

令和7年3月31日

【鉄道の整備により受益する主体】

- 最近開業したある路線では、輸送人員は計画値を下回る一方、沿線の価値の向上、税収増加などの効果が生じている。つまり鉄道利用者に限らず幅広く便益が生じていると言え、都市鉄道整備の推進のためには広域な受益者との連携がより一層求められる。
- 空港アクセス鉄道整備に関しては、受益のある航空会社や空港に負担を求めていくという考え方もある。
- 新築マンションや老朽マンションの建て替えといった中小規模の開発でも受益者が存在すると考えられる。工事費の高騰など大規模開発のリスクを踏まえると、こうした中小規模の開発も含め、より広く薄く負担を求める仕組みを検討する必要がある。

【行政による支援】

- 都市鉄道整備に開発利益の適切な還元を促し、事業の成立性を高め、整備を推進するためには、国の更なる後押しが必要。
- 鉄道事業者は、国および地方の支援を前提としたスキームを検討しており、国・地方による安定した財源の確保が必要。
- 鉄道整備による受益を適切に評価し、負担に対する妥当性を示すことができれば、税による還元も考えられる。

【大規模開発との連携】

- 東京都では、都市開発諸制度の共通ルールとして、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」を策定しており、活用方針においては、適用エリア、容積緩和の上限や育成用途の指定等の方針が示されている。
- 近年、自治体において再開発事業者に対して周辺の交通事業者との調整を促しており、それにより鉄道事業者は、都市計画提案前に駅への影響を確認し、必要により対策等の協議ができるようになった。

【TODを取り巻く状況】

- 公共交通や駅を中心とした開発事業については、自社負担により収支を均衡させることが困難な状況となっている。
- 近年の建設費高騰は開発事業の採算性悪化も招いており、容積率緩和に代わる新たなインセンティブについても広く議論すべき。

【その他】

- 納得感を得やすい「新線、新駅の整備」はもちろん、受益を実感しにくい「既存駅など既存ストックを活用した整備」も今後の人口減少等の社会環境に鑑みるとますます重要になってくる。既存ストックを活用した整備による機能向上の受益負担について理解が深まることが望ましい。
- 環境負荷低減や安全性向上、防災等を目的とした、鉄道への補助の可能性を検討してもいいのではないか。
- 鉄道分野において、環境負荷軽減、カーボンニュートラルなどの視点で、どのように資金を集めるのか議論をしていくべきと考える。渋滞緩和による道路財源の活用はもちろん、インバウンド需要からの収益も活用できるだろう。ヨーロッパでは自動車より自転車・徒歩・公共交通を選択する流れとなっており、日本でも同様の方向性が求められるべきと考える。
- 都心の一部地域を除いては、地価上昇や人口増加を前提とした、これまでのような増収を望めない状況にある。
- 市場や金融機関への説明責任、会社の事業持続性を確保しながら、中長期的な開発を意思決定するには、事業基盤の安定化が必須。