

## リニア中央新幹線建設に向けた動き (2020. 10/3 作成)

- 1962 年 (昭 37) 東京—大阪 (約 500 km) 1 時間を目指し、新幹線の次の超高速鉄道としてリニアモーターの研究がスタート。
- 1970 年 超伝導磁気浮上の基礎試験装置が完成。
- 1972 年 国鉄・鉄道技術研究所で ML-100 が浮上走行に成功。
- 1973 年 11 月 全国新幹線鉄道整備法に基づく建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画に決定。(東京—大阪で経過地：甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近)
- 1974 年 4 月 運輸大臣 (当時) が国鉄に甲府市付近 - 名古屋市付近間における山岳トンネル部の地形・地質調査等をするように指示。
- 1977 年 宮崎県日向市に「浮上式鉄道宮崎実験センター」を開設。
- 1978 年 地形・地質等調査の中間報告提出
- 1979 年 実験車両 ML-100 で無人走行 517 km の世界最高を記録。

### リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

- 1979 年 9 都府県により「中央新幹線建設促進期成同盟会」が発足 (参加自治体は東京都、神奈川県山梨県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県、奈良県、大阪府)。その後、1988 年に「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」、2009 年に現在の「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」に改称

### 国会議員連盟〔

- 1988 年 国会議員連盟には超党派議連による「リニア中央新幹線建設促進国会議員連盟」設立 (2008 年改称)
- 1978 年 自由民主党議連による「リニア中央新幹線建設促進議員連盟」設立、2008 年改称
- 2008 年 民主党議連による「民主党リニア中央新幹線推進議員連盟」設立

### JR 東海

- 1987 年 7 月には社内にリニア対策本部を設ける。 有人走行で 400KM 国鉄民営化
- 1987 年 12 月 運輸大臣 (当時) が日本鉄道建設公団に甲府市付近 - 名古屋市付近間における山岳トンネル部の地形・地質調査等をするように指示。
- 1989 年 山梨実験線計画決定

1990年2月、運輸大臣（当時）はJR東海および日本鉄道建設公団に対し、中央新幹線の整備計画決定に向けて地形や地質などの調査を全線にわたり行うよう指示。但し、首都圏エリア・中央本線の在来線を担当するJR東日本が疑念を示すなどして、一部で対立が見られた。

東海道新幹線は品川駅新設（品川駅#JR東海参照）などの輸送力増強策に加えバブル崩壊後の輸送量頭打ちにより輸送需給が逼迫する可能性が遠のいたため、中央新幹線建設の動きも一旦は低調になった。しかし、景気の回復により再び2003年から輸送量が増加に転じたことから、JR東海は再び中央新幹線のリニア方式での建設に乗り出した。

1990年11月山梨実験線の建設に着手

1996年（H8）宮崎実験線での走行試験を終了。

1997年3月山梨実験線の先行区間18.4km完成

12月24日 山梨実験線において無人走行550kmを達成

2005年に開催された「愛・地球博」では、JR東海は「超電導リニア館」を出展した。

2006年9月25日、JR東海は独自資金3550億円を投入して山梨リニア実験線の未建設区間を建設し当初計画通りの42.8kmに延伸することを発表した。

2007年 国本計画は国土交通省に認可される

2008年5月30日に延伸工事が着工

2007年4月26日に東海道新幹線の輸送量が過去最高となった2006年度の決算短信が発表（2025年（2010年に2027年と改める）に首都圏 - 中部圏でリニアモーターカーを使った中央新幹線の営業運転開始を目指す方針が明記された。これにより、具体的な工事計画、ルート、建設費用の負担などの検討を開始することとなった。）

2007年10月16日にJR東海は東京 - 名古屋間の用地買収を含む建設費を4兆から6兆円と試算していることを明らかにした。1km当たりの建設費は平均すると150億から200億円で試算しており、これは東京 - 名古屋間を最短距離である280kmで結ぶことを前提としている。また、山梨県から長野県にまたがる区間は、南アルプス（赤石山脈）にトンネルを掘る計画を打ち出し、実現可能かの検討を開始。

2007年10月23日には、JR東海が南アルプス付近で地形・地質調査を行うことを決定。

南アルプスにトンネルが建設された場合、ほぼ直線に近いルートになることに加え走行距離も短くなるため、建設促進期成同盟会が想定したルートよりも所要時間を短縮できる。トンネルの建設工事に伴い、建設費が膨らむことも予想されるが、JR 東海は諏訪を通る B ルートで建設するより用地買収費が安くなるとしている。

なお、中央自動車道は当初、東京から南アルプスを貫通して愛知県に至るルートで計画され、一部建設を開始していたが、建設費の増大や、当時の技術力不足などを理由に現在のルートに変更された経緯がある。現在の中央道富士吉田線は、その旧計画による先行建設部分である。

2007 年 12 月 25 日に、JR 東海は首都圏 - 中部圏間を超電導リニア方式による東海道新幹線バイパスとして中央新幹線を全額自己負担で建設することを発表。路線距離は約 290km、総事業費は約 5.1 兆円とした。試算では開業 8 年目には 2007 年度と同水準の長期債務残高に戻り、自力（東海道新幹線の黒字と、借入金による資金調達）で建設しても財務の健全性に問題ないとの説明を行った。

また、全額自己負担での建設が実現した場合、民間企業が独力で開業する初の新幹線となるが、地元の要望で建設される途中駅については、地元で建設費用の負担を求めるものとした。今後、実用化・建設にあたっては全国新幹線鉄道整備法に則る方向も打ち出した。

2007 年 12 月 28 日に、JR 東海がこれまで「首都圏」としてきた中央新幹線の乗り入れ先を、東京駅、品川駅、新横浜駅の 3 駅に絞り込んでいること、「中部圏」での乗り入れ先を名古屋駅と見込むことを明らかにした。これには、既存の東海道新幹線と接続し、利用客が東海道・中央の両新幹線を容易に選択できるようにすることで利便性を高める狙いがあることも示した。

2008 年 1 月 23 日 JR 東海の松本正之社長（当時）はインタビューの中で中央新幹線の開業後は、既存の東海道新幹線の停車駅数を増やすことで、生活密着型の鉄道路線として、中央新幹線との差別化を図る考えを示した。中央新幹線を都市間の超高速専用線と位置づけ、現在の「のぞみ」の役割を中央新幹線が担うことで、停車駅を増やすことができるようになり、沿線の利便性の向上が見込めるとの指摘。

2008年2月20日にJR東海の葛西敬之会長（当時）が東京都内で講演し、中央新幹線の運賃は東海道新幹線より数百円から1000円高い程度（2009年1月29日松本社長が東海道新幹線の1.4倍を下回る範囲で検討と発言）にすると述べた。また、座席は「グリーン」や「普通」などの区分を設けずに、全席指定とする考えを示した。

2008年7月3日にJR東海の松本正之社長（当時）による記者会見で首都圏の中央新幹線の乗り入れ先として、品川駅が有力であるとの見方を示した。

2008年10月 地形・地質等調査について報告書提出

2008年11月7日には、JR東海の葛西敬之会長（当時）が、「東京、名古屋、大阪では新幹線とリニアのどちらでも乗り換えが可能にしたい」と中央新幹線の新大阪駅乗り入れの意向を示した。

2008年 地質調査報告を受けて、JR東海はCルートでの建設方針を固める。

2008年12月 全幹法5条に基づく地形・地質以外の4項目の調査を指示。（「輸送需要量に対する供給輸送力東に関する事項」、「施設及び車両の技術の開発に関する事項」、「建設に要する費用に関する事項」、「その他必要な事項」）

2009年1月29日、JR東海の松本正之社長（当時）は、中央新幹線の車両編成は「10両以上は必要」として東海道新幹線の16両編成に近づける考えと、運賃について東海道新幹線の1.4倍を下回る範囲で検討を進める意向を示した。

2009年6月8日 JR松本社長が、リニア中央新幹線建設促進国会議員連盟総会で、「1県1駅設置が望ましい」と表明

2009年6月18日 検討中の3案のルートに対する、路線長および建設工事費に関する試算を公表

2009年7月21日 東京－名古屋間の維持運営費、設備更新費、輸送需要量に関する試算をそれぞれ公表した

2009年8月5日 JR東海の葛西敬之会長（当時）は、中央新幹線が名古屋まで開通した場合には「ひかりとこだまの列車体系に戻る」と述べ、「のぞみ」は廃止する意向を示した。（2010年12月8日には「のぞみ」を残すことに）

2009年9月27日、「JR東海が中央新幹線を大阪まで延伸した場合、全体の工事費が7－8兆円になるという試算をまとめた」と『日本経済新聞』に報じられた。

- 2009年10月13日 JR東海が、東京－大阪間3ルートの「路線の長さ」「所要時間」「工事費」「維持運営費」「設備更新費」「輸送需要量」を公表
- 2010年1月8日 JR東海の葛西敬之会長（当時）が、2025年開業予定（当時）の東京－名古屋間のうち、可能な区間から前倒しして開業させること、その区間としては神奈川－山梨間が有力であることを明らかにした。ただし、その先行開業の時期について葛西は「言える段階ではない」とした。2011年9月に『朝日新聞』が報じたところによると、工事期間に余裕がないことなどを理由にJR東海が先行開業を断念したという。
- 2010年2月24日 国交大臣が中央新幹線の営業主体と建設主体の指名、整備計画の決定について、交通政策審議会に諮問
- 2010年4月28日 JR東海は東京－名古屋間の中央新幹線の開業時期を当初計画の2年遅れの2027年にすると発表。景気低迷の影響で東海道新幹線の利用が落ち込み、今後の資金計画を見直した。
- 2010年5月 国交省の計画聴取で、東京・大阪の普通車指定席の料金を「のぞみ」より1,000円増額の15,050円との想定を示した。
- 2010年12月8日 中央新幹線のルート計画から外れる神奈川県横浜市、京都市、そして中央新幹線自体が通る計画すら無い兵庫県神戸市の各周辺の利用者に考慮し、JR東海山田佳臣社長（現・会長）が、前年の当時の会長の発言とは一転して、東海道新幹線の「のぞみ」を残す考えを示した。
- 2011年4月27日 環境影響評価法の一部を改正する法律公布（計画段階の環境配慮事項の検討が加わる。）
- 2011年5月2日 国交省中央新幹線小委員会答申（案）に対する環境省意見
- 2011年5月20日 国土交通大臣が、全国新幹線鉄道整備法第6条第1項 JR東海を中央新幹線の営業主体および建設主体に指名。
- 2011年5月26日 国交大臣が全幹法第7条第1項に基づき中央新幹線の整備計画を決定  
（中央新幹線、区間：東京都・大阪市、走行方式：超伝導磁気浮上方式、  
最高設計速度：505 km/h、建設費概算：90,300億円車両費含み利子含まず、  
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）
- 2011年5月27日 国交大臣がJR東海に中央新幹線建設を指示

- 2011年5月30日 JR東海は、山陽新幹線との利便性を考慮し、リニア中央新幹線の大阪駅を現在の新大阪駅がある場所とする方針を初めて明らかにした。
- 2011年6月7日 JR東海は「中央新幹線環境影響評価配慮書」を公表。配慮書により概略ルートとおおよその駅の位置が公表された。
- 2011年6月 国による環境影響評価（環境アセスメント）を実施 ～2014年8月まで
- 2011年7月1日 JR東海は、「中央新幹線推進本部」新設し、「中央新幹線建設部」を設置（環境アセスメントを担う）
- 2011年9月27日 JR東海から、東京都・名古屋市間の「中央新幹線環境影響評価方法書」が公告され縦覧の開始と意見の募集
- 2013年8月29日 山梨リニア実験線（笛吹市～上野原市秋山 42.8 km）での走行試験が開始
- 2013年9月18日 ルートと中間駅が発表される。
- 2013年9月 JR東海が国に準備書を提出（大井川の本流がトンネル湧水により 2 m<sup>3</sup>/秒減少すると予測）
- 2013年9月20日 環境影響評価法に基づく、「環境影響評価準備書」の縦覧の開始と意見の募集
- 2014年3月 準備書に対する知事意見を提出（知事意見表明でトンネルにおいて本県境界内で発生した湧水は全て現位置付近に戻すことを求める）
- 2014年4月 JR東海が国に評価書を提出（大井川の流量減少への対応については言及せず）
- 2014年7月 評価書に対する国土交通大臣意見を提出（大井川に河川流量の減少による影響を回避すること）
- 2014年10月17日 国交省が全幹法により、東京・品川駅—名古屋駅の工事实施計画・着工を認可
- 2014年11月～ 静岡県条例に基づく環境影響評価（環境アセスメント）を実施（継続中）
- 2014年12月17日 東京・品川駅—名古屋駅間起工式
- 2015年4月21日 山梨リニア実験線高速域走行試験で 603 kmを記録
- 2016年1月27日 品川駅建設起工式
- 2016年5月20日 沿線各地の市民団体が「リニア新幹線沿線住民ネットワーク」として、採算面・安全性・環境面に問題があるとしてリニア着工認可の取り消しを求め東京地裁に提訴

- 2017年1月 JR東海が静岡県に事後調査報告書を提出（導水路トンネルの検討に言及するも、全量回復には言及せず）
- 2017年4月 事後調査報告書に対する知事意見を提出（トンネル湧水の全量を恒久的かつ確実に戻すことを求める）
- 2018年3月2日 電力設備・信号通信設備の電気設備を中心とする工事実施計画（付帯施設の工事実施計画）が認可される  
大成、鹿島、大林、清水4社が独禁法違反容疑で起訴される。
- 2018年10月 JR東海から「大井川水系の水資源の確保及び水質の保全等に関する意見・質問書」に対して回答（「原則としてトンネル湧水の全量を大井川水系に戻すと初めて言及）
- 2019年1月 静岡県環境保全連絡会議専門部会を開催（継続中）（生物多様性、地質構造・水資源の2つの部会を設置し、これまで12回実施）
- 2019年2月14日 大成・鹿島談合事件の初公判が開始され、被告2社は、JR東海の差配でおこなわれたとして無罪を主張。
- 2019年4月8日 中央アルプストンネル（山口）非常口の土砂崩落事故発生
- 2019年6月 これまでの静岡県中央新幹線環境保全連絡会議専門部会におけるJR東海との対話  
の論点を整理した「中間意見書」をJR東海に発出
- 2019年9月 「引き続き対話を要する事項」（47項目）をJR東海に発出（中間意見への回答などを踏まえ、今後の協議の要点を47項目に整理）
- 2019年11月22日 神奈川県駅の起工式
- 2020年4月 国土交通省が有識者会議を設置（47項目についての有識者会議での議論を踏まえ、国はJR東海に指導を行う）
- 2020年6月26日 知事とJR東海金子社長との面談
- 2020年7月10日 知事と国交省藤田事務次官との面談
- 2020年7月31日 国交省有識者会議の状況等について 県「地質構造・水資源専門部会」と「生物多様性専門部会」の合同会議を開催
- 2021年10月18日 国交省有識者会議で提示された「大井川水資源問題に関する中間報告（案）」に対する県の見解を鉄道局長あてに提出
- 2022年1月14日 国交省有識者会議「中間報告」について、県専門部会委員からの意見を取りまとめ提出