

県内の駅は、中津川市坂本付近に 大井・武並間の中央線北側を横断



リニア中央新幹線とは、東京都を起点に、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を主な経路として、大阪市までを時速500*で走行する超電導リニアモーターカーによって結ぶもの。2027（平成39）年に、東京一名古屋間（事業費5兆1千億円、所要時間40分）が先行開業し、2045（平成57）年に大阪までが開業する予定です。

▲山梨県にある実験線を走るリニアモーターカー

JR東海は6月7日、リニア中央新幹線の県内中間駅と、幅3キロの路線帯の案を発表しました。県内の中間駅の位置は、中津川市西部の坂本地区を中心としたエリア。また、市内の路線帯は、大井町、長島町、武並町のJR中央線の北側を通る約10キロのルートです。中間駅と路線帯の位置が発表されたことは、リニア中央新幹線の開通と、それに伴うまちづくりに大きな一歩を踏み出したこととなります。ここでは、整備計画の概要や課題についてお知らせします。

□問い合わせ 企画課（内線332）

東京一名古屋間は286キロ

リニア中央新幹線（東京都一名古屋市間）のルートは、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8キロ）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を



▲東京都一名古屋市間のルートの概略図

経て、名古屋市内に至る区間です。延長は、約286キロになります。駅は、品川駅付近、名古屋駅付近の他、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置されます。今回、JR東海が発表した中間駅の直径5キロの範囲と幅3キロの路線帯の案は、環境影響評価を行う範囲として示されたものです。今後、環境影響評価を経て、実際の建設路線が決定されます。

当市も一時は駅候補地に

中津川市西部が中間駅の予定地になった理由は、「JR中央線と平行ルートには、明かり部（高架橋、橋）と、山岳部（山岳トンネル）があり、名古屋方面に向かって阿木川を越えた辺りから山岳部に入ると思われます。」

駅負担金は今後調整

JR東海の想定では、地上駅の建設費用は約460億円です。このうち、駅本体の費用約350億円を地元で求める方針です。今後は、県と関係自治体だけでなく、国も関与して、JR東海と調整していく必要があります。

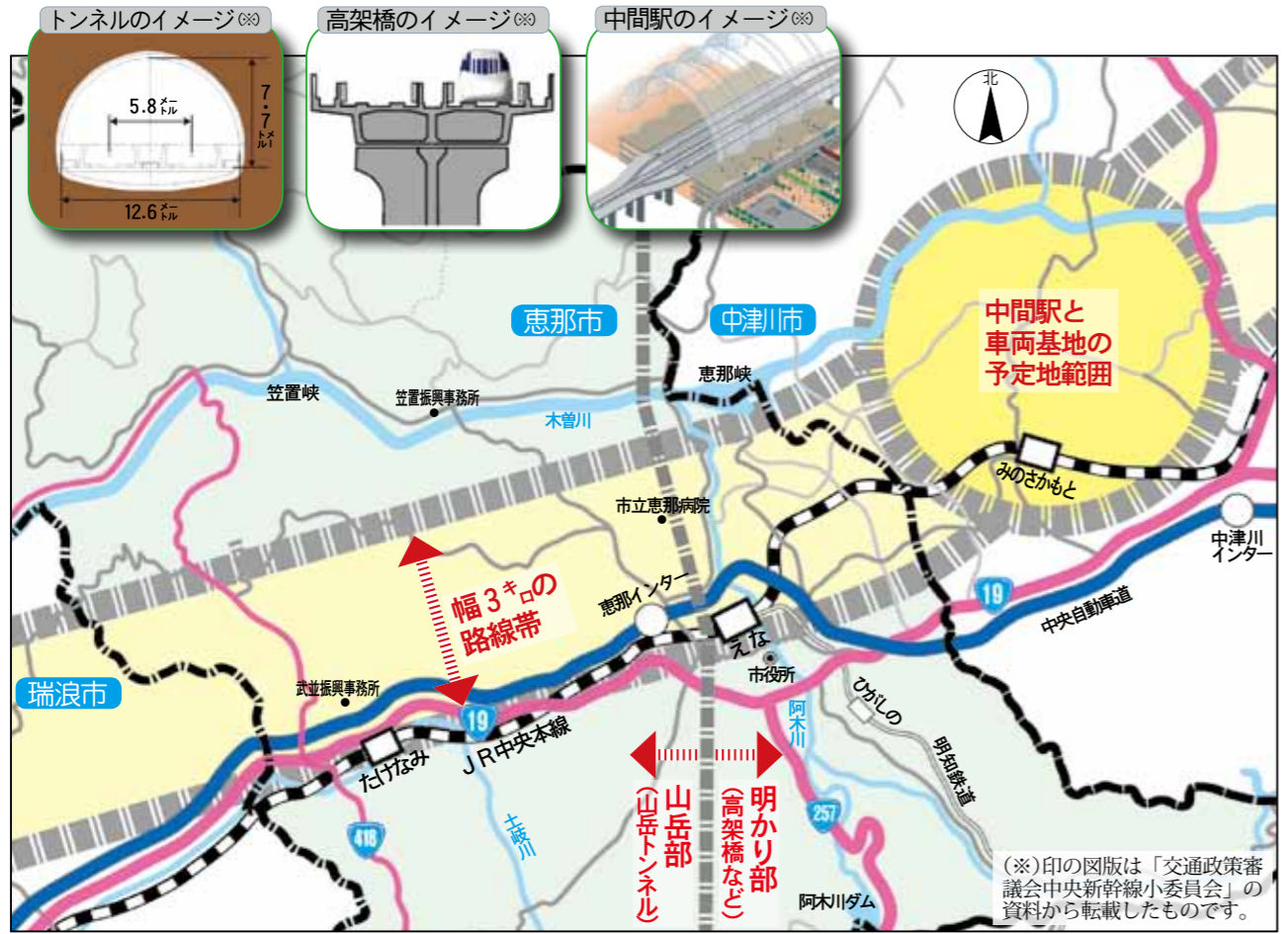
経済波及効果に期待

平成26年度からは、新たに始まる建設需要や車両基地の雇用、居住環境の変化による人口増、時間短縮によるビジネス圏の拡大など、さまざまな経済波及効果が期待されます。反面、今以上に東京一極集中化を招く可能性も心配されます。

開業までの予定

- 2011年12月めど
 - JR東海が環境影響評価を開始（2～3年間）
- 2013年から14年度中
 - JR東海が工事实施計画を国に提出
 - 国土交通省がJR東海の工事实施計画を認可
- 2014年度
 - JR東海が着工
- 2027年
 - 東京一名古屋間が開業
- 2045年
 - 東京一大阪間が全面開業

市では、中間駅の設置に伴い、アクセス道路として、国道19号瑞浪恵那道路の早期整備を行うなど、リニア中央新幹線のメリットを、最大限生かしたまちづくりを考えていきます。



▲JR東海が示したリニア中央新幹線の中間駅候補地とルートの範囲