

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11回)議事概要

議事(1) 遅延・混雑対策等の推進に資する利用者負担制度の方向性について

- 事務局案として示された費用負担の方向性は、極めて妥当であると思う。既存の二つの制度(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)の関係については、今後整理が必要ではないか。
- 工事期間だけに加算するのではなく、受益と負担が一致する範囲を見極めて運賃を加算するというのであれば、納得感があると思う。
- 徴収期間については、少し長い期間をかけて小さい金額を徴収する方が、利用者の負担感が軽減され、納得感を得られるのではないか。
- 工事期間中に運賃への上乗せを開始することは、借入額を低く抑えられるため、今後の金利上昇リスクへの対策として非常に重要であるほか、投資に対する収入の裏付けを株主や金融機関等のステークホルダーに対し説明責任を果たす点からも、会社の意思決定に大きく寄与すると考える。
- 共用開始後に運賃への上乗せを開始することは、資金調達に係る事業者の負担が大きく、鉄道事業者の意思決定に大きな影響があるかもしれないが、受益と負担の時間軸は一致しており、利用者の理解を得やすいのではないか。一方、工事期間中に運賃への上乗せを開始することは、遅延・混雑対策等の効果が発現していない中で費用負担を求めることになるため、利用者の理解を得られるかが懸念される。
- 規模の大きいプロジェクトは工事期間が長くなるため、受益が発生しない工事期間中に負担を求めることについて、利用者の納得感を得られるか懸念される。また、事業者として事業採算性が見込めない投資に対して意思決定をすることは困難であるため、複々線化のような大きなプロジェクトに対しては、利用者負担制度以外の支援についても別途検討が必要ではないか。
- 工事期間中に運賃へ上乗せして支払うことで混雑緩和対策が図られることが担保されるのであれば、工事期間中からの負担も利用者の理解を得られるのではないか。
- 利用者の遅延・混雑に対する感度や、鉄道への期待が高まる一方、ステークホルダーの投資に対する目も厳しくなっているため、必ずしも利用者の増加につながらない投資に対して意思決定することは非常に困難であると思う。そのため、工事期間が長く

大規模な投資について、借入額が増加する工事期間中から工事費用の一部を利用者に負担していただくことが確実に担保されていることが意思決定の後押しになるため、運賃加算開始時期について案1と案2の中間のようなものも考えられるのではないか。

- ソフト面の対策で遅延・混雑対策による効果を利用者に明示することができれば、工事期間中に運賃への上乗せを開始することも利用者の理解を得られるのではないか。
- 遅延・混雑の解消は沿線の企業や住民など都市全体に広く裨益するので、都市全体のあり方として鉄道事業者への支援のあり方について広く議論できるのではないか。
- 工事期間中に運賃への上乗せを行う場合は、世代間負担の公平感と納得感が課題となる。事業者として、意思決定をするためにはどのような後押しが必要であるかを、定量的に示すことが利用者にとって分かりやすいのではないか。
- 利用者に負担していただく費用は、資本費ではなく工事費とする方が、利用者の理解を得やすいのではないか。
- 工事開始から数年経ち支出が本格化する頃に運賃加算を開始することも可能とする等、柔軟に対応することができれば、事業者の借入による負担が軽減され、結果として利用者の負担の軽減に繋がると考える。

議事(2) 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

- 京阪神圏や名古屋圏の回答者に対し、個別路線の混雑率を示してしまうと、直感的に「遅延・混雑対策は必要ない」と判断されてしまうのではないか。
- (資料2 P.7) 反対理由に関する選択肢として「遅延・混雑対策設備を使う人のみが負担すべきと思うから」とあるが、回答者が理解しにくいのではないか。また、反対理由に関する選択肢として「徴収額が不明確だから」という選択肢は、妥当と思う上乗せの金額を聴取することと矛盾しているのではないか。
 - ⇒ 選択肢の表現については全体的に見直しを行う。「徴収額が不明確だから」という選択肢は、徴収金額が明確に示されない制度に反対する意見を聴取するためのもので、妥当と思う上乗せの金額に関する質問とは切り離して考えている。
- (資料2 P.7) 反対理由に関する選択肢にある「遅延・混雑対策設備」とはどのような設備を想定しているのか伝わりづらいため記載方法の工夫が必要ではないか。
- 利用者に妥当と思う上乗せ額を聴取する際、通勤定期運賃は企業が負担し、上乗せ分は自己負担するという前提は回答者が想定しづらいのではないか。また、費用が自

己負担の場合と会社負担の場合で、回答結果に違いが出るのではないか。

⇒ 上乗せ分も企業が負担することを条件として質問をした場合、いくらでも上乗せしてよいという回答になってしまう可能性がある。そのため、実態とは異なるが、あくまでも上乗せ分を自己負担する場合を想定している。

○ 企業向けのアンケート調査について、単純に意見を聞くのではなく、会社によって遅延・混雑に対する考え方が違うことや、企業側にもメリットがあるということを踏まえた工夫が必要ではないか。

⇒ 企業向けのアンケート調査の際には、フレックスタイム制等の人事制度の取り組み状況や、始業時刻の設定状況等を聴取項目に盛り込み、企業の通勤に対する考え方も踏まえて分析できるようにする等の工夫をしている。

○ 意見を踏まえ、事務局にて資料の見直しを実施願うこととする。

議事(3) 高度なバリアフリーに係る新たな利用者負担制度に関するアンケート調査結果について

○ 今回の調査では、既存の利用者負担制度の事例を回答者に提示せずに質問した場合と、提示した後に質問した場合の回答の変化について統計的な検定を行ったが、提示前後で回答内容に有意な変化が見られなかった。

○ 利用者負担に対する賛成の割合が、全て負担の場合と一部負担の場合であまり変わらないことについて、どのように理解すればよいか。

⇒ 回答結果については統計的な検定を行い、全て負担の場合と一部負担の場合で賛成割合が有意に変化(増加)したことを確認している。

○ 妥当と思う上乗せ金額については全て負担の場合と一部負担の場合で割合があまり変わっていない。利用者の負担感を考える上で、最終的には上乗せする金額が非常に重要なのではないか。

○ 利用者負担の賛否に対する回答のうち「どちらともいえない」がかなりのボリュームを占めていることについて、どのように理解すればよいか。

⇒ 「どちらともいえない」と答えた理由を聴取する質問は設けていないため、その理由までは分析できていない。

○ 妥当と思う上乗せの金額について、利用者負担に賛成する人についてのみの回答結果を示す方法もあるのではないか。

○ 意見を踏まえ、事務局にて資料の見直しを実施願うこととする。