

<第7回 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>

# 遅延・混雑対策に係る整備スキームについて

1. 遅延・混雑対策に係る制度の変遷 1
2. 遅延・混雑対策に係る制度の概要 2
3. 特定都市鉄道整備積立金制度について 4
4. 新線建設に係る加算運賃制度について 9

# 遅延・混雑対策に係る制度の変遷

時代区分 (※)	創設または拡充の内容	背景・目的等
成 長 期	昭和37年 <b>地下高速鉄道整備事業費補助</b>	戦後、都市部に人口が流入し、 <b>通勤・通学輸送の確保のための抜本的対策として、大量輸送機関である地下鉄の整備増強を図る必要があった。</b>
安 定期	昭和47年 <b>譲渡線建設費等利子補給金（P線補助）</b>	勤労者の居住地が地価の高騰等により次第に郊外に拡散。都心と都市周辺部とを結ぶ輸送需要は量的に増大するとともに長距離化し、 <b>大都市のラッシュ時における混雑の緩和が大きな問題</b> となった。
	昭和48年 <b>ニュータウン鉄道等整備事業費補助 (現：空港アクセス鉄道等整備事業費補助)</b>	
バ ブル 期	昭和61年 <b>特定都市鉄道整備積立金制度</b>	混雑緩和のための新線建設、複々線化等が行われてきたが、これらの <b>大規模工事は新たな利用者の獲得にはつながらず、鉄道事業者に大きな負担</b> となっていた。鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するためには、 <b>長期・低利の建設資金の調達が必要</b> であった。
バ ブル 崩 壊 期 ・ 停 滞 期 ・ 現 在	平成6年 ★第三セクターを対象に追加	大都市における通勤・通学の混雑緩和に資する地下鉄の整備について強いニーズがあることを考慮し、 <b>地下鉄整備は公共事業であるとの認識のもと、地下高速鉄道整備事業費補助が公共事業関係費とされるとともに、第三セクターが補助対象として追加された。</b>
	平成6年 ★積立限度額拡大、一部の新線建設を対象に追加	
平成8年 <b>幹線鉄道等活性化事業費補助</b>	効率的な鉄道整備を図ることを目的に、 <b>貨物鉄道の旅客線化</b> に対する補助制度が創設された。	
平成11年 ★空港アクセス鉄道を対象に追加、名称変更	<b>都市の国際競争力の向上や、地域の連携・交流の促進を通じた地域の活性化等</b> の観点から、空港アクセス鉄道の整備が必要となった。	
平成12年 <b>鉄道駅総合改善事業費補助</b>	利用者利便の一層の向上や高齢者等の円滑な移動の確保等を図るだけでなく、 <b>地域の振興のための街の活性化や街づくりという観点からの取り組み</b> が重要な課題となった。	
平成13年 ★平成13年12月以降は新規採択を停止		
平成17年 <b>都市鉄道利便増進事業費補助</b>	戦後一貫して行われてきた需要対応型の新線建設中心の都市鉄道整備から21世紀の成熟社会を迎え、 <b>既存ストックを活用した利便性向上等の質的充実への転換</b> が図られた。	
平成17年 ★租税特別措置法による積立金の法人税優遇措置が廃止		
平成29年 ★駅空間高度化機能施設の整備等を対象に追加	バリアフリー化に加え、個々の駅の特性に応じた <b>駅の容量・空間の質の改善、子育てや地域交流、観光案内をはじめとする地域住民や観光客の様々なニーズへの対応</b> が必要となった。	

※ 森地茂監修・東京圏鉄道整備研究会編著：東京圏の鉄道のあゆみと未来（運輸政策研究機構2000年）に基づく

# 遅延・混雑対策に係る補助制度の概要

- 複々線化や地下鉄以外の線路改良、純粹な駅改良は対象外である。
- また、鉄道駅総合改善事業費補助を除き、第三セクターの設立が必要となる。

名称 (※1)	概要・目的及び対象事業	補助率 (国・地方自治体)	対象事業								対象事業者				
			新線建設	複々線化・複線化	線路改良		駅改良		車両導入		信号設備改良	公営 (地下鉄) 東京メトロ	第三セクター	JR・民鉄	その他
					線路の増設	引上げ線の整備	ホームまたは コンコースの改善	ホームまたは コンコースの改善	長編成化または 車両大型化	拡幅					
補助 地下鉄	【概要・目的】 地下高速鉄道の整備促進 【対象事業】 新線建設、耐震補強・浸水対策工事、 <u>駅の大規模改良工事</u> <u>(列車運行円滑化)、輸送力増強を目的とする大規模改良工事</u>	<u>対象経費の35%以内</u>	○		○	○	○				○ (※4)	○			
アクセス 空港	【概要・目的】 空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道の整備促進 【対象事業】 <u>新線建設</u> 、耐震補強工事及び駅施設の大規模改良工事(転落防止柵)	○空港アクセス鉄道 <u>対象経費の18%以内</u> ○ニュータウン鉄道 <u>対象経費の15%以内</u>	○		○ (※2)		○ (※2)				○	○			
幹線 鉄道	【概要・目的】 大都市の貨物沿線地域の活性化及び通勤・通学輸送力の確保 【対象事業】 <u>貨物線の旅客線化工事</u>	<u>対象経費の2/10以内</u>		○	○ (※3)		○ (※3)					○			
駅総	【概要・目的】 駅改良、バリアフリー施設や観光案内施設整備等、 駅空間の高度化 【対象事業】 <u>駅改良</u> 、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設の整備等	<u>対象経費の1/3以内</u>			○		○					○	○		
都市 利便	【概要・目的】 都市鉄道の速達性の向上及び駅の交通結節機能の高度化 【対象事業】 <u>速達性向上事業</u> ・駅施設利用円滑化事業	<u>対象経費の1/3以内</u>	○		○		○					○		鉄道運 輸機構	
P 線補助 (注)	【概要・目的】 都市鉄道の建設促進及び経営の健全化 【対象事業】 <u>地下鉄直通都心部乗り入れ工事</u> 、 <u>単線区間の複線化工事</u> 、 <u>複線区間の複々線化工事</u> 、及びニュータウンのための <u>新線建設工事</u> とする。	<u>予算で定める率(5%)を 超える部分の1/2等</u>	○	○								○	○ (※5)		

※1 正式名称は以下のとおり。

地下鉄補助…地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス…空港アクセス鉄道等整備事業費補助、幹線鉄道…幹線鉄道等活性化事業費補助、

駅総…鉄道駅総合改善事業費補助(次世代ステーション創造事業)、都市利便…都市鉄道利便増進事業費補助、P線補助…譲渡線建設費等利子補給金

※2 接続する既設線の施設の変更であって、新線と一体となって空港アクセス鉄道等としての機能を果たすための工事に限る。

※3 貨物鉄道の旅客線化のための鉄道施設の整備に限る

※4 新線建設は東京メトロ除く

※5 JR除く

注) 平成13年12月以降は新規採択を行わないこととしている。

# 遅延・混雑対策に係るその他制度の概要

- 特定都市鉄道整備積立金制度は、工事費が年間の旅客運送収入と同等かこれを超えるものであることが条件であるため、駅単独での改良など大規模でない遅延・混雑対策に適用することが困難。
- 新線建設に係る加算運賃制度は新線建設が対象であるため、既存路線の改良による遅延・混雑対策が対象とならない。

名称	概要・目的 及び 対象事業	対象事業者	制度の内容	新線建設	複々線化・複線化	線路改良		駅改良		車両導入		信号設備改良
						線路の増設	引上げ線の整備	ホームまたはコンコースの改善	車両大型化 または 長編成化	幅	幅	
特定都市鉄道整備積立金制度	<p>【概要・目的】</p> <p>○大規模な輸送力増強工事を促進するため、鉄道事業者はその工事費用の一部を運賃を通じて利用者から前払いを受けることにより、鉄道事業者及び鉄道利用者の負担を平準化・軽減する。</p> <p>【対象事業】</p> <p>①新線建設 営業路線における旅客の混雑の緩和又は営業路線の旅客のうち当該新線を利用する者の所要輸送時間の短縮に著しい効果を有するもの</p> <p>②輸送力増強工事 列車の運転回数若しくは連結車両数を増加させ、又は車両の大型化を図るために行われる工事</p> <p>【工事費の条件】（以下をいずれも満たす体系的な工事）</p> <p>○東京圏は100億円以上、その他の地域に係る工事には80億円以上</p> <p>○申請の前事業年度の旅客運送収入額におおむね等しいか、又はこれを超えるもの</p>	鉄道事業者	<p>①現金の流れ</p> <p>【運賃改定の特例及び積立金制度】</p> <p>○工事期間中から工事費用の一部を運賃に上乗せし、一旦指定法人（民協）に積み立てた上で工事費に充当（自己資金による工事費調達）</p> <p>※収支計算は路線全体</p> <p>&lt;積立限度額&gt;</p> <p>○認定工事費の1/2（平成16年度以降は2/5）まで</p> <p>○各年度は、当該事業年度の年間旅客運送収入の10%まで</p> <p>②会計処理</p> <p>【税制特例】</p> <p>○積立金を準備金として計上し、工事完成後10年間で取崩し（課税の繰り延べ）</p>	○	○	○	○	○	○	○	○	
新線建設に係る加算運賃制度	<p>【概要・目的】</p> <p>○新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費を加算運賃収入により回収。</p> <p>【対象事業】</p> <p>○新規開業のための新線建設</p>	鉄道事業者	<p>【運賃改定の特例】</p> <p>○加算運賃による回収限度は新線建設に係る資本費（減価償却費等）</p> <p>※基本運賃からも一定額を充当</p> <p>○収支計算は新線のみで可能</p> <p>※工事期間中からの徴収は不可</p>	○								

# 特定都市鉄道整備積立金制度の概要

- 特定都市鉄道整備積立金制度は、鉄道事業者が運賃に上乗せした資金を特定都市鉄道整備事業に充当することにより、負担を長期にわたり平準化し及びその負担を軽減することができ、供用開始後における急激な運賃上昇を回避することを目的とするものである。

## 特定都市鉄道整備積立金制度

・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することにより、利子のかからない自己資金の充当が可能となる。

### 特定都市鉄道整備準備金

※積立金を会計上準備金として積み立て、完成後取崩し

### 特定都市鉄道整備積立金

利子のかからない自己資金の調達  
積立限度額：認定工事費の1/2  
指定法人（積立金の管理）

④取り戻し

⑤工事費に充当

### 特定都市鉄道整備事業計画

都市鉄道の  
・新線建設工事  
・複々線化工事  
・大規模改良工事  
(規模は前年度旅客運送収入相当以上)等

期間10年

〔やむを得ない場合には延長〕

指定

監督

国土交通大臣

⑦完成後準備金取崩し

還元

③積み立て

上乗せ運賃  
増加分積立割合10%以下  
工事開始前の運賃

(積み立てのための運賃上乗せ)

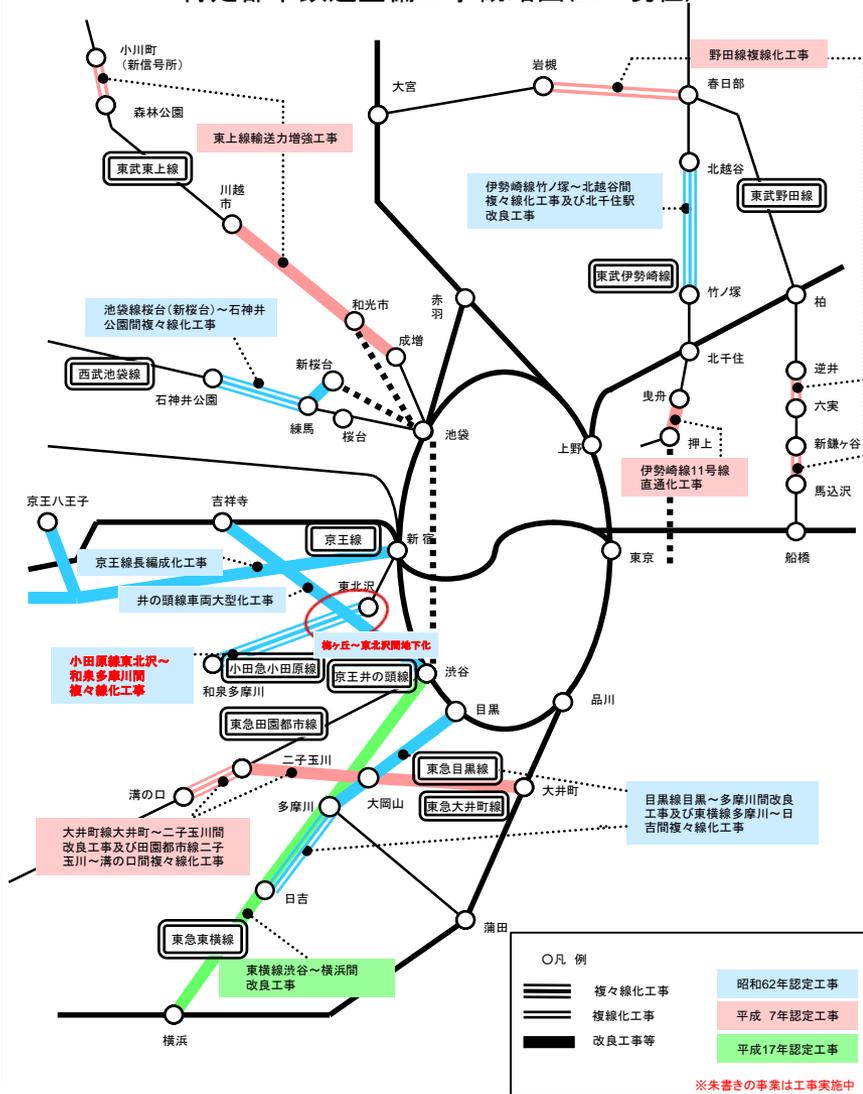
工事期間中の運賃

⑥認可

②認可

※丸数字は、手続きの流れを示す。

特定都市鉄道整備工事概略図(29.7現在)

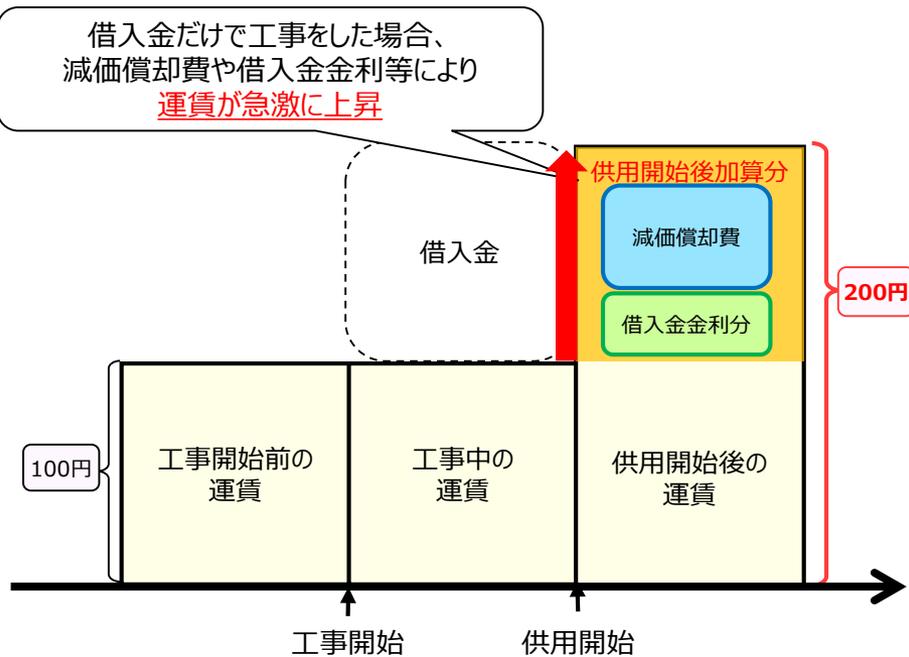


# 特定都市鉄道整備積立金制度のねらい

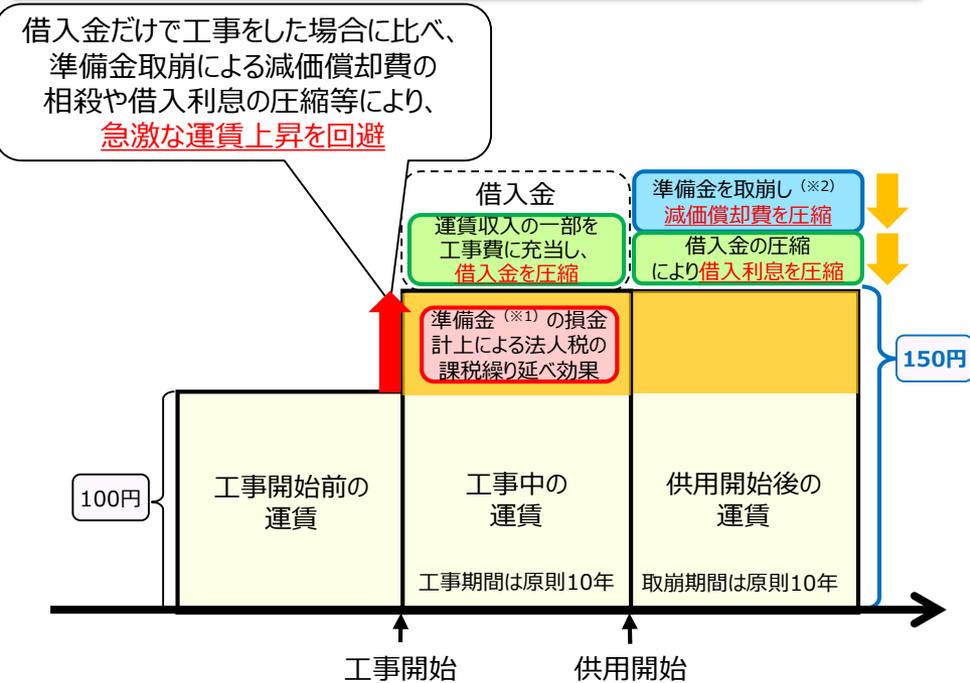
## 特定都市鉄道整備積立金制度のねらい

- ① 供用開始後の巨額の減価償却費を、準備金取崩しにより圧縮し、長期にわたり負担を平準化する。
- ② 借入金の圧縮による借入利息の圧縮により、運賃を通じて利用者の負担も軽減する。
- ③ 準備金とその利息に対する課税の繰り延べ効果（H17年度に準備金の損金算入が廃止）により、運賃を通じて利用者の負担も軽減する。

### 制度を活用しない場合



### 制度を活用する場合



※1 運賃収入から積み立てた準備金は損金として費用に計上される。積立額の上限は、各事業年度においては当該事業年度の年間旅客運送収入に対して1/10まで、且つ工事期間中の総額は工事費に対して1/2まで。  
 ※2 供用開始後、取り崩した準備金は1/10ずつ、10年間にわたって益金に算入される。

# 特定都市鉄道整備積立金制度に係る加算運賃の設定状況

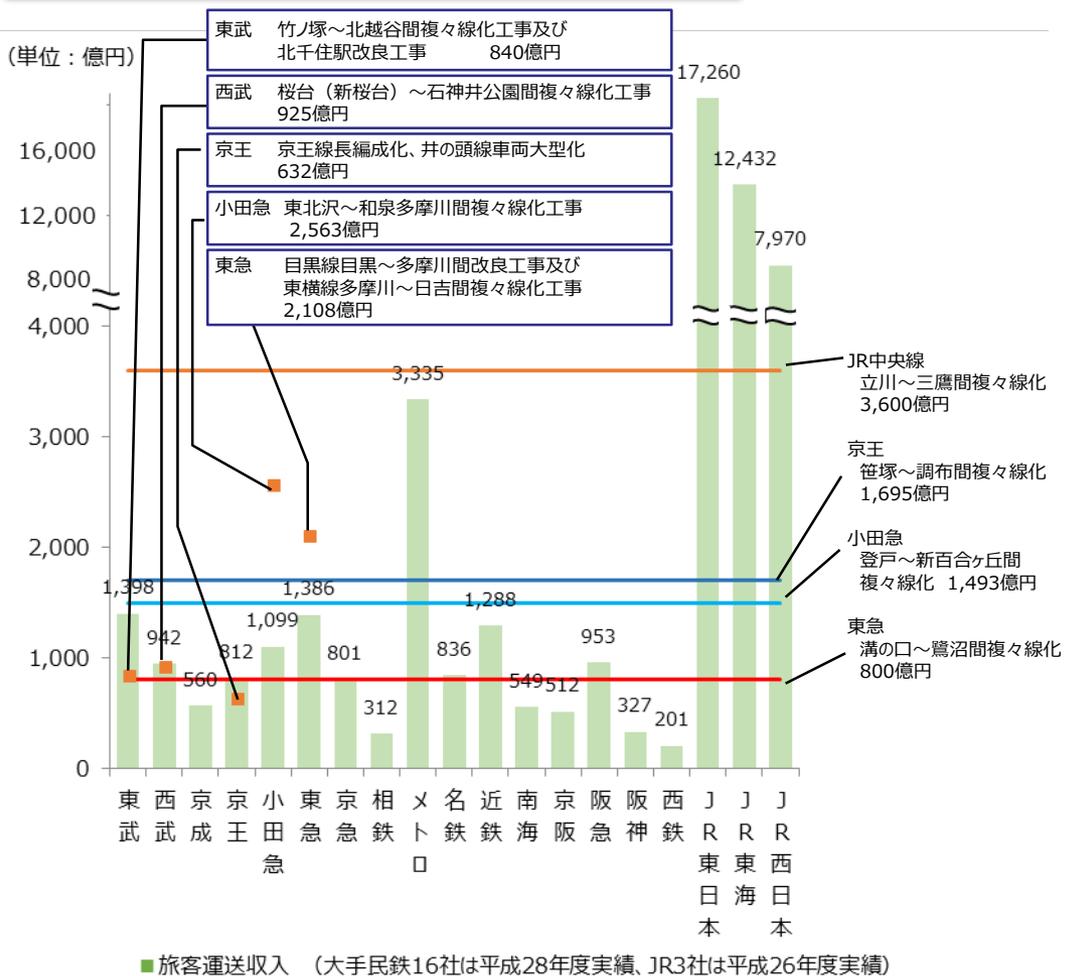
- 特々制度の活用実績のうち、路線全体の運賃改定とあわせて特定区間への加算（以下「特別加算」）を行ったものは以下のとおり。
- 特別加算とは、路線全体の収支計算による運賃改定（上限認可）の中で、特定区間を他区間より加算しているものであり、新線加算のように特定の路線で収支計算を行うものではない。

会社区分	東武	西武		小田急	東急		
	伊勢崎線	池袋線	西武有楽町線	小田原線	東横線	目蒲線	田園都市線
区間	北千住～北越谷	池袋～石神井公園	練馬～新桜台	新宿～和泉多摩川	渋谷～日吉	目黒～多摩川園	渋谷～溝の口
認定年	S62	S62	S62	S62	S62	S62	H7
工事内容	竹の塚～北越谷間 複々線化 北千住駅改良	池袋線桜台（新桜台）～石神井公園間複々 線化		小田原線東北沢～和 泉多摩川間複々線化 梅ヶ丘～東北沢間地 下化	東横線多摩川～日吉 間複々線化	目黒線目黒～多摩川 間改良	大井町線大井町～二 子玉川間改良 田園都市線二子玉川 ～溝の口間複々線化
営業キロ	18.9km	10.6km	1.4km	14.4km	13.6km	7.5km	11.4km
認定工事費	840億円	925億円		2,563億円	2,108億円		1,400億円
積立割合 （積立金額）	40.7% （342億円）	30.7% （284億円）		18.3% （470億円）	25.2% （531億円）		13.5% （189億円）
運賃改定率	12.9%	8.5%	8.5%	12.4%	9.8%	9.8%	19.2%
加算設定期間	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	H9.12～H17.3
特別加算額	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円

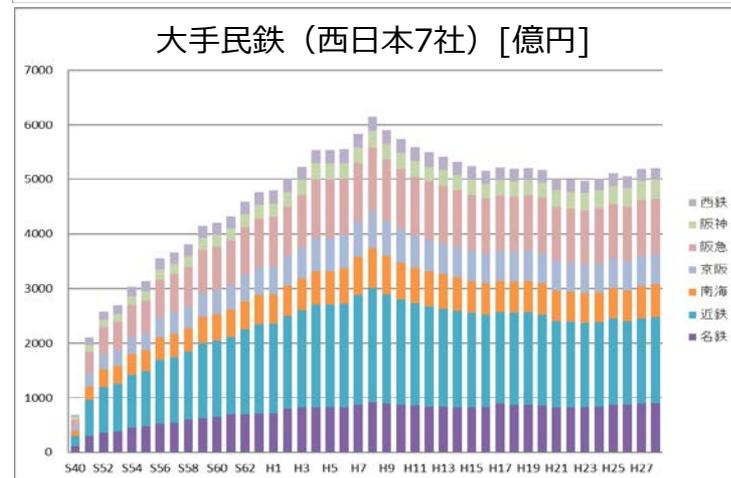
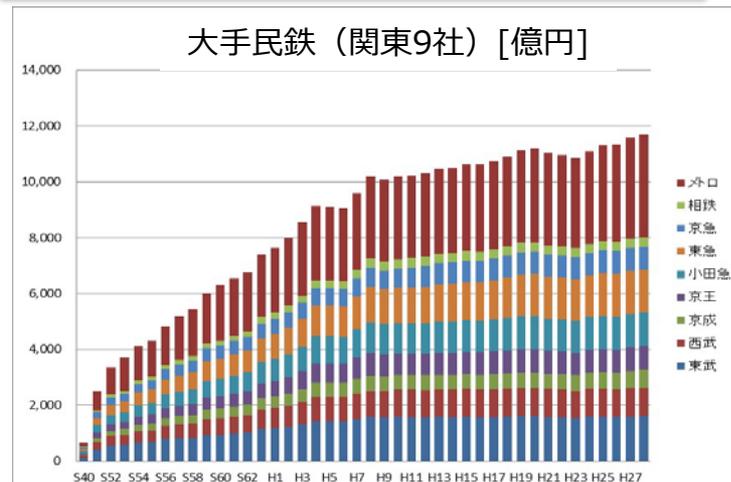
（注）京王S62年認定工事（京王線長編成化工事、井の頭線車両大型化工事）、東武H7年認定工事（伊勢崎線・11号線（半蔵門線）直通化工事等）及び東急H17年認定工事（東横線渋谷～横浜間改良工事）については、運賃改定時の加算運賃の設定は行っていない。

- 特定都市鉄道整備積立金制度の適用となる工事費は、東京圏においては100億円以上、その他の地域においては80億円を超えるものであるほか、当該事業者の年間旅客運送収入と概ね同等か、それ以上であることが必要。
- 事業規模によるが、複々線化のような大規模工事においても、年間旅客運送収入が工事費を上回る場合、本制度は適用できない。

### 各社旅客運送収入と複々線化工事費の比較



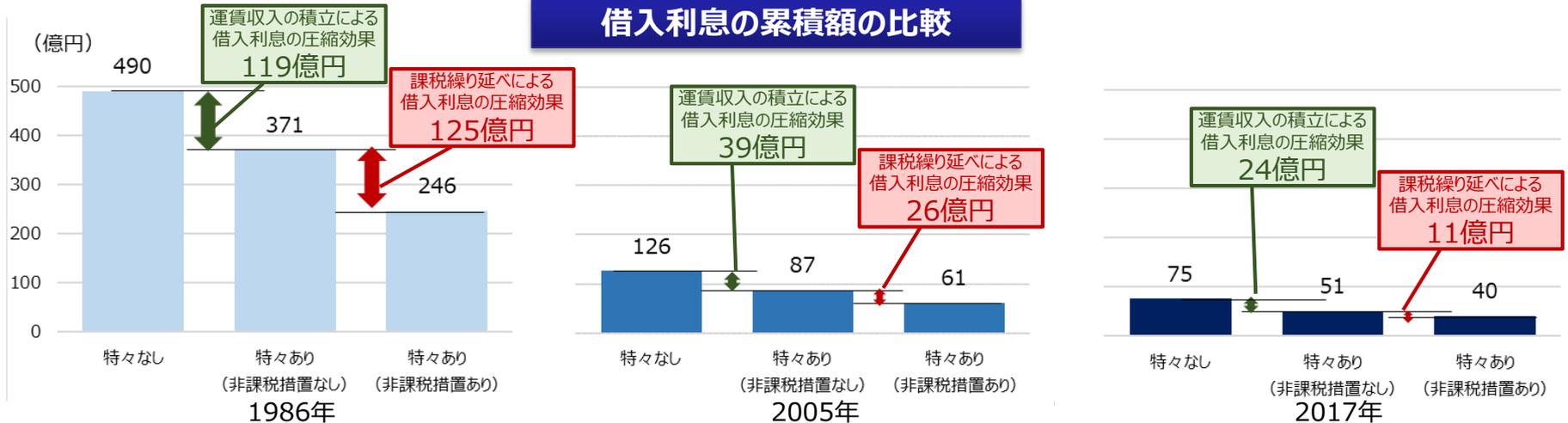
### (参考) 大手民鉄の旅客運送収入の推移



- 特定都市鉄道整備積立金制度が創設された1986年当時より、借入金利、法人税率共に低下しているため、制度創設当時と比較すると、**工事期間中の運賃収入の積立による借入金の圧縮、及び課税繰り延べによる借入利息の圧縮効果は縮小されている。**
- 特定都市鉄道整備積立金制度における積立金の法人税非課税措置が平成17年度に廃止(※1)されたため、**現在は仮に特定都市鉄道整備積立金制度を活用したとしても課税の繰り延べ効果は得られない。**

(※1) 平成17年度税制改正要綱

### 借入利息の累積額の比較



#### ■前提条件 (共通)

- ・総事業費：1,000億円
- ・積立期間：10年
- ・取崩期間：10年
- ・積立限度額：総事業費の50%
- ・減価償却費：25億円 (40年100%償却)
- ・受取利息：0.001%(みずほ銀行 普通預金金利)
- ・償還方法：3年据置10年元本均等償還

#### ■前提条件 (個別)

シナリオ	1986年	2005年	2017年
借入金利	6.500% (※2)	1.650% (※2)	1.000% (※3)
法人税率	52.92%	39.54%	30.0%

※2：みずほ銀行 当該年度の長期プライムレートの平均値

※3：みずほ銀行 直近の長期プライムレート

### 金利 (長期プライムレート) の推移



# 新線建設に係る加算運賃制度の概要

◎ 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ことを目的として、**現行の基本運賃の上限額に「加算」**するかたちで設定される**上限運賃**  
 (上限の範囲内で実施運賃を設定→減額は届出、廃止は報告→減額後の再増額は不可)

## ■目的・効果

- 多額の償却費負担等が経営に与える影響を緩和  
→ 収支改善効果、新線整備投資へのインセンティブ効果
- 受益者と他の利用者との負担の公平性の確保  
→ 路線全体の運賃値上げ回避、路線全体のサービス向上

## ■加算運賃の対象者 新線区間の利用者

## ■加算運賃設定時の審査(鉄道事業法に基づく上限認可)

- 加算対象路線に特化して審査
- 具体的には、基本運賃収入に加算運賃収入を加えた新線の総収入が、人件費、経費、修繕費、減価償却費、事業報酬等の新線に係る総括原価を超えないことを確認 (全体路線審査、ヤードスティック方式は行わない)

## ■協議等

運輸審議会への説明、消費者庁への協議

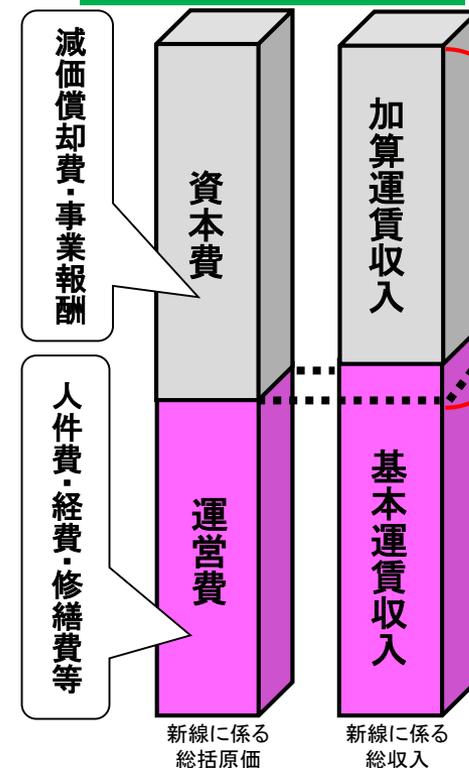
## ■加算期間

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

## ■基本運賃収入からの回収額

基本運賃収入等で路線全体の運営がなされている中で生み出された利益についても、当該投下資本による寄与があり回収に充当されているとの考え方に立って、鉄道事業の最終利益から基本運賃収入の全線に占める加算区間の割合により按分して算出した加算区間部分の額を、基本運賃収入からの回収額とする。

## 加算期間の考え方



基本運賃収入の一部と加算運賃収入による資本費回収まで設定可能

# 新線建設に係る加算運賃の設定状況

会社 区分	京 成		京 王	相 鉄		京 急	名 鉄				京 阪	
	東成田線	空港線	相模原線	いずみ野線		空港線	知多新線	羽島線	豊田線	空港線	鴨東線	中之島線
新線区間	京成成田 ～ 東成田	京成成田 ～ 成田空港	京王多摩川 ～ 橋本	二俣川 ～ いずみ中央	いずみ中央 ～ 湘南台	天空橋 ～ 羽田空港	富 貴 ～ 内 海	新羽島 ～ 江吉良	赤池 ～ 梅坪	常滑 ～ 中部国際空港	三条 ～ 出町柳	大江橋 ～ 中之島
営業キロ	7. 1	8. 1	21. 4	8. 2	3. 1	3. 2	13. 9	1. 3	15. 2	4. 2	2. 3	1. 4
当初設定時期	S 5 3. 5	H 3. 3	S 5 4. 1	S 5 1. 4	H 1 1. 3	H 1 0. 1 1	S 4 9. 6	S 5 7. 1 2	S 5 4. 7	H 1 7. 1	H 1. 1 0	H 2 0. 1 0
現 行 加算運賃 (円)	7 0	1 4 0	8 和まで 10 9~13 和 20 14~16 和 40 17~19 和 60 20~22 和 80	6 和まで 20 7~9 和 40	3 0	1 7 0	3 和まで 20 4~6 和 30 7~9 和 40 10~12 和 50 13~15 和 60 16~18 和 70	3 0	3 和まで 20 4~7 和 30 8~11 和 40 12~15 和 50 16~18 和 60	2 和まで 30 3 和 50 4~5 和 80	6 0	6 0

資本費 回収率(H28)	8.8%	72.1%	90.6%	15.2%		71%	18%	7.1%	44%	16.1%	31.8%	17.7%
-----------------	------	-------	-------	-------	--	-----	-----	------	-----	-------	-------	-------

会社 区分	近 鉄			南 海	阪 神	J R 北海道	J R 西日本	J R 九州	泉北高速鉄道
	鳥羽線	けいはんな線		空港線	阪神なんば線	千歳線	関西空港線	宮崎空港線	泉北高速線
新線区間	宇治山田 ～ 鳥羽	長田 ～ 生駒	生駒 ～ 学研奈良登美ヶ丘	泉佐野 ～ 関西空港	西九条 ～ 大阪難波	南千歳 ～ 新千歳空港	日根野 ～ 関西空港	田吉 ～ 宮崎空港	光明池 ～ 和泉中央
営業キロ	13. 2	10. 2	8. 6	8. 8	3. 8	2. 6	11. 1	1. 4	2. 2
当初設定時期	S 4 5. 3	S 6 1. 1 0	H 1 8. 3	H 6. 6	H 2 1. 3	H 4. 7	H 6. 6	H 8. 7	H 7. 4
現 行 加算運賃 (円)	6 和まで 10 7~12 和 20 13~14 和 30	3 和まで 40 4~6 和 60 7~10 和 70 11~14 和 90 15~18 和 110 19 和 130		3 和まで 120 4~7 和 170 8~11 和 230	4 和まで 60 5 和～ 90	1 4 0	日根野・りんくうタウン 1 5 0 りんくうタウン・関西空港 1 7 0 日根野・関西空港 2 2 0	1 2 0	2 0

資本費 回収率(H28)	47.4%	22.3%	6.4%	29%	46.8%	81.5%	17.8%	43.9%	10.4%
-----------------	-------	-------	------	-----	-------	-------	-------	-------	-------

(定義)

- 第2条 この法律において「都市鉄道」とは、大都市圏（都市機能の維持及び増進を図るため、鉄道の輸送力を増強することが特に必要な大都市及びその周辺の地域であつて、政令で定めるものをいう。）における旅客輸送の用に供する鉄道（軌道を除く。）をいう。
- 2 この法律において「特定都市鉄道工事」とは、都市鉄道に係る施設の一体的かつ大規模な建設又は改良に関する工事であつて、次の各号に適合するものをいう。
- 一 都市鉄道の新線を建設する工事であつて当該新線を建設する鉄道事業者（鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号。以下「法」という。）第二条第二項に規定する第一種鉄道事業（以下「鉄道事業」という。）を営む者をいう。以下同じ。）が営業する既設の鉄道の路線の利用者の利便の向上に著しい効果を有するものとして政令で定める工事、都市鉄道に係る複線である本線路を四線以上とする工事その他都市鉄道の輸送力の増強に著しい効果を有する政令で定める工事であること。
  - 二 当該工事に係る次項に規定する工事費が政令で定める金額以上であること。
- 3 この法律において「工事費」とは、都市鉄道に係る線路、停車場、車両その他の国土交通省令で定める施設の建設、改良若しくは取得又はこれらの施設に係る用地の取得に要する費用であつて、国土交通省令で定めるところにより算定した金額をいう。

(認定事業者の運賃の上限)

- 第5条 国土交通大臣は、整備事業計画の期間に係る認定事業者の運賃の上限について、法第十六条第一項の規定による認可を行うときは、認定事業者が整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てる資金の一部を整備事業計画の期間内における鉄道事業に係る旅客運送収入により確保できるよう配慮するものとする。
- 2 国土交通大臣は、第八条第二項の規定による特定都市鉄道整備準備金の取崩しの開始後の期間に係る認定事業者の運賃の上限について、法第十六条第一項の規定による認可を行うときは、当該取崩しにより鉄道利用者の負担が緩和されることとなるよう配慮するものとする。

(特定都市鉄道整備積立金の積立て)

- 第6条 認定事業者は、整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てるため、整備事業計画の期間内の日の属する各事業年度（整備事業計画の期間の開始の日から起算して十年を経過する日の属する事業年度の翌事業年度以後の各事業年度その他政令で定めるものを除く。）について、当該事業年度の鉄道事業に係る旅客運送収入に、整備事業計画に記載された積立割合を乗じて得た金額（国土交通省令で定める事業年度にあつては、その金額の範囲内において国土交通省令で定めるところにより算定される金額）を特定都市鉄道整備積立金として積み立てなければならない。
- 2 特定都市鉄道整備積立金の積立ては、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣が指定する法人（以下「指定法人」という。）にしなければならない。
- 3 特定都市鉄道整備積立金は、指定法人が管理する。
- 4 指定法人は、国土交通省令で定めるところにより、特定都市鉄道整備積立金に利息を付さなければならない。

(特定都市鉄道工事の工事の種類)

第2条 法第二条第二項第一号の都市鉄道の新線を建設する工事であつて当該新線を建設する鉄道事業者が営業する既設の鉄道の路線（以下「営業路線」という。）の利用者の利便の向上に著しい効果を有するものとして政令で定める工事は、次に掲げる都市鉄道の新線を建設する工事であつて、営業路線における旅客の混雑の緩和又は営業路線の旅客のうち当該新線を利用する者の所要輸送時間の短縮に著しい効果を有するものとする。

- 一 営業路線を大都市の都心部に延長するための都市鉄道の新線
- 二 営業路線から分岐して大都市の都心部と連絡するための都市鉄道の新線
- 三 大都市の都心部と連絡する既設の鉄道の路線と営業路線とを直接又は間接に接続するための都市鉄道の新線
- 四 営業路線の全部又は一部の区間に接近し、又は並行する都市鉄道の新線

2 法第二条第二項第一号の都市鉄道の輸送力の増強に著しい効果を有する政令で定める工事は、列車の運転回数若しくは連結車両数を増加させ、又は車両の大型化を図るために行われる工事であつて、次に掲げるものとする。

- 一 単線である本線路を複線とする工事
- 二 軌道及び路盤を強化し、又は軌間若しくは線路中心線を変更する工事その他の本線路を改良する工事
- 三 乗降場を増設し、又は延伸する工事その他の停車場を改良する工事
- 四 車庫若しくは変電所を建設し、若しくは改良する工事又は車両の取得

(特定都市鉄道工事の工事費の金額)

第3条 法第二条第二項第二号の政令で定める金額は、別表の東京圏の地域に係る工事にあつては百億円とし、その他の地域に係る工事にあつては八十億円とする。

(特定都市鉄道整備積立金として積み立てる割合の限度)

第4条 法第三条第二項第五号（同条第六項において準用する場合を含む。）の政令で定める割合は、百分の十（同条第一項又は第五項の規定による認定の申請に係る特定都市鉄道整備事業計画について、その実施に伴う鉄道利用者の負担の平準化を考慮して国土交通省令で定めるところにより算定される割合が百分の十未満である場合には、当該算定される割合）とする。

2 前項に規定する特定都市鉄道整備事業計画の期間（当該特定都市鉄道整備事業計画の期間の開始の日から起算して十年を経過する日の翌日以後の期間を除く。以下同じ。）が他の法第三条第一項の規定による認定を受けた特定都市鉄道整備事業計画（同条第五項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「整備事業計画」という。）の期間と重複する場合におけるその重複する期間に係る法第六条第一項の規定により特定都市鉄道整備積立金として積み立てる割合（以下「積立割合」という。）についての前項の規定の適用については、同項中「百分の十」とあるのは、「百分の十から他の整備事業計画に記載された積立割合（他の整備事業計画が二以上ある場合には、それぞれに記載された積立割合の合計割合）を減じて得た割合」とする。