

# 第1回山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議

日時：令和7年10月29日（水）

10時00分から

会場：都道府県会館 408会議室

（千代田区平河町2-6-3）

## 次 第

### 1 開 会

### 2 あいさつ（山形県 折原副知事）

### 3 議 事

#### （1）米沢トンネル（仮称）整備計画の概要

#### （2）整備に関するスケジュールと費用負担想定

#### （3）整備スキームの事例

#### （4）検討事項（案）

#### （5）検討会議の進め方

### 4 そ の 他

### 5 閉 会

#### ＜資料＞

【資料1】米沢トンネル（仮称）整備計画の概要

【資料2】整備に関するスケジュールと費用負担想定

【資料3】整備スキームの事例

【資料4】検討事項（案）

【資料5】検討会議の進め方

#### ＜参考＞

・山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議設置要綱

## 第1回山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議 出席者

役職等	氏名	備考
東京大学/政策研究大学院大学 名誉教授	森地 茂 (オンライン)	座長
芝浦工業大学工学部土木工学課程 教授	岩倉 成志	
国土交通省 鉄道局次長	小林 太郎	
東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長	伊藤 敦子	
山形県 副知事	折原 英人	委員
山形県市長会 米沢市長	近藤 洋介 (オンライン)	
山形県町村会 白鷹町長	佐藤 誠七	

# 米沢トンネル(仮称)整備計画の概要

# 米沢トンネル（仮称）整備計画について

## 整備計画の概要

- 事業区間：奥羽本線 庭坂駅（福島県）～米沢駅（山形県）間の約23kmの区間
- 事業費：約2,300億円（令和6年度再算出）
- 工期：着工から約19年（令和6年度再算出）
- 整備効果：最大の難所である福島～米沢間の安全性・安定性が格段に向上  
速度向上（時速160km）や距離の短縮による10分強の時間短縮  
時速200km以上での高速走行も可能な緩やかな線形（最小曲線半径4,000m）で整備



## これまでの経緯

- 平成29年11月 JR東日本から県に対し、福島～米沢間のトンネル整備構想について調査結果が示され、協議を開始
- 令和3年3月 JR東日本から、県要望の時速200km以上での高速走行も可能な緩やかなカーブでの整備を検討するために、地形・地質等に関する調査を県と共同で実施することについて提案  
⇒トンネルの早期事業化に資するとともに、将来の奥羽新幹線整備にもつながり得ることから、県として提案を受け入れ、令和3年度より共同調査を開始  

＜参考＞全国新幹線鉄道整備法 第2条：この法律において「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が200km/h以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。
- 令和4年10月 県とJR東日本の間で「山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画の推進に関する覚書」及び「山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定」を締結
- 令和6年4月 県において、将来の整備費用の負担に備え「山形新幹線新トンネル整備基金」を創設
- 令和7年3月 共同調査が完了し、事業費及び工期の再算定結果を公表  
併せてトンネル整備に伴う効果の試算を公表



# 米沢トンネル（仮称）整備の早期事業化に向けた県の取組み

## 1 JR東日本との覚書の締結

○山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画の推進に関する覚書、山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定

- ・令和4年10月、県とJR東日本との間で米沢トンネル（仮称）整備計画を推進するための覚書を締結
- ・併せて、山形県内の鉄道沿線の活性化等を図り、相互の持続的な発展を目指すための包括連携協定を締結

## 2 JR東日本との共同調査の実施

- ①令和3年度～令和4年度 地権者調査等
- ②令和4年度～令和6年度 地質調査

⇒調査により、カルデラ形成時の崩壊堆積物は確認されず、崩壊土層を回避できている可能性が高く、大幅な計画変更の必要性はないことを確認 = 事業化に必要な調査は完了



地質調査の様子（JR東日本提供）

## 3 基金の創設

○山形新幹線新トンネル整備基金積立金

- ・早期事業化に向けた本県の強い意志を示すとともに、将来の整備費用の負担に備えるため、「山形新幹線新トンネル整備基金」を令和6年度に創設し、積立てを開始

## 4 トンネル整備に伴う効果の試算

○山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備に伴う効果に関する調査

- ・トンネル整備の必要性を政府に働きかけるとともに、整備効果を広くPRし、機運醸成を図るため、トンネル整備に伴う効果を算出

### 【定性的な効果】

- ・大雪や大雨時等の山形新幹線の運行の安全性・安定性の向上
- ・全国の新幹線ネットワークの安定性の向上
- ・激甚化する災害等による被害の予防と国土強靭化への貢献
- ・心理的効果による県内への訪問者の増加
- ・県内滞在時間の延長に伴う消費増加
- ・関係人口の拡大と地域活性化
- ・ビジネス往来の活性化や企業立地の促進
- ・県内へのインバウンド増加による経済効果の拡大
- ・山形県のさらなる知名度向上

### 【経済波及効果】

建設に伴う経済波及効果	約3,353億円
整備後に山形新幹線を利用する入込客数	年間約185万人
うち整備により増加する入込客数	年間約 8.9万人
整備後の経済波及効果	年間約686億円
うち整備による増加分	年間約 33億円

# 山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議の設置について

## 背景

### （山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備に係る現状）

- ・県とJR東日本が共同で地質調査を実施し、想定しているルートから大幅な計画変更の必要性はないことを確認したところであり、事業化に必要な調査は終了。事業費と工期の再算出を行ったところ、事業費は約2,300億円、工期は着工から約19年となった。
- ・事業化に向けては、整備スキームについて関係者間での合意が必要。

### （政府の動き）

政府では、いわゆる「骨太の方針2025」で「幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める」との方針を示すなど、幹線鉄道の高機能化を検討する動きがある。

## 検討会議の設置

こうした状況を受けて、米沢トンネル（仮称）の早期の事業化を実現するために、整備主体、費用負担、必要な予算・税制・制度等の整備スキームについて、どのような方法が考えられるのか検討を行うために検討会議を設置する。

## 山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議

### 1 委員構成

- ・有識者 森地 茂 東京大学/政策研究大学院大学 名誉教授（座長）
  - ・有識者 岩倉 成志 芝浦工業大学工学部土木工学課程 教授
  - ・国土交通省 小林 太郎 鉄道局次長
  - ・JR東日本 伊藤 敦子 代表取締役副社長
  - ・山形県 折原 英人 副知事
  - ・山形県市長会
  - ・山形県町村会
- （事務局 山形県みらい企画創造部総合交通政策課）

### 2 スケジュール

第1回検討会議を10月に開催し、今年度内に一定のとりまとめを目指す。



山形県の未来を拓く希望のトンネル

山形新幹線

米沢トンネル  
(仮称)

# 整備スキームの事例

## 目次

### 【建設段階】

1. 予算（幹線鉄道等活性化事業費補助）	1
2. 財政投融資（リニア中央新幹線）	2
3. 税制（新幹線鉄道大規模改修準備金制度）	3
4. 税制、運賃・料金制度（特定都市鉄道整備積立金制度）	4
5. 運賃・料金制度（新線建設に係る加算運賃制度）	5
6. 運賃・料金制度（鉄道駅バリアフリー料金制度）	5
7. 運賃・料金制度（供用開始前後における加算運賃制度）	6
8. 予算・地方財政措置（整備新幹線）	7
9. 予算・地方財政措置（社会資本整備総合交付金）	8～11
10. 予算・地方財政措置（防災・安全交付金）	12

### 【取得段階】

11. 登録免許税、不動産取得税	13
------------------	----

### 【保有段階】

12. 固定資産税、都市計画税	14～15
-----------------	-------

# 【建設段階】 1. 予算（幹線鉄道等活性化事業費補助）

## 幹線鉄道等活性化事業費補助（高速化工事）

### 1 概要

高速輸送体系の形成の促進に資するため、第三セクター等が行う在來の幹線鉄道を高速化するための鉄道施設整備に要する経費の一部を補助するもの。

### 2 制度

#### ①補助対象

在來の幹線鉄道を高速化するための鉄道施設整備に要する経費

（土木費、線路設備費、開業設備費、用地費）

※まちづくり連携高速化工事の場合、経費×80%

#### ②補助率

補助対象経費の2/10以内

（地方公共団体から受ける出資及び補助の合計額以内）

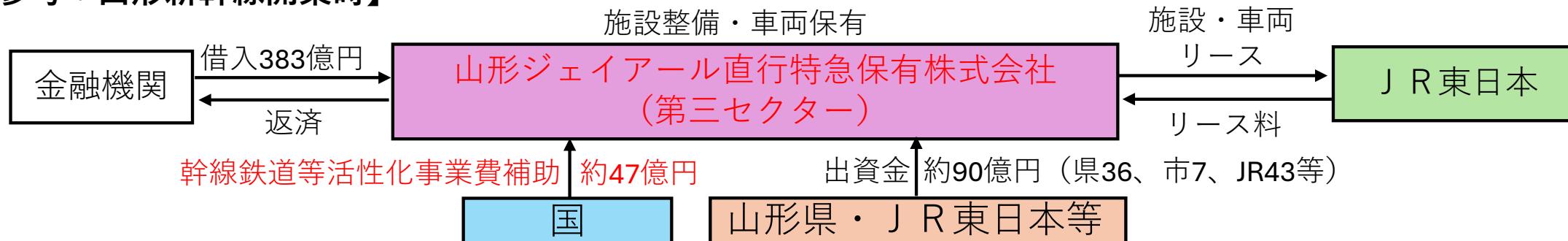
※まちづくり連携高速化工事の場合は1/3以内



【最近の予算措置状況】※H24以降予算措置なし

R3	R4	R5	R6	R7
0	0	0	0	0

### 【参考：山形新幹線開業時】



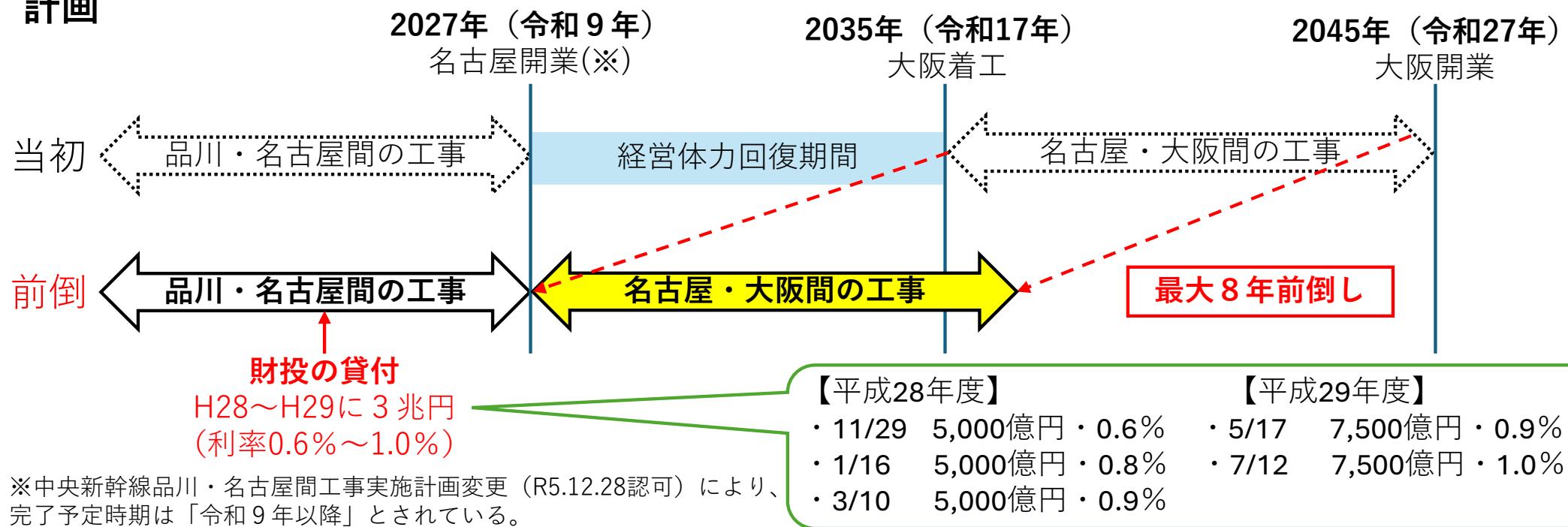
※総事業費520億円（工事318億円、車両202億円）のうち、工事費（管理費等除く）に補助適用

# 【建設段階】 2. 財政投融資（リニア中央新幹線）

## 1 概要

リニア中央新幹線について、財政投融資の長期・固定・低利の貸付けを活用することで、品川・名古屋間開業後のJR東海の経営体力回復期間を短縮し、連続して名古屋・大阪間の工事に着手することで、全線開業までの期間の前倒しを図るもの。

## 2 計画



## 3 制度スキーム

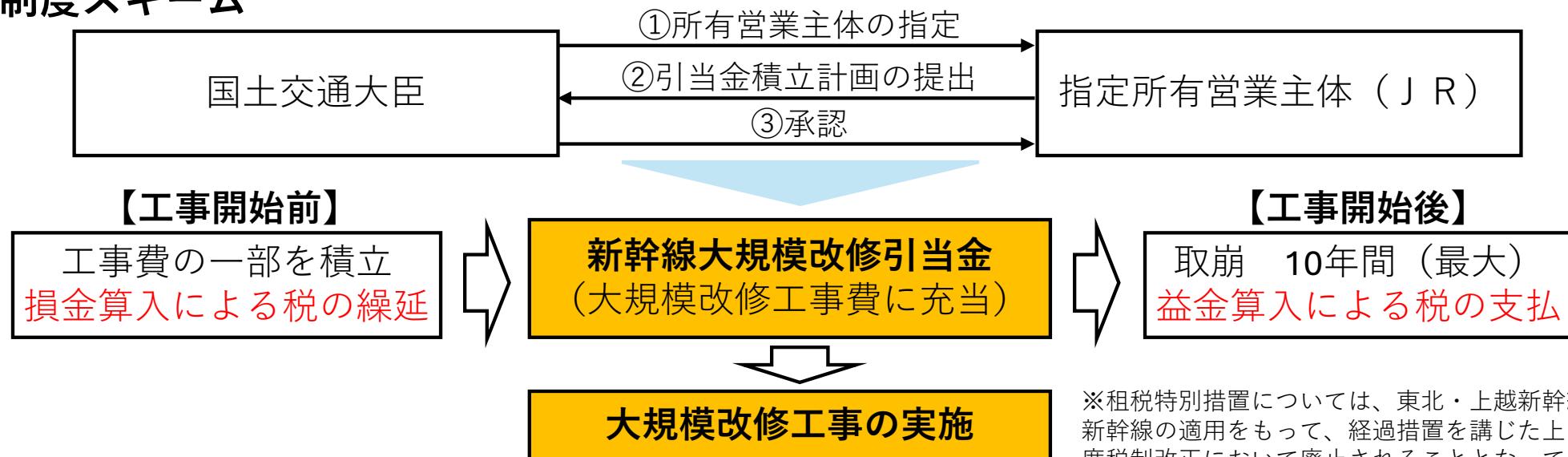


# 【建設段階】 3. 税制（新幹線鉄道大規模改修準備金制度）

## 1 概要

新幹線鉄道について、将来にわたり安定的な輸送を確保するため、新幹線鉄道を所有し営業する主体に対し、開業後一定期間後に必要となる大規模改修に必要な資金を予め引き当てるもの。

## 2 制度スキーム



## 3 対象路線、スケジュール等

東北新幹線（JR東日本）：工事額10,406億円 積立額3,385億円 積立期間15年



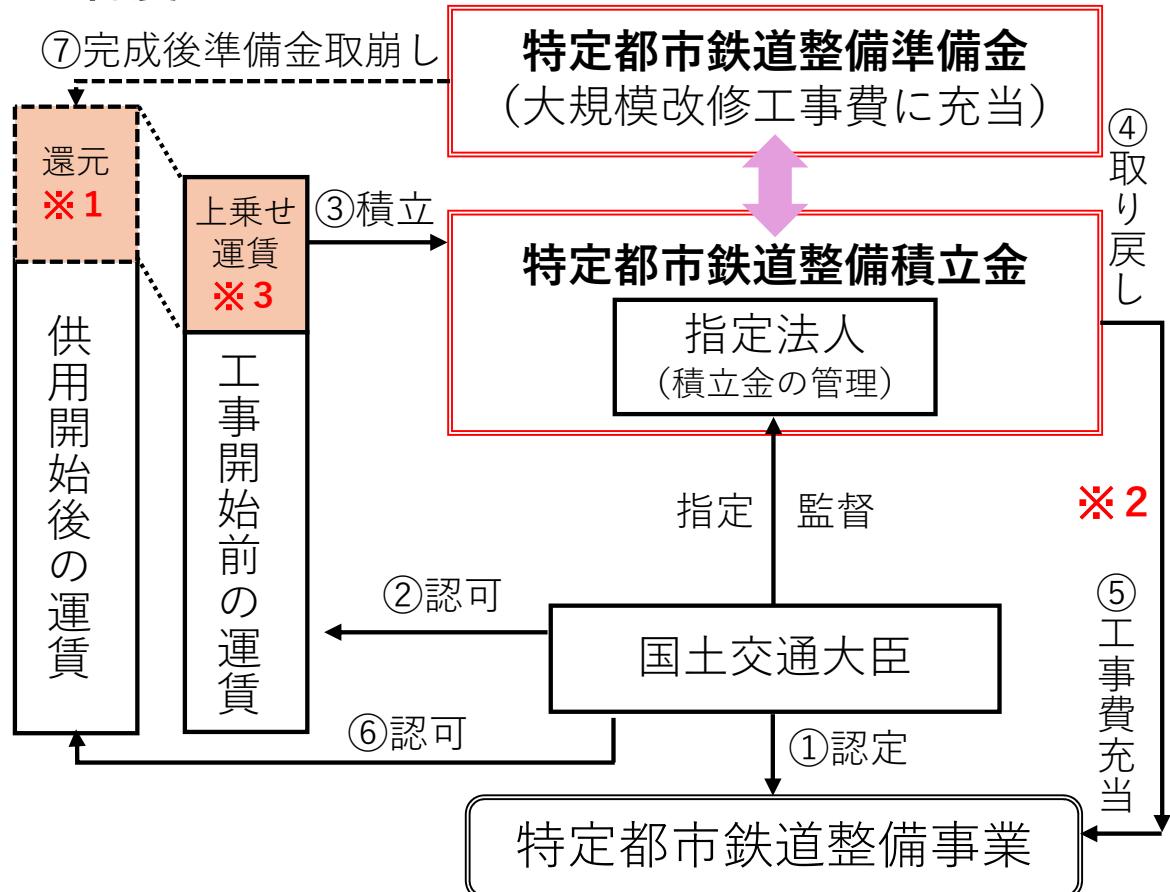
※平成28年に引当金積立計画承認。山陽新幹線（JR西日本）も同時期に計画が承認されている。

# 【建設段階】 4. 税制、運賃・料金制度（特定都市鉄道整備積立金制度）

## 1 概要

特定都市鉄道整備事業の工事費をあらかじめ運賃に上乗せし、準備金として積み立てることにより、鉄道事業者の負担を長期にわたり平準化するとともに、借入金の圧縮による運賃上昇の低減により鉄道利用者の負担を軽減するもの。

## 2 制度スキーム



収受範囲	全線
収受時期	工事開始後（供用開始前）から <u>10年以内</u>
対象事業	輸送力増強（複々線化等） 新線整備（都心部への延伸、混雑する既設線と併走する新線整備）
対象事業費	東京圏 <u>100億以上</u> 、その他地域 <u>80億以上</u> <u>申請の全事業年度の旅客運送収入額に等しいか、これを超えるもの</u>
収受可能額	一事業年度当たり、当該事業年度の旅客運送収入の <u>10%</u> 積立10年間の累積で、 <u>認定工事費の1/2以内</u>

※1：準備金の取崩しにより減価償却費を圧縮し、負担を平準化

※2：借入金の圧縮による利息の圧縮により、運賃を低減し利用者の負担を軽減

※3：準備金に対する課税繰り延べにより、事業者・利用者の負担を軽減（H17年度に廃止）

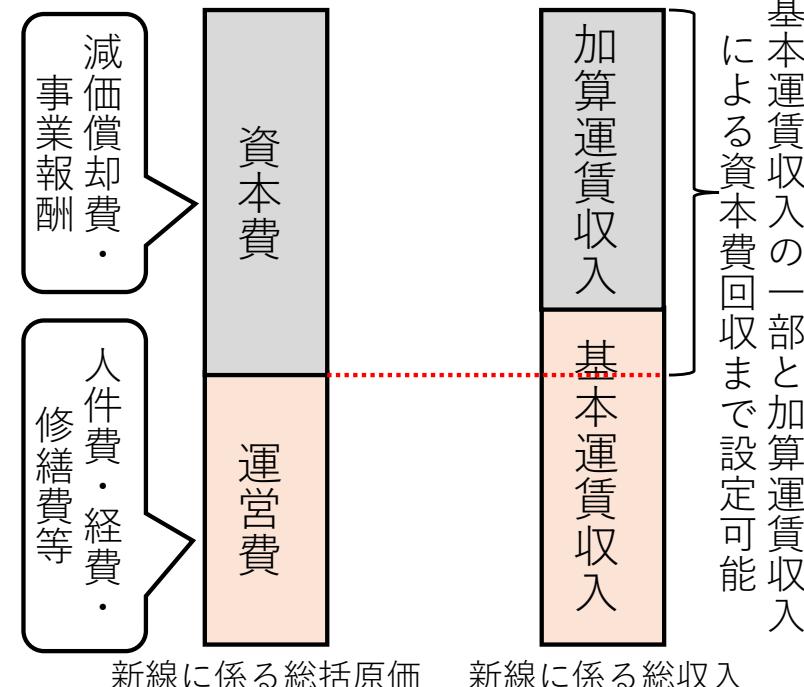
# 【建設段階】 5. 運賃・料金制度（新線建設に係る加算運賃制度）

## 1 概要

新線開業に伴う多額の償却費等の費用増加に対応するため、当該路線の利用者に対して基本運賃に加えて追加負担を求める目的として、現行の基本運賃の上限額に「加算」する形で設定される上限運賃

## 2 制度スキーム

収受範囲	新線区間の利用者
収受時期	新線区間の供用開始から、加算運賃収入と基本運賃収入の一定額の充当により資本費の回収が完了するまで
対象事業	新線整備
対象事業費	制限なし
収受可能額	工事費全額
原価への計上方法	整備した施設の減価償却費を計上（税制特例なし）



# 【建設段階】 6. 運賃・料金制度（鉄道駅バリアフリー料金制度）

## 1 概要

新たなバリアフリー化の整備目標の達成に向けて、第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において示された方向性を踏まえ、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を求めるもの。

主に三大都市圏内の駅利用者を対象に、ホームドアやエレベーター等のバリアフリー設備の整備費に充てるために、整備費を超えない範囲で鉄軌道事業者が運賃に付加して徴収する。

# 【建設段階】 7. 運賃・料金制度（供用開始前後における加算運賃制度）

## 1 概要（令和7年10月3日付国鉄都第55号）

利用者負担を平準化しつつ、利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備を促進するため、加算運賃制度について、対象事業、収受期間、収受範囲の見直しを行うもの

## 2 制度スキーム

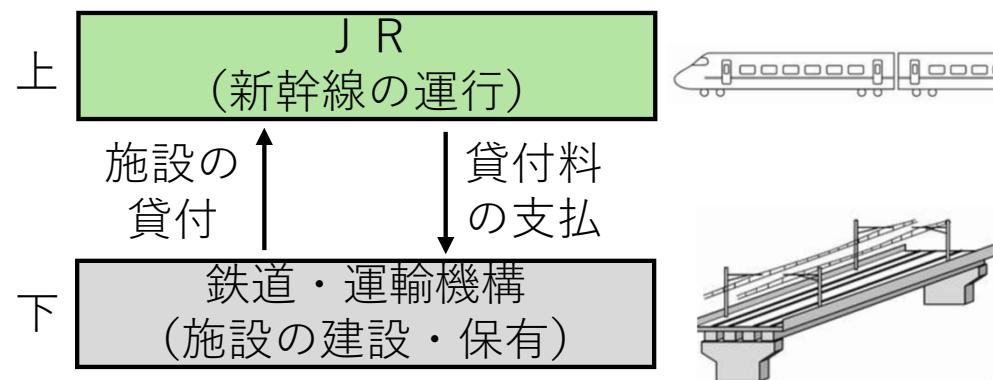
	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度	供用開始前後における加算運賃制度
収受範囲	全線	新線区間の利用者	<u>当該事業区間に限らず、当該事業の供用開始後に速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上が認められる区間</u>
収受時期	工事開始後（供用開始前）から10年	新線区間の供用開始後から資本費の回収が完了するまで	供用開始前も含め、工事開始後（供用開始前）から費用の回収が完了するまで ※供用開始前の加算運賃の収受期間は原則10年以内とする
対象事業	輸送力増強（複々線化等）、新線整備	新線整備のみ	速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながる事業（複線化・複々線化、新線整備、駅改良、信号設備の大規模改良、車両基地整備、新駅整備等）
事業規模	年間旅客運送収入額に概ね等しいか、これを超えるもの等	制限なし	<u>制限なし</u>
収受可能額等	一事業年度当たり、当該事業年度の旅客運送収入の10%積立10年間の累積で、認定工事費の1/2以内	工事費全額	供用開始前における加算運賃は、設備投資に係る減価償却費を前倒すこととし、減価償却費の50%を供用開始前の加算運賃収入が超えないこと

# 【建設段階】 8. 予算・地方財政措置（整備新幹線）

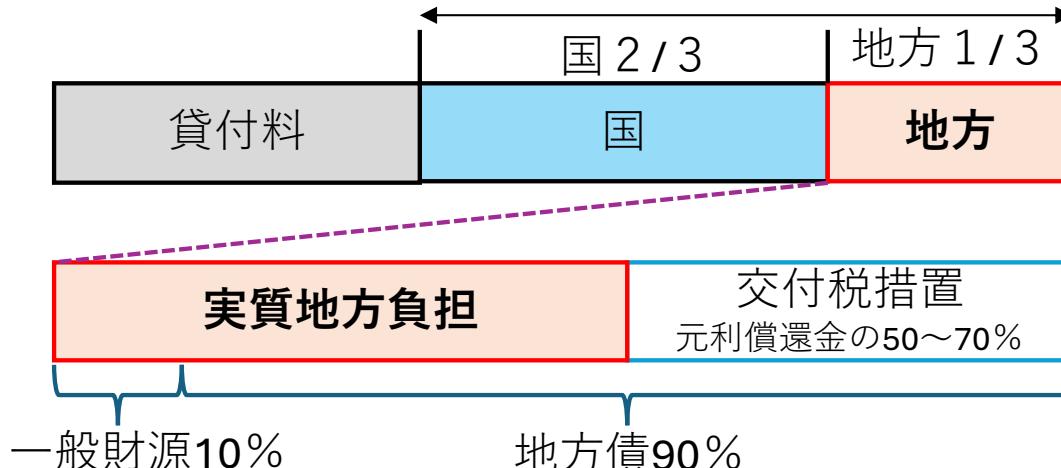
## 1 概要

整備新幹線の施設の建設・保有を鉄道運輸機構が行い、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。

財源については、鉄道運輸機構の貸付料収入を充てた残りの部分に対して、国が2/3、地方公共団体が1/3を負担する。



## 2 財源構成



### 【北陸新幹線に関する福井県の建設費負担イメージ】

#### 新幹線の整備スキーム、地方負担(想定)

新幹線の建設費は、JRが支払う貸付料を充てた後、国と地方が2対1で負担します。  
また、地方負担分の90%に地方債が充当可能であり、その元利償還金の50%～70%※に対し国から地方交付税が交付されます。このため、実質的な地方負担は、さらに軽減されることになります。  
※財政状況によって交付される率は変動

#### ◆ 建設費の負担イメージ (金沢・敦賀間：総事業費約1兆6,779億円)

福井県負担対象事業費: 約1兆1,200億円

国負担 約3,500億円	地方負担 約1,700億円	貸付料 約6,000億円
負担割合 国2/3 地方1/3		※国と地方の負担割合の外

地方負担: 約1,700億円	
地方債 90%	
約1,530億円	
地方交付税措置 約900億円	地方負担のうち実質地方負担 約800億円 (うち一般財源10% 約170億円を含む)

- ・地方負担分の90%に地方債が充当可能
- ・その元利償還金の50～70%に国が地方交付税措置

##### 前提条件

- ・地方負担額は令和5年度財源スキーム(R6.3現在)に基づく試算
- ・県内区間に充てられる貸付料は、建設中区間の総事業費に対する貸付料の割合(総額の約50%)をもとに試算
- ・金額は100億円単位で端数処理

福井県HPより

# 【建設段階】 9. 予算・地方財政措置（社会资本整備総合交付金）

## 地域公共交通再構築事業

### 1 概要

地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援するもの。

### 2 制度

(1) 交付対象事業者 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

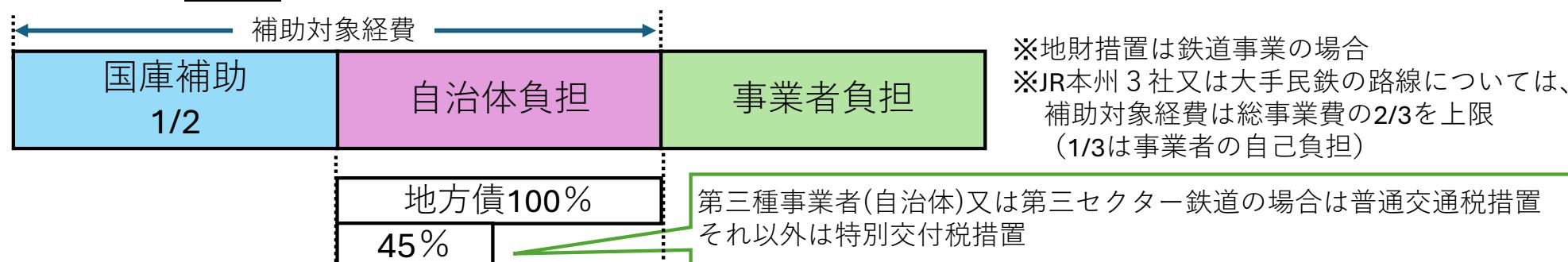
#### (2) 交付対象事業

地域公共交通特定事業（※）の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

- ・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備
- ・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設 等）の整備

※地域公共交通活性化法に基づく、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業

(3) 補助率 1/2 (地方債充当100% 普通交付税又は特別交付税45%)



# 【建設段階】 9. 予算・地方財政措置（社会資本整備総合交付金）

## 都市・地域交通戦略推進事業

### 1 概要

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援するもの。

### 2 制度

#### (1) 交付対象事業者

地方公共団体、法定協議会等 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

#### (2) 交付対象事業

令和5年度の制度拡充により、立地適正化計画に位置付けられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通機関に対する支援が強化

#### 既存制度

- ・駅前広場
- ・自由通路
- ・パークアンドライド用駐車施設
- ・停留所
- ・シェアサイクル
- ・社会実験 等



#### 拡充内容

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置付けた場合に、  
・当該公共交通軸を形成する鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備

#### (3) 補助率 1/3

※立地適正化計画に位置付けられた事業等は1/2にかさ上げ

ただし、JR本州3社又は大手民鉄が事業を実施する場合は1/3

# 【建設段階】 9. 予算・地方財政措置（社会資本整備総合交付金）

## 広域連携事業

### 1 概要

広域にわたる人の往来又は物資の流通を活発にする民間等の活動を通じて地域を活性化することを目的に、都道府県が広域的地域活性化基盤整備計画に基づいて実施する基盤整備事業等を支援するもの。

### 2 制度

(1) 交付対象事業者 都道府県（提案事業は市町村等への間接交付も可）

(2) 交付対象事業

複数都道府県が連携して作成する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく基盤整備事業等

①基幹事業：広域的特定活動を推進するために必要な基盤整備事業※

※都道府県が実施する道路、鉄道、空港、港湾、公園、下水道、河川、住宅等及び提案事業

②関連社会資本整備事業、③効果促進事業、④社会資本整備円滑化地籍整備事業

(3) 交付期間 3～5年程度

(4) 補助率 ①最大45% (②～④は個別の法令に規定がある場合以外は1/2)

(5) 広域的活動と拠点施設の種類（抜粋）

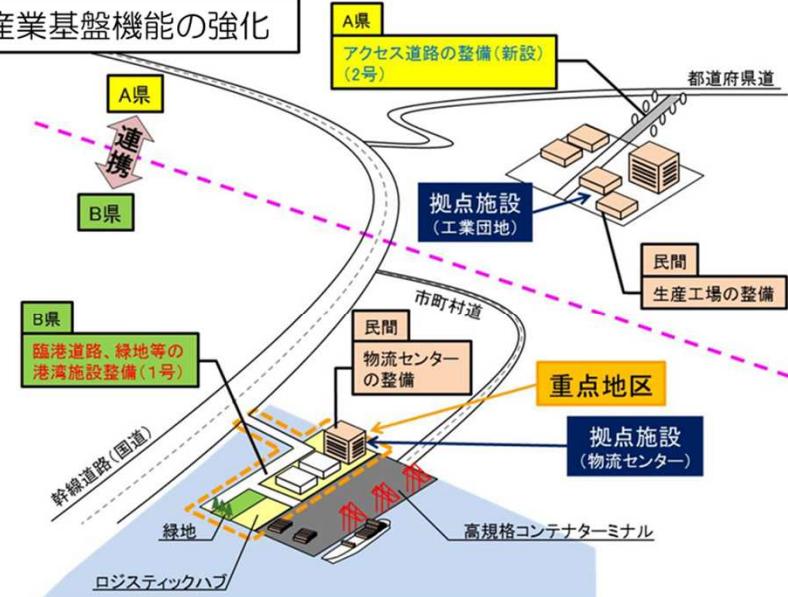
広域的特定活動	拠点施設
国際的又は全国的な規模の会議、研修会、見本市又はスポーツの競技会の開催	会議場施設、研修施設、見本市場施設又はスポーツ施設
国際観光地その他の主要な観光地において行われる観光旅客に対する観光案内、宿泊その他の役務の提供に関する事業活動（相当数の事業者により行われるものに限る）	一団地の観光施設
国際観光地その他の主要な観光地において行われる文化的資産の展示または伝統芸能の公演	教養文化施設

# <基幹事業イメージ>

## ①観光活性化



## ②産業基盤機能の強化



## ③二地域居住の促進



国土交通省公表資料より

- **1号事業(広活法第2条第3項第1号)** … 道路、鉄道、空港、港湾、都市公園、下水道、河川、住宅、土地区画整理等

⇒ 重点地区内における事業で、拠点施設の整備に関連して一体的に実施することが必要な事業

- **2号事業(広活法第2条第3項第2号)** … 道路、鉄道、空港、港湾

⇒ 拠点施設で行われる広域的特定活動に伴う人の往来又は物資の流通に対応するために必要な事業

- **提案事業(広活法第5条第2項第3号)**

⇒ 1号事業・2号事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業又は事務

\*鉄道事業は、地下高速鉄道整備事業、空港アクセス鉄道等整備事業、鉄道施設総合安全対策事業が対象

# 【建設段階】10. 予算・地方財政措置（防災・安全交付金）

## 1 概要

地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するもの。

## 2 対象事業

道路事業、港湾事業、河川事業、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、水道・下水道事業、その他総合的な治水事業、海岸事業、都市再生整備計画事業、都市公園・緑地等事業、市街地整備事業、都市水環境整備事業、地域住宅計画に基づく事業、住環境整備事業

## 3 鉄道施設整備に活用できる事業

市街地整備事業（都市・地域交通戦略推進事業）

多様なモードの連携が図られた、公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを総合的に整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を推進するために行われる都市交通システム整備事業のうち防災・安全対策のために特に必要と認められる事業。

### 社会资本整備総合交付金と防災・安全交付金

#### <従前の補助金>

道路	下水道
河川	住宅
砂防	.
海岸	.

社会资本総合交付金

社会资本総合交付金  
(成長力強化や地域活性化等  
につながる事業)

#### 防災・安全交付金

(「命と暮らしを守るインフラ再構築」、「生活空間の安全確保」を集中的に支援)

## 【取得段階】 11. 登録免許税、不動産取得税

項目	税目	措置内容	適用期限	根拠条文	適用可能性
鉄軌道事業の許可等	登録免許税	非課税 (路線の延長をするものであって、12km未満のもの)	—	登録免許税法第2条 登録免許税法施行令 第18条	×
中央新幹線の事業の用に供する不動産	登録免許税	非課税	—	租税特別措置法 第84条	×
	不動産取得税	非課税	—	地方税法第73条の4 第1項第38号	×
JR旅客会社から譲渡を受けた並行在来線の鉄道施設	登録免許税	非課税	R13.3.31	租税特別措置法 第84条の2	×
	不動産取得税	非課税	R13.3.31	地方税法附則 第10条第2項	×
鉄道事業再構築事業により譲渡を受けた土地・家屋	登録免許税	1% (土地・家屋の所有権の移転登記) 0.5% (土地に設定された地上権及び賃借権の移転登記)	R9.3.31	租税特別措置法 第83条の4	×
	不動産取得税	非課税 (土地・家屋を取得した際の不動産取得税)	R8.3.31	地方税法附則 第10条第7項	×
鉄道・運輸機構が債務等処理法に規定する業務により取得した土地	不動産取得税	1/3	R9.3.31	地方税法附則 第11条第15項	×

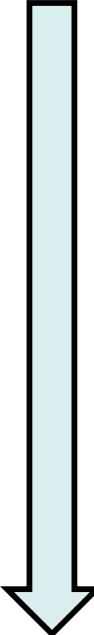
## 【保有段階】 12. 固定資産税、都市計画税

項目	税目	措置内容	適用期限	根拠条文	適用可能性
市街地区域または飛行場及びその周辺区域内のトンネル	固定資産税	非課税	—	地方税法第348条第2項第2号の5	×
踏切道・踏切保安装置	固定資産税	非課税	—	地方税法第348条第2項第2号の6	-
既設の鉄軌道と道路とを立体交差させるために建設された施設	固定資産税	非課税	—	地方税法第348条第2項第2号の7	高架部分? ?
市街化区域における地下道・跨線道路橋	固定資産税	非課税	—	地方税法第348条第2項第2号の8	-
鉄軌道用地の評価	固定資産税	沿接する土地価格の1/3評価	—	昭和38年自治省告示第158号	○
北海道、東北、北陸、九州新幹線の新線建設に係る鉄道施設	固定資産税	5年間1/6、その後5年間1/3	—	地方税法第349条の3第12項	×
JR旅客会社から譲渡を受けた並行在来線の鉄道施設	固定資産税 都市計画税	20年間1/2	R13.3.31	地方税法附則第15条第9項	×
青函トンネル、本四連絡橋に係る鉄道施設	固定資産税	1/6	—	地方税法第349条の3第13項	×

項目	税目	措置内容	適用期限	根拠条文	適用可能性
特定地方交通線等の無償譲渡に係る固定資産	固定資産税	1/4	—	地方税法第349条の3 第18項	×
地域公共交通確保維持改善事業等により取得した安全性向上設備	固定資産税	5年間1/3	R9.3.31	地方税法附則第15条第10項	×
鉄道事業再構築事業により取得した固定資産	固定資産税 都市計画税	5年間1/4	R9.3.31	地方税法附則第15条第17項	×
都市鉄道利便増進事業により整備された鉄道施設	固定資産税 都市計画税	5年間2/3 市街地区域内等のトンネル非課税	R9.3.31	地方税法附則第14条第2項、第15条第15項	×
新規営業路線に係る鉄道施設	固定資産税	5年間1/3、その後5年間2/3 (立体交差化施設は、5年間1/6、その後1/3)	—	地方税法第349条の3 第1項	?
新設された変電所施設	固定資産税	5年間3/5	—	地方税法第349条の3 第24項	-
首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設	固定資産税	5年間2/3	R9.3.31	地方税法附則第15条第26項	×
豪雨対策により取得した鉄道施設	固定資産税	5年間2/3 (JR東日本・JR東海・JR西日本は5年間3/4)	R9.3.31	地方税法附則第15条第45項	×
JR二島会社の事業用固定資産	固定資産税 都市計画税	1/2 (JR二島会社に貸し付けられている資産を含む)	R9.3.31	地方税法附則第15条の2 第2項	×
JR二島・貨物会社が国鉄から承継した固定資産	固定資産税 都市計画税	3/5	R9.3.31	地方税法附則第15条の3	× 15

- 整備計画(事業費、工期、スペック、工法、スケジュール等)について
- 整備スキーム(整備主体、費用負担、必要な予算・税制・制度等)について

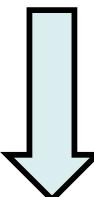
令和7年10月29日



## 第1回検討会議

- ・米沢トンネル(仮称)整備計画の概要
- ・整備に関するスケジュールと費用負担想定
- ・整備スキームの事例
- ・検討事項(案)
- ・検討会議の進め方

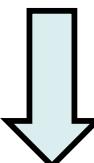
令和8年3月頃



## 第2回検討会議

- ・整備計画、整備スキームの検討

経済財政運営と改革の基本方針2026(骨太の方針2026)



令和9年度予算概算要求、税制改正要望等

## 山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議設置要綱

### （設置）

第1条 山形新幹線米沢トンネル（仮称）の事業化に向けて、整備主体、費用負担、必要な予算・税制・制度等の整備スキームを検討するため、山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

### （委員及び座長）

第2条 検討会議の委員は、別紙のとおりとする。

- 2 検討会議に座長を置く。
- 3 座長は会務を総理し、検討会議を代表する。
- 4 座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、座長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

### （検討会議）

第3条 検討会議は非公開とする。

- 2 座長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を検討会議に出席させて意見を述べさせ、又は説明させることができる。

### （庶務）

第4条 検討会議の庶務は、山形県みらい企画創造部総合交通政策課において処理する。

### （守秘義務）

第5条 検討会議の参加者は、検討会議及び打合せにおいて知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

### （補則）

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に必要な事項は、座長が別に定める。

### 附 則

この要綱は、令和7年（2025年）9月18日から施行する。

### 附 則

この要綱は、令和7年（2025年）10月1日から施行する。

別 紙

山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議委員

役 職 等	氏 名	備考
東京大学/政策研究大学院大学 名誉教授	森地 茂	座長
芝浦工業大学工学部土木工学課程 教授	岩倉 成志	
国土交通省 鉄道局次長	小林 太郎	
東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長	伊藤 敏子	
山形県 副知事	折原 英人	委員
山形県市長会		
山形県町村会		