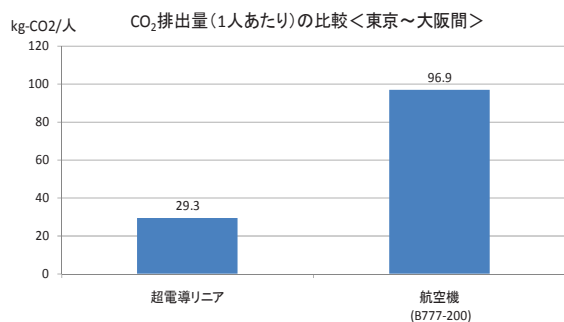


## 環境性能・消費電力

超電導リニアは、同じ速度域の輸送機関である航空機と比較して、CO<sub>2</sub>の排出量が少なく優れた環境性能を有します。

超電導リニアの消費電力は、電力会社の供給力に比べて十分小さいものです。東海道新幹線と同様に、省エネの取り組みを継続していきます。



	走行の前提条件	ピーク時の消費電力
2027年 首都圏～中京圏 開業時の想定	ピーク時:5本/時間 所要時間:40分	約27万kW
2045年 首都圏～関西圏 開業時の想定	ピーク時:8本/時間 所要時間:67分	約74万kW

(参考) H26夏季における電力各社の供給力見込\* (H26.4現在)

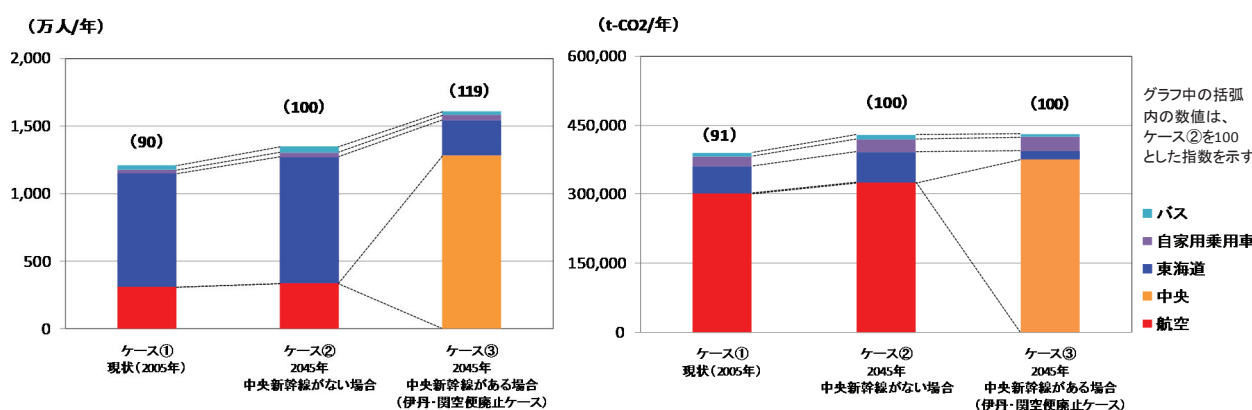
東京電力 : 5,669 万 kW

中部電力 : 2,737 万 kW

関西電力 : 2,924 万 kW

※周波数変換装置を通じた電力融通を行わない場合  
(経済産業省 電力需給検証小委員会報告書 (H26.4) による)

下のグラフは、東京都～大阪府間における利用者数とCO<sub>2</sub>排出量の想定であり、ケース②「2045年 中央新幹線がない場合」と、ケース③「2045年 中央新幹線がある場合(伊丹・関西便廃止ケース)」を比較すると、利便性向上等に伴い利用者数が約2割増加しますが、CO<sub>2</sub>排出量は、開業前と同程度の排出量になると算出されます。



ケース別の利用者数の想定

ケース別のCO<sub>2</sub>排出量の想定

※ 利用者数は、交通政策審議会の公表資料(平成22年10月20日)より算出