

第125回 運輸政策コロキウム

鉄道バリアフリー施設整備の効果と
費用負担のあり方

平成30年7月24日 運輸総合研究所 大会議室

1. 講師——五十嵐達哉 運輸総合研究所研究員

2. コメンテーター——谷口綾子 筑波大学システム情報系社会工学域准教授

3. 司会——山内弘隆 運輸総合研究所所長

■講演の概要

1——研究の背景および目的

鉄道のバリアフリー整備は、平成5年度の「障害者基本法」改正により交通事業者の努力義務が課せられ、以降、国及び地方公共団体の協力のもと整備が進められてきた。平成22年度のバリアフリー法に基づく「基本方針」改定で示された3,000人/日以上駅のバリアフリー化（H32まで）では、段差解消に関する整備率が87%（H29.3月末時点）となるなど着実に整備が進んでいる¹⁾。

バリアフリー施設は、サービス改善事業の一部ではあるが、整備費用に見合うほどの収入増を期待できるものではなく、社会福祉の観点から国・地方自治体・鉄道事業者の三位一体の取り組みとして、整備費用を1/3ずつ負担することを基本として整備が進められてきた。しかし、近年の費用負担実績を見ると、厳しい財政である地方自治体の負担が1/3を下回

る事例が多く存在する。現在、地方自治体の不足分を鉄道事業者が負担しているが、鉄道事業者においては、人口減少化において利用者の増加が見込みにくく、また、整備後の維持更新費も発生するため、今後のバリアフリー整備が円滑に進まない恐れがあり、新たな費用負担のあり方は重要な研究課題と言える。

2——鉄道バリアフリー施設に関する現状把握

(1) バリアフリー対象者の認識・意向

バリアフリー対象者として、全国脊椎損傷連合会へのヒアリングを実施した。ヒアリングでは、バリアフリー化の影響は大きく、15年前は車での移動がほとんどであったが、現在では首都圏の車いす利用者のうち約6割は鉄道を主に利用しているとの結果を得た。

(2) エレベーターの利用実態

都内某駅のエレベーターの利用実態

について、1週間の利用者を調査した結果は表1のとおりであり、車いす利用者等の移動制約者は1割以下であった。また、本研究において実施したアンケート調査^{注1)}においても、健常者のうち約4割がエレベーターを「常に利用する」、「たまに利用する」と回答しており、エレベーターは移動制約者のために整備されるものであるが、一般の利用者にも多く利用されていることが明らかとなった。

3——バリアフリー整備の効果検証

バリアフリー施設整備の効果を実行動データ（RPデータ）で検証した事例は少ない。本研究では、図1に示す「駅入り口からホームまでの段差解消」、「乗換ルートの段差解消」についての効果検証を実施した。

■表1 エレベーター利用状況

属性	利用者数 (人/15h)	割合
車いす利用者	11	0.4%
歩行支援具使用者	10	0.4%
ベビーカー利用者	121	4.6%
大型荷物保有者	95	3.6%
その他（健常者）	2,382	90.9%
合計	2,620	—

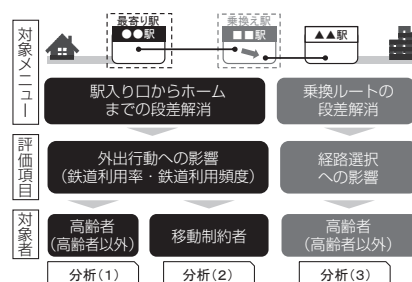
9.1%



講師：五十嵐達哉



コメンテーター：谷口綾子



■図1 分析対象メニュー・評価項目・対象者

(1) 駅入り口からホームまでの段差解消【高齢者】

第5回東京都市圏パーソントリップ調査における高齢者の外出実態を基に、鉄道利用率、鉄道利用頻度を被説明変数としたモデルにより、最寄り駅のバリアフリー化が高齢者の外出行動に与える影響を示す。

分析の結果は図—2のとおりであり、最寄り駅のバリアフリー化が高齢者の鉄道利用率、利用頻度の増加に寄与することを示している。また、その効果は、自宅から最寄り駅までの距離に換算した場合、200mの短縮に相当すると推定される。

(2) 駅入り口からホームまでの段差解消【移動制約者】

次に、移動制約者について、最寄り駅のバリアフリー化が外出行動に与える影響を分析する。移動制約者は、段差解消の影響が大きいと考えられる肢体不自由者（車いす利用者）、肢体不自由者（車いす利用者以外）、妊娠中の方、乳幼児と一緒に移動する方とする。アンケート調査^{注2)}により把握した外出実態を基に最寄り駅のバリアフリー化による鉄道利用率、鉄道利用頻度への影響を分析する。

分析結果は表—2のとおりであり、最寄り駅のバリアフリー化が、肢体不自由者（車いす利用者）の利用率、その他の

移動制約者である肢体不自由者（車いす利用者以外）、妊娠中の方、乳幼児と一緒に移動する方の鉄道利用頻度を増加させることを示している。

(3) 乗換ルートの段差解消

最後に、乗換ルートのバリアフリー化が経路選択に与える影響を示すため、高齢者、非高齢者別に経路選択モデルを推定する。ここでは、第12回大都市交通センサスの鉄道利用経路を選択経路とし、選択経路と同じ駅間ODについて候補経路を設定する。選択経路および候補経路の鉄道LOSデータはNAVITIMEが提供する乗換案内の情報を用いる。また、乗換ルートのバリアフリー化状況は、交通エコロジー・モビリティ財団が提供する「らくらくお出かけネット」²⁾において、「水平移動またはエレベーターの利用により駅員または介助者なしで移動できる経路」と示される乗換ルートについてバリアフリー化されていると定義し、経路選択モデルにおいては乗換回数との交差項として説明変数に加える。

経路選択モデルの推定結果は、表—3に示すとおりである。ここで、乗換ルートのバリアフリー化の価値は、高齢者で1回29.8円、非高齢者で25.7円であると推定される。

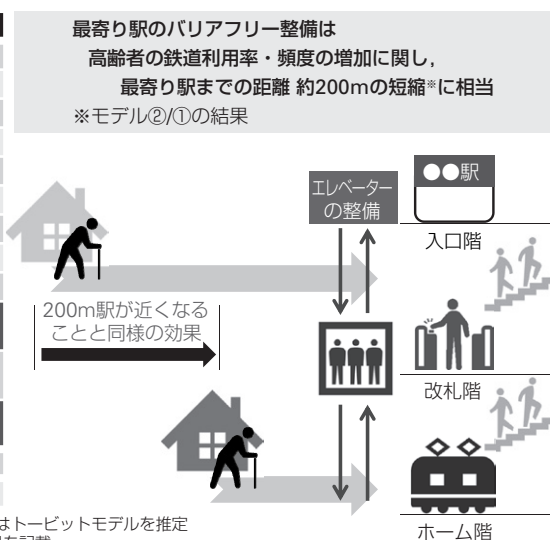
4——費用負担のあり方に関する検討

費用負担のあり方については、「バリアフリー施設の価値」、「バリアフリー施

説明変数	利用率	利用頻度
女性	-0.3169	-0.1068
一人暮らし	0.5118	0.1805
二人暮らし	0.1857	0.0677
無職	-1.3173	-0.4523
自営業	-1.164	-0.3939
70～74歳	-0.1705	-0.0521
75～79歳	-0.2909	-0.093
80～84歳	-0.5003	-0.1656
85歳以上	-0.9059	-0.3013
①最寄り駅までの距離(km)	-0.3731	-0.1204
最寄り駅乗降客数	0.1145	0.0377
②バリアフリー整備ダミー	0.0764	0.0252
②/①	0.205	0.209
疑似決定係数	0.100	0.114

※利用率は二項ロジットモデル、利用頻度はトービットモデルを推定
 ※利用頻度(トービットモデル)は限界効果を記載
 ※変数は全て5%有意 ※対象者：高齢者(n=218,515)

■図—2 バリアフリー化が高齢者の鉄道利用に与える影響



■表—2 バリアフリー化が移動制約者の鉄道利用に与える影響

説明変数	肢体不自由者 (車いす利用) n=99		肢体不自由者 (車いす利用以外) n=534		妊娠中の方 n=459		乳幼児と一緒に 移動する方 n=773	
	利用率	利用頻度	利用率	利用頻度	利用率	利用頻度	利用率	利用頻度
女性ダミー	-0.2346	-0.428	-0.2101	-0.3817***			-1.3358***	-1.3345***
世帯人数	0.0771	0.0818	0.0109	0.0265	0.6063	0.7202	0.1694**	0.1518***
無職ダミー	-0.2892	-0.6253	-0.6943***	-1.2414***	-0.7699	-1.6634	-0.4548	-1.1882***
自営業ダミー	-0.8532	-1.1077*	-0.5945***	-0.1617	0.4969	0.088	-0.5167**	-0.2784
年齢	-0.0334	-0.0274***	-0.0063	-0.0059				
最寄り駅までの距離	0.2366	0.1658	-0.2401	-0.2548***	-0.356***	-0.5201***	-0.4835***	-0.4375***
最寄り駅乗降客数	0.9319	1.099	1.0549	1.3918*	0.5946	1.6224***	2.6151***	2.5666***
自動車保有ダミー					-0.4405***	-0.3375***	-0.1846	-0.0803
バリアフリー整備ダミー	0.9326*	0.833	0.343	0.3913**	0.3503	0.5086**	-0.0362	0.2506*
疑似決定係数	0.099	0.069	0.079	0.083	0.117	0.105	0.218	0.164
バリアフリー化の効果 (最寄り駅までの距離換算)	—	—	—	1,536m	—	978m	—	210m

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01
 ※利用率はプロビットモデル、利用頻度はポアソンモデルを推定

■表—3 バリアフリー化が経路選択に与える影響

説明変数	高齢者 n=120,811	高齢者以外 n=706,864
①鉄道移動時間(分)	-0.1634***	-0.2057***
②運賃(円)	-0.0082***	-0.0066***
③乗換回数(回)	-1.5783***	-1.3157***
④乗換回数(回)× 乗換ルートのバリアフリー化 整備ダミー	0.2444***	0.1697***
修正済み疑似決定係数	0.5423	0.5171
時間価値(①/②)【円/分】	19.9	31.2
乗り換え抵抗(③/②)【円/回】	192.5	199.3
バリアフリー化価値 (-④/②)【円/回】	29.8	25.7

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01
 ※多項ロジットモデルを推定

設への費用負担方法」,「バリアフリー施設整備の負担の範囲」の3つの論点について,表—4に示すアンケート調査を実施し,それを基に検討した。

(1) バリアフリー施設の価値

バリアフリー施設の価値(便益)については,「H32年度までに1日の利用者が3,000人以上の駅(全国の駅)にエレベーター等を整備する」といった現在の政策に対する支払い意思額の調査結果を基に検討した。

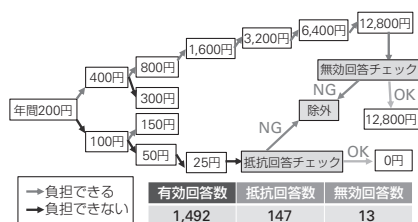
支払い意思額の調査方法は,図—3に示す多段階二項選択方式とし,開始額はプレ調査を踏まえ,年間200円から開始とする。なお,最終的に0円と回答した人,最高額である12,800円と回答した人には,抵抗回答,無効回答の確認を行い該当する回答についてはサンプルから除外している。

なお,回答にあたっては,現在の整備状況・推移,現在の負担方法,エレベーター整備費,現状の年間補助額(年間200億円)を提示した。

支払い意思額を把握したのち,バリアフリー施設の価値の分類として,利用価値,オプション価値,代位価値の内訳を回答してもらった。鉄道利用者,非鉄道利用者別の支払い意思額の平均値は表—5のとおりであり,これに東京都市圏の人口比率を乗じて東京都市圏全体の便益額を試算したものが表—6である。

■表—4 アンケート調査概要

調査概要	
調査方法	インターネットアンケート
調査対象	東京都市圏在住者(20歳以上)
調査実施時期	平成30年4月
サンプル数	2000サンプル回収(有効回答数1492票) ※100サンプルでのプレ調査を実施



■図—3 支払い意思額の把握方法

る。東京都市圏全体の便益は333億円と現在の全国の補助額200億円より大きい結果となった。

(2) バリアフリー施設への費用負担方法

論点の2つ目であるバリアフリー施設への費用負担方法についても,現在の政策に関する支払い意思額を基に検討する。鉄道バリアフリー施設の費用を鉄道利用者が負担する場合,「税金」または「運賃上乗せ」の2つの費用負担方法が想定できる。2つの負担方法に関する意向調査の結果は図—4のとおりであり,「運賃上乗せ」への賛同は61%,「税金」への賛同は54%となった。なお,ここで「運賃上乗せ」,「税金」ともそれぞれのみの負担では過半数を上回らなかった。

「運賃上乗せ」での負担割合を考慮して負担方法別の支払い意思額・便益額を整理したものが表—7である。鉄道利用者の「運賃上乗せ」の便益額は178億円と「税金」の便益額138億円の約1.3倍となっている。なお,鉄道非利用者は「税金」での負担となるため鉄道非利用

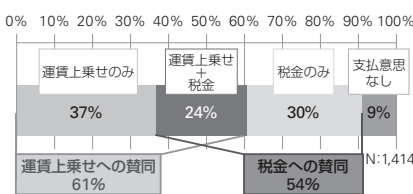
■表—5 支払い意思額(平均値)

	利用価値 (円/年)	非利用価値 (円/年)		合計 (円/年)	
		オプション 価値	代位 価値		
鉄道利用者 (N=1,414)	330	767	378	389	1,098
非鉄道利用者 (N=78)		1,013	547	466	1,013

※抵抗・無効回答該当者,世帯年収未回答者を除いた支払い意思額の平均値

■表—6 東京都市圏全体の便益額[試算]

	利用価値 (億円/年)	非利用価値 (億円/年)	合計 (億円/年)
鉄道利用者 (N=1,414) (29%)	95億円/年	221億円/年 (66%)	316億円/年 (95%)
非鉄道利用者 (N=78) (5%)		17億円/年 (5%)	17億円/年 (5%)
合計	95億円/年 (29%)	238億円/年 (71%)	333億円/年 (100%)



■図—4 鉄道利用者の負担方法に関する意向

者も含めた負担方法別の便益では「運賃上乗せ」が「税金」の1.15倍とほぼ変わらない大きさとなる。

「運賃上乗せ」で負担する場合の収受の方法に関する意向調査の結果は,図—5のとおりであり,回答者の過半数が1乗車あたりの運賃への上乗せに賛同した。なお,「運賃上乗せ」での便益額は178億円であり,首都圏の年間延べ鉄道利用人数(約146億人/年)³⁾で考えると1回あたり1.2円で回収できることとなる。

(3) バリアフリー施設整備の負担の範囲

論点の3つ目として,「運賃上乗せ」,「税金」それぞれの負担の範囲に関する意向を調査した。

「運賃上乗せ」の負担に関する意向調査の結果を図—6に示す。負担対象者については,エレベーターの利用に関係なく,鉄道利用者全体での負担に9割以上が賛同した。負担の範囲では駅・路線・事業者といった事業者単位での収受への賛同が約4割だったのに対し,東京都市圏・全国での収受への賛同が約6割と広域での負担が支持された。

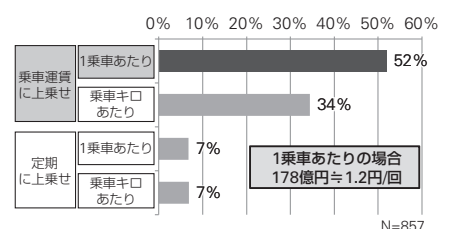
「税金」での負担の範囲に関し,国・都道府県・市区町村の負担割合に関する意向を確認したところ,国50%,都道府

■表—7 負担方法別の支払い意思額・便益額

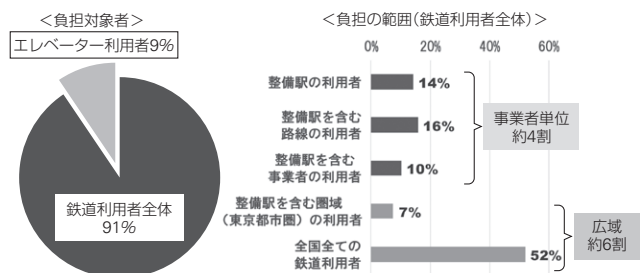
	負担方法	一人あたり平均 (円/年)	東京都市圏試算 (円/年)
鉄道利用者 (N=1,414)	運賃上乗せ	1,097円/年	316億円/年
	税金	479円/年	138億円/年

鉄道非利用者 (N=78)	税金	—	17億円/年
------------------	----	---	--------

全体	運賃上乗せ	—	178億円/年
	税金	—	155億円/年



■図—5 「運賃上乗せ」の際の収受方法



■図—6 「運賃上乗せ」での負担の範囲

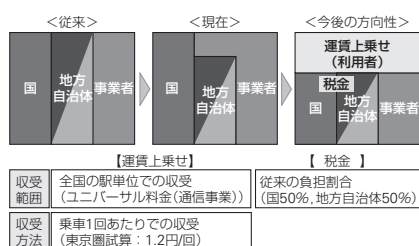
県・市区町村25%と従来の助成スキームとほぼ同等の負担割合が支持された。

5——費用負担のあり方

鉄道バリアフリー施設の現状の費用負担の状況・課題、アンケート結果等を踏まえ、今後の費用負担のあり方の方向性として、図一七に示す「運賃上乗せ」と「税金」を合わせた負担での整備推進が考えられる。

アンケート結果を基に考えると、「運賃上乗せ」と「税金」の額がほぼ同額となるようにすることが望ましい。また、「運賃上乗せ」については全国の駅単位、「税金」については従来の負担割合と同じく国・地方が同額で負担することが望ましい。

なお、「運賃上乗せ」を併用することにより、地方自治体の負担は減少するが、地方自治体の財源がさらに厳しくなる場合にはこのスキームも維持できない恐れがある。地方部の財源確保策として、駅広整備や駅周辺再開発などのまちづくり事業との連携、ソーシャルインパクトボンドなどの新たな財源スキームの活用が考えられる。また、費用負担のあり方とは直接関係しないが、バリアフリー施設の整備効果を検証し、それを基に関係機関、国民の理解増進を図ることによ



■図—7 費用負担のあり方 (方向性)

り、バリアフリー施設への投資優先順位を高めることも重要である。

注

注1)「鉄道バリアフリーに関するアンケート調査」調査実施日:2018.4.28～30,調査対象:東京都市圏在住者(20歳以上),調査方法:インターネット調査,回収部数2,000票,有効回答数1,492票。

注2)「移動に関するアンケート調査」調査実施日:2017.11.10～14,調査対象:東京都市圏在住の移動制約者,調査方法:インターネット調査,回収部数(有効回答数)1,732票。

参考文献

- 国土交通省[2017],“平成28年度末 鉄軌道駅における段差解消への対応状況について”,(オンライン),
<http://www.mlit.go.jp/common/001209629.pdf>.
- 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団[2017],“らくらくおでかけネット”,
<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>, アクセス日:2018.11.15.
- 運輸総合研究所[2017],『平成26年版都市交通年報』,運輸総合研究所.

■コメントの概要

1——発表全体へのコメント

本日の説明全体について、ヒアリング、アンケート、様々なデータ分析等の調査分析を踏まえ、政策的な提案をされており、例えば最寄り駅までの距離換算のような具体的なイメージでもって、一般の方にもわかりやすい形で示していることは、評価できる点である。

以下では、「CVMの拡大範囲の妥当性」、「欧米諸国の事例研究」、「運賃上乗せの公平性」、「バリアフリー施設整備の効果(負の効果)」の、4点についてコメントする。

2——CVMの拡大範囲の妥当性

バリアフリーに係る費用負担につ

いて、

東京都市圏を対象にアンケートを実施しているが、全国の鉄道駅に係る費用負担については、どのように考えるべきか。研究に際しては、世界的なレビューを行うのが通例だが、この費用負担についても欧米諸国の場合はどうなのか。この2点が気になった。

それから、運賃上乗せが望ましいという結果だったが、1・2円等一律に加算するのか、累進的にするのかについて、今後検討も必要と考えた。一律のほうが簡単だとは思いますが、検討の余地がある。

最後に、費用負担の範囲の妥当性について、東京圏の鉄道は、東京圏のみならず、関東全体の在住者、本州の在住者、アジアの人も、世界の人も使うものと考えられるが、この研究では便益の帰着を東京圏在住者に限定しているのは、過小評価とも考えられる。この研究で示された以上に便益が大きい可能性もあると思われる。

3——欧米諸国の事例研究

我が国と対比した欧米諸国の事例について。

近年オリンピックを開催したロンドンやアテネでは、バリアフリー化が相当推進されたと思われる。特に、ロンドンの地下鉄は古く、バリアフリー化は困難だったと思われるが、その財源について知りたい。

また経験的に、諸外国で習慣が違う、習慣が違うと感じられる。

欧米では、施設がバリアフリー化されてなくても、周囲が手伝ってくれる印象がある。また、欧米の方が、弱者に席を譲ることに積極的と感じる。

このような点について、欧米と日本とでは、どのように異なるのか、このような心の問題をどう考えるのかというのも、今後の課題と思っている。

一方で、最後のコメントにもつながるが、施設のバリアフリーの推進はとても

重要ではあるものの、施設を整備すればするほど心のバリアフリーが遠のくことを懸念しており、そのような事態を避けるにはどうしたらいいのかは、課題である。

4——運賃上乗せの公平性

バリアフリーに係る運賃負担について。

一律に負担を求めること以外に、利用頻度が多い者に負担を上乗せすることが考えられるが、この点について、優遇運賃の対象が国によっても異なることを紹介する。

例えば、日本や韓国は儒教の文化で、高齢者を優遇しており、70歳以上の公共交通のバス無料化等がなされている。一方で、高齢者が増加していく中、その優遇措置の持続可能性を検討する必要があると考えられるが、団塊世代が高齢者となり人口が多だけでなく、選挙の投票率も高いためか、アンタッチャブルになっている感がある。

一方、私が一時住んでいたスウェーデンの例を紹介すると、ベビーカーの公共交通利用が非常に多く、1台のバスに何台ものベビーカーが乗っていたりする(図-1)。

また、地下鉄にもベビーカー用のスロープが設置されていて、大きいベビーカーに赤ちゃんを乗せて、荷物も載せて、利用されている(図-2)。

地下鉄以外でも、例えばストックホルムの有名な野外公園にもベビーカー用のスロープが設置されている(図-3)。



■図-1 ベビーカーの公共交通利用

このような中、私が住んでいたカールスタッドという町では、ベビーカー及び押している人ともに、バス運賃が無料であった一方で、高齢者や身体障害者は普通運賃となっており、日本とは全く逆で、大きな驚きだった。

ただし、ちょうど私が行った直後に、これらの措置は見直された。

具体的には、高齢者や身体障害者等の困っている人が、一般の乗客と同等の運賃負担をするのは不適当との意見が出された。

また、ベビーカー利用者として無料でバスを利用している中にも、ベビーカーには乗らないくらい大きくなった子供を連れつつも、空のベビーカーとともにバスに乗車するケースや、犬をベビーカーに乗せているケースもあったそうである。

そのため、抜本的に運賃の見直しがなされ、高齢者及びベビーカー連れは双方、オフピーク時のみ割引運賃を適用することとされ、ピーク時運賃は、一般の乗客と同額にすることとされた。

これには、ベビーカー利用者からは、子供がいる低所得者層から運賃を徴収することは不適当との反対運動も若干



■図-2 地下鉄とベビーカー



■図-3 野外博物館に設置されているベビーカー用スロープ

起こったらしいが、公平・公正をどう考えるかという観点から、コンセンサスが得られたところである。

5——バリアフリー施設整備の効果(負の効果)

最後に、バリアフリー施設の効果について述べる。

バリアフリー施設の効果のうち、社会的排除リスクの低減というのは非常に大きいと感じる。

私が子育てをしていた15年前には、バリアフリー施設の整備は、ほとんど進んでいなかった。例えば、自由が丘の駅は比較的大きく乗換駅でもあるのに、エレベーターもエスカレーターもなかった。でも今は、エスカレーター、エレベーターともに整備され、ベビーカー連れは、誰の助けも借りずに移動できるようになった。このような効果があることは、間違いない。

一方で、バリアフリー政策には負の効果があり得るかもしれない。

その点について、以前より続けている子育てバリアフリーの研究の中で行った、メタメッセージという研究の成果について、説明する。

メタメッセージとは、表だって伝わるメッセージに伴って伝わる暗黙のメッセージ、隠されたメッセージのことである。

具体例としては、災害情報として、例えば土砂災害警戒情報や大雨警戒情報等が出されたとき、「それら情報が出されていない地域は安全」と感じてしまうことが、メタメッセージに該当する。そしてその場合、そのような災害情報に依存するあまり、自主的な避難が起きにくくなるという、研究結果が報告されている。

公共交通のバリアフリー化や施設のバリアフリー化が進んでいる中で、子連れ移動者やベビーカー移動者を対象に、メタメッセージについての研究を行った結果、「私たちが優先されて当然でしょう」、

あるいは、「駅はもちろん、私たちの行くところ、全部バリアフリー化することは行政の義務だ」という意見もみられた。

これこそバリアフリー施策に伴うメタメッセージであり、副作用、負の効果ではないかと考えた。

この点について、インタビュー調査をしたが、20代の人、「ほんとにもっと私たちが子育てしやすい環境をつくるべきです。それが義務だと思いますよ」と言っている。

一方、50代とか60代の人、「今の人は子供が行かないようなところにも行くんですよ。子供じゃなくて自分のために出かけていて、それをバリアフリー化すべきみたいなのはちょっとね。我がままなんじゃない」というようなことを言う方もいる。

それで、行政依存傾向という心理尺度の計測をした。

具体的には、「行政が子連れ外出の支援として公共施設をバリアフリー化するのは当然のことである」、「子連れ外出のバリアフリー化（段差解消など）は行政の義務である」、「子連れ外出のバリアフリー化（段差解消など）は行政主導で行うものである」、「子連れ外出の支援として行政が公共施設をバリアフリー化するのは必要不可欠なことである」の4つの質問を設定し、この質問に対する「とてもそう思う」から「全くそう思わない」の5段階の回答の合計値について、年代ごとに平均値を算出し、これを行政依存

傾向とした（図—4）。

その上で、若い人のほうがバリアフリー施設に接触している、また、よく外出している人ほどバリアフリー施設に接触していると仮定して、それらと行政依存傾向との関係をみてみた。

その結果を図—5に示す。縦軸が年代別の行政依存傾向の平均値であるが、明確に20代の人が一番、行政依存傾向が高かったことが示された。

一方、外出頻度については、行政依存傾向との間で、有意な相関は、みられなかった。

つまり、少なくとも年齢によって行政依存傾向が強まっていると考えられる。これは恐らく、バリアフリー接触度が高いからではないかと考えられ、前述の通り、バリアフリー施設を整備すればするほど、人々の要求水準が高くなってしまふ、依存傾向が高まってしまふものと考えられる。

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」では、バリアフリールートの複数化、乗継ルートのバリアフリー化、エレベーターのかごの大型化というのを、さらに進めていく方向が示された。

一方で、これを進めれば、やればやるほどさらなるバリアフリー化を求められる可能性がある。私たちは、どこまでバリアフリー化すればいいのだろうか。

より便利な社会を希求するのは人間の本能だと思われ、水道、電気、ガス等、全部インフラは整備されてきた。

弱者の社会参画を促せるのであれば、永遠にバリアフリー化すべきなのかもしれない。だが、行政依存傾向を高めるこの施策を、どこまでやっていけばいいのだろうかというのは、問題提起としておきたい。

6——コメントに対する発表者の回答

1つ目のCVMの拡大範囲の妥当性について、今回のアンケートは、鉄道利用率の高い東京圏を対象としたものであり、地方部も含めた政策を考える場合には、改めて調査する必要があると考えている。

2つ目の、欧米諸国の事例研究について、今回は助成制度、費用負担のあり方を検討の軸に据えていたのだが、鉄道を民間会社が担っている日本の場合は、鉄道事業者が施設整備を行うのを助成する形態となるが、鉄道を公的な機関が担っている海外の場合とは、そもそもの考え方が異なっていると考えている。

その上で、欧米の方がバリアフリーが進んでいるかと言うと、先ほど谷口先生が仰ったように、ハード施設についてはかなり遅れている。以前調べたニューヨークの地下鉄の場合だと、23%しか段差解消していないというようなこともあり、車椅子団体等から、もっとバリアフリー化してほしいといった声が上がっていると報じられている。

次に、運賃上乗せの公平性について、これは、難しい問題ではあるが、全国での整備に対する意向が多かった点などバリアフリーを社会全体で整備していこうとする意向が多いと感じられたことから、差をつけるというよりは、一律で負担していく方が、今のところ適当と考えているところである。

最後、バリアフリー施設の効果、負の効果について、今回の研究の中でも、一般の鉄道利用者、健常者の方にもバリアフリー施設整備は効果がある等を示し、それを費用負担のバックボーンの1つとして論理展開しているが、その場合、

行政依存傾向の計測方法

行政依存傾向

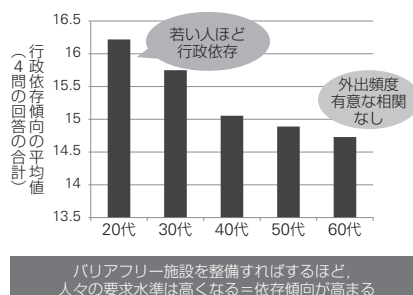
- 行政が子連れ外出の支援として公共施設をバリアフリー化するのは当然のことである
- 子連れ外出のバリアフリー化（段差解消など）は行政の義務である
- 子連れ外出のバリアフリー化（段差解消など）は行政主導で行うものである
- 子連れ外出の支援として行政が公共施設をバリアフリー化するのは必要不可欠なことである

信頼性分析の結果
 $\alpha=0.939$

すべての回答を
足し合わせて算出

■図—4 行政依存傾向の計測方法

行政依存傾向-年齢の関係



■図—5 行政依存傾向-年齢の関係

健常者のエレベーター利用を促進しかねないと危惧している。

本日の発表でも示したが、健常者がエレベーターを使うことに対して、皆さん結構寛容な意見を持っているようではあるが、やはりバリアフリー施設整備は、移動制約者の方のためのものであることを、しっかり周知をしていった上で、新たな費用負担というものを考えていく必要があると考えている。

心のバリアフリーについては、今回もバリアフリー法改正でも、ハード面と併せて取り組んでいくというような文言にはなっているが、実情としてまだ不十分というのが個人的な感想である。

7——コメントに対する田邊勝巳慶應義塾大学商学部教授(共同研究者)のコメント

本日の発表は、発表者の五十嵐研究



共同研究者：田邊勝巳

員、安部研究員との共同研究の一部である。

運賃の上乗せの公平性については、我々も非常に悩んだ難しい問題である。アンケートでは、誰がどのくらい負担すべきか、運賃で負担するときに、多く乗車した人が負担するべきなのか等、細かく質問を用意した。得られた回答は、1回当たり一律に徴取すべきというものが予想以上に多数を占めた。そのため、分かりやすい料金システムは、施策を実施する上で重要であると感じた。

バリアフリー施設をどこまで整備すればいいのかということについては、現在分析中である。本日の発表は、共同研究で行った分析の一部であり、バリアフリー施設の整備をどこまで進めるべきか等も含め、今後論文にまとめていきたいと考えている。

■質疑応答

Q エレベーター等の利用者から直接料金を徴取することはできないのか。

A 料金徴取のシステムの問題については、回答を控える。なお、今回のアンケートの結果等を見ると、バリアフリー施設整備の負担については、エレベーターの利用にかかわらず鉄道利用者全体でという意向が高かった。

Q 日本の鉄道のバリアフリー化が進んでいることが、外国人観光客の訪日の誘因になっているとは考えられないのか。

A 外国人観光客の受け入れ環境整備に係る補助金も、鉄道バリアフリーに充当されており、ご質問の観点は勘案されているものと考ええる。

Q バリアフリー化が進み、多くの移動制約者が利用することによって、事故や災害時などに鉄道会社の対応できる容量を超えるといったような問題は生じていないのか。

A 事故、災害時等の移動制約者等への対応状況については詳らかではない。なお、車椅子利用者にヒアリングした際、地方で鉄道等を利用する際は事前に事業者へ利用できるか確認をしているとのことだったが、首都圏の鉄道では、全くそういうことはしていないとのことであった。鉄道会社においても事前に移動制約者の利用状況等を把握することは難しいと思われる。災害時等に問題になる可能性はある。

(とりまとめ：林田拓人)