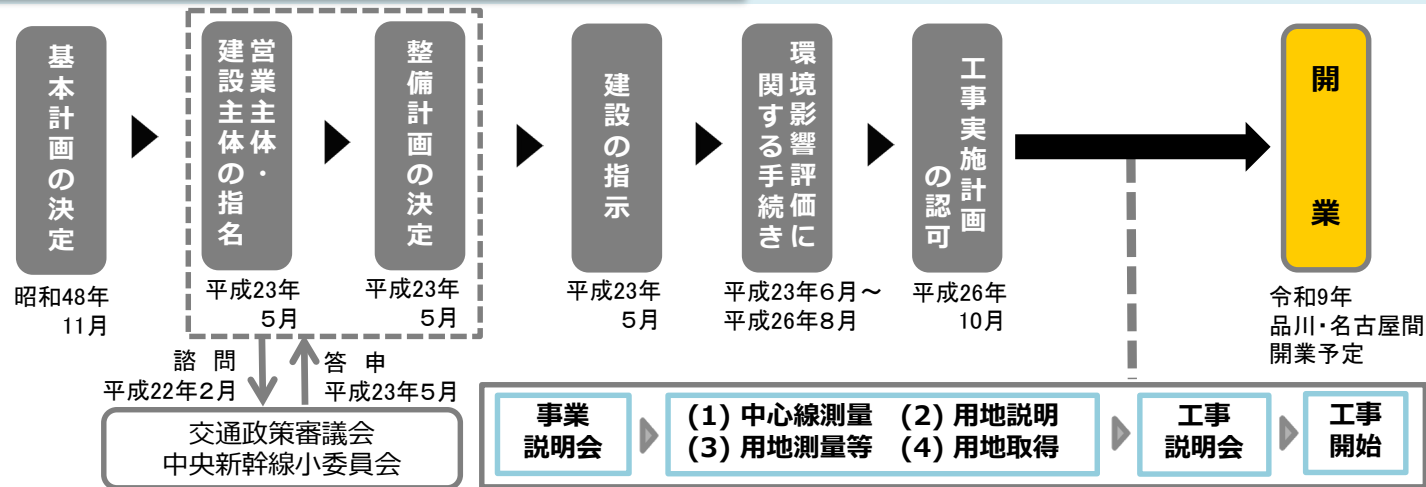
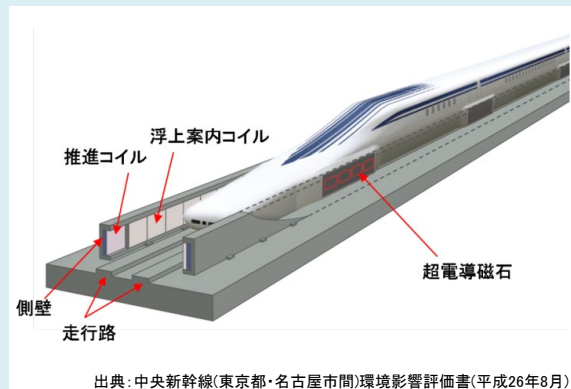


開業までの流れ



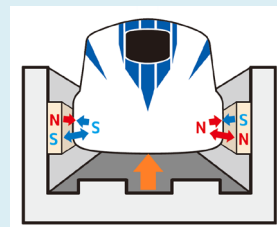
最先端の超電導技術

ある種の金属・合金などを一定温度まで冷却したとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象といいます。超電導状態になったコイル（超電導コイル）に一度電流を流すと、電流は永久に流れ続け、極めて強力な磁石（超電導磁石）になります。



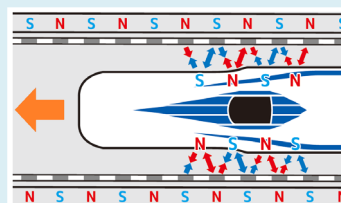
【浮き上がる原理】

車両の超電導磁石が高速で通過すると、浮上案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両を押し上げる力（反発力）と引き上げる力（吸引力）が発生し、浮き上がります。



【進む原理】

推進コイルに電流を流すことで発生する磁界（N極、S極）と、車両の超電導磁石との間で、N極とS極が引き合う力と、N極同士、S極同士が反発する力が発生し、車両が進みます。



【災害等への対応】

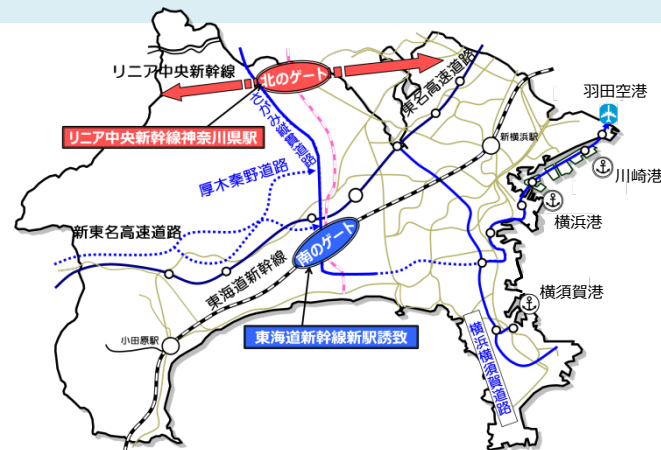
車両は側壁で囲まれており、脱線しない構造です。また、強力な磁気ばねの作用で常にガイドウェイ中心に車両を保持するとともに、浮上の空隙を約10cm確保し、地震時の揺れに対処できるようにしています。施設及び車両は不燃化・難燃化されますが、走行中の列車に万が一、火災が発生した場合は、原則として次の駅またはトンネルの外まで走行し、駅に到着した際は速やかに駅の避難誘導施設から避難します。

【磁界の影響】

超電導リニアの磁界については、国の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準」において、「国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）」によって定められた基準値以下とすることが規定されており、この基準値を満足すべく車両及び施設が計画されます。

全国との交流・連携の窓口

リニア中央新幹線神奈川県駅の設置により、全国との交流・連携の窓口となる「北のゲート」を形成し、東海道新幹線新駅を誘致する「南のゲート」とともに、多様な交通ネットワークの充実を一層促進します。リニア中央新幹線の建設促進と併せて、「北のゲート」に相応しい、誰もが降りたくなる駅、魅力あるまちづくりに取り組むことで、活力と魅力ある「かながわ」を目指します。



期成同盟会の活動

リニア中央新幹線の早期建設等を目指して、神奈川県、県内全市町村、県商工会議所連合会、県商工会連合会で構成する「リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会」では、沿線の各都府県と連携を図りながら、JR東海等への要望活動を行うとともに、広報活動に取り組んでいます。

LINEAR CHUO SHINKANSEN

— 夢から現実へ リニア中央新幹線 —



リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会

〔事務局：神奈川県県土整備局都市部交通政策課 電話045(210)6190(直通)〕

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f160210/>

令和6年10月作成

QRコードでアクセスできます！



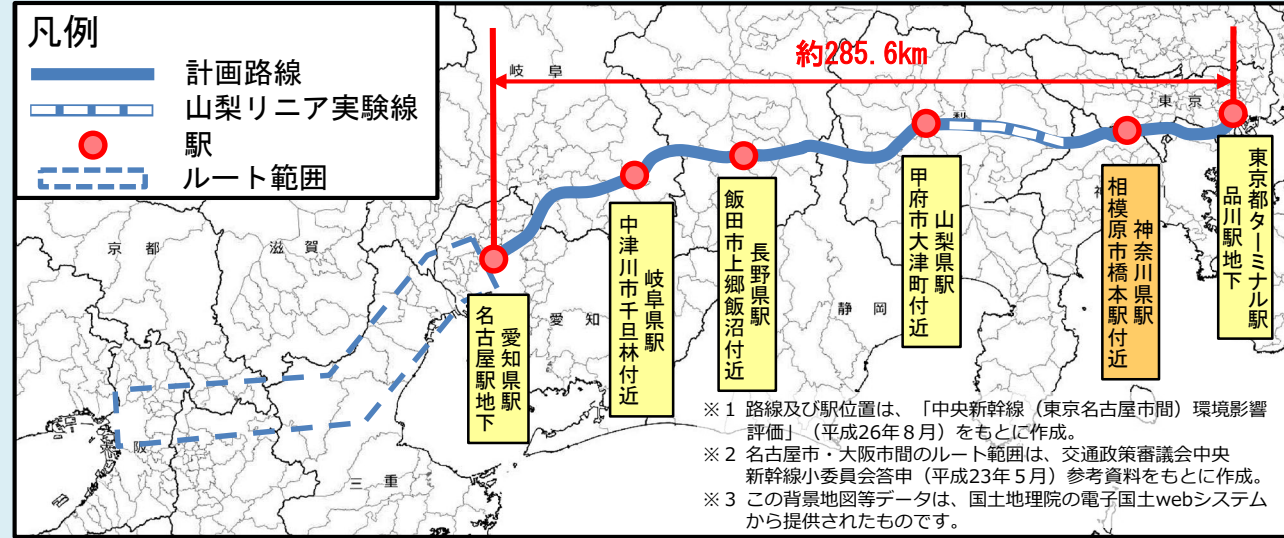
リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会

リニア中央新幹線とは

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定されている路線であり、東京都を起点として、山梨リニア実験線、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近及び奈良市附近を経て、大阪市を終点とする延長約438kmの新幹線です。

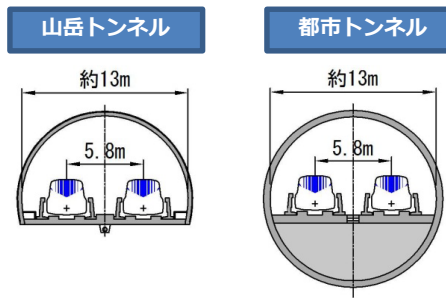
この路線に時速500kmで走行する超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）を導入し、東京・大阪間を約1時間で結びます。

事業者であるJR東海は、第一段階として計画を推進する品川・名古屋間について、平成26年10月、国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けています。

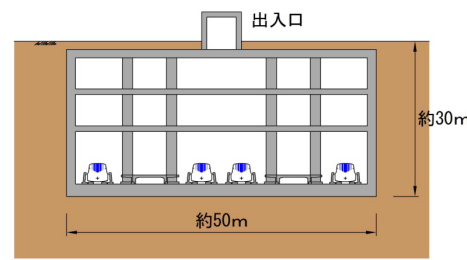


主な施設の概要

トンネルの標準的な断面図

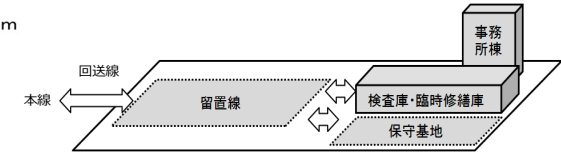


神奈川駅



関東車両基地

車両の留置や検査・整備等のため、相模原市緑区鳥屋付近に関東車両基地が建設される計画です。

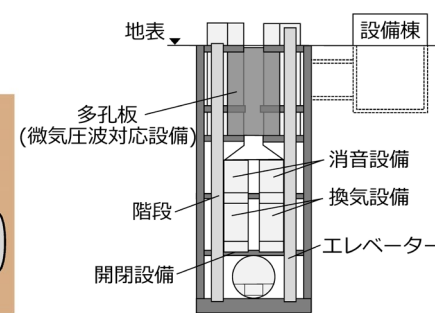
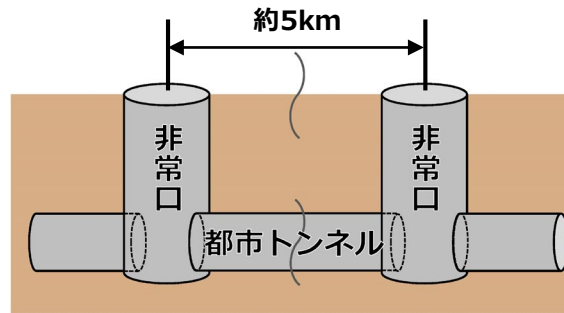


出典：中央新幹線(東京都・名古屋間)環境影響評価書(平成26年8月)

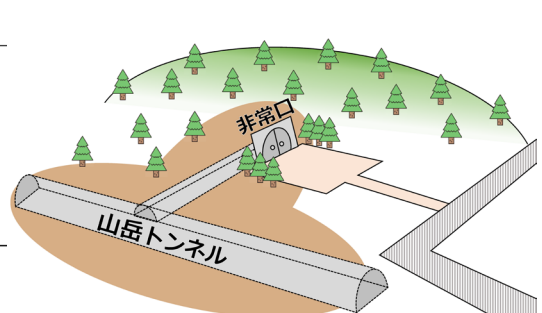
非常口

トンネル内の換気や異常時の避難等に使用するため、以下のような非常口が設置されます。

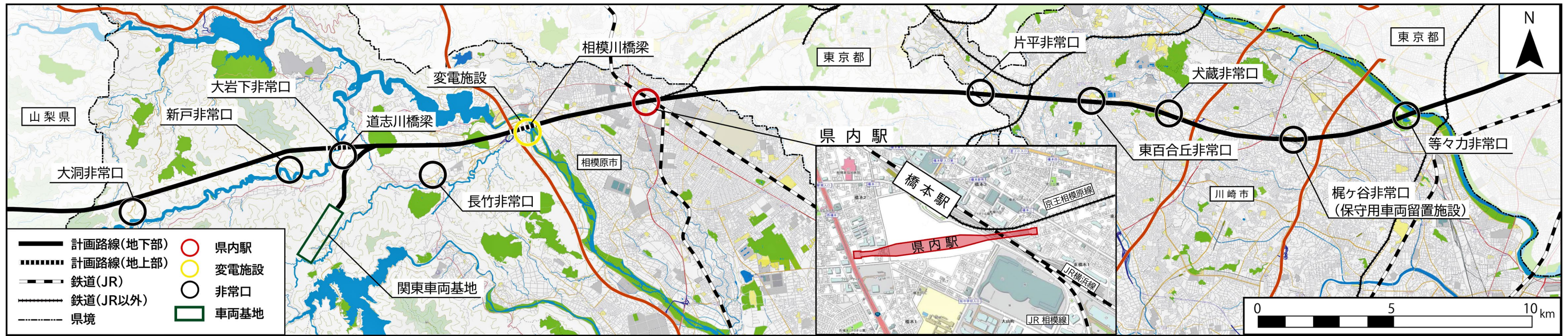
(都市部)



(山岳部)



神奈川県内の事業概要



※背景地図はe-かなマップのWebシステムから提供されたものです。

【構造種別（路線延長）と主要な施設】

種別	地上部	トンネル	駅	車両基地	変電施設	保守基地	保守用車留置施設	非常口(都市部)	非常口(山岳部)
数量	1.3km	38.1km	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	5箇所	4箇所

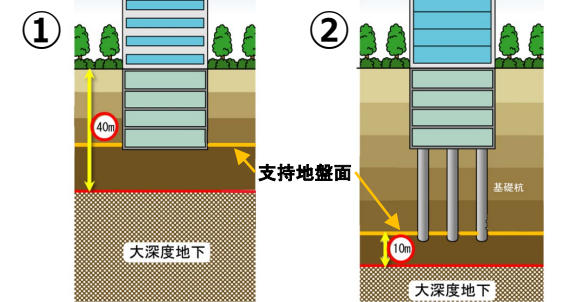
【路線概要】

- 多摩川～町田市東部境：大深度地下トンネル
- 町田市西部境～相模川：大深度ではない地下トンネル
- 相模川～山梨県境：山岳トンネル（相模川、串川、道志川は橋梁で渡河）

大深度地下の利用

リニア中央新幹線の路線のうち、大都市部では、大深度地下の利用が計画されています。「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下とは、次に掲げる深さのうち、いずれか深い方の地下をいいます。

- ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）
- ②建築物の基礎設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤面から10m以深）



※出典：JR東海HP「大深度地下使用の認可申請に関する説明会資料(平成30年5月)」