

# 業 務 速 報

NO. 1432  
2025. 11. 8  
J R 東海労働組合  
発行 淵上 利和  
編集 斉藤 孝紀

## 令和7年度第2四半期（中間）決算経営協議会 増収・増益の決算は社員の努力の賜だ！ リニア建設費11兆円となる！ 通期の業績予想は、上方修正！

本部は11月4日、令和7年度第2四半期決算（中間決算）と品川～名古屋間のリニア中央新幹線建設費が11兆円に増額の経営協議会を開催しました。

決算の概要は、次の通りです。

- ・ 2026年3月期第2四半期決算は、単体・連結ともに増収・増益となった。
- ・ 新幹線・在来線を合わせた上期運輸収入は、昨年比114%となった。14%の内訳は大阪万博の利用増が6%、インバウンドの利用増が3%その他が5%となった。5%の内訳として、2%の輸送障害影響、ビジネス需要増、在来線利用増が要因。
- ・ 通期の業績予想は、単体・連結ともに収益・各利益を上方修正し、増収増益予想。運輸収入は、上期の上振れ分を反映し、上期は据え置くとしている。
- ・ 株主還元については、安定配当を継続しつつ、中間配当は公表している配当予想通り、1株当たり16円とする。また、期末配当予想については、年度初に発表した配当予想16円を維持する。

リニア中央新幹線建設費11兆円とする概要は、次の通りです。

- ・ 総工事費の見通しは11兆円となり、4兆円増額となる。増額の内訳は物価高騰の影響で2.3兆円、難工事への対応で1.2兆円、仕様の深度化で0.4兆円である。
- ・ 工事資金の確保と健全経営の確認を行うために、試算を実施し毎年の営業キャッシュフローに加えて、社債や借入による資金調達を約2.4兆円行えば、品川・名古屋間の建設に必要な資金を賄え、健全経営と安定配当を堅持できることを確認した。

以下、主なやり取り

### 【連結損益の概要（累計）】

営業収益	：	9,822億円	前年同期比	1,083億円	112.4%増
運輸収入（J R 東海）	：	8,121億円	前年同期比	984億円	113.8%増
営業費	：	5,281億円	前年同期比	194億円	103.8%増
営業利益	：	4,540億円	前年同期比	888億円	124.3%増
営業外損益	：	△283億円	前年同期比	13億円	95.4%
経常利益	：	4,256億円	前年同期比	901億円	126.9%増
親会社株主に帰属する					
中間純利益	：	2,981億円	前年同期比	644億円	127.6%増

### 【連結、令和7年度の業績予想】

通期の業績予想は、営業収益 1 兆9,370億円（対前年105.7%増）、営業利益7,460億円、経常利益6,910億円、当期純利益4,800億円に上方修正。

### ＜中間決算・リニア建設費 4 兆円増額説明後の主なやり取り＞

#### 淵上委員長からの主な質問

組合：1、好調な中間決算は最高益を出した。その陰には社員及びグループ会社社員の頑張りによるものである。従って、年末手当の満額支給を強く要求する。

2、品川～名古屋間のリニア中央新幹線建設で4兆円増額して11兆円とした。また工事に際して多数問題が発生して社会問題となっている。直ちに工事を中止し、リニア中央新幹線建設は止めるべきである。

3、10月8日東京高等裁判所から組合の訴えが認められる判決が出された。従って、会社は高裁判決に従い本部・地本からの申し入れに対して団体交渉を開催することを強く要請する。

4、苦勞している社員やグループ会社社員に対して目に見える形で、年末手当を支給せよ。

会社：1、好調な決算は社員及びグループ会社社員の努力により生み出している。感謝している。会社として中間決算の業績のみならず、長いスパンで考えている。年末手当の団交の場で議論していく。グループ会社につ

いては各会社ごとに考えることである。

2、リニア工事に関しての道路隆起とか水枯れ地盤沈下等の事象について、工事は中断して調査している。岐阜県大湫町の話では審査会で議論して対処している。今後も相談していく。二重化して日本の大動脈を守っていく使命で実施していく。健全経営・安定配当をしていきながら推進していく。

3、経協という場であるが、会社として今後も協約に則って適切に対応していく。本社は本社として、地方は地方として考えていくこととなる。

4、年末手当の団交の中で社員に報いるために議論していく。

## 高裁判決を履行せよ！

組合：高等裁判所からの判決で組合からの申し入れに対して、団体交渉を開催せよとの判決が下されたが、会社はこの間、団交開催の付議事項に当たらないとの理由で、団交を拒否してきた。1審・2審とも組合の申し入れは義務的団交だから、団交を開催せよとの判決が下されている。そのことを受け会社は団交についてこれから開催するのか、やらないのか、検討していくのか。どちらの考えなのか。

会社：協約に照らして判断していく。今回の判決に対しては中労委に対しての判断であり、会社は補助参加人である。会社としてはその都度幹事間で話をしてきた経緯がある。これからも申し入れに対してはしっかりと対応していきたいと考えている。

組合：協約に基づいて判断していると言うが、裁判所は違法であるとの判決である。会社の回答は高裁判決に反する宣言である。

会社：決して何か意図を持ってしているわけではないし、きちんとこれからも対応するとしか答えられない。

組合：組合から判決に対しての申し入れを行っているので、しっかりと団交を開催せよ。

会社：国が上告したと聞いている。会社としてそのことについても検討していきたいと考えている。

組合：国が上告したが、あとは最高裁が憲法違反の判断だけであり、会社は補助参加人だけなのだから、団交の中で議論すればいいことである。

会社：判決を見ていないわけではない。今日のこの場は経営協議会なのでこれ以上議論は出来ないが、別の場で議論していきたいと考えている。

組合：最高裁の判断まででなく、1審・2審の判決を受けたのだから、組合からの申し入れについて団交を開催せよ。

会社：メインは中労委である。申し入れに対して会社としてしっかりと考えて、対処していきたいと考えている。判決を見ていないわけではなく、検討はしている。

## リニア建設費増額により運賃改定で旅客に転嫁するな！

組合：運賃改定に関して、関係箇所に働きかけていると主張するならば、現在進行形で進んでいることか。

会社：現時点の運賃の方式は、総括原価方式と言って、国交省が定めている公式なのだが、当社の場合インフレが進んでも直ぐに反映することが出来ない状況である。そのことについて国交省に話をしている段階であるが、今これからどう改定するものではない。今後リニアを進めるに当たって、インフレが更に進んでいくとなると改定も含めてやっていかなければならないとの意識である。総括原価方式について国交省と議論を行っている。

組合：ＪＲ東が来年３月運賃改定を行うが、我が社もそうなのか。

会社：あれは既存の仕組みの中で行っていることである。

組合：既存の仕組みを変えていくのか。

会社：既存の仕組みを変えていく議論を国交省としている。そのようなことを互いに勉強し、話をしている状況である。

組合：現在進行形で書かれている。

会社：まだまだ働きかけをしている段階であり、具体的なものはない。

組合：昨年会社は運賃改定はハードルが高いと言っていた。しかし、今年度はリニア建設費が１１兆円になることもあって、運賃改定出してきたとの認識である。

会社：リニアが１１兆円になったが、インフレがだいぶ進んできた中なので、新しいことを言っているわけではない。

## リニア建設費は本当に大丈夫か？

組合：２．４兆円の追加債務の目処はどうなっているのか。

会社：基本的に社債と民間への借り入れである。社債は１０年２０年ものがあり、民間への借り入れを組み合わせ実施していく。工事のペースが現時点見えてこない中で、その時々状況に応じて適切に対応していけばいいと考えている。

組合：今年度の業務改革の内容は何か。

会社：期末の段階で成果を説明する。

組合：２０３５年に開業を仮置きしているが、例えば２０４０年なれば１１兆円よりどれ位多くなるのか。

会社：延びたとしてもやる工事の内容は変わらないので、大きく工事費が変

わるとは考えていない。

組合：2036年に経常利益が650億円となっており、何故下がっているのか。

会社：2035年開業すると減価償却費が発生するからである。

組合：2036年の長期債務が7.1兆円になっているが、昨年会社はいたずらに債務を7兆円にはしないと行って、6.5兆円から7兆円にとどめる言っていた。7.1兆円とした見解を明らかにされたい。

会社：健全経営を行うことを考えた場合、会社がどれだけ稼ぐ力があるかであり、インフラ事業はたくさんの債務を持っているが、適正な債務範囲は、営業キャッシュフローの1.3倍1.4倍と言われている。目安があり、運輸収入が延びているので、健全経営の範囲と考えている。

組合：運輸収入が減ることも想定されるが、そのような考えはないのか。

会社：2018年と比較すると、コロナ禍前に戻って来ていないが、ビジネス旅客や定期旅客も戻ってきている。

組合：リニアの建設費について7.04兆円としていたが、今は4兆円増額となり11兆円になった。見込みが甘いのではないか。

会社：物価高騰や工事内容の変更により11兆円とした。

組合：11兆円に増額について、2035年仮置きしたが、キャッシュフロープラス2.4兆円の資金調達で出来るとしているが、毎年の6,000億円のキャッシュフローの内訳は何か。

会社：内訳についてはキャッシュフローの増減はある。内部留保もあり、その内運用する資金もある。まだ財政投融资もある。毎年のキャッシュフローもある。足りない分は追加債務を充当すれば出来ると考えている。

組合：財政投融资はすでに2兆円を使い、残り1兆円しかない。だから9兆円が必要である。例えば毎年営業キャッシュフロー3,000億円プラス内部留保から3,000億円を支出し、財政投融资残り1兆円プラス資金調達で2.4兆円で出来ると考えているのか。

会社：おおまかそのように考えている。

組合：組合は南アルプスの本工事がピークになれば、11兆円では済まない認識である。

会社：現時点では11兆円で考えている。

組合：名古屋～大阪の工事費についてどう考えているのか。

会社：今現在、アセスメントやルートも確定していないので分からない。まず品川～名古屋間の完成を目指すことを優先している。

組合：当初は品川～名古屋間は5兆円、そして名古屋～大阪間は3兆円としていた。

会社：その当時はそうであったが、まずは名古屋までの開業を目指す。大阪まで作る考えは変わらない。

組合：万博輸送で社員やグループ会社社員へも目に見える形を提供せよ。具体的には年末手当を支給せよ。

会社：グループ会社ごとに考えていくことである。

組合：最高益を出したので、ＪＲ東海労の要求に対して十分に出せる状況である。

以 上

**\*次ページより会社中間決算・リニア建設費増額資料掲載**

# 比較第2四半期(中間期)損益計算書【連結】

17

(単位 億円、%)

	2024年度 累計	2025年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
<b>営業収益</b>	<b>8,738</b>	<b>9,822</b>	<b>1,083</b>	<b>112.4</b>	
運輸業	7,136	8,121	984	113.8	運輸収入の増
流通業	784	842	58	107.5	駅店舗の売上の増
不動産業	253	266	12	105.0	駅商業施設の賃料収入の増
その他	564	591	27	104.8	鉄道車両等製造業の売上の増
<b>営業費</b>	<b>5,086</b>	<b>5,281</b>	<b>194</b>	<b>103.8</b>	
<b>営業利益</b>	<b>3,652</b>	<b>4,540</b>	<b>888</b>	<b>124.3</b>	
<b>営業外損益</b>	<b>△ 297</b>	<b>△ 283</b>	<b>13</b>	<b>95.4</b>	
営業外収益	109	128	19	117.7	運用利息の増
営業外費用	406	412	5	101.4	
<b>経常利益</b>	<b>3,354</b>	<b>4,256</b>	<b>901</b>	<b>126.9</b>	
特別損益	△ 11	△ 7	3	64.2	
<b>税金等調整前中間純利益</b>	<b>3,343</b>	<b>4,249</b>	<b>905</b>	<b>127.1</b>	
法人税等	983	1,233	250	125.4	
<b>中間純利益</b>	<b>2,360</b>	<b>3,016</b>	<b>655</b>	<b>127.8</b>	
非支配株主に帰属する 中間純利益	23	35	11	146.8	
<b>親会社株主に帰属する 中間純利益</b>	<b>2,336</b>	<b>2,981</b>	<b>644</b>	<b>127.6</b>	

(注) 営業収益の内訳は、セグメント別の外部顧客への売上高

- 連結決算の概要についてご説明します。
- 営業収益は9,822億円で1,083億円の増収です。
- その下に、セグメント別の内訳を記載しておりますが、全てのセグメントで増収となっています。主な事由は記載の通りですが、鉄道のご利用増、これに伴うグループ会社の売上増、鉄道車両等製造業の売上の増等によるものです。
- 営業費は5,281億円で、当社の物件費の増のほか、グループ各社において、売上の増に伴う売上原価の増等により増加しています。
- この結果、営業利益は、4,540億円、経常利益は4,256億円、親会社株主に帰属する中間純利益は2,981億円と増収・増益の決算となりました。なお、営業収益、各利益、いずれも過去最大です。

# 比較第2四半期(中間期)損益計算書【単体】

18

(単位 億円、%)

	2024年度 累計	2025年度 累計	増減	前期比	主な増減要因
<b>営業収益</b>	<b>7,240</b>	<b>8,230</b>	<b>989</b>	<b>113.7</b>	
うち運輸収入	6,864	7,854	990	114.4	新幹線+962、在来線+28
<b>営業費</b>	<b>3,789</b>	<b>3,908</b>	<b>118</b>	<b>103.1</b>	
人件費	883	922	38	104.3	ベースアップによる増
物件費	1,759	1,835	76	104.3	
動力費	278	291	13	104.7	新幹線列車本数の増
修繕費	578	607	29	105.2	新幹線車両修繕の増、労務単価の上昇による増
業務費	902	935	33	103.7	発売手数料等の増
租税公課	220	227	7	103.5	
減価償却費	926	921	△ 4	99.5	
<b>営業利益</b>	<b>3,450</b>	<b>4,322</b>	<b>871</b>	<b>125.3</b>	
営業外損益	△ 305	△ 300	5	98.2	
営業外収益	106	123	16	115.7	運用利息の増
営業外費用	412	423	11	102.8	
<b>経常利益</b>	<b>3,145</b>	<b>4,021</b>	<b>876</b>	<b>127.9</b>	
特別損益	0	0	0	101.5	
<b>税引前中間純利益</b>	<b>3,145</b>	<b>4,022</b>	<b>876</b>	<b>127.9</b>	
法人税等	924	1,188	263	128.5	
<b>中間純利益</b>	<b>2,221</b>	<b>2,834</b>	<b>613</b>	<b>127.6</b>	

- 単体決算の概要についてご説明します。
- まず営業収益ですが、運輸収入が前期に対し990億円増加するなど、8,230億円でした。
- 営業費は前期に対し118億円増の3,908億円となりました。
- このうち、人件費については、ベアの実施等により38億円の増加となりました。
- 物件費については、新幹線列車本数の増等により動力費が増加しました。また、新幹線の車両修繕の増等により修繕費が増加したほか、業務費についても発売手数料等の増により増加し、全体で76億円の増加となりました。
- この結果、営業利益は、4,322億円、経常利益は4,021億円、中間純利益は2,834億円と増収・増益の決算となりました。なお、営業収益、各利益、いずれも過去最大です。

# 通期の業績予想【連結・単体】

19

(単位 億円、%)							
	2024年度 (実績) A	2025年度 (前回予想) B	2025年度 (今回予想) C	対前回予想		対前年実績	
				増減 C-B	比率 C/B	増減 C-A	比率 C/A
【連結】							
営業収益	18,318	18,650	19,370	720	103.9	1,051	105.7
営業費	11,290	11,980	11,910	△ 70	99.4	619	105.5
営業利益	7,027	6,670	7,460	790	111.8	432	106.1
経常利益	6,492	6,080	6,910	830	113.7	417	106.4
親会社株主に帰属する当期純利益	4,584	4,230	4,800	570	113.5	215	104.7
【単体】							
営業収益	15,112	15,420	16,060	640	104.2	947	106.3
うち運輸収入	14,325	14,660	15,300	640	104.4	974	106.8
営業費	8,545	9,120	9,040	△ 80	99.1	494	105.8
人件費	1,756	1,860	1,860	-	100.0	103	105.9
物件費	4,413	4,870	4,800	△ 70	98.6	386	108.8
動力費	566	620	590	△ 30	95.2	23	104.2
修繕費	1,854	2,030	2,010	△ 20	99.0	155	108.4
業務費	1,992	2,220	2,200	△ 20	99.1	207	110.4
租税公課	450	450	460	10	102.2	9	102.2
減価償却費	1,925	1,940	1,920	△ 20	99.0	△ 5	99.7
営業利益	6,567	6,300	7,020	720	111.4	452	106.9
経常利益	5,999	5,690	6,440	750	113.2	440	107.3
当期純利益	4,306	4,000	4,520	520	113.0	213	105.0

○業績予想修正の内容について、ご説明します。

- まず、表の下段の当社単体について、運輸収入は上期想定からの上振れ分を業績予想に取り込むとともに、下期については前回予想を据え置くことで、通期では対前年度106.8%となる1兆5,300億円とし、営業収益は1兆6,060億円といずれも前回予想から上方修正します。
- 営業費については、各費用の上期の実績や下期の見通しを反映した結果、80億円の減とし、9,040億円とします。
- 結果、営業利益は前回予想から720億円増の7,020億円とします。
- その他、上期に計上した運用利息の増等を織り込み、経常利益は前回予想から750億円増の6,440億円、当期純利益は520億円増の4,520億円と、各利益で上方修正しています。
- 続いて、グループ会社も加えた連結について、当社及びグループ会社の上期想定からの上振れ分を業績予想に取り込むとともに、各社の特情を反映し、営業収益は前回予想から720億円増の1兆9,370億円とします。
- 営業費については、当社における物件費の見直し等を見込むことから、前回予想から70億円減の1兆1,910億円とします。
- これらにより、営業利益は前回予想から790億円増の7,460億円、経常利益は830億円増の6,910億円、親会社株主に帰属する当期純利益は570億円増の4,800億円と、いずれも上方修正しており、各利益で対前年増収・増益の計画としています。



2025 年 10 月 29 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 丹 羽 俊 介  
(コード番号 9022 東証プライム、名証プレミア)

問合せ先 広報部長 池 田 朋 史  
(TEL. 050-3772-3910)

### 中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ

中央新幹線品川・名古屋間については、2014 年 10 月に土木構造物を中心とした工事実施計画（その 1）の認可を受けて以降、沿線各地で工事を進めています。

品川・名古屋間の総工事費については、工事実施計画（その 1）及び 2018 年 3 月に認可を受けた電気設備等を含む工事実施計画（その 2）の段階において 5.52 兆円と見込んでいましたが、2021 年 4 月にその時点で合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を行い、難工事への対応、地震対策の充実、発生土活用先の確保等に伴い 7.04 兆円に増加する見通しであることを公表し、2023 年 12 月に、総工事費を 7.04 兆円とした、駅・車両基地の建築工事や設備工事、車両等の工事実施計画（その 3）及び変更の認可を受けました。

その後さらに工事を進める中で、近年の物価等高騰や難工事への対応等に関する増額要素が判明したことから、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて改めて合理的と考えられる要素を盛り込み精査したところ、総工事費が「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その 3）及び変更の認可申請について」（2023 年 12 月 14 日）でお知らせした金額を上回る見通しとなったので、お知らせ致します。

#### 1. 総工事費（品川・名古屋間）の見通し

11.0 兆円

※工事実施計画（その 3）及び変更の工事予算（7.04 兆円）に比べ約 4 兆円増。

※車両費含む。山梨リニア実験線既設分を除く。

#### 2. 工事費増の理由

- ・物価等高騰の影響、難工事への対応、仕様の深度化
- ・主な増加理由は、別紙「工事費の主な増加理由」をご参照ください。

### 3. 工事資金の確保と健全経営の確認

- ・今後の経営に関して、今までと同様に健全経営と安定配当を堅持することを優先し、工事費に充てる資金は営業キャッシュフローを主体に、不足分については資金調達によって賄ってまいります。仮に健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復すること等で、工事の完遂を目指します。
- ・参考として、工事の完遂に必要な資金の確保と健全経営の確認を行うため、品川・名古屋間の開業時期を便宜上 2035 年と仮置きし、一定の前提において営業キャッシュフローを算出したところ、毎年の営業キャッシュフローに加えて資金調達を約 2.4 兆円行えば、品川・名古屋間の建設に必要な資金を賄え、健全経営と安定配当を堅持できることを確認しました。
- ・中央新幹線の建設・運営・保守の一層のコストダウンに取り組むとともに、建設に必要なキャッシュフローを継続的に確保するため、引き続き既存事業において「業務改革」及び「収益の拡大」を推進しつつ、今後インフレの影響を強く受ける場合には、鉄道の運賃・料金への価格転嫁が必要になると考えています。そのような観点から、インフレによるコスト増を柔軟・簡便に運賃等に反映できるような仕組みづくりに向けて関係箇所へ働きかけています。
- ・当社としては、健全経営と安定配当を堅持しつつ、今後とも、中央新幹線の早期実現を目指して、計画を推進してまいります。

(参考：確認の前提条件等)

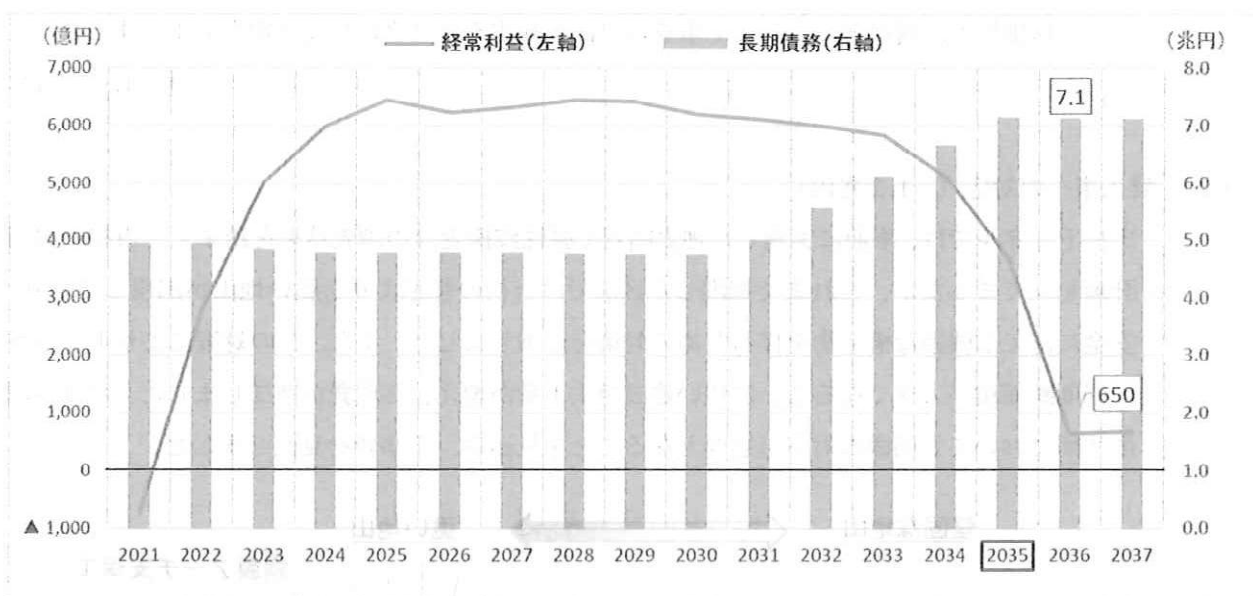
開業時期 (仮置き)	2035 年 ※開業時期の見通しを示したものではなく、試算のために便宜上仮置きしたものです。開業時期については、静岡工区のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないため、現時点で見通すことができない状況です。見通しが立った段階で、改めてお知らせします。
運輸収入 (既存鉄道)	2025 年度 : 1 兆 5,300 億円(2025 年 10 月 29 日公表の業績予想の通り) 2026 年度以降 : 1 兆 4,900 億円(2025 年度業績予想から大阪・関西万博による収入増の影響を控除)
費用 (既存鉄道)	人件費は、現行の鉄道従事員の規模の維持を基本とし、物件費は、2025 年度業績予想並みを計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を考慮して計上
設備投資 (中央新幹線)	11.0 兆円
設備投資 (既存鉄道)	必要な設備投資の積み上げを基本とし、「業務改革」によるコストダウンを考慮して計上
その他	資金調達は社債及び借入とし、その際の金利は 3 % とする

(参考：確認の結果)

名古屋開業翌年度の営業収益	1 兆 6,400 億円 (※)
同、経常利益	650 億円 (※)
同、長期債務残高	7.1 兆円

(参考：経常利益・長期債務の推移)

○2035 年開業（仮置き）とした場合



※ 営業収益及び経常利益の算出と、中央新幹線の価格設定の補足については、以下の通りです。

- ・営業収益については、中央新幹線の品川・名古屋間の価格を交通政策審議会（2010 年）における試算と同様、東海道新幹線「のぞみ」指定席の価格に 700 円を上乗せしたものとし、航空及び東海道新幹線から中央新幹線へのお客様の転移数を想定し、開業による増収額を算出しました。名古屋開業翌年度の開業による増収額は約 700 億円と見積もっています。
- ・本試算の価格設定は、試算のために便宜上仮置きしたものです。中央新幹線の価格については、その圧倒的な速達性とサービスに見合った価格設定とすることを基本とし、具体的な運賃・料金体系については、開業が近づいた時点で決定し、必要な手続きを行います。
- ・費用については、中央新幹線に関する資産の減価償却費と維持運営費等を計上して算出しています。
- ・上記前提のもと、名古屋開業翌年度の営業キャッシュフローは概算で約 6,000 億円と想定しています。
- ・なお、輸送人員に変動がないと前提を置き試算すると、中央新幹線の品川・名古屋間の価格を 1,000 円上げるごとに約 300 億円/年の増収効果があると見込んでいます。

#### 4. その他

- ・本件については、本日開催の取締役会にて決議しております。
- ・本件による、2026 年 3 月期業績予想（2025 年 10 月 29 日公表）への影響はありません。

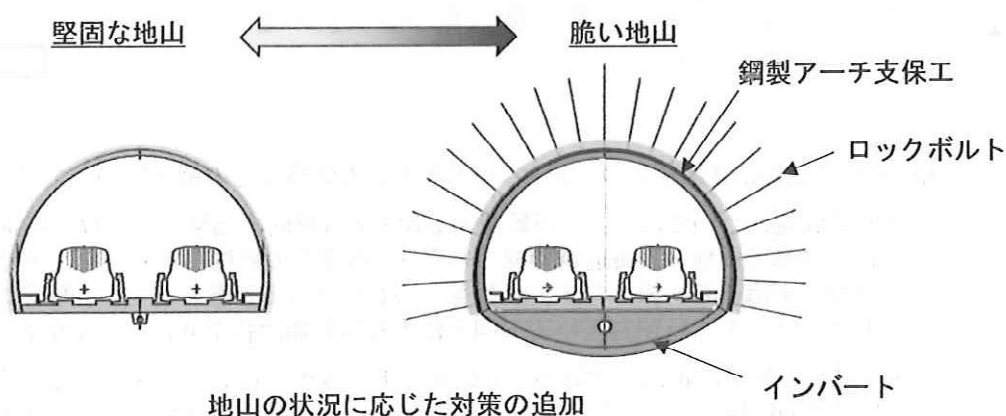
## 工事費の主な増加理由

## (1) 物価等高騰の影響 (+2.3 兆円)

- 2021 年以降、鋼材やコンクリートなどの建設資材価格や各種設備を構成する銅やアルミなどの材料価格、建設発生土の受入に係る費用等のほか、労務費等が高騰している状況を踏まえ、工事費を見直しました。 [ +1.3 兆円 ]
- 今後、物価等の高騰などにより、工事費が更に上昇するリスクに備えた額を計上しました。 [ +1.0 兆円 ]

## (2) 難工事への対応 (+1.2 兆円)

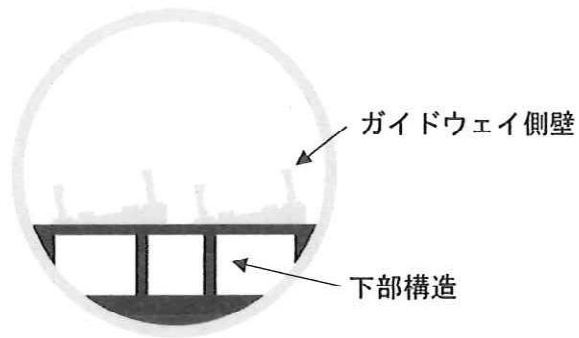
- 山岳トンネルでは、事前に実施した地表踏査や弾性波探査等の調査結果を踏まえて当初の掘削計画を立てましたが、これまで掘削した区間では当初の想定よりも脆い地山が出現しており、安全に施工し強固な構造物を作るための対策を追加しました。また、この対策によりトンネルの掘削断面積が大きくなることに伴い建設発生土量が増え、処理費が増加しました。今後の掘削区間においても同様の対応が必要となることを見込み、工事費を見直しました。



- 高架橋・橋りょうにおいて、用地の取得後に可能となった追加調査の結果を踏まえ、基礎形式の変更や斜面对策等を追加で実施する必要が生じ、今後発注する工事を含めて工事費を見直しました。
- 名古屋駅において、追加調査の結果を踏まえ、地下をより安全に掘削するために、鉄道施設や電気洞道などの近接するインフラ構造物への影響を低減するため、軟弱な地盤に対する変位抑制対策を強化することとしたほか、掘削時の盤ぶくれ対応について、地盤を押し上げる水圧への対策を強化しました。
- 品川駅において、地下掘削時に東海道新幹線駅や品川ビルを支えるための構造について具体的な施工計画を踏まえた詳細な解析結果を踏まえ、地震への更なる備えとして構造を見直したほか、駅函体についても強化しました。

(3) 仕様の深度化（+0.4 兆円）

- ・ シールドトンネルにおいて、リニア特有の軌道（ガイドウェイ側壁）を支える構造（下部構造）について、高架橋・橋りょうの地震時の設計で得られた知見を踏まえて設計を見直した結果、コンクリートや鉄筋等の数量が増加しました。
- ・ 機械設備や電気設備において、営業線での列車走行を模擬した詳細な解析等により得られた知見を踏まえて検討を深度化した結果、各設備の仕様を見直しました。



中央新幹線のシールドトンネル断面イメージ図