

# リニア中央新幹線的全線同時開業に向けた提案 ～中間とりまとめ(概要1)～

## ■基本認識

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。

### 1. 全線開業の経済効果は巨大

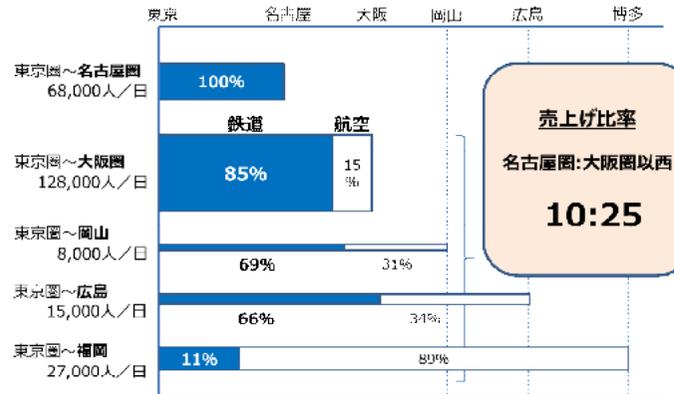
- 全国への影響は、年間6,700億円※ GDPを0.14%引き上げ  
18年累計 12.1兆円+建設投資効果 9.3兆円
- 首都圏をはじめ、中部、関西、中国、九州地方など地方へ波及  
⇒国が支援する意義は極めて大きい(地域の課題ではない)

経済波及効果試算結果(案)		単年度効果差 ※4	18年累計額
① 産業活動誘発効果 ※1 (ビジネス利用)	全国	2,700億円	49,000億円
	大阪圏 ※3	1,400億円	25,000億円
②-1 観光誘発効果 (国内観光)	全国	1,100億円	20,000億円
	大阪圏	570億円	10,000億円
②-2 観光誘発効果 ※2 (インバウンド)	全国	2,900億円	52,000億円
	大阪圏	390億円	7,000億円
		<b>全国計</b>	<b>6,700億円</b>
			<b>12.1兆円</b>
③ 名阪間の建設投資効果			<b>9.3兆円</b>

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  
 ※1 H26年度国土交通省調査と同じモデルを用いている  
 ※2 関西以西の航空需要がリニア移動することで、羽田空港に活用可能なスロットが生じ、それが国際線拡充⇒インバウンド増加に繋がると想定  
 ※3 大阪府のほか、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県  
 ※4 名古屋で止まる場合と大阪延伸(全線開業)の場合の経済効果額の差

### 2. 最大ユーザーは大阪圏～東京圏の利用者

- 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
- 名古屋開業時、大阪圏の利便性は、ほぼ変わらないにも関わらず名古屋圏の2.5倍のリニア建設費を負担  
⇒大阪・関西として、利用者に代わり、その是正を訴える立場から働きかけるもの



注) 1. 基本情報はJ.R東海の「ファクトシート2014「東海道新幹線の特種 マーケットシェア」より引用  
 2. 売上げ比率は、名古屋圏は東京～名古屋のどちら指定も、大阪圏以西は東京～大阪のどちら指定も、の定価で試算

### 3. JR東海の収益は全線が開業してようやく増加

- 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。全線開業で、ようやく1,000億円増加(注)  
⇒JR東海の経営にとっても、全線開業を早めることは必要

(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	3,800億円	4,000億円 (+200億円)	5,000億円 (+1,000億円)
(内訳)			
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

- JR東海の経常利益比率は同業他社に比べ飛びぬけて高い  
2013年度単体決算での経常利益 3,718億円
- 今後も、さらなる利益拡大が予想  
⇒H22年度当時の計画見直しの展望が開きつつある



※ JR東海「ファクトシート2014」より作成

※ 各社のH25決算短信より作成

### 5. それでも、JR東海の負担(リスク)は軽減されるべき

- リニア中央新幹線の採算性は高くない。  
9.1兆円の投資に対し、営業CF増は1,200億円/年(僅か1.3%)
- 整備新幹線は建設費の基礎部分を国と自治体が負担し、税制面、金融面の支援も充実  
⇒少なくとも、税制面、金融面で整備新幹線に準じた支援を

#### 整備新幹線と中央新幹線の支援制度の違い

	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・運輸整備機構	JR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、JRからのリース料をもって返済 ※以下の支援措置は機構側に対する制度	なし (全額をJR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 ※新幹線整備と設備制を選択した場合
	不動産取得税 登録免許税	非課税	課税⇒非課税 ※H26年度税制改正の措置
	金融支援	機構債に対する政府保証あり	なし

### ■提案の方向性 ～検討にあたっての視点～

- ①事業主体  
迅速な建設を実現するとともに、民間鉄道事業としての自主性を重んじ、従来どおり、JR東海を基本に
- ②JR東海の収益増  
全線開業前倒しによる増収、現下の当初想定を上回る収益増分を有効活用し、リニア建設に充当できるような支援策を。
- ③公的関与と支援策  
中央リニアは未踏の巨大な国家プロジェクト。負担やリスクの軽減は不可欠。公的関与を必要かつ最小限とする観点からも、支援策は税制や金融面からの支援を基本に。
- ④負担の分散  
全線開業が早まることは、関係者全てにメリット。負担が偏らないよう、可能な限り適切な分散を。地元負担についても検討。  
※提案内容については、現在検討中。まとめ次第公表予定

■ 提案

(1) リニア建設費(東海道新幹線の一部運賃収入)に対する税支援措置を

➢ リニア建設のための積立金制度の創設

(※全国幹線鉄道法に基づく「新幹線大規模改修準備金制度」等に準じる)

- ・リニア建設資金(東海道新幹線運賃収入の一部≒利用者の先行負担)を積立、損金算入
- ・リニア関連施設に対する特別償却  
⇒JR東海の利益に対する課税猶予措置(税金相当額が無利子融資と同等の効果)

➢ 利用者、国、JR東海にメリット

- ・新たな国の財源は不要  
一時的な税の減収は懸念されるものの、あくまで繰り延べ  
早期全線開業による経済波及効果により、トータルで税収増が期待
- ・JR東海の経営自立性を確保  
税金相当額が無利子で融資されるのと同じ効果

(2) 新たな金融支援策等の検討を

➢ 積立金制度でも、同時開業に必要な資金全ての調達は容易ではない

➢ 国に、不足資金確保支援、金利リスク緩和の観点から、金融支援策の検討を求める

- ・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
- ・政府保証 など

➢ 地元としても、同様の観点から、あらゆる可能性の検討を進めたい

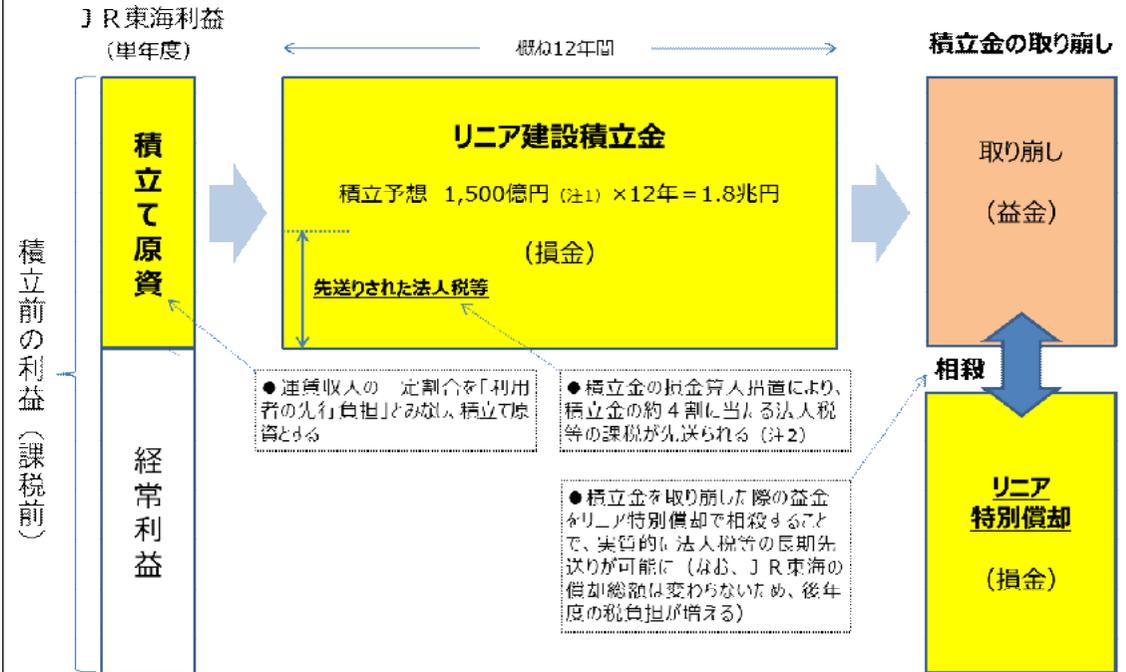
- ・無利子・低利子資金の調達手法  
(SPCを活用した上下分離方式による部分的な施設の建設代替案を含む)
- ・金融支援以外の地元協力策  
(建設発生土の有効活用、現行整備計画に基づく詳細ルート早期決定や  
駅舎建設等への協力、利用者負担の積み増し等)

(3) 関係者による「検討の場」の設置を

- 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には、関係者間の調整、協力が必要。(特に金融支援策等の定量的な検討にはJR東海の協力は不可欠)

- 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。

リニア建設積立金制度(仮称)のイメージ



注1) H25(2013)年度ベースで、JR東海とJR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は妥当と考えられる。

注2) 經常利益に対する法人税等比率は40.8% (過去3ケ年平均)

「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」

7. 付帯意見

① 大阪までの早期開業のための検討(抜粋)

「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。(中略)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。**」