

【受益の範囲など】

- 受益の範囲（エリア）の特定について議論を進めていくべき。その際、具体の事業でケーススタディを行い、どのような主体にどういった受益が発生するかということをも可能な限り定量的に分析することが必要。
- 駅の整備と路線整備を分けて考えると良いのではないかと。駅の整備は、土地所有者・開発事業者による開発機会を創出するとともに、周辺でのマンション開発等を生み出し、収益増加につながる。どのような関係者（受益者）から、どのように支援してもらうのか枠組みを整理することも必要。路線の整備は広範囲に受益が及ぶため、T I Fのような制度について議論できると良い。
- 新線や新駅整備に限らず、既存ストックの更新による付加価値を評価し、広く負担を求めていく方法も論点としてほしい。また昨今では、地方部を中心に開発による利益確保が困難な状況も見受けられることから、開発利益が成立しない場合であっても、防災機能や都市機能向上等の観点で評価し受益の範囲を考えることも必要ではないかと。
- カーボンニュートラルや防災の観点を織り込むことも重要。鉄道整備により緑化エリアが増える場合や防災機能が強化される場合には、鉄道整備の費用を域外の方も負担できる仕組みがあると良い。
- リーダシップを発揮する主体や地権者の存在等、過去の受益者負担の事例における共通項を見出せると良いのではないかと。
- 複数の自治体に跨る鉄道路線における合意形成は至難の業。広域的な調整を誘導・推進していくような仕組みを考えることも重要。

【鉄道整備による効果の見える化】

- 負担の範囲を広げていくためには、負担者の合意形成が重要であり、そのためには受益の範囲や程度が見える化が必要。新線の沿線地域では明らかな効果が出ている一方、鉄道事業者側からみると輸送人員は計画ほど伸びておらず、沿線地域と鉄道事業者の利益にギャップが生じている事例もある。
- 鉄道の有無による効果（人口・地価）の定量化や見える化、負担のスキームを成立させるまでの関係者間の合意形成過程が整理できると良いのではないかと。

- 鉄道整備によるCO₂削減効果を定量的に示すなどして、駅整備による地域の魅力向上を意識したインパクト投資が促進されるような仕組みが示せると良い。
- エリアマネジメントの事例に関しては、リーダーとなる存在や、地域の合意形成が基本となっている。事業による効果（受益）をどのように指標として示すかという点に課題がある。

【鉄道整備とまちづくりの時間軸の相違】

- 鉄道整備に誘発される形で開発が進んだ場合に、後から参入する開発事業者にも鉄道整備の開発利益を還元してもらえる仕組みを考える必要がある。時間軸を長く取り、安定的に利益を還元できる仕組みが作れると良い。
- 事例にもあるが各種制約がある中で開発事業者と連携してまちが豊かになる空間を整備できることはありがたいこと。他方で、流動改善として鉄道事業者が自ら費用を負担し、エスカレーターや通路等を整備している。鉄道整備とまちづくりが異なる時間軸で進む場合もあることを念頭に考えると、将来、開発が想定されるエリアを対象として基金のような仕組みを作ることもある有効な手段であると考えられる。

【公平性の担保】

- 既成市街地を通る都市鉄道整備の場合、開発事業者の他、既存の住民にも受益が広がることが想定される。負担を求める場合には、どのように公平性を担保するかが課題。
- 鉄道整備を後押しできるような、開発者負担の様々なパターンを明確化することが重要。公平性を担保できるような仕組みを考えていくべき。

【その他】

- 事業参画のメリット・デメリットを示した上で、負担者側に自ら手を挙げてもらえるような仕組みづくりも重要。
- 物価高騰の影響で開発事業者も苦しい状況。容積率の緩和以外でも、インセンティブを付与できる方法があると良い。
- 鉄道整備の開発利益の還元は、時代とともに対象や内容が変化している。昔は大規模ニュータウン、最近は駅直結の大規模商業施設のようなスポット的なものになっている。具体の路線をイメージしながら議論していきたい。