

<第11回 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>

遅延・混雑対策に係る 新たな利用者負担制度に関するアンケート調査について

1. 遅延・混雑対策に係る新たな利用者負担制度に関する	
アンケートの調査概要	1
2. アンケート調査フロー	2
3. アンケート調査スケジュール（案）	8

- 今回のアンケート調査では、**鉄道の遅延・混雑対策に対する必要性のほか、整備費用を鉄道利用者に負担を求めることについて、広く利用者の意見を聴取する。**

項目	内容
調査目的	鉄道の遅延・混雑対策について、 広く利用者の意見を聴取する。
調査エリア	①東京圏（東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲）※1 ②京阪神圏（大阪都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲）※2 ③名古屋圏（名古屋を中心とする概ね半径40kmの範囲）※3
調査対象者属性	2属性 （週1回以上鉄道利用者 / 週1回未満鉄道利用者）
調査対象者数	2,400人（各区分400人 × 6区分※4）
調査媒体	インターネット調査
調査内容	<p>①遅延・混雑対策の必要性 ②運賃に上乗せすることの賛否 ③妥当と思う上乗せの金額 ④運賃に上乗せすることに賛成しない場合は、その理由 ⑤上乗せした運賃を、企業が通勤手当として負担する場合の賛否と その理由</p> <p>なお、②～④については、遅延・混雑対策に係る費用のすべて又は一部を鉄道利用者が負担する場合の各々について質問をする。その際、既存の利用者負担制度※5を提示した後においても、改めて同様の質問をする。</p>

※1 交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」における定義による。

※2 近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」における定義による。

※3 運輸政策審議会答申第12号「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」における定義による。

※4 6区分 = 3エリア × 2属性

※5 鉄道の新線建設に係る加算運賃制度、特定都市鉄道整備積立金制度

アンケートの調査フロー

全体を通じた質問（各ケースを提示する前に質問）

遅延・混雑対策の必要性



ケース① 遅延・混雑対策の費用のすべてを鉄道利用者が負担する場合



ケース② 遅延・混雑対策の費用の一部を鉄道利用者が負担する場合



既存の利用者負担制度^{※1}の提示



ケース③ 遅延・混雑対策の費用のすべてを鉄道利用者が負担する場合



ケース④ 遅延・混雑対策の費用の一部を鉄道利用者が負担する場合



定期券利用者に限定した質問

上乗せした運賃を、企業が通勤手当として負担する場合の賛否とその理由

各ケースにおける質問のフロー

運賃に上乗せすることの賛否^{※2}



運賃に上乗せすることに
賛成しない場合は、その理由



妥当と思う上乗せの金額^{※2}

※2 質問の際には、下記の留意事項も併せて提示

- 鉄道利用者から集めた追加料金は、遅延・混雑対策にのみ使われ、**鉄道会社の利益にはなりません。**
- 集めた追加料金が必要額に達した際には、**運賃の上乗せを終了します。**
- **運賃へ上乗せする期間は、整備する施設の規模や上乗せ額によって変わってきます。**
- 運賃へ上乗せされる金額については**自費で支払うことを想定してお答えください。**（あなたが会社などから交通費を支給されている場合につきましても、運賃へ上乗せされる金額については自費で支払うことを想定してお答えください。）

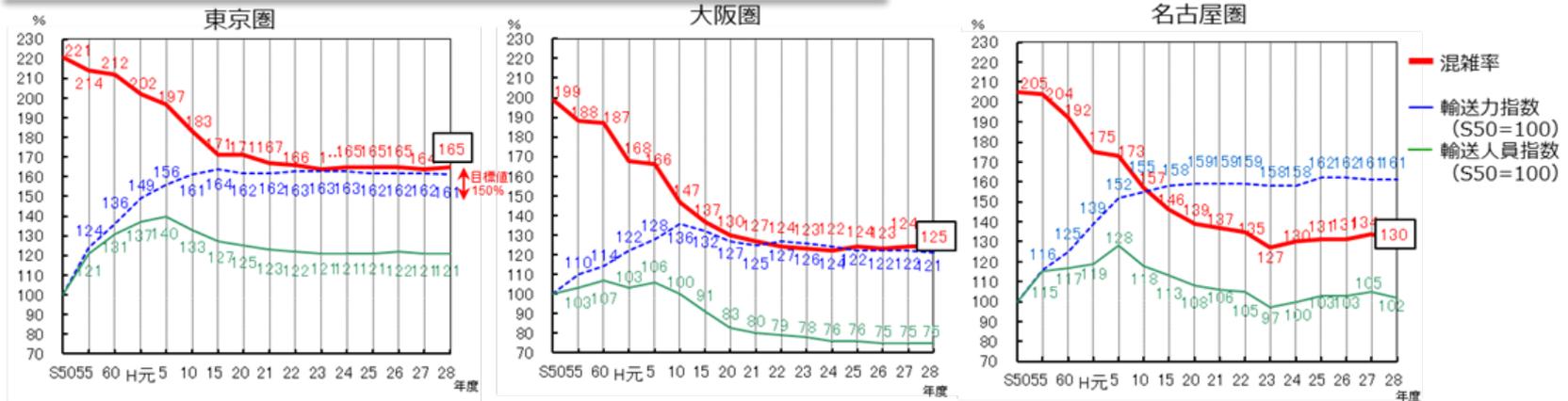
※1 鉄道の新線建設に係る加算運賃制度、特定都市鉄道整備積立金制度

(参考) アンケート調査票(1/5)

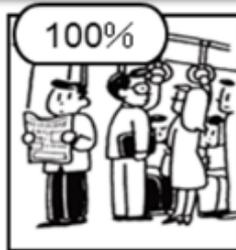
遅延・混雑対策の説明イメージ① (これまでの混雑緩和への取組み)

これまで、都市鉄道においては、複々線化等の輸送力増強や、まちづくりと連携した駅改良を含む様々な取組により、列車や駅の混雑緩和に一定の成果が挙げられてきました

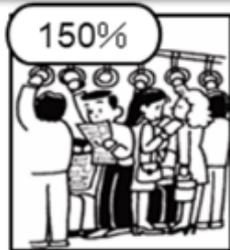
主要区間の平均混雑率の推移



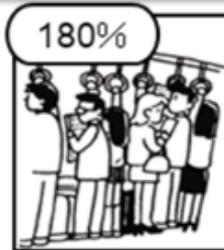
(参考) 混雑率の目安



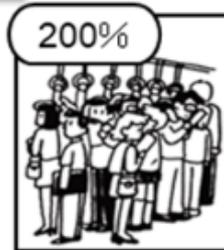
100%
定員乗車(座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。



150%
広げて楽に新聞を読める。



180%
折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。



200%
体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。



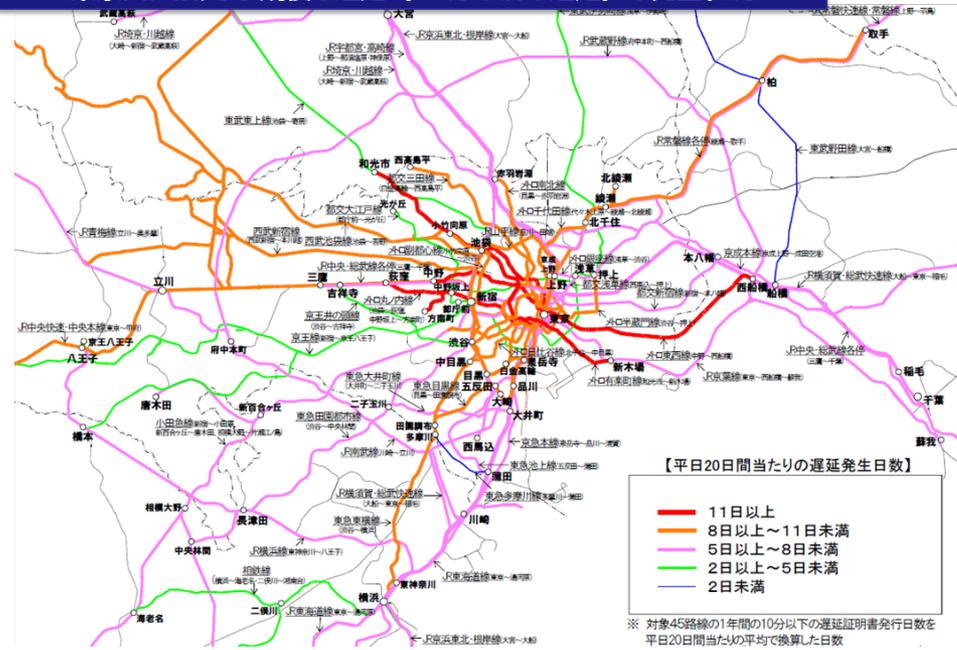
250%
電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

(参考) アンケート調査票(2/5)

遅延・混雑対策の説明イメージ② (遅延の発生状況)

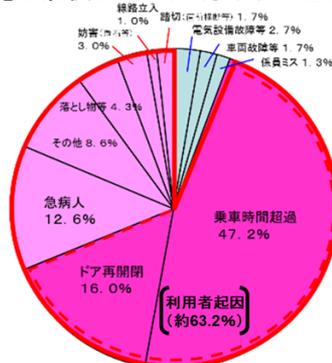
一方で、近年の都心回帰の傾向により都市部の鉄道では混雑対策が改めて課題となっているほか、混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い短時間の遅延が慢性的に発生しており、一部の路線においては混雑緩和対策および遅延防止対策 (以下「遅延・混雑対策」といいます。) の要請がさらに高まることも想定されます。

東京圏における小規模な遅延 (10分未満の遅延) の発生状況



東京圏における遅延の原因

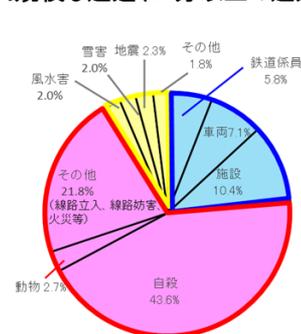
【小規模な遅延 (10分未満の遅延)】



※「他線からの遅延」との回答分については、当該要因以外の遅延要因で案分して掲げられた。

※対象45路線の平成28年11月の平日20日間に発生した小規模な遅延396件の発生原因割合 ※「利用者起因」は、専ら利用マナーに起因すると考えられる原因

【大規模な遅延 (30分以上の遅延)】



※対象45路線の平成27年度に発生した大規模な遅延477件 (平日20日間換算では26件) の発生原因割合

(参考) アンケート調査票(3/5)

遅延・混雑対策の説明イメージ③ (遅延・混雑対策のメニュー)

こうした利用者ニーズに対応し、快適に利用できる鉄道とするため、以下の項目からなる遅延・混雑対策①～⑧を進めていくことが想定されます。

概要	
① 新線建設	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 既存路線と並行する新線を建設。 ■ 既存路線間を結ぶ新線を建設。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 既存路線の需要を分散させ、車内混雑を緩和。 ■ 直通運転等により乗換回数が減少し、速達性が向上。 <p>出典：JR東日本ニュースリリース</p>
② 複々線化・複線化	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 上下列車がそれぞれ別の線路で走る複線の線路を増加させ、上下線を各2本ずつ計4本の線路にする。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 運行可能本数を増加させることにより、車内混雑を緩和。 ■ 急行と各駅停車を分けて走らせることにより、通過待ち等がなくなり速達性が向上。 <p>出典：東急鉄道ホームページ</p>
③ 線路の増設	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 既設の駅に線路を増設し、待避線や追越し線として整備する。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 列車の交互発着等により、遅延の増大を防止。 ■ 優等列車を優先的に通過させることで通過列車の速達性が向上。
④ 引上げ線の整備	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅で折り返す列車が本線を支障しないよう、列車が引き上げる線路を増設。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 引上げ線を活用して列車を増発し車内混雑を緩和。

概要	
⑤ ホームまたはコンコースの改善	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ホーム・コンコースの拡幅 ■ 出入口の増設 等 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ コンコース・ホーム拡幅等による駅構内混雑を緩和。 ■ 混雑時のプラットフォーム到達までの待ち時間を短縮。 <p>出典：MTR開発ホームページ</p>
⑥ 車両の長編成化または大型化	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1編成あたりの車両数を増加、または既存車両よりも1両あたりの長さの長い車両を導入。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 車両定員の増加による車内混雑を緩和。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 列車の長さが長くなるため、ホーム延伸等の工事が必要となる場合がある。 <p>18m/両 × 6両 = 108m 20m/両 × 6両 = 120m</p>
⑦ 拡幅車両の導入	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 車体の幅が既存車両よりも広い車両を導入。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1両あたりの定員を増加させ列車の混雑を緩和。
⑧ 信号設備改良	<p>【整備内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 列車間の安全を確保する信号設備を改良し、無線等により列車間の間隔を確保するシステムに変更。 <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 列車間隔をさらに短くすることが可能となり、遅延を防止。 <p>【従来の信号システム】 信号機により列車間の間隔を確保 信号機間には1列車のみが進入できない</p> <p>【新しい信号システム】 無線通信により後続列車が走行可能な位置を算出 信号機による列車間隔の制約が無くなるため、列車間隔を縮めることが可能</p> <p>東京メトロニュースリリースを参考に事務局作成</p>

(参考) アンケート調査票(4/5)

遅延・混雑対策の必要性の確認イメージ

「遅延・混雑対策」を行うことについて、どう思いますか。

- ①必要 ②どちらかといえば必要 ③どちらともいえない ④どちらかといえば不要 ⑤不要

運賃に上乗せすることの賛否の確認イメージ

あなたが利用する路線で遅延・混雑対策を行うと仮定します。**遅延・混雑対策に要する施設整備費用のすべて※1**を運賃に上乗せし、**あなたを含む路線の利用者に均等に負担してもらう**としたら、どう思いますか。

- ①賛成 ②どちらかといえば賛成 ③どちらともいえない ④どちらかといえば反対 ⑤反対

※1 「一部」を提示する場合は、1/2を利用者が負担することを例示

運賃に上乗せすることに賛成しない理由の確認イメージ

③どちらともいえない・④どちらかといえば反対・⑤反対と答えた方に伺います。その理由として最も当てはまるものを**ひとつ**お答えください。

- ① 鉄道利用者だけでなく、国や地方公共団体も負担すべきだと思うから※2
- ② 鉄道利用者は負担すべきではないと思うから
- ③ 遅延・混雑対策は不必要と思うから
- ④ 自分には経済的な余裕がないから
- ⑤ 混雑時間帯に鉄道を利用する人のみが負担すべきと思うから
- ⑥ 朝の通勤時間帯に混雑が発生するため、企業が負担すべきと思うから
- ⑦ 徴収額があらかじめ分からないから
- ⑧ その他（具体的に： ）

※2 「一部」を提示する場合は、①の選択肢は除く。

(参考) アンケート調査票(5/5)

妥当と思われる上乗せ金額の確認イメージ

すべての方にお伺いします。あなたが利用する路線の**遅延・混雑対策の整備費用のすべて**をその路線の運賃に上乗せし、乗車する距離に関わらず1回の乗車につき**一定の額だけ増える**と仮定します。このとき、あなたは最大何円までなら上乗せが妥当だと思いますか。

- ① 1円も負担したくない
- ② 1回の乗車につき+1円～9円まで
- ③ 1回の乗車につき+10円～19円まで
- ④ 1回の乗車につき+20円～29円まで
- ⑤ 1回の乗車につき+30円～39円まで
- ⑥ 1回の乗車につき+40円～49円まで
- ⑦ 1回の乗車につき+50円～69円まで
- ⑧ 1回の乗車につき+70円～99円まで
- ⑨ 1回の乗車につき+100円以上

企業が通勤手当として負担する場合の賛否の確認イメージ（定期券利用者の方に質問）

あなたが利用する路線で遅延・混雑対策を行うと仮定します。**遅延・混雑対策に要する費用を通勤定期運賃に上乗せし、あなたが勤めの企業が通勤手当として負担する**としたら、どう思いますか。

- ①必要 ②どちらかといえば必要 ③どちらともいえない ④どちらかといえば不要 ⑤不要

企業が通勤手当として負担する場合の賛否の選択理由の確認イメージ（定期券利用者の方に質問）

【賛成理由に関する質問】

①賛成・②どちらかといえば賛成と答えた方に伺います。その理由として最も当てはまるものを**ひとつ**お答えください。

- ① 通勤に要する費用は企業が負担すべきだと思うから
- ② 企業が遅延・混雑対策に要する施設整備費用を負担することにより、企業の働き方に対する意識が変わると思うから
- ③ 遅延・混雑対策が進めば、その企業で働く社員の労働生産性向上（ストレス軽減、時間の有効活用）に繋がると思うから
- ④ 遅延・混雑対策が進めば、その企業で働く社員の家庭と仕事との両立ができると思うから
- ⑤ 自分が勤める企業が、遅延・混雑対策のために積極的に費用を負担することにより、企業価値が向上すると思うから
- ⑥ その他（具体的に： ）

【反対理由に関する質問】

③どちらともいえない・④どちらかといえば反対・⑤反対と答えた方に伺います。その理由として最も当てはまるものを**ひとつ**お答えください。

- ① 遅延・混雑対策は不必要と思うから
- ② 遅延・混雑対策のための上乗せ分は通勤定期利用者以外の鉄道利用者も負担すべきだと思うから
- ③ 企業だけでなく国や地方公共団体も負担すべきと思うから
- ④ 企業が負担した場合、自分の給与や福利厚生等に影響があるかもしれないから
- ⑤ 徴収額があらかじめ分からないから
- ⑥ その他（具体的に： ）

日程	検討会	利用者アンケート調査関係
5/16 (水) 本日	第11回検討会	<u>検討会にて</u> <u>調査内容について付議</u>
5/29 (火)		アンケート調査開始
5/31 (木)		アンケート調査終了
6/13 (水)	第13回検討会	<u>検討会にて</u> <u>調査結果の報告</u>