

費用負担のあり方等について

【委員からの意見】

- 地域密着性や環境面等、様々な外部性を鉄道は含んでおり、それらを全て運賃で賄うべきかどうかは議論の余地がある。また、鉄道をネットワークとして捉え、個々の路線でなく全体として収支を考えるべきという、より広い考え方もある。
- フリーライダーを逃さず、鉄道によってどういう受益を受ける人たちがいるのかを議論する必要がある。
- 既に整備が進んでいて大規模開発の余地の少ない大都市圏における鉄道による受益の範囲の特定の仕方や、鉄道建設時の開発業者と後発で参入する開発業者での公平性の担保が課題。
- 何をもって応分の負担とするのかというところを説得力ある根拠を示すべき。またこの議論の際、利用者だけではなく、広く受益者という視点を入れるべき。
- 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かがポイント。
- 鉄道に求められるニーズは、速達性や大量輸送に加えて、安全性、混雑や遅延がないこと、快適性と安心感、労働力の確保を含めた持続可能性、社会課題解決（カーボンニュートラルやインバウンド対応、QOLへの貢献）など、多様化しているので、その辺りも今回の検討ではぜひ押さえるべき。

費用負担のあり方等について

【鉄道事業者からの意見】

- 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。
- 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。
- 建設費高騰や需要減少を背景に従来のTODモデル（公共交通機関の利用を前提に組み立てられた都市開発や沿線開発）が揺らいでいる。
- 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。
- 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。
- 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。

費用負担のあり方等について

【地方自治体からの意見】

- 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、条件を整えば都市鉄道の整備促進につながる。
- 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。
- 都市鉄道に係る国の予算は、規模が小さいうえ、年々減少している。答申路線の今後の事業化にむけて支障を及ぼしかねず、予算の確保が必要。
- 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。

費用負担のあり方等について

【全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

- 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。
- 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、税金という観点からは、鉄道施設の所在する自治体も受益者ではないか。
- 交通インフラの面で考えれば公的資金の投入は必要。
- 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。

費用負担のあり方等について

【全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

- 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。
- 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。

現行制度等について

【委員からの意見】

- 特定都市鉄道整備積立金制度は、事業規模要件のハードルが高い一方、新線加算については供用開始後しか収受できないという使い勝手の悪さがある。両者をブレンドして運用面での改善や、法改正も考えていく必要がある。
- 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。
- 投資と実際の運賃収入の回収の間にはタイミングのずれがあり、鉄道事業者は必要な投資に関して思い切った判断ができない。余力の範囲を超える投資ができるような仕組みを考える必要がある。
- 現行の制度全般の評価と、改善・新設すべきところなど予見性を持って、しっかりと議論すべき。
- 利用者に負担していただくためには新たなプロジェクト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。(再掲)
- 鉄道に求められるニーズは、速達性や大量輸送に加えて、安全性、混雑や遅延がないこと、快適性と安心感、労働力の確保を含めた持続可能性、社会課題解決（カーボンニュートラルやインバウンド対応、QOLへの貢献）など、多様化しているので、その辺りも今回の検討ではぜひ押さえるべき。(再掲)

現行制度等について

【鉄道事業者、地方自治体、全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

- 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。
- 都市鉄道に係る国の予算は、規模が小さいうえ、年々減少している。答申路線の今後の事業化にむけて支障を及ぼしかねず、予算の確保が必要。
- 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。
- 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。
- 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。

現行制度等について

【鉄道事業者、地方自治体、全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

- 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。
- 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。(再掲)
- 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。

特定都市鉄道整備積立制度

- 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、これを超えるもの等) 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とするなど、広範囲の事業に活用できないか。
- 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。
- 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。

現行制度等について

【鉄道事業者、地方自治体、全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

新線建設に係る加算運賃制度

- 新線加算運賃制度は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。課税の繰り延べ措置がなくとも、事前徴収できるような仕組みができれば整備の促進につながるのではないか。
- 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、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。

現行制度等について

【鉄道事業者、地方自治体、全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行からの意見】

全体・その他

- 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。
- 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。