

# 説明資料

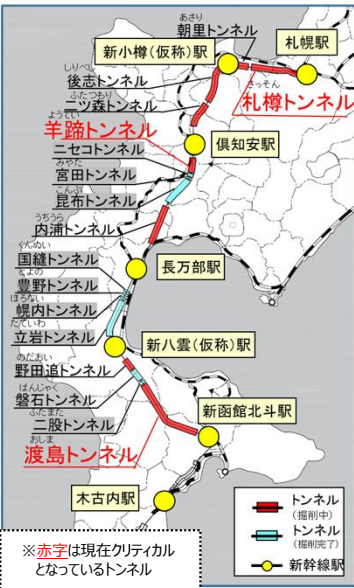
---

令和8年1月15日  
国土交通省鉄道局

- 1. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の状況**
2. 整備新幹線等に係る令和8年度予算案

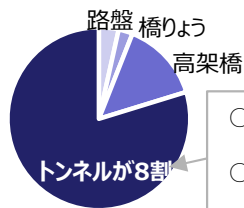
# 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議報告書（令和7年3月）

## 工事の概要



- 工事の区間 新函館北斗～札幌 (211.9 km)
- 総工事費 約23,200億円
- 所要時間  
新函館北斗・札幌間 3時間17分→57分  
新青森・札幌間 4時間37分→1時間55分  
東京・札幌間 7時間46分→4時間55分

### 工事の内訳



- トンネル全体のうち、8割が掘削完了
- ただし、一部トンネルで掘削が難航

### 渡島トンネル

崩れやすい地質により、トンネル内に土砂流入



⇒1年1ヶ月の遅延

### 羊蹄トンネル

トンネル前方に岩塊出現



⇒2年7ヶ月の遅延

### 札幌トンネル

掘削土受入地確保難航



⇒3年2ヶ月の遅延

## 経緯

- 平成24年6月 工事実施計画の認可（2035年度末完成予定）
- 平成24年8月 着工
- 平成27年1月 政府与党申合せ「平成42年度（2030年度）末の完成・開業を目指す」
- 令和6年5月 鉄道・運輸機構から国土交通大臣に報告「令和12年度（2030年度）末の完成・開業は極めて困難であると判断」  
→ 同月より有識者会議を開催しながら全体工程を精査

## 今後の対応

（令和7年3月有識者会議報告）

- 掘削の難航が続くトンネルについて、未掘削区間の地質の全容把握には至っていないことなど、現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、渡島、羊蹄、札幌トンネルの貫通に一定の目的が立った段階で、高架橋等の工事状況や設備工事の更なる工程短縮策の実施可否等を見極めた上で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。
- 足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視すること。

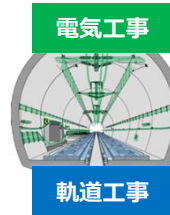
## 開業見通し

（有識者会議検討結果）

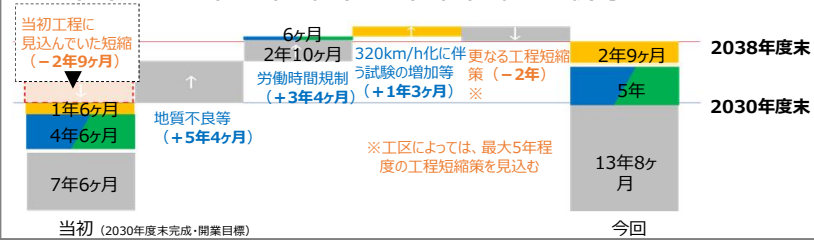
新幹線工事の流れ



※ 監査・検査の期間には完成検査、訓練運転の期間を含めた。



【渡島トンネル台場山工区の全体工程（2030年度開業工程との比較）】



	土木工事	軌道・電気工事	監査・検査
蓋然性が高いリスクを考慮した工程	地質不良、労働時間規制等（+8年2ヶ月） 工区境変更等の更なる短縮策（-2年） （計+6年2ヶ月） （2030年11月完了）	労働時間規制や人手不足（+6ヶ月） 進行中の技術開発が完了するなど条件が整えば更なる短縮可能性あり （計+6ヶ月） （2035年11月完了）	320km/h化に伴う試験の増加等（+1年3ヶ月） （計+1年3ヶ月） （2039年2月完了）
更なる工程遅延リスクの例	更なる地質不良や岩塊の出現	受注できる企業が限られることによる不調不落	設備等の損傷・盗難被害発生による対応

## 検討結果

- 現在の工程遅延状況に加えて、地質不良や労働時間規制等による今後の工程遅延の見込みを考慮すると、工程短縮策を加味しても、2030年度末の完成・開業は困難との機構の報告内容は合理的。
- これまでの施工実績や把握できた地質状況等を踏まえ、発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。
- 特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性。

## 北海道新幹線の概要

- 新函館北斗・札幌間は平成24年6月に着工
- 現行の認可額は**2兆3,159億円**（令和5年3月に変更認可し、6,445億円の増加分を計上）
- 令和7年3月、国土交通省の有識者会議において、以下の内容が取りまとめられた。
  - 現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。
  - 工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性。
  - 足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視すること。

## 鉄道・運輸機構の対応

- 機構においては、令和7年3月の有識者会議報告書を踏まえて、事業費の精査を実施。
- 12月19日（金）、機構より、機構内で事業費を精査した結果として、**最大1.2兆円の増嵩のおそれ**があることについて報告。増嵩要因は以下のとおり。
  - ① 工事資材価格等の上昇による影響 （+5,000～5,500億円）
  - ② 予期せぬ自然条件への対応 （+2,000～2,500億円）
  - ③ 関係法令の改正等への対応 （+1,000～1,500億円）
  - ④ 関係者との協議等への対応 （+1,000～1,500億円）
  - ⑤ 工程短縮策等の実施 （+500～1,000億円）

## 鉄道局の対応

- 大臣から鉄道局に対して、機構と連携し、以下のことに取り組むよう指示があった。
  - 有識者の知見も頂きながら、改めて事業費の精査を行うこと。
  - その際、事業費を縮減する方策についても検討すること。
  - 沿線自治体等の関係者に対して、丁寧な説明を行うこと。
  - 引き続き、関係者と一丸となって、一日も早い完成・開業を目指すこと。

1. 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の状況
- 2. 整備新幹線等に係る令和8年度予算案**

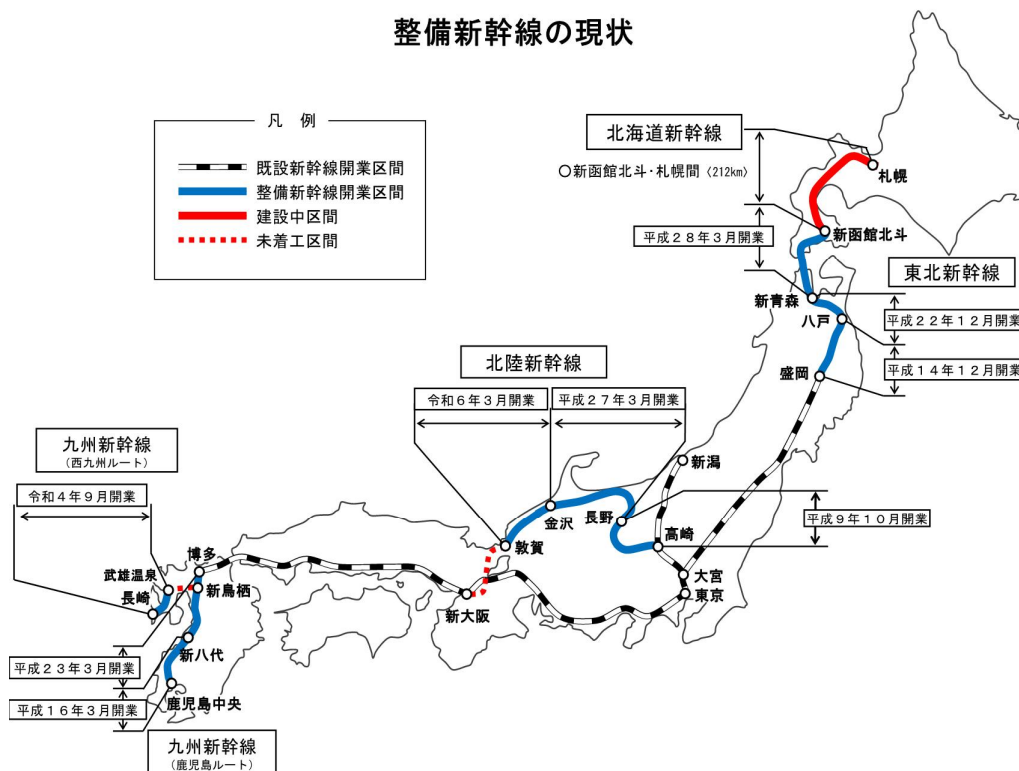
# 整備新幹線等に係る令和8年度予算案について

## 整備新幹線の整備

令和8年度予算案：事業費 348,900百万円 国費 80,372百万円  
(令和7年度予算：事業費 265,800百万円 国費 80,372百万円)

- 我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

## 整備新幹線の現状



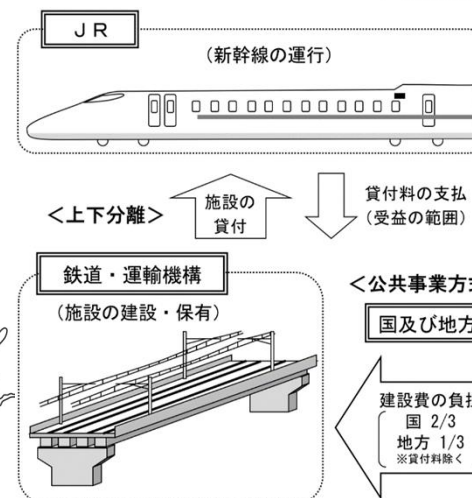
## 整備新幹線の建設推進・高度化等

### 北陸新幹線事業推進調査

令和8年度予算案：1,450百万円  
(令和7年度予算：1,450百万円)

- これまで先行的・集中的に行ってきた北陸新幹線の施工上の課題を解決するための調査の深度化を図るとともに、沿線地域の理解促進に向けた科学的知見に基づいた情報発信やそのための体制強化、いわゆる着工5条件の確認、環境影響評価手続に必要な調査等を行う。

## 整備新幹線の整備方式



## 財源スキーム

国負担(※1)	地方負担	貸付料等(※2)
2	1	

※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。

## 着工5条件の確認

- ・ 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

## 青函供用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発

令和8年度予算案：20百万円 令和7年度補正予算：80百万円  
(令和7年度予算：20百万円 令和6年度補正予算：80百万円)

- 新幹線列車と貨物列車とが共用走行する青函共用走行区間において、安全性を確保しつつ新幹線列車を高速走行させるため、時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発等を行う。

## トンネル工事の施工性向上に資する研究開発

令和7年度補正予算：55百万円  
(令和6年度補正予算：53百万円)

- 整備新幹線のトンネル工事において、工程遅延リスクを低減し、工程短縮に向けた施工性向上に資する新技術の活用・普及のための研究開発を行う。

## 経済設計高度化調査

令和8年度予算案：133百万円  
(令和7年度予算：133百万円)

- 整備新幹線に関する経済効果や輸送量、今後の需要動向等の高度化調査を行う。

## 幹線鉄道ネットワーク等に関する調査

令和8年度予算案：189百万円の内数  
(令和7年度予算：189百万円の内数)

- 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、方向性も含めた検討を行うため、幹線鉄道の高機能化に係る技術的課題の整理や基本計画路線に係るケーススタディ等を実施する。

(単位:億円)

区 分		R8年度
北海道新幹線	新函館北斗・札幌	3,360
	新青森・新函館北斗	22
北陸新幹線	金沢・敦賀	107
合 計		3,489