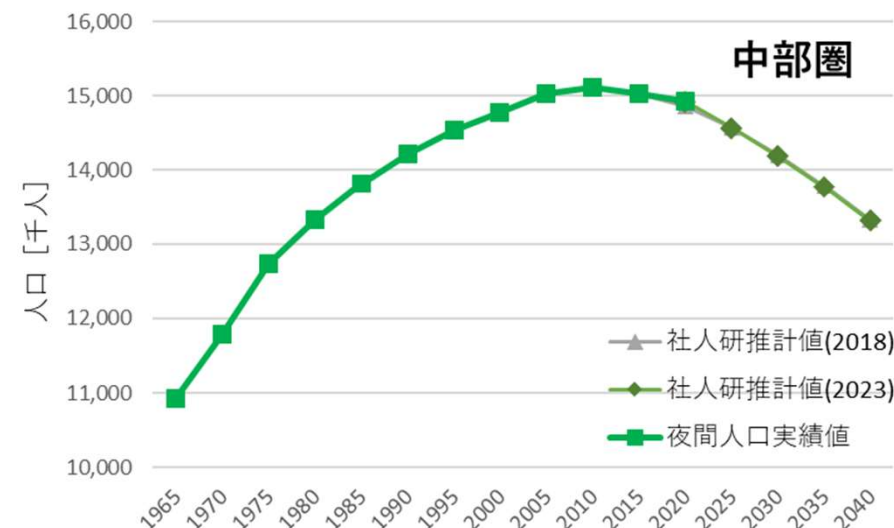
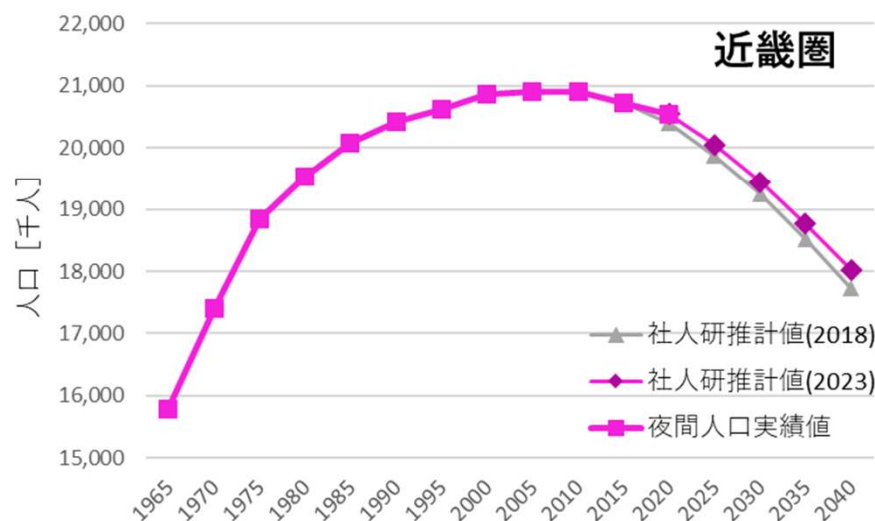
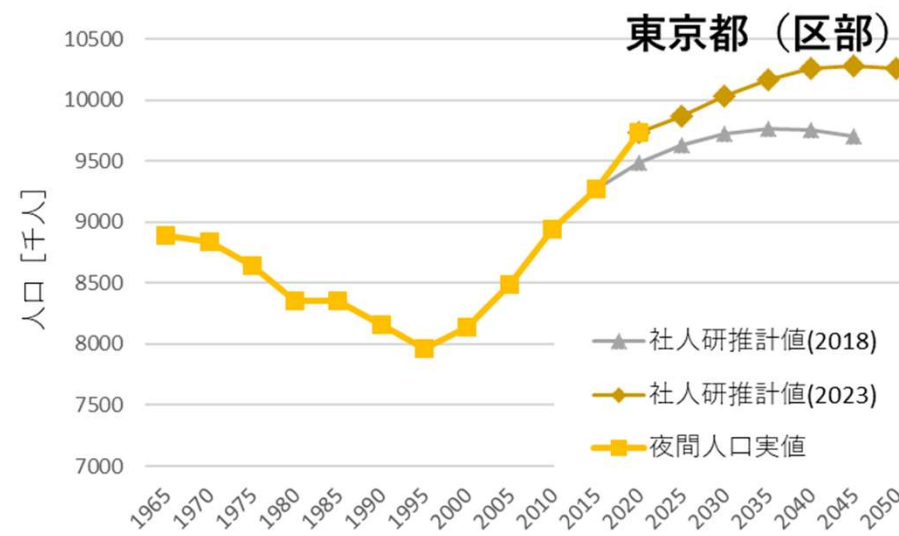
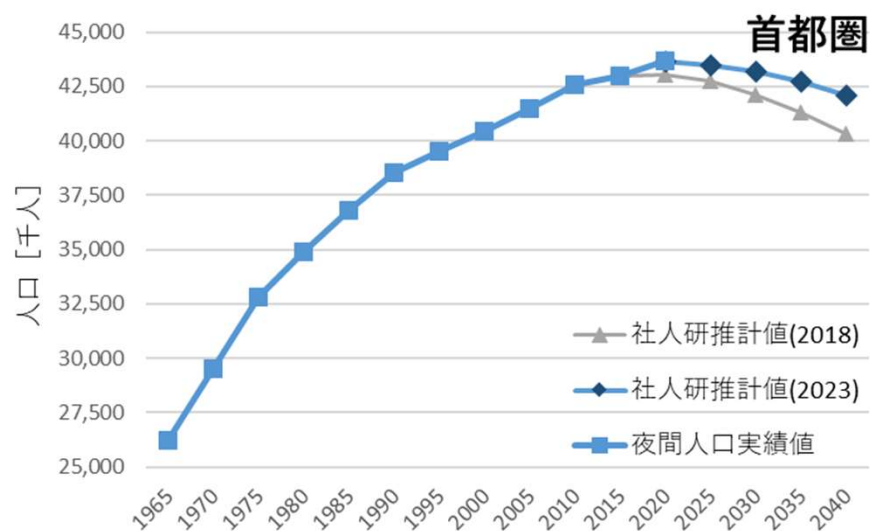


- 首都圏は2020年、東京都（区部）は2045年をピークに人口減少が見込まれている。近畿圏及び中部圏は2010年をピークに減少局面にあるとみられる。



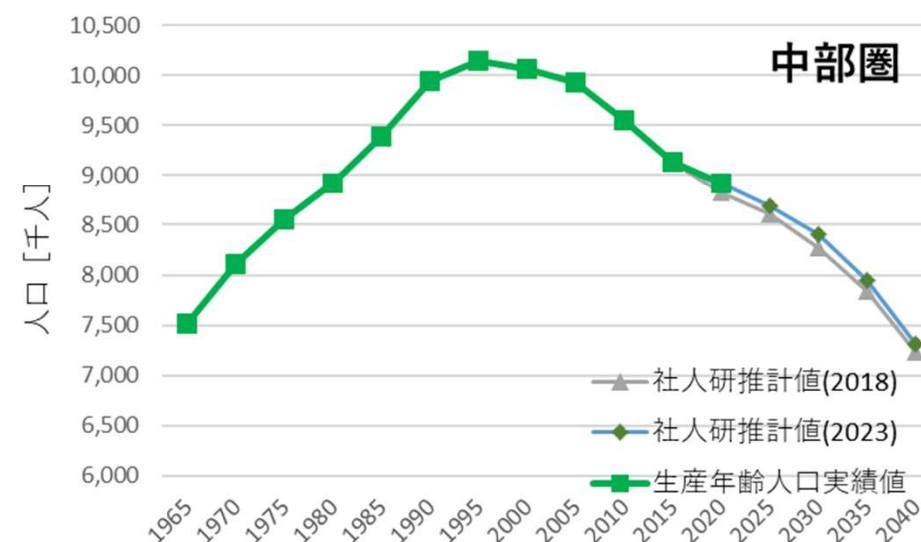
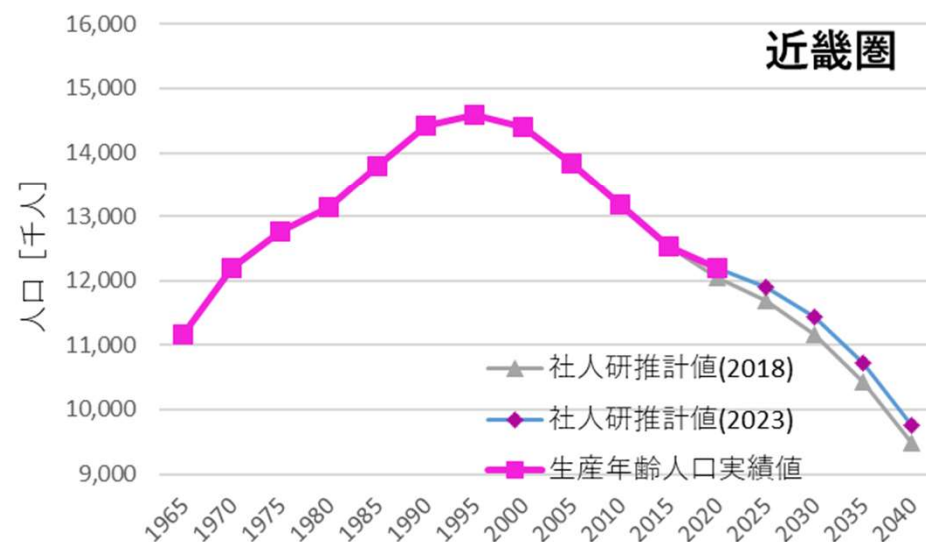
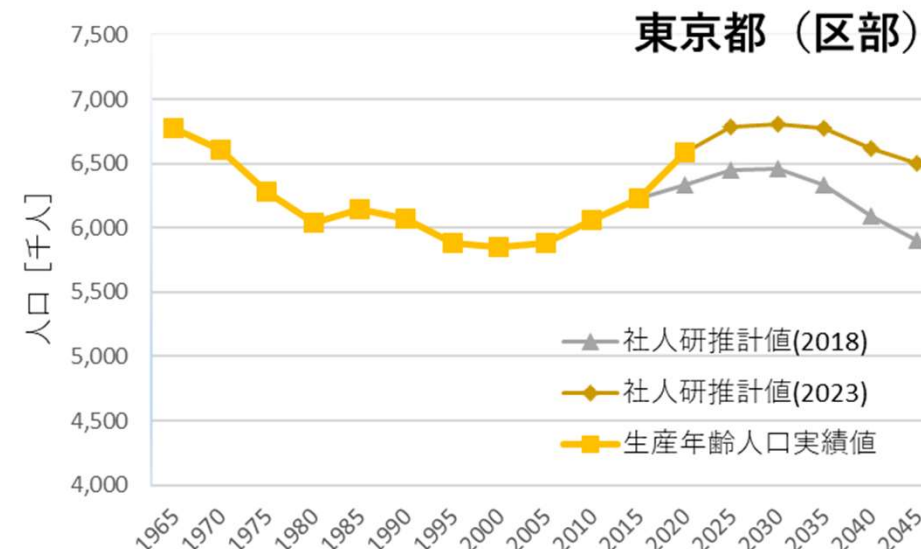
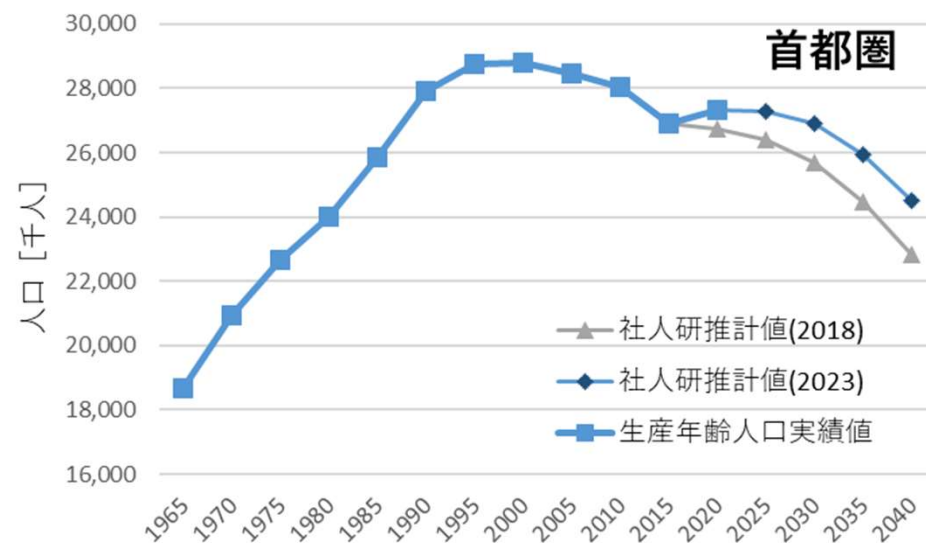
出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2018年3月、2023年12月推計）

夜間人口実績値…国勢調査

（注1）夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

- 首都圏は2000年、近畿圏及び中部圏は1995年をピークに減少傾向にある。東京都（区部）は2030年をピークに減少が見込まれている



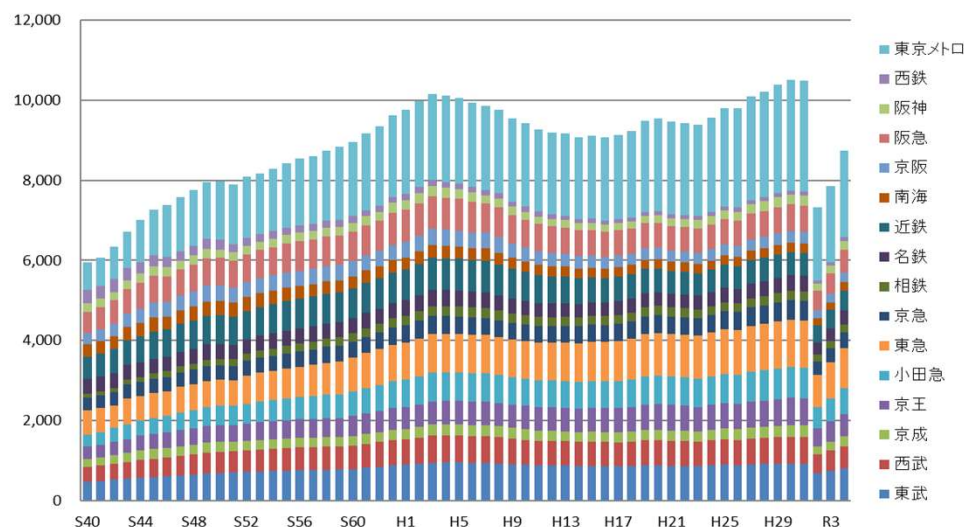
出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2018年3月、2023年3月推計）

（注1）生産年齢人口は、夜間人口のうち夜間人口のうち15～64歳にあたる人口を指す。

（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

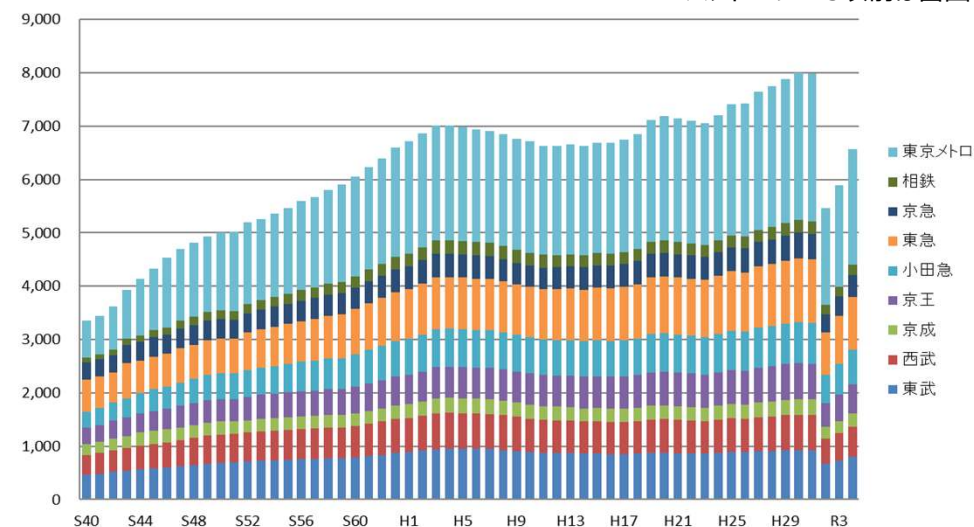
- 大手民鉄の輸送人員は近年増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大により大きく減少。直近は、感染症法上の位置づけの引下げや訪日外国人の増加により回復傾向だが、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準には戻っていない。

大手民鉄16社〔百万人〕

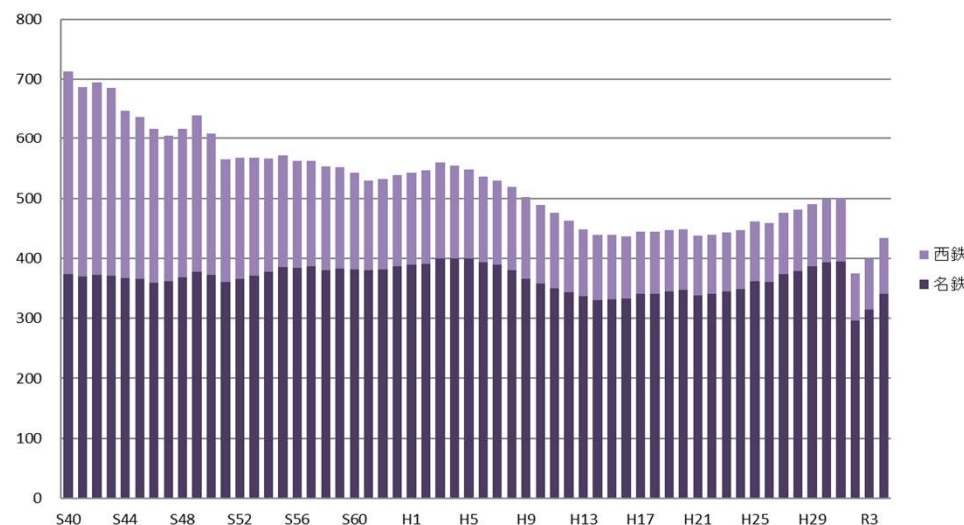


関東9社〔百万人〕

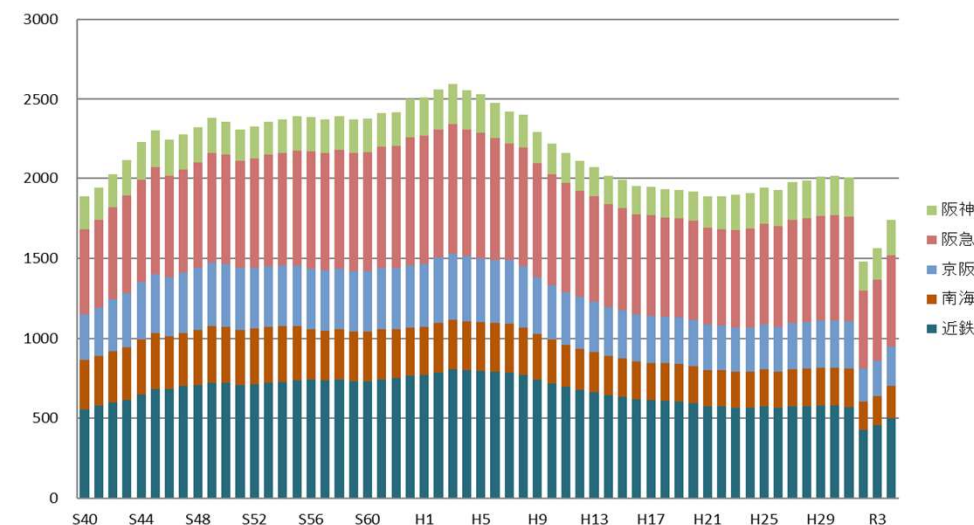
※メトロのH15以前は営団の数値



中部、福岡〔百万人〕



近畿5社〔百万人〕

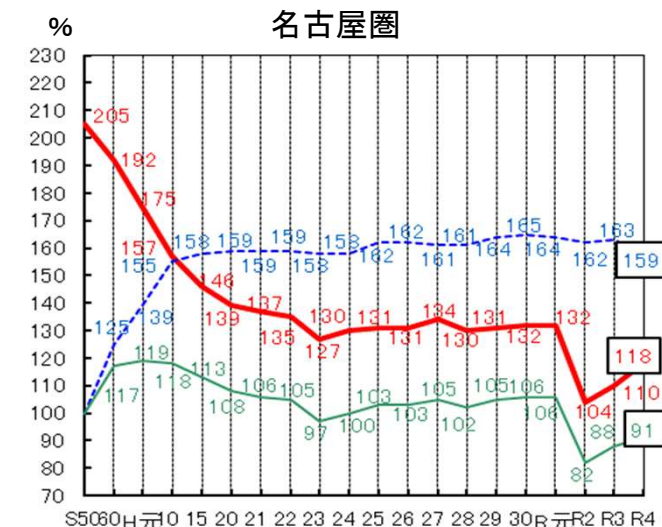
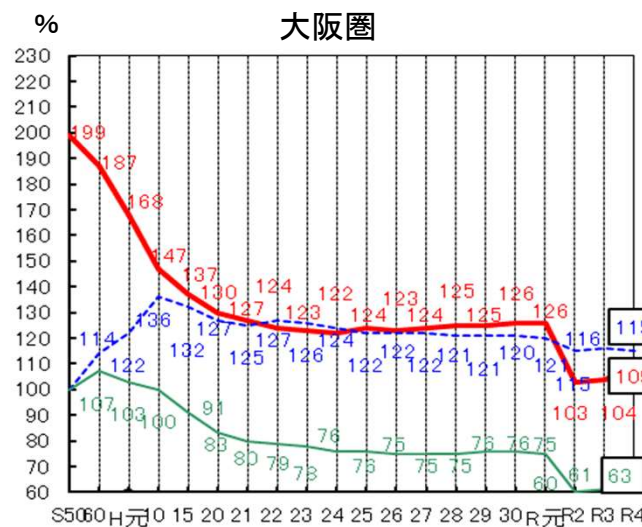
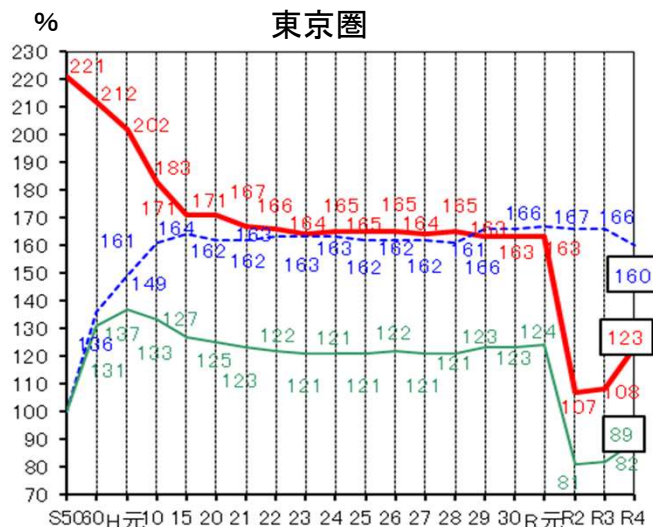


- 三大都市圏の混雑率は、様々な混雑緩和対策などにより改善が図られてきた。
- コロナの影響等により混雑率が改善し、現在は目標値を下回っている状況。

- 混雑の緩和の目標（交通政策審議会答申第198号（平成28年4月））

東京圏における都市鉄道のピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを旨とする。

- 主要区間の平均混雑率の推移



— 混雑率 — 輸送力指数 (S50=100) — 輸送人員指数 (S50=100)

- 各区間の混雑率

圏域（目標混雑率）	東京圏 （当面180%）	大阪圏 （150%）	名古屋圏 （150%）
目標混雑率を超えている路線数（令和4年度）	なし(※)	なし	なし

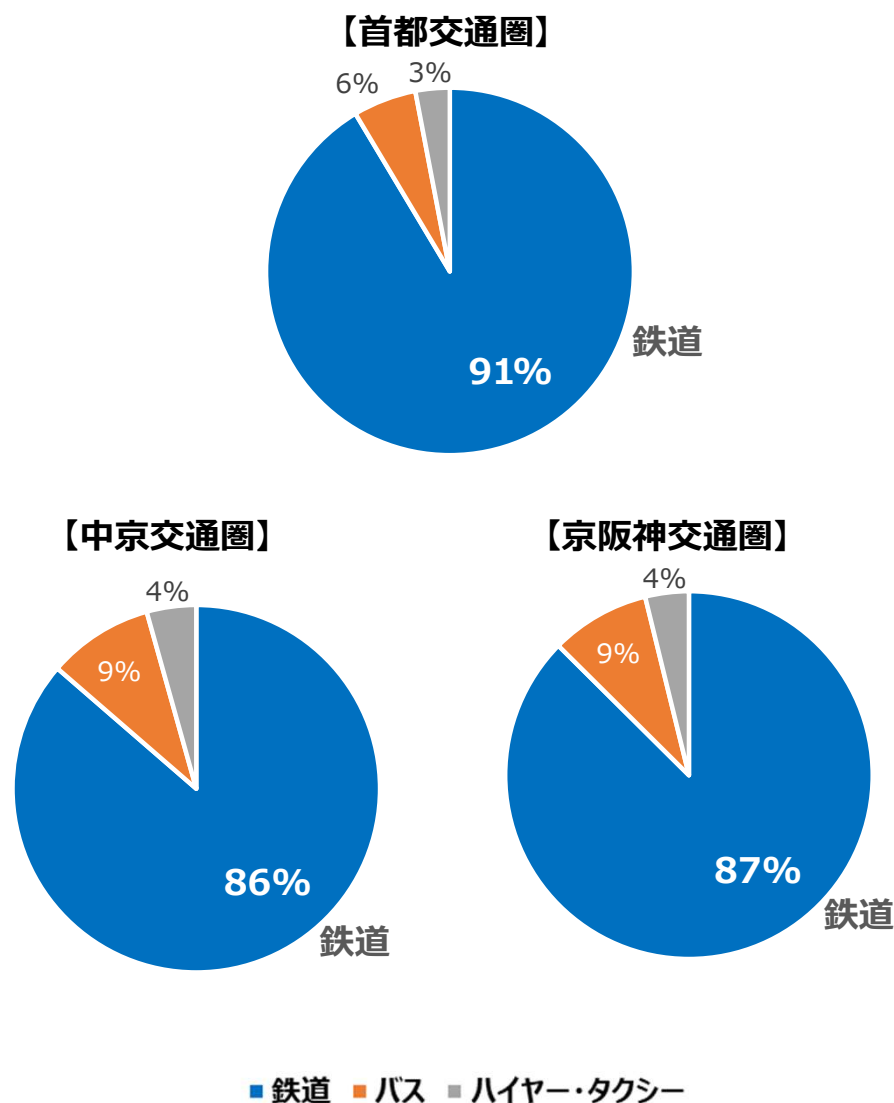
※令和元年度11路線

（参考）混雑率の目安

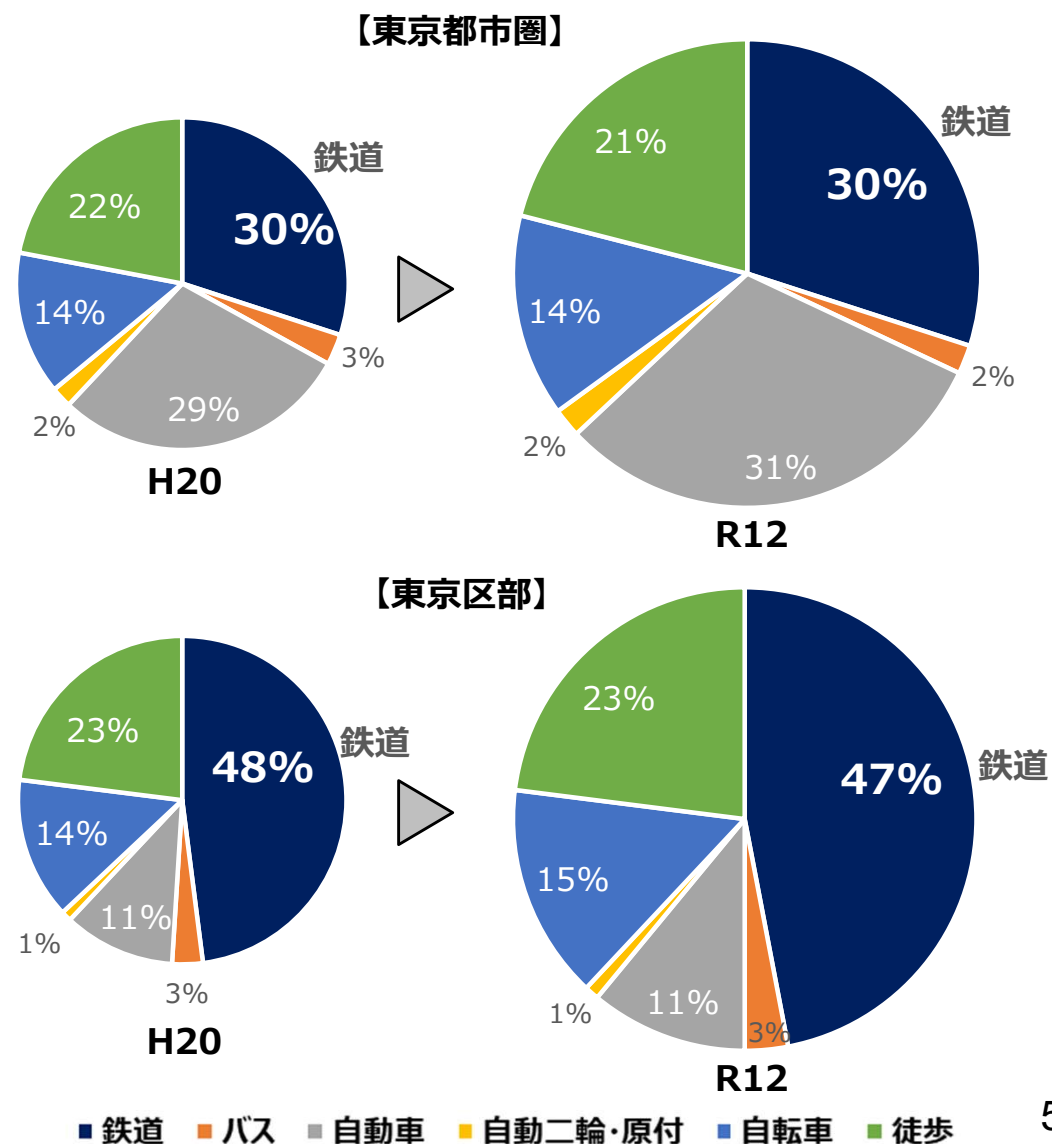


- 公共交通機関別の輸送人員の割合は鉄道が約9割を占めており、主要な輸送手段となっている。また、代表交通手段分担率では、将来にわたり、引き続き鉄道が主要な移動の手段となっている。

公共交通機関別旅客輸送人員の割合（H30）

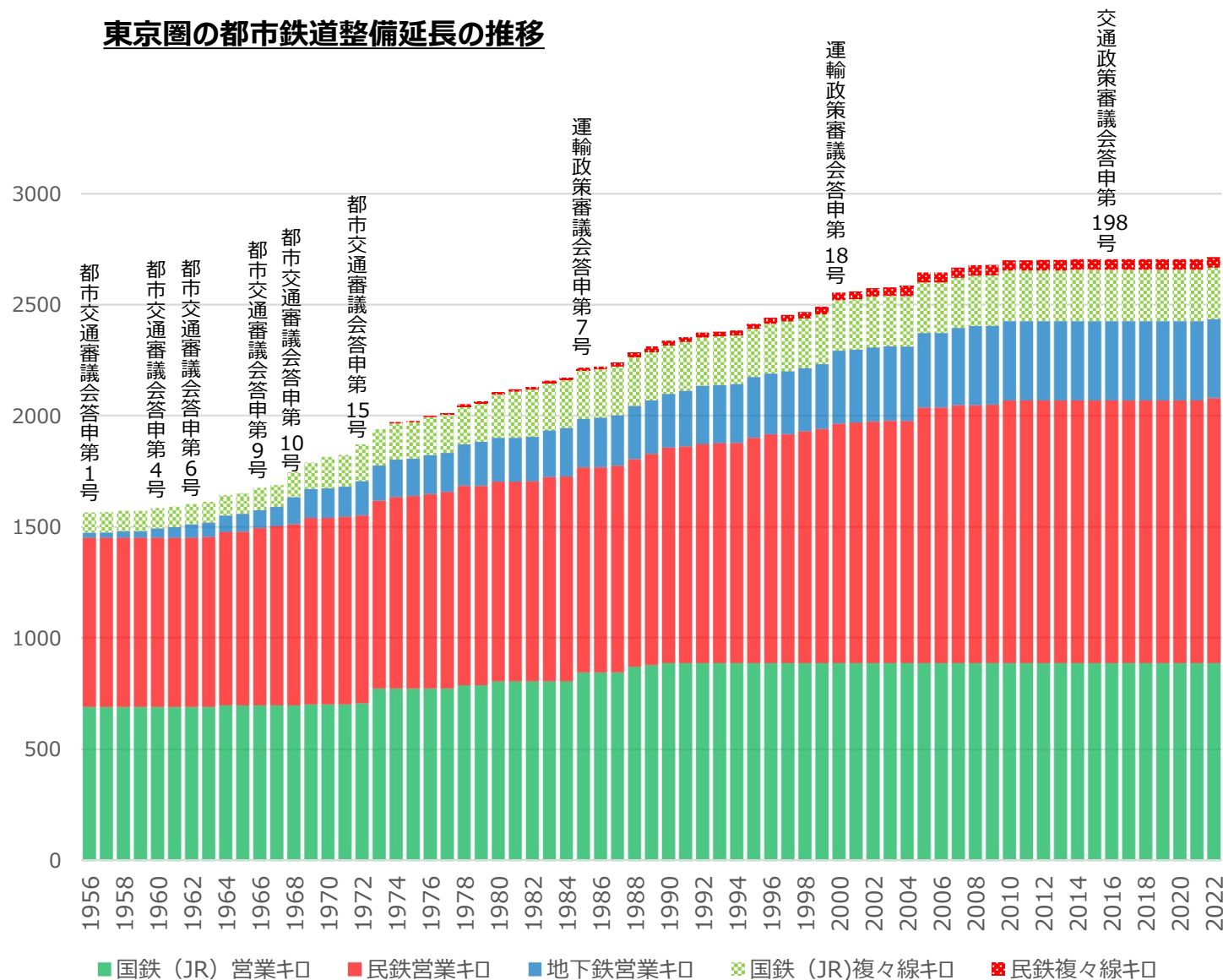


地域別の代表交通手段分担率の変化



- 東京圏の都市鉄道は、JR・公営・民鉄により着実に整備が進んでいる。

東京圏の都市鉄道整備延長の推移



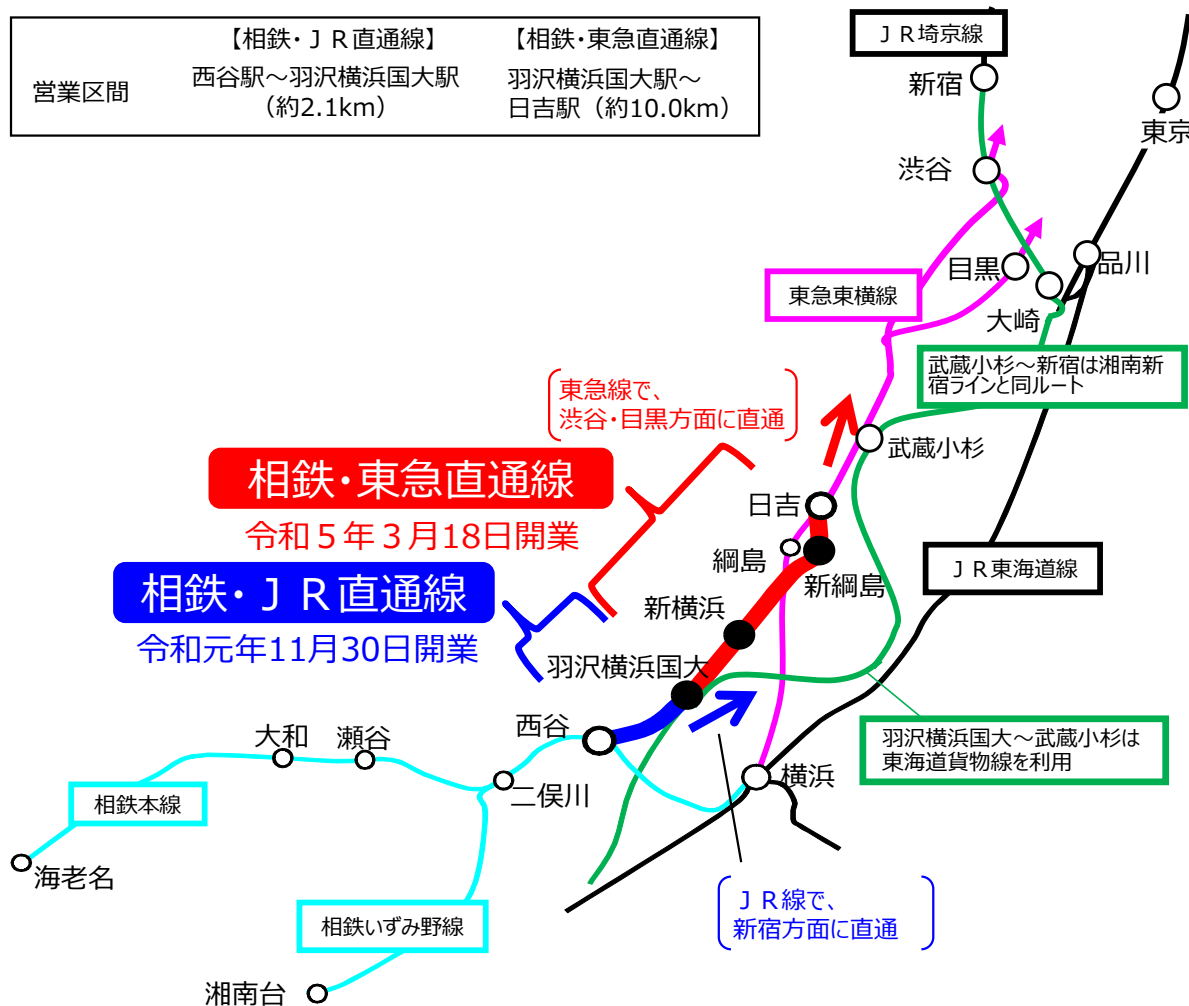
2023年3月には相鉄新横浜線・東急新横浜線が開業



出典：(写真) 東急電鉄株式会社HPより引用

- 神奈川東部方面線を整備し、相互直通運転が行われることにより、横浜市西部および神奈川県央部と東京都心部が直結し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、乗換回数の減少や所要時間の短縮新幹線へのアクセスが向上など、鉄道の利便性が大幅に向上。

神奈川東部方面線



整備効果

乗換回数の減少



所要時間短縮

相鉄・J R直通線		相鉄・東急直通線	
二俣川駅	開業前 59分	二俣川駅	開業前 54分
新宿駅	開業後 44分	目黒駅	開業後 38分
	約15分短縮		約16分短縮
湘南台駅	開業前 60分	新横浜駅	開業前 41分
渋谷駅	開業後 51分	渋谷駅	開業後 30分
	約9分短縮		約11分短縮

新横浜へのアクセス向上



- 阪神なんば線の整備により阪神沿線から大阪ミナミへの所要時間が短縮するとともに、近鉄との直通により神戸・大阪・奈良間の広域的な移動利便性が向上。

阪神なんば線の概要と整備効果

- ・阪神西九条駅と大阪難波駅（3.8km）を結ぶ路線。平成21年3月に開業。
- ・阪神地域と大阪市南部地域の輸送需要に対応し、近鉄奈良線と阪神線との相互直通により、大阪市都心部の東西方向のネットワークを強化。



所要時間の短縮・乗換解消

阪神尼崎・大阪難波間

開業前	27分 乗換あり
開業後	15分 乗換なし △12分

運賃の低減

阪神尼崎・大阪難波間

460円 → 340円



阪神と近鉄の車両が向かい合わせに停車（阪神尼崎駅）



三宮駅を出発する近鉄奈良行きの快速急行

出典：日本民営鉄道協会HP、西大阪高速鉄道株式会社HPより国土交通省作成

- ## 複々線化事業



【駅の概要】

所在地：東京都大田区

駅構造：2面2線の橋上駅

利用者数：32,969人/日（2022年度）



【事業概要】（事業期間：平成29年度～令和2年度）
橋上駅舎化に伴う構内踏切の解消、南北自由通路整備、バリアフリー化、生活支援機能施設（保育施設）等を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

【活用補助メニュー】

鉄道駅総合改善事業費補助

整備前

【課題】

- ・構内踏切により、ラッシュ時は利用者が滞留し安全性に課題がある。
- ・北側と南側は鉄道で分断されており、北側にしか改札口がない。
- ・多機能トイレが整備されておらず、バリアフリー対応が不十分である。
- ・生活支援機能施設（保育施設等）がない。



外観



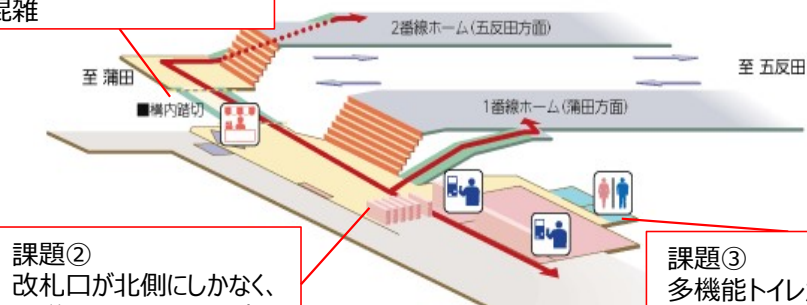
構内踏切



構内踏切（混雑時）

課題①
構内踏切により発生する
混雑

課題④
生活支援施設機能が
ない



課題②
改札口が北側にしかなく、
鉄道で分断された地域

課題③
多機能トイレが未整備

整備後

【効果】

- ・橋上駅舎化により、構内踏切の廃止をし安全性向上が図られた。
- ・自由通路及び南口新設により、南北分断を解消し利便性が向上。
- ・多機能トイレ等の設置により、バリアフリー対応が十分となった。
- ・駅ビル5階に保育施設を新設することにより、待機児童減少に寄与。



外観



自由通路（2階）



改札口（2階）

効果①
橋上駅舎化による
安全性向上

効果②
自由通路、南口新設による
利便性向上

効果④
保育施設の新設による
待機児童減少への寄与

効果③
多機能トイレによるバリアフリー対応



- ## 日暮里・舎人ライナー

-

約70%削減



10,800t



3,100t

※代々木公園（約54ha）
の面積の約13.5倍に相当

自家用乗用車 130

航空 98

バス 57

鉄道 17

約 $\frac{1}{8}$

交通手段	数値
自家用乗用車	130
航空	98
バス	57
鉄道	17

A bar chart with two bars. The first bar is labeled '2億600万t' and the second bar is labeled '2億5100万t'. A dashed horizontal line extends from the top of the first bar to the second bar. A red box with the text '約22%増' is positioned above the second bar. A dashed line connects the top of the first bar to the top of the second bar, showing a downward trend.

Category	Value (t)
【鉄道輸送あり】	2億600万
【鉄道輸送なし】	2億5100

- 鉄道
- 鉄道以外

出典：東京大学公共政策大学院ワーキング・ペーパーシリーズ 都市交通を中心としたまちづくりの効果・日暮里・舎人ライナーにみる政策合意-（浅野健、小島孝典、山形成彦）、全国街路事業促進協議会HP、東京都交通局HPより国土交通省作成

- ## アストラムライン

- [illegible]



出典：広島高速交通株式会社HPより国土交通省作成

Legend:

- 新交通 (New transit system)
- バス (Bus)
- 自動車 (Automobile)

Mode	導入前 (Before)	導入後 (After)
新交通 (New transit system)	0%	31%
バス (Bus)	56%	30%
自動車 (Automobile)	44%	39%
Car (Other)	0%	0%

【都心流入交通の機関分担率(7時～9時)】

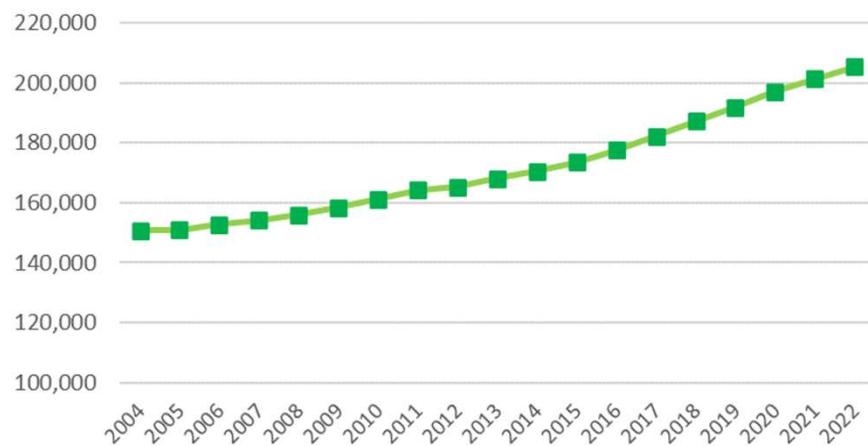
Year	Number of people (million)
1994	1.0
1995	0.78
1996	0.79
1997	0.79

- つくばエクスプレスの開業により、都心への交通アクセスが大幅に改善。また、鉄道整備と沿線の市街地開発を一体的に進めたことで沿線人口が増加するなど、沿線都市の魅力が向上。

つくばエクスプレスの概要、整備効果

・秋葉原とつくば（58.3km）を最速45分で結ぶ都市鉄道。2005年8月に開業し、一日当たりの輸送人員は34.9万人（2022年度）。

沿線人口の変化（流山市）



つくばエクスプレス開業前後の都心3区への平均所要時間の変化



流山おおたかの森駅周辺における沿線開発の推移



出典：流山市HPより国土交通省作成
 (写真) 開業年 空から見たつくばエクスプレス(常磐新線)独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(平成17年3月撮影)
 より引用
 2020年 首都圏新都市鉄道(株)より提供

- みなとみらい線の開業により、都心との交通アクセスが大幅に改善。また、周辺のまちづくりと連携することで魅力的な駅空間を構築している。

みなとみらい線

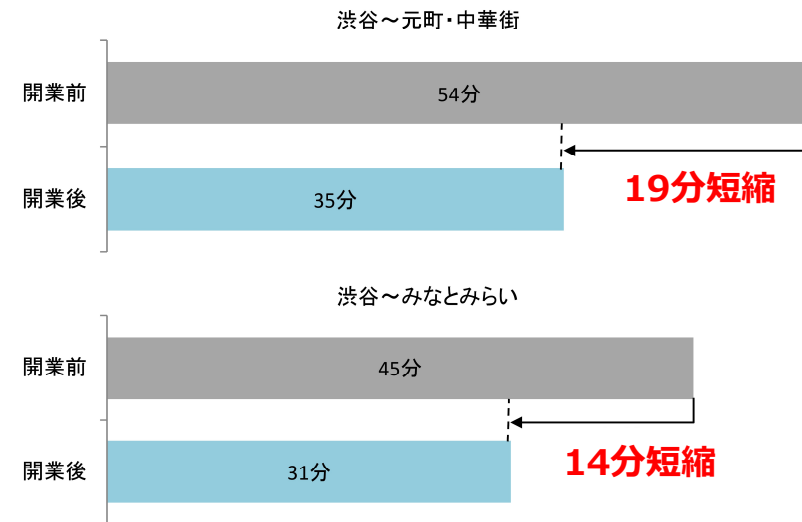
- 横浜駅と元町・中華街駅（4.1km）を結ぶ都市鉄道（2004年2月開業）
- 東急東横線との相互直通運転により、渋谷方面からみなとみらい方面へのアクセス向上に大きく寄与。



馬車道駅

整備効果

みなとみらい線開業前後の平均所要時間の変化



まちづくりと鉄道施設の連携



日本大通り駅

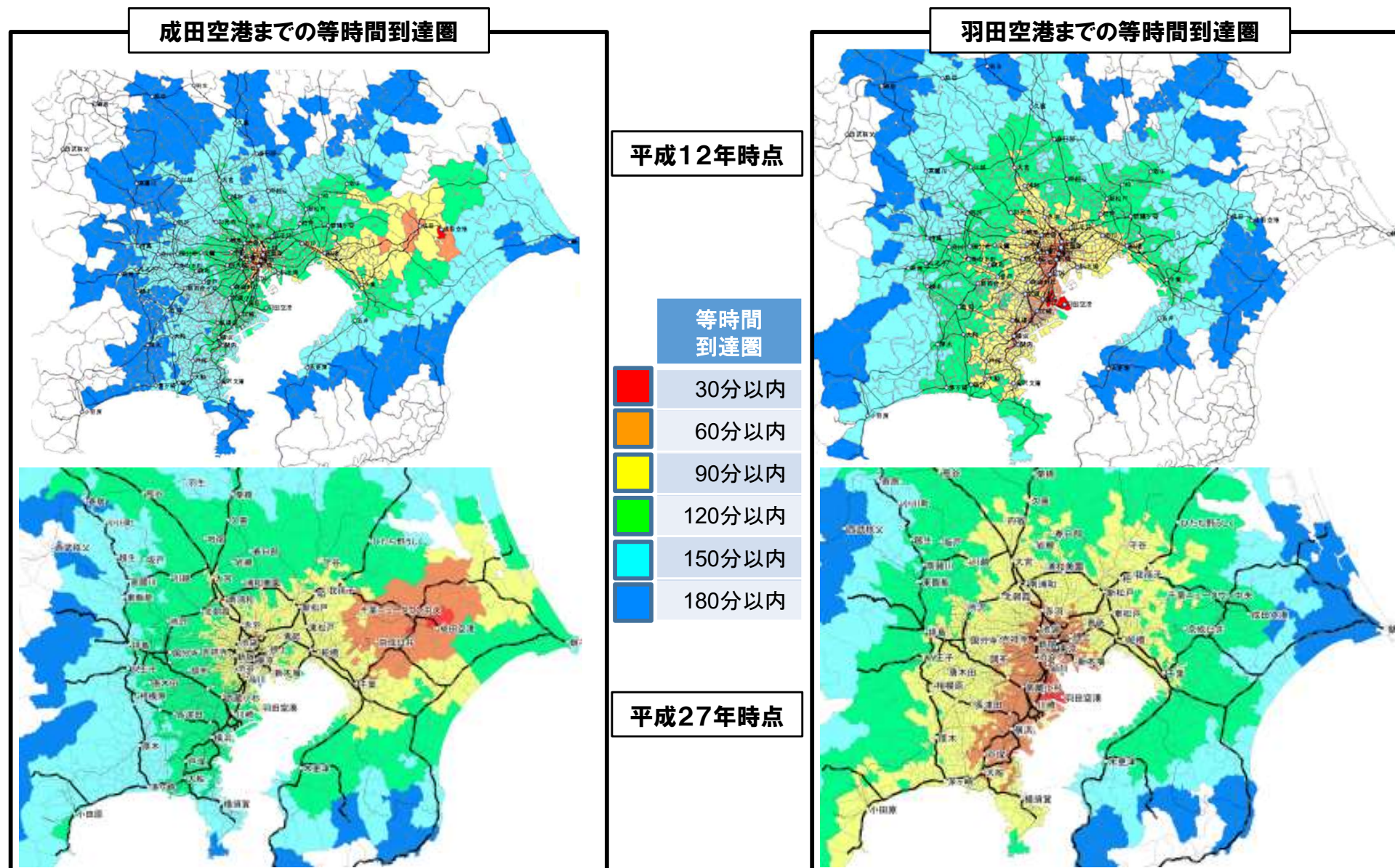
横浜市開港記念会館などの駅周辺に立ち並ぶ歴史的建造物群を連想させる空間を表現



みなとみらい駅

大規模商業施設と鉄道地下駅を一体的に整備することで仮設構造物の省略により事業費を縮減

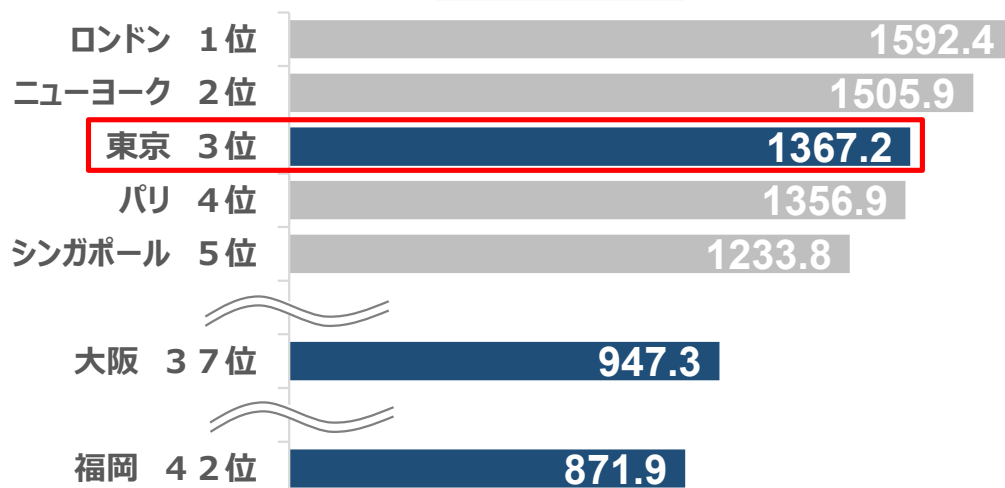
- 成田スカイアクセスの開業（2010年）等により、主要空港までの等時間到達圏域が拡大。



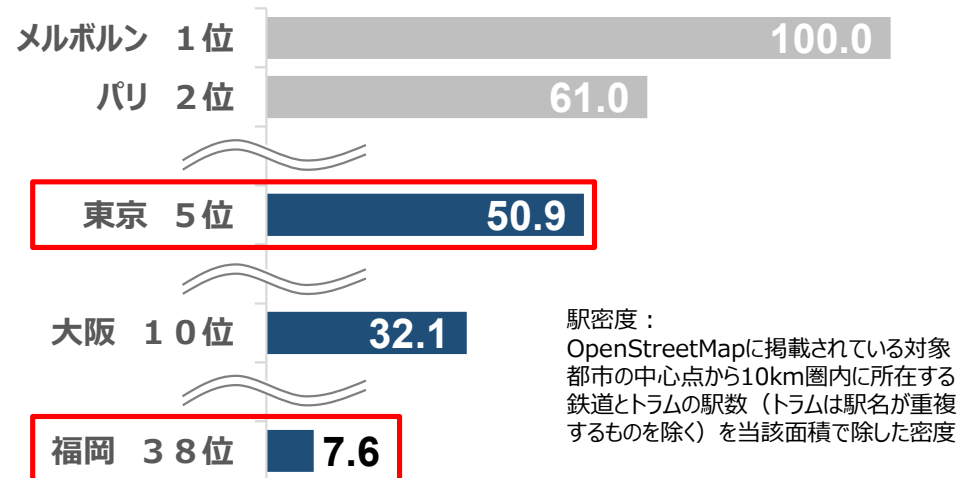
※ 所要時間は、各ゾーンの中心から最寄り駅までの到達時間と鉄道の所要時間を合計したものととして算出。各時点における時刻表より国土交通省作成

- 都市の魅力を測る上で、駅密度や空港アクセス時間の短さ、通勤・通学時間の短さが評価の指標の一つとなっている。
- 世界の都市総合力ランキングにおいて、東京は総合ランキング（3位）や駅密度（5位）で上位に位置するものの、空港アクセス時間の短さ（24位）や通勤・通学時間の短さ（35位）、大阪は空港アクセス時間の短さ（46位）、福岡は駅密度（38位）において改善の余地がある。（対象都市：48都市）

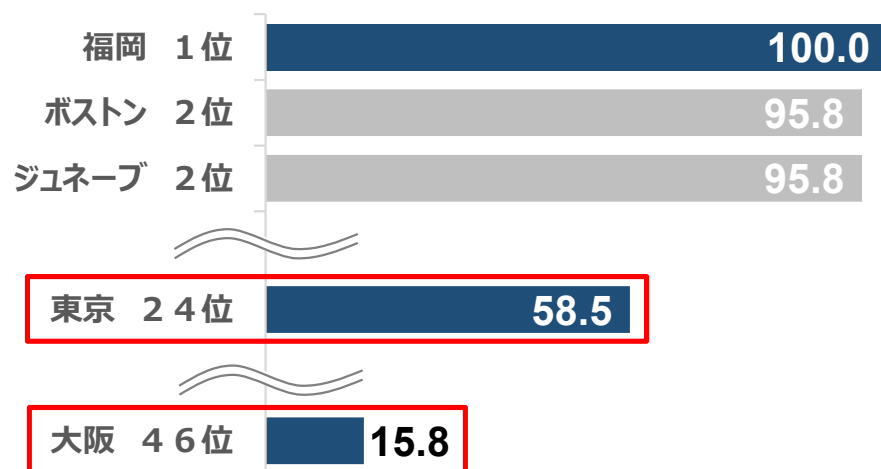
総合ランキング



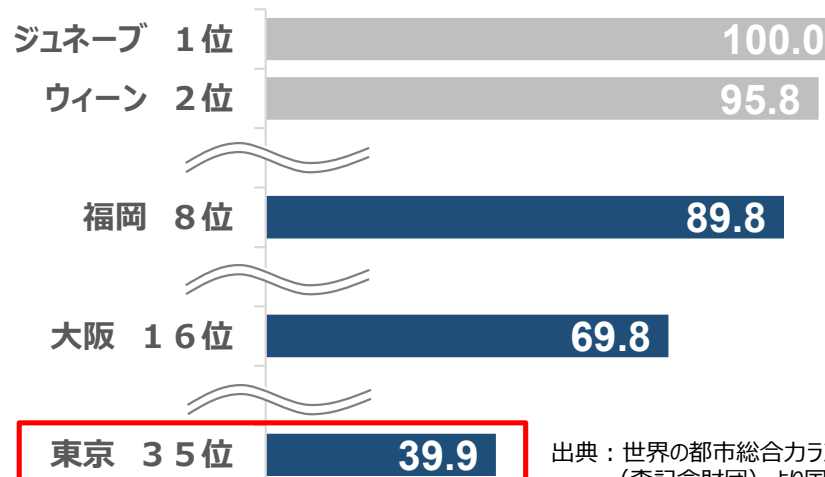
駅密度



空港アクセス時間の短さ



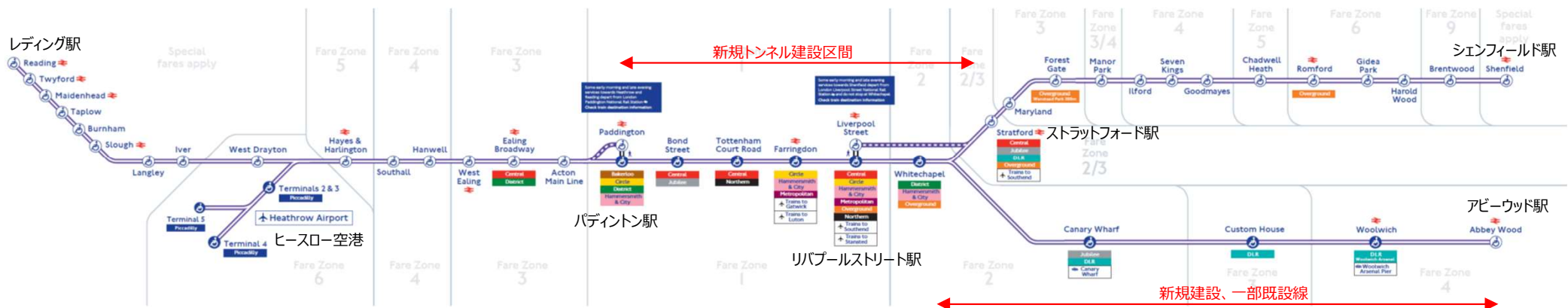
通勤・通学時間の短さ



- 日本は三大都市圏を中心に、鉄道駅密度や路線密度が高く、世界有数の整備水準となっているが、近年、アジアのみならず欧米の主要都市においても鉄道の整備が進められている。

● ロンドン：エリザベスライン（クロスレール）

- ・ロンドン中心部を東西に貫き、既設路線と接続する欧州最大規模の鉄道プロジェクト
- ・国際競争力の強化、市内・地域における利便性の向上（人口分散化）、既設路線の混雑緩和に寄与



クロスレール沿線の駅周辺開発エリア

- 運行主体：ロンドン交通局
- 費用負担：英国交通省、事業所負担金、ネットワーク・レイル（公営企業）、ロンドン交通局、大ロンドン市、デベロッパーなど

出典：elizabeth line map

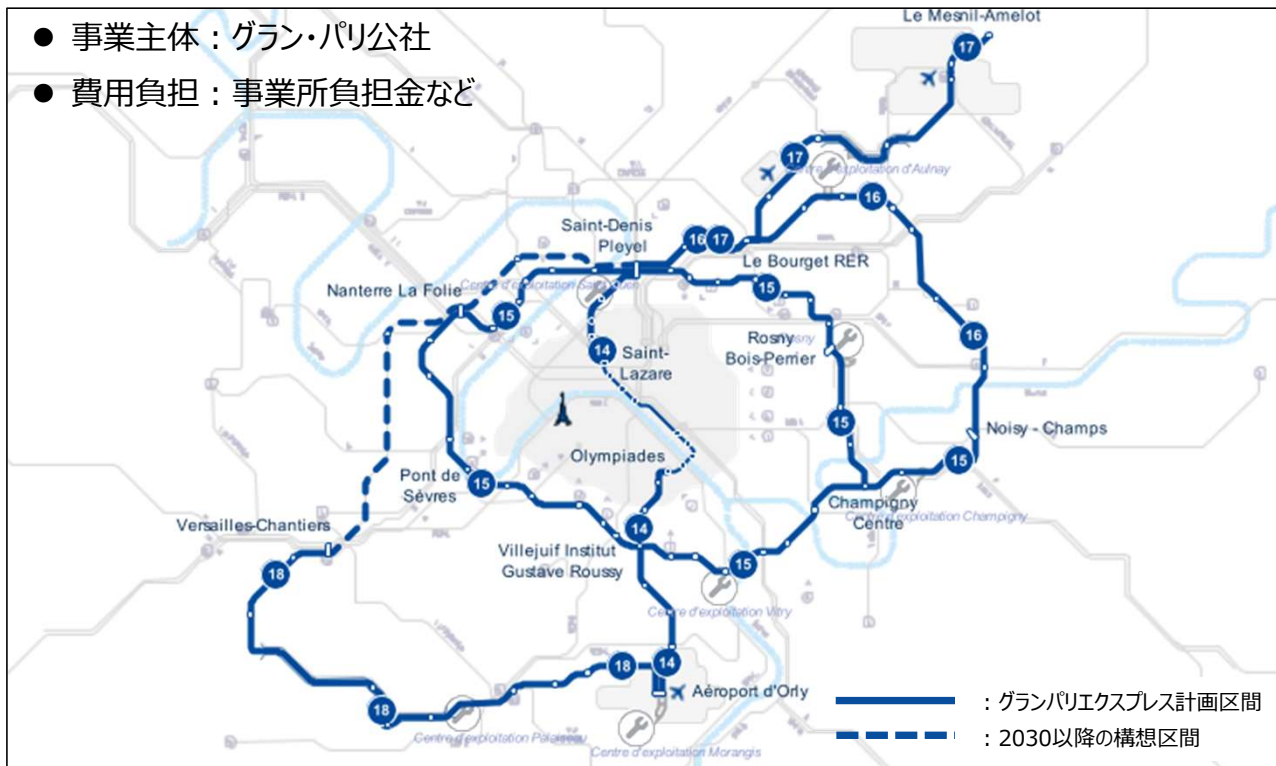
全世界持続的な都市のための公共交通指向型開発（TOD）の計画と実施に関する情報収集・確認 調査 報告書2022（JICA他）より国土交通省作成

●パリ：グラン・パリ・エクスプレス

- ・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、整備効果を打ち出している。

<グラン・パリ・エクスプレス構想>

- 事業主体：グラン・パリ公社
- 費用負担：事業所負担金など



<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

都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

- ①国際競争力の強化に資する都市鉄道（空港アクセスの改善等）
- ②豊かな国民生活に資する都市鉄道（混雑緩和、シームレス化）
- ③まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道（ユニバーサルデザイン化、鉄道沿線まちづくり）
- ④駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～
- ⑤信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～
- ⑥災害対策の強力な推進と取り組みの「見える化」

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

●国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- <1> 都心直結線の新設
- <2> 羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
- <3> 新空港線の新設
- <4> 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5> 常磐新線の延伸
- <6> 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
- <7> 東京8号線(有楽町線)の延伸
- <8> 都心部・品川地下鉄構想の新設

●地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- <9> 東西交通大宮ルートの新設
- <10> 埼玉高速鉄道線の延伸
- <11> 東京12号線(大江戸線)の延伸
- <12> 多摩都市モノレールの延伸
- <13> 東京8号線の延伸
- <14> 東京11号線の延伸
- <15> 総武線・京葉線接続新線の新設
- <16> 京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
- <17> 京王線の複々線化
- <18> 区部周辺部環状公共交通の新設
- <19> 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
- <20> 小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
- <21> 東急田園都市線の複々線化
- <22> 横浜3号線の延伸
- <23> 横浜環状鉄道の新設
- <24> いずみ野線の延伸

●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

○広域的な交通ネットワークの拠点となる駅

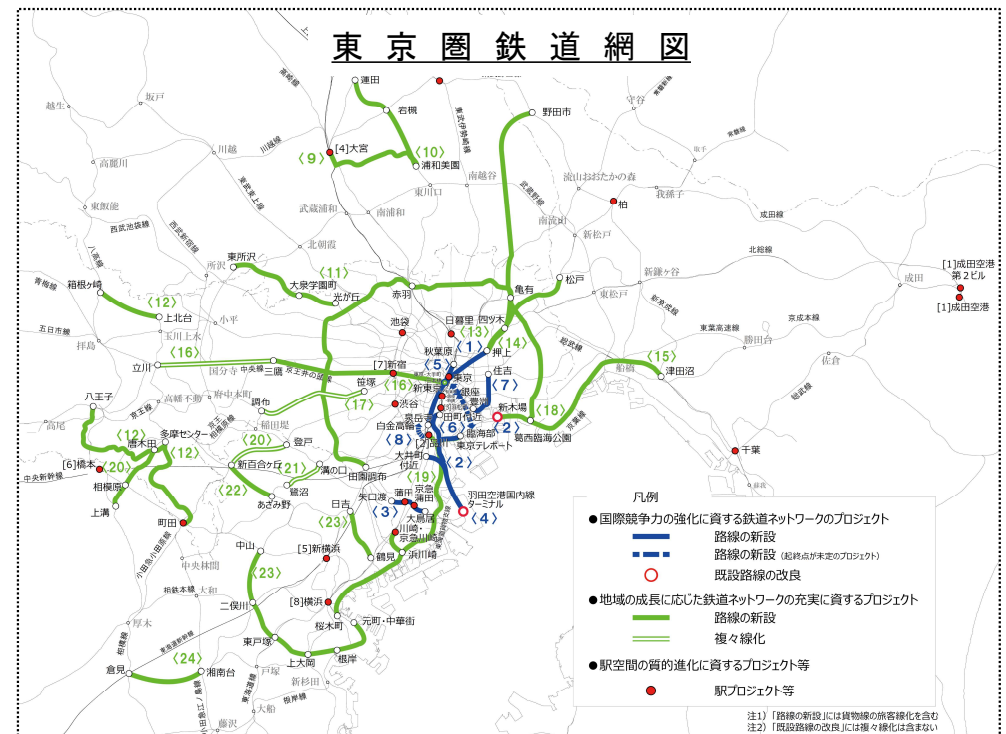
- [1] 成田空港駅
空港第2ビル駅
- [2] 品川駅
- [3] 浜松町駅
- [4] 大宮駅
- [5] 新横浜駅
- [6] 橋本駅

○国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅

- [7] 新宿駅
- [8] 横浜駅

○駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅

- 日暮里駅
東京駅・大手町駅
日本橋駅等
渋谷駅
池袋駅
新橋駅・有楽町駅・銀座駅等
蒲田駅・京急蒲田駅
町田駅
川崎駅・京急川崎駅
千葉駅
柏駅
春日部駅



1. 羽田空港線の新設(田町付近～羽田空港)



区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
田町付近、大井町付近、東京テレポート～東京貨物ターミナル～羽田空港	20.5	3,400	1.1～1.1

進捗状況			
●田町付近～羽田空港について、JR東日本が令和3年1月に事業許可を取得し、令和5年6月本格着工			

2. 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設



区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
羽田空港国内線ターミナル駅	0.5	260	3.8～3.7

進捗状況			
●京急電鉄が令和4年3月に鉄道施設の変更認可を取得して工事中			

3. 東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)

4. 都心部・品川地下鉄構想の新設(白金高輪～品川)



区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
豊洲～住吉	5.2	1,500	2.1～2.1

区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
白金高輪～品川	2.0	1,600	1.2～1.2

進捗状況			
●両路線とも東京メトロが令和4年3月に事業許可を取得し、工事施行認可を申請中			

※下線: 従業人口の都心集中傾向が2020年以降緩和するケース
 ※下線なし: 従業人口の都心集中傾向が2030年まで継続するケース

駅空間の質的進化に資するプロジェクトの例

1. 品川駅

概要	・羽田空港へのアクセスや新幹線への乗換拠点であるとともに、上野東京ライン（常磐線）の起終点。2020年（R2年）品川～田町間に高輪ゲートウェイ駅が開業。 さらには、2027年（R9年）以降にリニア中央新幹線が開業予定。 ・京急品川駅の地平化・2面4線化等による乗換利便性や東西自由通路の延伸及び踏切除却による拠点性・回遊性向上が図られることを期待。
会議等	品川駅周辺まちづくり協議会（H26年3月～） 等
進捗状況	・京急において地平化（東西自由通路延伸）、2面4線化（京急線改良事業）及び踏切除却（連続立体交差化事業）について、2018年（平成30年）12月に都市計画決定。2020年（令和2年）4月に都市計画事業認可を取得。 ※京急の2面4線化（京急線改良事業）に対し、令和3年度より鉄道駅総合改善事業にて補助を実施。（事業期間：R3～R11年度）

2. 浜松町駅

概要	・羽田空港アクセス路線と他路線との乗換拠点。歩行者通路整備等による乗換改善が図られることを期待。
進捗状況	・東京モノレールにおいて、令和3年度より駅舎建替事業に着手（事業期間：R3年度～R11年度）。

3. 大宮駅

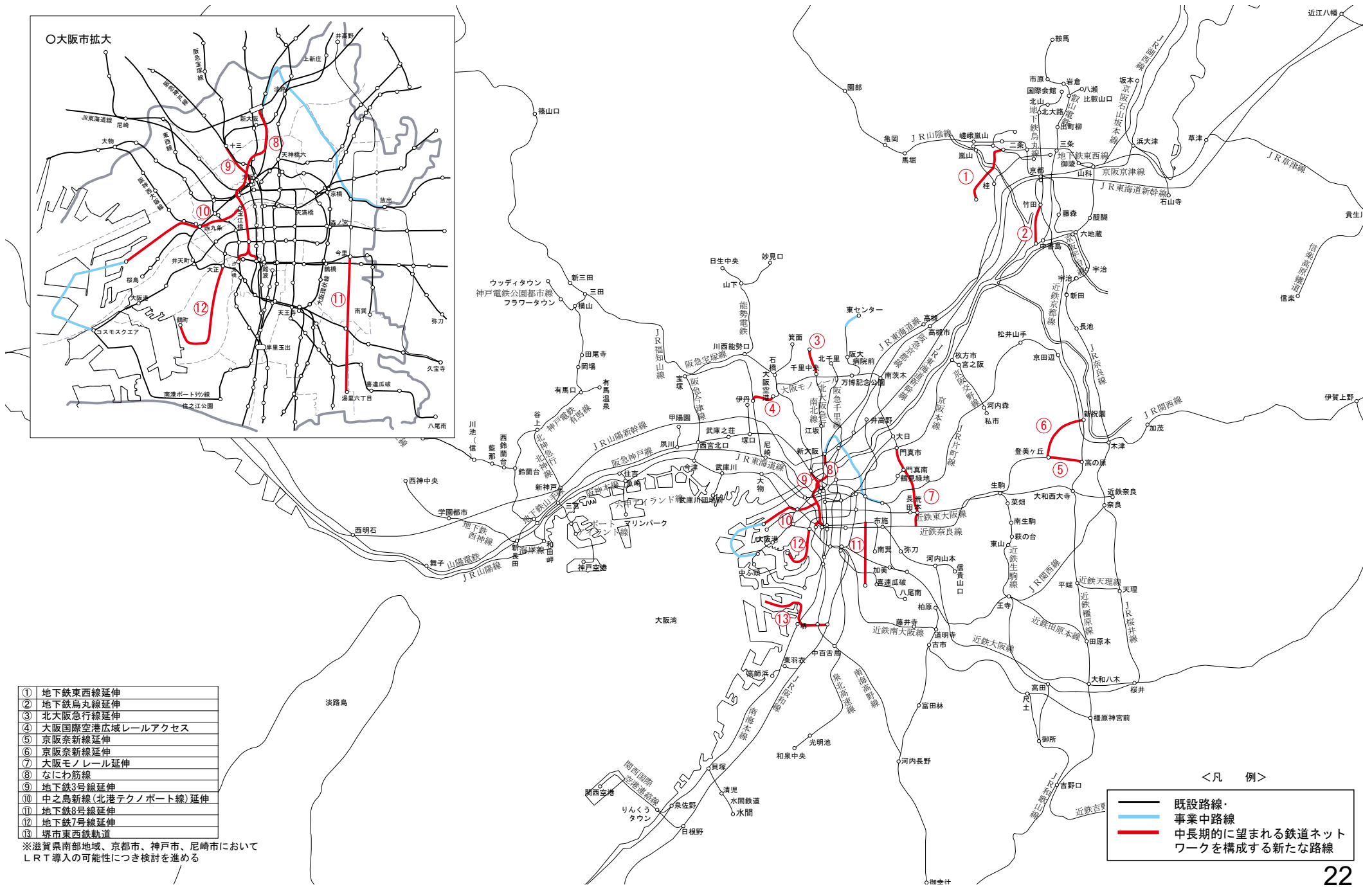
概要	・北海道・東北、上越・北陸新幹線の発着駅であるとともに、JR各路線や東武鉄道も乗り入れる東京圏北部の交通の要所。 ・東武大宮駅の移設等による鉄道路線間の乗換改善や東西連絡通路及び東口駅前広場の整備等による回遊性の向上が図られることを期待。
会議等	大宮グランドセントラルステーション推進会議（H28年8月～）
進捗状況	・東武大宮駅の移設、東西連絡通路及び東口駅前広場の整備等に係る「大宮グランドセントラルステーション化構想」を策定（H30年7月）。 ・「整備方針」や「取組内容」等をより具体的かつ実現可能なものとしていくため、「大宮GCSプラン2020」を策定（R3年3月）。

4. 新横浜駅

概要	・東海道・山陽新幹線の発着駅であり、最寄りに競技場やイベントホールが存在する東京圏西部の拠点。 ・新幹線と在来線との乗換利便性の向上や自由通路整備による回遊性の向上が図られることを期待。
会議等	H28年度：「駅まち会議」設置（令和5年度までに計13回開催）
進捗状況	・ラグビーワールドカップや東京2020オリンピック・パラリンピックの開催に合わせた駅構内案内図の作成及び配布や掲示（平成31年度、令和3年度）。 ・相鉄・東急直通線の開業に合わせた駅構内（ラチ外エリア）案内サインの共通ルール化及びルールに基づく改修（令和4年度）。

国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクトの例（新宿駅）

概要	・西武新宿駅を含めると6社局の鉄道事業者が乗り入れ、日本で最も多い駅利用者数を誇る駅。 ・関係者間の連携のもと、駅空間の拡張や高品質化とともに、周辺まちづくりと協調のとれた駅前広場整備及び自由通路整備による駅周辺の回遊性の向上が図られることを期待。 また、「まちの顔」にふさわしいデザイン性を有した駅の形成を期待。 ・新宿ターミナル協議会により取組が進められている案内サイン整備等について、東京オリンピック・パラリンピックまでの着実な実施を期待。
会議等	新宿ターミナル協議会 等（H27年6月～）※新宿ターミナル協議会は廃止（R5年3月）。
進捗状況	・東西自由通路整備については、新宿区において整備。（R2年7月に供用開始。） ・新宿ターミナル協議会において、「案内サインの改善」などを柱とした新宿ターミナル基本ルールを策定（H28年3月）、サイン等の整備計画を策定（H29年8月）。 ・同協議会構成員の各鉄道事業者において、案内サイン等の整備実施（H29～R3年度）。



近畿地方交通審議会答申第8号の進捗状況(新線)

1. なにわ筋線新設(新大阪～J R難波・南海汐見橋)

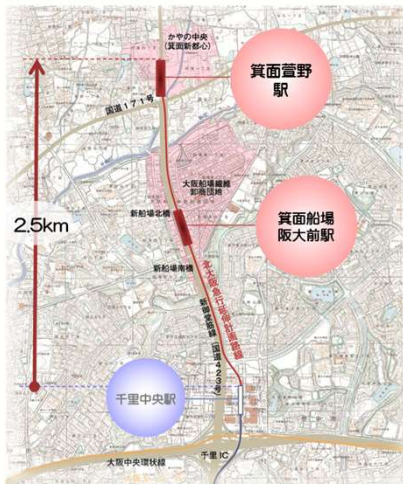


区間	延長 (km)	総事業費 (億円)
北梅田～J R難波～新今宮(南海)	20.5	3,300

進捗状況
関西高速鉄道(株)(第三種：施設保有)、J R西日本(第二種：運営)、南海(第二種：運営)が令和元年7月に事業許可を取得し、令和13年春開業予定。

※事業許可取得時のもの。

2. 北大阪急行南北線延伸(千里中央～新箕面)



区間	延長 (km)	総事業費 (億円)
千里中央～新箕面	2.5	672

進捗状況
北大阪急行(株)が平成27年12月に事業許可 & 特許を取得し、令和6年3月23日(土)開業予定。

※事業許可・特許取得時のもの。

※総事業費の最新値は874億円。

3. 大阪モノレール延伸(門真市～瓜生堂)



区間	延長 (km)	総事業費 (億円)
門真市～瓜生堂	8.9	1,050

進捗状況
大阪高速鉄道(株)(現・大阪モノレール(株))が平成31年3月に事業特許を取得し、令和11年開業予定。

※事業特許取得時のもの。

- JR（東日本、東海、西日本）や大手民鉄の営業収益等は新型コロナウイルス感染症拡大により大きく減少。直近の営業収益は回復傾向だが、動力費等のコスト増により営業利益の回復が鈍い。

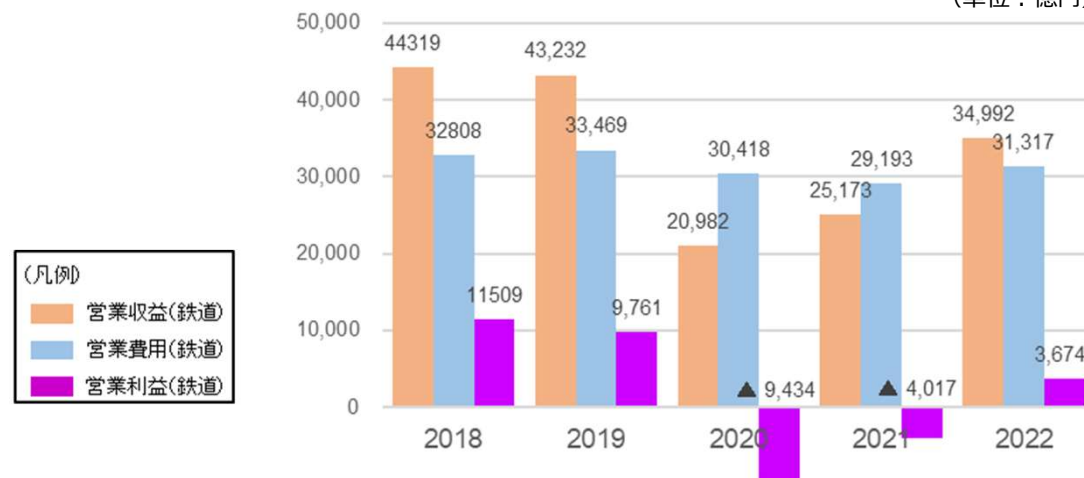
※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なる場合がある。

(単位：億円)

	JR（東日本、東海、西日本）					大手民鉄16社				
年度	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
営業収益 (鉄道)	44,319	43,232	20,982	25,173	34,992	17,365	17,177	11,699	12,716	14,457
営業費用 (鉄道)	32,808	33,469	30,418	29,193	31,317	13,396	14,140	13,396	13,022	13,562
営業利益 (鉄道)	11,509	9,761	▲9,434	▲4,017	3,674	3,536	3,037	▲1,697	▲306	898
経常利益	10,813	9,070	▲10,250	▲3,899	3,522	5,126	4,228	▲1,296	370	1,753
純利益	7,457	6,113	▲9,262	▲2,888	3,137	3,469	2,687	▲1,657	776	1,673

JR（東日本、東海、西日本）

(単位：億円)



大手民鉄16社

(単位：億円)

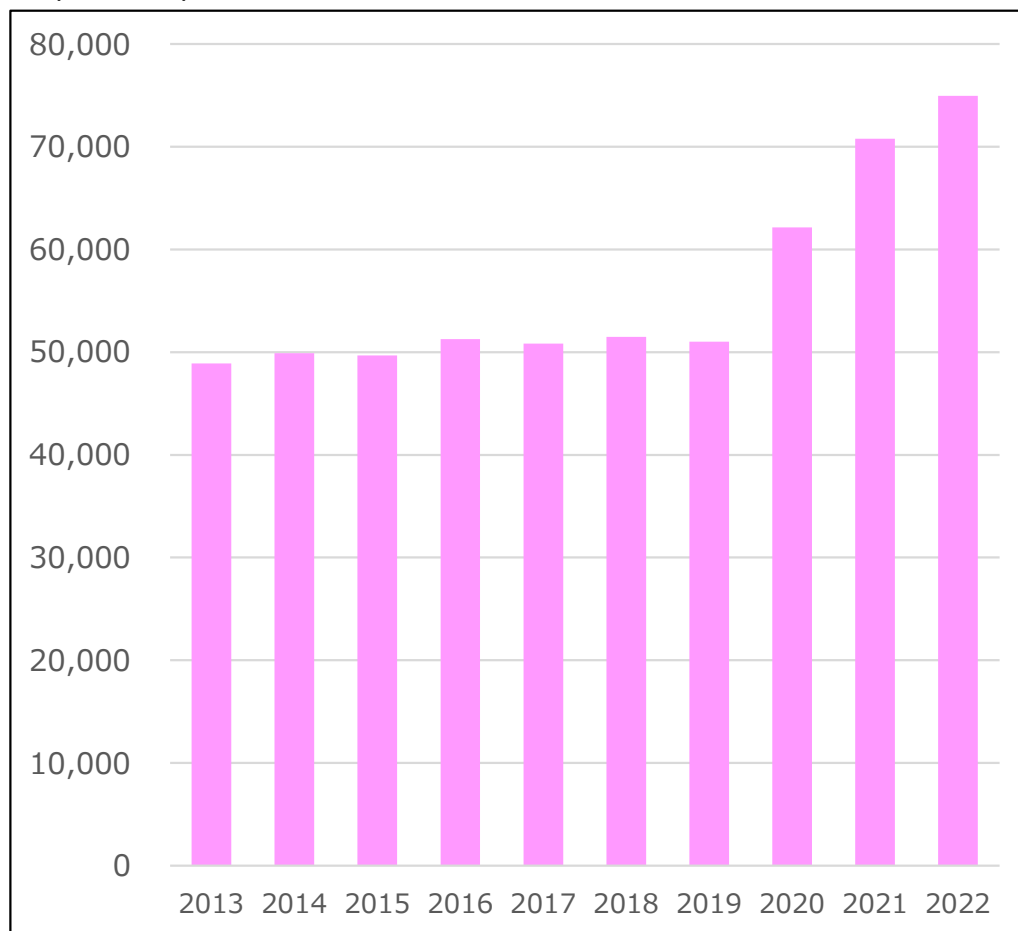


※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 鉄道事業者の長期借入金等の残高は、コロナウイルス感染症拡大以前と比べ、増加している。

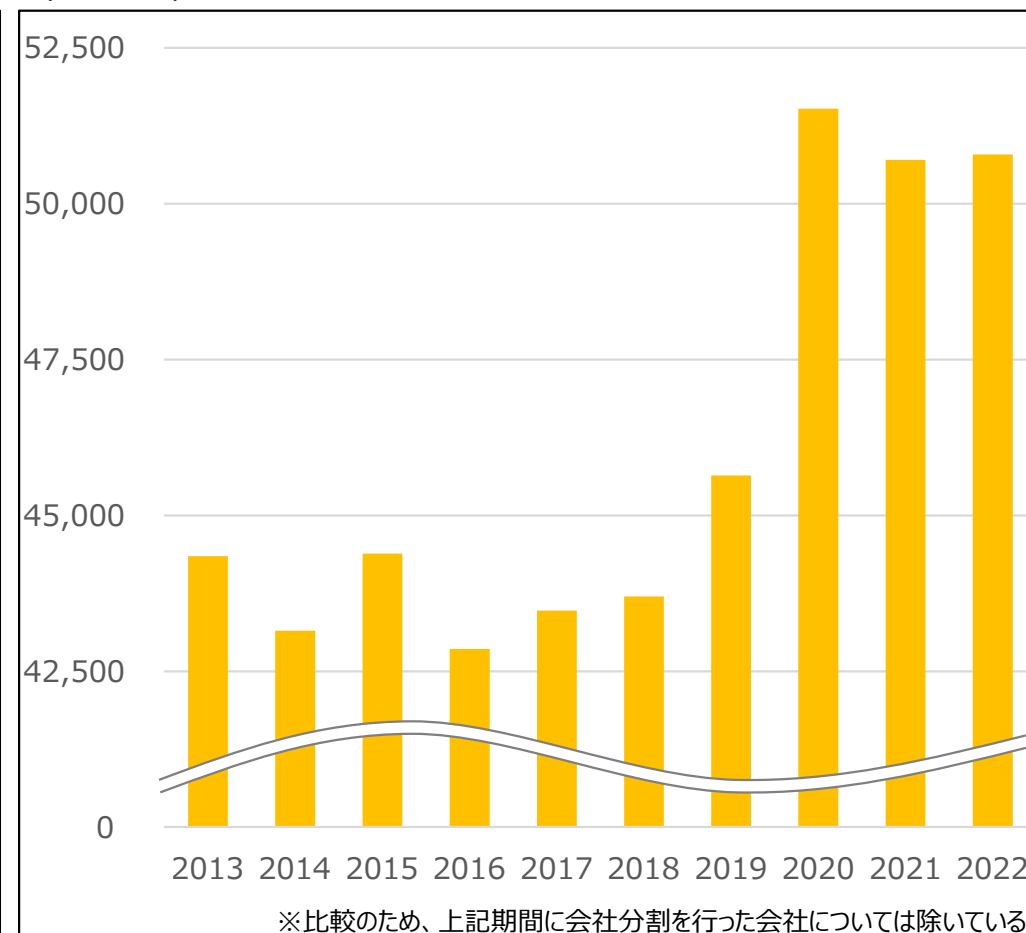
JR（東日本、東海、西日本）

(単位：億円)



大手民鉄16社

(単位：億円)

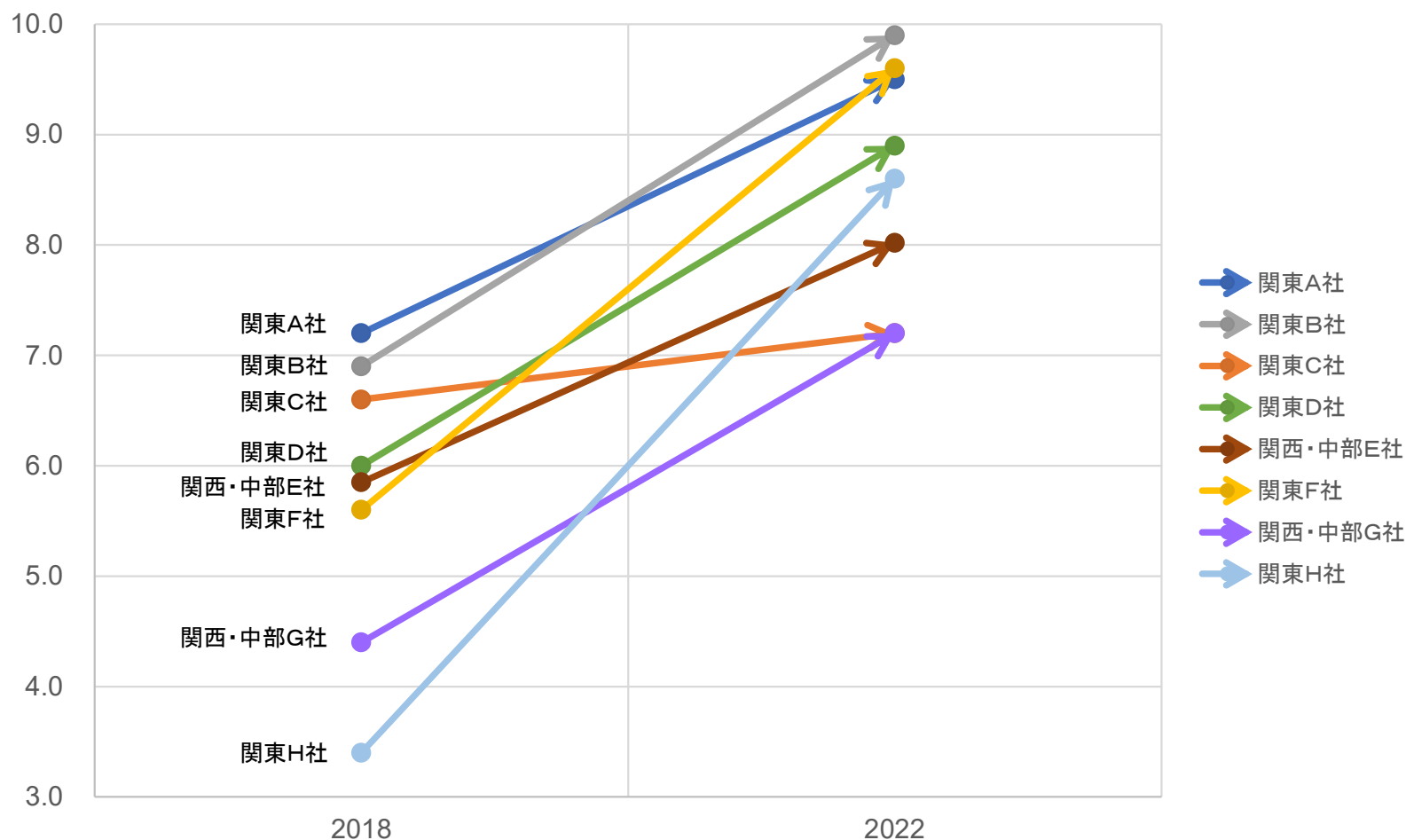


※ J R 東海の中央新幹線建設長期借入金除く

※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 金融機関が融資する際には信用格付が金利決定の1つの要素となる。信用格付の決定の参考とされる純有利子負債EBITDA倍率は、多くの鉄道事業者で新型コロナウイルス感染症拡大以前と比べ、悪化している。

各社の純有利子負債EBITDA倍率の推移

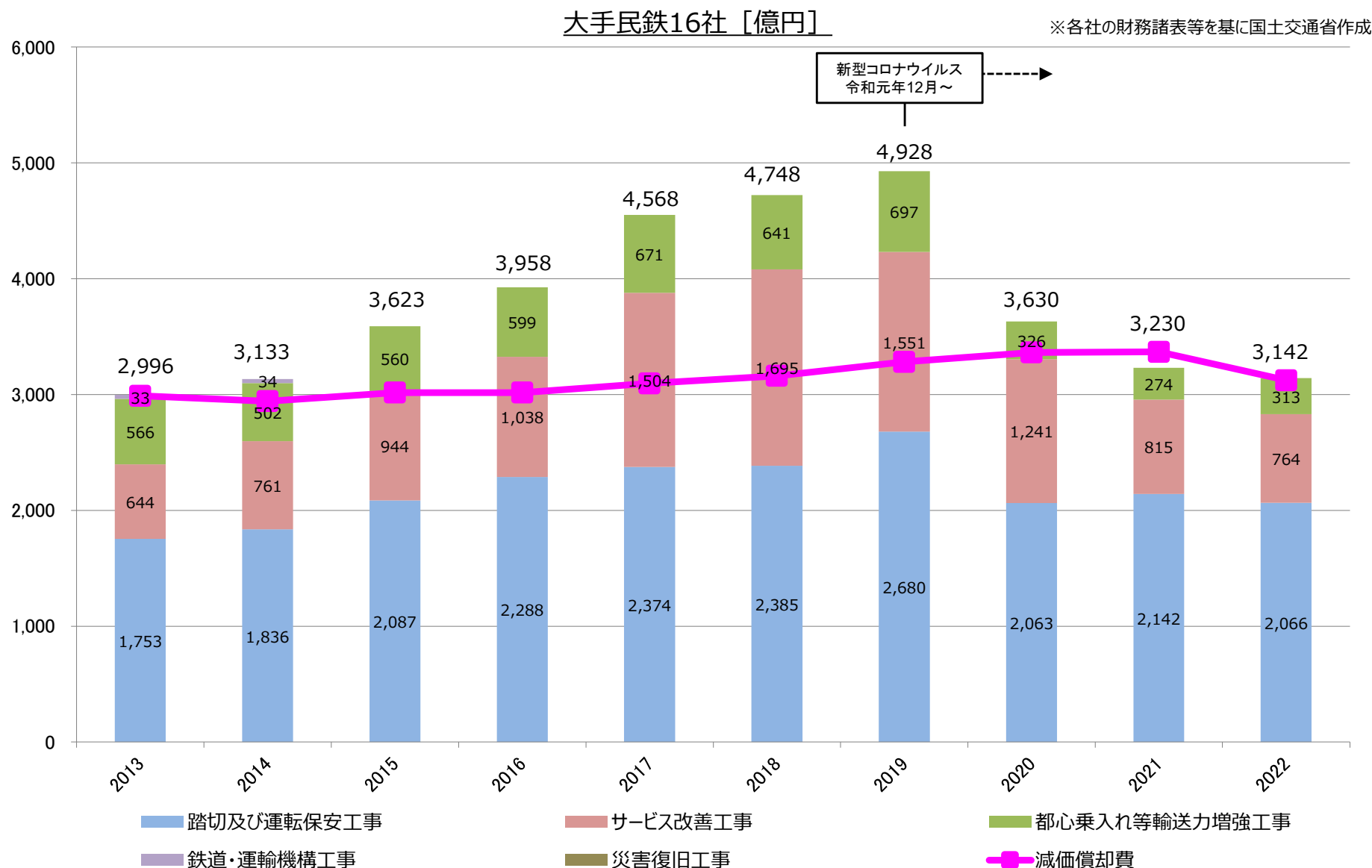


※EBITDA = 営業利益 + 受取利息・配当金 + 減価償却費 + のれん償却額

※純有利子負債EBITDA倍率は数値が低いほど財務に余裕がある

※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 大手民鉄の設備投資額は新型コロナウイルス感染症拡大以降、大きく減少している状況。



踏切及び運転保安工事：運転保安設備の整備、耐震補強、線路の立体化による踏切道の整理など

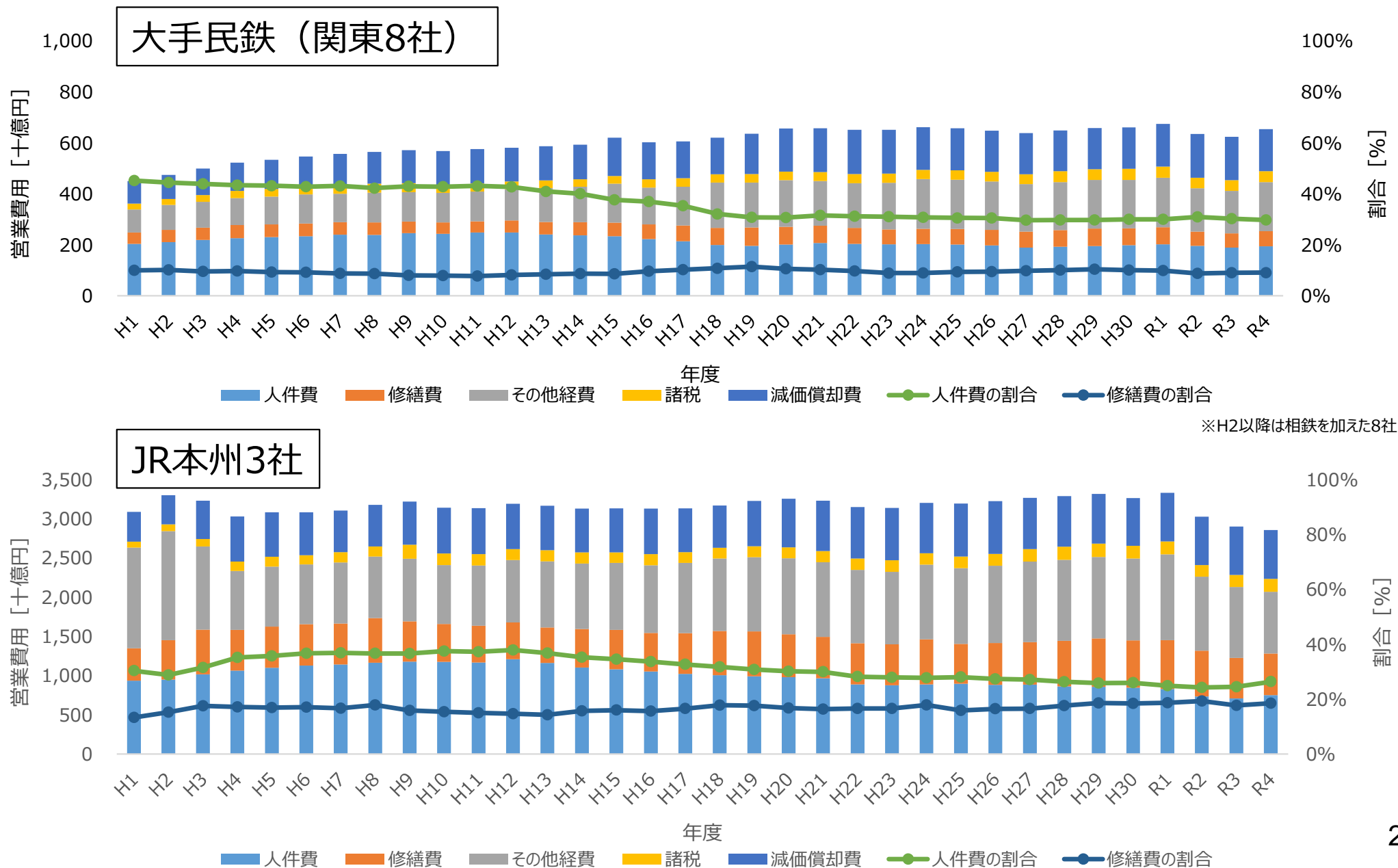
サービス改善工事：バリアフリー化（エスカレーター・エレベーターの設置を含む）、駅施設のリニューアルなど

都心乗入れ等輸送力増強工事：都心への乗り入れ、駅の改良、車両の新造など

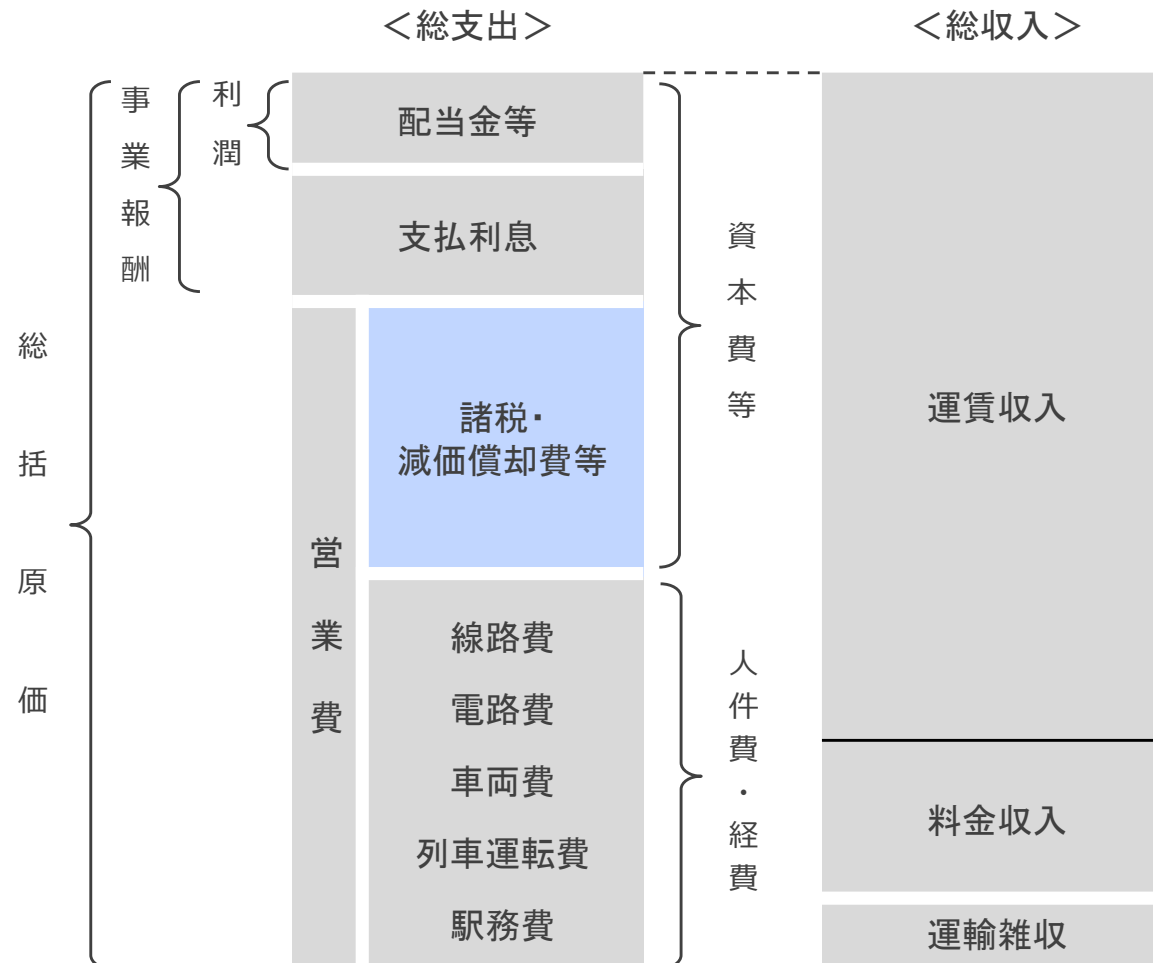
鉄道・運輸機構工事：鉄道・運輸機構が施行するニュータウンや都心乗り入れ等の新線建設及び複々線化工事をいい、完成後民鉄が買い取るもの

大手民鉄(関東8社)及びJR本州3社の営業費用の推移 (※人口除く)

- 長期的にみると営業費用に対する修繕費の割合は概ね横ばいだが、人件費の割合は減少傾向にある。



- 現行の鉄道運賃・料金制度は、適正な原価と適正な利潤を合計した総括原価を総収入が超えないかを国土交通省において審査し、個々の運賃の上限を認可する制度(総括原価方式による上限認可制)が採られている。
- 都市鉄道の設備投資に係る資本費は、当該設備の供用開始後に計上される減価償却費として運賃収入の中で回収される。



- 現在、国土交通省では、鉄道事業の持続可能な運営を確保していく等の観点から、減価償却費や人件費の計上方法など総括原価の算定方法全般について、見直しを進めている。

1. 背景・狙い

- 現行の鉄道運賃・料金制度が導入されてから20年以上が経過する中、社会経済の急激な変革や、安全に対する投資の必要性の高まり等に対して、鉄道事業が柔軟に対応し、持続的な運営を可能とするとともに、あわせて、多様化する利用者ニーズに鉄道サービスが適切に対応することを可能とするため、令和4年2月、交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を立ち上げ、鉄道運賃・料金制度について今日的視点から検証。
- 同小委員会の「中間とりまとめ」(令和4年7月)において、当面の対応として、鉄道運賃の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を見直すべきとされたところ。これを踏まえ、総括原価の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、CNやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、将来にわたって、持続可能な鉄道輸送サービスを提供できるよう、見直しを行うこととした。

2. 主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する投資の促進(減価償却費等の算定方法の改善)

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。
- ② 政策的意義の高い設備投資(※)の加速化を図るため、そうした設備に対応する既存設備の減価償却費については、前倒して総括原価への計上を認める。
(※強靱化関連投資、エネルギー効率の特に高い車両導入等)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費＝基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの鉄道事業者における人件費上昇率（実績値）のみならず、賃金構造基本統計調査や毎月勤労統計調査等に基づく「伸び率」を反映する。

(3) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮する。

3. スケジュール

令和5年6月	鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会(第10回)において方向性について了承
令和5年度内	収入原価算定要領の改定

都市鉄道整備の促進に係る制度の変遷

時代区分		創設または拡充の内容	背景・目的等
高度 成長期	昭和37年	地下高速鉄道整備事業費補助	戦後、都市部に人口が流入し、 <u>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。</u>
安定期	昭和47年	譲渡線建設費等利子補給金（P線補助）	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、 <u>大都市のラッシュ時における混雑の緩和が大きな問題</u> となった。
	昭和48年	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）	
バブル 形成期	昭和61年	特定都市鉄道整備積立金制度	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 <u>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</u> 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、 <u>長期・低利の建設資金の調達が必要</u> であった。
	平成6年	★第三セクターを対象に追加 ★積立限度額拡大、一部の新線建設を対象に追加	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、 <u>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とともに、第三セクターが補助対象として追加された。</u>
バブル崩壊期・停滞期・現在	平成8年	幹線鉄道等活性化事業費補助	鉄道事業者の負担のさらなる軽減措置を講ずることにより、 <u>都市鉄道の輸送力の増強を一層促進が図られた。</u>
	平成11年	★空港アクセス鉄道を対象に追加、名称変更	<u>効率的な鉄道整備</u> を図ることを目的に、 <u>貨物鉄道の旅客線化</u> に対する補助制度が創設された。
	平成12年	鉄道駅総合改善事業費補助	<u>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</u> の観点から、 <u>空港アクセス鉄道の整備が必要</u> となった。
	平成13年	★平成13年12月以降は新規採択を停止	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、 <u>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</u> が重要な課題となった。
	平成17年	都市鉄道利便増進事業費補助 ★租税特別措置法による積立金の法人税優遇措置が廃止	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、 <u>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が図られた。</u>
	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 <u>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が必要</u> となった。
	令和4年	★バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅の補助率を拡充	都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、 <u>地方部では予算措置による重点的支援</u> として令和4年度より、バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅の施設整備について <u>補助率が最大1/3から最大1/2に拡充された。</u>

- 鉄道整備を促進するため、様々な支援制度が創設されている。

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 線路の増設	引上げ線の整備	駅改良 ホームまたは コンコースの改善	車両導入 長編成化または 車両大型化	拡幅	公営（地下鉄）	第三セクター	JR・民鉄	その他
補助 地下鉄	【概要・目的】 地下高速鉄道の整備促進 【対象事業】 <u>新線建設</u> 、耐震補強、浸水対策、 <u>駅施設の大規模改良工事</u> <u>（列車運行円滑化）</u> 、 <u>輸送力増強を目的とする大規模改良工事</u>	<u>対象建設費の35%以内</u>	○		○	○	○			○	○		東京 メトロ (※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、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>対象建設費の18%以内</u> ○ニュータウン鉄道 <u>対象建設費の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>対象建設費の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> <u>バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅は1/2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
助 P 線 補 (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)	
財 投	【概要・目的】 主要な都市鉄道ネットワークの整備促進 【対象事業】 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた <u>都市鉄道建設</u> 等	— <u>（財政融資）</u>	○							○	○	○	○

※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、財投…財政投融資

※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。

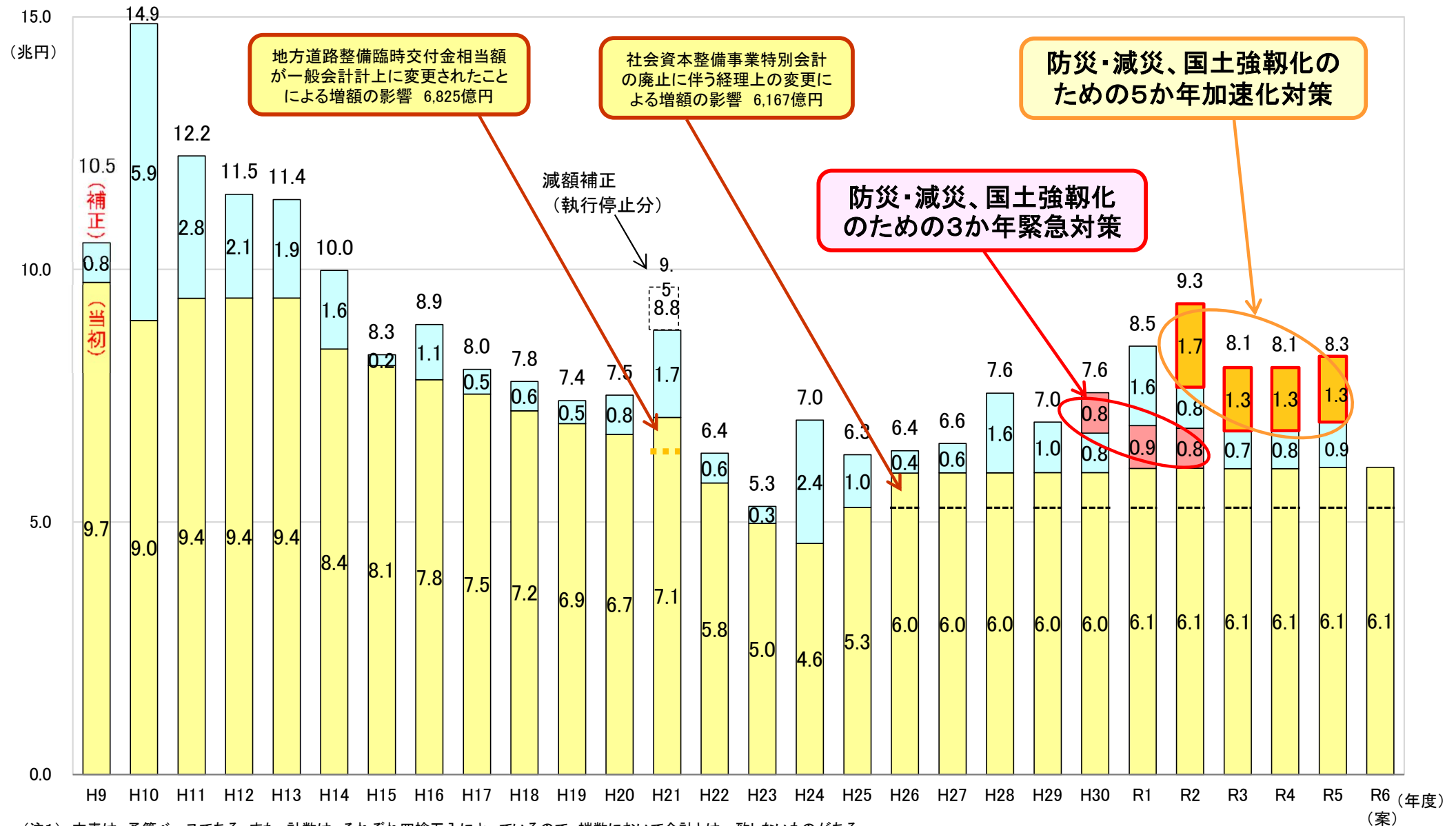
※3 貨物鉄道の旅客線化のための鉄道施設の整備に限る。

※4 有楽町線（住吉～豊洲）及び南北線（品川～白金高輪）の建設、浸水対策並びに駅施設の大規模改良工事に限る。

※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。

公共事業関係費(政府全体)の推移



(注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。

(注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

(注3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～4年目は、それぞれ令和2～5年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。

(注4) 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。

(注5) 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。

(注6) 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金202億円を行政経費から公共事業関係費へ組替えた後の額であり、生活基盤施設耐震化等交付金を除いた場合、6兆600億円である。

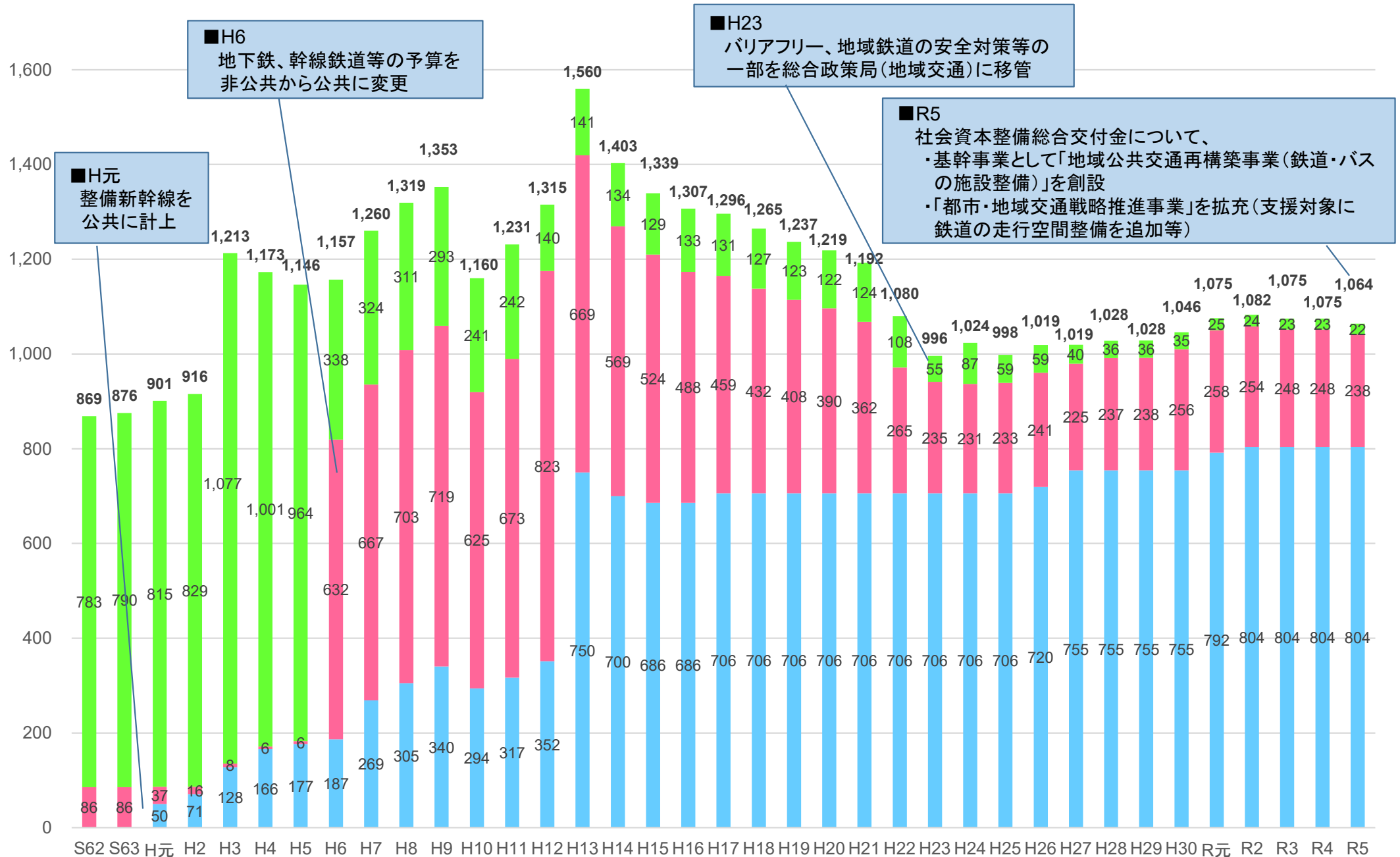
鉄道局予算推移(当初予算ベース)

(単位: 億円)

■ 新幹線公共

■ その他公共

■ 非公共

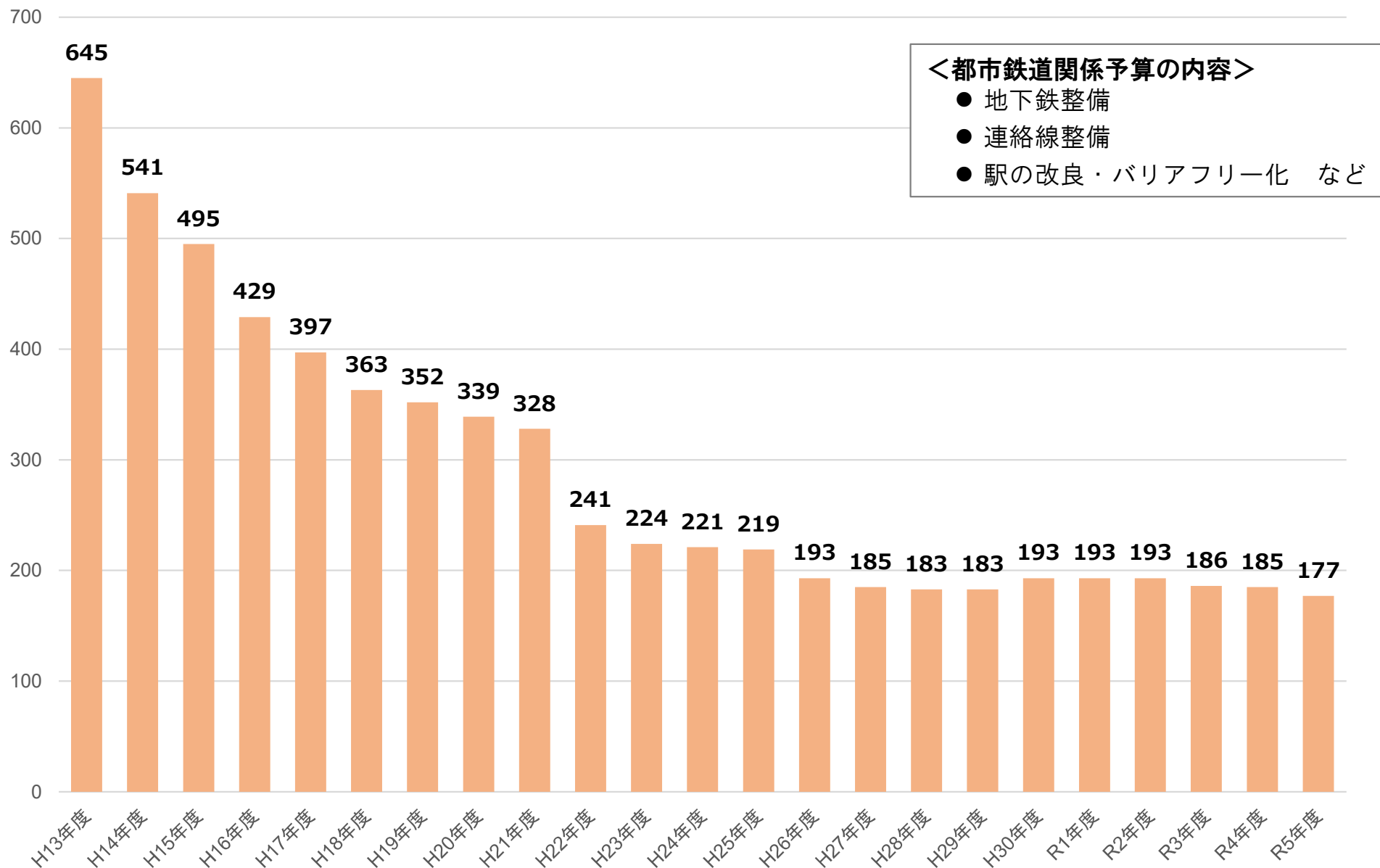


※ 日本国有鉄道清算事業団及び鉄道整備基金への助成等は含まない。

※ R1、R2予算には、臨時・特別の措置を含まない。

※ 端数において合計とは一致しないものがある。

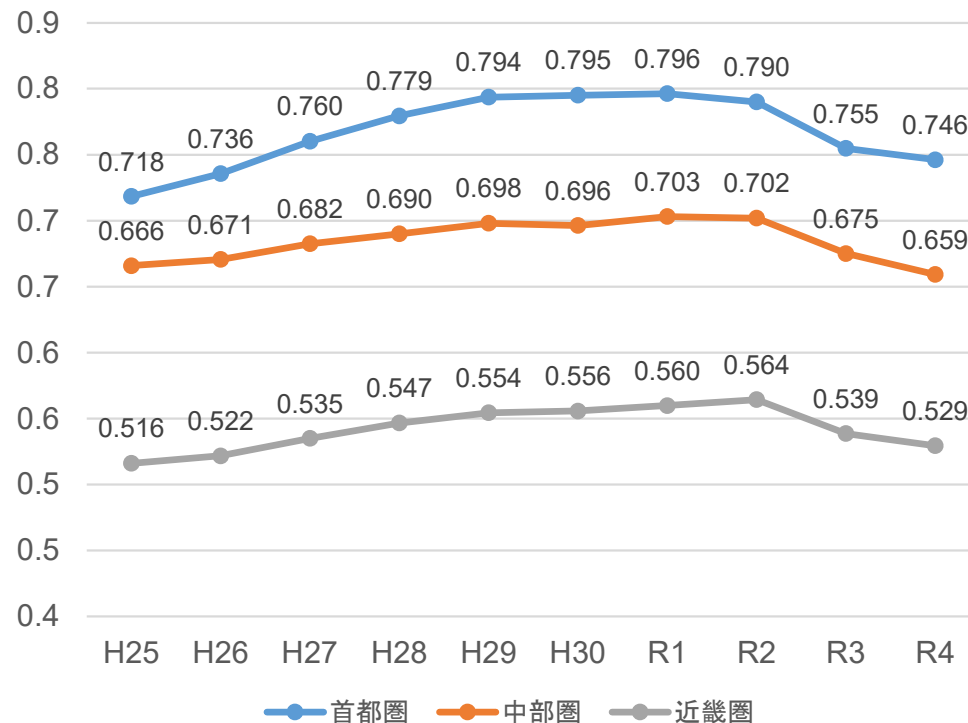
（単位：億円）



※令和元年度、令和2年度は「臨時・特別の措置」を含まない

- 財政力指数（合理的に算出した各自治体の財政需要について標準的な税収入により賄える率）については、各地域において新型コロナウイルス感染症拡大以降、減少傾向にある。
- 首都圏に比べ、西日本の財政力指数は低い傾向にある。

総務省HPを基に国土交通省作成



首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

【財政力指数】 財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が多いことになり、**財源に余裕**があるといえる。

$$\text{財政力指数 (3カ年平均)} = \frac{\text{基準財政収入額 (※2)}}{\text{基準財政需要額 (※1)}}$$

※1 基準財政需要額

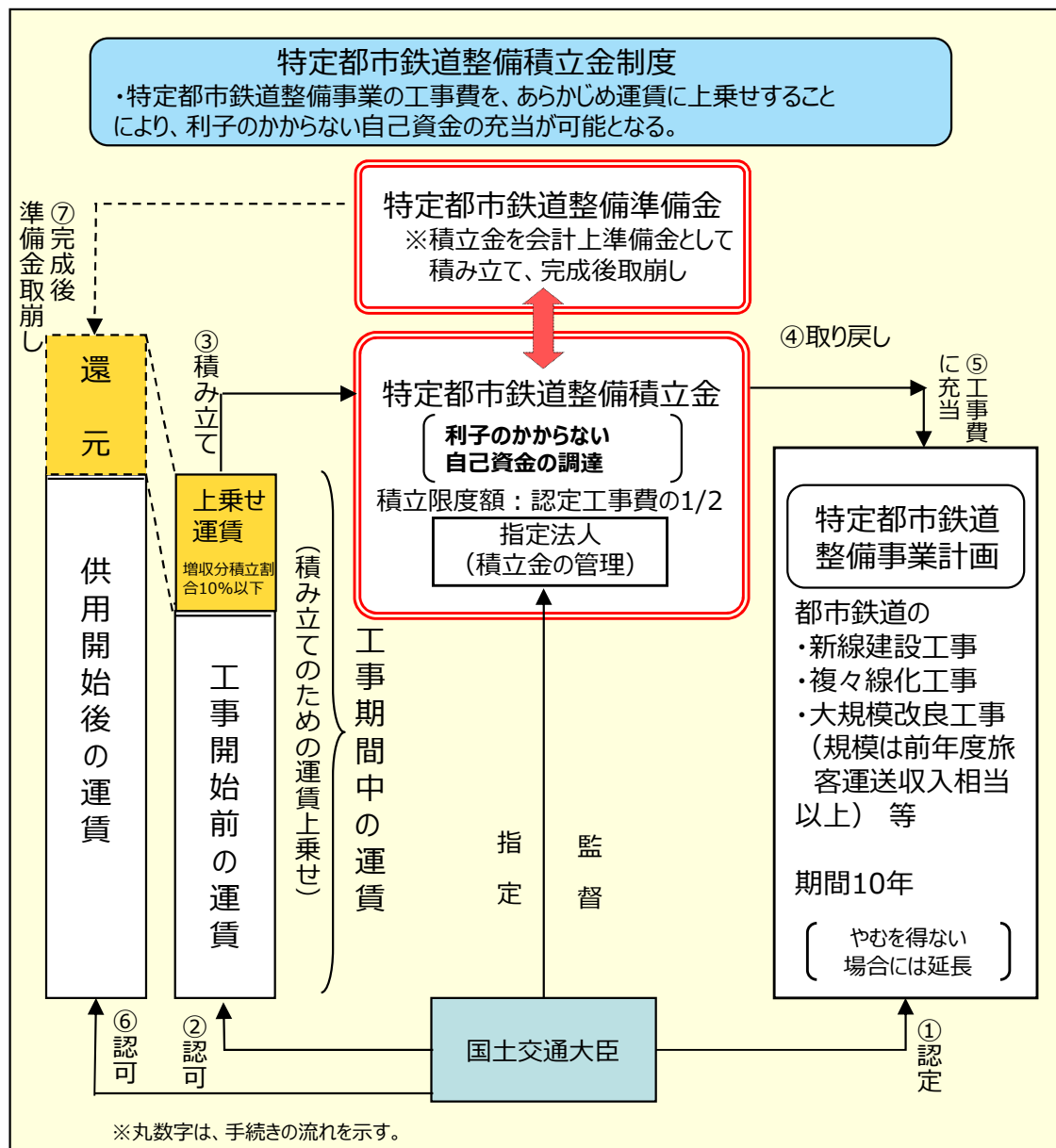
普通交付税の算定基礎となるもので、各地方公共団体が、**合理的かつ妥当な水準**における行政を行い、又は施設を維持するための財政需要を算定するもの。
 単位費用（測定単位1当たり費用）× 測定単位（人口・面積等）× 補正係数（寒冷補正等）

※2 基準財政収入額

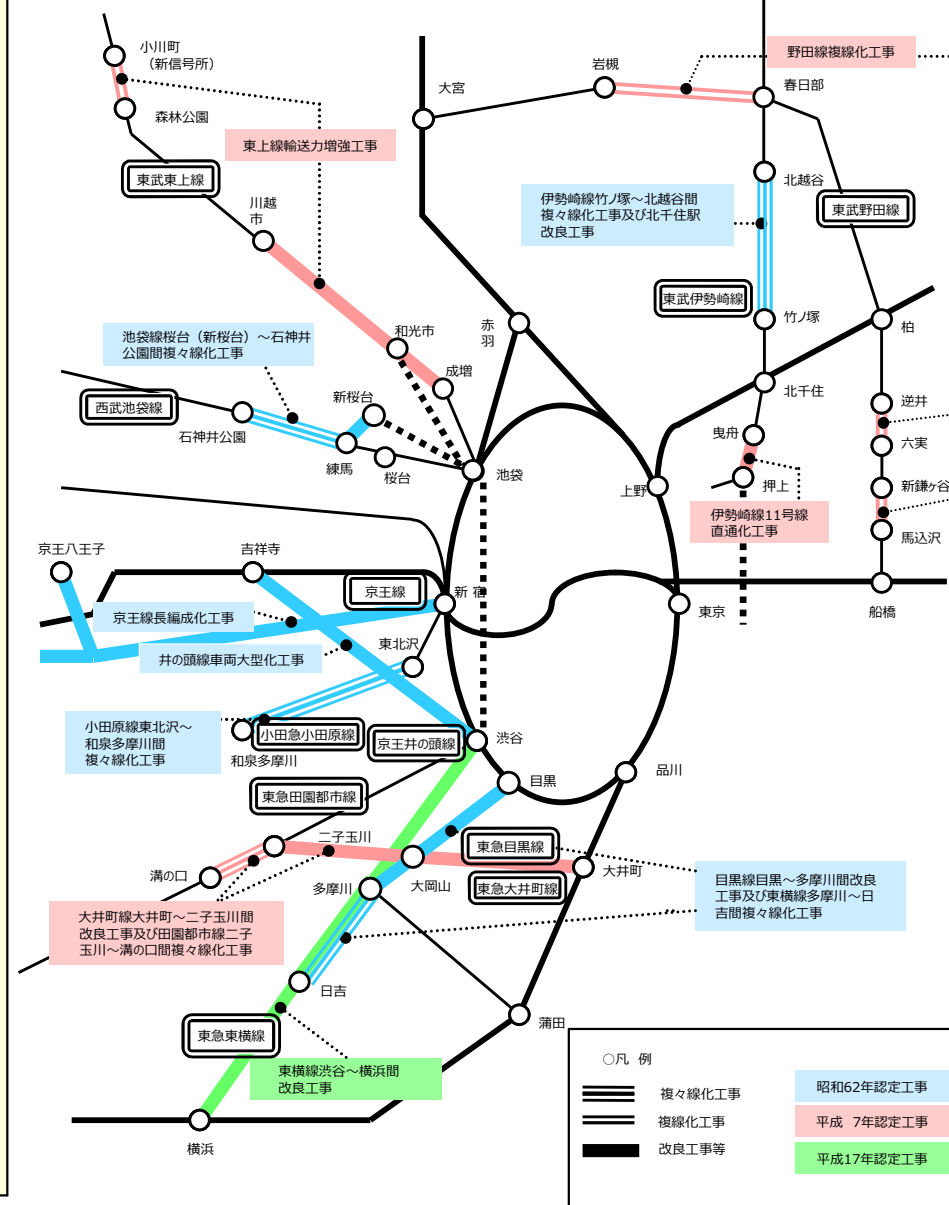
普通交付税の算定に用いるもので、各地方公共団体の財政力を合理的に測定するために、**標準的な状態**において徴収が見込まれる税収入を一定の方法によって算定するもの。
 標準的な地方税収入×75/100+地方揮発油譲与税等

	特定都市鉄道整備積立制度	新線建設に係る加算運賃制度
①対象事業	新線整備、輸送力増強	新線整備
②対象事業費	● 東京圏は100億以上、その他地域は80億以上 ● 申請の前事業年度の<u>旅客運送収入額に概ね等しいか、これを超えるもの</u>	制限なし
③徴収可能額	当該事業年度の旅客運送収入の10% (積立10年間の累積では認定工事費の1/2まで)	工事費全額
④運賃加算開始時期	工事開始後	供用開始後
⑤運賃加算期間	10年以内	資本費の回収が完了するまで
⑥運賃加算の対象	全線	新線区間の利用者
⑦運賃改定の審査範囲	全線における収支で審査	新線区間に特化して審査
⑧メリット	● 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 ● 工事中の<u>借入額を低く抑えることができる</u>ため、供用後の急激な運賃上昇を回避できる ● 準備金として損金算入することで課税の繰り延べ効果がある (H17年度に廃止)	● 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 ● <u>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</u>
⑨デメリット	● 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、<u>対象となる工事が限られてしまう</u> ● 施設の供用開始前に利用者に負担を求めるため、<u>受益と負担の間に一定程度乖離が存在</u> ● 現在は課税の繰り延べ効果が得られない	● 事後徴収であるため工事中に膨大な借入れが必要であり、<u>借入れコストが大きくなる</u>

- 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。



特定都市鉄道整備工事概略図(30.7現在)



- ◎ 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
- 受益者和其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

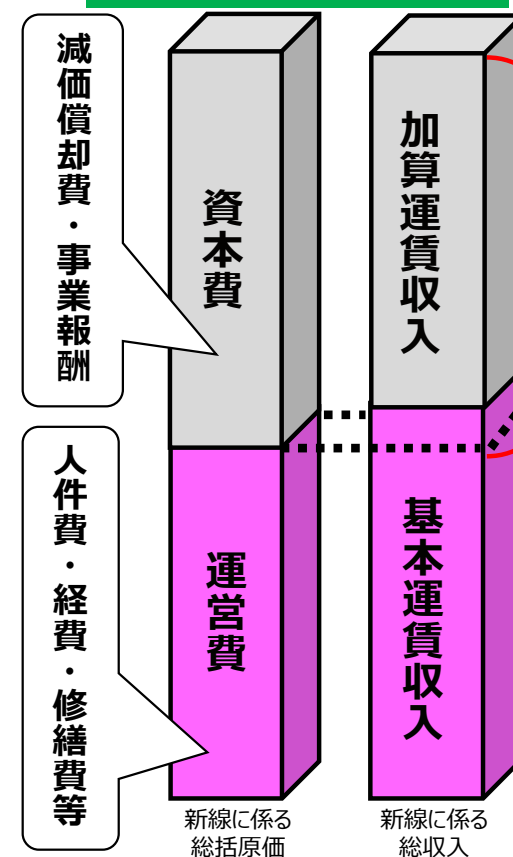
■ 加算期間

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		東 急	京 急	相 鉄				名 鉄				京 阪	
	東成田線	本線	相鉄・東急直通線	空港線	いずみ野線		相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線	知多新線	豊田線	羽島線	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	新横浜 ～ 新綱島	天空橋 ～ 羽田空港	二俣川 ～ いずみ中央	いずみ中央 ～ 湘南台	西谷 ～ 羽沢横浜国大	羽沢横浜国大 ～ 新横浜	富 貴 ～ 内 海	赤池 ～ 梅坪	新羽島 ～ 江吉良	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	3.6	3.2	8.2	3.1	2.1	4.2	13.9	15.2	1.3	4.2	2.3	1.4
当初設定 時期	S53.5	H3.3	R5.3	H10.11	S51.4	H11.3	R1.11	R5.3	S49.6	S54.7	S57.12	H17.1	H1.10	H20.10
現 行 加算運賃 (円)	70	140	70	50	6㎏まで 20 7～9㎏ 40	30	30	40	3㎏まで 20 4～6㎏ 30 7～9㎏ 40 10～12㎏ 50 13～15㎏ 60 16～18㎏ 70	3㎏まで 20 4～7㎏ 30 8～11㎏ 40 12～15㎏ 50 16～18㎏ 60	30	2㎏まで 30 3㎏ 50 4～5㎏ 80	60	60
回収率 (R4実績)	9.1%	78.5%	0.3%	86.3%	17.4%		3.2%		19.8%	50.6%	8.1%	19.8%	36.7%	19.0%

会社 区分	近 鉄			南 海	阪 神	J R北海道	J R西日本	J R四国	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	本四備讃線	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	宇多津 ～ 児島	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	18.1	1.4	2.2
当初設定 時期	S45.3	S61.10	H18.3	H6.6	H21.3	H4.7	H6.6	H8.1	H8.7	H7.4
現 行 加算運賃 (円)	6㎏まで 10 7～12㎏ 20 13～14㎏ 30	3㎏まで 40 4～6㎏ 60 7～10㎏ 70 11～14㎏ 90 15～18㎏ 110 19㎏ 130		3㎏まで 120 4～7㎏ 170 8～11㎏ 230	4㎏まで 60 5㎏～ 90	20	日根野・りんくうタウン 160 りんくうタウン・関西空港 170 日根野・関西空港 220	110	130	20
回収率 (R4実績)	50.1%	26.2%	8.4%	35.1%	63.9%	90.4%	20.1%	44.7%	52.5%	13.1%

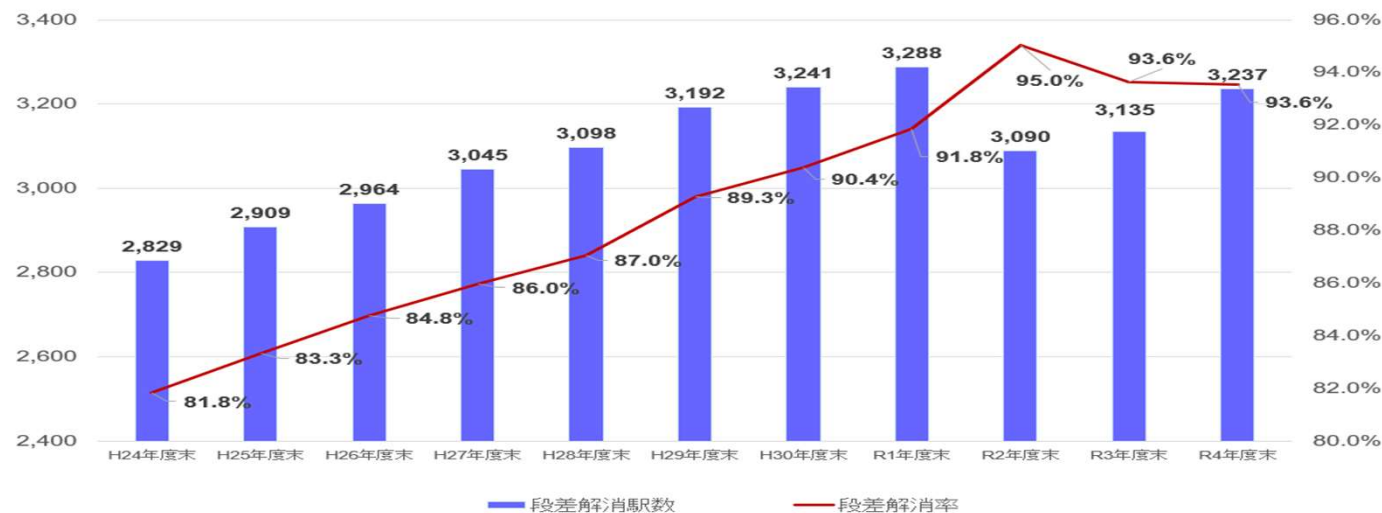
鉄道駅バリアフリー料金の創設・届出状況

- 令和3年12月、鉄道駅バリアフリー料金制度を創設。以下の17社が届出済み（令和6年1月時点）。
- 都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進。

事業者名 ※括弧内は届出日		JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
収受開始日		R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤 定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	10円	6.2円	10円	10円
	通学 定期	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円

事業者名 ※括弧内は届出日		京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽鉄道 (R4.8.10)
収受開始日		R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤 定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.3円	6.0円
	通学 定期	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円

3千人以上駅・2千人以上駅（基本構想）における段差解消



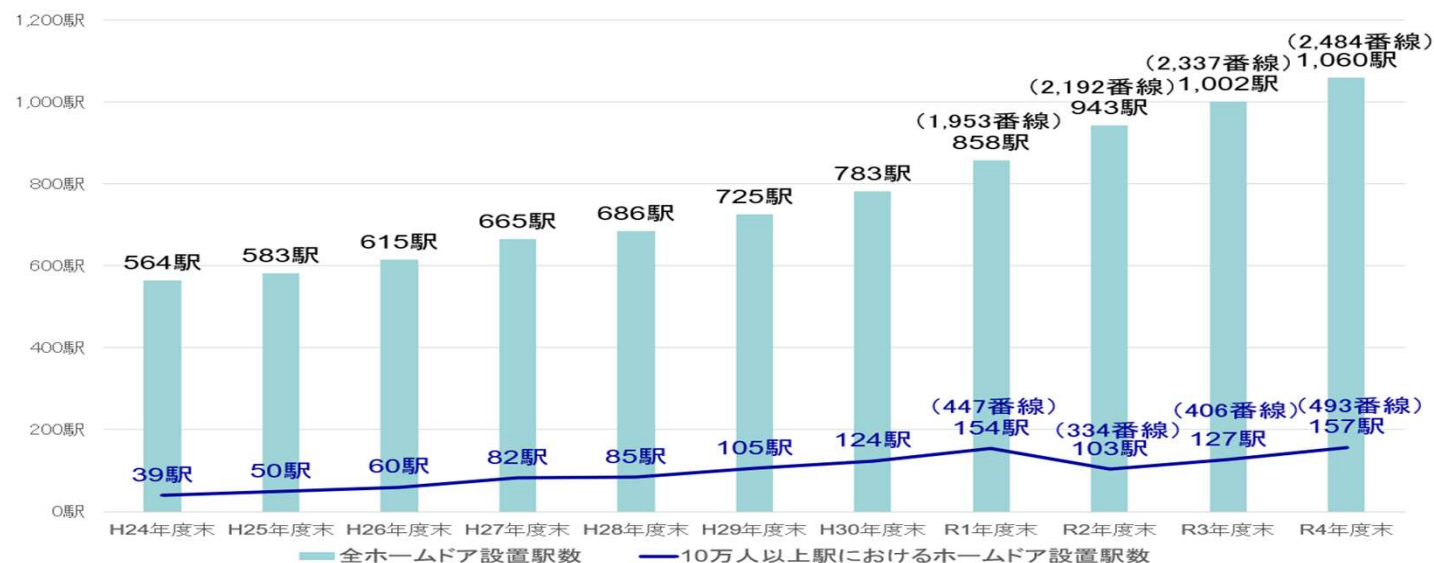
※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者が減少したことから、令和2年度における利用者数「3千人以上駅」が減少。

※2 令和2年度末までは利用者数3千人/日以上駅、令和3年度末から利用者数3千人以上駅と基本構想に位置づけられた2千人～3千人/日以上駅の進捗を示している。



エレベーター

ホームドア設置駅数（番線数）の推移



※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数（番線数）」が減少。

※2 ホームドア設置番線数については令和元年度より集計。



ホームドア

- 新線建設、新駅設置等、地域住民等の受益が比較的大きく、地域の強い要望を受けたものについて、沿線自治体が負担した事例がある。

① つくばエクスプレス（大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法）

（総事業費） 8,081億円

（負担者） 関係自治体（茨城県、つくば市、守谷市、つくばみらい市、埼玉県、八潮市、三郷市、東京都、千代田区、荒川区、足立区、台東区、千葉県、柏市、流山市）

鉄道・運輸機構

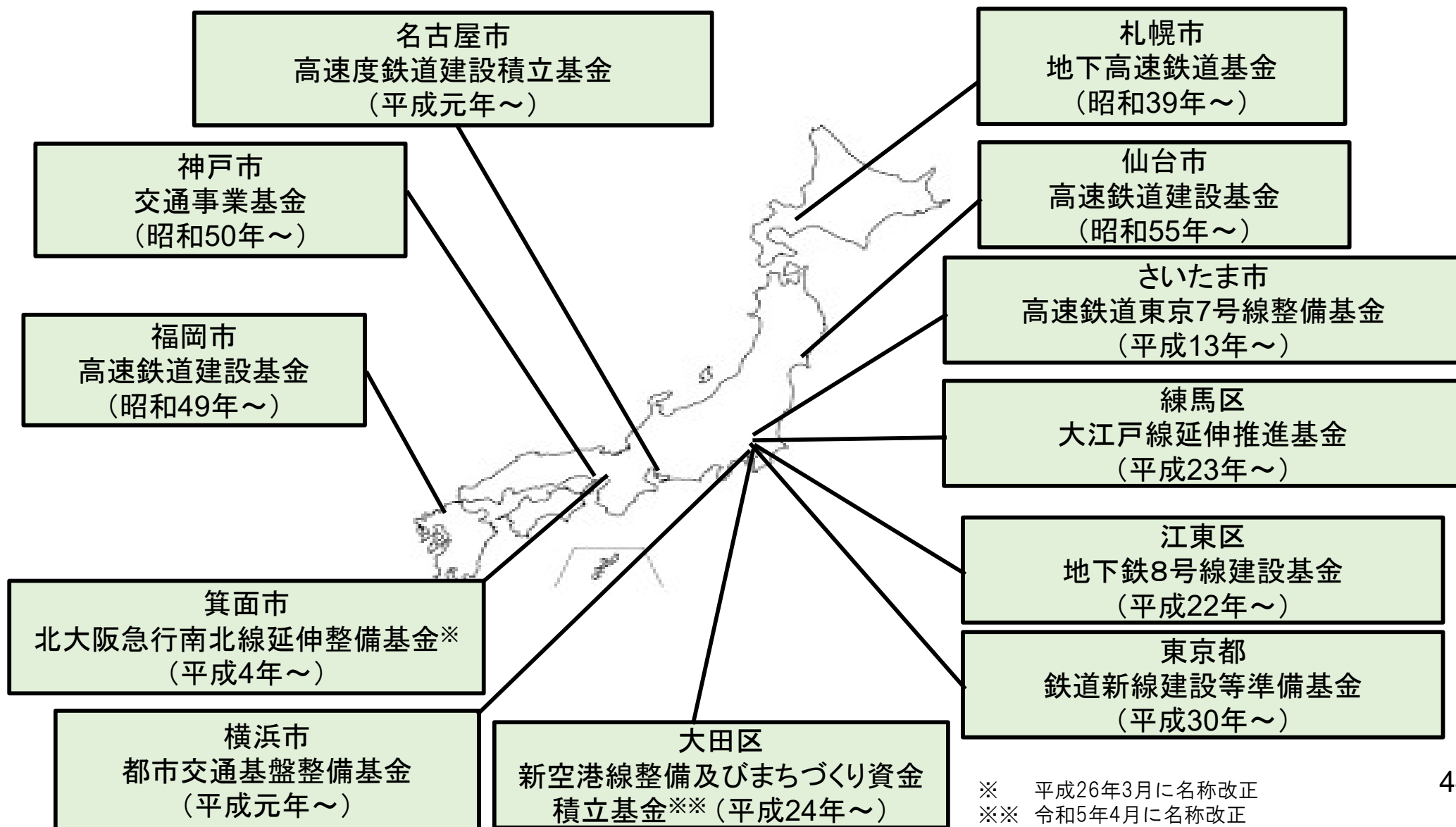
（負担内容） 総事業費8,081億円のうち、80%が機構及び沿線自治体の無利子貸付金（うち機構40%、沿線自治体計40%）、14%が沿線自治体の増資

② 沿線自治体と連携した新駅設置（JR東日本 南武線 小田栄駅の例）

（負担者） 川崎市

（負担内容） 駅設置費用の約50%を負担

- 鉄道整備財源等確保のため、多くの都市で鉄道整備基金を設立(以下の図はその主な例)。
※仙台市においては、条例に規定された特定税目の収入を基金へ繰り入れている一方、その他の都市では、毎年、都度予算で定める額を鉄道整備基金へ繰り入れ。



仙台市では、法人市民税（法人税割）の超過課税を実施し、条例により超過課税収入の2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金へ積み立て。

また、平成28年度までは事業所税についても条例によりその2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金へ積み立て。

	法人市民税 (均等割)	法人市民税 (法人税割)	事業所税 (資産割)	事業所税 (従業者割)
課税標準	法人税額	法人の規模 (資本金、従業員数)	事業所等の床面積	従業者給与総額
標準税率	年額 5 万円～300万円 ※ 法人の規模に応じ10分類	6.0%	1 m ² につき600円 ※ 市内の事業所等の合計床面積が1,000m ² 以下の場合は非課税	従業者給与総額の0.25% ※ 市内の合計従業者数が100人以下の場合は非課税
超過税率		8.4% ※ 対象は資本金の額又は出資金の額が1億円を超える法人等		
税収(R4)	超過課税収入はなし	約44億円 (超過課税収入分)	53.5億円 (平成27年度決算額)	



1 / 2 を積み立て

※事業所税収入の高速鉄道建設基金への積み立てはH28年度に廃止

仙台市高速鉄道建設基金

- ・令和4年度積立額22億円、取崩額49億円、年度末残高547億円
- ・取崩額の主な使途：地下鉄建設に係る一般会計からの出資及び補助のために発行した市債の償還

○仙台市高速鉄道建設基金条例（昭和五五年仙台市条例第一号）
(設置)

第一条 高速鉄道の建設、運営及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため、高速鉄道建設基金(以下「基金」という。)を設置する。

(積立て)

第二条 毎年度基金として積み立てる額は、次に掲げるとおりとする。

- 一 法人の市民税の法人税割の収入額から地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第三百十四条の四第一項に規定する標準税率により課税した場合における収入見込額を控除した額の二分之一に相当する額
- 二 前号に定めるもののほか、予算で定める額の範囲内の額

- 周辺開発と一体的に行われた新線建設等について、開発者に対して一定の負担を求めた事例がある。

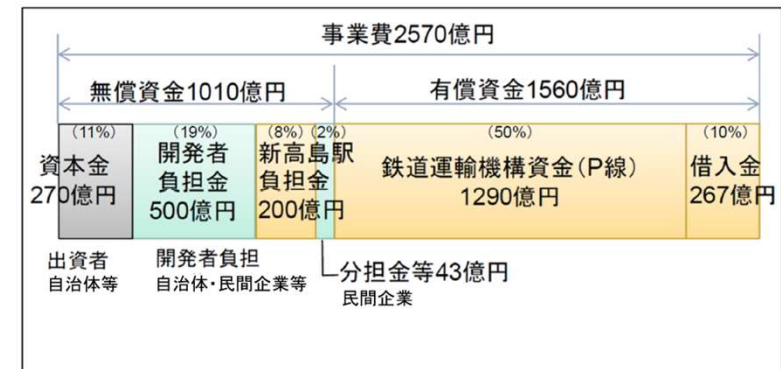
①りんかい線（第二期区間：品川シーサイド駅、天王洲アイル駅）

（負担者） 【品川シーサイド駅】日本たばこ、鹿島建設 【天王洲アイル駅】駅周辺の22社
 （負担内容） 駅建設費の約半分（品川シーサイド駅：約84億円、天王洲アイル駅：約83億円）

※出典：鉄道整備と沿線都市の発展（高津俊司）

②みなとみらい線

（負担者） 新駅周辺の土地利用者
 （負担内容） 横浜市の都市交通基盤整備基金を通じて全体事業費の1/5（約500億円）を負担
 土地の受益額の大きさに按分して負担額を設定
 （鉄道整備による地価上昇等の開発利益の一部を建設費に充当）



※独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構作成

③多摩ニュータウン線等（ニュータウン開発者負担制度）

（負担者） 開発者（東京都、日本住宅公団、東京都住宅供給公社）
 （負担内容） 鉄道用地の素地価格での提供
 京王相模原線と小田急多摩線を合わせた施工基面下工事費の半額負担等
 京王相模原線・・・総事業費723億円のうち約60%の437億円を開発者が負担
 （うち東京都約156億円、公団約271億円、公社約10億円）
 小田急多摩線・・・総事業費424億円のうち約38%の162億円を開発者が負担
 （うち東京都約54億円、公団約104億円、公社約4億円）

④沿線開発と合わせた新駅設置（東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅の例）

（負担者） 都市再生機構（UR）等
 （負担内容） 供用開始時までの事業費約170億円のうち、国庫補助分を除いた工事費等の全額負担

- 空港アクセス線の整備において、国が空港内の駅やトンネルの躯体部分を整備する事例や空港会社と自治体が本線建設費等の一部を負担した事例がある。

①羽田空港アクセス線

(負担者) 国

(負担内容) 羽田空港空港島内区間 (2.4km) の駅やトンネルの躯体部分などの基盤施設を、空港施設として国が整備

②中部国際空港線

(負担者) 空港会社、愛知県

(負担内容) 新常滑駅ホーム南端より空港等関連開発地域間の本線建設費 (インフラ及びインフラ外) 及び空港区域内のインフラ外建設費の1/4。また、空港内の基盤施設を空港施設として国が整備

【許可時ベース】

← 建設費 : 708億円 →					
出資金 115億円 (16.3%)	補助金139億円 (19.7%)		借入金 323億円 (45.6%)	開発者負担金等 131億円 (18.4%)	空港インフラ (空整特会) 64億円
	国 69.5億円 (9.85%)	地方 69.5億円 (9.85%)			