

## 2. 取り組みの概要

整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法(昭和45年制定)に基づき「国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資する」(第1条)ことを目的として、国の政策として整備が決定した北海道(青森市・札幌市)、東北(盛岡市・青森市)、北陸(東京都・大阪市)、九州(福岡市・鹿児島市)、九州(福岡市・長崎市)の5路線である。

◎昭和63年8月31日、平成元年1月17日、平成2年12月24日(平成6年12月19日の関係大臣申合せにより一部修正)の整備新幹線の基本スキーム **旧スキーム**

### 1. 着工区間

- (1) 東北新幹線(盛岡・八戸間:標準軌新線[フル])
- (2) 北陸新幹線(高崎・長野間:標準軌新線[フル])  
北陸新幹線(金沢・石動間:新幹線鉄道規格新線[スーパー特急])  
北陸新幹線(魚津・糸魚川間:新幹線鉄道規格新線[スーパー特急])
- (3) 九州新幹線(八代・西鹿児島間:新幹線鉄道規格新線[スーパー特急])

なお、従来の整備新幹線の整備計画はすべて維持されることとする。

### 2. 建設費の負担割合



※第1種工事(路線等工事) - 国40%、地域10% 第2種工事(駅等工事) - 国25%、地域25%

- ### 3. 財源
- J R : 開業後支払う整備新幹線貸付料  
既設新幹線譲渡収入の一部(特定財源)
- 国 : 既設新幹線譲渡収入の一部(特定財源)  
公共事業関係費
- 地域 : 地方債の発行(充当率90%)を許可

4. 並行在来線は、開業時にJ Rの経営から分離することを工事実施計画認可前に確認すること。

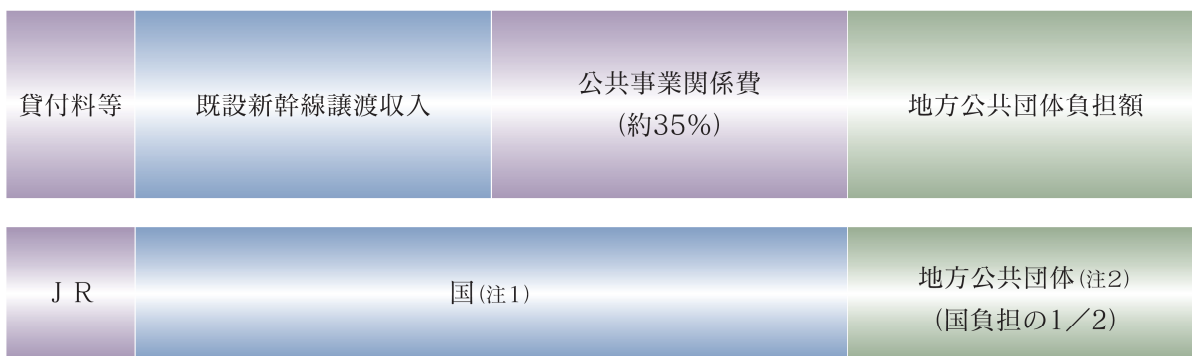
◎「整備新幹線の取扱いについて」(平成8年12月25日、政府・与党合意)

**新スキーム**

平成6年12月19日の関係大臣申合せに基づき、新しい基本スキーム「整備新幹線の取扱いについて」が次のとおり決定された。

1. 建設費は、国、地方公共団体及びJ Rが負担する。
  - (1) 国については、従前の基本スキームの考え方により措置する(約35%)。

- (2) J R が鉄道整備基金に支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その2分の1を地方公共団体の負担分とする旨、全国新幹線鉄道整備法において所要の措置を講ずる。
- (3) J R については、受益の範囲を限度とした貸付料等によるものとする。



(注1) 既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし公共事業関係費を加えた額。  
地方公共団体はこの2分の1の額を負担。

(注2) 地方公共団体負担分については、一般単独事業債(充当率90%)の発行が認められ、その元利償還金の50%が交付税措置される。したがってJR貸付料等を含めない場合の実質的な地方公共団体負担は、全体額の約18.3%となる。



※既設新幹線譲渡収入～平成3年10月にJ R 東日本、東海、西日本に対し、既に建設された新幹線鉄道施設(東海道、山陽、東北及び上越新幹線)を譲渡した際の代金の一部【毎年度724億円、26年間定額(平成3年度下半期～平成29年度上半期)】

※貸付料等～JRが受益の範囲内で支払う整備新幹線の開業済み区間のリース料等。

2. 新規着工区間の事業規模は、平成30年度までの間で概ね1.2兆円程度(J R の貸付料等を除く平成7年価格)とする。
3. 今後の整備にあたっては、与党三党の申し入れ(別紙)に基づき以下により決定することとする。
- (1) 政府及び与党からなる検討委員会において、整備区間ごとに、収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたJ R の貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、J R の同意等基本条件が整えられていることを確認した上で、工事实施計画の認可申請等の手続きの進捗状況等の所要の要件を総合的に勘案して、優先順位を決定し、その順位に従い着工するとともに事業費の配分を行う。
- (2) 現在着工している3線5区間については、優先的に整備を進める。

※別紙(長崎ルート関係)

武雄温泉・新大村	駅・ルート公表 環境影響評価
武雄温泉・長崎	工事实施計画認可申請 県境トンネル難工事推進事業 長崎駅駅部調査

◎「政府・与党整備新幹線検討委員会における検討結果」(平成10年1月21日、政府・与党整備新幹線検討委員会)

平成9年7月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、平成10年1月の最終会議において、次のとおり検討結果が示された。

1. 「新規着工区間」の優先順位

- (1) 東北新幹線 八戸・新青森(石江)間(標準軌新線)  
九州新幹線(鹿児島ルート) 船小屋・新八代間(新幹線鉄道規格新線)
- (2) 北陸新幹線 長野・上越間(標準軌新線)

2. 新規着工区間の事業費については、優先順位に従い配分されるものとするが、平成9年度は、建設着工の調整等のため、各区間に10億円ずつを計上する。

3. その他区間(長崎ルート関係)

九州新幹線(長崎ルート) 武雄温泉・新大村間については、需要予測や収支採算性の見直し等の基本条件の確認作業を行うに当たって必要となる、駅・ルート公表を速やかに行い、引き続き環境影響評価に着手するとともに、長崎駅における駅部調査を開始する。

◎「整備新幹線の取扱いについて」(平成12年12月18日、政府・与党申合せ)

平成12年4月から、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催され、次のとおり検討結果が示された。

1. 基本的な考え方

安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

2. 新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事実施計画の認可申請がなされている区間のうち、既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

新規着工区間 北陸新幹線 上越～糸魚川  
新黒部(魚津)～富山  
九州新幹線(鹿児島ルート) 博多～船小屋

今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国・地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線盛岡・八戸間(平成14年末完成予定)及び九州新幹線新八代・西鹿児島間(平成15年末完成予定)の両区間の完成後に見直す。

3. 各線区の取扱い(長崎ルート関係)

- (1) 九州新幹線(長崎ルート) 武雄温泉～長崎間 環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う。
- (2) 九州新幹線(鹿児島ルート) 交通結節点として新鳥栖駅の整備を行う。

◎「整備新幹線の取扱いについて」(平成16年8月31日、政府・与党中間申合せ)

平成16年6月の「与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム」の検討結果に基づき、次のとおり中間申合せがなされた。

1. 安定的な財源の確保、既着工区間の前倒し及び未着工区間の着工のあり方についての技術的な検討を行うため、政府与党からなるワーキンググループを設置する。
2. 平成17年度の概算要求については、未着工区間の着工については事項要求を行う。

◎「整備新幹線の取扱いについて」(平成16年12月16日、政府・与党申合せ)

現在のスキーム

平成16年12月の「整備新幹線にかかる政府・与党ワーキンググループ」の検討結果に基づき、次のとおり申合せがなされた。

1. 基本的な考え方

安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

2. 既に着工した区間の工期短縮等

先ず開業時期が近づいている区間の早期完成を図り、次いで既に着工した区間の工期短縮を図る。

3. 新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事実施計画の認可申請がなされている区間のうち、特に整備効果の高い区間や既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

新規着工区間	北海道新幹線	新青森～新函館間
	九州新幹線 (長崎ルート)	武雄温泉～諫早間
	北陸新幹線	長野～金沢車両基地
		金沢車両基地～南越

4. 各線区の取扱い (長崎ルート関係)

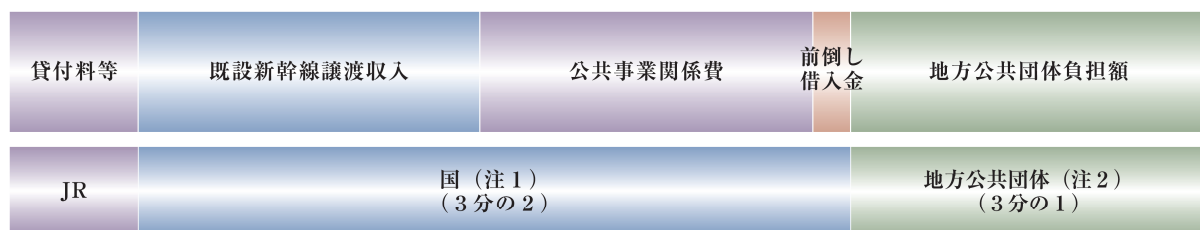
(1) 武雄温泉～諫早間 並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間電車可変方式による整備を目指す。

(2) 長崎駅部の調査を行う。

5. 整備財源

整備新幹線の財源として、平成25年度以降の新幹線譲渡収入(新幹線整備充当分)に限り前倒して活用する。この場合、地方公共団体は、前倒し活用した新幹線譲渡収入の額の2分の1を負担する。

財源スキーム



(注1) 既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし公共事業関係費及び借入金(既設新幹線譲渡収入を前倒して借入したもの)を加えた額。地方公共団体はこの2分の1の額を負担。

(注2) 地方公共団体負担分については、一般単独事業債(充当率90%)の発行が認められ、その元利償還金の50%が交付税措置される。したがってJR貸付料等を含めない場合の実質的な地方公共団体負担は、全体額の約18.3%となる。



※既設新幹線譲渡収入～平成3年10月にJR東日本、東海、西日本に対し、既に建設された新幹線鉄道施設(東海道、山陽、東北及び上越新幹線)を譲渡した際の代金の一部【毎年度724億円、26年間定額(平成3年度下半期～平成29年度上半期)】

※貸付料等～JRが受益の範囲内で支払う整備新幹線の開業済み区間のリース料等。

平成15年度～平成23年度は、平成5年～9年にかけて北陸新幹線(高崎・長野間)に投入された財政投融资の元本の返済に充てられたため0円。



## ◎「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」(平成20年12月16日)

平成19年12月の「政府・与党整備新幹線検討委員会における合意事項」により設置された「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ」から、次のとおり合意事項が示された。

### 1. 新規着工区間

できる限り早急に完成することを前提に、平成21年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得る。

九州新幹線(長崎ルート)長崎駅部の整備

### 2. その他の区間

九州新幹線(長崎ルート)

諫早-長崎間について、引き続き検討を行う。

なお、肥前山口-武雄温泉間の複線化等を進めることとし、さらにその具体化の方法の検討を行う。

## ◎「整備新幹線の整備に関する基本方針」「当面の整備新幹線の整備方針」 (平成21年12月24日、整備新幹線問題検討会議)

平成21年8月の政権交代により民主党政権となり、同年10月国土交通大臣が「平成20年12月の政府・与党合意の新規着工検討区間については白紙とし、新しい政府・与党で整備のあり方を決めていく」と表明し、同年12月に開催された整備新幹線問題検討会議において次のとおり決定され、平成22年夏頃をめどに着工を判断するとされた。

### 「整備新幹線の整備に関する基本方針」

#### ○着工に当たっての基本的な条件

- 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営業主体としてのJ R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

### 「当面の整備新幹線の整備方針」

#### ○未着工の区間について

- ①当該区間について、費用対効果(CO2削減効果を含む)、沿線自治体の取組み等により整備の意義を十分に検証し、着工の優先順位付けを検討する。
- ②開業済区間の貸付料、今後開業する区間の貸付料、既設新幹線譲渡収入のさらなる活用、公共事業関係費等を含め、幅広い観点から安定的な財源確保の方策を検討する。その際、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)等による民間資金の活用についても検討を行う。

### ◎「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」

（平成22年8月27日、整備新幹線問題検討会議）

平成22年7月、国土交通大臣が新規着工について「8月末までに判断するのは時間的に難しい」と述べ、判断が先送りされ、同年8月の整備新幹線問題検討会議において「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」が決定され、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」に基づき、将来に未解決の問題を先送りしないよう、着工に当たっての基本的な条件が確実に満たされていることを確認した上で着工するとされた。

○各線区の課題（九州新幹線）

- ①肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い
- ②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の取扱い

### ◎「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」

（平成22年12月21日、国家戦略担当大臣・財務大臣・国土交通大臣合意）

平成22年4月、政府の行政刷新会議の事業仕分けにおいて、（独）鉄道・運輸機構の特例業務勘定における利益剰余金が国庫返納と結論付けられ、さらに、平成22年9月、会計検査院から利益剰余金1.45兆円のうち1.2兆円を国庫へ返納するよう指摘された。これを受け、平成22年12月、利益剰余金のうち1.2兆円を国庫へ返納するとともに、北陸新幹線(高崎・長野間)の債務償還を含む利益剰余金等を活用した鉄道関連施策が三大臣において合意された。

利益剰余金を過去債務（長野新幹線）の償還に充てることにより、整備新幹線の貸付料を整備新幹線の建設費に充当することが可能となり、整備新幹線の財源確保に一定程度寄与することが見込まれることとなった。

### ◎「整備新幹線問題に関する今後の対応について」

（平成22年12月27日、整備新幹線問題検討会議）

（独）鉄道・運輸機構の特例業務勘定の資金の活用が見込まれることになったことから、貸付料を整備新幹線の建設費に充当することが可能となり、地方負担の軽減が図られることとなった。

### ◎「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議」

（平成23年5月27日、衆議院国土交通委員会）

標記法律等の一部改正に伴い、衆議院国土交通委員会において、政府に対し下記の内容を含む附帯決議が行われた。

- 整備新幹線の未着工区間の工事実施計画の認可に向けて、精力的に検討を進めできる限り早期に結論を得ること。
- 九州新幹線（長崎ルート）の整備に関わる佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等改良について、その推進に向けて適切に対処すること。

◎「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議」  
(平成23年6月7日、参議院国土交通委員会)

標記法律等の一部改正に伴い、参議院国土交通委員会において、政府に対し下記の内容を含む附帯決議が行われた。

- 九州新幹線長崎ルート諫早・長崎間等の未着工区間の工事実施計画の速やかな認可に向けた検討を急ぎ、早急に結論を得て、早期の工事着手の実現を図ること。
- 九州新幹線（長崎ルート）の整備に関わる佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等の改良について、その推進に向けて適切に対処すること。

◎「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)

一部改正法が成立した「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により、整備新幹線の開業区間から得られる貸付料が、建設区間の事業費に充てられるようになったため、貸付料を中心とした自己財源を可能な限り有効に活用し、地域の糧となる整備新幹線の建設をしっかりと進めていくべきであると、政府に対し下記の内容を含む申し入れが行われた。

- 政府は、厳しい財政制約を踏まえ、現在の整備新幹線に係る公共事業関係費の増額を図ることなく、財源の見通しを的確に立て、整備新幹線の未着工3区間（新函館・札幌間、白山総合車両基地・敦賀間、諫早・長崎間）の建設に目途を得るべきである。
- 国土交通省の整備新幹線問題検討会議で示された、いわゆる「着工5条件」を充足し、各線区にかかる課題について対応が示されていることを確認した際には、未着工3区間にかかる認可・着工を行う。

◎「整備新幹線の取扱いについて」(平成23年12月26日、政府・与党確認事項)

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、及び民主党・国民新党からの「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）を踏まえ、今後の整備新幹線の取扱いについて、下記の内容を含む着工方針を決定。

- 財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依頼せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する。
- 新たな区間については、その効果や採算性を十分に吟味する必要があることから、収支採算性と投資効果を改めて確認することとする。その上で、認可・着工に先立ち満たすべき条件が整い、かつ、各線区の課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工する。

○九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

認可・着工に先立ち満たすべき条件	営業主体であるJR九州の同意
想定完成・開業時期	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
課題	現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業（佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化事業を含む。）として扱い、軌間可変電車方式（標準軌）により整備

◎「整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめ  
(平成24年4月3日、整備新幹線小委員会)

九州新幹線(長崎ルート)(武雄温泉・長崎間)を新規着工することの収支採算性及び投資効果については、前提となる交通需要予測結果等を検討した結果、国土交通省が行った試算の妥当性が確認された。

なお、事業の実施に当たっては、収支採算性及び投資効果に大きな影響を与える下記の事項について特段の配慮が必要とされた。

○九州新幹線(長崎ルート)については、乗り換えの利便性を向上させるため、既に基本的な走行性能が確認されている軌間可変電車を積極的に活用することが効果的である。なお、軌間可変電車については、今後も継続して、走行耐久性や車両・線路の保守性等を確認していくことが必要である。

○新幹線の総工事費については、技術開発等によって、これまでも節減の努力がなされてきたが、今後も一層の努力を継続することが重要である。

また、当該事業は長期間を要するプロジェクトであることから、事業評価については、今後の社会情勢や周辺環境等の変化を踏まえ、最新のデータや条件を取り込み、他の公共事業と同様、継続的に点検を行うことが必要である。

「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日、政府・与党申合せ)

平成24年6月に新規着工した3区間の開業時期の前倒しについて、平成25年5月に発足の「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム」において検討がなされ、下記の内容のとおり方針が決定した。

各線区の取扱い

北海道新幹線

新青森 - 新函館北斗間	平成27年度末に完成・開業する。
新函館北斗 - 札幌間	完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指す。

北陸新幹線

長野 - 金沢間	平成27年3月に完成・開業する。
金沢 - 福井 - 敦賀間	完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す。

九州新幹線

武雄温泉 - 長崎間	フリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しする。
------------	---

整備財源

北海道新幹線(新函館北斗 - 札幌間)、北陸新幹線(金沢 - 敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉 - 長崎間)の完成・開業時期の前倒しに必要な財源として、これらの区間の貸付料収入を前倒しして活用する。