

1 日当たりの平均利用者が3,000人未満である旅客施設に係る 整備目標の対応の方向性（案）

【論点】

- 地方における高齢者、障害者等の移動等の円滑化をさらに促進する観点から、基本構想等の関係も含め、1日当たりの平均利用者が3,000人未満である旅客施設に係る整備目標のあり方について、どう考えるか。

【現状等】

- ・ 鉄軌道駅については、3,000人以上の駅で既に利用者の約97%以上をカバーしており、一方3,000人未満の駅は赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一律ではないところ。
- ・ バスターミナルについては、鉄軌道駅と同様に、3,000人以上のバスターミナルで既に利用者の約88%をカバーしており、一方3,000人未満のバスターミナルは赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一律ではないところ。
- ・ 旅客船ターミナルについては、3,000人以上の旅客船ターミナルで利用者の約26%のカバーに留まるうえ、埋立地に立地し工場等に囲まれている等の理由で、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想等における生活関連施設として位置付けにくいところ。
- ・ 航空旅客ターミナル施設については、3,000人以上の航空旅客ターミナル施設で利用者の約94%をカバーしているものの、空港が航空機等の離着陸や待機等のために広大な土地を要するとともに航空機騒音も発生することから、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想等における生活関連施設として位置付けにくいところ。

【対応の方向性】

- ・ 財源を有効に活用する観点から、各地域における個別の事情を勘案し関係者の合意によって選定することで、他の施設との間で優先順位をつけて整備を進めていくことが適切である。
- ・ そのため、鉄軌道駅及びバスターミナルについては、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想等の生活関連施設に位置づけられたものについて、「3,000人」を引き下げる方向で検討する。
- ・ 一方、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル施設については、基本構想等の生活関連施設と紐付けずに「3,000人」を引き下げる方向で検討する。