

7 鉄軌道等に関する制度等の調査検討

鉄軌道の整備にあたって、適用が考えられる事業の根拠法や、整備スキームに関する検討を行う。

7.1 過年度調査の概要

7.1.1 平成 26 年度調査の概要

平成 26 年度調査では、鉄軌道に関する適用法令や関連する助成制度について基礎的な研究を行い、鉄軌道に関する制度、整備スキーム、整備・保有主体の形態、整備・保有主体と運行主体の役割分担等、更なる研究を要する課題が多く確認された。

7.1.2 平成 27 年度調査の概要

平成 27 年度調査では、事業制度について、「都市鉄道等利便増進法」や「全国新幹線鉄道整備法」等に基づく補助制度について先行事例を収集し、整備スキーム、建設主体と営業主との役割分担の研究を行った。

7.1.3 平成 28 年度調査の概要

平成 28 年度調査では、支線整備に関する基本的な法制度、既存交通事業者の影響への対応事例の収集、環境影響評価法に基づく環境アセスメントの法体系や手続の枠組みについて研究を行った。

7.1.4 平成 29 年度調査の概要

平成 29 年度調査では、事業実施上の制度に関する課題（本線・支線の一体的整備、公共交通再編整備、環境アセスメントの実施等）や、幹線公共交通整備に伴うまちづくり効果について研究を行った。

7.1.5 平成 30 年度調査の概要

平成 30 年度調査では、本線整備に合わせた支線における、自動運転技術を活用した自動運転システムについて、法制度上の課題など導入の可能性について研究を行った。

7.1.6 令和元年度調査の概要

令和元年度調査では、自動運転技術を活用した自動運転システムの関連動向を調査し法制度上の課題を整理するとともに、本線沿線自治体の土地利用や交通関連計画の検討状況などについて研究を行った。

7.1.7 令和2年度調査の概要

令和2年度調査では、本線整備に合わせた支線における、自動運転技術を活用した自動運転システムについて、法制度の改正など環境整備の動向把握を踏まえた課題など導入の可能性についての研究及び沿線自治体の交通・土地利用計画を踏まえた制度の研究を行った。

7.1.8 令和3年度調査の概要

令和3年度調査では、事業評価及び開業許可申請等のプロセスにおけるB/C及び累積損益の位置づけについて制度研究を行った。

7.1.9 令和4年度調査の概要

令和4年度調査では、第208国会における沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）改正時の衆議院、参議院の附帯決議を踏まえて、沖縄における鉄軌道導入に当たり、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）に定める整備スキーム等についての調査のほか、鉄軌道（特に上下分離方式）の新規導入に当たり活用できる法制度スキーム・補助金等についての調査等を行った。

7.2 令和5年度調査の概要

昨年度調査を踏まえ、全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）の特徴の一つである、鉄道事業のうち、主に新線整備における上下分離方式及び貸付料（施設使用料）について、全幹法以外の都市鉄道等においても調査を行うとともに、沖縄鉄軌道へ適用した際の課題点等について整理した。

7.3 全国新幹線鉄道整備法に関する各論点についての詳細調査

7.3.1 上下分離方式の制度概要

鉄道事業における上下分離方式とは、鉄道路線の建設とその後の営業を別の主体が行うこと、もしくは、鉄道路線の所有と営業を別の主体が行うことを指す。その目的は、営業を担う事業者の負担を軽減し、鉄軌道の整備の推進・輸送の維持である。これは、旧来、鉄道事業は上下一体で行うことが原則とされてきたものの、国鉄分割民営化のなかで、貨物事業と旅客事業の分離を発端とする考え方である。上下分離方式の採用によって、建設コストや維持管理コスト、運営コストといったそれぞれの負担の分散が可能となり、事業化を進めやすくなる利点があることから、現在では主に新線建設において活用されている。鉄軌道は特に建設に係る負担が過大であるため、一般に、鉄道路線の建設主体には公的主体（「公的主体」とは、国及び地方公共団体をいう。）の関与が必要とされている。

また、経営状況が悪化した既存路線においては、上下分離によって営業主体の経営のスリム化に寄与し、輸送の維持を目的に採用されることがある。

(1) 上下分離方式の経緯と概要

1) 鉄道事業における上下分離方式

昭和62年の国鉄民営化にあたり、それまでの日本国有鉄道法（昭和23年法律第256号）、鉄道国有法（明治39年法律第17号）、地方鉄道法（大正8年法律第52号）などの鉄道事業に関する法律が廃止され、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）として一元化されることとなった。

この鉄道事業法は、「国鉄改革後の新体制に対応するとともに、鉄道に対する投資を円滑にし、鉄道事業の今後の発展を期するため、鉄道経営と所有の分離を認め、免許の種別を自ら鉄道線路を所有し鉄道運送を行う第一種鉄道事業、他人の鉄道線路を使用して鉄道運送を行う第二種鉄道事業及び第一種鉄道事業者に譲渡し又は第二種鉄道事業者を使用させる自立的で鉄道線路の敷設を行う第三種鉄道事業に区分して定めること」（昭和61年度運輸白書）が目的の1つとされ、施設の建設・所有と営業の分離が初めて法律上位置付けられた。また、平成12年8月に取りまとめられた運輸政策審議会第19号答申では、人口減少社会の到来や市街化の進展に伴う建設費の高騰など今後の鉄道整備における課題が示され、「「上下分離方式」も、整備の方式として検討する必要がある」とされている。

昭和61年度運輸白書 第2章 国鉄事業の再生を目指して

第2節 分割・民営化による国鉄事業再生への取組み

(1) 国鉄改革関連8法成立までの経緯

(カ) 鉄道事業法

本法律は、国鉄改革に伴い現在国鉄の行っている鉄道事業が民営鉄道事業となることから、国鉄改革関連法の一環として、地方鉄道法を廃止し新たに鉄道事業に関する一元的な法制度を整備することにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに鉄道事業等の健全な発達を図ろうとするものである。

具体的には、①国鉄改革後の新体制に対応するとともに、鉄道に対する投資を円滑にし、鉄道事業の今後の発展を期するため、鉄道の経営と所有の分離を認め、免許の種別を自ら鉄道線路を保有（※原文ママ）し鉄道運送を行う第一種鉄道事業、他人の鉄道線路を使用して鉄道運送を行う第二種鉄道事業及び第三種（※原文ママ）鉄道事業者に譲渡し又は第二種鉄道事業者を使用させる自前で鉄道線路の敷設を行う第三種鉄道事業に区分して定めること、②安全面に十分配慮しつつ現行地方鉄道法と比較して大幅に規制の緩和、手続の簡素化を図った上で、工事の施行の認可、列車の運行計画の届出等の規制をすること、③運賃及び料金について認可を受けること、④一定の範囲の割引については届出をもって足りるものとする、⑤運輸大臣が行う鉄道施設又は索道施設の検査の全部又は一部を、指定検査機関にも行わせることができることとする、等を規定している。

中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について

～親戚の鉄道整備の具体化に向けて～（答申）（平成12年8月1日運輸政策審議会答申第19号）

Ⅲ今後の鉄道整備の支援方策のあり方

1. 検討にあたっての立脚点

（前略）

- しかしながら、今後の鉄道整備においては、
 - ・近年の輸送需要の低迷、総人口の減少や少子・高齢化の進展等を背景とした、収益力が見込まれる路線の減少、
 - ・沿線地域開発が成熟してきたことに伴う開発利益の内部化の困難化、
 - ・市街化の進展等による建設費の高騰、建設期間の長期化、導入空間確保の困難化、運賃改定の困難化等とあいまった収支採算性の確保の困難化、
 - ・利用者ニーズに応えるための在来幹線鉄道の高速化のための投資、通勤・通学混雑を緩和するための輸送力増強投資、高齢化社会に対応したバリアフリー投資、老朽化した既存施設に対する維持更新投資、駅の大規模改良や連続立体交差化事業等の都市整備との連携事業など、社会的必要性が高く利用者利便の向上にはつながるものの、鉄道事業者の収益向上には直接つながりにくい整備の必要性、
 - ・鉄道ネットワークが基本的には概成したことに伴う近傍既存鉄道事業者等との調整の困難化などを受けた先行きの不透明感を背景として、鉄道事業者の投資環境が悪化している。
- このため、利用者負担を原資にした民間鉄道事業者主導による整備に多くを期待することができなくなっており、このような整備手法が限界に近づきつつあるのも事実であると考えられる。

換言すれば、健全な経営の確保を前提とした、民間鉄道事業者による従来のような積極的な投資のみに期待する場合、今後社会的に必要とされる鉄道整備が適時適切に行われぬか、あるいは不足する等の事態が生じるおそれが生じてきている。

（中略）

- このため、今後の鉄道整備については、適切な水準の利用者負担を引き続き求めるといふ基本はいささかも変わるところはないものの、鉄道が極めて重要な社会資本であるという原点に今一度立ち返って、必要な整備を円滑に推進する観点から、民間鉄道事業者による整備が期待しがたい場合においてはその範囲内で公的主体（国及び地方公共団体）がこれを補完するため、適切にその役割を果たすことが求められている。
- この点は、今後とも民営化の進展など民間鉄道事業者主導による整備が基本であるだけに、今後の鉄道整備にあたっての重要な政策課題となっている。

（中略）

2. 今後の鉄道整備の支援方策に関する基本的考え方

（4）整備の方式に関する基本的考え方

- （前略）民間主導により鉄道整備を推進することを基本としつつも、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に民間鉄道事業者の役割を補完するため、現行の、第三セクターに対する補助等を通じた支援という形で積極的に関与する方式も必要に応じ活用することが必要である。
- また、公的主体の主導性がより強いものとして、地方公営企業による第一種鉄道事業としての鉄道整備は、引き続き有効な方式と考えられる。
- ただし、以上のような整備の方式や民間鉄道事業者に対する支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合には、公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」も、整備の方式として検討する必要がある。
- このように、ここでは、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格であって、インフラの整備に公的主体が関与する場合を、広く上下分離方式と呼称することとする。
- 上下分離方式は、インフラ整備の財源等に注目して理念的に大別すれば次の二方式に整理されるが、公的支援のあり方という点から見ると実質的には連続的なものとも考えられる。

- ・「償還型上下分離方式」
公的主体等が整備したインフラを運行事業者との契約等により有償で貸し付けること等により、最終的には、整備に要する資本費の全部又は一部は運行事業者や利用者において負担
 - ・「公設型上下分離方式」
公的主体自らの財源によりインフラを整備・保有し、運行事業者を確保した上で、これを一定の考え方にに基づき運行事業者に対して貸し付け
- 上下分離方式の特徴は、概ね次の通りである。
- ・都市整備との連携や整合性を確保しつつ、鉄道整備を推進することが可能
 - ・民間鉄道事業者に対してインフラ部分を開放するとともに、民間鉄道事業者をインフラ整備に係る過重な資本費負担や建設リスクから解放ないし軽減することが可能
 - ・また、これにより、特に新線建設等の場合には、効率的な経営が期待できる民間鉄道事業者の参入や運行事業に関する競争促進が可能。これに関連して、競争的な参入等に当たっての適切なルールづくりや安定的な運行事業者の確保が必要
 - ・反面、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格であるため、インフラ整備にあたり、収支採算性や効率的な経営の確保の観点から見て過大な設備投資が行われるおそれ。このため、安定的な運行事業者の確保が前提であり、運行事業者の経営判断に基づく安定的な運行の確保が、インフラの整備に先立って確認されることが不可欠
 - ・また、安易な投資を誘発しないよう、整備の費用対効果、整備財源、運賃水準、輸送需要の低迷等に対する対処のあり方等に関する住民等に対する情報公開や住民意思の確認が、とりわけ重要
 - ・インフラの整備主体と運行事業者との間の意思疎通が円滑に行われなかったり、利害が相反するおそれ。このため、インフラの整備主体と運行事業者との間の役割分担について、予め可能な限り詳細に取り決めておくことが必要。とりわけ、安全管理や保安対策に関わる事項の役割分担については、これが両者共通の明確な了解事項となるよう、特に留意することが必要
 - ・関係鉄道事業者が相互に運行する際の線路使用料の徴収や、整備主体に対する受益に応じた関係者の出資等を介して、関係者間の利害を調整することが可能。ただし、利害の適切な計測自体困難なものがある中で、関係鉄道事業者間や関係地方公共団体間の合意をいかに円滑に確保するかが課題

出典：中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について（運輸政策審議会答申第19号）

国立国会図書館インターネット資料収集保存事業 2023年12月5日時点

<<https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/13126133/>

www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/koho00/tosin/tetuseibi/mokuji_.htm>

2) 新幹線鉄道事業における上下分離方式

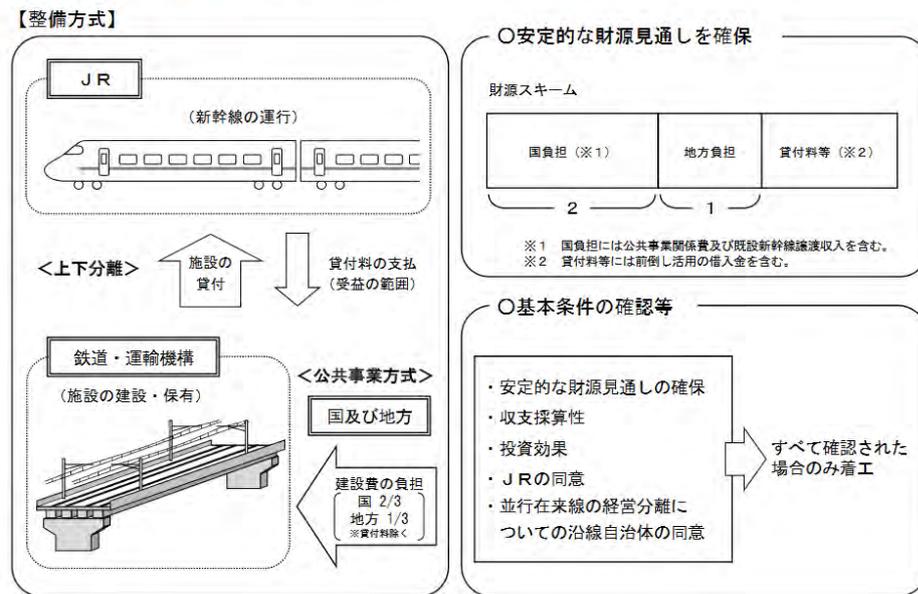
昭和45年成立当初の全幹法においては、「新幹線鉄道の建設は、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が行なうものとし、その営業は、日本国有鉄道が行なうものとする。（旧第4条）」と規定されており、国鉄による上下一体経営を前提とした制度であった。しかし、国鉄改革法の施行に伴い、全幹法における新幹線整備においては、建設主体と営業主体をそれぞれ指名することに改められたことにより、上下分離方式による整備が可能となった。

現在では、全幹法第6条及び第14条の2に基づき、国土交通大臣が交通政策審議会に諮問の上、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下、建設線）の営業・建設を行う法人を指名することとなっている（後述）。

そのため必ずしも上下分離方式となるのではなく、上下一体整備も可能であり、中央新幹線が後者にあたるが、国鉄が存在していた時代に着工指示が出ていた各路線（整備新幹線）については、その権利義務を日本鉄道建設公団（現・独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄運機構））及び各地方のJRが継承することとなっているため、上下分離方式で建設が進められている。

なお、令和5年現在で着工指示が出ている新幹線路線は、北海道新幹線（新函館北斗～札幌）、北陸新幹線（敦賀～大阪）、中央新幹線（東京～大阪）であり、このうち、北海道新幹線は営業主体と建設主体が異なる上下分離方式を採用している（北陸新幹線の敦賀以西は詳細未決定、中央新幹線は上下一体）。

整備新幹線の整備方式について(上下分離)



出典：国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001292354.pdf>>

図 整備スキームの概要

3) 軌道事業における上下分離方式

軌道法では上下分離が原則認められていない。しかし、平成 19 年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地活法）に定める軌道運送高度化事業として国土交通大臣から認定を受けた軌道事業については、軌道を敷設しようとする者（軌道整備事業者）と敷設された軌道を使用して旅客の運送を行おうとする者（軌道運送事業者）に分離して整備することが可能となった。

4) 新線整備の鉄道事業以外における上下分離方式

上下分離方式は、新線整備以外にも、経営状況の芳しくないローカル鉄道や、整備新幹線の並行在来線の経営分離区間を維持するための手段として用いられることがある。いずれも、施設の保有と運行の会社を分離することで経営の効率化を図るもので、東北新幹線の開業に伴い JR 東日本が保有・営業していた東北本線の目時～青森間について、施設の保有は青森県が、営業は第三セクター（青い森鉄道株式会社）がそれぞれ継承することとなった。北近畿タンゴ鉄道は鉄道事業再構築事業によって、営業を WILLER TRAINS 株式会社に委譲し、第三セクター（北近畿タンゴ鉄道株式会社）は施設の保有のみを行うこととなった。そのほか、同様の事例は若桜鉄道（鳥取県）や伊賀鉄道（三重県）等でもみられる。

また、実際には上下分離を行わないものの、公共主体が経費相当分を支援することで鉄道事業者を支援する取組を「みなし上下分離方式」と呼ぶことがある。明確に定義された用語ではないが、国土交通省「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」（令和 4 年 7 月）には「鉄道施設等の保有にかかる経費相当分を地方自治体が負担することで、実質的に上下分離したのと同じような効果を実現しようとするもの」とある。これは、群馬県による上毛電気鉄道を支援する取組が発端となったことから、群馬型上下分離とも呼ばれる。

群馬県における上毛電気鉄道に対する支援の取組は、沿線自治体で策定した「上毛線再生基本

方針」に基づく「①輸送対策事業費補助」「②鉄道基盤設備維持費補助」「③固定資産税等相当額補助」の3点で支援するものである。

①輸送対策事業費補助は、車両・信号・架線柱などに係る費用を補助するもので、国が1/3、県が1/3、沿線市が1/3を補助する。②鉄道基盤設備維持費補助は、鉄道事業に経常損失が発生した場合、線路・電路・車両維持に係る修繕費や人件費を対象に、県が3/5、沿線市が2/5を補助する。③固定資産税等相当額補助は、鉄道事業に係る固定資産税と都市計画税に相当する額を沿線市が補助するものである。

なお、上毛線の沿線市は、前橋市、桐生市、みどり市で構成されるが、人口や駅利用者数、財政規模で負担金額を按分している。

現在では、群馬県は他のローカル線（上信電鉄、わたらせ渓谷鉄道）にも同様の支援を行っているほか、同様の事例は、えちぜん鉄道、福井鉄道（福井県）、井原鉄道（岡山・広島県）、一畑電車（島根県）等でもみられる。

1 沿線市と県の負担割合

区 分		県	市	備 考
(1) 輸送対策事業費補助				
国 庫 補 助 対 象	安全輸送設備整備事業	1/3	1/3	国 1/3
	要望どおりに補助が認められない事業	1/2	1/2	
国庫補助対象外の設備整備		1/2	1/2	
(2) 鉄道基盤設備維持費補助		3/5	2/5	

図 上毛線再生基本計画における国・県・市の補助負担割合

参考：上毛線再生基本計画

出典：前橋市HP

<<https://www.city.maebashi.gunma.jp/soshiki/seisaku/kotsuseisaku/gyomu/5/2/2927.html>>

(2) 上下分離方式の法的根拠

1) 鉄道事業における法的根拠

鉄道事業法は、鉄道事業を第2条で定義しており、上下分離方式における建設主体（下）は第三種鉄道事業者、営業主体（上）は第二種鉄道事業者として、それぞれ許可を得ることで事業を行うことができる。

鉄道事業法

第二条 この法律において「鉄道事業」とは、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業をいう。

2 この法律において「第一種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、鉄道（軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道及び同法が準用される軌道に準ずべきものを除く。以下同じ。）による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のものをいう。

3 この法律において「第二種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であつて譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。

4 この法律において「第三種鉄道事業」とは、鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。

(後略)

なお、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄運機構）については、鉄道事業法上の適用除外の特例が設けられており、整備新幹線を始めとした鉄運機構が建設を行った鉄道路線は、営業主体が第一種鉄道事業者となっている。

鉄道事業法

第五十九条 この法律の規定は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行う第三種鉄道事業に該当する業務については、適用しない。

2 前項の場合において、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から鉄道線路を直接借り受け、又は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が所有する鉄道線路を直接利用して、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業については、当該事業を第一種鉄道事業とみなして、この法律の規定を適用する。

2) 新幹線鉄道事業における法的根拠

新幹線の整備にあたっては、全幹法第6条の規定により、建設線を定める基本計画が決定されたとき、「その営業を行う法人（営業主体）」「その建設を行う法人（建設主体）」を指名できることとなっている。

このうち、営業主体と建設主体で異なる法人が指名された路線整備を上下分離方式による整備と呼ぶことができ、ここにおける「上」が営業主体、「下」が建設主体である。この時、建設指示が出た時点で、営業主体に対して第二種鉄道事業、建設主体は第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなされるが、鉄運機構が建設主体となる場合には営業主体に第一種鉄道事業許可が出たものとみなされる（全幹法第14条）。

また、新幹線鉄道の鉄道事業法における鉄道許可については、建設主体に対する建設指示が行われた際に、全幹法第14条の特例が設けられている。なお、鉄運機構が建設主体の場合は、営業主体は第二種鉄道事業ではなく第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなすこととなっている。これは、鉄道事業法第59条において、鉄運機構が第三種鉄道事業に相当する業務を行う場合には、鉄道事業法を適用せず、鉄運機構からその路線を借り受け、鉄道事業を行う事業者を第一種鉄道事業者とみなすことが規定されており、上下一体方式（営業主体と建設主体が同一）になるということを表しているものではない。

全国新幹線鉄道整備法

(営業主体及び建設主体の指名)

第六条 国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人（以下「営業主体」という。）及びその建設を行う法人（以下「建設主体」という。）を指名することができる。

2 前項の規定による営業主体及び建設主体の指名は、建設線の区間を分けて行うことができる。

3 第一項の規定による建設主体の指名は、機構又は同項の規定により営業主体として指名しようとする法人その他の法人のうちから行うものとする。

4 国土交通大臣は、第一項の規定により営業主体の指名をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、指名しようとする法人に協議し、その同意を得なければならない。

5 国土交通大臣は、第一項の規定により建設主体の指名をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、指名しようとする法人（機構を除く。）及び指名しようとする法人以外の同項の規定による営業主体の指名をしようとする法人に協議し、それぞれの同意を得なければならない。

6 第一項の規定により営業主体又は建設主体として指名しようとする法人は、その営業又は建設を自ら適確に遂行するに足る能力を有すると認められるものでなければならない。

(鉄道事業法の適用の特例)

第十四条 営業主と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する第八条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第三条第一項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。

2 営業主と建設主体が異なる法人である場合において建設主体に対する第八条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、建設主体が機構以外の法人である場合にあっては、営業主は鉄道事業法第三条第一項の規定による第一種鉄道事業（建設主体が当該建設線を営業主に使用させようとするときは、第二種鉄道事業）の許可を受け、建設主体は同項の規定による第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなし、建設主体が機構である場合にあっては、営業主は同項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。

(後略)

表 整備新幹線における鉄道事業法の適用特例

営業主と建設主体		鉄道事業法の適用特例
営業主と建設主体が同一法人の場合 (全国新幹線鉄道整備法 14 条 1 項)		当該法人は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
営業主と建設主体が異なる法人の場合 (全国新幹線鉄道整備法 14 条 2 項)	建設主体が鉄運機構	営業主は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
	建設主体が鉄運機構以外の法人	営業主は、第一種鉄道事業（建設主体が当該建設線を営業主に使用させようとするときは、第二種鉄道事業）の許可を受け、建設主体は第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなす

3) 軌道事業における法的根拠

軌道事業における上下分離は、地活法第 10 条第 2 項に定められているとおり、軌道整備事業者と軌道運送事業者の異なる 2 者によって作成された軌道運送高度化実施計画が認定された場合に上下分離が可能となる。

ただし、この場合において、軌道運送高度化事業は、単なる軌道整備にとどまらず「高度化」に資する取組を行う必要がある。なお高度化とは地活法施行規則第 2 条の 2 に示されるとおり、より加減速性能に優れ、円滑な乗降環境を達成した車両を用い、また、良好な走行環境を確保する措置を行うなどの要件を満たす必要がある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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、当該各号に定めるところによる。

六 軌道運送高度化事業 軌道法による軌道事業（以下単に「軌道事業」という。）（旅客の運送を行うものに限る。以下「旅客軌道事業」という。）であって、より優れた加速及び減速の性能を有する車両を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、 定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。以下同じ。）、 速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。以下同じ。）、 快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

第十条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（次項に規定する場合を除く。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。次項において同じ。）を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業のうち、軌道法第三条の特許を受けなければならないものについては、同条の規定により特許を受けたものとみなす。

2 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（軌道を敷設してこれを旅客の運送を行う事業に使用させる事業（以下「軌道整備事業」という。）を実施しようとする者と敷設された軌道を使用して旅客の運送を行う事業（以下「軌道運送事業」という。）を実施しようとする者とが異なる場合に限る。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業として行われる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第三条の特許を受けたものとみなす。

<p>3 国土交通大臣は、軌道整備事業又は軌道運送事業について特許がその効力を失い、又は取り消されたときは、当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道整備事業に係る軌道運送事業又は当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道運送事業に係る軌道整備事業の特許を取り消すことができる。</p>
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則 第二条の二 法第二条第六号の国土交通省令で定める措置は、次に掲げる措置のすべてを講ずるものとする。 一 より優れた加速及び減速の性能を有し、振動を抑える効果が高く、かつ、低床化されている等旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること。 二 旅客の乗降を円滑にするための措置（前号に該当するものを除く。）及び車両の良好な走行環境を確保するための措置を講ずること。 2 前項の規定にかかわらず、既設の軌道の路線において軌道運送高度化事業を実施しようとする場合の法第二条第六号の国土交通省令で定める措置は、前項各号に掲げる措置のいずれかを講ずるものとする。</p>

(3) 上下分離方式の考え方の整理

令和4年度調査でも述べたとおり、整備段階における上下分離方式に併せ、建設後の施設の保有主体と営業主体といった関係から上下に分離することも考えられる。

表 上下分離方式の種類

	整備段階における上下分離方式	建設後における上下分離方式
上	営業主体 (建設主体が建設した施設で 鉄道事業等を行う者)	営業主体 (保有主体が保有する施設で 鉄道事業等を行う者)
下	建設主体 (施設を建設する者)	保有主体 (施設を保有する者)

令和4年度報告書より

整備段階における上下分離方式には、新線建設が可能な鉄道事業制度として、新幹線整備事業、地下高速鉄道整備事業、空港アクセス鉄道等整備事業、都市鉄道利便増進事業のうち速達性向上事業（駅施設利用円滑化事業は既存の駅施設における施設整備のため対象外）が挙げられる。軌道事業とする場合には、地活法に定める軌道運送高度化事業が挙げられる。

また、建設後の営業時におけるに上下分離では、整備新幹線の開通に伴う既存在来線の経営分離（並行在来線）や、既存路線への支援として経営状態が芳しくない路線に対する鉄道事業再構築事業が挙げられる。

(4) 上下分離方式についてのまとめ

現行の鉄道事業や軌道事業における上下分離方式について、その経緯及び概要、法的根拠等について整理した。その結果、現行の鉄道事業法における鉄道事業、地活法に基づく軌道運送高度化実施計画が認定された軌道事業においては、上下分離方式について法的根拠があることから、両事業については現行制度でも同方式の採用は可能であることを確認した。

7.3.2 貸付料の制度概要

(1) 貸付料の概要

貸付料とは、上下分離方式において、運行を担う主体が施設の建設・保有を担う主体に対して支払う施設使用料のことであり、線路使用料とも呼ばれる。特に整備新幹線においては「貸付料」の名目で呼ばれる。

施設を建設・所有する主体が、鉄道施設の維持・管理に必要とする金額に適正な利潤を乗じた金額を営業する主体に求めることが一般的で、営業する主体と施設を建設・所有する主体の個々の契約に基づいて設定する。ただし、鉄道事業法や全幹法に基づく場合は、最終的な貸付料について国土交通大臣の認可を受けなければならない。貸付料は、一般的に鉄道路線の建設費の償還に充当するために設定されるが、鉄道施設の維持・管理相当分のみを貸付料として設定する青い森鉄道のよ

うな事例もある。

上下分離方式における貸付料には、主に借入金を一定年数以内に償還するように貸付料を設定する「償還型上下分離方式」、貸付料を受益の範囲内に限り金額を設定する「受益活用型上下分離方式」があり、受益活用型には、整備新幹線事業と都市鉄道利便増進事業がある。そのほか、特に整備主体を公的主体（「公的主体」とは、国及び地方公共団体をいう。）が自ら担うものに「公設型上下分離方式」がある。

(2) 貸付料に関する法的根拠

鉄道及び軌道の各事業において、貸付料を設定することそのもの自体は法的に制限されたものではなく、建設及び所有主体と営業主体の相互の契約に基づいて決定されるものであるが、その金額や条件などの設定にあたって、国土交通大臣の認可が求められている。

1) 一般的な鉄道事業における貸付料

鉄道事業法第 15 条に、鉄道路線の使用料（貸付料）や使用条件について、施設を所有する主体（第一種鉄道事業者及び第三種鉄道事業者）は国土交通大臣の認可を受けなければならないと規定されている。

鉄道事業法

第十五条 第一種鉄道事業者及び第三種鉄道事業の許可を受けた者（以下「第三種鉄道事業者」という。）は、許可を受けた路線に係る鉄道路線を第二種鉄道事業者で使用させようとするときは、使用料その他の国土交通省令で定める使用条件について、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第三種鉄道事業者は、許可を受けた路線に係る鉄道路線を第一種鉄道事業者に譲渡しようとするときは、譲渡価格その他の国土交通省令で定める譲渡条件について、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 国土交通大臣は、前二項に規定する使用条件又は譲渡条件が、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすおそれがあると認める場合を除き、前二項の認可をしなければならない。

鉄道事業法施行規則

第三十条 法第十五条第一項の国土交通省令で定める使用条件は、次のとおりとする。

一 使用料及びその収受方法

二 使用の開始予定日及びその期間

三 管理の方法

四 前三号に掲げるもののほか、鉄道事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

2 法第十五条第一項の規定により鉄道路線の使用条件の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した使用条件設定（変更）認可申請書を提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

- 二 設定し、又は変更しようとする使用条件を適用する鉄道線路
- 三 設定し、又は変更しようとする使用条件（変更の認可申請の場合には、新旧の対照を明示すること。）
- 四 変更の認可申請の場合には、変更を必要とする理由
- 3 前項の申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
 - 一 使用契約書の写し
 - 二 使用料の算出の基礎を記載した書類（変更の認可申請の場合には、使用料を変更しようとするときに限る。）

2) 新幹線鉄道事業における貸付料

整備新幹線は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下、鉄運機構法）第 13 条（機構の業務範囲）における「新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと」に該当する。その上で、同法第 14 条において、その施設を貸付ける場合について、鉄運機構は「あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない」と規定されている。

<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法</p> <p><u>第十四条 機構は、前条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。</u></p> <p>2 前項の規定による貸付け及び譲渡に関し必要な事項は、政令で定める。</p> <p>3 第一項の規定により機構が譲渡を行う場合においては、通則法第三十条第二項第六号及び第四十八条の規定は、適用しない。</p>
<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令</p> <p>第六条 前条第一項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、次に掲げる額の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。</p> <p>一 当該鉄道施設に係る旅客鉄道事業（次項第一号及び第二号において「新幹線鉄道事業」という。）の開始による当該新幹線営業主体である鉄道事業者の受益の程度を勘案し、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が毎事業年度支払うべき額として国土交通大臣が定める方法により算定した額</p> <p>二 当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税及び管理費（当該鉄道施設に係るものとして配賦した租税及び管理費を含む。）の合計額</p> <p>2 前項第一号の受益は、第一号に掲げる収支が第二号に掲げる収支より改善することにより当該新幹線営業主体である鉄道事業者が受けると見込まれる利益をいうものとする。</p> <p>一 新幹線鉄道事業及び関連鉄道施設（新幹線鉄道事業の開始により旅客輸送量が相当程度増加又は減少すると見込まれる当該新幹線営業主体である鉄道事業者の営業する鉄道に係る鉄道施設をいう。次号において同じ。）に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始した場合において見込まれる収支</p> <p>二 新幹線鉄道事業の開始により当該新幹線営業主体である鉄道事業者が廃止することとなる旅客鉄道事業及び関連鉄道施設に係る旅客鉄道事業について、当該新幹線営業主体である鉄道事業者が新幹線鉄道事業を開始しなかったと仮定した場合において見込まれる収支</p>

3) 都市鉄道利便増進事業(うち速達性向上事業)における貸付料

都市鉄道等利便増進法(平成 17 年法律第 41 号)第 5 条に定めがあるとおおり、貸付料そのものの国土交通大臣認可ではなく、整備構想及び営業構想に基づく速達性向上計画に記載する項目の一つに貸付料の額についての規定があり、都市鉄道施設の整備及び営業を行おうとする者は速達性向上計画全体として国土交通大臣認定を得ることとなる。

なお、「整備構想」及び「営業構想」とは、速達性向上事業として都市鉄道施設の整備または営業を行おうとする者が作成する整備・営業に関する構想であり、事業を実施する区域、事業の内容、整備に要する期間（整備構想のみ）、整備に要する費用の額（整備構想のみ）、事業の効果、事業の効果を十分に発揮させるために行う関連事業がある場合はその内容、許可を要する鉄道事業の種別等を記載する（都市鉄道等利便増進法第 4 条）。

<p>都市鉄道等利便増進法</p> <p>第五条 認定整備構想事業者及び認定営業構想事業者（以下「認定構想事業者」と総称する。）は、国土交通大臣の指定する期限までに、認定を受けた整備構想及び営業構想に基づいて、国土交通省令で定めるところにより、協議により、速達性向上事業を共同で実施するための計画（以下「速達性向上計画」という。）を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。</p> <p>2 速達性向上計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 速達性向上事業を実施する区域 二 速達性向上事業の内容 三 都市鉄道施設の整備に要する期間 四 都市鉄道施設の整備に要する費用の額 五 整備に係る都市鉄道施設の使用料の額 六 速達性向上事業の効果 七 速達性向上事業と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業があるときは、その内容 八 鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては、その種別 九 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項 <p>3 第一項の規定による認定の申請をしようとする者は、あらかじめ、速達性向上計画について、当該速達性向上計画に記載する速達性向上事業を実施する区域をその区域を含む地方公共団体に協議し、その同意を得なければならない。</p> <p>4 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その速達性向上計画が基本方針に適合するものであるほか、鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては同法第五条第一項各号に掲げる基準（軌道法第三条の規定による軌道事業の特許を要するものにあつては当該特許の基準）に適合し、かつ、確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであると認めるときは、その認定をするものとする。この場合において、当該特許を要する速達性向上計画の認定については、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。</p> <p>5 前項の規定により速達性向上計画の認定を受けた者（以下「認定速達性向上事業者」という。）は、協議により、当該認定を受けた速達性向上計画（以下「認定速達性向上計画」という。）を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。</p> <p>6 第三項及び第四項の規定は、前項の場合について準用する。</p>
<p>都市鉄道等利便増進法施行規則</p> <p>第十七条 法第五条第二項第九号の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 整備に係る都市鉄道施設の使用料の收受方法 二 整備に係る都市鉄道施設の使用の開始予定日及びその期間 三 整備に係る都市鉄道施設の管理の方法 四 前各号に掲げるもののほか、速達性向上事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項
<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法</p> <p>第十四条 機構は、前条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、国土交通大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。</p> <p>2 前項の規定による貸付け及び譲渡に関し必要な事項は、政令で定める。</p> <p>3 第一項の規定により機構が譲渡を行う場合においては、通則法第三十条第二項第六号及び第四十八条の規定は、適用しない。</p>
<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令</p> <p>第七條の二 第五条第一項の規定により同項第三号に掲げる鉄道施設又は軌道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、認定速達性向上事業者に貸し付ける場合にあつては都市鉄道等利便増進法第五条第五項に規定する認定速達性向上計画（同項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に記載された同条第二項第五号に規定する使用料の額とし、認定駅施設利用円滑化事業者に貸し付ける場合にあつては同法第十四条第十二項に規定する認定交通結節機能高度化計画（同項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に記載された同条第三項に規定する使用料の額とする。</p>
<p>都市鉄道利便増進法に関する運用指針</p> <p>Ⅲ. 運用のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 速達性の向上（速達性向上事業） <ul style="list-style-type: none"> (2) 速達性向上計画（法第5条、第6条関係） <ul style="list-style-type: none"> ②速達性向上計画の記載事項（法第5条第2項） <ul style="list-style-type: none"> (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おいては、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。

4) 軌道事業における貸付料

軌道事業を上下分離方式で行う際に必要となる軌道運送高度化実施計画に記載すべき項目については、地活法及び同法施行規則に定めがある。その記載事項の一つに貸付料の額が規定されており、軌道運送高度化事業を実施しようとする者は軌道運送高度化実施計画全体として国土交通大臣の認定を得ることとなる。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第八条 地域公共交通計画において、軌道運送高度化事業に関する事項が定められたときは、軌道運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画（以下「軌道運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該軌道運送高度化事業を実施するものとする。

2 軌道運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 軌道運送高度化事業を実施する区域

二 軌道運送高度化事業の内容

三 軌道運送高度化事業の実施予定期間

四 軌道運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

五 軌道運送高度化事業の効果

六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次

七 前各号に掲げるもののほか、軌道運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。

5 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、軌道運送高度化実施計画の変更について準用する。

- 第九条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、軌道運送高度化実施計画が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。
- 2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該軌道運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。
 - 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その軌道運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 軌道運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 軌道運送高度化実施計画に定める事項が軌道運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 軌道運送高度化実施計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。
 - 4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
 - 5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。
 - 6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る軌道運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。
 - 7 第三項の認定を受けた者は、前項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
 - 8 第二項から第五項までの規定は、第六項の認定について準用する。
 - 9 国土交通大臣は、第三項の認定に係る軌道運送高度化実施計画（第六項の変更の認定又は第七項の規定による変更の届出があったときは、その変更後のもの。以下「認定軌道運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定軌道運送高度化実施計画に従って軌道運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
 - 10 第三項の認定、第六項の変更の認定及び第七項の規定による変更の届出に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

第十一条 法第八条第二項第七号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に軌道運送高度化事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- 二 軌道整備事業を実施しようとする者と軌道運送事業を実施しようとする者が異なる場合には、次に掲げる事項
 - イ 軌道施設の使用料の額
 - ロ 軌道施設の使用料の收受方法
 - ハ 軌道施設の使用開始予定日及びその期間
 - ニ 軌道施設の管理の方法
- 三 前二号に掲げるもののほか、軌道運送高度化事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

第十二条 法第九条第一項の規定により軌道運送高度化実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 法第八条第二項各号に掲げる事項
- 2 軌道整備事業を実施しようとする者と軌道運送事業を実施しようとする者が異なる場合においては、前項の申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付しなければならない。
 - 一 軌道施設の使用契約書の写し
 - 二 軌道施設の使用料の算出の基礎を記載した書類
 - 三 軌道施設に係る図面
- 3 第一項の場合において、法第十条第一項及び第二項の規定の適用を受けようとするときは、第一項に規定する申請書並びに前項に掲げる書類及び図面のほか、軌道法施行規則（大正十二年内務省・鉄道省令）第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書を添付しなければならない。

(3) 貸付料の定め方に規定がある事例

1) 新幹線鉄道事業の場合

整備新幹線については、鉄運機構が鉄道施設を保有し、旅客会社に貸し付けることとされており、鉄運機構法第14条及び同施行令第6条に基づき貸付料の年額が算定される。また、整備新幹線におけるJRの貸付料については、「整備新幹線の取扱いについて（平成8年12月25日政府与党合意）」により、整備新幹線整備による受益の範囲を限度とする旨決められている。

特に整備新幹線の貸付料は、営業主がその新幹線開業によって得られる30年分の「受益」の総額を、30年間で割り戻した金額で年額が決定される。運営主体の「受益」は、「新幹線を整備する場合の収益（With）」と「新幹線を整備しない場合の収益（Without）」の差分で評価される。

新幹線を整備する場合の収益は、整備した新幹線そのものについての収益（運賃等の「収入」から保守費用等の「費用」を差し引いた額）、新幹線整備により変動する関連線区の収益のほか、並行在来線を経営分離することによる赤字区間の切り離しによる収益などの総和を指す。一方、新幹線を整備しない場合の収益は、新幹線を整備せずこれまでどおりの在来線運営を行った場合の収益と関連線区の収益の総和を指す。

換言すれば、新幹線を整備した場合の30年間の受益の総額から30年間の貸付料を差し引いた額と、新幹線が整備されなかった場合の30年間の受益の総額は均衡することとなる。

計算式及び新幹線の路線毎の貸付料の金額については下記の表のとおりである。

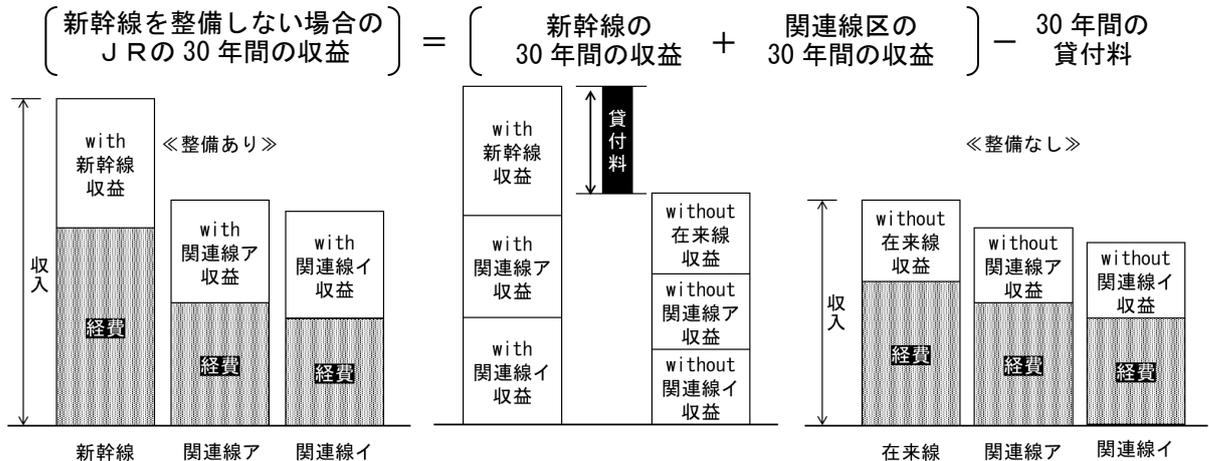


図 貸付料の考え方

表 路線毎の貸付料

路線	支払者	貸付料（年額）
北海道新幹線（新青森～新函館北斗）	J R 北海道	1.14 億円
	J R 東日本	22 億円
北陸新幹線（長野～上越妙高）	J R 東日本	165 億円
北陸新幹線（上越妙高～金沢）	J R 西日本	80 億円
北陸新幹線（金沢～敦賀）	J R 西日本	93 億円
九州新幹線（武雄温泉～長崎）	J R 九州	5.1 億円

出典：国土交通省HP

<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo03_hh_000071.html>
<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo03_hh_000067.html>
<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo03_hh_000109.html>
<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo03_hh_000097.html>

2) 都市鉄道等利便増進事業(速達性向上事業)の場合

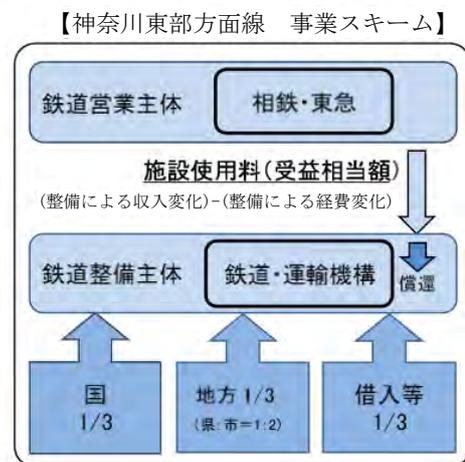
都市利便増進事業に基づく新線整備は、速達性向上事業として都市鉄道施設の整備を行おうとする者は整備構想を、都市鉄道施設の営業を行おうとする者は営業構想を、それぞれ国土交通大臣から認定を得る必要がある。その上で、両者は速達性向上事業を共同で実施するための計画である速達性向上計画の同大臣認定を得る必要があり、都市利便増進法第5条の2で定められている同計画には、同条第5項に規定される「整備に係る都市鉄道施設の使用料の額」として都市鉄道施設の使用料の額の記載が求められている。

鉄運機構法施行令では、都市鉄道等利便増進事業で整備された鉄道施設の貸付料は速達性向上計画に記載の額とされ、「都市鉄道利便増進法に関する運用指針」には、整備による収入変化と整備による経費変化の差である受益の範囲内とする旨が定められている。

現在、この事業により整備されている事例は、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）のみであり、その貸付料は、令和8年度以降、年額56.7億円と設定されている。

【 都市鉄道施設の使用料の額（百万円/年） 】

	現計画	計画変更案	
相鉄・JR直通線 相鉄・東急直通線	6,037	令和5年度	1,523
		令和6年度	2,708
		令和7年度	3,893
		令和8年度以降	5,671



出典：横浜市区 建築・都市整備・道路委員会資料（令和4年5月31日）
 <<https://www.city.yokohama.lg.jp/shikai/kiroku/katsudo/r4/JohninKentodoR04.files/J-KTD-20220531-tb-12.pdf>>

図 神奈川東部方面線における貸付料の額

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令

第七条の二 第五条第一項の規定により同項第三号に掲げる鉄道施設又は軌道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、認定速達性向上事業者に貸し付ける場合にあつては都市鉄道等利便増進法第五条第五項に規定する認定速達性向上計画（同項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に記載された同条第二項第五号に規定する使用料の額とし、認定駅施設利用円滑化事業者に貸し付ける場合にあつては同法第十四条第十二項に規定する認定交通結節機能高度化計画（同項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に記載された同条第三項に規定する使用料の額とする。

都市鉄道利便増進法に関する運用指針

Ⅲ. 運用のあり方

1. 速達性の向上（速達性向上事業）

(2) 速達性向上計画（法第5条、第6条関係）

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。

(4) 貸付料についてのまとめ

現行の各鉄道や軌道における貸付料については、原則として整備主体と営業主体の2者間の契約に基づいて決定されるものであり、その金額の算定方法などに基準はなく、設定そのものの制限がないことを確認した。

ただし、全幹法に基づく新幹線鉄道事業や都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業においては、貸付料の設定が営業主体の「受益の範囲」となるよう規定されており、いずれも、貸付料の設定にあたっては、国土交通大臣の認可または認定を得る必要がある。

7.3.3 上下分離方式・貸付料の制度に関する課題

(1) 上下分離方式・貸付料のスキームの整理

本調査においては、貸付料及び上下分離方式について、以下の3つに整理する。

- ①償還型 …上下分離方式による新線整備を行う基本的な考え方であり、鉄道整備に係る整備費用を一定の期間で按分し、貸付料を決定する方式。営業主体は、運賃などの事業収入から貸付料を支払い、建設主体は、貸付料収入をもとに建設費用を償還する。ここでいう「一定の期間」とは、鉄道施設の耐用年数から30年または40年程度としている（運輸政策審議会第19号答申）。具体的な事例としては、阪神なんば線や京阪中之島線などが該当する。
- ②受益活用型…営業主体は、整備が行われたと仮定した場合と整備が行われなかったと仮定した場合の収入と経費の変化から求められる「受益の範囲」で設定した貸付料を支払い、それ以外の整備費用は、公的主体（「公的主体」とは、国及び地方公共団体をいう。）が負担する。貸付料を建設費の一部に充当することから、①償還型に近いスキームといえるが、償還型よりも、公的主体の負担を増やして営業主体（鉄道事業者）の負担を軽くしていることが特徴であり、営業開始後に受益が発生するという前提に立脚した考え方である。具体的な事例としては、整備新幹線や都市鉄道利便増進事業（神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線））が該当する。
- ③公設型 …公的主体が自らの財源により鉄道施設を整備し、営業主体はインフラや車両などの貸与を受け、営業する方式であり、民間資本のみでは整備が困難な場合に採用される。具体的な事例としては、富山市におけるLRT整備（富山都心線、富山駅南北接続線）、宇都宮市と芳賀町のLRT整備（ライトライン）が該当する。

(2) 上下分離方式に関する課題

1) 全てのスキームに該当する課題

上下分離方式については、以下の課題が考えられる。

①. 関係者理解や機運醸成の必要性

これまで鉄道整備は、上下一体による整備が基本であった。しかし、人口減少社会の到来等による社会環境の変化から、従来の利用者負担（運賃収入等）のみを原資とした民間鉄道事業者による鉄道整備は実施されにくくなっている。特に鉄道用地の取得や鉄道施設の建設といったインフラ部分には過大な費用負担や建設リスクを伴うことから、これらを公的主体が代わって整備を行うことで、民間鉄道事業者が営業にのみ注力できる環境をつくり、鉄道インフラの整備を推進することを上下分離方式の目的としている。そのため、上記のいずれの形態をとったとしても、公的主体の費用負担による関与が求められる。このことから計画中の路線が通過する沿線自治体、国民や関係者の理解や、機運醸成が求められる。

②. 「下」に対する負担の増大

上下分離方式は、「上」を担う営業主体の負担軽減により、事業の実現可能性を高めることを大きなメリットとしているが、一方で「下」のインフラ整備を行う建設主体（主に公的主体）の負担が増大することがデメリットとなっている。

③. 経営の効率性の確保

上下分離方式では、建設主体（下）と営業主体（上）が別法人（別人格）となる。しかし、鉄道事業の運営にあっては、線路や信号通信などの施設管理部門と駅施設や運行の管理部門間における調整が密接であることが求められることから、経営効率の非効率性につながるリスクがある。

2) 償還型における上下分離方式の課題

償還型は、建設費の総額を一定の年数で割ることで年額の貸付料を設定するもので、営業主体は運賃収入などの事業収入から貸付料を支払い、建設主体は、貸付料から建設費を償還する方式をとっている。そのため、営業主体に相当の収入が見込めない場合は、事業化に進展しない。

3) 受益活用型における上下分離方式の課題

受益活用型では、営業主体の負担は「受益の範囲内」にとどまるために、建設費総額の一部のみを負担することとなる。償還型に比べ、営業主体の負担を軽減できる一方で、建設主体の負担が増大する。また、現行の制度上では、その負担への補助等が規定されているため、公的主体の負担が増加する（受益活用型の全幹法や都市利便増進法は、「上」を担う営業主体の貸付料で建設費の全額を賄う前提ではなく、そのための公的主体による補助金等を関連法令で一体として規定している）。

4) 公設型における上下分離方式の課題

公設型は、公的主体が自らの財源により鉄道施設を整備する方式であるため、他のスキームと比較して、公的主体の負担が最も大きくなる。また、収入と償還の関係でスキームが成立しているものではなく、公的主体が直接経営を行わないことから、受益と負担の関係がより希薄になることから、設備投資が過大にならないよう留意する必要がある。

(3) 貸付料の設定にあたっての課題

1) 全てのスキームに該当する課題

貸付料については、以下の課題が考えられる。

①. 貸付料の設定

貸付料の設定にあたっては、営業主体の経営を圧迫しない範囲での設定となるように留意する必要がある。営業主体の経営が厳しく、貸付料が本来徴収すべき額から不足する場合は、公的主体の負担が必要となる。

②. 事業の成立性

「上」に利益が出るスキームが構築できない場合、貸付料の設定をもとにした事業スキームそのものが成立しないこととなる。

③. 公的主体の負担

償還型、受益活用型、公設型の順に営業主体への負担が軽くなる一方、建設主体の負担が大きくなる。

2) 償還型における貸付料の課題

本調査において検討している沖縄における鉄軌道では、厳しい収支が想定され、営業主体が運賃収入だけでは貸付料を負担できない可能性がある。この場合は、建設主体または公的主体が不足分を補填する必要がある。

3) 受益活用型における貸付料の課題

これまでの整備新幹線や都市鉄道利便増進事業における「受益の範囲」は、新線を整備したと仮定した場合（With）と、新線を整備しなかったと仮定した場合（Without）における収入と経費の変化の差分により算出している。そのため、沖縄のように既存の鉄軌道がない地域において、この考え方を適用した事例がない。

4) 公設型における貸付料の課題

営業主体の経営状況によっては、貸付料が徴収できず、整備費用のすべてを公的主体が負担することとなる可能性がある。

(4) 沖縄鉄軌道に当てはめた際の課題

今年度の検討内容を本調査において検討している沖縄における鉄軌道に当てはめた際に考えられる課題等について整理する。

1) 既存の鉄道事業者の不在(担い手の検討)

これまでの鉄道新線開業事例では、新線が開業する地域を営業エリアとしていた既存鉄道事業者が営業を行うか、または新設される会社に出資する事例がほとんどであった（公営とする場合を除く）。一方で、沖縄鉄軌道では県内に既存の鉄道事業者がおらず、また沖縄県は他の地域から遠隔であることから、上下分離方式とした場合の「上」を担う営業主体の確保については、他の地域以上に課題が大きいと考えられる（上下一体の民営鉄道とする場合も同様である）。

2) 沖縄鉄軌道における厳しい収支

本調査において検討している沖縄における鉄軌道では、厳しい収支が想定されていることから、スキームに関わらず、公的主体の負担が過大になる可能性がある。

3) 既存の制度メニューとの整合

次節以降に現在、普通鉄道を整備する際に活用できる支援メニューや、それぞれの事業目的、成立経緯を示す。新幹線整備事業は、主として国内の幹線鉄道ネットワークの構築を、それ以外の事業は旺盛な都心部での移動需要への対応などを念頭に置いたものであり、沖縄の鉄軌道のあり方を検討している本調査において、これら既存事業の活用を目指す場合、それぞれの事業背景や目的と整合するかを検証する必要がある。

表 各類型の比較

類型	償還型		公設型
		受益活用型	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体は、運賃などの事業収入によって貸付料を支払い、建設主体は、貸付料収入をもとに建設費用を償還する。 ・上下分離による新線整備の基本的な考え方。 ・整備費用を一定の期間で割り、貸付料を決定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体の負担は、新線整備による『受益の範囲内』に限定される。 ・営業開始後に受益が発生するという前提に立脚した考え方。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公的主体が自らの財源等により整備し、営業主体はインフラや車両などの貸与を受け、営業する。 ・公共性は高いが、民間資本のみでは、整備が困難な路線を公的主体の負担により整備する場合の考え方。
上下分離方式における課題点	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての事例において公的主体の費用負担による関与があるため、沿線自治体や住民等の関係者の理解が必要。 ・「上」を担う主体の負担軽減により事業の実現可能性が高まるが、「下」のインフラ整備を行う主体（主に公的主体）の負担が増大。 ・上下で異なる事業主体となるため、両者の円滑な意思疎通が求められ、経営の非効率性につながるリスクがある。 ・既存鉄道事業者のいない沖縄では、「上」の担い手確保について、他の地域以上に課題が大きいと考えられる。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体の収入が見込めない場合は、建設費が償還できないため、事業化に進展しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体が建設費の全額を賄う前提ではないため、営業主体の負担軽減を図ることができるが、その分、建設主体や公的主体の負担が増大する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公的主体による関与が必須である。 ・受益と負担の関係がより希薄になることから、過大な設備投資となる可能性がある。
貸付料における課題点	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体の経営を圧迫しない範囲での設定が必要であり、不足する場合は公的主体の負担が必要となる。 ・「上」に利益が出るスキームが構築できない場合、貸付料の設定をもとにした事業スキームが成立しない。 ・貸付料のスキームについて償還型、受益活用型、公設型の順に営業主体への参画のハードルが下がるが、一方、「下」を担う主体の負担が増大。 ・沖縄においては、厳しい収支が想定されるため、貸付料の類型に関わらず、公的主体の負担が過大になる可能性がある。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄鉄軌道は、厳しい収支が想定され、運賃収入では貸付料を賄えない可能性がある。 ・営業主体が貸付料を支払えない場合、その不足分を補填する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄のように、既存の鉄道がない地域においては、受益活用型の考え方（With・Withoutによる差分の算出）の適用事例がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・営業主体の経営状況によっては、貸付料が徴収できず、整備費用のすべてを公的主体が負担する可能性がある。

(5) 上下分離方式と貸付料に関するまとめ

現行制度においても、上下分離方式の採用及び貸付料の設定は可能であり、上下分離方式の採用及び貸付料の設定のみに着目すれば、特例制度は必要ないと考えられる。

一方で、上下分離方式は公的主体の関与が求められるため、負担を担う関係者の理解を得られるかどうかは課題である。特に、公的資金の投入となる場合には、税負担者の理解促進の取組を丁寧に行う必要がある。また、一般的に貸付料は営業主体の経営を圧迫しない範囲での設定が必要とされるが、本調査において検討している沖縄における鉄軌道においては、厳しい収支が予想されることから、公的主体の負担が非常に大きくなる可能性がある。

さらに、既存鉄道事業者が存しない沖縄においては、「上」を担う営業主体の確保も課題となると考えられる。

7.4 鉄軌道等に関するその他の制度等の調査検討

全幹法以外で新線建設が可能な事業制度に関する整理並びに近年の鉄軌道における新線整備事例の調査を行った。

7.4.1 鉄軌道の新線整備における事業制度における詳細調査

令和4年度調査で新線建設の可能性がある事業制度について、その目的や補助対象、公的主体の関与などの概要について、整理を行った。これら各法律について詳細な内容の整理を行う。

表 鉄軌道の新線整備に活用できる事業

項目		新幹線整備事業 (整備新幹線)	地下高速鉄道 整備事業	空港アクセス鉄道等 整備事業	都市鉄道等 利便増進事業
建設主体		・国土交通大臣の指名者(鉄運機構)	・公営・準公営・東京地下鉄(株)の鉄道事業者	・地方公共団体又は準公営(第三セクター)	・公的主体
営業主体		・国土交通大臣の指名者(地域のJR)			・既存鉄道事業者
施設等 保有	鉄道施設	・建設主体	・建設主体	・建設主体	・建設主体
	車両	・営業主体	・上下一体 ・営業主体	・上下一体 ・営業主体	・営業主体
整備スキーム		・JRが支払う貸付料、国と地方公共団体の補助金等により鉄運機構が施設整備	・鉄運機構が適用する地下高速鉄道整備事業費補助を受け、残りは自己調達し整備	・鉄運機構が適用する空港アクセス鉄道等整備事業費補助を受け、残りは自己調達し整備	・国と地方公共団体の補助金及び、銀行等からの調達により建設主体が施設整備
建設費用負担	国	・2/3(既設新幹線譲渡収入+公共事業関係費)	・補助対象事業費の35%以内(地方公共団体の補助金額の範囲内) ※一部別途定めのある事業あり。	・空港アクセス鉄道は補助対象事業費の18%以内(成田高速鉄道アクセス線整備事業については1/3) ・ニュータウン鉄道は15%以内(平成13年度以前採択の事業は18%)	・補助対象経費の1/3以内(地方公共団体が補助する額と同額)
	地方公共 団体	・1/3で負担し、建設 ・地方負担分については、県だけでなく沿線市町も負担	・補助対象事業費の35%以内 ※一部別途定めのある事業あり。	・空港アクセス鉄道は補助対象事業費の18%以内(成田高速鉄道アクセス線整備事業については1/3) ・ニュータウン鉄道は15%以内(平成13年度以前採択の事業は18%)	・補助対象経費の1/3以内
	建設主体	・残費用を貸付料収入等により充てる	・補助金以外の費用は自己調達(30%以上)	・補助金以外の費用は64%以上自己調達(成田高速鉄道アクセス線整備事業は1/3以上)	・残費用を自己調達
貸付料等の考え方		・開業後30年間の新幹線が整備される場合とされない場合の収益の差をもとに設定(受益相当額)	・上下分離方式の場合は営業主体が双方の契約に基づいて貸付料を支払う ・上下一体方式の場合は、貸付料は発生しない	・上下分離方式の場合は営業主体が双方の契約に基づいて貸付料を支払う ・上下一体方式の場合は、貸付料は発生しない	・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、都市鉄道施設の使用料を設定
利益の納付		—	・事業年度から10年以内に対象路線の利益が生じた場合はその1/4に相当する額を補助金総額に達するまで機構を通じて国に納付する	—	・調達資金回収後、使用料により利益が出た場合、その1/3に相当する額を補助金総額に達するまで機構を通じて国に納付する

表 各事業の目的の比較

事業名	目的
新幹線整備事業	全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大を目的としている。（1997年の全幹法第3次改正により、「地域の振興に資すること」が法の目的に追加された）
地下高速鉄道整備事業	地下高速鉄道は、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、その整備の必要性及び緊急性は極めて高いため、その建設を促進することを目的としている。
空港アクセス鉄道等整備事業	都市の国際競争力の向上や地域の活性化等の観点から、空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道の整備が求められており、その建設を促進することを目的としている。
都市鉄道等利便増進事業	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している。

(1) 地下高速鉄道整備事業

1) 事業の目的

地下高速鉄道は、都市における基本的な社会資本であり、国民の日常生活に密接に関連した施設として、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、その整備の必要性及び緊急性は極めて高いため、その建設を促進することを目的としている。

2) 補助制度等の内容

①. 補助対象施設

地下高速鉄道（大都市及びその周辺において通勤・通学輸送を目的として建設される鉄道（軌道を含む。）であって、主として地下に建設されるものをいう。）事業者があらかじめ鉄道事業法における許可または軌道法における特許に際して補助対象として選定された路線における以下の事業

- ・新線建設
- ・営業開始後の耐震補強、浸水対策
- ・輸送力増強を目的とする大規模改良工事及び駅施設の大規模改良工事

②. 補助対象事業者

- ・地下高速鉄道事業を営む地方公共団体
- ・東京地下鉄株式会社（浸水対策及び駅施設の大規模改良工事に限る。）
- ・準公営地下高速鉄道事業者（地下高速鉄道事業を営む事業者であって、地方公共団体から出資総額の2分の1以上の出資を受けている者（上飯田連絡線株式会社を除く））。

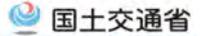
※地下高速鉄道整備事業費補助取扱要領第3条第2項

③. 補助率

補助対象事業費の額の35%以内（地方公共団体の補助金額の範囲内）

3) 自治体等の関与

地下高速鉄道整備事業者等への建設費補助及び準公営地下高速鉄道事業者にあつては出資金支出。

 国土交通省

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道整備事業費補助)

地下高速鉄道は、都市における基本的な社会資本であり、国民の日常生活に密接に関連した施設として、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、その整備の必要性及び緊急性は極めて高い。このため、新線建設費、耐震対策工事費、浸水対策工事費及び大規模改良工事費の一部を補助し、地下高速鉄道の建設を促進する。

○補助の概要 (地下高速鉄道整備事業費補助)

- ・補助率……………補助対象建設費の35%
- ・補助対象事業……新線建設、耐震対策工事、浸水対策工事及び駅施設の大規模改良工事
- ※地方公共団体も同様の補助を実施。
- ・補助対象事業者……………公営地下鉄事業者
(札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市)
- ・東京地下鉄(株)
- ・準公営地下鉄事業者
(大阪市高速電気軌道㈱、関西高速鉄道㈱)

○浸水対策

- ・浸水被害が想定される地下駅等(出入口、トンネル等)について、止水板や防水ゲート等による浸水対策を推進。





止水板 防水扉 防水ゲート

○新線建設

- ・新線建設を推進
- 有楽町線の延伸事業
 - ・建設区間：豊洲～住吉(4.8km)
 - ・開業予定：2030年代半ば
- 南北線の延伸事業
 - ・建設区間：品川～白金高輪(2.5km)
 - ・開業予定：2030年代半ば
- なにわ筋線整備事業
 - ・建設区間：大阪～JR難波/南海新今宮(7.2km)
 - ・開業予定：令和13年春




有楽町線の延伸 南北線の延伸

○耐震対策

- ・地下鉄利用者の安全確保のため、駅・高架橋等の耐震対策工事を推進



高架橋の耐震対策

○駅施設の大規模改良

- ・エレベーター等の整備によりバリアフリー化を推進。
- ・接触転落事故等に対応するため、可動式ホーム柵の設置を推進。
- ・平面交差箇所の立体交差化、ホーム・コンコースの拡充等により列車運行の円滑化を図る。




バリアフリー化 可動式ホーム柵の設置

図 地下高速鉄道整備事業費補助の概要

出典：国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001000721.pdf>>

4) 整備事例

近年の整備事例は、仙台市交通局による東西線(八木山動物公園～荒井間)(平成27年12月開業)、福岡市交通局による七隈線(天神南～博多間)(令和4年3月開業)などがある。

また、現在、東京地下鉄株式会社による有楽町延伸(豊洲～住吉間)(令和12年代半ば開業予定)、南北線延伸(品川～白金高輪間)(令和12年代半ば開業予定)及び(関西高速鉄道株式会社によるなにわ筋線(令和13年春開業予定)の整備が進められている。

(2) 空港アクセス鉄道等整備事業

1) 事業の目的

経済活動のグローバル化が進展する中での都市の国際競争力の向上や、地域の連携・交流の促進を通じた地域の活性化等の観点から、空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道（以下、空港アクセス鉄道等）の整備が求められている。このため、その建設費、耐震補強工事費及び大規模改良工事費の一部を補助することにより、空港アクセス鉄道等の建設を促進することを目的としている。

2) 補助制度等の内容

①. 補助対象施設

空港アクセス鉄道（主として空港の利用者の利用のために建設され、又はその施設を変更される鉄道又は軌道をいう。）事業者及びニュータウン鉄道（主としてニュータウンの居住者の利用のために建設される鉄道及び軌道をいう。）事業者があらかじめ鉄道事業法における路線の許可または軌道法の特許に際して補助対象として選定された路線における以下の事業

- ・新線建設及び当該新線に接続する既設線の施設の変更であって当該新線と一体となって空港アクセス鉄道等（空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道をいう。）としての機能を果たすための工事
- ・空港アクセス鉄道等事業者の経営する路線の耐震補強及び駅施設の大規模改良を目的とした工事

②. 補助対象事業者

- ・空港アクセス鉄道等事業を営む地方公共団体
- ・準公営空港アクセス鉄道等事業者（空港アクセス鉄道等事業を営む事業主体であって、地方公共団体からの出資を受けている者）に対して間接補助金を交付しようとする地方公共団体

③. 補助率

空港アクセス鉄道

- ・補助対象建設費の18%
※国土交通大臣が定める事業にあっては1/3（成田空港高速鉄道アクセス線）
- ・地方公共団体も同様の補助を実施

ニュータウン鉄道

- ・補助対象建設費の15%
・地方公共団体も同様の補助を実施
※補助対象建設費＝（建設費－総係費－建設利息－開発者負担金）×80%
※平成9年度に採択された路線は、（建設費－総係費－建設利息－開発者負担金）×（1.02×0.90×0.95）により求まる額
※平成8年度以前に採択された路線は、（建設費－間接費－開発者負担金）×90%

3) 自治体等の関与

空港アクセス鉄道等整備事業者等への建設費補助及び準公営空港アクセス鉄道等事業者にあつては出資金支出

4) 整備事例

整備事例として、横浜市交通局によるグリーンライン（東山田～川和町間）（平成19年3月開業）や成田高速鉄道アクセス株式会社による成田高速鉄道アクセス線（印旛日本医大～成田空港間）（平成22年7月開業）がある。

(3) 都市鉄道等利便増進事業

1) 事業の目的

平成17年8月に施行された都市鉄道等利便増進法に基づき、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。

都市鉄道等利便増進法

(目的)

第一条 この法律は、都市鉄道のネットワークが相当程度拡充されている現状において、そのネットワークを有機的に活用して都市鉄道の機能の高度化を図るために必要な都市鉄道施設の整備等を促進することにより都市鉄道等の利用者の利便を増進することの重要性が増大していることにかんがみ、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ行う都市鉄道利便増進事業を円滑に実施し、併せて交通結節機能の高度化を図るために必要な措置を定めることにより、都市鉄道等の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) 補助制度等の内容

①. 対象地域

本事業の対象地域は、首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法、地方自治法に根拠が求められており、以下のいずれかの地域が対象となっている。

- ・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

②. 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

③. 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）

④. 補助率

補助対象経費の1/3以内（地方公共団体が補助する額と同額）

3) 税制上の支援(特例措置) ※令和7年3月31日まで

- ・ 固定資産税
 - ・ 鉄運機構が本事業により取得したトンネルを非課税。
- ・ 固定資産税・都市計画税
 - ・ 第三セクター等（鉄道・運輸機構を含む）が本事業により取得した鉄道施設等の課税標準を5年間、2/3に軽減

4) 自治体等の関与

鉄道整備主体への建設費補助

5) 整備事例

整備事例は、鉄運機構が鉄道整備主体となり、鉄道営業主体が相模鉄道株式会社となった神奈川東部方面線の2路線（相鉄・JR 直通線（西谷～羽沢横浜国大間）（令和元年11月開業）、相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉間）（令和5年3月開業））の2路線のみとなっている。

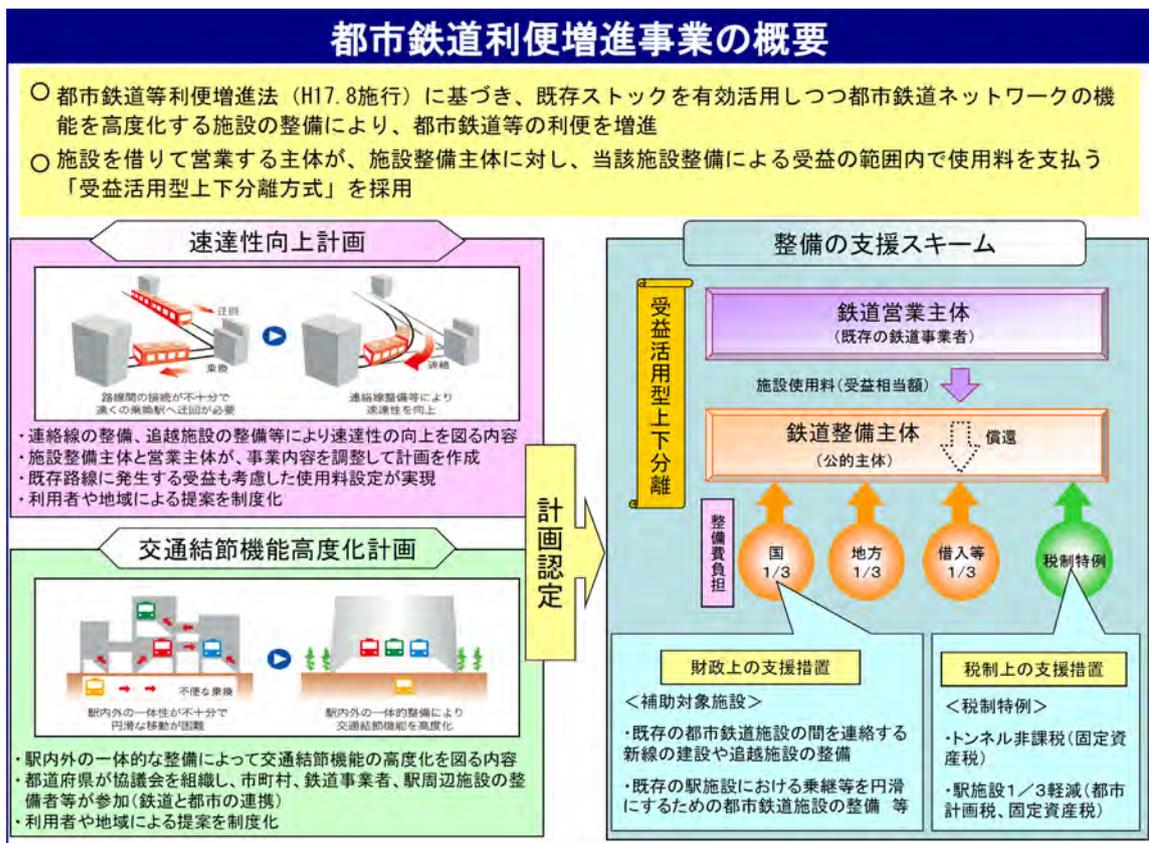


図 都市鉄道利便増進事業の概要

出典：国土交通省HP <<https://www.mlit.go.jp/common/001263007.pdf>>

7.5 近年の鉄軌道の新規導入事例の調査

7.5.1 近年の鉄道整備事例

鉄軌道の運用上の課題を調査するため、近年新たに開業した鉄道の線区について調査を行った。
2000年以降に新たに開業した鉄道は以下のとおりである。

表 近年整備された鉄道路線

事業者名	路線名	区間	延長	事業種別	開業日	備考
名古屋市	名城線	大曾根～砂田橋	1.7	第1種	2000/1/10	
東京都	大江戸線	国立競技場～新宿	2.1	第1種	2000/4/20	
北総開発鉄道	北総線	印西牧の原～印旛日本医大	3.8	第2種	2000/7/22	
都市基盤整備公団	北総線	印西牧の原～印旛日本医大	3.8	第3種	2000/7/22	
東京都	三田線	目黒～白金高輪	2.3	第2種	2000/9/26	
帝都高速度交通営団	南北線	目黒～溜池山王	5.7	第1種	2000/9/26	
東京都	三田線	白金高輪～三田	1.7	第1種	2000/9/26	
東京都	大江戸線	都庁前～国立競技場	25.7	第1種	2000/12/12	
埼玉高速鉄道	埼玉スタジアム線	赤羽岩淵～浦和美園	14.6	第1種	2001/3/28	
東京臨海高速鉄道	りんかい線	東京テレポート～天王洲アイル	2.9	第1種	2001/3/31	
神戸市	海岸線	三宮・花時計前～新長田	7.9	第1種	2001/7/7	
舞浜リゾートライン	ディズニーリゾートライン	リゾート・ゲートウェイ・ステーション～リゾート・ゲートウェイ・ステーション	5.0	第1種	2001/7/27	
土佐くろしお鉄道	阿佐線	後免～奈半利	42.7	第1種	2002/4/1	国鉄再建法により工事凍結となった国鉄阿佐線計画を継承して整備・開業
芝山鉄道	芝山鉄道線	東成田～芝山千代田	2.2	第1種	2002/10/27	
東京臨海高速鉄道	りんかい線	天王洲アイル～大崎	4.4	第1種	2002/12/1	
東日本旅客鉄道	東北新幹線	盛岡～八戸	81.8	第1種	2002/12/1	
横浜高速鉄道	みなとみらい線	横浜～元町・中華街	4.1	第1種	2003/2/1	
帝都高速度交通営団	半蔵門線	水天宮前～押上	6.0	第1種	2003/3/19	
名古屋鉄道	小牧線	味鋤～上飯田	2.3	第2種	2003/3/27	
名古屋市	上飯田線	上飯田～平安通	0.8	第2種	2003/3/27	
上飯田連絡線	小牧線	味鋤～上飯田	2.3	第3種	2003/3/27	
上飯田連絡線	上飯田線	上飯田～平安通	0.8	第3種	2003/3/27	
名古屋市	名城線	砂田橋～名古屋大学	4.5	第1種	2003/12/13	
九州旅客鉄道	九州新幹線	新八代～鹿児島中央	137.6	第1種	2004/3/13	
名古屋市	名城線	名古屋大学～新瑞橋	5.6	第1種	2004/10/6	
名古屋臨海高速鉄道	西名古屋港線	名古屋～金城ふ頭	15.2	第1種	2004/10/6	
京都市	東西線	六地蔵～醍醐	2.4	第1種	2004/11/26	
東京モノレール	羽田空港線	羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル	0.9	第1種	2004/12/1	
名古屋鉄道	空港線	常滑～中部国際空港	4.2	第2種	2005/1/29	
中部国際空港連絡鉄道	空港線	常滑～中部国際空港	4.2	第3種	2005/1/29	

福岡市	七隈線	橋本～天神南	12.0	第1種	2005/2/3	
首都圏新都市鉄道	常磐新線	秋葉原～つくば	58.3	第1種	2005/8/24	
近畿日本鉄道	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	第2種	2006/3/27	
奈良生駒高速鉄道	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	第3種	2006/3/27	
仙台空港鉄道	仙台空港線	名取～仙台空港	7.1	第1種	2007/3/18	
京都市	東西線	二条～太秦天神川	2.4	第1種	2008/1/16	
西日本旅客鉄道	おおさか東線	放出～久宝寺	9.2	第2種	2008/3/15	
大阪外環状鉄道	おおさか東線	放出～久宝寺	9.2	第3種	2008/3/15	
横浜市	4号線	日吉～中山	13.0	第1種	2008/3/20	
東京地下鉄	副都心線	池袋～渋谷	8.9	第1種	2008/6/14	
京阪電気鉄道	中之島線	中之島～天満橋	3.0	第2種	2008/10/19	
中之島高速鉄道	中之島線	中之島～天満橋	3.0	第3種	2008/10/19	
阪神電気鉄道	阪神なんば線	西九条～近鉄難波	3.8	第2種	2009/3/20	
西大阪高速鉄道	阪神なんば線	西九条～近鉄難波	3.8	第3種	2009/3/20	
京成電鉄	成田空港線	京成高砂～成田空港	51.4	第2種	2010/7/17	
成田空港高速鉄道	成田空港高速鉄道線	成田高速鉄道アクセス線接続点～空港第2ビル	7.5	第3種	2010/7/17	
成田空港鉄道アクセス	成田高速鉄道アクセス線	印旛日本医大～成田空港高速鉄道接続点	10.7	第3種	2010/7/17	
東日本旅客鉄道	東北新幹線	八戸～新青森	81.8	第1種	2010/12/4	
九州旅客鉄道	九州新幹線	博多～新八代	151.3	第1種	2011/3/12	
名古屋市	桜通線	野並～徳重	4.2	第1種	2011/3/27	
東日本旅客鉄道	北陸新幹線	長野～上越妙高	59.5	第1種	2015/3/14	
西日本旅客鉄道	北陸新幹線	上越妙高～金沢	168.6	第1種	2015/3/14	
東日本旅客鉄道	東北本線	松島～高城町	0.3	第1種	2015/5/30	
仙台市	東西線	動物公園～荒井	13.9	第1種	2015/12/6	
北海道旅客鉄道	北海道新幹線	新青森～新函館北斗	148.8	第1種	2016/3/26	
西日本旅客鉄道	可部線	可部～あき亀山	1.6	第1種	2017/3/4	
西日本旅客鉄道	おおさか東線	新大阪～放出	11.1	第2種	2019/3/16	
大阪外環状鉄道	おおさか東線	新大阪～放出	11.1	第3種	2019/3/16	
相模鉄道	相鉄新横浜線	西谷～羽沢横浜国大	2.1	第1種	2019/11/30	都市鉄道等利便増進事業
相模鉄道	相鉄新横浜線	羽沢横浜国大～新横浜	4.2	第1種	2023/3/18	都市鉄道等利便増進事業
東急電鉄	東急新横浜線	新横浜～日吉	5.8	第1種	2023/3/18	都市鉄道等利便増進事業
福岡市	七隈線	天神南～博多	1.4	第1種	2023/3/27	
西日本旅客鉄道	北陸新幹線	金沢～敦賀	約125	第1種	2024/3/16	(注1)
北大阪急行電鉄	南北線延伸線	千里中央～鉄軌分界点	1.3	第1種	2024/3/23	(注2)

出典：鉄道統計年報 平成12年度から令和3年度版（令和4年度版以降は未発表）

平成24年度以降は電子版 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html>

(注1) 鉄運機構HP <<https://www.jrtt.go.jp/project/hokuriku.html>>

(注2) 令和5年鉄道要覧に記載の未開業線であって開業したものを記載

(注3) 鉄道事業再構築事業など、既存路線の維持を目的とした経営形態の変更等による事例（JRの並行在来線による三セク化や北近畿タンゴ鉄道の上分離など）は除いている。

背景を【青色】で示したものは新幹線鉄道

7.5.2 上下分離方式での整備事例概要

7.5.1 で示した路線のうち、開業後の利用状況を追跡可能な2つの路線について、以下の項目を整理した。

- ・ 路線の概要
- ・ 検討から事業化までのプロセス
- ・ 開業後の利用状況
- ・ 運用上の課題 等

(1) 北海道新幹線(新青森～新函館北斗)

1) 路線の概要

現在の北海道新幹線は、青森県の新青森駅から、北海道の新函館北斗駅までを結ぶ新幹線路線である。基本計画上の計画区間は青森市から旭川市までとなっており、そのうち青森市から札幌市までの区間が整備計画決定(着工指示)されている。いわゆる「整備新幹線」の一つである。新青森駅から新函館北斗駅までの区間が平成28年3月に開通し、新函館北斗駅から札幌駅までの区間は、令和6年3月現在、工事中である。

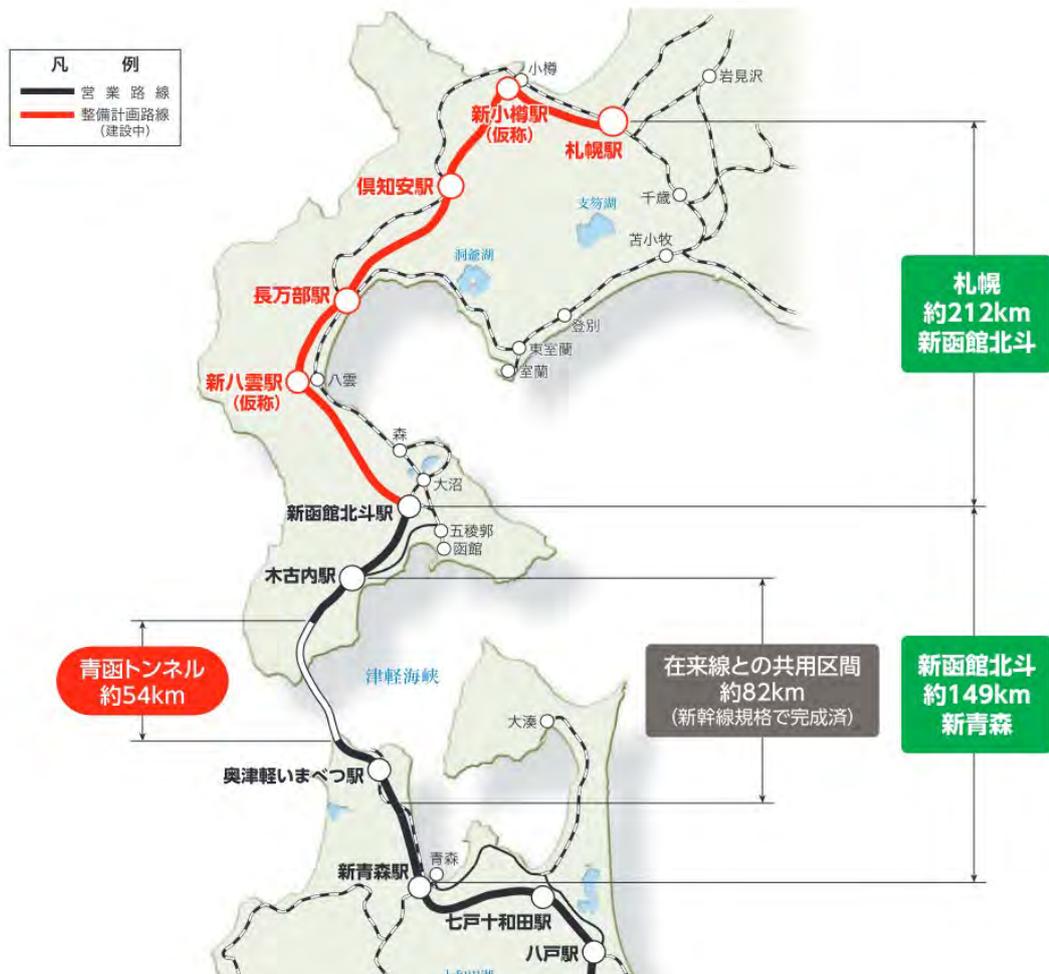


図 北海道新幹線の位置図

出典：北海道新幹線パンフレット(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、平成30年12月)
<<https://www.jrtt.go.jp/project/asset/pdf/hokkaido/PamphletHokkaido.pdf>>

2) 検討から事業化までのプロセス

北海道新幹線は、昭和 47 年に、青森市から函館市付近を経由し札幌市に至る路線として基本計画が決定され、昭和 48 年 11 月 13 日付で整備計画が決定された。その後、基本計画が青森市から函館市付近と札幌市を経由し旭川市に至る路線と変更された（昭和 48 年 11 月 15 日運輸省告示第 465 号）が、札幌市から旭川市の間は整備計画決定には至っていない。

当時の全幹法には、建設主体及び営業主体を指名する規定はなく、第 4 条で「新幹線鉄道の建設は、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が行なうものとし、その営業は、日本国有鉄道が行なうものとする。」とされていたが、整備計画によれば北海道新幹線の区間については日本鉄道建設公団がその建設を行うこととされていた。

表 昭和 48 年新幹線整備計画の概要

建設線	区間	走行方式	最高設計速度 km/h	建設に要する費用の概算額（車両費を含む）億円	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
東北新幹線	盛岡市—青森市	粘着駆動による電車方式	260	3,300	日本国有鉄道	八戸市附近	
北海道新幹線	青森市—札幌市	〃	260	6,300	日本鉄道建設公団	函館市附近 小樽市附近	1. 北海道新幹線は、津軽海峡部において、青函ずい道を津軽海峡線と共用する。 2. 建設費用する費用の概算額には津軽海峡線の工事費は含まない
北陸新幹線	東京都—大阪市	〃	260	11,700	日本鉄道建設公団	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都—高崎市間は上越新幹線を共用する。
九州新幹線	福岡市—鹿児島市	〃	260	4,450	日本国有鉄道	熊本市附近 川内市附近	
九州新幹線	福岡市—長崎市	〃	260	2,150	日本国有鉄道	佐賀市附近	1. 九州新幹線（福岡市—鹿児島市間）と筑紫平野で分岐するものとし福岡市—分岐点間は共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には九州新幹線（福岡市—鹿児島市間）との共用部分は含まない。

出典：「国有鉄道(294)」(交通協力会、1973年12月)

その後、国鉄の経営悪化を受けて、昭和 57 年の臨時行政調査会により、新規の新幹線建設は昭和 62 年まで凍結された。その後、平成 2 年 12 月 24 日の整備新幹線着工等について政府・与党申合せにおいて、「九州新幹線（長崎ルート）、北海道新幹線等のため、整備新幹線建設推進準備事業費として、平成 3 年度予算において、日本鉄道建設公団に 20 億円を計上する」とされ、建設に向けた調査が始まった。

その後、工事実施計画の認可申請などを経て、平成 17 年に新青森～新函館北斗（当時の「渡島大野駅」で、計画上の駅名を「（仮称）新函館駅」）間で着工した。

3) 開業後の利用状況

北海道新幹線は、開業当初から年間輸送人員の低迷した状況が続いている。とりわけ令和2年度以降は定期外輸送人員に大幅な落ち込みがみられるが、令和元年後半に発生した新型コロナウイルス感染症の流行の影響を受けているものと考えられる。

表 北海道新幹線（新函館開業以降）の輸送人員と収支

	年度	年間輸送人員（千人）		
		定期	定期外	
北海道新幹線 (新青森～ 新函館北斗)	2016	2,113	4	2,109
	2017	1,667	12	1,655
	2018	1,601	12	1,590
	2019	1,504	11	1,496
	2020	531	11	521
	2021	608	12	599

輸送人員出典：鉄道輸送統計年報より作成

4) 運用上の課題

この事例は、全幹法に基づく整備路線である。上記で示したとおり、開業から現在までの利用状況は芳しくない。貸付料は、事前の試算に基づき開業前に決定されること、開業後における貸付料の支払い状況については公表されていないものの、事前に決定した貸付料が支払われているのか、また貸付料の金額が妥当なのか等の課題が生じる可能性があるものと考えられる。

一方で、北海道新幹線は、札幌まで計画された区間の一部しか開業していないことから、現在発現している整備効果も一部にとどまることや、新型コロナウイルス感染症の拡大時期があったことから、ただちに整備効果を評価することは難しいと考えられる。

の確保が可能になるように助成等の面でも配慮する必要がある」とされた。

3) 費用負担などの設定状況

計画当初は、整備主体を新設する第三セクター会社、運営主体をJR東日本とすることや、建設費の1割を出資金、900億円は用地費相当額として自治体が負担すること、国の助成は、北千住以南は地下鉄建設費補助、北千住以北は鉄建公団P線方式とすることとされていた。その後JR東日本が計画から撤退することから、第三セクター会社が運行を行うこととなり、「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。この時の出資比率は、東京都：埼玉県：千葉県：茨城県＝4：1：2：3であった。

平成3年10月に、国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するとともに、鉄道の安全性や利便性の向上を図るための改良等鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を支援するために鉄道事業等に対する補助金の交付、無利子の基金の貸付その他の助成を総合的かつ効率的に行うための「鉄道整備基金」が設立された。この基金は、既設新幹線を新幹線保有機構からJR3社へ譲渡したことによって得られる譲渡収入の一部を充当することにより、大都市鉄道整備の無利子貸付事業を創設し、常磐新線がその対象となったことで、建設資金が確保された。

参考：「つくばエクスプレス（常磐新線）工事誌」（レールウェイエンジニアリング、
鉄道建設・運輸施設整備支援機構監修、2006年3月）

※P線整備方式とは、民間事業者の単独では整備が難しい路線の建設について日本鉄道建設公団が主体となつて行い、完成後に営業主体となる事業者へ譲渡する方式。営業主体が建設費を償還していく。現在は鉄運機構が継承している。

また、建設用地の取得にあたっては、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（平成元年法律第61号。以下、宅鉄法）を整備し、土地区画整理事業の中に鉄道用地をあらかじめ組み込み、対象エリア内から買収した土地の中から鉄道用地への換地を行うことを可能としたことによって、短期間での建設用地の確保を進めることが可能となった。

4) 開業後の利用状況

開業後の利用者数は順調に推移し、令和元年度の年間輸送人員は143万人となった。令和2年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け利用者数が落ち込んだが、回復傾向にある。

表 常磐新線（つくばエクスプレス）の輸送人員と収支

	年度	年間輸 送人員	(千人)		収支		
			定期	定期外	営業収益	営業費用	営業損益
常磐新線 (秋葉原 ~つくば)	2006	70,696	42,548	28,148	26,774,035	29,301,038	-2,527,003
	2007	84,852	52,429	32,423	30,727,973	30,784,310	-56,337
	2008	93,213	59,071	34,142	33,377,106	32,946,587	430,519
	2009	97,793	63,446	34,346	34,248,439	32,570,428	1,678,011
	2010	102,225	67,234	34,991	35,398,369	32,431,875	2,966,494
	2011	104,889	69,167	35,722	36,074,775	33,379,407	2,695,368
	2012	110,659	72,228	38,371	37,901,279	34,164,985	3,736,294
	2013	117,170	77,069	40,101	39,894,205	35,049,031	4,845,174
	2014	117,766	77,051	40,715	40,461,304	34,853,178	5,608,126
	2015	123,150	80,526	42,624	42,011,031	35,336,962	6,674,069
	2016	128,131	84,101	44,030	43,275,354	36,580,836	6,694,518
	2017	133,908	88,483	45,425	44,763,792	36,808,528	7,955,264
	2018	139,741	93,014	46,727	46,340,213	38,306,563	8,033,650
	2019	143,106	96,623	46,483	46,805,397	37,151,760	9,653,637
	2020	100,448	70,916	29,532	31,316,216	37,167,844	-5,851,628
2021	110,610	73,525	37,085	34,818,865	36,998,691	-2,179,826	

出典：鉄道統計年報より作成

5) 運用上の課題

この事例は、東京都内（北千住駅以南）の地下区間において地下鉄建設費補助が活用されている（「つくばエクスプレス（常磐新線）工事誌」p, 3より）。開業以降、順調な利用者数を維持しているが、これは単に常磐新線の建設が、都市部の旺盛な通勤需要に対応して建設されたというのではなく、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（宅鉄法）に基づいて行われた区画整理によって、沿線の宅地開発と一体的に整備されたことも背景にある。

本調査において検討している沖縄における鉄軌道においても、沿線の開発や、基地返還と連動した開発計画の検討が必要である。

7.6 令和5年度調査のまとめ

今年度調査では、令和4年度調査を受け、主として「上下分離方式に関する調査」及び「貸付料に関するより詳細な調査」を行った。

まず、「上下分離方式」については、現行法制度及び近年の新線整備事例を調査した。鉄道事業の場合は、第一種・第二種・第三種鉄道事業者の鉄道事業の区分から、鉄道施設の保有と営業を分離することが可能であることを確認した。また軌道事業の場合においても、地活法に基づく軌道運送高度化実施計画が認定された場合、上下分離することが可能であることを確認した。

これらのことから、上下分離方式の採用については、現行制度上で実施可能であることを確認した。また、上下分離方式は、いずれも公的主体の関与が必要とされ、負担を担う関係者の理解が得られるかどうか課題である。

続いて、「貸付料」（施設使用料）については、営業主体及び建設主体双方の協議によって設定されることを原則としつつも、国土交通大臣の認可または認定が必要であること、及び全幹法に基づく新幹線整備及び都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業においては、それぞれの法律に基づいて「受益の範囲内」で設定されていることを整理した。いずれの類型においても営業主体の経営を圧迫しない範囲での設定が求められ、本調査において検討している沖縄における鉄軌道は、現在厳しい収支が見込まれていることから、公的主体による負担が大きくなる可能性がある。これらのことから、貸付料の設定については、現行法制度上で可能であることを確認した。

したがって、現行制度でも上下分離方式の採用及び貸付料の設定は可能であり、必ずしも新たな特例制度は必要ないと考えられる。

さらに、全幹法以外の都市鉄道を整備する際に活用可能な事業について整理した。沖縄における鉄軌道のあり方について検討する本調査では、詳細なルート等の検討に応じて定められる様々な諸条件を明らかにした上で、現行法制度上との関連性や適用可能性を確認していく必要がある。

上記を踏まえて、今後は、令和4年度調査で示した、この他の論点・課題について継続した調査が求められる。