

# 説 明 資 料

## 《 目 次 》

- 資料1 リニア中央新幹線に関する経過
- 資料2 - 1 長野県内のルート等の概要について
- 資料2 - 2 南アルプス周辺の地形イメージについて
- 資料2 - 3 中央新幹線ルートの地形イメージについて
- 資料3 ルートに対する考え方
- 資料4 4項目調査報告書に記載された「地域の主な意見」
- 資料5-1 県内各圏域の概要について
- 資料5-2 長野県内各都市から東京都内までの時間距離について
- 資料6 リニア中央新幹線の効果を最大限発揮するために
- 資料7 中間駅について

## 長 野 県

## リニア中央新幹線に関する経過

資料 1

〔基本計画（昭和48年11月15日決定）〕

- 区 間 東京～大阪間 約500km
- 主要経過地 甲府市、名古屋市、奈良市の各付近

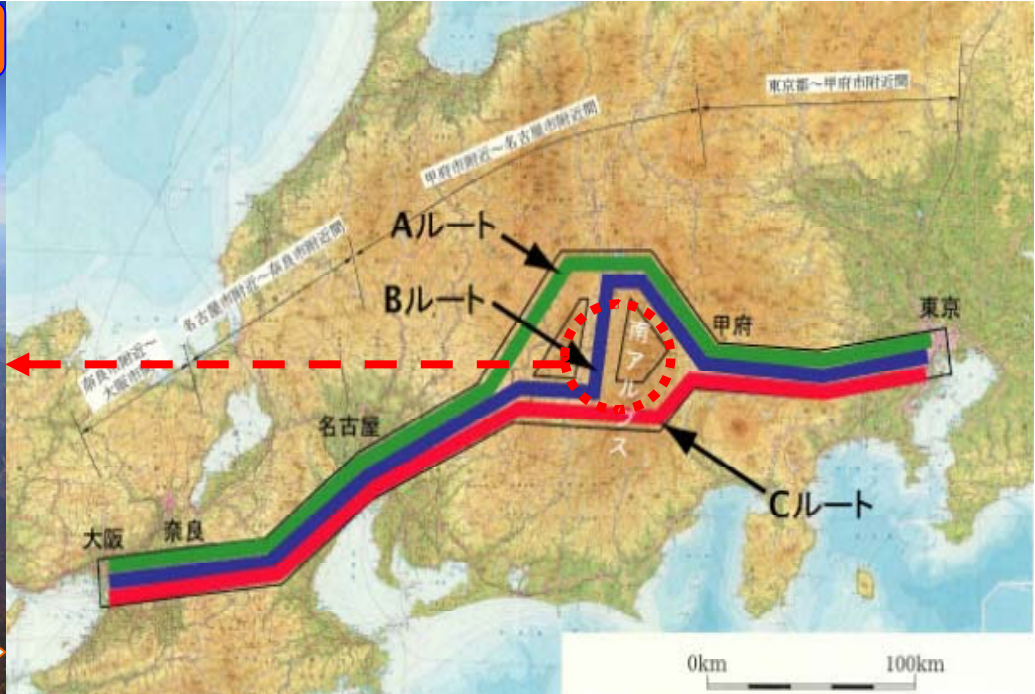
### 〔これまでの主な経過〕

- |           |   |
|-----------|---|
| 昭和48年 11月 | 基本計画決定  |
| 昭和49年 7月  | 運輸省が、国鉄に対し地形・地質等に関する調査を指示（甲府市付近・名古屋市付近間の山岳トンネル部）                  |
| 昭和53年 10月 | 国鉄が上記調査の中間報告として、建設可能なルートとして3ルートを提示<br>長野県内で、約10年間をかけて、ルートに関する意見集約 |
| 平成元年 6月   | リニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会が県内ルートをBルート（伊那谷ルート）とすることを決議                  |
| 同月        | 長野県議会 県内Bルートによる早期建設等の意見書を可決<br>約20年にわたり、県内一丸となってリニア中央新幹線整備促進の取組   |
| 平成19年 4月  | JR東海が、自らのイニシアティブのもとに、平成37年を目標に「首都圏～中京圏」での営業運転の開始を検討することを表明        |
| 平成19年 12月 | JR東海が、上記路線の建設を、自己負担によりCルート（南アルプスルート）で推進することを表明                    |
| 平成20年 10月 | 鉄道・運輸機構及びJR東海が、地形・地質に関する調査報告書を国土交通省に提出                            |
| 平成20年 12月 | 国土交通省が、鉄道・運輸機構及びJR東海に対し、いわゆる「4項目調査」を指示                            |
| 平成21年 12月 | 鉄道・運輸機構及びJR東海が、「4項目調査報告書」を国土交通省に提出                                |

# 長野県内のルート等の概要について

資料 2-1

## 南アルプス上空からの展望



## 東京都・大阪市間のルート別データ

**Aルート: 木曾谷ルート**  
 (甲府～茅野～木曾福島～中津川～多治見)

**Bルート: 伊那谷ルート**  
 (甲府～茅野～伊那～飯田～中津川～多治見)

**Cルート: 南アルプスルート**  
 (甲府～雨畑～飯田～中津川～多治見)

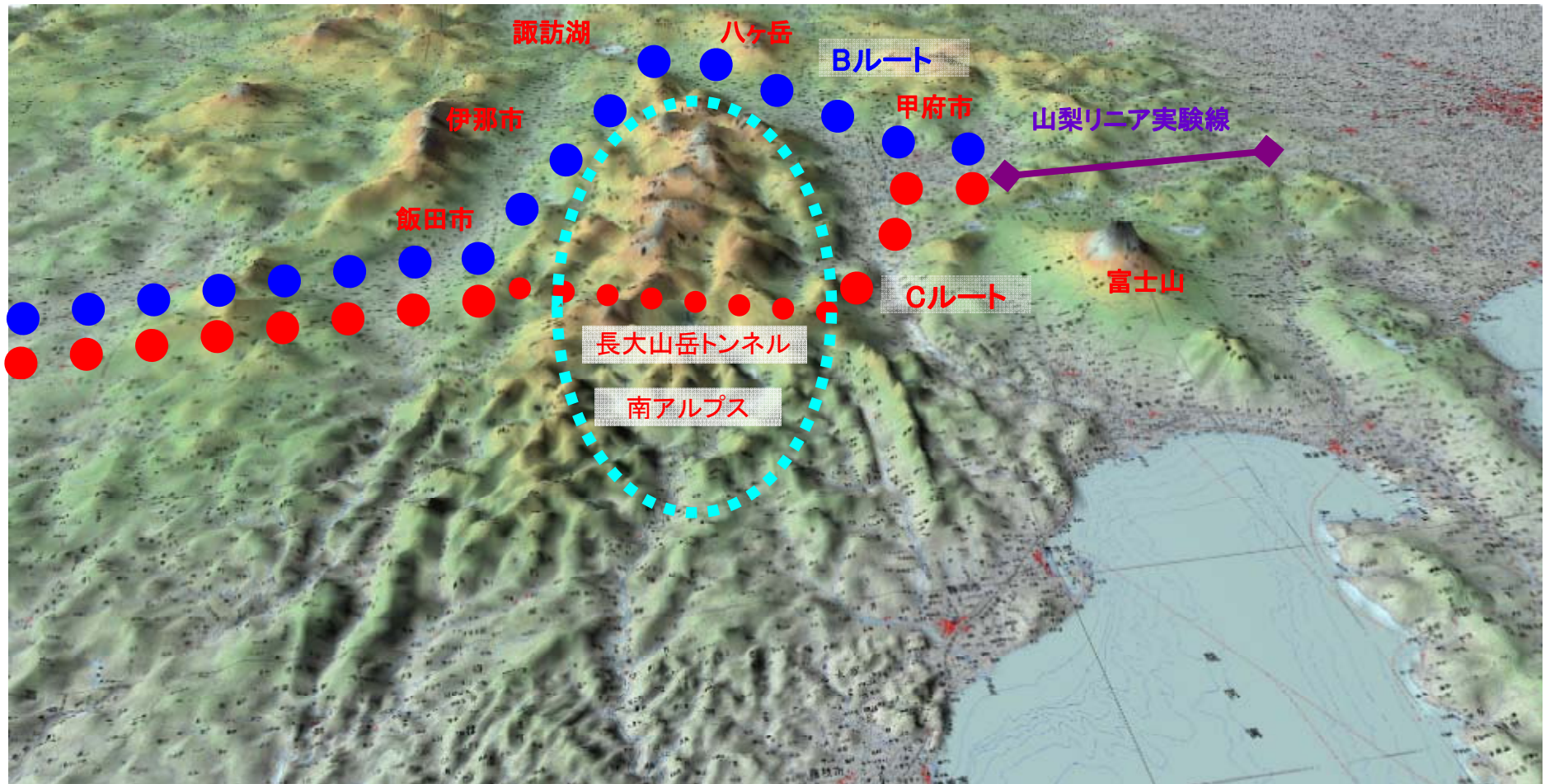
	Aルート	Bルート	Cルート
路線の長さ (単位: km)	486	498	438
所要時間 (単位: 分)	73	74	67
建設費 (単位: 億円)	95,700	96,800	90,300
輸送需要量 (単位: 億人キロ)	396	392	416
長野県内駅乗降人員 (単位: 千人/日)	—	17	8

※建設費には駅設置に伴う費用を含む

# 南アルプス周辺の地形イメージについて

資料 2-2

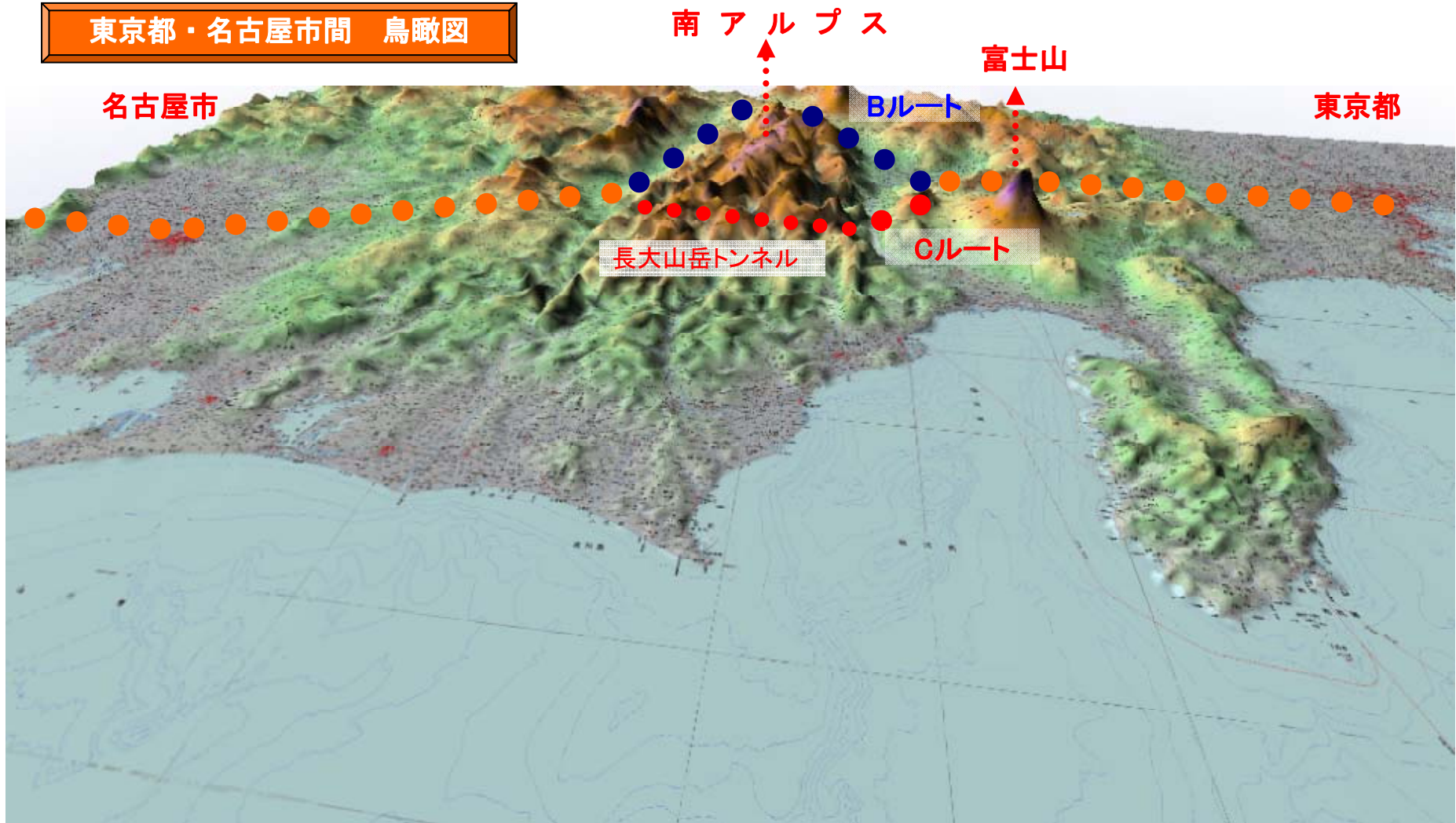
## 南アルプス周辺 鳥瞰図



# 中央新幹線ルート of 地形イメージについて

資料 2-3

東京都・名古屋市間 鳥瞰図



ルート選定にあたっては

我が国の発展

と同時に

「地域の振興」の観点から、  
各地域において  
最大の効果が得られる  
ことも重要

【参 考】  
全国新幹線鉄道整備法

(目的)

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

## 4項目調査報告書に記載された「地域の主な意見」

資料 4

平成21年12月24日付け 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書 より抜粋

### 6.地域との調整(抜粋)

#### (3)地域の主な意見

ルート、駅については、長野県から、平成元年6月のリニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会総会において、県内は伊那谷ルートと決議した経緯があり、伊那谷ルートで県内複数駅を要望する声が多い一方で、南アルプスルートによる早期の実現を望む声もある旨の意見があった。さらに、南アルプスの長大山岳トンネルの実現可能性、ルート別の長野県内駅の乗降人員数の差異やその結果を踏まえた既設路線の将来像等を考慮した地域振興のあり方等について更に慎重な検討を求める意見も多く寄せられた。これらを踏まえ、長野県としては、ルート、駅等について、調査報告書の提出後も引き続き調整を求める旨の意見があった。

### 東京都・大阪市間のルート別データ (再掲)

Aルート:木曾谷ルート

(甲府～茅野～木曾福島～中津川～多治見)

Bルート:伊那谷ルート

(甲府～茅野～伊那～飯田～中津川～多治見)

Cルート:南アルプスルート

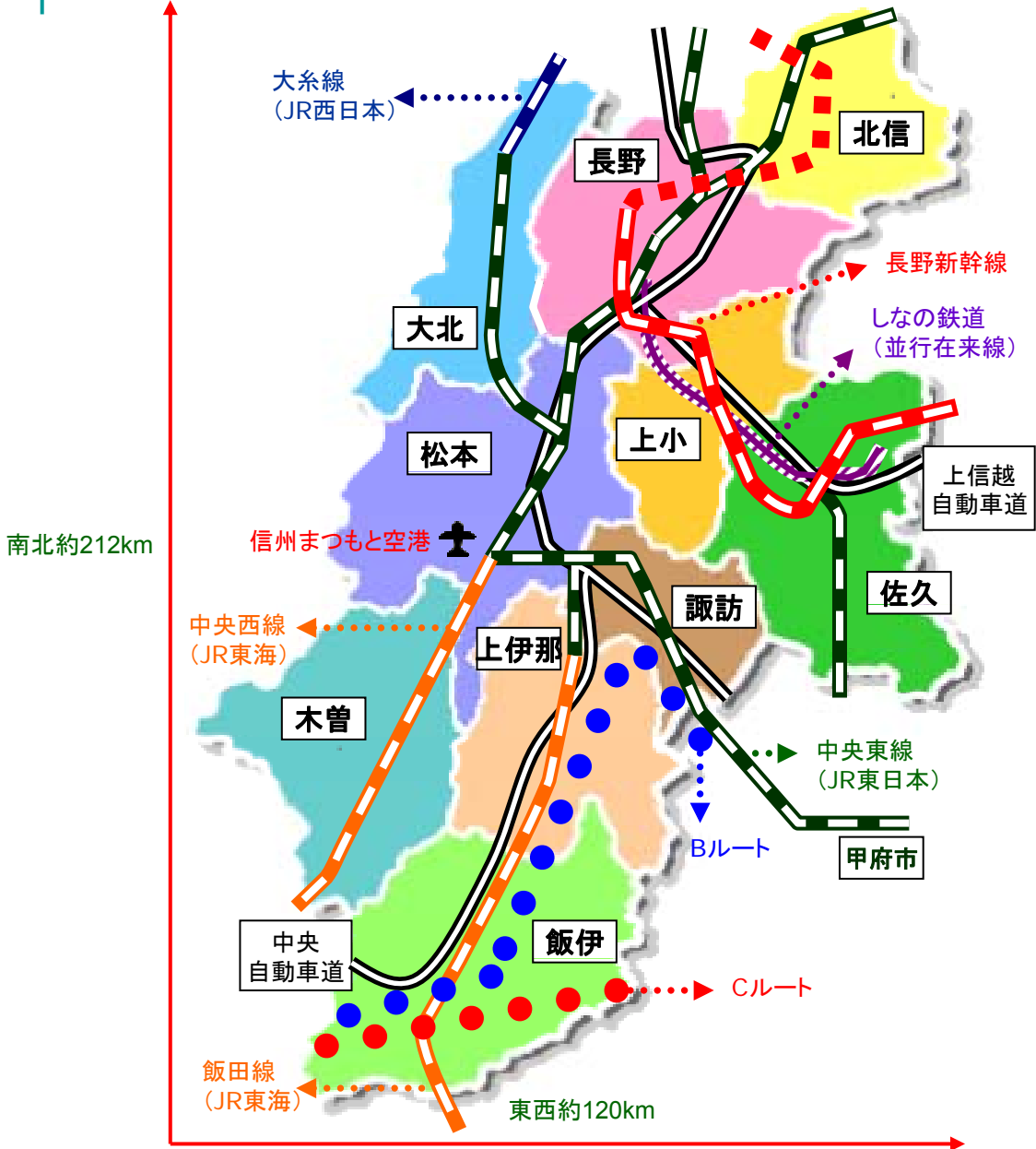
(甲府～雨畑～飯田～中津川～多治見)

	Aルート	Bルート	Cルート
路線の長さ (単位:km)	486	498	438
所要時間 (単位:分)	73	74	67
建設費 (単位:億円)	95,700	96,800	90,300
輸送需要量 (単位:億人キロ)	396	392	416
長野県内駅乗降人員 (単位:千人/日)	—	17	8

※建設費には駅設置に伴う費用を含む

# 県内各圏域の概要について

資料 5-1

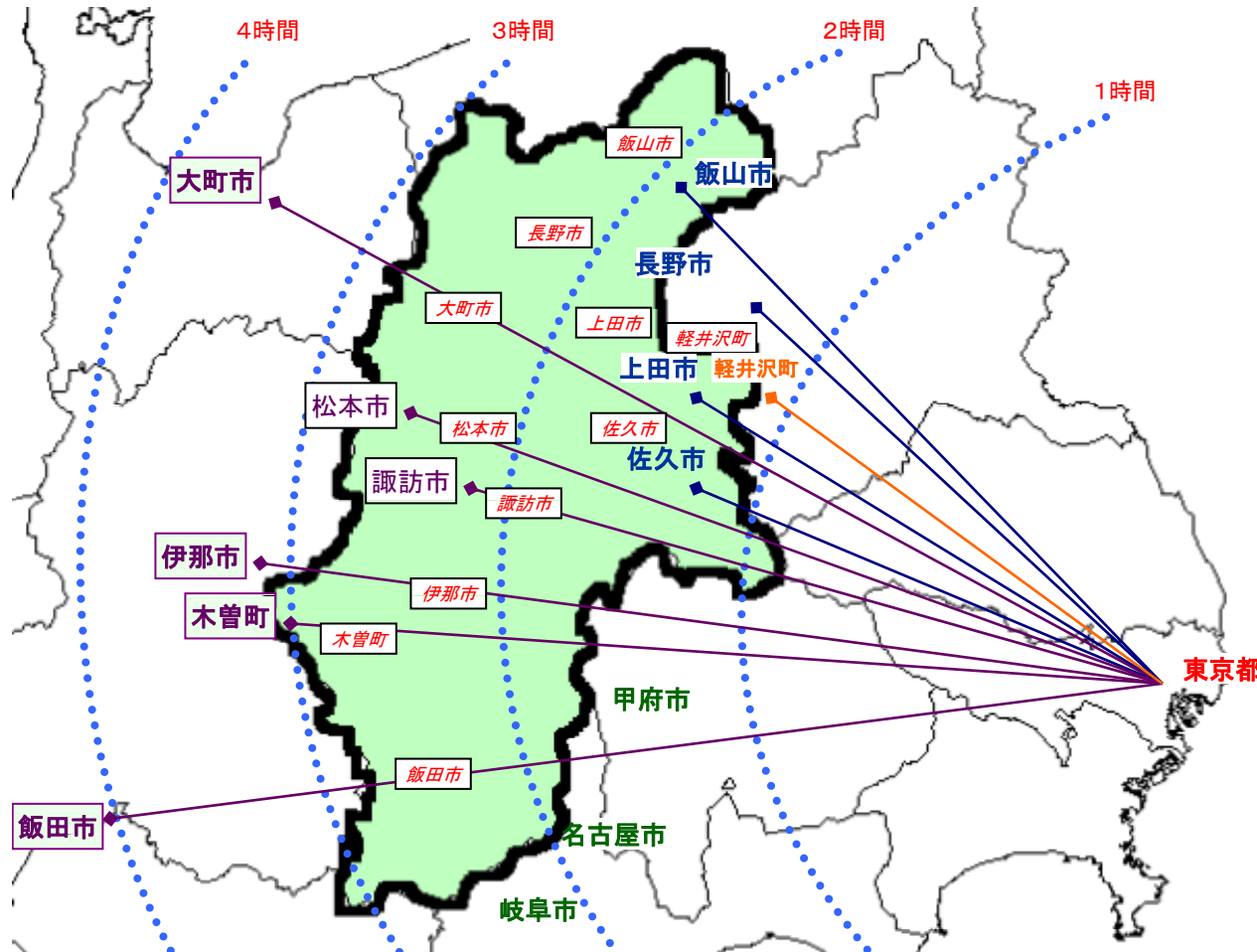


圏域	人口 (人)	製造品 出荷額 (千万円)	観光客数 (千人)
北信	94,017	13,519	7,948
長野	555,957	102,181	20,646
上小	201,438	63,865	6,373
佐久	211,547	48,537	14,114
大北	63,667	12,908	7,408
松本	428,537	205,459	10,001
木曾	31,262	7,068	3,034
諏訪	205,758	68,400	13,330
上伊那	189,072	86,963	4,309
飯伊	169,503	41,876	4,532



# 長野県内各都市から東京都内までの時間距離について

資料 5-2



都市名	東京都までの距離・時間		交通手段
	直線距離	所要時間	
飯山市	181km	2時間30分 (1時間54分)	長野新幹線
長野市	178km	1時間23分	
上田市	158km	1時間20分	
佐久市	135km	1時間13分	
大町市	194km	3時間31分	在来線 特急
松本市	174km	2時間28分	
木曾町	188km	3時間 1分	〔中央東線 中央西線〕
諏訪市	154km	2時間 5分	
伊那市	164km	3時間10分	高速バス
飯田市	177km	4時間 3分	

注1: 飯山市の所要時間の括弧内の数字は、金沢開業後の北陸新幹線 飯山駅から東京駅の推定所要時間

注2: 長野県内の四角の囲み内に赤字で表示された地点は、上記都市の所在地

注3: 軽井沢町から東京都までの距離・時間は以下のとおり  
直線距離 126km 所要時間 1時間 7分

### 【参考】

沿線各県から東京都までの直線距離・所要時間
甲府市 109km 1時間23分 (在来線特急)
岐阜市 274km 2時間 6分 (在来線・新幹線)
名古屋市 268km 1時間43分 (新幹線)



## リニア中央新幹線の効果を最大限発揮するために

資料 6



- 長野県内の10地域のうち、南信地域(諏訪、上伊那、下伊那)・中信地域(大北、松本、木曾)、の住民にとって、都市圏への時間距離の短縮は長年の悲願。リニア中央新幹線に寄せる期待は極めて大きい。
- 県民のみならず利用者(ビジネス、観光)にとっても、時間距離の短縮効果は大きい。産業や観光などを含めた地域の振興のためにも、リニア中央新幹線の果たす役割は大きい。



### ○ 地域への影響等

長野県だけではなく、沿線各地域にとって最大の効果が得られるよう、既存在来線への影響など、地域への影響を分析のうえ、地域全体の交通体系のあるべき姿についての検討が必要

### ○ 地域振興の視点

リニア中央新幹線を地域振興に役立てていける総合的な視点が必要



- 既存の県内交通網の活用により、中間駅までの利便性の高いアクセスの確保が必要
- 中央新幹線が開業することにより生ずる中央東線、飯田線等の影響に対する的確な対応が必要(長野県内のJR在来線は、JR東日本、東海、西日本の3社に分割)

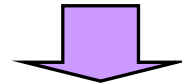


- 地域の交通体系の構築に向けて、国、地域、JRが共に検討する場が必要

中間駅に関する問題点等

○ JR東海の主張の妥当性

- ① 駅の建設費用は、**営業主体・建設主体が負担すべき**ではないか。
- ② 財政力のある、ターミナル駅の所在都府県との**バランスを勘案すべき**ではないか。



○ **地方負担なしに、JR東海が中間駅を設置できるスキームなど、沿線地域が納得できる考え方の整理が必要**

参考: JR東海の主張

中間駅については、超電導リニアの特性と地域振興の両立、さらには公平性の観点から**地元負担による1県1駅を前提**とする。

※ 第3回中央新幹線小委員会資料 JR東海作成「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」8ページより抜粋

○ 標準的な駅の建設費

- 【地上駅】 約460億円(うち駅設置に伴い増加する費用 約350億円) ⇒ 長野県、山梨県、岐阜県、三重県
- 【地下駅】 約2,500億円(うち駅設置に伴い増加する費用 約2,200億円) ⇒ 神奈川県、奈良県
- 【ターミナル】 **JR東海が全額を負担**することを表明 ⇒ 東京都、名古屋市、大阪市

## 参 考 資 料

### 《 目 次 》

- 参考資料 1 南アルプス周辺の地質等の概要
- 参考資料 2 安房トンネルについて
- 参考資料 3 南アルプス国立公園の概要
- 参考資料 4 南アルプス ジオパーク概要

長 野 県

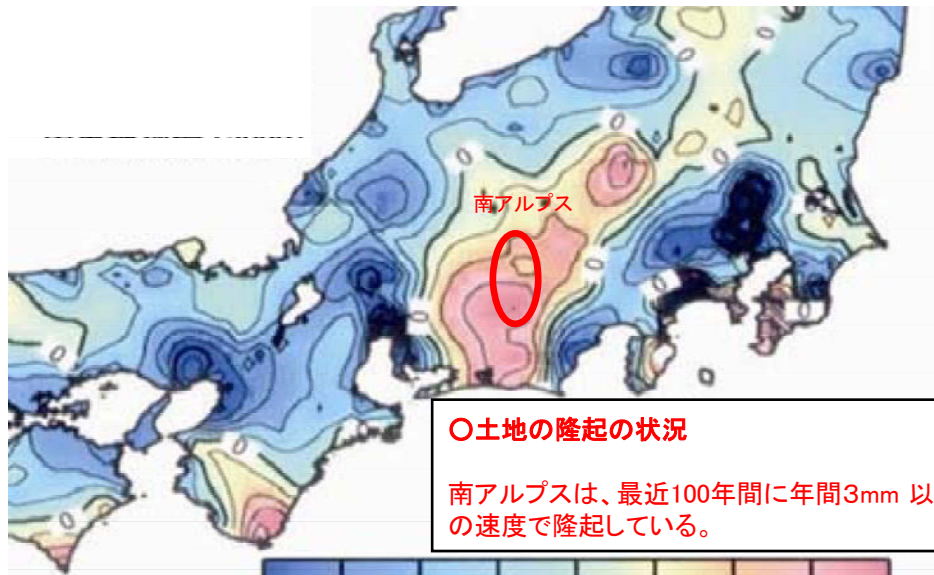
# 南アルプス周辺の地質等の概要

参考資料 1

## 日本列島の地質構造の概要



100年間の地殻垂直変動 国土地理院(2000年)



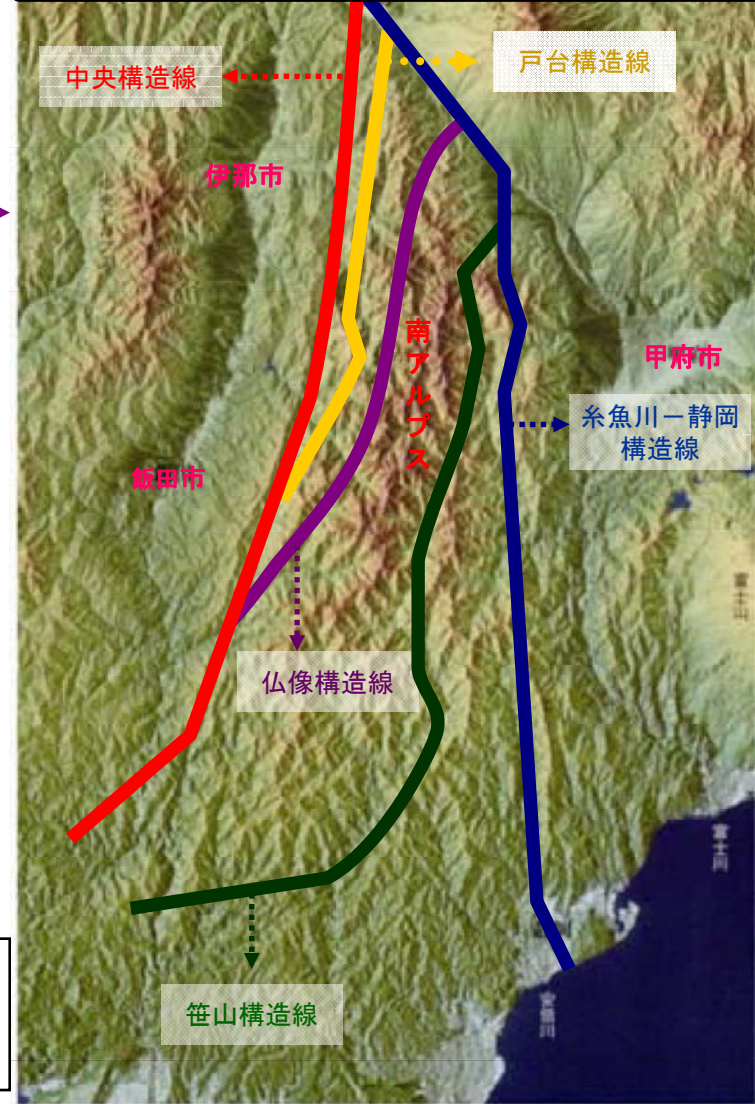
### ○土地の隆起の状況

南アルプスは、最近100年間に年間3mm以上の速度で隆起している。

(単位:メートル)

-0.4 -0.3 -0.2 -0.1 0.0 0.1 0.2 0.3 0.4 m

## 南アルプス周辺の地質構造の模式図



# 安房トンネルについて

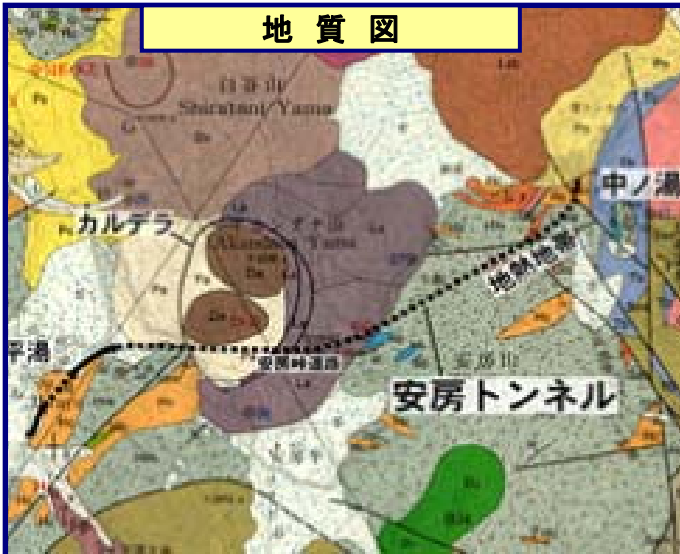
## 参考資料 2

### 概要

所属路線名： 中部縦貫自動車道（安房峠道路）  
全長： 4,370m（断面積：83.5m<sup>2</sup>）  
着手： 1989年（平成元年）  
開通： 1997年（平成9年）  
工事費： 332億円  
掘削工法： NATM、ベンチカット  
事業主体： 国土交通省（旧 建設省）



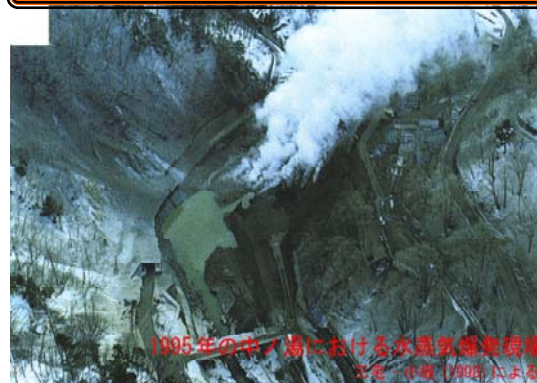
### 地質図



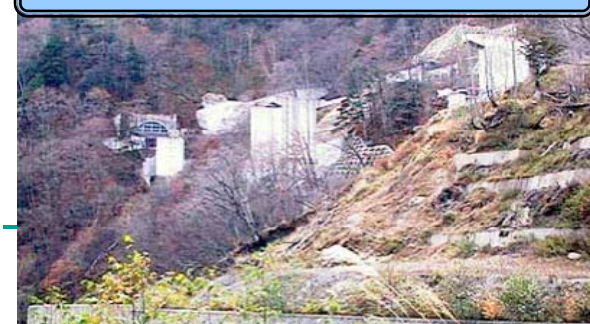
安房トンネルは、焼岳火山群中のアカンダナ山の南側の地熱が高い地帯を通過している。

平成元年に本坑の掘削を開始し、湧水や高温熱水に阻まれながらも、平成9年に開通した。

### 水蒸気爆発事故の現場



### ルート変更前のトンネル坑口



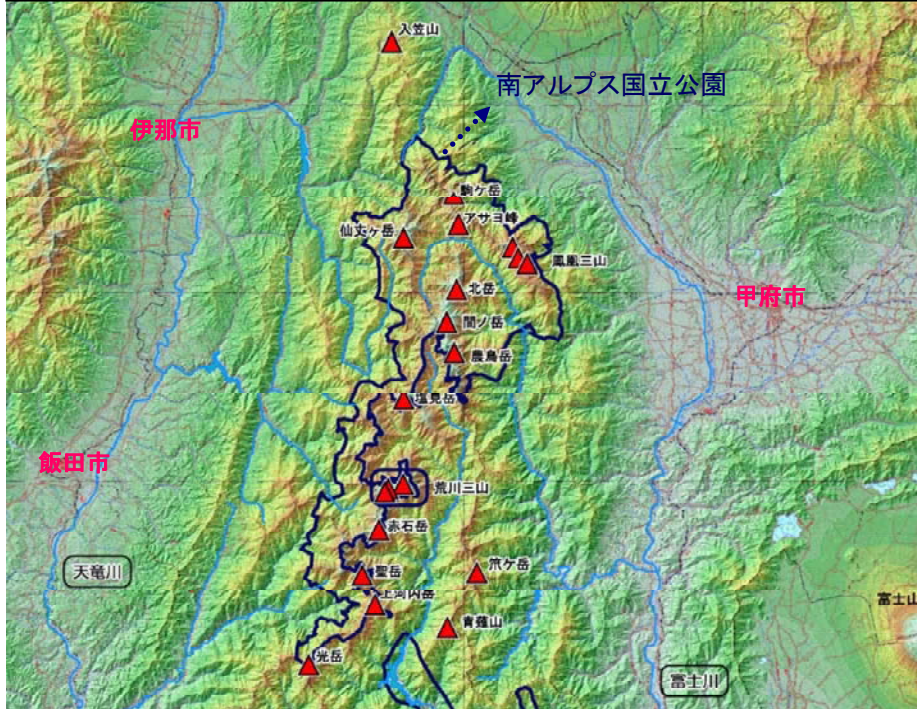
平成7年2月に、長野県側の中ノ湯地内の取り付け道路工事で、火山性ガスを含む水蒸気爆発事故が発生（死者4名）し、工事が一時中断した。

このため、長野県側のルートを北側へ変更して、完成した。

## 南アルプス国立公園の概要

参考資料 3

南アルプス国立公園は山梨県、長野県、静岡県の3県にまたがり、面積約3万5千ha、東西約15km、南北約50kmに及ぶ、南北に長い国立公園であり、3000m級の高峰を有する、日本で有数の山岳公園である。  
南アルプスは日本で氷河が存在した最も南の場所であり、キタダケソウやチョウノスケソウなど、氷河とともに南下してきた植物の生息地の南限となっている。



南アルプス国立公園関係市町村： 6市3町1村

山梨県	韮崎市、南アルプス市、北杜市、南巨摩郡早川町
長野県	伊那市、飯田市、諏訪郡富士見町、下伊那郡大鹿村
静岡県	静岡市、榛原郡川根本町

### 南アルプスの世界自然遺産登録について

上記の関係市町村により、「南アルプス世界自然遺産登録推進協議会」が平成19年に設置され、南アルプスの世界自然遺産登録を目指した取り組みが推進されている。

### 南アルプスの希少動植物について

#### キタダケソウ



高さ約10cm。花は白色、直径約2cmで、6月下旬頃に咲く。  
南アルプス固有種  
環境省RL: 絶滅危惧Ⅱ類(VU)

#### ライチョウ



日本では、北アルプスと南アルプスに3,000羽が生息していると言われている。  
南アルプスが北半球の生息南限。  
特別天然記念物  
環境省RL: 絶滅危惧Ⅱ類(VU)

#### チョウノスケソウ



バラ科。北海道、本州中部、アジア北東部に分布する。高山の湿った礫地や岩地、草地に生える高さ5~10cmの小さな樹木。日本における南限種。

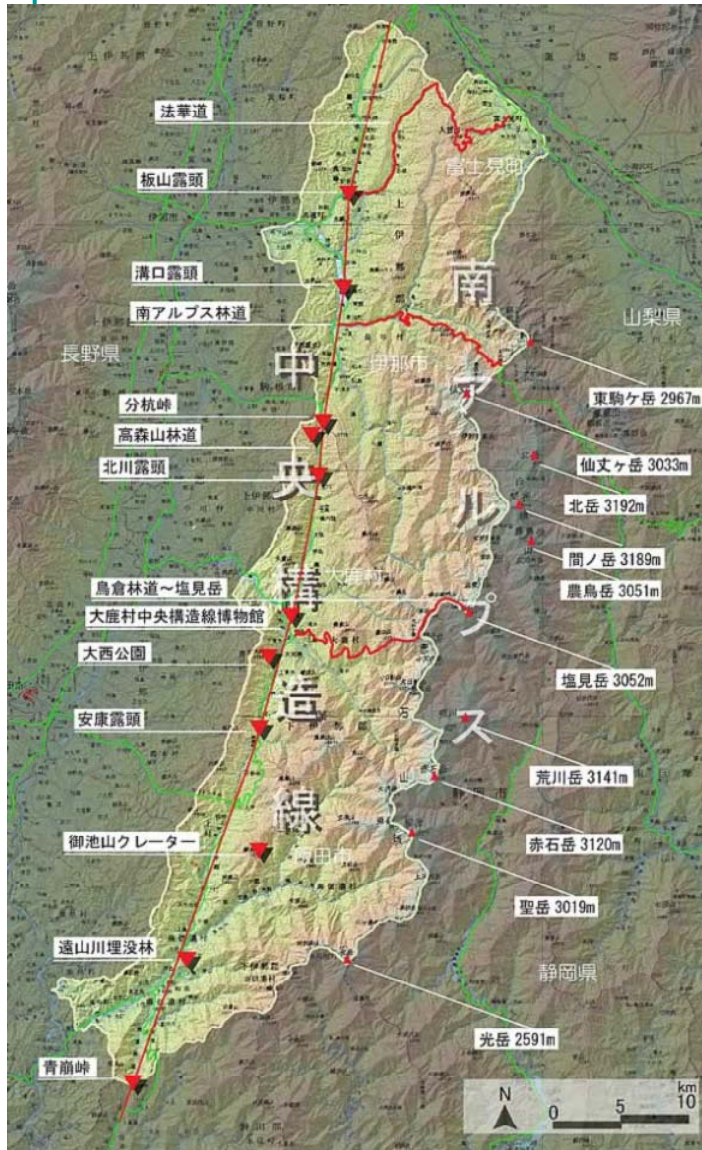
#### タカネキマダラセセリ 南アルプス亜種



南アルプスのみに生息する高山チョウ。2000m以上の高山帯に分布。  
南アルプス固有亜種  
環境省RL: 絶滅危惧Ⅱ類

## 南アルプス ジオパーク概要

参考資料 4



### 【参考資料】

- ・南アルプス世界自然遺産登録推進協議会HP
- ・伊那市役所「南アルプスジオパーク案内」

### ジオパークについて

・科学的に見て特別に重要で貴重、あるいは美しい地質遺産を複数含む一種の自然公園。  
・ジオパークは、その地質遺産を保全し、地球科学の普及に利用し、さらに地質遺産を観光の対象とするジオツーリズムを通じて、地域社会の振興・活性化を図ることを目的としている。

・南アルプスジオパークは、中央構造線をメインとして構成され、中央構造線の露頭、戸台層の化石等などの地質遺産が見られる。

### 北川露頭



中央構造線の露頭で、長野県天然記念物に指定(H17.9.26)。  
領家変成帯(向かって左側)の花崗岩などの岩石と三波川変成帯(向かって右側)の緑色片岩などの岩石との間に断層が観察でき、地質境界である中央構造線を示している。

### 安康露頭



中央構造線の露頭で、長野県天然記念物に指定(H17.9.26)。  
領家変成帯(向かって左側)の花崗岩などの岩石と三波川変成帯(向かって右側)の緑色岩や緑色片岩などの岩石との間に2列の断層が観察できる。

### 【参考】

世界のジオパーク活動は、世界ジオパークネットワークが推進しており、日本では日本ジオパークネットワーク(JGN)がジオパーク活動を推進している。日本ジオパーク委員会は、世界ジオパークへの推薦とJGN加盟認定を行う委員会である。(事務局:独立行政法人産業技術総合研究所)

### ○日本国内のジオパーク

- ①世界ジオパークに認定(3カ所) 洞爺湖・有珠山、糸魚川、島原
- ②日本ジオパークに認定(8カ所) アポイ岳、南アルプス中央構造線エリア、山陰海岸、室戸、恐竜渓谷ふくい勝山、隠岐、阿蘇、天草御所浦