

(2) 全国新幹線鉄道整備法にもとづく整備

1) 新幹線整備の経緯とスキームの違い

ここではまず、日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）による整備を含めた新幹線の整備スキームの変遷について整理する。

①. 国鉄時代(全国新幹線鉄道整備法施行前)

A. 国鉄時代の新幹線整備について

全国新幹線鉄道整備法（昭和 48 年施行）が施行される前に着工した新幹線は、東海道新幹線（東京～新大阪）及び山陽新幹線（新大阪～博多）、東北新幹線（東京～盛岡）、上越新幹線（東京～新潟）の 4 路線ある。

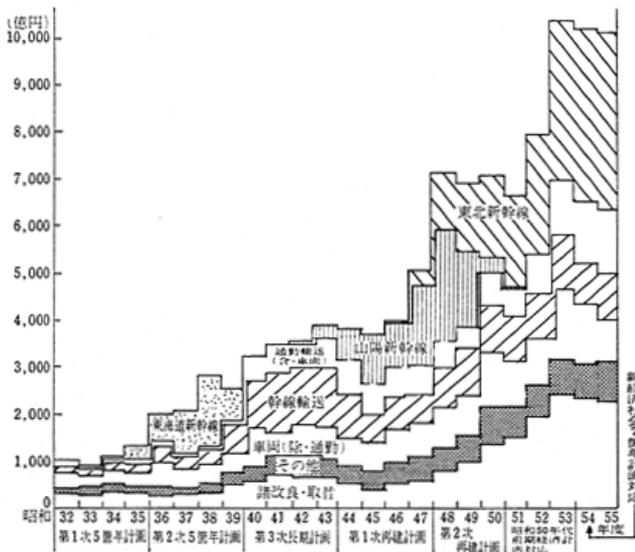
B. 鉄道整備資金について

国鉄時代の新幹線を含めた鉄道整備においては、自己資金と借入金及び鉄道債券により資金を調達していた。借入金は、財政投融资借入金と民間金融機関からの借入金であった。

上記 4 新幹線において、補助の適用はされていない。

(参考) 国鉄の施設投資費用について

昭和 30 年度～昭和 55 年度の国鉄の投資財源の推移をみると、大部分が外部資金（借入金、鉄道債券）であり、施設投資に対する補助は、昭和 52 年度まで行われていなかった。

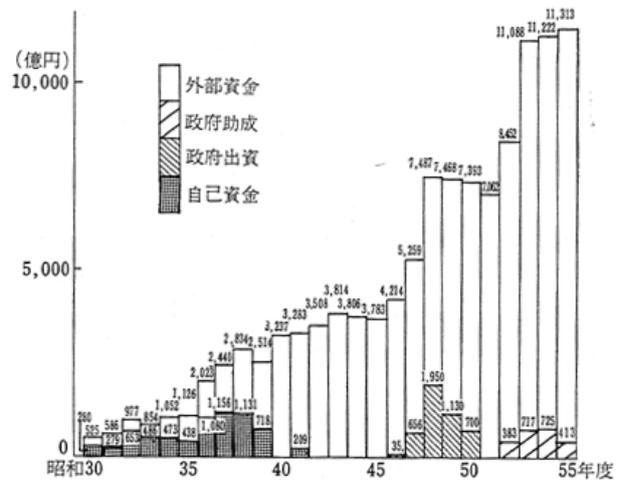


注 (1) 「その他」は総係費等である。
 (2) 運輸省鉄道監督局資料による。

出典：昭和 56 年度運輸白書（国土交通省）

<<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa56/ind010402/frame.html>>

図 国鉄の施設投資の推移



注 (1) 運輸省鉄道監督局資料による。
 (2) 建設関連利子充当分を含む。

図 国鉄の投資財源の推移

- ・ 外部資金：借入金及び鉄道債券により資金を調達
- ・ 借入金：財政投融资借入金と民間金融機関からの借入金
- ・ 鉄道債券：政府保証債、政府引受債、特別債、利用債、縁故債

<鉄道債券の種類>

○公募債

政府保証債：「鉄道債券及電々債券に係る債務保証に関する法律」により、戦後初めて政府保証債の発行が認められ今日に至っている。公募の形をとり、都市銀行証券会社等より成る引受シンジケート団により引受消化。

○非公募債

政府引受債：大蔵省資金運用部と郵政省簡易保険局が引受消化。

特別債：都市銀行等の金融機関により、昭和40年度から引受消化。

利用債：国鉄の施工する駅舎の整備、線増、電化工事等によって受益する地方公共団体等により、昭和29年度から引受消化。

縁故債：昭和33年度より国鉄共済組合が、また昭和40年度より車両会社・建設会社等の国鉄関係会社が引受消化。

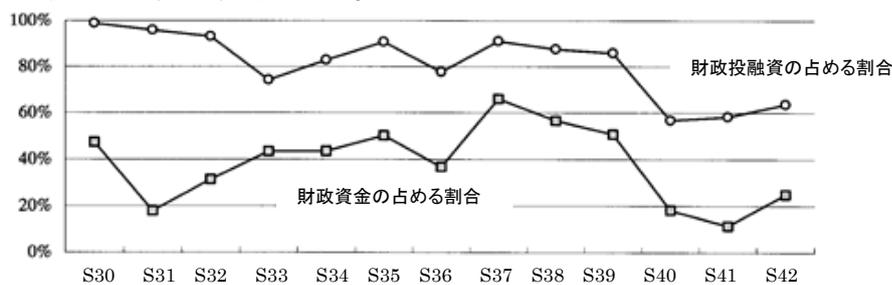
出典：内部組織の状態空間モデル（内閣府経済社会総合研究所）をもとに作成

<<http://www.esri.go.jp/jp/archive/bun/bun077/bun77g.pdf>>

昭和30年代は、設備資金の大半が財政投融資によって賄われていたが、昭和40年度以降は、国鉄が発行した特別債によって、財政投融資の割合が低下している。

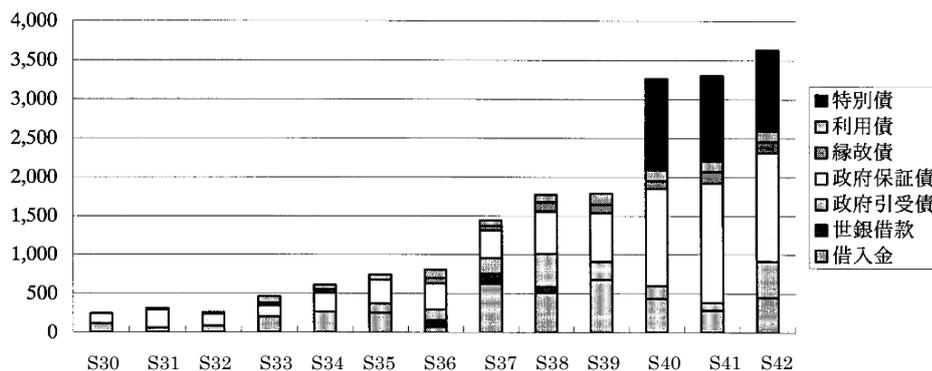
これは、昭和39年に、国鉄に代わって新線建設を行い、完成した鉄道施設を国鉄に貸し付けまたは譲渡することを目的とした日本鉄道建設公団が設立されたため、設備資金に占める財政投融資の割合が低下しているものと考えられる。

設備資金の調達額は増加し、財政投融資の割合が低下したことによる、設備資金の不足分は、高金利の特別債により資金調達された。



出典：「鉄道経営と資金調達」（高橋伸夫、平成12年度、有斐閣）をもとにグラフ凡例と年次を加筆

図 国鉄の設備資金に財政投融資の占める割合



出典：「鉄道経営と資金調達」（高橋伸夫、平成12年度、有斐閣）をもとに年次を加筆

図 国鉄の外部からの設備資金調達状況（単位：億円）

②. 全国新幹線鉄道整備法にもとづく整備新幹線

「整備新幹線」とは、全国新幹線鉄道整備法にもとづき、昭和48年に運輸大臣により決定された整備計画に定められている、北海道（青森～札幌）、東北（盛岡～青森）、北陸（東京～長野～金沢～大阪）、九州鹿児島ルート（博多～鹿児島）、九州長崎ルート（博多～長崎）の5新幹線のことをいう。

5つの整備新幹線については、鉄運機構が新幹線施設を建設、保有し、営業主体であるJRに施設を貸し付ける上下分離方式により運営されている。

建設費用負担については、全国新幹線鉄道整備法13条及び同法施行令8条にもとづき、整備財源は、既に開業している整備新幹線（東北新幹線（盛岡～新青森間）、北陸新幹線（高崎～金沢間）、九州新幹線（博多～鹿児島中央間））からの貸付料（建設した施設を保有する鉄運機構が、営業主体に受益の範囲内で、設定する施設使用料）収入を充てた残りの部分について、既設新幹線の譲渡収入と公共事業関係費によって国が3分の2を負担し、地方公共団体が3分の1を負担することになっている。

表 新幹線整備と全国新幹線鉄道整備法の関係

施行年次	新幹線名	区間	建設主体	営業主体
昭和34年	東海道新幹線（着工）	東京～新大阪	国鉄	国鉄（昭和39年開業）
昭和42年	山陽新幹線（着工）	新大阪～博多	国鉄	国鉄（昭和47年開業）
昭和46年	東北新幹線（着工）	上野～盛岡	国鉄	国鉄（昭和57年開業）
昭和46年	上越新幹線（着工）	上野～新潟	日本鉄道建設公団	国鉄（昭和57年開業）
昭和48年	<ul style="list-style-type: none"> ・全国新幹線鉄道整備法施行 ・全国新幹線整備計画運輸大臣決定 			
昭和62年	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業法施行 ・国鉄分割民営化 			
平成元年	北陸新幹線（着工）	高崎～軽井沢	日本鉄道建設公団	JR（平成9年開業）
平成3年	東北新幹線（着工）	盛岡～新青森	日本鉄道建設公団	JR（平成14年開業）
	九州新幹線（着工）	新八代～西鹿児島	日本鉄道建設公団	JR（平成16年開業）
	北陸新幹線（着工）	軽井沢～長野	日本鉄道建設公団	JR（平成9年開業）
平成10年	九州新幹線（着工）	新八代～博多	日本鉄道建設公団	JR（平成23年開業）
平成11年	北陸新幹線（着工）	長野～上越	日本鉄道建設公団	JR（平成27年開業）
平成17年	北海道新幹線（着工）	新青森～新函館	鉄運機構	JR（平成28年開業）
	北陸新幹線（着工）	上越～富山・金沢	鉄運機構	JR（平成27年開業）
平成24年	九州新幹線（着工）	武雄温泉～長崎	鉄運機構	JR
	北陸新幹線（着工）	金沢～敦賀	鉄運機構	JR
	北海道新幹線（着工）	新函館～札幌	鉄運機構	JR

出典：鉄道主要年表（国土交通省 鉄道局）をもとに作成<<http://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf>>

②. 適用条件等

全国新幹線鉄道整備法にもとづく新線整備の法手続は、以下のとおりとされている。

A. 基本計画決定

国土交通大臣は、鉄道輸送の需要動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下「建設線」という。）を定める基本計画を決定しなければならない（全国新幹線鉄道整備法4条）。

全国新幹線鉄道整備法
(基本計画)

第四条 国土交通大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下「建設線」という。）を定める基本計画（以下「基本計画」という。）を決定しなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定により基本計画を決定したときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

B. 建設線の調査の指示

国土交通大臣は、基本計画を決定したとき、鉄運機構もしくは国土交通大臣が指名する法人に対し、建設線の建設に関して必要な調査（地形・地質等、輸送需要量に応じた供給輸送力等、施設及び車両の技術開発、建設の費用等のほか、営業主及び建設主体の指名並びに整備計画の決定のために必要な調査）を指示することができる（全国新幹線鉄道整備法5条）。

全国新幹線鉄道整備法
(建設線の調査の指示)

第五条 国土交通大臣は、前条の規定により基本計画を決定したときは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）その他の法人であつて国土交通大臣の指名するものに対し、建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを指示することができる。基本計画を変更したときも、同様とする。

C. 営業主及び建設主体の指名

国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人及びその建設を行う法人を指名することができる（全国新幹線鉄道整備法6条）。

建設主体：鉄運機構（過去の指名実績：国鉄、日本鉄道建設公団（現鉄運機構））

運営主体：各 JR（過去の指名実績：国鉄）

全国新幹線鉄道整備法
(営業主及び建設主体の指名)

第六条 国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人（以下「営業主」という。）及びその建設を行う法人（以下「建設主体」という。）を指名することができる。

2 前項の規定による営業主及び建設主体の指名は、建設線の区間を分けて行うことができる。

3 第一項の規定による建設主体の指名は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構又は同項の規定により営業主として指名しようとする法人その他の法人のうちから行うものとする。

<中略>

6 第一項の規定により営業主又は建設主体として指名しようとする法人は、その営業又は建設を自ら適確に遂行するに足る能力を有すると認められるものでなければならない。

D. 整備計画の決定と建設指示

国土交通大臣は、建設線の建設に関する調査結果にもとづき、交通政策審議会に諮問したうえで建設線の整備計画を決定しなければならない（全国新幹線鉄道整備法7条、14条の2）。

整備計画は、走行方式や最高設計速度、建設費の概算等を定めるものであり、国土交通大臣がこれを決定する場合、事前に営業主体、建設主体（鉄運機構を除く）と協議して同意を得なければならない。整備計画が決定したときは、建設主体に対し、整備計画にもとづいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない（全国新幹線鉄道整備法8条）。

全国新幹線鉄道整備法

(整備計画)

第七条 国土交通大臣は、第五条第一項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画（以下「整備計画」という。）を決定しなければならない。

(建設線の建設の指示)

第八条 国土交通大臣は、前条の規定により整備計画を決定したときは、建設主体に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない。整備計画を変更したときも、同様とする。

(交通政策審議会への諮問)

第十四条之二 国土交通大臣は、次に掲げる事項について、交通政策審議会に諮問しなければならない。

- 一 基本計画の決定及びその変更に関する事項
- 二 第六条第一項の規定による営業主体又は建設主体の指名に関する事項
- 三 整備計画の決定及びその変更に関する事項

表 整備新幹線における鉄道事業法の適用特例

営業主体と建設主体		鉄道事業法の適用特例
営業主体と建設主体が同一法人の場合 (全国新幹線鉄道整備法14条1項)		当該法人は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
営業主体と建設主体が異なる法人の場合 (全国新幹線鉄道整備法14条2項)	建設主体が鉄運機構	営業主体は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
	建設主体が鉄運機構以外の法人	営業主体は、第一種鉄道事業（建設主体が当該建設線を営業主体に使用させようとするときは、第二種鉄道事業）の許可を受け、建設主体は第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなす

注) いずれも建設主体に対する国土交通大臣の建設指示が行われた時の特例

E. 車両、運賃

車両、運賃ともに、全国新幹線鉄道整備法の特例はなく、基本的には第一種鉄道事業又は第二種鉄道事業の許可を受けたものとみなされた営業主体が、鉄道事業法にもとづいて手続を行うことになる。