

今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会

報 告 書

～ 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 ～

令和6年6月

目 次

はじめに	1
第 1 章 都市鉄道を取り巻く現状と検討の視点	3
第 1 節 都市鉄道の現状	3
第 2 節 都市鉄道を取り巻く環境の変化	4
第 3 節 検討の視点	6
第 2 章 今後の都市鉄道整備の費用負担の基本的な考え方	8
第 1 節 都市鉄道の整備により受益する主体と受益の内容	8
第 2 節 都市鉄道整備の費用負担の考え方	12
第 3 章 現行制度の課題と見直しの方向性	18
第 1 節 補助制度	18
第 2 節 民鉄線建設制度	21
第 3 節 財政融資	23
第 4 節 利用者負担制度	24
おわりに	34

はじめに

人口^{ちゆう}稠密な市街地が広範囲に広がる我が国の都市において、都市鉄道は欠くことのできない基盤的な交通インフラである。朝夕の通勤・通学、都市内でのビジネスや観光、買い物等の目的での移動、大規模な国際会議やイベント等への対応、国内外を結ぶ空港へのアクセスといった都市における社会経済の諸活動は、高速性・大量性・定時性に優れる都市鉄道によって支えられている。

我が国の都市鉄道については、戦後の都市部への人口・社会経済機能の集中やこれに並行して進展した郊外部への都市のスプロール化によって生じた、通勤・通学のための膨大な旅客輸送ニーズに対応するため、長年にわたって、量的な拡充を図るための輸送力増強等の取組が進められてきた。また、近年は、利用者や社会のニーズの多様化・高度化に合わせ、バリアフリー化の推進、災害対策を含む安心・安全面や環境面での対応力の強化といった、都市鉄道の質的向上に向けた取組も強化されている。官民それぞれの主体によるこれらの取組を通じて、我が国の都市鉄道整備は着実に進展し、今日では、三大都市圏を中心に、ネットワークの稠密性やサービス水準において、世界に誇るべき水準となっている。

今後、マクロ的には我が国が人口減少局面を迎える中においても、我が国都市の持続的な発展を実現していくためには、引き続き、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の整備を着実に進めていく必要がある。また、人口や社会経済機能が集中する都市において、環境面で優れた交通手段である鉄道の利便性を高め、その利用を促進していくことは、我が国として2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現のためにも重要である。

他方で、都市鉄道整備の主な担い手である鉄道事業者は、コロナ禍の影響により経営・財務状況が悪化していることに加えて、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の輸送需要の大幅な拡大が見込めないことも相まって、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にある。また、都市鉄道整備の投資規模の大きさや、利用者利便等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が講じられてきたが、国・地方公共団体の財政状況は厳しいものがある。

このように、都市鉄道を取り巻く環境が変化し、今後も着実に都市鉄道整備を進めていくことができるか見通しが不透明となりつつある中、その促進策のあり方に

見直すべき点はないか。特に、都市鉄道の整備効果は、直接の受益者である利用者を中心としつつも、沿線地域の活性化等の形で他の主体にも幅広く及ぶものであるという性質に着目しながら、その基本的な費用負担の考え方まで立ち戻って、見直すべき点はないか。このような問題意識に基づき、本検討会では、これまで、鉄道事業者・地方公共団体・消費者団体・金融機関へヒアリングを行い、都市鉄道整備を巡る現状や今後の課題を把握し、費用負担の基本的な考え方や制度・運用の改善策を含め、今後の都市鉄道整備の促進策のあり方について検討を進めてきた。本報告書は、その検討の成果をとりまとめたものである。

第1章 都市鉄道を取り巻く現状と検討の視点

第1節 都市鉄道の現状

- 三大都市圏において、公共交通機関別輸送人員の約9割を鉄道が占めていることからもうかがえるように、大量、高速かつ安全で定時性に優れた輸送手段である都市鉄道は、人口稠密な市街地が広範囲に広がる我が国の都市部において、日々の通勤・通学をはじめとする社会経済の諸活動を支える重要なインフラとして機能している。
- これまで、我が国の都市鉄道については、国の審議会の累次の答申等を踏まえ、官民それぞれの主体による長年の取組により、着実に整備が進められてきた。都市鉄道の整備延長でみると、東京圏においては、都市交通政策審議会答申第1号がとりまとめられた1956年には約1,500km程度であったものが、2019年3月末時点で約2,459kmまで拡大しており、大阪圏においては約1,515km、名古屋圏においては約982kmとなっている。
- 高度経済成長期から1990年代頃にかけての都市鉄道整備は、都市への人口流入、居住地の郊外への拡散等によって拡大する通勤・通学需要に対応するための輸送力増強等の量的な拡充が中心であった。一方、特に今世紀に入ってから、都市鉄道に求められる役割・サービスの多様化・高度化に併せて、より一層の快適性の向上、既存ストックの有効活用によるシームレス化の推進、バリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進、災害対策を含む安心・安全面や環境面での対応力の強化といった質的な向上に向けた取組も強化されてきた。
- 現在も、各都市圏における最新の国の審議会の答申等に基づき、様々な都市鉄道プロジェクトが進められている。新線整備に関しては、ここ5年程度でみると、相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大）が2019年11月に、相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉）が2023年3月にそれぞれ開業したほか、同じく2023年3月には福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）が、2024年3月には北大阪急行電鉄南北線（千里中央～箕面萱野）がそれぞれ開業した。
- また、既に事業化している路線として、東京圏においてはJR東日本羽田空港アクセス線（東京貨物ターミナル～羽田空港）や東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）・南北線（品川～白金高輪）、大阪圏においてはなにわ筋線（大阪～J

R難波、南海新今宮）や北港テクノポート線（コスモスクエア～夢洲）等の整備が進められている。

- このほか、まだ事業化しておらず検討段階のものも含め、新線整備や大規模な駅改良等、数多くの都市鉄道整備のプロジェクトが進められている。

第2節 都市鉄道を取り巻く環境の変化

(1) 社会経済情勢の変化

- 我が国の総人口は、減少局面を迎えている。三大都市圏についてみると、夜間人口は、首都圏においては令和2年、近畿圏・中部圏においては平成22年をピークに減少局面にある。また、生産年齢人口は、首都圏においては平成12年、近畿圏・中部圏においては平成7年をピークに減少傾向にある。一方、総人口に占める三大都市圏の人口の割合は以前から一貫して増加傾向にあるとともに、東京都区部の夜間人口は令和27年にかけて引き続き増加するとの推計がなされている等、都市部の人口は、引き続き一定水準で推移していくことが見込まれている。
- 大手民鉄16社の輸送人員は、近年増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大（以下「コロナ禍」という。）による国内外の観光旅客の急減、在宅勤務、オンライン会議の普及等の行動様式の変容により、令和2年度に大きく減少した。その後は、感染症法上の位置付けの変更、インバウンドの増加等により回復基調にあるものの、コロナ禍前の水準までには回復していない。コロナ禍を契機に人々の働き方やライフスタイルの多様化が一層進展したことや、中長期的な人口減少が見込まれることを踏まえると、今後も輸送需要の大幅な拡大は見込めない。
- 三大都市圏における鉄道の混雑率については、長年にわたるハード・ソフト両面での様々な混雑緩和対策により改善が図られてきたことに加え、コロナ禍の影響により、令和2年度には各圏域において目標値である平均混雑率150%を下回った（東京圏107%、大阪圏103%、名古屋圏104%）。一方で、令和4年度の平均混雑率は、東京圏123%、大阪圏109%、名古屋圏118%とそれぞれ足下では上昇傾向にあり、引き続き注視が必要である。

(2) 鉄道事業者の経営・財務状況

- JR本州3社や大手民鉄16社においては、コロナ禍による収入減に伴い、令和2年度、営業収益が大幅に悪化し、営業利益も赤字を計上した。その後は回復傾向にあり、令和5年度決算では各社とも黒字を確保しているが、コロナ禍を契機に人々の働き方やライフスタイルの多様化が一層進展したこと等もあり、依然として多くの鉄道事業者において、営業収益・営業利益ともにコロナ禍前の水準までには回復していない。
- こうした中、各社の設備投資額も大幅に減少している。例えば、大手民鉄16社の設備投資額の合計は、令和元年度には4,928億円だったの対し、令和4年度には3,142億円まで減少している。運転保安工事等の安全に係る投資については一定水準の維持が必要であるため比較的大きな減少は見られない（令和元年度2,680億円（設備投資額全体に占める割合54%）→令和4年度2,066億円（同66%））のに対し、特にサービス改善や輸送力増強のための投資が大幅に削減されている（令和元年度2,248億円（同46%）→令和4年度1,077億円（同34%））。
- また、各社の長期借入金等の残高についても、コロナ禍による収入減に伴い、令和2年以降、大幅に増加している。さらに、収益性の低下も相まって、信用等级付の決定の参考とされる純有利子負債EBITDA倍率についても、コロナ禍前に比べて、多くの鉄道事業者において悪化している。
- このように、鉄道事業者においては、経営・財務状況が悪化している中、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の輸送需要の大幅な拡大が見込めないことも相まって、大規模な設備投資となる都市鉄道整備に積極的に取り組むことに対し、依然として慎重な判断が必要な状況になっている。

(3) 国・地方公共団体の財政状況

- 都市鉄道整備は、投資規模が大きいこと、資本の懐妊期間が長期にわたること、公益性が高いこと等に鑑み、これまでも、国と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が講じられてきた。

- 高度経済成長期から1990年代頃にかけては、都市への人口流入、居住地の郊外への拡散等の社会情勢に合わせて、輸送力増強を促進するため、地下高速鉄道整備事業費補助、ニュータウン鉄道等整備事業費補助（現：空港アクセス鉄道等整備事業費補助）、幹線鉄道等活性化事業費補助といった制度が創設されてきた。また、今世紀に入ってから、輸送力の増強のみならず、利用者利便の向上やバリアフリー化の促進を図るための制度である鉄道駅総合改善事業費補助、既存ストックを活用して効率的に都市鉄道のネットワークを強化するための制度である都市鉄道利便増進事業費補助が創設された。これらの制度は、制度によって対象となる事業、鉄道事業者、補助率等が異なるものの、いずれも国と地方公共団体が連携して補助を行う仕組みとなっている。
- 一方、政府全体の公共事業関係費（当初予算ベース）は、平成23年度にかけて長年減少を続け、その後も微増にとどまっている。また、鉄道局公共事業関係費は、平成13年度から令和6年度までの23年間で約30%減少しており厳しい状況にあるが、特に都市鉄道に係る予算は、平成13年度には約645億円だったものが、令和6年度には約70%減少して約177億円になっており、非常に厳しい状況にある。
- また、三大都市圏の地方公共団体における財政力指数（合理的に算出した各地方公共団体の財政需要について標準的な税収入により賄える率）は、圏域ごとにみるといずれも1未満で推移しており、特にコロナ禍以降は減少傾向にある等、地方公共団体の財政状況も厳しい状況にある。

第3節 検討の視点

- 以上のとおり、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であり、我が国がマクロ的には人口減少局面を迎える中においても、多様化・高度化する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の整備を着実に進めていく必要がある。
- また、鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が自家用乗用車の約8分の1である等、環境面において優れた交通手段であり、今後、都市鉄道の利便性を高め利用を促進していく

ことは、我が国として2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現のためにも重要である。

- 一方で、都市鉄道整備の主な担い手である鉄道事業者においては、コロナ禍の影響により経営・財務状況が悪化していることに加えて、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の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にある。
- また、都市鉄道整備については、投資規模の大きさや、利用者利便等に大きく寄与するという公益性等に鑑み、これまでも各種の補助制度等を通じて支援を講じてきたが、国・地方公共団体の財政状況は厳しいものがある。
- 鉄道事業は、直接の受益者である利用者に運賃負担を求めることを基本としているが、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ものである。
- 都市鉄道を取り巻く環境の変化も踏まえつつ、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には、こうした都市鉄道の外部性に着目しながら、その費用負担の基本的な考え方を改めて整理するとともに、都市鉄道整備の促進に係る既存制度の改善・見直しを進めていくという視点が重要である。
- このような視点から、特に大規模な設備投資となることの多い、新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良等の都市鉄道整備を主として念頭に置きながら、検討を進めることとする。

第2章 今後の都市鉄道整備の費用負担の基本的な考え方

- 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インフラである。都市鉄道の整備は、鉄道利用者の利便性や速達性を向上させるだけでなく、沿線地域の魅力の向上、環境の保全、都市競争力の強化等、沿線の住民生活や地域経済を含めた社会全体に新たな価値をもたらすものであると考えられる。
- これらを踏まえ、今後の都市鉄道整備に必要な費用負担のあり方を検討する上では、都市鉄道の整備により受益する主体や受益の内容を整理する必要がある。

【有識者委員・鉄道事業者・地方公共団体・全国消費者団体連絡会・日本政策投資銀行（以下「有識者委員等」という。）からの主な意見】

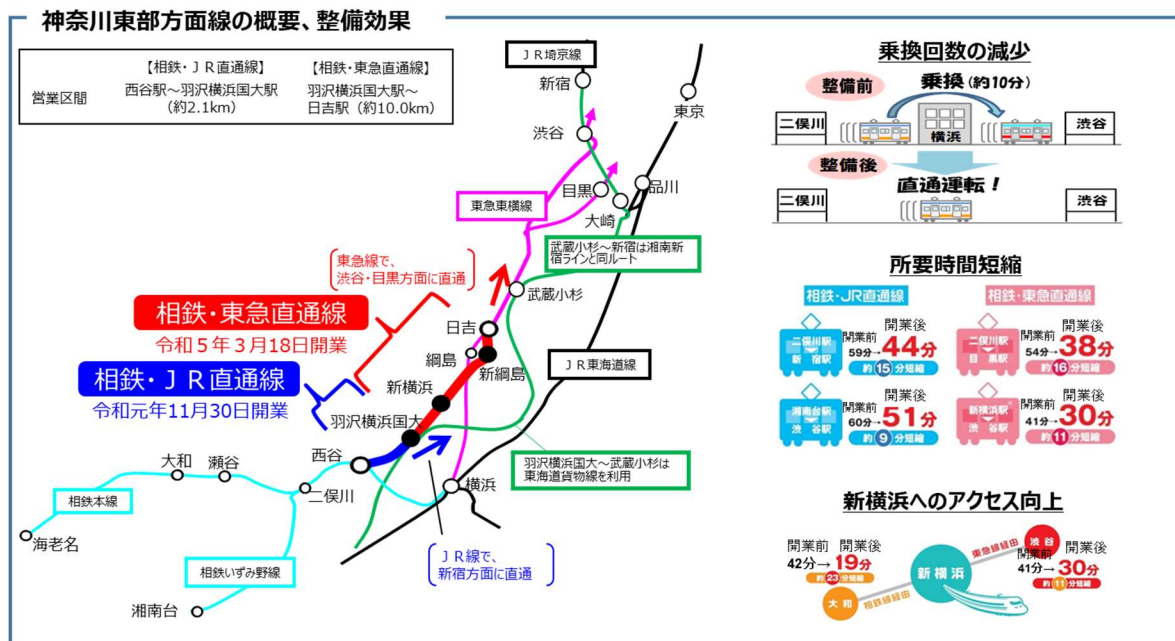
- 鉄道整備による受益者について、議論する必要があるのではないか。鉄道が建設されれば、鉄道利用者だけではなく、近隣の事業者、観光・レジャー施設等、幅広く便益を得るのではないか。また、税収という観点では、鉄道施設が所在する地方公共団体も受益者ではないか。
- 鉄道整備は様々な外部性を含んでおり、整備費用を全て運賃等で賄うべきか、議論の余地があると考ええる。
- 都市鉄道整備による受益の範囲は広く、受益者の負担が鉄道ネットワークの持続性につながると考える。

第1節 都市鉄道の整備により受益する主体と受益の内容

- 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はなく、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や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すると考えられる。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。

① 鉄道利用者

- 都市鉄道は、朝夕の通勤・通学、昼間の業務や日常的な移動に不可欠なものであり、これを利用する旅客は、都市鉄道整備の直接的な受益者である。
- 具体的な受益の内容として、例えば、神奈川東部方面線の整備の場合、新線が整備され、相模鉄道とＪＲ線・東急線の間で相互直通運転が開始されたことで、乗換回数の減少、所要時間の短縮、新幹線へのアクセスの向上等により、鉄道利用者の利便性や快適性が大幅に向上した。



② 鉄道事業者

- 都市鉄道の整備により、バス等の既存の交通機関から利用が転換すること、地域への転入者が増加して将来的に沿線人口が増加すること等が見込まれることから、都市鉄道利用者の増加が想定される。このため、鉄道事業者についても、直接又は間接的な受益者に当たると考えられる。

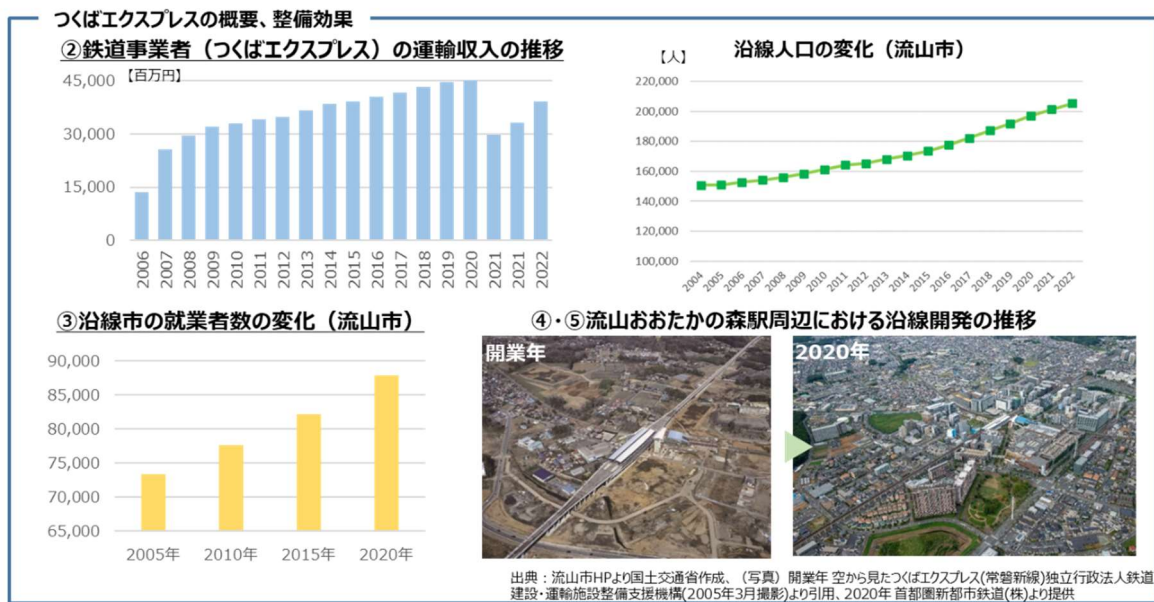
③ 沿線企業 ・ ④ 不動産所有者

- 都市鉄道の整備により、地域への来訪者の増加や将来的な需要の拡大が見込まれることから、これらに対応したサービス産業等の企業立地が進み、企業、事業所等の活動利便性が向上することが想定される。また、都市鉄道の整備により、沿線地価の上昇が見込まれることから、これによる資産価値の向上が想定

される。このため、沿線企業や不動産所有者についても、間接的な受益者に当たると考えられる。

⑤ 開発者

- 都市鉄道の整備に伴って、沿線の土地利用の高度化等により開発計画の事業収支の改善等が想定される場合は、③・④のみならず、開発者についても間接的な受益者に当たると考えられる。



⑥ 住民 ・ ⑦ 国・地域

- 都市鉄道の整備により、バス、自家用車等の既存の交通機関から利用が転換することが見込まれることから、沿道環境の改善や二酸化炭素の削減に寄与することが想定される。このため、住民や国・地域についても、間接的な受益者に当たると考えられる。
- また、都市鉄道の整備により見込まれる沿線地価の上昇や鉄道事業者・沿線企業の増収等の一部は、時間の経過とともに固定資産税の税収増や法人税の税収増等として転移・帰着することが想定される。国・地域については、この観点においても、間接的な受益者に当たると考えられる。特に、都市鉄道の整備を契機としてまちづくりが進展する場合は、沿線の地方公共団体にとって大きなメリットがもたらされることが考えられる。

- なお、沿線住民や地域には、鉄道ネットワークの充実が図られることで必要な時に鉄道を利用できる安心感（オプション効果）や地域のイメージアップによる満足感など、鉄道が存在することによる効果が及ぶと考えられる（存在効果）。

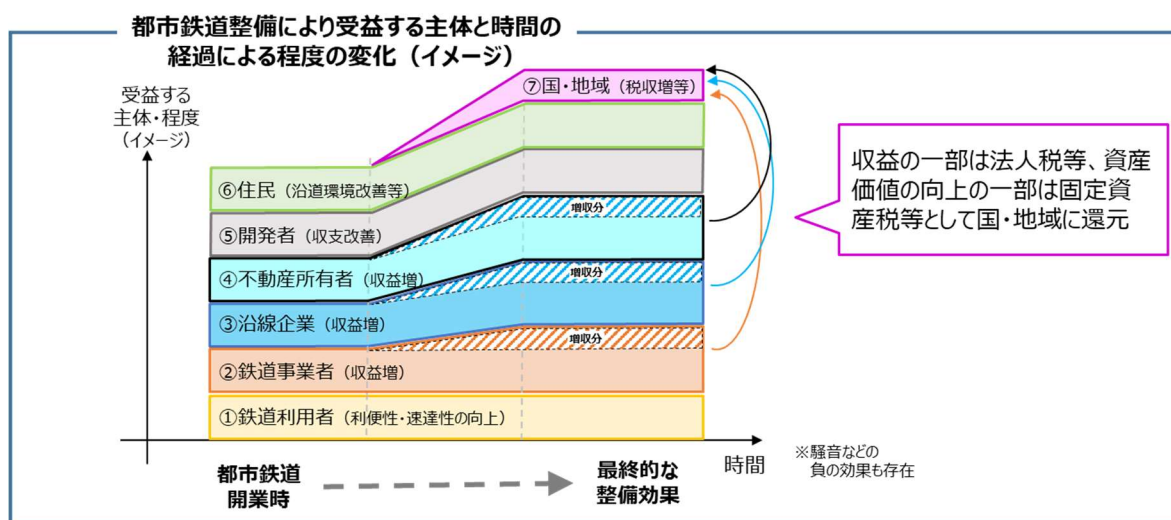


表 都市鉄道整備により受益すると考えられる主体と受益の内容

主体		都市鉄道整備による受益の分類		受益に対する負担事例
		概要	内容	
直接的に受益	① 鉄道利用者	利便性・速達性の向上	● 所要時間の短縮、乗換回数の減少 ● 混雑緩和、定時性の向上 ● 交通機関選択肢の拡大 等	● 運賃として鉄道事業者へ支払い
	② 鉄道事業者	収益の増加	● 沿線住民の利用の拡大 ● バス等の交通機関からの転換 ● 将来的な沿線人口増加による利用者の増加 等	● 法人税、固定資産税等として国や地域へ支払い ● 利用者の増加による駅の改良 等
間接的に受益	③ 沿線企業	収益の増加	● 駅周辺への来訪者の増加、将来的な需要の拡大 等	● 法人税、固定資産税等として国や地域へ支払い
	④ 不動産所有者	収益の増加	● 地価上昇による資産価値の向上 等	
	⑤ 開発者	事業収支の改善	● 将来的な沿線人口増加による需要の拡大 ● 地価上昇による資産価値の向上 等	● 開発者負担として整備費用の一部を負担 等（みなとみらい線等）
	⑥ 住民	オプション効果・存在効果	● 鉄道を利用できる安心感 ● 地域のイメージアップ 等	● 間接的に賃料等で負担
	⑦ 国・地域	環境負荷の軽減	● バス等の交通機関からの転換による沿道環境の改善・二酸化炭素排出量の削減	● 鉄道の整備費用への補助等（つくばエクスプレス、請願駅等）
		税収の増加	● 将来的な沿線人口の増加や地価上昇による固定資産税等の税収増	
		都市競争力の強化	● 都市の魅力が高まることによる国際競争力の向上 等	

第2節 都市鉄道整備の費用負担の考え方

- 鉄道事業は、直接の受益者である利用者に運賃負担を求めることを基本としているが、これに加えて、
 - 都市鉄道は都市の社会経済活動を支える重要な基盤であり、豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的な交通機関であること
 - 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
- 等に鑑み、これまで、国と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講じてきた。
- また、前節で示した都市鉄道整備の性質に鑑みると、より幅広い受益者に対して費用負担を求めることは一定の合理性があると考えられる。現に、都市鉄道整備に伴い、直接的な費用負担等を求めた事例もある。今後の都市鉄道整備の費用負担については、このような都市鉄道整備により発生する開発利益に着目し、受益者への負担を弾力的に検討することも求められる。

【有識者委員等からの主な意見】

- 鉄道整備と同じタイミングで周辺開発が実施される場合は、間接的受益者として開発者に費用負担を求めることを検討できないか。
- 開発者に負担を求めることは、ポテンシャル、タイミング等の条件がそろう必要があるものの、条件が整えば、都市鉄道の整備促進につながるのではないか。
- 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おそれもある。また、近年は、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）が成立しにくくなっている。
- 都市鉄道整備による受益の範囲の特定の方法や、鉄道整備時の開発者と後発で参入する開発者の公平性の確保が課題。
- 利用者だけでは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。

(1) 開発者による負担の事例

① りんかい線品川シーサイド駅・天王洲アイル駅

- 地下駅の整備費用の約半分を地元開発者等が負担した。具体的には、品川シーサイド駅では、整備費用168億円の半分（84億円）を日本たばこと鹿島建設の2社で、天王洲アイル駅では、整備費用165億円の半分（82.5億円）を駅周辺の企業22社でそれぞれ分担した。

② 日比谷線虎ノ門ヒルズ駅

- 周辺の開発者が整備費用を負担し、独立行政法人都市再生機構を介して駅の整備を東京メトロに委託した。なお、東京都は、開発者による駅の整備への貢献を評価し、容積率を緩和した。

③ 銀座線虎ノ門駅、銀座線・東西線・浅草線日本橋駅、日比谷線神谷町駅等

- 「えき・まち連携プロジェクト」として、エレベーター、エスカレーター、自動改札機増設等、改札内を含む一部鉄道施設の改良に係る費用を開発者が負担した。

④ 千代田線赤坂駅（予定）

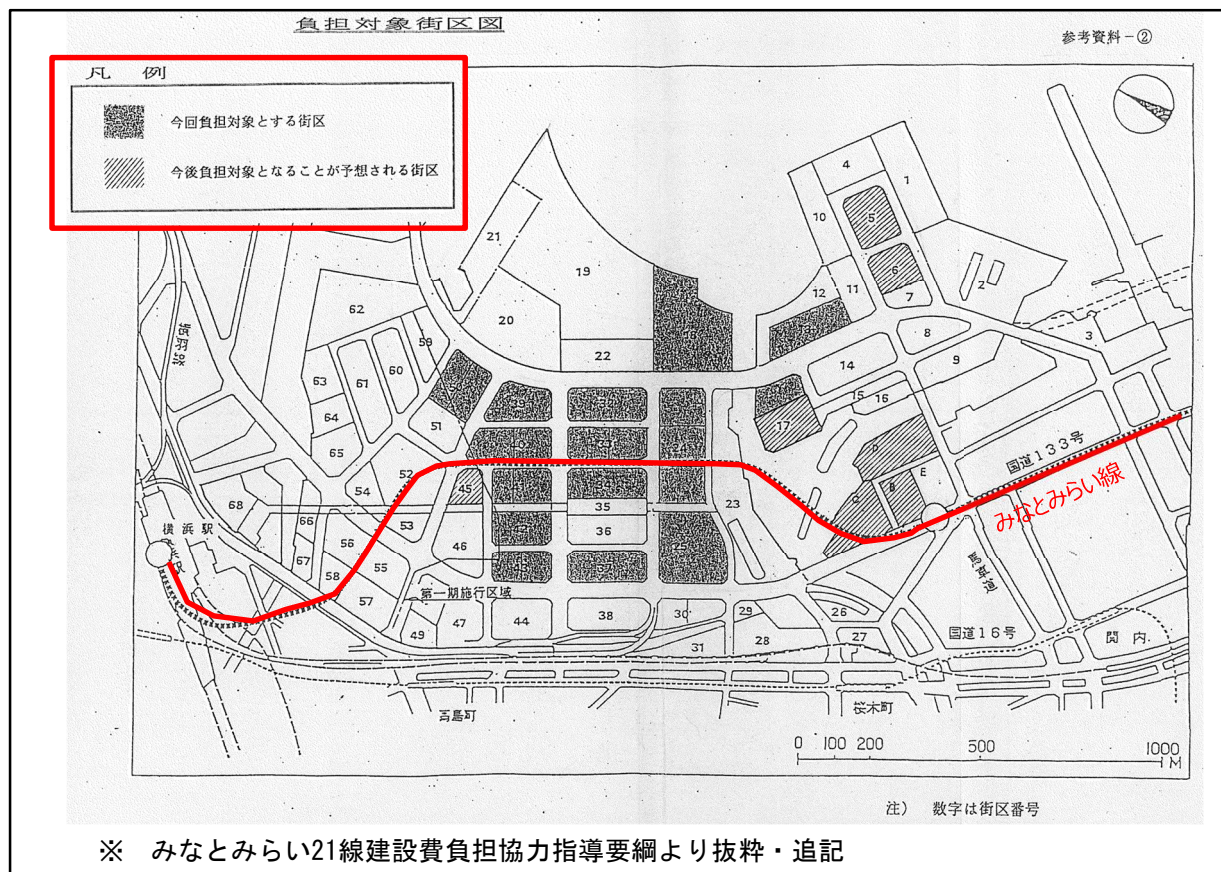
- 改札内拡幅や自動改札機増移設、出入口改良を含めた地下・地上駅前広場整備等について、一部を開発者が負担する予定である。

⑤ みなとみらい線

- 整備費用全体の5分の1（約500億円）を周辺開発者が負担し、開発者負担金として横浜市の都市交通基盤整備基金を通じて整備費用に充当した。みなとみらい線の建設完了前に開始される開発事業の施行者又は土地所有者として開発指導要綱に明示された者を負担協力者とし、駅からの距離や基準単価、街区面積を基に算出した受益額の大きさに応じて負担した。

【参考】みなとみらい線における開発者負担の事例（個別ヒアリング結果）

- みなとみらい線の整備において開発者負担を求めるに当たって、横浜市は、事業構想段階からまちのコンセプトを明確化し、積極的に鉄道とまちづくりの両方の調整役を担う等により、リーダーシップを発揮した。また、調整が円滑に進むよう、鉄道側とまちづくり側の横断的な連絡体制を構築した。
- みなとみらい線の整備の事例では、関係権利者が少ないことも成功の要因の一つとなったのではないかと考える。既成市街地の場合、地権者等の関係者も多く、調整が難航するおそれがあるのではないかと考える。
- 開発者負担を実現するためには、計画段階からそれぞれが協議しておくことが必要。関係者で議論できる場があることや、開発側のスケジュールと合わせる事が重要。
- 今後、開発者負担を検討する場合は、地域に合った検討が必要であり、公平性・ルール化が課題ではないかと考える。
- 鉄道整備の費用は鉄道事業者・国・地方の負担が前提であり、付加的要素として開発者負担をうまくミックスできると良いのではないかと考える。
- 開発者負担を求める際は、指導要綱を制定し、負担の協力者、負担方法等を定めた。鉄道の整備効果を「地価」の指標を通して捉え、既存の事例を基にした地価水準モデルにより、鉄道を整備した場合の地価の上昇を駅からの距離に応じて算出し、受益額に応じて負担額を定めた。
- 開発者負担金を整備費用に充当する際は、事業の進捗に合わせて支出することで、収入額（負担金）と支出額（整備費用）の出入りを明確化するため、市の基金を経由することとした。
- 開発利益を合理的かつ統一的に算出することは難しい。



(2) 地方公共団体等による負担の事例

① 常磐新線（つくばエクスプレス）

- 関係地方公共団体である東京都・埼玉県・千葉県・茨城県が、整備費用約8,081億円のうち約40%を無利子貸付けした。また、土地区画整理事業により整備された道路の地下部分を鉄道駅が占用する等により、関係地方公共団体が間接的に負担した。

② 多摩ニュータウン線

- ニュータウン全体の整備促進のため、その骨格となる広域的な都市施設の整備費用の一部を開発者が負担した。
- 多摩ニュータウンに関連した鉄道事業では、整備費用（施行基面下工事費）の約2分の1をニュータウンの開発者（東京都・日本住宅公団・東京都住宅供給公社）が負担した。

③ 御堂筋線

- 旧都市計画法下において、地下鉄開通による駅周辺の地価の上昇を見込み、受益者負担として、整備費用の4分の1を駅周辺（各駅を中心とした半径360m～720m以内の地域）の住民等が負担した。ただし、徴収実績は徴収予定額の35%にとどまっている。

④ 仙台市地下鉄

- 仙台市において、法人市民税（法人税割）の超過課税を実施し、条例によりその収入の2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金へ積み立てている。取崩しに当たっては、取崩額を地下鉄の整備費用（地下鉄建設に係る一般会計からの出資）や地下鉄建設の補助のために発行した市債の償還に充当している。

⑤ 福岡市地下鉄

- 福岡市においても、法人市民税（法人税割）の超過課税を実施している。平成24年度までは、税率適用に伴う増収額から高速鉄道の建設に関する一般会計負担額を控除した額に相当する額を高速鉄道建設基金に積み立てていた。現在は、利子収入等を積み立て、繰出金や市債元利償還金の財源に充当している。

(3) 今後の都市鉄道整備における費用負担の方向性

- 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、国と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。
- 他方で、中長期的な人口減少による輸送需要の減少リスクや沿線開発の事業性低下リスク、国や地方公共団体の厳しい財政状況等、現下の都市鉄道整備を取り巻く環境を踏まえると、今後の都市鉄道整備において、鉄道事業者、地方公共団体等において具体的なプロジェクトを検討する際は、プロジェクトごとに見込まれる都市鉄道の開発利益についても検討を行い、地域、開発者をはじめとする多様な主体による費用負担を検討することが重要と考えられる。
- 都市鉄道の開発利益の還元については、前段でも示したように、直接的に利益を取り込む方法や、地方公共団体による補助及び出資など、財政を通じて間接

的に利益を還元する方法等、様々な手段が考えられる。開発利益の程度の計測、受益の範囲の確認等の課題はあるものの、都市鉄道の開発利益の還元は、費用負担の公平に寄与するだけでなく、資源配分の効率性も増大させる。

- 特に、都市鉄道整備による受益者と享受する特別な利益が明らかな以下のような場合は、より幅広い受益者からの費用負担も必要と考えられる。
 - 鉄道整備と沿線開発を一体的に推進することで、地域における住民の生活の向上と地域の秩序ある発展に寄与する場合
 - 地方公共団体を通じた間接的な費用負担
 - 都市鉄道の開発利益により開発計画の事業成立性が大きく向上する等、開発者へ便益が著しく波及する場合
 - 開発者による都市鉄道の整備費用への直接的な費用負担
 - 既存路線への負荷が相当程度想定される場合は、駅改良費等の一部を直接負担
- また、開発者に費用負担を求める場合は、関係地方公共団体において、ガイドライン等の作成や基金の創設に加え、鉄道側とまちづくり側の調整役を担うこと等が、開発者との合意形成を進める上で重要と考えられる。併せて、開発者側への適切なインセンティブを設けることができれば、開発者負担の促進につながると考えられる。
- 都市鉄道の開発利益の還元方法は、プロジェクトごとに見込まれる受益の程度や範囲が異なると考えられることから、一律の制度化は難しいものの、国においては、都市鉄道整備の開発利益の還元を促進するため、開発利益の還元につながった過去の事例、今後の開発利益の還元に資する考え方や仕組み（インセンティブ設計を含む。）等について整理の上で広く共有し、鉄道事業者、地方公共団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することが重要と考えられる。

第3章 現行制度の課題と見直しの方向性

- 現行の鉄道運賃・料金制度は、総収入が適正な原価に適正な利潤を加えた総括原価を超えないかを国土交通省において審査し、個々の運賃の上限を認可する制度（総括原価方式による上限認可制）が採られている。都市鉄道の整備に係る費用は、供用開始後に、整備した設備の減価償却費として原価に計上され、利用者から収受する運賃によって回収されることが基本となっている。
- 加えて、都市鉄道の整備に当たっては、投資規模が大きいこと、資本の懐妊期間が長期にわたること、公益性が高いこと等に鑑み、各種の補助制度や貸付制度を通じて支援が講じられてきた。
- また、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として、輸送力増強工事に係る費用を供用開始前から運賃として収受して積み立てることを認める特定都市鉄道整備積立金制度や、新線整備に係る費用を供用開始後に加算運賃として新線区間の利用者からに限定して収受することを認める加算運賃制度がある。
- 都市鉄道整備に対する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、これらニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を幅広く促進するためには、これらの都市鉄道整備の費用負担に係る現行制度について、その課題を整理の上、見直しの方向性を検討する必要がある。

第1節 補助制度

(1) 制度の概要・評価

- 都市鉄道整備は、投資規模が大きいこと、資本の懐妊期間が長期にわたること、公益性が高いこと等に鑑み、これまで、国と地方公共団体において、適切な役割分担のもと、各種の補助制度を通じて支援を講じてきた。
- 現在、国においては、都市鉄道利便増進事業費補助、地下高速鉄道整備事業費補助、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）、空港アクセス鉄道等整備事業費補助、幹線鉄道等活性化事業費補助といった補助制度により、都市鉄道整備に係る巨額の費用の一部を国が負担することで、都市鉄道整備を促進している。

- これらの補助制度は、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の大幅な拡大や、これに伴う利用者の利便性や速達性の向上に寄与してきた。
- 一方で、第1章第2節(3)のとおり、国や地方公共団体の財政状況は厳しい状況にある。また、補助対象となる鉄道事業者や事業内容には制約がある。

【有識者委員等からの主な意見】

- 都市鉄道に係る国の予算は、規模が小さい上に、年々減少している。答申路線の今後の事業化に向けて支障を及ぼしかねず、予算の確保が必要。その際、都市鉄道が国際競争力強化や防災・国土強^{じん}靱化に資することを踏まえ、幅広く交付金や補助金が活用できるようにする必要がある。
- 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・遅延がないこと、快適性、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、インバウンド対応、QOLへの貢献等）等、多様化している。今回の検討では、これらの点についてもぜひ押さえるべき。

(2) 見直しの方向性

- 国や地方公共団体は、引き続き、必要な予算額の確保に努めるべきである。
- また、国や地方公共団体の厳しい財政状況に鑑み、多様な主体が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、予算の拡充を図るべきである。

【他分野と連携した都市鉄道の整備事例】

① 新線整備

- 北大阪急行線の延伸については、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した。社会資本整備総合交付金を活用し、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整備費用の2分の1を国が負担した。

- 羽田空港アクセス線の整備に当たっては、空港島内区間（2.4km）の駅やトンネルの躯体部分等の基盤施設を空港施設として国が整備している。
- 中部国際空港線の整備に当たっては、空港区域とその周辺の開発地域等における整備費用の一部を空港会社と愛知県が負担した。
- 北港テクノポート線の整備に当たっては、鉄道躯体等を港湾整備事業として大阪市が整備している。

② 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ため、訪日外国人旅行者の受入環境整備関係の予算（一般財源・国際観光旅客税財源）を活用し、エレベーター等の整備費用の一部を負担している。
- 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や安全性の向上を図り、地域公共交通の改善を支援するため、地域公共交通の維持確保関係の予算も活用し、バリアフリー設備の整備費用の一部を負担している。

③ 耐震・浸水対策等の推進

- 激甚化する風水害、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」を実施している。現在、令和3年度から令和7年度までの5年間に必要となる事業規模を定め、重点的かつ集中的に取り組んでいるところであり、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等の費用の一部を負担している。

④ 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（電力貯蔵装置、省エネルギー車両等）等の整備費用の一部を負担している。

第2節 民鉄線建設制度

(1) 制度の概要・評価

- 戦後、私鉄における輸送力増強は、列車編成長の増大、運行間隔の短縮等が中心であり、新線整備や複々線化が進んでいない状況であった。この状況を踏まえ、私鉄における新線整備、複々線化等を促進するため、昭和47年、鉄道建設に関する高い技術力と資金調達能力を有する日本鉄道建設公団（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）の前身）を活用するとともに、整備費用に係る利子の一部を国費等で支援（利子補給）する「民鉄線建設制度（いわゆる「P線制度」）」が創設された。
- 本制度は数多くの都市鉄道整備（みなとみらい線の整備、小田急小田原線の複々線化等）で活用され、利用者の利便性や速達性の向上に寄与してきた。
- 一方、特殊法人等整理合理化計画により、平成13年12月以降、本制度は新規採択を行わないこととされているため、現在は活用できない状況にある。

【有識者委員等からの主な意見】

- 機構の技術力や資金調達力が、鉄道事業者に裨益^ひしていく形で活用されることが理想。
- 機構の技術的支援や資金調達力を今後うまく使っていくことが重要。
- 機構がCBI（Climate Bonds Initiative）からのプログラム認証を取得していることは、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左であるとする。

(2) 見直しの方向性

- 本制度の活用は困難である一方、都市鉄道整備に当たっては、鉄道整備に関する技術力と高い信用格付けを裏付けとした資金調達力を有する機構を一層活用することを図るべきである。

【機構の技術力・資金調達力について】

① 鉄道建設に係る総合技術力

- 機構は、近年における鉄道整備の実績を豊富に有している（平成5年から令和4年までの30年間に於いて、1,414kmを整備（JRは25km、民鉄は22km、公営事業者、第三セクター等は262km））。
- これを通じて、鉄道敷設に最適なルートを設定する能力、設計業務や施工監理を効率的に実施する能力、特殊案件を含めて短期間で鉄道整備に必要な鉄道事業用地を取得する能力等、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。

② 資金調達力

- 機構は、法人全体の調達資金の約7割を民間金融機関からの借入れや債券発行により調達する等、多様な手段により資金を調達している。
- また、平成31年には、アジアで初めてCBIからのプログラム認証を取得した。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ようになり、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。
- 加えて、サステナビリティファイナンスの発信に係る取組により、令和3年度には財投機関で初めて全国47都道府県全ての地域の投資家から投資表明を獲得する等、市場におけるより高い魅力と信頼性を獲得している。

【機構の実績例（神奈川東部方面線整備事業）】

- 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で、横浜市西部や神奈川県県央地域と東京都心部が直結し、広域鉄道ネットワークの形成や機能の高度化がなされ、乗換回数の減少、所要時間の短縮、新幹線へのアクセス向上等により、鉄道の利便性が大幅に向上した。
- 都市部の工事ならではの困難があったが、機構の保有する建設技術力により完遂した。特に、厳しい施工条件にあった綱島トンネルの工事では、新たな工法を開発し、土木技術に関する賞を複数受賞した。

- 工事期間中は、補助金の投入スケジュールに合わせて機構が資金調達を行うことで、事業の円滑な実施に寄与した。また、整備に当たっては、「グリーンボンド」を発行し、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となった。

第3節 財政融資

(1) 制度の概要・評価

- 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、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。これにより、整備費用の一部に相当する額について、長期、固定かつ低利の国の財政融資資金で貸付けを行うことで、都市鉄道の整備費用や資金調達コストを一定程度軽減することが可能となった。
- 本制度は、これまで、なにわ筋線、北港テクノポート線、東京メトロ有楽町線・南北線といった、新線整備を対象として活用されてきた。

【有識者委員等からの主な意見】

- 鉄道事業者が大規模な工事を進めるに当たっては、長期かつ固定で資金調達できる仕組みも重要。財政投融资等については、今後の市場動向を踏まえると、引き続き必要。

(2) 見直しの方向性

- 都市鉄道整備に対する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、これらニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を幅広く促進するため、新線整備事業に限らず、その他の事業への活用も検討すべきである。

第4節 利用者負担制度

(1) 制度の概要

① 特定都市鉄道整備積立金制度

- 昭和61年、複々線化等の輸送力増強や新線整備に係る工事に必要な資金の調達コストを軽減し、都市鉄道の混雑緩和を図るため、当該工事の計画を国土交通大臣が認定の上、当該工事に係る費用を供用開始前から収受することを可能とする「特定都市鉄道整備積立金制度」が創設された。
- 本制度により、工事期間中に利用者から無償資金を確保するとともに、供用開始後に準備金を取り崩すことで、減価償却費等の負担を軽減し、長期にわたり負担を平準化することが可能となった。また、工事中の借入額を減らすことができるため、供用開始後の急激な運賃上昇を回避することが可能となった。さらに、本制度創設当初は、事前に収受した運賃を費用に相当する額として会計上の損金に計上することによる課税の繰延措置が講じられていた。以上の特長から、本制度は数多くの都市鉄道整備（西武池袋線、小田急小田原線等）で活用され、その輸送力の増強に寄与してきた。
- 本制度においては、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の間に同一性・対応性があると整理し、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を可能としている。
- なお、供用開始前の収受期間は、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して利用者から十分な理解を得られないおそれがあるため、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。
- 一方、本制度創設当初に存在した課税の繰延措置が平成17年に廃止され、現在本制度は活用されていない状況にある。また、本制度の対象となる工事は、鉄道事業者の年間旅客運送収入額におおむね等しいか、これを超えるものとされており、極めて大規模なものに限定されている。

【有識者委員等からの主な意見】

- 対象となる工事の規模が限定的（前事業年度の旅客運送収入額におおむね等しいか、これを超えるもの等）であり、活用が難しい。
- 利用者サービス向上等に資する鉄道施設改良も対象とする等、広範囲の事業に活用できないか。
- 課税の繰延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のため、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^{かい}が課題。

② 新線整備に係る加算運賃制度

- 新線整備については、一般に事業規模が大きく、また、整備による受益が新線区間の利用者に集中することから、供用開始後において、新線区間の利用者からに限定して加算運賃を収受し、新線整備に係る費用を負担する「加算運賃制度」が活用されてきた。
- 本制度は事業規模に特段の制限がないため、様々な規模の工事に適用できる。また、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。以上の特長から、本制度は数多くの新線整備（京急空港線、東急新横浜線等）で活用されてきた。
- 一方、供用開始後に収受するため、工事中に巨額の借入れが必要となり、借入コストが大きくなる。

【有識者委員等からの主な意見】

- 加算運賃制度は事後収受であることから、巨額の借入れが必要であり、借入コストが大きくなる。課税の繰延措置がなくとも、事前収受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。
- 加算運賃の設定期間を事前にすることで、費用回収を早めることができる。一方、工事期間中の事前収受のみとした場合は、設定期間が短期間となるため、プロジェクトによっては利用者の負担が大きくなる可能性もある。

事前事後を問わず、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。

- 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御負担いただくことができれば、鉄道事業者としては活用しやすくなる。

(2) 見直しの方向性

- 現行の利用者負担制度のそれぞれについて、(1)のような意見があったところ、利用者負担制度全般について、利用者の負担を平準化するとともに、鉄道事業者の投資余力や投資効果を踏まえた設備投資の実施の判断を後押しし、利用者のニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を促進していくためには、現行の利用者負担制度について、

- 都市鉄道整備に対する利用者のニーズが多様化・高度化している実態を踏まえ、これらニーズに応える都市鉄道整備を幅広く促進するため、事業の種類・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、收受範囲・期間を見直す
- 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

との観点からの見直しが必要であると考えられる。具体的には、收受範囲や收受時期等について、以下の①～⑦のとおり見直すことが考えられる。

【有識者委員等からの主な意見】

- 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。
- コロナ禍により鉄道事業者の収益力と財務状況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

整備等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が重要。

- 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かつ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。
- 様々な経営努力、新事業等による収益の創出等、でき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、値上げによって利用者にとどのようなメリットが生まれてくるのかについて、丁寧かつ分かりやすく利用者に伝えることが必要。
- 速達性向上や混雑緩和は、他社線がその効果を享受することもあり、その場合、収受が困難。ネットワークの効果も受益として捉える等、受益の範囲を柔軟に設定することができれば、制度として活用しやすくなる。
- 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。
- 区間によって受益や費用負担の大きさに濃淡を付ける場合は、利用者が納得感を得られるようにすることが重要。
- 対象事業を新線整備のほか、複々線化、大規模な駅改良、施設更新等も対象とすることで、活用しやすくなるのではないか。
- 対象事業の規模要件を大きくすると、鉄道事業者が複数の事業を一体として行う選択を取る可能性がある等、投資タイミングにも影響が出るおそれがある。対象事業の規模については、利用者の理解が得られるのであれば、必ずしも制約を設ける必要はないのではないか。
- 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。

① 収受範囲 ・ ② 収受時期

- 受益する者に負担を求めるという受益と負担の関係の基本的な考え方を踏まえると、整備に係る費用の負担は、当該整備により「受益すると認められる利用者」に対して求めることが望ましい。
- この「受益すると認められる利用者」は、
 - 供用開始後においては、「整備区間を現に利用することで受益する利用者」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と認められる利用者」も対象にすることができると考えられる。
 - 供用開始前においても、利用者負担を平準化するとともに、鉄道事業者の投資余力や投資効果を踏まえた設備投資の実施の判断を後押しするため、特定都市鉄道整備積立金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、当該利用者のグループと供用開始後に受益すると認められる利用者のグループの間に同一性及び対応性があるとして、「受益すると認められる利用者」の対象にすることができると考えられる。
- ただし、特定都市鉄道整備積立金制度と同様、供用開始前に運賃負担を求めることに対して利用者からの理解を得られるようにするため、供用開始前の収受期間には一定の制限（例えば、原則10年以内）を設けることが望ましい。
- なお、供用開始前後を問わず、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つつ、利用者に対して合理的に説明が可能かを念頭に置いて設定することが望ましい。

③ 対象事業

- 速達性向上、定時性向上、快適性向上といった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、利用者利便の向上に直接的かつ効果的につながるものであることを前提に、複々線化等の輸送力増強、駅改良、新線整備等、幅広い事業を対象とすることが望ましい。

主な利用者 ニーズ	都市鉄道整備事業の例（その整備効果）
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）
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）
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）

④ 対象事業規模

○ 都市鉄道整備に対する利用者のニーズが多様化・高度化している実態を踏まえ、これらニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を幅広く促進するため、対象事業規模については特段の制限を設けないことが望ましい。

○ なお、今回の見直しでは、

● 利用者の負担を幅広くかつ長期にわたって平準化する必要がある場合や、鉄道事業者がその投資余力や投資効果を踏まえて設備投資の実施の判断をすることが困難な場合の活用が見込まれること

● ③のとおり、利用者利便の向上に直接的かつ効果的につながるものを対象事業としていること

を踏まえると、おのずと一定の規模以上の事業を実施する際に活用されることが想定される。

⑤ 収受可能額

- ①・②のとおり、整備区間を現に利用する利用者に限らない、より幅広い利用者に負担を求めることを踏まえ、収受可能額は、受益と負担の関係に一層配慮した上で設定することが望ましい。
- 具体的には、供用開始前の収受可能総額は、供用開始前後の利用者負担の平準化のため、一定の制限（例えば、整備費用の2分の1以内）を設けることが考えられる。
- また、一人一乗車当たり収受額は、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、供用開始前の利用者からの収受額は、原則として供用開始後の利用者からの収受額を超えないこととする等）に設定することが考えられる。

⑥ 透明性の確保策

- ①・②のとおり、整備区間を現に利用する利用者に限らない、より幅広い利用者に負担を求めることを踏まえ、収受の対象となる利用者の理解を得るため、所要の透明性の確保策を講じることが望ましい。
- 具体的には、鉄道事業者に対して、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果、事業実施の確実性、負担を求める利用者の範囲や負担の額等について、あらかじめ利用者や地域への丁寧な説明を求めることが考えられる。併せて、国においては、これらの適正性や妥当性を確認することが考えられる。
- また、鉄道事業者に対して、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（例えば、毎年度）の公表を求めることが考えられる。
- 供用開始前に収受する運賃は、鉄道事業に関して一定の事業の資金確保に資する類似の制度における資金管理のあり方（特定都市鉄道整備積立金制度では指定法人への積立て、新幹線鉄道大規模改修準備金では内部積立て、鉄道駅バリアフリー料金制度では整備・収受実績の公表等）を踏まえ、これらと同程度の透明性を確保できる資金管理方策を求めることが考えられる。なお、内部積立てとする場合は、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、財務諸表への注記等により、適切に資金を管理するよう求めることが考えられる。

⑦ 原価への計上方法

- ②のとおり、供用開始前の利用者にも負担を求めることを踏まえ、整備に係る費用について、供用開始前の負担（運賃）に対応する原価の計上が必要となると考えられる。
- 具体的には、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すること、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して原価に計上することが考えられる。
- なお、本年４月に実施した、ＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の一部改正においては、政策的に必要性の高い設備投資（国土強靱化関係、安全対策関係等）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して総括原価へ計上できるようにしたところである。

⑧ まとめ

- 以上①～⑦を踏まえると、都市鉄道整備に係る利用者負担制度について、以下の方向性により見直しを行うことが考えられる。今後、その具体化に向けた検討を進めていくことが適当である。
 - 需要推計等の定量的な手法等を踏まえ、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、受益すると認められる利用者を対象とすることで、利用者負担を平準化する。
 - 利用者利便の向上に直接的かつ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、供用開始前の負担額に一定の制約を設ける等、受益と負担の関係に配慮する。
 - 鉄道事業者に対して、利用者等への丁寧な説明、運賃の収受状況等の公表、適切な資金管理等を求めることにより、透明性を確保する。

	利用者負担制度の見直しの方向性
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）から費用の回収が完了するまで。ただし、供用開始前については、一定の期間を区切って収受。
③ 対象事業	利用者利便（速達性、定時性、快適性等）の向上に直接的かつ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）とする。
④ 対象事業規模	制限しない。
⑤ 収受可能額	（総額）整備費用全額。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する。
⑥ 透明性の確保策	鉄道事業者は、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果、事業実施の確実性、負担を求める利用者の範囲や負担の額等について、利用者と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。 鉄道事業者は、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」又は「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」。

⑨ 今後の検討における留意点

- 利用者の納得感を得られる制度にするという要請と、実際に活用されることで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する。
- 特に、収受範囲や収受可能額については、実際に設定される範囲や収受額が合理的な説明を通じて利用者の納得感を得られるものとなることを前提に、柔軟な制度となるよう配慮する。
- 利用者が負担する運賃は鉄道事業者の設備投資に係る費用負担の原資であることを踏まえ、国・地方公共団体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する。
- 今回示した利用者負担制度の見直しの方向性は、その考え方においては、都市鉄道に限らず、鉄道プロジェクト全般に適用可能なものであり、制度の具体化に向けた検討においても、その点を考慮する。

おわりに

本年２月に本検討会を設置して以降、鉄道事業者・地方公共団体・消費者団体・金融機関へのヒアリングを含め、６回にわたって検討会を開催し、精力的に議論・検討を進めてきた。

都市鉄道整備の費用負担のあり方については、都市鉄道整備により受益する主体を改めて整理した上で、その基本的な考え方を提示した。その中では、鉄道事業者による費用負担を基本に、国と地方公共団体が適切な役割分担のもと支援を行うという考え方に加えて、今後は、プロジェクトごとに見込まれる都市鉄道の開発利益についても検討を行い、地域、開発者をはじめとする多様な主体による費用負担を検討することの必要性を指摘した。今後、都市鉄道整備のプロジェクトを検討していく鉄道事業者や地方公共団体において、このような検討が着実になされることを期待する。また、国において、鉄道事業者や地方公共団体による検討を後押しするため、過去の事例や今後の開発利益の還元に資する考え方や仕組み等について、意義のある整理がなされることを期待する。

制度面では、都市鉄道整備の促進に係る現行制度全般について評価を行い、今後の見直しの方向性を示した。特に、利用者負担制度については、現行の特定都市鉄道整備積立金制度と新線整備に係る加算運賃制度の評価を踏まえ、供用開始前の利用者を含め受益すると認められる利用者に負担を求めることで負担を平準化する等の見直しの方向性を示した。今後、利用者の納得感を得られる制度にするという要請と、実際に活用されることで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等に配慮しつつ、具体化に向けての詳細な制度設計を早期かつ着実に進めていくことが求められる。

本検討会では、都市鉄道の整備効果は、直接の鉄道の利用者を中心としつつも、沿線地域の活性化等の形で幅広く及ぶものであるという性質に着目しながら、検討を進めてきた。都市鉄道整備の費用を、「押し付け合う」ものとしてではなく、「分かち合う」ものとして捉えて、受益を踏まえて適切に負担し合うという視点が不可欠である。本検討会での成果が、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の着実な推進につながることを期待する。

最後に、検討会においてヒアリング等に御協力いただいた鉄道事業者、地方公共団体その他関係団体に対して、厚く御礼申し上げます。

今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会

委員名簿

(敬称略・五十音順)

【委員】◎：座長

岩倉 成志 芝浦工業大学 工学部 土木工学科 教授

大橋 弘 東京大学 副学長・公共政策大学院 教授

男澤 江利子 有限責任監査法人 トーマツ パートナー

河野 康子 一般財団法人 日本消費者協会 理事

◎山内 弘隆 武蔵野大学 経営学部 特任教授

【オブザーバー】

東日本旅客鉄道株式会社

東海旅客鉄道株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

西武鉄道株式会社

東急電鉄株式会社

名古屋鉄道株式会社

京阪電気鉄道株式会社

阪急電鉄株式会社

日本民営鉄道協会

【事務局】

国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課

今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会
開催実績

令和6年2月15日（木） 第1回検討会

検討会の設置、今後の進め方等

令和6年3月11日（月） 第2回検討会 ヒアリング①

【ヒアリング対象者】

- ・ 西日本旅客鉄道株式会社
- ・ 西武鉄道株式会社
- ・ 東急電鉄株式会社
- ・ 名古屋鉄道株式会社
- ・ 阪急電鉄株式会社

令和6年3月29日（金） 第3回検討会 ヒアリング②

【ヒアリング対象者】

- ・ 京阪電気鉄道株式会社
- ・ 東京都
- ・ 大阪市
- ・ 一般社団法人全国消費者団体連絡会
- ・ 株式会社日本政策投資銀行

令和6年4月25日（木） 第4回検討会

論点整理、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）

令和6年5月29日（水） 第5回検討会

とりまとめの方向性（現行制度の課題・今後の利用者負担制度の方向性）

令和6年6月19日（水） 第6回検討会

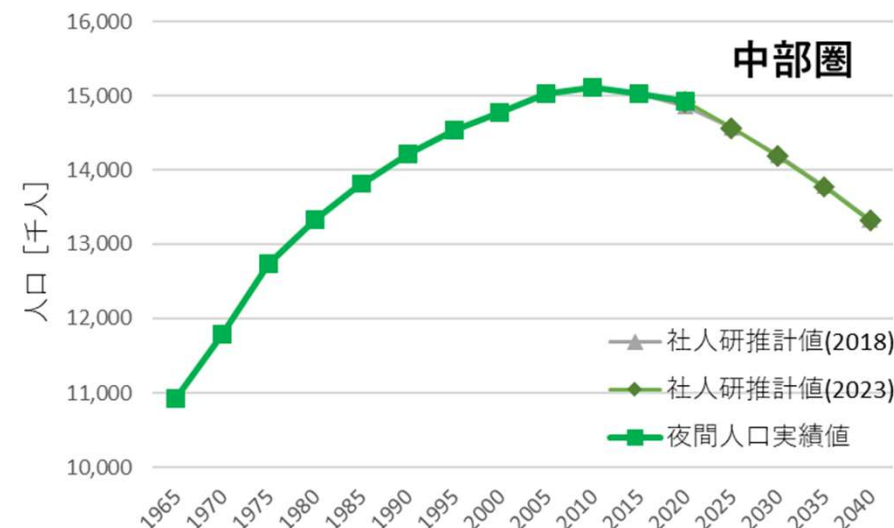
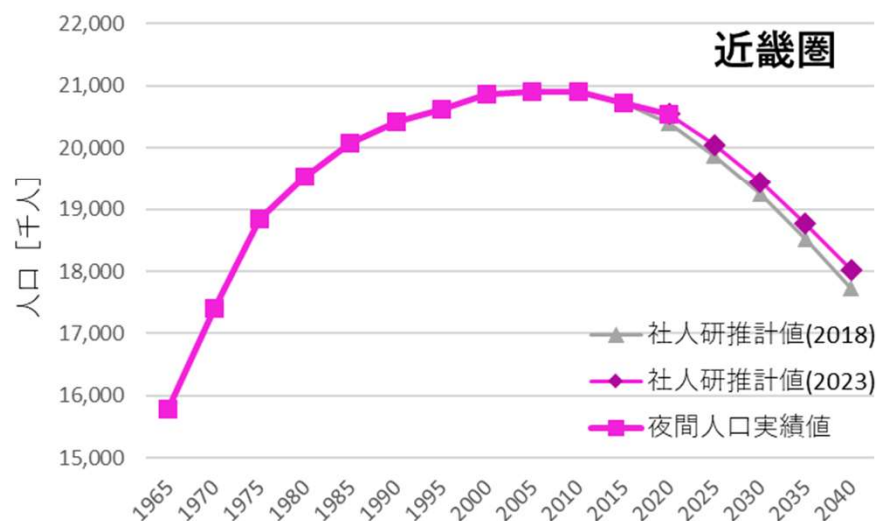
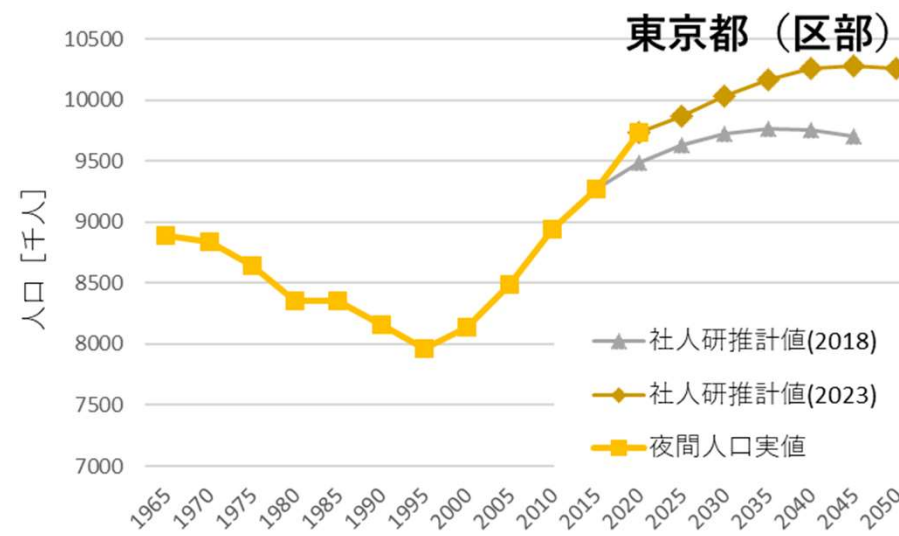
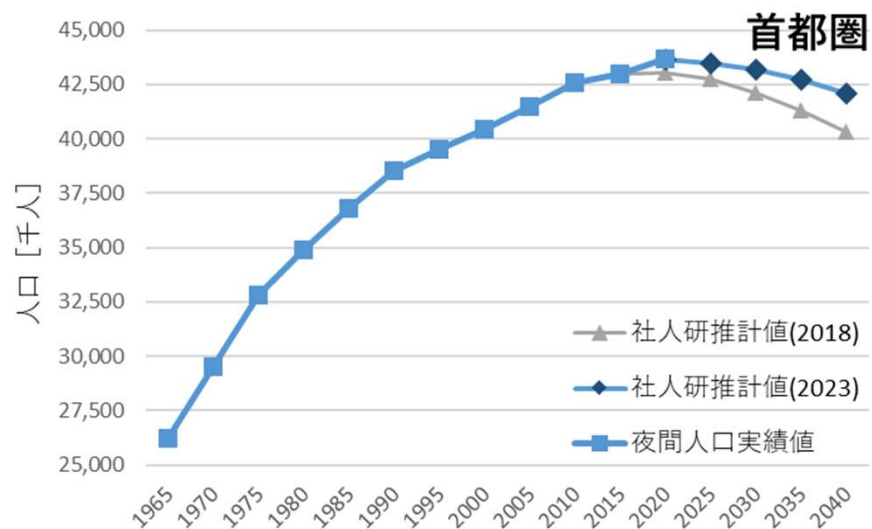
とりまとめ案について

参考資料

- **都市鉄道を取り巻く現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・1～12**
 - － 社会情勢の変化、都市鉄道の現状・・・・・・・・・・1～4
 - － 鉄道事業者の経営・財務状況・・・・・・・・・・5～8
 - － 公共事業関係費（政府全体）の推移、地方自治体の財政状況・・・・9～12

- **都市鉄道整備の促進に係る制度等・・・・・・・・・・13～16**
 - － 現行の補助制度等の概要・・・・・・13～14
 - － 利用者負担による都市鉄道整備促進制度・・・・・・・・15～16

- 首都圏は2020年、東京都（区部）は2045年をピークに人口減少が見込まれている。近畿圏及び中部圏は2010年をピークに減少局面にあるとみられる。



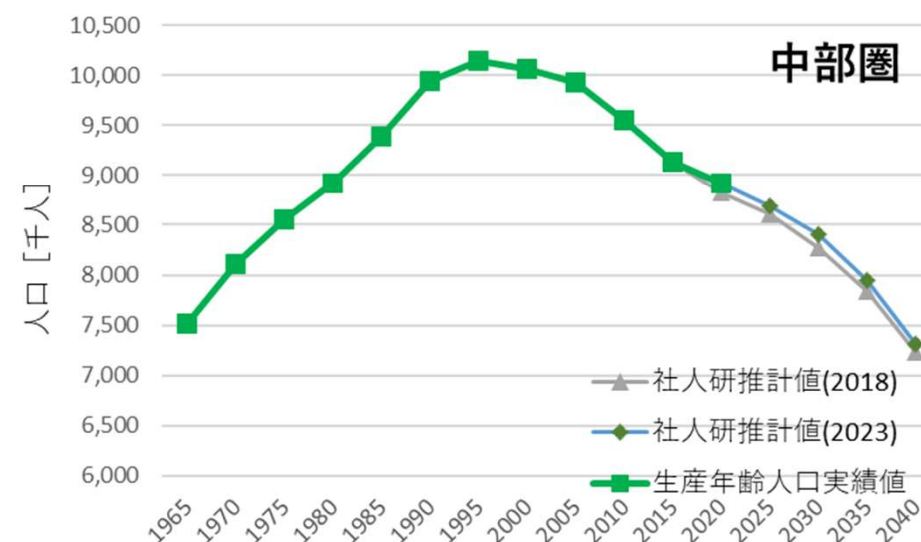
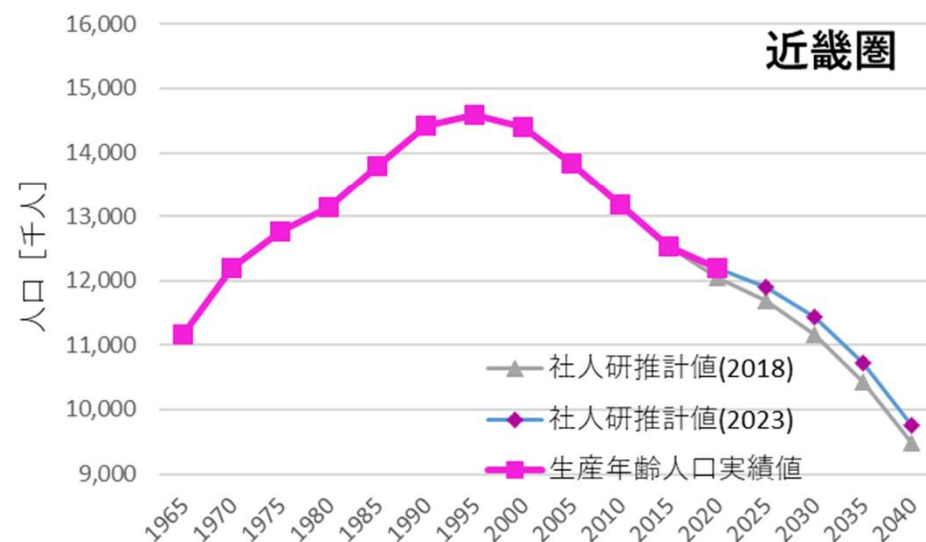
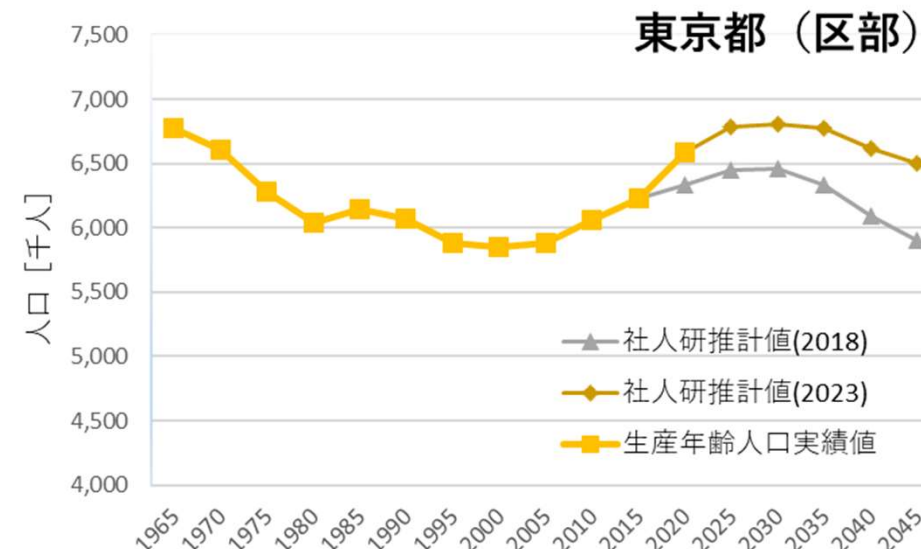
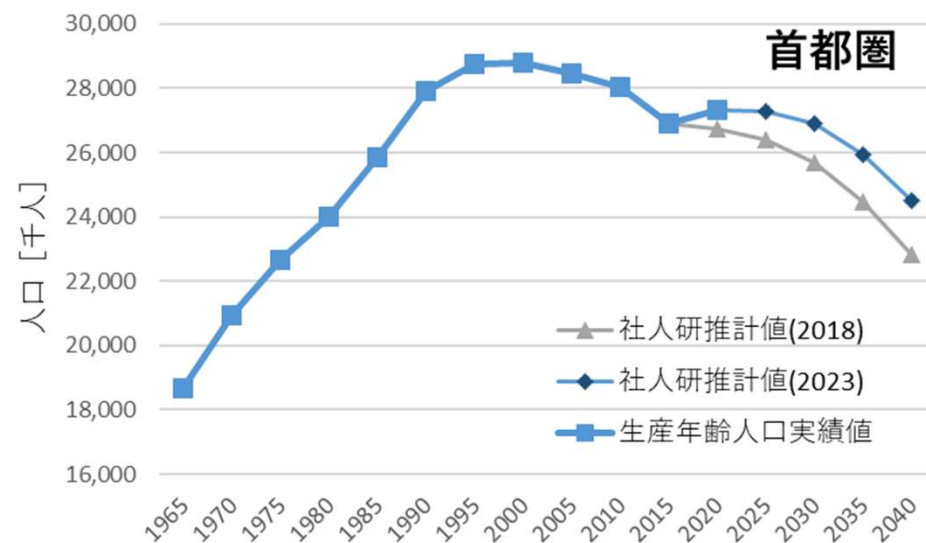
出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2018年3月、2023年12月推計）

夜間人口実績値…国勢調査

（注1）夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

- 首都圏は2000年、近畿圏及び中部圏は1995年をピークに減少傾向にある。東京都（区部）は2030年をピークに減少が見込まれている



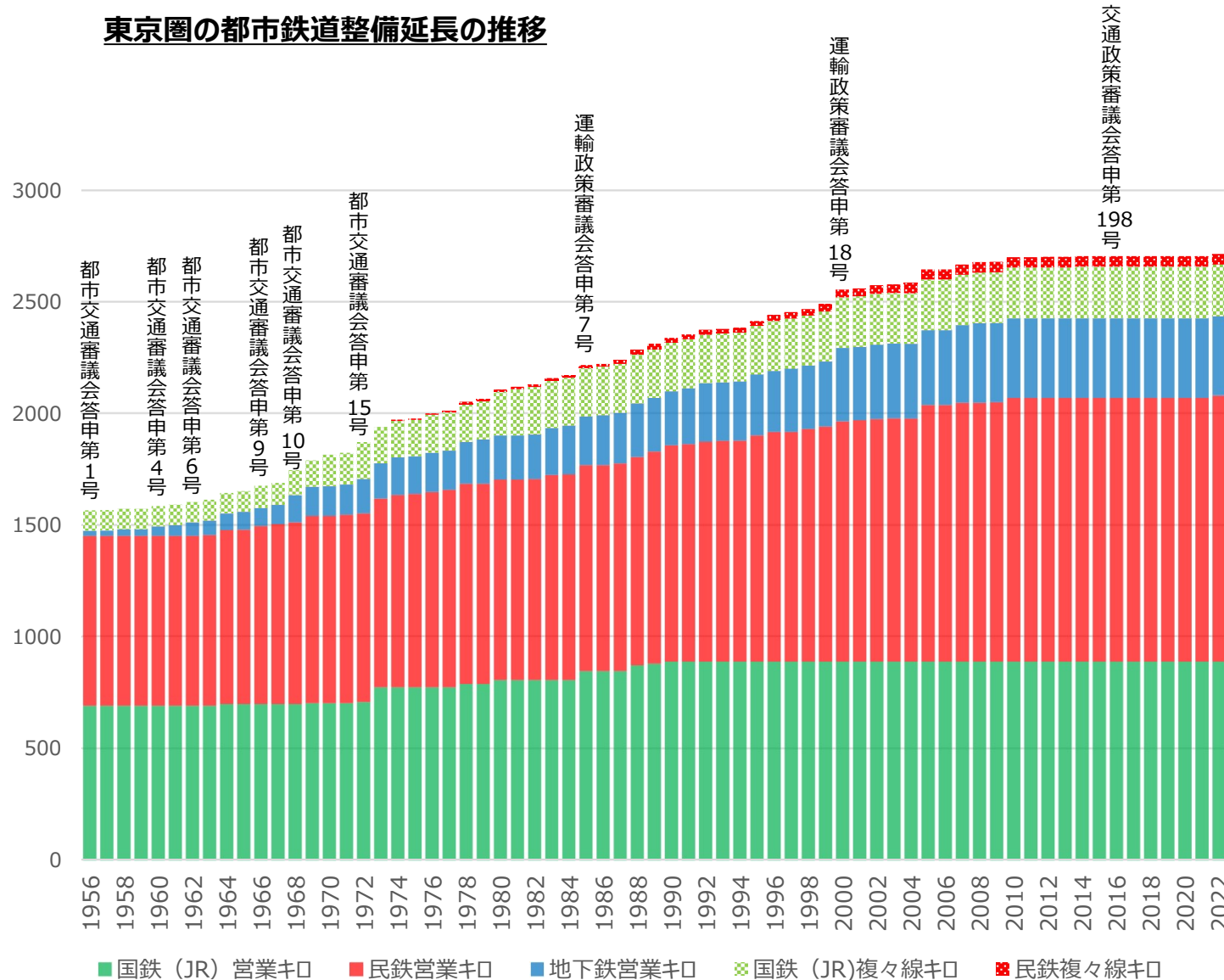
出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2018年3月、2023年3月推計）

（注1）生産年齢人口は、夜間人口のうち夜間人口のうち15～64歳にあたる人口を指す。

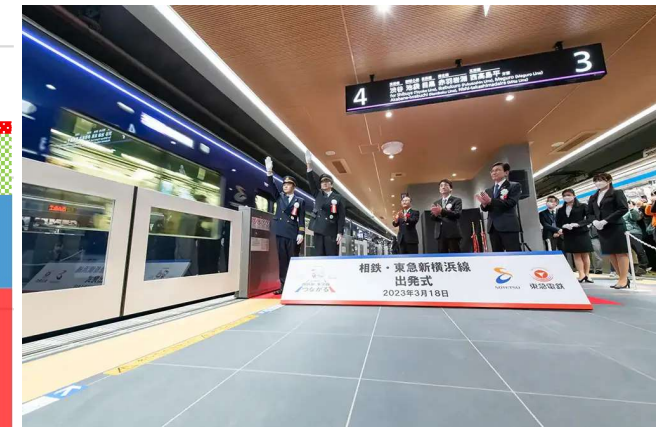
（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

- 東京圏の都市鉄道は、JR・公営・民鉄により着実に整備が進んでいる。

東京圏の都市鉄道整備延長の推移



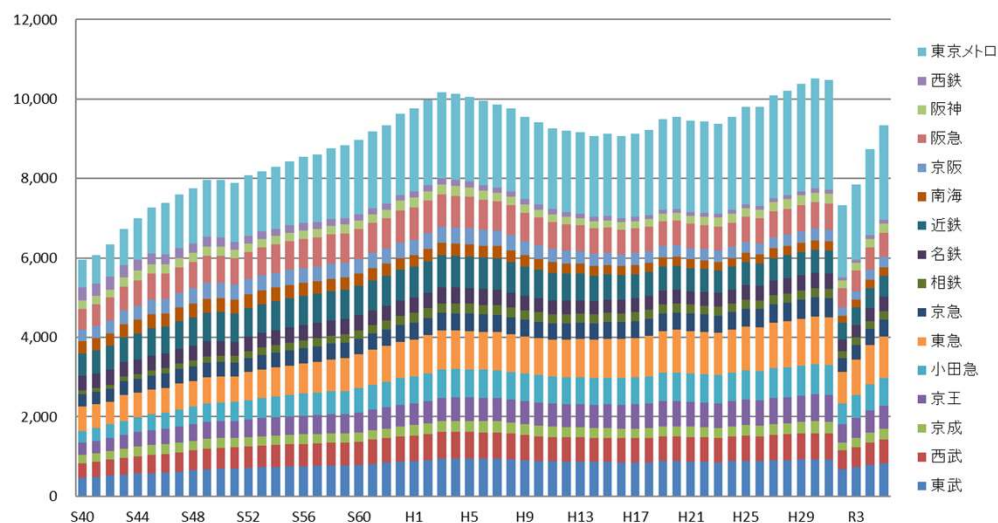
2023年3月には相鉄新横浜線・東急新横浜線が開業



出典：(写真) 東急電鉄株式会社HPより引用

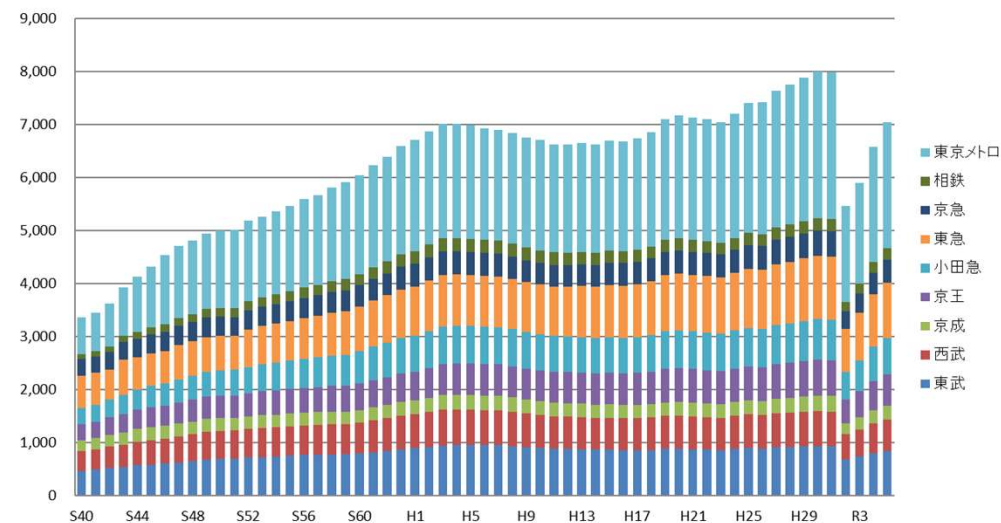
- 大手民鉄の輸送人員は近年増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大により大きく減少。直近は、感染症法上の位置づけの引下げや訪日外国人の増加により回復傾向だが、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準には戻っていない。

大手民鉄16社〔百万人〕

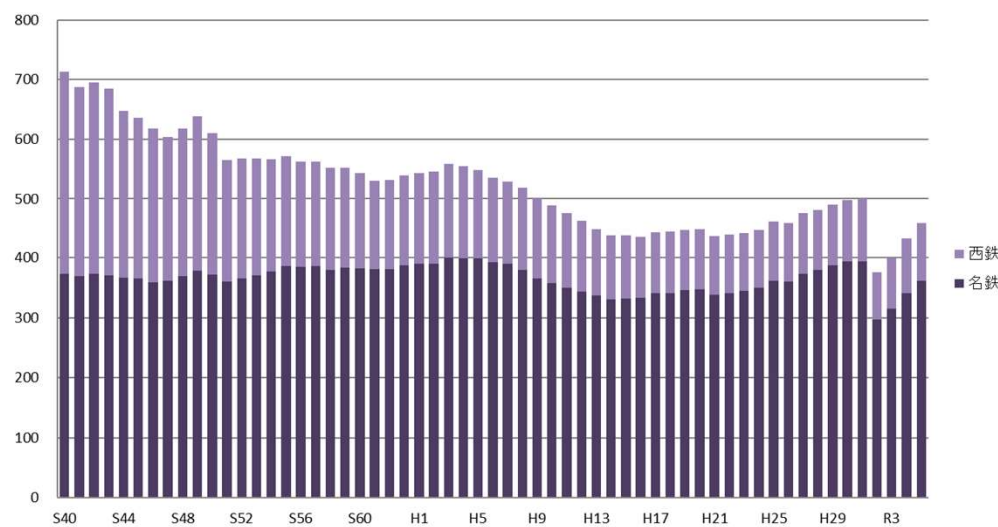


関東9社〔百万人〕

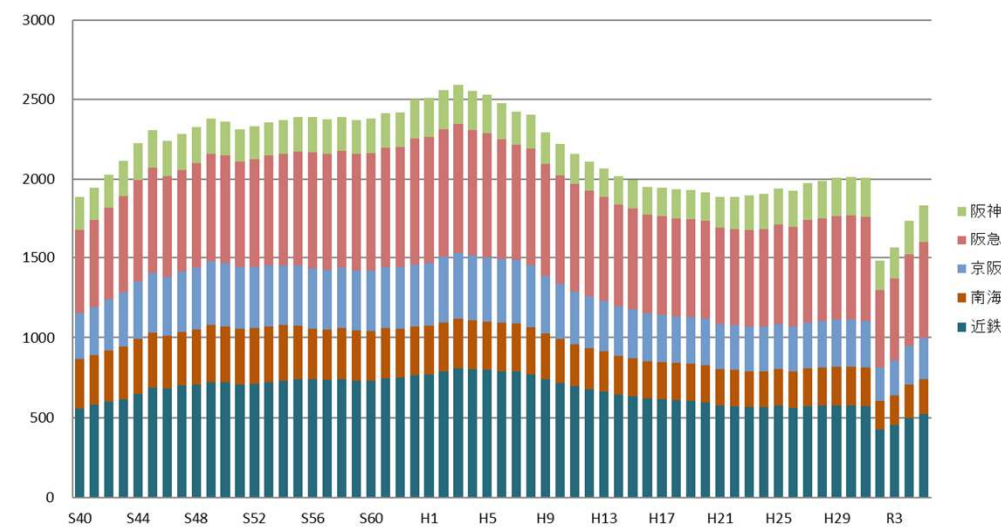
※メトロのH15以前は営団の数値



中部、福岡〔百万人〕



近畿5社〔百万人〕



- JR（東日本、東海、西日本）や大手民鉄の営業収益等は新型コロナウイルス感染症拡大により大きく減少。直近の営業収益は回復傾向だが、動力費等のコスト増により営業利益の回復が鈍い。

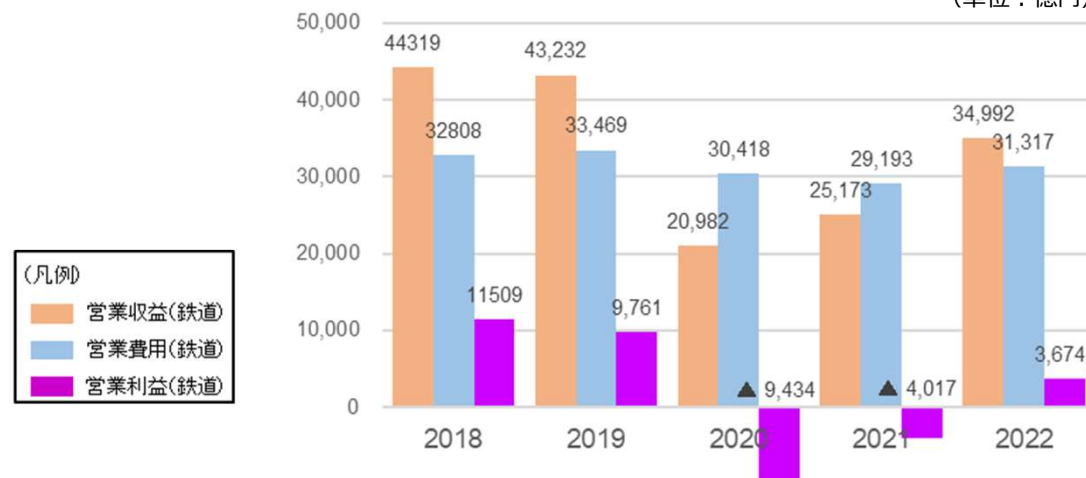
※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なる場合がある。

(単位：億円)

	JR（東日本、東海、西日本）					大手民鉄16社				
年度	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
営業収益 (鉄道)	44,319	43,232	20,982	25,173	34,992	17,365	17,177	11,699	12,716	14,457
営業費用 (鉄道)	32,808	33,469	30,418	29,193	31,317	13,396	14,140	13,396	13,022	13,562
営業利益 (鉄道)	11,509	9,761	▲9,434	▲4,017	3,674	3,536	3,037	▲1,697	▲306	898
経常利益	10,813	9,070	▲10,250	▲3,899	3,522	5,126	4,228	▲1,296	370	1,753
純利益	7,457	6,113	▲9,262	▲2,888	3,137	3,469	2,687	▲1,657	776	1,673

JR（東日本、東海、西日本）

(単位：億円)



大手民鉄16社

(単位：億円)

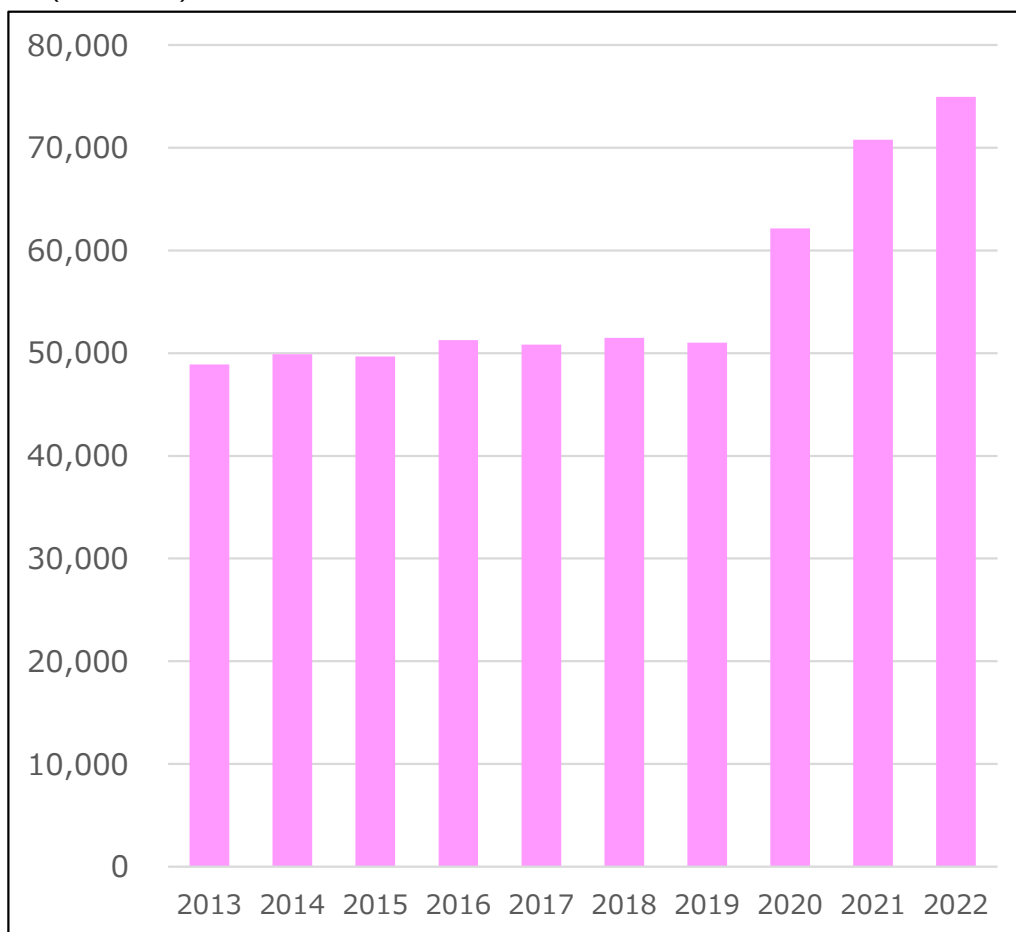


※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 鉄道事業者の長期借入金等の残高は、コロナウイルス感染症拡大以前と比べ、増加している。

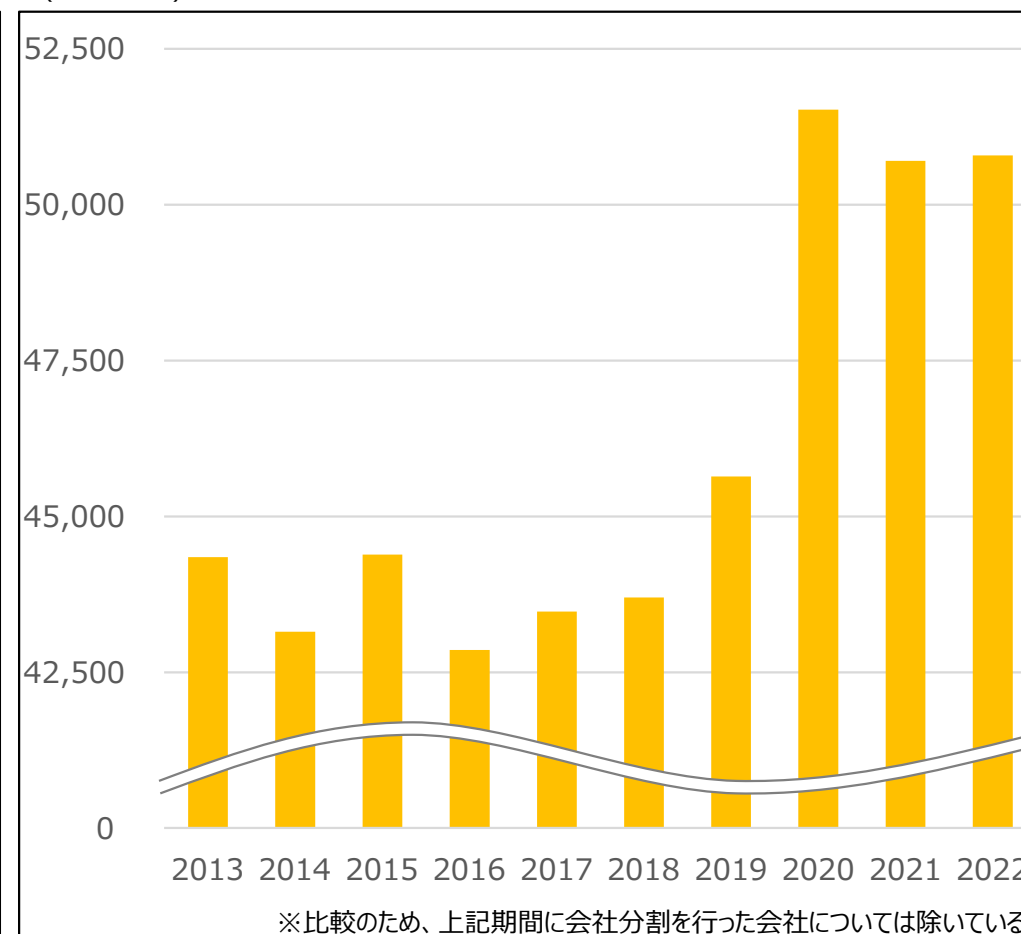
JR（東日本、東海、西日本）

(単位：億円)



大手民鉄16社

(単位：億円)



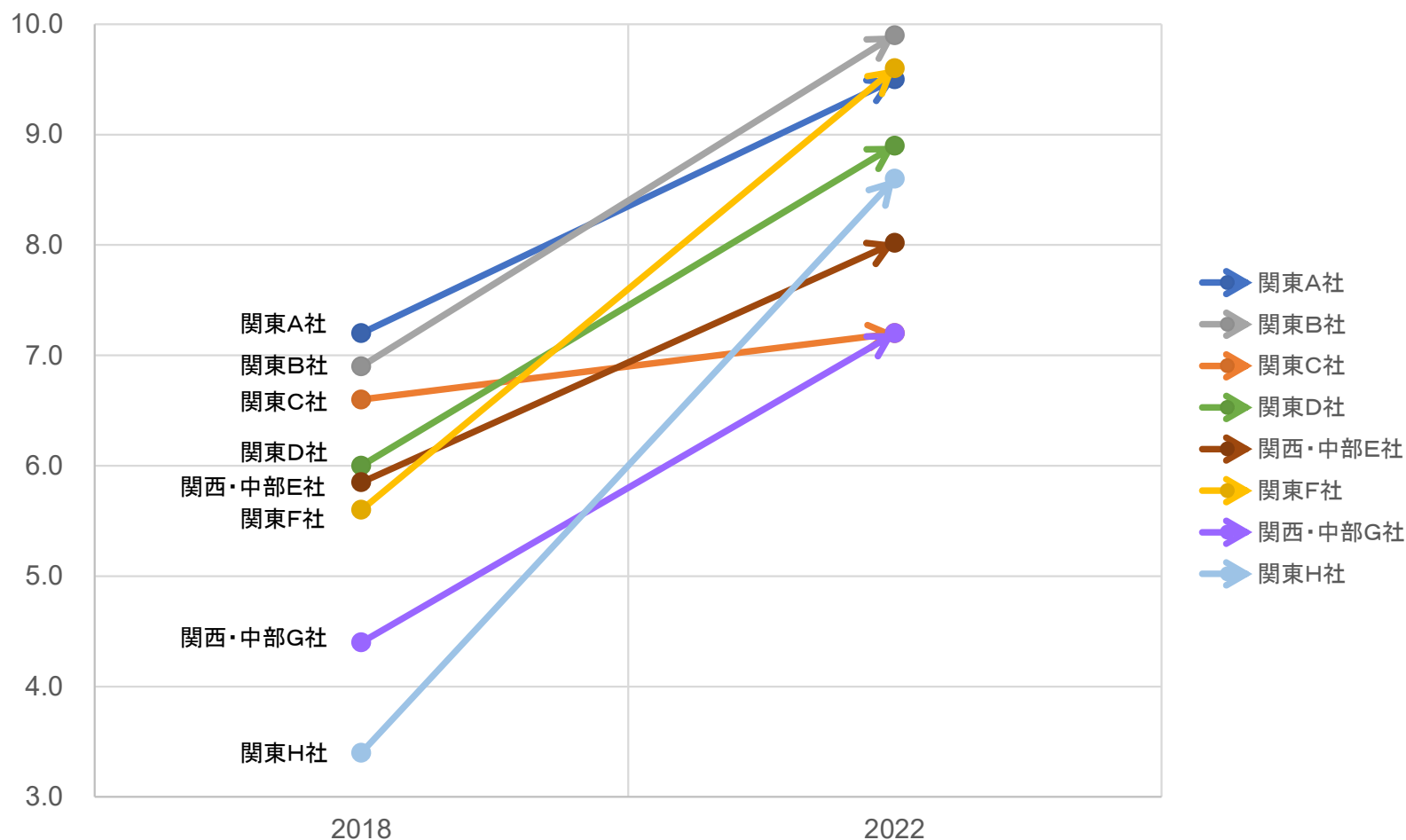
※比較のため、上記期間に会社分割を行った会社については除いている

※ J R 東海の中央新幹線建設長期借入金除く

※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 金融機関が融資する際には信用格付が金利決定の1つの要素となる。信用格付の決定の参考とされる純有利子負債EBITDA倍率は、多くの鉄道事業者で新型コロナウイルス感染症拡大以前と比べ、悪化している。

各社の純有利子負債EBITDA倍率の推移

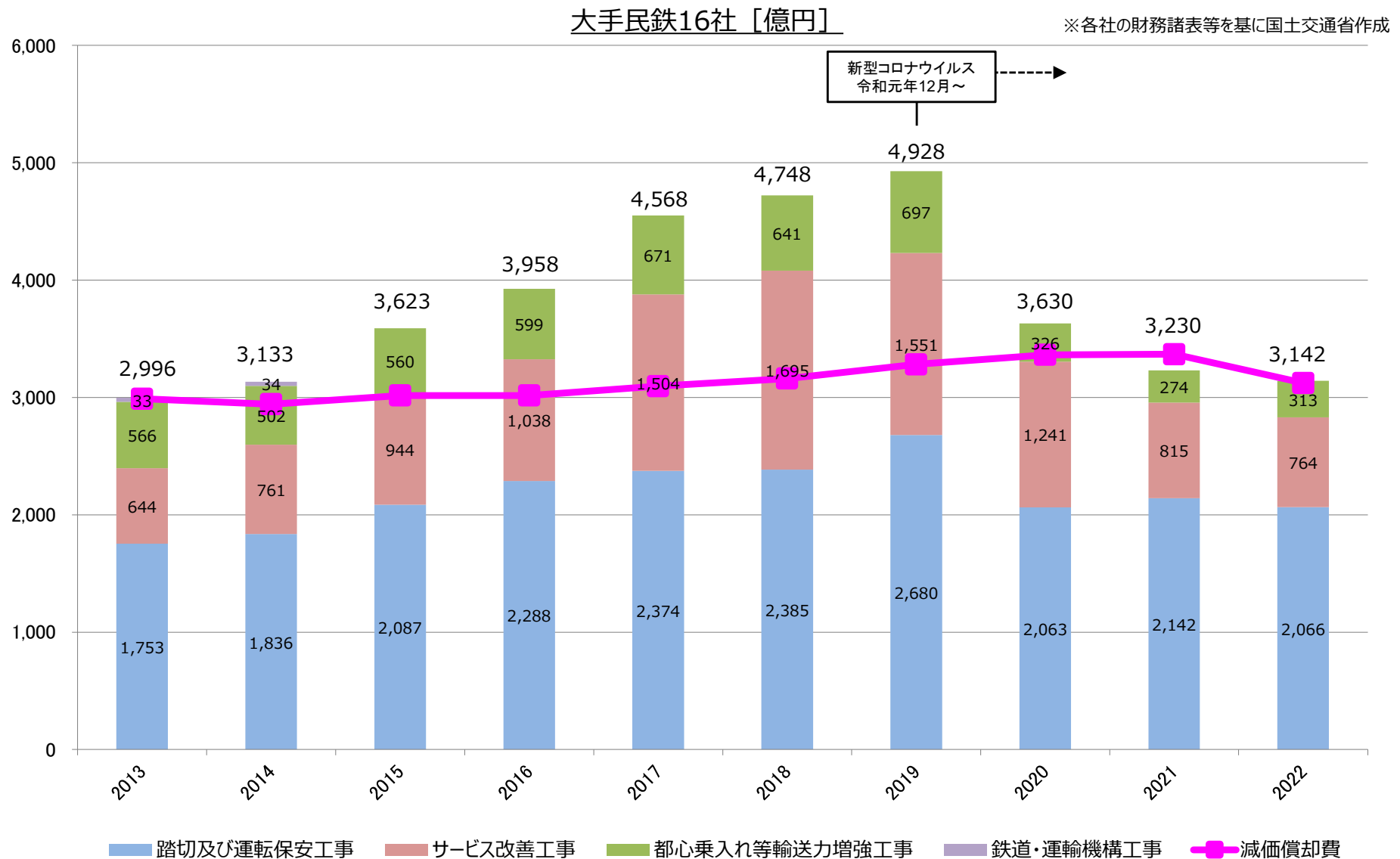


※EBITDA = 営業利益 + 受取利息・配当金 + 減価償却費 + のれん償却額

※純有利子負債EBITDA倍率は数値が低いほど財務に余裕がある

※各社の財務諸表等を基に国土交通省作成

- 大手民鉄の設備投資額は新型コロナウイルス感染症拡大以降、大きく減少している状況。



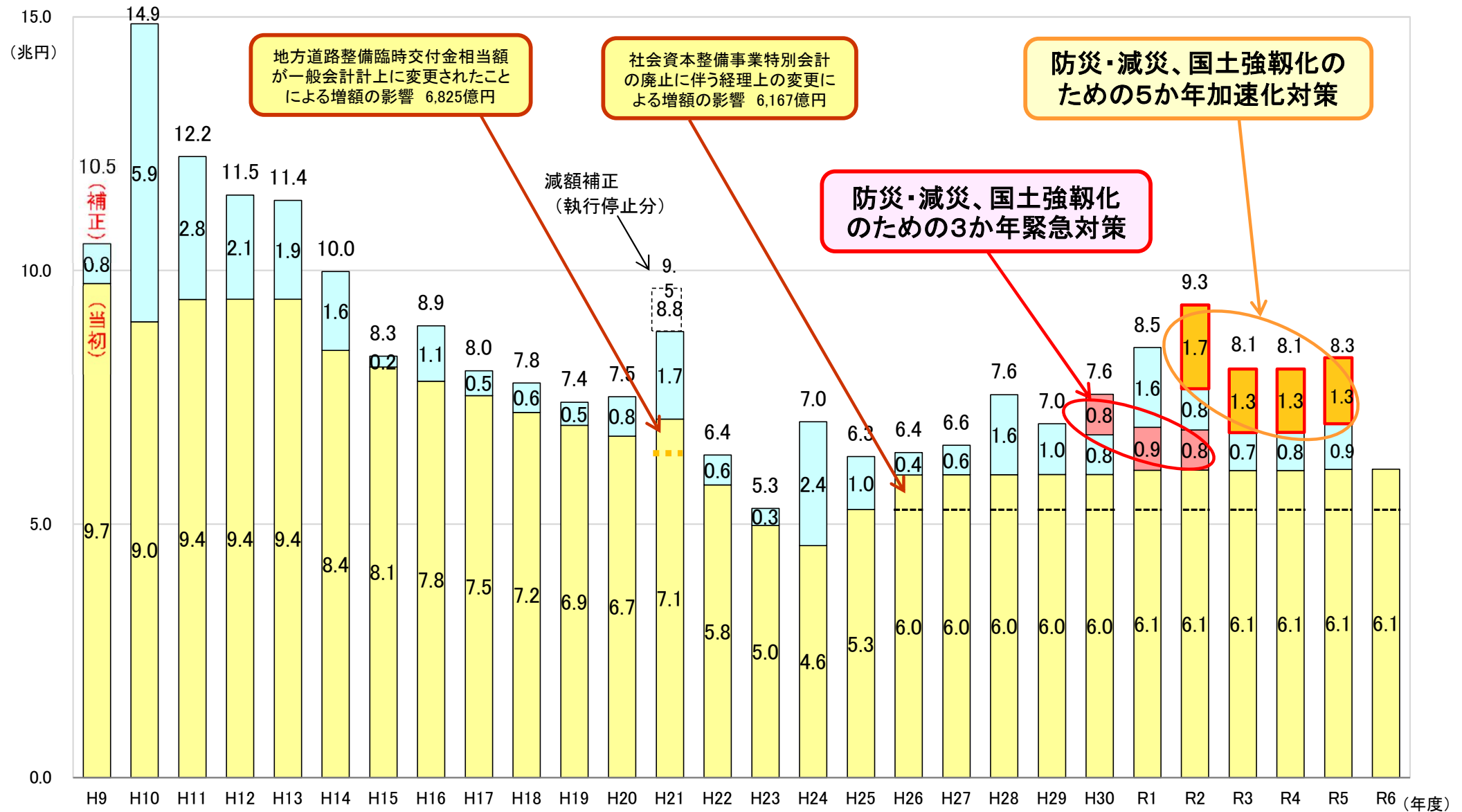
踏切及び運転保安工事：運転保安設備の整備、耐震補強、線路の立体化による踏切道の整理など

サービス改善工事：バリアフリー化（エスカレーター・エレベーターの設置を含む）、駅施設のリニューアルなど

都心乗入れ等輸送力増強工事：都心への乗り入れ、駅の改良、車両の新造など

鉄道・運輸機構工事：鉄道・運輸機構が施行するニュータウンや都心乗り入れ等の新線建設及び複々線化工事をいい、完成後民鉄が買い取るもの

公共事業関係費(政府全体)の推移



- (注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
- (注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
- (注3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～4年目は、それぞれ令和2～5年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。
- (注4) 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。
- (注5) 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。
- (注6) 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金202億円を行政経費から公共事業関係費へ組替えた後の額であり、生活基盤施設耐震化等交付金を除いた場合、6兆600億円である。

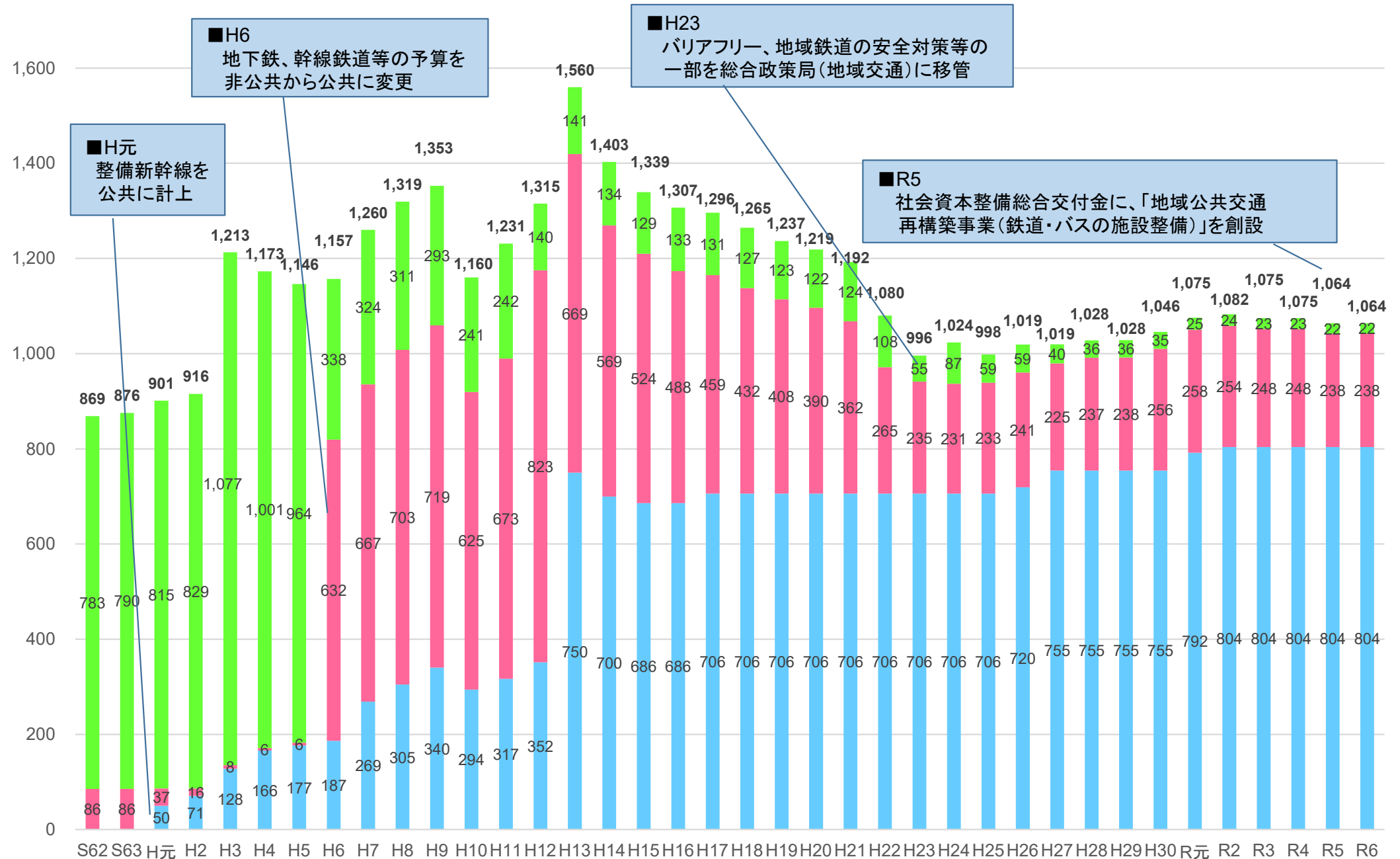
鉄道局予算推移(当初予算ベース)

(単位:億円)

■ 新幹線公共

■ その他公共

■ 非公共

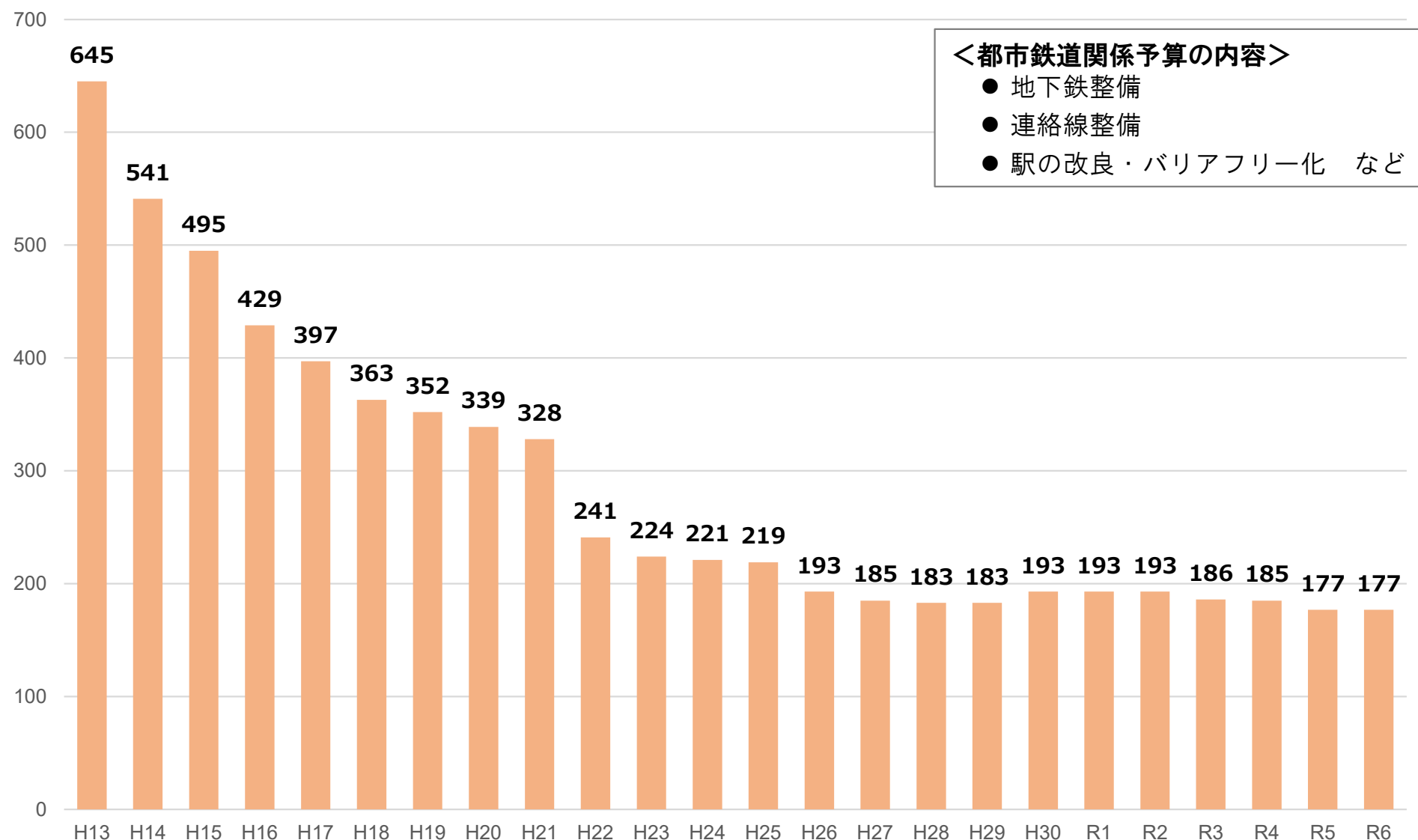


※ 日本国有鉄道清算事業団及び鉄道整備基金への助成等は含まない。

※ R1、R2予算には、臨時・特別の措置を含まない。

※ 端数において合計とは一致しないものがある。

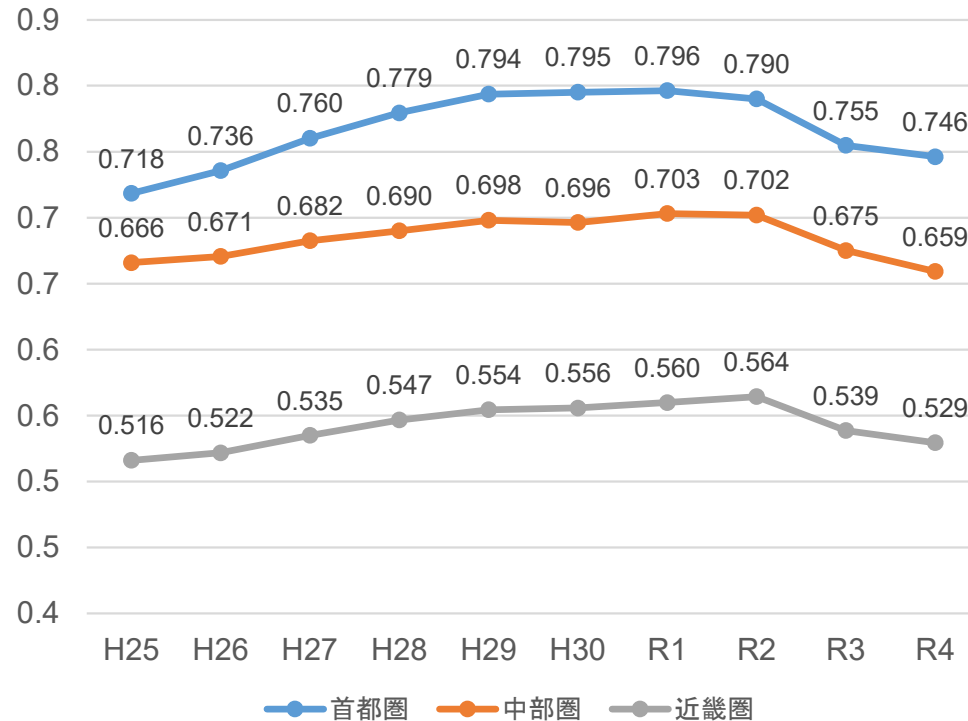
（単位：億円）



※令和元年度、令和2年度は「臨時・特別の措置」を含まない

- 財政力指数（合理的に算出した各自治体の財政需要について標準的な税収入により賄える率）については、各地域において新型コロナウイルス感染症拡大以降、減少傾向にある。
- 首都圏に比べ、西日本の財政力指数は低い傾向にある。

総務省HPを基に国土交通省作成



首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

【財政力指数】 財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が多いことになり、**財源に余裕**があるといえる。

$$\text{財政力指数 (3カ年平均)} = \frac{\text{基準財政収入額 (※2)}}{\text{基準財政需要額 (※1)}}$$

※1 基準財政需要額

普通交付税の算定基礎となるもので、各地方公共団体が、**合理的かつ妥当な水準**における行政を行い、又は施設を維持するための財政需要を算定するもの。
 単位費用（測定単位1当たり費用）× 測定単位（人口・面積等）× 補正係数（寒冷補正等）

※2 基準財政収入額

普通交付税の算定に用いるもので、各地方公共団体の財政力を合理的に測定するために、**標準的な状態**において徴収が見込まれる税収入を一定の方法によって算定するもの。**標準的な地方税収入×75/100+地方揮発油譲与税等**

都市鉄道整備の促進に係る制度の変遷

時代区分	創設または拡充の内容	背景・目的等
高度 成長期	昭和37年 地下高速鉄道整備事業費補助	戦後、都市部に人口が流入し、 <u>通勤・通学輸送の確保のための抜本的対策として、大量輸送機関である地下鉄の整備増強を図る必要があった。</u>
安定期	昭和47年 民鉄線建設制度（利子補給）	勤労者の居住地が地価の高騰等により次第に郊外に拡散。都心と都市周辺部とを結ぶ輸送需要は量的に増大するとともに長距離化し、 <u>大都市のラッシュ時における混雑の緩和が大きな問題</u> となった。
バブル 形成期	昭和48年 ニュータウン鉄道等整備事業費補助 （現：空港アクセス鉄道等整備事業費補助）	
	昭和61年 特定都市鉄道整備積立金制度	混雑緩和のための新線建設、複々線化等が行われてきたが、これらの <u>大規模工事は新たな利用者の獲得にはつながらず、鉄道事業者に大きな負担</u> となっていた。鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するためには、 <u>長期・低利の建設資金の調達が必要</u> であった。
バブル崩壊期・停滞期・現在	平成6年 ★第三セクターを対象に追加 ★積立限度額拡大、一部の新線建設を対象に追加	大都市における通勤・通学の混雑緩和に資する地下鉄の整備について強いニーズがあることを考慮し、 <u>地下鉄整備は公共事業であるとの認識のもと、地下高速鉄道整備事業費補助が公共事業関係費とされとともに、第三セクターが補助対象として追加された。</u>
	平成8年 幹線鉄道等活性化事業費補助	鉄道事業者の負担のさらなる軽減措置を講ずることにより、 <u>都市鉄道の輸送力の増強を一層促進が図られた。</u>
	平成11年 ★空港アクセス鉄道を対象に追加、名称変更	<u>効率的な鉄道整備</u> を図ることを目的に、 <u>貨物鉄道の旅客線化</u> に対する補助制度が創設された。
	平成12年 鉄道駅総合改善事業費補助	<u>都市の国際競争力の向上や、地域の連携・交流の促進を通じた地域の活性化等</u> の観点から、 <u>空港アクセス鉄道の整備が必要</u> となった。
	平成13年 ★平成13年12月以降は新規採択を停止	利用者利便の一層の向上や高齢者等の円滑な移動の確保等を図るだけでなく、 <u>地域の振興のための街の活性化や街づくりという観点からの取り組み</u> が重要な課題となった。
	平成17年 都市鉄道利便増進事業費補助 ★租税特別措置法による積立金の法人税優遇措置が廃止	戦後一貫して行われてきた需要対応型の新線建設中心の都市鉄道整備から21世紀の成熟社会を迎え、 <u>既存ストックを活用した利便性向上等の質的充実への転換が図られた。</u>
	平成29年 ★駅空間高度化機能施設の整備等を対象に追加	バリアフリー化に加え、個々の駅の特性に応じた <u>駅の容量・空間の質の改善、子育てや地域交流、観光案内をはじめとする地域住民や観光客の様々なニーズへの対応が必要</u> となった。
	令和2年 財政融資	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、 <u>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。</u>
	令和4年 ★バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅の補助率を拡充	都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、 <u>地方部では予算措置による重点的支援</u> として令和4年度より、バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅の施設整備について <u>補助率が最大1/3から最大1/2に拡充された。</u>

● 鉄道整備を促進するため、様々な支援制度が創設されている。

名称 (※1)	概要・目的及び対象事業	補助率 (国・地方自治体)	対象事業				対象事業者				
			新線建設	複々線化・複線化	線路改良		駅改良	公営 (地下鉄)	第三セクター	J R ・ 民鉄	その他
					線路の増設	引上げ線の整備	ホームまたはコンコースの改善				
補助 地下鉄	【概要・目的】 地下高速鉄道の整備促進 【対象事業】 <u>新線建設</u> 、耐震補強、浸水対策、 <u>駅施設の大規模改良工事</u> <u>(列車運行円滑化)</u> 、輸送力増強を目的とする大規模改良工事	<u>対象建設費の35%以内</u>	○		○	○	○	○	○		東京 メトロ (※4)
アクセス 空港	【概要・目的】 空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道の整備促進 【対象事業】 <u>新線建設</u> 、耐震補強、駅施設の大規模改良工事（転落防止柵）	○空港アクセス鉄道 <u>対象建設費の18%以内</u> ○ニュータウン鉄道 <u>対象建設費の15%以内</u>	○		○ (※2)		○ (※2)	○	○		
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】 <u>貨物線の旅客線化工事</u>	<u>対象建設費の2／10以内</u>		○	○ (※3)		○ (※3)	○	○	○	○
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】 <u>駅改良</u> 、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設の 整備等	<u>対象経費の1／3以内</u> <u>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</u>			○		○		○	○	
都市利便	【概要・目的】 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 【対象事業】 <u>速達性向上事業</u> ・駅施設利用円滑化事業	<u>対象経費の1／3以内</u>	○		○		○		○		鉄道運 輸機構
助P (注)線補	【概要・目的】 都市鉄道の建設促進及び経営の健全化 【対象事業】 <u>地下鉄直通都心部乗り入れ工事</u> 、 <u>単線区間の複線化工事</u> 、 <u>複線区間の複々線化工事</u> 、及びニュータウンのための <u>新線建設工事</u> とする。	<u>予算で定める率（5%）を 超える部分の1／2等</u>	○	○					○	○ (※5)	
財投	【概要・目的】 主要な都市鉄道ネットワークの整備促進 【対象事業】 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた <u>都市鉄道建設等</u>	－ <u>(財政融資)</u>	○					○	○	○	○

※1 正式名称は以下のとおり。

地下鉄補助…地下高速鉄道整備事業費補助、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、

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)、都市利便…都市鉄道利便増進事業費補助、P線補助…譲渡線建設費等利子補給金、財投…財政融資

※2 接続する既設線の施設の変更であって、新線と一体となって空港アクセス鉄道等としての機能を果たすための工事に限る。

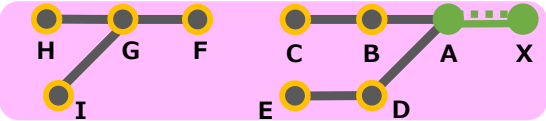
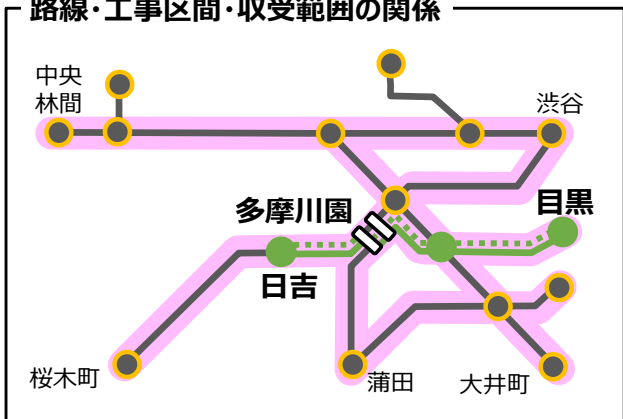
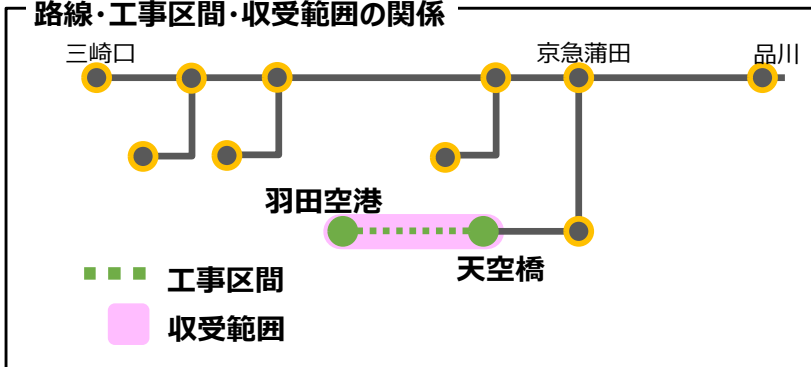
※3 貨物鉄道の旅客線化のための鉄道施設の整備に限る。

※4 有楽町線(住吉～豊洲)及び南北線(品川～白金高輪)の建設、浸水対策並びに駅施設の大規模改良工事に限る。

※5 JR除く。

注) 平成13年12月以降は新規採択を行わないこととしている。

	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	● 東京圏は100億以上、その他地域は80億以上 ● 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	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	● 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 ● 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 ● 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）	● 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 ● 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	● 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 ● 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 ● 現在は課税の繰り延べ効果が得られない	● 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

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 複々線化 区間  : 収受範囲	供用開始後 新線 区間  : 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> ※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 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	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															