

議論の視点

- ① 都市鉄道の整備は、鉄道利用者の利便性を向上させるだけではなく、沿線地域の活性化など**多様な主体に幅広く受益する**もの。今後の都市鉄道整備を考える上では、これまで以上に、こうした視点を重視する必要があるのではないか。**今後の都市鉄道の整備（新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良など）を着実に進めていく上での基本的な考え方とはどのようなものか。**
- ② 特に、都市鉄道整備を着実に進める上でポイントとなる**費用負担についての基本的な考え方（負担の主体、負担の方法等）**とはどのようなものか。
- ③ 利用者のニーズに的確・迅速に対応した都市鉄道整備を進めていく上で、**現行の制度（特に利用者負担制度）**にはどのような課題があるか。

委員からの意見及び鉄道事業者や地方自治体、全国消費者団体連絡会、日本政策投資銀行へのヒアリング結果等を踏まえ、上記3点の論点を整理

議論の視点

- ① 都市鉄道の整備は、鉄道利用者の利便性を向上させるだけでなく、沿線地域の活性化など**多様な主体に幅広く受益するもの**。今後の都市鉄道整備を考える上では、これまで以上に、**こうした視点を重視する必要があるのではないか**。**今後の都市鉄道の整備（新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良など）を着実に進めていく上での基本的な考え方とはどのようなものか。**
- ② 都市鉄道整備を着実に進める上でポイントとなる**費用負担についての基本的な考え方（負担の主体、負担の方法等）とはどのようなものか。**



主な意見（1）

【鉄道整備により受益する主体】

- ① **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。**
- ② **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。**
- ③ **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。**
- ④ **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。**

主な意見 (2)

【鉄道整備により受益する主体】

- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

【開発主体との連携】

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

主な意見 (3)

【その他】

- ① 利用者だけでなく、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。

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。

議論の視点

- ③ 利用者のニーズに的確・迅速に対応した都市鉄道整備を進めていく上で、**現行の制度（特に利用者負担制度）にはどのような課題があるか。**



主な意見（1）

【制度全般】

- ① 都心部においては、都市鉄道が果たす役割は大きく、**混雑緩和や利便性向上に資する新線整備、複々線化等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。
- ② 現行の制度の評価と、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。
- ③ 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。**
- ④ 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。
- ⑤ 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。**その際、**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。**

主な意見(2)

【現行の利用者負担制度全般】

- ① 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。**
- ② **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。
- ③ **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。
- ④ 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。**

主な意見 (3)

【特定都市鉄道整備積立制度】

- ① 対象となる工事の規模が限定的であり、活用が難しい。
- ② 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。
- ③ 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】

- ① 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。
- ② 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、事前徴収のみとした場合は、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。
- ③ 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。
- ④ 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。

論点 (案)

1. 現下の都市鉄道整備を取り巻く環境を踏まえ、現行の制度全般についての評価を行い、改善点を検証すべきではないか。
2. 利用者のニーズに的確・迅速に対応した都市鉄道整備を進めていくためには、現行の利用者負担制度について、次のような観点からの見直しが必要ではないか。
 - 利用者ニーズに応える都市鉄道整備を幅広く促進する（事業の種類や規模）
 - 利用者の負担を幅広く・長期にわたって平準化できるようにする（収受範囲や期間）
3. その際、受益と負担の関係性を今一度整理するとともに、透明性のある仕組みとすることが必要ではないか。