

リニア中央新幹線の全線同時開業に向けた提案

中間とりまとめ

2015. 2. 12

リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会

■はじめに

- ・ リニア中央新幹線は、日本の大動脈を二重化し、国土の強靱化に資するとともに、東京・名古屋・大阪の時間距離を大幅に短縮することで、世界に類を見ないスーパー・メガリージョンの成立を支える国土政策上、極めて重要な社会基盤である。
- ・ 本協議会としては、まず、このような今世紀最大の国家プロジェクトを単一企業の力で実現しようとするＪＲ東海の英断に敬意を表する。また、企業としての健全経営を維持するため、二段階開業とせざるを得なかった事情についても、一定理解するものである。
- ・ しかし、全線開業と名古屋暫定開業の間に、１８年もの空白期間が生じることは、日本にとって、またとない成長機会を逸することにならないか。
- ・ さらに、大阪・関西として、問題視せざるを得ないのは、名古屋圏～東京圏の１．６倍（売上ベースでは２倍）存在する大阪（関西）圏～東京圏の利用者が、莫大なりニア中央新幹線建設費を負担するにも関わらず、名古屋開業の１８年後でなければ、その恩恵を受けることができない点である。
- ・ 国土軸を新たに形成する、こうした国家的事業は、本来、日本の成長を考える立場から、政府が責任をもって、必要な対策を講じるべきものとする。
- ・ 昨年６月、「日本再興戦略（改訂版）」では、自由民主党政務調査会超電導リニア鉄道に関する特別委員会（委員長 竹本直一衆議院議員）などの力添えにより、リニア中央新幹線全線開業の早期化が位置付けられた。しかし、政府による検討は遅々として進まない。
- ・ このような状況を踏まえ、本協議会では、地元の役割、限界を踏まえつつ、従来の整備新幹線方式と異なる新たな枠組みについて、独自の検討を進めてきた。

- ・ 本案は、リニア中央新幹線の全線同時開業に向け、地元の基本認識を示すとともに、国、ＪＲ東海、地元における取り組みの方向性について、提案という形で、中間的にとりまとめたものである。
- ・ 今後、国、ＪＲ東海において、また、利用者となる国民の間において、全線開業が１８年遅れとなることの問題認識が共有され、適切な議論がなされることを強く望むところである。

■基本認識

１ 全線開業の経済効果は巨大、全国に波及

- ・ 全線同時開業と名古屋暫定開業における経済効果の差は、全国で年間６，７００億円。これは日本のＧＤＰを０．１４％引き上げるものであり、国内プロジェクトとしては最大級である。
 - ・ ２０２７年開業と２０４５年開業を比較した場合、１８年間の効果額は約１２．１兆円と投資額の約３倍に及ぶ。
 - ・ その内容は、時間短縮に伴うビジネス効率の向上や国内観光需要の誘発。さらに、羽田空港の空きスロットの発生に伴う外国人旅客の増加など多岐にわたる。
 - ・ 経済効果が波及する地域は、直接的な効果が生じる首都圏、中部圏、関西圏のほか、中国、九州地方など全国に及び、リニア中央新幹線の全線開業は、地域創生を支える重要な交通基盤となる。加えて、建設投資効果は９．３兆円となる。【資料１】
 - ・ 大阪・関西においても、現在進行中のプロジェクトとの相乗効果が期待できる。【資料２】
- ⇒全線開業は、日本全体の成長を牽引するものであり、大阪・関西の地域課題に止まらない。国が支援する意義は極めて大きい。

２ 最大ユーザーは大阪圏～東京圏の利用者

- ・ 現在、東海道新幹線をもっとも利用しているのは、大阪圏～東京圏の利用者であり、名古屋圏～東京圏の１．６倍に上る。

- ・ しかしながら、2027年名古屋開業時点では、新大阪駅～東京駅間には二度の乗り換えが必要となるため、時間短縮効果は概ね20分に止まる。利便性はさほど変わらず、むしろ、東海道新幹線の本数減が懸念される。【資料3】
 - ・ しかも、リニア中央新幹線東名間の建設費は、現在の東海道新幹線及び将来のリニア中央新幹線の運賃収入で賄われることから、必然的に大阪圏以西（岡山、広島、福岡含む）～東京圏の利用者も負担することとなる。その負担額は名古屋圏～東京圏の2.5倍におよび、この均衡を欠いた状態が18年間続く。【資料4】
- ⇒大阪・関西としては、利用者に代わり、その是正を訴える立場から、国、JR東海へ全線同時開業を働きかけるものである。

3 JR東海の収益は、全線が開業して、ようやく増加

- ・ JR東海の見通しによれば、名古屋開業で、営業キャッシュフローは僅かしか増えない。全線開業し、ようやく1,000億円（注）増えると予想されている。

⇒JR東海の経営にとっても、全線開業を早めることは必要なはず

（注）当該予測値は、平成22年度における算定結果のみが公開されており、根拠は明らかにされていない。最新の経済情勢等を踏まえて今後見直しが必要。

【JR東海の営業キャッシュフロー予測（年度平均）】

	名古屋開業以前 2010～2027年度	名古屋開業後 2028～2045年度	全線開業後 2046～2050年度
営業活動によるCF (内訳)	<u>3,800億円</u>	<u>+200億円</u> <u>4,000億円</u>	<u>+1,000億円</u> <u>5,000億円</u>
当期純利益	1,800億円	800億円	800億円
減価償却費	2,000億円	3,100億円	4,100億円
その他(差額)	0億円	100億円	100億円

※H22年度交通政策審議会提出資料（JR東海作成）より抜粋

4 JR東海の経営環境は大きく改善

- ・全線開業が18年遅れの2045年とされた理由は2010年当時の経営見通しに立って算定された体力回復期間による。
- ・しかし、JR東海の経営状況は、当時より大きく改善している。2013年度決算では、売上高5%増、経常利益35%増（対計画ベース）、売上に対する経常利益比率は29%（単体経常利益3,718億円）と同業他社に比べ飛びぬけて高い。【資料5】
- ・長期債務残高については、今期末で計画値より2,000億円程度圧縮され、2.1兆円となる見込み。加えて、利益剰余金も、2010年当時より、約5,000億円積み増され、今期末には、およそ1.8兆円に達すると見込まれる。
- ・今後も、低金利の継続、有利子負債の縮減が続くことなどから、さらなる利益拡大が予想される。

⇒2045年全線開業の前提となったJR東海の財務見通しは、大きく改善。計画見直しの展望が開きつつある。

5 それでも、JR東海の負担（リスク）は軽減されるべき

- ・全線同時開業には、現在の東名間の建設費5.5兆円に加え、名阪間の建設費3.6兆円を確保する必要がある。
- ・全てを負債で賄うと仮定した場合、前表のJR東海見通しを前提とすると、償還には最低75年が必要となる（投資額9.1兆円に対し、営業CF増加額は1,200億円と僅か1.3%）
- ・このように、リニア中央新幹線は、整備新幹線と同じく、必ずしも採算性は高くない。
- ・しかし、両者への公的支援を比較すると、前者が純粋な民間鉄道事業として建設されるのに対し、後者は建設費の概ね7割を国と沿線自治体が2：1で負担している。
- ・加えて、整備新幹線の建設主体となる（独）鉄道・運輸機構は、

法人税、固定資産税等が優遇されるとともに、金融面でも政府保証の支援を受けている。

- ・同じ全国新幹線鉄道整備法を基づく計画にも関わらず、支援の厚みはまるで違う。【資料6】

⇒全線開業の意義・効果、ＪＲ東海の負担（リスク）を考えれば、少なくとも税制面、金融面で、整備新幹線に準じた支援がなされるべきである。

■取組みの方向性

1 視点

- ・全線同時開業を目指した前倒し策を検討するにあたっては、以下の視点を重視した。

① 事業主体

事業主体については、事業の迅速な実現を図るとともに、民間鉄道事業者としての自主性が重んじられるべきとの観点から、従来どおり、ＪＲ東海が基本と考えるべきである。（但し、建設のスピードアップや資金面で有利など、関係者共通のメリットがある場合は、部分的な上下分離の可能性も検討すべき）

② ＪＲ東海の収益増の有効活用

建設資金の確保にあたっては、ＪＲ東海の自主性を重んじることのほか、全線開業前倒しによって、少なからぬ増収が見込めること、既に当初想定を上回る収益が生じ、かつ今後も高い利益水準が期待できること（但し、現在の経営環境が継続することが前提）などを踏まえ、まず、ＪＲ東海の利益（将来利益を含む。原資は利用者が負担する運賃）を有効に活用し、リニア中央新幹線建設に充当できるような支援策を講じるべきである。

③ 公的関与と支援策

一方、リニア中央新幹線は未踏の巨大な国家プロジェクトであり、一民間企業では負いきれない負担やリスクが予想されるこ

とから、その軽減は不可欠である。支援策については、経済波及効果を見据えつつ、公的関与を必要かつ最小限とする観点からも、税制や金融面からの支援を基本とすべきである。

④ 負担の分散

全線開業が早まることは、利用者、ＪＲ東海、国、地元すべてにとってのメリットである。このことを踏まえ、負担が偏在しないよう、可能な限り適切な分散が図られるべきである。地元としても、その負担について検討していきたい。

２ 提案

（１）リニア中央新幹線建設費（東海道新幹線の一部運賃収入）に対する税支援措置を

- ・ＪＲ東海の財務状況が大きく改善していることから、2045 年全線開業とした長期試算見通しについて、全線開業時期の前倒しを検討するなど適切な見直しを行われたい。※1
- ・その際、税制面における整備新幹線との格差を是正する観点から、また、リニア中央新幹線建設費に充てられる東海道新幹線の運賃収入の一部は「利用者の先行負担金」と同じと考えられることから※2、その資金を有効に活用するため、課税を繰り延べるなどの税支援措置を講じられたい。
- ・具体的には、全国新幹線鉄道整備法に基づく「新幹線大規模改修準備金制度」等に準じ、リニア中央新幹線建設のための積立金制度を創設し、当該積立金を損金算入可とすること、加えて、投資減税措置の一環として、リニア中央新幹線建設に対する特別償却制度を設けることを提案する。
- ・本制度は、全線開業までの間、利用者の運賃を原資とするＪＲ東海の利益に対し、課税猶予措置を行うことで、ＪＲ東海自身による建設積立金造成を促すものである。これは、利用者のみならず、国、ＪＲ東海の双方にとって、メリットがあると考え

られる。

- ・ 国にとっては、新たな財源を要するものではない。一時的な税の減収は懸念されるものの、あくまでも繰り延べるだけであり、むしろ、より早く全線開業による経済波及効果が全国で発現することで、トータルでの税収増が期待できる。
- ・ JR東海にとっては、経営の自立性を損なうことなく、税金相当額が無利子で長期融資されるのと同じ効果がある。なお、積立総額は、現在の経営状況を前提にした場合、リニア中央新幹線名阪間建設費（3.6兆円）のおよそ半分程度と予想される。（別紙参照）

※1 国の交通政策審議会答申（H23.5）においては、「JR東海は十分慎重な財務見通しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成39年（2027年））および大阪開業時期（平成57年（2045年））を設定しているものと判断される。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも期待できる」とされている。

※2 JR東海の突出した利益率（運賃水準）が、国において容認されていることから推察すると、現在の東海道新幹線の運賃には、リニア建設資金が含まれていると考えられる。つまり、既に東海道新幹線の利用者は、東京～名古屋間のリニア建設費用を先行負担していることになる。このような先行負担的な運賃負担に対しては、過去、「特定都市鉄道整備促進特別措置法」で税制上の支援措置があった。

（２）新たな金融支援策等の検討を

- ・ 上記積立金制度により、相当規模の資金調達が可能と考えられるが、それでも同時開業に必要な資金全てを賄うことは容易ではない。
- ・ したがって、国においては、経済波及効果を見据えつつ、不足資金の確保を支援するとともに、リニア中央新幹線建設に重大な影響を与えかねない金利リスクを緩和する観点から、財政投融资などの枠組みを用いた無利子資金や長期据え置き型の低利子資金、あるいは政府保証などの金融支援策について検討され

たい。

- ・地元としても、同様の観点から、ＳＰＣ（特定目的会社）を活用した上下分離方式による部分的な施設の建設代替案を含め、無利子・低利子資金の調達手法について、検討を進めたい。
- ・併せて、金融支援以外の地元協力策についても、建設発生土の有効活用や現行整備計画に基づく詳細ルート of 早期決定、駅舎建設等への協力、利用者負担の積み増しなど、あらゆる可能性について、検討を進めたい。
- ・なお、前述のとおり、全線開業前倒しは、ＪＲ東海にとって、少なからぬ営業キャッシュフローの増加をもたらすことから、金融支援策は、必ずしも、ＪＲ東海が検討条件としている「無利子、無期限」の資金である必要はないと考える。

（３）関係者による「検討の場」の設置を

- ・これら金融支援策、地元が果たすべき役割等の検討を円滑かつ効果的に進めていくためには、国、ＪＲ東海等の関係者間の調整、協力が必要となる。特に金融支援策の検討にあたっては、事業主体の立場から、定量的な検討を加えるためにも、ＪＲ東海の協力は不可欠である。
- ・これらのことから、関係者による「検討の場」※の設置を求めたい。
- ・地元としては、可能な範囲での負担を覚悟して、これに臨むこととしたい。

※国の交通政策審議会（H23.5）においても、その附帯意見で、「経済社会情勢等を勘案した早期整備・開業のための具体策の検討」を求めている。【資料 7】

全線開業の一刻も早い実現は、国、地元、利用者、ＪＲ東海にとって、共通の利益であり、共通の目標となり得る。

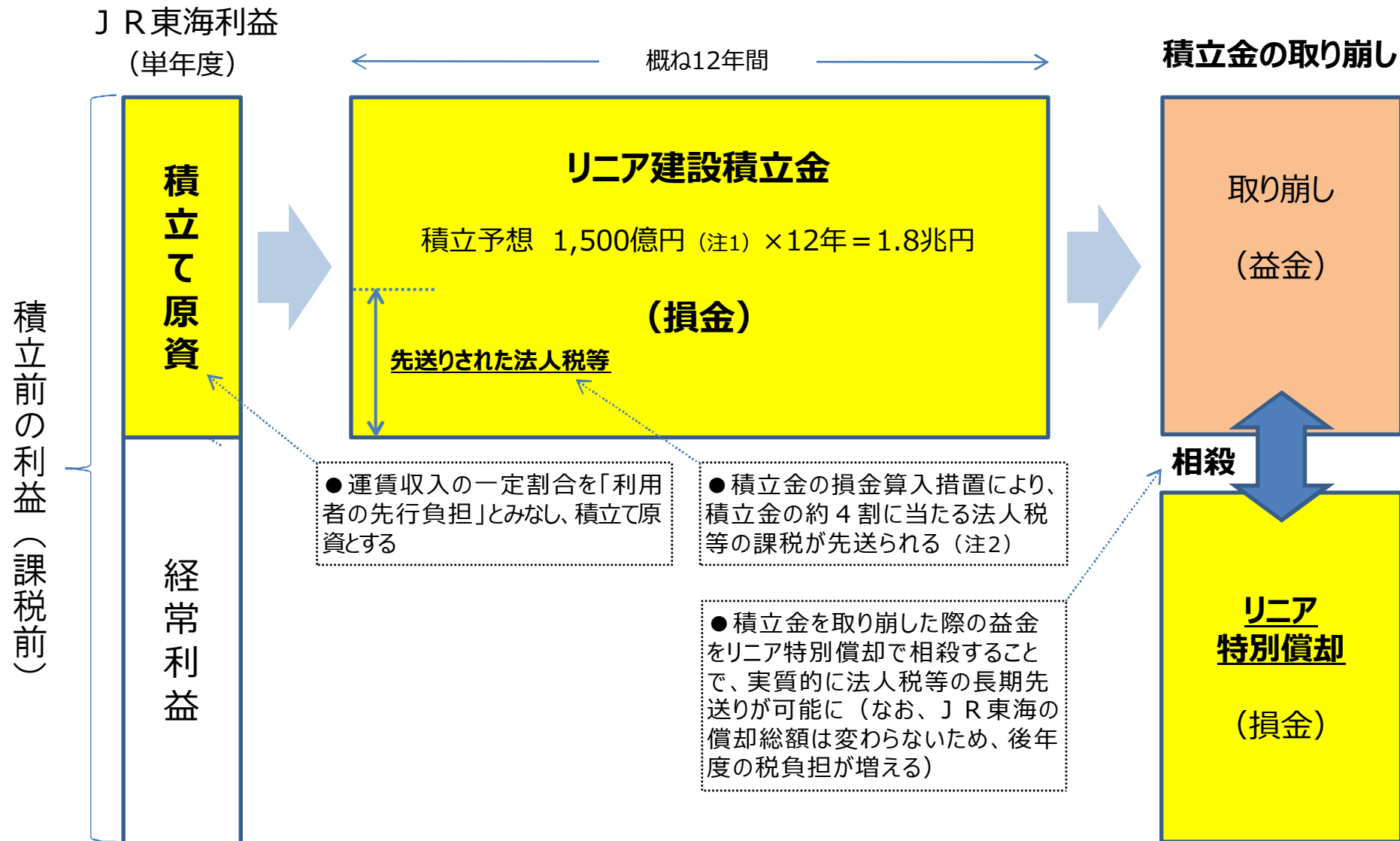
本協議会も、全線同時開業の実現は、前倒し議論の延長線上にあるとの認識のもと、今後も精力的に活動を行う所存である。

国、ＪＲ東海など関係者におかれては、真摯に議論いただけることを期待する。

以上

リニア建設積立金制度（仮称）のイメージ

別紙



注1) H25(2013)年度ベースで、J R 東海と J R 東日本の利益率の差は13.8%あり、これは利用者の先行負担とみなすことが可能。金額換算すると1,540億円。また、H22(2010)年度想定値に比べ、直近2ケ年の実績では、平均1,460億円上振れ。これらのことから、年間1,500億円程度の積立では妥当と考えられる。

注2) 経常利益に対する法人税等比率は40.8%（過去3ケ年平均）

資料編

経済波及効果試算結果（案）

資料1-1

本試算は、H25大阪府調査を見直し、観光誘発効果（インバウンド増など）を加えたもの		単年度効果差 * 2	18年累計額
①産業活動誘発効果（ビジネス利用）			
H26年度国土交通省調査と同じ推計モデル（空間的応用一般均衡モデル）を用い、移動時間の短縮による <u>企業活動の増進</u> ※等に伴う経済波及効果を算定。			
※移動時間短縮により、移動コスト（生産コスト）が低下。これに伴い企業の投資増大や雇用所得の増加などが図られる効果			
	全国	2,700億円	49,000億円
	大阪圏 * 1	1,400億円	25,000億円
	大阪府	580億円	10,000億円
②-1 観光誘発効果（国内）			
移動時間の短縮に伴う、訪問頻度の増加や旅行目的地の変化を踏まえた国内観光需要の増進による経済波及効果を算定。			
	全国	1,100億円	20,000億円
	大阪圏	570億円	10,000億円
	大阪府	170億円	3,100億円
②-2 観光誘発効果（インバウンド）			
リニア開業により、競合区間の航空需要が減少し、羽田空港の発着枠に余裕※が生じる。その枠を国際線が使用した場合の外国人旅客増による経済波及効果を算定。			
※「超伝導リニアによる中央新幹線の実現について【JR東海（H22.5）】」に示されているシェア変化から、航空需要の変化を予測し、羽田空港の空き発着枠数を算定。			
	全国	2,900億円	52,000億円
	大阪圏	390億円	7,000億円
	大阪府	160億円	2,900億円
		全国合計	6,700億円
			12.1兆円
* 1 大阪圏：大阪府のほか、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県			
* 2 単年度効果差：2027年名古屋開業と同年大阪開業との差			
		GDPを0.14%押し上げ！	
③名阪間の建設投資効果			
全国への効果は、名阪間の事業費（車両費を含む3.6兆円）を全国の産業連関表に投入し算定。各府県への効果は、車両費を除く工事費（3.17兆円）を4府県に分け、各府県の産業連関表に投入し算定。			
	全 国	93,000億円	
	沿線4府県	49,000億円	
	大阪府	12,000億円	

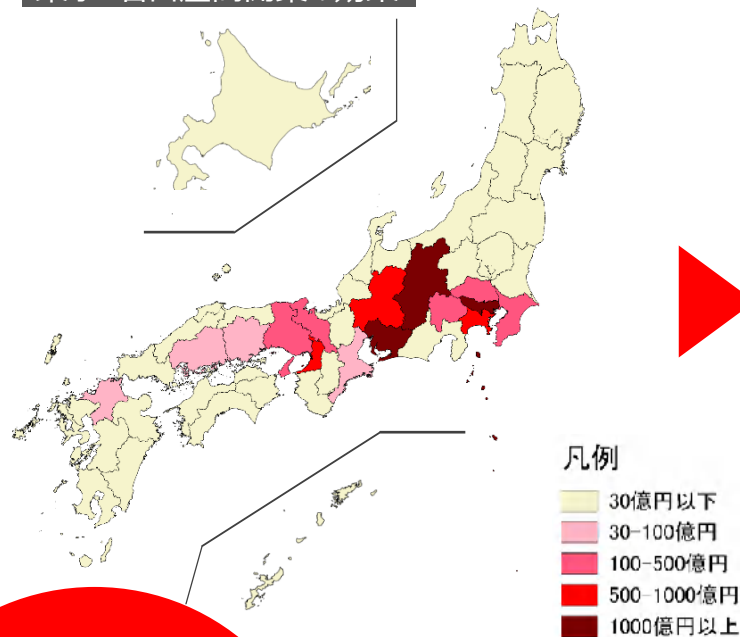
※その他関連プロジェクトの促進効果（検討中）

大阪開業に合わせ、地域交通インフラなど関連プロジェクトが促進見込み。これらの促進効果額について、現在検討中。

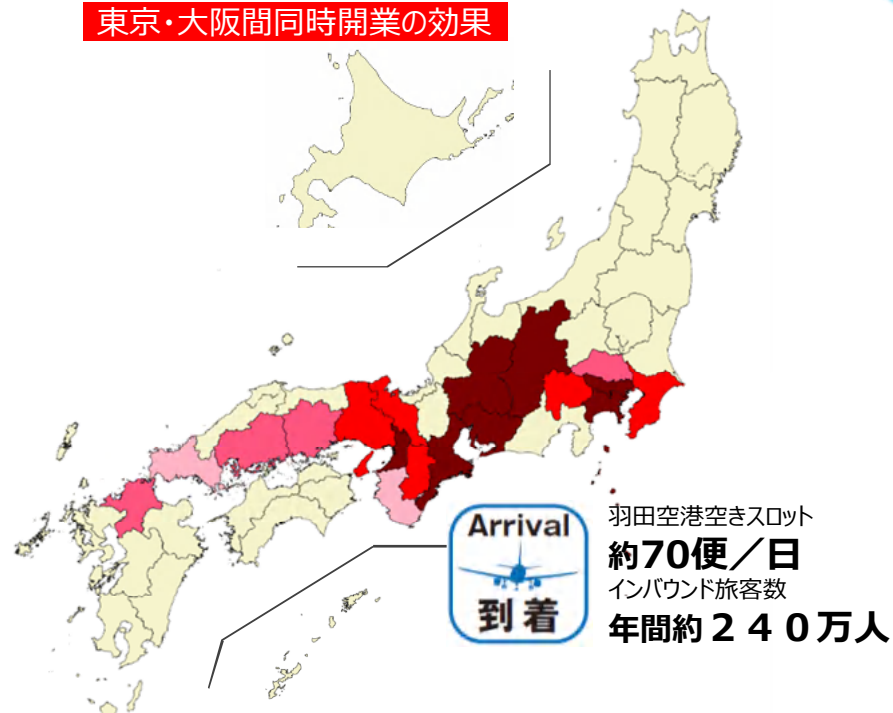
全国の広範囲に経済効果が波及

リニア中央新幹線の全線同時開業が実現することで、名古屋開業までの部分開業に比べ、更なるビジネス効率の向上・観光需要創出等により、全国で年間6,700億円の経済効果を引き上げ、直接的な効果が生じる首都圏、中部圏、関西圏のほか、中国、九州地方など全国に経済効果が波及します。

東京・名古屋間開業の効果



東京・大阪間同時開業の効果



大阪までの全線同時開業は、
名古屋までの部分開業に比べ、全国で
年間6,700億円
(GDPの0.14%)
の経済効果を引き上げ

東京・名古屋開業の効果の広がり(2027年)

[単位：億円]

	単年度効果
全国	8,900
関西圏	1,000

東京・大阪開業の効果の広がり(2027年)

[単位：億円]

	単年度効果	効果差
全国	15,600	6,700
関西圏	3,400	2,400

リニア中央新幹線と大阪府・大阪市の関連プロジェクト

資料 2

～その他プロジェクト例～

- 関西イノベーション国際総合戦略特区
(全国最多のプロジェクト数)
- 高速道路ミッシングリンクの解消 (淀川左岸線整備等)
- 南海会館の建替えと併せた難波駅前のみどり化 etc.



大阪府戦略4路線



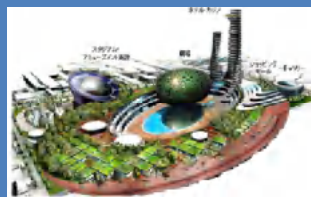
彩都ライフサイエンスパーク

箕面
茨木

夢洲

梅田

関西国際空港

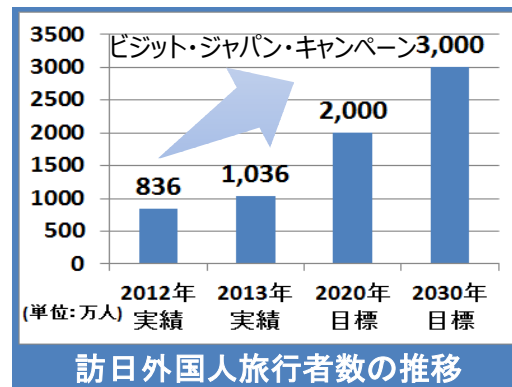


統合型リゾート

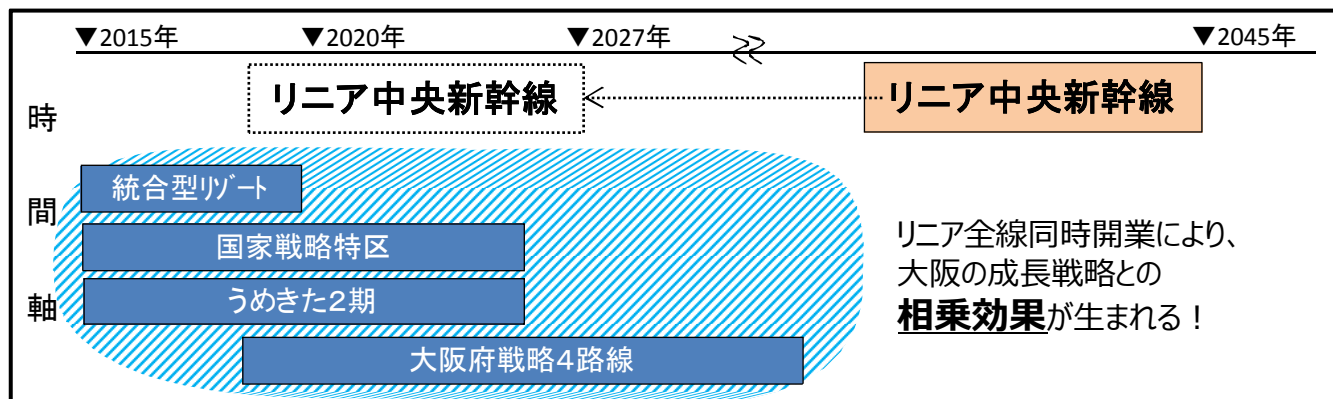


うめきた2期開発

リニア中央新幹線



※大阪府は来阪旅行者数の目標を2020年で650万人としている
 ※世界遺産 (文化遺産) 13箇所内、大阪周辺に5箇所が集積

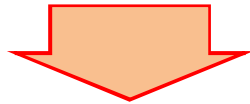
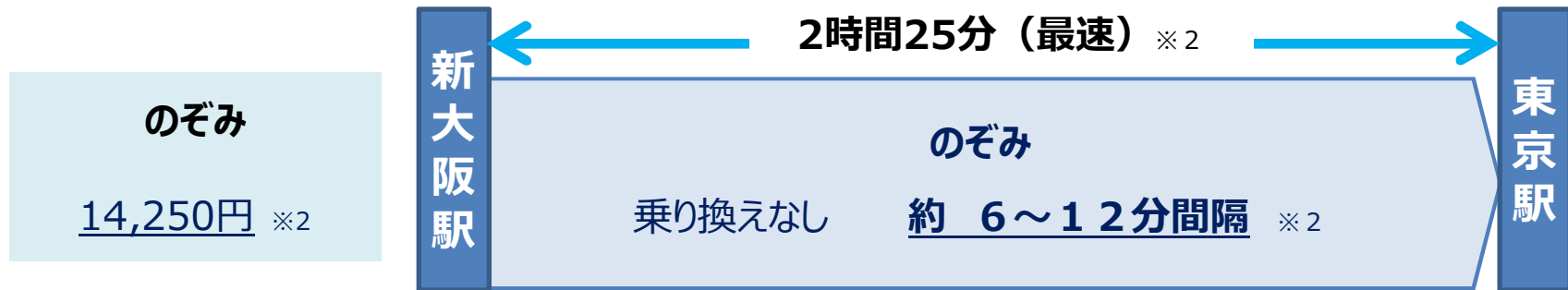


東西二極の一極を担う強い大阪・関西が日本の成長を力強く牽引！！

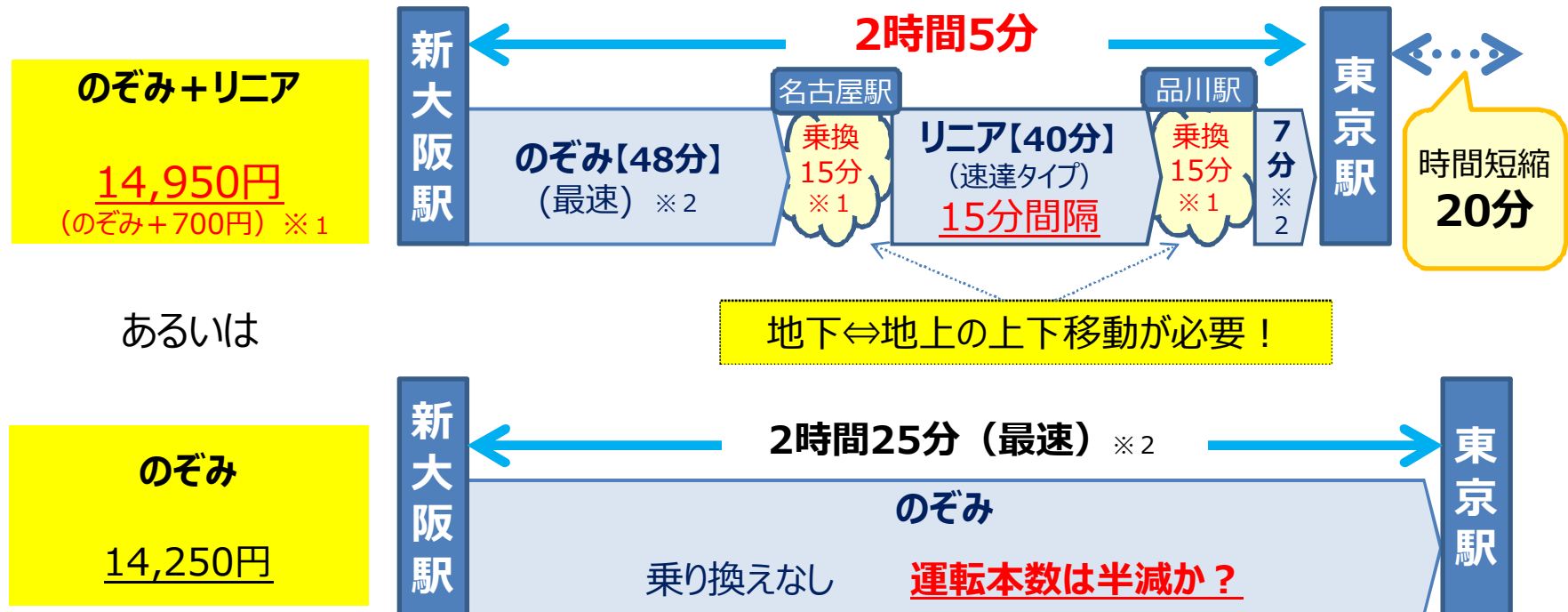
名古屋暫定開業での大阪←→東京間の利便性の変化

資料 3

現
状



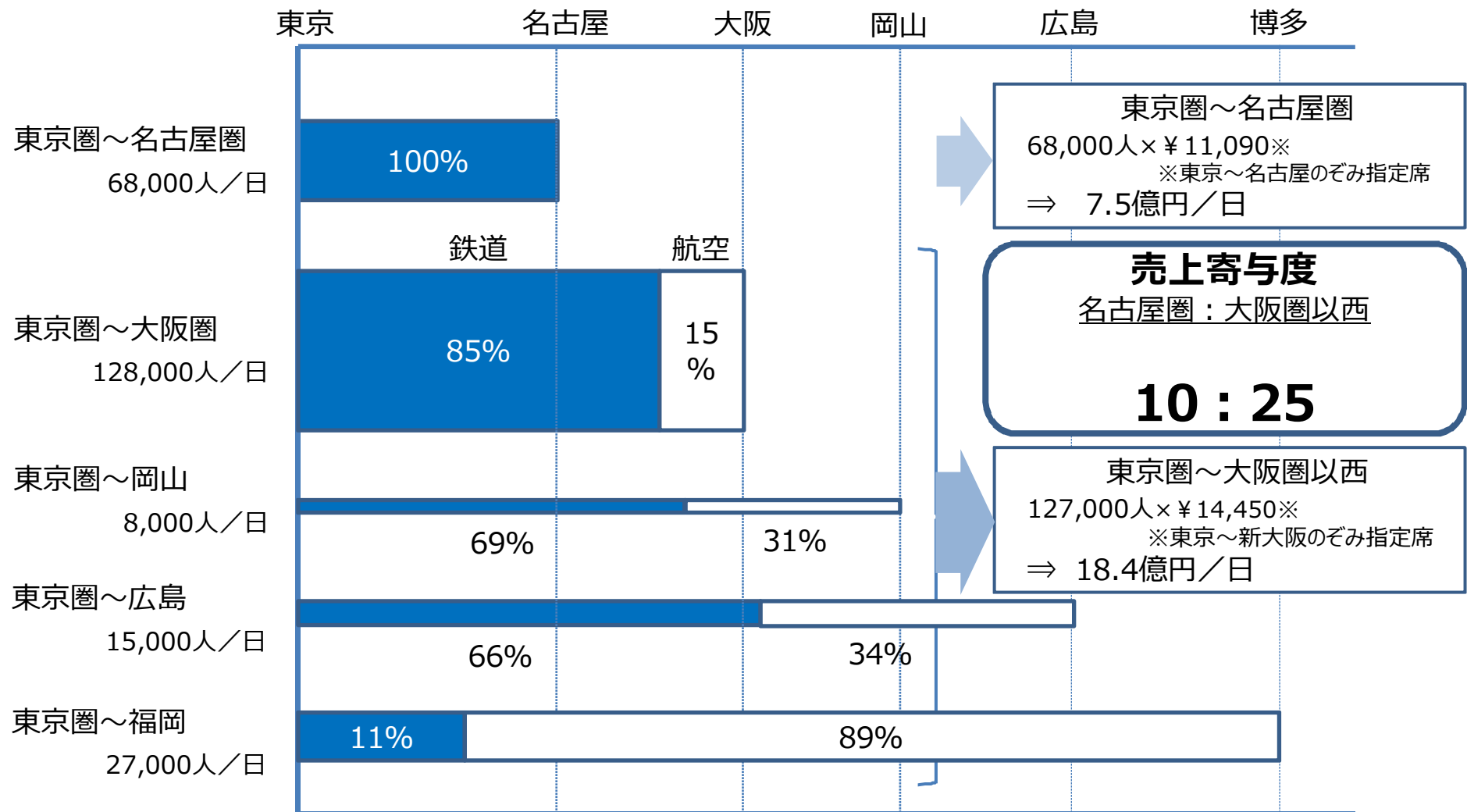
名
古
屋
暫
定
開
業
後



※ 1 JR東海の資料等をもとに設定
※ 2 現在の時刻表等をもとに設定

東海道新幹線の利用者構成

資料 4

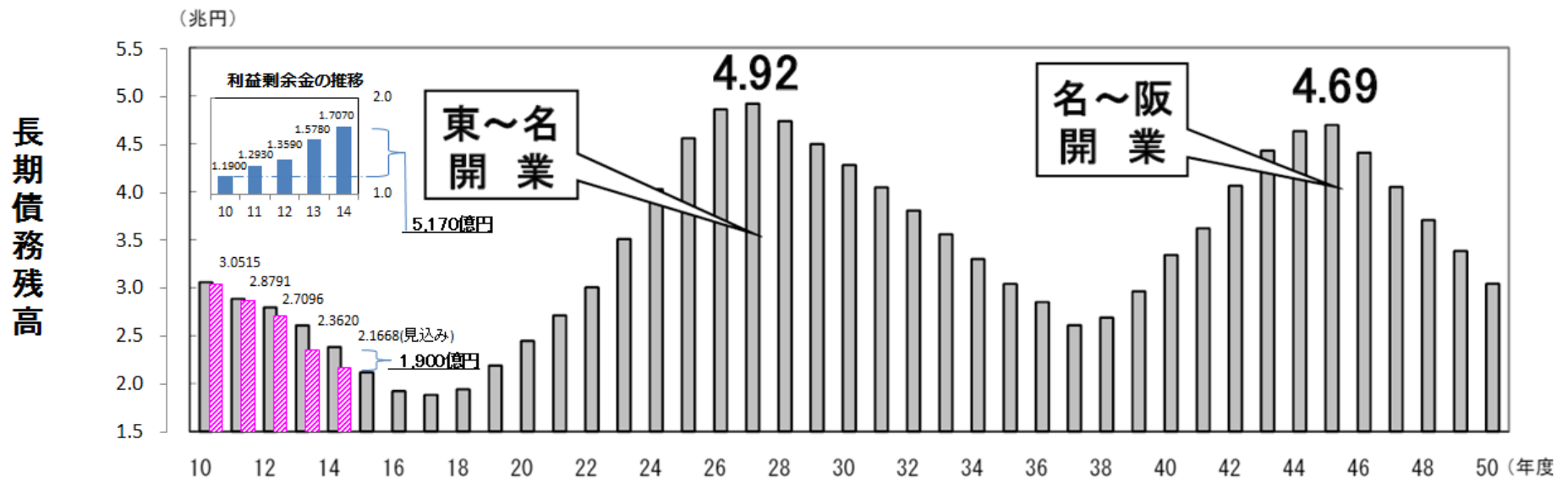
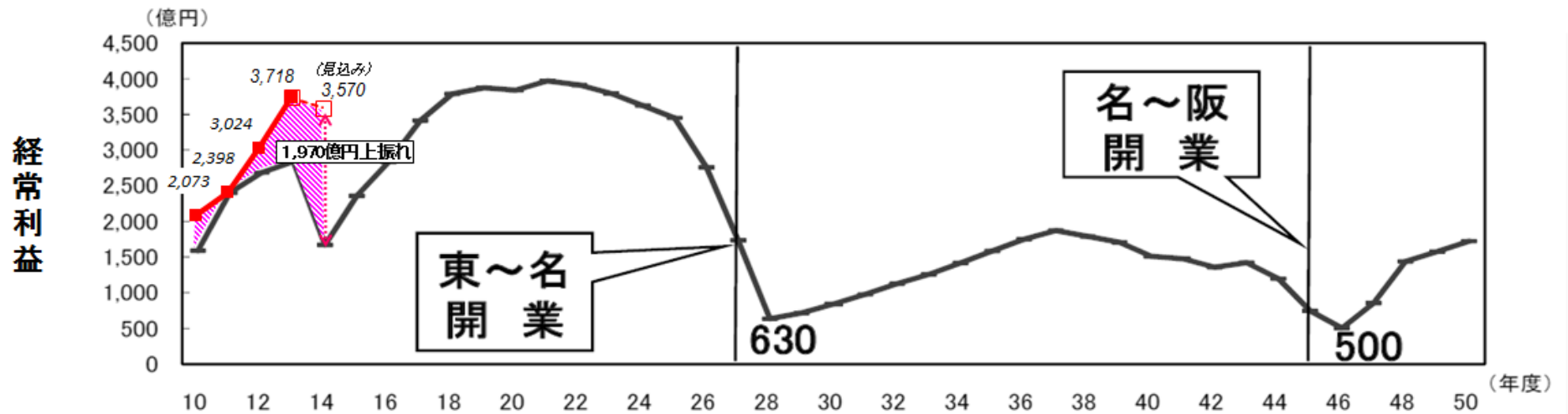


注) 基本情報は J R 東海のファクトシート2014「東海道新幹線の特徴 マーケットシェア」より引用

JR東海の長期収益・債務残高見通し（H22年度計画）と実績値

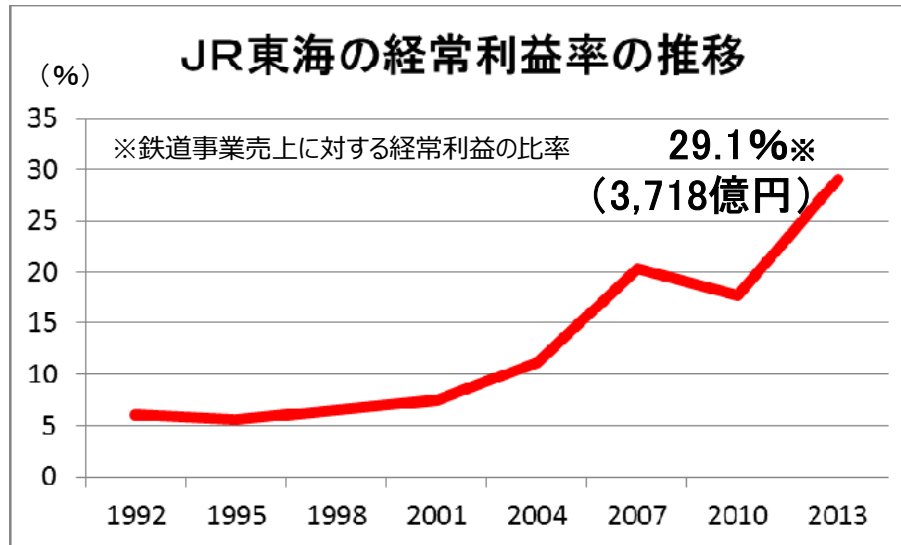
資料5-1

※本資料は、J R 東海のH22年度交通政策審議会提出資料（一部抜粋）に、同社の各年度決算短信の実績値（一部見込み含む）を加筆したもの

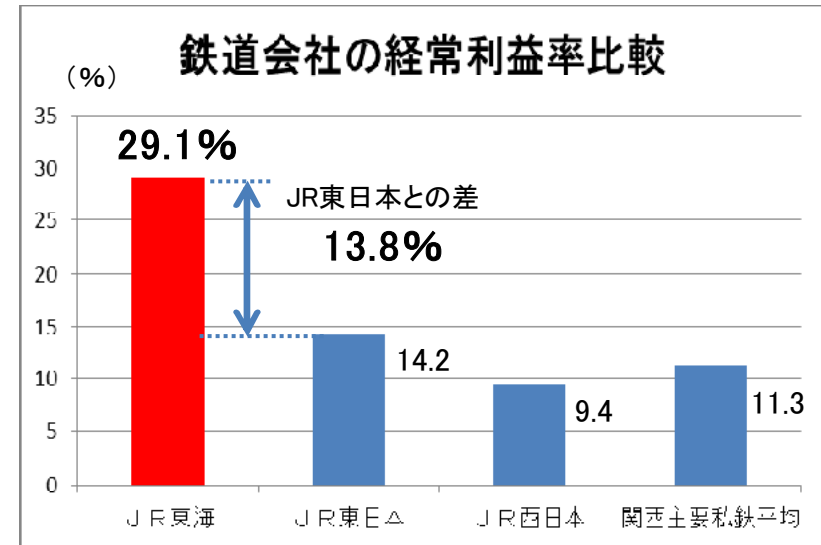


J R 東海の利益率の推移と他社比較

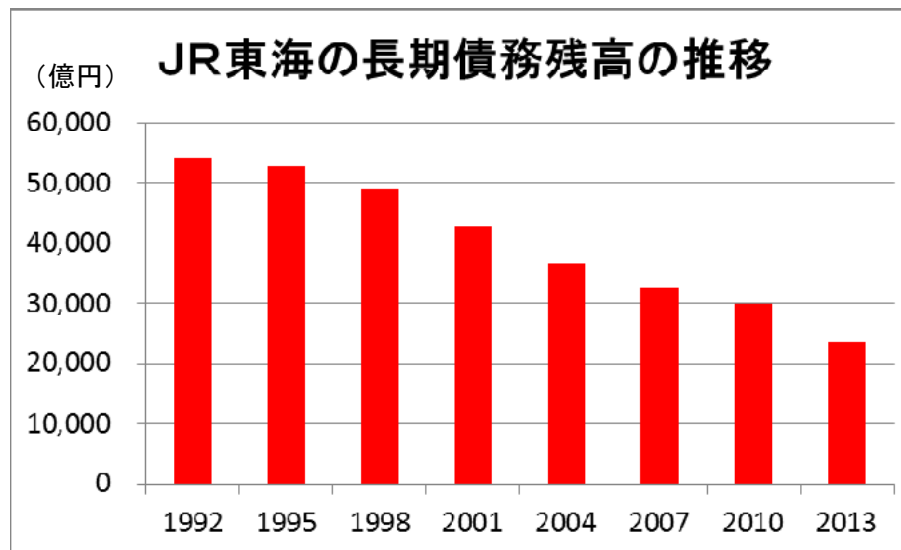
資料5-2



※ J R 東海「ファクトシート2014」より作成



※各鉄道会社のH25年度決算短信より作成
 関西の主要私鉄は一部データが非公開のため推定値
 分散幅は、9.4%～12.0%



※ J R 東海の「ファクトシート2014」より作成

整備新幹線と中央新幹線の支援制度の違い

資料 6

		整備新幹線	中央新幹線
適用法		全国新幹線鉄道整備法	同左
建設主体		(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	J R 東海
公共負担		建設費の基礎部分は国と自治体が 2 : 1 で負担 (建設費の概ね 7 割) 残りの費用は、上記機構が調達し、 J R からのリース料をもって返済 ※以下の支援措置は機構に対する制度	なし (全額を J R 東海が負担)
税 支 援	法人税 法人事業税等	非課税	課税 (課税後利益で投資)
	固定資産税	5 年間 1 / 6 その後 5 年間 1 / 3	5 年間 1 / 3 その後 5 年間 2 / 3 ※新線整備支援税制を活用した場合
	不動産取得税 登録免許税	非課税	課税⇒非課税 ※ H 26 年度税制改正で措置
金融支援		機構債に対する政府保証枠あり	なし

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会

「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申〔平成23年5月〕（抜粋）

7. 付帯意見

これまでの審議において、諮問事項には直接該当しないものの、中央新幹線の整備について特に重要と考えられる事項を付帯意見として示すこととした。これらは、一部を除いて中長期的な検討を要するものであり、今後の中央新幹線整備関係者において留意されることを小委員会として希望するものである。

① 大阪までの早期開業のための検討

営業主体及び建設主体としての指名が適当としたJR東海の長期試算見通しで

は、現時点で、名古屋開業時期を平成39年（2027年）、大阪開業時期を平成57年（2045年）としている。名古屋暫定開業は、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶこと、新しい鉄道技術を実用化することなどの観点から、一定の中央新幹線の整備効果を発揮するとともに、大阪までの開業の実現可能性を大幅に高めるものであり、まずは東京・名古屋間の整備を着実に進めることが重要である。

しかしながら、中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である。今後我が国が直面する人口減少社会の中においては、開業時期を前倒しする方がより投資効果が高くなることも確認されており、我が国経済社会に様々な面で活力を与え得る中央新幹線の整備効果を最大限発揮させるため、名古屋暫定開業後、大阪開業を出来る限り早く実現させることが極めて重要である。

したがって、名古屋・大阪間の整備については、今後、経済社会情勢等を勘案しながら、継続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべきである。