

- 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及び鉄道整備の公益性等に鑑み、**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。**

名称※	概要・目的及び対象事業	補助率 (国・地方自治体)	適用事例
都市利便	【概要・目的】 <b>都市鉄道の速達性の向上及び駅の交通結節機能の高度化</b> 【対象事業】 <b>速達性向上事業</b> ・駅施設利用円滑化事業	対象経費の1/3以内	・ 相鉄新横浜線・東急新横浜線 など
地下鉄補助	【概要・目的】 <b>地下高速鉄道の整備促進</b> 【対象事業】 <b>新線建設</b> 、輸送力増強を目的とする大規模改良工事 など	対象建設費の35%以内	・ 阪神なんば線 など
駅総	【概要・目的】駅改良、バリアフリー施設や観光案内施設整備等、駅空間の高度化 【対象事業】 <b>駅改良</b> 、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設の整備等	対象経費の1/3以内 バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅は1/2以内	・ 東急池上駅 など
空港アクセス	【概要・目的】 <b>空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道の整備促進</b> 【対象事業】 <b>新線建設</b> 、耐震補強、駅施設の大規模改良工事（転落防止柵）	対象建設費の18%以内 (空港アクセス鉄道)	・ 京成成田空港線 など
幹線鉄道	【概要・目的】大都市の貨物沿線地域の活性化及び通勤・通学輸送力の確保 【対象事業】貨物線の旅客線化工事	対象建設費の2/10以内	・ JR西日本おおさか東線 など

※ 正式名称は以下のとおり。

都市利便…都市鉄道利便増進事業費補助、地下鉄補助…地下高速鉄道整備事業費補助、駅総…鉄道駅総合改善事業費補助（次世代ステーション創造事業）、  
空港アクセス…空港アクセス鉄道等整備事業費補助、幹線鉄道…幹線鉄道等活性化事業費補助

## 評価

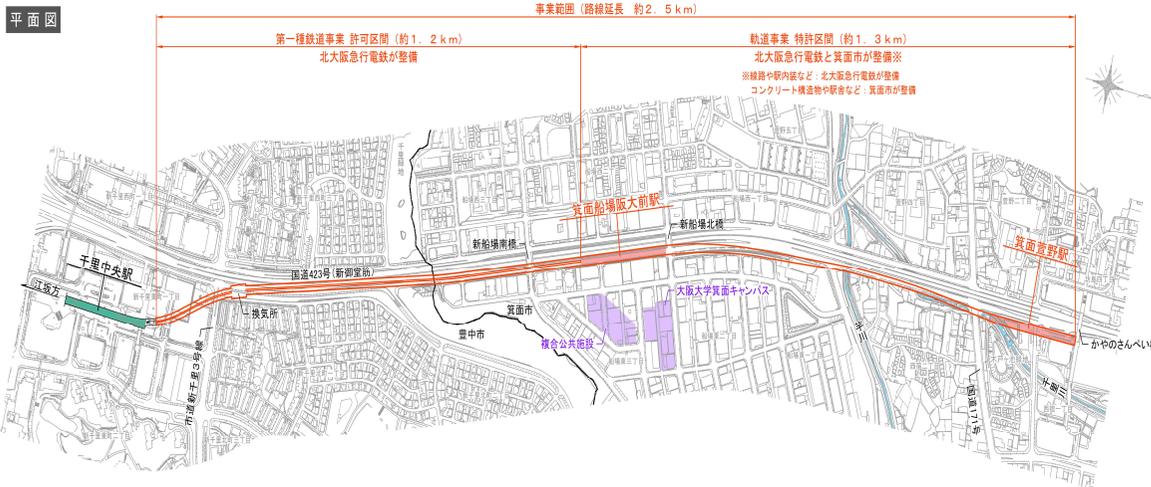
- 都市鉄道整備に要する膨大な工事費の一部を国費等により負担することで、都市鉄道整備の促進を支援。
- 数多くの都市鉄道整備で活用され、各都市圏における都市鉄道ネットワークが大幅に拡大し、利用者の利便性・速達性が向上。
- 財政上の制約や、補助対象事業者や事業内容に制約。

## 改善の方向性

- 引き続き、国や地方自治体においては必要な予算額の確保に努めることが重要。
- 多様な主体に幅広く受益する都市鉄道整備の性質を踏まえ、都市鉄道予算の他分野との連携を進める。

## ① 北大阪急行線の延伸

- 箕面市が策定し、国土交通大臣が認定した「箕面市総合都市交通戦略」に基づく、**交通戦略とまちづくりとの総合的な整備事業**として実施。
- 採算性が確保できる範囲内で設定した**鉄道事業者の負担額を除く事業費の1/2を国負担**とし、**社会資本整備総合交付金を活用**している。



← 事業費：874億円 →

国 382億円 (43.7%)	地方 382億円 (43.7%)	鉄道事業者 110億円 (12.6%)
-----------------------	------------------------	---------------------------

【社会資本整備総合交付金】

出典：『運輸と経済』2023年8月号、箕面市HP、北大阪急行電鉄株式会社HPより国土交通省作成

## ② 空港アクセス線

- 羽田空港アクセス線では、**空港島内区間(2.4km)の駅やトンネルの躯体部分などの基盤施設を、空港施設として国が整備**している。
- 中部国際空港線では、新常滑駅ホーム南端より空港等関連開発地域間の**本線建設費(インフラ及びインフラ外)及び空港区域内のインフラ外建設費の1/4を空港会社と愛知県が負担**している。

(羽田空港アクセス線)



空港施設として  
国が整備

## ③北港テクノポート線（大阪メトロ中央線の延伸）

- 大阪臨海部の開発に伴う交通需要に対応するため北港テクノポート線を整備中。**鉄道躯体等のインフラ部を、港湾整備事業として大阪市が整備している。**

インフラ部を港湾整備事業として大阪市が整備（軌道や駅舎等のインフラ外部は鉄道事業者が整備）



出典：大阪市HP、大阪市高速電気軌道株式会社HPより国土交通省作成

## ④鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

- 訪日外国人旅行者の入国から目的地までの移動の円滑化を図り、**ストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備**するという観点から、**観光庁予算（一般財源・国際観光旅客税財源）を活用**してエレベーターなどを整備している。
- また、公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性・安全性の向上を図り、**地域公共交通の改善を支援**するという観点から、**総合政策局予算も活用**し、バリアフリー設備を整備している。

## ⑤耐震・浸水対策等の推進

- 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策等の更なる加速化・深化を図るため、「**防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策**」を実施
- 令和3年度から令和7年度までの5か年に必要となる事業規模を定め、重点的・集中的に取り組んでいる。**



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策



止水板による地下駅の浸水対策

## ⑥鉄道脱炭素施設等の整備促進

- 2050年カーボンニュートラルの実現**に向け、**エネルギー特別会計を活用した環境省・国土交通省連携事業**として、鉄道脱炭素に資する施設等を整備している。



電力貯蔵装置



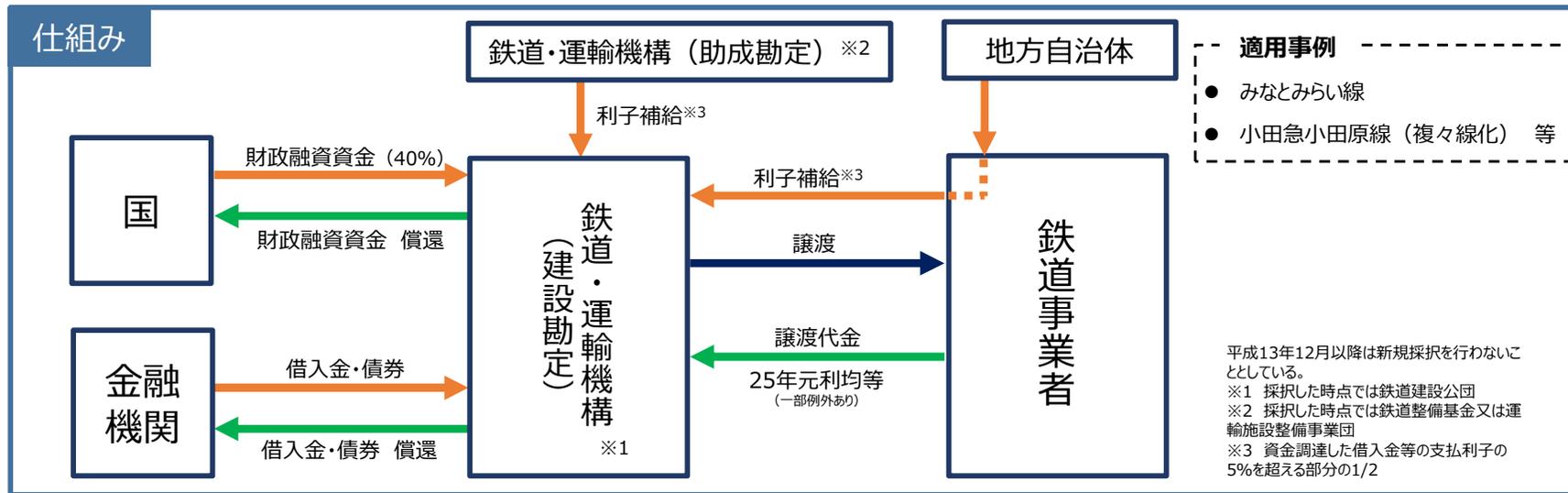
省エネルギー車両

- 戦後の私鉄整備は列車編成長の増大や運行間隔の短縮等による輸送力増強が中心で新線建設・複々線化が進んでいない状況であったことから、私鉄の整備を促進するため昭和47年に民鉄線建設制度が創設された。

民鉄線事業（P線事業）の対象

三大都市圏における新線建設又は改良であって

- ①ニュータウン新線建設工事、②既設線の複々線化又は複線化工事、③地下鉄及び地下鉄直通都心乗入工事



## 評価

- 鉄道建設に関する高い技術力と資金調達能力を有する鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）を活用するとともに、整備費用に係る利子の一部を国費で支援（利子補給）。
- 都市鉄道整備を促進し、利用者の利便性・速達性が向上。
- 特殊法人等整理合理化計画により工事実施計画の新規採択を行わないこととされたため、現在、民鉄線建設制度は活用できない状況。

## 改善の方向性

- 現行制度の活用は困難な状況であるが、鉄道整備に関する技術力並びに高い信用格付け（AA+）を裏付けとした資金調達力を有する鉄道・運輸機構の一層の活用を図る。

## 鉄道建設に係る総合技術力

これまでの鉄道整備を通じて培ったノウハウや工事実施時の課題への対応等、技術的観点から鉄道事業者等を支援する能力が蓄積されている。

### ① 整備延長の実績

施工主体別に比較し、膨大な整備延長の実績を有している。

(参考) 施工主体ごとの鉄道整備延長 (1993~2022年)

	機構	JR	民鉄	公営・三セク等
鉄道整備延長	<b>1,414km</b>	25km	22km	262km

※新交通システム、LRT等を除く 出典：鉄道要覧、工事誌等より作成

### ② 最適なルートの設定

地理・地形、利便性、経済性等の様々な制約条件を総合的に踏まえて、鉄道新線の敷設に最適なルートを設定する能力を有している。

### ③ 設計業務・施工監理の効率的な実施

鉄道のトンネル、橋りょう等の工事は、直線的な線形など鉄道特有の特殊性により難工事となるケースが多く、機構はそうしたトンネル等に係る豊富な実績を有していることから、それらの実績を基に整備した機構独自の基準類等に基づき、受注者等に対して適切な技術指導を行うことにより、設計業務・施工監理を効率的に実施することができる。

### ④ 特殊案件を含めた用地取得のノウハウ

線形に制約がある中、特殊案件も含め、厳しい工期設定に合わせて短期間で鉄道整備に必要な鉄道事業用地の取得が可能である。

## 資金調達力

多様な手段により、低コストで安定的に調達した資金を基に、鉄道整備を着実に行うことができる。

### ① 多様な資金調達手段

法人全体における調達資金の約7割を、民間金融機関からの借入や債券発行により調達するなど、多様な手段により調達した資金を基に、鉄道整備を着実に実施。



令和5年度における資金調達計画（機構全体）

### ② 鉄道・運輸機構のサステナビリティファイナンス

機構が行う事業については、CO<sub>2</sub>排出量が少ない鉄道の整備による環境負荷の低減や生活に必要不可欠な大量輸送機関の整備等の社会効果が認められることから、平成31年1月にアジア初のCBI（CBI：Climate Bonds Initiative）からのプログラム認証を取得。これにより、事業の社会貢献性等が広く周知され、投資家等からの高い信頼性が確保できることから、サステナビリティファイナンスによる低コストで安定的な資金調達が可能となっている。

### ③ 市場における高い魅力・信頼性を獲得するための取組

加えて、各種メディアへの出演や、債券投資家との対話、各種セミナーへの登壇など、サステナビリティファイナンスの発信に取り組んできたことにより、令和3年度には財投機関で初めて全国47都道府県すべての地域の投資家から投資表明を獲得するなど、市場におけるより高い魅力・信頼性を獲得している。

- 神奈川東部方面線を整備し、相互直通運転が行われることにより、横浜市西部および神奈川県中部と東京都心部が直結し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、乗換回数の減少や所要時間の短縮新幹線へのアクセスが向上など、鉄道の利便性が大幅に向上。
- 都市部の工事ならではの困難があったが、鉄道・運輸機構の保有する建設技術力により完遂（受賞実績あり）。
- また、整備に当たっては、「グリーンボンド」を発行しており、環境省グリーンボンドガイドラインに準拠したモデル発行事例の第一号案件。
- 工事期間中、補助金の投入スケジュールに合わせて鉄道・運輸機構が資金調達を行うことで、事業の円滑な実施に寄与。

	【相鉄・J R直通線】	【相鉄・東急直通線】
営業区間	西谷駅～羽沢横浜国大駅 (約2.1km)	羽沢横浜国大駅～ 日吉駅 (約10.0km)



### 綱島トンネル (受賞実績)

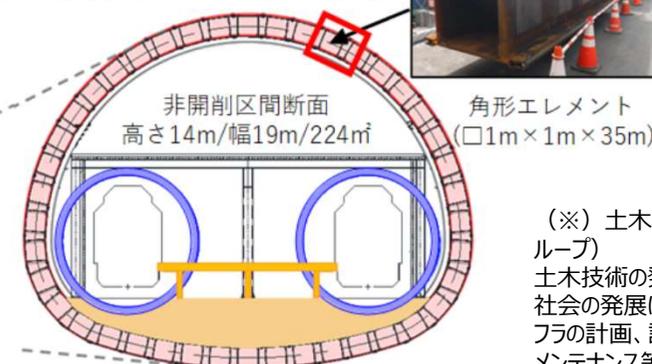
【令和4年度 土木学会賞 技術賞 (Iグループ) ※】

角型エレメント推進工法による鉄道駅部大断面トンネルの構築

【令和5年度 国土技術開発賞 優秀賞】

地下水対応型継手を用いた外殻先行型トンネル構築工法

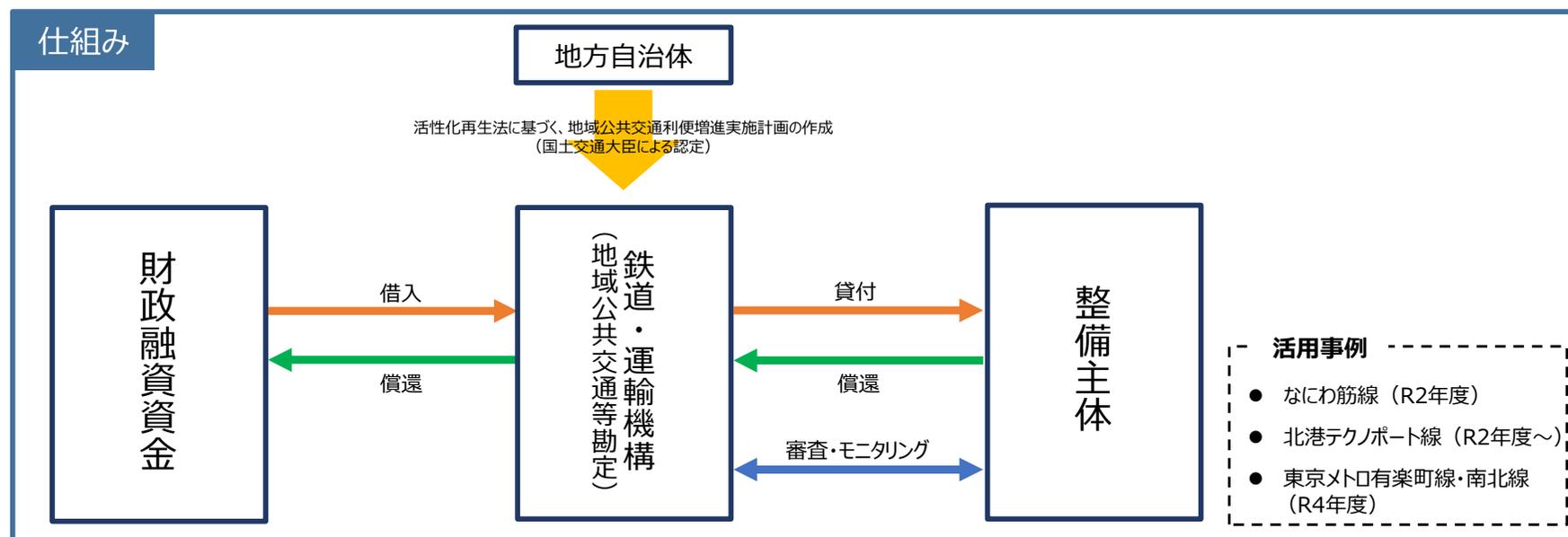
角型エレメント42本を馬蹄形に連結しながら推進し、トンネル外殻を構築。



非開削区間断面図

(※) 土木学会賞 技術賞 (Iグループ)  
土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められるインフラの計画、設計、施工、または運用やメンテナンス等の画期的な個別技術に贈られる賞。

- 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）により、鉄道・運輸機構による財政融資の対象に都市鉄道の整備が追加されたことを踏まえ、財政融資資金を活用し、整備を促進している。



## 評価

- 整備費用の一部を長期・固定・低利の国の財政融資資金で貸付を行うことにより、工事費や資金調達コストを一定程度軽減が可能。
- 都市鉄道整備を促進し、利用者の利便性・速達性が向上。

## 改善の方向性

- 本制度はこれまで新線整備を対象として活用されているが、利用者ニーズに的確・迅速に応える都市鉄道整備を幅広く促進する観点から、その他の事業への活用も検討。

	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度
①収受範囲	全線	新線区間の利用者
②収受時期	工事開始後（供用開始前）から10年以内	供用開始後から資本費の回収が完了するまで
③対象事業	輸送力増強（複々線化等） 新線整備（都心部への延伸、混雑する既設線と併走する 新線整備）	新線整備
④対象事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東京圏は100億以上、その他地域は80億以上</li> <li>● 申請の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</li> </ul>	制限なし
⑤収受可能額	一事業年度当たり、当該事業年度の旅客運送収入の10% 積立10年間の累積で、認定工事費の1/2以内	工事費全額
⑥透明性の確保策	指定法人への積立て 等	資本費の回収状況等について公表 等
⑦原価への計上方法	積立金を「特定都市鉄道整備準備金繰入額」として計上	整備した施設の減価償却費を計上
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 工事期間中に利用者から無償資金を確保可能であるとともに、供用開始後に準備金の取り崩しにより、減価償却費等の資本費負担を軽減し、長期にわたり負担を平準化</li> <li>● 工事中の借入額を低く抑えることができるため、供用後の急激な運賃上昇を回避できる</li> <li>● 準備金として損金算入することで課税の繰り延べ効果がある（平成17年度に廃止）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象事業費に特段の制限がないため、様々な規模の工事に適用可能</li> <li>● 直接的な受益が発生する供用開始後に運賃加算を開始するため、利用者の理解を得やすい</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特々制度が活用されていた当時に比べ、年間旅客運送収入が増加していることから、対象となる工事が限られてしまう</li> <li>● 施設の供用開始前に利用者に負担を求める理由について説明が必要</li> <li>● 現在は課税の繰り延べ効果が得られない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事後的に収受するため、工事中に膨大な借入れが必要であり、借入れコストが大きくなる</li> </ul>

- **利用者ニーズに迅速・的確に応える都市鉄道整備を促進**していくためには、**都市鉄道の整備費用の利用者負担を平準化する必要がある**のではないかと考える。
- 現行の利用者負担制度における、**都市鉄道の整備費用の負担を求める利用者の対象（収受範囲・収受時期）**について、どのように見直すべきか。

## 通常の運賃制度における収受対象の考え方

### 【収受範囲について】

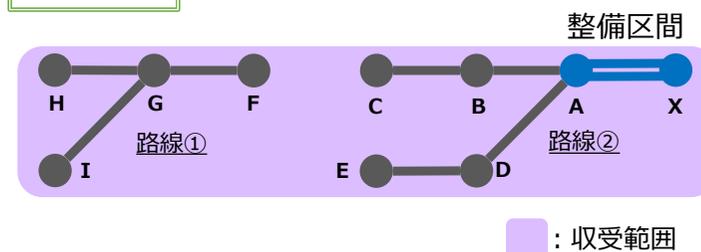
- 運賃が「**運送（利用）の対価**」であることを前提に、**利用者を一つの利用共同体として捉え、全利用者が平等に運賃を負担**。これにより、路線ごとの投資コストを含め利用者の多寡により生ずる**路線ごとの運賃コストのアンバランスを捨象**している。

### 【収受時期について】

- 都市鉄道の整備により受益する、**供用開始後の利用者から収受**している。

### 収受範囲と収受時期のイメージ

#### 供用開始後



## 現行の利用者負担制度における収受対象の考え方

### ①新線建設に係る加算運賃制度

#### 【収受範囲について】

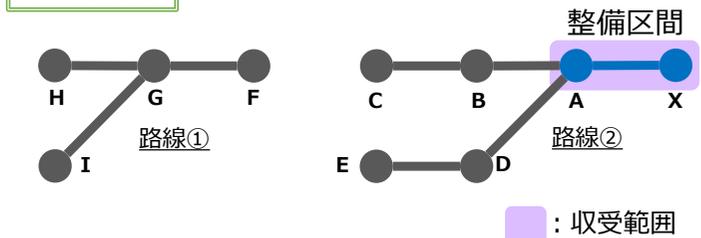
- **現に整備により受益していることが明らかである、新線区間の利用者**に限定して収受を認めている。

#### 【収受時期について】

- 通常の運賃と同様の考え方により、**供用開始後に収受**している。

### 収受範囲と収受時期のイメージ

#### 供用開始後



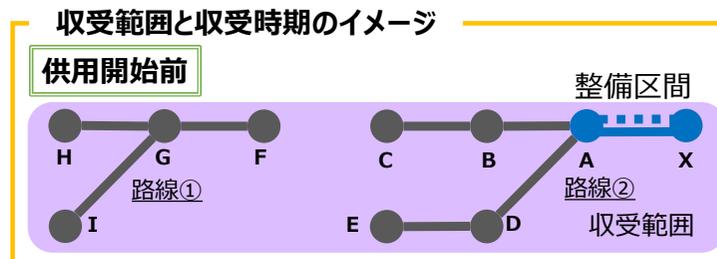
## ②特定都市鉄道整備積立金制度（特々制度）

### 【収受範囲について】

- おおむね全利用者に受益することが見込まれると整理の上、通常の運賃と同様の考え方により、利用者全体からの収受を認めている。

### 【収受時期について】

- 対象事業となる大規模な輸送力増強（特に大規模な複々線化）や新線整備（都心部への延伸、混雑する既設線と併走する新線整備）においては、供用開始前に運賃を負担する利用者グループと、供用開始後に利用が見込まれる利用者グループとの間に、同一性・対応性があると整理。その上で、供用開始後の利用者負担を軽減するとともに、都市鉄道の混雑緩和等を促進するため、供用開始前の利用者にも負担を求めることとしている。
- 収受期間は、あまりに長期とした場合、輸送力増強の効果の発現時期が不明確となり、供用開始前に運賃負担を求めることに対する利用者理解を損なうおそれがあるため、従来の複々線化工事期間も勘案の上、10年以内としている。



- **「受益する者が負担する」という受益と負担の関係の考え方を基本**としつつ、都市鉄道整備の効果を定量的に評価する手法等を踏まえることで、以下の範囲と時期の**「受益すると認められる利用者」**について、**負担を求められることができる**のではないかと。
  - 供用開始後については、整備区間を現に利用する利用者に限らず、**整備区間以外の区間を利用することで受益する利用者**についても、**負担を求められることができる**のではないかと。
  - 供用開始前については、特々制度の考え方に倣い、**「供用開始後に受益することが見込まれる」利用者**についても、**負担を求められることができる**のではないかと。
  - いずれの場合も、負担を求める利用者の範囲は、**需要推計等の定量的な手法等を踏まえて設定できる**のではないかと。
- 供用開始前の収受期間は、特々制度の考え方に倣い、**供用開始前に運賃負担を求め**ることに対する**利用者理解を確保**する観点から、**一定の期間（例えば、原則10年以内）を区切るべき**ではないかと。10

（参照：別紙「都市鉄道整備による受益の広がりの方針について」）

- 現行の利用者負担制度について、**利用者ニーズに応える都市鉄道整備を幅広く促進すること**を可能とするため、**対象とすべき都市鉄道整備事業**について、どのように見直すべきか。

## 現行の利用者負担制度における対象事業

### 特定都市鉄道整備積立金制度

### 新線建設に係る加算運賃制度

#### 輸送力増強（複々線化等）

③対象事業 **新線整備**（都心部への延伸、混雑する既設線と併走する新線整備）

#### 新線整備

## 主な利用者ニーズ及びこれに応える都市鉄道整備事業

### ✓ 速達性向上

→ 複々線化（通過待ち時間の短縮）、路盤強化・軌間変更（最高速度の向上）、歩行動線の改善を伴う駅改良（乗換時間の短縮）、新線整備（所要時間の短縮） 等

### ✓ 定時性向上

→ 複々線化（列車詰まりの減少）、引上線の新設を伴う駅改良（列車詰まりの減少）、行き違い設備の増設を伴う駅改良（列車詰まりの減少・遅延回復効果の向上）、ホーム増設を伴う駅改良（停車時間の短縮）、信号設備の大規模改良（遅延回復効果の向上） 等

### ✓ 快適性向上

→ 複々線化（本数増加による混雑率の低下）、長編成化（混雑率の低下）、新線整備（乗換回数の減少・安全性の向上） 等

- 利用者利便の向上に直接的・効果的につながるものであることを前提に、**輸送力増強、大規模な駅改良、新線整備等、より広い範囲の事業を対象とすべき**ではないか。

- 現行の利用者負担制度で対象とする都市鉄道整備事業の規模について、どのように見直すべきか。

## 現行の利用者負担制度における対象事業費

	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度
④対象事業費	<ul style="list-style-type: none"><li>● 東京圏は100億以上、その他地域は80億以上</li><li>● 申請の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</li></ul>	制限なし

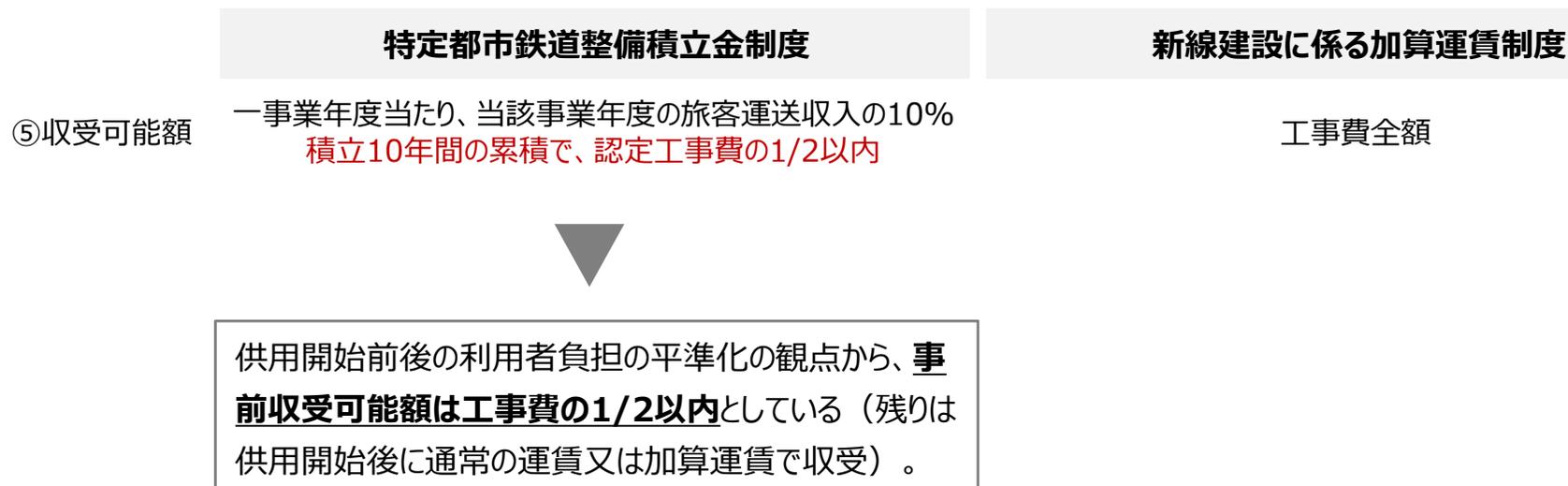
▼

資本費を供用開始後から回収することとした場合に、運賃の改定率が大きく、供用開始後の利用者負担が過大となる場合のような、資本費の一部を供用開始前に前倒しする必要性が認められる規模以上の設備投資について、供用開始前から収受可能としている。

- 対象とする事業の規模については、
    - ・ 供用開始後の収受のみでは利用者負担が過大となり、その平準化を図る必要がある
    - ・ 鉄道事業者の投資余力や投資の効果に鑑み、鉄道事業者が設備投資の実施を判断することが困難である
- 等の観点から、特に供用開始前から負担を求めることとの関係を踏まえ、一定の規模以上であることを求めるべきではないか。

- 現行の利用者負担制度による収受可能額について、どのように見直すべきか。

## 現行の利用者負担制度における収受可能額



- 供用開始前の利用者からの収受可能総額については、供用開始前後の利用者負担の平準化の観点から、**一定の制限（例えば、工事費の1/2以内）を設けるべきではないか。**
- また、一人一乗車当たり収受額については、供用開始前後における受益の様態等を踏まえ、利用者に対して**合理的に説明が可能な額（例えば、原則として供用開始前の利用者からの収受額は、供用開始後の利用者からの収受額を超えない等）に設定すべきではないか。**

- 現行の利用者負担制度の見直しにより、供用開始前の利用者にも負担を求めるに当たって、**収受の対象となる利用者の理解を得るための透明性の確保策**については、どのように考えるべきか。

## 現行の利用者負担制度における透明性の確保策

### ① 特定都市鉄道整備積立金制度

- 事業者は、整備しようとする施設に係る**整備事業計画を策定し、国土交通大臣に提出**する。
- 国土交通大臣は、当該計画の内容の**妥当性や実施の確実性を確認の上、認定**する。
- 運賃の認可に当たっては、**運賃認可申請に係る審査、運輸審議会への諮問等**の手続を実施する。
- 事前収受した運賃については、**指定法人たる民鉄協の管理のもとで積み立てる**。
- 決算発表等を通じて、**積立額の情報提供**を行う。

### ② 新線建設に係る加算運賃制度

- 運賃の認可に当たっては、**運賃認可申請に係る審査、運輸審議会への諮問等**の手続を実施する。
- 事業者は、加算運賃の**累計収受額、回収率等を毎年度公表**する。

### (参考) 鉄道駅バリアフリー料金制度

- 事業者は、料金属出に併せて、以下のとおり、**利用者に対して必要な情報提供**を行う。
  - ✓ バリアフリー設備の整備及び料金の収受に係る**計画を策定し、公表**する。
  - ✓ ウェブサイト上で、**料金の概要及び導入理由、整備等計画並びに主要プロジェクトの内容（目的、効果等）**を公表する。
  - ✓ 料金の概要を**会社のIR資料・駅構内掲示・車内吊り・広報誌に掲載するとともに、テレビ・新聞等マスメディア等で発表**する。
  - ✓ **利用者窓口を設置**する。

- 現行制度における透明性の確保策を踏まえ、例えば、以下のような方策を講じるべきではないか。
  - **事業者は、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果や事業実施の確実性、負担を求める利用者の範囲・負担の額等について、利用者・地域への一層丁寧な説明を行い、国はこれらの適正性や妥当性を確認する。**
  - 事業者は、収受した運賃の**累計収受額、回収率等を確認し、一定期間ごとに（例えば、毎年度）公表**する。
  - **供用開始前に収受する運賃**については、その**適切な管理を確保**する。

- 現行の利用者負担制度の見直しにより、供用開始前の利用者にも負担を求める場合、収受した運賃はどのように管理すべきか。

制度	制度の概要	資金管理方策	(参考) 税制上の措置
特定都市鉄道整備積立金制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃に上乗せした資金を事業に充当することで負担を長期にわたり平準化。</li> <li>● 運賃の加算分は特定都市鉄道整備準備金として積立て。</li> </ul>	指定法人への外部積立て	積立金は準備金として、損金算入による税の繰延が認められていたが、平成17年に廃止。
鉄道駅バリアフリー料金制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道駅のバリアフリー化を加速するため、都市部において利用者の薄く広い負担を得てバリアフリー化を進める枠組みを構築。</li> <li>● 事業者において、事前届出時に整備・徴収計画を公表した上で、運賃にバリアフリー料金を上乗せ。</li> </ul>	積立て義務はないが、整備・徴収計画及び実績の公表をもって実態を確認	なし
新幹線鉄道大規模改修準備金	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新幹線鉄道において、大規模改修の実施に要する費用の支出に備えるため創設。</li> <li>● 営業主体は大規模改修に要する期間及び費用、積立期間等を記載した新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を作成し、積立て。</li> </ul>	営業主体（JR）による内部積立て	積立金は準備金として、損金算入による税の繰延が認められていたが、平成28年度に経過措置を講じた上で廃止。

(参考)

太陽光発電設備の廃棄等費用積立制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 太陽光発電設備の廃棄等に必要な資金を確保するため創設。</li> <li>● 10kW以上の全ての案件について、廃棄等に必要な資金を、調達期間終了後の期間も含めて可能な限り確実に確保する。</li> </ul>	原則、源泉徴収的な外部積立て（一定の要件を満たす場合には内部積立て）	なし
-------------------	--	------------------------------------	----

- **鉄道に関する現行制度では、指定法人への積立や内部積立のほか、積立義務はないものの整備・収受実績を公表するなど、透明性を確保した資金管理方策が講じられている。**
- **利用者負担制度を見直すにあたっては、供用開始前に収受対象となる利用者の理解を得るため、現行制度と同程度の透明性を確保し、適切に資金を管理する必要があるのではないか。**

- **利用者から供用開始前に収受した運賃を内部積立する場合、現預金に組み入れられることとなるため、その資金用途を一定程度制限する必要がある。**
- **任意積立金の創設や財務諸表への注記など、適切に資金を管理する必要がある。**

電気事業者 有価証券報告書より抜粋

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
<b>負債の部</b>		
<b>固定負債</b>		
社債	67,280	72,140
長期借入金	※2,※4 131,241	※2,※4 127,564
繰延税金負債	285	829
ガスホルダー修繕引当金	379	380
退職給付に係る負債	1,839	1,795
<b>資産除去債務</b>	<b>378</b>	<b>819</b>
その他固定負債	※2 10,271	※2 9,909
固定負債合計	211,677	213,439

(資産除去債務関係)  
資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上しているもの

- 当該資産除去債務の概要  
主に太陽光発電設備の廃棄費用等である。  
なお、2022年4月1日における「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」の改正により、10kW以上の太陽光発電設備について、廃棄等費用の積立が義務付けられた。これに伴い、対象の太陽光発電設備について、資産除去債務の新規計上、及び見積額の変更による計上額の変更を行っている。
- 当該資産除去債務の金額の算定方法  
使用見込期間を取得から10～50年と見積り、割引率は△0.075%～2.2%を使用して資産除去債務の金額を計算している。
- 当該資産除去債務の総額の増減

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
期首残高	373百万円	378百万円
有形固定資産の取得に伴う増加額	—	49
新規連結に伴う増加額	—	96
見積の変更による増加額	—	288
時の経過による調整額	5	6
期末残高	378	819

(注) 上表の当連結会計年度の期末残高には、再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法施行規則(2012年経済産業省令第46号)に規定された再生可能エネルギー発電設備の解体等に要する費用についての資産除去債務694百万円を含んでいる。

保険代理店事業者 有価証券報告書より抜粋

(四半期貸借対照表関係)

※ 1 現金及び預金

前事業年度(2023年9月30日)

現金及び預金のうち134,355千円は、当社が損害保険代理店として、保険契約者より領収した損害保険料を損害保険会社に納付するまでの一時預り金であり、資金用途が制限されており専用口座に別途保管しております。

- 現行の利用者負担制度の見直しにより、**供用開始前に運賃で収受する際の原価への計上方法**については、どのように考えるべきか。

## 現行の利用者負担制度における原価への計上方法

	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度
⑥透明性の確保策	指定法人への積立て 等	資本費の回収状況等について公表 等
⑦原価への計上方法	「特定都市鉄道整備準備金繰入額」を計上	整備した施設の減価償却費を計上

指定法人が管理する特定都市鉄道整備積立金に対応するものとして、特別法上の準備金である特々法による「**特定都市鉄道整備準備金**」が**会計上の負債**として位置づけられ、**準備金への繰入額が会計上の費用として位置づけられている。**

### （参考）収入原価算定要領の見直し（令和6年4月）

政策的に必要性の高い設備投資(※)の加速化を図るため、設備投資計画の確認等を条件に、これら政策的に必要性の高い設備投資に対応する既存設備の**減価償却費を前倒して総括原価へ計上**できるようにする。

(※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係、輸送力強化関係、DX関係、インバウンド対応関係、バリアフリー化関係、人材確保関係)

- 資本費を供用開始前に運賃で収受する際の原価への計上方法としては、
  - ・ 整備に必要な資金を**特別法上の準備金として積み立て、準備金への繰入額を原価に計上**
  - ・ 整備実施の確実性を担保した上で、施設の供用開始後に発生する**減価償却費の一部を供用開始前に前倒しする**ことで原価に計上
 が考えられるのではないか。

- 今後の都市鉄道整備に係る利用者負担制度は、次のような考え方で具体化を進めていくべきではないか。
  - ・ **供用開始後に整備区間を現に利用する利用者に限らず、供用開始前の利用者も含め、需要推計等の定量的な手法等を踏まえ、受益すると認められる利用者を対象とすることで、供用開始後の**利用者負担を平準化****
  - ・ **利用者利便の向上に直接的・効果的につながる整備事業を幅広く対象**にできるようにすることで、**幅広い利用者ニーズに応える**
  - ・ **負担額（総額・一人当たり）の設定**に際して、供用開始前については一定の制約を設ける等、**受益と負担の関係に配慮**
  - ・ 事業者利用者等への丁寧な説明、運賃の収受状況の公表やその適切な管理を義務付ける等により、**透明性を確保**

①収受範囲 需要推計等も踏まえ、都市鉄道の整備により受益すると認められる範囲。

②収受時期 工事開始後（供用開始前）から資本費の回収が完了するまで。ただし、供用開始前は一定の期間（原則10年等）を区切って収受。

③対象事業 利用者利便（速達性・定時性・快適性等）の向上に直接的・効果的につながるものであることを前提に、幅広く対象（輸送力増強、大規模な駅改良、新線整備等）

④対象事業費

- ・ 通常の加算運賃で収受すると利用者負担が過大となり、その平準化を図る必要がある
- ・ 鉄道事業者の投資余力や投資の効果に鑑み、鉄道事業者が設備投資の実施を判断することが困難であるような、一定の規模以上のもの。

⑤収受可能額

（総額）資本費全額。ただし、工事期間中に収受できる総額には一定の制限（1/2等）を設ける。  
 （一人当たり）供用開始前後における受益の様態等を踏まえ、利用者に対して合理的に説明が可能な額に設定。

⑥透明性の確保策

- ・ 事業者は、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果や事業実施の確実性、負担を求める利用者の範囲・負担の額等について、利用者・地域への一層丁寧な説明を行い、国はこれらの適正性や妥当性を確認する。
- ・ 事業者は、収受した運賃の累計収受額、回収率等を確認し、一定期間ごとに（毎年度等）公表する。
- ・ 供用開始前に収受する運賃については、その適切な管理を確保する。

⑦原価への計上方法 整備に必要な資金を特別法上の準備金として積み立て、準備金への繰入額を原価に計上、あるいは、整備実施の確実性を担保した上で、施設の供用開始後に発生する減価償却費の一部を供用開始前に前倒しすることで原価に計上。