

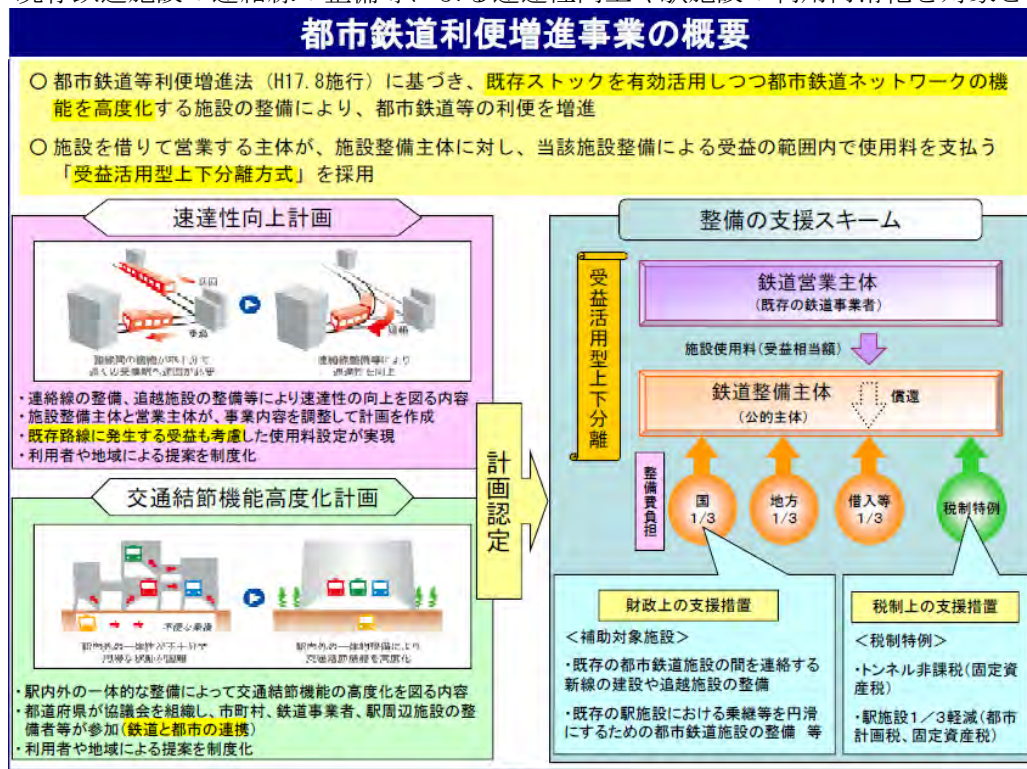
7.2.2 整備スキーム等に関する研究

(1) 都市鉄道利便増進法にもとづく整備

都市鉄道等利便増進法について、本法の概要と先行事例における、整備スキーム、建設主体と営業主体との役割分担等について研究する。

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、大都市圏（政令指定都市も対象）の旅客輸送の用に供する鉄道であり、既存鉄道施設の連絡線の整備等による速達性向上や駅施設の利用円滑化を対象としている。



出典：国土交通省資料<<http://www.mlit.go.jp/common/000124665.pdf>>

図 都市鉄道利便増進事業の概要

都市鉄道等利便増進法 (定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 都市鉄道 大都市圏（活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与するため鉄道（軌道を含む。以下この号において同じ。）の利用者の利便を増進することが特に必要なものとして国土交通省令で定める大都市及びその周辺の地域をいう。）における旅客輸送の用に供する鉄道をいう。
- 二 都市鉄道等 都市鉄道施設、駅附帯施設（第四号に規定する駅附帯施設をいう。）及び駅周辺施設により提供される人の移動のための交通手段の総体をいう。

<中略>

六 都市鉄道利便増進事業 速達性向上事業及び駅施設利用円滑化事業をいう。

七 速達性向上事業 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設その他の国土交通省令で定める既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ行う都市鉄道施設の整備及び当該整備に係る都市鉄道施設の営業（鉄道事業法第二条第二項に規定する第一種鉄道事業若しくは同条第三項に規定する第二種鉄道事業又は軌道法による軌道事業として行われる営業をいう。以下同じ。）により、目的地に到達するまでに要する時間の短縮を図り、もって都市鉄道の利用者の利便を増進する事業であって、当該営業を行う者が、当該整備に要する費用を基準とし、当該営業により受ける利益を勘案して決定される当該都市鉄道施設の使用料を当該整備を行う者に支払うものとして第三章の規定により行われるものをいう。

2) 都市鉄道等利便増進法にもとづく整備例(相鉄・東急直通線、相鉄・JR直通線)

①. 建設主体

都市鉄道等利便増進法にもとづく都市鉄道利便増進事業費補助の適用条件については、建設主体が公的主体に限定されているため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄運機構」という。）が建設主体となっている（都市鉄道等利便増進法 24 条及び鉄運機構都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領 4 条）。

都市鉄道等利便増進法

(補助)

第二十四条 地方公共団体は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構その他の者（以下「機構等」という。）が都市鉄道利便増進事業として行う都市鉄道施設又は駅施設の整備に要する費用を、当該都市鉄道施設又は駅施設の営業を行う者が当該営業により受ける利益のみで賄うことができないと認めるときは、機構等に対して、当該費用の一部を補助することができる。

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

(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。

- 1 法第 5 条第 4 項の規定による国土交通大臣（以下「大臣」という。）の認定を受けた速達性向上計画又は法第 14 条第 11 項の規定による大臣の認定を受けた交通結節機能高度化計画に基づく施設の整備であり、法に規定する速達性向上事業又は駅施設利用円滑化事業として行われるものであること。
- 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。

(交付の対象等)

第 4 条 補助対象経費は、前条に定める事業の施設の整備に係る経費とし、以下に掲げる施設の整備に必要な本工事費（都市鉄道施設（法第 2 条第 3 号に規定する都市鉄道施設をいう。以下同じ。）又は駅施設（法第 2 条第 4 号に規定する駅施設をいう。以下同じ。）の建設又は改良に要する費用）、附帯工事費（工事用建物の建設若しくは工事用機械の調達又は測量、調査、試験、設計若しくは事務に要する費用）及び用地費とする。

<中略>

- 2 機構は、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をいい、以下「補助対象者」という。）に対して、国の予算の範囲内で定める補助金を受け、これを財源として補助対象者に補助金を交付する。
- 3 機構が交付する補助金の額は、地方公共団体が補助する額と同額とし、かつ補助対象経費に 3 分の 1 を乗じて得た額以内とする。

②. 施設保有

上下分離方式を採用しているため、建設主体である鉄運機構が鉄道施設を保有し、営業主体である相模鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社が使用料を払い使用するスキームとなっている。

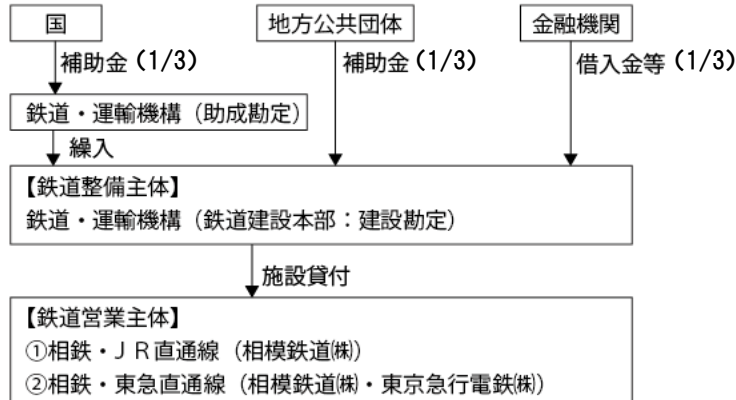
車両については、各鉄道事業者が保有している。

③. 整備スキーム

鉄運機構が建設費用を補助金・借入金により賄い、完成した施設を営業主に貸し付けるスキームとなっている。

国と地方公共団体（神奈川県及び横浜市）が総事業費の 1/3 をそれぞれ補助し、残りの 1/3 を建設主体（鉄運機構）が資金調達して鉄道施設の建設を行う（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 4 条）。

営業主（相模鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社）は、建設主体に都市鉄道施設の使用料を支払って営業を行う。



出典：鉄道助成ガイドブック（鉄運機構）をもとに補助金等の割合を加筆
 <<http://www.jrtt.go.jp/02Business/Aid/pdf/bookGuide02.pdf>>

都市鉄道利便増進事業費補助の概要

1. 補助の目的

都市鉄道の既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。

2. 対象地域

- 以下のいずれかの地域
- ・首都圏の既成市街地又は近郊整備地帯
 - ・中部圏の都市整備区域
 - ・近畿圏の既成都市区域又は近郊整備区域
 - ・政令指定都市

3. 補助対象施設

- 都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく以下の事業において整備される鉄道施設
- ・既存の都市鉄道施設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都市鉄道施設の整備
 - ・既存の駅施設における乗継ぎ等を円滑にするための都市鉄道施設の整備 等

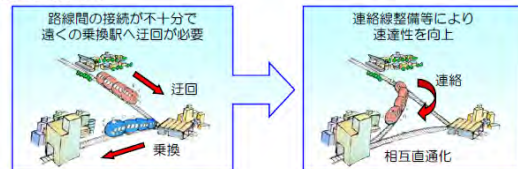
4. 補助対象事業者

第三セクター等公的主体（補助対象施設を整備する主体）

5. 補助率

補助対象経費の 3 分の 1（地方公共団体と協調）

（速達性の向上）



（駅施設の利用円滑化）



< 予算額の推移 >

(単位: 百万円)

21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
5,331	5,100	850	9,346	6,141	5,760

※21年度・22年度及び24年度予算には補正を含む

出典：国土交通省資料<<http://www.mlit.go.jp/common/001096151.pdf>>

図 都市鉄道利便増進事業費補助の概要

④. 建設費用負担

鉄運機構が、国及び地方公共団体からの補助金を受け、残りを金融機関からの借入金により建設している。

表 相鉄・東急直通線における建設費用負担

建設事業費 1,957 億円			
	国	神奈川県、横浜市*2	借入金等
負担額*1	鉄運機構への補助金 (1/3 相当額) 約 652.3 億円	鉄運機構への補助金 (1/3 相当額) 約 652.3 億円	鉄運機構が借入金により調達 (1/3 相当額) 約 652.3 億円

*1：負担額…本事業は事業中であり、国、地方公共団体の補助金額が確定していないため、総事業費を最大補助率 1/3 で計算した結果である。

*2：地方公共団体の補助額…*1と同様に事業中であるため、県、市の負担割合は確定していない。

出典：速達性向上計画の概要（相鉄・東急直通線）をもとに作成

<https://www.sotetsu.co.jp/future/into_tokyo/pdf/140325_01.pdf>

表 相鉄・JR 直通線における建設費用負担

建設事業費 782 億円			
	国	神奈川県、横浜市*2	借入金等
負担額*1	鉄運機構への補助金 (1/3 相当額) 約 260.6 億円	鉄運機構への補助金 (1/3 相当額) 約 260.6 億円	鉄運機構が借入金により調達 (1/3 相当額) 約 260.6 億円

*1：負担額…本事業は事業中であり、国、地方公共団体の補助金額が確定していないため、総事業費を最大補助率 1/3 で計算した結果である。

*2：地方公共団体の補助額…*1と同様に事業中であるため、県、市の負担割合は確定していない。

出典：速達性向上計画の概要（相鉄・JR 直通線）をもとに作成

<https://www.sotetsu.co.jp/future/into_tokyo/pdf/140325_01.pdf>

⑤. 貸付料

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下「機構法」という。）施行令 7 条において、都市鉄道施設の使用料の額等の基準が定められており、営業主体が建設主体の保有する都市鉄道施設の使用料を支払い、営業するスキームとなっている。運用指針*では、整備による収入変化と経費変化の差額（受益相当額）とされている。

本整備例では、国土交通大臣が認定する認定速達性向上計画において、都市鉄道施設の使用料は

相鉄・東急直通線（約 10km、横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅）：約 45.2 億円/年

相鉄・JR 直通線（約 2.7km、相模鉄道本線西谷駅～東海道貨物線横浜羽沢駅付近）：約 15.7 億円/年

であり、開業年次の単年度の収支（整備した場合の収入増—整備した場合の経費増）をみて設定されている。

*：都市鉄道利便増進法に関する運用指針（平成 17 年 8 月 国土交通省）。ただし、使用料の額は、運用指針に留意しつつも、最終的には整備主体と営業主体との間で取り決められるものとされている。

都市鉄道等利便増進法に関する運用指針(平成 17 年 8 月)国土交通省

②速達性向上計画の記載事項（法第 5 条第 2 項）

(オ) 整備に係る都市鉄道施設の使用料の額（第 5 号）

営業主体から整備主体へ支払う使用料の額を記載する。営業主体又は整備主体が複数存在する場合には、それぞれが支払う又は収受する使用料の額を記載する。

なお、使用料の額は、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすことのないよう、最終的には整備主体と営業主体との間で取り決められるものであるが、その算定に当たっては以下の方法によることに留意することとする。

A. まず、「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)」について、運行形態等を設定し、適切な需要予測モデル（四段階推計法等）により需要予測を行う。その際は、当該整備に起因して誘発される開発等があれば、それによる利用者増も加味する。

B. 当該需要予測に基づき、以下の算定を行う。

<整備による収入変化>

with ケースにおける収入額と without ケースにおける収入額の増減額を算定する。その際、整備区間及び自社の既存路線区間について収入増減の算定対象とする。

<整備による経費変化>

with ケースにおける運行形態による経費と without ケースにおける運行形態による経費の増減額を算定する。その際、整備区間及び自社の既存路線区間について経費増減の算定対象とする。なお、経費については、当該整備に起因して施設の維持・更新費の節減が見込まれるものがある場合は、with ケースにおいてこれを加味することも差し支えない。

C. 上記により算定した、整備による収入変化と整備による経費変化との差を受益相当額とし、使用料とする。

<受益相当額（使用料）> = <整備による収入変化> - <整備による経費変化>

しかしながら、整備主体の当該整備に係る債務の累増を招かないよう、使用料については整備主体に係る利払い、租税等を勘案してその下限を設定するなど適切に取り決めを行うことが望ましい。

⑥. 営業主体

鉄道事業法にもとづく第一種鉄道事業者である、相模鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社が営業主体となっている。

図 相鉄・東急直通線／相鉄・JR 直通線の概要



出典：国土交通省資料<<http://www.mlit.go.jp/common/001096156.pdf>>