

2026 年 7 月 31 日  
東日本旅客鉄道株式会社

国土交通省への当社の見解を記した文書の提出について

本日、東日本旅客鉄道株式会社は、国土交通省鉄道局宛に当社の見解を記した「今後の整備新幹線の貸付のあり方について」を別紙のとおり提出しましたので、お知らせいたします。

2026 年 7 月 31 日  
東日本旅客鉄道株式会社

### 今後の整備新幹線の貸付のあり方について

2026 年 7 月 31 日に国土交通省より「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」（以下「とりまとめ」という。）が公表されました。営業主体たる当社が、国土交通省及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構との連携を図り、適切な役割分担のもと、安定的な輸送サービスを継続的に提供するという責務を果たしていく観点から、下記に留意し、新たな制度設計の検討を進めていただきますようお願いいたします。

#### 記

整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき国が整備を進める国家プロジェクトであり、その基本スキームは、民間会社であるＪＲ各社の経営努力を尊重し、経営に悪影響を与えないことを前提として進められてきたものであり、今後とも当社が営業主体としての責務を担っていく上でも、この前提は堅持されるべきものと考えます。

上記の前提を踏まえると、とりまとめにおいて整備新幹線の整備計画路線の整備等に充てる財源として貸付料を長期的かつ安定的に確保することの要請が示されていますが、民間会社としての経営に大きな影響を与える貸付料の算定方法と整備計画路線の建設等に係る資金需要への対応は切り離すべきものと考えます。

今後、国と当社との間で開業後 31 年目以降の整備新幹線の貸付の取扱いに関する協議を行うこととなりますが、協議にあたっての当社の考え方は、上記に加え、2025 年 12 月 11 日開催の「第 2 回 今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」において当社に対して行われたヒアリングで申し述べた通りであり、その考え方に変わりありません。

当社は、国と当社との間で合意・確認を積み重ねながら経営判断を行い、営業主体としての責務を担ってきました。これを踏まえれば、平成 3 年の合意文書をはじめ、国と当社との間でこれまでに合意・確認してきた事項が開業後 31 年目以降の整備新幹線の貸付の取扱いに関する議論の出発点であると考えます。

以上

参考 2025年12月11日開催「第2回 今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」ヒアリング説明資料

※P29 東北新幹線（盛岡～八戸）の貸付期間に誤りがありましたので、訂正しています。

（誤）2002年12月～2031年12月 →（正）2002年12月～2032年11月

# 今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する JR東日本のスタンス

2025年12月11日  
東日本旅客鉄道株式会社

1. 外部環境の変化 …P.3
2. 自社におけるこれまでの取組み …P.10
3. 自社における今後の取組み …P.19
4. 整備新幹線建設財源への寄与 …P.26
5. 整備新幹線31年目以降の取扱いに関する基本スタンス …P.32
6. 現行の貸付料算定方法 …P.35
7. 個別の論点 …P.40
8. 総括原価との関連 …P.46

# 1. 外部環境の変化

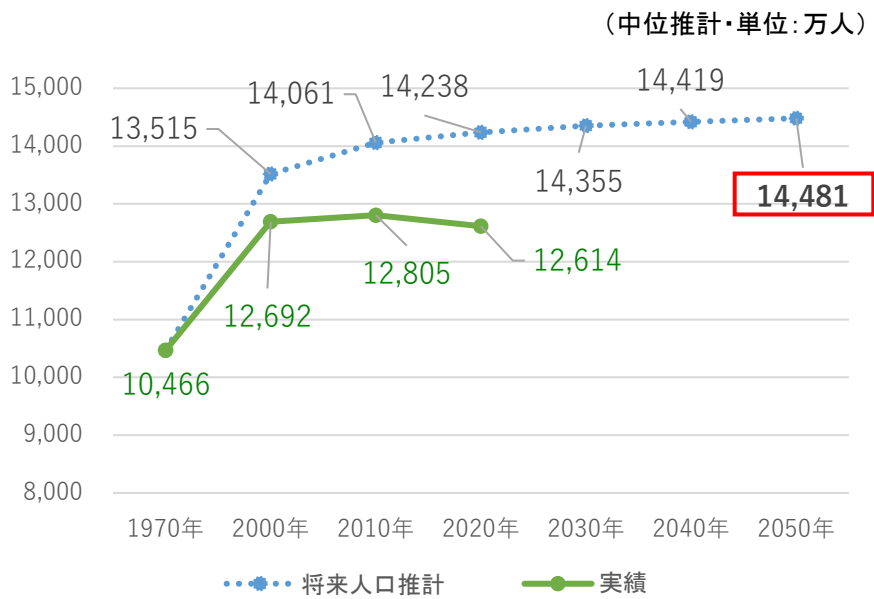
# 1. 外部環境の変化

## (1) 将来人口推計と実績の比較

- 全国新幹線鉄道整備法(以下「全幹法」という。)が施行された1970年代においては、整備新幹線計画は人口増加を前提に策定されていました。
- しかし、実際には2008年をピークに人口減少に転じており、今後もより一層の人口減少が見込まれています。

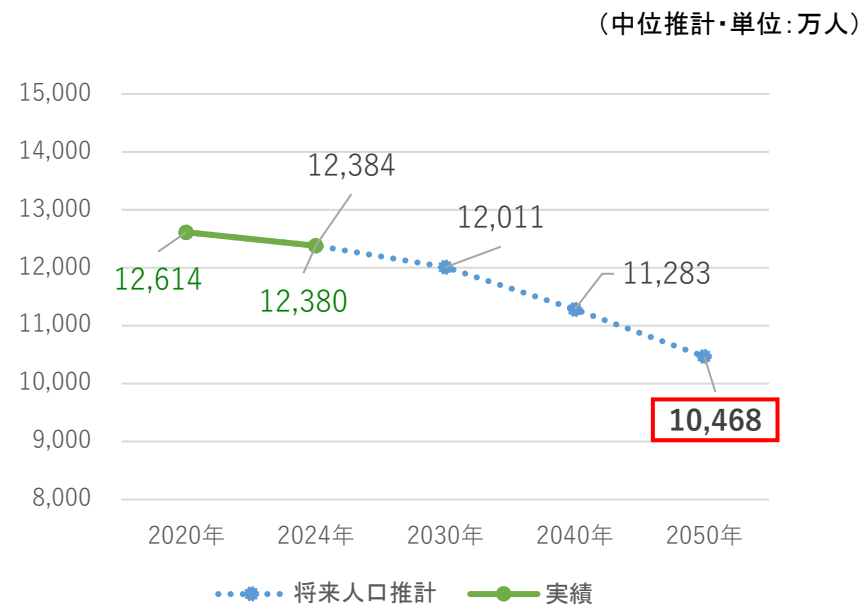
### 1975年の将来人口推計と実績

※出典:「日本の将来推計人口」厚生省人口問題研究所  
昭和50年2月推計及び総務省統計を基に当社作成



### 2023年の将来人口推計と実績

※出典:「日本の将来推計人口」国立社会保障・人口問題  
研究所令和5年推計及び総務省統計を基に当社作成

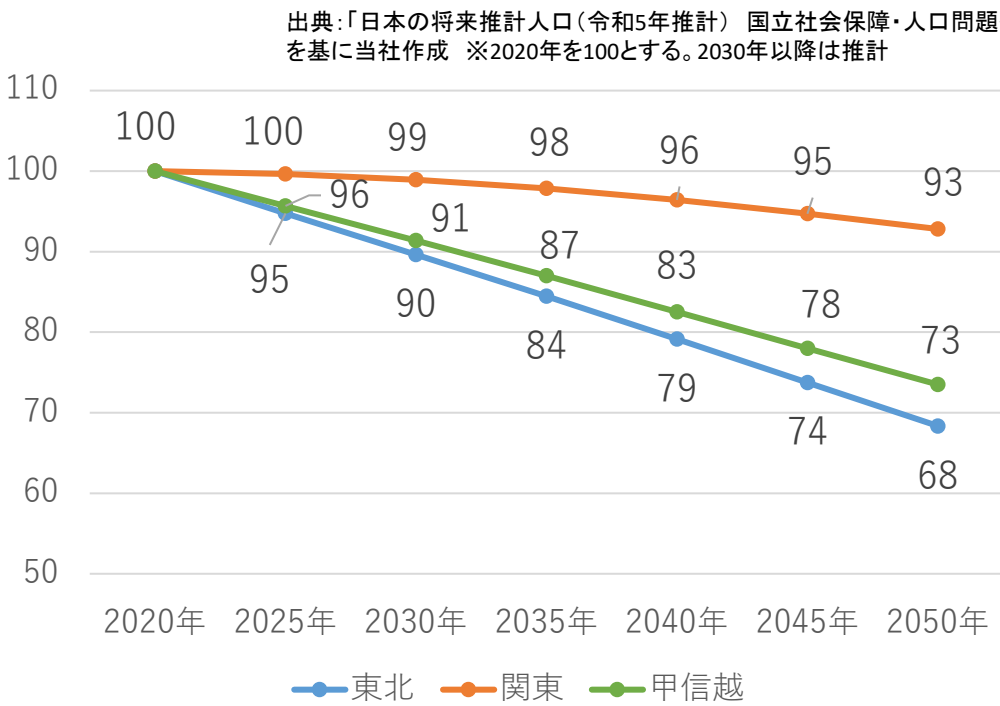


# 1. 外部環境の変化

## (2) エリア別人口推計

- 2020年の人口を100とした場合、2050年には東北で68、甲信越で73まで減少する見込みです。  
こうした傾向から、今後も当社エリアにおいて中長期的な人口減少が継続すると予想されます。

### 今後の当社エリアの人口推計



|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 東 北   | 青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島     |
| 関 東   | 茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川 |
| 甲 信 越 | 新潟・山梨・長野              |



# 1. 外部環境の変化

## (3) 高速道路網の整備

- 1970年代以降、東北・上信越をはじめ当社エリア内の高速道路は大幅に整備され、現在は主要都市間の高速道路網が概ね完成しています。

### 供用開始した高速道路の推移

出典:「国土数値情報」時系列データを基に当社作成

● 凡例: 主な県庁所在地



1970年(昭和45年)



1997年(平成9年)



2023年(令和5年)

# 1. 外部環境の変化

## (3) 高速道路網の整備

### 当社エリアの主な高速道路の延長

出典: 国土交通省及びNEXCO東日本の公開情報を基に当社作成

| 全線<br>開通年 | 全線<br>延長<br>(km) | 高速道路名       | 全線区間            |
|-----------|------------------|-------------|-----------------|
| 1985      | 246              | 関越<br>自動車道  | 練馬IC～<br>長岡JCT  |
| 1987      | 680              | 東北<br>自動車道  | 川口JCT～<br>青森IC  |
| 1999      | 203              | 上信越<br>自動車道 | 藤岡JCT～<br>上越JCT |
| 2001      | 121              | 山形<br>自動車道  | 村田JCT～<br>鶴岡JCT |
| 2002      | 170              | 秋田<br>自動車道  | 北上JCT～<br>能代南IC |
| 2011      | 135              | 北関東<br>自動車道 | 高崎JCT～<br>水戸南IC |
| 2015      | 300              | 常磐<br>自動車道  | 三郷JCT～<br>亘理IC  |

### 今後の計画

2024年現在、当社エリア内(東北、関東、甲信越)の高速道路延長は、約3,000kmに達しています。



当社エリア内では、青森市と新潟市を結ぶ「日本海沿岸東北自動車道」に、未開通区間が残っています。

# 1. 外部環境の変化

## (4) 空港機能の強化

- 1970年代以降、空港の新規開業など空港機能の強化等により、当社エリア内の航空交通の利便性が大きく向上しました。

出典:「国土数値情報」時系列データを基に当社作成

● 凡例:新規開業した主な空港

### 開業済みの空港の推移



1972年(昭和47年)



2000年(平成12年)



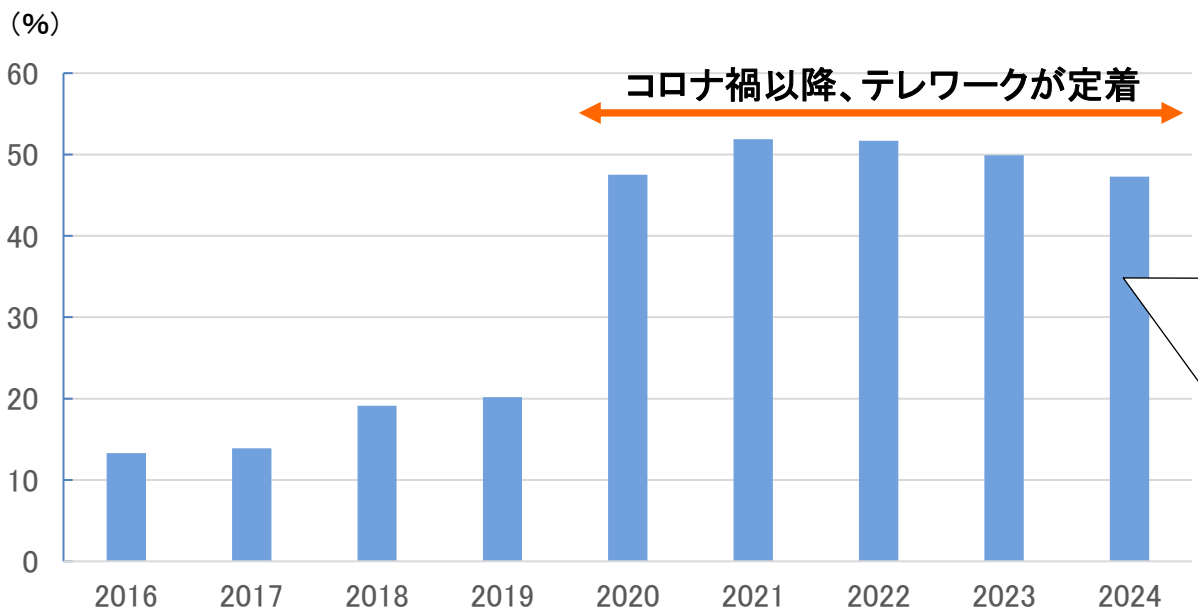
2021年(令和3年)

# 1. 外部環境の変化

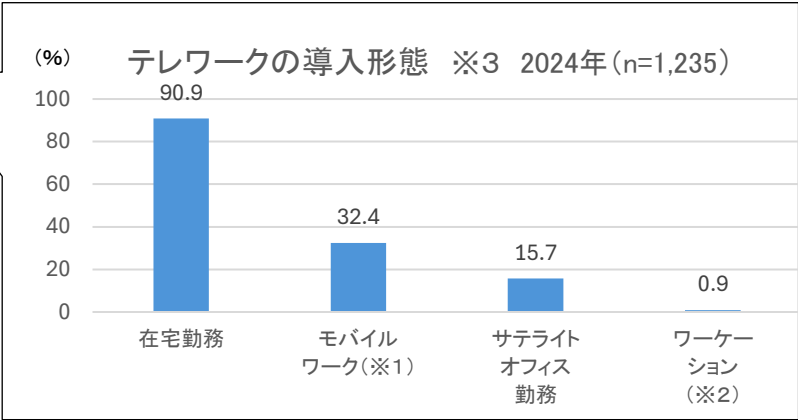
## (5) テレワークの普及

- 近年、企業の約半数がテレワークを導入しており、オンライン会議の利用が広がっています。
- 2024年のテレワーク導入企業は、2016年と比べて、**約4倍**に増えています。

テレワーク導入率の推移  
2024年 (n=2,330)



出典:「総務省令和6年通信利用動向調査」をもとに当社作成



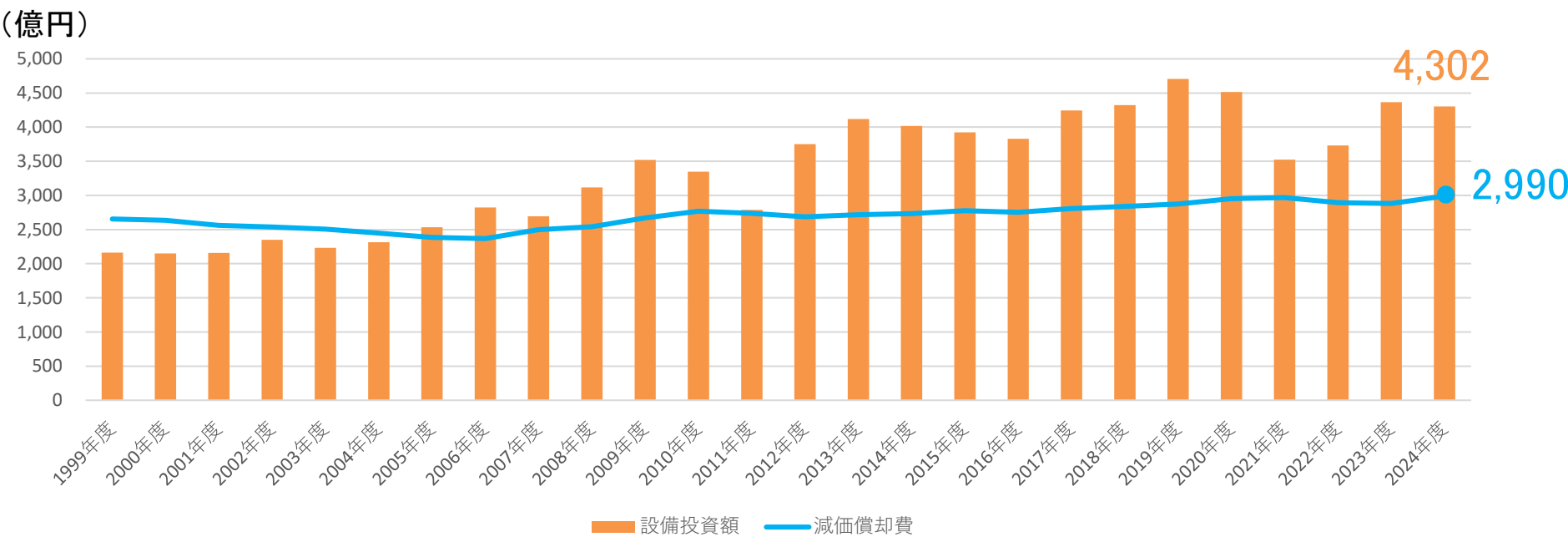
※1 営業活動などで外出中に作業する場合。移動中の交通機関やカフェでメールや日報作成などの業務を行う形態も含む。  
※2 テレワークなどを活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすこと。  
※3 導入形態は無回答を含む形で集計。

## 2. 自社におけるこれまでの取組み

(1) 鉄道ネットワークの維持・強化の取組み

- 当社は、会社発足以来、**鉄道ネットワークの維持・強化**に向けて様々な取組みを行ってきました。
- 鉄道事業においては、減価償却費を超える設備投資を行っており、**鉄道ネットワークの維持・強化のため多額のキャッシュを投じています。**

【参考】運輸事業における設備投資額と減価償却費の推移(連結)

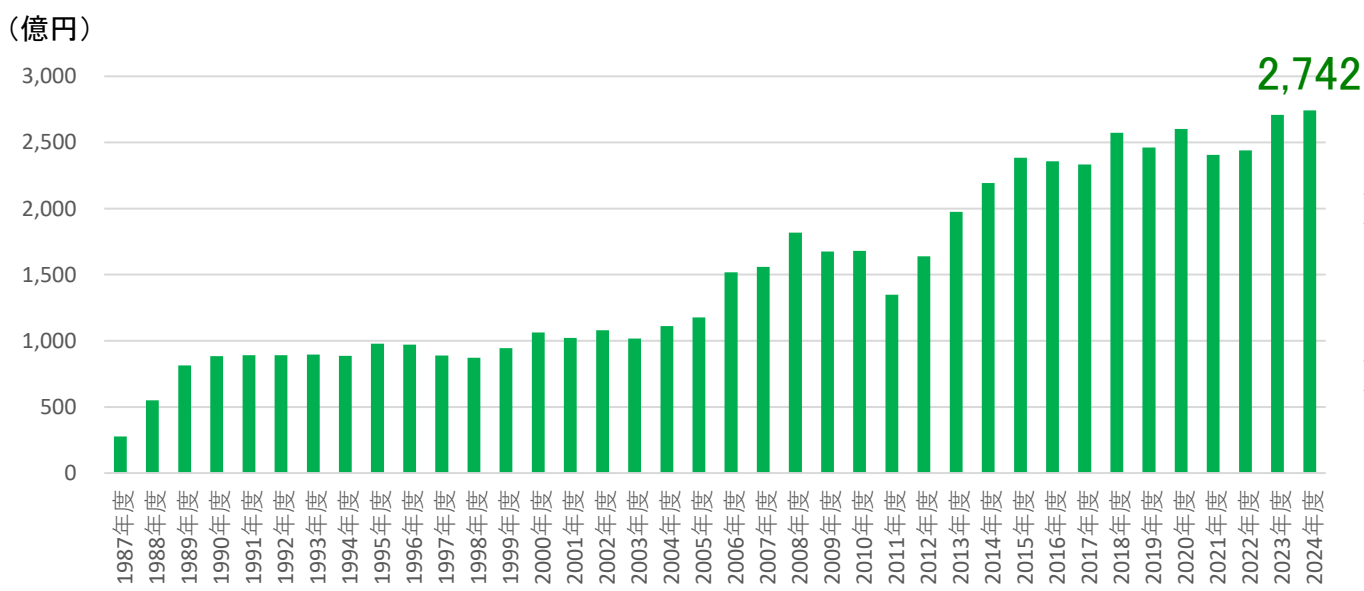


## 2. 自社におけるこれまでの取組み

### (1) 鉄道ネットワークの維持・強化の取組み

- 特に、「安心」による「信頼」の拡大は、グループのすべての事業の基盤となります。ひとたび重大事故が発生して信頼を失えば、グループの事業の基盤が崩壊しかねません。
- 当社は「究極の安全」の追求を前提に、商品・サービスの品質を高め、すべての人に「安心」を感じていただくため、これまでも、これからも、安全・安心を追求する多様な施策に取り組めます。

【参考】安全投資額の推移(単体)

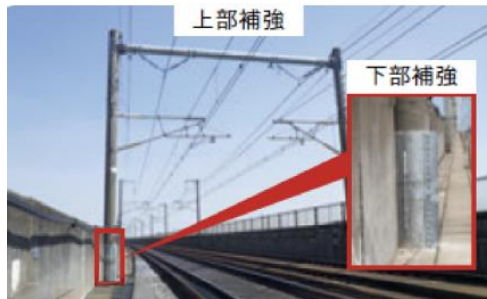


- 1987～2024年度までの安全投資額: 約5.8兆円
- 2024～2028年度までの5箇年では約1.3兆円の安全投資を見込んでいる

## 2. 自社におけるこれまでの取組み

### (2) 取組み事例

#### ① 災害対策



#### 「地震に対する取組み」

過去の地震被害を教訓に、以下の3点を柱として各種の対策に取り組んでいます。

- ・構造物の耐震補強・・・高架橋やトンネルなどを強化し、大きな破壊を防止
- ・列車緊急停止・・・走行中の列車を迅速に止める仕組み
- ・脱線後の被害軽減・・・列車が線路から逸脱しないようにする対策

#### 具体的な内容

- ・阪神淡路・中越地震を踏まえた高架橋柱や新幹線トンネルの補強 **<投資額: 約1,600億円>**
- ・東日本大震災や首都直下地震対策とした在来線盛土や電柱補強 **<投資額: 約3,400億円>**
- ・高架橋柱、新幹線トンネル等の対策エリア拡大、地震被害分析に基づく対策

**<投資額> 約3,000億円 → 約4,500億円** ※2021年2月・2022年3月の福島県沖地震を受け補強計画を拡大

#### 「降雨に対する取組み」

降雨による土砂災害発生リスクに備え、新幹線の安全安定輸送を確保する対策を行っています。

#### 運転規制の追加導入

- ・・・気象レーダーで広域の降雨量を観測し、数十年に一度レベルの大雨が発生した場合、列車運転を一時見合わせる規制を追加

#### 降雨防災対策

- ・・・新幹線区間の約200カ所を点検し、土砂流入・流出防止の工事を実施



## 2. 自社におけるこれまでの取組み

### ② 安全対策



#### 「新幹線のレール交換」

- ・東北新幹線は、開業以来レール上を通過した累計列車重量が8億トンを超過  
→2017年2月から約8年間かけて、大宮～新白河(約140km)のレールの概ね全てを交換
- ・交換にあたり、世界初となる「新幹線レール交換システム※」を導入

※レール交換の主な作業である運搬・積卸・交換・溶接が1つのシステムでできる世界で初めての保守用車



#### 「踏切事故対策」

- ・レーザレーダにより踏切全体を検知する「3次元レーザレーダ式障害物検知装置」を導入  
→2019年度末時点で約830踏切に整備
- ・転倒した人などの検知性能を上げる機能、降雨・降雪などの誤検知を削減する機能を備えた高機能版も順次拡大



#### 「ホームドア整備」

- ・2010年度より、ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止する対策として整備  
→2010～2024年度で、**約1,800億円**を投資

(うち鉄道駅バリアフリー料金で2023年3月より約230億円／年を収受)

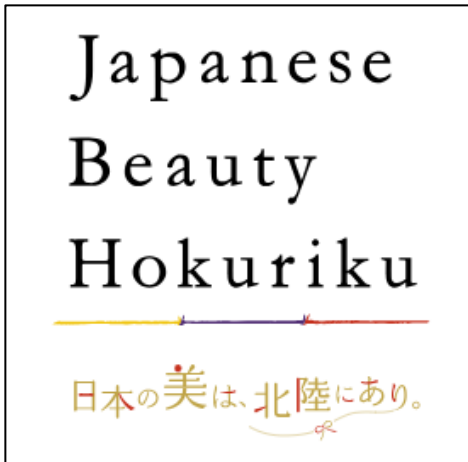
- ・2024年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に124駅288番線で整備完了
- ・軽量型のスマートホームドアの導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮も企図

### ③ 増収努力およびサービスの向上



#### 「大人の休日倶楽部」

- ・ サービス開始から20周年を迎える「50歳からの旅と暮らし」を応援する会員サービス
- ・ 累計会員は300万人、会員誌発行は110万部
- ・ 比較的自由に旅行できる時間を持つシニア世代に対し、割引や会員限定ツアーなどの特典を提供。会員限定の乗り放題パス、乗車券の割引、オフシーズンを含めた通年での利用を促進



#### 「Japanese Beauty Hokuriku キャンペーン」

- ・ JR東日本、JR東海、JR西日本の3社と、北陸三県誘客促進連携協議会が連携し、北陸の魅力を十分に楽しんでもいただくために、毎年共同実施する観光キャンペーン
- ・ 北陸三県誘客促進連携協議会が観光素材を整備し、JR3社が共同で首都圏・中京圏・関西圏から集中的に送客を行い、北陸観光の定着につなげることを企図
- ・ プロモーションについても、JR3社の駅等でのポスターやデジタルサイネージを中心に、JR3社共通の宣伝を展開

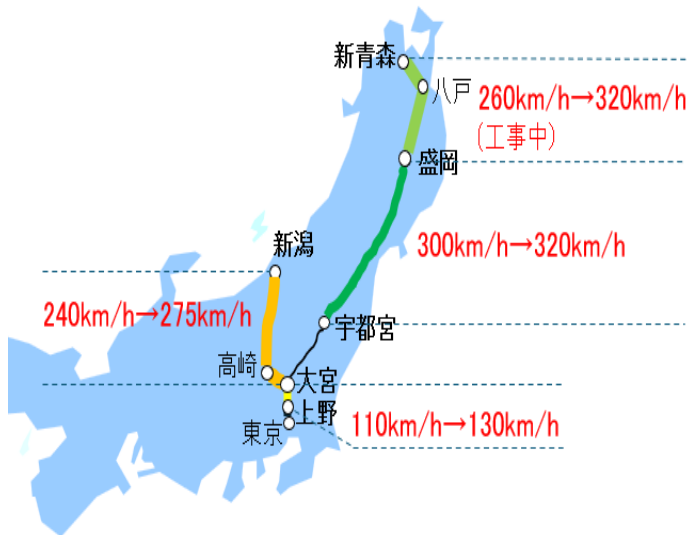


#### 「グランクラス」

- ・ これまでの鉄道にはなかった高級かつゆとりある移動空間とサービスを提供する車両
- ・ 2011年3月の東北新幹線E5系デビューと同時に営業を開始
- ・ 2015年3月の金沢開業にむけて北陸新幹線でも導入、現在は上越新幹線でも営業

## 2. 自社におけるこれまでの取組み

### ④ 新幹線の速度向上

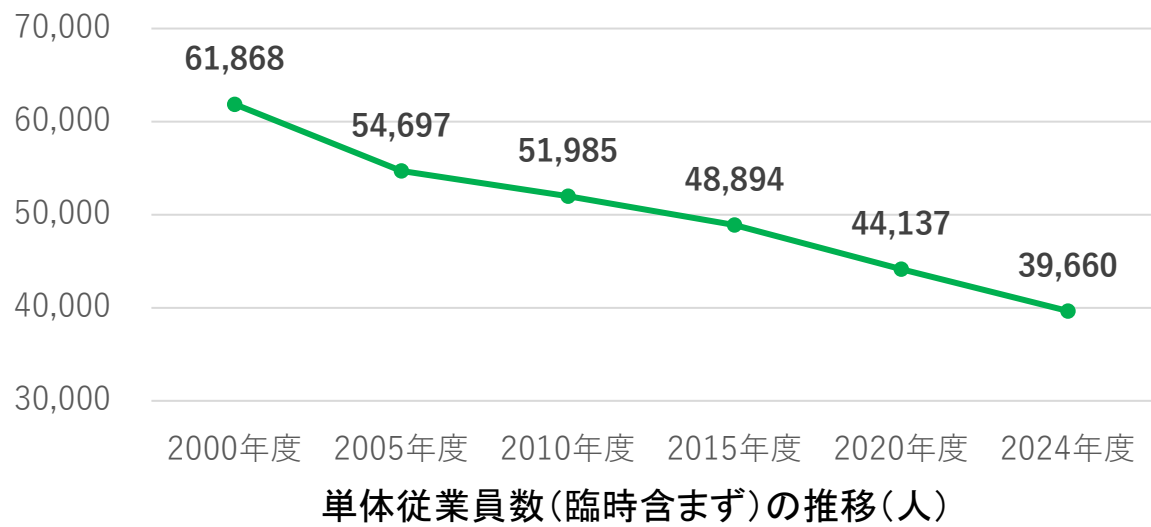


#### 「速度向上に関する工事内容」

- 2013年3月：東北新幹線（宇都宮～盛岡） 300→320km/h化
- 2021年3月：東北・上越・北陸新幹線（上野～大宮） 110→130km/h化
- 2023年3月：上越新幹線（大宮～新潟） 240→275km/h化
- 2020年度着工（工事中）：東北新幹線（盛岡～新青森※） 260→320km/h化

※盛岡～新青森間は、整備新幹線区間

### ⑤ 生産性の向上



#### 「生産性向上に向けた組織スリム化」

- 2000年度時点では6万人以上の従業員がいましたが、業務効率化や生産性向上の取組みを推進し、2024年度時点の従業員数は4万人弱となっています。

## 2. 自社におけるこれまでの取組み

### ⑥ 地域交通



#### 「津軽線」

- 2025年6月、蟹田～三厩間について、関係自治体等と自動車交通転換に基本合意しました。
- 廃止後は、基本合意の有効期間である18年間、人的支援や運行経費として総額33億円超を拠出します。



#### 「山田線」

- 東日本大震災で不通となった宮古～釜石間(55.4 km)について、復旧費用約140億円を負担し、鉄道施設や土地を2019年3月に関係自治体に無償譲渡しました。
- 移管協力金として30億円を拠出しました。



#### 「大船渡線、気仙沼線BRT」

- 東日本大震災で鉄道施設が壊滅的被害を受け、復旧に長時間と巨額費用が必要と見込まれたことから、当社は鉄道復旧を断念し、気仙沼線は2012年8月に、大船渡線は2013年3月に専用道路を活用したBRT(バス高速輸送システム)で運転を再開しました。



#### 「只見線」

- 2011年7月の新潟・福島豪雨で甚大な被害を受けました。当社単独での復旧は困難だったため、2022年10月に線路や施設を福島県など自治体が保有し、当社が運行を担う上下分離方式で運行を再開しました。

2024年度の日あたりご利用が2,000人に満たない線区における赤字額は、790億円に達しています。

## 2. 自社におけるこれまでの取組み

- 人口減少や新たな働き方の定着による鉄道ご利用者の減少、高速道路網の整備や空港機能の強化を始めとする交通ネットワークの変化など、**当社を取り巻く外部環境は大きく変化**しました。
- また、当社は「**安全**」を**経営のトッププライオリティ**として、激甚化する自然災害への対策や、安全性向上の取組みのため、**多額の資金を投じてきました**。
- そのような経営環境において、当社は**鉄道ネットワークの維持・強化のため**に、お客さまや関係の皆さまのご支援・ご理解を賜りながら、誘客施策やサービス向上施策などの増収努力や、効率的な業務運営とコストダウンによる生産性向上など、**様々な経営努力を行ってきました**。

### 3. 自社における今後の取組み

### 3. 自社における今後の取組み

#### (1) 新幹線の大規模改修

- 1982年に開業した東北新幹線（東京～盛岡間）及び上越新幹線（大宮～新潟間）の区間について、将来にわたる安定輸送確保のため、橋りょう、トンネル、線路などの構造物を対象として2031年度から10年間で大規模に改修することを計画しています。
- 2016年2月17日に全国新幹線鉄道整備法第16条第1項の規定に基づき、国土交通大臣に対して新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の申請を行い、同年3月29日承認されています。
- 申請時点では以下のとおり費用総額10,406億円**を見込んでいます。実施までの検討の深度化や経済環境の変化などがありますが、**2031年度からの10年間で相当額のキャッシュアウトが見込まれます。**

#### 【2015年度申請時点の計画概要】

大規模改修の概要

| 対象施設 |         | 主な工事内容                   |
|------|---------|--------------------------|
| 橋りょう | 鋼橋      | 支点部改修工                   |
|      | コンクリート橋 | 表面改修工、スラブ板改修工、<br>支点部改修工 |
| トンネル |         | 覆工改修工、路盤改修工              |
| 土工   |         | のり面工改修工                  |

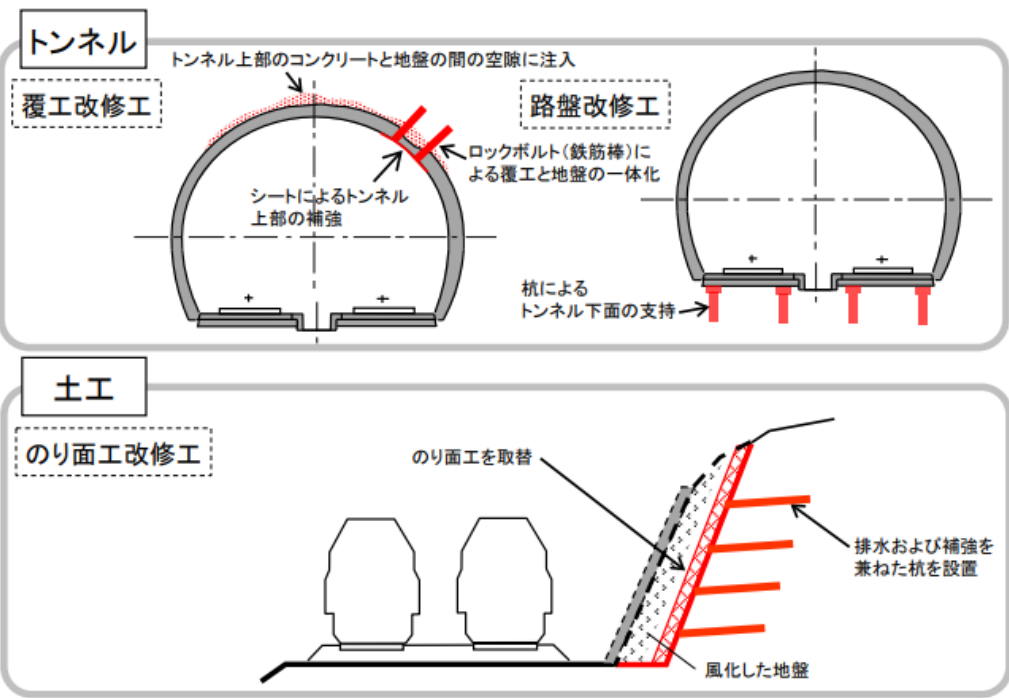
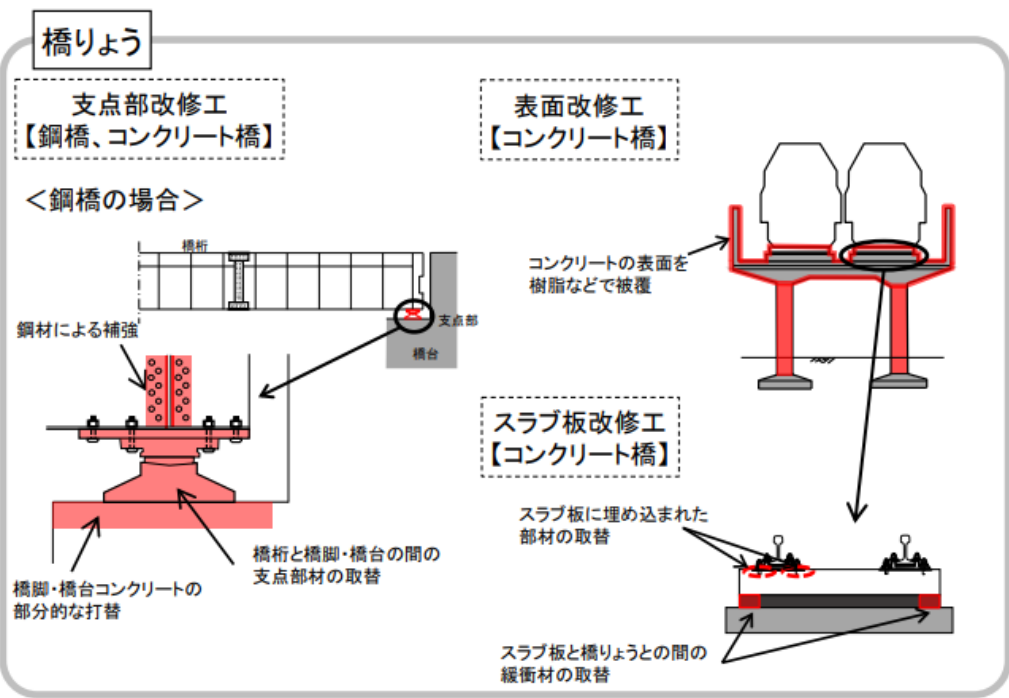
新幹線の大規模改修における引当金積立計画の内容

|       |       |                       |
|-------|-------|-----------------------|
| 大規模改修 | 期間    | 2031年4月～2041年3月（10年間） |
|       | 費用の総額 | <b>10,406億円</b>       |
| 引当金   | 積立期間  | 2016年4月～2031年3月（15年間） |
|       | 積立総額  | <b>3,600億円</b>        |

3. 自社における今後の取組み

(1) 新幹線の大規模改修

(参考)新幹線大規模改修イメージ(2021年3月3日ニュースリリース抜粋)

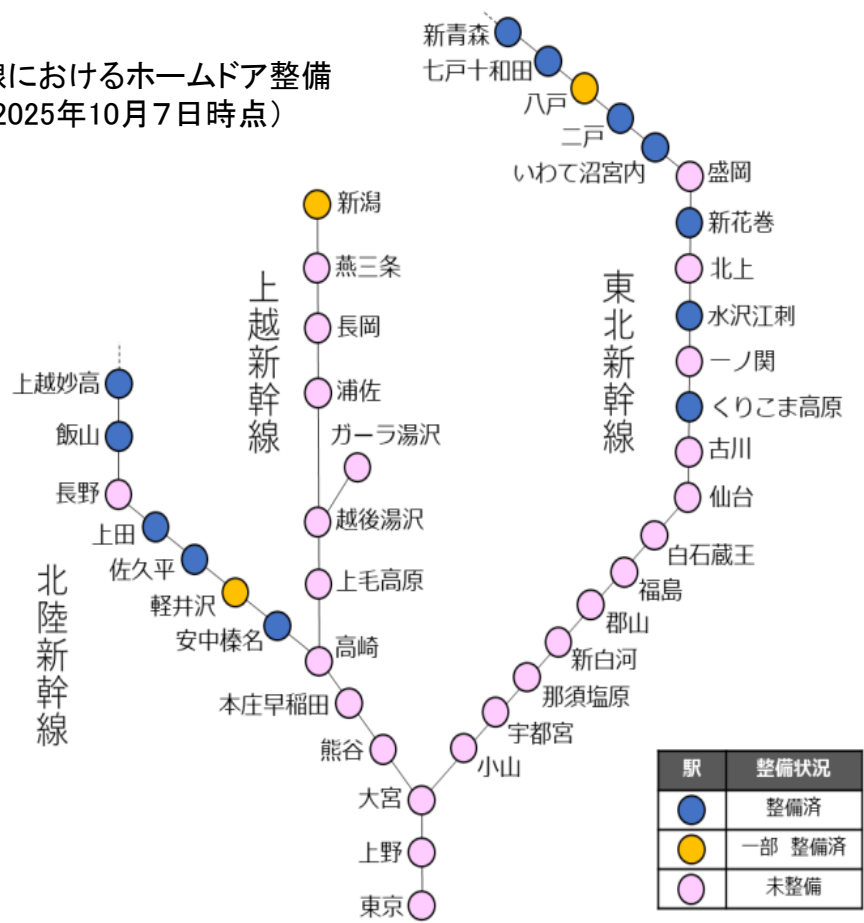


3. 自社における今後の取組み

(2) 新幹線駅へのホームドア導入の推進

- 安全レベルの向上を目的として、新幹線で世界初となる、ドア位置の異なる多くの編成に対応し、該当するホームドアを自動で開扉する新しい方式のホームドアを導入します。
- 駅における安全レベルの向上を目指し、**新幹線の各駅へのホームドア導入を推進**します。

新幹線におけるホームドア整備状況(2025年10月7日時点)



新幹線東京駅のホームドア使用開始時期(予定)

- 20番線・21番線の各ホーム・・・2028年度末
- 22番線・23番線の各ホーム・・・2029年度末



新幹線東京駅 ホームドア設置イメージ

### 3. 自社における今後の取組み

#### (3) 技術開発の推進

##### ① 新幹線ドライバレス運転

- **ドライバレス運転**を導入することで、効率的でサステナブルな鉄道経営に変革することで、人口減少や働き方改革など社会環境の変化に対応します。
- 乗務員が担っている業務のシステム化を進めるため、自動でダイヤ通りに列車を運行するための装置や、異常を自動で検知する装置など様々な研究開発に取り組み、実用化を目指します。



ドライバレス運転(GOA4)走行試験

##### ② 新たな技術サービスの創出

- 輸送サービスの質的な変革を推進するため、「究極の安全の追及」「お客さま志向」「サステナブルな社会の実現に向けて」をコンセプトに、E2系および E5系新幹線車両の後継となる**次期東北新幹線車両E10系**の設計に着手します。
- タッチせずに改札を通過できる**ウォークスルー改札**の実現を目指します。



次期東北新幹線車両 E10 系(イメージ)

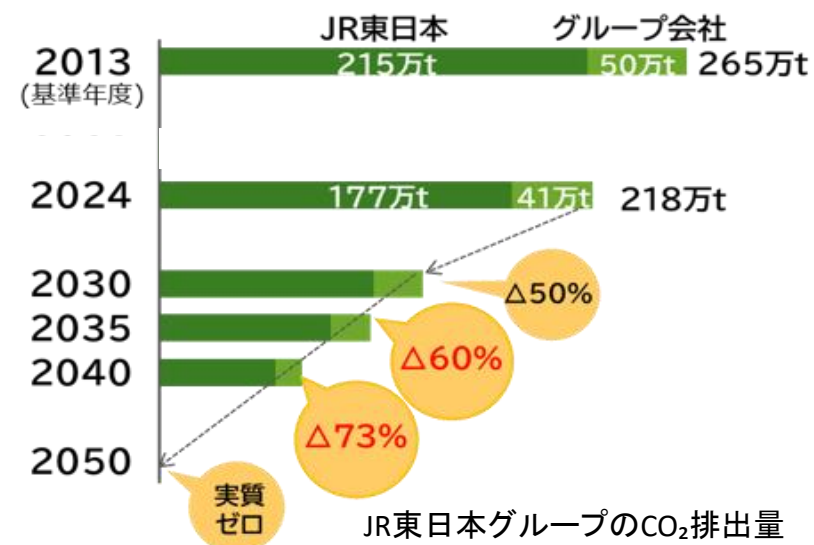


ウォークスルー改札イメージ

### 3. 自社における今後の取組み

#### (4) ゼロカーボンに向けた取組み

- JR東日本グループでは、CO<sub>2</sub>排出量「実質ゼロ」を目指す環境目標として「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を公表し、CO<sub>2</sub>排出量を2030年度までに2013年度比50%、2050年度までに実質0%とすることを目指しています。これに向け、再生可能エネルギーの活用や省エネ設備の導入を推進しています。
- 当社の川崎火力発電所については、現在は燃料が天然ガス主体となっていますが、脱炭素化に向け、**水素発電等の検討を進めています。**
- **水素をエネルギー源とする革新的な鉄道車両の開発**を進めることにおいても、地球温暖化防止やエネルギーの多様化などによる脱炭素社会の実現に貢献していきます。



川崎火力発電所



水素ハイブリッド電車「HYBARI(ひばり)」

### 3. 自社における今後の取組み

- 今後、さらなる人口減少や高速道路網の整備など、**鉄道事業の収入減少につながる外部環境の変化**が予想されます。
- また、当社所有の東北新幹線(東京～盛岡)、上越新幹線(大宮～新潟)は開業から40年以上経過しており、将来にわたる安定輸送確保のため、**2031年度から10年間におよび大規模改修工事において、多額の資金を投じる**こととなります。
- また、ホームドア整備などさらなる安全性向上や、ドライバレス運転導入などの働き手不足対応のため、**研究開発や設備投資の必要性は増しています**。加えて、脱炭素化に向けた水素活用の取組みなど、環境対策のためにも**一層の支出増加が見込まれます**。
- 当社は、そのような経営見通しの中で、新たな需要の創出、業務効率化やコストダウン、また、お客さまや関係の皆さまのご理解を得ながら運賃改定を実施することで、**今後もサステナブルな鉄道経営を実現**していきます。

## 4. 整備新幹線建設財源への寄与

## 4. 整備新幹線建設財源への寄与

### (1) 既設新幹線購入費用に関する一部債務(3号債務)の支払いによる寄与

- 整備新幹線の建設財源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ます。このうち国の負担分には、平成3年にJR本州3社が既設新幹線を譲り受けた際に、**再調達価格で再評価したことに伴う債務(いわゆる3号債務)1.1兆円分の返済(JR各社計724億円/年)**が含まれています。
- この債務1.1兆円は固定金利6.55%で60年(1991～2051年度)元利均等払いとされており、総支払額は約4.3兆円となります。なお、債務1.1兆円のうち当社負担分は3,665億円(元金)であり、**総支払額は 14,713億円** となります(2024年度までの累計支払額8,215億円)。

#### 【整備新幹線の建設財源の構造(現時点)】

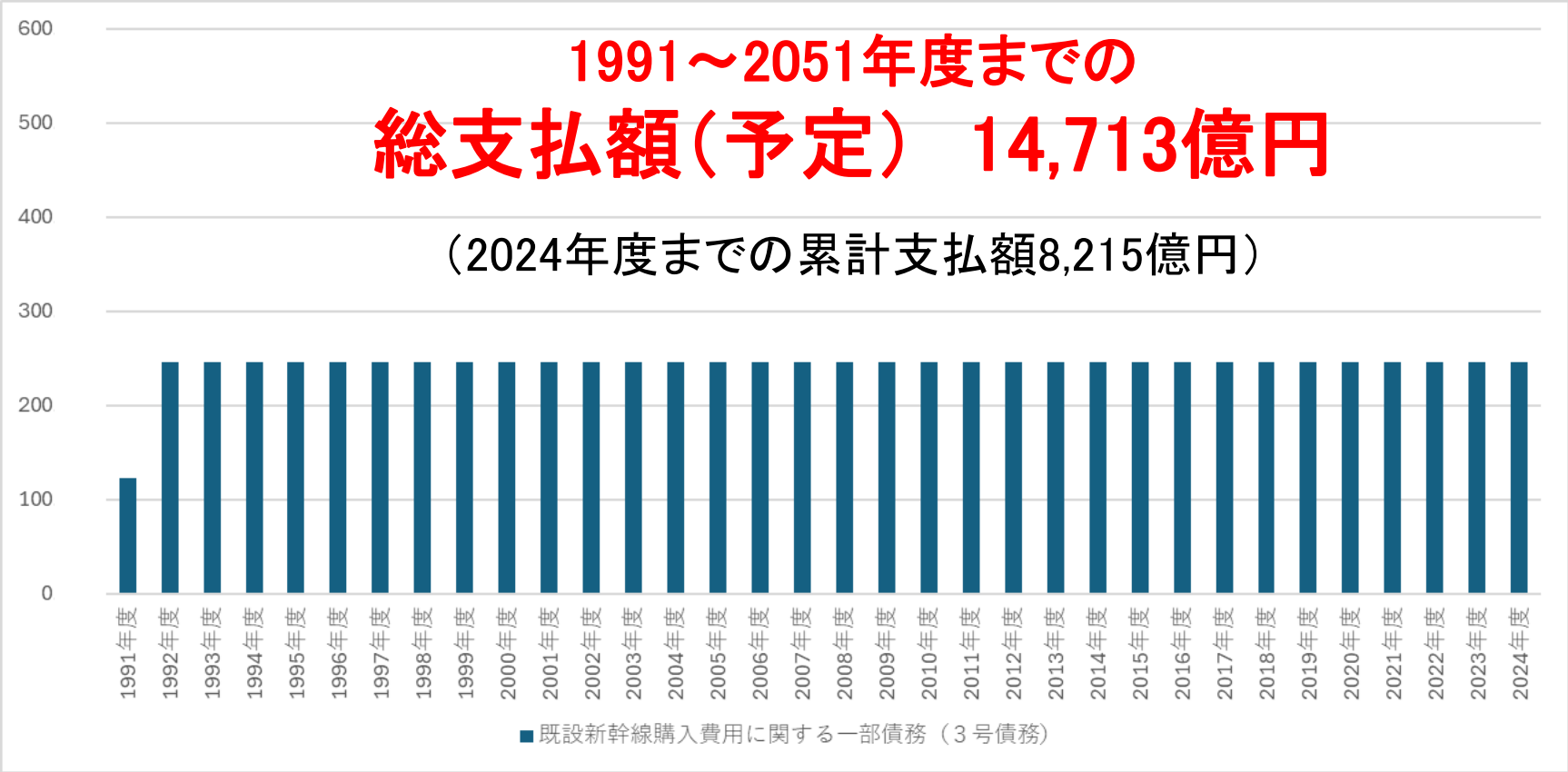


JR東海・西日本・東日本: 約**724億円**/年(固定金利6.55%、60年元利均等払い)  
(うち、JR東日本分: 約**245億円**/年)

4. 整備新幹線建設財源への寄与

(1) 既設新幹線購入費用に関する一部債務(3号債務)の支払いによる寄与

(億円)



(億円)

| 1991年度 | 1992年度 | 1993年度 | 1994年度 | 1995年度 | 1996年度 | 1997年度 | 1998年度 | 1999年度 | 2000年度 | 2001年度 | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 122.62 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 |
| 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
| 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 | 245.23 |

4. 整備新幹線建設財源への寄与

(2) 貸付料の支払いによる寄与

- 当社は整備新幹線の貸付料として、年間511.3億円(租税等を除く)を支払っており、  
**総支払額は 15,222億円** となります(2024年度までの累計支払額9,440億円)

当社の整備新幹線貸付料の支払い額

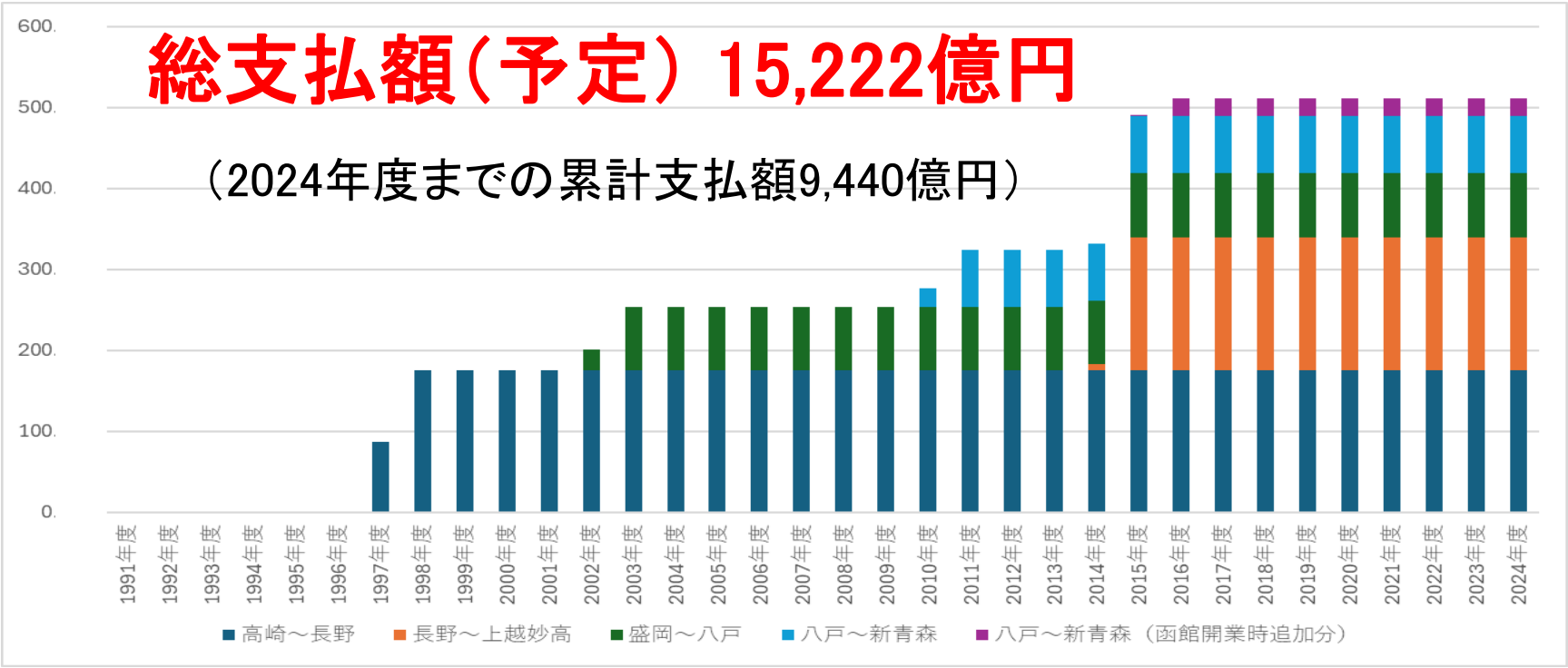
| 線区名       | 区間      | 延長<br>(km) | 貸付期間                  | 支払開始      | 定額貸付料<br>(億円/年) | 租税・機構管理費(億円)<br>※2024年度実績 |
|-----------|---------|------------|-----------------------|-----------|-----------------|---------------------------|
| 北陸<br>新幹線 | 高崎～長野   | 117.4      | 1997年10月<br>～2027年9月  | 1997年10月  | 175             | 22.4                      |
|           | 長野～上越妙高 | 59.5       | 2015年3月<br>～2045年3月   | 2015年3月   | 165             | 10.1                      |
| 東北<br>新幹線 | 盛岡～八戸   | 96.6       | 2002年12月<br>～2032年11月 | 2002年12月  | 79.3            | 15.0                      |
|           | 八戸～新青森  | 81.8       | 2010年12月<br>～2040年12月 | 2010年12月  | 70              | 24.5                      |
|           |         |            |                       | 2016年3月 ※ | 22 ※            | —                         |
| 合計        |         | 355.3      |                       |           | 511.3           | 72.1                      |

※ 貸付料22億円については、2016年の新青森～新函館北斗開業時に、同開業による八戸～新青森間のご利用増を踏まえて追加で支払うこととなった貸付料です

4. 整備新幹線建設財源への寄与

(2) 貸付料の支払いによる寄与

(億円)



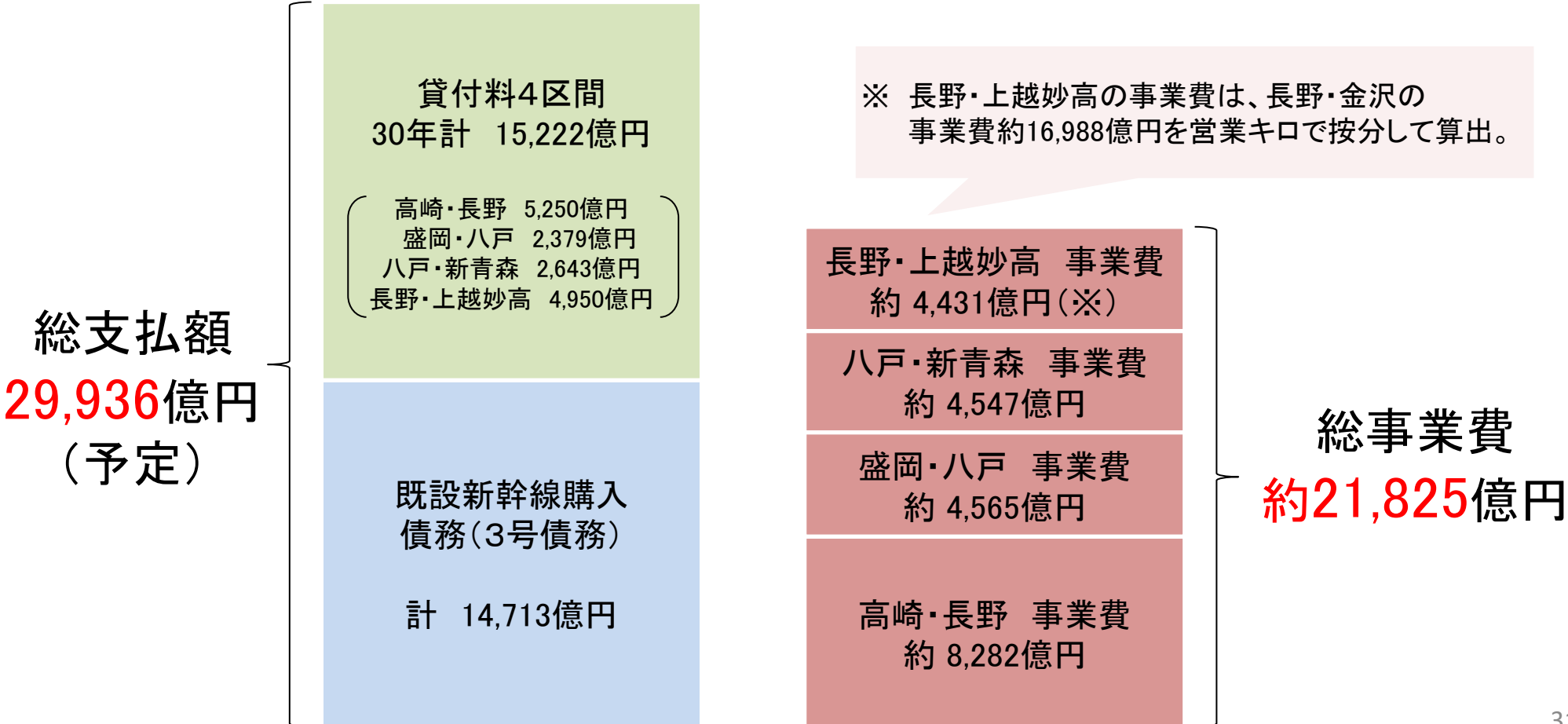
(億円)

| 年度                | 1991年度 | 1992年度 | 1993年度 | 1994年度 | 1995年度 | 1996年度 | 1997年度 | 1998年度 | 1999年度 | 2000年度 | 2001年度 | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 高崎～長野             |        |        |        |        |        |        | 86.78  | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 |
| 盛岡～八戸             |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | 26.07  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  |
| 八戸～新青森            |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 長野～上越妙高           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 八戸～新青森 (函館開業時追加分) |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 年度                | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
| 高崎～長野             | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 | 175.00 |
| 盛岡～八戸             | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  | 79.30  |
| 八戸～新青森            |        |        | 22.44  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  | 70.00  |
| 長野～上越妙高           |        |        |        |        |        |        | 7.68   | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 | 165.00 |
| 八戸～新青森 (函館開業時追加分) |        |        |        |        |        |        |        | 0.30   | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  | 22.00  |

4. 整備新幹線建設財源への寄与

(3) 当社エリア内の整備新幹線事業費との比較

- 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います。
- 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**となります。



## 5. 整備新幹線31年目以降の取扱い に関する基本スタンス

## 5. 整備新幹線31年目以降の取扱いに関する基本スタンス

- 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ました。
- 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ます。

- 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ありません。**

## 5. 整備新幹線31年目以降の取扱いに関する基本スタンス

- 「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ました。
- 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ます。
- 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、関係の皆さまとともに検討することが必要と考えます。

## 6. 現行の貸付料算定方法

## 6. 現行の貸付料算定方法

### (1) 現行制度における「受益」の考え方

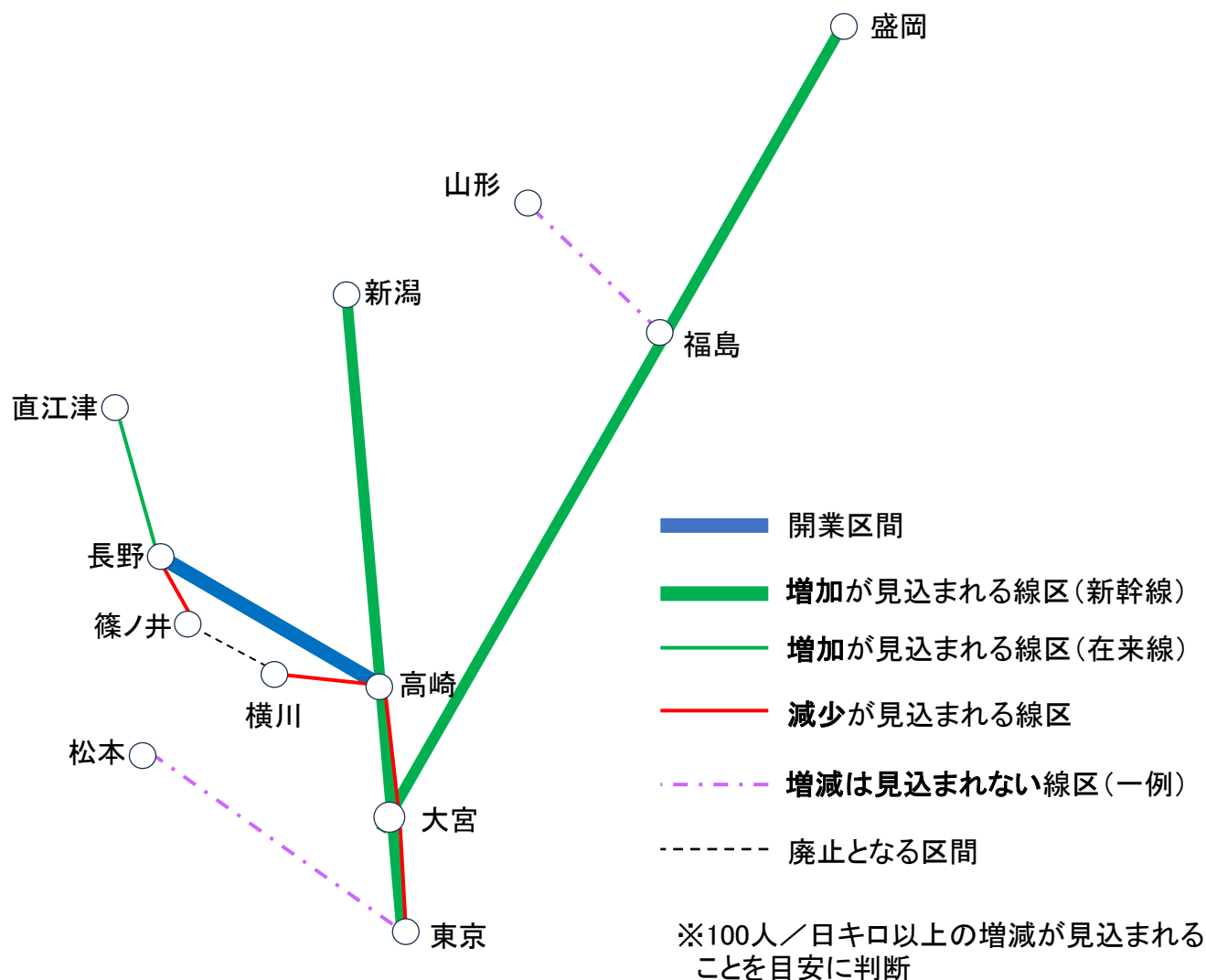
- 現在の貸付料は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令第6条に基づき、新幹線が「開業した場合」と「開業しなかった場合」の収支の差を受益として、その「受益」を貸付料とすることとされています。
- 上記の収支は事業者の営業エリア全体を見て、開業により影響を受ける全ての線区(100人/日キロ以上の増減が見込まれることが目安)を「関連線区」と定義し、「整備区間」と合わせて計算対象にしています。
- つまり、関連線区以外の線区は、計算対象としても受益額に影響が無いと想定されたために対象としないのであり、「**受益**」とは、あくまで「**事業者の営業エリアの新幹線・在来線を含めた全ての鉄道ネットワークを考慮して、新幹線開業によって受ける利益と損失を合計したもの**」と言えます。
- したがって、**特定区間の上振れ/下振れをもって想定以上の利益が出ているか否かを判断することはできない**と考えています。



## 6. 現行の貸付料算定方法

## (2) 受益算定の対象区間について(北陸新幹線・高崎～長野の関連線区)

|               | 高崎～長野                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------------|
| 整備区間          | 北陸新幹線<br>(高崎～長野)                                      |
| 廃止区間          | 信越線<br>(横川～篠ノ井)                                       |
| 関連線区<br>(新幹線) | 東北新幹線<br>(大宮～盛岡)<br><br>上越新幹線<br>(東京～新潟)              |
| 関連線区<br>(在来線) | 東北・高崎線<br>(東京～高崎)<br><br>信越線<br>(高崎～横川)、<br>(篠ノ井～直江津) |



※ 整備新幹線開業時に鉄道運輸機構から事業者へ通知される「平成9事業年度北陸新幹線(高崎・長野間)に係る貸付料について(通知)」等の「(別紙)北陸新幹線(高崎・長野間)に係る貸付料の算出基礎」の記載に基づく

6. 現行の貸付料算定方法

(3) 受益算定の対象区間について(整備区間・関連線区)

|               | 高崎～長野                                                 | 長野～上越妙高<br>(上越妙高～金沢間含む)                                                       | 盛岡～八戸                                 | 八戸～新青森                                   | 新青森～新函館 北<br>斗開業時<br>の上乗せ    |
|---------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|
| 開業年月          | 1997年10月                                              | 2015年3月                                                                       | 2002年12月                              | 2010年12月                                 | 2016年3月                      |
| 整備区間          | 北陸新幹線<br>(高崎～長野)                                      | 北陸新幹線<br>(長野～上越妙高)                                                            | 東北新幹線<br>(盛岡～八戸)                      | 東北新幹線<br>(八戸～新青森)                        |                              |
| 廃止区間          | 信越線<br>(横川～篠ノ井)                                       | 信越線<br>(長野～直江津)                                                               | 東北線<br>(盛岡～八戸)                        | 東北線<br>(八戸～青森)                           |                              |
| 関連線区<br>(新幹線) | 東北新幹線<br>(大宮～盛岡)<br><br>上越新幹線<br>(東京～新潟)              | 東北新幹線<br>(東京～仙台)<br><br>上越新幹線<br>(大宮～新潟)<br><br>北陸新幹線<br>(高崎～長野)              | 東北新幹線<br>(東京～盛岡)                      | 東北新幹線<br>(東京～盛岡)<br><br>東北新幹線<br>(盛岡～八戸) | 東北新幹線<br>(盛岡～八戸)<br>(八戸～新青森) |
| 関連線区<br>(在来線) | 東北・高崎線<br>(東京～高崎)<br><br>信越線<br>(高崎～横川)、<br>(篠ノ井～直江津) | 信越線<br>(直江津～犀潟)、<br>(長野～篠ノ井)<br><br>篠ノ井線<br>(篠ノ井～塩尻)<br><br>上越線<br>(越後湯沢～六日町) | 東北線<br>(八戸～青森)<br><br>八戸線<br>(八戸～本八戸) | 津軽線<br>(青森～中小国)<br><br>奥羽線<br>(青森～弘前)    |                              |

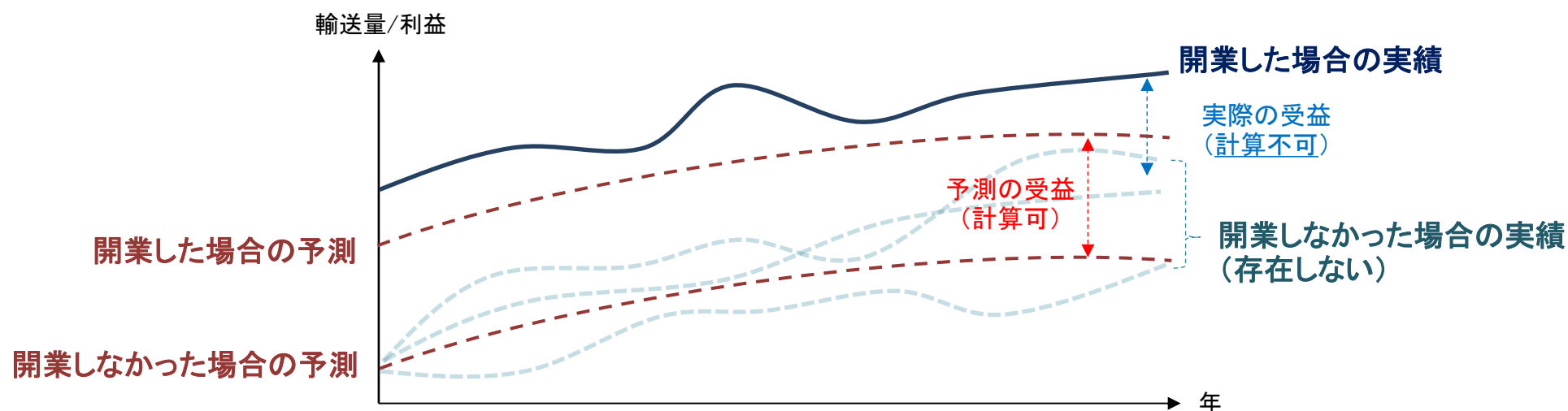
※ 整備新幹線開業時に鉄道運輸機構から事業者へ通知される「平成9事業年度北陸新幹線(高崎・長野間)に係る貸付料について(通知)」等の「(別紙)北陸新幹線(高崎・長野間)に係る貸付料の算出基礎」の記載に基づく

## 6. 現行の貸付料算定方法

### (4) 特定区間においても実績受益を算定することの困難性

- 先述のとおり、受益の計算は**鉄道事業全体を対象**に行うため、30年経過後にその全ての「開業した場合」と「開業しなかった場合」の収支差を把握することは困難です。
- また、**特定区間に限っても、以下の点から「予測の受益」と「実際の受益」を比較することは制度上困難**です。

- ① 「開業した場合」の実績は存在するものの、その実績には純粋な新幹線開業による影響以外に当社の営業努力や、外部環境の影響が含まれ、それらを実績から除くことはできないこと
- ② 「開業しなかった場合」の実績はそもそも存在しないこと

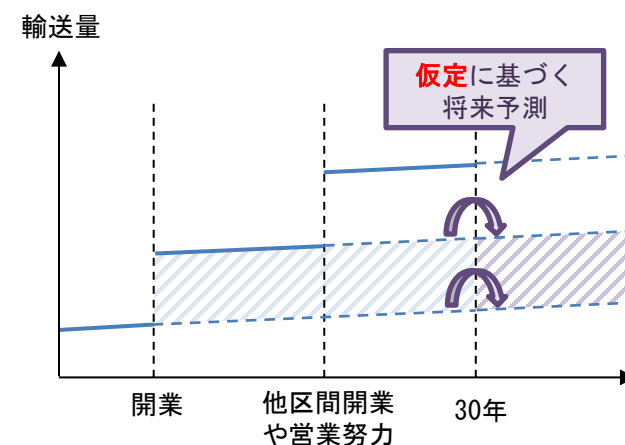


## 7. 個別の論点

## 7. 個別の論点

### (1) 貸付料の算定スキームについて

- 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＝貸付料としています。
- 「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す。
- 「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りますが、それは困難です。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ります。
- 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**です。



## 7. 個別の論点

### (2) 貸付期間・固定/変動制について

- 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**と考えます。
- 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ません。**

### (3) 大規模改修について

- **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**と認識しています。
- 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**と考えます。

## 7. 個別の論点

### (4) 根元受益(他社エリアの延伸)について

- 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**です。
- 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**と考えます。
- 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**」旨を確認しています。

## 7. 個別の論点

### (4) 根元受益(他社エリアの延伸)について

- 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**受け入れたものです。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ます。**
- 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ます。
- 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**ものと考えています。

## 7. 個別の論点

### (5) 関連事業収益を受益の範囲とすることについて

- 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**です。
- 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**です。
- 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、合理的とは言えません。**
- 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ます。
- 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ます。

## 8. 総括原価との関連

8. 総括原価との関連

- 鉄道の運賃は、総括原価方式に基づいて運賃の上限が認可されます。この際、将来3年間の合計で、上限運賃による総収入が、総括原価(「適正な原価」に「適正な利潤」を加えたもの)を超えることがないことを確認して認可されます。
- 今回、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**ということです。このことから、**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**と考えます。

【参考】 2026年3月14日の運賃改定における収入原価(2024年12月申請内容)

(億円)

| 収入原価    | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 収入      | 19,191 | 20,187 | 20,381 | 20,470 |
| 総括原価(※) | 19,841 | 20,169 | 20,402 | 20,559 |
| 差引損益    | ▲ 650  | 18     | ▲ 20   | ▲ 89   |

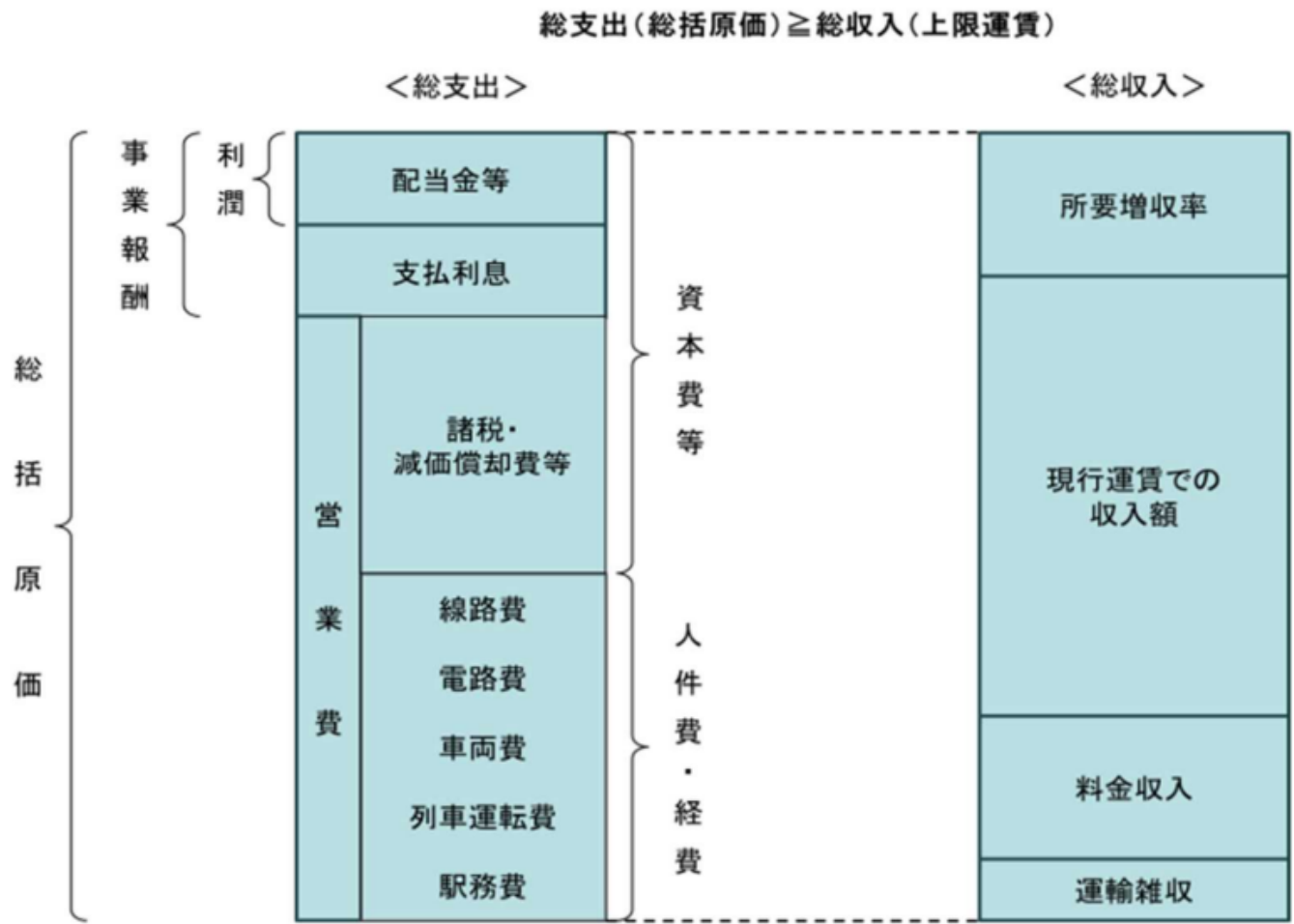
2026.3.14の運賃改定実施後の収入原価

運賃改定後も、2026～2028年度の総収入は総括原価を下回ります(差引損益はマイナス)

※ 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」としています

# 8. 総括原価との関連

## (参考) 総括原価方式イメージ



出典：国土交通省 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 第1回(2022年2月16日) 鉄道運賃・料金制度に関する参考資料(資料3) p27

- 運賃認可上、関連事業からの内部補填、関連事業への内部補填は考慮しない。
- 各収入・費用については収入原価算定要領に基づき算出されているため、決算の金額とは異なる。

8. 総括原価との関連

- 新幹線は運賃だけでなく、**特急料金(自由席)**についても**認可制**とされています。

|    |                    |                            | 新幹線                                        | 在来線 |
|----|--------------------|----------------------------|--------------------------------------------|-----|
| 運賃 | 普通運賃               | ある地点から<br>目的地までの<br>移動の対価  | <div>認可</div> <div>(上限の認可＋上限の範囲内で届出)</div> |     |
|    | 定期運賃               | 一定の期間内・特定<br>の区間の<br>移動の対価 |                                            |     |
| 料金 | 特急料金<br>(自由席)      | スピードという付加価<br>値への対価        | 認可 (上限の認可＋<br>上限の範囲内で届出)                   | 届出  |
|    | 座席指定料金             | 座席を確保することに<br>対する対価        | 届出                                         | 届出  |
|    | 特別車両料金<br>(グリーン料金) | グレードの高い設備に<br>対する対価        | 届出                                         | 届出  |

※特別企画乗車券は上限の範囲内で届出