

## 整備新幹線の整備に関する基本方針（案）

平成21年12月 日  
整備新幹線問題検討会議

## 1. 総合交通体系における位置づけ等に関する基本的な認識

整備新幹線は、我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成するものである。

すなわち、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、環境性能と効率性に優れた交通機関として、関係地域においてその整備が強く要請されている。

このため、地域活性化、少子高齢化、地球温暖化等諸問題への的確な対応が求められる時代において、厳しい財政の制約も考慮に入れながら、費用対効果、関係地域の取組み等整備の意義を十分に検証した上で、国民の理解を得ながら計画的に整備を進める必要がある。

## 2. 整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

## (1) 整備の方式及び建設財源の分担等

整備新幹線の整備の方式及び建設財源の分担は、次のとおりとする。

①整備の方式は、JRが自ら建設する場合を除き、(独)鉄道・運輸機構が鉄道施設を建設する。機構は、鉄道施設を保有し、JRに貸し付け、JRが鉄道事業を運営する。(上下分離方式)

②建設財源には、まず機構の貸付料収入を充て、残る経費を、国と地方公共団体が2:1の割合で負担する。

また、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、整備新幹線問題検討会議等において、検討を行う。

## (2) 着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

### ① 安定的な財源見通しの確保

整備新幹線を確実に完成させ供用するため、整備期間を通じた安定的な財源見通しを確保するものとする。

### ② 収支採算性

整備後の新幹線の経営が安定的かつ継続的に行われるよう、営業主体の収支採算性を確保するものとする。

### ③ 投資効果

公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること。

### ④ 営業主体としてのJRの同意

整備後の新幹線を経営するか否かは、営業主体の経営判断によるものであることから、あらかじめ営業主体としてのJRの同意を得るものとする。

### ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備後の新幹線と並行在来線とともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をJRの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

### (3) 当該地域における鉄道のあり方の検討

整備新幹線の整備に伴い、当該地域における鉄道のあり方に関する次の事項について、国、関係地方公共団体、JR等の関係者で、検討を行うものとする。

#### ① 並行在来線の維持のあり方

沿線自治体の同意によってJRから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合には、関係者により必要な対策を検討するものとする。

#### ② 貨物鉄道の維持のあり方

新幹線の整備後においても、並行在来線等を運行する貨物鉄道ネットワークを維持する必要がある。このため、並行在来線の分離等に伴うJR貨物に対する影響を検証しつつ、必要な対策を検討するものとする。

### (4) その他

① 今後とも、機構の入札・契約手続きの改善により整備新幹線の工事費の縮減に努めるものとする。

② 地方財政の厳しい状況に鑑み、整備新幹線の整備（並行在来線の維持を含む）に伴う地方負担の軽減について、整備新幹線問題検討会議等において、引き続き検討を行うものとする。

当面の整備新幹線の整備方針（案）

平成 21 年 12 月 日  
整備新幹線問題検討会議

1. 建設中の区間について

- (1) 予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。
- (2) 建設物価の上昇等を原因として建設中の区間の工事費が増額したことを踏まえ、  
（独）鉄道・運輸機構の入札・契約手続きの改善により、整備新幹線の工事費の縮減に努めつつ、未着工区間の建設財源に優先して、工事費増額分の不足財源を確保する。

2. 未着工の区間について

- (1) 早期に着工すべき区間を決定する。このため、整備新幹線問題検討会議等において、次の事項について検討を進める。
  - ① 当該区間について、費用対効果（CO<sub>2</sub>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。
- (2) その上で、以下の着工に当たっての基本的な条件を確認した上で、着工するものとする。
  - 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 営業主体としての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

## 整備新幹線問題検討会議等の設置について

### 1. 目的

整備新幹線の整備に関する基本方針及び当面の整備新幹線の整備方針を決定するとともに、これらに基づく具体的事項その他整備新幹線問題の検討・調整を行うため、整備新幹線問題検討会議等を設置する。

### 2. 整備新幹線問題検討会議の構成員

前原国土交通大臣

馬淵国土交通副大臣

辻元国土交通副大臣

長安国土交通大臣政務官

三日月国土交通大臣政務官（事務局長）

藤本国土交通大臣政務官

### 3. 調整会議

具体的事項の検討・調整を行うため、三日月事務局長が主宰する調整会議を設置し、地方自治体、JR等の関係者からのヒアリング等を実施する。

調整会議には、関係省から、総務大臣政務官、財務大臣政務官が参加する。

# 整備新幹線問題検討会議等の設置について

## 整備新幹線問題検討会議

前原国土交通大臣

馬淵国土交通副大臣

辻元国土交通副大臣

長安国土交通大臣政務官

三日月国土交通大臣政務官(事務局長)

藤本国土交通大臣政務官

## 調整会議

三日月国土交通大臣政務官

総務大臣政務官

財務大臣政務官

※必要に応じ、担当局長等が出席することとする。

# 整備新幹線の現状

