

| 路線名 | 整備時期 | 事業費 | 事業に係る関係者 | 負担者と負担額 | 負担額の算定方法 | 合意形成のポイント |
|---------------------------------|------------|----------|--|---|---|---|
| みなとみらい線 | 1992～2004年 | 約2,570億円 | <ul style="list-style-type: none"> 神奈川県、横浜市 横浜高速鉄道(株)[※] ※ 神奈川県、横浜市、東急電鉄、三菱地所等が出資して設立した第三セクター | <ul style="list-style-type: none"> 横浜市港湾局：約85.3億円 都市基盤整備公団(現UR)：約148.6億円 三菱地所：約191.2億円 三菱重工：約11.7億円 横浜市(一般会計)：63億円 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道整備による地価上昇などの開発利益の一部を還元することや、採算性を維持するために必要な額(500億円)を設定 それぞれの土地の受益額の大きさにより按分し、対象者毎に負担額を設定 | <ul style="list-style-type: none"> 事業構想段階からまちのコンセプトを明確化した上で、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 物事が円滑に進むよう、鉄道側とまちづくり側の横断的な連絡体制を構築 「みなとみらい21線建設費負担協力指導要綱」を制定。負担協力範囲(開発事業者、土地所有者)、負担協力方法(金銭、土地、現物)、負担協力拒否者に対する措置[※]を設定 ※ 要綱に従わなかった開発事業に対しては、本市の行う行政の全てについて協力しない旨を明記。 |
| 小田急多摩線 京王相模原線 (多摩ニュータウン線) | 1972～1991年 | 約1,147億円 | <ul style="list-style-type: none"> 新住宅市街地開発事業者(東京都・日本住宅公団(現UR)・東京都住宅供給公社) 鉄道事業者(小田急電鉄・京王電鉄) | <ul style="list-style-type: none"> 新住宅市街地開発事業者 | <p>【用地費の売却】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新住宅市街地開発事業者は開発事業者が鉄道事業者素地価格で売却 区画整理地区は保留地を鉄道事業者が通常価格で買収、素地価格と買収価格との差は開発事業者が負担 ニュータウン区域外の最寄りの駅までは鉄道事業者が買収した価格と素地価格の差を開発事業者が負担 <p>【工事費の負担】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工基面下の工事費の1/2を開発事業者が負担 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道整備に関連する各種覚書や協定書、「大都市高速鉄道の整備に対する助成措置等に関する覚書に基づく多摩ニュータウン関連鉄道に対する助成措置等の運用について」(1972年9月30日)により、具体的な最寄り駅や素地価格が決められている(多摩ニュータウンルール) |
| 中之島線 | 2003～2008年 | 約1,307億円 | <ul style="list-style-type: none"> 大阪府、大阪市 中之島高速鉄道(株)[※] 京阪電気鉄道(株) ※ 京阪電鉄、大阪府、大阪市等が出資して設立した第三セクター | <ul style="list-style-type: none"> 民間からの出資金：131億円^{※1} | <ul style="list-style-type: none"> 民間出資分について、京阪電鉄の負担を軽減するため、京阪電鉄が主体となり出資者を募った | <ul style="list-style-type: none"> 中之島地区の主要地権者を中心に「中之島新線協議会」を設置 開発利益の観点、各企業との関係性、地元への協力等を背景に出資 |
| 阪神なんば線 | 2003～2009年 | 約1,071億円 | <ul style="list-style-type: none"> 大阪府、大阪市 西大阪高速鉄道(株)[※] 阪神電気鉄道(株) ※ 阪神電鉄、大阪府、大阪市等が出資して設立した第三セクター | <ul style="list-style-type: none"> 民間からの出資金：107.1億円^{※1} | <ul style="list-style-type: none"> 民間出資分について、第三セクターの運営効率等を鑑み、阪神電鉄が主体となり出資者を募った | <ul style="list-style-type: none"> 「西大阪線事業推進協議会」の設置 在阪経済団体と調整し、阪神電鉄に深い取引先等を中心に出資を依頼 開発利益の観点、各企業との関係性、地元への協力等を背景に出資 |
| 埼玉高速鉄道 | 1992～2001年 | 約2,587億円 | <ul style="list-style-type: none"> 埼玉県、川口市、さいたま市 埼玉高速鉄道(株)[※] ※ 埼玉県、川口市、さいたま市、東京メトロ等が出資して設立した第三セクター | <ul style="list-style-type: none"> さいたま市、川口市：用地の無償貸付 | - | <ul style="list-style-type: none"> 事業への協力 ※ なお、道路予定地に駅を建設予定だったところ、道路整備が駅建設に間に合わなかったため、鉄道側で追加的に用地を取得するなど、スケジュールの不一致による事業進捗への影響が存在 |

※1 地下高速鉄道整備事業費補助制度に基づき民間からの出資額を計算。

※ 鉄道事業者や地方公共団体へのヒアリング等を基に国土交通省作成

事例の分析(駅整備)

| 駅名 | 路線 | 整備時期 | 事業費 | 事業に係る関係者 | 負担者と負担額 | 負担額の算定方法 | 合意形成のポイント |
|----------|---------|------------|--------|---|--|--|---|
| 新高島駅 | みなとみらい線 | 1998～2004年 | 約231億円 | <ul style="list-style-type: none"> 横浜市 地元(高島戸部地区の自治会) 東急電鉄 横浜高速鉄道(株) | <ul style="list-style-type: none"> 横浜市土地開発公社、横浜市港湾局: 約221億円 横浜市: 約9.7億円 | <ul style="list-style-type: none"> 既存駅及びみなとみらい線の他駅より新高島駅へ近接する街区を抽出し、駅設置による各街区の地価上昇(受益)を算出 駅設置に係る費用をそれぞれの土地の受益額の大きさにより按分し、負担額を設定 | <ul style="list-style-type: none"> 旧国鉄貨物駅が立地していた用地が横浜市に売却されたことを契機に計画 地元自治会との調整 |
| 品川シーサイド駅 | りんかい線 | 1996～2002年 | 約168億円 | <ul style="list-style-type: none"> 東京都、品川区 東京臨海高速鉄道(株) 地権者(日本たばこ産業(株)、鹿島建設(株)) | <ul style="list-style-type: none"> 日本たばこ産業(株): 77億円 鹿島建設(株): 7億円 | <ul style="list-style-type: none"> 各駅の当初建設費の50%(東雲駅は、江東区が駅建設費の半分を負担する請願駅方式で整備しており、考え方を踏襲している) | <ul style="list-style-type: none"> 開発事業者の積極的な関与 |
| 天王洲アイル駅 | りんかい線 | 1996～2001年 | 約172億円 | <ul style="list-style-type: none"> 東京都、品川区 東京臨海高速鉄道(株) 天王洲総合開発協議会(三菱商事、日本郵船、グローバルビルディング、シビルック等の地権者22社) | <ul style="list-style-type: none"> 天王洲総合開発協議会: 86億円 | | <ul style="list-style-type: none"> 地区協議会の存在(開業時期や工事内容等の共有) 地権者(三菱商事等)において交通不便地域解消に向けた機運が醸成 |
| 京急蒲田駅 | 京急線本線 | 2001～2012年 | 約119億円 | <ul style="list-style-type: none"> 東京都、大田区、神奈川県、横浜市、川崎市 蒲田開発事業(株) 京浜急行電鉄(株) | <ul style="list-style-type: none"> 東京都: 約9億円 大田区: 約9億円 神奈川県: 約1億円 横浜市: 約4億円 川崎市: 約1.4億円 | <ul style="list-style-type: none"> 京急蒲田駅の施設の内、東京方面と神奈川方面の線路延長を算出し、東京側と神奈川側の負担割合を算出 神奈川側については、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県市の負担割合を設定 | <ul style="list-style-type: none"> 「京急蒲田駅総合改善事業連絡協議会」の設置 羽田空港へのアクセス性の改善(神奈川県、横浜市、川崎市) |
| 吉川美南駅 | 武蔵野線 | 2009～2012年 | 約68億円 | <ul style="list-style-type: none"> 吉川市 東日本旅客鉄道(株) | <ul style="list-style-type: none"> 吉川市: 約43億円及び駅用地確保、駅広整備 東日本旅客鉄道(株): 約25億円 | <ul style="list-style-type: none"> 新駅は折り返し機能を有する「2面3線」とした上で、折り返しに要する機能はJRが負担し、その他の費用は市が負担している なお、駅設置の条件として、吉川市は駅用地の確保、駅広や駐輪場等の整備を実施 | <ul style="list-style-type: none"> 旧国鉄貨物駅及びその隣接地における土地区画整理事業の存在 鉄道輸送機能の改善に対する鉄道事業者側の課題認識 |
| 幕張豊砂駅 | 京葉線 | 2020～2023年 | 約115億円 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉県、千葉市 イオンモール 東日本旅客鉄道(株) | <ul style="list-style-type: none"> 幕張新都心拡大地区新駅設置協議会: 5/6* 東日本旅客鉄道(株): 1/6 ※ 地元企業(イオンモール): 3/6 千葉県: 1/6 千葉市: 1/6 | <ul style="list-style-type: none"> 協議会で駅整備に係る概算事業費を算出 駅整備費の50%(1/2)を地元企業(イオンモール)が負担し、残りを千葉県、千葉市、JR東日本の3者で等分し負担額を設定 | <ul style="list-style-type: none"> 隣接駅の混雑緩和、回遊性の向上等、共通の課題認識 大型商業施設の開業により新駅設置の機運が醸成 新駅設置協議会の設置・行政/地元企業の積極的関与 |
| 摂津市駅 | 阪急京都線 | 2008～2010年 | 約18億円 | <ul style="list-style-type: none"> 摂津市 阪急電鉄(株) | <ul style="list-style-type: none"> 摂津市: 約12億円 阪急電鉄(株): 約6億円 | <ul style="list-style-type: none"> 摂津市と阪急電鉄(株)で「南千里丘まちづくり構想」における覚書を締結 新駅設置費用について、摂津市、阪急電鉄(株)、開発者が1/3ずつ負担。(開発者は区画整理による減歩分を負担。将来的に公共用地となるため、市が開発者分の1/3も含めて負担) 駅前広場は、市施行の区画整理事業により整備 | <ul style="list-style-type: none"> 土地所有者(株)ダイヘン、摂津市、阪急電鉄(株)にて「南千里丘まちづくり構想」への協力について合意 阪急電鉄(株)は、摂津市によるまちづくりを前提に新駅設置の費用を負担 |

※ 鉄道事業者や地方公共団体へのヒアリング等を基に国土交通省作成

① 事業に係る関係者

- 鉄道や駅の整備にあたっては、多くの事例で地方自治体（住宅地開発を伴う場合は公団（UR）等）が関与している。また、周辺の開発事業者（民間）が関与する事例も存在。
- 路線整備では、第三セクターを設立し、地方自治体と鉄道事業者等が協働する事例も存在。

② 負担者

- 行政及び鉄道事業者以外では、不動産や商業系、地権者、公社・公団等が負担している事例が多い。
- その際、**地権者等を含めた関係者による協議会を立ち上げ、負担割合を調整している事例も多く存在していることから、事業実施に向けて関係者間で議論のできる場を設置することが重要と考えられる。**

③ 負担額の算定方法

- 路線整備では、**プロジェクト独自の費用負担に関するルールを示した要綱や協定書等が制定されている事例が存在。**
- 事業費を算定した上で、**受益者が負担する受益額、関係する施設等の規模、利用者割合など、事業特性に準じた割合を踏まえて主体毎の負担割合を定めている傾向がある。**
- 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、土地や空間を提供している事例もある。

④合意形成のポイント

● 受益する内容の明確化

- 開発利益の還元が実現した事例においては、駅からの接近係数や地域の従業者密度等を用いることや、空港等の主要拠点へのアクセス性をアンケートを通じて把握するなど、現状を踏まえて、受益の内容を明確化している事例もある。
- 受益の程度や範囲を明確に示すことは難しいものの、**受益者負担の論拠を明確にし、負担に対する妥当性を示す**ことが重要と考えられる。

● 沿線地域における開発計画との調整

- 鉄道沿線や駅予定地周辺に開発計画が存在する場合、自治体を含めた関係者が適切に連携を図ることで利用者の利便性向上や事業費の縮減・工期短縮など、より良い鉄道整備とまちづくりの実現が可能。
- 両者の連携には、**鉄道整備とまちづくりのタイミング**が重なるとともに、事業実施に向け、**関係者間で協議会等を設置するなど、調整を図る対象を明確化**することが重要と考えられる。他方で、鉄道整備とまちづくりの時間軸が異なる場合には、時間の経過とともに既存駅への負荷が相当程度想定されることから、原因者側が適切に対応することが重要。

● 地元自治体の積極的な関与

- 都市鉄道整備の開発利益の還元には、会議体の設置や、条例の制定、関係者調整等を行政が中心となって取り組んでいる事例が多く存在している。
- **行政がリーダーシップを発揮**し、事業の計画段階から利害関係の異なる主体との調整や複数の事業の連携、まちづくりのガイドライン策定、既存駅周辺におけるまちづくりとの調整等を進めることは、**関係者間の合意形成を図る上で大きな役割**を果たしていると考えられる。