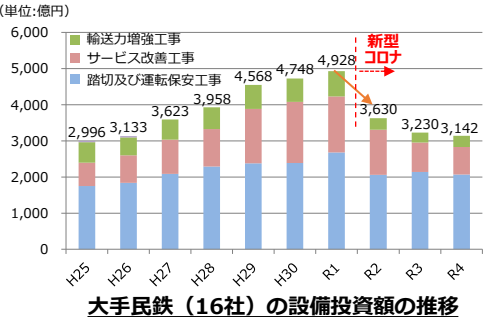
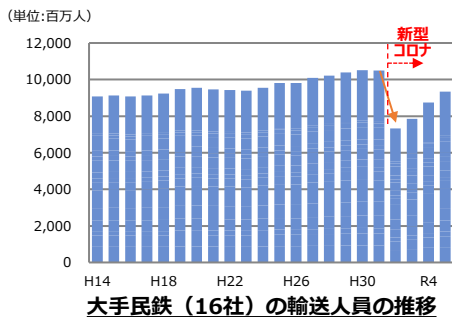


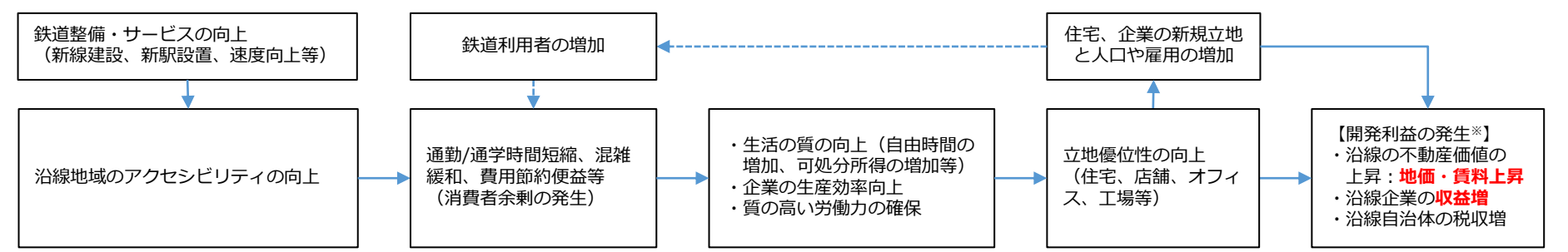
都市鉄道整備を取り巻く現状

- 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。また、環境面で優れた交通手段である都市鉄道の利便性を向上させ、その利用を促進していくことは**2050年カーボンニュートラルを実現する上でも重要**。
- 他方で、都市鉄道整備（新線整備、輸送力増強、大規模駅改良等）の担い手である**鉄道事業者**は、近年の**新型コロナウイルス感染症拡大の影響により経営・財務状況が悪化し、設備投資額も大きく減少**。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**今後は輸送需要の大幅な拡大が見込めないこと、建設費の高騰も相まって、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**。
- 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。
- 今後の都市鉄道整備の促進においては、こうした**効果の幅広い受益者により都市鉄道整備を支えていくという視点が重要**。



都市鉄道整備による受益と費用負担

- 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、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**。
- 都市鉄道整備に必要な費用は、鉄道利用者の運賃を原資とした鉄道事業者による負担を基本としているが、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には一定の合理性があり**、鉄道整備において、直接的に鉄道を利用しない場合でも**沿線企業、不動産所有者、開発主体、国、沿線の地方自治体などがその受益を認識し、整備費用の一部を負担した事例は多数存在**。
- 今後の都市鉄道整備においては、地域の実情を踏まえ、プロジェクトごとに地方自治体や開発者等の**多様な受益者による費用負担について検討を行い、合意形成を図っていくことが重要**。



※ このほか、自動車交通の鉄道への転換に伴うCO2排出削減による地球温暖化抑制への効果や排気ガス、道路騒音、交通事故の減少等の局所環境問題の改善による住宅、企業等の立地優位性の向上、関連公共施設（駅前広場、アクセス道路）の整備に伴い発生する開発利益がある

鉄道整備に伴う開発利益の発生メカニズム

開発利益の還元に向けて(合意形成に向けたポイント)

○ 鉄道新線・新駅の整備又は既存駅の改良に当たって、沿線企業、不動産所有者、開発主体、近隣自治体等が事業に参画し、費用の一部を負担した、直近20年程度の期間の事例を抽出し、事業の関係者、費用負担者、負担額算定方法の観点で分析を行い、**主な共通点から合意形成に向けたポイントを整理。**

主な共通点

- (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。
- (2)負担者
 - 協議会を立ち上げ調整し**、行政及び鉄道事業者以外に、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く存在。
 - 開発事業に際して、鉄道事業者との協議を自治体が義務付けている例も存在（容積率緩和の条件）。
- (3)負担額の算定方法
 - 事業費を算定した上で、**受益額などを踏まえて主体ごとの負担割合を定めている**傾向。

合意形成に向けたポイント

- (1)地元自治体の積極的な関与
 - 関係者間の合意形成を図る上では、利害関係の異なる主体との調整や複数の事業の連携等を事業の計画段階から進めることが大きな役割を果たしており、**行政がリーダーシップを発揮することが重要**
- (2)関係者との協議の仕組み作り
 - 鉄道整備事業の実施に向けては、**関係者間で協議会等を設置するなど、いつ・誰と調整すればいいかを明確化することが重要**
 - 容積率緩和の有無にかかわらず、地方自治体から開発事業者へ鉄道事業者との協議を促すなどのルールづくりも考えられる。協議を通じて、よりよいまちづくりにもつながる可能性がある。
- (3)受益する内容の明確化
 - 受益者および受益者ごとに発生する受益の種類（地価、事業収益等）、受益発生時期、受益額とそれに基づく負担額、負担方法（負担金、用地提供等）など、**主体が判断するための根拠・材料を示すことが重要。**
 - 負担者間の公平感や可能な限りフリーライダー（対価を支払わずに受益を享受する者。）を発生させないという観点が重要。

検討に資する事例の分析

1 国内における開発利益の還元事例集

○ プロジェクトごとの特性を踏まえた工夫を参考とできるよう、既往事例を出資・負担の方法と整備対象の種別（新線、新駅又は既存駅）から分類し、13事例を紹介。

2 海外における開発利益還元制度集

○ 海外における開発者負担の考え方の参考となる、4事例の還元制度を紹介

○ プロジェクトや地域の実情を踏まえた、地方自治体における新たな仕組みの検討を期待

3 受益の定量化事例・手法

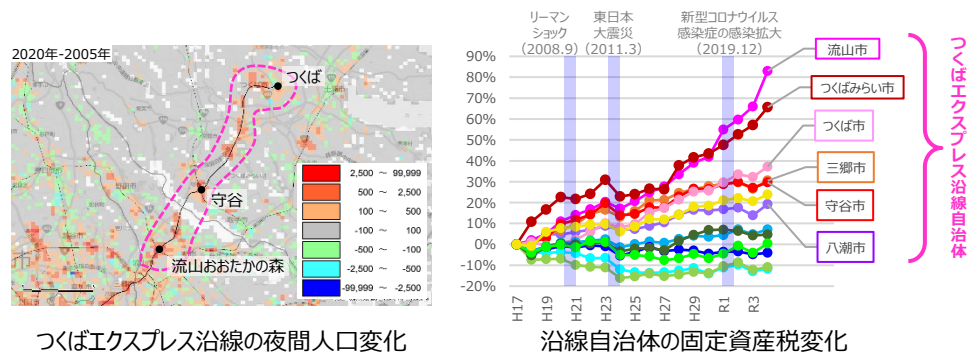
○ 過去に整備された鉄道路線や鉄道駅における**都市鉄道整備による受益の広がり方を、既存統計による実績値を用いて定量化**（つくばエクスプレス・摂津市駅）。

○ 新規プロジェクトの検討に際して、受益する内容の明確化に資するよう、**夜間人口と地価の上昇効果の定量化手法を検証。**

開発者負担の事例（第三セクター設立・新線整備 みなとみらい線）

- 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**
- 鉄道側とまちづくり側の**横断的な連絡体制を構築**
- 関係者と学識経験者からなる会議の設置**
- 開発事業の施行者又は土地所有者を負担者とし、駅からの距離などを基に算出した**それぞれ受益額の大きさにより負担額を案分**





国内における開発利益の還元事例集

整備対象の種別	プロジェクト名	①地元自治体の積極的な関与	②関係者との協議の仕組み作り	③受益する内容の明確化
1. 負担金拠出				
新線整備	1.1 みなとみらい線	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	鉄道側とまちづくり側の横断的な連絡体制を構築	開発事業の施行者又は土地所有者を負担者とし、駅からの距離などを基に算出したそれぞれ受益額の大きさにより負担額を按分
新駅整備	1.2 新高島駅	横浜市土地開発公社、横浜市港湾局、横浜市（一般会計）が工事費を負担	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	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の地価上昇（受益）を算出
	1.3 品川シーサイド駅	—	日本たばこ産業（JT）の工場跡地を活用した再開発計画の存在	—
	1.4 天王州アイル駅	—	地権者（三菱商事等）23社が構成員となり天王洲総合開発協議会を設立 地権者において交通不便地域解消に向けた機運が醸成	—
2. 負担金拠出-官民連携				
新線整備	2.1 小田急多摩線・京王相模原線（多摩ニュータウン線）	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）による用地の売却、工事費の負担	住宅不足解消への対応を目的とした多摩ニュータウンの都市計画決定	覚書や協定書により、具体的な最寄り駅や素地価格を設定
新駅整備	2.2 吉川美南駅	折り返しに要する機能はJRが負担し、その他の費用は吉川市が負担 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	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	—
	2.3 幕張豊砂駅	千葉県、千葉市、イオンモール（株）を構成員とする幕張新都心拡大地区新駅設置協議会を設立	大型商業施設の開業により新駅設置の機運が醸成	隣接駅の混雑緩和、回遊性の向上等、共通の課題認識
	2.4 摂津市駅	・摂津市と阪急電鉄㈱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㈱、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）	・土地所有者（㈱ダイヘン）、摂津市、阪急電鉄㈱にて「南千里丘まちづくり構想」への協力について合意 駅前広場は、市施行の区画整理事業により整備 ・阪急電鉄㈱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	—
	2.5 虎ノ門ヒルズ	—	・URが事業主体となり、鉄道事業者、周辺開発者、許認可等の関係者協議、費用負担を含めて新駅周辺拠点整備事業を主体的に推進	—

国内における開発利益の還元事例集

整備対象の種別	プロジェクト名	①地元自治体の積極的な関与	②関係者との協議の仕組み作り	③受益する内容の明確化
3. 第3セクター設立				
新線整備	3.1 中之島線	・大阪府・大阪市・京阪電気鉄道等が出資し、第3セクターを設立 ・国、大阪府、大阪市、周辺の主要な地権者等（41社局）と京阪電鉄・中之島高速鉄道を構成員とする協議会を設立	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、新線整備の機運が醸成	—
	3.2 阪神なんば線	阪神電鉄、大阪府、大阪市が出資し、第3セクターを設立 大阪市、阪神電鉄を構成員（近鉄をオブザーバー）とする協議会を設立	—	—
	3.3 埼玉高速鉄道線	・埼玉県、さいたま市、川口市、東京地下鉄等が出資し、第3セクターを設立 ・さいたま市、川口市が用地を無償貸付	沿線の都市化の進展と人口急増により、新線整備の機運が醸成	—
既存駅改良	3.4 京急蒲田駅	・京急蒲田駅総合改善事業連絡協議会（国・東京都・大田区・神奈川県・横浜市・川崎市等）の設置	連続立体交差事業にあわせて、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を行うことにより、ホームの混雑緩和等駅機能や空港アクセス機能の改善を図った。	・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