

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（第3回）
議事概要

1. 日時：令和8年1月15日（木）10：00～12：00（WEB形式と対面形式の併用）
2. 場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室
3. 出席者：
【委員長】山内委員長
【委員】家田委員、岩倉委員、奥田委員、熊谷委員、河野委員、
大串委員（WEB）、宮島委員（WEB）
4. 議事
（1）整備新幹線整備に関する最近の話題について
（2）JR各社ヒアリング（JR西日本）
5. 議事概要
 - ・事務局より、整備新幹線整備に関する最近の話題について、資料に基づき説明を行った。
 - ・JR西日本のヒアリングを行った。

（ヒアリングの際の主な質疑）

○整備新幹線について

- ・貸付料が今後の整備新幹線の整備費用の原資となり、額が低ければ、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の延伸が遅れるとも言える状況で、他社において根元受益を負担していない区間があったり、額が低く抑えられている区間があったりすると思うが、どのように考えているのか。
→整備新幹線は上下分離方式であり、借り受けの対価を払うという考えは変わらず、建設財源とは分離されているものと考えている。北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の延伸について早期にという思いはあるが、経営を毀損してまで負担することは難しい。
- ・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）がいつまでに開業するか不透明な状況だが、貸付料の用途との関係でどう考えているのか。
→北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の開業時期がはっきりしないというのは、会社として大きな課題であり、まずは完成時期を確定いただきたいと考えている。貸付料の議論とは別であり、貸付料は会社の健全経営を毀損しない範囲で支払う。

○契約方法（契約期間等）について

- ・貸付料の支払いは一定の固定期間が望ましいとのことだが、「一定」とは、具体的にどの程度を想定しているか。
→車両などの取替資産の更新は15～30年程度であり、現行の30年も目安としつつ、長期の投資が見通すことができる20年～30年ということ想定している。

○貸付料の算定方法、算定範囲について

- ・経営の自主性について、鉄道事業は公益性や国・地方公共団体の投資もあり、完全な民間会社の経営とは異なる部分があると考えるが、貸付料の負担がどの程度であれば健全経営といえるのか。
→当該線区において赤字にならない範囲と考えている。

- ・金沢開業に係る実際の受益と現在の貸付料の額についてどう評価しているのか。
→整備効果だけでなく、並行在来線の分離効果もあるため、単純な比較は難しい。コロナや水害など需要に影響を与える事象も起きている。並行在来線の分離後に残った方の在来線では運営が非効率になる面もあり、想定より費用が増えているところもある。
- ・特定の指標に準じて貸付料を変動させることについては、どう考えるか。
→貸付料の徴収に当たっては、経営努力が報われるような仕組みがよく、リスクを踏まえても固定の方がよい。
- ・現行の WI/WO に替わる貸付料の算定方法として、これが適正だという具体的なアイデアは持っているのか。
→具体的なアイデアは持ち合わせていない。
- ・新幹線投資効果を背景とした関連事業の利益成長を、新幹線の維持・建設を支える原資としての貸付料に還元することについてはどう考えるのか。
→新幹線に限らず駅周辺での関連事業についても一定のリスクの下で投資しており、利益があれば法人税で還元している。

○大規模改修について

- ・維持更新費を見える化していく必要があると思うが、どの程度の更新費を確保できれば 31 年目以降の安全運行を担保できるかという長期投資金額のシミュレーションを、国と共有することはできるのか。
→営業を担っている区間は開業から 10 年しかたっておらず、現時点で開業 30 年後の施設の状態については見極めることは困難である。

○その他

- ・運賃料金の改定を柔軟にという要望について、どの規模、どの程度といった点で具体的に想定していることはあるのか。
→総括原価方式において、今後の物価上昇を踏まえると、都度の認可ではなく、物価スライドに対応するような柔軟な制度が望ましい。貸付料は一定の物価上昇を加味しているが、運賃は会社の収支全体を見て決めるため実際は改定できていない。
- ・利用者は自らが受けたサービスの対価として運賃を支払うが、それが回り回って貸付料の支払に充てられている。利用者が、支払った運賃の用途についてどのように考えていると思うか。
→財源は国の制度の中で決められるものと思っている。
- ・「事業ポートフォリオ再構築」において、北陸新幹線はどのような位置付けとしているのか。
→まずは北陸新幹線を含めて基幹事業である鉄道事業を伸ばしていくこととしているが、事業全体を安定的にするため、鉄道事業以外をどう伸ばしていくかという点で再構築も必要であり、まちづくりやライフデザインの分野での事業展開も図っていきたい。