

令和6年5月29日

【委員の意見（利用者負担制度関係）】

- 収受範囲を検討する中では、ネットワークの内部補助的な要素も重要と思われるので、利用者負担制度本来の趣旨が生きるような形で運用することで、広く使われていくことが重要ではないか。
- 受益の範囲を考慮したうえで、利用者の負担が応分のものであるかどうかという点について、よく整理されている。
- 規模要件を大きくすると、複数の事業を一体として行う選択を事業者がとるなど、投資タイミングにも影響が出るため、規模要件を大きくしすぎない方が良いのではないかな。
- 鉄道事業者にとっては小規模なプロジェクトであっても意義があり、利用者の理解が得られるのであれば、一定規模以上という制約を必ずしも入れる必要はないのではないかな。事前収受可能額を工事費の1/2以内は過去の制度をみても妥当ではないかな。
- 補助制度は対象プロジェクトによって補助率が異なるため、一律に一定規模以上といった閾値を設定できないのではないかな。補助制度との関係を整理する必要がある。
- 新たなプロジェクトが必要・有効であること、利用者にとっての値上げのメリットについて、負担する利用者が納得することについては、引き続き大事にしてほしい。透明性・公平性の確保が特に重要。
- 供用開始前に収受した運賃をどう適切に管理するか、準備金・積立金等の形で配当財源と峻別して原価に計上する方法や、投資のためのキャッシュとして確保するための積立て方法（外部・内部）についても踏み込んで、十分な検討をしている。細かい制度設計を今後進める中で、会計処理面でも透明性という観点が必要。
- 都市鉄道という公的な社会資本形成を民間事業者に担わせる以上、その民間事業者が前向きに先を見て投資をする意欲を高めるような制度は、特に人口減少社会において、大変重要である。
- 今回の利用者負担制度の見直しでは、効果ある事業を「迅速」に行う、ということが重要なキーワードと理解した。利用者負担により事業を迅速に行うことができれば、結果的に利用者が受益することとなる。
- この検討会では大都市圏の鉄道を念頭に置いて議論してきたが、需要が増加している地方路線や、地方空港のアクセス鉄道などでも、受益すると認められる範囲で負担

を求めることは可能であろう。今回の利用者負担制度の見直しの考え方は、都市鉄道に限らず、広く適用を可能としても良いのではないか。

- 絵に描いた餅にならないよう制度設計を進め、実用性のある制度としてほしい。

【委員の意見（その他関連意見）】

- 鉄道は利用者ニーズのみならず、社会的ニーズ（カーボンニュートラルやサステナビリティ、バリアフリー等）にも応えていく使命を持っている。そのため、利用者負担制度のみならず、従来の支援制度についても、時代に合わせたアップデートが必要ではないか。
- 鉄道・運輸機構の技術的支援・資金調達力が鉄道事業者に裨益していく形でうまく生かされることが重要。CBIプログラムの認証を取っていることは、鉄道が利用者ニーズのみならず社会的ニーズに応えることもミッションとしていることの証と考える。

【オブザーバー（鉄道事業者）の意見】

- 受益の種類や範囲、その濃淡、それらに伴う負担の有無や大きさについて、納得感を得ることが重要。受益の考え方については、ネットワークの充実という観点（ループができる、待避線ができる、地域全体の活力が高まる）等含め、柔軟にとらえられるようにしていただきたい。速達性や混雑緩和のメリットは、他社線が享受するケースもあり、収受が難しいことがある。また、一例として、片方の路線が寸断された際のリダンダンシー効果のようなものもあるのではないか。
- 受益の範囲については、狭すぎると制度がうまく機能しないおそれがある一方、広すぎると利用者への説明が困難となるので、バランスを取ることが重要ではないか。
- 需要創出の効果は、駅改良工事ではなかなか判断しづらい。CVM等で評価する仕組みも考えていただきたい。
- 課税繰り延べについても検討していただきたい。
- 特定都市鉄道整備積立金制度を使いやすくするという方向性も検討してもらいたい。
- 供用開始前に収受する運賃の加算額・期間により、供用前にどれほど設備投資のための資金が積みあがることが想定され、それをもって実際に投資を行う経営判断ができるか、各社の事情も異なることから、それらも考慮に入れながら引き続き制度設計していただきたい。