

財政制度等審議会の指摘に対するＪＲ連合の見解

2025 年 11 月 27 日

2025 年 11 月 7 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、物流政策）への指摘に対するＪＲ連合の見解を以下に示す。

1. 整備新幹線

指摘	ＪＲ連合の見解
整備新幹線（２）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関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盛り込んだうえで、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、さらなる物価上昇の可能性もあるため、物価が、例えばさらに＋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ことが自然。そうした影響も貸付料に加味すべきではないか。	鉄道の運賃・料金制度（新幹線の自由席特急料金）は総括原価方式の下での上限認可制となっており、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査された上で認可されており、ＪＲの受ける便益も単純に増加するものではない。 また、整備新幹線の貸付料に限らず、そもそも現行の運賃制度はインフレへ適応困難な仕組みとなっており、その点を加味して判断する必要がある。
整備新幹線（３）貸付料の確保（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されている（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。	国において定められた現行制度は、車両投資など長期の資金回収を伴う営業主体にとって、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。 仮に新たな枠組みが検討されるのであれば、民間会社である営業主体の健全経営が確保されることを前提とされなければならない。
整備新幹線（４）貸付料の確保（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	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は、新区間における貸付料算定に含まれており、指摘は当たらない。 例として、北陸新幹線金沢～敦賀開業時の上越妙高～金沢間の「接続利益」は、金沢～敦賀間の貸付料算定に含まれている（既設の整備新幹線区間《上越妙高・金沢間》は、「関連線区」として計上）。

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。	
整備新幹線（５）貸付料の確保（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、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。 ○ 新幹線建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はないか。	実績が貸付料算定時の需要予測を上回る要因の一つには、営業主であるＪＲの企業努力やそこで働く労働者の創意工夫があると考ええる。新幹線施設が国民共有の財産であるとはいえ、貸付料の確保に向けた施策は、企業努力や労働者の創意工夫意欲が失われないように慎重に検討する必要がある。
整備新幹線（７）貸付料の確保（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、関連する不動産やホテル、物流での利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ある。 ○ 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。こうした国際事例を踏まえながら、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ではないか。	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。従って、副次的に得た受益として徴収するという考え方は、地価上昇の恩恵も含め、遍く周辺地権者からの徴収につながり、公共事業として適切ではない。 駅建設費は整備新幹線の総事業費の一部であり、その新幹線事業費で整備された駅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計上し、適切に負担している。
整備新幹線（８）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、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。 ○ 前項の「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	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。従って、副次的に得た受益として徴収するという考え方は、地価上昇の恩恵も

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。	含め、遍く周辺地権者からの徴収につながり、公共事業として適切ではない。 駅建設費は整備新幹線の総事業費の一部であり、その新幹線事業費で整備された駅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計上し、適切に負担している。
---	--

2. 物流

指摘	ＪＲ連合の見解
ＪＲ貨物（株）について ○ 旧国鉄の民営化により、昭和 62 年に発足したＪＲ貨物については、将来的に国の支援に依存しない経営自立を目指すとされている（国保有株式をより高値で売却できれば、国民負担の減（国庫収入の増）につながる）。 ○ 将来的な自立に向けて、公的支援を 40 年近くに亘り行ってきたものの、ＪＲ貨物は鉄道貨物事業では利益を上げられておらず、長年にわたり経営改善が十分に進展していない状況。鉄道輸送は、モーダルシフトのメインプレーヤーとして期待されてきたものの、輸送貨物に対するＪＲ貨物（鉄道）のシェアは横ばいであり、同じくモーダルシフトの柱である内航海運等の代替手段もあることから、抜本的な改革を検討すべきではないか。	鉄道貨物の環境優位性や輸送効率の高さを踏まえれば、国策として物流政策を整理し、モーダルシフト推進を図る必要がある。 また、抜本的な改革を行うにあたっては、鉄道貨物の特性を発揮でき、ＪＲ貨物が経営自立を適切に果たすことを念頭に置いた検討がなされるべきである。経営体力の脆弱なＪＲ貨物が現状の輸送網を維持することは現実的に厳しいと言わざるを得ないが、物流政策の観点から社会的必要性のある路線については、道路や国防、環境等の他分野とのポリシーミックスによる支援を行い、事業領域を明確化して経営自立を果たすべきである。

以上