

第2章 リニア中央新幹線計画の概要

ここでは、リニア中央新幹線整備計画や市内のルート、リニア山梨県駅（中間駅）及び保守基地の位置や概要、高架橋の構造について記載します。

1. リニア中央新幹線整備計画

リニア中央新幹線は、東京都を起点とし、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市付近を経過地として、終点である大阪市までの約438kmを、我が国独自の技術である超電導磁気浮上方式（超電導リニア）により時速500kmで結ぶ新たな新幹線です。

リニア中央新幹線の計画は、昭和48年に全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に位置付けられてから、同法に基づく手続きが進められてきました。平成21年までは建設に関し必要な地形、地質等の各種調査を行い、平成23年5月には、国土交通大臣が営業主体及び建設主体として東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」という。）を指名し、その後、JR 東海の同意を受けて整備計画として決定され、国土交通大臣がJR東海に対して建設の指示を行いました。建設の指示を受けたJR東海は、平成26年8月に国土交通大臣に対し「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」の認可申請を行い、国土交通省において技術面や安全面、環境面等の審査を行い、同年10月に国土交通大臣により認可されました。

◇リニア中央新幹線の建設に関する整備計画（平成23年5月26日 国土交通大臣決定）

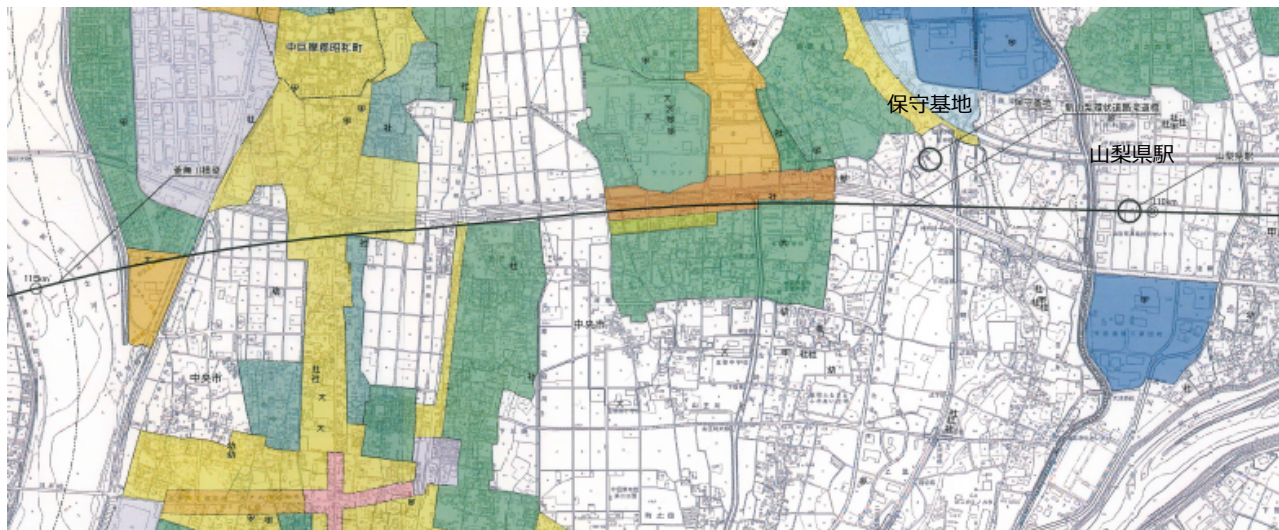
建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505 キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 （車両費を含む）	90,300 億円	
その他必要事項	主要な 経過地	甲府市付近、赤石山脈（南アルプス） 中南部、名古屋市付近、奈良市付近

（注）建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

出典：中央新幹線（東京都・名古屋間）環境影響評価準備書【山梨県】（平成25年9月）（JR東海）

2. 市内のルートとリニア山梨県駅（中間駅）及び保守基地の位置

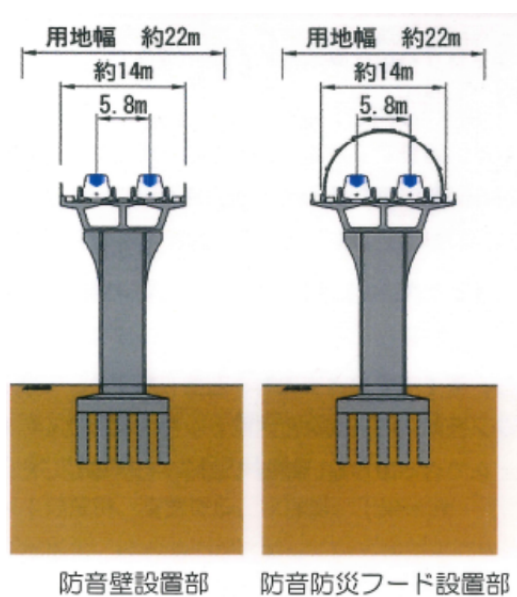
平成25年9月、JR東海が行った環境影響評価手続き「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書」において、市内のルート、リニア山梨県駅（中間駅）及び保守基地の位置が次のように示されました。



出典：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書 環境影響評価関連図【山梨県】（平成25年9月）（JR東海）に保守基地とリニア山梨県駅の位置を中央市で加筆

◇高架橋の構造図

リニアが走行する高架橋の幅は約14m（用地幅は約22m）とされ、甲府盆地内の高架区間（明かり区間）は地上約10m～20mの高さを通過することが計画されています。



出典：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）（JR東海）

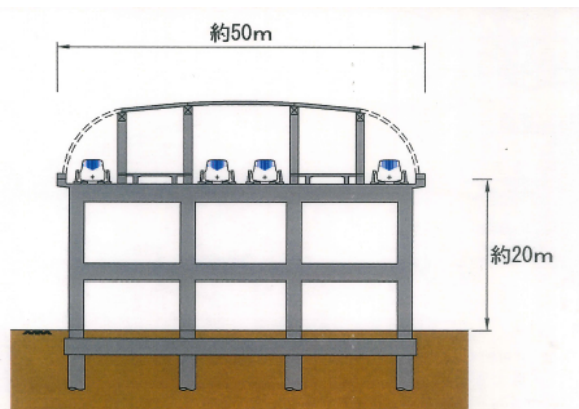
◇リニア山梨県駅（中間駅）と保守基地の概要

中間駅は、技術的な制約から直線かつ水平なルート上の区間に設置され、地上からホームまでの高さは約 20m、延長は約 1 km、幅はホーム部分で最大約 50mとされ、その敷地の面積は約 3.5ha の計画です。

保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要の保守用車両について、留置、検査、整備を行なうための施設で、その敷地の面積は約 3ha の計画です。

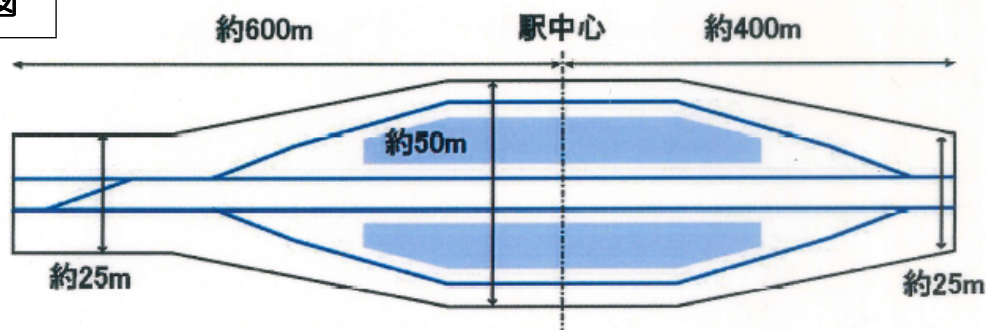
リニア山梨県駅（中間駅（地上））の概要

断面図



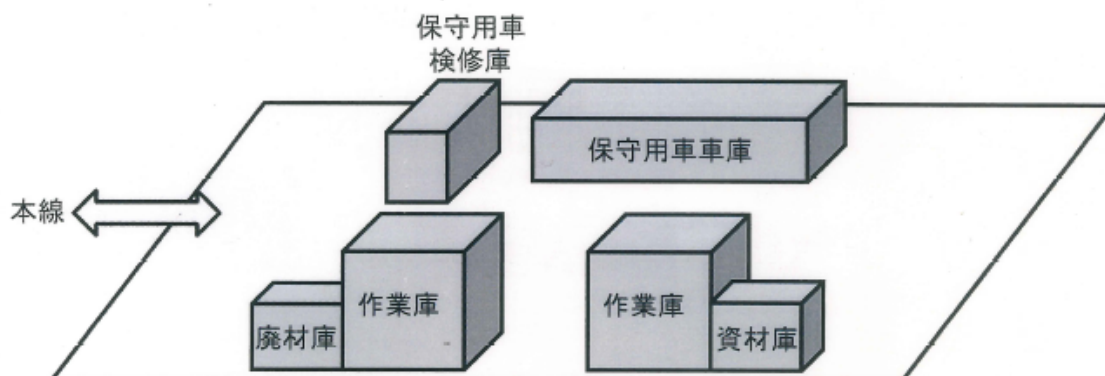
出典：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成 26 年 8 月）（JR 東海）

平面図



出典：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成 26 年 8 月）（JR 東海）

保守基地の概要



出典：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成 26 年 8 月）（JR 東海）