



今後の整備新幹線の貸付のあり方について

2026年1月15日
西日本旅客鉄道株式会社

(1) 経営環境の急激な変化と対応方針

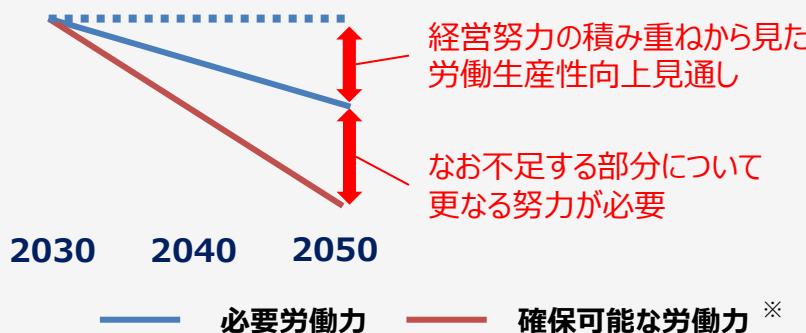
- ・災害の激甚化、労働力不足の拡大、人的資本の充実や物価高騰等の影響は今後さらに大きくなる見通し
- ・上記の見通しも踏まえて、鉄道事業の安全性向上・持続的進化に向けた施策（投資）の積上げや、ライフデザイン分野での成長加速に向けた検討を深化

経営環境の急激な変化

災害の激甚化

労働力不足の拡大

鉄道事業 労働力需給推移（想定イメージ）



人的資本の充実や物価高騰等の継続

今後の対応方針

鉄道事業の安全性向上・持続的進化

- 地震対策、バリアフリー等の安全性向上施策（投資）
- 更なる労働生産性向上施策（投資）
- 運賃改定検討及び運賃制度見直しに向けた政府への働きかけの継続
- グループ一体となったインバウンド需要のさらなる取り込み
- ローカル線、地域交通のあり方検討

事業ポートフォリオ再構築による成長

- ライフデザイン分野での成長加速
- 事業ポートフォリオ経営の深化

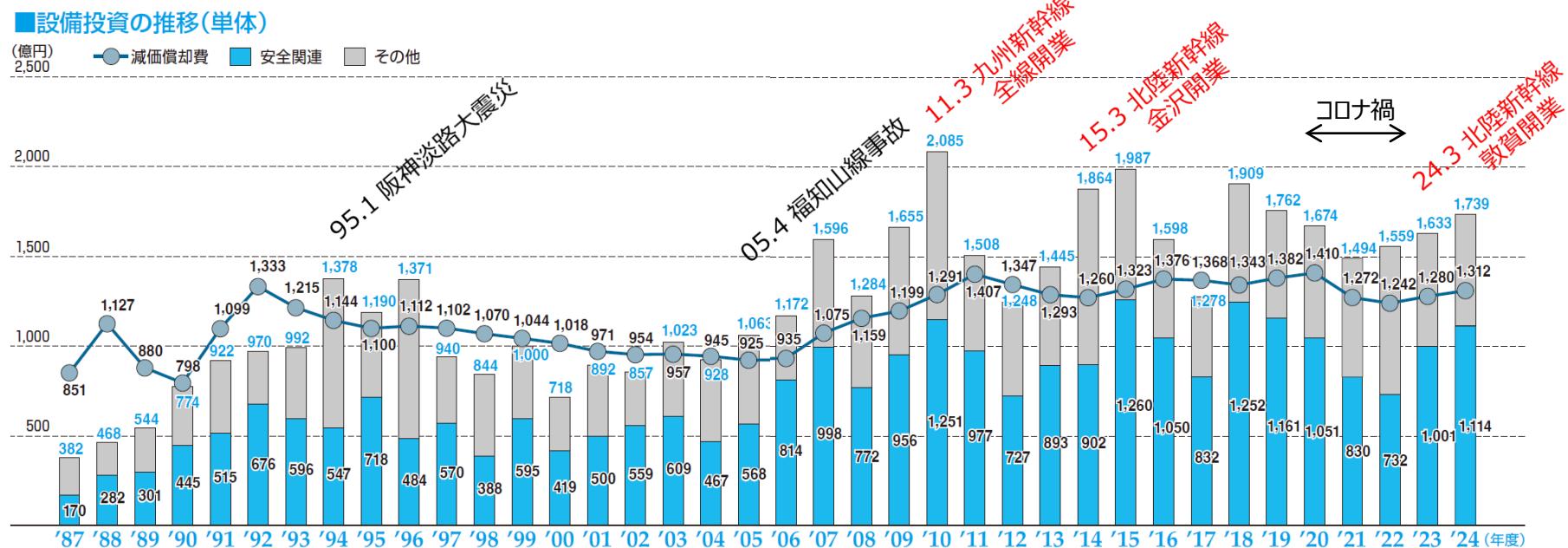
上記を両立させる財務戦略

- 柔軟な財務戦略の運用と定期的見直し
- キャッシュアロケーション

1. 当社の取り組み

(2) 設備投資の推移

- 会社発足以降、経営環境の変化を踏まえ、鉄道事業の安全性向上・持続的進化を実現するために、減価償却費を上回る設備投資を行い、西日本エリアの鉄道ネットワークの充実を図っている



(3) 地震対策、バリアフリー等の安全性向上施策（投資）

○山陽新幹線の地震対策

- ・近年、大規模地震が複数発生していることを踏まえ、地震時のさらなる安全性向上を目的に、地震対策（構造物対策、脱線後の減災対策 等）を全線に拡大
- ・2023年度以降の30年間で約3,000億円を投入し、対策完了を目指す
《構造物対策》 構造物の倒壊や復旧の長期化を防止



高架橋柱



落橋防止工



橋脚



盛土



電車線柱

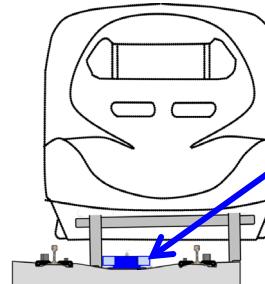
《脱線後の減災対策》 地震により列車が万一脱線しても、車輪が逸脱防止ガードに当たることで、大きな逸脱を防止



逸脱防止ガード(スラブ区間)



逸脱防止ガード(バラスト区間)



逸脱防止ガード

○バリアフリー設備の整備

- ・2023～2027年度の5年間で約534億円※を投入し、ホーム安全スクリーンやホーム柵等を整備



ホーム安全スクリーン



昇降式ホーム柵



可動式ホーム柵

※うち鉄道駅バリアフリー料金収受額 約317億円

(4) 更なる労働生産性向上施策（投資）

駅部門

- ・みどりの券売機の機能向上による駅サービスのデジタル化推進
- ・タブレット端末を活用したお客様案内
- ・チケットのデジタル化 等

運行管理部門

- ・AIを活用した運行管理手法の導入
湖西線 強風予測システムの開発（大阪ガスとの共同開発）
北陸新幹線 着雪量予測モデルの構築
- ・自動運転技術の導入に向けたJR他社との連携 等

設備保守部門

- ・踏切事故防止に向けた安全対策の推進
遮断機・警報機がない踏切への「踏切ゲート」の設置【写真①】
- ・CBM (Condition Based Maintenance) の実現
地上設備の状態監視に向けたセンサ等の設置
新型総合検測車導入による検査の車上化【写真②】
既存通信網を活用したIoTインフラネットワーク
- ・設備の強靭化、作業の生産性向上【写真③】 等



①踏切ゲート-Lite+



②総合検測車(DEC741)



③多機能鉄道重機

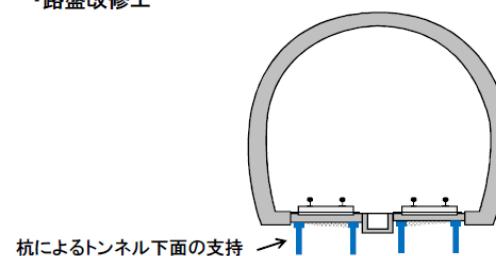
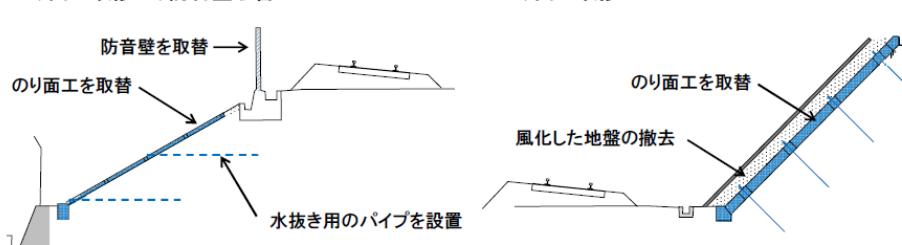
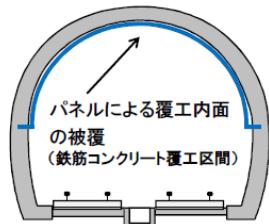
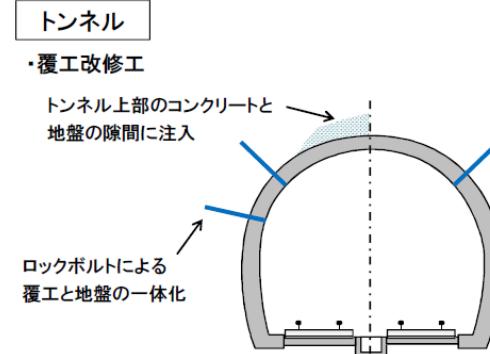
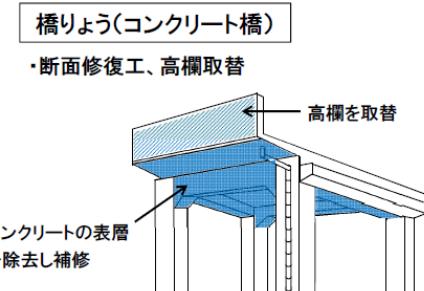
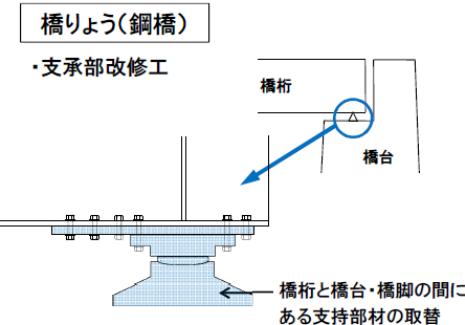
(5) 山陽新幹線の大規模改修工事

■大規模改修の概要

対象施設	主な工事内容	
橋りょう	鋼 橋	支承部改修工
	コンクリート橋	断面修復工、高欄取替
トンネル	覆工改修工、路盤改修工	
土 工	のり面工改修工、防音壁取替	

■引当金積立計画の内容

大規模改修	期間	2028年4月～2038年3月 (10年間)
	費用の総額	1,557 億円
引当金	積立期間	2016年4月～2028年3月 (12年間)
	積立総額	500 億円



まとめ

- ①積極的な設備投資を行うことによって、将来にわたって安全と安定輸送を追求
- ②鉄道事業の活性化を支える生産性向上と持続可能なシステム構築を実現
- ③新幹線を基軸とした鉄道ネットワークの充実とまちづくりの推進により、
交流人口・関係人口の創出に挑戦
- ④変化し続けるニーズへの対応だけでなく、デジタル技術を活用し、移動をより便利に、暮らしをより豊かにしていくサービスを創出
- ⑤ご利用しやすい持続可能な交通体系を地域とともに推進

今後も、鉄道の安全性向上に向けた不斷の取り組みを積み重ねていくことを基盤としつつ、
さまざまなパートナーとの共創とイノベーションにより、
「地域共生企業」として事業を通じて社会や地域の課題解決に取り組み、貢献することで、
社会的価値と経済的価値を併せて創出し、よりよい未来を創り上げていく

2. 北陸新幹線と当社の使命

(1) 整備新幹線事業について

・平成8年12月の「政府・与党合意」および「全幹法」等に基づき、公共事業として「上下分離方式」で整備されることとなっており、営業主体である当社は、受益の範囲を限度とした貸付料を支払うことが基本原則

線区	区間	延長 (km)	貸付期間	貸付料 (億円/年)	租税・管理費 (億円) 2024年度実績
北陸新幹線	上越妙高 ～ 金沢	168.5	2015年3月 ～ 2045年3月	80	37.6 〔 固定資産税の減免あり (1/3) 〕
	金沢 ～ 敦賀	125.2	2024年3月 ～ 2054年3月	93	2.1 〔 固定資産税の減免あり (1/6) 資産評価 一部未完了 〕
	全体	293.7	—	173	39.7

租税・管理費：鉄道施設に係る固定資産税等、機構管理費（機構法施行令第6条第1項第2号）

固定資産税の減免：5年間 1/6、その後の5年間 1/3（新幹線等関連税制）

上越妙高・金沢間 事業費 約1.26兆円※

※長野・金沢間の事業費約16,988億円を
上越妙高・金沢間の営業キロで按分して算出

30年間の 貸付料 0.24兆円	国・自治体 約1.02兆円
約19%	

金沢・敦賀間 事業費 約1.68兆円

30年間の 貸付料 0.28兆円	国・自治体 約1.40兆円
約17%	

〔 既設新幹線譲渡収入の一部 (3号債務)
当社支払額 約0.5兆円 (=約77億円/年×60年) 〕

2. 北陸新幹線と当社の使命



(2) 北陸新幹線について

- 北陸新幹線については、第二国土軸の形成やリダンダンシーの確保に寄与するとともに、新たな経済圏が形成されて相互交流が活性化し、地方都市の連携や発展につながる大規模な国家プロジェクト



2024年8月30日台風8号に伴う
東海道新幹線運休時の敦賀駅



2. 北陸新幹線と当社の使命

(3) 営業主体である当社の使命

① 整備効果や価値を高めるためのモビリティサービスの提供（モビリティ施策）

- ・国から貸付けを受けた施設を活用して安全安定的な輸送を日々お客様に提供



- ・当社の有する鉄道ネットワークを活用して交流人口・関係人口を創出し、北陸新幹線の整備効果を最大化

北陸デスティネーションキャンペーン



特別な旅を創る新たな観光列車（支線活性化）



花嫁のれん(2015年～)



べるもんた(2015年～)



はなかり(2024年～)

② エリア価値の向上・地域の活性化をけん引（地域との共生）

- ・新幹線で結節される主要都市において、行政とともに地域の発展や活性化につながるまちづくり施策を展開

駅周辺まちづくり



LRT乗り入れ（富山）



コンコース門型柱（金沢）

トレインパーク白山（白山市立高速鉄道ビジターセンター）



出典：白山市



出典：白山市
新幹線見学エリア

(3) 営業主体である当社の使命

③ 鉄道の未来に対する貢献（サステナビリティ・進化）

- ・人口減少、高コスト化、労働力減少などは不可避な中、これらに対して新たな技術開発や生産性向上など、鉄道の未来のための挑戦領域に当社のリソースを投入

北陸新幹線 自動運転技術の開発

- 自動運転（GoA2※）の実現に向けたシステム開発や技術検討を推進（JR東日本と共同で推進）

※運転士がボタンを押すことで列車が出発し、走行中の速度は自動制御され、定刻に到着駅へ自動停止

○期待される効果

- ・運転士の業務量を削減し、駅発着時のホーム上の安全確認に注力できる環境をつくることで、更なる安全性向上を実現
- ・安定して電力消費量の少ない運転が可能となり、省エネ効果を実現

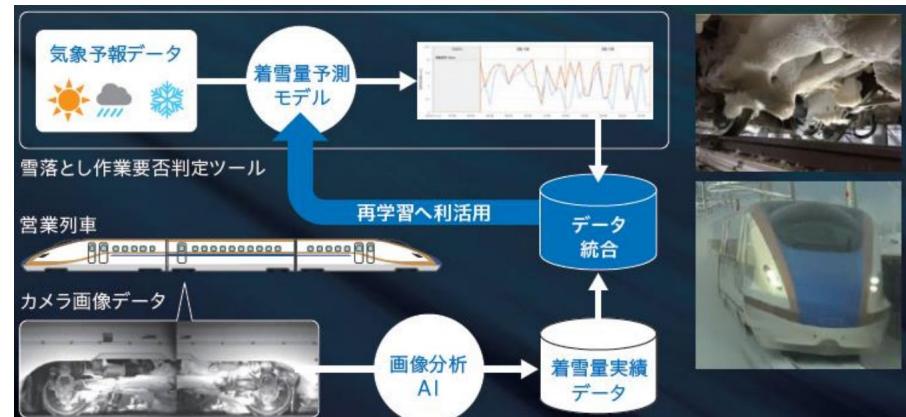


AIを用いた着雪量予測モデルの構築

- 画像分析AIと組み合わせ、高精度の着雪量予測を実現

○導入効果

- ・雪落とし作業員の不要な配置を抑制
- ・雪落とし作業に伴う列車の臨時停車回数を低減



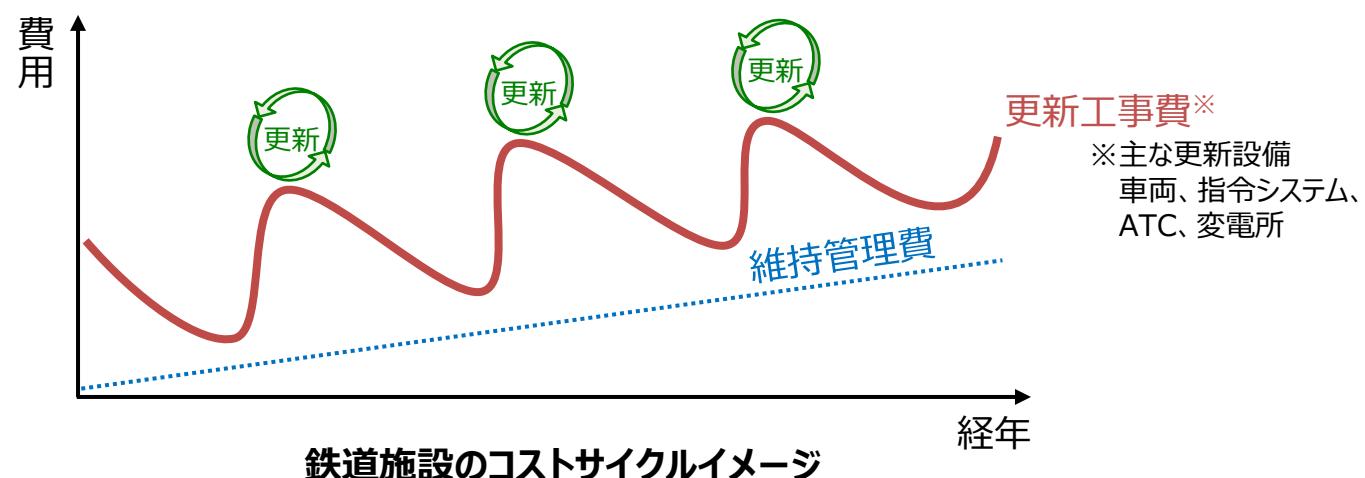
3. 現行の貸付料制度・31年目以降の取扱い

(1) 現行の貸付料制度について（開業から30年間の固定額の支払い）

- ・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事費の一部を負担している

(2) 31年目以降の取扱いについて

- ・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



3. 現行の貸付料制度・31年目以降の取扱い



【参考1】現行の貸付料制度

●運輸大臣による通達（平成9年9月10日）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令第6条第1項第1号の額は、イの場合において新幹線営業主体が毎年一定額を費用として負担した場合に、イの収支と口の収支の毎年の差額の累計が新幹線鉄道事業の開業後30年間で0となるような当該一定額を基準として定めるものとする。

- イ 当該新幹線営業主体が新幹線鉄道事業を開始した場合において、新幹線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に生ずると見込まれる毎年の収支
- ロ 当該新幹線営業主体が新幹線鉄道事業を開始しなかつたと仮定した場合において、新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体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に生ずると見込まれる毎年の収支

●「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。（令和7年11月6日 第1回 今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会 資料1）

【参考2】31年目以降の取扱い

●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 : (略) JRは三十年間リース料を払うわけですけれども、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) : 三十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 : 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) : 三十年後にそのようになることを期待しております。

●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 : (略) そもそも論になるんですけども、その貸付料というのは、三十年後、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) : (略) 三十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ございません。その額につきましては、三十年経過するまでに、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)

3. 現行の貸付料制度・31年目以降の取扱い

(3) その他の各論

① 算定方法

- ・30年間の新幹線のWithの実績は有るもの、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

② 貸付期間・区間

- ・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

③ 固定/変動貸付料

- ・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、ご利用は激減し、大幅な赤字となっている

3. 現行の貸付料制度・31年目以降の取扱い



④ 根元受益（接続受益）

- 敦賀開業時の上越妙高・金沢間（当社區間）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）

⑤ 関連事業収益

- 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、副次的に得た収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

⑥ 大規模改修

- 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

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
- 賃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