

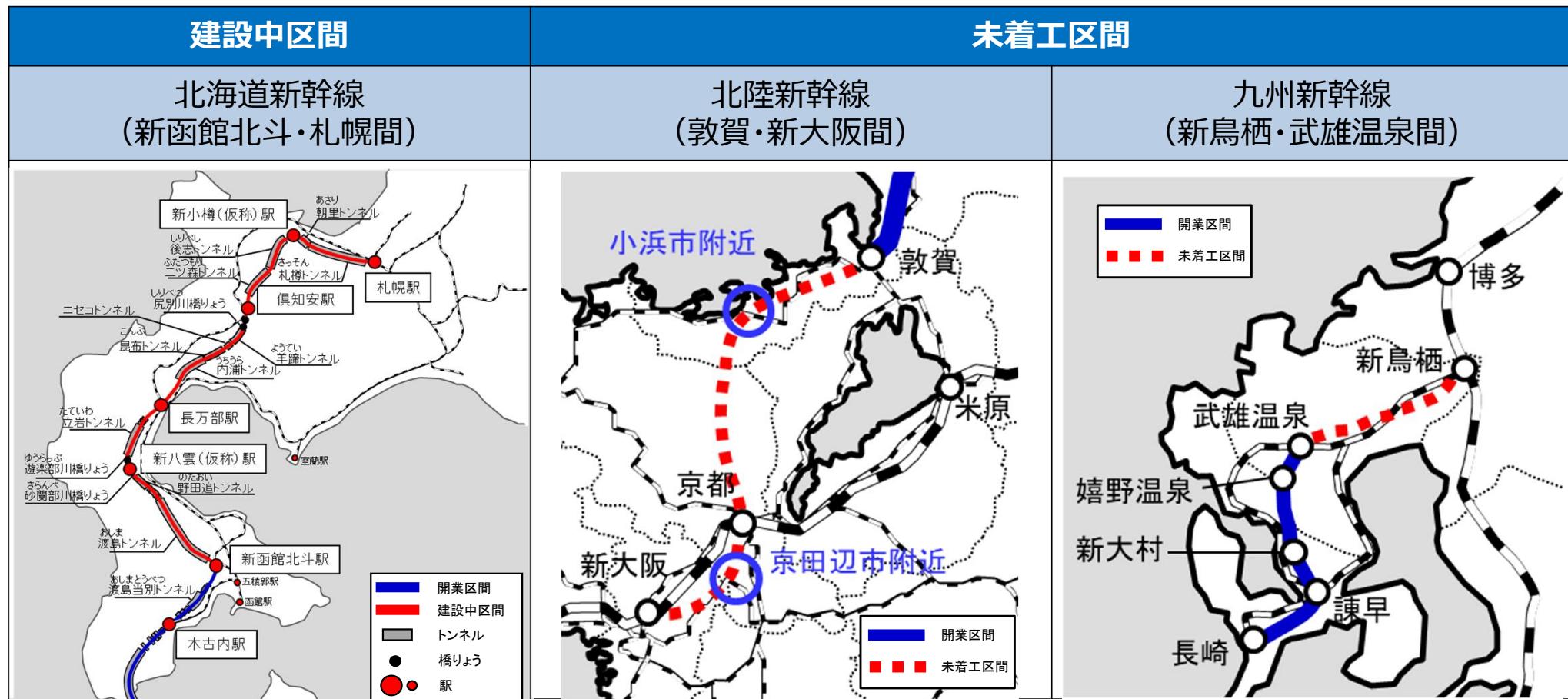
說 明 資 料

令和7年12月11日
国土交通省鉄道局

- 1. 今後の新幹線整備**
- 2. 整備新幹線の貸付けの考え方**
- 3. 整備新幹線の貸付料の算定**

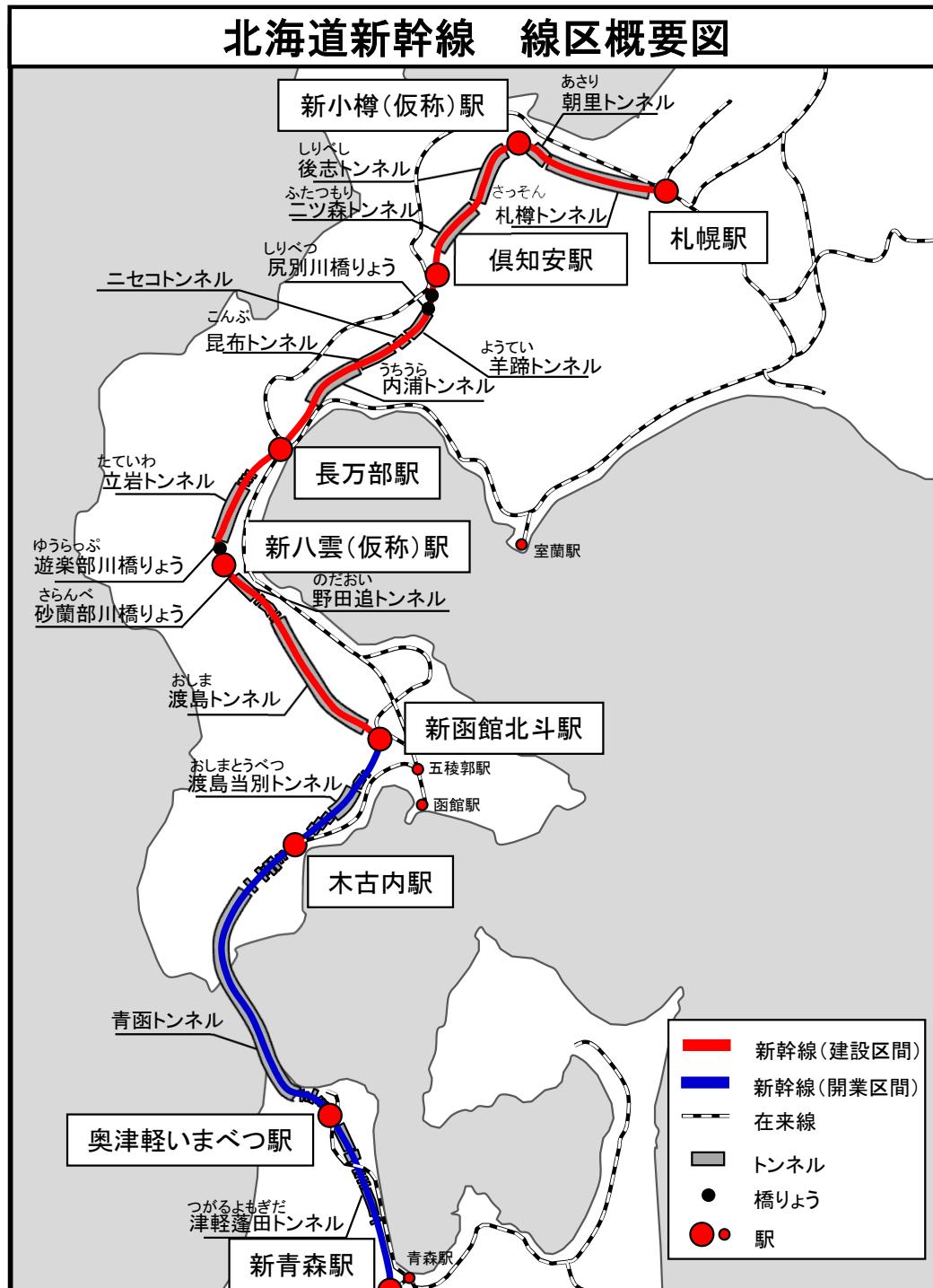
今後の新幹線整備について

- 新幹線ネットワークは、交流の促進、産業発展や観光立国、地方創生に重要な役割を果たすとともに、災害時の代替輸送ルート確保など、国土強靭化の観点からも重要である。
- こうした重要性に鑑み、順次、新幹線ネットワークを整備してきており、直近では令和6年（2024年）3月に北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業した。
- 今後の新幹線整備については、まずは、北海道・北陸・西九州の各整備計画路線の確実な整備に目途を立てることが最優先の課題と考えている。
- 今後とも、関係自治体や鉄道事業者などと連携・協力し、これらの路線の整備を推進していく。



北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の概要

北海道新幹線 線区概要図



路線の概要

- 総工事費
約23, 200億円
 - 完成・開業時期
 - ・平成27年1月の政府・与党申合せにおいて、完成・開業時期を5年前倒しし、「平成42年度(2030年度)末の完成・開業を目指す」とされている。
 - ・令和6年5月8日、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。
 - ・令和7年3月14日、有識者会議の報告書がとりまとめられ、「発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある」との検討結果を公表。
 - 工事延長 約211. 9km
 - 路盤 : 約 7. 4km (約 3%)
 - 橋りょう : 約 5. 3km (約 3%) 全111箇所
 - 高架橋 : 約 30. 3km (約14%)
 - トンネル : 約 168. 9km (約80%) 全17箇所

※括弧内は、工事延長に占める割合
 - 所要時間(乗換時間含む)
 - 新函館北斗・札幌間: 3時間15分 → 57分
 - 新青森・札幌間: 4時間37分 → 1時間55分
 - 東京・札幌間: 7時間46分 → 4時間55分
 - 現行特急本数
特急北斗(函館・札幌間): 11往復／日

事業の進捗状況(令和7年11月1日現在)

- 用地取得率97%
 - トンネル工事掘削率89%
 - 橋りょう、高架橋工事進捗率58%

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の状況

- 有識者会議における精査の結果、予期せぬ自然条件や着工後の経済情勢の変化への対応等により、令和4年度(2022年度)に約6,450億円の事業費増加の見込みであることが報告された。
- 令和6年(2024年)5月、鉄道・運輸機構理事長から国土交通大臣に「2030年度未完成・開業は極めて困難であると判断」との報告があり、有識者会議における精査の結果、令和7年(2025年)3月、「現時点では、完成・開業は概ね2038年度未頃の見込み」等とされた。

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の事業費増加について(令和4年度)

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する報告書 (令和4年12月)

○ 約6,450億円の事業費増加の見込み

・予期せぬ自然条件への対応	約2,700億円
・着工後に生じた関係法令等への対応	約1,340億円
・着工後の関係者との協議等への対応	約670億円
・着工後の経済情勢の変化への対応	約2,050億円
・コスト縮減	△約310億円

※令和4年12月時点で見通せる範囲で一定の仮定において試算。

※R5.3.31工事実施計画変更認可

- ・約6,450億円の事業費増加分のうち今後の発生確度が相当程度高い2,922億円については、令和4年12月に財源措置を確定した。
- ・残りの3,523億円については、今後の状況による部分が大きいものであること等から、今後検討することとされた。

財源措置済

2,922億円

今後、工事の状況を見ながら判断する必要がある分

3,523億円

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する報告書(令和7年3月報告)

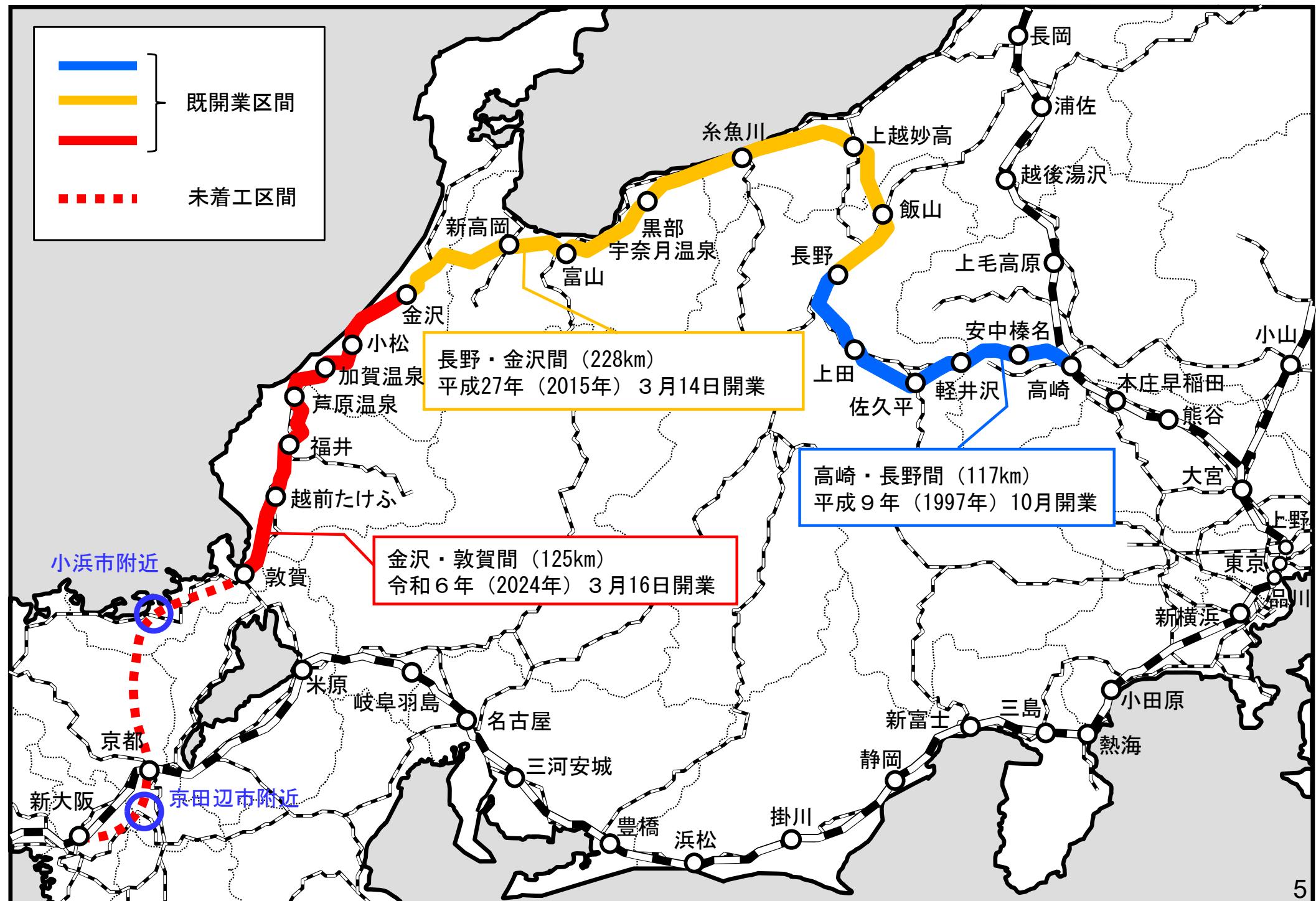
(開業時期の見通しについて)

- ・発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度未頃となることが見込まれ、特に工程への影響が大きい異なるリスクが発現した場合、更に数年単位で遅れる可能性。
- ・トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

(事業費について)

- ・足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視することが必要。

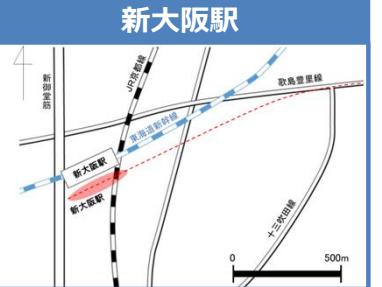
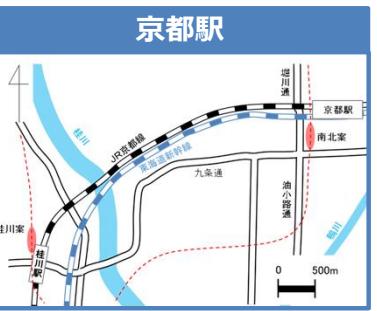
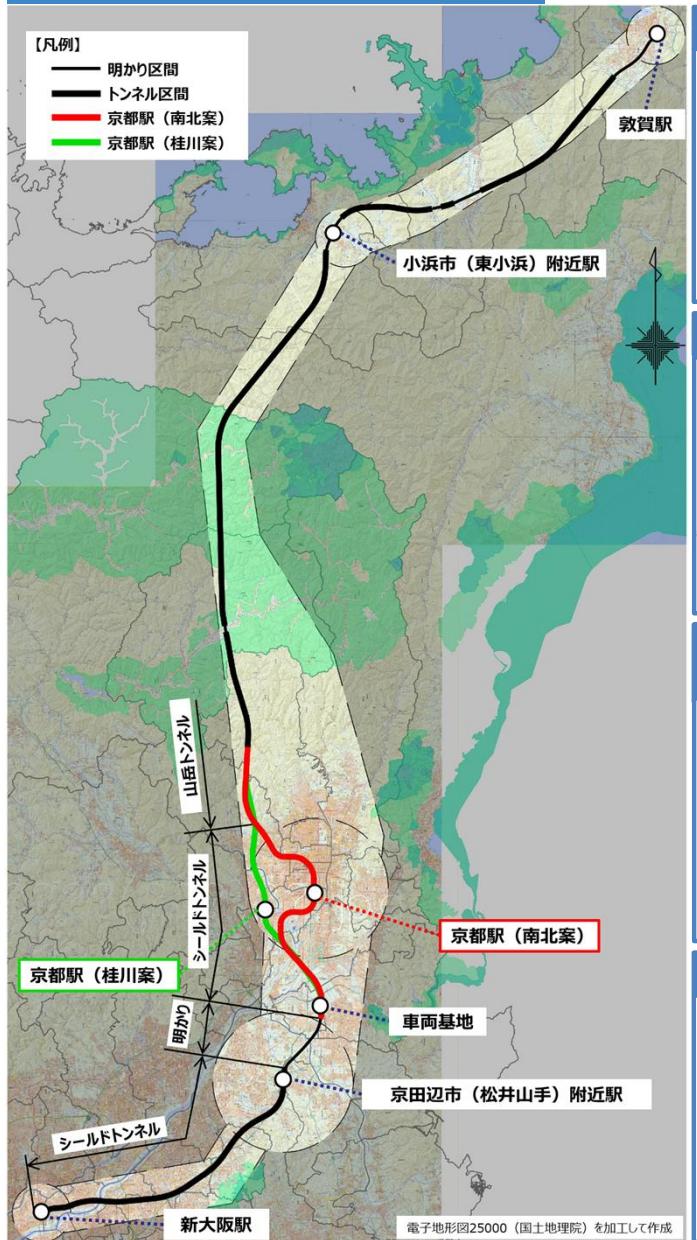
北陸新幹線の概要



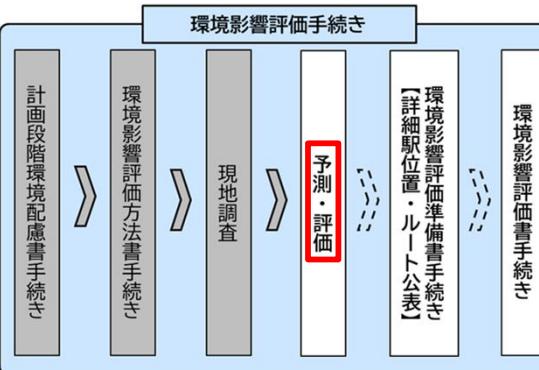
北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の状況

- 環境影響評価手続を進めつつ、令和5年度(2023年度)より、施工上の課題解決のための「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施している。
 - 令和6年（2024年）8月に詳細な駅位置・ルートの案などを提示し、令和6年（2024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ことなど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）



事業着手に向けた流れ



工事実施計画認可・事業着手

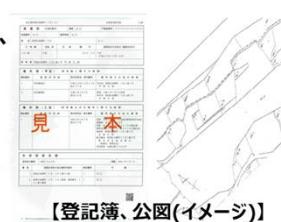
- 整備新幹線の整備に関する基本条件の確認【着工5条件】
 - 安定的な財源見通しの確保
 - 収支採算性
 - 投資効果
 - JRの同意
 - 並行在来線経営分離について沿線自治体同意

北陸新幹線事業推進調査

用地關係

- 法務局の登記
公図等を取得

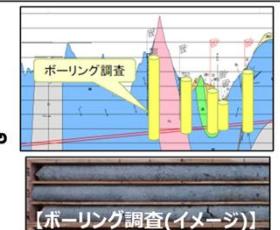
→着工後に用地
取得の難航が
予想される個所
の確認



【登記簿、公図(イメージ)】

発生土関係

- ・ボーリング調査を行い、自然由来の重金属等の分布を調査
 - 対策土量の予測や受入地の確保に向けた自治体との早期協議



(調査の例)

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。

会和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、今後年2%上昇すると仮定。

九州新幹線(西九州ルート)の概要



整備済区間（武雄温泉・長崎間） 事業概要

- 総工事費（認可額）
約6,200億円
 - 工事延長 約 67.0km
路盤：約5.3km（約8%）
橋りょう：約7.1km（約11%）
全168箇所
 - 高架橋：約13.6km（約20%）
 - トンネル：約41.0km（約61%）
全31箇所
- ※括弧内は、工事延長に占める割合

- 武雄温泉・長崎間の開業により、同区間の所要時分は、1時間25分→最速23分に短縮。
- 現状では、武雄温泉駅において博多方のリレー特急と対面乗換方式により接続。



- 今後の新幹線整備は、まずは、北海道・北陸・西九州の各整備計画路線の確実な整備に目途を立てることが最優先の課題と考えている。
- 他方、基本計画路線については、各地域において様々な議論や調査が行われている。
- こうした中、国においては、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについては、地域の実情を踏まえ、高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進めていく。

基本計画路線

「全国新幹線鉄道整備法」に基づく「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」の中で示された11路線。

北海道新幹線

札幌-旭川間

北海道南回り新幹線

長万部-札幌間

羽越新幹線

富山-青森間

奥羽新幹線

福島-秋田間

北陸・中京新幹線

敦賀-名古屋間

山陰新幹線

大阪-下関間

中国横断新幹線

岡山-松江間

四国新幹線

大阪-大分間

四国横断新幹線

岡山-高知間

東九州新幹線

福岡-鹿児島間

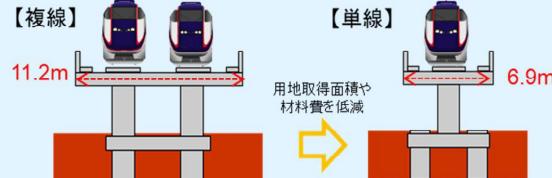
九州横断新幹線

大分-熊本間

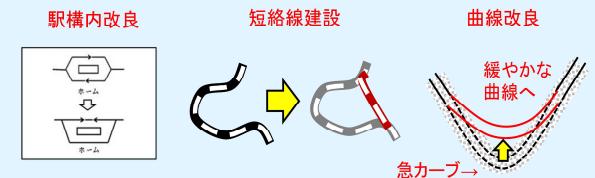
幹線鉄道ネットワーク等に関する調査

- 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、既存の在来線を活用した高速化手法やミニ新幹線方式など、効果的・効率的な整備・運行手法や高機能化等に関する調査、新たな幹線鉄道の方向性も含めた検討を行っている。

単線新幹線



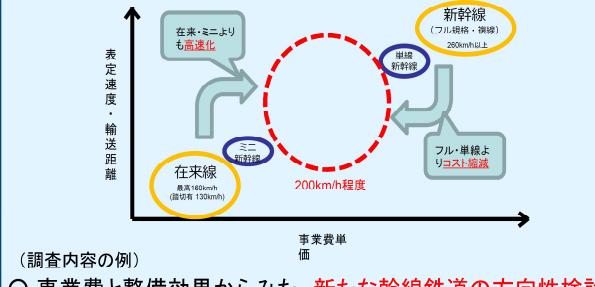
既存線活用の高速化手法



ミニ新幹線方式



新たな幹線鉄道の方向性



- 第2次交通政策基本計画は、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までを計画期間として、交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。
- 当該計画の基本の方針「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」として、整備新幹線やリニア中央新幹線の着実な整備等が位置づけられている。
- 次期交通政策基本計画については、現在、交通政策審議会交通体系分科会計画部会において議論中。

第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日 閣議決定）（抄）

第4章 目標と講すべき施策

基本の方針B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

【鉄道】

- 整備新幹線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線）の整備については、工程や事業費の管理など、事業実施に係る諸課題への対応を確実に行った上で、着実に進めるとともに、リニア中央新幹線については、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、必要な連携、協力を図る。また新大阪駅について、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図る。

[37] 北陸新幹線・九州新幹線の開業を通じた交流人口の拡大

開業年度比15%増（開業後3年度時点）

- 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の充実に向けて、そのあり方を検討する。

- 第5次社会資本整備重点計画は、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までを計画期間として、社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。
- 当該計画の重点目標「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」の政策として、『整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推進』が位置付けられている。
- 次期社会資本整備重点計画については、現在、社会資本整備審議会計画部会において議論中。

第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）（抄）

3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

3-2：新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備

まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、企業の地方移転を始めとした新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト+ネットワーク」の取組を拡大する。

その際、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を推進するとともに、デジタル技術の進歩やウィズコロナ・ポストコロナ時代の「新たな日常」を見据え、交通インフラへのICTやAI等の新技術の活用を推進する。

（重点施策）

・リニア中央新幹線の整備の促進

・整備新幹線の着実な整備

4. 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

4-2：地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備

（重点施策）

・リニア中央新幹線の整備の促進

・整備新幹線の着実な整備

- 1. 今後の新幹線整備**
- 2. 整備新幹線の貸付けの考え方**
- 3. 整備新幹線の貸付料の算定**

貸付協定の法的位置付け

- 建設主体である鉄道・運輸機構が自ら建設・保有する整備新幹線の施設を営業主体であるJR各社に貸し付ける際に、貸付協定を締結することとなるが、その法的性質は、私法上の契約たる賃貸借契約であり、法令に特別の定めがある場合を除き、基本的には民法が適用される。
- 貸付協定の内容は、基本的には当事者間での合意によるべきものであるが、貸付料の額の算定基準は鉄道・運輸機構法施行令に定めがあり、貸付けの際には、鉄道・運輸機構法の規定によって、国土交通大臣による貸付料の認可が必要となっている。
- 鉄道・運輸機構とJR各社との当事者間の合意により貸付協定は成立するが、貸付料の額については、その適正な収受という観点から、効力の発生が、当事者間の合意のみではなく、国土交通大臣の認可という行政行為に係らしめられている。

賃貸借契約の法的性質

有償／無償	有償
存続期間	民法上、50年を超えることができず、50年を超えて賃貸借期間を設定された場合には、当該期間は20年に縮減される。また、更新する場合には更新時から50年を超えることができない（民法604条）。
対抗力	民法上、不動産の賃貸借を登記したときは、その後その不動産について物権を取得した者に対して、対抗できる（民法605条）。
貸主修繕義務	賃貸人は賃貸物の使用及び収益に必要な修繕義務を負う（民法606条1項）。
費用負担	賃借人が必要費を支出した場合、賃貸人に対して、その支出後直ちに償還請求することができる（民法608条1項）。 賃借人が有益費を支出した場合、賃貸人に対して、賃貸借契約の終了時に、民法196条2項の規定に従って償還請求することができる（民法608条2項）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）（抄）

（鉄道施設の貸付け等）

第十四条 機構は、前条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定による貸付け及び譲渡に関し必要な事項は、政令で定める。

3 （略）

（財務大臣との協議）

第二十五条 國土交通大臣は、次の場合には、財務大臣に協議しなければならない。

一 第十四条第一項、第十五条第一項、第十九条第一項若しくは第四項、第二十一条又は第二十二条第二項の規定による認可をしようとするとき。

二 （略）

- 現在の貸付料については、平成9年（1997年）10月開業の北陸新幹線（高崎・長野間）から令和6年（2024年）3月開業の北陸新幹線（金沢・敦賀間）に至るまで、いずれの開業区間においても、その計算期間を30年とした上で、定額制を採用している。

平成9年の北陸新幹線（高崎・長野間）開業時に整理された考え方

前 提

- ・ JRの経営への悪影響の回避(第2の国鉄を作らないという国鉄改革の主旨に即した対応)
- ・ 整備新幹線の整備財源の長期的かつ安定的な確保(国と地方による公的負担との関係)

→ 受益の範囲内において長期的かつ安定的に貸付料を確保

(計算期間：30年)

- ・ 受益の範囲内とするため、計算期間を一定期間に区切ってその期間内における受益を計算する必要
→ 対象区間に係る**新幹線鉄道施設全体の平均耐用年数：30年**
 - ※ 老朽化による改修、更新費用を見込む必要のない耐用年数で区切った計算期間とすることが適當
 - ※ 新幹線鉄道施設の平均耐用年数は、新幹線鉄道保有機構法制定時において30年と算定

(定額制)

- ・ JRの安定的な経営への寄与
- ・ 整備新幹線整備の計画的な遂行のための長期的かつ安定的な収受の必要
 - ※ 貸付料収入を見込んで借入金を投入することとなった場合においても、償還確実性を担保する観点から当該貸付料が長期的かつ安定的に確保されることが必要

1. 今後の新幹線整備
2. 整備新幹線の貸付けの考え方
3. 整備新幹線の貸付料の算定

他の交通インフラにおける貸付けの例

	貸付対象施設	事業主体	貸付期間	貸付料等算定の考え方(算定方法)	貸付料等算定の対象となる収入
整備新幹線	鉄道施設 (軌道、駅施設等)	上：JR各社 下：鉄道・運輸機構	30年間	受益の範囲 (WI/WO方式)	・運賃、料金収入 ・その他収入（構内営業収入、広告料等）
京葉線 (機構→JRの例)	鉄道施設 (軌道、駅施設等)	上：JR東日本 下：鉄道・運輸機構	40年間	建設費償還 (元利均等償還)	—
神奈川東部方面線 (機構→民鉄の例)	鉄道施設 (軌道、駅施設等)	上：相模鉄道 東急電鉄 下：鉄道・運輸機構	なし	受益の範囲 (WI/WO方式)	・運賃収入 ・その他収入（構内営業収入、広告料等）
高速道路	道路資産 (トンネル、橋梁等)	上：高速道路会社 下：（独）高速道路保有・債務返済機構	債務返済期間は国土交通大臣への許可申請日から50年以内	建設・更新等の債務を貸付期間内に返済 (料金収入 - 管理費)	・料金収入 ・その他収入（占用料、連結料等）
【参考】 国管理空港 (コンセッション)	空港基本施設 等 (滑走路、誘導路等)	運営権者 ^{※1}	30年～50年 ^{※2}	運営権対価 ^{※3} (国が提示する下限額を踏まえ、事業者の提案・契約により決定)	・航空系収入（着陸料等、土地転貸料） ・非航空系収入（旅客取扱施設利用料、その他空港ビル収入、駐車場収入等）

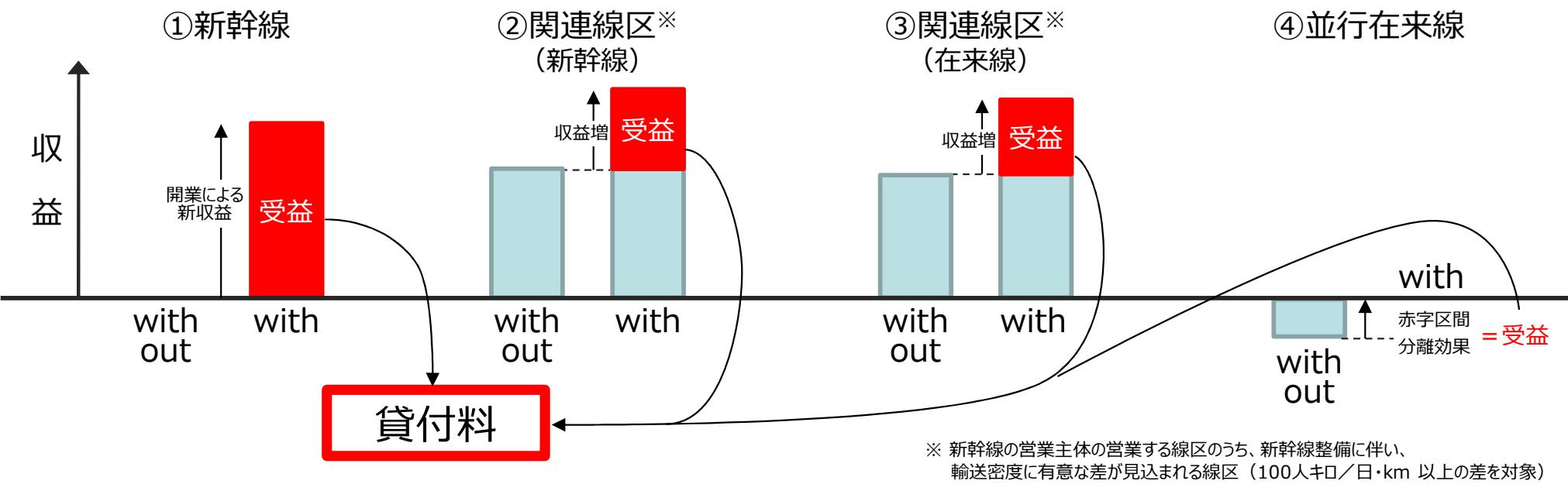
※ 1 公募により選定されたコンソーシアムが組成するSPC。

※ 2 運営権者の判断により定められた期間だけ延長することができるオプション等を設定している場合がある。

※ 3 対価がなく、運営権者へ支援することもあり得る。

- 営業主体（JR）は、鉄道・運輸機構法等の規定に基づき、「受益」の範囲で「貸付料」を鉄道・運輸機構へ支払う。
貸付料は、開業後30年間の受益を平均して算定している。
- 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」

受益とは



収益計算上の主な収入

- ・運賃収入
- ・料金収入
- ・その他収入（広告料、構内営業料など）

収益計算上の主な費用

- ・固定費（線路保存費、電路保存費等）
- ・変動費（車両保存費、運転費等）
- ・減価償却費（車両、鉄道施設）
- ・租税（固定資産税、都市計画税）
- ・維持更新投資費
- ・管理費

- 不動産の鑑定評価の方式には、原価方式、比較方式、収益方式の三方式があり、それぞれ、再調達に要する原価（費用性）、取引事例又は賃貸借等の事例（市場性）、生み出される収益（収益性）に着目し、不動産の価格又は賃料を求めるようとするものである。
- 賃料を求める手法については、鑑定評価の方式に基づき、積算法、賃貸事例比較法、収益分析法等の手法に分類され、それぞれの手法の適用によって、試算賃料が求められる。
- 最終的な鑑定評価額は、複数の手法により求められた各試算賃料について、鑑定評価が適切に行われているか等の検証（再吟味）及びどの試算賃料が最も重要か、重視すべきかの見きわめ（説得力に係る判断）による調整を経た上で決定される。

鑑定評価の方式	賃料を 求める手法の例	計算方法
原価方式 (どれほどの費用が投じられたものであるか)	積算法	基礎価格×期待利回り+必要諸経費等
比較方式 (どれほどの値段で市場で取引されているか)	賃貸事例比較法	新規に成約した類似事例の賃料 ×事情補正×時点補正×要因比較
収益方式 (どれほどの収益が得られるか)	収益分析法	収益純賃料（※）+必要諸経費等 ※収益純賃料（純収益） = 売上高 - 売上原価 - 販売費 - 一般管理費等

出典：国土交通省「不動産鑑定評価基準」、住宅新報社「新・要説不動産鑑定評価基準」より鉄道局作成