

都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会

とりまとめ

令和7年6月

目次

はじめに.....	1
I. 本編.....	2
第1章 都市鉄道整備を取り巻く現状.....	2
第1節 都市鉄道の現状.....	2
第2節 都市鉄道を取り巻く環境の変化.....	3
第3節 検討の視点.....	4
第2章 都市鉄道整備による受益と費用負担.....	5
第1節 都市鉄道整備による効果.....	5
第2節 都市鉄道整備の効果の受益者.....	7
第3節 鉄道の整備効果と地価.....	10
第4節 地価を通じた効果の波及と負担の実態.....	13
第5節 都市鉄道整備の促進のために.....	16
第3章 開発利益の還元に向けて.....	19
第1節 分析の位置付け.....	19
第2節 還元事例の分析.....	19
第3節 還元に向けた合意形成に向けたポイント.....	24
II. 参考資料.....	26
1 国内における開発利益の還元事例集.....	26
2 海外における開発利益還元制度集.....	35
3 受益の定量化事例・手法.....	39
3.1 受益の定量化事例.....	39
3.1.1 つくばエクスプレス.....	39
3.1.2 摂津市駅.....	55
3.2 受益の定量化手法の検討.....	64
3.2.1 夜間人口増加効果の定量化.....	65
3.2.2 地価上昇効果の定量化.....	72

はじめに

都市鉄道は、我が国都市の持続的な発展を支える基盤的な交通インフラである。また、環境面で優れた交通手段であることから、人口や社会経済機能が集中する都市における2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現にも寄与する。これらのことから、都市鉄道の利便性を高め、利用を促進していくことは我が国として重要である。

こうした背景を踏まえ、令和6年2月に設置した「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」（座長：山内弘隆 武蔵野大学特任教授）においては、都市鉄道整備に対するその促進策のあり方、特に、都市鉄道の整備効果は、直接の受益者である利用者を中心としつつも、沿線地域の活性化等の形で他の主体にも幅広く及ぶものであるという性質に着目しながら、その基本的な費用負担の考え方まで立ち戻って、見直すべき点はないかという問題意識に基づき、「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会報告書-幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備の促進-（令和6年6月）」がとりまとめられた。

同報告書では、沿線企業、不動産所有者、開発者、住民、国・地方自治体のような鉄道事業者及び利用者を除いた受益者の存在を指摘し、今後の都市鉄道整備における、費用負担の公平性、開発利益の還元について言及している。特に、「都市鉄道の開発利益の還元方法は、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、国においては、都市鉄道整備の開発利益の還元を促進するため、開発利益の還元につながった過去の事例、今後の開発利益の還元に資する考え方や仕組み（インセンティブ設計を含む。）等について整理の上で広く共有し、鉄道事業者、地方公共団体等による都市鉄道整備の開発利益の還元に関する議論を後押しすることが重要と考えられる。」との方向性が示されたところである。

これを受け、本検討会では、受益者が都市鉄道整備に貢献した過去の事例や鉄道事業者、地方行政関係者が抱える課題を踏まえつつ、様々なプロジェクトで見込まれる開発利益の還元に向けた情報収集、分析等の検討を進めてきた。本報告書は、その検討の成果をとりまとめたものである。

I. 本編

第1章 都市鉄道整備を取り巻く現状

第1節 都市鉄道の現状

三大都市圏において、公共交通機関別輸送人員の約9割を鉄道が占めていることからもうかがえるように、大量、高速かつ安全で定時性に優れた輸送手段である都市鉄道は、人口稠密な市街地が広範囲に広がる我が国の都市部において、日々の通勤・通学をはじめとする社会経済の諸活動を支える重要なインフラとして機能している。

これまで、我が国の都市鉄道については、国の審議会の累次の答申等を踏まえ、官民それぞれの主体による長年の取組により、着実に整備が進められてきた。都市鉄道の整備延長でみると、東京圏においては、都市交通政策審議会答申第1号がとりまとめられた昭和31年には約1,500km程度であったものが、令和3年3月末時点で約2,461kmまで拡大しており、大阪圏においては約1,515km、名古屋圏においては約982kmとなっている。

東京圏の都市鉄道整備は高度経済成長期から1990年代頃にかけて、都市への人口流入、居住地の郊外への拡散等によって拡大する通勤・通学需要に対応するための輸送力増強等の量的な拡充が中心であった。一方、特に今世紀に入ってから、都市鉄道に求められる役割・サービスの多様化・高度化に併せて、より一層の快適性の向上、既存ストックの有効活用によるシームレス化の推進、バリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進、災害対策を含む安心・安全面や環境面での対応力の強化といった質的な向上に向けた取組も強化されてきた。

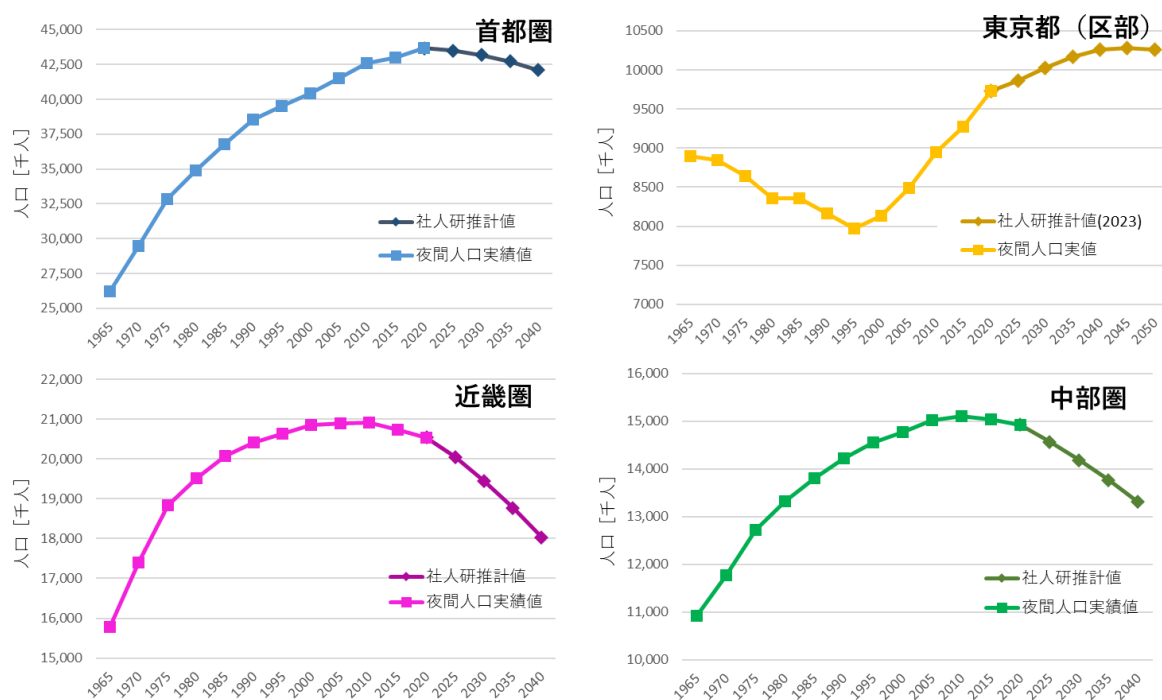
現在も、交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道整備の在り方について」に基づき、様々な都市鉄道プロジェクトが進められており、特に新線としては、羽田空港線の新設（田町付近～羽田空港）、京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設、東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）、都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）が進められている。

このほか、まだ事業化しておらず検討段階のものも含め、新線整備や大規模な駅改良等、数多くの都市鉄道整備のプロジェクトが進められている。

第2節 都市鉄道を取り巻く環境の変化

(1) 社会経済情勢の変化

我が国の総人口は、減少局面を迎えている。三大都市圏についてみると、夜間人口は、首都圏においては令和2年、近畿圏・中部圏においては平成22年をピークに減少局面にある。また、生産年齢人口は、首都圏においては平成12年、近畿圏・中部圏においては平成7年をピークに減少傾向にある。一方、総人口に占める三大都市圏の人口の割合は以前から一貫して増加傾向にあるとともに、東京都区部の夜間人口は令和27年にかけて引き続き増加するとの推計がなされている等、都市部の人口は、引き続き一定水準で推移していくことが見込まれている。（図 I-1）



出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2023年12月推計）

夜間人口実績値…国勢調査

（注1）夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

図 I-1 各圏域における夜間人口の推移と予測

大手民鉄16社の輸送人員は、近年増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大（以下「コロナ禍」という。）による国内外の観光旅客の急減、在宅勤務、オンライン会議の普及等の行動様式の変容により、令和2年度に大きく減少した。その後は、感染症法上の位置付けの変更、インバウンドの増加等により回復基調にあるものの、コロナ禍前の水準までには回復していない。コロナ禍を契機に人々の働き方やライフスタイルの多様化が一層進展したことや、中長期的な人口減少が見込まれることを踏まえると、今後も輸送需要の大幅な拡大は見込めない。

三大都市圏における鉄道の混雑率については、長年にわたるハード・ソフト両面での様々な混雑緩和対策により改善が図られてきたことに加え、コロナ禍の影響により、令和2年度には各圏域において目標値である平均混雑率150%を下回った（東京圏107%、大阪圏103%、名古屋圏104%）。一方で、令和5年度の平均混雑率は、東京圏136%、大阪圏115%、名古屋圏123%とそれぞれ足下では上昇傾向にあり、引き続き注視が必要である。

(2) 鉄道事業者の設備投資状況

JR本州3社や大手民鉄16社においては、コロナ禍による収入減に伴い、令和2年度、営業収益が大幅に悪化し、営業利益も赤字を計上した。その後は回復傾向にあり、令和5年度決算では各社とも黒字を確保しているが、コロナ禍を契機に人々の働き方やライフスタイルの多様化が一層進展したこと等もあり、依然として多くの鉄道事業者において、営業収益・営業利益ともにコロナ禍前の水準までには回復していない。

こうしたなか、各社の設備投資額も大幅に減少している。例えば、大手民鉄16社の設備投資額の合計は、令和元年度には4,920億円だったのに対し、令和5年度には3,748億円まで減少している。運転保安工事等の安全に係る投資については一定水準の維持が必要であるため比較的大きな減少は見られない（令和元年度2,673億円（設備投資額全体に占める割合54%）→令和5年度2,383億円（同64%））のに対し、特にサービス改善や輸送力増強のための投資が大幅に削減されている（令和元年度2,234億円（同45%）→令和5年度1,077億円（同36%））。

このように、鉄道事業者においては、経営・財務状況が悪化している中、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の輸送需要の大幅な拡大が見込めないことも相まって、大規模な設備投資となる都市鉄道整備に積極的に取り組むことに対し、依然として慎重な判断が必要な状況になっている。

第3節 検討の視点

以上のとおり、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であり、我が国がマクロ的には人口減少局面を迎える中においても、多様化・高度化する利用者や社会のニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道の整備を着実に進めていく必要がある。

また、鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が自家用乗用車の約8分の1である等、環境面において優れた交通手段であり、今後、都市鉄道の利便性を高め利用を促進していくことは、我が国として2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現のためにも重要である。

一方で、都市鉄道整備の主な担い手である鉄道事業者においては、コロナ禍の影響により経営・財務状況が悪化していることに加えて、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の輸送需要の大幅な拡大が見込めないことも相まって、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にある。

また、都市鉄道整備については、投資規模の大きさや、利用者利便等に大きく寄与するという公益性等に鑑み、これまでも各種の補助制度等を通じて支援を講じてきたが、国・地方公共団体の財政状況は厳しいものがある。

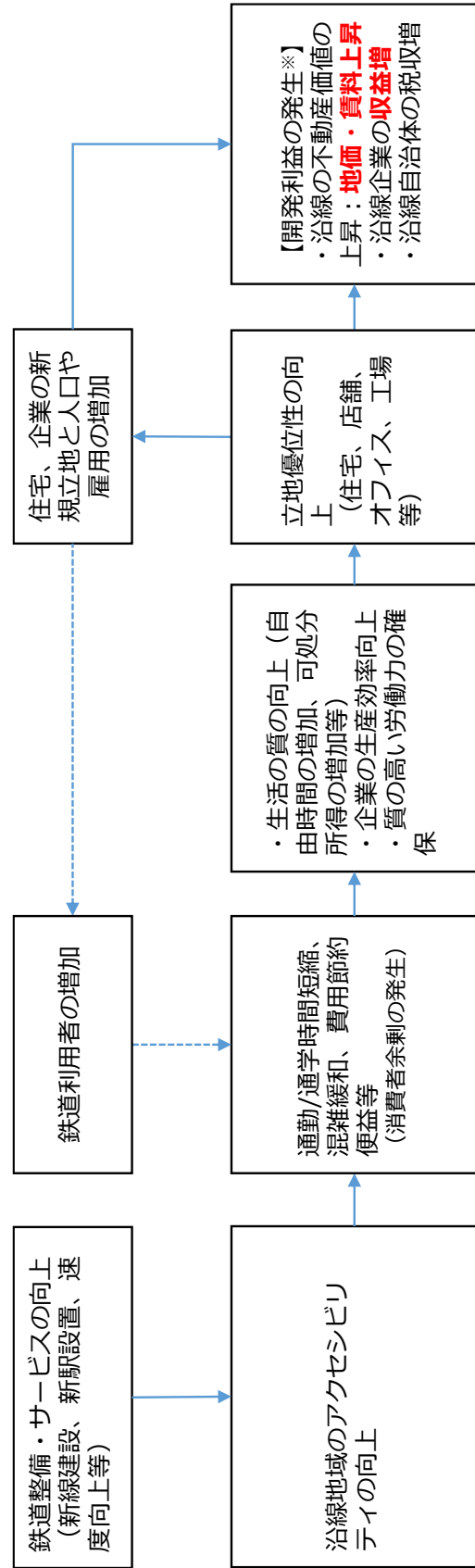
鉄道事業は、直接の受益者である利用者に運賃負担を求めることを基本としているが、都市鉄道の整備効果は、利用者を中心としつつ、沿線地域の活性化等の形でその他の主体にも幅広く及ぶものである。

都市鉄道を取り巻く環境の変化も踏まえつつ、今後とも、利用者や社会のニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を促進においては、こうした幅広い都市鉄道の整備効果の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である。

第2章 都市鉄道整備による受益と費用負担

第1節 都市鉄道整備による効果

都市鉄道の整備は沿線地域のアクセシビリティを向上させ、それが時間短縮、混雑緩和、費用節減等の消費者余剰を生じ、それにより沿線住民の生活の質の向上、企業の生産効率の向上、質の高い労働力の確保等の効果となって鉄道利用の有無に関係なく受益している。さらに、この効果が他地域に比べた立地優位性を高め、住宅、企業の新規立地、人口や雇用の増加なども相まって、不動産価値の上昇、沿線企業の収益増、沿線自治体の税収増のように経済的な利益として得られる場合もある。これが鉄道整備に伴い生じる開発利益である。



※ 開発利益には、以下のような効果もある。

- ・自動車交通から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
- ・排気ガス、道路騒音、交通事故の減少等の局所的な環境問題の改善による住宅、企業等の立地優位性の向上
- ・鉄道整備を契機とした関連公共施設（駅前広場、アクセス道路）の整備に伴い生じる相乗効果 等

図 1-2 鉄道整備に伴う効果・便益・利益の概念図

第2節 都市鉄道整備の効果の受益者

都市鉄道の整備効果は、多様な主体が幅広く及んでおり、主に受益すると想定される主体は、①鉄道利用者に加え、②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発者、⑥住民、⑦国・地方自治体に分類される。

① 鉄道利用者

都市鉄道は、朝夕の通勤・通学、昼間の業務や日常的な移動に不可欠なものであり、これを利用する旅客は、都市鉄道整備の直接的な受益者である。

具体的な受益の内容として、例えば、神奈川東部方面線の整備の場合、新線が整備され、相模鉄道とＪＲ線・東急線の間で相互直通運転が開始されたことで、乗換回数の減少、所要時間の短縮、新幹線へのアクセスの向上等により、鉄道利用者の利便性や快適性が大幅に向上した。

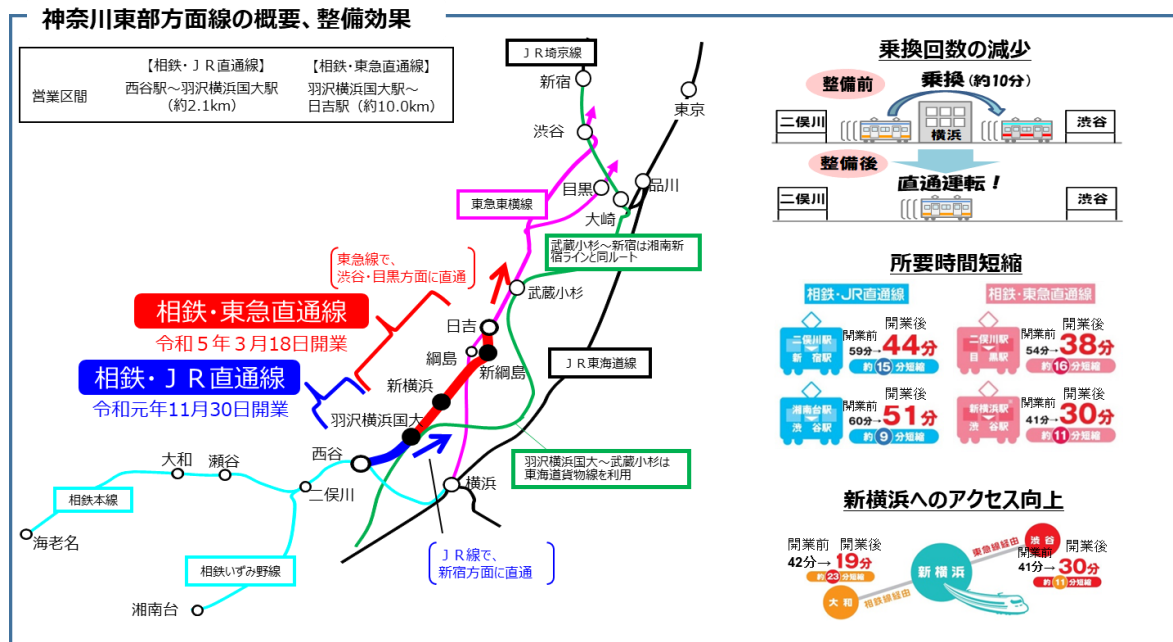


図 I-3 神奈川東部方面線の概要、整備効果

② 鉄道事業者

都市鉄道の整備により、自家用車等の既存の交通機関から利用が転換すること、地域への転入者が増加して将来的に沿線人口が増加すること等が見込まれることから、都市鉄道利用者の増加が想定される。

③ 沿線企業

都市鉄道の整備により、地域への来訪者の増加や将来的な需要の拡大が見込まれることから、これらに対応したサービス産業等の企業立地が進み、企業、事業所等の活動利便性が向上（生産性向上、商業の活性化、通勤費用の削減など）することが想定される。

④ 不動産所有者

都市鉄道の整備により、沿線地価の上昇が見込まれるとともに、不動産需要や新たな開発需要の増加、賃料相場の上昇など、資産価値の向上が期待される。

⑤ 開発者

都市鉄道の整備による沿線価値の向上を見込んで開発事業を行う場合は、③・④のみならず、⑤開発者についても、新たな開発プロジェクトを推進しやすくなり、保留床の売買価格の上昇等による市街地再開発事業における事業採算性の確保や開発後の売買価格・賃料の上昇などが見込めることから、間接的な受益者に当たると考えられる。

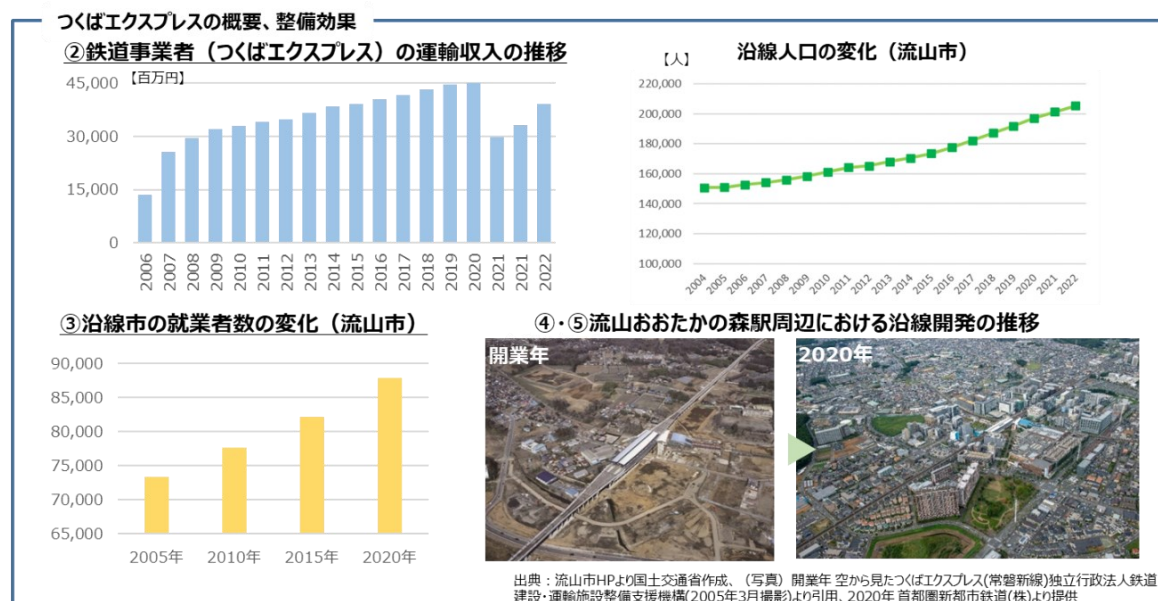


図 I-4 つくばエクスプレスの概要、整備効果

⑥ 住民 ・ ⑦ 国・地方自治体

都市鉄道の整備により、自家用車等の既存の交通機関から利用が転換することが見込まれることから、沿道環境の改善や二酸化炭素の削減に寄与することが想定さ

れる。このため、住民や国・地方自治体についても、間接的な受益者に当たると考えられる。

また、都市鉄道の整備により見込まれる沿線地価の上昇や鉄道事業者・沿線企業の増収等の一部は、時間の経過とともに固定資産税の税収増や法人税の税収増等として転移・帰着することが想定される。特に、都市鉄道の整備を契機としてまちづくりが進展する場合は、沿線の地方公共団体にとって大きなメリットがもたらされる。

なお、沿線住民や地域には、鉄道ネットワークの充実が図られることで必要な時に鉄道を利用できる安心感（オプション効果）や地域のイメージアップによる満足感など、鉄道が存在することによる効果が及ぶと考えられる（存在効果）。

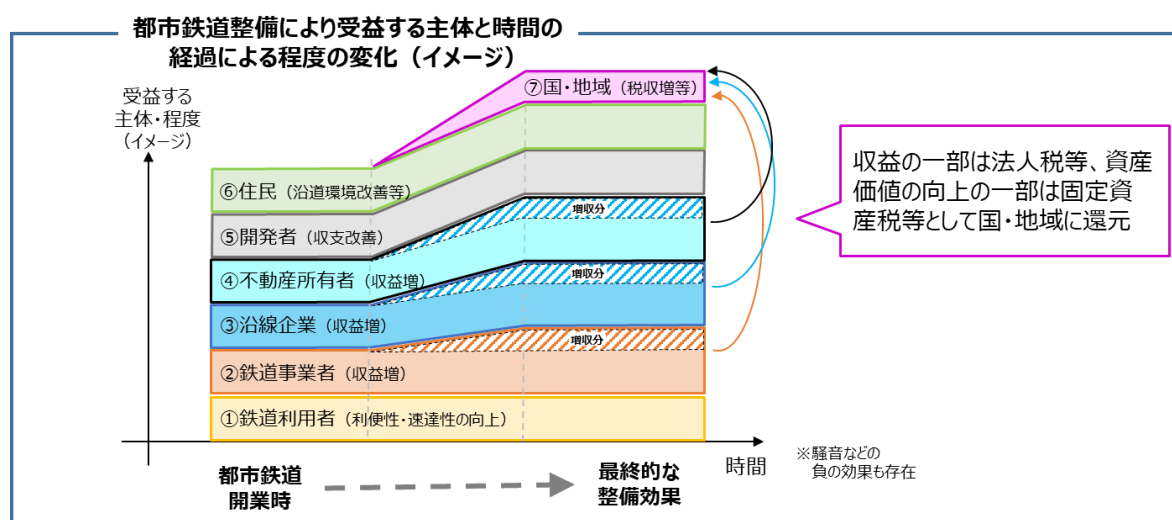


図 I-5 都市鉄道整備により受益する主体と整備効果の経過イメージ

このように都市鉄道整備による効果は、様々な主体に広範囲に波及している（表 I-1）。

表 I-1 都市鉄道整備の効果と受益主体ごとの整備費の負担例表

主体		都市鉄道整備による受益の分類		受益に対する負担方法の例
		概要	内容	
に直接的・間接的に受益	①鉄道利用者	利便性・速達性の向上	・ 所要時間の短縮、乗換回数の減少 ・ 混雑緩和、定時性の向上 ・ 交通機関選択肢の拡大 など	・ 運賃として鉄道事業者へ支払い
	②鉄道事業者	収益の増加	・ 沿線住民の利用 ・ バス等の交通機関からの転換 ・ 将来的な沿線人口増加による利用者の増加 など	・ 鉄道整備の事業費の主たる負担 ・ 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い
間接的に受益	③沿線企業	収益の増加	・ 駅周辺への来訪者の増加、将来的な需要の拡大 など	・ 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い
	④不動産所有者	資産価値の増加	・ 地価上昇による資産価値の向上 など	
	⑤開発主体	事業収支の改善	・ 将来的な沿線人口増加による需要の拡大 ・ 地価上昇による資産価値の向上 など	・ 開発者負担として事業費の一部を負担など（みなとみらい線など）
	⑥住民	存在効果	・ 鉄道が存在することによる安心感、満足感 ・ 地域のイメージアップ など	・ 間接的に賃料等で負担
		環境負荷の軽減	・ バス等の交通機関からの転換による沿道環境の改善やCO2排出量の削減	
	⑦国・地域	税収の増加	・ 将来的な沿線人口の増加や地価上昇による固定資産税等の税収増	・ 鉄道整備の事業費への補助など
		都市競争力の強化	・ 都市の魅力が高まることによる国際競争力 など	

第3節 鉄道の整備効果と地価

鉄道整備による利便性・速達性の向上に伴い沿線地域のアクセシビリティが高まり、人々の交通行動の変化が生じる。これを主に居住、商業、業務に係る視点から分析する。

まず、居住に係る効果の波及に着目すると、日常的な通勤や通学に費やす時間や費用に関する負担が軽減し利用者に直接的な効果が生じるが、それは間接効果として立地優位性を高めることに波及する（図 I-6）。そして、立地優位性が高まった地域は、より多くの人がその地域を選択する確率を高め、結果的に当該地域に対する転入者（転入企業等）を増加させる。それ故に、需要が高まった分だけ地価を高める方向に作用することになる。

次に、商業地における効果の波及に着目すると、鉄道整備はある土地の来訪のしやすさ（アクセシビリティ）を高めることになる。そして、多くの人が集まりやすい地域は、商業施設を運営する沿線企業等は新たに増加する需要に対してサービスを提供しようとする可能性が高まり、住宅地として人口増加があることも相まって、

昼間人口を増加させる。これは商業にとっては購買需要の増加となり、また、新たなサービス提供の担い手である労働力確保のしやすさにも貢献し、これが商業地としての地価を高めることになる。

最後に、業務地における効果の波及に着目すると、従業員の通勤時間短縮、通勤可能範囲の拡大等によりビジネスの効率化が図られる効果や、業務対象地域の拡大が顧客接点の増加等の効果を事業所に生じさせることになり、結果的に事業所の立地に関する価値を上昇させ、地価を上昇させることになる。

これらは全て間接効果、すなわち鉄道を利用しなくても得られる受益であり、特に企業や事業所は経済活動の中で収益性を高め、さらに地権者は売却する・しないに関わらず地価上昇を通じて経済的な価値を享受していることになる。もちろん、そのごく一部は課税され、行政を通じて社会に還元している面もあるが、得られる価値向上に対してその金額は小さい。

なお、鉄道整備は地域における移動手段の選択肢を拡大させ効用を増大させる効果、また、周辺道路の交通量の減少を通じて環境質の改善に寄与する効果のほか、知名度向上といった地域イメージ向上の効果へも波及し、これらも地価を上昇させることの遠因の一つとなっている。

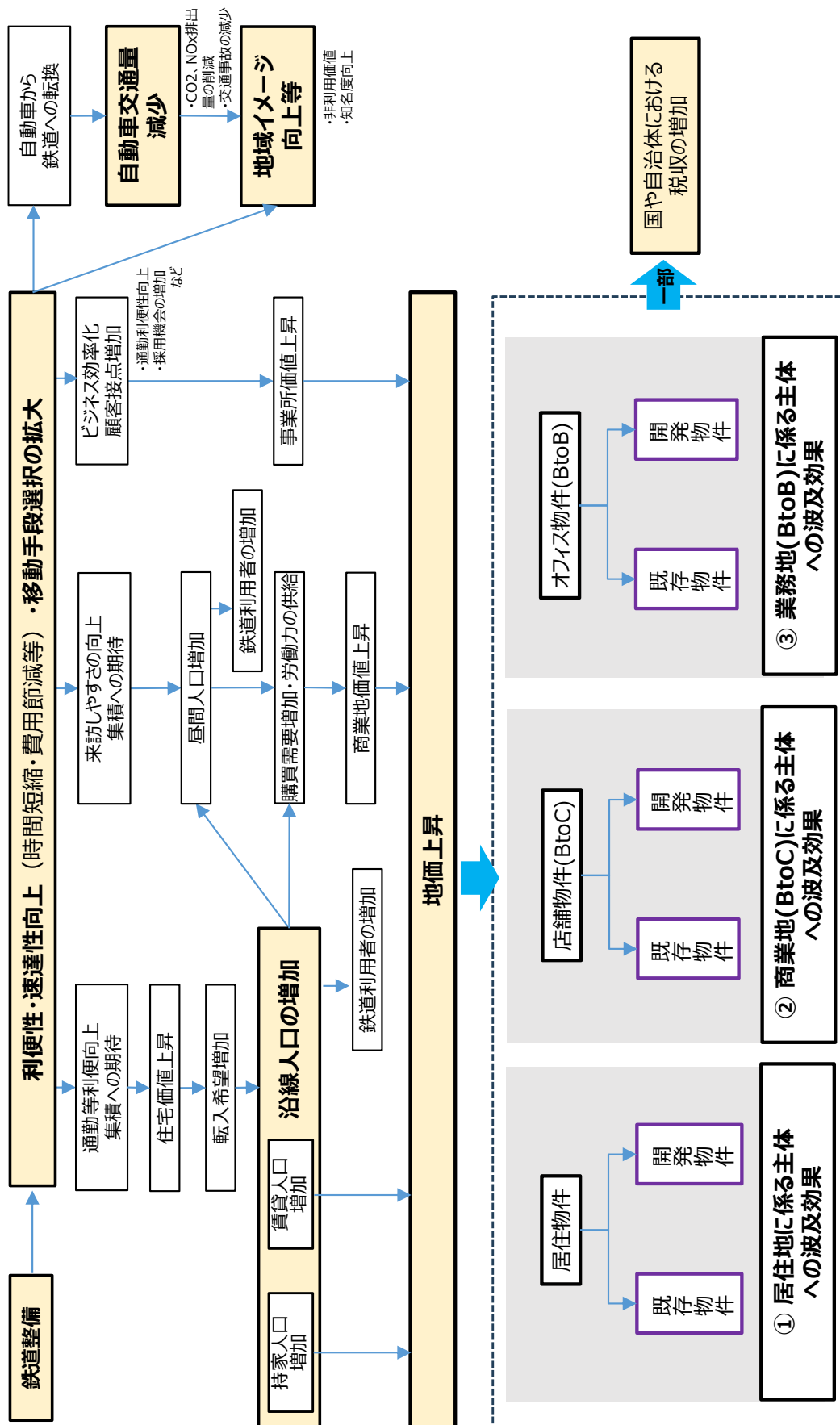


図 I-6 鉄道の整備効果から地価上昇への波及フロー

第4節 地価を通じた効果の波及と負担の実態

鉄道整備による間接効果の多くは地価上昇を通じて、経済的な価値を受益者にもたらしている。図 I-7 居住地に係る主体への波及効果の概念図、図 I-8 商業地(BtoC)に係る主体への波及効果の概念図は、居住地、商業地において地価上昇により受益する主体を整理すると共に、合わせて税負担も整理することで、その受益と負担の関係を示す概念図として整理したものである。

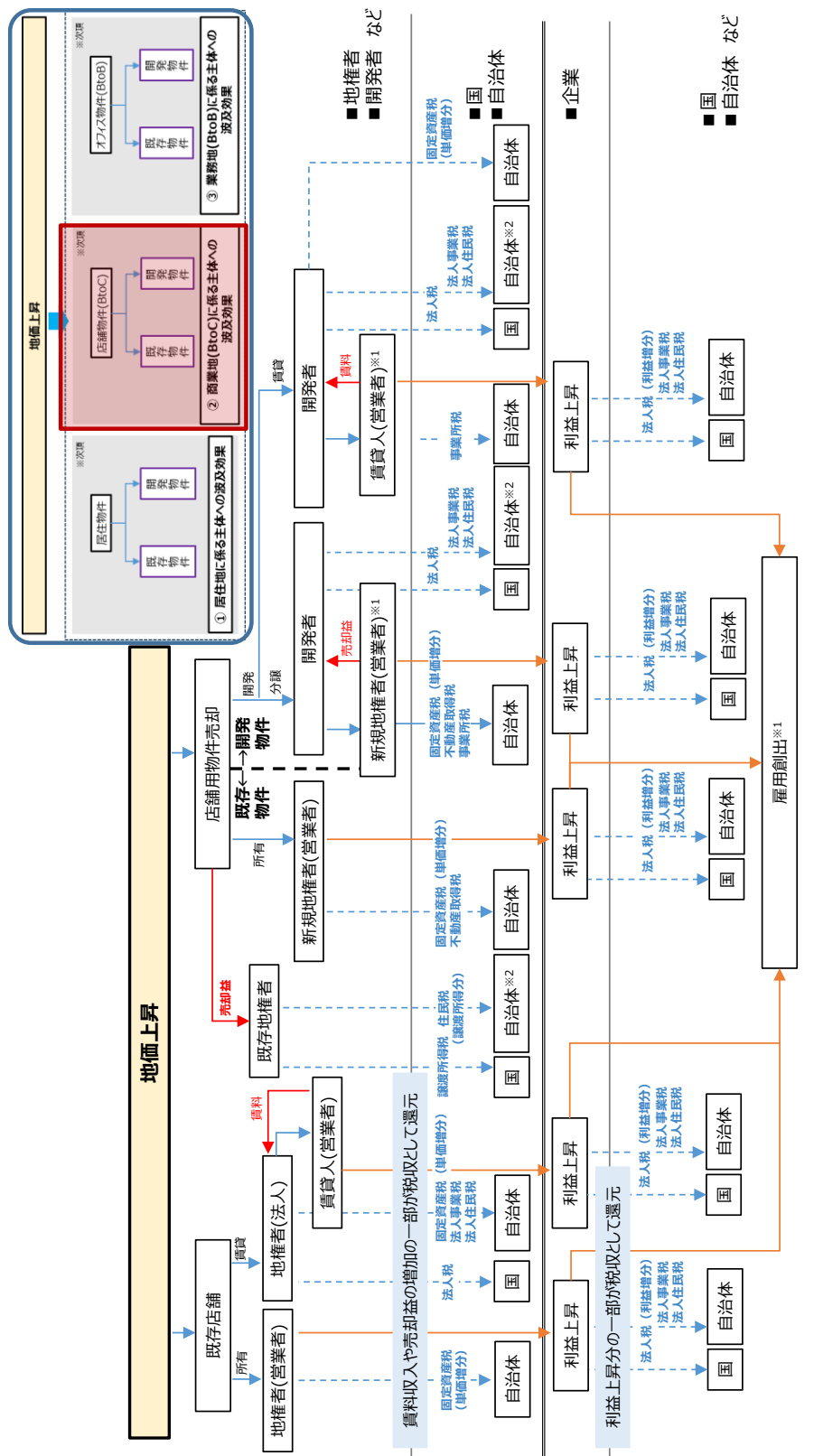
前述の「④不動産所有者」は、不動産物件を売却した場合に利益を得ることとなり、この利益は大きなものとなりやすい（保有継続した場合でも含み資産の価値上昇に伴う利益を得る）（図 I-7）。この構造は、新たな不動産物件を創造する「⑤開発事業者」も同様であり、開発時点と鉄道整備時点との関係性にもよるものの、立地ポテンシャル上昇は、開発物件の土地及び付属する建築物の価値も高められるため、特に利益を得やすい。

「③沿線企業（商業・業務）」は業務効率性の向上や集客増加による売上増が見込まれるため、それに伴う利益を得られる。

これらの利益には、法人税、住民税、固定資産税などが課税されているため、利益の一部は「⑦国・地方自治体」を通じて社会に還元されているが、還元先は必ずしも整備した鉄道に対する費用負担にはなっていない。また、法人住民税等の地方税について言えば、鉄道が整備された地点の地方自治体と、間接効果による利益の一部が納税される地方自治体が異なる場合もある（遠隔地に居住する「④不動産所有者」や地場の企業ではない「⑤開発事業者」が売却益を得る場合等。）。

他方で、既存の鉄道路線及び駅が存在する地域における大規模な周辺開発が一層進展した場合には、路線や駅の容量を超えることが想定される。鉄道事業者は利用者増加による受益は想定されるものの、利用者の安全性、利便性等を確保するための駅改良を要する場合は、その費用負担とのバランスが課題となる。特に地下駅、ターミナル駅、市街地に近接する駅等、駅容量の拡大余地が乏しい場合はその費用が鉄道事業者の経営に影響する規模となり得る。こうした場合には、まち側の原因者も含めて相応の負担を行うという観点も重要である。

[illegible]



※業務地に係る主体への波及効果も同様。なお、鉄道整備に拠り商業地は私事目的の来訪者増が期待されやすいのに対し、業務地は、地権者の資産価値上昇が期待されやすい点が、主な特徴の違いである。

図 I-8 商業地(BtoC)に係る主体への波及効果の概念図

第5節 都市鉄道整備の促進のために

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する（表I-2）。

今後の都市鉄道整備において、プロジェクトごとに地域や開発者等の多様な主体による費用負担について検討を行い、都市鉄道の開発利益の還元を検討することが重要である。

表 1-2 国内事例

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(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	・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 駅前広場は、市施行の区画整理事業により整備 ・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	—

		者分の 1/3 も含めて負担)		
	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	—
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、た第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

第3章 開発利益の還元に向けて

第1節 分析の位置付け

本章では、鉄道新線及び鉄道新駅の整備にあたって、鉄道事業者、国、新施設が所在する自治体（県、市）以外の主体が事業に参画し、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、合意形成に向けたポイントを整理した。

第2節 還元事例の分析

(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都市機構）等）が関与している。

【事例1.1 みなとみらい線】

- ・ みなとみらい線は、横浜都心臨海部の「みなとみらい21地区」の輸送を確保するとともに、開港以来の街・関内、山下地区を直結することにより、横浜都心部の一体化を図るため、横浜～元町・中華街間4.1kmに建設された路線
- ・ 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

【事例2.1 小田急多摩線、京王相模原線（多摩ニュータウン線）】

- ・ 当時大きな社会問題となっていた住宅不足解消への対応として大量の住宅供給を目的とした多摩ニュータウンの都市計画を決定し、鉄運機構がP線制度を採用し整備した。
- ・ 新住宅市街地開発事業地区は開発事業者（日本住宅公団：現UR都市機構が鉄道事業者）に素地価格で売却
- ・ 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

また、周辺の開発事業者（民間）が関与する事例も存在する。

【事例2.3 幕張豊砂駅】

- ・ JR京葉線海浜幕張駅～新習志野駅間に、幕張新都心内2つ目の駅として、交通便利性やまちの回遊性の向上等の効果を期待され整備した。（2023年3月開業）
- ・ 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
- ・ 新駅設置協議会の設置が行政と地元企業の積極的関与につながった。

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する。

【事例4.2 阪神なんば線】

- ・ 阪神なんば線は、阪神西九条駅と大阪難波駅とを結ぶ建設延長3.4km（営業キロ3.8km）の路線
- ・ 阪神電鉄株、大阪府、大阪市が出資して設立した第三セクターである西大阪高速鉄道株が整備を実施
- ・ 在阪経済団体と調整し、阪神電鉄に関係の深い取引先等を中心に出資を依頼

(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。

【事例1.1 みなとみらい線】

- ・ 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

総事業費：約 2,570億円

○横浜市港湾局：約85.3億円 ○横浜市（一般会計）：63億円

○都市基盤整備公団（現UR都市機構）：約148.6億円

○三菱地所株：約191.2億円 ○三菱重工株：約11.7億円

【事例2.5 幕張豊砂駅】

- ・ 平成29年12月「幕張新都心拡大地区新駅設置協議会」を設立（構成員：千葉市、千葉県、イオンモール株）し、協議会で駅整備に係る概算事業費を算出

事業費：約115億円

○幕張新都心拡大地区新駅設置協議会：5/6※

※地元企業（イオンモール）：3/6

千葉県：1/6

千葉市：1/6

○東日本旅客鉄道株：1/6

また、自治体が容積率緩和の条件に鉄道事業者との協議を義務付けている例も存在する。

【「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」東京都 令和7年3月（改定）】

第7章 駅とまちが一体となる都市づくりに寄与する取組

2 地下鉄駅とまちが一体となる取組

地下鉄駅周辺における都市開発諸制度の適用に当たっては、下記の取組を行うこととする。

（1）駅前広場等の整備促進

（略）

（2）駅利用者の動線の改善等の促進

駅利用者の動線上の課題や駅の改修に関する課題、周辺状況を踏まえ、歩行者流動やバリアフリー化などの改善に関して、区市町や鉄道事業者等と協議を行うこと。

協議の上、敷地外で歩行者動線やバリアフリー化などの改善に資する取組を行う場合は、その取組を評価することができる。

（3）交通結節機能の向上の促進

（略）

3 地上駅とまちが一体となる取組

地上駅周辺における都市開発諸制度の適用に当たっては、2（1）を除く取組を行うこととする

(3) 負担額の算定と負担の方法

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する。

【事例1.2 小田急多摩線・京王相模原線】

- ・ 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」（昭和47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）

（負担額の算定方法）

＜用地費の売却＞

- ・ 新住宅市街地開発事業地区は開発事業者が鉄道事業者へ素地価格で売却
- ・ 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

＜工事費の負担＞

- ・ 施行基面下の工事費の1/2を開発事業者が負担

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ごとの負担割合を定めている傾向がある。

【事例3.4 京急蒲田駅】

- ・ 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。
- ・ 当該事業により神奈川県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、協調補助の一部を駅の所在地ではない受益者

（地方公共団体）が費用負担し整備（神奈川県1.0%、横浜市3.0%、川崎市1.2%）

（負担額の算定方法）

- ・ 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

国内の事例から負担方法は大きく①負担金、②出資、③空間の提供、④公的不動産の活用・税金（住民税、固定資産税）に分類できる。

また、鉄道整備にあわせてまちづくりを行うことで、負担方法の幅が広がり、更に特区の指定、用途地域の変更、容積率緩和など都市計画制度を活用することも還元具体化に有効である。関係者が協議の上受益者が負担可能な方法を柔軟に採用するという視点が重要である。

【事例3.3 埼玉高速鉄道】

- ・ 昭和60年7月運輸政策審議会答申第7号において、平成12年までに岩淵町から浦和市東部に延伸すべき旨として位置付けられ、近年急速に沿線の都市化が進み、埼玉県下における人口急増地域となった川口市、鳩ヶ谷市及びさいたま市東部地域（旧浦和市）における首都圏方面への通勤・通学の輸送力増強のために整備
- ・ さいたま市、川口市が換気塔、変電所、駅出入口の公園占用について条例により無償又は減免措置を実施

第3節 還元に向けた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

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。

関係者間の合意形成を図る上では、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が重要であると考えられる。

(2) 関係者との協議の仕組み作り

鉄道沿線や駅予定地周辺に開発計画が存在する事例においては、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につながっている。

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、いつ・誰と調整すればいいかを明確化することが重要だと考えられる。

他方で、鉄道整備よりも後にまちづくりが進められる場合には、大規模な周辺開発が一層進展し、路線や駅の容量を超えるなど既存駅への負荷が相当程度想定される。こうした際には、鉄道事業者から積極的に調整を試みることはもとより、地方自治体が仲介役となり、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や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

開発利益の還元が実現した事例のなかには、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についてアンケートを通じて定量的に把握するなど、現状を踏まえて、受益の内容を明確化している事例が多い。「1 国内における開発利益の還元事例集」や「3 受益の定量化事例・手法」等を参考として受益の程度を定量化するなど、受益者及び受益者ごとに発生する受益の種類（地価、事業収益等）、受益発生の時期、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と考えられる。この際、負担者間の公平感や可能な限り空間的・時間的な

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である。

II. 参考資料

1 国内における開発利益の還元事例集

本章では、合意形成に向けたポイントに加え、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、本編第3章で示した開発利益の還元につながった13事例について、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、考え方、仕組み等を整理・分析した（表 II-1）。

表 II-1 国内事例（再掲）

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他駅より、新高島駅へ近接する街区の地下上昇（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	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

		区新駅設置協議会を設立		
	2.4 摂津市駅	・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)	・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 - 駅前広場は、市施行の区画整理事業により整備 ・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	—
	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	—
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、大阪府が出資し、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、た第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

みなとみらい線（横浜高速鉄道）

【みなとみらい線の概要】

・みなとみらい線は、横浜都心臨海部の「みなとみらい21地区」の輸送を確保するとともに、開港以来の街・関内、山下地区を直結することにより、横浜都心部の一体化を図るため、横浜～元町・中華街間4.1kmに建設された路線である。1989年3月に、第3セクター方式の横浜高速鉄道株式会社が設立され、1992年11月に工事着手、2004年2月1日から営業運転を開始した。



【事業までの主な経緯】

1985年 7月 運輸政策審議会答申第7号において、みなとみらい線を2000年までの整備が適当な路線として位置づけ
1989年 3月 横浜高速鉄道(株)設立
1994年10月 横浜～みなとみらい間の工事施行認可
2004年 2月 開業

【事業に係る関係者】

神奈川県、横浜市、横浜高速鉄道※

※神奈川県、横浜市、東急電鉄(株)、三菱地所(株)が出資して設立した第三セクター

【事業費】 総事業費：約 2,570億円

○横浜市港湾局：約85.3億円 ○横浜市（一般会計）：63億円

○都市基盤整備公団（現UR都市機構）：約148.6億円

○三菱地所(株)：約191.2億円 ○三菱重工(株)：約11.7億円

【負担額の算定方法】

・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を500億円と設定
・それぞれの土地の受益額の大きさにより案分し、対象者ごとに負担額を設定

【合意形成のポイント】

・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
※要綱に従わないで行った開発事業に対しては、横浜市の行う行政の全てについて協力しない旨を明記。

出所：「みなとみらい21線の整備に係る負担協力に関する協定の締結及び市費の導入について」（横浜市）

新高島駅（横浜高速鉄道）

【新高島駅の概要】

・みなとみらい21線の計画当初は、新高島駅周辺の基盤整備が進んでいなかったことから、駅を設置しないこととしていたが、横浜駅～みなとみらい駅間の駅間距離が1.7kmと長く、東急東横線高島町駅廃止に伴う代替交通機能を確保するため、横浜市が新高島駅の設置について検討し、JR貨物の操車場（旧高島ヤード）跡地の機能集積や街づくりには新駅が必要だと考え、請願駅方式により整備した。



【事業に係る関係者】

横浜市、地元（高島戸部地区の自治会）、東急電鉄(株)、横浜高速鉄道(株)

【事業までの主な経緯】

1985年 7月 運輸政策審議会答申第7号において「東神奈川～MM21地区～元町周辺」までを2000年までの整備が適当な路線として位置づける
1994年10月 横浜～みなとみらい間の工事施行認可
2004年 2月 開業

【事業費】

・総事業費：231億円

○横浜市土地開発公社 横浜市港湾局：約221億円

○横浜市：駅9.7億円

【負担額の算定方法】

・既存駅及びみなとみらい線他駅より、新高島駅へ近接する街区の地価上昇（受益）を算出
・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案分し、負担額を設定

【合意形成のポイント】

・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

出所：「住民監査請求に係る監査結果（横浜高速鉄道株式会社への出資に関するもの）」、「鉄道整備と沿線都市の発展」（高津俊司、成山堂書店）より

新駅整備 1.3

品川シーサイド駅（東京臨海高速鉄道）

【品川シーサイド駅の概要】

・湾岸の再開発エリアに設置されたりんかい線の新駅。
・日本たばこ産業株式会社（JT）の工場跡地の再開発地区にあり、20社以上の地権者があった天王洲アイルと比べると関係者が少なく、整備時期が好景気もあって比較的スムーズに調整ができた駅である。駅の新設により新宿方面と直結し地区の利便性がさらに向上することから、JTが費用負担することで整備した。

【事業に係る関係者】

東京都、品川区、東京臨海高速鉄道㈱
地権者（日本たばこ産業㈱、鹿島建設㈱）



出所：JRTT鉄道・運輸機構HP

【りんかい線整備の主な経緯】

1990年11月 新木場～大崎間の線路整備が決定
1991年 3月 東京臨海高速鉄道㈱設立
1992年 3月 新木場～東京テレポート間着工
1996年 3月 新木場～東京テレポート間開業
2001年 3月 天王洲アイル延伸開業
2002年 12月 全線開業（品川シーサイド駅開業）

【事業費】

・総事業費：168億円
○日本たばこ産業㈱：77億円
○鹿島建設㈱：7億円

【負担額の算定方法】

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以上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）

【合意形成のポイント】

開発事業者の積極的な関与

出所：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構へのヒアリング結果より

新駅整備 1.4

天王洲アイル駅（東京臨海高速鉄道）

【天王洲アイル駅の概要】

・交通基盤の弱さが課題であった天王洲に設置されたりんかい線の新駅。
・東京モノレールの天王洲アイル駅が、全額を開発者が負担する請願駅として1992年6月に新設されることが決定していた。りんかい線にも新駅を設置することで、新宿方面と直結し地区の利便性がさらに向上することから、東京モノレールの同名駅の事例を参考に、天王洲総合開発協議会が費用負担することで整備した。

【事業に係る関係者】

東京都、品川区、東京臨海高速鉄道㈱、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、シティバンク等の地権者22社）



出所：JRTT鉄道・運輸機構HP

【りんかい線整備の主な経緯】

1990年11月 新木場～大崎間の線路整備が決定
1991年 3月 東京臨海高速鉄道㈱設立
1992年 3月 新木場～東京テレポート間着工
1996年 3月 新木場～東京テレポート間開業
2001年 3月 天王洲アイル延伸開業（天王洲アイル駅開業）
2002年12月 全線開業

【事業費】

・総事業費：172億円
○天王洲総合開発協議会：86億円（50%）
三菱商事㈱：15億円 日本郵船㈱：15億円
グローバルビルディング㈱：10億円 その他地権者23社：46億円

【負担額の算定方法】

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以上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）

【合意形成のポイント】

・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）における交通不便地域解消に向けた機運の醸成

出所：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構へのヒアリング結果より

小田急多摩線、京王相模原線（多摩ニュータウン線）

【小田急多摩線、京王相模原線(多摩ニュータウン線)の概要】

・当時大きな社会問題となっていた住宅不足解消への対応となる大量の住宅供給を目的とした多摩ニュータウンの開発に伴い、日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）がP線制度を採用し整備した。

【事業に係る関係者】

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㈱）

【事業までの主な経緯】

＜小田急多摩線＞新百合ヶ丘駅～唐木田駅間（P線制度採用）

1970年6月 多摩線の建設工事に着手
1974年6月 新百合ヶ丘駅～永山駅間開業
1975年4月 永山駅～多摩センター駅間開業
1990年3月 多摩センター駅～唐木田駅間開業

＜京王相模原線＞よみうりランド駅～橋本駅間（P線制度採用）

1966年10月 相模原線の建設工事に着手
1974年10月 よみうりランド駅～多摩センター駅間開業
1988年5月 多摩センター駅～南大沢駅間開業
1990年3月 南大沢駅～橋本駅間開業

【事業費】

・総事業費：約1,147億円



【負担額の算定方法】

＜用地費の売却＞

- ・新住宅市街地開発事業地区は開発事業者が鉄道事業者に素地価格で売却
- ・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

＜工事費の負担＞

- ・施行基面下の工事費の1/2を開発事業者が負担

【合意形成のポイント】

- ・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定められている。（多摩ニュータウンルール）

吉川美南駅（東日本旅客鉄道）

【吉川美南駅の概要】

・JR武蔵野線吉川駅～新三郷駅間の武蔵野操車場跡地付近に、吉川市内の2番目の駅として、吉川市からの要望により整備された請願駅。操車場跡地付近においては土地区画整理事業が計画されており、同事業の一環として駅を整備することで、市民の鉄道利用に際する利便性が向上するとともに、吉川駅周辺の交通渋滞の緩和や新たな市街地の形成に伴う経済・産業活動の場の構築などが期待されていた。（2012年3月開業）

【事業に係る関係者】

吉川市、東日本旅客鉄道㈱



【開業までの主な経緯】

2007年3月 JR東日本が吉川市へ新駅設置を前提とした正式協議を開始する旨の回答書を提出。
2007年12月 吉川市とJR東日本が新駅設置に関する「覚書」を締結。
2009年6月 吉川市とJR東日本が施工協定を締結。工事着手。
2012年3月 吉川美南駅 開業

【事業費】

- ・事業費：約68億円
 - 吉川市：約43億円及び駅用地確保、駅前広場整備
 - 東日本旅客鉄道㈱：約25億円

【負担額の算定方法】

- ・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
- ・なお、駅設置の条件として、吉川市は駅用地の確保、駅前広場や駐輪場等の整備を実施

【合意形成のポイント】

- ・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

出所：吉川市HP、埼玉新聞記事（<https://www.saitama-np.co.jp/articles/12331/postDetail>）
武蔵野線吉川・新三郷間新駅設置計画（藤岡・石田・鈴木、第37回土木学会関東支部技術研究発表会）

幕張豊砂駅（東日本旅客鉄道）

【幕張豊砂駅の概要】

・JR京葉線海浜幕張駅～新習志野駅間に、幕張新都心内2つ目の駅として、交通利便性やまちの回遊性の向上等の効果を期待し整備された。（2023年3月開業）

【事業に係る関係者】

千葉県、千葉市、イオンモール(株)、東日本旅客鉄道(株)



【開業までの主な経緯】

2013年12月 イオンモール幕張新都心オープン
 2017年12月「幕張新都心拡大地区新駅設置協議会」を設立。
 （構成員：千葉市、千葉県、イオンモール(株)）
 2018年4月 協議会とJR東日本千葉支社が基本協定書を締結。
 2020年7月 本格工事着手
 2023年3月 幕張豊砂駅 開業

【事業費】

・事業費：約115億円
 ○幕張新都心拡大地区新駅設置協議会：5/6※
 ※地元企業（イオンモール）：3/6
 千葉県：1/6
 千葉市：1/6
 ○東日本旅客鉄道(株)：1/6

【負担額の算定方法】

・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

【合意形成のポイント】

・隣接駅の混雑緩和、回遊性の向上等、関係者の課題認識が一致
 ・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

出所：千葉市HP、幕張新都心オフィシャルガイド（千葉市）、関係者にアラインより作成

摂津市駅（阪急電鉄）

【摂津市駅の概要】

・2010年3月に阪急電鉄京都線の正雀駅～南茨木駅間に設置された新駅。
 ・大阪府摂津市、阪急電鉄(株)、(株)ダイハツの3者にて、(株)ダイハツ摂津事務所の跡地について、まちづくりにおける基本合意を締結。駅を中心とした「南千里丘まちづくり事業」として、阪急電鉄が新駅を設置。

【事業に係る関係者】

摂津市、阪急電鉄(株)



【事業費】

・事業費：約18億円
 ○摂津市：約12億円 ○阪急電鉄(株)：約6億円

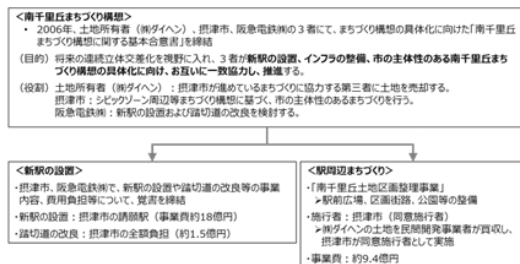
【負担額の算定方法】

・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)、(株)ダイハツの土地を買収した民間開発事業者が1/3ずつ負担（民間開発事業者は区画整理による公共減歩により負担したものと整理し、市が民間開発事業者分の1/3も含めた合計2/3の費用を負担）
 ・駅前広場は、市施行の区画整理事業により整備

【合意形成のポイント】

・土地所有者（(株)ダイハツ）、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

（参考）摂津市駅整備までの流れ



出所：「摂津市議会 駅前等再開発特別委員会記録」

虎ノ門ヒルズ駅（東京地下鉄）

【虎ノ門ヒルズ駅（日比谷線）の概要】

「虎ノ門ヒルズ駅」は、周辺まちづくりを一体的に進めるため、UR都市機構が事業主体として事業調整、東京メトロが駅整備を担い、2020年6月に開業。

【事業に係る関係者】

UR都市機構、国土交通省都市局、東京都都市整備局、開発事業者、東京メトロ（株）

【主な経緯】

2010年 4月 東京都心部における都市再生推進のための公共交通サービス水準に関する調査委員会発足
 2014年 3月 東京都による国家戦略特区「東京湾グローバル・イノベーション特区」提案…虎ノ門交通結節拠点の位置づけ
 2014年10月 特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）整備計画」策定
 交通結節機能の強化として、地下鉄駅の新設・改良、バスターミナル、地下鉄駅を結ぶ地下歩行者ネットワーク等の整備を一体的に行うことが示され、新駅整備の事業主体としてUR都市機構が位置づけられた
 2016年 2月 工事着工／2020年 6月 駅開業
 2023年 7月 隣接する虎ノ門ヒルズステーションタワー・ガラスロックの地下広場と一体空間として地下2階コンコースの本格供用開始
 2027年度 虎ノ門ヒルズ駅整備事業 完了予定

【事業スキーム】



出所：都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会（第1回） 配付資料より

【合意形成のポイント】

- ・都市開発と既存駅への影響に関して関係者が参画する会議体を設置
- ・特定都市再生緊急整備地域における整備計画への位置付け
- ・UR都市機構が事業主体となり、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

中之島線（中之島高速鉄道）

【中之島線の概要】

・中之島新線は、中之島における鉄道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、中之島西部の玉江橋付近から京阪本線天満橋に至る延長2.9kmに建設された全線地下の路線である。鉄道施設の建設、保有は、京阪電気鉄道㈱と大阪府、大阪市などが出資する第三セクターの中之島高速鉄道㈱が行い、京阪電気鉄道㈱は線路使用料を支払って列車を運行している。



【事業に係る関係者】

大阪府、大阪市、中之島高速鉄道㈱※、京阪電気鉄道㈱

※京阪電気鉄道㈱、大阪府、大阪市等が出資して設立した第三セクター

【事業までの主な経緯】

1989年 5月 運輸政策審議会答申第10号において2005年までに整備に着手することが適当である路線として位置付け
 2000年 8月 運輸政策審議会答申第19号において都市鉄道の整備の手法として償還型上下分離方式導入の提案
 2001年 7月 中之島高速鉄道株式会社設立
 2002年12月 工事施行認可
 2008年10月 開業

【事業費】

- ・総事業費：約1,307億円
- 民間からの出資金131億円

【負担額の算定方法】

- ・京阪電気鉄道㈱の費用負担を軽減するため、京阪電気鉄道㈱が主体となり民間の出資者を募った。

【合意形成のポイント】

- ・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

出所：中之島線整備事業誌（中之島高速鉄道株式会社・京阪電気鉄道株式会社）より作成

阪神なんば線（阪神電気鉄道）

【阪神なんば線の概要】

・阪神なんば線は、阪神西九条駅と大阪難波駅とを結ぶ建設延長3.4km（営業キロ3.8km）の路線である。地下高速鉄道整備事業費補助制度」の適用の下、償還型上下分離方式により、西大阪高速鉄道㈱が整備し、阪神電気鉄道㈱が鉄道線路を利用して列車の運行している。



出典：阪神電気鉄道

【事業に係る関係者】

・大阪府、大阪市、西大阪高速鉄道㈱※、阪神電気鉄道㈱
※阪神電鉄㈱、大阪府、大阪府が出資して設立した第三セクター

【事業までの主な経緯】

- ・1989年 5月 運輸政策審議会答申第10号において2005年までに整備に着手することが適当である路線として位置付け
- ・2001年 7月 西大阪高速鉄道株式会社設立
- ・2003年 1月 西九条～近鉄難波駅間の工事施行認可
- ・2009年 3月 開業

【事業費】

・総事業費：約1,071億円
○民間からの出資金：107.1億円※
※地下鉄高速鉄道整備事業費補助金制度に基づき民間からの出資額を計算

【負担額の算定方法】

・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。

【合意形成のポイント】

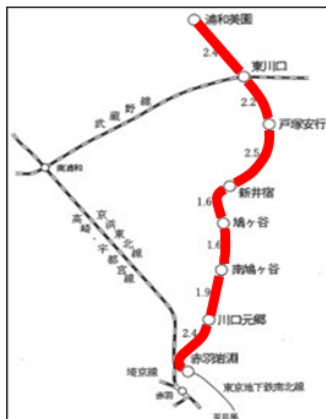
- ・「西大阪線事業推進協議会」の設置
- ・在阪経済団体と調整し、阪神電鉄に深い取引先等を中心に出資を依頼
- ・開発利益の観点、各企業との関係性、地元への協力等を背景に出資

出所：「阪神なんば線（西大阪延伸線）整備事業誌」 阪神電気鉄道（株）、西大阪高速鉄道（株）

埼玉高速鉄道

【埼玉高速鉄道の概要】

・1985年 7月 運輸政策審議会答申第7号において、2000年までに岩淵町から浦和市東部に延伸すべきとされた路線。
・近年急速に沿線の都市化が進み、埼玉県下における人口急増地域となった川口市、鳩ヶ谷市及びさいたま市東部地域（旧浦和市）における首都圏方面への通勤・通学の輸送力増強のために整備。



【事業に係る関係者】

埼玉県、川口市、さいたま市、埼玉高速鉄道㈱※
※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

【事業までの主な経緯】

- ・1985年 7月 運輸政策審議会答申第7号において、2000年までに岩淵町から浦和市東部に延伸すべきとされる
- ・1990年 1月 高速鉄道7号線関係首長会議が開催され、埼玉県知事と3市長（浦和、川口、鳩ヶ谷）により事業主体を「第三セクター」方式で進めることに基本合意
- ・1992年 3月 埼玉高速鉄道㈱設立
- ・1992年12月 第1種鉄道事業免許取得
- ・2001年 3月 開業

【事業費】

・総事業費：2,587億円
○さいたま市、川口市が換気塔、変電所、駅出入口の公園占用について条例により無償、もしくは減免措置を実施

【合意形成のポイント】

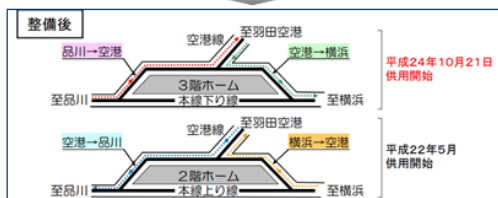
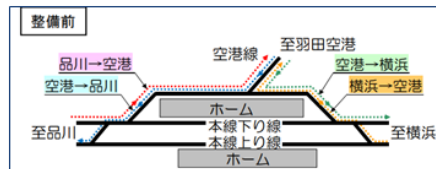
- ・自治体の事業への協力
- ※なお、道路予定地に駅を建設予定だったところ道路整備が駅建設に間に合わなかったため、鉄道側で追加的に用地を取得するなど、スケジュールの不一致による事業進捗への影響があった。

出所：埼玉高速鉄道株式会社へのヒアリング結果より

京急蒲田駅（京浜急行電鉄）

【京急蒲田駅の概要】

・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。当該事業により神奈川県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、協調補助の一部を駅の所在地ではない受益者（地方公共団体）が負担した。（神奈川県1.0%、横浜市3.0%、川崎市1.2%）



出所：国土交通省資料

【事業に係る関係者】

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)

【事業までの主な経緯】

2000年 1月 運輸政策審議会答申第18号において空港、新幹線等へのアクセス機能強化として京急蒲田駅改良を記載
2002年 1月 鉄道駅総合改善事業の事業着手
2012年10月 事業区間上下線高架化完了

【事業費】

・総事業費：約119億円
○京急蒲田駅総合改善事業連絡協議会：約24億円
（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）

【負担額の算定方法】

・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

【合意形成のポイント】

・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
・受益者（神奈川県、横浜市、川崎市）にとつての受益が明瞭（羽田空港へのアクセス性の改善）

出所：川崎市ヒアリング結果より

2 海外における開発利益還元制度集

投資家、地権者、開発事業者等の開発利益の還元を制度化しているものとして、海外における4事例を紹介する（表 II-2）。受益還元の考え方等は日本とは異なる面もあるものの、地方自治体がこれらを参考として、地域の実情に応じて開発利益の還元制度を検討することを期待する。

表 II-2 海外事例

海外事例				
プロジェクト名		制度	概要	特徴（メリット）
1	米イリノイ州シカゴ市・レッドライン延伸	TIF（Tax Increment Financing）制度	事業による固定資産税収増の見込み額を根拠とした債権発行	・事業実施によってTIF地区で見込まれる将来の固定資産税増収（利用可能TIF 資金）の額を特定 ・将来の固定資産税増収を原資として債権を発行することで、建設時点で資金の調達が可能
2	英バーミンガム市・ジュエリークォーター駅（BID）	BID（Business Improvement District）制度	地域限定の公的サービス向上のための一律負担金の徴収制度	・事業による効果の範囲を踏まえて対象範囲を設定可能 ・住民ニーズを反映しやすい
3	英ロンドン・エリザベスライン（クロスレール計画）	事業用固定資産税補填法（Business Rate Supplement Act）	市域全体の非居住用不動産に限定した時限的な増税	・不動産を収入源としている所有者に限定した税制であることから、地価上昇の受益者と負担者が概ね一致
		都市農村計画法1990（Town and Country Planning Act 1990, S106）計画法 2008（Planning act 2008）	開発者による外部不経済等の緩和を目的とした税制	・受益が明らかである駅周辺等と、必ずしも明らかではない地域で別の負担金を設定
4	韓国ソウル・新盆唐（シンブンドン）線（1期）	広域交通施設負担金	広域交通アクセス改善に対する開発者の受益者負担制度	・開発者負担金は実質的に交通に関する特定財源であり、使途は地元自治体が選択可能

米イリノイ州クック郡シカゴ市レッドライン延伸
～事業による固定資産税収増の見込み額を根拠とした債権発行～

【事業概要】

- ・ レッドライン延伸計画(RLE: Red Line Extension)は、シカゴ交通局(CTA: Chicago Transit Authority)が運営する地下鉄レッドラインを南部の終端駅(95th Street /Dan Ryan)から130th Street付近まで、約9km延伸する計画(4つの新駅整備を合わせて実施)

【制度概要:TIF (Tax Increment Financing)制度】

- ・ 資金調達手段として事業実施による将来の固定資産税の税増収を返済原資とした債券（TIF債）をシカゴ市が発行して、その売却益を事業費に充当することで開発利益を還元し、公共投資と民間投資を促進
- ・ 売却益は、既存・計画中の駅、サービス施設等の建設、保守、改良等に使用

【対象範囲】

- ・当該計画では、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、TFIA内に再開発事業区域(RPA : Redevelopment Project Areas)を設定
- ・このRPAが当事業における制度対象範囲(交通機関の改善に焦点を当てたTIF地区、トランジットTIF地区)となる。

【特徴】

- ・事業実施によってTIF地区で見込まれる将来の固定資産税増収(利用可能TIF資金)の額を特定することで事業関連の増収額を限定し、既存財源への影響を抑制。
- ・将来の固定資産税増収を原資とした債権発行を通じた建設資金の調達。

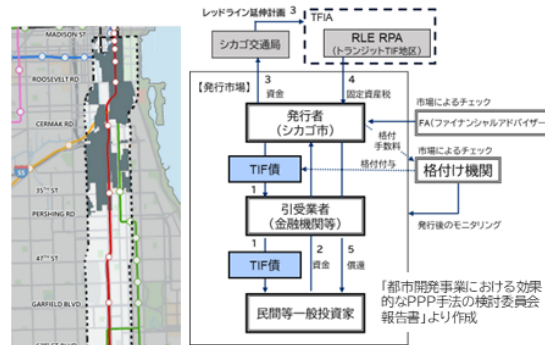
出所:

Tax Increment Financing Program Guide (2020, City of Chicago)

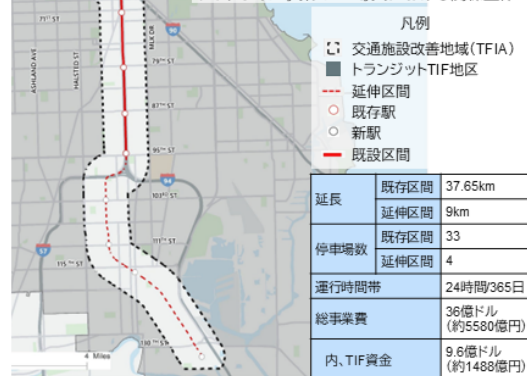
<https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/dcd/general/>

Red Line Extension (RLE) Redevelopment (City of Chicago)
<https://www.chicago.gov/cityofchicago/redlineextension/development/>

<https://www.chicago.gov/city/en/depts/dcd/provdrs/tr/svcs/red-line-extens>
「都市開発事業における効果的なPPP手法の検討委員会報告書」(2012年)



レッドライン事業のTIF導入における関係主体



レッドライン及び延伸区間とトランジットTIF地区等

海外事例 2

英バーミンガム市・ジュエリークォーター駅の維持管理
～地域限定の公的サービス向上のための一律負担金の徴収制度～

【事業概要】

- ・ ジュエリークォーター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を実施
- ・ ジュエリークォーターBID地区は、英国初(2019)の「駅を対象に含めたBID地区」

ジュエリークォーターBID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%)

【制度概要: BID地区】

- ・ 特定の地理的エリア内をBID地区(Business Improvement District)として定め、不動産所有者や商業者から強制的に負担金を徴収
- ・ 税に加算して徴収した負担金により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を実施(エリア内のサービス改善を行う独立団体を運営)

【対象範囲】

- ・ 特定地区の範囲は事業者、不動産所有者、地方自治体など誰でも提案可能であり、事業による効果の範囲を踏まえて合意形成の対象範囲を限定可能

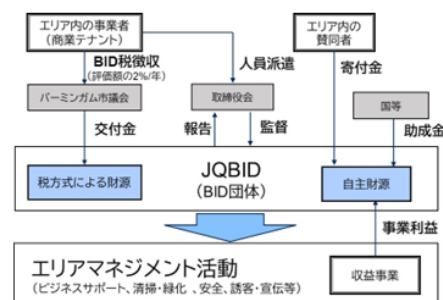
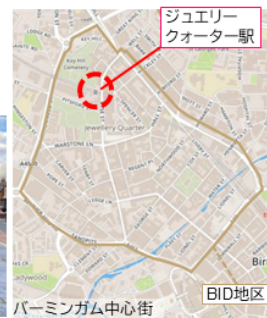
【特徴】

- ・地方自治体の特定地区をのみを対象とした超過税率を課し、当該地区における事業に対する資金に対する財源を確保。
- ・地区/地域の要望に基づき、任意の範囲を課税対象と出来るため、当該地区/地域での合意形成は必要となるものの、住民ニーズを反映した仕組み作りが比較的容易。

出所：「Jewellery Quarter BID Third Term Business Plan」及びHPより

ジュエリークォーター駅

- ・ パーミニングガ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、1972年の廃止路線を1995年に復活した際に新設
 - ・ ターミナル駅の隣に位置し、鉄道線と平行して整備されたメトロ(トラム)の駅が併設された乗換拠点
 - ・ 駅周辺には宝飾品の工業地域・歴史地区で、1980年代以降に小売店舗の開店と再開発が始まり、現在では観光客向けの店舗・飲食店や住宅も増えている
- 



ジュエリークォーター駅における企業等の参画に関する関係主体

海外事例 3

英ロンドン クロスレール計画「エリザベス線」 ～①市域全体の非居住用不動産に限定した時限的な増税～

【事業概要】

- クロスレール「エリザベス線」は、イングランド東部シェンフィールドからロンドン都心を経由してレディングまで、とヒースロー空港に接続する支線を合わせて総延長118kmを結ぶ鉄道
- 2019年までに地上部分ができ、2023年に全線開業
- 都心の鉄道容量の10%向上を期待

「エリザベス線」概要

総延長	118km(隧道区間42km)
停車場数	41駅
輸送人員見込み	年間1億人 (一日当たり平均55万人)
総事業費 (2010年時点)	159億ポンド (約2兆1571億円*)
うちBRS	41億ポンド (約5562億円)
運行主体	ロンドン交通局

*1ポンド=135.67円(2010年レート)



クロスレール沿線地区 (出典:Crossrail Ltd.)

【制度概要:事業用固定資産税補填法(Business Rate Supplement Act)】

- クロスレール建設資金に充当するため、非居住用資産に対する固定資産税(ビジネスレート)を引き上げ(不動産評価額の2%。10万ポンドの不動産所有者の場合、通常の固定資産税とは別に、年間2,000ポンドの追加課税)
- 課税期間は2010年-2041年(予定)

【対象範囲】

- 自治体単位で課税(鉄道路線との距離は無関係)

【特徴】

- 不動産を収入源としている所有者(実質的に不労資産の保有者)に限定した税制であり、居住用資産の保有者は対象外であることから、地価上昇で収益の上昇が見込まれる実質的な受益者に対象が限定。

出所:

Intention to levy a business rate supplement to finance the Greater London Authority's contribution to the Crossrail project Final Prospectus (2010, Greater London Authority)

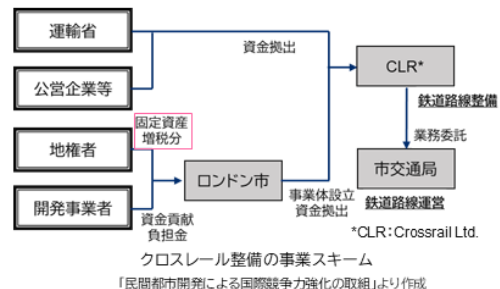
<https://www.asocialdemocraticfuture.org/wp-content/uploads/2023/04/Business-Rate-Supplement.pdf>

Crossrail Business Rate supplement (英タワース・ハムレッツ協議会 記事)

https://www.towerhamlets.gov.uk/lqn/business/business_rates/Crossrail_Business_Rate_supplement.aspx

「持続的な都市のための公共交通指向型開発(TOD)の計画と実施に関する情報収集・確認調査」(2022年、JICA)

「民間都市開発による国際競争力強化の取組」(2020年、都市計画協会機関誌「新都市」)



クロスレール整備の事業スキーム

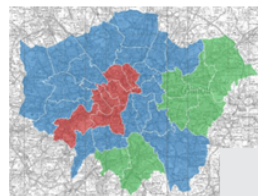
「民間都市開発による国際競争力強化の取組」より作成

海外事例 3

英ロンドン クロスレール計画「エリザベス線」 ～②開発者による外部不経済等の緩和を目的とした税制～

【制度概要:都市農村計画法】

- ①市コミュニティインフラストラクチャ負担金(MCIL)
 - 地方自治体(市長含む)が地域開発の支援に必要なインフラ整備資金とするために、住宅を含むほぼ全ての開発計画に負担金を課することを定めた国の法律に基づく
 - エリア別の面積当たりの単価に、開発面積を乗じて負担金額が決定
 - クロスレールの駅周辺の民間都市開発に対し3億ポンドの徴収を予定



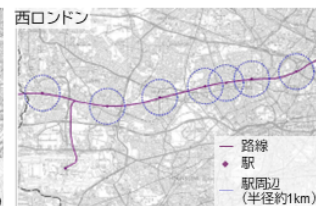
エリア	課税額(ポンド/m ²)
赤	80
青	60
緑	25

※本エリア以外に、セントラル・ロンドンとアイル・オブ・ドッグスにおけるオフィス、小売、ホテルから徴収

MCIL課税エリアと課税額(m²当たり)(グレーター・ロンドンにおける開発の例)

②106条「計画義務」(s.106)

- 開発による外部不経済の軽減、開発による損失や損害に対する補償等を目的とする「計画義務(Planning Obligation)」を定め、開発事業者が公共貢献を要求可能
- クロスレールの駅周辺の民間都市開発に対し3億ポンドの徴収を予定

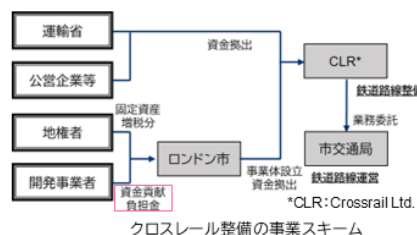


※このほか、ドッグス島、東ロンドンにS.106拠出地域を設定

クロスレールS.106拠出地域 (出典:Mayor of London.)

【特徴】

- 開発事業の影響範囲が不明確な場合に適用するMCILと比較的明確な場合に適用するS106とは財源を区分。
- 事業によってMCILおよびS106の両制度が適用される場所がある場合、MCILを優先的に適用し、S106による負担金を割引くなど、二重課税を緩和する柔軟な運用の仕組みが存在。



クロスレール整備の事業スキーム

出所:

Mayor's MCIL1 charging schedule (2019, Mayor of London)

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mcil2_charging_schedule_-_final.pdf

Mayors Crossrail Funding SPG (2019, Greater London Authority)

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/crossrail_funding_spg_updated_march_2016v2.pdf

韓国ソウル市郊外における新盆唐線（1期）の建設 ～制度による面的開発の広域交通アクセス改善に対する受益者負担～

【事業概要】

- ソウル市では歴史的に土地利用規制が厳しくグリーンベルトを設定していたが、人口増加に伴う地価高騰を受け、ソウル市郊外に新都市（いわゆるニュータウン）を建設
- パンギョ（板橋）はその一つであり、都市鉄道は既存路線（Korail）が存在したものの都心へは迂回が必要
- このため、新たにソウル市の副都心（カンナム（江南））と新都市パンギョを結ぶ短絡ルートとして、全線地下を走行する都市鉄道、新盆唐（シンブンダン）線を整備
- 1期区間（カンナム～ジョンジャ）は2011年に開業
- 本路線はPPP（BTO方式）で整備された路線であるが、整備費用の一部は、広域交通施設負担金として、開発事業者（LH公社）が拠出

出所：Google mapを基に事務局作成



新盆唐線（1期）の事業内容

路線延長	18.5km
停車場数	6駅（全駅地下）
区間	カンナム（江南）～ジョンジャ（亭子）
適用制度	PPP（BTO方式） ※広域交通施設整備負担金が適用
総事業費	1兆5,808億ウォン （約1,660億円）
内、開発負担金	4,850億ウォン （約509億円）

※1KRW=0.105円（2014年11月レート）

出所：ソウル開発研究院（2012）「新盆唐線の開通に拠る影響分析及び対応策に関する研究」等を基に事務局作成

新盆唐線（1期）の概要

【制度概要：広域交通施設負担金】

- 「大都市圏広域交通管理に対する特別法（1996年制定）」において、宅地開発事業、都市開発事業、アパート地区開発事業等を行う場合、広域交通施設等の建設及び改良のための負担金を、開発事業者が道または市に納付しなければならないと規定
- 負担金は、国4割、道・市6割で配分し、広域交通施設（広域道路、広域鉄道、駐車場、営業用バス車庫、交通結節点）の建設・改良に用いることも規定
- 負担金の算定方法を法に明示

（都市開発の場合の負担金算定方法）

「負担金＝[1㎡当たり標準開発費×賦課率×開発面積×（容積率÷200）]－控除額」

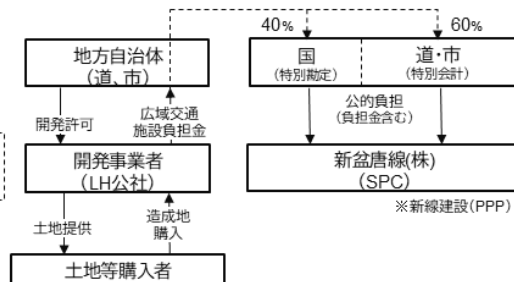
※標準開発費は毎年、韓国国土交通部が改訂し、賦課率は大統領令で別途定められる。

【対象範囲】

- 大統領令で定めた大都市圏

【特徴】

- 対象地区から集めた開発者負担金は実質的に交通に関する特定財源。
- 用途は地元自治体が選択可能（道路にも公共交通にも活用可）であり、交通に限定されるものの、地方自治体が、開発地に真に必要なインフラの建設のために活用可能な仕組み。



新盆唐線（1期）における鉄道事業者と開発者の関係

出所：Korean Law information center, 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법（大都市圏広域交通管理に対する特別措置法）を基に事務局作成

3 受益の定量化事例・手法

鉄道整備による開発利益の還元について関係者を特定するにあたり、関係者が事業に対する意義・必要性、整備効果など何らかの受益があることを認識することが必要である。ただ、多くの事業では定性的な効果は認識できても、負担に関する議論をする際には効果を定量化することは重要である。

そこで、本項では、今後、全国各地で開発利益の還元に関する議論を促進するための一助となることを目的として、3.1にて事業に拠る受益の広がり方の参考とするため既存事例についての分析を紹介する。また、同様にして3.2では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、将来の夜間人口の増加の可能性や地価上昇効果の可能性を定量化する方法について、モデル事例の分析をもとに紹介する。

3.1 受益の定量化事例

本項では、第2章で示した都市鉄道整備による受益の広がり方の事例として、既存の鉄道路線や鉄道駅を対象に、整備によって生じた効果（直接効果、間接効果、事業主体効果）を既存統計による実績値を用いて定量的に示した。

3.1.1 つくばエクスプレス

新線整備の事例として、つくばエクスプレスを対象に以下の鉄道の整備効果から地価上昇への波及フロー図（再掲）の網掛け部分の効果を示す（図 II-1）。

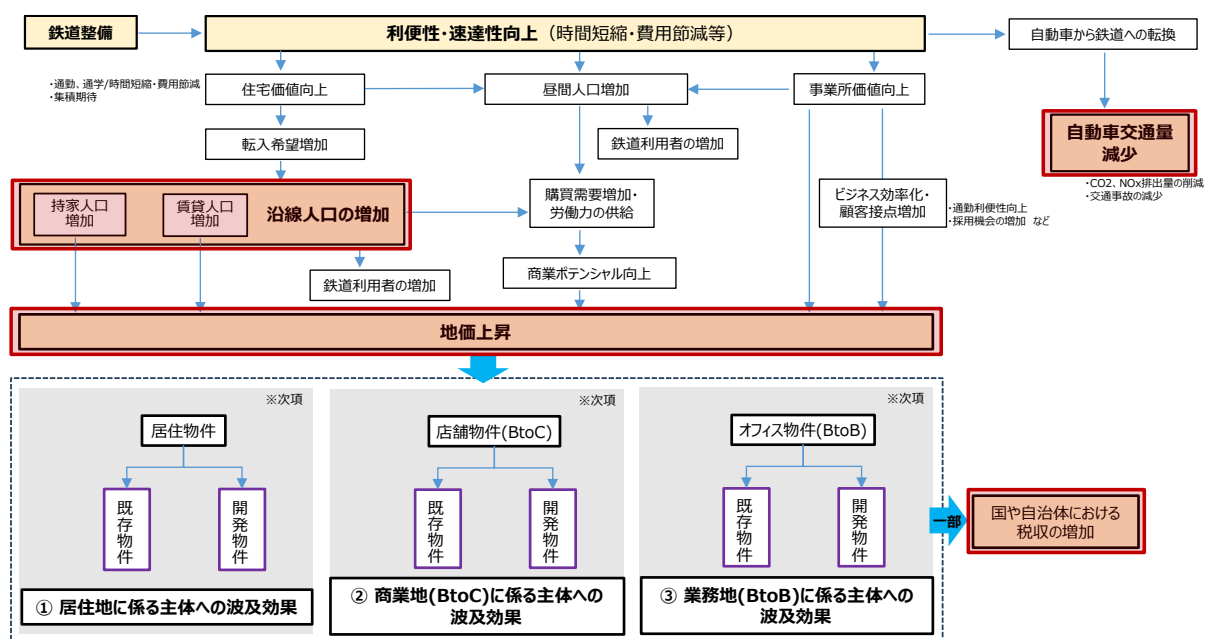


図 II-1 鉄道の整備効果から地価上昇への波及フロー（再掲）

(1) 事業の概要

① つくばエクスプレスの概要

秋葉原とつくば（58.3km）を最速45分で結ぶ都市鉄道。平成17年8月に開業し、一日当たりの輸送人員は38.3万人（令和5年度）。

宅地開発のための一体型土地区画整理事業と鉄道事業の連携により整備された路線。

② 分析の方法

ア 分析対象エリア

効果検証の範囲として、つくばエクスプレスの沿線自治体（下図赤色着色エリア）を分析対象エリアとした（図 II-2）。

都内の区間は両路線がほぼ同一箇所を走行するため、自治体は埼玉県、千葉県以北を抽出した。

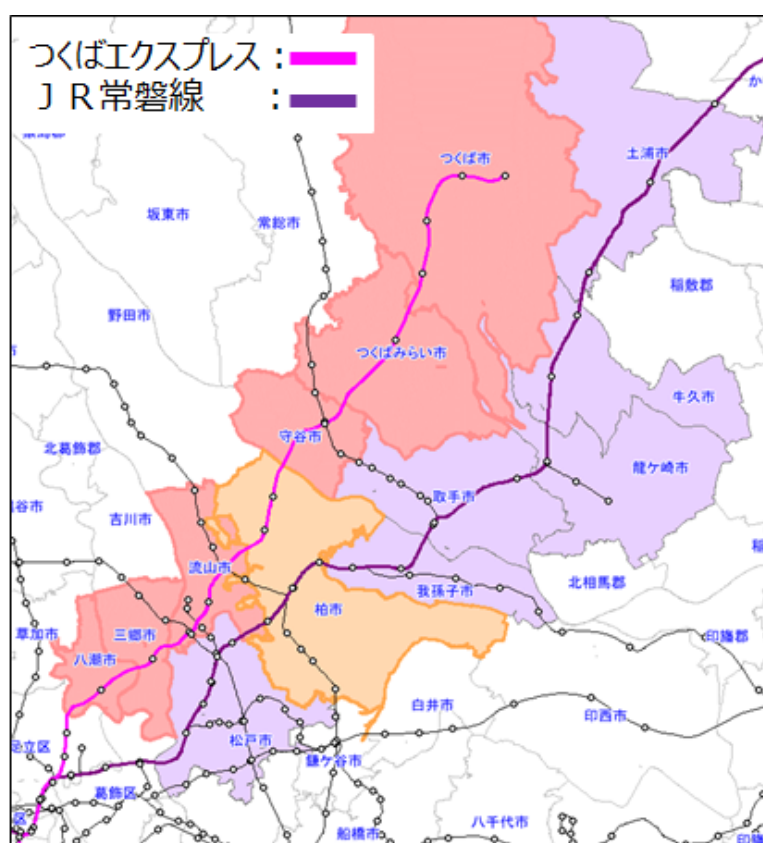


図 II-2 分析対象エリア

イ 分析の基本的な考え方

つくばエクスプレスの沿線自治体だけのデータ分析を行っても効果が見え難いことから、つくばエクスプレスと並行するJR常磐線の沿線自治体を比較対象としてデータ分析を行った。

ウ 分析項目

分析項目として、人口動態、地価、税収を取り上げ、それぞれの変化を比較した。

(2) 人口動態の変化

① 沿線自治体

住民基本台帳によりつくばエクスプレス沿線自治体の夜間人口をみると、開業に伴い増加傾向が強まっている。他方で、JR常磐線沿線自治体は一部を除いて減少傾向となっている（図 II-3）。

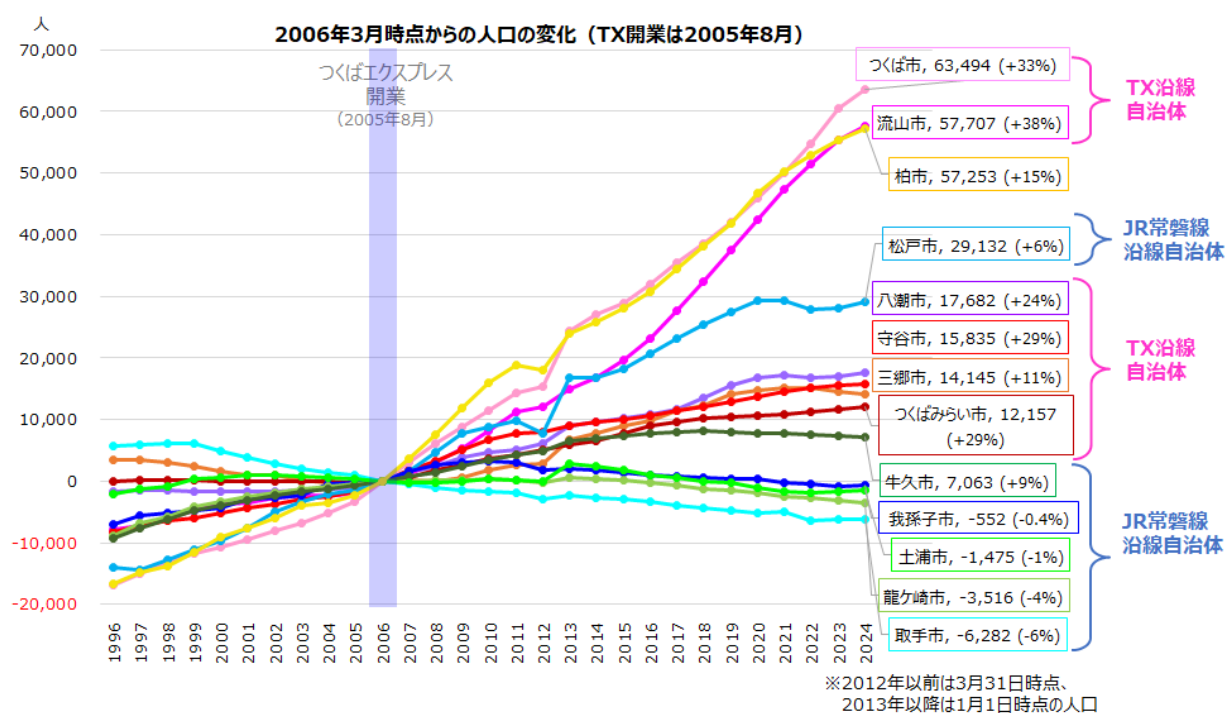


図 II-3 平成18年3月時点からの沿線自治体の人口変化

② 駅周辺地域

国勢調査の500mメッシュ人口をみると、つくばエクスプレスの駅周辺では、大規模な宅地供給が行われた結果、周辺の地域と比較し、人口増加の傾向が強い（図 II-4、図 II-5、図 II-6、図 II-7）。

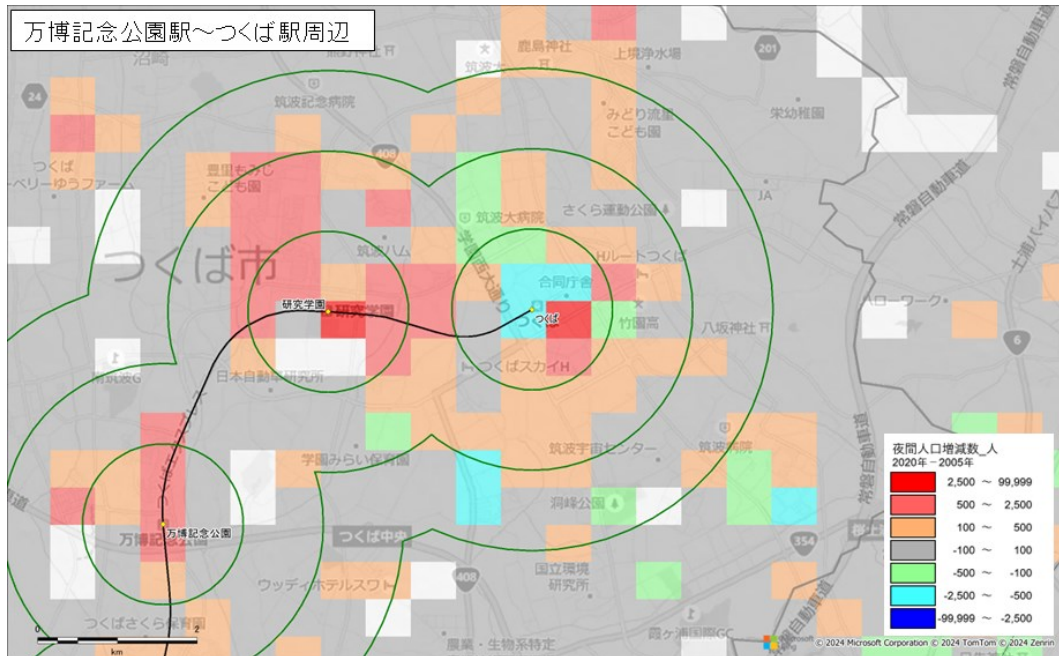


図 II-4 駅周辺地域の人口変化（2005年と2020年の比較：万博記念公園駅～つくば駅周辺）

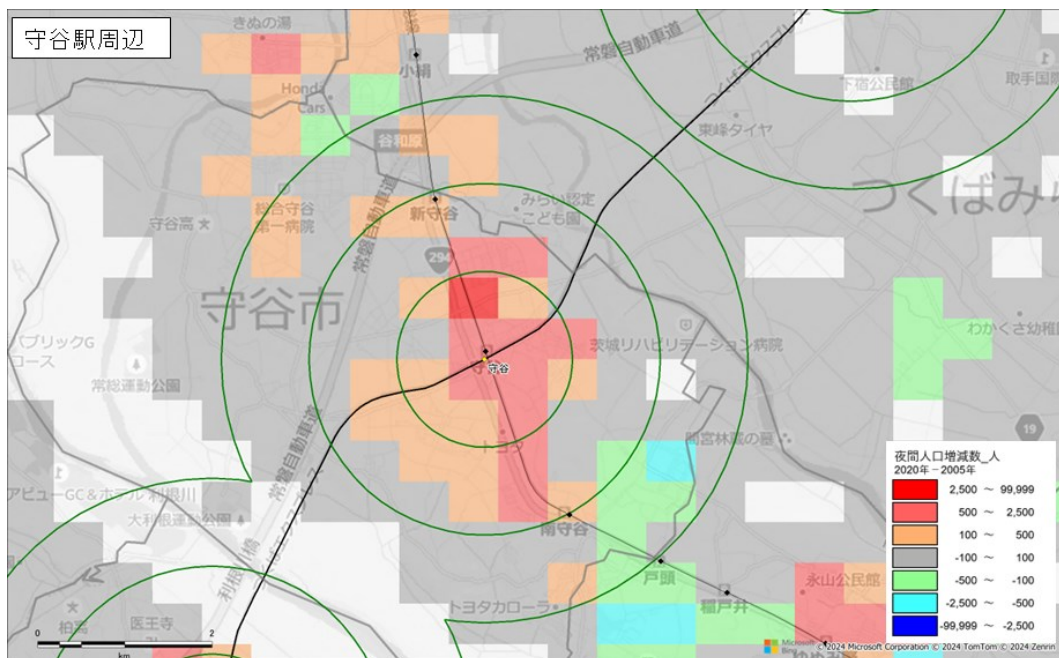


図 II-5 駅周辺地域の人口変化（2005年と2020年の比較：守谷駅周辺）

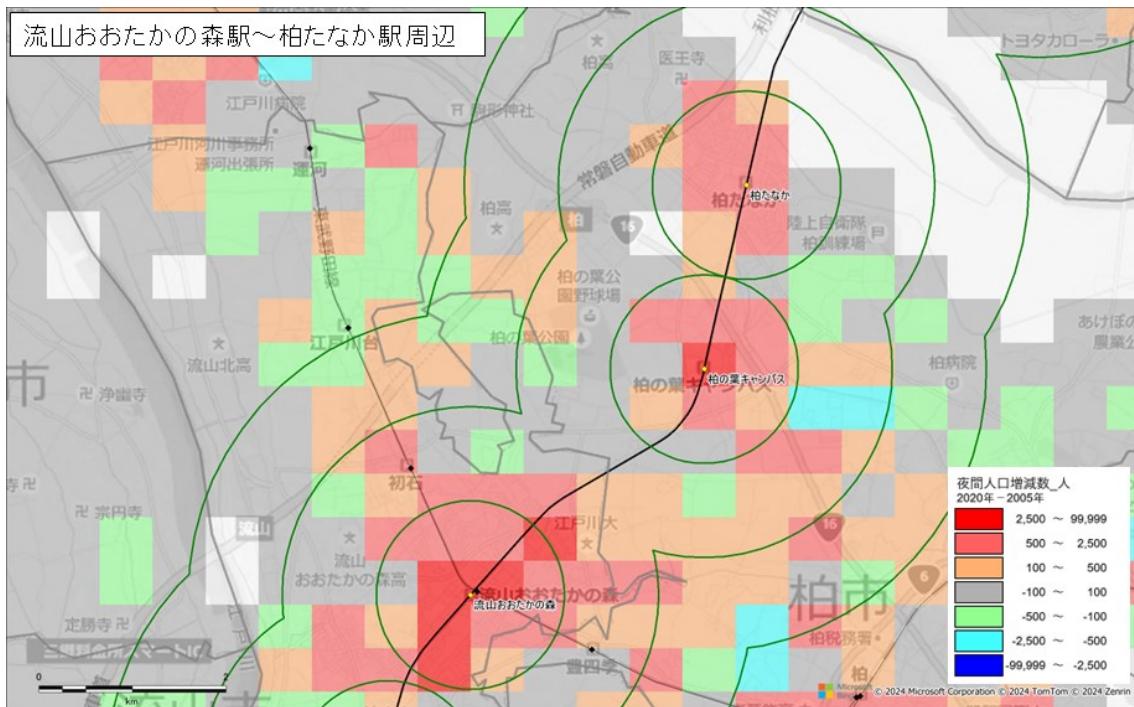


図 II-6 駅周辺地域の人口変化

(2005年と2020年の比較：流山おおたかの森駅～柏たなか駅周辺)

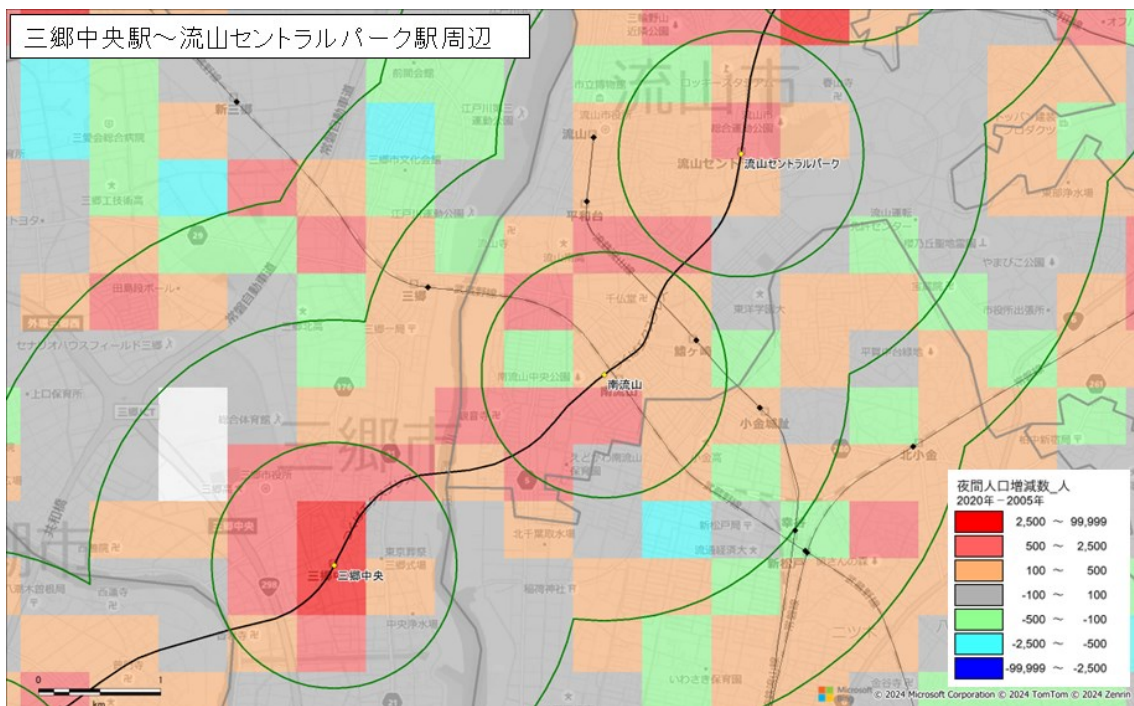


図 II-7 駅周辺地域の人口変化

(2005年と2020年の比較：三郷中央駅～流山セントラルパーク駅周辺)

国勢調査の500mメッシュ人口をみると、つくばエクスプレスの駅周辺では人口増加が進む中で、JR常磐線沿線では一部を除き減少傾向となっている（図 II-8）。

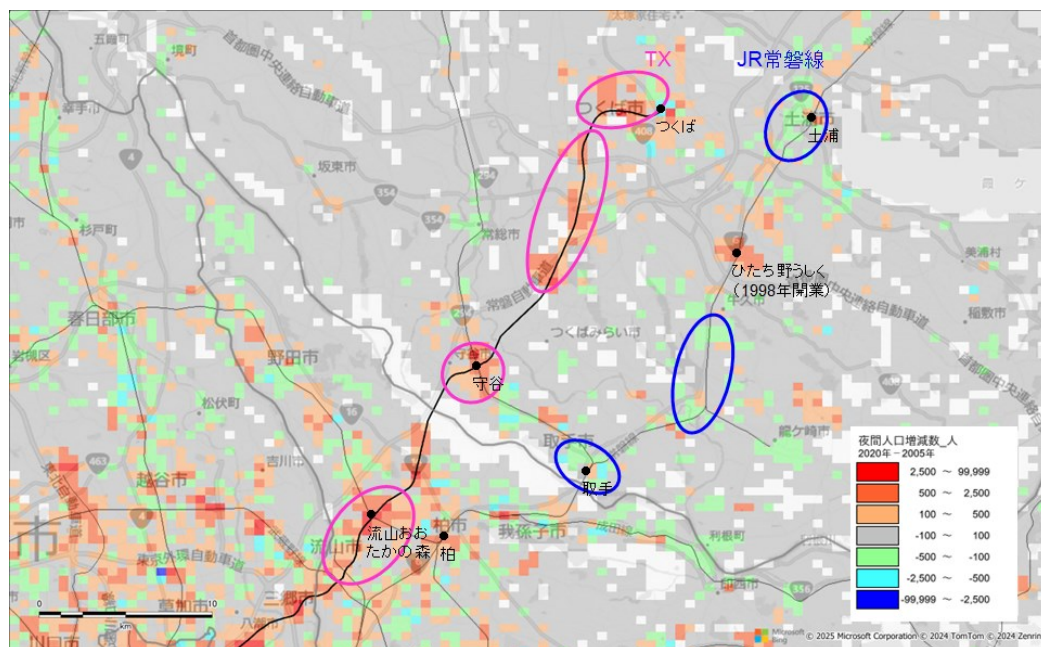


図 II-8 駅周辺地域の人口変化（2005年と2020年の比較：沿線全域）

国勢調査の500mメッシュ人口をみると、東京圏全体では主に都心部のほか鉄道沿線の比較的近郊部において人口が増加している（図 II-9）。

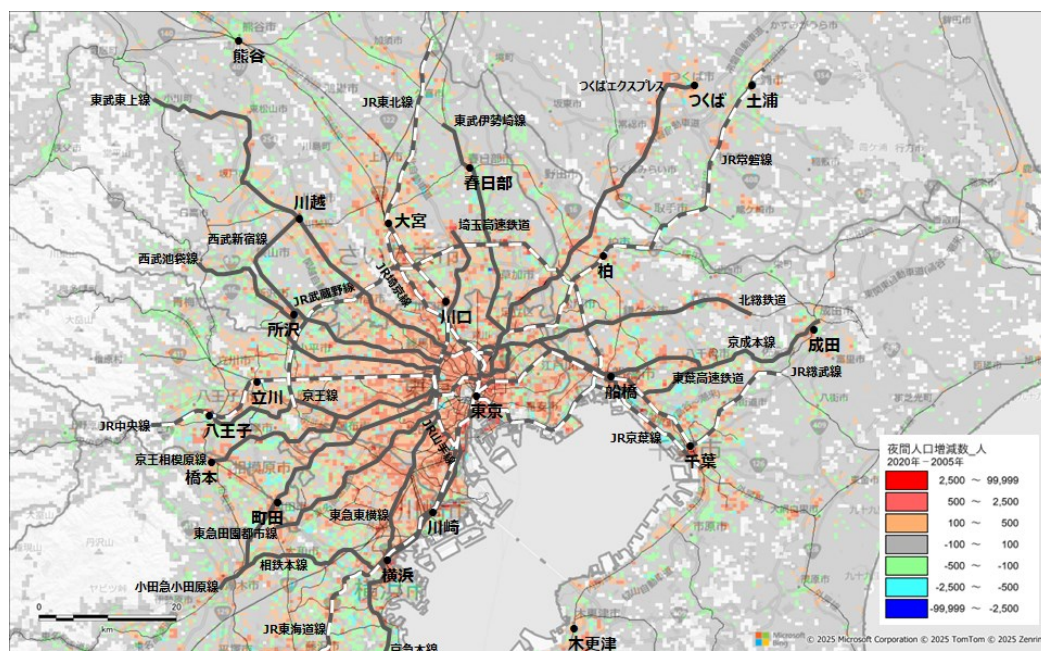


図 II-9 駅周辺地域の人口変化（2005年と2020年の比較：東京圏全域）

(3) 地価の変化

① 沿線自治体

公示地価に着目し、つくばエクスプレス沿線の自治体とJR常磐線沿線の自治体における平均地価をみると、つくばエクスプレス開業以降、まちづくりが進んだ守谷市・流山市等において上昇傾向にある（図 II-10）。

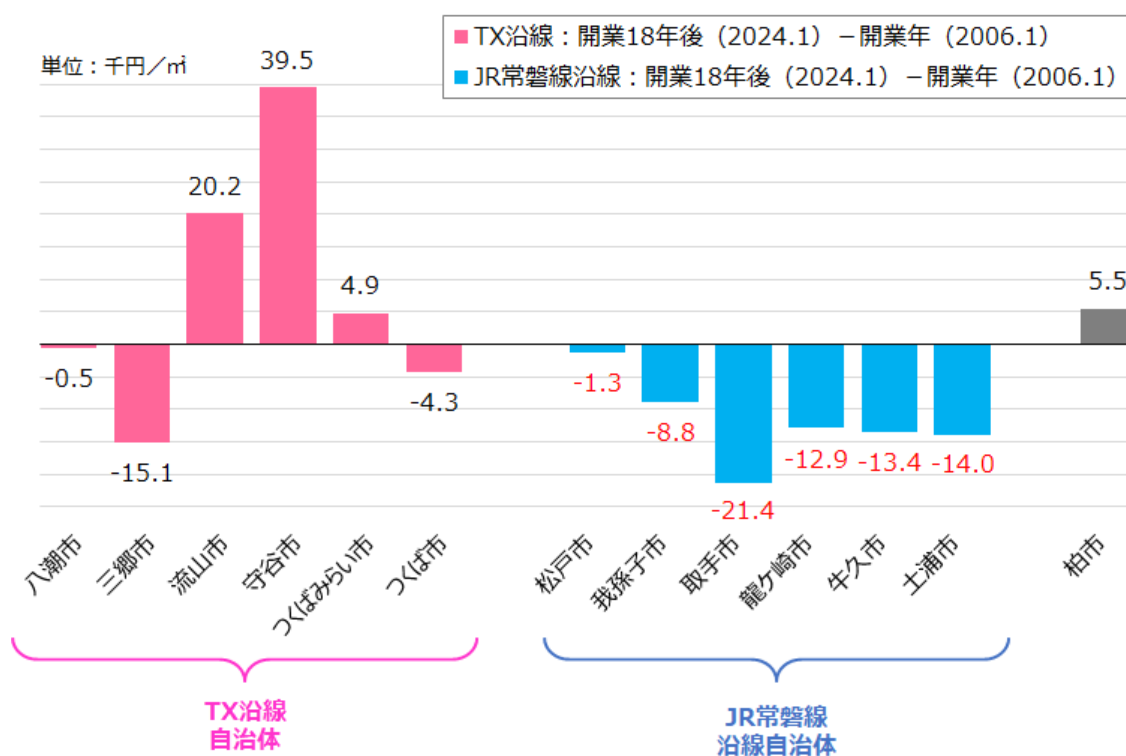


図 II-10 沿線自治体の地価変化

② 駅周辺地域

公示地価に着目し、つくばエクスプレス開業直前の2004年と2024年の地価の変化をみると、つくばエクスプレスの駅から1～2 km程度の範囲で比較的地価が上昇していることがわかる（図 II-11、図 II-12）。

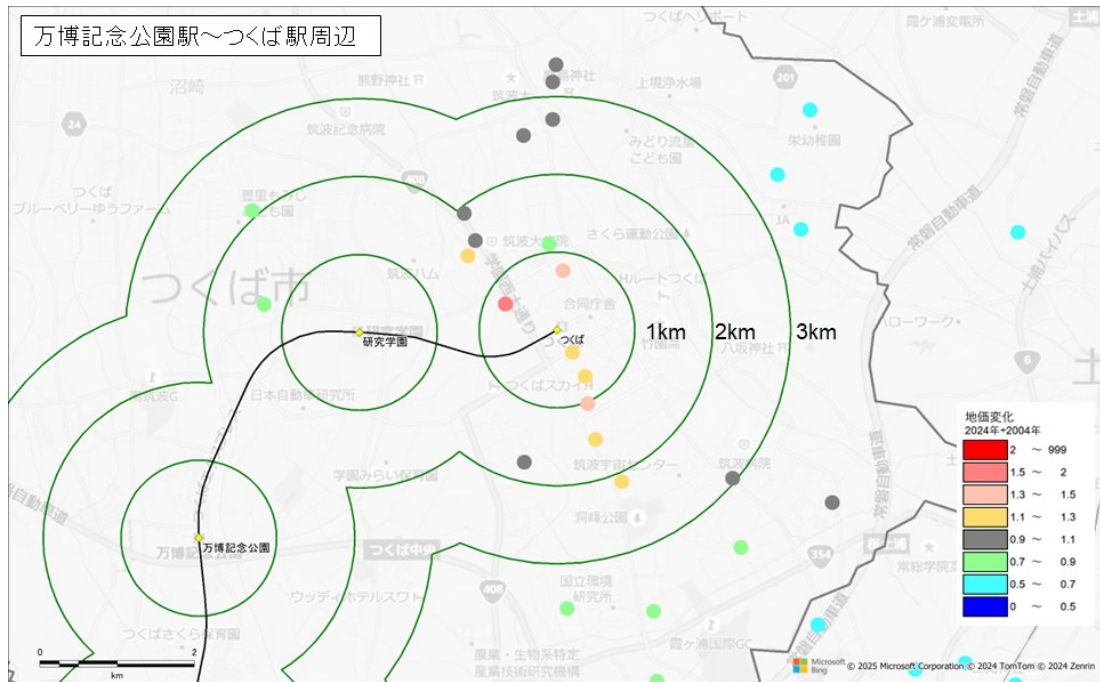


図 II-11 駅周辺地域の地価変化（万博記念公園駅～つくば駅周辺）

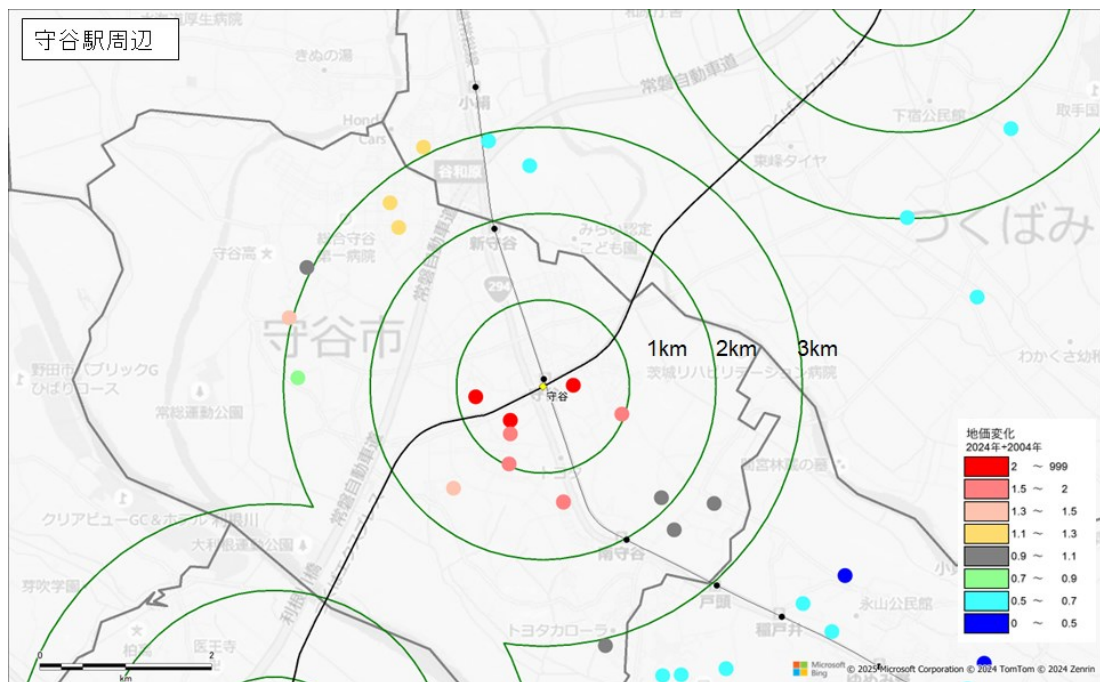


図 II-12 駅周辺地域の地価変化（守谷駅周辺）

既設路線が周辺に存在することなどから、他区間と比較して地価上昇の範囲が限定的であると考えられる（図 II-13、図 II-14）。

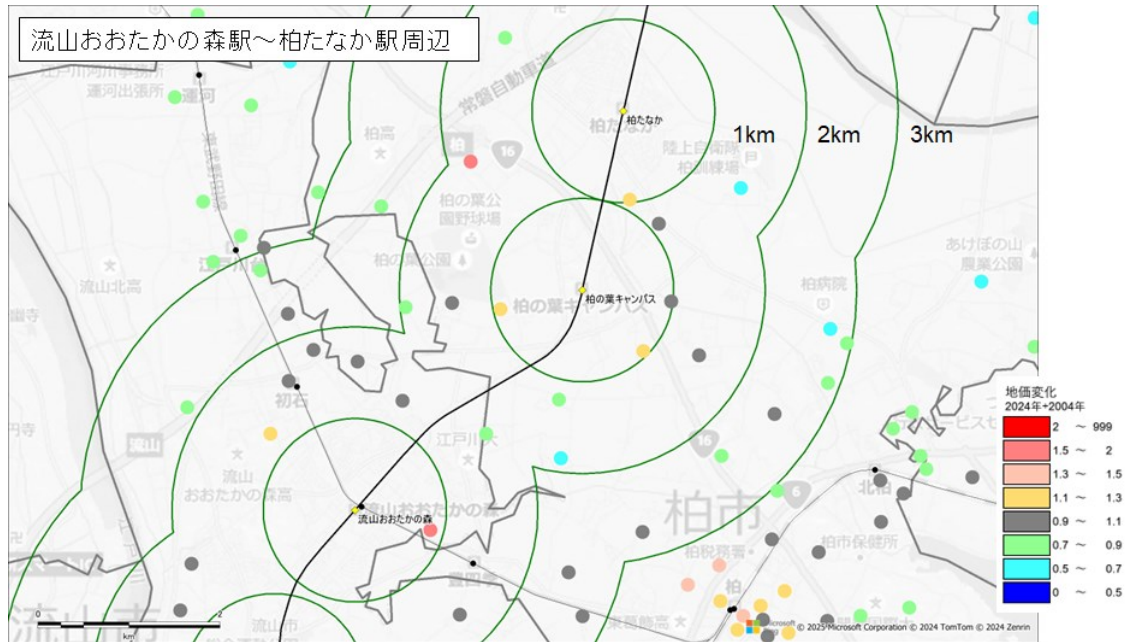


図 II-13 駅周辺地域の地価変化（流山おおたかの森駅～柏たなか駅周辺）

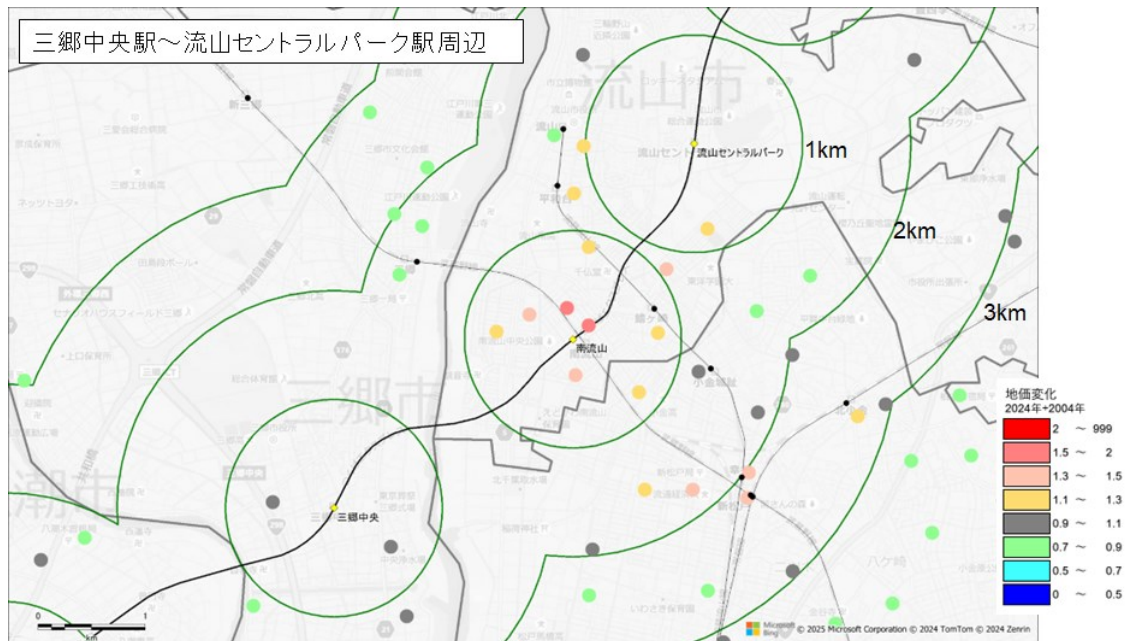


図 II-14 駅周辺地域の地価変化（三郷中央駅～流山セントラルパーク駅周辺）

つくばエクスプレスの駅周辺では地価上昇が進む中で、JR常磐線沿線では限定的な結果となっている（図 II-15）。

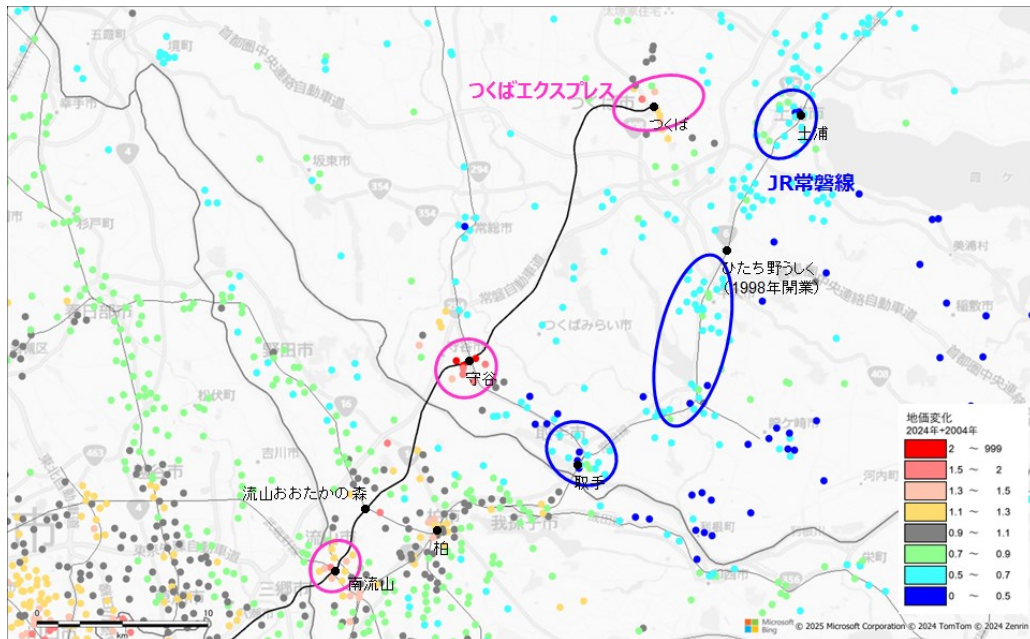


図 II-15 駅周辺地域の地価変化（沿線全域）

東京圏全域では郊の中心都市や拠点駅周辺において地価が上昇傾向となっている（図 II-16）。

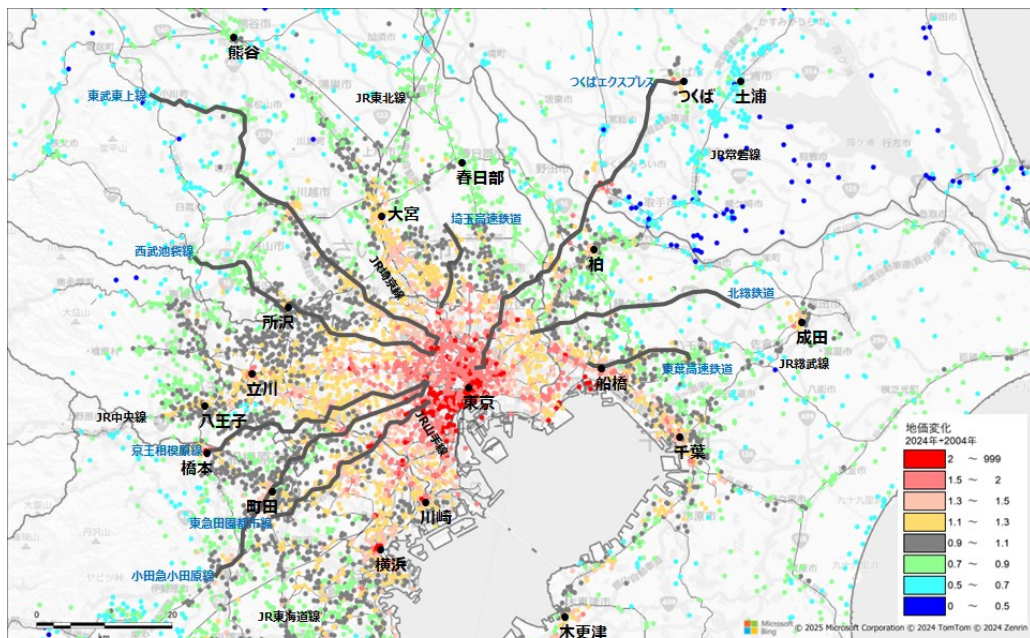


図 II-16 駅周辺地域の地価変化（東京圏全域）

東京圏における地価の高い地域は、都心部や近郊の中心都市や鉄道沿線に分布している（図 II-17）。

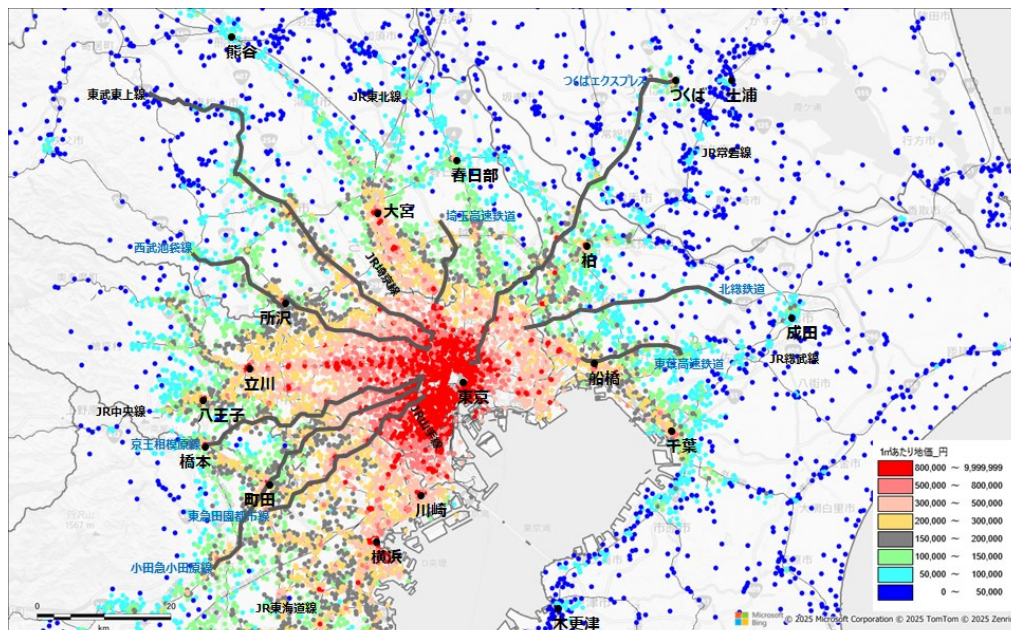


図 II-17 駅周辺地域の地価変化（2004年～2024年）：東京圏全域

(4) 税収の変化

① 固定資産税

地方財政状況調査関係資料によると、つくばエクスプレス開業以降、つくばエクスプレス及びJR常磐線沿線の自治体における税収（固定資産税）の増加率は、大きな差が見られる。つくばエクスプレス沿線の自治体では総じて増加傾向にあるが、JR常磐線沿線の自治体では限定的な結果となっている（図 II-18）。

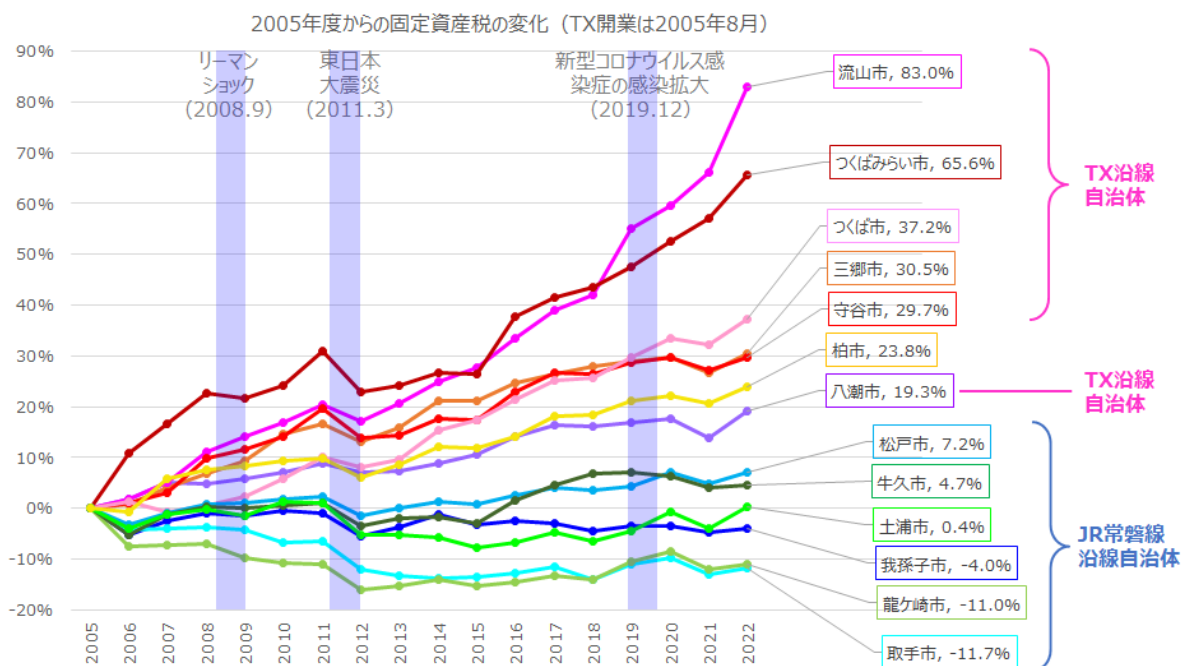


図 II-18 2005年度からの沿線自治体の固定資産税変化（TX開業は2005年8月）

地方財政状況調査関係資料及び固定資産の価格等の概要調書によると、つくばエクスプレス及びJR常磐線沿線の自治体における課税対象面積はいずれも増加しているものの、税収額（固定資産税）は、つくばエクスプレス沿線の自治体で大きく増加している（図 II-19、図 II-20）。

ア 課税対象面積の変化

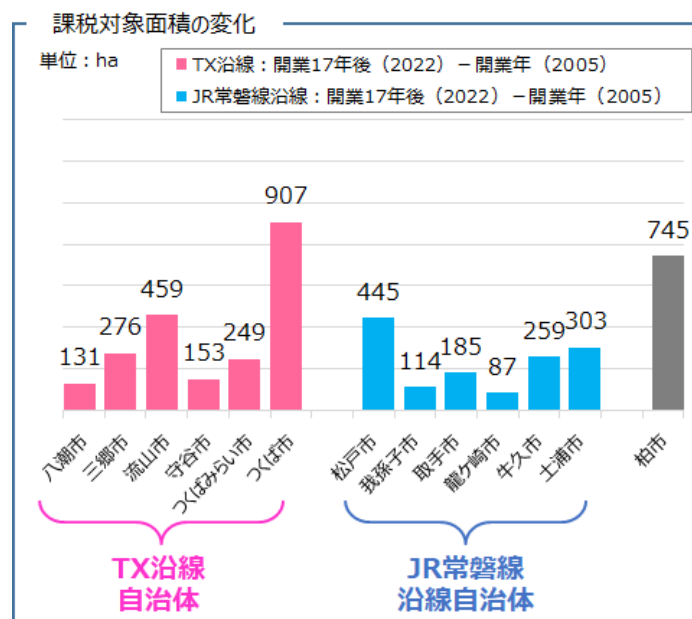


図 II-19 沿線自治体の課税対象面積の変化

イ 固定資産税の税収額の変化

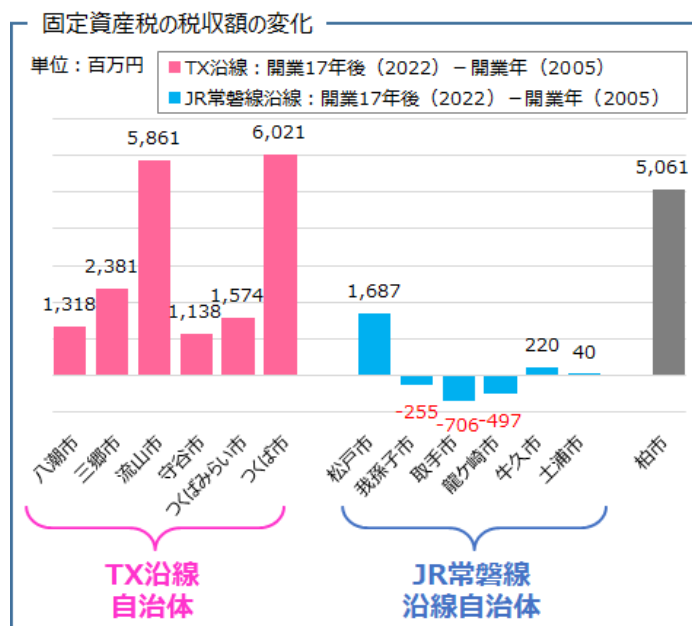


図 II-20 沿線自治体の固定資産税の税収額の変化

地方財政状況調査関係資料及び固定資産の価格等の概要調書によると、つくばエクスプレス沿線の自治体における単位面積当たりの固定資産税額は、JR常磐線沿線の自治体と比較して伸びが顕著となっており、課税標準額（地価）が増加していると考えられる（図 II-21）。

単位：百万円/ha

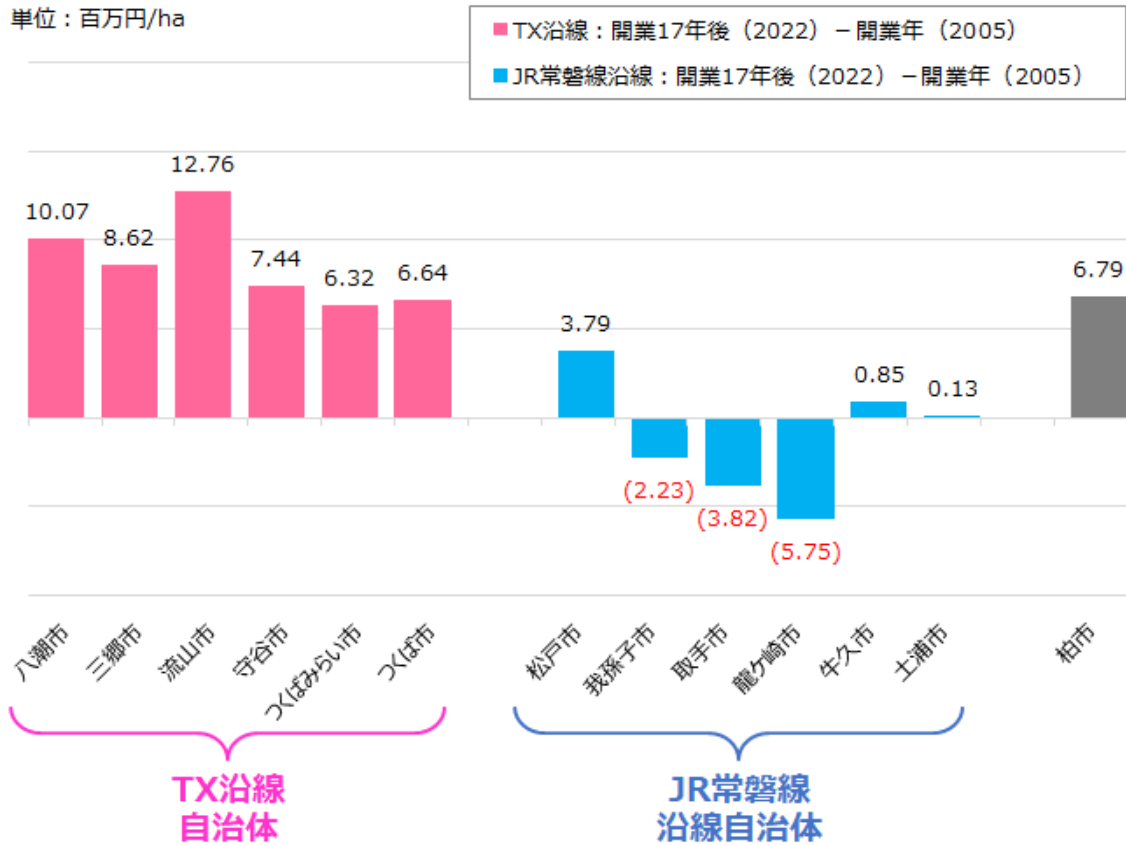


図 II-21 つくばエクスプレス開業以降の固定資産税額／課税対象面積の変化

② 法人住民税

地方財政状況調査関係資料によると、つくばエクスプレス沿線の自治体とJR常磐線沿線の自治体における平均地価は、つくばエクスプレス開業以降、まちづくりが進んだ守谷市・流山市等において上昇傾向にある（図 II-22）。

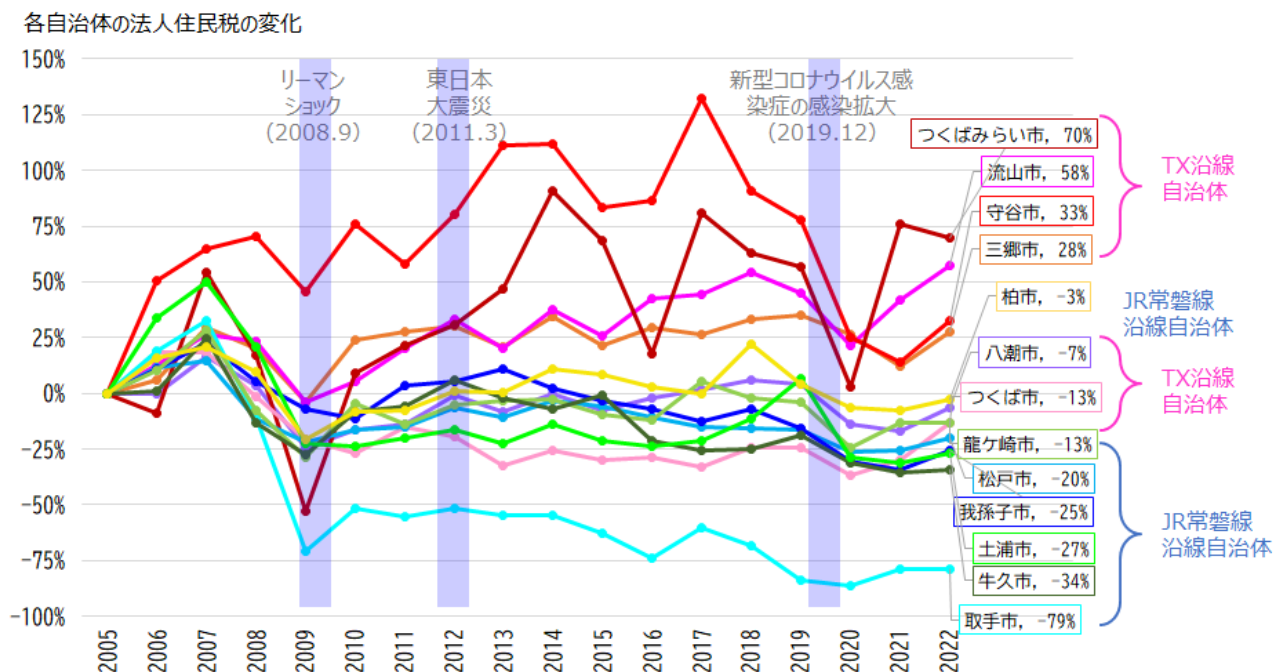


図 II-22 2005年度からの沿線自治体の法人住民税変化（TX開業は2005年8月）

(5) 交通手段分担率の変化

東京都市圏パーソントリップ調査によると、通勤目的の移動において、つくばエクスプレス沿線の自治体では鉄道分担率が概ね 1 割以上増加しており、自動車から鉄道への転換が見られる（表 II-3）。

表 II-3 沿線自治体の鉄道分担率の変化（通勤目的）

自治体	H30				H10				分担率の変化 (H30-H10)		
	鉄道	バス	自動車	合計	鉄道	バス	自動車	合計	鉄道	バス	自動車
八潮市	39%	2%	59%	100%	19%	2%	79%	100%	20pt	0pt	-20pt
三郷市	51%	2%	46%	100%	36%	3%	60%	100%	15pt	-1pt	-14pt
流山市	65%	2%	33%	100%	55%	0%	45%	100%	10pt	1pt	-11pt
守谷市	32%	1%	67%	100%	25%	0%	75%	100%	8pt	1pt	-8pt
つくばみらい市	24%	1%	76%	100%	11%	0%	88%	100%	12pt	0pt	-13pt
つくば市	15%	3%	82%	100%	5%	1%	94%	100%	10pt	2pt	-11pt
柏市	62%	2%	36%	100%	51%	2%	48%	100%	11pt	0pt	-12pt
松戸市	72%	2%	27%	100%	61%	2%	37%	100%	10pt	0pt	-10pt
我孫子市	61%	1%	39%	100%	58%	0%	42%	100%	3pt	0pt	-3pt
取手市	43%	0%	57%	100%	45%	1%	54%	100%	-2pt	-1pt	3pt
龍ヶ崎市	17%	1%	82%	100%	23%	1%	77%	100%	-6pt	0pt	6pt
牛久市	17%	2%	81%	100%	29%	1%	71%	100%	-11pt	1pt	10pt
土浦市	13%	1%	86%	100%	13%	2%	85%	100%	0pt	-1pt	1pt

東京都市圏パーソントリップ調査によると、私事目的の移動においては、つくばエクスプレス沿線及びJR常磐線沿線の自治体ともに鉄道分担率が増加傾向にあるが、つくばエクスプレス沿線自治体の増加率が比較的大きい（表 II-4）。

表 II-4 沿線自治体の鉄道分担率の変化（私事目的）

自治体	H30				H10				分担率の変化 (H30-H10)		
	鉄道	バス	自動車	合計	鉄道	バス	自動車	合計	鉄道	バス	自動車
八潮市	14%	0%	86%	100%	2%	1%	97%	100%	12pt	-1pt	-11pt
三郷市	10%	2%	88%	100%	7%	3%	90%	100%	3pt	-1pt	-3pt
流山市	27%	1%	72%	100%	14%	0%	85%	100%	13pt	1pt	-13pt
守谷市	7%	1%	93%	100%	2%	0%	98%	100%	5pt	1pt	-5pt
つくばみらい市	4%	0%	96%	100%	0%	1%	99%	100%	4pt	-1pt	-3pt
つくば市	6%	2%	91%	100%	1%	1%	98%	100%	5pt	2pt	-7pt
柏市	30%	2%	68%	100%	26%	3%	71%	100%	5pt	-1pt	-4pt
松戸市	38%	4%	58%	100%	28%	2%	70%	100%	10pt	2pt	-12pt
我孫子市	20%	2%	78%	100%	19%	0%	81%	100%	1pt	2pt	-3pt
取手市	13%	2%	86%	100%	8%	2%	90%	100%	4pt	0pt	-4pt
龍ヶ崎市	4%	0%	96%	100%	3%	0%	97%	100%	1pt	0pt	-1pt
牛久市	3%	3%	94%	100%	4%	0%	96%	100%	-1pt	3pt	-2pt
土浦市	3%	2%	95%	100%	4%	1%	95%	100%	-1pt	0pt	0pt

3.1.2 摂津市駅

新駅整備の事例として、摂津市駅を対象に、以下の鉄道の整備効果から地価上昇への波及フロー図（再掲）の網掛け部分の効果を示す（図 II-23）。

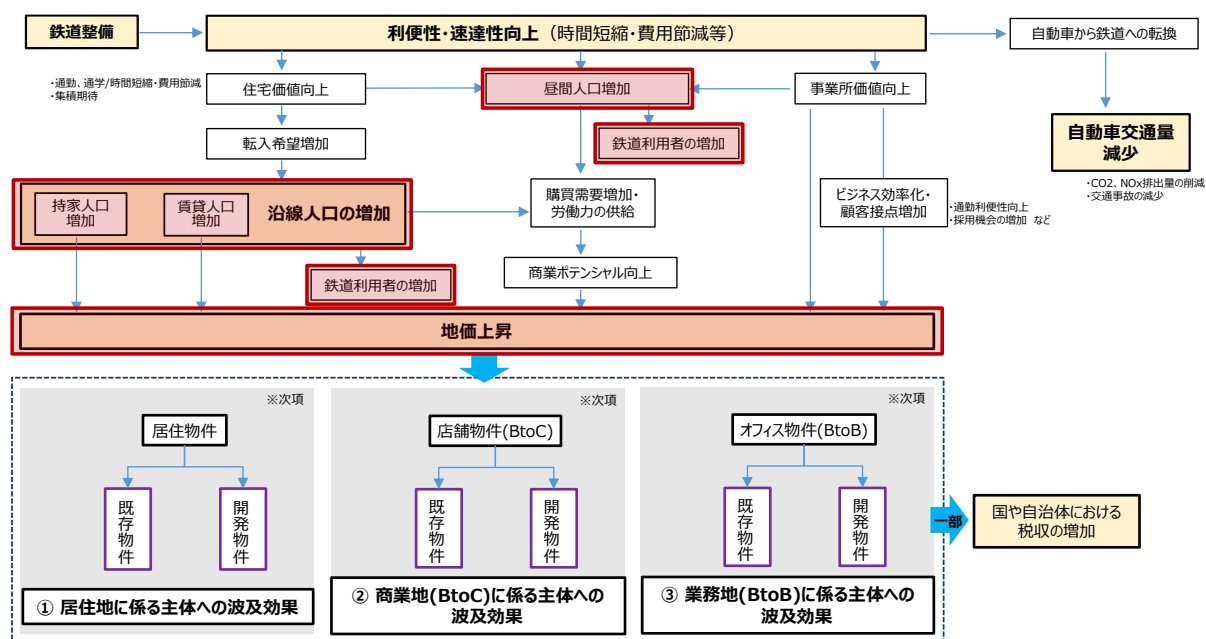


図 II-23 鉄道の整備効果から地価上昇への波及フロー（再掲）

(1) 事業の概要

① 事業の発端

摂津市駅は、阪急京都線正雀駅と南茨木駅の間にある駅であり、平成22年3月に開業している。新駅整備の構想は、平成11年に旧都市整備公団（現、（独）都市再生機構）により、新駅を設置したうえで、(株)ダイヘンの用地を活用したまちづくりを提案したことに始まっている。しかし、平成12年の国の特殊法人改革により公団がまちづくりの主体者になることが不可能となり、一旦構想は白紙に戻ってしまった。平成14～15年に摂津市により、インフラ整備を主体とする土地区画整理事業によるまちづくり構想をとりまとめ、計画がスタートしている。

② 南千里丘まちづくり構想

平成18年に(株)ダイヘン（土地所有者）、阪急電鉄(株)、摂津市の3者にて、まちづくり構想の具体化に向けた3者間の役割をまとめた「南千里丘まちづくり構想に関する基本合意書」が交換されている。合意書の目的は、「将来の連続立体交差化を視野に入れ、3者が新駅の設置、インフラの整備、市の主体性のある南千里丘まちづくり構想の具体化に向け、お互いに一致協力し、推進する」となっており、3者の役割として、(株)ダイヘンは、「摂津市が進めているまちづくりに協力する第三者（開発事業者）に土地を売却する。」、阪急電鉄(株)は、「新駅の設置及び踏切道の改良を検討する。」、摂津市は、「シビックゾーン周辺等まちづくり構想に基づく、市の主体性のあるまちづくりを行う。」となっている。

③ 南千里丘まちづくりの概要

「ふれあい広場」、「旧総合福祉会館」などの市有地及び(株)ダイヘン摂津事務所の跡地において、土地区画整理事業を行っている。

土地区画整理事業は、摂津市が同意施行者として実施され、開発エリアにおいて、駅前広場、公共施設（コミュニティプラザ、保健センター）、分譲マンション2棟、高齢者向け分譲マンションが整備された。また、土地区画整理事業と併せて、境川親水化整備事業も行われた（図 II-24）。



図 II-24 南千里丘まちづくり事業の配置図

④ 新駅設置の覚書交換

平成18年に阪急電鉄(株)と摂津市にて、新駅設置及び踏切道の改良等の事業内容、費用負担等について、覚書を交換しており、新駅設置費用については、摂津市の請願駅として、総事業費のうち摂津市が2／3、阪急電鉄(株)が1／3負担している。また、踏切道の改良等については、全額摂津市負担となっている。

新駅設置の負担割合については、阪急電鉄(株)と摂津市の協議により決められたが、摂津市議会議事録によると、当初は他事例を参考に摂津市、阪急電鉄(株)、開発事業者が1／3ずつ負担するとしたが、開発事業者は、土地区画整理事業による減歩に伴い公共用地を提供していること等を勘案し、開発事業者の負担分についても摂津市が負担することになった。

(2) 人口の変化

① 夜間人口の変化

ア 摂津市駅周辺の夜間人口

住民基本台帳により新駅が設置された摂津市南千里丘の夜間人口をみると、平成22年で0.2千人に対し、平成23年で1.4千人、令和5年では3.6千人となっており、新駅開業前と比べ約3.4千人に増加している（図 II-25）。これは、土地区画整理により約1,000戸の分譲住宅が立地したからである。摂津市南千里丘の年齢構成をみると、令和5年で50歳未満が72%を占めており、摂津市平均の54.5%と比べ、17.5%pt高く、子育て世代が転入しているという特徴が読み取れる（図 II-26）。

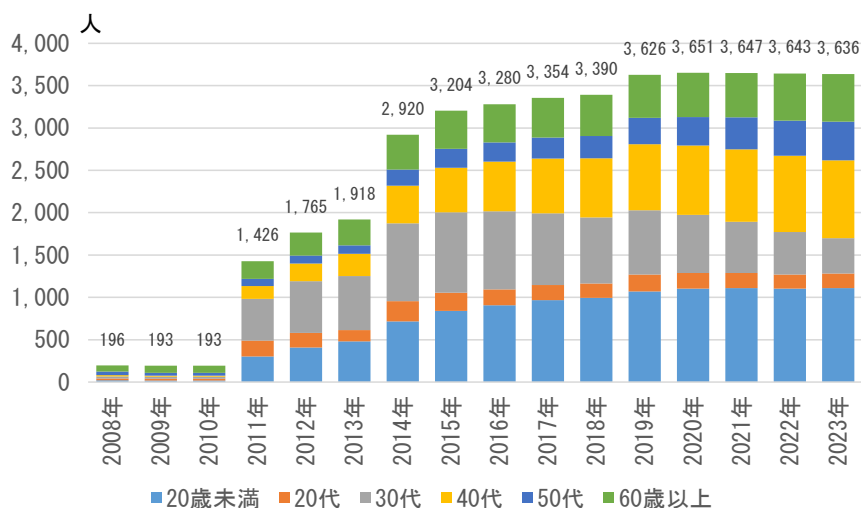


図 II-25 摂津市南千里丘の町丁目人口

出典：住民基本台帳

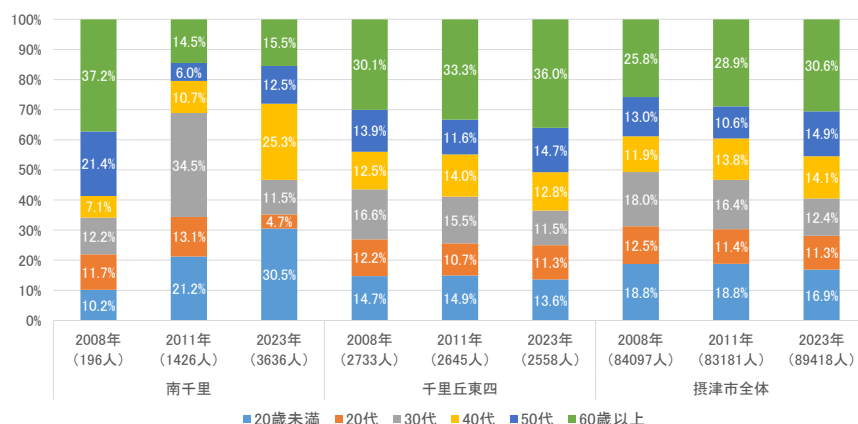


図 II-26 摂津市駅周辺の町丁目別年齢構成の比較

出典：住民基本台帳

イ 摂津市駅からの距離帯別の夜間人口密度

国勢調査の500mメッシュ人口をみると、平成17年から令和2年にかけて、摂津市駅があるゾーンでは人口密度が1.85倍になっているのに対し、500m先では1.10倍、1km先では1.13倍、1.5km先では1.02倍となっている。

摂津市全体では1.03倍であることから、新駅設置により駅から1km程度の範囲で人口増加していることがみてとれる（図 II-27、図 II-28）。

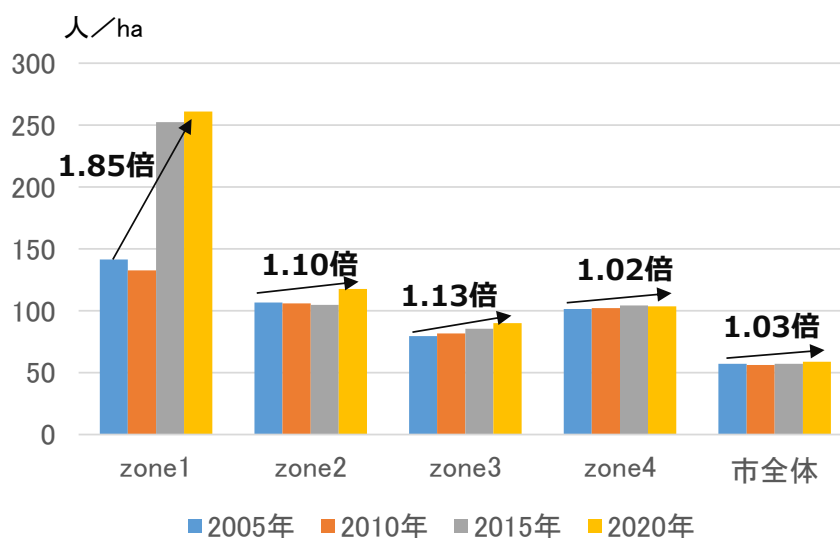


図 II-27 摂津市駅からの距離帯別人口密度

出典：各年国勢調査

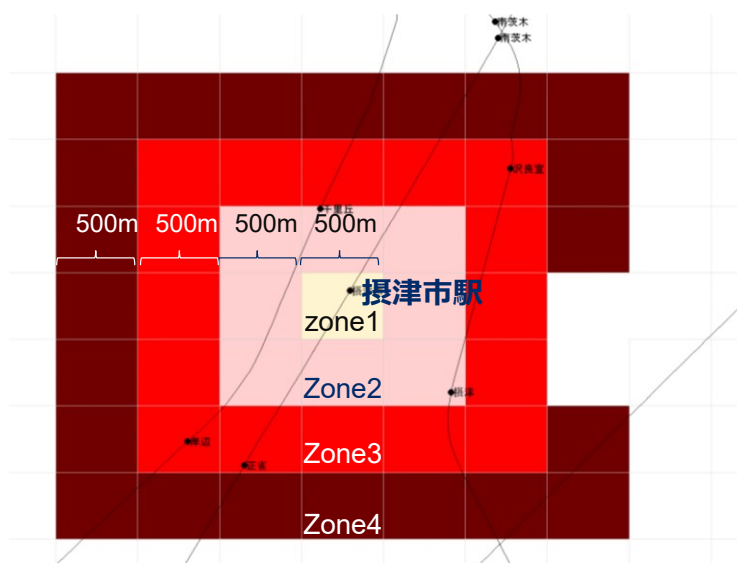


図 II-28 摂津市駅からの距離帯区分（500mメッシュ）

② 従業人口の変化

経済センサスにおける摂津市南千里丘の従業人口をみると、平成21年で321人であったが、令和3年では794人と約2.5倍に増加している。業種別でみると「医療・福祉」の従業者が増加している。これは、シニア向け分譲住宅が立地したことから、関連業種が立地したと考えられる。また、夜間人口の増加に伴い、「卸売業・小売業」も増加している（図 II-29）。

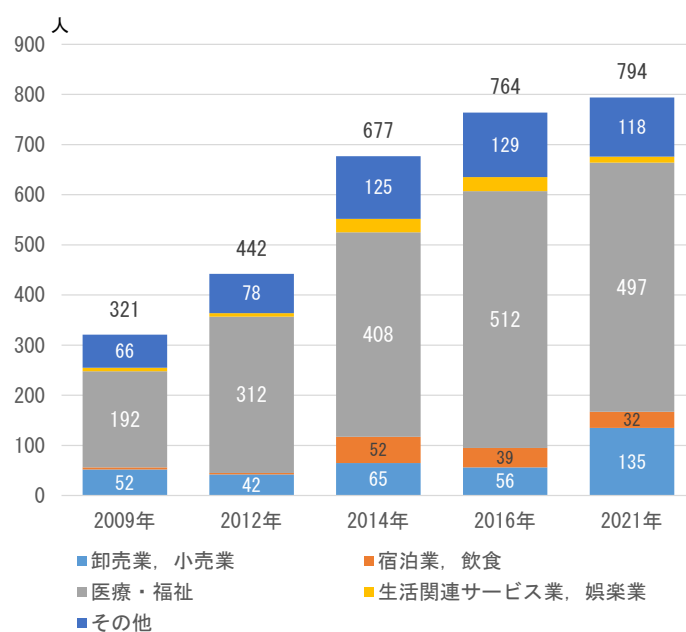


図 II-29 摂津市南千里丘の従業人口の推移（公務除く）

出典：経済センサス

(3) 鉄道乗車人員

摂津市駅の新設及び駅周辺の都市拠点が整備されたため、摂津市内の交通利便性が向上しており、摂津市内の乗車人員計をみると、平成21年が36.6千人/日に対し、令和元年では45.2千人/日と8.6千人増加している（図 II-30）。

摂津市人口1人あたりでも、平成21年の0.44に対し、令和元年では0.52と0.08pt増加しており、公共交通への利用転換に寄与していると推察される（図 II-31）。

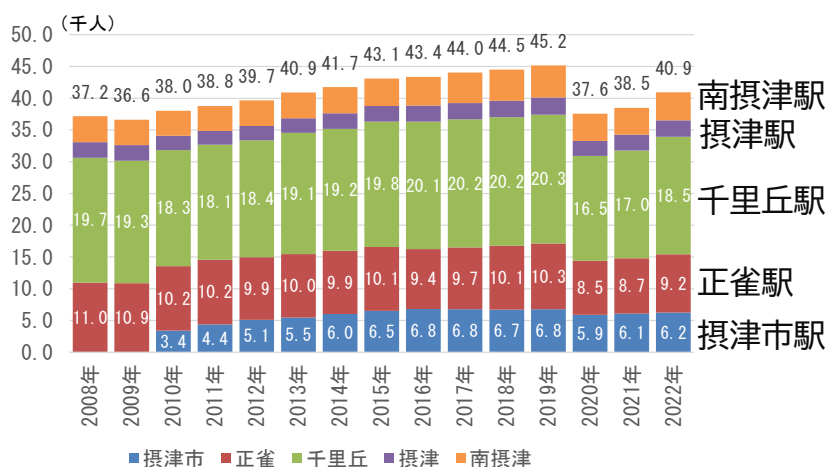


図 II-30 摂津市内各駅の1日あたり平均乗車人員の推移

出典：摂津市統計書より作成

(摂津市内乗車人員計／摂津市人口)

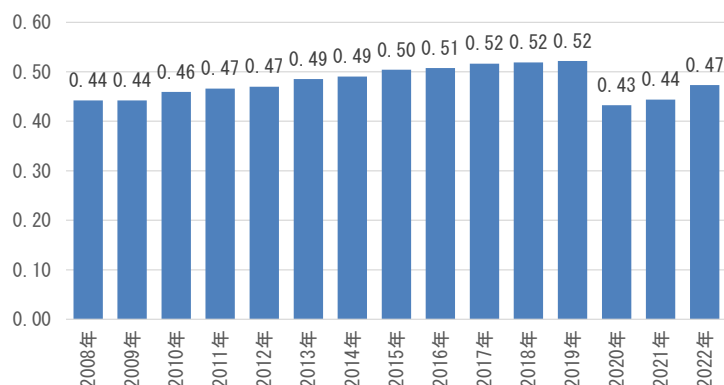


図 II-31 摂津市1人あたりの乗車人員の推移

出典：摂津市統計書を基に作成

(4) 土地利用の変化と地価の変化

① 土地利用の変化

平成21年と令和3年の都市地域土地利用細分メッシュデータを用いて、土地利用種別の変更があった地点をプロットすると、摂津市駅周辺において、中高層建物に転換している（図 II-32）。

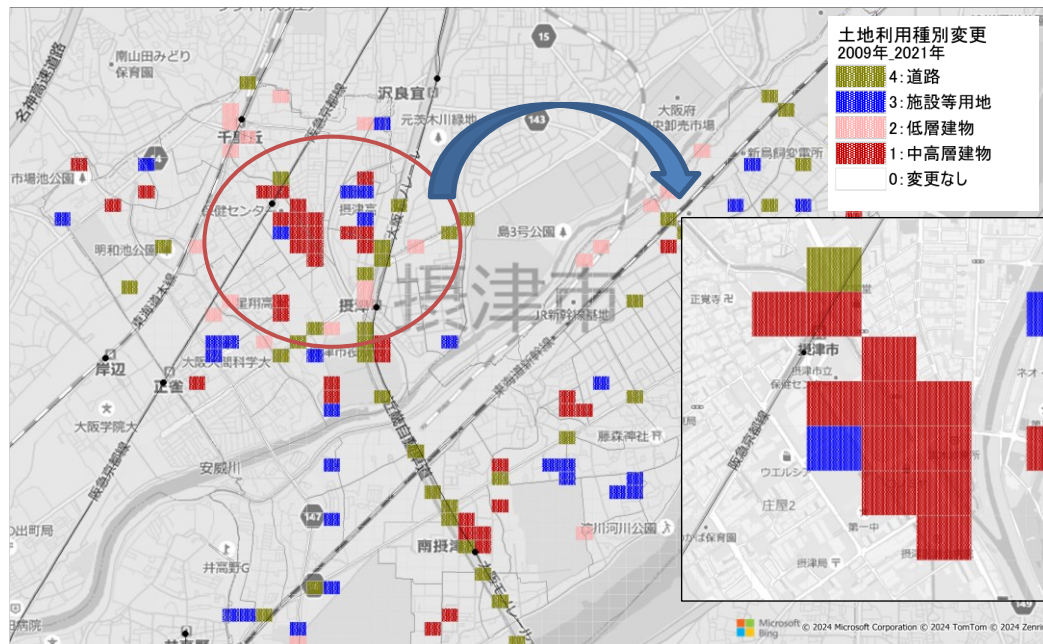


図 II-32 摂津市の土地利用種別の変化（2009年と2021年の比較）

出典：都市地域土地利用細分メッシュデータ（国土交通省）

② 地価の変化

公示地価に着目し、摂津市駅開業直前の平成22年と令和6年の地価の変化を見ると、摂津市駅及び千里丘駅において、地価が5～10%上昇している一方、南摂津の東側など駅から遠い地点においては、地価が下落しているのがみてとれる（図 II-33）。

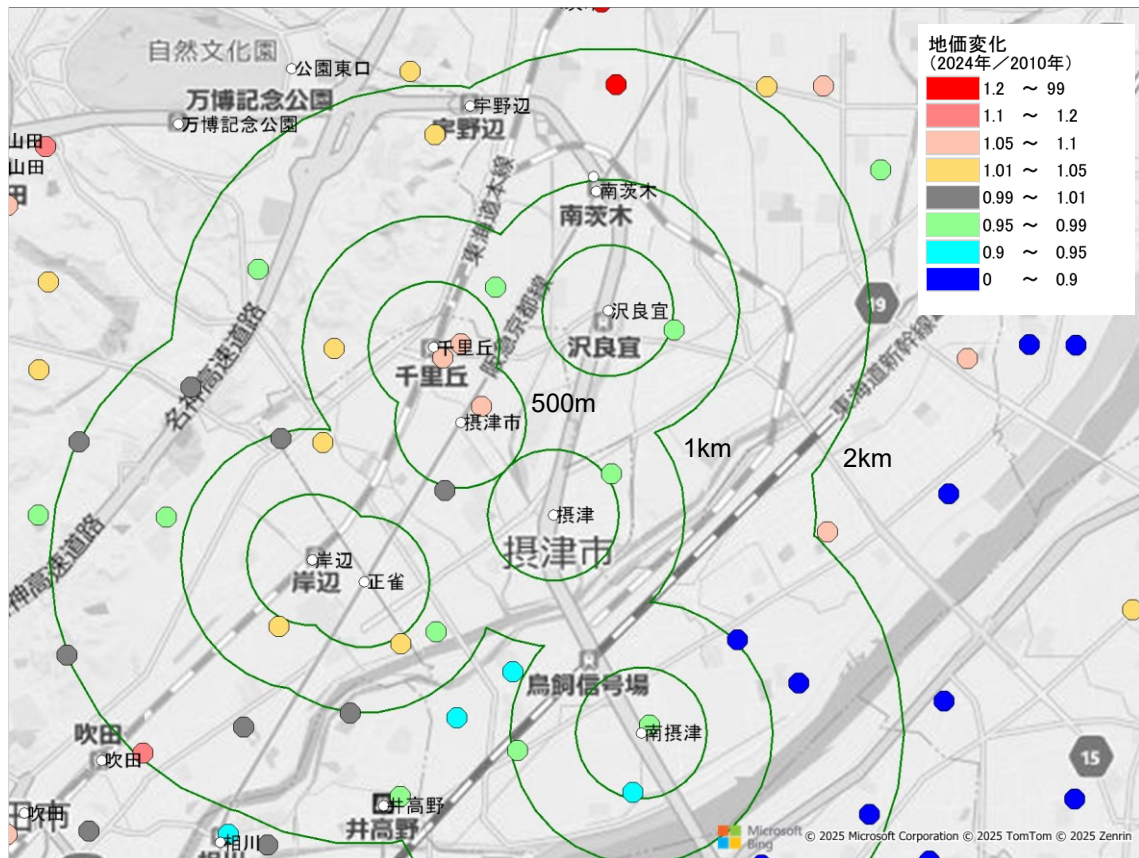


図 II-33 摂津市駅周辺の地価の推移

出典：公示地価を基に作成

3.2 受益の定量化手法の検討

「3 受益の定量化事例・手法」の冒頭に記載したとおり、本項では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、将来の夜間人口の増加の可能性や地価上昇効果の可能性を定量化する方法について、モデル事例の分析をもとに紹介する。

なお、これらの手法の適用に当たっては、受益の定量化を行う区域における土地利用の状況（鉄道以外の道路整備・都市開発状況等）、人口のトレンド等を適切に分析して比較対象となるモデル駅を設定することが必要であり、単に検討対象の属性を当てはめるだけでは、適切な計算とならないことに留意する。

3.2.1 夜間人口増加効果の定量化

以下のとおり、鉄道路線（駅）の開業に伴い周辺の夜間人口が増加する効果の定量化を試みた。

(1) 基本的な考え方（計算フロー）

鉄道路線（駅）を整備する場合（以下「整備あり」という。）に、しない場合（以下「整備なし」という。）に比べて周辺地域の夜間人口がどの程度増加するかを算定する。

算定に当たっては、鉄道整備事例における夜間人口の変化を、鉄道整備による効果分と、地域全体のトレンド分に分けるため、鉄道整備のあった地区となかった地区のそれぞれについて、鉄道整備前後の指標値（夜間人口）の変化量を算定し、その差分が整備の効果を示すと解釈する（差の差分分析 DID : Difference-in-differences design）（図 II-34）。

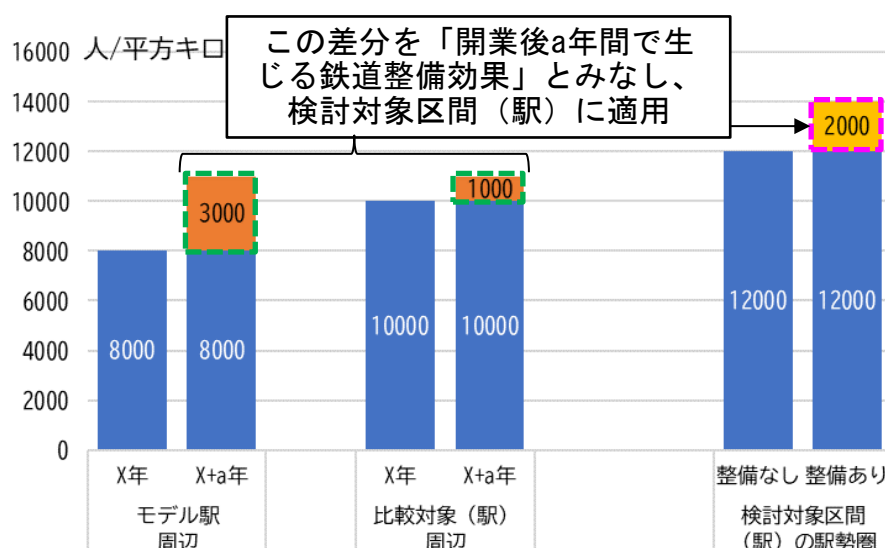


図 II-34 夜間人口増加効果の考え方イメージ

検討対象とする計画区間（以下「検討対象区間」という。）上の駅について、整備する鉄道路線（駅）と特性が類似する過去の整備路線の「モデル駅」と、整備しない場合と特性が類似する「比較対象（駅）」を設定し、その周辺地区（駅勢圏等）におけるモデル駅開業後一定期間の夜間人口の変化量（単位面積当たり）を算定し、モデル駅周辺地域での変化量と比較対象（駅）周辺地域での変化量の差分を鉄道整備により生じた効果とする。（以下、「モデル駅」「比較対象（駅）」を併せて「モデル駅等」という。）

この鉄道路線（駅）の有無による効果が将来も同様に生じると仮定し、この変化量を検討対象区間上の各駅の駅勢圏に適用し、夜間人口の変化を算定する（図 II-35）。

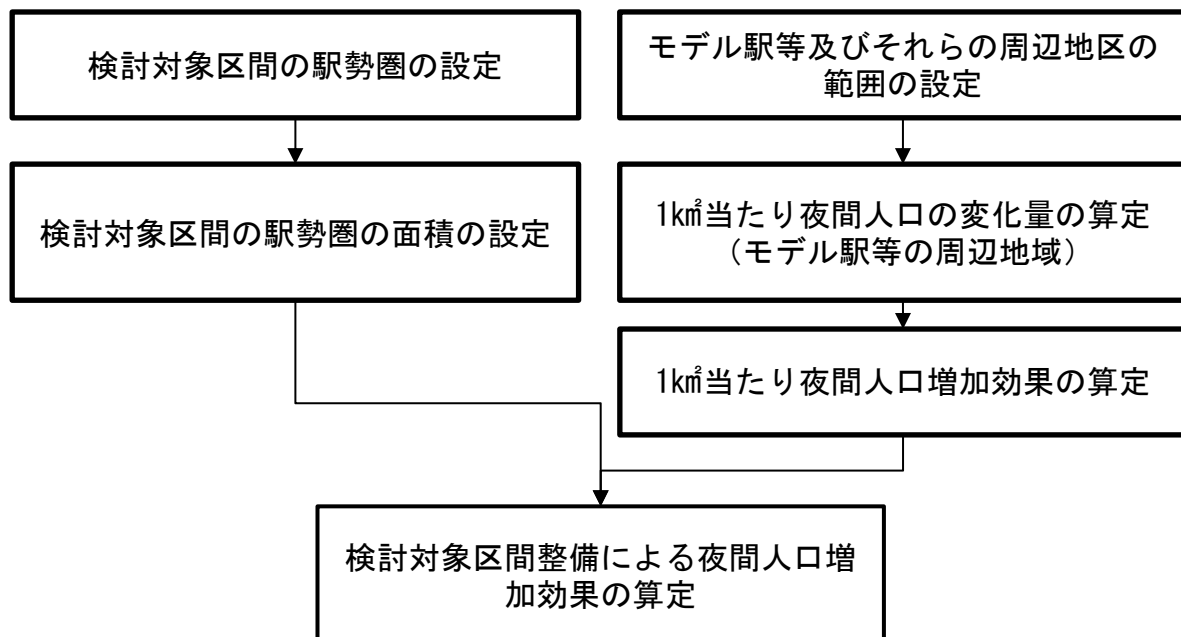


図 II-35 推計フロー

(2) 基礎データ

① 人口データ

夜間人口の基礎データとしては、国勢調査に基づく世界測地系500mメッシュ単位の夜間人口データを用いた。理由としては、住居表示の施行等による町丁目の変更の影響を受けることがなく、時系列分析が容易となるためである。本データは全国を対象に平成7(1995)年から5年ごとに整備されている。このため本データを用いて、同様の分析を行う場合には、概ね平成7(1995)年以降に開業した鉄道路線を事例として、その沿線地域でモデル駅等を選定することになる。なお、平成17(2005)年以降のみであれば、大都市圏を対象に世界測地系250mメッシュ単位の夜間人口データが整備されているため、大都市圏において概ね平成17(2005)年以降に開業した鉄道路線を事例とする場合であれば、250mメッシュ単位のデータを用いることも可能と考えられる。

② その他のデータ

モデル駅等の選定に当たり、特性が類似することを確認するため、検討対象区間の用途地域・容積率・土地利用等が把握できるデータを取得した。これらのデータは国土交通省「国土数値情報ダウンロードサイト」から取得可能であり、用途地域・容積率については「都市計画決定情報」、土地利用については「土地利用細分メッシュ」「都市地域土地利用細分メッシュ」のデータに含まれている。

(3) 検討対象駅の駅勢圏の設定

検討対象駅の駅勢圏は、各駅から概ね徒歩10～15分程度の範囲として、検討対象駅から半径750m以内に中心点のある500mメッシュとする。複数の駅の駅勢圏となる場合には、人口の重複計上を避けるため、最も近い駅の駅勢圏のみに含める。その際、駅勢圏メッシュ内にある水域や大規模公園等の非居住エリアは、駅勢圏メッシュ内に占める面積を推計（例：0.5メッシュ分）して面積の算定対象から除外する。この理由は、後に駅勢圏面積に1km²あたり人口増加効果を乗じて人口増加効果を算定することから、検討対象駅の駅勢圏内に非居住エリアがある場合、そこも含めて駅勢圏面積を設定すると、鉄道整備時にその非居住エリアも人口増加するという計算になり、人口増加効果の過大推計につながるためである（図 11-36）。

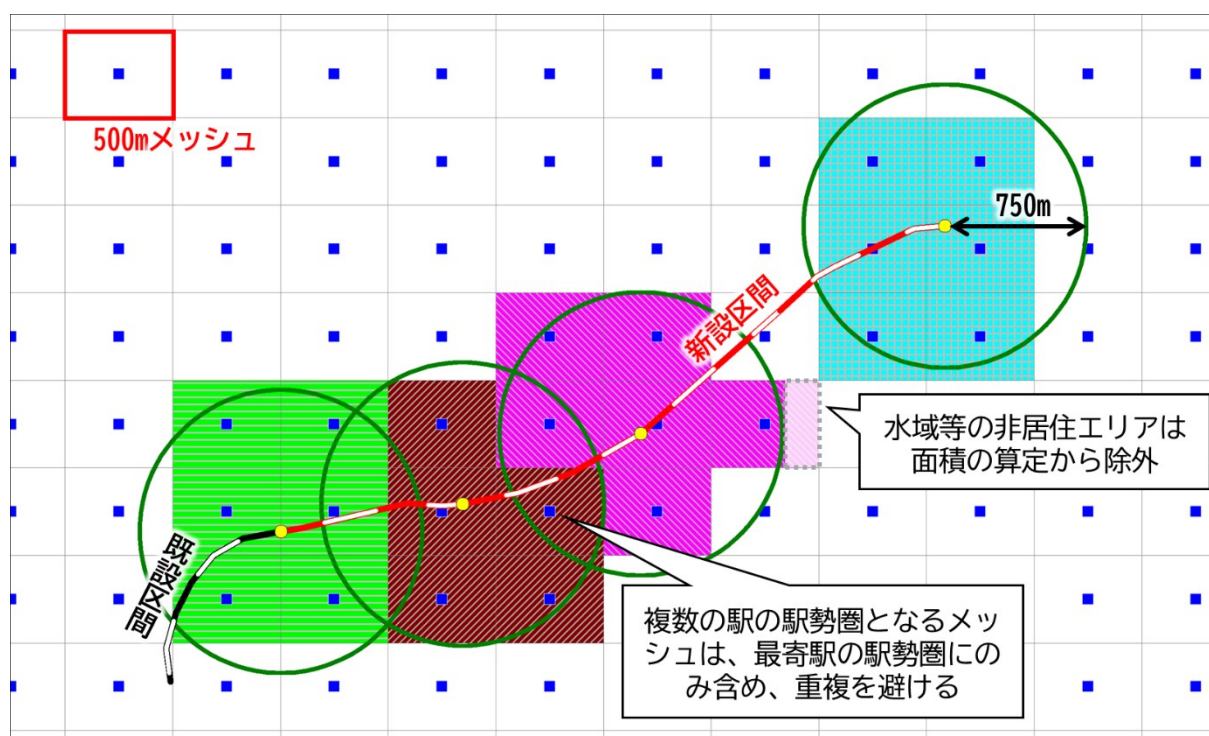


図 11-36 検討対象駅の駅勢圏の設定イメージ

(4) モデル駅等の設定

鉄道が整備された地域における効果の考え方として、新駅の駅勢圏では「駅の新設による効果」が生じ、新たに路線が結節する既設駅の駅勢圏では「既設駅への新たな路線の結節による効果」が生じるというように捉えるものとする。そこで、検討対象区間と特性が類似する過去の鉄道路線（駅）の開業事例により、モデル駅等を選定し、モデル駅等周辺地区の範囲を設定する（表 II-5、図 II-37）。

表 II-5 モデル駅等の周辺地区の設定の考え方

検討対象区間	モデル駅周辺地区	比較対象（駅）周辺地区
新駅	新設駅の駅勢圏	いずれの駅の駅勢圏にも含まれない（駅勢圏外）地区
新たに路線が結節する既設駅	新たに路線が結節した既設駅の駅勢圏	新たに路線が結節していない既設駅の駅勢圏

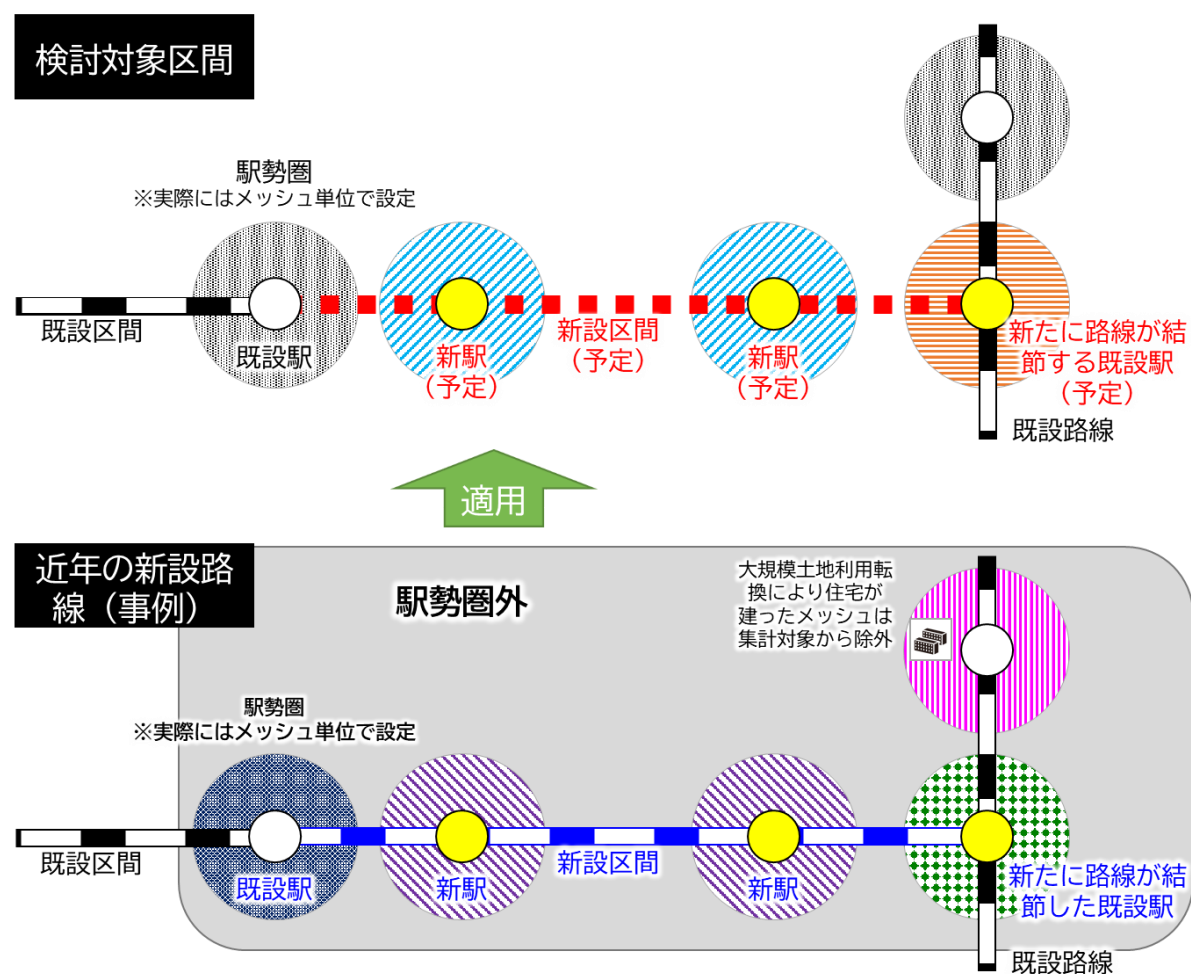


図 II-37 モデル駅等の周辺地区の設定の考え方（イメージ）

(5) モデル駅等周辺地区における1km²当たり夜間人口の変化量の算定

基準年（駅開業時）を起点とし、最新の国勢調査時点までの5年ごとの夜間人口の変化量を算定し、面積で除し、1km²当たりの値を求めた。その際、検討対象駅と同様、駅勢圏メッシュ内にある水域や大規模公園等の非居住エリアは、面積の算定対象から除外した。この理由は、人口変化は居住地域のみで進行しているはずであるところ、ここで非居住地域の面積を算定対象に含んだまま計算すると、1km²当たりの夜間人口増加効果を適切に推計できないためである。また、大規模な土地利用転換により住宅（マンション等）が建ったメッシュについても、集計に含むと鉄道整備の有無による差を計測するのに適さなくなると考えられるため、本検討においては集計対象メッシュから除外した。

（計算式）

$$\begin{aligned} & 1\text{km}^2\text{あたり人口変化量} \\ & = (\text{夜間人口（鉄道整備後）} - \text{夜間人口（鉄道整備前）}) \div \text{面積} \end{aligned}$$

(6) 1km²当たりの夜間人口増加効果の算定

1km²あたり人口変化量について、モデル駅周辺地区と比較対象周辺地区との差分を取り、それを1km²当たりの夜間人口増加効果とする。

（計算式）

$$\begin{aligned} & 1\text{km}^2\text{当たりの夜間人口増加効果} \\ & = 1\text{km}^2\text{あたり人口変化量（モデル駅周辺地区）} - 1\text{km}^2\text{あたり人口変化量（比較対象周辺地区）} \end{aligned}$$

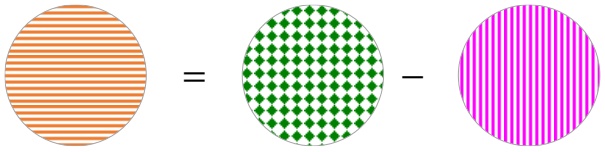
	効果の考え方	事例による人口増加効果の計測方法
新駅の駅勢圏	駅の新設による効果	 駅の新設による効果 = <u>新駅の駅勢圏における変化量</u> - <u>駅勢圏外における変化量</u>
新たに路線が結節する既設駅の駅勢圏	既設駅への新たな路線の結節による効果	 既設駅への新たな路線の結節による効果 = <u>新たに路線が結節した既設駅の駅勢圏における変化量</u> - <u>新たに路線が結節していない既設駅の駅勢圏における変化量</u>

図 II-38 事例による人口増加効果の計測方法

(7) 検討対象区間整備による夜間人口増加効果の算定

検討対象区間の駅ごとに、駅勢圏の面積に1km²あたりの夜間人口増加効果を乗じることにより、検討対象区間整備による夜間人口増加効果を算定する。

(計算式)

夜間人口増加効果＝駅勢圏面積×1km²あたりの夜間人口増加効果

3.2.2 地価上昇効果の定量化

以下のとおり、鉄道路線（駅）の開業に伴い周辺の地価が上昇する効果の定量化を試みた。

(1) 基本的な考え方（計測フロー）

定量化の手法としては、国土交通省「土地区画整理事業の費用便益分析マニュアル（案）（令和6年3月版）」、国土交通省「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル（案）（平成30年度改訂版第2版）」において紹介されている、ヘドニック・アプローチ（HPM: Hedonic Price Method）を採用とした。

ヘドニック・アプローチは、投資（この場合、鉄道路線（駅）整備）の便益がすべて地価に帰着すると考え（キャピタリゼーション仮説）、地価を地点属性（最寄り駅までの所要時間、容積率等）で説明する地価関数を推定し、その推定結果から事業の評価をしようとするものであり、事業が行われた場合（事業有）と行われなかった場合（事業無）の地価の差を便益として算出する（図 II-39）。

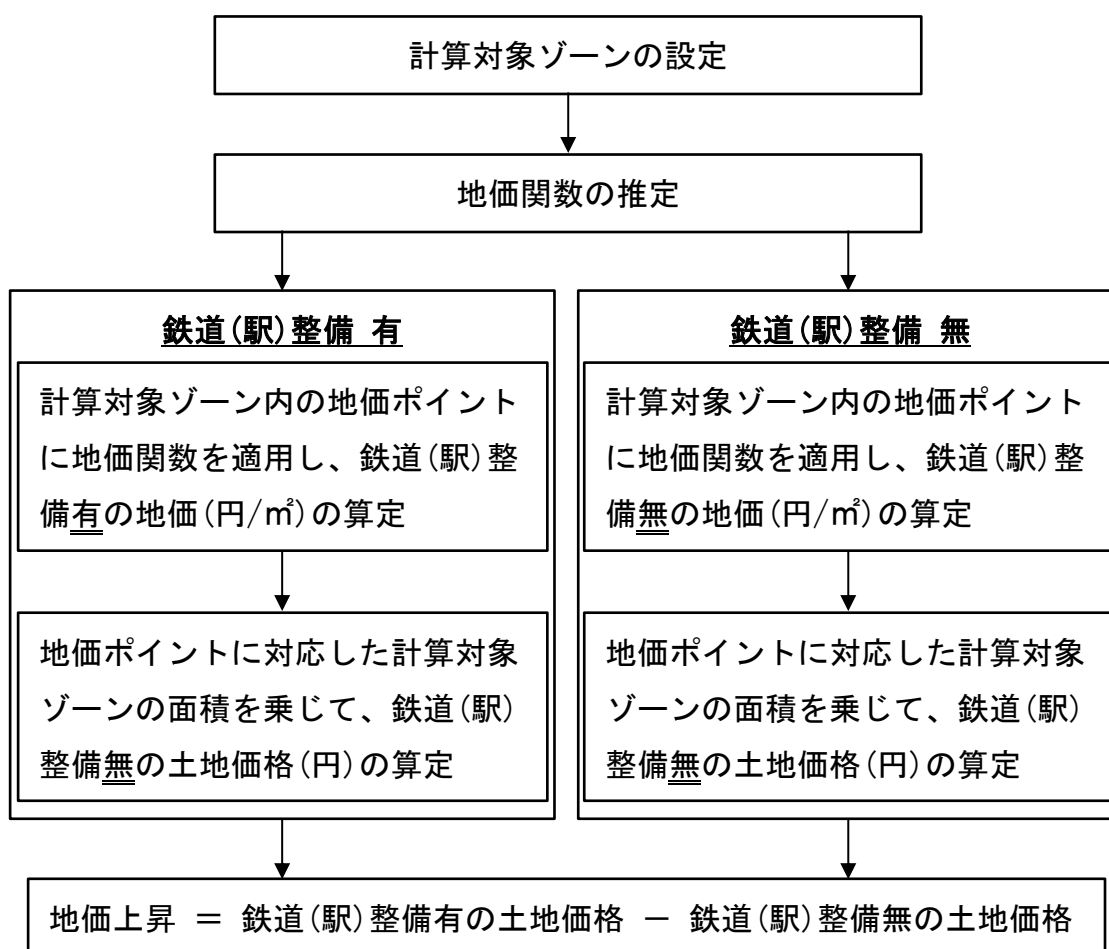


図 II-39 地価上昇効果の計測フロー

なお、地価上昇の効果の定量化については、以下に示すとおり、将来の鉄道（駅）整備計画を評価する場合と、過去の鉄道（駅）整備計画を再評価する場合の2通りが想定される。

① 将来の鉄道（駅）整備による効果の推計

将来鉄道（駅）が整備される地域における現状の地価を再現する地価関数を作成し、将来鉄道（駅）整備有無それぞれの地価を算出、その差分を地価上昇分の推計値とする。

② 過去の鉄道（駅）整備による効果の検証

過去に鉄道が整備された地域における開業前の地価を再現する地価関数を作成し、現状（開業後）における鉄道（駅）整備有無それぞれの地価を算出、その差分を地価上昇分の推計値とする。

(2) 計算対象ゾーンの設定

駅勢圏内を基準に計算対象ゾーンを設定する。

(3) 地価関数の推定

① 地価関数の概要

国土交通省「土地区画整理事業の費用便益分析マニュアル（案）（令和6年3月版）」、国土交通省「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル（案）（平成30年度改訂版第2版）」を参考に、地価を求める計算式（地価関数）を推定する。

② 地価関数の推定

地価関数の概要を以下の点線囲みに示す。

（地価関数の概要）

$$y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots$$

y : 被説明変数＝地価

a : 定数項

b_i : 各説明変数に係るパラメータ

x_i : 各説明変数（容積率、用途地域、最寄駅までの距離、主要駅までの鉄道所要時間等）

地価関数は地価を求める計算式であり、地価のことを被説明変数（点線囲み内 Y ）と呼ぶ。被説明変数である地価に影響を及ぼす各要素のことを説明変数（点線囲み内）と呼ぶ。代表的な地価関数の説明変数は容積率、用途地域、最寄駅までの距離、主要駅までの鉄道所要時間等があり、各要素（各説明変数）がどの程度地価（被説明変数）に影響を与えているのかを分析する手法を重回帰分析と呼ぶ。重回帰分析によって、各要素（各説明変数）の地価への影響度合いを表すパラメータが求まり、地価関数（計算式）が推定される。

推定された地価関数（計算式）に、地価を求めたい地点における各要素（各説明変数）である容積率、用途地域、最寄駅までの距離、主要駅までの鉄道所要時間等を代入することにより、地価が計算される。

③ 使用データ

ア 被説明変数

被説明変数となる地価データは、地価公示及び都道府県地価調査の公示価格を用いる。

イ 説明変数

説明変数の候補としては、一般的に鉄道（駅）整備により大きく変化すると考えられる容積率、用途地域、最寄駅までの距離、主要駅までの鉄道所要時間等を設定する。容積率、用途地域は所属する自治体のホームページ等で公表されており、最寄駅までの距離、主要駅までの鉄道所要時間は整備無の場合は時刻表等から設定し、整備有の場合は整備後の鉄道ルートを想定して設定する。

(4) ケーススタディ（過去の鉄道（駅）整備の効果の定量化）

① 新線整備

ケーススタディとして、A路線（既設路線（新線））を対象に、A路線沿線で都心部を除く駅勢圏内を計算対象ゾーンと設定して開業の約10年前の地価データを用いて地価関数を推定し、地価上昇を計測した。

その結果、地価上昇率は約9%、地価上昇額は約2千億円となった。固定資産税率を1.4%と想定すると、A路線整備に伴う地価変化によって、税収は年間約28億円増加すると推計された。

なお、地価上昇率の実績をみると、地価モデルを推定した年度（開業の約10年前）から令和6年度までの沿線自治体の地価上昇率の平均は約5%であるのに対して、駅勢圏内の地価上昇率の平均は約20%であり、その差は約15%であった。この差分が鉄道整備による効果であると仮定すると、地価上昇額は約4千億円、固定資産税率を1.4%とした場合の税収増は年間約57億円となる。

本推計においては、沿線における鉄道利便性のみ（最寄駅までの距離、鉄道所要時間）を変動する要素と設定しているものの、実際には鉄道整備に伴い道路、公共施設等の基盤整備が行われ、鉄道利便性以外の価値が上がり、地価が上昇する。鉄道利便性以外の価値が上がると、相乗的に鉄道利便性の価値も上がり、地価がさらに上昇する。これらの要因により、実績が本推計を上回っていると考えられる。

② 既設線の延伸

別のケーススタディとして、B路線（既設路線（延伸））を対象に、B路線沿線の駅勢圏内を計算対象ゾーンと設定して開業の約10年前の地価データを用いて地価関数を推定し、地価上昇を計測した。

その結果、地価上昇率は約8%、地価上昇額は約0.4千億円となった。固定資産税率1.4%と想定すると、B路線整備に伴う地価変化によって、税収は年間約6億円増加すると推計された。

なお、地価上昇率の実績をみると、地価モデルを推定した年度（開業の約10年前）から令和6年度までの沿線自治体の地価上昇率の平均は13%であるのに対して、駅勢圏内の地価上昇率の平均は34%であり、その差は約21%であった。この差分が鉄道整備による効果であると仮定すると、地価上昇額は約1.8千億円、固定資産税率を1.4%とした場合の税収増は年間約26億円となる。

新線整備と同様に、本推計においては、鉄道利便性のみ（最寄駅までの距離、鉄道所要時間）を変動する要素と設定しているものの、実際には鉄道整備に伴い道路、公共施設等の基盤整備が行われ、鉄道利便性以外の価値が上がり、地価が上昇する。鉄道利便性以外の価値が上がると、相乗的に鉄道利便性の価値も上がり、地価がさらに上昇する。これらの要因により、実績が本推計を上回っていると考えられる。

おわりに

本検討会では、「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」における検討を引き継ぐ形で、過去の事例や今後の開発利益の還元に資する考え方や仕組み等について意義のある整理を行うことを目的に、4回にわたる検討会を開催し、議論・検討を進めてきた。

過去の事例については、鉄道新線及び鉄道新駅の整備にあたって、鉄道事業者、国、新施設が所在する自治体以外の主体が事業に参画し、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・整理し、合意形成に向けたポイントとして地元自治体の積極的な関与、関係者との協議の仕組み作り、受益する内容の明確化が重要であることを示した。また、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に、国内事例をまとめるとともに、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し、海外における開発利益還元制度をまとめた。

また都市鉄道の整備効果は、直接の鉄道の利用者を中心としつつも、沿線地域の活性化等の形で幅広く及ぶ一方で、都市鉄道整備による開発利益は、一律に示せるものではないという側面から、受益者に負担の理解を得にくいことが還元を難しくしているという特性を踏まえ、今後の開発利益の還元に資する考え方や仕組みに資するものとして、過去の事例における整備効果の定量化を試みるとともに、夜間人口及び地価の上昇効果の定量化手法についての検討・検証の結果を示した。

これら本検討会での成果が、都市鉄道の整備を検討する主体に活用され、開発利益の還元に向けた合意形成の一助となることで、より利用者利便の高い都市鉄道整備の着実な推進につながることを期待する。

最後に、検討会においてヒアリング等に御協力いただいた鉄道事業者、地方公共団体その他関係団体に対して、厚く御礼申し上げます。

都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会

委員名簿

(敬称略・五十音順)

【委員】◎：座長

伊東 誠 運輸総合研究所 特任研究員

◎岩倉 成志 芝浦工業大学 工学部 土木工学科 教授

野澤 千絵 明治大学 政治経済学部（都市政策・都市行政） 教授

【オブザーバー】

東急電鉄株式会社

東京地下鉄株式会社

名古屋鉄道株式会社

京阪電気鉄道株式会社

日本民営鉄道協会

東京都

大阪市

【事務局】

国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課

都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会
開催実績

令和6年11月1日（金） 第1回検討会

検討会の設置、受益者負担の過去の事例（国内・国外）等

令和7年2月27日（木） 第2回検討会

都市鉄道整備による受益の広がり方等

令和7年3月31日（月） 第3回検討会 ヒアリング

【ヒアリング対象者】

- ・ 東急電鉄株式会社
- ・ 東京地下鉄株式会社
- ・ 名古屋鉄道株式会社
- ・ 東京都
- ・ 大阪市

令和7年6月11日（水） 第4回検討会

とりまとめの方向性