

整備新幹線の貸付制度等について

令和7年11月6日
国土交通省鉄道局

1. 整備新幹線の経緯・制度

2. 貸付料の概要

3. 貸付料の使途

4. 貸付料を巡る最近の議論

5. 大規模改修

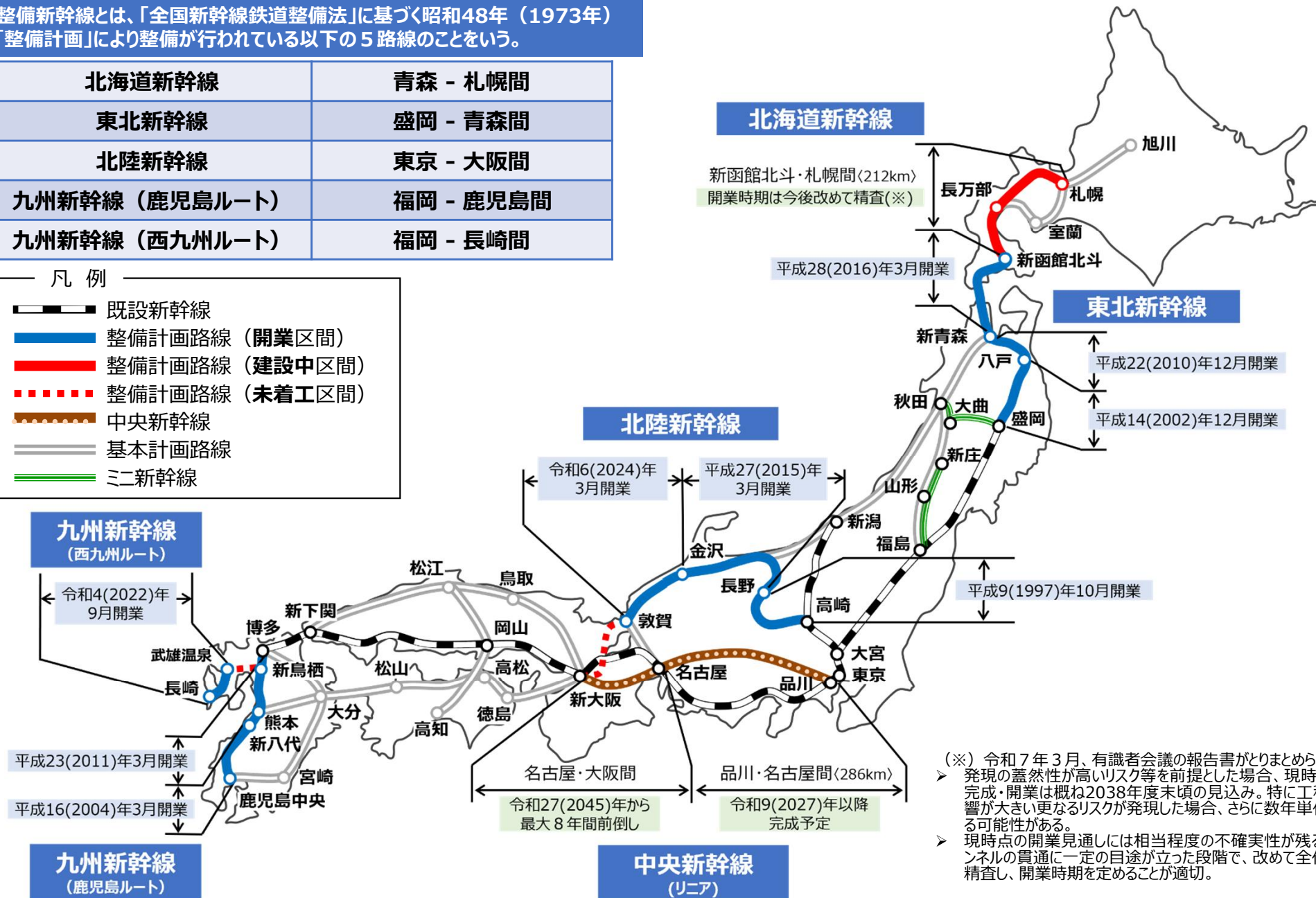
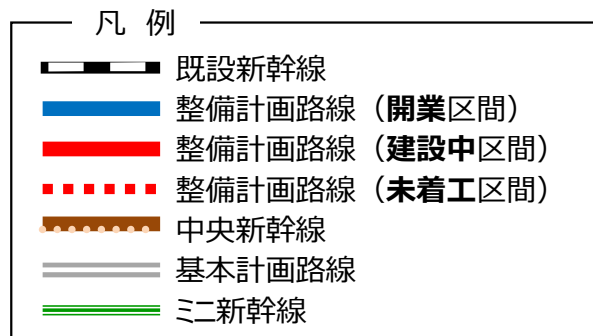
6. 参考

全国の新幹線鉄道網の現状

- 我が国では、昭和39年（1964年）の東海道新幹線の開業以来、順次新幹線ネットワークが構築されてきている。
- 全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年（1973年）に整備計画が決定された5路線を、「整備新幹線」という。

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年（1973年）の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡 - 長崎間



(※) 令和7年3月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。
 ➤ 発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。
 ➤ 現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目的が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

整備新幹線の主な経緯

'60	39 弾丸列車構想 49 日本国有鉄道 発足 64 日本鉄道建設公団 発足 64 東海道新幹線 開業
'70	70 全国新幹線鉄道整備法 制定 71・73 整備計画決定 75 山陽新幹線 全線開業
'80	82 整備新幹線計画の凍結 82 東北新幹線・上越新幹線 開業 87 整備新幹線計画の凍結解除
'90	87 国鉄の分割・民営化 91 既設新幹線 譲渡 97 全国新幹線鉄道整備法 改正 高崎・長野間 開業
'00	02 盛岡・八戸間 開業 03 (独) 鉄道・運輸機構 設立 04 新八代・鹿児島中央間 開業
'10	10 八戸・新青森間 開業 11 博多・新八代間 開業 15 長野・金沢間 開業 16 新青森・新函館北斗間 開業
'20	22 武雄温泉・長崎間 開業 24 金沢・敦賀間 開業

1970年 全国新幹線鉄道整備法（全幹法）制定

1971・73年 整備計画決定

新幹線建設は、全幹法により、運輸大臣が定める基本計画に基づき進めることとされ、1971（昭和46）年には、東北新幹線、上越新幹線、成田新幹線の整備計画が決定され、**1973（昭和48）年には、「整備新幹線」と呼ばれる、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の整備計画が決定**された。

1982年 整備新幹線計画の凍結 1987年 凍結解除

整備新幹線計画は、国鉄の経営悪化等の諸事情を背景に、1982（昭和57）年に当面見合わせるとの閣議決定がなされたことにより、**一時凍結状態にあったが、1987（昭和62）年の閣議決定において、整備新幹線計画の凍結は解除**された。

1987年 国鉄の分割・民営化 1991年 既設新幹線の譲渡

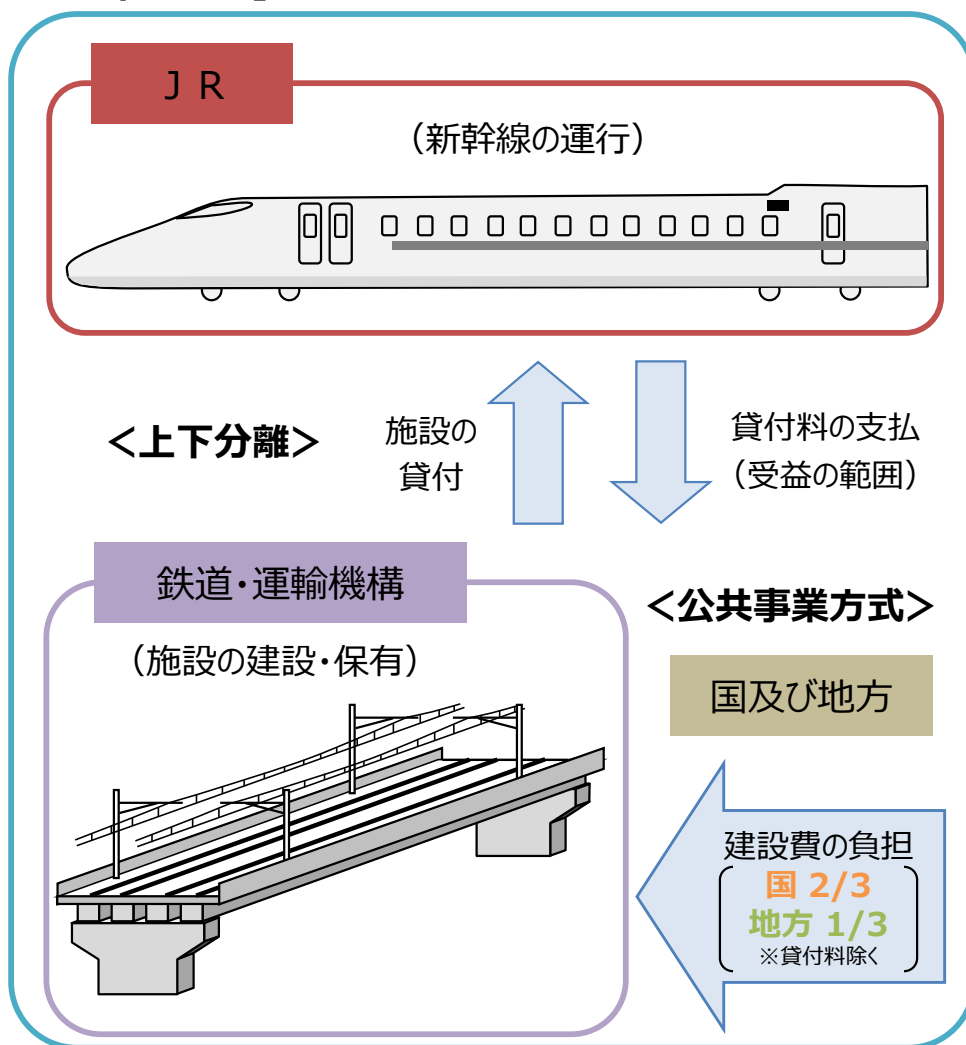
1987（昭和62）年4月1日、日本国有鉄道が分割・民営化され、旅客鉄道会社6社と日本貨物鉄道株式会社が発足した。**既設新幹線については、本州3社の収益調整を行う観点から、新幹線鉄道保有機構（保有機構）が一括して保有し、本州3社に有償で貸し付ける形**がとられた。その後、**1991（平成3）年10月**には、J R株式の売却・上場を円滑かつ適切に実施する観点から、本州3社の資産及び債務を確定する必要等が生じたため、**保有機構が一括保有している新幹線鉄道施設は本州3社に譲渡**され、保有機構は解散した。

1997年 全幹法改正 高崎・長野間 開業

1987（昭和62）年、政府・与党申合せにより、整備新幹線の優先着工順位とともに、北陸新幹線（高崎・軽井沢間）の着工等が決定された。また、**1989（平成元）年の政府・与党申合せにおいて、建設財源に関する基本スキームが策定**され、同年8月、北陸新幹線（高崎・軽井沢間）が着工された。その後、1991（平成3）年3月には、北陸新幹線（軽井沢・長野間）が着工された。**1996（平成8）年12月の政府・与党合意において新しい基本スキームが策定され、整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及びJ Rが負担することとし、J R負担分については、受益の範囲を限度とする貸付料等によることとされた。これに伴い、1997（平成9）年5月に全幹法が改正された。同年10月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業した。**

- 整備新幹線については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）が施設を建設・保有し、営業主（ＪＲ）に対し施設を貸し付ける上下分離方式がとられている。
- 工事に要する費用については、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）等の法令により、ＪＲより支払われる貸付料等を除いた額について、国と地方が２：１で負担することとされている。
- 着工にあたっては、累次の政府・与党申合せにおいて、いわゆる「着工５条件」を確認することとされている。

【整備方式】



○着工５条件の確認

整備新幹線の着工に際しては、以下の条件を確認することとされている。

- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ ＪＲの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

財源スキーム

全国新幹線鉄道整備法等の法令により、整備費については、**貸付料等を除いた額について、国と地方で２：１で負担することとされている。**



※ 1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。

※ 2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

- 整備新幹線は、地域間の移動時間の短縮により、地域相互の交流を促進し、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすものとして、平成元年の北陸新幹線（高崎・軽井沢間）の着工を皮切りに、順次整備が進められてきた。
- 近年では、巨大災害リスクの切迫や、安全保障上の課題の深刻化への対応といった、整備開始当初には考えられていなかった課題への対応としての役割も与えられ、引き続き、我が国の基幹的な高速陸上交通ネットワークとして整備が進められている。

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）（抄）

（目的）

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

（新幹線鉄道の路線）

第三条 新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであつて、第一条の目的を達成しうるものとする。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）（抄）

地方都市の機能の周辺地域での活用を円滑にするとともに、地方都市相互間で適切な連携を図り、多極分散型国土の形成を促すよう、交通、情報・通信体系の先行的かつ計画的な整備を推進する。このため、地方都市と周辺地域を結ぶ幹線道路や地方中枢・中核都市及び地域の発展の核となる地方都市を連絡する高規格幹線道路の整備を早めるほか、地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める。

国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）（抄）

（幹線鉄道ネットワーク等の高質化）

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図るとともに、巨大災害リスクの切迫、安全保障上の課題の深刻化といった状況も踏まえ、ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保を図る、国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワークとして、幹線鉄道ネットワークの形成・機能向上を図る。

（中略）

整備新幹線については、現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、着実に整備を進める。また、未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）や九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、引き続き必要な検討等を実施するとともに、関係地方公共団体等との調整を進める。

国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）（抄）

大規模自然災害の発生時に鉄道施設が被害を受け、都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぐため、雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には代替輸送ルートとしても機能する整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。

- 整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域相互の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進等に対し、大きな役割を果たしてきた。

■ 時間短縮

- 北陸新幹線（高崎・長野間） 東京・長野間の所要時間
- 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間） 東京・函館間の所要時間

2時間56分
1時間23分 ← 93分短縮

5時間22分
3時間58分 ← 84分短縮
※ 開業後は新函館北斗までの所要時間

- 東北新幹線 全線開業 東京・青森間の所要時間

4時間27分
2時間59分 ← 88分短縮
※ 盛岡・八戸間開業前と八戸・新青森間開業後との比較
※ 開業後は新青森までの所要時間

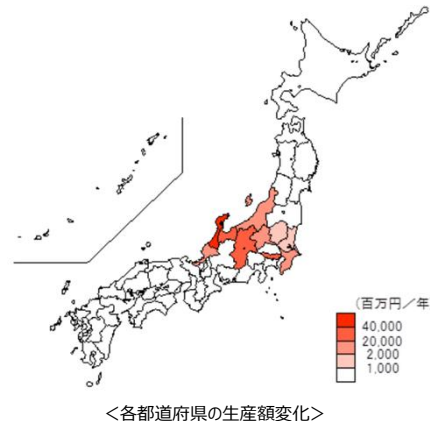
- 九州新幹線 全線開業 博多・鹿児島中央間の所要時間

3時間40分
1時間17分 ← 143分短縮
※ 新八代・鹿児島中央間開業前と博多・新八代間開業後との比較

■ 産業の発展

- 北陸新幹線（長野・金沢間）

- ・速達性や運行頻度などの輸送サービスが向上することで、企業や各世帯における経済の波及効果が発生。
- ・平成23年（2011年）産業連関表を用いて空間的応用一般均衡モデルにより試算したところ、**全国の生産額変化は年間約947億円**。



■ 環境負荷の低減

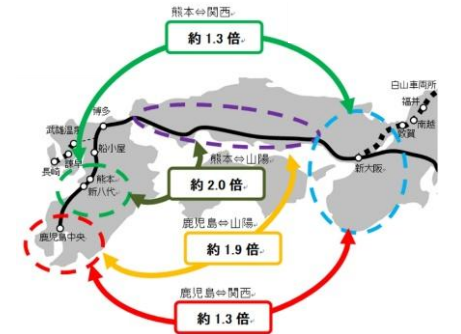
- 鉄道のCO2排出原単位（g-CO2/人キロ）は、**航空機の1/6、自家用車の1/7**（2023年度）となっている。

（参考）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については217,000t-CO2/年、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については23,000t-CO2/年のCO2排出削減効果がそれぞれ期待される。
出典：鉄道・運輸機構『北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）事業に関する再評価対応方針』、鉄道・運輸機構『九州新幹線（武雄温泉・長崎間）事業に関する再評価対応方針』

■ 地域相互の交流の促進

- 九州新幹線（博多・新八代間）

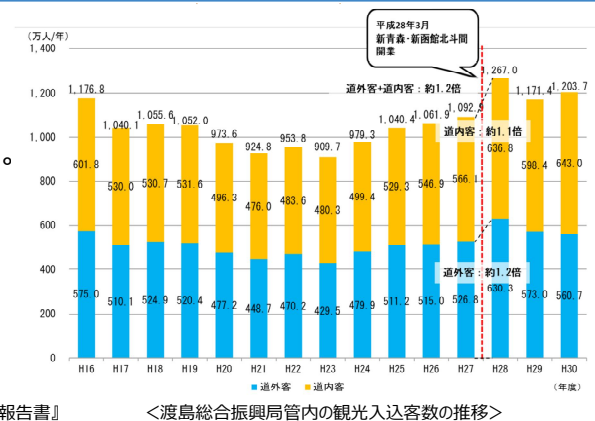
- ・鹿児島ルート全線開業前後（平成22年及び平成25年）において、熊本県又は鹿児島県と山陽、関西の公共交通機関流動量を比較。
- ・開業後は、**熊本県と関西の交流が約1.3倍、熊本県と山陽の交流が約2.0倍**に増加。
- ・**鹿児島県と関西の交流が約1.3倍、鹿児島県と山陽の交流が約1.9倍**に増加。



■ 観光立国の推進

- 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）

- ・渡島総合振興局管内の観光入込客数は開業前後で増加傾向。
- ・道外客は約526.8万人/年から約630.3万人/年と約1.2倍に、道内客は約566.1万人/年から約636.8万人/年と約1.1倍に増加。



■ 国土強靱化

国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）（抄）【再掲】

- 雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には在来線・既存の新幹線のほか、航空、高速道路の代替輸送ルートとしても機能することで、都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぐ。

1. 整備新幹線の経緯・制度

2. 貸付料の概要

3. 貸付料の使途

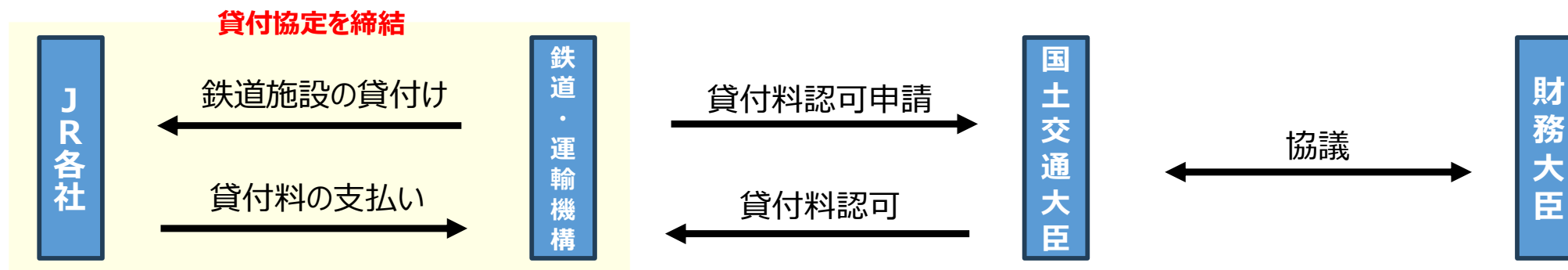
4. 貸付料を巡る最近の議論

5. 大規模改修

6. 参考

- 整備新幹線は、鉄道・運輸機構が施設を建設・保有し、ＪＲに対し施設を貸し付けており、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下「鉄道・運輸機構法」という。）等の法令に基づき、ＪＲは鉄道・運輸機構に貸付料を支払っている。なお、鉄道・運輸機構とＪＲの間で貸付け及び貸付け後の管理に関する協定（以下「貸付協定」という。）を締結しており、貸付期日や管理等については、貸付協定において規定されている。
- 貸付料は、鉄道・運輸機構が将来の需要及び収支の予測を行ったうえで算定し、その額については、国土交通大臣の認可事項とされている。なお、認可にあたっては、国土交通大臣は財務大臣に協議を行うこととされている。

貸付けの概要



貸付協定の概要

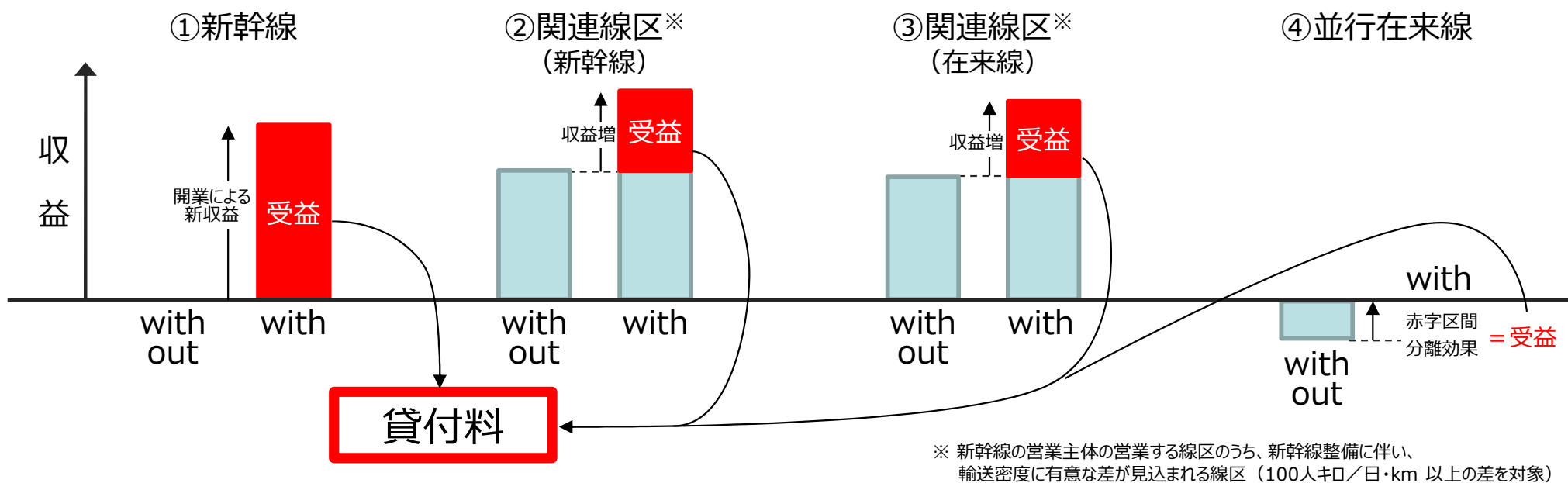
- 貸付協定においては、主に以下の事項について規定がなされている。

事 項	内 容
鉄道施設の貸付け	目的、貸付期日 など
貸付財産の管理	維持管理、保存工事、不要財産の処分、かし担保、構内営業 など
貸付財産に係る貸付料	貸付料の額の収納・算出方、支払い方法、遅延利息 など
貸付財産に係る災害復旧工事	工事費の負担・施行、工事の撤去品、施設物の帰属 など

- 貸付協定は、**施行の日から30年が経過した日の前日をもって失効するもの**とされ、失効後の財産の取扱いについては、別途鉄道・運輸機構とＪＲが協議して定めるものとされている。

- 営業主（JR）は、鉄道・運輸機構法等の規定に基づき、「受益」の範囲で「貸付料」を鉄道・運輸機構へ支払う。
貸付料は、開業後30年間の受益を平均して算定している。
- 受益 = 「新幹線を整備する場合（With）の収益」－「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」
収益 = 「収入」－「費用」

受益とは



収益計算上の主な収入

- ・運賃収入
- ・料金収入
- ・その他収入（広告料、構内営業料など）

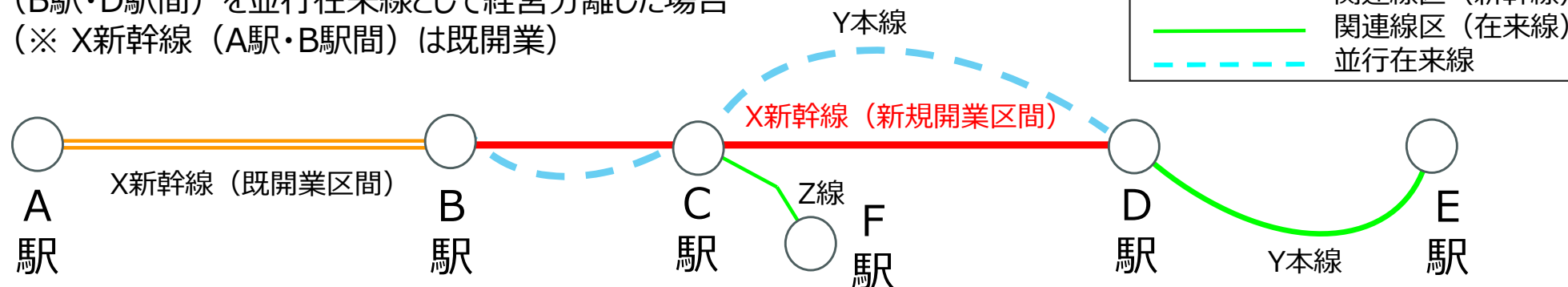
収益計算上の主な費用

- ・固定費（線路保存費、電路保存費等）
- ・変動費（車両保存費、運転費等）
- ・減価償却費（車両、鉄道施設）
- ・租税（固定資産税、都市計画税）
- ・維持更新投資費
- ・管理費

- 鉄道・運輸機構は、経済指標や旅客輸送実績等の基礎データに基づいて、開業後30年間の需要及び収支の予測を行い、その結果を踏まえて貸付料を算定している。
- 整備区間に加え、整備区間の営業主体が営業する線区のうち、新幹線の整備により輸送密度が100人キロ/日・km以上増減する線区を関連線区として算定の対象としている。

貸付料の算定イメージ

- X新幹線（B駅・D駅間）を新規整備し、Y本線（B駅・D駅間）を並行在来線として経営分離した場合（※ X新幹線（A駅・B駅間）は既開業）



	路線等	区間	収支改善効果（億円/年）		
			With (WI)	Without (WO)	WI-WO
整備区間	X新幹線	B駅～D駅	50	—	50
並行在来線	Y本線	B駅～D駅	—	▲10	10
関連線区（在来線）	Y本線	D駅～E駅	15	10	5
関連線区（在来線）	Z線	C駅～F駅	10	5	5
関連線区（新幹線）	X新幹線	A駅～B駅	100	70	30
収支改善効果（貸付料相当額）					100

※ 並行在来線とは、整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線鉄道のこと。政府・与党申合せに基づき、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。

- 整備新幹線については、平成9年10月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業して以降、現在までに9線区が開業し、線区ごとに貸付料を収受している。
- 貸付期間については、いずれの線区についても開業から30年間とされている。

線 区	区間延長	開業時期	営業主	貸付料	(参考) R6年度 平均通過人員 (人・日・km)	(参考) 事業費
北陸新幹線 (高崎・長野間)	117.4km	平成9年10月開業	J R 東日本	175億円／年	47,661	約8,282億円
東北新幹線 (盛岡・八戸間)	96.6km	平成14年12月開業	J R 東日本	79.3億円／年	17,906	約4,565億円
九州新幹線 (新八代・鹿児島中央間)	126.8km	平成16年3月開業	J R 九州	20.4億円／年	11,662※1	約6,290億円
東北新幹線 (八戸・新青森間)	81.8km	平成22年12月開業	J R 東日本	70億円／年	12,865	約4,547億円
九州新幹線 (博多・新八代間)	130.0km	平成23年3月開業	J R 九州	81.6億円／年	25,443※2	約8,794億円
北陸新幹線 (長野・上越妙高間)	228.0km	平成27年3月開業	J R 東日本	165億円／年	28,871	約16,988億円
北陸新幹線 (上越妙高・金沢間)			J R 西日本	80億円／年	26,805	
北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)	148.8km (うち共用区間 82km)	平成28年3月開業	J R 北海道	1.14億円／年	4,532	約5,783億円 ※3
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	66.0km	令和4年9月開業	J R 九州	5.1億円／年	6,458	約6,197億円 ※3
北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	125.2km	令和6年3月開業	J R 西日本	93億円／年	20,662	約16,779億円 ※3

○ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の営業開始により、J R 東日本に生じる受益について年額22億円の支払を受けている。

※1 J R 九州「2024年度線区別ご利用状況等の公表について」上の区分である、九州新幹線（熊本・鹿児島中央間）の平均通過人員を記載。

※2 同様に、九州新幹線（博多・熊本間）の平均通過人員を記載。

※3 工事が完了していない区間は、工事実施計画における認可額を記載。

- 貸付料の額は、法令上、鉄道・運輸機構が、国土交通大臣が定める方法により算定した額を基準として定め、その額については、国土交通大臣の認可事項とされている。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）（抄）

（鉄道施設の貸付け等）

第十四条 **機構は、前条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。**貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定による貸付け及び譲渡に関し必要な事項は、政令で定める。

3 （略）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成15年政令第293号）（抄）

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

第六条 前条第一項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を貸付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、次に掲げる額の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

一 当該鉄道施設に係る旅客鉄道事業（次項第一号及び第二号において「新幹線鉄道事業」という。）の開始による**当該新幹線営業主体である鉄道事業者の受益の程度を勘案し、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が毎事業年度支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額**

二 当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費（当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。）の合計額

2 前項第一号の**受益は、第一号に掲げる収支が第二号に掲げる収支より改善することにより当該新幹線営業主体である鉄道事業者が受けると見込まれる利益をいうものとする。**

一 新幹線鉄道事業及び関連鉄道施設（新幹線鉄道事業の開始により旅客輸送量が相当程度増加又は減少すると見込まれる当該新幹線営業主体である鉄道事業者の営業する鉄道に係る鉄道施設をいう。次号において同じ。）に係る旅客鉄道事業について、**当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始した場合において見込まれる収支**

二 新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体である鉄道事業者が廃止することとなる旅客鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について、**当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始しなかったと仮定した場合において見込まれる収支**

（注：「同項第一号に掲げる鉄道施設」＝施行令第五条第一号にいう新幹線鉄道に係る鉄道施設）

- 整備新幹線以外で、鉄道・運輸機構がＪＲに貸し付けている鉄道施設（鉄道・運輸機構が建設した在来線等）の貸付料は、建設に要した費用に連動して計算されることとされている。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成15年政令第293号）（抄）

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

第七条 第五条第一項の規定により同項第二号に掲げる鉄道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、第一号から第三号までに掲げる額の合計額から第四号に掲げる額を減じて得た額に相当する額を基準として定めるものとする。

一 **当該鉄道施設の建設に要した費用**（当該鉄道施設の建設に係る借入れに係る貸付時までに生じた利子（国土交通大臣が指定する利率により生ずるものとして計算したものに限る。）並びに鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（以下「機構債券」という。）に係る債券発行費及び債券発行差金並びに当該鉄道施設に係る租税（貸付時までの期間に係るものに限る。）を含む。次号及び次項第一号において同じ。）**のうち借入れに係る部分を国土交通大臣が指定する期間及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額**

二 国土交通大臣が定める方法により計算した当該事業年度の当該鉄道施設に係る減価償却費の額に、当該鉄道施設の建設に要した費用のうち借入れに係る部分以外の部分の額を当該鉄道施設の建設に要した費用の額で除して得た率を乗じて計算した額

三 当該事業年度の当該鉄道施設に係る機構債券に係る債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費（当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。）の合計額

四 機構が当該事業年度において当該鉄道施設に関し政府の補助（第一号の借入れに係る利子についての補給金を除く。）を受けた場合にあっては、当該補助を受けた金額

2 第五条第二項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を譲渡する場合における譲渡価額は、第一号に掲げる額から第二号及び第三号に掲げる額の合計額を減じて得た額に相当する額を基準として定めるものとする。

一 譲渡しようとする鉄道施設の建設に要した費用の額

二 旅客会社又は貨物会社が当該鉄道施設に関し既に支払った貸付料の合計額（前項第一号の額のうち利子に相当する部分及び同項第三号の額の合計額に相当する額を除く。）

三 機構が当該鉄道施設に係る減価償却費に関し既に政府の補助を受けた場合にあっては、当該補助を受けた金額

（注：「同項第二号に掲げる鉄道施設」＝施行令第五条第二号にいう旅客会社又は貨物会社の営業する鉄道に係る鉄道施設）

1. 整備新幹線の経緯・制度
2. 貸付料の概要
- 3. 貸付料の使途**
4. 貸付料を巡る最近の議論
5. 大規模改修
6. 参考

- 整備新幹線の建設費については、全幹法等の法令に基づき、貸付料等を除いた整備費について国と地方が2 : 1で負担することとされている。



全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）（抄）

（建設費用の負担等）

第十三条 **機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用**（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）**は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。**

- 2 都道府県は、**その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、**その利益を受ける限度において、**当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。**
- 3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。
- 4 （略）

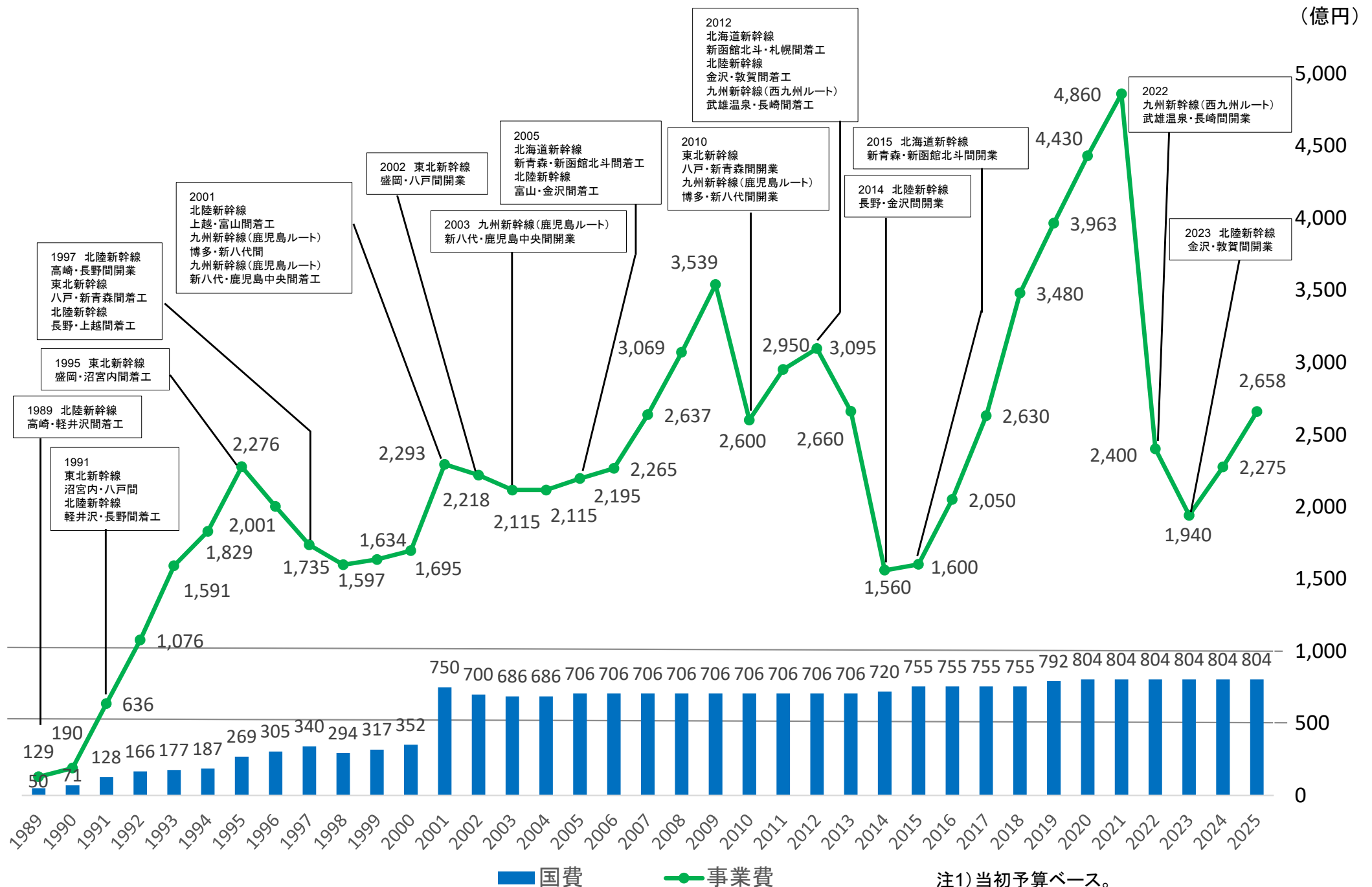
全国新幹線鉄道整備法施行令（昭和45年政令第272号）（抄）

（国及び都道府県の負担）

第八条 **国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、**毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、**国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。**

- 2 前項の規定により国が負担すべき費用の額の計算については、**独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため繰り入れた繰入金**（後年度繰入金充当収入を含み、当該事業年度以前の事業年度における後年度繰入金充当収入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に要する費用に充てるものを除く。）**は、国が当該費用の一部に充てるものとして負担したものとみなす。**

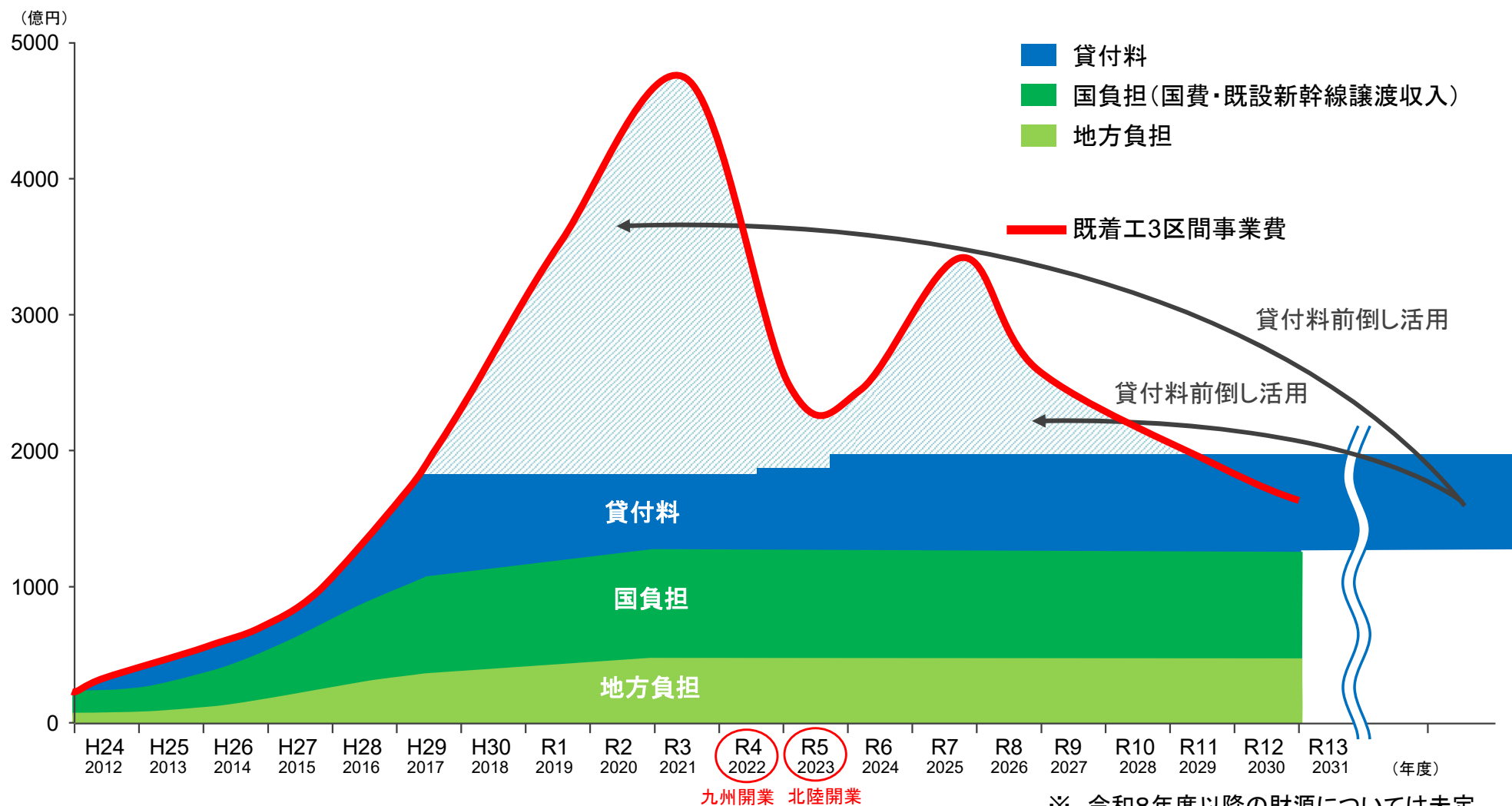
(参考)整備新幹線の事業費及び国費の推移



注1) 当初予算ベース。
注2) 着工はフル規格での認可年度。

貸付料の前倒し活用について

- 現在建設中の区間については、2030年度までの毎年度の国負担及び地方負担（国負担の2分の1）に加え、既開業及び既着工区間分の貸付料（開業後30年間）を財源として充当することとされている。
- 貸付料については、開業後30年間定額でJRより支払われることになっているが、毎年度の事業費を確保するため、財政投融资の借入等により前倒し活用を行っている。
- なお、令和9年に現行の貸付期限が到来する北陸新幹線（高崎・長野間）については、開業後31年目以降も貸付を行った場合の貸付料収入（仮置き）の一部を建設財源として前倒し活用を行っている。



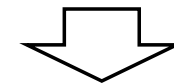
北陸新幹線(高崎・長野間)の31年目以降の貸付料収入(仮置き)の前倒し活用

令和2年12月 財政制度等審議会
財政投融资分科会 資料 p.13

令和9年に現行の貸付期限が到来する北陸新幹線(高崎・長野間)について、開業後31年目以降も貸付を行った場合の貸付料収入(仮置き)の一部を建設財源として前倒し活用

現行 175億円／年 × 30年(H9～R9)

31年目以降(仮置き) 175億円^(※1)／年 × 20年(R9～R29)
^(※2)



北陸新幹線(金沢・敦賀間)の
工事費増への財源として前倒し活用

※1 現行の175億円と同等の金額を仮置きした値。実際の貸付料は現行の貸付期間の終了前に決定。

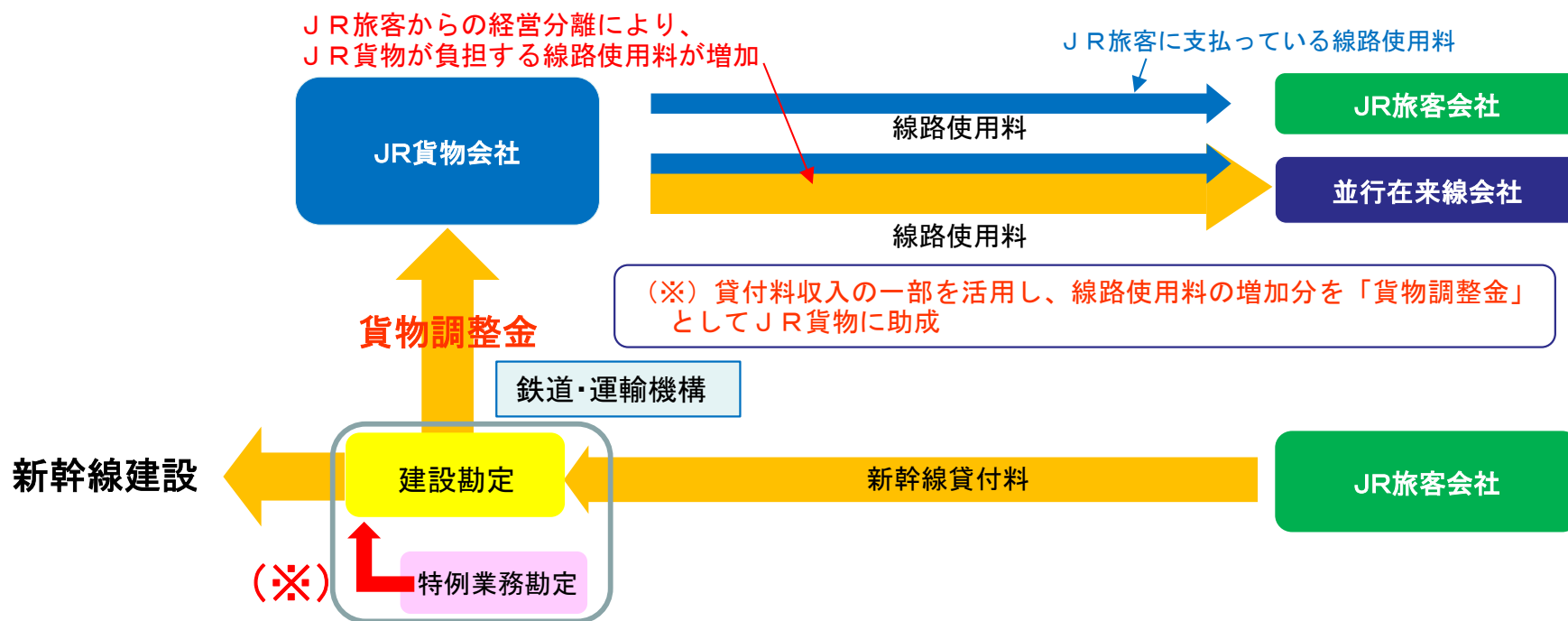
※2 整備新幹線のB/C(供給者便益)は、開業後50年間で算出されており、その年数に合わせて貸付期間を延長する場合。

※3 高崎・長野間の大規模改修費・災害時の復旧費用等の扱いについて検討が必要。

(参考)貸付料と貨物調整金制度

- 国鉄分割民営化に伴い、ＪＲ貨物（第二種鉄道事業者）とＪＲ旅客会社（第一種鉄道事業者）間で定められた線路使用契約においては、ＪＲ貨物の経営を支援する観点から、貨物列車が走行しなければ回避可能な経費（「アボイダブルコスト」）のみを線路使用料として支払うこととされている。
- ＪＲ旅客会社からの経営分離後に誕生した並行在来線事業者にまでアボイダブルコストルールを適用すべきではないものの、ＪＲ貨物が線路使用料として本来支払うべき費用を全額負担することも困難であることから、ＪＲ貨物が支払う線路使用料について助成金を交付。

貨物調整金制度



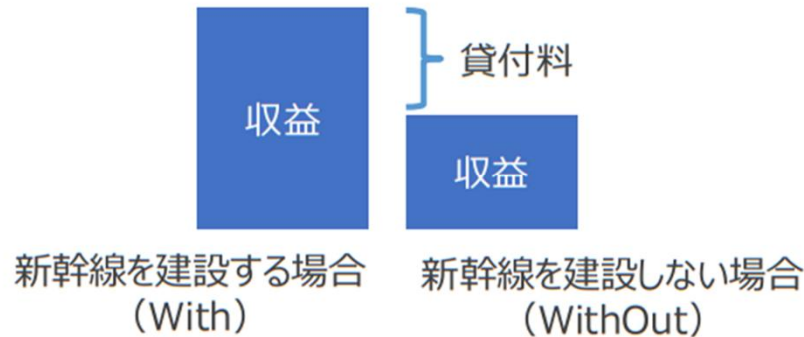
「(※) 国鉄債務等処理法の規定により、平成23年度～令和12年度については、鉄道・運輸機構特例業務勘定から繰入。」

1. 整備新幹線の経緯・制度
2. 貸付料の概要
3. 貸付料の使途
- 4. 貸付料を巡る最近の議論**
5. 大規模改修
6. 参考

整備新幹線（７）貸付料の確保①

- 新幹線施設の貸付料については30年定額契約となっているが、新幹線施設が国民の共有財産であることを踏まえれば、31年目以降も引き続き適切な貸付料を徴収するのは当然。
- 同じく上下分離されている高速道路の場合には、債務返済機構から高速道路会社への貸付期間は50年以内（最大2115年まで延長可能。）。貸付料は交通量推計等を踏まえ定期的（1～5年程度）に見直されており、期中の料金収入が1%以上増減した場合には、貸付料を増減することとされている。新幹線においても、高速道路事業の事例も参考にしつつ、適切な貸付期間、貸付料を設定することが必要。

整備新幹線の貸付料の考え方



（例）高崎～長野間（JR東日本）の貸付料

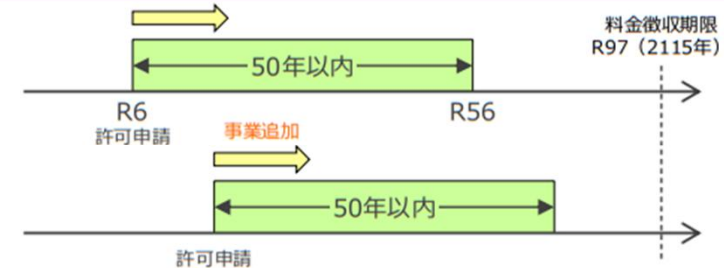
	平成9年～令和9年	令和10年以降
貸付料／年	175億円 (30年定額契約)	(取扱未定)

（参考）31年目以降の貸付料についての国交省見解
（H27.6.2参・国交委）藤田鉄道局長：30年経過後においても、受益が発生する限りはその範囲内で貸付料をいただくという考えに変わりはありません

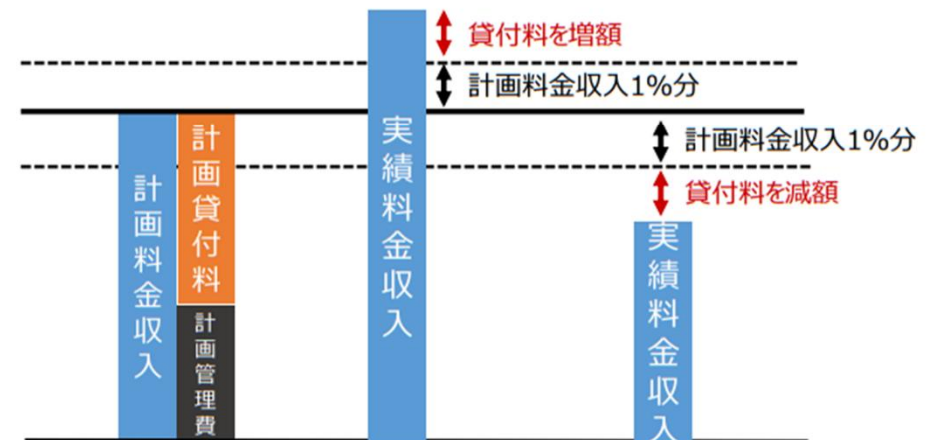
（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

高速道路貸付料の考え方

高速道路の新たな更新事業等が追加される度、貸付期間がローリング



料金収入が1%以上増減した場合には、超えた部分について貸付料を増減する

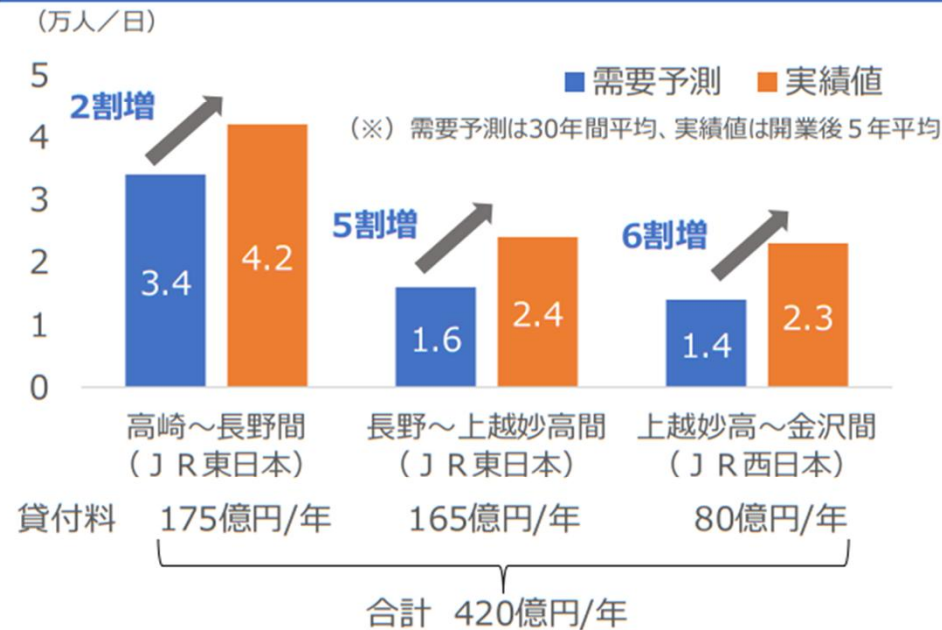


（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

整備新幹線（8）貸付料の確保②

- 貸付料算定時の需要予測と実績とを比較した場合、実績が上回ることが多く、金沢開業時には実績が需要予測を2～6割も上回っていた。需要予測と実績との乖離率が単純に貸付料に比例する訳ではないが、仮に単純に比例するとすれば、金沢開業の際の北陸新幹線（高崎～金沢間）では、追加的に176億円／年（+42％）を得られたであろうとも言う。
- 新幹線施設は国民共有の財産。国民・住民の負担を抑制するためにも、適切な貸付料を徴収する必要がある。今後は、貸付料算定の前提となる需要見込みを適切に行うとともに、需要の実績が貸付料算定の前提となった予測を上回る場合には、その上回る部分も貸付料として追加的に徴収できるような貸付料算定方式の見直しを行うことが必要ではないか。
- さらに、鉄道各社は鉄道事業に加えて、関連する不動産やホテル、物販などの事業で収益をあげるようになってきており、貸付料の算定にあたっては、鉄道収入のみならず、新幹線開業に関わる関連収入についても算入すべきではないか。

金沢開業（2015年）による需要予測と実績の乖離



$$\Sigma (\text{貸付料} \times \text{上振れ割合}) = 176 \text{ 億円/年}$$

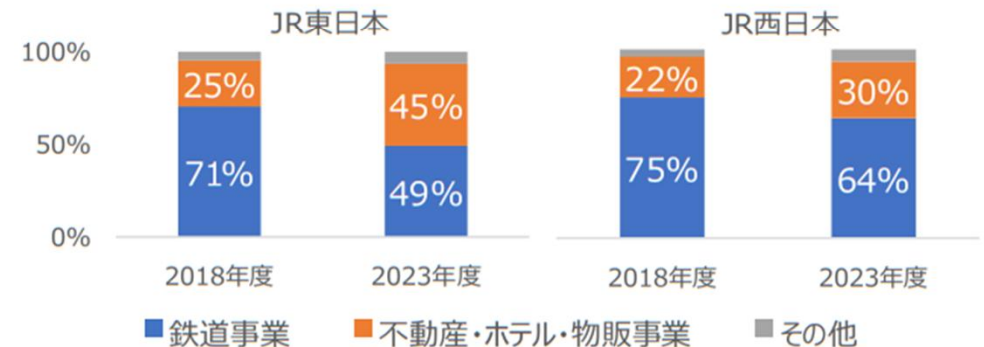
$$(175 \text{ 億円} \times 2 \text{ 割} + 165 \text{ 億円} \times 5 \text{ 割} + 80 \text{ 億円} \times 6 \text{ 割})$$

敦賀開業効果と貸付料の増

2024年4-6月期決算 (億円)



JR各社の営業利益構成比率



(出所) 国土交通省資料及びJR各社IR資料を基に財務省作成。

1. 整備新幹線の経緯・制度
2. 貸付料の概要
3. 貸付料の使途
4. 貸付料を巡る最近の議論
- 5. 大規模改修**
6. 参考

- 貸付協定において、ＪＲ各社は、貸付財産に対して、列車の安定的な運行並びに安全及び利便の確保のために必要な通常の維持管理及び修繕工事（以下「通常の維持管理」という。）を行うものとされている。
- 通常の維持管理と解される日常的な線路の保線、架線の点検等の日常的なメンテナンス等は、貸付料算定上、ＪＲ各社が支出する費用として計算上考慮されているため、ＪＲ各社が費用を計上し、日常的に実施している。

通常の維持管理の例

・線路設備の保守管理



線路の状態を検測や巡視などの様々な検査で診断し、安全な状態を維持するために補修を実施。

・土木構造物の保守管理



土木構造物の状態を検査で把握し、修繕計画を策定、修繕を実施。

・建造物の保守管理



建物を健全に保つために様々な検査を行い、修繕や改良に向けた調査・設計を実施。

- J R 東日本は、1982年に開業した東北新幹線（東京・盛岡間）及び上越新幹線（大宮・新潟間）について、橋りょうやトンネル等の新幹線構造物を対象として2031年度から10年間で大規模に改修することを計画している。
- 大規模改修に際し、J R 東日本は2016年2月に全幹法第16条第1項の規定に基づき、国土交通大臣に対して新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の申請を行い、同年3月に承認されている。

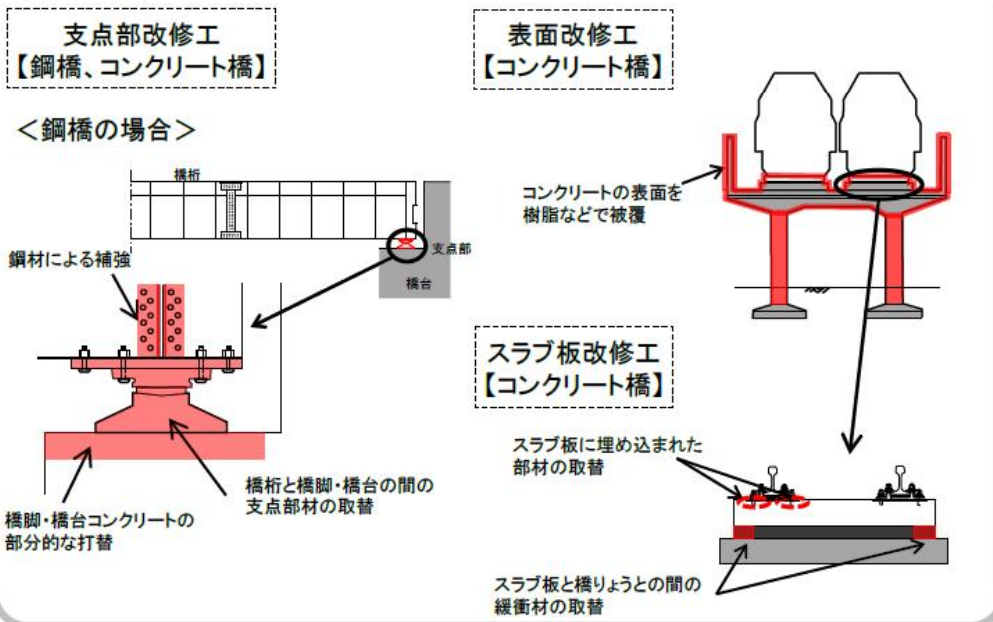
大規模改修の概要

対象施設		主な工事内容
橋りょう	鋼橋	支点部改修工
	コンクリート橋	表面改修工、スラブ板改修工、支点部改修工
トンネル		覆工改修工、路盤改修工
土工		のり面工改修工

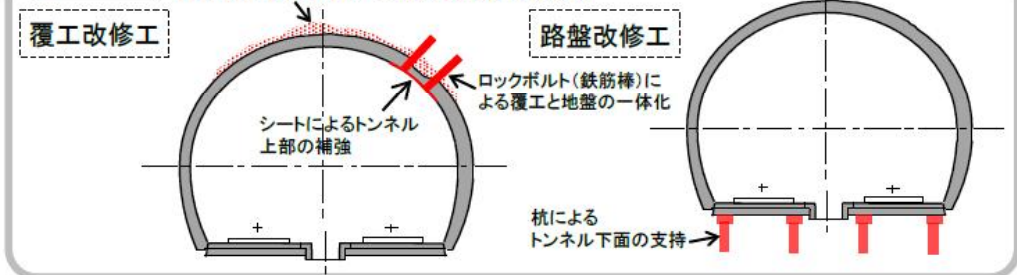
新幹線の大規模改修における引当金積立計画の内容

大規模改修	期 間	2031年4月～2041年3月（10年間）
	費用の総額	10,406億円
引当金	積立期間	2016年4月～2031年3月（15年間）
	積立総額	3,600億円

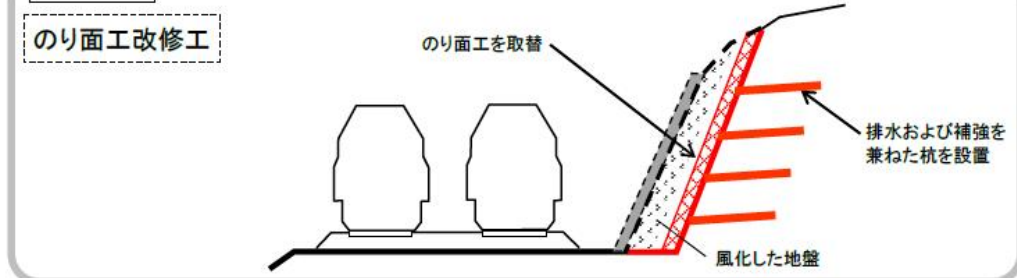
橋りょう



トンネル



土工



出典：J R 東日本 2021年3月3日付ニュースリリース より鉄道局作成
※ 資料はニュースリリース作成当時のもの

- 既設新幹線のうち東海道新幹線については、開業後49年後である2013年度より、ＪＲ東海において大規模改修を実施しており、他の既設新幹線についても、開業後概ね50年前後で、所有営業主体であるＪＲ各社において大規模改修の実施が予定されている。
- 既設新幹線については、全幹法に基づき、所有営業主体であるＪＲ各社において、開業後一定期間経過後に必要なとなる大規模改修に必要な資金を予め引き当てることとされている。

開業と大規模改修の時期

（ＪＲ各社提出の「新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画」より）



1. 整備新幹線の経緯・制度
2. 貸付料の概要
3. 貸付料の用途
4. 貸付料を巡る最近の議論
5. 大規模改修
- 6. 参考**

【法人の概要】

- 所在地：神奈川県横浜市中区本町6-50-1
- 理事長：藤田 耕三
- 資本金：資本金 1,153億8,734万2,338円（令和7年4月1日現在） ※ 政府による全額出資
- 役員員数：役員13人 職員1,364人（令和7年4月1日現在）
- 沿革：平成15年10月1日に、日本鉄道建設公団（※1）と運輸施設整備事業団（※2）を統合して設立

※1 昭和39年3月に国鉄の新線建設業務を分離して設立された特殊法人。平成10年10月に解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を承継。

※2 船舶整備公団（昭和34年6月に国内旅客船公団として設立）と鉄道整備基金（昭和62年4月新幹線鉄道保有機構として設立）を平成9年10月に統合した特殊法人。
平成13年3月には、解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を承継。

○目的

【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）】

（機構の目的）

第三条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

【業務の概要】

鉄道建設等業務

【主な業務】

- 整備新幹線の建設・保有・貸付け
- 都市鉄道等の建設・譲渡等
- 海外の高速鉄道に関する調査・設計等



北海道新幹線

鉄道助成業務

【主な業務】

- 鉄道事業者等に対する補助金の交付等
- 中央新幹線建設資金の貸付け



おおさか東線

船舶共有建造等業務

【主な業務】

- 機構と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
- 事業者に対し必要な技術的支援を実施



高度二酸化炭素低減化船

地域公共交通出融資業務等

【主な業務】

- 地域公共交通の再構築を図る事業（LRT/BRT/DX・GXなど）に対する出融資
- 鉄道インフラ、物流拠点整備や物流DX・GX投資に対する貸付け



LRT（イメージ）

特例業務（国鉄清算業務）

【主な業務】

- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- JR二島貨物会社の経営自立に向けた支援



青函トンネル用機関車

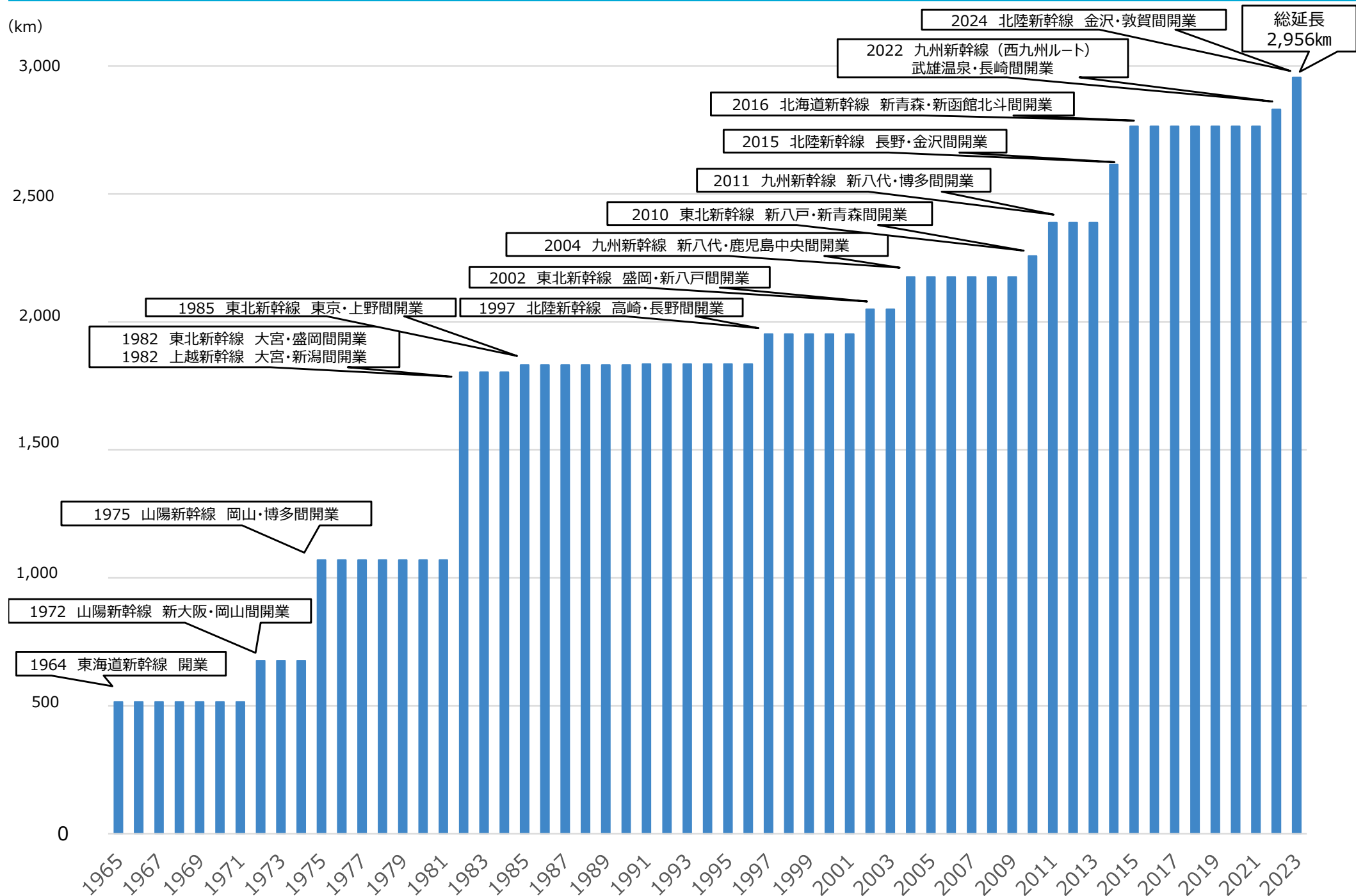
JR各社の概要(令和6年度末)

項 目	旧国鉄 (S60年度末)	J R 7社 合計	北海道	東日本	東 海	西日本	四 国	九 州	貨 物
営業キ口 (キ口)	20,789	19,652	2,167	7,419	1,971	4,898	854	2,343	7,806
社員数 (人)	276,774	99,713 [99,629]	5,925 [5,945]	39,660 [39,843]	18,404 [18,514]	21,665 [21,314]	2,010 [1,947]	6,460 [6,429]	5,589 [5,637]
資本金 (億円)	4,560	5,856	90	2,000	1,120	2,261	35	160	190
発行済株式数 (万株)	—	279,382	50	113,441	103,000	47,100	35	15,730	38
営業収益 (億円) (連結)	35,528	72,934 [68,584]	1,560 [1,477]	28,875 [27,031]	18,318 [17,104]	17,079 [16,350]	552 [533]	4,543 [4,204]	2,007 [1,885]
営業利益 (億円) (連結)	▲ 20,201	12,545 [11,129]	▲ 482 [▲ 499]	3,767 [3,451]	7,027 [6,073]	1,801 [1,797]	▲ 130 [▲ 116]	589 [470]	27 [▲47]
経常利益 (億円) (連結)	▲ 18,478	11,889 [10,485]	▲ 125 [▲ 111]	3,215 [2,966]	6,492 [5,469]	1,656 [1,673]	42 [41]	595 [489]	14 [▲42]
経営安定基金 (億円)	—	8,904	6,822	—	—	—	2,082	—	—

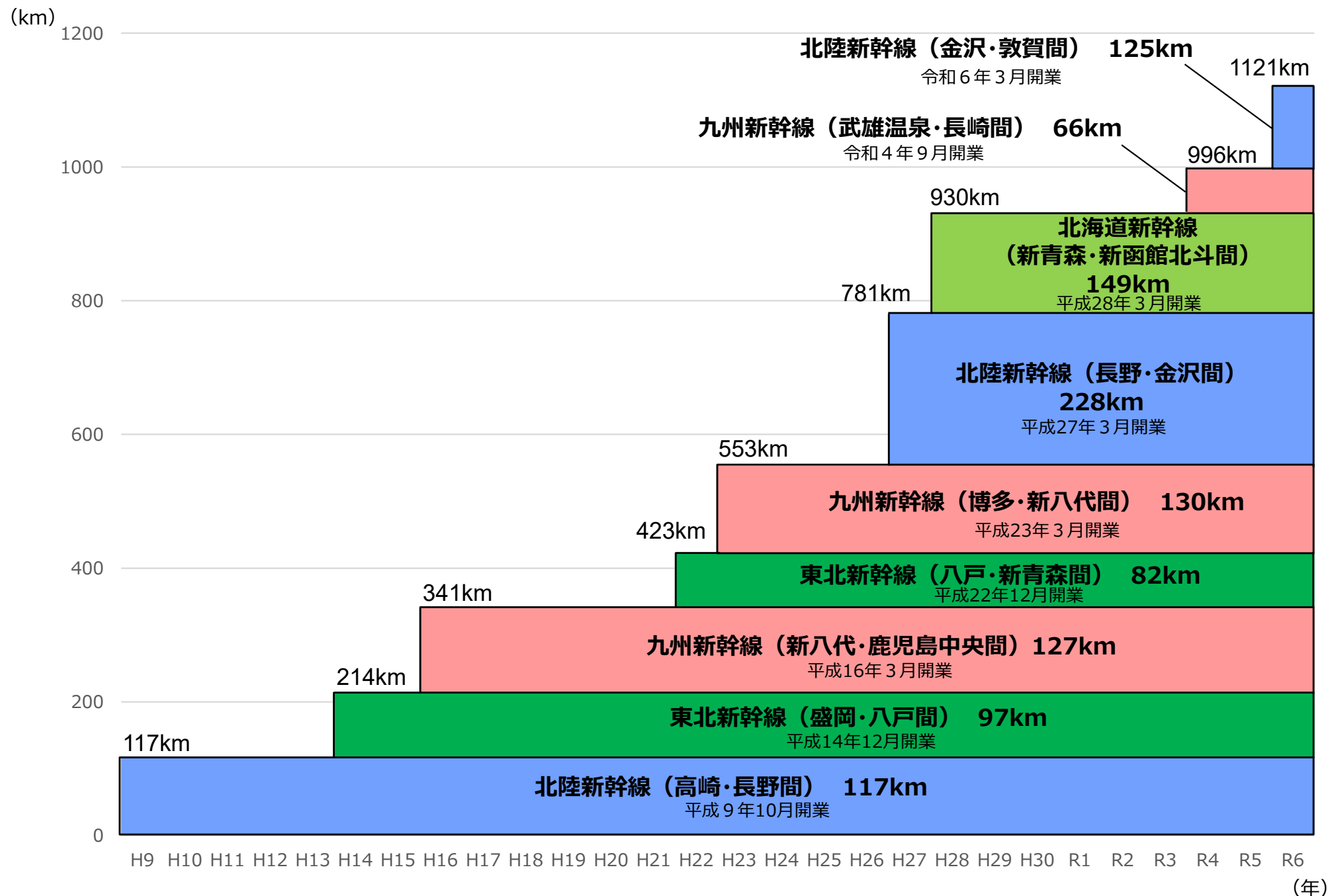
(注) J R 7社については令和6年度末の数値(各社の決算発表資料等による)

社員数、営業収益(連結)、営業利益(連結)及び経常利益(連結)について、上段は令和6年度末の数値、下段の[]書きは令和5年度末の数値

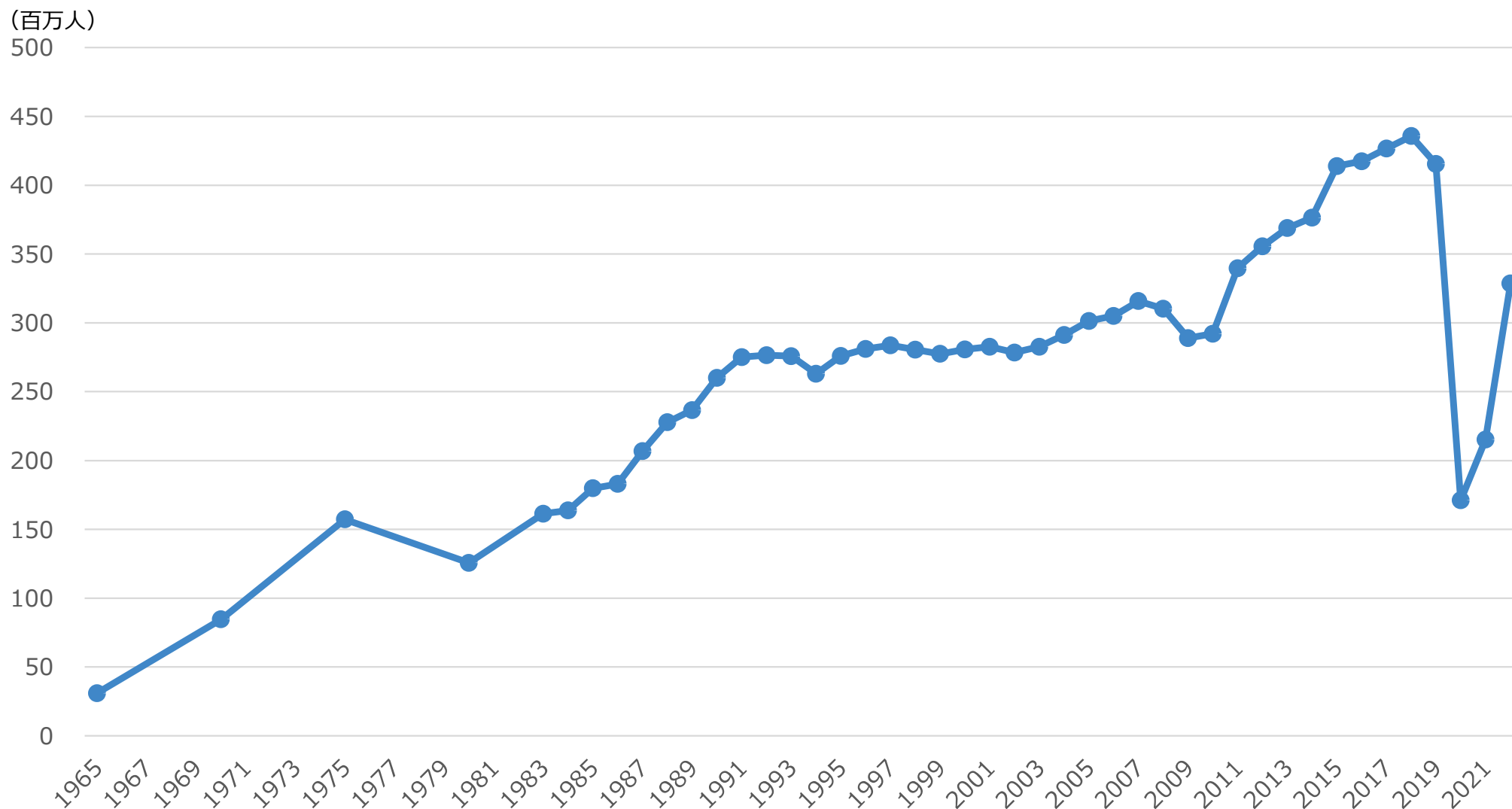
新幹線鉄道の路線延長の推移



整備新幹線の整備延長の推移



- 新幹線の旅客輸送量は、1964年の東海道新幹線の開業以降、1970年代後半からの運賃・料金の値上げや、2008年のリーマンショックの影響により一時的に減少を見せたものの、それ以外は路線の延伸にしたがって概ね増加傾向にある。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度の輸送量は人ベースで約1.7億人程度へと減少したが、2021年度の輸送量は前年度比で増加し、2022年度の輸送量は約3.3億人と回復傾向にある。



- 訪日外国人旅行者数は、堅調に推移しており、2020～2022年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け1990年代程度にまで落ち込んだものの、足元はコロナ以前の水準まで回復している。
- 日本滞在中に利用した交通手段の調査において、約4人に1人が新幹線を利用したと回答するなど、新幹線は、訪日外国人旅行者にとって主要な移動手段の一つである。

