

7 鉄軌道等に関する制度等の調査検討

本章では、沖縄鉄軌道の導入に際して活用可能な法制度や補助金等についての調査検討を行う。

7.1 過年度調査における課題

既存の補助制度には、沖縄鉄軌道に直接的に適用できるものがない。そのため、複数の法制度の要素を踏まえ、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とした。そして、検討にあたっては、面的整備を伴いつつ鉄道整備を行った事例等も踏まえ、新しい事業スキームや特例制度の検討を深める必要があるとした。

7.2 令和7年度調査の概要

令和7年度調査では、（１）鉄運機構法等の詳細調査と、（２）鉄道事業とまちづくりが一体となった整備制度についての基礎的な調査を行った。

（１）鉄運機構法等の詳細調査では、鉄運機構の役割等を調査し、沖縄鉄軌道への関与の可能性を検討した。また、鉄道施設の貸付料の算定・回収基準、区分経理等について調査した。調査結果を踏まえると、現行法制度のもとでは、鉄運機構が沖縄鉄軌道の建設・保有主体となることは困難と考えられる。その理由は、沖縄鉄軌道が新幹線鉄道や、都市鉄道利便増進事業の要件を満たさないためである。仮に鉄運機構を建設・保有主体とすることが沖縄鉄軌道の実現に不可欠であるなら、新たな特例措置や法改正等を検討する必要がある。

（２）鉄道とまちづくりが一体となった整備制度として、①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）、②都市計画法に基づく受益者負担金制度、③社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）の概要を調査し、沖縄鉄軌道への適用可能性を検討した。沖縄鉄軌道では、宅鉄法を活用することで、用地確保を円滑に行える可能性がある。また、受益者負担金制度を活用することで、建設費の公費負担を軽減できる可能性がある。ただし現行の宅鉄法は沖縄に適用できないため、新たな特例措置や法改正等を検討する必要がある。今後の検討では、宅鉄法や受益者負担金制度の適用事例について、詳細に調査することが考えられる。

7.3 鉄運機構法等の詳細調査

7.3.1 参照した法律等

この詳細調査は、下表に示す法律等を参照して行った。

表 鉄運機構法の詳細調査のため参照した法律等

	名称	概要
鉄運機構に直接的に関わる法律等	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） ※本報告書では「鉄運機構法」とする	鉄運機構の設立と活動の範囲を規定する法律・政令・省令
	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） ※本報告書では「鉄運機構法施行令」とする	
	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） ※本報告書では「国土交通省令」とする	
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書（平成15年10月機構規程第1号） ※本報告書では「業務方法書」とする	鉄運機構の事業の基本方針、実施方法、会計処理、内部統制の規程
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構第4期中期目標（平成30年2月）及び第5期中期目標（令和5年2月）	鉄運機構が達成すべき業務運営に関する、国土交通大臣による目標の指示
	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構第5期中期計画（令和5年3月）	国土交通大臣による中期目標を達成するための計画
鉄運機構に間接的に関わる法律	全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号） ※本報告書では「全幹法」とする	新幹線による全国的な鉄道網整備を図るための手続等を規定する法律・政令・省令
	全国新幹線鉄道整備法施行令（昭和45年政令第272号） ※本報告書では「全幹法施行令」とする	
	全国新幹線鉄道整備法施行規則（昭和45年運輸省令第86号） ※本報告書では「全幹法施行規則」とする	
	都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号） ※本報告書では「利便増進法」とする	都市鉄道利便増進事業の実施、交通結節機能の高度化の措置等を規定する法律
	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） ※本報告書では「地域交通法」とする	地域公共交通計画の作成、地域公共交通特定事業の実施等に関する措置等を規定する法律
	地方税法（昭和25年法律第226号）	地方公共団体が課す税の種目、課税対象、税率、手続等を規定する法律・政令・省令
	地方税施行令（昭和25年政令第245号）	
	地方税施行規則（昭和29年総理府令第23号）	
	法人税法（昭和40年法律第34号）	法人税の納税者、課税対象、計算方法、手続等を規定する法律

7.3.2 鉄運機構の役割と沖縄鉄軌道への関与の可能性

(1) 鉄運機構の役割

1) 設立目的と使命

鉄運機構法第3条により、鉄運機構の目的は、「鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立並びにこれによる地域の振興並びに大都市の機能の維持及び増進を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」とされている。

また鉄運機構の第5期中期目標では、「整備新幹線をはじめとする鉄道や内航海運など、安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを整備することにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立を図り、人々の生活向上と持続可能な経済社会の発展に寄与する」ことが使命とされている。

2) 専門能力の活用

鉄運機構の業務実施においては、民間企業等との適切な役割分担に留意しつつ、高度な技術力や専門性を活かして政府方針の実現に寄与することが求められている（第4期中期目標 1.）。特に鉄道建設分野においては、調査・計画から用地取得、設計、施工までを一貫して実施できる、わが国唯一の公的な整備主体という地位を有している（第4期中期目標 3.（1））。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第4期中期目標

1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

（中略）機構の担う役割は、上記の政府方針の実現に向けて、機構の有する高度な技術力や専門性を活かし、独立行政法人通則法第2条の趣旨も踏まえ、民間企業等との適切な役割分担に留意しながら、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立等を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することである。（後略）

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。（後略）

3) 地域公共交通への寄与

地域交通法に基づき、認定軌道運送高度化事業や地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う業務（地域公共交通出融資業務等）を行っている（鉄運機構法第13条第1項第9号、地域交通法第29条の2第1項第1号・第29条の9）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

（業務の範囲）

第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

九 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項（同法第二十九条の九において準用する場合を含む。）に規定する業務を行うこと。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による軌道運送高度化事業等の推進)

第二十九条の二 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。）は、地域公共交通計画に定められた軌道運送高度化事業等を推進するため、次の業務を行う。

- 一 認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行うこと。
- 二 前号に掲げる業務に関連して必要な調査を行うこと。

2 機構は、前項第一号に掲げる業務を行う場合には、国土交通大臣の認可を受けて定める基準に従わなければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。

(鉄道事業再構築事業等に関する規定の準用)

第二十九条の九 前章第五節及び第十節（第二十九条を除く。）の規定は前条第六項（同条第九項において準用する場合を含む。）の規定により公表された再構築方針（以下この条において「公表再構築方針」という。）に鉄道事業再構築事業に関する事項が定められた場合における当該鉄道事業再構築事業について、同章第九節（第二十七条の十七及び第二十七条の十九を除く。）及び第十節（第二十九条を除く。）の規定は公表再構築方針に地域公共交通利便増進事業に関する事項が定められた場合における当該地域公共交通利便増進事業について、第二十九条の規定は公表再構築方針に定められた目標を達成するために行う事業について、それぞれ準用する。この場合において、第二十三条第一項中「地域公共交通計画において」とあるのは「第二十九条の三第一項に規定する再構築方針（第二十七条の十四第一項、第二十八条第一項及び第二十九条の二第一項において「再構築方針」という。）において」と、「当該地域公共交通計画」とあるのは「当該再構築方針」と、同項及び第二十七条の十四第一項中「地方公共団体」とあるのは「第二十九条の三第一項に規定する再構築協議会の構成員である地方公共団体」と、同項、第二十八条第一項及び第二十九条の二第一項中「地域公共交通計画」とあるのは「再構築方針」と読み替えるものとする。

(2) 鉄運機構が沖縄鉄軌道に関与する意義

1) 地域振興と輸送体系の確立への貢献

沖縄鉄軌道は、沖縄県という特定の地域における輸送体系の確立と利便性向上、地域振興に資する事業であると考えられる。これは、鉄運機構の目的である、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立と地域の振興を図ることと整合する。

2) 公的整備主体としての専門能力の活用

沖縄鉄軌道のような大規模な新線建設事業においては、鉄運機構が持つ鉄道建設の総合力、高度な専門性や人的リソースが必要と考えられる。鉄運機構は、良質な鉄道を経済的に、安全かつ工期どおりに建設するための総合的なマネジメントを行える、わが国唯一の公的な整備主体である（第5期中期目標 3. (1)）。沖縄鉄軌道の整備においても、鉄運機構の持つ能力を活用することが重要と考えられる。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期目標

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 鉄道建設等業務

鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性を兼ね備えるとともに、基本的に温室効果ガス（CO2）排出量の少ない環境に優しい輸送機関である。

機構は、様々な専門技術やノウハウの集合体である鉄道を、安全で安定的な運行が可能なシステムとして整備し完成させるための総合力、高度な専門性や人的リソースを有しており、鉄道建設に係る総合的なマネジメントを行うことができる唯一の公的主体として、国が推進する鉄道ネットワークの整備において、引き続き主導的な役割を担っていく必要がある。

その際、これまで培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、良質な鉄道を適切な工期で安全にかつ経済的に建設することが重要であり、業務の実施に当たっては、技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努めるとともに、デジタル技術の利活用や関係機関との連携強化により、業務の質を確保しつつ、効率的に業務を遂行するものとする。

また、自然災害の激甚化・頻発化や施設老朽化の進行、建設技術者の不足等、鉄道事業を取り巻く状況を踏まえ、機構が有するノウハウや技術力を活用した支援に積極的に取り組むとともに、新たな政策課題に対応するための知見の獲得に努め、国民のニーズに的確に応えた取組を実施する。

7.3.3 鉄運機構が沖縄鉄軌道に関与し得る方法

(1) 建設主体としての関与

1) 新幹線鉄道の建設

① 概要

鉄運機構が全幹法に基づく新幹線鉄道を建設し、営業主体に有償で貸付け又は譲渡を行うものである。

② 要件

速度の要件として、主たる区間を列車が200 km/h以上の高速度で走行できる幹線鉄道である必要がある。加えて、以下の整備目的の要件を満たす必要がある（全幹法第1条～第3条）。

- ・ 高速輸送体系の形成を図り、国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること
- ・ 全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであること
- ・ 全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであること

③ 手続き

新幹線鉄道の建設を進めるには、まず国土交通大臣が、基本計画を決定し、公示する。基本計画には、路線名、起点、終点及び主要な経過地を定める。基本計画の決定は、輸送需要量の見通し、整備による経済的効果、収支の見通し等に関する調査結果に基づいて行われる。基本計画決定後、国土交通大臣は調査結果に基づき整備計画を決定する。この決定に際しては、営業主体及び建設主体に事前に協議し、それぞれの同意を得る必要がある。ただし鉄運機構が建設主体となる場合は、協議・合意が不要である。整備計画には、走行方式、最高設計速度、建設費の概算額等を定める（全幹法第4条・第5条・第7条、全幹法施行令第1条～第3条）。

国土交通大臣は営業主体及び建設主体を指名した後、建設主体は国土交通大臣からの建設の指示を受け、工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受ける。工事実施計画には、路線名、工事区間、工事方法、予算等が含まれる（全幹法第6条・第8条・第9条、全幹法施行規則第2条）。

鉄運機構は新幹線鉄道の建設主体のひとつである。鉄運機構が建設した新幹線施設は、営業主体に貸付け、又は譲渡することとされている（鉄運機構法第13条第1項第1号・第3号、鉄運機構業務方法書第3条）。

鉄運機構が建設主体である場合に限り、建設工事費用は、国及び新幹線の存する都道府県や市町村による負担が定められている。国と自治体の負担割合はそれぞれ、 $2/3$ 、 $1/3$ と定められている（営業主体からの貸付料収入で充当される部分を除く）。工事実施計画の認可に際して、国土交通大臣は費用を負担すべき都道府県の意見を聴く必要がある（全幹法第9条第4項・第13条、全幹法施行令第7条・第8条第1項）。

④ 事例

北海道新幹線、東北新幹線の一部区間、北陸新幹線、九州新幹線は、この方式で建設された。詳細は7.3.4 (1) 1)に示す。

⑤ 沖縄への適用可能性

沖縄鉄軌道は、以下の理由から新幹線鉄道の要件を満たしていないため、この方式の適用は難しい。

- ・ 那覇～名護間を1時間で結ぶ際に、200 km/h以上の高速度で走行する必要がある。
- ・ 沖縄本島内で完結するため、全国的な幹線鉄道網の形成に資するものではない。また、全国の中核都市を連結するものではない。

全国新幹線鉄道整備法

(目的)

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による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並びに地域の振興に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。

(新幹線鉄道の路線)

第三条 新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであつて、第一条の目的を達成しうるものとする。

(基本計画)

第四条 国土交通大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下「建設線」という。）を定める基本計画（以下「基本計画」という。）を決定しなければならない。

(建設線の調査の指示)

第五条 国土交通大臣は、前条の規定により基本計画を決定したときは、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。）その他の法人であつて国土交通大臣の指名するものに対し、建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを指示することができる。基本計画を変更したときも、同様とする。

(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。

(整備計画)

第七条 国土交通大臣は、第五条第一項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画（以下「整備計画」という。）を決定しなければならない。

(建設線の建設の指示)

第八条 国土交通大臣は、前条の規定により整備計画を決定したときは、建設主体に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない。整備計画を変更したときも、同様とする。

(工事実施計画)

第九条 建設主体は、前条の規定による指示により建設線の建設を行おうとするときは、整備計画に基づいて、路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、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。

4 国土交通大臣は、建設主体が機構である場合において第一項の規定による認可をしようとするときは、あらかじめ、第十三条第一項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担すべき都道府県の

意見を聴かなければならない。

(建設費用の負担等)

第十三条 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。

全国新幹線鉄道整備法施行令

(基本計画)

第一条 全国新幹線鉄道整備法(以下「法」という。)第四条第一項の基本計画には、同項の建設線の路線名、起点、終点及び主要な経過地を定めなければならない。

(基本計画の決定のための調査)

第二条 国土交通大臣は、法第四条第一項の規定により基本計画を決定しようとする場合においては、次に掲げる事項に関する調査の結果に基づいてしなければならない。

- 一 新幹線鉄道の輸送需要量の見通し
- 二 新幹線鉄道の整備による所要輸送時間の短縮及び輸送力の増加がもたらす経済的効果
- 三 新幹線鉄道の収支の見通し及び新幹線鉄道の整備が他の鉄道の収支に及ぼす影響

(整備計画)

第三条 法第七条第一項の整備計画には、法第四条第一項の建設線ごとに次に掲げる事項を定めなければならない。

- 一 走行方式
- 二 最高設計速度
- 三 建設に要する費用の概算額
- 四 その他必要な事項

(新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用に充てるものとして算定される額)

第七条 国土交通大臣は、法第十三条第一項の額の算定のため、新幹線鉄道の建設に関する工事の区間ごとに、次に掲げる額を算定するものとする。

- 一 当該区間に係る鉄道施設の建設に関する工事に要すると見込まれる費用の額
- 二 当該区間に係る鉄道施設の貸付け後に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。)が営業主体から支払を受けると見込まれる当該鉄道施設に係る貸付料収入の額(当該鉄道施設に係る租税及び管理費(機構において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。)に充てる部分を除く。)

2 各事業年度における法第十三条第一項の政令で定めるところにより算定される額は、当該事業年度における第一号に掲げる額から第二号に掲げる額を減じて得た額を、新幹線鉄道の建設に関する工事の区間ごとに、当該事業年度における当該区間に係る鉄道施設の建設に関する工事に要する費用の額に前項第二号に掲げる額の同項第一号に掲げる額に対する比率を乗じて得た額に応じてあん分し、当該あん分した額を基準として国土交通大臣が定める額とする。

(国及び都道府県の負担)

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。

2 前項の規定により国が負担すべき費用の額の計算については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため繰り入れた繰入金(後年度繰入金充当収入を含み、当該事業年度以前の事業年度における後年度繰入金充当収入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に要する費用に充てるものを除く。)は、国が当該費用の一部に充てるも

のとして負担したものとみなす。 全国新幹線鉄道整備法施行規則 (工事実施計画の記載事項等) 第二条 法第九条第一項の国土交通省令で定める事項は、次に掲げるものとする。 一 路線名 二 工事の区間 三 線路の位置（縮尺二十万分の一の平面図及び縮尺横二十万分の一、縦四千分の一の縦断面図をもつて表示すること。） 四 線路延長 五 停車場の位置 六 車庫施設及び検査修繕施設の位置 七 工事方法 (中略) 八 工事予算（第一号様式） 九 工事の着手及び完了の予定時期
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (業務の範囲) 第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。 一 <u>新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと。</u> 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<u>営業を行う者に貸し付け、又は譲渡すること。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 (新幹線鉄道施設の建設) 第3条 機構は、全国新幹線鉄道整備法(昭和45年法律第71号。以下「整備法」という。)第8条の規定による建設の指示及び同法第9条第1項の規定により認可を受けた工事実施計画に従って、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「法」という。)第13条第1項第1号に規定する<u>新幹線鉄道に係る鉄道施設</u>(以下この章において「新幹線鉄道施設」という。)の建設を行うものとする。

2) 新幹線鉄道規格新線等の建設

① 概要

鉄運機構が全幹法に基づくスーパー特急又はミニ新幹線を建設し、営業主体に有償で貸付け又は譲渡を行うものである。

② 要件

国土交通大臣による整備計画に示された新幹線網の一部を暫定的に構成する高速鉄道である必要がある。スーパー特急（新幹線鉄道規格新線）の場合は、主要な構造物（線路）が新幹線鉄道に係る鉄道営業法の規程に適合する必要がある。ミニ新幹線（新幹線鉄道直通線）の場合は、新幹線に接続する在来線で、かつ新幹線鉄道の列車が国土交通省令で定める速度（最高速度 130 km/h）で走行できる構造を有する必要がある（全幹法第8条・附則第6項、全幹法施行規則附則第2項・第3項）。

③ 手続き

国土交通大臣は、高速輸送体系の形成に資するため、暫定整備計画を決定できる。暫定整備計画には、新幹線鉄道規格新線又は新幹線鉄道直通線の別、走行方式、最高設計速度、建設費の概算額等を定める必要がある（全幹法第8条・附則第6項、全幹法施行令附則第5項・第6項）。

暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等の建設は、必ず鉄運機構が行うものと定められている。国土交通大臣の建設指示の後、工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受ける必要がある。工事実施計画の内容は、新幹線鉄道の場合に準ずる（全幹法附則第7項・第9項・第11項）。

鉄運機構が建設した新幹線鉄道規格新線等の施設は、新幹線鉄道施設の取扱いに準じて、営業主体に貸付け、又は譲渡する（全幹法附則第18項、全幹法施行令附則第8項）。新幹線鉄道規格新線等の建設に関しても、新幹線鉄道の場合と同様に、建設に関する工事に要する費用について、国と都道府県及び市町村が費用を負担する（全幹法附則第13項）。

④ 事例

秋田新幹線が唯一の事例である。ミニ新幹線に位置づけられる秋田新幹線は、この方式で建設され、JR 東日本に有償で譲渡された。なお、秋田新幹線の建設当時は鉄運機構が設置されておらず、鉄運機構の前身組織のひとつである鉄道建設公団が建設主体であった。

⑤ 沖縄への適用可能性

スーパー特急やミニ新幹線は、国土交通大臣が定めた整備新幹線網の一部を暫定的に構成するものである。沖縄鉄軌道は整備新幹線ではないため、この方式の適用は難しい。

全国新幹線鉄道整備法 (建設線の建設の指示) 第八条 <u>国土交通大臣</u>は、前条の規定により整備計画を決定したときは、建設主体に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない。整備計画を変更したときも、同様とする。
全国新幹線鉄道整備法 附則 (新幹線鉄道規格新線等の建設等) 6 <u>国土交通大臣</u>は、新幹線鉄道の整備に関する諸事情を踏まえ、<u>新幹線鉄道による全国的な鉄道網の一部を暫定的に構成する新幹線鉄道に準ずる高速鉄道を整備することにより高速輸送体系の形成に資するため、当分の間、第八条の規定による建設の指示を行つた建設線の全部又は一部の区間について、政令で定めるところにより、次に掲げる新幹線鉄道規格新線及び新幹線鉄道直通線（以下「新幹線鉄道規格新線等」という。）の建設に関する整備計画（以下「暫定整備計画」という。）を決定することができる。</u> 一 新幹線鉄道規格新線 その鉄道施設のうち国土交通省令で定める<u>主要な構造物が新幹線鉄道に係る鉄道営業法（明治三十三年法律第六十五号）第一条の国土交通省令で定める規程に適合する鉄道</u> 二 新幹線鉄道直通線 既設の鉄道の路線と同一の路線にその鉄道線路が敷設される鉄道であつて、その鉄道線路が新幹線鉄道の用に供されている鉄道線路に接続し、かつ、<u>新幹線鉄道の列車が国土交通省令で定める速度で走行できる構造を有するもの</u> 7 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等の営業及び建設は、それぞれ、当該暫定整備計画に係る建設線の営業主体である法人（前項第二号の新幹線鉄道直通線にあつては、当該既設の鉄道の路線について鉄道事業法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ている者）及びその<u>建設主体である機構が行うものとする。</u> 9 <u>国土交通大臣</u>は、附則第六項の規定により暫定整備計画を決定したときは、<u>機構</u>に対し、暫定整備計画に基づいて当該新幹線鉄道規格新線等の建設を行うべきことを指示しなければならない。暫定整備計画を変更したときも、同様とする。 11 <u>機構</u>は、附則第九項の規定による指示により新幹線鉄道規格新線等の建設を行おうとするときは、暫定整備計画に基づいて、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した新幹線鉄道規格新線等の<u>工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。</u>これを変更しようとするときも、同様とする。 13 第十条及び第十一条の規定は附則第十一項の規定による認可に係る新幹線鉄道規格新線等の建設に要する土地に係る行為制限区域の指定及びその解除並びに当該行為制限区域内における行為の制限について、第十二条の規定は当該新幹線鉄道規格新線等の建設のため必要となる他人の土地への立入り又はその一時使用について、<u>第十三条及び第十三条の二の規定は当該新幹線鉄道規格新線等の建設に関する工事に要する費用の負担その他必要な措置について準用する。</u>この場合において、第十条第一項及び第五項、第十二条第一項、第十三条第二項及び第四項並びに第十三条の二中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等」と、第十条第二項中「当該新幹線鉄道の建設主体」とあり、並びに同条第三項、第十一条第二項から第四項まで及び第十二条第一項中「建設主体」とあるのは「機構」と、第十三条第一項中「新幹線鉄道の」とあるのは「新幹線鉄道

規格新線等の」と、「新幹線鉄道に係る業務」とあるのは「新幹線鉄道及び新幹線鉄道規格新線等に係る業務」と、第十三条の二中「前条第一項」とあるのは「附則第十三項において準用する第十三条第一項」と読み替えるものとする。 18 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等は、この法律による新幹線鉄道とみなして、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）その他の政令で定める法律の規定を適用する。
全国新幹線鉄道整備法施行令 附則 5 法附則第六項の暫定整備計画は、同項に規定する新幹線鉄道規格新線等（以下単に「新幹線鉄道規格新線等」という。）の建設を行おうとする建設線の区間ごとに定めるものとする。 6 前項の暫定整備計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。 - 一 <u>新幹線鉄道規格新線又は新幹線鉄道直通線の別</u> - 二 <u>走行方式</u> - 三 <u>最高設計速度</u> - 四 <u>建設に要する費用の概算額</u> - 五 その他必要な事項 8 法附則第十八項の政令で定める法律の規定は、次のとおりとする。 - 一 鉄道軌道整備法（昭和二十八年法律第百六十九号）附則第二項 - 二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第四条第四号、第十三条第一項第一号から第六号まで及び第十一号（同項第一号から第六号までに係る部分に限る。）並びに附則第十条第一項
全国新幹線鉄道整備法施行規則 附則 2 法附則第六項第一号の国土交通省令で定める<u>主要な構造物は、線路</u>とする。 3 法附則第六項第二号の国土交通省令で定める<u>速度は、最高速度百三十キロメートル毎時</u>とする。

3) 都市鉄道利便増進事業による建設

① 概要

鉄運機構が、都市鉄道利便増進事業として認定された鉄軌道施設を建設し、営業主体に有償で貸付けを行うものである。

② 要件

都市鉄道利便増進事業には、速達性向上事業と、駅施設利用円滑化事業が含まれる。前者は既設線を短絡する路線の整備により所要時間を短縮させるもの、後者は既存の駅における配線の入れ替え等により乗換時間を短縮させるものである（利便増進法第2条第6号～第8号）。

鉄運機構が都市鉄道利便増進事業として施設を建設し貸付けを行う場合、以下の要件が求められる（鉄運機構法第4条第5号、鉄運機構法施行令第2条・第5条第3号・第7条の2）。

- 鉄運機構法における「都市鉄道」の定義（大都市圏、札幌市、福岡市、広島市、仙台市及びその周辺の旅客鉄道及び軌道）を満たすこと。
- 施設を貸し付ける相手が、利便増進法に基づく認定速達性向上事業者又は認定駅施設利用円滑化事業者（認定営業主体）であること。
- 鉄運機構が認定営業主体に施設を貸し付ける場合の貸付料が、利便増進法に基づく認定速達性向上計画又は認定交通結節機能高度化計画に記載された使用料の額であること。

鉄運機構法上、都市鉄道利便増進事業として建設する施設は、国土交通省令で定める規格を有する鉄軌道施設の建設又は大改良（次節参照）の一部に位置付けられているが、例外

として国土交通省令で定める規格（45 km/h 以上の速度での走行、かつ JR 北海道・四国・貨物を除き 4 両以上での運行）を満たす必要がない（国土交通省令第 19 条のただし書き）。

③ 手続き

ここでは、速達性向上事業の手続きについて述べる。

施設の整備を行おうとする者は「整備構想」を、その施設で営業を行おうとする者は「営業構想」を作成し、国土交通大臣に認定を申請する。国土交通大臣は、構想が基本方針に適合すると認めた場合に認定を行い、その内容を公表する（利便増進法第 4 条）。

整備構想及び営業構想の認定を受けた事業者（認定構想事業者）は協議を行い、「速達性向上計画」を作成する。速達性向上計画の認定申請を行う前に、事業を実施する区域の地方公共団体と協議し、あらかじめ同意を得る必要がある。認定構想事業者は、国土交通大臣が指定する期限までに、施設の使用契約書の写しや使用料の算出基礎、図面などの必要書類を添付して認定を申請する。国土交通大臣は、計画が基本方針に適合し、かつ鉄道事業法や軌道法の基準を満たし、確実かつ効果的に実施されると見込まれる場合に認定する（利便増進法第 5 条）。

認定を受けた事業者（認定速達性向上事業者）は、認定された計画に従って事業を実施する義務がある（利便増進法第 7 条）。

鉄運機構は、都市鉄道利便増進事業としての施設を建設できる主体のひとつである。鉄運機構が建設した施設は、営業主体に貸し付けることとされており、譲渡は認められない。貸付料は国土交通大臣の認可が必要である（鉄運機構法第 13 条第 1 項第 5 号・第 6 号、鉄運機構法施行令第 3 条第 6 号・第 5 条第 1 項第 3 号、鉄運機構業務方法書第 7 条第 2 項）。

④ 事例

鉄運機構は相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線を建設し、相模鉄道、JR 東日本、東急電鉄に貸付けを行っている。詳細は 7.3.4 (1) 2) に示す。

⑤ 沖縄への適用可能性

速達性向上事業は既設線があること、駅施設利用円滑化事業は既存駅があることが前提となっているため、沖縄鉄軌道に適用することは難しい。また、沖縄は鉄運機構法における「都市鉄道」の定義に該当しないため、鉄運機構が施設の建設・貸付けを行うことも難しい。

都市鉄道等利便増進法

（定義）

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

六 都市鉄道利便増進事業 速達性向上事業及び駅施設利用円滑化事業をいう。

七 速達性向上事業 既存の都市鉄道施設の間に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。

八 駅施設利用円滑化事業 既存の駅施設における乗継ぎを円滑にするための経路の改善その他の国土交通省令で定める既存の駅施設を有効活用しつつ行う駅施設の整備（鉄道線路の配置の変更その他の駅施設の整備に併せて行われる鉄道施設の変更を含む。以下同じ。）及び当該整備に係る駅施設の営業により、駅施設における乗継ぎに要する時間の短縮その他の駅施設の利用の円滑化を図り、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駅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四章の規定により行われるものをいう。

(整備構想及び営業構想)

第四条 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。

4 国土交通大臣は、第一項又は第二項の規定による認定の申請があつた場合において、その整備構想又は営業構想が基本方針に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。

5 国土交通大臣は、前項の規定による認定をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、これを公表するものとする。

(速達性向上計画)

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。

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。

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。

(認定速達性向上計画に従った速達性向上事業の実施)

第七条 認定速達性向上事業者は、認定速達性向上計画（第五条第五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。以下同じ。）に従い、速達性向上事業を実施しなければならない。

都市鉄道等利便増進法施行規則

(速達性向上事業)

第四条 法第二条第七号の国土交通省令で定める都市鉄道施設の整備は、次のとおりとする。

- 一 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設
- 二 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（前号に掲げるものを除く。）
- 三 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

(駅施設利用円滑化事業)

第五条 法第二条第八号の国土交通省令で定める駅施設の整備は、次のとおりとする。

- 一 既存の駅施設（当該駅施設及びこれと一体として利用されている駅施設における一日当たりの平均的な旅客の乗降及び乗継ぎの数が十五万人以上であるものに限る。）における乗降又は乗継ぎを円滑にするためのプラットホーム、改札口又は通路の整備
- 二 前号の整備と一体的に行う自動車駐車場又は自転車駐車場の整備
- 三 鉄道線路の配置の変更その他の前二号の整備に併せて行われる鉄道施設の変更

(速達性向上計画の認定の申請)

第十条 法第五条第一項の規定により速達性向上計画の認定を申請しようとする者は、第五号様式による申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

2 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 整備に係る都市鉄道施設の使用契約書の写し
- 二 整備に係る都市鉄道施設の使用料の算出の基礎を記載した書類

三 都市鉄道施設の整備の内容を明らかにする図面 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (定義) 第四条 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。 五 都市鉄道 大都市圏その他政令で定める大都市（その周辺の地域を含む。）における旅客輸送の需要に応ずる鉄道（軌道を含む。）をいう。 (業務の範囲) 第十三条 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<u>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。</u> 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<u>鉄道事業者に貸し付け、又は譲渡すること。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 (都市鉄道に係る大都市圏以外の大都市) 第二条 法第四条第五号の政令で定める大都市は、<u>札幌市、福岡市、広島市及び仙台市</u>とする。 (鉄道施設又は軌道施設の大改良) 第三条 法第十三条第一項第五号の政令で定める大規模な改良（以下「大改良」という。）は、次に掲げるものとする。 六 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<u>都市鉄道利便増進事業として行う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改良</u> (鉄道施設の貸付け等の基準) 第五条 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。 三 法第十三条第一項第五号の規定により建設又は大改良をした<u>認定速達性向上事業者（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事業者をいう。第七条の二において同じ。）又は認定駅施設利用円滑化事業者（同法第十五条第六項に規定する認定駅施設利用円滑化事業者をいう。第七条の二において同じ。）の営業する鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の貸付け</u> (鉄道施設の貸付料の額等の基準) 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<u>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っ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ったときは、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っ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ったときは、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。</u>
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 (国土交通省令で定める規格) 第十九条 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<u>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。</u> 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。
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 (鉄道施設等の貸付け) 第7条 2 機構は、法第13条第1項第6号の規定により、都市鉄道等利便増進法(平成17年法律第41号)第2条第6号に規定する都市鉄道利便増進事業による整備に係る鉄道施設等の営業を行う同法第5条第5項に規定する<u>認定速達性向上事業者又は同法第15条第6項に規定する認定駅施設利用円滑化事業者(以下「認定営業主体」という。)</u>に対して令第5条第1項第3号に規定する鉄道施設等を貸し付けるものとする。

4) 国土交通省令で定める規格を有する鉄道・軌道施設の建設又は大改良

① 概要

鉄運機構が、国土交通省令で定める規格を有する鉄軌道施設の建設又は大規模な改良を行い、営業主体に有償で譲渡又は貸付けを行うものである。

② 要件

「国土交通省令で定める規格」とは、主たる区間を45 km/h以上の速度で走行し、かつ、JR北海道・四国・貨物を除き4両以上で運行できることを指す。ただし、都市鉄道利便増進事業としての施設の建設又は改良は、この要件の適用外である（国土交通省令第19条）。また、施設の大改良とは、複線化、複々線化、新幹線車両が乗り入れる路線の高速化等、在来線の高速化、貨物輸送力の増強のいずれかを指す（鉄運機構法施行令第3条）。

③ 手続き

この方式に関する手続きは、法令上は規定されていない。この方式は「特殊法人等の個別事業見直しの考え方」（行政改革推進事務局、平成13年8月）及び「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月閣議決定）により実質的に廃止され、それ以降は前述した都市鉄道利便増進事業に限定されていることが背景にあると考えられる。

鉄運機構が建設又は大改良を行った施設は、営業主体に有償で譲渡される。JR北海道・四国・貨物に限り、有償での貸付けが可能であるが、一定期間の経過後に譲渡される（鉄運機構法第13条第1項第5号・第6号、鉄運機構法施行令第5条）。

④ 事例

近年の事例としては、埼玉高速鉄道、りんかい線、みなとみらい線、つくばエクスプレス等がある。ただしいずれも、鉄運機構の前身組織のひとつである日本鉄道建設公団が建設したものであり、鉄運機構の設置後の事例はない。

⑤ 沖縄への適用可能性

沖縄鉄軌道は施設の要件（45 km/h以上かつ4両以上）を満たすと考えられる。しかし、この方式は実質的に廃止されているため（上記③を参照）、適用できるようにするためには新たな特別措置等の検討が必要である。また、沖縄鉄軌道は新規の整備事業のため、大改良は適用できない。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

（業務の範囲）

第十三条 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法施行令

（鉄道施設又は軌道施設の大改良）

第三条 法第十三条第一項第五号の政令で定める大規模な改良（以下「大改良」という。）は、次に掲げるものとする。

一 本線路が単線である鉄道を本線路が複線である鉄道とするための改良

二 本線路が複線である鉄道又は軌道を本線路が四線である鉄道又は軌道とするための改良

三 新幹線鉄道の列車が国土交通省令で定める速度以上の速度で走行することができる構造とするための軌間の変更、軌道及び路盤の強化その他の本線路の改良

四 列車（新幹線鉄道の列車を除く。）が国土交通省令で定める速度以上の速度で走行することができる構

造とするための<u>軌道及び路盤の強化その他</u>の本線路の改良（第六号に掲げるものを除く。） 五 <u>貨物輸送に係る輸送力の増強</u>に著しい効果を有する列車の<u>連結車両数の増加</u>を図るために行われる<u>停車場、変電設備その他の鉄道施設の一体的な改良</u> 六 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行う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改良 （鉄道施設の貸付け等の基準） 第五条 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 二 法第十三条第一項第五号の規定により建設した旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条第一項に規定する<u>旅客会社又は日本貨物鉄道株式会社</u>（次項第一号及び第七条第二項第二号において「旅客会社又は貨物会社」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設（次号及び次項第一号に規定するものを除く。）の<u>貸付け</u> 三 法第十三条第一項第五号の規定により建設又は大改良をした認定速達性向上事業者（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事業者をいう。第七条の二において同じ。）又は認定駅施設利用円滑化事業者（同法第十五条第六項に規定する認定駅施設利用円滑化事業者をいう。第七条の二において同じ。）の営業する鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の貸付け 2 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譲渡で機構が行うものは、次に掲げるものとする。 一 法第十三条第一項第六号の規定により旅客会社又は貨物会社に貸し付けた鉄道施設（日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成十年法律第百三十六号。以下「債務等処理法」という。）附則第九条の規定による廃止前の日本国有鉄道清算事業団法（昭和六十一年法律第九十号。附則第五条において「旧日本国有鉄道清算事業団法」という。）附則第九条第二項第一号及び前項第三号に規定する鉄道施設を除く。）であってその貸し付けた日から起算して第七条第一項第一号の国土交通大臣が<u>指定する期間を経過したもの</u>の譲渡 二 法第十三条第一項第五号の規定により建設した鉄道施設又は軌道施設であって前項第二号及び第三号並びに前号に規定するもの<u>以外のもの</u>の譲渡 3 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又は譲渡は、次の各号に掲げる場合にあっては、それぞれ当該各号に定める区間ごとに行うものとする。ただし、国土交通大臣がこれらの区間の一部について鉄道事業者が営業を開始することが適当であると認めて指定したときは、これらの区間の一部について行うことができる。 一 全国新幹線鉄道整備法第八条の規定による指示があった場合 当該指示に係る建設線の区間（新幹線営業主体が当該建設線の区間を分けて指名されている場合にあっては、それぞれの区間） 二 法附則第十一条第四項の規定によりなおその効力を有するものとされる法附則第十四条の規定による廃止前の日本鉄道建設公団法（昭和三十九年法律第三号。附則第十一条第一項及び第十六条において「旧公団法」という。）第二十二條第二項の規定による指示があった場合 当該指示に係る工事实施計画において定める<u>工事の区間</u>	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 （国土交通省令で定める規格） 第十九条 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<u>四十五キロメートル毎時以上の速度</u>で走行できること。 二 <u>旅客会社及び貨物会社以外</u>の鉄道事業者の鉄道又は軌道については、<u>四両以上の車両を連結して運行</u>できること。 （国土交通省令で定める速度） 第二十条 令第三条第三号の国土交通省令で定める速度は、最高速度百三十キロメートル毎時とする。 2 令第三条第四号の国土交通省令で定める速度は、最高速度百三十キロメートル毎時とする。
--	---

(2) 資金面での支援(出資・貸付け)による関与

1) 認定軌道運送高度化事業への出融資

① 概要

鉄運機構が、地域交通法に基づく軌道運送高度化事業等に認定された事業に対して、必要な資金の出資及び貸付け（出融資）を行うものである。以下では出融資の対象事業のうち、鉄軌道の新規整備に関するものとして、軌道運送高度化事業に絞って述べる。また、事業自体の要件及び手続きと、鉄運機構による出融資の要件及び手続きに分けて述べる。

② 事業の要件

以下のすべての要件を満たす必要がある（地域交通法第2条第6号・第8条・第9条、地域交通法施行規則第2条の2・第3条）。

- 自治体の作成する地域公共交通計画に、対象となる事業が定められていること。
- 軌道法による軌道事業のうち、旅客の運送を行うもの（旅客軌道事業）であること。
- 新設路線の場合、以下のすべての措置を講じること。
 - より優れた加速・減速性能を有し、振動を抑える効果が高く、低床化されているなど旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること。
 - 旅客の乗降を円滑にするための措置、及び車両の良好な走行環境を確保するための措置を講じること。
- 上記の措置により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保といった運送サービスの質の向上を図り、地域公共交通の活性化に資するものであること。
- 「軌道運送高度化実施計画」が、以下のすべてに適合して作成されていること。
 - 計画に定める事項が、国が定める「基本方針」に照らして適切であること。
 - 計画に定める事項が、事業を確実に遂行するために適切なものであること。
 - 事業の内容が、軌道法第3条の特許の基準に適合すること。

③ 認定の手続き

事業を実施しようとする者（建設・保有主体及び運行主体に相当する者であり、自治体、第三セクター、民間の別を問わない）は、地域公共交通計画に即して「軌道運送高度化実施計画」を作成する。作成にあたっては、あらかじめ関係する自治体、公共交通事業者等、道路管理者、公安委員会の意見を聴かなければならない。実施計画を定めたときは、関係する自治体、公共交通事業者等、道路管理者、公安委員会に送付する（地域交通法第8条）。

関係する自治体を経由して、国土交通大臣に実施計画の認定を申請する。ただし軌道法に基づく軌道事業の特許を要する計画の場合は、地方運輸局長を経由して国土交通大臣に申請する。また、申請書の副本等を都道府県知事に提出する。地方運輸局長は道路管理者の意見を聴いた上で、国土交通大臣へ送付する。国土交通大臣は、提出された計画が認定基準に適合すると認めた場合に認定する。軌道事業特許を要する事業については、認定の前に運輸審議会に諮られる。認定が行われた場合、その旨が関係する自治体に通知される（地域交通法第9条、地域交通法施行令第1条・第2条・第3条）。

④ 出融資の要件

鉄運機構は、認定軌道運送高度化事業の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。鉄運機構は出融資にあたり、国土交通大臣の認可を受けた業務基準（独立行政法人鉄道建設・

運輸施設整備支援機構地域公共交通出資等業務基準）に従う必要がある（地域交通法第 29 条の 2、鉄運機構法第 13 条第 1 項第 9 号、鉄運機構業務方法書第 45 条）。

地域公共交通出資等業務基準に従い、出融資を行う事業は、以下のすべての要件を満たす必要がある（地域公共交通出資等業務基準第 1 項）。

- 対象事業の運営を行う株式会社であって、同事業を行うことを目的として設立されたものであること。
- 対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保するなど、適切な経営責任を果たすことが認められること。
- 鉄運機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資が行われること。
- 出資割合の制限を満たすこと。公的資金による出資等の場合は、三大都市圏の都心部等では鉄運機構が単独で最大出資者とならないこと、それ以外の地域では鉄運機構の出資額が民間出資額を超えないこと。加えて、鉄運機構と地方公共団体による出資額の合計が全出資額の 2 分の 1 未満となるよう努めること。公的資金以外による出資の場合は、鉄運機構の出資額が全出資額の 3 分の 1 以下となるよう努めること。
- 公的資金による出資等を行う事業は、客観的な需要予測を含むデューディリジェンスにより、中長期的な収益が見込まれること。
- 一定の時期において、鉄運機構が保有する株式等の譲渡等の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと（サービス開始から概ね 10 年後が一つの目安）。
- 地域のまちづくり・観光振興等の地域戦略との調和、環境への配慮を図りながら、地域全体の価値向上に貢献するものとなることが見込まれること。
- 事業計画が、地方公共団体が作成する地域公共交通計画や認定軌道運送高度化実施計画等に定められている内容と整合していること。

⑤ 出融資の手続き

出資等の決定にあたっては、外部有識者から構成される「第三者委員会」に対し、事業の内容・計画やその運営体制等について意見を聴取する必要がある。また、出資等を行うにあたっては、その都度、国土交通大臣と協議を行い、同意を得る必要がある。

出資等の実行後、機構は原則として年 2 回（公的資金以外の場合は年 1 回）、対象事業者に対して必要な書類の提示を求める。出資・貸付け期間中における事業の進捗状況や、対象事業者の財務の健全性等を確認し、資金回収の蓋然性の評価を行う。進捗状況の把握・評価の結果については、定期的に第三者委員会に報告し、意見を聴取する（地域公共交通出資等業務基準第 2 項）。

⑥ 事例

認定軌道運送高度化事業への出融資は、まだ事例がない。関連事業では、IR いしかわ鉄道（北陸新幹線の並行在来線）への出資、伊予鉄道や広島電鉄の新型車両の導入に係る貸付け等を行っている。

⑦ 沖縄への適用可能性

沖縄鉄軌道にも適用できる可能性があるが、事業の要件において課題がある。低床車両を用いた軌道交通が求められる点が、特に課題になると想定される。その場合には、併用軌道での速度制限があるため、那覇～名護間を 1 時間で結ぶという目標を達成できなくなる可能性がある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、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。）であつて、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つ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、もつて地域公共交通の活性化に資するものをいう。

(軌道運送高度化事業の実施)

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。

(軌道運送高度化実施計画の認定)

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。

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。

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による軌道運送高度化事業等の推進) 第二十九条の二 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。）は、地域公共交通計画に定められた軌道運送高度化事業等を推進するため、次の業務を行う。 一 認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行うこと。 二 前号に掲げる業務に関連して必要な調査を行うこと。 2 機構は、前項第一号に掲げる業務を行う場合には、<u>国土交通大臣の認可を受けて定める基準に従わなければならない。</u> 3 国土交通大臣は、前項の規定による認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令 (軌道事業の特許を要する軌道運送高度化実施計画等の認定の申請) 第一条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第九条第三項（同条第八項において準用する場合を含む。）、第二十七条の七第三項（同条第十項において準用する場合を含む。）、第二十七条の十五第二項（同条第七項において準用する場合を含む。）又は第三十条第三項の認定（軌道法（大正十年法律第七十六号）第三条の軌道事業の特許を要する軌道運送高度化実施計画、貨客運送効率化実施計画、地域公共交通利便増進実施計画又は新地域旅客運送事業計画に係るものに限る。）を受けようとする者は、申請書に国土交通省令で定める書類及び図面を添えて、<u>地方運輸局長を経由して国土交通大臣に提出</u>しなければならない。 2 前項に規定する者は、同項に定めるもののほか、<u>申請書の副本並びに</u>国土交通省令で定める書類及び図面を<u>都道府県知事</u>（当該都道府県の区域内の軌道を敷設する地が一の地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市（以下この項及び第四条において「指定都市」という。）の区域内のみにある場合においては、当該指定都市の長。以下この条において同じ。）に<u>提出</u>しなければならない。 3 前項に規定する都道府県知事は、軌道を敷設する地が二以上の都道府県の区域にわたるものであるときは、当該軌道の起点の所在地を管轄する都道府県知事とする。 4 都道府県知事は、第二項の規定による申請書の副本並びに書類及び図面の提出を受けた場合において、軌道を敷設する地が他の都道府県知事が管轄する区域にわたるものであるときは、当該申請書の副本並びに書類及び図面の写しを当該都道府県知事に送付しなければならない。 (道路管理者の意見の聴取) 第二条 <u>地方運輸局長</u>は、前条第一項の申請書の提出を受けたときは、遅滞なく、期限を指定して、申請に係る軌道が敷設される道路の<u>道路管理者の意見</u>を聴かななければならない。 2 道路管理者である地方公共団体の長は、前項の意見を提出しようとするときは、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。 (申請書の送付) 第三条 <u>地方運輸局長</u>は、前条第一項の意見の提出があったとき、又は同項の期限が到来したときは、遅滞なく、第一条第一項の申請書に国土交通省令で定める事項を記載した書類を添えて、<u>国土交通大臣に送付</u>しなければならない。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則 (法第二条第六号の国土交通省令で定める措置) 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 <u>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。</u> 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。 (法第二条第六号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上) 第三条 法第二条第六号の国土交通省令で定める<u>運送サービスの質の向上は、定時性の確保、速達性の向上及び快適性の確保とする。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (業務の範囲) 第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。 九 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項（同法第二十九条の九において準用

する場合を含む。)に規定する業務を行うこと。 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 第45条 機構は、法第13条第1項第9号及び第10号の規定に基づき、次の業務(これらに附帯する業務を含む。)を行うものとする。 (1) 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」という。)第29条の2第1項第1号(同法第29条の9において準用する場合を含む。)の規定に基づく認定軌道運送高度化事業等(同法第28条第2項に規定する認定軌道運送高度化事業等をいう。)の実施に必要な資金を出資し、又は貸し付ける業務 (2) 物資の流通の効率化に関する法律(平成17年法律第85号。以下「物資流通効率化法」という。)第23条第1項第1号の規定に基づく認定総合効率化事業(同法第20条第1項に規定する認定総合効率化事業をいう。)の実施に必要な資金を出資し、又は貸し付ける業務 (3) 地域交通法第29条の2第1項第2号(同法第29条の9において準用する場合を含む。)又は物資流通効率化法第23条第1項第2号の規定に基づく、前2号に掲げる業務に関連して必要な調査を行う業務 2 機構は、前項第1号及び第2号に掲げる業務を行うに当たっては、地域交通法第29条の2第2項又は物資流通効率化法第23条第2項に規定する国土交通大臣の認可を受けて定める基準(以下「業務基準」という。)に従うものとする。	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通出資等業務基準 1 出資等の対象となる事業が満たすべき基準 出資等の対象となる認定軌道運送高度化事業等は、次の(1)から(4)までのいずれの事項も満たすものとする。 (1) 政策的意義 地域のまちづくり・観光振興等の地域戦略との調和、環境への配慮を図りながら、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保が推進され、地域全体の価値向上に貢献するものとなることが見込まれる事業であること。 また、当該事業の内容・計画が、関係する地方公共団体その他の関係者が実施する部分も含め、当該事業に係る地域公共交通計画(法第5条)及び認定軌道運送高度化実施計画(法第9条)、認定道路運送高度化実施計画(法第14条)、認定海上運送高度化実施計画(法第19条)、認定鉄道事業再構築実施計画(法第24条)、認定地域旅客運送サービス継続実施計画(法第27条の3)、認定貨客運送効率化実施計画(法第27条の7)又は認定地域公共交通利便増進実施計画(法第27条の15)に定められている内容と整合していること。 (2) 出資等の対象となる事業の実施主体 実施主体は、対象事業の運営を行う株式会社であって、同事業を行うことを目的として設立されたものであること。 (3) 出資等に関する民間事業者のイニシアティブ ① 機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資が行われること。 ② 民業補完性に配慮し、公的資金により出資等を行うときは、三大都市圏の都心部及びこれに類する地域では、機構が単独で最大出資者とならず、それ以外では機構の出資額が民間出資額を超えないこと。加えて、機構と地方公共団体による出資額の合計金額が全出資額の2分の1未満となるよう努めること。また、公的資金以外により出資を行うときは、機構による出資額が全出資額の3分の1以下となるよう努めること。 (4) 中長期における収益性の確保 ① 実施主体は、公的資金等による出資等を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが認められること。 ② 公的資金により出資等を行う対象事業は、客観的な需要予測を含むデューデリジェンスにより、中長期的な収益が見込まれること。 ③ 公的資金により出資等を行う対象事業は、一定の時期において、機構が保有する対象事業者の株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと。 ④ 保有する株式等を譲渡等する時期については、サービス開始から概ね10年後をひとつの目安とするが、案件ごとの各々の事情に応じて個別に判断するものとする。 2 出資等に係る各段階において機構が満たすべき事項 機構は、出資等を行うか否かの決定、事業の進捗状況の把握・評価、保有株式の譲渡等の各段階において、次の(1)から(7)のとおり業務を実施する。 (1) 運営全般 ① 公的資金等の活用であることに鑑み、政策目的に沿って効率的に運用すること。 ② 出資等に必要な組織体制を構築し、出資等に関する業務を担当する者が、業務上求められる知見・知識を有すること。 ③ 出資等に係るリスクを継続的に把握・評価し、適切なリスク管理を行うこと。
--	--

- ④ 対象事業について、進捗状況を適切に把握・評価するとともに、出資等継続の必要性を毎年度検証すること。
 - ⑤ 対象事業の経営に対する牽制機能を保持するため、出資を原則とし、貸付けは機構の出資先に限定すること。
 - ⑥ 出資の形態は、公的資金により出資を行うときは、普通株式又は優先株式の取得の方法により行うことを原則とすること。但し、公的資金以外により出資を行うときは、この限りでない。
 - ⑦ 出資等を実行した後、公的資金により出資を行った場合は原則として年2回、公的資金以外により出資を行った場合は原則として年1回、対象事業者に対して必要な書類の提示を求め、出資期間中における対象事業の進捗状況、対象事業者(その他必要な者を含む。)の財務の健全性等を確認し、対象事業が適切に遂行されるよう努めるとともに、資金回収の蓋然性の評価を行うものとする。
 - ⑧ 対象事業に出資等を行う際の内容及び前項に定める対象事業の進捗状況等については、国に対し、適時適切に説明を行うこと。
- (2) 出資等規律の確保
- 事業性を適切に判断できる体制及び出資等を行った後の事業進捗状況を把握・評価する体制を構築することにより、公的資金による出資等である場合にあっては長期的な収益性の確保を厳格に目指す等、規律ある出資等を行うこと。
- (3) 民業補完
- ① 民間事業者の事業の後押しをする観点から踏まえ、民業補完に徹すること。
 - ② 機構は、リスクが高く民間事業者等のみでは十分な実施が困難な事業に対し、民間事業者等との間で適切なリスク共有を図りつつ出資等を行うこと。
- (4) 機構の長期収益性
- ① 公的資金により出資等を行う対象事業は、出資等全件を通じて得られる総収入額が、機構の出資等業務期間全体で必要な総支出額を上回るように、事業年度毎に進捗状況や収益性を適宜評価しつつ、長期収益性を確保するよう努めること。
 - ② 対象事業の実施及び対象事業者(その他必要な者を含む。)の財務状況等に重大な影響を及ぼす事象の発生を認めた場合又はその発生のおそれがあると認めた場合には、対象事業者に対して当該事象の内容について、必要書類の速やかな提示を求め、対象事業の進捗状況、対象事業者(その他必要な者を含む。)の財務の健全性等を確認し、対象事業が適切に遂行されるよう努めるとともに、資金回収の蓋然性の評価を行うものとする。
 - ③ 2(1)⑦及び前項の結果、資金の回収に重大な影響を及ぼすおそれがあると認めた場合には、2(7)①に規定する第三者委員会の意見を踏まえ、事業計画等の見直しを対象事業者に求めるとともに、対象事業者及び第三者への保有株式売却その他の措置の必要性等について検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。
- (5) 関係施策等との連携
- ① 出資等に係る各段階において、まちづくり、観光振興等の地域戦略と十分に連携し、これらの施策効果が最大限発揮されるよう配慮すること。
 - ② 出資等に係る各段階において、国土交通省、関係する地方公共団体及び金融機関等との連携を図ること。
- (6) 国土交通大臣に対する協議
- 出資等を行うに当たっては、その都度国土交通大臣と協議を行い、同意を得ること。
- (7) 第三者委員会の設置
- ① 出資等業務の適正な運営を確保するため、機構に外部有識者から構成される第三者委員会を設置すること。
 - ② 認定軌道運送高度化事業等に対する出資等を行うか否かの決定をするに当たっては、同事業の内容・計画及びその運営体制等につき、第三者委員会の意見を聴取すること。
 - ③ 認定軌道運送高度化事業等に対する出資等を行った後、同事業に係る進捗状況の把握・評価の結果につき、定期的に第三者委員会に報告を行い、意見を聴取すること。
 - ④ 機構は、出資等を実行した後、資金の回収に重大な影響を及ぼすおそれがあると認めた場合には、事業計画等の見直し、対象事業者及び第三者への保有株式売却その他の措置の必要性等について、第三者委員会の意見を聴取すること。
 - ⑤ 機構が保有する対象事業者の株式等を譲渡等する際には、事前に第三者委員会に報告を行い、意見を聴取すること。
 - ⑥ 第三者委員会の構成及び運営に関し必要な事項については、機構が別に定めること。

2) 都市鉄道整備に対する資金の貸付け

① 概要

鉄運機構が、都市鉄道の整備事業に対して、必要な資金の貸付け（融資）を行うものである。以下では事業自体の要件及び手続きと、鉄運機構による出融資の要件及び手続きに分けて述べる。

② 事業の要件

地域公共交通利便増進事業とは、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業であり、具体的には以下のいずれかに該当するものを指す（地域交通法第2条第13号）。

- ・ 地方公共団体が公共交通事業者等へ支援を行うことにより、地域公共交通網の整備（路線・事業の再編）を促進する事業で、以下に挙げるもののいずれか
 - 鉄道、軌道、バス、旅客船の路線等の編成の変更
 - 鉄道・軌道からバスへの転換や、異なるバス・旅客船事業間での転換
 - 自家用有償旅客運送の導入、又は路線・運送区域の変更
- ・ 地方公共団体が公共交通事業者等へ支援を行うことにより、運送条件の改善（運賃・ダイヤ等の改善）を促進する事業で、以下に挙げるもののいずれか
 - 期間や区間などの一定の条件で利用できる運賃・料金の設定（定額制乗り放題など）
 - 一定の運行間隔など、規則的な運行回数や運行時刻の設定
 - 複数事業者で利用できる「共通乗車船券」の発行
- ・ 上記の事業とあわせて行う利便増進のための付帯措置（乗継円滑化、乗降場の改善、分かりやすい情報提供、ICカード等によるキャッシュレス決済の導入、新たな車両の導入、経営改善措置等）

国土交通大臣の認定を受けるためには、作成する「地域公共交通利便増進実施計画」が以下の基準にすべて適合している必要がある（地域交通法第27条の15）。

- ・ 計画に定める事項が、国の定める基本方針に照らして適切であること。
- ・ 計画が、事業を確実に遂行するために適切なものであること。
- ・ 計画に含まれる個別の事業が、鉄道事業法等で定める許認可の基準に適合していること。

③ 認定の手続き

地方公共団体は、地域公共交通計画に即して「地域公共交通利便増進実施計画」を作成する。計画の作成にあたっては、あらかじめ、当該事業を実施しようとする者（地方公共団体と運行系統等について協定を締結している者を除く）などの同意を得る必要がある。また、あらかじめ、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、及び公安委員会の意見を聴かなければならない。自治体が計画を作成したときは公表し、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付する。

自治体は、地方運輸局長を経由して国土交通大臣に、実施計画の認定を申請する。国土交通大臣は、前述の認定基準に適合するか審査する。運賃の設定や軌道特許など、特定の認可等を要する事業が含まれる場合は、運輸審議会に諮られる。国土交通大臣からも、関係する道路管理者や公安委員会へ意見聴取が行われる（地域交通法第27条の14・第27条の15）。

④ 融資の要件

鉄運機構は、都市鉄道整備事業の実施に必要な資金の貸付けを行う。鉄運機構は融資にあたり、国土交通大臣の認可を受けた業務基準（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道融資業務基準）に従う必要がある（地域交通法第29条の2、鉄運機構法第13条第1項第9号、鉄運機構業務方法書第45条）。

融資の対象となる事業は、以下のすべての要件を満たす必要がある。

- 鉄運機構法が定める大都市（三大都市圏、札幌市、福岡市、広島市、仙台市）及びその周辺の地域における旅客輸送の需要に応じる鉄道又は軌道であること。
- 「認定地域公共交通利便増進実施計画」に定められた都市鉄道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設であり、かつ、交通政策審議会の答申において建設の意義が示されているなど、政策的意義が高いと認められること。
- 事業計画等に基づき、貸付金の償還確実性が認められること。
- 融資を受ける事業者の財務状況等に応じて、債務保証等により所要の債権保全が図られること。
- 鉄運機構による貸付けが、民間金融機関の行う金融を補完するものであること。

都市鉄道融資の対象者は、上記に規定する事業を行う鉄軌道事業者及び自治体（当該鉄軌道事業者に対して資金負担を行う自治体を含む）である。また、都市鉄道融資の額は、認定地域公共交通利便増進実施計画において明示されている場合を除き、原則として総事業費の70%を超えないものとされる（都市鉄道融資業務基準前文・第3条・第4条・第5条）。

⑤ 融資の手続き

融資の申込みがあった場合、鉄運機構は対象要件を満たしているか審査の上、貸付条件を設定する。融資の決定にあたっては第三者委員会から事業計画等についての意見を聴取し、融資を行うか否かを決定する。都市鉄道融資の実行を決定した場合には、国土交通省にその旨を報告する（都市鉄道融資業務基準第6条）。

融資を実行した後、機構は毎年度、事業者に支払証票等の提示を求め、貸付金が適切に事業の支払いに充てられていることを確認する。また、毎年度事業者に必要な書類の提示を求め、事業の進捗状況や財務の健全性等を確認し、償還確実性の評価を行う（都市鉄道融資業務基準第7条）。

⑥ 事例

地域公共交通利便増進事業に認定された、北港テクノポート線整備事業、なにわ筋線整備事業、東京メトロ有楽町線・南北線延伸事業への融資が行われている。このうち、なにわ筋線は約1,148億円、東京メトロ有楽町線・南北線は約1,921億円と、金額が比較的大きい。

⑦ 沖縄への適用可能性

沖縄は、鉄運機構法が定める大都市に該当しないため、現行法のもとでは適用が難しい。この要件を見直し、沖縄鉄軌道が地域公共交通利便増進事業に認定されれば、適用の可能性はある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（定義）

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

十三 地域公共交通利便増進事業 地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業であって、次に掲げるものをいう。

イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

(1) 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般旅客定期航路事業に係る路線等の編成の変更

(2) 次に掲げる事業の転換又は道路運送法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送（自家用有償旅客運送者が行うものに限る。以下「自家用有償旅客運送」という。）から道路運送事業（一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下この（2）において同じ。）への転換

(i) 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業から道路運送事業への転換

(i i) 一の種類の道路運送事業から他の種類の道路運送事業への転換

(i i i) 一の種類の一般旅客定期航路事業等から他の種類の一般旅客定期航路事業等への転換

(3) 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更

ロ 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

(1) 利用者が期間、区間その他の定められた条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃又は料金の設定その他これに類する運賃又は料金の設定

(2) 一定の運行間隔その他の一定の規則による運行回数又は運行時刻の設定

(3) 共通乗車船券（二以上の旅客運送事業者（第二号イからハまで及びホに掲げる者（同号ハに掲げる者にあつては、自家用有償旅客運送者を除く。）をいう。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であつて、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各旅客運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。以下同じ。）の発行

ハ イ又はロに掲げる事業と併せて行う事業であつて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業として国土交通省令で定めるもの

（地域公共交通利便増進事業の実施）

第二十七条の十四 地域公共交通計画において、地域公共交通利便増進事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通計画に即して地域公共交通利便増進事業を実施するための計画（以下「地域公共交通利便増進実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域公共交通利便増進事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2 地域公共交通利便増進実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通利便増進事業を実施する区域

二 地域公共交通利便増進事業の内容（次号に掲げるものを除く。）及びその実施主体

三 地方公共団体による支援の内容（当該地方公共団体が費用を負担する場合にあつては、その負担額を含む。）

四 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間

五 地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の額（第三号に規定する負担額を除く。）及びその調達方法

六 地域公共交通利便増進事業の効果

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通利便増進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 前項第二号に掲げる事項には、地方公共団体が地域公共交通利便増進事業に関し同号の実施主体として地域公共交通利便増進実施計画に定めようとする者との間において運行系統、運行回数その他の実施方法に関する協定を締結しているときは、当該協定に定められた実施方法に関する事項を記載することができる。

4 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を作成するときは、あらかじめ、当該地域公共交通利便増進実施計画に係る地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者その他の当該事業に関係を有する者として国土交通省令で定める者（当該地域公共交通利便増進実施計画に前項に規定する事項を記載する場合における同項に規定する者（次項において「協定締結実施主体」という。）を除く。）の同意を得なければならない。

5 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を作成するときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等（前項に規定する者及び協定締結実施主体を除く。）、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

6 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を作成したときは、遅滞なく、これを国土交通省令で定

めるところにより公表するとともに、<u>関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付</u>しなければならない。 7 前三項の規定は、地域公共交通利便増進実施計画の変更について準用する。 (地域公共交通利便増進実施計画の認定) 第二十七条の十五 <u>地方公共団体は、国土交通大臣に対し</u>、地域公共交通利便増進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 <u>国土交通大臣</u>は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域公共交通利便増進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 地域公共交通利便増進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 地域公共交通利便増進実施計画に定める事項が地域公共交通利便増進事業を確実に遂行するため適切なものであること。 三 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれイからハまでに定める基準に適合すること。 イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号（第三号を除く。ロにおいて同じ。）に掲げる基準 ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準 ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準 四 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。 五 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれイからハまでに定める基準に適合すること。 イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準 ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準 ハ 軌道法第二十二条ノ二の許可 同条の許可の基準 (中略) 3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二条ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第七条第三項の認可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。 (独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による軌道運送高度化事業等の推進) 第二十九条の二 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。）は、地域公共交通計画に定められた軌道運送高度化事業等を推進するため、次の業務を行う。 一 認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行うこと。 二 前号に掲げる業務に関連して必要な調査を行うこと。 2 機構は、前項第一号に掲げる業務を行う場合には、<u>国土交通大臣の認可を受けて定める基準に従わなければならない</u>。 3 <u>国土交通大臣</u>は、前項の規定による認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (定義) 第四条 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。 五 都市鉄道 大都市圏その他政令で定める大都市（その周辺の地域を含む。）における旅客輸送の需要に応ずる<u>鉄道（軌道を含む。）</u>をいう。 (業務の範囲) 第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。 九 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項（同法第二十九条の九において準用する場合を含む。）に規定する業務を行うこと。 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 (都市鉄道に係る大都市圏以外の大都市)
---	--

第二条 法第四条第五号の政令で定める大都市は、<u>札幌市、福岡市、広島市及び仙台市</u>とする。 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 第45条 機構は、法第13条第1項第9号及び第10号の規定に基づき、次の業務(これらに附随する業務を含む。)を行うものとする。 (1) 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」という。)第29条の2第1項第1号(同法第29条の9において準用する場合を含む。)の規定に基づく認定軌道運送高度化事業等(同法第28条第2項に規定する<u>認定軌道運送高度化事業等</u>をいう。)<u>の実施に必要な資金を出資し、又は貸し付ける業務</u> (2) 物資の流通の効率化に関する法律(平成17年法律第85号。以下「物資流通効率化法」という。)第23条第1項第1号の規定に基づく認定総合効率化事業(同法第20条第1項に規定する認定総合効率化事業をいう。)<u>の実施に必要な資金を出資し、又は貸し付ける業務</u> (3) 地域交通法第29条の2第1項第2号(同法第29条の9において準用する場合を含む。)又は物資流通効率化法第23条第1項第2号の規定に基づく、前2号に掲げる業務に関連して必要な調査を行う業務 2 機構は、前項第1号及び第2号に掲げる業務を行うに当たっては、地域交通法第29条の2第2項又は物資流通効率化法第23条第2項に規定する<u>国土交通大臣の認可を受けて定める基準</u>(以下「業務基準」という。)<u>に従うものとする。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構都市鉄道融資業務基準 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「地域公共交通活性化・再生法」という。)第29条の2第2項の規定に基づき、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。)<u>が、認定地域公共交通利便増進実施計画に基づく都市鉄道(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「機構法」という。)第4条第5号に規定する都市鉄道をいう。)</u>の整備に必要な資金の貸付け(以下「都市鉄道融資」という。)<u>を行うに当たって従うべき基準(以下「業務基準」という。)</u>を次のとおり定める。 (対象事業) 第3条 都市鉄道融資の対象となる事業は、次の各号に掲げる要件の全てを満たすものとする。 一 認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設又は軌道施設の建設であり、かつ、交通政策審議会答申において建設の意義が示されているなど、<u>政策的意義が高いと認められること。</u> 二 事業計画等に基づき、<u>償還確実性が認められること。</u> 三 都市鉄道融資を受ける事業者の財務状況等に応じて、債務保証等により、所要の<u>債権保全が図られること。</u> 四 機構による貸付けが<u>民間金融機関の行う金融を補完するものであること。</u> (対象事業者) 第4条 都市鉄道融資の<u>対象者</u>は、前条に規定する事業を行う<u>鉄軌道事業者及び地方公共団体(当該鉄軌道事業者に対し資金負担を行う地方公共団体を含む。)</u>に限る。 (貸付条件等) 第5条 機構は、貸付額その他の貸付条件について、<u>償還確実性が担保できる内容とする。</u> 2 機構は、都市鉄道融資を受ける事業者から、当該貸付けの審査及び管理業務に係る機構の支出を償うに足る管理費を徴するものとする。 3 都市鉄道融資の額の総額は、当該事業年度の財政投融资計画の範囲内とする。 4 <u>都市鉄道融資の額は、原則として総事業費の70%を超えないものとする。</u>ただし、認定地域公共交通利便増進実施計画において明示されている場合を除く。 (審査・決定) 第6条 機構は、都市鉄道融資の申込みがあった場合は、第3条及び第4条に掲げる要件の全てを満たすものであることについて審査の上、貸付条件を設定し、第9条第1項に規定する<u>第三者委員会の意見</u>を踏まえ、都市鉄道融資を行うか否かを決定するものとする。 2 機構は、前項の規定により都市鉄道融資を行うか否かを決定した場合には、<u>国土交通省にその旨を報告するものとする。</u> (償還確実性の評価等) 第7条 機構は、都市鉄道融資を実行した後、<u>毎年度、都市鉄道融資を受けた事業者(以下「融資対象事業者」</u>

という。)に対して必要な書類の提示を求め、貸付期間中における都市鉄道融資を受けた事業(以下「融資対象事業」という。)の進捗状況、融資対象事業者(保証人を含む。)の財務の健全性等を確認し、償還確実性の評価を行うものとする。

2 機構は、都市鉄道融資を実行した後、毎年度、融資対象事業者に対して支払証票等の提示を求め、貸付金が適切に融資対象事業の支払いに充てられていることの確認を行うものとする。

3 機構は、第1項に定めるほか、融資対象事業の実施及び融資対象事業者(保証人を含む。)の財務状況等に重大な影響を及ぼす事象の発生を認めた場合又はその発生のおそれがあると認めた場合には、融資対象事業者に対して当該事象の内容について、必要書類の速やかな提示を求め、融資対象事業の進捗状況、融資対象事業者(保証人を含む。)の財務の健全性等を確認し、償還確実性の評価を行うものとする。

4 機構は、第1項及び前項の結果、債権の回収に重大な影響を及ぼすおそれがあると認めた場合には、第9条第1項に規定する第三者委員会の意見を踏まえ、事業計画等の見直しを融資対象事業者に求めるとともに、債権保全その他の措置の必要性等について検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(3) 受託業務及び技術支援による関与

1) 工事、調査、測量、設計、試験及び研究の受託

① 概要

鉄運機構の有する鉄道建設の経験と技術力を活用する業務として、工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を、要請に基づき受託して行うものである。

② 要件

以下の要件をすべて満たす必要がある（鉄運機構法第13条第4項第2号、業務方法書第13条）。

- 鉄運機構の主要な業務（新幹線鉄道施設の建設、新幹線以外の鉄道・軌道施設の建設・大改良、海外高速鉄道調査等に関する業務など）の遂行に支障のない範囲内で行うこと。
- 鉄道に関する設計及び工事を受託して行う場合は、鉄道事業法施行規則第24条の2第1号で定める業務の能力の基準と同等以上の体制を整備して行うこと。
- 業務に要する費用を委託者に負担させること。

③ 手続き

まず、地方公共団体や鉄道事業者等から、鉄道計画に関する調査や工事等の要請を受ける。鉄運機構の技術力の活用が必要とされ、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議を行い、その意見を踏まえつつ受託の可否について決定する。受託を決定したら、委託者との間に委託契約（協定）を締結する。協定に基づき、工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底し、コスト削減に最大限努めながら着実に工事等を推進する（業務方法書第13条、第5期中期目標3.(1)）。

④ 事例

近年受託工事を行い、すでに開業している事例としては、仙台空港線、愛知環状鉄道、京成成田スカイアクセス線、仙台市地下鉄東西線、えちぜん鉄道等がある。また、現在では、中央リニア新幹線の一部区間の工事を受託している。

⑤ 沖縄への適用可能性

沖縄鉄軌道に適用できる可能性がある。ただし、その時点における鉄運機構の主要な業務の遂行に支障がないことを確認する必要がある。また、業務費は委託者が支払う必要があり、資金調達が必要である。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (業務の範囲) 第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。 4 機構は、前三項に規定する業務のほか、これらの業務の遂行に支障のない範囲内において、次の業務を行うことができる。 二 <u>鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 (鉄道に関する工事等) 第13条 機構は、法第13条第1項第1号から第6号まで及び第11号(同項第1号から第6号までに係る部分に限る。)並びに第3項の業務の遂行に支障のない範囲内において、法第13条第4項第2号に規定する鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を行うことができるものとする。 2 前項の鉄道に関する設計及び工事にあたっては、鉄道事業法施行規則第24条の2第1号で定める<u>業務の能力の基準と同等以上の体制を整備</u>して行うものとする。 3 機構は、第1項の業務を委託を受けて行おうとするときは、委託者との間に<u>委託契約を締結</u>するものとする。 4 機構は、第1項の業務の委託を受けたときは、その業務に要する<u>費用を委託者に負担させる</u>ものとする。
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期目標 3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項 (1) 鉄道建設等業務 ②鉄道建設業務に関する技術力を活用した工事の実施 (中略) 受託工事については、協定に基づく工事完成予定時期及び受託業務費の管理を徹底しつつ、コスト縮減に最大限努めながら当該工事を着実に推進する。なお、鉄道事業者等から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において<u>審議</u>し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

2) 技術的な支援

① 概要

鉄運機構が、自然災害にあった鉄道の復旧支援、鉄道施設の長寿命化等の支援、国や地方が行う鉄道整備に向けた調査等への協力を行うものである。ここでは、鉄道整備に向けた調査について述べる。

② 要件

以下の要件をすべて満たす必要がある（鉄運機構法第13条第4項第2号、業務方法書第13条）。

- 鉄運機構の主要な業務（新幹線鉄道施設の建設、新幹線以外の鉄道・軌道施設の建設・大改良、海外高速鉄道調査等に関する業務など）の遂行に支障のない範囲内で行うこと。
- 業務に要する費用を委託者に負担させること。

③ 手続き

地方公共団体や鉄道事業者等から鉄道計画に関する調査の要請があった場合は、委託契約を締結し、受託調査として実施する（業務方法書第13条、第5期中期目標 3. (1)）。

④ 事例

近年では以下のような計画の調査を受託している。

- 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道
- 都心部・臨海地域地下鉄
- 成田空港鉄道アクセス改善
- 小田急多摩線延伸
- 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道）延伸

- ・ 伊勢鉄道のあり方にかかる調査
- ・ つくばエクスプレス8両編成化
- ・ 相模鉄道本線鶴ヶ峰駅付近連続立体交差化
- ・ 道南いさりび鉄道線の橋梁架替

⑤ 沖縄への適用可能性

沖縄県や鉄道事業者が、沖縄鉄軌道の計画に関する調査の要請を行えば、適用できる可能性がある。ただし、その時点における鉄運機構の主要な業務の遂行に支障がないことを確認する必要がある。また、業務費は委託者が支払う必要があり、資金調達が必要である。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (業務の範囲) 第十三条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。 4 機構は、前三項に規定する業務のほか、これらの業務の遂行に支障のない範囲内において、次の業務を行うことができる。 二 <u>鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。</u>
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書 (鉄道に関する工事等) 第13条 機構は、法第13条第1項第1号から第6号まで及び第11号(同項第1号から第6号までに係る部分に限る。)並びに第3項の業務の遂行に支障のない範囲内において、法第13条第4項第2号に規定する鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を行うことができるものとする。 2 前項の鉄道に関する設計及び工事にあたっては、鉄道事業法施行規則第24条の2第1号で定める業務の能力の基準と同等以上の体制を整備して行うものとする。 3 機構は、第1項の業務を委託を受けて行おうとするときは、委託者との間に<u>委託契約を締結</u>するものとする。 4 機構は、第1項の業務の委託を受けたときは、その業務に要する<u>費用を委託者に負担させる</u>ものとする。
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期目標 3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項 (1) 鉄道建設等業務 ③ 機構の技術力を活用した支援の充実 自然災害の発生時において、鉄道建設に係る総合的な技術力やノウハウを有する公的主体として、職員を現地に派遣して鉄道施設の被害状況調査を実施するなど、国土交通省等と連携して、被災した鉄道の復旧支援に新たに取り組む。 また、鉄道施設の長寿命化や保全・改修等に関して、地域鉄道事業者等からの技術的な相談を受け付け、遠隔臨場等のデジタル技術も活用しつつ、きめ細やかに技術的助言等の支援を行うとともに、地域鉄道が抱える施設・設備の老朽化や技術者不足といった課題に対して、機構としてより踏み込んだ対応を行えるよう、機構の技術力等の活用のあり方、必要となる能力やその習得・蓄積の方策について検討を進める。 さらに、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築や社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進を図る観点から、<u>国や地方公共団体等が行う鉄道整備計画策定等の検討に積極的に参画し、その実現に向けた調査等に協力する。</u>

7.3.4 建設した施設の貸付けと経理処理

(1) 貸付対象と貸付料の基準

1) 新幹線鉄道施設

貸付けの対象となる施設は、全幹法に基づき鉄運機構が建設した新幹線鉄道に係る施設である。貸付けされる主体は、全幹法第6条第1項に規定される新幹線鉄道の営業主である。沖縄鉄軌道は全幹法に基づく新幹線鉄道に該当しないため、適用されない。

貸付料の額は、新幹線営業主の受益の程度を勘案し、国土交通大臣が定める方法により算定した額と、租税及び管理費の合計額を基準として定められる。「受益」とは、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鉄道施設）に係る旅客鉄道事業について、新幹線事業を開始した場合に見込まれる収支が、新幹線事業を開始しなかったと仮定した場合に見込まれる収支から改善することで、営業主が受けると見込まれる利益を指す（鉄運機構法第13条第1項第1号・第3号・第14条、鉄運機構法施行令第5条・第6条）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法
（業務の範囲）

第十三条 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。
- 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。

（鉄道施設の貸付け等）

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。

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。

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。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令
（鉄道施設の貸付け等の基準）

第五条 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（以下「新幹線営業主」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設の貸付け
- 二 法第十三条第一項第五号の規定により建設した旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条第一項に規定する旅客会社又は日本貨物鉄道株式会社（次項第一号及び第七条第二項第二号において「旅客会社又は貨物会社」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設（次号及び次項第一号に規定するものを除く。）の貸付け
- 三 法第十三条第一項第五号の規定により建設又は大改良をした認定速達性向上事業者（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事業者をいう。第七条の二において同じ。）又は認定駅施設利用円滑化事業者（同法第十五条第六項に規定する認定駅施設利用円滑化事業者をいう。第七条の二において同じ。）の営業する鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設の貸付け

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

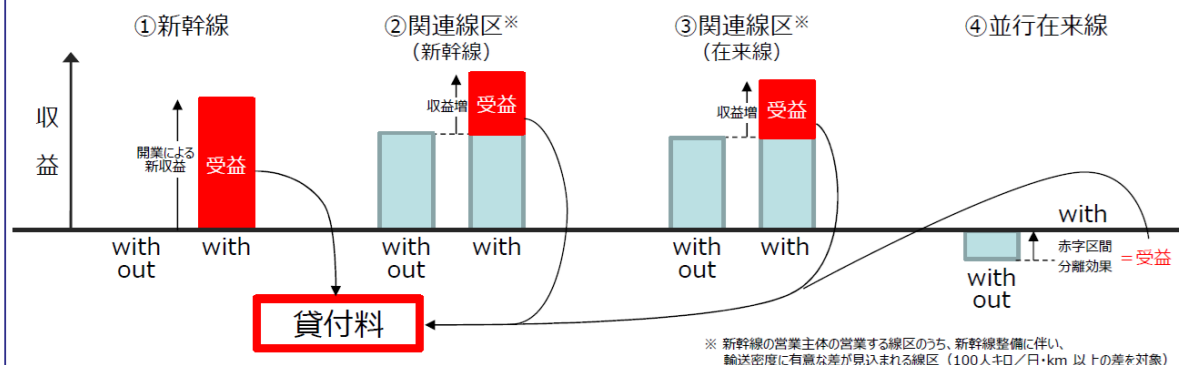
第六条 前条第一項の規定により同項第一号に掲げる鉄道施設を貸し付ける場合における毎事業年度の貸付料の額は、次に掲げる額の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

- 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。）の合計額
- 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

貸付料の考え方について

- 営業主（JR）は、鉄道・運輸機構法等の規定に基づき、「受益」の範囲で「貸付料」を鉄道・運輸機構へ支払う。貸付料は、開業後30年間の受益を平均して算定している。
- 受益 = 「新幹線を整備する場合（With）の収益」－「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」
収益 = 「収入」－「費用」

受益とは



収益計算上の主な収入

- ・運賃収入
- ・料金収入
- ・その他収入（広告料、構内営業料など）

収益計算上の主な費用

- ・固定費（線路保存費、電路保存費等）
- ・変動費（車両保存費、運転費等）
- ・減価償却費（車両、鉄道施設）
- ・租税（固定資産税、都市計画税）
- ・維持更新投資費
- ・管理費

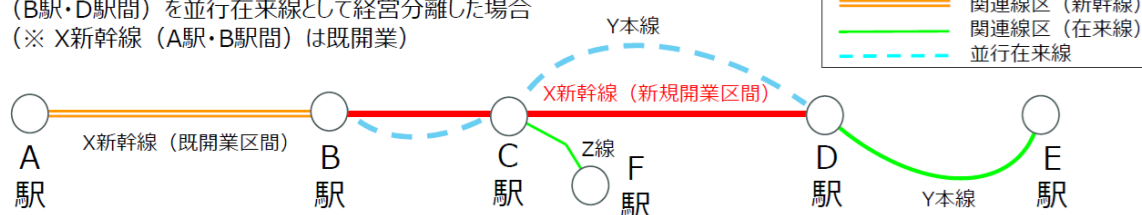
9

貸付料の算定方法について

- 鉄道・運輸機構は、経済指標や旅客輸送実績等の基礎データに基づいて、開業後30年間の需要及び収支の予測を行い、その結果を踏まえて貸付料を算定している。
- 整備区間に加え、整備区間の営業主が営業する線区のうち、新幹線の整備により輸送密度が100人キロ/日・km以上増減する線区を関連線区として算定の対象としている。

貸付料の算定イメージ

- X新幹線（B駅・D駅間）を新規整備し、Y本線（B駅・D駅間）を並行在来線として経営分離した場合（※ X新幹線（A駅・B駅間）は既開業）



	路線等	区間	収支改善効果（億円/年）		
			With (WI)	Without (WO)	WI-WO
整備区間	X新幹線	B駅～D駅	50	—	50
並行在来線	Y本線	B駅～D駅	—	▲10	10
関連線区（在来線）	Y本線	D駅～E駅	15	10	5
関連線区（在来線）	Z線	C駅～F駅	10	5	5
関連線区（新幹線）	X新幹線	A駅～B駅	100	70	30
収支改善効果（貸付料相当額）					100

※ 並行在来線とは、整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線鉄道のこと。政府・与党申合せに基づき、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。

10

出典：「整備新幹線の貸付制度等について」（国土交通省鉄道局、令和7年11月）

図 新幹線鉄道施設の貸付料の考え方と算定方法

開業線区の貸付料の額

- 整備新幹線については、平成9年10月に北陸新幹線（高崎・長野間）が開業して以降、現在までに9線区が開業し、線区ごとに貸付料を収受している。
- 貸付期間については、いずれの線区についても開業から30年間とされている。

線 区	区間延長	開業時期	営業主体	貸付料	(参考) R6年度 平均通過人員 (人・日・km)	(参考) 事業費
北陸新幹線（高崎・長野間）	117.4km	平成9年10月開業	J R 東日本	175億円／年	47,661	約8,282億円
東北新幹線（盛岡・八戸間）	96.6km	平成14年12月開業	J R 東日本	79.3億円／年	17,906	約4,565億円
九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）	126.8km	平成16年3月開業	J R 九州	20.4億円／年	11,662 ^{※1}	約6,290億円
東北新幹線（八戸・新青森間）	81.8km	平成22年12月開業	J R 東日本	70億円／年	12,865	約4,547億円
九州新幹線（博多・新八代間）	130.0km	平成23年3月開業	J R 九州	81.6億円／年	25,443 ^{※2}	約8,794億円
北陸新幹線（長野・上越妙高間）	228.0km	平成27年3月開業	J R 東日本	165億円／年	28,871	約16,988億円
北陸新幹線（上越妙高・金沢間）			J R 西日本	80億円／年	26,805	
北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）	148.8km (うち共用区間 82km)	平成28年3月開業	J R 北海道	1.14億円／年	4,532	約5,783億円 ^{※3}
九州新幹線（武雄温泉・長崎間）	66.0km	令和4年9月開業	J R 九州	5.1億円／年	6,458	約6,197億円 ^{※3}
北陸新幹線（金沢・敦賀間）	125.2km	令和6年3月開業	J R 西日本	93億円／年	20,662	約16,779億円 ^{※3}

○ 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の営業開始により、J R 東日本に生じる受益について年額22億円の支払を受けている。
※1 J R 九州「2024年度線区別利用状況等の公表について」上の区分である。九州新幹線（熊本・鹿児島中央間）の平均通過人員を記載。
※2 同様に、九州新幹線（博多・熊本間）の平均通過人員を記載。
※3 工事が完了していない区間は、工事実施計画における認可額を記載。

11

出典：「整備新幹線の貸付制度等について」（国土交通省鉄道局、令和7年11月）

図 新幹線鉄道施設の貸付料の額

2) 都市鉄道利便増進事業に係る施設

貸付けの対象となる施設は、都市鉄道利便増進事業による整備に係る鉄軌道施設である。貸付けを受ける主体は、営業主体となる認定速達性向上事業者又は認定駅施設利用円滑化事業者である。

貸付料の額は、認定速達性向上事業者に貸し付ける場合は、認定速達性向上計画に記載された使用料の額とし、認定駅施設利用円滑化事業者に貸し付ける場合は、認定交通結節機能高度化計画に記載された使用料の額とされる（鉄運機構法第13条第1項第5号・第6号・第14条、鉄運機構法施行令第5条第1項第3号・第7条の2）。

都市鉄道利便増進事業として整備され、すでに開業している路線は、相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線である。これらの路線の使用料は、各営業主体の受益相当額と定められた。令和8年度以降の使用料は、これらの路線全体で56.71億円／年とされている。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法
(業務の範囲)

第十三条 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<u>建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設</u>を当該鉄道又は軌道に係る<u>鉄道事業者</u>に貸し付け、又は譲渡すること。 (鉄道施設の貸付け等) 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<u>鉄道施設又は軌道施設</u>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。 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。 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。
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 (鉄道施設の貸付け等の基準) 第五条 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。 三 法第十三条第一項第五号の規定により建設又は大改良をした<u>認定速達性向上事業者</u>（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事業者をいう。第七条の二において同じ。）又は<u>認定駅施設利用円滑化事業者</u>（同法第十五条第六項に規定する認定駅施設利用円滑化事業者をいう。第七条の二において同じ。）の営業する鉄道又は軌道に係る<u>鉄道施設又は軌道施設の貸付け</u> (鉄道施設の貸付料の額等の基準) 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<u>貸付料の額</u>は、認定速達性向上事業者に貸し付ける場合にあっては都市鉄道等利便増進法第五条第五項に規定する<u>認定速達性向上計画</u>（同項の規定による変更の認定があったときは、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<u>使用料の額</u>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っては同法第十四条第十二項に規定する<u>認定交通結節機能高度化計画</u>（同項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの）に記載された同条第三項に規定する<u>使用料の額</u>とする。

3) 一般的な規格を有する鉄軌道施設

貸付けの対象となる施設は、鉄運機構が建設又は大改良を行った鉄軌道施設のうち、JR 北海道、JR 四国又は JR 貨物の営業する鉄道に係る施設である。貸付けを受ける主体は、当該鉄軌道の営業主体となる JR 北海道、JR 四国又は JR 貨物である（鉄運機構法第 13 条第 1 項第 5 号・第 6 号・第 14 条、鉄運機構法施行令第 5 条第 1 項第 2 号、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第 1 条）。営業主体が限定されるため、沖縄鉄軌道には適用されない。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 (業務の範囲) 第十三条 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<u>建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設</u>を当該鉄道又は軌道に係る<u>鉄道事業者</u>に貸し付け、又は譲渡すること。 (鉄道施設の貸付け等) 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<u>鉄道施設又は軌道施設</u>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。 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。 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。
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 (鉄道施設の貸付け等の基準) 第五条 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

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。

- 二 法第十三条第一項第五号の規定により建設した旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条第一項に規定する旅客会社又は日本貨物鉄道株式会社（次項第一号及び第七条第二項第二号において「旅客会社又は貨物会社」という。）の営業する鉄道に係る鉄道施設（次号及び次項第一号に規定するものを除く。）の貸付け

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律

（会社の目的及び事業）

第一条 北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下「旅客会社」という。）は、旅客鉄道事業及びこれに附帯する事業を営営することを目的とする株式会社とする。

2 日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）は、貨物鉄道事業及びこれに附帯する事業を営営することを目的とする株式会社とする。

3 旅客会社及び貨物会社（以下「会社」という。）は、それぞれ第一項又は前項の事業を営むほか、国土交通大臣の認可を受けて、自動車運送事業その他の事業を営むことができる。この場合において、国土交通大臣は、会社が当該事業を営むことにより第一項又は前項の事業の適切かつ健全な運営に支障を及ぼすおそれがないと認めるときは、認可をしなければならない。

貸付料の額は、施設の建設に要した費用、減価償却費、租税、管理費の合計から、政府の補助金を減じた額を基準として算定される。ただし特別措置として、JR 北海道に対しては、青函トンネルに関わる施設を無償又は減額した貸付料で貸し付けることができる（鉄運機構法施行令第7条第1項、鉄運機構法附則第9条、鉄運機構法施行令附則第5条）。現在の貸付状況は明らかになっていないが、JR 北海道への海峡線（青函トンネルを含む）の貸付けのみと推測される。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令

（鉄道施設の貸付料の額等の基準）

第七条 第五条第一項の規定により同項第二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、第一号から第三号までに掲げる額の合計額から第四号に掲げる額を減じて得た額に相当する額を基準として定めるものとする。

一 当該鉄道施設の建設に要した費用（当該鉄道施設の建設に係る借入れに係る貸付時までに生じた利子（国土交通大臣が指定する利率により生ずるものとして計算したものに限る。）並びに鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券（以下「機構債券」という。）に係る債券発行費及び債券発行差金並びに当該鉄道施設に係る租税（貸付時までの期間に係るものに限る。）を含む。次号及び次項第一号において同じ。）のうち借入れに係る部分を国土交通大臣が指定する期間及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額

二 国土交通大臣が定める方法により計算した当該事業年度の当該鉄道施設に係る減価償却費の額に、当該鉄道施設の建設に要した費用のうち借入れに係る部分以外の部分の額を当該鉄道施設の建設に要した費用の額で除して得た率を乗じて計算した額

三 当該事業年度の当該鉄道施設に係る機構債券に係る債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費（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

四 機構が当該事業年度において当該鉄道施設に関し政府の補助（第一号の借入れに係る利子についての補助金を除く。）を受けた場合にあつては、当該補助を受けた金額

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法 附則

（本州と北海道を連絡する鉄道施設の貸付けに関する特別措置）

第九条 旧債務等処理法附則第六条の規定による廃止前の日本国有鉄道清算事業団法（昭和六十一年法律第九十号）附則第九条第二項第一号に規定する鉄道施設については、機構は、第十四条第一項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、これを無償で貸し付け、又はその貸付料を減額することができる。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法施行令 附則

（本州と北海道を連絡する鉄道施設の貸付料の基準）

第五条 旧日本国有鉄道清算事業団法附則第九条第二項第一号に規定す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、第七条第一項の規定にかかわらず、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。）の合計額に相当する額を基準として定めるものとする。

(2) 貸付料の回収方法

1) 貸付料の認可

鉄運機構が建設した鉄軌道施設（新幹線鉄道施設及び省令で定める規格を有する鉄軌道施設）を貸付け又は譲渡する際には、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る必要がある（鉄運機構法第14条第1項）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法
（業務の範囲）

第十三条 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。

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。

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。

（鉄道施設の貸付け等）

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。

2) 貸付料の収受方法

貸付料は、分割して定期に納入させることができる（鉄運機構法業務方法書第9条）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構業務方法書
（貸付料の収受の方法）

第9条 前条第1項、第2項、第3項又は第5項の貸付料は、分割して定期に納入させることができるものとする。

3) 貸付料の確実な回収

鉄運機構は鉄道事業者の経営状況等をモニタリングし、貸付料や譲渡代金の定期的かつ確実な徴収を図っている。特に償還期間の変更を実施した事業者や、経営状況の悪化が認められる事業者については、償還確実性を毎年度検証している（第5期中期目標 3. (1)、第5期中期計画 3. (3)）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期目標

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 鉄道建設等業務

⑥ 鉄道施設の貸付け・譲渡等

機構が建設した鉄道施設について、鉄道事業者に対して適切に貸付け又は譲渡を行うとともに、鉄道事業者の経営状況や財務状況のモニタリングを行い、貸し付けている又は譲渡した鉄道施設に係る貸付料又は譲渡代金を適切に徴収する。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 第5期中期計画

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) 鉄道施設の貸付け・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付け又は譲渡した鉄道施設について、貸付料及び譲渡代金の徴収状況を定量的に把握・分析するとともに、モニタリング機能を強化し、毎年度、事業者ごとに当該貸付料及び譲渡代金の計画的かつ確実な徴収を図る。

なお、償還期間の変更を実施又は経営状況の悪化が認められる事業者については、毎年度、年度決算及び中間決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

7.3.5 経理処理及び税制優遇

(1) 区分経理

鉄運機構の経理は、業務の性質に応じて、①建設勘定（新幹線、規格鉄道等の建設・貸付業務）、②海事勘定（船舶共有建造業務）、③地域公共交通等勘定（地域交通法に基づく出融資、都市鉄道融資）、④助成勘定（国の補助金交付、長期借入れ、新幹線譲渡対価の処理）の4つの勘定に区分される。ただし、共通経費の配分や、勘定間の資金融通が認められている（鉄運機構法第17条第1項、国土交通省令第9条）。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法
(区分経理等)

第十七条 機構は、次に掲げる業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

- 一 第十三条第一項第一号から第六号までの業務及びこれらに附帯する業務並びに同条第三項及び第四項の業務
- 二 第十三条第一項第七号及び第八号の業務並びにこれらに附帯する業務
- 三 第十三条第一項第九号及び第十号の業務並びにこれらに附帯する業務
- 四 第十三条第二項の業務

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
(勘定区分等)

第九条 機構は、次に掲げる業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて経理するものとする。

- 一 法第十七条第一項第一号に掲げる業務
- 二 法第十七条第一項第二号に掲げる業務
- 三 法第十七条第一項第三号に掲げる業務
- 四 法第十七条第一項第四号に掲げる業務

2 前項第一号に掲げる業務に係る勘定（以下「建設勘定」という。）は、内訳として、次に掲げる業務に係る各経理単位に区分するものとする。

- 一 法第十三条第一項第一号及び第三号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務（これらの業務のうち次に掲げる繰入金の繰入れ又は交付金の交付を受けて建設される鉄道施設に係るものに限る。）
 - イ 法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため建設勘定に繰り入れられた繰入金
 - ロ 法附則第十四条の規定による廃止前の運輸施設整備事業団法（平成九年法律第八十三号。以下「旧事業団法」という。）第二十条第一項第一号の交付金
 - ハ 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成三年法律第四十五号）附則第二条の規定による廃止前の新幹線鉄道保有機構法（昭和六十一年法律第八十九号）附則第十三条第一項の交付金
 - ニ 旧事業団法附則第十五条の規定による廃止前の鉄道整備基金法（平成三年法律第四十六号。以下「旧基金法」という。）第二十条第一項第一号の交付金
- 二 法第十三条第一項第五号及び第六号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務（これらの業務のうち旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条第一項に規定する旅客会社（以下「旅客会社」という。）及び日本貨物鉄道株式会社（以下「貨物会社」という。）以外の鉄道事業者又は軌道経営者の鉄道又は軌道に係るもの（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に係る法律の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令（平成十三年政令第三百四十五号）第一条に規定する鉄道施設に係るものを除く。）に限る。）
- 三 前二号に掲げる業務以外の業務

3 機構は、第一項の規定により区分して経理する場合において、経理すべき事項が当該区分に係る勘定以外の勘定によって経理すべき事項と共通の事項であるため、当該勘定に係る部分を区分して経理することが困難なときは、当該事項については、国土交通大臣の承認を受けて定める基準に従って、事業年度の期間中一括し

て経理し、当該事業年度の末日現在において各勘定に配分することにより経理することができる。

- 4 第一項各号に掲げる業務に係る勘定相互間における資金の融通（短期のものに限る。）は、融通をする勘定からその融通を受ける勘定への貸付けとして整理するものとする。

表 鉄運機構の区分経理に用いる勘定

名称	業務範囲	勘定内のさらなる区分
①建設勘定	機構の主たる建設事業に関する経理を扱う。	さらに以下のとおり区分経理される。 1. 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設、貸付け、譲渡に関する業務 2. 新幹線鉄道以外の鉄軌道の建設・大改良及びその貸付け・譲渡に関する業務 3. 上記以外の業務 ・新幹線鉄道の建設に関する調査 ・貸し付けた鉄軌道施設の災害復旧工事 ・海外の高速鉄道に関する調査等 ・高架施設に伴う事務所、倉庫、店舗等の建設、管理 ・鉄軌道に関する工事、調査、測量、設計等の受託業務 また、鉄軌道施設等の建設又は大改良に係る資金の区分及び収支の状況を明らかにするため、建設線の区間ごと、又は工事の区間ごとに区分計算を行う。
②海事勘定	海上運送用の船舶に関する業務を扱う。 ・海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を使用させ、及び譲渡する業務（船舶共有建造業務） ・船舶の建造、改造、保守又は修理に関する技術的援助を行う業務	—
③地域公共交通等勘定	地域公共交通及び物流の支援に関する業務を扱う。	さらに以下のとおり区分経理される。 1. 地域交通法に基づく認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う業務 2. 物資の流通の効率化に関する法律に基づく認定総合効率化事業の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う業務
④助成勘定	国の政策に基づき各種の助成・補助金の交付や、特定の債権・債務の処理、及び長期借入れに関する経理を扱う。	さらに以下のとおり区分経理される。 1. 鉄道事業者に対する国の補助金等の交付等の業務 2. 中央新幹線の建設費用を貸し付ける業務 3. 鉄運機構が承継した特定債務の償還等の業務 4. 鉄運機構が承継した新幹線鉄道施設の登記等の業務

(2) 鉄運機構の業務に対する税制上の優遇措置

1) 固定資産税及び都市計画税

鉄運機構が新たに整備した新幹線の線路設備等は、固定資産税及び都市計画税の特例が適用される。新たに課税されることとなった年度から5年度分は、課税標準が価格の6分の1に減額される。その後の5年度分は、価格の3分の1に減額される（地方税法第349条の3第12項）。

地方税法

（固定資産税の課税標準等の特例）

第三百四十九条の三

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っ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。

鉄運機構が保有し、JR 北海道に貸し付けている青函トンネルについては、固定資産税及び都市計画税の課税標準が価格の6分の1に減額される（地方税法第349条の3第13項、地方税法施行令第52条の5の2第1項、地方税法施行規則第11条の6第1項）。

地方税法

（固定資産税の課税標準等の特例）

第三百四十九条の三

13 本州と北海道を連絡する鉄道に係る鉄道施設で政令で定めるもの又は本州と四国を連絡する鉄道に係る鉄道施設で政令で定めるものに係る償却資産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、当該償却資産の価格の六分の一の額（第一項又は第二十四項の規定の適用を受ける償却資産にあつては、これらの規定により課税標準とされる額の六分の一の額）とする。

地方税法施行令

（法第三百四十九条の三第十三項の鉄道施設）

第五十二条の五の二 法第三百四十九条の三第十三項に規定する本州と北海道を連絡する鉄道に係る鉄道施設で政令で定めるものは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が所有し、かつ、北海道旅客鉄道株式会社に貸し付けている線路設備その他の鉄道施設で総務省令で定めるものとする。

地方税法施行規則

（政令第五十二条の五の二第一項の鉄道施設等）

第十一条の六 政令第五十二条の五の二第一項に規定する鉄道施設で総務省令で定めるものは、総務大臣が定める路線に係る鉄道施設のうち、次に掲げるものとする。

- 一 当該路線のうち全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第二条に規定する新幹線鉄道（以下この項において「新幹線鉄道」という。）の路線以外の路線に係る線路設備、電路設備、停車場、変電所、車庫、工場、倉庫、詰所又は本州と北海道を連絡するトンネルを維持管理するために必要な貯水槽若しくは排水ポンプ設備その他の機械装置（次号の区間において新幹線鉄道の路線と共用するものを含む。）
- 二 当該路線のうち新幹線鉄道の路線の前号に規定する路線と共用する区間として総務大臣が定める区間の線路設備、電路設備又は停車場

都市鉄道利便増進事業により令和8年度末までに整備した鉄軌道施設は、固定資産税及び都市計画税の特例が適用される。新たに課税されることとなった年度から5年度分は、課税標準が価格の3分の2に減額される。ただし、この規定は鉄道事業者が整備する場合にも適用され、鉄運機構のみの優遇措置ではない（地方税法附則第15条第15項）。

地方税法 附則

(固定資産税等の課税標準の特例)

第十五条

1 5 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。

また、鉄運機構が令和8年度末までに整備して鉄道事業者に貸付け又は譲渡する、市街地区域等におけるトンネル（以降「都市トンネル」とする）は非課税となる。ただし鉄軌道事業者がすでに整備し保有している一般の都市トンネルも同様に非課税となっており、鉄運機構のみの優遇措置ではない（地方税法第348条第2項第2号の5・第5項・附則第14条第2項、地方税法施行令第49条の5）。

地方税法

(固定資産税の非課税の範囲)

第三百四十八条

2 固定資産税は、次に掲げる固定資産に対しては課することができない。ただし、固定資産を有料で借り受けた者がこれを次に掲げる固定資産として使用する場合には、当該固定資産の所有者に課することができる。

二の五 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（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都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第五条の規定により指定された都市計画区域のうち政令で定める市街地の区域又は政令で定める公共の用に供する飛行場の区域及びその周辺の区域のうち政令で定める区域において直接鉄道事業又は軌道経営の用に供するトンネルで政令で定めるもの

5 市町村は、旅客会社等が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又は第六号の規定に基づき借り受ける固定資産のうち第二項第二号の五に掲げる固定資産で政令で定めるものに対しては、固定資産税を課することができない。

地方税法 附則

(固定資産税等の非課税)

第十四条

2 市町村は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が都市計画法第五条の規定により指定された都市計画区域のうち政令で定める市街地の区域又は政令で定める公共の用に供する飛行場の区域及びその周辺の区域のうち政令で定める区域において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により同法の施行の日から令和九年三月三十一日までの間に整備し、かつ、直接鉄道事業又は軌道経営の用に供するトンネルに対しては、第三百四十二条の規定にかかわらず、固定資産税を課することができない。

地方税法施行令

(法第三百四十八条第二項第二号の五の市街地の区域等)

第四十九条の五 法第三百四十八条第二項第二号の五に規定する政令で定める市街地の区域は、千葉市の区域、東京都の特別区の存する区域、川崎市の区域、横浜市の区域、名古屋市の区域、京都市の区域、大阪市の区域、神戸市の区域及び広島市の区域並びにこれらの区域の近郊の区域で総務省令で定めるものとする。

2 法第三百四十八条第二項第二号の五に規定する政令で定める公共の用に供する飛行場は、成田国際空港及び新千歳空港とする。

3 法第三百四十八条第二項第二号の五に規定する公共の用に供する飛行場の区域の周辺の区域のうち政令で定める区域は、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第四十条の規定により告示された進入表面、転移表面又は水平表面の投影面の区域とする。

4 法第三百四十八条第二項第二号の五に規定するトンネルで政令で定めるものは、次の表の上欄に掲げるトンネルの区分に応じ、同表の下欄に定めるトンネルとする。

一 昭和六十二年四月一日以後に建設されたトンネル（第三号に掲げるものを除く。）	第一項に規定する市街地の区域（総務省令で定めるものを除く。）又は第二項に規定する飛行場の区域及びその周辺の区域のうち前項に規定する区域に存するトンネル
二 昭和六十二年三月三十一日以前に建設されたトンネル（次号に掲げるものを除く。）	昭和六十二年三月三十一日において、地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律（昭和六十一年法律第九十四号。以下この号において「国鉄関連改正法」という。）第一条の規定による改正前の地方税法（次条及び第四十九条の七において「旧地方税法」という。）第三百四十八条第二項第二号の五若しくは第二十七号又は国鉄関連改正法第二条の規定による改正前の国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律（昭和三十一年法律第八十二号。次条及び第四十九条の七において「旧交納付金法」という。）第二条第六項の規定の適用があつたトンネル
三 平成三十年三月三十一日以前に建設されたトンネル（大阪市が地方公営企業法第二条第一項第三号に掲げる軌道事業又は同項第五号に掲げる鉄道事業の用に供したものに限る。）	平成三十年三月三十一日において、法第三百四十八条第一項の規定の適用があつたトンネル

2) 不動産取得税

鉄運機構が本来の事業の用に供するために取得する以下の不動産は、原則として不動産取得税が非課税になる（地方税法第73条の4第1項第1号、地方税法施行令第36条の3第4項）。

- ・ 事業者に譲渡する鉄軌道施設の不動産（新幹線施設を譲渡する場合を含む）
- ・ 事業者に貸し付ける新幹線鉄道施設の不動産（ただし事務所・宿舍以外）
- ・ 鉄道に関する工事、調査、測量、設計、試験、研究用の不動産 など

地方税法

（用途による不動産取得税の非課税）

第七十三条の四 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

地方税法施行令

（法第七十三条の四第一項第一号の不動産）

第三十六条の三

4 法第七十三条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、事務所又は宿舍（業務上宿舍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舍を除く。）の用に供する不動産以外のもの
- 三 鉄道に関する工事又はこれに関する調査、測量、設計、試験若しくは研究の用に供する不動産
- 四 昭和六十二年四月一日において日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成十年法律第百三十六号。以下この号及び第五十一条の十四において「債務等処理法」という。）附則第二条の規定による解散前の日本国有鉄道清算事業団（以下この号及び第五十一条の十四において「旧日本国有鉄道清算事業団」という。）が所有する土地であつて独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則第二条第一項の規定による解散前の日本鉄道建設公団が債務等処理法附則第二条の規定により旧日本国有鉄道清算事業団

から承継したものの上に旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条第二項に規定する貨物会社（以下この号において「貨物会社」という。）又は旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号。以下この号において「旅客会社法改正法」という。）附則第二条第一項に規定する新会社（同項第一号に規定する東日本旅客鉄道株式会社及び同項第二号に規定する者（旅客会社法改正法の施行の日の前日において当該東日本旅客鉄道株式会社が経営している鉄道事業の全部又は一部を譲受け、合併若しくは分割又は相続により旅客会社法改正法の施行の日以後経営する者に限る。）を除く。以下この号において「新会社」という。）が日本国有鉄道改革法第二十二條の規定により日本国有鉄道から承継した家屋（新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成三年法律第四十五号）第二条に規定する旅客鉄道株式会社が同条の規定により同法第五条第一項の規定による解散前の新幹線鉄道保有機構から譲り受けた家屋を含み、昭和六十二年三月三十一日において地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律（昭和六十一年法律第九十四号）第一条の規定による改正前の地方税法第三百四十八條第二項第二号の規定の適用があつたものに限る。）を所有していた場合において、当該貨物会社又は新会社に当該家屋に対応するものとして譲渡するために取得する家屋

3) 法人税等

鉄運機構は法人税法で規定される公共法人に相当し、法人税、法人事業税、事業所税は非課税となる（法人税法第2条第5号・第4条第2項、地方税法第72条の4第1項第2号・第701条の34第1項）。

法人税法

（定義）

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

五 公共法人 別表第一に掲げる法人をいう。

（納税義務者）

第四条

2 公共法人は、前項の規定にかかわらず、法人税を納める義務がない。

別表第一 公共法人の表（第二条関係）

名称	根拠法
（中略）	（中略）
<u>独立行政法人</u> （その資本金の額若しくは出資の金額の全部が国若しくは地方公共団体の所有に属しているもの又はこれに類するものとして、財務大臣が指定をしたものに限る。）	独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三号）及び同法第一条第一項（目的等）に規定する個別法
（後略）	（後略）

地方税法

（事業税の非課税の範囲）

第七十二条の四 道府県は、国及び次に掲げる法人が行う事業に対しては、事業税を課することができない。

二 法人税法別表第一に規定する独立行政法人

（事業所税の非課税の範囲）

第七百一条の三十四 指定都市等は、国及び非課税独立行政法人並びに法人税法第二条第五号の公共法人（非課税独立行政法人であるものを除く。）に対しては、事業所税を課することができない。

7.3.6 本節のまとめ

(1) 調査した事項

本節では、鉄運機構の役割や業務範囲、及び沖縄鉄軌道への関与の可能性について、以下の内容を調査した。

- 鉄運機構法や中期目標、その他の関連する法律に基づき、鉄運機構の設立目的や鉄道建設における公的整備主体としての専門性を確認した。
- 沖縄鉄軌道への具体的な関与方法として、建設主体としての関与、資金面での支援、業務受託の適用要件等の詳細を整理した。
- 鉄道施設の貸付料の算定・回収基準、区分経理、鉄運機構が事業を行う際の税制上の優遇措置についても整理した。

(2) 沖縄鉄軌道と鉄運機構の関係

現行法制度のもとでは、鉄運機構が沖縄鉄軌道の建設・保有主体となることは難しいと考えられる。鉄運機構が直接の建設主体となるためには、以下が大きな課題となる。

- 新幹線鉄道、新幹線鉄道規格新線等として： 沖縄鉄軌道が事業要件を満たさない。また、国土交通大臣の基本計画・整備計画決定を必要とする。
- 都市鉄道利便増進事業に該当する鉄軌道として： 沖縄鉄軌道は地域の要件を満たさないほか、既設線の短絡による所要時間短縮という事業要件を満たさない。また、国土交通大臣の認定を要する。
- 国土交通省令で定める規格を有する鉄道・軌道として： 実質的に廃止されている制度であり、近年の事例もない。

仮に鉄運機構が沖縄鉄軌道の建設・保有主体となる枠組みを想定する場合には、それを可能とするための制度的な環境整備のあり方を検討することが必要。

鉄運機構を沖縄鉄軌道の建設・保有主体としない場合は、その高度な技術力を活用した建設業務の委託を検討する余地がある。また、地域交通法に基づく認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けも検討の余地がある。

7.4 鉄道とまちづくりが一体となった整備制度の調査

7.4.1 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

(1) 本制度の概要

1) 目的

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、以降「宅鉄法」とする）は、大都市地域での大量の住宅地の供給と、鉄道の着実な整備を目的としている。制定当時の背景として、既存の鉄道の混雑、乱開発、地価高騰といった社会課題が存在していた（宅鉄法第1条）。

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

（目的）

第一条 この法律は、大都市地域における著しい住宅地需要にかんがみ、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、もって大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展に寄与することを目的とする。

2) 仕組み

本制度の主な仕組みは下記のとおりである（宅鉄法第4条第1項～第3項・第11条～第13条第1項）。

① 基本計画の策定

関係都府県は、特定地域における宅地開発と鉄道整備の一体的推進に関する「基本計画」を作成し、国の同意を得る。基本計画には、鉄道の計画路線、整備目標年次、住宅地供給の目標、重点地域の区域などが定められる。

② 一体型土地区画整理事業の活用

本制度では、鉄道整備と沿線開発を一体的に行う手法として「一体型土地区画整理事業」を採用している。従来の用地買収方式とは異なり、土地区画整理事業における換地を活用する。

③ 鉄道用地の創出

土地区画整理事業の施行地区内に「鉄道施設区」を定め、鉄道事業者、自治体、住宅供給公社等からの申出等に基づき、宅地の換地をこの鉄道施設区内に集約して定められる。これにより、鉄道事業者は鉄道用地の確保が容易になる。

鉄道整備に伴う人口増や商業施設の立地により、自治体には税収増という開発利益が期待される。自治体はこの開発利益を見越して、土地区画整理事業を主導し、鉄道用地の安価な確保に貢献する。これにより、巨額の建設資金を要する鉄道事業の採算性を確保する。

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

（基本計画）

第四条 都府県は、前条に掲げる鉄道及び地域について、当該地域における宅地開発及び当該鉄道の整備の一体的推進に関する基本計画（以下「基本計画」という。）を作成することができる。

2 都府県は、基本計画を作成しようとするときは、あらかじめ、総務大臣及び国土交通大臣に協議し、その

同意を得なければならない。

3 基本計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 前条第一号に掲げる鉄道として整備する鉄道（以下「特定鉄道」という。）の計画路線及び駅の位置の概要
- 二 特定鉄道の整備の目標年次
- 三 前条第二号に掲げる地域（以下「特定地域」という。）の区域
- 四 特定地域における住宅地の供給の目標及び方針
- 五 特定地域のうち、特定鉄道の駅設置予定地を含み、駅の設置に併せて計画的に開発することにより相当量の宅地開発が見込まれる地域であって、宅地開発と鉄道整備との一体的推進のための拠点となるもの（都市計画区域内の地域に限る。以下「重点地域」という。）の区域
- 六 特定鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項

（一体型土地区画整理事業）

第十一条 同意重点地域内の施行区域（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）第二条第八項に規定する施行区域をいう。）の土地についての同法による土地区画整理事業でその施行地区（同条第四項に規定する施行地区をいう。次条及び第十三条において同じ。）に鉄道事業法第八条第一項の認可に係る工事計画（同法第九条第一項の規定による工事計画の変更があったときは、当該変更後のものをいう。）に定める特定鉄道施設（国土交通省令で定めるものであって、都市計画において定められたものに限る。次条において同じ。）の区域を含むもの（以下「一体型土地区画整理事業」という。）については、土地区画整理法及び次条から第十六条までに定めるところによる。

（鉄道施設区）

第十二条 一体型土地区画整理事業の事業計画（以下「事業計画」という。）においては、次条第一項各号に掲げる者が所有権を有する施行地区内の宅地（土地区画整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。次条及び第十四条において同じ。）のうち次条第一項の規定による申出が見込まれるものについての換地の地積の合計が、特定鉄道施設の区域の面積とおおむね等しいか又はこれを超えると認められる場合に限り、国土交通省令で定めるところにより、当該区域を鉄道施設区として定めることができる。

2 前項の規定により鉄道施設区を定める場合において、当該特定鉄道施設の区域が土地区画整理法第二条第五項に規定する公共施設の用に供する土地と重複するときは、当該重複する土地の部分については、鉄道施設区から除くものとする。

（鉄道施設区への換地の申出等）

第十三条 前条第一項の規定による鉄道施設区（以下「鉄道施設区」という。）が事業計画において定められたときは、施行地区内の宅地の所有者で次に掲げるものは、一体型土地区画整理事業を施行する者（以下「施行者」という。）に対し、国土交通省令で定めるところにより、換地計画において当該宅地についての換地を鉄道施設区内に定めるべき旨の申出をすることができる。ただし、第三号に掲げる者にあつては、これらの者が当該一体型土地区画整理事業を自ら施行する場合に限る。

- 一 特定鉄道事業者
- 二 地方公共団体
- 三 地方住宅供給公社
- 四 土地開発公社

3) 適用要件

本制度は、対象となる地域及び鉄道事業が限定されている（宅鉄法第2条・第3条）。

① 地域

「大都市地域」とされる。具体的には首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法に規定される既成市街地、近郊整備地帯、都市整備区域、又はその周辺地域である。

② 鉄道事業

「特定鉄道」とされる。著しい住宅地需要がある大都市地域において、近郊と都心を連絡するために新たに整備される大規模な鉄道であり、その整備によって大量の住宅地供給が

促進されるものである必要がある。

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

(定義)

第二条 この法律において「大都市地域」とは、次に掲げる地域をいう。

- 一 首都圏整備法（昭和三十一年法律第八十三号）第二条第三項に規定する既成市街地若しくは同条第四項に規定する近郊整備地帯又はその周辺の地域
- 二 近畿圏整備法（昭和三十八年法律第二百二十九号）第二条第三項に規定する既成都市区域若しくは同条第四項に規定する近郊整備区域又はその周辺の地域
- 三 中部圏開発整備法（昭和四十一年法律第二百二号）第二条第三項に規定する都市整備区域又はその周辺の地域

2 この法律において「宅地開発事業」とは、宅地の造成及び宅地の造成と併せて整備されるべき公共施設の整備に関する事業で良好な住宅市街地を形成するために行われるもの並びにこれに附帯する事業をいう。

(対象となる鉄道及び地域)

第三条 この法律による特別措置は、次に掲げる鉄道及び地域について講じられるものとする。

- 一 鉄道 著しい住宅地需要が存する大都市地域において、大都市の近郊と都心の区域を連絡するものとして新たに整備される大規模な鉄道であって、当該鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると認められるもの
- 二 地域 前号に掲げる鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる当該鉄道の周辺の市町村（特別区を含む。）の区域

4) 手続き

① 基本計画の作成と同意

都府県は、対象となる鉄道と地域について「基本計画」を作成し、総務大臣及び国土交通大臣の同意を得る必要がある。基本計画には、特定鉄道の路線・駅位置、整備目標年次、「特定地域」及び「重点地域」の区域などが定められる（宅鉄法第4条）。

※「特定地域」とは特定鉄道の整備により、大量の住宅地供給の促進が見込まれる鉄道周辺の市町村の区域をいう。

※「重点地域」とは特定地域のうち、特定鉄道の駅設置予定地を含み、駅の設置に併せて計画的に開発することにより相当量の宅地開発が見込まれる地域であって、宅地開発と鉄道整備との一体的推進のための拠点となるものをいう。ただし、都市計画区域内である必要があり、農業振興地域の整備に関する法律に基づく農用地区域を含んでいないものであることが求められる。

② 鉄道事業許可申請

鉄道事業者は、総務大臣及び国土交通大臣の同意を得た基本計画に従った内容で、鉄道事業法に基づく許可申請を行う（宅鉄法第6条）。

③ 協議会の設置、協定の締結

関係自治体、宅地開発事業者、鉄道事業者は、基本計画に従って事業を円滑に進めるため「協議会」を組織し、必要な協議を行う。また、重点地域内で事業を行う宅地開発事業者と鉄道事業者は、事業の概要や日程に関する「協定」を締結する（宅鉄法第7条・第8条、宅鉄法施行規則第1条・第2条）。

④ 鉄道施設区の設定

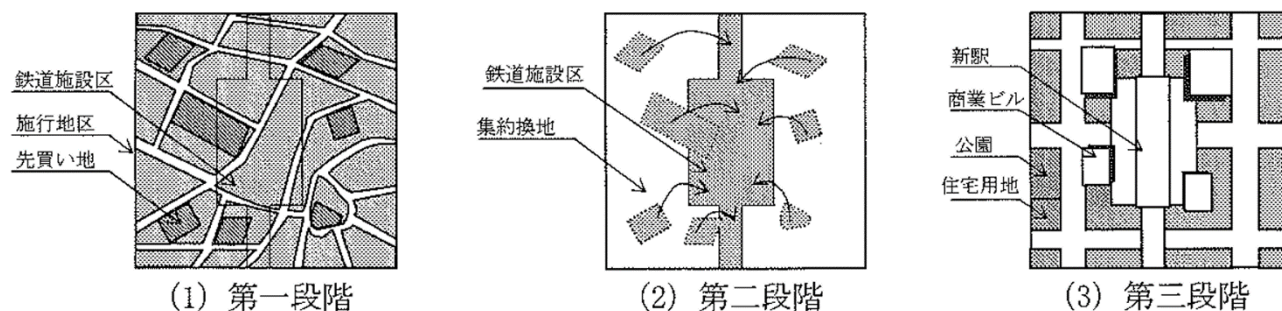
土地区画整理事業の事業計画において、施行地区内に鉄道用地となる「鉄道施設区」を定める。これに合わせ、自治体、宅地開発事業者、鉄道事業者等は、施行区域内の土地の先

行買い取り（先買い）を実施する（宅鉄法第11条・第12条）。

⑤ 集約換地

自治体、宅地開発事業者、鉄道事業者等は、先買いした分散している土地について、土地区画整理事業の施行者（※）に対して「鉄道施設区」内への換地申出を行う。これにより、虫食い状に取得した土地を、鉄道用地として一本の線状（鉄道施設区）に集約して換地指定を受けることができる（宅鉄法第13条第1項）。

※法律上、施行者の要件は定められていない。後述するつくばエクスプレスの事例では、地区によって異なり、自治体、都市再生機構、自治体の住宅公社、組合が施行者となった。



注：第一段階：鉄道施設区の設定、土地区画整理事業施行地区内における土地の先買い、

第二段階：先買いした土地を鉄道施設区内に集約換地、

第三段階：鉄道及び公共施設の整備、住宅等の建設

出典：「つくばエクスプレス（常磐新線）工事誌」（鉄運機構、平成18年3月）

図 一体型土地区画整理事業の手順

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

（基本計画）

第四条 都府県は、前条に掲げる鉄道及び地域について、当該地域における宅地開発及び当該鉄道の整備の一体的推進に関する基本計画（以下「基本計画」という。）を作成することができる。

2 都府県は、基本計画を作成しようとするときは、あらかじめ、総務大臣及び国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。

3 基本計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 前条第一号に掲げる鉄道として整備する鉄道（以下「特定鉄道」という。）の計画路線及び駅の位置の概要

二 特定鉄道の整備の目標年次

三 前条第二号に掲げる地域（以下「特定地域」という。）の区域

四 特定地域における住宅地の供給の目標及び方針

五 特定地域のうち、特定鉄道の駅設置予定地を含み、駅の設置に併せて計画的に開発することにより相当量の宅地開発が見込まれる地域であって、宅地開発と鉄道整備との一体的推進のための拠点となるもの（都市計画区域内の地域に限る。以下「重点地域」という。）の区域

六 特定鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項

4 都府県は、基本計画を作成しようとするときは、関係市町村の意見を聴かななければならない。

5 都府県は、基本計画を作成しようとするときは、第三項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について、特定鉄道に係る鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業（以下「特定鉄道事業」という。）を営営しようとする者（当該事業を営営する法人を設立しようとする者を含む。第六条において同じ。）の意見を聴かななければならない。

6 都府県は、その路線が二以上の都府県の区域にわたる特定鉄道に係る基本計画を作成しようとするときは、第三項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について互いに調整しなければならない。

7 総務大臣及び国土交通大臣は、基本計画に定める第三項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について総務大臣が第一号及び第六号に掲げる要件に該当するものであると認め、並びに基本計画に定める同項各号に

掲げる事項について国土交通大臣が次に掲げる要件に該当するものであると認めるときは、当該基本計画に同意をするものとする。この場合において、その路線が二以上の都府県の区域にわたる特定鉄道に係る基本計画に対する同意は、同時にしなければならない。

- 一 特定鉄道及び特定地域が前条に掲げる鉄道及び地域に該当するものであること。
 - 二 特定地域における宅地開発が特定鉄道の整備と一体的に、かつ、円滑に推進されるために適切なものであること。
 - 三 住宅地の供給の目標及び方針が当該大都市地域の住宅地需給の緩和に資するものであること。
 - 四 重点地域の区域の設定が特定地域における宅地開発の促進を図る上で適切なものであり、かつ、当該区域が農業振興地域の整備に関する法律（昭和四十四年法律第五十八号）第八条第二項第一号に規定する農用地区域を含んでいないものであること。
 - 五 特定鉄道の計画路線及び駅の位置の概要が、鉄道としての機能を発揮する上で適切なものであり、かつ、当該大都市地域における長期的展望に立った効率的鉄道網の形成に資するものであること。
 - 六 特定鉄道の整備の目標年次、特定鉄道の計画路線及び駅の位置の概要並びに特定鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項が、特定鉄道の整備の円滑な推進及び特定鉄道事業の健全な経営並びに地方財政の健全性の確保にとって適切なものであること。
- 8 都府県は、基本計画が前項の規定による同意を得たときは、遅滞なく、これを公告しなければならない。

（特定鉄道事業に係る許可の申請）

第六条 特定鉄道事業を經營しようとする者が当該特定鉄道事業について鉄道事業法第三条第一項の許可の申請を行う場合には、その申請書は、当該特定鉄道に係る第四条第七項の規定による同意を得た基本計画（前条第一項の規定による変更の同意があったときは、変更後のもの。以下「同意基本計画」という。）に従った内容のものでなければならない。

（協議会）

第七条 関係地方公共団体の長、同意基本計画に定める特定地域（以下「同意特定地域」という。）において宅地開発事業を実施する者で国土交通省令で定めるもの及び特定鉄道事業について鉄道事業法第三条第一項の許可を受けた者（以下「特定鉄道事業者」という。）（同法第八条第一項に規定する施設であって特定鉄道事業の用に供するもの（以下「特定鉄道施設」という。）の建設につき、国土交通大臣が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）附則第二条第一項の規定による解散前の日本鉄道建設公団に対し、同法附則第十一条第四項の規定によりなおその効力を有するものとされる同法附則第十四条の規定による廃止前の日本鉄道建設公団法（昭和三十九年法律第三号）第二十二条第二項の指示をしている場合には、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を含む。次条及び第十三条において同じ。）は、同意基本計画に従い同意特定地域における宅地開発及び特定鉄道事業を一体的かつ円滑に推進するために必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を都府県の区域ごとに組織する。

- 2 前項の協議を行うための会議（次項において「会議」という。）は、前項に規定する者又はその指名する職員をもって構成する。
- 3 会議において協議が調った事項については、第一項に規定する者は、その協議の結果を尊重しなければならない。
- 4 協議会の庶務は、関係都府県において処理する。
- 5 前項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（協定）

第八条 同意基本計画に定める重点地域（以下「同意重点地域」という。）内において宅地開発事業を実施する者で国土交通省令で定めるもの及び特定鉄道事業者は、同意基本計画に従い同意重点地域における宅地開発事業と特定鉄道事業とを一体的に推進するため、当該宅地開発事業及び当該特定鉄道事業の概要及び日程に関する協定を締結し、当該協定に従ってそれぞれの事業を実施するものとする。

（一体型土地区画整理事業）

第十一条 同意重点地域内の施行区域（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）第二条第八項に規定する施行区域をいう。）の土地についての同法による土地区画整理事業でその施行地区（同条第四項に規定する施行地区をいう。次条及び第十三条において同じ。）に鉄道事業法第八条第一項の認可に係る工事計画（同法第九条第一項の規定による工事計画の変更があったときは、当該変更後のものをいう。）に定める特定鉄道施設（国土交通省令で定めるものであって、都市計画において定められたものに限る。次条において同じ。）の区域を含むもの（以下「一体型土地区画整理事業」という。）については、土地区画整理法及び次条から第十六条までに定めるところによる。

(鉄道施設区)

第十二条 一体型土地地区画整理事業の事業計画（以下「事業計画」という。）においては、次条第一項各号に掲げる者が所有権を有する施行地区内の宅地（土地地区画整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。次条及び第十四条において同じ。）のうち次条第一項の規定による申出が見込まれるものについての換地の地積の合計が、特定鉄道施設の区域の面積とおおむね等しいか又はこれを超えると認められる場合に限り、国土交通省令で定めるところにより、当該区域を鉄道施設区として定めることができる。

2 前項の規定により鉄道施設区を定める場合において、当該特定鉄道施設の区域が土地地区画整理法第二条第五項に規定する公共施設の用に供する土地と重複するときは、当該重複する土地の部分については、鉄道施設区から除くものとする。

(鉄道施設区への換地の申出等)

第十三条 前条第一項の規定による鉄道施設区（以下「鉄道施設区」という。）が事業計画において定められたときは、施行地区内の宅地の所有者で次に掲げるものは、一体型土地地区画整理事業を施行する者（以下「施行者」という。）に対し、国土交通省令で定めるところにより、換地計画において当該宅地についての換地を鉄道施設区内に定めるべき旨の申出をすることができる。ただし、第三号に掲げる者にあつては、これらの者が当該一体型土地地区画整理事業を自ら施行する場合に限る。

- 一 特定鉄道事業者
- 二 地方公共団体
- 三 地方住宅供給公社
- 四 土地開発公社

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施行規則

(協議会を組織する宅地開発事業者)

第一条 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（以下「法」という。）第七条第一項の国土交通省令で定める者は、宅地開発事業で当該宅地開発事業が行われる同意特定地域内の土地の区域の面積が二十ヘクタール以上のものを実施する者とする。

(協定を締結する宅地開発事業者)

第二条 法第八条の国土交通省令で定める者は、宅地開発事業で当該宅地開発事業が行われる同意重点地域内の土地の区域の面積が五ヘクタール以上のものを実施する者とする。

(2) 本制度の制度上の効果

通常の鉄道整備では用地の買収が必要であるが、本制度では土地地区画整理事業の仕組みを用いて鉄道用地を生み出せる。本制度の一体型土地地区画整理事業では、自治体や鉄道事業者等が施行地区内で先行取得した土地について、鉄道施設区の中にまとめて換地できるようになる（宅鉄法第12条・第13条）。

本制度のもとで、自治体は、鉄道事業者への出資や補助・貸付け等を行うことができる。また、通常、自治体による地方債の発行は、地方財政法により制限されているが、本制度では、以下の場合には地方債の発行を認めることとしている（宅鉄法第21条・第22条）。

- ・ 自治体が鉄道事業者に補助・貸付け等を行う場合
- ・ 鉄道施設や用地を取得・造成し鉄道事業者に貸付け又は譲渡を行う場合

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

(鉄道施設区)

第十二条 一体型土地地区画整理事業の事業計画（以下「事業計画」という。）においては、次条第一項各号に掲げる者が所有権を有する施行地区内の宅地（土地地区画整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。次条及び第十四条において同じ。）のうち次条第一項の規定による申出が見込まれるものについての換地の地積の合計が、特定鉄道施設の区域の面積とおおむね等しいか又はこれを超えると認められる場合に限り、国土交通省令で定めるところにより、当該区域を鉄道施設区として定めることができる。

2 前項の規定により鉄道施設区を定める場合において、当該特定鉄道施設の区域が土地地区画整理法第二条第五項に規定する公共施設の用に供する土地と重複するときは、当該重複する土地の部分については、鉄道施設

区から除くものとする。

(鉄道施設区への換地の申出等)

第十三条 前条第一項の規定による鉄道施設区（以下「鉄道施設区」という。）が事業計画において定められたときは、施行地区内の宅地の所有者で次に掲げるものは、一体型土地区画整理事業を施行する者（以下「施行者」という。）に対し、国土交通省令で定めるところにより、換地計画において当該宅地についての換地を鉄道施設区内に定めるべき旨の申出をすることができる。ただし、第三号に掲げる者にあつては、これらの者が当該一体型土地区画整理事業を自ら施行する場合に限る。

- 一 特定鉄道事業者
- 二 地方公共団体
- 三 地方住宅供給公社
- 四 土地開発公社

(地方公共団体の出資等)

第二十一条 関係地方公共団体は、総務大臣と協議の上、特定鉄道事業者（特定鉄道事業を經營しようとする者を含む。）に出資することができる。

- 2 関係地方公共団体は、同意特定鉄道の整備を促進するため必要があると認めるときは、特定鉄道事業者に対して補助、貸付けその他の助成を行うことができる。
- 3 関係地方公共団体は、特定鉄道事業者による特定鉄道施設の用に供すべき土地の確保に協力するため、当該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。

(地方債の特例等)

第二十二条 関係地方公共団体が次に掲げる事業を行おうとする場合には、当該事業に要する経費（当該地方公共団体の財政状況、当該事業の性質等を勘案して総務大臣が指定する経費に限る。）であつて地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第五条各号に規定する経費に該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

- 一 前条第二項の助成
- 二 特定鉄道施設又は特定鉄道施設の用に供する土地を特定鉄道事業者に対して貸し付け、又は譲渡するために行う当該施設の設置若しくは取得又は当該土地の取得若しくは造成
- 2 関係地方公共団体が同意基本計画を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別な配慮をするものとする。

(3) 本制度の制度上の効果に対する評価

1) 直接的なメリット

① 鉄道用地の効率的な確保

本制度の一体型土地区画整理事業により、線状に連続する鉄道用地を確保するにあたり、個別の用地買収交渉を行う必要がなく、区画整理の手法で効率的に確保することが可能となる。

② 用地取得費用の圧縮

本制度は、鉄道整備によって生じると期待される開発利益（地価上昇など）を、土地区画整理事業を通じて鉄道用地を安価に確保するという形で内部化し、鉄道整備に還元する仕組みをとっており、用地取得費用の圧縮に資する。

③ 資金調達の支援

自治体による出資や補助・貸付け等を促進することで、鉄道事業者の金利負担を軽減し、採算性の向上に寄与。後述するつくばエクスプレスの事例では、建設資金の約 80%（国 40%、自治体 40%）を無利子貸付でまかない、鉄道事業者が開業後の運賃収入で償還していくという資金調達スキームが実現した。

2) 間接的なメリット

鉄道沿線に大量の住宅が供給されることにより、沿線自治体の人口増加や、鉄道利用者の確保につながると想定される。

(4) 適用事例:つくばエクスプレス

1) 実施体制

上下分離も検討されたが、最終的に上下一体方式とすることが決まった。沿線自治体（東京都、埼玉県、千葉県、茨城県及び沿線市町村）と民間企業が出資して、第三セクター首都圏新都市鉄道株式会社を設立し、第一種鉄道事業者として事業を行った。鉄道の建設工事の大部分は、鉄運機構（当時は日本鉄道建設公団）が受託して実施した。2005 年 8 月に、秋葉原～つくば間の全線 58.3 km が開業した。

約 8,000 億円という巨額の建設費をまかなうための資金調達スキームが組まれた。建設資金の約 20%は出資金として、約 80%（約 6,460 億円）は無利子貸付で調達された。無利子貸付の内訳は国が約 40%、沿線自治体が約 40%を負担した。これにより、鉄道事業者は金利負担を負うことなく、開業後の運賃収入等で元本のみを長期償還（償還期間 35 年）すればよい形となり、事業採算性が高められた。

なお、国の無利子貸付は「鉄道整備基金法」に基づき、現在の鉄運機構の前身組織のひとつである「鉄道整備基金」を介して行われた。平成 9 年に鉄道整備基金法が廃止されたことに伴い、この無利子貸付制度も廃止された。現在の鉄運機構は、鉄道整備基金から継承した無利子貸付の回収業務を行っているが、新規の無利子貸付は行っていない。一方で、7.3 節で述べた通り、地域公共交通等に対する出融資業務を行っている。

2) 鉄道用地の創出

宅鉄法に基づく一体型土地区画整理事業を活用し、鉄道用地を創出した。東京都、埼玉県、千葉県、茨城県の計 16 地域、約 3,000 ha において土地区画整理事業が行われた。これらの事業計画において、鉄道用地となる区域が鉄道施設区として定められた。自治体、都市再生機構、鉄道事業者が施行区域内で先行取得した土地について、所有者の申出により鉄道施設区内へ集約して換地を定める集約換地が行われた。これにより、通常は用地取得の交渉が難航する線状の土地を効率的に生み出し、鉄道事業者が一括して確保することを可能にした。

土地利用計画

土地利用計画図

事業計画変更(第11回)



出典: 「流山おおたかの森 流山都市計画事業新市街地地区一体型特定土地区画整理事業 竣工記念」

(UR 都市機構、令和元年 10 月)

図 流山おおたかの森駅周辺の土地利用計画

3) 沿線開発

バブル崩壊を受けて、単なるベッドタウンを造成しても入居者が現れない時代となっていた。各地域の特性を活かした付加価値の高いまちづくりが展開された。以下に例を挙げる。

① 柏の葉キャンパス駅 (千葉県柏市)

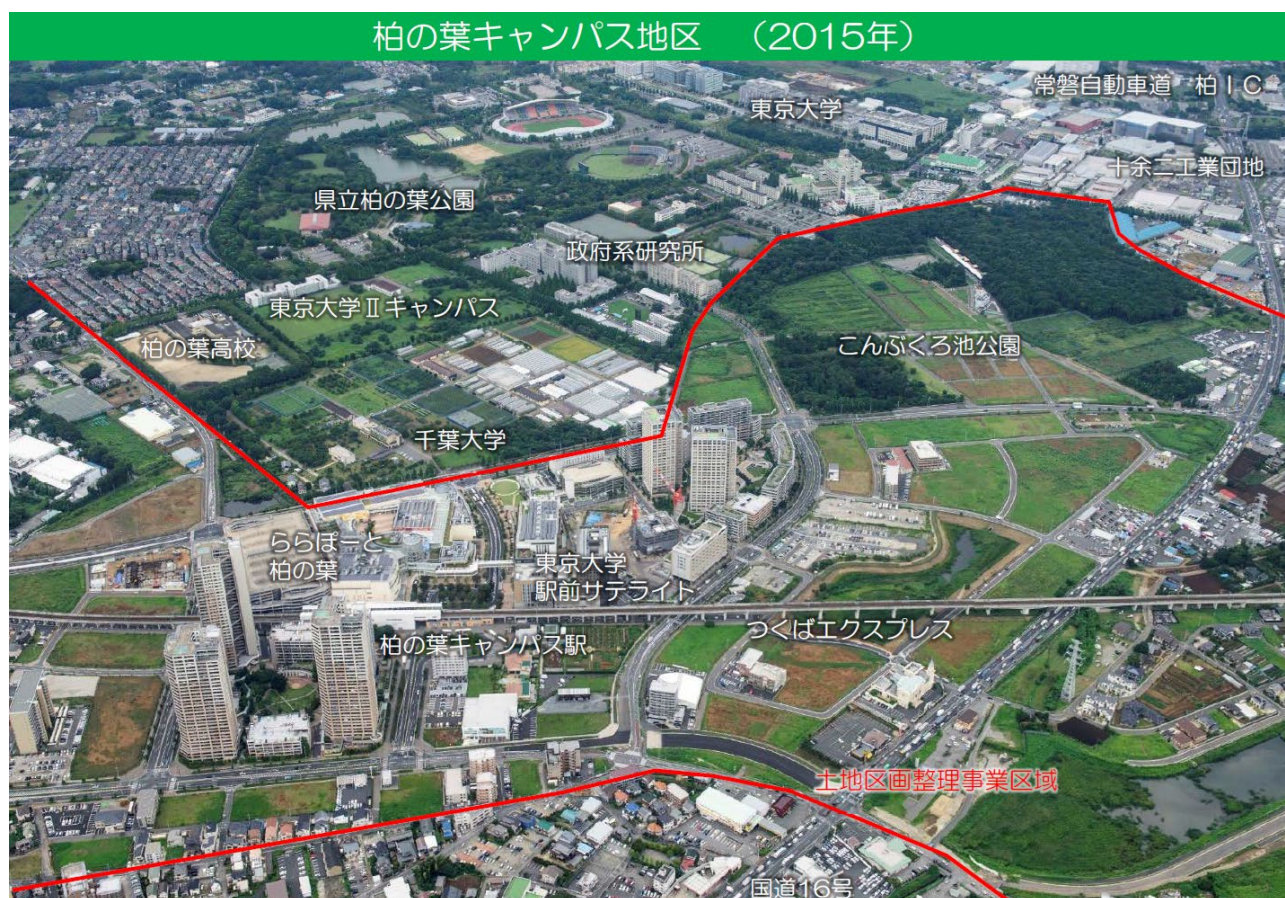
東京大学や千葉大学のキャンパス、国の施設が集積する特性を活かし、柏の葉アーバンデザインセンターを中心として産官学連携によるまちづくりが進められた。環境共生型都市(スマートシティ)や新産業創造拠点としての機能を強化し、比較的高い地価を保っている。

② 流山おおたかの森駅 (千葉県流山市)

「都心から一番近い森のまち」を掲げ、オオタカが生息する森などの自然環境を活かした開発が行われた。子育てに適した環境と都心アクセスの利便性を両立させ、30～40 代の子育て世帯を中心に人口が増加した。

③ 研究学園駅 (茨城県つくば市)

「研究学園都市中心地区の副都心的な役割を担う新たな地域拠点の形成」を掲げた土地地区画整理事業を行った。つくば市役所の新統合庁舎や大型商業施設の立地により発展している。



出典：「柏の葉キャンパス地区における公共空間のデザインとマネジメント」（柏市、平成 28 年 8 月）

図 柏の葉キャンパス駅周辺の開発状況

4) 事業の成果

鉄道事業は目標を上回る成功となっている。沿線開発の進展により、1 日平均乗車人員は開業当初の約 15 万人から順調に増加し、2009 年度には目標の 27 万人を突破した。2010 年度には単年度黒字を達成し、当初の計画（開業約 20 年での単年度黒字化）を大幅に前倒しした。

外部効果として、つくばエクスプレスの整備目的の一つであった JR 常磐線の混雑率は、開業前の 2000 年頃は 200%を超えていたが、つくばエクスプレスの開業後は徐々に低下し、2019 年には 150%強まで緩和している。また沿線自治体のうち、茨城県（守谷市、つくばみらい市、つくば市）や、千葉県（流山市、柏市）において、顕著な人口増加が見られた。

5) 課題

開発の進捗に地域差が生じている。つくば市上河原崎・中西地区等の駅から離れた開発地区では、計画人口に対する充足率が低くなっている。

また、沿線地域での自動車依存が続いている。つくば市内では、つくばエクスプレス開業後も依然として自動車分担率が高い（約 6 割）ことや、駅アクセスにおける公共交通手段の貧弱さが

課題として残っている。

(5) 本制度の沖縄鉄軌道への適用可能性

1) 本制度が適していると想定される事業

本制度は、まったく新しく都市開発が行われることになる、駐留軍用地跡地での鉄道用地確保に適用できる可能性があると考えられる。

2) 想定される課題

現行制度を沖縄鉄軌道に適用するには下記の課題が想定される。

① 地域の要件との整合

本制度の適用は、首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法に規定される既成市街地や近郊整備地帯等に限定されている。この課題に対応するためには、宅鉄法の改正又は新たな特例措置が必要と考えられる。

② 事業目的の要件との整合

本制度の目的は、著しい住宅地需要に対応するための、大量の住宅地の供給にある。したがって、交通利便性の向上や観光振興等を目的とした事業には馴染まない可能性がある。今後の沖縄において、どの程度新たに住宅地が必要と整理できるか、確認する必要がある。

③ 駐留軍用地の土地の先行取得等との整合

国が指定する「特定駐留軍用地」では、返還後の道路、公園、学校等に用いる公共用地を確保するため、自治体が土地の先行取得を進めている。普天間基地の場合、先行取得した土地で創出した道路空間に、沖縄鉄軌道を導入することを想定している。ただし本調査の第2章で検討したように、コスト縮減のために地平構造で建設する場合には、鉄軌道用地が別途必要になる。仮に宅鉄法に基づく土地区画整理事業により鉄軌道用地を生み出す場合には、土地の利用目的を明示したうえで、追加的に土地の先行取得を行う必要がある。

④ 重点地域の割合

土地区画整理事業により鉄道用地を確保できる「重点地域」を定める必要がある。法律上は重点地域の面積や数などの要件はないが、制度の趣旨に照らして、駐留軍用地跡地等の沖縄鉄軌道のごく一部の地域のみ为本制度を適用することが適切なのか、確認する必要がある。

⑤ 土地区画整理事業の難しさ

本制度の適用が念頭にあったつくばエクスプレスは、沿線地域の大半で市街化があまり進んでいなかった。そのため、既成市街地に比べれば、土地区画整理事業の難易度は低かったと考えられる。沖縄鉄軌道の沿線は、駐留軍用地跡地や恩納村を除けば、既成市街地が多くを占める。そのため、仮に本制度によって用地の先買いと土地区画整理事業を行うとした場合、長期間を要すると想定される。

※ただし、沖縄鉄軌道は中南部を中心として道路空間への導入が想定されており、そもそも取得すべき用地が限定的であるため、駐留軍用地跡地を除けば本制度を用いる必要性が低いと考えられる。

(参考) 宅鉄法の条文構造

条	見出し	項	要旨
第1条	目的		住宅地供給と鉄道整備を一体的に推進し住民生活を向上させる
第2条	定義	第1項	首都圏・近畿圏・中部圏等の「大都市地域」の範囲を定義
		第2項	良好な住宅市街地形成のための「宅地開発事業」の定義
第3条	対象となる鉄道及び地域		特別措置の対象となる大規模鉄道及びその周辺地域の要件
第4条	基本計画	第1項	都府県による宅地開発と鉄道整備の一体的推進に関する計画作成
		第2項	「基本計画」作成時の総務大臣及び国土交通大臣への協議・同意
		第3項	「特定鉄道」の路線、駅位置、住宅地供給目標等の定めるべき事項
		第4項	「基本計画」作成時における関係市町村への意見聴取
		第5項	鉄道計画や援助措置に関する「特定鉄道事業者」の意見聴取
		第6項	路線が複数都府県にわたる場合の都府県間での調整
		第7項	総務大臣及び国土交通大臣が同意をするための具体的な要件
		第8項	「基本計画」の同意を得た際における都府県による公告義務
第5条	基本計画の変更	第1項	「基本計画」を変更する場合の総務大臣及び国土交通大臣への協議と同意
		第2項	「基本計画」変更時における意見聴取や公告等の手続の準用
第6条	特定鉄道事業に係る許可の申請		鉄道事業法に基づく許可申請は「同意基本計画」に従うこと
第7条	協議会	第1項	一体的推進のための自治体・事業者等による「協議会」の組織
		第2項	「協議会」を構成する委員（関係自治体首長や事業者等）の規定
		第3項	「協議会」で調った事項に関する構成員の尊重義務
		第4項	「協議会」の庶務を関係都府県において処理する旨の規定
		第5項	その他「協議会」の運営に関し必要な事項の決定
第8条	協定		「重点地域」内の開発者と鉄道事業者の事業概要・日程の協定締結
第9条	監視区域の指定等	第1項	地価上昇の恐れがある区域への監視区域指定の努力義務
		第2項	「同意重点地域」等の監視区域指定期間を最長10年に延ばす特例
第10条	公有地の拡大に関する配慮		「同意重点地域」内における公有地拡大の推進への配慮
第11条	一体型土地区画整理事業		鉄道施設を含む「一体型土地区画整理事業」の定義と実施
第12条	鉄道施設区	第1項	事業計画において「鉄道施設区」を定めることができる要件
		第2項	「鉄道施設区」が公共施設用地と重複する場合の除外規定

条	見出し	項	要旨
第13条	鉄道施設区への換地の申出等	第1項	鉄道事業者・自治体・公社等による「鉄道施設区」への換地申出
		第2項	換地の申出ができる宅地の要件
		第3項	換地の申出期間の規定
		第4項	「施行者」による宅地の換地の指定、又は却下の決定
		第5項	「施行者」から申出者への指定・決定の通知義務
		第6項	「施行者」による換地指定がなされた旨の公告
第14条	鉄道施設区への換地等	第1項	指定された宅地を「鉄道施設区」内に換地として定める義務
		第2項	「鉄道施設区」内の指定宅地以外の土地を保留地とする規定
第15条	申出を受理する者に関する特例		土地区画整理組合の役員選任前における申出受理の特例
第16条	土地区画整理法の準用等	第1項	一体型事業の処分等に関する不服申立て等の規定の準用
		第2項	土地区画整理法の罰則等における本法の規定の読替え適用
第17条	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法の特例		「同意特定地域」を大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法の対象とみなす特例
第18条	大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法の特例		「同意特定地域」を大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法の対象とみなす特例
第19条	公共施設の整備		開発に関連する公共施設の整備に関する国・自治体の努力義務
第20条	資金の確保		「特定鉄道」の整備に必要な資金確保に関する国・自治体の努力
第21条	地方公共団体の出資等	第1項	関係地方公共団体から「特定鉄道事業者」への出資
		第2項	関係地方公共団体から「特定鉄道事業者」への補助・貸付等の助成
		第3項	鉄道用地確保に向けた自治体による取得あっせん等の努力
第22条	地方債の特例等	第1項	自治体による助成や用地譲渡等の経費に係る地方債の特例
		第2項	計画達成のための事業に充てる地方債への資金・財政上の配慮
第23条	都市計画法等による処分についての配慮		都市計画法等の許可等における国・知事による促進への配慮

7.4.2 都市計画法に基づく受益者負担金制度

(1) 本制度の概要

1) 目的

本制度の主目的は、インフラ整備によって生じる開発利益を、インフラ整備費用に還元することにある。インフラ整備の便益は、周辺の土地所有者や開発事業者などの主体に対して、地価上昇等の形で波及する。これらの受益者に対して、その利益の限度においてインフラ整備費用の一部負担を求め、必要な財源を確保するものである。

本制度は下水道事業に適用されることが多いが、鉄道事業への適用例もあり、今後のさらなる展開が検討されている。従来の鉄道整備費用は、鉄道利用者の運賃収入と国・自治体の補助でまかなわれてきた。しかし鉄道整備による交通利便性の向上は、沿線・駅周辺の資産価値向上という便益をもたらしているため、社会的公平性の観点から、土地所有者・開発事業者にも負担を求めるべきという考え方である。

なお、受益者負担金制度と似たものに「開発者負担制度」がある(※)。前者は、インフラ整備が事後的に行われて周辺の地価に影響を与える場合に、土地所有者・開発事業者がインフラ整備費用の一部を納めるもの。後者は、開発行為が事後的に行われて既存のインフラに負荷をかける場合に、開発事業者がインフラの容量拡張等にかかる費用の一部を納めるもの。後者の例としては、超高層ビルを建設したことが原因で、最寄駅の構内や出入口が混雑するようになったため、開発事業者の負担で駅施設改良や新駅設置等を行うことが挙げられる。沖縄鉄軌道は前者に近い性質と考えられるため、本調査では受益者負担金制度について記載する。

※わが国の鉄軌道整備では、両者を明確に区別していない。両者をまとめて「開発者負担」あるいは「開発利益還元」と呼び、開発者に力点が置かれることが多く見られる。これは、本土では鉄軌道を整備した後に、沿線に都市機能や居住が集中していったという歴史的背景や、近年では新線や新駅を整備する際にまちづくりと一体的に検討し、どちらが先という区別をつけにくいという背景があると推測される。上述の区別は、市街化が進んだ地域に導入する沖縄鉄軌道の性質を踏まえた、本調査独自のものと理解されたい。

2) 仕組み

本制度は都市計画法第75条で認められているが、鉄道事業に適用する場合の詳細については、法制度上の規定やガイドライン等が存在しない。そのため、本節以降では、国土交通省での検討内容を踏まえて記載する。

計画されている鉄道の沿線や駅周辺の一定範囲内に土地を有する住民や企業には、地価上昇という受益が生じるため、利益の限度において鉄道の事業費の一部負担を求める。負担金は自治体が徴収し、鉄道事業者への補助を行う方法が考えられる。

都市計画法

(受益者負担金)

第七十五条 国、都道府県又は市町村は、都市計画事業によつて著しく利益を受ける者があるときは、その利益を受ける限度において、当該事業に要する費用の一部を当該利益を受ける者に負担させることができる。

2 前項の場合において、その負担金の徴収を受ける者の範囲及び徴収方法については、国が負担させるものにあつては政令で、都道府県又は市町村が負担させるものにあつては当該都道府県又は市町村の条例で定める。

- 3 前二項の規定による受益者負担金（以下この条において「負担金」という。）を納付しない者があるときは、国、都道府県又は市町村（以下この条において「国等」という。）は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。
- 4 前項の場合においては、国等は、政令（都道府県又は市町村にあつては、条例）で定めるところにより、年十四・五パーセントの割合を乗じて計算した額をこえない範囲内の延滞金を徴収することができる。
- 5 第三項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合においては、国等は、国税滞納処分の例により、前二項に規定する負担金及び延滞金を徴収することができる。この場合における負担金及び延滞金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとする。
- 6 延滞金は、負担金に先だつものとする。
- 7 負担金及び延滞金を徴収する権利は、これらを行使することができる時から五年間行使しないときは、時効により消滅する。

3) 適用要件

本制度を適用して負担金を求めるためには、鉄道事業による受益者が明確であり、かつその受益の程度が算定可能である必要がある。

4) 手続き

本制度は自治体が主導し、利害関係者の合意のもとで実施する。都市計画法は自治体による負担金徴収の権利を認めているが、受益者負担金制度の具体的な手続きは各自治体に委ねられている。そのため、一般的に想定される手続きを下記に挙げる。

① 協議と調整

事業の構想段階から、土地所有者、開発事業者、鉄道事業者、自治体が協議し、役割分担や費用負担について調整を行う。

② 条例・指導要綱の制定

自治体が条例や指導要綱を制定し、負担の協力者、負担方法、対象区域等を定める。

③ 負担額の算定と合意

客観的な指標を用いて負担額を算定する。なお、下水道事業の受益者負担金の場合、対象区域の総地積に単位負担額を乗じて算出されることが多い。

④ 基金の設置と支出

徴収した負担金を、透明性を持って管理・支出するために、自治体が基金を設置することが考えられる。後述するみなとみらい線の事例では、横浜市が基金を設置して負担金を一旦積み立てた上で、工事費として支出した。

(2) 本制度の制度上の効果

自治体は本制度に基づき条例を定めることにより、インフラ整備によって著しく受益のある者に対して、利益の限度において整備費用の一部負担を求めることが可能になる。

都市計画法

（受益者負担金）

第七十五条 国、都道府県又は市町村は、都市計画事業によつて著しく利益を受ける者があるときは、その利益を受ける限度において、当該事業に要する費用の一部を当該利益を受ける者に負担させることができる。

2 前項の場合において、その負担金の徴収を受ける者の範囲及び徴収方法については、国が負担させるものにあつては政令で、都道府県又は市町村が負担させるものにあつては当該都道府県又は市町村の条例で定め

る。

(3) 本制度の制度上の効果に対する評価

1) 直接的なメリット

鉄道整備には莫大な費用を要し、運賃収入や国・自治体の補助だけでは財源が不足しやすい。受益者負担金はこれを補完し、鉄道事業者、国・自治体、鉄道利用者の負担を軽減できる。

2) 間接的なメリット

土地所有者、開発事業者、鉄道事業者、自治体による事前の協議を行う過程で、以下のようなメリットもあると想定される。

- ・ 駅と周辺建物を一体的に計画・施工する場合は、仮設構造物の省略などが可能となり、単独で整備する場合に比べて事業費を圧縮できる場合がある。
- ・ 鉄道と沿線開発が一体的に進められることで、コスト縮減や質の高い都市空間の形成が可能となる。
- ・ 駅とまちがシームレスにつながることで、まちの利便性が向上する。例えば、駅の改札やコンコースと接続する広場や連絡通路を開発者が整備することで、バリアフリー化や混雑緩和が図られ、エリア全体の魅力やブランド価値が向上する。
- ・ 開発計画に合わせて、当初計画になかった新駅を設置できる可能性がある。みなとみらい線の新高島駅等は請願駅方式で整備され、開発エリアへのアクセスが確保された。

(4) 適用事例：横浜高速鉄道みなとみらい線

鉄道新線の整備において、受益者負担金制度を活用した。個別の駅ではなく、路線全体の整備に対して受益者負担を求めた。

横浜市は「横浜市都市交通基盤整備基金条例」及び「みなとみらい 21 線建設費負担協力指導要綱」を制定し、負担金の受け皿となる基金を設置した。

この基金は、みなとみらい線に限らず、市内の鉄軌道施設の建設や連続立体交差化事業への支出を目的としている。根拠となる条例は基金の設置、積立、運用等を定めたものであり、みなとみらい線建設の費用負担については指導要綱で定めた。

指導要綱では、負担協力者は、鉄道建設完了前に開始される開発事業の施行者もしくは土地所有者とされた。受益者負担を求める背景として、沿線地域が既存の鉄道駅から比較的遠く、鉄道整備の効果が極めて大きいこと、また大規模な新規開発であり受益者の特定が比較的容易であったことが挙げられる。

本事例では、横浜市が強力なリーダーシップを発揮した。指導要綱には「負担に応じない場合は本市の行う行政の全てについて協力しない」といった規定が盛り込まれ、実効性が担保された。

みなとみらい 21 線建設費負担協力指導要綱
(負担協力者)

第3条 本要綱におけるみなとみらい 21 線の建設に対する負担協力者は、次に掲げる者とする。

(1) みなとみらい 21 中央地区においては、次に掲げる街区の土地所有者。

街区番号 18、24、25、32、33、34、37、39、40、41、42、43、45、50

(2) 新港地区及び北仲通地区においては、みなとみらい 21 線の建設完了前に開始される開発事業の施行者も

しくは土地所有者で、かつみなとみらい 21 線の建設により、特に著しい利益を受けると市長が判断した者。
 (3) (1)、(2)に掲げる地区以外においては、みなとみらい 21 線沿線で土地利用規制（用途地域、容積率）の変更があった土地において、みなとみらい 21 線の建設完了前に開始される開発事業の施行者もしくは土地所有者で、かつみなとみらい 21 線の建設により、特に著しい利益を受けると市長が判断した者。
 2 公共、公益用地については、負担協力の対象としない。ただし、そのうち土地、建物の譲渡若しくは t ン体の伴うものについては対象とする。

(負担協力額等)

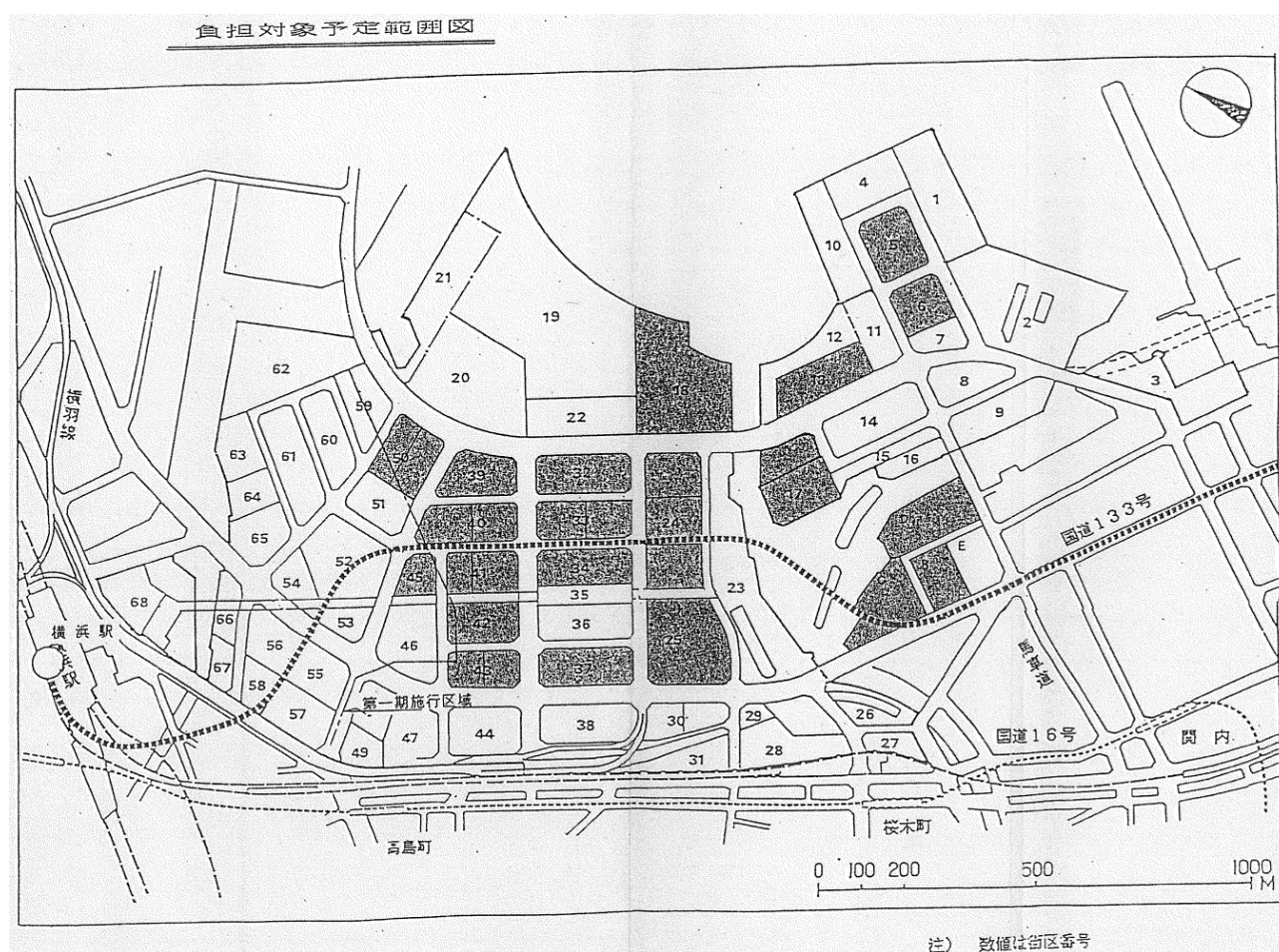
第4条 負担協力者と横浜市は、負担協力額、負担協力時期等について協定によってこれを約するものとする。

(負担協力方法)

第5条 負担協力者は、金銭または土地あるいは現物により、負担協力額を納めるものとする。

(負担協力拒否者に対する措置)

第6条 本要綱に従わないで行った開発事業に対しては、本市の行う行政の全てについて協力しない。



出典：「(仮称) みなとみらい 21 線建設費負担協力指導要綱決裁書」(横浜市、平成 2 年 11 月)

図 みなとみらい線の負担対象街区

負担金として、総事業費約 2,570 億円のうち約 19%にあたる 500 億円が徴収された。負担額の算定には、地価を指標としたモデルを用いた。具体的には、鉄道がある場合とない場合の「街區別指数」（駅への接近条件など）の差に、基準単価及び街区面積を乗じて受益額を算出し、その受益の大きさに応じて負担額を按分した。負担総額は受益総額を超えない範囲で設定された。なお、横浜市の資料には、受益総額の具体的な算出方法が示されていない。

(5) 本制度の沖縄鉄軌道への適用可能性

1) 本制度が適していると想定される事業

本制度は、駐留軍用地跡地での新規開発と一体的に沖縄鉄軌道を整備する場合には適用できる可能性がある。土地所有者や開発事業者を特定しやすく、受益者負担を求めることが比較的容易と考えられる。

2) 想定される課題

駐留軍用地跡地での整備に適用する場合でも、事業構想段階からの調整が必要である。

また、特定駐留軍用地跡地では、自治体が公共施設用地を確保するため土地の先行取得を進めているが、公共施設用地についての受益者負担金を自治体に求めることは適切ではないと考えられる。みなとみらい線の事例でも、公共・公益用地は対象外とされた。自治体が確保した面積が大きくなった場合は、地権者から徴収できる負担金の額が限定的になる可能性がある。

一方で、既成市街地では、権利者が多数になるため、合意形成が困難と想定される。また、開発事業を行わない地域では地価上昇等の効果を予測することが難しく、負担の根拠を示しにくい。旧都市計画法に基づく戦前の事例であるが、大阪メトロ御堂筋線の建設のため既存の沿線住民に受益者負担を求めたところ、理解が得られず、徴収できた額は予定額の35%にとどまった。

また、沖縄鉄軌道は沖縄本島の均衡ある発展を図る事業で、広域に受益が及ぶと期待されるところ、特定地域のみから負担を求めることの公平性についても議論する必要がある。

7.4.3 社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)

(1) 本制度の概要

1) 目的

本制度の目的は、都市・地域における安全で円滑な交通の確保と、魅力ある都市・地域の将来像を実現することである。具体的には、過度に自家用車に依存することなく、徒歩、自転車、自動車、公共交通などの各交通手段が連携し、適切な役割分担が図られた交通体系を確立し、公共の福祉に寄与することである。

2) 仕組み

社会資本整備総合交付金の対象事業のひとつに位置付けられている。自治体が国に申請し、国が交付を決定すれば、一括交付金の形で補助を受けられる。

なお、社会資本整備総合交付金は、道路、港湾、治水、水道・下水道、海岸、都市公園、市街地整備、住宅及び住環境整備等の政策目的を実現するため、国土交通省が所管する制度である。自治体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業（効果促進事業）を総合的・一体的に支援する。配分された国費の範囲内で、自治体が自由に計画内の各事業へ国費を充当できる。

3) 適用要件

事業を実施する整備地区は、以下のいずれかの条件に該当する必要がある。

① 立地適正化計画等を策定している区域（又は策定が確実な区域）

都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めていること。広域的な立地適正化の方針に基づき、複数の市町村が連携している場合も対象となる。

※立地適正化計画は、分散している都市機能（医療・福祉・商業施設等）や居住を特定の区域にまとまって立地するように誘導し、人口減少社会に対応したコンパクトで持続可能な都市を作るためのマスタープランである。市町村が必要に応じて策定する。

② 総合的な交通戦略を策定している区域

都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合交通戦略を策定している、又は策定することが確実と見込まれる区域。

※総合交通戦略は、立地適正化計画により都市機能・居住を誘導した区域の間の交通について、過度に自家用車の利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各交通手段が連携した交通体系を構築するためのアクションプランである。市町村と公共交通事業者等による協議会が必要に応じて策定する。

都市・地域交通戦略推進事業制度要綱

第3条 整備地区

都市交通システム整備事業を実施する整備地区は、第一号又は第二号に掲げる条件に該当する地区とする。

一 次の要件のいずれかに該当する地区であること。

イ 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条第1項に規定する立地適正化計画（同条第2項第2号に規定する居住誘導区域（以下「居住誘導区域」という。）及び同項第3号に規定する都市機能誘導区域（以下「都市機能誘導区域」という。）を定めたものに限る。当該立地適正化計画と一体となって都市計画区域外に関する事項を定めたものを含む。）（以下「立地適正化計画」という。）を策定している区域又は都市計画区域外における地域の拠点となる区域であり、かつ、以下の要件のいずれかに該当する区域（都市機能誘導区域を定めた立地適正化計画を有する市町村（以下「基幹市町村」という。）の都市機能誘導区域から公共交通により概ね30分に到達できる範囲に限る。）（以下「地域生活拠点」という。）

（1）基幹市町村が作成した立地適正化計画において、基幹市町村における拠点として位置付けられた区域

（2）基幹市町村及び都市計画区域を有しない市町村（以下「連携市町村」という。）が共同して作成した広域的な立地適正化の方針（※1）（以下「広域的な立地適正化の方針」という。）において、連携市町村における拠点として位置付けられた区域。

（3）基幹市町村が作成した立地適正化計画と整合した、市町村管理構想又は地域管理構想（※2）において、基幹市町村における拠点として位置付けられた区域

（4）基幹市町村及び連携市町村が共同して作成した広域的な立地適正化の方針と整合した、連携市町村による市町村管理構想又は地域管理構想において、連携市町村における拠点として位置付けられた区域（※1） 広域的な立地適正化の方針とは、市町村間の広域連携を促進するため、複数の市町村（都市機能誘導区域を定めた立地適正化計画を有する市町村を必須とし、立地適正化計画を有しない市町村を除き、都市計画区域を有しない市町村にあっては地域生活拠点を位置付けた市町村に限る。）が共同して策定するものであって、都市圏における拠点や施設の立地等に関する方針を記載したものをいう。

（※2） 市町村管理構想又は地域管理構想は「国土の管理構想」（令和3年6月国土交通省国土政策局策定）に基づくものをいう。

ロ 基幹市町村における都市機能誘導区域と地域生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークを含む区域

ただし、大規模災害からの復興に関する法律に基づく特定大規模災害等を受けて復興計画等（任意計画。以下同じ）を作成した市町村は、以下の①②の要件を満たす場合に限り、立地適正化計画を策定している区域に関する整備地区要件について、立地適正化計画を策定することが確実と見込まれる区域と読み替えることができることとする。

① 当該市町村が作成した復興計画等に、都市機能や居住の立地・誘導に関する方針が記載されているこ

と

- ② 当該市町村が、被災した年度の次年度から起算して2年以内に立地適正化計画の作成に着手し、かつ、立地適正化計画の作成に着手した年度の次年度から起算して2年以内に立地適正化計画を策定することが確実であること

二 都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域

本制度の交付対象となるには、事業が地区交通戦略などに即地的かつ具体的に位置づけられている必要がある。主な対象事業は以下のとおりである。LRT等の走行空間（軌道、架線等）の整備も対象となる。

① 計画作成

整備計画の作成、交通まちづくり活動の推進、スマートシティ推進のための社会実験など

② 公共的空間の整備

自由通路、ペDESTリアンデッキ、地下街、広場等の整備

③ 交通結節点・駐車施設

駅前広場、駐車場（パークアンドライド等）、荷捌き駐車場、自転車駐車場、バリアフリー交通施設

④ 公共交通施設

LRT、BRT、路面電車、バス等の施設整備（車両を除く）、これらと一体となった鉄道施設や再生可能エネルギー施設等の整備

⑤ 情報・先進技術

シェアモビリティ設備、情報化基盤施設の整備など

都市・地域交通戦略推進事業費補助交付要綱

第2条 補助対象

1 対象事業

補助金の交付対象は、次の各号に掲げる事業とする。

以下のロ及びハについては、地区交通戦略に即地的かつ具体的に位置づけられた事業とする。

ただし、以下のロ（9）又は（10）のみを実施する事業を除く。）及びハについては、全体事業費1億円以上の事業とする。

なお、都市再生整備計画事業、都市構造再編集中支援事業、まちなかウォークブル推進事業、地域公共交通再構築事業について、地区交通戦略に即地的かつ具体的に位置づけられた事業は、事業費を全体事業費に含めることができる。

また、立地適正化計画に位置付けられていない事業については、鉄道、バス等でピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上ある公共交通に係るものに限る。ただし、平成30年度末までに提出される整備計画に基づく事業であって、市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域において設定される用途地域内の事業についてはこの限りではない。

イ 整備計画の作成等に関する事業

- (1) 整備計画の作成に関する事業
- (2) 交通まちづくり活動推進事業
- (3) スマートシティの推進に資する社会実験

ロ 公共的空間等の整備に関する事業

- (1) 公共的空間等が整備される敷地の整備
- (2) 公共的空間の整備
- (3) 歩行空間の整備
- (4) 駐車場の整備
- (5) 駐車場有効利用システムの整備

- (6) 観光バス駐車場の整備
- (7) 荷捌き駐車施設の整備
- (8) 自転車駐車場の整備
- (9) バリアフリー交通施設の整備
- (10) シェアモビリティ設備の整備
- (11) 分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の整備
- (12) LRT・BRT・路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備
- (13) (1)から(10)までの施設の代替となる又は(1)から(12)までと一体となった鉄道施設等の整備
- ハ 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される次の事業
 - (1) 都市情報提供システムの整備
 - (2) 地下交通ネットワークの管理安全施設の整備
 - (3) 歩行活動の増加に資する施設の整備
 - (4) 公共交通機関の利用促進に資する施設の整備
 - (5) 案内標識の整備
 - (6) スマートシティの推進に資する情報化基盤施設等の整備
 - (7) こども連れ環境施設の整備

2 協議会等に対する国の補助対象

国は、予算の範囲内において、イについては法定協議会、法定化を見据えた任意協議会（法定協議会の設立を見据えていることについて規約やホームページ等で確認できるもの）、都市再生推進法人、又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体、ロについては法定協議会、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体、又は独立行政法人都市再生機構、ハについては法定協議会、都市再生推進法人、又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体に対して補助することができる。

(2) 本制度の制度上の効果

本制度を活用することで、自治体や事業者は、国による財政的・制度的な支援を受けられる。公共的空間や、公共交通機関等からなる交通システムを、明確な政策目的のもとで総合的に整備する場合に、パッケージ施策として支援を受けられる。なお、立地適正化計画等に位置づけられた基幹的な公共交通軸（鉄道・LRT・BRT 等）について、その走行空間（軌道・架線等）の整備が、令和5年度から支援対象に追加された。

基本的な補助率は 1/3 だが、以下の条件に該当する場合は、補助率が 1/2 にかさ上げされる。かさ上げの要件は、以下のいずれかに該当することである。

- ・ 立地適正化計画又は広域的な立地適正化の方針に位置づけられた事業で、以下のいずれかに該当する場合
 - ①居住誘導区域内での事業で、人口密度が 40 人/ha 以上の区域において実施するもの
 - ②都市機能誘導区域を結ぶ（居住誘導区域外では都市機能誘導区域と地域生活拠点を結ぶバス路線などの公共交通に係る事業で、以下すべての要件を満たす区域で行われるもの
 - ・ 人口集中地区内、又は今後人口集中地区に含まれると見込まれる区域
 - ・ 鉄道駅（ピーク時毎時片道 3 本以上）から半径 1km 以内
 - 又はバス・軌道の停留所（ピーク時毎時片道 3 本以上）から半径 500 m 以内
 - ・ 公共用地率が 15%以上の地域
 - ③都市機能誘導区域を結ぶ（居住誘導区域外では都市機能誘導区域と地域生活拠点を結ぶバス路線などの公共交通に係る事業で、以下すべての要件を満たす区域で行われるもの
 - ・ 複数市町村が連携して作成した立地適正化計画に定められた都市機能誘導区域内
 - ・ 中心拠点区域に接続する鉄道駅（ピーク時毎時片道 3 本以上）から半径 1 km 以内
 - 又はバス・軌道の停留所（ピーク時毎時片道 3 本以上）から半径 500 m 以内

- ・ 中心拠点区域の中心から半径 30 km の範囲内

- ・ 市街化区域内

又は区域区分が定められていない都市計画区域において設定される用途地域内

- ・ 公共用地率が 15%以上の地域

④地域生活拠点において実施するもの

- ・ 人口密度が高く立地適正化計画によらない持続可能な都市づくりを進めている自治体で、滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）へのアクセス等に寄与し、歩道や自転車道の整備と一体的に行う都市交通施設の整備事業
- ・ 滞在快適性等向上区域、又は都市再生緊急整備地域において、法定協議会が行う地区交通戦略（国土交通大臣の認定を受けたもの）に位置づけられた事業
- ・ 環境省が選定した脱炭素先行地域において実施する事業

都市・地域交通戦略推進事業制度要綱

第3条 補助金の額 ※長文のため、見出しを中心に掲載する

補助金の額は、予算の範囲内において、次の第1項から第3項までに定める事業に要する費用の3分の1以内とする。ただし、次のイからニまでに掲げる事業については、2分の1以内とする。

また、2のワ（i）における事業にあつては、次に掲げる式により算定した額のうちいずれか少ない額を限度とする。

1) $a \leq x - b$

2) $a \leq b \div 2$

a：補助金の額

b：都市施設と鉄道施設の整備を一体的に行うために関係者が策定した合理的な計画に基づき整備を行う場合に、第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の整備に要する費用に対する補助金の額

x：現況の鉄道施設を前提に、第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の整備を行うと想定した場合に算定される補助金の額

イ 立地適正化計画等に位置付けられた事業のうち、次に掲げる事業 ※各号は割愛

ロ 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第46条第2項第五号に規定する滞在快適性等向上区域（以下「滞在快適性等向上区域」という。）へのアクセス等に寄与し、歩道又は自転車道の整備等と一体的に整備する都市交通施設の整備に係る事業（ただし、都市構造上の理由等（市街化区域内の人口密度が40人/ha以上あり、当該人口密度が統計上今後も概ね維持される等）により立地適正化計画によらない持続可能な都市づくりを進めている市区町村に限定する）

ハ 滞在快適性等向上区域又は都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第2条第3項に規定する都市再生緊急整備地域において法定協議会が行う地区交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置付けられた事業

ニ 地域と暮らしに密接に関わる民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出について2030年度までに実質ゼロを実現することなどに先行的に取り組む地域等として環境省が選定した地域等（脱炭素先行地域）において実施する事業

ホ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第25条第1項に規定する基本構想において定められている同条第2項第1号の区域で行われるバリアフリー交通施設の整備

1 整備計画の作成等に関する事業

イ 整備計画の作成に関する事業

ロ 交通まちづくり活動推進事業

ハ スマートシティの推進に資する社会実験

2 公共的空間等の整備に関する事業

公共的空間等の整備に関する事業にあつては、次に掲げる費用（事務費を含む。）の合計額とする。

イ 公共的空間等が整備される敷地の整備

ロ 公共的空間の整備

ハ 歩行空間の整備

ニ 駐車場の整備

ホ	駐車場有効利用システムの整備
ヘ	観光バス駐車場の整備
ト	荷捌き駐車施設の整備
チ	自転車駐車場の整備
リ	バリアフリー交通施設の整備
ス	シェアモビリティ設備の整備
ル	分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の整備
ヲ	LRT・BRT・路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備
ワ	第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の代替となる又は第2条の1のロの(1)から(12)までの施設と一体となった鉄道施設等の整備
3	公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業
公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業にあたっては、次に掲げる費用（事務費を含む。）の合計額とし、1地区におけるロに係る補助金の額の合計額（設計費を除く。）は、400,000千円を限度とする。	
イ	都市情報提供システムの整備
ロ	地下交通ネットワークの管理安全施設の整備
ハ	公共空間等の利活用の増進に資する施設の整備
ニ	公共交通機関の利用促進に資する施設の整備
ホ	案内標識の整備
ヘ	スマートシティの推進に資する情報化基盤施設等の整備
ト	こども連れ環境施設の整備

(3) 本制度の制度上の効果に対する評価

1) 直接的なメリット

本制度の活用により、自治体や事業者の負担額を軽減することができる。

2) 間接的なメリット

本制度を通じてコンパクト＋ネットワーク型のまちづくりが進むことで、以下のような社会的・経済的な効果が期待される。また、公共交通の沿線に都市機能が集約することで、公共交通の利用者の増加にもつながると想定される。

① 生活利便性と都市機能の維持

医療・福祉・商業等の生活サービス機能が維持され、アクセスが確保されることで、住民の生活利便性が向上する。

② 地域経済と財政への効果

外出機会や滞在時間の増加による消費拡大、サービス産業の生産性向上、地価の維持による固定資産税収の確保、行政サービスやインフラ維持管理の効率化が見込まれる。

③ 健康・環境面

高齢者の外出機会増加による健康増進や社会保障費の抑制、エネルギーの効率的利用によるCO2排出量の削減に寄与する。

(4) 適用事例：富山県富山市

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりのため、都市マスタープランにおいて、鉄道駅やバス停などの徒歩圏に居住を推進する地区として「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住と都市機能を誘導した。

このうち都心地区では、新幹線建設と連続立体交差事業を契機として、路面電車南北接続や駅前広場整備を実施し、富山駅周辺の交通結節機能を強化するとともに、南北一体的なまちづくりを実現した。これにより、公共交通による都心へのアクセス、都心部の回遊性向上に加え、市街地再開発等も実施し民間投資を誘発した。



出典：「複数事業の連携による公共交通主体型まちづくりの推進—富山駅における路面電車南北接続—」

(鉄運機構)

図 駅前広場が整備され路面電車が駅内に乗り入れる富山駅

(5) 本制度を沖縄鉄軌道に適用する際に想定される課題

1) 本制度が適していると想定される事業

本制度は都市交通システムの整備をパッケージで支援するものであり、沖縄鉄軌道の各駅における駅前広場、ペDESTリアンデッキ、交通結節点等の整備に適用できる可能性があると考えられる。

2) 想定される課題

現行制度を沖縄鉄軌道に適用するには下記の課題が想定される。

① 沿線自治体が連携した計画の策定

本制度の支援を受けるには、立地適正化計画又は都市・地域総合交通戦略の策定が前提となる。沖縄鉄軌道の沿線自治体が連携した広域的な立地適正化の方針に基づく計画策定が

必要となる。また、各自治体において駅周辺への居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定について合意し、それを具体的かつ即地的に計画へ位置づけることが必要である。こうした自治体間の調整が課題になると想定される。

② 駅周辺への人口の誘導

補助率のかさ上げ対象となるためには、駅周辺の居住誘導区域内の人口密度が 40 人/ha 以上であること等が求められる。沖縄鉄軌道の駅周辺にこれだけの高密度な居住実態があるか、あるいは将来的に誘導できるかが課題となる。

③ 国の予算の不足

本制度に係る国の予算額は十分ではなく、令和 7 年度予算は 20 億円であった。そのため、沖縄鉄軌道の事業費に比べると補助額は限られると想定される。地方・事業者負担を抑えるためには、他制度との組み合わせによって、国の補助を受けることを検討する必要がある。

7.4.4 本節のまとめ

(1) 調査した事項

本節では、鉄道整備とまちづくりを一体的に推進するための 3 つの制度について、その概要を調査した。

- ・ 宅鉄法： 換地を用いて鉄道用地を効率的に創出できる。地方債の特例等の支援策もある。
- ・ 受益者負担金制度： 鉄軌道整備により地価上昇等の利益を受ける者に対し、事業費の一部負担を求める。
- ・ 社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）： 立地適正化計画等に基づき、駅前広場や交通結節点、公共交通の走行空間等の整備をパッケージとして国が補助する（補助率 1/3～1/2）。

(2) 沖縄鉄軌道への適用可能性

調査結果を踏まえると、これらの制度は、沖縄鉄軌道の一部の事業に適用できる可能性がある。

- ・ 宅鉄法： 駐留軍用地跡地での鉄軌道用地確保に一体型土地区画整理事業を活用することで、用地確保を円滑に行える可能性がある。ただし、現行制度の適用範囲が三大都市圏に限定されている等の課題があるため、法改正や新たな特例措置が必要である。
- ・ 受益者負担金制度： 駐留軍用地跡地の受益者（土地所有者・開発事業者）から、利益の限度において負担金を徴収し、事業費の一部に充当できる可能性がある。ただし、受益者との合意形成を図るため、構想段階からの調整が必要である。
- ・ 社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）： 各駅の駅前広場や自由通路等の施設整備に適用できる可能性がある。ただし、沿線自治体による立地適正化計画、地区交通戦略等の策定や、駅周辺への居住誘導が必要である。