



コメント

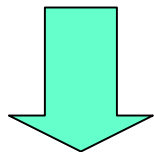
運輸政策研究所 伊東 誠

大都市における鉄道整備の将来像

～ 鉄道と都市の活性化に向けた
官民連携のあり方について

全体的な評価

- 背景
- 方向性
- 提言
 - ・ 鉄道ネットワークの整備
 - ・ 駅の拠点性向上



- ・ 論旨がしっかりしている
- ・ 主張も明確である

コメント

- ・ 官民連携における民の役割
(感想)
- ・ 上下分離について(補足)
 - ： 制度創設に向けて
の検討事項



官民連携における民の役割

< 提言 >

鉄道ネットワークの整備

支援措置：上下分離

会計上の分離（リスク分担）

対象の拡大（高架鉄道）

民設民営から公設民営へ

公的な資金の確保



官民連携における民の役割

シームレスなネットワークの形成

相互直通運転の支援措置

接続区間を上下分離方式で整備

費用(既設線の追加投資等)をすべて
勘案した事業の枠組み

■官民連携の内、官の役割については強調

■民(私鉄)の役割は？



競争を通じたサービス改善と顧客の確保

マーケティングの積極的な導入

- ✓ ニーズを踏まえた需要の発掘
- ✓ 私鉄会社の**鉄道業**の意識の改革
= 待ちの姿勢(地域独占の問題)
- ✓ 他産業、他交通企業を参考に

民の役割は何か？

= 競争を通じた整備
に対するインセンティブの付与
例・乗継ぎ改善
・機能強化

鉄道事業者同士がアライアンスを作り他社と競争

・乗継ぎ割引の拡大 ・共通運賃 ・乗継ぎ施設の改良



上下分離方式に関する提言へのコメント

日本の上下分離

✓ 多くの事例があるが

「財源確保」

が共通目的

✓ < 理由 >

- ・民間に公的資金が導入できない
- ・補助制度は公的主体関与した事業主体を対象

✓ 制度が事業主体をゆがめた可能性

(民間に公的補助ができれば上下分離は必要なかった？)



研究会の提言

■ リスク分担

- ・整備リスク 整備保有主体 + 自治体
- ・運営リスク 運営主体

■ 対象事業の拡大

- ・地下鉄新線 高架新線、既設線の大規模改良

■ 建設保有主体は公的主体

- ・但し、第3セクターはだめ

■ 適正な整備財源の確保

- ・交通政策の観点から公的資金の確保
- ・広域的なスケールで資金をプール

制度創設に向けての検討事項と視点

- 上下分離の意義は十分に認識されている
- 本提言では方向性を示している。
- 今や、制度を創設する段階



制度創設にあたっては

- 幅広い視点から可能性を比較し、
- 国民が理解しやすい
- 合理的な

スキームの検討が必要



制度を創設するにあたっての検討事項

- ✓ 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

1 償還型と公設型

= 整備保有主体の経営形態(1)

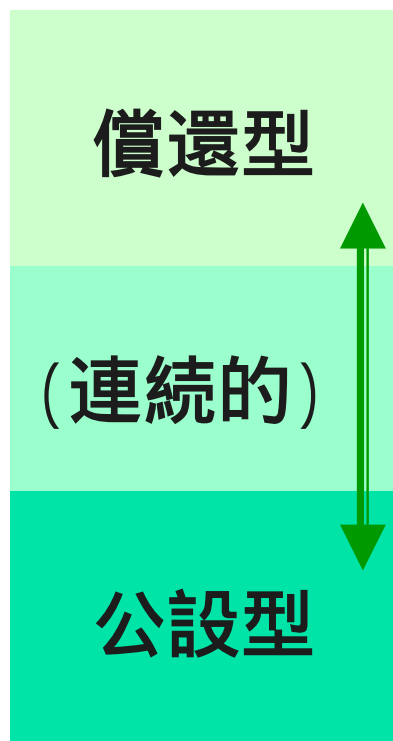
定義: ・運行主体とインフラの整備主体が別人格

・インフラ整備に公的主体が関与

公的主体が整備したインフラを運行事業者に貸付。

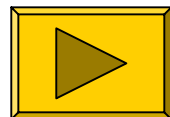
資本費の内償還すべき部分について
運行事業者や利用者が負担

公的主体自らの財源によりインフラを整備、
保有し、これを一定の考えのもとに運行事業者
に貸付(償還にはこだわらない)



1 償還型と公設型

= 整備保有主体の経営形態(2)



検討の視点

受益者は誰か
誰が責任を持つか

- ✓ 位置、利用者
- ✓ 便益の帰属者と地域的範囲
→ 官民、国、自治体の関与のあり方

効率性

- ✓ 公的主体の関与が大きい場合
 - ・ 過大投資になりがち
 - ・ 意志決定の透明性が課題
 - ・ 手続きに時間がかかる

既設線利用者
との運賃負担の
公平性

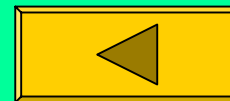
- ✓ 公平な運賃とは？
- ✓ 新設区間の運賃加算の程度

国と地方公共団体の役割

(運輸政策審議会答申)

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

鉄道の種類	国	地方公共団体
整備新幹線	イニシアティブを発揮	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	





1 償還型と公設型

= 整備保有主体の経営形態(3)

検討の視点

供給意思と能力

- ✓ 改良投資へのインセンティブがある
(レールトラック社の例)
- ✓ 広域ネットワークとの調整能力
- ✓ 資金調達能力

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

1 償還型と公設型

= 整備保有主体の経営形態(4)

現行法制度
との適合

- ✓ 公的助成の対象(補助、優遇措置)
- ✓ 土地収用法の適用
- ✓ 公物問題



制度を変更すればよい？

保有主体の規模

- ✓ 1路線(or関連する複数路線)
- ✓ 都市圏(or全国規模)の複数路線
- ✓ 全国の路線



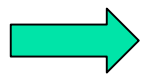
2 オープンアクセス

✓ 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

✓ 潜在的な競争も含め競争を促進

し効率性を高める



結果的に1社でも
効率性が確保できる



3 運行と保有主体の責務と業務範囲

いくつかの会社に分離するか

- ✓ 施設の保有 (線路、駅関連、駅ビル)
- ✓ 信号列車制御 (複数社が参入の場合)

業務の範囲

- ✓ 維持管理 大規模改良 列車制御
- ✓ 運行計画

リスク負担

- ✓ 整備保有リスクと運行リスク
- ✓ 負担のルール

事例に見る業務の分担

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						

(注) 太字は1種事業者



4 整備の財源

検討の視点

財源の種類

補助方式

- ✓ 受益者の受益に応じた負担
 - ・利用者、事業者、地域の企業
 - ・地方自治体、国
- ✓ 都市政策という観点からの資金調達
- ✓ 幅広い資金の調達
- ✓ 安定的な資金の供給
- ✓ 全国一律？地域別？ケースバイケース？
- ✓ 構造別（地下構造、効果構造）
- ✓ 公的主体の関与の度合いに関連？



5 施設(線路等)使用料

検討の視点

算定の論拠と
算定方法

受益範囲と受益額
(反射損益)

リスクの使用料
へ反映

- ✓ 公的主体、運行事業者、利用者の負担割合の論拠
- ✓ 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
- ✓ 透明性確保の方策
- ✓ 適正なリスク分担を実現する手法(例; 契約)



既存事例に見る線路使用料

1 償還型

- 整備費 + 管理費を一定期間に償還する水準に設定
- 複数社が運行する場合、占用する路線長や作業量で配分
 - ・各年定額方式
 - ・変動方式
 - 需要の伸びに応じて増額
開業当初厚く、その後減額

2 公設型

- 運行事業者の受益の範囲内(整備新幹線)
- 列車運行一回あたりの使用料



6 対象とする事業

< 方式 >

- ✓ 新線建設

地下鉄、高架鉄道、LRT、路面電車

空港アクセス鉄道、JR

- ✓ 大規模改良(複々線化、駅舎)

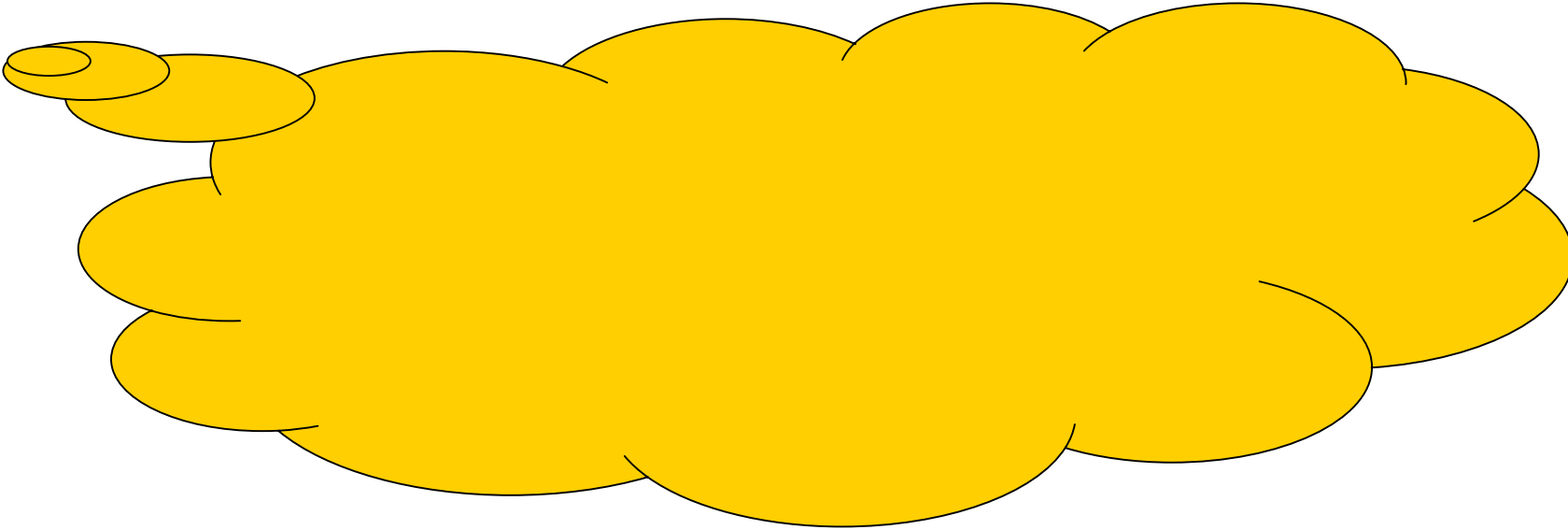
< 地域 >

- ✓ 大都市、地方都市



7 その他

- 1 制度でどこまで詳細に規定するか
- 2 利害対立の調整方法
(整備保有主体と運行主体。運行主体相互間)



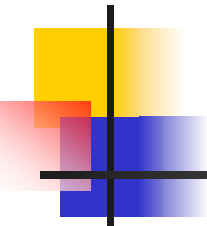
これらの事項についてオープンな議論を通じ、国民にわかりやすい合理的なスキームを作る



提言(P30)についての質問

- 会計上の分離が必要としているが元々別組織なので組織上の分離ではないか。
 < EUの上下分離の段階 >
 会計上 → 制度上 → 組織上の分離
- 整備保有主体の具体的なイメージ
 (文中で公設型がいろいろな意味で使われている)
- 広域的なスケールでプーリングを行なう際の念頭置くプロジェクトの例示
- 既に立ち上がっている事業とは？

東京圏鉄道網図



目標年次までに整備を推進すべき路線(A)

・目標年次までに開業することが適当である路線(A1)

・目標年次までに事業に着手することが適当である路線(A2)

今後について検討すべき路線(B)

路線の新設



複々線化等



東京圏鉄道網図

< 都区部 >



目標年次までに整備を推進すべき路線(A)

・目標年次までに開業することが適当である路線(A1)

・目標年次までに事業に着手することが適当である路線(A1)

今後について検討すべき路線(B)

路線の新設



複々線化等



< 横浜・川崎 >





都市鉄道調査で対象とした路線

営団13号線と東急東横線、多摩川線と京急空港線の接続
都営浅草線の東京駅乗り入れ
JR東北・高崎・常磐線の東京駅乗り入れ
東海道貨物支線旅客化
神奈川東部方面線
京葉線中央線方面延伸線
京都市高速鉄道東西線(二条～洛西)の整備
阪神西大阪線の延伸
なにわ筋線の整備
京阪中之島新線の整備
西鉄宮路岳線と福岡市交通局の相互直通
洞海湾横断鉄道の整備



都市鉄道調査で対象とした路線

営団13号線と東急東横線、多摩川線と京急空港線の接続

都営浅草線の東京駅乗り入れ

JR東北・高崎・常磐線の東京駅乗り入れ

東海道貨物支線旅客化

神奈川東部方面線

京葉線中央線方面延伸線

京都市高速鉄道東西線(二条～洛西)の整備

阪神西大阪線の延伸

なにわ筋線の整備

京阪中之島新線の整備

西鉄宮路岳線と福岡市交通局の相互直通

洞海湾横断鉄道の整備