

財政制度等審議会 財政投融资分科会

説明資料

(独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

令和 2 年 1 2 月
財務省理財局

<目 次>

1. 整備新幹線整備事業の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

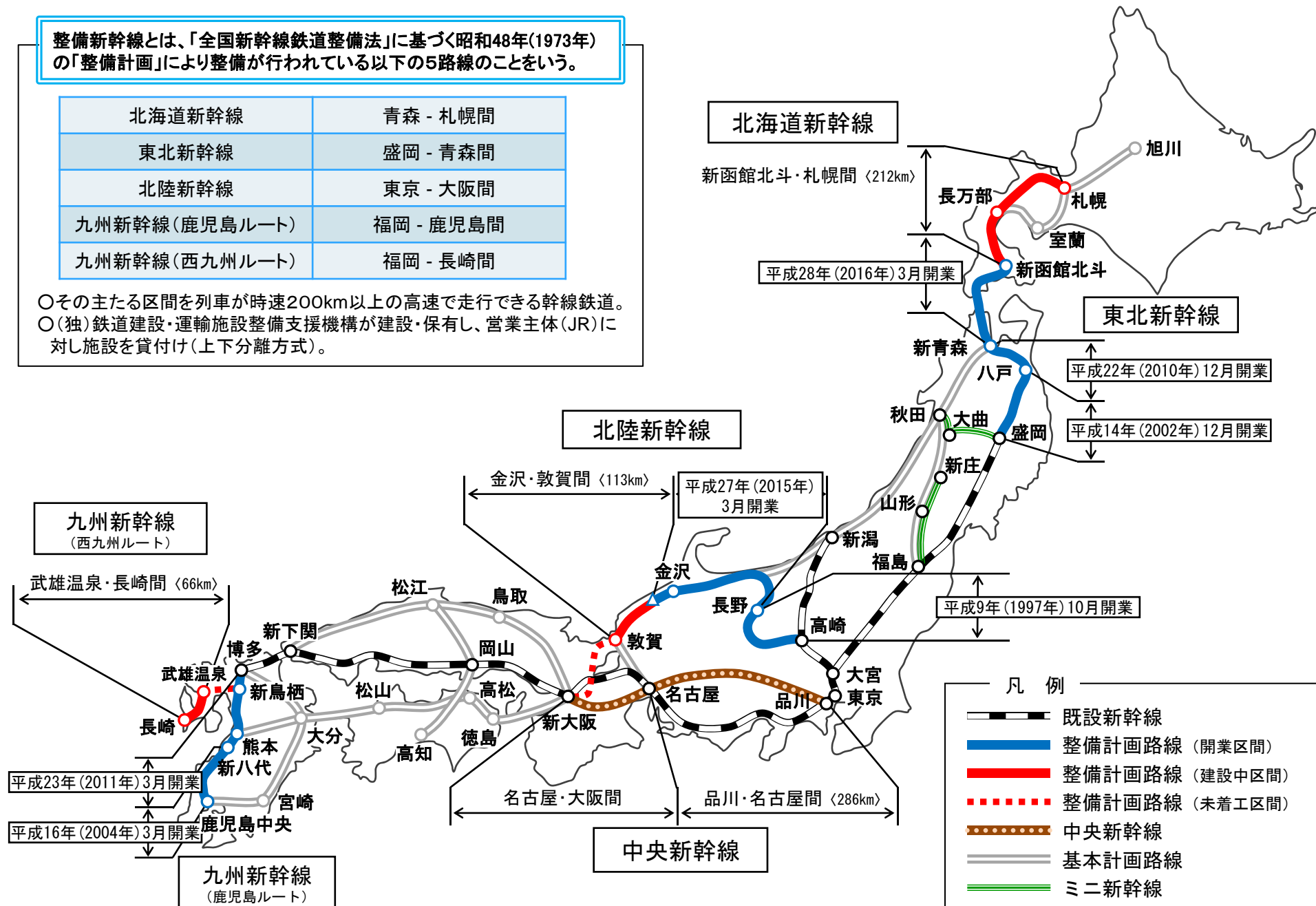
1. 整備新幹線整備事業の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1-1. 全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

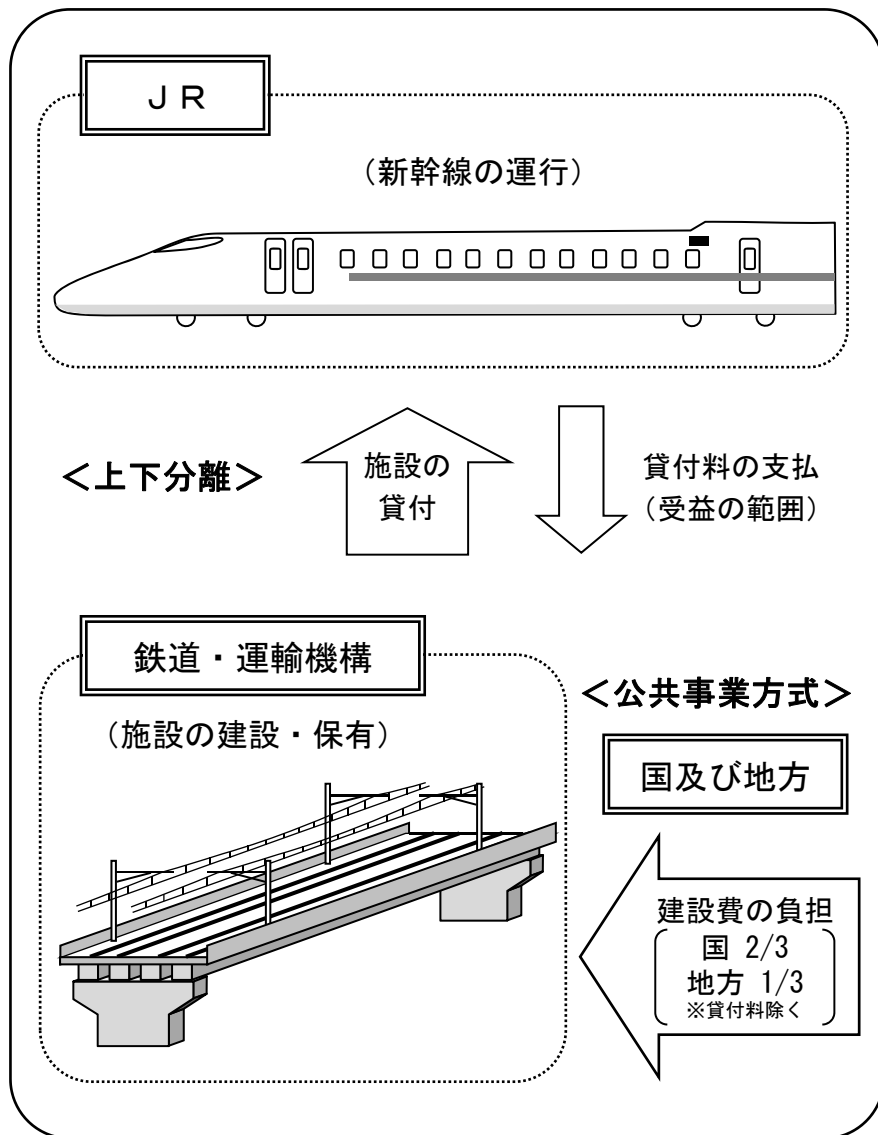
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
 ○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



1-2. 整備新幹線の整備方式について(上下分離)

【整備方式】



○安定的な財源見通しを確保

財源スキーム



- ※1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。
- ※2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

○基本条件の確認等

- ・ 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

すべて確認された
場合のみ着工

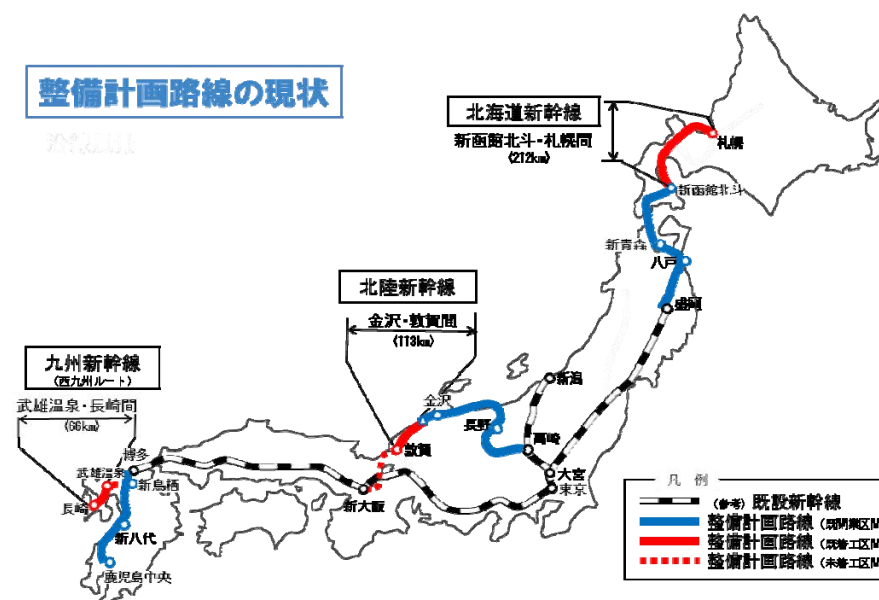
1. 整備新幹線整備事業の概要
- 2. 改要求の概要**
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

2. 改要求の概要

- 整備新幹線の建設には、国負担(公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入)、地方負担のほか、貸付料(既開業及び既着工区間分を含む)を充てている。
- 貸付料を返済財源とした前倒し活用をするに当たって、長期・固定・低利の財政投融资を活用することにより、金利負担を縮減し、整備新幹線の整備を着実に実施する。

【要求額(建設勘定)】

	2年度 当初 計画	3年度 当初 要求額 (A)	3年度 改要求額 (B)	(B) - (A)
財政融資	117	83	3,083	3,000
政府保証	-	-	-	-
計	117	83	3,083	3,000



1. 整備新幹線整備事業の概要
2. 改要求の概要
3. **編成上の論点① 政策的意義**
4. 編成上の論点② 償還確実性

3-1. 経済財政運営と改革の基本方針2020(骨太の方針2020)

(令和2年7月17日 閣議決定)

- 「経済財政運営と改革の基本方針2020」において、地方都市の活性化に向けた環境整備施策として、『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』が位置付けられたところ。

【記載内容】

第3章 「新たな日常」の実現

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

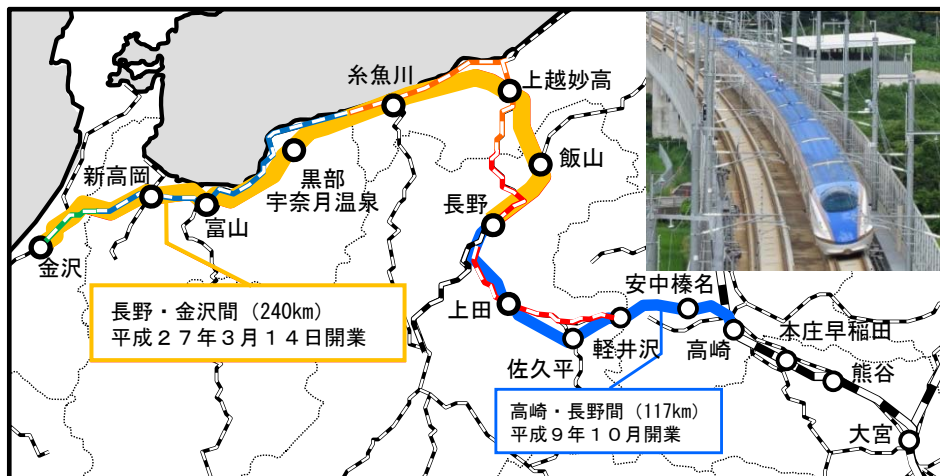
(1) 東京一極集中型から多核連携型の国づくりへ

④ 地方都市の活性化に向けた環境整備

感染症の教訓を踏まえた柔軟な働き方や地方都市での就労・居住の推進に向け、ユニバーサルデザインの街づくり、地域の生活機能を集約する都市のコンパクト化、鉄道等のバリアフリー化を含む効率的な移動環境の整備等を通じて、公園などのオープンスペースも活用した歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりを実現し、地域の魅力を高めるとともに、現下の低金利も活用して、これらの地域を支える高規格幹線道路、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・活用や感染症にも対応した地域公共交通サービスの持続可能性の確保を図り、二者択一ではない大都市圏と地方圏の関係の構築につなげていく。

3-2. 新幹線の経済効果

- 平成27年3月14日に開業した北陸新幹線(長野・金沢間)は、**開業1年間で前年比約3倍の利用客数**を記録。その後も利用状況は好調に推移している。
- 新幹線開業前と比較して、**金沢駅周辺では地価が約2倍**に上昇し、**富山県では11年ぶりに転入超過**に転じたほか、沿線各地で**観光客数が増加**するなど、沿線地域の活性化が進展している。



沿線地域活性化の進展

金沢駅周辺における地価の上昇

平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	※ 対平成26年度比 (出所:国土交通省 地価公示)
117%	156%	184%	205%	229%	

富山県における社会移動人数の転入超過

平成26年	平成27年	11年ぶりの 転入超過に	平成28年	平成29年	平成30年
△1,147人	△897人	→	226人	358人	519人

※ 前年10月～当該年9月における転入者と転出者の差引増減数。(出所:富山県統計資料)

観光入込客数の増加 ※ 対平成26年比(出所:富山県、石川県統計資料より作成)

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
富山県	106%	107%	112%	109%
石川県	116%	114%	115%	115%

各施設における観光客数の増加

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
① 宇奈月温泉(黒部市)	129%	127%	126%	115%
② 富岩運河環水公園(富山市)	99%	111%	181%	162%
③ 兼六園(金沢市)	147%	150%	142%	137%
④ 金沢21世紀美術館(金沢市)	132%	154%	141%	150%

※ 対平成26年比(出所:富山県、石川県統計資料より作成)

宿泊施設のリニューアル・新規開業実績

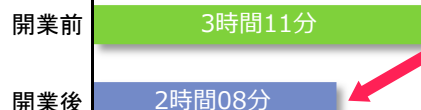
- ・金沢駅西口では外資系ホテルが開業
- ・宇奈月温泉でも老舗旅館やホテルがリニューアル開業

時間短縮効果

東京・金沢間



東京・富山間



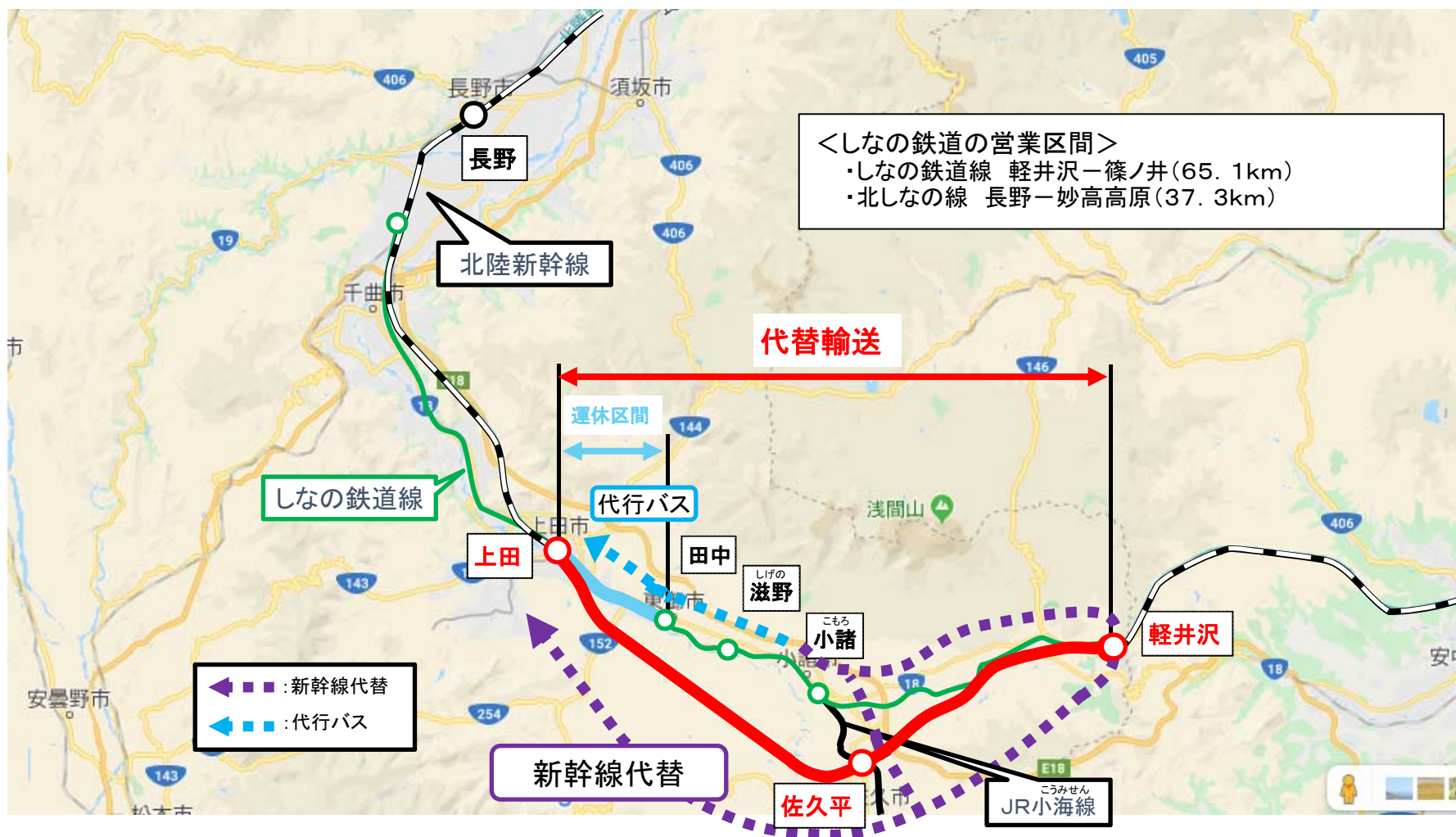
これまでの利用状況

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
輸送人員	約925.8万人 (約25,000人/日)	約858.4万人 (約23,500人/日)	約856.9万人 (約23,500人/日)	約869.4万人 (約24,000人/日)
対平成26年度比※	約295%	約273%	約273%	約277%

※ 開業前の直江津～糸魚川間、開業後の上越妙高～糸魚川間の乗車人員で比較(出所:JR西日本発表)

3-3. 災害時の代替輸送手段としての新幹線

- 「令和元年台風19号」では、東日本を中心に多数の在来線区間において、橋脚・盛土の流出や土砂流入等の甚大な被害が発生。その多くで復旧に長期間を要する見込みとなった。
- 被災した区間のうち、しなの鉄道線では、いち早く運転を再開(一部区間を除く)した北陸新幹線による代替輸送を実施し、3週間にわたり通学の足を確保した。



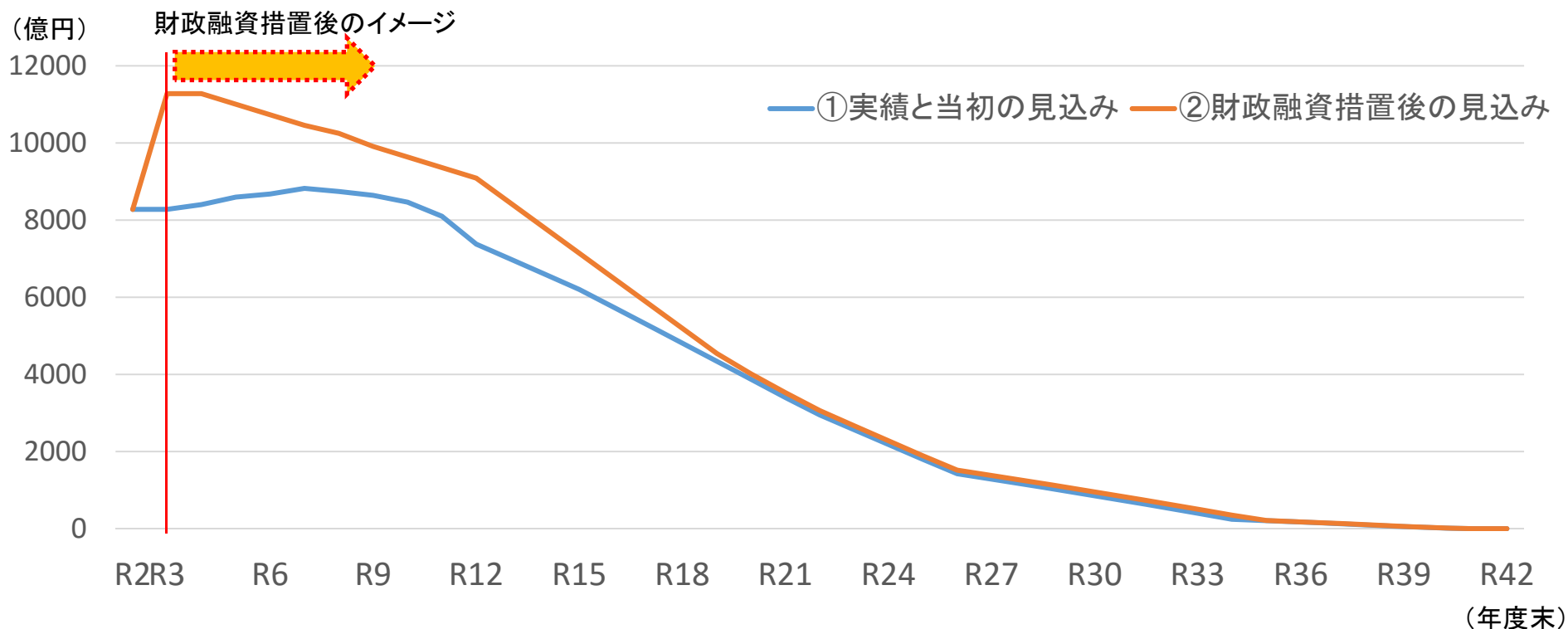
1. 整備新幹線整備事業の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

4-1. 財政融資の資金使途、償還計画

- 令和3年度に措置する財政融資3,000億円により、今後予定している民間からの資金調達の一部を、長期・固定・低利の財政融資に置き換える。
- 今回財政融資を措置したとしても、整備新幹線事業の債務は令和42年度末※までに返済可能なものとなっている。

※令和42年度は着工区間で最後に開業予定の北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の開業後30年目に当たる。

整備新幹線に係る債務残高の推移

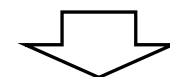


4-2. 貸付料財源の更なる充実について

- 令和9年に現行の貸付期限が到来する北陸新幹線(高崎・長野間)について、開業後31年目以降も貸付を行った場合の貸付料収入(仮置き)の一部を建設財源として前倒し活用

現行 175億円／年 × 30年(H9～R9)

31年目以降(仮置き) 175億円^(※1)／年 × 20年(R9～R29)^(※2)



北陸新幹線(金沢・敦賀間)の
工事費増への財源として前倒し活用

※1 現行の175億円と同等の金額を仮置きした値。実際の貸付料は現行の貸付期間の終了前に決定。

※2 整備新幹線のB/C(供給者便益)は、開業後50年間で算出されており、その年数に合わせて貸付期間を延長する場合。

※3 高崎・長野間の大規模改修費・災害時の復旧費用等の扱いについて検討が必要。

4-3. 貸付料財源の更なる充実について

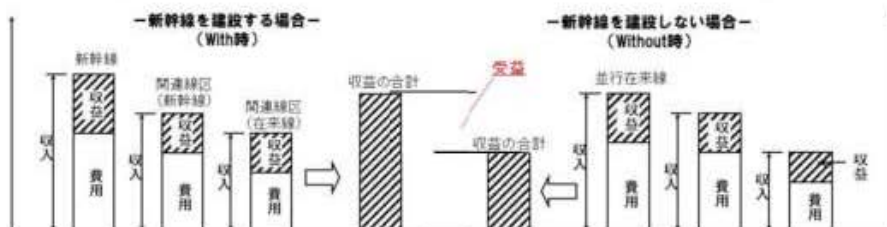
令和3年度予算の編成等に関する建議(令和2年11月25日財政制度等審議会)参考資料より抜粋

整備新幹線の財源のあり方 (貸付料収入)

資料Ⅱ-4-21

- 整備新幹線の財源については、JRの受益の範囲で貸付料収入を確保した上で、国と地方が2：1で費用分担することとしている。
- 貸付料については、31年目以降に大規模改良等が想定されることを踏まえ、30年定額とすることとされている一方、東海道新幹線の例では、実際に大規模改良に着手したのは建設から約50年後であり、また、各区間の費用便益分析においても、50年間の供給者（JR）の便益が算出されている。
- こうした点も踏まえ、貸付料水準の最大化を図るのみならず、貸付料支払期間の延長、施設の売却などについても、具体的な検討を進めていくべき。

貸付料の考え方



高崎～長野間の費用便益分析 (供給者便益)

(単位: 億円)

	開業後1～30年平均	31～50年平均
供給者便益	85	73

(出典) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 平成19年度事業評価監視委員会 参考資料より作成

東海道新幹線の大規模改良までの経緯

約50年

1964 開業

1998 JR東海における検討
(東海道新幹線土木構造物調査委員会)
「今後とも適切な保守管理を継続していけば、**当分の間、(今後20年程度) 大規模な取りかえには至らない**」

2013～2022 (予定) 大規模改修

(参考) 衆議院国土交通委員会(H14.5.31)における石川鉄道局長答弁、日本経済新聞電子版(2013.1.29)

諸外国における高速鉄道整備事例

台湾高速鉄道 (台北～高雄) : **70年**のコンセッション
LGV (トゥール～ボルドー) : **50年**のコンセッション

(参考) 31年目以降の貸付料についての国交省見解
(H27.6.2 参・国交委)

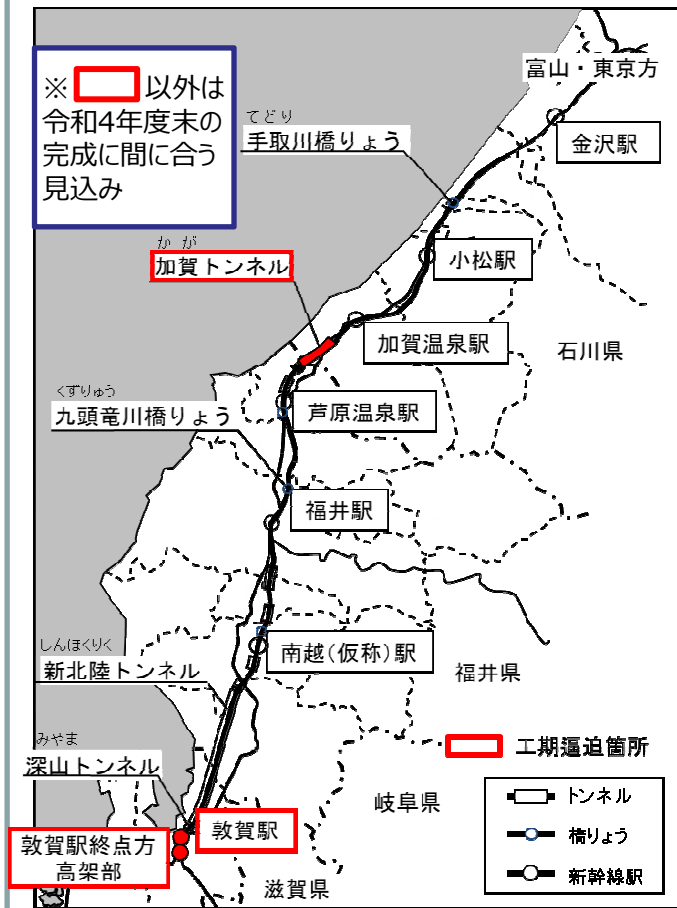
藤田鉄道局長 (当時) : 30年経過後においても、受益が発生する限りはその範囲内で貸付料をいただくという考えに変わりはありません。

4-4. 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の整備状況(北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会中間報告書より)

背景・趣旨

- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、**令和4年度末の完成・開業を目指していたが**、敦賀駅工区における土木工事の遅れ等で工事が逼迫し、**1年半程度工期が遅延する見込み**であり、また、現在の**総事業費1兆4,121億円**に対して、物価上昇や不調不落等により**2,880億円増高する見込み**であることが判明(令和2年11月11日時点)。
- そこで、国土交通省に組織のガバナンスの有識者や工事の専門家等の外部有識者からなる検証委員会を11月中旬に設置し、同委員会において、①**今般の工期遅延・事業費増高に至った事実関係の検証**、②**原因究明・再発防止策の検討**、③**現在の工期短縮策の検証**、④**さらなる工期短縮策・事業費縮減策の検討**を行い、国土交通省に提言を行うこととされた。**12月10日に公表された同委員会の中間報告書では、上記のうちまずは①、③、④に関する検証・検討結果についてとりまとめた**。今後、令和3年度夏頃に②について最終報告を行う予定。

検討結果



<工期短縮(敦賀駅工区)・事業費縮減>

- **工期遅延**
①人員確保による土木工事の短縮、②①を前提としたクレーン増加による建築工事の短縮、③監査・検査等の効率化等により、リスク要因(天候不良、新型コロナウイルス感染拡大、労働災害等)が想定範囲内に収まっている場合には、**工期遅延は1年程度**と見込まれる。
- **事業費縮減**
工期遅延が1年程度となることが見込まれることから、増額要因となっていた工期短縮策の一部とりやめ、物価上昇額の精査、軌道構造の設計精査等により、リスク要因(急激な物価上昇等)が想定範囲内に収まっている場合、**増高額は約2,658億円**と見込まれる。

<事実関係の検証に基づく改善の方向性>

- ①大阪支社が甘い見通しを本社に継続して報告したため、現場の情報が本社に正確に伝わっていなかった。
→現場の状況が迅速かつ正確に本社に伝わるよう、**組織のあり方、情報共有のあり方を見直す必要**
○大阪支社よりもより石川県や福井県といった現場に近い場所に司令塔となる組織を配置し、**現場の体制の強化を図る必要**
- ②機構本社のチェックする機能が十分でなかった →**外部の有識者による定期的なチェックを可能とする体制が必要**
- ③②により、本社から鉄道局への報告も不正確・不十分であり、また、鉄道局も機構から能動的に情報を収集しておらず、**機構に対する監理・監督が不十分だった**
→鉄道局において**機構に対する監理監督体制を整備すべき**
- ④関係自治体との**工期・事業費に関する情報共有が早い段階に行われていなかった**
→**関係自治体と定期的かつ密に情報共有・管理を行う仕組みを導入すべき**