

東京地下鉄株式を取り巻く状況

(注) この文書は、日本国内におけるいかなる有価証券の売付けの申込み又は買付けの申込みの勧誘（以下、「勧誘行為」という。）を構成するものでも、勧誘行為を行うためのものでもありません。東京地下鉄株式の実際の売却を行う際には、金融商品取引法等の関連法令上必要な手続に従って、これを行うこととなります。また、この文書は、米国における証券の募集を構成するものではありません。上述の証券は1933年米国証券法に従って登録がなされたものでも、また今後登録がなされるものでもなく、1933年米国証券法に基づいて証券の登録を行い、又は登録の免除を受ける場合を除き、米国において証券の募集又は販売を行うことは許されません。

令和 3 年 12 月 8 日
財務省理財局

東京地下鉄の概要

<会社概要>

◇ 根拠法	東京地下鉄株式会社法（平成14年法律第188号）
◇ 設立年月日	平成16年4月1日
◇ 資本金	581億円
◇ 株主	国（53.4%）、東京都（46.6%）
◇ 発行済株式総数	581,000千株
◇ 代表取締役社長	山村 明義
◇ 事業目的	東京都の特別区の存する区域及びその付近の主として地下において、鉄道事業及びこれに附帯する事業を經營することを目的とする。
◇ 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）

<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）		

東京地下鉄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設立
昭和16年 3月に公布した帝都高速度交通営団法に基づき設立。
- 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）
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。
- 平成 7年 2月 特殊法人の整理合理化について（閣議決定）
帝都高速度交通営団については完全民営化する。（略）また、政府は、できる限り速やかに完全民営化が図られるよう配慮するものとし、関係地方公共団体に対しても同様の配慮を行うよう要請するものとする。
- 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弾として、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
- 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設立

東京地下鉄を巡るこれまでの経緯（続き）

- 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」という。）
令和4年度までに生じる国が保有する東京地下鉄株式の売却収入は復興債の償還費用に充当すること等を規定。
- 令和2年6月 復興財源確保法改正
国が保有する東京地下鉄株式の売却収入の復興債の償還費用への充当期限を令和4年度から令和9年度に延長。
- 令和3年1月 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会」の設置（以下、「国交省審議会」という。）
東京地下鉄に関するこれまでの閣議決定等との関係性から、東京圏における地下鉄ネットワークのあり方について議論した上で、東京地下鉄が果たすべき役割及びその役割を踏まえた株式売却のあり方について議論を開始。
- 令和3年7月 「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」（国交省審議会答申第371号）のとりまとめ
国交省審議会において令和3年1月から計5回の審議が行われ、今後の地下鉄ネットワークのあり方、東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京地下鉄の役割及び東京地下鉄の役割を踏まえた株式売却のあり方について、それぞれ今後の方向性及び必要な取組が示された。

「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」（抄）

（令和3年7月15日国交省審議会答申第371号）

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
- （2）検討対象と今後の方向性について

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
- （2）東京メトロに求める具体的な協力について

（略）東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である。

一方で、東京メトロは、これまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、株式上場を目指した経営方針を堅持しており、多額の設備投資を伴う新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提となる。

この点、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想のいずれについても、社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要である。（略）

また、上述のとおりこれまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、東京メトロが東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の事業主体になることが完全民営化の方針に影響を与えないよう、事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の確実な売却が必要である。

「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」(抄) (続き)

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

(1) 株式売却に当たっての基本的な考え方について

東京メトロの完全民営化の方針は、既にこれまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において規定されているところである。

東京メトロ株式の上場は、東京メトロ完全民営化の効果を最大限発現させるためのものであり、より多様な株主を受け入れることによる多角的な事業運営を通じて、利用者サービスの更なる向上を図る観点や、経営のレジリエンスを高める観点、そして企業価値の向上を図る観点からも進めていく必要がある。

また、復興財源確保法において国が保有する東京メトロ株式の売却収入を復興債の償還費用への充当期限が令和9年度と規定されているところ、復興財源を確保し、将来世代に負担を先送りしないためにも、株式売却を早期に進めていく必要がある。

(2) 具体的な株式売却のあり方について

近年の対内直接投資を巡る国内外の動向や特定の株主の利害が経営に影響を及ぼす可能性を踏まえると、東京メトロ株式の売却に当たっては、2.(2)で検討した東京メトロの役割を踏まえて段階的に進めていくことが適切である。具体的には、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の整備期間中には両路線の整備を確実なものとする観点から、国と東京都が当面株式の1/2を保有することが適切である。その間、東京メトロは企業価値向上に向けた体制強化やガバナンス向上を図るとともに、国と東京都は株主として東京メトロの経営方針を適切に支えていく必要がある。

その後の東京メトロ株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められる。

なお、東京メトロ株式の売却に当たっては、公正な価格・方法で売却する観点からも、東京メトロの企業価値の向上や財務の健全性の確保を図るとともに国と東京都が共同で手続きを進め、同時・同率で売却することが重要である。

(※) 8号線 = 有楽町線

(参考 1) 帝都高速度交通営団の完全民営化

○ 今後における行財政改革の基本方向（昭和61年6月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 財政投融資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。

○ 特殊法人の整理合理化について（平成7年2月閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団については完全民営化する。その第一段階として現在建設中の7号線及び11号線が完成した時点を目途に特殊会社化を図るものとし、そのために必要な措置として、首都圏の地下鉄ネットワークの概成の進め方、助成措置の在り方、現行以上に規制強化とならない特殊会社に対する規制の在り方等について早急に検討に着手し結論を得るとともに、その方向で東京都と調整を行うものとする。また、政府は、できる限り速やかに完全民営化が図られるよう配慮するものとし、関係地方公共団体に対しても同様の配慮を行うよう要請するものとする。

○ 特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月閣議決定）（抄）

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。

(※) 7号線 = 南北線、11号線 = 半蔵門線

(参考2) 東京地下鉄株式会社法・復興財源確保法

○ 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。

○ 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令和九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

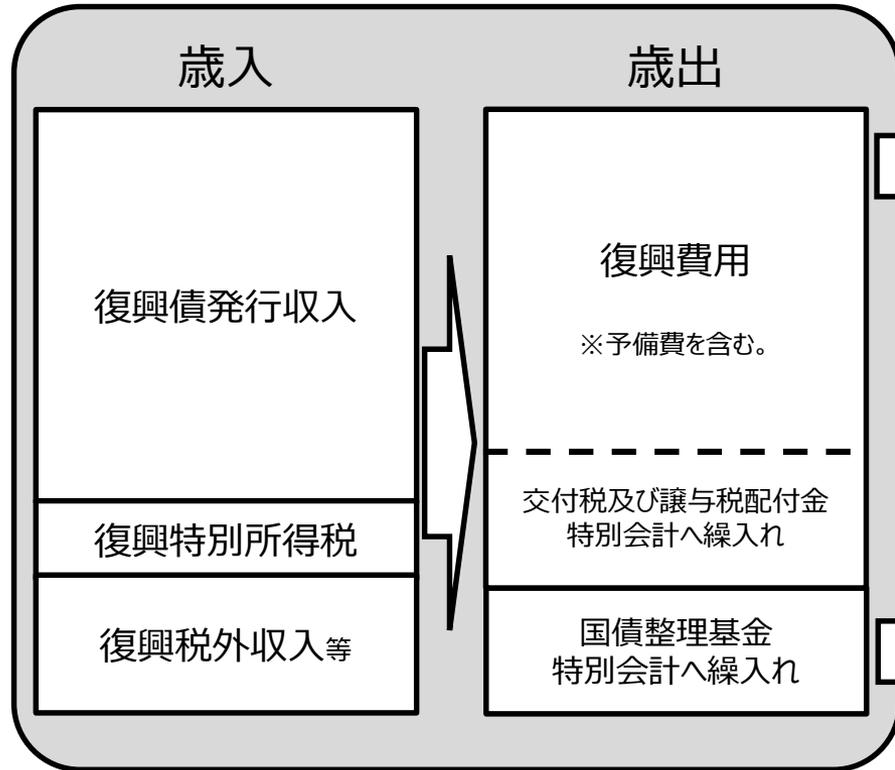
三 第五条の規定により国債整理基金特別会計に所属替をした東京地下鉄株式会社の株式

四・五 （略）

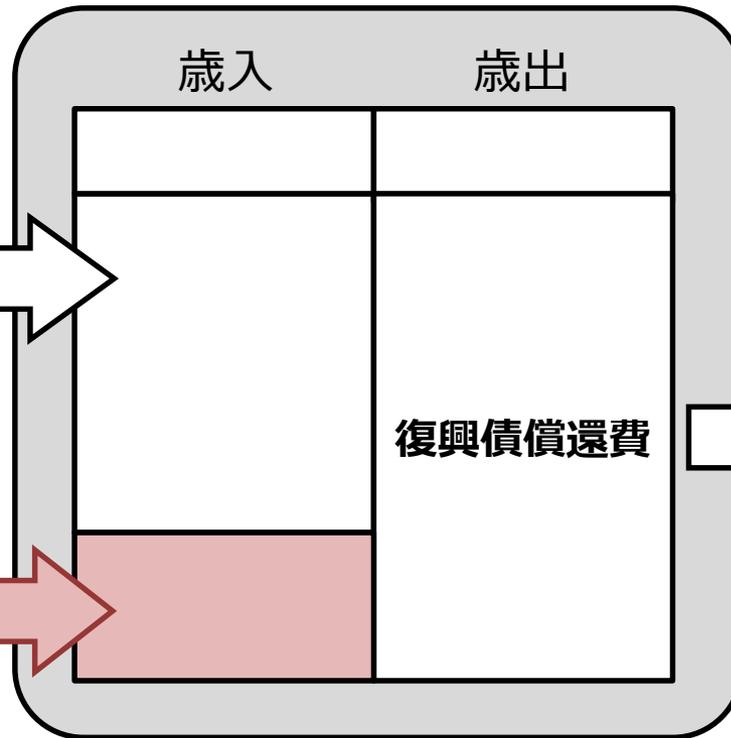
4 （略）

(参考3) 東京地下鉄株式売却収入の資金フロー

<東日本大震災復興特別会計（全省庁共管）>



<国債整理基金特別会計>



東京地下鉄株式
売却収入等

復興債償還

(参考4) 政府保有株式

- 政府が保有する特殊会社の株式の総額は26.8兆円、そのうち政府保有義務分が22.6兆円、それ以外が4.2兆円。
- 政府保有株式については、政府保有義務分を除き、各特殊会社に係る主務官庁の政策判断を踏まえた上で、売却が可能となった段階で、株式市場の動向や会社の経営・財務状況等を勘案しながら、適切に売却を進めていくこととなる。

(令和2年度末現在)

特殊会社名	総額 (億円)	政府保有義務分		それ以外	(参考) 現行法上の政府保有義務
		政府保有義務分	それ以外		
日本電信電話(株)	35,816	35,816	-	-	1 / 3 以上
日本郵政(株) (注2)	25,254	14,800	10,454 (注3)	-	1 / 3 超
日本たばこ産業(株) (注2)	14,166	14,166	-	-	1 / 3 超
(株)日本政策金融公庫	88,570	88,570	-	-	総数
(株)日本政策投資銀行	36,410	18,205	18,205	-	1 / 3 超、1 / 2 以上 (注4)
(株)国際協力銀行	30,424	30,424	-	-	総数
(株)日本貿易保険	7,948	7,948	-	-	総数
高速道路6社	6,597	2,368	4,229	-	1 / 3 以上 (注5)
新関西国際空港(株)	5,968	5,968	-	-	総数
(株)産業革新投資機構	5,003	3,472	1,530	-	2 / 3 以上
東京地下鉄(株) (注2)	3,242	-	3,242	-	-
成田国際空港(株)	2,901	-	2,901	-	-
(株)商工組合中央金庫	2,042	2,042	-	-	(注6)
(株)海外交通・都市開発事業支援機構	1,466	761	704	-	1 / 2 以上
その他(10社)	2,866	1,654	1,211	-	(注7)
合計	26.8兆円	22.6兆円	4.2兆円	-	

(注1) 単位未満を切り捨てているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 日本郵政株式、日本たばこ産業株式及び東京地下鉄株式については、復興財源確保法において、令和9年度までの売却収入を復興財源に充てることとされている。

(注3) 日本郵政株式については、令和3年6月の日本郵政による自己株式取得に応じた売却、及び同年10月の第3次売出しの実施により、政府保有義務分を除く株式についてはすべて売却済み。

(注4) 日本政策投資銀行の株式については、当分の間、危機対応業務の適確な実施を確保する観点から、発行済株式の1 / 3 超の株式を保有、また、特定投資業務を完了するまでの間(令和12年度末)、同業務の適確な実施を確保する観点から、発行済株式の1 / 2 以上の株式を保有することとされている。

(注5) ただし、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)及び本州四国連絡高速道路(株)は、政府及び地方公共団体で1 / 3 以上の株式を保有することとされている。なお、「政府保有義務分」は政府のみで1 / 3 を保有する場合の額を計上している。

(注6) 商工組合中央金庫の株式については、当分の間、危機対応業務の適確な実施のために必要な株式を保有することとされていることから、「それ以外」を「-」としている。

(注7) その他(10社)の現行法上の政府保有義務については、以下のとおり。

中間貯蔵・環境安全事業(株)：総数、(株)海外需要開拓支援機構：1 / 2 以上、(株)海外通信・放送・郵便事業支援機構：1 / 2 以上、中部国際空港(株)：なし、(株)農林漁業成長産業化支援機構：1 / 2 以上、

日本アルコール産業(株)：なし、(株)民間資金等活用事業推進機構：1 / 2 以上、輸出入・港湾関連情報処理センター(株)：1 / 2 超、阪神国際港湾(株)：なし、横浜川崎国際港湾(株)：なし

(注8) 上記のほか、旧石油公団から承継した株式4,291億円(INPEX株式：1,539億円、JAPEX株式：399億円、その他非上場株式2,352億円。いずれもエネルギー対策特別会計所属)等を保有。