

【都市鉄道を整備する際の費用負担のあり方】

- 利用者に負担していただくためには事業が必要不可欠で有効な計画であるという納得感が必要。利用者の意向を汲んだ上での計画なのか、費用負担に対しての理解はあるかがポイントではないか。
- 鉄道が建設されれば、鉄道利用者だけではなく、地元自治体やデベロッパー、駅の周辺に土地を持っている人など、幅広く便益を得るのではないか。
- 鉄道プロジェクトと同じタイミングで実施される周辺開発について、間接的受益者としての開発事業者に費用負担を求めることを検討できないか。一方で、受益者としてデベロッパーに対して負担を求めた場合、事業性が厳しくなり、開発が進まなくなる恐れもある。
- 鉄道利用者以外の受益の範囲を広げることも必要だが、どのようにコンセンサスを醸成し、負担していただけるかも課題。
- 利用者負担について、利用者数が比較的少なく単価が高い事業者の場合は、回収期間が長期化するとともに、より割高感が出てしまうことから利用者負担自体が困難なことも考えられる。
- 都市鉄道整備による受益の範囲は広く、受益者の負担が鉄道ネットワークの持続性につながる。広く受益者に負担いただく仕組みについては、継続した議論が必要ではないか。
- 鉄道は地域を支える重要なインフラであるところ、事業者が経営方針として立てた計画が、都道府県や地域のまちづくり計画・公共交通網の整備計画と整合性が取れているのがポイント。
- 何のために事業を行うのか、企業のためと目的が矮小化されていくと利用者の理解は得られない。社会のどういうところにヒットする価値なのか、広く薄く負担することがどういう意味を持つのか、情報提供が必要。

## 【既存制度に対する意見】

### 特定都市鉄道整備積立金制度

- 対象となる工事の規模が限定的（前事業年度の旅客運送収入額に概ね等しいか、これを超えるもの）であり、活用が難しい。
- 認定工事費の 1/2 が積立上限。残りは資金調達が必要であり、借入れコストが大きい。
- 利用者サービス向上などに資する鉄道施設改良も対象にできないか。
- 課税の繰り延べ措置の復活があれば好ましいが、工事期間中の借入コスト低減化の観点から、施設の供用開始前に運賃の形で収受できる制度は重要。一方で、受益と負担の時間的乖離が課題。

### 新線建設に係る加算運賃制度

- 事後徴収であることから、多額の借り入れが必要であり、借入れコストが大きくなる。事前徴収できるような仕組みができれば活用しやすいのではないか。
- 事前に収受する場合は、受益と負担の時間的乖離が課題。
- 加算運賃の設定は特定の区間に限定されるため、高額な運賃となる。幅広い受益者にご負担いただくことができれば、事業者としては活用しやすくなる。
- 対象事業を新線整備のほか、複々線化や大規模な駅改良・施設更新なども対象とすることで活用しやすくなるのではないか。

### 全体・その他

- 現行制度には事前徴収する制度が少ない。事前徴収であれば経営判断も効果発現も早くなるが、現在の仕組みだと事後徴収となり、事業者は不安なまま投資せざるを得ない。