

想定される主な論点

論点 1

現行の貸付期間終了後の開業 31 年目以降の契約方法はどのようにあるべきか。

- 貸付契約における各種条件は、これまでの経緯を踏まえつつも、幅広く検討すべきではないか。

<契約期間>

- ・ 現行の 30 年間という貸付けの期間の設定についてどう考えるか。
- ・ また、定額の契約手法は、経済・社会状況の変化を十分に反映しきれていないのではないか。
- ・ 一方、貸付料の額の見直し期間が短ければ短いほど不確実性が生じ、整備財源の確保や J R 各社の経営の安定性への影響が大きくなることについてどう考えるか。

<区間>

- ・ 再契約に当たって、引き続き開業時期ごとの個別の契約によるべきか。
- ・ あるいは、隣接線区の契約終了に合わせて契約区間を見直し、一つの貸付契約に一本化(ex. 高崎・長野間の契約を長野・上越妙高間の契約に一本化)することについてどう考えるか。
- ・ また、区間の見直しを行う場合の契約期間は、どのように設定すべきか。

論点 2

有償貸付けを前提とすると、現行の貸付期間終了後の開業 31 年目以降における貸付料の算定方法はどのようにあるべきか。

- 整備新幹線整備が J R の経営にニュートラルであるという前提で、貸付料は引き続き W I / W O 方式による受益の範囲とすべきと考えてよいか。
- 受益の算定方法・範囲については、これまでの経緯を踏まえつつも、幅広く検討すべきではないか。

<受益の算定方法>

- ・ W I 、 W O (関連線区収益や並行在来線の切り離し効果) の設定について、31 年目以降も現行の W I / W O 方式を基本に考えてよいか。あるいは他の方式によるべきか。

<受益の算定範囲>

- ・ 旅客鉄道事業に係るものとされているが、経済・社会状況の変化により事業の多角化が進んでいることを踏まえ、J R の経営の自主性を尊重しつつも、算定範囲を拡大することについてどう考えるか。

論点 3

整備新幹線の大規模改修はどのようにあるべきか。

- 鉄道・運輸機構とＪＲとの貸付協定においては、通常の維持管理及び修繕工事については、営業主であるＪＲ各社が行うこととされている一方、これらを超えるものについては、鉄道・運輸機構の責任と負担において処置するものとされているが、これまでの実績を踏まえ、その範囲の明確化を図るべきではないか。
- 31 年目以降の貸付料のあり方に関して、大規模改修との関係をどう考えるか。
- 将来的な大規模修改造修としてどのようなものが想定され、どの程度の費用が必要となるのか。
- 大規模改修の財源をどのように確保すべきか。