

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した  
施設整備促進に関する検討会(第8回)議事概要

遅延・混雑対策等の現状及び課題等に関するヒアリング

■遅延・混雑対策のハード整備に関する主な意見

- 今後、利用者の増加が見込めない事業環境において、直接的輸送人員増を伴わない大規模投資は株主等への説明が困難であるため、利用者負担の仕組みの導入や、補助制度の充実は、高度な利用者ニーズに応える推進力になる。特に更なる混雑対策である複々線化は多額の費用と10年単位の工事期間を要するため、将来の需要予測が困難な状況下で大規模投資を進めるための経営安定化策が必要。
- 平成29年度より鉄道駅総合改善事業費補助制度が見直され、鉄道事業者への直接補助が可能となった一方、地方自治体が資産取得を理由に起債をして補助金の財源を調達することが困難となった。これにより、100億円を超えるような大規模な事業への適用が難しいと予想されるため、地方自治体と合意可能な費用負担スキームの整理等が必要。
- 複々線化の社会的な意義は認識しているが、採算性の面で事業者単独での整備には課題がある。安全対策や老朽化施設の更新等に当面の間注力しなければならない状況で、遅延・混雑対策を早期に行うため、運賃制度等において事業者のインセンティブとなる仕組みの検討が必要ではないか。
- 今後の利用者ニーズの高度化に対応した施設整備は、相互直通運転の拡大によるネットワークの整備効果が見込めず、少子化等の社会的な背景を考慮すると収入増にも結び付きにくいいため、事業者単独での整備は難しい。
- 新たな利用者負担スキームの案として、特特制度を見直し、工事期間中から整備費用の一部を利用者から料金として収受する仕組みを提案したい。効果としては、国の認定事業とすることによる関係者間調整等の迅速化、収受期間・収受範囲・収受金額・改善目標を整備事業計画に明記することによる利用者理解の確保、借入金の圧縮効果があると考えられる。もう一つの案として新線建設に係る加算運賃制度を改良し、施設整備後に整備費用の一部を利用者から料金として収受する仕組みを提案する。この場合も、事業着手前に認定が得られれば、迅速に事業を進めることができるのではないかと考える。
- 新たなスキーム案では、特特制度における工事費の規模要件(工事費が申請の前事業年度の旅客運送収入額相当以上という要件)の緩和が必要。また、積み立てた準備金に対する非課税措置が現在廃止されているため、積立金が良いのかという議論も必

要。さらに、料金と位置付けるような改正が可能かについても検討を要する。

- 利用者利便向上など、事業者がリスクを取って投資する事業に関して、適正な利用者負担のあり方を検討が必要ではないか。
- 必ずしも増収につながらない利用者ニーズの高度化に対応した設備投資を促進、加速化し、安全・安心で快適な都市鉄道を早期に実現する環境を整備するために、受益者負担の観点から、新たな費用負担のあり方の検討が必要。
- 市場からの評価基準の格付け A 格を維持し安定した資金調達を図るため、営業利益の確保と純有利子負債の水準維持に努めており、沿線人口が減少する中、長期に及ぶ多額の新規投資を行うためには新たな仕組みが必要。
- 新線整備や複々線化は採算性や費用負担が課題となるため、東京都では関係者との協議・調整を加速することを目的として「鉄道新線等建設準備基金(仮称)」を本日開催の定例会で上程し、創設する予定。

■遅延・混雑対策のソフト対策に関する主な意見

- 人身事故の抑制、オフピーク通勤など社会的な PR について国等の協力が必要。

■その他の主な意見

- 相互直通運転に伴い必要となる保安装置の更新等に対する新たな負担の仕組みや、鉄道の利便性向上とまちづくりへの貢献を包含した施策に対して、鉄道側の受益と都市側の受益を考慮した新たな公的支援制度等の検討が必要ではないか。