



神奈川県

「神奈川の意見」

(交通政策審議会中央新幹線小委員会 沿線自治体ヒアリング資料)

平成22年6月4日 神奈川県

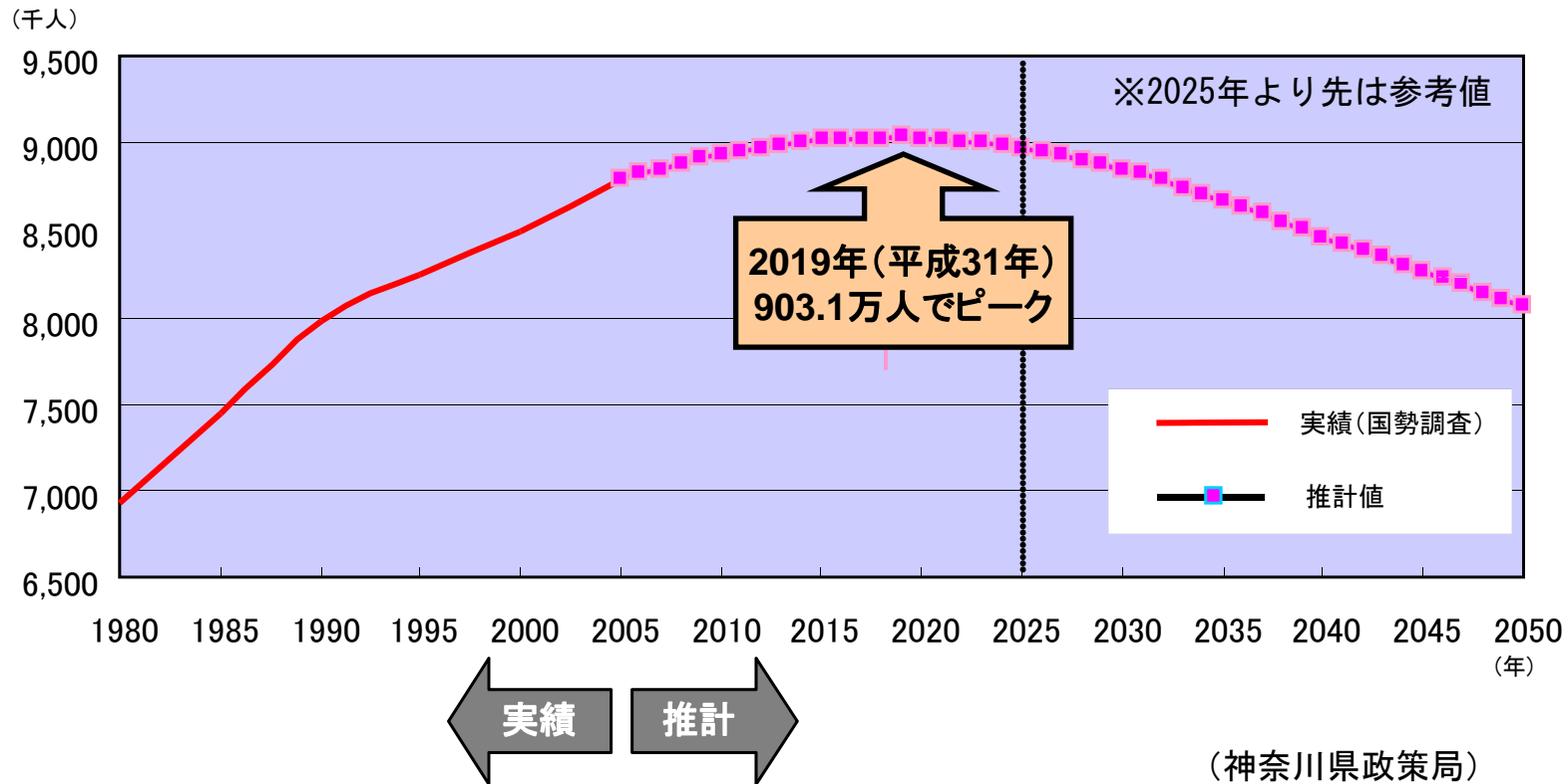
～神奈川の3つの意見～

神奈川の意見Ⅰ：「整備計画の早期決定とリニアの早期開業」

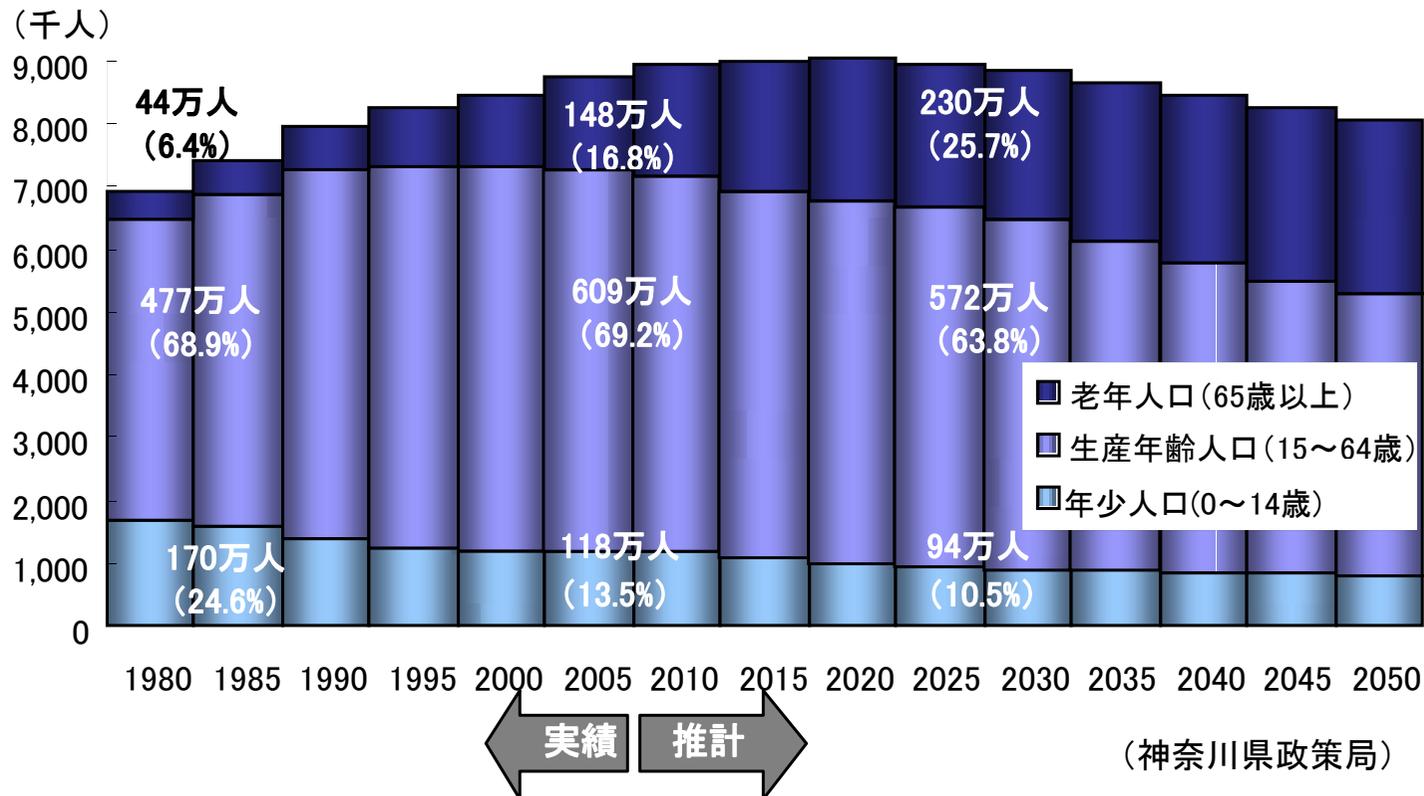
**神奈川の意見Ⅱ：「リニア中央新幹線県内駅の設置」
「東海道新幹線新駅の設置」**

神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」

〈 神奈川の人口の推移 〉



〈 年齢三区分別人口 〉



全国屈指の研究機関数・豊富な人材

■ 学術・研究機関の事業所数、研究者・技術者数はともに全国第2位

学術・開発研究機関の事業所数

都道府県名	事業所数
1 東京	812
2 神奈川	366
3 北海道	289
4 大阪	288
5 茨城	273
全国(計)	5,318

出所:総務省統計局「2006年事業所企業統計調査」

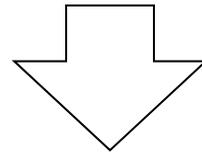
研究者・技術者数

都道府県名	人数
1 東京	315,746
2 神奈川	315,482
3 埼玉	152,467
4 千葉	150,729
5 愛知	147,008
全国(計)	2,289,072

出所:総務省統計局「2005年国勢調査」

神奈川の意見 I : 「整備計画の早期決定とリニアの早期開業」

- ・ 早期着工は、地域経済活性化の起爆剤と期待
- ・ 県内に集積する既存の産業との連携により、新しい産業が創出・育成
- ・ 経営環境の悪化により、開業時期が2年遅延
- ・ JR東海は、自己財源により事業を完遂
- ・ 国家的プロジェクトであり、技術開発、経済効果は、我が国の国際競争力の向上にも寄与



全幹法の次のステップである「整備計画」を早期に決定し、国策として、1日も早い開業を目指す必要がある

～神奈川の3つの意見～

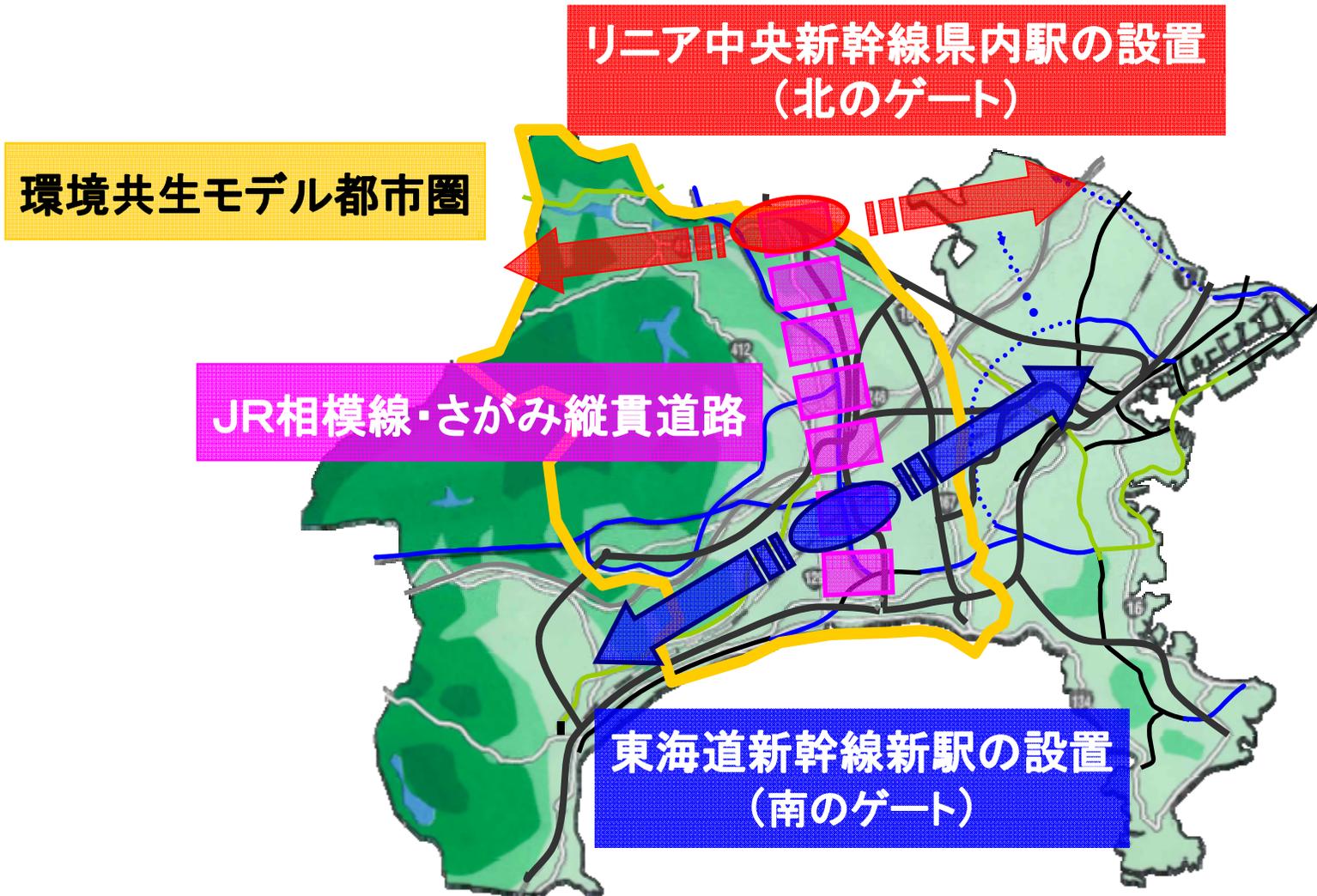
神奈川の意見Ⅰ：「整備計画の早期決定とリニアの早期開業」

神奈川の意見Ⅱ：「リニア中央新幹線県内駅の設置」
「東海道新幹線新駅の設置」

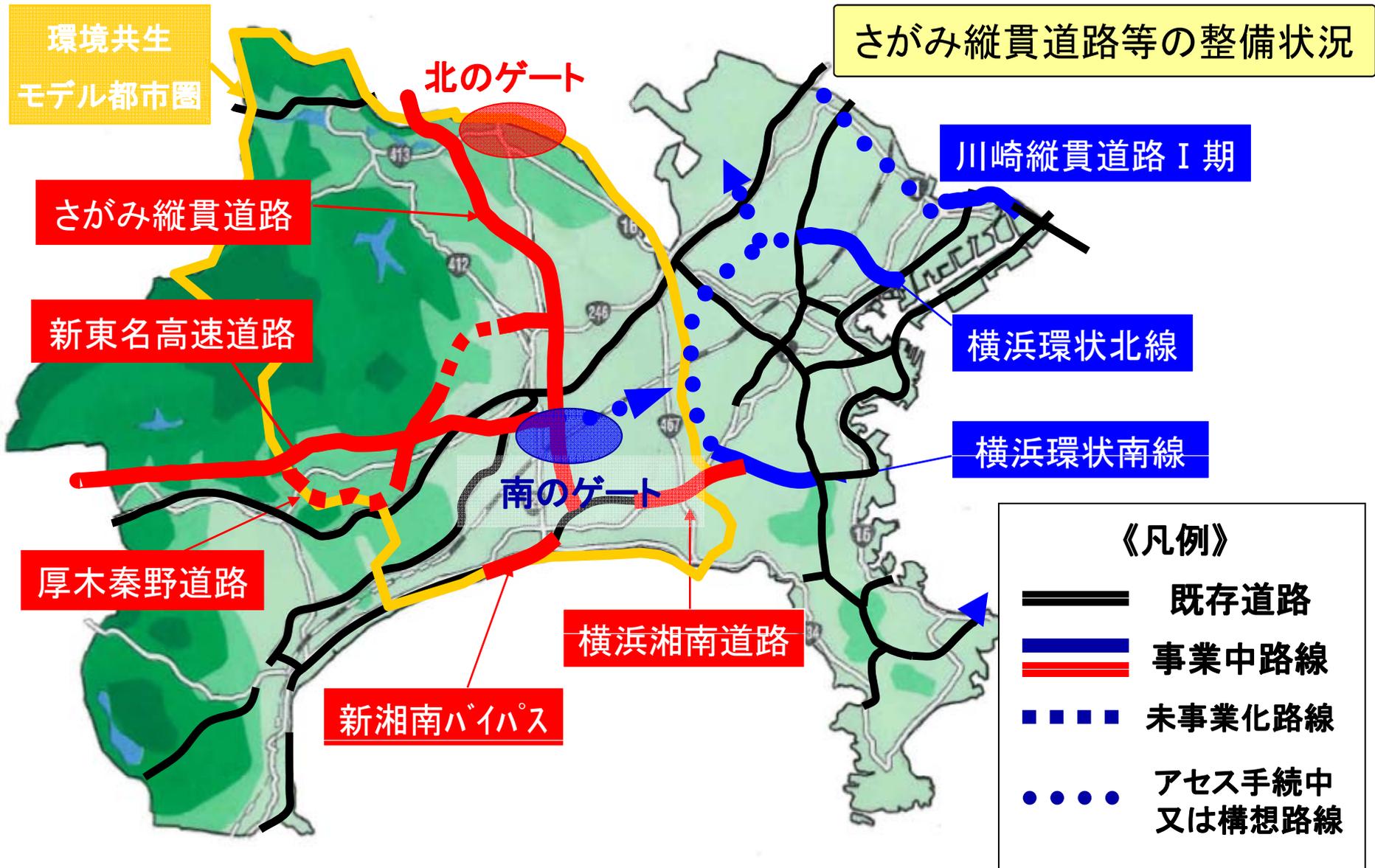
神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」

神奈川の意見Ⅱ 「リニア中央新幹線県内駅の設置」 「東海道新幹線新駅の設置」

環境共生モデル都市圏の形成



神奈川の意見Ⅱ 「リニア中央新幹線県内駅の設置」 「東海道新幹線新駅の設置」



神奈川の意見Ⅱ 「リニア中央新幹線県内駅の設置」 「東海道新幹線新駅の設置」



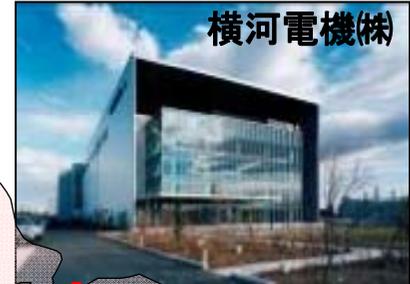
多くの企業が環境共生モデル都市圏に立地

約80社

圏央道(さがみ縦貫道路等)

新東名高速道路

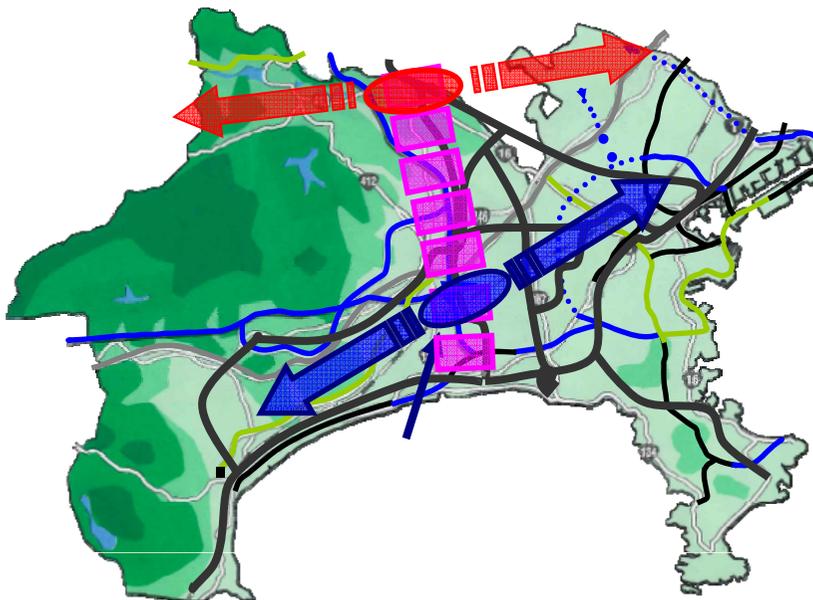
東名高速道路



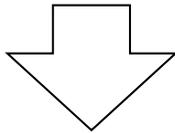
インベスト神奈川
誘致企業数: 130社
総投資額: 約6000億円

「リニア中央新幹線県内駅の設置」

リニア中央新幹線県内駅の設置 (北のゲート)



- ・総合計画に「北のゲート」と「南のゲート」の形成と「さがみ縦貫道路の整備」等を位置づけ、取組みを実施
- ・交通利便性の向上により、国際的な企業の誘致
- ・都市圏の取組みの継続、発展には、「北のゲート」は不可欠

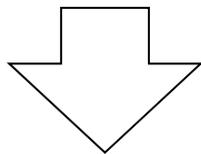


「北のゲート」となる県内駅を、
「相模原市域」に設置

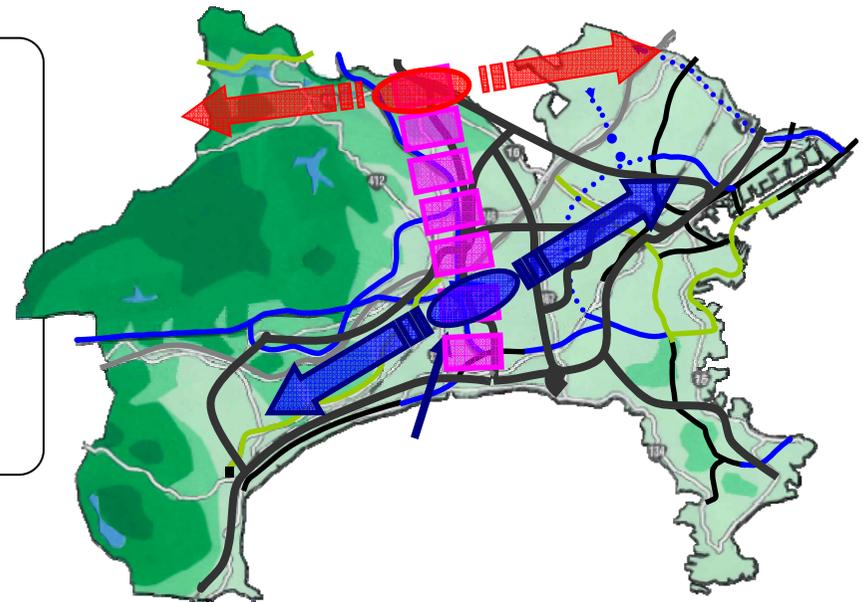
神奈川の意見Ⅱ 「リニア中央新幹線県内駅の設置」 「東海道新幹線新駅の設置」

「東海道新幹線新駅の設置」

- ・リニアの開業後は、新駅設置の余地が高まる
- ・地元市町における、土地区画整理事業などのまちづくりの着実な進捗



「南のゲート」となる新駅を、
「寒川町倉見地区」に設置



東海道新幹線新駅の設置
(南のゲート)

～神奈川の3つの意見～

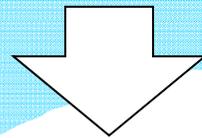
神奈川の意見Ⅰ：「整備計画の早期決定とリニアの早期開業」

神奈川の意見Ⅱ：「リニア中央新幹線県内駅の設置」
「東海道新幹線新駅の設置」

神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」

神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」

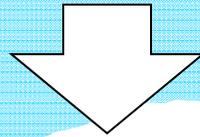
- ・ターミナル駅は、地元自治体の負担は不要
- ・中間駅の設置に伴い、増加する費用は、地上が350億円、地下が2200億円
- ・駅設置の受益は、地上駅も地下駅もほぼ同じ
- ・駅構造の違いによる負担の差は、県民の理解は得られない
- ・駅勢圏内の人口が多い神奈川の駅は、経営面でも大きなメリット



- ・他の駅の地方負担とのバランスを考慮し、負担の軽減

神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」

- ・ 我が国の都市構造を大きく変える事業であり、その効果は沿線自治体だけではなく、広範囲へ波及
- ・ 超電導技術をはじめとする最新の技術は、様々な分野で応用が期待でき、我が国の国際競争力向上にも寄与
- ・ 沿線自治体は、駅周辺のまちづくりにも、取り組む必要があり、駅建設費を全額賄うことは困難



- ・ 県内駅に係る地方負担の軽減の観点から、国においても、財源の面で配慮

～神奈川の3つの意見～

神奈川の意見Ⅰ：「整備計画の早期決定とリニアの早期開業」

**神奈川の意見Ⅱ：「リニア中央新幹線県内駅の設置」
「東海道新幹線新駅の設置」**

神奈川の意見Ⅲ：「県内駅に係る地方負担の軽減」