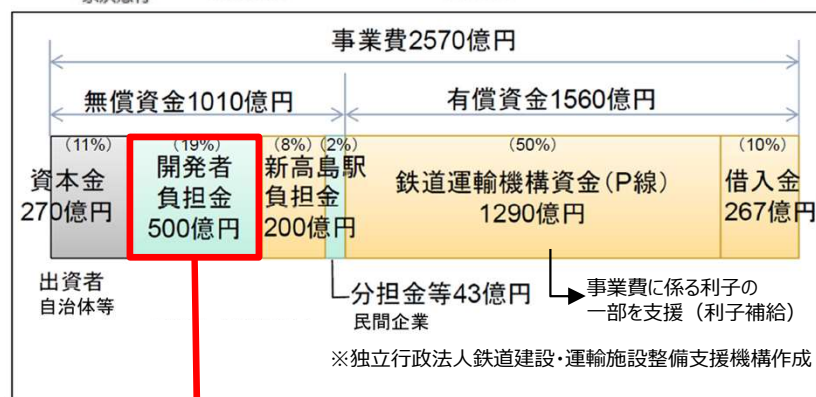


- みなとみらい線の整備にあたっては、横浜市が指導要綱や基金条例を制定し、開発者負担の協力者や負担方法等を定めている。

みなとみらい線の概要

- 横浜駅と元町・中華街駅（4.1km）を結ぶ都市鉄道（2004年2月開業）
- 東急東横線との相互直通運転により、渋谷方面からみなとみらい方面へのアクセス向上に大きく寄与。



横浜市港湾局、三菱地所、
三菱重工、都市基盤整備公団で負担

指導要綱や基金条例の制定

- 横浜市は、以下の理由により、指導要綱を制定し、沿線地域から負担協力金を確保している。

- ① 沿線地域が既存鉄道駅から比較的遠く、みなとみらい線の整備・駅設置の効果が極めて大きいこと
- ② 当該地域は大規模な新規開発が存在し、受益者の特定が比較的容易なこと 等

みなとみらい21線建設費負担協力指導要綱

- 負担協力者は、みなとみらい21線の建設完了前に開始される開発事業の施行者もしくは土地所有者（次ページ参照）
- 負担協力者は、金銭または土地あるいは現物により、負担協力額を納める

横浜市都市交通基盤整備基金条例の制定

- 横浜市の都市の骨格をなす鉄道及び軌道の建設、鉄道及び軌道と道路の立体交差等交通基盤の整備の促進に資するため、当基金を設置
- 開発者負担金をみなとみらい線の工事費に充当するにあたっては基金を経由し、支出

みなとみらい線の負担協力金の算出

- 負担する総額は、受益総額を越えない範囲で、かつ、みなとみらい線の鉄道経営上、採算性を維持するために必要な額（500億円）とし、みなとみらい線がある場合、ない場合の街區別指数（駅への接近条件など）の差に、基準単価及び街区面積を乗じて街區別の受益額を算出し、受益額の大きさにより按分している。

【算出方法】（参考）

1. みなとみらい線がない場合：
鑑定評価（道路条件や地盤条件など）により、街區別指数化を行う。
2. みなとみらい線がある場合：
各街区への駅への接近条件の変更に伴い、新たに街區別指数化を行う。
3. 上記指数の差に、基準単価及び街区面積を乗じて街區別の受益額を算出する。

（基準単価算定式）中央地区：基準単価＝8709.9－1341LogF

新港地区：基準単価＝6182.3－1341LogF

F：最寄り駅までの距離（m）

負担対象街区図



まちとの連携

- 駅を計画・設計するにあたっては、周辺建物等との一体整備により、利用者の利便性を高めるとともに、事業費を縮減するなど、関係者間の協調・協力により良好な空間を形成している。
- 周辺のまちづくりと連携することで魅力的な駅空間を構築。



大規模商業施設と鉄道地下駅を一体的に整備することで仮設構造物の省略により事業費を縮減



横浜市開港記念会館などの駅周辺に立ち並ぶ歴史的建造物群を連想させる空間を表現

新高島駅の整備

- みなとみらい線の新高島駅は、当初は駅設置計画はなかったが、請願駅方式により、駅設置費用を開発者が負担することで工事計画が変更。
- 2004年2月にみなとみらい線開業に合わせて新高島駅も開業した。

【費用負担】

事業費：231億円

負担者：横浜市土地開発公社、
横浜市港湾局、
横浜市（一般会計）



新高島駅

- 3

①品川シーサイド駅、天王洲アイル駅の整備

- 先行整備した東雲駅は、江東区が駅建設費の半分を負担する請願駅として整備しており、同様の考え方の下、品川シーサイド駅、天王洲アイル駅の当初建設費の50%を開発者側で負担している。
- なお、りんかい線のルートや駅位置は、需要や事業費のほか開発者側の費用負担も考慮して選定。

（品川シーサイド駅）

鉄道整備主体（50%） 84億円	開発者負担※（50%） 84億円
---------------------	---------------------

※日本たばこ（77億円）、鹿島建設（7億円）

（天王洲アイル駅）

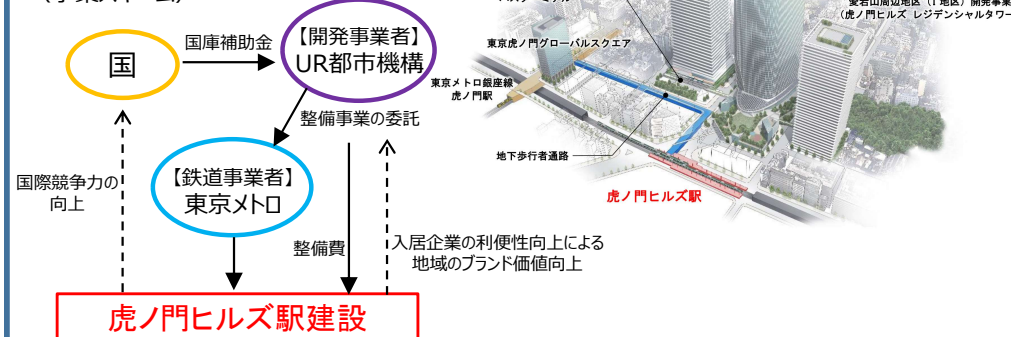
鉄道整備主体（50%） 82.5億円	開発者負担※（50%） 82.5億円
-----------------------	-----------------------

※駅周辺の企業22社

②東京メトロ日比谷線 虎ノ門ヒルズ駅の整備

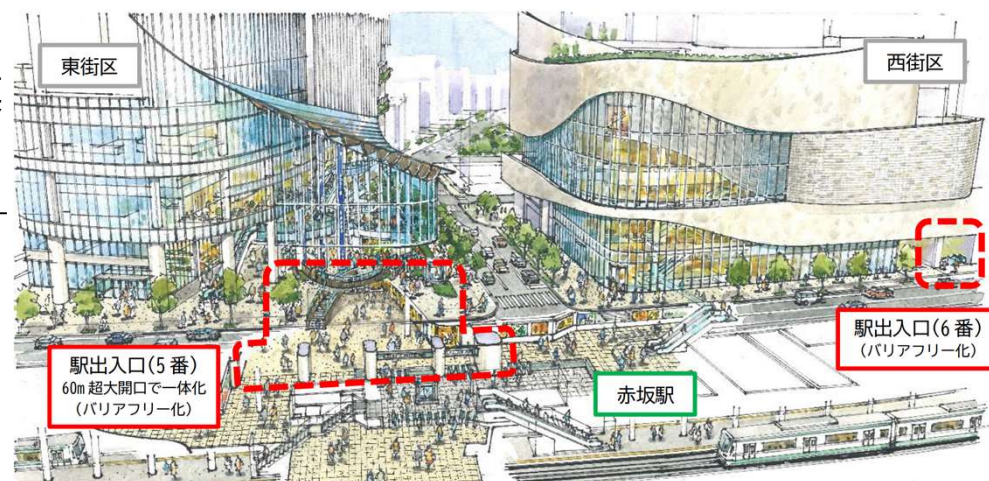
- UR都市機構が周辺開発の事業調整を担うとともに、新駅整備を含む新駅周辺拠点整備を実施。周辺の開発者は新駅周辺拠点整備に対して協力金を負担。
- 都は新駅周辺拠点整備事業等による貢献を評価（容積率緩和）

（事業スキーム）



③駅・まち連携での鉄道施設の改良

- 神谷町駅、日本橋駅、虎ノ門駅など、駅周辺の大規模開発において、まちづくりの観点で、駅・まち連携施策として域外貢献を目的に、エレベーターやエスカレーター、自動改札機増設等、ラッチ内を含み、一部鉄道施設改良の費用を開発事業者が負担した例もある。
- 赤坂駅についてはラッチ内拡幅、自動改札機増移設および出入口改良を含めた地下・地上駅前広場整備等について、一部を開発事業者が負担予定。



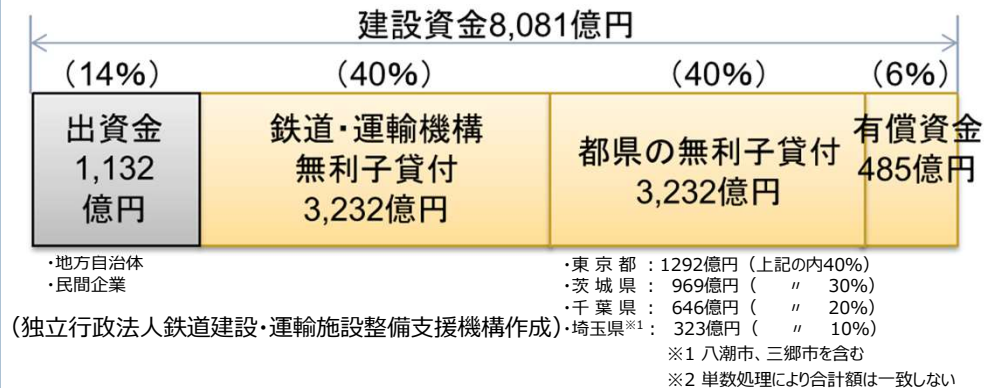
▲赤坂二・六丁目地区

（赤坂サカス方面より計画地側を見る）

資料提供：三菱地所・TBSホールディングス

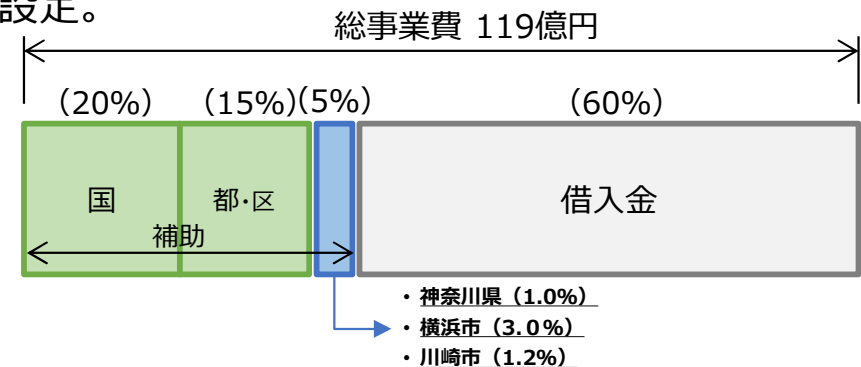
① つくばエクスプレスの整備

- 首都圏北東部地域への交通体系の整備、JR常磐線の混雑緩和、首都圏における大量かつ優良な住宅供給の促進、沿線地域における産業基盤の整備と業務核都市の形成を目的とし、整備（2005年8月開業）。
- 関係自治体である東京都、埼玉県、千葉県、茨城県は、TXの建設を促進し、均衡ある発展を図るため、建設費約8,081億円のうち、約40%を無利子貸付している。
- また、土地区画整理事業により生み出された道路下を鉄道駅が占用するなど、自治体が間接的に負担している。



② 京急蒲田駅の改良

- 駅周辺の連続立体交差事業と併せて、鉄道により分断されていた駅周辺地域のまちづくりと一体的に駅改良（ホームを2層高架構造化）を行うことにより、ホームの混雑緩和等の駅機能や羽田空港へのアクセス性を向上（2014年3月、事業完了）。
- 当該事業により横浜方面から羽田空港への直通列車が増加し、利用者の利便性及び速達性が向上するため、駅の所在地ではない神奈川県、横浜市、川崎市が整備費の一部を補助している。
- 神奈川県、横浜市、川崎市の負担割合は羽田空港駅利用実態調査(1999年)の地域別利用割合に基づき設定。



① 仙台市（法人市民税の超過課税）

仙台市では、法人市民税（法人税割）の超過課税を実施しており、条例により**超過課税収入の2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金に積み立てている**

（昭和55年から積立開始）。

	法人市民税 （法人税割）
課税標準	法人の規模 （資本金、従業員数）
標準税率	6.0%
超過税率	8.4% ※ 対象は資本金の額又は出資金の額が1億円を超える法人等
税収(R4)	約44億円 （超過課税収入分）

1 / 2 を積み立て

仙台市高速鉄道建設基金

- 令和4年度積立額22億円、取崩額49億円、年度末残高547億円
- 取崩額の主な用途
地下鉄建設に係る一般会計からの出資及び補助のために発行した市債の償還

② 福岡市（法人市民税の超過課税）

- 福岡市では、法人市民税（法人税割）の超過課税を実施しており、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※¹を控除した額に相当する額を高速鉄道建設基金※²に積み立てていた。
- 現在は、利子収入等を積み立てており、繰出金及び市債元利償還金の財源に充てている。
- 令和4年度末積立額4.7億円、取崩額： -
年度末残高：103億円

※ 1 一般会計負担分：
地下高速鉄道建設費補助金、出資金に対する元利償還金、関係街路事業整備費など

※ 2 福岡市高速鉄道建設基金
福岡市が施行する高速鉄道の建設及びこれに関連する事業に必要な資金を積みたため昭和49年に創設

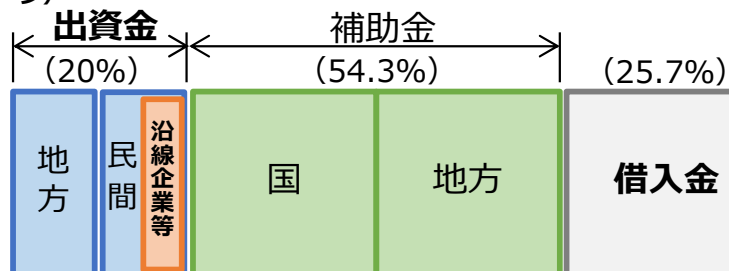
- 中之島線や阪神なんば線の整備にあたっては、沿線企業や主要取引先等から出資を募っている。

中之島線の整備

- 大阪の東西交通ネットワークの充実と、中之島西部地区再開発の進展に伴い発生する交通需要に対応するため、大阪国際会議場付近から京阪本線天満橋駅に至る延長約2.9kmの路線を整備（2008年10月開業）。
- 中之島地区の主要地権者を中心に「**中之島新線協議会**」が発足し、沿線企業等との関係性を構築。地下高速鉄道整備事業費補助スキームの**民間出資金の一部を沿線の企業等が出資**。



(イメージ)

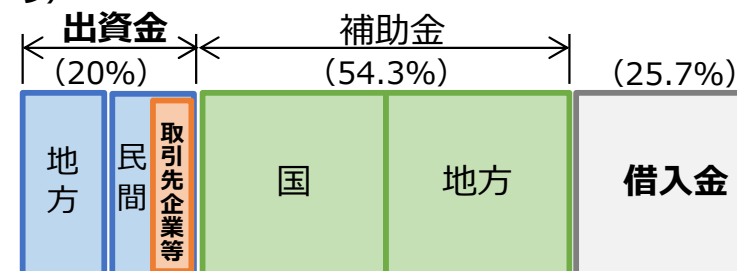


阪神なんば線の整備

- 阪神地域と大阪市南部地域の輸送需要に対応し、近鉄奈良線と阪神線との相互直通により、大阪市都心部の東西方向のネットワークを強化するため、阪神西九条駅と大阪難波駅（3.8km）を結ぶ路線を整備（2009年3月開業）。
- 地下高速鉄道整備事業費補助スキームの出資金の一部について在阪経済団体と調整を行い、**阪神電気鉄道の取引先等から出資を募っている**。



(イメージ)



- 都市再生特別地区を活用し、駅とまちが連携して一体的に再構築を図っている。

①大手町駅

- 再開発事業の貢献項目として、地下鉄連絡通路（拡幅）および連絡通路に隣接した地上・地下広場を駅隣接敷地内に整備。
- 東西線・丸の内線連絡地下通路を、混雑解消のため幅員4mから8mに拡幅整備するとともに、敷地外の東西線大手町駅前コンコースの拡幅も行った。
- 連絡通路に接続する位置に、地上と地下の接続を強化する地下広場および縦動線を整備した。
- これらは、都市再生特別地区を活用した開発事業の中で整備され、都市整備への貢献項目として評価されている。



地下鉄東西線大手町駅コンコース拡幅部



地下鉄連絡通路および地下広場

②虎ノ門駅

- 再開発事業の貢献項目として、駅のホームおよび地上・地下の歩行者広場を駅隣接敷地内に整備。
- 乗降客数が多く混雑していた銀座線虎ノ門駅のホームを、隣接敷地内に拡張し整備した。
- 駅ホームと隣接する位置に、地上駅前広場へとつながる約600㎡の地下駅前広場を整備した。
- これらは都市再生特別地区を活用した開発事業の中で整備され、都市整備への貢献項目として評価されている。



- 地域再生法や地方自治法を活用して受益の限度において受益者負担金を徴収し、エリアマネジメント活動を行っている。

【大阪市エリアマネジメント活動促進制度】

※大阪市条例（2014年3月制定）に基づく制度

【地域再生エリアマネジメント負担金制度】

※地域再生法（2018年改正）に基づく制度

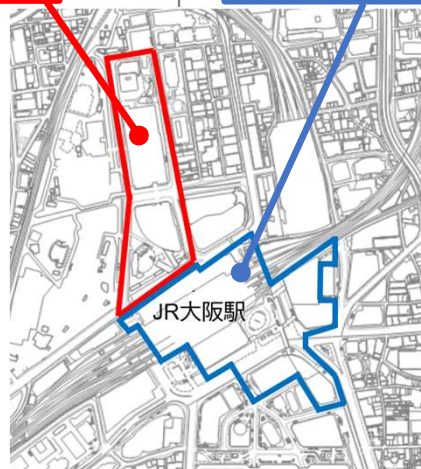
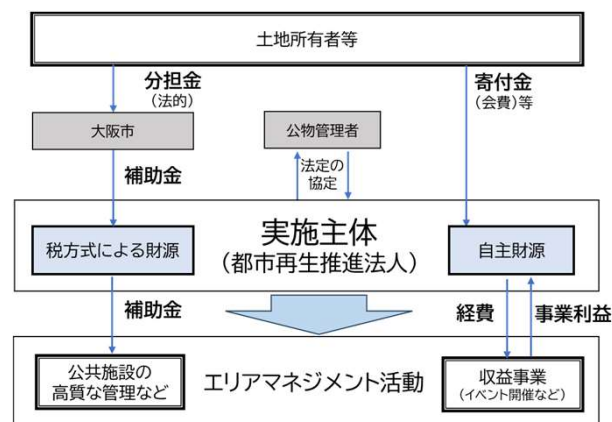
【事業概要】

開発エリアの地権者12社で構成された（一社）グランフロント大阪TMOが、**総面積（所有面積×容積率）の割合に基づく分担金を原資とし、維持保全、美化・清掃、放置自転車対策、巡回・点検等の活動を実施。**

また、自主財源による収益イベントとして、都市再生特別措置法（道路占用許可の特例）と国家戦略特区（国家戦略道路占用事業）の枠組みを活用し、歩道空間でのオープンカフェ運営や広告掲出を行い、収益を活動原資に充当。

【事業スキーム】

既存制度（都市計画法の地区計画、都市再生特別措置法の都市再生推進法人・都市利便増進協定、地方自治法の分担金）をパッケージ化し、**地権者から大阪市が分担金を徴収し、活動原資の補助金としてエリアマネジメント団体に交付する仕組み。活動財源を公金として安定的に確保できるメリットがあるが、徴収する地権者等の全員合意が基本で、分担金の使途として収益事業は対象外。**



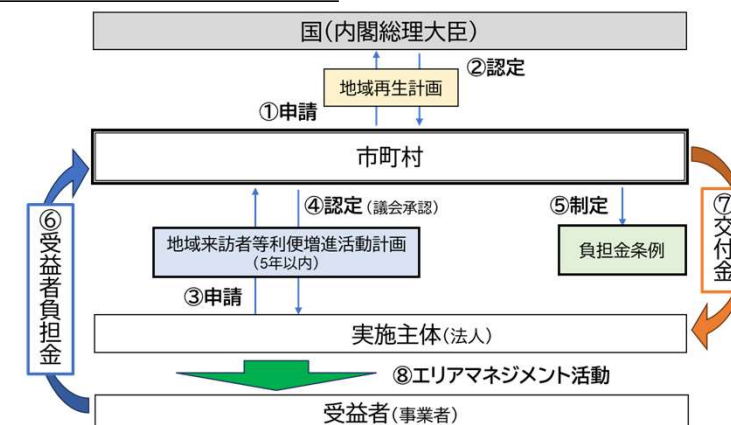
【事業概要】

エリアの受益事業者（店舗）である、阪急百貨店・阪神百貨店・大阪ターミナルビルの3者について、**大規模小売店舗における売上増に係る家賃収入の上昇額を受益額として、店舗面積に基づき負担金額を算出。**負担金は、エリア内の来訪者増加や交流促進のため、イベントの開催や人流データ解析、情報発信等の事業に使用。

【事業スキーム】

安定的な活動財源確保とフリーライダー問題の解決のため、**3分の2以上の事業者の同意を要件として、**

市町村がエリア内の受益者から受益の限度において負担金を徴収し、エリアマネジメント団体に交付する仕組み。市町村が国に対して地域再生計画を申請してエリア認定を受け、**負担金条例を定めて、負担金を徴収する受益者の範囲・金額を定める。**



- 公共下水道等の都市計画事業に係る受益者負担金は、**事業の実施により特定地域の環境が改善され、未整備地区に比べて利便性・快適性が著しく向上し、結果として、当該地域の資産価値を増加させることから、都市計画法第75条（都市計画事業としては行われない事業は、地方自治法第224条）の規定に基づき、自治体ごとに条例を定め、事業の実施により著しい利益を受ける者に対して、その受ける利益の限度において事業費の一部を負担させている。**

受益者の範囲

原則として公共下水道により**下水を排除できる地域（排水区域）内の土地の所有者**

※当該土地に地上権等が設定されている場合、地上権者等

※排水区域が広大であるが故に区域全体の事業が終了するまでに相当の期間を要することが予想される場合、または地形等土地の状況によって建設費が異なることが予想される場合には、2以上の複数の負担区に分割し、各負担区ごとに負担金を算定している場合が多い。

※下水道法上、区域内の土地所有者等は下水道への接続義務が生じるが、受益者負担金は接続の実態に関係なく賦課される。

賦課・徴収の手続き

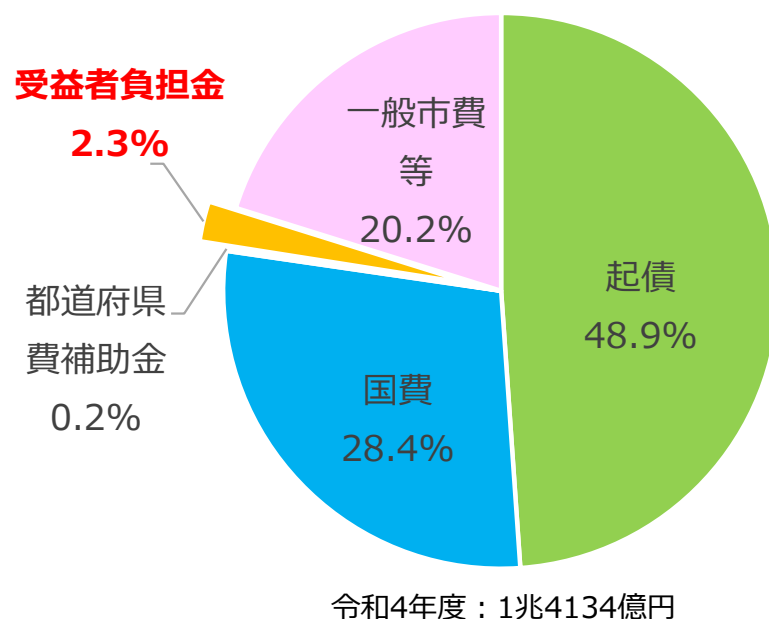
受益者負担金を徴収するに当たっては、対象となる区域を定めて公示する必要がある。

負担金額の算出の考え方

$$\frac{\text{受益者負担金総額}}{\text{対象区域の総地積}} \times \text{当該受益者が所有する土地の面積} = \text{負担金額}$$

- 昭和36年当時、戦前から受益者負担金を徴収していた豊橋、秋田、京都の3市に加え、福井、函館、徳島、高知、盛岡、岡山、尼崎、仙台、倉敷、千葉の11市で徴収されており、その後大きく拡大した。現在、下水道事業を行っている1452団体の9割近くに相当する1282団体で条例が制定・施行されている（令和3年度末時点）。
- 昭和40年当時、下水道の建設事業費に占める受益者負担金の割合は、1／6～1／10程度であり、現在は、建設財源の約2％。（令和4年度）

公共下水道建設改良費の財源内訳



町田市の例

単位負担金額：260円／㎡

八王子市の例

単位負担金額：486円／㎡

さいたま市の例

単位負担金額：73～810円／㎡
（負担区ごとに異なる）

- 首都高速道路日本橋区間は、構造物の損傷が激しく、更新が必要なため、周辺のまちづくりと連携して地下化することにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図ることとしている。

首都高速道路日本橋区間地下化事業

出典：首都高速道路(株)HP、第3回 首都高日本橋地下化検討会配布資料より国土交通省作成



首都高日本橋区間の地下化の事業スキーム〈基本的な考え方〉

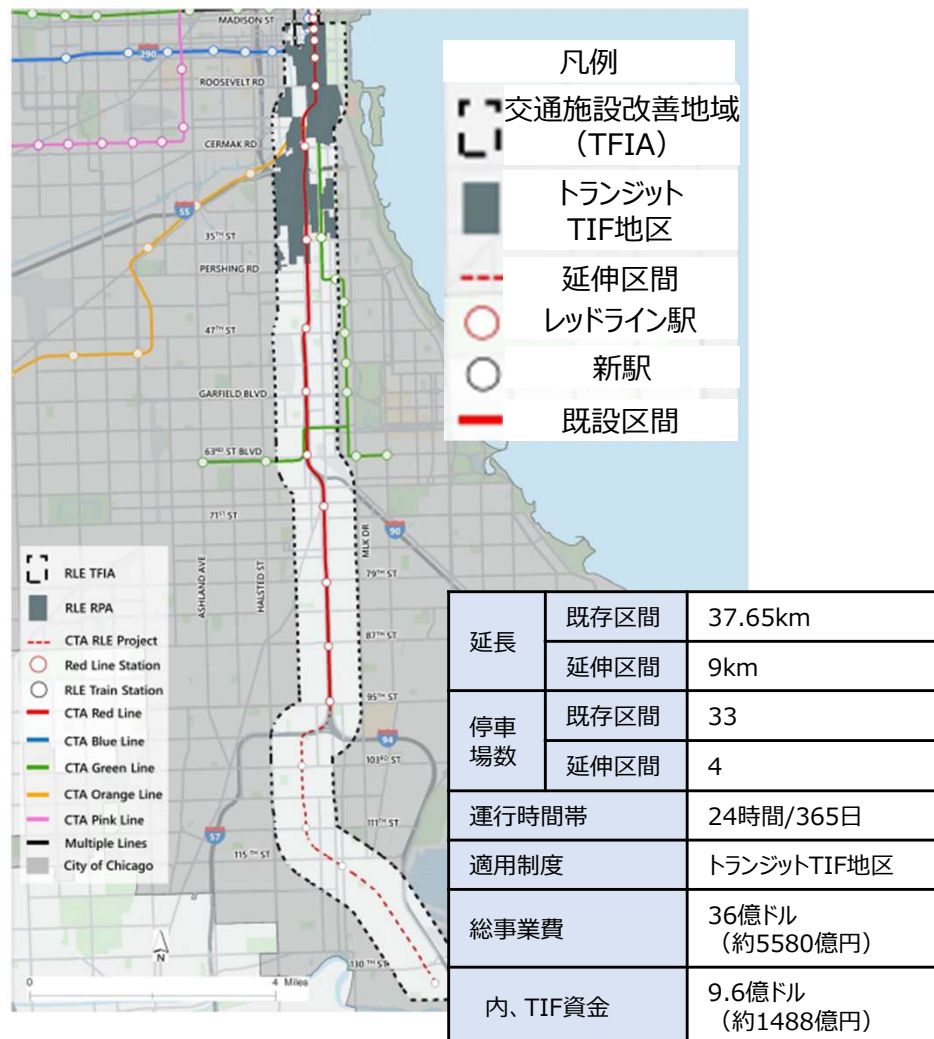
約3,200億	約400億	首都高 コスト縮減などの努力
	約400億	民間プロジェクト（公共貢献） 首都高地下化と地元のまちづくり（プロジェクト）との連携
	約400億	地方自治体 関連公共事業（交付金対象）及び公共用地の活用
	約1,000億	国・地方自治体の出資金制度（償還時期を見直し）
	約1,000億	大規模更新費の一部
概算事業費	事業スキーム	



レッドライン延伸の概要

- シカゴ市のレッドラインは、シカゴ交通局が運営する地下鉄であり、南部の終端駅から約9km延伸する計画。

レッドライン延伸区間とトランジットTIF地区等



TIF制度

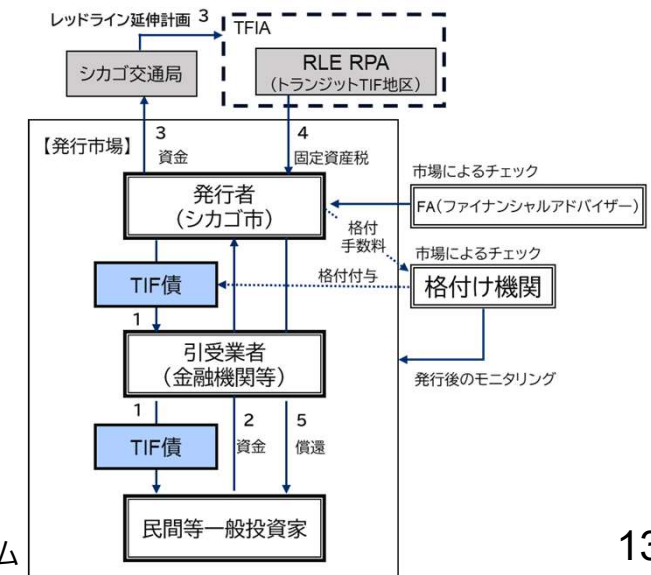
- シカゴ市はTIF (Tax Increment Financing) 制度を活用し、公共投資と民間投資を促進。
- トランジットTIF地区に指定された地域の将来の固定資産税増収分の一部を返済原資としてTIF債を発行し、レッドライン延伸や既存の交通旅客駅、交通機関の保守、改良、復旧等に使用する。

トランジットTIF地区の設定

- 交通機関の改善に焦点をあてた地区であり、レッドライン延伸計画では、レッドラインの中心線から半マイルに交通施設改善地域 (TFIA : Transit Facility Improvement Area)を指定している。
- TFIA内に再開発事業区域 (RPA : Redevelopment Project Areas)が設定された場合にトランジットTIF地区となり、当該地区から固定資産税の増収の一部がシカゴ市の交通機関の改善に要する費用に充当される。

- なお、RPAは、開発委員会の審査や公聴会、市民による投票を経た後、市議会が地区の指定を承認する。

TIF債を活用した
レッドライン延伸計画のスキーム



ジュエリークォーター駅の概要とBID制度

- ジュエリークォーター駅は、バーミンガム市中心部の北西に位置するウェスト・ミッドランズ鉄道の駅で、1995年に新設。1日あたりの利用者は約1,500人（2019年）。



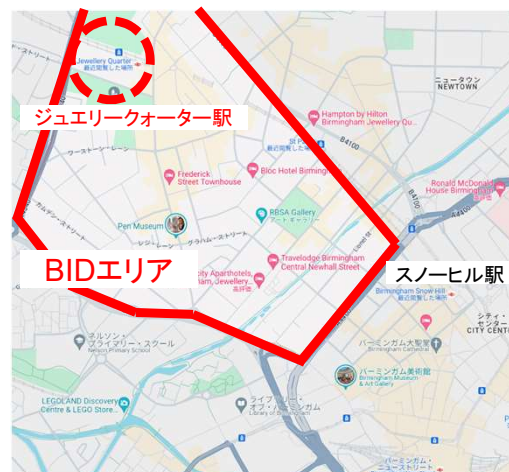
ウェスト・ミッドランズ鉄道



ジュエリークォーター駅舎外観

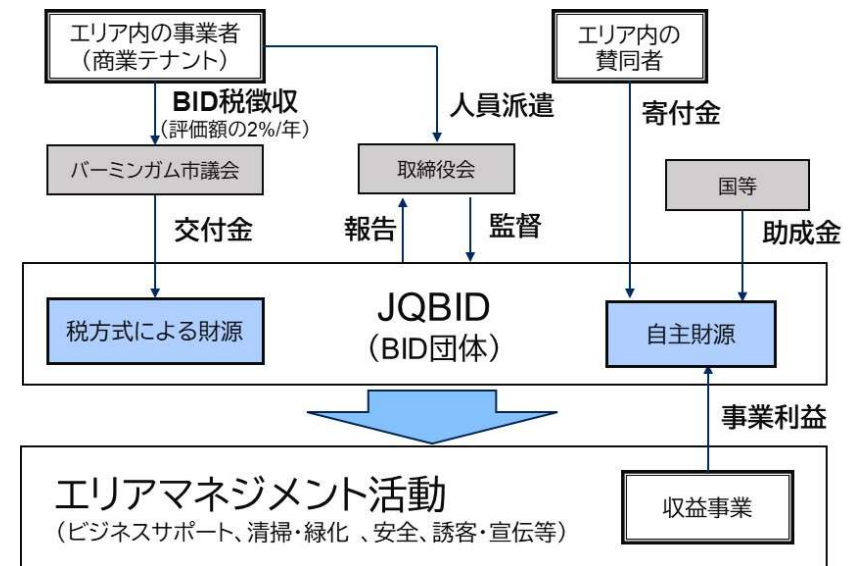
【BID地区】

- BID地区（Business Improvement District）は、特定の地理的エリア内で、不動産所有者や商業者から負担金を集める地区。
- 行政サービスに追加して、地区が独自に、ビジネス環境や訪問者向けサービスを向上させるプロジェクト等の費用を税に加算して徴収する。
- 当該地区から徴収された費用を基に、エリア内のサービス改善を行う独立団体によって運営される。



- ジュエリークォーターBID地区（JQBID）は、2019年に英国初の「駅を対象を含めたBID地区」となり、**駅の魅力を高めるため、清掃などの既存のエリアマネジメント活動に加え、植栽、地図・掲示板の設置、アートの展示などの活動が行われている。**

【事業スキーム】



JQBIDの年間支出額
合計 £ 4,500,000 (約9億円)

<使途と支出割合>

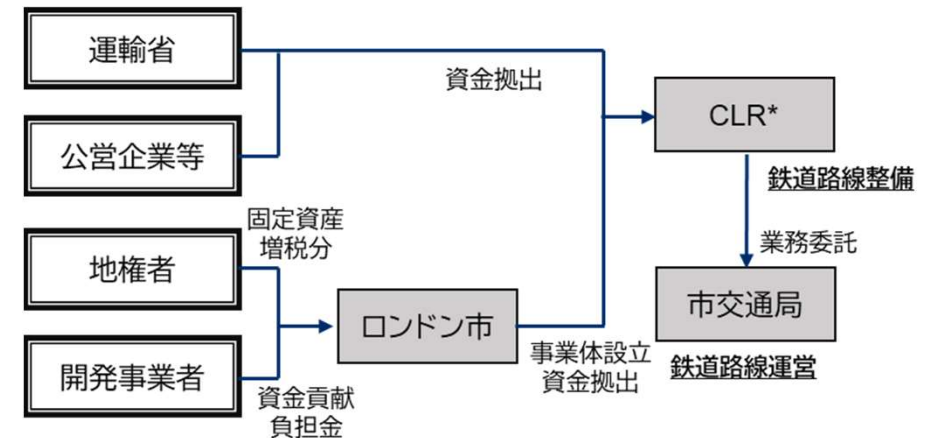
ビジネスサポート(14%)、清掃・緑化(22%)、安全(9%)、
誘客・宣伝(34%)、運営費 (20%)

エリザベスライン（クロスレール計画）の概要と負担金制度

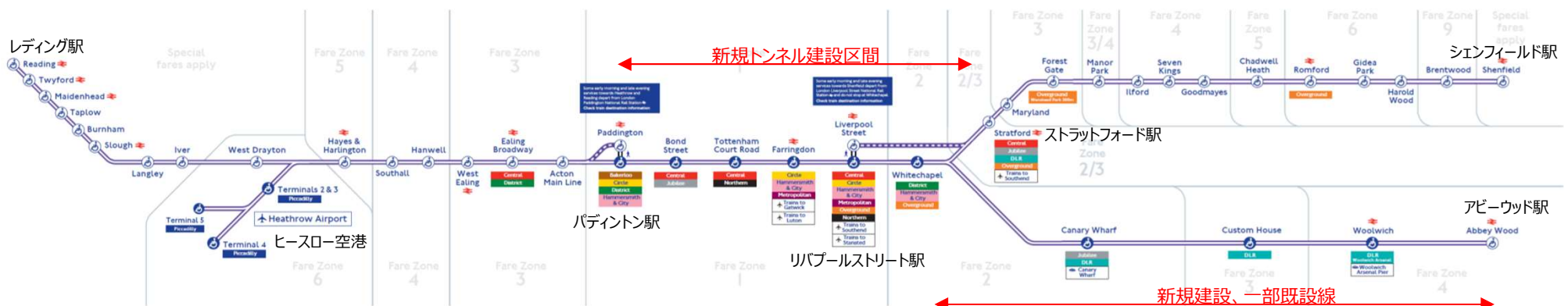
- ロンドン中心部を東西に貫き、既設路線と接続する欧州最大規模の鉄道プロジェクト。
- 2019 年までに地上部分が開業、2023 年に全線が開通。

【課税率の引き上げや開発者負担】

- ロンドン市は、2009年に制定した「事業用固定資産税補填法(Business Rate Supplement Act)」を基に**非居住者用資産（店舗、事務所、倉庫、工場など）に対する固定資産税を2%引き上げてクロスレール建設資金に充当**している。
- また、クロスレール周辺の開発に対して、都市開発による土地の価値増分の一部を還元するために開発面積に応じて負担金を求めている。



- 運行主体：ロンドン交通局
- 費用負担：英国交通省、事業所負担金、ネットワーク・レイル（公営企業）、ロンドン交通局、大ロンドン市、デベロッパーなど



＜基本的な現状認識＞

- 都市鉄道整備の開発利益の還元は、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、都市鉄道整備の性質に鑑みると、利用者以外の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。
- 都市鉄道の開発利益の還元方法は、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。
- 都市鉄道整備とまちづくりとの連携という観点では、既成市街地を通過する都市鉄道プロジェクトの場合、関係者等が多岐にわたることも想定されることから、事業構想段階から開発事業者等との調整や認識の共有が重要であると考えられる。
- 他方で、エリアマネジメントや下水道事業等では、地域再生法や都市計画法等を活用し、地方自治体が条例を定めて受益者から受益の限度において負担金を徴収している事例もある。
- また、都市部において大規模な開発が進み、既存駅への負荷が増大する事例が散見されるが、駅とまちが連携して駅前広場等を一体的に整備する場合は、都市再生特別地区や都市開発諸制度を活用してその取組を評価している。

＜議論の視点＞

- 都市鉄道整備の開発利益の還元にあたっては、事業構想段階から様々なステークホルダーと連携し、密にコミュニケーションを図ることを前提として、整備範囲内の地方公共団体や沿線のまちづくりに限らず、受益する者に負担を求めるという受益と負担の基本的な考え方に則り、過去の事例も参考としつつ、受益の程度や範囲を適切に評価することが重要ではないか。
- 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についても考えられるのではないか。
 - 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
 - 都市鉄道の開発利益により開発計画の事業性が大きく向上する等、開発事業者へ便益が著しく波及する場合
- プロジェクトを検討する際には、都市計画法や地域再生法等の活用についても検討を進めることで、都市鉄道整備の開発利益の還元につながるのではないか。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のではないか。
- また、鉄道整備後に大規模な周辺開発が一層進展し、既存駅への負荷が相当程度想定される場合には、駅改良費などの一部を原因者側が適切に負担するという観点もあるのではないか。