

説明資料

令和8年9月10日
国土交通省鉄道局

1. 設置趣旨

北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について、小浜・京都ルート桂川案を前提とした環境影響評価手続きや着工5条件の充足に向けた検討に係る情報共有や連絡・調整を行う。

2. 構成メンバー

福井県、京都府、大阪府 副知事

鉄道・運輸機構 理事

国土交通省鉄道局 次長

※ 事務局:国土交通省鉄道局

3. 運営方法等

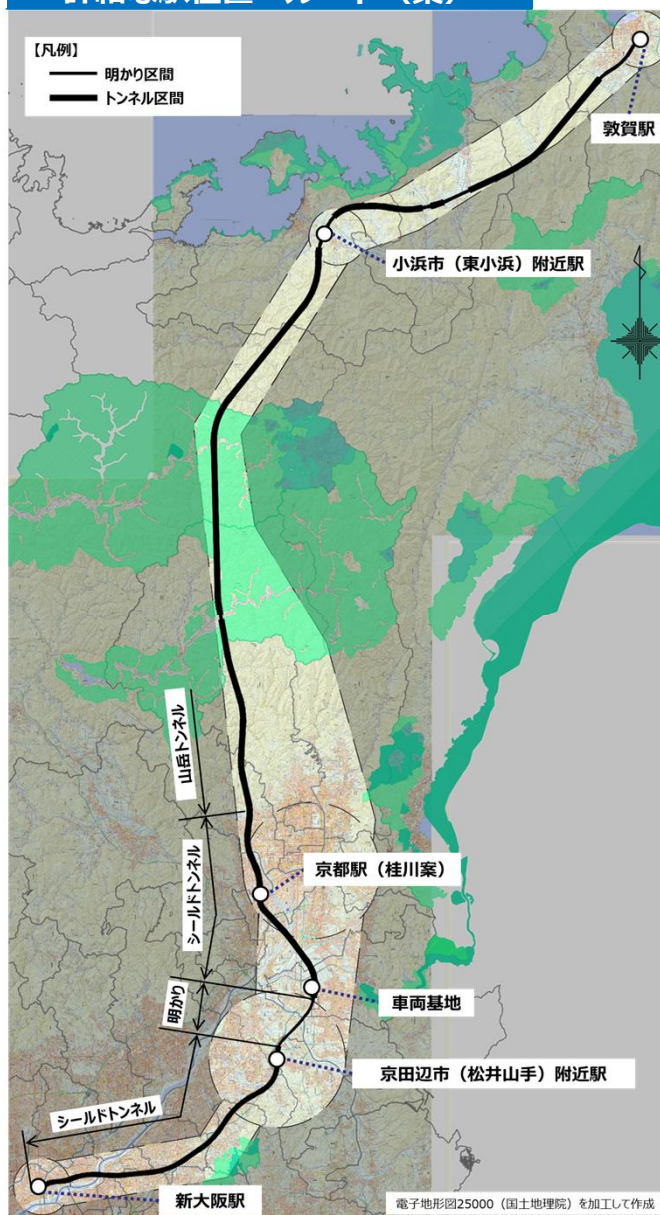
非公開(web 形式)、必要に応じ開催

※ 資料については、後日、国土交通省及び鉄道・運輸機構HPで公開

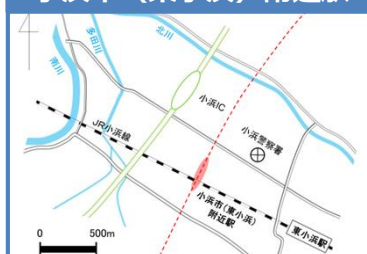
北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について

- 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、日本維新の会からの提案を受けて、令和7年12月から与党の「北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会」でルート再検証を実施。
- 令和8年7月15日の委員会において、「小浜・京都ルート桂川案」を着工5条件の充足を図るルート案として提示することとする等のとりまとめ。

詳細な駅位置・ルート(案)



小浜市(東小浜)附近駅



京都駅(桂川案)



京田辺市(松井山手)附近駅



新大阪駅



与党 整備委員会 とりまとめ(R8.7.15)(抜粋)

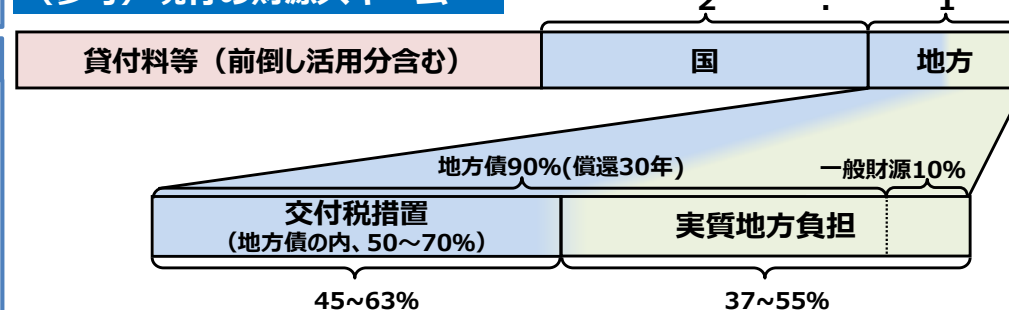
北陸新幹線 敦賀・新大阪間における「今後着工5条件の充足を図るルート」について

- (1) 小浜・京都ルート桂川案(小浜・桂川ルート)とする。小浜・京都ルートには、京都駅位置として南北案と桂川案があり、利便性及び経済波及効果等としては東海道新幹線京都駅と直結することとなる南北案に優位性は認められるものの、文化・歴史的建造物密集地を通過し、水分析の科学的調査報告書は公表されているが、南北地下水流との交差も未だ指摘されることなどから、京都市民の懸念を払拭し、京都府市の同意を得、着工5条件を充足できる蓋然性にとりわけ乏しいことに鑑み、早期開業への合意形成のため、**桂川案(小浜・桂川ルート)を着工5条件の充足を図るルート案として提示することとする。**
- (2) 今後、小浜・桂川ルートについて、沿線自治体や事業者等の理解と協力を得て着工5条件の充足を図るべく、地方自治体による**財政負担の極小化、建設発生土の安全かつ適切な処分、地下水への影響回避、工事期間中の交通渋滞の回避、文化・歴史的建造物等への影響回避等**を実現し、**京都市の表明している“5つの懸念・課題”を解消**すること等を通じて、京都をはじめ沿線自治体の着工への同意を得ることをめざす。
- (3) 地元自治体による負担の極小化は、令和9年度予算概算要求において所要の要求を行いつつ、その予算編成過程において、**貸付料の拡充(金沢・敦賀並の総工費75%以上を目指す)**、**国2:地元1の分担スキームの変更、国際観光旅客税の活用、地方財政措置の拡充(現行制度の基準上限率7割以上の適用を目指す)**、**長期低利融資による分割払い等**、あらゆる手段を講じるにより実現する。

(参考) いわゆる着工5条件

- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ JRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意

(参考) 現行の財源スキーム



整備新幹線の整備の推進(令和9年度予算概算要求)

(1) 整備新幹線の着実な整備 整備新幹線整備事業費補助(公共)

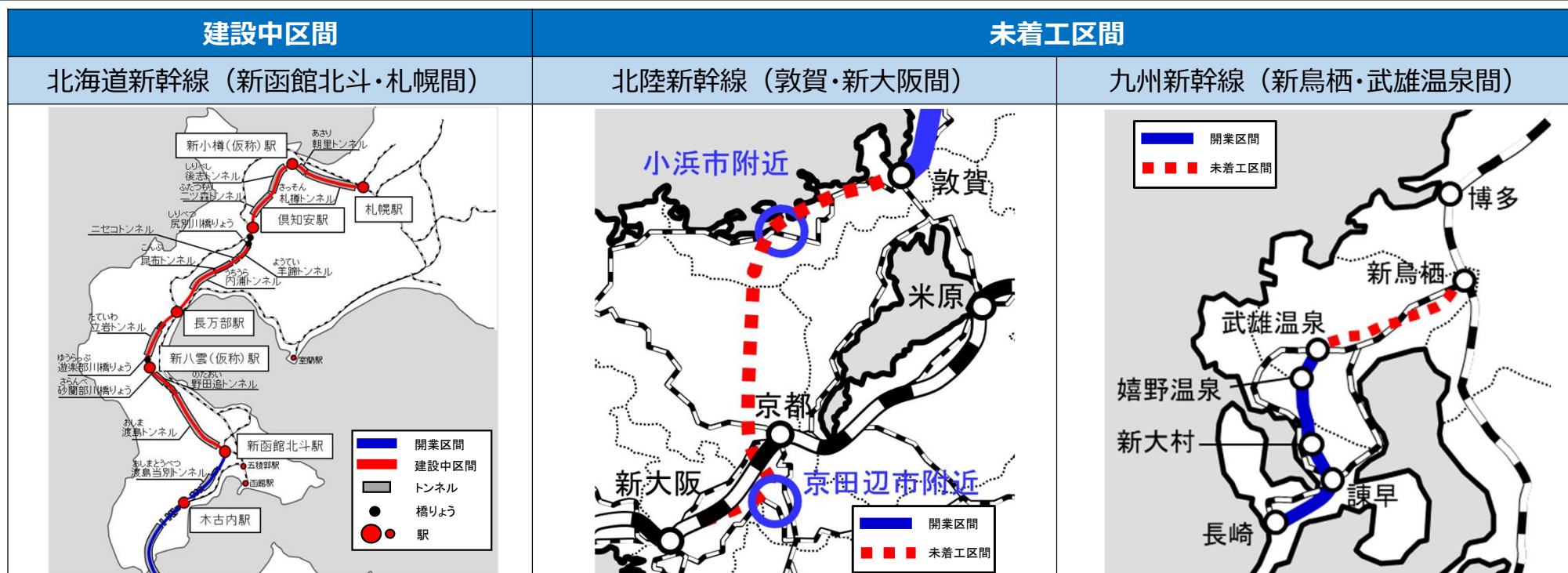
事業費 397,700百万円 国費 80,372百万円

※北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に追加的に要する経費及び北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の新規着工に要する経費について、地方の財政負担への配慮も含めた事項要求

(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金(非公共)

事業費 2,420百万円 国費 2,420百万円

北陸新幹線事業推進調査・西九州新幹線環境影響評価調査等



- 事業費が最大1.2兆円増加するおそれがあるとの昨年12月の鉄道・運輸機構からの報告を受けて、有識者会議を開催し、改めて事業費について精査中。

- 令和8年7月、与党において「小浜・京都ルート桂川案」を着工5条件の充足を図るルート案として提示。
- これを踏まえ、京都府や京都市などの関係自治体の事情も踏まえつつ、環境影響評価手続きを進めるとともに、令和9年度予算編成過程において、着工5条件に関する検討を深めていく。

- 水嶋前国土交通事務次官と山口佐賀県知事との間で、令和8年7月、環境影響評価手続きの実施等について合意。
- この合意を受けて環境影響評価の実施に必要な準備や調整等を着実に進めていく。

今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会の概要

- 整備新幹線については、鉄道・運輸機構が施設を建設し、JR各社に対して当該施設を貸し付けているが、整備新幹線として初めて開業した北陸新幹線（高崎・長野間）の現行の貸付契約期間は、平成9（1997）年10月の開業から令和9（2027）年9月末までの30年間。
- それ以降の取扱い等を含め、今後の整備新幹線の貸付のあり方について議論するため、交通政策審議会の下に「今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会」を設置。

<委員>

（五十音順・敬称略）
◎：委員長

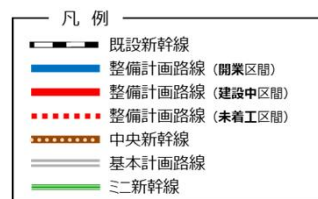
家田 仁	政策研究大学院大学シニアフェロー
岩倉 成志	芝浦工業大学工学部教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
奥田かつ枝	（株）九段緒方総合鑑定代表取締役
熊谷 則一	涼風法律事務所弁護士
河野 康子	日本消費者協会理事
宮島 香澄	ジャーナリスト
山内 弘隆◎	一橋大学名誉教授 一般社団法人低炭素投資促進機構理事長

<検討経緯>

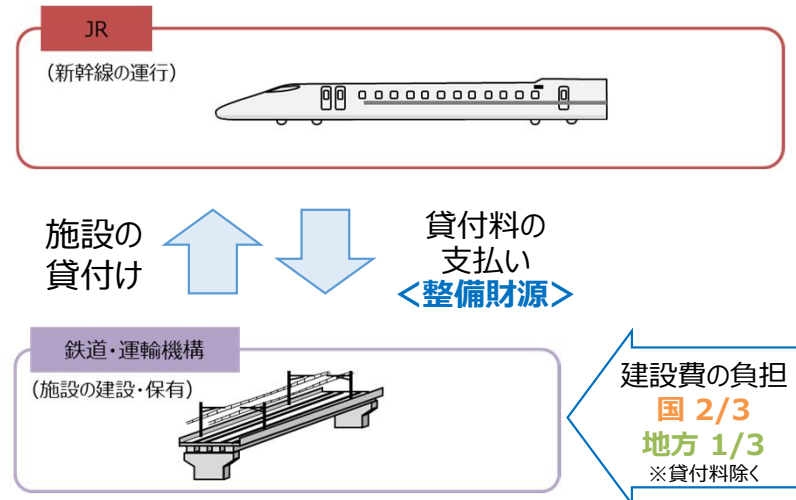
第1回	令和7年11月6日	整備新幹線の貸付制度等について
第2回	令和7年12月11日	JR各社ヒアリング①
第3回	令和8年1月15日	JR各社ヒアリング②
第4回	令和8年2月16日	JR各社ヒアリング③
第5回	令和8年4月17日	論点整理
第6回	令和8年5月29日	鉄道・運輸機構ヒアリング
第7回	令和8年7月22日	とりまとめ（案）について

整備新幹線

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(西九州ルート)	福岡 - 長崎間



整備スキーム



今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会 とりまとめの概要

【基本的考え方】

- 貸付料については、整備新幹線の貸付けが賃貸借契約たる法的性質を有することを前提に、使用収益の対価として適正に設定されるべきもの。
- 国民への必要な説明責任も果たしながら、今後とも継続的に適正な額の貸付料の確保を図ることとすべき。

【基本的考え方を踏まえた課題と整理すべき事項】

課題	整理すべき事項	今後の方向性
・整備財源としての貸付料の長期的かつ安定的な確保 ・営業主体における長期的な経営の見通し	1) 貸付期間	開業後31年目以降も <u>現行と同様の30年</u> に設定。
	2) 貸付料の改定／固定・変動	<u>固定制を基本</u> としつつ、 <u>一定の変動要素</u> を盛り込んだ仕組みを導入。
適正な受益の把握と貸付料への反映	3) 貸付料（受益）の算定方法	<u>不動産賃料の考え方</u> を参考としつつ、 <u>With/Without方式に代わる新しい算定方法</u> を導入。
	4) 受益の範囲	
	①接続利益（根元受益）	算定方法を見直し、関連線区の利益としてではなく、 <u>対象線区の利益として、直接的に貸付料に反映</u> 。
	②関連線区	開業後31年目以降も、 <u>受益が確認できる限り、貸付料に反映</u> 。
	③並行在来線	開業後31年目以降も、 <u>受益が確認できる限り、貸付料に反映</u> 。
	④関連収入	構内営業料などの <u>運輸雑収</u> について、 <u>より正確に実態を把握し、貸付料に反映</u> 。
将来的な課題への備え	5) 大規模改修や自然災害への対応	大規模改修については、大家たる <u>鉄道・運輸機構が責任を負う</u> ことを明確化。

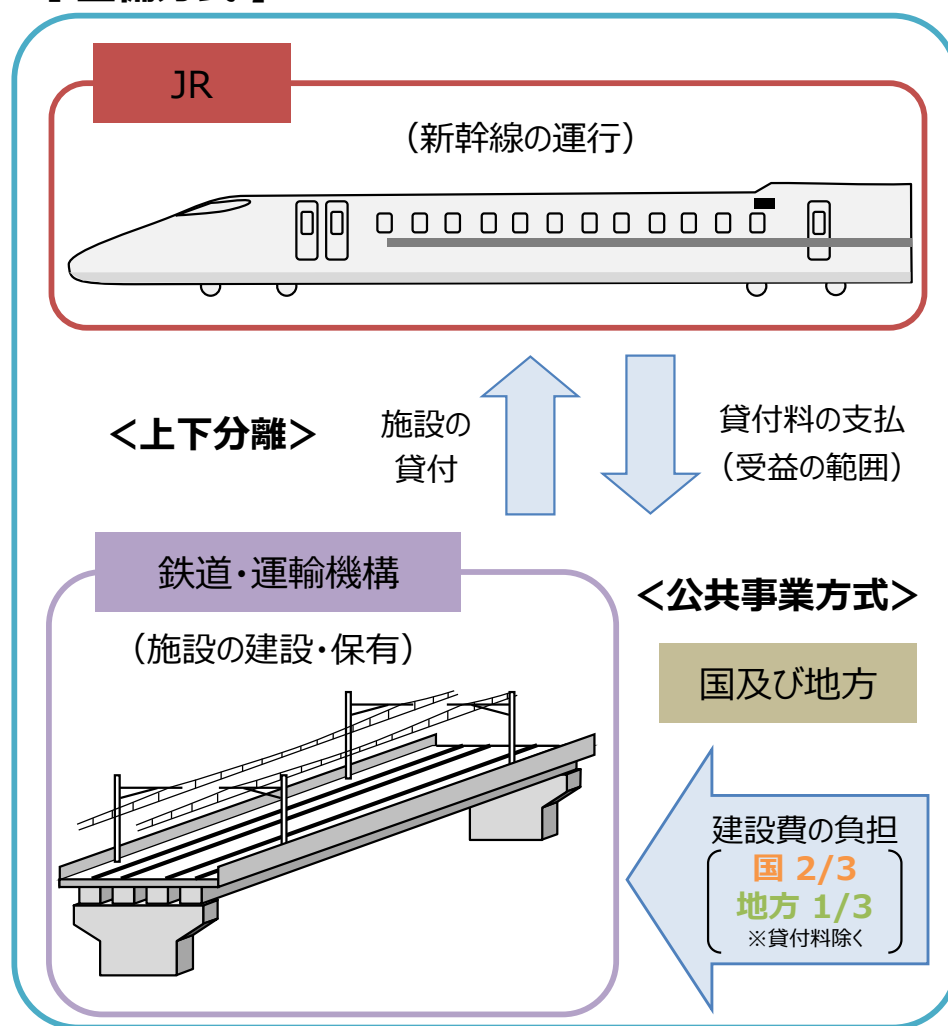
【情報共有の環境整備】

- 貸付区間ごとの輸送状況や貸付施設内の関連収入が貸付料に適正に反映されるよう、必要な情報共有の枠組みを構築。

- 「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年（1973年）の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線。

北海道新幹線	東北新幹線	北陸新幹線	九州新幹線 (鹿児島ルート)	九州新幹線 (西九州ルート)
青森－札幌間	盛岡－青森間	東京－大阪間	福岡－鹿児島間	福岡－長崎間

【整備方式】



○着工5条件の確認

整備新幹線の着工に際しては、以下の条件を確認することとされている。

- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ JRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

財源スキーム

全国新幹線鉄道整備法等の法令により、整備費については、貸付料等を除いた額について、国と地方で2：1で負担することとされており、具体的には、着工5条件の議論の中で検討される。



- ※1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。
- ※2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。