

リニア中央新幹線の必要性

「リニア中央新幹線」計画について、2月号からシリーズで市民の皆様にお伝えしています。

2回目の今回は、日本全体という大きな観点で捉えたりニア中央新幹線の必要性についてお伝えします。

国際競争力を

高めるために

少子高齢化の一層の進展と人口減少、経済の成熟化が予想される日本にとって、各種産業の将来にわたって活発な経済活動を維持し、国際競争力を向上させることは、国際社会においてリーダーシップを発揮していくために不可欠です。

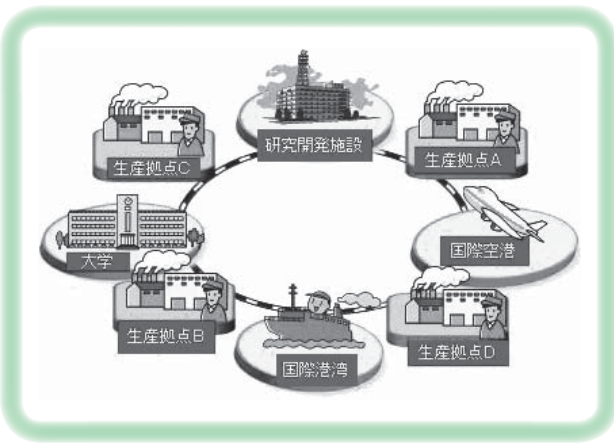
これまでの日本は、首都圏、中京圏、近畿圏の3大都市圏を中心にそれぞれの地域が競い合うことで発展を遂げてきましたが、これからは、それぞれ競い合ってきた3大都市圏が一体となって世界を相手に国際競争に打ち勝たなければなりません。

リニア中央新幹線の導入は、東京―名古屋―大阪という大都市圏を短時間で結び、人、モノ、情報の活発な交流を生み出し、高度な巨大都市圏を誕生させ、経済活動の効率性を高めます。

産業基盤の有効活用

想定ルート沿線には、国際空港や国際港湾などの社会基盤、多くの大学や研究開発施設や企業の生産拠点など、日本を支える重要な産業基盤が集積しています。

こうした産業基盤間の移動を迅速・円滑化することで、相互の連携を密にし、その機能を最大に発揮させることができ、また各種産業基盤への重複投資を防ぐことができます。



リニア中央新幹線によって結ばれる様々な社会基盤・産業基盤のイメージ

広域観光の振興

日本を訪れる外国人観光客の概数は、1999年の225万人が2008年には531万人となり、10年で2.3倍になりました。

また、東アジアからの来訪者が約7割を占め、背景には、近年のアジア各国の飛躍的な経済発展が考えられます。今後もアジア諸国の経済発展や人口増加に伴い訪日観光客は増えることが予想されます。

国内の観光地がリニア中央新幹線によって短時間で結ばれば、さまざまな組み合わせにより、日本全体が他国の観光地に負けない魅力ある観光国となり得ます。

(外国人観光客概数：法務省HPより)

技術革新の誘発

金融や商業などのサービス業、企業の研究開発部門や管理部門など、人が果たす役割が大きい産業部門では、人々のコミュニケーションの拡大（交流の拡大）は、技術革新を誘発し生産性の向上に大きく役立ちます。リニア中央新幹線の実現は、沿線の交流を拡大させることが想定されており、産業の生産性を高めると考えられています。

東海道新幹線の

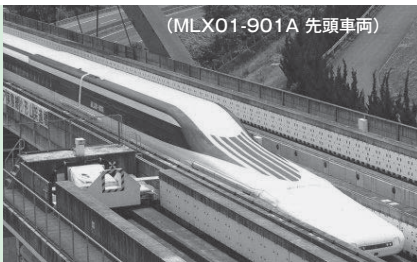
バイパス機能

現在、日本の大動脈である東海道新幹線の利用客は1日あたり約40万人。年間で約1億4900万人となっ

ています。しかも、現在の列車の本数は1日300本を超え、過密ダイヤによる輸送は限界に近づいています。

このため、輸送力の限界に備えるとともに、阪神・淡路大震災で体験したように大地震や台風、水害などの大規模災害、事故等により、東海道新幹線が一時的にも不通となれば日本経済や産業に大きな影響を及ぼします。

このため、リニア中央新幹線は時間短縮効果とともに東京と大阪を結ぶ東海道新幹線の代替的なバイパスとしての機能が期待されています。まちづくり課（管内線322）



(MLX01-901A 先頭車)

リニア豆知識

■車両について

現在、山梨実験線で使われている最新車両「MLX01」型の先頭車（MLX01-901A）は、全長28m、定員16名で、営業時の使用を想定した形状になっており、乗務員室や補助電源室などを備えています。中間車（MLX-22A）は、全長23m、定員68人で4×17列の座席レイアウトです。車体は、アルミニウム合金を主体とした一体構造で、トンネル走行時にかかる外圧変動にも耐えられる設計となっています。開業時は、14両～16両編成が想定され、1編成は定員約1,000人、全長400m弱となる見込みです。

※このページは、「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」のパンフレットを参考に作成しています。