

## 大都市における鉄道整備の将来像

平成15年7月15日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師	都市鉄道整備問題研究会（社）日本民営鉄道協会） 谷川雅一（小田急電鉄株式会社） 太田雅文（東京急行電鉄株式会社）
2. コメンテーター	伊東 誠（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室長
3. 司会	中村英夫（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所長

## 講演の概要

## 1 はじめに

我が国の民鉄は、自立経営を基本とし、多くの事業者が強調・競争しながら鉄道サービスを提供してきており、世界の諸都市に類を見ない。これを財産としながら、今後も大都市圏全体にわたって都市鉄道のサービス水準を向上していく必要がある。しかしながら、近年、鉄道経営においては従来からとられている手法が通用しなくなってきた。大手15社についてみても輸送人員が減少しており（80億人/年（1991年度）から70億人/年（2002年度）へ減少、2001年度から2002年度は平均1.1%減少）、将来の人口動向においても増加は見込めない状況にある。設備投資は運賃による利用者負担を原則としてきたが、デフレ経済下であること、事業者間競争のみならず自動車との競争の観点から運賃改定も難しい状況にある。また、特殊法人の見直しに伴いIP線制度の見直しが進められている。

こうした中で、これからの鉄道整備をどのように進めていくべきかという問題意識から（社）日本民営鉄道協会が都市鉄道整備問題研究会を開催し、大手民鉄15社（課長クラス）が集まり、計8回にわたって検討したものである。本日は、主に鉄道ネットワークの整備と駅の拠点性の2点について発表したい。これらの実現を通じて、民鉄が都市再生の一翼を担うことが可能となると考えている。

## 2 「サステナビリティ」の定義

「サステナビリティ」の元来の意味は、空気や水といった、従来無尽蔵にあると考えられていた「環境」の構成物は、実は有限な資源であるとの認識の下、現世代が享受しているのと同様かそれ以上の便益を、次世代あるいは次々世代へと引き継ぐことである。この概念が都市の活力や健全性にも適用されている。

## 3 背景

## 3.1 地球環境問題意識の高まり

地球環境問題意識の高まりに伴い、

CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガス排出の抑制が、最大の政策目標の一つである今日、大都市において、鉄道をはじめとする公共交通の利用を促進すること、鉄道駅を中心にコンパクトな市街地形成を誘導することの意義は大きい。

温室効果ガス排出の数値目標（京都市議定書）は、2008～2012年までに、対基準年（1990年）比で6%削減である。しかし、実態は増加傾向にあり、運輸部門の増加が著しい。運輸部門における二酸化炭素の部門別排出量（1999年度）は71百万トン（1990年比22%増）である。これは、自家用車依存のライフスタイル定着と相関が高い。したがって、大都市において公共交通の比重を高める意義は大きい。

## 3.2 グローバルな都市間競争の進展

経済のボーダーレス化に伴い、グローバルスケールでの都市間競争が進んでいる（東アジアにおける都市間競争は香港・ソウル・上海等）。都市の魅力を高める上で交通は重要であり、特に鉄道



講師：谷川雅一



講師：太田雅文



コメンテーター：伊東 誠

は大きな役割を果たしている。すなわち、グローバル化が進展しつつある今日、生活の質の向上を通じて我が国の大都市のステータスを高め、「再生」、都市機能の「サステナビリティ」の観点より、鉄道のサービス水準の向上を図る意義は大きい。この点で、現在我が国においては、定時制と信頼性の水準が高いといえる。

### 3.3 鉄道経営における価値観の変化

成熟型社会の到来を迎え、都市の成長を以って、鉄道輸送人員増や沿線資産価値上昇が得られる時代ではない。もはや、過去の民鉄モデルの成功は参考にならない。今後は、キャピタルゲインに依存する体質から、インカムゲインを重視する方向へと、健全経営の目指すべき方向性は変わってきている。

すなわち、過度の資産を保有し続けることは、キャピタルロスや金利変動リスクも併せて抱えることとなるため、全てを独占的に丸抱えで行うのではなく、「オフバランス」の発想を導入する必要がある。また、官民、事業者間、その他主体とのパートナーシップが重要である。

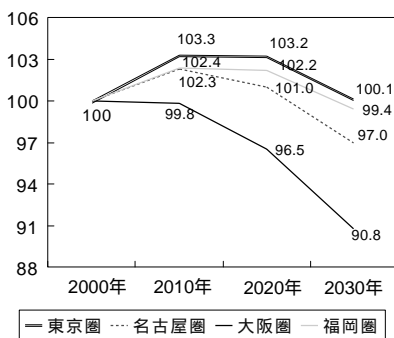


図 1 大都市圏の将来人口推計  
出典：国立社会保障・人口問題研究所

### 3.4 都市・交通政策の変化

環境、生活の質、競争力等の観点より「都市再生」が求められている今日、既存市街地の「再生」に資する投資の意義が大きくなってきている。特に、大都市の鉄道整備、サービス水準向上は重要な

政策課題である。これを推進するためには、公共と民間のパートナーシップに基づき、過去の通念にとらわれない枠組み、制度の見直しが求められている。

また、鉄道を利用しやすくすることとあわせて、駅を中心としたコンパクトな市街地を形成することは重要である。

「サステナブル」な都市構造を実現するためには、従来の通念にとらわれない施策が必要であり、民間との相乗効果を最大限に発揮できる、「戦略的」な資金投入を考慮すべきである。

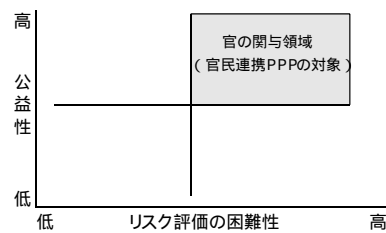


図 2 官が関与する意義が大きいエリア  
出典：内閣府経済財政諮問会議資料

## 4 方向性

### 4.1 大都市の交通ネットワーク基盤

大都市の交通基盤として重要な役割を果たしている鉄道であるが、その特色は、「ネットワーク」として機能していることにある。取り組むべき政策課題の第一は、大都市圏レベルで見た鉄道ネットワークのサービス水準（信頼性、利便性、快適性）を高めることにある。

特に、混雑緩和のニーズは未だに大きい（2001年度：東急田園都市線195%、小田急線190%、東急東横線183%、京王線168%、西武池袋線162%、西武新宿線159%、阪急宝塚線152%）。また、アクセス、利便性の向上も都市の競争力向上において重要な課題である。さらに、都市のエネルギー消費効率の改善の観点から、鉄道と道路の連携等により、モーダルシフトを推進する意義は大きい。

具体的な検討課題は以下の2点である。  
検討課題：整備に関わる責任分担  
従来の「民設民営」の形態から「公設

民営」や「官民連携」方式へ変化していく。  
検討課題：事業推進のための枠組み  
今後は既設線の活用を前提として、多岐にわたる主体間の「調整」が必要である。

### 4.2 駅を中心とした「サステナブル」な都市構造の実現

大都市生活者のライフスタイルは、近年、自動車依存型になりつつあり、鉄道を含めた公共交通の相対的な位置付けは低下しつつある。取り組むべき政策課題の第二は、鉄道駅の拠点性を高め、大都市圏を「サステナブル」な都市構造へと誘導することにある。

駅は、鉄道と街を結びつける結節点として、地域の拠点としての役割を果たすが、その位置付けが相対的に低下してきている。しかしながら、地球環境問題等を考えると、駅の拠点性を回復し、自家用車に依存しないライフスタイルの復権を促す意義は大きい。今後は、交通結節点としての機能向上、オープンスペースの提供、駅ビル等の高度利用が重要である。具体的な検討課題は以下の2点である。

検討課題：街づくりと一体となった駅  
民鉄駅周辺は課題を抱えており、アクセス、オープンスペース、高度利用等新しい発想での制度の見直しが必要である。

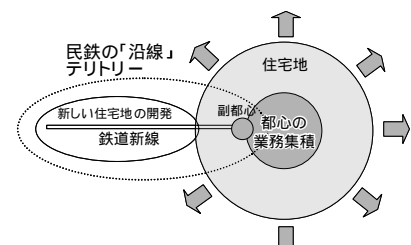


図 3 大都市の成長パターン

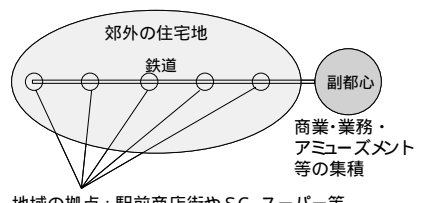


図 4 民鉄の沿線テリトリーの構造

検討課題：駅そのものの機能の向上  
バリアフリーをいかに推進するかが  
課題である。

## 5 提言

### 5.1 鉄道ネットワーク整備

#### (1) 上下分離によるネットワーク

都市鉄道ネットワーク整備推進にあたり、上下分離方式は有効な官民連携の形態である。運営には民間のノウハウを活用し、施設の建設・保有にあたっては、整備リスクを分散し、事業者間調整ならびに大都市圏レベルでの広域ネットワーク効果の発揮が可能な新たな枠組みが求められている。

ここで、上下分離方式とは施設の「建設・保有」と「運営」を別の主体とすることにより、より効率的な社会資本整備を行うための官民連携の形態である。従来の「民設民営」から「公設民営」へ変化させることにより、例えば運営の効率性、従業員の勤労意欲の高さといった世界でも有数の高い民間の鉄道経営ノウハウを活用した基盤整備が可能となる。これらを踏まえ、上下分離方式の意義を以下に述べる。

意義：利用者の利便性向上

既設線をつなぐ新規路線整備が今後は増えると考えられるが、上下分離がない場合の利用者の動きは、既存事業者

新規事業者 既存事業者となるが、上下分離がある場合の利用者の動きは、既存事業者 既存事業者となるため、利用者にとって、わかりやすさ、使いやすさが飛躍的に向上する。また、運賃体系のシームレス化も図られることとなる。

意義：受益と負担の適正化・調整

整備の効果はネットワークを通じ広域に拡散する。しかし、負担は特定の整備区間の事業者(利用者)に限られているのが実態であり、不公平感がある。上下分離方式であれば、施設の建設・保有主体が、整備区間の線路使用料を介して、広域的視点で適正化・調整する

ことが可能である。

意義：健全経営によるネットワーク整備の進捗

新たな鉄道ネットワーク整備に要する投資規模は事業者の視点でリスクが過大となっている。民鉄の年間運賃収入766億円(15社平均、2001年度)に対して、新規路線整備費用は1,000億円を超えるものである。したがって、運営コストと資本コストの会計分離が必要である。この点で、整備に関わる費用を、公的な財源より調達できる上下分離方式は有効である。

上下分離の現状

上下分離方式については、運輸政策審議会答申第19号(2000年8月)において取り上げられており、以下の2種類がある。

- ・「償還型」：公的主体等が建設した施設を、運行事業者に貸し付けることにより、最終的には、利用者負担により投下した資金を回収する(事業者負担を原則：例えば都市鉄道)
  - ・「公設型」：公的主体が施設を建設、保有し、運行事業者を確保した上で、投下資金回収にはこだわらず、運行事業者に貸し付ける(鉄道は社会資本の一部との認識：例えば新幹線)
- 上下分離方式の限界

民鉄に適用する際の上下分離方式の限界は以下の通りである。

- ・「償還型」なので、整備区間だけの運賃水準上昇につながる。広域的な受益と負担が適正とならない。
- ・建設費高騰といった整備リスクも運行事業者が負う。
- ・第三セクターが事業毎に組織化され非効率である。
- ・三セクのイメージが悪い。資金調達に不利である。
- ・地下鉄補助を適用していることより、地上構造形式の補助率が下がる。
- ・新線建設に限定されている。複々線化等の既設線内の大改良は対象外である。

課題解決に向けた提言

この問題の解決に向けて以下に提言を示す。

- ・「整備リスク」が「運営リスク」に影響を及ぼさない会計上の分離
- ・対象を、地下鉄補助対象外の構造形式や既設線内の大規模改良(複々線化、急行待避)にも拡大
- ・整備主体が安定的に存続、ネットワーク効果の内部化、広域的な受益と負担の調整を行う。
- ・適正な整備財源を確保(公的な資金を確保し、整備のための投資リスクを適正化する。)

鉄道整備のリスク

鉄道の整備リスクには、以下の2つがある。

#### 運営リスク

提供されるサービス水準や経費等運営上の要因により、輸送人員が収支均衡のための予定値を達成しないこと。

#### 整備リスク

建設費が上昇すること、地域との合意形成、協議、工期延長に伴う経費や金利負担等)、計画された周辺開発が予定通り進まないこと。

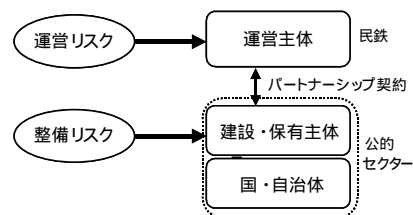


図5 新しい民鉄上下分離方式イメージ

(2) シームレスなネットワーク形成への支援措置

シームレス化は、大都市の鉄道サービスを飛躍的に向上させる。特に相互直通運転は、鉄道サービスを飛躍的に向上させる最も有効な施策である。シームレス化の具体的な効果として以下のものが挙げられる。

- ・郊外から都心方向への通勤や通学のアクセス利便性を高める。
- ・都心型商業・アミューズメント集積の位置付けを相対的に向上させる。

・公共交通へのモーダルシフトを促す。一方で、実施にあたっての課題もある。

・相互直通運転を行うためには、直通先の事業者内での投資が小さくない。  
 ・投資金額が大きい場合や減収につながる場合、事業者の参画インセンティブに乏しい場合もある。

そこで、シームレス化推進のためには、新線整備だけでなく、車両等新線と結節させるために既設線内でも発生する設備改造についても一体的に勘案した、総合的な視点での支援、助成の枠組みが必要である。

## 5.2 駅の拠点性向上

### (1) 街づくりと一体となった駅整備の支援措置

サステナブルな都市構造に向け、街づくりと一体となった駅の整備が求められている。交通結節点ならびに街の中心として、「鉄道」と「都市」を色分けする従来の発想から脱却し、駅総合改善事業のさらなる活用等、総合的な街づくりの観点より、新たな制度的措置や十分な財源の確保が必要である。

駅及びその周辺は、街の中心として、様々な機能を集積した場所である必要がある。また、駅においてシームレスな乗り継ぎが可能であることが必要である。一方で、資金回収に長期を要する投資へのインセンティブは働かない場合がある。例えば、駅総合改善事業では、事業者の負担比率が高い、あるいは第三セクターを介して手続きが煩雑である問題がある。

#### 課題解決に向けた提言

提言として、以下のものが挙げられる。

- ・「駅総合改善事業」と、たとえば「まちづくり総合支援事業」を一体的に運用できる事業スキームの創設
- ・立体交差事業の適用範囲の拡大
- ・鉄道施設も「公共財」と見なして直接補助金を受ける。
- ・駐輪場、アクセス道路、ITS活用の公

共交通優先システム等、端末交通システムの充実

- ・駅の拠点性を高める都市計画(容積率、用途地域、駐車場付置義務等)

### (2) 駅の拠点化、上空高度利用

鉄道駅上空を高度利用することの意義は大きい。一方で、鉄道事業者は開発の機会と同じにリスクも認識している。「オフバランス」の発想も導入した適正なリスクマネジメントの下で高度利用を促進するためには、新たな視点での関連法規制の検討が必要である。

従来の駅上空の高度利用は、鉄道事業者が自社の「付帯事業」として行うことが当然とされていた。しかしながら、今日では、鉄道事業者は開発の「機会」と同時に「リスク」も強く認識するようになった。例えば開発権の一部(または全部)を第三者に譲渡し、輸送人員増等の二次的な効果を楽しむことも意義が大きい。また、「オフバランス」型開発の促進により、鉄道用地上空の高度利用の促進、駅の拠点性向上に寄与する。

しかし、鉄道用地に、鉄道事業者以外の土地の利用権(たとえば区分地上権)が設定できない。開発物件が、一般的に流通する「不動産」として見なされないことが課題としてある。

#### 課題解決に向けた案

鉄道財団に属するものに対しても、所有権以外の物権(たとえば区分地上権)の設定を可能とする。これにより、明確に新たな鉄道政策が打ち出されることになるため、鉄道事業者の円滑な事業遂行に有益である。但し、債権者権利関係の保護法制である鉄道抵当法本来の性格との整合が課題である。



図 6 課題解決に向けた案

#### 課題解決に向けた案

開発敷地に相当する鉄道用地を開発者の土地とし、同時に鉄道施設に関する区分地上権あるいは賃借権をこの開発者の土地に対して設定、登記することをルール化し、運用基準を明確化する。

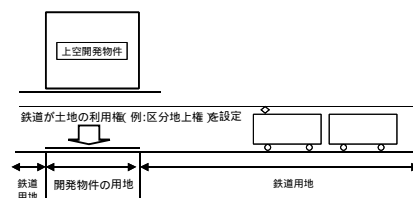


図 7 課題解決に向けた案

これは、鉄道財団からの分離を定めた第20条に従い可能であるが、恣意性の入り込む余地のない運用基準を明確化した上、官民双方での継続的な共通認識が求められる。

### (3) バリアフリー化の推進

鉄道事業者としても、鉄道施設のバリアフリー化が必要であることは充分認識しており、昇降機をはじめとしたバリアフリー設備の整備を推進してきた。「交通バリアフリー法(2000.11.15)」において、公共交通機関のバリアフリー化推進を、事業者と国や公共団体が連携して行うことが確認された。



写真 1 阪急伊丹駅

設置基準駅における昇降機設置率

(大手民鉄15社,2001年度末)は,エスカレーター58%,エレベーター42%にとどまっており,バリアフリー化の気運をさらに盛り上げることが必要である。また,現行補助制度の枠組みの維持が必要である。さらに,車両の改造等現行では対象外の設備も対象にすると同時に,ランニングコストや設備の更新費用も対象とすることが望ましい。

## 6 まとめ

本発表の内容をまとめると,次の通りとなる。第一に,「サステナブル」な大都市とすることは,皆で考えなければならない大きな問題である(たとえば「サステナブル都市基本法」はいかがであろうか?)。第二に,鉄道をはじめとした公共交通への公的セクターの関与は,「補助金」ではなく,より積極的な「投資」との認識が重要である。第三に,鉄道事業者も過度の「ナワバリ意識」を捨てることにより,「ドミネーション」から「パートナーシップ」へ変化していく必要がある。

### コメントの概要

#### 1 はじめに

本発表の全体的な印象として,論旨がしっかりしており,また主張が明解である点で高く評価できると考える。研究会メンバー,民営鉄道協会関係者の方々に敬意を表す。今回は,官民連携における民の役割について感想を述べ,上下分離方式の補足として,制度創設に向けた検討事項について私見を述べたい。

#### 2 官民連携における民の役割

まず,提言における「鉄道ネットワークの整備」で,「上下分離」,「民設民営から公設民営へ」,「公的な資金の確保」等,公の役割について中心に議論されている。また,「シームレスなネットワー

クの形成」においても,相互直通運転を上下分離方式で整備することが中心にうたわれている。あくまで私見であるが,民(私鉄)の経営が苦しいがために,整備を全て公に委任するという論調に感じられる。民の役割の議論が十分になされたのか疑問が残るところである。例えば,マーケティングの積極的な導入,鉄道事業者間のアライアンス等により,競争を通じたサービス改善を図り,顧客を確保していくことが必要ではなからうか。

#### 3 上下分離方式の提言へのコメント

日本における鉄道の上下分離の目的は財源確保である。その主な理由として,民間に公的資金が導入できないことと,補助制度は公的主体が関与した事業主体を対象としていることが挙げられる。すなわち,制度が事業主体をゆがめた可能性も否定できず,民間に公的補助が可能であれば,上下分離が必要なものも多いのではないかと考える。

研究会の提言においては,リスク分担,対象事業の拡大,公的な建設保有主体,適正な整備財源の確保について方向性が述べられているが,現在では制度を創設する段階に来ているのではないか。制度創設にあたっては,以下の項目について,幅広い視点から可能性を比較し,国民が理解しやすく,論理的なスキームの検討が必要である。

- ・償還型と公設型(整備保有主体の経営形態)
- ・オープンアクセス
- ・運行と整備保有主体の責務と業務範囲
- ・整備の財源
- ・施設(線路等)使用料
- ・対象事業

#### 3.1 償還型と公設型

償還型と公設型の両極の間には多くの中間的な形態が存在し,複雑化する

原因となっているが,いずれの型式を選択するか,その検討の視点についていくつか述べる。

#### 受益者と責任の帰属

まず,受益者は誰で,誰が責任を持つのかを検討する必要がある。路線の位置,利用者,便益の帰属者と地域的範囲を分析することによって,官民,国,自治体の関与のあり方を明確化することができる。運輸政策審議会答申第19号で国と地方公共団体の役割が検討され,民間主導で整備を行うが,利用者負担の限界があり,政策的に重要なものに関しては公的主体が補完すべきであるとされている。整備新幹線から広域的な都市鉄道まで国と地方公共団体の役割について整理したものが表1である。

表1 国と地方公共団体の役割

鉄道の種類	国	地方公共団体
整備新幹線	イニシアティブを發揮	応分の負担
主要在来鉄道	共同して取り組む	
空港アクセス鉄道	共同して取り組む	
地域的な都市鉄道	地方を支援	主体的に取り組む
広域的な都市鉄道	共同して取り組む	

#### 効率性

公的関与が大きい場合,過大投資,意志決定の透明性低下,手続きの長期化等が問題として考えられ,対策の検討が必要である。

既存利用者との運賃負担の公平性  
公平な運賃とは何か,新設区間の運賃加算の程度について議論が必要である。  
供給意志と能力

レールトラック社の例のように,改良投資へのインセンティブがない保有会社であると問題がある。あるいは,広域ネットワークに影響を及ぼす路線の場合の調整能力,資金調達能力が検討されなければならない。

#### 投資リスクの規模

リスクの評価が困難な場合には公的比率を高める必要がある。

現行法制度との適合

中之島新線等では現行法制度をもとにスキームが組み立てられているが、制度を変更していくことも念頭に入れるべきである。

保有主体の規模

発表の中に、一路線毎に第三セクターを創設することは非効率であるとあったが、保有主体の規模を1路線(ないしは複数路線)、都市圏の複数路線、全国の路線のいずれにするかという問題がある。

3.2 オープンアクセス

日本の上下分離方式は資金調達の受け皿として議論されており、オープンアクセスについては十分な議論がなされていない。参入事業者に対する競争入札の導入、列車運行と駅ビル経営の分離によって、潜在的な競争も含めて競争することにより、たとえ1社だけの参入であっても効率性が確保できるのではないかと考える。

3.3 運行と保有主体の責務と業務範囲

運行と保有主体の関係は契約で決まっている部分が多いが、以下に挙げるような検討すべき問題がある。

- いくつかの会社に分離するのか
- 業務の範囲
- リスク負担

我が国の上下分離における業務分担の事例を整理したものが表 2 である。

3.4 整備の財源

財源の種類

各受益者の受益に応じ、都市政策という観点から、幅広く資金を調達することを検討する必要がある。また、安定的な資金供給が必要である。

補助方式

全国一律の比率でよいのか、あるいは地域別や構造別に補助率を変化させる必要があるのか、議論していく必要がある。

3.5 施設(線路等)使用料

算定の論拠と算定方法

公的主体、運行事業者、利用者の負担割合の論拠を検討する必要がある。

受益範囲と受益額

線路使用料を受益の範囲とした場合の受益の範囲の設定と受益額の算定や、透明性確保の方策を議論すべきである。

リスクの使用料への反映

適正なリスク分担を実現する方法の検討である。

線路使用料について事例をみると、償還型については、整備費と管理費を一定期間に償還する水準に設定し、複

数社が運行する場合、占有する路線長や作業量で配分しているようである。具体的には、各年定額方式と変動方式がある。公設型については、都市鉄道の事例はないが、整備新幹線では受益の範囲、和歌山県では運行1回あたりの使用料を適用している事例がある。

3.6 対象事業

地下鉄、高架鉄道のほか、LRTや空港アクセスについても上下分離方式の適用に関する議論がある。その他、民鉄のみならずJRへの適用はどうか、あるいは、大規模改良への適用、地方都市への適用等の議論がある。

さらに、制度を細かく規定するべきか、各事業への柔軟性を高めるために大まかなものにとどめるべきか、利害調整の問題等検討すべき課題は多くある。

4 発表内容への質問事項

以上のような議論を通じて、国民にわかりやすい合理的なスキームを早急に構築していく必要があると考える。最後に、報告書の30ページの提言に対して、以下の質問をして終わりになりたい。

- 1) 会計上の分離が必要であるとしているが、もともと組織が別であるので、組織上の分類であるのではないか。
- 2) 整備保有主体の具体的なイメージについて、交通新聞には日本鉄道建設公団の名前が出ていたようだが、実際のイメージはどうか。

3) 広域的なスケールでプーリングを行うプロジェクトには具体的にどのようなものがあるか。

4) すでに事業化しているプロジェクトで上下分離を適用するものとは具体的に何か。

質疑応答

はじめにコメンテーターからの質問に対する回答

表 2 事例に見る業務分担

路線	事業者	施設の建設	施設の保有	車両の保有	施設の保守	運行管理	運行
北総公団線 (小室～印旛日本医大)	都市基盤整備公団						
	北総開発鉄道(株)						
南北線 (白金高輪～目黒)	営団地下鉄						
	東京都交通局						
大江戸線	東京都地下鉄建設(株)						
	東京都交通局						
こどもの国線	横浜高速鉄道(株)						
	東急電鉄(株)						
京都市地下鉄東西線	京都高速鉄道(株)						
	京都市交通局						
	京阪電鉄(株)						
神戸高速線	神戸高速鉄道(株)						
	阪急、阪神、神戸電鉄、山陽電鉄						

## 1)について

A 通常、会計分離という同一組織内で会計のみを分離する意味があるかもしれないが、償還型の場合、建設費が線路使用料を大きく左右し、運賃にも影響を与えることになる。すなわち、資本費と線路使用料の分離が困難なケースがあるため、あえて会計分離としている。

## 2)について

A CD線の事例があることや、国レベルの特殊法人をイメージしていたことから日本鉄道建設公団が念頭の一つにあったことは確かであるが、大都市圏を対象としているため、国レベルや地方レベルで対応可能な組織があれば望ましいと考えている。また、東京圏においては公的主導で行った地下鉄の整備は概成化しているといえるが、民間主導の郊外と結ぶ路線(フリンジ部分)については整備の余地があると考えられるので、発展形として東京圏鉄道整備機構のようなものをイメージしてフリンジ部分を官民連携で実施することも考えられる。

## 3)について

A 既設路線を連絡する新線建設、急行運転を行う複々線化事業のように、工事区間は限られていても効果が広域的に存在する事業等が考えられる。

## 4)について

A 阪神西大阪線、京阪中之島新線は償還型としては高い補助率であるが、名古屋の上飯田連絡線については第三セクターの公的な出資割合でしか補助が出なかったと聞いている。近年着手したプロジェクトに関しては高い補助率が適用されるが、すでに着

手しているものには適用されないため、新規制度が既着手事業にも適用することができればと考えている。

## 会場からの質問

Q 住民にとって必要な鉄道とは何かを追求した時に、200%近い混雑率の改善のように公的資金を導入する余地があるが、一方で国や地方自治体も財政的に困難な状況にある。無利子資金の有効性はどうか。

A 資産の保有にこだわるのであれば、無利子資金についても、有効性はあると考えるが、多額な投資と同時に経営の安定化を図る上では、上下分離形態の方が望ましく、事業のバリエーションも向上することができる。また、各事業者の枠を越えて大都市圏全域における整備を考えていく上でも有利であると考えられる。

Q 駅拠点について、駅は都市施設であるため、上空の業務ビル等の整備については、都市再生関連の制度を用いても可能ではないか。また、民間事業者自身が開発に参加する意思はあるか。

A 開発にあたっては鉄道工事を伴うため、コスト的に民間だけで実施することは難しい。例えば、鉄道ネットワーク整備や立体交差事業が引き金となって実施が容易になることがある。また、開発を行う際の駐車場整備の問題もあり、各種制度を総合的に勘案していくことが必要である。

Q 東京を念頭に置いた場合に、果たして混雑率をはじめとした都市鉄道サービスの水準が国際競争力に対応できるものなのかという問題意識が

重要である。また、労働時間の短縮と同時に通勤時間を短縮することも国民生活の向上に重要である。これらの点をよく認識して検討を進めて欲しい。

A 今後輸送人員の減少が予想される中で、いかにしてサービスを向上するかという問題意識があった。今回の提言も必ずしも是ではないかもしれないが、サービスを向上することが顧客の獲得につながるという意味のもとで議論した結果である。

都市鉄道においては混雑緩和が最大の課題として取り組んできたが、所要時分の短縮も都市圏の活性化に重要であることを認識して国、地方自治体とも勉強していきたい。

Q 上下分離は本当に必要なのか。公的関与が高まると、事業期間が延びる等の弊害があるのではないか。

A 近年、各事業者独自で完結しない広範囲に及ぶ事業が増えており、投資の正当性の点から、上下分離方式は説得力があるのではないかと考えている。ただし、事業期間が長期化するリスクは課題として残っている。

A この成果を生かしていくためには、今後何を整備していくべきかと言う視点が必要であり、整備項目に優先順位をつける必要がある。また、事業の中には30年から35年を要するものもある。用地を買収し、地元との合意形成を図っていく人材を民鉄が養い続けていくことは難しいのではないかと。そこで、例えば特殊な団体がプロジェクトマネジメントを行う、あるいは技術集団としての機能を果たしていくことも必要である。