

都市鉄道の整備手法の 活用促進方策についての研究

A study on how to promote the utilization of
the subsidy scheme for urban railways

2012/3/21 運輸政策コロキウム

運輸政策研究所 ITPS

横田 茂 S.YOKOTA

目次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

目 次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

1. 本研究の背景と目的

近年、都市鉄道ネットワークは、様々な整備手法によりほぼ概成したと言われる状況になった



一方で、都市鉄道の課題として、従来の「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った



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、都市鉄道等利便増進法に注目し、制度の活用促進方策についての研究を行う

目次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

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(2000.1.27)

運輸政策審議会答申第19号(2000.8.1)

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会(2008.6.19)



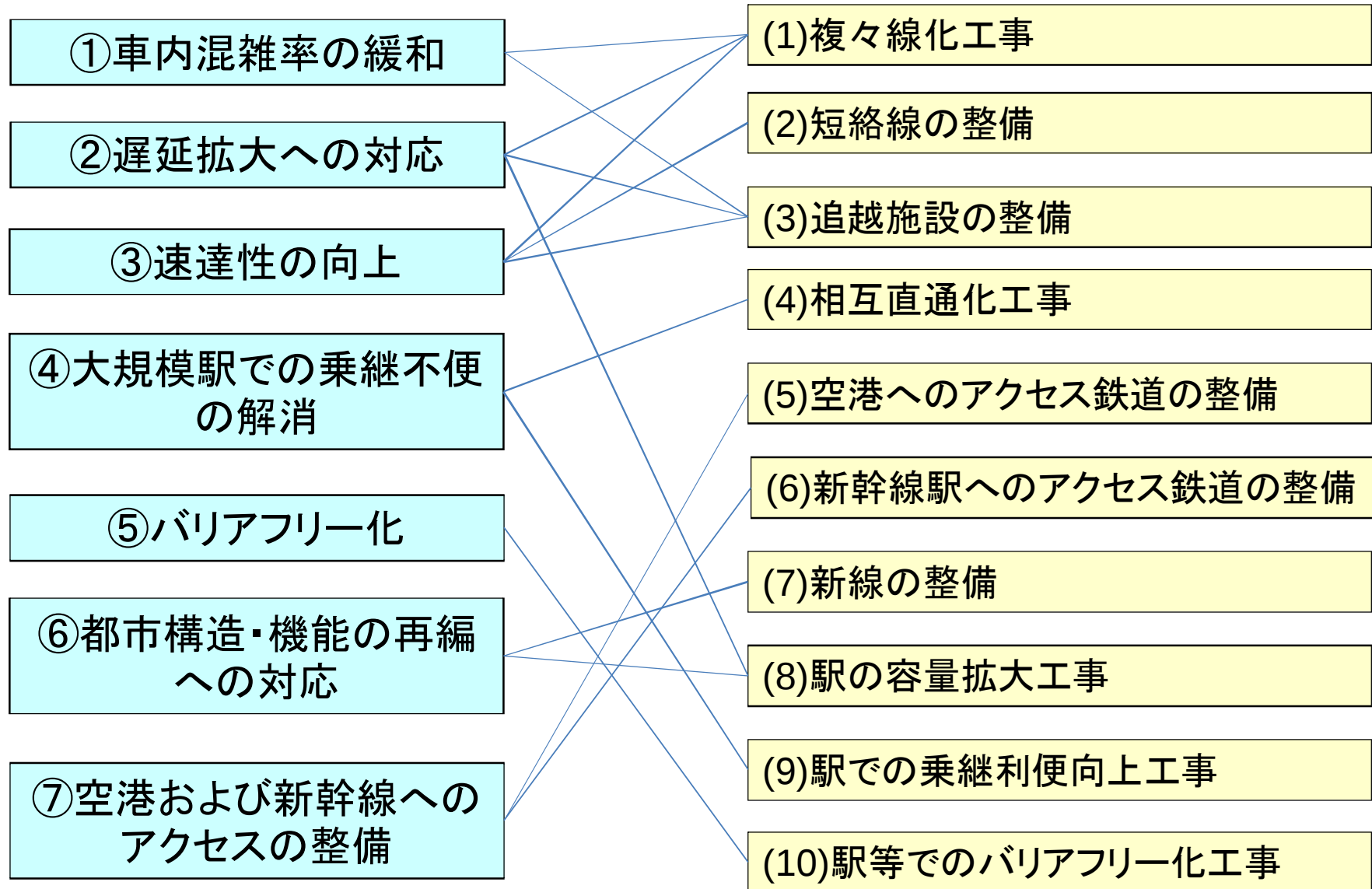
<7つの政策課題>

- ①車内混雑率の緩和
- ②遅延拡大への対応
- 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・機能の再編への対応
 - (a)交通不便の解消 (b)駅の容量拡大
- ⑦空港および新幹線へのアクセスの整備

目 次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

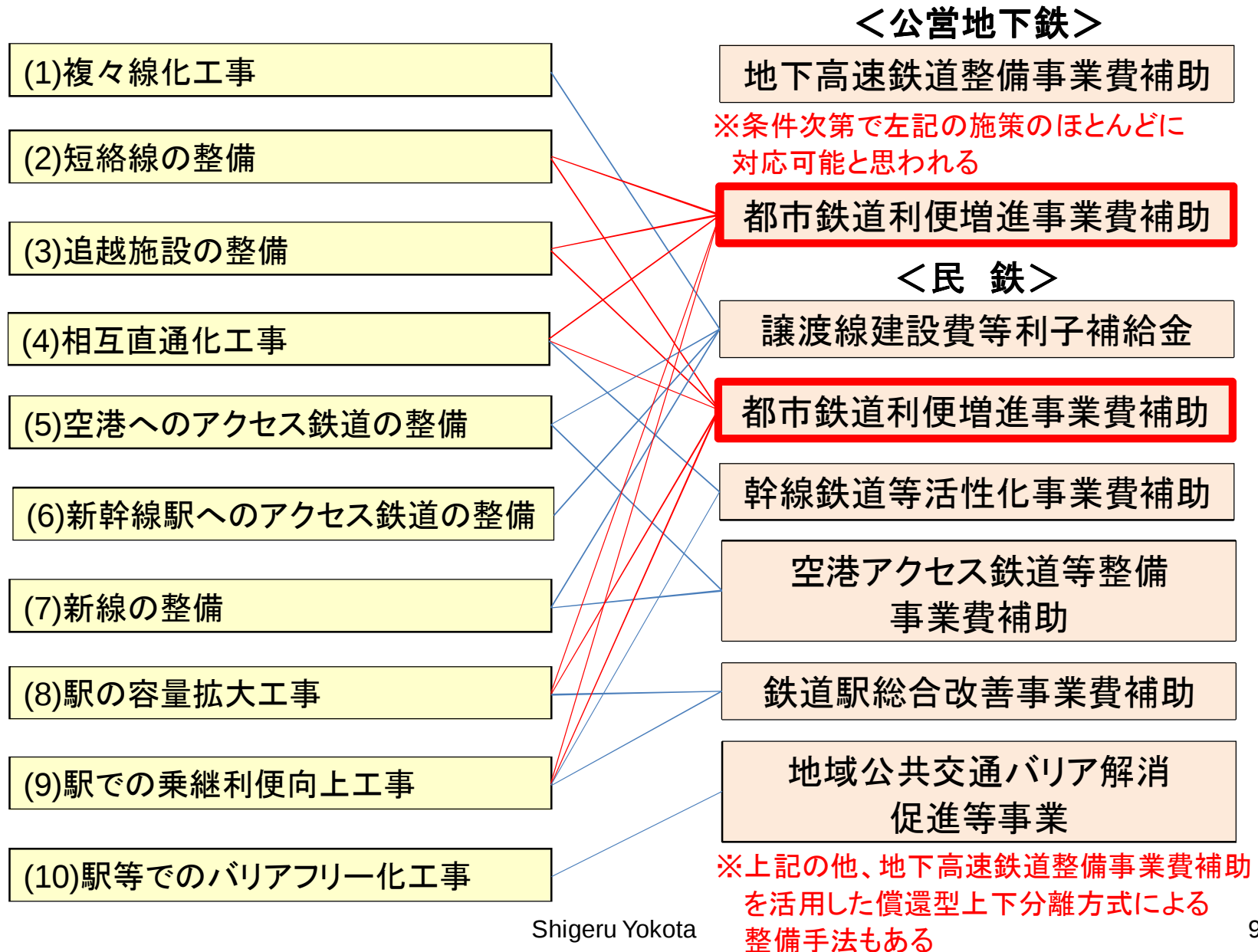
3. 現行の整備手法と検討すべき課題(1) ～7つの政策課題と主な施策例～



Shigeru Yokota

8

3. 現行の整備手法と検討すべき課題(2) ～主な施策例と対応する現行の整備手法～



3. 現行の整備手法と検討すべき課題(3) ～問題意識と検討の方向性～

<問題意識>

- ①都市鉄道利便増進事業費補助は公営地下鉄ならびに民鉄に対して、幅広い施策を支援する制度で、より一層の活用促進が求められている。
- ②2005年の法律制定以来、未だ3件の適用事業のみとなっている(後述)。



<検討の方向性>

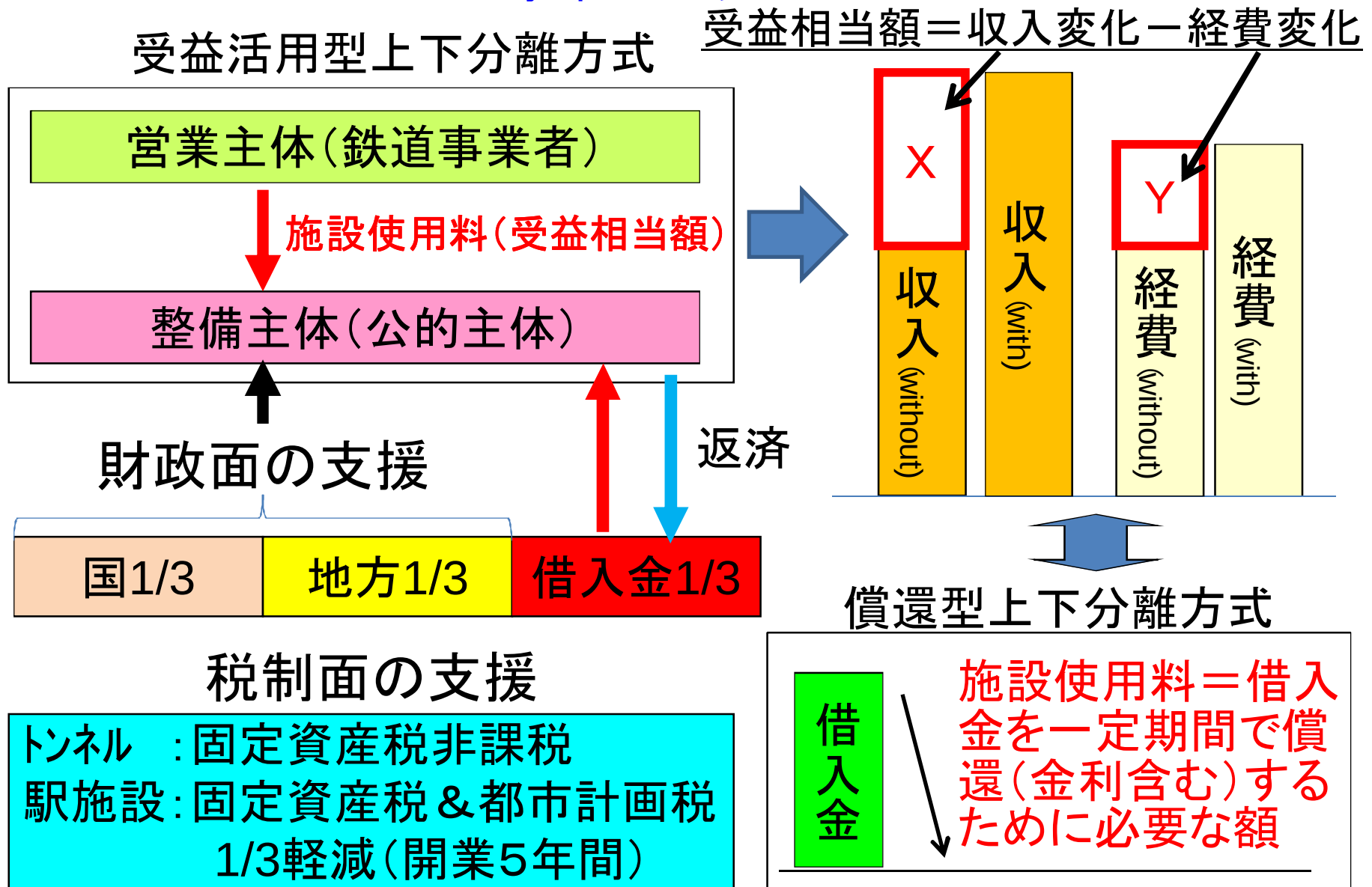
都市鉄道の抱える政策課題を解決していく上で、重要な役割を果たす都市鉄道等利便増進法の活用促進方策について検討を行う

目 次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

4.1. 都市鉄道等利便増進法の特徴(1)

～事業のスキーム～



4.1. 都市鉄道等利便増進法の特徴(2)

～速達性向上事業～

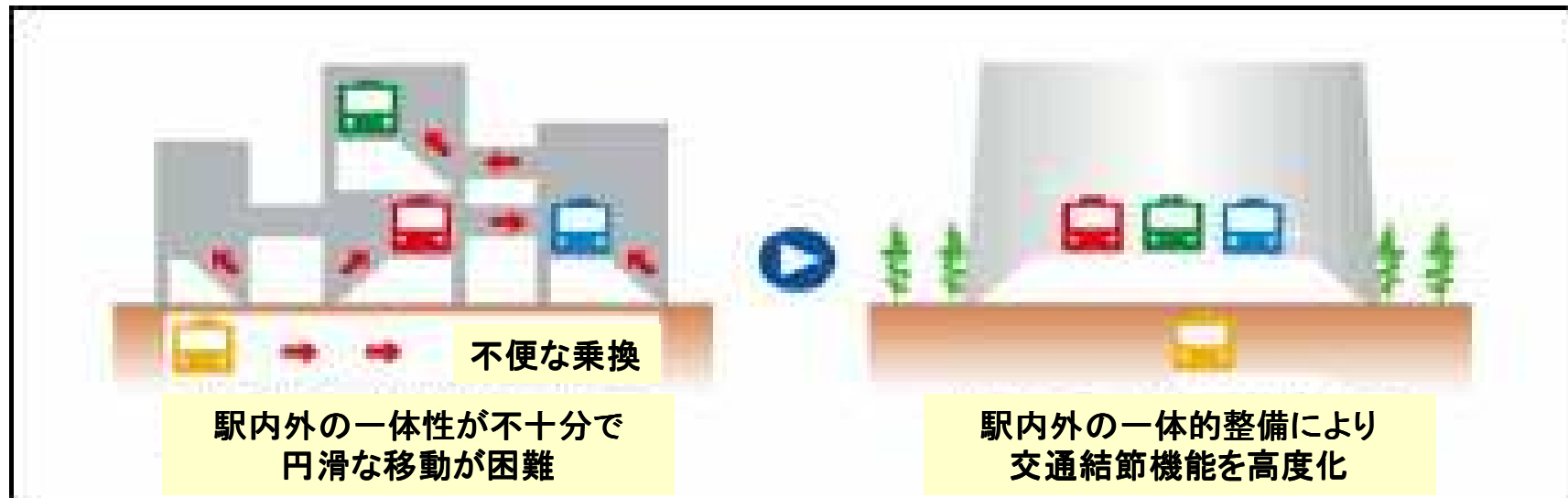
- ・既存の都市鉄道の間を連絡する新線の建設
- ・複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道施設の整備
- ・列車が追越しを行うために必要となる鉄道施設の整備等



4.1. 都市鉄道等利便増進法の特徴(3)

～駅施設円滑化事業～

- ・既存の駅施設における、乗降又は乗り継ぎを円滑に行うためのプラットフォーム、改札口又は通路の整備
- ・上記の整備と一体的に行う自動車又は自転車駐車場の整備
- ・上記の整備に併せて行われる鉄道施設の変更等



4.2. 都市鉄道等利便増進法の適用事業(1) ～速達性向上事業としての適用事業～

相鉄・JR直通線事業①、相鉄・東急直通線事業②

事業内容: 短絡線の整備
事業費: ①約683億円、②約1,957億円
完成予定: ①2015年3月、②2019年3月
整備主体: 鉄道・運輸機構(①②)
営業主: 相模鉄道株(①②)
東京急行電鉄株(②)

②羽沢～日吉間 約10.0km

①区間: 西谷～羽沢間 約2.7km



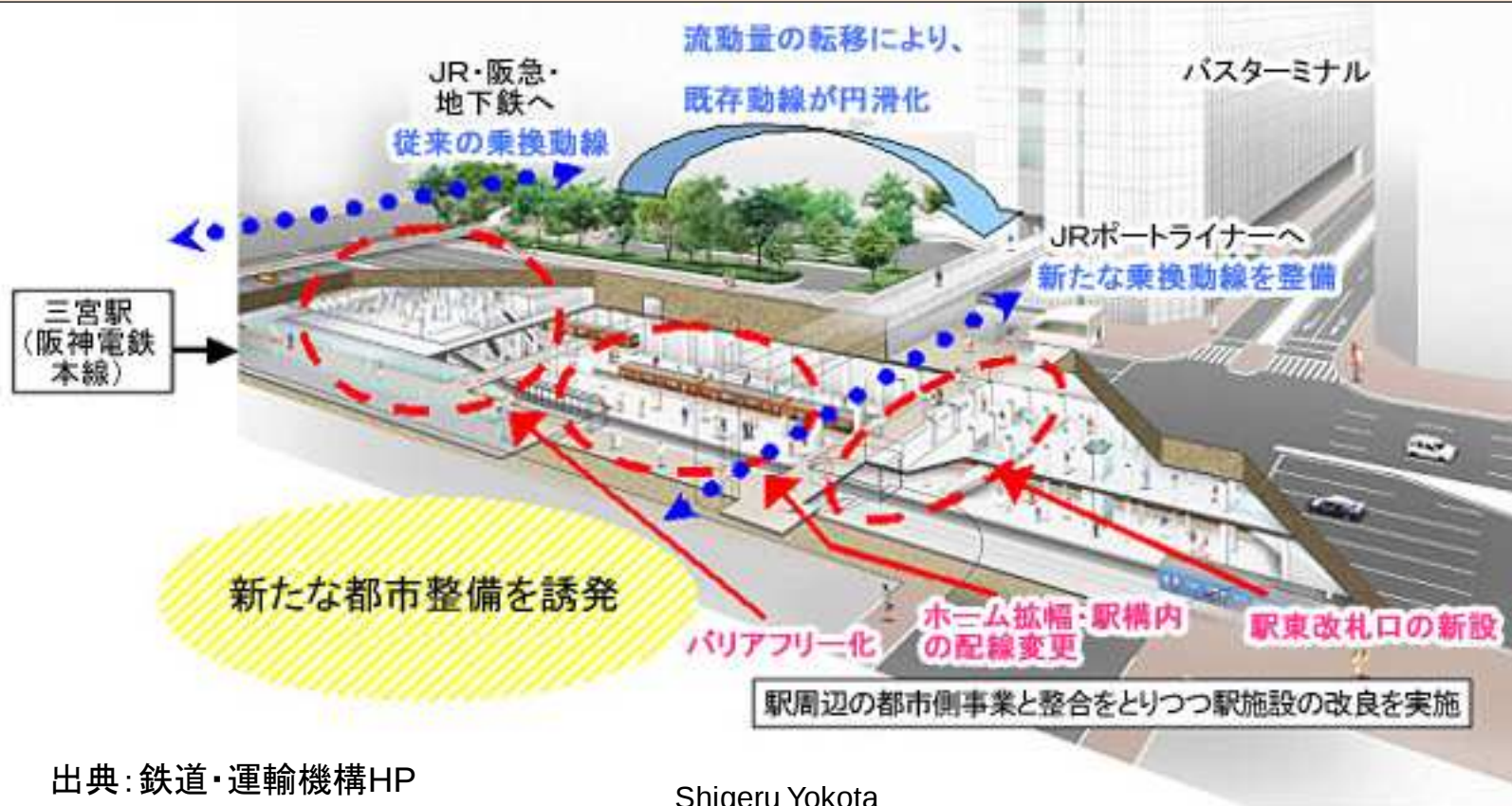
出典:「大手民鉄の素顔」社団法人鉄道協会を加工

Shigeru Yokota

4.2. 都市鉄道等利便増進法の適用事業(2) ～駅施設利用円滑化事業としての適用事業～

阪神三宮駅改良事業

事業内容: 駅東改札口の新設、ホーム拡幅、駅構内の配線変更など
事業費: 約130億円、完成予定: 2013年3月
整備主体: 神戸高速鉄道(株) 営業主体: 阪神電気鉄道(株)



出典: 鉄道・運輸機構HP

Shigeru Yokota

16

4.2. 都市鉄道等利便増進法の適用事業(3)

～適用事業へのヒアリング調査結果(1)～

適用事業	相鉄・東急直通線 相鉄・JR直通線事業 (速達性向上事業)	阪神三宮駅改良事業 (駅施設利用円滑化事業)
借入金の償還	30年以内	30年以内
施設使用料 の考え方	施設使用料＝受益相当額(収入変化－費用変化)という考え方	
	■収入変化(with⇔withoutの変化) ・競合路線から新線への利用者の転換による増収、新線での加算運賃による増収など ■費用変化(with⇔withoutの変化) ・列車運行の増加に係る人件費増、日常の保守管理費用の増加、車両改造費、車両新造費など	■収入変化(with⇔withoutの変化) ・乗降客数の増加(周辺街区の開発)、広告収入や売店収入の増加など ■費用変化(with⇔withoutの変化) ・東改札設置による人件費増、新設する設備(エレベーター、エスカレーター等)の日常の保守管理費用の増加など
日常の保守管理	営業主体が実施 ※新横浜駅を境に2社で分担	営業主体が実施

※国土交通大臣の計画認定時点の数値

Shigeru Yokota

17

4.2. 都市鉄道等利便増進法の適用事業(4) ～適用事業へのヒアリング調査結果(2)～ ＜制度の良い点に関する主な意見＞

■路線型事業と駅型事業の両方について

- ・他の整備手法と比べて補助率が高い
- ・受益計算の中で事業による既存路線の損失も考慮してもらえるため参画しやすい

■路線型事業について

- ・短絡線整備の場合、併算運賃が発生しない

■駅型事業について

- ・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
- ・周辺の都市整備と一体的に駅を改善できる

※路線型事業＝速達性向上事業、駅型事業＝駅施設利用円滑化事業

4.2. 都市鉄道等利便増進法の適用事業(5) ～適用事業へのヒアリング調査結果(3)～

＜制度の課題に関する主な意見＞

■ 制度全般について

- ・事業の成立要件が厳しい
(整備主体の借入金を30年以内で償還)

■ 地方自治体について

- ・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
実質的な負担が軽減される

■ 営業主体・整備主体について

- ・営業主体へのインセンティブが小さい(借入金償還後、施設
使用料を減額するなどの方法は考えられないのか?)

目 次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

5. 制度の活用促進に向けた課題(1) ～課題の分類～

1. 制度の使いやすさを向上する

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

2. 制度を発展的に活用する

5. 制度の活用促進に向けた課題(2)

～制度の使いやすさの向上 (1)～

視点	項目	制度の活用促進に向けた課題
制度全般	借入金の償還期間の延長	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。 事業の成立要件である借入金の償還期間の拡大することで、より小さい受益相当額の場合でも、事業化を促進することができるものと思われる。
制度全般	公的主体の範囲の拡大	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となっている。 公的主体の範囲を拡大することで、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できるものと思われる。
地方自治体	補助金負担の軽減	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。交付税措置の対象となれば、地方自治体の実質的な負担を軽減することができるものと思われる。

5. 制度の活用促進に向けた課題(3)

～制度の使いやすさの向上 (2)～

視点	項目	制度の活用促進に向けた課題
整備主体	将来的な大規模改修工事費の確保	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、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。
営業主体	参画意欲を高める施設使用料の設定	施設利用料が受益相当額という考え方であるため、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必要であると思われる。

5. 制度の活用促進に向けた課題(4)

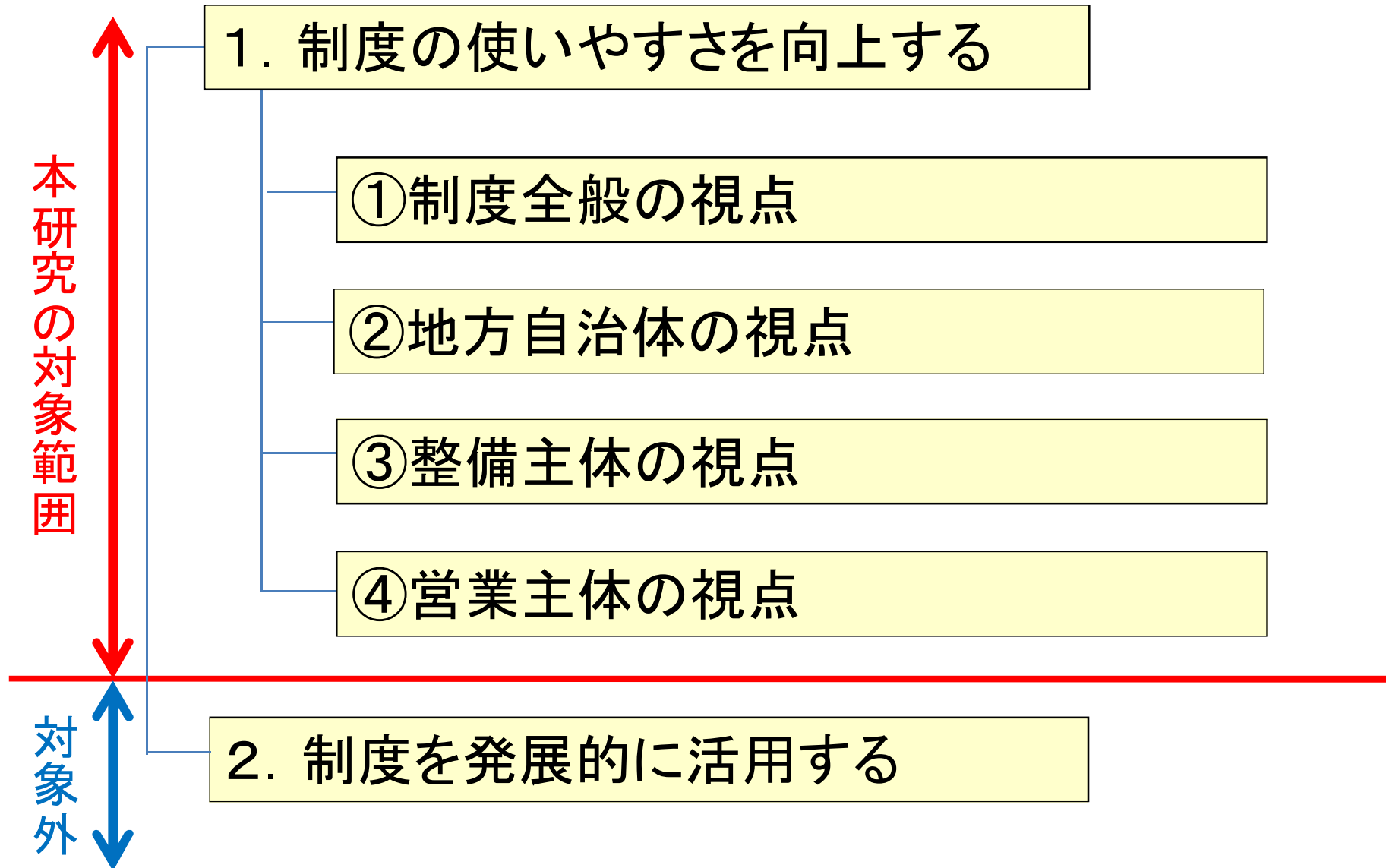
～制度の発展的な活用～

項目	制度の活用促進に向けた課題
補助事業の適用範囲の拡大	現在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と思われる。
都市側事業者などからの受益者負担の活用	整備主体・営業主以外で、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、事業化が促進されるものと思われる。
PFI制度の活用	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可能になれば、制度を発展的に活用することが可能であると思われる。

目次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

6.1. 本研究の対象範囲



6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(1) ～課題と検討の進め方～

<課 題>

- ・借入金償還期間が30年以内が事業の成立要件
- ・事業の成立要件を緩和すれば、より小さい受益相当額でも事業化を促進することができる



<検討の進め方>

- ・短絡線の整備事業を想定し、複数の事業スキーム(都市鉄道利便増進事業費補助、地下高速鉄道事業費補助)で、受益相当額と借入金の償還期間の関係をシミュレーションし、都市鉄道利便増進事業費補助が有利となる条件を検証する。

6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(2) ～想定ケースの概要～

＜総事業費とその構成＞

■ 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

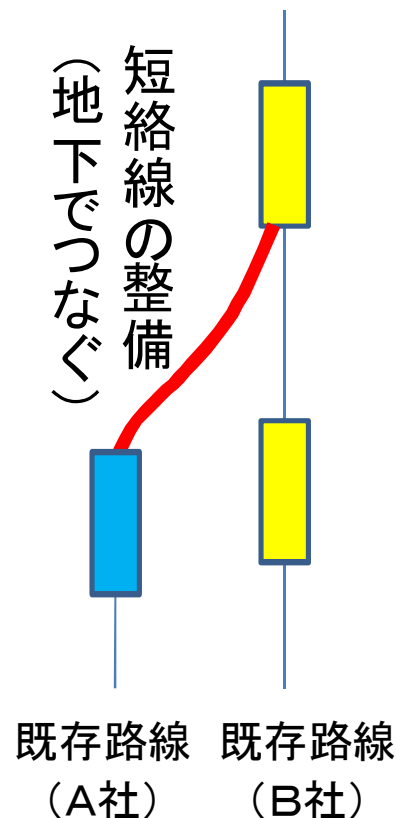
整備主体: 鉄道・運輸機構 営業主体: 既存鉄道事業者

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



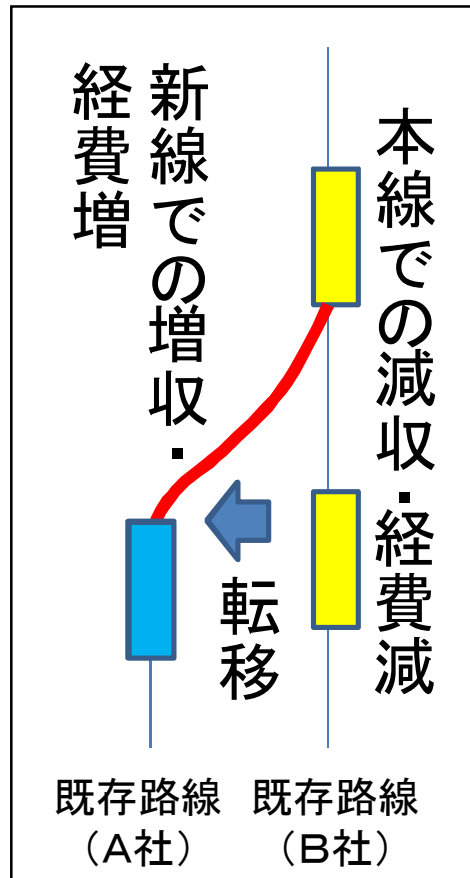
上記①②が③よりも有利に働く条件を検証

■ 60年時点の営業主体の資金残高の比較(①②と③)

■ ③よりも有利に働くときの①②の借入金の償還期間

6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(3) ～営業主体の収支条件～

短絡線の整備



営業主体(B社)の受益相当額 = $X - Y$

※ X = 新線での増収 - 本線での減収

※ Y = 新線での経費増 - 本線での経費減

※ 整備手法によらず営業主体に発生

※ 便宜上、受益相当額を収入項目として計上

＜営業主体の収支項目(全スキーム共通)＞

■ 収入: 受益相当額(60年同額)、預金金利

■ 経費: 施設使用料、借入金金利(長期・短期)、法人税等

＜スキームにより異なる項目＞

スキーム①: 利便増進
(鉄道・運輸機構)

■ 経費項目

・施設使用料

スキーム②: 利便増進
(第三セクター)

■ 経費項目

・施設使用料

スキーム③: 地下鉄
(第三セクター)

■ 経費項目

・施設使用料

受益相当額

借入金を償還するための金額、償還後は経費相当分

6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(4) ～整備主体の収支条件～

＜整備主体の収支項目(全スキーム共通)＞

- 収入: 施設使用料(営業主主体から)、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(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

＜スキームにより異なる項目＞

	スキーム①: 利便増進 (鉄道・運輸機構)	スキーム②: 利便増進 (第三セクター)	スキーム③: 地下鉄 (第三セクター)
■ 収入項目			
・ 施設使用料	受益相当額	受益相当額	40年以内で借入金 が償還可能な金額※
■ 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する金額、償還後は整備主体の経費相当分とする

6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(5) ～その他の収支条件～

＜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)

※阪神なんば線を参考。全体事業費のうち補助対象事業の割合を92%とした

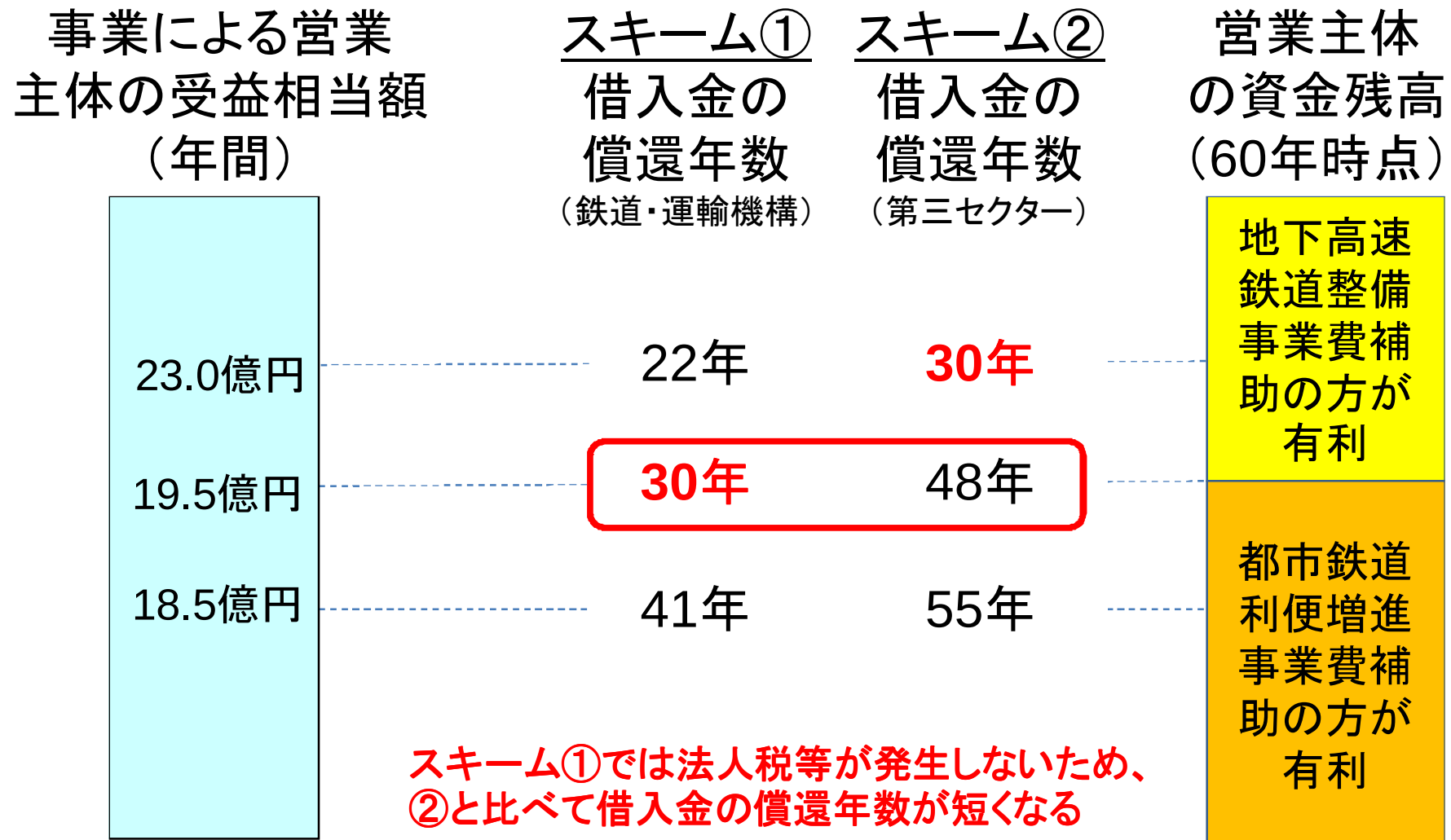
＜収支計画上の設定条件(全スキーム共通)＞

★: 整備主体のみに該当 ●: 整備主体と営業主主体に該当

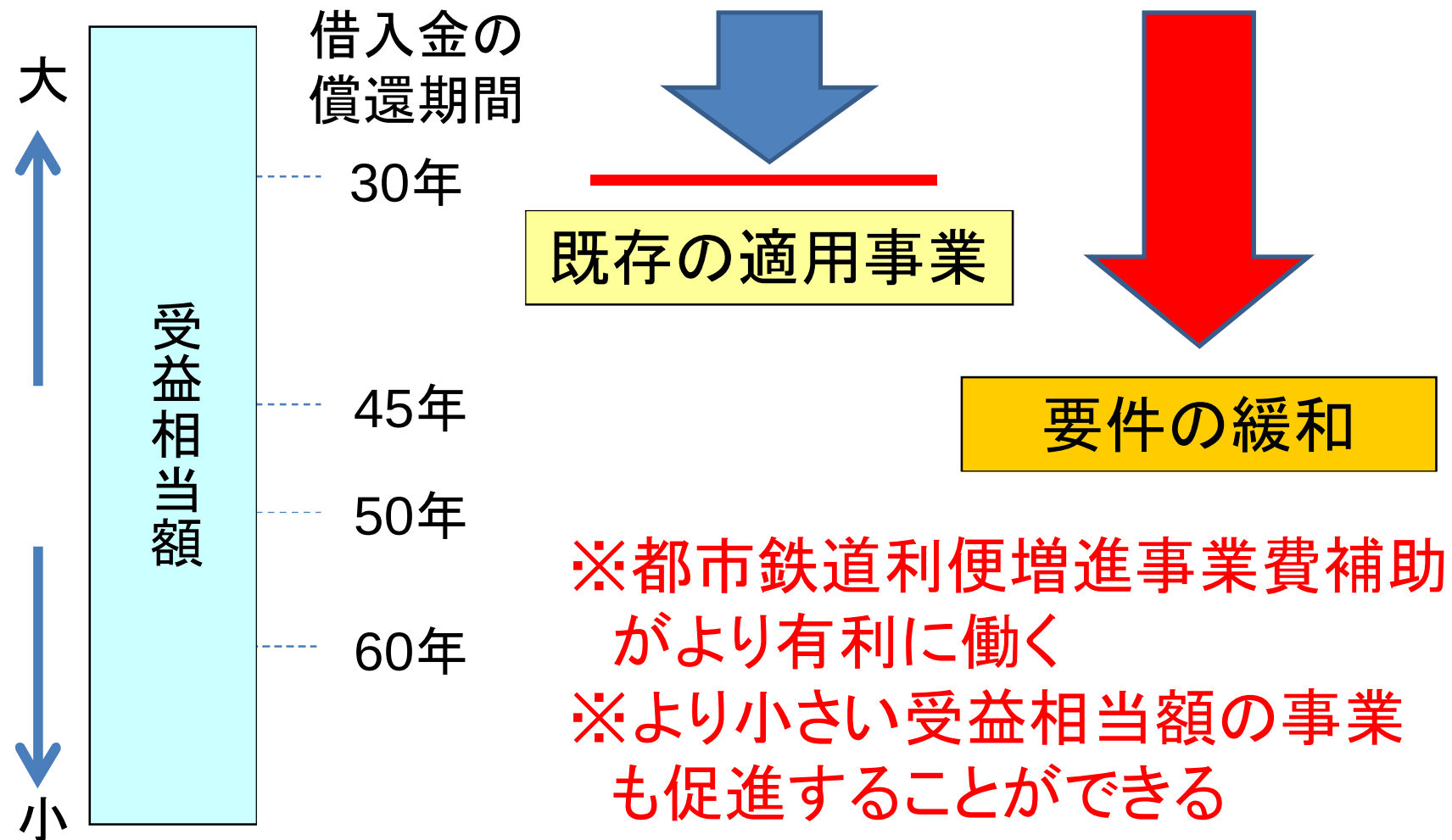
- ★事務費・諸経費: 年間6,000万円 ●法人税等: 税率40%
- ★減価償却費: 定額法(残存簿価1円)
- ★固定資産税・都市計画税: トンネル非課税、鉄道用地1/3評価、
その他は開業5年間1/3評価、次の5年間2/3評価
- 預入金利(開業10年間0.05%、それ以降0.51%)※
- 長期借入金金利(開業10年間1.9%、それ以降4.1%)※
- 短期借入金金利(開業10年間1.5%、それ以降3.1%)※

※開業10年間は過去10年間、それ以降は過去30年間の平均値(日銀データ)

6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(6) ～収支シミュレーションの結果～



6.2. 制度全般の視点①: 借入金の償還期間の延長(7) ～事業成立要件の緩和～



6.3. 制度全般の視点②: 公的主体の範囲の拡大(1) ～課題と検討の進め方～

<課 題>

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となっている。

公的主体の範囲を拡大することで、整備主体の選択肢が広げ、その結果、事業化を促進することができるものと思われる。



<検討の進め方>

収支シミュレーションの結果、整備主体が第三セクターの場合は法人税等の支払により、借入金の償還期間が長期化することがわかった。

借入金の償還期間が長期化しないことも考慮に入れながら、公的主体の範囲の拡大について検討する。

6.3. 制度全般の視点②: 公的主体の範囲の拡大(2) ～現在の整備主体に関する取り決め～

＜都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱・第4条第2項＞

現状では、鉄道・運輸機構ならびに第三セクターが補助対象

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又は機構で、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)



■交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会(2008.6.19)

…「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

6.3. 制度全般の視点②: 公的主体の範囲の拡大(3)

～公的主体の範囲拡大の考え方～

＜新たに考えられる公的主体＞

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	×	×	○



メリット①

地方自治体の場合、**法人税等**
と**固定資産税・都市計画税**の
支払義務がないため**借入金**の
償還期間が短期化。

メリット②

地方自治体の場合、**都市整備**
と**鉄道整備の連携**をより一層
考慮したうえで推進することが
可能。

6.3. 制度全般の視点②: 公的主体の範囲の拡大(4)

～事例(1): 青い森鉄道～

目時～青森(121.9km)
※2012年1月1日現在



第二種鉄道事業者
(青い森鉄道(株))

運行

第二種鉄道事業者
(JR貨物)

運行

有償貸付

第三種鉄道事業者(青森県)

鉄道施設 & 土地保有

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、青森県等の出資により、2002年に設立された。

Shigeru Yokota

37

6.3. 制度全般の視点②: 公的主体の範囲の拡大(5) ～事例(2): 若桜鉄道～

郡家～若桜(19.2km)
※2012年1月1日現在



第二種鉄道事業者
(若桜鉄道(株))

運行

無償貸付

第三種鉄道事業者
(若桜町・八頭町)

鉄道施設&土地保有

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1987年に設立。2009年、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(公設民営化の日本第一号)。

6.4. 地方自治体の視点：補助金負担の軽減（１） ～課題と検討の進め方～

<課 題>

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。
交付税措置の対象とすることで、地方自治体の実質的な負担を軽減することができるものと思われる。



<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、地方自治体の補助金に関して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。
他の整備手法における地方債の発行ならびに交付税措置の取り扱いの事例を調査し、都市鉄道利便増進事業での取り扱いについて考察する。

6.4. 地方自治体の視点: 補助金負担の軽減(2) ~都市鉄道利便増進事業の適用事業(1)~

<適用事業における地方債と交付税措置の取り扱い>



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	×

6.4. 地方自治体の視点:補助金負担の軽減(3) ～都市鉄道利便増進事業の適用事業(2)～

<適用事業での地方債ならびに交付税措置の取扱根拠①>

地方財政法 第5条(地方債の制限)

地方公共団体の歳出は、地方債以外の歳入をもつてその財源としなければならない。ただし、次に掲げる場合においては、地方債をもつてその財源とすることができる。

一 交通事業、ガス事業、水道事業その他地方公共団体の行う企業(以下「公営企業」という。)に要する経費の財源とする場合

～ 二～四は省略 ～

五 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。)・・・(途中省略)・・・の財源とする場合

公営地下鉄の場合

適用事業の場合

施行令にて
詳細を定義

6.4. 地方自治体の視点:補助金負担の軽減(4)

～都市鉄道利便増進事業の適用事業(3)～

＜適用事業での地方債ならびに交付税措置の取扱根拠②＞

地方財政法施行令 第一条(法第五条第五号の政令で定める法人)

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。**



■相鉄JR直通線・相鉄東急直通線の場合

整備主体:鉄道・運輸機構 ⇒ 条件適合、地方債発行○

■阪神三宮駅改良事業の場合

整備主体:神戸高速鉄道(株) ⇒ 条件不適合、地方債発行×

※事業認可時点の神戸市出資比率40%

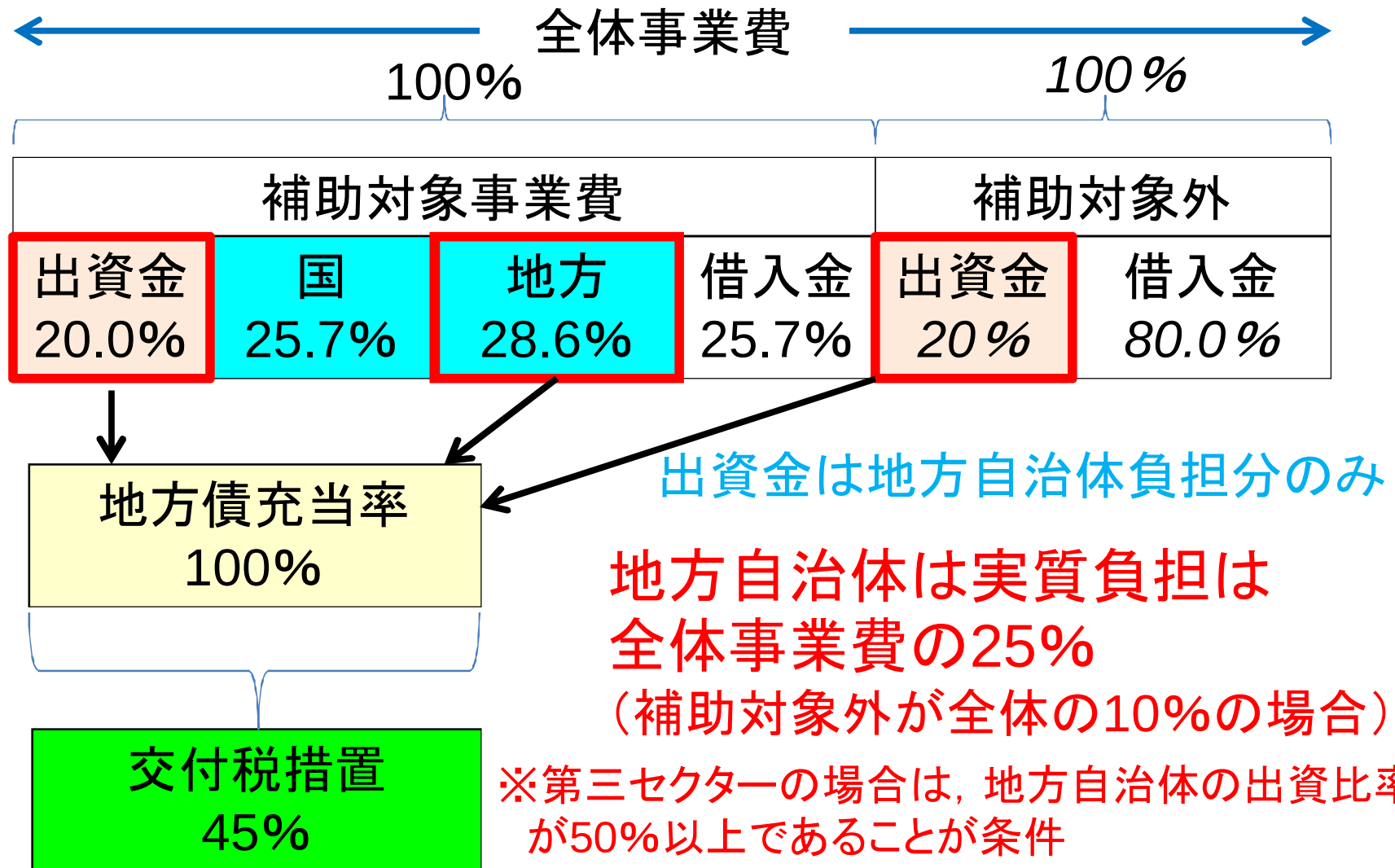
※一方、都市鉄道利便増進事業における交付税措置の定めはないため、適用事業の全てにおいて交付税措置はない

Shigeru Yokota

42

6.4. 地方自治体の視点: 補助金負担の軽減(5) ~地方債と交付税措置の事例(1)~

＜地下高速鉄道整備事業: 公営地下鉄、第三セクター＞



6.4. 地方自治体の視点：補助金負担の軽減(6) ～地方債と交付税措置の事例(2)～

<地下高速鉄道整備事業(整備主体：第三セクター)>

地方公営企業に準ずる第三セクターによる地下鉄整備事業、ニュータウン鉄道等整備事業、貨物線旅客線化整備事業及び臨港鉄道整備事業について
(平成18年3月31日、総財企第67号)

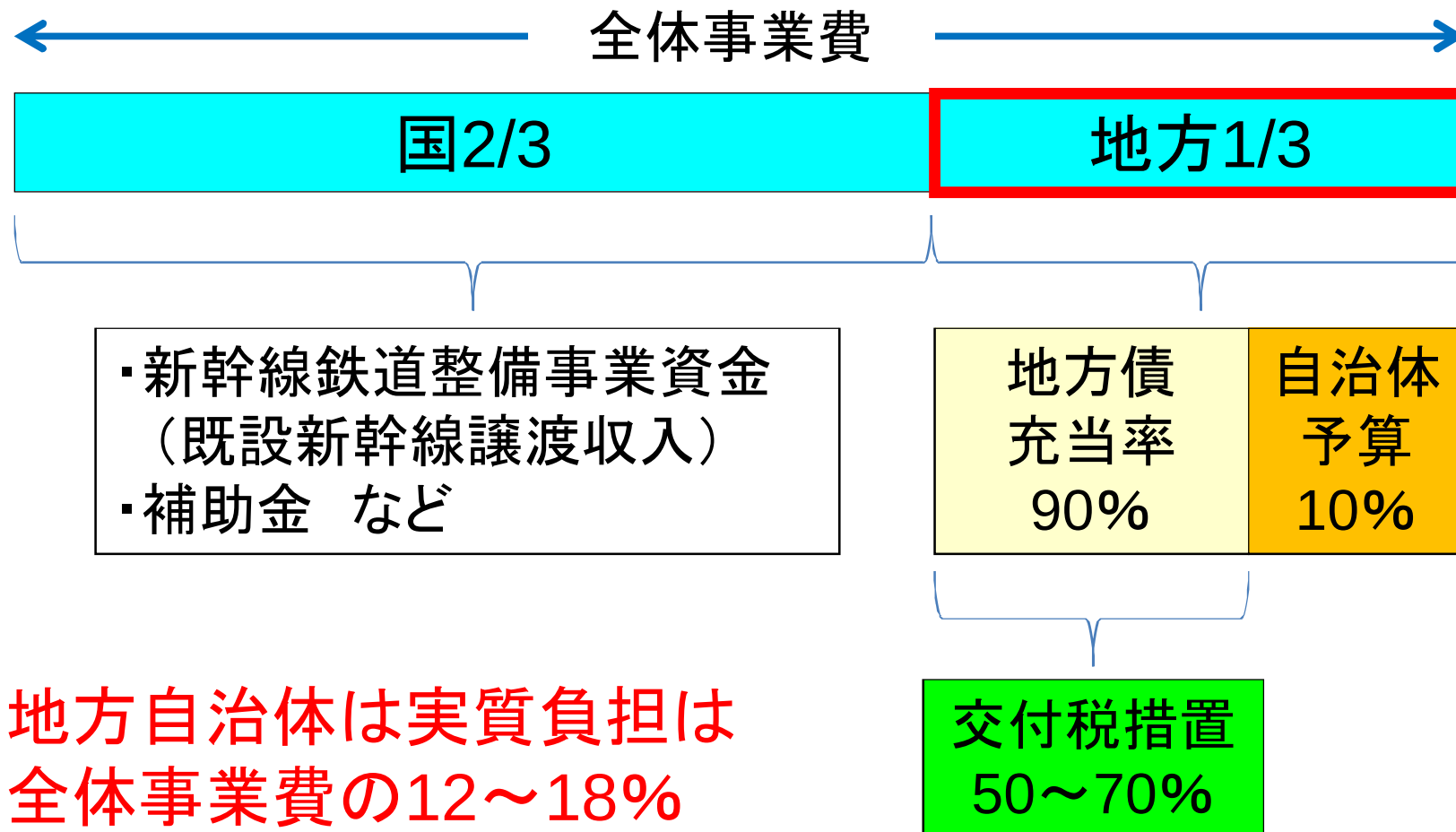
- 対象：地方公共団体による出資比率が50%以上である第三セクター
- 措置：
 - ①上記第三セクターによる地下鉄整備事業に係る出資金及び貸付金
 - ②上記第三セクターによる地下鉄整備事業に係る建設費補助⇒ ①②ともに、地方債充当率100%、交付税措置45%



整備主体が第三セクターであっても、上記の取り決めにより、地方自治体の出資比率が50%以上であれば、地下鉄整備事業等に対する地方債充当率ならびに交付税措置についての具体的な取り決めが存在する。

6.4. 地方自治体の視点: 補助金負担の軽減(7) ～地方債と交付税措置の事例(3)～

＜整備新幹線事業(整備主体: 鉄道・運輸機構)＞



地方自治体は実質負担は
全体事業費の12～18%

※元利償還金が標準財政規模
に占める割合による

6.4. 地方自治体の視点：補助金負担の軽減(8) ～都市鉄道利便増進事業での地方債発行と交付税措置～

- ①地下高速鉄道整備事業※、整備新幹線事業
⇒ 地方債発行に対する交付税措置あり
※平成23年度以降の新規事業については廃止
ただし、具体的な整備方針が策定された事業等は継続
- ②地下高速鉄道整備事業において地方自治体出資比率が50%以上の第三セクターが整備主体となる場合の取り決め
⇒ 地方債発行ならびに交付税措置の対象



- ①地方自治体の実質負担を軽減するために地方債発行に対する交付税措置は必要ではないか？
- ②地方自治体出資比率が50%以上の第三セクターが整備主体となる都市鉄道利便増進事業についても地方債発行ならびに交付税措置の対象にすることが必要ではないか？

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(1) ～課題と検討の進め方～

<課題>

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、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

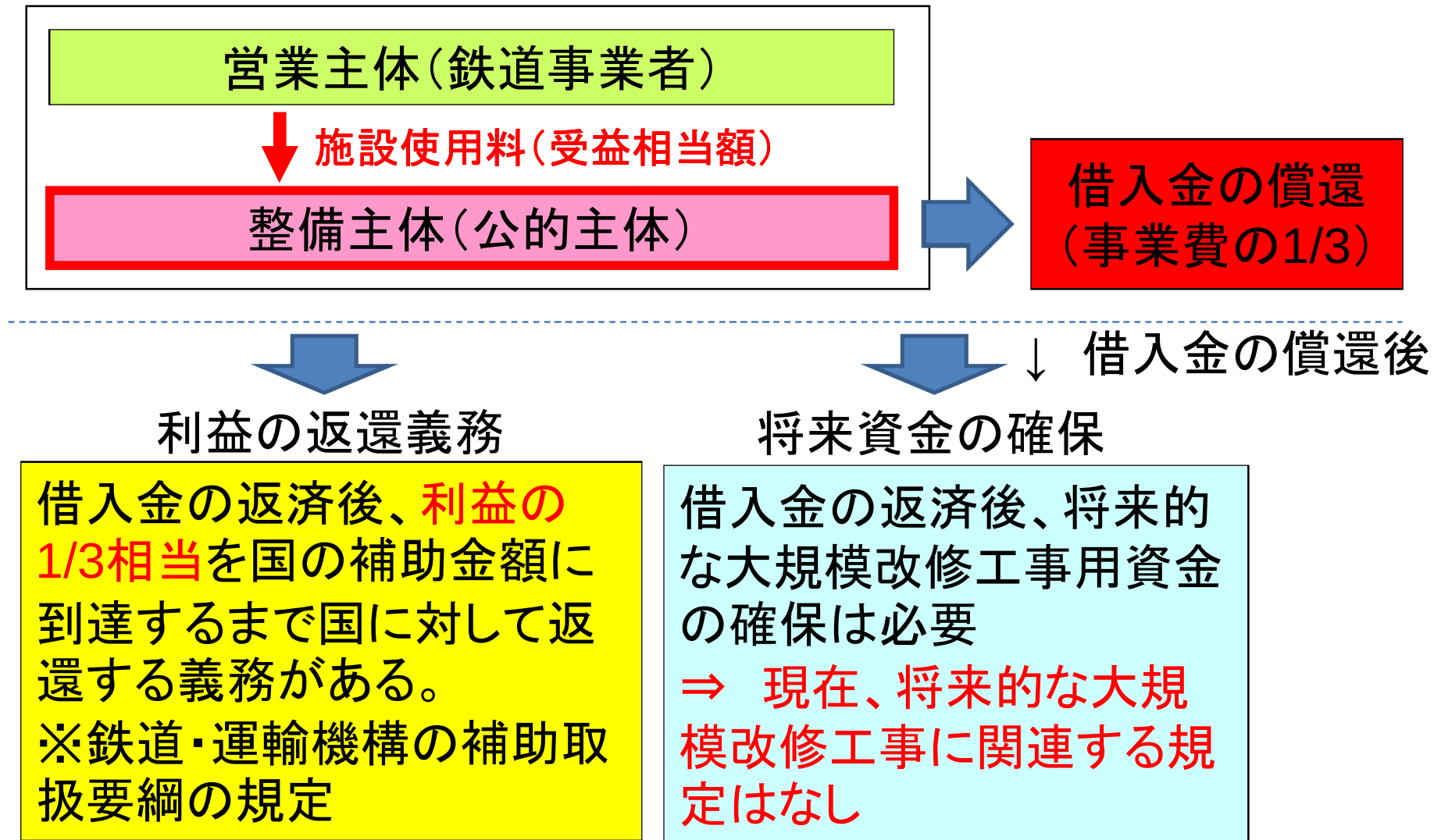


<検討の進め方>

収支シミュレーションにおいて鉄道施設の法定耐用年数(最長60年:トンネル)の経過時点で、整備主体の内部留保金額、国への利益の納付額、法人税等の支払額を検証する。この結果を参考に、整備主体における将来的な大規模改修工事費を確保するための方法について考察する。

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(2) ～整備主体が事業において果たす役割～

受益活用型上下分離方式



6.5. 整備主体の視点：将来的な大規模改修工事費の確保(3) ～将来的な大規模改修工事の実施に向けた選択肢～

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。

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。

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、Aを前提にすることが望ましいと考える

必要となる資金を内部留保するための方法

- ①大規模改修引当金制度などの税制特例を創設する
- 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

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(4) ～税制優遇措置の事例(1)～

＜新幹線鉄道大規模改修引当金制度①: 制度の概要＞

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**
(全国新幹線鉄道整備法第15条)



積立主体による新幹線鉄道大規模改修引当金
積立計画の作成ならびに**国土交通省への提出**
⇒ 国土交通大臣による**当該計画の承認**(同法第16条)



積立主体は承認された引当金積立計画に従い、
国土交通省令で定める金額を新幹線鉄道大規模
改修**引当金として積み立てる**(同法第17条)
※鉄道事業会計規則により費用計上を行う

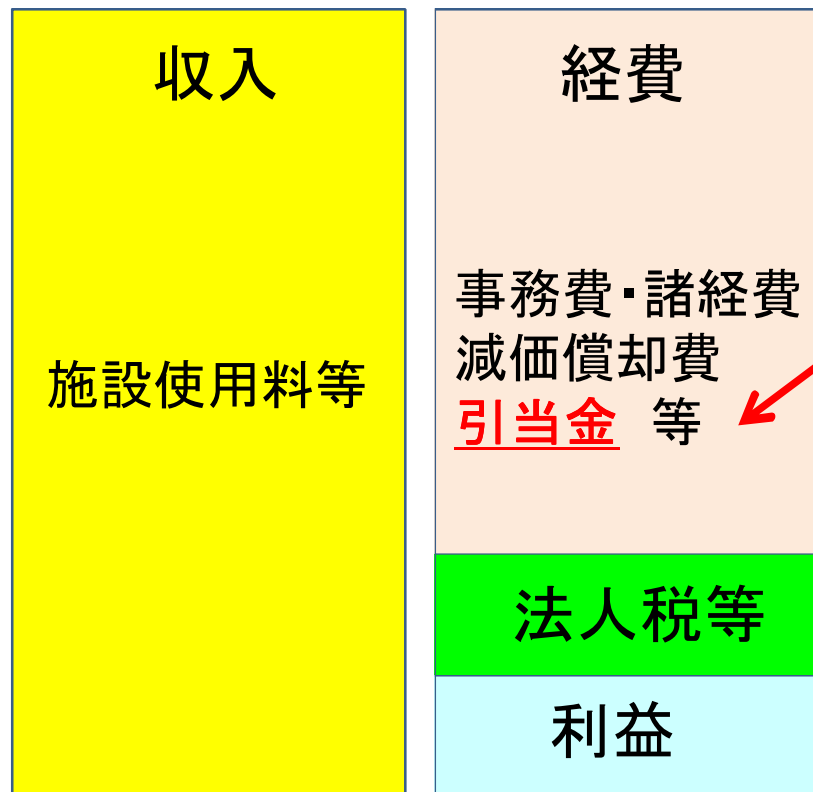
6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(5) ～税制優遇措置の事例(2)～

＜新幹線鉄道大規模改修引当金制度②: JR東海の事例＞

- 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

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) ～税制優遇措置の導入による効果～

整備主体(第三セクター)



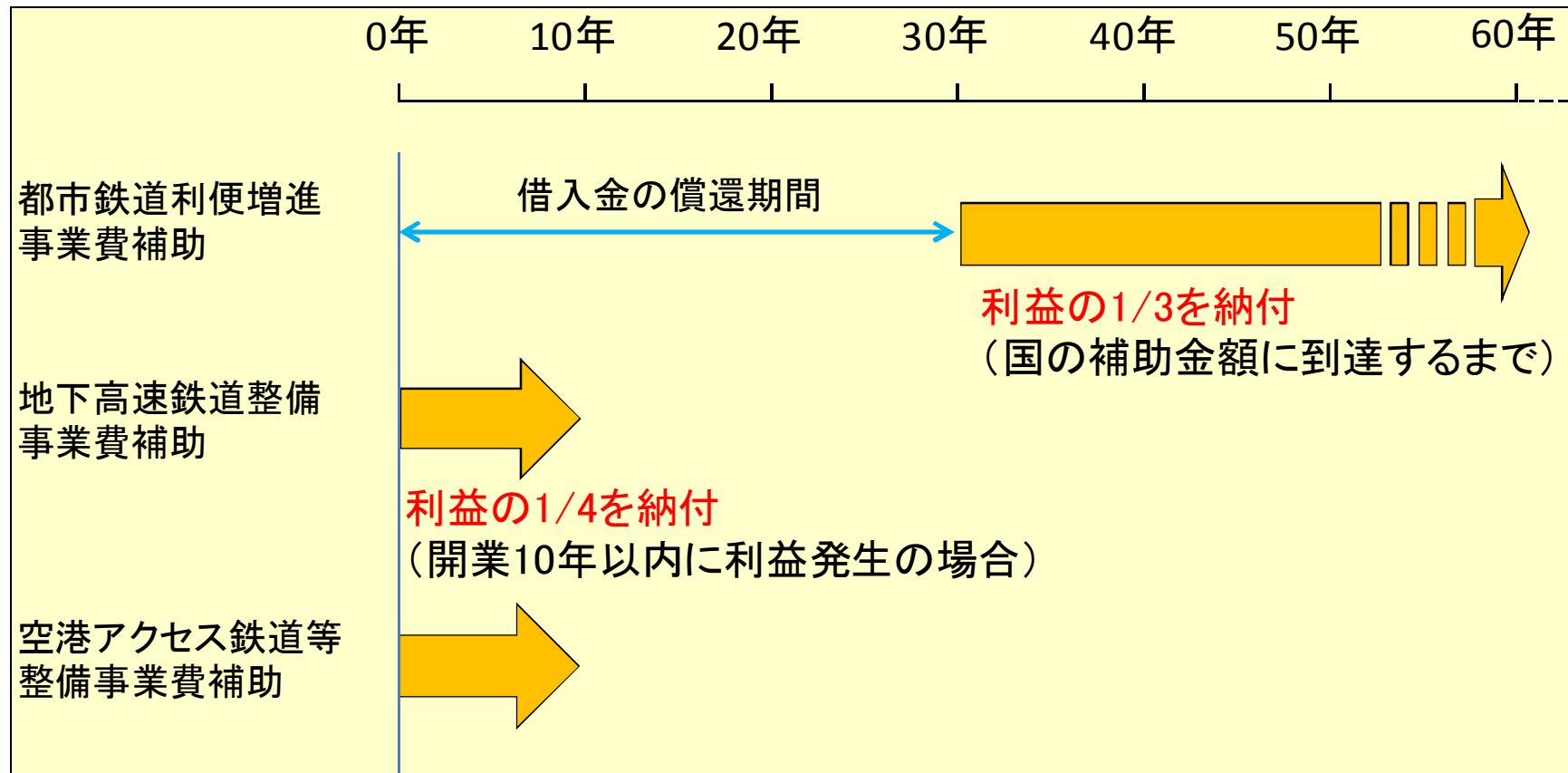
大規模改修引当金は費用
項目として損金算入するこ
とができるため、内部留保が
可能となる

鉄道・運輸機構の場合は法人
税等の支払義務がないため
税制特例ではなく、利益の計
算の際に引当金という概念を
導入する方法が考えられる。

借入金の償還後,
利益の1/3を国に納付

Shigeru Yokota

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(7) ～借入金の償還後の利益の納付(1)～



※独立行政法人鉄道建設・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、独立行政法人鉄道建設・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、独立行政法人鉄道建設・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

- ⇒ 都市鉄道利便増進事業費補助のみが、国の補助金額に到達するまで、利益の一部を国に返還する規定がある。
- ⇒ 他の補助事業では高収益の場合に利益納付の規定がある。

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(8) ～借入金の償還後の利益の納付(2)～

独立行政法人鉄道建設・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

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。



都市鉄道利便増進事業費補助では、上記の規定により、一定レベル以上の高収益な事業に対しては、そもそも補助の対象外とする規定が定められている。

6.5. 整備主体の視点: 将来的な大規模改修工事費の確保(9) ～借入金の償還後の利益の納付(3)～

＜借入金償還後の利益の納付規定を見直す場合の選択肢＞

現在、補助金到達額までと定められているため半永久的に
支払義務が存続する



1) 借入金の償還後の利益の納付を廃止する。

⇒ 特に第三セクターについては法人税の支払があるため、
国への利益の納付義務の対象外にする。

2) 借入金の償還後の利益の納付の期限を設ける。

⇒ 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、などの期限を設ける。

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(1) ～課題と検討の進め方～

<課 題>

施設利用料が受益相当額という考え方であるため、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必要であると思われる。

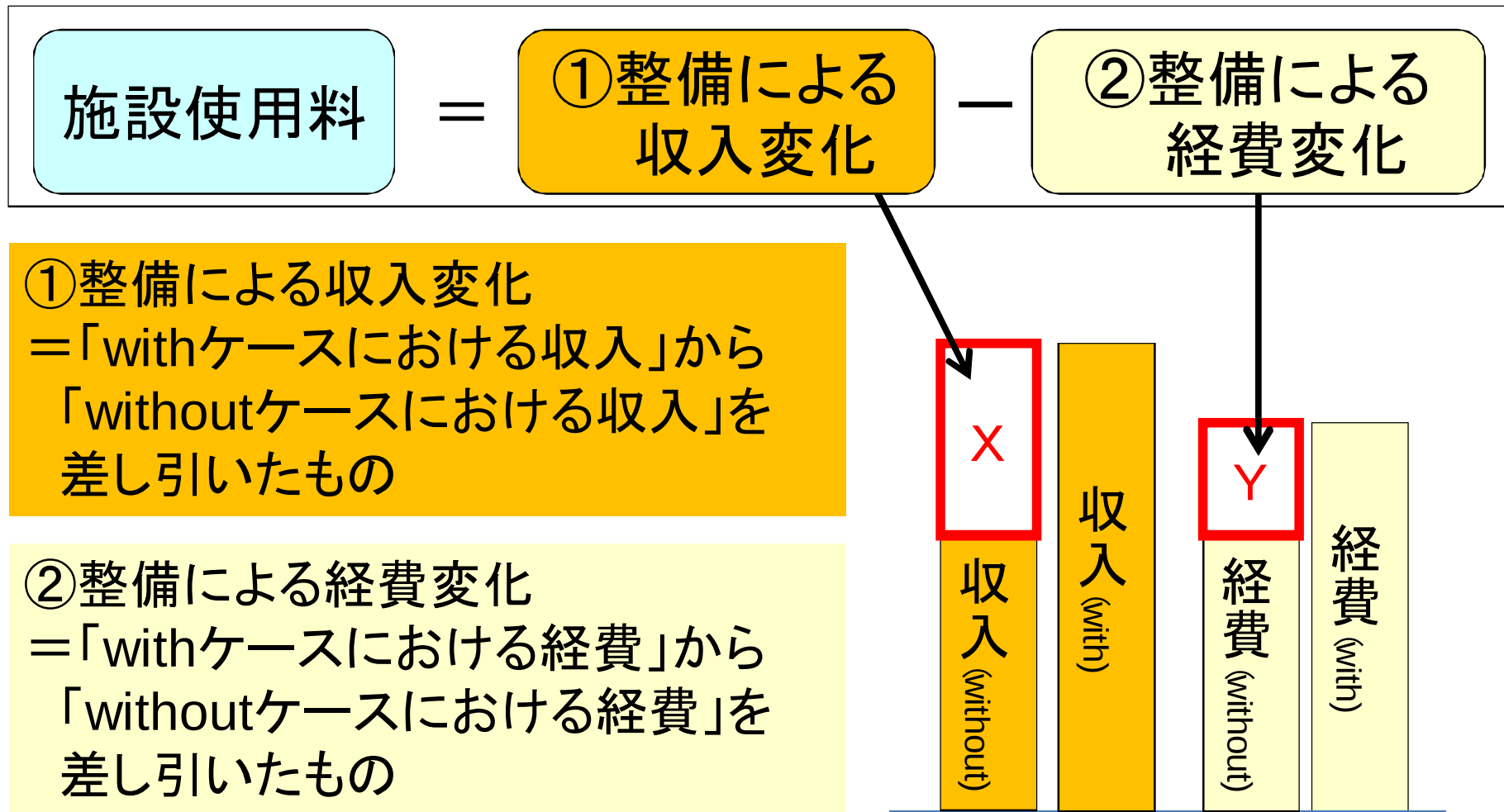


<検討の進め方>

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について検討する。

整備主体の借入金償還後は、施設使用料を減額することについても検討を行う。

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(2) ～運用指針における施設使用料の考え方(2)～



※上記①②は整備区間だけでなく、既存路線区間も含めて算定することとなっている。

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(3) ～施設使用料の設定における論点～

施設使用料の計画値の算定が完全に正確に行われて、実績値との差がなければ、営業主体には全く利益が発生しない。



(論点1) 施設使用料の設定と見直し

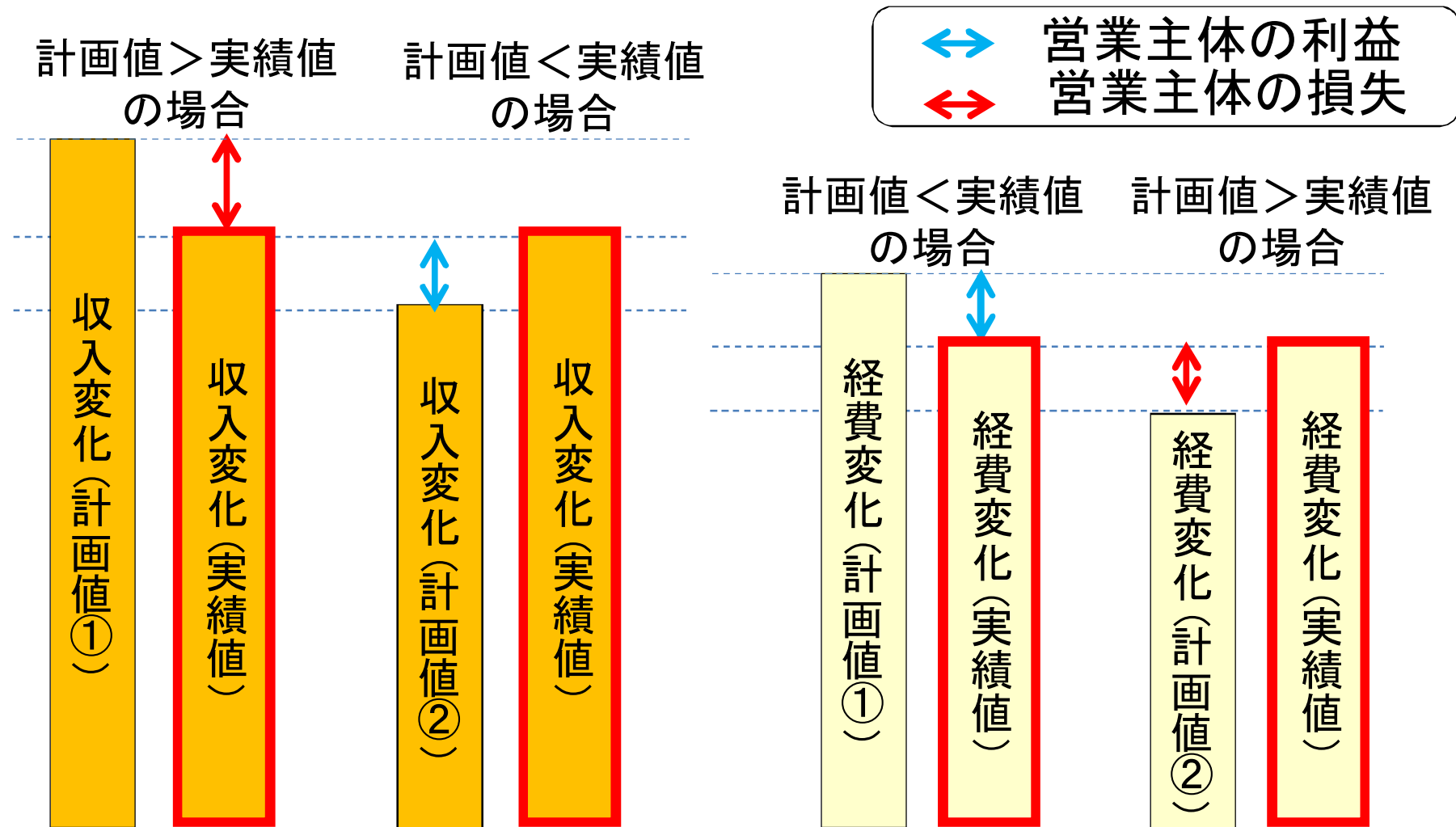
施設使用料の設定と見直しに際し、計画値と実績値との差の取り扱いにあたって、営業主体の参画意欲を高めるための工夫は考えられないか？

(論点2) 借入金償還後の施設使用料の減額

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. 営業主体の視点: 参画意欲を高める施設使用料の設定(4) ～(論点1)施設使用料の設定と見直し(1)～

＜計画値と実績値の差が営業主体に与える影響＞



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（４） ～（論点１）施設使用料の設定と見直し（２）～

＜主な収支変動要素と営業主体によるコントロールの可否＞

分類	項目	具体例	営業主体によるコントロールの可否
収入変動要素 （主なもの）	沿線人口の変動	● 少子高齢化による影響 ● 都市側による開発事業の遅れ	×
	競合状況などの変化	● 競合路線や競合駅の整備	×
	企業努力による変動	● 利用促進努力	○
経費変動要素 （主なもの）	仕入費用・材料費用等の変動	● 電気料金の高騰	×
	公租公課の変動	● 固定資産税等の税制特例の改定	×
	企業努力による変動	● 合理化努力	○

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(5) ～(論点1)施設使用料の設定と見直し(3)～

＜受益活用型施設使用料の見直し時期と事例＞

	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※2

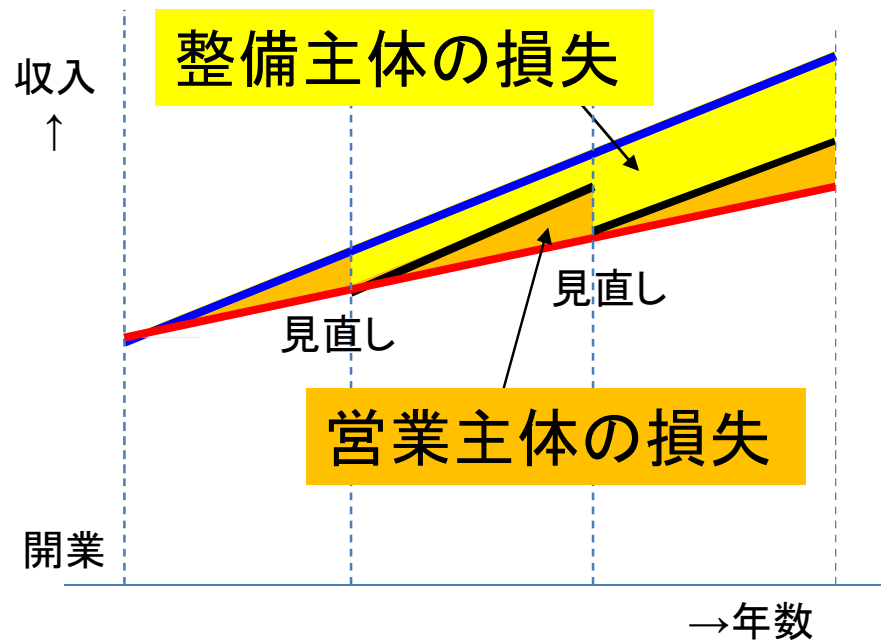
※1 成田高速鉄道アクセス線については開業後3年間以内でも、航空旅客の著しい変動があった場合等特段の事情が発生したと認められる場合は、申し出により見直すことが可能となっている

※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

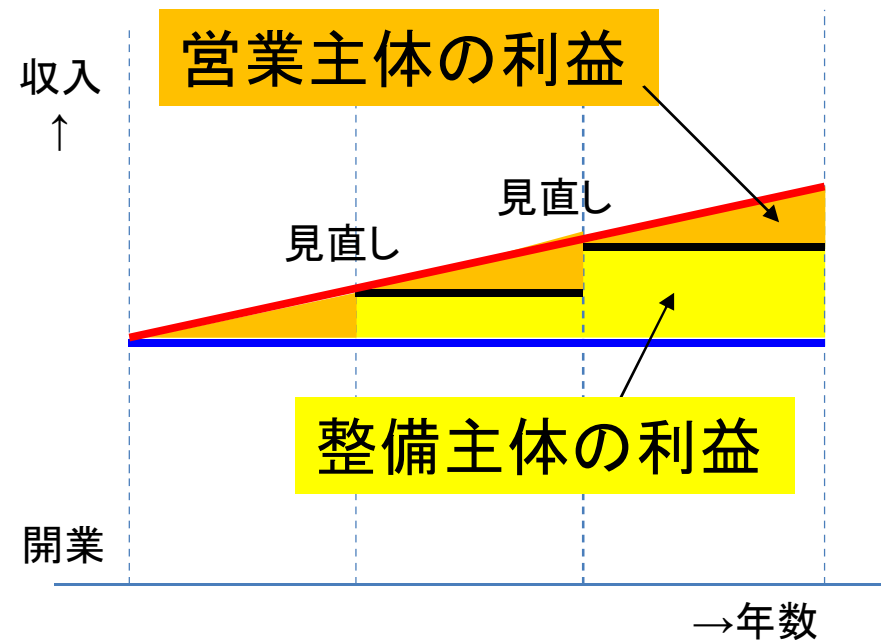
6.6. 営業主体の視点: 参画意欲を高める施設使用料の設定(6) ～(論点1)施設使用料の設定と見直し(4)～

＜短期固定型の特徴＞

想定需要の計画値が高い場合



想定需要の計画値が低い場合



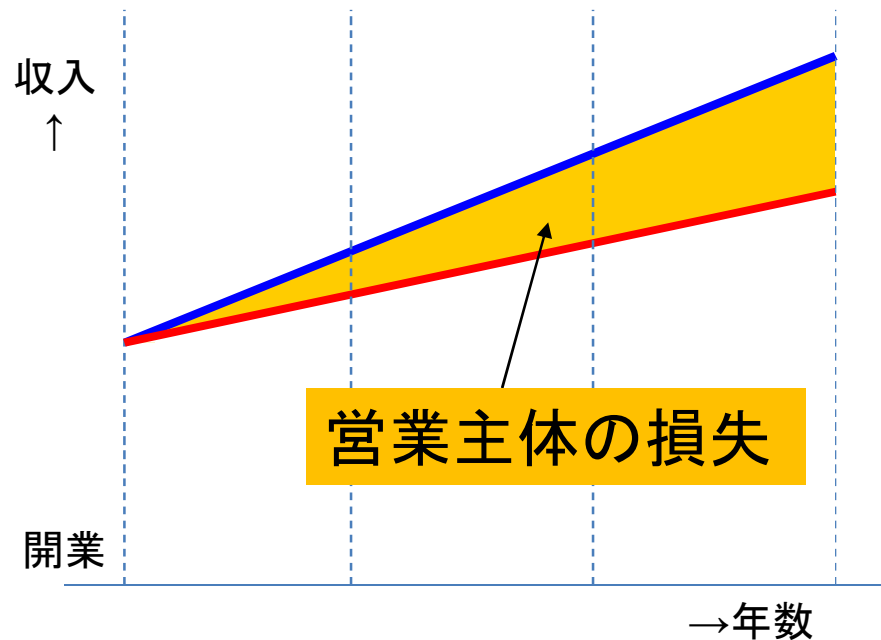
—— 当初の計画値 —— 見直し後の計画値 —— 実績値

営業主体は短期的な計画値と実績値の差による利益または損失を、整備主体は長期的な計画値と実績値の差による利益または損失のうち、営業主体分を除く利益または損失を受け取る。

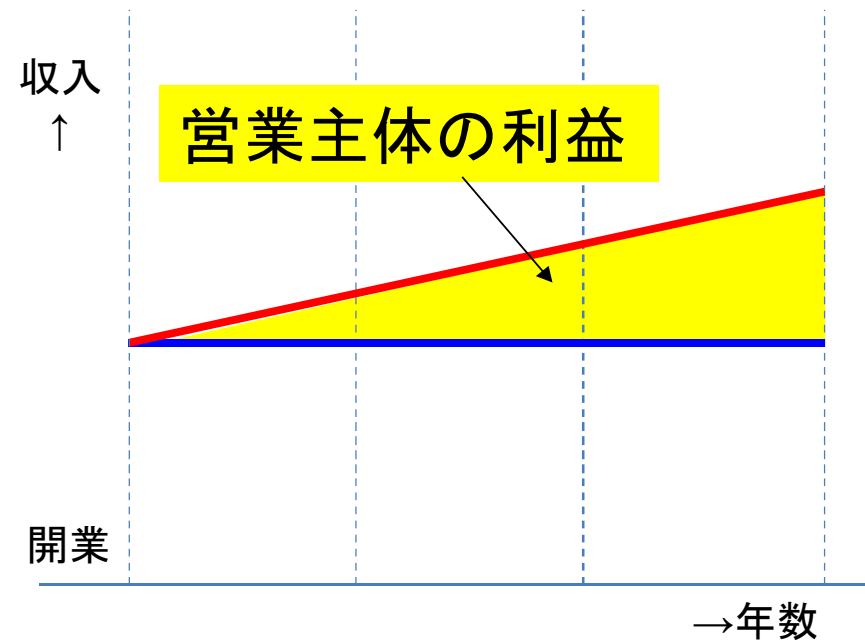
6.6. 営業主体の視点：参画意欲を高める施設使用料の設定(7) ～(論点1)施設使用料の設定と見直し(5)～

＜長期固定型の特徴＞

想定需要の計画値が高い場合



想定需要の計画値が低い場合



—— 当初の計画値

—— 実績値

長期的な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(長期的な(計画値の設定次第で大きな利益や損失が発生)。

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（８） ～（論点１）施設使用料の設定と見直し（６）～

<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	短期的な変動による影響は営業主体が、長期的な変動による影響は整備主体が受ける	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



営業主体の参画意欲を高めるためには、適切な想定需要の設定が重要。特に、長期固定型の場合は過剰な利益・不利益が営業主体に発生しないように注意が必要。

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(9) ～(論点2)借入金償還後の施設使用料の減額(1)～

<課 題>

施設使用料と受益相当額の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。

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ケースも考えられる。

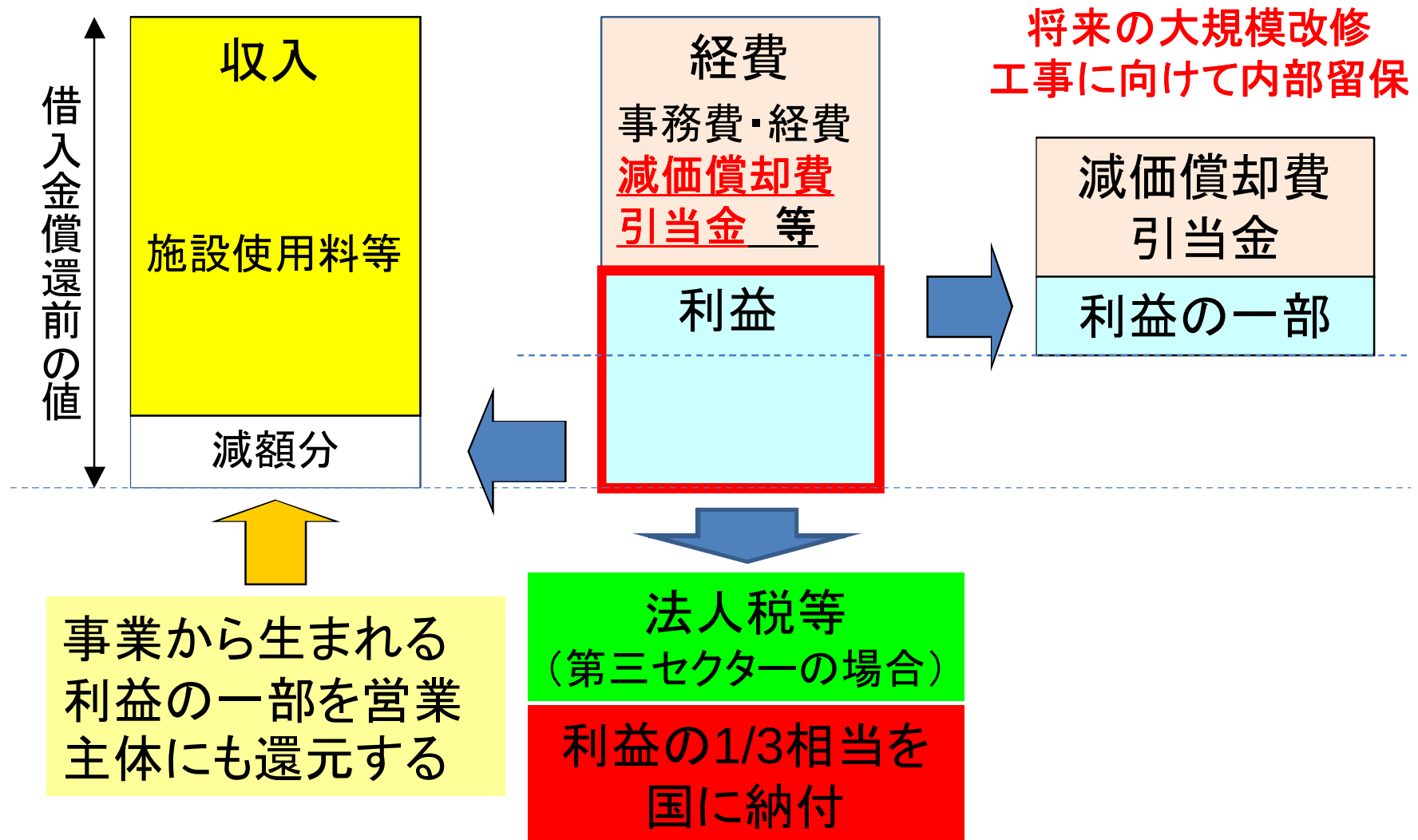


<解決策>

事業から利益が生み出される段階(整備主体による借入金の償還後)において、事業から生み出され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。

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(10) ～(論点2)借入金償還後の施設使用料の減額(2)～

借入金償還後の整備主体の収支



目次

- 1 本研究の背景と目的
- 2 現在の都市鉄道の主な政策課題
- 3 現行の整備手法と検討すべき課題
- 4 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業
- 5 制度の活用促進に向けた課題
- 6 制度の活用促進に向けた検討と提言
- 7 まとめと今後の課題

7. まとめと今後の課題(1) ～本日の発表内容のまとめ～

制度の使いやすさの向上

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

- ・地方債発行に対する交付税措置の適用

③整備主体の視点

- ・将来の大規模改修公費費を確保するための仕組み

④営業主体の視点

- ・施設使用料(計画値)と実績値の差の取り扱い
- ・借入金償還後の施設使用料の減額



各関係者がより参画しやすい、より使いやすい制度へ

7. まとめと今後の課題(2)

～今後の課題：制度の発展的な活用に向けて～

＜補助事業の適用範囲の拡大＞

現在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と思われる。

＜受益者負担（都市側事業者など）の活用＞

整備主体・営業主以外で、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、事業化が促進されるものと思われる。

＜鉄道施設の整備へのPFI制度の活用＞

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可能になれば、制度を発展的に活用することが可能であると思われる。



都市鉄道の政策課題の解決に向けて制度を発展的に活用

ご清聴ありがとうございました
Thank you for your attention