

【都市鉄道を整備する際の費用負担のあり方】

- 東京都市圏において、都市鉄道が果たす役割は大きく、持続可能なまちづくりを主導し、利便性を高め交流人口増加に寄与する新線整備や複々線化等の鉄道整備はまだ必要不可欠なもの。一方で、鉄道整備に向けては財源確保や既存制度の改善など様々な課題があり、解決を図っていく必要がある。
- 都市鉄道は国や都市を支える重要なインフラ、かつ公共交通であることを鑑みて、国・地方・鉄道事業者がそれぞれ相応に負担して整備すべき。そのため、まずは、前提として、予算の確保が必要であり、確保に際しては国際競争力強化や防災・強靱化に資することを踏まえ、幅広く交付金・補助金が活用できるようにする必要がある。
- 関西・大阪の成長においては、都心部における混雑路線の緩和はもとより、乗継利便の向上、大規模拠点開発プロジェクトへの対応の観点で、新たな鉄道整備が重要。
- 我が国の鉄道輸送分担率は他国と比較し高く、渋滞緩和や交通事故の低減等の外部経済（ウェルビーイング）も含め、都市鉄道が担う社会インフラとしての役割は大きい。また、鉄道利用へのシフトを進めることは、我が国が掲げる2050年カーボンニュートラル達成に向けた有効な手段となり得る。
- 鉄道利用者だけが受益者ではなく、観光、レジャー施設、大規模イベント等による受益者も存在。近隣事業者、ターミナルビル出店者、エキナカ出店者も受益者ではないか。また、税収という観点からは、鉄道施設の所在する自治体も受益者ではないか。
- 受益の範囲や対象者について、国が関係自治体等とともに検証・整理し、指針等を示すべき。また、受益の範囲が都県をまたがる場合は、国がこれまで以上に関与し、事業スキームなど事業化に向けた検討に協力すべき。
- 受益の程度や受益者に関する考え方は、全体で共通の考え方を整理する必要がある。
- 開発者に負担を求めることは、ポテンシャルやタイミング等の条件が揃う必要があるが、条件が整えば都市鉄道の整備促進につながる。
- 開発者や都市側の受益者負担についても幅広く議論を深めていただきたい。
- 地方自治体が事業費の一部を補助する場合には、社会的な事業性の確認や市民からのプロジェクトに対する理解が必要。

- 交通インフラの面で考えれば公的資金の投入は必要。
- 鉄道整備は本来、鉄道事業者自ら整備するものであるが、まちづくり・拠点形成などに資するものでもあり、公共性が見込まれるため、地方自治体や国等が支援している。
- 都市鉄道整備に求められることとして、①安全性（事故防止をはじめとする運行の安定化やホームドアやエレベーター等のバリアフリー化）、②利便性・快適性（鉄道網の充実や混雑・遅延の解消など）、③災害時などへの備え（避難経路の確保と周知、臨時避難所としての備え）があげられる。
- 利用者にとっては分かりやすく、納得性の高い運賃・料金制度が求められる。また、都市部や地方など、地域性を考慮した運賃・料金制度が求められる。
- 利用者だけではなく、受益者に負担を求める場合、その負担が何につながるのか、丁寧かつ分かりやすく説明することが重要。また、どのように負担していただくかも検討が必要。
- 様々な経営努力、新事業等による収益の創出など、出来得る施策を講じた上での運賃値上げによる利用者負担であれば多くの方も受け入れることが可能ではないか。運賃値上げの理由はもちろん、値上げが利用者にとどのようなメリットが生まれてくるのかを丁寧かつ分かりやすく、利用者に伝えることが必要。
- 社会的要請・ニーズが輸送力増強からサービス改善にシフトしてきている中で、都市圏全体の交通ネットワークの維持・充実に向けて、更なる相互直通運転の拡大や新線建設、バス含む他のモードとの事業者間連携（運賃含む）を計画する際の公的補助等の検討などについての議論も必要ではないか。
- 鉄道事業者においてはカーボンニュートラル対応に向け必ずしも増収に繋がらない追加コストが発生している状況。今後、新線整備や省エネ車両導入等につき、GX経済移行債等を活用した補助スキームを検討できないか。また、再エネ賦課金については、運賃制度の総括原価の対象に含めることを検討してはどうか。
- 受益と負担のミスマッチの観点から、例えば、通学定期については、教育的政策の側面が強く、公共負担としての検討も必要ではないか。
- 事業者にとっては、大規模な投資案件への工事資金調達というキャッシュ上の課題もあるが、加えて企業としての損益上の経営安定性も重要な課題であると考え。その点も考慮した制度づくりを求めたい。

【既存制度に対する意見】

特定都市鉄道整備積立金制度

- 課税の繰り延べ措置の復活や事業規模の制限撤廃による対象事業者の拡大を進めるべき。
- 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。

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と。
- 加算運賃の設定期間を事前にすることで資本費回収を早めることができる。一方、工事期間中の事前徴収のみとした場合は、設定期間が短期間となるためプロジェクトによっては利用者の負担が大きくなる可能性もある。事前事後問わず設定期間に柔軟性を持たせることができれば、利用者の負担感についてもバランスを考えることができる。
- 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。既存線の利用者も含めて薄く広く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、輸送力強化・混雑緩和や大規模更新等も対象とすることも検討すべき。

全体・その他

- コロナにより鉄道事業者の収益力・財務はともに大幅に悪化したが、足元では改善傾向。他方で、中長期的には輸送人員の減少等のリスクも抱えており、収益力の低下、財務バランスの悪化等を招けば、長期資金の調達等が困難となる可能性がある。今後の人口減少社会を見据えれば、新線整備などの大規模なプロジェクトには、施設の供用開始前に運賃の形で収受できる制度は重要。
- 昨今の物価高騰、金利上昇（支払利息増）等に加え、今後の人口減少に伴う輸送人員減、及び人手不足等による人件費増等のコスト増が見込まれる中、鉄道事業のサー

ビス維持・持続可能性の観点から、中長期的には運賃の見直しはやむを得ないもの
と理解。また、事業単体での独立採算、資本効率・成長を期待する市場要請を踏まえ
れば、鉄道事業単体で市場目線の配当が行える水準の運賃設定が求められるのでは
ないか。

- 鉄道事業については車両費等はじめ固定費割合が高く、更なるコスト削減につ
いて限界がある。今後について、投資負担軽減や将来的な運転士・整備士等の人手
不足対応も見据え、各社バラバラとなっている車両仕様について、今後導入検討
が進むと想定される「省エネ車両」や「自動運転車両」を視野に、所用設備（信号
等）やメンテナンス等も含め、各社間で連携しながら 共通化 を進めていくこと
が有効。一層のインセンティブ付けとして、カーボンニュートラルに向けた対応
として、GX経済移行債の活用等を検討できないか。
- コスト削減や人手不足対応、利用者拡大にあたってはDX投資も必要となる。例
えば、今後のタッチ決済乗車の普及等にあたっては、クレジットカード会社への
手数料の増加も見込まれるが、券売機代替の趣旨も踏まえれば、運賃の総括原
価の対象に加えることも妥当ではないか。
- 鉄道事業者が大規模な工事を進めるにあたっては、長期・固定で資金調達
できるシステムも重要。財政投融资等については、今後のマーケットを考えると
引き続き必要なもの。