

<第13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 アンケート調査結果について

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. アンケート調査結果の概要 2

- 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

アンケート調査結果の概要(1/4)

週1日以上利用、週1日未満利用ともN=1,200

※全体の回答結果は、各地域の回答結果を人口分布に応じて補正して集計している。

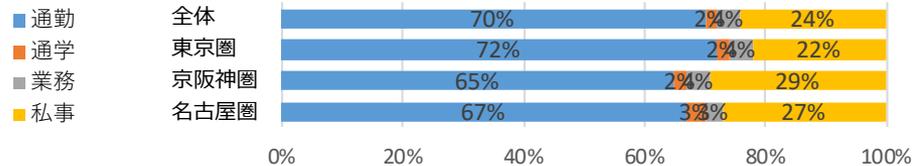
回答者の鉄道利用状況

- 鉄道の主な利用目的は、どの圏域においても、週1日以上利用者では通勤目的が約7割、週1日未満利用者では私事目的が約9割を占める。
- 「通勤」または「業務」で鉄道を利用する場合の交通費の負担者は、どの圏域においても、週1日以上利用者では会社負担が8～9割を占める。一方、週1日未満利用では、東京圏のみ会社負担が約8割を占めており、その他の圏域においては、会社負担が5割強を占めている。
- 定期券の利用割合は、どの圏域においても週1日以上利用者で5～6割を占めるが、週1日未満利用者では1割に満たない。

週1日以上利用

週1日未満利用

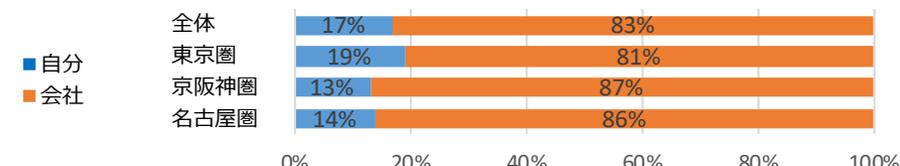
鉄道の主な利用目的



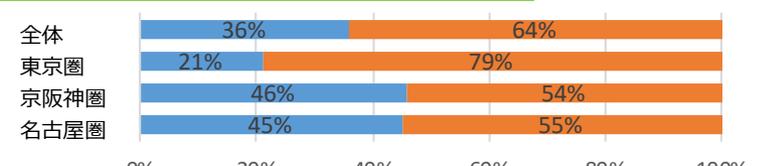
鉄道の主な利用目的



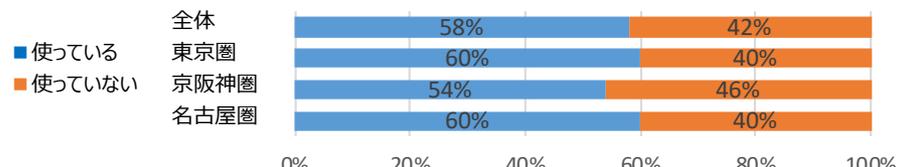
「通勤」または「業務」で鉄道を利用する場合の交通費の負担者



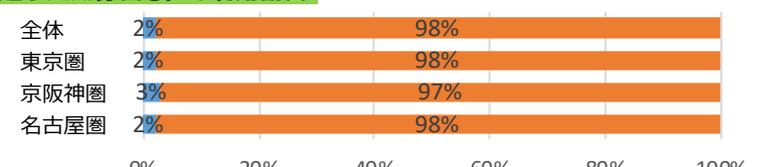
「通勤」または「業務」で鉄道を利用する場合の交通費の負担者



定期券（通学定期券含む）の利用割合



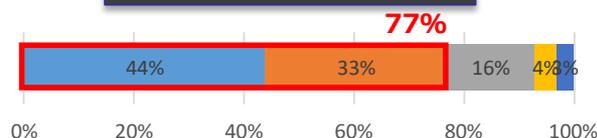
定期券（通学定期券含む）の利用割合



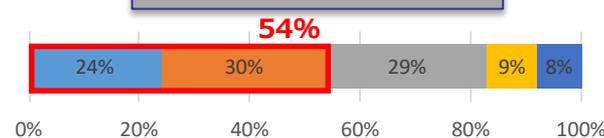
遅延・混雑対策の必要性

- 週1日以上利用者では約8割が、週1日未満利用者では約5割が遅延・混雑対策の必要性を感じている。

週1日以上利用



週1日未満利用



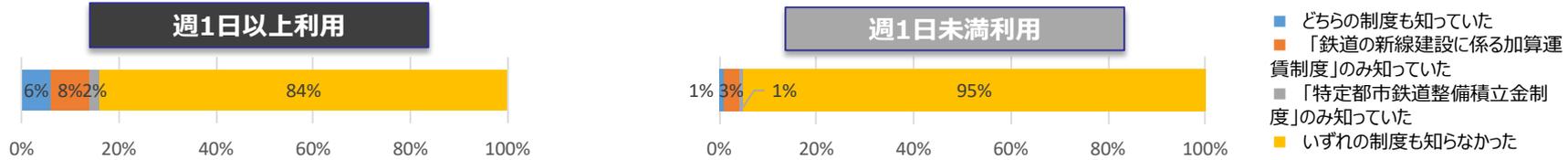
- 必要
- どちらかといえば必要
- どちらともいえない
- どちらかといえば不要
- 不要

アンケート調査結果の概要(2/4)

週1日以上利用、週1日未満利用ともN=1,200

既存制度の認知度

○週1日以上利用者、週1日未満利用者ともに8割以上がいずれの既存制度も知らなかったと回答している。



運賃に上乗せすることの賛否

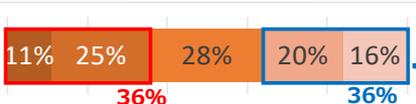
- 全てを負担する場合については、週1日以上利用者は賛成・反対ともに約4割、週1日未満利用者は賛成・反対ともに約3割であった。
- 一部を負担する場合については、週1日以上利用者は賛成・反対ともに約4割、週1日未満利用者は賛成・反対ともに約3割であった。
- 賛成・反対の割合については、全てを負担する場合と一部を負担する場合の間に顕著な差は見られなかった。

整備費用の全てを利用者が負担する場合

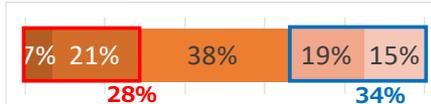
	週1日以上利用	週1日未満利用
賛成	36%	28%
反対	36%	34%
理由 (割合が多かったもの)	国や地方公共団体も負担すべき (11%)	国や地方公共団体も負担すべき (9%)

※ () 内の数値は全体に対する割合

週1日以上利用



週1日未満利用



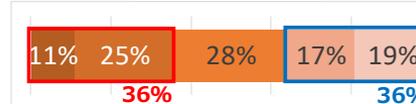
- 国や地方公共団体も負担すべき
- 鉄道利用者は負担すべきではないと思うから
- 混雑・遅延対策は不必要と思うから
- 自分には経済的な余裕がないから
- 混雑時間帯に鉄道を使う人のみが負担すべきと思うから
- 企業が負担すべきと思うから
- 徴収額が不明確だから
- その他

整備費用の一部を利用者が負担する場合

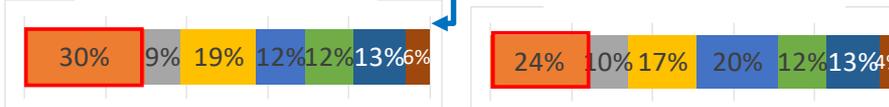
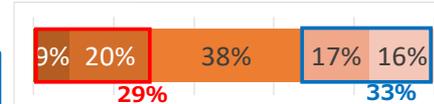
	週1日以上利用	週1日未満利用
賛成	36%	29%
反対	36%	33%
理由 (割合が多かったもの)	鉄道利用者は負担すべきではない (11%)	鉄道利用者は負担すべきではない (8%)

※ () 内の数値は全体に対する割合

週1日以上利用



週1日未満利用



- 鉄道利用者は負担すべきではないと思うから
- 混雑・遅延対策は不必要と思うから
- 自分には経済的な余裕がないから
- 混雑時間帯に鉄道を使う人のみが負担すべきと思うから
- 企業が負担すべきと思うから
- 徴収額が不明確だから
- その他

※既存の利用者負担制度提示前

アンケート調査結果の概要(3/4)

妥当と思う上乗せの金額

- 「賛成」・「どちらかといえば賛成」を選択した方の回答については、全てを負担する場合・一部を負担する場合ともに、週1日以上利用者、週1日未満利用者どちらも **7～8割** が 1 乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当との回答であった。
- 調査対象者全体の回答でみると、全てを負担する場合・一部を負担する場合ともに、週1日以上利用者、週1日未満利用者どちらも **約5割** が 1 乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当との回答であった。

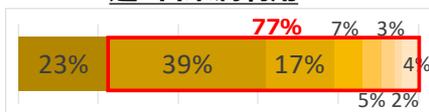
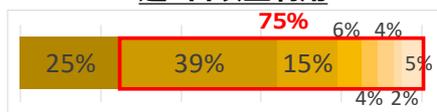
運賃に上乗せすることに「賛成」・「どちらかといえば賛成」を選択した方の回答

整備費用の全てを利用者が負担する場合

	週1日以上利用	週1日未満利用
1 乗車あたり 少なくとも10円の上乗せは妥当	75%	77%

週1日以上利用

週1日未満利用

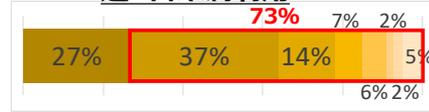
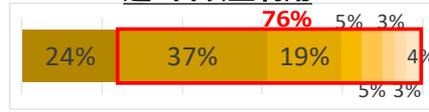


整備費用の一部を利用者が負担する場合

	週1日以上利用	週1日未満利用
1 乗車あたり 少なくとも10円の上乗せは妥当	76%	73%

週1日以上利用

週1日未満利用



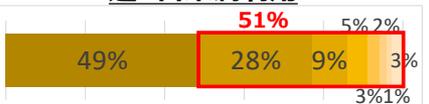
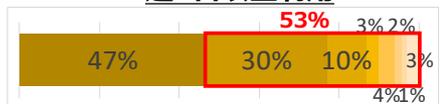
調査対象者全体の回答

整備費用の全てを利用者が負担する場合

	週1日以上利用	週1日未満利用
1 乗車あたり 少なくとも10円の上乗せは妥当	53%	51%

週1日以上利用

週1日未満利用

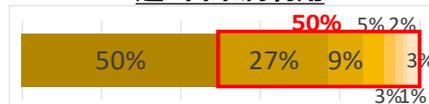
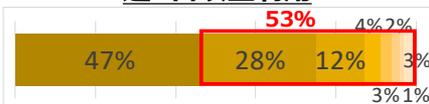


整備費用の一部を利用者が負担する場合

	週1日以上利用	週1日未満利用
1 乗車あたり 少なくとも10円の上乗せは妥当	53%	50%

週1日以上利用

週1日未満利用



■ +1~9円
 ■ +10円~19円
 ■ +20円~29円
 ■ +30円~39円
 ■ +40円~49円
 ■ +50円~69円
 ■ +70円~99円
 ■ +100円以上

※既存の利用者負担制度提示前

※全体の回答結果は、各地域の回答結果を人口分布に応じて補正して集計している。4

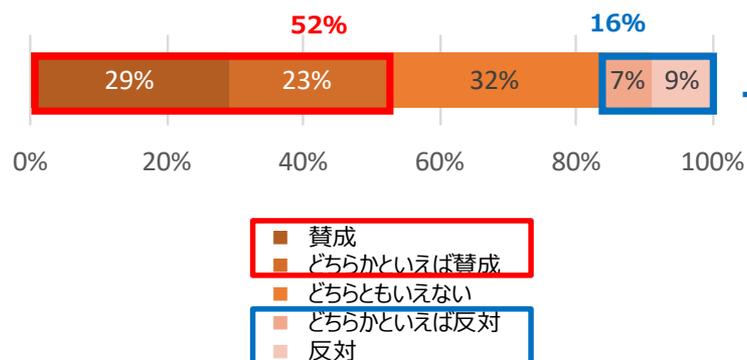
アンケート調査結果の概要(4/4)

上乗せ金額を企業が負担する場合の賛否（週1日以上利用・定期利用者のみ）

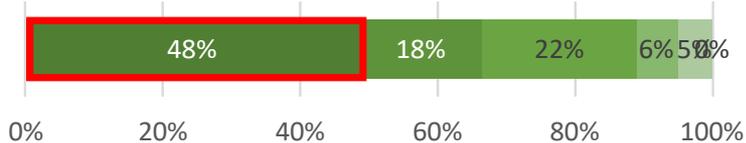
- 上乗せ金額を企業が負担する場合については、週1日以上利用者の約5割が賛成、約2割が反対であった。
- 賛成理由としては「企業が負担すべきだと思う」、反対理由としては「国や地方公共団体も負担すべき」の割合が最も多かった。

		週1日以上利用
賛成		52%
理由 (割合が多かったもの)		企業が負担すべきだと思う (25%)
反対		16%
理由 (割合が多かったもの)		国や地方公共団体も 負担すべき (14%)

※ () 内の数値は全体に対する割合

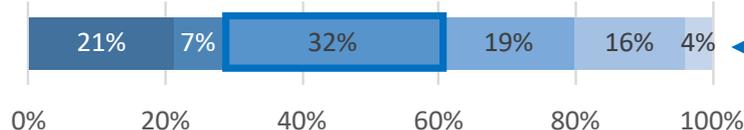


賛成理由



- 企業が負担すべきだと思うから
- 企業の働き方に対する意識が変わると思うから
- 社員の労働生産性向上に繋がると思うから
- 社員の家庭と仕事との両立ができると思うから
- 企業価値が向上すると思うから
- その他

反対理由



- 遅延・混雑対策は不必要だから
- 通勤定期利用者以外の鉄道利用者も負担すべきと思うから
- 国や地方公共団体も負担すべきと思うから
- 自分の給与や福利厚生に影響があるかもしれないと思うから
- 徴収額がわからぬから
- その他

※週1日未満利用については、回答者の定期券利用割合が約2%と少ないため省略。

※全体の回答結果は、各地域の回答結果を人口分布に応じて補正して集計している。

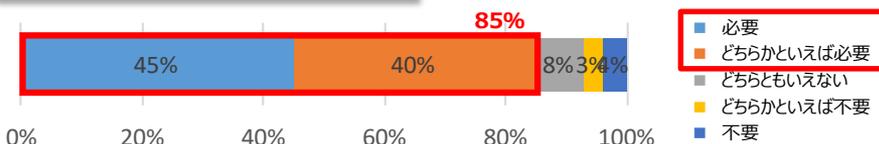
(参考)アンケート調査結果の概要(混雑率別)

よく利用する路線の混雑率による集計 (東京圏・週1日以上利用)

- 混雑率180%以上の路線の利用者、混雑率180%未満の路線の利用者ともに**約8割**が遅延・混雑対策の必要性を感じている。
- 整備費用を負担する場合の賛否については、混雑率180%以上の路線の利用者、混雑率180%未満の路線の利用者ともに**約4割が賛成**、**約4割が反対**であった。
- 妥当と思う上乗の金額については、混雑率180%以上の路線の利用者では**約7割**、混雑率180%未満の路線の利用者では**約8割**が1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当との回答であった。

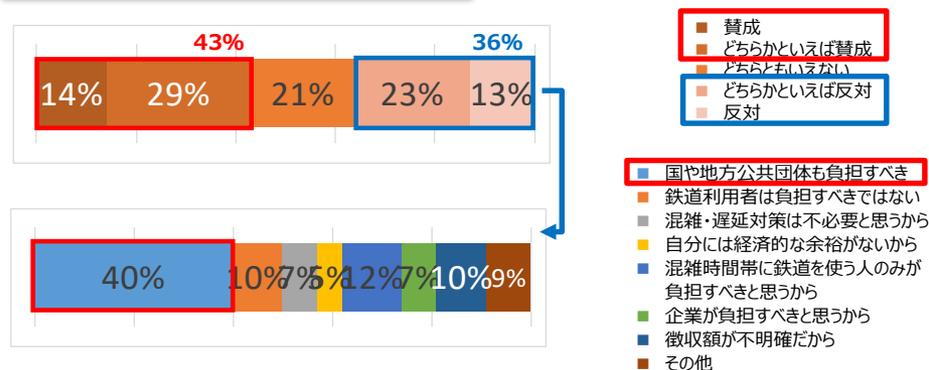
混雑率180%以上

遅延・混雑対策の必要性



運賃に上乗せすることの賛否

※既存の利用者負担制度提示前
整備費用の全てを利用者が負担する場合



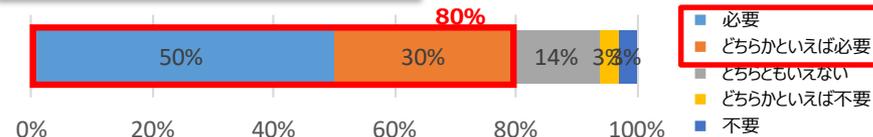
妥当と思う上乗せの金額

※「賛成」・「どちらかといえば賛成」を選択した方の回答



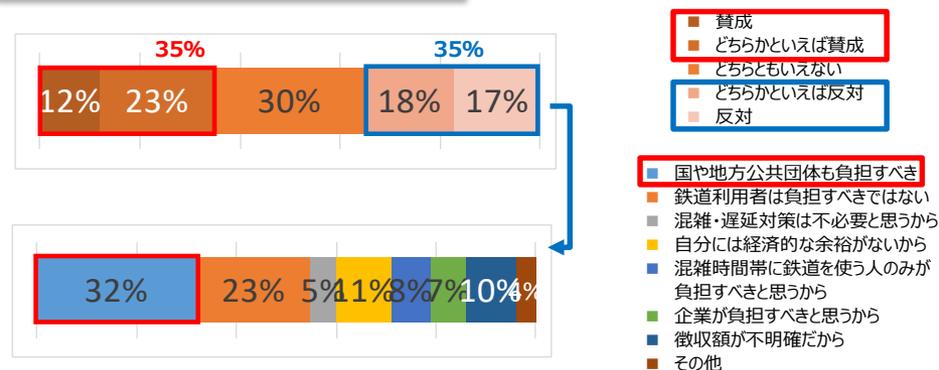
混雑率180%未満

遅延・混雑対策の必要性



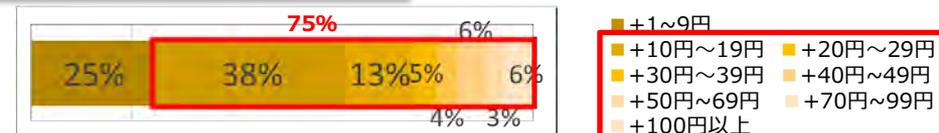
運賃に上乗せすることの賛否

※既存の利用者負担制度提示前
整備費用の全てを利用者が負担する場合



妥当と思う上乗せの金額

※「賛成」・「どちらかといえば賛成」を選択した方の回答

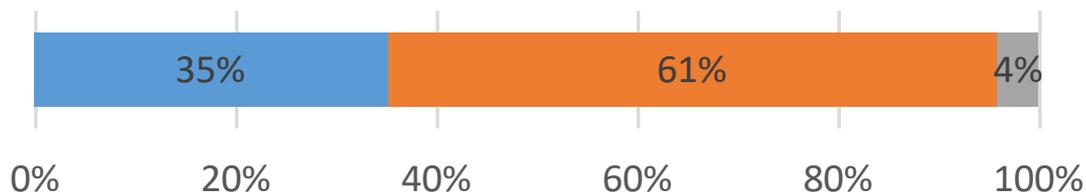


(参考)アンケート調査結果の概要(負担方法)

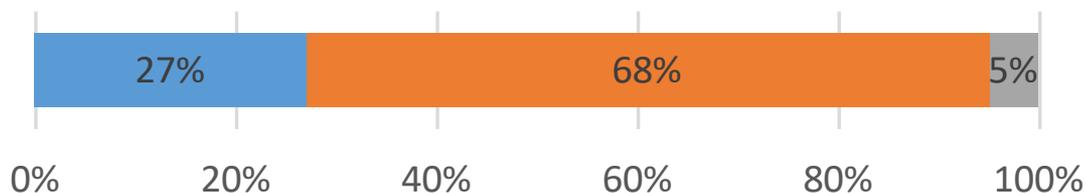
負担方法

○混雑・遅延対策に対してどのような方法で鉄道利用者に負担を求めるべきかについては、週1日以上利用者の約6割、週1日未満利用者の約7割が「遅延・混雑対策を行った路線の運賃だけを値上げする」と回答。

週1日以上利用



週1日未満利用



- 遅延・混雑対策を行った路線だけでなく、遅延・混雑対策を行っていない路線も含む、その鉄道事業者のすべての路線の運賃を値上げする
- 遅延・混雑対策を行った路線の運賃だけを値上げする
- その他