

## ご意見の概要及び国土交通省の考え方

## 1. 透明性の確保に関する主な意見

ご意見の概要（要約・集約・補足後）	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金の使途に関与できるようにするとともに、料金による成果が見えるようにするべき。</li> <li>・整備に対する国民の賛否を反映する仕組みを盛り込むべき。</li> <li>・ホームドア等の総整備費を明らかにするとともに、総徴収額や料金額を提示し、十分な説明を行うべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「軌道法施行規則第21条第2項第4号に規定する料金及び鉄道事業法施行規則第34条第1項第4項に規定する料金の取扱いについて（以下「通達」という。）」の4.（1）～（4）に、整備等計画や進捗状況等の公表、地域の関係者への説明について記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> <li>また、ご意見を踏まえ、通達の4.（4）に、以下の記述を追加いたしました。</li> <li><u>利用者に対して情報提供を行うことに加え、地域のニーズを把握する観点から、・・・地域の関係者への説明機会を設ける。</u></li> </ul>

## 2. 負担のあり方に関する主な意見

ご意見の概要（要約・集約・補足後）	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅のバリアフリー化は全ての利用者が受益することやその費用を利用者が負担することに異論はないが、著しくバリアフリー化の受益を受ける者については相応の負担増を求めるべき。</li> <li>・主な受益者は自動車利用者なので、財源としては自動車関連税などを充てるべき。</li> <li>・鉄道駅のバリアフリー化に賛成であるが、バリアフリー化はそもそも福祉政策であるので、その財源は鉄道利用者の負担ではなく、等しく国民全員の負担である税金等で賄うべき。</li> <li>・交通は生活する上で必要不可欠であるため、その保証は料金値上げではなく、国の補助金でまかなうべき。</li> <li>・一般企業において「顧客のために必要なこと」は自助努力で行っていること、また、鉄道駅のバリアフリー設備は障害を有する鉄道事業者の従業員も使用することから、鉄道駅のバリアフリー化は鉄道事業者の負担で進めるべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省としては、第2次交通政策基本計画における「鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築する」との考え方を踏まえ、本制度を創設することとしております。ご意見を踏まえ、引き続き、本制度の趣旨等を丁寧に説明してまいりたいと考えております。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドアの受益者は、利用者だけでなく、利用者の家族・親族・友人・同僚、その他近い関係にある人々全てであるため、受益者と負担者が一致しないことから、このような料金制度は不適切だと考える。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・学生が大変な状況なので、通学定期等に料金を上乗せするべきではない。</li> <li>・通学定期の利用者もバリアフリー設備の受益者であるため、通学定期料金は免除するべきではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達の3.(3)②に、料金額の設定に当たっては、利用者に過度の負担感を与えないものとする必要があること、通学定期料金については免除するなど家計負担への配慮を行うこととすると記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>

### 3. 国の役割に関する主な意見

ご意見の概要（要約・集約・補足後）	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅のバリアフリー化は鉄道事業者に対する税制措置など、国の支援により進めるべき。</li> <li>・国が補助金を出さないのは無責任である。</li> <li>・本制度は将来のバリアフリー化費用削減の仕組みとなることが懸念され、国の予算案においてホームドア整備などのバリアフリー補助の増額が提案されるべき。</li> <li>・経営が厳しい地方・鉄道事業者ばかりなので、本制度に加えて国も負担することで、バリアフリー化を飛躍的に進めてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省としては、ご意見を踏まえ、引き続き予算の確保に努めながら、第2次交通政策基本計画の方向性を踏まえ、都市部において新たな料金制度を活用いただくとともに、地方部において鉄道駅のバリアフリー予算を重点化することで、全国の鉄道駅バリアフリー化を加速してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本料金制度の趣旨の周知徹底など、国としての役割を果たすべき。</li> <li>・本制度導入の背景等について、国において利用者や自治体に対して適切に説明を行い、理解を得ていただくよう要望する。</li> <li>・国においても、本料金制度の趣旨や制定の経緯などの周知をお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省としては、ご意見を踏まえ、引き続き、本制度の趣旨等を丁寧に説明してまいりたいと考えております。</li> </ul>

### 4. 整備対象設備に関する主な意見

ご意見の概要（要約・集約・補足後）	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペースについては、「受益と負担」の観点で利用者の理解を得ることが困難と思われるため、本制度の対象設備に車椅子スペースを含むのは不適当と考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースは、車椅子利用者だけでなく、ベビーカーの利用者や大きな荷物を持った利用者などにも利用されるスペースであることを明確化するため、ご意見を踏まえ、通達の3.(1)の「車椅子スペース」の記述を「車両のフリースペース」に修正し</li> </ul>

	ました。
<p>・ 通達の3. 「(1) 整備対象設備の考え方」「④その他」に、「対象駅の構内踏切（渡線路を含む）の改良」も加えて明記し、</p> <p>a) 段差解消による踏切内の平滑化</p> <p>b) 3 D式の障害物検知装置</p> <p>c) 踏切への警報機や遮断機設置</p> <p>等を含めて実施できるように、拡充してください。</p>	<p>・ 通達の3. (1) ④に、整備対象設備の考え方として移動等円滑化基準に基づき整備する設備及びその構造を移動等円滑化基準に適合させる設備について記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</p>

## 5. その他

ご意見の概要（要約・集約・補足後）	国土交通省の考え方
<p>・ 鉄道駅のバリアフリー化の費用を利用者が負担することに反対するものではないが、その方法は新たな料金ではなく、運賃の値上げによるべき。</p>	<p>・ 鉄道事業法において、「運賃」とは「人又は物品の運送に対する対価」であり、「料金」とは「運送以外の設備の利用や付加サービス、役務の提供に対する対価」とされています。本制度においては、バリアフリー設備の利用に対する対価として、「料金」に位置付けることが適当だと考えております。</p>
<p>・ 料金は距離に比例して徴収されるべき。</p>	<p>・ 通達の1. に、料金制度創設の趣旨、3. (3) ②に、料金額の考え方について記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</p>
<p>・ 負担を求めたいのであれば、バリアフリー対策限定ではなく、地域鉄道の維持費等として一律徴収するべき。</p>	<p>・ 国土交通省としては、第2次交通政策基本計画における「鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築する」との考え方を踏まえ、本制度を創設することとしております。ご意見を踏まえ、引き続き、本制度の趣旨等を丁寧に説明してまいりたいと考えております。</p>
<p>・ 都市部や地方部に関わらず、鉄道のバリアフリー化が必要なのは同じなので、料金制度でそのような地域格差を付けるべきではない。</p>	<p>・ 国土交通省としては、ご意見を踏まえ、引き続き予算の確保に努めながら、第2次交通政策基本計画の方向性を踏まえ、都市部において新たな料金制度を活用いただくとともに、地方部において鉄道駅のバリアフリー予算を重点化することで、全国の鉄道駅バリアフリー化を加速してまいりたいと考えております。</p>

	<p>なお、本制度は都市部に限らず、全国で活用することが可能となっております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部で徴収した料金を料金徴収地域の整備に使うのであれば問題ないが、都市部で徴収した料金を地方部の整備に使うのであれば、都市部だけでなく全国を対象に徴収すべき。</li> <li>・この制度は地方の赤字路線への支援策だと考えられるため、都市部の住民から料金を徴収するべきではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達の3.(4)に、料金徴収対象駅は受益と負担の関係から利用者の理解が得られるよう鉄道運送事業者において設定すると記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ぎりぎりで暮らす人がコロナ禍で増加してしまった中、行うべき施策ではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達の3.(3)②に、料金額は利用者に過度の負担感を与えないものとする必要があると記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・方向性に異論はないが、どの程度の料金が見込まれるのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達の3.(3)②に、料金額の考え方を記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・受益者で負担することはやむを得ないが、バリアフリー設備を必要とする方に対する偏見を助長することが懸念されるため、バリアフリー化ではなく、鉄道施設の維持管理費用を前面に出すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省としては、ご意見を踏まえ、引き続き、本制度の趣旨等を丁寧に説明してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者として、手段は自主的に判断したうえで、お客さまへの周知を徹底するので、「駅構内掲示・車内吊り・広報誌による情報提供、テレビ・新聞等マスメディアでの発表、利用者窓口の設置」の記載の削除をお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該記載は利用者に対して必要な情報提供の方法を例示するものであり、積極的な情報提供が行われるのであれば、その具体的な方法は鉄道事業者において判断いただくものと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本料金制度を各事業者が活用し、地方における既存のバリアフリー関連への補助が重点的に実施されるかを確認・検討する審議会等を創設されたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達の5.(2)に、国土交通省において進捗状況等の確認をすると記述しているところ、ご意見を踏まえ適切に制度を運用してまいりたいと考えております。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・届出だけで料金を上乗せできるべきではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省としては、ご意見を踏まえ、引き続き、本制度の趣旨等を丁寧に説明してまいりたいと考えております。</li> </ul>

※本件とは直接関係しないため掲載しなかったご意見についても、今後の施策の推進にあたって、参考とさせていただきます。