

【表紙】

【発行登録番号】	29 - 関東 1
【提出書類】	発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成29年10月18日
【会社名】	東海旅客鉄道株式会社
【英訳名】	Central Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 柘植 康英
【本店の所在の場所】	愛知県名古屋市中村区名駅一丁目 1 番 4 号
【電話番号】	(052)564-2364
【事務連絡者氏名】	財務部次長 河田 仁
【最寄りの連絡場所】	東京都港区港南二丁目 1 番85号
【電話番号】	(03)6711-9634
【事務連絡者氏名】	財務部資金課長 江村 康
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行予定期間】	この発行登録書による発行登録の効力発生予定日（平成29年10月26日）から2年を経過する日（平成31年10月25日）まで
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 300,000百万円
【安定操作に関する事項】	該当事項はありません。
【縦覧に供する場所】	東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注） （名古屋市中村区名駅一丁目 3 番 4 号） 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社 （静岡市葵区黒金町 4 番地） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部 （東京都千代田区丸の内一丁目 9 番 1 号） 東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社 （大阪市淀川区宮原一丁目 1 番 1 号） 株式会社名古屋証券取引所 （名古屋市中区栄三丁目 8 番20号） 株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町 2 番 1 号） （注） 東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

以下に記載するもの以外については、有価証券を募集により取得させるに当たり、その都度「訂正発行登録書」又は「発行登録追補書類」に記載します。

1【新規発行社債】

未定

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

未定

3【新規発行による手取金の使途】

(1)【新規発行による手取金の額】

未定

(2)【手取金の使途】

設備資金、借入金返済資金、鉄道施設購入長期未払金返済資金、社債償還資金、運転資金及び投融資資金に充当する予定であります。

第2【売出要項】

該当事項はありません。

第3【その他の記載事項】

該当事項はありません。

第二部【参照情報】

第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

1【有価証券報告書及びその添付書類】

- 事業年度 第30期（自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日）
平成29年6月23日関東財務局長に提出
- 事業年度 第31期（自 平成29年4月1日 至 平成30年3月31日）
平成30年7月2日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第32期（自 平成30年4月1日 至 平成31年3月31日）
平成31年7月1日までに関東財務局長に提出予定

2【四半期報告書又は半期報告書】

- 事業年度 第31期第1四半期（自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日）
平成29年8月9日関東財務局長に提出
- 事業年度 第31期第2四半期（自 平成29年7月1日 至 平成29年9月30日）
平成29年11月14日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第31期第3四半期（自 平成29年10月1日 至 平成29年12月31日）
平成30年2月14日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第32期第1四半期（自 平成30年4月1日 至 平成30年6月30日）
平成30年8月14日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第32期第2四半期（自 平成30年7月1日 至 平成30年9月30日）
平成30年11月14日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第32期第3四半期（自 平成30年10月1日 至 平成30年12月31日）
平成31年2月14日までに関東財務局長に提出予定
- 事業年度 第33期第1四半期（自 平成31年4月1日 至 平成31年6月30日）
平成31年8月14日までに関東財務局長に提出予定

3【臨時報告書】

- 1の有価証券報告書提出後、本発行登録書提出日（平成29年10月18日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2の規定に基づく臨時報告書を平成29年6月27日に関東財務局長に提出

第2【参照書類の補完情報】

参照書類としての有価証券報告書及び四半期報告書（以下「有価証券報告書等」という。）に記載された「事業等のリスク」について、当該有価証券報告書等の提出日以後、本発行登録書提出日（平成29年10月18日）までの間において生じた変更は以下のとおりです。なお、以下には変更の生じた項目のみを記載しており、変更箇所は下線で示していません。

また、当該有価証券報告書等及び下記の記載には将来に関する事項が記載されていますが、当該有価証券報告書等に含まれた事項については本発行登録書提出日現在においてもその判断に変更はなく、下記の記載に含まれた事項については、本発行登録書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(8) 超電導リニアによる中央新幹線

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）による中央新幹線計画を進めています。

現在この役割を担う東海道新幹線は、平成26年10月に開業50年を迎え、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきています。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。

このプロジェクトの完遂に向けて、鉄道事業における安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに、健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながら着実に取り組みます。その上で、まずは工事実施計画の認可を受けた東京都・名古屋市間を実現し、さらに、大阪市まで実現することとしています。

当社は、平成19年12月に第一局面としての名古屋市までの推進を、さらには、平成22年4月に大阪市までの営業主体及び建設主体（以下「営業主体等」という。）の指名に同意する意思があることを表明するにあたり、それぞれの時点で考えられる前提条件を置いて検討を行い、路線建設を自己負担で推進しても、健全経営の確保が十分に可能であると判断し、必要な対応を進めることを決定しました。

また、平成19年12月には、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）の適用により設備投資の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、翌年1月にその旨の回答を得ました。

その後、全幹法の手続きが進み、平成23年5月、国土交通大臣の諮問にかかる審議を行ってきた交通政策審議会が、中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体等として当社を指名することが適当であること及び整備計画について下表のとおりとすることが適当であることを答申しました。国土交通大臣は、これを踏まえ、同5月、当社の同意を得た上で、当社を東京都・大阪市間の営業主体等に指名しました。続いて、当社の同意を得て、下表の整備計画を決定し、当社に建設の指示を行いました。

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 （車両費を含む。）	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス） 中南部、名古屋市附近、奈良市附近

（注） 建設に要する費用の概算額には、利子を含みません。

これを受けて当社は、第一局面として進める東京都・名古屋市間において、環境影響評価法に基づき、環境アセスメントの手続きを進め、平成23年6月及び8月の計画段階環境配慮書の公表、同9月の環境影響評価方法書の公告、平成25年9月の環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）の公告を経て、平成26年3月に沿線7都県の知事から受け取った準備書に対する意見を勘案し、同4月に国土交通大臣に環境影響評価書（以下「評価書」という。）を送付しました。その後、同7月に国土交通大臣から受け取った評価書に対する意見を勘案し、同8月、最終的な評価書を国土交通大臣及び関係自治体の長に送付するとともに、公告しました。

当社は、環境アセスメントの手続きと並行して、全幹法第9条に基づく工事実施計画の認可申請に必要な準備を進め、最終的な評価書の送付と同日に、国土交通大臣に対し、品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の認可申請を行い、平成26年10月に認可を受け、工事を進めています。

品川・名古屋間の工事実施計画(その1)の概要は以下のとおりです。

1. 区 間	品川・名古屋間	
2. 駅の位置	品川駅	(併設：東京都港区港南)
	神奈川県(仮称)駅	(新設：神奈川県相模原市緑区橋本)
	山梨県(仮称)駅	(新設：山梨県甲府市大津町字入田)
	長野県(仮称)駅	(新設：長野県飯田市上郷飯沼)
	岐阜県(仮称)駅	(新設：岐阜県中津川市千旦林字坂本)
	名古屋駅	(併設：愛知県名古屋市中村区名駅)
3. 車両基地の位置	関東車両基地(仮称)(新設：神奈川県相模原市緑区鳥屋)	
	中部総合車両基地(仮称)(新設：岐阜県中津川市千旦林)	
4. 線路延長	285.6km	
	(構造物種別)	
	トンネル：246.6km(約86%)	
	高架橋：23.6km(約8%)	
	橋りょう：11.3km(約4%)	
	路 盤：4.1km(約2%)	
5. 線路の概要	最小曲線半径	8,000m
	最急勾配	40‰
	軌道中心間隔	5.8m以上
6. 工事費	4兆158億円	
	(総工事費は5兆5,235億円(車両費を含む。山梨リニア実験線既設分は除く。))	
7. 完成予定時期	平成39年	

当社は、平成29年9月に国土交通大臣に対し、電力設備や信号通信設備等の電気設備を中心に品川・名古屋間の工事実施計画(その2)の認可申請を行いました。工事実施計画(その2)の工事費は総額4兆8,536億円です。また、今後申請予定である開業設備の現時点の見込み額を合算した総工事費は5兆5,235億円となり、工事実施計画(その1)の認可申請の際に示した総工事費から変更ありません。なお、車両、駅設備等については、今後工事内容が確定した段階で、認可申請する予定です。

引き続き、中央新幹線の工事費全般について、社内に設置した「中央新幹線工事費削減委員会」で検証し、安全を確保した上で徹底的にコストダウンを図るとともに、開業後の運営費の圧縮に取り組みます。

さらに、毎年の経営努力を積み重ね、経営状況に応じた資源配分の最適化を図るなど柔軟に対応することにより、健全経営と安定配当を堅持しながら、計画を完遂していきます。

なお、平成28年11月に鉄道・運輸機構法施行令に基づき、中央新幹線の建設の推進のため、総額3兆円(予定)の財政投融資を活用した長期借入の申請を鉄道・運輸機構に対して行い、平成29年7月までに総額3兆円の借入を完了しました。

当社としては、経営の自由、投資の自主性を確保し、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、固定かつ低利の貸付けを受けることにより、経営のリスクが低減され、品川・名古屋間開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒すことを目指して、建設を推進します。

また、中央新幹線計画に関し、工事実施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟が提起され、工事差止めの仮処分が申し立てられています。

参考 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線



（注）中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286km（地上部約40km、トンネル約246km）の区間です。駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。

第3【参照書類を縦覧に供している場所】

東海旅客鉄道株式会社本店

（名古屋市中村区名駅一丁目1番4号）

東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部（注）

（名古屋市中村区名駅一丁目3番4号）

東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部静岡支社

（静岡市葵区黒金町4番地）

東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部

（東京都千代田区丸の内一丁目9番1号）

東海旅客鉄道株式会社新幹線鉄道事業本部関西支社

（大阪市淀川区宮原一丁目1番1号）

株式会社名古屋証券取引所

（名古屋市中区栄三丁目8番20号）

株式会社東京証券取引所

（東京都中央区日本橋兜町2番1号）

（注）東海鉄道事業本部は、法定の縦覧場所ではありませんが、投資者の便宜を考慮して、縦覧に供する場所としています。

第三部【保証会社等の情報】

該当事項はありません。