

論点整理

令和8年4月17日
国土交通省鉄道局

1. 営業主体の意見等

2. 基本的考え方

3. 論点

営業主体の意見① 現行制度に係る基本的スタンス

【JR北海道】

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。

【JR東日本】

整備新幹線は国家的プロジェクトであり、「営業主体の経営に悪影響を与えない」という政府与党合意の下、当社は全幹法で定められた営業主体として、定められた貸付料（営業主体の受益に基づいて算定された額、開業後30年間定額）を支払いながら、安全で安定的な輸送サービスの提供に努めてきた。

当社は現行貸付料の30年間総支払額（租税等除く）と、既設新幹線購入費用に関する一部債務（3号債務）の60年間総支払額とを合わせ、合計約3兆円を整備新幹線建設財源として支払っており、総支払額は、当社エリア内の整備新幹線の総事業費を上回る規模となる。

【JR西日本】

国において定められた現行貸付料制度は、車両投資など長期の資金回収を伴う営業主体（JR）にとって、長期的な経営のもと、一定リスクを背負いつつ経営努力が反映され、民間会社としての自主性、健全経営が確保できる仕組みとなっている。

なお、当社は北陸新幹線の二次交通である並行在来線の円滑な運営開始に寄与すべく、貸付料以外に経営分離前の設備更新、三セク会社への出向社員の人件費の一部を負担している。

【JR九州】

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体（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。

営業主体の意見② 31年目以降の取扱い(1)

[JR北海道]

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。

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』。

[JR東日本]

31年目以降の取扱いについては、平成3年に旧運輸省と当社間で以下の通り確認されている。

- ① 現行制度の受益に基づく貸付料支払いは開業後30年間で終了すること
- ② 31年目以降の取扱いは「施設の状態に見合った維持管理等に要する費用」を根拠とすること
- ③ 上記費用が貸付期間中の定額の貸付料の額を上回っても、貸付期間中の定額の貸付料の額をもって上限とすること
- ④ 整備新幹線施設を譲渡することはないこと

この「平成3年の確認事項」の有効性は、平成4年、平成8年、平成9年にも当社と旧運輸省間で確認されており、現時点においてもその有効性は疑う余地はない。

「貸付料は開業後30年間で予測される受益に基づき算定されること」、「貸付料は開業後30年間定額で支払うこと」、「貸付料以外に営業主体に一切の負担がないこと」を前提に当社は経営判断を行ってきており、株式売出届出目論見書や有価証券報告書等で株主・投資家等のステークホルダーに説明してきた。

当社としては「平成3年の確認事項」の遵守を前提として、31年目以降の取扱いを検討することが株主・投資家等のステークホルダーのご期待に沿うものと考えている。

具体的には、「平成3年の確認事項」に基づき、「施設の状態に見合った維持管理等」の範囲について関係者間で検討し、営業主体として引き続き整備新幹線区間の安全安定運行を行っていくためにも、老朽化が進む整備新幹線施設の維持管理に関して、関係者とともに検討することが必要と考える。

営業主体の意見② 31年目以降の取扱い(2)

【JR西日本】

現行の貸付料算定スキーム（WI/WO方式）での受益算定は困難と認識している。加えて、施設の老朽化に伴う通常の維持管理費や更新工事費（老朽取替）の増加が見込まれるため、確実に費用は増加することとなる。

これらを踏まえると、31年目以降も現在の貸付料と同額とは考えられず、民間会社である営業主体（JR）の健全経営が確保されることを前提として、ご議論いただきたい。

31年目以降の新たな賃貸借契約に関する検討を進めるにあたり、以下の点に留意いただきたい。

- 民間企業に過度な負担を強いることを避け、経営努力が反映され、株主への説明責任を果たせるよう、民間企業としての自主性、健全経営が確保できる仕組みとしていただきたい。
- 貸付料の算定基準については合理性・透明性を確保していただくと共に、現行の制度も含め、算定において物価上昇に応じた運賃改定を見込むのであれば、それに則した運賃制度等への柔軟な対応をお願いしたい。
- 営業主体であるJR各社に共通する契約となるため、各関係者との合意形成をお願いしたい。

【JR九州】

31年目以降については、整備新幹線の運営が営業主体（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。

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。

<参考> 31年目以降の取扱いに係る国会での質疑について ※ ヒアリングの際に各社から言及があったもの

○ 第120回国会参議院運輸委員会（平成3年4月18日）

寺崎昭久君：それから、JRは30年間リース料を払うわけですが、その後はリース料は払わなくてもいいわけですね。

政府委員（大塚秀夫君）※1：30年以降のことについては特に今決めておりませんが、施設の状態に見合った維持管理等の費用になろうかと考えます。

寺崎昭久君：その差というのは国民に還元される、例えばサービスの向上であるとか運賃の値下げであるとか、そのように使われると考えていいですか。

政府委員（大塚秀夫君）：30年後にそのようになることを期待しております。

※1 運輸大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官

○ 第189回国会参議院国土交通委員会（平成27年6月2日）

金子洋一君：（略）ただ、そもそも論になるんですけども、その貸付料というのは、30年後、以降、その先ですね、も発生をするのかどうかということ、そして、もしそれが発生をするのでしたらJR九州の経営圧迫の要因になると思いますけれども、その点、局長、いかがお考えでしょう。

政府参考人（藤田耕三君）※2：（略）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。

開業後30年経過後におきまして九州新幹線の貸付料を徴収したとしても、あくまで受益を見込んだ上でのその額につきましては、30年経過するまでに、改めてJRと協議の上で受益を適切に見込んで算出することになると考えております。（略）

【JR北海道】

「貸付期間及び貸付料の固定/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。

【JR東日本】

貸付期間は、経営見通しやステークホルダーの投資判断の観点から、一定期間固定であることが望ましいと考える。

貸付料の変動は、当社の鉄道事業全体に対する長期的な設備投資や修繕計画の策定を困難にするばかりでなく、投資家の投資判断に悪影響を及ぼし、ひいては当社経営に悪影響を及ぼすこととなり、整備新幹線制度の前提である営業主体の経営に悪影響を与えないという基本的な考え方と整合しない。

【JR西日本】

長期的な経営見通しを持ち、経営努力を積み重ねる上では、一定の固定期間とされることが望ましい。

先行区間・後行区間ともに現行制度を前提として契約しており、途中で一本化することは想定していない。

変動の貸付料として、算定時より上振れた分を全て貸付料として追加的に徴収されることは、収入増加に向けた営業主体（民間企業）の経営努力を無にする考え方であり、合理的ではない。

特定の期間を切り取って見た場合、需要実績が予測を上回ることもあれば、逆に下回ることもある。

加えて、貸付料算定時に想定していなかったリスク要素が顕在化する可能性もあり、現に、コロナ禍では、政府による緊急事態宣言の発令により、利用は激減し、大幅な赤字となっている。

【JR九州】

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、結果的に国民から見た公共財産としての便益の最大化が図られない。
- 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

営業主体の意見④ 貸付料(受益)算定方法

[JR北海道]

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。

[JR東日本]

現在の政令では「開業した場合」と「開業しなかった場合」の営業主体の鉄道事業の収支予測の差を受益＝貸付料としているが、開業しなかった場合の鉄道ネットワークは現時点で存在しないため、収支の将来予測は困難である。

「開業した場合」の収支は、実績から開業後30年間にあった営業努力や他の鉄道ネットワーク開業等の影響を取り除く必要があるが、それは困難である。営業努力等を取り除かない場合は、将来のあらゆるサービス向上等の営業努力を断念することになる。

したがって、現行の受益に基づく貸付料算定スキームを31年目以降も継続することは困難である。

[JR西日本]

30年間の新幹線のWithの実績は有るものの、経営努力等の切り分けが困難。

※ 収入増加・経費削減に向けた営業主体の経営努力による成果や外部環境の影響を取り除き、純然たる新幹線開業効果のみを明確に区分することは難しい。

並行在来線については、30年間のWithoutの実績は無く、31年目において分離効果を想定するのが困難。

[JR九州]

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。

営業主体の意見⑤ 接続利益(根元受益)

【JR北海道】

「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。

【JR東日本】

現行貸付料は30年間定額としており、期間中の増額がないことが前提である。

他社エリアの整備新幹線開業で当社エリアの新幹線輸送量が増加したとしても、当該開業区間は当社の経営コントロールが及ばず、今後の安定輸送が当社の努力の及ばないところであるにも関わらず、それによる反射的利益のみを貸付料として徴収されることは受け入れ難いとする。

他社エリアの新幹線開業によって貸付料の上乗せがないことについては、平成8年に旧運輸省と当社間で、貸付料は「他社エリアの新幹線の整備により影響を受けるものではない」旨を確認している。

北陸新幹線長野～上越妙高の貸付料に上越妙高～金沢開業効果を含むこと、東北新幹線八戸～新青森の貸付料に新青森～新函館北斗開業効果を追加したことは、同時開業であることや自社エリアに隣接する区間であること等を踏まえ、当時、国土交通省と協議を行った結果、特例的に受け入れたものである。このことは、平成28年に国土交通省と当社間で確認している。

なお、平成28年には「敦賀開業、札幌開業等、今後の整備新幹線の開業については、他社エリアのみの新幹線の整備であることから、当該開業による貸付料の影響検討・変更は行わない」旨も併せて確認している。

以上から、国土交通省と当社において、他社エリアの新幹線開業による貸付料への影響（根元受益）に関する認識の相違は無いものと考えている。

【JR西日本】

敦賀開業時の上越妙高・金沢間（当社区間）の根元受益は、金沢・敦賀間の貸付料算定に含まれている。（敦賀開業時において、上越妙高・金沢間を、金沢・敦賀間の「関連線区」と設定している。）

【JR九州】

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）及び在来線（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。

営業主体の意見⑥ 関連収入(1)

【JR北海道】

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。

【JR東日本】

不動産やホテル事業は、公的資金が投入された整備新幹線と異なり、当社グループの資金による当社事業である。

建設費や事業運営資金を長期的に収入で回収できるために投資の判断をしたものであり、その収入を貸付料算定に含めることは過去の投資判断を無意味なものとする行為である。

鉄道事業以外の受益も貸付料算定の対象となると、整備新幹線開業によって副次的に収入増加の恩恵を受けた全ての主体（駅周辺に商業施設やホテルを建設した事業者等）が受益者となり、かつ貸付料負担の対象になるということにもつながり、合理的とは言えない。

仮に間接的な受益があるとしても、それは法人税として支払うのが民間企業としての本来の姿であるとする。

また、商業施設やホテルの建設・営業は、固定資産税の支払いや、地域雇用の創出など、地域の活性化にもつながっているものと考えている。

なお、整備新幹線施設として建設された駅で行う構内営業については、受益として貸付料に計上されている。

営業主体の意見⑥ 関連収入(2)

[JR西日本]

当社をはじめとする鉄道事業者は、駅周辺での不動産開発やホテル事業等において、通常の民間投資と同様にリスクを背負い、不動産等の投資に対するリターンとして収益を得るとともに、法人税や固定資産税等を適切に納付している。

仮に、副次的に得た受益として徴収するとなれば、地価上昇の恩恵も含め、遍く周辺地権者から貸付料を徴収することにつながり、現実的ではないと認識。

なお、新幹線事業費で整備された駅の構内における関連事業については、受益として貸付料算定に反映されている。

[JR九州]

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。

営業主体の意見⑦ 大規模改修

[J R 北海道]

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。

[J R 東日本]

整備新幹線の大規模改修については、国や施設所有者である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が実施することが原則と認識している。

営業主体である当社としては、引き続き安全安定輸送を継続できるよう、健全な施設の状態が維持されることが望ましいと考える。

[J R 西日本]

営業主体である当社は、貸付を受けた鉄道施設を適切に維持管理し、安全確保と長期安定的な運行の責任を担う立場と認識。

大規模改修については、国および施設保有者である鉄道・運輸機構において行われるものと認識。

[J R 九州]

大規模改修は、国及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。

営業主体の意見⑧ その他

[J R北海道]

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受けている。）

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 3 1 年目以降の貸付制度は、営業主体である J R 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。

[J R東日本]

当社が2026年3月の運賃改定を国土交通大臣より認可を受けたことは、少なくとも現時点において、当社の鉄道事業における総支出が総収入を上回っていることを国も確認したということである。

このことから、2027年10月以降の北陸新幹線高崎～長野の貸付料は、原価計算上「0円」としているが、2026.3.14の運賃改定実施後の収入原価過剰な利益が発生していない点について、当社と国との間に認識の相違はないと考えている。

財政制度等審議会建議における指摘①

- 財政制度等審議会が令和8年度予算の編成及び今後の財政運営に関する基本的考え方として令和7年12月2日にとりまとめた「令和8年度予算の編成等に関する建議」において、整備新幹線の貸付料の確保に関する指摘がなされている。

① 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。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。**

② 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。

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。

③ 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。**

④ 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。

1. 営業主体の意見等

2. 基本的考え方

3. 論点

ヒアリング等を踏まえた基本的考え方

整備新幹線については、開業から30年間、貸付協定に基づき、所定の貸付料を設定した上で、鉄道・運輸機構が営業主体であるJR各社に新幹線施設の貸付けを行っている。

31年目以降も当該貸付けを継続する際には、あらためて両者で貸付協定を締結することとなるが、今後の貸付けに当たっては、**国が営業主体となるJR各社とも様々なやりとりを重ね、現在の制度が構築されている経緯はもとより、我が国における社会経済情勢等の変化も踏まえつつ、今日的視点からあるべき方向性を整理した上で、それに即したものとすることが必要**である。

とりわけ、**貸付料**については、**新幹線施設の貸付けが賃貸借契約たる法的性質を有することを前提に、使用収益の対価として設定されるべきもの**であり、

- ・ 貸付料が、法令上、整備新幹線の整備財源にもなっており、整備新幹線の着実な整備を進める上で必要となる資金需要への対応として、その長期的かつ安定的な確保の要請が高いこと。
- ・ 国鉄分割民営化から40年が経過する中でも、引き続き、国鉄改革の趣旨を踏まえ、JR各社の安定的な経営の確保にも留意すべきであること。

も勘案しつつ、その収受する期間や算出方法について、**受益の範囲内を前提とした適切なものとするための制度設計を進めるべき**である。

また、大規模改修といった将来への備えについても避けては通れない課題であり、これまで未整理となっている点を明確化し、31年目以降の整備新幹線の貸付けのあり方に反映させる必要がある。

こうした考え方により、**今後の整備新幹線の貸付けのあり方**について、**様々な指摘や主張を踏まえ、新たな制度の構築に向けてポイントとなる論点を整理し、検討を深化**させていく。

1. 営業主体の意見等

2. 基本的考え方

3. 論点

課題と整理すべき論点

【課題】

- ・整備財源としての貸付料の長期的かつ安定的な確保
- ・営業主体における長期的な経営の見通し



【整理すべき論点】

論点 1 貸付期間

論点 2 貸付料の改定／固定・変動

論点 3 貸付料（受益）の算定方法

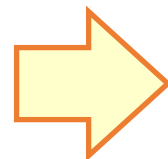
論点 4 受益の範囲①（接続利益（根元受益））

論点 5 受益の範囲②（関連線区）

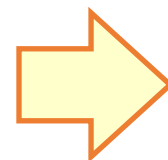
論点 6 受益の範囲③（並行在来線）

論点 7 受益の範囲④（関連収入）

- ・適正な受益の把握と貸付料への反映



- ・将来的な課題への備え



論点 8 大規模改修

【論点1】貸付期間

＜現状＞

- 整備新幹線については、鉄道・運輸機構が新幹線施設を営業主（JR）に貸し付けるに当たって、その期間に関する法令による明文の定めはない。
- 整備新幹線の最初の開業区間である北陸新幹線（高崎・長野間）について、その開業時、新幹線鉄道施設全体の平均耐用年数は30年とされたことを踏まえ、貸付協定の期間は30年とされ、それ以降、これまでに開業した各線区においても、同様の考えによって30年に設定している。

＜検討の視点＞

- 31年目以降についても、整備新幹線の整備財源の長期的かつ安定的な確保やJR各社の経営見通しの確保の要請への対応の必要性は同様。
- 31年目以降の貸付に当たっては、新幹線鉄道施設全体の平均耐用年数を前提としていたが、当該施設の状態等を踏まえつつ、今後の貸付協定の期間について整理することが必要。
- 令和2年に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設財源として、北陸新幹線（高崎・長野間）の開業後31年目以降の貸付料収入を前倒し活用しているが、それに当たっては、開業後31年目以降も貸付料を一定の期間・額で適切に確保することを前提としている。

今後の方向性

- 貸付協定の期間については、整備新幹線の整備財源の長期的かつ安定的な確保やJR各社の経営見通しの確保といった要請への対応を考えると、ある程度長期間とすべきであり、現行の30年と同程度の期間とすることにも一定の合理性があるのではないかと考えられる。
- 技術の進展等により、新幹線施設の状態等を踏まえると、今後において大規模改修が必要となる時期は当初の想定よりも後ろ倒しとなることも考えられ、31年目からの貸付協定の期間の設定にはそうした点を踏まえるべきではないかと考えられる。

(参考)全国の新幹線鉄道ネットワークの現状

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

- 令和7年3月の有識者会議報告書において、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込みだが、今後改めて精査が必要、事業費についても、工事の進捗と併せて注視が必要とされた。
- これを踏まえ、鉄道・運輸機構において事業費の精査が進められ、令和7年12月、その時点の想定では、事業費が最大1.2兆円増加するおそれがある旨の報告がなされたため、有識者会議を開催し、改めて事業費について精査中。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）

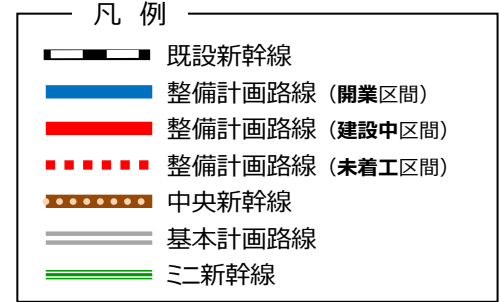
- 平成29年3月に与党PTで小浜・京都ルートに決定。
- 令和6年8月に詳細な駅位置・ルートの方案などを公表し、与党PTでの議論が進められてきた。
- 昨年12月の与党PTで維新からルート再検証の提案があり、与党PTの北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会にて議論中。

九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）

- 佐賀県はフル規格での整備を求めているという立場であり、フル規格で整備した場合の在来線の取扱いや地方負担などについて懸念。
- 新幹線整備の必要性、重要性について地元関係者に丁寧に説明をしていくとともに、佐賀県との間でも議論を続けていくなど、理解を得られるよう取り組んでいる。



東北新幹線

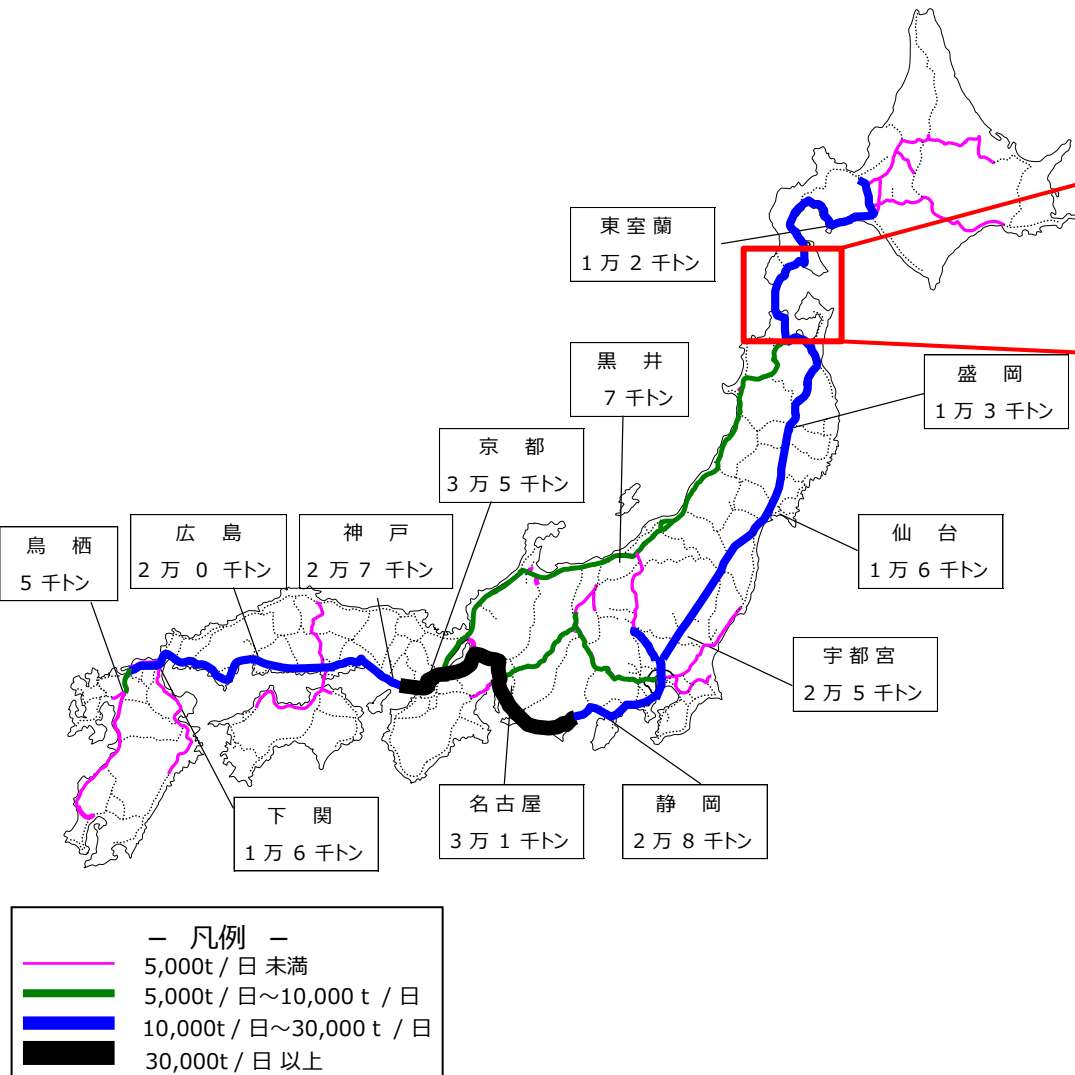


九州新幹線 (鹿児島ルート)

中央新幹線 (リニア)

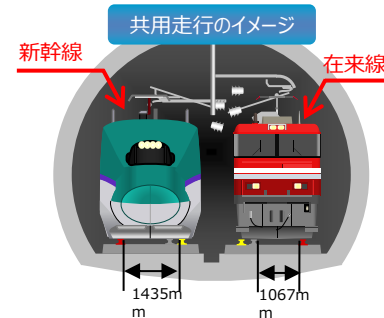
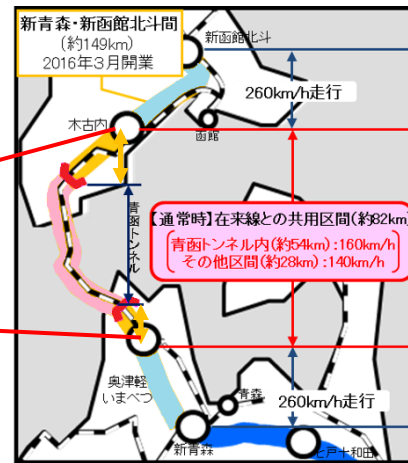
(参考) 鉄道貨物輸送と青函共用走行

○ 全国の貨物鉄道ネットワーク



※令和6年度平日平均の断面輸送量

○ 青函共用走行区間について



- 新幹線と在来線の共用走行区間では、
 - ・ 青函トンネル内：160km/h
 - ・ トンネル前後の区間（明かり区間）：140km/hで運行。
- 一方、**貨物列車の走行が少ない特定時期（GW、お盆、年末年始）は、青函トンネル内において新幹線だけが走行する時間帯に260km/h走行を行う、いわゆる「時間帯区分方式」を実施。**
- **特定時期（年末年始を除く）の明かり区間における260km/h^{※1}での高速走行について、今後検討が順調に進めば令和10年度の実現を目指す。**これにより、明かり区間で約8分、青函トンネル区間と合わせた共用走行区間全体で約14分短縮の見込み^{※2}。

※1 最高速度については、高速走行試験の結果を踏まえ、最終的に判断。
 ※2 整備新幹線小委員会の資料（平成24年4月）に基づき、鉄道局において算出。

(参考)国鉄分割民営化の概要

○分割及び経営形態についての考え方

- 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ**民間企業と同様の経営の自由、自主性**を有することとなるよう、**国の監督規制は必要最小限**にとどめ、**経営者が経営について権限と責任**を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。

経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。

- **旅客部門を全国6社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。**

(日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より)

○JR会社間の収益調整措置等

- いずれの会社も発足時において採算がとれ、**将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤**として、以下の**収益調整措置等**が講じられた。

本州3社

長期債務の一部を負担

J R 東日本 4. 2兆円
J R 東 海 0. 5兆円
J R 西日本 1. 1兆円

新幹線施設リース料

J R 東日本 2. 6兆円
J R 東 海 5. 1兆円
J R 西日本 0. 9兆円

3島会社

長期債務の負担

なし

経営安定基金の設定

※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填

J R 北海道 6,822億円
J R 四 国 2,082億円
J R 九 州 3,877億円

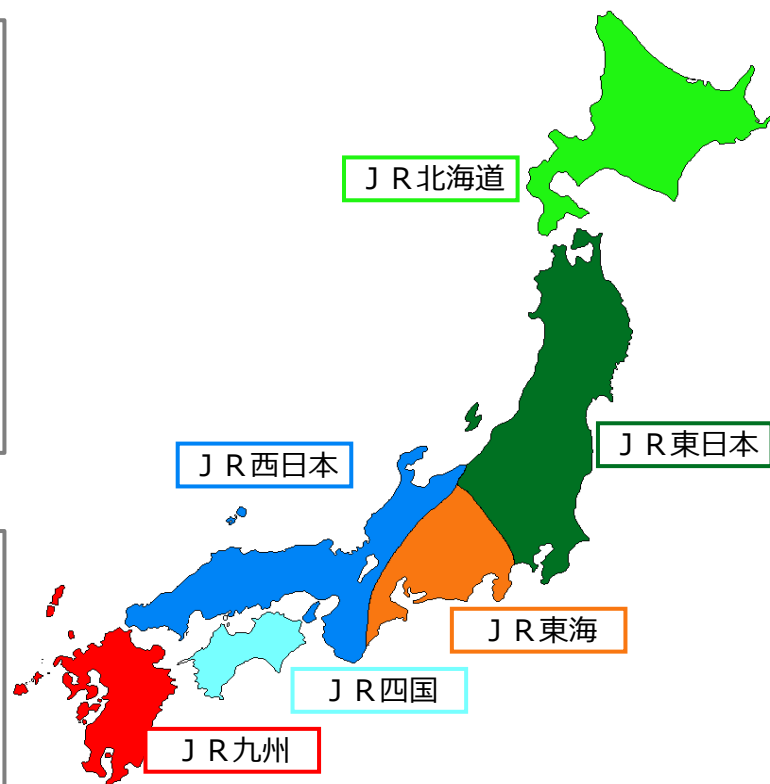
貨物会社

長期債務の一部を負担

J R 貨物 0.1兆円

アポイダブルコスト ルールの設定

※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担

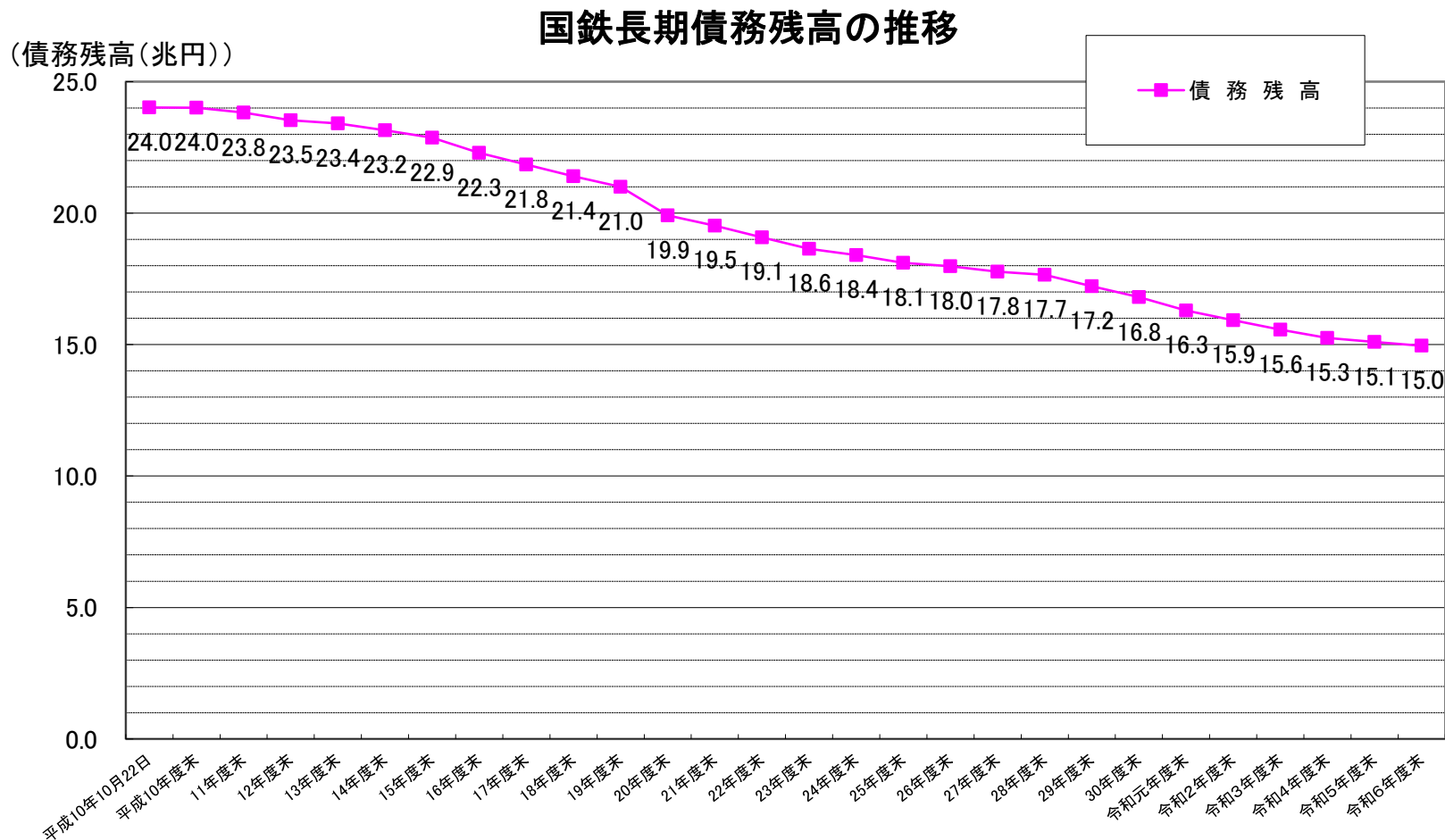


- これまでに旅客4社が完全民営化 (令和8年4月現在)

J R 東日本	平成5年 (1993年) 10月 平成14年 (2002年) 6月	株式上場 完全民営化
J R 東海	平成9年 (1997年) 10月 平成18年 (2006年) 4月	株式上場 完全民営化
J R 西日本	平成8年 (1996年) 10月 平成15年 (2003年) 3月	株式上場 完全民営化
J R 九州	平成28年 (2016年) 10月	株式上場 ・完全民営化

(参考)国鉄長期債務残高の状況

○ 国（一般会計）に承継された国鉄長期債務の残高は、平成10年度末で24兆98億円だったが、令和6年度末時点では14兆9,538億円となっている。



(参考) 国鉄長期債務について

昭和62年4月の国鉄改革において、国鉄長期債務等の総額約37.1兆円のうち、約25.5兆円が国鉄清算事業団に承継された。

国鉄清算事業団に承継された債務は土地や株式の資産処分収入を順調に確保できなかったことから、平成10年10月には約28兆円まで膨張したため、新たな処理スキームにより約24兆円を国（一般会計）、約4兆円を日本鉄道建設公団（現在の鉄道・運輸機構）において処理すること等とされた。

【論点2】 貸付料の改定／固定・変動

＜現状＞

- 現在の貸付料の額は、いずれの線区においても、貸付協定の期間が30年と設定されている中、当該期間中は固定とされている。
- いずれの線区においても、貸付料決定の際には想定し得なかった経済・社会状況の著しい変化により大幅な受益の変動が生じた場合は、定額の貸付料の変更について協議することとされているものの、協議が行われ、貸付料の額が変更された実績はない。

＜検討の視点＞

- 改定頻度や変動制の是非を考える上では、現在の固定制のメリットも踏まえ、安定性の確保と実績の反映とを慎重に比較衡量することが必要。
- 一定の長期間にわたって貸付けがなされる場合において、貸付料決定時の前提や予測を前提とした固定制は硬直的な感があり、実績を反映できるような柔軟な仕組みの導入も検討すべき。
- 実績を反映させる仕組みの導入に当たっては、貸付料確保やJ R各社の経営の安定性の観点にも留意が必要。

今後の方向性

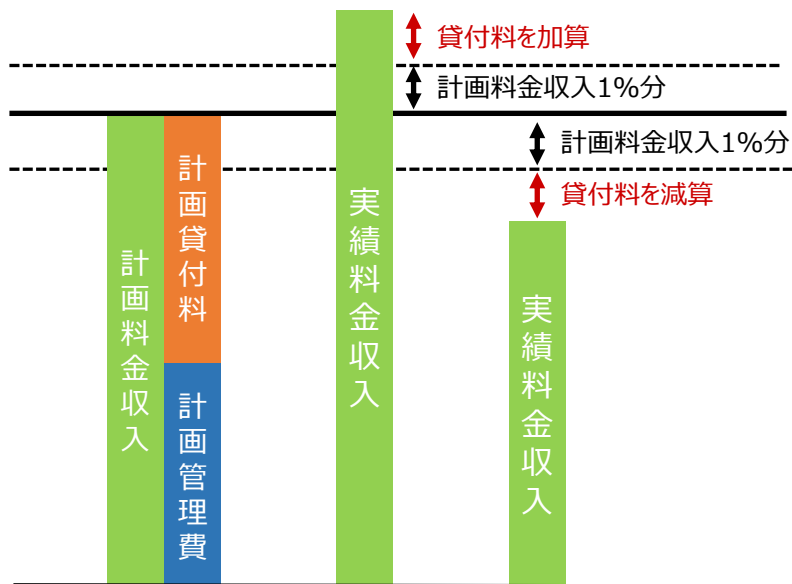
- 貸付料の改定頻度を高めたり、変動制を導入した場合、整備新幹線の整備に係る安定的な財源見通しの確保やJ R各社の経営見通しの確保を阻害する可能性があり、31年目以降においても、引き続き、一定期間での固定制を基本とすべきではないか。
- 他方、社会経済情勢が目まぐるしく変化し、将来の見通しを立てることが難しい中、変化に対応して適正な額の貸付料を確保することも肝要であり、固定制を基本としつつも、一定の経済指標、条件などに基づく変動要素を盛り込んだ仕組みとすることも検討すべきではないか。

(参考)実績変動に基づく貸付料等の算定事例

- 高速道路事業では、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仕組みとなっている。
- 一部の空港コンセッション事業では、実施契約に基づき、各年度の航空機発着回数に連動した一定の算定方法により算定した「収益連動負担金」を、その翌年度中に運営権者から運営権対価とは別に徴収する仕組みが設けられている。

高速道路事業

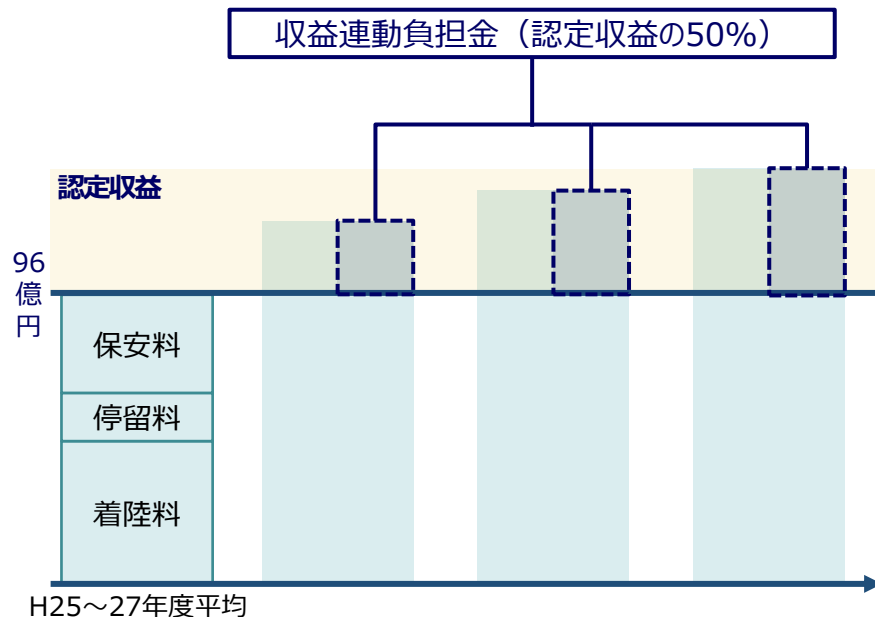
- 計画料金収入に対して実績料金収入が1%以上増減した場合には、超えた部分について貸付料を増減する。



出典：高速道路機構ファクトブックより鉄道局作成

福岡空港特定運営事業

- 収益連動負担金の計算方法（福岡空港特定運営事業の場合）
 $\text{「当該年度の発着回数実績} \times 58 \text{ 千円/回} - 96 \text{ 億円} \times 50\%$



出典：国土交通省作成

【論点3】貸付料(受益)の算定方法

<現状>

- 営業主體（JR）は、関係法令の規定に基づき、「受益」の範囲において、鉄道・運輸機構に貸付料を支払うこととされている。
- 貸付料の額については、「新幹線を整備する場合（With）の収益」－「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」による「収支改善効果」を「受益」とし、開業後30年間の「受益」を平均して算定している。
※ 受益には、整備区間開業に伴う収支に加えて、関連線区（既存の新幹線と在来線）の収支増減や並行在来線の経営分離効果も含まれている。

<検討の視点>

- 貸付料は新幹線施設の使用収益の対価であり、施設の貸付けが継続されている以上、31年目以降も適正な額を支払うことが必要。
- With/Without方式について、31年目以降の貸付料の算定への適用が困難との指摘もある中、こうした点も踏まえ、引き続き当該方式を用いるべきか検討が必要。
- 30年間の収益の実績がある中で、受益について、当該実績を踏まえたより適正な算定方法への見直しについても検討すべき。

今後の方向性

- 31年目以降の貸付料の算定に当たっては、「受益」をより適正に把握し、貸付料の額に反映できるよう、With/Without方式の適用について営業主體からは否定的な意見も出ている中、それ以外の算定方法への見直しを検討すべきではないか。
- 新幹線施設の貸付けについては、法的には賃貸借たる性質を有するものであることを踏まえ、不動産賃料の考え方の例も参考としつつ、With/Without方式に代わる新しい算定方法を導入すべきではないか。

(参考)不動産の賃料を求める手法

新規契約のケース

手法の例	計算方法
<u>積算法</u>	基礎価格×期待利回り+必要諸経費等
<u>賃貸事例比較法</u>	新規に成約した類似事例の賃料 ×事情補正×時点補正×要因比較
<u>収益分析法</u>	収益純賃料(※)+必要諸経費等 ※収益純賃料(純収益) =売上高-売上原価-販売費-一般管理費等

賃料改定のケース

手法の例	計算方法
<u>差額配分法</u>	(価格時点の新規賃料-現行賃料)×賃貸人等に帰属する割合+現行賃料
<u>利回り法</u>	価格時点の基礎価格×継続賃料利回り+必要諸経費等
<u>スライド法</u>	直近合意時点の純賃料×変動率+必要諸経費等 (現行賃料×変動率)
<u>賃貸事例比較法</u>	継続賃料の改訂賃料×事情補正×時点修正×要因比較

【論点4】 受益の範囲①（接続利益(根元受益)）

＜現状＞

- 新たな区間が開業する際、当該区間と接続する既開業区間に追加的に生じる収益の増加について、新規開業区間と既開業区間の営業主体が同一である場合には、関連線区における受益として、新規開業区間の貸付料に反映させている。
- 一方、新規開業区間と既開業区間の営業主体が異なる場合、当該既開業区間は、当該新規開業区間の貸付料算定の際に関連線区として取り扱われず、当該既開業区間の貸付料も改定されないため、当該既開業区間に追加的に生じる収益は、いずれの営業主体の貸付料にも反映されない。
※ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業に当たって、J R東日本が営業主体となっている東北新幹線（盛岡・新青森間）に生じる受益について、年額22億円の支払いを受けている。

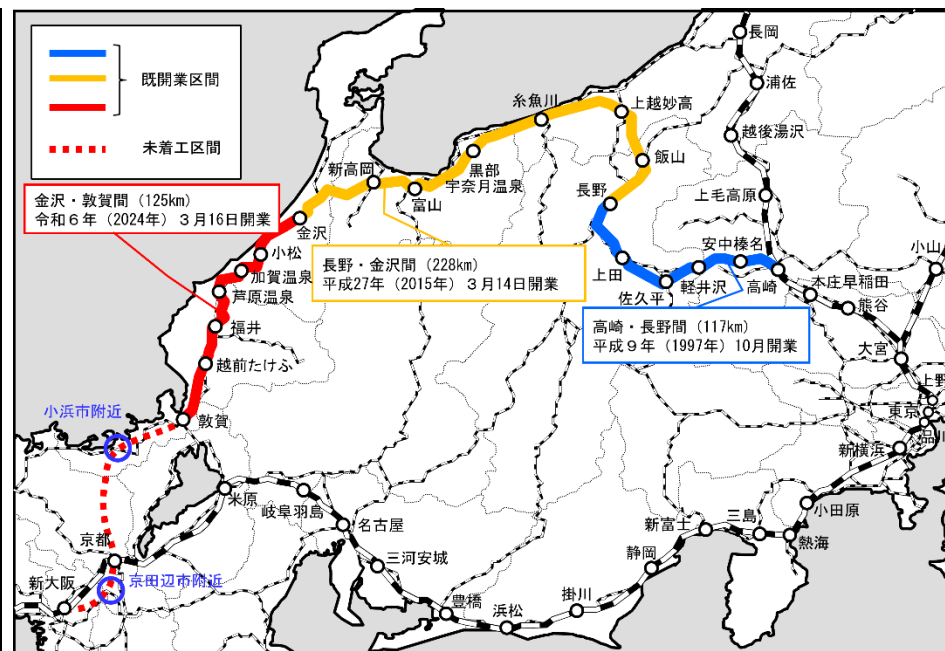
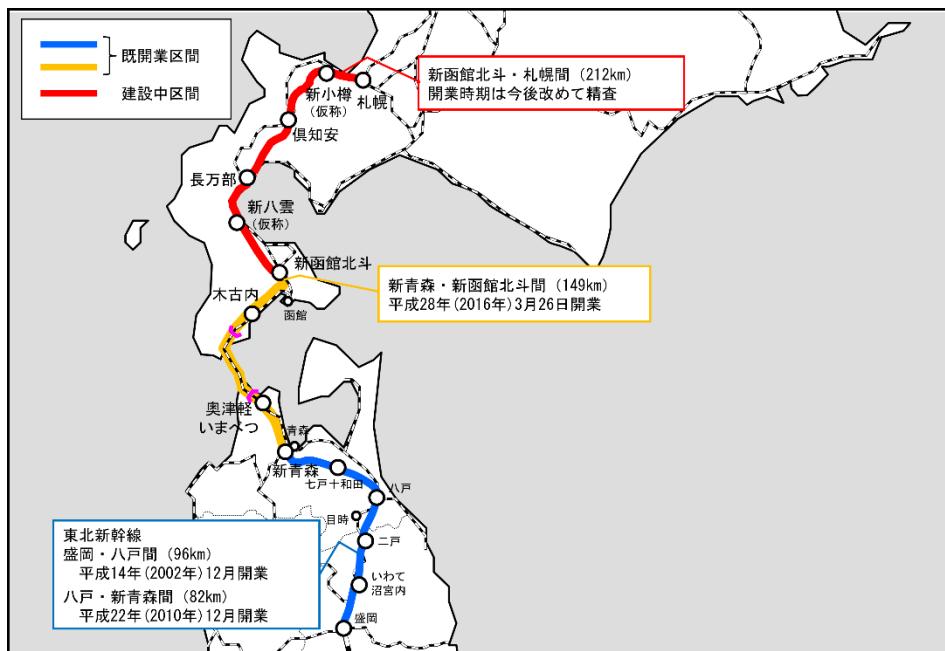
＜検討の視点＞

- 一の路線の営業主体が複数に分かれる場合であっても、それぞれの営業主体の区間をまたいだ列車が運行されているような実態も踏まえることが必要。
- 営業主体の同一性に関わらず、整備新幹線区間における受益であるのであれば、貸付料の算定に適正に反映されるべき。
- いわゆる接続利益（根元受益）とされる受益について、貸付料への反映のあり方について、公平性の観点も踏まえ、その算定方法の見直しについても検討すべき。

今後の方向性

- ネットワーク全体の受益の実態を踏まえつつ、公平性の観点からすれば、営業主体の同一性に関わらず、いわゆる接続利益（根元受益）とされる受益について、貸付料に適正に反映させるべきではないか。
- いわゆる接続利益（根元受益）とされる受益についての貸付料への反映に当たっては、他線区に関連線区としての受益ではなく、より直接的に貸付料に反映できるような算定方法を導入すべきではないか。

(参考)営業主体が異なる区間が開業した場合のこれまでの取扱い



開業区間 (営業主体)	既開業区間 (営業主体)
新青森・新函館北斗間 (JR北海道)	盛岡・新青森 (JR東日本)

開業区間 (営業主体)	既開業区間 (営業主体)
金沢・敦賀間 (JR西日本)	高崎・上越妙高間 (JR東日本)

北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業した際、既開業区間の営業主体であるJR東日本から、当該既開業区間の貸付料とは別に年額22億円が支払われることとなった。

北陸新幹線(金沢・敦賀間)が開業した際、既開業区間の営業主体であるJR東日本(高崎・上越妙高間)の貸付料は変更されていない。

※ 開業区間とそれに接続する既開業区間の営業主体が同一である場合(例:九州新幹線において博多・新八代間が開業した際の新八代・鹿児島中央間)、既開業区間を開業区間の関連線区とし、当該既開業区間に追加的に発生する受益は、開業区間の貸付料算定に反映されている。

【論点5】 受益の範囲②（関連線区）

<現状>

- 整備区間に加え、整備区間の営業主体が営業する線区のうち、新幹線の整備により輸送密度が100人キロ/日・km以上増減する線区を関連線区とし、当該線区についても、開業後30年間の需要及び収支の予測を行い、その収支改善効果を貸付料に反映させている。

<検討の視点>

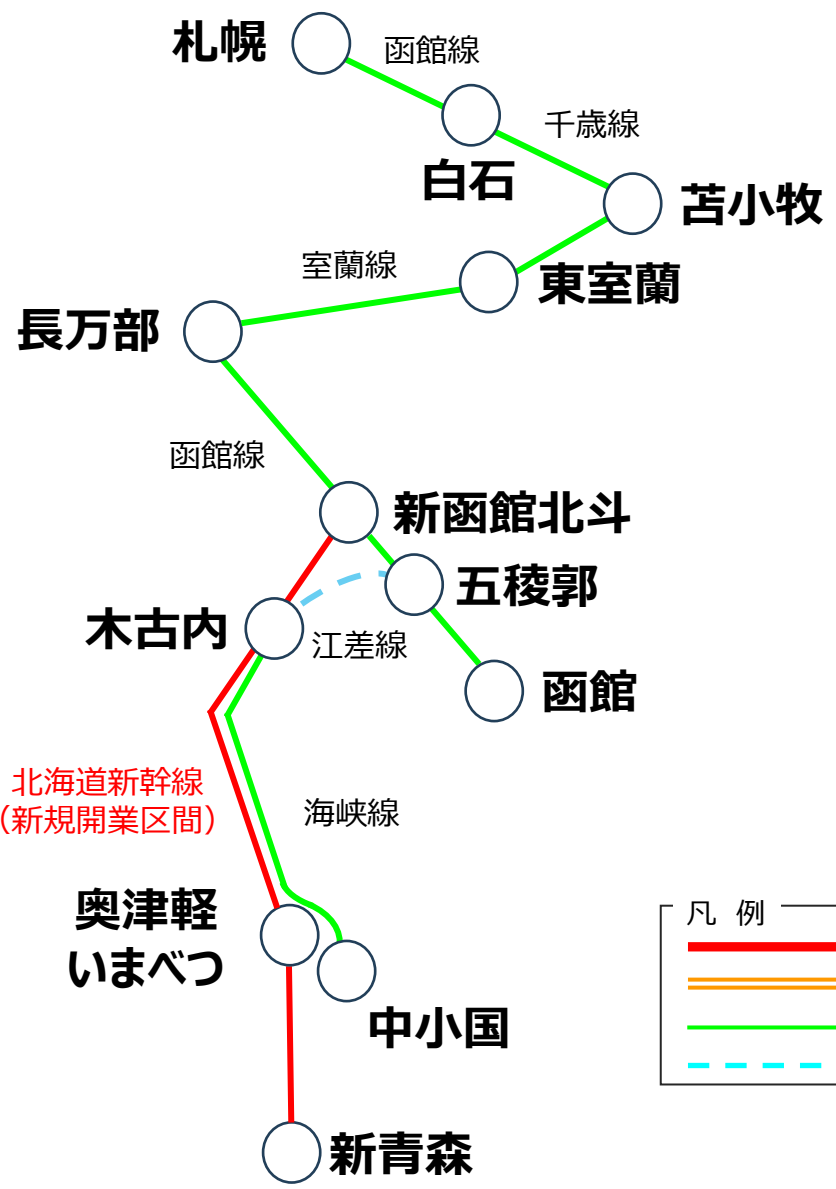
- 関連線区の収支改善効果は、30年の貸付協定の期間の満了をもって消失するものではなく、それ以降も継続して発生しているとするのが妥当。
- 関連線区は、整備区間と密接に関係し、その収支について、新幹線整備の影響を一定程度受けている限りにおいて、引き続き受益の算定に反映すべき。
- 受益について、30年間のWithoutの実績がなく、With/Withoutでの算定が困難とされるのであれば、別の合理的な手法の導入が必要。

今後の方向性

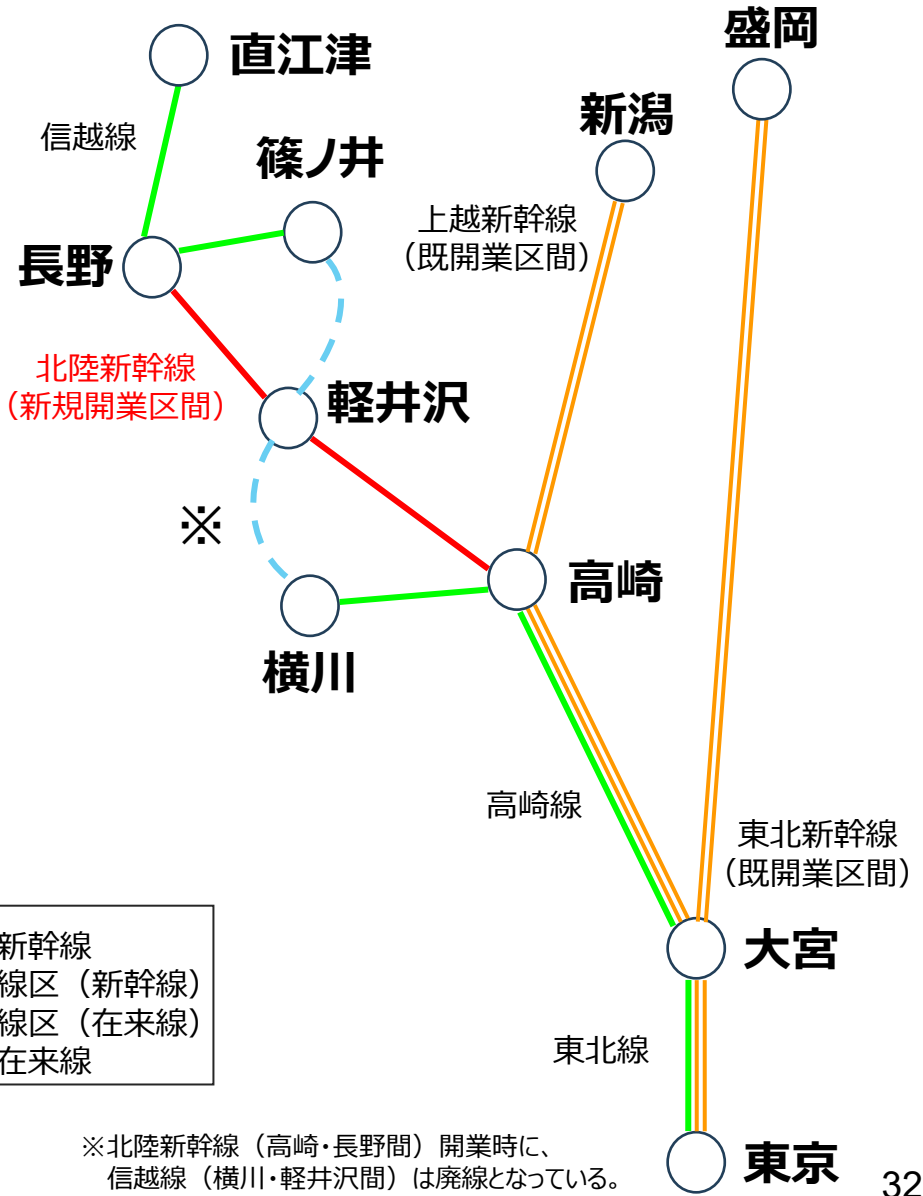
- 関連線区について、30年目までとそれ以降で取扱いを異にする合理的理由はなく、31年目以降においても関連線区で新幹線整備の影響を一定程度受けていることが確認できる限りにおいては、その効果を受益とし、貸付料に適正に反映させるべきではないか。
- 受益の算定に当たって、With/Without方式によることが困難であれば、新幹線開業時の収支改善効果から推計するなど、新たに合理的な算定手法を確立すべきではないか。

(参考) 関連線区イメージ

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）



北陸新幹線（高崎・長野間）



- 凡例
- 整備新幹線
 - 関連線区（新幹線）
 - 関連線区（在来線）
 - - - 並行在来線

※北陸新幹線（高崎・長野間）開業時に、
信越線（横川・軽井沢間）は廃線となっている。

【論点6】 受益の範囲③（並行在来線）

<現状>

- 整備新幹線の整備に当たって、営業主体となるJRが並行在来線を経営分離する場合には、沿線自治体の同意を得ることが必要であり、着工の際に確認する条件のひとつとされている。
- こうした点も踏まえ、並行在来線を経営分離により生じる収支改善効果についても、受益として貸付料の算定の対象としている。

※ 並行在来線とは、整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線鉄道のこと。政府・与党申合せに基づき、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。

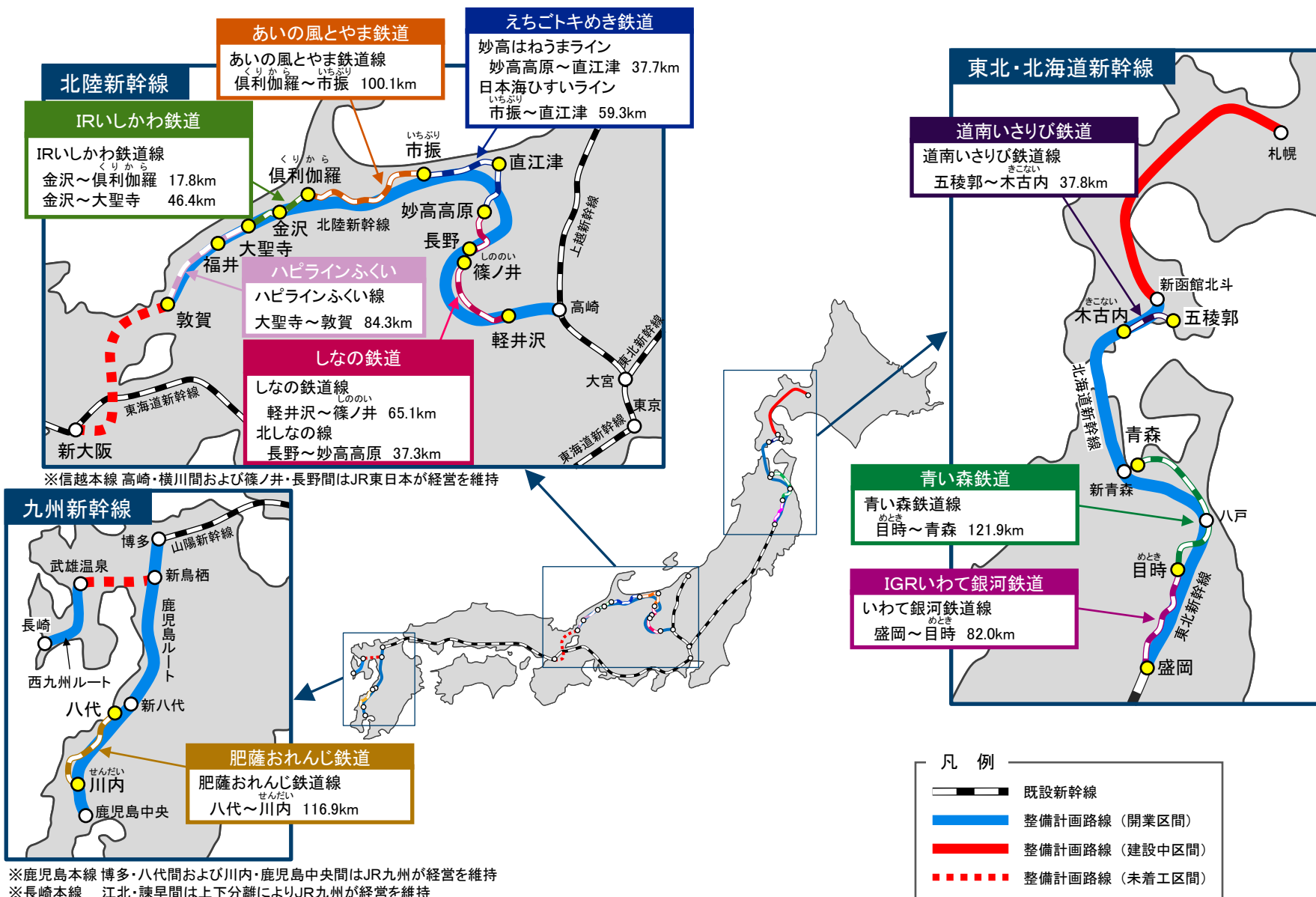
<検討の視点>

- 並行在来線の分離効果は、30年の貸付協定の期間の満了をもって消失するものではなく、それ以降も継続して発生しているとするのが妥当。
- 並行在来線を経営分離は、営業主体への過度な負担の回避といった観点からの整備新幹線の着工の際の重要な要素であり、引き続き受益の算定に反映すべき。
- 受益について、30年間のWithoutの実績がなく、With/Withoutでの算定が困難とされるのであれば、別の合理的な手法の導入が必要。

今後の方向性

- 整備新幹線の着工の際、並行在来線を経営分離が重要な要素のひとつとなっていることを勘案すると、31年目以降においても並行在来線の分離効果が確認できる限りにおいては、その効果を受益とし、貸付料に適正に反映させるべきではないか。
- 受益の算定に当たって、With/Without方式によることが困難であれば、経営分離後の第三セクターの経営状況等を基にするなど、新たに合理的な算定手法を確立することとすべきではないか。

(参考)全国の並行在来線の現状



青い森鉄道（青森県）

事業の概要

- 平成14年12月に青い森鉄道（株）を第二種事業者、青森県を第三種鉄道事業者とする上下分離方式導入
- 引き続き、青森県が鉄道用地及び鉄道施設を保有するとともに、鉄道施設の保守管理費用の負担等により、青い森鉄道（株）の運行を支援

実施計画期間 令和7年4月～令和17年3月（10年間）

事業効果

- **利用者数：4,000千人/年**（R16年度見込）
（本事業を実施しない場合：3,214千人/年）
- **第二種鉄道事業者の旅客運輸収入：1,528百万円**（R16年度見込）
（本事業を実施しない場合：1,142百万円）

主な取組

利便性・サービス向上

- ◇ダイヤ改正及び多言語対応・Wi-Fi環境の整備等、外国人旅行者にも利用しやすい環境整備

安全・安心な運送サービスの確保

- ◇駅舎改良や鉄道施設等の更新・修繕による安全・安心な運送サービスの提供

地域と連携した利用促進策・増収施策の推進

- ◇沿線施設と連携した乗車券や沿線の観光資源を活用した企画乗車券の販売
- ◇駅舎の利用環境向上の取組
- ◇駅舎を活用したイベントの実施



肥薩おれんじ鉄道（熊本県／鹿児島県）

事業の概要

- 肥薩おれんじ鉄道が、引き続き第一種鉄道事業者として運行及び鉄道施設等を保守管理
- 熊本県・鹿児島県及び沿線7市町（八代市、水俣市、芦北町、津奈木町、阿久根市、出水市、薩摩川内市）が、鉄道施設等の整備費及び維持修繕費を負担

実施計画期間 令和8年4月～令和18年3月（10年間）

事業効果

- **輸送人員：914千人/年**（R17年度見込み）
（本事業を実施しない場合：845千人/年）
- **運行収支：27百万円**（R17年度見込み）
（本事業を実施しない場合：△47百万円）

主な取組

安全・安定輸送の確保

- ◇老朽化した鉄道インフラ設備の更新・機能向上による安全性強化・持続可能性の向上
- ◇老朽化した駅の施設・設備の改修等による機能向上を通じた、災害時の避難所及び地域の防災拠点としての機能確保等

利用者の快適な移動の実現

- ◇キャッシュレス決済の導入拡大、MaaSの取組の拡大
- ◇観光等の他分野の機能や拠点の集約による駅の賑わい創出
- ◇二次交通の接続強化

地域の経済・産業振興

- ◇おれんじ食堂等を活用した企画列車の運行等
- ◇沿線地域の自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用した話題性のあるイベントの企画等
- ◇商業施設・観光施設の割引等をセットにした企画切符の販売



【論点7】 受益の範囲④（関連収入）

<現状>

- 現行の貸付料においては、旅客鉄道事業に係る収支改善効果を受益と整理し、算定対象として取り扱っている。
- 具体的には、鉄道事業会計規則における鉄道事業営業収益の分類に即して、運賃収入、料金収入のほか、駅構内や高架下における使用料、広告料などの運輸雑収までを算定の対象としている。

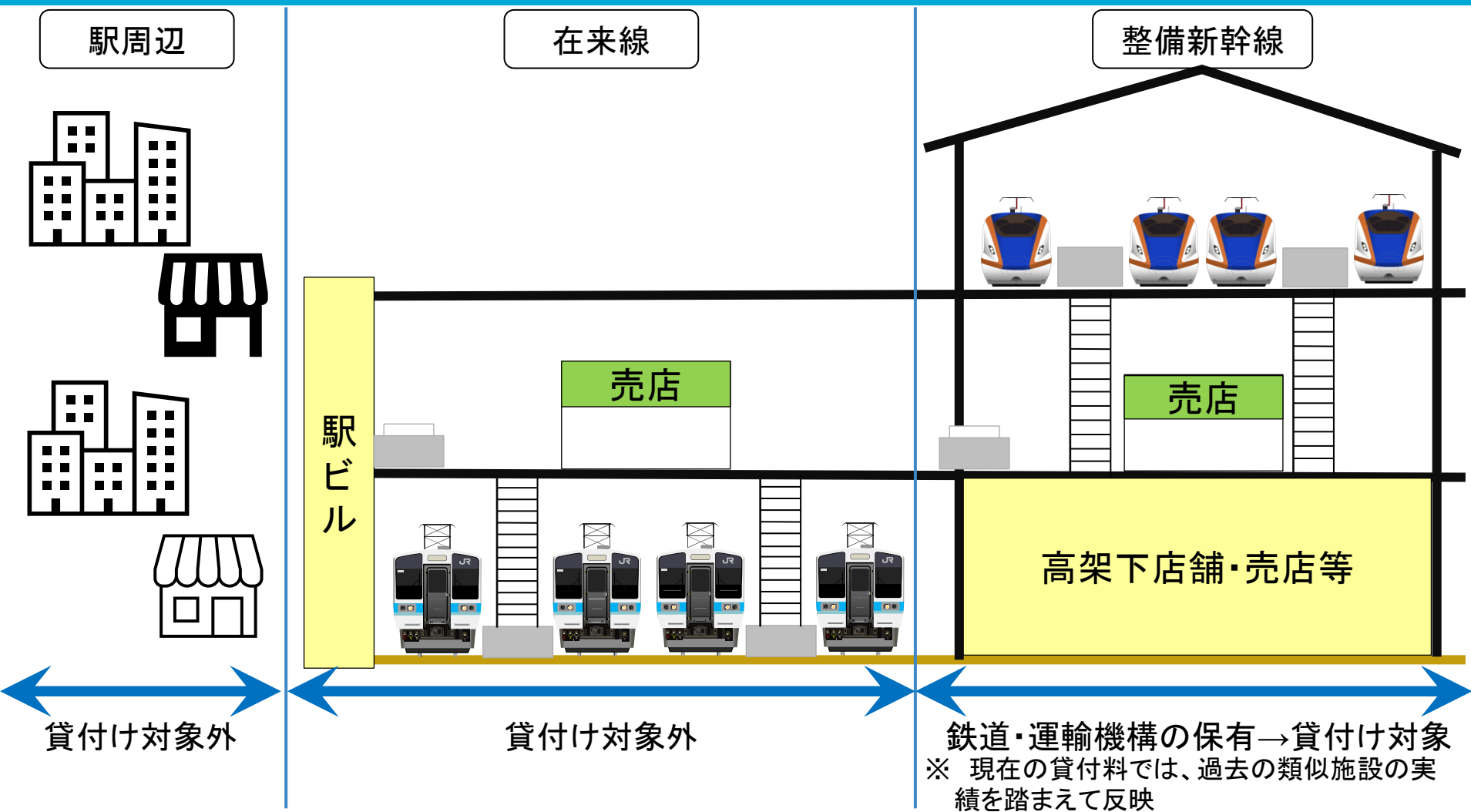
<検討の視点>

- 新幹線の開業に伴う受益の範囲を考える上では、単純に増収しているという事実のみならず、営業主体であるJRによる関連事業における企業努力等の側面も踏まえることが必要。
- 新幹線の開業に伴う駅前再開発等による収益は、営業主体であるJRのみに生じるものではなく、他の民間事業者との関係や収益を前提とした徴税との関係にも留意が必要。
- 一定の範囲において関連収入を受益と整理する場合、受益の状況を適正に把握する仕組みを構築することが前提。

今後の方向性

- 駅構内や高架下における使用料などの運輸雑収については、営業主体が独占的に享受できる利益であることに鑑み、より正確に実態を把握し、貸付料にも適正に反映させるべきではないか。
- 他方、関連収入である新幹線の開業に伴う不動産収入等をすべて受益と整理し、貸付料に反映させることは、新幹線施設の使用収益の対価という貸付料の性質や他の民間事業者とのバランス等を考慮すると、困難ではないか。
- そのため、適正な貸付料の算定にあたって、どこまでを新幹線の開業に伴う受益の範囲とするのが合理的か整理することが必要ではないか。

(参考) 関連収入のイメージ



- 整備新幹線の営業主体を含む鉄道事業者は、鉄道事業会計規則や鉄道事業等報告規則によって、旅客運輸収入、運輸雑収等の収益や費用を整理し、その実績を国に報告することとされているが、その報告は「路線ごと」であり、整備新幹線の貸付区間に対応したものとはなっていない。
- 鉄道・運輸機構と営業主体との間でも、貸付区間における旅客運輸収入や運輸雑収の報告を求めるとされていない。

【論点8】大規模改修

＜現状＞

- 整備新幹線については、鉄道・運輸機構が新幹線施設を保有し、営業主体に貸し付けているが、将来的に必要となることが想定される大規模改修については、具体策が未整理となっており、今後の検討課題とされている。

＜検討の視点＞

- 30年目までの貸付けに当たっては、当該期間内に対応が必要となるものでなく、貸付料の算定等においても特段考慮していなかったが、31年目以降においては一定の考慮が必要。
- 責任主体や費用負担のあり方については、整備新幹線の貸付けが法的には賃貸借であることを踏まえ、通常の賃貸借における賃貸人と借借人の関係も参考とすべき。
- 営業主体としてのJR各社は、いずれも大家たる施設保有主体の鉄道・運輸機構において対応すべきものとの立場であることにも留意。
- 新たな制度の構築に当たっては、大規模改修として想定される時期や規模、その内容も踏まえ、検討することが必要。

今後の方向性

- 鉄道・運輸機構による新幹線施設の営業主体への貸付けが、法的には賃貸借と整理されるところ、大規模改修については、通常の賃貸借の場合と同様に大家たる鉄道・運輸機構が責任を負うものとするのが妥当ではないか。
- 鉄道・運輸機構が大規模改修の責任を負うとした場合において、当該大規模改修に要する費用の確保も課題となるが、受益の範囲内での算定が基本となる貸付料との関係も含め、通常の賃貸借の場合には借借人の負担によるものとされていることにも留意しつつ、大規模改修に必要な財源確保策について整理が必要ではないか。

(参考)新幹線に係る大規模改修の法令上の取扱い

- 既設新幹線については、所有営業主体であるJR各社が大規模改修を行うものとして、法令上も、大規模改修に係る規定が整備されているが、整備新幹線については、大規模改修に係る明文の定めはない。

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第17号）（抄）

第三章 新幹線鉄道の大規模改修

（所有営業主体の指定）

第十五条 国土交通大臣は、新幹線鉄道を所有し、かつ、その営業を行う法人（以下「所有営業主体」という。）であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち当該所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の営業の開始の日から経過した期間及び当該区間における車両の走行の実績並びに当該所有営業主体の財務の状況その他の事情を勘案して当該区間の大規模改修の実施に要する費用の支出に備えるため第十七条第一項に規定する新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てることが必要かつ適当であると認めるものを、当該区間を明らかにして指定することができる。

2 前項の「大規模改修」とは、新幹線鉄道に係る鉄道施設であつて車両の走行が直接その機能の低下をもたらすもののうち国土交通省令で定めるものの取替え又はこれと同等の効果を有すると認められる方法による改修に関する工事であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の全部にわたり行われ、着手から完了までの期間がおおむね十年以内であるものをいう。

（引当金積立計画）

第十六条 前条第一項の指定を受けた所有営業主体（以下「指定所有営業主体」という。）は、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、次に掲げる事項を記載した新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画（以下「引当金積立計画」という。）を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

一 実施すべき大規模改修（前条第二項の大規模改修をいう。以下同じ。）に要する期間及び費用の総額（国土交通省令で定めるところにより算定した金額をいう。）

二 次条第一項の規定により積み立てるべき新幹線鉄道大規模改修引当金の積立期間及び総額

2～4 （略）

（新幹線鉄道大規模改修引当金の積立て）

第十七条 指定所有営業主体は、前条第一項の規定により承認を受けた引当金積立計画（同項の規定により変更の承認を受けたときは、その変更後のもの）に従い、当該引当金積立計画に記載された積立期間内の日の属する各事業年度において、国土交通省令で定める金額を新幹線鉄道大規模改修引当金として積み立てなければならない。

2 （略）

（大規模改修実施計画の認定）

第十八条 所有営業主体は、大規模改修を実施しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した新幹線鉄道大規模改修実施計画（以下「大規模改修実施計画」という。）を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その認定を受けることができる。

2 （略）