

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

2011/7/28

運輸政策研究所 ITPS

横田 茂 S.YOKOTA

発表の目次

- 1 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 活用促進に向けた考察と提言

1. 研究の背景と目的

2000年頃までに、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



2000年以降、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

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(1)

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提言(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

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(2)

～①車内混雑率の緩和～

東京圏において路線別に見た場合、
未だに**混雑率180%**を超える路線が存在する

事業者	線名	区間	時間帯	混雑率(%) 2009年
JR東日本	東海道	川崎～品川	7:42～8:42	190
	山手(外回り)	上野～御徒町	8:00～9:00	202
	中央(快速)	中野～新宿	7:55～8:55	194
	高崎	宮原～大宮	7:23～8:23	192
	京浜東北	上野～御徒町	8:00～9:00	198
	総武(緩行)	錦糸町～両国	7:33～8:33	203
	南武	武蔵中原～武蔵小杉	7:30～8:30	194
	埼京	板橋～池袋	7:50～8:50	200
東京メトロ	東西	木場～門前仲町	7:50～8:50	197

出典：運輸政策研究機構「数字で見る鉄道2010年版」

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(3) ～②遅延拡大への対応～

東京圏において列車遅延が日常化している

対象路線：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（東京メトロ9路線）

期 間：2008年9月1日～10月31日（2ヵ月）

発行回数：上記対象路線別・時間帯別に3回/1日まで
（①始発～10:00, ②10:00～18:30, ③18:30～終電）

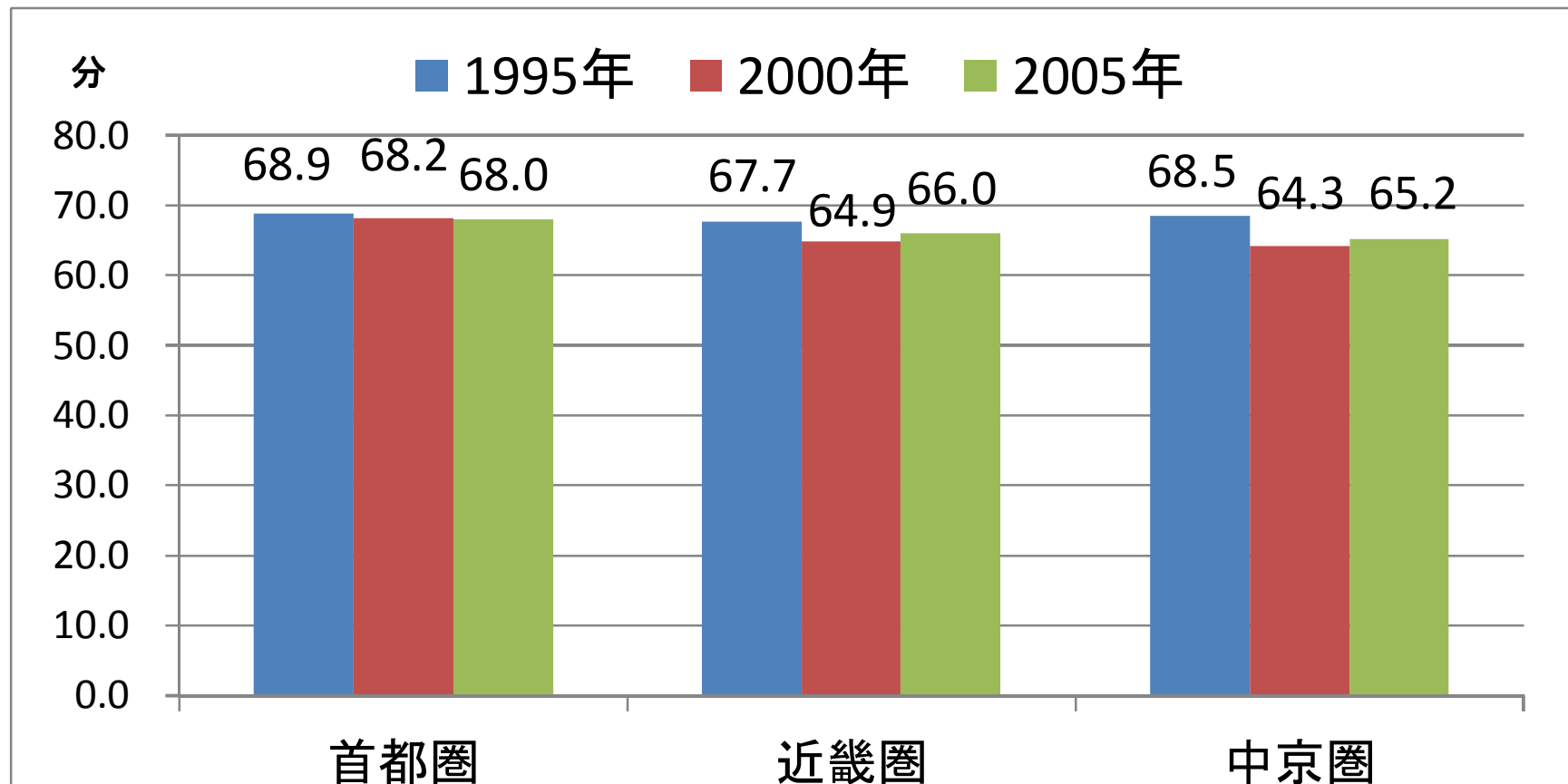
* 5分以上の遅延に対し、5分単位で切上げ

平均 11.1回/日 発行（発行回数合計676回）

出典：仮屋崎（2008）第93回運輸政策コロキウム

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(4) ～③速達性の向上～

三大都市圏では、通勤・通学定期券利用者の
所要時間は**平均65分**以上となっている



出典：運輸政策研究機構「数字で見る鉄道2010年版」(平成17年大都市交通センサス)

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(5)

～④大規模駅での乗継不便の解消～

乗換人数×乗換時間で上位10位では、1日あたり
1人平均往復約14分の乗換時間が発生

順位	乗換経路	乗換人数 (人／日・片道)	乗換時間 (分)	人数×時間 (分・人／日・往復)
1	JR横浜線・町田駅～小田急小田原線・町田駅	61,398	7.5	920,970.0
2	JR総武線各駅停車・秋葉原駅～東京メトロ日比谷線・秋葉原駅	41,321	6.5	537,173.0
3	JR総武線各駅停車・船橋駅～京成本線・京成船橋駅	32,042	6.0	384,504.0
4	JR総武線各駅停車・津田沼駅～新京成線・新津田沼駅	25,942	7.0	363,188.0
5	東京メトロ東西線・高田馬場駅～西武新宿線・高田馬場駅	29,531	6.0	354,372.0
6	JR総武本線・津田沼駅～新京成線・新津田沼駅	22,896	7.0	320,544.0
7	JR山手線・東京駅～JR京葉線・東京駅	15,276	10.0	305,520.0
8	都営浅草線・東日本橋駅～都営新宿線・馬喰横山駅	22,553	6.0	270,636.0
9	東京メトロ丸ノ内線・新宿駅～京王線・新宿駅	18,890	7.0	264,460.0
10	JR武蔵野線・新秋津駅～西武池袋線・秋津駅	21,322	6.0	255,864.0
合 計(1位～10位)		291,171	—	3,977,231

出典：都市鉄道調査(平成13年3月)

平均14分

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(6)

～⑤バリアフリー化～

1日5,000人以上かつ高低差5m以上の駅で
優先的にバリアフリー化・・・

エレベーター設置割合89%、エスカレーター設置割合73%

事業者	総駅数	駅数	エレベーター の設置駅数	エレベーター 設置割合	エスカレーター の設置駅数	エスカレーター 設置割合
JR旅客会社 6社	4,596	754	643	85.3%	498	66.0%
大手民鉄 15社	1,655	756	661	87.4%	502	66.4%
地下鉄 10社局	610	576	545	94.6%	532	92.4%
合計	6,861	2,086	1,849	88.6%	1,532	73.4%

※2010年3月31日現在、1日5,000人以上かつ高低差5m以上の駅での数値

出典：運輸政策研究機構「数字で見る鉄道2010年版」

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(7)

～⑥都市構造・機能の再編への対応 (a)交通不便の解消～

例：中央区晴海、周辺開発により**交通不便地域**が発生



出典：yahoo地図

都市機能の再編による人口の急増等により、**交通不便の解消**（新線建設、新交通整備等）が必要となる地域が出てくる可能性がある

	世帯数	人口
2000	2,085	4,454
2010	3,596	7,265
増加	1.7	1.6

出典：東京都中央区HPデータ

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(8)

～⑥都市構造・機能の再編への対応 (b)駅の容量の拡大～

例：勝どき駅、周辺開発が進み**駅の容量不足**が発生



出典：yahoo地図

＜晴海アイランドトリトンスクエア＞
オフィス・商業・住宅
開業：2001年4月
従業員人口：約20,000人
居住人口：約5,300人



※AM8:40頃の長蛇の列(2011年7月21日撮影)
昨年のA4a出口の新設で混雑は大きく改善

2. 現在の都市鉄道の主な政策課題(9)

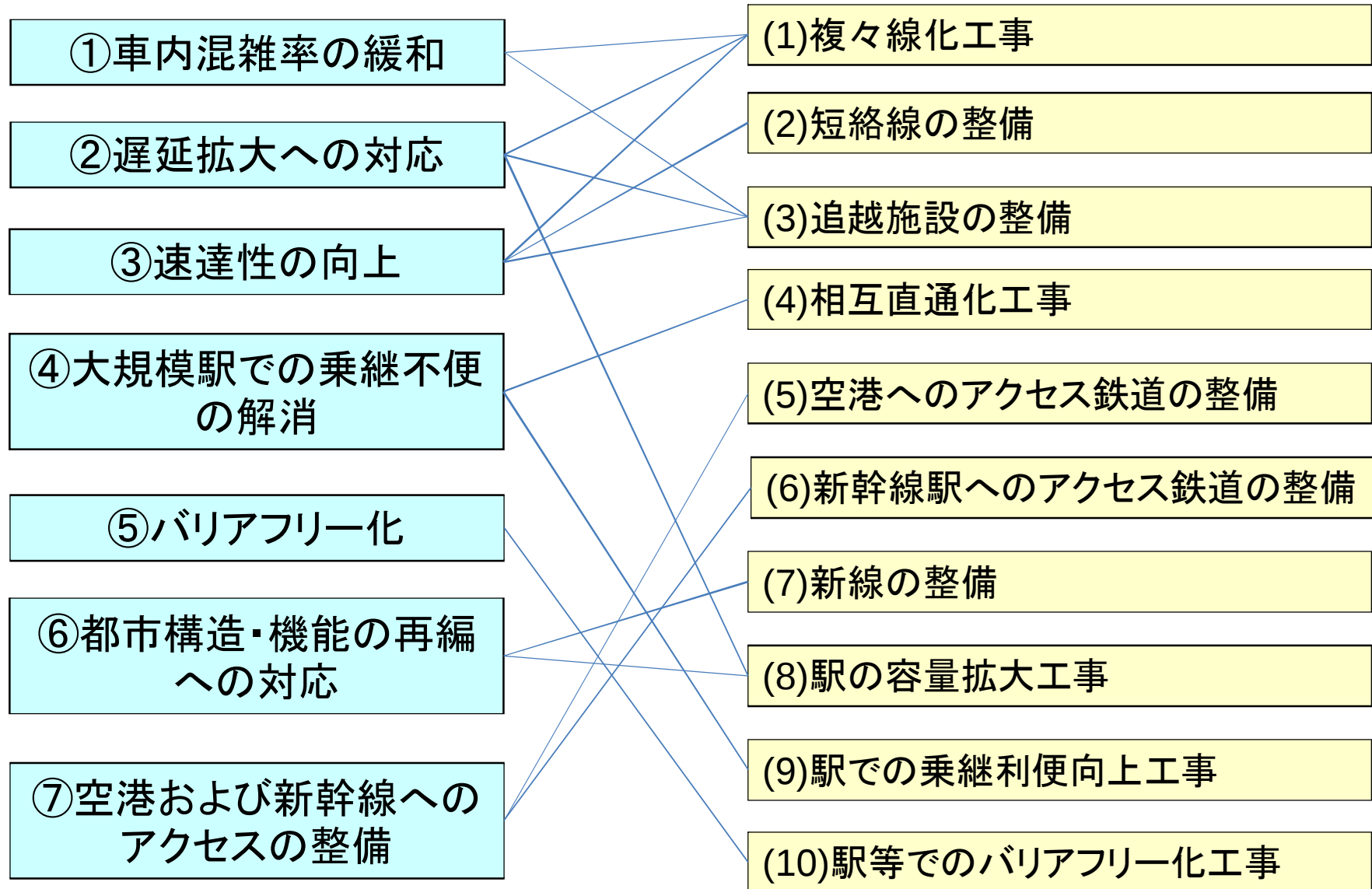
～⑦空港および新幹線へのアクセスの整備～

都心業務集中地区からの所要時間短縮が課題

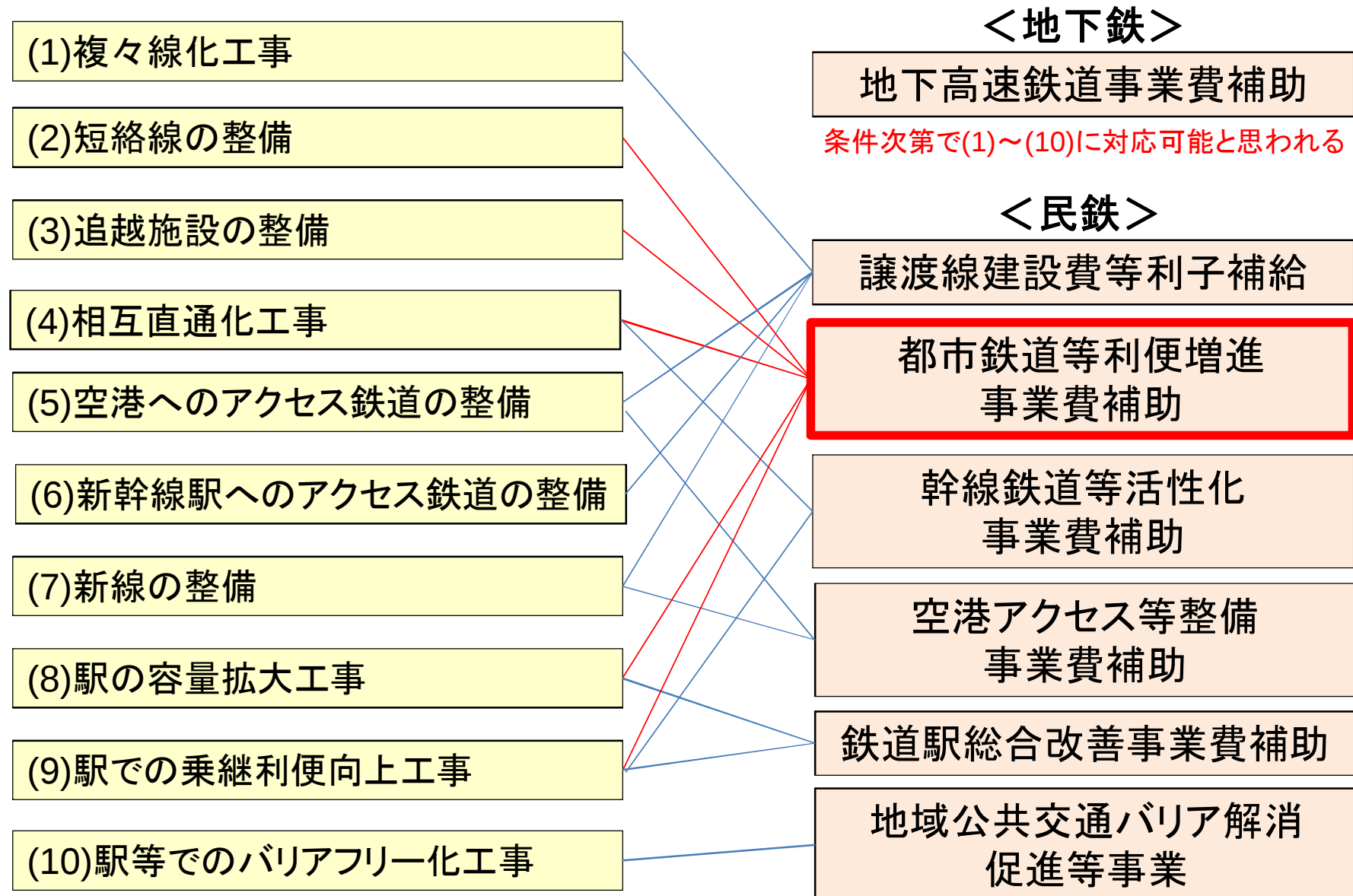
エリア	空港名	事業者名	経路	距離 (km)	所要時間 (分)
首都圏	成田国際空港	JR東日本	東京～空港第2ビル (特急成田エクスプレス)	78.2	51
		JR東日本 京成電鉄	東京～日暮里 日暮里～空港第2ビル (特急スカイライナー)	66.7	51
近畿圏	関西国際空港	JR西日本	大阪～天王寺 天王寺～関西空港 (特急はるか)	57.0	58
		大阪市営地下鉄 南海電気鉄道	梅田～なんば 難波～関西空港 (特急ラピート)	46.9	57

※所要時間は平日の13時以降の時刻表(2011年7月20日時点)により算出。乗換時間を含む

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～



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) ～主な整備手法の補助額の推移～

単位: 億円

年度	①地下高速 鉄道整備 事業費補助	②譲渡線 建設費等 利子補給金	③空港アクセス 鉄道等整備 事業費補助	④都市鉄道等 利便増進 事業費補助	合計
1990	396	29	5	0	429
1995	873	12	27	0	911
2000	699	7	22	0	728
2005	340	7	43	6	396
2006	303	7	42	2	354
2007	344	7	50	8	409
2008	279	7	42	15	344
2009	242	3	68	53	366
2010	195	3	2	51	251

※①③④については国による補助額の交付実績。②は利子補給額。端数整理のため合計が合わない場合がある

出典: 運輸政策研究機構「数字で見る鉄道2010年版」、2010年度データならびに④は国土交通省鉄道局資料

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 現行の整備手法の積極的な活用促進により、都市鉄道の政策課題を解決していくことが重要である
- ② 近年、関係する補助金額の推移をみると、比較的低い水準で推移している

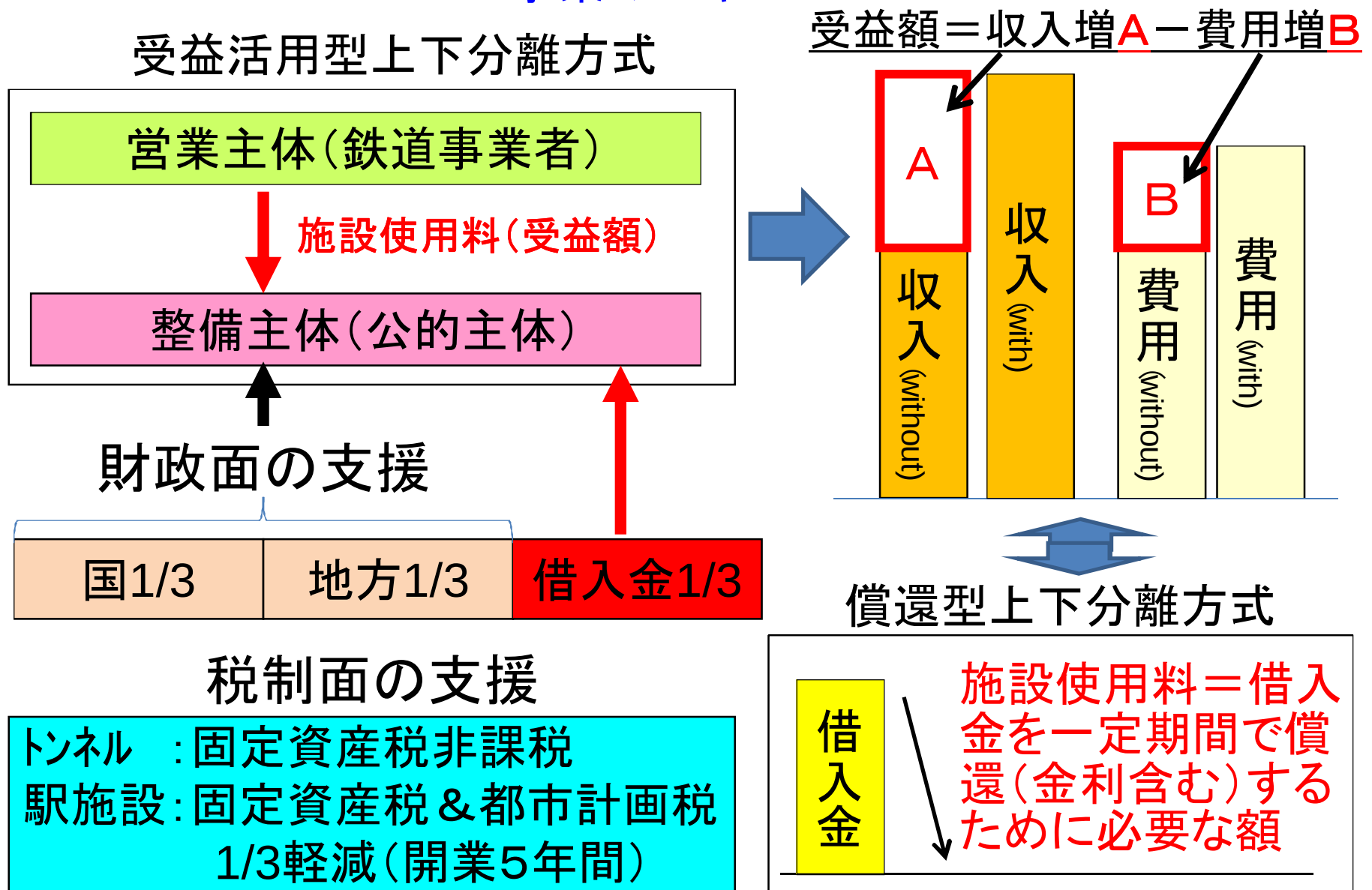


<検討の方向性>

幅広い施策をカバーしている都市鉄道等利便増進法に注目し、その活用促進方策について検討を進める

4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(1)

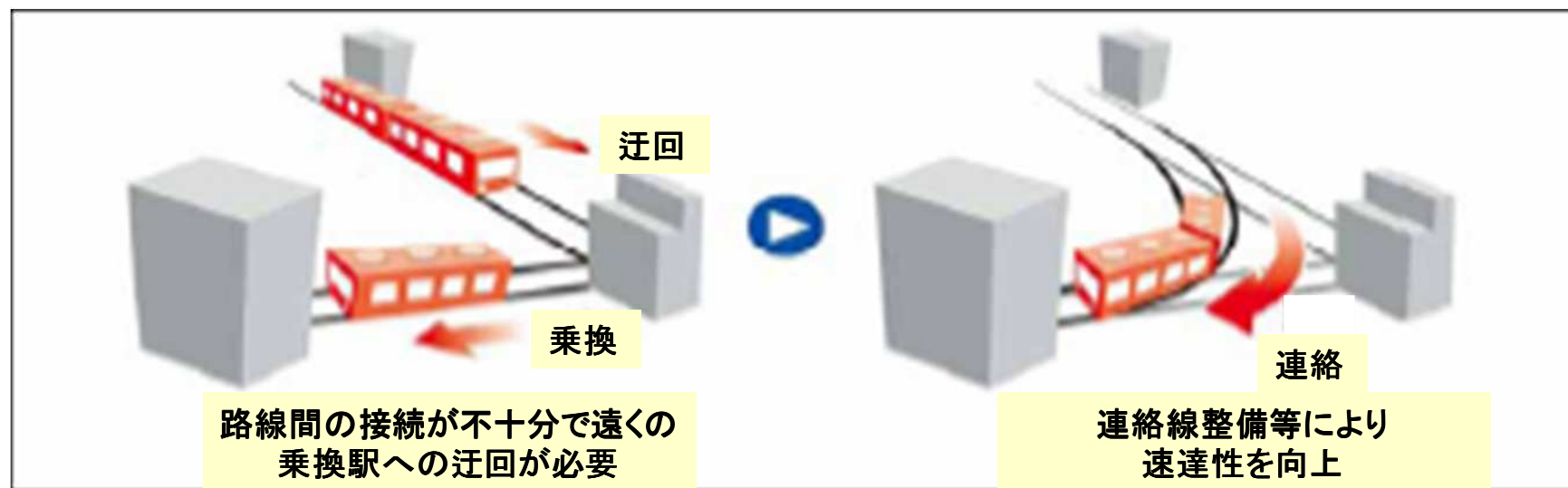
～事業のスキーム～



4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(2)

～速達性向上事業～

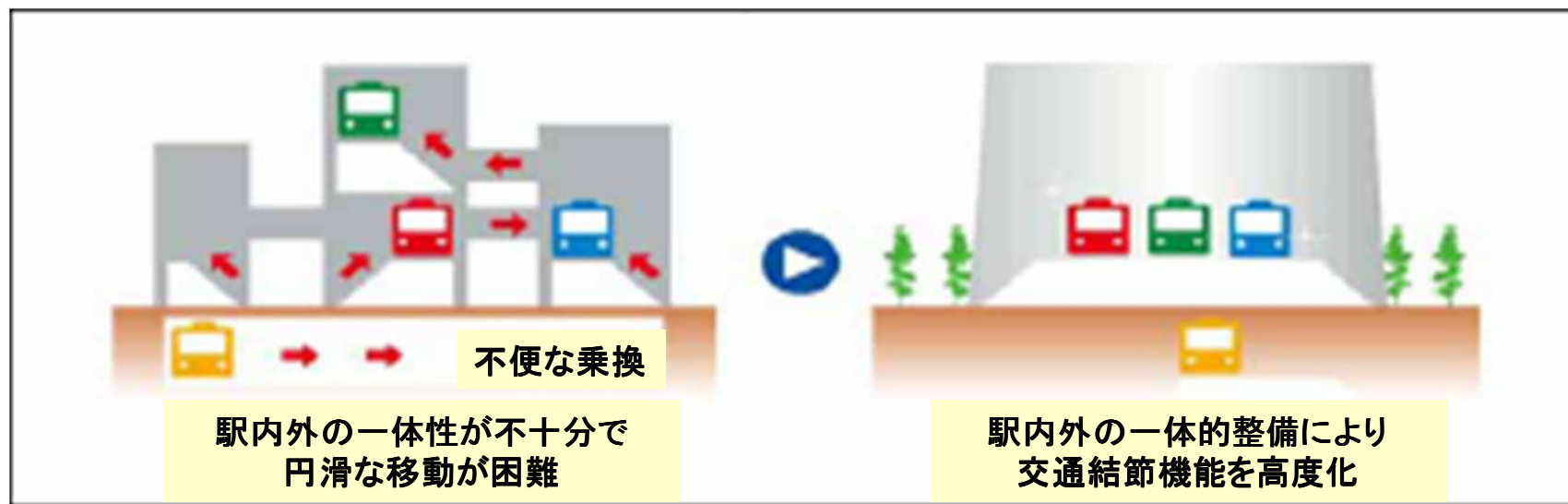
- ・既存の都市鉄道の間を連絡する新線の建設
- ・複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道施設の整備
- ・列車が追越しを行うために必要となる鉄道施設の整備等



4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(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. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(3) ～適用事業(速達性向上事業)～

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)

營業主体：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

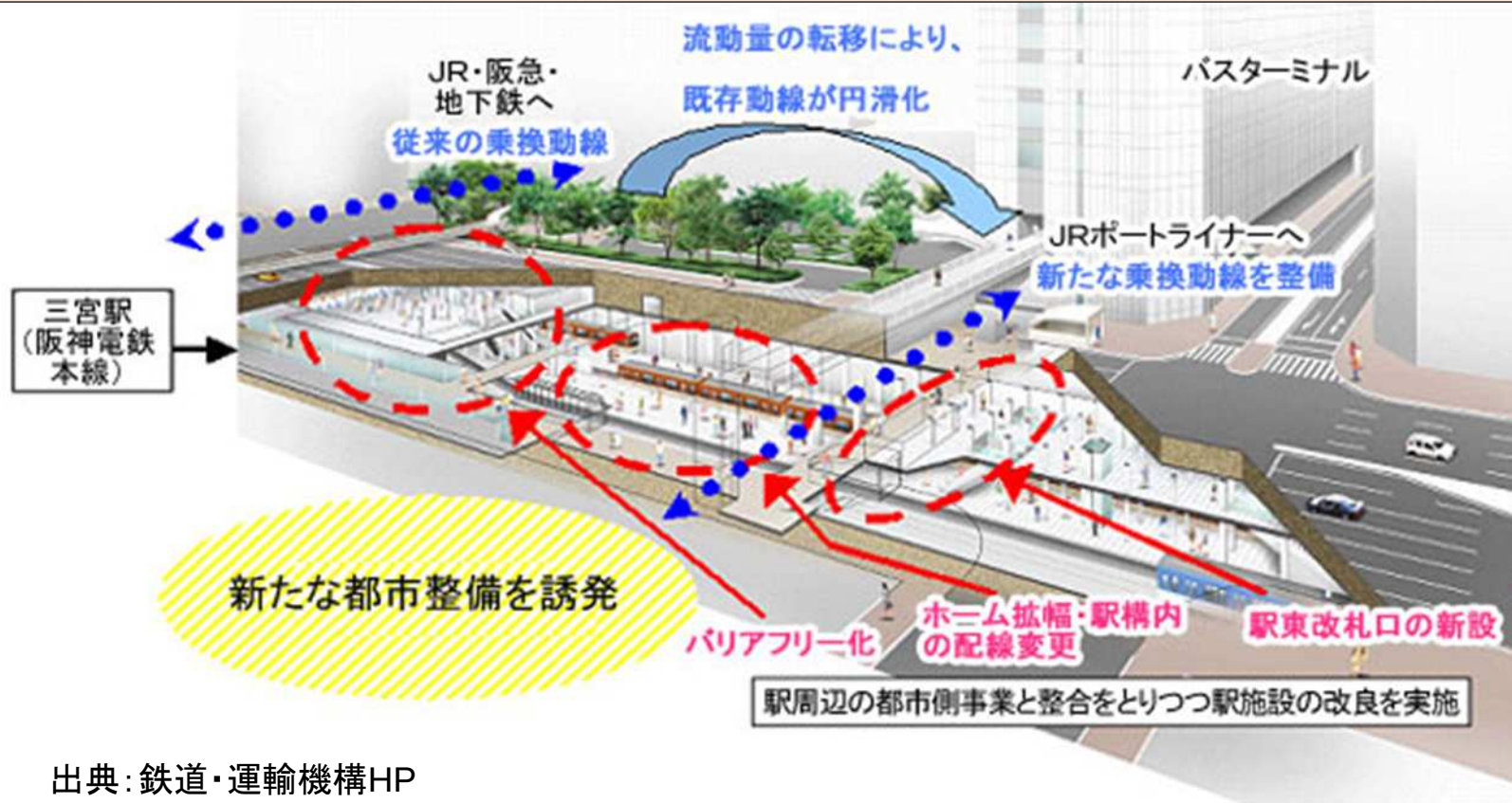


出典:「大手民鉄の素顔」社団法人民営鉄道協会を加工

4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(4) ～適用事業(駅施設利用円滑化事業)～

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: 阪神電気鉄道(株)



出典: 鉄道・運輸機構HP

4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(5)

～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＝受益額(収入増－費用増)という考え方	
	■収入増 (with & withoutによる変化) ・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 ■費用増 (with & withoutによる変化) ・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	■収入増 (with & withoutによる変化) ・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 ■費用増 (with & withoutによる変化) ・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

4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(6) ～適用事業へのヒアリング調査結果(2)～

<制度や運用上の良い点(主な意見)>

※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とする

■ 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
- ・受益計算の中で反射損益を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

4. 都市鉄道等利便増進法の概要と適用事業(7) ～適用事業へのヒアリング調査結果(3)～

＜制度や運用上の課題(主な意見)＞

- 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受益が発生しにくい事業の場合(特に駅型事業)には活用しにくい
- ③新線の場合、利用が定着するまで数年間程度の期間が必要となるため、当初は低い施設使用料で段階的に上げていくなどの工夫があればよい
- ④営業主体へのインセンティブが小さい(借入金償還後、整備主体には借入金利が発生しないので施設使用料を減額するなど)
- ⑤将来的に資産を営業主体が買い取ることができる選択肢もあってよいのではないか

5. 活用促進に向けた考察と提言(1) ～検討の進め方:3つの視点～

都市鉄道等利便増進法の活用促進の可能性について、P24で挙げた関係者からの意見を踏まえ、以下の視点で考察を進める。

(1) 受益額と借入金の償還について ※P24①②

⇒ 整備手法による比較

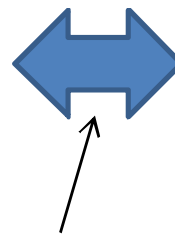
⇒ 大きな受益額が見込みにくい事業への適用

(2) リスクの負担とインセンティブの設定について ※P24③④

⇒ 営業主体がコントロール可能な収支変動要素

(3) 将来的な資産の取り扱いについて ※P24⑤

都市鉄道等利便増進法
による上下分離



他の整備手法による
上下分離の事例

他の上下分離の事例との比較により考察を行う

5. 活用促進に向けた考察と提言(2) ～上下分離の事例(1)～

阪神なんば線

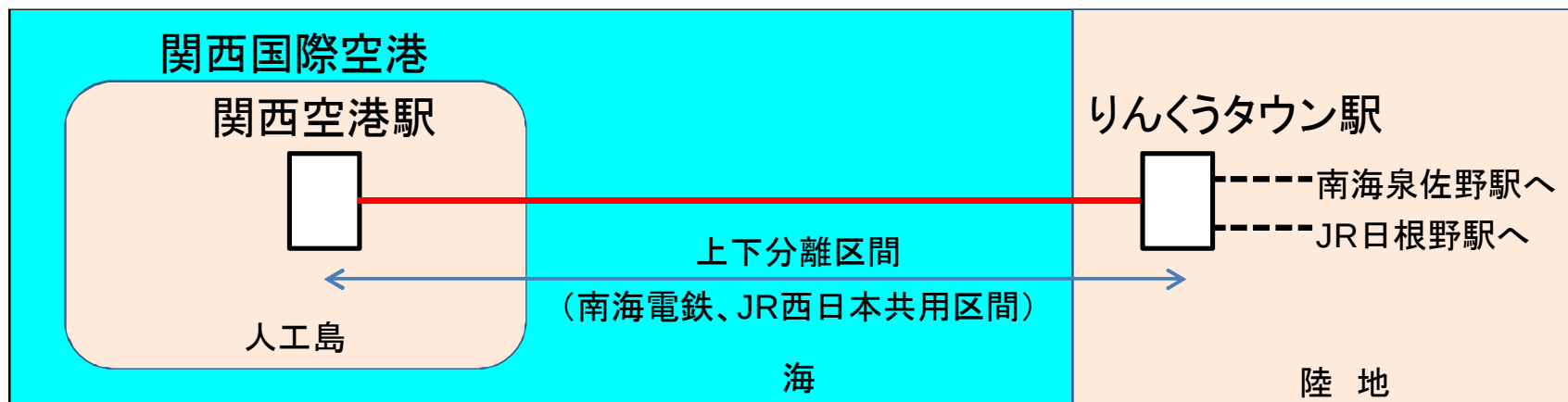


出典: 阪神電鉄HP

区間: 西九条駅～難波駅(約3.4km) 開業: 2009年3月
事業費: 約890億円 助成制度: 地下高速鉄道事業費補助
整備主体: 西大阪高速鉄道(株) 営業主體: 阪神電気鉄道(株)

5. 活用促進に向けた考察と提案(3) ～上下分離の事例(2)～

関西国際空港連絡鉄道



区間: 関西空港駅～りんくうタウン駅(約6.9km) 開業: 1994年6月

事業費: 連絡橋共通基礎建設費＝約1,785億円(道路・鉄道含む)

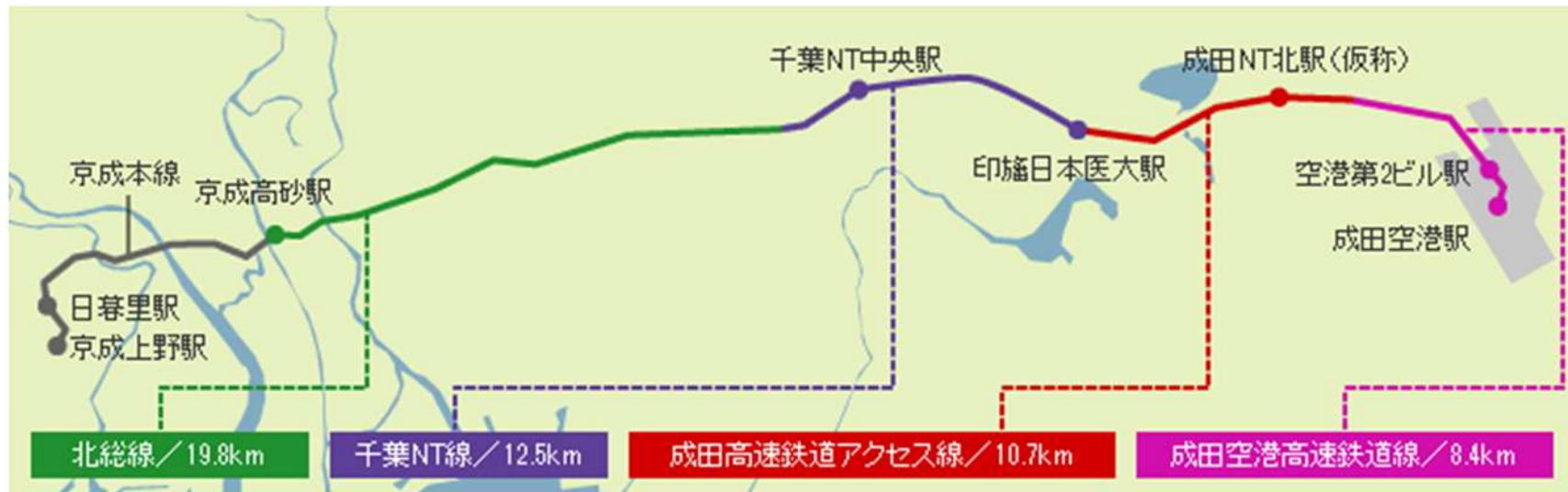
連絡橋共通基礎を除く建設費＝約258億円

※助成制度は活用していない。国や自治体の出資による支援

整備主体: 関西国際空港(株) 営業主體: 南海電気鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)

5. 活用促進に向けた考察と提案(4) ～上下分離の事例(3)～

成田高速鉄道アクセス線



出典：成田高速鉄道アクセス(株)HP

区間：印旛日本医大駅～成田市土屋駅(約10.7km)

開業：2010年7月 事業費：約1,043億円

助成制度：空港アクセス鉄道等事業費補助

整備主体：成田高速鉄道アクセス(株) 営業主體：京成電鉄(株)

5. 活用促進に向けた考察と提案(5)

～上下分離の事例(4)～

	阪神なんば線	関西国際空港 連絡鉄道	成田高速鉄道 アクセス線
借入金の 償還	40年以内	30年以内	30年以内
施設使用料	償還型	償還型 ※旅客実績連動 部分あり(次ページ)	受益活用型
施設使用料 の見直し	基本的には固定。社会・経済情勢の変化等、理由があればいつでも協議できる取り決めとなっている	旅客実績連動部分の使用単価については、3年ごとに見直すことができる取り決めとなっている	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協議する

※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。

5. 活用促進に向けた考察と提案(6) ～上下分離の事例(5)～

関西国際空港連絡鉄道の施設使用料の設定方法

(1)鉄道施設建設費回収分

(2)諸経費

(3)配当所要額

公租公課(実費)、維持管理費(実費)など 過去は計上なし

→ ①連絡橋共通基礎建設費 …… 変動回収(旅客実績連動)

- ・使用料＝1人当たりの利用単価(X円)×年間輸送人員
- ・利用単価＝想定年間償還額÷年間想定旅客数
- ※利用単価と年間輸送人員は定期内外に分けて算出する
- ※3年ごとに利用単価の見直し(開業3年後、6年後に見直し実施)

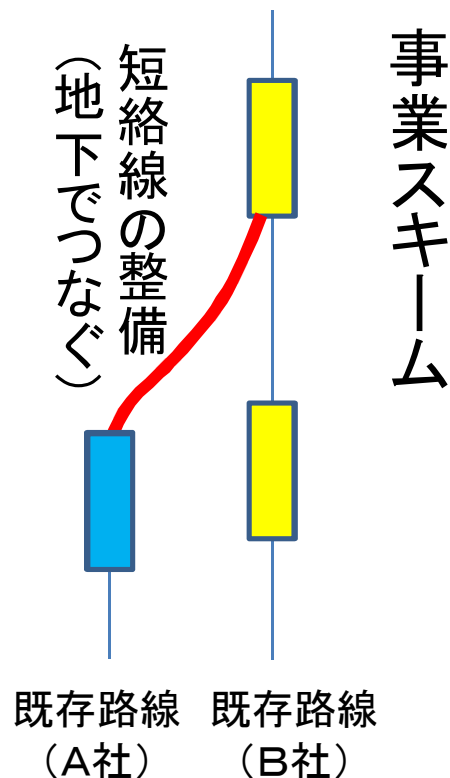
→ ②連絡橋共通基礎を除く建設費(駅舎・軌道敷等) …… 固定回収(30年元利均等)

→ ③開業後に要した建設費 …… 固定回収(10年元利均等)

5. 活用促進に向けた考察と提案(7) ～受益額と借入金の償還について(1)～

<想定ケース>

- 短絡線の整備事業(既存路線を地下でつなぎ速達性向上を図る)
- 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%

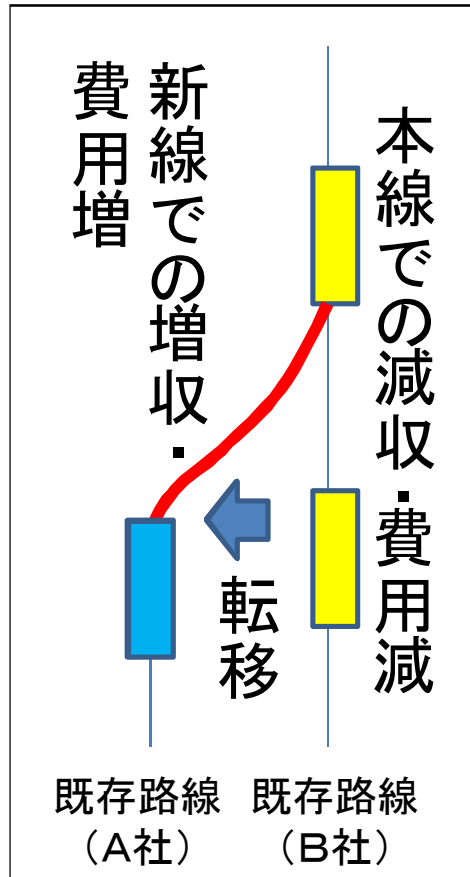


- ①上下分離方式:都市鉄道等利便増進事業費補助
整備主体:鉄道・運輸機構 営業主:既存鉄道事業者
- ②上下分離方式:都市鉄道等利便増進事業費補助
整備主体:第3セクター 営業主:既存鉄道事業者
- ③上下分離方式:地下高速鉄道事業費補助
整備主体:第3セクター 営業主:既存鉄道事業者

3つのスキームで受益額を変動させて収支計算し、①②で整備主体の借入金の償還期間と、各ケースの60年後(すべての資産の法定耐用年数が終了する時点)の営業主の資金残高の比較を行う

5. 活用促進に向けた考察と提案(8) ～受益額と借入金の償還について(2)～

<短絡線の整備>



営業主体(B社)の受益額＝収入増－費用増

※収入増＝新線での増収－本線での減収

※費用増＝新線での費用増－本線での費用減

※整備手法によらず営業主体に発生

※便宜上、受益額を収入項目として計上する

営業主体の収支項目(全スキーム共通)

■収入: 受益額(60年同額とする)、預金金利

■費用: 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)

■費用項目

・施設使用料

スキーム②: 利便増進
(第3セクター)

■費用項目

・施設使用料

スキーム③: 地下鉄
(第3セクター)

■費用項目

・施設使用料

受益額

40年以内に借入金を償還(年間15.9億円)、償還後は整備主体の費用相当分

5. 活用促進に向けた考察と提案(9)

～受益額と借入金の償還について(3)～

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、固定資産税・都市計画税、減価償却費、借入金金利(長期・短期)、前年度利益の納付(借入金の償還後、国と地方自治体に各1/3相当)、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)	スキーム②: 利便増進 (第3セクター)	スキーム③: 地下鉄 (第3セクター)
■ 収入項目			
・施設使用料	受益額	受益額	40年以内で借入金 が償還可能な額※
■ 費用項目			
・前年度利益の納付	○	○	×
・法人税等	×	○	○

※スキーム③で借入金の償還後の施設使用料は整備主体の費用相当分

5. 活用促進に向けた考察と提案(10) ～受益額と借入金の償還について(4)～

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%(うち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) ※阪神なんば線の数値

収支計画上の設定条件(全スキーム共通)

- 事務費: 年間3,000万円
 - 法人税等: 税率40%と設定
 - 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、長期借入金金利、短期借入金金利
- ⇒ 開業10年以内: 過去10年間の平均値として設定
それ以降 : 過去30年間の平均値として設定

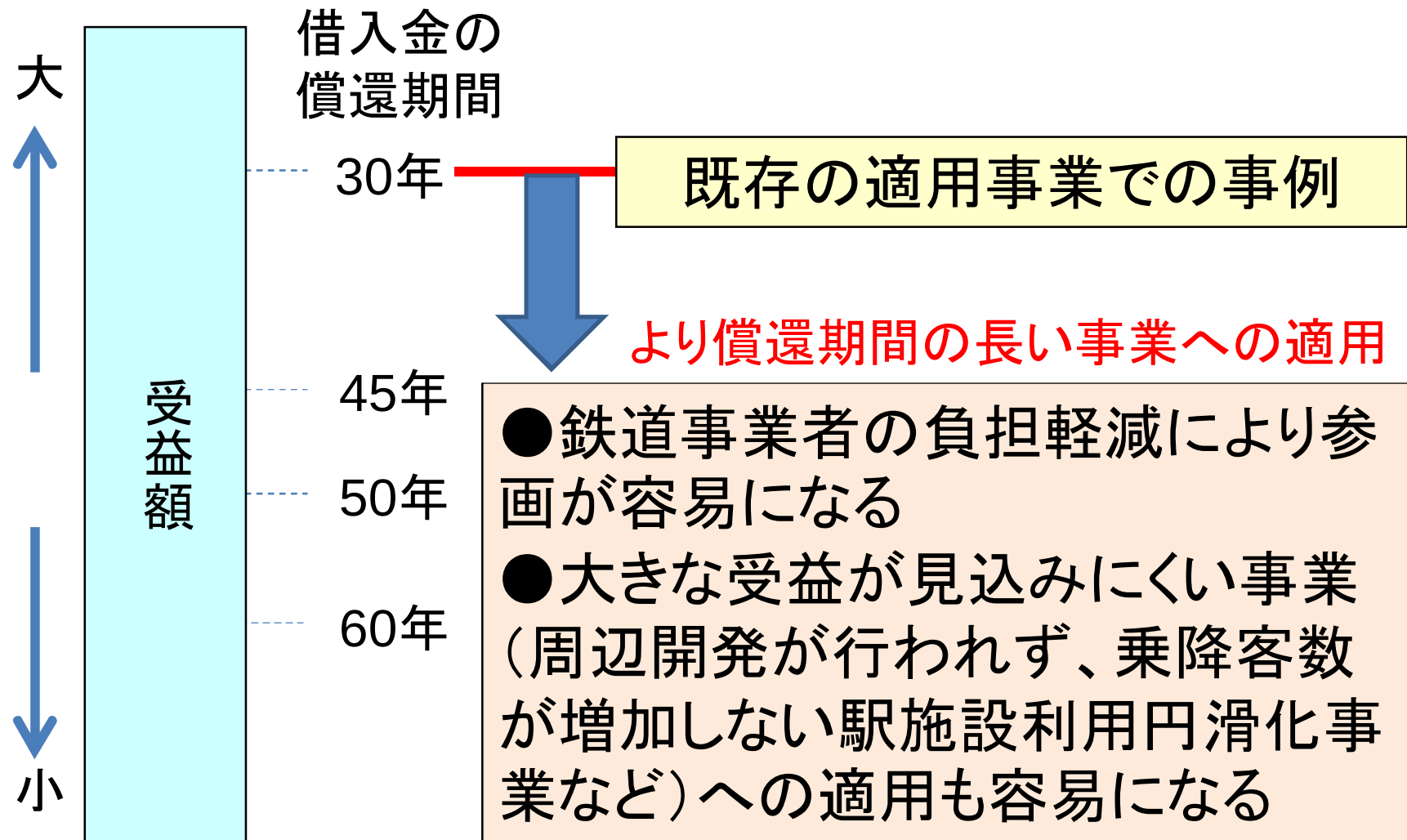
5. 活用促進に向けた考察と提案(11) ～受益額と借入金の償還について(5)～

＜収支計算の結果＞

事業による 営業主体の 受益額(年間)	スキーム① 借入金の 償還年数 (鉄道・運輸機構)	スキーム② 借入金の 償還年数 (第3セクター)	営業主体の 資金残高 (60年時点)
21.3億円	22年	30年	地下高速 鉄道事業 費補助の 方が有利
18.0億円	30年	44年	
15.5億円	51年	60年	都市鉄道 等利便増 進事業費 補助の方 が有利
14.8億円	60年	—	

スキーム①では法人税等が発生しないため、
②と比べて借入金の償還年数が短くなる

5. 活用促進に向けた考察と提案(12) ～受益額と借入金の償還について(6)～



5. 活用促進に向けた考察と提案(13)

～リスクの負担とインセンティブの設定について(1)～

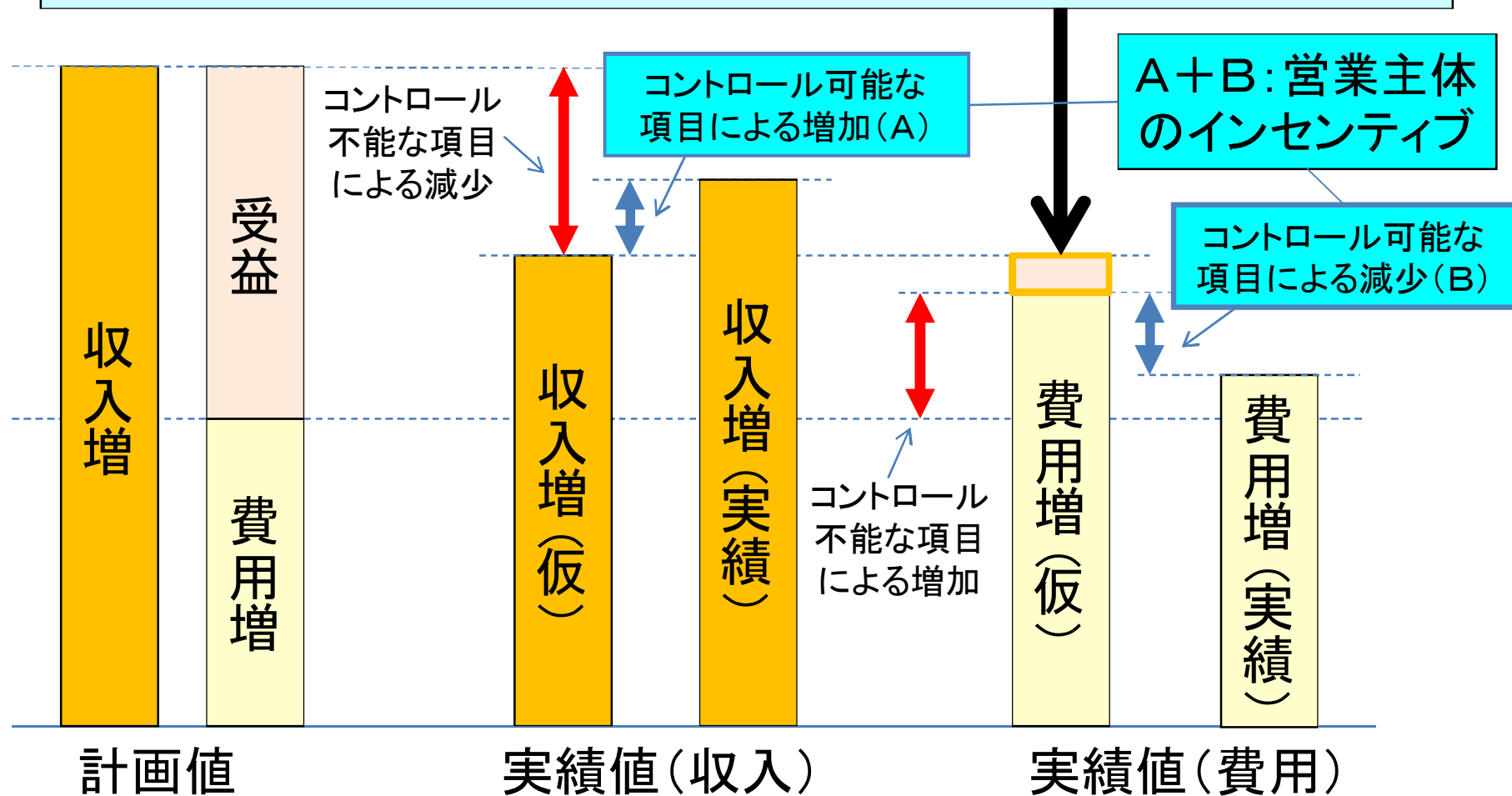
**営業主体がリスクを負うのは施設使用料を決める収支
変動要素のうちコントロール可能な項目とするべき**

※整備に関わるリスク(建設費、建設期間等)は整備主体の負担

分類	項目	具体例	営業主体による コントロールの可否
主な収入変動要素	沿線人口の変動	●少子高齢化による影響 ●都市側による開発の縮小	×
	需要予測モデルによる試算 のずれ	●精度上の限界	×
	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	○
主な費用変動要素	仕入費用・材料費用の変動	●電気料金の高騰	×
	外注費用の変動	●維持管理の外注費用の高騰	×
	公租公課の変動	●消費税等の税率の改定	×
	企業努力による変動	●合理化努力	○

5. 活用促進に向けた考察と提案(14) ～リスクの負担とインセンティブの設定について(2)～

施設使用料：受益額＝収入増(仮)－費用増(仮)



※収入増、費用増とはwith&withoutによる変化を指し、計画値との差ではない

5. 活用促進に向けた考察と提案(15)

～将来的な資産の取り扱いについて(1)～

取得財産の処分制限の期間は関係規定により定められている

整備手法	取得財産の 処分制限期間	補助取扱要綱での関係規定
都市鉄道等 利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構の 理事長が定める 期間	■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19条(取得財産等の処分の制限)
地下高速鉄道整備事業費補助	鉄道・運輸機構の 理事長が定める 期間	■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 ⇒ 第19条(取得財産等の処分の制限)
鉄道駅総合改善事業費補助	鉄道・運輸機構の 理事長が定める 期間	■独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道駅総合改善事業費補助取扱要領 ⇒ 第17条(取得財産等の処分の制限)

5. 活用促進に向けた考察と提案(16) ～将来的な資産の取り扱いについて(2)～

鉄道・運輸機構の理事長が定める期間とは？

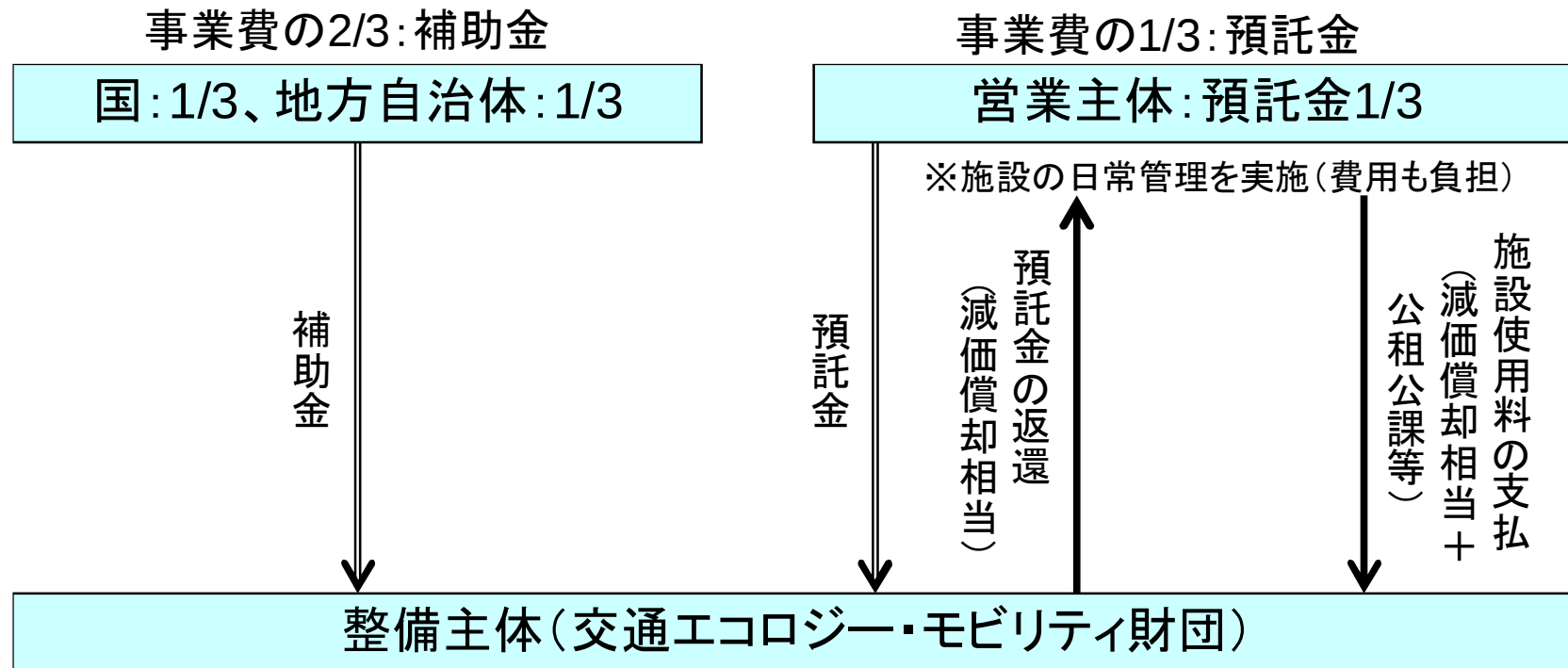
建物	・・・(例) 鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの(38～50年、用途による)
建物付属設備	・・・(例) エレベーター(17年)、エスカレーター(15年)
構築物	・・・(例) コンクリート製のまくら木(20年)、道床(60年)、鉄筋コンクリート造の橋りょう(50年)、鉄筋コンクリート造のトンネル(60年)
機械及び装置	・・・(例) 自動改札装置(5年)

※2010年11月に鉄道・運輸機構の規程第38号にて取り決め

5. 活用促進に向けた考察と提案(17)

～将来的な資産の取り扱いについて(3)～

資産譲渡の事例：鉄道駅移動円滑化施設整備事業（基本協定）



補助対象：駅施設の床、通路、ホーム等の構造物の増改築を
伴うバリアフリー化設備の設置に要する費用

譲渡時期：法定耐用年数の経過後

譲渡価格：整備主体の預託金の残額相当額

資産譲渡の事例：JR根岸線（CD線）

※ただし、管理費相当分(40年間分の元利償還額のうち
の利払い相当額、管理費、公租公課など)を除く



42

5. 活用促進に向けた考察と提案(19)

～まとめ: 主な内容～

(1) 受益額と借入金の償還について

- ・整備主体の借入金の償還期間を可能な限り長期間で設定
⇒ 上下分離方式での地下高速鉄道事業費補助よりも
営業主体の負担を軽減可能
- ⇒ 大きな受益額が見込みにくい事業への適用も可能

(2) リスクの負担とインセンティブの設定について

- ・整備リスクは整備主体が負担し、営業主体は企業努力が
可能な収支変動要素のリスクを負担
⇒ 営業主体へのインセンティブが発生

(3) 将来的な資産の取り扱いについて

- ・規定された年数経過後は資産の譲渡は可能と思われる
- ・譲渡価格については複数の事例が参考になる

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