

< 第13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・混雑対策等の推進に資する利用者負担制度の方向性について

(第11回検討会 資料1 抜粋)

## 今後の混雑対策に係る費用負担のあり方の方向性の整理(再掲)

## ■ 右肩上がりの人口増加局面における混雑対策

- かつての人口増加局面の時代においては、三大都市圏の全てにおいて平均混雑率が150%を超えており、個別路線についても、各事業者が運営する多くの路線で180%を超えていた。
- そのため、事業者全体の運賃収入により複々線化等による抜本的な輸送力の増強やネットワークの充実により混雑対策が行われてきた。また、これらの対策は、中長期的には事業者単位で同様の対策が行われるものであったため、受益と負担の関係は相当程度一致していた。
- また、供用開始前の工事期間中に加算運賃を徴収することも、混雑が社会問題化していた当時は、利用者の理解を得られていた。

## ■ 今後求められる混雑対策

- 老朽化した車両や施設の更新等を含む様々な投資が求められている中で、収入増に結びつきにくく多額の費用を要する大規模な投資による混雑対策は、社会的便益・意義は大きいものの、人口減少により長期的には運賃収入の拡大が見込めないこと、鉄道業において金利上昇が大きなリスクとなり得ること等から、事業者単独の整備には慎重にならざるを得ない。
- 一方、人口推計によれば、一都三県では2025～2030年を境に減少局面に入るものの、東京都区部や横浜、埼玉県南部などの一部の地域においては2045～2050年の人口分布が2015年の水準を上回り、人口減少地域と人口増加地域に二極化する。
- このため、人口減少が見込まれる地域においてはソフト対策を優先的に実施し、今後も人口増加が見込まれる地域についてはソフト対策のみならずハード対策も講じる必要があるのではないかと。
- また、ハード対策の費用負担のあり方として、ある程度受益者が限定される場合については、総括原価方式による事業者ごとの運賃改定ではなく、新線建設に係る加算運賃制度と同様に、当該路線の利用者に負担を求めることが受益と負担の関係からは適切なのではないか。その際、混雑の集中している通勤時間帯の利用者が最も受益が大きいことにも考慮が必要。
- 社会全体としては人口減少が進行している中で、局地的に受益者の負担を求めるに当たっては、供用開始後に費用負担を求めるとともに、徴収状況や資本費の回収状況について透明性を確保することで利用者の理解を得ることが必要。

## 既存の利用者負担制度の課題の整理①(特定都市鉄道整備積立金制度)

- 既存の利用者負担制度の一つである**特定都市鉄道整備積立金制度**についての課題を整理。その際、定量的な評価が必要な対象事業費、積立割合・積立限度額の2項目について検証。

特定都市鉄道整備積立金制度（現行制度）	
対象事業	都市鉄道に係る施設の一体的かつ大規模な建設 又は改良に関する以下の工事
	① 新線建設
	② 輸送力増強工事
対象事業費	① 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
	② 申請の前事業年度の <b>旅客運送収入額に概ね等しいか、又はこれを超えるもの</b>
積立割合・積立限度額	当該事業年度の <b>旅客運送収入の10%</b> (積立期間10年間の累積では <b>認定工事費の1/2まで</b> )
運賃加算の対象	<b>全線</b> ※但し、受益が想定される範囲において、必要に応じて特別加算運賃を設定
運賃加算開始時期	整備事業計画の期間開始後 (工事開始後)
運賃加算期間	事前徴収 (整備事業計画の期間開始から10年以内) ※但し、事業期間はやむを得ない場合延長可能)
運賃改定における審査範囲	<b>全線</b> における収支
透明性の確保	指定法人（日本民営鉄道協会）が適切な積立方法であることや、取り戻した積立金の用途等を確認
整備効果の明確化	特定都市鉄道整備事業計画の認定の申請時に混雑緩和や速達性向上等の改善目標を定める輸送力増強計画を策定

## ■ 現行制度のメリット

- 事前徴収であることから、工事期間中の借入額を低く抑えることができ、利用者の負担軽減・平準化に寄与している。
- 混雑緩和や速達性向上等の改善目標を定める輸送力増強計画を策定することから、整備効果の明確化が図られている。

## ■ 制度を今後の対策に活用する上での課題

- 特々制度が創設された1986年当時より、借入金利が低下しているため、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効果は縮小されている。
- 特々制度における積立金の法人税非課税措置が平成17年度に廃止されたため、課税の繰り延べ効果を得られない。
- 特々制度が活用されていた当時に比べ年間旅客運送収入が増加していることから、対象となる工事が限られてしまう。
- 積立割合・積立限度額は、利用者の過度な負担とならないよう配慮が必要。
- 今後の遅延・混雑対策等の受益が及ぶ範囲は限定的であると想定されるため、全線における収支による運賃改定の審査は、受益と負担の関係に乖離が生じてしまうのではないかな。

- 既存の利用者負担制度の一つである新線建設に係る加算運賃制度についての課題を整理。その際、定量的な評価が必要な回収限度額、運賃加算期間の2項目について検証。

	新線建設に係る加算運賃制度 (現行制度)
対象事業	新線建設
対象事業費	制限なし
回収限度額	資本費全額
運賃加算の対象	新線区間の利用者
運賃加算開始時期	供用開始後
運賃加算期間	新線区間の供用開始から、 資本費の回収が完了するまで
運賃改定における 審査範囲	加算対象路線に特化して審査
透明性の確保	資本費の回収状況等について公表
整備効果の 明確化	加算運賃設定に当たって整備効果を明確にすることは求めている(事業許可時には必要)

## ■ 現行制度のメリット

- 対象事業費に特段の制限がないため、様々な規模の工事に適用可能。
- 運賃加算の対象や、運賃改定における審査範囲を、受益が想定される範囲に限定する考え方であるため、利用者の理解を得やすい。
- 直接的な受益が発生する供用開始後に運賃加算を開始するため、利用者の理解を得やすい。
- 資本費の回収状況等について公表しているため、利用者への透明性の確保が図れている。

## ■ 制度を今後の対策に活用する上での課題

- 運賃加算開始時期が供用開始後であるため、工事期間中の事業者の負担軽減には繋がらず、事業者が事業実施の意思決定をするインセンティブとなりづらいのではないか。

# 遅延・混雑対策等に係る今後の費用負担のあり方の方向性(事務局案)

- 特定都市鉄道整備積立金制度及び新線建設に係る加算運賃制度の双方の特性を踏まえた、今後の費用負担のあり方の方向性が考えられるのではないか。

	方向性 (事務局案)	
対象事業	遅延・混雑対策等に資する事業	
対象事業費	制限なし	
回収限度額	利用者の過度な負担とならない金額 (工事費の1/2、資本費の範囲等)	
運賃加算の対象	工事区間または受益が想定される範囲で徴収	
運賃加算期間	回収限度額の回収が完了するまで	
運賃加算開始時期	案1 工事開始中から設定可能	案2 供用開始後から設定可能
運賃改定における審査範囲	工事区間または受益が想定される範囲の収支	
透明性の確保	回収限度額の回収状況・加算運賃の徴収状況の公表等	
整備効果の明確化	制度適用の申請時に、混雑緩和や速達性向上等の改善目標を定める輸送力増強計画を策定・公表	

## ■ 方向性のメリット

- 対象事業費に特段の制限がないため、様々な規模の工事に適用可能。
- 今後の遅延・混雑対策の受益が及ぶ範囲は限定的であることから、運賃改定における審査範囲を「工事区間または受益が想定される範囲の収支」とすることで、受益と負担の関係を説明しやすい。
- 改善目標を定め、利用者に対しそのメリットを公表することで、利用者から負担を求めることに対し理解を得やすい。
- 運賃加算開始時期について

### ○ 案1の場合

工事期間中の借入額を低く抑えることができ、長期的に利用者の負担軽減に寄与する。

### ○ 案2の場合

直接的な受益が発生する供用開始後に運賃加算を開始するため、利用者の理解を得やすい。

## ■ 今後の対策に活用する上での課題

- 利用者への理解を得る必要がある。特に、案1については、受益が発生される前に加算が開始されるため、より丁寧な説明が必要。
- 現行制度（特々制度、新線建設に係る加算運賃制度等）との関係性の整理が必要