

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4回）
議事概要

1. 日時：令和8年2月16日（月）10：00～12：00
2. 場所：中央合同庁舎2号館国土交通省第2会議室A・B
3. 出席者：
【委員長】山内委員長
【委員】家田委員、岩倉委員、大串委員、奥田委員、河野委員、熊谷委員、宮島委員
4. 議事
（1）JR各社ヒアリング（JR九州、JR北海道）
（2）その他
5. 議事概要
 - ・JR九州及びJR北海道のヒアリングを行った。
 - ・事務局より、その他として、財政制度等審議会の建議について、資料に基づき説明を行った。

（JR九州ヒアリングの際の主な質疑）

○整備新幹線について

- ・九州の住民やJR九州にとって、整備新幹線はどのようなものか。一定程度、自社の負担をもって守らないといけないものと考えているのか。
→九州新幹線は、九州の経済を支える屋台骨だと考えている。また、弊社の経営だけでなく、地元経済に絶大な効果があると感じている。
- ・今後の10年20年の新幹線収入はどのように見通しているのか。また、30年経過後も今の収入は維持されるとの見通しか。
→九州の人口減少は不可避でその影響を大きく受けると思っている。大分、宮崎、鹿児島エリアなどでは利用が減ってきており、今後、鉄道事業は苦しくなっていく。交流人口の増加を地元と一緒に進めて新幹線の需要を伸ばすしか道はないと考えている。
- ・整備財源を誰かが負担しなければならない中で、負担のバランスをどう考えているのか。
→負担のバランスについてどのような形が適切かは答えられないが、整備新幹線は国の施策として、一定の国の負担があるべきと考えている。

○契約方法（契約期間等）について

- ・企業経営に影響のないように固定・長期間がよいとのことだが、長期間とはどの程度を想定しているのか。
→弊社の営業区間は30年を経過しておらず、貸付期間30年が妥当であるかまだ判断は難しいが、現行と同様の30年はひとつの案ではないか。車両の更新は20年程度を目途としており、20年から30年が落ち着き所と考える。
- ・定額の根拠として先行きの見通しが必要だとすると、現在の道路の整備状況、鉄道の分担率の変化、人口減少など、30年前にどの程度見通すことができたと考えているのか。
→貸付料を決める際、一定のデータに基づいて、国や鉄道・運輸機構が将来の経済状態を想定

している。今後どう見通していくかは議論だと思う。

○貸付料の算定方法、算定範囲について

- ・新幹線の開業により収益が伸びている中で、受益の範囲が論点となるが、新幹線と企業努力の利益を分けて把握することは可能か。
 - 新幹線が開業したから各地の観光列車の利益が上がっている訳ではなく、逆に、新幹線を利用してもらうために各地で観光列車を運行している。関連事業の駅ビルの集客も、新幹線利用者ではない地域の方々の方がメインであり、利益を切り分けての把握は非常に難しい。
- ・日本全体の物価が上がっていく中で建設費も高騰しており、貸付料に反映して欲しいという国民感情もあると思うが、どのように考えているのか。
 - 建設費だけでなく車両価格も倍になっていて、全てのコストが高騰している中での評価は難しい。31年目以降の貸付料の算定方法は今後議論になると思うが、現時点でこうしたらよいのではないかというアイデアは持ち合わせていない。
- ・貸付料が比較的低廉に抑えられている一方、建設費は高騰しており、貸付料が次の線区の整備財源となるスキームの中で、貸付料を上乗せし、早期開業に結びつけるといった考えはあるか。
 - 貸付料はプール制であり、個別の線区の話と結びつけるものではないと考えている。
- ・貸付料は、例えば、収益の一定割合とするなど、固定比率とすることも考えられるが、固定額と固定比率のどちらがよいか。
 - コロナ禍のようなこともあるため、30年間定額ということについて一定の納得感があると考えている。車両の更新など、10年から20年先を見据えて経営している中、定率だと安定的でなくなり投資家から評価されず、経営面からは固定額がよい。
- ・新しい受益の算定方法のアイデアはないとのことだが、どのような状態が合理的と考えているのか。
 - 合理的な案は今のところ持ち合わせていない。今後の議論を期待したい。
- ・九州内で該当する路線はないが、整備財源の確保につながると考えられる根元受益の取扱いについて、制度としてどうあるべきと考えているのか。
 - 他社のことに関するコメントは差し控えたい。
- ・タワーマンションや商業施設の開発もしている中、貸付料で見込んでいた構内営業の収益以上の収益を実際に上げているという点はどのように考えているのか。
 - マンション開発等は、開業に合わせた連続立体交差事業等でうまく生み出した自社の土地も活用している。構内営業については、既に貸付料に含まれているという認識である。

○大規模改修について

- ・脱線防止対策や土砂崩れ対策は、実質的には大規模改修に相当すると考えられる一方、大規模改修は国や鉄道・運輸機構の仕事と主張しているが、自社のイニシアチブで対応してきたものとの切り分けはどのように考えているのか。
 - 熊本地震での脱線や、大雨によるトンネル坑口斜面崩壊の経験から対策を進めており、切り分けは難しいが、お客さまの命に関わることから時期を待つことなく実施することと、高架

橋などある一定の周期で実施することの2種類があると考えている。

○その他

- ・貸付料の位置づけを利用者の負担とすれば、鉄道利用者の気持ちとして新幹線そのものの強化や安全対策に使ってもらった方がよいのではないかと思うが、どのように考えているのか。
→運賃改定の際の収入原価算定要領が改訂され、災害についても平均的に要する費用を原価に算定できるようになり、広くお客さまに負担してもらおう趣旨のものになったと考えている。

(JR北海道ヒアリングの際の主な質疑)

○整備新幹線について

- ・北海道の住民やJR北海道にとって、新幹線はどのような存在か。赤字である事業について、国民の理解を得るには、営業主体にも強い思いが必要になってくるのではないか。
→新幹線に対する道民の期待は非常に大きい。年に数回ではあるが航空機が雪害等の影響を大きく受けることもある中で、新幹線は雪にも強く定時性も高い。札幌開業後には東北や北関東などの需要はかなり獲得できると考えており、JR北海道の経営にとっても北海道経済にとってもプラスになると考えている。
- ・新函館北斗までの開業で東京から北海道まで新幹線で行けるようになったのはかなりのインパクトであり、東北と南北海道の交流がもう少し増えてもよかったと思うが、反省などはあるか。
→道南・東北間の利用促進を図るためのキャンペーン施策「ツガルカイセン」や、会員施策「大人の休日倶楽部」など、JR東日本とも連携し様々な取り組みを進めてきたが、函館や青森といった人口減少の激しい地域間の交流増には限界があったと考えている。今後はインバウンドも含め伸ばしていきたい。
- ・整備新幹線は国の事業であるが、地方負担もある。新函館北斗までの開業では、企業努力だけでは難しい部分もあると思うが、企業努力にプラスして地元企業や地元自治体と連携して盛り上げていくような仕組みはあるのか。
→開業時点では新幹線を利用したことがない道民も多くいたことから、まずは一度利用していただくため地元の方を対象にした大幅な割引施策を継続して実施してきたほか、東北と道南の縄文文化の交流を学ぶ津軽海峡をまたいだ新幹線による修学旅行のPRにも取り組んでいる。
- ・北海道新幹線は札幌開業の効果を考えないといけない。インフラの整備状況や人口、GDPを予測して貸付料を算定しているが、その際の想定と異なるような状況になっているのではないか。
→函館・札幌間が特急で3時間半以上かかることもあり、航空機との競争の中で札幌方面の乗り継ぎ利用が伸びなかった。また、青函トンネルについては、JR貨物と協議し年末年始等の多客期に限り260km/hで走行しているが、通年での高速走行ができず厳しい状況にある。

○契約方法（契約期間等）について

- ・今後の貸付料の算定において、毎年変動するのは難しいと思うが、一定期間で区切って変動させることについてどう考えるか。

→経営上、一定程度の期間、固定であることは必要と考える。ただし、マイナスの受益が一時的な原因ではなく継続していることに関しては、特例的な措置をお願いしたい。

○貸付料の算定方法、算定範囲について

- ・貸付料算定時の想定が JR 北海道と鉄道・運輸機構とで異なる要因は何だと考えているのか。
→収入面では、鉄道・運輸機構は高い経済成長率を前提として需要は横ばいと予測した一方、弊社は人口減少等を加味して需要は減少と予測した。費用面では、国は過去の実績などを基に出すが、地上設備や車両の初期投資、更新費の差のほか、運営費でも弊社の想定とは大きな差があった。現状は、ほぼ弊社が想定した収支実績となっている。
- ・営業主体 4 社の実態は様々であるものの、貸付料は各社に公平・公正なスキームであり、JR 北海道が支払う 1 億円の貸付料もその中でのものだが、算定方法を変更する希望はあるか。
→札幌開業時に、現状の新青森・新函館北斗間のマイナスの受益をあわせて解消するような仕組みを相談したい。
- ・札幌延伸後の貸付料は、ある程度の受益を前提とした算定となるが、青函トンネルの維持管理を国にある程度頼るとしても、経営努力にしっかりと取り組む姿勢が必要ではないか。
→札幌延伸の早期実現に対する地元の期待も高く、前に進めるためにも 2030 年度末の札幌開業までは赤字でも最低限の貸付料で何とかやっつけようと、新函館北斗開業の際には決断をした。まだまだ努力が収支の数字に表れていないが、当時から JR 東日本との連携など収入を上げる努力をしても厳しい経営になると想定していたことは、ご理解いただきたい。

○その他

- ・新幹線の開業以降、営業費用が大幅に増えている理由は何か。
→車両新製のほか、線路、電路といった地上設備についても、新幹線開業にあたり、海峡線を新幹線仕様に改良したほか新幹線指令を新設するなど設備を大幅に切り替えており、それに伴う費用も増加している。