

ヒアリングにおける主な意見等

バリアフリー化の現状及び課題等に関する鉄道事業者へのヒアリング

■今後迅速にバリアフリー化を進める上での課題・改善すべき事項

- 地方自治体との補助金協議の長期化や自治体の補助金の上限の見直しが課題。また、継続工事における新年度の交付決定の前倒し(休工期間の短縮)、補助金申請数の増加に対応した着実な予算採択のほか、鉄道事業者の収益に与える影響の緩和策等の検討が課題。
- 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。
- ホームドアの整備が進んでいない理由の一つとして、施工能力の問題がある。一方、段差解消については、自治体との協議が整わないことや自治体の補助が3分の1の負担に達しない状況が出ていることが課題となっている。
- バリアフリー化を進める上で、現行のバリアフリー化の補助制度で必ずしも三位一体の原則が守られていないこと、維持管理費及び更新費が補助対象外であり、今後鉄道事業者の費用負担が増加すること等が課題。
- 今後、設備量の増大に伴い維持更新費用が増大することから、これらの費用負担について、持続的なバリアフリー化の観点からも三位一体の考えのもと整理が必要ではないか。
- ホームドア等については前倒しで整備をする予定であるが、これに伴い維持更新費も前倒しで負担となるため、これらについても何かしらの補助の措置が必要ではないか。
- これまでのバリアフリー化は、既存施設等の制約の少ない場所に施設を整備してきたが、段差解消ルートが2ルート目となれば、より制約の多い場所に整備することとなり、更に時間とコストを要することが課題。
- 将来構想のある駅については、自治体との協議が長期化するが、バリアフリー化も将来構想に対応せざるを得ないことが課題。
- 未整備の駅は、構造上の制約により多大な費用を要するものや物理的に整備困難なものであり、費用面に加えまちづくり全体としての整備の観点からも自治体等の協力が必要。迅速な整備には課題が多く、長期的な視点も必要。
- 地方は人口の動向の影響を大きく受けると推察されるため、投資の優先順位をつけ

ざるを得ず、今後の整備基準においては、地域毎の事情を考慮した柔軟な運用が必要ではないか。

■新たな利用者負担制度の有効性と課題について

- 社会的要請があり、かつ受益者が限られるバリアフリー設備については、現行の三位一体の制度で整備が進められるべきと考える。
- 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、施設整備等を一層加速できるような柔軟な制度やスキームが構築されることが有効ではないか。
- 受益者負担については、通常の運賃改定では迅速に対応することは困難であり、限られた財源の中で更なるバリアフリー化を進めるためには新たな受益者負担制度の創設が不可欠と考えられるが、過度な負担増とならないよう現行制度とのバランスや、設備による受益の違いに配慮が必要。
- 現行補助制度を維持した上で例えば特定財源のような形で利用者負担の制度を構築できないか。
- バリアフリーとホームドアはいずれも、利用者全体への受益と、障害者等の移動円滑化や安全といった公共的な部分が両方あるため、従来の補助制度に加えて受益者負担制度をあわせて三位一体で整備を進めることが一番理想的と考える。
- 利用者負担の仕組みの創設は、交通政策基本法に記載された国民等が交通施策に主体的に取り組むとの趣旨に合致すると言える。ただし、現行制度による整備を一層推進することも重要であり現行制度との関係の整理が必要。
- 利用者負担を求める場合、利用者にその負担の納得感を得ることが必要。また、運賃改定等をする際には、システム改修費が多額であることが課題。
- 事業者は災害対策や輸送サービス向上施策などを運賃収入から負担しており、優先順位をつけて整備をしている。設備投資の決定は民間企業として経営の自主性の根幹をなすものとして尊重されるべきものとする。そのため、施設整備促進の新たな措置をとるのであれば、これらの自主性に配慮した制度設計とするべきではないか。
- 新たな仕組みとしては、補助対象事業費のうち事業者負担分を上限として、運賃とは異なるバリアフリー法を根拠とする負担金を運賃と一緒に収受し、①そのままバリアフリー整備費に充当するか、②預かり金として財団や3セク等の第三者に納付して第三者から同額交付を受ける仕組みが考えられる。いずれも施設整備への充当に係る

第三者のチェック等が課題。

■利用者負担における受益と負担の考え方について

- バリアフリー設備の場合、受益を受ける場所は、ある駅のエレベーター等の施設であり、場所が特定される。ある駅のバリアフリー設備の負担を他の駅の利用者に求めるのは、受益と負担が一致しないのではないか。
- ホームドアについては転落防止対策として進めているが、ほとんどリスクがない方まで受益が及ぶとは言い切れないのではないか。
- バリアフリーはユニバーサルなものとして広い範囲で、輸送力等の向上はある程度絞った範囲で負担を求めることに理解を得られるのではないか。その際、負担金の目的や用途、期間等については明確にする必要がある。
- 施設を使わなくても潜在的な受益はあるという考え方はあるだろうが、一般の利用者がそのように捉えてくれるだろうか。仮に負担を求める際、どのような認識を持たれるかが課題となる。
- 高齢者や観光客増加等により限定的な受益者に広がりが生じてきているため、利用者に受益が及ばないと言い切れるのか。これまでは受益者が限定的だったかもしれないが、今後は受益と負担のズレが縮小し、重なりが大きくなっていくのではないか。
- 使わなくても受益があるという考え方があるのではないか。例えば、健常者が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ような受益(いわゆる「オプションバリュー」)があるのではないか。
- 受益と負担の関係は、もう少し柔軟に考えても良いのではないか。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。
- バリアフリーは駅という「点」での受益になるが、特に首都圏以外では利用者数の少ない駅も多く整備対象とならない駅もある中で、受益と負担の観点から納得感を得られる制度設計が必要。これらがクリアされれば、利用者負担の考え方は非常に有効な施策となり得るのではないか。
- バリアフリー等は、特定駅等に絞らず全体の必要性の中で広く利用者の理解を得るほうが良いのではないか。

■その他の意見

- バリアフリー設備は社会福祉的な施策という意味では、公の関与が鉄道事業者の負担とともにあるべき。そのため、今の三位一体の制度は適切ではないか。
- バリアフリー施設の整備は事業者が意識を持って進め、国と自治体がそれぞれ支援することが三位一体の基本的な考え方であったのだろうと思うが、三位一体とは必ずしも3分の1ずつ負担するという意味ではないのではないか。
- 利用者負担を求める場合、バスなどに対する鉄道の競争力低下を懸念。
- 駅をバリアフリー化するだけでなく、家を出てから到着するまでバリアフリー化されていることが重要。自治体と連携できることが事業者の積極性に繋がるのではないか。
- これまでバリアフリー化を社会福祉政策として三位一体で行ってきたことは、一定程度効果があったと思うが、歪みが生じてきていることも理解。便益がどこまで広がり、負担をどこまで求められるか、という点を整理することが重要。

バリアフリー化の必要性及び利用者負担を求めること等についての消費者団体へのヒアリング

- 消費者団体等に所属する75名へのアンケートの結果、現状のバリアフリー設備に7割以上が満足しておらず、今後は身体的なバリアだけでなく、ベビーカーや幼児連れ、大きな荷物を持った方、日本語に不案内な方にとってのバリア解消にも配慮すべきとの意見も多かった。超高齢化社会を支える基本インフラとして、明日は我が身であるという立場から消費者のバリアフリー化への期待が大変大きい。
- バリアフリー化の費用については、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く、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、また、多少でも負担することで心のバリアフリーへの理解が進むのではないかという意見もあり、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ことがわかった。
- 駅を交流拠点としていくことが求められており、そのためにはバリアフリー化の考え方は不可欠であり、沿線自治体や地域住民との連携・協働が必要。
- 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バリアフリー化の定義を明確にし、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。
- バリアフリー化の費用を運賃に埋没させず分離して、利用者に対する目的・負担の見える化が必要。それが利用者の納得感にもつながるのではないか。また、利用者が求める範囲や費用負担に関して事業者、行政、利用者が意見を交わし連携につなげ

る場があれば、お互いの理解が進むのではないか。

- 費用の見える化については用途、目的が明確であるべき。例えば年度末に HP 等で用途が公表され、その内容については第三者等によりチェックされているとよい。