

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)

https://www.jr-tt.go.jp/

1. 財政投融資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) 財政投融資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	7年度	8年度	増減	主な増減要因
1. 国の支出(補助金等)	5,426	4,579	△847	・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7年度分の補助金額の減少(△847億円)
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)	5,426	4,579	△847	
分析期間(年)	20年	19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) 8年度政策コスト【再掲】	4,579
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	4,579
国の支出(補助金等)	4,579
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
+49	・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(+49億円)

③ 感応度分析(前提条件を変化させた場合) (単位: 億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	前提金利+1%ケース	増減額	増減理由
4,579	4,447	△132	・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(△132億円)するため。
(A) 8年度政策コスト【再掲】	業務収入△1%ケース	増減額	増減理由
4,579	4,579	-	

(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18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19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。

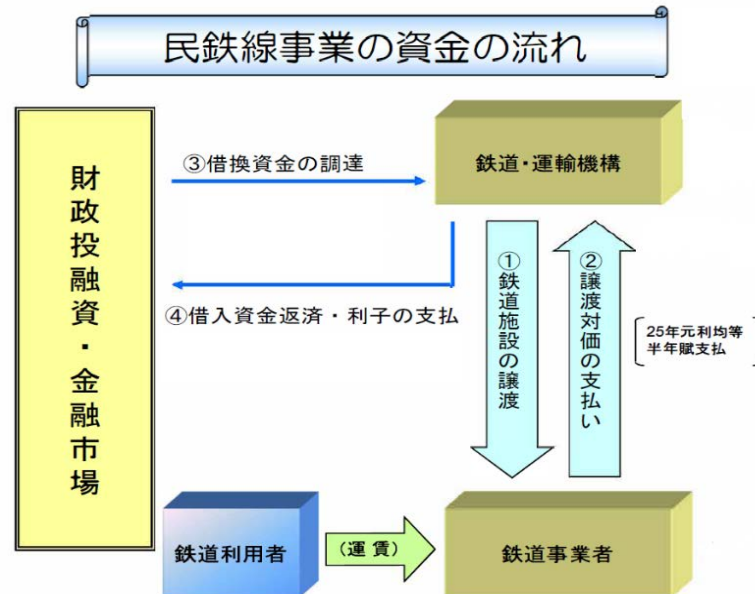
〔将来の事業見通しの考え方〕

- 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。

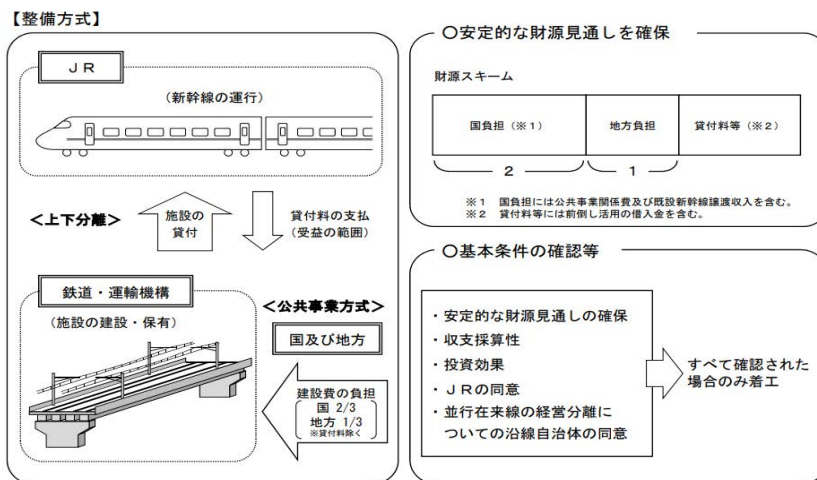
年 度		(見込み)	(計画)	(試算前提)
		7	8	9～15年度
建設費	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	2,360	3,360	8,320
	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	180	107	1,682
	九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	110	-	-
合 計		2,650	3,467	10,002

4. 事業スキーム(図示)

①民鉄線事業



②新幹線事業



5. 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7年度まで)の便益値を除く)とした場合 4兆1,626億円

(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)	18,419
北陸新幹線(金沢・敦賀間)	16,375
九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	6,831
合計	41,626

(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。

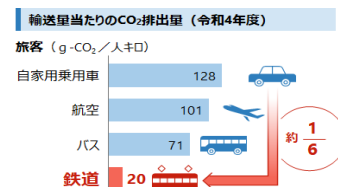
・社会的割引率と分析期間を政策コスト分析と同じとした場合 2兆7,412億円

(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)



北陸新幹線の開業効果(東京～敦賀間)

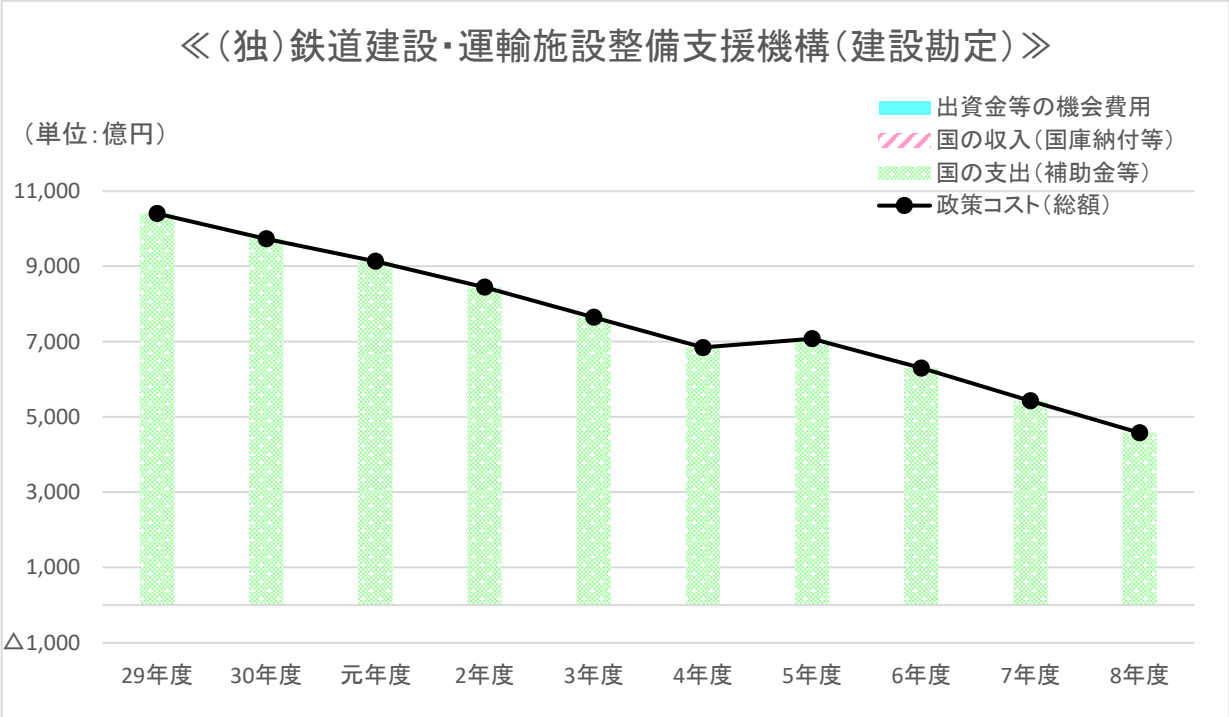


(参考) 財投機関の財務状況については、以下のURLより御覧いただけます。

<https://www.bb.mof.go.jp/server/2026/dlpdf/DL202614001.pdf#page=416>

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	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	8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	4,579
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	4,579
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8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8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8年度の政策コストは令和7年度比847億円減の4,579億円となった。これは、分析期間の経過に伴う令和7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132億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。