

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15回)議事概要

ヒアリング項目(1) 鉄道駅の更なるバリアフリーの必要性について

- 鉄道駅の更なるバリアフリー化は必要である。今後高齢化が進展することを踏まえると、駅の全てのアクセスルートを変リアフリー化する等、ハード面の対策が必要となるのではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 高齢化の進展や障害者の鉄道利用頻度の増加、働き方改革等の社会情勢の変化に合わせ、乗換ルートのバリアフリー化やエレベーターの大型化が必要ではないか。また、ホームドアについては、ホームが狭く利用者数が多い駅から早急に設置すべきではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- 鉄道駅の更なるバリアフリー化は必要である。その際、障害者や高齢者等、様々な意見や要望を広く反映することが必要ではないか。(愛知県消費者団体連絡会)
- 国、地方公共団体、鉄道事業者は、利用者の安全で自由な移動について責任を負うべきと考えられ、ユニバーサルデザインの質を高めるという観点から、鉄道駅の更なるバリアフリー化は必要である。(全大阪消費者団体連絡会)
- 高齢化の進展や2020年のオリンピック・パラリンピック開催を踏まえ、鉄道駅の更なるバリアフリー化は必要と考えるが、水準が明確でない。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

ヒアリング項目(2) 鉄道駅の高度なバリアフリーについて利用者負担を求めることについて

- 消費者は鉄道駅に対し、バリアフリー法で定められた水準以上のバリアフリー化を求めている。一方で、財源の確保が課題であることも理解できるため、利用者負担を求めることは、更なるバリアフリー化を推進するための選択肢の一つになるのではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 既存の補助制度では財源の問題からバリアフリー施設の整備に時間を要し、利用者の利便性や安全性が確保できないのであれば、その理由を利用者に十分に説明した上で、利用者負担を求めることもやむを得ないのではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- バリアフリー化は福祉施策であり、政府は予算の組み直しをして予算を確保することが必要である。また、更なるバリアフリー化は既存の補助制度の拡充により進めるべきであること、鉄道事業者は社会貢献として更なるバリアフリー化の責務を負うべきであること

※日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

と等から、現状では利用者に負担を求めることには納得できない。(愛知県消費者団体連絡会)

- 更なるバリアフリー化は、国、地方公共団体、鉄道事業者が負担することが原則である。利用者の負担を考えるにあたっては、利用者はオプション価値¹や、代位価値²を感じることを踏まえ、特定の利用者だけではなく広く利用者全体に負担を求めるべきではないか。また、維持・更新については利用者に負担を求めるべきではないのではないかと。(全大阪消費者団体連絡会)
- 更なるバリアフリー化のために利用者負担を求めるためには、利用者に対し、その理由について丁寧な説明が必要ではないか。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

ヒアリング項目(3) その他鉄道駅のバリアフリー化に関するご意見

- 更なるバリアフリー化が実現されるまでの間、鉄道事業者はバリアフリー施設に関する案内表示の充実等、ソフト面での対策についても努力すべきではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- ホームと車両の乗降口に段差や広い隙間があるため高齢者やベビーカーを利用している人の乗降が困難な駅が存在している。そのような駅では駅員による案内放送により注意喚起を図っているが、物理的な対策も含め、それ以外にも対策の検討が必要ではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- 利用者の安全を最優先に考えるのであれば、バリアフリー化だけでなく、駅係員の増員により、ホーム上の安全を確保すべきではないか。(愛知県消費者団体連絡会)
- バリアフリー化の推進にあたり、整備対象となる施設は事業者が任意に判断するのではなく、一定の基準を設けて判断すべきではないか。(全大阪消費者団体連絡会)
- 都市部だけでなく、高齢化が急速に進展している地方部においても、バリアフリー化の検討が必要ではないか。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

ヒアリング項目(4) 混雑・遅延対策等の利用者ニーズの高度化に向けた取組の必要性について

- 首都圏の鉄道において混雑・遅延は日常化しており、ハード面の対策により、これらが解消されることに賛同する。(全国地域婦人団体連絡協議会)

¹ 自身が将来的に利用し得ることの受益に対して感じる価値

² 自らは利用しないが他の利用者の受益に対して感じる価値

※日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

- 利用者が日々活躍できる生活を送るためには、混雑・遅延の解消により、ゆとりのある通勤・通学を実現することが必要ではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- 安全性の観点から、ラッシュ時にホームが混雑する駅では対策が必要ではないか。その他、事業者による輸送障害発生時の情報提供の充実や、行政によるオフピーク通勤・通学の協力要請、地方の就業環境の改善による東京一極集中の改善等が必要ではないか。(愛知県消費者団体連絡会)
- 長期的には人口の減少が予想されるため、大規模投資を伴う混雑・遅延対策を行う際には、優先順位をつけて取り組むことが必要ではないか。(全大阪消費者団体連絡会)
- 複々線化等により混雑・遅延の解消に一定の効果が得られることは理解できる。その一方で、相互直通運転の範囲拡大に伴い遅延の影響範囲も拡大化しており、何が抜本的な混雑・遅延対策となるかは疑問である。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

ヒアリング項目(5) 混雑・遅延対策等の利用者ニーズの高度化に向けた取組について、利用者負担を求めることについて

- 事業者として混雑・遅延の解消のために最大限取り組み、それでも解決できないのであれば、過度な負担とならない範囲で利用者負担を求めこともあり得るのではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 特定都市鉄道整備積立金制度のように、工事期間中に利用者に負担を求める制度の場合、負担していた利用者が供用開始前に別の沿線に転居してしまう等、受益と負担の関係が一致しない可能性もあるのではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 都心における混雑は住宅開発も要因の一つであり、開発者にも負担を求めるとも検討が必要と考えるが、喫緊の課題として混雑を解消するため、混雑時間帯の主な利用者である通勤定期利用者に限って負担を求め、対策を進めることもあり得るのではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- 混雑・遅延対策は事業者の収益に直接関係すると考えられるため、その費用は事業者が負担すべきではないか。(愛知県消費者団体連絡会)
- バリアフリー化と同様、利用者の安全な移動の保障の責任は国、地方公共団体、鉄道事業者が負うべきと考えられるため、既存の補助制度の拡充により対応すべきではないか。(全大阪消費者団体連絡会)

※日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

- 利用者負担によりハード面の混雑・遅延対策を行う前に、企業のフレックスタイム制導入を促進する等、社会的な対策が必要ではないか。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

ヒアリング項目(6) その他、混雑・遅延対策等の利用者ニーズの高度化に向けた取組に対する意見等

- ハード面の対策だけでなく、輸送障害発生時の情報提供の充実等、ソフト面での対応にも取り組むべきではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 将来の人口減少や、自動車の自動運転技術の普及等、社会情勢の変化を踏まえ、必要となる設備投資を精査する必要があるのではないか。(全国地域婦人団体連絡協議会)
- 鉄道事業者による混雑・遅延対策だけでなく、行政側から企業に対し、テレワークやフレックスタイム制の導入や、本社の郊外への移転等を促進するような働きかけを行うことも必要ではないか。(東京消費者団体連絡センター)
- 利用者は自分の行動に役立つ情報を自ら入手することから、混雑・遅延に関する情報提供を充実させる等、ソフト面での対策も必要ではないか。(全大阪消費者団体連絡会)
- ダイヤの見直しや車両の大型化等、利用者負担を求める前に事業者として取り組めることがあるのではないか。(日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会※)

有識者等の意見

- バリアフリー化に係る新たな利用者負担制度は、国や地方公共団体の財政状況が厳しい現状を踏まえ、既存の費用負担のあり方を見直し、更なるバリアフリー化を推進することが目的であり、利用者に費用の全てを負担していただくことが目的ではない。そのため、利用者だけに負担を求めることは想定していない。
- 社会人口問題研究所等の将来人口推計によると、東京圏においては2030年頃まで人口が増え続けるという結果が出ていることから、地域ごとの将来人口を踏まえ、適切な混雑・遅延対策を検討する必要があるのではないか。
- 負担の公平性の問題として、地域的に受益と負担の関係が一致しない場合と、時間的に受益と負担の関係が一致しない場合があるが、正確に一致させることは困難である。例えば、特定の路線の利用者に負担を求める場合、その利用者はその路線の沿線に住み続けると考えても良いのではないか。

※日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

- 利用者と受益者の関係については、障害者や高齢者等に限定せず、すべての鉄道利用者が受益者と考えている。その点について誤解されないように検討を進めていきたい。