

令和7年2月27日

【鉄道整備とまちづくり等について】

- 新駅・新線整備においては、初期段階から参画する開発事業者等がその費用の一部を負担しているケースが多いが、後から開発に参画する事業者から、地域貢献として協力金を求めているような仕組みをつくる方向性も有効と考える。例えば、東京都における駐車施設の附置義務の地域ルールでは、附置義務駐車場の削減台数等に応じ協力金を徴収する制度を導入しており、協力金は、地域の駐車・交通対策に活用することとされている。このような事例は参考となるのではないかな。
- 後発組への対応策を検討していた事例（みなとみらい線）についても調べる必要がある。
- つくばエクスプレスは、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の下に整備されている。この法律の適用に関して評価できる点や得られた効果、人の集積や地価上昇にどのように影響したか等について整理できると良いのではないかな。

【鉄道整備の開発利益等について】

- 鉄道整備の開発利益に関する議論は、ある地域で発生した利益が、他の地域にはほとんど影響を及ぼさないという前提で成り立っている。開発利益について整理する場合、一定の条件の中で整理した内容であることも示す必要がある。
- 都市鉄道が整備されることで周辺地域の顧客の増加や売り上げの増加、商業市場圏の拡大等といった、地価上昇以外の便益を確認することも必要。
- 地価上昇のタイミングは、関係法令の制定や事業計画の公表、工事着手、といった様々なタイミングを起点として発生することが考えられる。それぞれのタイミングで地価がどう変化しているのか確認することが必要。
- つくばエクスプレスの受益の広がり方について、沿線地域は開発が進み人口が増えているが、並行する既存路線（JR常磐線）沿線地域は減少している。新線整備の開発利益が既存路線の維持に寄与するなど、広域的な交通ネットワークの維持・活性化に資するような仕組みがあると良いのではないかな。

- 今回示している鉄道整備による受益の広がり方や事例の分析結果を通じて、制度や仕組み等へ落とし込めると良いのではないかな。
- 受益に関しては、当該地域で競合路線となる全ての路線で評価するなど、トータルで考えていくべきではないかな。例えばJR常磐線からみて、競合路線はつくばエクスプレスとなるが、都心部では競合路線が複数にわたる場合がある。
- 税金の変化については住民税や固定資産税など網羅的に整理する必要がある。

【その他】

- 世帯数の増加による地価上昇や人口増加が、これまでのように見込めない時代となる中、今後も過去の事例と同様の税金効果、人口増加による効果を得ることは厳しくなる可能性が考えられる。鉄道整備による効果を数値的に示していくことは大事だが、公共交通を様々な主体で支えていく仕組みを前提とすることが重要である。
- 新線・新駅以外に、既存のストック更新による付加価値の向上を考える際の利益の測定・捉え方を示してもらえると良い。
- 新規開発と比較し、既成市街地や既存路線同士の接続といったプロジェクトでは、費用負担等に関する関係者間の合意形成が難しい。建設に伴う直接効果以外に、外部効果を受ける方々から受益に相当する協力をいただけるかが重要。
- 開発利益の還元を考える際、時間軸や範囲を考慮した上で、どのように公平性を担保するかが課題。また、リーダーシップをとる主体や役割分担の取り決め、仕組みやルールへの落とし込みなど、非常に難しい。