

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5回)議事概要

- 受益の範囲の考え方に基づく利用者負担制度の方向性、高度バリアフリー料金(仮称)の創設(素案)、現行制度との整理等(資料1)に異論はない。  
高齢者を含む移動が困難な人だけが受益者ではないことを打ち出していくことが重要。受益とは何かという説明の仕方、負担金の実額が重要。
- ユニバーサル基金やFITとは異なり、バリアフリーに関する受益は外部性の観点からみても一定程度限定的にならざるを得ないとヒアリングを通じて感じたところであり、資料で示された利用者負担制度の方向性に異論はない。
- 整備が進むことで更に高まる利用者ニーズについて、利用者も応分の負担をすべきであり、この方向で勉強して頂ければと思うが、鉄道事業者の投資内容は消費者に見えにくく理解しづらいため、利用者が自分もこのくらいは負担しないといけないと思えるような意義、納得できる説明が必要。
- 現行制度を前提として整備計画を株主等に説明しているところだが、従来のバリアフリー化は現行制度、高度なバリアフリー化は利用者負担制度という理解でよいか。維持更新費を利用者負担制度の対象とするのか。高度なバリアフリー化は事業者負担を前提としているのか。また、システム改修費の負担についてどう考えているか。  
⇒ 従前のバリアフリー化を超えるものを利用者負担制度の対象としたい。更新についても、施設の性能が向上することが想定されるため、制度の対象とできないか検討していきたい。整備費に占める利用者負担の割合は、今後、事業者や財務当局とも相談しつつ検討していく。システム改修費については、経営戦略上どのタイミングが望ましいかも含めて鉄道事業者において判断されるものと認識。
- ホームドアの整備が高度なバリアフリー設備に含まれているが、どのような考えか。また、高度なバリアフリー設備に対象を絞れば限定的な受益と負担の議論となるが、更新も含めると、対象設備が存在し受益を受ける範囲が地方を含む広範囲に広がるのではないか。その場合は広い範囲で利用者に負担を一律に求めるという考え方もあるのではないか。  
⇒ ホームドアの位置付けについては10万人以上駅について優先的に補助していることや利用者数が多い駅の方が負担力は大きいこと等も踏まえ引き続き検討させていただきたい。  
更新については、制度の整合性がとれるよう範囲を考えたいが、持続的な整備に資するよう検討したい。

- 高度なバリアフリーに対するバリアフリー法上の責務は誰が負うのか。
  - ⇒ 国と地方自治体のバリアフリー法上の責務は変わらないが費用の1/3を補助することまで保証されたものではなく支援には色々な形があると考えている。
  
- 収受のテクニカルな側面と、負担をするお客様の納得感との組み合わせが最も重要。既に整備された駅との公平感も考慮すると、ICによる最安ルートの課題はあるものの路線の利用者全体から収受する方法が納得感が高いのではないかと。また、ホームドアは路線の安定輸送等に寄与することから、路線全体や特定の区間といった広い範囲の負担に対する納得感を持ってもらえるのではないかと。
  
- (負担額に関する)精緻な計算は必要だが、複雑な説明よりも高度なバリアフリーが社会や移動にもたらす効果を前面に押し出した方がよい。また、各駅毎に整備の有無に応じて支払うルールは日常的な鉄道利用に対する社会的なルールとしてそぐわないのではないかと。
  - 鉄道事業者がバリアフリーの将来計画を概算費用を含め策定し、目的を明確にして説明責任を果たすことを前提として、利用者にとっては路線を利用するたびに負担をしていくことで徐々に利用しやすい路線になっていくといった自然な形がよいのではないかと。
  
- 負担を求める範囲を細かくすれば説明的にはなるが、それだけが納得性を高めるものではない。利用者がどのあたりで納得できるかが重要。
  - ⇒ 意義・大義をどう利用者に説明するかが最も重要であり、それにより、利用者負担を求める範囲や仕組み、補助金との関係も変わってくるため、ご意見も考慮して掘り下げていきたい。