

平成21年12月11日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

東海旅客鉄道株式会社

調査報告書のとりまとめについて

中央新幹線の4項目調査については、これまで関係の都府県にご説明した内容を中心に、調査指示に沿ってとりまとめているところであり、関係の都府県に対して、別紙1の「調査報告書の骨子」についてご説明いたしました。なお、建設費については、駅を含めたものとなるため、別紙2の内容についてご説明いたしました。

調査報告書の骨子

○ まえがき

○ 本 編

1. 調査の進め方

2. 輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項

3. 施設及び車両の技術の開発に関する事項

- ・走行方式に関する技術開発の状況、安全対策、環境対策

- ・トンネルの施工技術、安全対策

4. 建設に要する費用に関する事項

5. その他必要な事項

6. 地域との調整

- ・経過、地域との調整において説明したデータ、地方自治体の主な意見

7. 総括

- ・技術開発、走行方式、ルート、地域との調整

○ 資料編

- ・各データの算出の考え方、東京都・名古屋市附近間のデータ、地域との調整の実績など

駅の建設費について

- 標準的な駅の建設費は、次の通りです。

《超電導リニア》

地上駅	約 460 億円	(うち、駅設置に伴い増加する費用約 350 億円)
地下駅	約 2,500 億円	(" 約 2,200 億円)

《在来型新幹線》

地上駅	約 300 億円	(うち、駅設置に伴い増加する費用約 200 億円)
地下駅	約 2,000 億円	(" 約 1,800 億円)

- このため、東京都・大阪市間で、駅の建設費として、超電導リニアは約 5,900 億円、在来型新幹線は約 4,300 億円プラスになります。

<ご参考>

JR東海は、超電導リニアによる中央新幹線の営業主体、建設主体となる意思を表明している立場から、首都圏～中京圏間の中間駅設置に伴う具体的な負担について、今後、協議させていただくこととしております。