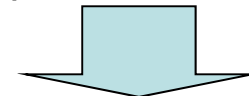
新幹線(リニア含)   
航空機

# I . 大阪までの早期開業を求める

## ③ 東海道新幹線バイパスとして、災害時などにおける安全・安心を確保



- 東京－名古屋－大阪を結ぶ東海道新幹線は1日当たり323本、利用客は約41万人
- 経年劣化による大規模な改修が必要なことや、東海地震など大規模地震が想定されており、仮に東海道新幹線が機能停止した場合、日本経済や国民生活の停滞を招く



- バイパスを整備し、日本の大動脈を二重系化することが必要

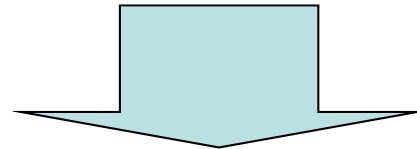
※出典：「中央新幹線小委員会(第3回)」

JR東海資料に東京都加筆

## Ⅱ. 鉄道事業者のまちづくりに対する積極的な協力が不可欠



- リニア中央新幹線の始発駅は、多くの方が利用するため、駅構内や駅周辺施設に多大な影響を与える



- 駅及びその周辺で必要となる公共・公益施設の整備などについて、鉄道事業者のまちづくりに対する積極的な協力が不可欠

### Ⅲ. 始発駅の位置決定に当たっては、 都と十分な協議を行うこと



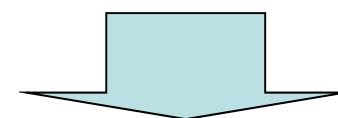
都は、都内始発駅に対しては、下記の3つの観点からの検討が必要であると考えている

- ① **交通ネットワーク**の観点から、首都圏はもとより、国内外の多くの利用者の利便性を十分に確保すること
- ② **都市づくり**の観点から、リニア始発駅が備えるべき機能を十分に確保するとともに、リニア中央新幹線**の特性を生かした都市開発の推進に資すること**
- ③ リニア中央新幹線の整備効果の早期発現の観点から、始発駅についても高い**実現可能性**を備えていること

# IV. 他の大深度地下利用との調整を図ること



➤ 都内では、東京外かく環状道路の東名高速以南ルートなど、大深度地下利用を予定している構想がある



➤ リニア中央新幹線の都内区間においては、これらの構想・計画と十分な調整を図ること

※出典:「外環(東京外かく環状道路)」パンフレット