

整備新幹線の現行の整備スキーム等について

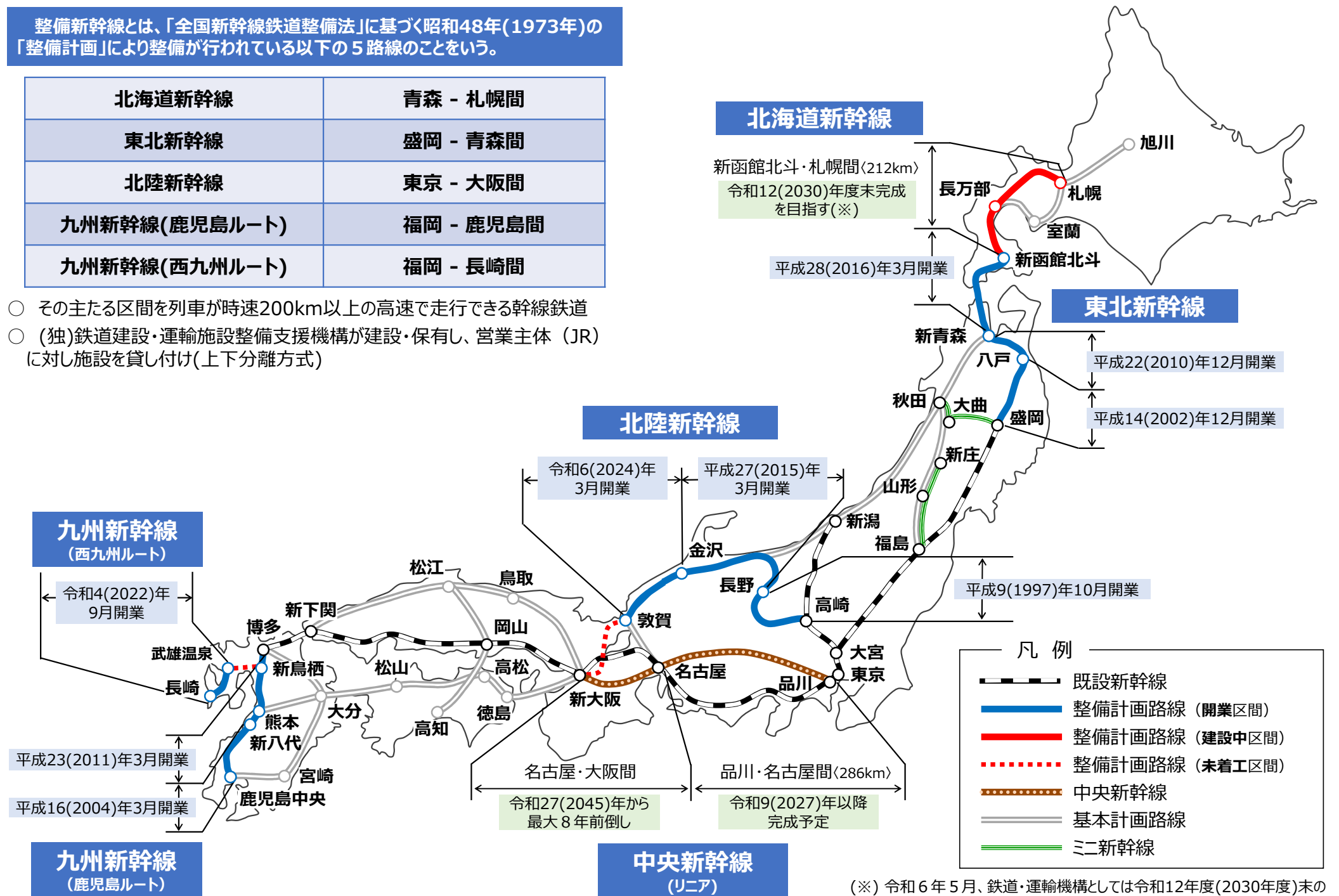
令和7年2月21日
国土交通省鉄道局

全国の新幹線鉄道網の現状

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(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(西九州ルート)	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) に対し施設を貸し付け(上下分離方式)

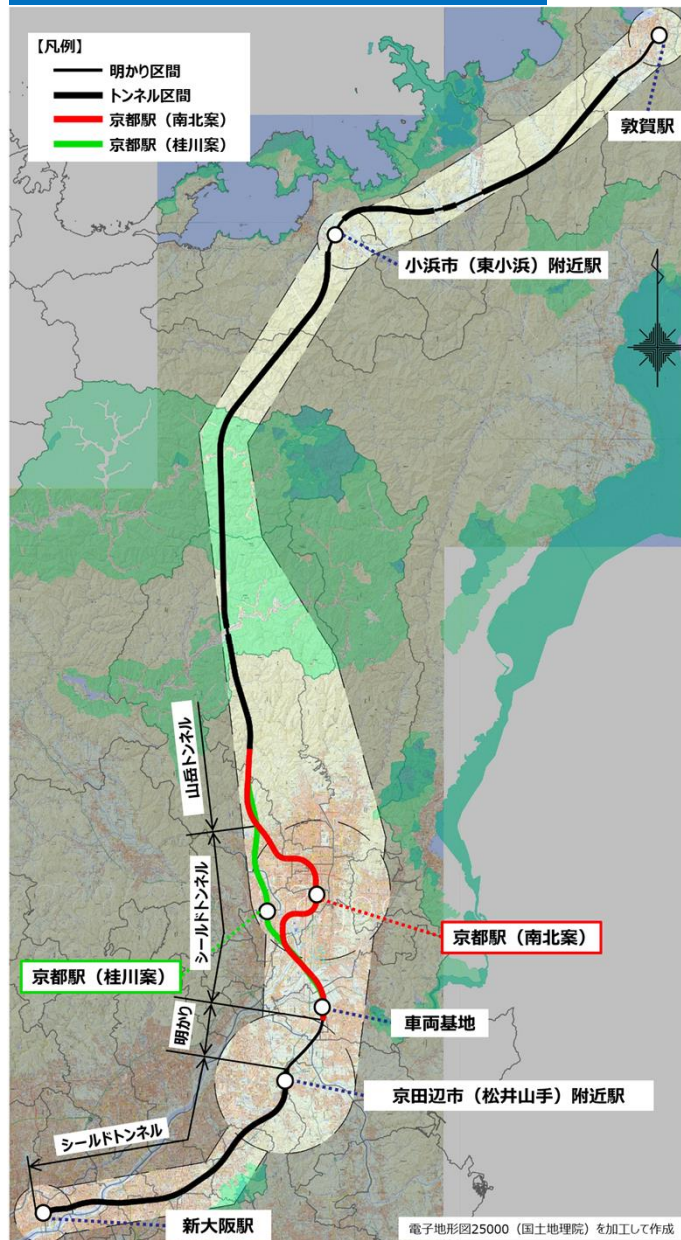


(※) 令和6年5月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告

北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について

- 環境影響評価手続を進めるとともに、令和5年度より、施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施。令和6年8月に詳細な駅位置・ルート案などを提示し、令和6年12月、与党の整備委員会からPTに対し、南北案、桂川案のいずれかとするなど内容を内容とする中間報告がなされた。

詳細な駅位置・ルート(案)



※現時点での想定イメージ。

小浜市(東小浜)附近駅



京都駅



京田辺市(松井山手)附近駅



新大阪駅



事業費・工期等

	南北案	桂川案
総延長	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都・松井山手・新大阪(地下) 各駅、車両基地	
新大阪駅工期	概ね25年程度	
京都駅工期	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費(※1) (令和5年4月価格)	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
概算事業費(※2) (含 将来の物価上昇見込)	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※1 平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。

※2 令和5年4月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後2%上昇すると仮定。

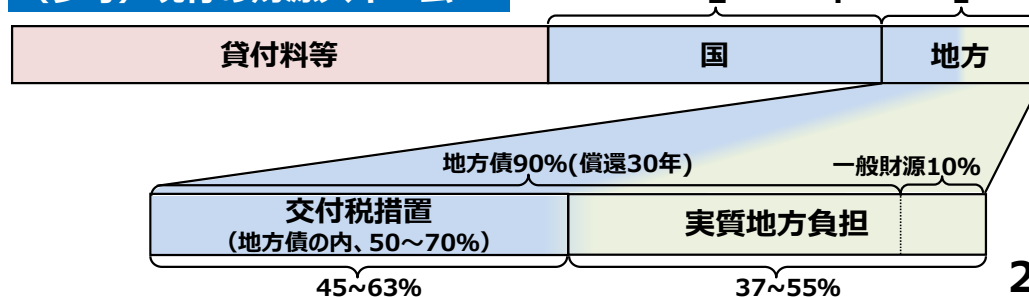
与党 整備委員会 中間報告(R6.12.23)(抜粋)

- 京都市内の駅位置・ルートについては、**南北案、桂川案のいずれかとするのが適切**…
- …**地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くす…科学的知見に基づく情報発信を念入りかつ重点的に実施**し、そのための体制強化を図るとともに、沿線自治体等の協力を要請し、取り組む…
- …調査について、**南北案と桂川案で共通の箇所の深度化を図るため、必要かつ十分な予算を確保することが必要**…小浜市(東小浜)附近駅等の着工準備として、…増額する必要
- …**ルートに係る検討、地元関係者等の懸念や不安の払拭と並行して、安定的な財源の確保、費用対効果のあり方等について検討を速やかに行う**…

(参考) いわゆる着工5条件

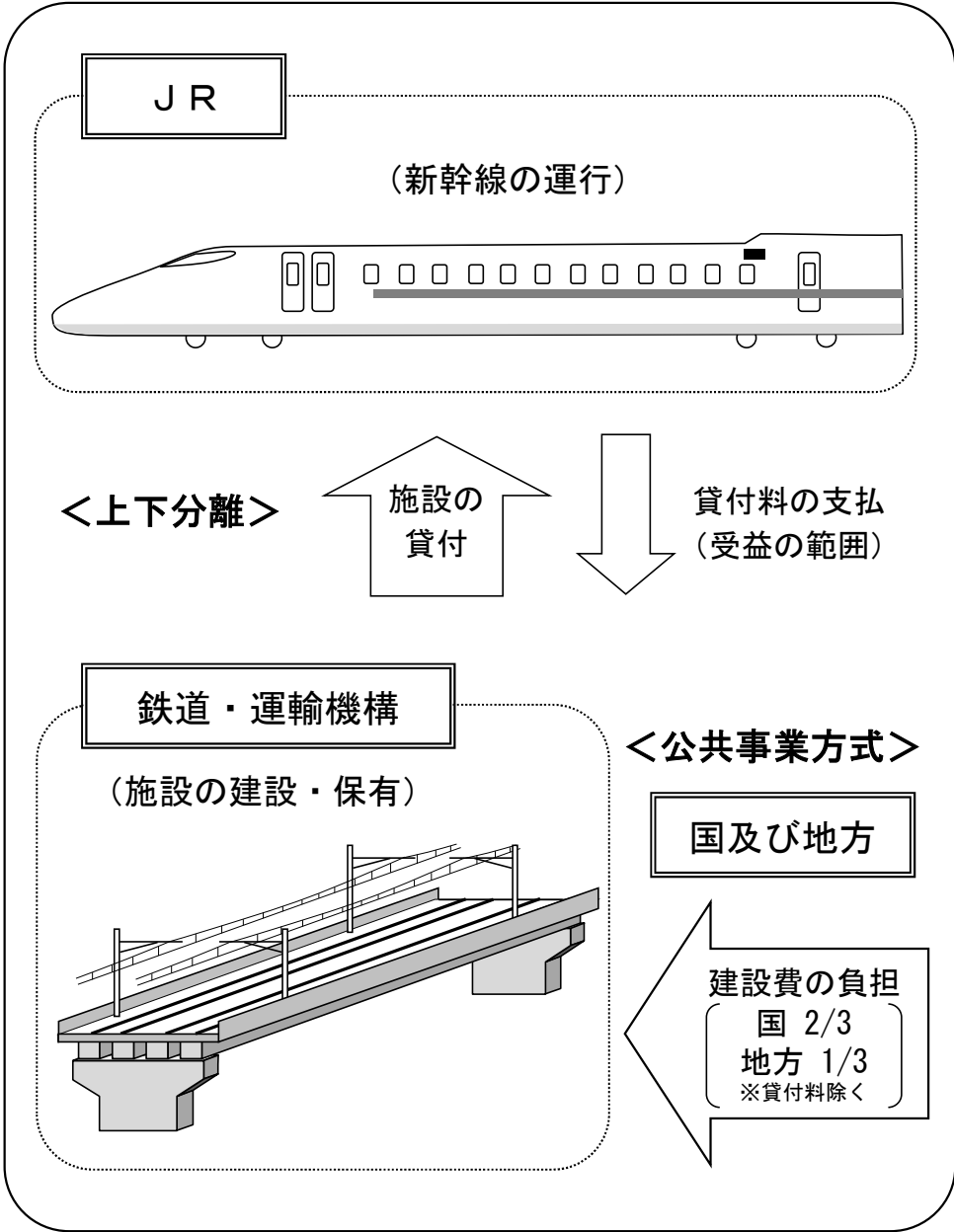
- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ JRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意

(参考) 現行の財源スキーム



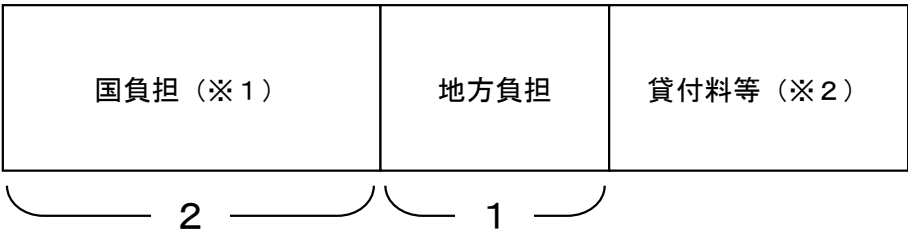
整備新幹線の整備方式について(上下分離)

【整備方式】



○安定的な財源見通しを確保

財源スキーム



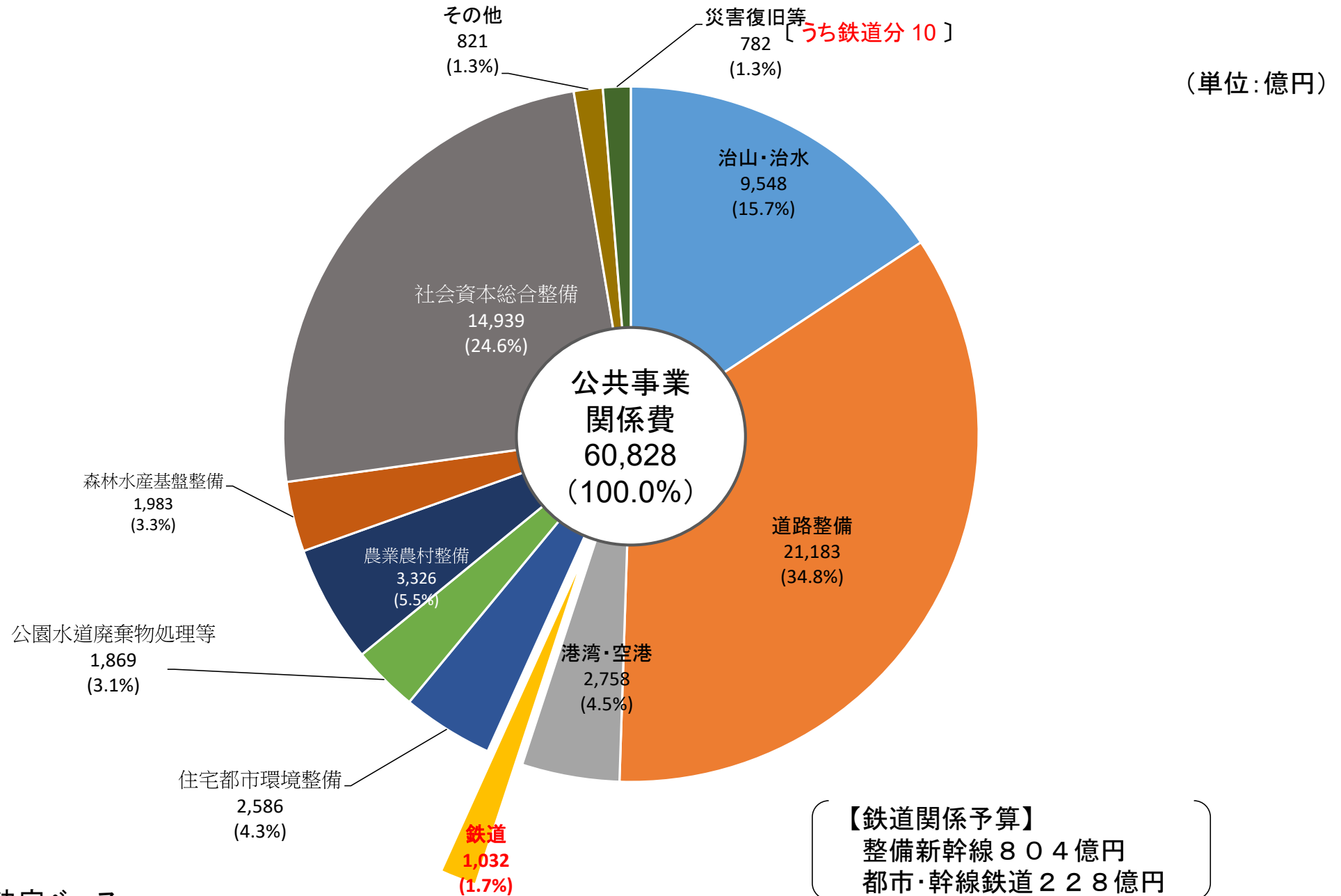
※1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。
※2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

○基本条件の確認等

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

すべて確認された
場合のみ着工

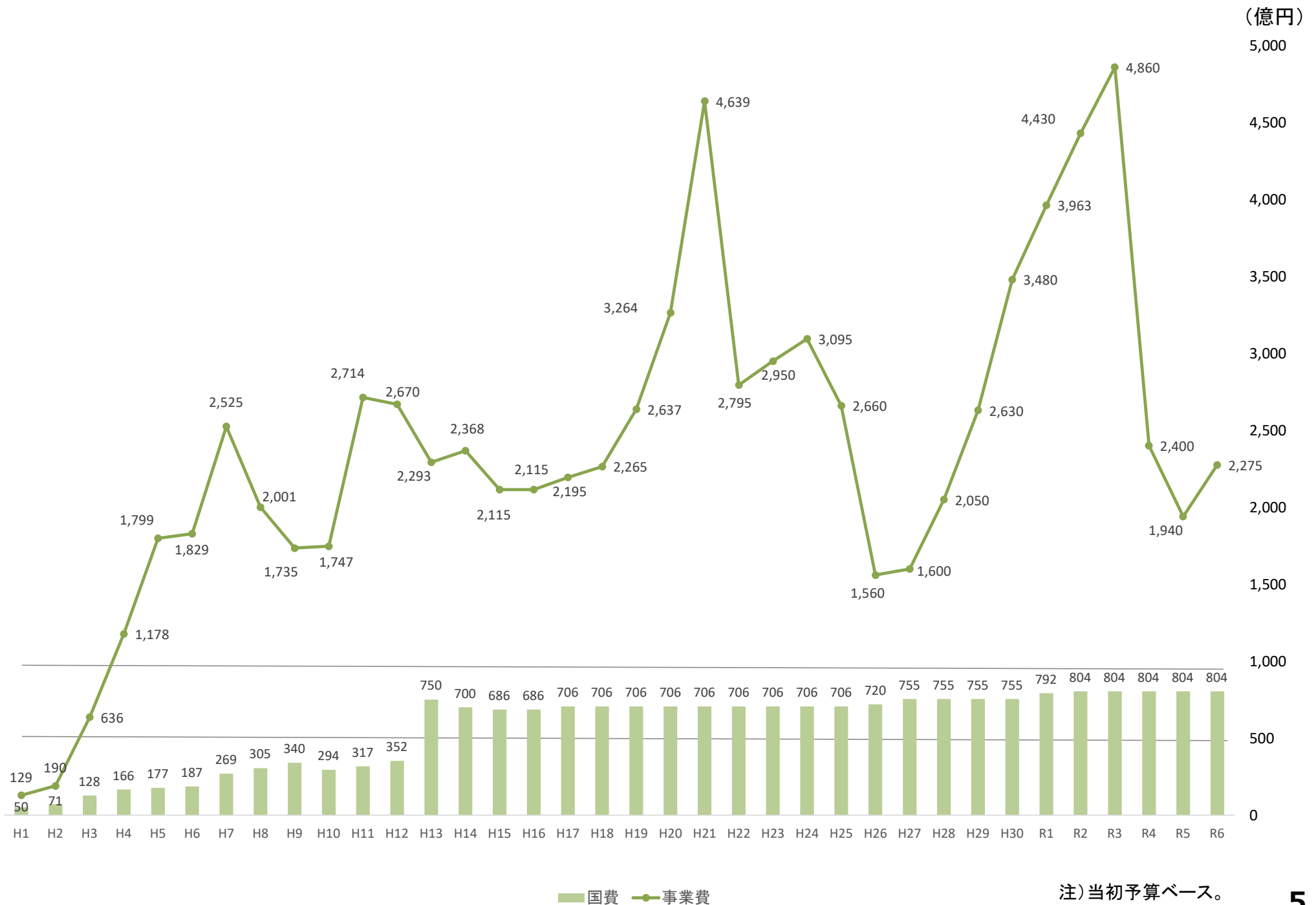
公共事業関係費における鉄道関係予算(令和6年度(2024年度))



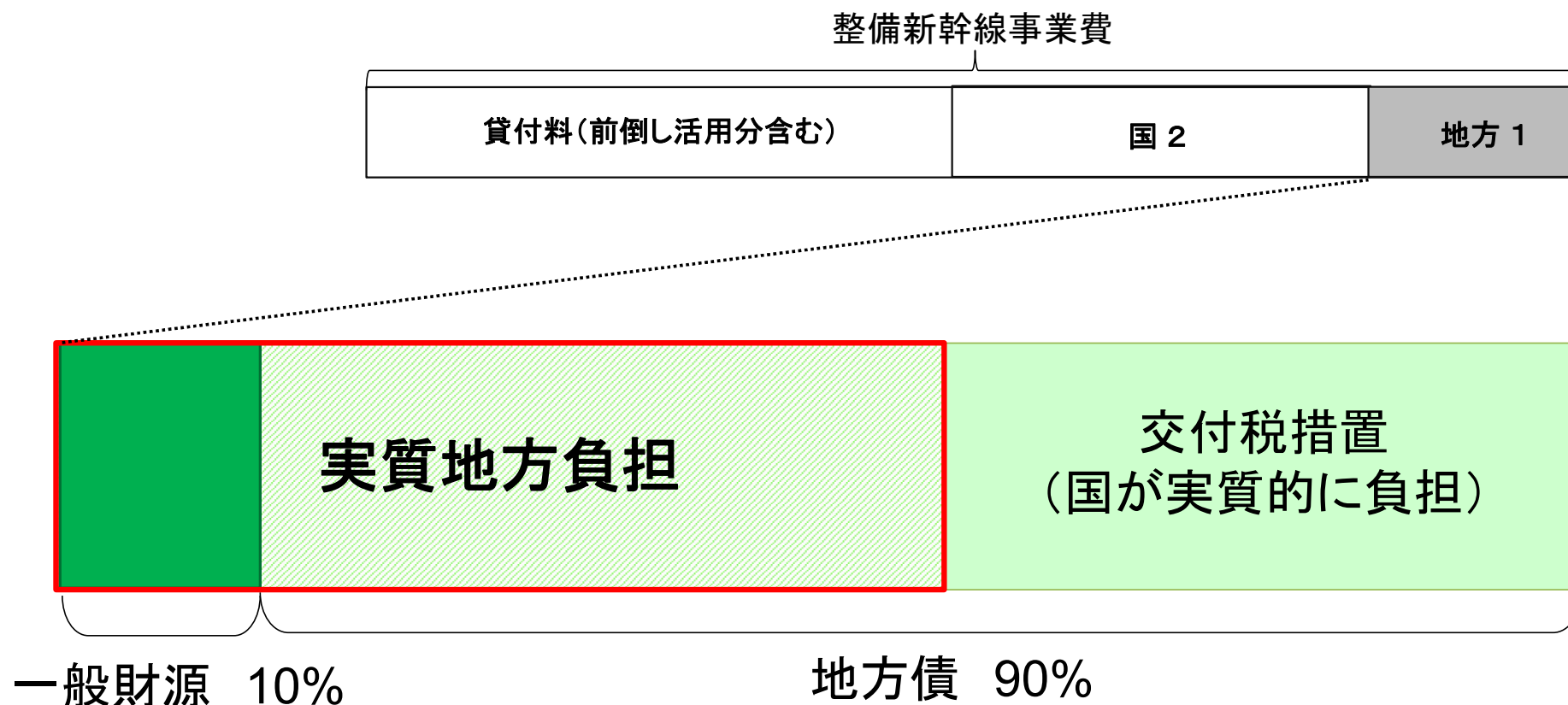
※1 概算決定ベース。

※2 合計は端数処理の関係により一致しない。

整備新幹線の事業費及び国費の推移



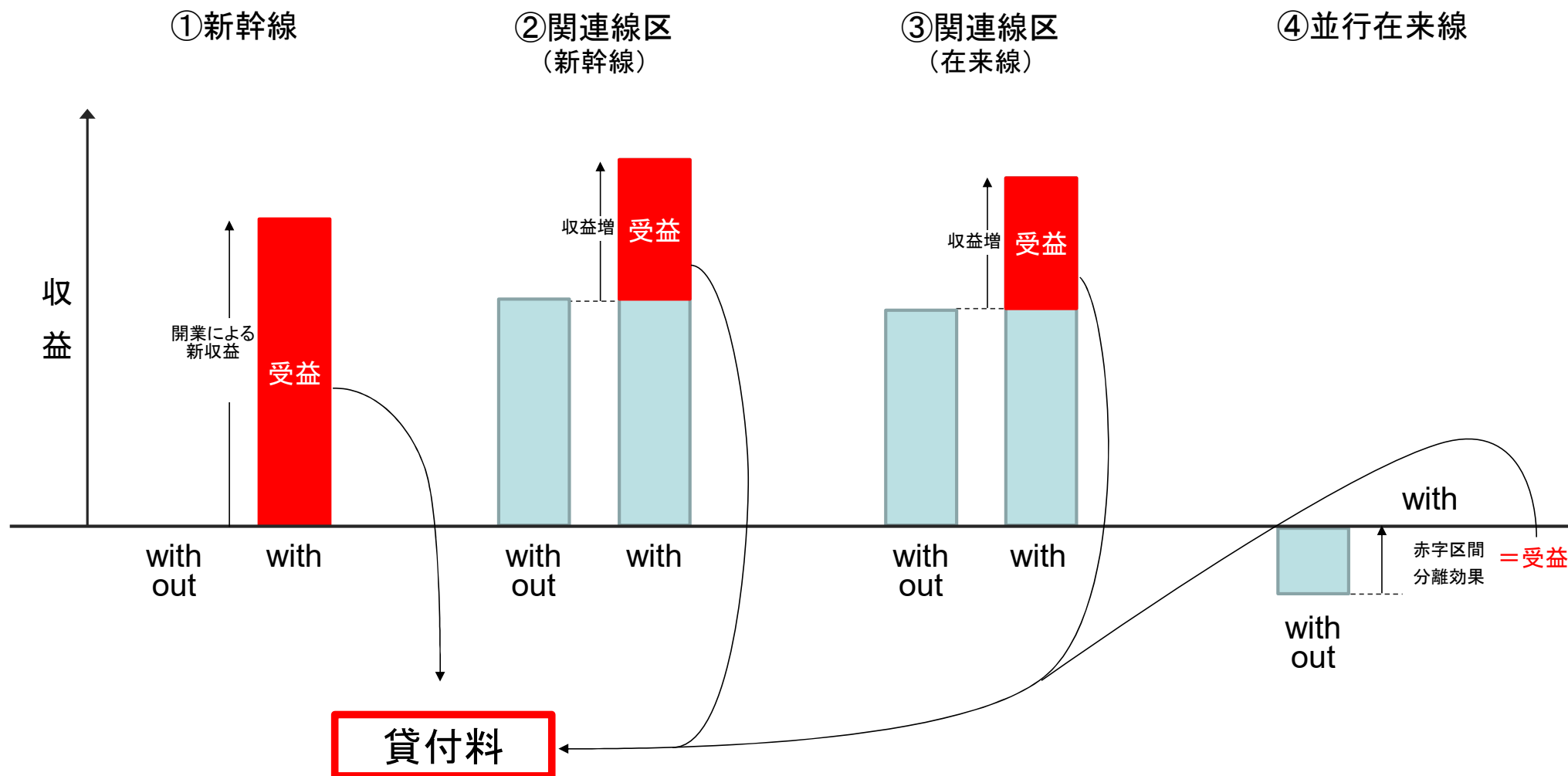
- 建設費から貸付料を控除した分について、国が2/3、地方が1/3を負担。
- 整備新幹線の整備に係る地方負担については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、総務省において、地方財政措置（地方債充当率を90%とし、事業費と財政規模に応じてその元利償還金の50～70%を交付税措置）を講じている。



※地方負担分の90%について地方債の起債が可能。

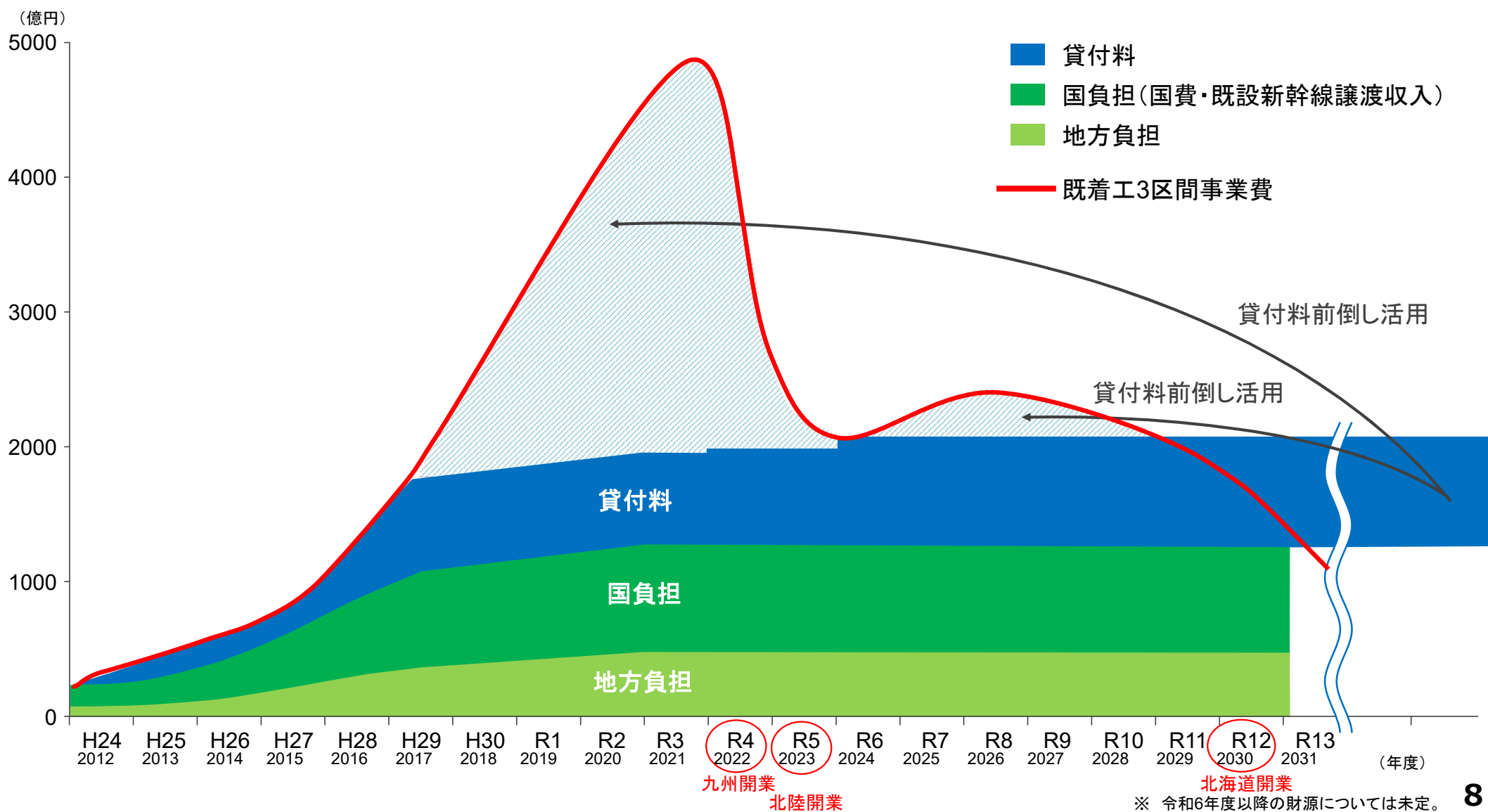
※事業費と自治体の財政規模に応じ、その元利償還金の50～70%について、国から地方交付税措置がされる。

- 営業主（JR）は、「受益」の範囲で貸付料を支払う。開業後30年間の受益を平均して貸付料額を算定
- 受益 = 「新幹線を整備する場合（With）の収益」－「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」
収益 = 「収入」－「費用」



既着工区間の財源について

- 既着工区間(北海道・北陸・九州)については、2030年度までの毎年度の国負担及び地方負担(国負担の2分の1)に加え、既開業及び既着工区間分の貸付料(開業後30年間)を財源として充当することとされている。
- 貸付料については、開業後30年間定額でJRより支払われることになっているが、毎年度の事業費を確保するため、財投借入等により前倒し活用を行っている。



第1章 国土強靱化の基本的考え方

4 国土強靱化政策の展開方向

(2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

2) 人員の避難・物資輸送の強化・複数経路の確保・防災拠点の整備

孤立集落の発生を回避し、災害発生時に被災地への人員・物資の輸送が迅速に行えるよう、過去に発生した災害等も参考に、道路、鉄道、空港、港湾等の各種交通ネットワークにおける耐災害性の強化及び代替経路の整備を進める。その際、広域的な機能の分散と連結強化の観点から、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図るとともに、その一環として、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークにより三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成により、人流・物流の多重性を確保し、東京に集中する中枢管理機能のバックアップ体制の強化を図る。 また、災害時でも確実に機能する拠点がなければ、確実な避難や必要な人員・物資の輸送は困難であるため、各種交通ネットワークと一体となって機能する防災拠点等の整備を進める。

第3章 国土強靱化の推進方針

2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

(個別施策分野の推進方針)

(8) 交通・物流

⑳ 大規模自然災害の発生時に鉄道施設が被害を受け、都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぐため、雪や大雨等の災害に強い都市間輸送手段であり、災害時には代替輸送ルートとしても機能する整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワークの整備を推進する。特に、超高速性により国土構造の変革をもたらす「リニア中央新幹線」の整備に当たっては、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、国・地方公共団体等において、必要な連携・協力を行う。【国土交通省】

今後の進め方（案）

国土強靱化推進会議
(第12回)資料8より抜粋

