

7 鉄軌道等に関する制度等の調査検討

鉄軌道の整備に当たって、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、建設主体と営業主主体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回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。

7.1.10 令和5年度調査の概要

令和5年度調査では、令和4年度調査を踏まえ、全国新幹線鉄道整備法の特徴の一つである、鉄軌道事業のうち、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。

7.2 令和6年度調査の概要

令和6年度調査では、令和4年度調査を踏まえ、全国新幹線鉄道整備法の特徴の一つである、鉄軌道事業のうち、主に整備主体、整備・保有主体と運行主体の役割分担、建設費用に係る国と地方公共団体の負担、計画策定主体について、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 鉄軌道の整備主体に関する詳細調査(負担割合等)

7.3.1 法制度や事業制度における事業の基本形態の整理

(1) 鉄道事業法における事業の基本形態

鉄道事業の経営における基本形態には「上下一体方式」と「上下分離方式」に分けられる。主に列車の運行を担う主体を「上」と、線路等のインフラ部分を所有する主体を「下」と表現し、これらを同じ主体が経営する場合を上下一体方式、異なる主体による経営を上下分離方式と呼ぶ。

我が国の鉄道事業は元来、上下分離方式の採用はできなかった。しかし、国鉄分割民営化の際に貨客分離を行うことで、一つの線路を使い二つの会社が事業を行うこととなったことに対応するべく取り入れられた考え方が上下分離方式である。

昭和 62 年の国鉄分割民営化にあたり制定された鉄道事業法の目的の一つは、「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の使用させる自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）とされ、法律上、施設の建設・所有と営業の分離が初めて位置づけられた。

表 鉄道事業の分類

	定 義
第一種鉄道事業	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すべきものを除く。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。 (鉄道事業法第2条第2項)
第二種鉄道事業	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。 (鉄道事業法第2条第3項)
第三種鉄道事業	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つ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。 (鉄道事業法第2条第4項)

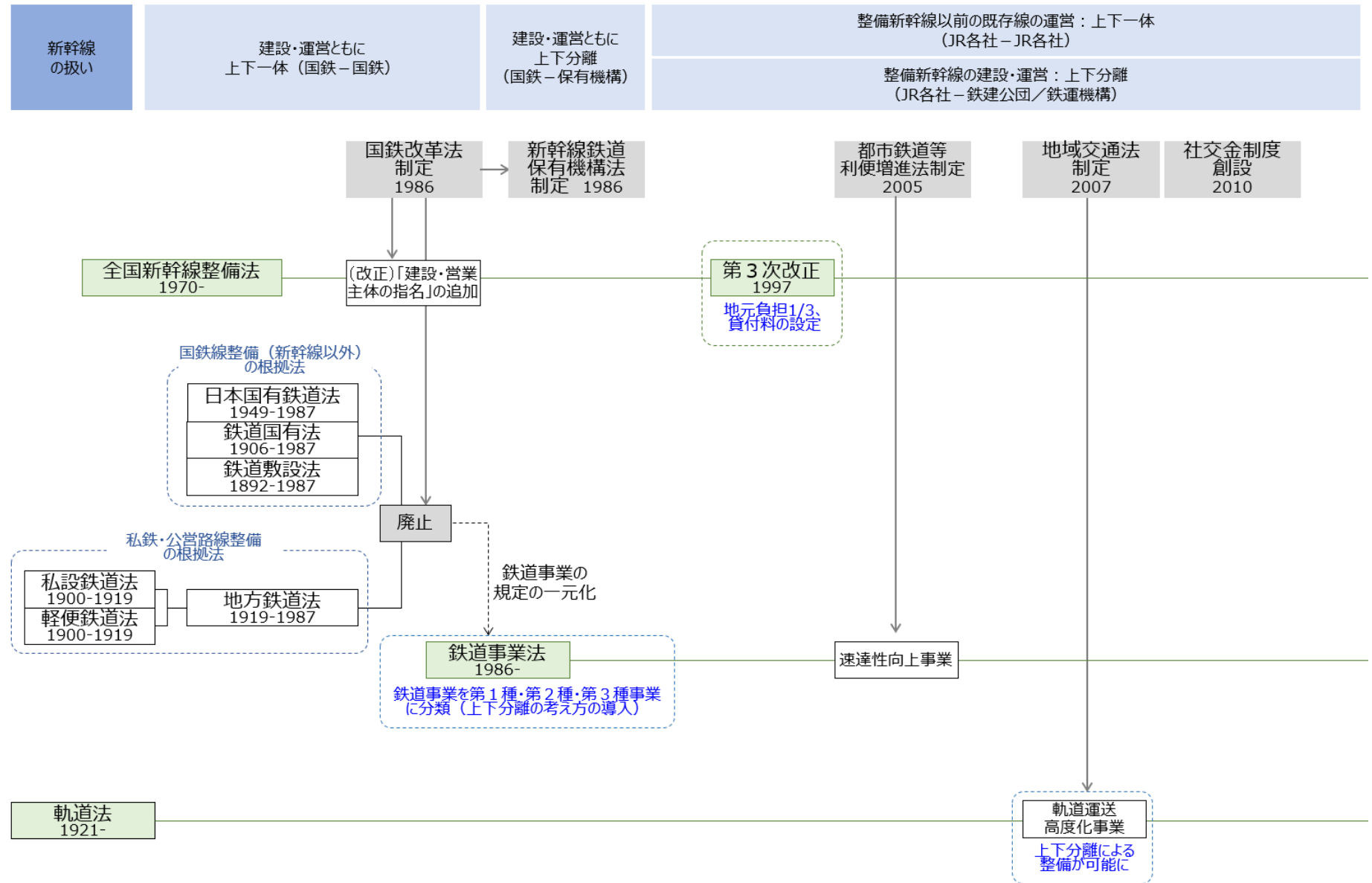


図 鉄道事業に関する法律の変遷

(2) 軌道法における事業の基本形態

軌道法には、整備主体を定めた規定はない。ただし、軌道法第5条において、軌道経営者（第3条に基づき特許の許可を受けた者）は工事施行の認可を申請しなければならないものとされており、軌道経営者が整備主体と考えることができる。

軌道事業においては、長らく上下分離方式は認められてこなかったが、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（平成19年法律第59号）（以下、地域交通法）により、地域公共交通計画を定め、国土交通大臣から認定を受けた軌道運送高度化事業を行う場合については、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。

ただし、この場合において、軌道運送高度化事業とは、単なる軌道整備にとどまらず、「軌道の高度化」に資する取組を行う必要があり、この高度化については地域交通法第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持ち、また、良好な走行環境を確保する措置を行う等の要件を満たす必要がある。

地域交通法

第2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10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。

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。

地域交通法施行規則

第2条の2 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。

7.3.2 各事業における整備主体

(1) 整備新幹線における整備主体

整備新幹線（全国の新幹線計画のうち、全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）に基づき昭和48年に整備計画が決定された4路線5区間）については、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）が建設を行っている。

これは、昭和48年当時の全幹法第4条に、新幹線の建設は日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団（以下、鉄建公団）が行うこととされていたものが、国鉄の分割民営化にともない、鉄運機構に継承されたためである。運行は、地域ごとのJRが担う。

なお、その後全幹法が改正され、営業主体と整備主体がそれぞれ国土交通大臣から指名されることとなり、同じ主体が指名されれば、上下一体方式での整備となる。中央新幹線は、営業主体と建設主体ともに東海旅客鉄道株式会社が指名されたため、東海旅客鉄道株式会社による上下一体方式での整備となる。（中央新幹線は整備新幹線には含まれない）

全国新幹線鉄道整備法（昭和48年（1970年）時点）

第4条 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。

全国新幹線鉄道整備法（昭和61年（1986年）国鉄改革法等施行法第132条による改正）

第6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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

第13条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと。
 - 二 新幹線鉄道の建設に関する調査を行うこと。
 - 三 第一号の規定により建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行う者に貸し付け、又は譲渡すること。
- （後略）

表 整備新幹線の区間と整備主体及び運行主体

路線名	区間	整備主体	運行主体 ※全幹法上の表記 は「営業主体」
北海道新幹線	新青森～新函館北斗	鉄運機構	JR 北海道
東北新幹線	盛岡～新青森		JR 東日本
北陸新幹線	高崎～上越妙高		JR 東日本
北陸新幹線	上越妙高～敦賀		JR 西日本
九州新幹線	博多～鹿児島中央		JR 九州
九州新幹線（長崎ルート）	武雄温泉～長崎		JR 九州

(2) 地下高速鉄道整備事業における整備主体

地下高速鉄道は鉄道事業法に基づく事業許可を受け整備される。ただし、鉄道事業法第8条において、工事の施行認可について定めがあり、鉄道事業者（鉄道事業の許可を受けた者）が鉄道事業の用に供する施設について工事計画を定め、工事の施行認可を申請しなければならないとされていることから、整備主体は鉄道事業者と考えることができる。

地下高速鉄道整備事業費の補助については、公営・準公営・東京地下鉄株式会社に対し実施されるが、（参考：鉄道助成ガイドブック（鉄運機構））整備主体の指定について定めた規定はない。

以下に、高度経済成長期における東京及び大阪における地下鉄整備主体の選定経緯について調査した。

1) 東京における事業主体の設立と選定

昭和30年代の高度経済成長期において、運輸省（当時）では、①都市内における路面電車から地下鉄への転換、②都市近郊鉄道の輸送力増強、③都心と近郊を結ぶ直通相互乗入れの実施を中心に対策を推進することとし、昭和30年7月に運輸大臣の諮問機関として、都市における交通に関する基本的な計画について調査審議し、これに関し必要と認める事項を建議することを目的とする都市交通審議会を設置した。当審議会では、その第1号答申において、高度の建設技術、多量の資材、膨大な建設資金及び長期にわたる継続的資金供給を必要とすることを理由に、東京における地下鉄の整備を帝都高速度交通営団が行うこととしている。そのほか、各建設計画が総合的に調整されること、建設路線が有機的な交通網の形成に資するものであり、かつ、計画の速やかな実施が確実であると認められることを条件に、営団以外の者の整備も認めることとしている。

この答申を受け、運輸省では、帝都高速度交通営団及び東京都交通局等について整備を行う旨の指示（鉄監第1137号）を行っている。

東京及びその周辺における都市交通に関する第一次答申 都市交通審議会答申第1号（昭和31年8月14日）別紙（一部抜粋）

答申

東京及びその周辺（都心から約50キロ以内の地域。付図参照）における人口は、戦後、各地方からのおびただしい流入によって、急激な上昇を示し、昭和30年10月には、約1,300万人にたつて戦前の水準を上廻っており、将来、なお膨張を続けることが予想される。しかも、これらの多くは、就業、就学のために流入したものであって、都心への通勤、通学者の増加となって現れており、加うるに、戦災が都心部において顕著であったこと等の要因により、戦後は、郊外、近郊都市に人口が移動し、旧15区の人口は、著しい減少を示し、都心の膨張とあいまって、通勤、通学者の乗車距離を延伸せしめている。

（中略）

これが対策として、左記の措置を講ずべきであるとの結論に達した。

記

第一 輸送力の増強と交通網の形成

東京及びその周辺における現在及び将来の交通需要を最も合理的に充足するためには、各種交通機関の個別的な輸送力増強にとどまらず、首都交通圏において、通勤、通学輸送力の主体をなしている国鉄、地下高速鉄道、郊外私鉄を根幹とし、これに路面電車、バス、高速自動車道等を統合して、有機的な交通網を形成せしめることが緊要であると思われるので、次のごとく交通網及びその輸送力の増強整備を実施すべきである。

（中略）

（二）地下高速鉄道

地下高速鉄道網は、原則的には、都市計画路線を基礎として方面別に次のとおり考慮するのが適当である（付図参照）。

- (1) 馬込、武蔵小山、五反田、品川方面より都心に至るもの
- (2) 祐天寺、恵比寿方面より都心に至るもの
- (3) 三軒茶屋、渋谷方面より都心に至るもの
- (4) 荻窪、方南町、新宿方面より都心に至るもの
- (5) 中野、高田馬場方面より都心に至るもの
- (6) 向原、池袋方面より都心に至るもの
- (7) 下板橋、巣鴨方面より都心に至るもの
- (8) 北千住方面より都心に至るもの
- (9) 浅草方面より都心に至るもの
- (10) 押上、錦糸町方面より都心に至るもの
- (11) 江東、東陽町方面より都心に至るもの

(中略)

第二 地下高速鉄道網の迅速増強のための経営主体の整備

東京及びその周辺における現在の交通混雑を緩和し、将来の交通需要の増大に対処するための前述の交通網を、迅速、かつ、能率的に整備充実するためには、資金、資材、技術等を集中し、その建設能力を最もすみやかに必要とされる路線に最高度に発揮せしめることが要請されるのであり、また、交通機関の運営に関しては各交通機関相互における連絡を緊密にし、利用者に最も便利なサービスを提供するとともに、合理的能率的経営を行うことが必要であると思われる。

かかる見地から、首都における陸上交通機関を適当な経営主体のもとに合同せしめ、これに国家が協力で助成措置を講ずる等、総合された資金調達能力を充分に発揮せしめて重点的計画的建設を行わしめるとともに、総合的統一的経営により事業の合理化及び公衆の利便の増進を図ることが望ましい。

かくのごとく、首都における陸上交通機関を合同せしめることは望ましいことであって、現在の社会、経済諸情勢より今直ちに実行することには種々の困難があるとしても、将来における合同の理想は、必ず実現すべきものであり、機会あるごとにこれを強力に推進する必要がある。しかし、現在の緊迫せる交通事情を急速に打開するためには、季節交通機関の線路増設及び車両増設、又はその代替、整備等総合的に調整された旅客輸送力の増強を図ることが必要であり、なかでも都市輸送力の根幹たる地下高速鉄道網の整備拡充には、最も緊要と考えられるので、これに即応し当面の問題として、経営の主体に関し、次の措置を考慮すべきである。

I 高度の建設技術、多量の資材、ぼう大な建設資金および長期にわたる継続的資金供給を必要とする地下高速鉄道の建設は、帝都高速度交通営団（以下「営団」という。）設立の経緯にかんがみ、建設について豊富な経験と技術とを有し、現にこれを経営している公共企業体たる営団をして、政府の強力な助成のもとにこれを行わしめることを原則とする。

ただし、原価の急迫せる交通事情を打開し、一日も早く交通緩和を実現するためには、地下高速鉄道の建設に必要な資金、資材、技術等につき道後に競合せず総合的にその増大が期待され、営団のみの建設に比し、全体として建設が迅速となる限りにおいて、差し当り、営団以外の者にも営団との緊密な連繋のもとに、これが建設に協力せしめることも考慮すべきである。この場合において、営団及びそれ以外の者の各建設計画が総合的に調整され、その建設路線が有機的な交通網の形成に資するものであり、かつ、その計画のすみやかな実施が確実であると認められることを必要な条件とする。これらの条件を確保するための適当な措置を講ずる必要がある。

なお建設後の経営については、運営形態、運賃制度、運転方式、経営採算等の問題に関し、別途検討することが必要である。

鉄監第1137号

昭和32年9月30日

運輸省鉄道監督局長

帝都高速度交通営団総裁殿、東京都交通局長殿、東武鉄道株式会社社長殿、東京急行電鉄株式会社社長殿、京浜急行電鉄株式会社社長殿、京成電鉄株式会社社長殿

地下高速鉄道の建設について

昭和31年8月14日付都市交通審議会答申第1号を受けて後、政府は答申の内容の実現のための施策について努力を重ね、また貴殿におかれても関係当事者とともに検討を続けてきたのである。

地下高速鉄道の建設については、本年6月13日建設の分担、企画、工事施工順序等について指示したのであるが、今回乗入区間、運行計画等に関する関係当事者の協定の大綱の提出があり、これを検討したところ、妥当ものと認められるので、今後地下高速鉄道の建設に当っては、左記の点に留意されその速やかな実現に努められたい。

記

1. 帝都高速度交通営団（以下「営団」という。）と東武鉄道株式会社（以下「東武」という。）及び東京急行電鉄株式会社（以下「東急」という。）とは、北千住・中目黒間に新設される地下高速鉄道を通じ、東

京都（以下「都」という。）と京成電鉄株式会社（以下「京成」という。）及び京浜急行電鉄株式会社（以下「京浜」という。）とは、押上・馬込間及び泉岳寺・品川間に新設される地下高速鉄道を通じ、相互に列車を直通運転せしめること。

これに伴う折返し駅、運行計画及び車両運用計画については、輸送需要に十分対応し利用者公衆の利便の増進に資するように定めること。

2. 地下高速鉄道の建設は次のとおりとすること。

（1）営団は、北千住・中目黒間の地下高速鉄道を建設すること。

（2）都、京成及び京浜3社間に交換された昭和32年8月21日付覚書の内容を検討した結果、答申に示された営団以外の者の地下高速鉄道の場合の諸条件におおむね合致するものと認められるので、都は、押上・馬込間、京浜は、泉岳寺・品川間の地下高速鉄道を建設すること。

（以下、省略）

帝都高速度交通営団法（昭和16年法律第51号）（制定時点）【現在廃止】

第1条 帝都高速度交通営団ハ東京市及其ノ附近ニ於ケル交通機関ノ整備拡充ヲ図ル為地下高速度交通事業ヲ営ムコトヲ目的トスル法人トス

帝都高速度交通営団ハ主務大臣ノ認可ヲ受ケ前項ノ事業ニ関連スル事業ヲ営ミ又ハ之ニ投資スルコトヲ得

東京における路面交通に関する答申

都市交通審議会答申第4号（昭和35年8月16日）別紙 （一部抜粋）

1 路面交通機関に対する諸方策

（中略）

（1）路面電車

イ 路面電車は、最近においては路面交通混雑のためその運行に支障をきたしがちであり、またその存在そのものが路面交通混雑に拍車をかけている状態であつて、この状態は今後改善される余地は少ないものと予想される。よつて円滑な公衆輸送を確保し、また路面交通混雑の緩和を図るために、路面電車を撤去して他の交通機関に代替させることが適当である。

ロ 代替交通機関としては、地下高速鉄道、バスその他が考えられるが、路面交通混雑緩和の点などからみて主として地下高速鉄道について考慮すべきである。

昭和37年6月19日 運輸公報 第663号

都市交通審議会答申第6号（昭和35年9月10日）

答申

本審議会は、昭和31年8月「東京及びその周辺における都市交通に関する第一次答申」（以下「第一次答申」という。）において、昭和50年をめぐり、高速鉄道を根幹とする交通網及びその輸送力の整備増強についてその基本的計画を策定した。しかるに、その後の交通需要の伸びの実績は、当時の推定を大幅に上回る勢を示しており、地下高速鉄道の建設の順調な進捗、国鉄及び私鉄の輸送力の相当な増強にもかかわらず、通勤通学輸送難はいよいよ深刻の度を加えるに至っている。また昭和35年8月「東京における路面公共交通に関する答申」において示したように、東京における路面交通事情は悪化の一途をたどっている。

およそ大都市の交通難を根本的に解決するためには、本審議会がしばしば指摘したように、交通需要そのものの増大を防止し又は分散させることが何よりも肝要である。しかし、現に増大を続ける交通需要に対処するためには、一方においてこれら根本的方策を講ずるとともに、他方輸送力の適切な整備増強が行われなければならない。この輸送力の整備増強に当っては個人交通機関をも含めた路面交通機関に多くを期待することはできず、むしろ、路面交通需要を高速鉄道によってできるだけ吸収し、路面交通の混雑緩和を図らなければならないのである。本審議会は、かかる見地に立って種々検討を加え、第一次答申の地下高速鉄道網は、これを次のように改定することが適当であると認めるに至ったものである。

- （1）品川方面より田町、新橋、浅草橋及び浅草の各方面を経て押上方面に至る路線
- （2）中目黒方面より六本木、霞ヶ関、築地、茅場町、上野及び三の輪の各方面を経て北千住方面に至る路線
- （3）二子玉川方面より渋谷、赤坂見附、新橋、神田、上野及び浅草の各方面を経て三の輪方面に至る路線
- （4）荻窪及び方南町の各方面より中野坂上、新宿、赤坂見附西銀座、春日町、池袋及び向原の各方面を経て成増方面に至る路線
- （5）中野方面より高田馬場、飯田橋、大手町、茅場町及び東陽町の各方面を経て船橋方面に向う路線
- （6）西馬込方面より五反田、田町、日比谷、春日町、巣鴨及び大和町の各方面を経て上板橋及び志村の各方面に至る路線
- （7）目黒方面より飯倉片町、永田町、市ヶ谷、駒込及び王子に各方面を経て赤羽方面に至る路線
- （8）喜多見方面より原宿、永田町、日比谷、池ノ端及び日暮里の各方面を経て松戸方面に向う路線
- （9）芦花公園方面より方南町、新宿、春日町、厩橋、深川及び月島の各方面を経て麻布方面に至る路線
- （10）中村橋方面より目白、飯田橋及び浅草橋の各方面を経て錦糸町方面に至る路線

この答申の趣旨に沿って、東京地区では、昭和30年代には55kmの地下鉄が建設され、地下鉄の営業キロは76kmとなった。また第1号答申には、路線選定に当たって「都心部を貫通して両端で国鉄、郊外私鉄に連絡することを原則とする」とされたことから、一部の路線では、郊外を結ぶ既存線との直通運転が開始された。

出典：「運輸省50年史」（運輸省50年史編纂室、1999年12月）

「都市交通審議会答申集」（運輸省鉄道監督局、1956年）

「東京地下鉄道丸ノ内線建設史（上巻）」（帝都高速度交通営団、昭和35年3月）

「運輸公報」663号（運輸省大臣官房、1962年6月）

2) 帝都高速度交通営団の設立経緯

帝都高速度交通営団は、1930年代の交通事業者の乱立を受け「陸上交通事業調整法（以下、調整法）」が成立し、交通事業者の統合が進められることを背景に設立された。

調整法第2条に基づき、交通事業調整委員会が設置されると、「東京市及びその付近における陸上交通事業の調整に関する具体的方法」について諮問され、当時の東京市は、交通事業は公益性があるために市有市営を主張したが、地下鉄道の建設経営を目的とする特殊法人を設置することが答申され、帝都高速度交通営団が設立された。

陸上交通事業調整法（昭和13年法律第71号）

第2条 国土交通大臣公益ノ増進ヲ図リ陸上交通事業ノ健全ナル発達ニ資スル為陸上交通事業ノ調整ヲ為セントスルトキハ審議会等（国家行政組織法第八条ニ規定スル機関ヲ謂フ）ニシテ政令ヲ以テ定ムルモノ（以下審議会等ト称ス）ノ意見ヲ徴シ調整ノ区域、調整スベキ事業ノ種類及範圍、之ト密接ナル関係ヲ有スル兼業ノ処置並ニ左ノ各号ニ依ル調整ノ方法ヲ決定スベシ

- 一 会社ノ合併、分割又ハ設立
- 二 事業ノ譲受又ハ譲渡
- 三 事業ノ共同経営
- 四 事業ノ管理ノ委託又ハ受託
- 五 連絡上必要ナル線路其ノ他ノ設備ノ新設、変更又ハ共用
- 六 運賃又ハ料金ノ制定、変更又ハ協定
- 七 連絡運輸、直通運輸其ノ他運輸上ノ協定
- 八 用品其ノ他ノ共同購入、共同修繕其ノ他調整上必要ト認ムル方法

② 国土交通大臣ハ前項ノ決定ニ依リ陸上交通事業経営者ニ対シ前項第一号ノ事項ノ実施ヲ勧告シ又ハ同項第二号乃至第八号ノ事項ノ実施ヲ命ズベシ

出典：「東京地下鉄道丸ノ内線建設史（上巻）」（帝都高速度交通営団、昭和35年3月）

3) 大阪における事業主体の設立と選定

大阪市の人口は大正期の人口増加により、都市内の交通がひっ迫した状態となっていた。こうした交通上の行き詰まりを改善し、高速鉄道（地下鉄）を中心とした総合交通体系の整備を行うこととなり、市の都市計画事業として地下鉄4路線の整備が大正15年に公告された（なお大阪市における地下鉄は軌道法に基づく軌道事業である）。

東京における地下鉄整備と異なる点は、都市計画事業として鉄道整備を行ったことにある。

都市高速鉄道の建設を民間会社に任せただけの場合には、建設費を圧縮し、近代都市構成上必要となる美観、環境その他の安全やサービス設備を最小限度にとどめ、あるいは採算主義に走り、市民の地下鉄利用が不便となり、また都市の健全な発展や市内交通行政を妨げるおそれがあるとして、財政上の犠牲や施工上の困難が生じて都市計画執行者が建設することとした経緯がある。

その後、戦災復興に呼応して、大阪市復興陸運専門委員会をはじめ4つの委員会・協議会を経て、路線網改定案が策定された。戦前に軌道特許を受けていた54.48kmのうち、27.45kmの廃止を含む、5路線76.51kmの整備が計画され、軌道法に基づく特許申請がなされた。

その後、昭和33年に都市交通審議会答申第3号をもって整備すべき路線が答申されたが、市営地下鉄と競願となっていた郊外私鉄の市街地延伸については、喫緊の交通難の解消を急ぐため、市の反対にもかかわらず免許された。

出典：「大阪市地下鉄建設五十年史」（大阪市交通局、昭和58年5月）

大阪市及びその周辺における都市交通に関する第一次答申

都市交通審議会答申第3号（昭和33年3月28日）別紙（一部抜粋）

（前略）

Ⅲ 大阪市及びその周辺の都市交通の対策を樹立するためには、まず、その交通需要がいかなる家庭に基き発生し、増加してゆくかを究明する必要がある。

都市の活動の中核である市中心部は、経済、文化の中心であり、同時に商業地域でもある。大阪における市中心部としては、梅田から難波に至る御堂筋を中心とする帯状の地域が考えられ、これが交通面においても中心となっており、大阪の都市圏から市中心部への交通需要を発生させ、これが大量の流入人口となってあらわれている。

なお戦災等の影響により、戦後は、周辺地域に人口が移動しており、大阪市の人口は、昭和20年を最低として徐々に戦前の姿にかえりつつあるが、昭和10年の状態にはまだ及んでいないのに対し、大阪府下の衛星都市及び周辺地域をみると著しく増加の傾向を示している。

周辺地域がこのような膨張し、しかもその大阪市に対する依存度が高いことは、交通面においては、大阪市に流入する通勤、通学者の増加及び乗車距離の延伸となっておらわれており、今後もその傾向が持続するものと思われる。すなわち、大阪市及びその周辺の国私鉄の沿線人口は、付表2のごとく増加傾向を持続し、昭和50年には、昭和30年の約43%ないし68%増に達するので、その交通需要は、付表3のごとき大巾な増加を示すものと思われる。

Ⅳ 以上の諸点を考慮した結果、大阪市及びその周辺における都市交通の対策としては、各種交通機関の個別的な輸送力増強に留まらず、大阪の都市圏内において通勤、通学輸送力の主体をなしている高速鉄道、すなわち、国有鉄道、大阪市高速鉄道、郊外私鉄を根幹都市、これと関連し、かつ、補充的意義を有する路面電車、バス等路面交通機関を総合して、有機的交通網を形成するとともに、その輸送力の整備増強を推進し、もって現在及び将来の交通需要の最も合理的な充足を計るべきであり、これがため、左記の措置を強力に推進すべきであるとの結論に達した。（後略）

記

I 高速鉄道

高速鉄道は、さきに述べたとおり、大阪の都市圏内において、通勤、通学輸送力の主体をなしており、現在の緊迫せる交通事情を急速に打開するためには、根本的には、高速鉄道の整備拡充によるべきである。

これがため、国有鉄道、大阪市高速鉄道、郊外私鉄に関し、次のごとき措置を講ずべきである。

（注略）

（二）大阪市高速鉄道

大阪市における国鉄環状線と対応し、市中心部を東西及び南北に貫通し、周辺地域に達する地下高速鉄道を基本的なものとして、次のとおり考慮するのが適当である。

- （１）垂水付近より梅田及び難波を経て我孫子付近に至るもの
- （２）守口付近より梅田及び谷町を経て天王寺付近に至るもの
- （３）大国町付近より玉出を経て大浜付近に至るもの
- （４）大阪付近より本町を経て放出付近に至るもの
- （５）神崎川付近より野田、難波及び今里を経て平野付近に至るもの

（三）郊外私鉄

周辺地域と市中心部を直結するため、郊外私鉄を次のとおり市中心部に乗入延伸せしめ、前述の鉄道網と一体として、有機的な交通網の形成を図るべきである。

- （１）上本町六丁目付近より難波付近に至るもの
- （２）千鳥橋付近より難波付近に至るもの
- （３）天満橋六丁目付近より国鉄天満駅付近に至るもの
- （４）天満橋付近より淀屋橋付近に至るもの
- （５）大和田付近より森の宮付近に至るもの

この場合、他の交通機関との間に円滑な連絡を図らしめることが必要であり、特に郊外私鉄相互間においては、新線建設の際、直通運転を可能にするような措置を講ずる必要がある。また、郊外私鉄と大阪市高速鉄道との間においても、今後建設する路線については、直通運転の研究が望ましい。

なお、市中心部への乗入れについては、特に地下走行距離の増大を勘案し、隧道の構造並びに車両の構造及び性能等に最新の考慮を加えたのちに、実施すべきである。

（後略）

その後、都市交通審議会が運輸政策審議会に改組されたのち、平成元年５月３１日には「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（第１０号答申）が答申され、整備することが望ましい路線として、目標年次までに開業することが適当とする路線１９路線、目標年次までに整備着手することが望ましい路線１１路線、今後整備を検討すべき路線１８路線の、計４８路線を位置づけた（大阪圏として京都市や神戸市の路線を含み、また地下鉄以外の鉄道も含む数）。これらの答申路線には、地下区間を含む私鉄線の延伸も含まれたが、平成１２年８月にとりまとめられた運輸政策審議会第１９号答申において、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た。そのなかで、建設費の高騰、高齢化の進展といった背景を受けて「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」「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」と明記されたこともあり、「償還型上下分離方式」の整備手法が取り入れられることとなった。これを受け、両線ともに運行は乗入れる既存の鉄道事業者が行い、整備は公共が出資する第三セクター企業により行われた。

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

～新世紀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）（一部抜粋）

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

我が国における鉄道という社会資本の供給、すなわち鉄道整備の系譜について、明治以降今日に至るまでの１００有余年を概観すると、概ね次の通りである。

受益と負担の關係に着目すると、いずれの時代においても、基本的には、利用者負担により整備に要する費用を賄うことで収支採算性を確保することが原則となっているところである。

（略）

- 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、

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ないか、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。

- 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う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。

- ただし、その際、とりわけ次の点に留意することが必要と考えられる。
 - ・ 鉄道事業は、その便益を享受する利用者（乗客）が特定可能であり、したがって、原則として当該利用者の負担により整備に要する費用を賄うことが、公平の観点から見て重要であること。ただし、新線建設等の場合にあっては、近傍既設路線の運賃との間に著しい格差が発生しないよう留意すること
 - ・ 国鉄が破綻に至った経緯を十分に踏まえ、厳格な費用対効果分析等を行い、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ようなことがないよう、効率的かつ重点的な整備を行うこと

（略）

- 以上述べたように、民間主導による整備を基本としつつも、これに期待しがたく、政策的に特に重要なプロジェクトについては、その範囲内で公的主体が適切に民間鉄道事業者の役割を補完することが必要と考えられる。

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

- 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着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

又、これにより、<u>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。</u>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 新線か既設線かの別、事業規模の大小、資金収支を概ね30年～40年程度で黒字化するために必要と見込まれる無償資金の比率、営業開始後の営業収支の見通し等の観点から、民間主導による場合を含めて類型的に整理すると、概ね次の通りである。 ・比較的小規模な投資であって、相応の無償資金を前提とすれば長期的には調達資金の償還が可能で、営業収支上も良好であるものは、公的主体が民間鉄道事業者に対して適切なインセンティブを付与することにより、民間主導による整備を推進することが適当 ・事業規模が大きい新線建設や既設線の大規模な改良であっても、<u>相当の無償資金を前提とすれば長期的には調達資金の償還が可能で、営業収支上も良好であるものは、民間主導による整備が期待できる場合を除き、公的主体が適切に民間鉄道事業者の役割を補完することが必要。</u>この場合、地方公営企業等による第一種鉄道事業としての鉄道整備によるか、又は、整備の社会的効用が広域に及び、多数の地方公共団体や鉄道事業者が関係者となるものも多いと考えられることから、償還型上下分離方式によることが基本 ・事業規模が大きい新線建設や既設線の大規模な改良であって、<u>無償資金率が極めて高く、かつ、営業収支上も厳しい見込みにあるものは、公設型上下分離方式も検討することとなるが、その場合には、収支採算性の問題、受益と負担の関係がより希薄となること等の点に十分留意し、過大な設備投資が行われるようなことがないよう、その必要性については、より慎重な吟味が不可欠</u> ○ <u>公的主体が適切に民間鉄道事業者の役割を補完しつつ行う鉄道整備において上下分離方式を採用する場合、インフラの整備に当たっては、第三セクター方式、特殊法人を可能な限り活用する方式など、さまざまな具体的方式の活用の可能性を比較・検討することが必要である。</u>

出典：国土交通省 HP<https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/03_10.html>
<<https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/unseisin/unseisin.html>>

4) その他の都市における事業主体の設立と選定

名古屋市の地下鉄については昭和36年の都市交通審議会第5号答申、福岡市の地下鉄については昭和46年の都市交通審議会第12号答申により路線の整備が定められ、それぞれ名古屋市、福岡市が整備主体となり整備が進められた。

その後、札幌市、横浜市、神戸市、京都市、福岡市、仙台市で地下鉄が整備されたが、いずれも地方公共団体が整備し、公営企業が運営を行っている。

出典：「都市交通審議会答申集」（運輸省鉄道監督局、1956年）
「歴史的文書展示『福岡市地下鉄のあゆみ』展」（福岡市図書館）
「運輸省50年史」（運輸省50年史編纂室、1999年12月）

(3) ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道における整備主体

ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道は鉄道事業法に基づく事業許可を受け整備される。昭和40年代のニュータウン建設に伴う鉄道新線の建設需要が増大したが、用地取得や建設に係る費用を民間企業のみで負うことが困難であり、鉄道整備が進展しなかった。そのため、昭和47年に、鉄道事業者からの要請に基づいて、運輸大臣が鉄建公団に対し、民鉄の鉄軌道施設の建設を行う指示ができるよう鉄建公団法が改正され、改正後の最初の路線として多摩ニュータウンへの小田急多摩線及び京王相模原線が整備された。

空港アクセス鉄道等整備事業費の補助については、地方公共団体及び第三セクターに対し実施される（参考：鉄道助成ガイドブック（鉄運機構））。

日本鉄道建設公団法（昭和39年法律第3号）（昭和42年改正）

第22条の2 第19条第1項第4号に定める鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良に係る地方鉄道法（大正8年法律第52号）第13条第1項又は軌道法（大正10年法律第76号）第5条第1項の規定による工事施行の認可を受けた地方鉄道業者又は軌道経営者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が当該鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良を行うよう申し出ることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による申し出があつた場合において、当該建築又は大改良が大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であり、かつ、公団が行うことが適当であると認めるときは、工事实施計画を定め、これを後段に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。

3 （中略）

4 運輸大臣は、新住宅市街地開発法（昭和38年法律第134号）による新住宅市街地開発事業の事業地内又は土地区画整理法（昭和29年法律第119号）による土地区画整理事業施行地区内に存する鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良について第二項の工事实施計画を定め、又は変更しようとする場合において、これらの事業により開発され、又は造成される市街地の居住者のための輸送力を当該建設又は大改良により確保するため当該鉄道施設又は軌道施設に係る工事の施行とこれらの事業の施行とを調整する必要があるときは、建設大臣の意見をきかなければならない。

5 第二項の規定による指示があつたときは、公団が当該建設又は大改良を行うものとし、かつ、公団及び当該地方鉄道業者又は軌道経営者は、当該建設又は大改良の実施の方法及び鉄道施設又は軌道施設の譲渡又は引渡しについて協議しなければならない。

1) 事業の経緯・事業主体

高度経済成長期における経済の発展とともに、大都市における旅客輸送需要は、毎年増大を示しており、都心と郊外を結ぶ輸送需要の増大に対処する必要に迫られていた。しかし、「現下の大都市交通において緊急に解決すべき課題であるが、車両増備等を中心とする従来の私鉄の輸送力増強対策はほぼ限界に達しており、大規模団地関連鉄道新線の建設、複々線化のための線路増設、都心乗入新線の建設等今後の輸送力増強対策は、先行性の強い投資であるのみならず、巨額の資金を要するものであり、私鉄の努力のみでは、これらの施設の整備を促進することは困難である」として、国鉄線の建設のみを行ってきた鉄建公団に民鉄路線の整備を行わせることとし、鉄建公団法の一部を改正する法律が昭和47年6月に公布された。

同法の主な内容は、運輸大臣の指示を受けて大都市圏における民鉄の鉄軌道施設の建設・大規模改良工事を鉄建公団が民営鉄道事業者に代わって行い、完成後同施設を長期低利の割賦支払の方法により民営鉄道事業者に移譲するものである。

ニュータウン鉄道等整備事業が初めて適用されたのは、東京都の多摩ニュータウン整備に伴う鉄道整備（京王相模原線、小田急多摩線）である。多摩ニュータウンの都市計画決定にともない、京王電鉄（当時：京王帝都電鉄）と小田急電鉄、西武鉄道（のちに取下げ）が鉄道免許を申請した。一方で、ニュータウンへの入居者が少ないうちに鉄道を敷設することは、巨額の先行投資を必要とすることや、鉄道を開業させても朝夕ラッシュ時のみの一定方向に限られた需要が予想

されること、また交通渋滞回避や交通安全上、路線の立体が要求されるが、建設費が高額になることなどから、京王及び小田急両社からは国等による協力後押しが必要であるとの主張がなされた。これを受け、昭和47年5月に大蔵省、運輸省、建設省間の合意が成立し、「大都市高速鉄道の整備に対する助成措置に関する覚書」が取り決められた。この覚書では、ニュータウンへの鉄道建設費に対し助成金を交付すること、ニュータウンへの路線と継続する在来路線の輸送増強工事（複々線化工事、都心へ直通させるための地下鉄乗り入れ工事）も助成の対象とすること、建設費用は25年間の元利均等で償還すること、ニュータウン開発施行者側はニュータウン区域内の鉄道用地を、ほぼ買収した価格で鉄道会社に譲渡し、線路敷建設費用の2分の1を負担することなどが決定された。昭和47年度は、対象工事として5社7路線（37.5km）の工事に着手し、昭和49年5月以降、5社8路線が順次完成し開業していった。昭和54年度においては、11社13路線（102.9km）について、ニュータウン新線工事や都心乗り入れ工事、複々線化工事が推進されていた。

昭和47年に鉄建公団が行う通勤・通学混雑の緩和等に資する民鉄線建設や複々線化等の事業に対して利子補給を行う制度（譲渡線利子補給金制度）が実施されたのに合わせ、運輸省では、さらに、鉄建公団による大都市民鉄線の建設によって助成措置のとられている民鉄の新線建設線ほか、地方公共団体等が建設するニュータウン線については、宅地開発と鉄道整備を一体的に行うものを対象に、開発者負担や地域社会の支援措置を制度化（ニュータウン鉄道等整備事業補助として、建設費の20%を国と地方公共団体が折半し、4か年に分割して補助）し、昭和48年度から実施した。

昭和49年度からは、補助率を36%に引き上げた。これにより昭和48年度には、1,860万円（対象1社）であった補助金は、昭和53年度には3億1,130万円（対象2社）に増加した。

ニュータウン鉄道等整備事業費補助についても、平成6年度から公共事業関係費とされ、平成9年度には従来の建設当年度からの6年分割交付から建設当年度の一括交付へと改められた。さらに、ニュータウン鉄道等整備事業費補助については、平成11年度からは、空港利用者の利便性向上、空港機能の向上を図るため、空港アクセス鉄道を補助対象事業に加え、空港アクセス鉄道等整備事業費補助とされた。

出典：「運輸省50年史」（運輸省50年史編纂室、1999年12月）
「トランスポート」22(5)（運輸振興協会、1972年5月）
「多摩市市通史編2」（多摩市史編集委員会、1999年3月）

（4）都市鉄道利便増進事業における整備主体

都市鉄道利便増進事業は、速達性向上事業を定める都市鉄道等利便増進法に基づき、国土交通大臣の認定を受け整備される。整備主体は、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業について、整備構想を作成し、国土交通大臣から認定を受けた者が担う。

1) 事業の経緯・事業主体

高度経済成長期から90年代にかけての都市鉄道整備は、増大する通勤・通学客への対応とネットワークの整備・拡大が重点課題とされ、鉄道事業者は、国や地方公共団体の補助を受けながらも、施設・運行コストを自らが負担して施設拡充を行い、現在の都市圏の鉄道ネットワークは、構築されてきた。

しかし、混雑時間における速度の低下や、複数の機関が乗り入れる駅においては、交通事業者毎に取り組みが進むことにより、駅構内における鉄道や他の交通機関との乗り継ぎ不便といった、

質の面での課題が残されていた。

その一方で、近年の輸送需要の伸び悩みによる鉄道事業者による投資の抑制や、市街地の熟成による関係者の利害調整の難しさから、都市鉄道の整備が事業者から自発的に行われるということとは難しくなっていた。

2000 年代以降の重点課題は、既存ストックの機能向上である速達性の向上や混雑解消、乗り継ぎの利便性向上であり、空港や新幹線など幹線交通へのアクセスへと変化してきている。

平成 12 年に運輸政策審議会が出した第 18 号答申では、答申路線の一つとして神奈川東部方面線の平成 27 年までの整備が示唆されていたが、従来の鉄道事業者がコストを負担する手法では、莫大な建設費を前に事業者は名乗りを上げることができず、計画実現の見通しが立たなかった。

このような背景を受け、鉄道事業者が当該施設により受ける受益の範囲内で施設使用料を負担する「受益活用型上下分離方式」を実施可能とする都市鉄道等利便増進法が平成 17 年 8 月に施行され、既存の都市鉄道ネットワークに対し連絡線の整備、相互直通化を行い、速達性向上を推進する事業、また、駅周辺整備と一体的に行う駅整備による交通結節機能の高度化を図る事業として都市鉄道等利便増進事業が創設された。

出典：「みんてつ No25 号」（社団法人日本民営鉄道協会広報委員会、2008 年）

平成 17 年 8 月に施行された都市鉄道等利便増進法は、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が目的とされている。

都市鉄道等利便増進法（平成 17 年法律第 41 号）

第 1 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。

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 30 日開業）、相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉間）（令和 5 年 3 月 18 日開業））のみとなっている。

また、令和 7 年 1 月には羽田空港へのアクセス向上を目指した「新空港線（通称：蒲蒲線）」の整備のため設立された第三セクター羽田エアポートライン株式会社から、都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想の認定申請がなされている（令和 7 年 3 月時点で申請のみ）。

(5) 軌道運送高度化事業における整備主体

軌道運送高度化事業は、地域交通法に基づき国土交通大臣の認定を受け整備される。整備主体は、地域交通法に基づく軌道運送高度化事業を実施しようとする者で軌道運送高度化実施計画を作成し、国土交通大臣から認定を受けた者が担う。制度化以降、札幌市、富山市、宇都宮市・芳賀町において事業が行われた。

地域交通法（平成19年法律第59号）

第9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つた場合において、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。

（後略）

(6) 整備主体についてのまとめ

鉄軌道の各事業における整備主体についてとりまとめた。整備主体について法制度上定めがあったのは、都市鉄道利便増進事業と軌道運送高度化事業であり、その他の鉄軌道事業については、鉄道事業法、軌道法に基づき、事業を行おうとする者が実施することを確認した。

なお、令和4年度「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」報告書でとりまとめたとおり、本検討路線を全国新幹線鉄道整備法そのものの適用とすることは実現性が低いと考えられているほか、都市鉄道利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業は、既存の都市鉄道施設が存在することが前提となっているが、沖縄県には鉄道路線が存在しないため、本検討路線を速達性向上事業として整備することはできないと考えられる。

都市鉄道等利便増進法

第2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。

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つて、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。

表 鉄軌道整備の整備主体まとめ

	地下高速鉄道	ニュータウン鉄道 空港アクセス鉄道	都市利便増進事業	軌道運送 高度化事業
整備主体	公共・公共出資の 団体	鉄運・運輸機構 (鉄建公団)	都市鉄道施設の整 備を行おうとする 者	軌道運送高度化事 業を実施しようと する者
法的根拠	位置づけなし	鉄運機構法 (鉄建公団法)	都市鉄道等 利便増進法	地域交通法

7.4 上下分離方式における整備・保有主体と運行主体の役割分担等に関する詳細調査

上下分離方式においては、その基本形態として、輸送の実施を上物事業者が、インフラ部分の保有を下物事業者が行うこととなっているが、施設の整備（建設）・保有、運行（営業）、車両の保有、運行後の日常管理などは、上下の協議により決定されている。

7.4.1 保有と運行の役割分担

(1) 整備新幹線における保有と運行

1) 施設の整備・保有

整備新幹線（全幹法に基づき昭和 48 年に整備計画が決定された 4 路線 5 区間）については、鉄運機構が施設の整備・保有を行っている。

これは独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下、鉄運機構法）の第 13 条に機構の業務が規定されており、同条第 1 項第 1 号に施設の建設、同条第 1 項第 3 号に当該施設の貸し付け又は譲渡について規定されているためである。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

第 13 条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- 一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと。
 - 二 新幹線鉄道の建設に関する調査を行うこと。
 - 三 第一号の規定により建設した鉄道施設を当該新幹線鉄道の営業を行う者に貸し付け、又は譲渡すること。
- （後略）

表 整備新幹線の区間と整備主体と運行主体

路線名	区間	整備主体	運行主体 ※全幹法上の表記は 「営業主体」
北海道新幹線	新青森～新函館北斗	鉄運機構	JR 北海道
東北新幹線	盛岡～新青森		JR 東日本
北陸新幹線	高崎～上越妙高		JR 東日本
北陸新幹線	上越妙高～敦賀		JR 西日本
九州新幹線	博多～鹿児島中央		JR 九州
九州新幹線（長崎ルート）	武雄温泉～長崎		JR 九州

2) 車両の保有

鉄運機構法第 13 条により定められた機構の職務には、鉄道施設の建設と鉄道施設の貸付・譲渡とあるが、この「鉄道施設」については、鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）で定義があり、車両は含まれていない。

そのため、鉄道施設の建設等を行う鉄運機構ではなく、整備新幹線を運行する JR 各社が車両を保有している。

鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）

第 9 条 法第八条第一項の鉄道施設は、次のとおりとする。

- 一 鉄道線路
- 二 停車場

- | | |
|---|--------------|
| 三 | 車庫及び車両検査修繕施設 |
| 四 | 運転保安設備 |
| 五 | 変電所等設備 |
| 六 | 電路設備 |

3) 運行(営業)

営業は、日本国有鉄道改革法（昭和 61 年法律第 87 号）により、国鉄から業務を継承した地域ごとに、該当する JR が担っている。

4) 施設の維持管理

鉄運機構は新幹線の鉄道施設の建設後は、各 JR に施設を貸付ける。軌道（レール）や架線等の設備の日々の点検は各 JR が行うこととなっており、貸付料の算定式の基準においても「収益」の算定に当たって、施設の管理費が差し引かれている。

$$\text{収益} = \frac{(\text{整備新幹線の収益} + \text{既設線の収益})}{\text{整備新幹線が整備される場合}} - \frac{(\text{並行在来線の収益} + \text{既設線の収益})}{\text{整備新幹線が整備されない場合}}$$

*：整備新幹線の収益～（整備新幹線の収入）－（当該事業年度の当該鉄道施設に係る租税＋管理費）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令（平成 15 年政令第 293 号）

（鉄道施設の貸付け等の基準）

第 5 条 法第十四条第一項の規定による鉄道施設又は軌道施設の貸付けで独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が行うものは、次に掲げるものとする。

- 一 法第十三条第一項第一号の規定により建設した全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第六条第一項に規定する営業主体（以下「新幹線営業主体」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設の貸付け

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

第 6 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。

- 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
- 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

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。

- 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
- 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

北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会 報告書（令和 3 年 6 月）P. 15

②営業主体（JR）との関係

【現状と課題】

- JR は全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣から新幹線の営業主体として指名を受け、開業後の新幹線の運行を行うとともに施設の維持管理を実施することになっている。

(2) 普通鉄道の上下分離事例における保有と運行

普通鉄道においては、輸送の実施を上物事業者（第二種鉄道事業者）、インフラ部分の保有を下物事業者（第三種鉄道事業者）が行うこととなっている。

以下では、ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道及び都市鉄道利便増進事業における上下間での役割分担について整理する。

1) ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道

ニュータウン鉄道と空港アクセス鉄道の保有・運行についての定めはない。そのため、ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道が整備される場合は、鉄道事業法に基づき第一種鉄道事業者による上下一体運営又は第二種・第三種鉄道事業者による上下分離経営となる。

表 鉄道事業の種類

事業の種類	施設の 整備・保有	運送・経営	備考
第一種鉄道事業	○	○	従来型の鉄道事業 （上下一体方式の事業）
第二種鉄道事業	—	○	他の事業者が敷設した鉄道線路を利用して 鉄道による旅客・貨物の運送を行う
第三種鉄道事業	○	—	鉄道線路を敷設し、第一種・第二種鉄道事 業者に経営させる

①. 成田空港線の事例

成田空港線（通称：成田スカイアクセス線）は、東京都の京成高砂駅から成田空港までを結ぶ路線で、ニュータウン鉄道・空港アクセス鉄道として整備された。区間ごとに体制が異なる上下分離方式がとられており、以下の事業者により保有・運行がなされている。なお、図中の「分界点」から「成田空港駅」までは、成田空港高速鉄道と JR 東日本の上下分離区間でもある。

	京 成 上 野 駅	京 成 高 砂 駅	小 室 駅	印 旛 日 本 医 大 駅	分 界 点	成 田 空 港 駅
	12.7km	19.8km	12.5km	10.7km	8.4km	
第1種鉄道事業者 (運送+財産)	京成電鉄	北総鉄道				
第2種鉄道事業者 (運送)			北総鉄道			
第3種鉄道事業者 (財産)			千葉ニュー タウン鉄道	成田高速鉄道 アクセス	成田空港高速鉄道	
運行管理業務	京成電鉄	北総鉄道		京成電鉄		
保守業務	京成電鉄	北総鉄道		京成電鉄		

図 成田空港線の保有・運行の区分

出典：安全報告書 2023（北総鉄道株式会社, 令和5年6月）

施設は、区間に応じて北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港国鉄が保有しているが、このうち第三種鉄道事業者の千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道については、施設の日常点検を第二種鉄道事業者へ委託している。

（参考）成田高速鉄道アクセス及び成田空港高速鉄道の安全報告書での記述

成田高速鉄道アクセス	なお、弊社線の鉄道施設の保守及び保守の管理については、運行事業者である京成電鉄株式会社に委託することにより、同社における運行を含めた一元的な管理のもとに安全性の確保を図っています (2023 年度安全報告書 「はじめに」 より)
成田空港高速鉄道	(1) 当社の鉄道施設の保守及び保守の管理は、上記2社（※受注者補注：JR 東日本と京成電鉄）と締結した「成田空港高速鉄道線の保守及び保守の管理等に関する契約」及び「成田空港高速鉄道線の保守及び保守の管理等に関する覚書」に基づき行っています (安全報告書（令和4年発行）p,5 より)

また、同線の「車両の保有」については、第二種鉄道事業者の京成電鉄及び北総鉄道、第三種鉄道事業者の千葉ニュータウン鉄道によりなされている。ただし、千葉ニュータウン鉄道が保有する車両はすべて北総鉄道に賃貸されている。

出典：京成電鉄株式会社 第181期有価証券報告書

2) 都市鉄道利便増進事業

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が整備構想を、都市鉄道施設の営業を行おうとする者が営業構想を、それぞれ国土交通大臣から認定を得る。

都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）

第4条 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、国土交通省令で定めるところにより、当該都市鉄道施設の整備に関する構想（以下「整備構想」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。

2 速達性向上事業として都市鉄道施設の営業を行おうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、当該都市鉄道施設の営業に関する構想（以下「営業構想」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。

（後略）

①. 神奈川東部方面線の事例

令和7年3月現在、この事業を活用して整備された事例は、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線、相鉄・JR直通線）のみである。なお、神奈川東部方面線では、鉄運機構が認定整備構想事業者（保有主体）となっているため、新幹線と同様に、車両は認定営業構想事業者（運行主体）である相模鉄道・東急電鉄が保有している。

表 神奈川東部方面線の保有と運行

区間	認定整備構想事業者	認定営業構想事業者
相鉄本線西谷駅～ JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近	鉄運機構	相模鉄道株式会社
JR 東海道線横浜羽沢駅付近～ 東急東横線・目黒線日吉駅	鉄運機構	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社



図 神奈川東部方面線 路線図

出典：鉄道建設・運輸施設整備支援機構 HP<<https://www.jrtt.go.jp/project/kanagawa-east.html>>

(3) 軌道における上下分離における整備・保有と運行

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交通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）に分離して整理することが可能となった。

出典：令和 5 年度「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」報告書

1) 札幌市交通局

札幌市交通局が運営していた路面電車は、令和 2 年度（2020 年度）に軌道運送高度化事業に基づき上下分離が行われた。運輸審議会に提出された札幌市軌道運送高度化実施計画によると、上の役割分担は以下のようになっている。

①. 施設の整備・保有

軌道の整備及び保有は、軌道整備事業者（下物事業者）である札幌市交通局が行う。ここでいう軌道施設とは、線路、電車線、信号・通信施設、停留場を指している。

さらに、施設の維持管理も軌道整備事業者が行っている。

②. 車両の保有

車両の保有は、軌道整備事業者（下物事業者）である札幌市交通局が行う。ただし、車両の日常点検等については、軌道運送事業者（上物事業者）である札幌市交通事業振興公社に委託されている。

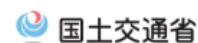
③. 運行（営業）

電車の運行については、軌道運送事業者（上物事業者）である（一財）札幌市交通事業振興公社が行っている。

④. 施設の維持管理

施設の維持管理のうち、施設の日常点検等については、軌道運送事業者（上物事業者）である札幌市交通事業振興公社に委託されている。

札幌市軌道運送高度化実施計画の変更認定の概要



申請者：軌道整備事業者：札幌市
軌道運送事業者：（一財）札幌市交通事業振興公社

○札幌市交通局は、路面電車の維持・活性化のため「軌道運送高度化事業」を平成25年度から実施中
○当該事業を確実に実施するため、令和2年度から軌道事業の「上下分離」実施を予定

軌道運送高度化実施計画変更の内容

- ①路線のループ化（平成27年12月実施済）
- ②既設線のバリアフリー化、制振軌道化（実施中）
- ③低床車両（LRV）の導入（実施中、一部計画変更）
- ④上下分離制度の導入（追加）

期待される
効果

- ・環状運行による利用者の利便向上、回遊性の向上
- ・低床車両導入や停留所のバリアフリー化による利便性の向上
- ・魅力と賑わいのある都心のまちづくり
- ・騒音、振動を抑制する軌道の整備
- ・上下分離制度導入による地域公共交通の維持・活性化



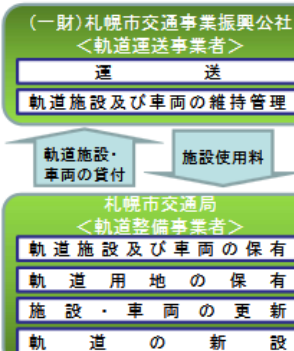
①路線のループ化（～平成27年度）
・駅前通線のサイドリザーベーション方式による制振軌道新設
・西4丁目・すすきの停留場の改良
・狸小路停留場の新設

②既設線の整備
・スロープの設置、ホームと車両の隙間解消などのバリアフリー停留場の整備
・騒音、振動を抑制する軌道の整備

③新型車両（LRV）の導入

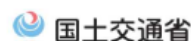
- ・3車体連接タイプ（2両）※導入済
- ・単車タイプ（9両）※導入予定

④上下分離後の事業形態

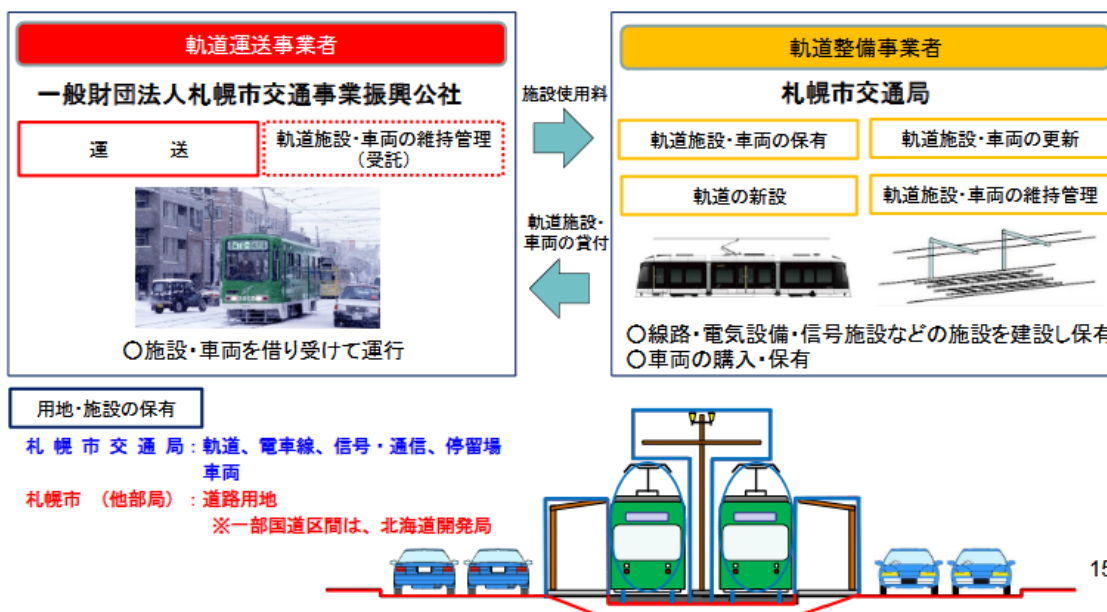


出典：運輸審議会＜<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001317450.pdf>>

上下分離制度の導入



○札幌市交通局は、2013年度から路面電車の維持・活性化のため「軌道運送高度化事業」を実施中。
○当該事業を確実に実施するため、2020年度から軌道事業の「上下分離」を実施し、路面電車の維持・活性化を図る。



出典：運輸審議会＜https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/unyu00_sg_000339.html>

2) 富山市における路面電車の例

2008 年から 2015 年にかけて、富山市内では軌道運送高度化事業として市内電車環状線化事業、南北接続第Ⅰ期事業及び同第Ⅱ期事業の路面電車の延伸等による整備が進められた。事業の経緯の概略は以下のとおりとなっている。

表 富山市における軌道運送高度化事業の概略

計画認定	対象路線	事業概要
2008 年	市内電車環状線化事業	軌道運送高度化事業により、丸の内～西町間を上下分離方式で整備し、本線と支線を連絡。環状運転を開始。 (既存区間は引き続き富山地方鉄道保有)
2013 年	南北接続第Ⅰ期事業	軌道運送高度化事業により、富山駅高架下～富山駅前中央交差点の区間を上下分離方式で整備し、富山駅までの乗り入れを開始。
2017 年	南北接続第Ⅱ期事業	富山駅高架下～奥田中学校前の区間を軌道運送高度化事業の事業区間に含める計画変更を実施。 富山駅北～奥田中学校前の既存線（富山ライトレール（当時）保有区間）の軌道施設を富山市へ譲渡のうえ、そのうち永楽町～奥田中学校前の区間を複線化。さらに富山駅北停留場を富山駅高架下まで移設・延伸。富山駅南北の通し運転開始。 ※事業期間中に富山地方鉄道が富山ライトレールを吸収合併

①. 施設の整備・保有

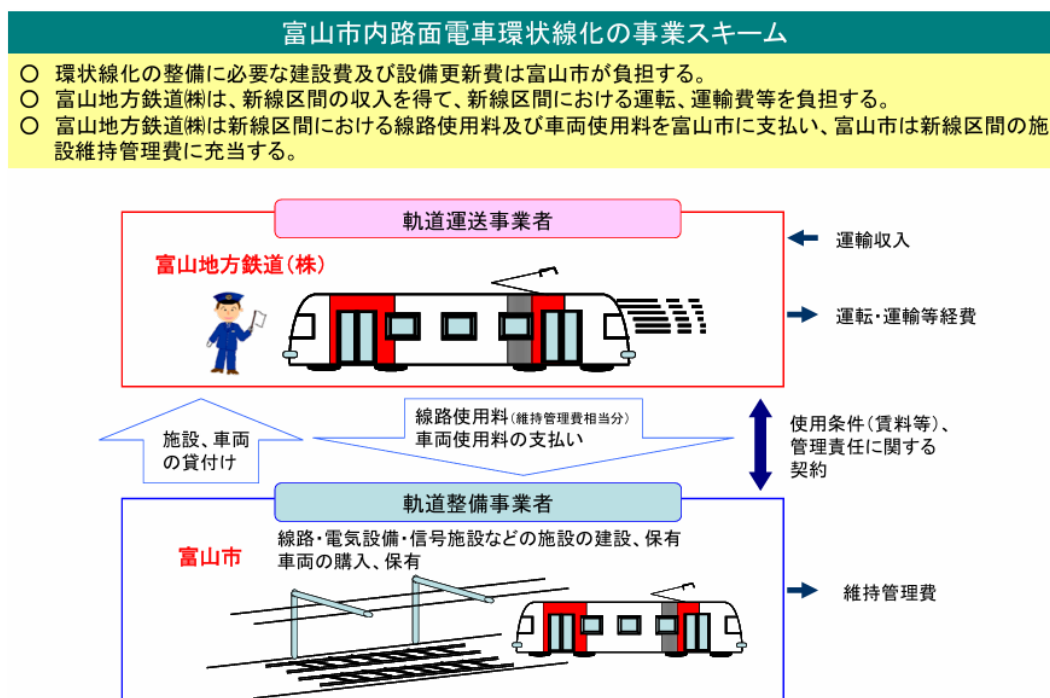
地域公共交通の活性化及び再生法に基づき、市内電車環状線化事業、南北接続第Ⅰ期事業、南北接続第Ⅱ期事業の3つの事業はいずれも、上下分離方式で実施されている。富山市が軌道整備事業者（下物事業者）となっており、施設の整備は富山市によって実施されている。

軌道施設は、軌道整備事業者である富山市が保有している。ここでいう軌道施設とは、線路、電車線、信号・通信施設、停留場を指す。施設の維持管理も軌道整備事業者が行うこととされている。なお、市内電車環状線化整備時、南北接続第Ⅰ期整備時、第Ⅱ期整備時いずれも、軌道施設の保有は一貫して富山市が行っている。

②. 車両の保有

A. 市内電車環状線化整備時

市内電車環状線化整備時のスキーム図は以下に示すとおりとなっている。環状線の開業に伴い導入された車両は富山市が購入し保有し、日常点検は富山地方鉄道に委託されている。



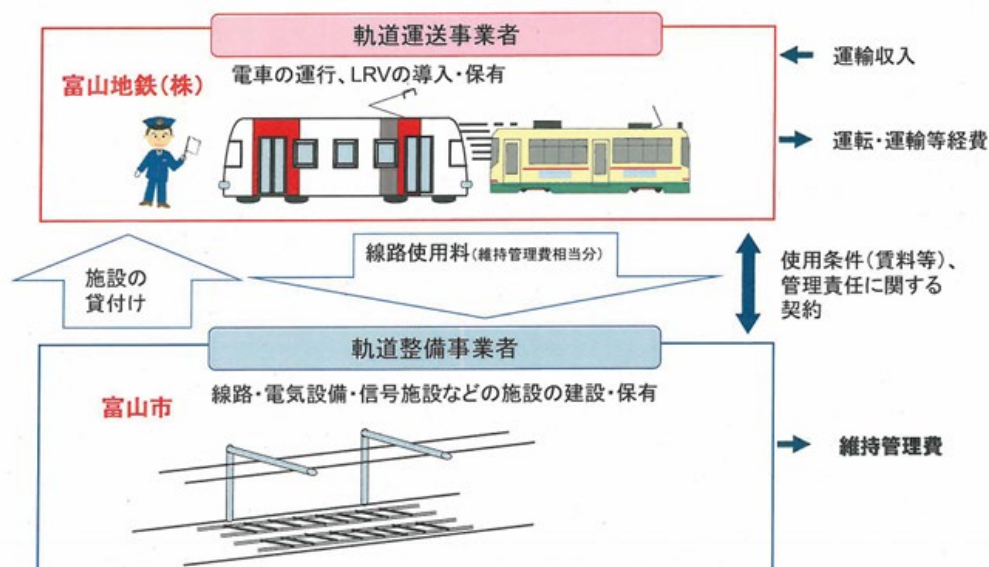
B. 南北接続第Ⅰ期整備時

南北接続第Ⅰ期整備時のスキームは以下に示すとおりとなっている。南北接続第Ⅰ期事業の開業に伴い必要となる車両は、軌道運送事業者である富山地方鉄道が購入・保有することとなった。

申請区間の上下分離スキーム

国土交通省

- 軌道施設の整備に必要な建設費及び軌道施設の設備更新費は富山市が負担。
- 富山地方鉄道㈱はLRVを計画的に導入。(H26～H31 4両)
- 富山地方鉄道㈱は新線区間の収入を得て、新線区間における運転・運輸費等を負担。
- 富山地方鉄道㈱は新線区間の線路使用料を富山市に支払い、富山市は新線区間の施設維持管理費に充当。



1

出典：国土交通省 HP<<https://www.mlit.go.jp/common/000993740.pdf>>

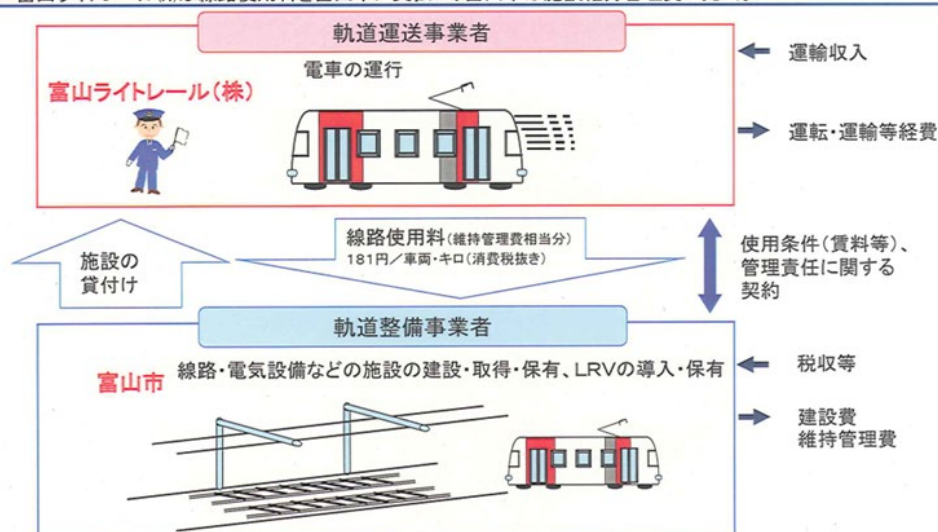
C. 南北接続線第Ⅱ期整備時

南北接続線第Ⅱ期整備時のスキーム図は以下に示すとおり。富山ライトレール（当時）が所有していた既存車両を富山市へ譲渡のうえ、新たに富山市が1編成を追加で購入し保有することとなった。車両の日常点検は富山地方鉄道に委託されている。

申請区間の上下分離スキーム

国土交通省

- 軌道施設の整備に必要な建設費及び軌道施設の設備更新費、LRVの購入費は富山市が負担。
- 富山ライトレール既存区間の軌道施設を富山市へ譲渡。
- 富山ライトレールの既存LRVを富山市へ譲渡。
- 富山ライトレールは運賃収入を得て、運転・運輸費等を負担。
- 富山ライトレールは線路使用料を富山市に支払い、富山市は施設維持管理費に充当。



1

出典：国土交通省 HP<<https://www.mlit.go.jp/common/001111008.pdf>>

③. 運行

電車の運行については、軌道運送事業者である富山地方鉄道（合併前の富山ライトレールを含む）が行っている。

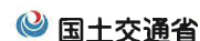
④. 施設の維持管理

施設の維持管理のうち、施設の日常点検等については、軌道運送事業者（上物事業者）である富山地方鉄道に委託されている。

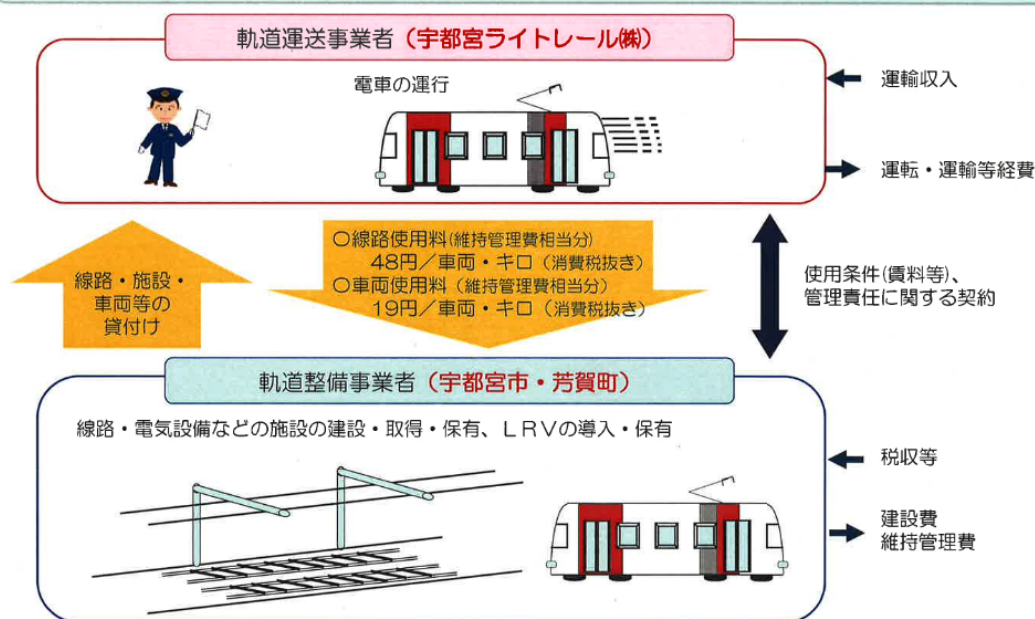
3) 宇都宮ライトレール

宇都宮市及び芳賀町では、渋滞解消等を目的に宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地間で軌道運送高度化事業により上下分離方式で軌道整備が行われた。二者の役割分担は以下のとおりとなっている。

申請区間の上下分離スキーム



- ・整備に必要な建設費及び設備更新費は宇都宮市及び芳賀町が負担。
- ・宇都宮ライトレール株式会社は、整備区間における収入を得て、整備区間における運転、運輸費等を負担。
- ・宇都宮ライトレール株式会社は、整備区間における施設使用料（線路使用料及び車両使用料）を宇都宮市、芳賀町に支払い、宇都宮市及び芳賀町は整備区間の施設、車両等の維持管理に充当。



1

出典：国土交通省 HP<<https://www.mlit.go.jp/common/001144556.pdf>>

①. 施設の整備・保有

地域公共交通の活性化及び再生法に基づき、上下分離方式で実施されている。宇都宮市及び芳賀町が軌道整備事業者（下物事業者）となっており、施設の整備を実施している。

軌道施設の保有は、軌道整備事業者である宇都宮市及び芳賀町が行う。ここでいう軌道施設とは、線路、電車線、信号・通信施設、停留場を指しており、施設の維持管理も軌道整備事業者が行うこととされている。軌道施設の日常点検等については、軌道運送事業者（上物事業者）である宇都宮ライトレールに委託されている。

②. 車両の保有

車両は宇都宮市が購入・保有している。車両の日常点検等については、軌道運送事業者である宇都宮ライトレールに委託されている。

③. 運行

電車の運行については、軌道運送事業者である宇都宮ライトレールが行っている。

④. 施設の維持管理

施設の維持管理のうち、施設の日常点検等については、軌道運送事業者である宇都宮ライトレールに委託されている。

(4) 整備・保有主体と運行主体の役割分担

鉄軌道の各事業における整備・保有主体と運行主体と役割分担については、いわゆる下物事業者が鉄道施設を保有し、上物事業者が運行を担うことを基本としながら、車両の保有については、上物事業者が保有する事例、下物事業者が保有する事例双方を確認した。なお、鉄運機構が関わる場合には、車両の保有については鉄運機構が行えないことも確認した。

表 上下分離方式における整備・保有主体と運行主体との役割分担

	整備新幹線	ニュータウン鉄道 ・空港アクセス鉄道	都市鉄道等 利便増進事業 (神奈川東部方面線)	軌道運送 高度化事業
軌道施設の 保有	鉄運機構	区間ごとに 鉄道事業許可に応じた 第一種鉄道事業者又は第 三種鉄道事業者	鉄運機構	地方公共団体
軌道施設の 日常点検	地域の JR	第二種鉄道事業者 (運行主体)	相模鉄道・東急電鉄・ JR 東日本	運行事業者
車両の保有	地域の JR (鉄運機構法により、 機構は車両の保有がで きない)	上下どちらも 事例あり	相模鉄道・東急電鉄・ JR 東日本 (鉄運機構法により、 機構は車両の保有がで きない)	上下どちらも 事例あり
車両の日常 点検	地域の JR	第二種鉄道事業者 (運行主体)	相模鉄道・東急電鉄・ JR 東日本	運行事業者
運行の主体	地域の JR	第二種鉄道事業者	相模鉄道・東急電鉄・ JR 東日本	運行事業者
根拠法等	全幹法・ 鉄運機構法	鉄道事業法等	都市鉄道等利便増進 法・鉄運機構法	地域交通法

7.5 施設を保有する上での課題

7.5.1 租税の取り扱い

上下分離を行う場合、用地を所有する下物事業者に固定資産税等の公租公課負担が発生する。

現在、鉄道事業者もしくは鉄運機構が施設を保有する場合の公租公課については、次のような減免措置が取られている。

1) 不動産取得税

鉄道用地等の取得にかかる不動産取得税については、地方税法（昭和 25 年法律第 226 号）第 73 条の 4 により減免の規程がある。鉄運機構が保有する鉄道施設について、道府県はその鉄道施設（事務所又は宿舎（業務上宿舎を使用すべき義務がある者が使用するものとされている宿舎を除く。）の用に供する不動産を除く）の不動産の取得に対しては、不動産取得税を課することができないとされている。鉄運機構以外が保有する路線に関しては地方税法上の減免措置に関する規定はない。

地方税法（昭和 25 年法律第 226 号）

第 73 条の 4 道府県は、次の各号に規定する者が不動産をそれぞれ当該各号に掲げる不動産として使用するために取得した場合には、当該不動産の取得に対しては、不動産取得税を課することができない。

- 一 独立行政法人郵便貯金簡易生命保険管理・郵便局ネットワーク支援機構、独立行政法人水資源機構、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、日本放送協会、土地改良区、土地改良区連合、国立研究開発法人日本原子力研究開発機構、国立研究開発法人理化学研究所及び国立研究開発法人量子科学技術研究開発機構が直接その本来の事業の用に供する不動産で政令で定めるもの

三十八 特定建設線（全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第四条第一項に規定する基本計画に定められた同項に規定する建設線のうち政令で定めるものをいう。）の同法第六条第一項に規定する建設主体として同項の規定により国土交通大臣が指名した法人が同法第九条第一項の規定による国土交通大臣の認可を受けた当該特定建設線の工事実施計画に係る同法第二条に規定する新幹線鉄道の鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第八条第一項に規定する鉄道施設の用に供する不動産で政令で定めるもの

地方税法施行令（昭和 25 年政令第 245 号）

第 36 条の 3

4 法第七十三條の四第一項第一号に規定する独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が直接その本来の事業の用に供する不動産で政令で定めるものは、次に掲げる不動産とする。

- 一 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）第十三条第一項第三号の規定により新幹線鉄道の営業を行う者に譲渡する鉄道施設又は同項第六号の規定により鉄道事業者に譲渡する鉄道施設若しくは軌道施設の用に供する不動産
- 二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十三条第一項第三号又は第六号の規定により鉄道事業者（日本国有鉄道改革法（昭和六十一年法律第八十七号）第十一条第二項に規定する承継法人に限る。）に貸し付ける鉄道施設の用に供する不動産のうち、事務所又は宿舎（業務上宿舎を使用すべき義務がある者が使用するものとされている宿舎を除く。）の用に供する不動産以外のもの

第 37 の 9 の 11 法第七十三條の四第一項第三十八号に規定する建設線のうち政令で定めるものは、同号に規定する建設線のうち国土交通大臣が総務大臣と協議して定めるものとする。

2 法第七十三條の四第一項第三十八号に規定する鉄道施設の用に供する不動産で政令で定めるものは、当該施設の用に供する不動産のうち次に掲げるもの以外のものとする。

- 一 事務所の用に供する不動産
- 二 宿舎（業務上宿舎を使用すべき義務がある者が使用するものとされている宿舎を除く。）の用に供する不動産

2) 固定資産税

鉄道用地に対する固定資産税については、固定資産評価基準に減免の規定がある。線路敷の用に供する土地、停車場等の用に供する土地、線路敷等に隣接する変電所や現業従業員の詰所の用に供する土地については、当該鉄道用地に沿設する土地の価格の3分の1に相当する価格によってその価格を求めることとされている。

構築物については、地方税法第349条の3に減免の規程がある。普通鉄道又は軌道については、固定資産税が課せられることとなった年度から5年間の課税標準が構築物の価格の3分の1、その後5年間の課税標準が3分の2と減免される。また、整備新幹線の場合、固定資産税が課せられることとなった年度から5年間の課税標準は、構築物の価格の6分の1、その後5年間課税標準が3分の1と減免される。さらに、都市鉄道利便増進事業により敷設された鉄道施設については、固定資産税が課せられることとなった年度から5年間の課税標準は3分の2に減免される。

固定資産税評価基準（昭和38年自治省告示第158号 令和5年11月15日改正）

第10節 雑種地

三 鉄軌道用地の評価

1 次に掲げる鉄道又は軌道による運送の用（以下単に「運送の用」という。）に供する土地（以下「鉄軌道用地」という。）の評価は、2に定めるものを除き、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によってその価額を求める方法によるものとする。この場合において、「鉄軌道用地に沿接する土地の価額」は、当該鉄軌道用地をその沿接する土地の地目、価額の相違等に基づいて区分し、その区分した鉄軌道用地に沿接する土地の価額、その区分した鉄軌道用地の地積等を総合的に考慮して求めるものとする。

- (1) 線路敷（工場の敷地内にあるものを除く。）の用に供する土地
- (2) 停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備又はプラットホーム・積卸場の用に供する土地
- (3) (1)又は(2)の土地に接する土地で、変電所、車庫、倉庫（資材置場を含む。）、踏切番舎又は保線区、検車区、車掌区、電力区、通信区等の現業従業員の詰所の用に供するもの

2 鉄軌道用地のうち複合利用鉄軌道用地の評価は、次の(1)から(3)までに定めるところによるものとする。ただし、「小規模な鉄道施設を有する建物」（別表第7の3）に該当する建物の敷地については、地目は宅地とし、その評価は第3節に定める方法によるものとする。

(1) 複合利用鉄軌道用地とは、次に掲げるものをいう。

ア 複合利用建物（運送の用に供する部分と鉄道又は軌道による運送以外の用（以下単に「運送以外の用」という。）に供する部分を有する建物をいう。以下本節及び別表第7の3において同じ。）の敷地である鉄軌道用地（イに該当するものを除く。）

イ 鉄軌道用地でその上部に設置された人工地盤等の上に複合利用建物等（複合利用建物又は運送以外の用にのみ供する建物をいう。以下同じ。）があるものその他人工地盤等の上を運送以外の用に供するもの又は鉄軌道用地で近接する土地にある複合利用建物等の一部がその上部にあるもの

ウ 鉄軌道の高架下にある鉄軌道用地で、当該土地に運送以外の用にのみ供する建物があるものその他当該土地を運送以外の用に供するもの（アに該当するものを除く。）

(2) 複合利用建物に該当するかどうかについては、次に定めるところによるものとする。

ア 原則として一棟の建物ごとに判断するものとする。ただし、利用状況や形状等からみて当該建物を区分することができる場合には、これを区分し、当該区分された部分をそれぞれ一棟の建物とみなす。

イ 次の部分については、運送の用に供する部分とみなす。

(ア) 運送の用に供する部分を有する建物のうち運送以外の用に供する部分（運送以外の用に供する部分が連たんする場合には、当該連たんする一団の部分）で床面積が10平方メートル以下のもの

(イ) プラットホームの一部で運送以外の用に供する部分

ウ 運送の用に供する部分を有する建物のうち運送以外の用に供する部分の合計床面積が250平方メートル未満の建物は、そのすべてを運送の用に供する建物とみなす。

(3) 複合利用鉄軌道用地の評価は、原則として次のアの評価単位ごとに行い、イにより複合利用鉄軌道用地の地積を運送の用に供する部分の面積と運送以外の用に供する部分の面積であん分し、ウによりそれぞれの地積に対応する価額を算出し、これらの価額を合算してその価額を求める方法によるものとする。

ア 評価単位

- (ア) (1)アに掲げる鉄軌道用地の評価は、当該建物（(2)アただし書により一棟の建物とみなされたものを含む。）の敷地ごとに行うものとする。
- (イ) (1)イに掲げる鉄軌道用地の評価は、人工地盤等が設置されている場合には、当該人工地盤等をその上の利用状況等に応じて区分し、その区分した部分を地表面に水平投影した範囲ごとに行うものとする。また、近接する土地にある複合利用建物等の一部が鉄軌道用地の上部にある場合には、当該部分を地表面に水平投影した範囲ごとに行うものとする。
- (ウ) (1)ウに掲げる鉄軌道用地の評価は、当該土地の利用状況等に応じて当該土地を区分し、その区分した土地ごとに行うものとする。

イ 複合利用鉄軌道用地の地積のあん分複合利用鉄軌道用地の地積をあん分する場合において、運送の用に供する部分と運送以外の用に供する部分のそれぞれの面積の算定は、建物にあつては床面積、建物以外にあつてはその面積を用いて行うものとする。

ただし、建物の屋上が、駐車場に利用される等運送以外の用に供されている場合は当該部分の面積を運送以外の用に供する部分の面積に算入し、運送の用に供されている場合は当該部分の面積を運送の用に供する部分の面積に算入する。

この場合において、運送の用に供する部分とみなすものについては、(2)イ及びウの例によるものとする。

ウ 運送の用に供する部分又は運送以外の用に供する部分に相当する地積に対応する価額の算出

- (ア) 運送の用に供する部分に相当する地積に対応する価額は、複合利用鉄軌道用地を含む鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によつて求めるものとする。この場合において、「鉄軌道用地に沿接する土地の価額」は、1の例により求めるものとする。
- (イ) 運送以外の用に供する部分に相当する地積に対応する価額は、複合利用鉄軌道用地の附近の土地の価額に比準して求めるものとする。この場合において、必要に応じて当該土地の利用状況、形状及び利用上の障害要因の状況などを考慮して価額を求めるものとする。

地方税法（昭和25年法律第226号）

第349条の3 鉄道事業法第七条第一項に規定する鉄道事業者若しくは軌道法第四条に規定する軌道経営者又は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が新たな営業路線の開業のために敷設した鉄道（鉄道事業法第二条第六項に規定する専用鉄道を除く。以下この項において同じ。）又は軌道に係る線路設備、電路設備その他の政令で定める構築物（営業路線の線路の増設をするために敷設した鉄道又は軌道に係る線路設備、電路設備その他の政令で定める構築物を含む。）に対して課する固定資産税の課税標準は、前条の規定にかかわらず、当該構築物に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税については当該構築物の価格（償却資産課税台帳に登録された賦課期日における価格をいう。以下この条において同じ。）の三分の一の額とし、その後五年度分の固定資産税については当該構築物の価格の三分の二の額とする。ただし、当該構築物のうち、鉄道又は軌道と道路とを立体交差させるために新たに建設された立体交差化施設に係る線路設備で総務省令で定めるものに対して課する固定資産税の課税標準は、当該線路設備の価格の三分の一（当該線路設備に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税については、当該線路設備の価格の六分の一）の額とする。

2～11 略

12 全国新幹線鉄道整備法第二条に規定する新幹線鉄道の路線のうち、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線及び九州新幹線に係る新たな営業路線の開業のために敷設された鉄道（鉄道事業法第二条第六項に規定する専用鉄道を除く。以下この項において同じ。）に係る線路設備、電路設備その他の政令で定める構築物（営業路線の軌間の拡張又は線路の増設をするために敷設した鉄道に係る線路設備、電路設備その他の政令で定める構築物を含む。）に対して課する固定資産税の課税標準は、前条又は第一項の規定にかかわらず、当該構築物に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税については当該構築物の価格の六分の一の額とし、その後五年度分の固定資産税については当該構築物の価格の三分の一の額とする。

（後略）

附則第15条

15 鉄道事業法第七条第一項に規定する鉄道事業者若しくは軌道法第四条に規定する軌道経営者又はこれらの者に都市鉄道等利便増進法第二条第七号に規定する速達性向上事業により整備される施設の貸付けを行う法人で政令で定めるものが当該速達性向上事業により令和三年四月一日から令和九年三月三十一日までの間に取得した同条第三号に規定する都市鉄道施設で政令で定めるものの用に供する家屋及び償却資産に対して課する固定資産税又は都市計画税の課税標準は、第三百四十九条、第三百四十九条の二又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、当該家屋及び償却資産に対して新たに固定資産税又は都市計画税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、当該家屋及び償却資産に係る固定資産税又は都

市計画税の課税標準となるべき価格の三分の二の額とする。
地方税法施行令（昭和 25 年政令第 245 号） 附則第 11 条 1～20 略 21 法附則第十五条第十五項に規定する都市鉄道施設で政令で定めるものは、停車場建物、旅客用通路、停車場設備、線路設備又は電路設備とする。 （後略）

3) 事業所税

事業所税は、人口 30 万人以上の都市等が、都市環境の整備及び改善に関する事業に要する費用に充てるため、事業所等において事業を行う者に対して課す目的税である。

地方税法施行令第 56 条の 15 の定めにより、那覇市が課税団体に該当するが、地方税法第 701 条の 34 の定めにより、鉄道事業者の鉄道施設には課税できないこととされている。

地方税法（昭和 25 年法律第 226 号） 第 701 条の 34 1～2 略 3 指定都市等は、次に掲げる施設に係る事業所等において行う事業に対しては、事業所税を課することができない。 一から十九 略 二十 鉄道事業法第七条第一項に規定する鉄道事業者又は軌道法第四条に規定する軌道経営者がその本来の事業の用に供する施設で政令で定めるもの （後略）
地方税法施行令（昭和 25 年政令第 245 号） 第 56 条の 15 第七百一条の三十一第一項第一号ハに規定する政令で指定する市は、旭川市、秋田市、郡山市、いわき市、宇都宮市、前橋市、高崎市、川崎市、所沢市、越谷市、市川市、船橋市、松戸市、柏市、八王子市、町田市、横須賀市、藤沢市、富山市、金沢市、長野市、岐阜市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、豊田市、四日市市、大津市、豊中市、吹田市、高槻市、枚方市、姫路市、明石市、奈良市、和歌山市、倉敷市、福山市、高松市、松山市、高知市、久留米市、長崎市、大分市、宮崎市、鹿児島市及び那覇市とする。 第 56 条の 36 法第七百一条の三十四第三項第二十号に規定する政令で定める施設は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第七条第一項に規定する鉄道事業者又は軌道法（大正十年法律第七十六号）第四条に規定する軌道経営者がその本来の事業の用に供する施設のうち次に掲げる施設以外の施設とする。 一 事務所 二 発電施設

7.5.2 大規模な修繕及び災害復旧に関する負担

(1) 新幹線鉄道大規模改修引当金積立

開業から一定年数が経過し、新幹線の大規模改修を行う際には、相当の費用を要するため、全幹法の第 4 次改正（平成 14 年）の際に「新幹線鉄道大規模改修引当金積立制度」が創設された。

この制度は、国土交通大臣が、新幹線鉄道を所有し、営業を行う法人にあつて、引当金を積み立てることが必要かつ適当と認められるものを指定し、指定を受けた法人は国土交通大臣の承認を受けた引当金積立計画に従い、新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てるものである。

引当金は大規模改修の施工時に取り崩され、橋梁・トンネル・のり面や防音壁の改修が行われる。現在では、3 社が指名されている。

全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 7116 号） 第 15 条 国土交通大臣は、新幹線鉄道を所有し、かつ、その営業を行う法人（以下「所有営業主体」という。）であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち当該所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の営業の開始の日から経過した期間及び当該区間における車両の走行の実績並びに当該所有営業主体の財務の状況その他の事情を勘案して当該区間の大規模改修の実施に要する費用の支出に備えるため第十七条第一項に規定する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ものを、当該区間を

明らかにして指定することができる。

- 2 前項の「大規模改修」とは、新幹線鉄道に係る鉄道施設であつて車両の走行が直接その機能の低下をもたらすもののうち国土交通省令で定めるものの取替え又はこれと同等の効果を有すると認められる方法による改修に関する工事であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の全部にわたり行われ、着手から完了までの期間がおおむね十年以内であるものをいう。

表 指名を受けた所有営業主体と積立計画

	指名日	大規模改修に 要する期間	大規模修繕に 要する費用総額	積み立てるべき 引当金積立期間	積み立てるべき 引当金総額
JR 東海 (東海道新幹線)	平成 14 年 8 月 12 日	平成 25 年 4 月～ 平成 35 年 3 月	7,308 億円	平成 14 年 10 月 ～平成 25 年 3 月	3,500 億円
JR 東日本 (東北・上越新幹線)	平成 27 年 12 月 22 日	平成 43 年 4 月～ 平成 53 年 3 月	1 兆 0,406 億円	平成 28 年 4 月～ 平成 43 年 3 月	3,600 億円
JR 西日本 (山陽新幹線)		平成 40 年 4 月～ 平成 50 年 3 月	1,557 億円	平成 28 年 4 月～ 平成 40 年 3 月	500 億円

(注) JR 東海の積立計画は平成 25 年に変更された値

出典：国土交通省 HP<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/08/081001_.html>

<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000068.html>

<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000104.html>

(2) 鉄道軌道整備法による災害復旧

大規模な災害を受けた鉄道事業者が行う災害復旧事業については、鉄道軌道整備法（昭和 28 年法律第 169 号）により国が一部補助する制度が整備されている。平成 30 年までは赤字事業者の赤字路線に限り、要件を満たせば補助対象となったが、鉄道軌道整備法の改正を受け、黒字事業者であっても補助対象となった。ただし、路線の収支としては赤字であることが条件となっている。

表 鉄道軌道整備法による補助対象

対象	赤字事業者の赤字路線	黒字事業者の赤字路線
要件	(1) 復旧に要する費用が対象路線の年間収入の 1 割以上であること (2) 対象事業者が過去 3 年間赤字であること又は今後 5 年を超えて赤字になると見込まれること (3) 被害を受けた路線が、復旧に要する費用を含めると赤字になると見込まれること	(1) 復旧に要する費用が対象路線の年間収入以上であること (2) 対象路線が過去 3 年間赤字であること (3) 原因となった災害が激甚災害その他これに準ずる特に大規模の災害であること (4) 長期的な運行の確保に関する計画を策定すること（交付基準にて要件とする予定）
補助割合	4 分の 1 以内	4 分の 1 以内
	※ただし、被災地域の交通手段や、事業構造の変更による経営改善の見通し等の事情を勘案し、国土交通大臣が必要と認める場合には、補助割合を 3 分の 1 以内に引き上げることが可能	

出典：国土交通省 HP<https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo09_hh_000057.html>

(3) 国による防災対策及び災害復旧への補助

鉄軌道事業者が実施する鉄道施設の耐震対策・浸水対策や、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対して、国による助成が行われている。

表 制度の内容

費目		助成対象	補助率
鉄道施設総合安全対策事業費補助（耐震対策）	鉄道駅耐震補強事業	乗降客数が一日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅において、駅の建築物の安全性の向上のための耐震補強、及び駅の機能維持のために必要最小限の範囲の構造物で柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費	3分の1以内
	鉄道施設緊急耐震対策事業	その全部又は一部が首都直下地震若しくは南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域内にある路線の橋りょうのうち、地方自治体が指定する緊急輸送道路及び津波避難路（以下「緊急輸送道路等」という。）と交差又は並走する箇所において、緊急輸送道路等の機能維持のために柱、基礎等の補強や落橋防止工の整備により耐震補強に要する経費	
	首都直下地震・南海トラフ地震対策事業	その全部又は一部が首都直下地震若しくは南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域内にある、片道断面輸送量が一日一万人以上の路線であって、ピーク時間あたりの片道列車本数十本以上の区間又は空港アクセス線上にある区間の橋りょう及びトンネルの安全性の向上のために柱、基礎等の補強や落橋防止工の整備により耐震補強を行う事業並びに乗降客一日一万人以上の駅（地平駅を除く。）において、駅の建築物の安全性の向上のための耐震補強、及び駅の機能維持のために必要最小限の範囲の構造物で柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費	
	首都直下地震早期復旧対策事業	その全部又は一部が首都直下地震で震度6強以上が想定される地域内にある、片道断面輸送量が一日五万人以上の路線において、橋りょうの復旧性の向上のために柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費	
鉄道施設総合安全対策事業費補助（豪雨対策）		鉄道河川橋りょう、鉄道に隣接する斜面において、橋りょう補強、斜面对策等の整備に要する経費	3分の1以内
鉄道施設総合安全対策事業費補助（浸水対策）		出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部及びトンネルにおいて、止水板、防水扉、浸水防止機等の整備に要する経費	3分の1以内
鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策事業）		橋りょうやトンネル等の土木構造の長寿命化に資する補強・改良に要する経費	3分の1以内
鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助		（(2)にて詳述）	4分の1以内
特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助		災害復旧事業（原形復旧を原則）に係る工事のため直接必要な本工事費及び附帯工事費 ※補助対象に該当する鉄軌道事業者が鉄軌道事業の事業構造の変更を行い、かつ、当該災害復旧事業により復旧した鉄軌道の施設を、地方公共団体又は公共的団体等が保有する場合に限る。	2分の1以内

出典：鉄道助成ガイドブック＜<https://www.jrtt.go.jp/subsidy/guidebook/guidebook.html>＞

7.6 鉄軌道整備の建設費用に係る国と地方公共団体の負担についての詳細調査

7.6.1 整備新幹線の負担金額の調査

整備新幹線の建設に当たっては、全幹法第13条第2項において、都道府県が負担する費用のうち、一部を市町村に負担させることができるとされている。

そこで近年の新幹線開業事例として、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の建設に当たって、北海道が市町村に対し費用負担を実際に求めたか調査を行った。

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）

第13条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。

4 地方公共団体は、第一項及び第二項に規定するもののほか、新幹線鉄道に関し、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

調査の結果、北海道が全幹法第13条第2項の規定に基づいて費用負担を求めた先ならびに、「その利益を受ける限度」の考え方については以下のとおり回答を得た。

表 北海道新幹線における北海道内の地方公共団体負担

費用負担の求め先	北斗市、木古内町
「その利益を受ける限度」の考え方	駅その他の地域の便益に密接に関連する鉄道施設に係る工事とし、その範囲は、駅部及び駅部と一体となった都市計画法上の用途地域内とする。

なお、同第4項に定める措置については、鉄運機構、北海道及び北海道土地開発公社にて用地事務の委託に関する協定を締結している。

7.6.2 整備新幹線以外の事業の負担金額の調査

(1) 地下高速鉄道整備事業

1) 国の負担金額

①. 補助対象施設

地下高速鉄道事業者が鉄道事業法に基づく許可または軌道法に基づく特許を取得する際に、国から補助対象として選定された路線に係る以下の事業。

- ・ 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。）

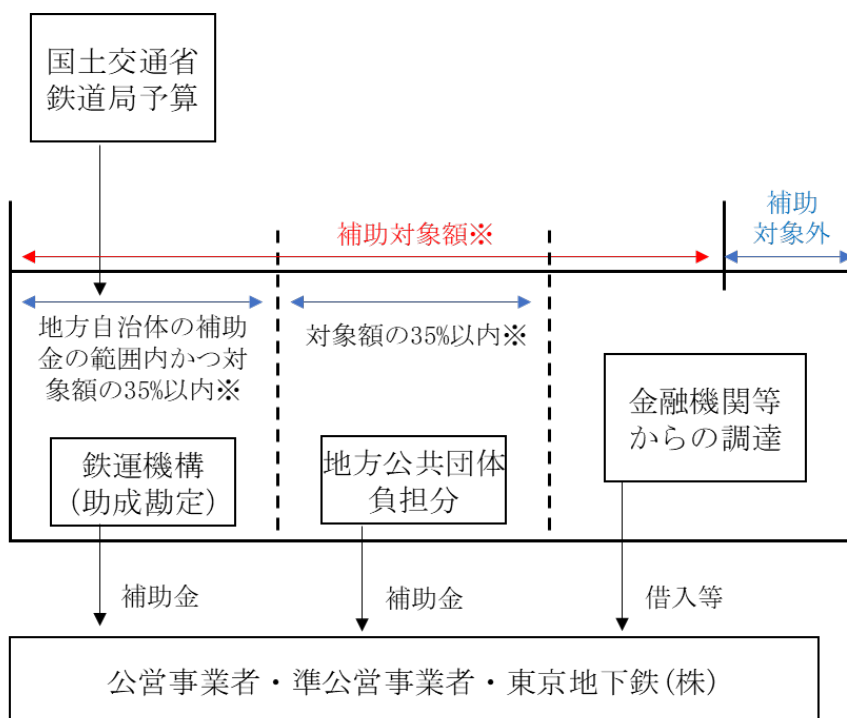
※地下高速鉄道整備事業費補助取扱要領第3条第2項

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）

2) 地方公共団体の負担金額

地下高速鉄道整備事業者等への補助対象建設費の35%以内の支出及び準公営地下高速鉄道事業者に対する1/2以上の出資金支出。



※補助対象額＝(建設費－総経費－車両費－建設利子)×1.02×0.8×0.9

※事業者が公営・準公営・東京地下鉄かによって詳細の規定は異なる

図 地下高速鉄道事業の国と地方公共団体の負担の仕組

(2) 空港アクセス・ニュータウン鉄道等整備事業

1) 国の負担金額

①. 補助対象施設

空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道事業者が鉄道事業法に基づく許可又は軌道法に基づく特許を取得する際に、国から補助対象として選定された路線に係る以下の事業。

- ・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つては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

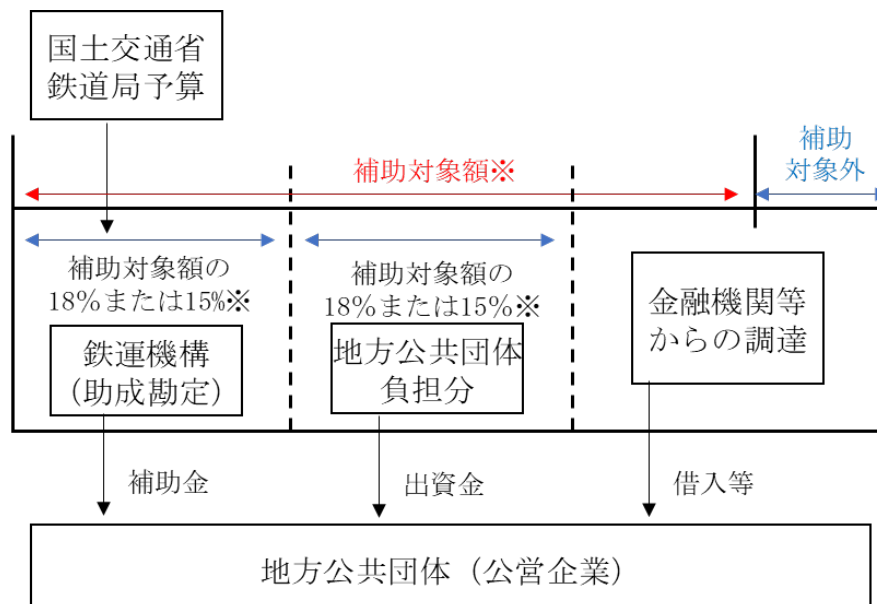
※補助対象建設費＝（建設費－総係費－建設利息－開発者負担金）×80%

※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）により求められる額

※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%

2) 地方公共団体の負担金額

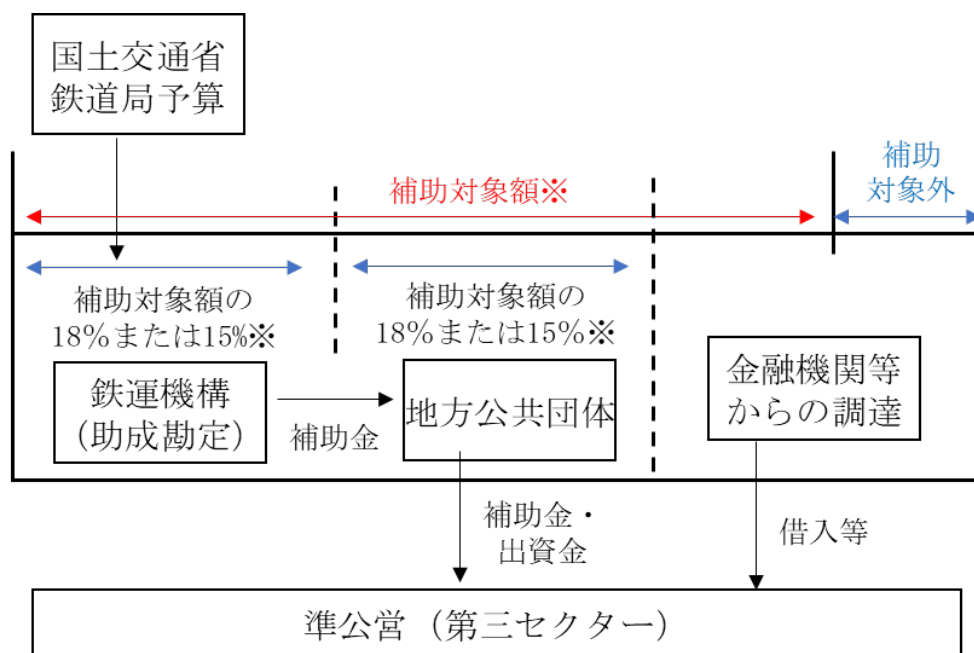
空港アクセス鉄道等整備事業者等への建設費補助については、補助対象建設費の18%以内（空港）、15%以内（ニュータウン）の支出及び準公営空港アクセス鉄道等事業者に対する出資金支出。



※補助対象額＝（建設費－総経費－車両費－建設利子）×0.8

※空港アクセス鉄道整備事業の補助率が18%、ニュータウン鉄道の整備事業の補助率が15%。空港アクセス鉄道整備で、特に国土交通大臣が指定した事業では1/3

図 空港アクセス鉄道等整備事業（公営企業の場合）の国と地方公共団体の負担の仕組



※補助対象額＝(建設費－総経費－車両費－建設利子)×0.8

※空港アクセス鉄道整備事業の補助率が18%、ニュータウン鉄道の整備事業の補助率が15%。空港アクセス鉄道整備で、特に国土交通大臣が指定した事業では1/3

図 空港アクセス鉄道等整備事業（第三セクターの場合）の国と地方公共団体の負担の仕組

(3) 都市鉄道等利便増進事業

1) 国の負担金額

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、地方自治法に基づき、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）

2) 地方公共団体の負担金額

鉄道整備主体への建設費補助については、補助対象経費の 1/3 以内の支出

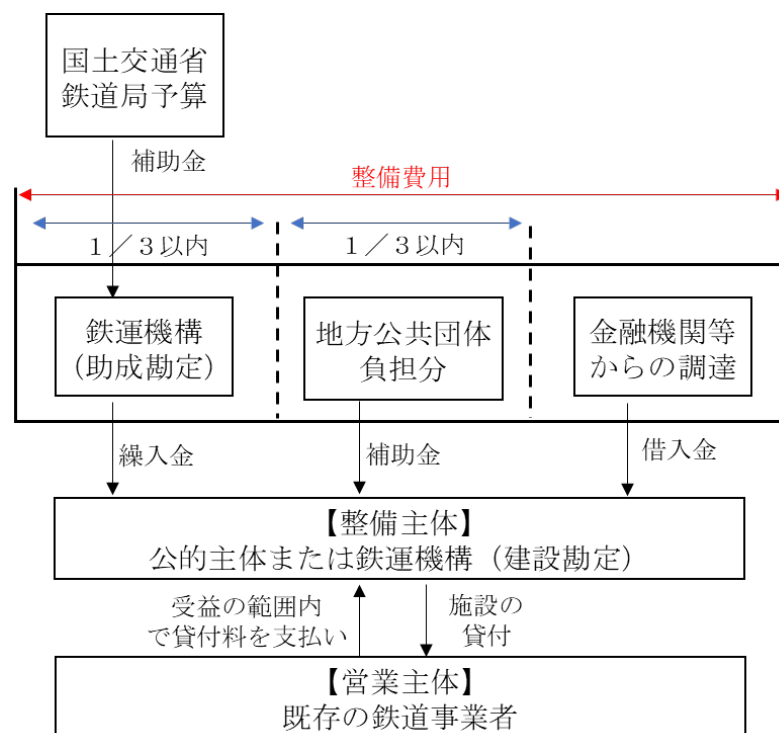


図 都市鉄道等利便増進事業の国と地方公共団体の負担の仕組

(4) 軌道事業

軌道の整備に当たっては、社会資本整備総合交付金をはじめとする補助メニューがある。公設型の軌道事業の場合は、おおむね 1/2 が国により補助される。

補助スキームの構成は次のとおり。

事業	補助率
【地方公共団体向け】都市・地域交通戦略推進事業 走行空間（走行路面、停留場）、施設等の整備への補助	1/2
【事業者向け】地域における受入環境整備促進事業等 LRT システムの構築に不可欠な施設（車両、停留施設等）の整備に対して補助	1/3
【地方公共団体・事業者向け】 地域の公共交通×脱炭素化以降促進事業 LRT システムの整備に伴う車両の導入に対しての補助	1/2

LRTの整備等に対する総合的な支援スキーム

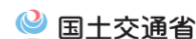


図 LRT の整備等に対する総合的な支援スキーム

出典 国土交通省鉄道局鉄道事業課 資料

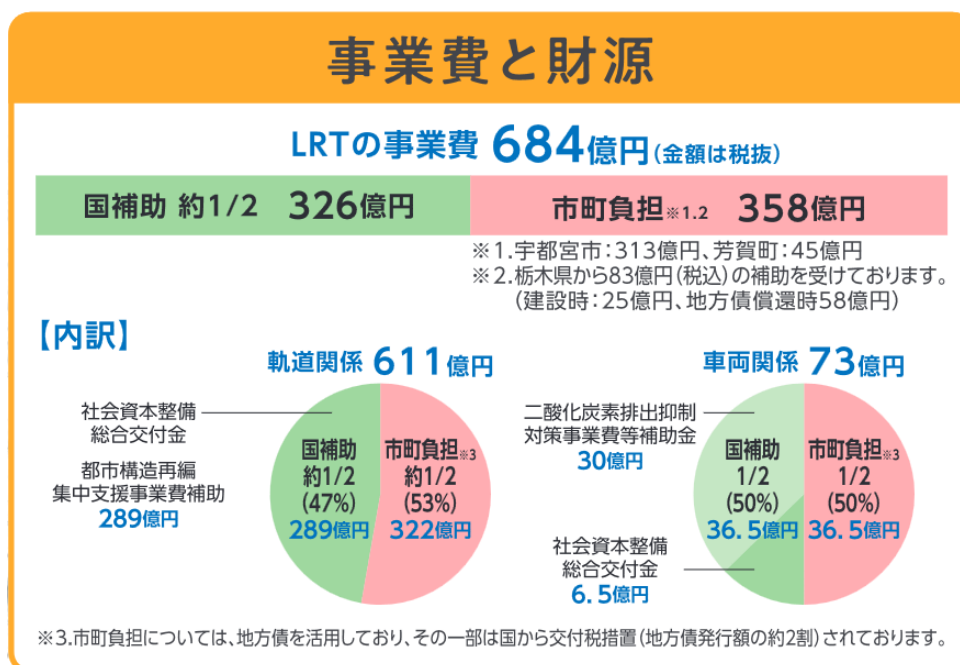


図 芳賀・宇都宮 LRT における国の補助額

出典 「芳賀・宇都宮 LRT 整備概要」(宇都宮市建設部・芳賀町建設産業部、2023 年 8 月)

(5) 建設費用に係る国と地方公共団体の負担

鉄軌道の各事業における国と地方公共団体との役割分担についてとりまとめた。

整備新幹線については、全幹法で費用負担に関する定めがあるものの、そのほかの鉄軌道整備については、法律の定めがなく、各事業の補助要綱に従った運用がなされていることを確認した。

表 国と地方公共団体との費用負担

	新幹線	地下高速鉄道	空港アクセス鉄道・ ニュータウン鉄道		都市鉄道 利便増進事業	軌道運送 高度化事業
国	2/3	補助対象事業 費の 35%以内 (地方公共団 体の補助額の 範囲内)	補助対象事業 費の 18%以内 (ただし成田 スカイアクセ ス線は 1/3) (空港アクセ ス鉄道) 補助対象事業 費の 15%以内	補助対象事業 費の 15%以内 (ニュータウ ン鉄道)	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)	約 1/2 (社会資本整 備総合交付金 として)
都道府県	1/3	補助対象事業 費の 35%以内	補助対象事費 の 18%以内 (ただし成田 スカイアクセ ス線は 1/3) (空港アクセ ス鉄道)	補助対象事業 費の 15%以内 (ニュータウ ン鉄道)	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)	事業を行うも のが約 1/2 を 負担
市区町村	当該都道府県 が全幹法第 13 条の規定によ り負担すべき 負担金の一部 を負担させる ことができる					
根拠法	全国新幹線鉄 道整備法	法律上の定めはない (参考) 鉄道助成ガイドブック (鉄運機構)				法律での定め はない

7.7 鉄軌道整備における計画策定主体について詳細調査

7.7.1 整備新幹線における計画策定主体の調査

新幹線路線の計画については基本計画と整備計画の双方を、国土交通大臣が決定する。基本計画は、路線名、起点、終点及び主要な経過地を定め、整備計画は、路線名、区間、走行方式、設計最高速度、建設に要する費用の概算額及びその他必要な事項を定める。

出典：令和4年度「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」報告書

7.7.2 整備新幹線以外における計画策定主体の調査

(1) 地下高速鉄道整備事業

地下高速鉄道の整備について、戦後復興で大都市の人口が爆発的に増加し、その対応として審議会答申において、過去の路線申請の状況も踏まえ、まずは首都圏における路線の建設計画が定められることになった。

近年においては、都道府県や政令指定都市の公共交通ネットワークを形成する上で、基本計画が作成され、審議会への申請、協議、答申を経て事業化につながっている。

(2) 空港アクセス鉄道等整備事業

空港アクセス鉄道等整備事業については、補助取扱要領や同要領に関する運用方針にも計画策定主体に関する記載はない。ただし、通常の鉄道事業として鉄道事業法第4条で定める許可申請を行う鉄道事業を営もうとする者が、計画の策定者と考えることができる。

(3) 都市鉄道等利便増進事業

都市鉄道等利便増進事業にあつては、都市鉄道等利便増進法において、整備構想及び速達性向上計画の定めがあり、都市鉄道施設の整備を行おうとする者が当該構想等を策定することが規定されている。

1) 速達性の向上

①. 整備構想

都市鉄道等利便増進法第4条において、「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、国土交通省令で定めるところにより、当該都市鉄道施設の整備に関する構想（以下「整備構想」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。」とされている。

整備構想には、以下の事項の概要を記載しなければならない。

- 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 速達性向上事業の効果
- 六 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

七 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

八 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

②. 速達性向上計画

都市鉄道等利便増進法第5条において「認定整備構想事業者（以下「認定構想事業者」と称する。）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。」とされている。

なお「協議により」については、同条第3項で「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に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。」とされている。

速達性向上計画に記載する事項は以下のとおりである。

- 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

(4) 軌道事業

軌道法においては、計画策定の主体について記載はない。ただし、軌道事業として軌道法第3条で定める特許申請を行う軌道を敷設して運輸事業を經營しようとする者が、計画の策定者と考えることができる。

(5) 地域公共交通活性化及び再生に関する法律

軌道事業においては、長らく上下分離は認められてこなかったが、地域交通法の施行により実施が可能になり、札幌市、宇都宮市・芳賀町、富山市で採用事例がある。

同法の目的は「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よう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること」とされている。

1) 地域公共交通計画

地域交通法第5条第1項において「地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。」とされている。

また、同条第2項において、「地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。」とされている。

- 一 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の推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通計画の区域
- 三 地域公共交通計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- 六 計画期間
- 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

さらに、同法第7条第1項第1号において「次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成又は変更をすることを提案することができる。」とされており、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施しようとする者による計画の策定が可能となっている。

2) 軌道運送高度化実施計画

同法第8条第1項において「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。」とされている。

また、同条第2項において「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。」とされている。

- 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

表 計画主体

	新幹線	地下高速鉄道	ニュータウン鉄道 空港アクセス鉄道	都市利便 増進事業	軌道法	軌道運送 高度化事業
計画 主体	国土 交通大臣	鉄道事業を経営し ようとする者（※ 直接的に計画者と 位置づけられてい ないが、実態とし て申請者が計画を 行う）	鉄道事業を経営し ようとする者（※ 直接的に計画策定 者と位置づけられ ていないが、実態 として申請者が計 画を行う）	都市鉄道施設の整 備を行おうとする 者 （整備構想）	軌道を敷設して運輸 事業を営もうと する者	地方公共団体／公 共交通事業者等、 道路管理者、港湾 管理者その他地域 公共交通計画に定 めようとする事業 を実施しようとし る者（地域公共交 通計画）
				認定整備構想事業 者 （速達性向上計 画）		軌道運送高度化事 業を実施しよう とする者（軌道運送 高度化実施計画）
法的 根拠	全幹法	鉄道事業法	鉄道事業法	都市鉄道等 利便増進法	軌道法	地域交通法

7.8 現行の鉄運機構法と沖縄鉄軌道との関係

7.8.1 鉄運機構による沖縄鉄軌道の整備可能性

現行の沖縄鉄軌道の計画路線を鉄運機構が整備することが可能かについて検討する。

鉄運機構法に定める機構の業務（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）法第 13 条第 1 項第 5 号及び第 6 号）では、省令で定める鉄道又は軌道の建設を行うこと、及びその建設した鉄道施設または軌道施設を貸し付けることと規定されている。

「省令で定める鉄道または軌道」の規格については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令（平成 15 年国土交通省令第 102 号）第 19 条に定めがあり、主たる区間を 45km/h 以上で走行できること、旅客会社以外の鉄道事業者が営業する場合は、4 両以上の車両を連結できることが要件とされている。（ここで旅客会社とは JR 北海道及び JR 四国を指す。（同省令第 9 条第 2 項第 2 号））

そのため、整備費補助の事業メニューとの整合性は考慮しない場合、上記の条件を満たせば鉄運機構が整備・保有を行うことは可能と考えられる。

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）

第 13 条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

五 国土交通省令で定める規格を有する鉄道（新幹線鉄道を除く。）又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設及び政令で定める大規模な改良（以下「大改良」という。）を行うこと。

六 前号の規定により建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該鉄道又は軌道に係る鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡すること

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令（平成 15 年国土交通省令第 102 号）

第 19 条 法第十三条第一項第五号の国土交通省令で定める規格は、次に掲げる要件を満たすこととする。ただし、都市鉄道等利便増進法（平成十七年法律第四十一号）第二条第六号に規定する都市鉄道利便増進事業として同条第三号に規定する都市鉄道施設又は同条第四号に規定する駅施設の建設又は改良を行う場合は、この限りでない。

一 主たる区間を列車又は車両が四十五キロメートル毎時以上の速度で走行できること。

二 旅客会社及び貨物会社以外の鉄道事業者の鉄道又は軌道については、四両以上の車両を連結して運行できること。

7.8.2 鉄道事業法の適用除外

鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 2 条第 4 項により、保有する鉄道線路を他者に使用させる事業は第三種鉄道事業に該当する。しかし、同法第 59 条では、鉄運機構が行う第三種鉄道事業に該当する業務には、鉄道事業法の規定を適用しないこととしている。

この適用除外は、①鉄運機構は、貸付後に改良工事等は実施しないこととされているため、借受け側に安全の確保、輸送力の確保等を行う責任を課する必要があること、②鉄運機構から線路を借受ける側は、当該鉄道施設の通常の維持管理はもとより、鉄道施設の新増設、改良及び更新工事等を自ら行うことができるなど、安全かつ安定的に当該鉄道施設を鉄道事業のように供していくうえで必要な一切の権能を付与されていること、以上の 2 点から、財産上の所有関係に関わらず、第一種鉄道事業者として扱うことが適当と考えられるためである。

そのため、鉄運機構が鉄道または軌道の施設を所有し、鉄道事業者に貸し付ける場合、財産上生じる租税等は鉄運機構に生じるが、線路や電路設備等の維持管理は鉄道事業者側に生じている。

出典：「逐条解説 鉄道事業法」（鉄道事業法研究会，1988 年 2 月）

（注）文献の出版時点では鉄運機構発足前（日本鉄道建設公団が同様の業務を実施）

「整備新幹線財源の持続可能性に関する法制的問題点の検討」，運輸政策研究 15(3)（運輸総合研究所，2012 年）

7.9 令和6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、主として整備主体、整備・保有主体と運行主体の役割分担、建設費用に係る国と地方公共団体の負担、計画策定主体について調査を行った。

まず、「鉄軌道の整備主体」は、新幹線整備事業については全幹法に、都市利便増進事業は都市鉄道等利便増進法に、軌道運送高度化事業は地域公共交通の活性化及び再生法にそれぞれ定めがあることを確認した。また、その他の鉄軌道事業については、鉄道事業法、軌道法に基づき、事業を行おうとする者が実施することを確認した。本検討路線については、新幹線の定義に当てはまらないことや、都市利便増進事業の対象にならないことから、鉄道事業として進める場合は、事業を行おうとする者が鉄道事業許可を申請する鉄道事業法の基本どおり進めることになることが考えられる。

次に「上下分離方式における整備・保有主体と運行主体の役割分担等」については、いわゆる下物事業者が鉄道施設を保有し、上物事業者が運行を担うことを基本としながら、車両の保有については、上物事業者が保有する事例、下物事業者が保有する事例の双方を確認した。なお、鉄運機構が関わる場合には、車両の保有については鉄運機構が行えないことも確認した。

「鉄軌道整備の建設費用に係る国と地方公共団体の負担」については、国と地方公共団体との金額負担の割合が法律上定められている事業は、新幹線のみであることを確認し、全幹法における地方公共団体負担の状況や、他の鉄軌道整備における国の国庫補助の負担と地方公共団体の負担割合等を整理した。

「鉄軌道整備における計画策定主体」については、新幹線、都市鉄道等利便増進事業については、各法律において計画主体の定めがあることを確認した。また、その他の鉄軌道事業については、鉄道事業法、軌道法に基づき、事業を行おうとする者が実施することを確認した。

令和5年度及び令和6年度の調査より、全国新幹線鉄道整備法が持つ論点・課題について、検討を行った。また、全幹法が持つ論点・課題について、ほかの鉄道整備における法制度についても同様に検討を行った。その結果、沖縄鉄軌道は必ずしも全幹法に直接的に適合するものではなかったため、沖縄県全体の活性化や基地跡地の利活用促進に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に際しては、全幹法ならびにその他の法制度の各要素を踏まえ、沖縄鉄軌道整備にあたっての最適な枠組みを検討する必要がある。

検討にあたっては、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）のような面的整備を伴いつつ鉄道整備を行った事例や、PPP等民間活力を取り入れた事例なども視野に入れた新しい事業スキームや特例制度の検討を進める必要がある。