

整備新幹線について

平成27年3月13日
総務省自治財政局調整課課長補佐 八矢 拓

全国の新幹線鉄道網の現状

平成26年9月24日 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(第1回) 資料

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。

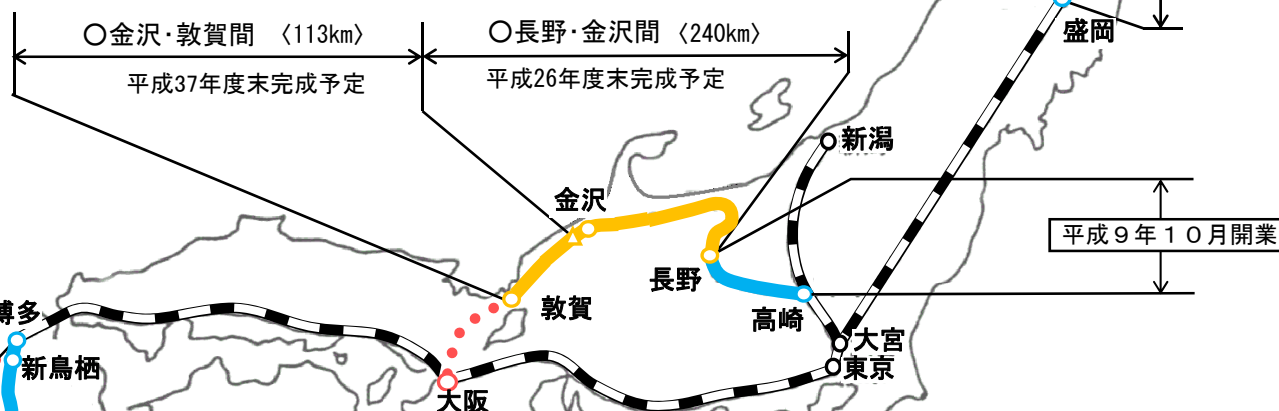
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。

北海道新幹線



北陸新幹線

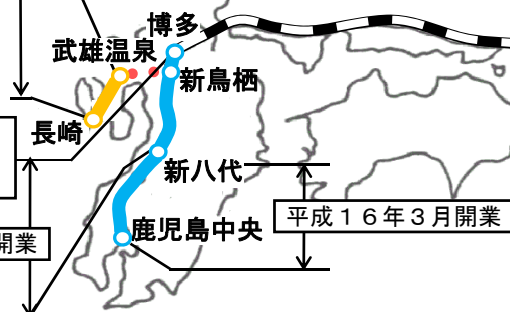


九州新幹線(長崎ルート)

○武雄温泉・長崎間
<66km>
平成34年度完成予定

九州新幹線(鹿児島ルート)

平成23年3月開業



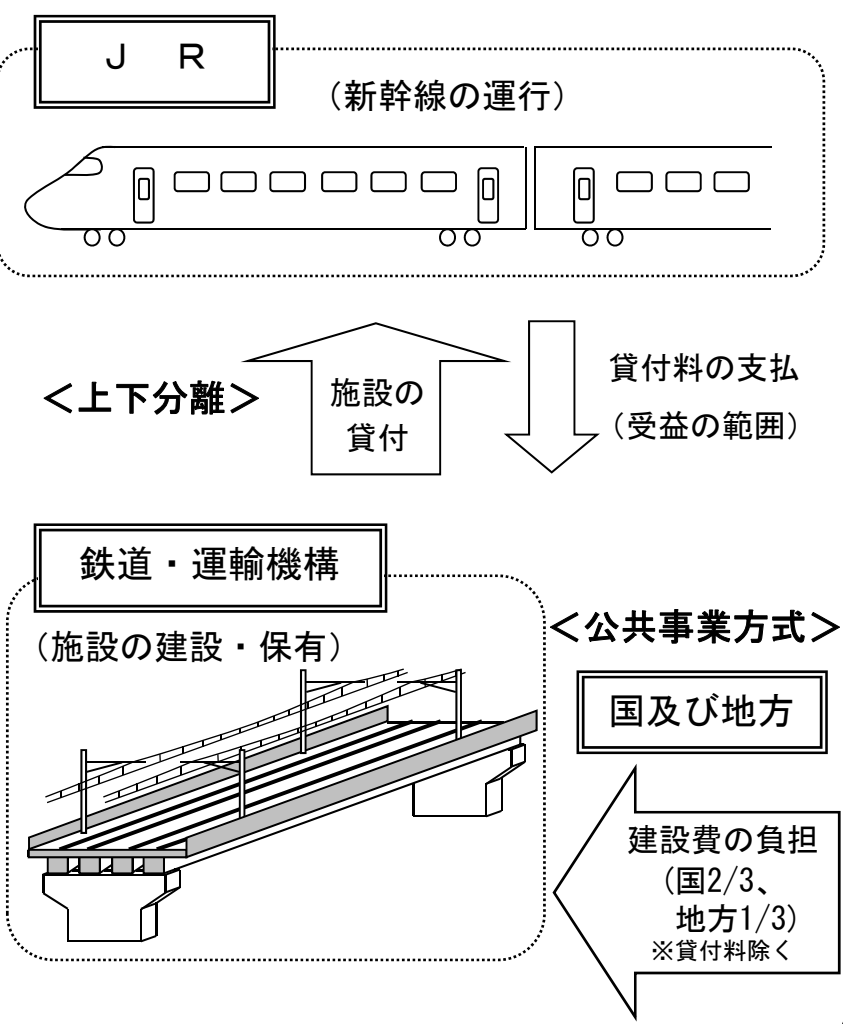
凡例

- 既設新幹線開業区間
- 整備新幹線開業区間
- 建設中区間
- 未着工区間

整備新幹線の整備方式について（上下分離）

平成26年9月24日 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ（第1回）資料

【整備方式】



【財源スキーム】

※貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

公共事業関係費（国）	地方公共団体	貸付料等
2		1

【平成27年度予算概算要求の内容】

○整備新幹線整備事業費補助
事業費：1,560億円
公共事業関係費：720億円

※新規着工区間の開業時期の前倒しについて事項要求

【整備新幹線関係予算の推移】

単位：億円（当初予算額）

	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
国費	706	706	706	706	706
事業費総額	2,195	2,265	2,637	3,069	3,539
	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
国費	706	706	706	706	720
事業費総額	2,600	2,950	3,095	2,660	1,560

各新幹線の比較

	整備新幹線	その他新幹線	【参考】 中央新幹線(リニア)
区間	北海道新幹線(青森～札幌) 東北新幹線(盛岡～青森) 北陸新幹線(東京～大阪) 九州新幹線(福岡～鹿児島) 九州新幹線(福岡～長崎)	東海道新幹線(東京～大阪) 山陽新幹線(大阪～福岡) 上越新幹線(東京～新潟) 東北新幹線(東京～盛岡)	東京～大阪
建設主体 ※全幹法第6条	国鉄⇒日本鉄道建設公団⇒ (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	国鉄⇒日本鉄道建設公団	JR東海
営業主 ※全幹法第6条	JR北海道、JR東日本、JR西日本、JR九州	JR東海、JR東日本、JR西日本	JR東海
建設費用負担 (駅・線路等)	＜平成元年度～平成8年度＞ 線路等 JR50%:国40%:自治体10% 駅等 JR50%:国25%:自治体25% ※全幹法上規定なし(政府・与党申合せによる) ＜平成9年度～＞ 国2:自治体1(JRは受益の範囲内で貸付料を負担) ※全幹法第13条及び同法施行令第8条で規定 ※自治体負担について、地方債(充当率90%)及びその元利償還金の50～70%を交付税措置	国鉄⇒日本鉄道建設公団 (自治体負担なし) ※全幹法上規定なし	JR東海 ※全幹法上規定なし
建設費用負担 (交通広場、 周辺道路等 駅周辺整備)	自治体負担 ※国交省所管の補助金・交付金を活用(様々な補助メニューから自治体を選択) ※地方財政措置は、基本的に公共事業等債(充当率90%、うち財源対策債分40%の元利償還金の50%を交付税措置)を想定		

国鉄改革以降の整備新幹線をめぐる主な経緯と今後の予定

昭和 62年(1987年) 4月	国鉄改革
63年(1988年) 8月	政府・与党申合せ【着工優先区間:①北陸(高崎・軽井沢間)、②北陸(高岡・金沢間)、③東北(盛岡・青森間)、④九州(八代・西鹿児島間)、⑤北陸(糸魚川・魚津間)】
平成 元年(1989年) 1月	政府・与党申合せ(財源措置等の決定)
2年(1990年) 12月	政府・与党申合せ【新規着工区間:東北(盛岡・青森間)、九州(八代・西鹿児島間)、北陸(軽井沢・長野間)、北陸(高岡・金沢間)】
6年(1994年) 2月	連立与党申合せ、大蔵・運輸・自治3大臣申合せ【新規着工区間:東北(沼宮内・八戸間)】
12月	連立与党申合せ、関係大臣(官房長官・大蔵・運輸・自治)申合わせ【新規着工区間:東北(盛岡・沼宮内間)】
8年(1996年) 12月	政府与党合意【新規着工区間:東北(八戸・新青森間)、北陸(長野・上越間)、九州(船小屋・新八代間)】
9年(1997年) 10月	北陸新幹線 高崎・長野間開業
12年(2000年) 12月	政府・与党申合せ【新規着工区間:九州(博多・新八代間)、北陸(長野・富山間)】
14年(2002年) 12月	東北新幹線 盛岡・八戸間開業
16年(2004年) 3月	九州新幹線 新八代・鹿児島中央間開業
12月	政府・与党申合せ【新規着工区間:北海道(新青森・新函館間)、北陸(長野・金沢車両基地間)、北陸(福井駅部)】 ※九州(武雄温泉・諫早間)は、並行在来線区間の運営のあり方について、佐賀県との調整が整い次第着工
22年(2010年) 12月	東北新幹線 八戸・新青森間開業
23年(2011年) 3月	九州新幹線 博多・新八代間開業
12月	政府・与党確認事項【新規着工区間:北海道(新函館・札幌間)、北陸(白山総合車両基地・敦賀間)、九州(武雄温泉・長崎間)】
25年(2013年) 5月 ～27年(2015年) 1月	与党PTIにおいて新規着工3区間の工期短縮について議論
27年(2015年) 1月	政府・与党申合せ【開業前倒し:北海道(新函館北斗・札幌間)5年、北陸(金沢・敦賀間)3年、九州(武雄温泉・長崎間)可能な限り】
27年(2015年) 3月	北陸新幹線 長野・金沢間開業予定
27年(2015年) 度末	北海道新幹線 新青森・新函館北斗間開業予定
34年(2022年) 度 (※)	九州新幹線 武雄温泉・長崎間開業予定
34年(2022年) 度末 (※)	北陸新幹線 金沢・敦賀間開業予定
42年(2030年) 度末 (※)	北海道新幹線 新函館北斗・札幌間開業予定

(※)開業前倒しに関する政府・与党申し合わせ後のスケジュール

整備新幹線の整備に係る地方負担と地方財政措置の変遷①

1. 昭和59年まで

○ 地方負担なし

- 新幹線の建設は、国土の基幹的な交通網の一環として、国及び日本国有鉄道・日本鉄道建設公団の負担において実施
- 昭和56年の全国新幹線鉄道整備法改正により、地方公共団体は新幹線鉄道の建設に関し補助金等の交付ができる旨の規定が設けられたが、地方公共団体の負担はあくまで任意

全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)(抄)※当時
第十三条

2 地方公共団体は、新幹線鉄道が当該地方の開発発展及び住民の生活の向上に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道に関し、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団に対するその建設のため必要な資金についての補助金等の交付その他財政上の措置を講ずることができる。

2. 昭和59年～63年

○ 地方負担10%

- 昭和59年6月22日 自民党党議決定において、新幹線鉄道の建設費の10%は地元負担とする旨の決定

3. 平成元年～8年

○ 地方負担約15%

- 平成元年1月17日「平成元年度予算編成にあたっての整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党申合せ)により、整備新幹線の建設費は、JRが50%を負担し、残りについて、第1種工事(線路等)は国40%:地域10%、第2種工事(駅等)は国25%:地域25%(トータルで概ね国35%:地域15%)の比率で負担することとされた

<財源スキーム(平成元年～8年)>

JR(50%)		国(約35%)	地域(約15%)
貸付料	既設新幹線譲渡収入	公共事業関係費	地域負担

※地域負担について地方債(充当率90%)を充当(交付税措置なし)

整備新幹線の整備に係る地方負担と地方財政措置の変遷②

4. 平成9年～20年

○ 地方負担3分の1、交付税措置50%

- 平成9年の全国新幹線鉄道整備法改正により、建設費用の公的負担を法律上規定(JRからの貸付料等を除いた額について、国が3分の2、地方が3分の1を負担)
- 交付税措置を創設(一般単独事業債(充当率90%)に係る元利償還金の50%を普通交付税措置)
※同改正において、国は新幹線鉄道建設に係る地方公共団体の費用負担に対し必要な措置を講ずる旨を規定

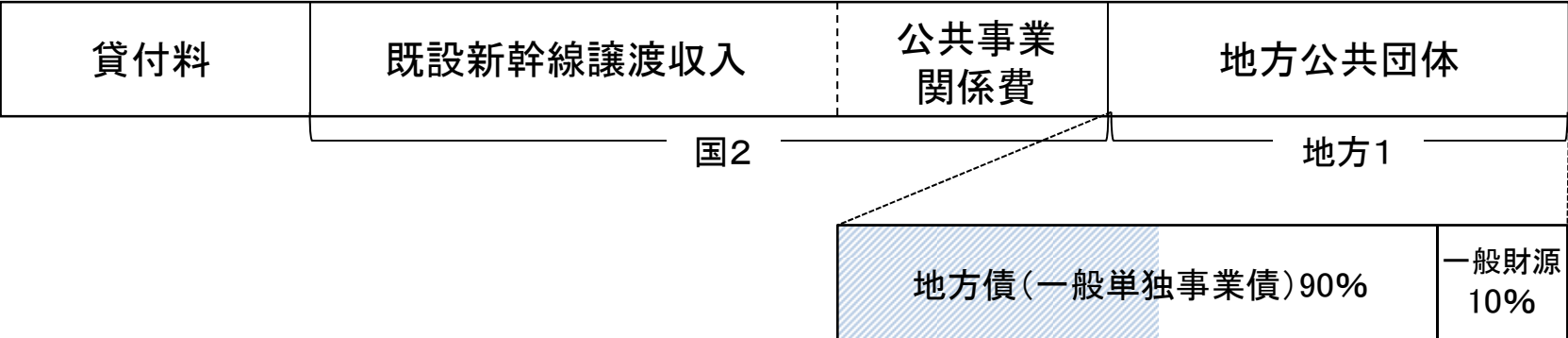
全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)(抄)

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。

第十三条の二 国は、前条第一項及び第二項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担する地方公共団体に対し、その財政運営に支障を生ずることのないよう、そのために要する財源について必要な措置を講ずるものとする。

全国新幹線鉄道整備法施行令(昭和四十五年政令第二百七十二号)(抄)

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。



※地方債(充当率90%)を充て、その元利償還金の50%を交付税措置

整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)(平成23年12月26日)

平成26年9月24日 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(第1回) 資料

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」(平成23年12月21日民主党・国民新党)を踏まえ、整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を建設財源に活用。
- 事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定。
- 安定的な財源見通しを確保の上、収支採算性、投資効果、JRの同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意を満たし、各線区の課題の対応が示されていることを確認した際は、新たな区間を認可・着工。
- 厳しい財政制約を踏まえ、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続。

2. 各線区の取扱い

新たな区間については、収支採算性と投資効果を改めて確認した上で、以下の条件等が整った区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
北海道新幹線 (新函館・札幌間)	・JR北海道の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線 地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業(平成27年度末)から概ね20年後
北陸新幹線 (白山総合車両基地・敦賀間)	・JR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線 地方自治体の同意	長野・白山総合車両基地間の開業(平成26年度末)から概ね10年強後
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	・JR九州の同意	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね10年後

平成25, 26年度の与党における検討①

1. 経緯

- 平成25年5月より、「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム」(以下、「PT」)において、平成24年6月に計画が認可された北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線3区間の開業前倒し等について、検討がなされてきた
- 平成26年7月、官房長官、財務大臣、総務大臣、国交大臣に対し、以下について、申入れを実施

<参考>PTメンバー ※敬称略

自由民主党 町村 信孝(座長)、木村 太郎、谷川 弥一、前田 一男、山本 拓、岡田 直樹、金子 原二郎、滝波 宏文、長谷川 岳
公明党 井上 義久(座長代理)、漆原 良夫、江田 康幸、稲津 久、秋野 公造

2. PTからの申入れ概要

I 今後の整備新幹線の取扱いについては、以下のとおりとする

北海道新幹線(新函館北斗－札幌間):開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度の開業を目指す

北陸新幹線(金沢－敦賀間):開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度の開業を目指す

九州新幹線(武雄温泉－長崎間):開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しすることとし、更なる検討を行う

II Iを実現するため、年末に向けて以下の課題について検討を行う

(1)財源上の課題

- ① 新規着工3区間の貸付料の前倒し活用(開業後の貸付料収入を担保に借入れを実施)
- ② 貸付期間の延長(貸付料算定上の貸付期間を現行の30年から延長)
- ③ その他JR九州株売却益の活用を含めた幅広い観点からの安定的な財源の検討
- ④ 以上を踏まえた国及び地方の負担のあり方

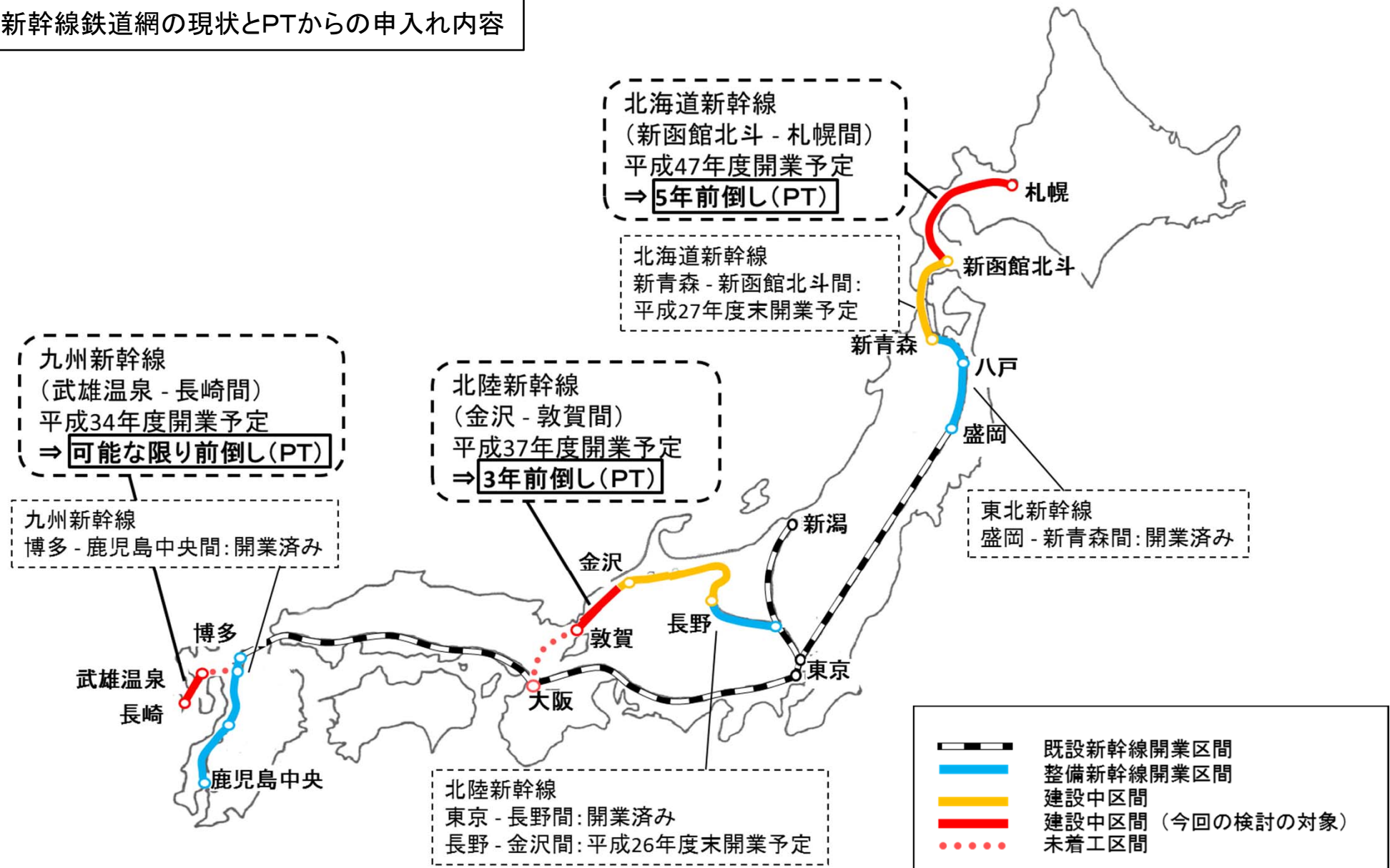
(2)技術上の課題

用地買収、設計協議を始めとする各線区の技術上の課題について、引き続き精査

III 政府・与党からなるワーキンググループの設置などにより、平成27年度予算編成過程で結論を得るべく、必要な検討を要請

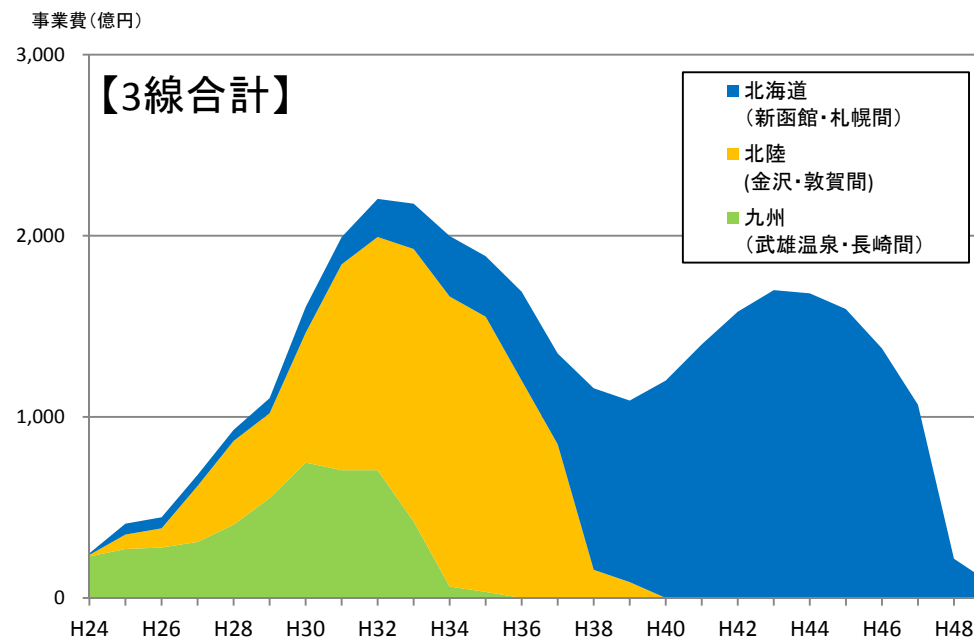
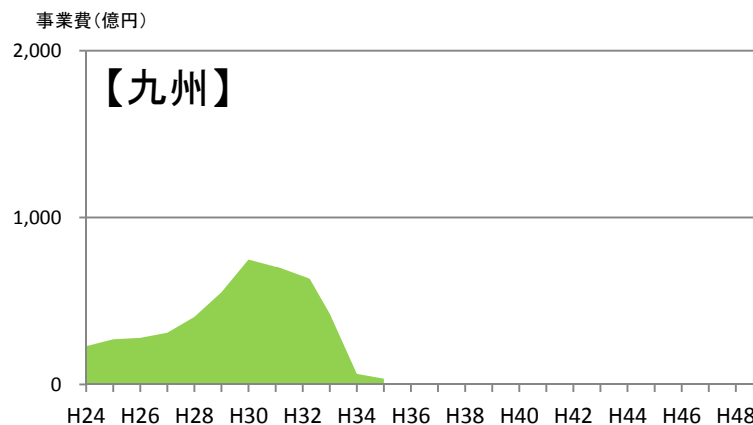
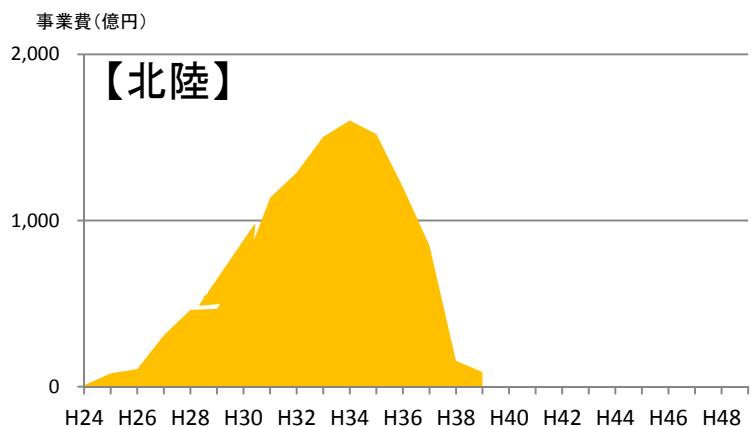
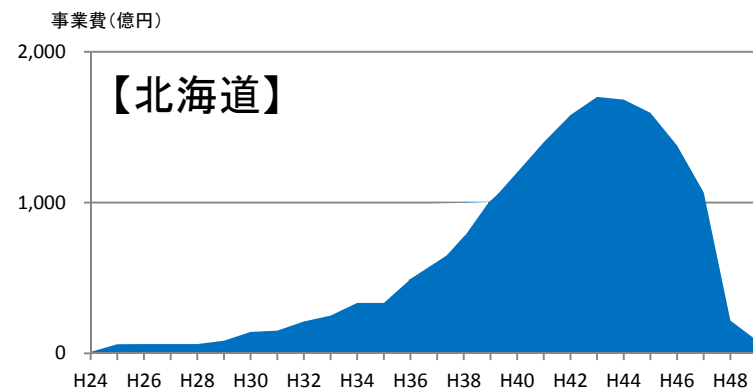
平成25, 26年度の与党における検討②

3. 新幹線鉄道網の現状とPTからの申入れ内容



新規着工3区間の整備のイメージ（線区別内訳）

平成26年9月24日 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ（第1回）資料



【事業費】

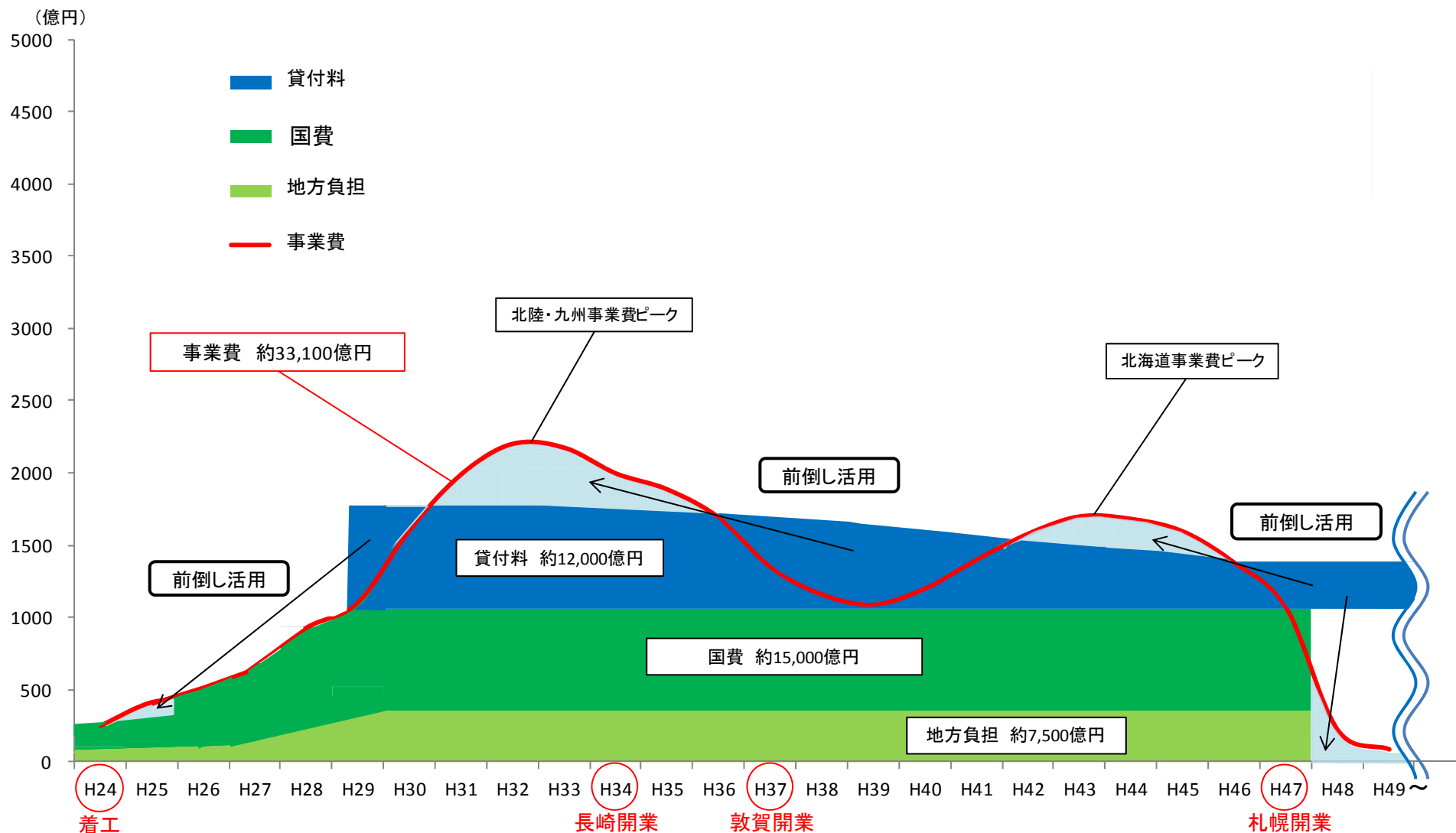
北海道新幹線	16,700億円
北陸新幹線	11,600億円
九州新幹線	4,800億円
合 計	33,100億円

新規着工 3 区間の着工時点の財源スキーム

平成26年9月24日 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(第1回) 資料

■シミュレーション上の前提条件

- H24年度に着工し、開業時期について、九州はH34年度、北陸はH37年度、北海道はH47年度を想定。
- 貸付料については、既開業区間と間もなく開業する区間に係る貸付料額のみを財源として見込んでいる。



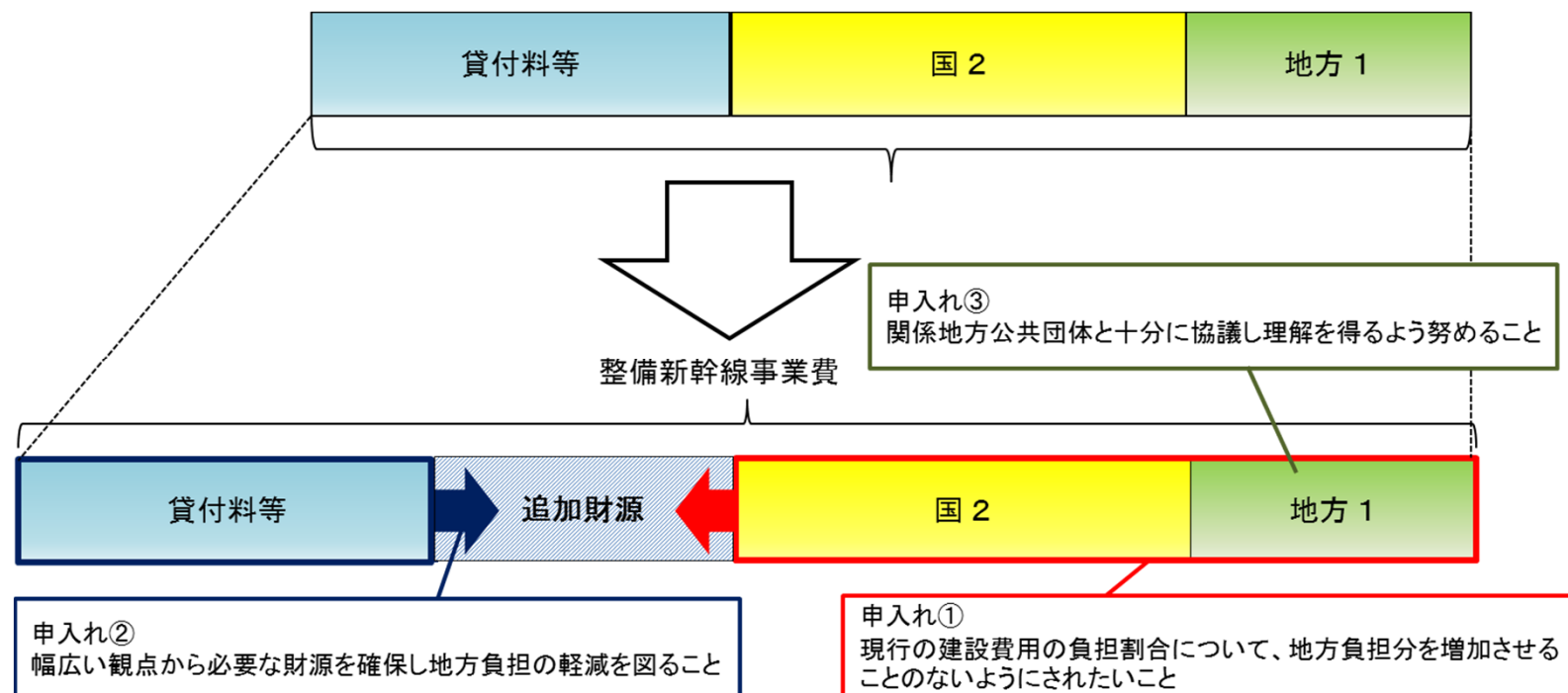
平成27年度地方財政措置について（各府省への申入れ） 「整備新幹線に係る財政負担」

平成27年度の地方財政措置について（平成26年7月25日） 抜粋

（国土交通省）

整備新幹線に係る財政負担

整備新幹線の現在建設中区间について、開業前倒しを検討するに当たっては、新幹線鉄道の整備は国土の総合的かつ普遍的開発のための国家的事業であり、国が主体的な役割を果たすべきものであることに鑑み、「全国新幹線鉄道整備法施行令」（昭和45年政令第272号）における^①現行の建設費用の負担割合について、地方負担分を増加させることのないようにされたいこと。また、^②国として幅広い観点から必要な財源を確保し地方負担の軽減を図るとともに、^③関係地方公共団体と十分に協議し理解を得るよう努めること。



政府・与党における検討経過

平成26年8月29日 政府・与党申合せ

- ・政府・与党ワーキンググループを設置する
- ・平成27年度概算要求において、国交省は新規着工区間の開業時期の前倒しについて事項要求を行う

<整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ>

平成26年 9月24日 第1回政府・与党ワーキンググループ

- ・新規着工3区間の開業時期の前倒しに係る与党での検討経緯、整備新幹線の現状等

平成26年10月21日 第2回政府・与党ワーキンググループ

- ・財源上・技術上の課題等について

平成26年11月19日 第3回政府・与党ワーキンググループ

- ・財源上・技術上の課題に係る検討状況について

平成27年 1月 8日 第4回政府・与党ワーキンググループ

- ・財源上・技術上の課題に係る検討状況について
- ・ワーキンググループとりまとめ(案)等について

<政府・与党整備新幹線検討委員会>

平成27年1月14日 政府・与党整備新幹線検討委員会

- ・政府・与党申合せを決定

<申合せ メンバー>

【政府】内閣官房長官、総務大臣、財務大臣、国交大臣

【与党】政調会長(自・公)、与党PT座長・座長代理

<ワーキンググループ メンバー>

【政府】

内閣官房副長官(3名)、二之湯総務副大臣、
宮下財務副大臣、北川国交副大臣、
古谷内閣官房副長官補、
総務省自治財政局長、財務省主計局次長、
国交省鉄道局長

【与党】※与党PTメンバーを中心に座長・座長代理が指名

自民党:稲田 朋美(第1～3回は町村 信孝)、高木 毅、
山本 拓、吉川 貴盛、岡田 直樹、金子 原二郎、
伊達 忠一

公明党:井上 義久、漆原 良夫、秋野 公造、横山 信一
(敬称略)

<検討委員会 メンバー>

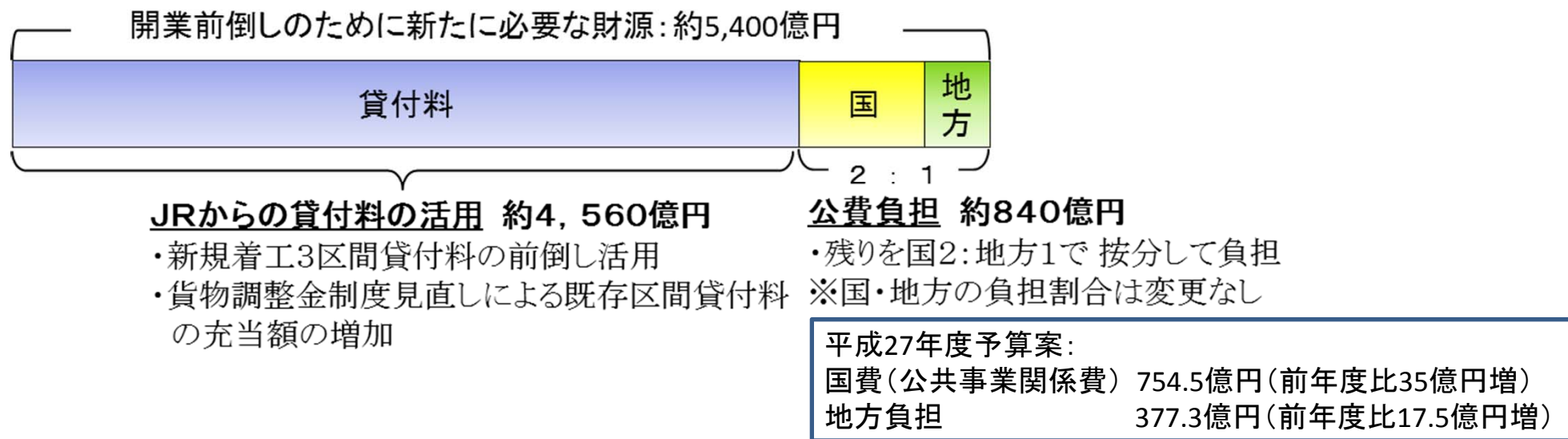
【政府】内閣官房長官、総務大臣、財務大臣、国交大臣

【与党】政調会長(自・公)、幹事長(自・公)

※与党PT座長は自民党政調会長、座長代理は
公明党幹事長と兼任

政府・与党における検討結果①（概要）

- 与党PTの要請通り、北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）は5年、北陸新幹線（金沢－敦賀間）は3年、九州新幹線（武雄温泉－長崎間）は可能な限り、完成・開業時期を前倒し
- そのための財源として、約5,400億円（建設終了が5年早まることにより失われる5年分の公費）が必要とされていたところ、以下のとおり財源を確保



- 貸付料の活用により、地方負担の総額は大幅に縮小
- 建設期間短縮による単年度の地方負担増も小規模
- 今回の検討結果は、関係地方団体の意見も踏まえたもので、理解が得られたもの

政府・与党における検討結果②（詳細）

- 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の5年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の3年、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の可能な限り前倒しを行う場合、5,400億円の財源確保が必要。
- このうち約2,000億円は、上記区間（新規着工区間）の貸付料の活用により確保可能であると 当初より試算。

【政府・与党WGにおける指示】

- ①：開業前倒しの効果が高いことを示すこと
- ②：貸付料の増額等の検討や貨物調整金の留保額等の精査を通じて、貸付料の内容を精査すること



（1）開業前倒しによる新規着工区間の貸付料の増加【約120億円】

開業時期の前倒しにより、利用者が増加し、新規着工区間におけるJRの受益＝貸付料が増加。

（2）貨物調整金の必要額を精緻に試算【約640億円】

貨物列車の走行実態に即した算出方法により計算した結果、貨物調整金として留保する金額が減少し、活用可能な貸付料が増加。

（3）貨物調整金制度の見直し【約1,530億円】

貨物調整金制度のあり方について、JR貨物の負担による対応の可能性、一般会計による対応、特例業務勘定からの繰入による対応の3つの視点から見直しを行い、新規着工区間の全線開業時点において、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行することとし、全線開業以降の貸付料から貨物調整金の留保を行わないことで、活用可能な貸付料が増加。

（4）金利水準の設定方法の変更【約270億円】

一律2%の設定金利について、実勢を踏まえつつ、設定方法を変更することで、金利消失が減少し、活用可能な貸付料が増加。

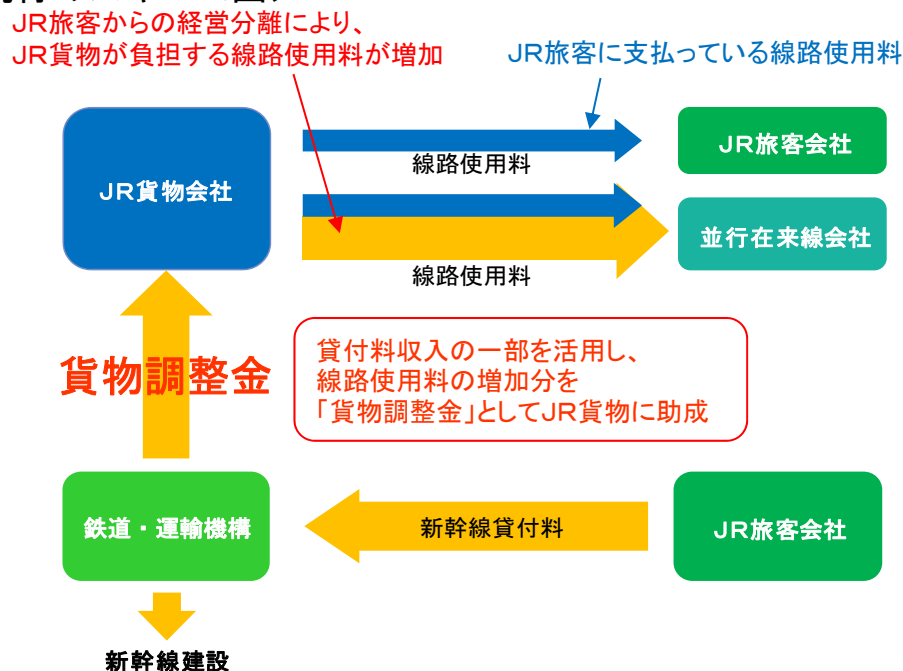
（5）国費・地方負担の増額【約840億円】

整備新幹線に係る今後の課題

1. 貨物調整金の見直し

- 現在整備中の新幹線が全線開業となる平成42年度までに貨物調整金制度を見直し、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行
- 今後の政府与党間での議論において、並行在来線に必要な線路使用料が確実に確保されるよう議論を行っていくことが必要

<現行のスキーム図>



<見直しの視点>

- ① 完全民営化に向けた進捗状況を踏まえたJR貨物の負担による対応の可能性の検討
- ② 並行在来線の経営支援の観点からの一般会計による対応
- ③ JR三島貨物会社の経営自立支援を目的とする特例業務勘定からの繰入による対応

2. 福井先行開業等

- 与党PTにおいて、北陸新幹線（金沢・敦賀間）について、在来線との乗換利便性を確保し、十分な開業効果をできる限り早期に発揮するための方策として、①整備が先行している福井駅の先行開業、②敦賀駅における乗り換え利便の問題の解消策について、遅くとも本年夏までに結論を得ることとされた
- 福井駅を終点駅とするための新たな施設建設等に係る技術上・財源上の課題が生じる見込み