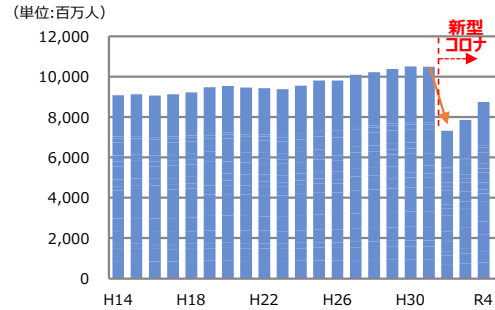


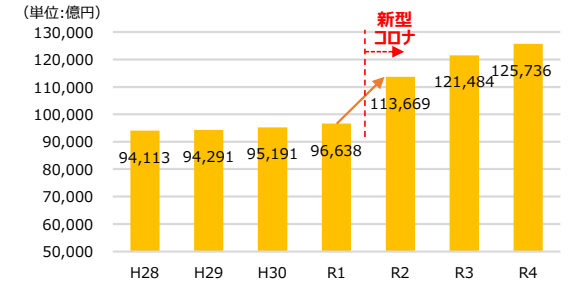
検討会の趣旨

- **都市鉄道は、人口稠密な我が国都市の社会経済活動を支える重要な基盤。**また、都市鉄道の利便性を向上させ、その利用を促進していくことは**2050年カーボンニュートラルを実現する上でも重要。**
- 他方で、都市鉄道整備（新線整備、輸送力増強、大規模駅改良等）の担い手である**鉄道事業者**は、近年の**新型コロナウイルス感染症拡大の影響により経営・財務状況が悪化し、設備投資額も大きく減少。**コロナ禍を受けた人々の行動様式の変容や中長期的な人口減少により**今後は輸送需要の大幅な拡大が見込めないこと**も相まって、特に**大規模な設備投資に積極的に取り組むことが困難な状況。**
- また、都市鉄道整備については、投資規模の大きさや、利用者利便に大きく寄与するという公益性等に鑑み、**これまで各種の補助制度等を通じて支援を講じてきたが、国及び地方公共団体の財政状況は厳しいものがある。**
- **都市鉄道の整備効果は、利用者を中心としつつ、沿線地域の活性化等の形でその他の主体にも幅広く及ぶ。**今後とも利用者や社会のニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を進めていくため、**幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備の促進策のあり方を検討。**

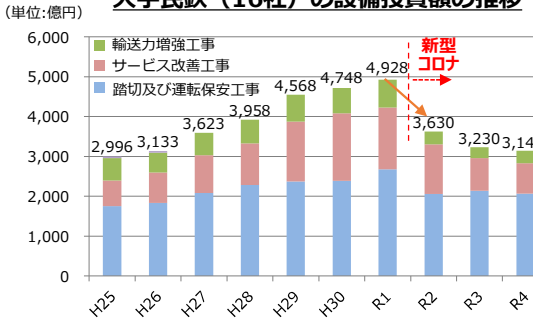
大手民鉄（16社）の輸送人員の推移



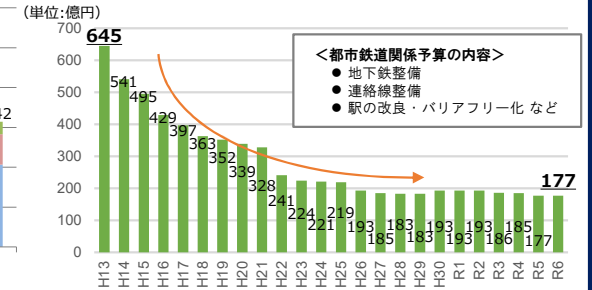
JR3社（東・西・東海）、大手民鉄（16社）の長期借入金等の残高の推移



大手民鉄（16社）の設備投資額の推移



都市鉄道関係予算の推移



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

【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】

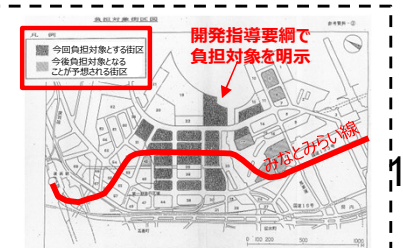
- 都市鉄道の整備効果は、**鉄道利用者の利便性や速達性を向上させるだけでなく**、例えば、沿線開発による沿線での定住人口・就業人口・集客人口の増大を通じた沿線地域の社会経済の活性化、それに伴う沿線地価の上昇等、**社会の広範囲にわたり波及し、多様な主体が幅広く受益。**主に受益すると想定される主体は、**①鉄道利用者に加え、②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発者、⑥住民、⑦国・地域**に分類されると考えられる。
- 今後の都市鉄道整備に必要な費用負担について、**鉄道利用者の運賃を原資とした鉄道事業者による費用負担を基本としつつ、国及び地方公共団体において適切な役割分担のもと各種の補助制度等を通じて支援を行うという考え方は、今後も基本となるもの**と考えられる。

(開発利益の還元)

- 他方で、今後の都市鉄道整備において、プロジェクトごとに地域や開発者等の**多様な主体による費用負担について検討を行い、都市鉄道の開発利益の還元を検討することが重要。**
- 国においては、今後、**開発利益の還元につながった過去の事例、考え方や仕組み等を整理の上で広く共有し、プロジェクトごとの検討を後押しすべき。**

開発者負担の事例（みなとみらい線）

- ・ 開発者負担として**事業費2500億円のうち1/5（500億円）を、開発者（三菱重工、三菱地所、横浜市、都市基盤公団）が負担**
- ・ **横浜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**
- ・ **開発指導要綱を制定し、負担の協力者や負担方法を定めるとともに、基金を創設し、負担金と事業費の出入りを明確化**



都市鉄道整備に係る現行制度全般の評価・見直しの方向性

- 利用者や社会のニーズが多様化・高度化している実態を踏まえ、現行の補助制度（都市鉄道利便増進事業費補助など）や貸付制度等について課題を整理の上、見直しの方向性を検討。

主な評価

- ① **補助制度**：財政上の制約や補助対象事業者、事業内容に制約。
- ② **民鉄線建設制度**※：特殊法人等整理合理化計画により、現在は活用できない状況。
※事業主体である鉄道・運輸機構が整備し、国等が利子補給。その後、鉄道事業者へ譲渡。
- ③ **財政融資**：長期・固定・低利の財政融資資金で貸付けを行うことで、資金調達コスト等を一定程度軽減。

※利用者負担制度については、下記「利用者負担制度の見直し」を参照

主な見直しの方向性

- ① **必要な予算額の確保**に努めるとともに、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べき**。
- ② 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**を図るべき。
- ③ **貸付制度は、これまで新線整備を対象として活用されている**。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すべき**。

利用者負担制度の見直し

- **特定の都市鉄道整備に必要な費用の負担を利用者に求める制度（利用者負担制度）**として、現行では、**特定都市鉄道整備積立金制度**及び**新線建設に係る加算運賃制度**がある。
- **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**、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を検討**。
- **都市鉄道整備に対する利用者のニーズが多様化及び高度化している実態を踏まえ、事業の種類及び規模を見直す**
 - **利用者の負担を幅広くかつ長期にわたって平準化できるようにするため、収受範囲及び期間を見直す**
- 今後、以下の点に留意しながら、制度の具体化に向けた検討を進める。
- ・ **利用者の納得感を得られる制度にするという要請と、利用者ニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備の促進につながる制度にするという要請のバランスに配慮**
 - ・ **国・地方の予算や補助の安易な削減につながることをないよう配慮**
 - ・ **見直しの方向性の考え方は、都市鉄道に限らず、鉄道プロジェクト全般に適用可能**

既存制度

	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	新線整備のみ
④事業規模	年間旅客運送収入額に概ね等しいか、これを超えるもの 等	制限なし
⑤透明性の確保	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
メリット	鉄道事業者が運賃に上乗せした資金を準備金として積み立て、完成後に取り崩すことで、利用者の負担を平準化・軽減する	- 対象事業費に特段の制限がないため、様々な規模の新線整備に適用可能 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
デメリット	輸送力増強や新線整備を対象としているが、事業規模が大きいものに限られている	- 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 対象事業は、新線整備に限られている

利用者負担制度の見直しの方向性

- ①収受範囲 **供用開始後に整備区間を利用する利用者に限らず、供用開始前の利用者も含め、受益すると認められる利用者を対象**
- ②収受時期 **工事開始後（供用開始前）から費用の回収が完了するまで**（供用開始前は一定の期間を設定）
- ③対象事業 **利用者利便の向上に直接的・効果的につながる事業を幅広く対象（輸送力増強、大規模な駅改良、新線整備等）**
- ④事業規模 **制限しない**
 - ・ **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、負担を求める利用者の範囲及び負担の額等について、利用者等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**
 - ・ **運賃の累計収受額等を確認・公表**
 - ・ **供用前に収受する運賃は、適切に管理。**
- ⑤透明性の確保

(参考)今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会：利用者負担制度の見直しのイメージ

現行の 利用者負担制度	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																
収受範囲 収受時期	供用開始前 : 収受範囲	供用開始後 : 収受範囲																
過去の適用事例	東急東横線 多摩川園～日吉間複々線化工事 東急目蒲線 目黒～多摩川園間改良工事 <table><tr><th>総事業費</th><th>工事期間</th><th>収受範囲</th><th>収受期間・収受額</th></tr><tr><td>2,108億円</td><td>工事： S62～H9※1</td><td>全線※2</td><td>S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車：さらに10円加算)</td></tr></table> 路線・工事区間・収受範囲の関係 ■ ■ ■ 工事区間 ■ 収受範囲 ※1 認定を受けた特定都市鉄道整備事業計画における期間 ※2 均一性運賃区間（こどもの国線及び世田谷線）は据え置き	総事業費	工事期間	収受範囲	収受期間・収受額	2,108億円	工事： S62～H9※1	全線※2	S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車：さらに10円加算)	京急空港線 天空橋～羽田空港間新線建設工事 <table><tr><th>総事業費</th><th>工事期間</th><th>収受範囲</th><th>収受期間・収受額</th></tr><tr><td>700億円</td><td>H4～H10</td><td>天空橋～ 羽田空港</td><td>H10～R1：170円 R1～：50円</td></tr></table> 路線・工事区間・収受範囲の関係 ■ ■ ■ 工事区間 ■ 収受範囲	総事業費	工事期間	収受範囲	収受期間・収受額	700億円	H4～H10	天空橋～ 羽田空港	H10～R1：170円 R1～：50円
総事業費	工事期間	収受範囲	収受期間・収受額															
2,108億円	工事： S62～H9※1	全線※2	S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車：さらに10円加算)															
総事業費	工事期間	収受範囲	収受期間・収受額															
700億円	H4～H10	天空橋～ 羽田空港	H10～R1：170円 R1～：50円															

今後の利用者負担制度では、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から収受

受益の広がりイメージ

