

超電導リニアによる中央新幹線の実現について（要旨）

1. 超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスク発生に備える必要。

→ 東海道新幹線の経年劣化と大規模地震等の災害発生のリスクに対する備え。

2. 超電導リニアの実現は、日本の経済社会全体に大きな波及効果。

→ 超電導リニアの高速かつ勾配に強い特性を発揮させて3大都市圏を直線的に結び、都市間の到達時間短縮効果を最大とすることで経済及び社会活動を活性化。

→ 東海道新幹線の活用可能性の拡大。

→ 最先端技術の実用化による製造業の活性化への貢献等の日本経済への大きな波及効果。

新たな高速鉄道のブレークスルーであり、海外展開をにらんで鉄道産業全体にとってビジネスチャンスが拡大。

3. JR東海は、自己負担でプロジェクトを完遂。

→ 民間企業として、経営の自由、投資の自主性の確保の原則の貫徹が大原則であり、国に資金援助は求めない。

→ 最短ルート、地元負担による1県に1中間駅の前提で、開業時期は、名古屋は2027年（平成39年）、大阪は2045年（平成57年）。第一段階としての名古屋開業後、経営体力を回復して速やかに大阪開業に取り組む。

→ 経営諸元として、①収入、②費用、③設備投資、④経常利益、⑤長期債務残高、⑥資金調達、⑦経営の健全性指標、⑧リスク回避の考え方、を説明。

航空機需要等を取り込んだ固めの収入想定のもと、実績を踏まえた堅実な経費支出と設備投資を行いつつ建設を進め、想定外の経費増や収入減を伴うリスクに対しても債務縮減による経営体力回復のための時間調整を行うことで対処し、計画を完遂できること、などがポイント。

→ 日本経済の大動脈輸送を使命とする当社にとって、その使命を十分に果たせなくなるリスク回避が投資目的の主眼。東海道新幹線と一元経営を前提として経営合理性のある投資。

4. 早期開業に向け、早期に着工を。

→ 完成までに10年を超える期間を要し、早期実現のために早期着工が必要。さらに、最新技術維持のため、実験線の延伸完成から間断なく着手することが重要。

→ 建設主体に指名されれば、工事は、最新技術により環境にも十分配慮して実施。



平成 22 年 4 月 28 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 取締役広報部長 宮澤 勝己
(TEL. 052-564-2549)

交通政策審議会で説明する試算結果等について

超電導リニアによる東海道新幹線バイパス、すなわち中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法第 14 条の 2 に基づき、現在、交通政策審議会において、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定に関する審議が行われています。この主体指名並びに計画決定の区間については、調査報告書で提出した東京都～大阪市間となることが想定されるところから、これに対応するべく、本日開催の取締役会において以下の内容について決定しました。

1. 決定内容

今後、全国新幹線鉄道整備法第 6 条に基づき、国土交通大臣から、中央新幹線の東京都～大阪市間について営業主体及び建設主体の指名にかかる同意を求められた場合に備え、これに同意する意思があることを前提に必要な対応を進めることとします。

2. 長期試算見通し

上記の決定にあたり、経営の自由、投資の自主性を確保するという原則の下、①当社の自己負担による実施、②工事期間及び開業後を通じての健全経営と安定配当の維持、③長期債務残高はピーク時においても過去の経験値の範囲を超えず（5 兆円以内）、かつ迅速に現在の水準まで縮減できる見通しであること、などを条件として、現時点で合理的と思われる前提を置き、長期試算見通しを改めて行いました。その試算結果は次の通りです。

- ◎ 上記の前提の下、名古屋市附近までと同じく、大阪市までの建設完遂が可能であること。
- ◎ 開業時期については、東京都～名古屋市附近間の開業は 2027 年（平成 39 年）、大阪市までの開業は 2045 年（平成 57 年）となること。

注 1. 主な経営諸元及び前提条件

(1) 収入想定

- ・東京都～名古屋市附近間の開業までは、平成 18 年度実績から 22 年度業績予想までの 5 年平均並みの水準で一定とし、開業後は、同区間の大幅な時間短縮効果による運賃料金体系の見直しや関東～関西・山陽の航空旅客の転移などにより、開業前と比較して、当初は 5% 増、以後徐々に伸びて 10 年後には累計で 10% 増、その後は一定で計算。

- ・大阪市までの全線開業後は、中央新幹線への転移が進むことを踏まえて、全線開業直前と比較して15%増を想定。

(2) 費用想定

- ・中央新幹線については、工事・教育訓練があることから要員を今後徐々に採用していくほか、名古屋市附近までの開業直前2年間に訓練・試運転費用を計上し、開業後は、維持運営費^(※)、減価償却費の必要額（名古屋市附近までの開業直後で3,300億円程度、全線開業直後で6,100億円程度）を計上。

（※）固定資産税は、維持運営費に含み、整備新幹線と同様の特例を見込む。

- ・東海道新幹線・在来線等については、中央新幹線の全線開業までの間、人件費は現行程度の要員規模を前提に計上し、物件費は平成22年度業績予想までの5年平均並みを基本とし、現在進めているコスト削減も考慮し必要額を計上。全線開業後は、中央新幹線への転移が進むことを想定し、1割程度減少すると想定。

(3) 設備投資

- ・東海道新幹線・在来線等については、東京都～名古屋市附近間の開業までは、安全安定輸送の確保に必要な維持更新投資と定期「のぞみ」のオールN700系化などの競争力強化に必要な投資及び山梨実験線への投資を織り込み年平均1,900億円程度とし、同区間の開業後は、維持更新に必要な1,500億円程度を計上。
- ・中央新幹線については、超電導リニアによる南アルプスルート建設に必要な投資として、名古屋市附近まで5.10兆円を計上。大阪市までの建設については、第一局面の開業後、経営体力を回復させて着手し3.34兆円を投資する想定。また、設備の更新に必要な投資も見込む。駅については、1都府県1駅^(※)とし、その建設費は、東海道新幹線と接続する東京都、愛知県、大阪市の駅を除き、受益の大きい地域の負担を前提。

（※）駅については、時機をみて、第一局面の関係の都県との話を深度化させる。

(4) 経常利益

- ・経常利益は、建設期間中についても、また、名古屋市附近までの開業直後及び全線開業直後の償却負担や利子負担が重い時期についても、健全経営と安定配当を維持することができる水準を確保できる（負担の重い開業直後の経常利益の水準：名古屋市附近までの開業直後で630億円程度、全線開業直後で500億円程度）。

(5) 長期債務残高

- ・長期債務残高は、工事の進捗に伴い増加し、名古屋市附近までの開業時及び全線開業時の年度末には概ね5兆円の水準まで増加するが、その後は、減価償却費等を基に確保するキャッシュフローにより着実に縮減でき、現在と同程度の水準に戻すことができる。

注2. 工事のペースは、健全経営を確保しながら、収入動向など経営環境の変化に応じて柔軟にコントロールすることとなるので、開業時期については、前倒し及び延伸が生じる性格のものです。