

【論点整理】

- 利用者からは、鉄道の果たしている役割、今後に期待する地域の発展性等が日常生活の中では見えてこない。なぜ都市鉄道整備が必要なのかを確認したうえで、財源は誰がどのぐらい負担するのかという視点でしっかりと現状を整理し、新たな方向性を見出していきたい。
- 鉄道事業において、環境変化等を踏まえると、投資と回収のタイミングのずれが看過できないという事業者の声が大きい。論点をまとめるにあたっては、このタイミングを意識して進めることが重要。
- コロナ禍後、オンラインでのリモートワークの普及等により仕事と生活の境目がなくなっているように、鉄道の求められる実質的な役割が変化している点も踏まえて議論すべき。
- 事業者が運賃を上げようとする際、会社全体としては儲かっているではないか、と一般的に言われてしまうが、鉄道事業とその他の事業にきちんとミシン目を入れて、それぞれの事業で確認することが重要。

【とりまとめの方向性（都市鉄道整備により受益する主体と費用負担の基本的な考え方）】

- 単に負担割合を決めて負担を求めたり、負担しないからフリーライドであると言ったりするには違和感がある。計画段階から納得感のあるプロセスを踏んで、それぞれの沿線の企業、不動産所有者、イベント事業者等を巻き込んで、参加意識を持たせることが重要。
- 地球環境への貢献、温室効果ガス削減に対して、鉄道インフラが持つ可能性として、補助制度の幅を広げて考えてもいいのではないか。
- 事業ごとに出資者を募り、開発計画に参加しないかと呼びかけることで、定量化できない受益についても考慮して費用負担を考えられるのではないか。その際、呼びかける範囲のルール作りをするとよいのではないか。
- 開発者負担などの資金調達の成功事例において、それが財務諸表上どう反映されるのか考えてもいいのではないか。それが市場で公開された場合、企業価値やそれに伴

う資金調達のしやすさに関係するのではないか。

- CO₂排出削減などの価値は利用者含めた顧客にも生ずることから、環境価値に着目した費用負担を求めるなどのマネタイズを模索できないか。
- まちづくりを通して価値を作り出すには、マニュアルだけでなく人材を育てる必要がある。コストベースでなくどう価値を作っていくかという考え方を事業者も持っておく必要がある。
- 総括原価方式で徴収した運賃は鉄道事業全体のプロジェクトの原資となるので、受益と負担が乖離するケースがある。プロジェクトの便益を受ける利用者から徴収し、同じプロジェクトに使用する方が事業者として進めやすいこともある。
- 開発者利益について、鉄道事業者と開発事業者で直接やり取りをするのは難しく、国や自治体の関与が必要。
- 開発者利益について、開発利益の還元につながった過去事例の整理・とりまとめをし、今後、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できるよう国と自治体とでガイドラインの作成を進めていくことが重要。