新たな視点に立った都市鉄道整備手法の検討

～バリアフリー等サービス改善事業に関する費用負担のあり方～

運輸総合研究所　客員研究員　田邉 勝巳
（慶応義塾大学商学部教授）
研究員　五十嵐 達哉
安部 遼祐

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

研究の目的

我が国の都市鉄道は概成したと言われるが
依然、整備・改善が必要
（混雑・遅延・バリアフリー・ホーム安全等）

本研究では、**今の時代に即した新たな整備手法**を検討
【ステークホルダー全体を考慮した費用負担のあり方】
（検討対象地域：東京圏）

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

研究の対象

＜本研究における事業分類＞

事業分類	概要	主な整備原資
新規需要対応事業	新たな需要（新たな移動経路）を創出する整備	新たな経路利用者の運賃
サービス改善事業	**既存利用者の利便性・満足度向上に資する事業**	**既存路線利用者の運賃**
まちづくり主体事業	自治体（都市側）が主体となって実施する地域の魅力向上に資する事業	沿線自治体の負担

＜サービス改善事業の整備メニュー＞

混雑緩和・遅延解消　等

- ・複々線化
- ・追越施設の整備
- ・引上線整備
- ・相互直通化工事

利便性向上　等

- ・駅改良（乗換利便性向上）
- ・駅改良（容量拡大）
- ・バリアフリー関連整備
- ・案内施設・体制の強化

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

研究の流れ

H29．5月

①都市鉄道整備目的の変遷と
助成制度創設の背景

③既往都市鉄道
整備手法の実態把握

②現在の都市鉄道の課題
求められる整備メニュー

④既往都市鉄道
整備手法の課題

⑥新たな整備手法の検討【サービス改善事業を対象】

H29．11月

混雑緩和・遅延対策

効果発現状況の定量分析

費用負担のあり方検討

バリアフリー関連整備

効果発現状況の定量分析

費用負担のあり方検討

⑦新たな整備手法の提案（制度設計）

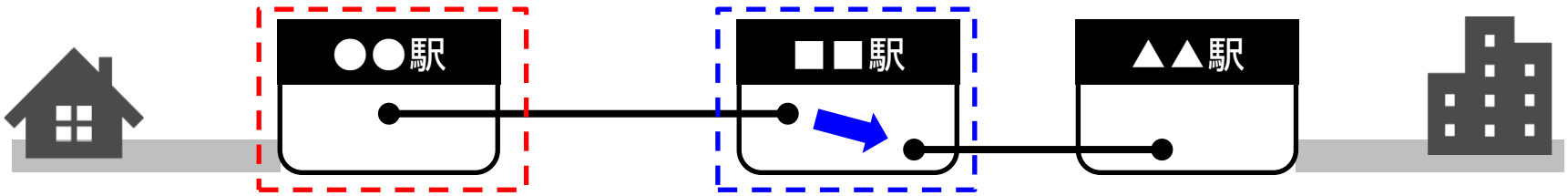
(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

【前回】RPデータによる効果発現状況の定量分析

対象メニュー

①最寄駅の入り口からホームまでの段差解消

②乗換ルートの段差解消



対象

移動制約者

- 肢体不自由者（車いす利用）
- 肢体不自由者（車いす非利用）
- 妊娠中の方
- 乳幼児と一緒に移動する方

高齢者

非高齢者

検証結果

最寄駅の段差解消は
移動制約者・高齢者の
鉄道利用率・頻度の増加に寄与

乗換ルートの段差解消は
乗換抵抗を低減させる
高齢者：28円/回
非高齢者：25円/回

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

研究の流れ

H29．5月

①都市鉄道整備目的の変遷と
助成制度創設の背景

③既往都市鉄道
整備手法の実態把握

②現在の都市鉄道の課題
求められる整備メニュー

④既往都市鉄道
整備手法の課題

⑥新たな整備手法の検討【サービス改善事業を対象】

H29．11月

混雑緩和・遅延対策

効果発現状況の定量分析

費用負担のあり方検討

バリアフリー関連整備

効果発現状況の定量分析

費用負担のあり方検討

今回の発表内容

⑦新たな整備手法の提案（制度設計）

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

本日の発表内容

1．研究背景・目的

2．鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

3．費用負担のあり方に関する検討

4．費用負担のあり方（方向性）

5．今後の予定

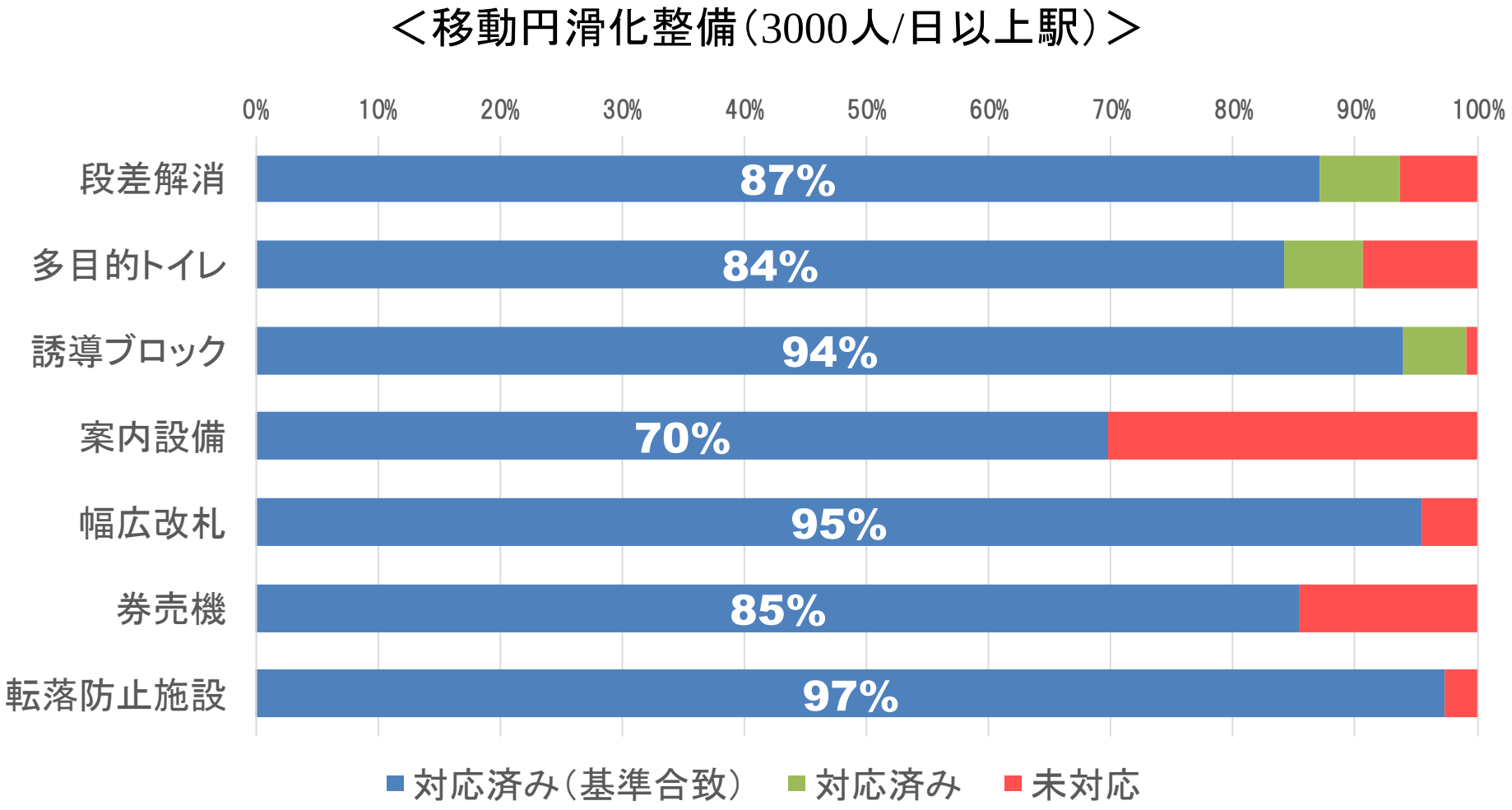
(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

鉄道事業に関するバリアフリー制度の変遷

H5年度	「障害者基本法」改正 ※交通事業者へ努力義務 ※国及び地方公共団体の関与
H5年度	「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築促進に関する法律（ハートビル法）」
H7年度	「高齢社会対策基本法」
H12年度	「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」 ※新設・大改良の際には基準適合義務 ※5000人/日以上駅バリアフリー化（H22まで）
H18年度	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」
H22年度	交通バリアフリー法に基づく「基本方針」改定 ※3000人/日以上駅バリアフリー化（H32まで）
H26年度	交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」 ※ホームドア800駅（H32まで）

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

鉄道バリアフリー整備の現状



出典：国土交通省資料【H29.3時点】

基本方針等に基づき順調に整備されてきた

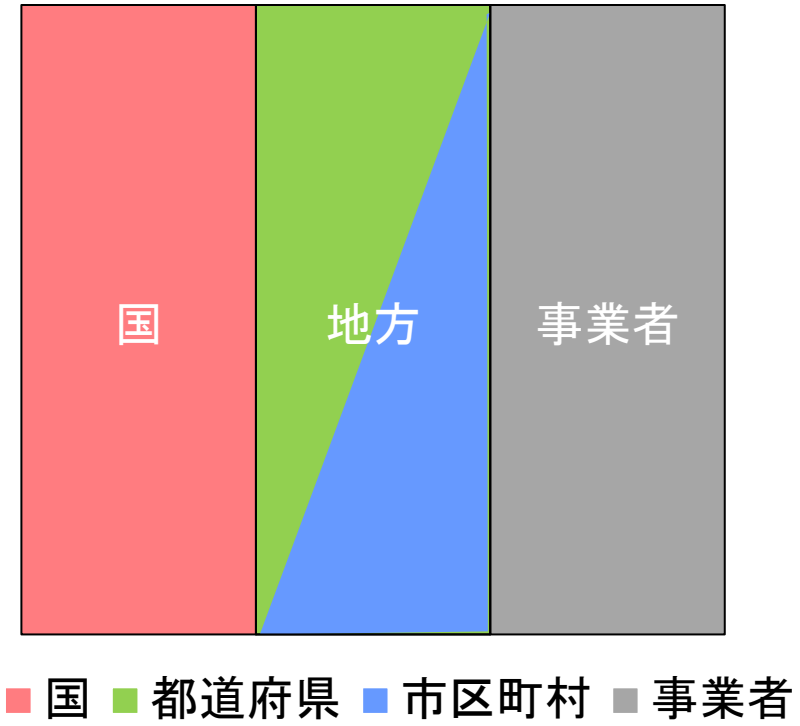
(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

バリアフリー整備に関する費用負担

国・地方自治体・鉄道事業者による「三位一体」での整備

- バリアフリー法において、国、地方公共団体、事業者それぞれが高齢者・障害者等の移動円滑化促進の責務を負う。
- バリアフリー法導入後の助成制度では、費用負担が３分の１ずつになるように補助率が定められ整備が進められてきた。

＜費用負担の割合＞



(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

バリアフリー整備に関する費用負担

「三位一体」＝「３分の１ずつの負担」？

- バリアフリー法において資金確保については、国が資金確保等について努力義務を負うのみ
- 鉄道駅のバリアフリーについては、公共施設のように補助率が法律で定められていない
- 現在、ＪＲ・民鉄のバリアフリー整備に適用される助成制度では、「３分の１ずつの負担を基本」となっており、地方の補助率は協議により決定

＜地域公共交通確保維持改善事業（H23～）の補助要件＞

○国、地方公共団体、鉄道事業者が、バリアフリー法の趣旨に則り、三位一体により整備を推進する理念のもと、各事業に対して「それぞれが負担（1／3ずつ）を行うことを基本」として、負担割合を「計画」に明記します

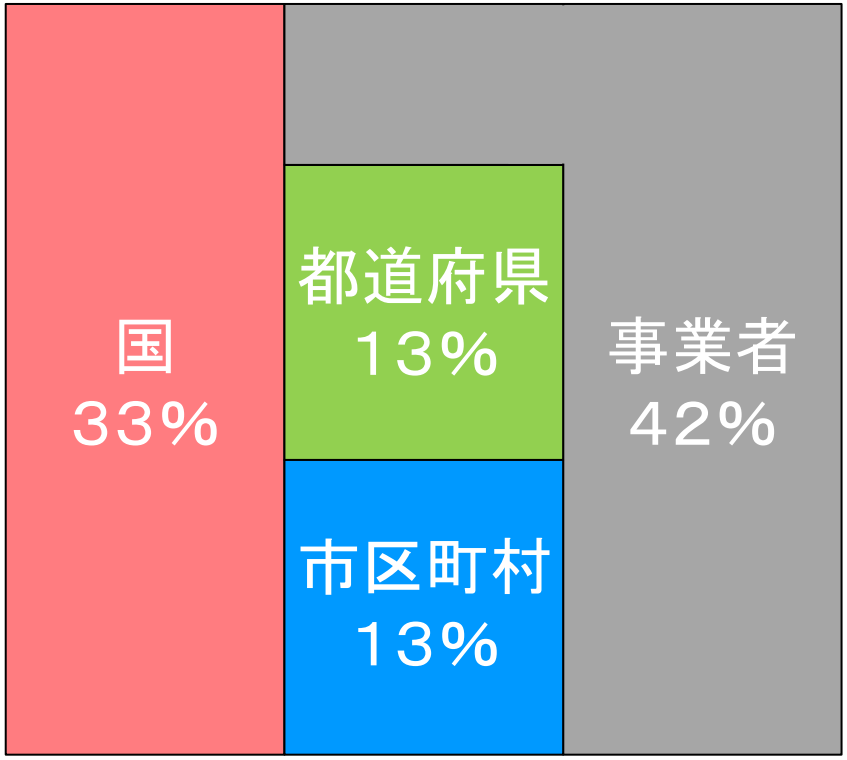
出典：国土交通省資料

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

バリアフリー整備に関する費用負担の実態

「三位一体（1/3ずつの負担）」の限界

＜ホームドア整備費負担割合（◇駅）＞



地方（都道府県・市区町村）

- 厳しい財政状況、1/3を負担できていない
- バリアフリー整備に関し、上限を設定している地域も存在

	負担割合	ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ上限
A	1/6限度	1駅7000万円
B	1/6以内	1基1300万円
C	1/6以内	1基1300万円

地方は財政状況は厳しく事業者の負担が増加

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

今後のバリアフリー整備に関する動向

交通ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ法改正(H30.2閣議決定)

＜改正の概要＞

(2) 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

公共交通事業者等に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表を義務付け

※作成しない場合は50万円以下の罰金
※取組不十分の場合は国は是正勧告

施設整備ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ更新(H30.3更新)

＜見直し内容＞

1）バリフリルートの複数化
2）乗り継ぎルートのバリフリ化
3）エレベータのかごの大型化
4）トイレのバリフリ化（機能の分配等）
5）案内誘導（降車時の乗換等）
6）運行等に関する異常時の情報提供
7）内方線付き点字ブロック
8）ﾌﾟﾗｯﾄﾎｰﾑと車両床面の段差解消
9）鉄道の車いすスペース

既往整備の更なる推進・整備レベルの高度化が求められる

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

研究の目的・問題意識

バリアフリー施設は鉄道事業者にとって
整備費用に見合うほどの
運賃収入を増加させる施設ではない

鉄道事業者の負担が大きくなると（自発的な整備に任せると）
十分な水準にはならず、かつその整備は遅れる恐れ

今後のバリアフリー整備の促進に向け
新たな整備手法（費用負担のあり方）を検討

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

本日の発表内容

1．研究背景・目的

2．鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

3．費用負担のあり方に関する検討

4．費用負担のあり方（方向性）

5．今後の予定

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

＜現状把握の内容＞

①	バリアフリー対象者の認識・意向	車いす利用者（全国脊髄損傷者連合会）へのヒアリング調査
②	エレベータの利用実態	実際のエレベーター利用状況についての現地調査

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

①全国脊髄損傷者連合会ヒアリング

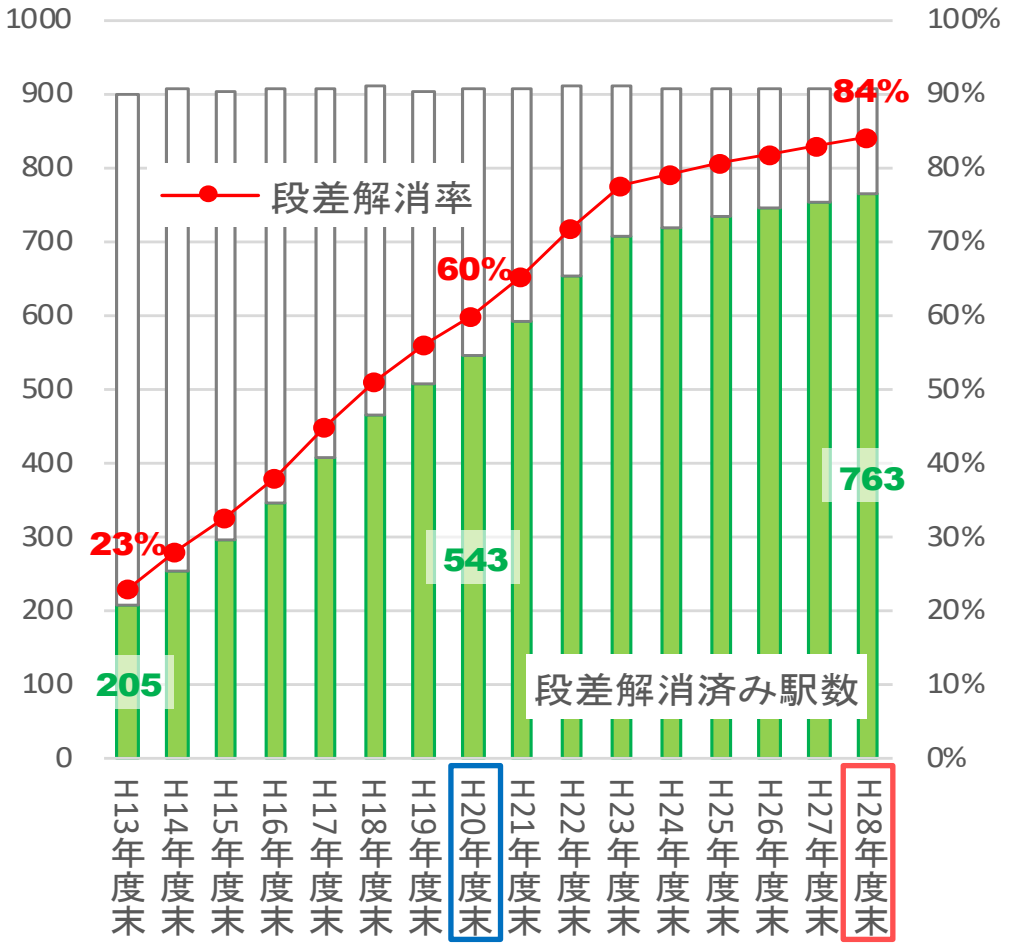
＜ヒアリング結果＞

効果の認識	・車いす利用者にとって、鉄道駅のバリアフリー化の効果は大きい。 ・15年前は車での移動がほとんどだったが、バリアフリー化が進んだことにより、首都圏の車いす利用者のうち6割程度は鉄道を主に利用して移動している。
今後のニーズ	・事前のルート確認の必要がなくなるよう全ての駅でエレベーターが整備されることが望ましい。 ・電動車いすの利用者が増えている（約7割程度）ため、エレベーターの大型化が望まれる。 ・エレベーターを外国人観光客が多く利用している。エレベーター利用に関する外国語の案内が不十分ではないか。

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

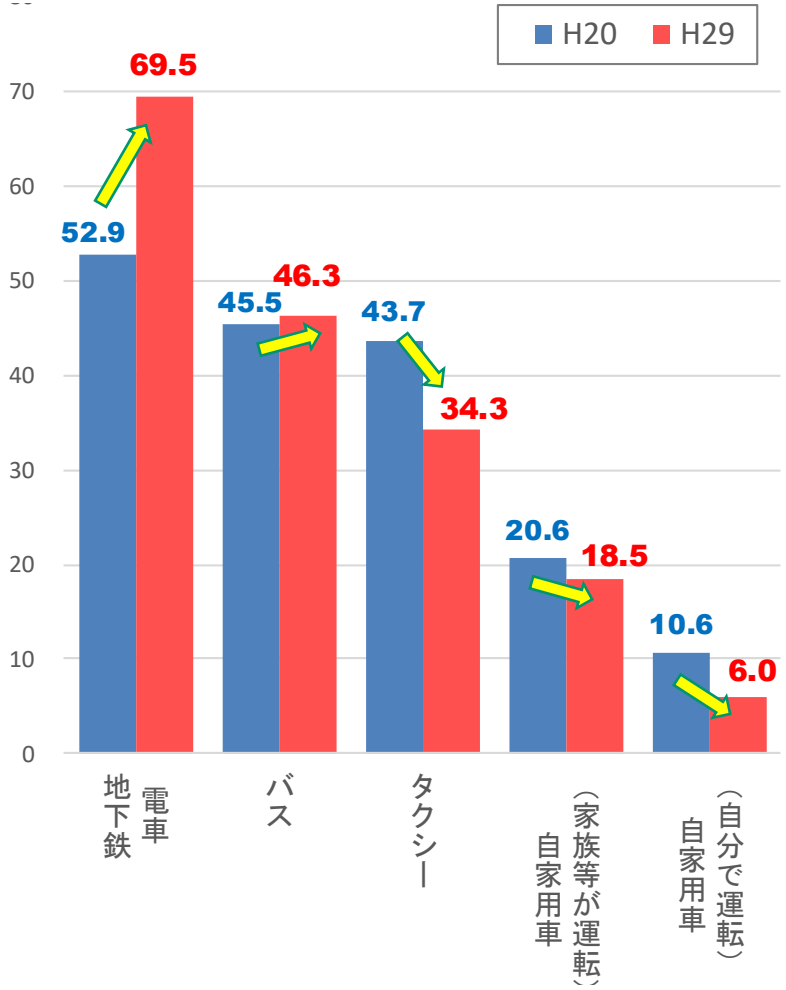
※身体障害者の鉄道利用状況

＜東京圏のバリアフリー化状況＞



出典：国土交通省資料（東京圏の大手民鉄・地下鉄のみで集計）

＜身体障害者の利用交通手段＞



出典：障害福祉サービス意向調査報告書　中野区

バリアフリー整備は身体障害者の鉄道利用促進に寄与

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

②エレベーター利用実態（神谷町　平日AM9：00）

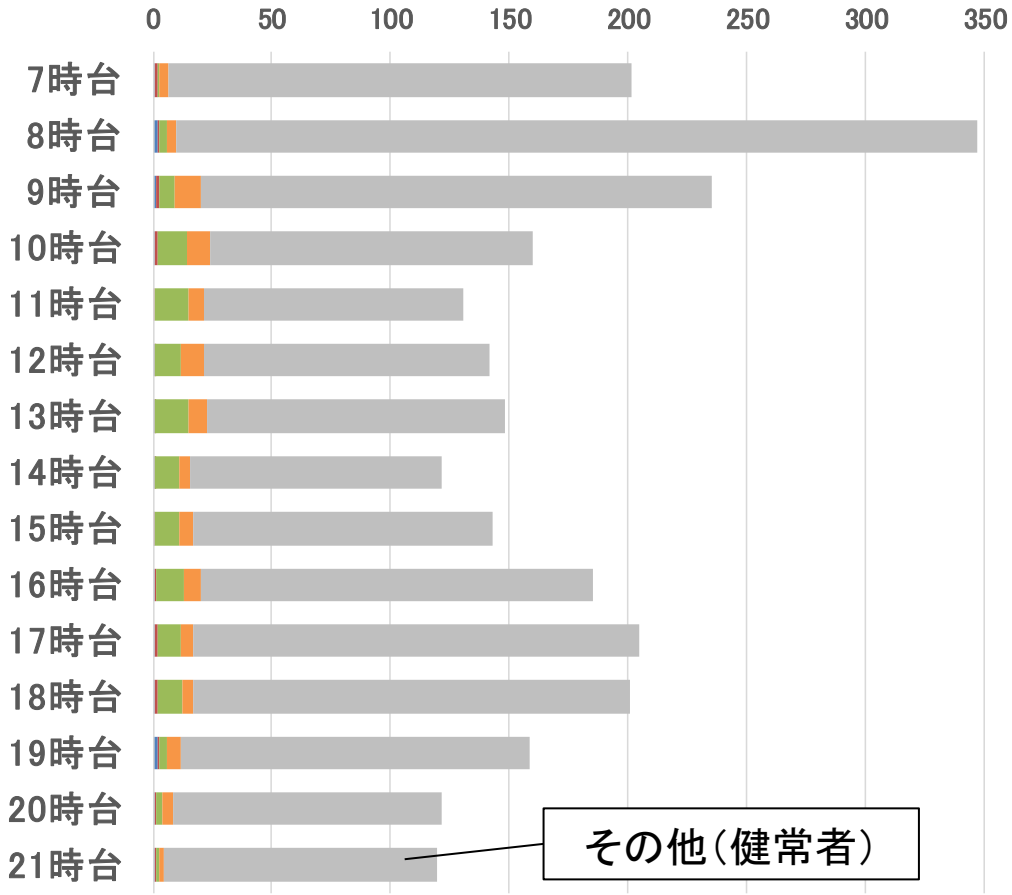
＜エレベーター利用状況＞

移動制約者優先の案内はあるものの
この時は7名中7名が一般利用者（うち2名は高齢者）

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

②エレベータの利用実態（都内駅）

＜エレベーター利用者数＞



属性	利用者数（人/15h）	割合	
車いす利用者	11	0.4%	9.1%
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	―	

※土日含む1週間のエレベーター利用者の平均利用者数

利用人数では一般の利用者が大半を占める

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

本日の発表内容

1．研究背景・目的

2．鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

3．費用負担のあり方に関する検討

・費用負担のあり方の論点

・アンケート調査

4．費用負担のあり方（方向性）

5．今後の予定

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

バリアフリー整備の費用負担のあり方に関する論点

論点①	バリアフリー施設の便益（価値）
論点②	バリアフリー施設整備への費用負担方法
論点③	バリアフリー施設整備の負担の範囲

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

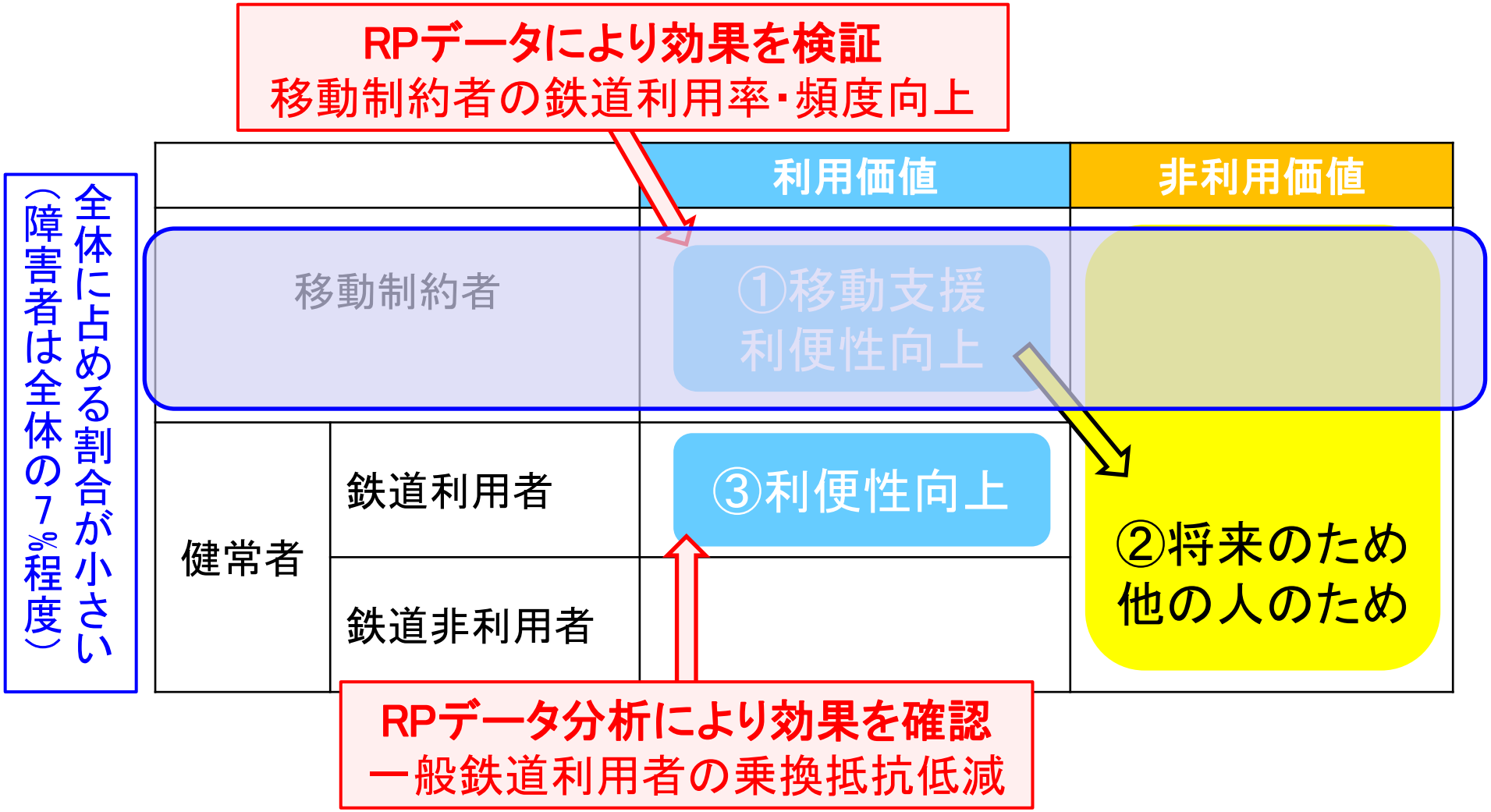
論点①バリアフリー施設の便益（価値）

＜バリアフリー施設（エレベーター整備）効果の分類＞

①利用価値	移動支援	エレベーターが整備されたことによる移動制約者の鉄道利用機会の増加
	利便性向上	階段利用からエレベーター利用に代わることによる移動時間、移動負荷、心理的負担の軽減
非利用価値	②オプション価値（将来的利用）	今は利用していないが、将来高齢者等になった場合にエレベーターを利用できるという価値
	③代位価値（利他的価値）	自分は利用しないが、家族や知り合いなどがエレベーターを利用できることの価値

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）



便益の大きさ（利用価値と非利用価値の関係）、
利用価値・非利用価値特性の把握

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②バリアフリー施設整備への費用負担方法

便益（利用価値＋非利用価値）の分だけ最大負担してもらうことが可能
費用負担方法に関する経済的決定理由はない

＜想定される負担方法＞

税金での負担	運賃上乗せでの負担
市場の代わりに税金として顕在化し鉄道事業者に補助することが可能	鉄道利用者は特定可能でありまた、料金収受も可能

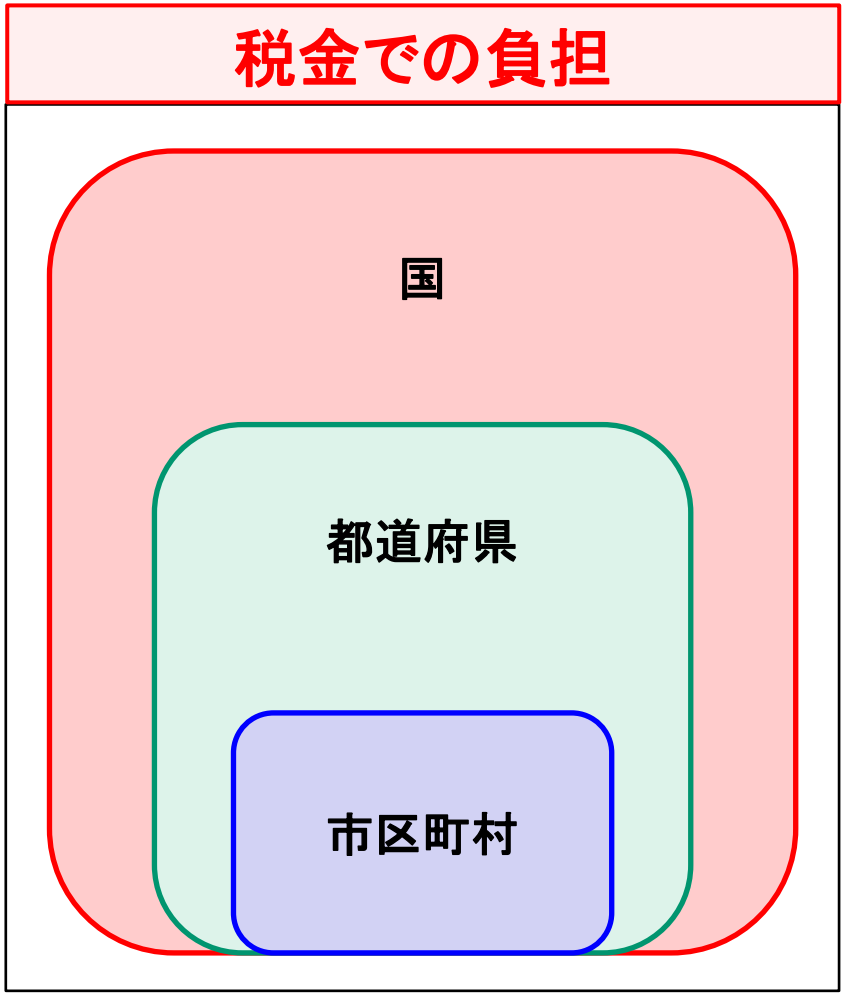
		利用価値	非利用価値
健常者	鉄道利用者	税金での負担 運賃上乗せでの負担	
	非鉄道利用者		税金での負担

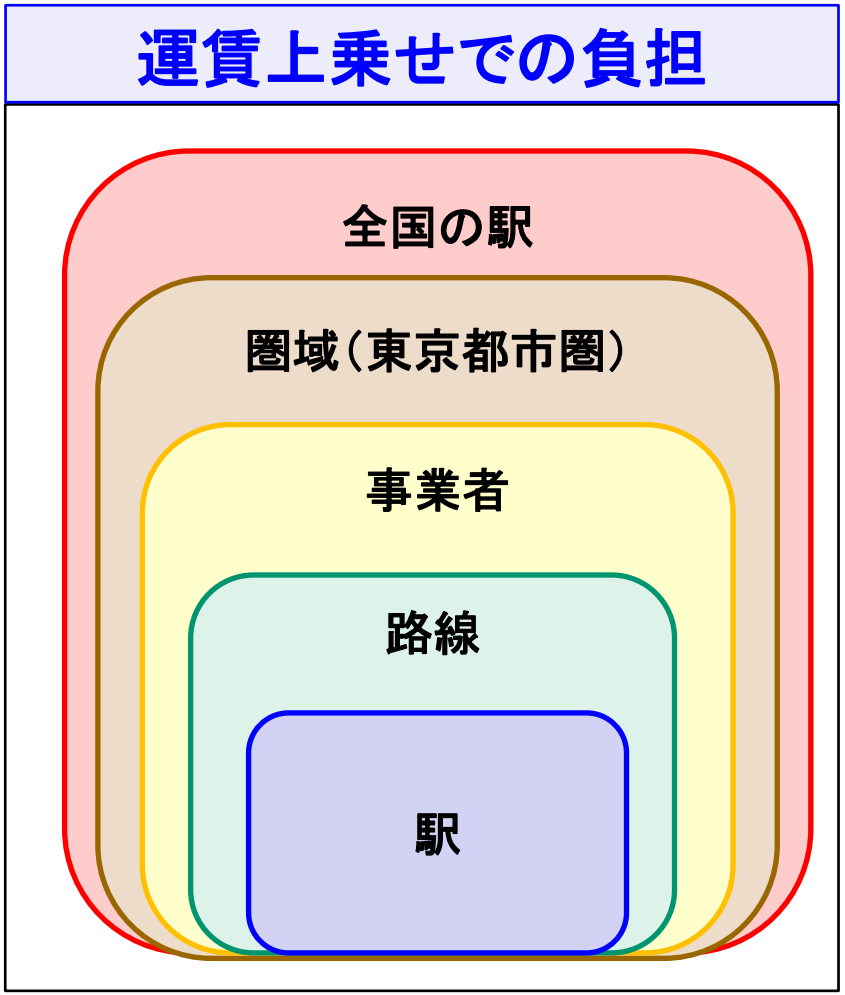
鉄道利用者の負担方法に関する意向（納得感）の把握

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点③バリアフリー施設整備の負担の範囲

どこまでの範囲の整備に負担するか（非利用価値の範囲）





負担の範囲に関する意向（納得感）の把握

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

費用負担のあり方に関するアンケート調査

＜調査の目的・内容＞

論点① バリアフリー施設の便益（価値）

・便益の大きさ（利用価値・非利用価値の関係）の把握
・利用価値と非利用価値の特性の把握

論点② バリアフリー施設整備への費用負担方法

・鉄道利用者における価値の
負担方法（運賃上乗せ・税金）の意向把握

論点③ バリアフリー施設整備の負担の範囲

・負担の範囲に関する意向把握

支払い意思額を調査
現状政策に関する

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

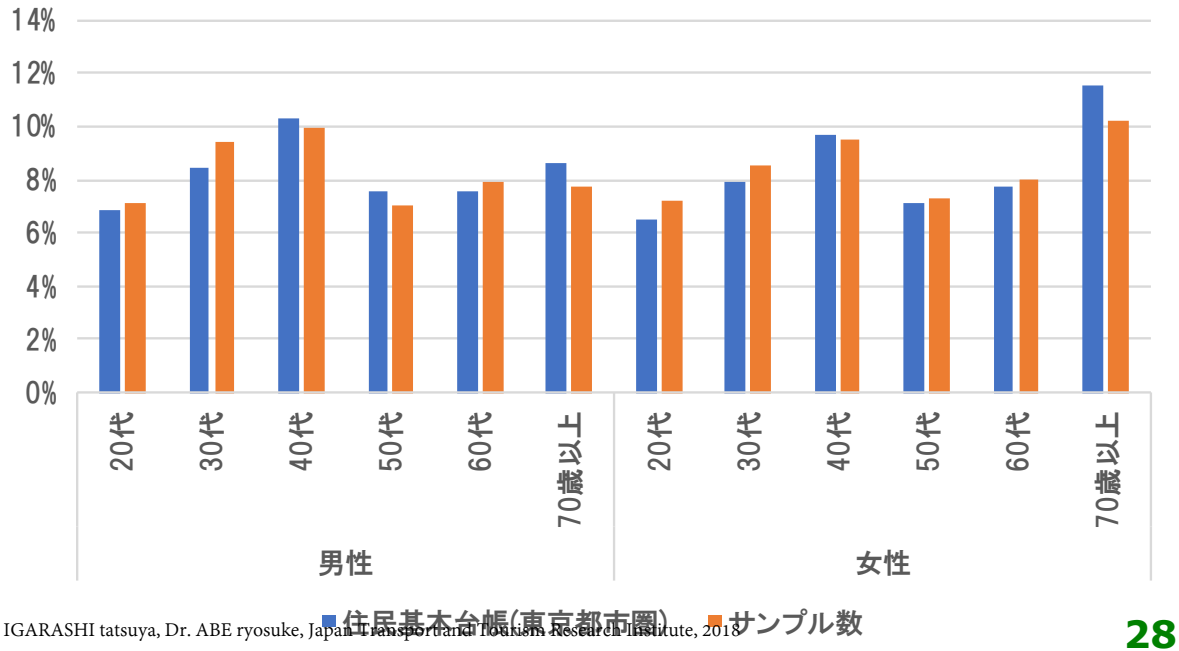
費用負担のあり方に関するアンケート調査

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

代表性確認
下記の項目の分布に
大きな偏りがないことを確認

- 年齢・性別の分布
- 居住地域の分布
- 世帯年収の分布
- 自動車免許保有率
- 自動車世帯保有率

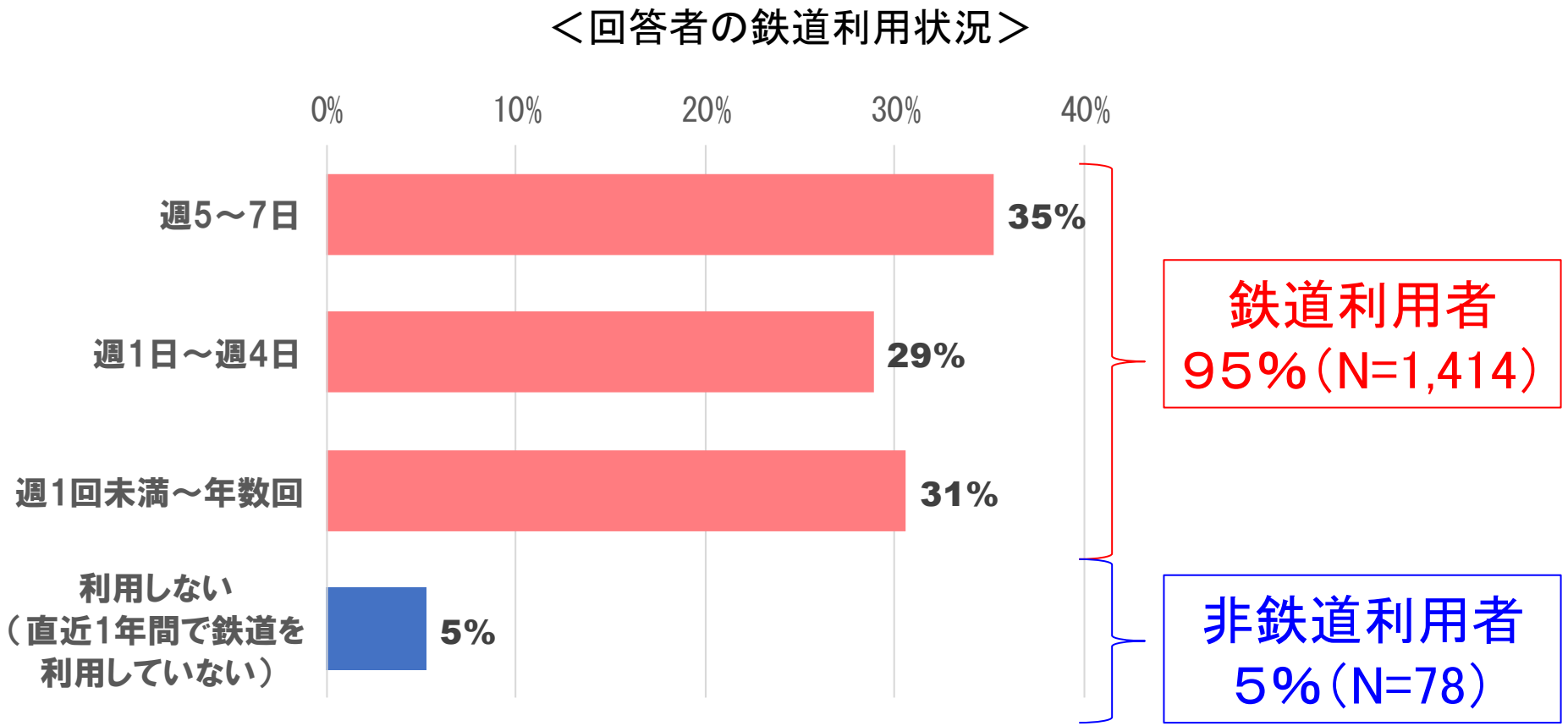
＜年齢・性別の分布検証＞



(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transportation Tourism Research Institute, 2018

費用負担のあり方に関するアンケート調査

Q.あなたの鉄道の利用頻度をお答えください。



(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）

Q. **「2020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」**という現在の政策を実現するために、自らお金を負担する価値があると思いますか。

＜回答者への説明内容＞

現在の整備状況・推移

全国の利用者3000人/日以上の駅のうち87%の駅で段差が解消済み

現在の負担方法

国と地方と事業者が概ね1/3ずつ負担

エレベーターの整備費

1台あたり約1.1億円
大規模な工事が必要となる場合では５～10億円

現状の年間補助金額

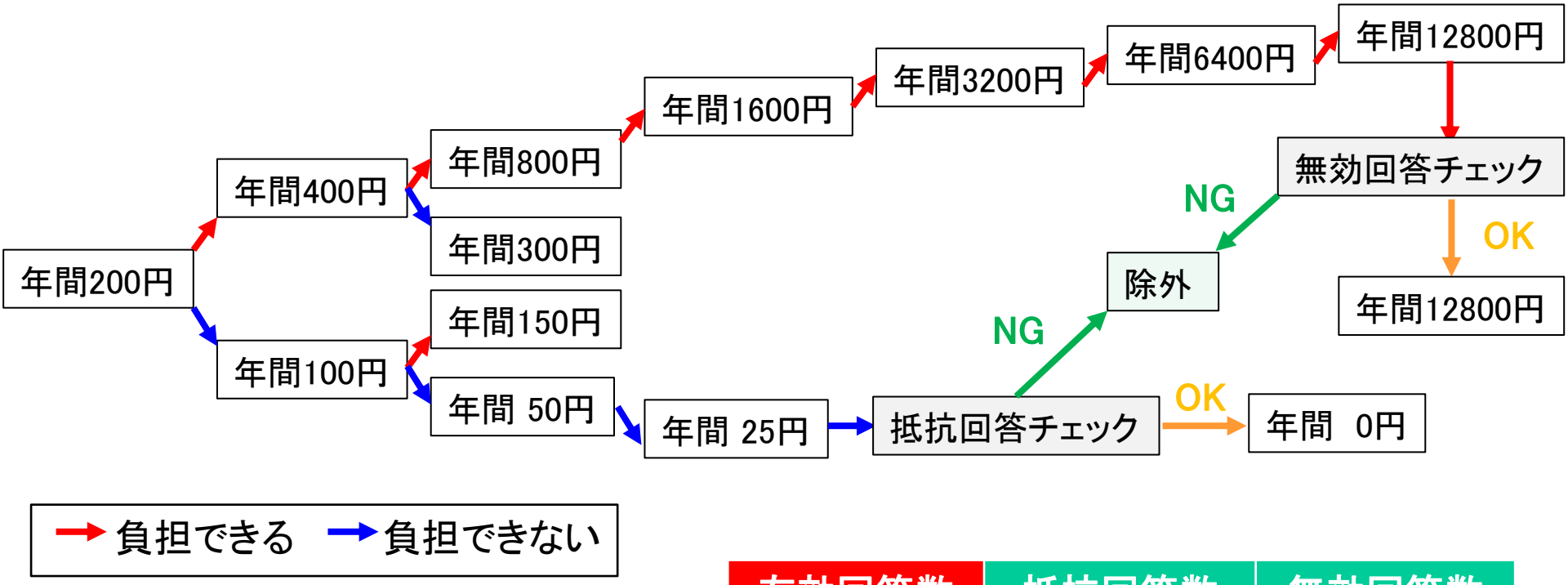
国・地方の補助金額は年間200億程度

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）

Q. この政策の実施に当たり、毎年●●円負担するとした場合、あなたはこの政策の実施に賛成しますか。

＜支払い意思額の把握方法（多段階二項選択）＞



有効回答数	抵抗回答数	無効回答数
1492	147	13

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）

Q. お答えになった負担額について、価値を以下のように分類したとき、それぞれの価値に対して何%を割り当てますか。

＜支払意思額（価値）の分類＞

利用価値	自分が利用する価値です。仮に普段は使わなくても大きな荷物やベビーカーを利用する場合に、エレベーターを利用ときの価値も含みます。
オプション価値	現在はエレベーターを利用していなくても、将来、大きなけがをして階段を利用できなくなる場合があります。同様に、高齢になるにつれて足腰が弱り、階段による移動が困難になる可能性があります。そのため、将来エレベーターを利用するために、現時点でお金を払って予めバリアフリー化してもらいたいという価値です。
代位価値	自分がエレベーターを利用するのとは無関係に、家族や親しい人（あるいはまったく知らない人でも）が鉄道駅でエレベーターを利用するので、バリアフリー化してもらいたいという価値です。

※鉄道非利用者および鉄道利用者のうちエレベーター非利用者には利用価値を回答しないよう設定

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）

＜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

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①バリアフリー施設の便益（価値）

＜便益額（東京圏試算）＞

	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）	95億円/年（29%）	221億円/年（66%）	316億円/年（95%）
非鉄道利用者（N=78）		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%）

現在の全国での補助額（概ね200億/年）より大きい価値

鉄道利用者の便益が95%を占める

利用価値と非利用価値の割合はおおむね３：７

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①利用価値・非利用価値の特徴

＜価値と鉄道・エレベーター利用頻度との相関＞

	利用価値	非利用価値
鉄道利用頻度	0.16*** ほぼ相関なし	0.02 有意ではない
エレベーター利用頻度	0.55*** 正の強い相関	−0.11*** ほぼ相関なし

※Spearmanの順位相関係数（***5%有意）

鉄道利用頻度：
①鉄道を利用しない、②月１日以下。
③週１～４日、④週５日以上
エレベーター利用頻度：
①利用しない
②重たい荷物などの時に利用する、
③たまに利用する、 ④常に利用する

＜利用価値・非利用価値の特徴＞

利用価値	非利用価値
エレベーターの利用頻度が高い人ほど利用価値が高い	鉄道利用頻度によらず一定の価値

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点①まとめ

便益の大きさ

・総便益は東京圏で３３２億と現在の全国での補助額（概ね２００億）を上回る

利用価値と非利用価値の関係

・非鉄道利用者も含めた総額において利用価値は約３割に相当

価値の特徴

・利用価値はエレベーターの利用頻度と強い相関

・非利用価値は鉄道利用頻度と相関しない（鉄道利用頻度が少ない人、鉄道を利用しない人にも一定の価値が存在）

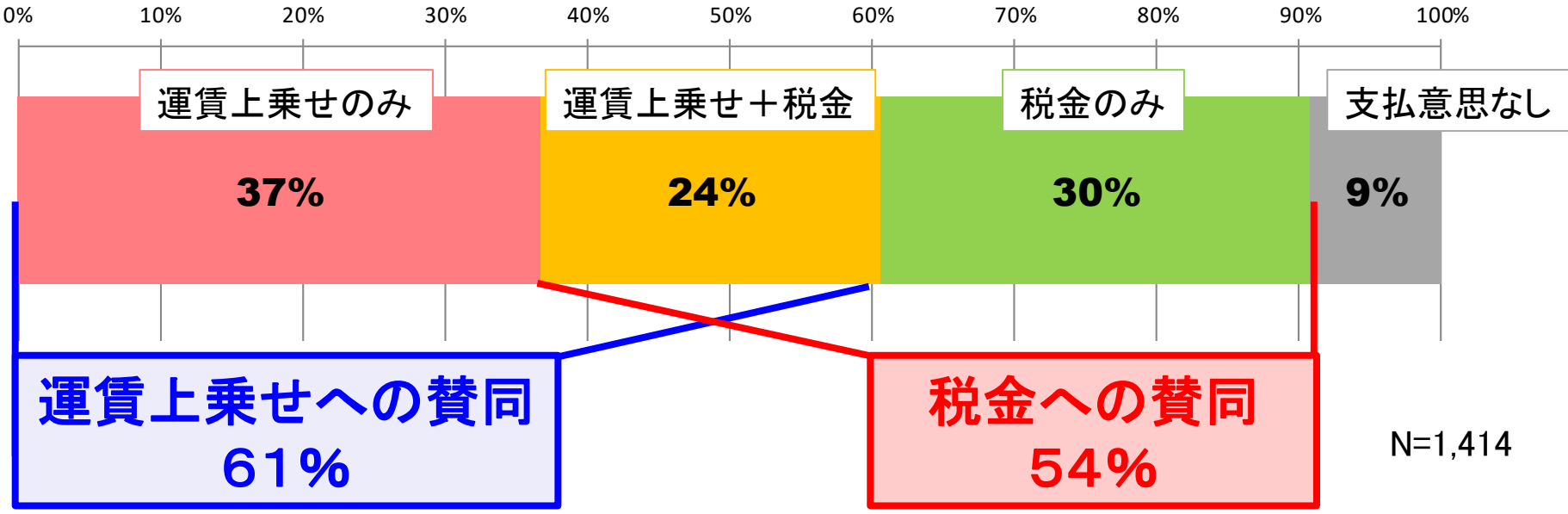
(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②鉄道利用者の費用負担方法

Q.税金で1年間分を一括でお支払いする方法と、鉄道運賃に上乗せして支払う方法があります。どちらの方法で支払いたいと思いますか。

※運賃上乗せ＋税金を回答した方にはその割合を回答

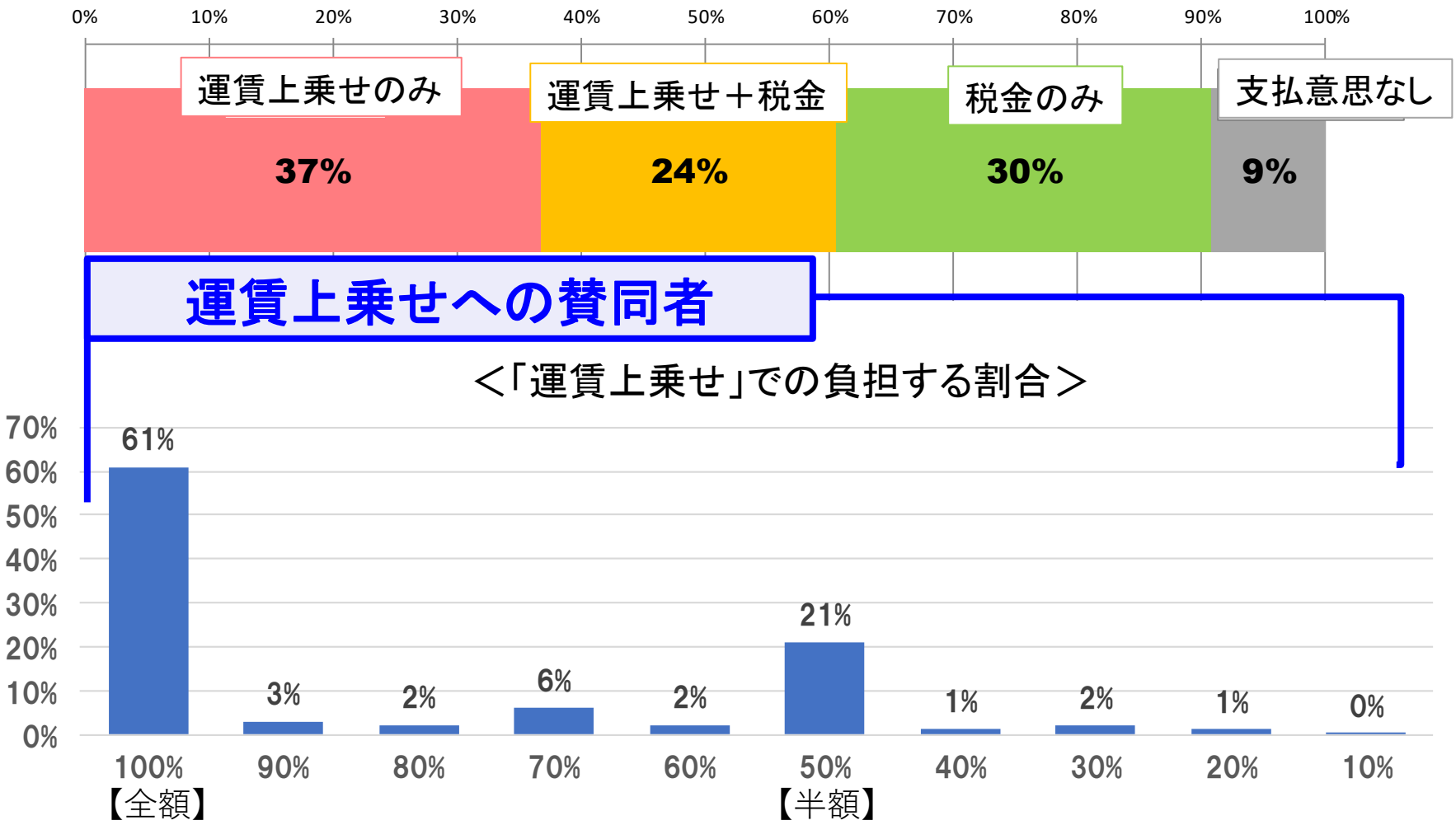
＜鉄道利用者の負担方法に関する意向＞



- 運賃上乗せへの賛同者は61%、税金への賛同者は54%
- 運賃上乗せ、税金とも、それぞれのみでの負担では過半数を超えない

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②鉄道利用者の負担方法（運賃上乗せ割合）



価値のうち「全額」もしくは「半額」を運賃上乗せで負担するという人が多い

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②鉄道利用者の負担方法（便益額の比較）

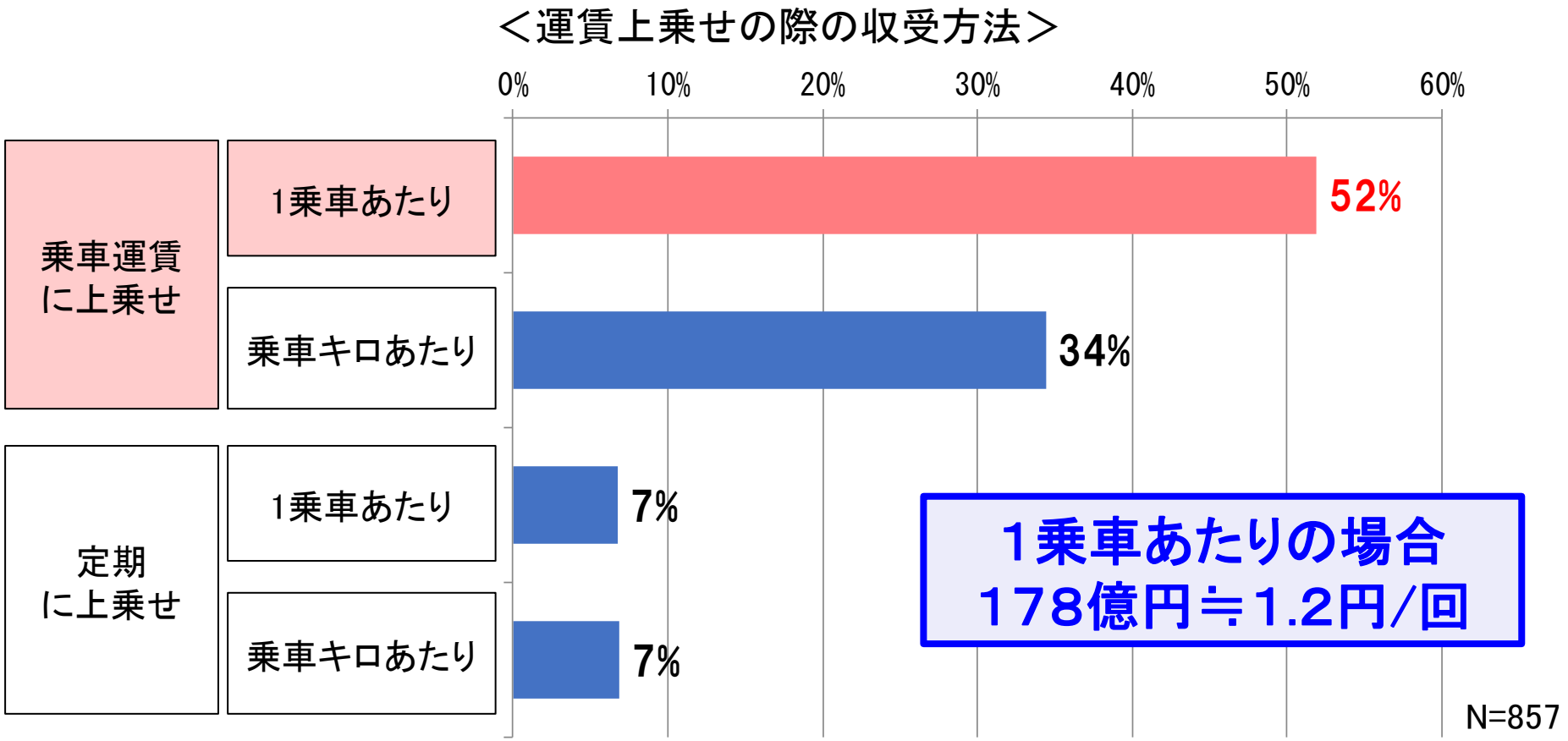
＜負担方法別の支払い意思額・便益額＞

	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=1414）		1，097円/年	316億円/年	
	運賃上乗せ	618円/年	178億円/年	1.3倍
	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	1.15倍
	税金	－	155億円/年	

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②鉄道利用者の負担方法（収受方法）

Q. 鉄道運賃に上乗せする場合、どのような形で運賃を回収するのが望ましいと思いますか



- 「1乗車あたりの運賃に上乗せ」が半数を超える
- 定期料金への上乗せへの支持は少ない

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点②鉄道利用者の負担方法_まとめ

鉄道利用者の負担方法に関する意向

・運賃上乗せへの賛同者は61%、税金への賛同者は54%

・運賃上乗せ、税金とも、それぞれのみでの負担では過半数を超えない

「運賃上乗せ」・「税金」での負担額の割合

・鉄道利用者の負担額では「運賃上乗せ」が「税金」の約１.３倍

・非鉄道利用者も含めた全体負担額では「運賃上乗せ」が178億円/年、「税金」が155億円とほぼ同額

「運賃上乗せ」の場合の収受方法

・「1乗車あたりの運賃に上乗せ」が最も支持される（１.２円／回）

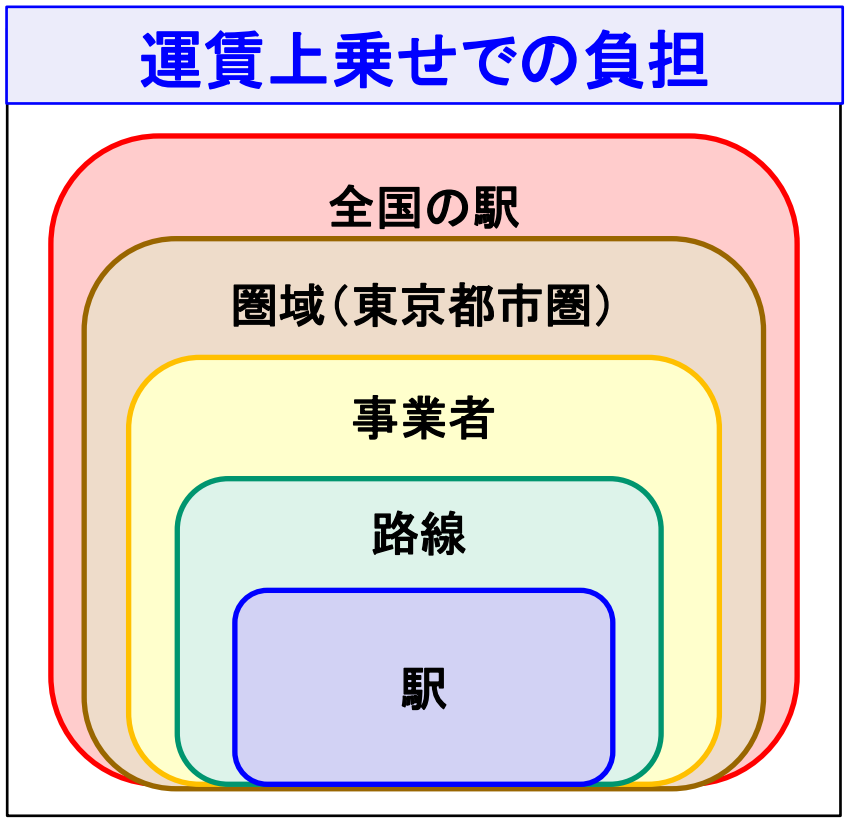
(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

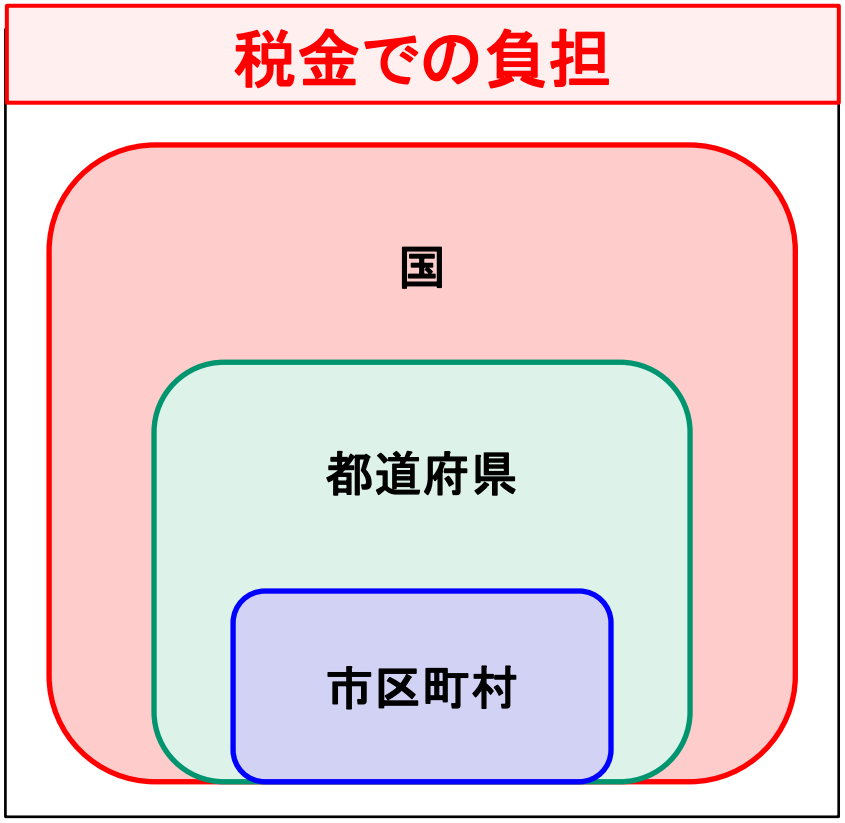
論点③負担の範囲

「運賃上乗せ」、「税金」ともに負担の範囲の意向を確認

運賃上乗せ	鉄道利用者のうち運賃上乗せへの賛同者
税金	鉄道利用者のうち税金への賛同者 ＋非鉄道利用者の支払意思保有者

※論点②までの支払意思は全国の駅を対象に調査



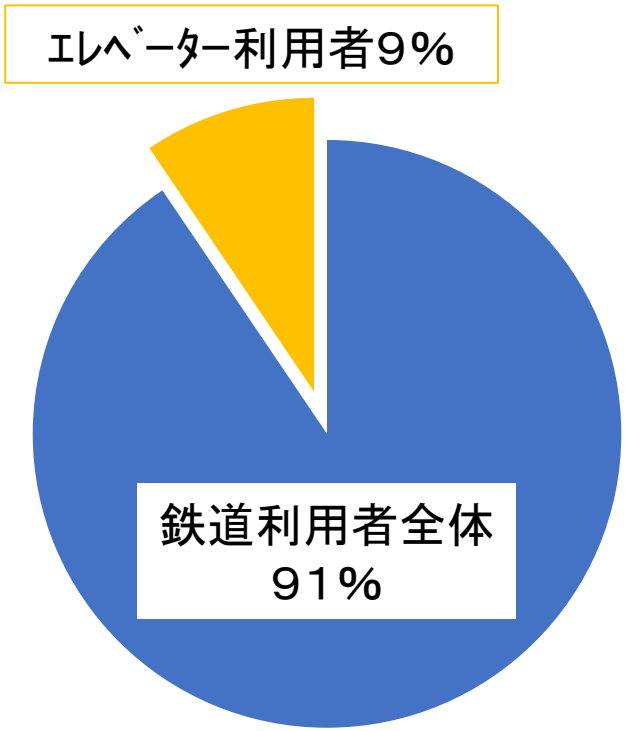


(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

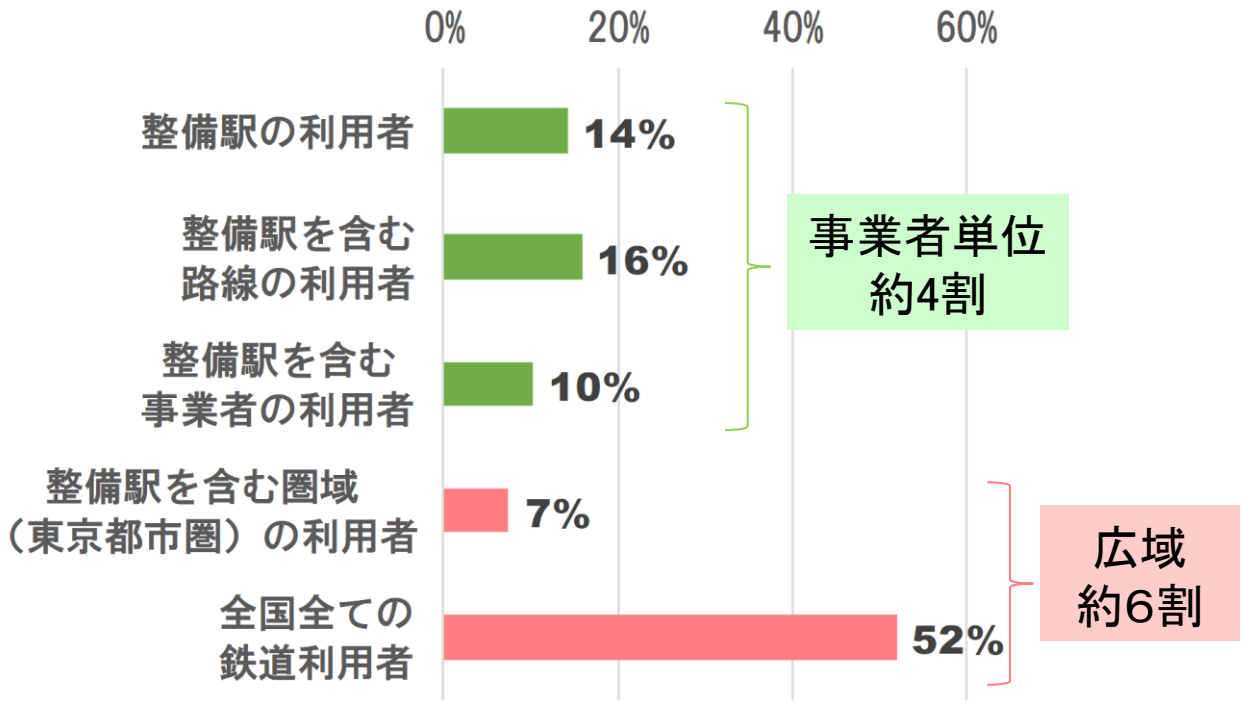
論点③「運賃上乗せ」での負担の範囲

Q.「鉄道運賃上乗せで支払う」とお答えの方にお伺いします。どのような鉄道利用者が負担するのが望ましいと思いますか。

＜負担対象者＞



＜負担の範囲（鉄道利用者全体）＞

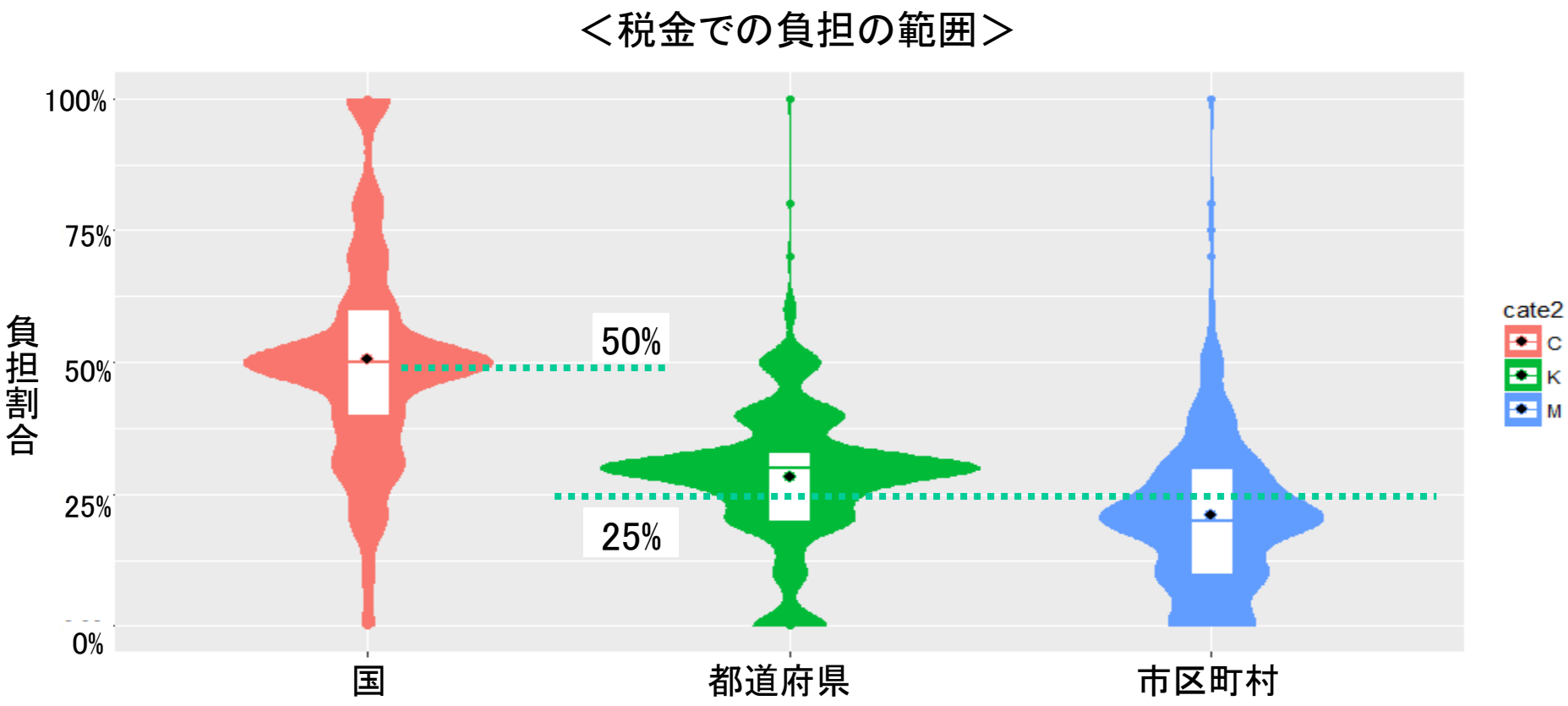


- エレベーター利用によらず鉄道利用者全体での負担に約9割が賛同
- 負担の範囲では、駅・路線・事業者等の事業者単位は4割、全国や東京都市圏などの事業者を超える範囲での負担は約６割が賛同

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点③「税金」での負担の範囲

Q. 税金による補助は国、都道府県、市町村が支出します。どの主体がどの程度、補助するべきと思いますか。 ※合計が100%になるように割合を回答



・国・都道府県・市区町村の負担割合は現状の負担割合とほぼ同等（国50%、都道府県25%、市区町村25%）

・市区町村より都道府県の方が若干高く、広域での負担に賛同が高い

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

論点③負担の範囲_まとめ

「運賃上乗せ」での負担の範囲

・約９割がエレベーター利用に関係なく鉄道を利用する方での負担に賛同

・負担の範囲では、事業者単位（整備する駅・路線・事業者）の負担より全国・圏域といった事業者を超える範囲の賛同が多い

「税金」での負担の範囲

・国・都道府県・市区町村の割合は、従来の助成スキームと同等の割合が支持される（国５０%、都道府県２５%、市区町村２５%）

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

本日の発表内容

1．研究背景・目的

2．鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

3．費用負担のあり方に関する検討

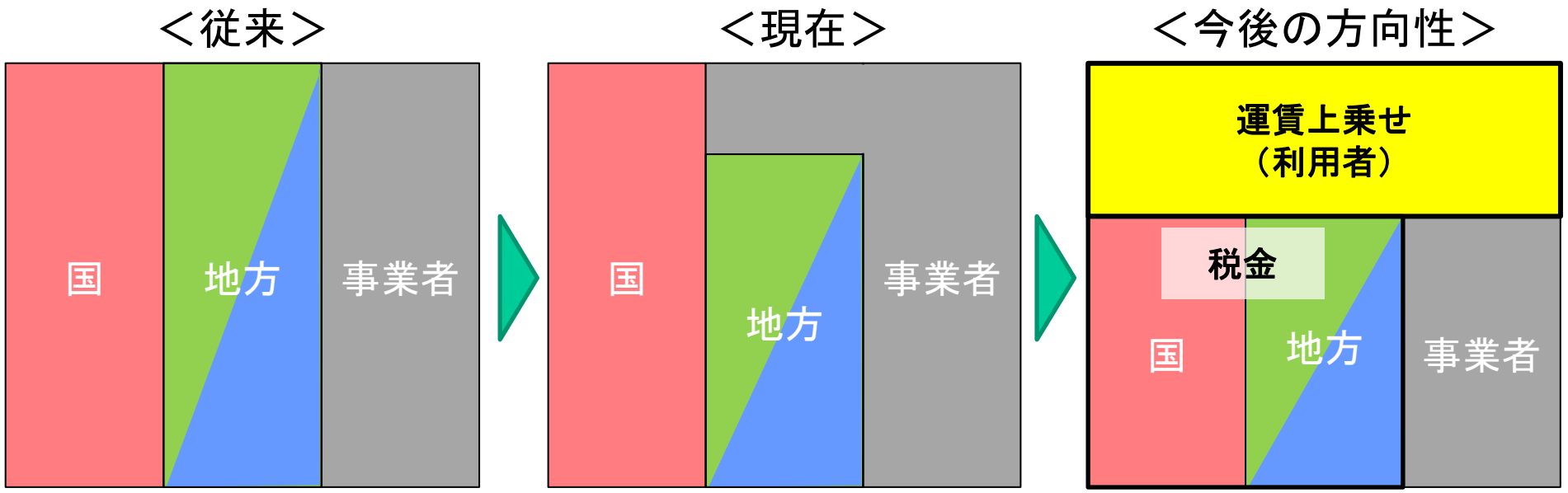
4．費用負担のあり方（方向性）

5．今後の予定

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

費用負担のあり方（方向性）

「運賃上乗せ」と「税金」を合わせた負担での整備推進



	【 運賃上乗せ 】	【 税金 】
収受範囲	全国の駅単位での収受 （ユニバーサル料金（通信事業））	従来の負担割合 （国50%、地方50%）
収受方法	乗車1回あたりでの収受 （東京圏試算：1.2円/回）	

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

費用負担のあり方（方向性）【地方の財源確保】

財源確保策	・まちづくりとの連携（駅広整備・駅周辺再開発等） ・新たな財源確保スキームの導入（SIB等の活用）

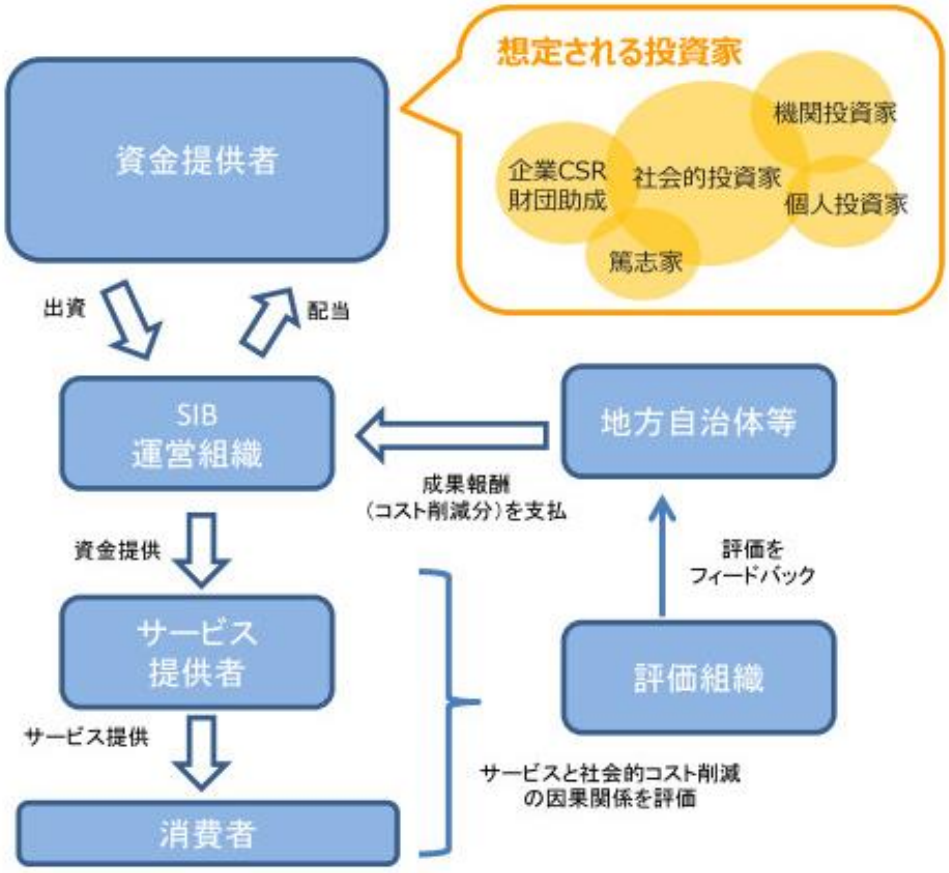
■バリアフリー整備効果検証

・関係機関、鉄道利用者、住民等のバリアフリー整備への理解増進

⇒投資優先順位の向上

<SIBの一般的なスキーム>

SIB：ソーシャル・インパクト・ボンド



出典：経済産業省資料

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

本日の発表内容

1．研究背景・目的

2．鉄道バリアフリー施設整備に関する現状把握

3．費用負担のあり方に関する検討

4．費用負担のあり方（方向性）

5．今後の予定

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

今後の予定

- 駅構造を踏まえたバリアフリー化の利用価値の推定

  （RPデータによるバリアフリー化価値推定の精緻化）

- 混雑緩和・遅延解消に関する受益者・原因者の定量分析

  ※利用者・他事業者・沿線地域の３面からの分析

⇒混雑緩和・遅延解消事業に関する
整備手法（費用負担のあり方）の提案

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018

ご清聴、ありがとうございました。

(C) Dr. TANABE katsumi, Mr. IGARASHI tatsuya, Dr. ABE ryosuke, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2018