

3) 整備新幹線の整備例

全国新幹線鉄道整備法にもとづく新幹線の整備例を参照しつつ、整備スキーム等について研究する。

①. 施設保有

整備新幹線については、機構法 13 条 1 項にもとづき、鉄運機構が建設した鉄道施設を保有し、JR に貸し付けている。

また、車両は、営業主（JR）が保有している。車両は鉄道施設ではないため、鉄運機構の業務範囲に含まれないことから、鉄運機構が車両を保有することはできない。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法
(業務の範囲)

第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと。
- 二 新幹線鉄道の建設に関する調査を行うこと。
- 三 第一号の規定により建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行う者に貸し付け、又は譲渡すること。
- 四 前号又は第六号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行うこと。
- 五 国土交通省令で定める規格を有する鉄道（新幹線鉄道を除く。）又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設及び政令で定める大規模な改良（以下「大改良」という。）を行うこと。
- 六 前号の規定により建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該鉄道又は軌道に係る鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡すること。

<中略>

- 十 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項に規定する業務を行うこと。
- 十一 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

鉄道事業法施行規則

(鉄道施設)

第九条 法第八条第一項の鉄道施設は、次のとおりとする。

- 一 鉄道線路
- 二 停車場
- 三 車庫及び車両検査修繕施設
- 四 運転保安設備
- 五 変電所等設備
- 六 電路設備

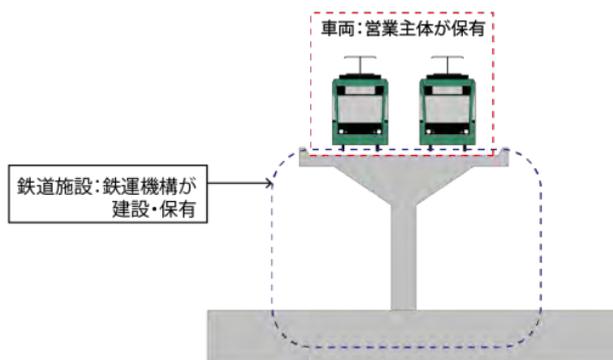


図 鉄道施設と車両の保有関係

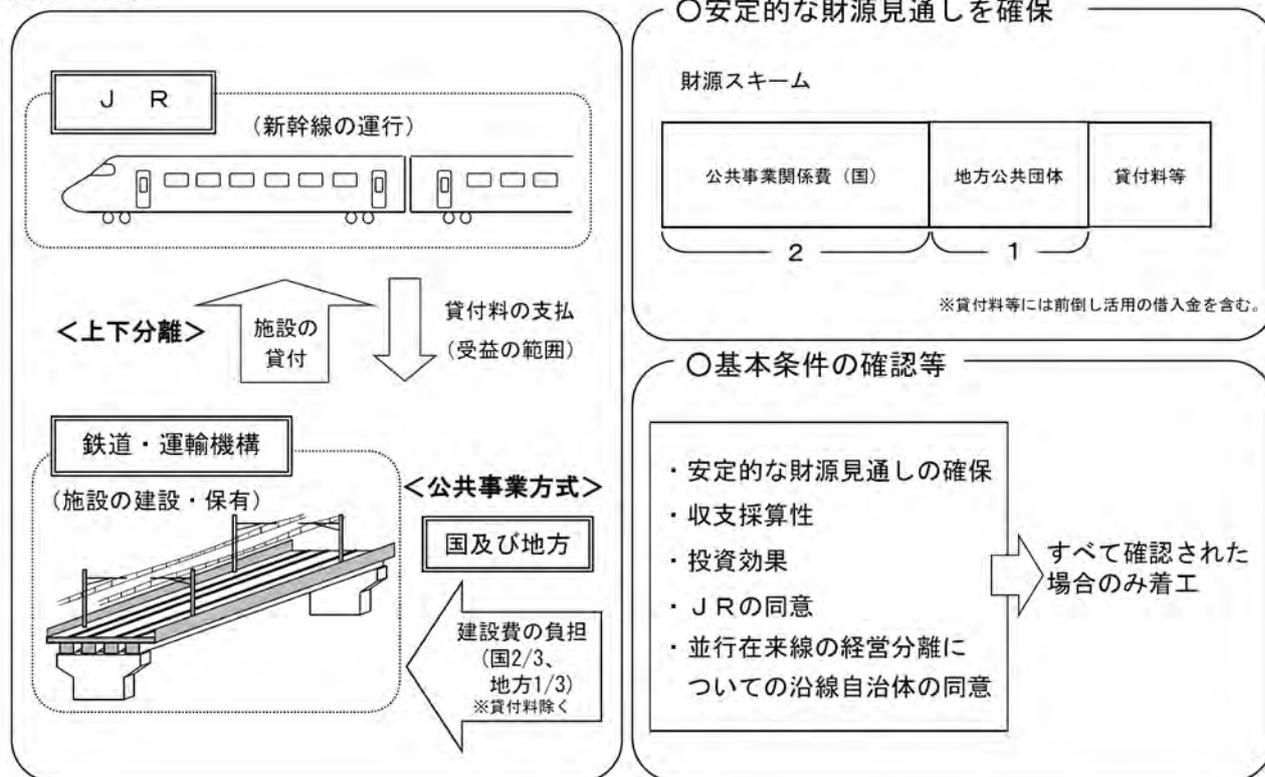
②. 整備スキーム

整備新幹線の施設の建設・保有は鉄運機構が行い、その施設を借りたJRが貸付料を支払い、新幹線の運行、施設の維持管理を行う上下分離方式の整備スキームとなっている。

財源スキームとして、既に開業している新幹線からの貸付料を除いた残りの建設費の2/3を国が既設新幹線の譲渡収入と公共事業関係費によって負担し、残りの1/3を地方公共団体が負担するスキームとなっている。

また、「整備新幹線の整備に関する基本方針」（平成 21 年 12 月 24 日、整備新幹線問題検討会議）において、「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」、「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」の全てが確認された場合のみ着工できることとされている。

【整備方式】



出典：国土交通省鉄道局資料<<http://www.mlit.go.jp/common/001133866.pdf>>

③. 建設費用負担

A. 基本的な考え方

鉄運機構が行う建設費用については、全国新幹線鉄道整備法 13 条にもとづき、地方公共団体にも負担が求められる。整備財源の負担割合は、まず鉄運機構の貸付料収入を充て、残る経費を既設新幹線の譲渡収入と公共事業関係費によって国は 2/3 を負担し、都道府県は 1/3 を負担する。

国の負担のうち、既設新幹線譲渡収入は、民営化前に建設された 4 新幹線（東海道、山陽、東北、上越の各新幹線）の JR への譲渡収入の一部が充てられている。

また、都道府県は区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、費用負担を求めることができる旨規定されている（全国新幹線鉄道整備法 13 条 2 項）。

全国新幹線鉄道整備法
(建設費用の負担等)

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

全国新幹線鉄道整備法施行令
(国及び都道府県の負担)

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。

2 前項の規定により国が負担すべき費用の額の計算については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため繰り入れた繰入金（後年度繰入金充当収入を含み、当該事業年度以前の事業年度における後年度繰入金充当収入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に要する費用に充てるものを除く。）は、国が当該費用の一部に充てるものとして負担したものとみなす。

B. 北陸新幹線における福井県の例

北陸新幹線（福井県区間）の総事業費は約 1 兆 1,600 億円、福井県負担対象事業費は約 7,800 億円と試算されている。その内訳は、まず貸付料収入（約 2,300 億円、約 29%）が充てられるため、国の負担割合は約 47%（約 3,700 億円）、地方の負担割合は約 23%（約 1,800 億円）となっている。

沿線各市（あわら市、福井市、越前市、敦賀市）の負担については、各市の用途地域*内に建設される駅等の鉄道施設の建設費の県負担分を算出し、その 1/10 を各市の負担分としている。

*：用途地域…都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的として、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、12 種類ある。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

整備新幹線の建設費の地方負担について

新幹線の建設費は、JR が支払う貸付料（新幹線の施設使用料）を充てた後、国と地方が 2 対 1 で負担します。

福井県負担対象事業費：約 7,800 億円



前提条件

- 地方負担額は現行の財源スキーム（H24.4 現在）に基づく試算、最終的な負担額はスキームによって今後変動する可能性がある
- 県内区間に充てられる貸付料は、未着工区間の総事業費（約 3 兆 1,000 億円）に対する貸付料総額（約 9,900 億円）をもとに試算
- 全体の償還期間は、平成 25 年度（事業開始の翌年度）から平成 69 年度（残工事を含む事業終了から 30 年後）までの 45 年間で想定

市町の負担

- 福井駅部を含めた先行事例を踏まえ、同様の考え方にに基づき、駅が設置されるあわら市、福井市、越前市、敦賀市と協議し、負担区間は、駅部やそれに接続する用途地域等とし、その負担率は県負担額の 1/10 としました。

出典：福井県資料をもとに作成<<http://info.pref.fukui.jp/sokou/s-hinkansen/qa/q05.html>>

④. 貸付料

A. 基本的な考え方

JRへの貸付料については、「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）」により、整備新幹線整備による受益の範囲を限度とする旨決められている。

そして、機構法施行令6条において国土交通大臣が定める方法により算定すると規定されている。具体的な貸付収入の基準（受益相当額）は既設線の収支も考慮したうえで、整備新幹線開業後30年間の累積収益を限度として定められている。

$$\text{受益} = \frac{(\text{整備新幹線の収益} * + \text{既設線の収益})}{\text{整備新幹線が整備される場合}} - \frac{(\text{並行在来線の収益} + \text{既設線の収益})}{\text{整備新幹線が整備されない場合}}$$

* : 整備新幹線の収益 = (整備新幹線の収入) - (当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税 + 管理費)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令
(鉄道施設の貸付け等の基準)

第五条 法第十四条第一項の規定による鉄道施設又は軌道施設の貸付けで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。）が行うものは、次に掲げるものとする。

- 一 法第十三条第一項第一号の規定により建設した全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第六條第一項に規定する営業主体（以下「新幹線営業主体」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設の貸付け

(鉄道施設の貸付料の額等の基準)

第六条 前条第一項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、次に掲げる額の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

- 一 当該鉄道施設に係る旅客鉄道事業（次項第一号及び第二号において「新幹線鉄道事業」という。）の開始による当該新幹線営業主体である鉄道事業者の受益の程度を勘案し、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が毎事業年度支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額
- 二 当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費（当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。）の合計

2 前項第一号の受益は、第一号に掲げる収支が第二号に掲げる収支より改善することにより当該新幹線営業主体である鉄道事業者が受けると見込まれる利益をいうものとする。

- 一 新幹線鉄道事業及び関連鉄道施設（新幹線鉄道事業の開始により旅客輸送量が相当程度増加又は減少すると見込まれる当該新幹線営業主体である鉄道事業者の営業する鉄道に係る鉄道施設をいう。次号において同じ。）に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始した場合において見込まれる収支
- 二 新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体である鉄道事業者が廃止することとなる旅客鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始しなかったと仮定した場合において見込まれる収支

国土交通大臣（運輸大臣）による通達（平成9年9月10日）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令第6条第1項第1号の額は、イの場合において新幹線営業主体が毎年一定額を費用として負担した場合に、イの収支とロの収支の毎年の差額の累計が新幹線鉄道事業の開業後30年間で0となるような当該一定額を基準として定めるものとする。

イ 当該新幹線営業主体が新幹線鉄道事業を開始した場合において、新幹線鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について当該新幹線営業主体に生ずると見込まれる毎年の収支

ロ 当該新幹線営業主体が新幹線鉄道事業を開始しなかったと仮定した場合において、新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体が廃止することとなる旅客鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について当該新幹線営業主体に生ずると見込まれる毎年の収支

貸付収入及び譲渡収入の基準等について

機構は、鉄道施設の完成後、各鉄道事業者に対して鉄道施設を貸付け又は譲渡し、貸付収入又は譲渡収入によって資金を回収しています。なお、貸付収入及び譲渡収入の内訳及び基準は、次の通りとなっています。

貸付線

貸付収入の基準表(貸付線別)		
貸付線名	貸付の形態	貸付収入の基準
新幹線鉄道	有償貸付	<ul style="list-style-type: none"> • 受益の額(新幹線鉄道の開業により営業主体に発生する受益(30年間))を基準 • 租税及び管理費
主要幹線及び大都市における鉄道	有償貸付	<ul style="list-style-type: none"> • 40年間の元利均等半年賦償還方式(40年間:国土交通大臣の指定) • 租税及び管理費等
津軽海峡線	有償貸付	<ul style="list-style-type: none"> • 租税及び管理費

出典：鉄運機構資料をもとに赤枠を加筆

<<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Construction/const-sikin.html>>

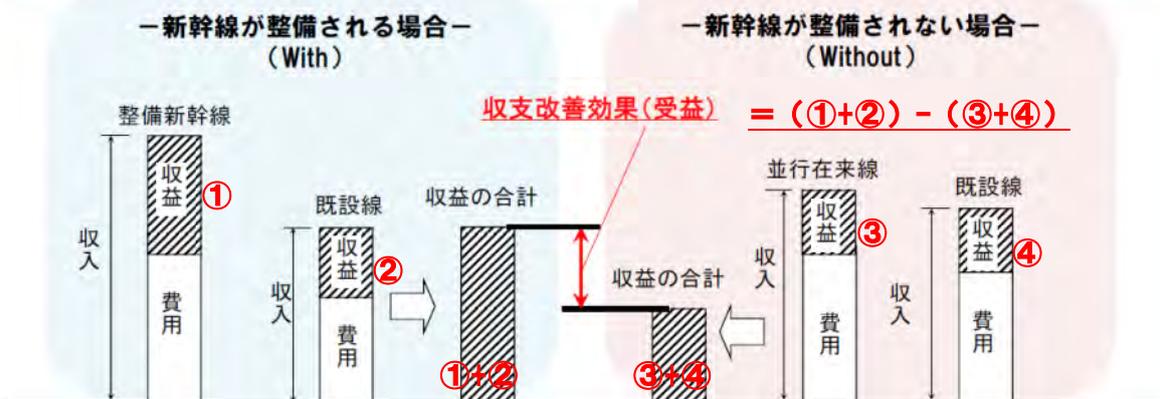
2. (2) 収支採算性の算出イメージ

<収支採算性>

整備新幹線事業を実施する前と後を比較して、整備新幹線の**営業主体に生じる受益のこと。**

○整備新幹線の営業主体が管理する既設線(既設新幹線、既設在来線)の収支も考慮。

○並行在来線の経営分離前の収支も考慮。



※算定方法

①需要予測に基づき、整備新幹線や既設線にかかる収入・費用を算出し、収益を求める。

②整備新幹線事業を実施する前(Without)と後(With)の収益の差(収支改善効果)を求める。

→開業後30年間の収支改善効果(受益)を平均したものを、収支採算性として算定。

出典：「『収支採算性及び投資効果の確認』に関する参考資料」交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会資料(平成24年4月3日)をもとに①~④の計算式を加筆

<<http://www.mlit.go.jp/common/000207256.pdf>>

図 整備新幹線における貸付料計算のイメージ