

更なるバリアフリー化推進のための費用負担制度

ユニバーサルデザイン2020行動計画やバリアフリー法改正等、近年、**誰もが安全で快適に移動できるバリアフリー水準の底上げ**が求められている。そこで、バリアフリールート[※]の複数化やエレベーターの大型化など、より高い水準の**利用者のニーズに的確かつ迅速に対応するため、更なるバリアフリー化**について、**新たな料金制度を導入することを提言**。

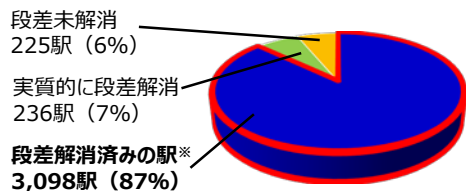
(課題及び今後の進め方)

- ・ 制度の導入にあたっては、**技術的な課題等の解決が必要**。今後、ICカードシステム上の技術的検証等も行いつつ、**具体化に向けて詳細の制度設計を早期かつ着実に進める**。
- ・ その際、1ルート[※]のバリアフリールートの確保等のバリアフリー化については、現行の補助制度等によって引き続き着実な整備促進を図る。
- ・ また、更なるバリアフリー化を進めるために、新たな料金制度を導入するにあっても、現行の補助制度との整合性について留意する。

検討背景・課題

鉄道駅のバリアフリー化の状況

1ルートの段差解消 (利用者数3,000人/日以上駅)



※エレベーターの寸法などが、基準(省令)に適合している駅 H28年度末現在

1ルートの段差解消、障害者対応型トイレ等の**従来のバリアフリー化については着実に進捗**

一方、近年、複数ルートの段差解消等、**バリアフリー水準の底上げが求められている**

受益者負担の検討の必要性

- バリアフリー化については、直接的に収益に結びつかないほか、投資市場において定量的な評価が困難であり、国、地方公共団体の厳しい財政事情も踏まえれば、**鉄道事業者がCSR・企業努力の中で進めていこうとする場合、社会的ニーズに即応した整備を進めることが困難な場合がある**
- また、沿線地域への受益が比較的大きい新線建設・新駅設置等であれば、沿線自治体や開発者に受益者負担を求めた例もあるが、**バリアフリー化が沿線地域にもたらす受益はそれほど大きくない**

- 人口減少により長期的には運賃収入の拡大が見込めず、老朽化した車両や施設の更新等を含む様々な投資が求められている中で、直接収益に結びつかないバリアフリー化を企業努力の中で進める場合、高度化する利用者ニーズへの迅速な対応(複数ルート化等)が困難な場合がある。

利用者負担制度の検討

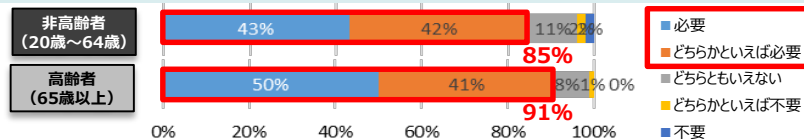
更なるバリアフリー加速化料金 (仮称) (案)

対象設備	複数ルートや乗換えルートの段差解消、エレベーターの容量拡大、エスカレーター・ホームドアの一層の普及、これらの更新 等
対象旅客 (収受範囲)	技術的な課題、運賃・料金体系との整合性や利用者の納得感を踏まえ設定 (駅ごと、区間ごと、路線ごと、エリアごと等)
総徴収額	原則として、対象設備の整備費用等 [※] を超えない範囲
徴収期間	設備の供用開始後、総徴収額の回収が終了するまでを原則とする
透明性の確保	・ 整備計画の段階で料金制度の導入を公表 ・ 徴収開始後も一定期間ごとに徴収額、回収率等を国がチェックした上で公表

※ 本料金収受に要する附帯費用も含み得る

利用者へのインターネット調査 (全国4,000名)

- 非高齢者は**8割強**、高齢者は**約9割**が更なるバリアフリーの必要性を感じている。



- バリアフリー化の料金を運賃に上乗せすることについて、非高齢者・高齢者ともに**約6割が賛成**、**約1割が反対**であった。
- 利用者負担に賛成する人のうち、非高齢者は**約7割**が、高齢者は**約8割**が**1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当**との回答であった。

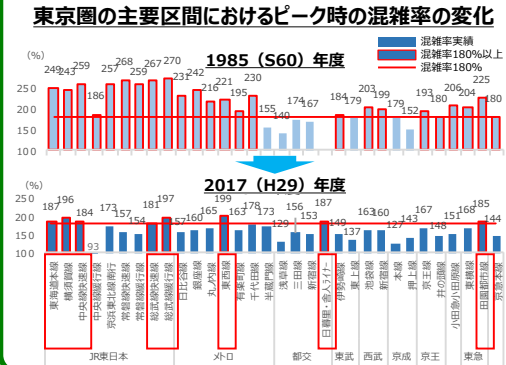
	非高齢者 (20歳~64歳)	高齢者 (65歳以上)
1乗車あたり 少なくとも10円の上乗せは妥当	69%	77%

※整備費用の一部を利用者が負担する場合

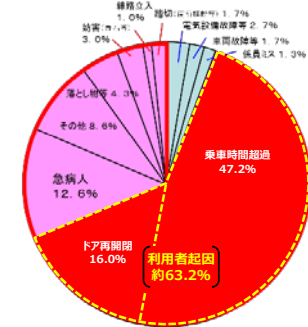
今後、人口が減少し輸送人員の増加は見込めない一方で、都市部では、**都心回帰等により人口の二極化**が進み、一部の地域においては**現在より混雑・遅延が深刻化するおそれ**がある。そのため、既存制度である特定都市鉄道整備積立金制度及び新線建設に係る加算運賃制度を、利用者の立場で今日的な視点から見直し、**新たな仕組みについて方向性を提示**。

検討背景・課題

都市鉄道の混雑率の状況



東京圏における小規模な遅延の原因



※小規模な遅延とは、10分未満の遅延のことをいう。
※「利用者起因」の中には、混雑によるものも多含まれる。

過去においては、各事業者が運営する多くの路線で混雑率が高かったため、各事業者の路線全体として対策が行われてきた。一方で、今後は、人口の二極化の中で、**都市部においては局地的に混雑が深刻化する地域が見られるおそれ**がある。

小規模な遅延の原因は、乗車時間超過やドア再開閉など、**混雑と関連の深いものが多い**。

新たな仕組みの検討の必要性

- 一部の地域においては現在より混雑・遅延が深刻化するおそれがあるものの、人口減少により長期的には運賃収入の拡大が見込めず、鉄道事業者は、大規模な投資に慎重にならざるを得ない。
- また、特に、都市部においては駅の地下化など高度な土地利用等が進んでいることから、鉄道事業者としては、新たに対策を講じようとする、**過去に比べて現在では、より大規模な投資が必要となる**。

○鉄道事業者を後押しし、利用者のニーズに的確・迅速に対応する仕組みが必要。

既存制度

現行の特定都市鉄道整備積立金制度

- 大規模な輸送力増強工事を促進するため、鉄道事業者が運賃に上乗せした資金を準備金として積み立て、完成後に取り崩すことで、利用者の負担を平準化・軽減することを目的とする制度。
- 全体の運賃改定を前提としていること、また、供用開始前に利用者に負担を求めることから受益と負担が一定程度乖離している。

現行の新線建設に係る加算運賃制度

- 新線開業に伴う多額の償却費等の費用増加に対応するため、当該路線の利用者に対して、新線区間の供用開始から、基本運賃に加えて追加負担を求める制度。
- 対象事業は、新線建設に限られている。

新たな仕組みの方向性

受益と負担の関係性の变化を踏まえた新たな仕組みとして、以下の方向性を検討。

- 混雑・遅延対策に限らず、輸送サービスの高質化に資する事業であって受益が一定の範囲に限定される事業を対象とする
- 対象事業の一部又は全部の供用開始後に、工事区間（又は工事区間を含む路線）等、受益が想定される範囲において、資本費等を回収するまでの間、加算運賃の設定を可能とする
- 利用者の理解を得やすくするため、**工事着手前に整備内容及び加算運賃の設定について公表するとともに、加算運賃の徴収開始後も、資本費等の回収状況等を公表し、透明化を図る**

今後の検討の方向性

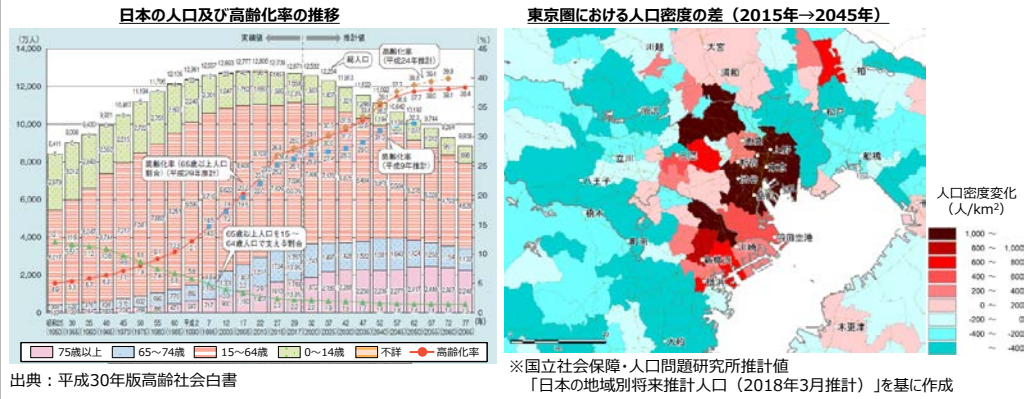
- 今後、加算運賃の水準が利用者にとって過度な負担とならないよう配慮する一方で、利用者のニーズに的確かつ迅速に対応するとの趣旨に鑑み、加算運賃の認可に当たっては弾力的な運用となるよう工夫することが課題。
- 混雑・遅延対策等の輸送サービスの高質化に係る新たな仕組みについては、利用者の理解を得て、より快適で利便性の高い都市鉄道サービスの実現を図るべく、**引き続き幅広く関係者から意見を聴取し、制度の具体的な内容について検討を深めていくことが必要**。

鉄道事業の現状と都市鉄道を取り巻く状況と課題

人口減少を背景とした輸送人員の減少や、急速な高齢化の進行が懸念される一方で、都市部では、今後人口の二極化が進み、一部の地域においては現在より混雑・遅延が深刻化するおそれがある。こうした中で、一層多様化・高度化する利用者ニーズに的確かつ迅速に対応することが困難となることが予想される。

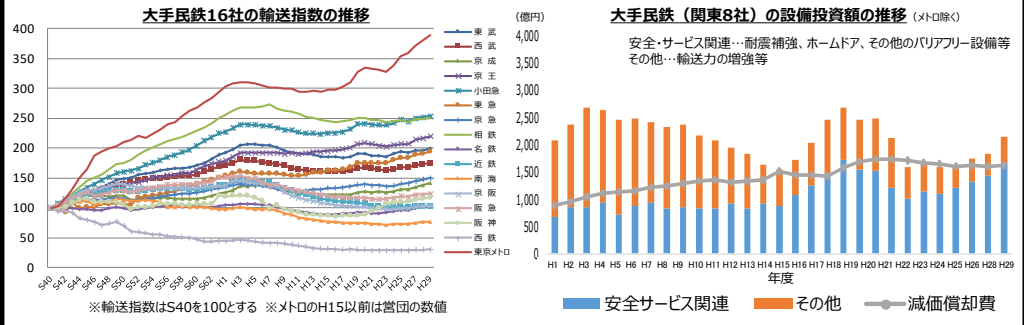
人口推計の動向

- 我が国の人口は減少傾向に転じているが、高齢化率は今後も上昇を続け、2065年には40%近くに達する見込み。一方、都市部においては、人口減少地域と人口増加地域に二極化することが見込まれている。



都市部の鉄道事業者の輸送指数、設備投資額等の推移

- 一部の事業者を除き、都市鉄道の輸送人員は平成3年頃のピーク時の水準にまで回復していない。
- 設備投資については、大手民鉄では、かつては輸送力増強のための投資が占める割合が高かったが、近年はバリアフリー設備を含む安全・サービス関連投資の割合が増加傾向にある。



バリアフリー設備の維持更新費等の現状

- バリアフリー設備については、今後、これまで整備してきた施設の更新時期を迎えることに加え、高齢化の急速な進展とともに、利用者ニーズが高度化することで、これまで以上の設備投資費用が必要となるが見込まれる。
- さらに、法定耐用年数を大幅に超え老朽化した車両やトンネル等の施設が多数存在しており、今後これらの更新投資も必要となる。

バリアフリー設備の維持更新費の現状

