

# これまでの委員会での 議論における補足説明

## リニア中央新幹線について

### 奈良市附近の技術的な優位性について

実際のルートの検討では、建設費と効果について総合的に評価され、長野県の場合は費用対効果で判断された。

奈良市附近と京都を比較される場合、評価項目や条件など定量的かつ総合的に判断される必要がある。

### トンネル部と地上部について

今回の南アルプスルートでは、東京・大阪間438 k mの内126 k mが地上部であり、約7割がトンネル部分となっている。

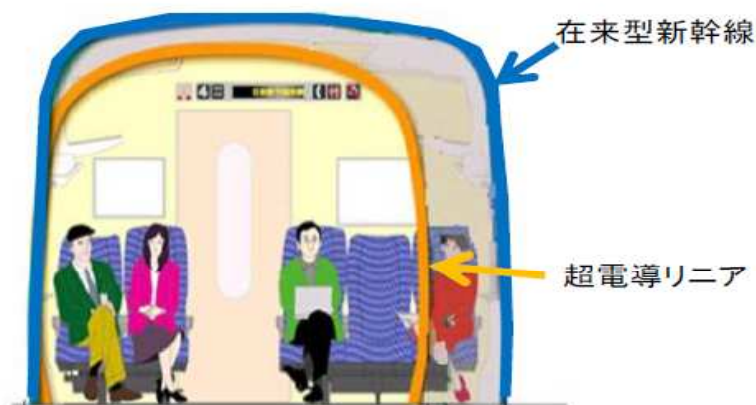
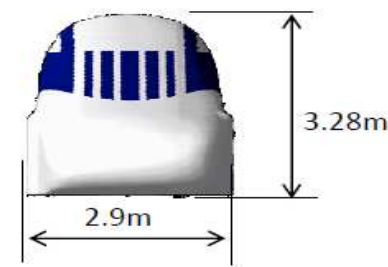
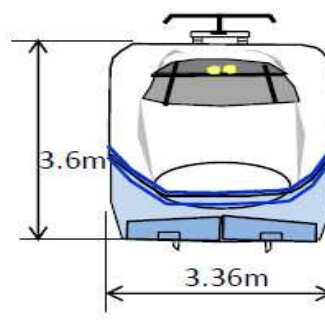
トンネル部、地上部の個々の建設費は明らかでないが全体で9兆円とされている。また、中間駅の建設費は、地下駅2,200億円、地上駅350億円と試算されている。

## 上下線の離隔距離について

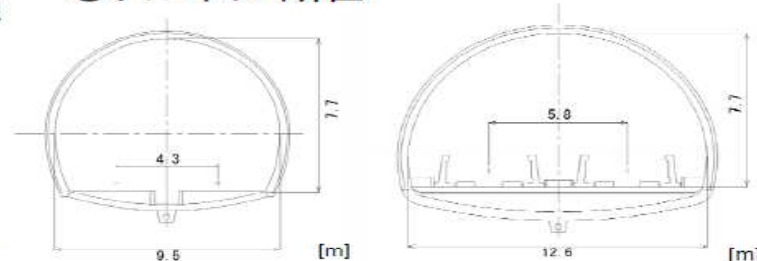
- ・リニア中央新幹線：軌道中心間隔 5.8m
- ・東海道新幹線：軌道中心間隔 4.3m

### ○車体寸法

	東海道新幹線  (N700系)	超電導リニア 
営業最高速度	270km/h	500km/h
車体幅	3.36m	2.9m
車体高さ	3.6m	3.28m



### ○トンネル断面



超電導リニアは高速で走行するため、トンネルの断面積が大きい。

## その他

### 道路特定財源について

揮発油税収などの使い道を道路整備に限っていた道路特定財源制度を廃止し、平成21年度から道路特定財源を全て一般財源化された。