

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
とりまとめ
参 考 資 料

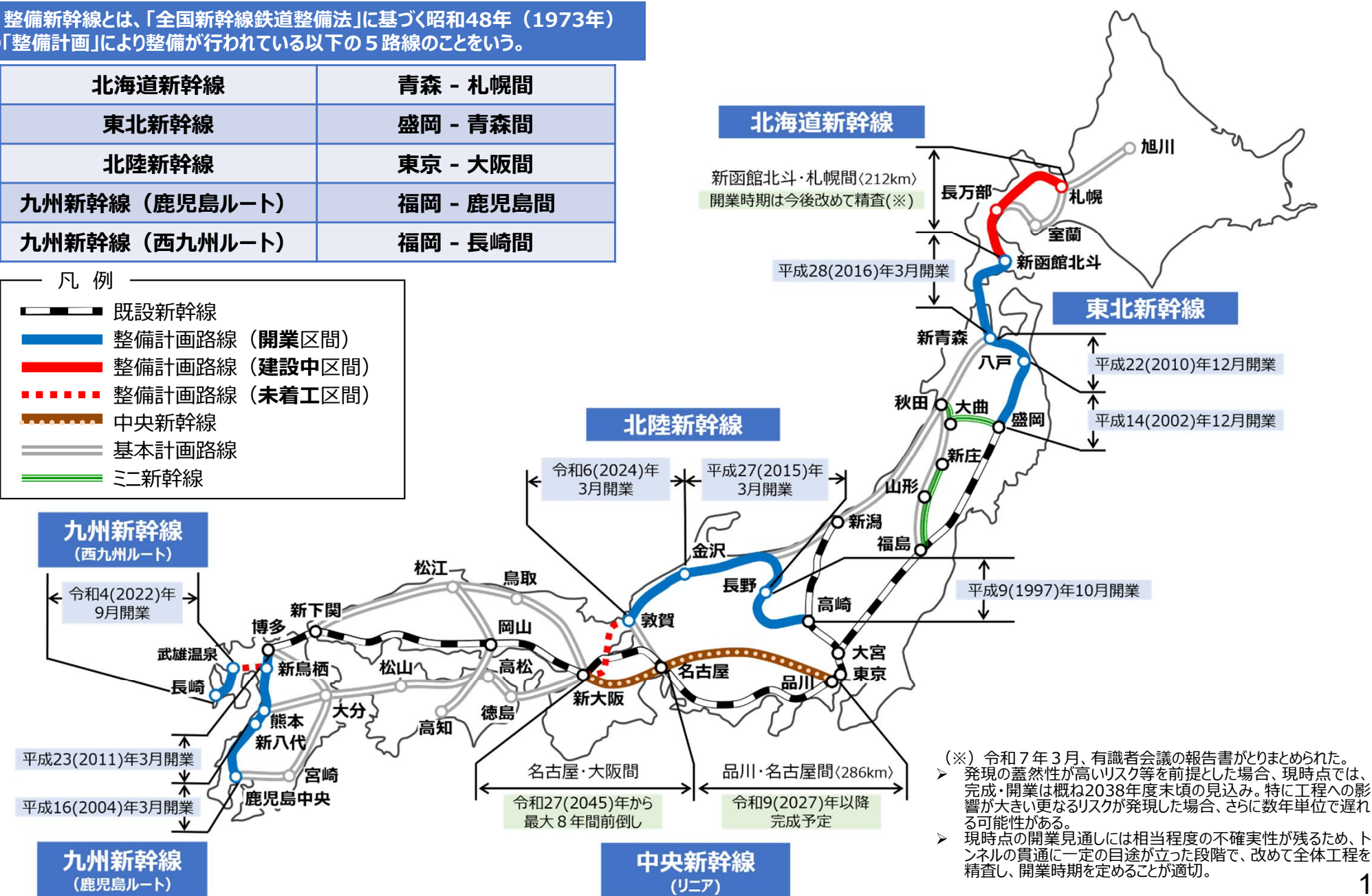
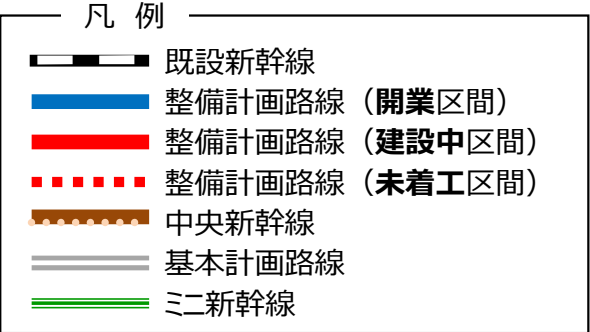
令和8年7月31日

全国の新幹線鉄道網の現状

- 我が国では、昭和39年（1964年）の東海道新幹線の開業以来、順次新幹線ネットワークが構築されてきている。
- 全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年（1973年）に整備計画が決定された5路線を、「整備新幹線」という。

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年（1973年）の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡 - 長崎間



整備新幹線の主な経緯

'60	39 弾丸列車構想 49 日本国有鉄道 発足 64 日本鉄道建設公団 発足 64 東海道新幹線 開業
'70	70 全国新幹線鉄道整備法 制定 71・73 整備計画決定 75 山陽新幹線 全線開業
'80	82 整備新幹線計画の凍結 82 東北新幹線・上越新幹線 開業 87 整備新幹線計画の凍結解除
'90	87 国鉄の分割・民営化 91 既設新幹線 譲渡 97 全国新幹線鉄道整備法 改正 高崎・長野間 開業
'00	02 盛岡・八戸間 開業 03 (独) 鉄道・運輸機構 設立 04 新八代・鹿児島中央間 開業
'10	10 八戸・新青森間 開業 11 博多・新八代間 開業 15 長野・金沢間 開業 16 新青森・新函館北斗間 開業
'20	22 武雄温泉・長崎間 開業 24 金沢・敦賀間 開業

1970年 全国新幹線鉄道整備法（全幹法）制定

1971・73年 整備計画決定

新幹線建設は、全幹法により、運輸大臣が定める基本計画に基づき進めることとされ、1971（昭和46）年には、東北新幹線、上越新幹線、成田新幹線の整備計画が決定され、**1973（昭和48）年には、「整備新幹線」と呼ばれる、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の整備計画が決定**された。

1982年 整備新幹線計画の凍結 1987年 凍結解除

整備新幹線計画は、国鉄の経営悪化等の諸事情を背景に、1982（昭和57）年に当面見合わせるとの閣議決定がなされたことにより、**一時凍結状態にあったが、1987（昭和62）年の閣議決定において、整備新幹線計画の凍結は解除**された。

1987年 国鉄の分割・民営化 1991年 既設新幹線の譲渡

1987（昭和62）年4月1日、日本国有鉄道が分割・民営化され、旅客鉄道会社6社と日本貨物鉄道株式会社が発足した。**既設新幹線については、本州3社の収益調整を行う観点から、新幹線鉄道保有機構（保有機構）が一括して保有し、本州3社に有償で貸し付ける形**がとられた。その後、**1991（平成3）年10月**には、J R株式の売却・上場を円滑かつ適切に実施する観点から、本州3社の資産及び債務を確定する必要等が生じたため、**保有機構が一括保有している新幹線鉄道施設は本州3社に譲渡**され、保有機構は解散した。

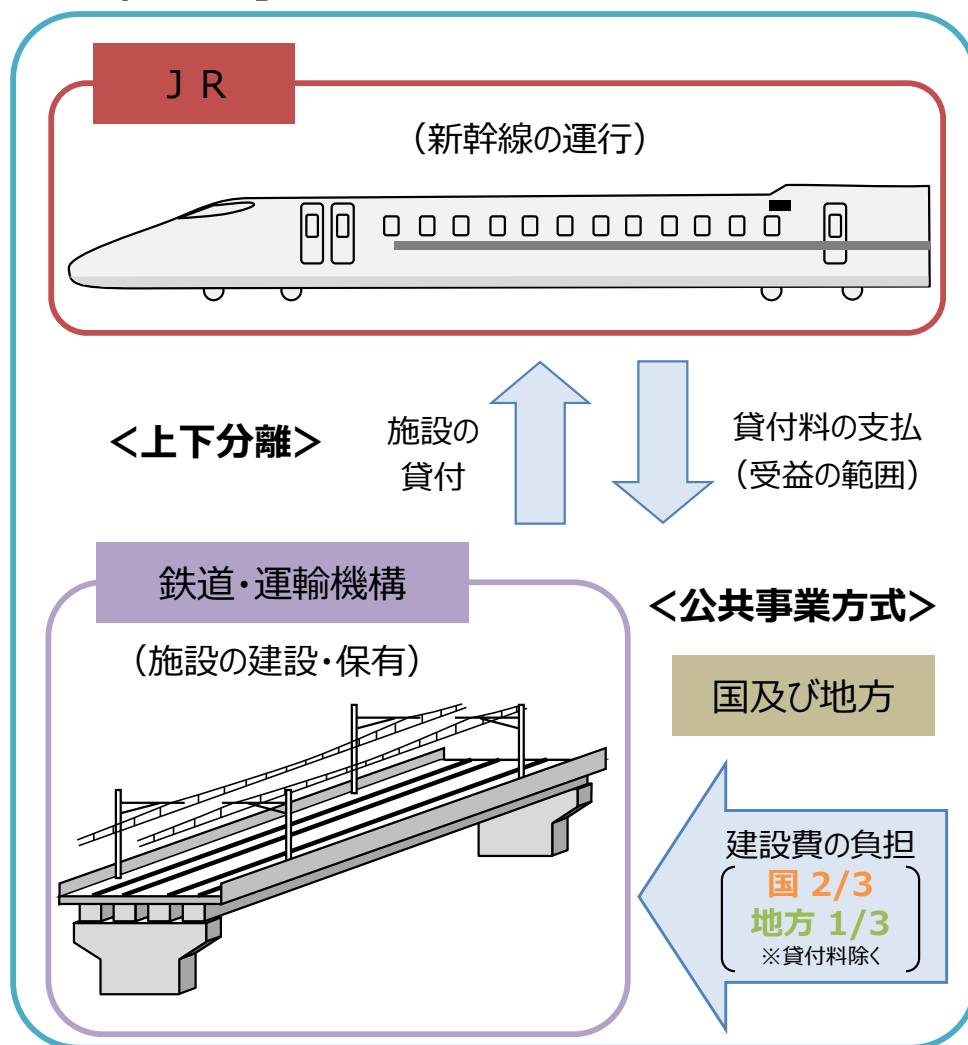
1997年 全幹法改正 高崎・長野間 開業

1987（昭和62）年、政府・与党申合せにより、整備新幹線の優先着工順位とともに、北陸新幹線（高崎・軽井沢間）の着工等が決定された。また、**1989（平成元）年の政府・与党申合せにおいて、建設財源に関する基本スキームが策定**され、同年8月、北陸新幹線（高崎・軽井沢間）が着工された。その後、1991（平成3）年3月には、北陸新幹線（軽井沢・長野間）が着工された。**1996（平成8）年12月の政府・与党合意において新しい基本スキームが策定され、整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及びJ Rが負担することとし、J R負担分については、受益の範囲を限度とする貸付料等によることとされた。これに伴い、1997（平成9）年5月に全幹法が改正された。同年10月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業した。**

整備新幹線の概要

- 整備新幹線については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）が施設を建設・保有し、営業主（ＪＲ）に対し施設を貸し付ける上下分離方式がとられている。
- 工事に要する費用については、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）等の法令により、ＪＲより支払われる貸付料等を除いた額について、国と地方が２：１で負担することとされている。
- 着工にあたっては、累次の政府・与党申合せにおいて、いわゆる「着工５条件」を確認することとされている。

【整備方式】



○着工５条件の確認

整備新幹線の着工に際しては、以下の条件を確認することとされている。

- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ ＪＲの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

財源スキーム

全国新幹線鉄道整備法等の法令により、整備費については、貸付料等を除いた額について、国と地方で２：１で負担することとされている。

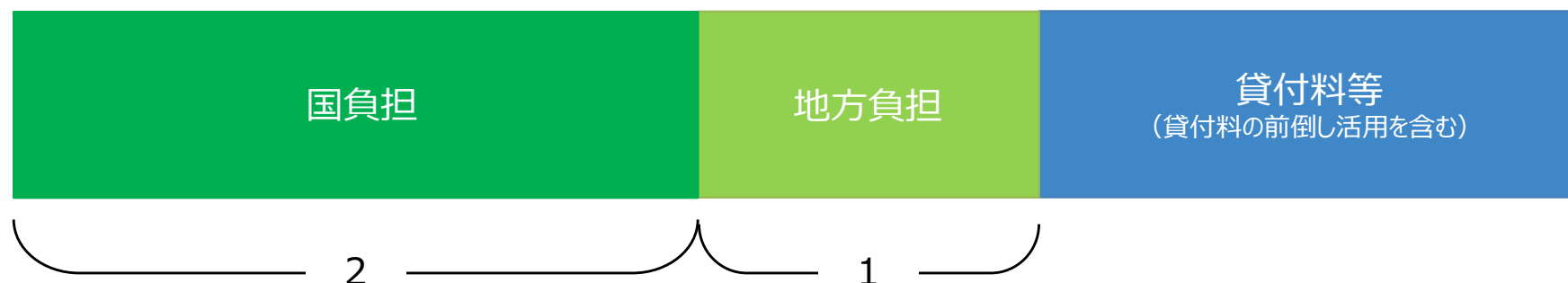


※ 1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。

※ 2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

整備新幹線の財源スキームの概要

- 整備新幹線の建設費については、全幹法等の法令に基づき、貸付料等を除いた整備費について国と地方が2 : 1で負担することとされている。



全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）（抄）

（建設費用の負担等）

第十三条 **機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用**（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）**は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。**

- 2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。
- 3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。
- 4 （略）

全国新幹線鉄道整備法施行令（昭和45年政令第272号）（抄）

（国及び都道府県の負担）

第八条 **国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。**

- 2 前項の規定により国が負担すべき費用の額の計算については、**独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため繰り入れた繰入金**（後年度繰入金充当収入を含み、当該事業年度以前の事業年度における後年度繰入金充当収入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に要する費用に充てるものを除く。）**は、国が当該費用の一部に充てるものとして負担したものとみなす。**

整備新幹線の政策的意義

- 整備新幹線は、地域間の移動時間の短縮により、地域相互の交流を促進し、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすものとして、平成元年の北陸新幹線（高崎・軽井沢間）の着工を皮切りに、順次整備が進められてきた。
- 近年では、巨大災害リスクの切迫や、安全保障上の課題の深刻化への対応といった、整備開始当初には考えられていなかった課題への対応としての役割も与えられ、引き続き、我が国の基幹的な高速陸上交通ネットワークとして整備が進められている。

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）（抄）

（目的）

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

（新幹線鉄道の路線）

第三条 新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであつて、第一条の目的を達成しうるものとする。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）（抄）

地方都市の機能の周辺地域での活用を円滑にするとともに、地方都市相互間で適切な連携を図り、多極分散型国土の形成を促すよう、交通、情報・通信体系の先行的かつ計画的な整備を推進する。このため、地方都市と周辺地域を結ぶ幹線道路や地方中枢・中核都市及び地域の発展の核となる地方都市を連絡する高規格幹線道路の整備を早めるほか、地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める。

国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）（抄）

（幹線鉄道ネットワーク等の高質化）

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図るとともに、巨大災害リスクの切迫、安全保障上の課題の深刻化といった状況も踏まえ、ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保を図る、国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワークとして、幹線鉄道ネットワークの形成・機能向上を図る。

（中略）

整備新幹線については、現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、着実に整備を進める。また、未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）や九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、引き続き必要な検討等を実施するとともに、関係地方公共団体等との調整を進める。

国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）（抄）

大規模自然災害の発生時に鉄道施設が被害を受け、都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぐため、雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には代替輸送ルートとしても機能する整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。

第3次交通政策基本計画(抄)(令和7年度～令和12年度)

(令和8年1月16日 閣議決定)

第3章 目標と講ずべき施策

基本的方針B.成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 整備新幹線について、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線について、早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力し、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。
- 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

第6次社会資本整備重点計画(抄)(令和7年度～令和12年度)

(令和8年1月16日 閣議決定)

第2章 中長期を見据えた社会資本整備の方向性

第2節 4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性

① 持続的で力強い経済成長の実現

人口減少が急速に進む中で、持続的で力強い経済成長を確実なものとしていくため、企業の生産性向上や国内外の交流等を支える強靱かつ効率的な物流・交通ネットワークの整備・・・等を通じて、強靱な国内経済基盤を構築していく。

第3章 重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI

第2節 個別の重点目標及び事業の概要

重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

Ⅱ－1．持続的で力強い経済成長の実現

<政策パッケージ>

① 生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備

我が国の基幹的な高速輸送体系である新幹線鉄道については、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の各整備新幹線の着実な整備に取り組むとともに、リニア中央新幹線の早期整備に向けた環境を整えるなど、関係地方公共団体や鉄道事業者等と連携協力しつつ、幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。

(別紙：重点施策及び指標)

- ・整備新幹線の着実な整備
- ・幹線鉄道ネットワークの高機能化

整備新幹線の整備効果の例

- 整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域相互の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進等に対し、大きな役割を果たしてきた。

■ 時間短縮

- 北陸新幹線（高崎・長野間） 東京・長野間の所要時間
- 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間） 東京・函館間の所要時間

2時間56分
1時間23分 ← 93分短縮

5時間22分
3時間58分 ← 84分短縮
※ 開業後は新函館北斗までの所要時間

- 東北新幹線 全線開業 東京・青森間の所要時間

4時間27分
2時間59分 ← 88分短縮

※ 盛岡・八戸間開業前と
八戸・新青森間開業後との比較
※ 開業後は新青森までの所要時間

- 九州新幹線 全線開業 博多・鹿児島中央間の所要時間

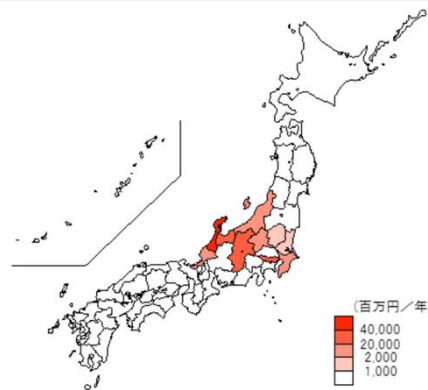
3時間40分
1時間17分 ← 143分短縮

※ 新八代・鹿児島中央間開業前と
博多・新八代間開業後との比較

■ 産業の発展

- 北陸新幹線（長野・金沢間）

- ・速達性や運行頻度などの輸送サービスが向上することで、企業や各世帯における経済の波及効果が発生。
- ・平成23年（2011年）産業連関表を用いて空間的応用一般均衡モデルにより試算したところ、**全国の生産額変化は年間約947億円**。



出典：鉄道・運輸機構『北陸新幹線（長野・金沢間）事業に関する事後評価報告書』

<各都道府県の生産額変化>

■ 環境負荷の低減

- 鉄道のCO2排出原単位（g-CO2/人キロ）は、**航空機の1/6、自家用車の1/7**（2023年度）となっている。

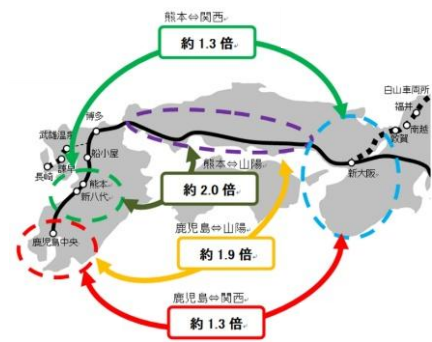
（参考）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については217,000t-CO2/年、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については23,000t-CO2/年のCO2排出削減効果がそれぞれ期待される。

出典：鉄道・運輸機構『北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）事業に関する再評価対応方針』、鉄道・運輸機構『九州新幹線（武雄温泉・長崎間）事業に関する再評価対応方針』

■ 地域相互の交流の促進

- 九州新幹線（博多・新八代間）

- ・鹿児島ルート全線開業前後（平成22年及び平成25年）において、熊本県又は鹿児島県と山陽、関西の公共交通機関流動量を比較。
- ・開業後は、**熊本県と関西の交流が約1.3倍、熊本県と山陽の交流が約2.0倍**に増加。
- ・**鹿児島県と関西の交流が約1.3倍、鹿児島県と山陽の交流が約1.9倍**に増加。



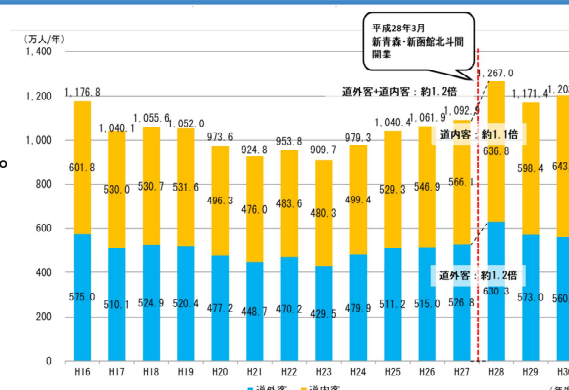
<九州新幹線全線開業前後における地域間流動量の変化>

出典：鉄道・運輸機構『九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書』

■ 観光立国の推進

- 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）

- ・渡島総合振興局管内の観光入込客数は開業前後で増加傾向。
- ・道外客は約526.8万人/年から約630.3万人/年と約1.2倍に、道内客は約566.1万人/年から約636.8万人/年と約1.1倍に増加。



出典：鉄道・運輸機構『北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）事業に関する事後評価報告書』

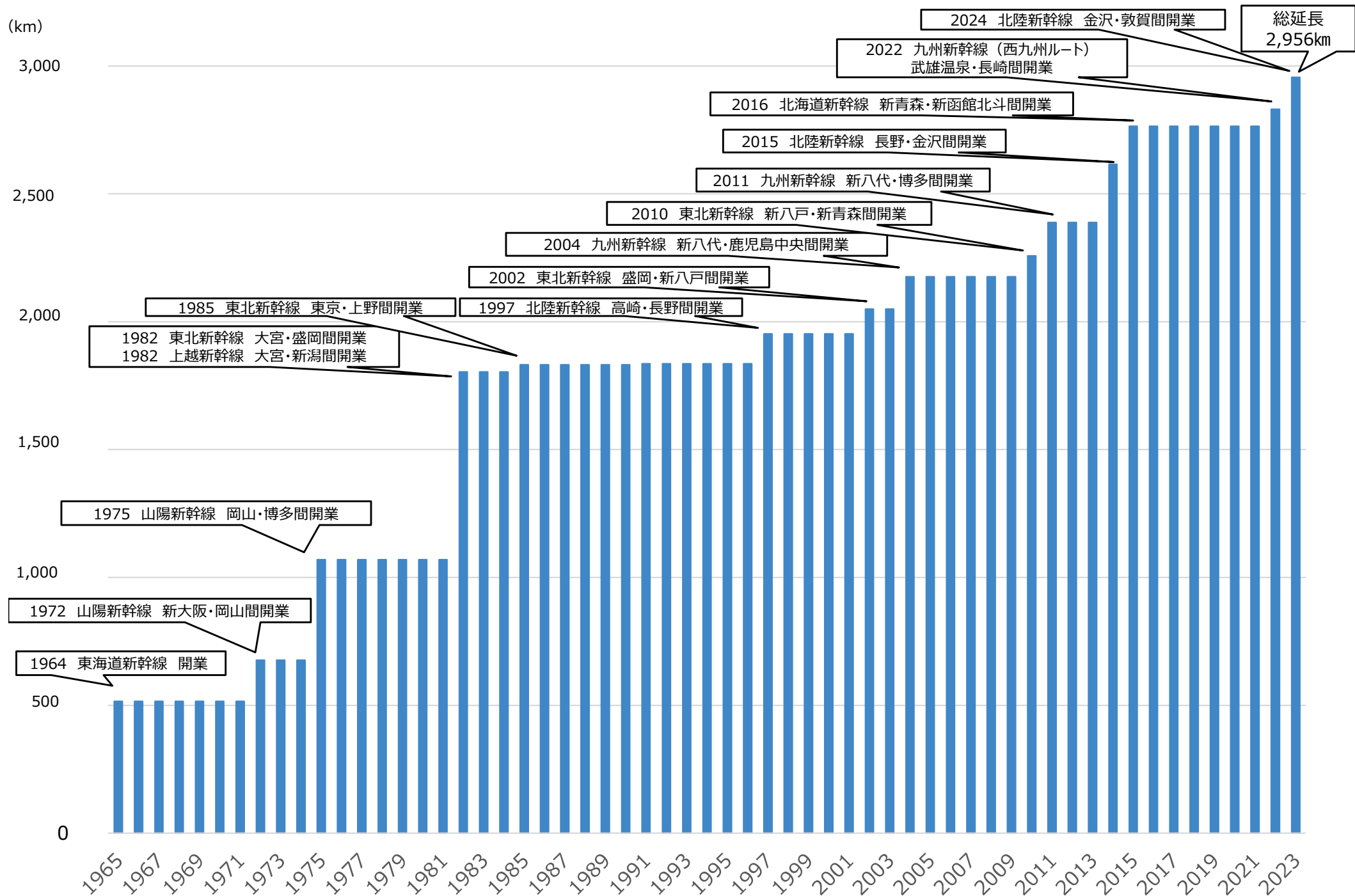
<渡島総合振興局管内の観光入込客数の推移>

■ 国土強靱化

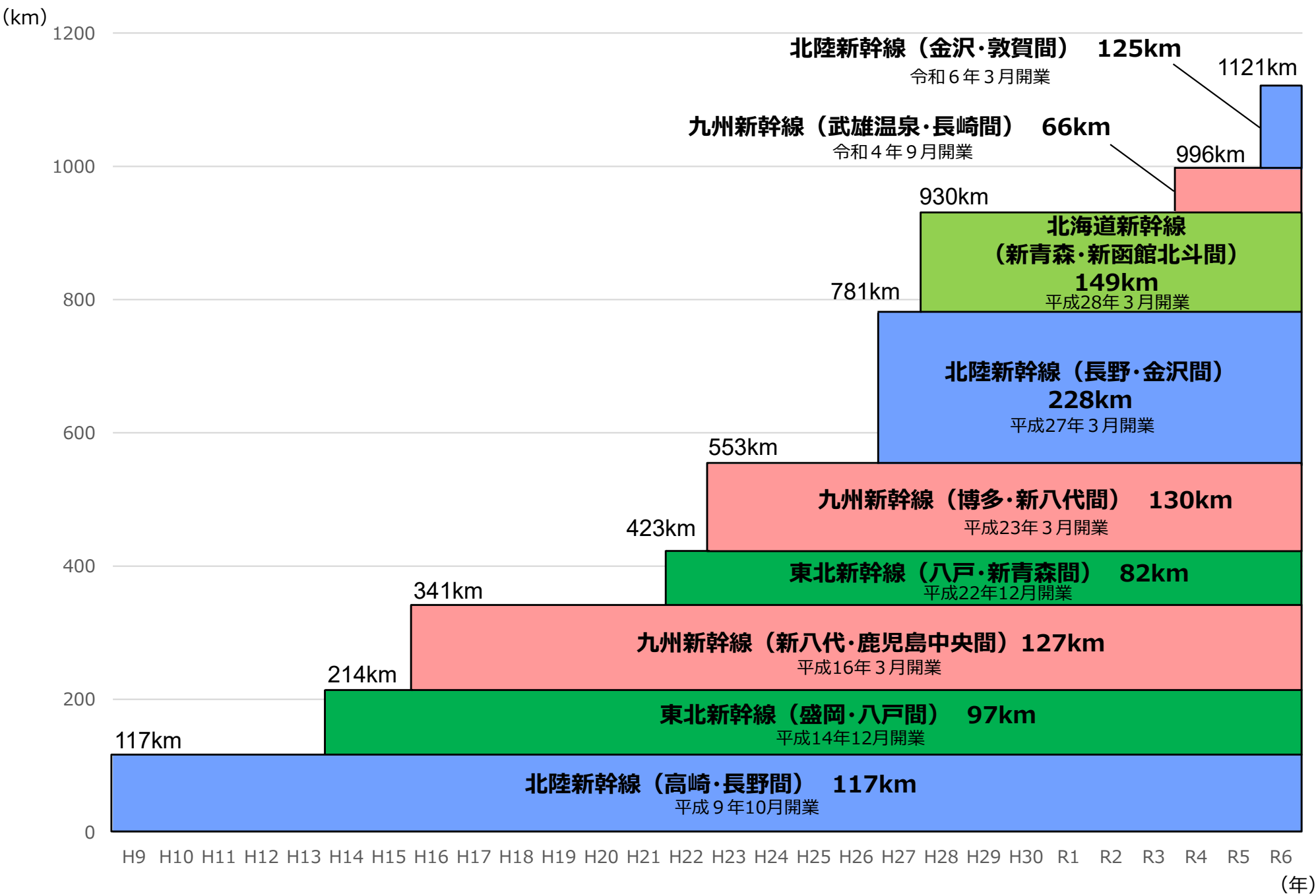
国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）（抄）【再掲】

- 雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には在来線・既存の新幹線のほか、航空、高速道路の代替輸送ルートとしても機能することで、都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぐ。

新幹線鉄道の路線延長の推移

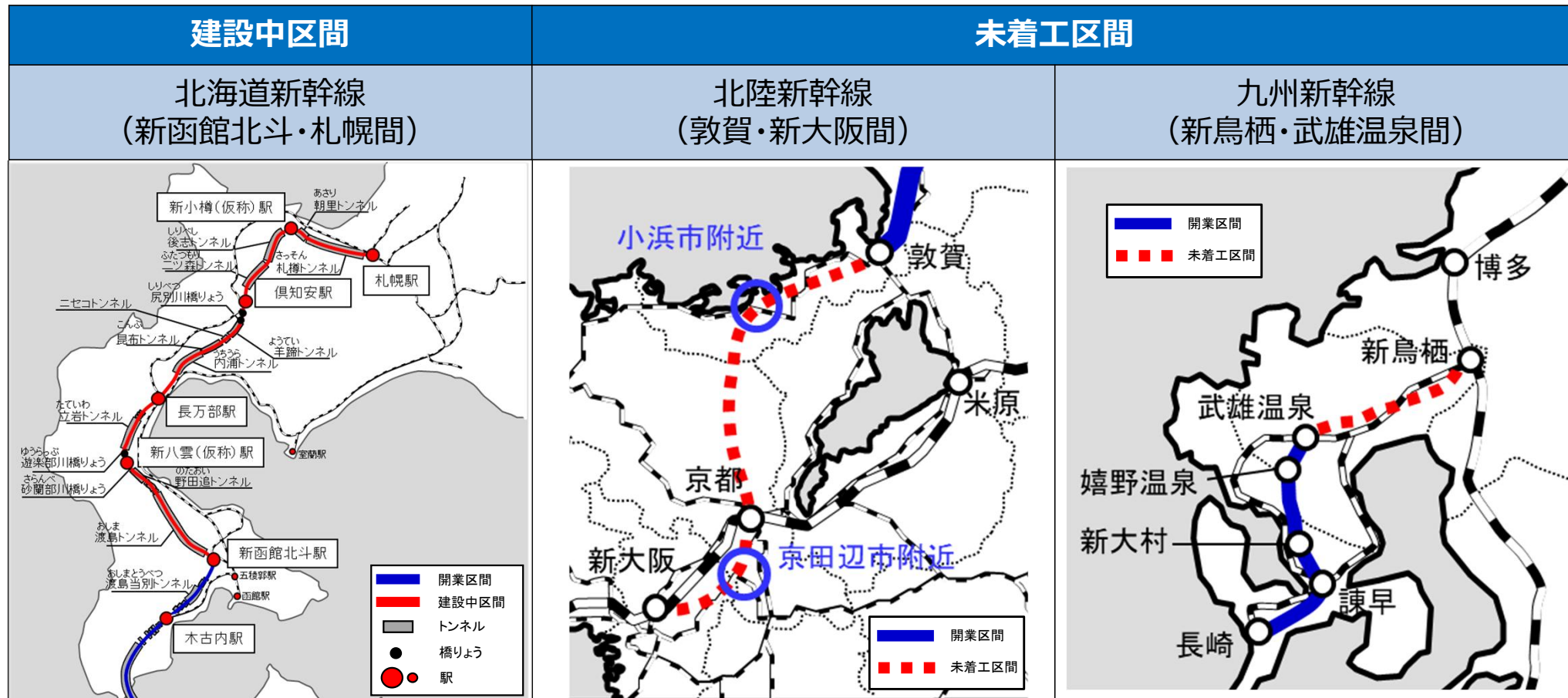


整備新幹線の整備延長の推移



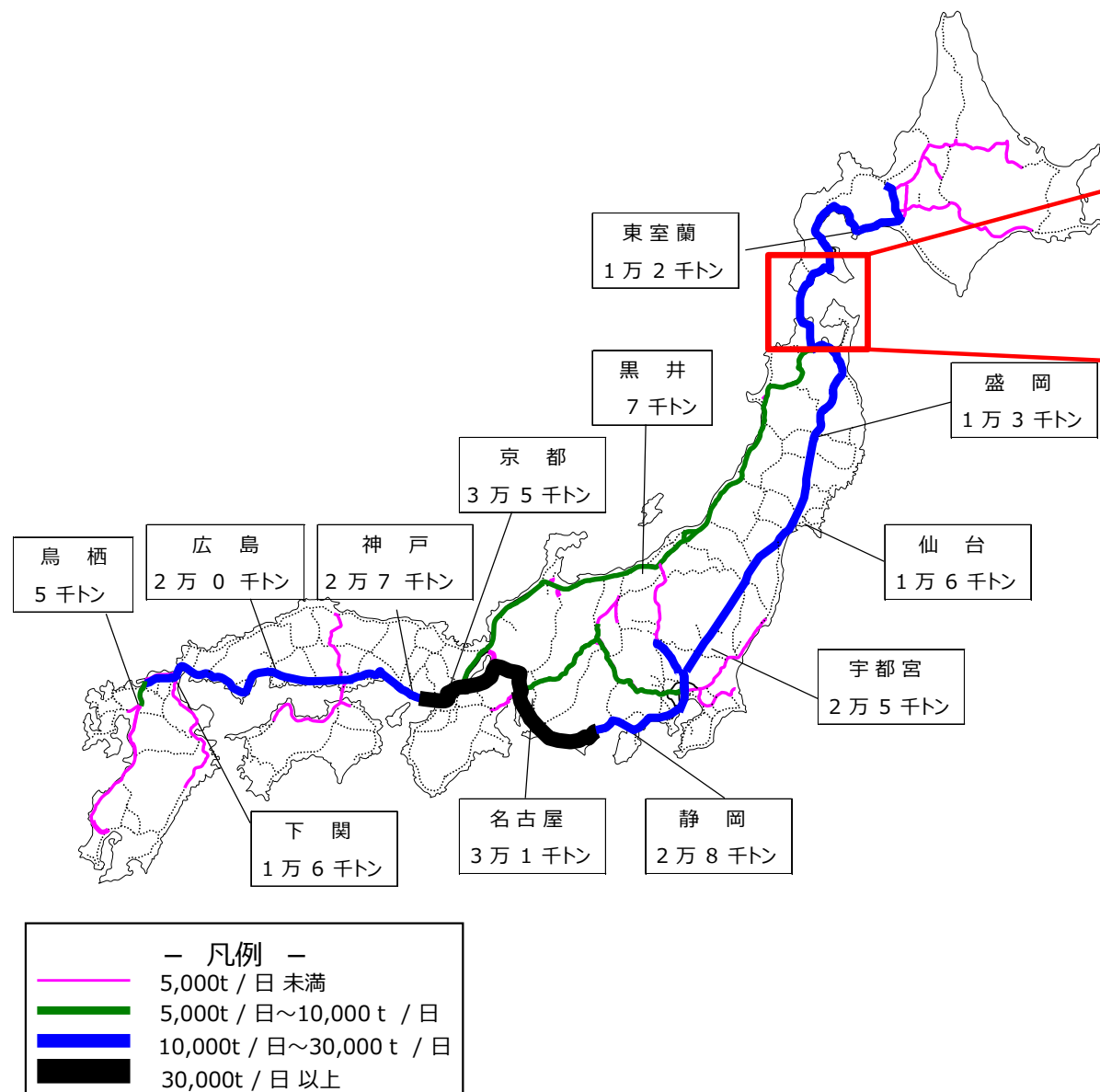
今後の新幹線整備

- 今後の新幹線整備については、まずは、北海道・北陸・西九州の各整備計画路線の確実な整備に目途を立てることが最優先の課題とされている。



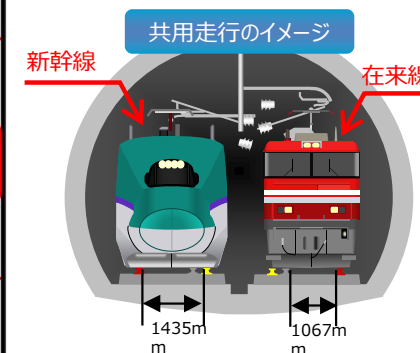
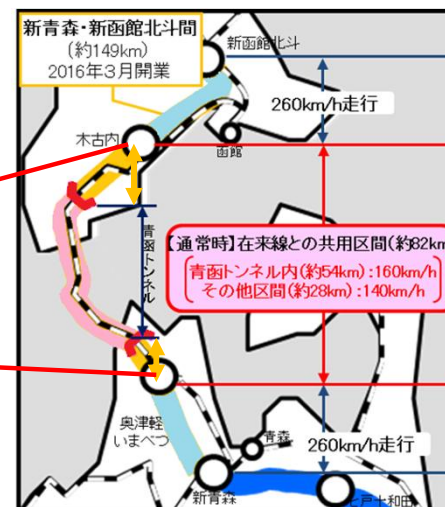
鉄道貨物輸送と青函共用走行

○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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要

【法人の概要】

- 所在地：神奈川県横浜市中区本町6-50-1
- 理事長：藤田 耕三
- 資本金：資本金 1,153億8,734万2,338円（令和7年4月1日現在） ※ 政府による全額出資
- 役員員数：役員13人 職員1,364人（令和7年4月1日現在）
- 沿革：平成15年10月1日に、日本鉄道建設公団（※1）と運輸施設整備事業団（※2）を統合して設立
 - ※1 昭和39年3月に国鉄の新線建設業務を分離して設立された特殊法人。平成10年10月に解散した日本国有鉄道清算事業団の業務を承継。
 - ※2 船舶整備公団（昭和34年6月に国内旅客船公団として設立）と鉄道整備基金（昭和62年4月新幹線鉄道保有機構として設立）を平成9年10月に統合した特殊法人。平成13年3月には、解散した造船業基盤整備事業協会の業務の一部を承継。

○目 的

【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）】

（機構の目的）

第三条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

【業務の概要】

鉄道建設等業務

【主な業務】

- 整備新幹線の建設・保有・貸付け
- 都市鉄道等の建設・譲渡等
- 海外の高速鉄道に関する調査・設計等



北海道新幹線

鉄道助成業務

【主な業務】

- 鉄道事業者等に対する補助金の交付等
- 中央新幹線建設資金の貸付け



おおさか東線

船舶共有建造等業務

【主な業務】

- 機構と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
- 事業者に対し必要な技術的支援を実施



高度二酸化炭素低減化船

地域公共交通出融資業務等

【主な業務】

- 地域公共交通の再構築を図る事業（LRT/BRT/DX・GXなど）に対する出融資
- 鉄道インフラ、物流拠点整備や物流DX・GX投資に対する貸付け



LRT（イメージ）

特例業務（国鉄清算業務）

【主な業務】

- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- JR二島貨物会社の経営自立に向けた支援



青函トンネル用機関車

国鉄分割民営化の概要

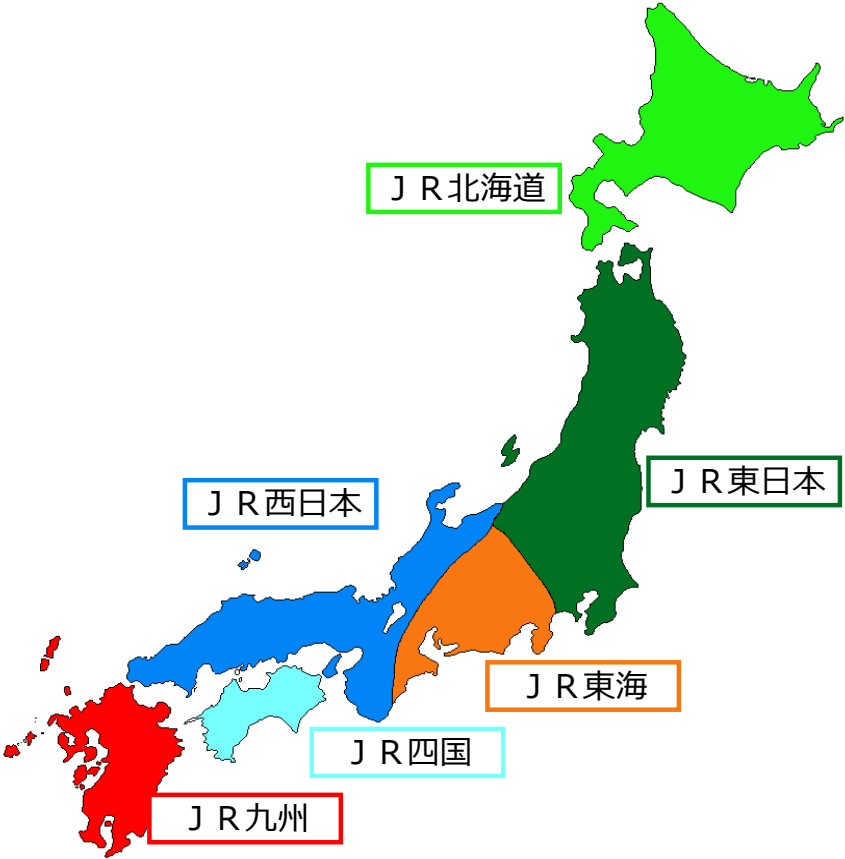
○分割及び経営形態についての考え方

- 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	3島会社	貨物会社
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	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	長期債務の一部を負担 J R 貨物 0.1兆円 アボ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

JR各社の概要(令和7年度末)

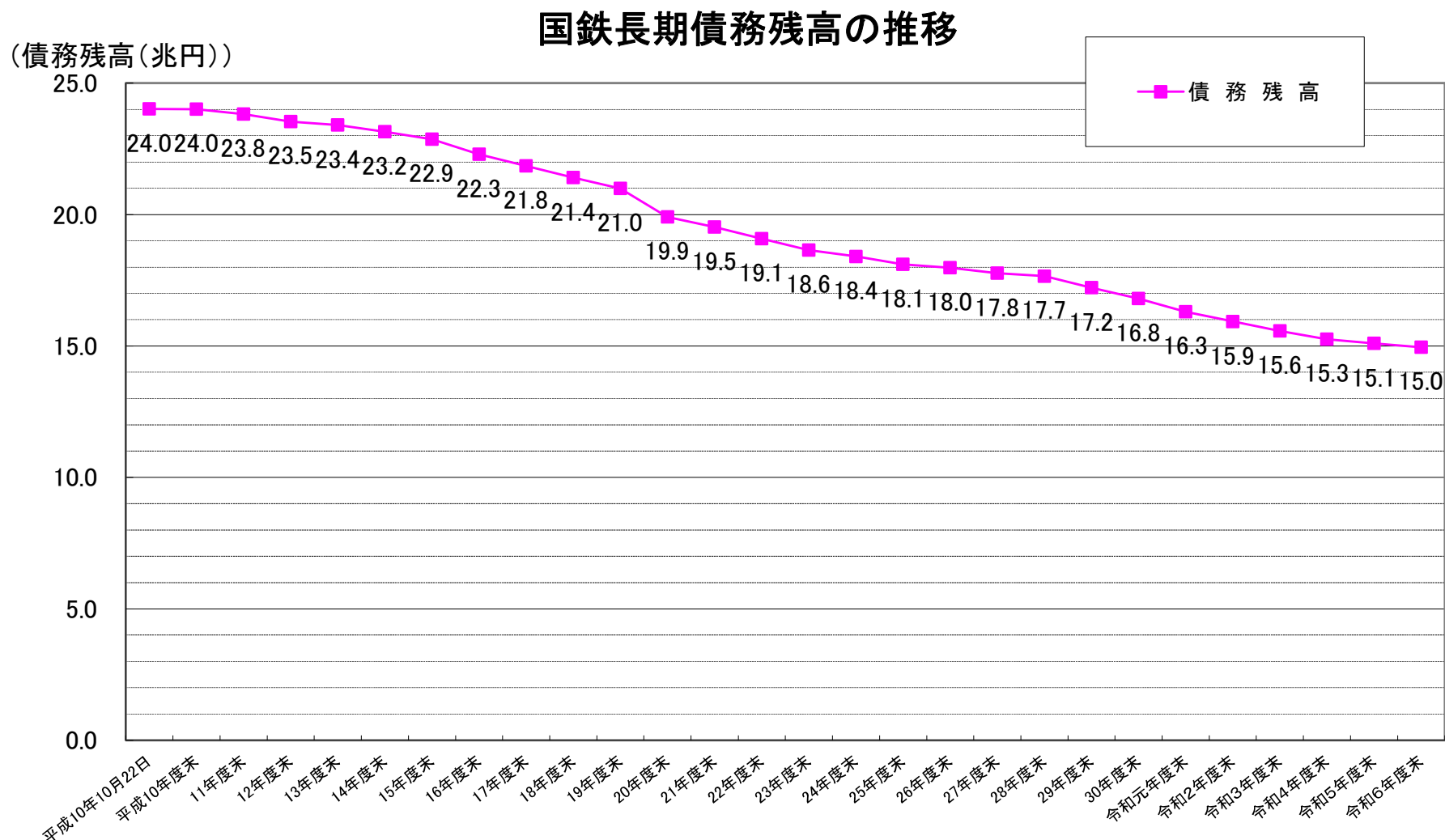
項 目	旧国鉄 (S60年度末)	J R 7社 合計	北海道	東日本	東 海	西日本	四 国	九 州	貨 物
営業キ口 (キ口)	20,789	19,726	2,241	7,419	1,971	4,898	854	2,343	7,806
社員数 (人)	276,774	100,797 [99,713]	5,914 [5,925]	39,598 [39,660]	18,518 [18,404]	22,524 [21,665]	2,050 [2,010]	6,483 [6,460]	5,710 [5,589]
資本金 (億円)	4,560	5,856	90	2,000	1,120	2,261	35	160	190
発行済株式数 (万株)	—	274,743	50	113,441	100,117	45,556	77	15,464	38
営業収益 (億円) (連結)	35,528	78,889 [72,934]	1,656 [1,560]	30,846 [28,875]	20,062 [18,318]	18,458 [17,079]	788 [552]	5,003 [4,543]	2,076 [2,007]
営業利益 (億円) (連結)	▲ 20,201	14,684 [12,599]	▲ 408 [▲ 482]	4,142 [3,767]	8,301 [7,027]	1,980 [1,801]	▲ 103 [▲ 130]	740 [589]	32 [27]
経常利益 (億円) (連結)	▲ 18,478	13,916 [11,889]	▲ 83 [▲ 125]	3,516 [3,215]	7,809 [6,492]	1,836 [1,656]	74 [42]	740 [595]	24 [14]
経営安定基金 (億円)	—	8,904	6,822	—	—	—	2,082	—	—

(注) J R 7社については令和7年度末の数値(各社の決算発表資料等による)

社員数、営業収益(連結)、営業利益(連結)及び経常利益(連結)について、上段は令和7年度末の数値、下段の[]書きは令和6年度末の数値

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

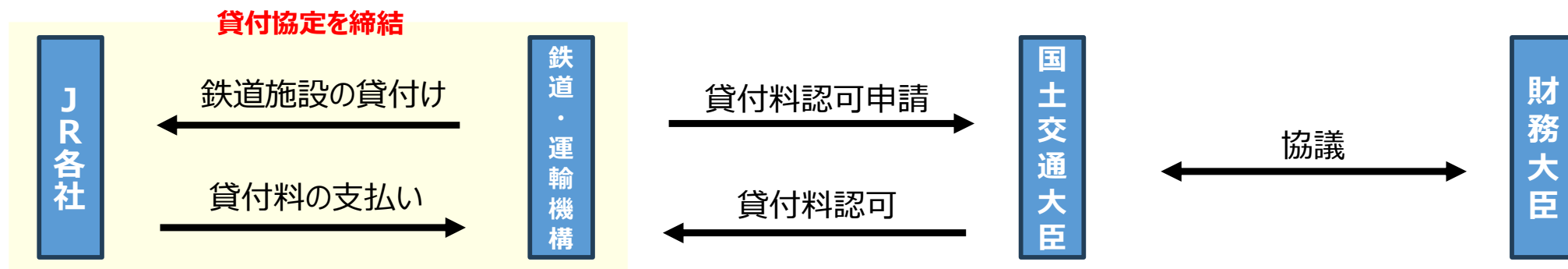
昭和62年4月の国鉄改革において、国鉄長期債務等の総額約37.1兆円のうち、約25.5兆円が国鉄清算事業団に承継された。

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等から、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。

貸付料の概要

- 整備新幹線は、鉄道・運輸機構が施設を建設・保有し、ＪＲに対し施設を貸し付けており、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下「鉄道・運輸機構法」という。）等の法令に基づき、ＪＲは鉄道・運輸機構に貸付料を支払っている。なお、鉄道・運輸機構とＪＲの間で貸付け及び貸付け後の管理に関する協定（以下「貸付協定」という。）を締結しており、貸付期日や管理等については、貸付協定において規定されている。
- 貸付料は、鉄道・運輸機構が将来の需要及び収支の予測を行ったうえで算定し、その額については、国土交通大臣の認可事項とされている。なお、認可にあたっては、国土交通大臣は財務大臣に協議を行うこととされている。

貸付けの概要



貸付協定の概要

- 貸付協定においては、主に以下の事項について規定がなされている。

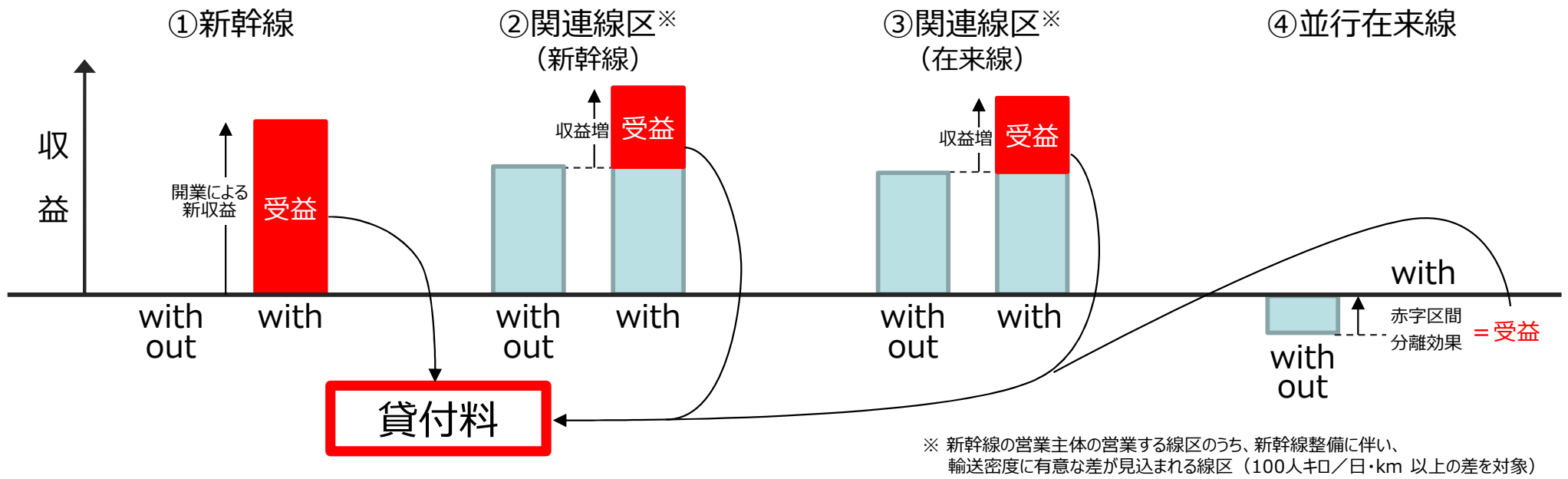
事 項	内 容
鉄道施設の貸付け	目的、貸付期日 など
貸付財産の管理	維持管理、保存工事、不要財産の処分、かし担保、構内営業 など
貸付財産に係る貸付料	貸付料の額の収納・算出方、支払い方法、遅延利息 など
貸付財産に係る災害復旧工事	工事費の負担・施行、工事の撤去品、施設物の帰属 など

- 貸付協定は、**施行の日から30年が経過した日の前日をもって失効するもの**とされ、失効後の財産の取扱いについては、別途鉄道・運輸機構とＪＲが協議して定めるものとされている。

貸付料の考え方

- 営業主（JR）は、鉄道・運輸機構法等の規定に基づき、「受益」の範囲で「貸付料」を鉄道・運輸機構へ支払う。
貸付料は、開業後30年間の受益を平均して算定している。
- 受益 = 「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」
収益 = 「収入」－「費用」

受益とは



収益計算上の主な収入

- ・運賃収入
- ・料金収入
- ・その他収入（広告料、構内営業料など）

収益計算上の主な費用

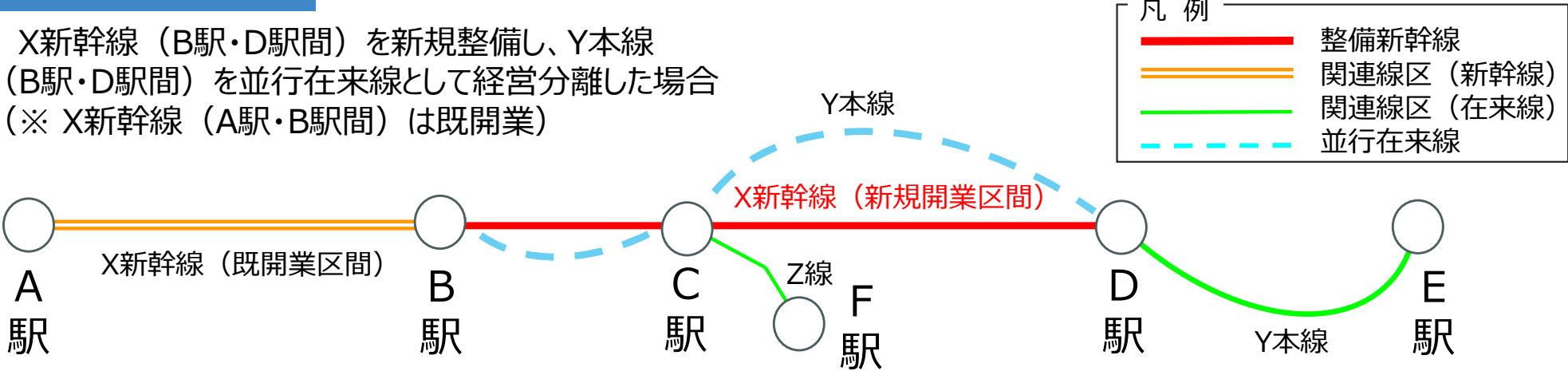
- ・固定費（線路保存費、電路保存費等）
- ・変動費（車両保存費、運転費等）
- ・減価償却費（車両、鉄道施設）
- ・租税（固定資産税、都市計画税）
- ・維持更新投資費
- ・管理費

貸付料の算定方法

- 鉄道・運輸機構は、経済指標や旅客輸送実績等の基礎データに基づいて、開業後30年間の需要及び収支の予測を行い、その結果を踏まえて貸付料を算定している。
- 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て算定の対象としている。

貸付料の算定イメージ

- X新幹線（B駅・D駅間）を新規整備し、Y本線（B駅・D駅間）を並行在来線として経営分離した場合（※ X新幹線（A駅・B駅間）は既開業）



	路線等	区間	収支改善効果（億円/年）		
			With (WI)	Without (WO)	WI-WO
整備区間	X新幹線	B駅～D駅	50	—	50
並行在来線	Y本線	B駅～D駅	—	▲10	10
関連線区（在来線）	Y本線	D駅～E駅	15	10	5
関連線区（在来線）	Z線	C駅～F駅	10	5	5
関連線区（新幹線）	X新幹線	A駅～B駅	100	70	30
収支改善効果（貸付料相当額）					100

※ 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。

整備新幹線の貸付料に係る法令上の規定

- 貸付料の額は、法令上、鉄道・運輸機構が、国土交通大臣が定める方法により算定した額を基準として定め、その額については、国土交通大臣の認可事項とされている。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）（抄）

（鉄道施設の貸付け等）

第十四条 **機構は、前条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。**貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定による貸付け及び譲渡に関し必要な事項は、政令で定める。

3 （略）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成15年政令第293号）（抄）

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

第六条 前条第一項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を貸付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、次に掲げる額の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

一 当該鉄道施設に係る旅客鉄道事業（次項第一号及び第二号において「新幹線鉄道事業」という。）の開始による当該新幹線営業主体である鉄道事業者の受益の程度を勘案し、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が毎事業年度支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額

二 当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費（当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。）の合計額

2 前項第一号の受益は、第一号に掲げる収支が第二号に掲げる収支より改善することにより当該新幹線営業主体である鉄道事業者が受けると見込まれる利益をいうものとする。

一 新幹線鉄道事業及び関連鉄道施設（新幹線鉄道事業の開始により旅客輸送量が相当程度増加又は減少すると見込まれる当該新幹線営業主体である鉄道事業者の営業する鉄道に係る鉄道施設をいう。次号において同じ。）に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始した場合において見込まれる収支

二 新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体である鉄道事業者が廃止することとなる旅客鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始しなかったと仮定した場合において見込まれる収支

（注：「同項第一号に掲げる鉄道施設」＝施行令第五条第一項第一号にいう新幹線鉄道に係る鉄道施設）

開業線区の貸付料の額

- 整備新幹線については、平成9年10月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業して以降、現在までに9線区が開業し、線区ごとに貸付料を収受している。
- 貸付期間については、いずれの線区についても開業から30年間とされている。

線 区	区間延長	開業時期	営業主	貸付料	(参考) R6年度 平均通過人員 (人・日・km)	(参考) 事業費
北陸新幹線 (高崎・長野間)	117.4km	平成9年10月開業	J R 東日本	175億円／年	47,661	約8,282億円
東北新幹線 (盛岡・八戸間)	96.6km	平成14年12月開業	J R 東日本	79.3億円／年	17,906	約4,565億円
九州新幹線 (新八代・鹿児島中央間)	126.8km	平成16年3月開業	J R 九州	20.4億円／年	11,662※1	約6,290億円
東北新幹線 (八戸・新青森間)	81.8km	平成22年12月開業	J R 東日本	70億円／年	12,865	約4,547億円
九州新幹線 (博多・新八代間)	130.0km	平成23年3月開業	J R 九州	81.6億円／年	25,443※2	約8,794億円
北陸新幹線 (長野・上越妙高間)	228.0km	平成27年3月開業	J R 東日本	165億円／年	28,871	約16,988億円
北陸新幹線 (上越妙高・金沢間)			J R 西日本	80億円／年	26,805	
北海道新幹線 (新青森・新函館北斗間)	148.8km (うち共用区間 82km)	平成28年3月開業	J R 北海道	1.14億円／年	4,532	約5,783億円 ※3
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	66.0km	令和4年9月開業	J R 九州	5.1億円／年	6,458	約6,197億円 ※3
北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	125.2km	令和6年3月開業	J R 西日本	93億円／年	20,662	約16,779億円 ※3

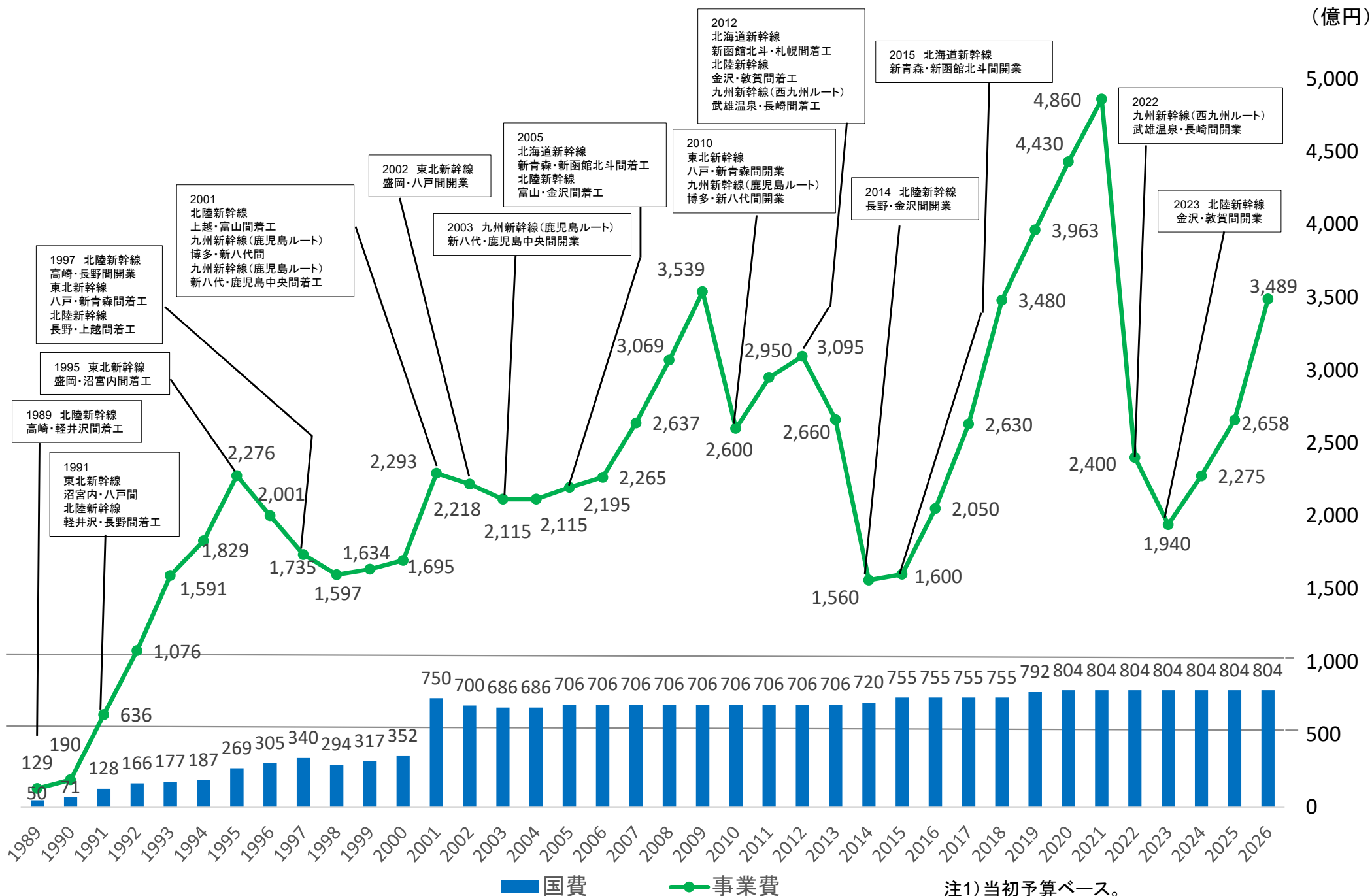
○ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の営業開始により、J R 東日本に生じる受益について年額22億円の支払を受けている。

※1 J R 九州「2024年度線区別ご利用状況等の公表について」上の区分である、九州新幹線（熊本・鹿児島中央間）の平均通過人員を記載。

※2 同様に、九州新幹線（博多・熊本間）の平均通過人員を記載。

※3 工事が完了していない区間は、工事実施計画における認可額を記載。

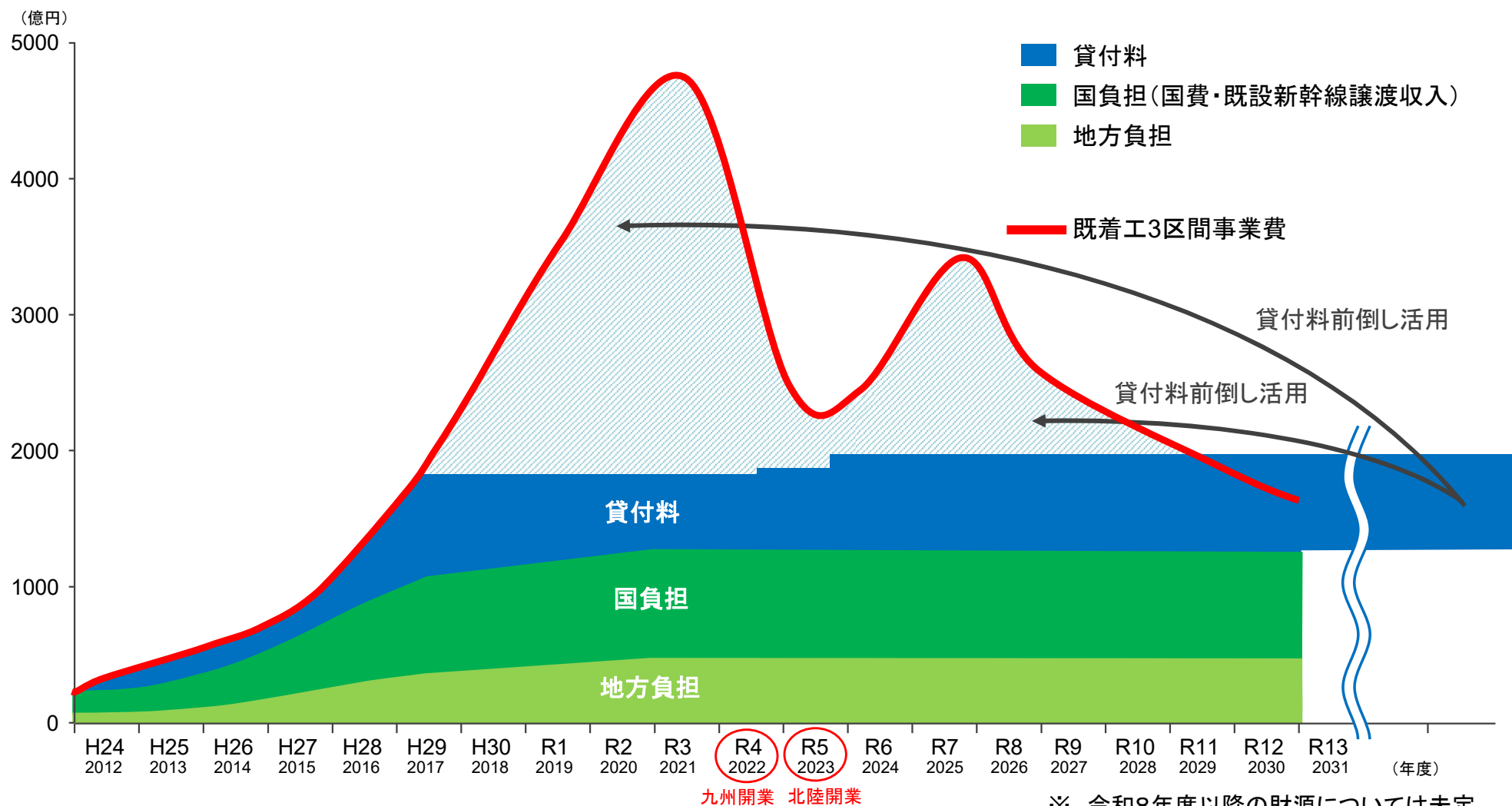
整備新幹線の事業費及び国費の推移



注1) 当初予算ベース。
注2) 着工はフル規格での認可年度。

貸付料の前倒し活用

- 現在建設中の区間については、2030年度までの毎年度の国負担及び地方負担（国負担の2分の1）に加え、既開業及び既着工区間分の貸付料（開業後30年間）を財源として充当することとされている。
- 貸付料については、開業後30年間定額でJRより支払われることになっているが、毎年度の事業費を確保するため、財政投融资の借入等により前倒し活用を行っている。
- なお、令和9年に現行の貸付期限が到来する北陸新幹線（高崎・長野間）については、開業後31年目以降も貸付を行った場合の貸付料収入（仮置き）の一部を建設財源として前倒し活用を行っている。



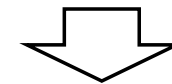
北陸新幹線(高崎・長野間)の31年目以降の貸付料収入(仮置き)の前倒し活用

令和2年12月 財政制度等審議会
財政投融资分科会 資料 p.13

令和9年に現行の貸付期限が到来する北陸新幹線(高崎・長野間)について、開業後31年目以降も貸付を行った場合の貸付料収入(仮置き)の一部を建設財源として前倒し活用

現行 175億円／年 × 30年(H9～R9)

31年目以降(仮置き) 175億円^(※1)／年 × 20年(R9～R29)
^(※2)



北陸新幹線(金沢・敦賀間)の
工事費増への財源として前倒し活用

※1 現行の175億円と同等の金額を仮置きした値。実際の貸付料は現行の貸付期間の終了前に決定。

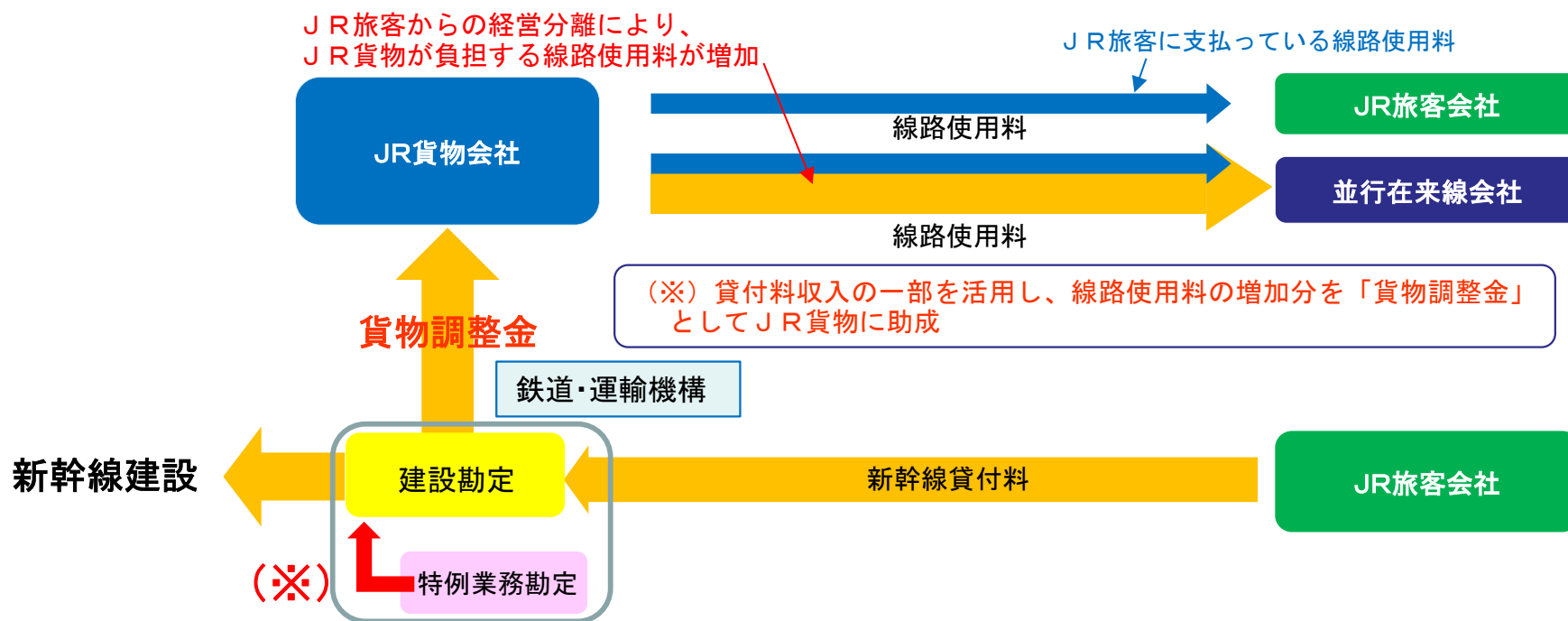
※2 整備新幹線のB/C(供給者便益)は、開業後50年間で算出されており、その年数に合わせて貸付期間を延長する場合。

※3 高崎・長野間の大規模改修費・災害時の復旧費用等の扱いについて検討が必要。

貸付料と貨物調整金制度

- 国鉄分割民営化に伴い、ＪＲ貨物（第二種鉄道事業者）とＪＲ旅客会社（第一種鉄道事業者）間で定められた線路使用契約においては、ＪＲ貨物の経営を支援する観点から、貨物列車が走行しなければ回避可能な経費（「アボイダブルコスト」）のみを線路使用料として支払うこととされている。
- ＪＲ旅客会社からの経営分離後に誕生した並行在来線事業者にまでアボイダブルコストルールを適用すべきではないものの、ＪＲ貨物が線路使用料として本来支払うべき費用を全額負担することも困難であることから、ＪＲ貨物が支払う線路使用料について助成金を交付。

貨物調整金制度



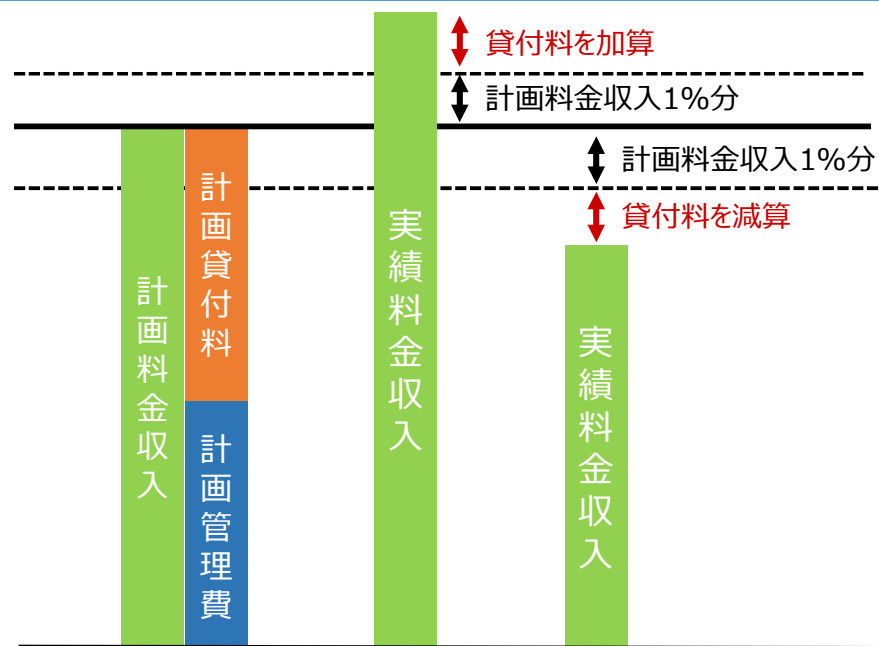
(※) 国鉄債務等処理法の規定により、平成23年度～令和12年度については、鉄道・運輸機構特例業務勘定から繰入。

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

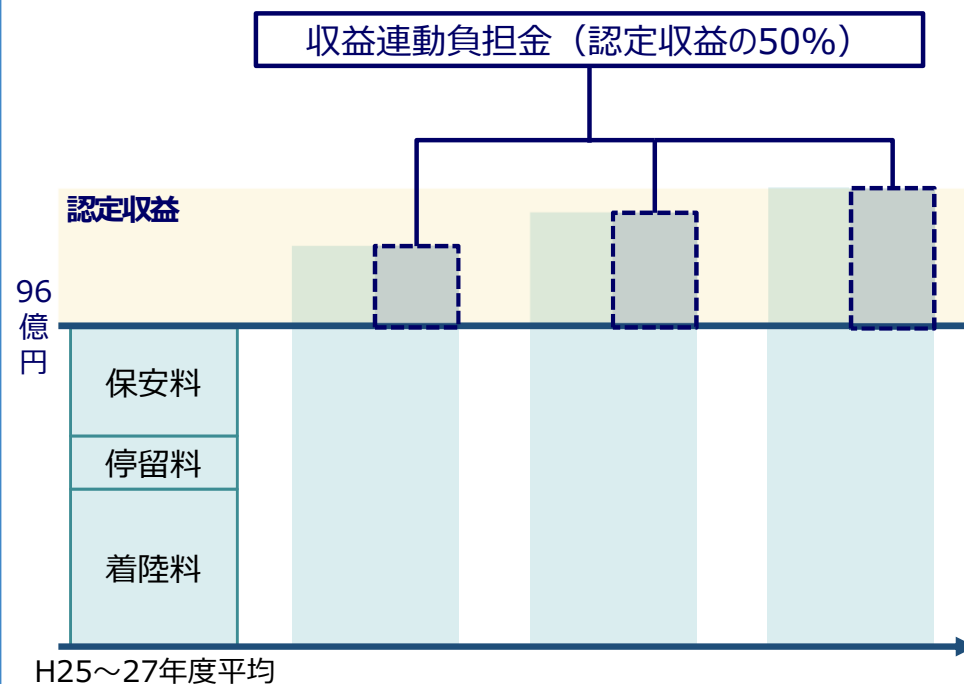
- 計画料金収入に対して実績料金収入が1%以上増減した場合には、超えた部分について貸付料を増減する。



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

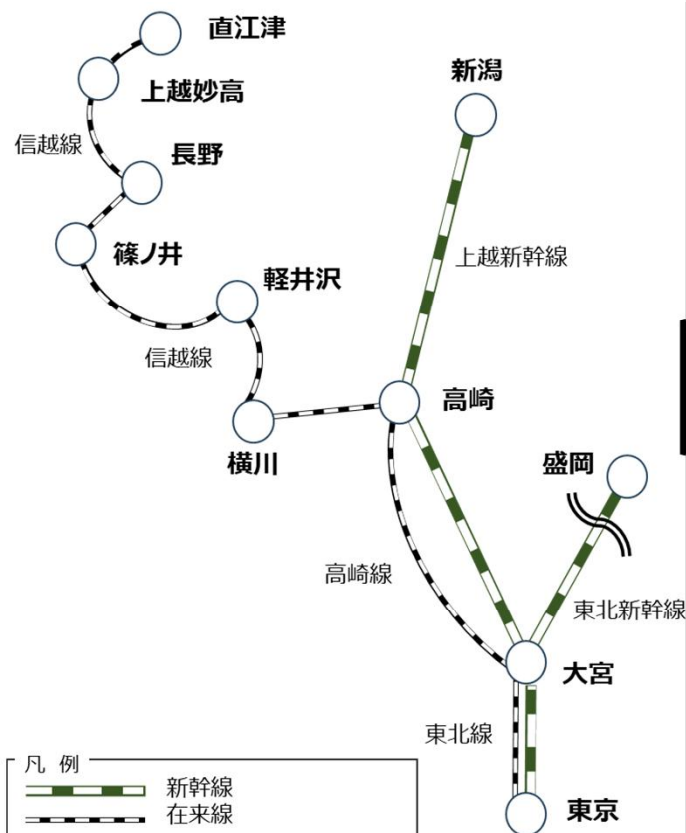
- 収益連動負担金の計算方法（福岡空港特定運営事業の場合）
「当該年度の発着回数実績×58 千円/回－96 億円」×50%



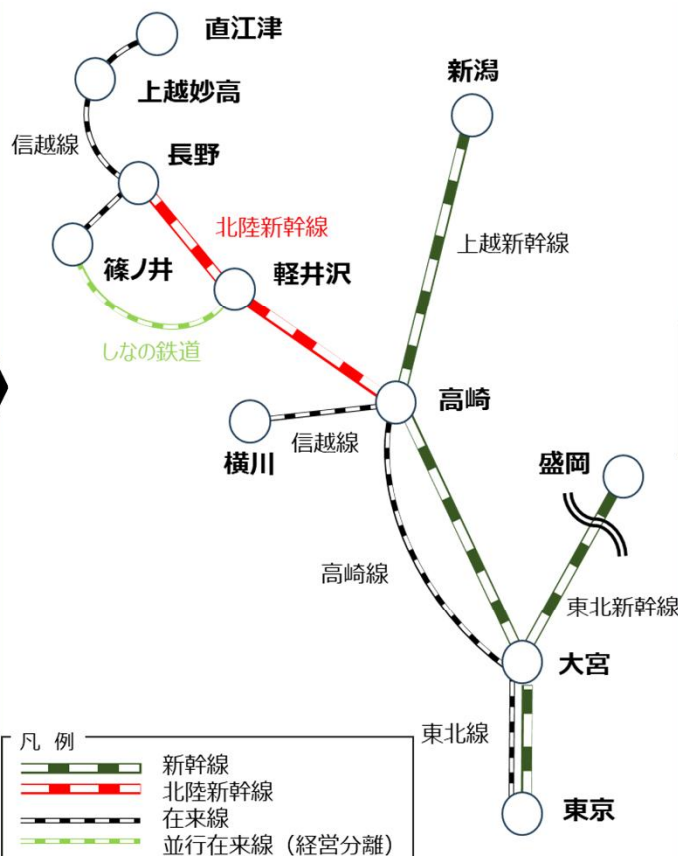
出典：国土交通省作成

ネットワークの変化

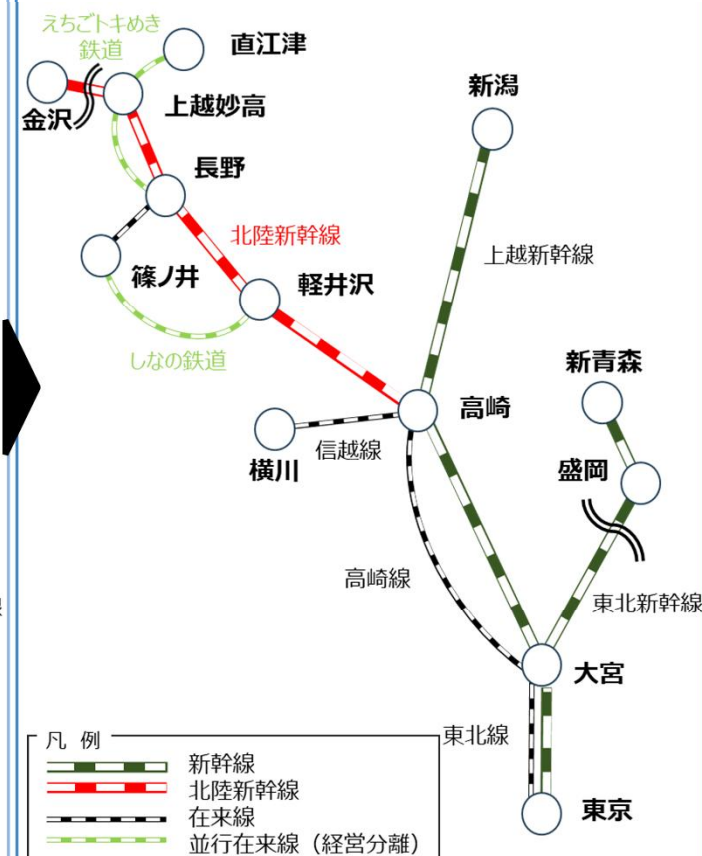
北陸新幹線（高崎・長野間）開業前



H9 北陸新幹線（高崎・長野間）開業時



H27 北陸新幹線（長野・金沢間）開業時



【在来線ネットワークの変化】

- 平成9年の北陸新幹線（高崎・長野間）開業時
信越線（横川・軽井沢間）→ 廃止 信越線（軽井沢・篠ノ井間）→ しなの鉄道に移管
- 平成27年の北陸新幹線（長野・金沢間）開業時
信越線（長野・直江津間）→ しなの鉄道（長野・上越妙高間）・えちごトキめき鉄道（上越妙高・直江津間）に移管

【新幹線ネットワークの変化】

- 北陸新幹線 平成27年：長野・金沢間開業 令和6年：金沢・敦賀間開業
- 東北新幹線 平成14年：盛岡・八戸間開業 平成22年：八戸・新青森間開業
- 北海道新幹線：平成28年：新青森・新函館北斗間開業

不動産の賃料を求める手法

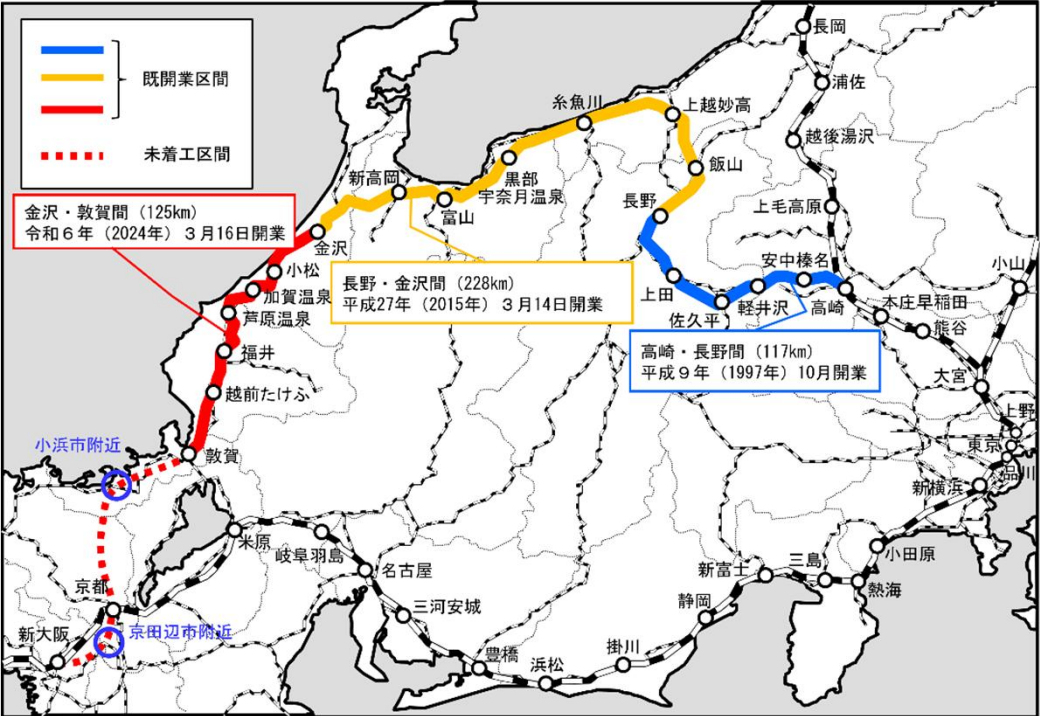
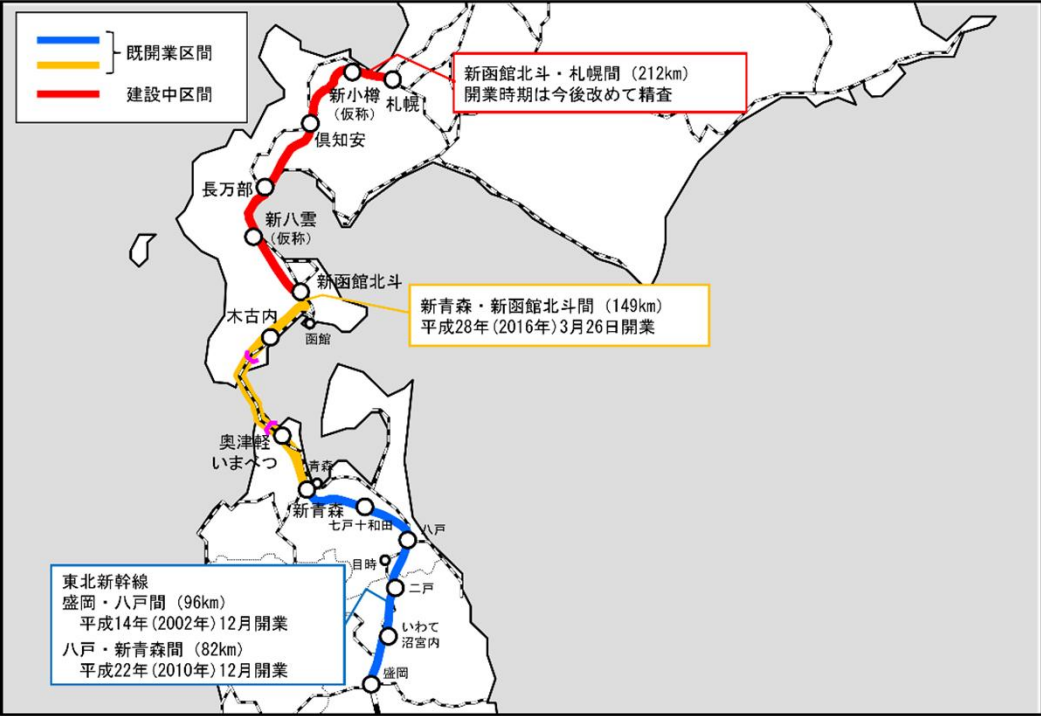
新規契約のケース

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

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

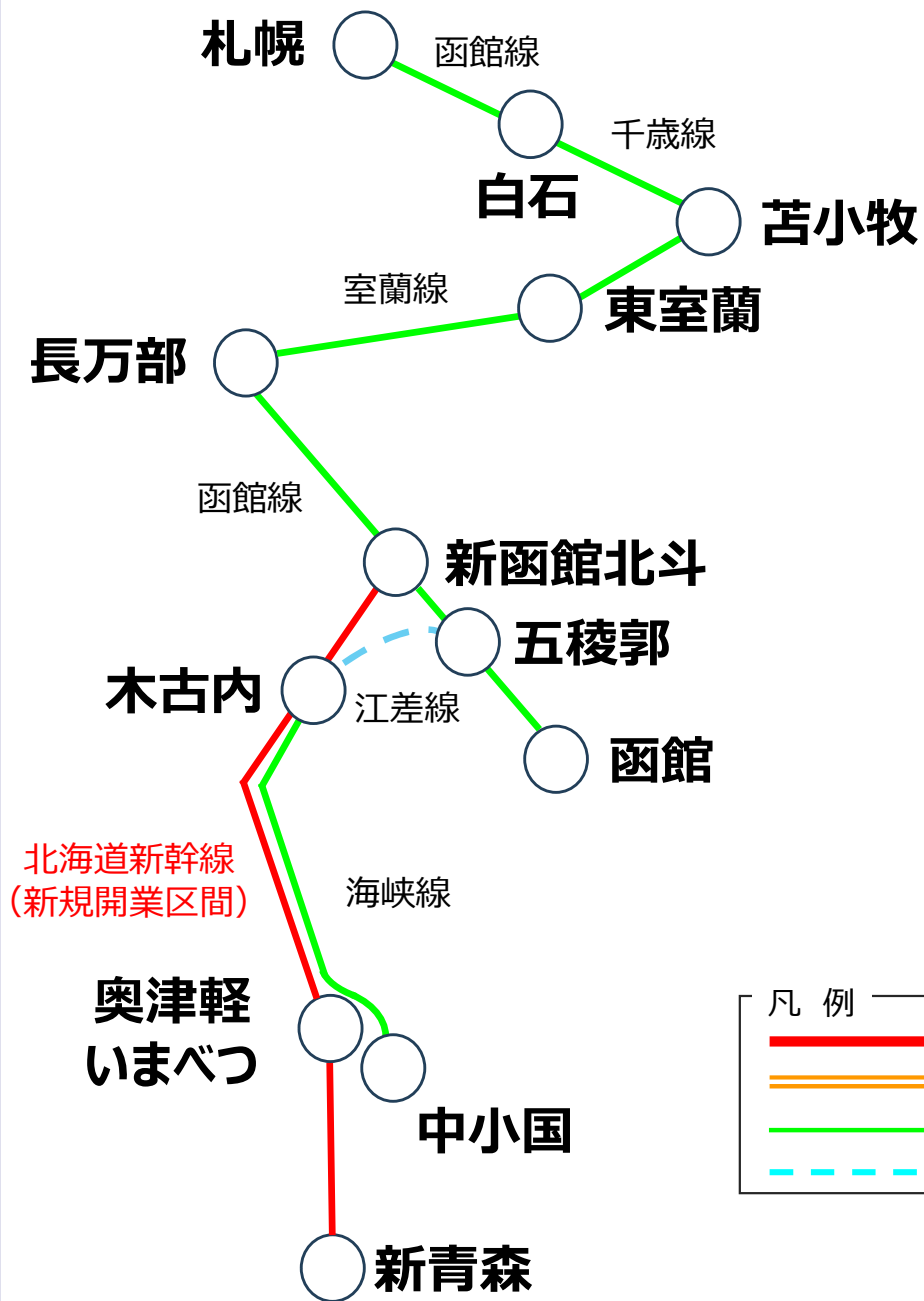


開業区間 (営業主体)	既開業区間 (営業主体)	開業区間 (営業主体)	既開業区間 (営業主体)
新青森・新函館北斗間 (JR北海道)	盛岡・新青森 (JR東日本)	金沢・敦賀間 (JR西日本)	高崎・上越妙高間 (JR東日本)
北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業した際、既開業区間の営業主体であるJR東日本から、当該既開業区間の貸付料とは別に年額22億円が支払われることとなった。		北陸新幹線(金沢・敦賀間)が開業した際、既開業区間の営業主体であるJR東日本(高崎・上越妙高間)の貸付料は変更されていない。	

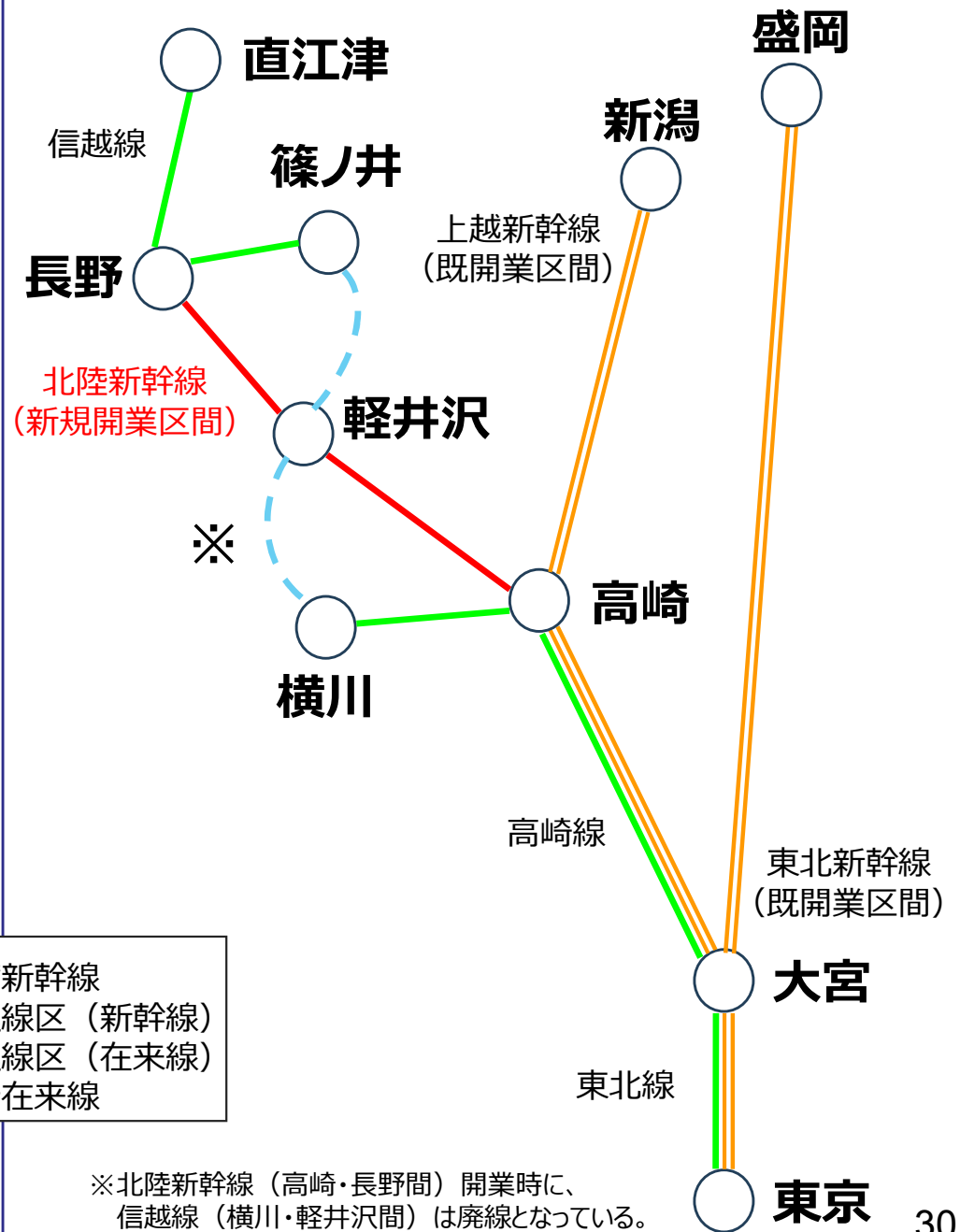
※ 開業区間とそれに接続する既開業区間の営業主体が同一である場合(例:九州新幹線において博多・新八代間が開業した際の新八代・鹿児島中央間)、既開業区間を開業区間の関連線区とし、当該既開業区間に追加的に発生する受益は、開業区間の貸付料算定に反映されている。

関連線区のイメージ

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）



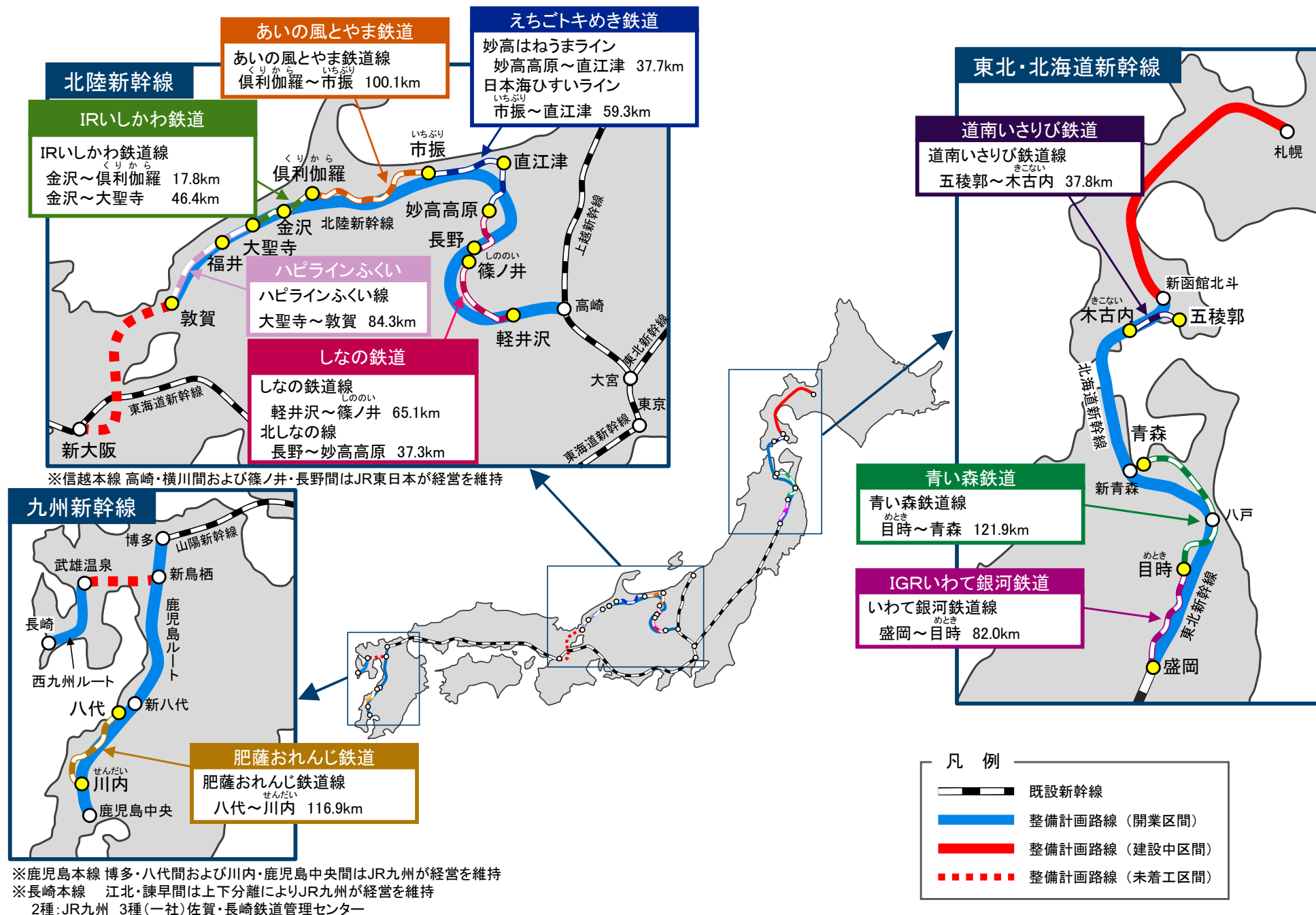
北陸新幹線（高崎・長野間）



- 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。

全国の並行在来線の現状



並行在来線における鉄道事業再構築事業の事例

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

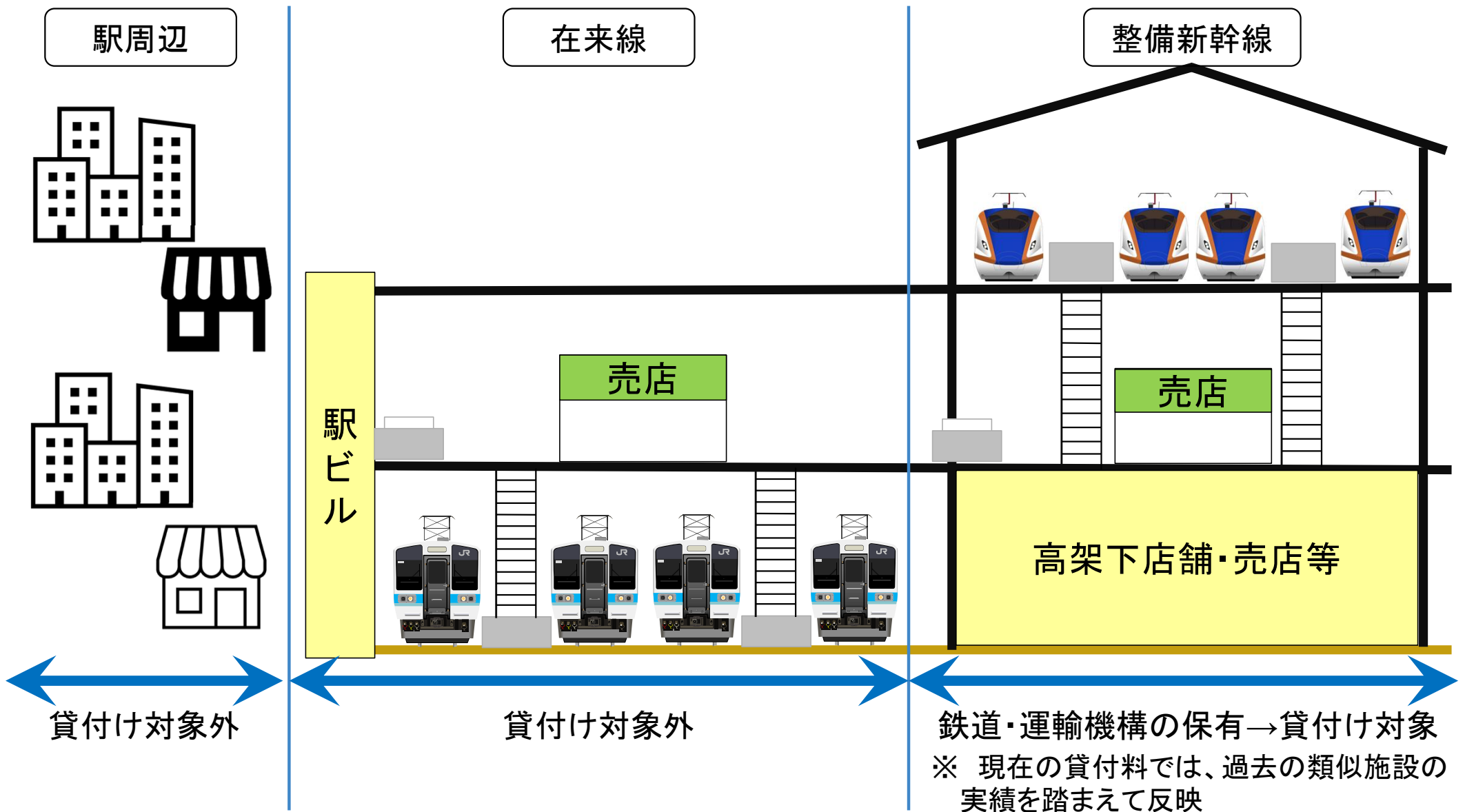
- ◇キャッシュレス決済の導入拡大、MaaSの取組の拡大
- ◇観光等の他分野の機能や拠点の集約による駅の賑わい創出
- ◇二次交通の接続強化

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



関連収入のイメージ



- 整備新幹線の営業主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こととされていない。

整備新幹線のメンテナンス

- 貸付協定において、ＪＲ各社は、貸付財産に対して、列車の安定的な運行並びに安全及び利便の確保のために必要な通常の維持管理及び修繕工事（以下「通常の維持管理」という。）を行うものとされている。
- 通常の維持管理と解される日常的な線路の保線、架線の点検等の日常的なメンテナンス等は、貸付料算定上、ＪＲ各社が支出する費用として計算上考慮されているため、ＪＲ各社が費用を計上し、日常的に実施している。

通常の維持管理の例

・線路設備の保守管理



線路の状態を検測や巡視などの様々な検査で診断し、安全な状態を維持するために補修を実施。

・土木構造物の保守管理



土木構造物の状態を検査で把握し、修繕計画を策定、修繕を実施。

・建造物の保守管理



建物を健全に保つために様々な検査を行い、修繕や改良に向けた調査・設計を実施。

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。

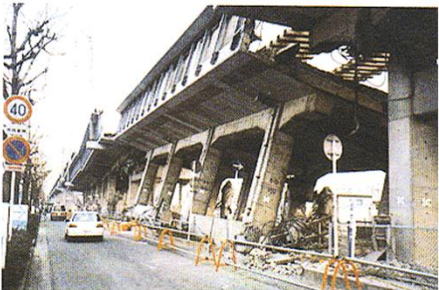
2 （略）

大規模地震等の自然災害への備え

- 我が国において地震や風水害などの自然災害が激甚化・頻発化する中、整備新幹線についても、自然災害発生リスクを見据えた対応は重要な課題。
- 将来にわたって整備新幹線の安定的な運行を確保していく上では、大規模改修への対応のみならず、自然災害への備えといった点にも留意が必要。

大規模地震による新幹線の被害

	兵庫県南部地震 (阪神・淡路大震災)	新潟県中越地震	東北地方太平洋沖地震 (東日本大震災)	熊本地震	令和3年福島県沖地震	令和4年福島県沖地震
発生日時	H7. 1. 17(火) 5:46	H16. 10. 23(土) 17:56	H23. 3. 11(金) 14:46	H28. 4. 14(木) 21:26	R3. 2. 13(土) 23:07	R4. 3. 16(水) 23:36
地震の規模 (マグニチュード)	M7. 3 (気象庁マグニチュード)	M6. 8 (気象庁マグニチュード)	M9. 0 (モントマギニチュード)	M6. 5 (気象庁マグニチュード)	M7. 3 (気象庁マグニチュード)	M7. 4 (気象庁マグニチュード)



平成7(1995)年 兵庫県南部地震
山陽新幹線の被害状況

	山陽新幹線	上越新幹線	東北新幹線 ※1	九州新幹線	東北新幹線	東北新幹線
被害を受けた区間	新大阪～姫路 83km	浦佐～燕三条 65km	大宮～いわて沼宮内 536km	新玉名～新水俣 54km	新白河～一ノ関 227km	郡山～くりこま高原 172km
列車脱線	なし (始発前に地震)	1列車	1列車 (回送列車)	1列車 (回送列車)	なし	1列車
死傷者数	なし	なし	なし	なし	なし	負傷者6名
倒れた高架橋 落ちた橋梁(箇所)	8	なし	なし	なし	なし	なし
覆工が壊れた トンネル(箇所)	1	5	なし	なし	なし	なし
電化柱の折損等 (本)	43	136	約540(約270)	なし	約60	約90
高架橋の柱等の 損傷等(箇所)	708	8	約100(約20)	33	約10	約20
変電設備の故障 (箇所)	3	1	約10(約10)	なし	なし	1
橋梁の桁ずれ (箇所)	72	1	2(7)	4	1	2
被害箇所総数 (箇所)			約1,200		約940	約1,000
地震発生日から全線 運転再開までの日数	81日	66日	49日	13日	11日	29日



平成16(2004)年 新潟県中越地震
上越新幹線の被害状況



平成23(2011)年 東北地方太平洋沖地震
東北新幹線の被害状況

※1: () の数値: H23. 4. 7の余震(M7. 1)による被害数量

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るかと考えます。

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が、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）

営業主体の意見③ 貸付期間、貸付料の改定／固定・変動

【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)の算定方法

【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)

[J R 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。

[J R 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。

[J R 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。）

[J R 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)

[J R 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。

[J R 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考えます。

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

【ＪＲ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。

【ＪＲ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。

【ＪＲ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。

【ＪＲ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

〔ＪＲ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。

〔ＪＲ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。

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、JR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。

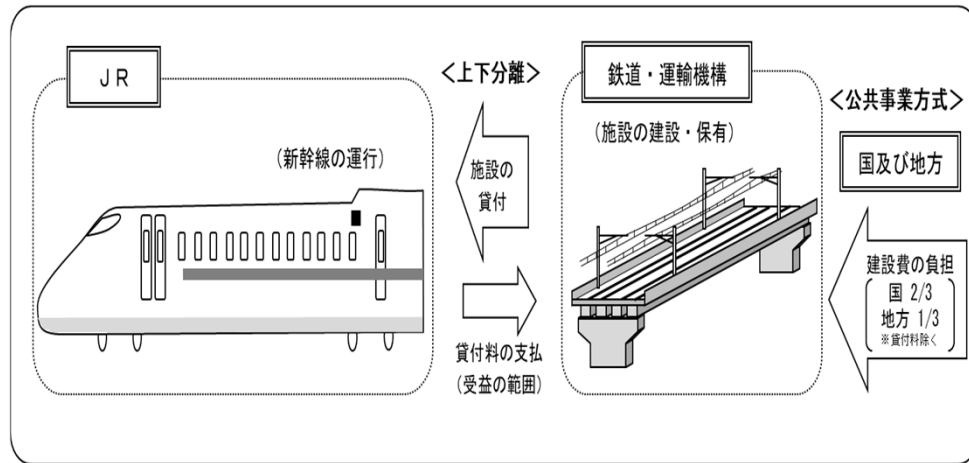
¹²³ 需要実績は様々な要因で変化するものであり、パンデミック等により減少する可能性もある点には留意が必要との意見があった。

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。

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

整備新幹線の現状



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。

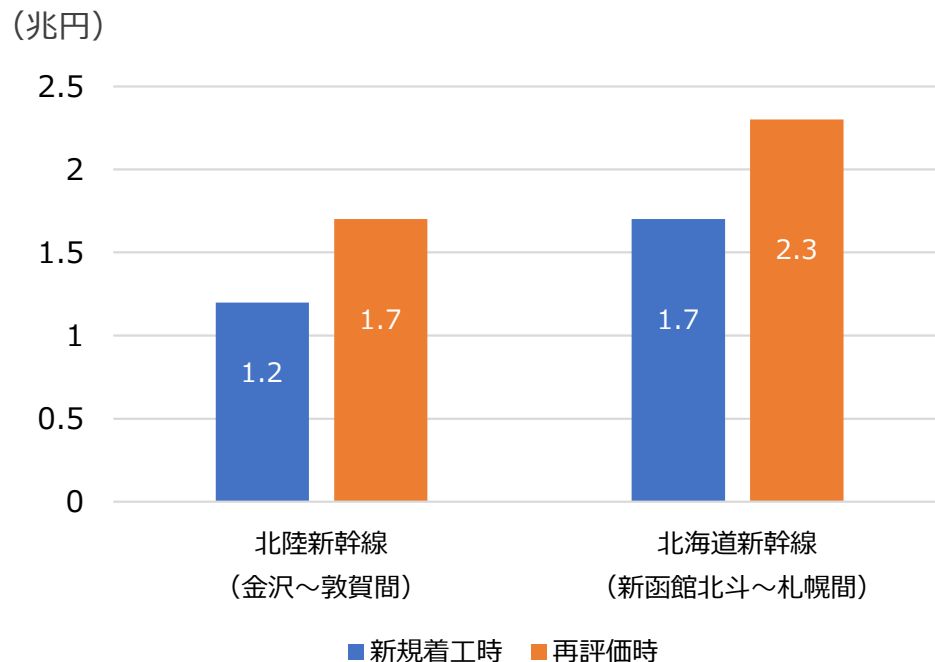
（出所） ＪＲ東日本ホームページを基に財務省作成。

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

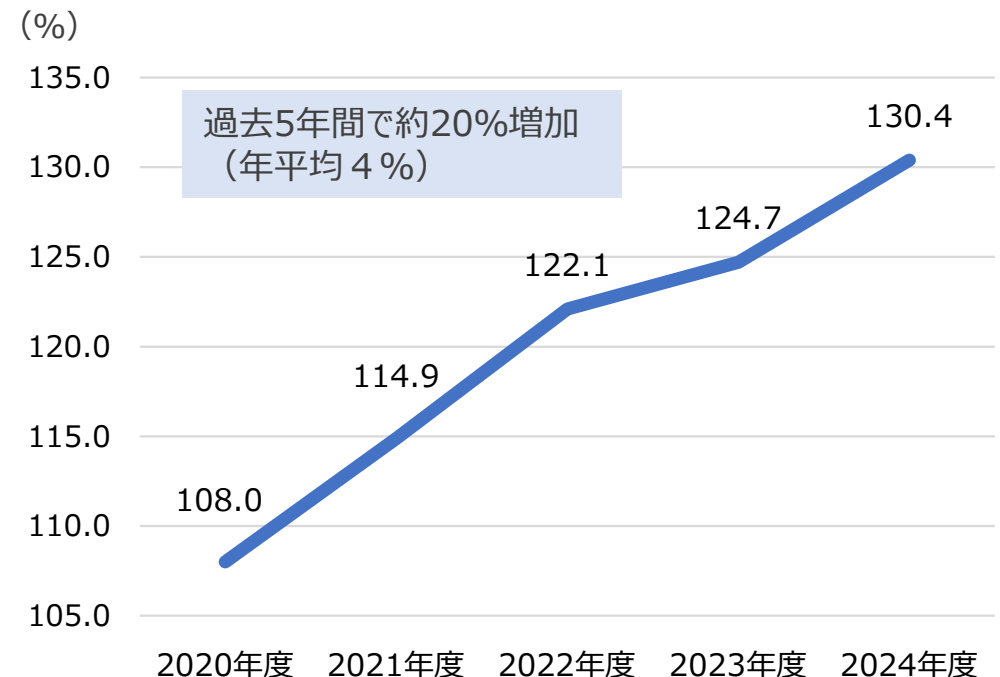
- 近年の整備新幹線事業においては、様々な要因から新規着工時の想定以上に事業費が膨らみ、国や沿線地方公共団体にとっては当初想定していない不測の負担が生じることが続いてきた。この点、過去の当審議会においても、**事業費の見積もりに際しては将来の増加リスクを認め、これを踏まえたものとすべき**、と指摘してきたところ。
- 今後の整備新幹線の整備に当たっては、事業費について、各種リスクを十分に織り込んだうえで、**少なくとも政府・日銀の物価安定目標である２％程度の物価上昇の継続を前提**とするほか、更なる物価上昇の可能性もあるため、**物価が、例えば更に＋１％上昇した場合にどの程度費用に影響を与える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

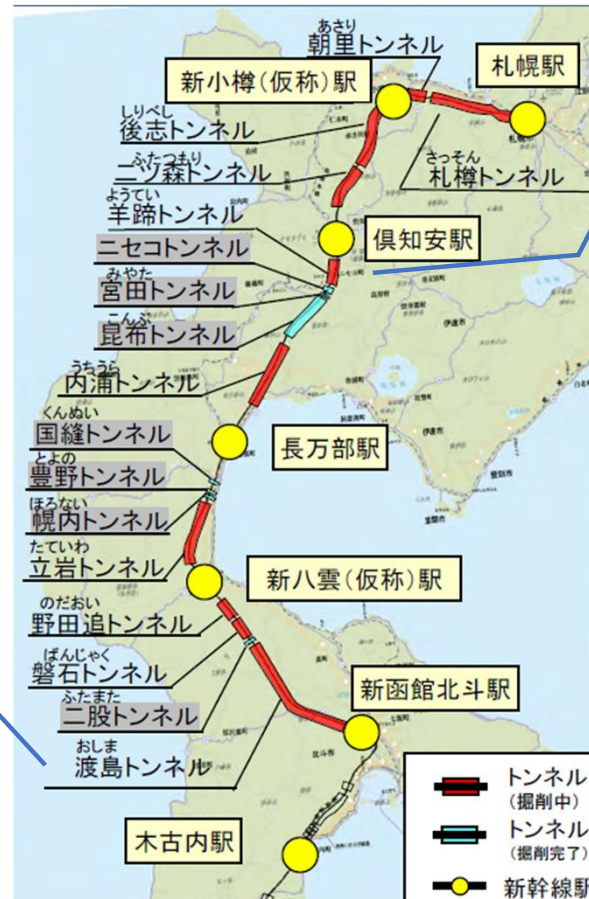
合計 6,445億円 増加

（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

- 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。

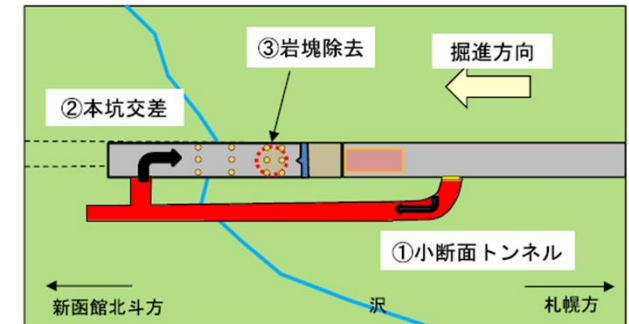
渡島トンネル

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

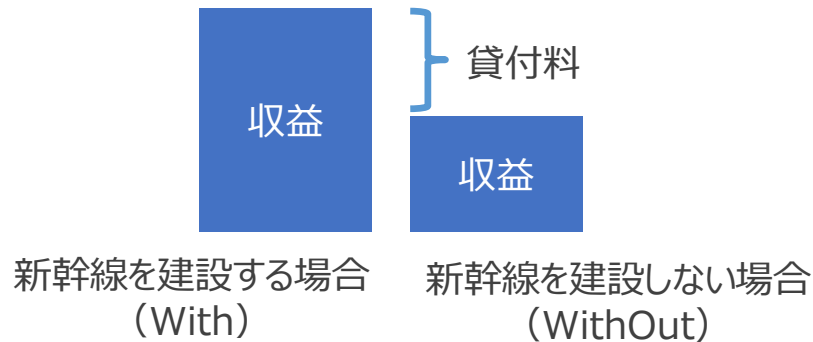
（出所）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構資料より抜粋。

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



（例）高崎～長野間（ＪＲ東日本）の貸付料

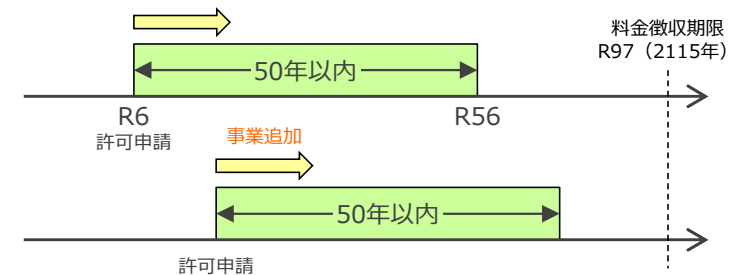
	平成9年～令和9年	令和10年以降
貸付料／年	175億円 (30年定額契約)	(取扱未定)

（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。

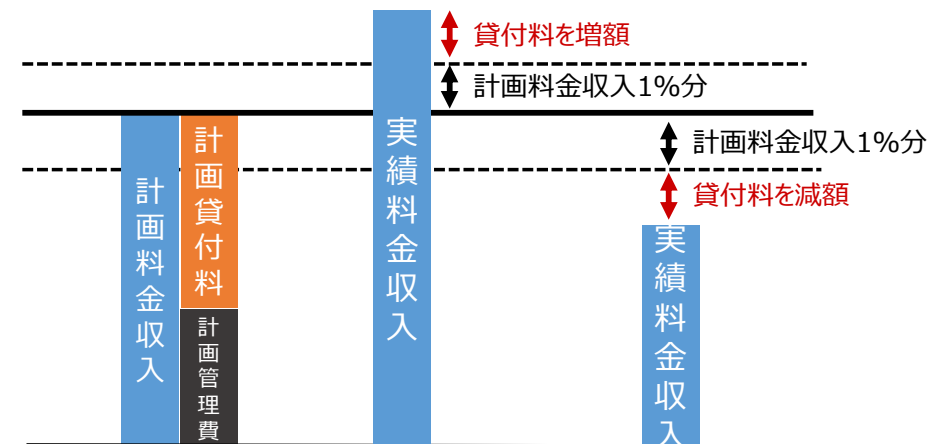
（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

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。

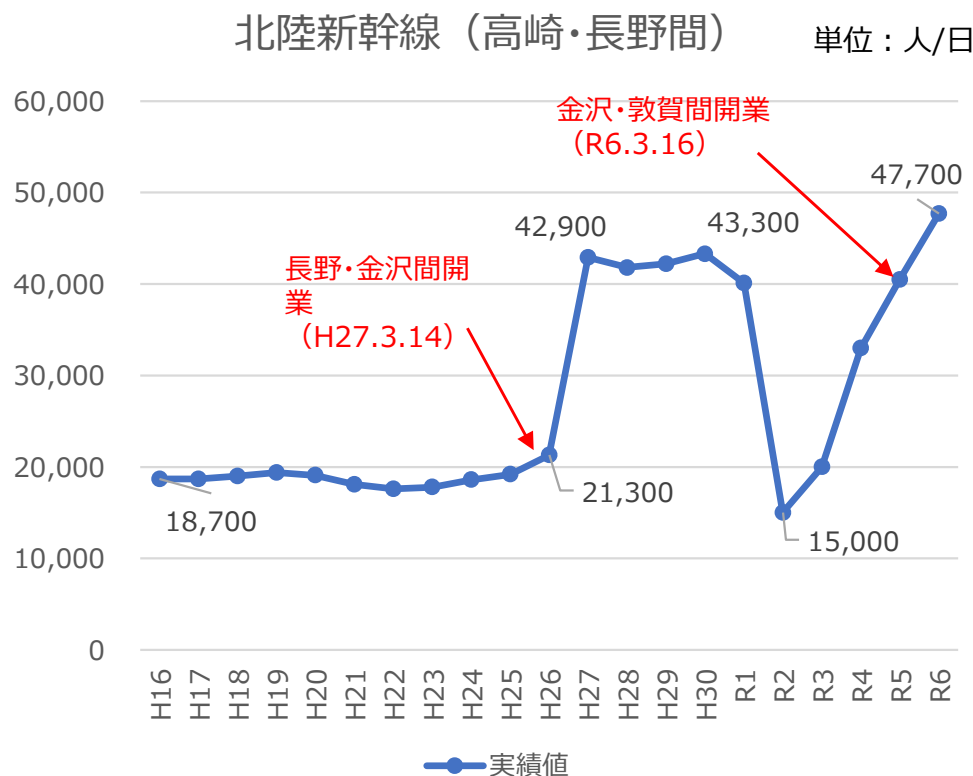


整備新幹線（５）貸付料の確保（接続利益）

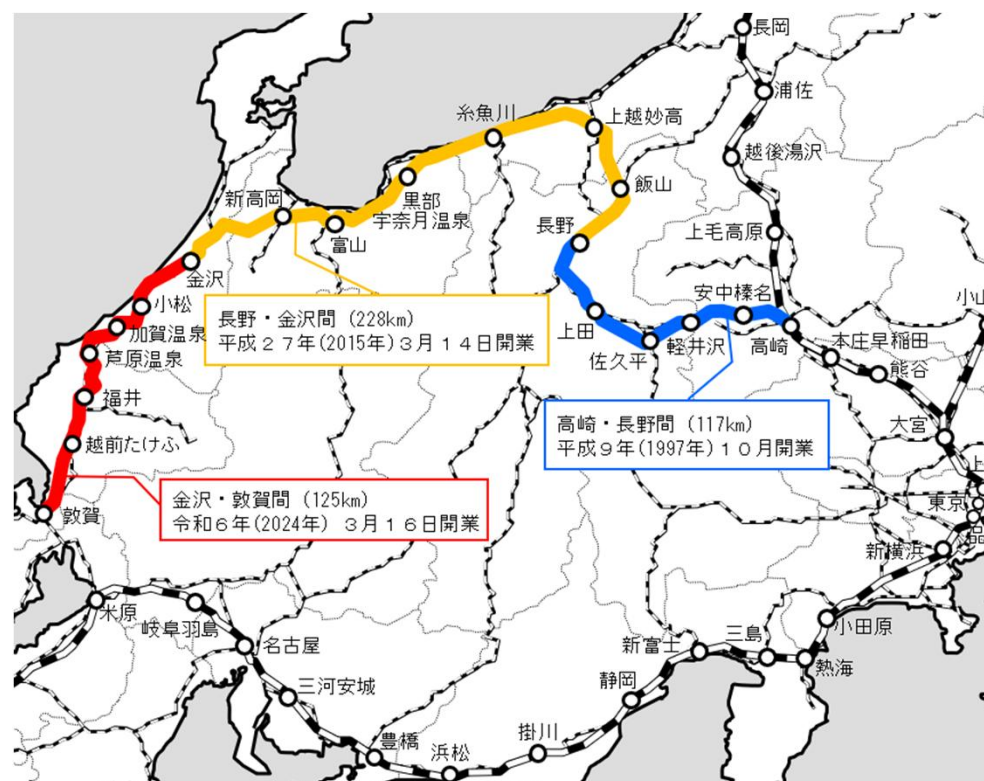
令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ－6－29

- 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、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（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

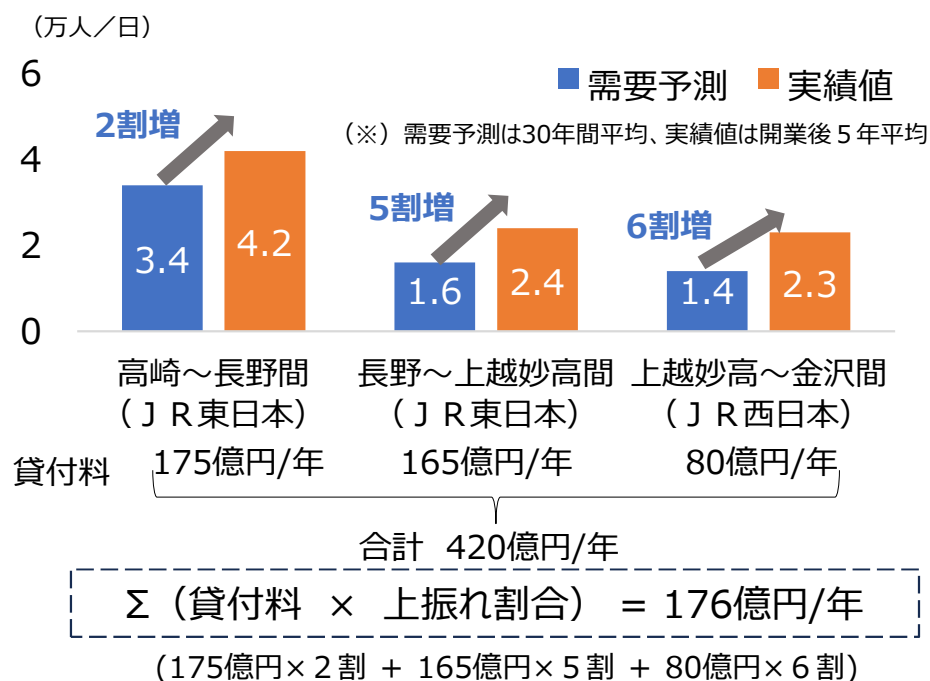


整備新幹線（６）貸付料の確保（需要予測との乖離）

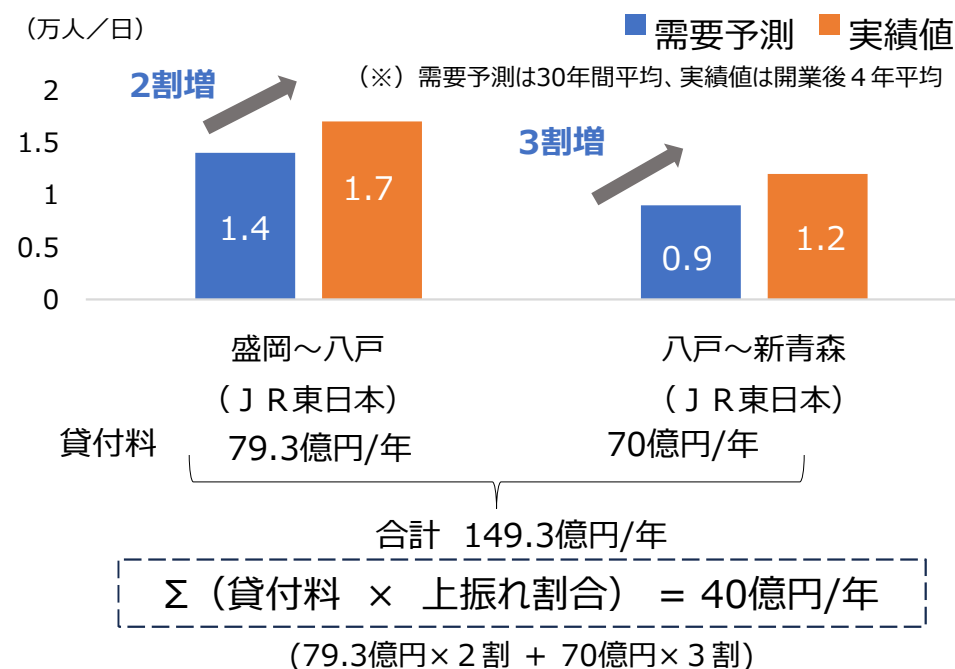
令和7年12月2日 財政制度等審議会
「令和8年度予算の編成等に関する建議」
資料Ⅱ－６－30

- 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



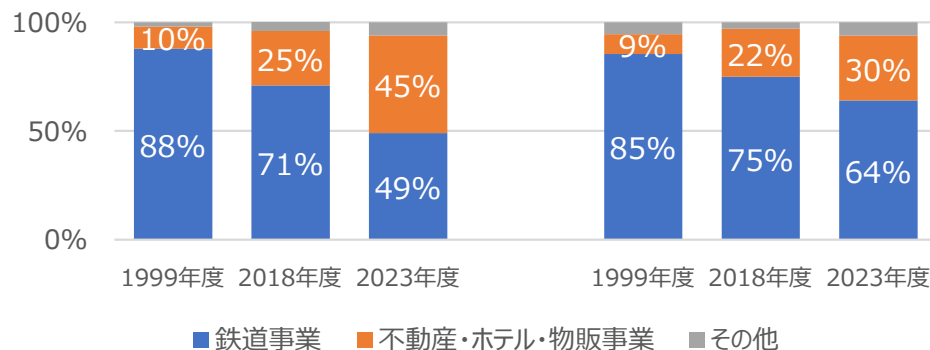
仮に今後30年間、上記を反映した貸付料を徴収し続けた場合、約6,000億円（注）の貸付料増収となる。

（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。

- JR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、**国鉄改革時代に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ではないか。**

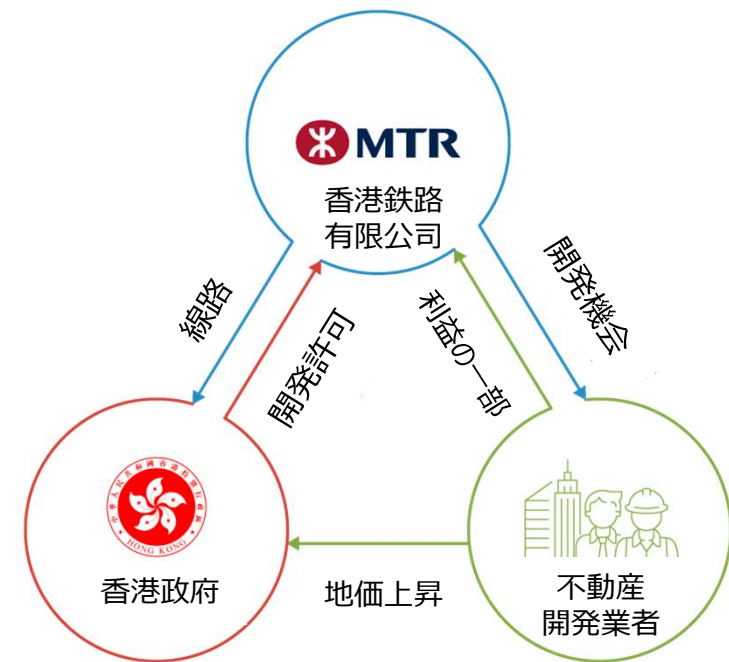
JR各社の営業利益構成比率



JR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
	流通サービス	670億円	
生活ソリューション	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.

- 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

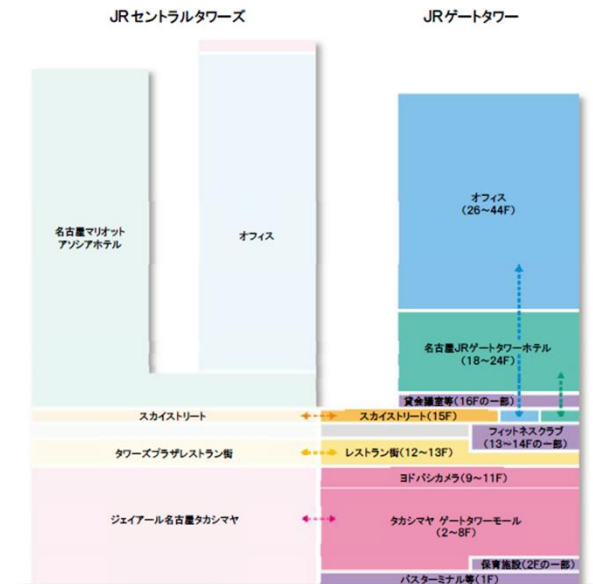
北海道新幹線
(新函館北斗～札幌間)

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。

人口減少と不確実性の時代における国力の強化と財政運営(抜粋)

令和8年6月26日 財政制度等審議会
「人口減少と不確実性の時代における
国力の強化と財政運営」より抜粋

Ⅱ. 人口減少と不確実性の時代における総合的な国力の強化

1. 財政資源の効率的な配分(社会保障を除く。)

(1) 社会資本整備

① 効果的かつ効率的な社会資本整備

エ) 整備新幹線

整備新幹線のような大型プロジェクトを人口減少下において実現するに当たっては、個々の線区における収益性精査を適切に実施するとともに、国民理解を得て事業を推進するため、当該事業収益を整備費に充てることが望ましい。

本来、鉄道事業の整備費は、事業主体が自ら必要な資金を調達して、関連事業を含めた整備に伴う収益で回収すべきものである⁵⁶。しかし、整備新幹線については、国が整備を行い、それを鉄道事業者に貸し付ける、いわゆる「上下分離」方式を採用しており、これまでの整備新幹線における貸付料収入は、将来の整備新幹線の財源に充てられてきた。

整備新幹線の財源は、貸付料を除いた部分を国と地方が2:1で負担するルールとなっている。国民負担や地方負担を適正化する、特に人口減少が進む中、将来世代に過度な負担を残さないという観点から、建設された整備新幹線から得られる投資の果実が、しっかりと貸付料に反映されることが必要である。そのためには、現行制度を改善し、(i)物価状況⁵⁷や需要実績を貸付料に反映する仕組みの導入や、(ii)線区が二社間に跨る場合も含めた接続利益⁵⁸の反映、(iii)不動産などの関連収入のうち、整備新幹線なかりせば得られなかった収入の反映、(iv)線区ごとの収支やB/C算出の基礎となったデータなど、適正な貸付料を算定するために必要な情報開示などを確実に行うことが適正な貸付料を設定する上での前提となる。

その際、民間事業者の創意工夫や経営努力を阻害しないよう、需要や物価について上振れ・下振れ双方を反映するスキームとすることや、不動産収入を収益に反映するのではなく、その別案として、駅建設の費用を民間事業者の負担として整備費に含めない、といったことなども検討の余地がある。〔資料Ⅱ－1－5参照〕

(後略)

⁵⁶ リニア中央新幹線(東京・名古屋間で約11兆円の事業規模)については、JR東海が自らの事業収入により整備を行っている。

⁵⁷ 運賃収入の増加といった物価上昇に伴う収益増加等が考えられる。

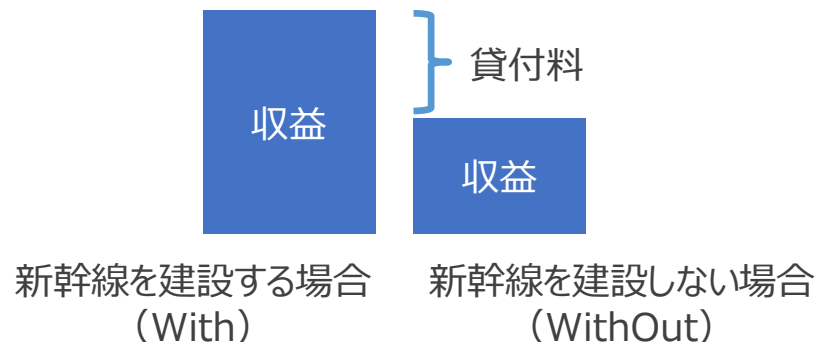
⁵⁸ 新たな線区が開業することによって既存線区に追加的に生じる収益の増加を指す。

整備新幹線の整備財源の在り方

令和8年6月26日 財政制度等審議会
「人口減少と不確実性の時代における
国力の強化と財政運営」
資料Ⅱ－１－５

- 本来、鉄道事業の**整備費は、本来、事業主体が自ら必要な資金を調達して、関連事業を含めた整備に伴う収益で回収すべきもの**。（参考）リニア中央新幹線（東京－名古屋間で約11兆円の事業規模）についてはJR東海が自らの事業収入により整備。
- しかしながら、整備新幹線については、国が整備を行い、それを鉄道事業者に貸し付ける「**上下分離**」方式を採用しており、これまでの整備新幹線における貸付料収入は、将来の整備新幹線の財源に充てられてきた。今後、人口減少下では、**個々の線区における収益性精査の重要性が増す**と共に、国民理解を得て事業を推進するには**当該事業収益を整備費に充てることが望ましい**。
- 整備新幹線の財源は貸付料を除いた部分を国と地方が2：1で負担するルールであり、国民負担や地方負担の適正化の観点から、建設された**整備新幹線から得られる投資の果実が、しっかりと貸付料に反映されることが必要**。そのためには、現行制度について、以下の点を取り入れ、改善することが適正な貸付料を設定する上での前提となる。
 - ・ **物価状況（運賃収入の増加といった物価上昇に伴う収益増加等）や需要実績を貸付料に反映する**仕組みの導入
 - ・ （線区が二社間に跨る場合も含めた）**接続利益※の反映**（※新たな線区が開業することによって既存線区に追加的に生じる収益の増加）
 - ・ 不動産などの関連収入のうち、**整備新幹線なかりせば得られなかった収入の反映**
 - ・ **適正な貸付料を算定するために必要な情報開示**（例：線区ごとの収支、B/C算出の基礎となったデータ）
- その際、民間事業者の創意工夫や経営努力を阻害しないことも当然に重要であり、例えば、①**需要や物価について上振れ・下振れ双方を反映する**スキームとする、②不動産収入を収益に反映するのではなく、その別案として、**駅建設の費用を民間事業者の負担**として整備費に含めない、といったことも検討の余地。

整備新幹線の貸付料の考え方



潜在的に徴収すべき貸付料収入の例（機械的な試算）

	線区（例）	機械的な試算額
需要予測と実績の乖離 （注1）	金沢－高崎間 （金沢開業時）	176億円／年 （5,280億円／30年）
	盛岡－新青森間 （新函館北斗開業時）	40億円／年 （1,200億円／30年）
接続利益 （注2）	高崎－長野間 （敦賀開業時）	23億円／年 （690億円／30年）

（注1）開業後5年間の平均乗車人員数と当初の需要予測の人員数との倍率で貸付料も増加すると仮定している。

（注2）長野－金沢間の開業から5年間の平均乗車人員数と敦賀開業後の令和6年度の乗車人員数との倍率で貸付料も増加すると仮定している。