



九州の元気を、世界へ

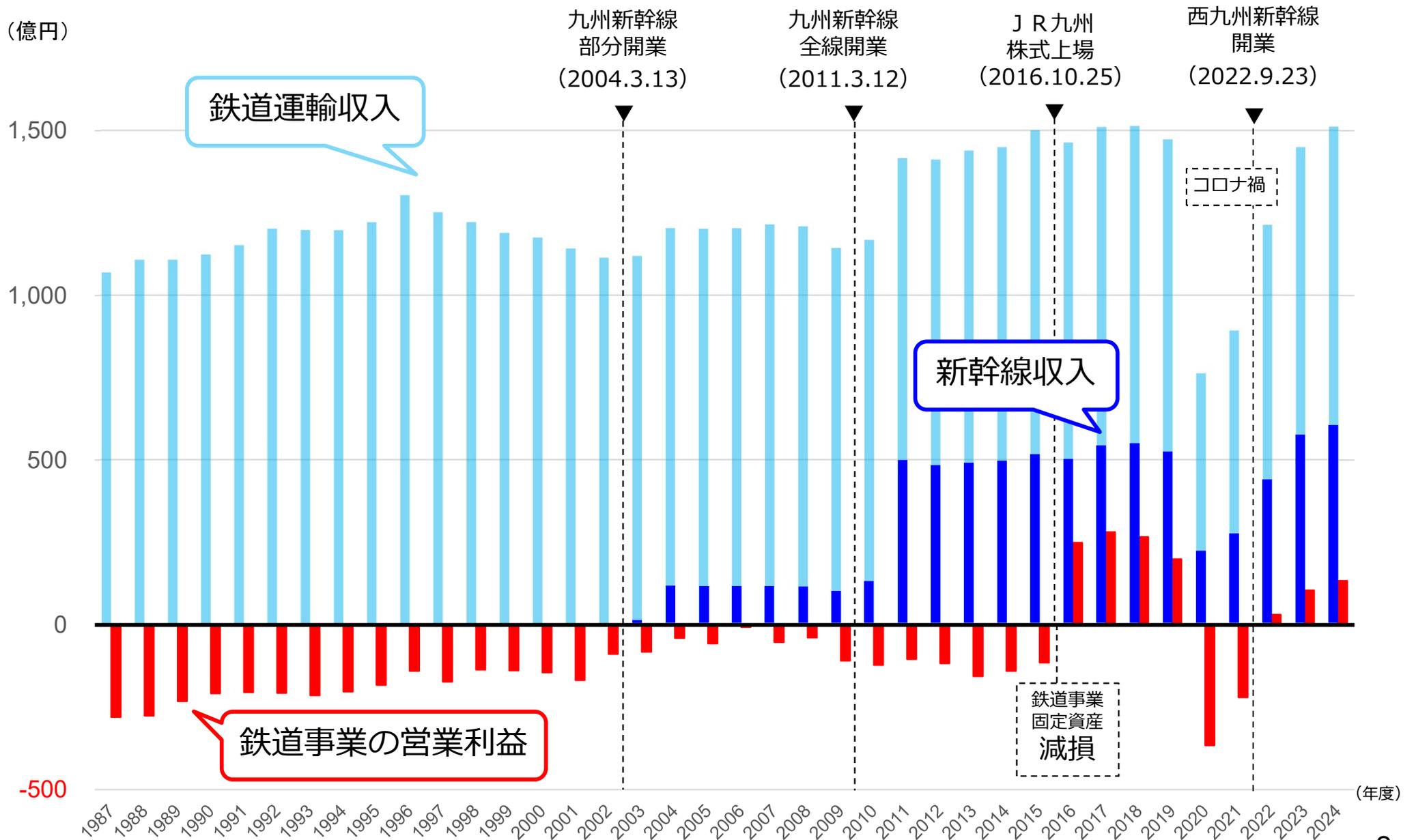
今後の整備新幹線の貸付のあり方について

2026年2月16日

九州旅客鉄道株式会社

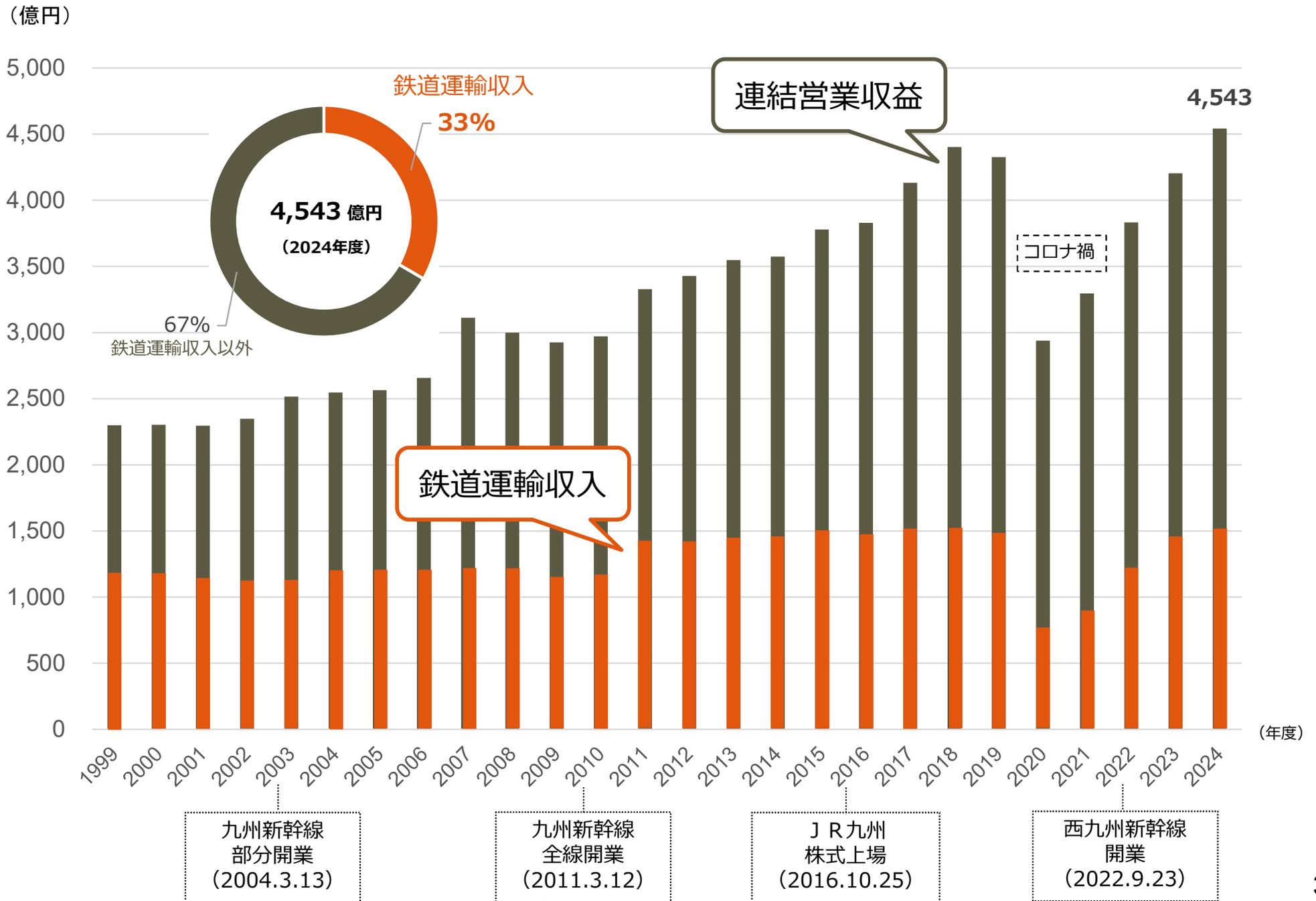
1-1. JR九州について（経営成績の推移：鉄道事業）

鉄道運輸収入・営業利益（鉄道事業）の推移



1-1. JR九州について（経営成績の推移：連結）

連結営業収益の推移



1 - 2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（人口減少）

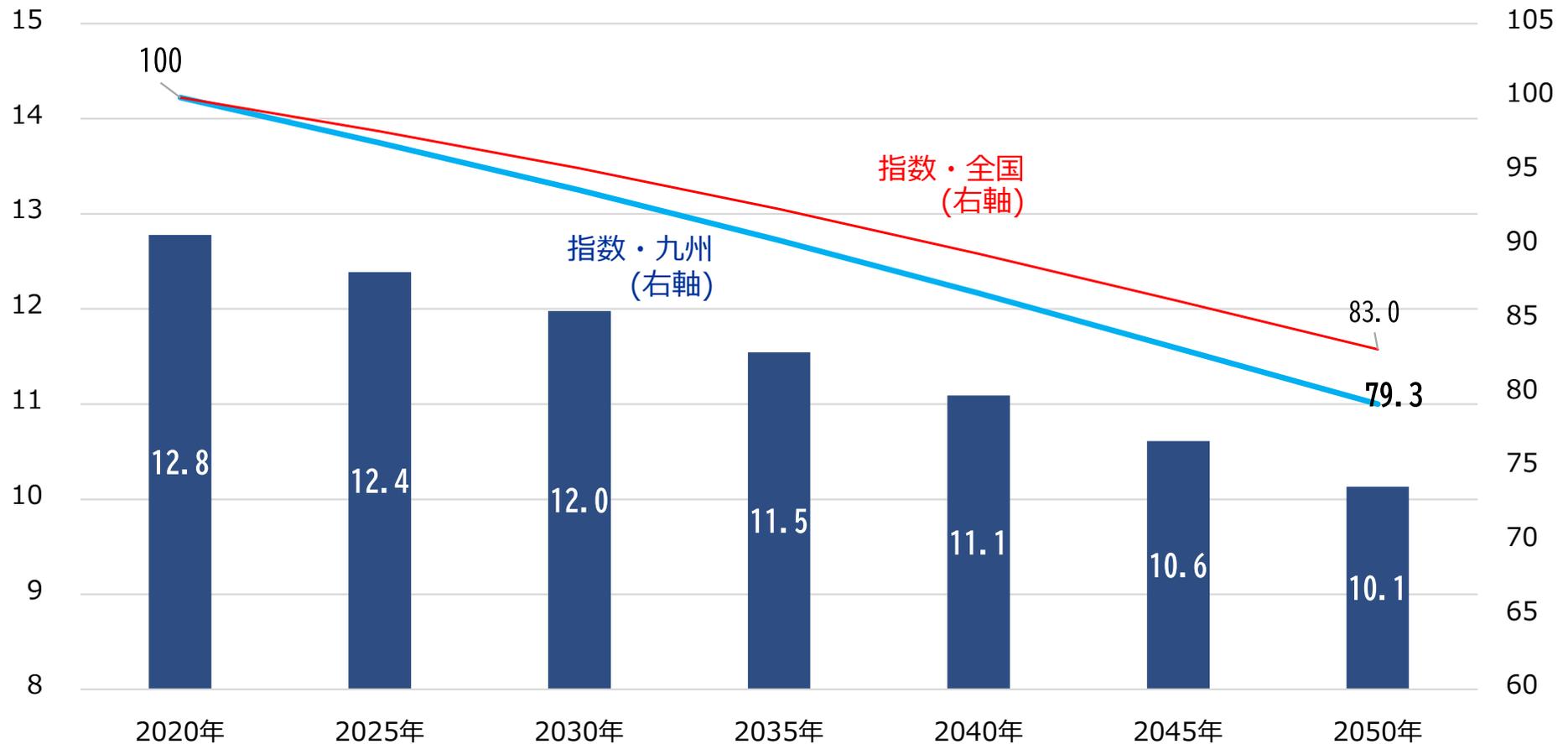
人口減少

九州は、全国平均を上回るペースでの人口減少が見込まれている。

※九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

九州の人口推計及び指数 (2020年=100)

(単位：百万人)

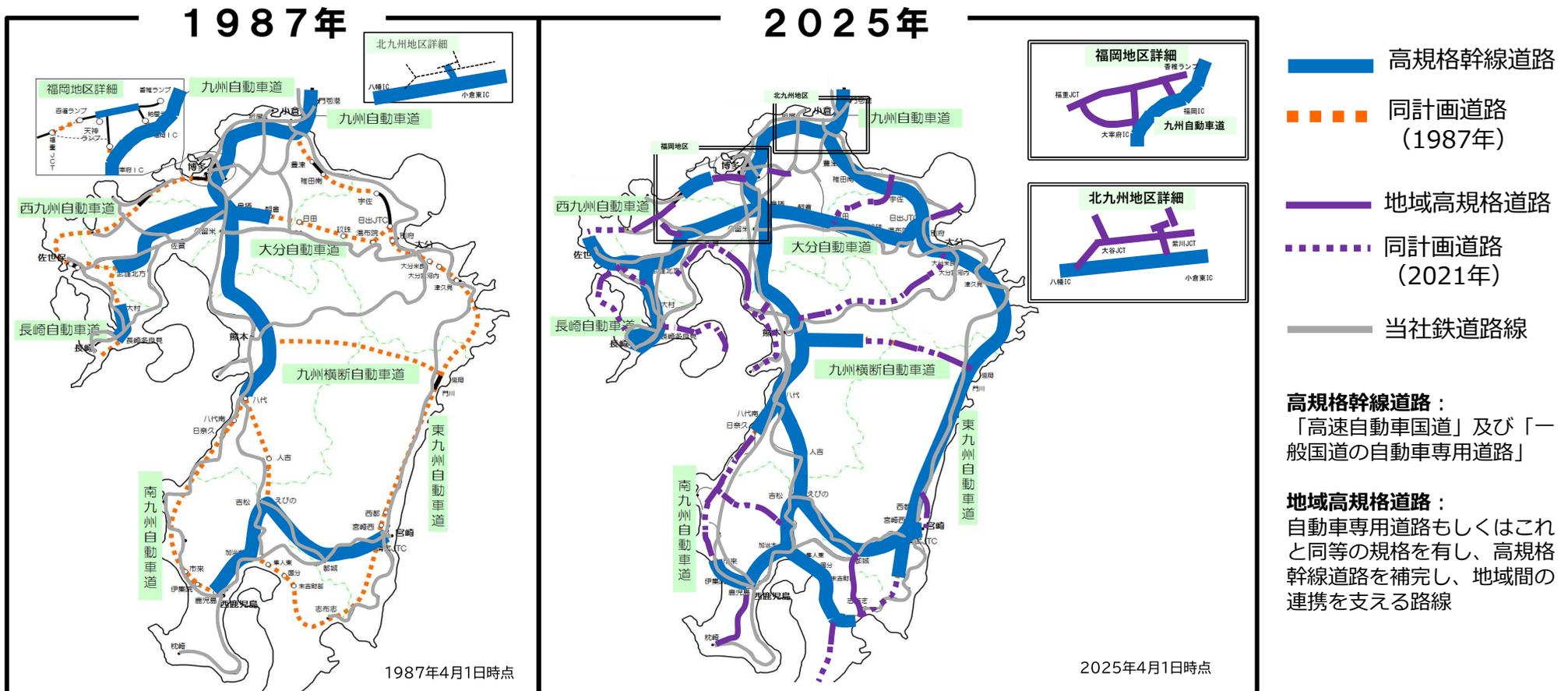


出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

1 - 2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（高速道路の発達）

高速道路網の発達

当社の鉄道路線とほぼ並行する形で、高速道路網が段階的に整備され、マイカーや高速バスとの競争が熾烈になっている。



出典：西日本高速道路株式会社「高速道路ガイドマップ（九州地域版）」及び高速道路資料室HPより作成

1-2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（高速バスとの競合）

<2026年現在> 料金：正規運賃 本数：カッコ内の数値は2017年

博多～佐世保

	本数	時間	料金
在来特急	32	1:34	4,220
バス	44 (48)	2:00	2,600

※させぼ号（博多BT⇄佐世保BC）

博多～大分

	本数	時間	料金
在来特急	62	2:01	6,380
バス	40 (72)	2:33	3,250

※とよのくに号（博多BT⇄大分駅高速バスのりば）

博多～長崎

	本数	時間	料金
在来特急+新幹線	44	1:20	5,960
バス	72 (112)	2:21	2,900

※九州号（博多BT⇄長崎駅前）

博多～鹿児島

	本数	時間	料金
新幹線	72	1:16	11,420
バス	26 (42)	4:08	7,000

※桜島号（博多BT⇄鹿児島中央駅前）

博多～熊本

	本数	時間	料金
新幹線	103	0:32	5,310
バス	128 (164)	1:49	2,500

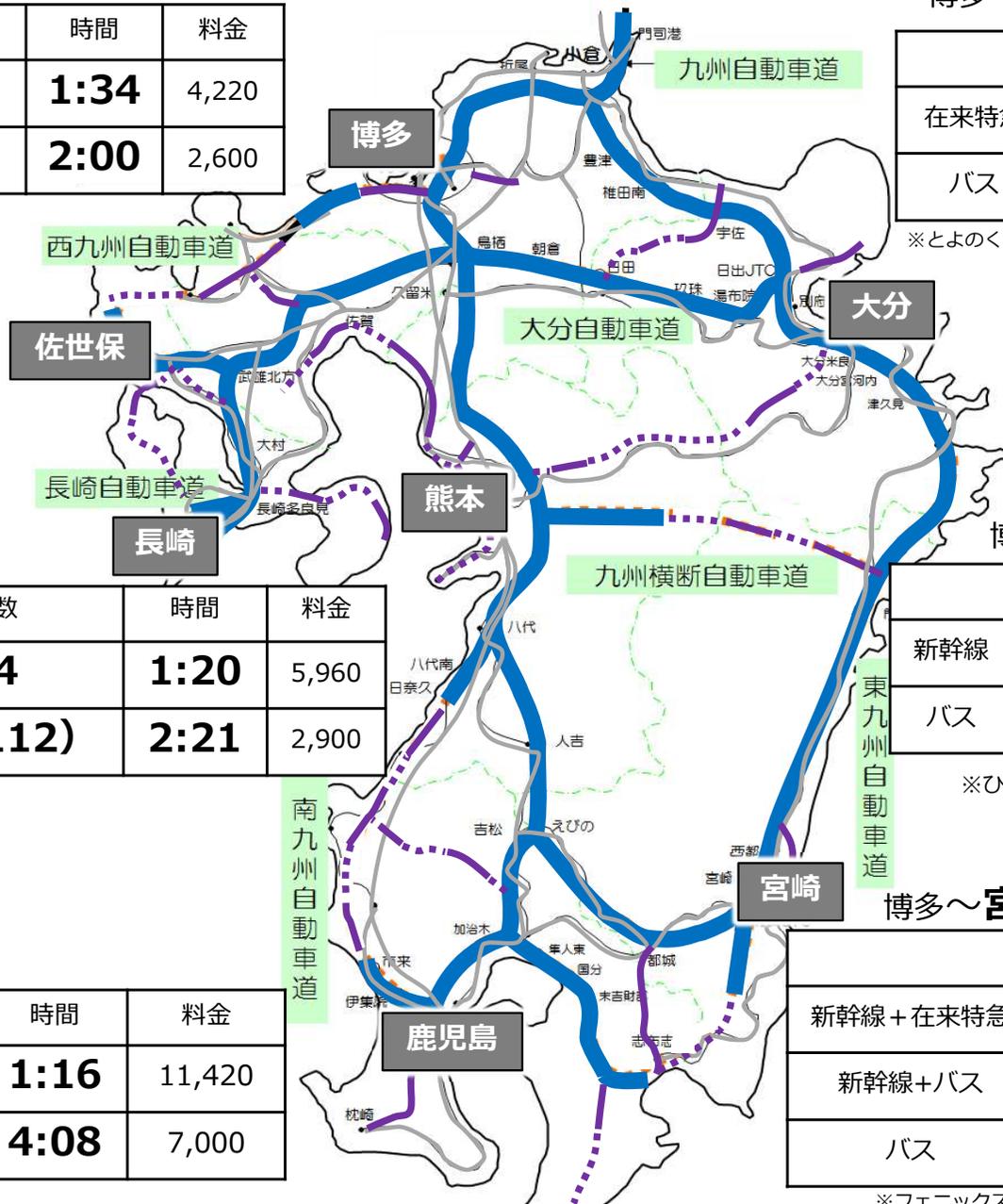
※ひのくに号（博多BT⇄熊本桜町BT）

博多～宮崎

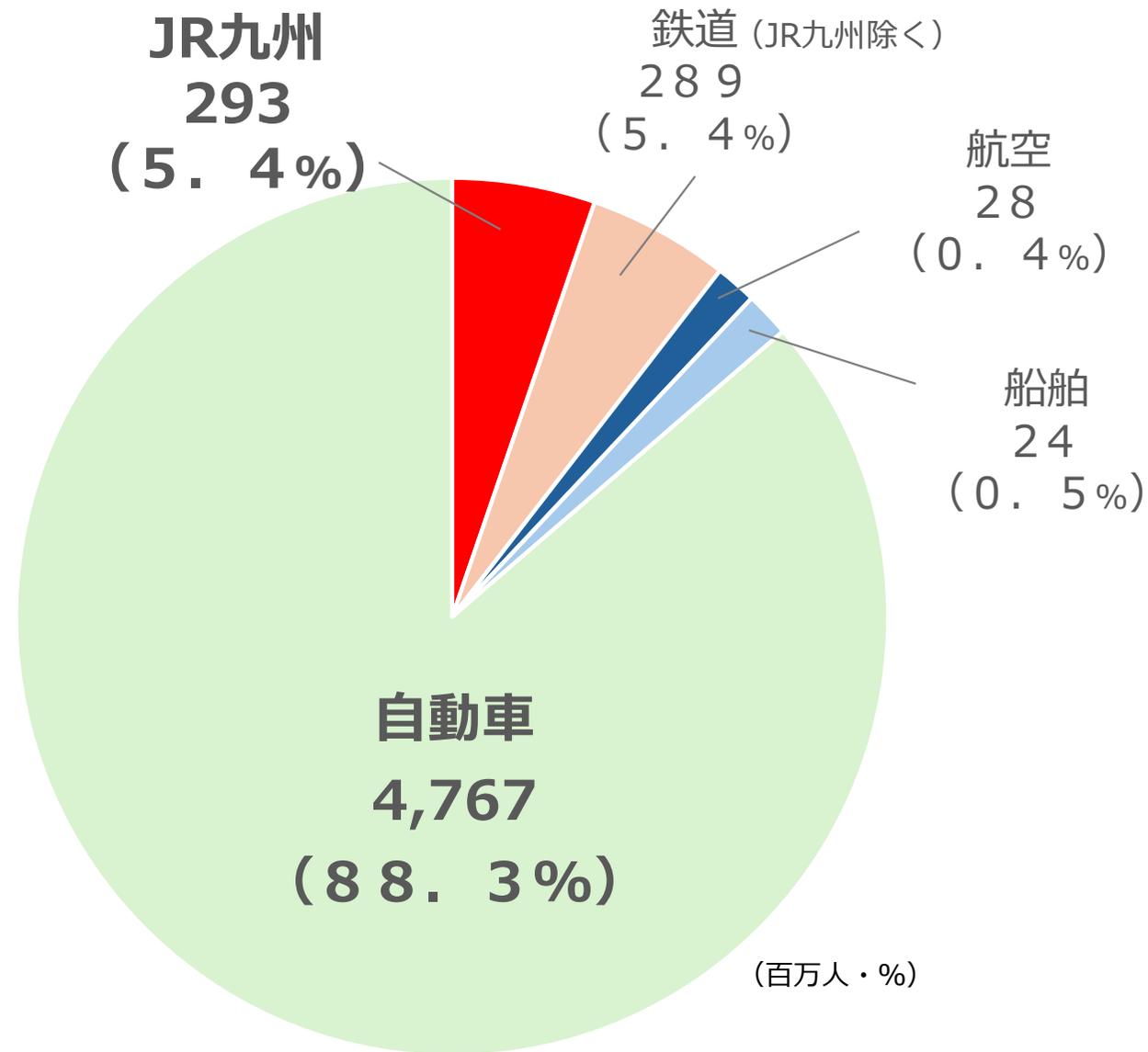
	本数	時間	料金
新幹線+在来特急	18	3:42	14,980
新幹線+バス	30	3:15	10,690
バス	42 (56)	4:27	7,000

※フェニックス号（博多BT⇄宮崎駅）

※新幹線は鹿児島中央経由、新幹線+バスはB&Sみやぎき経由



1-2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（九州の旅客交通分担率）



九州の輸送機関別旅客輸送人員

1-2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（老朽化した設備の更新等）

老朽化した鉄道施設や車両の更新および長寿命化

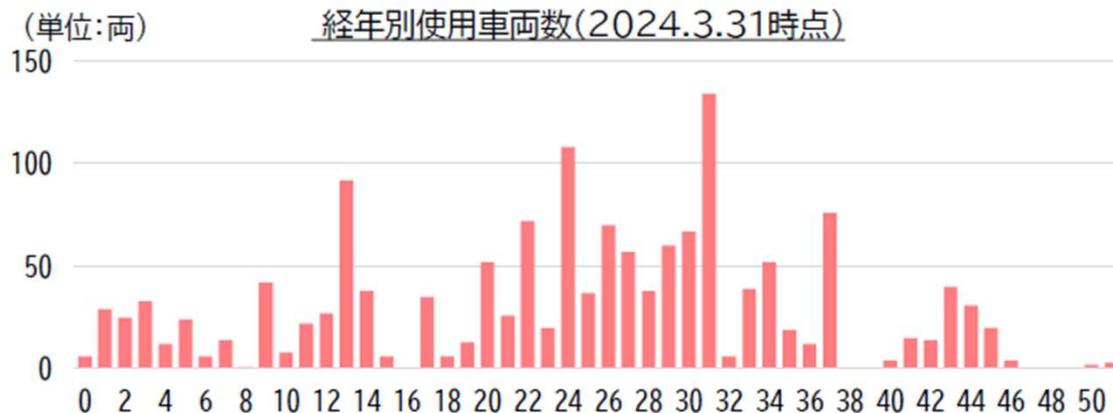
建設後100年を超える車両工場など、設備や車両の老朽化が進む中、安全やサービスの維持向上を図り、環境負荷の低減や激甚化する災害等に対応するため、設備投資や長寿命化・修繕が必要

1891年（明治24年）開設の在来線車両工場



当社在来線で唯一の車両工場である小倉総合車両センターは建造から100年以上が経過し老朽化が著しい

老朽化した鉄道設備の更新・修繕



老朽化した車両の更新



1-2. JR九州を取り巻く厳しい事業環境（激甚化する災害への対応）

激甚化する災害への対応

激甚化する自然災害への対策として、新幹線においては、脱線防止ガードの設置、線路ののり面に対するコンクリート吹付工などを実施

被災状況（在来線）



2017年7月 九州北部豪雨
(日田彦山線 宝珠山駅)



2020年7月 豪雨
(久大本線 第二野上川橋りょう)



2020年 7月 豪雨
(肥薩線 球磨川第1橋りょう)

災害対策（新幹線）

地震による脱線の対策



施工前



施工後

脱線防止ガードの設置

落石・土砂崩れ等の対策



施工前



施工後

のり面对策

2-1. 九州新幹線の概要 (時間短縮効果)

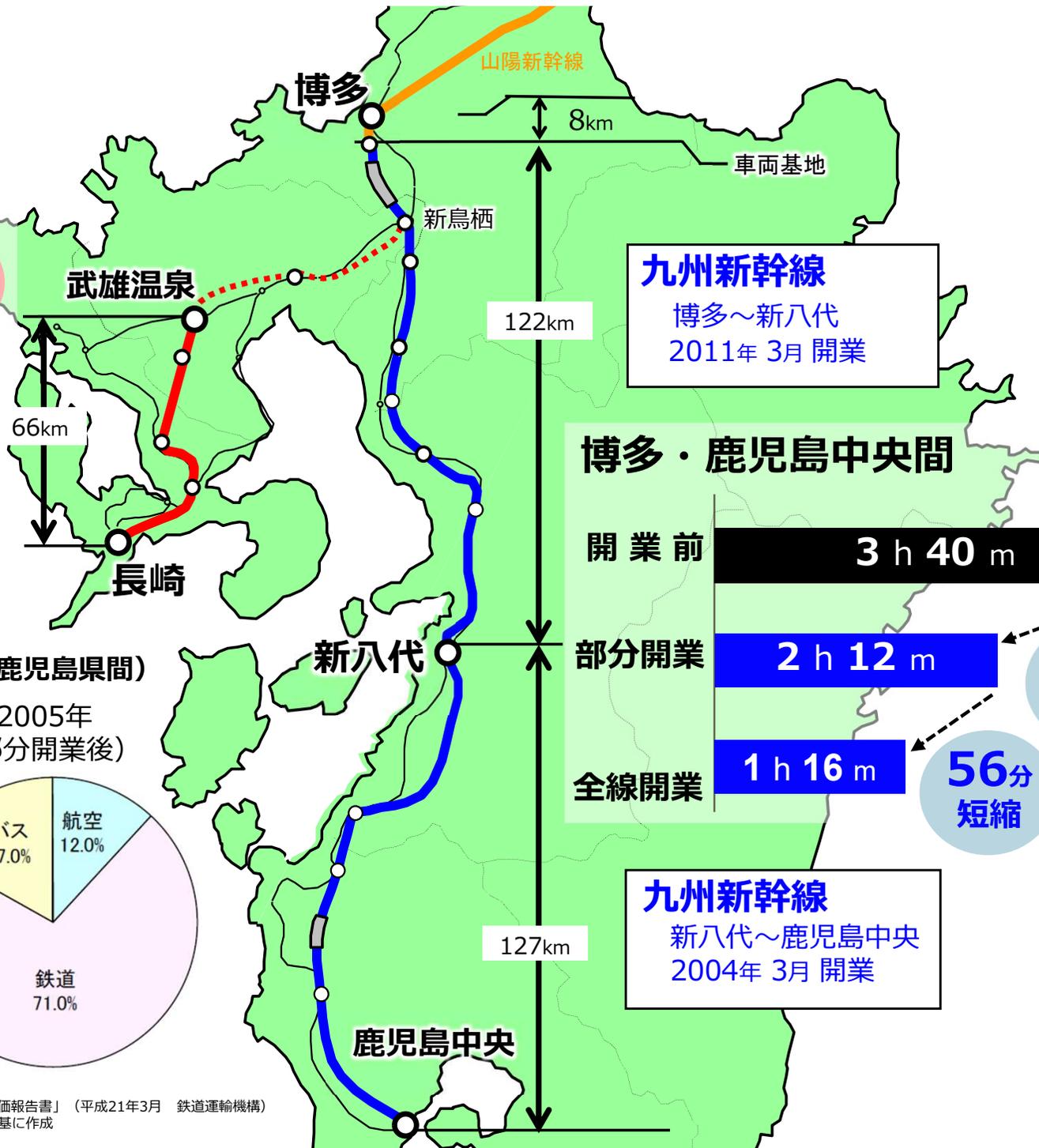
博多・長崎間

開業前 1 h 50 m

開業後 1 h 20 m

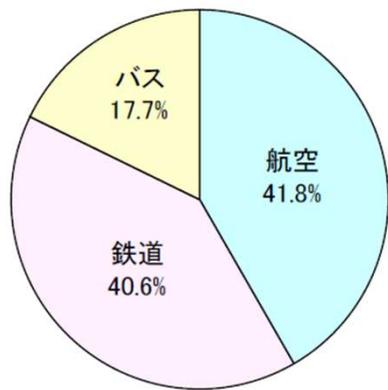
30分短縮

西九州新幹線
武雄温泉～長崎
2022年9月開業

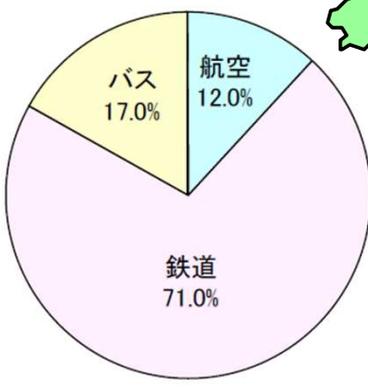


公共交通機関分担率の変化 (福岡・鹿児島県間)

2000年 (部分開業前)

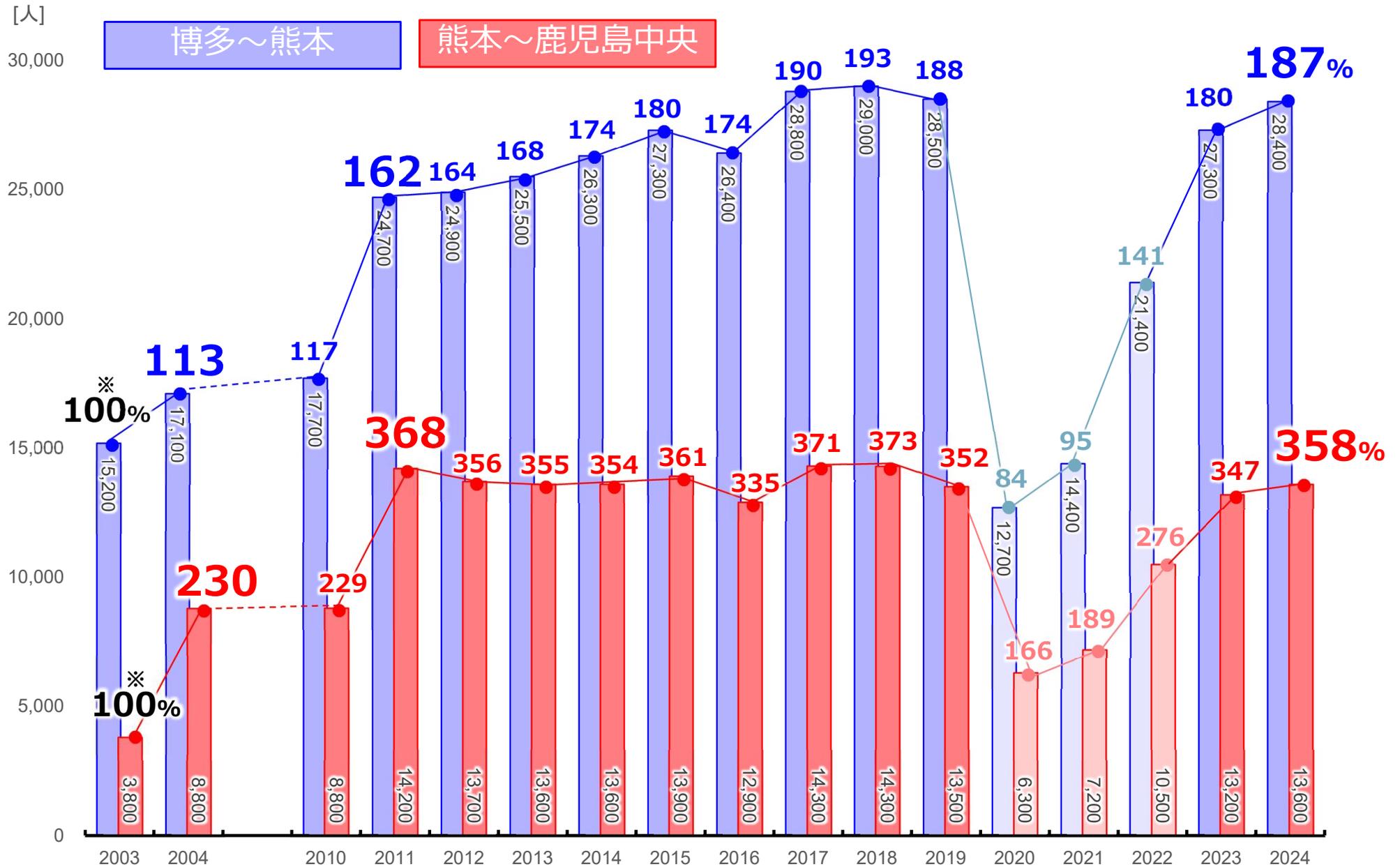


2005年 (部分開業後)



出典：「九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)事業に関する事後評価報告書」(平成21年3月 鉄道運輸機構)
国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2000年度,2005年度)」を基に作成

2-1. 九州新幹線の概要 (九州新幹線のご利用状況)



▲
部分
開業

▲
全線
開業

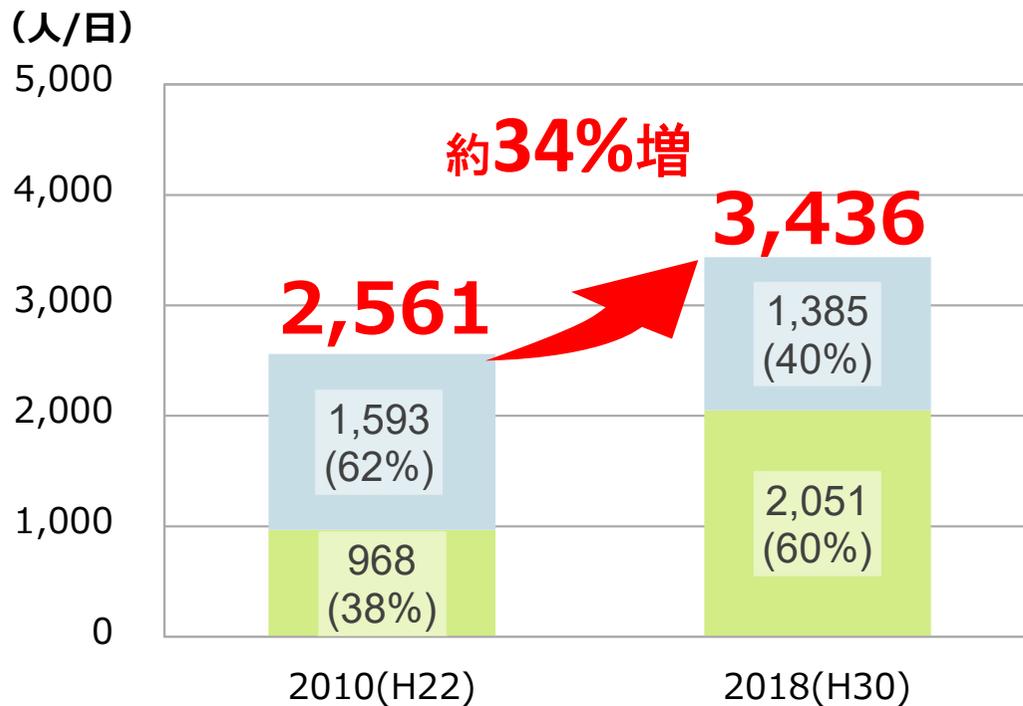
※ 開業前 = 100%とする

2-1. 九州新幹線の概要（関西方面との交流人口拡大）

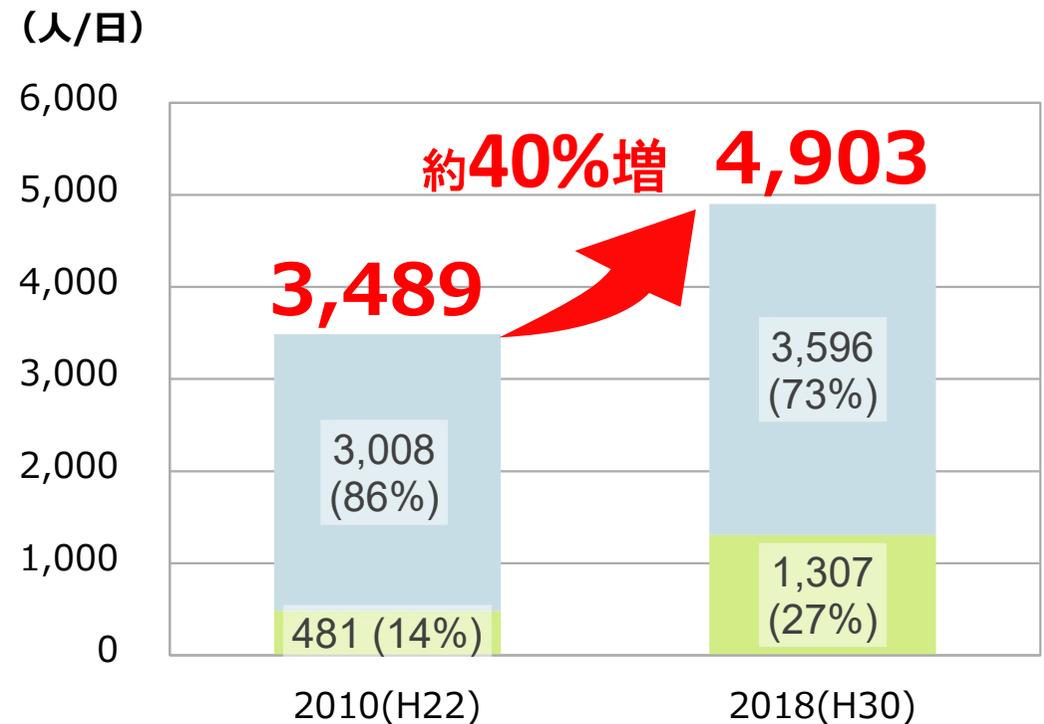
利用者の選択肢が増えることで、新幹線・航空機を含めた交流人口全体が増加



【熊本⇔関西】



【鹿児島⇔関西】



※関西とは、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県と定義
～国土交通省 旅客地域流動調査より当社作成～

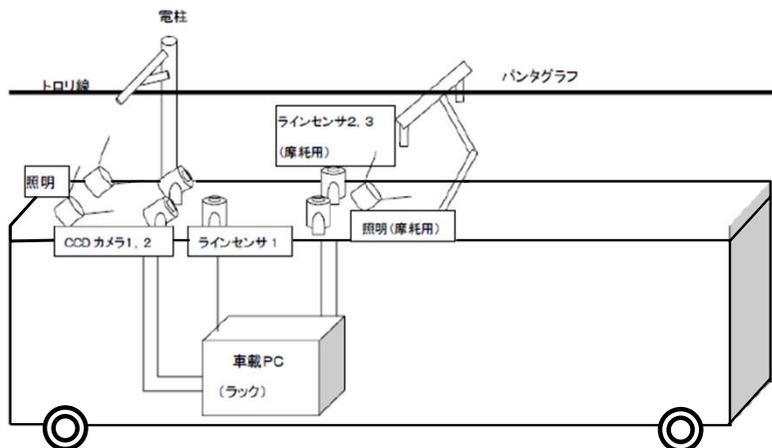
2-2. コストダウンに向けた不断の取組み（営業車検測、駅のホーム係員の体制見直し）

営業車検測の導入

検測専用車両（ドクターイエロー）を有するのではなく、営業列車に検測機能（架線・軌道・信号通信）を装備することにより、設備保守など、鉄道事業の効率化を図った。

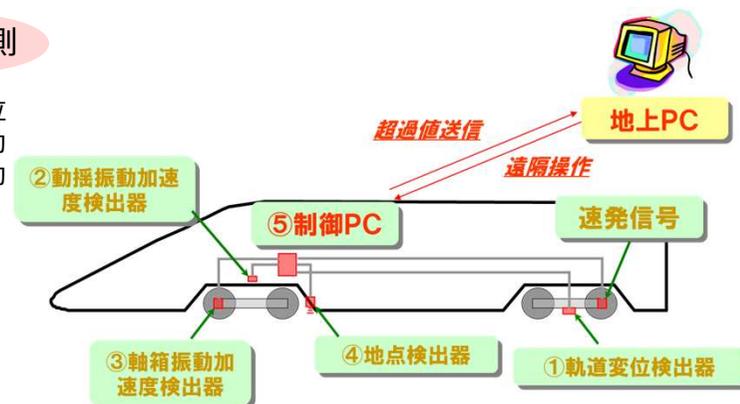
架線検測

- ・ トロリ線残存直径
- ・ 架線高さ
- ・ 架線硬点
- ・ 架線偏位



軌道検測

- ・ 軌道変位
- ・ 車体振動
- ・ 軸箱振動

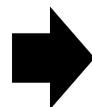


駅のホーム係員の体制見直し

駅設備を追加で構築すること等により、ホームの可動柵開閉や安全確認を駅のホーム係員から車掌が行うよう変更し、係員を配置しない体制に見直しを行った。



見直し前（駅のホーム係員）



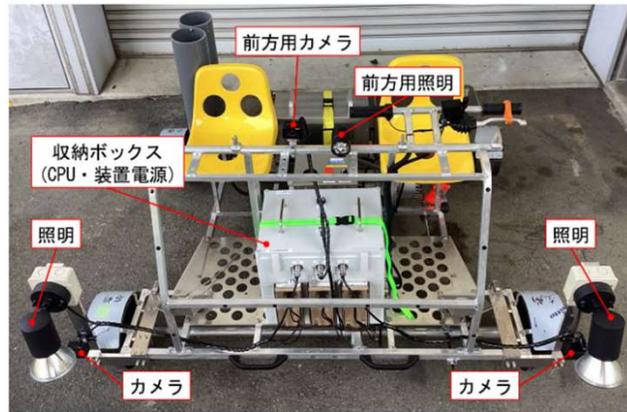
見直し後（車掌）

実施時期	実施駅
2015	新玉名
2017	筑後船小屋、新大牟田
2018	新八代、出水
2019	新水俣、川内
2020	久留米
2024	鹿児島中央
2025	新鳥栖

2-2. コストダウンに向けた不断の取組み（AI活用による効率化）

新幹線軌道モニタリング装置の導入

カート搭載型の軌道モニタリング装置を開発し、カメラ取得画像から特定の軌道部材不具合を抽出することにより、徒歩巡視を効率化。



モニタリング装置



ボルト弛緩検知画面

支障物検知AIシステムの導入

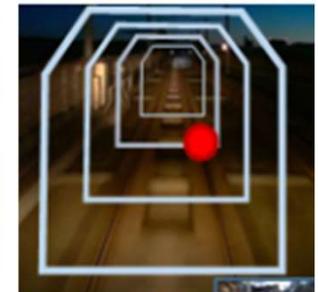
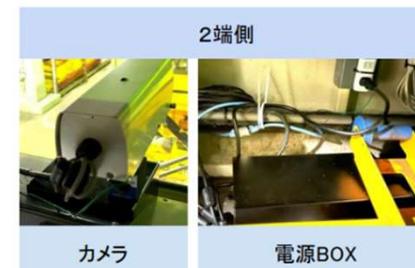
建築限界の支障有無を自動検知するAIカメラ・タブレットを確認車に搭載することにより、線路監視要員を削減。



確認車



装置構成



検知イメージ

2-3. 収入確保に向けた不断の取り組み

お客さまの利便性向上や各種キャンペーンの開催など、収入確保に向けて、新幹線のご利用を促進する様々な取り組みを実施。

新たなサービスの導入

- ・ ネット予約 & チケットレス乗車サービス「エクスプレス予約・スマートEX」
- ・ 九州新幹線荷物輸送サービス「はやっ！便」



ダイヤの改善

- ・ 山陽新幹線との相互直通列車の本数増 ※みずほ・さくら
新大阪～鹿児島中央(一部熊本)

(2011.3) 30本 **20本増** (2025.3) 50本



各種キャンペーンの開催

- ・ 長崎 VS 熊本キャンペーン (2015年度)
- ・ かごしまへ、どーん！とキャンペーン (2017年度)
- ・ 九州新幹線全線開業10周年特別企画 熊と鹿 (2020～2021年度)
- ・ 佐賀・長崎 VS 熊本・鹿児島キャンペーン (2023年度)
- ・ 九州新幹線つばめ20周年記念「つばめはたち」 (2023年度)
- ・ 熊本DC・プレキャンペーン「もっと、もーっと！くまもっと」 (2025年度)



2-3. 収入確保に向けた不断の取り組み

九州各地にD&S列車を展開



2-3. 収入確保に向けた不断の取り組み

九州広域を巡る循環型のD&S列車を展開

「36ぷらす3」

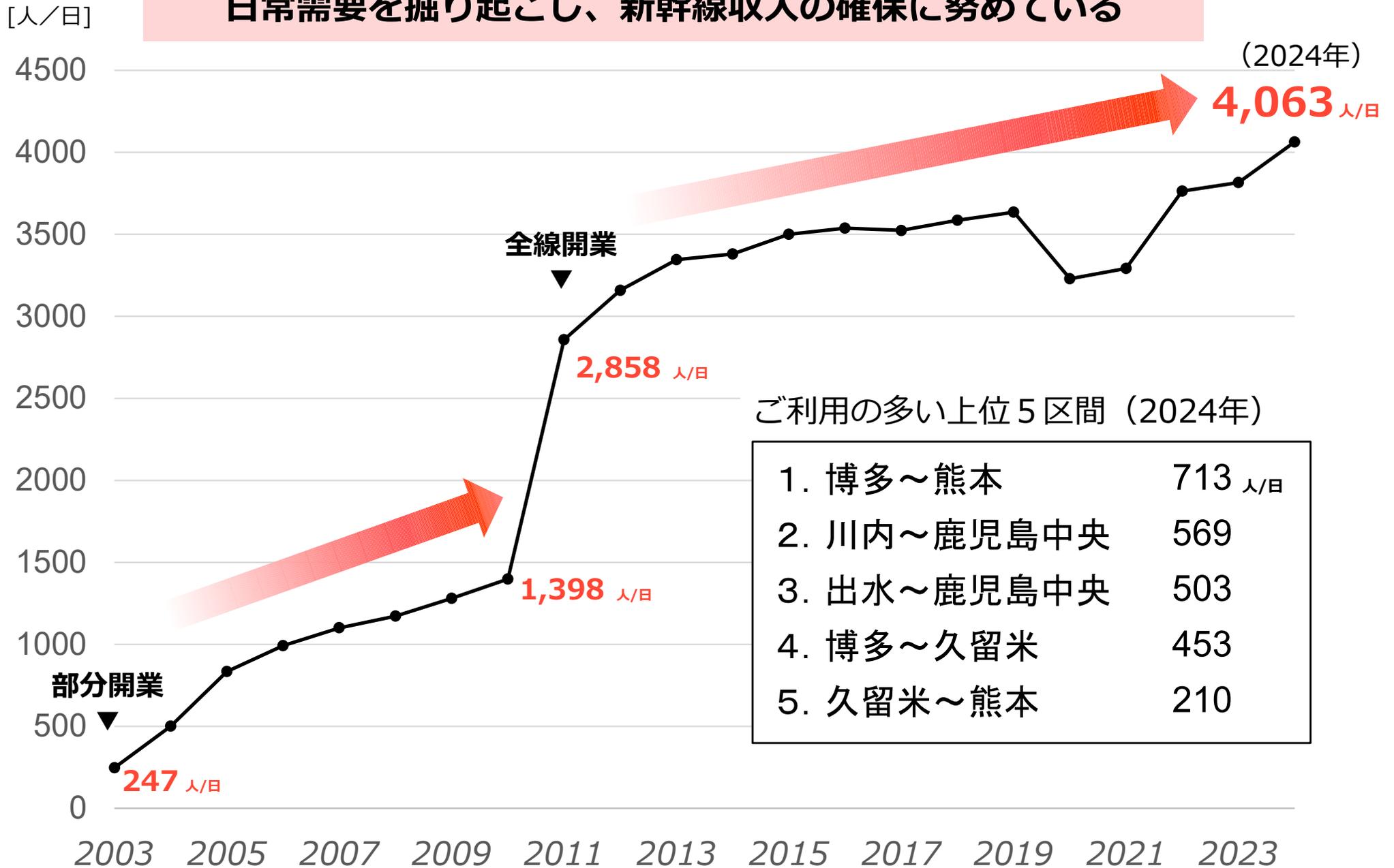


クルーズトレイン「ななつ星 in 九州」

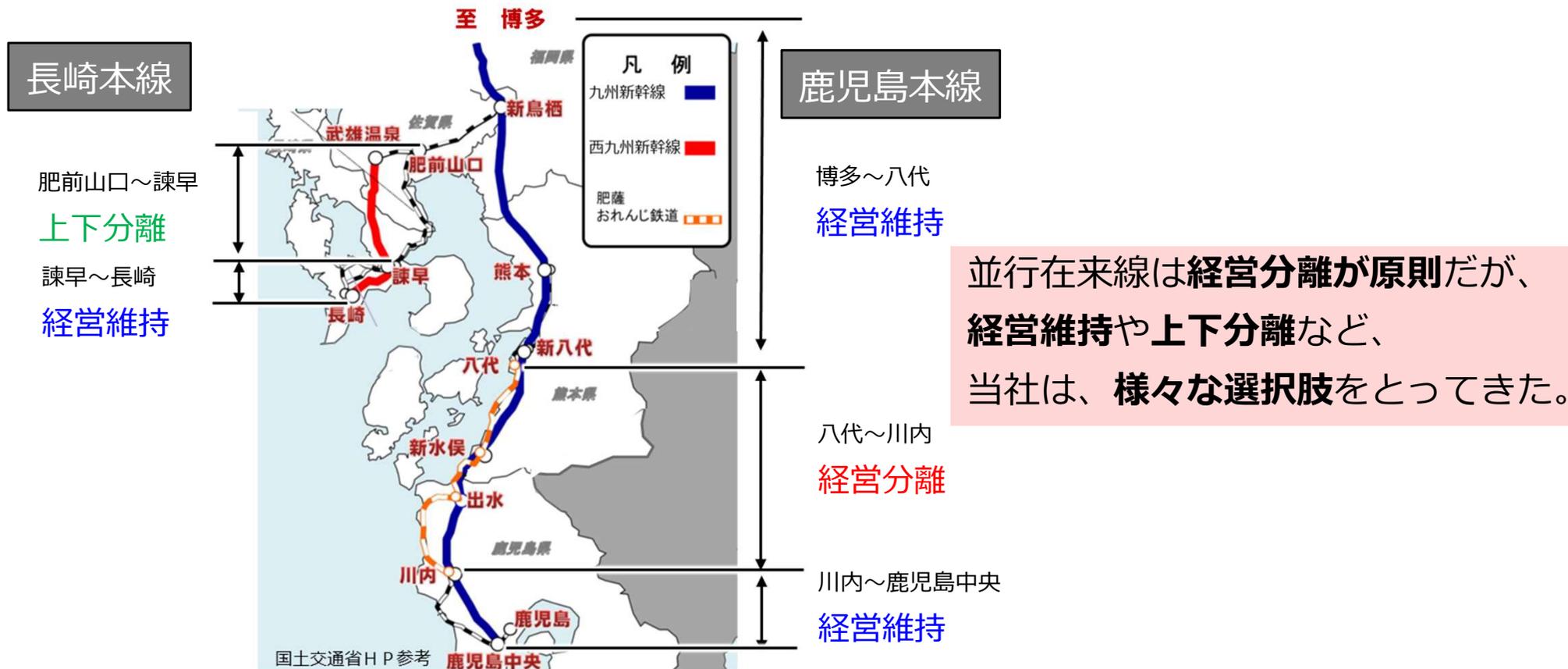


2-3. 収入確保に向けた不断の取組み（九州新幹線：定期券のご利用状況）

通勤・通学でご利用しやすいダイヤや定期券を設定し、
日常需要を掘り起こし、新幹線収入の確保に努めている



2-4. 並行在来線の取扱い、支援状況等



並行在来線は**経営分離が原則**だが、**経営維持**や**上下分離**など、**当社は、様々な選択肢をとってきた。**

経営分離をした区間において、当社は様々な支援を実施

<肥薩おれんじ鉄道への主な支援内容>

設備関連
(初期投資と維持管理負担の軽減)

- ・ 鉄道資産を低廉価格で譲渡
- ・ 譲渡前に集中修繕を実施

人材関連
(持続可能な運営体制の構築支援)

- ・ 出向社員の派遣 (鉄道従事員等)
- ・ 社員教育の受け入れ (乗務員・指令員等)

営業関連
(収益確保に向けた連携強化)

- ・ 列車の相互乗り入れ
- ・ 共同企画きっぷの販売

3. 現行の貸付料について（九州新幹線・西九州新幹線）

・開業区間毎の貸付料額、関連線区等

開業区間	貸付期間	定額の貸付料 (億円/年)	租税・管理費 (億円) ※2	関連線区
九州新幹線 新八代～鹿児島中央	2004. 3.13 ～ 2034. 3.12	20.4 ※1	24.2	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島本線 博多～新八代 八代～川内（経営分離） 川内～鹿児島中央
九州新幹線 博多～新八代	2011. 3.12 ～ 2041. 3.11	81.6 ※1	49.9	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線 新八代～鹿児島中央 鹿児島本線 博多～八代 日豊本線 小倉～大分 宮崎～鹿児島中央 久大本線 久留米～大分
西九州新幹線 武雄温泉～長崎	2022. 9.23 ～ 2052. 9.22	5.1	14.8 〔固定資産税の 減免あり（1/6）〕	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線 博多～新鳥栖 鹿児島本線 博多～鳥栖 長崎本線 鳥栖～長崎 佐世保線 江北～佐世保

※1 九州新幹線（鹿児島ルート）については、2016年4月1日から各区間の貸付期間満了までの定額の貸付料の全額を一括して2015年度末に鉄道・運輸機構に支払っている。

※2 2024年度実績

4. 今後の貸付料のあり方について（基本的な考え方）

- 現行の貸付料は、国鉄改革の経緯を踏まえ、整備新幹線の運営が営業主（JR）の鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさないよう、「受益の程度を勘案」して算定することとされている。

【参考】

受益は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 第六条において、営業主（JR）が新幹線鉄道事業を開始した場合において見込まれる特定の鉄道事業の収支（With）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特定の鉄道事業の収支（Without）より改善することにより、営業主（JR）が受けると見込まれる利益とされている。

- 現行の算定方法（WI/WO方式）で31年目以降の受益を合理的に算定することは極めて困難
 - 例えば、新八代～鹿児島中央（2004年開業）の31年目以降の貸付料は、あたかも新八代～鹿児島中央が2034年に新規に開業したと仮定した場合の受益を算定することと同義となる。
- 31年目以降については、整備新幹線の運営が営業主（JR）の鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさない形とされたい。

【参考】

- 31年目以降の貸付料は、「施設の状態に見合った維持管理等に要する費用」とすることについて、平成3年に、当社は旧運輸省との間で確認を行っている。
- なお、政府においては、平成27年6月2日第189回国会参議院国土交通委員会において、政府参考人（藤田耕三）が「三十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。」との答弁がなされている。

■ 5. 今後の貸付料のあり方について（個別の論点）

1. 貸付期間、固定／変動貸付料

- 鉄道事業（整備新幹線）の運営は、車両投資や人材の活用・育成といった運営体制を構築して営むことから、長期的視点のもと経営判断を実施。
- 貸付料が短期に変動することは、長期的な経営の見通しが不透明となることから、一定の長期間、固定額であることが望ましい。
- Withケースの実績の上振れ・下振れを以って貸付料を変動させることは、以下の理由から合理的ではないものと認識。
 - 収支改善に向けた経営努力との区別が困難であることから、これら経営努力が無となる恐れがあり、結果的により良い輸送サービスが提供できなくなる恐れがある。
 - Withoutケースにおける影響（上振れ・下振れ）を合理的に算定することは極めて困難

2. 関連事業収益

- 関連事業の収益は、リスクを取って当社グループ資金による投資を判断し、企業努力を行った結果得られたものである。なお、関連事業の収益については、法人税や固定資産税等を適切に納付している。また、新幹線駅における構内営業等による関連事業の収益については、受益として貸付料算定に反映されている。
- 仮に、副次的に得た関連事業収益を受益として算定に含めるのであれば、同様に新幹線開業によって収益を得たすべての主体から貸付料を徴収しない限り、合理的ではない。

■ 5. 今後の貸付料のあり方について（個別の論点）

3. 大規模改修

- 大規模改修は、国および施設を所有する鉄道・運輸機構において行うものと認識。

4. 根元受益

- 新八代・鹿児島中央開業時の根元受益（在来線 博多・新八代間）は、新八代・鹿児島中央間の貸付料に関連線区として含まれている。
- 武雄温泉・長崎開業時の根元受益（新幹線 博多・新鳥栖間 および 在来線 博多・武雄温泉間）は、武雄温泉・長崎間の貸付料に関連線区として含まれている。