



「交流」する。新たな動脈

昭和39年に日本の新しい動脈として走り始めた東海道新幹線は、今やひとつの文化としてこの国の経済や暮らしの中に溶け込んでいます。「新幹線」は、その速さだけではなく、私たちに「交流」することの大切さを教えてくれたのです。今後ますます活発になっていく「交流」。東海道新幹線もそれにあわせて、年々輸送力や速さを高めてきましたが、その能力に限りがあることは、やはり避けられません。さらなる「速さ」を求める時代の要請にも応えたい、土木構造物の老朽化、災害への備えも今一度万全を期しておきたいのです。東京から名古屋を経て奈良、そして大阪までを結ぶ「リニア中央新幹線」は、こうした東海道新幹線の代替・補強を担う一方で、奈良や沿線各地の交流の可能性を飛躍的に拡大させ、経済面や地域開発の面で大きな波及効果をもたらします。

平成9年春には、山梨リニア実験線での走行実験が開始され、21世紀初頭の実現を目指しリニア中央新幹線の建設への動きはスピードアップされつつあります。

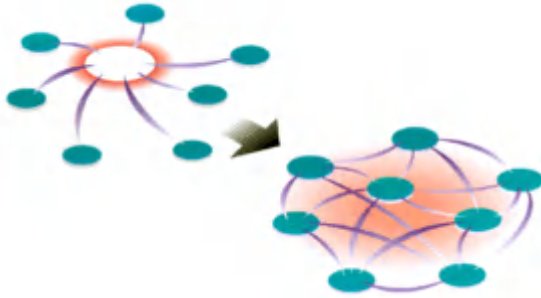
奈良県では、リニア奈良駅を中心に地域開発を進め、関西国際空港や関西文化学術研究都市などとの連携により、近畿圏の新拠点をめざします。



リニアが求められる3つの理由

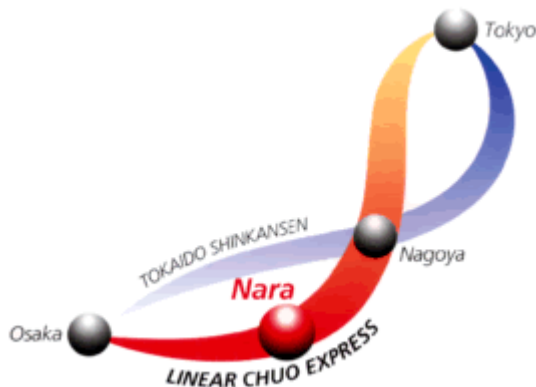
●その1:集中から多極分散へ

首都圏への一極集中や地域格差の解消の問題はあすの日本にとって一日も早く解決すべき課題です。これにはそれぞれの地域が独自の拠点性を持って、お互いの交流を活発にすることが大切です。「リニア中央新幹線」は、奈良県などを高速交通体系に組み入れ、より広い地域の発展に貢献します。



●その2:もうひとつの新幹線

東海道新幹線は、東京・名古屋・大阪という日本の中核機能が集中する3大都市圏を結ぶルート上にあります。もし新幹線が災害等によりストップするようなことがあった場合、わが国の産業・経済や私たちの生活に深刻な影響が出ることでしょう。リニア中央新幹線は、東海道新幹線とは異なるルートで3大都市圏を結び、全体として8の字型の高速鉄道網を完成させます。



●その3:環境にやさしいリニア

いま、世界的に地球環境について人々の関心が高まる中で、交通機関についても限りあるエネルギーを有効に利用し、環境への負担を最小限に抑える輸送システムを構築することが必要です。リニアモーターカーで東京～大阪間を乗客1人運ぶために必要なエネルギーは、航空機の約半分、乗用車の約4割です。また、浮上走行するため、高速な乗り物としては騒音や振動がはるかに少なく、沿線の環境に与える影響も最小限に抑えることができます。

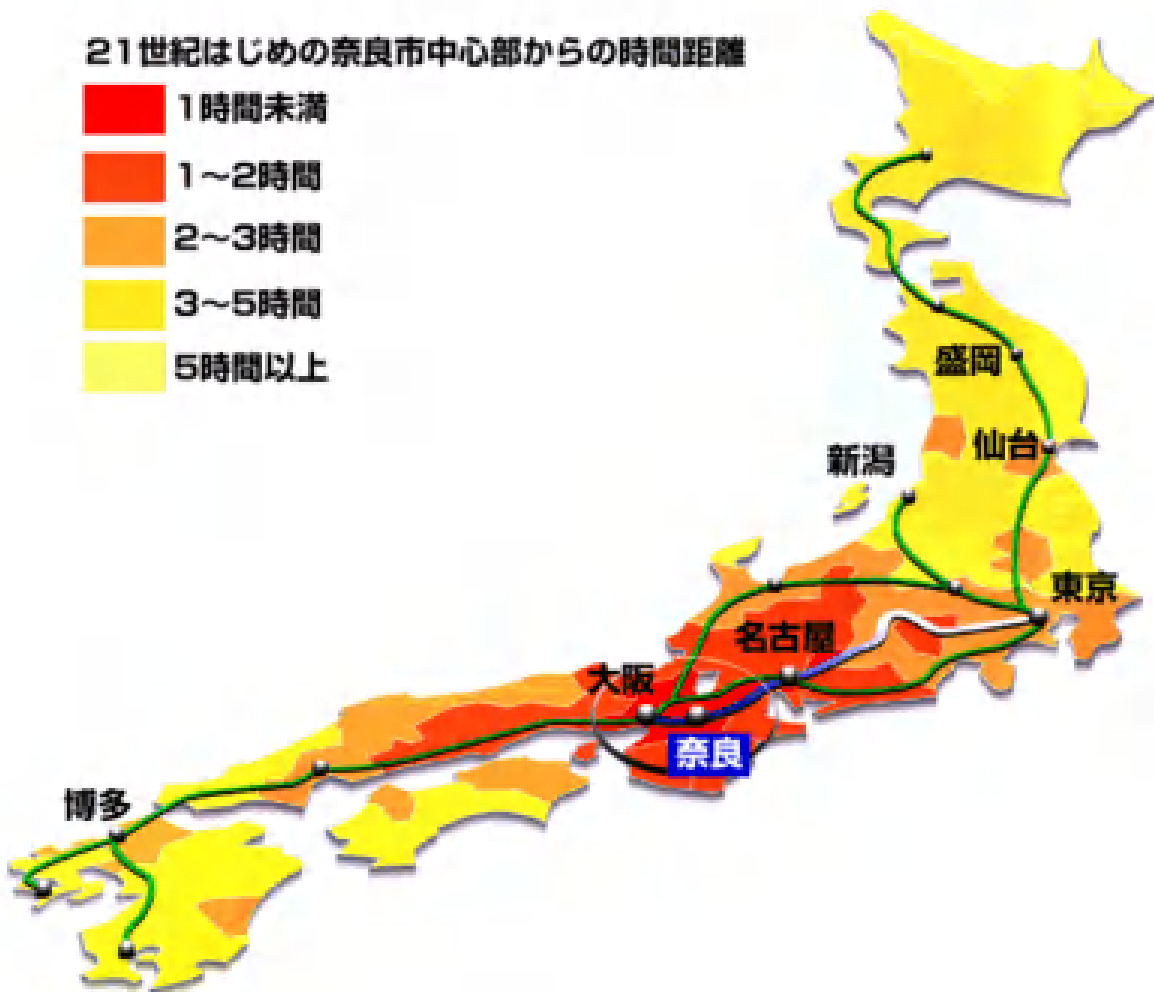
リニアが拓く「21世紀の奈良」

情報化時代の今日、地域の活性化や経済の振興などに必須の役割を担っているのが、全国各地との人・もの・情報の交流です。ここで重要なポイントが「モビリティ」、つまりある時間内にどれだけ多くの人々がどこまで移動することができるか？ということ。奈良から全国へ、そして全国から奈良へ。時速500kmが「交流」を加速します。

●リニアならどこまで行ける？

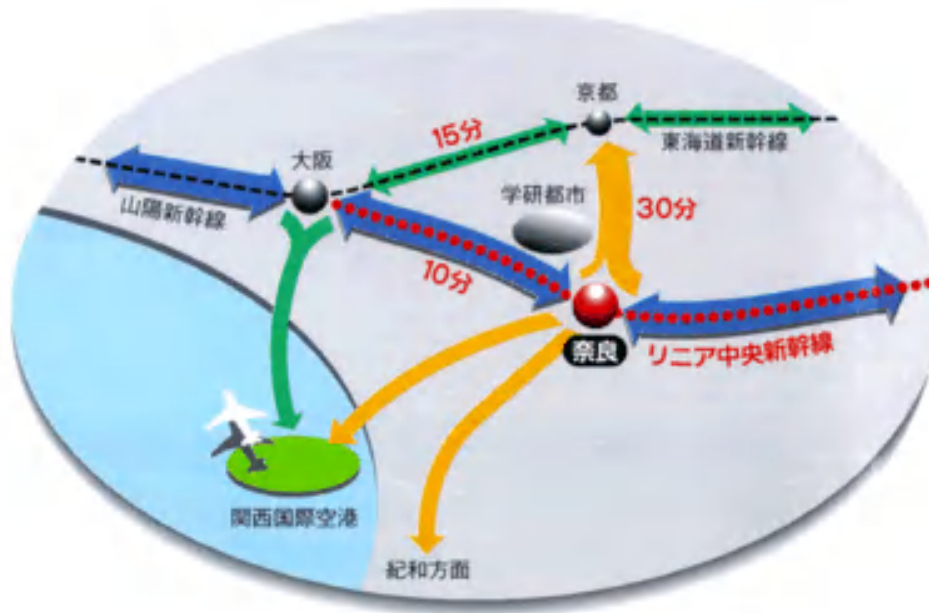
リニア中央新幹線により、奈良の交流のためのモビリティは飛躍的に向上します。名古屋へは現在の約1/4の約25分、東京へは現在の約1/3の1時間で行けるようになります。これに伴い、奈良は全国でもトップレベルのモビリティを得ることになるのです。

21世紀はじめの奈良市中心部からの時間距離



●人の流れが変わる

リニア中央新幹線によって高まる奈良のモビリティは近畿圏での人の流れを大きく変えていきます。例えば観光の面から見ると、現在近畿圏の玄関口である大阪、京都に代わって奈良がその役割を担う可能性があります。奈良を経由する関西国際空港へのアクセスなども考えられ、奈良が近畿での一大広域交通拠点として成長することが予想されます。

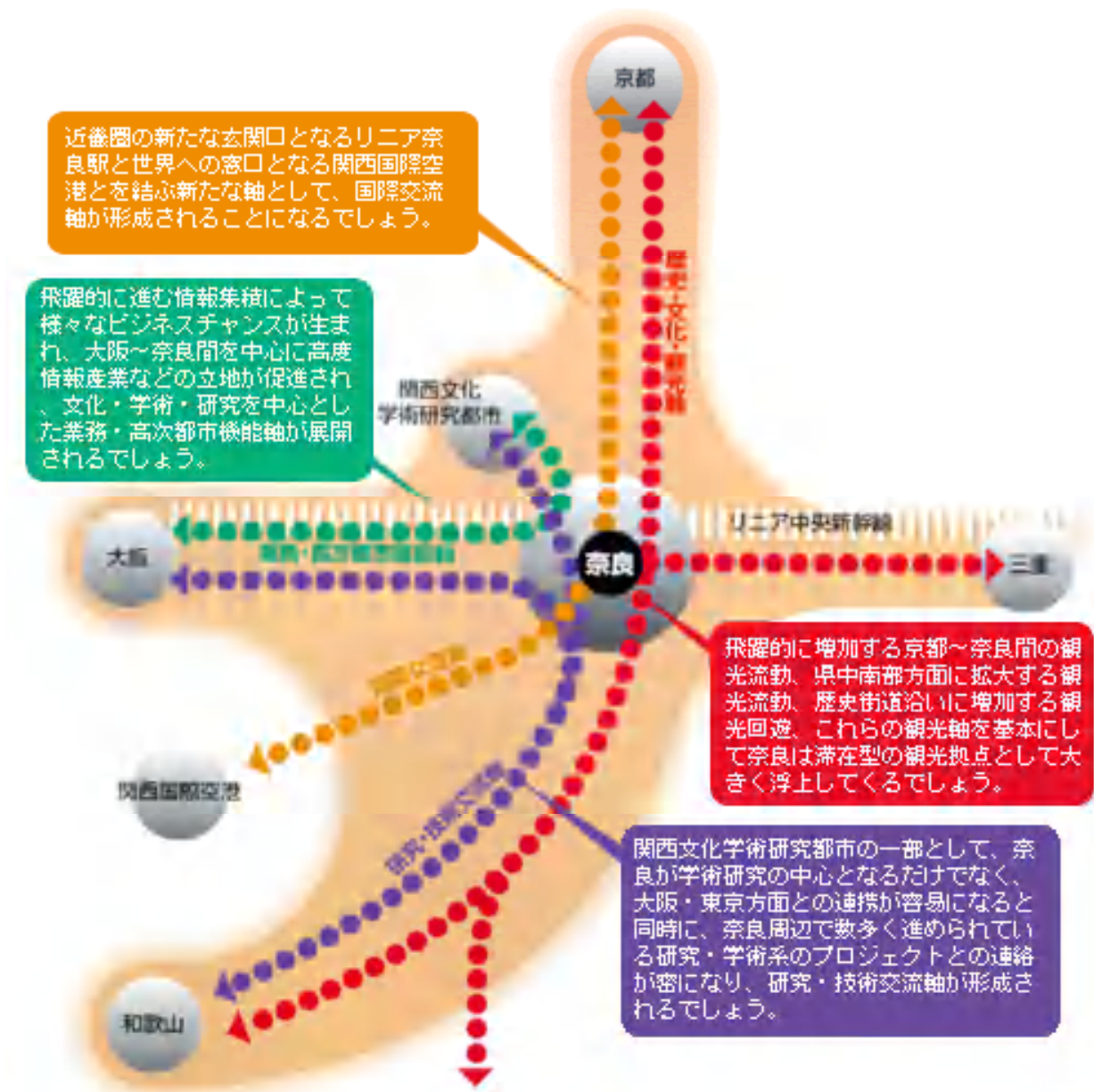


[\[戻る\]](#) [\[次に\]](#)

[\[奈良県ホームページ | 奈良から乗ろうよリニアに\]](#)

●4本の発展軸

人・もの・情報の交流の活発化は、あらゆる分野に様々な波及効果となつてあらわれてきますが、奈良固有の特性ある分野やポテンシャルの高い分野を中心に4本の発展軸が形成されます。



リニア奈良駅が見えた！

リニア中央新幹線は奈良の近畿圏でのイメージを「奥座敷」から「玄関」へと変えます。そこには「広域の人の流れの変化」によって集中する人・もの・情報の交流を高める様々なターミナル機能を複合的に備えた拠点を整備する必要があります。

●リニア奈良駅の複合ターミナル機能

