

説明資料

令和8年2月16日
国土交通省鉄道局

令和8年度予算の編成等に関する建議(抜粋1/2)

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
より抜粋

6. 社会資本整備

(2) 整備新幹線

整備新幹線は、いわゆる着工5条件が全て確認された場合のみ着工されることとなっており、その費用分担は全国の新幹線の貸付料を除いた部分について、国と地方が2:1で負担することとなっている。

国民負担・住民負担の一層の適正化のためには、JRからの適切な貸付料の徴収が必須であり、新幹線整備の大前提と言える。以下の観点から貸付料の適正化を進めていく必要がある。〔資料Ⅱ-6-23参照〕

ア) 情報公開(線区収支の公表状況)の非対称性

JR東日本においては、「地域の方々に現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系について建設的な議論をさせていただくために」¹²⁰、利用の少ない線区の経営情報について開示を行っている。

整備新幹線への国税・地方税での負担額が適正なものとなっているか検証できるよう、国土交通省が指導又は法令上の整備を行った上で整備新幹線の線区ごとの収支等を公表し、しっかりと国民に示すべきである。〔資料Ⅱ-6-24参照〕

イ) 事業費の増加

近年の整備新幹線事業においては、様々な要因から新規着工時の想定以上に事業費が膨らみ、国や沿線地方公共団体にとっては当初想定していない不測の負担が生じることが続いてきた。この点、過去の当審議会においても、事業費の見積もりに際しては将来の増加リスクを認め、これを踏まえたものとすべき、と指摘してきたところである。

今後の整備新幹線の整備に当たっては、事業費について、各種リスクを十分に織り込んだうえで、少なくとも政府・日銀の物価安定目標である2%程度の物価上昇の継続を前提とするほか、更なる物価上昇の可能性もあるため、物価が、例えば更に1%上昇した場合にどの程度費用に影響を与えるかといった情報についても、あらかじめ示すべきである。

更に、当初の建設費が物価高騰等により増加する場合は、名目の運賃やJRの受ける便益も増加すると見込むことが自然であり、そうした影響も貸付料に加味する必要がある。〔資料Ⅱ-6-25~27参照〕

ウ) 貸付料の確保(i): 改定頻度

新幹線施設の貸付料については30年定額契約となっており、諸条件が変化しても貸付料は一定のままとなっている¹²¹。一方、高速道路の場合では、高速道路会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に支払う貸付料が交通量推計等を踏まえ定期的(1~5年程度)に見直されている。こうした事例も踏まえつつ、実態に合った形で貸付料を改定できる仕組みの導入が求められる。〔資料Ⅱ-6-28参照〕

¹²⁰ JR東日本「ご利用の少ない線区の経営情報(2024年度)の開示について」(令和7年(2025年)10月27日プレスリリース)

¹²¹ 31年目以降の貸付料については再度協議を行うこととしている。

令和8年度予算の編成等に関する建議(抜粋2/2)

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
より抜粋

エ) 貸付料の確保(ii): 接続利益

整備新幹線の貸付料は区間ごとに算定されており、契約時点で全ての区間の開業が織り込まれているわけではない。新たな区間が開業することによって既存路線に追加的に生じる収益の増加を「接続利益」として正しく把握し、貸付料を増額すべきである。

例えば、北海道新幹線においては、新青森から函館までの新規開業に伴い、JR東日本はこの接続利益分として約22億円を追加負担している¹²²。

他方、北陸新幹線は金沢～敦賀間が新規開業しても、金沢以東の貸付料は改定されていない。路線が2社間をまたがる場合であっても接続利益は発生しているため、高崎～長野間についても適切に貸付料を増額すべきである。

今後、予定されている延伸計画においても、接続利益が発生する場合は、しっかりと貸付料に反映する必要がある。〔資料Ⅱ-6-29参照〕

オ) 貸付料の確保(iii): 需要予測との乖離

貸付料算定時の需要予測と実績とを比較した場合、実績が需要予測を上回ることが多く、例えば金沢開業時のケースでは2～6割も上回っていた。乖離率が単純に貸付料の算定に反映される訳ではない。しかし、仮に機械的な比例で試算すると、北陸新幹線と北海道新幹線の新規開業を合わせて、単年で約194億円、30年間で約6,000億円の貸付料の増加が見込まれる。

新幹線施設は国民共有の財産である。実態との乖離を放置して私企業の利益を過度に増加させるべきではなく、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、実績が貸付料算定の前提となった需要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、算定方式を見直すべきである¹²³。〔資料Ⅱ-6-30参照〕

カ) 貸付料の確保(iv): 不動産事業

JR各社は、整備新幹線が順次開業されていく中で、不動産事業を拡大してきている。新幹線貸付料の算定に当たっては、鉄道収入のみならず、不動産収入など、新幹線開業に関わる関連収入についても算入すべきである。

香港では鉄道業者に駅周辺の開発許可を与えることで新線の建設費用を賄う仕組みがある。日本においても、国鉄改革当時にJRに引き継いだ駅周辺土地等の開発利益の一部を、新線建設に充当する仕組みを導入することも一案と考えられる。〔資料Ⅱ-6-31参照〕

キ) 民間活力の活用

今後の整備新幹線においては大都市部での駅建設も見込まれるが、大都市部での駅建設は、資材価格や用地買収にかかる費用の高騰により、これまでの駅建設費用に比べて遙かに高額となることが見込まれている。

カ)で示した「不動産収入の貸付料への反映」の別案として、新設される新幹線駅については、駅建設全体を民間負担とすることで、JRIによる創意工夫を活かしていくことも考えられる。〔資料Ⅱ-6-32参照〕

¹²² 新区間の開業に伴い、東京～新青森間の運賃収入も増加している。

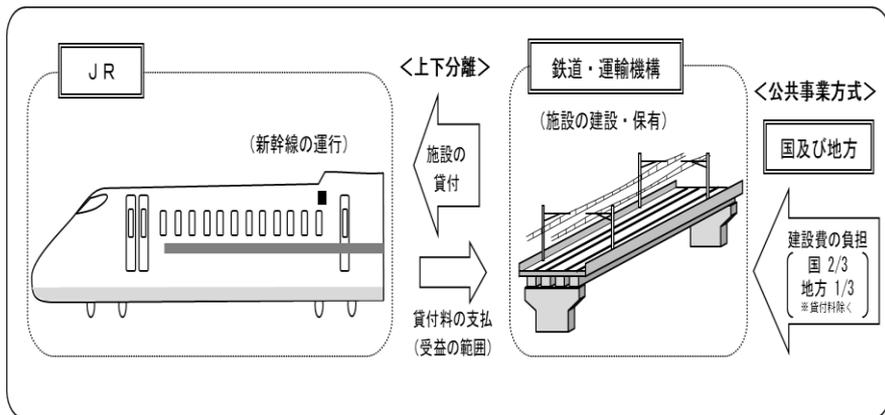
¹²³ 需要実績は様々な要因で変化するものであり、パンデミック等により減少する可能性もある点には留意が必要との意見があった。

整備新幹線（1） 整備新幹線の費用負担

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-23

- 整備新幹線は、**いわゆる着工5条件がすべて確認された場合のみ着工される**こととなり、その費用分担は全国の新幹線の貸付料を除いた部分について、**国と地方が2：1で負担する**こととなっている。
- **整備新幹線は国民の貴重な財産**であり、これを**適切な貸付料でJR等に貸し付けることが新幹線整備の大前提**となっている。

整備新幹線の整備方式



整備新幹線の現状



整備新幹線の費用分担

財源スキーム

| | | |
|---------|------|----------|
| 国負担（※1） | 地方負担 | 貸付料等（※2） |
| 2 | | 1 |

- ※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。

基本条件の確認等

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

すべて確認された
場合のみ着工

- JR東日本においては、「地域の方々に現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系について建設的な議論をさせていただくために」、利用の少ない線区の経営情報について開示を行っている。
- 整備新幹線への国税・地方税での負担額が適正なものとなっているか検証できるよう、**国土交通省が指導または法令上の整備を行った上で整備新幹線の各線区ごとの収支等を公表し、しっかりと国民に示すべきではないか。**

利用の少ない線区及び整備新幹線における情報公開

| | 利用の少ない線区 | 整備新幹線※ |
|--------|----------|--------|
| 収支 | | |
| 運輸収入 | ○ | ○ |
| 営業費用 | ○ | × |
| 営業係数 | ○ | × |
| 収支率 | ○ | × |
| 平均通過人員 | ○ | ○ |

※ JR東日本管内の全路線（新幹線含む）を対象に公開している「路線別利用状況」について、便宜的に「整備新幹線」と記載。

（注1）「利用の少ない線区」は、平均通過人員が、2,000人／日未満の線区を経営情報の開示対象線区としており、2023年度実績では36路線、72区間が対象。

（注2）「営業係数」は、各線区の営業費用を運輸収入で割り、100をかけた値。

（注3）「収支率」は、各線区の営業費用に対する運輸収入の割合を百分率で示した値。

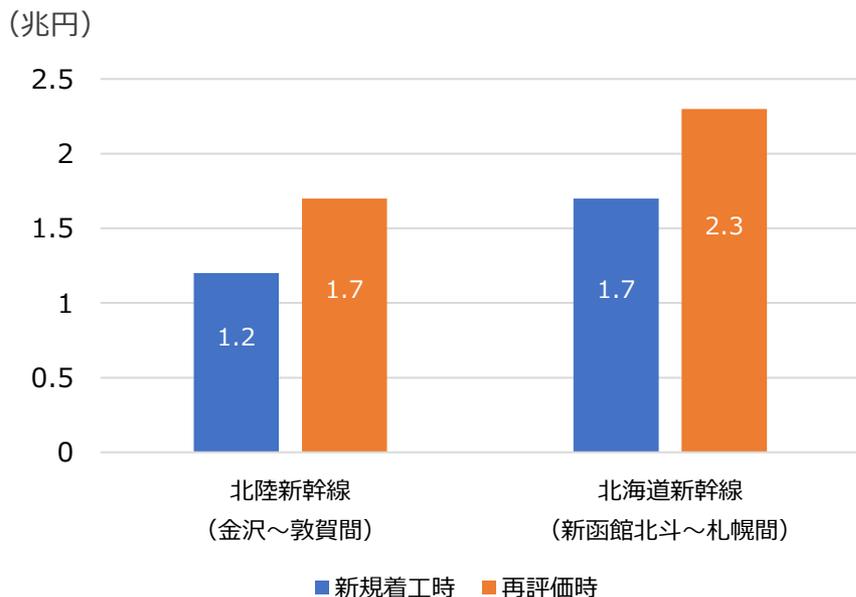
（出所）JR東日本ホームページを基に財務省作成。

整備新幹線（3） 事業費の増加

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ－6－25

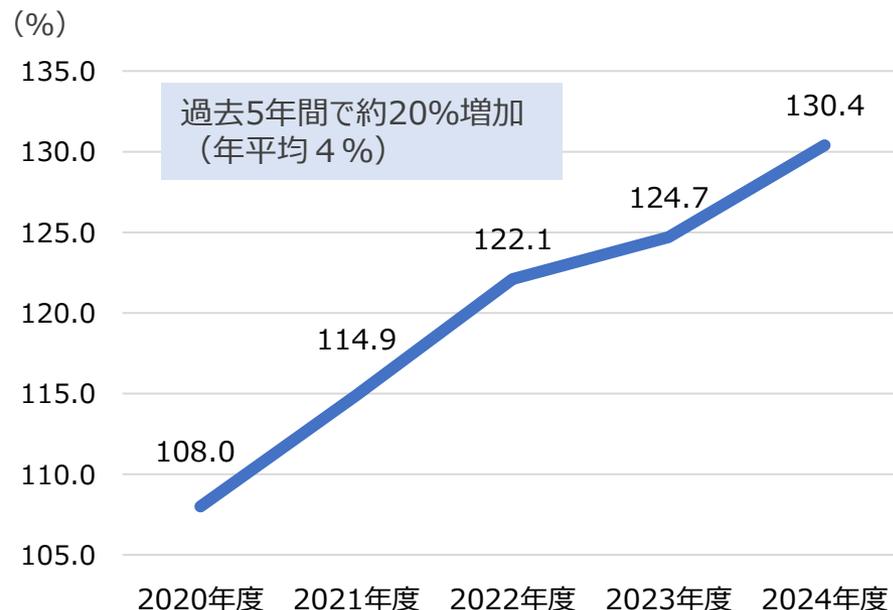
- 近年の整備新幹線事業においては、様々な要因から新規着工時の想定以上に事業費が膨らみ、国や沿線地方公共団体にとっては当初想定していない不測の負担が生じることが続いてきた。この点、過去の当審議会においても、**事業費の見積もりに際しては将来の増加リスクを認め、これを踏まえたものとすべき**、と指摘してきたところ。
- 今後の整備新幹線の整備に当たっては、事業費について、各種リスクを十分に織り込んだうえで、**少なくとも政府・日銀の物価安定目標である2%程度の物価上昇の継続を前提**とするほか、更なる物価上昇の可能性もあるため、**物価が、例えば更に+1%上昇した場合にどの程度費用に影響を与えるかといった情報についても、あらかじめ示すべき**。
- 更に、当初の建設費が工事中に増加する場合は、名目の運賃やJRの受ける便益も増加すると見込む事が自然。**そうした影響も貸付料に加味すべき**ではないか。

新規着工時と実際の事業費（直近）の比較



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。
(注) 北海道新幹線については見込み。

建設工事費デフレーター（鉄道軌道）



(出所) 国土交通省「建設工事費デフレーター（2015年度基準）」を基に財務省作成。

事業費増加の内訳

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-26

北陸新幹線（金沢～敦賀間）

平成31年

| | |
|----------------------|---------|
| 資材価格・労務単価の高騰等 | 977億円 |
| 耐震設計標準の改正等 | 869億円 |
| 関係者との協議 （急速工事等） | 607億円 |
| 工法見直し等 （地盤条件の見直し） | 159億円 |
| 用地取得費の精査等 | ▲ 349億円 |

令和3年

| | |
|---------------------------|---------|
| 資材価格・労務単価の高騰等 | 901億円 |
| 予期せぬ自然条件への対応 （地質不良対策等） | 203億円 |
| 働き方改革関連法の改正等 | 11億円 |
| その他 | 1,543億円 |

合計 4,921億円 増加

北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）

令和4年

| | |
|---------------------------|---------|
| 予期せぬ自然条件への対応 （地質不良対策等） | 2,697億円 |
| 働き方改革関連法の改正等 | 1,341億円 |
| 関係者との協議等 （騒音対策等） | 673億円 |
| 資材価格・労務単価の高騰等 | 2,048億円 |
| 発生土の工事活用等 | ▲ 314億円 |

合計 6,445億円 増加

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

長大トンネル建設に伴うリスク

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-27

- 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）はその8割が長大トンネルで占められているが、着工前のボーリング調査では把握しきれなかった、巨大な岩塊の出現、地質不良などのため、工事の遅れが生じている状況であり、その結果、開業時期は令和12（2030）年度末から令和20（2038）年度末頃まで遅れる見通しとなっている。
- 長大トンネルには、このように事前には把握困難な地質上の問題により、完成時期が当初見込みよりも後ろ倒しになるリスクがある。

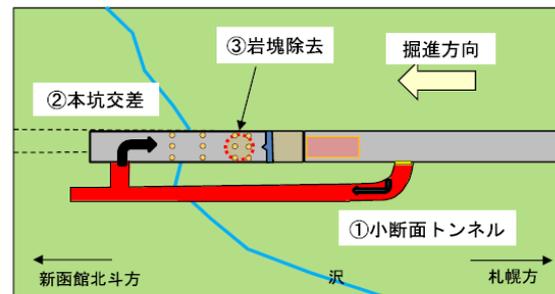
渡島トンネル

着工前のボーリング調査では把握しきれなかった、想定を超える崩れやすい軟弱な地質といった地質不良が存在。トンネルの崩れ防止対策等の追加的な対策の必要性が、トンネル工事を難航させている。



羊蹄トンネル

着工前のボーリング調査では把握できなかった巨大な岩塊などは、その出現の度に掘削を止め、除去作業を行う必要がある。



羊蹄トンネル 岩塊除去工法のイメージ

(出所) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構資料より抜粋。

整備新幹線（４）貸付料の確保（改定頻度）

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-28

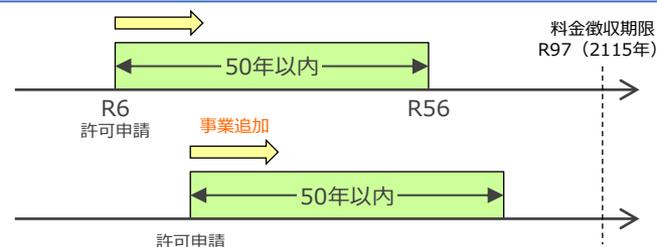
- 新幹線施設の貸付料については**30年定額契約**となっており、**諸条件が変化しても貸付料は一定のまま**となっている（31年目以降の貸付料については再度協議）。
- 高速道路の場合では、高速道路会社が債務返済機構に支払う貸付料が交通量推計等を踏まえ定期的（1～5年程度）に見直されている。こうした事例も踏まえつつ、**実態に合った形で貸付料を改定できる仕組みを導入すべき**ではないか。

整備新幹線の貸付料の考え方

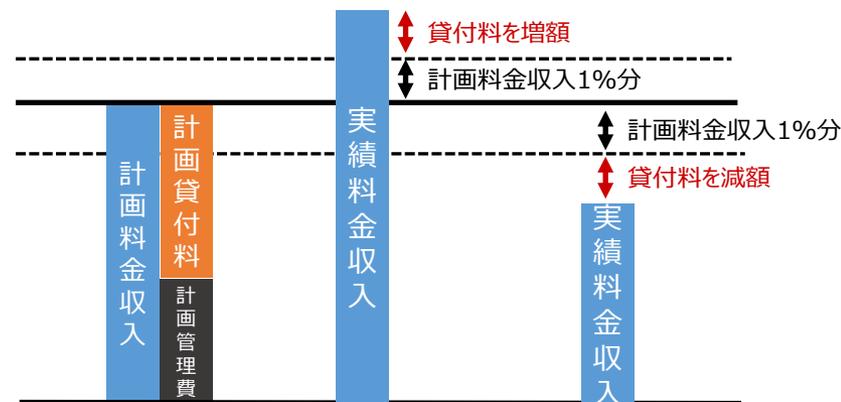


高速道路貸付料の考え方

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。



（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。

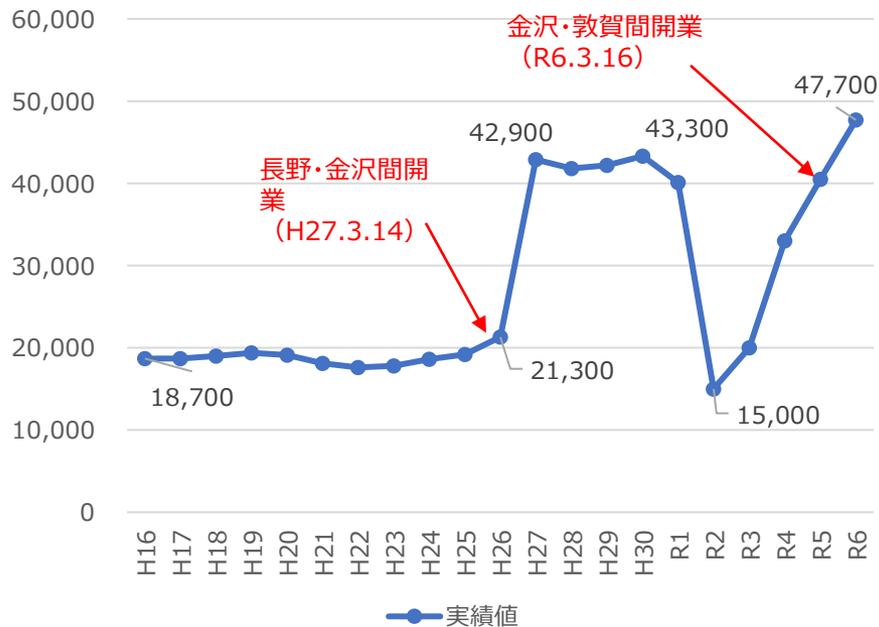
整備新幹線（5）貸付料の確保（接続利益）

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-29

- 整備新幹線の貸付料は区間ごとに算定されており、契約時点ですべての区間の開業が織り込まれているわけではない。**新たな区間が開業することによって既存路線に追加的に生じる収益の増加を「接続利益」として正しく把握し、貸付料を増額すべき**である。
- 例えば、北海道新幹線においては、新青森から函館までの新規開業に伴い、J R東日本はこの接続利益分として約22億円を追加負担している（新区間の開業に伴い、東京—新青森間の運賃収入も増加している）。他方、北陸新幹線は金沢—敦賀間が新規開業しても、貸付料は改定されていない。**路線が同一社内か二社間をまたがるかを問わず接続利益は発生しているため、高崎—長野間についても適切に貸付料を増額すべき**ではないか。
- 今後、予定されている延伸計画においても、**接続利益が発生する場合は、しっかりと貸付料に反映すべき**ではないか。

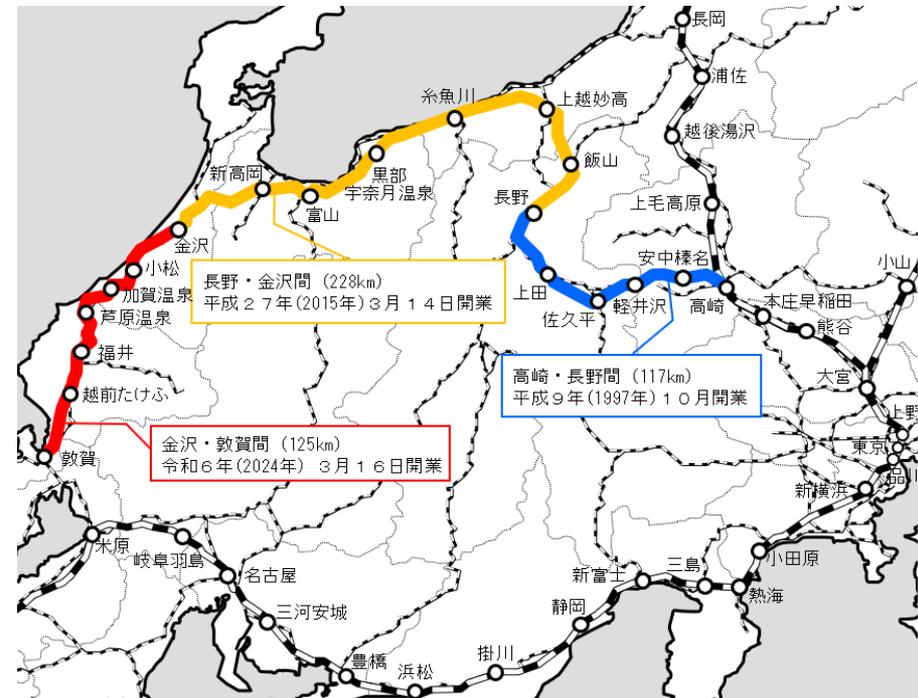
北陸新幹線の通過人員数（実績）の推移

北陸新幹線（高崎・長野間） 単位：人/日



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

北陸新幹線開業時のイメージ図

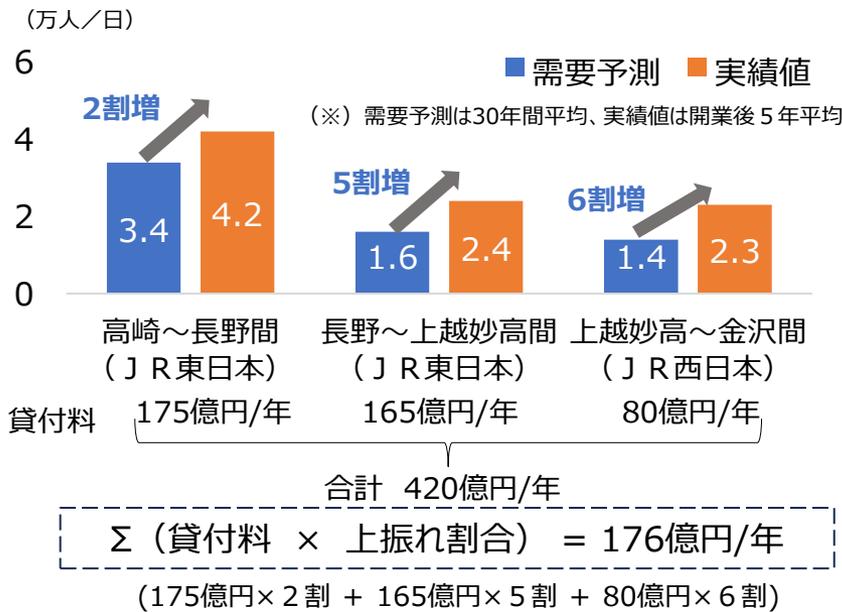


整備新幹線（6）貸付料の確保（需要予測との乖離）

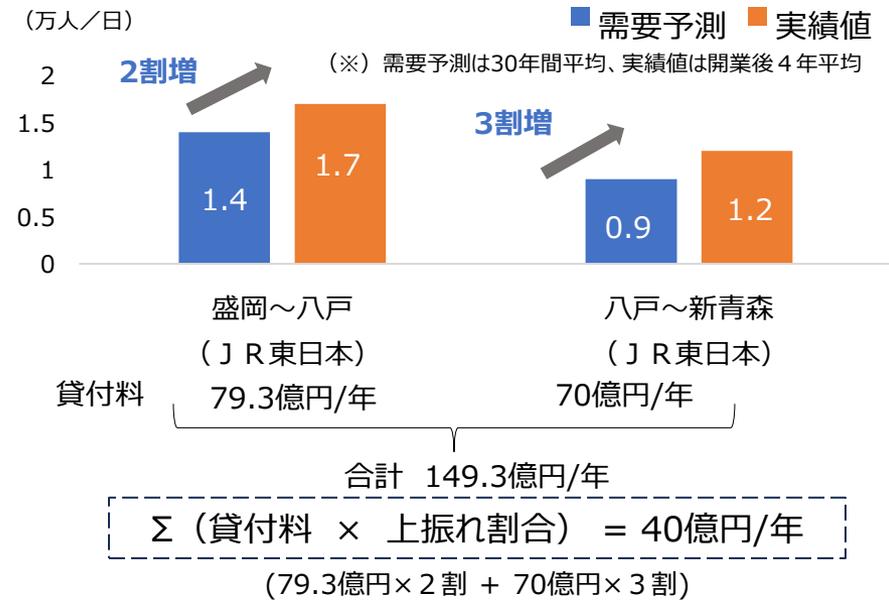
令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-30

- 貸付料算定時の需要予測と実績とを比較した場合、実績が需要予測を上回ることが多く、金沢開業時のケースでは2～6割も上回っていた。乖離率が単純に貸付料の算定に反映される訳ではないが、仮に機械的な比例で試算すると、北陸新幹線と北海道新幹線の新規開業を合わせて、単年で約194億円、30年間で約6,000億円の貸付料の増加が見込まれる。
- 新幹線施設は国民共有の財産。実態との乖離を放置して私企業の利益を過度に増加させるべきではなく、**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、**実績が貸付料算定の前提となった需要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、算定方式を見直すべきではないか。**

金沢開業（2015年）による需要予測と実績の乖離



新函館北斗開業（2016年）による需要予測と実績の乖離



仮に今後30年間、上記を反映した貸付料を徴収し続けた場合、約6,000億円(注)の貸付料増収となる。

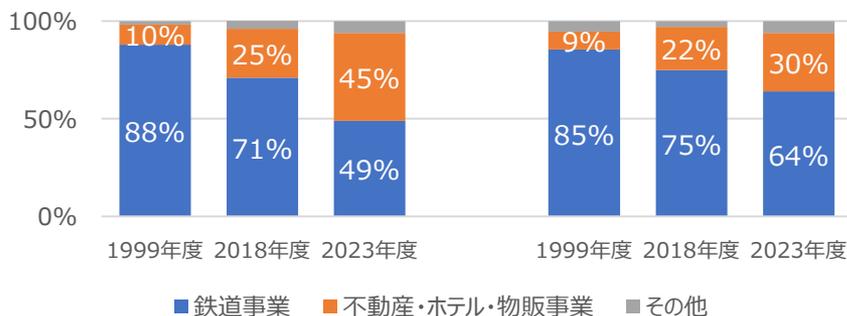
(出所) 国土交通省資料及びJR各社IR資料を基に財務省作成。
(注) 盛岡～青森間の接続料22億円についてはこれに含めていない。

整備新幹線（7）貸付料の確保（不動産事業）

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-31

- J R各社は、整備新幹線が順次開業されていく中で、関連する不動産やホテル、物販などの事業での収益を徐々に拡大してきており、今後もこれらを拡大する方向で経営計画が立てられている。**新幹線貸付料の算定にあたっては、鉄道収入のみならず、不動産収入など、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。**
- 例えば、香港では鉄道業者に駅周辺の開発許可を与えることで新線の建設費用を賄う「Rail plus property」を推進している。こうした国際事例も踏まえながら、日本においても、**国鉄改革当時にJ Rに引き継いだ駅周辺土地等の開発利益の一部を、新線建設に充当する仕組みを導入することも一案ではないか。**

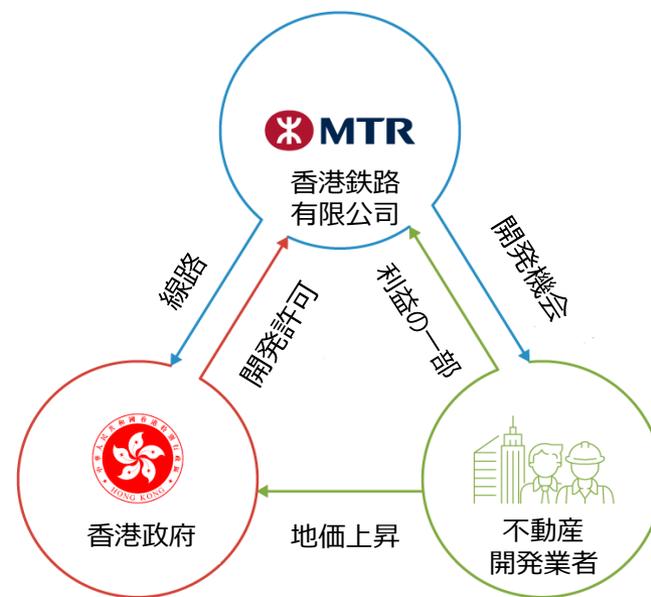
J R各社の営業利益構成比率



J R東日本の2031年度における数値目標

| | 2025年度 業績予想 | 2031年度 目標 |
|-----------|----------------|--------------|
| モビリティ | | |
| 運輸 | 1,770億円 | 2,500億円 |
| 生活ソリューション | | |
| 流通サービス | 670億円 | |
| 不動産・ホテル | 1,210億円 | 4,500億円 |
| その他 | 240億円 | |

Rail plus property model (香港)



Note: This is a simplified model, only meant to illustrate and explain the general framework of the Rail plus Property model. Actual implementation may vary.

整備新幹線（8）民間活力の活用

令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ-6-32

- 今後の整備新幹線においては大都市部での駅建設も見込まれるが、大都市部での駅建設は、これまでの駅建設費用に比べて遙かに高額となることが見込まれている。
- **前頁の「不動産収入の貸付料への反映」の別案として、新設される新幹線駅については、駅建設全体を民間負担とすることで、JRによる創意工夫を活かしていくことも考えられる。**

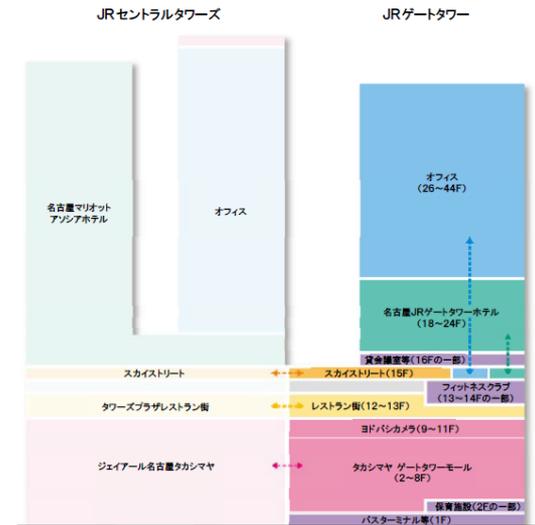
整備新幹線の一駅あたり工事費

| | 平均 |
|-----------------------|--------|
| 北陸新幹線 (金沢～敦賀間) | 約150億円 |
| 九州新幹線 (武雄温泉～長崎間) | 約50億円 |
| 北海道新幹線 (新函館北斗～札幌間) | 約140億円 |

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

駅併設商業施設の例

- 名古屋駅にホテル・オフィス・小売等の商業施設を建設（JRセントラルタワーズ・JRゲートタワー）



- 博多駅の延べ床面積24万平米の駅ビル（JR博多シティ）



(出所) JR東海資料、JR九州資料、福岡市HPを基に財務省作成。