

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)

https://www.jrtt.go.jp/

1. 財政投融资を活用している事業の主な内容

民鉄線事業は、大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、通勤・通学の輸送力増強及び混雑率緩和を図るとともに、交通の利便性の向上及び都市機能の維持・向上のための鉄道整備を進めていくものである。新幹線事業は、全国的な高速鉄道ネットワークを形成し、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に寄与することを目的とし、新幹線の建設及び貸付けを行っている。
(参考)財政投融资対象外の事業としては、都市鉄道利便増進事業等がある。

2. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

① 政策コスト (単位:億円)

区分	6年度	7年度	増減	主な増減要因
1.国の支出(補助金等)	6,298	5,426	△872	・分析期間が1年経過したことに伴う、整備新幹線事業にかかる令和6年度分の補助金額の減少(△872億円)
2.国の収入(国庫納付等) ※	-	-	-	
3.出資金等の機会費用分	-	-	-	
1～3 合計＝政策コスト(A)	6,298	5,426	△872	
分析期間(年)	21年	20年	△1年	・年度が進行したことで、分析期間が1年短縮。

投入時点別政策コスト内訳 (単位:億円)

(A) 7年度政策コスト【再掲】	5,426
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	-
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	5,426
国の支出(補助金等)	5,426
国の収入(国庫納付等) ※	-
剰余金等の機会費用	-
出資金等の機会費用	-

② 経年比較分析(対前年度実質増減の算出) (単位:億円)

実質増減	主な増減要因
+25	・分析期間における各年度の事業計画(補助金の受入時期)の変更によるコスト増(+25億円)

③ 感応度分析(前提条件を変化させた場合) (単位:億円)

(A) 7年度政策コスト【再掲】	前提金利+1%ケース	増減額	増減理由
5,426	5,243	△183	・前提金利が1%上昇すると、割引率の変化に伴い補助金額が減少(△183億円)するため。
(A) 7年度政策コスト【再掲】	業務収入△1%ケース	増減額	増減理由
5,426	5,426	-	-

(注) 各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。
※ 国の収入(国庫納付等)は、収入がある場合マイナス計上する。 例: △100億円…100億円の国庫納付等を表す。

3. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

〔試算の概要〕

財政投融资の対象とされた民鉄線の建設・大改良及び譲渡を行う民鉄線事業と新幹線の建設及び貸付を行う新幹線事業のみを試算の対象としており、都市鉄道利便増進事業等は含まれていない。(新幹線は、建設中の3路線3線区(北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九州新幹線(武雄温泉・長崎間))のみを対象としている。)

①民鉄線事業

- ・鉄道施設の建設に要した資金のうち、有償資金については、譲渡後に鉄道事業者から元利均等半年賦償還方式により収受する譲渡対価によって全額回収する(原価回収主義)という現行制度に基づいて試算している。
- ・分析期間は、事業が終了するまでの19年間(令和25年度まで)となっている。

②新幹線事業

- ・建設中である3路線3線区の建設資金等に財政融資資金を投入することとし、貸付料を以って償還する形で試算している。
- ・分析期間は、財政融資資金の償還が完了する20年間(令和26年度まで)となっている。

以上のような考え方の下に、設定された前提条件に従って、事業の将来シミュレーションを行い、それに基づいて当該事業の遂行に必要な政策コストを算出した。

〔将来の事業見通しの考え方〕

①民鉄線事業

- ・工事実施計画の指示を受けて行っている民鉄線建設事業については、平成30年度で完了したため、令和元年度以降については、譲渡事業のみを見込んでいる。
- ・民鉄線の譲渡対価については、譲渡後25年間の元利均等半年賦方式により回収することとしており、令和25年度に完了する予定である。なお、鉄道事業者からの繰上償還は見込んでいない。

②新幹線事業

- ・「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ)において、整備新幹線は、全国的高速鉄道ネットワークを形成し、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に資するものであり、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要であるとされた。現在建設中の3路線3線区については、完成・開業までに長期間を要することとされているが、あらかじめ予定されていた事業費の範囲内で早期かつ集中的な投資を行うことで、その開業効果を早期に発揮させることは、国民経済上大きな意義を持つことから、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に完成・開業時期の前倒しを図ることとされている。

(建設中3路線3線区の開業予定時期)

- ※北海道新幹線(新函館北斗・札幌間): 令和12年度末完成予定[※]

※国土交通省鉄道局開催の「北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する有識者会議」の報告書が令和7年3月にとりまとめられ、「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・開業は概ね令和20年度末頃の見込み。」「現時点では相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて開業時期を定めることが適切。」とされており、分析においては従前の開業予定時期(令和12年度末)のままとしている。

- ※北陸新幹線(金沢・敦賀間): 令和6年3月16日開業

- ※九州新幹線(武雄温泉・長崎間): 令和4年9月23日開業

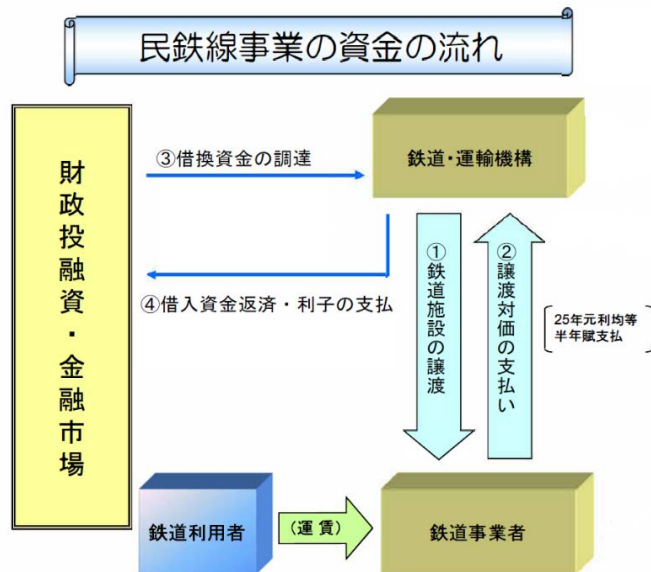
- ・整備新幹線の建設財源の一部として、貸付料収入を前倒して活用するに当たって、長期・固定・低利の財政投融资を活用することにより、金利負担を縮減し、整備新幹線の整備を着実に実施する。

(単位: 億円)

年度		見込	計画	試算前提
年度		6	7	8～15
建設費	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	2,060	2,360	11,680
	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	150	180	1,789
	九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	64	110	-
合 計		2,274	2,650	13,469

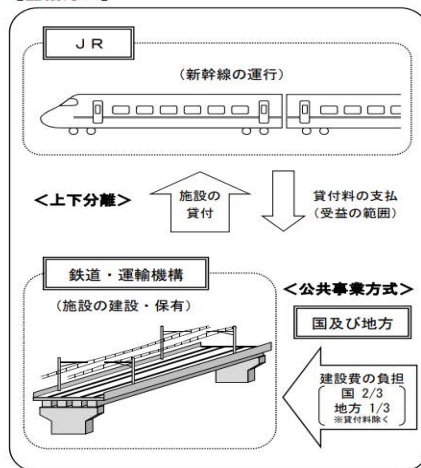
4. 事業スキーム(図示)

①民鉄線事業



②新幹線事業

【整備方式】



○安定的な財源見通しを確保

財源スキーム



○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

(参考) 当該事業の成果、社会・経済的便益など

○新幹線事業

新幹線整備による利用者便益(利用者にとって移動時間の短縮や、乗換回数の減少等による利便性向上の効果)、供給者便益(新幹線を整備する場合としない場合の全国の鉄道事業者の利益の差)及び環境等改善便益(航空機や自動車から鉄道へ利用交通機関が変わることによる、環境改善の影響)などを政策コスト分析の前提条件に基づいて試算している。

- ・社会的割引率を4%とし、分析期間を開業後50年(既開業の北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)は過年度(令和6年度まで)の便益値を除く)とした場合 4兆1,150億円

(単位:億円)

整備区間	総便益
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	17,711
北陸新幹線(金沢・敦賀間)	16,538
九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	6,901
合計	41,150

(注) 単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

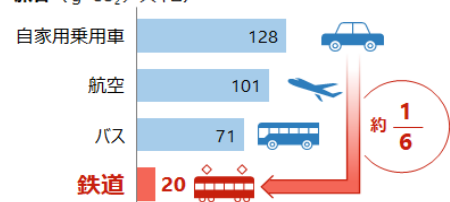
- ・社会的割引率と分析期間を政策コスト分析と同じとした場合 3兆686億円

(参考) 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の投資効果

平成24年度 新規事業採択時評価	B/C=1.1
令和4年度 再評価	B/C=0.9
	B/C=1.3(残事業)

輸送量当たりのCO₂排出量(令和4年度)

旅客(g-CO₂/人キロ)



出典: 国土交通省 総合政策局環境政策課HPより作成

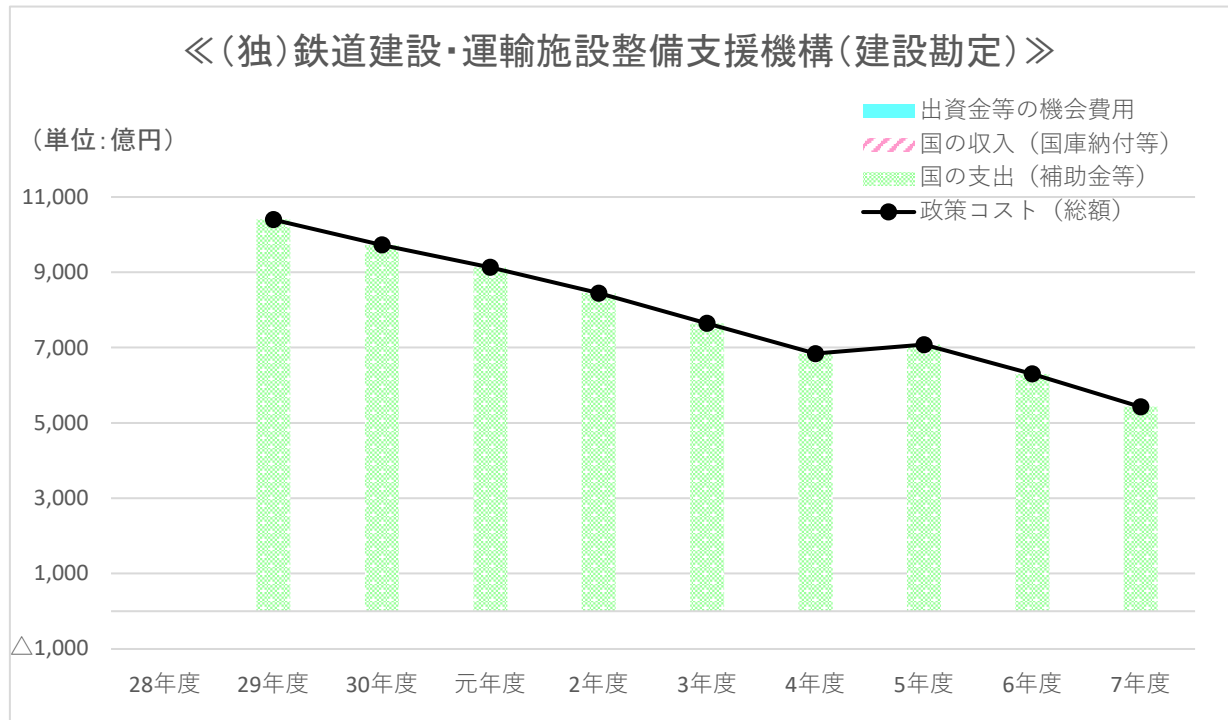
北陸新幹線の開業効果(東京～敦賀間)



出典: 西日本旅客鉄道株式会社「ニュースリリース」より作成

政策コスト分析結果の概要

【政策コストの推移】



(注) 各年度の政策コストについて、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

(単位:億円)

年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
政策コスト(総額)		10,401	9,727	9,132	8,445	7,643	6,840	7,077	6,298	5,426
国の支出(補助金等)		10,401	9,727	9,132	8,445	7,643	6,840	7,077	6,298	5,426
国の収入(国庫納付等)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
出資金等の機会費用		-	-	-	-	-	-	-	-	-

【政策コストの推移の解説】

- ・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)における政策コストは、平成20年度から平成28年度までは民鉄線事業のみが分析対象であったため、民鉄線の譲渡対価を軽減するために国が利子補給することにより発生するものであったが、その間に設定された金利の試算の下では、将来的に当該利子補給金等は発生せず、政策コストは発生していない。
- ・平成28年度第2次補正予算における財政投融资計画の追加に関し、「未来への投資を実現する経済対策」(平成28年8月2日閣議決定)を踏まえ、整備新幹線の建設資金に財政投融资の低利融資を活用することになり、平成29年度の政策コスト分析より新幹線事業が追加となった。令和7年度は、新幹線建設事業の進捗に伴い、補助金見合いの政策コストが減少。

【政策コスト分析結果(令和7年度)に対する財投機関の自己評価】

- ・新幹線事業において、令和7年度の政策コストは令和6年度比872億円減の5,426億円となった。これは、分析期間の経過に伴う令和6年度分の補助金額の減少によるものであることから、財務の健全性への影響は軽微である。
- ・感応度分析(前提金利+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して183億円の減少となっている。これは割引率の変化に伴う減少によるものであり、財務の健全性への影響は軽微である。
- ・感応度分析(業務収入△1%ケース)の結果、基本ケースと比較して増減は生じなかった。これは、整備新幹線事業にかかる補助金が一定額のためであり、財務の健全性への影響は軽微である。

(参考)貸借対照表、損益計算書

貸借対照表

(単位:百万円)

科目	5年度末実績	6年度末見込	7年度末計画	科目	5年度末実績	6年度末見込	7年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	1,432,214	1,312,170	1,193,977	流動負債	343,991	300,882	369,822
現金及び預金	427,081	348,868	262,984	運営費交付金債務	1	-	-
有価証券	35,100	35,100	35,100	預り補助金等	0	-	-
譲渡収入未収金	843,557	794,362	745,925	短期借入金	288	3,333	2,578
未成工事支出金	74,063	112,862	147,935	1年以内償還予定鉄道	84,500	61,000	51,000
未収収益	124	143	354	建設・運輸施設整備支			
未収金	52,106	20,835	1,679	援機構債券			
その他の流動資産	182	-	-	1年以内返済予定長期	86,257	71,893	118,903
固定資産	7,162,285	7,207,104	7,183,088	借入金			
有形固定資産	6,949,206	7,001,719	6,981,113	1年以内返済予定他勘	2,620	617	156
建物	271,228	257,148	243,160	定長期借入金			
構築物	4,808,280	4,629,355	4,447,327	未払金	82,344	37,258	35,258
機械装置	172,850	155,971	138,088	未払費用	1,784	1,779	1,918
車両運搬具	0	0	0	前受金	9,579	9,513	9,447
工具器具備品	66	60	56	受託業務前受金	75,587	114,389	149,462
土地	830,951	836,893	823,117	引当金			
建設仮勘定	865,830	1,122,293	1,329,366	賞与引当金	899	977	977
無形固定資産	167,897	160,948	158,513	1年以内履行予定資産	7	-	-
借地権	61,304	61,304	61,073	除去債務			
ソフトウェア	256	263	250	その他の流動負債	124	123	123
施設利用権	106,303	99,348	97,156	固定負債	7,283,755	7,231,286	7,048,841
その他の無形固定資産	33	33	33	資産見返負債	4,764,581	4,782,669	4,754,410
投資その他の資産	45,182	44,437	43,462	資産見返運営費交付金	1	4	3
関係会社株式	248	1,168	2,168	資産見返補助金等	3,329,439	3,185,677	3,048,046
長期未収金	37,190	35,680	34,171	資産見返負担金	52,370	49,099	44,680
未収貸付料予定額	505	425	317	建設仮勘定見返補助金等	545,640	687,373	778,550
鉄道建設・運輸施設整	6,046	5,963	5,568	建設仮勘定見返負担金	9,205	10,208	10,088
備支援機構に関する省				新幹線資産見返負債	827,926	850,309	873,042
令第11条の2退職給付				鉄道建設・運輸施設整	900,300	899,100	875,200
引当金見返				備支援機構債券			
地域公共交通等勘定繰入金	693	693	693	長期借入金	1,248,939	1,196,748	1,083,467
敷金・保証金	501	508	545	他勘定長期借入金	837	220	64
				長期前受金	131,801	122,289	112,842
				引当金			
				退職給付引当金	16,040	16,881	17,357
				債務引継見返勘定	221,248	213,371	205,494
				その他の固定負債	7	7	7
				法令に基づく引当金等			
				譲渡調整引当金	229,955	248,128	200,147
				(負債合計)	7,857,701	7,780,296	7,618,811
				資本金			
				政府出資金	51,676	52,676	53,676
				資本剰余金	673,205	676,475	695,620
				資本剰余金	692,234	696,196	716,032
				その他行政コスト累計額	△ 19,030	△ 19,721	△ 20,412
				減価償却相当累計額(△)	△ 18,261	△ 18,792	△ 19,451
				減損損失相当累計額(△)	△ 0	△ 0	△ 0
				除売却差額相当累計額(△)	△ 769	△ 929	△ 961
				利益剰余金	11,838	9,828	8,959
				前中期目標期間繰越積立金	14,405	14,405	14,405
				当期末処理損失	△ 2,567	△ 4,577	△ 5,446
				(うち当期総損失)	△ 2,567	△ 2,010	△ 869
				評価・換算差額等			
				関係会社株式評価差額金	81	-	-
				(純資産合計)	736,798	738,978	758,254
資産合計	8,594,500	8,519,274	8,377,065	負債・純資産合計	8,594,500	8,519,274	8,377,065

(注) 1. 貸借対照表には、政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。

2. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

損益計算書

(単位:百万円)

科目 (費用の部)	5年度実績	6年度見込	7年度計画	科目 (収益の部)	5年度実績	6年度見込	7年度計画
経常費用	310,266	330,398	324,575	経常収益	307,753	328,388	323,705
建設業務費	301,992	318,435	312,812	運営費交付金収益	7	8	10
一般管理費	1,585	1,584	1,692	鉄道施設譲渡利息収入	4,151	4,646	5,165
財務費用	6,546	9,983	9,869	鉄道施設譲渡管理費等収入	343	413	333
雑損	142	396	202	鉄道施設賃貸収入	122,465	131,910	132,319
臨時損失	895,076	-	-	海外業務収入	36	40	20
固定資産売却損	0	-	-	貨物調整事業資金収入	14,587	19,042	18,689
固定資産売却損	54	-	-	受託業務収入	1,560	2,871	1,456
会計基準改訂に伴う鉄道	895,021	-	-	補助金等収益	-	2	-
施設譲渡原価一括計上				鉄道整備事業費利子補	13	11	11
				給金収入			
				資産見返運営費交付金戻入	0	0	1
				資産見返補助金等戻入	150,504	155,294	152,589
				資産見返負担金戻入	5,432	5,267	4,920
				建設仮勘定見返補助金等戻入	40	-	-
				債務引継見返勘定戻入	7,854	7,878	7,877
				財務収益	81	539	65
				雑益	679	466	251
				臨時利益	895,021	-	-
				固定資産売却益	0	-	-
				会計基準改訂に伴う鉄道	895,021	-	-
				施設譲渡収入一括計上			
				当期純損失	2,567	2,010	869
				当期総損失	2,567	2,010	869
合 計	1,205,342	330,398	324,575	合 計	1,205,342	330,398	324,575

(注) 1.損益計算書には、政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。

2.四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。