

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6回)議事概要

- 受益の考え方を、時間軸を考慮した潜在的な受益も含め柔軟に解釈するのであれば、地方の方も東京に来られたり、誰でもいつ車椅子の生活になるか分からないといったこともあるため、事業者単位で徴収することを頭から否定すべきではないのではないか。

システム改修については、費用と時間がかかるという問題以上に、頻繁にシステム改修を行えないため改修がタイムリーにできないという課題があることを強調すべき。

中間とりまとめは、次回の検討会後に公表される予定か。

⇒ 事業者単位での徴収に関する記載の仕方は工夫したい。

システム改修の課題については、制度設計や収受範囲等にもよるとの意見も含め、中間とりまとめに記載している。これら技術的課題の検討は、専門家による議論が必要と考えており、実務者間の議論をさせていただきたい。

中間とりまとめは、次回の検討会で議論し、了承されたら公表する予定。

- システム改修等の費用負担や徴収の実効性確保が困難として制度を利用できない事業者がいることが想定されるため、財源確保の方策が整理されないまま、施設整備の目標を掲げ、財源確保の責務を事業者に負わせることは控えるべき。

利用者負担制度の導入は値上げと同じである。導入する際は、国が責任を持って広く国民に理解を求め、事業者に負担を負わせるべきではないのではないか。

補助については、利用者負担制度の利用の有無に拘らず、平等に取り扱っていただきたい。

- 事業エリアが広い事業者は、路線ごとでも不公平感は解消しないため、面的に徴収せざるを得ないのではないか。高度なバリアフリー化であっても、従来の三位一体の精神及び制度に新しい制度を二階建てで付加する形での検討をお願いしたい。また、地方自治体が補助を行えない又は行わなくなることを懸念。

⇒ 制度化していく際には、地方自治体の支援がなくならないよう、国としても制度について自治体とも議論をしていきたいと考えている。

- 当初車いすの利用を想定して作ったエレベーターが、今はベビーカーや高齢者も利用しているなど、バリアフリー設備の利用者(受益者)が拡大しており、今回の CVM の結果は、利用実態と整合している。

制度設計によるシステムへの負荷は考慮すべきだが、制度として成立することに対しては、実態の収受方法はそれに対応させるようにすべきであり、新たな制度への対応をしっかりと行っていくべき。システムによって制度が縛られるような本末転倒な形に

ならないことが必要。

- 今後の実務的な検討は、様々な課題を前向きに克服していくような形で運営すべき。制度の活用については積極的に検討していきたい。
- まずは制度を導入することが重要と考える。様々な課題はあるだろうが、技術革新が進んだり、時代に沿って解決されることもあるのではないかな。
- 中間とりまとめとして新たな制度のあり方や課題等を明確化し、地方の事業者も含め共通認識を持てるようにするとよいのではないかな。
- 従来のバリアフリー化がされていない駅において、高度なバリアフリー化がされることは考えられるのか。
⇒ 従来のバリアフリー化がなされていない駅で高度なバリアフリー化を実施することは無いわけではないが、想定しづらいものとする。
- 実務的な課題を詰めていくことで、制度導入によるベネフィットと、システム改修等のコストの最適点を見出すことができるのではないかな。
- 中間とりまとめ案に全体的に賛同。CVMのとおり、バリアフリー化は誰にとっても暮らしやすい環境につながるものであり、新たな制度によりその高度化について一石を投じることは、社会全体への波及効果もあるのではないかと考えており、実現を期待。
受益と負担がずれていないかとの議論がある場合、バリアフリー化により駅の中だけでなく街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街になったと実感を持ってもらうことが、バリアフリー化の推進を継続するために必要なことではないかな。
- 技術的課題について実務的な議論を詰めたうえで、中間とりまとめを公表すべきではないかな。
⇒ 中間とりまとめに検討課題を併記し、技術的な検討が課題であることを含め公表した方が、透明性が確保され事業者や利用者にとって良いのではないかな。