

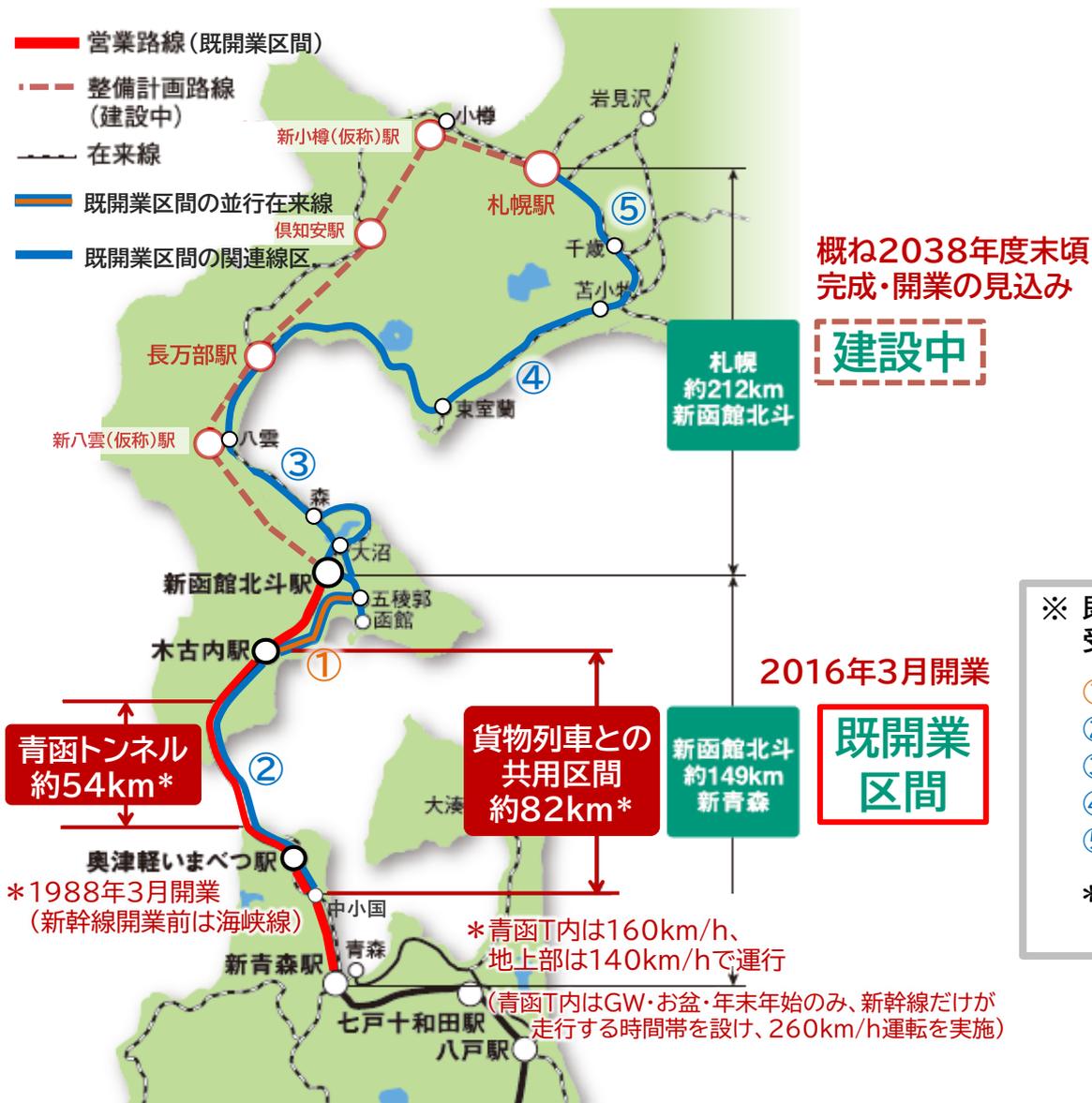
今後の整備新幹線の貸付料に関するヒアリング

J R北海道

2026年2月16日

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会

北海道新幹線の概要図



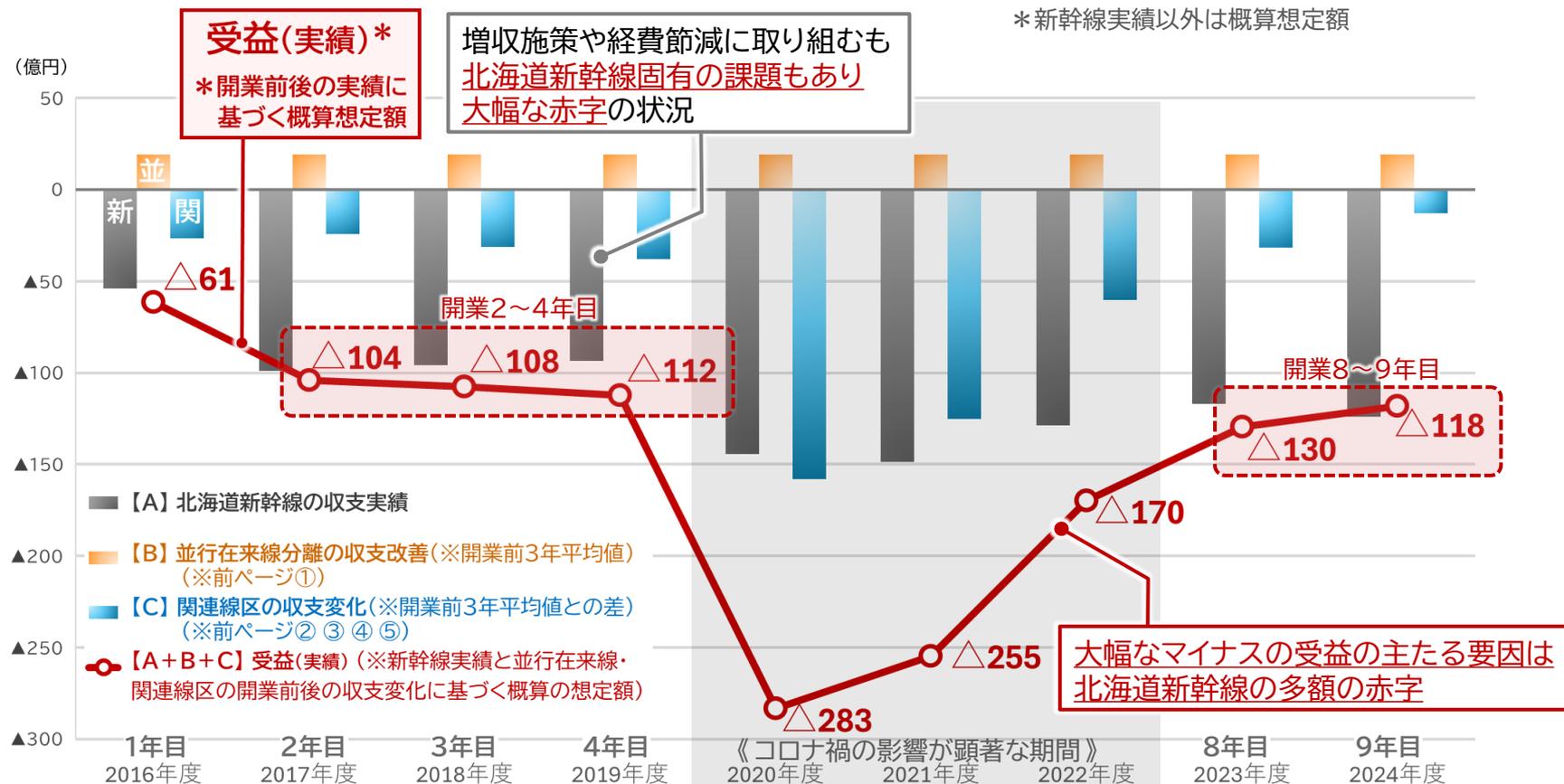
- ※ 既開業区間 (新青森～新函館北斗) の受益算定対象の関連線区*
- ①江差線 (木古内～五稜郭) ※並行在来線
 - ②海峡線 (中小国～木古内)
 - ③函館線 (函館～長万部)
 - ④室蘭線 (長万部～苫小牧)
 - ⑤室蘭線・千歳線・函館線 (苫小牧～札幌)
- * 2016. 3. 1 鉄道・運輸機構による貸付料の認可申請書類より

収支実績 ～北海道新幹線(新青森～新函館北斗間)および関連線区～

- 北海道新幹線の収支は大幅な赤字の状況
- 新函館北斗開業に伴う受益の実績(概算想定額)は、開業から9年間大幅なマイナスで推移

北海道新幹線・関連線区の収支実績*

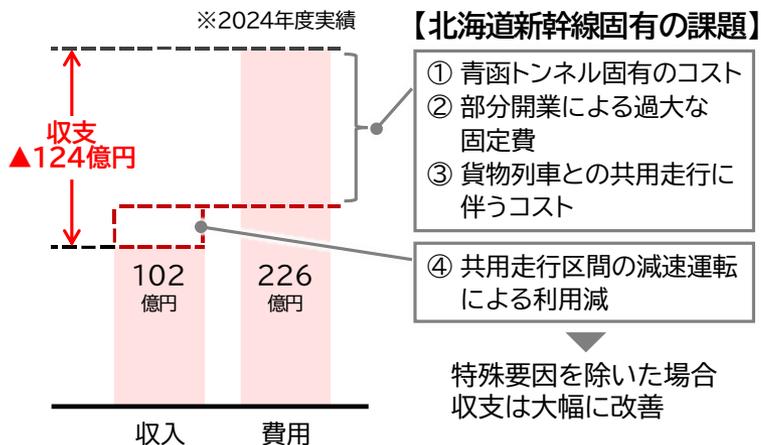
*新幹線実績以外は概算想定額



※ 上記の金額は、国の支援措置(青函トンネル支援および貨物走行線区支援)を考慮していない値(当社は、会社全体の経営状況を踏まえ国から支援をいただいている状況)

北海道新幹線の収支が大幅な赤字となる主な理由(特殊要因)

<北海道新幹線の収支構造>



【② 部分開業による過大な固定費の負担】

- 札幌延伸を見据えた設備(車両基地、指令など)となっているため固定費が過大

【③ 貨物列車との共用走行に伴うコスト負担】

- 共用走行設備(在来線専用レール、三線分岐器、待避線など)の更新費や維持管理に伴うコストを当社が負担

【④ 共用区間の新幹線減速運転による利用減】

- 貨物列車とのすれ違い時の安全性確保のため、新幹線を大幅に減速運転しており、所要時間増に伴い旅客が逸走

【① 青函トンネル固有のコストの負担】

- 長大海底トンネルという過酷な環境下にあること、開業から35年以上が経過し劣化が進んでいることから、通常の路線の維持管理費以上の過大なコスト*が発生

* 長大海底トンネルであるための特殊な設備(排水ポンプ、火災検知装置等)の維持管理費や更新費など

- 上下分離ではあるものの、施設の維持管理や更新コストを当社が負担(新幹線収支の大きなマイナス要因)

【上下分離方式】



【上】
JR北海道



【下】
鉄道・運輸機構

【現状】

新幹線開業前(海峡線)から当社が負担

現在は、都度、国の補助金や支援を費用の一部に充当
(国の支援措置の一部は2030年度まで)

【共用区間(三線軌条)】



上下分離である青函トンネルについては、当社の経営から完全に切り離し、国の責任・費用負担のもとで管理していただきたい

(施設管理・負担は全て機構)

新函館北斗開業に伴う受益の状況(まとめ)

- 新函館北斗開業に伴う受益(実績に基づく概算想定額)は▲100億円 /年規模のマイナス
- 今後、開業から10年間の税制特例措置(新幹線特例)の終了(2027年度)、地上設備(機構財産)や車両(JR財産)の更新に伴う費用計上などにより、受益のマイナス幅はさらに拡大する見込み
- 国の支援*を考慮しても年数十億円規模のマイナスの受益であり、営業主体である当社の経営に大きな影響が及んでいる状況

* 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」に基づく支援であり、2030年度までの措置

* 青函トンネル支援:約50~60億円/年、貨物走行線区支援(中小国~木古内区間相当):約10億円/年



- 喫緊の経営課題として、支援をいただいてもなお定常的となっているマイナスの受益の縮減に向けて、当社による利用促進やコスト削減の取り組みを前提に、青函トンネルの負担区分の見直しや現行の貸付制度の見直しなど、北海道新幹線の収支改善策が必要と認識
- 少なくとも、『将来にわたり、新函館北斗開業に伴うマイナスの受益が当社経営に影響を及ぼし続ける』といった事態を避けるため、札幌延伸(全線開業)に伴う貸付料協議の中で、新函館北斗開業に伴うマイナスの受益を併せて解消できるよう、貸付料の算定方法の見直しが必要と認識

想定される主な論点に関する意見等

(1) 現行の貸付制度について

- 現行の整備新幹線の貸付制度は、第2の国鉄をつくらないという国鉄改革の主旨に則り、受益の範囲を限度とすることで、営業主体であるJRの経営に悪影響を及ぼさないことが前提となっているが、その基本的な考え方は将来に渡り変えるべきではないと認識している。
- 貸付料は鉄道・運輸機構による開業前の受益想定に基づき設定されるため、開業後の受益(実績)とは乖離が生じる仕組みではあるが、受益想定に対して受益(実績)が定常的に下回った場合には、貸付制度の基本的な考え方にに基づき、そのマイナスの影響を最小化する手立てを講じていただくべきと考える。

(2) 開業31年目以降の貸付について

【基本スタンス】

- 当社の経営にマイナスの影響を及ぼさないことを前提として検討いただきたい。
 - ※ 一般的に、施設の老朽化に伴い維持管理費の増大が想定されるが、31年目以降の貸付料としては、それを加味したうえで、営業主体であるJRの経営に悪影響を及ぼさない範囲で算定するという基本的な考え方を引き続き踏襲していただきたい。
- 北海道新幹線(新青森～新函館北斗)は、現時点で、受益想定を定常的に下回り、かつ、大幅な赤字であるため、貸付料を増額して支払う原資はない状況。

したがって、今回のヒアリングにおける貸付料の増額に向けた個別の論点(収支等実績の上振れ分の徴収、関連事業収益からの徴収、大規模改修と貸付料の関連付け 等)については、いずれも『対応困難』。

【個別の論点に対する当社意見】

- 「貸付期間および貸付料の固定/変動」については、経営見通しの観点から、一定期間固定であることが望ましい。
 - 「受益の範囲に関連事業収益を新たに追加」については、当社の関連事業の収益は、公共の新幹線施設を独占的に利用した受益とは異なり、当社の投資活動に対する対価であり、他の民間企業等の投資活動と変わるものではない。
したがって、その一部でも貸付料として徴収されることは、当社の経営に悪影響が及ぶため、受け入れ難い。
 - 整備新幹線の「大規模改修」については、当然に所有者であり貸主である鉄道・運輸機構の責任と負担で実施すべきものと認識している。
- ※ 「根元受益」については、当社管内に対象となる線区（他社線区の新幹線整備により大きく流動量が増加する線区）はないと認識。

まとめ

- **北海道新幹線は**、現行の既開業区間(新青森～新函館北斗)の貸付料は約1億円/年と少額であるものの、それにも関わらず**収支は極めて厳しい状況で推移**している。
(※当社は、会社全体の経営状況を踏まえ国から支援をいただいている)
- **新函館北斗開業に伴うマイナスの受益は既に定常的と言え、経営への影響が大きく早急に対処が必要**と認識しているが、一方で少額な貸付料(約1億円/年)の見直しのみでは解決できないため、**貸付制度の見直し(例えば、受益がマイナスとなった場合の特例措置の追加)**などの収支改善策が必要な状況である。
- 貸付のあり方の検討にあたっては、現在『**北海道新幹線が大幅な赤字となっている**』という実態を踏まえ、**路線ごとに異なる経営環境等も考慮した貸付制度となるよう**、以下の当社意見についてもご留意いただきたい。
 - ・ 将来にわたり北海道新幹線の運営を持続可能とするためには、**定常的な赤字を解消する仕組みの構築が必須**であること
 - ・ 少なくとも、**札幌延伸(全線開業)に伴う貸付料算定に際して、新函館北斗開業に伴うマイナスの受益を併せて解消できるよう、貸付料の算定方法の見直しが必要**であること
 - ・ **上下分離である青函トンネルの維持管理は**、本来、施設保有者である鉄道・運輸機構が主体となるべきものであり、**当社の経営から完全に切り離し、国の責任のもとで管理**していただくこと
 - ・ 開業31年目以降の貸付制度は、**営業主体であるJRの経営に悪影響を及ぼさないことを前提**としてご検討いただきたい。