

### 利用者ニーズの高度化に対応したバリアフリー整備に係る受益者負担の検討の必要性

- これまでバリアフリー化は補助制度(国・地方公共団体・鉄道事業者の三者の負担)等により着実に進捗しているが、国・地方の財政は厳しい状況にある中、昨年2月にはユニバーサルデザイン2020行動計画が決定されるなど、共生社会の実現、超高齢化社会への対応、観光先進国の実現など様々な観点から、より高い水準のバリアフリー化への社会的要請や利用者ニーズが高まっている。
- 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、利用者ニーズへの迅速な対応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負担を求めた例もあるが、バリアフリー化が沿線の路線価の向上に寄与するとは必ずしも言えない。
- 一方、空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料や鉄道の新線建設に係る加算運賃制度のように、受益を合理的に想定できる範囲で利用者に負担を求めている事例もあるため、バリアフリー化の利用者への受益とその費用の負担について検討を実施。

### 鉄道駅のバリアフリー化の状況

(例)1ルート<sup>※</sup>の段差解消  
(利用者数3,000人/日以上駅)

実質的に段差解消 236駅(7%)  
段差未解消 225駅(6%)

段差解消済みの駅<sup>※</sup>  
3,098駅(87%)

※エレベータの寸法などが、基準(省令)に適合している駅

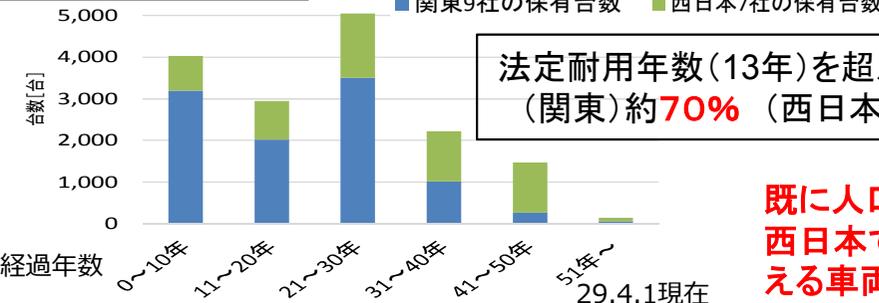
28年度末現在

1ルート<sup>※</sup>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、今後、複数ルート<sup>※</sup>の段差解消等、バリアフリー化ニーズが高度化。

### 鉄道施設の老朽化の状況

(例)車両(大手民鉄)



既に人口減少局面にある西日本では、30年を超える車両が約4割

### 利用者による費用の負担についての関係者の主な意見等

#### 鉄道事業者・有識者の意見

- 利用者負担を求める場合、お客さまの公平感・納得感を得ることが重要。
- バリアフリー化の受益は設備の利用者に限られるとの意見がある一方、日常的に利用しなくても、例えば重い荷物を持っている時や高齢になった際に利用できるなど、受益の範囲を広く捉えるべき。
- また、ホームドアは輸送障害減少による遅延防止等の波及効果がある。

#### 消費者団体の意見

- 利用者のニーズの高いバリアフリー整備の推進に対する利用者負担の導入について、一定の理解。
- 費用を運賃に埋没させず分離し、利用者に目的・負担の見える化を行い、納得感を得る必要。

#### 利用者へのインターネット調査(首都圏・近畿圏各500名)

日常的に利用しない駅を含め、整備費用として1乗車当たり十数円程度の支払意思を確認

駅の利用頻度	週1回以上	週1回未満
複数ルート化等 <sup>※</sup>	19.3円/乗車	14.5円/乗車
ホームドア	21.3円/乗車	15.3円/乗車

※①②③のいずれかの整備  
①バリアフリールート<sup>※</sup>の複数化  
②エレベーターの大型化等  
③エスカレーター<sup>※</sup>の設置  
注:支払意思は中央値

## 新たな利用者負担制度の検討素案(概要)

上述の意見等を踏まえ、**検討素案として以下を提示し更に意見を聴取**

対象設備	1ルートの段差解消等の従来のバリアフリー化を大きく上回るような設備。例えば、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の拡大、エスカレーター・ホームドアの一層の普及等について、対象とする方向で検討。
対象旅客	対象設備により利便性、安全性及び快適性の向上が図られることが合理的に想定される者を基本とし、具体的な範囲は、利用者の納得感、技術的な課題、運賃・料金体系との整合性に留意して今後検討。
総徴収限度額	対象設備の整備費用を超えない範囲
徴収期間	設備の供用開始後、総徴収限度額の回収が終了するまで
透明性の確保	整備計画の段階で料金を利用者に公表。徴収開始後も一定期間毎に徴収額、充当率等を国がチェックした上で公表。

## 検討素案に対する関係者の主な意見

制度の導入について(総論)	有識者の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー化の受益は一定程度限定的であるため、合理的に受益が想定される範囲で負担を求める方向性は妥当。</li> <li>どのような受益が誰にあるのかについての説明の仕方や、負担を求める金額が重要。</li> </ul>
	消費者団体の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者ニーズを受けた整備について利用者も応分の負担をすべきであり、方向性はよい。ただし、鉄道事業者の投資内容は消費者に見えづらいため、利用者が負担を納得できる意義・説明が重要。</li> </ul>
	鉄道事業者の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな仕組みは利用者ニーズへの迅速な対応に有効。各社が活用できる使いやすい制度とすべき。</li> <li>高度なバリアフリー化についても補助制度の適用が望ましい。</li> </ul>
各論	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益と負担の関係や利用者の納得感の確保等の観点から、負担を求める範囲等について整理が必要。</li> <li>ICカード等のシステム改修に係る技術面・費用面の課題等がある。</li> </ul>	

## 今後の検討の方向性・主な検討課題

- 1ルートの段差解消等の従来のバリアフリー化については、引き続き現行の補助制度等により整備を推進する方向で検討。
- 利用者全体のより一層安全で快適な移動に資する高度なバリアフリー化については、利用者負担について更なる検討が必要。
- その際、利用者理解の確保、負担を求める範囲の整理、補助制度との関係性、技術的課題等について検討の深度化が必要。
- 最終とりまとめに向けて、利用者等に幅広く意見聴取等を行い適切に検討に反映するとともに、実務的な検討も実施。