

IV-114

三菱総合研究所 正員 平石 和昭

東京大学工学部 正員 中村 英夫

東京大学工学部 正員 肥田野 登

9.1.はじめに

現在、鉄道新線建設をはじめとする交通整備事業においては、資金の調達が極めて重大な問題である。この問題の解決方法の一つとして、投資効果の受益者が適正額を負担するという方法が考えられるが、本研究ではこの適正負担額の算定基礎として鉄道新線に例にとり投資の効果を主体別に計測することを試みている。本研究では原則として、計測にあたっては効果の帰属主体が明示化できる土地資産価値に注目した。しかし自治体に帰属する効果については、その波及過程が複雑なためにここで新たな算出方法を提案している。なお、本研究の対象路線としては東京の郊外鉄道線を選び、対象地区は沿線の近郊都市部で人口は昭和55年時点で約30万人である。また研究対象期間は昭和25～55年の20年間とし、計測値はすべてこの20年間の累計値を昭和55年価格で表わしている。

```
graph TD; A[鉄道新線建設] --> B[都市部 - 交通利便性の向上]; A --> C[産業立地の優位性の増大]; A --> D[人口の流入]; B --> E[都市部]; B --> C; C --> F[産業立地の優位性の増大]; D --> F;
```

§2. 自治体に帰属する効果の算出方法

に帰属する鉄道新線の効果フローは図1に示す通り、非常に複雑である。ここでは、自治体に与えるインパクトがもっとも大きいと思われる人口の増加に着目した算出方法を提案する。まず財政収支の各項目を、流入人口の影響を受けるものと受けないものとに分類した。その結果は表1の通りである。ここで、3)、4)に属する項目については流入人口に無関係、すなわち鉄道新線の開通に無関係な費目とみなし、1)および2)に属する項目のみを算出対象とする。そして対象地区において自治体に帰属する効果は、原則として1)および2)の項目について、当該自治体の財政収支額を対象地区に人口割で割り当てたものとして算出している。(ここで昭和35年当時における対象地区人口は約9万

の10人でほぼ無視してよいと思われる。)ただし財政支出において割合の大きい教育費、および土木費の一部については算出値の精度を上げるため、当該市役所に対するとアリング結果を基に支出額を算出する。つまり対象地区の教育施設整備状況、道路、公園等の都市計画施設整備状況を調査して、それらにあてられた各事業費を積上げることにより、支出額を算出する。

§3. 自治体財政へおよぼした効果の推定結果

(1) 累積の財政収支に関する考察； 以上の方法に基づき試算の結果、20年間の累計で収入が支出を約500

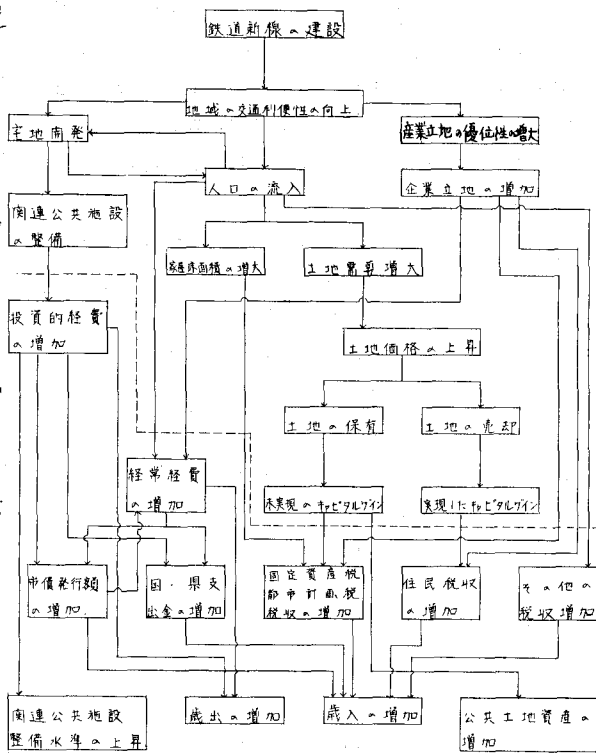


図1 自治体に帰属する鉄道新線効果のフロー-

表 1 財政収支項目の分類

財 政 収 入		財 政 支 出	
流入人口の 影響を受ける 項目	1) 市 税 地方譲与税 地方交付税 寄附金 国・県支出金 等	2) 都市計画費 教育費 民生費 衛生費 環境事業費 等	
流入人口の 影響を受ける 項目	3) 輕酒取引税 国有提供施設等所在市町 村助成交付金	4) 港 灣 費 建 築 費 農 林 水 産 費 議 会 費 等	

億円上回っていることがわかった。今回のケースのように新たな開発により宅地造成が進む時は、各種公共施設が必要となり自治体は特に開発初期において大きな財政負担を負うはすであるが、この地区ではかたがりの初期段階において既に黒字になっている。この要因としては大きく次の二つが考えられる。第1にこの対象地区の開発が組合施行の土地区画整理事業で行なわれており、公共用地費や事業費は減歩という形で地主が負担し市の都市計画費の負担減をもたらしっている点が挙げられる。第2に当該自治体が「宅地開発要綱」によって公共用地の安価な提供等を指導していることが挙げられる。

(2)譲渡所得と住民税に関する考察：対象地区における譲渡所得（実現したキャピタルゲイン）と住民税とを比較してみると、約1千億円の住民税が当該自治体にうまく吸収されずに他の自治体に流入していることが判明した。この要因としてはその土地の大部分をある期間にわたり所有したデベロッパーなどが対象地区内に必ずしも存在していない点があげられる。この地区は民営鉄道型開発つまり鉄道事業主体と沿線土地デベロッパーが同一の主体として開発が推し進められてきた地区であり、よって譲渡所得にかかる住民税もこの鉄道会社などのある自治体に流れ出しているものと思われるからである。

§4. 主体別効果の試算 この地区の鉄道開発によって影響を受ける主体を鉄道事業者、住民、土地所有者、対象地区の自治体に分け、それらの得た便益あるいは収益とそれに対して支払った費用の関係をバランスシートの形とし、かつこれらの主体間の循環の形で示すと図2の通りになる。特に地価の上昇額を実測した結果、ここでの土地資産上昇額は公有地を除いて約1兆7千億円に達している。このうち実現したキャピタルゲインは約1兆円、未実現分は約7千億円である。ここでは、新規宅地需要者をふくむ土地所有者が未実現分もふくんで約1兆5千億円の効果を吸収している。これらのキャピタルゲインが上述した様に当該自治体をはじめとする、自治体財政に一部反映していることになる。

§5. おわりに 本研究では効果を資産価値の上昇に注目して表現し、しかも各主体間の効果の移転過程を示した。又、そのとき各主体に帰属するゲインを実際に算出した。これらの方法を適用することにより、主体別に帰属する受益額が明らかになり、今後の鉄道整備に際しての受益負担の議論の1つの資料となりうると考える。

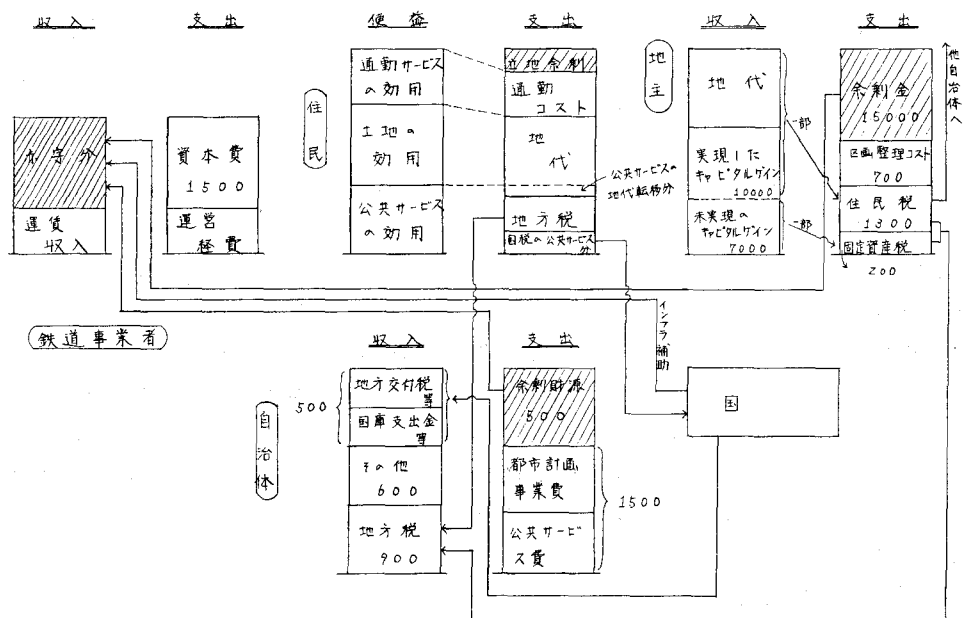


図 主体別帰属効果間の相互連関 (単位、億円)