

リニア中央新幹線の

大阪までの1日も早い全線開業で

世界に誇れる巨大経済圏の誕生へ。



大阪・関西、そして

日本が、加速する。

リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

大阪府、関西経済連合会、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会

大阪までの早期全線開業でリニア効果を最大化!

リニア中央新幹線の 早期全線開業の 実現を目指して

リニア中央新幹線は、大阪—名古屋—東京間を約1時間で結ぶことで、スーパー・メガリージョンを形成する国家的プロジェクトであり、その効果を最大限発揮するには、大阪までの1日も早い全線開業を実現しなければなりません。

JR東海（建設主体）の当初計画では、東京—名古屋開業は2027年、大阪—名古屋開業は2045年。この間18年の期間がありました。しかし、財政投融资を活用した貸し付けにより、全線開業までの期間を最大8年前倒しすることを目指すことが決定しました。来るべき全線開業までの間、2025年の万博開催を起爆剤とした大阪・関西の成長につなげる取組みを積極的に展開し、北陸新幹線の早期開業とともにスーパー・メガリージョンの形成を迎えます。

■ 8年前倒しの整備スケジュール



リニア中央新幹線、北陸新幹線の一日も早い全線開業を目指しています。

4 早期全線開業で 最大化する つの効果

効果その1
1 スーパー・メガリージョンの形成

効果その2
2 日本の大動脈を3重化

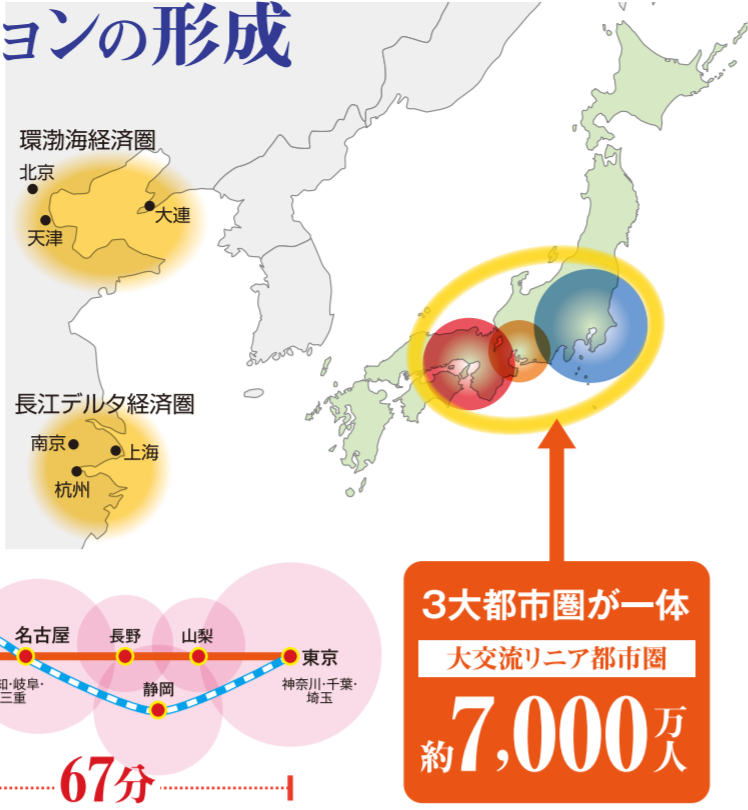
効果その3
3 全線開業の果実が全国へ波及

効果その4
4 大阪・関西の活性化、新大阪の広域拠点化



1 スーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の実現により、3大都市圏が一体化し、人口約7,000万人、日本のGDPの約6割、約300兆円の世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、成長著しいアジアの巨大経済圏に対抗することができます。



※「大交流利ニア都市圏」は「中央新幹線沿線者会議」リニア中央新幹線で日本は変わる(2011年8月)を参考に、東海道・中央新幹線の15都府県を想定
※人口は2015年国勢調査人口等集計結果に基づき作成
※国内総生産は2011年国勢調査集計結果に基づき作成

4 大阪・関西の活性化、新大阪の広域拠点化

リニア中央新幹線・北陸新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンの西の核である新大阪が、広域交通ネットワークの一大ハブとなり、多様な人や情報が集まる新しい広域拠点が形成されるとともに、波及効果を拡散する取組みにより、大阪・関西が活性化します。

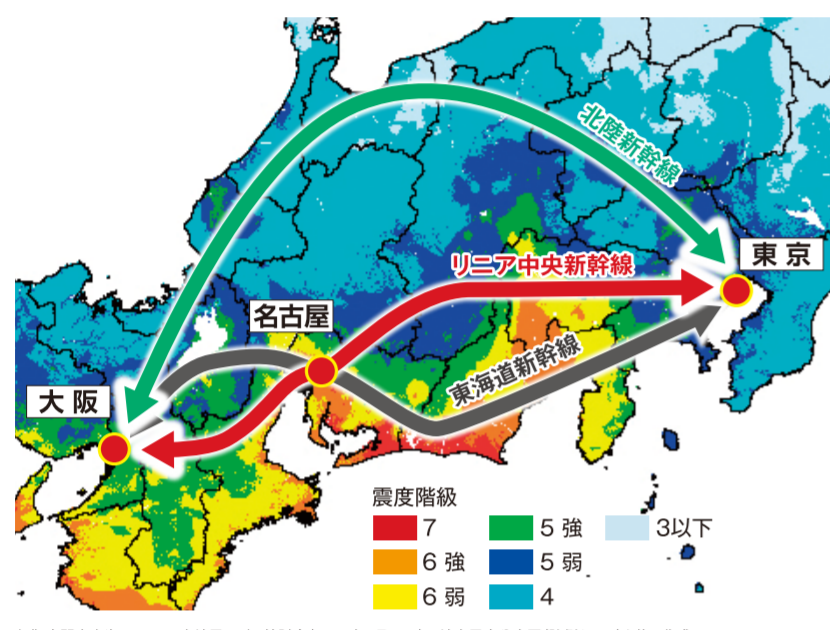
リニア中央新幹線の整備効果を最大限引き出す取組み

- 核となる拠点形成**
 - 大阪の都市再生
 - 新大阪・うめきた等のまちづくりによる広域拠点化と交通結節機能の強化
 - 都市魅力の向上
 - 2025年万博の開催/いのち輝く未来社会の実現
 - IRの立地推進
 - 国際エンターテインメント都市の実現
 - ライフサイエンス分野の集積
 - 防災力の向上
 - 首都機能バックアップの実現
 - 交通網の充実
 - 新大阪駅を中心とした新幹線ネットワークの形成
 - 大阪・関西の道路・鉄道ネットワークの充実



2 日本の大動脈を3重化

リニア中央新幹線の実現により、日本経済の大動脈である、大阪-東京の3重化が完成。今後30年以内に70%~80%の確率で発生するとされる南海トラフを震源域とするM8以上の大地震発生等による、東西の断絶リスクを大幅に軽減することができます。



3 全線開業の果実が全国へ波及

リニア中央新幹線の実現により、ビジネス効率の向上・観光需要創出等により、全国で年間1兆5,600億円の経済効果を創出します。その効果は首都圏・関西圏のみならず、中国、九州地方など全国の広範囲に波及します。

大阪までの全線開業の効果

全線開業により羽田発着枠に余裕が生じ

インバウンド旅客数 年間 240万人増加

大阪までの全線開業による経済効果(全国・年間)

産業活動誘発効果 (ビジネス)	7,100億円
観光誘発効果 (国内観光)	3,300億円
観光誘発効果 (インバウンド)	5,200億円

全線開業効果
年間 1兆5,600億円

大阪までの早期全線開業!

ヒト、モノ、カネ、情報が集まり、大阪・関西、そして日本が、加速する。

大阪からの4時間到達圏

33/47 (70%) → 40/47 (85%) (県庁所在地)

東京からの4時間到達圏

名古屋からの4時間到達圏

新大阪駅

※リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置・ルートは公表資料等より規定。都市の数字は新大阪駅からの最速の分岐。大きい丸は到達タイプ、小さい丸は各停タイプで独自に計画。乗換は新幹線が10分、在来線が5分を加算。

新大阪駅の結節機能強化

新大阪駅は、国土交通省生産性革命プロジェクトにおいて、将来的に整備されるリニア中央新幹線、北陸新幹線等との結節を強化することによる新幹線ネットワークのハブとして位置づけられています。

地方創生回廊中央駅構想(国土交通省生産性革命プロジェクト)

✗ 現状の施設では、さらなる増発や新路線の乗入ができない

高架ホーム(現状)

○ 増発が可能に

地下ホームを整備

リニアホーム

至名古屋・甲府・品川

山陽新幹線との接続線(アプローチ)を整備

至岡山・広島・新山口・博多・熊本・鹿児島中央・長崎・佐賀等

山陽・九州、北陸ホーム

至金沢・富山・長野・大宮・東京・仙台・盛岡・新青森・札幌

なにもわ筋線等民鉄路線ともアクセス

新大阪駅周辺のまちづくり

新大阪駅周辺については、リニア中央新幹線の開業により東京・大阪が一体となるスーパー・メガリージョンの西の拠点を担う新たなまちづくりに向けた準備を進め、2020年度以降の都市再生緊急整備地域の指定を目指します。

概ねの検討対象地域

淡路駅

新大阪駅

十三駅

うめきた (2023年春新幹線開業予定)

おおさか東線 (2017年9月16日開業)

大阪駅(中之島) 御堂筋周辺地域

大阪京橋駅 大坂ビジネスハブ(京橋) 天満橋駅周辺地域

放出駅

鉄道乗り換え駅から、複合的な結節機能を有する都市拠点へ

人・情報のネットワーク化

アジア (Asia and so on)

北京

ソウル

上海

香港

中国 (China)

広州

金沢

名古屋

バンコク

日本 (Japan)

福岡

新大阪

東京

関西 (Kansai)

京都

神戸

新大阪

淡路

うめきた

大阪

クアラルンプール

シンガポール

早期全線開業への期待と望まれる声

府民の声

2037年にリニア中央新幹線が全線開業すれば、東京・大阪間が約1時間で結ばれることとなりますが、あなたご自身の東京・大阪間の行き来が増えると思いますか?

どちらとも言えない 6%

増えると思う 70%

変わらないと思う 22%

不明 2%

A 「行き来が増えると思う」と答えた方が約7割にのびりました。

リニア中央新幹線の東京・大阪間の一日も早い全線開業を望みますか?

望まない 2%

どちらとも言えない 8%

望む 87%

A 早期全線開業を望む声が87%と圧倒的多数を占めました。

※2018年6月25日開催のシンポジウム参加者180名に対するアンケート結果

企業の声

調査概要

調査時期: 2015年11月2日~12月4日

調査対象: 関西経済連合会会員企業1,026社、大阪商工会議所会員企業1,079社

回答企業数: 125社

属性: 製造業45.6%(57社)、非製造業54.4%(68社)、資本金3億円以上59.2%(74社)、3億円未満40.8%(51社)、本社立地場所 関西圏82.4%(103社)、首都圏29.6%(37社) ※本社別の企業を重複

調査結果 ~リニア中央新幹線により東京・大阪間が約1時間で結ばれた場合の効果~ (企業アンケート) 東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う項目(3つまで・一部抜粋)

1 人事における配置転換を検討する際の選択肢拡大	72
2 新しきまたは大幅に改善したサービスの市場への導入	48
3 従業者の仕事における業務の分散化の実施を新たに導入	45
4 ワークライフバランス実現の可能性の拡大	24
新たな販売経路の導入	53
新たな販売促進のための媒体・手法の導入	18
大学やその他の研究機関との共同研究の実施を新たに導入	21
新しきまたは大幅に改善した製品の市場への導入	42
新しきまたは大幅に改善した配送方法・流通方法の導入	24
通勤圏の拡大により、育児・介護を理由とする退職者の減少	8

企業ヒアリング

「東京・大阪間が約1時間で結ばれることにより、労働分業・働き方へのインパクトが大きいと思われる。育児・介護による退職者の減少、女性労働力の活用拡大などが期待できる。」

「女性や高齢者にとっての労働環境が改善され、国内における労働力人口の不足問題が解消されるとともに、社会保障費の削減や税収の増加により、財政再建にもつながることが予想される。」

▶ 東京・大阪が約1時間で移動可能となることに伴う時間的制約の軽減は、人事異動や配置転換の選択肢拡大をもたらすことで、組織のあり方を大きく変え、働き方を多様化させる可能性がある。

オール大阪の取組みとして皆様の声を届けています

三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会 (2017年9月11日・大阪市内)

シンポジウム「スーパー・メガリージョンで広がる可能性」 (2018年6月25日・大阪市内)

当協議会では、リニア中央新幹線の大阪までの早期全線開業の実現に向け、建設促進大会の開催や国等への要望活動を通じ、府民や企業の皆様の期待の声を届けています。また、早期全線開業の必要性について初歩から解説するシンポジウムを開催するなど、オール大阪の取組みを進め、機運を高めています。

リニア中央新幹線 計画概要

■ 整備計画 (2011年5月決定)		■ 計画概要		
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			
その他の必要な事項	主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近			
(注)建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。				
		東京—大阪間	東京—名古屋間	名古屋—大阪間
		路線距離 438km	路線距離 286km	路線距離 152km
		所要時間 67分	所要時間 40分	所要時間 27分
		建設費 9兆300億円	建設費 5兆5,235億円	建設費 3兆6,000億円
		開業予定 2045年	開業予定 2027年	開業予定 ※2045年
		交通政策審議会 第1回、第3回中央新幹線小委員会資料より作成	中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画 (その2)より作成	交通政策審議会 第1回、第3回中央新幹線小委員会資料より当協議会が作成(路線距離、所要時間、建設費については、東京—大阪間の数値から東京—名古屋間の数値を差し引いた値) ※財政投融資を活用した国の支援策により、最大8年の前倒しが可能に。

「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申(2011年5月) 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会《付帯意見》

中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である。(中略)整備効果を最大限発揮させるため、名古屋暫定開業後、大阪開業を出来る限り早く実現させることが極めて重要である。したがって、名古屋・大阪間の整備については、今後、経済社会情勢等を勘案しながら、継続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべきである。

リニア中央新幹線 国における位置づけ

●経済財政運営と改革の基本方針2018(骨太の方針、2018年6月)

《成長力を強化する公的投資への重点化》

2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワーク(注釈)の早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。その際、ストック効果が高く採算性も確実と見込まれるプロジェクトには、民間資金や財政投融資の適切な活用も検討する。

(注釈)高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等を含む。リニア中央新幹線については、財政投融資の活用により、全線開業の最大8年間前倒しを図ることとなった。建設主体が全線の駅・ルート公表に向けた準備を進められるよう、必要な連携、協力を行う。また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線(詳細ルート調査中)等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。

●未来投資戦略2018(成長戦略、2018年6月)

《次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化》

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクト・プラス・ネットワークの取組を進め、生産性向上や民間投資の喚起等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。

●未来への投資を実現する経済対策(2016年8月)

《21世紀型のインフラ整備》

現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の建設を加速化する。

●国土形成計画—全国計画—(2015年8月)

《リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成》

リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

《総合的な交通体系の構築》

高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図る。

●国土強靱化基本計画—強く、しなやかなニッポンへ—(2014年6月)

《施策分野ごとの国土強靱化の推進方針》

我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、(中略)「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるJR東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を促進する。

リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

■設立 2014年7月18日

■活動内容 リニア中央新幹線に関する要望等、建設促進に関する調査・研究及び広報啓発、その他本会の目的達成に必要な事項

■構成団体 大阪府、公益社団法人 関西経済連合会、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、一般社団法人 関西経済同友会

事務局:大阪府 政策企画部 戦略事業室 〒540-8570 大阪市中央区大手前2丁目 TEL 06-6943-8054