

財政制度等審議会の指摘に対するJR連合の見解

2026年4月30日

J R 連 合

2026年4月23日に財政制度等審議会（財政制度分科会）が行った社会資本整備（整備新幹線の整備財源の在り方）への指摘に対するJR連合の見解を以下に示す。

指摘	JR連合の見解
<p>○ 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（東京一名古屋間で約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。</p>	<p>・事業整備のあり方として、鉄道事業全般と整備新幹線事業を同列に語るべきではない。リニア中央新幹線は、あくまでも特殊な例であり、これをもって他に当てはめて議論することは公平性を欠く。</p>
<p>○ 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。</p>	<p>・整備新幹線とは、日本の国土形成等に大きくかわる国が推進する事業であり、全国新幹線鉄道整備法に則り国が責任をもって進めるべきである。貸付料はあくまでも整備財源の一つであり、整備財源についてはまずは国費における整備予算の拡充を図ることが先決である。</p>
<p>○ 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。</p>	<p>・「投資の果実」には、営業主体による経営努力やそこで働く者の創意工夫、奮闘により得られた増収部分が多分に含まれている。既にこうした増収部分は公租公課により納めている。</p>
<p>・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</p>	<p>・物価状況の一例として「運賃収入の増加といった物価上昇に伴う収益増加」が記載されているが、現行の運賃・料金制度において、収入原価算定要領の改定はなされたものの、インフレには機動的に対応できない仕組みとなっている課題を解決すべき。</p>
<p>・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）</p>	<p>・B/Cは着工5条件の一つであるが、B/Cのみで事業実施の可否を判断するのは課題がある。現行のBに含まれていない新幹線整備の効果を考慮し、その有用性や必要性を国民や住民に丁寧に説明し、理解や納得を得たうえで国土形成、交通政策、鉄道政策の観点から事業を進めるべきである。</p>
<p>○ 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。</p>	<p>・①の上振れ、下振れの反映は、民間事業者の経営の健全性を損ないかねないスキーム。本指摘において評価した民間事業者の創意工夫や経営努力の毀損につながる。 ・②について、駅は営業による収益を上げるためだけの施設ではなく、安全も含め整備新幹線事業として根本的な施設であり、切り離して事業者が負担することはあり得ない。</p>
<p>○ 「潜在的に徴収すべき貸付料収入の例」（機械的な試算）の表</p>	<p>・開業効果の大きい開業後5年間の数値が使用されており、資産額が大きく算出されてしまっている。また、コロナ禍での減収などのリスクにも触れられていない。</p>

以上