

『都市鉄道の整備手法の活用促進方策についての研究』コメント

芝浦工業大学 岩倉成志

1. 都市鉄道等利便増進法の位置づけ

整備主体側（国，自治体，機構）からみれば

償還型 ←-----→ 受益活用型 ←-----→ 公益重視型



2. 大きな3つの制約

■ リジットな黒字転換年

30年間で累積黒字転換できる優良プロジェクトが対象。収支が発散しないプロジェクトや、逆に短期間に償還可能なプロジェクトも対象にしにくい。

鉄道運輸機構 都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領
(補助対象事業)

第3条 対象事業の要件は、次のとおりとする。

2 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年以内に累積黒字転換しないと認められるものであること。

2. 大きな3つの制約

■ リジットな黒字転換年

30年間で累積黒字転換できる優良プロジェクトが対象。収支が発散しないプロジェクトや、逆に短期間に償還可能なプロジェクトも対象にしにくい。

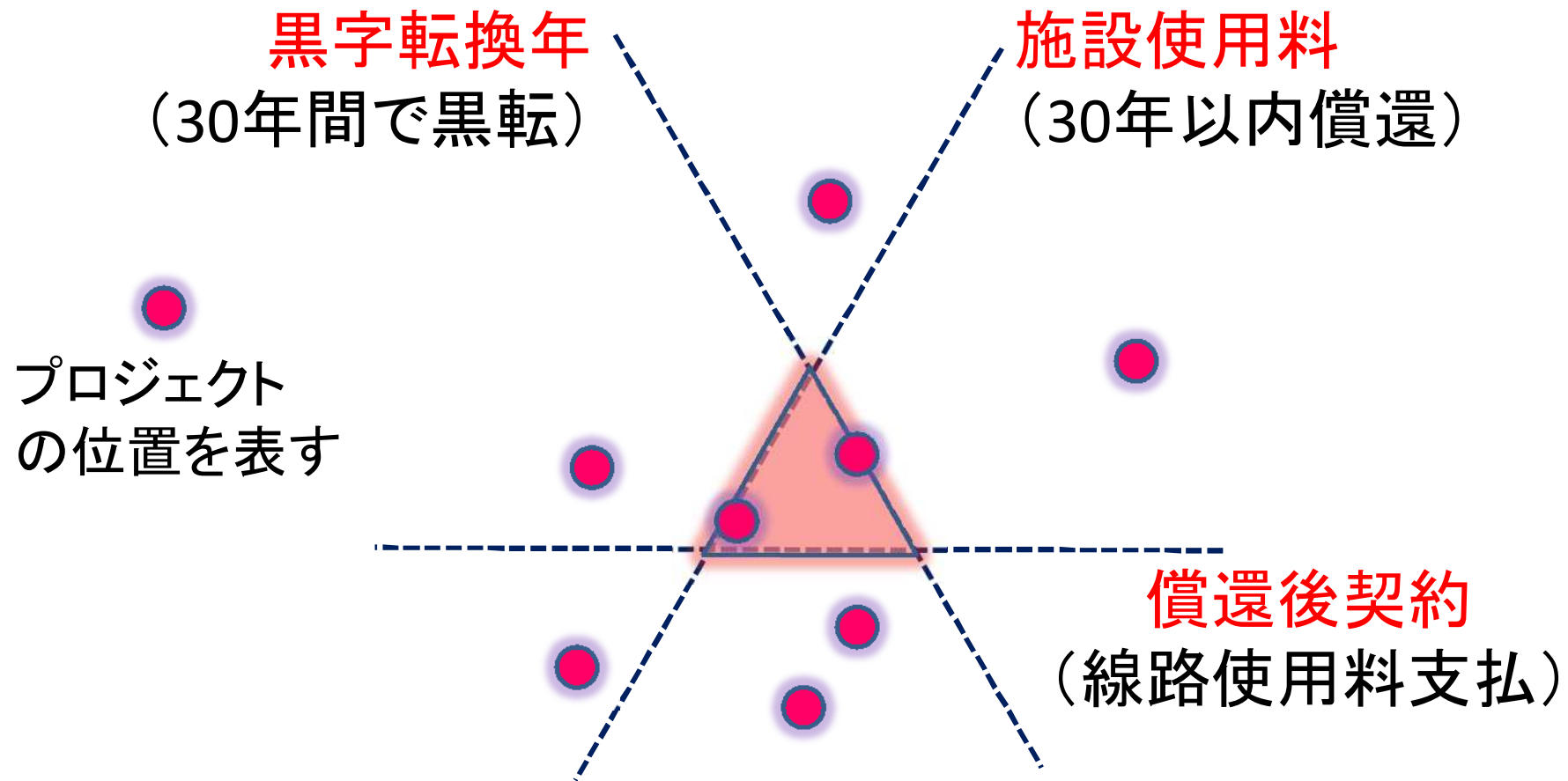
■ 償還年限と連動する受益確保

30年間で1/3償還可能な受益が確保できるプロジェクトである必要性。

■ 償還後の上下契約の選択肢がない

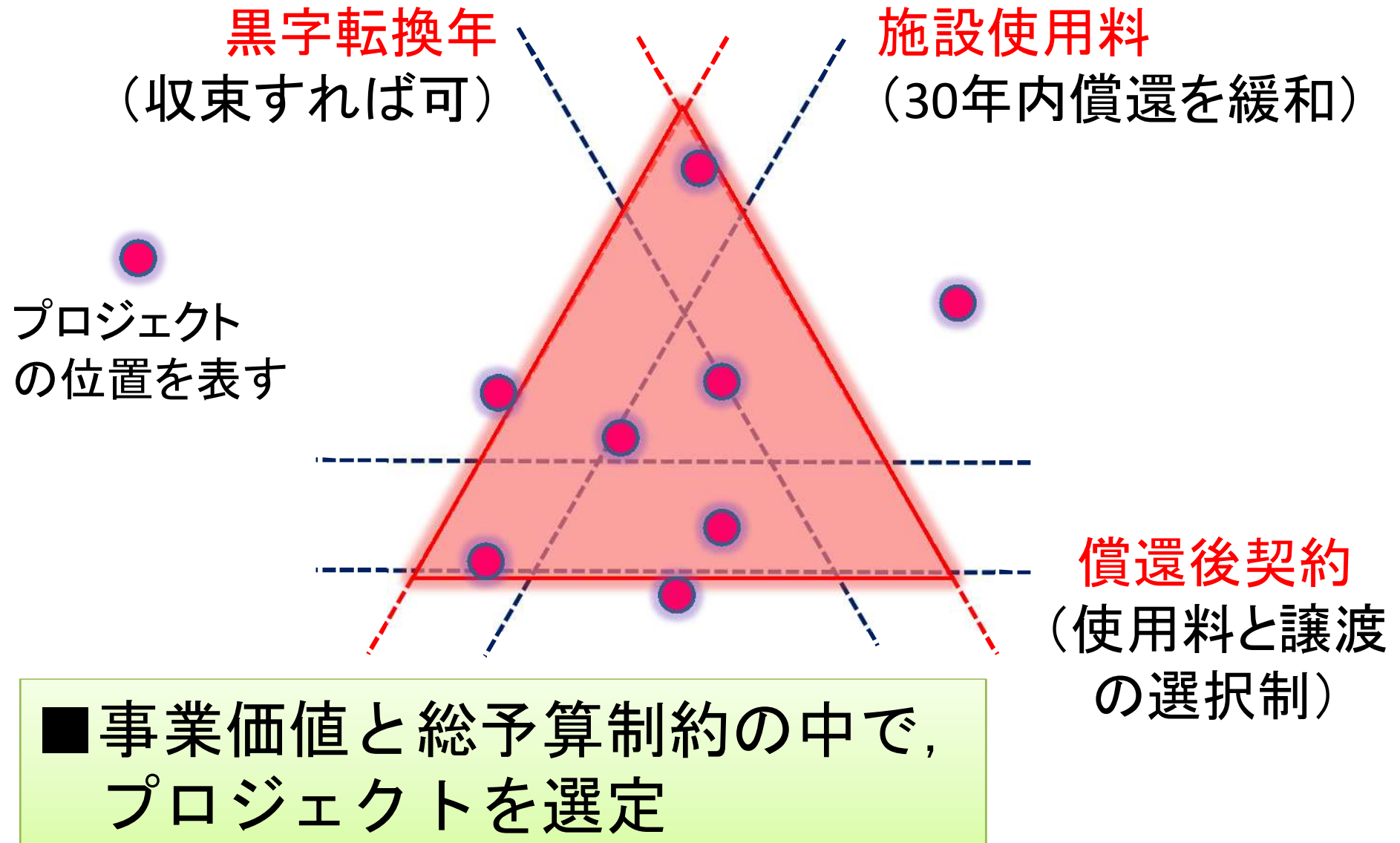
30年間償還後の線路使用料設定が不透明で、かつ60年後にも鉄道事業者の資産保有の可能性がない。

3. 結果的に適用可能なプロジェクトがない



■ 利便法自体がプロジェクト選定
になってしまっている。

4. 柔軟な制度に改良後，総合的にプロジェクトを評価・選定



5. その他の課題

■適用対象事業

収益が増加しにくい公益重視型事業への適用

- ・ 複々線化事業（複線化含む）
- ・ 折返施設単独事業（遅延対策，震災復旧用）
- ・ 混雑緩和のための車両基地整備

■リスク分担

鉄道事業者の参入インセンティブの確保

■ステークホルダーの納得感

利便法緩和必要だが，納税者，整備主体，運行主体の全てがWin-Winである改正を期待