

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した
施設整備促進に関する検討会

中間とりまとめ

平成30年2月

目次

I	はじめに	1
II	鉄道駅におけるバリアフリー化を取り巻く状況	1
1.	鉄道事業者の経営環境	1
(1)	夜間人口及び生産年齢人口の推移と予測	2
(2)	高齢者、障害者の現状	2
(3)	鉄道事業の輸送人員、営業収益、設備投資等の推移	2
(4)	鉄道事業に求められる設備投資の見通し	3
2.	バリアフリー化の進捗状況と費用負担の現状	4
(1)	鉄道駅のバリアフリー化の目標	4
(2)	支援制度の概要とバリアフリー化の実施状況	5
3.	バリアフリー化に関する情勢の変化	6
(1)	ユニバーサルデザイン 2020 行動計画等	6
(2)	バリアフリー法・交通バリアフリー基準の改正の検討	7
III	今後求められるバリアフリー化に係る費用負担のあり方	7
1.	受益者負担の検討の必要性	7
(1)	国・地方公共団体の財政状況と費用負担の実績	7
(2)	鉄道事業者による CSR としての実施について	8
(3)	沿線自治体、沿線住民等による負担について	8
(4)	利用者による負担について	9
2.	バリアフリー化による受益の内容及び費用の負担に対する考え方	9
(1)	鉄道事業者及び有識者の意見	10
(2)	消費者団体ヒアリング	10
(3)	仮想的市場評価法（CVM）による利用者の支払意思の調査	11
IV	新たな利用者負担制度の検討	12
1.	利用者負担の仕組みの方向性について	12
(1)	既存の利用者負担制度の考え方	12
(2)	高度なバリアフリーに係る利用者負担の仕組みの方向性	14

2. 新たな利用者負担制度の検討素案	14
(1) 制度の目的・趣旨	15
(2) 対象設備	15
(3) 対象旅客	16
(4) 総徴収限度額、徴収期間、透明性の確保	16
3. 新たな利用者負担制度（検討素案）に対する関係者の主な意見	16
(1) 新たな利用者負担制度の導入について（総論）	17
(2) 負担を求める範囲（対象設備・対象旅客）	18
(3) 総徴収限度額、徴収期間、利用者の納得感・透明性の確保	19
(4) 新たな料金収受に係る技術的課題等	19
(5) その他現行の補助制度との関係性等について	20
V 結語	21
参考資料	22
委員名簿	65
検討会開催状況	66

I はじめに

2020年に迫った東京オリンピック・パラリンピック競技大会を前に、昨年2月にはユニバーサルデザイン2020行動計画が関係閣僚会議において決定され、これまでに以上に高い水準のバリアフリー化の推進が求められている。一方で、近年の都心回帰の傾向により都市部の鉄道では混雑や遅延対策が改めて課題となっている。

今後、高齢化率のさらなる上昇が見込まれるほか、社会全体のワークスタイルの変化や観光先進国の実現を含めた都市の国際競争力の強化の必要性が高まっている中で、都市鉄道に対する利用者ニーズが一層多様化、高度化していくことが考えられる。

これまでバリアフリー化については、国、地方公共団体、鉄道事業者の三者が、バリアフリー法¹に基づくそれぞれの責務を踏まえ費用負担を行うとの基本的な考え方により、障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセス等の確保が進んできた。また、混雑・遅延対策については、特定都市鉄道整備積立金制度の活用による輸送力増強や、まちづくりと連携した駅改良を含む様々な取組により、一定の成果が挙げられているところである。しかしながら、これらの投資は必ずしも事業者の収益につながらないものであり、国、地方公共団体の厳しい財政事情も踏まえれば、今後、人口減少を背景とした輸送人員の減少が懸念される中で、一層高度化する利用者の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。

そこで、利用者ニーズの高度化に対応した設備投資を加速化し、安全・安心で快適な都市鉄道を早期に実現する環境を整備するため、受益者負担の観点から新たな費用負担のあり方等について検討を行うことを目的とし、本検討会を設置した。

本検討会では、バリアフリー化について先行的に議論を行うこととし、事業者ヒアリング・消費者団体ヒアリングを含めこれまでに7回の検討会を開催してきたが、今般、バリアフリー設備整備に関する新たな費用負担のあり方について、その方向性を中間的にとりまとめた。

II 鉄道駅におけるバリアフリー化を取り巻く状況

1. 鉄道事業者の経営環境

- ◆ 夜間人口については、近畿圏や中部圏は既に減少局面にあり、首都圏及び福岡県も長期的には減少が見込まれている。生産年齢人口の減少は全地域で進行し

¹ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）

ている。

- ◆ 高齢化率については、今後継続して増加傾向にあり、2060年には40%に達する見込み。高齢者の就業者数及び就業者総数に占める割合も増加しており、高齢者の移動ニーズは増加。障害者についても増加傾向にあり、移動ニーズも高い。
- ◆ 鉄道事業者においては、足下の経営環境は比較的堅調であるものの、老朽化した車両やインフラ施設の更新といった安全運行に必要となる恒常的な設備投資に加え、バリアフリー設備の新設・維持・更新コストの増大が見込まれる。
- ◆ 一方で、人口減少により長期的には運賃収入の拡大が見込めないことなどから、今後の経営環境は厳しくなることが予想される。特に、既に人口減少局面を迎えている近畿圏や中部圏では、首都圏と比べ厳しい状況にある。

(1) 夜間人口及び生産年齢人口の推移と予測

- 夜間人口は、首都圏及び福岡県は平成27年（2015年）をピークに減少することが見込まれており、同年の実績値は推計を上回ったが、長期的には減少見込みである。一方、近畿圏及び中部圏は平成22年（2010年）をピークに減少局面にあるとみられる。
- 生産年齢人口は、首都圏及び福岡県は平成12年（2000年）をピークに、近畿圏及び中部圏は平成7年（1995年）をピークに減少傾向にある。

(2) 高齢者、障害者の現状

- 高齢化率は2020年の東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%に達する見込みである。また、平成27年（2015年）の高齢者の就業者数及び就業者総数に占める割合は、ともに過去最高であり、特に高齢者の約40%がほぼ毎日外出し、外出の際に公共交通機関を利用している状況である。
- 障害者については、身体障害者、知的障害者、精神障害者のいずれも増加傾向であり、今後も増加する見込みである。また、障害者の過半が週1回以上外出している状況である。

(3) 鉄道事業の輸送人員、営業収益、設備投資等の推移

- 東京メトロを除く関東大手民鉄²8社の輸送人員の合計は、平成3年（1991年）

² 大手民鉄：東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道の16社。

をピークに、その後は横ばいから微増となっている。営業収益は、低金利や都心回帰等を背景に近年堅調に推移しているが、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。一方で、営業費用における人件費の割合は平成13年(2001年)頃から減少しているが、近年は横ばいとなっており、下げ止まりを見せている。

- 近畿圏大手民鉄5社の輸送人員の合計は、雇用環境の改善や訪日外国人旅客等により直近は増加しているが、平成3年(1991年)のピーク時から大きく減少しており、また、営業収益も平成8年(1996年)をピークに減少に転じ、近年は横ばいとなっている。設備投資については、そのほとんどを安全・サービス関連投資が占めており、将来の輸送人員の減少見込みを反映して輸送力増強等の投資はごくわずかにとどまる。営業費用における人件費の割合は横ばいが続いている。
- JR東日本、JR東海、JR西日本の3社は、輸送人員・営業収益ともに堅調に推移しているが、安全関連投資額が増加傾向にあり、JR東日本で2,000億円を超す大規模な安全関連投資を行っている。

(4) 鉄道事業に求められる設備投資の見通し

① 安全運行のための恒常的な設備投資

- 例えば車両についてみると、大手民鉄16社でも、約7割が法定耐用年数(13年)を超えている。地域別にみると、関東大手民鉄9社(東京メトロを含む。)でも、法定耐用年数を超える車両は約70%であるが、このうち導入後30年を超える車両は約10%程度にとどまる。一方、関東以外の手民鉄7社では、法定耐用年数を超える車両は約85%であり、このうち導入後30年を超える車両が約40%、40年を超える車両が約20%も存在している。
- またトンネルについてみると、老朽化が進んでおり、現在でも全トンネルのうち半数以上が法定耐用年数(鉄筋コンクリート造で60年)を超えており、20年後には全トンネルのうち約8割を超える見通しである。

② バリアフリー設備の新設・維持・更新に係る設備投資

- 今後、これまで整備してきた設備が更新時期を迎えること、また、設備の増加に伴い維持費も増加していくことから、維持更新費の増加が見込まれ

る。一定の仮定の下に行った試算によれば、平成 30 年度（2018 年度）以降は、維持・更新費に概ね 600 億円／年（JR 本州 3 社、大手民鉄 16 社、公営 8 者³の合計）を要し、維持更新費だけでこれまでの整備費に迫る規模となっている。

- さらに、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（新設費）が必要となることが見込まれる。

2. バリアフリー化の進捗状況と費用負担の現状

- ◆ バリアフリー法では、新設・大規模改良を行う駅についてはバリアフリー法に基づく交通バリアフリー基準⁴への適合を義務づけ、既存の駅については基準適合に努めることを定めている。
- ◆ バリアフリー法に基づく基本方針⁵により、平成 32 年度（2020 年度）までに 1 日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の駅については原則としてバリアフリー化（駅の出入口からホームへの 1 ルート以上の段差解消、障害者対応型トイレ、誘導用ブロック等）することが目標とされている。
- ◆ ホームドアについては、交通政策基本計画⁶において、1 日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅について優先的に整備し、平成 32 年度までに約 800 駅を整備することが目標とされている。
- ◆ これらの目標を達成するため、バリアフリー法に基づく国、地方公共団体、鉄道事業者のそれぞれの責務を踏まえ、国及び地方公共団体が鉄道事業者に対して補助制度等による支援を実施している。これにより、着実に整備が進捗しており、障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセス等の確保が進んでいるが、経営環境と同様地域差もみられる。

(1) 鉄道駅のバリアフリー化の目標

- バリアフリー法では、鉄道事業者は、鉄道駅を新設又は大規模改良する場合、交通バリアフリー基準に適合したものとしなければならないこととされている。
- 一方、既存の旅客施設（大規模改良を行わない場合）については、交通バリア

³ 仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市の 8 交通局

⁴ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号）

⁵ 移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 23 年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第 1 号）

⁶ 交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づく交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）

フリー基準に適合するよう努めなければならないこととされており、バリアフリー法に基づく基本方針において、既存の旅客施設を含む整備目標が定められている。

- 具体的には、平成 32 年度（2020 年度）までに、1 日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の駅について、原則としてバリアフリー化（駅の出入口からホームまでの 1 ルート以上の段差解消、障害者対応型トイレ、誘導用ブロック、点状ブロック等による転落防止措置等）を実施することが目標とされている。
- 基本方針では、転落防止のための設備の整備についても言及はあるものの、ホームドアについては、「車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する」として、具体的な目標は定めていない。
- その後、交通政策基本計画において、転落事故の約半数を占める、1 日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅について、ホームドアを優先的に整備することとされており、平成 32 年度（2020 年度）までに約 800 駅（利用者数を問わない）を整備することが目標とされている。

(2) 支援制度の概要とバリアフリー化の実施状況

- バリアフリー設備に対する投資は、新線建設等とは異なり、輸送人員の増大につながらず、収益向上に直結しないものの、社会的要請の高いものである。このため、バリアフリー法では、国は、バリアフリー化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずる努力義務を、地方公共団体は、国の施策に準じて必要な措置を講ずる努力義務を規定している。
- このため、交通バリアフリー基準への適合が努力義務である既存の駅については、上述の政府目標を達成するため、バリアフリー法に基づく国、地方公共団体、鉄道事業者のそれぞれの責務を踏まえ、国及び地方公共団体が鉄道事業者に対して補助制度等による支援を実施している。
- 平成 28 年度末(2016 年度末)現在、段差解消については 87%(実質解消⁷94%)、誘導用ブロックについては 94%、障害者対応型トイレについては 84%が整備されており、障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセス等の確保が進んでいる

⁷ エレベーターの寸法等が交通バリアフリー基準に適合されていないが、実質的に段差が解消されている駅

が、大手民鉄では関東の整備率が高い等、地域による違いも存在している。

- ホームドアについては、平成 28 年度末（2016 年度末）時点で 686 駅に整備済みであり、交通政策基本計画で目標とされている平成 32 年度（2020 年度）までに約 800 駅の設置については達成見込みではあるものの、大手民鉄では関東の整備率が高い等、地域による違いも存在している。

3. バリアフリー化に関する情勢の変化

- ◆ 近年、ユニバーサルデザイン 2020 行動計画をはじめとする各種政府計画において、障害者権利条約の理念や超高齢化社会への対応、観光先進国の実現、災害に強くしなやかな国づくりなど様々な観点から、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの街づくりの推進やバリアフリー水準の底上げが求められている。
- ◆ このため、現在、バリアフリー法及び交通バリアフリー基準の改正等が検討されている。

(1) ユニバーサルデザイン 2020 行動計画等

- 平成 29 年（2017 年）2 月、ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議において、オリンピック・パラリンピック東京大会を契機として、共生社会を実現するため、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの街づくり及び心のバリアフリー化の推進を二つの柱とする「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」が決定された。
- 同行動計画においては、障害者権利条約の理念、超高齢化社会への対応のほか、観光先進国を実現するためには障害者、高齢者、家族連れや重い荷物をもった人などすべての旅行者が快適に観光を満喫できる環境整備が必要であること、また、災害に強くしなやかな国づくりを行うべきことなど様々な観点から、ユニバーサルデザインの重要性が示された。
- 具体的には、バリアフリー水準の底上げを図り東京大会のレガシーとして残していくこと、バリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点を入れた検討、スパイラルアップや、交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正等が謳われている。
- このほか、観光立国推進基本計画（平成 29 年 3 月閣議決定）、国土強靱化アクションプラン 2017 等においても、同様の施策が位置づけられている。

(2) バリアフリー法・交通バリアフリー基準の改正の検討

- (1)を踏まえ、現在、バリアフリー法の改正が検討されており、また、バリアフリー基準についても、障害当事者からの要望を踏まえ、現在、一定の場合に複数のバリアフリー化ルートの整備や乗換えルートのバリアフリー化、現行の基準では著しい滞留が発生する一定の場合のエレベーターの大型化等について、基準化も視野に検討が行われている。

Ⅲ 今後求められるバリアフリー化に係る費用負担のあり方

1. 受益者負担の検討の必要性

- ◆ これまでは、国、地方公共団体による補助制度等により、着実にバリアフリー化が進捗してきているが、鉄道事業者の負担が1/3以上となっている場合が少なくなく、また、国、地方公共団体の財政状況は厳しい状況にある。
- ◆ 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、今後の事業者の経営環境を踏まえると、CSR・企業努力の中で進めていく場合、整備速度が遅くなってしまう等の課題がある。
- ◆ 国や地方公共団体の厳しい財政状況の中で今後さらに高度化が見込まれるバリアフリー化のニーズに迅速に対応するためには、受益者負担の観点から、費用負担のあり方について検討が必要である。
- ◆ その際、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。
- ◆ そこで、鉄道利用者への受益者負担を中心に検討を実施。既存の利用者負担制度（実態上、利用者に負担を転嫁しているものを含む。以下「既存の利用者負担制度」という。）では、受益者負担の原則に基づき受益の広がりに応じて利用者に負担を求める制度となっていることから、バリアフリー設備の利用者への受益の内容や範囲等について整理することが必要である。

(1) 国・地方公共団体の財政状況と費用負担の実績

- 政府では、厳しい財政状況を踏まえ、「経済財政運営と改革の基本方針 2017（骨太方針 2017）」（平成 29 年 6 月閣議決定）において、「（国・地方を合わせた）基礎的財政収支（プライマリーバランス）について、2020 年度までに黒字化し、同時に債務残高対 GDP 比の安定的な引下げを目指す」という財

政健全化目標が掲げられており、歳出削減が求められている。

- こうした中、一般会計歳出の主要経費の推移をみると、急激な高齢化の進展を背景として社会保障給付費(年金、医療、介護等)は大きく増加している一方、公共事業関係予算(当初予算ベース)は、平成28年度には平成9年度比約40%減となっており、このうち、鉄道局公共事業関係費は、平成13年度から平成29年度までの16年間で約30%減と厳しい状況にある。
- 地方公共団体においても、社会保障費を含む「民生費」の割合が増大しているほか、経常収支比率が高い比率となっており、財政の硬直化傾向が見られる。また、財政力指数については、首都圏、中部圏、近畿圏、九州圏とも微増傾向にあるが、地域差もあり、首都圏に比べ西日本が低い傾向にある。
- 上述のとおり、これまでは、国、地方公共団体、鉄道事業者の三者が費用負担を行うとの基本的な考え方の下、着実にバリアフリー化が進捗してきており、現行の補助制度において補助率は1/3を基本としているが、地方公共団体によってはバリアフリー補助の要綱等で補助額の上限等を定めている場合があり、鉄道事業者の負担割合が3割を超える事例は少なくない。
- また、鉄道事業者から、財政状況が厳しく費用負担に消極的な自治体があるとの意見や、補助対象外経費も含めれば実際は過半を負担しているとの指摘もあった。

(2) 鉄道事業者によるCSRとしての実施について

- 鉄道事業者においては、バリアフリー化は、直接的、定量的に収益に結びつかないため、投資家の評価は総じて限定的であり、様々な設備投資が求められている中でCSR・企業努力の中で進めていく場合、バリアフリー化のみを優先することはできず、整備速度が遅くなってしまう課題があるとの意見があった。
- また、近年、投資決定プロセスにおいてCSRやESG(環境、社会、ガバナンス)を評価する動きは拡大しているものの、CSRのガイドラインであるISO26000においてバリアフリー化は明確な位置づけは無いなど、投資市場における評価は困難である。

(3) 沿線自治体、沿線住民等による負担について

- 沿線自治体・沿線住民・開発者が負担している事例は、沿線地域への受益が

比較的大きい新線建設・新駅設置等に限られており、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ことから、同様に受益者負担を求めるのは困難と考えられる。

【沿線自治体による受益者負担の事例】

- 地域住民等の受益が比較的大きく、地域の強い要望を受けたものについて、沿線自治体が費用を負担している事例がある（つくばエクスプレス、JR 東日本小田栄駅等）。
- 仙台市では、法人市民税（法人税割）の超過課税収入の1／2に相当する額を基金として積み立て、地下鉄建設の出資金等に充てている。

【沿線住民・開発者等による受益者負担の事例】

- 地域住民の負担事例としては、旧都市計画法に基づき一定地域以内の住民・商店に負担金を求めた大阪市営地下鉄御堂筋線の事例がある。
- 宅地開発等の沿線開発と一体的に行われた新線建設・新駅設置等については、開発者が一定の費用負担をしている事例がある（多摩ニュータウン線、神戸市高速鉄道、東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅、東京メトロ日比谷駅改良等）。

(4) 利用者による負担について

- 既存の利用者負担制度についてみると、受益者負担の原則に基づき受益の広がりに応じて利用者に負担を求める制度となっており、バリアフリー化に係る利用者負担の検討においても、バリアフリー設備の利用者への受益の内容や範囲等について整理することが必要との意見があった。（既存の利用者負担制度については12頁参照）

2. バリアフリー化による受益の内容及び費用の負担に対する考え方

- ◆ バリアフリー化の受益と負担の関係については、鉄道事業者から、バリアフリー化は社会福祉施策であり、従来どおり国、地方公共団体、事業者が三位一体で負担すべきではないかとの意見があった。また、利用者負担を求める場合、お客様の公平感・納得感を得ることが重要であり、その受益は設備の利用者に限られ、広く負担を求められないのではないかと意見がある一方、ユニバーサルなものとして広く理解を得られるのではないかと意見があった。

- ◆ 有識者委員からは、高齢になった際などの将来的な利用も含め、設備を利用し得る（利用を排除されない）という受益（オプション価値）があり、受益の範囲を広くとらえるべきではないかとの指摘があった。また、在来線のホームドアについては輸送障害減少による遅延防止等の波及効果があるとの意見があった。
- ◆ 消費者団体のアンケート結果から、バリアフリー化による受益を負担することについて、利用者に一定の理解があることが示された。
- ◆ また、複数ルート of 段差解消やホームドア等、利用者ニーズの高まりが想定されるバリアフリー化について検討会で実施した仮想的市場評価法（CVM）による調査により、これらの設備整備費に対する利用者の支払意思が確認された。

(1) 鉄道事業者及び有識者の意見

- 鉄道事業者からは、バリアフリー化は社会福祉施策であり、従来どおり国、地方公共団体、事業者が三位一体で負担すべきではないかとの意見があった。また、利用者負担を求める場合、お客様の公平感・納得感を得ることが重要であり、その受益は当該施設利用者に限られ、他の駅の利用者に負担を求めることは受益と負担が一致しないのではないかとの意見がある一方、ユニバーサルなものとして広く理解を得られるのではないかとの意見もあった。また、今後のバリアフリー整備全体の考え方（どのような基準でどの範囲まで整備するのか）について、明確化しておくべきではないかという意見があった。
- 有識者委員からは、日常的に利用しないバリアフリー設備にも、体調が悪いとき等には利用できるといった受益（オプション価値）があるのではないかと、また、ある瞬間の受益と負担の関係のみならず、若い人はいずれ高齢者になることや、重い荷物を持つ必要が生じた際にも外出したくなることなども含め、時間軸を広げて検討してもよいのではないかとの意見があった。
- また、高齢者や観光客増加等により利用者と受益者のずれが縮小してきており、今後、高齢化の進展等に伴い、受益者の拡大が想定されるとの指摘があったほか、在来線のホームドアについては輸送障害減少による遅延防止の波及効果があるとの意見があった。

(2) 消費者団体の意見

- 消費者団体からは、アンケート調査の結果、バリアフリー化費用については、

事業者、国・自治体、利用者の三者が応分に負担すべきとの意見が一番多かったものの、バリアフリー化の必要性の高まりにあわせ利用者も広く薄く負担してもいいのではないかと、また、多少でも負担することで心のバリアフリー化への理解が進むのではないかとという意見もあり、利用者のニーズの高い施設整備の推進に対する負担には一定程度の理解がある旨が示された。

- 負担を求めるに当たっては、バリアフリー化の費用を運賃に埋没させず分離して、第三者がチェックの上 HP 等で用途を公表するなど、利用者に目的・負担の見える化を行い、納得感を得る必要があるとの意見があった。
- また、ユニバーサルデザインとの関係を含め、対象者や必要な設備などを明確にし、有限で貴重な資源を優先的かつ効率的に使う必要があるとの意見があった。

(3) 仮想的市場評価法（CVM）による利用者の支払意思の調査

- 検討会においては、近年、利用者ニーズが高まっており、または今後利用者ニーズの高まりが想定される、より一層高い水準のバリアフリー（以下「高度なバリアフリー」という。）の例として、（ア）複数ルート of 段差解消、エレベーターの大型化もしくは複数設置、又はエスカレーター of 設置及び（イ）ホームドア of 整備を想定し、これらについて、非市場財 of 代表的な調査手法である仮想的市場評価法（CVM）により、利用者の支払意思額（価値）及び支払動機（価値の内容）の調査を行った。
- 調査の結果、（ア）（イ） of いずれについても、日常的に利用しない駅を含め、1乗車当たり十数円程度 of 支払意思が確認された。
- また、支払動機については、将来的な利用も含め、設備を利用し得ることを受益として支払う意思（オプション価値）が確認された。また、自らは利用しないが他の利用者のために費用を負担する意思（代位価値）についても確認された。
- 本調査結果については今後更に詳細な分析を行い、新たな利用者負担制度 of 検討に反映させる必要がある。

【調査内容】（58 頁参照）

① 目的

高度なバリアフリー施設整備費に対する支払意思額を推定するとともに、直接的利用価値以外 of 支払意思（オプション価値、代位価値） of 有

無を確認

② 調査対象者

首都圏 500 名、近畿圏 500 名（インターネット調査）

③ 調査内容

- 日常的に利用している駅（週 1 回以上）と、自分が日常的に利用していない駅（週 1 回未満）を想定
- 上記の駅の（ア）複数ルート of 段差解消、エレベーターの大型化もしくは複数設置、又はエスカレーター of 設置及び（イ）ホームドア of 整備に対する支払意思額を調査

④ 調査結果

- 日常的に利用している駅（週 1 回以上）における支払意思額
 - （ア）複数ルート化等 … 1 乗車あたり 19.3 円
 - （イ）ホームドア of 整備 … 1 乗車あたり 21.3 円
- 日常的に利用していない駅（週 1 回未満）における支払意思額
 - （ア）複数ルート化等 … 1 乗車あたり 14.5 円
 - （イ）ホームドア of 整備 … 1 乗車あたり 15.3 円

IV 新たな利用者負担制度 of 検討

1. 利用者負担 of 仕組み of 方向性について

- ◆ 高度なバリアフリー化については、整備 of 一律 of 義務づけや事業者間 of 負担 of 平準化は想定していないため、再生可能エネルギー固定価格買取制度等のように、利用者全体を受益者として広く負担を求めたり、運賃・料金体系とは別途特別な負担金等を創設することは困難であると考えられる。
- ◆ したがって、空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料や鉄道 of 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、高度なバリアフリー整備 of 負担を求めることとし、運賃・料金体系の中で、事業者 of 任意 of 判断により、運賃とは別途負担を求めることができる仕組みを検討することが適当であると考えられる。

(1) 既存 of 利用者負担制度 of 考え方

- 既存 of 利用者負担制度 of うち、「再生可能エネルギー固定価格買取制度（FIT）」においては、再生エネルギー of 買取りを事業者に義務づけており、受益が全国的に広がることから、広範囲に負担を求めている。また、費用負

担の地域間・事業者間の平準化を実施するため、料金体系と切り離れた負担金制度を創設している。その他、電気通信における「ユニバーサルサービス交付金制度」のように、ユニバーサルサービスの全国的な提供を一部の事業者に義務付け、これらの事業者のユニバーサルサービスの収支の赤字の一部について、受益する事業者に対して負担を求める制度がある。

- 一方、サービスが全国的に義務づけられておらず、かつ、環境価値のように受益が均てんするものでない場合には、主な受益は整備区域等に限定される。このような場合において、多額の費用がかかるが、整備区域等の利用者（利用し得る者等を含む）に大きな受益がある場合に、事業者の判断により、通常の運賃とは別途、受益者に負担を求めることができるとする例がある。
- 例えば、「空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料」においては、多額の費用がかかる大規模改修等について、費用と収入の便益関係を明確にするため、施設使用料を徴収可能としている。また、鉄道の新線建設に係る多額の資本費については、受益と負担の均衡を図るため、新線利用者から基本運賃とは別途、加算運賃を徴収可能としている。

【参考事例①】（サービス等の性格や義務づけにより受益が全国的なもの）

- 再生可能エネルギーの固定価格買取制度（FIT）

全国的に再生可能エネルギーの利用を促進しエネルギー安全保障の強化や環境負荷の低減を図ることが不可欠なことから、再生可能エネルギー電気の買取りを一部の電気事業者に義務づけた上で、電気事業者間の負担の平準化を図るため、費用調整のための特別の措置（納付金・交付金制度）を講じている。また、電気事業者は、再生可能エネルギーの利用の促進に伴う利益を享受する電気利用者全体に負担を求めることができることとしている。

- 電気通信におけるユニバーサルサービス交付金制度

加入電話等、公衆電話、緊急通報といった国民生活に不可欠であるため日本全国における提供を確保すべきユニバーサルサービスについて、その提供を一部の電気通信事業者に義務づけている。これらの電気通信事業者が提供するユニバーサルサービスの収支の赤字の一部について、その提供に係る設備と接続することにより受益を得ている主要な電気通信事業者（携帯電話事業者等）に対しても負担を求める制度を創設している。なお、当該携帯電話事業者等は、その事業者の判断により負担の

原資を最終利用者に転嫁している。

【参考事例②】（受益が整備範囲等に限定されるもの）

○ 空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料

航空旅客ターミナルビルの施設維持に要する費用は、航空事業者からの施設使用料等により賄い、旅客は運賃を通じて費用を負担しているが、大規模改修時の多額の費用については、費用と収入の便益関係を明確にするため、航空旅客が使用する施設については旅客取扱施設使用料として空港利用者から徴収可能としている。

○ 鉄道の新線建設に係る加算運賃制度

鉄道の施設維持に要する費用は、旅客は基本運賃を通じて費用を負担しているが、新線建設に係る多額の資本費については、受益と負担の均衡を図るため、新線利用者から基本運賃とは別途加算運賃を徴収可能としている。

(2) 高度なバリアフリーに係る利用者負担の仕組みの方向性

- 高度なバリアフリーについては、既存駅も含めて一律の整備を義務づけることは想定しておらず、環境価値のように受益が均てんするものでもないため、鉄道利用者全体を受益者として全国的に、一律に負担を求めることは利用者の理解を得ることが難しいと考えられる。
- また、費用負担の地域間・事業者間の平準化を求めるものではないため、運賃・料金体系とは別途特別な負担金等を利用者に求めることは利用者の理解を得ることが難しいと考えられる。
- したがって、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、高度なバリアフリー整備の負担を求めることとし、運賃・料金体系の中で、事業者の任意の判断により、運賃とは別途負担を求めることができる仕組みを検討することが適当であると考えられる。

2. 新たな利用者負担制度の検討素案

- ◆ 障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセスの確保を大きく上回るなど、利用者の利便性、安全性及び快適性向上に著しく寄与すると認められるものを、鉄道施設の高度なバリアフリー化と位置づける。

◆ こうした整備に対する利用者ニーズの高まりや、ユニバーサルデザイン2020 行動計画（平成29年2月関係閣僚会議決定）等、共生社会の実現に向けた社会的要請を踏まえ、高度バリアフリー料金（仮称）を創設し、高度なバリアフリー化による利便性、安全性及び快適性の向上が合理的に想定される利用者に対し一定の負担を求めることができることとすることにより、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の早期実現を促進する。

(1) 制度の目的・趣旨

- 鉄道のバリアフリー設備については、駅の出入口からホームまでの1ルート
の段差解消をはじめ着実に進捗しているが、近年、ユニバーサルデザイン
2020 行動計画をはじめ各種政府計画において、障害者権利条約の理念や超
高齢化社会への対応、観光先進国の実現、災害に強くしなやかな国づくりな
ど様々な観点から、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザイン
の街づくりの推進、バリアフリー水準の底上げに対する社会的要請が高ま
っている。
- また、利用者においても、バリアフリーやユニバーサルデザインに関するニ
ーズ・意識が高まっており、今後、高齢化の進展等に伴い、より高い水準の
ユニバーサルデザイン化の要請が更に高まることも想定される。
- このため、高度バリアフリー料金（仮称）を創設し、高度なバリアフリー化
による利便性、安全性及び快適性の向上が合理的に想定される利用者に対
し一定の負担を求めることができることとすることにより、利用者ニーズ
に応じた高度なバリアフリー化の早期実現を促進する。

(2) 対象設備

- 障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセスの確保を大きく上回るなど、利
用者の利便性、安全性及び快適性向上に著しく寄与すると認められる設備
を対象とする。
- 具体的には、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、補助制度との
関係及び高度化の内容に留意しつつ、対象とする方向で検討を行う。
- 設備の維持・更新については、バリアフリー設備の持続的な整備に資するよ
う、制度の整合性に留意しつつ対象とすることについて検討を行う。

(3) 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する。
- 例えば、高度なバリアフリー設備整備対象駅で乗降（・乗換）するなど駅毎に負担を求める方法や、一定の整備を行う路線・区間毎に負担を求める方法が考えられる。また、事業者単位で広く負担を求める方法については、運賃改定との違いを整理することが課題である。

(4) 総徴収限度額、徴収期間、透明性の確保

- 総徴収限度額は、制度の目的を踏まえ、対象設備の整備費用を超えない範囲とする。
- 料金は、対象設備による利便性、快適性の向上の対価であり、徴収期間は、設備の供用開始後から総徴収限度額の回収が終了するまでを限度とする方向で検討。
- 加算運賃等における考え方を参考とし、整備計画の段階で料金を利用者に公表するとともに、徴収開始後も一定期間毎に徴収額、充当率等を国においてチェックした上で公表する。

3. 新たな利用者負担制度（検討素案）に対する関係者の主な意見

- ◆ 新たな制度の方向性については、バリアフリー化に関する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であり、利用者が負担を納得できる意義・説明が重要との意見があった。
- ◆ また、社会的要請を受け行う利用者の受益となる施策の迅速な実施のためには、通常の運賃改定では迅速に対応することは困難であり、現行の補助制度に加えて新たな仕組みが有効であるとの意見があった。一方、高度なバリアフリー化についても従来のバリアフリー化と同様に社会福祉施策であるため、補助制度の適用により整備すべきとの意見があった。また、設備の維持・更新については、現行の補助制度の拡充が望ましいとの意見があった。
- ◆ 負担を求める範囲（対象設備・対象旅客）については、消費者団体から、路線毎の方が日常的な鉄道利用における支払方法として自然ではないかとの意見があった。

- ◆ また、鉄道事業者からは、既に整備された駅があること、ホームドアについては路線の輸送安定性に寄与すること、駅毎の収受は技術的な課題が多いこと等から、各設備の整備計画について路線単位等でトータルで負担の対象とする方法がよいのではないかと意見があった。
- ◆ 総徴収限度額については、利用者の過度な負担増とならないよう、現行制度とのバランスに配慮すべきとの意見があった。
- ◆ このほか、複数の鉄道事業者の相互直通運転の進展や IC カードによる運賃等の徴収の範囲が拡大している中、新たな利用者負担制度の導入に当たっては、運賃・料金収受に係る運用上の課題や、システム改修に係る技術面・費用面の課題があるとの意見があった。
- ◆ また、新たな利用者負担制度の導入によって、バリアフリー化について補助制度による支援が得にくくなる等の問題が生じないように、現行制度との整合性に留意すべきとの意見があった。

(1) 新たな利用者負担制度の導入について（総論）

- 有識者委員からは、バリアフリー化による受益は外部性の観点からみても一定程度限定的にならざるを得ないため、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であるとの意見や、受益の定義や受益者の範囲についての説明、また、負担金の実額が重要であるとの意見があった。
- 消費者団体からは、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、方向性はよいが、鉄道事業者の投資内容は消費者に見えにくく理解しづらいため、利用者が負担を納得できる意義・説明が重要との意見があった。
- 鉄道事業者からは、制度の導入に積極的な意見として次のような意見があった。
 - ・ 短期間での実施が求められる社会的要請に伴う施策や、利用者にとって大きな受益となる施策については、現行の補助制度に加えて新たな仕組みが有効。
 - ・ 限られた財源の中で更なるバリアフリー化を早急に進めるためには、通常の運賃改定では迅速に対応することは困難であり、新たな受益者負担制度の創設が不可欠。
 - ・ ユニバーサルなものとして路線単位など広く負担を求めることの方が理解を得られるのではないかと。

- 料金と位置づける場合、選択の自由が無い点で従来の料金と異なる面があるが、利用者にとり費用負担の明確化が図られるのではないかと。
- 一方、制度の導入には課題があるとの意見として鉄道事業者から次のような意見があった。
 - 高度なバリアフリー化についても従来のバリアフリー化と同様に社会福祉施策であるため、補助制度の適用により整備すべき。また、設備の維持・更新については現行の補助制度の拡充が望ましい。
 - 都市部とローカル線など事業エリアが広い一方、整備を行う駅は限定的であり、特定の地域等に限定して負担を求めることは困難。
 - バリアフリー化の受益は限定的であり利用者の理解を得づらい。
 - バリアフリーの整備費用は、本来は社会全体で負担すべきものであり、利用者負担制度の導入は、利用者にとっては「値上げ」と受け止められる可能性が高いため、国が責任を持って理解を広く国民に求める必要がある。
 - 経営状況等、鉄道事業者各社の事情に拘らず公平に活用できる制度とすべき。
 - 制度の活用が困難な事業者に不公平が生じないような配慮が必要。
 - 他社が導入する場合を含むシステム改修の費用負担や技術的課題、補助制度の縮小・自治体支援の減少、競争条件への影響等を懸念。

(2) 負担を求める範囲（対象設備・対象旅客）

- 消費者団体から、駅毎に整備の有無に応じて支払いの有無を設定する仕組みは日常的な鉄道利用における支払方法として馴染まず、順次乗る毎に負担金により徐々に利用しやすい路線になっていくといった自然な形がよいのではないかと意見があった。
- 鉄道事業者からは、以下の理由から、路線・区間毎や事業者毎に利用者全体から収受する方がよいのではないかと意見があった。
 - 既に整備された駅と今後整備する駅が混在しているため、路線毎の方が公平感・納得感が高いのではないかと。
 - 同じ設備でも駅毎に整備費用が大きく異なるため駅毎に負担額が変わることは利用者の納得感を得づらいのではないかと。
 - ホームドアについては路線の輸送安定性に寄与することから路線毎の

方が納得が得られやすいのではないか。

- 駅毎の収受は技術的な課題が多いのではないか。
 - 受益の範囲を広く柔軟に捉えるのであれば、事業者毎に収受するという考え方もあるのではないか。
- 対象設備については、整備条件が整った路線単位等で整備することが考えられるホームドアについては制度を適用しやすいとの意見のほか、エレベーター、エスカレーター、ホームドア（駅の構造や利用者数等に応じ固定柵、センサー等の転落防止設備を含む。）等を路線単位等でトータルで負担の対象とする方がよいのではないかと意見があった。
- 更新については、今後の更新費の増大を踏まえ対象とすることが望ましいが、高度化の内容について検討が必要との意見があった。

(3) 総徴収限度額、徴収期間、利用者の納得感・透明性の確保

- 総徴収限度額については、利用者の過度な負担増とならないよう、現行制度とのバランスに配慮すべきであり、事業費のうち補助対象経費の事業者負担分を上限とすべきとの意見がある一方、補助対象となっていない支障物移転工事費等も対象とすべきとの意見もあった。
- 徴収期間については、路線毎に収受する場合、全ての施設の供用開始後からの収受とすると受益と負担のタイムラグが大きいのではないかと意見があった。
- 透明性の確保については、検討素案の内容（加算運賃制度を参考に、整備計画・料金を利用者に公表するとともに、一定期間毎に徴収額、充当率等を公表）を実施すべきとの意見等があった。
- また、受益と負担の納得感については、バリアフリー化により駅の中だけでなくまちとのつながりの部分もよくなるということや、デザイン・使いやすさの向上などバリアフリーを機に成熟した良いまちになったと実感を持ってもらうことが重要との意見があった。

(4) 新たな料金収受に係る技術的課題等

- 鉄道事業者から、新たな料金の収受に当たっては、駅毎か路線毎か等の負担を求める範囲のほか、磁気乗車券/IC乗車券、定期/定期外といった収受方法に応じ、運賃・料金収受に係る運用上の課題や、システム改修に係る技術

的な課題があるとの指摘があった。

【主な技術的課題等】

- Suica 等の現行の IC 乗車券は、運賃のみを収受する仕組みとなっているため、運賃と料金を同時に収受する仕組みの開発及びそれに伴う自動改札機、券売機等の改修が必要となる。
 - Suica 等の現行の IC 乗車券は、乗車駅から降車駅までの経路が複数ある場合、最も安い経路の運賃を収受する仕組みとなっている。このため、料金の上乗せ後において最も安い経路となっていなければ新たな料金の収受ができない等の課題がある。
 - 新たな料金を駅ごとに収受する場合、整備対象駅（A 駅）が手前にあるケースでは、その駅より遠い駅（B 駅）までに要する費用が安価となる可能性があり、B 駅までの切符で A 駅で途中下車する場合の対応が課題である。
 - 徴収期間について、年度途中の場合であっても総徴収限度額の回収終了までを限度とすることには、技術的な課題がある。
- また、システム改修には相当の期間や費用がかかるため、システム改修をタイムリーにできず、個別のバリアフリー施設の整備毎に徴収の開始・終了を行うことは現実的でないとの意見があった。さらに、相互直通運転等を行っている場合自社が制度を適用しなくても改修が必要となるなど他社が導入する場合も含めた費用負担の問題や、システム自体への負荷が過大となることを懸念する意見もあった。
- 一方、システムの複雑さや改修頻度は制度設計や収受範囲等にもよることや、システム上の問題が新たな制度の導入に制約を与えるべきではないとの指摘もあったことから、引き続き関係者間で検討を深度化する必要がある。

(5) その他現行の補助制度との関係性等について

- 制度の活用については、民間企業の設備投資や資金調達の自主性は尊重されるべきであり、任意に活用できる制度とすべきとの意見が多かった。
- 新たな利用者負担制度の導入によって、バリアフリー化について国・地方公共団体の支援が得にくくなる等の問題が生じないように、現行制度との整合性に留意すべきとの意見があった。

- また、現行補助制度について、地方公共団体の補助金の上限や費用負担に消極的な地方公共団体、協議の長期化等について国から地方公共団体への働きかけを引き続き行うことが必要であるとの意見や、施工期間確保のため交付決定時期の前倒しができないかとの意見があった。
- その他、利用者負担制度はシステム改修や運用面で多々困難があり、制度を利用できない事業者が出ることが想定される。事業者において確実な財源確保の方策が整わない中で、設備整備の目標を掲げて財源確保の責務を負わせることのないようにするべきとの意見があった。

V 結語

以上のとおり、ユニバーサルデザインの推進に向けた社会的要請の高まりや、利用者ニーズの高度化等、バリアフリー化を取り巻く環境は大きく変化しており、高度なバリアフリー化について、利用者に一定の負担を求めて迅速な整備を実現することについて、利用者に一定の理解があることが明らかとなった。バリアフリー化のニーズは、高齢化の進展等に伴い、質的にも面的にも、今後も更に拡大するとともに、バリアフリー化の受益者も同時に拡大していくことが想定される。

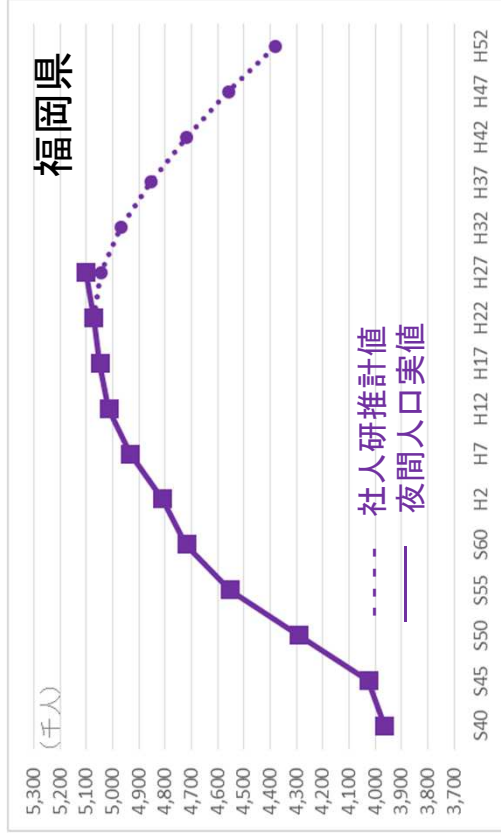
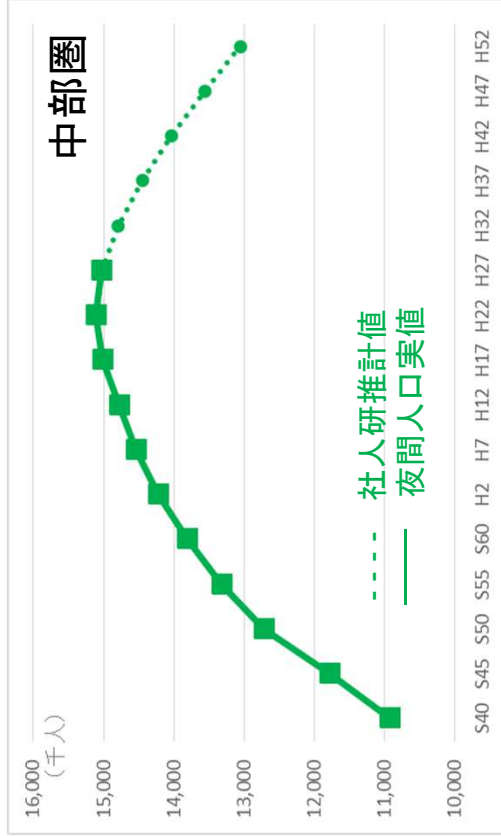
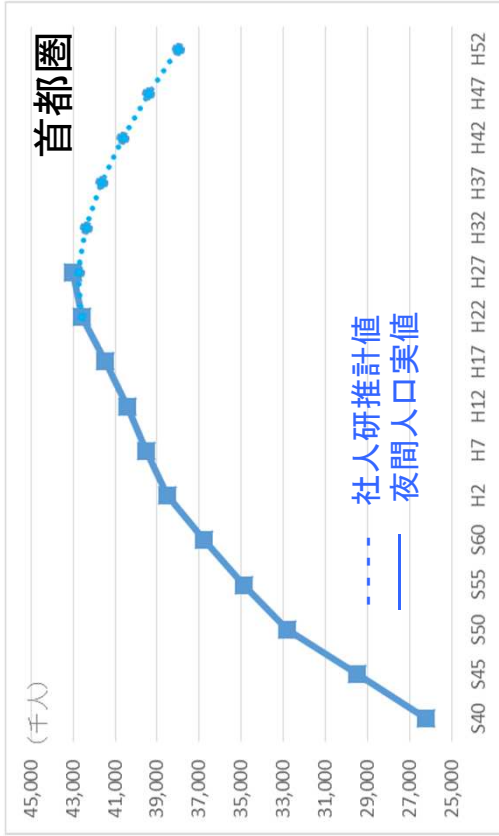
このため、今後の検討の方向性としては、従来のバリアフリー化については、現行補助制度について指摘された課題にも留意しつつ、高齢者、障害者等の最低限の物理的な鉄道アクセスの確保を図る観点から、引き続き現行の補助制度等により着実に整備を推進するとともに、利用者全体のより一層安全で快適な移動に資する高度なバリアフリー化については、その性格を踏まえ、利用者に一定の負担を求めることができる仕組みを創設することについて、補助制度との関係を含め検討する必要があると考えられる。

新たな利用者負担制度については、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、技術的な課題等、様々な課題が指摘されたところである。今後、こうした観点から、関係者間で検討を深度化することが必要であり、最終とりまとめに向けて、利用者等の意見を幅広く聴取し、適切に検討に反映するとともに、検討会とは別途、実務的な検討を行うこととする。

また、今後の本検討会においては、遅延・混雑対策等の利用者ニーズの高度化についても、これまでの議論を踏まえつつ、設備投資を加速化するための新たな費用負担のあり方等について検討を行うこととする。

夜間人口の推移と予測

○首都圏及び福岡県はH27年をピークに減少が見込まれており、同年の実績値は推計を上回ったが、長期的には減少見込み。近畿圏及び中部圏はH22年をピークに減少局面にあるとみられる。



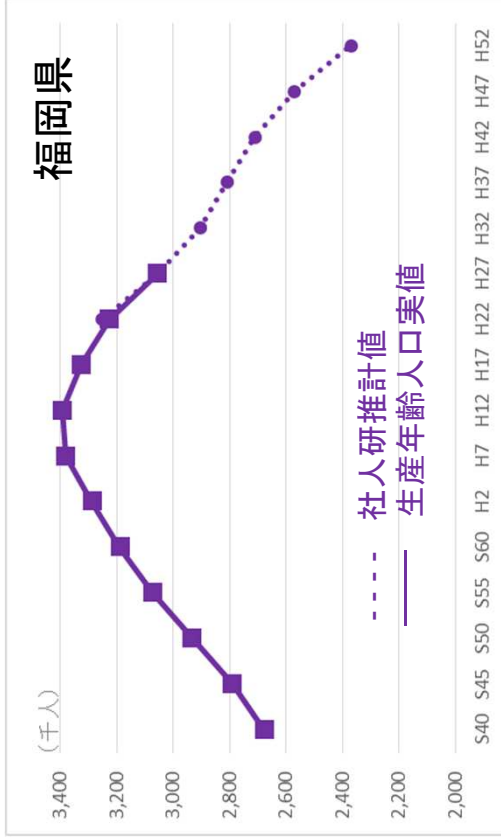
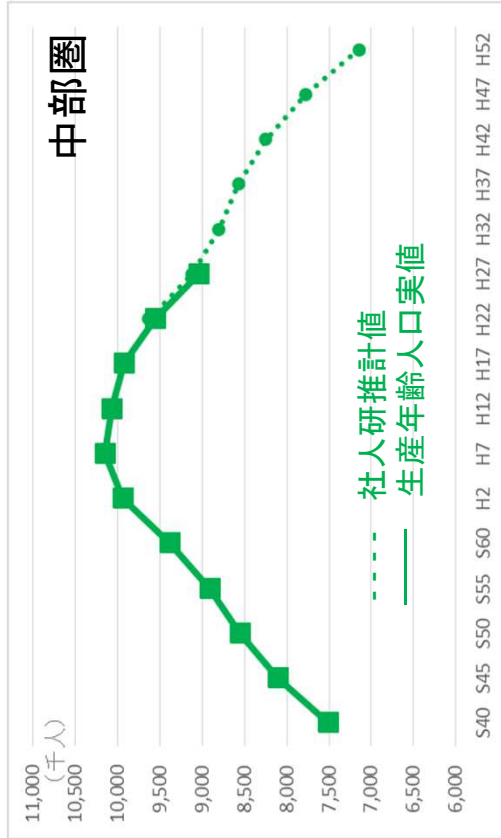
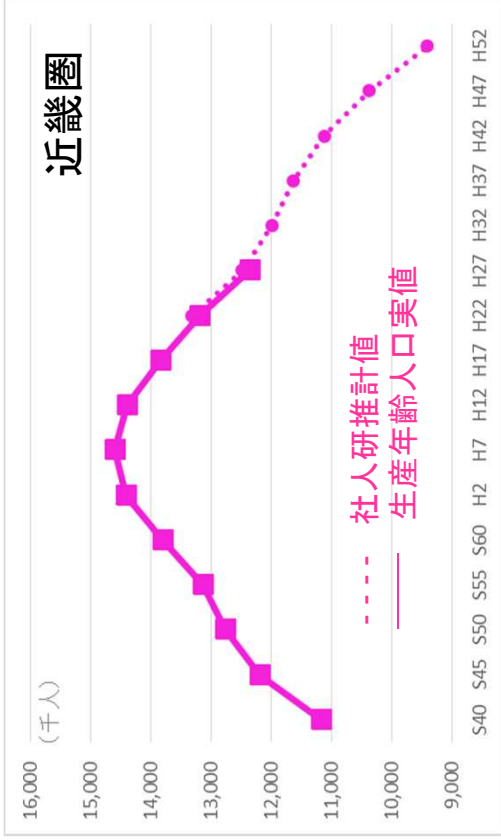
(出典)国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(H25年3月推計)」

(注1)夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

(注2)首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

生産年齢人口(15～64歳)の推移と予測

○首都圏及び福岡県はH12年をピークに、近畿圏及び中部圏はH7年をピークに減少傾向にある。

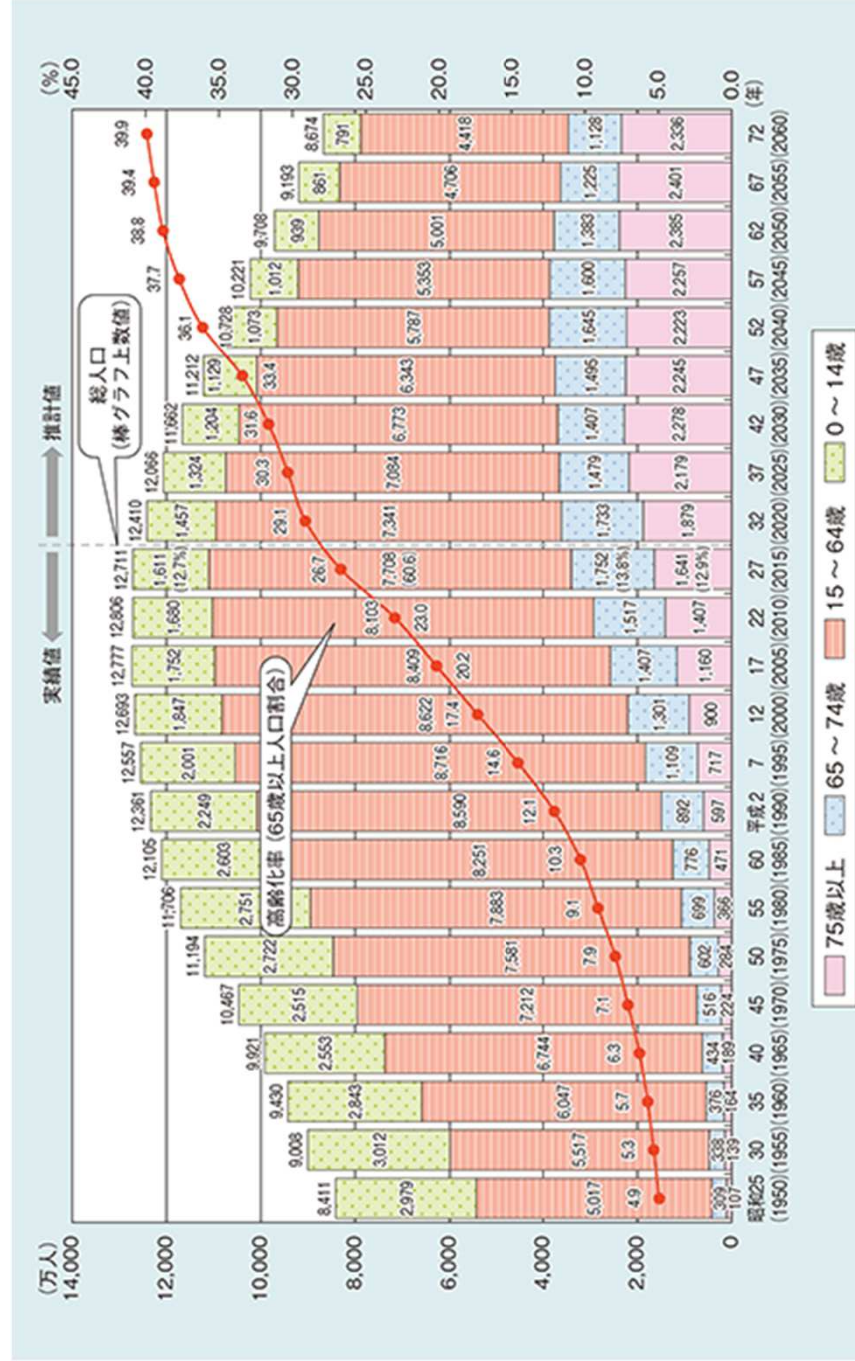


(出典)国勢調査及び国立社会保険・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(H25年3月推計)」
 (注1)生産年齢人口は、夜間人口のうち15～64歳にあたる人口を指す。
 (注2)首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

高齢者、障害者の増加等①(高齢者)

➤急速な高齢化の進展

- 我が国の高齢化は急速に進展。2015年（平成27年）の高齢者数は約3,400万人、高齢化率は26.7%であり、2005年（平成17年・バリアフリー法施行前年）に比して800万人強（30%強）増加。また、高齢化率も6.5%上昇。
- 今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%近くに達する見込み。高齢者数も今後、約30年間は伸び続けると推計。
- 特に、75歳以上の後期高齢者については、2025年（平成37年）に2,179万人（約18%）に達し、人数、人口比率ともに上昇する見込み。



資料：2010年までは総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

出典：平成28年版高齢社会白書

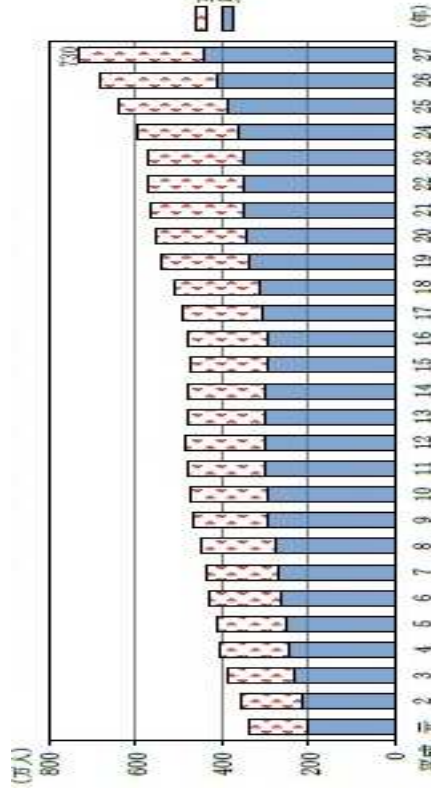
出典：第1回バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会（H29.3.15）資料

高齢者、障害者の増加等②(高齢者)

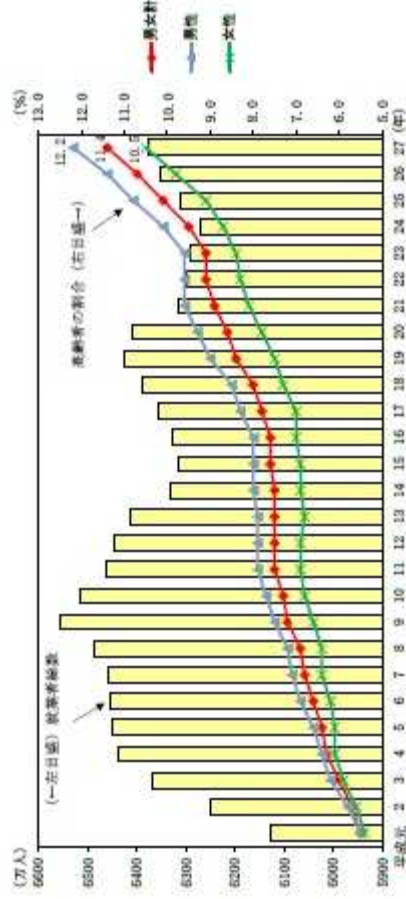
➤ 高齢者の就業

○ 平成27年の高齢者の就業者数・就業者総数に占める割合は、ともに過去最高。

高齢者の就業者数の推移(平成元年～27年)



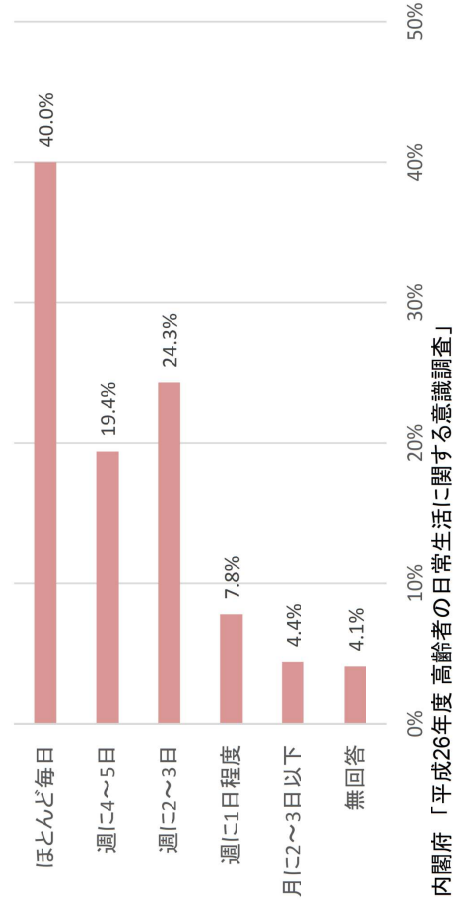
就業者総数に占める高齢者の割合の推移(平成元年～27年)



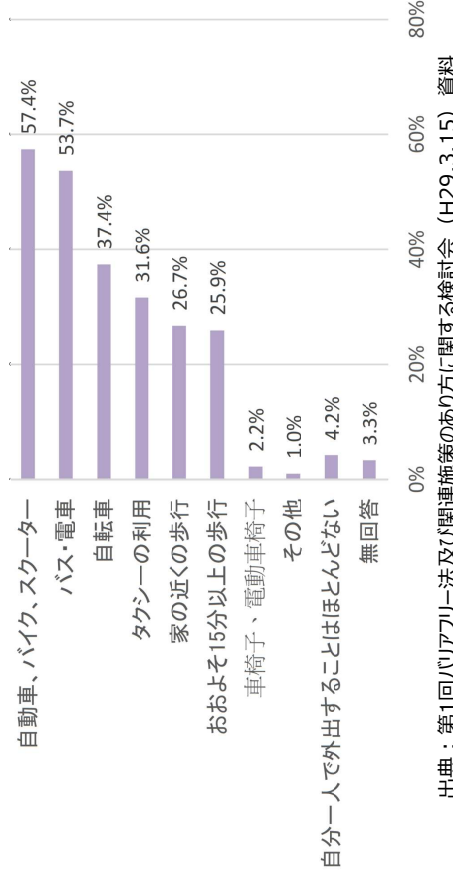
➤ 高齢者の外出状況

○ 高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%超。また、外出の際、多くの人が公共交通機関を利用。

外出の頻度



主な外出手段(複数回答)



出典: 内閣府「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

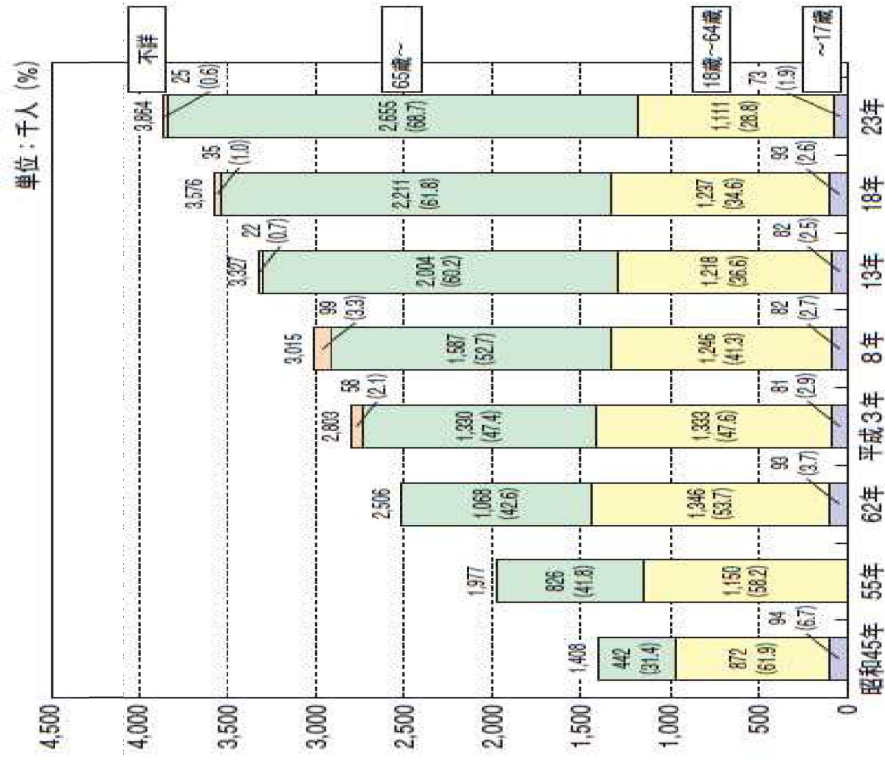
出典: 第1回バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 (H29.3.15) 資料

高齢者、障害者の増加等③(障害者)

➤ 障害者数の増加

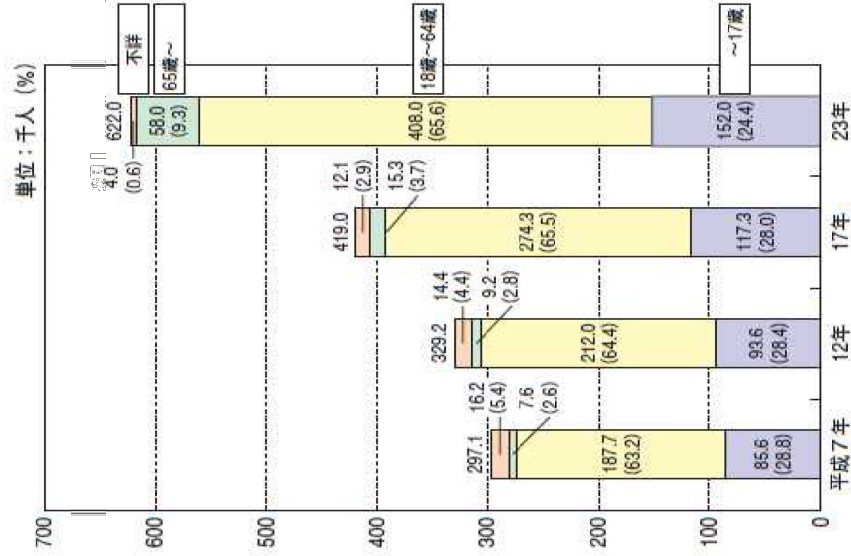
○平成23年の身体障害者数は約386万4千人で、平成18年に比して約29万人(8.1%)増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後とも障害者数は増加することが見込まれる。

＜身体障害者・者(在宅)＞



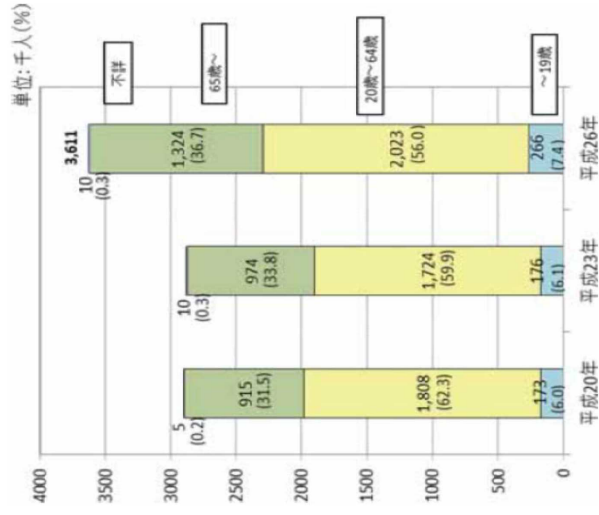
注：昭和55年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。
資料：厚生労働省「身体障害者・者実態調査」(昭和45年、55年、62年、平成3年、8年、13年、18年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23年)

＜知的障害児・者(在宅)＞



資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(平成7年、12年、17年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23年)

＜精神障害者(外来)＞



資料：厚生労働省「患者調査」より厚生労働省社会・援護局 書保除福祉部で作成

高齢者、障害者の増加等④(障害者)

➤ 障害者の外出の状況

○ 障害者の外出状況をみると、65歳未満では全体の92.5%、65歳以上では全体の82.3%が頻度にかかわらず外出。
 ○ また、週に1回以上外出する人の割合は、65歳未満で77.0%、65歳以上で58.2%と過半を占める。

(65歳未満)

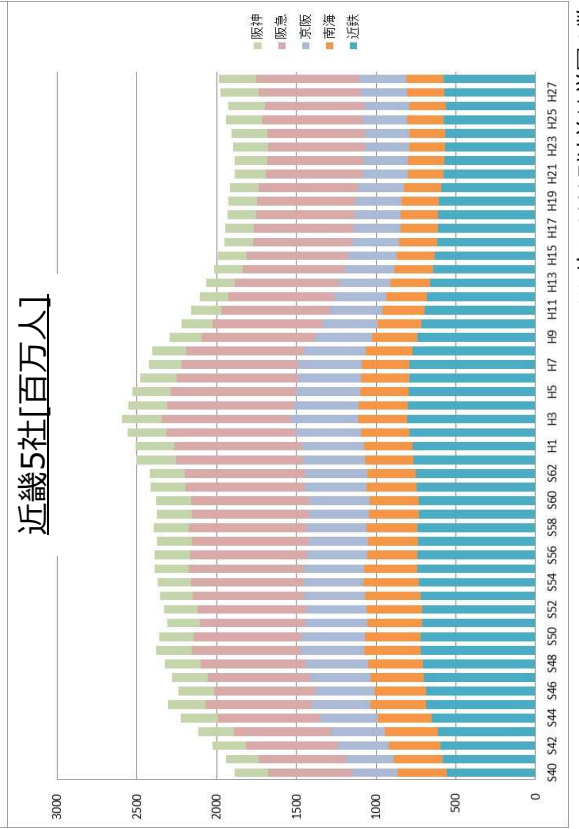
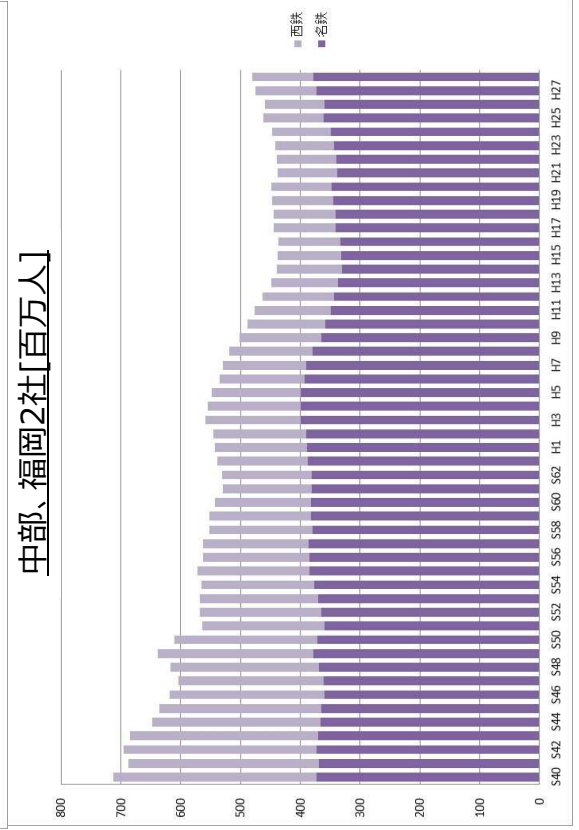
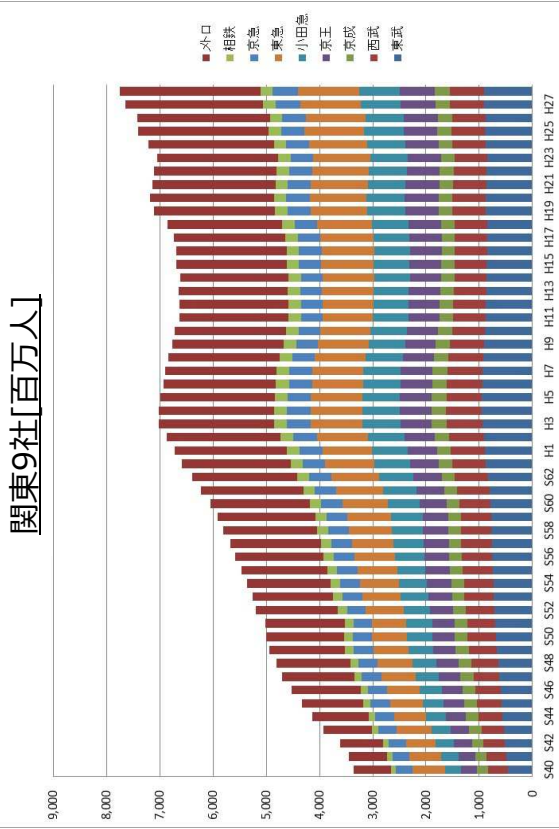
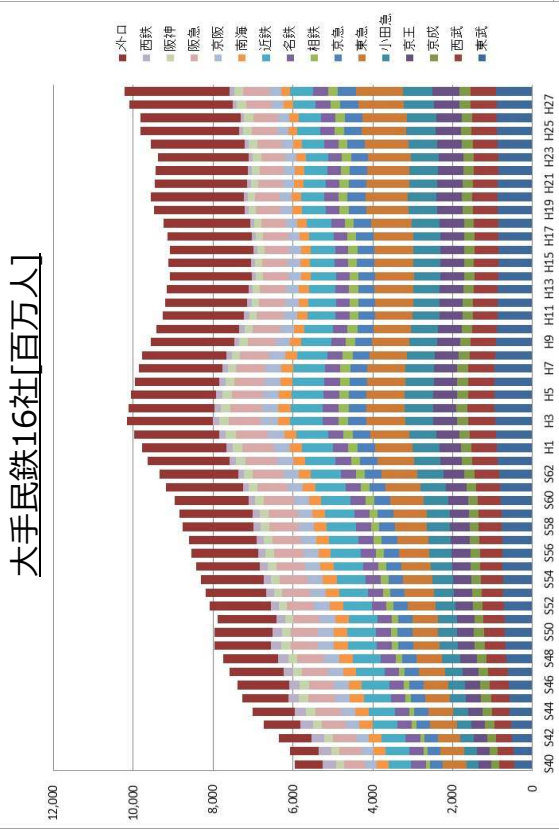
(65歳以上(年齢不詳を含む))

	65歳未満				65歳以上(年齢不詳を含む)							
	障害者手帳所持者		手帳非所持者		障害者手帳所持者		手帳非所持者					
	身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳	で、自立支援給付等を受けている者	身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳	で、自立支援給付等を受けている者				
総数	4,202	3,971	2,408	1,139	852	231	6,199	5,779	5,454	126	303	420
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
毎日	1,308	1,247	774	370	194	61	808	774	731	16	46	34
	31.1%	31.4%	32.1%	32.5%	22.8%	26.4%	13.0%	13.4%	13.4%	12.7%	15.2%	8.1%
1週間に3~6日	1,230	1,145	721	288	245	85	1,457	1,366	1,307	21	45	91
	29.3%	28.8%	29.9%	25.3%	28.8%	36.8%	23.5%	23.6%	24.0%	16.7%	14.9%	21.7%
1週間に1~2日程度	699	662	375	172	183	37	1,348	1,248	1,189	20	53	100
	16.6%	16.7%	15.6%	15.1%	21.5%	16.0%	21.7%	21.6%	21.8%	15.9%	17.5%	23.8%
2週間に1~2日程度	198	179	96	52	54	19	378	356	334	10	22	22
	4.7%	4.5%	4.0%	4.6%	6.3%	8.2%	6.1%	6.2%	6.1%	7.9%	7.3%	5.2%
1ヶ月に1~2日程度	297	284	170	107	63	13	791	730	693	23	33	61
	7.1%	7.2%	7.1%	9.4%	7.4%	5.6%	12.8%	12.6%	12.7%	18.3%	10.9%	14.5%
その他	154	146	88	45	40	8	318	294	277	8	14	24
	3.7%	3.7%	3.7%	4.0%	4.7%	3.5%	5.1%	5.1%	5.1%	6.3%	4.6%	5.7%
外出していない	100	97	64	22	28	3	509	453	418	11	46	56
	2.4%	2.4%	2.7%	1.9%	3.3%	1.3%	8.2%	7.8%	7.7%	8.7%	15.2%	13.3%
不詳	216	211	120	83	45	5	590	558	505	17	44	32
	5.1%	5.3%	5.0%	7.3%	5.3%	2.2%	9.5%	9.7%	9.3%	13.5%	14.5%	7.6%

出典：平成23年生活のしづらなどに関する調査(全国在宅障害児・者等実態調査)結果【厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部】
 出典：第1回/リアリー-法及び関連施策のあり方に関する検討会 (H29.3.15) 資料

大手民鉄16社の輸送人員の推移

〇メトロを除く関東圏大手の輸送人員の合計は、H3年頃以降横ばいから微増。その他大手の輸送人員の合計は、近年増加傾向にあるものの、ピーク時の輸送人員を下回る。



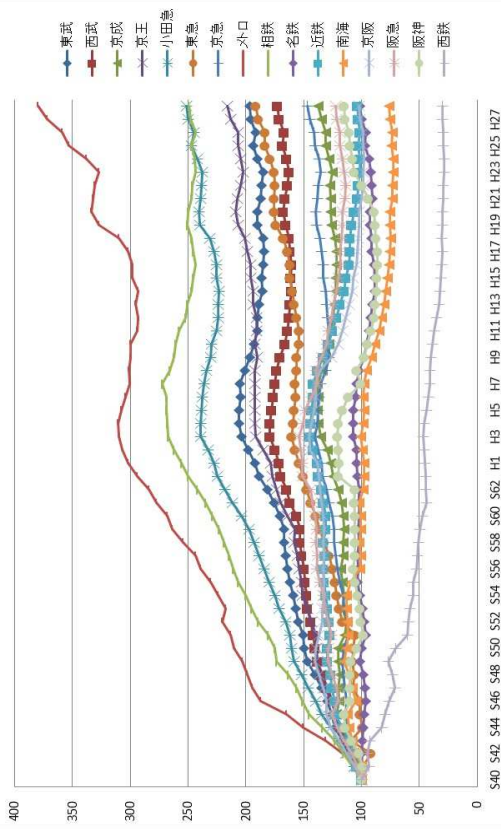
※メトロのH15以前は営団の数値

大手民鉄16社の輸送指数の推移

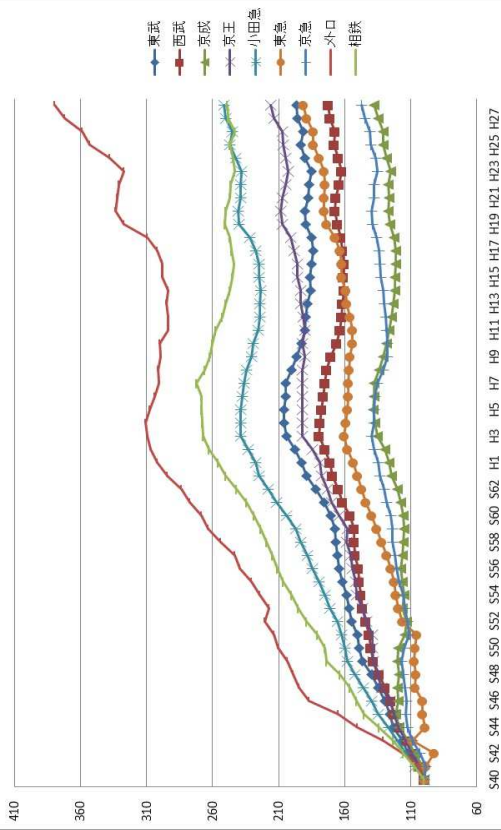


〇メトロを除く関東圏大手の輸送人員の合計は、H3年頃以降横ばいから微増。その他大手の輸送人員の合計は、近年増加傾向にあるものの、ピーク時の輸送人員を下回る。

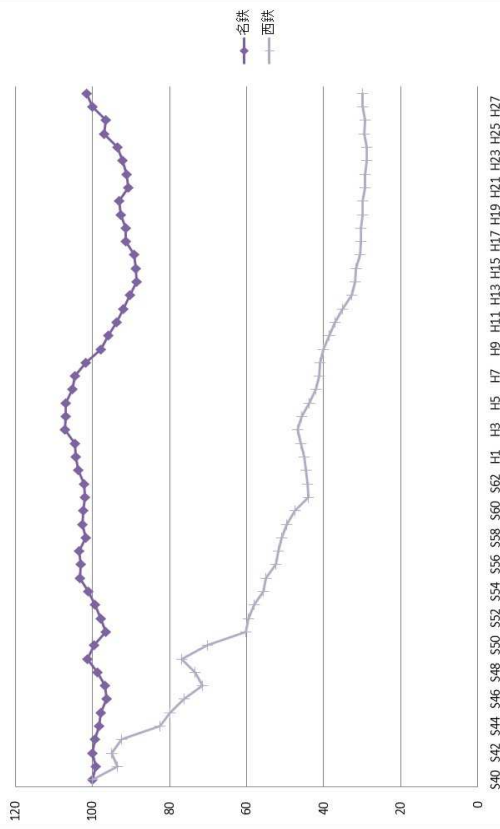
大手民鉄16社



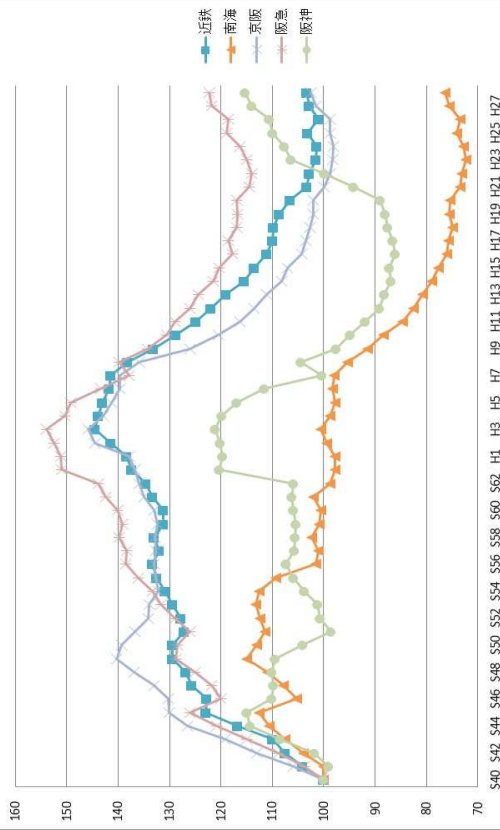
関東9社



中部、福岡2社



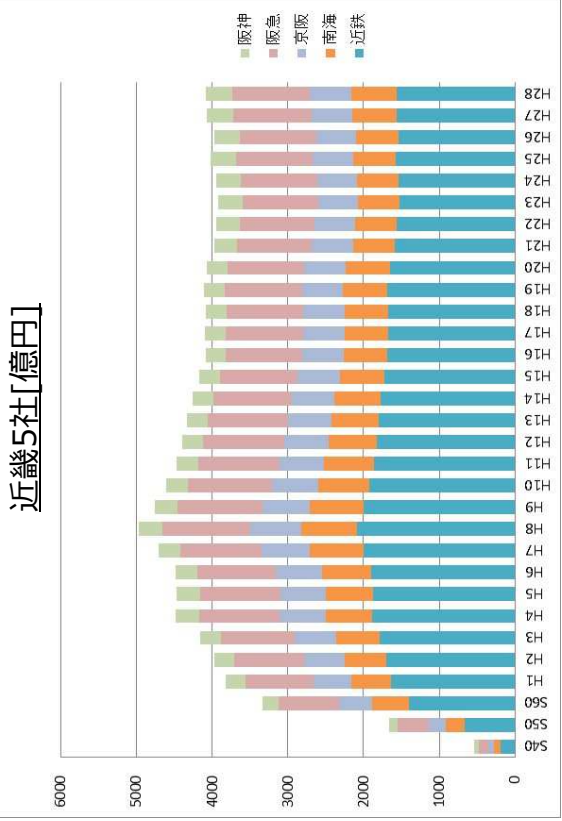
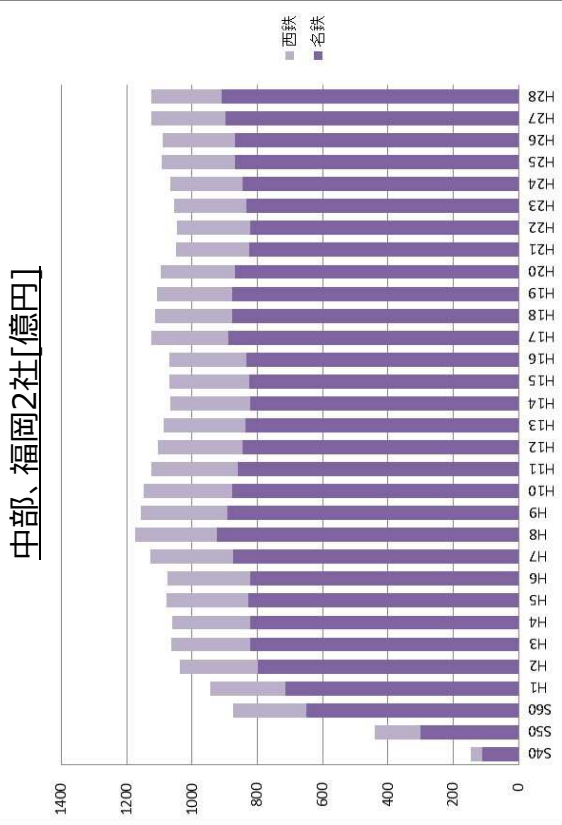
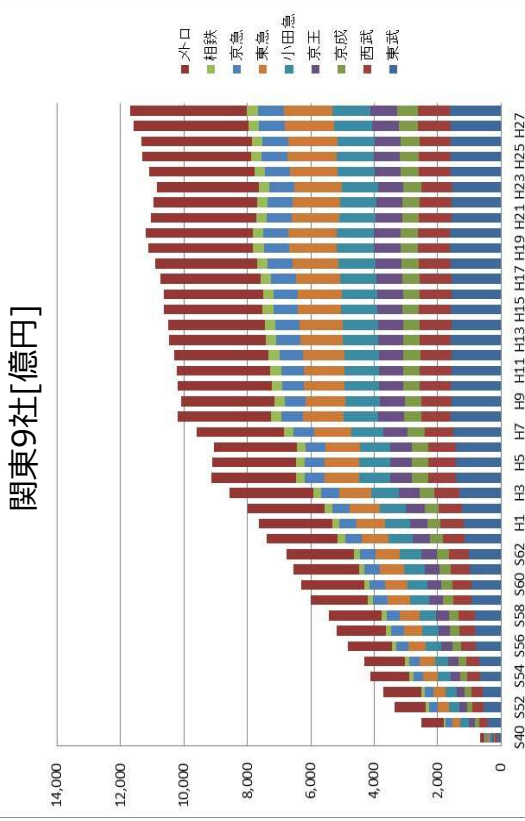
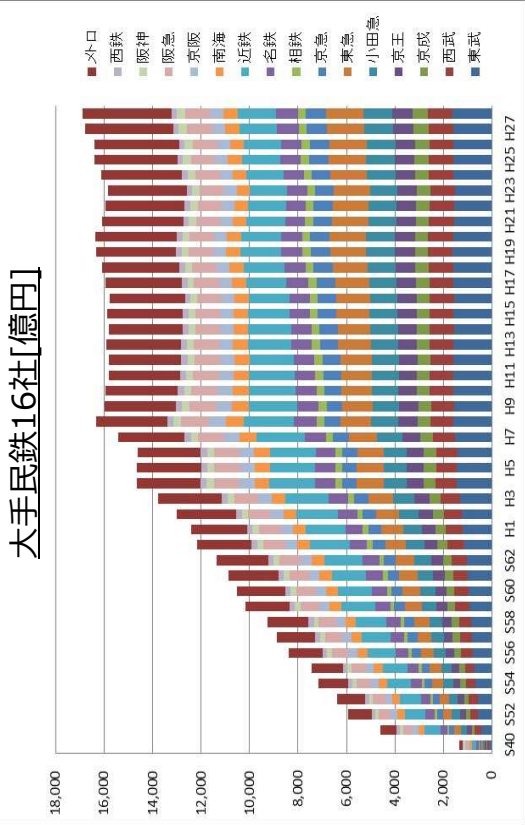
近畿5社



※輸送指数はS40を100とする ※メトロのH15以前は営団の数値

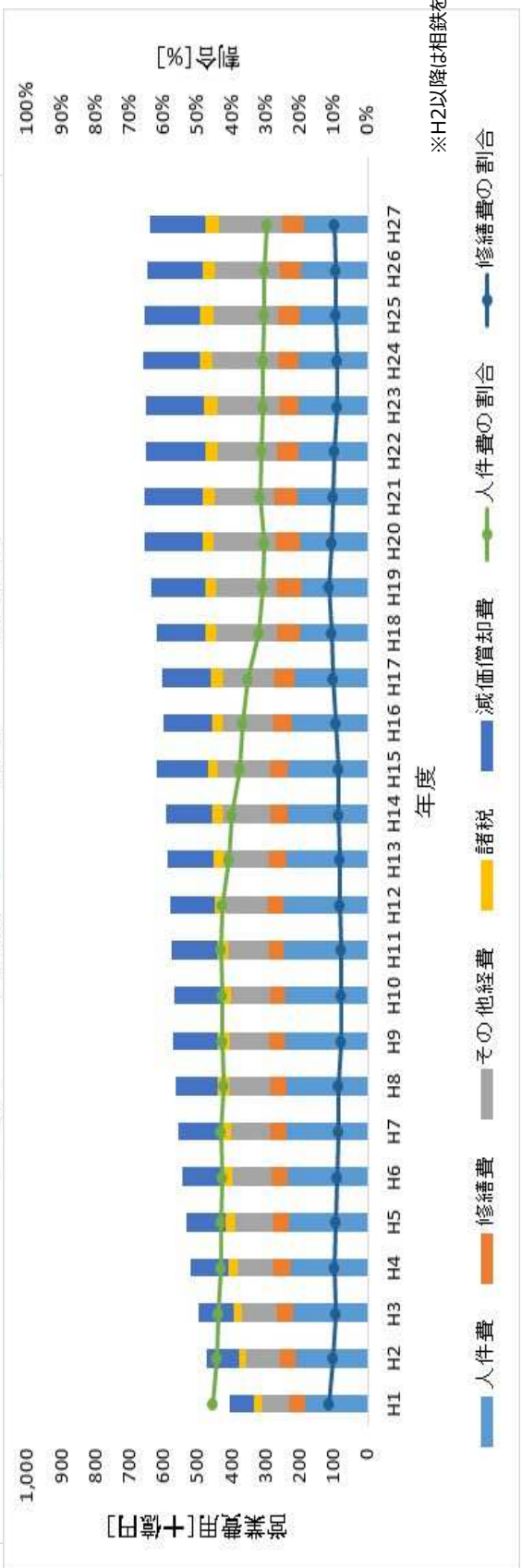
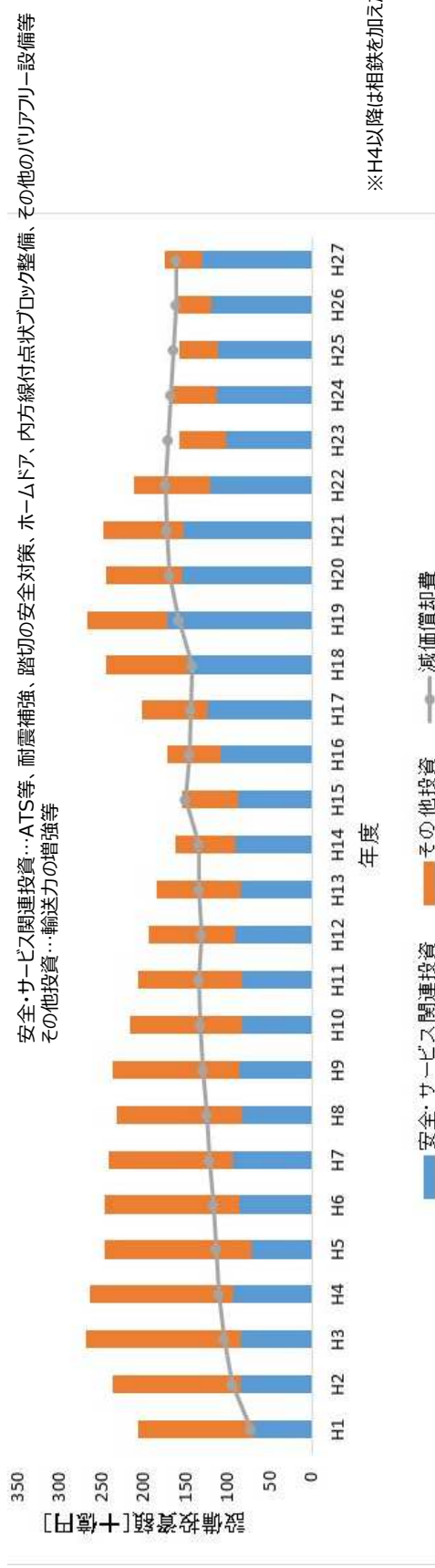
大手民鉄16社の営業収益の推移

○関東圏大手の営業収益の合計は堅調に推移。近畿圏大手の営業収益はH8年をピークに減少し、横ばいに。



※メトロのH15以前は営団の数値

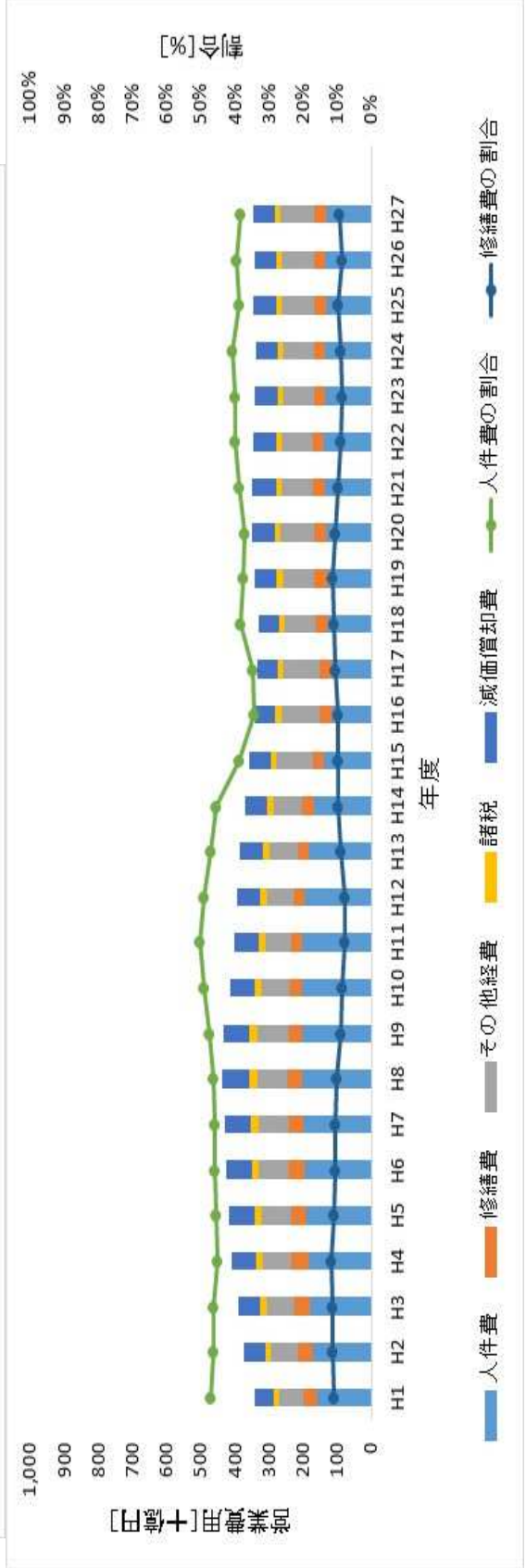
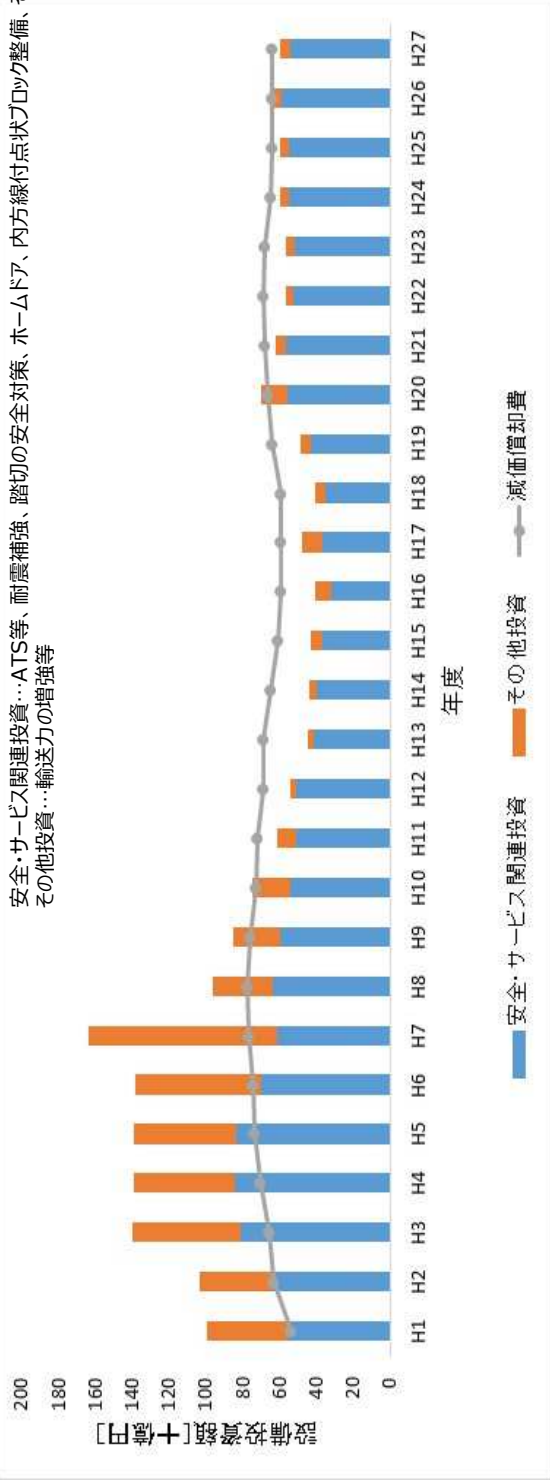
○概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っているものの、近年のその超過額は総じて少ない。
 ○設備投資額に対する安全・サービス関連投資の割合が、近年増加傾向にある。
 ○営業費用に対する人件費の割合は、減少してきているが、近年は横ばいに。



大手民鉄(西日本7社)の設備投資額と営業費用の推移

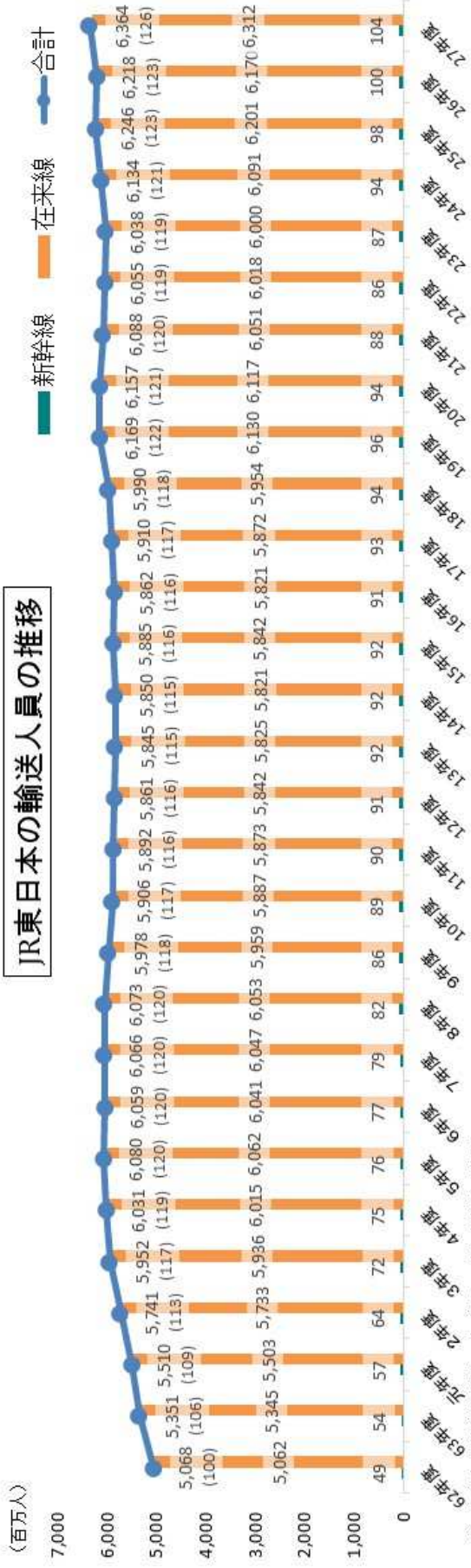
○H11以降概ね毎年度、設備投資額が減価償却費を下回っている。
 ○設備投資額に対する安全・サービス関連投資の割合が、H8以降多くを占めている。
 ○営業費用に対する人件費の割合は、ピーク時に比べ減少しているものの近年は横ばいに。

安全・サービス関連投資…ATS等、耐震補強、踏切の安全対策、ホームドア、内方線付点状ブロック整備、その他のバリアフリー設備等
 その他投資…輸送力の増強等

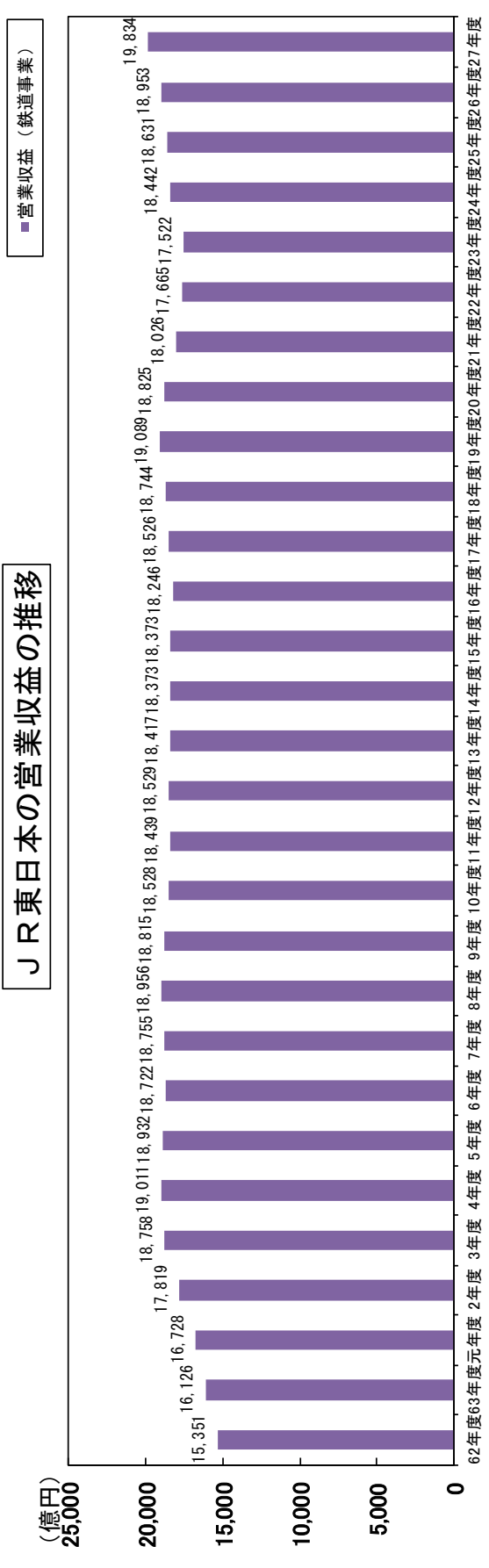


JR東日本の輸送人員と営業収益の推移

○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。

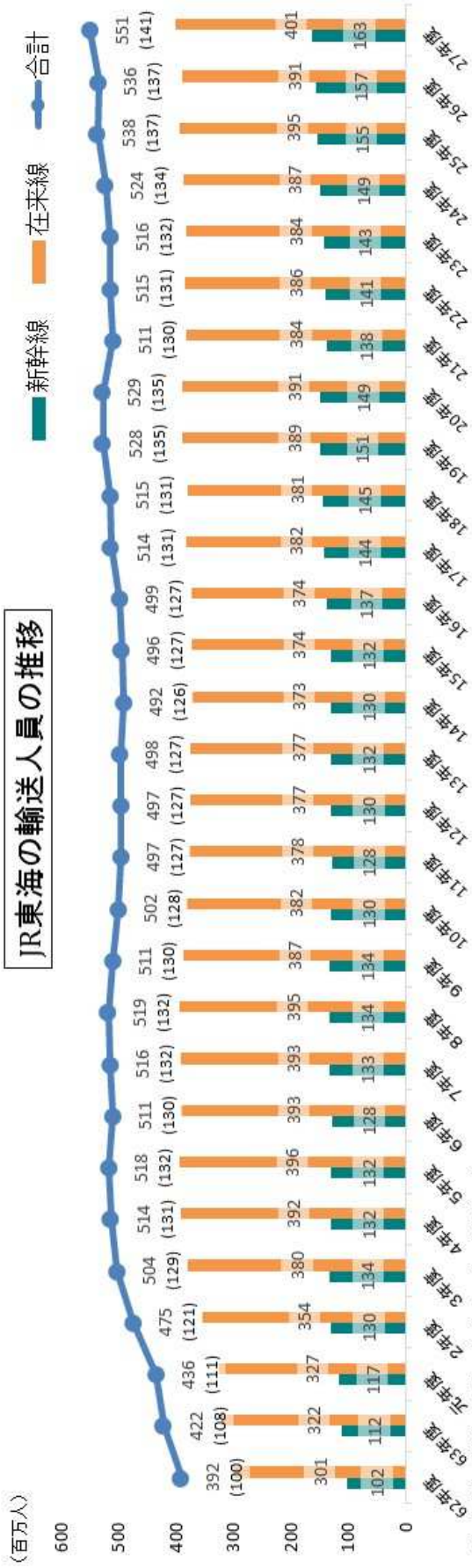


注：()内の数字は昭和62年度を100とした指数である。
注：合計値については、新幹線と在来線を兼ねた者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものとは一致しない場合がある。

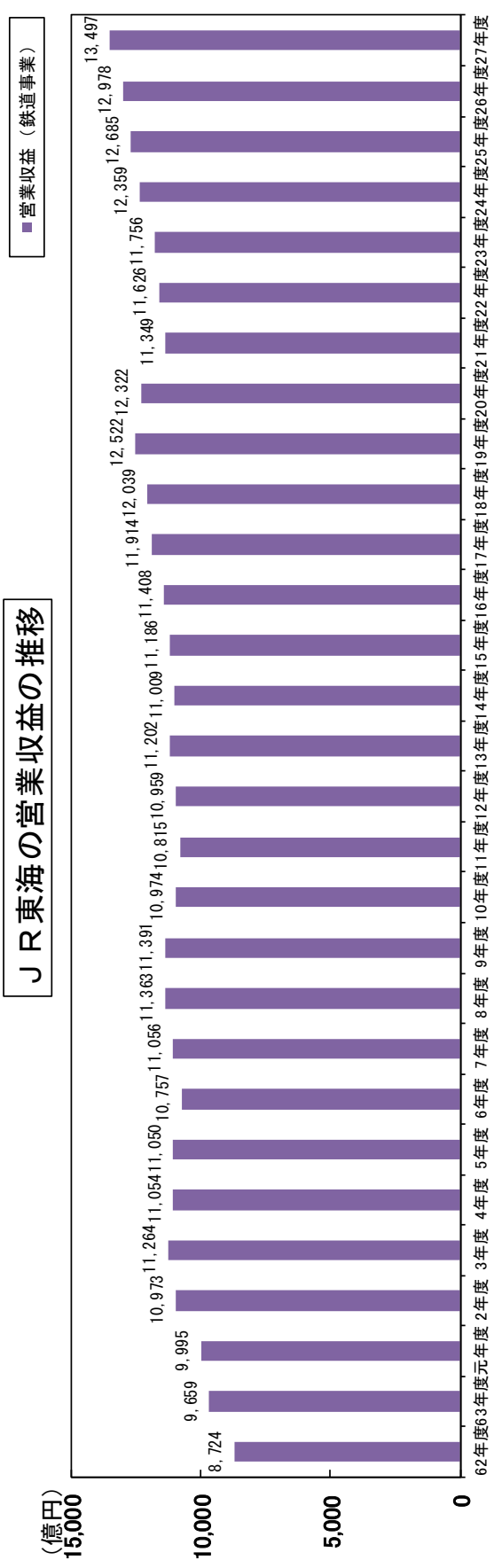


JR東海の輸送人員と営業収益の推移

○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。



注：()内の数字は昭和62年度を100とした指数である。
注：合計値については、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものと一致しない場合がある。

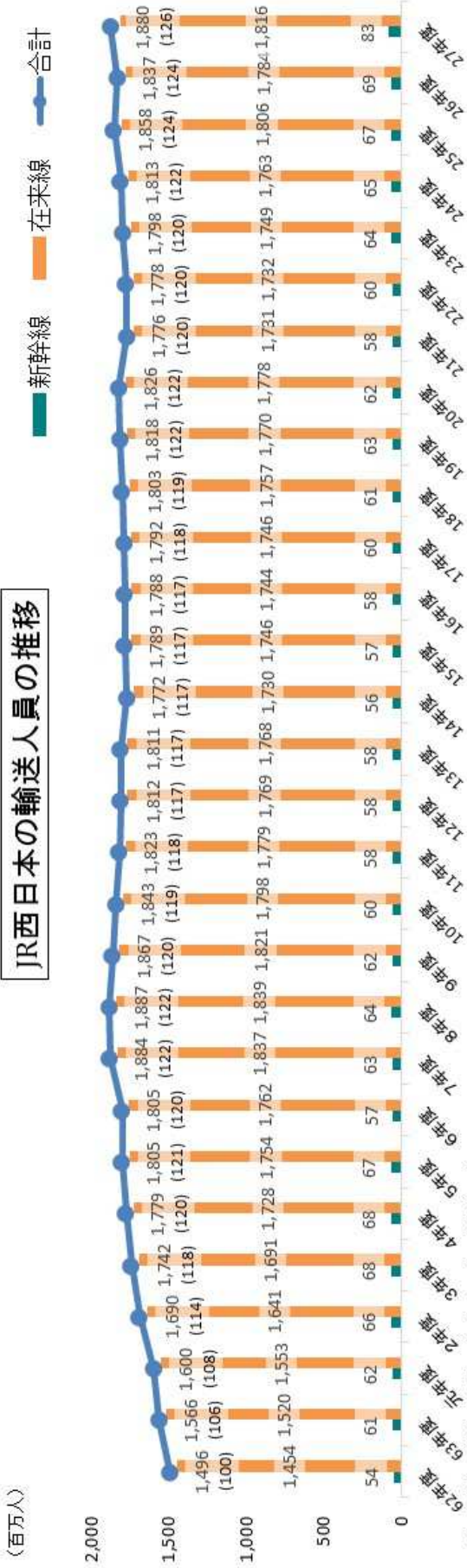


JR西日本の輸送人員と営業収益の推移



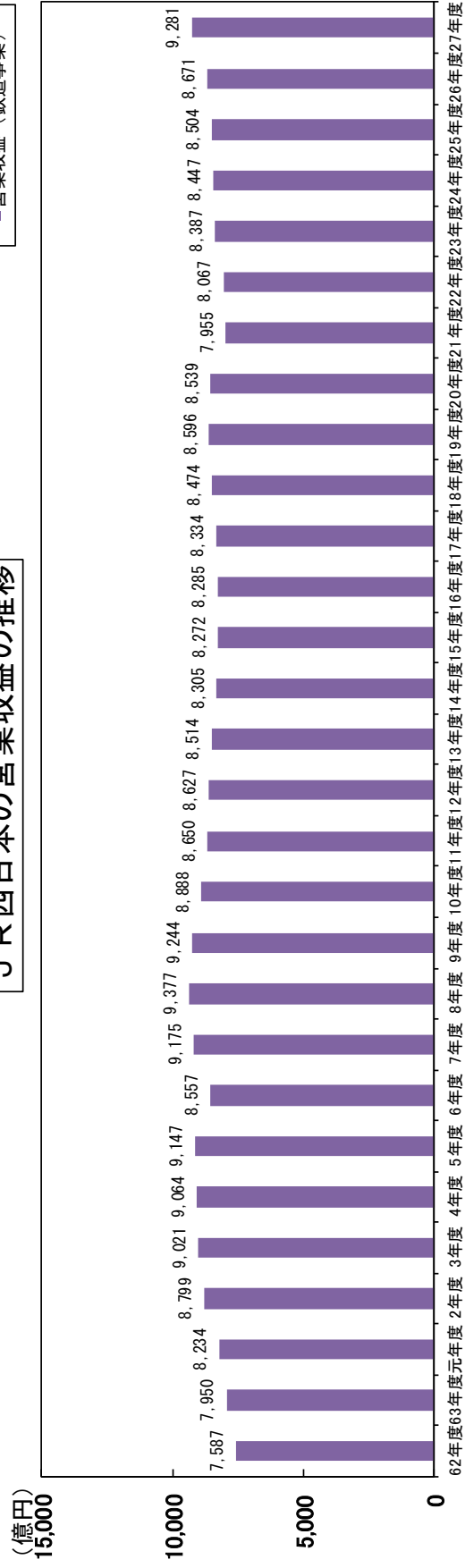
○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。

JR西日本の輸送人員の推移



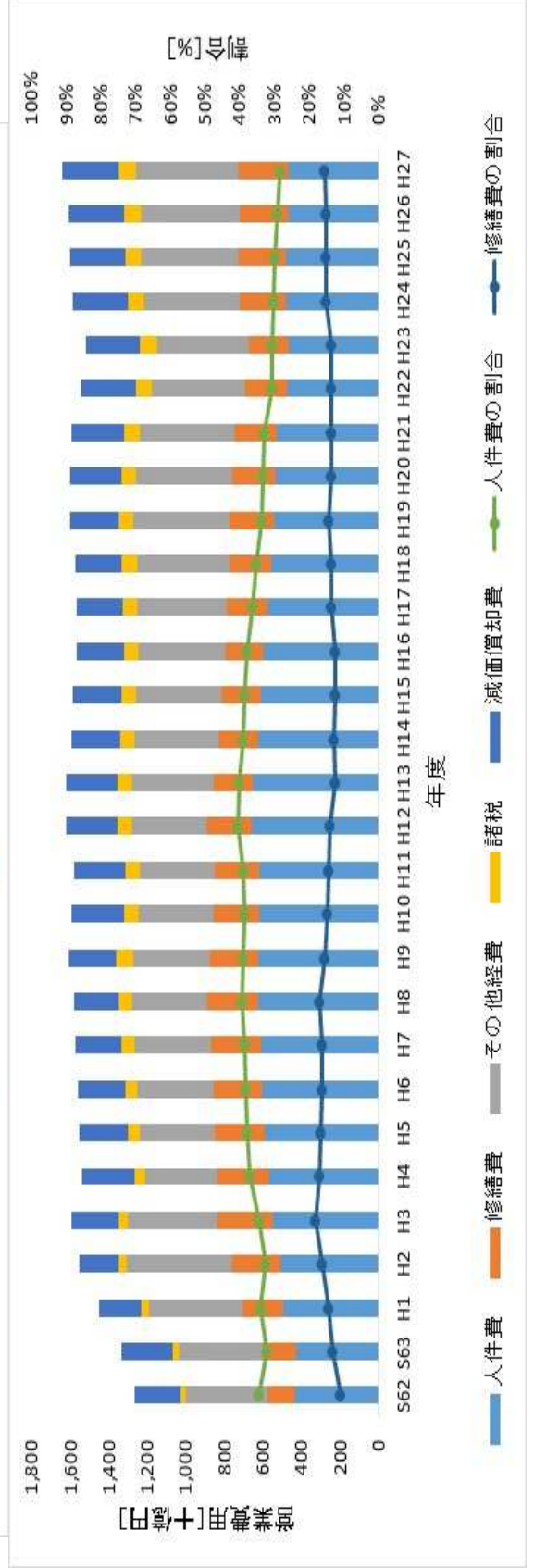
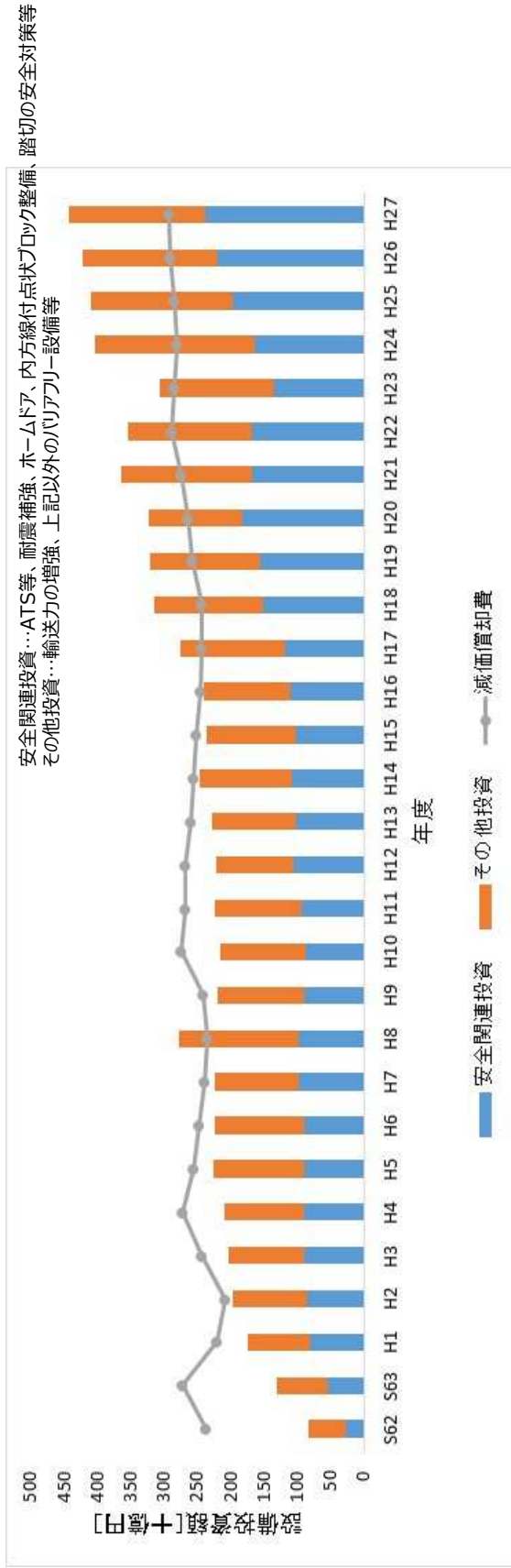
注：()内の数字は昭和62年度を100とした指数である。
注：合計値については、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものと一致しない場合がある。

JR西日本の営業収益の推移



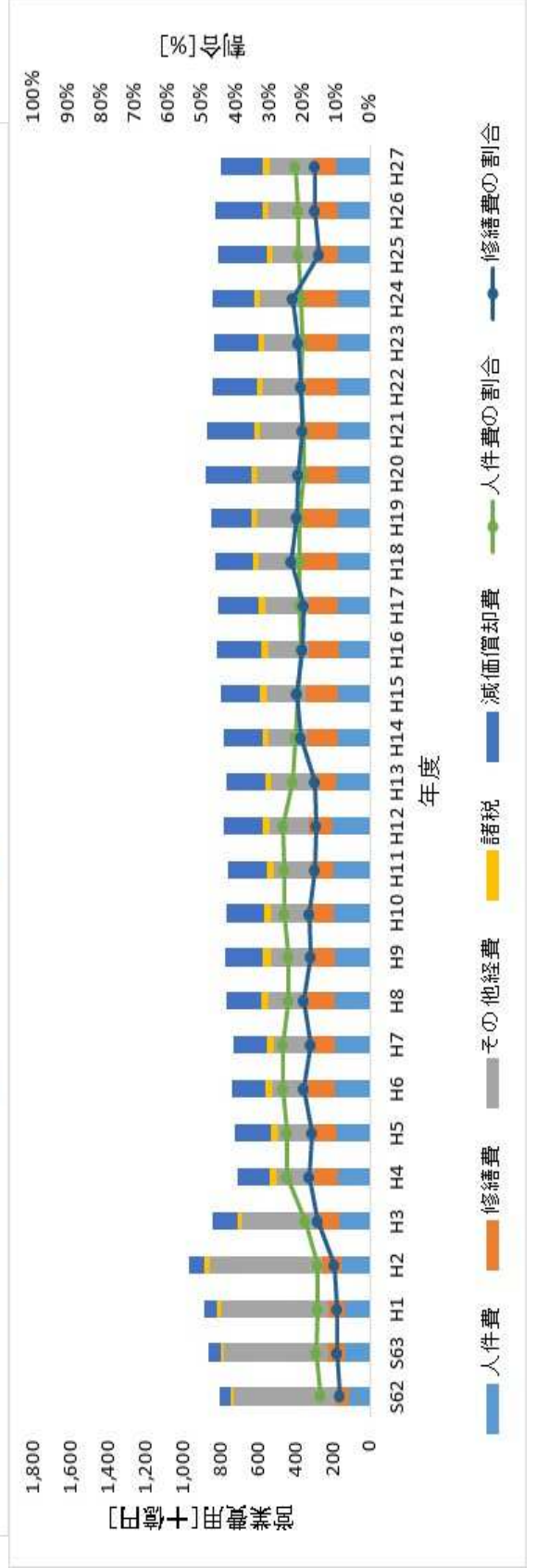
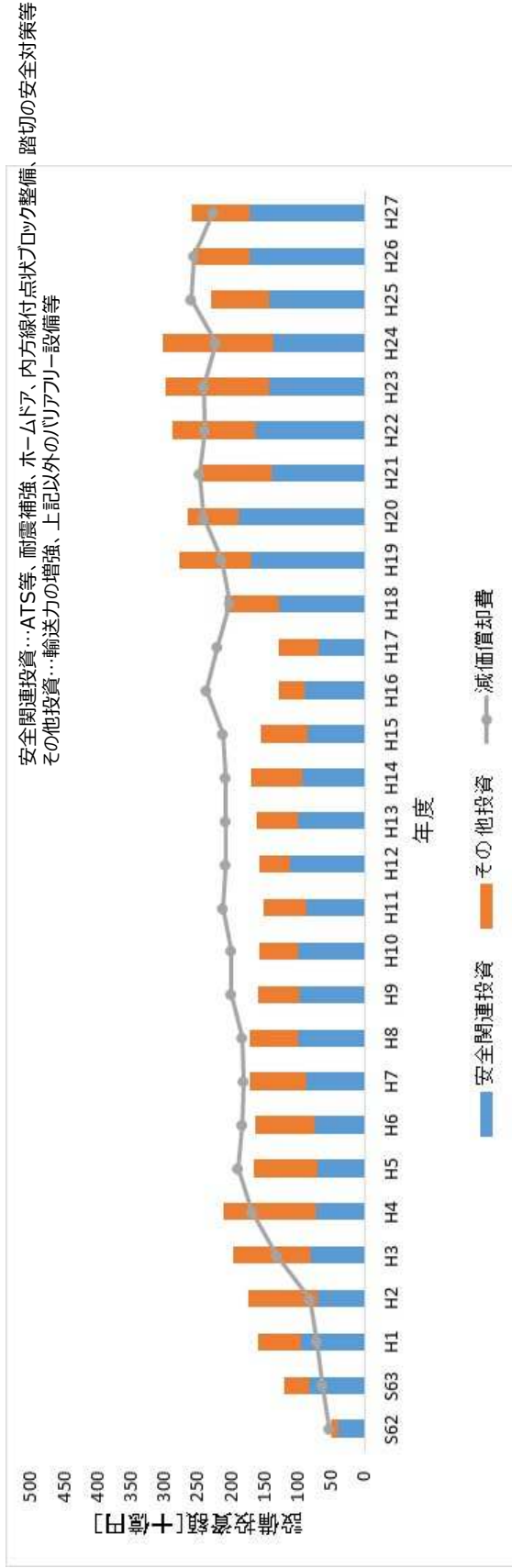
JR東日本の設備投資額と営業費用の推移

- H17以降については、毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
- 営業費用に対する人件費の割合は、減少傾向にある。



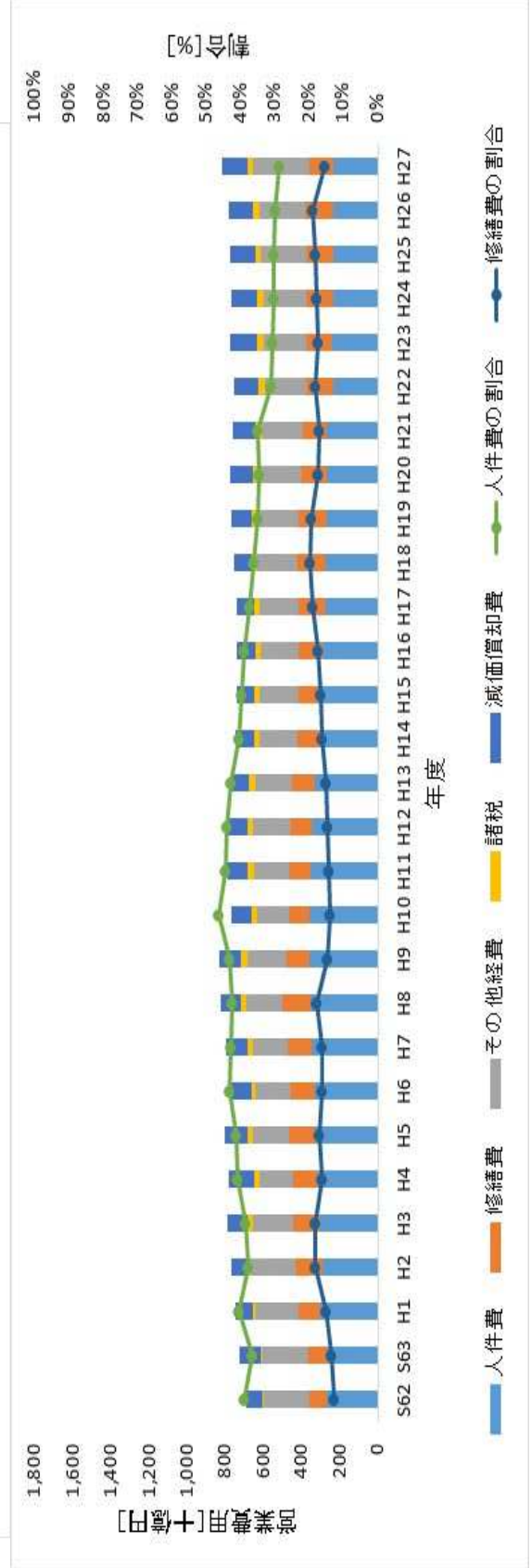
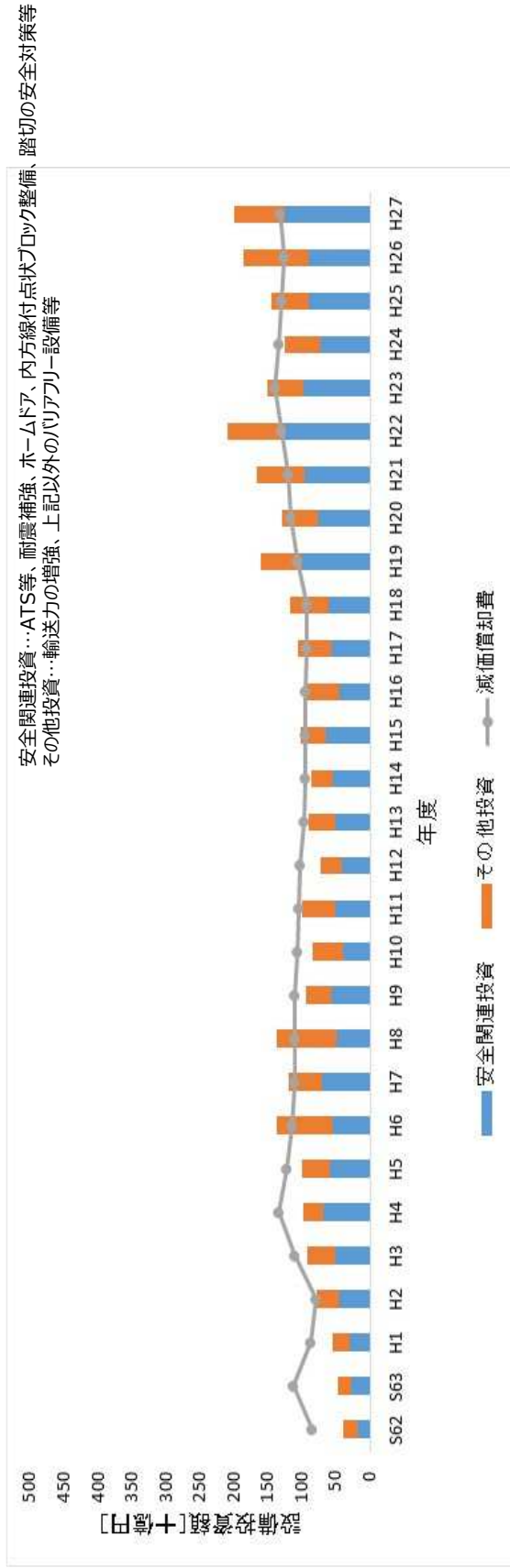
JR東海の設備投資額と営業費用の推移

○H18以降については、概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
 ○営業費用に対する人件費の割合は、ピーク時に比べ減少しているものの近年は横ばいに。



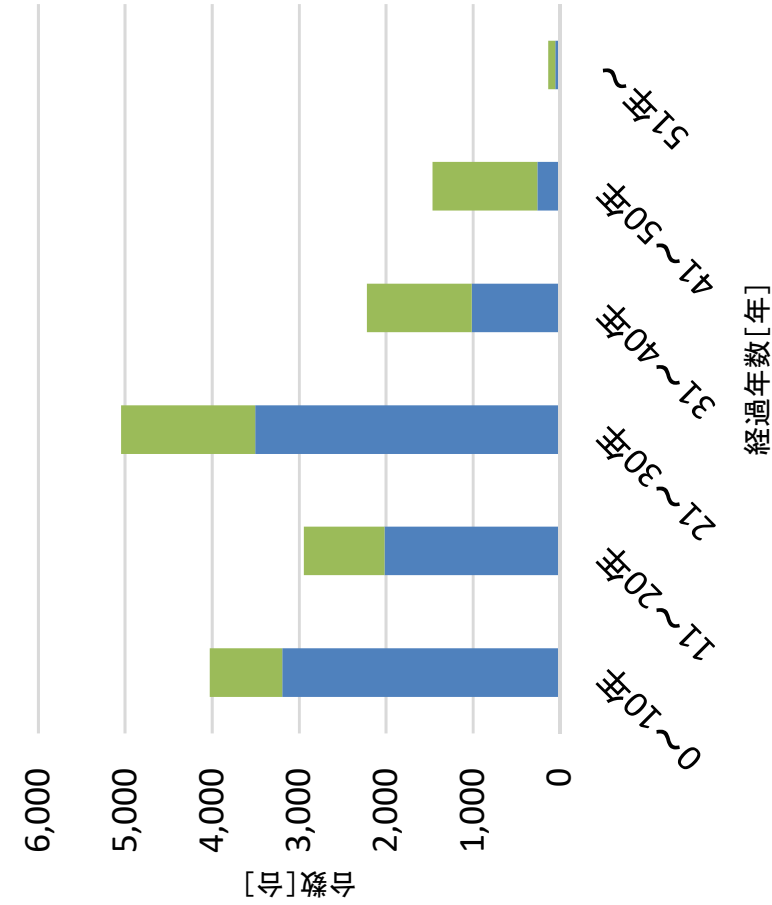
JR西日本の設備投資額と営業費用の推移

○H15以降については、概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
 ○営業費用に対する人件費の割合は、減少傾向にある。

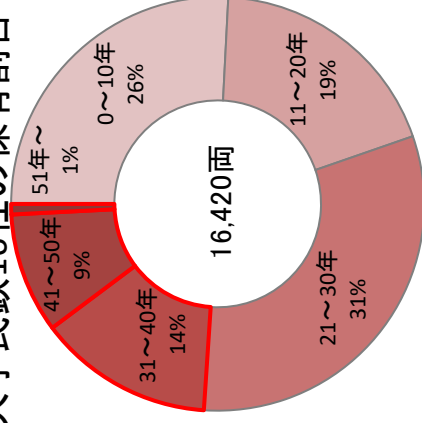


大手民鉄16社の保有車両の導入後経過年数

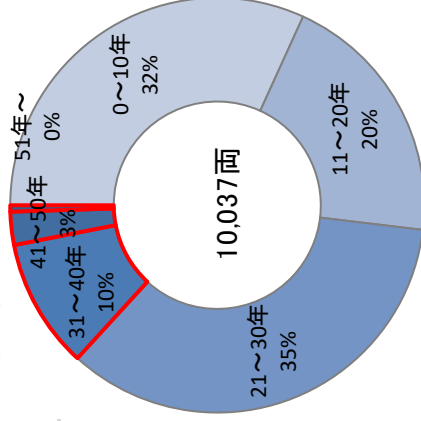
- 大手民鉄16社では、法定耐用年数を超える車両が70%を超えている。
- 関東9社では、法定耐用年数を超える車両は約70%であるが、導入後30年を超える車両は約10%程度である。
- 西日本7社では、法定耐用年数を超える車両は約85%であり、導入後30年を超える車両についても約40%である。



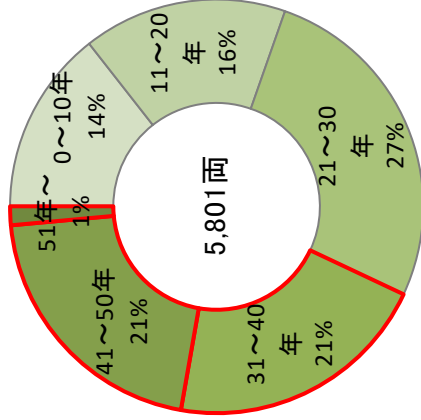
大手民鉄16社の保有割合



関東9社の保有割合



西日本7社の保有割合



■ 関東9社の保有台数 ■ 西日本7社の保有台数

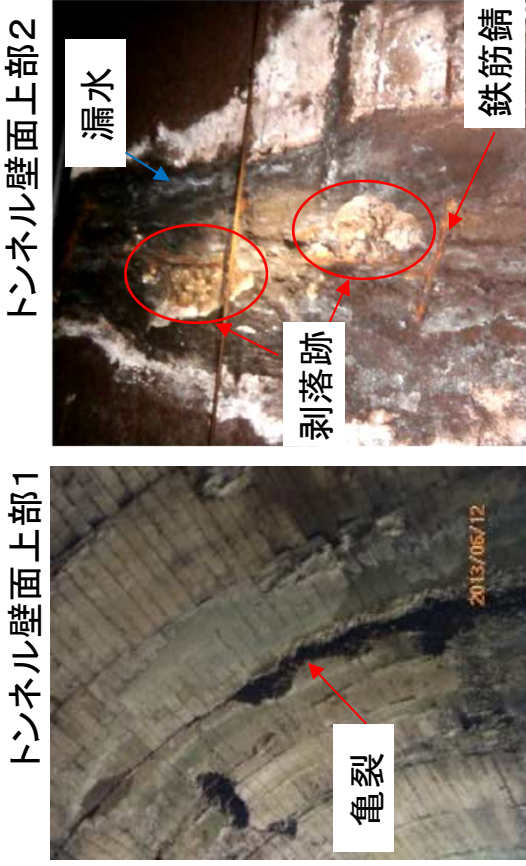
注1) H29.4.1時点
 注2) リース車両については、リース開始後の経過年数とする。
 注3) 車両の本体と台車の経過年数が異なる場合は、古い方の経過年数とする。

※電車の法定耐用年数13年

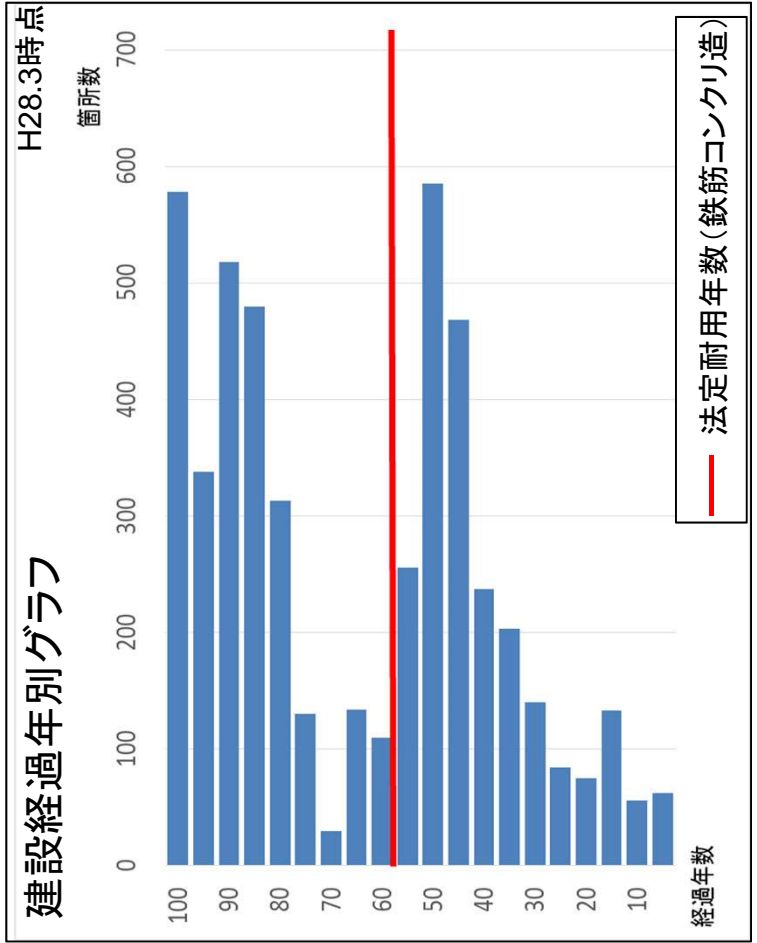
○ トンネルについて

- ・トンネル法定耐用年数(鉄筋コンクリ造)は60年
- ・現在のトンネルの平均年齢:約64年
- ・法定耐用年数を越える施設の割合
(現在)約53% → (20年後)約80%

・老朽化による施設への影響例



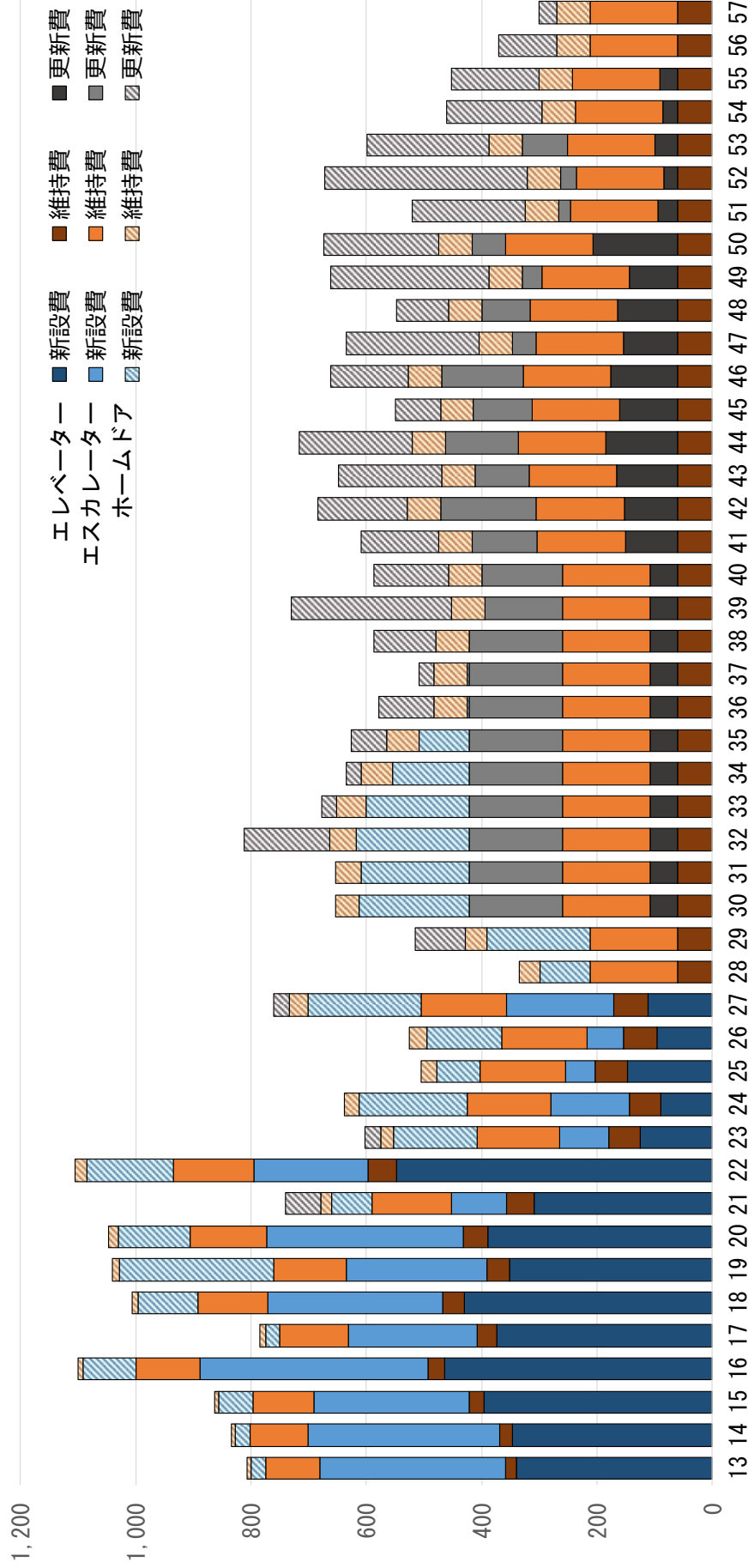
トンネル壁面部



バリアフリー施設の新設・維持・更新費の見通し(試算)

○H30年度以降は、維持・更新費に概ね600億円／年を要し、維持更新費だけでこれまでの整備費に迫る規模となっている。

(参考) JR本州3社、大手民鉄16社、公営のバリアフリー施設の維持・更新費用の見通し(試算)



※各設備の新設、維持、更新費は、検討会参加事業者（6社）ヒアリングをもとに国土交通省にて概算。

※維持費は、新設をした翌年度に計上。更新費または更新後、更新周期を経過した年度に計上。

※エレベーター、エスカレーター、ホームドアの各年の設置基数は不明のため、その分の更新費はH30～37に平準化して計上。

※エレベーター、エスカレーター、ホームドアのH12～27の設置基数は、「移動等円滑化実績等報告書」に基づき計上。H28年度以降の設置基数は未計上。

※H29年度以降の設置基数は第7回駅ホームにおける安全性向上のための検討会資料を基に計上。ホームドアのH29～32の新設費は、平準化して計上。H33以降の各年の新設費は、H29～32の年間設置基数と同等の駅数で計上。

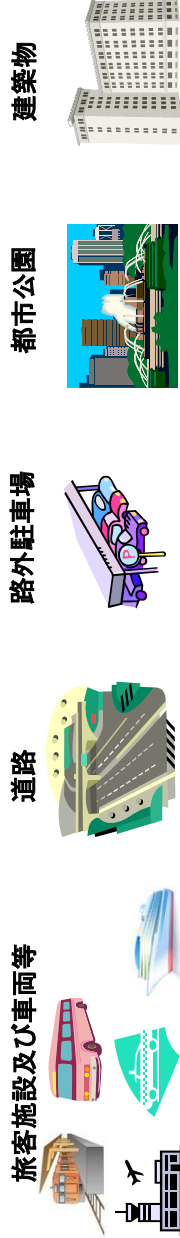
バリアフリー法及び基本方針の概要

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (平成18年法律第91号)

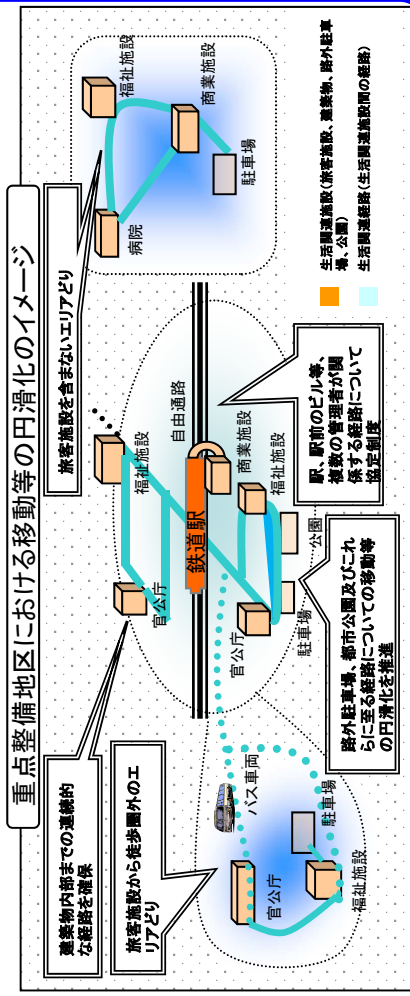
1. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

基本方針において各施設の整備目標を設定／移動等円滑化基準の適合義務／公共交通事業者等の職員に対する教育訓練の努力義務



2. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施



★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



3. 心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



【基本方針】 ※平成23年3月改正

- 移動等円滑化の意義及び目標
 - ・旅客施設、車両、道路、公園、建築物等について、平成32年度までの整備目標を設定
 - 旅客施設：3000人以上／日の施設について原則100% (従前：5000人以上)
- 施設設置管理者が講ずべき措置
 - ・利用者のニーズに応じた適切な情報の提供
 - ・適切な対応を行うよう継続的な教育訓練の実施の必要性
- 基本構想の指針
 - ・市町村が重点整備地区を定め各種事業を重点的かつ一体的に推進することの意義
 - ・基本構想の作成・フォローアップに当たり、当事者の参画や提案制度の活用
 - ・段階的かつ継続的発展を図る「スモールアップ」の推進
- その他移動等円滑化の促進
 - ・国の責務として、スモールアップ及び心のバリアフリーの推進等
 - ・地方公共団体の責務として、必要な条例等の制定等の推進

鉄道駅のバリアフリー化の整備義務、目標等

	エレベーター等	誘導用ブロック等	障害者対応型トイレ	ホームドア
<p>○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）</p> <p>○公共交通移動等円滑化基準（平成18年国土交通省令第111号）</p> <p>新設 ※大規模改良 1)</p>	<p>駅の出入口からホームへの1以上の経路を、原則としてエレベーター又はスロープにより段差解消すること（※2）。【省令第4条第1,2項】</p>	<p>公共用通路から車両の乗降口への経路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること（※3）。【省令第9条第1項】</p>	<p>便所を設ける場合、1以上は高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造であること。【省令第13条第2項】</p>	<p>発着する全車両の乗降口の位置が一定で、車両を自動的に一定の位置に停止可能なホームには、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置すること。【省令第20条第1項第6号】</p>
<p>公共交通移動等円滑化基準への適合 ：努力義務 【法第8条第3項】</p> <p>上記以外</p>	<p>エレベーター又はスロープの設置を始めとした段差の解消</p>	<p>視覚障害者誘導用ブロックの整備</p>	<p>便所がある場合には障害者対応型便所の設置</p>	<p>○移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成23年国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号）</p> <p>平均利用者数が3000人以上/日の駅については、H32年度までに、原則として全てに以下のバリアフリー化を実施</p> <p>ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等の転落を防止するための設備の整備。ホームドア又は可動式ホーム柵については、技術的困難さ、サービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する。</p>
<p>※交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）</p>				
<p>○平均利用者数が10万人以上の駅については、バリアフリー法基本方針に則り、ホームドア又は内方線付き点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。</p> <p>○ホームドアの設置数（目標） H32年度 約800駅</p>				
<p>※大規模な改良：鉄軌道施設のすべての本線の高架式構造又は地下式構造への変更に伴う旅客施設の改良、旅客施設の移設その他の全面的な改良</p> <p>※2 構造上困難な場合は、車いす使用者の円滑な利用に適したエスカレーター等</p> <p>※3 旅客の円滑な流動に支障を及ぼす恐れがある場合は、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備</p>				

鉄道駅のバリアフリー化の推進

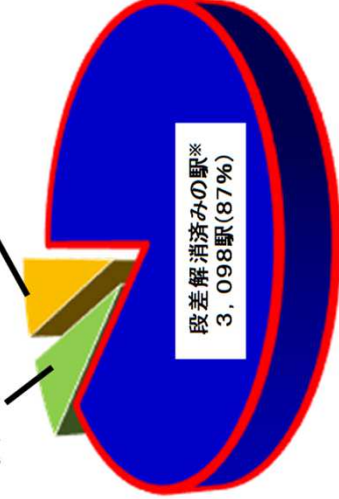
- バリアフリー法に基づく「基本方針」において、平成32年度までに、利用者数3,000人/日以上以上の駅について、原則として全てバリアフリー化を実施(※)することを目標としている。
 ※バリアフリー化の主な内容：段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック等の整備、障害者対応型トイレの設置
- 同方針において、ホームドアについては、優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り整備を促進する、としている。
- また、交通政策基本計画において、平成32年度までに約800駅とする目標を設定している。
- こうした目標達成のため、国、地方公共団体による支援(補助)を実施している。

鉄道駅のバリアフリー化の状況(段差解消)

利用者数3,000人/日以上以上の3,559駅のうち、**3,098駅(87%)**が段差解消済み(平成28年度末)

実質的に段差解消されている駅
236駅(7%)

段差未解消の駅
225駅(6%)



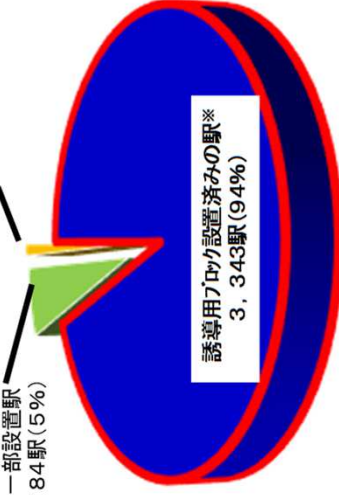
※エレベーターの寸法などが、基準(省令)に適合している駅

鉄道駅のバリアフリー化の状況(誘導用ブロック)

利用者数3,000人/日以上以上の3,559駅のうち、**3,343駅(94%)**に誘導用ブロック設置済み(平成28年度末)

一部設置駅
184駅(5%)

未設置の駅
32駅(1%)



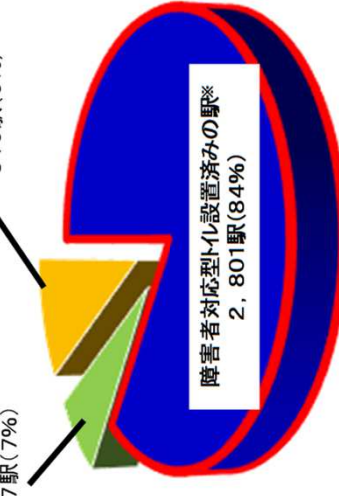
※誘導用ブロックの設置範囲が、基準(省令)に適合している駅

鉄道駅のバリアフリー化の状況(障害者対応型トイレ)

利用者数3,000人/日以上でトイレを設置している3,328駅のうち、**2,801駅(84%)**で障害者対応型トイレ設置済み(平成28年度末)

実質設置駅
217駅(7%)

未設置の駅
310駅(9%)

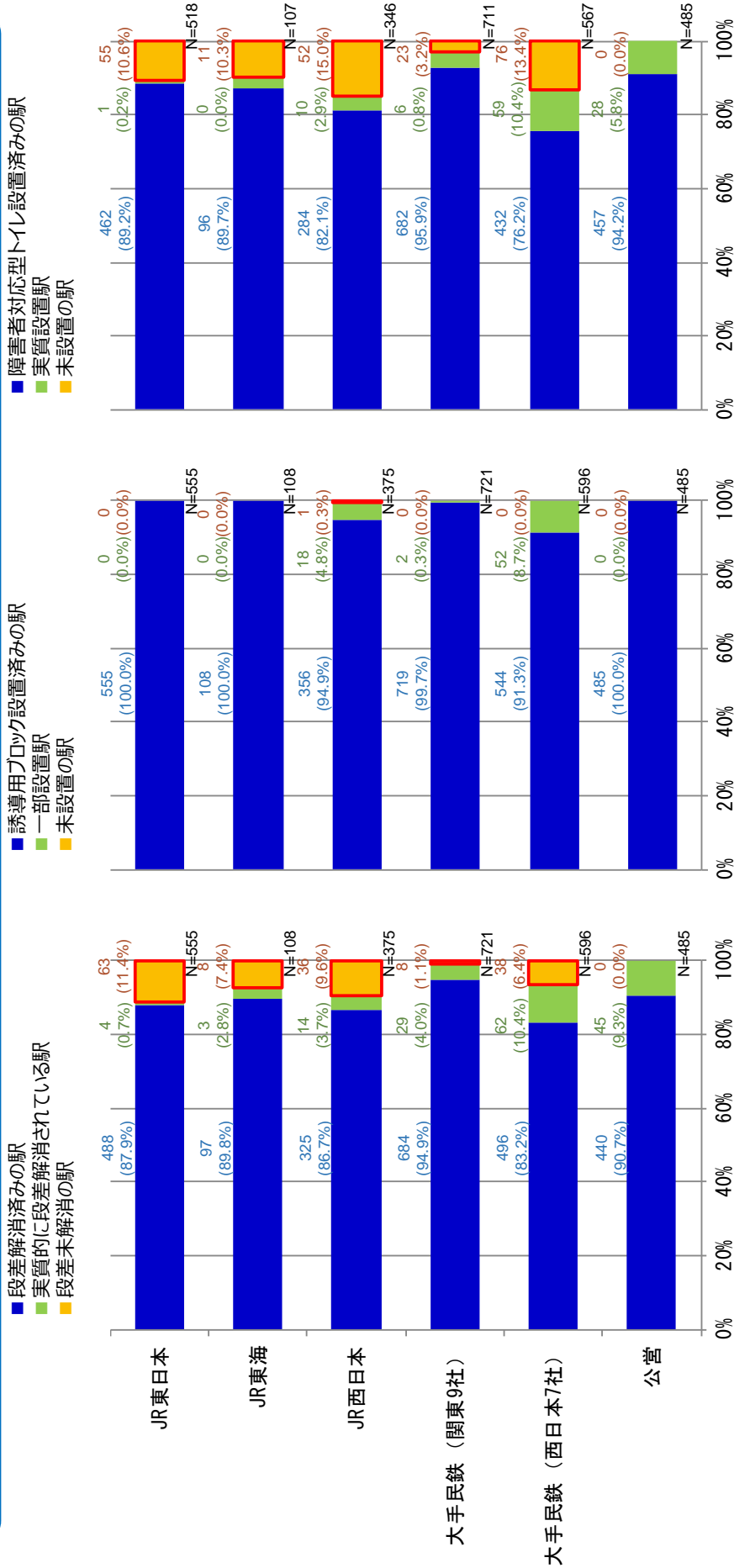


※障害者対応型トイレの構造が、基準(省令)に適合している駅

【ホームドア】転落事故の約半数を占める利用者数10万人/日以上駅(266駅)は85駅に整備。全駅では686駅に整備(平成28年度末)

鉄道駅におけるバリアフリー化(段差解消等)の実施状況(事業者別)

○段差解消等については、全体的に整備が進んでいるが、大手民鉄では関東の整備率が高い。
 ○公営では、全ての駅でバリアフリー対応が行われている。
 ○JR東日本及びJR西日本は駅数が多いが、80～100%の整備率となっている。



段差解消の対応状況

誘導用ブロックの設置状況

障害者対応型トイレの設置状況

※平成28年度末時点
 ※利用者数3,000人/日以上の駅を対象
 ※■：移動等円滑化基準に適合している施設が使用されている駅
 ※数値の単位：[駅]

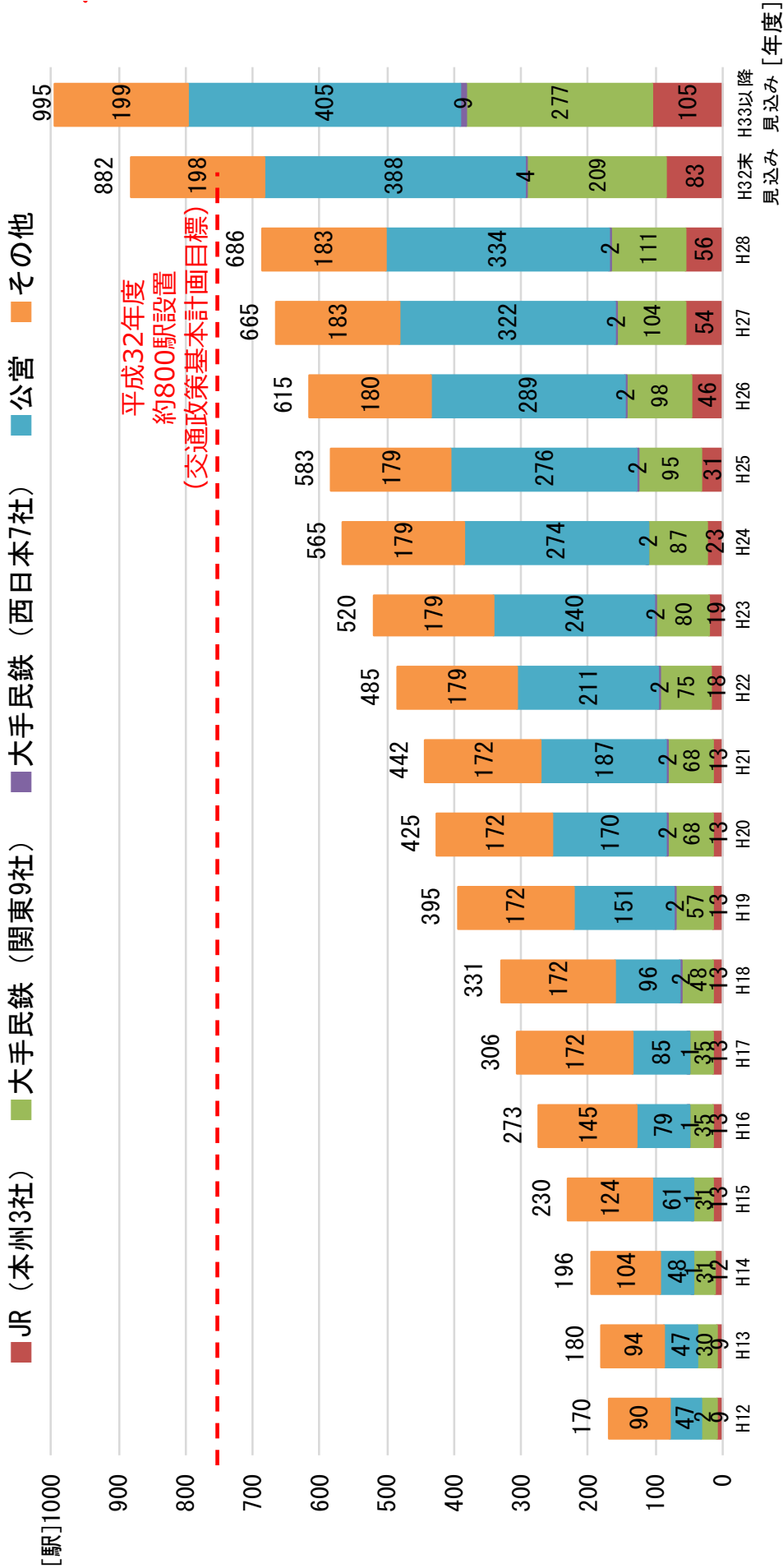
ホームドアの設置状況

全686駅に設置
(平成29年3月末)



ホームドアの設置状況の推移

○現状では、大手民鉄（西日本7社）の基数が少ない状態。
 ○平成32年度までの約800駅設置（交通政策基本計画目標）については達成見込み。



(参考) 【その他に含まれる主な路線】
 関東：ゆりかもめ、つくばエクスプレス、埼玉高速鉄道、多摩都市モノレール、東京モノレール、金沢シーサイドライン
 中部・近畿：名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）、愛知高速交通（リニモ東部丘陵線）、神戸新交通（ポートアイランド線、六甲アイランド線）
 九州：JR九州（九州新幹線）、沖縄都市モノレール

※H29年度以降の設置駅数は第7回ホームにおける安全性向上のための検討会資料を基に計上。

ユニバーサルデザイン2020行動計画について

■ユニバーサルデザイン2020行動計画（平成29年2月20日ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）【抜粋】

平成28年12月で施行後10年が経過したバリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に検討を行う等により、スパイラルアップを図る。

1. 経緯

東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していただくための施策を施行するため、28年2月、オリパラ担当大臣を座長とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。

同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論、28年8月の「中間とりまとめ」を経て、取り組むべき具体的施策について、2月20日、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において「ユニバーサルデザイン2020行動計画」として決定。

2. 行動計画の概要（国土交通省関連）

(1) ユニバーサルデザインの街づくり

① 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

空港から競技会場等に至る面的なバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

- 競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、**鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援**
- 新宿、渋谷等主要ターミナルの再開発プロジェクトに伴う面的なバリアフリー化の推進
- 成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化
- 空港アクセスバスのバリアフリー化、UDタクシー導入への重点支援 等

② 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

○バリアフリー法を含む関係施策の検討、スパイラルアップ

○交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、建築設計標準の改正による交通施設・建築施設のバリアフリー水準の底上げ

（鉄道車両の車椅子スペースの設置箇所数拡大、トイレ環境の整備、ホテル客室の指針見直し 等）

○観光地のバリアフリー情報の提供促進（統一的な評価指標によるモデル評価の実施、バリアフリー旅行相談窓口の拡大 等）

○各地の中核施設を中心とした面的なバリアフリー化（主要ターミナル等のバリアフリー化、基本構想の策定促進 等）

○公共交通機関等のバリアフリー化（**駅ホームの安全性向上、鉄道の車椅子利用環境の改善**、主要空港・主要旅客船ターミナルのバリアフリー化、バス・タクシーのバリアフリー化 等）

○ICTを活用した情報発信・行動支援（歩行者のための移動支援サービスの実現、交通機関の利用にあたっての

情報提供サービスの実現に向けた取組 等）

○トイレの利用環境改善（機能分散等トイレ環境の整備、トイレ利用のマナー改善キャンペーンの実施 等）

(2) 心のバリアフリー

○交通、観光分野における接遇の向上（接遇ガイドライン等の作成）と職員研修の充実 等

我が国の財政状況について

財政健全化目標等

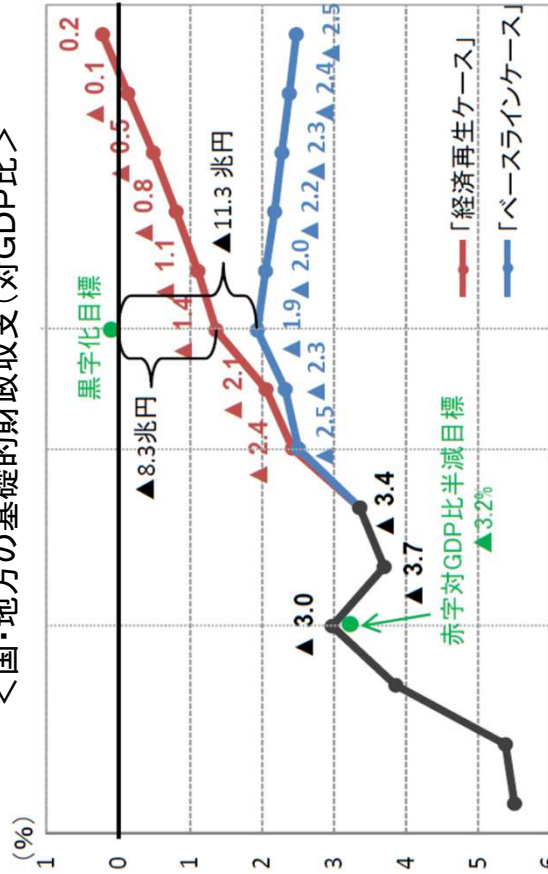
骨太方針2017（経済財政運営と改革の基本方針 2017）（平成29年6月9日閣議決定）

「（国・地方を合わせた）基礎的財政収支について、2020年度までに黒字化し、同時に債務残高対GDP比の安定的な引下げを目指す。」

○基礎的財政収支（プライマリーバランス）は、政策的経費が収支を上回り赤字が継続。歳出の抑制が必要。

○債務残高（国・地方合計）対GDP比は依然として高い水準となる見通し

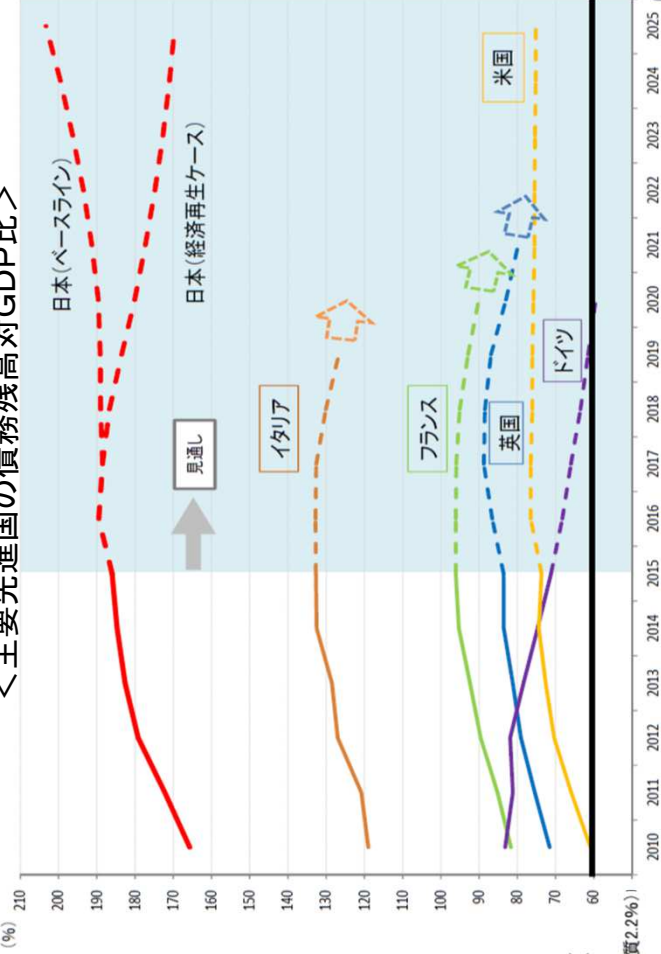
＜国・地方の基礎的財政収支（対GDP比）＞



①「経済再生ケース」：デフレ脱却・経済再生に向けた経済財政政策の効果が確実に発現(2018-25年度平均：名目3.7%、実質2.2%)

②「ベースラインケース」：経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移(2018-25年度平均：名目1.5%、実質0.9%)

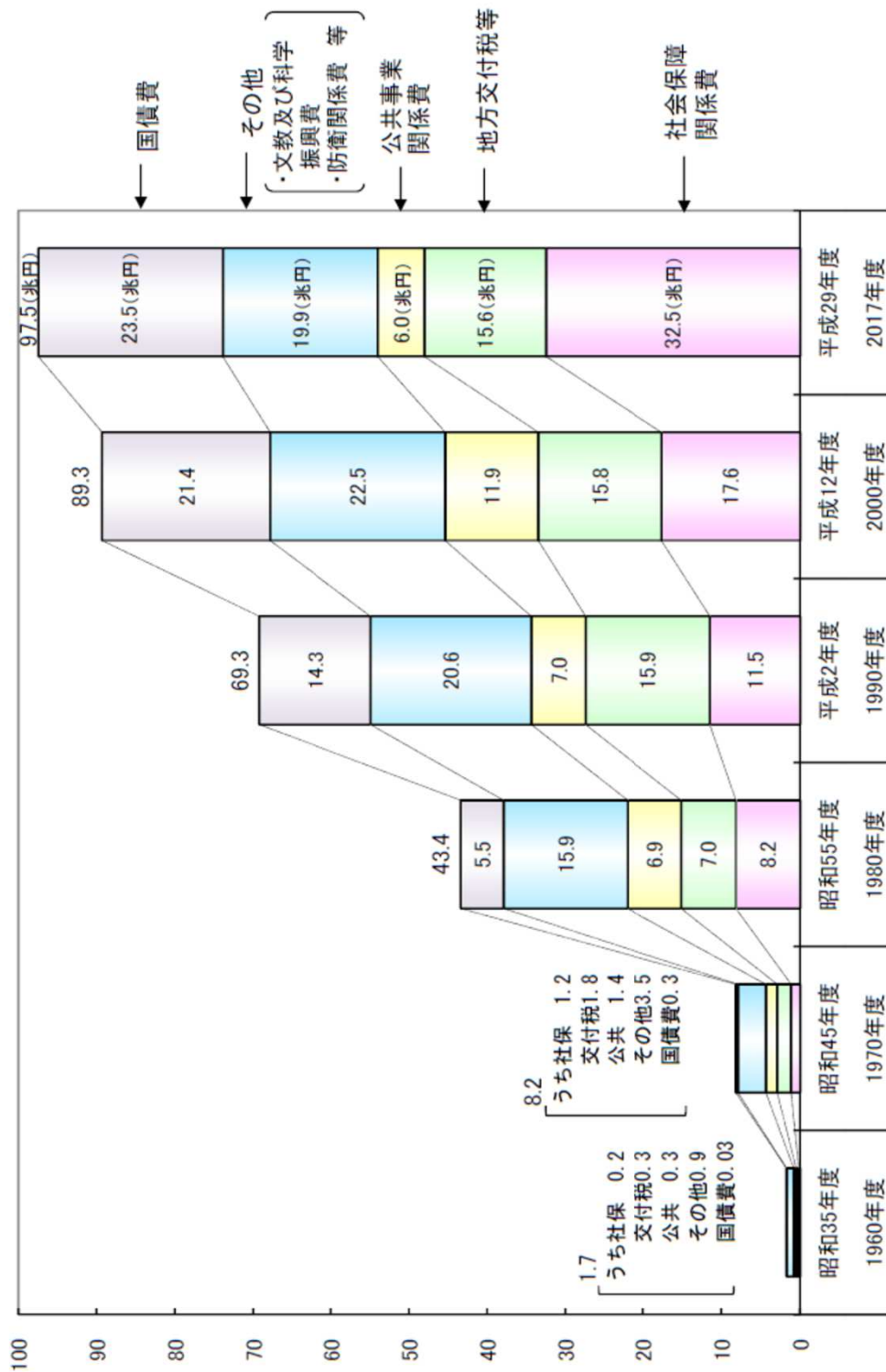
＜主要先進国の債務残高対GDP比＞



財務省HP(「日本の財政を考える」)より作成

一般会計歳出の主要経費の推移

○急激な高齢化の進展を背景として、社会保障関連費は大きく増加。

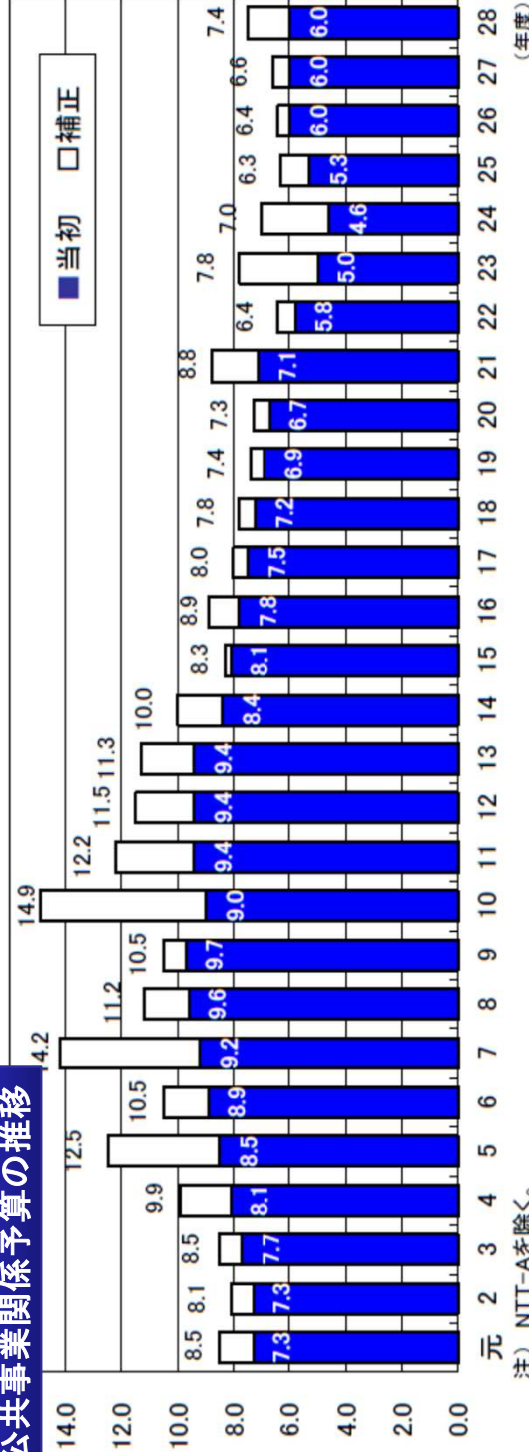


出典：我が国の財政事情(平成28年12月財務省主計局)

公共事業関係予算の推移

○公共事業関係予算(当初予算ベース)は、平成28年度には平成9年度比約40%減。
 ○このうち、鉄道局公共事業関係費は、平成13年度から平成29年度までの16年間で約30%減。

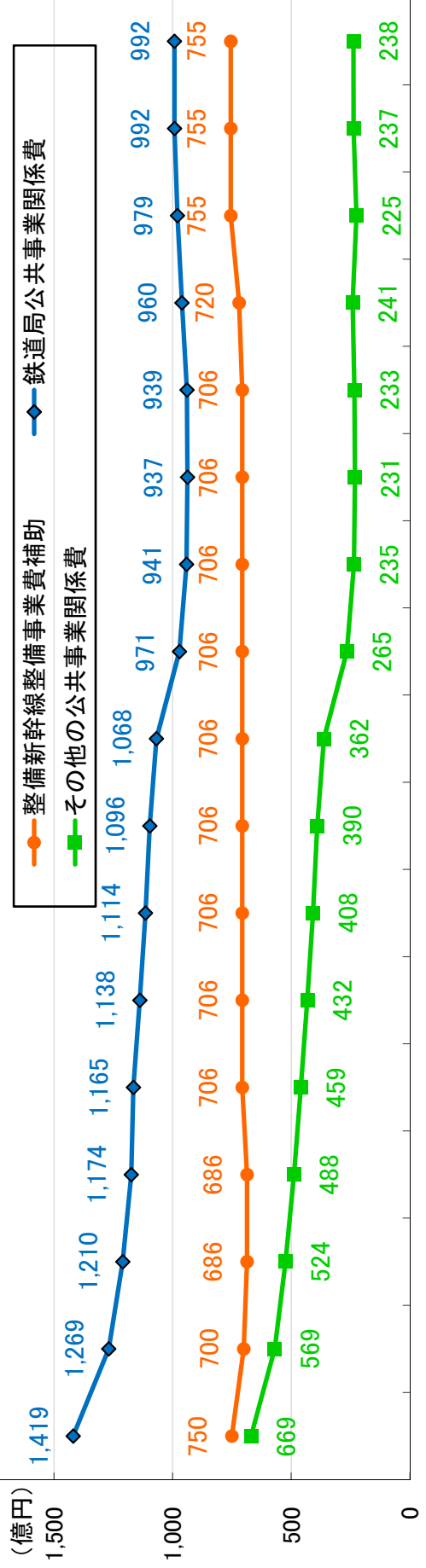
公共事業関係予算の推移



出典:「日本の財政関係資料」
 (平成29年4月財務省)

鉄道局公共事業関係費の推移

※当初予算のみ



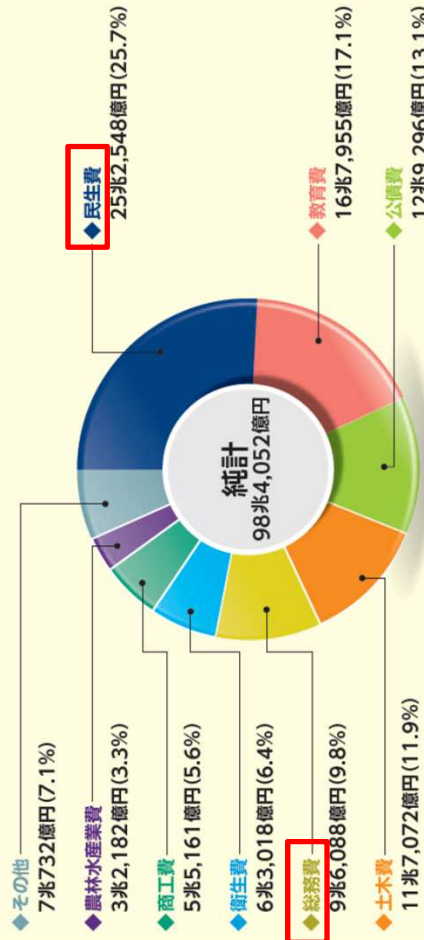
13年度 14年度 15年度 16年度 17年度 18年度 19年度 20年度 21年度 22年度 23年度 24年度 25年度 26年度 27年度 28年度 29年度

○社会保障費に関する費用を含む「民生費」が増大するなか、鉄道事業者への補助を含む「総務費」については、横ばいとなっている。

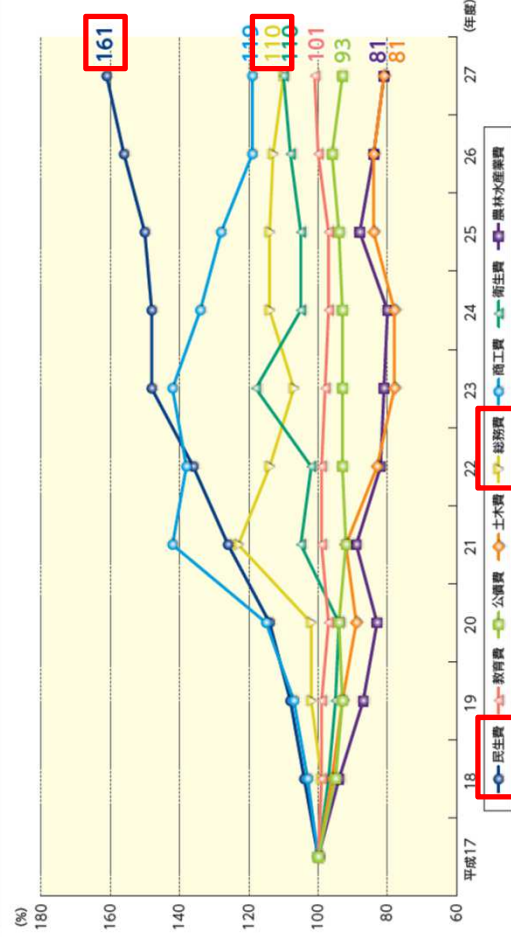
- 総務費**： 全般的な管理事務、 財政・会計管理事務に要する費用等 (鉄道事業者への補助を含む)
- 民生費**： 児童、高齢者、心身障害者等のための福祉施設の整備・運営・生活保護の実施等の費用
- 教育費**： 学校教育、社会教育などに使われる費用
- 土木費**： 道路、河川、住宅、公園など各種の公共施設の建設整備の費用
- 公債費**： 借入金の元金・利子などの支払いの費用

総務省HPを基に作成

目的別歳出決算額の構成(平成27年度決算)



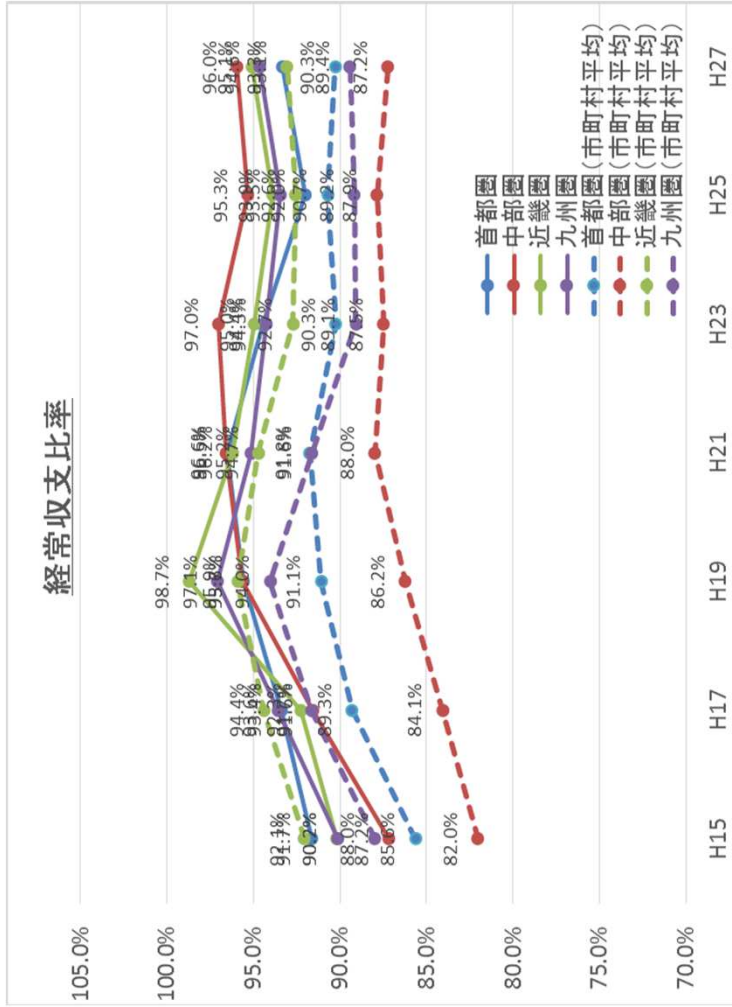
目的別歳出決算額の推移(純計)



※平成17年度を100としたときの指数

地方自治体の財政状況(経常収支比率)

○経常収支比率(人件費等の経常的支出に地方税等の経常的収入を費やしている率)については、H15以降漸増しその後横ばいであるが、高い比率となっており財政の硬直化傾向が見られる。



総務省HPを基に作成

首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 九州圏…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

【経常収支比率】 財政構造の弾力性を判断するための指標で、比率が高いほど財政の硬直化が進んでいることを表す。

$$\text{経常収支比率} = \frac{\text{経常的経費} (\ast 2) \text{に充当された一般財源の額}}{\text{経常一般財源} (\ast 1) + \text{減収補填債持分} + \text{臨時財政対策債}} \times 100$$

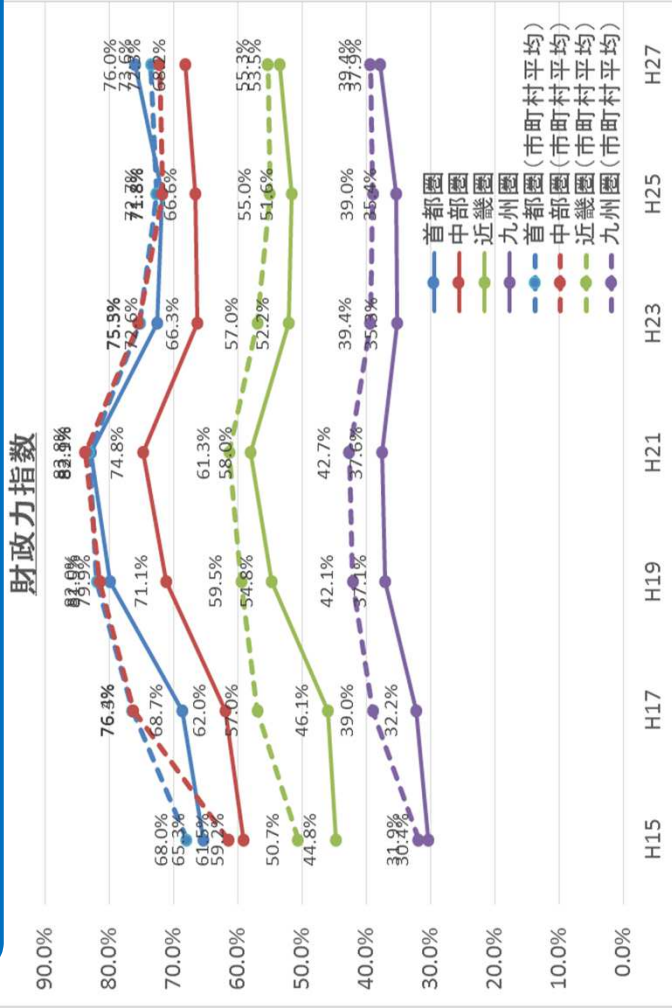
- ※1 経常一般財源
地方税、普通交付税を中心とする毎年度経常的に収入される一般財源
- ※2 経常的経費
人件費、扶助費(※)、公債費等、毎年度経常的に支出される経費

※社会保障制度の一環として地方公共団体が各種法令に基づいて実施する給付や、地方公共団体が単独で行っている各種扶助に係る経費。

地方自治体の財政状況(財政力指数)

- 財政力指数(合理的に算出した各自自治体の財政需要について標準的な税収入により賄える率)については各地域において微増傾向にある。
- 首都圏に比べ、西日本の財政力指数は低い傾向にある。

総務省HPを基に作成



首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 九州圏…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

【財政力指数】 財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が多いことになり、財源に余裕があるといえる。

$$\text{財政力指数 (3カ年平均)} = \frac{\text{基準財政収入額} (\ast 2)}{\text{基準財政需要額} (\ast 1)} \times 100$$

※1 基準財政需要額

普通交付税の算定基礎となるもので、各地方公共団体が、合理的かつ妥当な水準における行政を行い、又は施設を維持するための財政需要を算定するもの。
 単位費用 (測定単位1当たり費用) × 測定単位 (人口・面積等) × 補正係数 (寒冷補正等)

※2 基準財政収入額

普通交付税の算定に用いるもので、各地方公共団体の財政力を合理的に測定するために、標準的な状態において徴収が見込まれる税収入を一定の方法によって算定するもの。 標準的な地方税収入 × 75/100 + 地方揮発油譲与税等

- 新線建設、新駅設置等、地域住民等の受益が比較的大きく、地域の強い要望を受けたものについて、沿線自治体が負担した事例がある。

- ①つくばエクスプレス(大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法)
(総事業費) 8,081億円
(負担者) 関係自治体(茨城県、つくば市、守谷市、つくばみらい市、埼玉県、八潮市、三郷市、東京都、千代田区、荒川区、足立区、台東区、千葉県、柏市、流山市)
鉄道・運輸機構
(負担内容) 総事業費8,081億円のうち、80%が機構及び沿線自治体の無利子貸付金(うち機構40%、沿線自治体計40%)、14%が沿線自治体の増資
- ②沿線自治体と連携した新駅設置(JR東日本 南武線 小田栄駅の例)
(負担者) 川崎市
(負担内容) 駅設置費用の約50%を負担(川崎市の27年度予算は2.75億円)

特定の税収を鉄道整備に活用している例(仙台市) 国土地交通省

仙台市では、**法人市民税(法人税割)**の**超過課税**を実施し、条例により超過課税収入の2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金へ積み立て。
また、平成28年度までは**事業所税**についても条例によりその2分の1に相当する額を都市鉄道整備基金へ積み立て。

	市民法人税 (均等割)	市民法人税 (法人税割)	事業所税 (資産割)	事業所税 (従業者割)
課税標準	法人税額	法人の規模 (資本金、従業員数)	事業所等の床面積	従業者給与総額
標準税率	年額5万円～300万円 ※法人の規模に応じ9分類	9.7%	1㎡につき600円 ※市内の事業所等の合計床面積が1,000㎡以下の場合には非課税	従業者給与総額の0.25% ※市内の合計従業者数が100人以下の場合には非課税
超過税率		12.1% ※対象は資本金の額又は出資金の額が1億円を超える法人等		
税収(H27)	超過課税収入はなし	36.5億円 ※1 超過課税収入分 ※2	53.5億円 (平成27年度決算額)	

仙台市高速鉄道建設基金

- ・平成27年度積立額45億円、取崩額42億円、年度末残高505億円
- ・取崩額の主な用途：地下鉄建設に係る一般会計からの出資及び補助のために発行した市債の償還

1/2を積み立て

※2 市民法人税の超過課税収入分及び事業所税収入以外からの積立額は0と仮定し、平成27年度の基金積立額45億円を2倍した90億円から、事業所税収入の53.5億円を引いて試算。

○仙台市高速鉄道建設基金条例(昭和五五年仙台市条例第一号)※平成28年改正前(設置)

第一条 高速鉄道の建設、運営及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため、高速鉄道建設基金(以下「基金」という。)を設置する。(積立て)

第二条 毎年度基金として積み立てる額は、次の各号に掲げる額の合算額とする。

- 一 法人の市民税の法人税割の収入額から地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第三百十四条の四第一項に規定する標準税率により課税した場合における収入見込額を控除した額の二分の一に相当する額
- 二 事業所税の収入額の二分の一に相当する額
- 三 前二号に定めるもののほか、予算で定める額の範囲内の額

○ 地域住民等の受益が比較的大きいものについて、地域住民に負担を求めたり、宅地開発と一体的に行われた新線建設等について、開発者に対して一定の負担を求めた事例がある。

- ①大阪市営地下鉄御堂筋線(旧都市計画法)
 - (負担者) 駅周辺(駅を中心とした半径360～720m以内)の住民等
 - (負担内容) 負担金
- ②多摩ニュータウン線等(ニュータウン開発者負担制度)
 - (負担者) 開発者(東京都、日本住宅公団、東京都住宅供給公社)
 - (負担内容) 鉄道用地の素地価格での提供
 - 京王相模原線と小田急多摩線を合わせた施工基面下工事費の半額負担等
 - 京王相模原線・・・総事業費723億円のうち約60%の437億円を開発者が負担
(うち東京都約156億円、公団約271億円、公社約10億円)
 - 小田急多摩線・・・総事業費424億円のうち約38%の162億円を開発者が負担
(うち東京都約54億円、公団約104億円、公社約4億円)
- ③神戸市高速鉄道(宅地開発指導要綱)
 - (負担者) 須磨ニュータウン内駅の駅勢圏内で大規模開発を行う開発者
 - (負担内容) 国庫補助分を除いた用地費、施工基面下工事費等の一部又は全額負担
- ④沿線開発と合わせた新駅設置(東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅の例)
 - (負担者) 都市再生機構(UR)等
 - (負担内容) 供用開始時までの事業費約170億円のうち、国庫補助分を除いた工事費等の全額負担
- ⑤沿線開発と合わせた既存駅の改良(東京メトロ日比谷駅等)
 - (負担者) 三井不動産
 - (負担内容) 日比谷線と千代田線の日比谷駅をつなぐバリアフリー同線と地下通路整備費を全額負担

本検討における仮想的市場評価法(CVM)の調査概要

アンケート調査の概要

CVM：市場で価値が形成されない非市場財の支払意思（価値）の調査手法。

項目	内容																				
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>バリアフリー施設整備費に対する支払意思額を推定する。</u> ■ また、直接的利用価値以外に、<u>オプション価値（自身が将来利用する可能性に対する価値）および代位価値（他人が利用する可能性に対する価値）に対する支払意思の有無を確認。</u> 																				
調査対象者／調査媒体	首都圏、近畿圏に在住する鉄道利用者 各エリア500名、計1,000名 / インターネット調査																				
対象設備 (2条件)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 複数ルート化等の整備（駅の出入り口から駅のホームまで、すべての鉄道駅で1ルートは確保されている状況において、以下の3つの方法のいずれかによるバリアフリー化を考える） <ul style="list-style-type: none"> ①バリアフリールートの複数化 ②エレベーターの大型化または複数設置 ③エスカレーターを設置 ■ ホームドアの整備（すべての鉄道駅でホームドアが未整備の状況とし、ホームドアを整備することを考える） 																				
対象駅 (2条件)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自分が日常的に利用している駅（週1回以上） ■ 自分が日常的に利用していない駅（週1回未満） 																				
調査内容 ：右条件における支払意思額及び支払動機	<table border="1"> <thead> <tr> <th>支払意思確認金額</th> <th>P1（初めの提示金額）</th> <th>P2（P1の賛成時）</th> <th>P2（P1の反対時）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2円/乗車</td> <td>5円/乗車</td> <td>1円/乗車</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>5円/乗車</td> <td>10円/乗車</td> <td>2円/乗車</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>10円/乗車</td> <td>20円/乗車</td> <td>5円/乗車</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>20円/乗車</td> <td>50円/乗車</td> <td>10円/乗車</td> </tr> </tbody> </table> <p>4条件（設備2条件×駅2条件）の支払意思額について、P1→P2/P3の順に確認。</p>	支払意思確認金額	P1（初めの提示金額）	P2（P1の賛成時）	P2（P1の反対時）	1	2円/乗車	5円/乗車	1円/乗車	2	5円/乗車	10円/乗車	2円/乗車	3	10円/乗車	20円/乗車	5円/乗車	4	20円/乗車	50円/乗車	10円/乗車
支払意思確認金額	P1（初めの提示金額）	P2（P1の賛成時）	P2（P1の反対時）																		
1	2円/乗車	5円/乗車	1円/乗車																		
2	5円/乗車	10円/乗車	2円/乗車																		
3	10円/乗車	20円/乗車	5円/乗車																		
4	20円/乗車	50円/乗車	10円/乗車																		
支払動機	直接的利用価値、オプション価値、代位価値																				

支払意思額の推定

- 支払意思額の推定は、対数線形ロジットモデルにより作成した賛成率曲線の中央値となる。
- その際、抵抗回答（※）を取り除くことで、調査対象事業により実現する効果に対して感じる価値のみを反映した支払意思額が推定される。

(※) 抵抗回答とは...

提示された状況や支払い手段に納得できないなど、調査対象事業により実現する効果に対して感じる価値以外に基づく回答である。支払意思額を推定する際、抵抗回答を取り除くことで、より正確で信頼性の高い支払意思額が得られる。

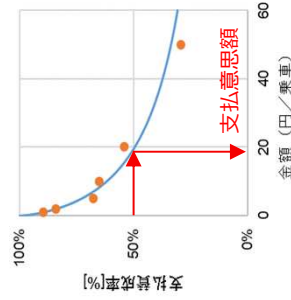
(参照) ※1 「仮想的市場評価法(CVM) 適用の指針」(国土交通省 2009年)

※2 「外部経済評価の解説(案)」(国土交通省国土技術政策総合研究所 2004年)

対数線形ロジットモデル

$$F(t) = \frac{1}{1 + \exp(a + b \log_e t)}$$

ここで、 $F(t)$ は金額 t に対する賛成率
(出典) 大野栄治「環境経済評価の義務」



バリアフリー施設整備における支払意思額の推定

- 複数ルート化等、ホームドア共に、週1回以上の方が、高い支払意思額が得られた。
- 複数ルート化等に比べホームドアの方が、高い支払意思額が得られた。
- 首都圏、近畿圏別に支払意思額を推定したところ、金額に大きな差はみられなかった。

バリアフリー施設整備における支払意思額

	週1回以上	週1回未満
複数ルート化等	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

複数ルート等とは…①②③のいずれかの整備

- ①バリアフリールートの複数化
- ②エレベーターの大型化または複数設置
- ③エスカレーター設置

(参考) 地域ごとの支払意思額

	週1回以上	週1回未満	
首都圏	複数ルート化等	19.6円／乗車	14.0円／乗車
	ホームドア	22.3円／乗車	15.1円／乗車
近畿圏	複数ルート化等	18.6円／乗車	15.7円／乗車
	ホームドア	19.0円／乗車	15.9円／乗車

バリアフリー施設整備における価値の認識と支払意思額の内訳

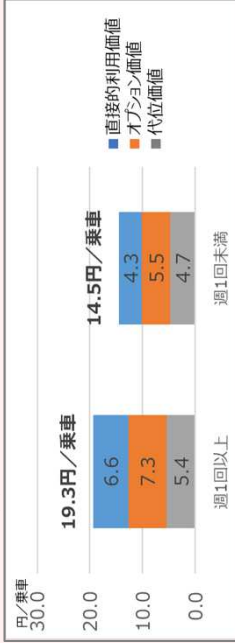
- いずれの条件においても、自身が将来的に利用し得ることを受益として費用を負担する意思（オプション価値）や、自らは利用しないが他の利用者のために費用を負担する意思（代位価値）を確認することができた。
- 複数ルート化等、ホームドアとも、利用頻度が高い駅の方が支払意思額が高い。
- ホームドアについては、遅延防止の波及効果により受益が広く及ぶこと等から、複数ルート化等と比べ自身が直接受ける受益に対して支払う意思（直接的利用価値）の割合が5割程度と多くを占めている。

複数ルート化等

■ 価値の内訳



■ 支払意思額の内訳

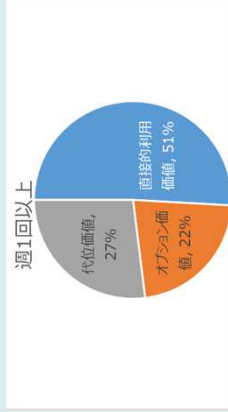


■ 支払動機に関する選択肢

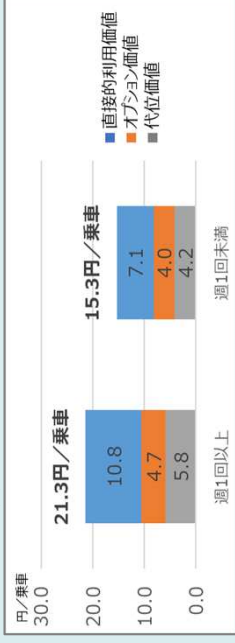
1. 自分は、高齢者、子供がいる、妊娠している、けがや病気などの理由で階段での上下移動が難しい状態なので、便利になると思う。(直)
2. 自分は階段での上下移動が難しい状態ではないが、便利になると思う。(直)
3. 自分は駅のバリアフリー設備を毎回使う必要はないが、たまに重い荷物を持っている場合などには、便利になると思う。(OP)
4. これから自分が高齢者になった場合に、便利になると思う。(OP)
5. これから自分に子供ができた場合に、便利になると思う。(OP)
6. これから自分がけがや病気などにより階段での上下移動が難しくなった場合に、便利になると思う。(OP)
7. これから自分が引越した場合は、勤務先が変わった場合に、最寄駅がバリアフリー化されていれば便利になると思う。(OP)
8. 駅を使う他の人（高齢者、子ども連れ、妊婦、けがや病気などの理由で階段での上下移動が難しい状態の人を含む）にとって、便利になると思う。(代)

ホームドア

■ 価値の内訳



■ 支払意思額の内訳

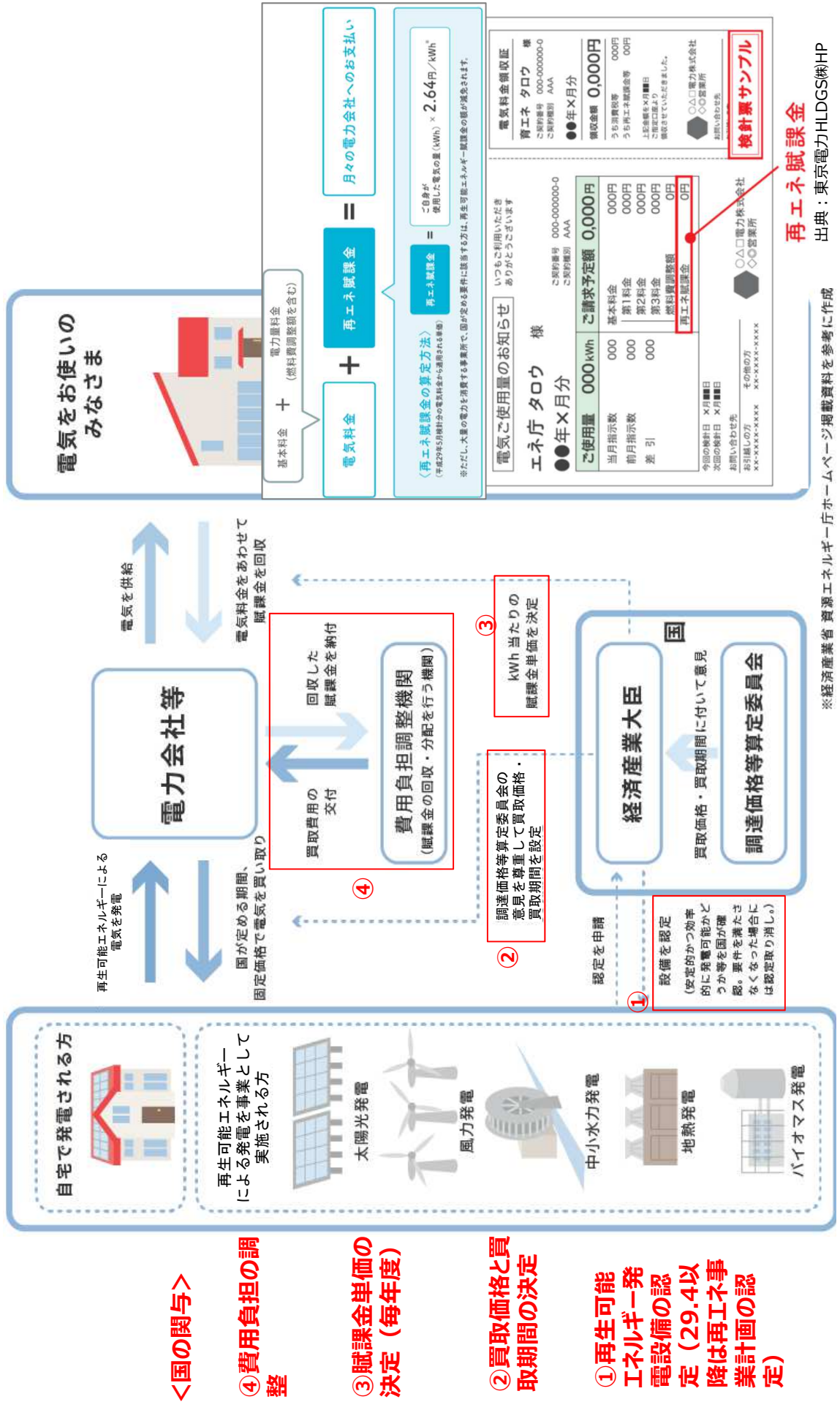


■ 支払動機に関する選択肢

1. ホームドアがあると、自分が線路に転落したり、列車と接触したりするおそれがなく、安心して駅を使うと思う。(直)
2. ホームドアがあると、人身事故が減り、列車の遅れや運休が少なくなると思う。(直)
3. これから自分がけがや病気になった場合に、ホームドアがあると安心して駅を使うと思う。(OP)
4. これから自分が酔客となった場合に、ホームドアがあると安心して駅を使うと思う。(OP)
5. これから自分が引越した場合は、勤務先が変わった場合に、最寄駅にホームドアがあると安心して駅を使うと思う。(OP)
6. 自分以外の子ども連れ、けがや病気を患った方、酔客などによって、ホームドアがあると安心して駅を使うと思う。(代)

参考事例1 「再生可能エネルギーの固定価格買取制度(FIT)」

- 電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づき、再生可能エネルギーの普及促進を目的とし、再生可能エネルギーで発電した電気を電力会社等が一定価格で一定期間買い取ることを国が約束する制度
- 電力会社等が買い取る費用の一部を電気利用者が料金と合わせて賦課金と合わせて賦課金という形で徴収



参考事例2 「電気通信におけるユニバーサルサービス交付金制度」

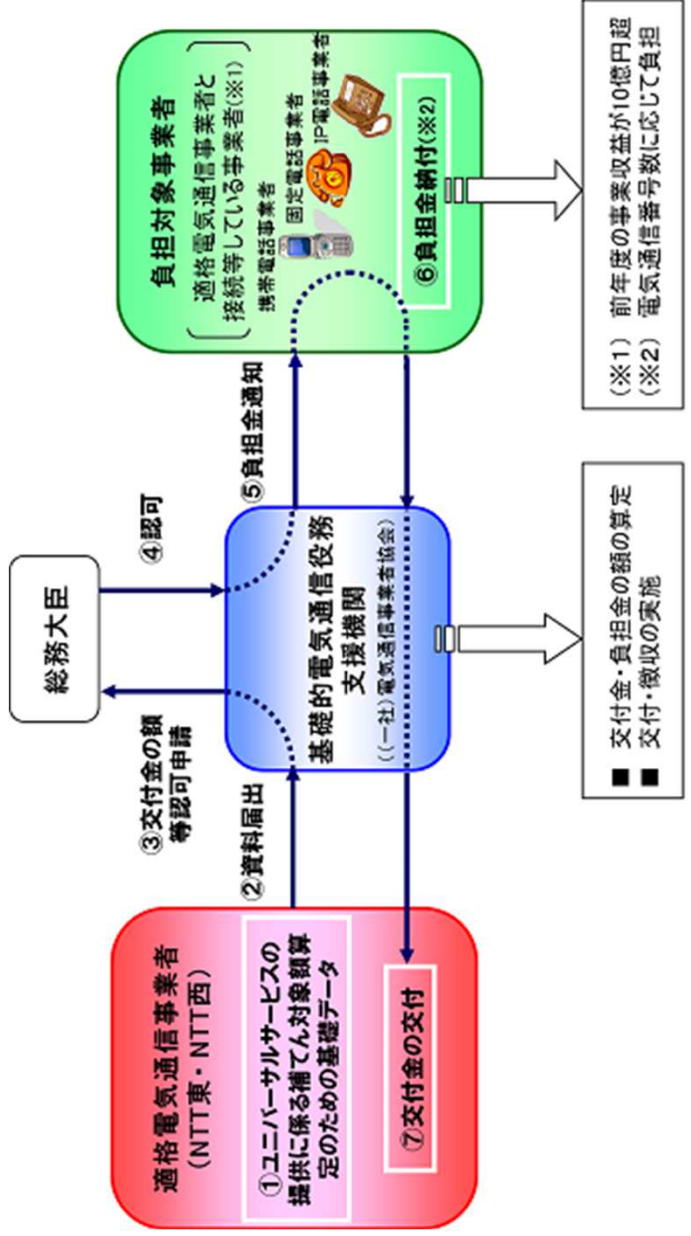
制度概要

○国民生活に不可欠な通信サービスである、加入電話等、第一種公衆電話（総務省の基準に基づき設置される公衆電話）、緊急通報（110番、118番、119番）は、日本全国で提供されるべきサービスとして、**基礎的電気通信役務（ユニバーサルサービス）に位置づけられている。**



＜電話のユニバーサルサービスの提供義務＞
 これらの電話のユニバーサルサービスは、**NTT東西が、法令に基づき日本全国であまねく提供する義務を負っており、高コスト地域を含む日本全国で提供されている。**

○ユニバーサルサービス交付金制度は、下図のように、『**基礎的電気通信役務支援機関**』が、適格電気通信事業者（NTT東西）のユニバーサルサービスの収支が赤字の場合、その赤字の一部について、総務大臣の認可を受けて『**負担対象事業者**』から負担金を徴収し、『**適格電気通信事業者**』に交付金として交付する制度



＜負担対象事業者＞

NTT東西のユニバーサルサービス提供設備と接続して電気通信サービスを提供することにより、**受益している電気通信事業者（携帯電話事業者、固定電話事業者、IP電話事業者）のうち、下記の2つの要件を満たす事業者**（2018年1月4日現在、20社）。

- ①前年度の電気通信事業収益が10億円超であること。
- ②総務大臣から電話番号の指定を受け、その番号を最終利用者に付与していること。

負担対象事業者は、利用する電気通信番号（電話番号）に応じて負担金を拠出。

※主な負担対象事業者
 NTTドコモ、KDDI、ソフトバンク、NTT東日本、NTT西日本 等

参考事例3「空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料」

○航空旅客ターミナルの管理主体(空港ビル会社)が航空旅客の使用する諸施設(空港内移動施設(動く歩道、エレベーター等)、フライト情報表示システム等)の新設又は大規模改修(※)を行った場合、整備・運営の費用回収を目的とした原資とするため、空港ビル会社が利用者(航空旅客)から施設使用料を徴収するものである。

なお、航空旅客から徴収する料金については国土交通大臣の上限認可を受け、料金設定することが空港法により認められている。

※航空系事業(滑走路等)と非航空系事業(ターミナルビル等)の経営を一体的に行う空港特定運営事業の公共施設等運営権を有する者については、新設又は大規模改修の場合に限られない。

※国土交通大臣は、認可にあたって、「**能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査**」することとなっている。(総括原価方式)

国内で導入している空港の例(国内線)

国内線	羽田空港 発着	成田空港 (1,2TB)発着	中部空港 発着	北九州空港 発着
大人	290円	440円	310円	100円
小人	140円	220円	150円	50円

【上限認可の審査基準】

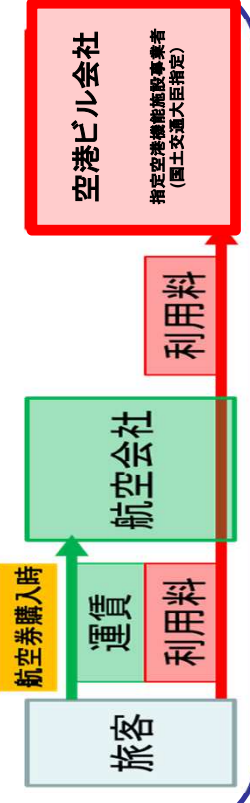
(「旅客取扱施設使用料の上限認可審査等取扱要領」より)

- ①対象施設の範囲－旅客取扱施設(コンコース、手荷物取扱施設、待合室、保安検査場等旅客の共通の利用に供するもの)
- ②対象原価の範囲－①に関連する支払利息、減価償却費、租税公課、保険料、徴収手数料、本社経費、修繕費、資本報酬、人件費、地代、光熱費、清掃費等

③原価計算期間－原則として3年

利用料支払いスキーム

航空券購入の際に、航空会社が運賃と併せて旅客から徴収し、空港ビル会社へ支払われる。



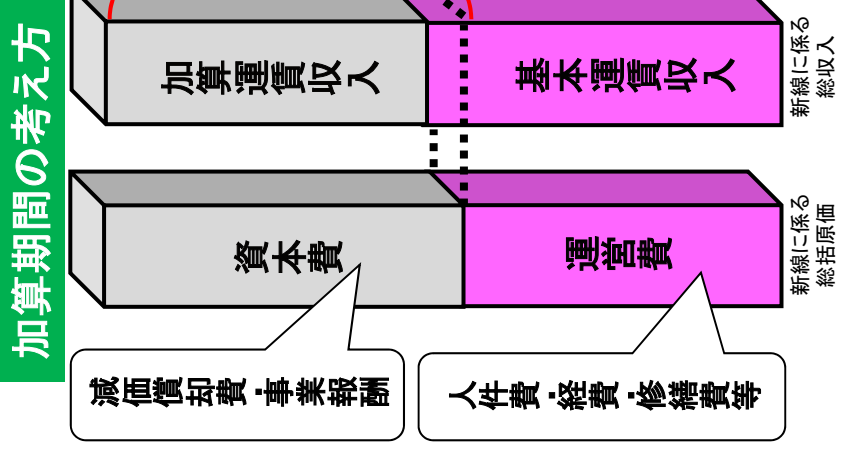
【羽田空港の例】

第2ターミナルの供用開始(平成16年12月)及び第1ターミナルのリニューアルを契機に、平成17年4月より導入。

※航空旅客ターミナル施設のバリアフリー化に対しては、国による補助がある。

◎ 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基本運賃に加えて追加負担を求め、現行の基本運賃の上限額に「加算」するかたちで設定される上限運賃
 (上限の範囲内で実施運賃を設定→減額は報告→減額後の再増額は不可)

基本運賃収入の一部と加算運賃収入による資本費回収まで設定可能



- 目的・効果
 - 多額の償却費負担等が経営に与える影響を緩和
 - 収支改善効果、新線整備投資へのインセンティブ効果
 - 受益者その他の利用者との負担の公平性の確保
 - 路線全体の運賃値上げ回避、路線全体のサービス向上

■ 加算運賃の対象者 新線区間の利用者

- 加算運賃設定時の審査(鉄道事業法に基づく上限認可)
 - 加算対象路線に特化して審査
 - 具体的には、基本運賃収入に加算運賃収入を加えた新線の総収入が、人件費、経費、修繕費、償却費、事業報酬等の新線に係る総括原価を超えないことを確認 (全体路線審査、ヤードスタック方式は行わない)

■ 協議等
運輸審議会への説明、消費者庁への協議

■ 加算期間
新線区間の供用開始から、加算運賃収入と基本運賃収入の一定額の充当により資本費の回収が完了するまで

■ 基本運賃収入からの回収額
基本運賃収入等で路線全体の運営がなされている中で生み出された利益についても、当該投下資本による寄与があり回収に充当されているとの考え方に立って、鉄道事業の最終利益から基本運賃収入の全額に占める加算区間の割合により按分して算出した加算区間部分の額を、基本運賃収入からの回収額とする。

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会
委員名簿

(敬称略・順不同)

座長

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

委員

秋池 玲子 ポストンコンサルティンググループ
シニア・パートナー&マネージング・ディレクター

大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授

喜勢 陽一 東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 経営企画部長

武田 健太郎 東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 経営管理部長

春名 幸一 西日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 副本部長

井上 晋一 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長

戸田 匡介 東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長

中村 規彦 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部部長

鈴木 章文 一般社団法人日本民営鉄道協会 常務理事

藤井 直樹 国土交通省 鉄道局長

山上 範芳 国土交通省 鉄道局次長

オブザーバー

河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
一般社団法人全国消費者団体連絡会 前事務局長

長井 総和 国土交通省 総合政策局 安心生活政策課長

中島 高志 東京都 都市整備局 都市基盤部長

事務局

岡野 まさ子 国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課長

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会
開催状況

平成29年7月31日（月） 第1回検討会

都市鉄道の現状及び利用者ニーズの高度化等について

平成29年8月17日（木） 第2回検討会

鉄道駅におけるバリアフリー化の現状及び費用負担のあり方等について

平成29年9月26日（火） 第3回検討会 関係事業者等のヒアリング①

【ヒアリング対象者】

鉄道事業者（JR東日本、JR東海、JR西日本）

平成29年10月17日（火） 第4回検討会 関係事業者等のヒアリング②

【ヒアリング対象者】

鉄道事業者（京王電鉄、東急電鉄、阪急電鉄）

消費者団体（日本消費者協会）

平成29年11月8日（水） 第5回検討会 論点整理

平成29年12月20日（水） 第6回検討会 中間とりまとめに向けた議論

平成30年2月13日（火） 第7回検討会 中間とりまとめ（案）について