

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(第2回)議事概要

- バリアフリー投資をCSRとして(事業者の負担ですべて)行うことは、ISOなどできちんと裏付けられていない中で難しい部分があり、受益者負担を前提とした議論が必要。
利用者負担には、環境価値のように受益が利用者に均一に行き渡るため利用者全体で負担するケース、受益者は一部だが全体で負担するケース、直接の受益者である利用者のみが負担するケースなど、色々なパターンがみられる。
バリアフリーの経済価値の把握は、研究課題・中長期的課題として何らかの形で取り組んだほうが良いのではないか。
- 受益者・利用者・費用負担の関係をどのように考えるか整理することが今回の議論の中で最も重要であり、事業者の意見も重要な示唆となるためヒアリングで伺ってきたい。受益者が利用者ではないケースや、利用者が受益していないケースがあることに留意。
高齢化が進む中で、特にエスカレーターなどバリアフリー設備によるサービス向上は、鉄道の利用促進につながる場合もあり、長期的に見れば経営にも寄与するところも出てくるのか、また、CSRとしての(バリアフリー投資の)実施について、事業者の意見を伺いたい。
- バリアフリー設備の維持・更新費は「バリアフリーの費用の推移と見通し(資料2)」のようなイメージ。当社では現在約100億円/年だが、現行制度を前提として整備すると、10年後には費用が倍程度になる見込みであり、近い将来、整備に当たって大きな課題になる。耐震補強と同様定量的に利用者増とはならないが、CSRとして進める必要はあると認識。負担を利用者に求めるのであれば、納得を得られるかが一番重要。
- バリアフリー設備の整備は、収益が見込まれないこと、また公的な性格が強いことから、現在の補助制度が三位一体で負担する仕組みとなっていると理解している。現在の基本方針の目標はほぼ達成できると考えており、現行制度は機能していると思っているため、今のところ今の仕組みを変えなければいけないとは思っていない。
- CSRやESGにおいてバリアフリーの進捗に関する投資家の反応は特に聞いていない。一方、地域の方々からは、駅へのバリアフリーは一定の評価はされると考えている。地方に行くほどバリアフリー化の要請を受けるが、自治体が(3分の1を)満額負担して早期実現に至るケースもあり、自治体の意向に非常に大きく左右されている。
- 今後基準が変更されてエレベーターのかごの大型化をする場合、かごや制御の機械

だけでなく土木躯体も含めた更新となり、実質は新設・撤去となるため、今後大きな負担となる可能性がある。

今までのバリアフリー化は、鉄道事業者としての責務として自助努力の中で進めてきたが、収益には直接的に結びつかないため、さらなる高度な施設整備については、整備の速度が遅くなってしまう。受益者負担の仕組みなどができれば整備の速度が変わってくるのではないかと。

- 投資家は、CSRについてリスク回避という意味で非常に大きく意識しており、鉄道の安全にかかわるホームドアなどは定性的な評価は頂いていると思うが、一方で定量的な収益が見込めないため、経営者としてこれをどう評価するかは難しいところであると思う。

このため、社会的な要請の中で皆で負担する仕組みがあると、減価償却を超えてバリアフリー投資等をしていく経営層の意思決定がしやすくなるのではないかと。

- 投資家の観点はCSRよりも投資のリターンの期待値の方が大きいのが現実。社会的責任としてバリアフリーに今後も取り組みたいが、経営的には補助という観点を考えざるを得ない。財政事情が厳しい中では、何らかの形で公平に負担いただく仕組みがあるとよい。また、財政事情から税負担が難しい中で受益者からの運賃等で工事費を賄うことになれば、その税の減免についても検討してもらいたい。

- 事業者は経営判断をする上で助成制度を一つの後押し・選択肢として考えている。今回の検討も、経営上、選択肢が増える形であれば良いと考えている。

⇒ 移動円滑化基準の高度化の要望が障害当事者を中心に多数あり、昨年度から国交省において委員会を設置して検討中。バリアフリールート複数化やエレベーターのかごの大型化が主要な論点。バリアフリー法の制度の見直しとは重複しないため、切り離して検討しており、基準については年度内に改正予定である。

- 都のバリアフリー化の補助制度は、ホームドアについては都と区市町村が1/6ずつ負担することで自治体負担分を1/3(オリパラ大会競技会場周辺駅は都が1/3)としているが、民間の創意工夫も期待して上限額を1列6千万円としている。このため実際には1/3となっていないが、バリアフリー対策には力を入れており予算額は増加している。