

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1回)議事概要

- 人口推移、輸送人員、投資額など非常に地域性があり、JRと民鉄、関東と関西で状況が異なる。バリアフリー化の進捗状況についても地域差を考慮すべき。
- 事業者の増収につながらない投資の資力確保策として、利用者の利便性には明らかにかなうが公益的なニーズが大きいものについて、ユニバーサルサービスや特特制度(注:特定都市鉄道整備積立金制度)のような考え方は、議論に足るものと考えられる。

ただし、必ずしも増収につながらないが企業が事業として行っているものとしてCSR等、様々な形がある。そうしたものでは確実に、かつ着実に行っていくことは非常に難しいという前提条件を確認した上で、どういった形で料金制度をつくるのかの議論を行うべき。

例えば、環境への配慮と同様に、ESG投資等により投資資金を集めることができればよいが、できなければ料金で確実に集めるなど、資金回収の方法は必ずしも料金だけではないので、一通り目配りはしておいたほうが良い。また、増収増益のところは資力の中でできるのではないかという意見もあり得る。
- FITやユニバーサルサービスなど、社会的合意・公益があって、皆で負担してもらうものについては税金的に収受し、新線加算のように特定の者に便益が出るものは料金に近い形で負担してもらうのが、社会的に安定したシステムになると考えられる。

鉄道業界全体で利用者全員から1円取るという手法もあり得るし、特定の受益者負担に結びつけていく手法もある。また、CSRなど、企業がやれる投資の範囲内でどこまでやるのかという議論もある。マーケットで、社会的な善に対する投資の評価が客観化されると議論がしやすい。環境会計のような、会計の仕方自体を変える品目をつくる手法も参考になるかもしれない。
- 経営上の課題として、維持・更新は全て事業者負担となっているので、長い目で見たときに鉄道の経営に対してどうなるのかという視点が必要。
- バリアフリーについては、これまでは国・自治体・鉄道事業者の三位一体の考え方で整備してきた。社会の要請が高まったということであれば、今までの制度についても十分勘案していく必要はある。今後、どのようにこれまでの制度と今後のあり方の議論をしていくかが重要。
- ホームドア等の投資については、他の様々な投資とのバランスの中で、全体の収支

を見ながら決めていかざるを得ないが、利益は投資、償却でかなり変わってくるため、企業努力の中でこうした投資を進めていくとなると、ペースが遅くなってしまうことがある。

省エネなど、収支上明らかに黒でなくても、社会的な使命としてある程度やっていくものもあるが、大きな投資は利益に与えるインパクトが大きくステークホルダーの納得を頂きにくい。

現在、低金利や都心への人口流入等により少し良い状況にはあるが、この状況がいつまで続くか分からない。急に悪くなったときに投資がぐっと下がり、本来のスケジュールリングが変わってしまうのは問題ではないかという観点からは、本来急がなければならない整備を進めていくには補助金のほかにも何か仕組みがあれば、安定してしかるべき投資が進められるのではないか。

新線加算運賃は、開業当初の非常に利用者が少ない時期に、資本費を全体で負担するという利用者の不公平感を緩和するという点で効果があり、また収支差改定をするに従って、だんだんと下げて一般化していくというプロセスにおいては、資金調達などにも大変効果があった。

- 利用者のニーズが非常に高くなっている中、利益を追求する会社として全てに投資をしていくというのは非常に難しいところであり、補助金以外に利用者も一緒に負担できるような新たな制度があると、整備が進んでよりよい社会になっていくことにも貢献できる。

特特制度の税制特例は、途中までは輸送人員が右肩上がりであったため、そこは税金を猶予された部分で効果があったが、その後低金利になって、効果は薄れてきているのではないか。

- 人口動態や輸送人員など関東と関西の地域差は大きいが大手民鉄 16 社として(運賃改定における基準コスト算定時の)ヤードスティックの対象となっている。鉄道事業は許可事業である一方、企業としてステークホルダーに対応し、納税義務を果たす必要がある。また、公益事業の維持のための補助も必要であるが、地方自治体も非常に厳しい財政状況が続いており地方自治体の方が厳しいところもある。このような中、こうしたサービスをどのような観点で負担していくのか、地域や個社をよく見ながら対応すべき。

- 関西の中でも会社ごとに置かれている状況が違ってくるなど、地域や経済状況により影響が出てくるので、中期的な平準化した状況を見るべき。