

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

一、基本的な考え方

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。

北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）及び北陸新幹線（長野—金沢間）については、完成・開業時期が近づいており、予定どおりの着実な完成・開業を実現する。

また、北海道新幹線（新函館北斗—札幌間）、北陸新幹線（金沢—敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉—長崎間）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。

二、各線区の取扱い

○ 北海道新幹線

新青森—新函館北斗間	平成27年度末に完成・開業する。
新函館北斗—札幌間	完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指す。

○ 北陸新幹線

長野—金沢間	平成27年3月に完成・開業する。
金沢—福井 <sup>(注1)</sup> —敦賀間	完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す <sup>(注2)</sup> 。

(注1) 在来線との乗換利便性を確保し、十分な開業効果をできる限り早期に発揮する観点から、別途与党において、整備が先行している福井駅の早期活用等について、今夏までに検討を行う。

(注2) この区間にはフリーゲージトレインを導入することが予定されているが、フル規格を前提とする整備計画に影響を与えるものではない。

○ 九州新幹線

武雄温泉－長崎間

フリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しする。

三、整備財源

北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）、北陸新幹線（金沢－敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉－長崎間）の完成・開業時期の前倒しに必要な財源として、これらの区間の貸付料収入を前倒しして活用する。

四、貨物調整金制度の見直し

貨物調整金制度について、並行在来線の経営努力や、JR貨物の完全民営化に向けた進捗状況を踏まえつつ、完全民営化に向けた進捗状況を踏まえたJR貨物の負担による対応の可能性の検討、並行在来線の経営支援の観点からの一般会計による対応、JR三島貨物会社の経営自立支援を目的とする特例業務勘定からの繰入による対応、の3つの視点から見直しを行い、現在整備中の新幹線が全線開業する平成42年度までに、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行する。新制度に移行する平成43年度以降の貨物調整金相当額の貸付料からの留保は行わない。

五、平成27年度の整備新幹線関係予算については、整備新幹線建設事業費1,600億円を計上し、公共事業関係費755億円を計上する。

六、今後の整備新幹線の取扱いについては、必要に応じ随時見直しを行う。

七、本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。