

都市鉄道の整備手法の活用促進方策についての研究

—都市鉄道等利便増進法に着目して—

近年、都市鉄道の政策課題としては、これまでの「量的整備(輸送力増強)」に加え、「質的整備(利便性向上)」の重要性も指摘されるようになり、また、再開発等による都市構造の変化によって生じる新たな問題も発生している。本研究では、これらの政策課題の解決に向けて、都市鉄道等利便増進法に注目し、同法の活用促進に向けた研究を行った。具体的には、同法の適用事業の関係者(地方自治体、整備主体、営業主体)に対するヒアリング調査結果から得られた意見を踏まえて、制度全般の視点ならびに各関係者の視点から、制度の使いやすさを向上させるための課題を整理した上で、それらの課題解決に向けた検討ならびに提言を行った。

キーワード 都市鉄道, 整備手法, 活用促進, 都市鉄道等利便増進法

横田 茂

YOKOTA, Shigeru

前財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

1—はじめに

近年、都市鉄道ネットワークは、ほぼ概成したと言われる状況になったが、一方で、都市鉄道の政策課題として、これまでの「量的整備(輸送力増強)」に加え、「質的整備(利便性向上)」の重要性も指摘されるようになり、また、再開発等による都市構造の変化によって生じる新たな問題も発生している。

本研究では、現在の都市鉄道が抱える政策課題の解決に向けて、都市鉄道整備の補助制度のうち都市鉄道等利便増進法に着目し、その活用促進方策についての検討ならびに提言を行う。

同法は2005年の制定以来、これまで適用事業の数が3件と少なく、まだ、制度上の問題点についての議論が十分になされていない。そこで、本研究は、今後、同法の制度改善に向けた議論のたたき台となることを目指し、適用事業の関係者(地方自治体、整備主体、運行主体)へのヒアリングを通じて、事業関係者の視点から制度上の問題点を明確にした上で、現時点で考えられる同法の活用促進方策の可能性を検討するというスタンスで進めていくものとする。

2—現在の都市鉄道の主な政策課題

運輸政策審議会答申第18号、運輸政策審議会答申第19号さらには交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会(2008年6月19日)の提言内容、そして「交通社会資本制度仕組と課題」(土木学会)¹⁾によると、現在の都市鉄道の主な政策課題として、「①車内混雑率の緩和」「②列車遅延への対応」「③速達性の向上」「④大規模駅での乗継不便の解消」「⑤バリアフリー化」「⑥都市構造・機能の再編への

の対応」「⑦空港および新幹線へのアクセスの整備」の7つが挙げられる。

「①車内混雑率の緩和」については、東京圏では未だに運輸政策審議会答申第19号で目標とされる「混雑率150%以内(当面、全区間で180%以内)」を達成していない区間が多く存在しており、2010年度時点で、「JR東日本、山手線(外回り)、上野～御徒町、8:00～9:00、201%」「JR東日本、総武線(緩行)、錦糸町～両国、7:34～8:34、203%」「JR東日本、埼京線、板橋～池袋、7:50～8:50、200%」の3区間は混雑率200%以上となっている²⁾。

「②列車遅延への対応」については、仮屋崎³⁾によると、2008年9月1日～10月31日までの2ヵ月間で、東京メトロ銀座線・丸ノ内線・日比谷線・東西線・千代田線・有楽町線・半蔵門線・南北線・副都心線の9路線において、遅延証明書の発行回数が合計676回(1日平均11.1回)と、東京圏において列車遅延が日常化している状況となっている。

「③速達性の向上」については、2005年時点において、首都圏68.0分、近畿圏66.0分、中京圏65.2分と、三大都市圏では通勤通学の所要時間は依然として65分を超えており所要時間の短縮が必要な状況である⁴⁾。

「④大規模駅での乗継不便の解消」については、乗換人数に乗換時間を乗じた値の上位10位の大規模駅において、1回あたり1人平均片道約7分の乗換時間が発生しており⁵⁾、乗換時間の短縮も重要な課題である。

「⑤バリアフリー化」については、2011年3月31日現在、JR旅客会社6社^{注1)}、大手民鉄15社^{注2)}、地下鉄10社局^{注3)}の1日あたりの平均利用者数が5,000人以上かつ高低差5m以上の駅において、エレベーターならびにエスカレーターの設定割合はそれぞれ93.9%と73.9%で⁶⁾、更なる設置の取り組みが求められている。また、今日では安全上の

視点からホームドアの設置なども課題として叫ばれるようになった。

「⑥都市構造・機能の再編への対応」については、「駅の混雑解消」「開かずの踏切の解消」などの課題がある。前者については、都営大江戸線の勝どき駅(2000年12月開業)のように、駅の開業後に周辺開発が進み、駅の利用者数の急増により駅の容量不足が問題となっている事例も見られる(勝どき駅では、2010年に出口が増設され、その結果、同駅で降車した利用者の出口までの利用ルートが分散し、駅の混雑が大きく改善されている)。今後、これらの事例のように駅の周辺開発など、都市機能の再編によって容量不足が問題となる駅が新たに発生する可能性がある。一方、後者については、踏切交通実態総点検結果⁷⁾によると、「開かずの踏切(ピーク時の遮断時間が40分以上の踏切)」は全国で589箇所存在し、依然として開かずの踏切の解消に向けての取り組みが必要な状況である。

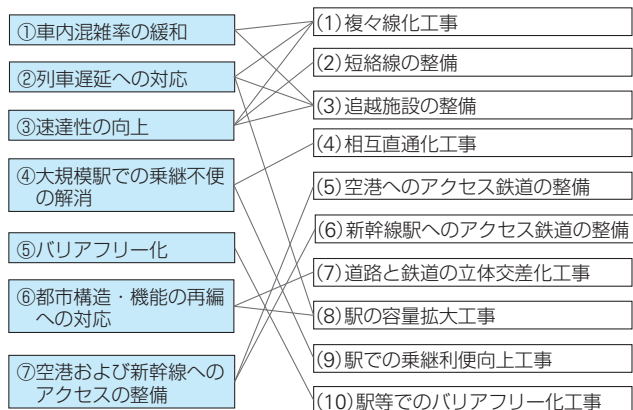
最後に、「⑦空港および新幹線へのアクセスの整備」については、都市鉄道から空港や新幹線へのアクセスの利便性を高め、アクセスに必要な所要時間を短縮していくことは、今後も重要な課題と言える。

3—— 現行の整備手法と検討すべき課題

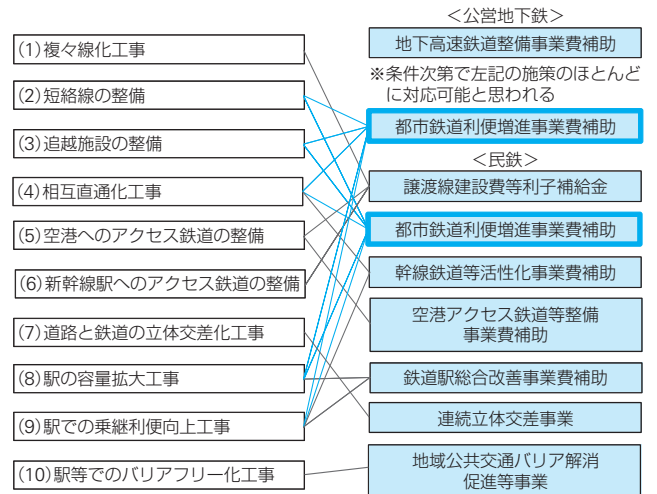
2章で挙げた7つの政策課題について、その解決にあたっての主な施策例を図一1に整理した。

次に、主な施策例が現行の整備手法とどのように対応しているのかを図一2にまとめた。公営地下鉄については、地下高速鉄道整備事業費補助が様々な施策に対応できるようになっている一方で、民鉄については、施策に応じて多様な整備手法が設定されている。

本研究では、都市鉄道の政策課題の解決に向けて、公営地下鉄および民鉄での適用が可能であり、かつ、多くの施策に対応できる都市鉄道利便増進事業費補助に着目する。同法は2005年の制定以来、適用された事業が未だ



■図一1 7つの政策課題と主な施策例



※上記の他、地下高速鉄道整備事業費補助を活用した償還型上下分離方式による整備手法もある

■図一2 主な施策例と対応する現行の整備手法

3件のみであり(詳細は4.2節を参照)、今後、より一層の活用促進が重要であると考えられる。

4—— 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業

4.1 都市鉄道等利便増進法の概要

「都市鉄道利便増進事業」は、「速達性向上事業」と「駅施設利用円滑化事業」の2つからなり、大都市圏の旅客鉄道を対象としている。「速達性向上事業」とは既存の鉄道施設の間を連絡する新線の建設等により目的地に到達するまでの所要時間の短縮を図る事業を、「駅施設利用円滑化事業」とは既存の駅施設における乗継ぎを円滑にするための経路の改善等により、駅施設における乗継ぎに要する時間の短縮、その他の駅施設の利用の円滑化を図る事業を指す⁸⁾。

両事業とも、鉄道の営業主と施設の整備主体を分けた上で、整備主体が国や地方自治体からそれぞれ事業費の1/3ずつの補助金を受け取り、残りの1/3を自らが借入金で賄い、鉄道施設を整備する。そして、営業主は、整備した鉄道施設を整備主体から借り受け、整備主体に施設使用料を支払い、列車を運行する。整備主体は営業主主体からの施設使用料によって借入金を償還する事業スキームとなっている。

営業主に発生する受益相当額を施設使用料とする、いわゆる「受益活用型上下分離方式」を都市鉄道の整備ではじめて導入した画期的な制度である。受益相当額とは、「整備が行われたと仮定した場合(withケース)」と「整備が行われなかったと仮定した場合(withoutケース)」の各ケースにおける需要予測を行い、既存路線も含めた「整備による収入変化」と「整備による経費変化」を算定し、前者から後者を差し引いた金額である。この点が、整備主

体の借入金を一定年数以内(阪神なんば線の場合は40年以内)で償還できるように施設使用料を設定する償還型上下分離方式とは異なる。

4.2 都市鉄道等利便増進法の適用事業

「速達性向上事業」の適用事業として「相鉄・JR直通線」と「相鉄・東急直通線」がある。前者の整備区間は相鉄本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近の約2.7km、事業費は約683億円で、2015年3月の完成を目指している。整備主体は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「鉄道・運輸機構」という)、営業主体は相模鉄道(株)である。後者の整備区間はJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅の約10.0km、事業費は約1,957億円で、2019年3月の完成を目指している。整備主体は鉄道・運輸機構、営業主体は相模鉄道(株)ならびに東京急行電鉄(株)である⁹⁾。

「駅施設利用円滑化事業」の適用事業として「阪神三宮駅改良事業」がある。これは阪神電鉄本線三宮駅において、駅東改札口の新設、ホーム拡幅、駅構内の配線変更、バリアフリー化等を駅周辺の都市整備事業との整合を取りつつ実施し、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図るというもので、事業費は約130億円、2013年3月の完成を目指している(整備主体:神戸高速鉄道(株)、営業主体:阪神電気鉄道(株))⁸⁾。

4.3 適用事業へのヒアリング調査結果

都市鉄道利便増進事業費補助の活用促進にあたっての課題等を抽出するために、4.2節で述べた適用事業の整備主体ならびに営業主体等の関係者に、都市鉄道利便増進事業費補助に関して「A. 制度や運用上の良い点」と「B. 制度や運用上の課題」についてヒアリングを行った^{注4)}。主な意見は下記の通りである。

■「A. 制度や運用上の良い点」に関する意見

①②は速達性向上事業と駅施設利用円滑化事業の両方、③は速達性向上事業、④⑤は駅施設利用円滑化事業に対する意見である。

- ①他の整備手法と比べて補助率が高い
- ②受益の計算の中で反射損益を考慮してもらえる
- ③短絡線整備の場合、併算運賃が発生しない
- ④関係者の協議スキームが制度化されており、調整しやすい
- ⑤周辺の都市整備と一体的に駅を改善できる

■「B. 制度や運用上の課題」に関する意見

- ①事業の成立要件(整備主体の借入金を30年以内で償還)が厳しい
- ②地方自治体の補助金を交付税措置の対象としてもら

えれば地方自治体の実質的な負担が軽減される
—③営業主体へのインセンティブが小さい(借入金の償還後、施設使用料を減額するなどの方法が考えられないのか)

5——制度の活用促進に向けた施策の可能性

4.3節のヒアリング調査結果を踏まえ、制度の活用促進に向けた施策の可能性を、表—1の通りに整理した。

「1. 制度の使いやすさを向上する」における「①制度全般の視点」から可能性が考えられる施策としては、「借入金の償還期間の延長」と「公的主体の範囲の拡大」が挙げられる。

前者については、4.3節で述べた通り、現行の適用事業においては、整備主体の借入金が30年以内で償還されることが事業の成立要件となっている。そのため、この要件を緩和することで受益相当額がより小さい事業でも事業化することが可能になる。

後者については、現在、補助金の対象となる公的主体(整備主体)は鉄道・運輸機構と第三セクターに限られている^{注5)}。交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会(2008年6月19日)において「都市鉄道利便増進事業の積極的な活用が図られるよう、補助対象となる公的主体の範囲の見直し等の要件緩和等が必要である」と提言されており、補助対象となる公的主体の範囲を拡大することで、事業に参画可能な整備主体の選択肢が広がり、その結果、事業化を促進することが期待できる。

「②地方自治体の視点」から可能性が考えられる施策としては、「補助金負担の軽減」が挙げられる。現在、地方自治体の補助金は交付税措置の対象となっていない。もし、対象となれば、地方自治体の実質的な負担軽減が可能となる。

「③整備主体の視点」から可能性が考えられる施策としては、「将来的な大規模改修工事費の確保」が挙げられる。整備主体は借入金の償還後に利益が生じた場合、翌

■表—1 制度の活用促進に向けた施策の可能性

分類	施策の可能性	
1. 制度の使いやすさを向上する	①制度全般の視点	借入金の償還期間の延長 公的主体の範囲の拡大
	②地方自治体の視点	補助金負担の軽減
	③整備主体の視点	将来的な大規模改修工事費の確保
	④営業主体の視点	参画意欲を高める施設使用料の設定
2. 制度を発展的に活用する		補助事業の適用範囲の拡大
		都市側事業者などからの受益者負担の活用
		PFI制度の活用

事業年度に、当該利益の1/3を国に納付することが規定されている^{注6)}。そのため、整備主体において将来的な大規模改修工事費を内部留保することが難しい場合が考えられる。事業の持続可能性のためには、将来的に必要な改修資金を内部留保することができるための仕組みが必要である。

「④営業主体の視点」から可能性が考えられる施策としては、「参画意欲を高める施設使用料の設定」が挙げられる。4.1節で述べた通り、施設使用料は受益相当額であるため、施設使用料の計画値が実績値と同じであれば、営業主体としての利益は発生しない。施設使用料の設定において営業主体の参画意欲を高めるための工夫が重要である。

次に、「2. 制度を発展的に活用する」については、「補助事業の適用範囲の拡大」「都市側事業者などからの受益者負担の活用」「PFI制度の活用」などが挙げられる。「補助事業の適用範囲の拡大」については、現在の制度の適用範囲を拡大することで、制度を発展的に活用することが可能である。「都市側事業者などからの受益者負担の活用」については、整備主体・営業主体以外で、都市側事業者などの事業による受益者から、全体事業費の一部を負担する仕組みがあれば、事業化の促進が期待できる。「PFI制度の活用」については、鉄道整備にあたり、整備主体が直接、整備する現在の手法に加え、PFI制度を活用した手法なども選択肢として加われば、制度を発展的に活用することが可能となる。

6——制度の活用促進に向けた検討と提言

6.1 本研究の対象範囲

表一1の分類のうち、「1. 制度の使いやすさを向上する」を本研究の対象範囲とし、以下に、「①制度全般の視点」「②地方自治体の視点」「③整備主体の視点」「④営業主体の視点」の4つの視点から、制度の活用促進方策についての検討を行う。

6.2 制度全般の視点(1): 借入金の償還期間の延長

6.2.1 検討の進め方

速達性の向上を目指し、既存路線を地下でつなぐ短絡線の整備事業を想定ケースとして、都市鉄道利便増進事業費補助を使った場合と地下高速鉄道事業費補助を使った場合の整備主体ならびに営業主体の収支を、受益相当額を変動させてシミュレーションし、この結果から、都市鉄道利便増進事業費補助が地下高速鉄道事業費補助よりも有利に活用できるためには、借入金の償還期間をどのように設定するのがよいのかを検証する。

6.2.2 想定ケースと検証の視点

検討にあたり、図一3の通り、想定ケースならびに事業スキームを設定した。

当該整備事業は①～③の3つの事業スキームによる整備が可能と考えられる。スキーム①②では都市鉄道利便増進事業費補助を活用するため、受益活用型上下分離方式となるが、スキーム③では阪神なんば線の事例のように地下高速鉄道整備事業費補助を活用した償還型上下分離方式とする(両方式における施設使用料の設定方法の違いについては4.1節を参照)。

スキーム③では受益相当額に関係なく、総事業費と借入金の償還年限から自動的に施設使用料が決まる。一方、スキーム①②では施設使用料は受益相当額であるため、営業主体に発生する受益相当額の大きさ次第によって、スキーム③の施設使用料の方がスキーム①②の施設使用料よりも大きくなる場合や小さくなる場合があり得る。しかしながら、当該整備事業によって営業主体に生じる受益相当額はスキームに関わらず同額であるため、受益相当額の大小によって、営業主体にとって、スキーム①②と③の間で収支上の有利不利が生じることとなる。そこで、受益相当額を変動させながら、鉄道施設のすべてが法定耐用年数を経過する60年時点(トンネルの60年が最長)における営業主体の資金残高をスキーム①②とスキーム③との間で比較し(視点1)、都市鉄道利便増進事業費補助が地下高速鉄道整備事業費補助よりも営業主体の収支上、有利に働くときのスキーム①②における借入金の償還期間を検証する(視点2)。

＜想定ケース＞	
■短絡線の整備事業 (既存路線を地下でつなぐ速達性向上を図る)	
■総事業費: 900億円 ※ () 内は法定耐用年数, %は構成比	
トンネル(60年): 65.0%	停車場建物(38年): 15.0%
信号設備(30年): 5.0%	機械設備(15年): 5.0%
	鉄道用地: 10.0%
＜3つの事業スキーム＞	
①上下分離方式: 都市鉄道利便増進事業費補助	
整備主体: 鉄道・運輸機構	営業主体: 既存鉄道事業者
②上下分離方式: 都市鉄道利便増進事業費補助	
整備主体: 第三セクター	営業主体: 既存鉄道事業者
③上下分離方式: 地下高速鉄道整備事業費補助	
整備主体: 第三セクター	営業主体: 既存鉄道事業者

■図一3 想定ケースと比較する3つの事業スキーム

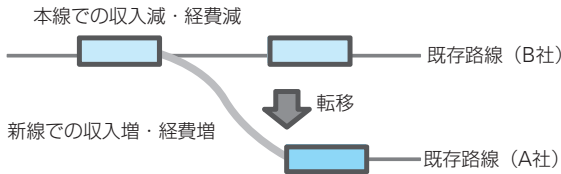
6.2.3 収支試算にあたっての設定条件

営業主体ならびに整備主体の収支試算にあたっての設定条件について述べたい。

整備事業による営業主体の収支変化を図一4に示した。短絡線の整備により、「本線での収入減・経費減」と「新線での収入増・経費増」が発生する。整備事業を実施したことによる営業主体の受益相当額は、スキームに関わらず、「受益相当額=収入変化-経費変化」となり、「収

入変化」と「経費変化」はそれぞれ「収入変化＝新線での収入増－本線での収入減」, 「経費変化＝新線での経費増－本線での経費減」となる。

以上を踏まえ、営業主体の収支項目は図一5の通りとした。本来ならば、営業主体の収支項目としては、収入と費用の変化をそれぞれ両建てするのが妥当であるが、こ



■図一4 整備事業による営業主体(B社)の収支変化

＜営業主体の収支項目＞

- 収入：受益相当額（60年間同額とする）、預金金利
- 経費：施設使用料、借入金金利（長期・短期）、法人税等※

※法人税等：法人税・住民税および事業税など企業の課税所得に対する税金

＜上記収支項目のうちスキームにより異なる項目＞

スキーム①	スキーム②	スキーム③
■経費項目 ・施設使用料※1	■経費項目 ・施設使用料※1	■経費項目 ・施設使用料※2

※1 スキーム①②の施設使用料は受益相当額と同額
 ※2 スキーム③の施設使用料は40年以内で整備主体の借入金を償還できる金額（年間18.4億円）とし、借入金の償還後は整備主体の経費相当分とする

■図一5 営業主体の収支項目

＜整備主体の収支項目＞

- 収入：施設使用料（営業主体から）、預金金利
- 費用：事務費・諸経費、固定資産税・都市計画税、減価償却費、借入金金利（長期・短期）、国への利益の納付^{注7)}（借入金の償還後、前年度利益の1/3を納付）、法人税等

※法人税等：法人税・住民税および事業税など企業の課税所得に対する税金

＜上記収支項目のうちスキームにより異なる項目＞

	スキーム① (鉄道・運輸機構)	スキーム② (第三セクター)	スキーム③ (第三セクター)
■収入項目 ・施設使用料	○	○	○
■費用項目 ・国への利益の納付	○	○	×
・法人税等	×	○	○

※40年以内で借入金を償還できる金額（年間18.4億円）、償還後は整備主体の経費相当分とする

■図一6 整備主体の収支項目

＜事業費の構成と資金調達＞

- スキーム①②：補助金2/3 借入金1/3（整備主体が長期借入金で調達）
- スキーム③※：出資金20%（34%を営業主体が長期借入金で調達）
補助金53.2% 借入金26.8%（整備主体が長期借入金で調達）
全体事業費に占める補助対象事業費の割合92%

※阪神なんば線の実績値を参考

＜収支計画上の設定条件＞

- ★事務費・諸経費：年間6,000万円 ●法人税等：税率40%
- ★減価償却費：定額法（残存簿価1円）
- ★固定資産税・都市計画税：トンネル非課税、鉄道用地1/3評価、その他は開業5年間1/3評価、次の5年間2/3評価
- 預入金利（開業10年間0.05%、それ以降0.51%）^{注8)}
- 長期借入金金利（開業10年間1.9%、それ以降4.1%）^{注8)}
- 短期借入金金利（開業10年間1.5%、それ以降3.1%）^{注8)}

※★：整備主体のみ該当 ●：整備主体と営業主体に該当

■図一7 その他の設定条件

では便宜上、受益相当額を営業主体の収入項目として設定した。

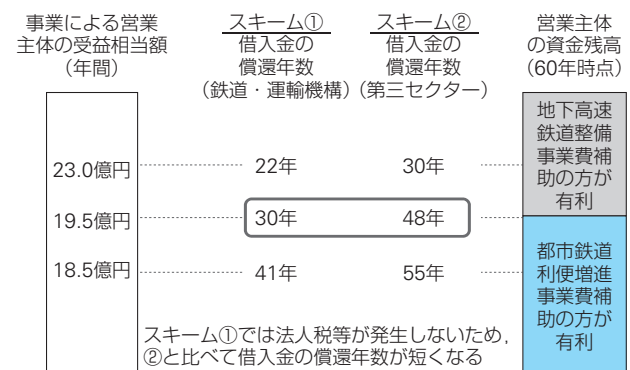
整備主体の収支項目を図一6,その他の設定条件を図一7の通りに設定した。なお、本論文において、法人税等とは法人税・住民税および事業税など企業の課税所得に対する税金を指し、資産の保有に対して課税される固定資産税ならびに都市計画税とは切り分けて取り扱うものとする。

6.2.4 収支の試算結果

収支の試算結果を、6.2.2節で述べた2つの視点で図一8に整理した。

図一5の通り、スキーム①②では営業主体の収支は同じになるため、スキーム③と比較すると、営業主体の受益相当額が年間19.5億円以上の場合にはスキーム③の方が、それ以下の場合にはスキーム①②の方が、60年時点の営業主体の資金残高が大きくなることがわかった。このことから、受益相当額が上記金額よりも大きい場合は、60年経過時点の営業主体の資金残高は地下高速鉄道整備事業費補助の方が有利となり、逆に小さい場合は都市鉄道利便増進事業費補助の方が有利となる。

一方で、上記分岐点における借入金の償還年数については、スキーム①の場合は30年、スキーム②の場合は48年という結果となった。この償還年数の違いは、図一6の通り、スキーム①では整備主体である鉄道・運輸機構に法人税等の支払義務はないが、スキーム②の場合は第三セクターに法人税等の支払が発生することが原因である。あくまでも、以上は6.2.3節で述べた設定条件のもとでの結果であるため、当然、設定条件が変われば、違った数値結果となるが、この結果から、都市鉄道利便増進事業費補助の活用促進を図るためには、地下高速鉄道整備事業費補助を活用した償還型上下分離方式など、他の整備手法よりも鉄道事業者にとって収支上有利となるように、また、より小さな受益相当額の事業にも適用可能となるように、借入金の償還期間の要件緩和がある程度必要ではないかと思われる。



■図一8 収支の試算結果

6.3 制度全般の視点(2): 公的主体の範囲の拡大

6.3.1 検討の進め方

6.2.4節の結果により、整備主体が第三セクターの場合は法人税等の支払が発生するため、借入金の償還期間が長期化することがわかった。そのため、受益相当額が比較的小さい事業の場合は、第三セクターが整備主体となると、借入金が一定年数以内に償還できない場合が出てくるものと思われる。

このような問題点を踏まえ、補助金の対象となる公的主体の拡大について検討する。

6.3.2 新規に考えられる公的主体とその利点

整備主体に補助金として税金が投入される以上、納税者の納得が得られる主体であることが必要である。そのような観点から、新規に考えられる公的主体としては地方自治体(公営地下鉄も含む)が挙げられる。表一2の通り、地方自治体が整備主体となる場合の利点は2つある。

1つ目は、地方自治体が整備主体となれば、法人税等だけでなく、固定資産税・都市計画税の支払義務もないため、鉄道・運輸機構よりもさらに借入金の償還期間を短期化することができる。

2つ目は、都市整備と鉄道整備の連携がより円滑になることである。地方自治体が推進する広域的な都市整備において、都市構造の骨格をなす鉄道整備は重要な要素である。地方自治体が整備主体となることにより、自らが推進する都市整備と連携した鉄道整備を推進することができ、両者の連携を緊密に行うことができる。

地方自治体が広域的な都市整備の観点から必要だと考えている鉄道整備に対して、都市鉄道利便増進事業費補助を活用し、自らが直接、整備主体として事業を推進することができるという選択肢があれば、上記の2つの利点を活かしながら事業化を進めることができる。

■表一2 新規に考えられる公的主体とその利点

整備主体		法人税等の 支払義務	固定資産税 都市計画税 の支払義務	都市整備と鉄道 整備の連携
既存	鉄道・運輸機構	×	○	△
	第三セクター	○	○	△
新規	地方自治体	×	×	○

6.3.3 地方自治体が第三種鉄道事業者になる事例

地方自治体が第三種鉄道事業者になっている事例として、「青い森鉄道」ならびに「若桜鉄道」がある。

「青い森鉄道」の営業区間は目時～青森間(121.9km, 2012年1月1日時点)で、青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設と土地を保有し、第二種鉄道事業者であ

る青い森鉄道(株)やJR貨物に対して有償貸付を行っている。青い森鉄道(株)は、整備新幹線建設に伴う並行在来線であるJR東日本東北線目時～青森間が経営分離され、当該区間を運行する第三セクターとして、青森県をはじめとする地方自治体の出資により2002年に設立された。

一方、「若桜鉄道」の営業区間は郡家～若桜間(19.2km, 2012年1月1日時点)で、鳥取県八頭郡の若桜町と八頭町が第三種鉄道事業者として鉄道施設と土地を保有し、第二種鉄道事業者である若桜鉄道(株)に対して無償貸付を行っている。若桜鉄道(株)は、特定地方交通線(旧国鉄若桜線)を引き継ぐための第三セクターとして若桜町と八頭町をはじめとする地方自治体の出資により1987年に設立された。2009年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、第二種鉄道事業者に移行した。これは、公設民営化の日本第一号である¹⁰⁾。

以上の通り、地方自治体が第三種鉄道事業者となる事例が存在することから、都市鉄道利便増進事業においても地方自治体が整備主体として第三種鉄道事業者になることは十分可能であると思われる。

ただし、地方自治体が整備主体となる場合、鉄道施設の整備に際しては、国から全体事業費の1/3を補助金として地方自治体が受け取り、残り2/3を地方自治体が地方債の発行により資金調達する方法(営業主体からの施設使用料を全体事業費の1/3相当に充当する)、あるいは公営地下鉄を整備主体とする方法(地下高速鉄道整備事業のように公営地下鉄が企業債を発行する)など、事業スキームについては新たな制度設計が必要となる。

6.4 地方自治体の視点: 補助金負担の軽減

6.4.1 検討の進め方

都市鉄道利便増進事業の適用事業において、地方自治体による補助金支出にあたっての地方債の発行ならびに交付税措置の取り扱いを整理する。

その上で、地下高速鉄道整備事業ならびに整備新幹線事業における地方債の発行ならびに交付税措置の事例を調査し、都市鉄道利便増進事業での取り扱いについて検討する。

6.4.2 適用事業における地方債と交付税措置の取り扱い

4.3節で述べた適用事業関係者へのヒアリング調査により、地方債の発行ならびに交付税措置は、図一9の取り扱いとなっていることがわかった。

この取り扱いは、地方財政法第五条第五号ならびに地方財政法施行令第一条の規定が根拠となっている^{注9)}。

適用事業	地方債の発行	交付税措置
■相鉄JR直通線事業&相鉄東急直通線事業(神奈川県、横浜市)	○ ※充当率90%	×
■阪神三宮駅改良事業(兵庫県、神戸市)	×	×
	※一般財源を充当	

■図-9 適用事業での取り扱い

これらの根拠により、国が全額出資している鉄道・運輸機構が整備主体となる相鉄JR直通線事業および相鉄東急直通線事業については地方債の発行が認められているが、神戸市の出資比率40%(事業認可時点)の神戸高速鉄道(株)が整備主体となる阪神三宮駅改良事業については地方債の発行は認められていない。

一方、交付税措置については、そもそも、都市鉄道利便増進事業における交付税措置の定めがないため、適用事業の全ては交付税措置の対象外となっている。

6.4.3 鉄道整備における地方債と交付税措置の事例

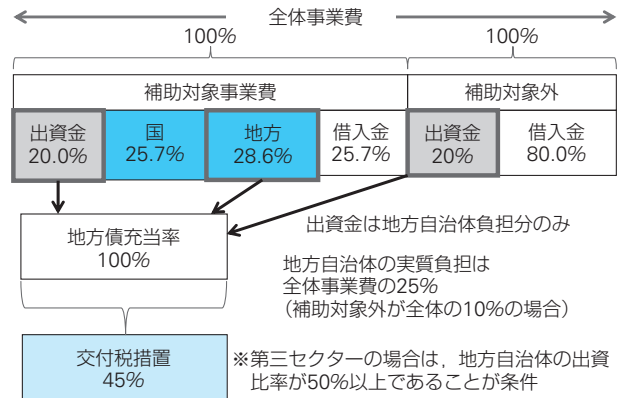
地下高速鉄道整備事業ならびに整備新幹線事業について、地方債の発行ならびに交付税措置の取り扱いについて整理する。

地下高速鉄道整備事業における地方債の発行と交付税の取り扱いについては、図-10の通りとなっている。地方自治体が支出する出資金ならびに補助金に対して地方債の発行が認められており、その充当率は100%となっている。さらに、当該地方債の元利償還金の45%に対して交付税措置が講じられる。ただし、上下分離方式により第三セクターが整備主体となる場合は、第三セクターへの地方自治体の出資比率が50%以上であることが条件となっている。仮に補助対象外の事業費が全体事業費の10%だとした場合、全体事業費に占める地方自治体の実質負担の割合は25%となる。

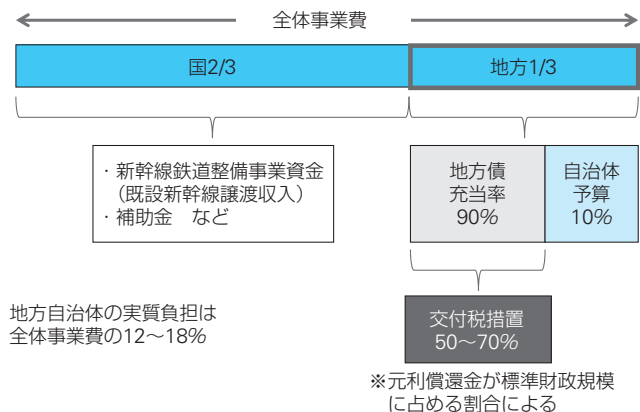
一方、整備新幹線事業における地方債の発行と交付税の取り扱いについては、図-11の通りとなっている。

地方自治体が支出する補助金に対して、地方債の発行が認められており、その充当率は90%となっている。さらに、当該地方債の元利償還金の50%~70%に対して交付税措置が講じられる(ただし、元利償還金が当該地方自治体の標準財政規模に占める割合によって変わる)。全体事業費に占める地方自治体の実質負担の割合は12%~18%となる。

以上のように、地方債の発行と地方債に対する交付税措置によって、地下高速鉄道整備事業ならびに整備新幹線事業では、全体事業費に占める地方自治体の実質負担の割合は都市鉄道利便増進事業の値33.3%と比べて低い値となっている。地下高速鉄道整備事業に対する交付



■図-10 地下高速鉄道整備事業での取り扱い



■図-11 整備新幹線事業での取り扱い

税措置については、今後は経過措置のもと、廃止の方向に進んでいくこととなったが^{注10)}、一方、整備新幹線事業に対する交付税措置は今後も継続されることとなっている。

都市鉄道の政策課題を解決する上で、都市鉄道利便増進事業は、今後も重要であると考えられるため、地方自治体が整備主体の借入金の償還後、国と同様の利益返還の規定を設定しない限りにおいては(後述の注6)ならびに注7)を参照)、都市鉄道利便増進事業においても地方債の元利償還金に対して一定割合の交付税措置を講ずることで、地方自治体の実質負担を軽減し、事業化を支援していくことが大切であるとする。

6.5 整備主体の視点：将来的な大規模改修工事費の確保

6.5.1 検討の進め方

整備主体としては、借入金を償還した後、将来的な大規模改修工事が大きな負担となる。

借入金の償還については、当初の事業計画の中で、一定年数以内で施設使用料により償還していくことになるが、一方、将来的な大規模改修工事費の確保については、現在の制度では具体的な取り決めは存在しない。

既述の通り、借入金の償還後に整備主体は利益の1/3を国に返還することが規定されているため、受益相当額の小さい事業など、整備主体において将来的な大規模改修工事費を内部留保することが難しい場合が考えられる。

事業の持続可能性のためには、将来的に必要な資金を内部留保することができるための仕組みが必要であると思われる。そこで、整備主体において将来的な大規模改修工事費を確保するための方法を整理し、検討する。

6.5.2 将来的な大規模改修工事の実施に向けた選択肢

将来的な大規模改修工事の実施に向けた選択肢としては、「A. 国や地方自治体の補助を受けず、整備主体が自力で大規模改修工事を実施する方法」や「B. 国や地方自治体が大規模改修工事に対し、補助金を投入する方法」などが考えられる。

国や地方自治体の支援を受けずに、事業が自立した状態になることを優先するという考え方に立てば、可能な限り、上記の選択肢のうち、Aを前提にすることが望ましいと考える。Aを前提とした場合、整備主体が将来的な大規模改修工事を実施するための支援策として、「①大規模改修引当金制度などの税制特例を創設する方法」「②現在、規定されている、借入金償還後の利益の納付義務を見直す方法」などが考えられる。

以下に、これら2つの方法について検討する。

6.5.3 大規模改修引当金制度などの税制特例を創設する方法

全国新幹線鉄道整備法(第三章 新幹線鉄道の大規模改修)によって規定されている「新幹線鉄道大規模改修引当金制度」が参考となる。

この制度では、同法第15条により新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てることが必要かつ適当であると認める所有営業主体の指定が行われ、第16条により当該所有営業主体が作成した新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画が国土交通大臣の承認を受けた後、第17条により新幹線鉄道大規模改修引当金の積立を行っていくこととなる。なお、当該引当金は鉄道事業会計規則により費用計上することとなる。本制度の活用事例として、図-12の通り、JR東海の東海道新幹線での大規模改修引当金がある。

このように大規模改修引当金制度が民間営利企業に対しても導入されているのであれば、公的主体である都市鉄道利便増進事業の整備主体に対しても同様の制度を創設することは妥当であると考えられる。同様の制度が創設されれば、第三セクターは、引当金を活用して将来的な大規模改修費工事費を内部留保することができるようになる。

なお、鉄道・運輸機構の場合は法人税等の支払義務がないため、大規模改修引当金制度という税制特例ではなく、国への利益の納付額を確定する際に、将来的な大規模改修工事に必要となる資金の一部を同様の考え方で引当金として費用計上するような方法が考えられる。

■対象路線と区間	…東海道新幹線 東京～新大阪
■大規模改修に要する費用…総額	10,971億円
・橋りょう(鋼橋)の取替	1,725億円
・橋りょう(コンクリート橋)の全断面修復	4,600億円
・トンネルの上断面修復	4,646億円
■大規模改修に要する期間	…2018年4月～10年間
■大規模改修引当金の積立金額	…5,000億円
■大規模改修引当金の積立期間	…2002年10月～15年間
■税制優遇措置	…上記引当金繰入額を費用計上できる

■図-12 新幹線鉄道大規模改修引当金制度の事例¹¹⁾

6.5.4 借入金償還後の利益の納付義務を見直す方法

都市鉄道利便増進事業費補助、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の3つの各補助事業について、各補助取扱要領における利益の納付に関する規定を図-13に整理した。

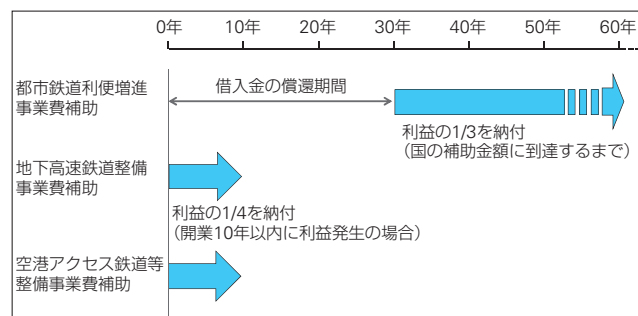
地下高速鉄道整備事業費補助ならびに空港アクセス鉄道等整備事業費補助においては、開業10年以内に利益が発生する高収益な事業の場合には開業10年以内の事業年度に限り、前年度利益の1/4を国に納付するという規定となっている^{注11)}。

一方、都市鉄道利便増進事業費補助では、一定の条件を満たす高収益な事業に対しては補助金を交付しないこととなっている^{注12)}、3つの補助制度のうち、都市鉄道利便増進事業費補助だけが、借入金の償還後、国の補助金額に達するまで、前年度利益の1/3を国に返還する義務がある。

この規定に従えば、4.3節の通り、適用事業では借入金の償還が30年以内で完了することが事業の成立要件となっているため、将来、必ず、整備主体は国へ利益を納付しなければならないことになる。そして、国からの補助金額に到達するまで半永久的に国への利益を納付することとなり、整備主体としては、相当な負担となることが予想される。

そのため、将来的な大規模改修工事費を内部留保できるようにするために、借入金の償還後における国への利益の納付義務を見直すことも考えられる。

見直しの方法としては、「(1)国への利益の納付義務を廃止する方法」、「(2)国への利益の納付義務の期限を設



■図-13 利益の納付に関する規定の比較

ける方法」などが挙げられる。

第三セクターは利益の一部を法人税等という形で半永久的に国等(法人税は国税)に収めていくため、法人税等に加えて、国への利益の納付義務を課すことは極めて大きな負担となることから、特に第三セクターに対しては、上記(1)の方法を検討すべきであると考え。あるいは、上記(2)の方法として、「国への利益の納付期限は、補助対象となった鉄道施設の法定耐用年数の経過時点までとする」など一定の期限を設定することも検討する必要があると思われる。

6.6 営業主体の視点：参画意欲を高める施設使用料の設定

6.6.1 検討の進め方

施設利用料は受益相当額であるため、施設使用料の計画値が実績値と同じであれば、営業主体としての利益は発生しない。そのため、施設使用料の設定において営業主体の参画意欲を高めるための工夫が必要であると思われる。ここでは、下記の2つの論点を設定し、検討を進めるものとする。

■(論点1)施設使用料の設定と見直し

一施設使用料の設定と見直しに際し、計画値と実績値との差の取り扱いにあたって、営業主体の参画意欲を高めるための工夫は考えられないか

■(論点2)借入金償還後の施設使用料の減額

一整備主体の借入金償還後は、施設使用料を減額することは考えられないか(事業により得られる利益の一部を営業主体に配分することは考えられないか)

6.6.2 (論点1)施設使用料の設定と見直し

施設使用料の算定の際に設定した収入変化ならびに経費変化の計画値と、実績値との間に差が生じた場合、計画値の設定によって、営業主体に利益もしくは損失が発生することとなる。このようなことから、営業主体にとって収入変化と経費変化の計画値の設定と、その見直し時期が、非常に重要な意味を持つことになる。換言すれば、施設使用料の設定ならびにその見直し時期が、営業主体の収支に大きな影響を与えることとなる。

施設使用料の見直し時期のパターンとその事例を表—3に整理した。

短期固定型は、3年～5年程度の一定期間ごとに施設使用料を見直していくというもので、成田高速鉄道アクセス線の事例があり、一方、長期固定型は、長期間、施設使用料の見直しを行わないというもので、整備新幹線の事例がある。

次に、短期固定型ならびに長期固定型の2つのパターンについて、それぞれの特徴を整理する。

■表—3 受益活用型施設使用料の見直し時期のパターンとその事例

	短期固定型	長期固定型
事例	成田高速鉄道アクセス線	整備新幹線
整備主体	成田高速鉄道アクセス(株)	鉄道・運輸機構
営業主体	京成電鉄(株)	JR各社
施設使用料の見直し	開業後3年間の施設使用料は確定しているが、4年目以降の施設使用料については今後、協議・決定することとなっている※1	「新幹線を整備した場合の30年間の収益(収入－経費)の合計」から「整備しなかった場合の収益の合計」を差し引いた値を30年で割った額とするため、原則として30年間固定 ¹²⁾ ※2

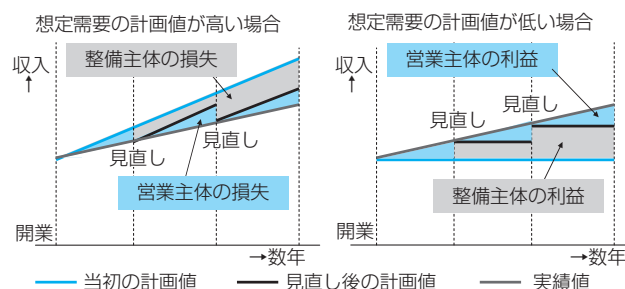
※1 成田高速鉄道アクセス線については開業後3年以内でも、航空旅客の著しい変動があった場合等特段の事情が発生したと認められる場合は、申し出により見直すことが可能となっている

※2 整備新幹線については、施設使用料決定の際に想定し得なかった経済・社会状況の変化により大幅な受益の変動が生じた場合は協議する

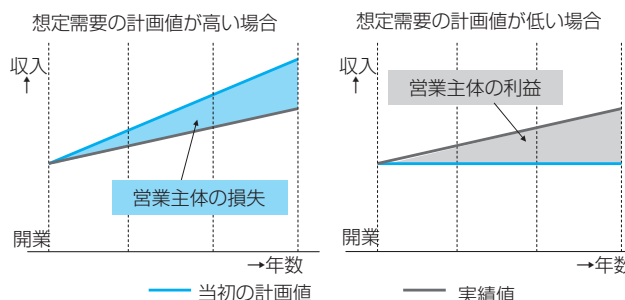
図—14に短期固定型の特徴を、図—15に長期固定型の特徴を示した。短期固定型の場合、計画値と実績値の差による利益または損失は、営業主体と整備主体の両方に発生することになる。一方、長期固定型の場合、計画値と実績値の差による利益または損失は全て営業主体が受け取ることとなるため、当初の計画値の設定次第で営業主体は大きな利益や損失が発生する。

以上を踏まえ、短期固定型と長期固定型の特徴を表—4に整理した。

短期固定型ならびに長期固定型のいずれの場合も、営業主体の参画意欲を高めるためには、計画値の想定需要が過大とならないように、期待を込めた無理な需要予測に基づくことなく、適切な想定需要を設定することが極めて重要であると言える。理想的には、結果として計画値が実績値を若干下回るようになれば、短期固定型の場合



■図—14 短期固定型の特徴



■図—15 長期固定型の特徴

■表—4 短期固定型と長期固定型の特徴(まとめ)

特徴	短期固定型	長期固定型
収支変動による影響	収支変動による影響は営業主体と整備主体がそれぞれ分担する	変動による影響は全て営業主体が受ける ※想定需要の設定次第で営業主体に大きな利益または損失が発生
想定需要の設定	両主体ともに収支変動による影響を受けるため、整備主体と営業主体との間で想定需要について合意に達しやすいものと考えられる	営業主体のみが収支変動による影響を受けるため、営業主体は想定需要を低めに、整備主体は高めに設定する傾向が考えられる

は、施設使用料の見直し時に設定した計画値と実績値の差が、長期固定型の場合は、当初の計画値と実績値の差が、営業主体の利益となり、事業への参画意欲を高めることができる。

6.6.3 (論点2)借入金償還後の施設使用料の減額

6.6.2節で述べた通り、施設使用料(計画値)と実際の受益相当額(実績値)の差がプラスになる場合は営業主体の利益となるが、マイナスとなる場合は営業主体の損失となる。そのため、短期固定型により、一定期間ごとに施設使用料を見直した場合でも、計画値の設定次第では営業主体に全く利益が発生しないというケースもあり得る。

整備主体の借入金が償還されるまでの間は、事業によって生じる利益は優先的に借入金の返済に充当させることが妥当であるが、借入金償還後は、営業主体の参画意欲を高めるために、事業による利益の一部を営業主体にも還元するという方法が考えられる。

借入金償還後、事業の持続可能性を維持するために、最も優先すべきだと考えられるのが、事業による利益の一部を、将来の大規模改修工事のために整備主体が内部留保することである。整備主体が内部留保に回す分を確保できるように、法人税等の支払(整備主体が第三セクターの場合)、国への利益の納付、さらには営業主体への還元分のバランスを考えた上で、営業主体への還元分として、施設使用料を減額する方法が考えられる。

7—おわりに

本研究では、都市鉄道等利便増進法に注目し、「制度の使いやすさを向上する」という観点から、「制度全般の視点」「地方自治体の視点」「整備主体の視点」「営業主体の視点」の4つの視点に分けて、制度の活用促進方策の可能性について検討した。

同法は、現在、都市鉄道が抱える政策課題の解決に向けて非常に重要な役割を果たすと思われるため、本研究では取り扱わなかった「制度を発展的に活用する」という

観点から、「補助事業の適用範囲の拡大」「都市側事業者などからの受益者負担の活用」「PFI制度の活用」をはじめ、様々な視点による検討を行うことで、同法の活用促進を図っていくことが重要であると考えている。

謝辞:ヒアリング調査を実施するにあたり、関係者に御協力を頂いた。また、本研究においては、森地茂・政策研究大学院大学特別教授(前運輸政策研究所長)、杉山武彦・運輸政策研究所長、伊東誠・運輸政策研究所主席研究員、森田泰智・運輸政策研究所研究員から貴重な意見ならびに多くの示唆を頂いた。ここに記して感謝の意を表する。

注

注1)JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州の6社。

注2)東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道の15社。

注3)東京地下鉄、札幌市交通局、仙台市交通局、東京都交通局、横浜市交通局、名古屋市交通局、京都市交通局、大阪市交通局、神戸市交通局、福岡市交通局の10社局。

注4)相鉄・JR直通線事業については神奈川県、横浜市、鉄道・運輸機構、相模鉄道(株)に対して、相鉄・東急直通線事業については上記四者と東京急行電鉄(株)に対して、そして、阪神三宮駅改良事業については兵庫県、神戸市、神戸高速鉄道(株)、阪神電気鉄道(株)に対してそれぞれ実務担当責任者クラスの人間にヒアリングを実施した。なお、ヒアリングの時期は2010年9月から11月までの間である。

注5)(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領第4条第2項において「都市鉄道利便増進事業の施設の整備を行う者(地方公共団体の出資に係る法人及び機構で、あらかじめ補助の対象として選定された施設の整備及び保有を目的とするもの)」と規定されている。

注6)(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領第12条第1項において「施設の使用料によって毎事業年度の損益計算上利益を生じたとき、機構は、翌事業年度において当該利益の額の3分の1に相当する金額を収受し、国から交付を受けた補助金の総額に相当する額に達するまで、国庫に納付するものとする」と規定されている。

注7)借入金の償還後の整備主体による地方自治体への利益の納付については、地方自治体の判断で国と同様の規定を設定することも可能であるが、本研究の収支には含めていない。

注8)長期借入金金利は長期プライムレート、短期借入金金利は短期プライムレート最頻値、そして預金金利は預金金利の各年度期首時点のデータ(出典:日本銀行)を活用し、過去10年間および30年間の平均値を算出し、前者の値を開業10年間の金利、後者の値を11年目以降の金利として設定した。

注9)地方財政法第五条第五号では、地方債が発行できる条件として、「学校その他の文教施設、保育所その他の厚生施設、消防施設、道路、河川、港湾その他の土木施設等の公共施設又は公用施設の建設事業費(公共的団体又は国若しくは地方公共団体が出資している法人で政令で定めるものが設置する公共施設の建設事業に係る負担又は助成に要する経費を含む。)及び公共用若しくは公用に供する土地又はその代替地としてあらかじめ取得する土地の購入費(当該土地に関する所有権以外の権利を取得するために要する経費を含む。)の財源とする場合」と規定されており、さらに、地方財政法施行令第一条において「地方財政法(以下「法」という。)第五条第五号に規定する国又は地方公共団体が出資している法人で政令で定めるものは、国、地方公共団体又は国若しくは地方公共団体の全額出資に係る法人が資本金、基本金その他これらに準ずるもの(以下この条において「資本金等」という。)の二分の一以上を出資し、かつ、国又は地方公共団体が資本金等の三分の一以上を出資している法人とする。」と規定されている。

注10)平成23年1月25日付の総務省自治財政局地方債課からの事務連絡「事業費補正の更なる縮減について」の中で、「地下鉄事業等については平成23年度の新規事業からは事業費補正を廃止すること(ただし、平成22年度までに具体的な整備方針が策定され、議会や住民に対して既に説明されている事業

については、引き続き、財政措置を講じる」と記されている。

注11) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構地下高速鉄道整備事業費補助取扱要領第12条において「補助対象路線の営業を開始した日の属する事業年度の初日から起算して10年以内の事業年度につき各補助対象路線において利益を生じた場合は、その翌事業年度において、その利益の額の4分の1に相当する金額を、交付を受けた補助金の総額に達するまで機構を通じて国に納付しなければならないこと」が補助金の交付の条件として規定されている。なお、(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構空港アクセス鉄道等整備事業費補助取扱要領第12でも同様の規定が存在する。

注12) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領第3条第2項において「施設の整備を行う者が整備に要する費用の全額を無利子貸付(5年据置後10年償還)で調達すると仮定した場合又は国が整備に要する費用の5分の1(地方公共団体も同額)を補助すると仮定した場合のいずれにおいても、営業開始後30年以内に累積赤字転換しないと認められるものであること」と規定されている。

参考文献

- 1) (社)土木学会[2010], 『交通社会資本制度－仕組と課題－』, pp. 84-85.
- 2) (財)運輸政策研究機構[2011], 『数字でみる鉄道2011』, pp. 30-32.
- 3) 仮屋崎圭司[2009], “都市鉄道の列車遅延の拡大メカニズムに関する研究”, 『運輸政策研究』, Vol. 11, No. 4, p. 111.

- 4) (財)運輸政策研究機構[2011], 『数字でみる鉄道2011』, pp. 233-234.
- 5) (財)運輸政策研究機構[2001], 『都市鉄道調査 一般調査 駅等施設改良事業の具体事案, 改良の可否の検討に関する調査 報告書 平成13年3月』, p. 21.
- 6) (財)運輸政策研究機構[2011], 『数字でみる鉄道2011』, p. 197.
- 7) 国土交通省[2007], “踏切交通実態総点検結果”, (オンライン), http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/06/060420_.html, 2012/8/17.
- 8) 井上健二[2008], “都市鉄道等利便増進法の制定の背景とその概要”, 『運輸と経済』, 第68巻, 第10号, pp. 26-33.
- 9) “都市鉄道利便増進事業 相鉄・JR直通線, 相鉄・東急直通線”, (オンライン), <http://www.chokutsusen.jp/index.html>, 2011/9/1.
- 10) 国土交通省[2009], “地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定(『公有民営化』第1号)について[若桜町, 八頭町, 若桜鉄道(株)]”, 平成21年3月12日付報道発表資料, (オンライン), http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000004.html, 2012/3/14.
- 11) 国土交通省[2002], “新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画の承認について”, (オンライン), http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/08/081001_.html, 2012/3/14.
- 12) 蓼沼慶正, 森田泰智, 堀川淳[2011], “整備新幹線の財源について”, 『鉄道ビクトリアル』, 第850号, pp. 64-65.

(原稿受付 2012年3月27日)

A Study on How to Promote the Utilization of the Subsidy Scheme for Urban Railways: Focused on “Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc.”

By Shigeru YOKOTA

As one of the key policy issues for the improvement of urban railways, it has been realized in recent years that “qualitative development (improvement of convenience)” should also be focused on in addition to “quantitative development (increase of transport capacity)”. This study focuses on the utilization of the subsidy scheme law “Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc.” in order to address these policy issues. This study conducted interviews with the stakeholders of currently being implemented projects under this law (local governments, railway infrastructure holders, and railway operators). Considering diverse opinions about desirable or undesirable aspects of the law as pointed out during the interviews, problems for the utilization of the law by each stakeholder’s point of view are listed, and the measures to solve these problems are suggested.

Key Words : *urban railway, subsidy scheme, utilization, Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc.*
