

平成22年11月24日

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、定刻になりましたので交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会第12回の中央新幹線小委員会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

家田委員長にお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、江頭委員が遅れてご出席されますが、委員、臨時委員15名中9名の皆様のご出席を予定しております。交通政策審議会令第8条第3項の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿がございます。資料1と2ということで、資料1がJR東海の財務的事業遂行能力の検証という資料でございます。資料2でございますが、デルファイ法による調査の補足説明ということで、有識者アンケート結果の補足をさせていただきます。以上が本日の前半部分の資料でございます。もし不足している資料等ございましたら、事務局までお申しつけください。よろしいでしょうか。

なお、本日の小委員会は、中間とりまとめに関する審議につきましては非公開とさせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。論点整理の議事が終了いたしましたら、傍聴の皆様におかれましては速やかにご退室いただきますようよろしくお願い申し上げます。また、委員の先生方におかれましては、誠に恐縮でございますが、席のご移動をしていただきますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

議事の公開につきまして、論点整理につきましては、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開いたします。中間とりまとめに関する審議につきましては、議事要旨を後日公開することとさせていただきたいとお願い申し上げます。

これ以降の進行につきましては、家田委員長にお願い申し上げます。

委員長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【家田委員長】 それでは議事に入らせていただきたいと思います。

カメラの撮影はここまでとさせていただきたいと思いますので、ご協力のほどお願いい

たします。

それじゃ、議事に入ります。まず資料1、東海旅客鉄道株式会社の財務的事業遂行能力の検証について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、資料1に基づきましてご説明申し上げます。東海旅客鉄道株式会社の財務的事業遂行能力の検証ということでございます。今回の作業の趣旨でございますが、第3回の小委員会でご説明のありました、JR東海の経験則に基づく収入想定等を検証するために、当委員会で過日実施いたしました需要予測に基づく収入等を試算いたしまして、収支の推移を予測すること等を通じましてJR東海の事業遂行能力を財務面から検証するという趣旨でございます。

1枚めくっていただきますと、目次がございます。2ページ目から本文でございます。まず、JR東海の財務状況に関しまして、概要をご説明申し上げます。現状でございます。2ページ目はJR東海の長期債務残高の推移でございます。こちらにございますように、平成3年の5兆4,562億円から、21年度末におきまして3兆1,170億円ということになっております。青い部分が鉄道施設購入長期未払金と書いてありますが、これはいわゆるJR東海が東海道新幹線を新幹線鉄道保有機構から譲渡を受けた際に発生いたしました長期債務ということでございます。これに関しましては現在順調に支払いが行われておりまして、全体として現在1兆4,816億円ほどが青い部分、新幹線債務でございますが、こちらにつきましてもその半分以上の部分が平成29年3月までには支払いが終わる予定になっておりまして、そういう意味で着実に債務が返還されています。一方、その他長期債務でございますが、これは新型車両の導入や、山梨におきますリニアの実験線などに関しまして必要になってくる債務と伺っております。

次は3ページ目でございます。JR東海の財務状況の②でございます。JR東海の営業利益、経常利益、支払利息等の推移を見ております。平成3年から21年度まで、22年度という部分もございますが、これは22年の3月期の決算予想値を入れてあるということになっております。一番上が営業利益、以下、支払利息、減価償却費、経常利益となっております。平成3年10月に新幹線施設を購入いたしまして、それに従いまして支払利息が翌年から大きく増えているということでございます。なお、営業利益が伸びているのは、新幹線施設を買うまではいわゆる新幹線のリース料を支払っていたものがなくなりましたので、営業利益自体は伸びておるということでございます。

経常利益に関しましては、新幹線を購入したことに伴います減価償却費が出てくるとい

うことで、経常利益はこういう形での推移になっておりますが、その後平成18年ぐらいまでは営業利益等も着実に伸びておりましたが、19年をピークといたしまして、いわゆる20年のリーマンショック以降、影響を受けておるという状況がございますが、最後の22年度予測値、先般上方修正されたということもございますので、着実に、利益に関しましても復活しつつあるのかなと思っておるところでございます。

次は4ページ目でございます。JR東海が今年の4月28日に公表いたしまして、第3回の中央新幹線小委員会でもご説明のあった東海の長期見通しに関しまして、その収支の想定を整理したものでございます。上がJR東海の収入の想定でございます。まず名古屋の開業まででございますが、これは平成18年から22年度の5年間の平均並みで推移するというものと仮定しております。営業収益は、新幹線収入以外の在来線収入等も含めまして1兆1,960億円で、名古屋開業までは一定という想定になっております。

次に名古屋開業後でございますが、これは平成39年以降でございます。まず収入でございますが、10%増ということでございますけれども、内訳がございまして、開業後当初でプラス5%伸びるけれども、それ以後の10年間をかけて累計として10%まで増えるというのがJR東海の想定でございます。営業面でのいわゆる肌感覚等を踏まえると、このような想定が合理的だということで、想定として入れていると伺っております。

次に大阪開業後、平成57年以降でございますが、これに関しましては収入の15%が大阪開業によりまして発生するというところで、名古屋のような形で10年かけて10%ということではなく、開業後、その高速性等がすぐに利便性ということで需要に結びつくだろうということで、収入が15%伸びるという想定になっております。

なお、在来線の収入につきましては、全期間一定、約1,000億円程度と仮定されております。

収入増加の内容はここにありますように、航空旅客からの転移や、東海道新幹線から中央新幹線への転移、その他の転移などを含めまして、この程度の増収が図られるだろうと想定されています。

なお、支出関係でございます。支出に関しましては現状の経費をベースに、維持運営費、減価償却費をはじめ、必要な経費を推計しております。物価は、当初20年間で累計5%上昇する、その後は一定という仮定を置いております。支払利息は、実際の足元での金利は2%ぐらいで想定しているようでございますが、かたみに見積りまして金利を一律3%と想定して計算しておるようでございます。

次は中央新幹線の建設費用等でございますが、これに関しましては4項目調査で報告された費用を想定しております。建設費用に関しましては、前回の小委員会でも検証いただいたところでございます。

次は5ページ目でございます。JR東海が行いました長期試算の見通しでございます。年度が上のほうにございまして、2027年度が名古屋の開業、2045年が大阪開業ということでございまして、ここに営業収益、営業利益、経常利益がございまして、名古屋、大阪の開業直後の年が最も経常利益が低くなってくるということでございまして、これはいわゆる減価償却などが始まることもありまして経常利益が下がるということで、2028年で630億円ほど、2046年で500億円ほどでございますが、JR東海が安定経営をとということで一つの目安としております、いわゆる安定配当水準、彼らによりますと経常利益322億円と言われておりますが、それはしっかりと維持できているというご説明が先般もございました。

下には経常利益の推移がこういう形でかいてありますが、2014年に若干下がるのは、これは山梨の工事の実験線の供用がスタートすることで減価償却が始まるということでございます。その後経常利益が伸びていって、名古屋の開業直後にこちらの形で630億円と下がる。さらにその後回復しつつ、大阪の開業翌年には500億円になるということでございますが、配当については十分安定配当ができるというご説明がされました。

次は6ページ目でございます。JR東海の長期試算の見通しでございますけれども、長期債務残高のほうでございます。この推移に関してでございますが、現在平成22年度末で約3兆円ちょっとということでございますが、その後それが減少していって、平成26年に名古屋までの着工があり、それで長期債務残高が次第次第に伸びていくということがございますが、名古屋の開業時、平成39年に4.92兆円になるということでございます。その後債務が減っていきまして、平成47年ごろでございますけれども、このころに大体現在の長期債務残高と同じぐらいに戻るとということでございます。このあたりから大阪への工事の着工を視野に入れたいということをしてJR東海は申しておりますが、その後、大阪の工事が始まりますと長期債務が伸びていきまして、平成57年の大阪開業時には4.69兆円ということでございます。これに関しましてもやはりJR東海の安定経営ということで、彼らが長期債務残高に関しましてはおおむね5兆円までにとどめたいというお話がございましたが、彼らの長期試算見通しにおきましても5兆円以内におさまっているという形での長期債務残高の推移が見てとれるかと思っております。

次は、このようなJ R東海の見通しに関しまして検証を行ったものでございます。検証の前提となる想定を収入及び費用の想定ということで、7ページに整理してあります。1. でございますが、名古屋開業前までにつきましてはJ R東海の試算と同様に設定しております。18年から22年度の5年間の平均並みで推移するというところでございます。

2. でございますが、中央新幹線の開業後でございますけれども、これにつきましては中央新幹線及び東海道新幹線の輸送需要量、我々が求めました予測値に関しまして、それぞれの人キロ当たりの収入単価を乗じる、それによって収入を予測しております。具体的にはここがございますように、輸送需要量でございますが、これにつきましては第9回の中央新幹線小委員会の中で示されました需要予測の中で最も慎重な見通しであります経済成長率0%のケースを採用しております。1%のケースなども試算しておりますが、最もかためということで0%成長のケースを採用しております。

収入単価でございますが、①でございます。平成18年から22年度の直近の5年間の東海道新幹線の運輸収入及び輸送量から人キロ当たりの収入を算出いたします。次に②でございますが、中央新幹線開業後でございますけれども、これに関しましては、東海道新幹線の収入単価は①で求めたものを同じと仮定しております。中央新幹線の収入単価につきましては東京・名古屋、東京・大阪間の運賃設定、これに関しまして現行から700円なり1,000円なりぐらい上げるという想定をJ R東海はしてありまして、我々もそれを採用しております。ここがございますように、東京・大阪に関しましては現行1万4,050円が1万5,000円になるということで、1.067倍になる。東京・名古屋に関しましては同じように1.065倍になるということで、①の単価を約1.07倍した形での収入単価を設定しておるところでございます。

3. でございますが、在来線の収入でございます。これに関しましてはJ R東海の試算と同様に、直近5年間の平均値をもって全期間一定と仮定しております。約1,000億円でございます。支出に関しましてはJ R東海の試算と同様に設定しております。

次は8ページ目でございます。J R東海の長期試算見通しの検証ということで、試算結果でございます。ここに数字が整理されているんですが、以下9ページ以降はグラフなどでも整理しておりますので、この数字の説明をグラフを使いながら再度説明させていただきますが、ここで言えますのはまず営業の収益関係でございますけれども、これに関しましては名古屋開業後の需要予測でございますけれども、ここにおきまして、東海と我々の需要予測に若干差がございまして、東海は全体的な名古屋開業の効果が10年かかって発

現するという考え方をとっておりますが、我々の行った需要予測におきましては、利便性が高まったということをもってその効果は早期に発現するという事で、利便性の高まりに伴います需要の効果のあらわれ方に差がありますので、このような形で営業収益とか経常利益などにつきまして、J R 東海の試算よりも我々の行いました需要予測に基づく試算のほうが若干大き目になっております。大き目になっておりますが、2038年ぐらいを見させていただきますと、開業後10年ぐらいたちますと、J R 東海のほうの試算におきましても10%伸びるということで効果が十全に発現する形になっておりますので、大体追いついてくるという形になろうかと思っております。

なお、大阪開業後でございますが、大阪開業後に関しましてはいわゆる収入関係を、例えば2050年の営業収益などを見させていただきますと、我々が行いました需要予測に基づくものは1兆4,380億円の営業収益でございますが、J R 東海さんの場合には1兆4,670億円ということで、このずれは、J R 東海の場合には、大阪開業後15%プラスの効果が発現しそれが一定続いていくという想定になっておりますが、我々の場合には、0%の経済成長率を使ったモデルで計算しておりますので、0%の場合には先般もご説明いたしましたが必要が若干下がっていくという状況もございまして、そういう意味でここで逆転している部分はございますが、大きな傾向はあまり変わらないのかなと思っております。

なお、経常利益の部分を見させていただきますと、2028年、2046年、それぞれ経常利益が下がってきている時期でございますが、2028年でも我々の試算でも1,940億円、2046年でも630億円ということで、J R 東海の試算よりも多うございますし、332億円という安定配当の前提となるような経常利益を確保できているということは確認できていると思っております。

次に長期債務残高でございますが、下でございます。これはちょっと括弧が入っておりませんが、括弧が、下がJ R 東海の試算値でございます。2段書きになっておりますが、上が我々の試算、下がJ R 東海の試算でございますが、2027年の段階でJ R 東海は4.92兆円、我々の試算ですと4.87兆円になります。大阪開業時が4.45兆円と4.69兆円ということで、5兆円にとどまっている形は確認できるかなと思っております。

次は9ページ目でございますが、今言葉で申し上げましたものをグラフで検証したものでございまして、営業収益と輸送需要量の比較ということでございます。ここにございませうように、上にあります折れ線グラフの青い部分が需要予測から得られる収入関係でござ

います。オレンジがJR東海の想定営業収益ということで、39年に名古屋が開業し、平成40年が1年間フルの開業効果が現れる年でございますが、この差につきましては先ほど申し上げましたように、すぐ発現するということと、5%まず発現し、10年間かけて10%ということの差がございますが、暦年を追っていきますと、平成52年ぐらいに大体追いつきまして、54、5年ぐらいになりますと若干JR東海さんの想定のほうが大きいという形になります。

その後、平成58年ぐらいになりまして、いわゆる大阪開業の時期になりますとこういう形になりますが、青いものはだんだん減っていきますがオレンジの部分は横ばいのままという形で、この差が発生してくるのがございます。ただ、大きな流れとすればおおむね相違はないのかなと思っております。

次は10ページ目でございます。これは経常利益の推移の変化でございます、横のグラフの数字のとり方が今回こういうふうにしてありますので、オレンジと需要予測の部分の黒っぽい折れ線グラフの差がちょっと大きくなってございますが、傾向は同じでございます。名古屋の開業後、若干JRと我々の予測の部分の差がございますので、それが需要想定との差になり収入への影響が出てくるという結果でございます。

大阪に近づきますと若干それが逆転しつつ、大阪開業後は、先ほど申し上げましたように、一定のままだということと、減っていくという状況もありますので、この差は若干出てくるという状況でございます。

次が11ページ目でございます、JR東海の長期見通しの検証の中の長期債務残高の推移の比較でございます。青が需要予測に基づきます長期債務残高の推移でございます。オレンジに関しましてはJR東海でございます、ここがございますように少しずつでございまして、これはやはり先ほど申し上げました需要の見通しの差について若干の時期的なずれがありますので、それによりまして実際長期債務が減らせる時期、ちょっと遅れる時期などがあって少しずつ凸凹になっておるといってございますが、大きな山と谷につきましては傾向は変わらないと言えらるかなと思っております。

次でございます。検証結果のまとめでございますが、今申し上げましたものを再度ここでまとめております。収入でございますが、名古屋開業後の収入に関しましては、需要予測では開業直後に効果がすべて発現するという想定をしておりますが、JR東海は10年かけて10%累計になるという想定でございますので、開業直後は我々のやった需要予測の収入想定のほうが大きくなります。ただ、開業10年後の収入はJR東海の想定値と需

要予測による試算値はほぼ同じ水準となります。

大阪開業後の収入に関しましては、開業直後はほぼ同じでございますけれども、その後需要の減少の影響、0%成長の場合は減少いたしますので、減少の影響を受けることにより需要予測からの試算値がJR東海の収入想定額を若干下回る形になります。

経常利益でございますが、その推移を見ますと、名古屋開業時の経常利益は収入想定の違いからJR東海の試算を大幅に上回る形になっております。一方需要予測の試算では、経常利益は大阪開業後に約630億円程度で最低となりますけれども、なおJR東海の試算値をわずかに上回っておりまして、安定配当水準322億円は維持することが可能だと検証できます。

大阪開業後の経常利益の伸びに関しましては、需要量減少による収入の低下のためJR東海の想定に比べて鈍いものとなります。

債務残高に関しましては、名古屋開業時に約4.9兆円、大阪開業時に約4.5兆円となりますが、JR東海の言っています安定経営の目安である5兆円以内にはおさまります。その後大阪開業後、着実に債務が減少していくという見通しでございます。大阪開業に関しましてはJR東海の収入の想定より低い収入となっておりますが、債務返済に支障を来すほどの影響は想定されておりません。

総じて、最も慎重な需要予測結果を用いた試算とJR東海の長期試算見通しはほぼ同じ結果を示しておりまして、JR東海の計画は慎重な見通しに基づくものと評価し得るのではないかと考えております。

なお、参考の補足でございますが、安定経営の目安で5兆円ということでございますが、まずこちらは5月10日の第3回のヒアリング時にJR東海が説明された内容でございます。大きく4つほど、5兆円以内に関しましての安定経営上必要な考え方をご説明されております。

ここにございますように1. は、長期債務残高が5兆円というものが売上高に比べて突出した水準になることを主張されております。右側のほうにございますけれども、電力会社などでも売上高に比べる長期債務残高は2から1倍だということで、一般事業会社は1倍未満ですがJR東海の場合には4倍を超えるということもありまして、やはり5兆円ぐらいがある意味限界ではないかというのがまず1. でございます。

2. は、営業キャッシュフローを踏まえると長期債務残高は5兆円までということで、営業キャッシュフローと長期債務残高の比率を見ますと、一般的には約10倍以下である

が、比率が高い企業でも1.3、4倍ぐらいまでが限界だろうということで、今回のJR東海の名古屋開業後の営業キャッシュフローの平均は約3,800億円ということで、その1.3、4倍ということで、5兆円程度を目安にされたいとおっしゃっております。

次は3.でございますが、JR東海の実績値からいきまして、長期債務残高が大きいと非常に利払いの負担が大きいので元本の縮減が進まない。しかし一方で、5兆円以下になった場合には一気に債務縮減のスピードがアップするんだというお話もございました。なお、長期債務残高膨張時の金利上昇に関するリスクでございますが、債務残高5兆円で金利が0.75%上昇すると名古屋開業時の経常利益が配当可能利益水準を割り込んでしまうということで、安定配当ができなくなるというお話がございました。

これに関連いたしまして、じゃ、本当に6兆円になったらどういうふうになるのか、そのストレスはどの程度の影響がJR東海に発生するのかということも簡易的に試算してみました。JR東海の主張はここにありますような5兆円以内ということで安定配当を継続したい、そのための経常利益322億円ということでございますが、仮に、債務が非常に大きくなっています大阪開業時の最大債務残高を、今は4.45兆円でございますけれども、これを仮に6兆円とした場合にはどうなるんだということで計算してみたものがこれでございます。金利3%負担が約450億円増加する。4.5兆円から6兆円に伸びたということをお考えすると、その3%ということで、約450億円ほど金利負担が増加するということでございます。その場合の大阪開業直後の経常利益は先ほど申し上げましたように633億円ということでございますが、これから450億円を引きますと200億円を切ってしまうということで、322億円の安定配当を確保する水準以下になってしまうというのがまず1.でございます。

2.でございますが、資金調達の見方から、経常利益2期連続赤字を計上した場合については事業継続性に懸念があるものと想定されるというふうには、一般的に金融市場からもそういう見方があるということで、こういう状況になりますと、従来と同条件での新規調達が難しくなるという状況がございまして、最もしも経常利益が低くなる年、これは大阪開業時前後でございますが、この状況を見ますと、約900から950億円程度の経常利益が続いておりますけれども、そのときのボトムが、一番が大阪開業時でございますけれども、大体900から950億円ぐらいを想定いたしますと、一方で、こういう状況において6兆円まで仮に借りていた場合のリスク耐性を検証ということで、例えば1%の金利負担増加があった場合どうだろうかということでございまして、こういう状況

になりますと、6兆円の4%の金利負担と、今想定しています4.5兆円と3%の金利負担、1,050億円ほどの金利負担が上昇いたします。こうなった場合には、先ほど申し上げましたように、その時期の経常利益が約900から950億円程度でございますから、結果として経常赤字になってしまう可能性が非常に高い、そういった状況が連続する可能性が高いということで、そのような見通しになった場合に資金調達が困難となるおそれもあるということで、したがって結果でございますが、債務残高を最大6兆円とすることはリスクが大きくて、債務残高を5兆円以内に抑制するとのJR東海のお考えも安定経営の目安としてはおおむね妥当な面があるのではないかとということが、ここの補足のペーパーの趣旨でございます。

以上が、財務的な面からの事業遂行能力に関しまして検証を行った結果でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは、まずこの資料1について意見交換をしていただきたいと思います。最初に榎谷さんからご解説というか、コメントをお願いしたいと思います。

【榎谷臨時委員】 榎谷でございます。試算をする前にいろいろ事前にご説明いただきまして、私は会計士でございますので、会計士だからといって何でもやっているわけじゃございませんが、見させていただきまして、感想でございますけれども、JR東海としては自分で事業を進めていくんだと、だからリスクは全部持つんだということが前提ですので、楽観的、悲観的、中立と見たときに、中立より少し悲観的に見てある、つまり安全で見てあるのかなというイメージを受けました。少しのり代もあったり、かなりシビアに見ているので、JR東海がおやりになった長期試算の見通しというのは、40年後のことですからだれもわからないと言えわからないんですけれども、今の現状で考えて想定できる範囲内で見るとは、鉛筆なめてやりたいために無理な計画を立てているという印象ではなかったということでもあります。収入についてもそうでございますし、建築費も含めた運営、維持管理費も含めて、少し余裕を見てあるなと思いました。

金利がもっと上がったときはどうなるのかという議論もあるんですけども、金利が上がったときというのは物価も上がっているでしょうから、料金を上げるとかいろんな調整の中でトータルの採算が合うのかなと思います。特に、国交省でおやりいただきました見通しの中で11ページを見ていただきますと、また国交省のほうも成長率0%ということでかなりシビアだと思うんですけども、マイナスということもないわけではないと思うんですが、ゼロだということを前提にしてあるんですけども、真ん中に営業キャッシュフロー

ということで、需要予測による試算があります。これは非常に安定してキャッシュフローが出るので、若干前倒しがあったり、若干後ろ倒しがあるかもわかりませんが、このキャッシュフローが比較的安定的に出ているのでそれほど心配する必要はないのかなど、今のコスト構造で見るとはそれほど心配するものがないのかなどと思いました。以上であります。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、ほかの委員、どうぞご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

青木さん、何かありますか。

【青木臨時委員】 この検証には2つ側面があると思います。1つはJ R東海がこの事業の遂行が可能かという点、もう1つは、この計画が妥当なものであるとなると、やはり大阪開業が平成57年になることは仕方がないということを委員会で認める、改めて確認するということなのではないでしょうか。

【家田委員長】 この試算は開業時期をどうするかという話じゃなくて、いろんなデータ類を前提に我々の委員会は検討しているわけですが、その中のJ R東海がお示しになった財務スキームがどういう位置づけのものなのか、それを検証するという、そういう作業だと思えます。

したがって、57年が国家的に見て一番いい答えなのかどうかは置いておいて、少なくともJ R東海が試算しているスキームは、どうやら、今、榎谷さんがご解説されたように、かなり慎重なスキームに基づいて計算されているみたいですねというところまでがこの資料の意味するところではないかと私は思っております。

【蒲生幹線鉄道課長】 我々もJ R東海のつくっている今のスキームが、榎谷先生がさっきおっしゃいましたけれども、やりたいためにどうだこうだというようなことではなくて、しっかりとした、堅めの数字に基づいた計画になっていると検証した上で、なおかつ、開業時期等々に関しましてはいろんな議論があると思うんですけども、J R東海も堅めに見積もった上で、少しでも、現場では営業成績なりを上げることによって、前倒しも含めてというようなことを第3回の議論で言うておりましたので、ある意味では、1つの出発点としてしっかりとしたものになっているというのが今回の検証の意味かと思っております。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【江頭委員】 今の課長のお答えは、それはそれとしてわかるのですが、この審議会として考えなければならないのは、この審議会は、全国新幹線鉄道整備法6条に基づいて、

建設主体としてJR東海が適当かどうかを決めなければいけないわけで、その場合、35年という時間がかかることが、JR東海に建設主体として適当な能力があると認めるべきかどうかという問題にかかわってくると思います。

つまり、例えばヨーロッパの教会には、100年、200年かけて作られたものがあるわけですが、中央リニア新幹線を100年かけてつくりますという計画であれば、建設主体として適当と認められる能力がないということだと思えるのです。そうしますと、35年かけてつくる計画は、新幹線法6条の要件を満たすのかという問題になる。

そこで私がお伺いしたいのは、従来、鉄道事業法の許可についても、建設に35年かかるという計画を認めたことがあるのかということなのです。鉄道事業法に基づく許可で一番長かったのはどれぐらいなんだろうということですが、私は気になっています。

【家田委員長】 なるほど。整備新幹線をつくり始めて、1987年からと言っていいんですかね。もっと後ですか。

【蒲生幹線鉄道課長】 基本計画とか整備計画からいくと、もっと前からですけど。

【家田委員長】 JR以後となれば、23年かかって何キロつくったのかな。200キロぐらいつくったんですか。わかりませんが、そういうペースと考えるとどうなのかと、そんなことも関係するかもしれませんが、今の江頭さんのご質問には、事務局からお答えされますか。

【蒲生幹線鉄道課長】 ちょっと今この場では手元にありませんけども、いずれにせよ全幹法の仕組みの中で、例えば建設主体とか営業主とかの指名がありつつも、財政的な制約などがあって、なかなか進んでいない部分、路線などもありますので、少しずつ少しずつみたいところもあるんですが、そういう意味で、何年でやるべきだとか、何年でという形ではなかなか前例となるものが、これだけ大きいものになってくると日本の場合はないかと思えます。

【江頭委員】 私がさっき言ったのは、鉄道事業法でも、建設する必要がある案件を許可するわけですね。その鉄道事業法に基づいて許可した場合のうち、一番建設予定期間が長かった計画は、どれぐらいの期間だったかということなのです。今お答えいただけないなら、後ほどでも結構です。

【家田委員長】 青函はどのくらいかかっています？ 青函トンネルは。青函トンネルは昭和30年代からやっているでしょう。

【潮崎技術開発室長】 政府が最初に調査を始めてからだ、もう昭和30年ごろから

なんですよ。

【家田委員長】 昭和30年とすると1955年で、開業が198何年だっけ。

【青木臨時委員】 98年か9年ですけど。

【家田委員長】 8年くらい。そのくらいのオーダーですね。

【蒲生幹線鉄道課長】 また調べてからお答えします、申しわけございません。

【家田委員長】 じゃ、ちょっと調べていただいて、お答えいただくようにしまし
かね。

ほかにいかがでしょうか。

【村上臨時委員】 1つ追加でよろしいでしょうか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【村上臨時委員】 今回、JR東海が、全額自己出資でつくるということは、5兆円
なり8兆円なりの資産を持つことになりますので、バランスシートが非常に大きくなると思
います。

そのときに、仮に、東海沖ではなく首都圏で大震災が起これ、東海道新幹線と中央新幹
線が同時に被災した場合、資産価値が暴落し、債務超過に陥るといようなことは、考え
なくても良いのでしょうか。上下分離方式でインフラをリースするのであれば、そうした
問題は回避できると思いますが、巨額の資産を持つことは財務上問題ないのかということ
をお聞きしたいと思います。これは榎谷先生にお聞きするのがよいのかもしれませんが。

【榎谷臨時委員】 おそらくその場合も、東京から名古屋まで、例の阪神・淡路のよう
に、けたが全部こけて使えなかったということになるのか、一部、例えば1キロとか2キ
ロとか5キロとかいうレベルで倒壊するのかによって大分違うと思うんですね。

確かに、東京・大阪が全く使えない、しばらく、10年も使えない、5年も使えない、
もう一遍建築し直さなきゃいけないとなれば、これは難しいと思うんですけども、そう
じゃなくて、ある一定のところ、架橋のところ、少し倒壊しているとかいうようなレベ
ルであれば、それが1年、2年続くのかよくわかりませんが、一定の国の支援などもその
場合は必要なのかもわかりませんが、不可能ではないかなという、実はその議論も数日前
にいらっしゃったときにしたんですが、程度によりますということじゃないかなと思いま
す。

確かに中央新幹線だけでなく東海道新幹線も大事なので、それがほんとに回復不能
な状況になって単独でできないということになれば、これは国が、重要なインフラである

ならば何とかして支援するという形しかないというふうに割り切るしかないのかなとそのときには思ったんですけど。

【家田委員長】 村上さん、よろしいですか。

【村上臨時委員】 はい。

【樫谷臨時委員】 地震のときにどの程度の障害が出るのかということも影響してくるので。

【村上臨時委員】 上下分離方式であれば、その辺のリスクは回避できると思いますが、それだけの大きな資産を持つこと自体が民間企業のリスク管理能力に納まるのかという点が懸念されます。

【樫谷臨時委員】 資産というよりも、おそらく借り入れだと思うんです。借り入れの大きさ、ほとんど自己資本でやる分には中央新幹線だけでもある程度やりくりできると思いますので、ただ、借り入れの返済ができるかどうかということが問題になるので、5兆円という数字で大変な震災が起きたといったときに、果たして借り入れが返済できるかどうかという、そこまでの試算はしていませんが、ある程度の、東海道新幹線の橋げたが幾つか崩れたというレベルであれば何とかカバーできる範囲内かなというふうに、議論をされていて感じました。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。これは別の要素なんですけれども、やっぱりお金のオーダーが、非常に大きな、5兆円とかすごい額のオーダーの話をしているものなので、当然ですけども、投資額である8兆でしたっけ、なんかがきいているわけですよ。したがって、その投資額が何らかの技術開発や努力によって圧縮できれば、この状況はおそらく大幅に改善されるし、予想されないような事態によってこのコストが大幅に上がるようなことがあると、手も足も出なくなる。

要するに、コストが重要なファクターであることは計算するまでもなく間違いないことですが、有識者ヒアリングのときに井口先生が、とにかくコストダウン努力がこれからの最大の継続勉強課題であると。現在はじっている金額でできるということは検証できているんだけど、もっとよりよくやるためには、あるいはもっと早くやるためには、何はともあれ、いろんなスキーム云々なんてことよりも、まずはコストダウンだということを変に強調されていて、私も強く印象を受けたんですが、今日の試算結果を見ても、そこを改めて感じるところでございますが、樫谷さん、その辺はいかがなものでしょうか。

【樫谷臨時委員】 そうですね。コストダウンの余地はまだまだあると思うんですが、

今回、私が印象を受けたのは、先ほど申し上げましたように、建築費もある程度のコストを吸収する、建築費も少し余分に見ているといたしますか、運営費も余分に見ているという印象を受けましたので、それが倍になったらどうかというのは別として、1割前後の上昇率であると吸収できる範囲内。利子があるし、当然もっと経営努力とか研究開発によって本来1割伸びるものを伸びないとか、コストダウンできればより望ましいのではないかなとは思いますが、最悪の場合、1割伸びても何とか吸収できる範囲内かなと思っています。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにはいかがですか。

それでは、先ほど江頭さんから提起されましたポイントについては、後ほどお答えいただけるようであればお答えいただくとして、ひとまず先に行かせていただきましょうかね。よろしいですか。

それでは、続きまして資料2のデルファイ法の調査の補足について、ご説明をお願いしたいと思います。

【潮崎技術開発室長】 それでは、資料2を私のほうからご説明させていただきます。

前回、デルファイ調査の全体像につきまして概要をご紹介させていただきましたが、その際に、大方ポジティブな意見が多かったんですけども、少数意見ながらネガティブな意見、あるいは懸念をする意見というのもありまして、具体的に、その中身についてはどういうところを懸念されておられるんだろうかというご質問が全般的にあったかと認識しております。それらの点につきまして、補足をまとめさせていただきました。

まず1ページをあけていただきますと、そのような部分があるところのみを抜粋しておりますが、今日の資料で右肩に11月12日説明資料と書いてあるページは、前回にもお出しした資料そのままでございます。1ページを見ていただきますと、このところに、中央リニアを利用した場合の広域的な移動が増えるのかどうなのかという質問に対して、「増加する」という回答が8割近くを占めて多かったわけですけども、「減少する」という回答の方も106人の中で3名ほどいらっしゃいました。

2ページをあけていただきますと、この3名の方々のアンケートの自由記述の部分を抜き取ったものでございます。「減少する」と回答した方々ですけども、結局は大都市圏への一極集中、また海外への展開の増加ということで、要は、国内の移動はもうそんなに増えないのではないか、あと、もちろん料金にもよるのでというようなご回答もございました。

それから、「増加する」または「どちらでもない」と、決して選択肢的には否定的な意見

ではなかったんですが、そういう方の中でも自由記述の中をよく見ていくと、長期的には人口減の影響があるのではないかと、国内生産の空洞化みたいな、よく言われている影響が大きければ、そもそも移動需要自体が低下してしまうという、意見も出されておりました。

それから3ページでございますが、これは新しい産業の創出と観光の部分でございます、左側の新しい産業（需要）創出の可能性についてということで、例えば農林水産業から運輸業まで11の業種ごとにこんなようなことが考えられるということで、7割、8割以上の回答が集まったものを掲げておりますが、ここにつきましては、どのような質問を展開したかを10ページ以降で具体的に紹介させていただきます。

ちょっと込み入っておりますので丁寧に説明いたしますが、4ページですけれども、まずこの質問では、第1回目のアンケート調査は全くの自由記述でございます、中央リニアプロジェクトによって創出される可能性のある需要というのはどんなものが考えられるでしょうか。11の業種は示しまして、それぞれ業種ごとに自由に、考えられる、想像できるものを挙げてくださいと聞きましたところ、各業種ごとに、ある程度事務局でカテゴリズしておりますが、おおむね4ページ、5ページ、6ページに掲げましたアイデアにカテゴリズされるという結果になりました。

もちろん、それぞれ文言は独自でございますけれども、例えば農林水産業であれば、①の新鮮な野菜云々から⑤の忙しい都会人向けの農村観光とか、こういったような5つのアイデアにほぼ収れんする。以下それぞれの業種について、ここに掲げてあるような自由回答のまとまりができたということでございます。

2回目のアンケートでは、同じ回答者の方々に、こうしてカテゴリズされた1回目の結果をお示ししまして、例えば農林水産業であれば①から⑤の選択肢を示して、それぞれについて「大いに可能性がある」、「やや可能性がある」、「可能性はない」のどれだと思えますかというような聞き方をしております。

その具体的な結果を7ページ以降にまとめてございます。例えば農林水産業ですと、今ご紹介いたしました①から⑤の選択肢、あとその他もございまして、これを同じ回答者の方に第2回目のアンケートではお示ししまして、「大いにある」、「ややある」、「ない」のどれに該当するかという択一的な質問をして、集計したのがこの結果でございます。

このうち、「大いに可能性がある」、「やや可能性がある」が一番多くなっておりますのは、⑤の忙しい都会人向けの農村観光・体験型イベントというやつでございます、前回の総括のご報告では、例えば農林水産業ですと一番多いこの項目を代表例として掲げさせてい

ただいたということです。これを見ますと、「可能性はない」という青の部分が4割以上を占めている項目は、例えばこの②や③、もちろん「可能性がある」という選択肢も半分ぐらいいはあるわけですが、逆に言うと半分ぐらいいはこういうものは可能性はないんじゃないかというような回答になっておる状況です。

時間の都合上、1つ1つのご紹介は省略いたしますが、以下同様な形で、製造業・鉱業については8ページ、黄色のリニア関連技術の外国展開は前回のときに代表例で掲げさせていただいておりますが、これについては非常に、9割以上の方が可能性はあると。だけれども、②、③は半々ぐらいいに分かれておるような状況でございます。以下、9ページが建設業、10ページが電気・ガス・水道業と続きまして、17ページまで各11の業種についてのアンケート結果となっておりますので、これは後ほどごらんいただければ、また質疑応答の際に補足説明をさせていただきたいと思っております。

それから、先ほどの3ページのところに、もう一つ観光資源としてのポテンシャル、あるいは観光商品の開発といったようなことで、これもそれほどないのではないかという回答も、10%台の方々からそういう意見が寄せられました。18ページをごらんいただきますと、そのネガティブな回答をされた方の自由記述をほぼ写したものでございます。例えば、中国に既にあるけれども、リニアの乗車目的の観光客というのはあまり聞いたことがないとか、行ったとしても観光地自体にたどり着くまでになかなか時間がかかるとか、あるいは、できた当初はあるかもしれないけど、長期的にリニア自体を観光目的というのはいないんじゃないか。そもそも飛行機の運賃との関係もある。

それから、次の商品開発のほうの状況でございますけれども、ここに書いてあることをごらんいただければいいんですが、京都にとまらないのということを書いている方もいらっしゃいましたし、日帰りの観光客自体が既存の新幹線や飛行機からリニアに移る程度で、総体にあまり大きな影響はないのではないかと。また、リニア自体やはり用務客がメインであって、観光が沿線のアクセスポイント等も含めてどのくらいの効果になるのかは限定的なのではないかと。観光というリピーターが重要になってくるけれども、そこに対してもあまり積極的には考えられないというような感じでございます。

次の19ページは、リダンダンシー、災害発生時についても「ややある」以上の回答が多かったんですが、「効果はない」という回答の方も13%ほどいらっしゃいまして、その方々の自由記述の部分を20ページに掲げてございます。

一言で言うと、同じ地上の輸送である以上、同じ地上系のインフラシステムである以上、

完全な意味での代替はなかなかないのではないのかという意見でございます。それからまた、東海道新幹線とクロスする部分も当然ございますし、そういうところがほんとにダメージを受けた場合には、少なからず両方ともダメージがあるのではないかといったようなことではないかと思えます。

それから21ページですけれども、これはさらに、中央リニアの将来像ということで、東京・大阪以外に拡大ということ考えた場合にどうかといった質問でございましたが、21ページの左のグラフの③に、東京・大阪間についても疑問があるという方が10%前後いらっしゃったわけで、次の22ページを見ていただきますと、これらの方々の自由回答の記述でございます。要するに、そもそも飛行機があるじゃないかということ、あるいは対コストに関しての疑問、また逆に、より長距離にしたほうが産業や人口へのさまざまな効果があるのではないかといったような意見でございます。

それから(2)ですが、ポジティブな回答をされた方の中にも、そうはいっても若干の懸念をされている意見もございまして、国の借金ということは想定しておりませんが、そういうご心配をされているような意見もあるとか、今、前段の議題で検証を行いましたけれども、JRの自己負担が大前提であるといったようなことから、注釈をつけたようなコメントが寄せられております。

次に、最後ですが23ページ、国民意識の変化ということで、将来への希望、特に次の世代の子供たちを念頭に置いて考えた場合、③の将来への不安が増すという意見も、「ややありうる」という方も含めると3割ちょっとの方がそういうことを思っている。この方々の自由記述意見を24ページに示しております。小さいボツが全部で13ございますが、このうちの主に上半分に書いてございますことや、あるいは下から3つ目、4つ目あたりですけれども、やはり大都市圏への一極集中と地方への利益の裨益というものがほんとに考えられるのかどうかということに懸念をされる意見が、13のうちの8つぐらいを占めておる状況でございました。

ほぼ以上でございます。最後、25ページは、前回、観光関係の方々には専門の人がほんとうに入っているのでしょうかというようなご質問もありましたので、回答者全体の中で半分ぐらいは大学所属の研究者の方、それから観光業界の関連の方々としてホテルの経営者のトップの方、あるいは地方のまちづくり関係のNPOの方とか、また学識経験者の中で観光関係に詳しい先生方も数名入っておるということで、全くゼロというわけではございませんということでございます。

以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。前回のご説明で、ネガティブな意見の中でも面白い意見があればぜひ見たいなと思ってやっていただいた、その結果でございますが、特に関心をひくようなご意見は見当たらないですね。

お願いなんだけど、意見の後ろに何がご専門の方なのかを括弧に入れておいていただけませんか。耐震設計の専門家でもない人がどの路線もみんな壊れるみたいなことを言っているのでは困るし、専門の方が言っているんだったら大いに留意しなくてははいけませんし、ぜひそんなところもお願いしたいと思います。

委員の皆さん、どうでしょうか。ご質問やコメントがあったらお願いしたいと思います。
林山さん、どうぞ。

【林山臨時委員】 すいません、すごくプリミティブな質問なんですけど、このヒアリングをするとき、今の状況でリニアがぼんとできたときに何を期待するかみたいな質問なのか、既存の、今の東海道新幹線を自分の専門の立場から都合よく利用したときに何が期待できるかという、どちらの、これはごちゃ混ぜになっちゃっているんですか。

【潮崎技術開発室長】 全体の質問は、基本的には超電導リニアによって中央新幹線ができたときに、交通体系や世の中がどう変わると思われますかという、それが基本です。一番前段で、リニアとは全く関係なく、日本の将来像の、人口がどうなるとか産業構成がどうなると思えますかみたいな質問をしているんですが、それはごくわずか、全体のうちの1割ぐらいで、基本的には超電導リニアによって東京・大阪1時間という陸路の交通機関ができた場合の交通体系や、世の中の状況がどうなるかということ为前提にした質問になっております。

【林山臨時委員】 そうなんですか。ちょっと気になったのが、細かいやつをぱらぱらっと見たときに、物の移動に影響がどうのこうのというのが幾つかあったので、どういう設定で聞かれたのかなというのが疑問だけでした。

【潮崎技術開発室長】 物の移動……。

【樫谷臨時委員】 貨物ですね。

【林山臨時委員】 貨物関係ですね。生鮮食料品がとか宅配便がと、何でここで出てくるのかなというのが。

【潮崎技術開発室長】 そういう意味では、確かに産業に対してどういうインパクトがありますかというところが出てきた回答、意見に関しては、細かいことを言うと、回答者

の方にそれぞれ聞いてみないとわからないところが実はあります。めぐりめぐってこういうこともあるんじゃないのという想定のもとで回答されているんだと思いますが。

【家田委員長】 もともとは第1回目の自由回答でこういうのが出てきているので、今度はそれに点数をつけてもらうようにしてみると、特急宅配が通例化するというのが15%の人は「大いに可能性がある」、全部まぜると半分以上の人が「やや可能性がある」というんだから、こういう見方が当たっているなら、きっとJR東海もこれはおいしい商売だといってやるのかもしれないし、いやいや、そんなわけにはいきませんよという話になるかわかりませんが、それなりの人数の人がカーゴも有効だと思うんでしょね。

林山さんのご質問は、今の点だけでよろしいですか。

【林山臨時委員】 はい、結構です。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。それでは、資料2の議題は以上にしましょうかね。論点整理として2点宿題があったものについての議論はここまでにさせていただきたいと思います。

それでは、引き続き事務局から連絡事項をお願いしたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 事務局からご報告します。まず本日の議事でございますが、前半部分に関しましては以上ということで、本日の傍聴に関しましてはここまでとさせていただきたいと思います。この後の議事、中間とりまとめに関しましてご審議に関しましては、終了時刻は大体15時半過ぎぐらいを予定しております、その後、家田委員長がこの部屋でご質問をお受けいたしますので、ご質問のある方は15時半過ぎぐらいを目途にこの部屋までまた再度来ていただければと思っております。

それでは、大変恐縮でございますけれども、傍聴の皆様におかれましてはご退室していただきますようよろしくお願い申し上げます。

— 了 —