

# 參考資料

## ○小委員会における審議経過 【P2】

## ○諮問の背景 【P3-P8】

東京メトロの概要	4
東京メトロを巡るこれまでの経緯	5
営団の完全民営化方針の決定	6
東京メトロの設立	7
政府が保有する東京メトロ株式売却収入の復興債償還費用への充当	8

## 1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について 【P9-P36】

東京の地下鉄ネットワーク	11
東京都の人口推移	12
今後の東京都の人口動向	13
東京都心部における都市開発	14
東京都における都市再生緊急整備地域等の指定状況	15
アジアヘッドクォーター特区の指定	16
訪日外客数の推移	17
パリにおける地下鉄整備動向と環境配慮との関係	18
海外における地下鉄新線・延伸計画(ニューヨーク)	19
海外における地下鉄新線・延伸計画(ロンドン)	20
利用者利便性の向上に向けた取組	21
ポストコロナ社会における地下鉄整備のあり方	22

第198号答申における地下鉄ネットワーク拡充の必要性	24
東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)	25-26
都心部・品川地域地下鉄構想	27-30
東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査	31-32
都心部・臨海地域地下鉄構想	33-36

## 2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について 【P37-P45】

東京メトロの鉄道ネットワーク	39
東京メトロの輸送人員	40
東京メトロの輸送人員の推移	41
東京メトロの経営状況	43
東京メトロのこれまでの経営実績と設備投資	44
地下鉄整備事業への公的支援	45

## 3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について 【P46-P54】

東京メトロの民営化方針と株式売却後の事業展開	47
鉄道事業と株主	48
公共性の担保のあり方	49
株式売却前後における国による監督について	50
議決権比率と株主の主な権利との関係	51
他の特殊法人における政府保有株式	52
日本アルコール産業を巡るこれまでの経緯	53
東京メトロに対する公的関与	54

## 小委員会における審議経過

審議日程	回数	審議内容
令和3年 1月22日	第1回	○諮問の背景、現状整理 ○今後のスケジュール
2月18日	第2回	○関係者からのヒアリング(東京都、東京メトロ)
4月2日	第3回	○これまでの議論について ○今後の検討について
5月11日	第4回	○論点整理
7月8日	第5回	○答申案

# 諮問の背景

# 東京メトロの概要

## <概要>

1. 根拠法	東京地下鉄株式会社法(平成14年法律第188号)
2. 設立年月日	2004年4月1日
3. 資本金	581億円
4. 株主	国(53.4%)・東京都(46.6%)
5. 経営成績(2019年度)	営業収益:4,331億円、経常利益:749億円
6. 事業内容	①旅客鉄道事業の運営 ②関連事業の運営(流通事業、不動産事業、情報通信事業)
7. 就業人員数	9,865人 ※2020年3月末時点

## <営業路線> 全線195.0キロ(営業キロ)

銀座線	14.2キロ(浅草～渋谷間)	有楽町線	28.3キロ(和光市～新木場間)
丸ノ内線	24.2キロ(池袋～荻窪間) 3.2キロ(中野坂上～方南町間)	半蔵門線	16.8キロ(渋谷～押上間)
日比谷線	20.3キロ(北千住～中目黒間)	南北線	21.3キロ(目黒～赤羽岩淵間)
東西線	30.8キロ(中野～西船橋間)	副都心線	11.9キロ(小竹向原～渋谷間)
千代田線	24.0キロ(北綾瀬～代々木上原間)		

# 東京メトロを巡るこれまでの経緯

- 昭和16年7月 **帝都高速度交通営団の設立**（以下「営団」）  
東京地下鉄道株式会社及び東京高速鉄道株式会社の営業路線及び免許線並びに京浜地下鉄道株式会社及び東京市の免許線を譲り受け事業を開始。
- 昭和61年6月 **今後における行財政改革の基本方向（臨時行政改革推進審議会答申）**  
営団について、5年以内に特殊会社に改組し、地下鉄ネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、完全な民営企業とする旨を答申。
- 昭和61年12月 **昭和62年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について（閣議決定）**  
営団について、地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点における完全民営化を目標とする旨を閣議決定。
- 平成13年12月 **特殊法人等整理合理化計画（閣議決定）**  
完全民営化に向けた第一段階として、建設中の半蔵門線が開業した時点から概ね1年後（平成16年春）に特殊会社化する旨を閣議決定。
- 平成14年12月 **東京地下鉄株式会社法 成立**  
附則第2条において、国及び東京都はできる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずる旨を規定。
- 平成16年4月 **東京地下鉄株式会社の設立**（以下「東京メトロ」）  
設立時の有価証券報告書において、東京メトロとしては、「現在建設を進めている13号線（副都心線）を最後として、その後は新線建設を行わない方針」であることを明記。同旨の記載を以降の有価証券報告書においても記載。
- 平成23年12月 **東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法 成立**（以下「復興財源確保法」）  
令和4年度（2022年度）までに生じる国が保有する東京メトロ株式の売却収入は復興債の償還費用に充当することを規定。
- 平成28年6月 **東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申）**  
国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクトとして、東京8号線（有楽町線）の延伸が位置付けられるなど、地下鉄ネットワーク拡充の必要性について言及。
- 令和2年6月 **改正復興財源確保法 成立**  
国が保有する東京メトロ株式の売却収入の充当期限を令和4年度（2022年度）から令和9年度（2027年度）に延長。

# 営団の完全民営化方針の決定

○営団は、昭和61年に臨時行政改革推進審議会答申において、「地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、公的資本を含まない完全な民営企業とする。」との方向性が示され、昭和61年12月に政府は同旨の内容を閣議決定し、営団について将来的な完全民営化の方針を決定した。

○これを受け、平成13年に政府は特殊法人等整理合理化計画において、完全民営化に向けた第一段階として、当時建設中であった11号線（半蔵門線）の水天宮前から押上までの区間が開業した時点から概ね1年後に営団を特殊会社化する旨を閣議決定した。

○今後における行財政改革の基本方向（昭和61年6月10日臨時行政改革推進審議会・答申）（抄）

帝都高速度交通営団

帝都高速度交通営団については、5年以内に可及的速やかに特殊会社に改組し、地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、公的資本を含まない完全な民営企業とする。

なお、当該特殊会社については、

- ① 財政投融资の対象とするなど資金調達について十分配慮されたものとして性格づけるものとする。
- ② 業務範囲については、公益上支障のない限り大幅にこれを認め、弾力的投資活動を行わせるものとする。
- ③ 順次、民間資本を導入し、民営的性格を強めていくものとする。また、利用者利便の向上を図るため、都営地下鉄との間で総合的な情報案内の実施、乗継の円滑化等サービスの一体化を推進するものとする。

○昭和62年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について（昭和61年12月30日閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団

地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点における完全民営化を目標として、5年以内に可及的速やかに特殊会社に改組することとし、当面、累積欠損の解消等、そのための条件整備に努める。

○特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団

完全民営化に向けた第一段階として、現在建設中の11号線が開業した時点から概ね1年後（平成16年春の予定）に特殊会社化する。

※11号線=半蔵門線

# 東京メトロの設立

- 平成13年に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画を受け、平成14年に東京地下鉄株式会社法が成立し、平成16年4月に東京メトロが設立された。
- 東京地下鉄株式会社法の附則第2条には、国及び東京都はできる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずる旨が規定され、完全民営化の方針は法律においても明確化。
- 東京メトロは、設立時の有価証券報告書において、東京メトロとしては、「現在建設を進めている13号線(副都心線)を最後として、その後は新線建設を行わない方針」であることを明記。同旨の記載を以降の有価証券報告書においても記載。

○東京地下鉄株式会社法(平成14年法律第188号)(抄)

## 附 則

(この法律の廃止その他の必要な措置)

第二条 国及び附則第十一条の規定により株式の譲渡を受けた地方公共団体は、特殊法人等改革基本法(平成十三年法律第五十八号)に基づく特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、この法律の施行の状況を勘案し、できる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるものとする。

○有価証券報告書【2020年3月期】(令和2年6月29日提出)(抄)

## ⑦新線建設について

営団を廃止し、株式会社である当社を設立して民営化していくという国及び東京都の方針は、営団の設立目的である「地下鉄網の整備」に目途が立ったことから決定されたものであるという経緯も勘案し、当社は、2008年6月14日に開業した副都心線を最後として、今後は新線建設を行わない方針です。

なお、今後新線建設に対する協力を求められる場合には、当社は都市鉄道ネットワークの一部を構成する事業者としての立場から、「当社の経営に悪影響を及ぼさない範囲内において行う」という方針で対応していきたいと考えています。



# 政府が保有する東京メトロ株式売却収入の復興債償還費用への充当

○政府が保有する東京メトロ株式については、平成23年に成立した復興財源確保法において、株式の売却収入を復興債償還費用の財源に充当することが規定され、令和2年6月に成立した復興庁設置法等の一部を改正する法律により、その充当期限が令和9年度に改めて設定された。

○東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法(平成23年法律第117号)(抄)  
(復興特別税の収入の用途等)

第七十二条 (略)

2 (略)

3 次に掲げる株式の処分により平成三十四年度までに生じた収入は、償還費用の財源に充てるものとする。

一 (略)

二 特別会計法附則第二百八条第四項の規定により国債整理基金特別会計に帰属した東京地下鉄株式会社の株式

三 第五条の規定により国債整理基金特別会計に所属替をした東京地下鉄株式会社の株式

四・五 (略)

4 (略)

※「平成三十四年度」を「令和九年度」に延期する改正法が第201回国会に提出され、令和2年6月成立。令和3年4月施行。

# 1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について

## (1) 地下鉄ネットワークの重要性について

# 東京の地下鉄ネットワーク

- 東京の地下鉄の1日当たり平均輸送人員や営業キロ数は、営団の完全民営化方針を閣議決定した昭和61年度から大幅に増加。また、完全民営化の第一段階として東京メトロを設立することを閣議決定した平成13年度からも増加している。
- また、東京の地下鉄は、都心部にネットワークを有し、民鉄各社やJRとの相互直通運転※等を通じて、ネットワークをジョイントする機能を果たしており、首都機能の維持・発展において重要な役割を担っている。一方、主要区間の混雑率は依然として高い水準に留まっているなど今後取り組むべき課題も存在。

※銀座線、丸の内線、大江戸線を除く全ての路線で郊外鉄道との相互直通運転を実施。

## <東京の地下鉄<sup>※1</sup>の輸送人員等の変化>

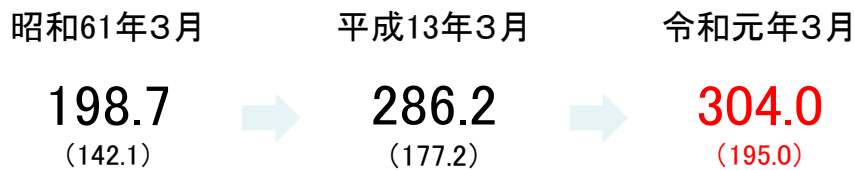
### 【1日当たり平均輸送人員】

(単位:千人)



### 【営業キロ数】

(単位:キロ)



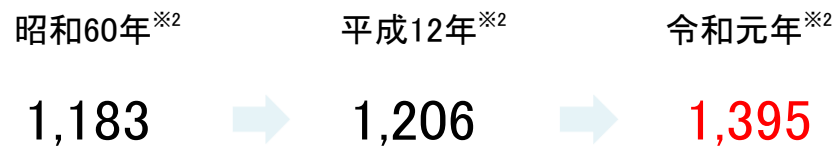
### 【相互直通運転営業キロ数】

(単位:キロ)



### 【参考:東京都の人口】

(単位:万人)



## <地下鉄路線図>



## <東京メトロ主要区間の混雑率>

※令和元年度の数値

路線名	区間	混雑率
東西線	木場→門前仲町	199%
有楽町線	東池袋→護国寺	165%
千代田線	町屋→西日暮里	179%
半蔵門線	渋谷→表参道	169%

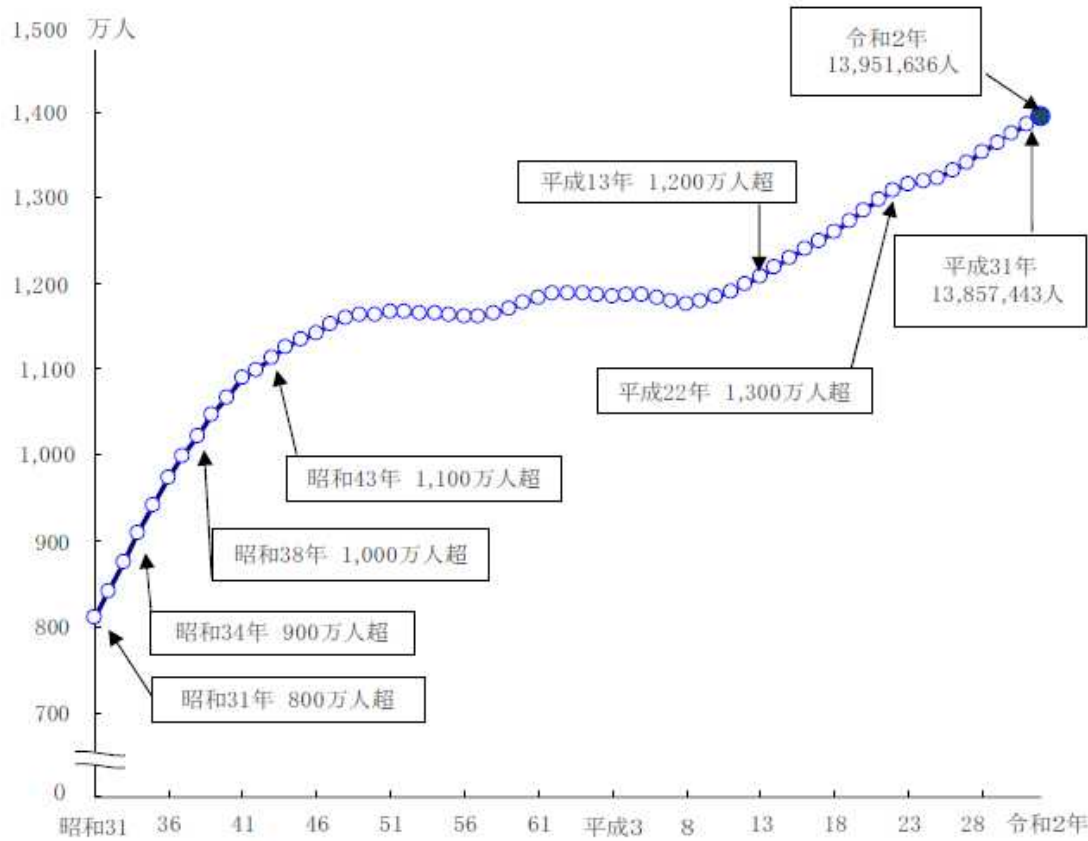
※1: 東京メトロ+都営交通の数値。( )は東京メトロ単独の数値。  
 ※2: 国勢調査(昭和60年及び平成12年)、東京都人口統計課発表の推計値(令和元年)

# 東京都の人口推移

○東京都の人口は、平成13年に1,200万人を超えた後も増加が続き、令和2年1月1日時点では、1,395万人と1,400万人に近づきつつある。

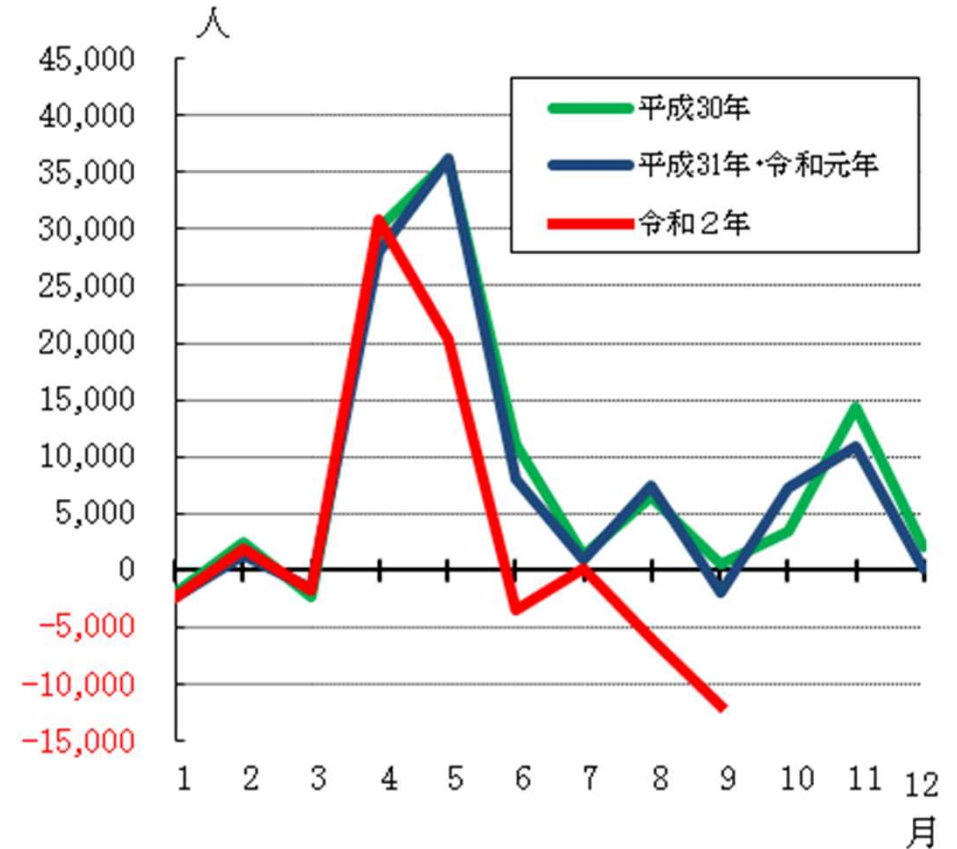
○直近では、新型コロナウイルス感染症の影響により転入超過から転出超過に反転するも、依然として高い水準にある。

東京都の総人口(推計)の推移(昭和31年～令和2年)  
—各年1月1日現在—



※東京都総務部統計課「人口の動き:結果概要」より抜粋

対前月増減数の月別推移(平成30年～令和2年)



※東京都総務部統計課HPより抜粋

# 今後の東京都の人口動向

○東京都の夜間人口は2045年まで現在と同程度維持される見込み。一方で、都心部・臨海部地域においては、現在よりも人口が増加すると見込まれている。

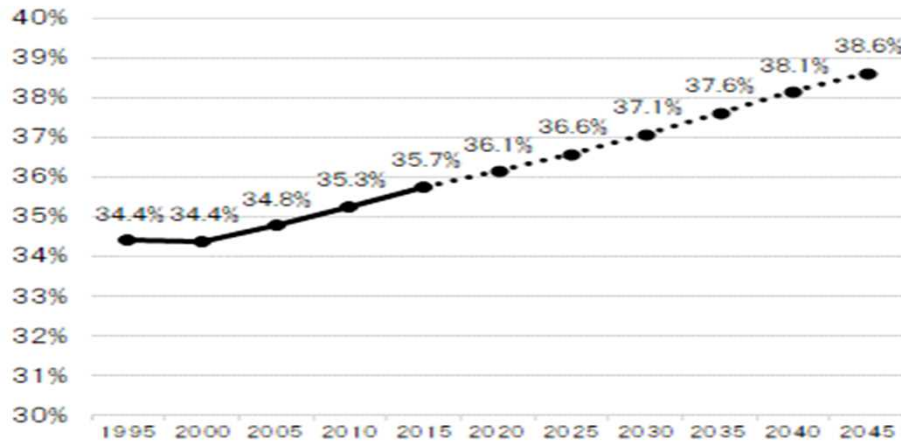


図 東京圏全体の夜間人口に占める東京都の割合

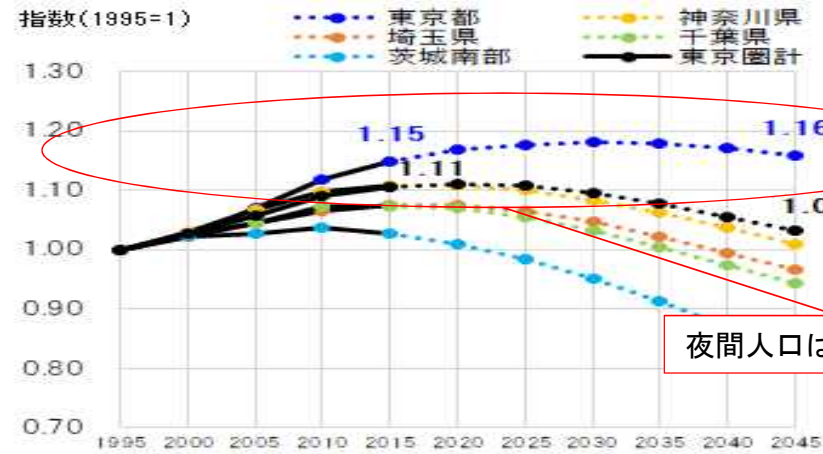
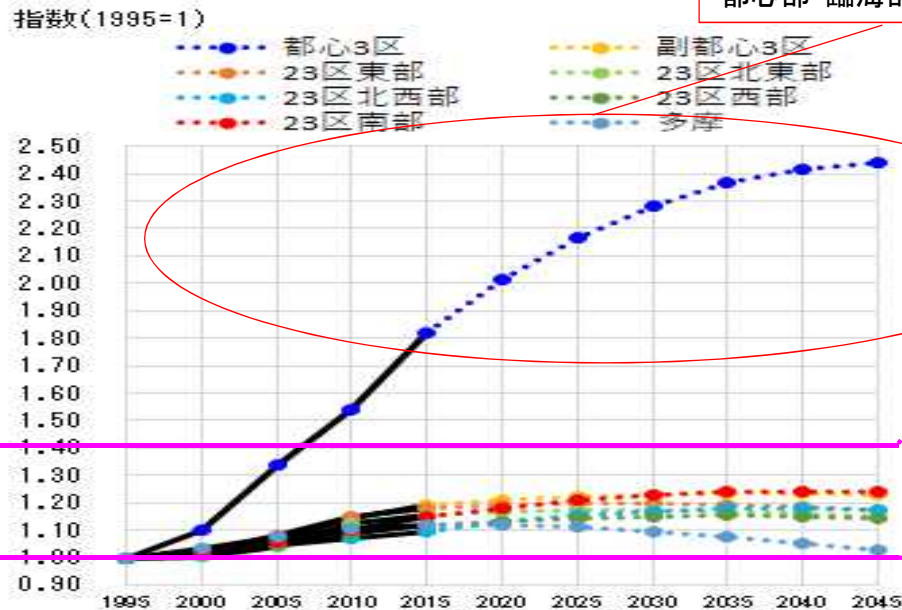


図 東京圏の都県別夜間人口の伸び(指数)

夜間人口は同程度維持



都心部・臨海部地域は人口増加

拡大

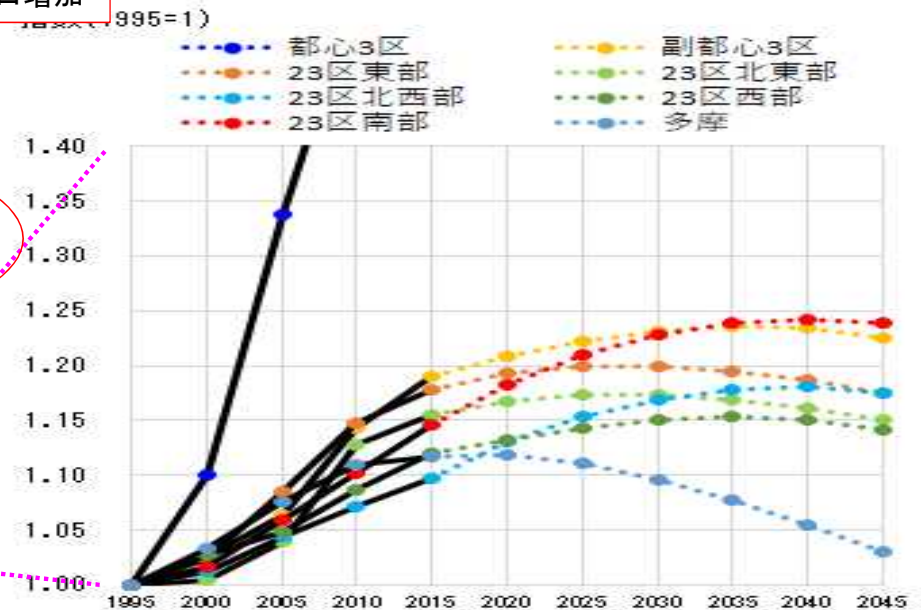


図 東京都のブロック別夜間人口の伸び(指数)

# 東京都心部における都市開発

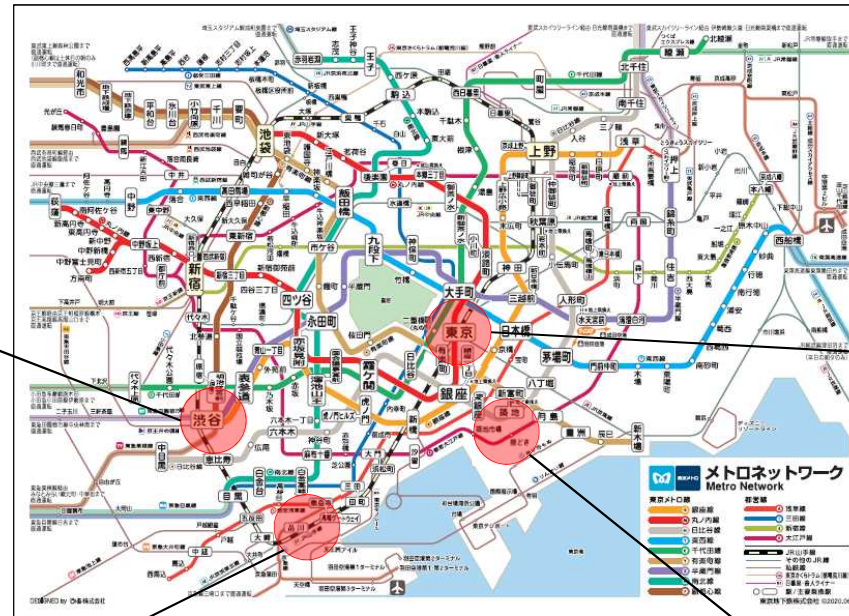
- 特殊法人等整理合理化計画が閣議決定された翌年(平成14年)、都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進していくため、都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)が制定された。
- 東京都心部は、同法に基づく都市再生緊急整備地域(都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域)及び特定都市再生緊急整備地域(都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域)の指定を受け、再開発事業を伴う都市再生が進められており、今後も国際競争力の向上に資する都市再生プロジェクトが数多く予定されている。

## ○渋谷スクランブルスクエア



延床面積: 約276,000㎡(全体完成時)  
 高さ: 230m  
 階数: 地上47階、地下7階  
 着工年度: 2014年度  
 竣工年度: 2019年度(I期)

※東急電鉄株式会社HPより抜粋



## ○東京駅前常盤橋プロジェクト



延床面積: 544,000㎡  
 高さ: 390m  
 階数: 地上63階、地下4階  
 着工年度: 2023年度  
 竣工年度: 2027年度

※三菱地所株式会社HPより抜粋

## ○品川開発プロジェクト

延床面積: 690,200㎡  
 高さ:  
 【1街区(住居棟)】地上45階、地下3階  
 【3街区(オフィス棟)】地上31階、地下5階  
 着工年度: 2020年度  
 竣工年度: 2024年度

※東日本旅客鉄道株式会社HPより抜粋

## ○晴海フラッグ

総敷地面積: 133,906㎡  
 総計画戸数: 5,632戸(分譲住宅: 4,145戸)  
 入居時期: 「第32回オリンピック競技大会(2020/東京)及び東京2020パラリンピック競技大会」終了後

※三井不動産株式会社HPより抜粋



# 東京都における都市再生緊急整備地域等の指定状況

## <都市再生緊急整備地域の主な支援措置>

### 【法制上の措置】

○都市再生に貢献し土地の高度利用を図るため、都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく規制にとらわれず自由度の高い計画を定めることにより、容積率制限の緩和等が可能。

等

【税制支援】 括弧内は特定都市再生緊急整備地域場合の特例

- 所得税・法人税 : 5年間2.5(5)割増償却
- 登録免許税 : 建物の保存登記について本則4/1,000を3.5/1,000(2/1,000)に軽減
- 不動産取得税 : 課税標準から都道府県の条例で定める割合を控除<sup>※1</sup>
- 固定資産税・都市計画税 : 5年間課税標準から市町村の条例で定める割合を控除<sup>※2</sup>

※1 参酌基準を1/5(1/2)とし、1/10(2/5)以上3/10(3/5)以下の範囲内

※2 参酌基準を2/5(1/2)とし、3/10(2/5)以上1/2(3/5)以下の範囲内

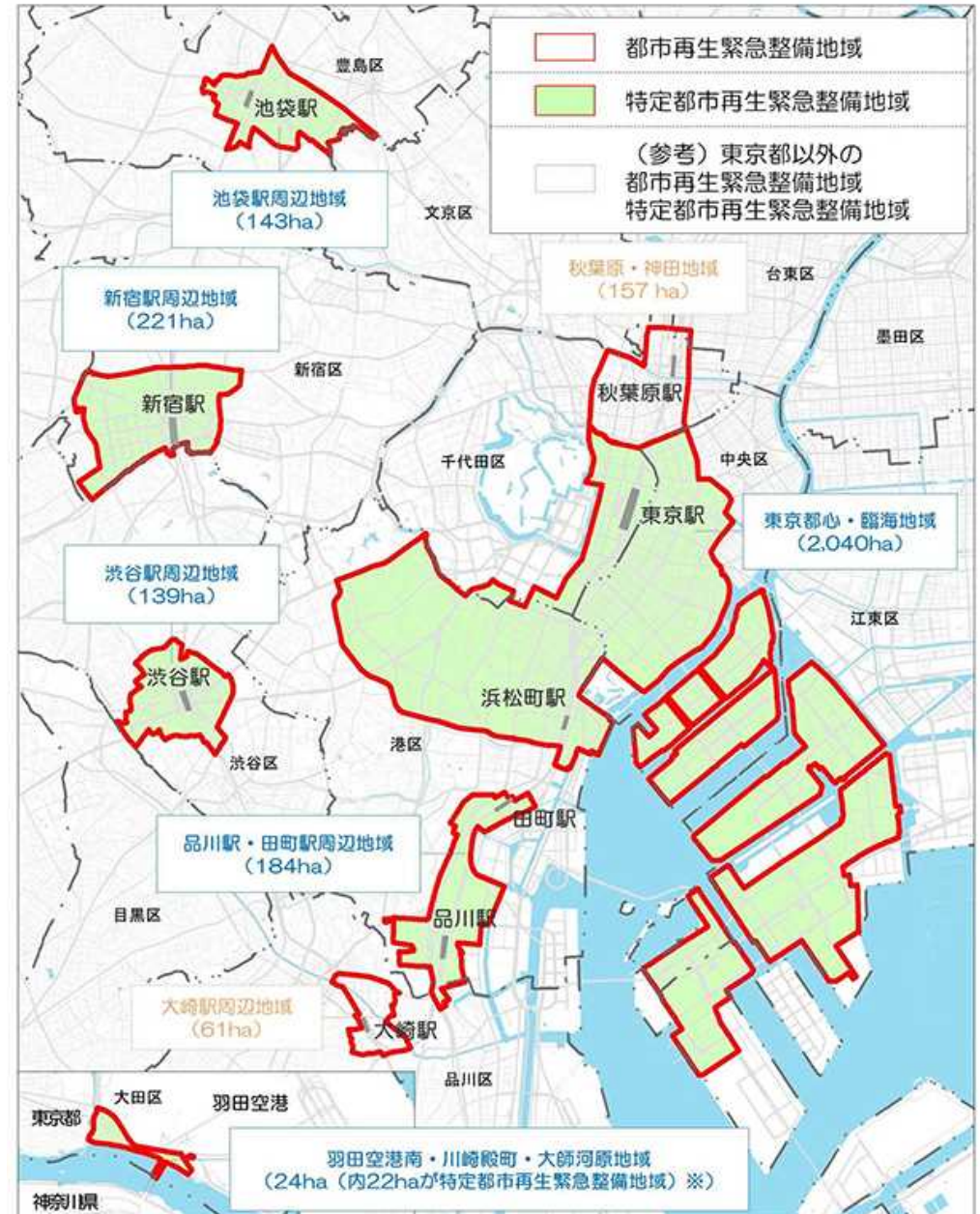
### 【金融支援】

○民間都市開発推進機構により、都市再生緊急整備地域内において、公共施設の整備を伴う優良な民間都市開発事業に対し、金融支援(メザニン支援)を行う。

### 【財政支援】

○官民の様々な人材が集積するプラットフォームの構築と、未来ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援

等



※羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域の面積については、東京都内分を記載

※東京都HPより抜粋



# アジアヘッドクォーター特区の指定

○東京都における以下の地域は国際戦略総合特別区域の一つであるアジアヘッドクォーター特区(外国企業誘致により都市の国際競争力を向上させる地域)の指定をH23年に受け、アジア地域の業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、各エリアで外国企業誘致プロジェクトを進めている。

## <東京都アジアヘッドクォーター特区概要>

- 制度開始:平成23年
- 区域(東京圏):東京都心・臨海地域、新宿駅周辺地域、渋谷駅周辺地域、品川駅・田町駅周辺地域、羽田空港跡地、池袋駅周辺地域
- 目的:東京の国際競争力を向上させ、更なる成長へと導くため、アジア地域の業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、特区内への外国企業誘致を推進。
- 誘致数:アジア地域の業務統括拠点・研究開発拠点を設置する外国企業40社を含む外国企業400社以上。
- 誘致業種:情報通信、医療・化学、電子・精密機器、航空機関連、金融・証券、コンテンツ・クリエイティブなどを含めた全ての業種。
- 事業内容:新たに特区内に進出する外国企業に対し、税制優遇をはじめ、規制緩和や財政・金融支援のメニューを用意。また、外国企業が特区内でスムーズにビジネスを展開し、従業員とその家族が安心して生活できるよう、英語でのワンストップ相談窓口を設け、ビジネスから生活に至るまでの支援を実施。さらに多言語での情報発信や災害に強い高機能オフィスの提供、ビジネス環境・生活環境の整備を推進。

## <アジアヘッドクォーター特区指定状況>



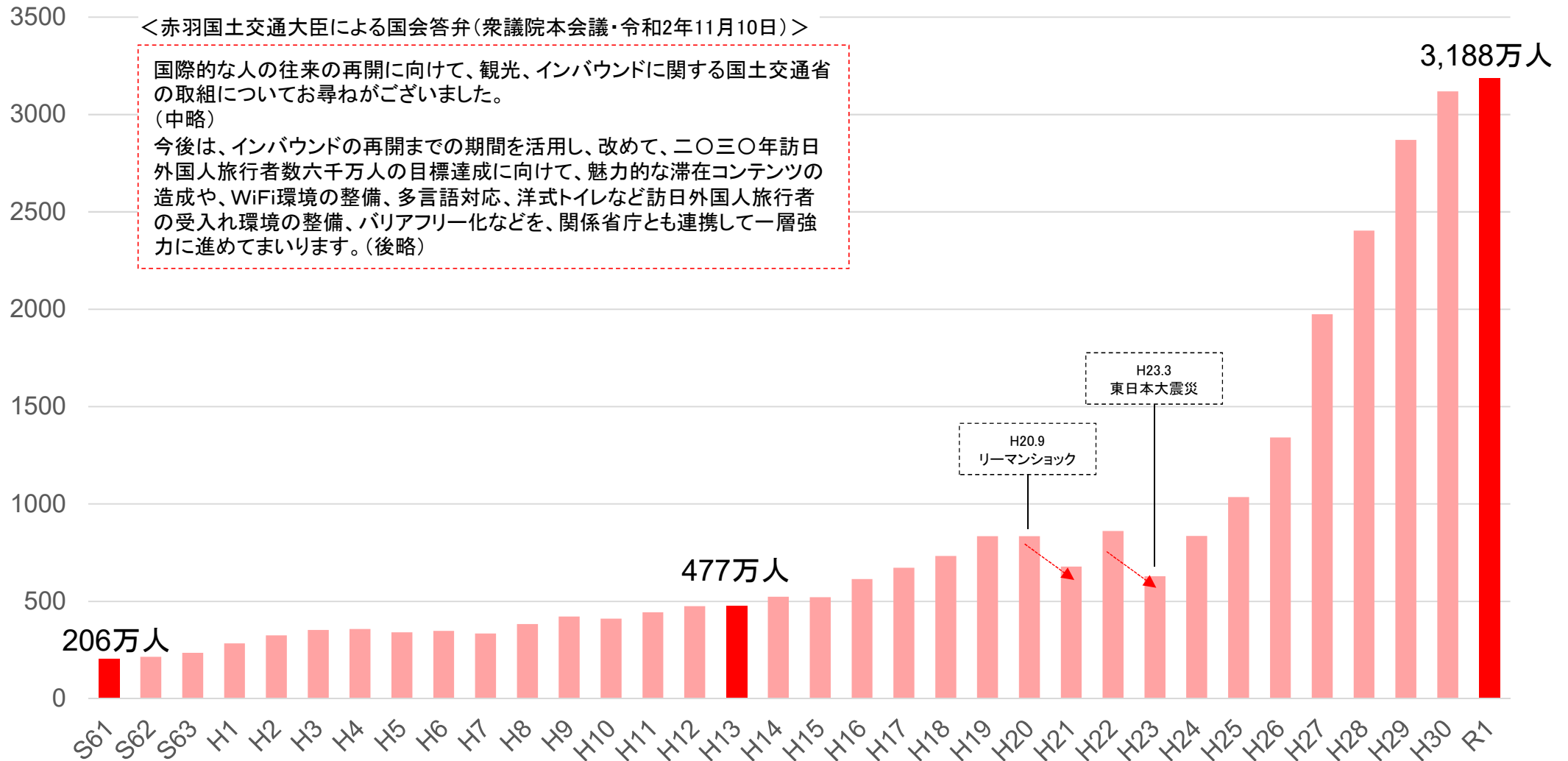
※東京都HPより抜粋

# 訪日外客数の推移

○訪日外客数は、近年、急激に増加。営団の完全民営化方針を閣議決定した昭和61年、完全民営化の第一段階として東京メトロを設立することを閣議決定した平成13年からも大幅にその数は増加している。

○観光庁は、2030年までに訪日外客数を6,000万人とする目標を掲げるなど今後も訪日外客数は増加する見込み。

(単位:万人)

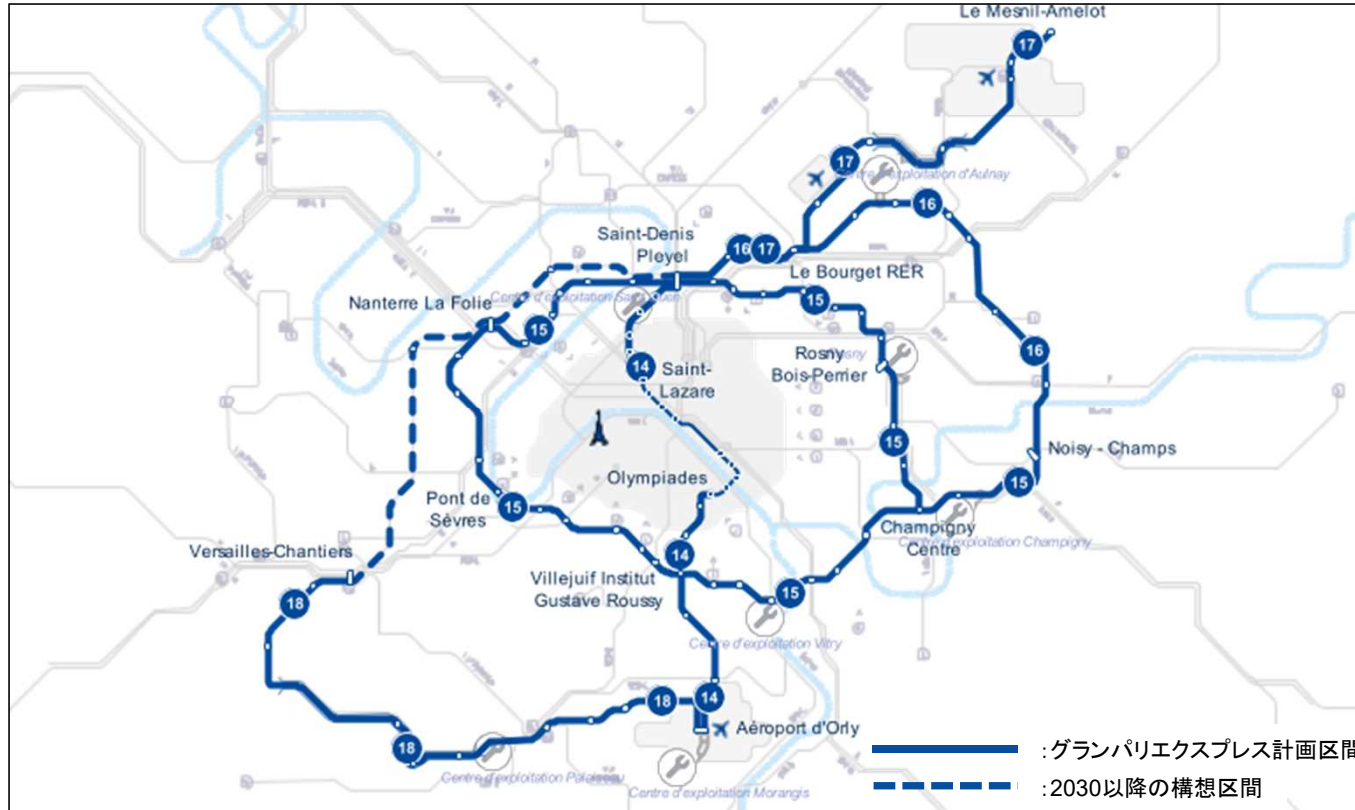


出典:「日本政府観光局(JNTO)」

# パリにおける地下鉄整備動向と環境配慮との関係について

○パリでは、グラン・パリ・エクスプレス構想に基づき複数の地下鉄整備(既存の14号線の延伸、15号、16号、17号、18号線の新設)が計画されている。同構想においては、自動車利用の減少による環境汚染の減少など地下鉄が環境に配慮した都市づくりに貢献するという観点も含め、地下鉄整備の効果を打ち出している。

## <グラン・パリ・エクスプレス構想>



<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/carte>より抜粋

## <グラン・パリ・エクスプレス整備の考え方>

- 自動車から地下鉄への利用転換による交通渋滞の減少・環境汚染の減少
- 環境に配慮した都市づくりへの貢献

等

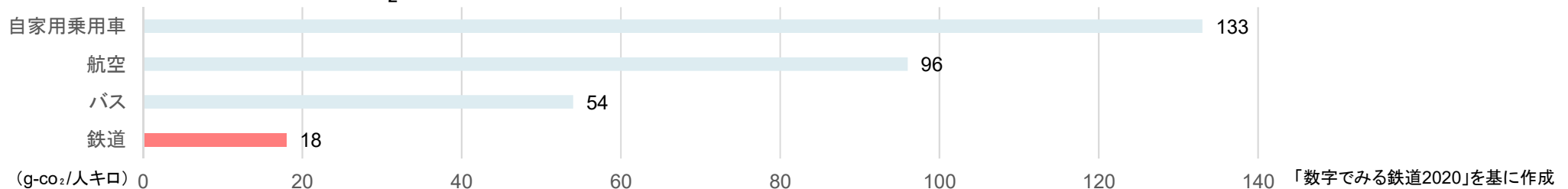
(参考:プロジェクトHPにおける記載)  
Le Grand Paris Express en résumé  
グラン・パリ・エクスプレスまとめ

Nouvelle alternative à la voiture, le **Grand Paris Express réduira la pollution**, les embouteillages et contribuera à créer une métropole plus **respectueuse de l'environnement**.

自動車からの代替手段となるグラン・パリ・エクスプレスは、**環境汚染の減少**、**交通渋滞の減少**により、**環境に配慮した都市づくりに貢献する**。

<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/le-grand-paris-express-en-resume>より引用

## <1人を1km運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>の比較>



# 海外における地下鉄新線・延伸計画(ニューヨーク)

○ニューヨークでは、2015年9月にTimes Square-42 Stから34 St-Hudson Yardsまでの2.4kmが開業。また、マンハッタンの東側を南北に縦断する地下鉄新設プロジェクト(Second Avenue Subway)のうち第1期区間(57St~96St)の工事が2007年に4月に開始され、2017年1月に開業。現在第2期工事が行われており、地下鉄ネットワーク拡充に向けて整備が進められている。

Times Square-42 St

2015年9月開業

34 St-Hudson Yards



125St

Second Avenue Subway  
第2期区間  
建設中

96St

Second Avenue Subway  
第1期区間  
2017年1月開業

57St

## <Second Avenue Subway整備の考え方>

- 他の地下鉄との乗換利便性の向上
- 市内・地域における利便性の向上
- 並走する既存路線の混雑緩和

等

(参考: ニューヨーク州都市交通局HPにおける記載)

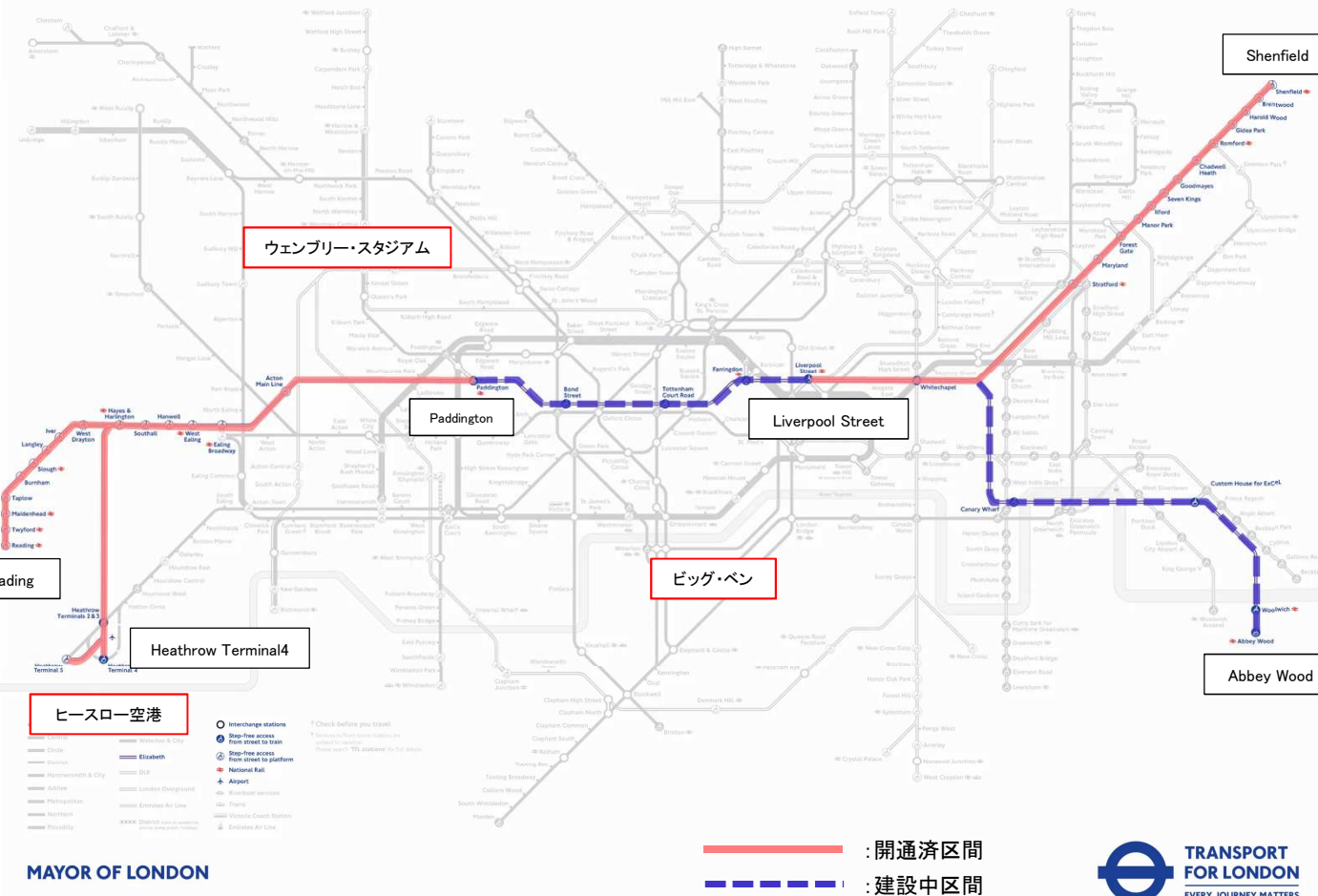
Convenient transfers to other subway and commuter rail lines—facilitating smoother, faster transportation across the city and the region

※ニューヨーク州都市交通局HPより抜粋

# 海外における地下鉄新線・延伸計画(ロンドン)

○ロンドンでは、ロンドン中心部を東西に貫き、市内西側のパディントン駅と東側のリバプールストリート駅で既存のナショナルレール路線に接続、西はヒースロー空港およびレディング、東はシェンフィールドおよびアビーウッドまでを直通運転する計画(クロスレール計画)が進行中。全線開通後は「エリザベス線」として運行される予定だが、一部区間が既に関業しており、暫定的にTfL Railというブランド名で運行されている。

## The Elizabeth line



<エリザベス線(CrossRail)整備の考え方>

- ロンドンの国際競争力の強化
- 既存路線の混雑緩和
- 市内・地域における利便性の向上

等

(参考:プロジェクトHPにおける記載)

The Crossrail project is delivering the Elizabeth line to provide a 10% increase in rail capacity in central London and help maintain London's place as a global city.

The Elizabeth line will make travelling in the capital easier and quicker and will reduce crowding on London's transport network.

The Elizabeth line will improve connectivity: it will make it easier for businesses to move about London, to meet clients and negotiate with suppliers.

出典:クロスレールプロジェクトHP (<https://www.crossrail.co.uk/>)

出典:クロスレールプロジェクトHP (<https://www.crossrail.co.uk/>)

# 利用者利便性の向上に向けた取組

- 東京の地下鉄は、都営地下鉄及び東京メロがそれぞれ整備・運営を行っているところ、都民をはじめとした利用者利便性の向上のため、これまで地下鉄の一元化やサービスの一元化などについて、関係者において議論。
- 近年は、利用者利便性の向上のため、都営地下鉄と東京メロとの間でサービス一体化に関する取組を進めており、サインシステムの統一や乗継改善などが進められている。

## <これまでの地下鉄を巡る課題>

- 両者の駅案内システムが混同することによる利用者に分かりにくい案内システム
- 九段下駅ホーム及びコンコース階の壁による半蔵門線と都営新宿線における乗換負担
- 訪日外国人向けにとって分かりにくい券売機システム

## <これまでの検討経緯>

「利用者利便性の向上」を目的とし、地下鉄の一元化も含めた手段について関係者で議論

平成23年2月	「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」を設置 ※計4回開催 東京の地下鉄の一元化、東京メロの早期完全民営化等の課題を関係者間において共有化し、具体的な解決策やサービス向上策の実現に向けて、実務的な検討を行うことを目的として、設置。
平成25年7月	「東京の地下鉄の運営改革会議」を設置 ※計2回開催 利用者の視点に立ち、都営地下鉄と東京メロのサービスの改善・一体化を推進することを目的として、設置。

「利用者利便性の向上」のため、サービスの一体化に関する取組を推進

## ○駅案内サインのデザイン統一



## ○九段下駅の改善



3線共通改札口イメージ（靖国神社・武道館方面改札）

## ○仕様共通化した次世代券売機（外国人対応）の導入



※画面イメージは開発時のもの



# ポストコロナ社会における地下鉄整備のあり方について

- 新型コロナウイルス感染症は、人々のライフスタイルを多様化させ、将来の都市構造のあり方にも影響を及ぼすと想定される。
- 現に、国が策定した第5次社会資本整備重点計画においては、新型コロナウイルス感染症による人々のライフスタイルの多様化やリアルな場における交流の重要性について指摘がされている。また、第2次交通政策基本計画においてもポストコロナ時代の社会変化を見据えた交通サービスのあるべき姿について検討する方針が記載されている。
- また、訪日外国人旅客数など交流人口は足下では大幅に減少しているが、国は2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の目標を掲げている。
- これらの見通しも踏まえ、ポストコロナ社会における地下鉄整備のあり方について検討することが必要。

## <「社会資本整備重点計画」(R3.5.28 閣議決定)における記載>

また、人々の考え方や行動、暮らし方、働き方が大きく変容した。例えば、テレワークの進展等により、一定程度のコミュニケーションはオンラインで可能となる一方で、リアルな場ならではの交流の重要性も改めて認識された。(中略)これらの傾向の変化は、新型コロナウイルス感染症下における一時的なものと取るか、それとも、新型コロナウイルス感染症収束後も引き続き続くものなのか、本重点計画策定後も引き続き注視していく必要があるが、デジタル化・スマート化や柔軟な暮らし方・働き方など、以前よりその必要性を指摘されていたものについては、新型コロナウイルス感染症による変化を契機として、関連する取組を強力に推進していく必要がある。

## <「交通政策基本計画」(R3.5.28 閣議決定)における記載>

他方、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光需要は大きく減少し、地域の交通を含めた多くの産業に深刻な影響が生じた。観光は成長戦略の柱、地方創生への切り札であるという認識の下、今後、感染の状況等を見極めつつ、国内旅行・インバウンド双方の回復を図らなければならない。その際、旅の原点は移動そのものにあることを踏まえながら、旅行者等の移動手段の確保や移動満足度の向上に努める必要がある。(中略)

ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。

## <赤羽国土交通大臣による国会答弁(衆議院本会議・令和2年11月10日)>

国際的な人の往来の再開に向けて、観光、インバウンドに関する国土交通省の取組についてお尋ねがございました。(中略)

今後は、インバウンドの再開までの期間を活用し、改めて、二〇三〇年訪日外国人旅行者数六千万人の目標達成に向けて、魅力的な滞在コンテンツの造成や、WiFi環境の整備、多言語対応、洋式トイレなど訪日外国人旅行者の受入れ環境の整備、バリアフリー化などを、関係省庁とも連携して一層強力に進めてまいります。

## <『未来の東京』戦略(R3.3東京都公表)における記載>

新型コロナ危機を契機として、身近な空間レベルでの過密を回避し、安心やゆとりある生活を重視する意識への変化などにより、テレワークの進展、働く場と居住の場の近接や融合等、多様なライフスタイルに応じた柔軟な対応へのニーズが高まっている。

## <「国土の長期展望」最終とりまとめ(R3.6国土審議会)における記載>

コロナ禍で再認識されたリアルな“人と人、人とモノとのつながり”の重要性も高まっており、ローカル、ローカル間、ローカルとグローバル、グローバルのいずれの局面においても、今後はデジタルによる代替可能性も念頭に置きつつ、それらをつなぐ交通ネットワークの維持や利便性の向上を図っていく必要がある。

## (2) 検討対象と今後の方向性について



# 第198号答申における地下鉄ネットワーク拡充の必要性

- 平成28年4月に交通政策審議会より答申された「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」においては、国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクトとして東京8号線(有楽町線)の延伸が位置付けられるなど、地下鉄ネットワークの拡充の必要性について言及がされている。
- これらのプロジェクトには、東京メトロの既存路線との接続が想定されている路線もあり、プロジェクトの推進に当たって、東京メトロによる既存路線の運営との関係性等を整理すべきものも存在。

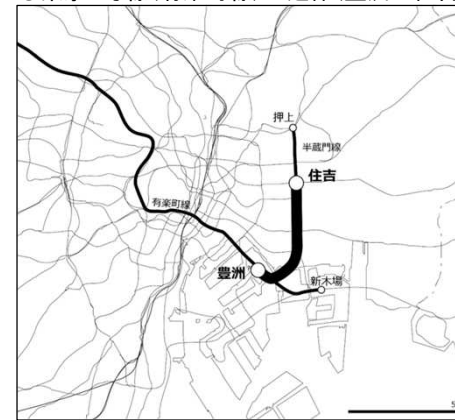
## <第198号答申概要>

- 諮問日:平成26年4月18日
- 答申日:平成28年4月20日
- 審議経過:交通政策審議会にて2年間にわたり審議。
- 諮問経緯:東京圏の都市鉄道を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、より質の高い東京圏の都市鉄道のネットワークを構築していく上で、どのような姿を目指していくべきかを定めるために交通政策審議会に諮問。
- 答申概要:概ね15年後(2030年頃)を念頭に置いて、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、国際競争力の強化に資する都市鉄道など6つの姿を設定。関係地方公共団体等より提案のあったプロジェクトについて、答申にて提示された6つの目指すべき姿を実現する上で意義があるものであるか否か等について検討を行い、結果として24の鉄道ネットワークプロジェクトを提示。

答申において提示されたプロジェクトについては、  
関係地方公共団体や鉄道事業者等において、  
事業化に向けた検討を深度化

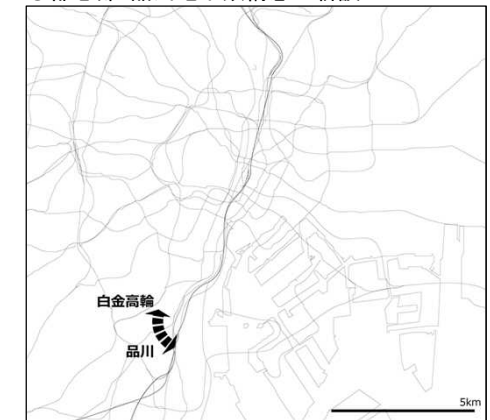
## <第198号答申に位置づけられた地下鉄プロジェクトの例>

○東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)



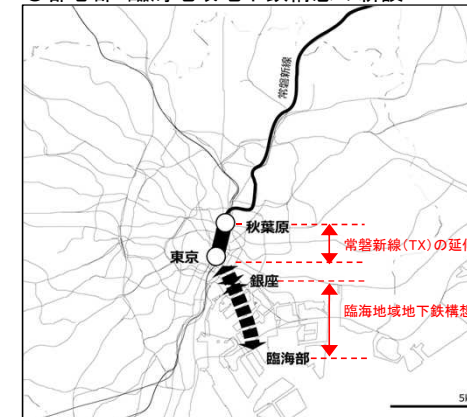
東京メトロ有楽町線豊洲駅及び半蔵門線住吉駅に接続

○都心部・品川地下鉄構想の新設



東京メトロ南北線及び都営三田線白金高輪駅に接続

○都心部・臨海地域地下鉄構想の新設



# 東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)

## 【プロジェクトの概要】

東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)

## 【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
東京8号線延伸	豊洲~住吉	5.2	1,500	105.4~103.2	15.4~15.0	20.7~20.4	◎		◎+		○	◎	2.1~2.0	9.6%~9.3%	911~840	2.1~2.1	69%~71%	25年~26年	都市利便

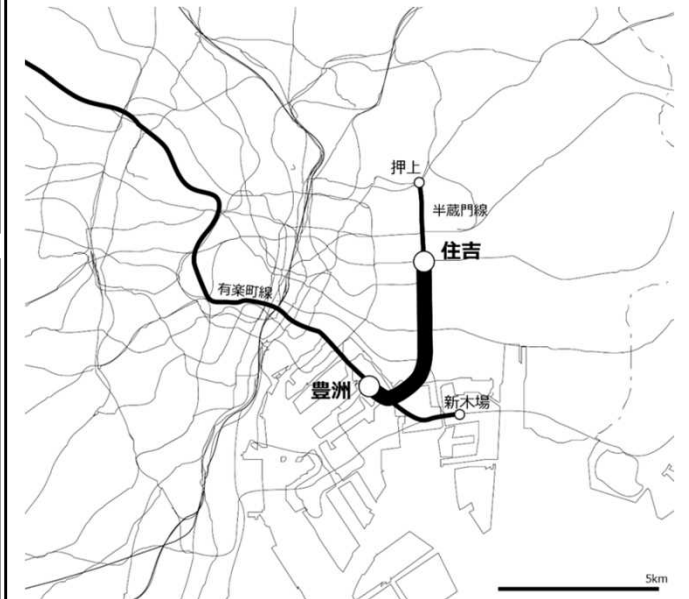
## 【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- ・京葉線及び東西線の混雑の緩和。

## 【課題】

- ・事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

## 【位置図】



# 東京8号線(有楽町線)延伸を巡る状況について

## <交通政策審議会答申における位置付け>

### 【意義】

- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- 京葉線及び東西線の混雑の緩和。

### 【課題】

- 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

## <答申以降の動き>

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
平成29年3月	「東京8号線延伸(豊洲～住吉)整備計画調査報告書」を作成 ※江東区による調査
平成30年4月	東京都が「鉄道新線建設等準備基金」を新設
平成31年3月	「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」を実施 ※国土交通省鉄道局による調査
令和2年1月	国土交通省、東京都、東京メトロが参画する「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」を設置

## <東京都の考え>

- 東京圏における最混雑区間である東西線の混雑緩和、国際競争力強化の拠点である臨海部へのアクセス利便性の向上に資することから非常に意義がある。
- 既存路線を含めた運行上の観点や整備段階での技術的な観点から、東京メトロによる整備・運行が合理的。
- 東京メトロによる整備・運行の可能性については、東京メトロの有価証券報告書の記載事項や費用負担等の整理が必要。

## <東京メトロの考え>

- これまでの完全民営化を目指した閣議決定や法律の規定を踏まえ、新線建設は行わない方針。
  - 仮に新線建設への協力を求められるとしても、経営の健全性を崩さないことが大前提。
- ※東京メトロネットワークとの関連性はあるとの考え

# 都心部・品川地下鉄構想の新設

## 【プロジェクトの概要】

都心部・品川地下鉄構想の新設(白金高輪～品川)

## 【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
都心部・品川地下鉄構想	白金高輪～品川	2.0	1,600	75.8 ～73.3	8.7 ～8.4	20.2 ～20.1		○	◎+	◎+	◎	◎	1.2 ～1.2	5.3% ～4.9%	205 ～147	1.6 ～1.6	64% ～66%	25年 ～26年	地下補助

## 【意義】

- 六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

## 【課題】

- 検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

## 【位置図】



# 都心部・品川地下鉄構想を巡る状況について

## <交通政策審議会答申における位置付け>

### 【意義】

○六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

### 【課題】

○検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

## <答申以降の動き>

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
平成31年3月	「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」を実施 ※国土交通省鉄道局による調査

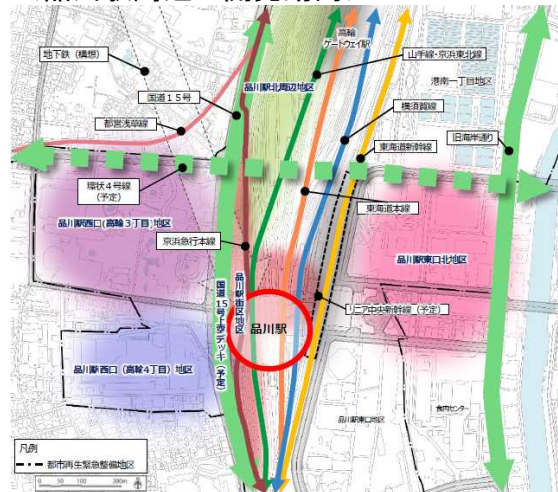
参考：国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(平成31年3月策定)

## <検討ルート案>



「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」より抜粋

## <品川駅周辺の開発動向>



「品川駅 えきまちガイドライン」(令和3年東京都)より抜粋

## <東京都の考え>

- リニア中央新幹線や羽田空港など広域的な交通結節点である品川駅と都心部等をつなぐことは、都心部のポテンシャル向上に寄与。また、品川駅周辺の開発による効果を広域に拡充することにも寄与する路線。
- 品川駅周辺の開発の進展を踏まえ、事業化に向けた路線への位置付けについて検討し、計画を早期に具体化していく必要。

## <東京メトロの考え>

- これまでの完全民営化を目指した閣議決定や法律の規定を踏まえ、新線建設は行わない方針。
- 仮に新線建設への協力を求められるとしても、経営の健全性を崩さないことが大前提。
- ※東京メトロネットワークとの関連性はあるとの考え

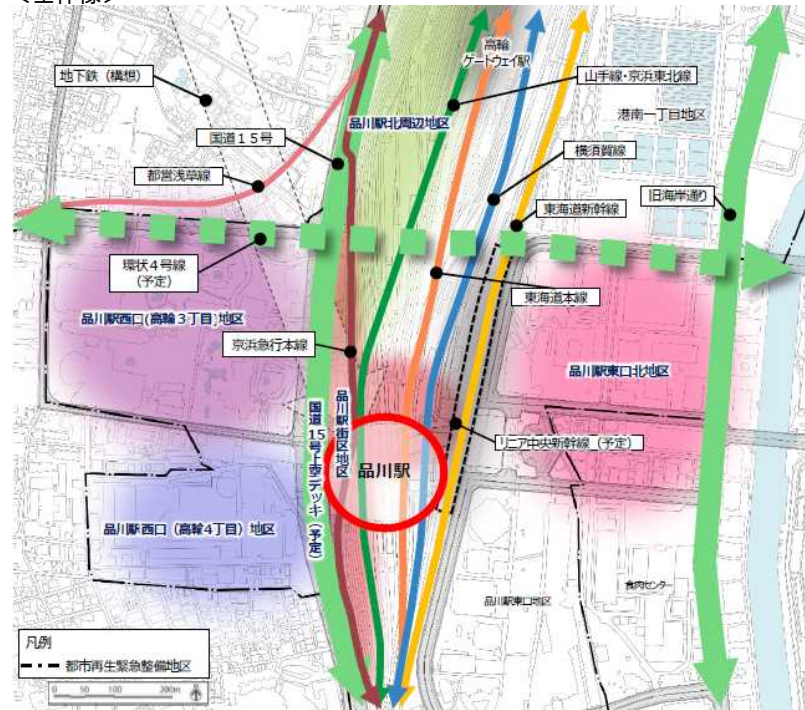
# 品川駅周辺の開発状況

○第198号答申以降、品川駅周辺の開発については、地域の将来像や整備のあり方等を示したガイドラインの改定・策定、国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」の策定など、国際交流拠点の形成に向けた動きが進んでいるところ。

○特に品川地下鉄構想の整備が想定されている品川駅西口エリアにおける事業である国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」においては、品川地下鉄構想と連携して取組みを進めていく旨の記載がされている。

## 【品川駅周辺の開発動向】

<全体像>



「品川駅 えきまちガイドライン」(令和3年東京都)より抜粋

<高輪ゲートウェイ駅>



東日本旅客鉄道株式会社HPより抜粋

<品川開発プロジェクト>



東日本旅客鉄道株式会社HPより抜粋

## 【国道15号・品川駅西口駅前広場事業について】

<事業概要>

**国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿**

品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します

- ◆次世代型交通ターミナル◆**
  - 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置
- ◆シンボリックなセンターコア◆**
  - 利用者動線の交差点には連携の拠点となるセンターコアを配置
  - 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成
- ◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆**
  - 京急の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
  - タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に
- ◆人々が集う賑わい広場◆**
  - センターコアの原則には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
  - 有事の際には、防災拠点としても活用

<整備の進め方>

### 第1ステップ

#### 【国道15号基盤整備事業】

- ・ **事業着手**  
(地下鉄延伸計画との調整)

#### 【鉄道関連事業】

- ・ 京急線連続立体交差化の事業着手
- ・ 高輪ゲートウェイ駅開業（2020年予定）

#### 【周辺再開発等】

- ・ 駅街区地区、西口地区、北周辺地区の事業着手
- ・ 環状4号線の事業着手

※いずれも「国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」」(平成31年3月)より抜粋、一部加工

# 品川駅周辺の開発状況

○品川駅周辺の開発状況をまとめると以下のとおり。現在、都市基盤整備や市街地開発事業が進展中であり、今後も更なる開発も見込まれている。

## 1 品川駅北周辺地区（1街区～4街区）

延床面積：約85.1万㎡（全体）

- 1街区 地上45階／地下3階
- 2街区 地上 6階／地下4階
- 3街区 地上31階／地下5階
- 4街区 地上30階／地下3階

完成時期：2024年度

特徴：業務、ホテル、商業、MICE等の複合施設



※JR東日本HPより抜粋

## 2 品川駅西口地区（仮称） （シナガワグース跡地活用）

延床面積：約20万㎡超

特徴：ホテル、商業、オフィス、MICE等

※具体的な整備時期等は今後確定



※京急電鉄HPより抜粋

## 3 泉岳寺駅地区第二種市街地 再開発事業

延床面積：約11万㎡

地上30階／地下3階

完成時期：2027年度

特徴：オフィス、商業、住宅



※東京都都市整備局HPより抜粋

## 4 品川駅街区地区土地区画整理事業

面積：約2.9ha

事業費：約288億円

事業期間：平成31年度～令和19年度

## 5 品川駅北周辺地区土地区画整理事業

面積：約15.5ha

事業費：約722億円

事業期間：平成28年度～令和15年度

## 7 リニア中央新幹線整備事業

（2027年暫定開業）

## 8 環状第4号線整備事業

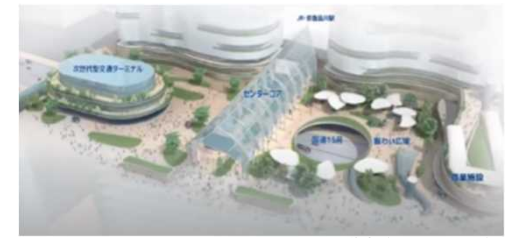
（2027年度 港南口～北口広場開通）

## 9 京浜急行本線連続立体交差事業 （泉岳寺～新馬場駅間）

（2027年度 駅地平化）



## 6 国道15号品川駅西口 基盤整備事業



※東京国道事務所HPより抜粋

※開発状況について、いずれも東京都より提供

# 東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査について

- 平成28年の交通政策審議会答申を踏まえ、平成31年3月に国土交通省鉄道局において、8号線延伸・品川地下鉄構想を対象として「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」\*を実施。
- 調査結果においては、8号線延伸・品川地下鉄いずれについても新線区間の収支について、費用便益比・収支採算性ともに概ね良好とされている。

※以降「H30年度調査」とする。

## < 需要推計・事業性の検討結果 >

○社会経済条件の将来予測に基づく複数のケースによる**需要推計、費用便益分析および収支採算性の検討を実施**。収支採算性の検討においては、整備主体を第3セクターとし地下高速鉄道整備事業費補助を活用することを想定。

○新線区間の収支のみを対象とした場合、**費用便益比・収支採算性ともに概ね良好**。

路線	事業費(※1)	輸送人員/日	費用便益比	収支採算性(累積資金収支)(※2)
8号線(豊洲～住吉)	約1,560億円	約27.3万～31.6万人	2.6～3.0	19～29年目
品川地下鉄 (白金高輪～品川)	約 800億円	約13.4万～14.3万人	2.5～3.1	16～19年目

(※1)本調査のために設定した消費税等を除いた概算値で車両費を含む (※2)地下高速鉄道整備事業費補助を活用した場合に整備保有主体の累積資金収支が黒字転換する年次

※なお、これらはH30年度の試算であり、今後、需要予測、事業費等を精査する必要がある。

## < 参考:鉄道事業許可基準について >

○鉄道事業法(昭和61年法律第92号)(抄)  
(許可基準)

第五条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 その事業の計画が経営上適切なものであること。
- 二 その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

2・3 (略)



# 東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査について

## <8号線延伸(豊洲～住吉)>

### 1. 答申時想定からの主な変化

- H30年度調査においては、地下高速鉄道整備事業費補助の活用を想定。
- H29年に江東区が実施した調査に基づいた運行計画を前提とするなど答申時に比べ、具体化された事業計画を基に調査。
- 答申時に比べ、費用便益費、収支採算性が良好な数値となり、事業化の実現性が向上。今後、周辺の開発計画を前提に、技術的検討の更なる精査の必要性を指摘。
- 事業主体の選定や費用負担のあり方については、引き続き関係者間で調整。

	事業費	費用便益比	収支採算性 (累積資金収支)	想定 スキーム
交政審答申	約1,500億円	2.1～2.0	25～26年目	都市利便
H30年度調査	約1,560億円	<u>2.6～3.0</u>	<u>19～29年目</u>	<u>地下鉄 補助</u>

※下線部:主な変化

### 2. 8号線延伸を巡る社会経済情勢の変化等

- 東京8号線(豊洲～住吉間)整備計画(平成29年3月策定) ※江東区による調査
  - 新駅を含め駅周辺のまちづくりの方向性を策定
- 訪日外国人旅客数3,000万人突破(平成30年)
- 東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会 設置(令和2年1月)
  - 東京メトロの知見も活用し、技術的観点からの課題抽出や、検討の深度化

## <品川地下鉄構想>

### 1. 答申時想定からの主な変化

- H30年度調査においては、品川地下鉄整備事業の目的を精査し、交政審答申時点で想定していた以下の構想を事業に盛り込まないこととしたため、事業費を当初想定より大幅に削減。
  - ・ 品川駅既設線直下に品川新駅を設置
  - ・ 品川駅において折返し施設を設置 など
- これにより、答申時に比べ、費用便益費、収支採算性が大幅に改善され、事業化の実現性が向上。
- また、答申時には検討されていなかったルート案についても調査を行うなど答申時に比べ具体的な調査を実施。

	事業費	費用便益比	収支採算性 (累積資金収支)	想定 スキーム
交政審答申	約1,600億円	1.2～1.2	25～26年目	地下鉄 補助
H30年度調査	<u>約800億円</u>	<u>2.5～3.1</u>	<u>16～19年目</u>	<u>地下鉄 補助</u>

※下線部:主な変化

### 2. 品川地下鉄構想を巡る社会経済情勢の変化等

- 訪日外国人旅客数3,000万人突破(平成30年)
- 国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(平成31年3月策定)
  - 国道上空デッキ整備、次世代型交通ターミナルの整備などを計画に位置付け
- 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020(令和2年3月策定)
  - 上記の国道事業計画や品川地下鉄構想などを踏まえ、平成26年以来に改定
  - ガイドラインでは、品川駅・田町駅周辺地域の将来像として「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」を設定(2014時点より記載)
- 羽田空港新飛行経路の運用開始(令和2年3月)
- 高輪ゲートウェイ駅の開業(令和2年3月)

# 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線の一体整備

## 【プロジェクトの概要】

- 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）
- ・東京駅付近において常磐新線と相互直通運転を行う。

## 【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
都心部・臨海地域地下鉄構想	新銀座～新国際展示場	4.8	2,600	47.2 ～46.4	7.9 ～7.8	20.3 ～20.1		◎	◎+			◎	0.7 ～0.7	2.3% ～2.1%	-383 ～-429	1.5 ～1.5	74% ～75%	36年 ～38年	地下補助
常磐新線延伸・臨海部地下鉄接続新線 都心部・臨海地下鉄構想 (一体整備)	秋葉原～東京～新銀座～新国際展示場	8.6	6,500	102.1 ～98.9	27.7 ～26.6	26.4 ～26.1	◎	◎+	◎+	◎+	◎	◎	1.6 ～1.5	7.4% ～6.8%	1,847 ～1,487	2.2 ～2.2	52% ～54%	18年 ～19年	都市利便

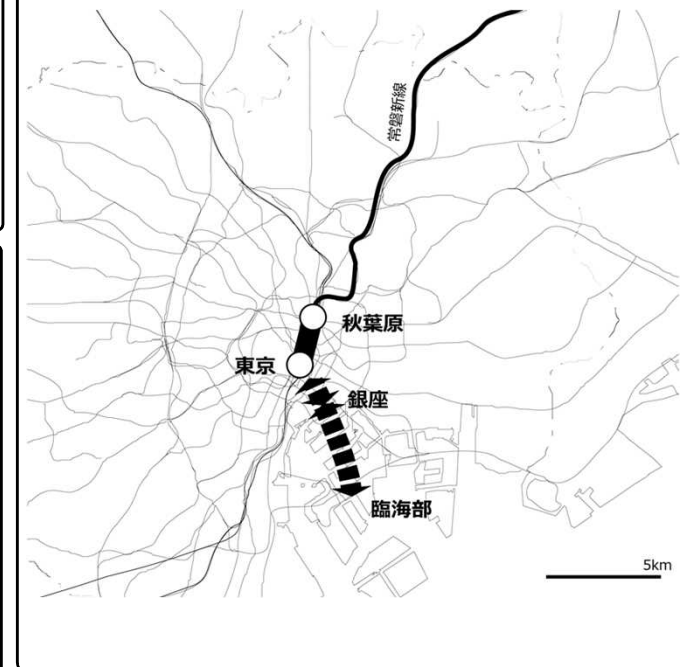
## 【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・山手線等の混雑の緩和。

## 【課題】

- ・都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- ・また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と<5>の常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

## 【位置図】



# 都心部・臨海地域地下鉄構想を巡る状況について

## ＜交通政策審議会答申における位置付け＞

### 【意義】

- 国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- 山手線等の混雑の緩和。

### 【課題】

- 都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

## ＜答申以降の動き＞

平成28年4月	交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトとして位置付け
令和3年4月	「東京ベイeSGプロジェクト (Version1.0)」を策定。ベイエリアの目指す姿のイメージを提示。

## ＜東京都の考え＞

- 首都東京と首都圏、国内の各都市や世界とをつなぎ、人の交流を広域的なものへと飛躍させることで首都圏全体のポテンシャルの向上に資する。
- 区部中心部と臨海部が一体的な地域として認識され、各地区のポテンシャルの向上に資する。
- 更なる民間投資の誘発・新たな需要の創出につなげるため、事業化に向けた路線への位置付けを行い、事業計画の検討を加速させる必要。

## ＜臨海地下鉄構想を巡る状況＞



### ○東京駅前常盤橋プロジェクト



※三菱地所株式会社HPより抜粋

### ○晴海フラッグ



※三井不動産株式会社HPより抜粋


※東京メトロは自社ネットワークと関連性がないとの考え

# 臨海部周辺の将来像

○東京都の長期戦略である「**未来の東京**」戦略」においては、臨海部について、「**区部中心部との近接性、国内外の玄関口、東京2020大会のレガシーの集積等の強みを生かし、世界から人と投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する未来創造域**」と位置付け。

○また、「**未来の東京**」戦略」を推進する事業の一つとして、令和3年4月に「**東京ベイeSGプロジェクト (Version1.0)**」を策定し、より詳細に臨海部の方向性を提示。

**池袋**



- ・劇場やホール、サブカルに関する施設の集積や身近な芸術・文化活動により、世界中から人を惹きつける国際アート・カルチャー都市が形成

**新宿**



- ・国内外の人・モノ・情報が集まり、交わり、刺激し合い、更なる魅力や新たな価値を持続的に創出し続ける国際交流拠点が形成

**渋谷**

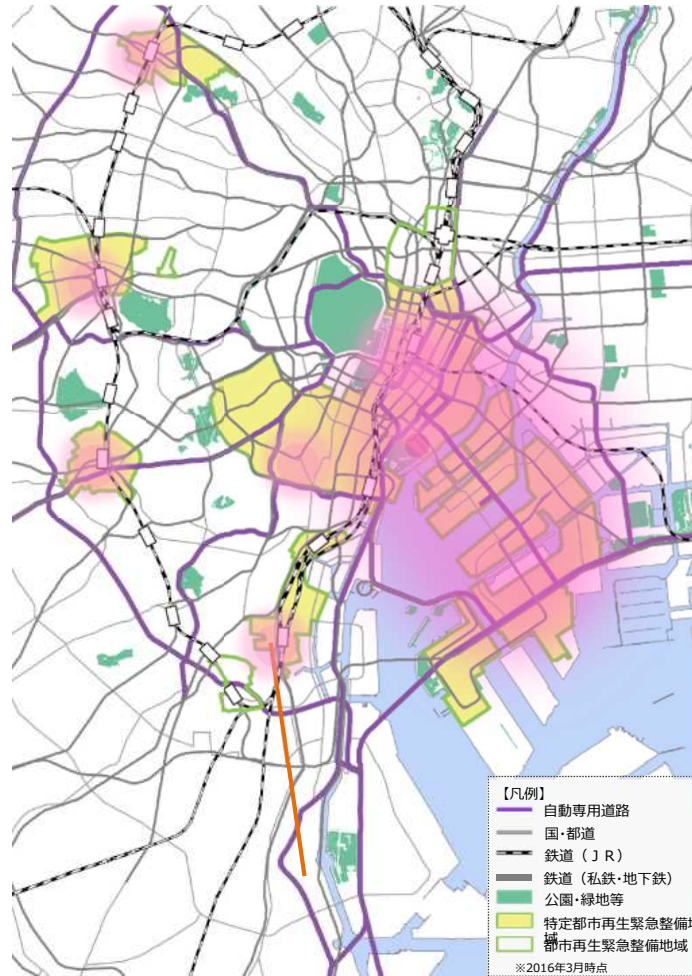


- ・クリエイティブ・コンテンツ産業等が高度に集積するとともに、ファッションやエンターテインメントなど先進的な文化発信拠点が形成


**六本木・虎ノ門**



- ・国際色豊かな業務、商業・エンターテインメントなどの多様な機能や外国人向け生活支援施設が充実した、国際ビジネス拠点が形成



**東京**



- 大手町
  - ・国際金融拠点機能や、情報通信・メディア機能の融合及び通信基盤を活かした新産業創造・国際ビジネスハブが形成
- 丸の内
  - ・歴史と風格ある街並みを有するとともに、経済中枢機能の集積や質の高い業務機能を活かしたビジネス・国際交流拠点が形成
- 有楽町
  - ・文化・芸術・交流・商業等、多くの機能の融合や、グローバルレベルでのMICE推進・強化等により国際ビジネス・都市観光拠点が形成

**築地**



- ・大規模集客施設や国際会議場などの機能を備え、文化や芸術、食・スポーツ・ウェルネスなどの機能が融合し、新たな東京の魅力を創造・発信する国際的な交流拠点が形成

**品川**



(画像提供) JF東日本株式会社

- ・リニア、羽田など広域アクセスの利便性などを活かし、最先端のビジネス環境やMICEの拠点の整備などにより、日本の成長を牽引する国際交流拠点が形成

**臨海部**



- ・**区部中心部との近接性、国内外の玄関口、東京2020大会のレガシーの集積等の強みを生かし、世界から人と投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する未来創造域が形成**

※東京都より提供

# 臨海部周辺の開発状況

○臨海部周辺の主な開発状況をまとめると以下のとおり。198号答申以降も開発や開発予定地が多数存在しており、今後も開発のポテンシャルが高い地域となることが想定されている。

## 東京

### ① 東京駅前常盤橋プロジェクト

延床面積：約74万㎡  
 地下4階／地上63階  
 完成時期：2027年度  
 特徴：  
 ・高さ日本一の複合オフィス  
 ・「東京国際金融センター」構想の実現に資するビジネス交流機能の導入



※三菱地所株式会社より提供

### ② 八重洲一丁目北地区再開発

延床面積：約18万1,500㎡  
 地下5階／地上45階  
 完成時期：2035年度  
 特徴：  
 ・国際金融・都心型MICE機能を支える高度金融人材サポート施設などを設置

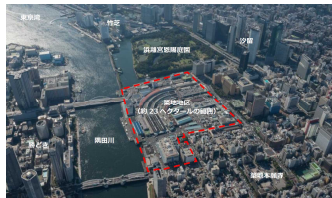


※東京建物株式会社HPより抜粋

## 築地

### ③ 築地まちづくり

敷地面積：約23ha  
 完成時期：2040年代



※「築地まちづくり方針」より抜粋

築地地区の将来像（築地まちづくり方針より抜粋）  
 ・浜離宮恩賜庭園や銀座、隅田川、そして食文化など、魅力的な資源を有する地域のポテンシャルを生かしつつ、新たな東京ブランドを創造・発信する「創発MICE」機能を持つ国際的な交流拠点形成



198号答申において考慮された開発計画と比較して、

- ・夜間人口：約2倍
- ・従業人口：約4倍

の開発が現在想定されている

198号答申の計画	凡例
●	劇場、ホール、展示場等
○	業務、商業
●	住宅
□	開発予定地（検討中、事業中）

## 豊洲

### ④ 豊洲6丁目4-2-3街区プロジェクト

延床面積：  
 オフィス棟 約8万9,100㎡  
 ホテル棟 約3万2,300㎡  
 完成時期：2021年度  
 特徴：  
 ・オフィス、交通広場、ホテルを一体開発



※清水建設株式会社HPより抜粋

### ⑤ 千客万来施設

（商業ゾーン）  
 延床面積 約1万9,200㎡  
 地上3階／地下2階  
 （温泉・ホテルゾーン）  
 延床面積 約2万2,700㎡  
 地上10階／地下2階  
 完成時期：2022年度  
 特徴：市場本体施設と連携し、豊洲ならではの活気や賑わいを創出



※東京都中央卸売市場HPより抜粋

## 有明

### ⑥ 有明レガシーエリアのまちづくり

敷地面積：10.4ha  
 ・アーバンスポーツゾーン  
 ・有明テニスの森駅前の賑わい  
 ・オープンスペース（多目的広場）  
 特徴：  
 ・東京2020大会のレガシーを生かしたスポーツとイベントで賑わうまち

### ⑦ 有明ガーデン

延床面積：約333,500㎡  
 完成時期：2020年度  
 特徴：  
 ・大型商業施設（店舗数200店超）  
 ・劇場型ホール（約8,000名収容）  
 ・ハイグレードホテル（749室）  
 ・タワーマンション（約1,500戸）  
 ・劇団四季劇場、大規模温泉施設



※住友不動産株式会社より提供

### 【198号答申において考慮された開発計画の条件】

関係都県・政令指定都市に対して将来の大規模開発計画に関するアンケート調査（H27.4）を実施し、都市計画決定済（土地区画整理事業、市街地再開発事業）の夜間人口2,000人（もしくは総戸数1,000戸）以上、または従業人口2,000人（もしくは延床面積50,000㎡）以上を考慮。

※夜間人口、従業人口の想定を含めいずれも東京都より提供

## 2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける 東京メトロの役割について

(1) 東京メトロが担っている役割について

# 東京メトロの鉄道ネットワーク

○東京の地下鉄は、都心部にネットワークを有し、民鉄各社やJRとの相互直通運転を通じて、ネットワークをジョイントする機能を果たしており、首都機能の維持・発展において重要な役割を担っている。

○東京メトロは、銀座線、丸ノ内線を除く全ての路線において相互直通運転を行っており、その営業キロ数は、自社の営業キロ数の約1.5倍である355.8キロを加え、合計550.8kmにもなり、郊外と都心とのシームレスな輸送サービスを提供している。

## <東京メトロ\*の相互直通運転営業キロ数の変化>

### 【相互直通運転営業キロ数】

昭和61年3月	平成13年3月	現在
165.2	296.9	355.8
(280.0)	(566.9)	(604.2)

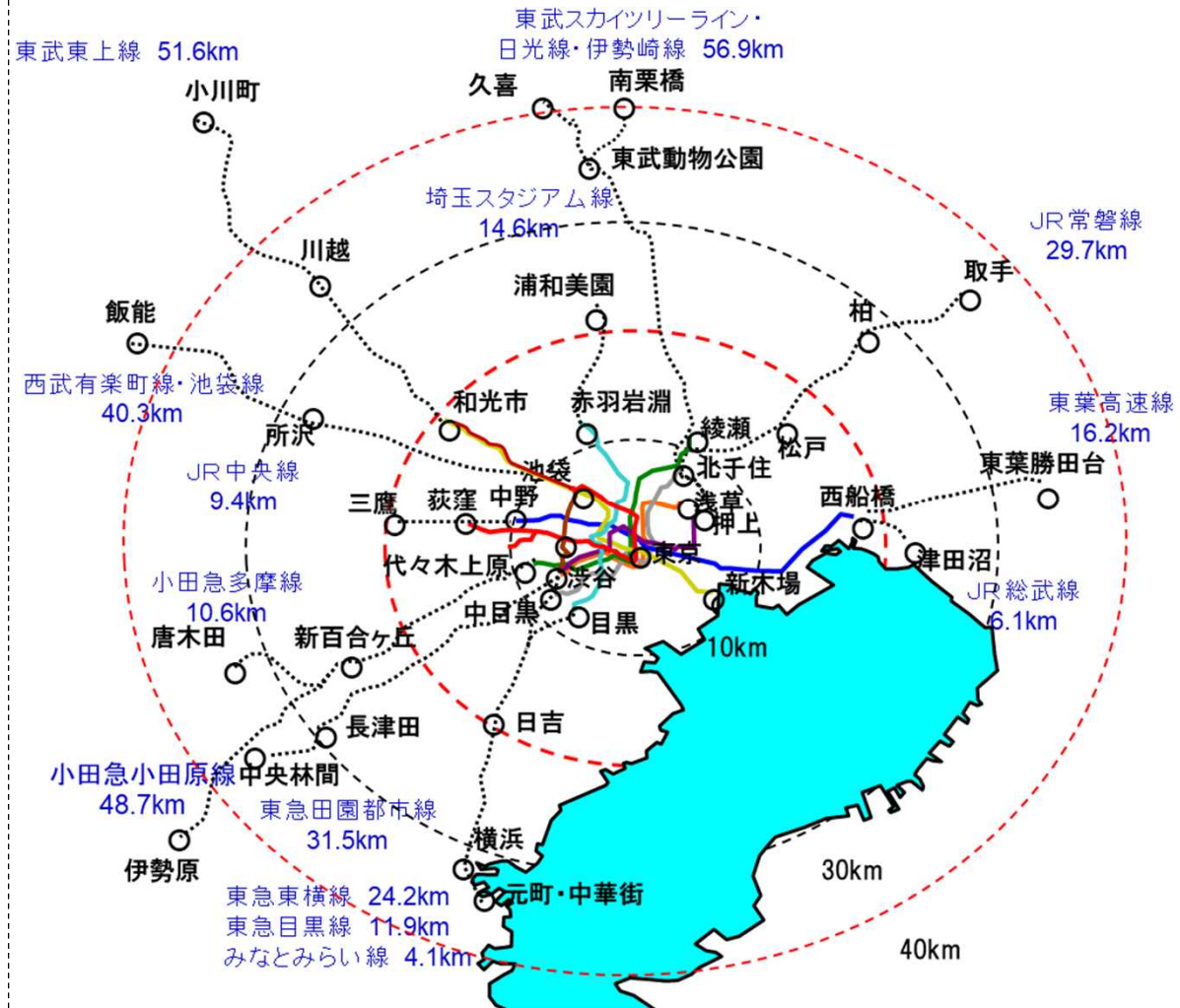
### 【営業キロ数】

昭和61年3月	平成13年3月	現在
142.1	177.2	195.0
(198.7)	(286.2)	(304.0)

※括弧内は都営地下鉄と東京メトロの合計値



## <相互直通運転実施状況>

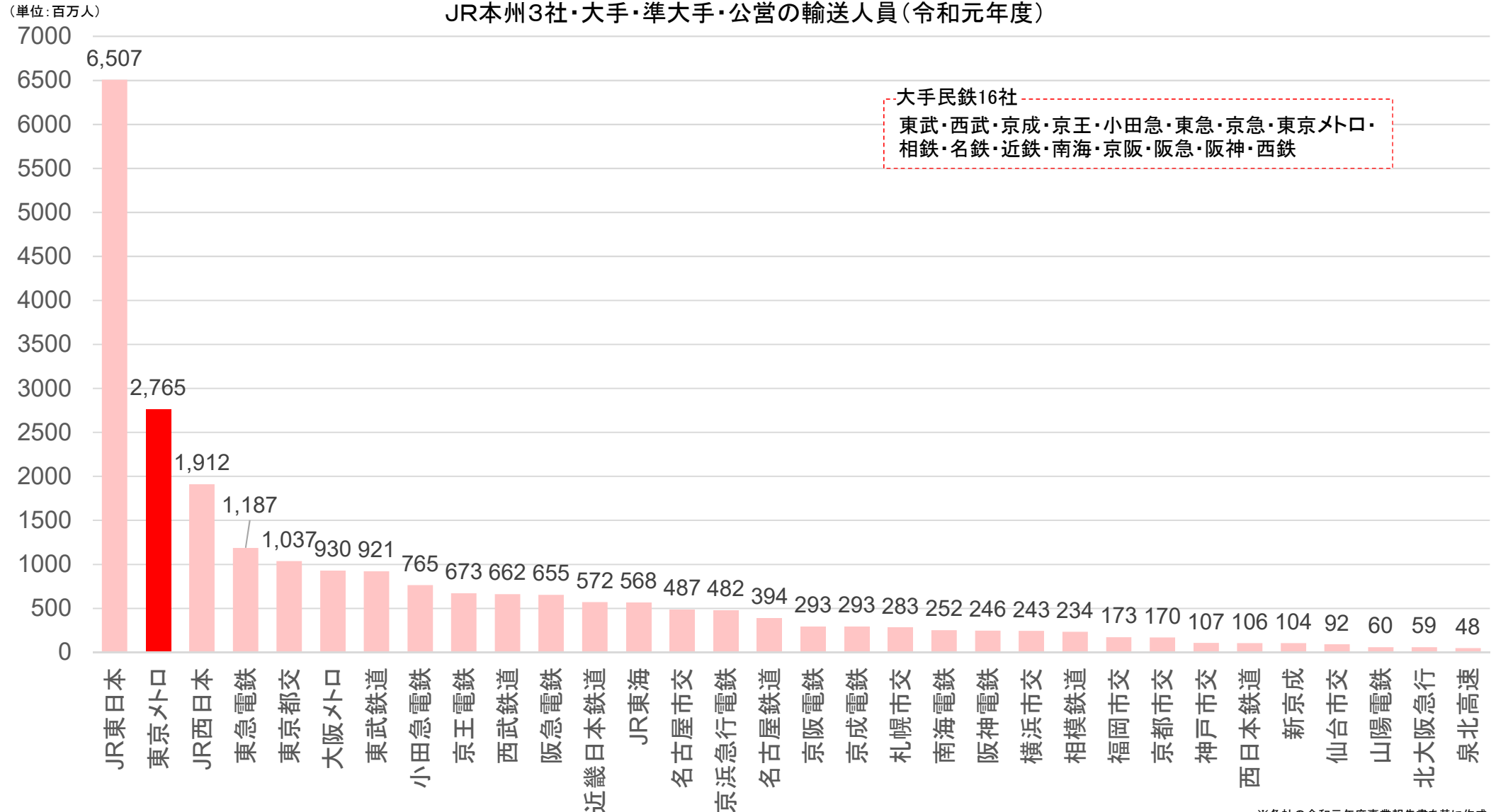




# 東京メトロの輸送人員

○令和元年度の東京メトロの年間輸送人員は、JR本州3社・大手・準大手・公営鉄道事業者との比較において、JR東日本の年間約65億人に次いで、年間約27億人と2番目に多い規模。

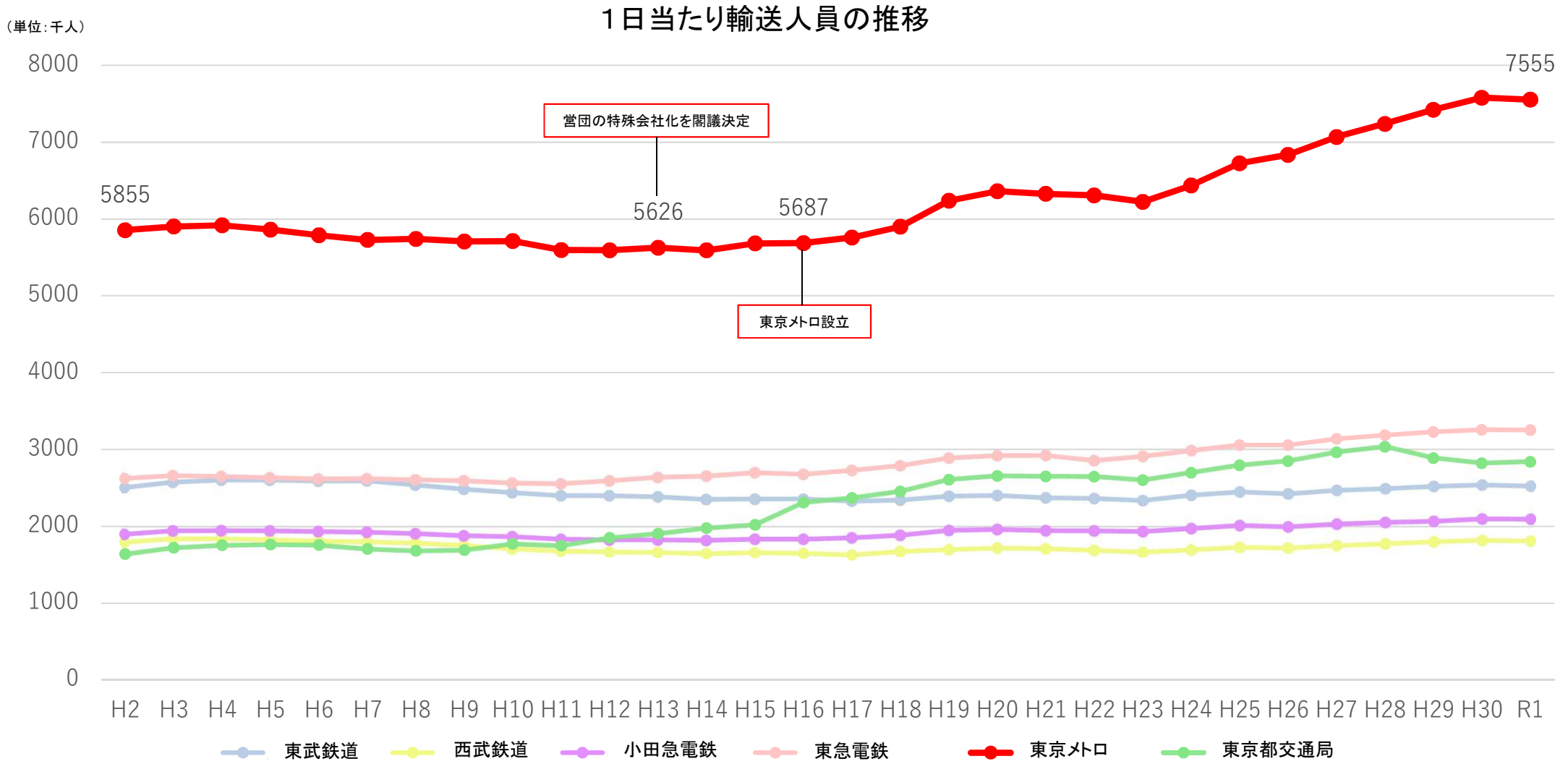
○JR本州3社を除く大手民鉄16社の中では、最も輸送人員が多く、2番目に輸送人員の多い東急電鉄の2倍超の数値。



※各社の令和元年度事業報告書を基に作成

# 東京メトロの輸送人員の推移

○東京メトロの1日当たり年間輸送人員は、完全民営化の第一段階として営団を特殊会社化することを閣議決定した平成13年度の約562万人から堅調に推移し、直近の数値では1日当たり約755万人と、他の鉄道会社に比べ圧倒的に多い状況。



※鉄道統計年報、各社の鉄道事業実績報告書を基に作成

## (2) 東京メトロに求める具体的な協力について

# 東京メトロの経営状況

## <経営成績概要>

(金額単位:百万円)

	2020年3月期 決算	2021年3月期 決算
営業収益	433,147	295,729
運輸業 (旅客運輸収入)	380,998 (346,542)	253,393 (223,928)
不動産事業	13,899	13,388
流通・広告事業	37,873	28,648
その他	375	300
営業費	349,229	336,029
営業利益	83,917	△40,299
経常利益	74,910	△47,689
親会社株主に帰属する当期 純利益	51,391	△52,927

## <財務状況概要>

(金額単位:百万円)

	2020年3月期 期末	2021年3月期 期末
資産合計	1,734,788	1,762,461
負債合計	1,024,682	1,118,049
純資産合計	710,106	644,412
長期債務残高	756,051	903,872
自己資本比率	40.9%	36.6%
連結有利子負債/ EBITDA倍率	4.1倍	17.9倍

## <キャッシュ・フロー概要>

(金額単位:百万円)

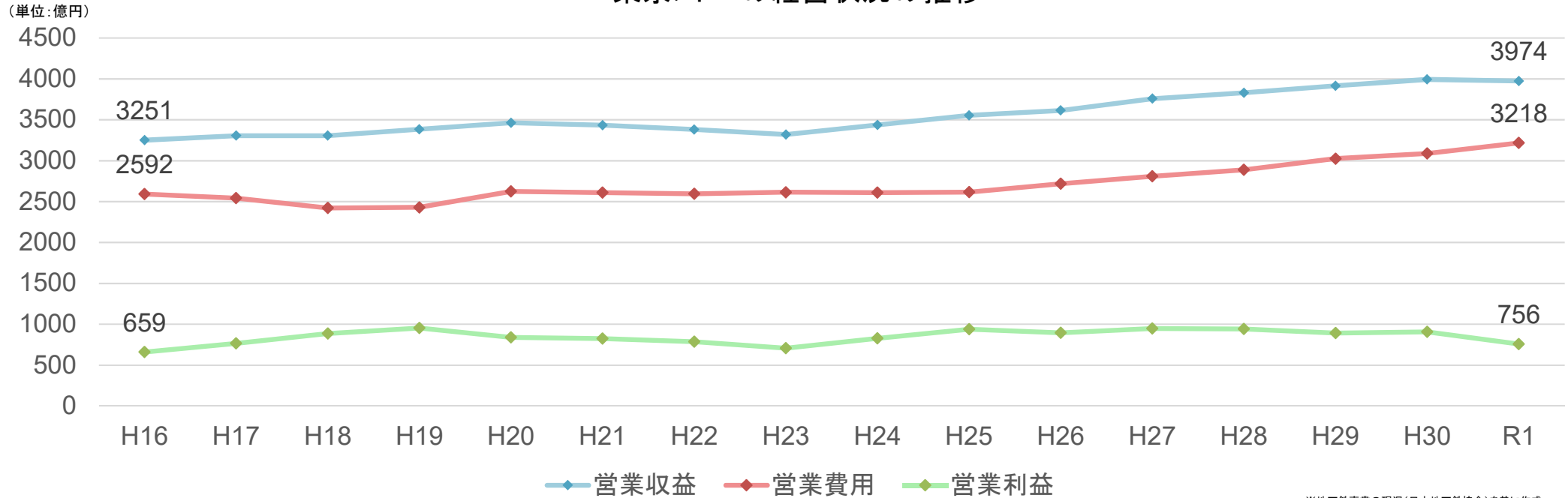
	2020年3月期 決算	2021年3月期 決算
営業活動によるCF	136,626	11,622
投資活動によるCF	△165,822	△137,831
財務活動によるCF	25,326	131,486
現金及び現金同等物の増 減額	△3,870	5,277
現金及び現金同等物の期 末残高	65,542	70,820

※「2021年3月期決算について」(東京メトロHP)より抜粋

# 東京メトロのこれまでの経営実績と設備投資

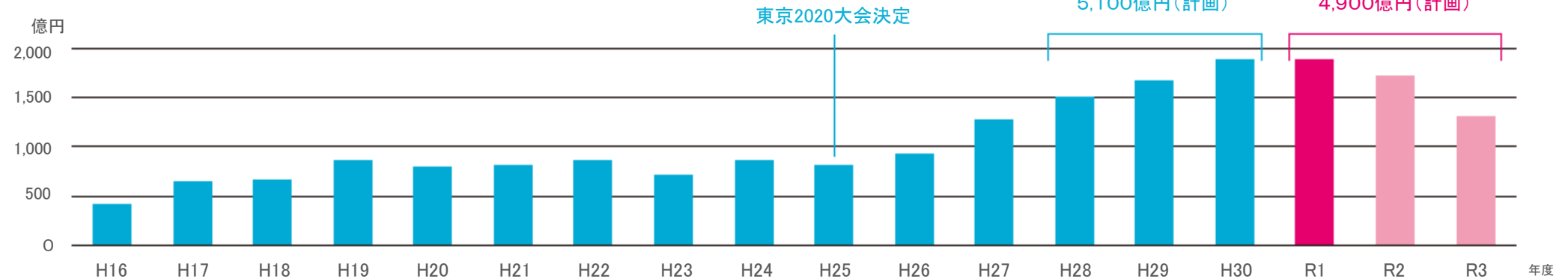
- H16年に東京メトロが完全民営化の第一段階として設立されて以来、営業収益及び営業利益ともに堅調に推移。
- 近年は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定も踏まえ、安全対策や旅客サービスの向上に寄与する設備投資を積極的に実施。

## 東京メトロの経営状況の推移



※地下鉄事業の現況(日本地下鉄協会)を基に作成。

## <年度別設備投資額推移>



※東京メトロプラン2021(中期経営計画)を基に作成。

# 地下鉄整備への公的支援について

## <地下高速鉄道整備事業費補助>

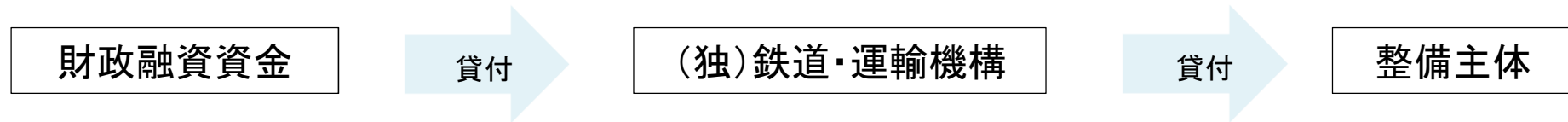
- 補助対象経費\*（事業に要する経費に102%、80%、90%を乗じた額）の35%以内（地方公共団体の補助金額の範囲内）を補助。
- 現状、東京メトロによる新線整備は補助要綱上、対象外とされている。

地方出資金 (20%)	補助金 (54.3%(国:25.7%、地方:28.6%))	借入金 (25.7%)
----------------	----------------------------------	----------------

※事業実施に当たっては、車両費や総係費など補助対象外経費がある。  
※上記フレームは公営地下鉄が整備する場合の負担比率

## <鉄道・運輸機構による都市鉄道融資>

- 整備主体の借入金について、財政融資資金より、長期・固定・低利により資金を調達し、都市鉄道の整備を促進。
- 「なにわ筋線整備事業」において、整備主体である関西高速鉄道が財政融資により1148億円を調達。



※持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年法律第36号）により、鉄道・運輸機構による財政融資の対象に都市鉄道の整備が追加された（R2.11月施行）

### 3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却の あり方について

# 東京メトロの民営化方針と株式売却後の事業展開

○東京メトロの前身である帝都高速度交通営団については、完全民営化により、①自主的かつ効率的な経営 ②利用者サービスの一層の向上を図っていくことが適切であるとされ、東京メトロ設立時、営団がこれまで認可を要していた事項等について大幅に規制を緩和し、関連事業の自由な展開や自由な社債発行による機動的な資金調達が可能となる環境が整えられた。

○株式売却後においては、国・東京都以外の主体も株式を保有することとなり、他の民間企業に近い資本構成となることにより、他の分野における事業者との資本業務提携、共同出資、機動的な資金調達等を現在よりも柔軟に実施可能となり、より高度なサービスを利用者、沿線住民に提供する機会が創出されると考えられる。

## <東京メトロの考え>

- 今後の経営は、「安心な空間」「パーソナライズド」「デジタル」の3つのキーワードに基づいて、東京メトロにはないノウハウを持つ事業者とも連携していきたい。
- 株式上場により他の事業者と同じ立場で連携できるようになり、これまで以上にサービス展開が可能となる。
- また、株式売却により新たに株主となる多様な主体の声を反映させ、これまで以上に創意工夫かつ改革へのスピードをあげた経営を行っていきたい。

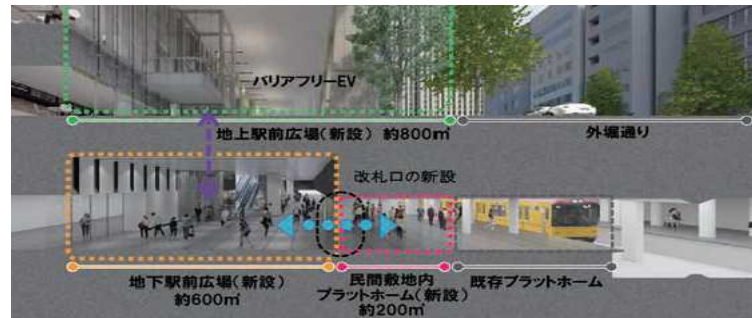
## <利用者サービスを向上させる新たな事業展開の例>



駅構内個室型ワークスペース CocoDesk



QRコードを活用した視覚障がい者向けサービス



銀座線 虎ノ門駅周辺開発と連携した駅改良

※東京メトロ提供資料

## <鉄道事業者によるまちづくり・デジタル分野における連携の例>

鉄道事業者	創意工夫・取組の例
JR東日本	東京ガスとの共同出資による新会社設立。熱供給事業やエネルギーマネジメントのノウハウを有する東京ガスとともに、まちの省エネルギー化を推進。【品川プロジェクトで導入。下記参照】
南海電鉄	新今宮駅北側での開発計画（星野リゾート系都市観光ホテル）の開発主体であるSPCへ出資。星野リゾート及びDBJが組成する共同ファンドが出資済みであり、共同して計画を推進するために出資するもの。
JR西日本	ロボットベンチャーへ出資。JR 西日本グループ内でロボット技術を活用し、鉄道メンテナンス作業の効率化を目指す。

※子会社による出資を含む。



※JR東日本報道発表資料より抜粋 47



# 鉄道事業と株主について

## ＜西武HD株式を巡る動き＞

【平成25年】 3月12日	サーベラスが、西武HD株の公開買付(TOB)開始 ・買付割合:4.0%(目標保有割合、36.44%) ・実施期間:3月12日～4月23日
3月26日	西武HDが、TOBに対する反対意見の表明
4月5日	サーベラスが、TOBによる更なる株式買付、期間延長等を表明 ・買付割合を、12.23%に変更(目標保有割合、44.67%) ・実施期間を、4月23日から5月17日に延長
4月12日	西武HDが、更なる株式買付に対し改めて反対意見を表明
5月16日	サーベラスが、TOBによる株式買付期間を5月31日に延長
5月31日	TOBの期間終了 ・サーベラスは、3.04%の株式を追加取得し、保有割合は35.48%に。
6月25日	西武HDの定時株主総会 ・サーベラスは、サーベラス側となる8名の取締役選任案などを提案。 ・西武HDは、西武側となる4名の取締役選任案などを提案。 ⇒西武HDの提案が可決し、サーベラスの提案は否決
【平成29年】 8月	サーベラスが西武HDの株式を全株売却

## ＜JR九州株式を巡る動き＞

【平成28年】 10月25日	JR九州新規上場、完全民営化
【平成30年】 12月19日	ファーツリーがJR九州の発行済株式数の5.1%を取得したことが判明。
【令和元年】 6月21日	JR九州の定時株主総会 ・ファーツリーは、自社株買いや取締役選任などを株主提案。いずれの議案も否決。 ※ファーツリー提案取締役選任の件、賛成割合最大42%
【令和2年】 6月23日	JR九州の定時株主総会 ・ファーツリーは、取締役選任などを株主提案。いずれの議案も否決。 ※ファーツリー提案取締役選任の件、賛成割合最大33%

# 公共性の担保のあり方について

○政府が株式を保有している法人については、株式の政府保有と特別法に基づく監督が一般的であり、NTT法による外資規制を除き、大口規制や外資規制等は行われていない。

○なお、特定の法人に対する監督とは別に、事業規制の一環として大口規制や外資規制等が行われている業種もあるところ。

担保のあり方	概要	事例
株式の政府保有 + 特別法に基づく監督	政府が一定割合以上の株式を保有し、議決権行使により一定の関与を行うもの。 また、特別法に基づき代表取締役等の選定や定款の変更について、認可制とするもの。	○NTT、JT、高速道路会社など：政府が株式の1/3を保有 ○日本政策金融公庫：政府が全ての株式を保有 ○日本政策投資銀行：当面の間、政府が株式の1/2を保有 ○日本アルコール産業：当面の間、政府が株式の1/3を保有 等

大口規制	一の株主が一定割合以上の議決権を保有することに制限を課すもの。制限は以下の2つがある。 ①一定割合以上の保有に認可を必要とするもの ②一定割合以上の議決権そのものを制限するもの	○銀行：総株主の議決権の20/100を超える株式を保有する場合（重要な影響を与える場合15/100）、内閣総理大臣の認可が必要 ○放送会社：総株主の議決権の1/3を超える株式を保有する場合、超過分株式は議決権を有しない。等	
黄金株	特定の重要事項決議について、株主総会又は取締役会の決議のほか、種類株式の株主を構成員とする種類株主総会の決議を必要とするもの	○国際石油開発帝石株式会社 取締役の選解任、重要な財産の処分、定款変更、資本の減少、統合、解散について、甲類株式による決議が必要。 ※甲類株式（黄金株）は、経済産業大臣が保有する1株のみ。	
外資規制	外為法 <sup>※</sup> に基づく規制	外国投資家による対内直接投資（上場会社の発行済株式総数の1%以上の取得）で、国の安全等に係る業種について、事前届出を義務付け、財務大臣及び事業所管大臣が審査するもの	外資系ファンドによるJ-POWER株式の取得に対して、財務大臣及び経済産業大臣が「電気の安定供給や原子力・核燃料サイクルに関する我が国の政策に影響を与えるおそれがある」と認定し、最終的に中止命令を発出。
	個別法に基づく規制	外国人等が一定割合以上の議決権を保有することに制限を課すもの	○NTT：外国人等による株式の1/3以上の保有を規制 ○放送会社：外国人等による株式の1/5以上の保有を規制 ○航空会社：外国人等による株式の1/3以上の保有を規制 等

※外国為替及び外国貿易法（昭和24年法律第228号）

# 株式売却前後における国による監督について(鉄道事業法等による規制)

- 鉄道事業は鉄道事業法や鉄道営業法などの法律に基づき運営することとされており、鉄道事業の廃止や運行計画を変更するに際しては、これらの規定に基づき必要な手続を経ることとされている。
- 東京メトロが完全民営化(政府が株式を全て売却)した場合には、JR本州3社・JR九州の例を踏まえると、現行の東京メトロ法に基づく監督規定は廃止される一方、引き続き、鉄道事業法等の規定に基づき鉄道事業を運営することとなる。

## <現行のメトロへの監督>

### <完全民営化後のメトロへの監督>

#### 鉄道事業法等に基づくもの

##### 【認可を必要とするもの】

- ・運賃及び料金の上限
- ・事業基本計画の変更
- ・鉄道事業の譲渡・譲受、法人の合併・分割 等

##### 【届出を必要とするもの】

- ・運賃及び料金の額
- ・運行計画
- ・相互直通運転等を定めた協定
- ・事業の休止・廃止 等

※事業の廃止については、廃止の1年前までに届出を行い、国土交通大臣より関係地方公共団体及び利害関係人の意見聴取を行う。

##### 【その他の監督】

- ・事業改善命令の発出
- ・報告及び立入検査

#### 有事法制等に基づくもの

- ・国民保護法<sup>\*1</sup>に基づく国民保護に関する業務計画の策定・公表、同計画の実施
- ・事態対処法<sup>\*2</sup>に基づく必要な措置の実施
- ・外為法に基づく外国投資家による1%以上の株式取得に対する届出・審査

#### 東京メトロ法に基づくもの

##### 【認可を必要とするもの】

- ・株式等の発行
- ・代表取締役等の選定及び解任
- ・定款の変更、剰余金の処分、合併等の決議

##### 【提出を必要とするもの】

- ・毎事業年度の事業計画
- ・毎事業年度の財務諸表

##### 【その他の監督】

- ・監督命令の発出
- ・報告及び立入検査

# 議決権比率と株主の主な権利との関係

議決権保有割合	権利等
9/10以上	特別支配株主の株式等売渡請求 略式合併等における総会決議省略
2/3以上	株主総会の特別決議(☆)を単独で成立させられる
1/2超	株主総会の普通決議(※)を単独で成立させられる
1/2以上	株主総会の普通決議(※)を単独で阻止できる
1/3超	株主総会の特別決議(☆)を単独で阻止できる
1/6超	簡易合併等の反対権
1/10以上	解散請求権
3/100以上	総会招集請求権、役員解任請求権、業務の執行に関する検査役選任請求権、 役員等の責任軽減への異議権、会計帳簿閲覧請求権
1/100以上	総会検査役選任請求権、多重代表訴訟提起権
1/100以上or300個以上	株主提案権(議題提案権、議案通知請求権)
1株以上	株主代表訴訟提起権、取締役等の違法行為差止請求権、議案提出権、 会社の組織等に関する行為の無効の訴えの提起権

(☆)特別決議  
監査役解任、特定の者からの自己株取得、株式募集、役員等の任務懈怠による損害賠償責任免除、資本減少、定款変更、組織再編等

(※)普通決議  
自己株式の取得、役員解任、計算書類の承認、資本金額の増加、剰余金の処分等

※以下の決議については、特殊決議(株主総会において議決権を行使できる株主の半数以上かつ、当該株主の議決権の2/3以上or総株主の半数以上かつ総株主の議決権の3/4以上の賛成)が必要

- ・全部の株式につき譲渡制限(公開会社から非公開会社への変更)をする旨の定款変更
- ・公開会社ではない株式会社が、剰余金の配当、残余財産の分配、及び議決権につき、株主ごとに異なる取扱いをする旨の定款変更

※国が資本金の1/2以上を出資している法人の会計は会計検査院の必要的検査対象。

※地方公共団体が資本金の1/4以上を出資している法人は、当該地方公共団体の監査委員による監査対象。

# 他の特殊法人における政府保有株式について

赤字は暫定的な措置

会社名	現行法上の政府保有義務	備考	現在の政府保有割合
日本電信電話	1/3以上	—	33.3%
日本郵政	1/3超	—	56.9%
日本たばこ産業	1/3超	—	33.3%
日本政策金融公庫	総数	—	100.0%
日本政策投資銀行	1/3超(当分の間)、1/2以上 <sup>※1</sup>	附則において、できる限り早期に株式の全部を処分する旨を規定	100.0%
高速道路会社6社	1/3以上 <sup>※2</sup>	—	100%(東日本、中日本、西日本) 49.9%(首都高)、50.0%(阪神高速)、66.6%(本四)
成田国際空港	なし	—	100.0%
新関西国際空港	総数	—	100.0%
関西エアポート <sup>※3</sup>	なし	—	0%
日本アルコール産業	なし	・附則において、できる限り早期の民営化のため、法律の廃止を含めた見直しとともに、株式の売却その他の必要な措置を講ずる旨を規定 ・審議会より、 <b>当面、1/3超を保有</b> することが適切である旨、答申 <sup>※5</sup>	33.3%

※1 危機対応業務の的確な実施を確保する観点から、当分の間、発行済株式の3分の1超を保有。また、特定投資業務を完了するまでの間、同業務の実施を確保する観点から、発行済株式の2分の1以上を保有。

危機対応業務: 経済環境の大きな変化や、大規模な災害など、民間金融機関による資金供給が十分になされない事態に際して、必要な資金の貸付等を行うもの。

特定投資業務: 民間による成長資金の供給の促進を図るため、国からの一部出資(産投出資)を活用し、企業の競争力強化や地域活性化の観点から、成長資金の供給を時限的・集中的に実施することを企図して設けられたもの。

※2 首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、国及び地方公共団体により3分の1以上。

※3 新関西国際空港会社とコンセッション契約を締結し、関西国際空港の運営等を行っている特別目的会社。

※4 危機対応業務の的確な実施のために必要な株式を保有。

※5 財政制度等審議会答申による事実上の留保(当面)。

# 日本アルコール産業を巡るこれまでの経緯

- 日本アルコール産業(株)は、平成18年に日本アルコール産業株式会社法に基づき、NEDOのアルコール製造業務を引き継ぐ株式会社として、設立。
- 主な事業内容は、発酵アルコールの製造・販売事業。
- 現在政府が33.3%株式を保有しているが、完全売却の方針は維持。株式売却時の財政制度等審議会答申において、経営安定化を図るための取組みを行うため、当面、議決権の3分の1を超える株式数について国に留保することとされた。

平成11年4月

## 国の行政組織等の減量、効率化等に関する基本的計画(閣議決定)

- ・アルコール専売を廃止し、NEDOに暫定措置として5年間を目処に一手購入機能を付与するとともに民営化のための準備を行い、当該期間終了後、NEDOの製造部門を暫定的な特殊会社とし、2年以内に民間への株式売却を開始し、できるだけ早期に完全売却を図る。
- ・このため、工業用アルコールに係る事業法制の整備、暫定措置期間、特殊会社に関する一体的な立法措置を速やかに講じる。

平成12年4月

## アルコール事業法制定、アルコール専売法を廃止(平成13年4月1日施行)

- ・政府は、この法律の施行後5年を目処に、機構の行うアルコール製造業務及び一般アルコール販売業務を同時に終了させるとともに、機構からアルコール製造業務の全部を引き継ぐ株式会社として政府がその資本の全額を出資するものを設立し、及び当該株式会社をできる限り早期に民営化するため、必要な措置を講ずるものとする。(アルコール事業法附則第8条)

平成17年4月

## 日本アルコール産業株式会社法 制定

- ・NEDOアルコール製造部門を暫定的な特殊会社とし、できるだけ早期に民営化する。
- ・専売廃止後の暫定的な激変緩和措置としてNEDOが実施しているアルコールの一手購入・販売制度及び大臣認可価格制度を廃止する。

平成18年4月

## 日本アルコール産業株式会社設立

平成18年11月

## 日本アルコール産業株式会社の株式の処分について(財政制度等審議会答申)

- ・経営安定化を図るための取組みを行うため、当面、議決権の3分の1を超える株式数について国に留保し、定款の変更、合併、解散、事業譲渡等の会社の重要事項に関する株主総会議案の特別決議に対し拒否権を確保することが適当である旨を答申。

平成20年3月

## 株式売却

- ・一般競争入札により株式の約2/3を日本アルコール販売(株)が取得

# 東京メトロに対する公的関与

○東京メトロに対する法令に基づく関与、株主総会における議決権行使による関与をまとめると以下のとおり。

○:関与可能 ×:関与不可

	鉄道事業法等 に基づく関与	東京メトロ法 に基づく関与	議決権株式保有割合 1/3超	議決権株式保有割合 1/2以上
鉄道事業の譲渡・譲受、 法人の合併・分割	○	○	○	○
運賃及び料金の上限	○	×	×	×
事業基本計画の変更	○	×	×	×
運賃及び料金の額	△ (届出)	×	×	×
事業の休廃止	△ (届出)	×	×	×
事業改善命令	○	○ (監督命令)	×	×
外国投資家による 1%以上の株式取得	○ <small>※外為法</small>	×	×	×
株式等の発行	×	○	○	○
定款の変更	×	○	○	○
代表取締役等 の選解任	×	○	×	○
剰余金の処分 (自社株買い含む)	×	○	×	○
役員の選解任	×	△ <sup>*</sup>	×	○

※代表取締役、代表執行役、監査等委員である取締役、監査役、監査委員が認可対象