

中央新幹線（品川・名古屋間）工事実施計画（その1）の認可について

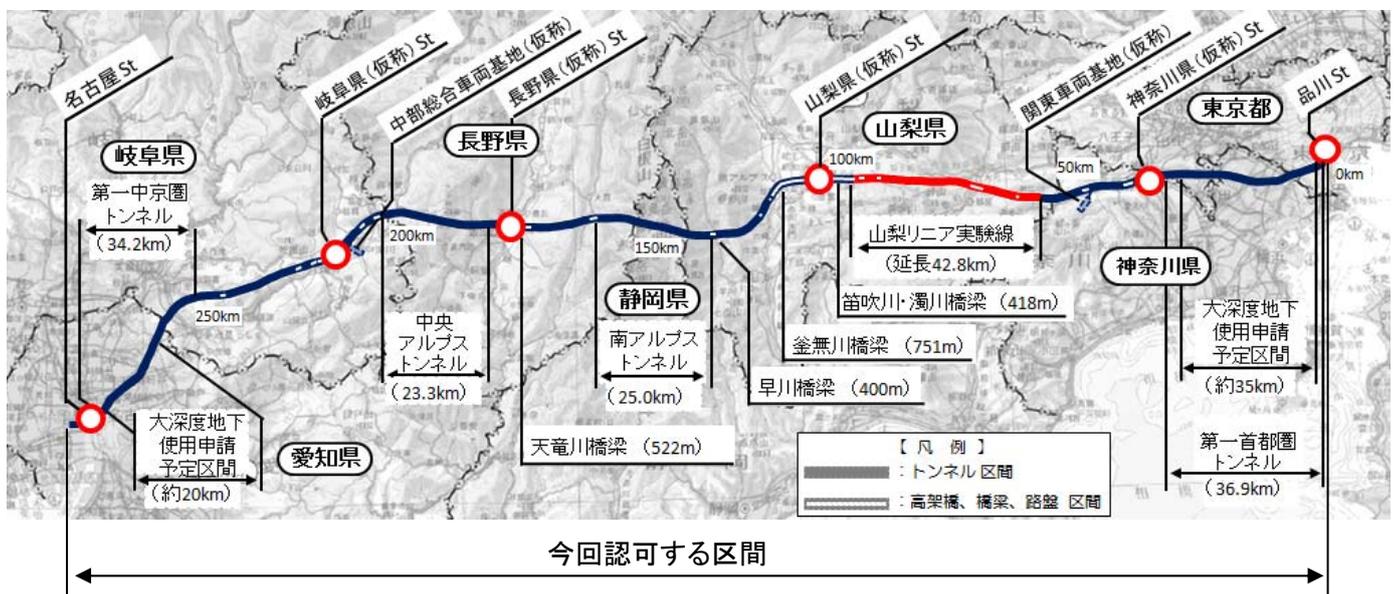
平成26年8月26日に東海旅客鉄道株式会社より申請のあった中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その1）については、本日認可を行う。

- ・ 区 間：品川・名古屋間
- ・ 工事延長：約285.6km
- ・ 工事費：約4兆158億円

（品川・名古屋間の総事業費約5兆5,235億円のうち、今回認可した土木構造物関係分）

- ・ 走行方式：超電導磁気浮上式方式
- ・ 最高設計速度：505km/h
- ・ 所要時間：最速40分程度
- ・ 工事の完成予定時期：平成39年
- ・ 認可内容：土木構造物関係分

（開業関係設備分は「その2」として今後申請・認可予定）



中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その1)※の概要

※ 今回認可するのは、トンネル、橋梁等の土木構造物を中心とした事項についての計画である。

- 工事の区間 品川・名古屋間
- 駅の位置
 - 品川駅(地下) (併設:東京都港区港南)
 - 神奈川県(仮称)駅(地下) (新設:神奈川県相模原市緑区橋本)
 - 山梨県(仮称)駅(地上) (新設:山梨県甲府市大津町字入田)
 - 長野県(仮称)駅(地上) (新設:長野県飯田市上郷飯沼)
 - 岐阜県(仮称)駅(地上) (新設:岐阜県中津川市千旦林字坂本)
 - 名古屋駅(地下) (併設:愛知県名古屋市中村区名駅)
- 車両基地の位置
 - 関東車両基地(仮称) (新設:神奈川県相模原市緑区鳥屋)
 - 中部総合車両基地(仮称) (新設:岐阜県中津川市千旦林)
- 線路延長

285km605m	内訳	トンネル	246.6km(約86%)
		高架橋	23.6km(約8%)
		橋梁	11.3km(約4%)
		路盤	4.1km(約2%)
- 工事方法
 - ・ 最小曲線半径 基本 8,000m
ただし、地形上等のためやむをえない場合 800m
 - ・ 最急勾配 40‰
 - ・ 軌道の中心間隔 5.8m以上(ガイドウェイ中心線間隔) 等
- 工事予算
 - 4兆 158億2,000万円(今回認可対象工事分)
 - (参考)総工事費 5兆5,235億5,000万円(車両費を含む。山梨リニア実験線既設分は除く。)
- 工事の着手及び完了の予定時期

着手予定	認可の日
完了予定	平成39年

○ 主なトンネル

区間(仮称)	名称(仮称)	延長(20,000m以上)
品川駅・神奈川県駅	第一首都圏隧道	36,924m(うち約35kmは大深度の予定)
山梨県駅・長野県駅	南アルプス隧道	25,019m
長野県駅・岐阜県駅	中央アルプス隧道	23,288m
岐阜県駅・名古屋駅	第一中京圏隧道	34,210m(うち約20kmは大深度の予定)

○ 主な橋梁

区間(仮称)	名称(仮称)	延長(400m以上)
神奈川県駅・山梨県駅	笛吹川・濁川橋梁	418m
山梨県駅・長野県駅	釜無川橋梁	751m
	早川橋梁	400m
	天竜川橋梁	522m