



令和3年4月27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 金子 慎  
(コード番号 9022 東証、名証各第1部)  
問合せ先 執行役員広報部長 武田 健太郎  
(TEL. 052-564-2549)

### 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・名古屋間の建設については、平成26年10月に品川・名古屋間の工事実施計画が認可されて以降、品川駅、名古屋駅、南アルプストンネルなど、早期に着手する必要があるものから順次、設備投資の意思決定を行った上で契約を締結し、工事を進めています。

その中で、品川駅・名古屋駅の両ターミナル等の個別の工事案件によっては、当初の想定額を超えるものが発生したことにより、工事費の増加を見込むこととなりました。その一方で、昨年来の新型コロナウイルス感染症の影響で、経営環境が急激に悪化したことから、今般、工事に必要な資金計画と健全経営の確保を確認するため、品川・名古屋間全体の工事費の見通しについて、合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を進めたところ、総工事費が「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その2）の認可申請について」（平成29年9月25日）でお知らせした金額を上回る見通しとなりましたので、お知らせ致します。

#### 1. 総工事費（品川・名古屋間）の見通し

7.04兆円

※工事実施計画（その2）時の見込み額（5.52兆円）に比べ約1.5兆円増。

※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

- ・難工事への対応、地震対策の充実、発生土の活用先確保 等
- ・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、不足分について返済可能な借入資金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を確認するため、現実的に想定しうるペースで収益が回復した場合に、一定の合理的な前提において営業キャッシュフローを算出し、これに新規の資金調達約1兆円を加えれば、品川・名古屋間の建設に充当できる資金の累計が、令和10年度中には、今回算出した総工事費7.04兆円を上回ることを確認しました。なお、これは開業の目標時期を新たに設定したものではなく、あくまで参考として、一定の前提の下での資金確保の状況を試算したものです。
- ・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)

運輸収入(幹/在)	令和3年度 66%、令和4年度 80%、令和5年度 90%と段階的に回復し、令和6年度以降、令和10年度までに100%
費用	人件費は、現行の鉄道充当要員規模の維持を基本とし、物件費は、平成27年度実績から令和元年度実績までの5年平均並みを基本として計上。また、「業務改革」により進めるコスト削減を一定程度考慮して計上
設備投資(中央)	7.04兆円
設備投資(幹/在)	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、令和10年度以降2,200億円程度/年で横ばい
その他	資金を調達する際の金利は3%

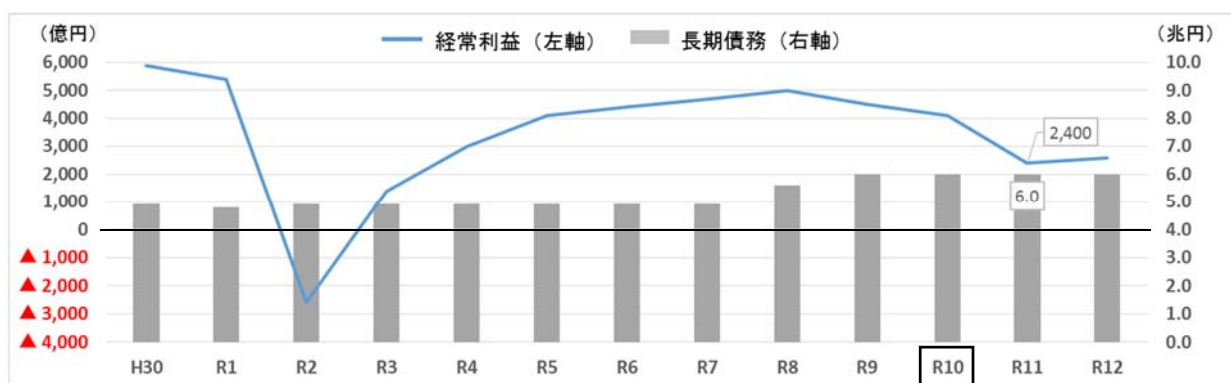
注) 新幹線・在来線の運輸収入の回復は平成30年度対比。

(参考：確認の結果)

中央新幹線建設に充当可能な資金の累計が、総工事費を上回る時期*	令和10年度
上記時期翌年度の営業収益	15,300億円
同、経常利益	2,400億円
同、長期債務残高	6.0兆円

注) ※の時期以降、営業収益及び経常利益の算出にあたっては、運輸収入がそれまでと比べて5%程度増えるとともに、中央新幹線に関する資産の減価償却費と維持運営費を計上するものと仮定しています。これは開業の目標時期を新たに設定したものではなく、あくまで参考として試算したものです。

(参考：経常利益・長期債務の推移)



#### 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、令和4年3月期業績予想（令和3年4月27日公表）への影響はありません。

## 工事費の主な増加理由

### (1) 難工事への対応 (+0.5 兆円)

- ・品川駅、名古屋駅の両ターミナルについて、工期が長期にわたる複雑な工事であり、契約の手続きを進める中で、リスクを見通せる範囲で工事を分割して発注しました。また、工事を進める等の過程で、地質の不確実性や狭隘な場所での施工上の制約の厳しさ等が分かってきました。

### (2) 地震対策の充実 (+0.6 兆円)

- ・明かり区間の構造物について、山梨リニア実験線における走行試験のデータを用いた解析及び小牧研究施設における試験装置での加振試験等で確証を得た対策に基づき、地震への更なる備えとして構造物全体を強化する必要が生じました。

### (3) 発生土の活用先確保 (+0.3 兆円)

- ・都市部の発生土については、活用先の確保が困難でしたが、埋立事業における護岸工事等（横浜港新本牧ふ頭等）の費用を負担することで解決を図りました。また、山岳トンネルからの発生土については、活用先の候補地の状況を踏まえると、運搬費や受入費が増加する見込みです。