

<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>

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

1. 高度なバリアフリーに係る新たな利用者負担制度に
関するアンケートの調査概要 1
2. 全国における調査結果の概要 2
3. (参考) 調査対象者の鉄道利用状況 6

○ 今回のアンケート調査では、**鉄道駅の高度なバリアフリーに対する価値や必要性のほか、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した。**

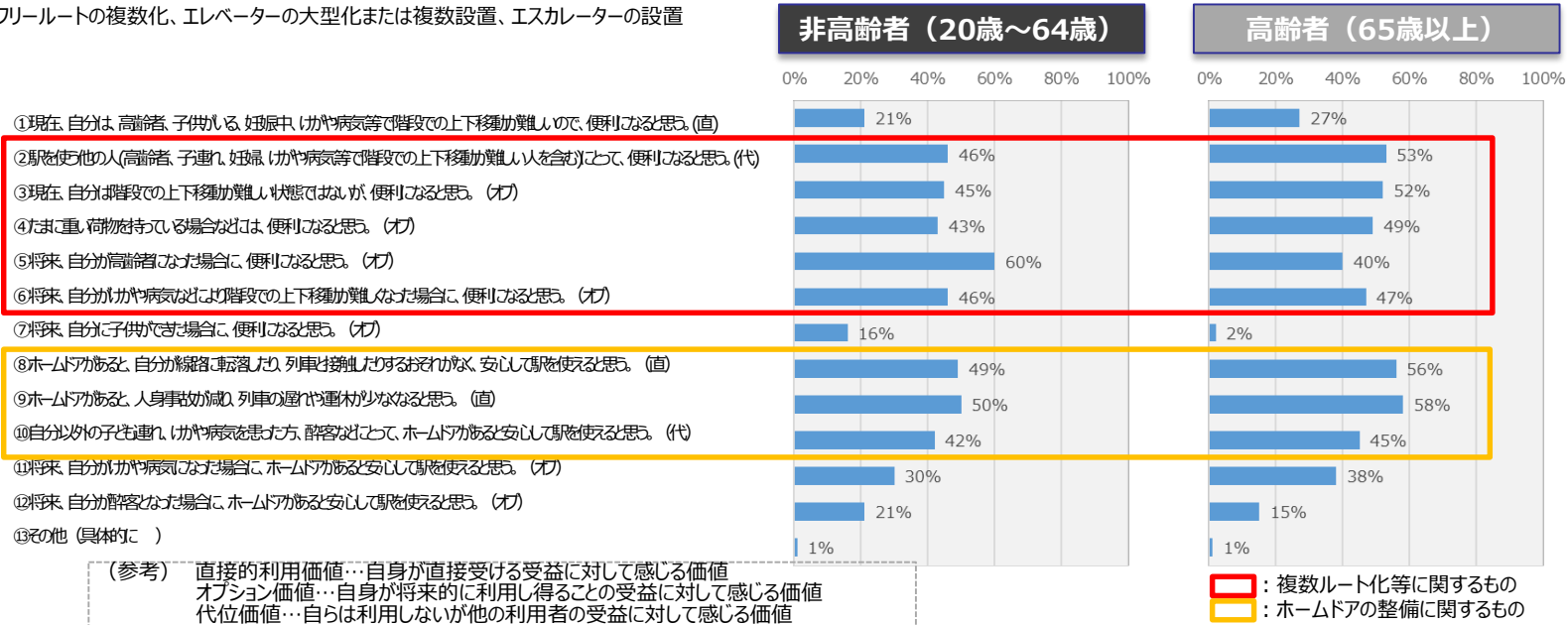
項目	内容
調査目的	鉄道駅の高度なバリアフリー※1について、 広く利用者の意見を聴取する。 <small>※1 「鉄道駅の高度なバリアフリー」のメニューは、複数ルート化等（バリアフリールートの複数化、エレベーターの大型化または複数設置、エスカレーターの設置）、ホームドアの整備 とする。</small>
調査エリア	全国を以下の5エリアに分けて意見を聴取 ①関東大都市圏、②近畿大都市圏、③中京大都市圏、④その他の大都市圏※2、⑤大都市圏に含まれない地域 <small>※2 札幌、仙台、新潟、静岡・浜松、岡山、広島、北九州・福岡、熊本の各大都市圏。</small>
調査年齢属性	2属性（高齢者・・・65歳以上 / 非高齢者・・・20～64歳）
調査対象者数	4,000人（各区分400人 × 10区分※3） <small>※3 10区分 = 5エリア × 2属性</small>
調査媒体	インターネット調査
調査内容	①鉄道利用状況 ②高度なバリアフリーに感じる価値 ③高度なバリアフリーの必要性 ④運賃に上乗せすることの賛否 ⑤妥当と思う上乗せの金額 ⑥運賃に上乗せすることに反対した場合は、その理由 ⑦どのような鉄道利用者に負担してもらおうべきか なお、④～⑥については、高度なバリアフリーの費用の 全て 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※4を提示した後においても、改めて同様の質問をする。 <small>※4 空港ターミナルにおける旅客取扱施設使用料、鉄道の新線建設に係る加算運賃制度</small>

非高齢、高齢ともN=2,000
 ※全国の回答結果は、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

高度なバリアフリーに感じる価値

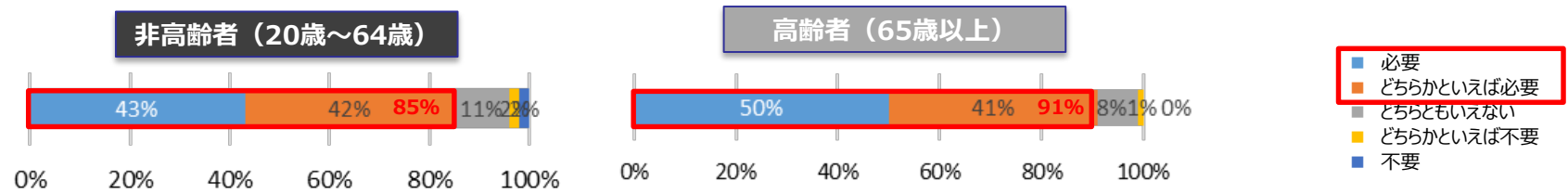
- 複数ルート化等※については、非高齢者・高齢者ともに4~6割がオプション価値や代位価値を感じている。
- ホームドアの整備については、非高齢者・高齢者ともに4~6割が直接的利用価値や代位価値を感じている。

※バリアフリールートの複数化、エレベーターの大型化または複数設置、エスカレーターの設定



高度なバリアフリーの必要性

○非高齢者は8割強が、高齢者は約9割が高度バリアフリーの必要性を感じており、その割合は高齢者の方が大きかった。



運賃に上乗せすることの賛否

非高齢、高齢とも N = 2,000

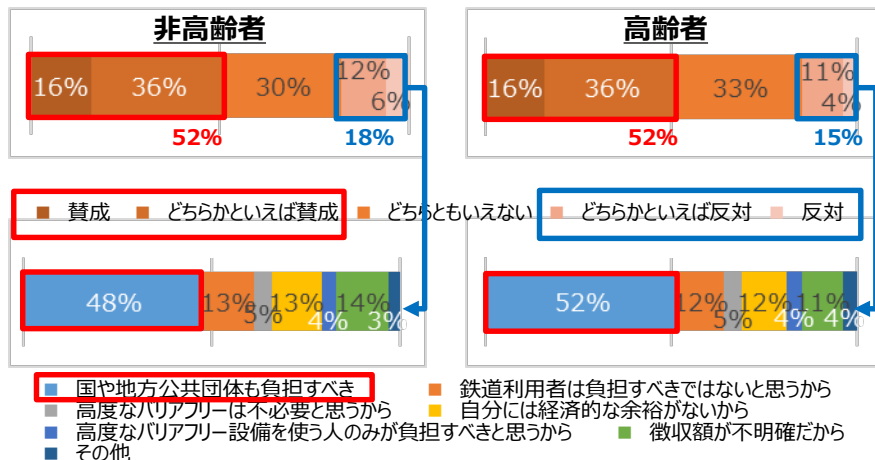
※全国の回答結果は、各地域の回答結果を人口分布に応じて補正して集計している

- 全て負担する場合については、非高齢者・高齢者ともに約5割が賛成、2割弱が反対であった。
- 一部を負担する場合については、非高齢者・高齢者ともに約6割が賛成、約1割が反対であった。
- 全てを負担する場合よりも、一部を負担する場合の方が、賛成割合が多く、反対割合が少なかった。

整備費用の全てを利用者が負担する場合

	非高齢者	高齢者
賛成	52%	52%
反対	18%	15%
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 (9%)	国や地方公共団体も負担すべき (8%)

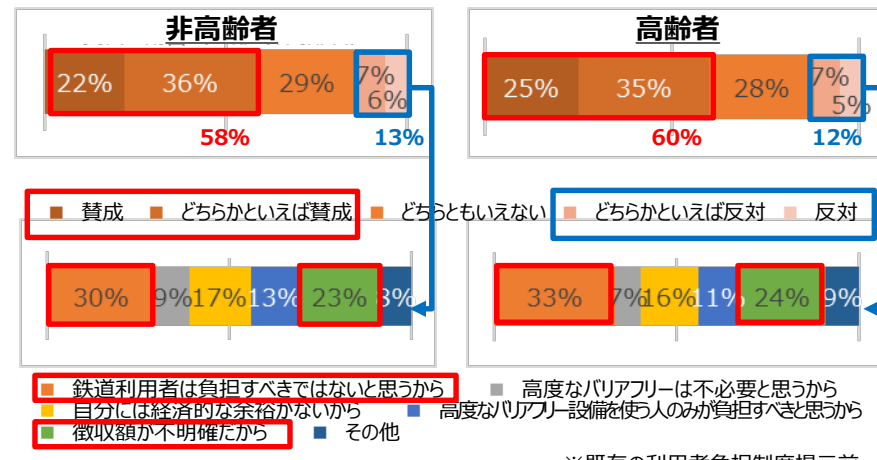
※ () 内の数値は全体に対する割合



整備費用の一部を利用者が負担する場合

	非高齢者	高齢者
賛成	58%	60%
反対	13%	12%
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 (4%) 徴収額が不明確だから (3%)	鉄道利用者は負担すべきではない (4%) 徴収額が不明確だから (3%)

※ () 内の数値は全体に対する割合



※既存の利用者負担制度提示前

全国における調査結果の概要(3/4)

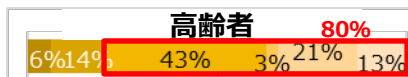
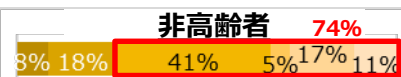
妥当と思う上乗せの金額

- 「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、非高齢者は約7割が、高齢者は約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。
- 調査対象者全体の回答でも、全てを負担する場合・一部を負担する場合ともに、非高齢者は約6割が、高齢者は約65%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

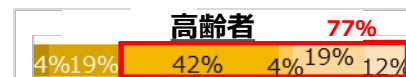
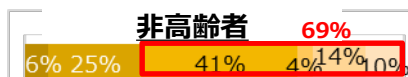
整備費用の全てを利用者が負担する場合

	非高齢者	高齢者
1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当	74%	80%



整備費用の一部を利用者が負担する場合

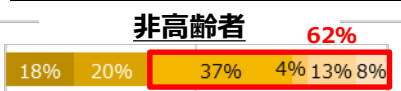
	非高齢者	高齢者
1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当	69%	77%



調査対象者全体の回答

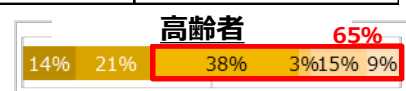
整備費用の全てを利用者が負担する場合

	非高齢者	高齢者
1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当	62%	67%



整備費用の一部を利用者が負担する場合

	非高齢者	高齢者
1乗車あたり少なくとも10円の上乗せは妥当	59%	65%



■ +0円 ■ +5円~9円 ■ +10円~14円 ■ +15円~19円 ■ +20円 ■ +21円~

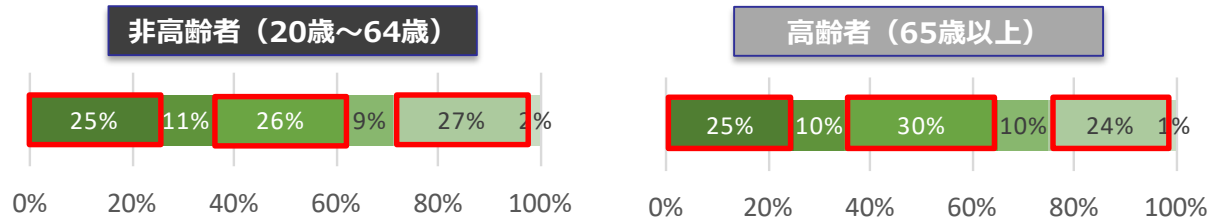
※既存の利用者負担制度提示前

全国における調査結果の概要(4/4)

どのような鉄道利用者に負担してもらべきか

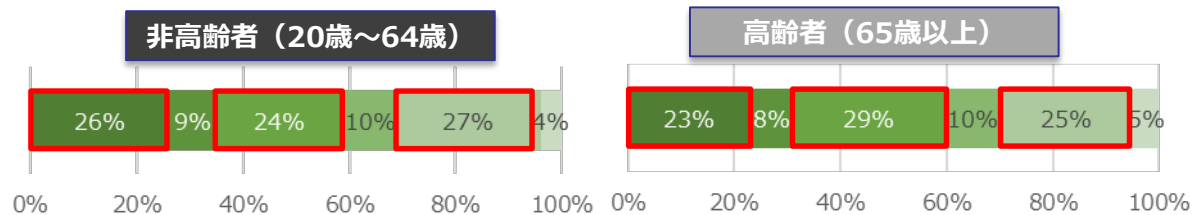
- 負担してもらべき鉄道利用者の回答割合については、非高齢者と高齢者の間に、顕著な差は見られなかった。
- また、「賛成」・「どちらかといえば賛成」を選択した方の回答と調査対象者全体の回答との間にも顕著な差は見られず、①高度なバリアフリーを整備した駅の利用者、②高度なバリアフリーを整備した路線の利用者、③高度なバリアフリーを整備した鉄道会社の利用者の3つがそれぞれ2～3割となっていた。

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



- 高度なバリアフリーを整備した駅の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した駅及び前後一定区間の駅の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した路線の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した鉄道会社が運行する複数経路にまたがる特定のエリアの利用者
- 高度なバリアフリーを整備した鉄道会社の利用者
- その他

調査対象者全体の回答



- 高度なバリアフリーを整備した駅の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した駅及び前後一定区間の駅の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した路線の利用者
- 高度なバリアフリーを整備した鉄道会社が運行する複数経路にまたがる特定のエリアの利用者
- 高度なバリアフリーを整備した鉄道会社の利用者
- その他

※全国の回答結果は、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)調査対象者の鉄道利用状況

- 鉄道利用頻度は、非高齢者・高齢者ともに、関東、近畿、中京大都市圏の順で週1日以上の利用が多い。また高齢者は、どの圏域においても週1日未満が最多。
- 鉄道の主な利用目的は、非高齢者では関東、近畿、中京大都市圏の順で通勤目的が多い。高齢者ではどの圏域においても私事目的が最多。
- 鉄道の乗車時間は、大都市圏では非高齢者・高齢者ともに1時間未満が7～8割を占める。大都市圏以外では非高齢者・高齢者ともに1時間未満が約5割を占める。
- 利用の多い券種は、非高齢者では関東、近畿、中京大都市圏の順で定期券が多い。高齢者ではどの圏域においても普通券が大多数を占める。

非高齢者 (20歳～64歳)

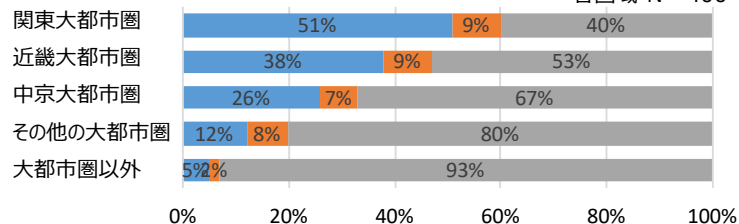
高齢者 (65歳以上)

各圏域 N = 400

各圏域 N = 400

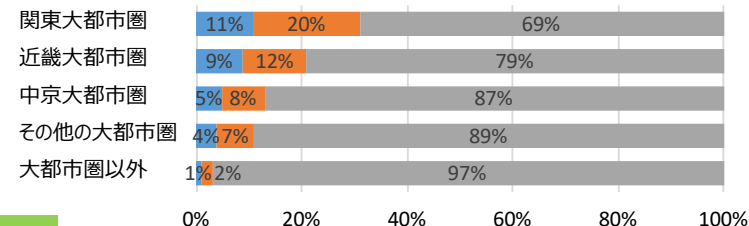
鉄道利用頻度

- 週3日以上
- 週1日または週2日
- 週1日未満



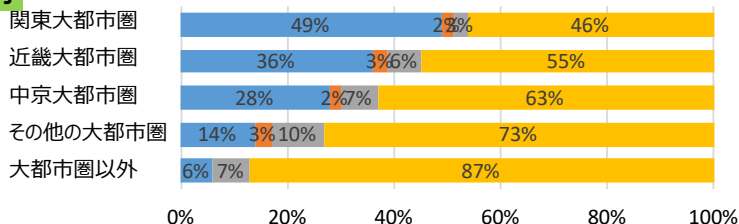
鉄道利用頻度

- 週3日以上
- 週1日または週2日
- 週1日未満



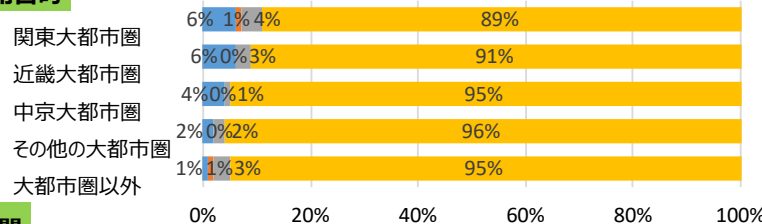
鉄道の主な利用目的

- 通勤
- 通学
- 業務
- 私事



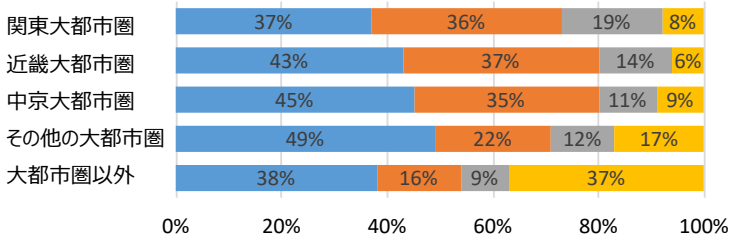
鉄道の主な利用目的

- 通勤
- 通学
- 業務
- 私事



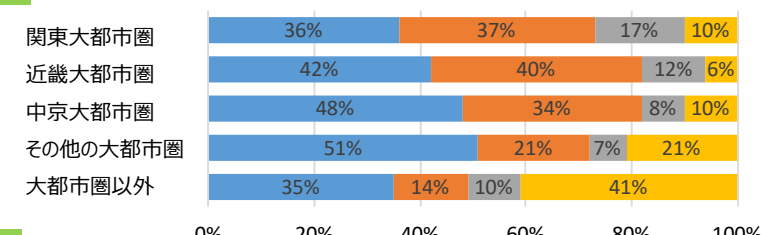
鉄道の乗車時間

- 30分未満
- 1時間未満
- 1.5時間未満
- それ以上



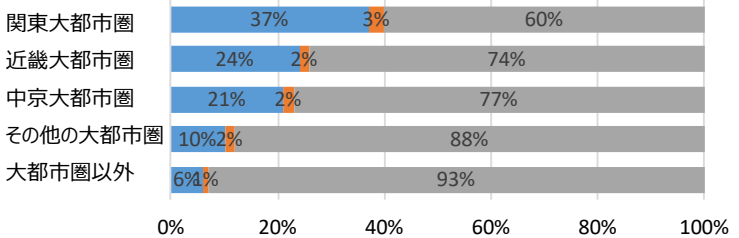
鉄道の乗車時間

- 30分未満
- 1時間未満
- 1.5時間未満
- それ以上



利用の多い券種

- 通勤定期券
- 通学定期券
- 普通券



利用の多い券種

- 通勤定期券
- 通学定期券
- 普通券

