



平成 23 年 11 月 21 日

各 位

会 社 名 東海旅客鉄道株式会社
代表者名 代表取締役社長 山田 佳臣
(コード番号 9022 東証、大証、名証各第1部)
問合せ先 常務取締役広報部長 宮澤 勝己
(TEL. 052-564-2549)

中央新幹線の間駅の建設費負担について

当社は、本日、関係県との知事レベルの会合において、当社と各県が役割を分担し、中央新幹線の早期実現を推進することを目的に、別紙「中央新幹線の早期実現に向けて」について、各県にご説明いたしました。

当社は、引き続き、健全経営と安定配当を確保しながら、中央新幹線の早期実現に取り組んで参ります。

◎ 今後の見通し

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び当社が、全国新幹線鉄道整備法第5条に基づく調査の中で明らかにした、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の4県の間駅の設置に伴い増加する建設費の合計額は約 3,300 億円ありますが、上記の別紙中「3. おわりに ー今後の工程等についてー」に記載の内容で、計画の実現に取り組んで参ります。

1. はじめに

1) これまでの経過

中央新幹線の建設財源については、従前の整備新幹線の公的負担方式、すなわち国が2／3、地方が1／3を負担する方式では、いつまでも実現の展望が開けないため、当社は平成19年12月に、まずは名古屋まで建設し、その後、最終目標である大阪までの開業を目指すという2段階の方式として、当社が路線の建設費を負担して進めていく考えを表明いたしました。

その際、中間駅の建設費については、

- ① 当社として巨額の費用を要するプロジェクトを、国の財源に頼らず推進していかななくてはならないこと
- ② 地元には路線建設に伴う固定資産税などの税収や、長期的且つ広い範囲で様々な開発利益が見込まれること

から、1県1駅ということで「せめて中間駅の建設費は地元で負担いただきたい」という方針で進めて参りました。

これに対して、各県とも、建設費を全額地元負担とすることには反対であるとの意見を表明されております。

一方、中央新幹線計画については、本年5月に、当社は国土交通大臣より営業主、建設主体に指名され、整備計画の決定を経て、建設の指示を受けました。続いて、環境アセスメントを開始しており、今後は、この環境アセスメントを着実に進めながら、諸々の具体的な準備を進めていく段階を迎えています。また、日本の大動脈輸送の二重系化を担う中央新幹線の早期実現の緊急性は、先の東日本大震災を経て、益々、高まっていると思っております。

2) これからの方向

このような経過を踏まえ、計画の早期実現に向けて諸準備を間断なく迅速に進めていくためには、中間駅の建設費負担に関わる問題を解消し、関係当事者がそれぞれの本来の役割をしっかりと果たしつつ協力して取り組んでいくことが、事業の推進に最も大切であり、また、有効であるとの認識に立ち、この度、当社は中間駅の建設費負担についての従来の考え方を転換することと致します。

具体的には、当社の費用負担により中間駅を建設することと致します。したがって、地方自治体には、中央新幹線計画の推進のため、工事促進に不可欠な用地取得の斡旋をはじめとして、行政サイドからの工事促進に関わる様々なご協力と、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげる地域行政としての自治体本来の役割をお願いする次第です。

このように役割を分担し、それぞれを混線させずに協力して、中央新幹線の早期実現という大目標に邁進して参りたいと存じます。

2. 中央新幹線の早期実現のための役割　－具体的なイメージとして－

1)-A 当社の役割

当社がお客様のご利用に必要と判断する設備を備えた駅については、当社が建設費を負担して整備いたします。

ただし、当初、当社が期待していた想定と比べて、当社の負担が大幅に増加するため、

- ① 全般的に徹底した建設費の圧縮を行う
- ② 駅の設備内容としては、将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任要員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指し、建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮することと致します。

1)-B 当社が必要と判断する設備の骨格

設備の具体的な内容は、今後、検討の後、明らかにして参ります。

<地上駅>

- ・ 2面4線を有する島式ホーム。
- ・ 地上に入出場口、改札設備、旅客トイレを設置して、高架となるホームとの間を階段、エレベータ、エスカレータで連絡。

<地下駅>

- ・ 2面4線を有する島式ホーム。
- ・ ホーム直上の地下2階にスペースを設け、入出場口、改札設備、旅客トイレを設置し、ホーム及び地上の出入口との間を階段、エレベータ、エスカレータで連絡。

なお、隣接する既存駅の改修、連絡設備の整備については、工事費、工事能力等の問題があり、第一段階の名古屋まで、さらに、これに引き続いての大阪までの早期実現を優先することとし、当面計画は致しません。

1)-C 地元が併設したいと考える設備について

当社が必要と判断する設備以外で、地元が併設したいと考える設備については、建設費及び維持運営費の地元負担を前提に工事計画に盛り込めるよう検討しますが、工程管理上のスケジュールを厳守して進めていただく必要がございます。

2) 地元自治体の役割

県をはじめ、地元自治体におかれては、中央新幹線の早期実現のため、次の通り、全国新幹線鉄道整備法が定める役割及び自治体本来の役割を果たしていただきたいと存じます。

なお、県には、これらの推進について、引き続き地元市町村の取りまとめをお願い致します。

① 全国新幹線鉄道整備法に基づく用地取得をはじめ工事促進への協力

工事促進のキーポイントであり、全国新幹線鉄道整備法において地方自治体が果たすべき役割とされている用地の取得をはじめ、発生土処理場の幹旋や、工事に関わる行政上の諸手続き等について、積極的に推進いただきたいと存じます。

② 県全体の発展につながる施設の整備

駅に隣接する施設（交通広場等。自由通路含む。）及び中央新幹線の広域利用促進のための施設（周辺道路及び高規格道路とのアクセス設備等）については、県全体の発展につながる地域行政の問題として、これまでの国と自治体の間のルール等を活用されるなどにより、県をはじめ、地元自治体に整備していただく必要があります。

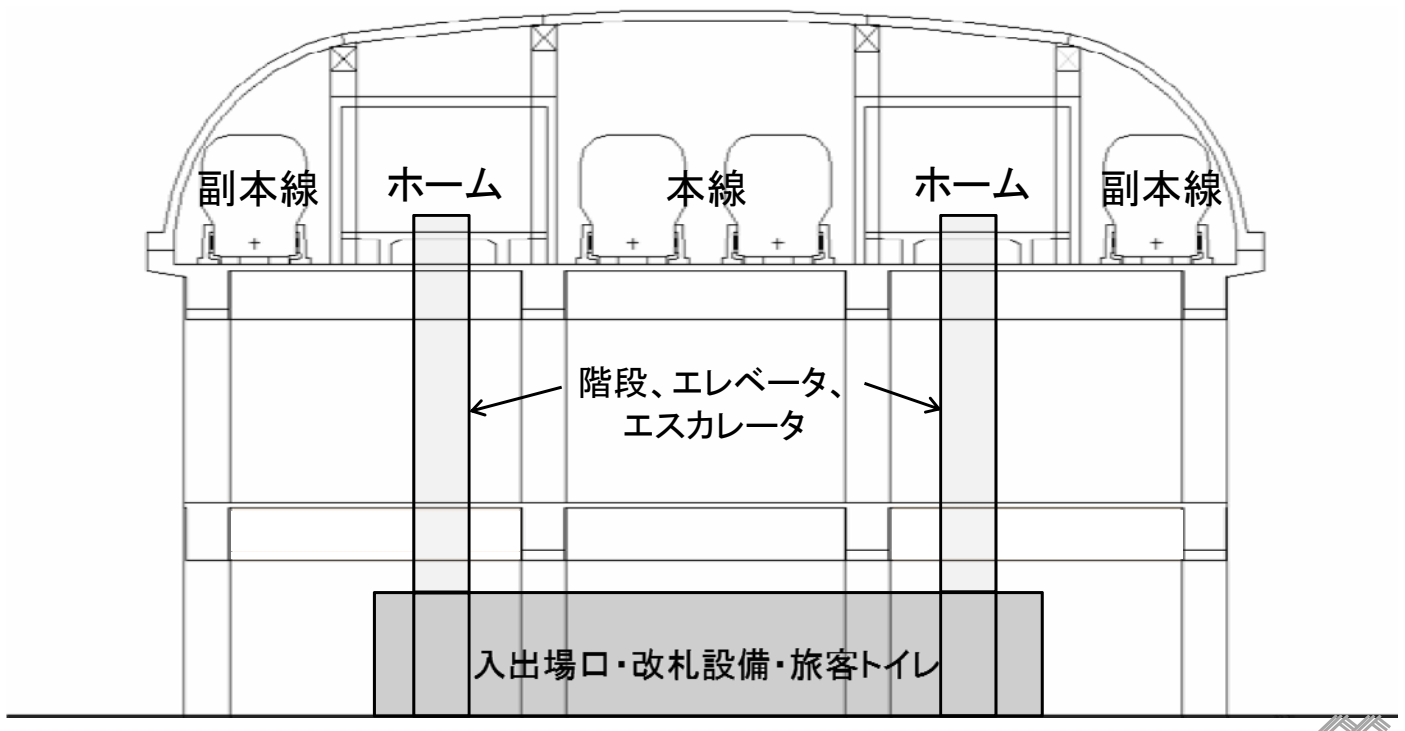
なお、地下駅となる神奈川県には、地下駅の特殊事情を踏まえ、駅部分の建設用地及び地下の余剰スペースの活用に協力いただきたいと存じます。

3. おわりに　－今後の工程等について－

以上のように、当社と地元自治体が、緊密な協力関係と厳密な工程管理の下、それぞれの本来の役割に責任をもって遂行していくことが、工事を最も早く進め、中央新幹線の早期実現につながることを考えますので、宜しくお願い致します。

また、中間駅の建設費負担は、当社にとって大変大きな負担となりますが、駅の設備について、お客様のご利用に必要な機能を備えた上で、従来の形にとらわれず、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指して参ります。加えて、中央新幹線の建設費全般について一層のコストダウンに取り組むとともに、毎年の経営努力を積み重ね、さらには開業後において運営費の圧縮を図っていくことで、中間駅の建設費を負担しても、開業時期の目途は変更せずに取り組んでいく考えですので、ご理解とご協力をお願い致します。

地上駅のイメージ



地下駅のイメージ

