

これまでの議論における 宿題事項について

国土交通省
鉄道局都市鉄道政策課

これまでの議論における宿題事項について

該当論点	宿題事項	ページ番号
1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について	198号答申において提示された地下鉄プロジェクトについて、今回の議論対象となるものの検討進捗状況について	P2～P7
	新型コロナウイルス感染症収束後の社会における地下鉄整備の必要性について	P8
	パリにおける地下鉄整備動向と環境配慮との関係について	P9
	都営地下鉄との関係について	P10
2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について	地下鉄プロジェクトの取組を進める上で、東京メトロの役割を議論するための資料について	P2～P7
3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について	株式売却後の事業展開等について	P11
	東京メトロ民営化の方針について	P12
	公共性の担保のあり方について	P13
	株式売却前後における国による関与について <ul style="list-style-type: none"> ◆ 鉄道事業法等による規制 ◆ 株式売却と特別法との関係 ◆ 東京メトロに対する公的関与(一覧) 	P14～P19

東京8号線(有楽町線)延伸を巡る状況について

<交通政策審議会答申における位置付け>

【意義】

- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- 京葉線及び東西線の混雑の緩和。

【課題】

- 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

<答申以降の動き>

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
平成29年3月	「東京8号線延伸(豊洲～住吉)整備計画調査報告書」を作成 ※江東区による調査
平成30年4月	東京都が「鉄道新線建設等準備基金」を新設
平成31年3月	「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」を実施 ※国土交通省鉄道局による調査
令和2年1月	国土交通省、東京都、東京メトロが参画する「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」を設置

<東京都の考え>

- 東京圏における最混雑区間である東西線の混雑緩和、国際競争力強化の拠点である臨海部へのアクセス利便性の向上に資することから非常に意義がある。
- 既存路線を含めた運行上の観点や整備段階での技術的な観点から、東京メトロによる整備・運行が合理的。
- 東京メトロによる整備・運行の可能性については、東京メトロの有価証券報告書の記載事項や費用負担等の整理が必要。

<東京メトロの考え>

- これまでの完全民営化を目指した閣議決定や法律の規定を踏まえ、新線建設は行わない方針。
 - 仮に新線建設への協力を求められるとしても、経営の健全性を崩さないことが大前提。
- ※東京メトロネットワークとの関連性はあるとの考え

都心部・品川地下鉄構想を巡る状況について

<交通政策審議会答申における位置付け>

【意義】

○六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

【課題】

○検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

<答申以降の動き>

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
平成31年3月	「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」を実施 ※国土交通省鉄道局による調査

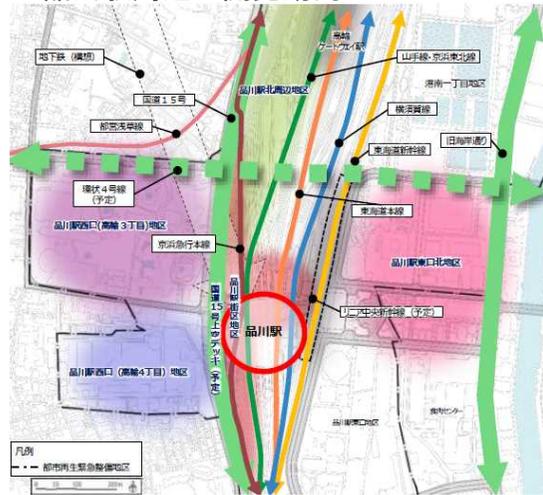
参考：国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(平成31年3月策定)

<検討ルート案>



「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」より抜粋

<品川駅周辺の開発動向>



「(仮称)品川駅 えきまちガイドライン」素案より抜粋 ※令和3年1月パブコメ実施

<東京都の考え>

- リニア中央新幹線や羽田空港など広域的な交通結節点である品川駅と都心部等をつなぐことは、都心部のポテンシャル向上に寄与。また、品川駅周辺の開発による効果を広域に拡充することにも寄与する路線。
- 品川駅周辺の開発の進展を踏まえ、事業化に向けた路線への位置付けについて検討し、計画を早期に具体化していく必要。

<東京メトロの考え>

- これまでの完全民営化を目指した閣議決定や法律の規定を踏まえ、新線建設は行わない方針。
- 仮に新線建設への協力を求められるとしても、経営の健全性を崩さないことが大前提。
- ※東京メトロネットワークとの関連性はあるとの考え

東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査について

○平成28年の交通政策審議会答申を踏まえ、平成31年3月に国土交通省鉄道局において、8号線延伸・品川地下鉄構想を対象として「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」*を実施。

○調査結果においては、8号線延伸・品川地下鉄いずれについても新線区間の収支について、費用便益比・収支採算性ともに概ね良好とされている。

※以降「H30年度調査」とする。

< 需要推計・事業性の検討結果 >

○社会経済条件の将来予測に基づく複数のケースによる**需要推計、費用便益分析および収支採算性の検討を実施**。収支採算性の検討においては、整備主体を第3セクターとし地下高速鉄道整備事業費補助を活用することを想定。

○新線区間の収支のみを対象とした場合、**費用便益比・収支採算性ともに概ね良好**。

路線	事業費(※1)	輸送人員/日	費用便益比	収支採算性(累積資金収支)(※2)
8号線(豊洲～住吉)	約1,560億円	約27.3万～31.6万人	2.6～3.0	19～29年目
品川地下鉄 (白金高輪～品川)	約 800億円	約13.4万～14.3万人	2.5～3.1	16～19年目

(※1)本調査のために設定した消費税等を除いた概算値で車両費を含む (※2)地下高速鉄道整備事業費補助を活用した場合に整備保有主体の累積資金収支が黒字転換する年次

※なお、これらはH30年度の試算であり、今後、需要予測、事業費等を精査する必要がある。

< 参考:鉄道事業許可基準について >

○鉄道事業法(昭和61年法律第92号)(抄)
(許可基準)

第五条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 その事業の計画が経営上適切なものであること。
- 二 その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

2・3 (略)

東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査について

<8号線延伸(豊洲～住吉)>

1. 答申時想定からの主な変化

- H30年度調査においては、地下高速鉄道整備事業費補助の活用を想定。
- H29年に江東区が実施した調査に基づいた運行計画を前提とするなど答申時に比べ、具体化された事業計画を基に調査。
- 答申時に比べ、費用便益費、収支採算性が良好な数値となり、事業化の実現性が向上。今後、周辺の開発計画を前提に、技術的検討の更なる精査の必要性を指摘。
- 事業主体の選定や費用負担のあり方については、引き続き関係者間で調整。

	事業費	費用便益比	収支採算性 (累積資金収支)	想定 スキーム
交政審答申	約1,500億円	2.1～2.0	25～26年目	都市利便
H30年度調査	約1,560億円	<u>2.6～3.0</u>	<u>19～29年目</u>	<u>地下鉄 補助</u>

※下線部:主な変化

2. 8号線延伸を巡る社会経済情勢の変化等

- 東京8号線(豊洲～住吉間)整備計画(平成29年3月策定) ※江東区による調査
 - 新駅を含め駅周辺のまちづくりの方向性を策定
- 訪日外国人旅客数3,000万人突破(平成30年)
- 東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会 設置(令和2年1月)
 - 東京メトロの知見も活用し、技術的観点からの課題抽出や、検討の深度化

<品川地下鉄構想>

1. 答申時想定からの主な変化

- H30年度調査においては、品川地下鉄整備事業の目的を精査し、交政審答申時点で想定していた以下の構想を事業に盛り込まないこととしたため、事業費を当初想定より大幅に削減。
 - ・ 品川駅既設線直下に品川新駅を設置
 - ・ 品川駅において折返し施設を設置 など
- これにより、答申時に比べ、費用便益費、収支採算性が大幅に改善され、事業化の実現性が向上。
- また、答申時には検討されていなかったルート案についても調査を行うなど答申時に比べ具体的な調査を実施。

	事業費	費用便益比	収支採算性 (累積資金収支)	想定 スキーム
交政審答申	約1,600億円	1.2～1.2	25～26年目	地下鉄 補助
H30年度調査	<u>約800億円</u>	<u>2.5～3.1</u>	<u>16～19年目</u>	<u>地下鉄 補助</u>

※下線部:主な変化

2. 品川地下鉄構想を巡る社会経済情勢の変化等

- 訪日外国人旅客数3,000万人突破(平成30年)
- 国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(平成31年3月策定)
 - 国道上空デッキ整備、次世代型交通ターミナルの整備などを計画に位置付け
- 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020(令和2年3月策定)
 - 上記の国道事業計画や品川地下鉄構想などを踏まえ、平成26年以来に改定
 - ガイドラインでは、品川駅・田町駅周辺地域の将来像として「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」を設定(2014時点より記載)
- 羽田空港新飛行経路の運用開始(令和2年3月)
- 高輪ゲートウェイ駅の開業(令和2年3月)

都心部・臨海地域地下鉄構想を巡る状況について

＜交通政策審議会答申における位置付け＞

【意義】

- 国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- 山手線等の混雑の緩和。

【課題】

- 都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

＜答申以降の動き＞

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
令和3年2月	「東京ベイeSGプロジェクト」のドラフトを公表。ベイエリアの目指す姿のイメージを提示。

＜東京都の考え＞

- 首都東京と首都圏、国内の各都市や世界とをつなぎ、人の交流を広域的なものへと飛躍させることで首都圏全体のポテンシャルの向上に資する。
- 区部中心部と臨海部が一体的な地域として認識され、各地区のポテンシャルの向上に資する。
- 更なる民間投資の誘発・新たな需要の創出につなげるため、事業化に向けた路線への位置付けを行い、事業計画の検討を加速させる必要。

＜臨海地下鉄構想を巡る状況＞



○東京駅前常盤橋プロジェクト



※三菱地所株式会社HPより抜粋

○晴海フラッグ



※三井不動産株式会社HPより抜粋

※東京メトロは自社ネットワークと関連性がないとの考え

地下鉄整備への公的支援について

<地下高速鉄道整備事業費補助>

- 補助対象経費*（事業に要する経費に102%、80%、90%を乗じた額）の35%以内（地方公共団体の補助金額の範囲内）を補助。
- 現状、東京メトロによる新線整備は補助要綱上、対象外とされている。

地方出資金 (20%)	補助金 (54.3%(国:25.7%、地方:28.6%))	借入金 (25.7%)
----------------	----------------------------------	----------------

※事業実施に当たっては、車両費や総係費など補助対象外経費がある。
※上記フレームは公営地下鉄が整備する場合の負担比率

<鉄道・運輸機構による都市鉄道融資>

- 整備主体の借入金について、財政融資資金より、長期・固定・低利により資金を調達し、都市鉄道の整備を促進。
- 「なにわ筋線整備事業」において、整備主体である関西高速鉄道が財政融資により1148億円を調達。



※持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）により、鉄道・運輸機構による財政融資の対象に都市鉄道の整備が追加された（R2.11月施行）

ポストコロナ社会における地下鉄整備のあり方について

- 新型コロナウイルス感染症は、人々のライフスタイルを多様化させ、将来の都市構造のあり方にも影響を及ぼすと想定される。
- 現に、国が現在策定を進めている社会資本整備重点計画素案においては、新型コロナウイルス感染症による人々のライフスタイルの多様化について指摘がされている。また、交通政策基本計画案においてもポストコロナ時代の社会変化を見据えた交通サービスのあるべき姿について検討する方針が記載されている。
- また、訪日外国人旅客数など交流人口は足下では大幅に減少しているが、国は2030年訪日外国人旅行数6,000万人の目標を掲げている。
- これらの見通しも踏まえ、ポストコロナ社会における地下鉄整備のあり方について検討することが必要。

<「社会資本整備重点計画案」(R3.社会資本整備審議会)における記載>

これ*により、人々の考え方や行動、暮らし方、働き方は大きく変容した。(中略)。これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものとするか、それとも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本重点計画策定後も引き続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方など、以前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症による変化を契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。

※新型コロナウイルス感染症の拡大

<「交通政策基本計画案」(R3.交通政策審議会)における記載>

他方、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光需要は大きく減少し、地域の交通を含めた多くの産業に深刻な影響が生じた。観光は成長戦略の柱、地方創生への切り札であるという認識の下、今後、感染の状況等を見極めつつ、国内旅行・インバウンド双方の回復を図らなければならない。その際、旅の原点は移動そのものにあることを踏まえながら、旅行者等の移動手段の確保や移動満足度の向上に努める必要がある。(中略)

ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。

<赤羽国土交通大臣による国会答弁(衆議院本会議・令和2年11月10日)>

国際的な人の往来の再開に向けて、観光、インバウンドに関する国土交通省の取組についてお尋ねがございました。(中略)

今後は、インバウンドの再開までの期間を活用し、改めて、二〇三〇年訪日外国人旅行者数六千万人の目標達成に向けて、魅力的な滞在コンテンツの造成や、WiFi環境の整備、多言語対応、洋式トイレなど訪日外国人旅行者の受入れ環境の整備、バリアフリー化などを、関係省庁とも連携して一層強力に進めてまいります。

<『『未来の東京』戦略(案)』(R3.2東京都公表)における記載>

新型コロナ危機を契機として、身近な空間レベルでの過密を回避し、安心やゆとりある生活を重視する意識への変化などにより、テレワークの進展、働く場と居住の場の近接や融合等、多様なライフスタイルに応じた柔軟な対応へのニーズが高まっている。

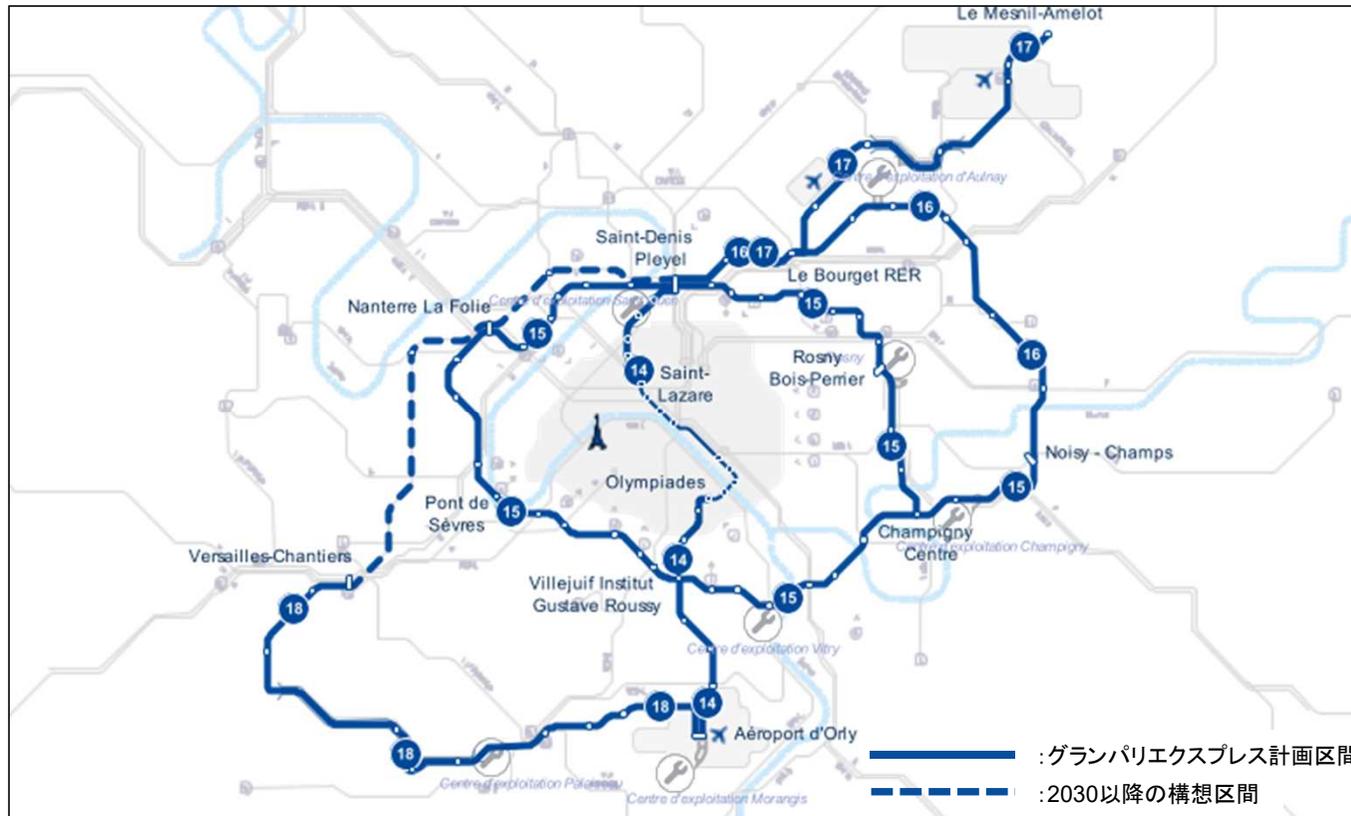
<「国土の長期展望」最終とりまとめ骨子案(R3.3国土審議会)における記載>

コロナ禍においてリアルな“人と人とのつながり”の重要性も再認識されたところだが、ローカル内、ローカル間、ローカルとグローバル、グローバルのいずれの局面においても、「人と人・モノをつなぐ交通ネットワーク」、「人と情報をつなぐ情報通信ネットワーク等の交流基盤は、利便性の向上や新たな価値の創造のために不可欠であり、その維持・充実を図っていくことが必要。

パリにおける地下鉄整備動向と環境配慮との関係について

○パリでは、グラン・パリ・エクスプレス構想に基づき複数の地下鉄整備(既存の14号線の延伸、15号、16号、17号、18号線の新設)が計画されている。同構想においては、自動車利用の減少による環境汚染の減少など地下鉄が環境に配慮した都市づくりに貢献するという観点も含め、地下鉄整備の効果を打ち出している。

<グラン・パリ・エクスプレス構想>



<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/carte>より抜粋

<グラン・パリ・エクスプレス整備の考え方>

- 自動車から地下鉄への利用転換による交通渋滞の減少・環境汚染の減少
- 環境に配慮した都市づくりへの貢献

等

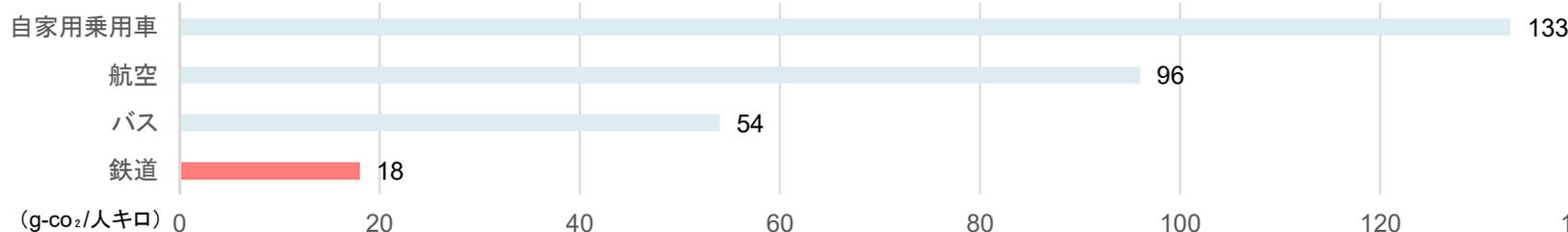
(参考:プロジェクトHPにおける記載)
Le Grand Paris Express en résumé
グラン・パリ・エクスプレスまとめ

Nouvelle alternative à la voiture, le **Grand Paris Express réduira la pollution**, les embouteillages et contribuera à créer une métropole plus **respectueuse de l'environnement**.

自動車からの代替手段となるグラン・パリ・エクスプレスは、**環境汚染の減少**、**交通渋滞の減少**により、**環境に配慮した都市づくりに貢献する**。

<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/le-grand-paris-express-en-resume>より引用

<1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較>



「数字でみる鉄道2020」を基に作成

都営地下鉄との関係について

- 東京の地下鉄は、都営地下鉄及び東京メロがそれぞれ整備・運営を行っているところ、都民をはじめとした利用者利便性の向上のため、これまで地下鉄の一元化やサービスの一元化などについて、関係者において議論。
- 近年は、利用者利便性の向上のため、都営地下鉄と東京メロとの間でサービス一体化に関する取組を進めており、サインシステムの統一や乗継改善などが進められている。

＜これまでの地下鉄を巡る課題＞

- 両者の駅案内システムが混同することによる利用者に分かりにくい案内システム
- 九段下駅ホーム及びコンコース階の壁による半蔵門線と都営新宿線における乗換負担
- 訪日外国人向けにとって分かりにくい券売機システム

＜これまでの検討経緯＞

「利用者利便性の向上」を目的とし、地下鉄の一元化も含めた手段について関係者で議論

平成23年2月	「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」を設置 ※計4回開催 東京の地下鉄の一元化、東京メロの早期完全民営化等の課題を関係者間において共有化し、具体的な解決策やサービス向上策の実現に向けて、実務的な検討を行うことを目的として、設置。
平成25年7月	「東京の地下鉄の運営改革会議」を設置 ※計2回開催 利用者の視点に立ち、都営地下鉄と東京メロのサービスの改善・一体化を推進することを目的として、設置。

「利用者利便性の向上」のため、サービスの一体化に関する取組を推進

○駅案内サインのデザイン統一



○九段下駅の改善

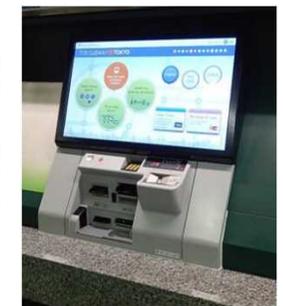


3線共通改札口イメージ（靖国神社・武道館方面改札）

○仕様共通化した次世代券売機（外国人対応）の導入



※画面イメージは開発時のもの



株式売却後の事業展開等について

- 株式売却後においては、国・東京都以外の主体も株式を保有することとなり、他の民間企業に近い資本構成となる。
- これにより、他の分野における事業者との資本業務提携、共同出資、機動的な資金調達等を現在よりも柔軟に実施可能となり、より高度なサービスを利用者、沿線住民に提供する機会が創出されると考えられる。

<東京メトロの考え>

- 今後の経営は、「安心な空間」「パーソナライズド」「デジタル」の3つのキーワードに基づいて、東京メトロにはないノウハウを持つ事業者とも連携していきたい。
- 株式上場により他の事業者と同じ立場で連携できるようになり、これまで以上にサービス展開が可能となる。
- また、株式売却により新たに株主となる多様な主体の声を反映させた経営を行っていききたい。

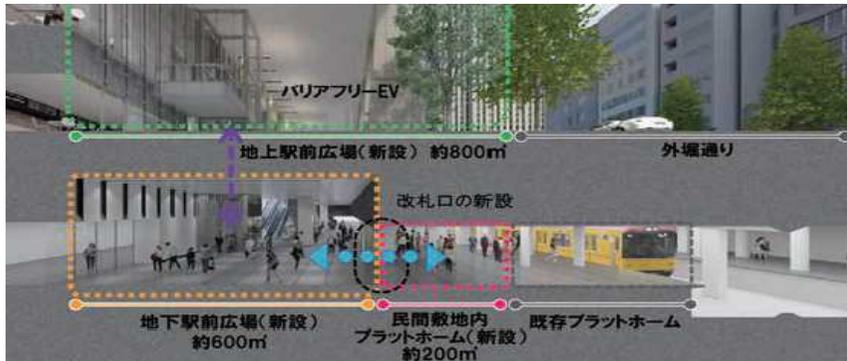
<利用者サービスを向上させる新たな事業展開の例>



駅構内個室型ワークスペース CocoDesk



QRコードを活用した視覚障がい者向けサービス



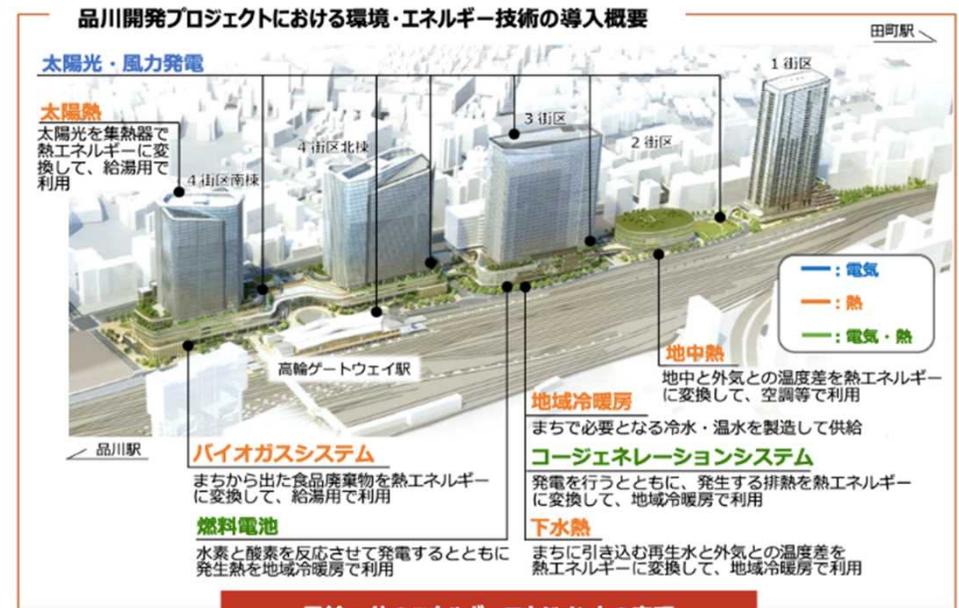
銀座線 虎ノ門駅周辺開発と連携した駅改良

※東京メトロ提供資料

<鉄道事業者によるまちづくり・デジタル分野における連携の例>

鉄道事業者	創意工夫・取組の例
JR東日本	東京ガスとの共同出資による新会社設立。熱供給事業やエネルギーマネジメントのノウハウを有する東京ガスとともに、まちの省エネルギー化を推進。【品川プロジェクトで導入。下記参照】
南海電鉄	新今宮駅北側での開発計画(星野リゾート系都市観光ホテル)の開発主体であるSPCへ出資。星野リゾート及びDBJが組成する共同ファンドが出資済みであり、共同して計画を推進するために出資するもの。
JR西日本	ロボットベンチャーへ出資。JR 西日本グループ内でロボット技術を活用し、鉄道メンテナンス作業の高効率化を目指す。

※子会社による出資を含む。



※JR東日本報道発表資料より抜粋

東京メトロ民営化の方針について

- 東京メトロの前身である帝都高速度交通営団については、社会的な必要性から新線建設を行う間においては、その公的役割の担保が必要とされていた。
- 一方で、路線運営が主たる業務となる時点においては、完全民営化により、①自主的かつ効率的な経営 ②利用者サービスの一層の向上を図っていくことが適切であるとされた。
- 完全民営化に向けた第一段階として帝都高速度交通営団を廃止し、現在の東京メトロを設立した際には、営団がこれまで認可を要していた事項等について大幅に規制を緩和し、関連事業の自由な展開や自由な社債発行による機動的な資金調達が可能となる環境が整えられた。

<平成14年11月14日 衆議院 特殊法人等改革に関する特別委員会における質疑>

- 伴野委員 本日は、特殊法人等改革に関する特別委員会での質問ということで、特に私の場合は国土交通委員会に属させていただいておりました、扇大臣とはいつもお顔を拝見させていただいているところでございますが、そちらの立場を踏まえながら、我が党の委員が余り触れていなかったらと思われる鉄道建設公団、運輸施設整備事業団、国際観光振興会、それから日本下水道事業団、帝都高速交通営団、これら四つに絞りながらお話を承りたいなと思っているわけでございます。(中略)まず最初に質問をさせていただきたいわけでございますが、先ほど申し上げた四つの組織、この改革をすることによってどういったメリットがあるんでしょうか。あるいは、どういったメリットを期待するのか。時間がございませぬ、一言ずつ端的にお答えいただければ。副大臣、よろしく願いいたします。
- 吉村副大臣 今おっしゃいましたように、今までの組織がすべて悪いということは当然ございませぬし、いいものはいいものとして残して引き継いでいかなければならないのは当然だ、このように思っております。(中略)また、帝都高速公団につきましては、先ほども御答弁申し上げましたが、自主的かつ効率的な経営が図られるということ、サービスの一層の向上が図られるということ等、また、関連事業の自由な事業展開も可能であり、社債の発行が自由になることによって資金調達が非常に機動的になるというメリットがあろうか、このように思っております。(後略)

公共性の担保のあり方について

○政府が株式を保有している法人については、株式の政府保有と特別法に基づく監督が一般的であり、NTT法による外資規制を除き、大口規制や外資規制等は行われていない。

○なお、特定の法人に対する監督とは別に、事業規制の一環として大口規制や外資規制等が行われている業種もあるところ。

担保のあり方	概要	事例
株式の政府保有 + 特別法に基づく監督	政府が一定割合以上の株式を保有し、議決権行使により一定の関与を行うもの。 また、特別法に基づき代表取締役等の選定や定款の変更について、認可制とするもの。	○NTT、JT、高速道路会社など：政府が株式の1/3を保有 ○日本政策金融公庫：政府が全ての株式を保有 ○日本政策投資銀行：当面の間、政府が株式の1/2を保有 ○日本アルコール産業：当面の間、政府が株式の1/3を保有 等

大口規制	一の株主が一定割合以上の議決権を保有することに制限を課すもの。制限は以下の2つがある。 ①一定割合以上の保有に認可を必要とするもの ②一定割合以上の議決権そのものを制限するもの	○銀行：総株主の議決権の20/100を超える株式を保有する場合（重要な影響を与える場合15/100）、内閣総理大臣の認可が必要 ○放送会社：総株主の議決権の1/3を超える株式を保有する場合、超過分株式は議決権を有しない。等	
黄金株	特定の重要事項決議について、株主総会又は取締役会の決議のほか、種類株式の株主を構成員とする種類株主総会の決議を必要とするもの	○国際石油開発帝石株式会社 取締役の選解任、重要な財産の処分、定款変更、資本の減少、統合、解散について、甲類株式による決議が必要。 ※甲類株式（黄金株）は、経済産業大臣が保有する1株のみ。	
外資規制	外為法 [※] に基づく規制	外国投資家による対内直接投資（上場会社の発行済株式総数の1%以上の取得）で、国の安全等に係る業種について、事前届出を義務付け、財務大臣及び事業所管大臣が審査するもの	外資系ファンドによるJ-POWER株式の取得に対して、財務大臣及び経済産業大臣が「電気の安定供給や原子力・核燃料サイクルに関する我が国の政策に影響を与えるおそれがある」と認定し、最終的に中止命令を発出。
	個別法に基づく規制	外国人等が一定割合以上の議決権を保有することに制限を課すもの	○NTT：外国人等による株式の1/3以上の保有を規制 ○放送会社：外国人等による株式の1/5以上の保有を規制 ○航空会社：外国人等による株式の1/3以上の保有を規制 等

株式売却前後における国による監督について(鉄道事業法等による規制)

○鉄道事業は鉄道事業法や鉄道営業法などの法律に基づき運営することとされており、鉄道事業の廃止や運行計画を変更するに際しては、これらの規定に基づき必要な手続を経ることとされている。

○東京メトロが完全民営化(政府が株式を全て売却)した場合には、JR本州3社・JR九州の例を踏まえると、現行の東京メトロ法に基づく監督規定は廃止される一方、引き続き、鉄道事業法等の規定に基づき鉄道事業を運営することとなる。

<現行のメトロへの監督>

<完全民営化後のメトロへの監督>

鉄道事業法等に基づくもの

【認可を必要とするもの】

- ・運賃及び料金の上限
- ・事業基本計画の変更
- ・鉄道事業の譲渡・譲受、法人の合併・分割 等

【届出を必要とするもの】

- ・運賃及び料金の額
- ・運行計画
- ・相互直通運転等を定めた協定
- ・事業の休止・廃止 等

※事業の廃止については、廃止の1年前までに届出を行い、国土交通大臣より関係地方公共団体及び利害関係人の意見聴取を行う。

【その他の監督】

- ・事業改善命令の発出
- ・報告及び立入検査

有事法制等に基づくもの

- ・国民保護法^{*1}に基づく国民保護に関する業務計画の策定・公表、同計画の実施
- ・事態対処法^{*2}に基づく必要な措置の実施
- ・外為法に基づく外国投資家による1%以上の株式取得に対する届出・審査

東京メトロ法に基づくもの

【認可を必要とするもの】

- ・株式等の発行
- ・代表取締役等の選定及び解任
- ・定款の変更、剰余金の処分、合併等の決議

【提出を必要とするもの】

- ・毎事業年度の事業計画
- ・毎事業年度の財務諸表

【その他の監督】

- ・監督命令の発出
- ・報告及び立入検査

事業廃止手続について

○鉄道事業の廃止に当たっては、鉄道事業法に基づき、以下の手続を行う必要がある。

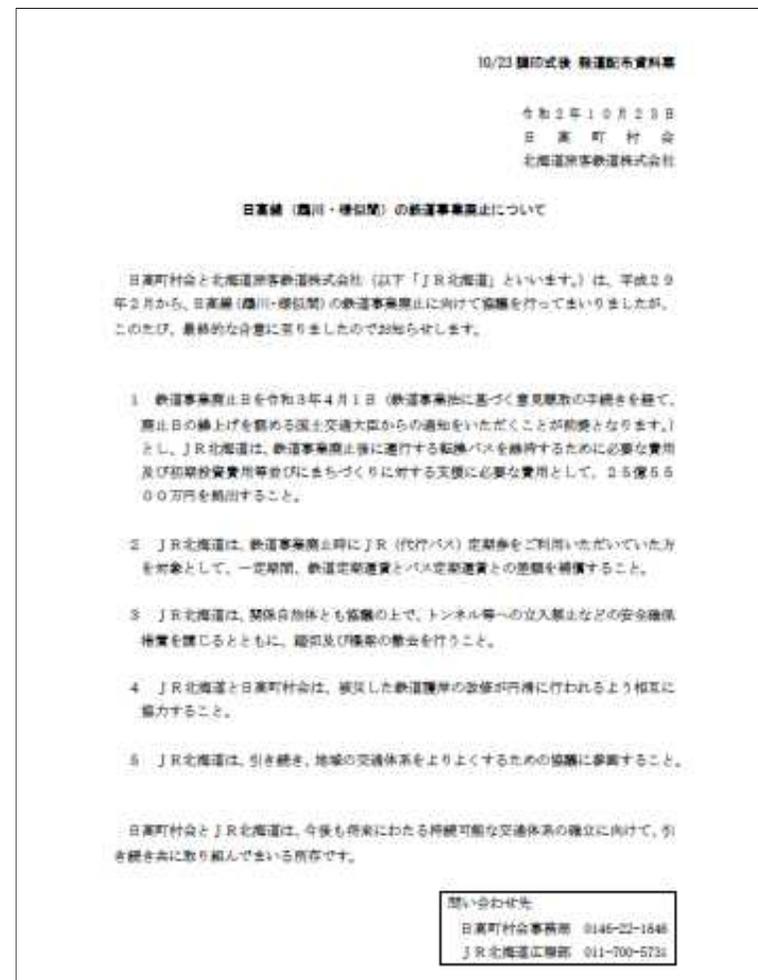
- (1) 事業を廃止する1年前に事業者より国土交通大臣に届出。
- (2) 届出を受けた国土交通大臣は、事業廃止を行った場合における公衆の利便の確保に関し意見聴取を実施。

○また、事業廃止手続として上記(1)及び(2)を踏まえる必要があることに加え、制度の運用上、地元協議会を設置して当該事業者より事業を廃止する事情等について十分説明を行うことを求めている。

＜JR北海道日高線における事業廃止の例＞

【平成29年】 2月18日	沿線自治体協議会において、JR北海道より、「日高線(鷗川・様似間)の復旧断念、並びにバス等への転換に向けた沿線自治体との協議開始のお願い」を申し入れ
【令和2年】 10月23日	日高線(鷗川・様似間)鉄道事業廃止に伴う同意及び覚書締結式 ※鉄道事業法に基づく意見聴取の手続を経て、廃止日の繰上げを想定
10月27日	JR北海道より、日高線(鷗川・様似間)の鉄道事業廃止届を国土交通大臣(北海道運輸局)に提出。同日付で国土交通大臣は意見聴取を開始。 ※廃止予定日は1年後の令和3年11月1日
12月28日	国土交通大臣より、鉄道事業廃止の繰上げを認める旨、JR北海道に通知
【令和3年】 4月1日	地元合意における鉄道事業廃止予定日

JR北海道と地元自治体による同意及び覚書



株式売却前後における国による監督について(株式売却と特別法との関係)

- 特殊会社に対する特別法に基づく国の監督規定の有無については、一般的に国による株式保有比率に応じて決まるものではなく、当該監督規定を設けた目的を勘案し、その必要性に応じ判断される。一方で、政府が株式を保有していないにもかかわらず、特別法が存置されている事例は存在しない。
- JR上場4社については、完全民営化に伴い、特別法(JR会社法)の対象から除外。
- 日本アルコール産業については、法律上、東京メトロと同様に株式の完全売却が規定されているが、財政制度等審議会答申において、「当面1/3超を保有することが適切」とされていることに基づき、株式の2/3が売却されているにもかかわらず、引き続き、特別法による監督を受けている。
- 会社の事業運営に重要な影響を及ぼすこととなる役員等の選解任については、特別法による監督を受けている会社においては、それぞれの特別法において認可事項として規定。NTT、JTにおいては、取締役、執行役、監査役を認可対象、日本郵政においては、取締役、監査役を認可対象としている一方、その他の会社^{*}においては、代表取締役、代表執行役、監査等委員である取締役、監査役、監査委員を認可対象としている。

※ 日本政策金融公庫においては代表取締役、取締役、代表執行役、執行役、監査役が認可対象。その他の会社においては、代表取締役、代表執行役、監査等委員である取締役、監査役、監査委員が認可対象。

※代表取締役は、会社法に基づき、取締役の中から選出。

＜主な事例と現行の政府による株式保有比率＞ ※詳細は次ページに記載

会社名	政府による株式保有比率	会社名	政府による株式保有比率
日本アルコール産業株式会社	33.3%	成田国際空港株式会社	100%
日本電信電話株式会社(NTT)	33.3%	株式会社日本政策投資銀行	100%
日本郵政株式会社	56.9%	株式会社日本政策金融公庫	100%
日本たばこ産業株式会社(JT)	33.3%	高速道路会社6社	100%
		新関西国際空港株式会社	100%

株式売却前後における国による監督について(株式売却と特別法との関係)

	日本アルコール産業	日本電信電話 (NTT)	日本郵政	日本たばこ産業 (JT)
根拠法	日本アルコール 産業株式会社法	日本電信電話株式会 社等に関する法律	日本郵政株式会社法	日本たばこ産業 株式会社法
法律上の 政府保有義務	— (審議会より、当面、1/3超を 保有することが適切である旨、 答申)	1/3以上	1/3超	1/3超
特別法の有無	有	有	有	有
役員等の選任・解任に 係る大臣認可の対象	代表取締役 代表執行役 監査等委員である取締役 監査役、監査委員	取締役 [※] 執行役 監査役	取締役 [※] 監査役	取締役 [※] 執行役 監査役
上場の有無	非上場	上場	上場	上場
政府による現行の 株式保有比率	33.3%	33.3%	56.9%	33.3%

※代表取締役は、会社法に基づき、取締役の中から選出。

株式売却前後における国による監督について(株式売却と特別法との関係)

	成田国際空港	日本政策投資銀行	日本政策金融公庫	高速道路会社6社	新関西国際空港
根拠法	成田国際空港 株式会社法	株式会社日本政策 投資銀行法	株式会社日本政策 金融公庫法	高速道路株式会社法	関西国際空港及び大 阪国際空港の一体的 かつ効率的な設置及び 管理に関する法律
法律上の 政府保有義務	-	1/3超、1/2以上 (いずれも附則に規定)	総数	1/3以上*	総数
特別法の有無	有	有	有	有	有
役員等の選任・解 任に係る大臣認可 の対象	代表取締役 代表執行役 監査等委員である取締役 監査役、監査委員	代表取締役 代表執行役 監査等委員である取締役 監査役、監査委員	代表取締役、取締役 代表執行役、執行役 監査役	代表取締役 代表執行役 監査等委員である取締役 監査役、監査委員	代表取締役 代表執行役 監査等委員である取締役 監査役、監査委員
上場の有無	非上場	非上場	非上場	非上場	非上場
政府による現行の 株式保有比率	100%	100%	100%	100%	100%

※ 首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、国及び地方公共団体により1/3以上。

東京メトロに対する公的関与

○東京メトロに対する法令に基づく関与、株主総会における議決権行使による関与をまとめると以下のとおり。

○:関与可能 ×:関与不可

	鉄道事業法等 に基づく関与	東京メトロ法 に基づく関与	議決権株式保有割合 1/3超	議決権株式保有割合 1/2以上
鉄道事業の譲渡・譲受、 法人の合併・分割	○	○	○	○
運賃及び料金の上限	○	×	×	×
事業基本計画の変更	○	×	×	×
運賃及び料金の額	△ (届出)	×	×	×
事業の休廃止	△ (届出)	×	×	×
事業改善命令	○	○ (監督命令)	×	×
外国投資家による 1%以上の株式取得	○ ※外為法	×	×	×
株式等の発行	×	○	○	○
定款の変更	×	○	○	○
代表取締役等 の選解任	×	○	×	○
剰余金の処分 (自社株買い含む)	×	○	×	○
役員の選解任	×	△ [*]	×	○

※代表取締役、代表執行役、監査等委員である取締役、監査役、監査委員が認可対象