

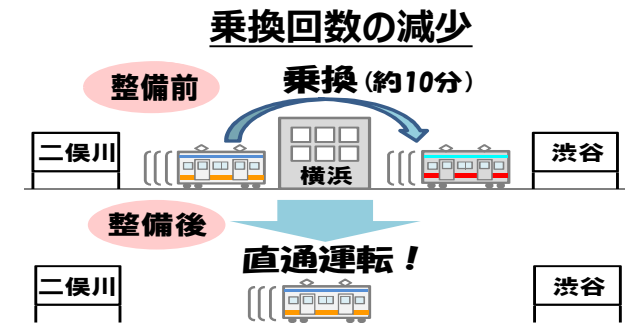
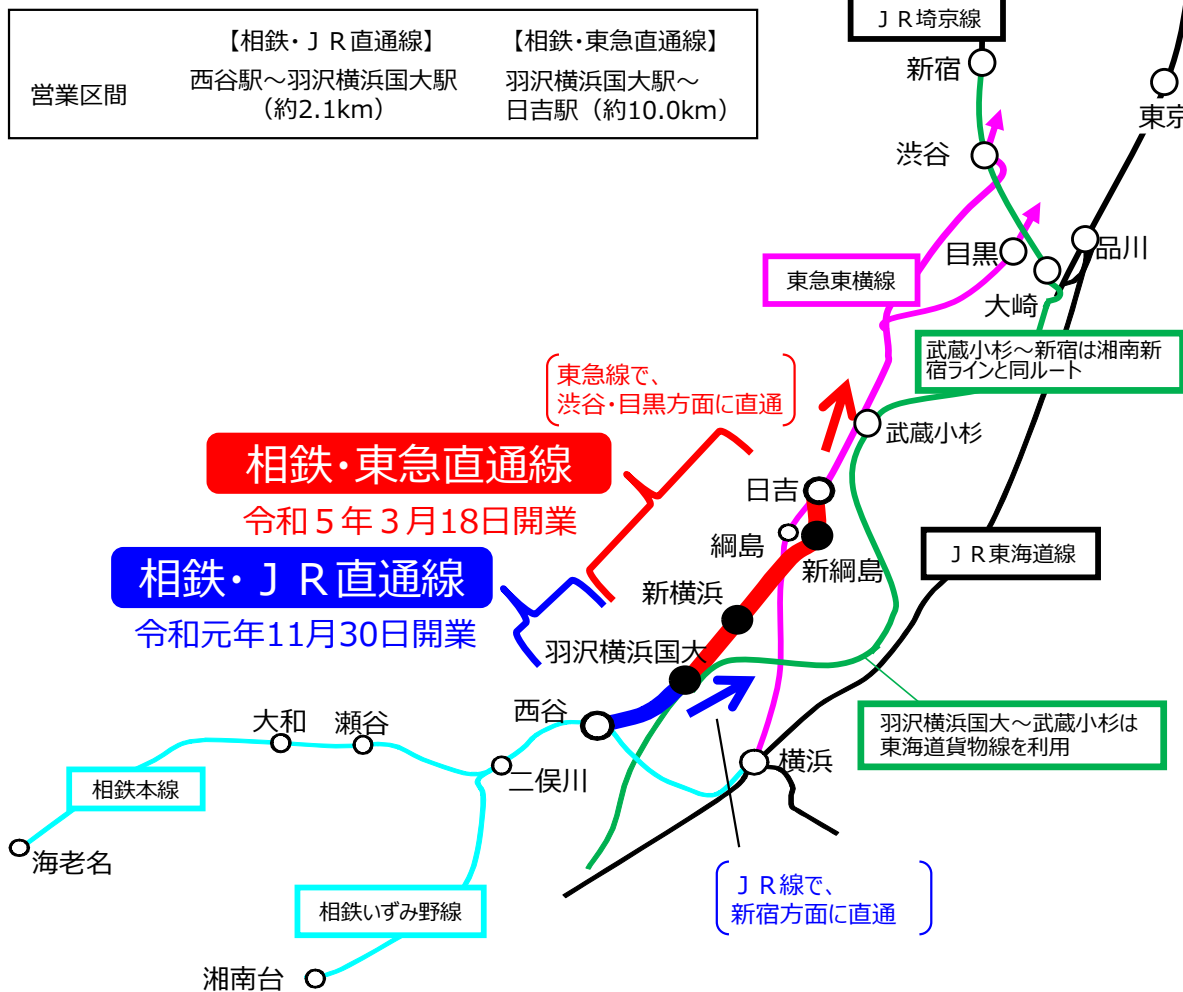


### 論点 (案)

1. 都市鉄道整備は外部効果が大きく、その費用負担の基本的な考え方を検討する上では、鉄道利用者に限らない受益者を整理する必要がある。都市鉄道の整備により受益する主体・受益の内容としてどのようなものが考えられるか。
2. 都市鉄道整備によって受益する主体・受益の内容を踏まえ、今後の都市鉄道整備に必要な費用負担の基本的な考え方はどのようなものであるべきか。
3. 特に都市鉄道整備にあわせて沿線での開発が想定される場合等に、どのように開発主体に負担を求めるべきか。

- **都市鉄道の整備により直接的に受益する主体として、「①鉄道利用者」があげられる。**
- **例えば、神奈川東部方面線の整備の場合、相互直通運転が行われることで、乗換回数の減少や所要時間の短縮、新幹線へのアクセスの向上など、鉄道の利便性が大幅に向上した。**

## 神奈川東部方面線の概要、整備効果



### 所要時間短縮

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

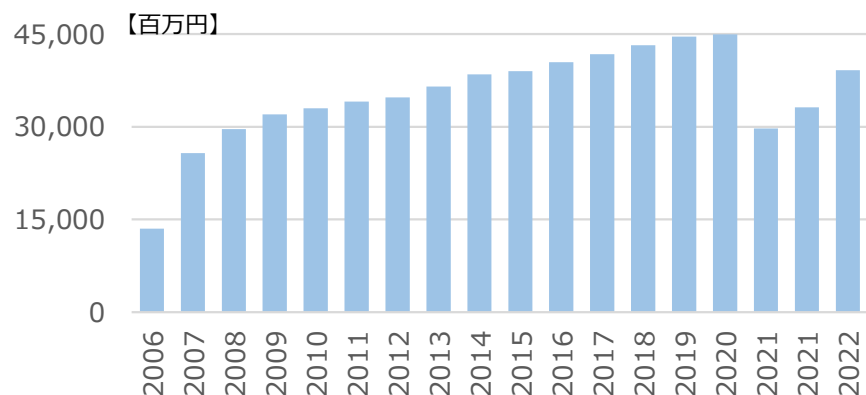


## (②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発主体)

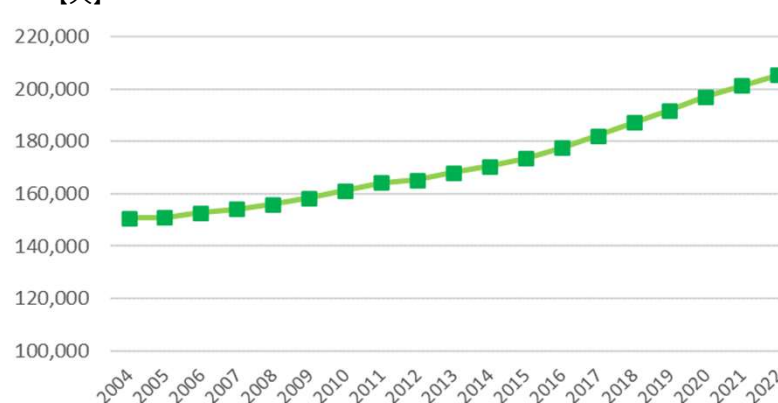
- 都市鉄道が整備されることで沿線住民の利用が促進されるとともに、将来的な沿線人口増加による利用者の増加が見込まれることから、**直接・間接的に受益する主体として、「②鉄道事業者」があげられる。**
- また、**来訪者の増加や将来的な需要の拡大、地価上昇による資産価値の向上が見込まれることから、間接的に受益する主体として「③沿線企業」や「④不動産所有者」があげられる。**そのほか、**土地利用の高度化などによる開発計画の事業収支の改善などが見込まれることから、「⑤開発主体」についても間接的に受益すると考えられる。**

### つくばエクスプレスの概要、整備効果

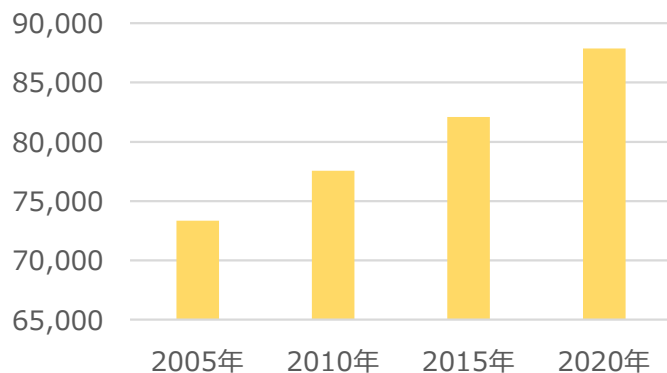
#### ②鉄道事業者（つくばエクスプレス）の運輸収入の推移



#### 沿線人口の変化（流山市）



#### ③沿線市の就業者数の変化（流山市）



#### ④・⑤流山おおたかの森駅周辺における沿線開発の推移



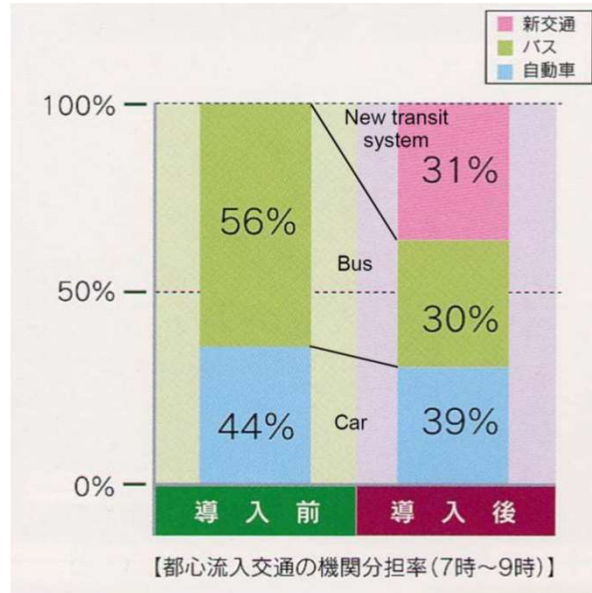
出典：流山市HPより国土交通省作成、(写真) 開業年 空から見たつくばエクスプレス(常磐新線)独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(2005年3月撮影)より引用、2020年 首都圏新都市鉄道(株)より提供

- 都市鉄道が整備されることで既存のバス等の交通機関からの転換が見込まれ、**沿道環境の改善やCO<sub>2</sub>削減に寄与することから、間接的に受益する主体として周辺の「⑥住民」や「⑦国・地域」があげられる。**
- あわせて、鉄道を利用しない場合でも鉄道が存在することで安心感、満足感を感じることができるとともに、地域のイメージアップにも貢献していると考えられる（存在効果）。

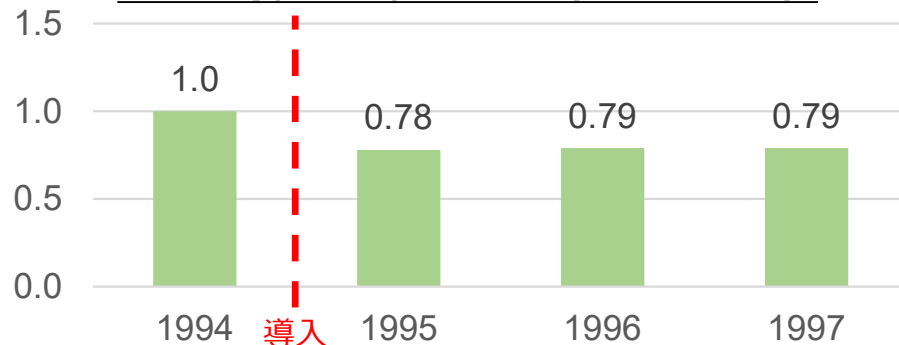
出典：広島高速交通株式会社HP、東京都交通局HP、全国街路事業促進協議会HPより国土交通省作成

## アストラムラインの整備効果

### アストラムライン導入前後の交通機関の分担率



### 国道54号線の渋滞長の変化 (導入前=1.0)



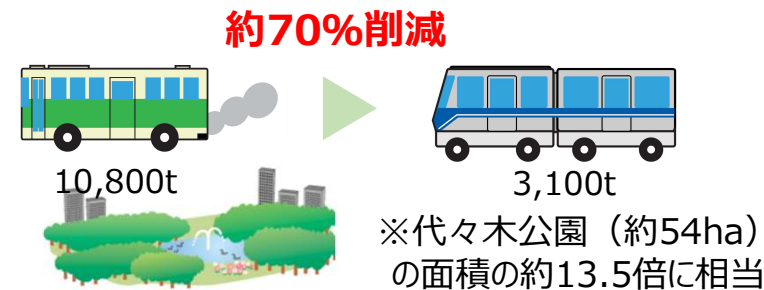
## 日暮里・舎人ライナーの整備効果

### 見沼代親水公園駅～日暮里駅の所要時間の変化



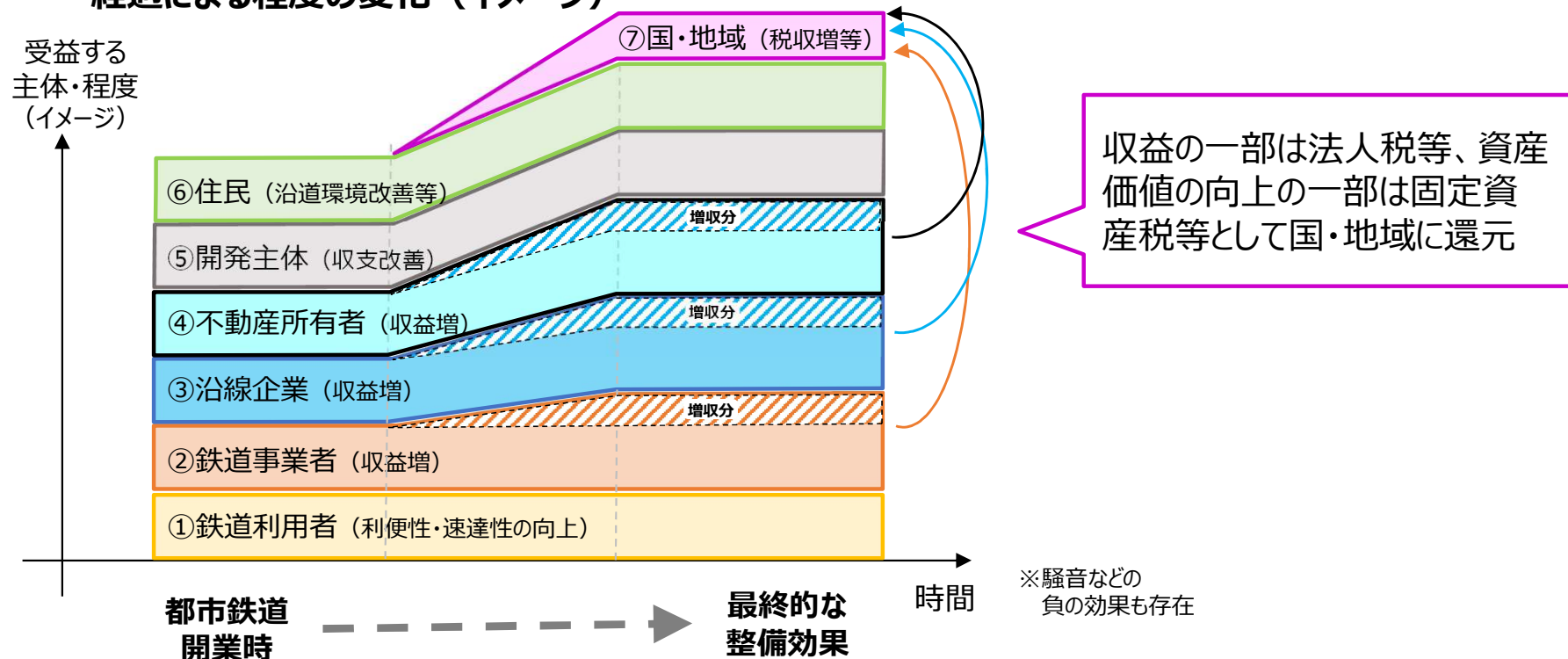
### CO<sub>2</sub>削減効果

バスからの利用転換が図られ、CO<sub>2</sub>の排出量が年間約7,700t削減 (森林約730ha\*の二酸化炭素吸収量に相当)



- **都市鉄道の開発利益は、利用者の利便性向上に加え、地価上昇による資産価値の向上や定住・交流人口の増加による鉄道事業者や沿線企業等などの収益増加が見込まれるなど、広範囲に波及**すると考えられる。
- 資産価値向上による固定資産税の増加や鉄道事業者、沿線企業等の増収による法人税の増加など、**税金の増加等が見込まれることから、間接的に受益する主体として「⑦国・地域」**があげられる。
- **都市鉄道整備の最終的な便益の一部は、税金として長期的に国・地域に還元されるが、都市鉄道整備を契機としたまちづくりが進展することで、特に沿線自治体にとって大きなメリットをもたらす**と考えられる。

都市鉄道整備により受益する主体と時間の経過による程度の変化（イメージ）



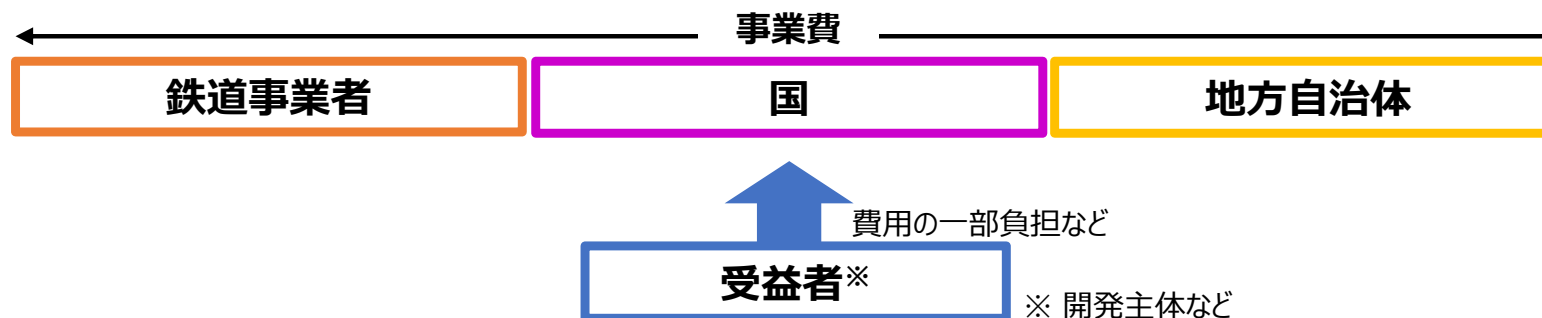
- 都市鉄道の開発利益は、社会の広範囲にわたり波及すると考えられるが、**主に受益すると想定される主体は、①鉄道利用者に加え、②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発主体、⑥住民、⑦国・地域に分類されるのではないか。**

主体		都市鉄道整備による受益の分類		受益に対する負担事例
		概要	内容	
直接的に受益	①鉄道利用者	利便性・速達性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 所要時間の短縮、乗換回数の減少</li> <li>● 混雑緩和、定時性の向上</li> <li>● 交通機関選択肢の拡大 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃として鉄道事業者へ支払い</li> </ul>
	②鉄道事業者	収益の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線住民の利用</li> <li>● バス等の交通機関からの転換</li> <li>● 将来的な沿線人口増加による利用者の増加など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い</li> <li>● 利用者の増加による駅の改良など</li> </ul>
間接的に受益	③沿線企業	収益の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺への来訪者の増加、将来的な需要の拡大など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い</li> </ul>
	④不動産所有者	収益の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地価上昇による資産価値の向上 など</li> </ul>	
	⑤開発主体	事業収支の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来的な沿線人口増加による需要の拡大</li> <li>● 地価上昇による資産価値の向上 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 開発者負担として事業費の一部を負担など (みなとみらい線など)</li> </ul>
	⑥住民	存在効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道が存在することによる安心感、満足感</li> <li>● 地域のイメージアップ など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 間接的に賃料等で負担</li> </ul>
		環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス等の交通機関からの転換による沿道環境の改善やCO<sub>2</sub>排出量の削減</li> </ul>	
	⑦国・地域	税収の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来的な沿線人口の増加や地価上昇による固定資産税等の税収増</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道整備に必要な事業費への補助など（つくばエクスプレス、請願駅など）</li> </ul>
都市競争力の強化		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市の魅力が高まることによる国際競争力 など</li> </ul>		

現状の費用負担の基本的な考え方

- ① 現状では、鉄道事業は、その便益を直接的に享受する利用者が特定できることから、利用者の運賃を原資とした**鉄道事業者による費用負担**となっている。
- ② あわせて、都市鉄道は、都市の社会経済活動を支える重要な基盤であり、豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的な交通機関であること及び都市鉄道の整備は、投資規模が大きく、かつ資本の懐妊期間が長期にわたること等に鑑み、**従来より、国及び地方自治体において適切な役割分担のもと、各種の補助制度等を通じて支援を講じている。**
- ③ また、**開発主体などへ特別な受益が見込まれる場合には、直接的な費用負担等を求めてきた。**

(イメージ)



## ①つくばエクスプレス

- 首都圏北東部地域への交通体系の整備、JR常磐線の混雑緩和、首都圏における大量かつ優良な住宅供給の促進、沿線地域における産業基盤の整備と業務核都市の形成を目的とし、整備（2005年8月開業）
- 関係自治体である東京都、埼玉県、千葉県、茨城県は、TXの建設を促進し、均衡ある発展を図るため、建設費約8,081億円のうち、約40%を無利子貸付している。**
- また、土地区画整理事業により生み出された道路下を鉄道駅が占用するなど、自治体が間接的に負担している。

建設資金8,081億円			
(14%)	(40%)	(40%)	(6%)
出資金 1,132 億円	鉄道・運輸機構 無利子貸付 3,232億円	都県の無利子貸付 3,232億円	有償資金 485億円

・地方自治体  
・民間企業

・東京都：1292億円（上記の内40%）  
・茨城県：969億円（ " 30%）  
・千葉県：646億円（ " 20%）  
・埼玉県※1：323億円（ " 10%）

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構作成）

※1 八潮市、三郷市を含む  
※2 単数処理により合計額は一致しない



出典：（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（2005年3月撮影）より引用、2020年 首都圏新都市鉄道（株）より提供

## ②多摩ニュータウン線

- 都市施設の一体的な整備にあたり、多摩ニュータウンから都心へのアクセスを図るため、小田急線と京王線の既設路線から枝分かれする形で整備（1990年全線開通）
- 施行基面下工事費の半額を新住宅市街地開発事業者（東京都、日本住宅公団、東京都住宅供給公社）が負担**



出典：パンフレット「Tama New Town」平成15年3月より国土交通省作成

## ③大阪市（大阪メトロ御堂筋線（旧都市計画法））

- 地下鉄開通による駅周辺の地価上昇を見込み、受益者負担として、事業費の1/4を駅周辺の住民等が負担（徴収実績は徴収予定額の35%のみ）。
- 各駅を中心とした半径360m～720m以内の地域を対象としている。



## ①仙台市 (法人市民税の超過課税)

仙台市では、法人市民税 (法人税割) の超過課税を実施しており、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に積み立てている。**

	<b>法人市民税</b> (法人税割)
課税標準	法人の規模 (資本金、従業員数)
標準税率	6.0%
<b>超過税率</b>	<b>8.4%</b> ※ 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
<b>税収(R4)</b>	<b>約44億円</b> (超過課税収入分)

1 / 2 を積み立て

### 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
- 取崩額の主な用途  
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

## ②福岡市 (法人市民税の超過課税)

- 福岡市では、法人市民税 (法人税割) の超過課税を実施しており、平成24年度までは税率適用に伴う増収額から、高速鉄道の建設に関する一般会計負担額※<sup>1</sup>を控除した額に相当する額を高速鉄道建設基金※<sup>2</sup>に積み立てていた。
- 現在は、利子収入等を積み立てており、繰出金及び市債元利償還金の財源に充てている。
- 令和4年度末積立額4.7億円、取崩額： -  
年度末残高：103億円

※ 1 一般会計負担分：  
地下高速鉄道建設費補助金、出資金に対する元利償還金、関係街路事業整備費など

※ 2 福岡市高速鉄道建設基金  
福岡市が施行する高速鉄道の建設及びこれに関連する事業に必要な資金を積みたてるため昭和49年に創設

## ①りんかい線

### 品川シーサイド駅、天王洲アイランド駅の整備

低未利用地による請願駅方式で整備。駅部区間建設費の50%を開発者側で負担。

(品川シーサイド駅)

鉄道整備主体 (50%) 84億円	開発者負担※ (50%) 84億円
----------------------	----------------------

※日本たばこ(77億円)、鹿島建設(7億円)

(天王洲アイランド駅)

鉄道整備主体 (50%) 82.5億円	開発者負担※ (50%) 82.5億円
------------------------	------------------------

※駅周辺の企業22社

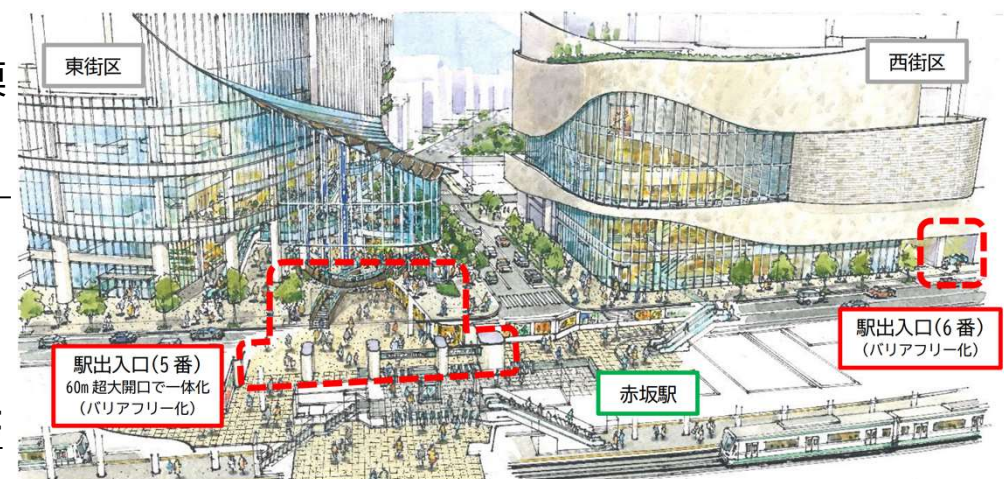
## ②東京メトロ日比谷線 虎ノ門ヒルズ駅の整備

- UR都市機構が周辺開発を調整。周辺の開発者が費用を負担し、UR都市機構を介して駅整備を東京メトロに委託。
- 都は新駅周辺拠点整備事業等による貢献を評価(容積率緩和)



## ③駅・まち連携での鉄道施設の改良

- 神谷町駅、日本橋駅、虎ノ門駅など、駅周辺の大規模開発において、まちづくりの観点で、駅・まち連携施策として域外貢献を目的に、エレベーターやエスカレーター、自動改札機増設等、ラッチ内を含み、一部鉄道施設改良の費用を開発事業者が負担した例もある。
- 赤坂駅についてはラッチ内拡幅、自動改札機増移設および出入口改良を含めた地下・地上駅前広場整備等について、一部を開発事業者が負担予定。

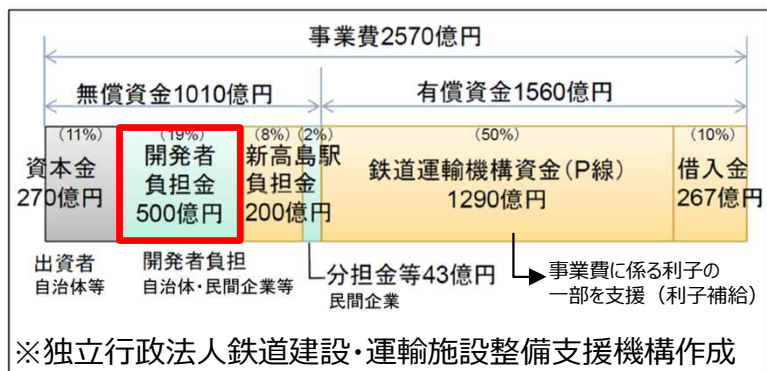


▲赤坂二・六丁目地区  
(赤坂サカス方面より計画地側を見る)

## みなとみらい線

### 開発者負担として全体事業費の1/5 (500億円) を負担

- みなとみらい線がある場合、ない場合の街區別指数 (駅への接近条件など) の差に、基準単価及び街区面積を乗じて街區別の受益額を算出し、受益額の大きさにより按分している

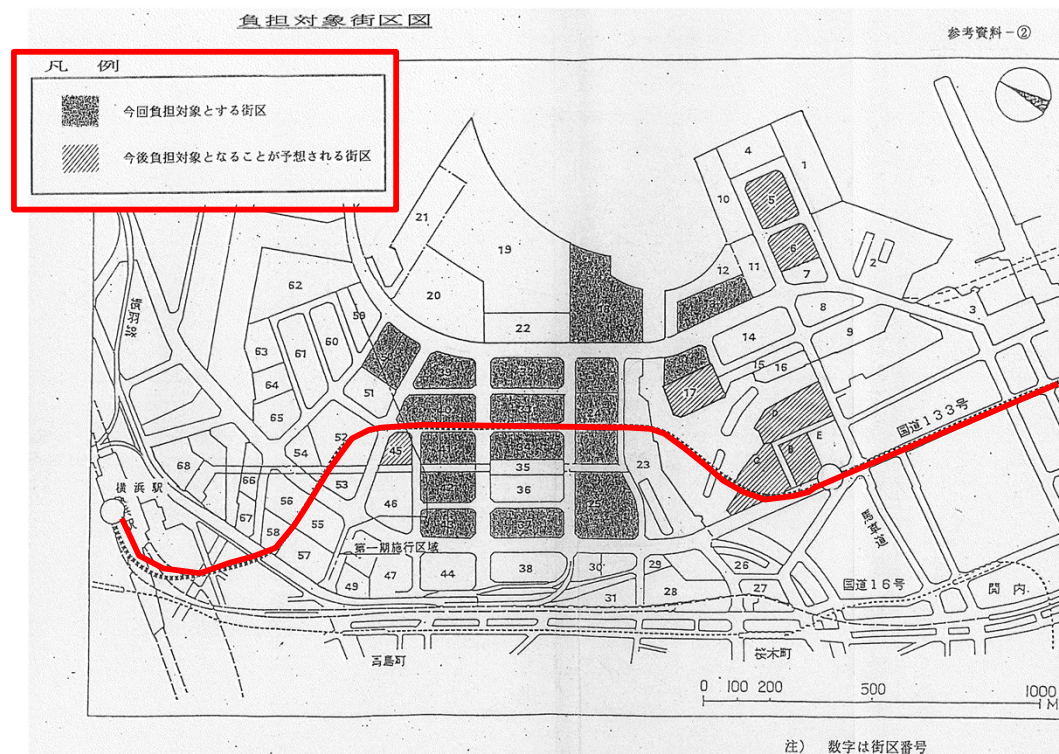


### 横浜市都市交通基盤整備基金条例の制定

- 横浜市の都市の骨格をなす鉄道及び軌道の建設、鉄道及び軌道と道路の立体交差等交通基盤の整備の促進に資するため、当基金を設置
- 開発者負担金をみなとみらい線の工事費に充当するにあたっては基金を経由し、支出

### みなとみらい21線建設費負担協力指導要綱 (第3条)

- 負担協力者は、みなとみらい21線の建設完了前に開始される開発事業の施行者もしくは土地所有者 (下図参照)
- 負担協力者は、金銭または土地あるいは現物により、負担協力額を納める



## 開発者負担に係る個別ヒアリング結果※

(横浜市、運輸総合研究所) ※事務局にて実施

- みなとみらい線において開発者負担を求めるにあたっては、**事業構想段階からまちのコンセプトを明確化した上で、市が積極的に鉄道とまちづくりの両方の調整役を担うなど、リーダーシップを発揮**。また、物事が円滑に進むよう、鉄道側とまちづくり側の横断的な連絡体制を構築した。
- みなとみらい線の事例では**関係権利者が少ないことも成功の要因の一つとなったのではないかと。既成市街地の場合、地権者などの関係者も多く、このように上手くはいかないのではないかと。**
- 開発者負担を実現するためには、**計画段階からそれぞれが協議しておくことが必要**。関係者で議論できる場があることや**開発側のスケジュールと合わせることも重要**。
- 今後、開発者負担を検討する場合には、地域に合った検討が必要であり、公平性やルール化が課題ではないかと。
- **鉄道整備に必要な事業費は、鉄道事業者、国、地方自治体の負担が前提ではないかと。開発者負担は付加的要素であり、うまくミックスできると良いのではないかと。**
- 開発者負担を求めるにあたっては、**指導要綱を制定し、負担の協力者や負担方法等を定めている**。負担額は、鉄道を敷設した場合の効果を「地価」という指標を通してとらえ、鉄道駅開設による地価の上昇を既存の業務地の事例を基に作成した地価水準モデルにより、駅からの距離との関係により算出している。
- **開発者負担金を工事費に充当するにあたっては市の基金を経由**している。これは、事業の進捗に合わせて基金から支出することで収入額（負担金）と支出額（事業費）の出入りを明確化するためのもの。
- 開発利益を合理的・統一的に算出することは難しい。

- ① 鉄道事業は、その便益を直接的に享受する利用者が特定できることから、利用者の運賃を原資とした鉄道事業者による費用負担となっている。
- ② あわせて、都市鉄道は、都市の社会経済活動を支える重要な基盤であり、豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的な交通機関であること及び都市鉄道の整備は、投資規模が大きく、かつ資本の懐妊期間が長期にわたること等に鑑み、従来より、国及び地方自治体において適切な役割分担のもと、各種の補助制度等を通じて支援を講じている。
  - 引き続き、上記の基本的な考え方は変わらないのではないか。
- ③ 他方で、現下の都市鉄道整備を取り巻く環境※を踏まえ、今後の都市鉄道整備においては、鉄道事業者や地方自治体等がプロジェクトごとに見込まれる都市鉄道の開発利益について検討を行い、地域、開発主体をはじめとする多様な主体による費用負担を考える必要があるのではないか。
- ④ 開発主体に費用負担を求める場合には、地元自治体において、ガイドライン等の作成や基金の創設に加え、鉄道側とまちづくり側の調整役を担うことなどが開発主体との合意形成を進める上で重要と考えられる。
- ⑤ 国においても、都市鉄道整備の開発利益の還元を促進するため、開発利益の還元につながった過去の事例、そこに共通する要因や考え方等について整理・とりまとめをし、鉄道事業者や地方自治体等による都市鉄道整備の開発利益の還元に関する議論を後押しすることが重要ではないか。

※ 中長期的な人口減少による輸送需要の減少リスクや沿線開発の事業性低下リスク、国・地方自治体の厳しい財政状況など