

参議院議員選挙各政党アンケート

(参考資料付き)

○趣旨　我が国の公共交通は、民間事業者の手により、行政の各種補助に拠らないことを原則とした交通機関となっています。その原則は、長らく続いた右肩上がりの人口と経済の時代に有効だった収益システムが踏襲されてきているものですが、今日、各種問題が引き起こされています。

前回の衆議院議員選挙においても各政党にアンケートをお願いしましたが、今回の選挙までの間にも、特に都市交通政策およびその現場において新たな問題が発生しており、国政における早急の議論・行動・解決は待ったなしの情勢です。

今回も各政党に対し、我が国の都市交通を中心とした関連政策に関し、アンケートを取る形で問わせていただければと思います。

ご多忙のなか恐縮ではございますが、ご回答いただければ幸いです

全国路面電車ネットワーク

質問1 地方都市交通のサービスレベル向上

首都圏・関西圏以外の人口40万人以上の都市雇用圏(人口総規模で4,500万人)において、鉄道(特にJR)・バスのサービス低下がみられ、深刻な状況になってきているが、COVID-19以降は顕著になっている。これらの都市圏において、以下の目的を達成するため、運行頻度などの都市交通のサービスレベルを上げる政策の強化と、公的財源の大幅増強が必要である。

例えば、都市交通政策の中心となるべき都市圏内の鉄軌道・バス路線のサービスレベルに関して、欧州等では実施されているように自治体に関与できる制度を創設する必要がある。

- ①渋滞対策・環境負荷低減(例・熊本都市圏のTSMC渋滞対策など)
- ②若年層(特に女子)の流出防止・地方活性化
- ③都市機能と魅力の向上
- ④公共交通運賃等に対する、消費税「軽減税率」制度の適用について検討

【 賛成 ・ 反対 】

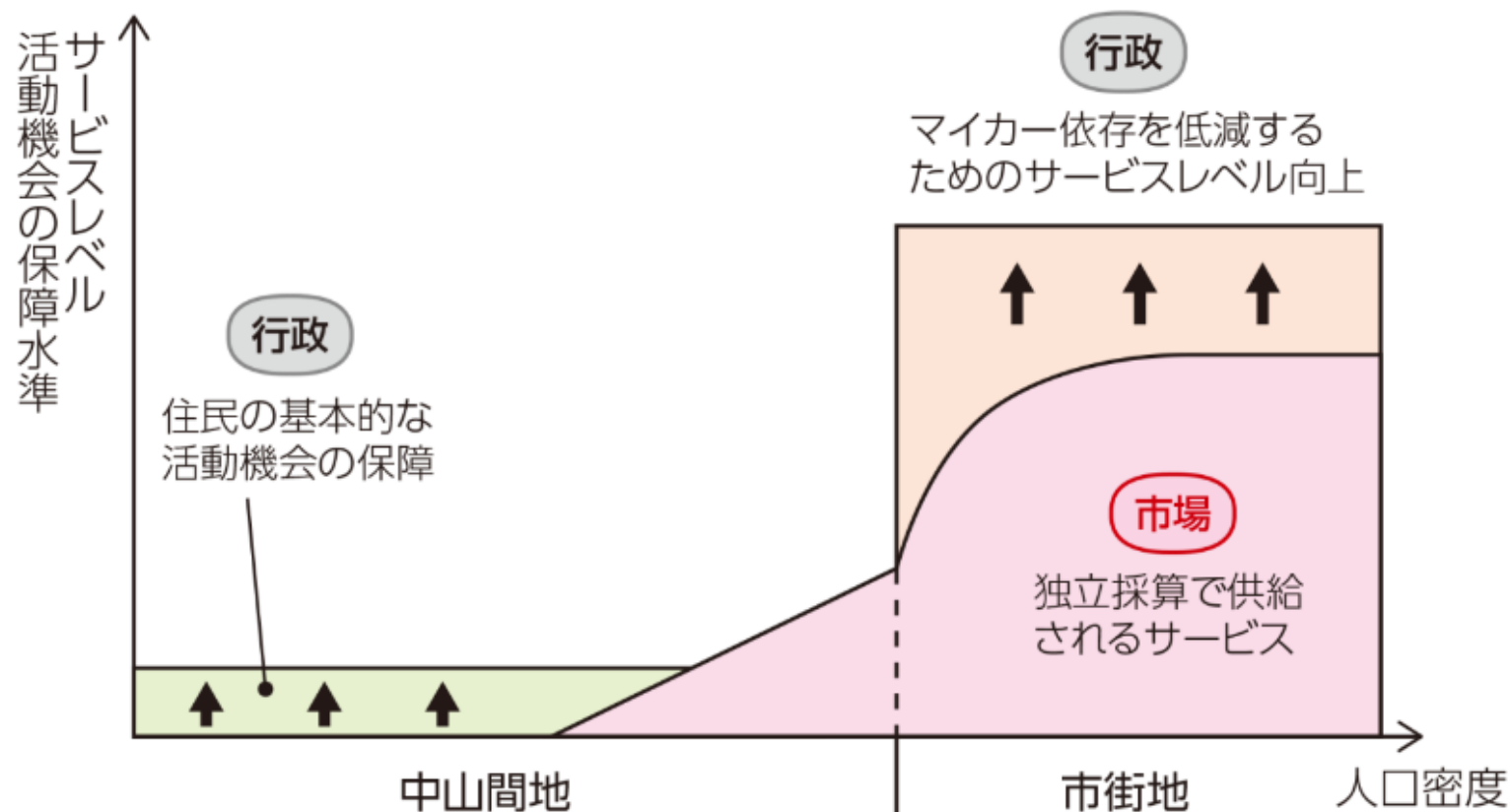
意見・提案(自由回答)

行政用語「地域公共交通」≡不採算で公的関与が必要な公共交通

不採算公共交通は、目的も手段も異なる **2 領域**に分かれる

政策領域	生活支援交通	都市交通
主に発揮させる公共交通の役割	代わりに運転する人がいること	まとめて運ぶこと
取組の基本路線 (代表的な考え方の例)	- マイカーの削減は目指さない。 - マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを供給する。	- 利便性の高い公共交通サービスの供給により、マイカーを削減する。 - あわせて、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図る。
対象とする区域	過疎地	都会

行政用語「地域公共交通」≡不採算で公的関与が必要な公共交通
不採算公共交通は、目的も手段も異なる **2領域**に分かれる



都市圏の数と人口



■ 都市圏以外

■ その他都市圏

■ 地方大都市圏(首都・近畿圏を除く40万以上都市圏)

■ 首都圏・近畿圏

15万人未満の都市圏と都市圏外は人口22%に過ぎない。
車依存でも渋滞は少ない。
不採算な生活交通の確保が課題。

独立採算の公共交通では
車依存・渋滞が深刻になる。
行政主導・公費投入による
サービスレベル向上が課題。

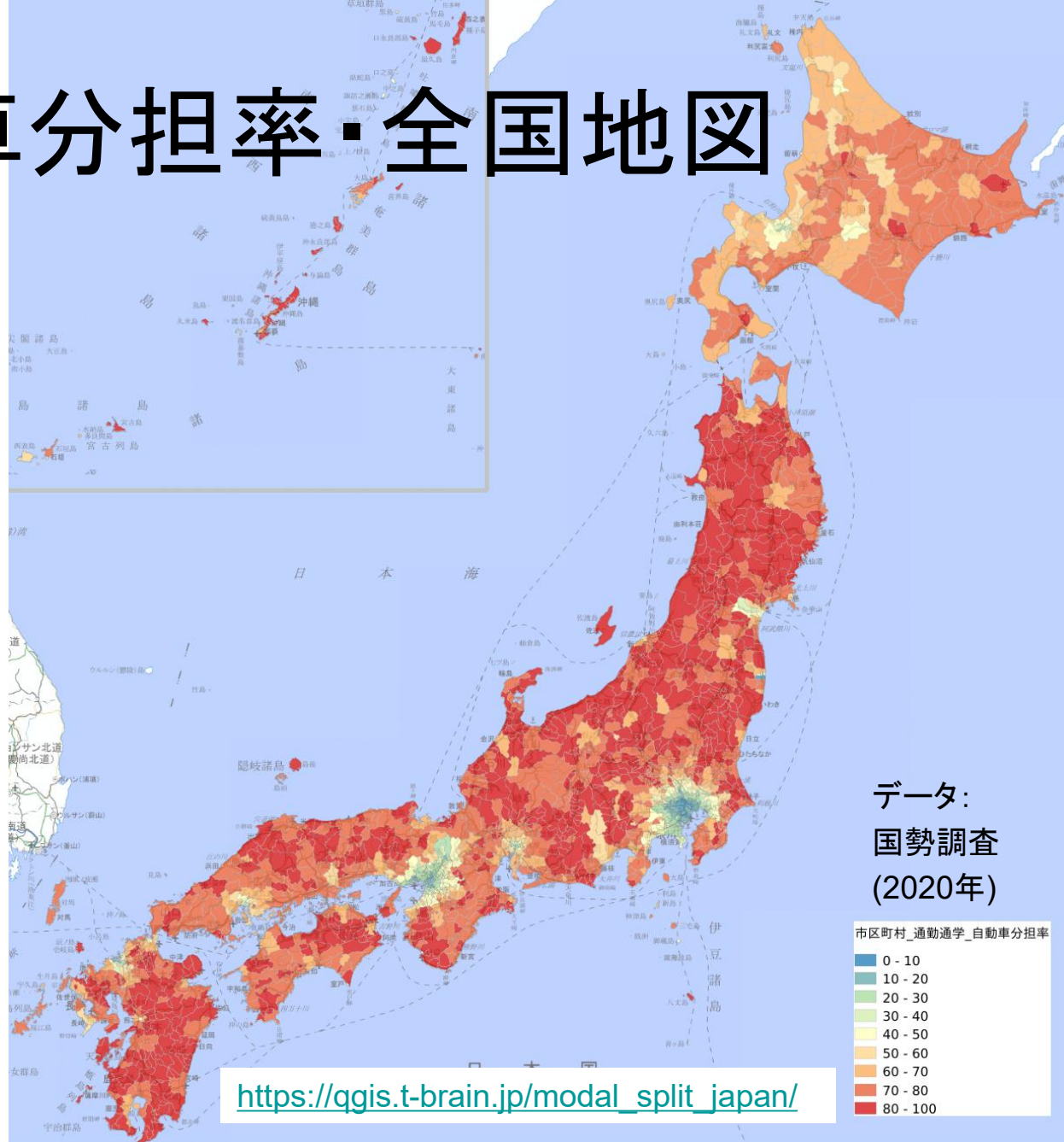
地方の過半が40万以上都市圏
渋滞が課題なのに埋もれがち

高利益な大手鉄道事業者を
中心とした公共交通網に
公がどう公共性を注入するかが課題。

地域交通に飲み込まれた都市交通

(株)トラフィックブレイン 太田恒平 氏 資料より

自動車分担率・全国地図



(株)トラフィックブレイン 太田恒平 氏 資料より

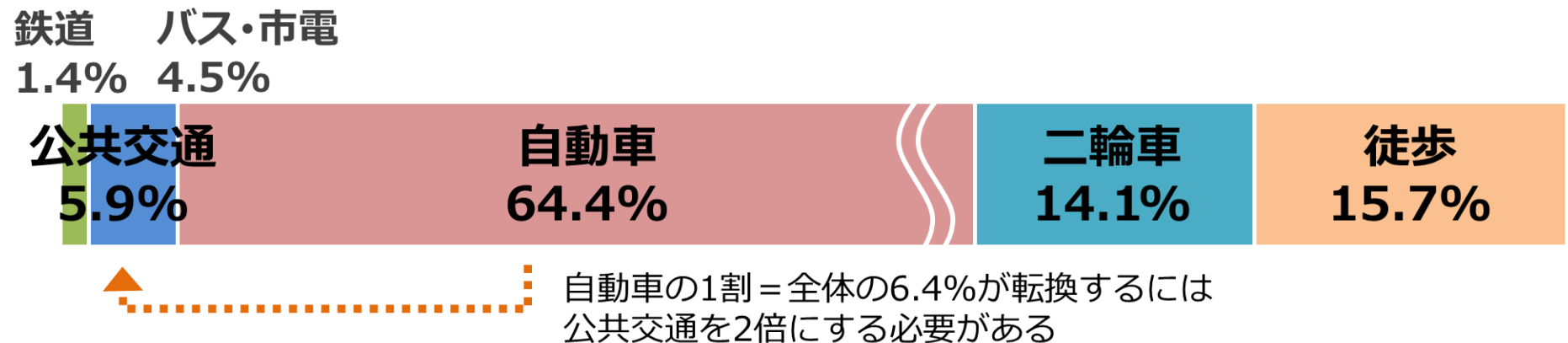
熊本都市圏では渋滞削減のために公共交通の充実をにかけている

「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」

- ①車の交通量が少し(1割)減るだけで渋滞は大きく減少(半減)する
- ②車の1割(6.4%)転換には、公共交通利用は倍増(5.9→12.3%)が必要



熊本都市圏の代表交通手段 (2012年パーソントリップ調査)



列車キロ/営業キロ

民鉄・三セクとJRの運行頻度比較

富山大学特別研究教授 中川大 資料

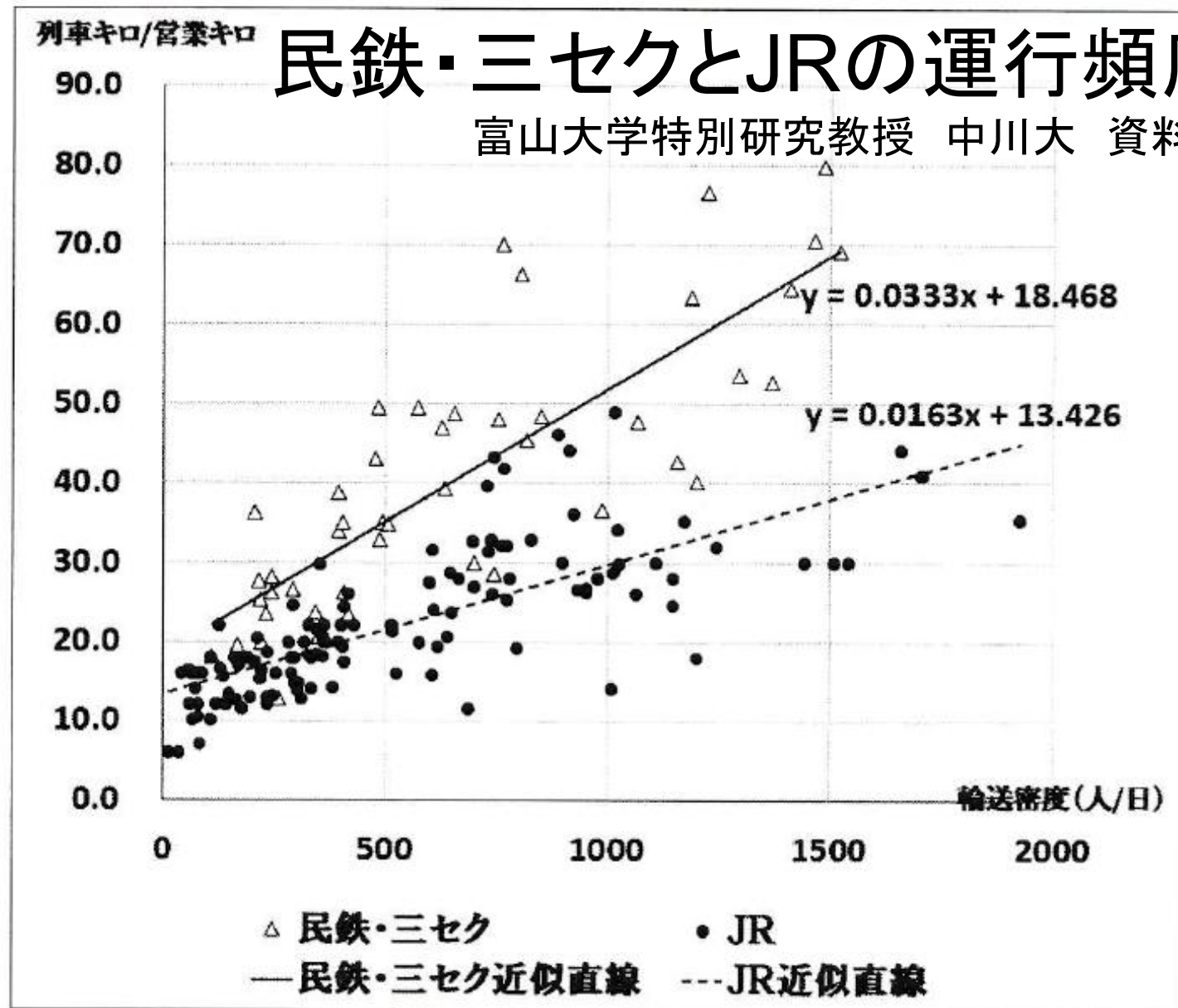


図3 輸送密度と「営業キロあたりの列車走行キロ（運行本数）」
民鉄・三セクの列車運行キロは鉄道統計年報、JRは時刻表を用いて算出（2020年度）

質問2 運転手不足対策

廃止・減便を食い止めるため、公共性が高く国家資格が求められることが多い交通系労働者を、「エッセンシャルワーカー」と位置づけた上で、政府・自治体は省庁横断的な予算措置を講じ、給与・待遇向上のための財源を確保する必要がある。

例えば、運転士等の資格所有者の賃金水準を高く設定し、事業者が支払可能な賃金との差額を公的負担する。もしくは自治体が運転士の賃金を負担し、その賃金を交付税措置の対象とする。

【 賛成 ・ 反対 】

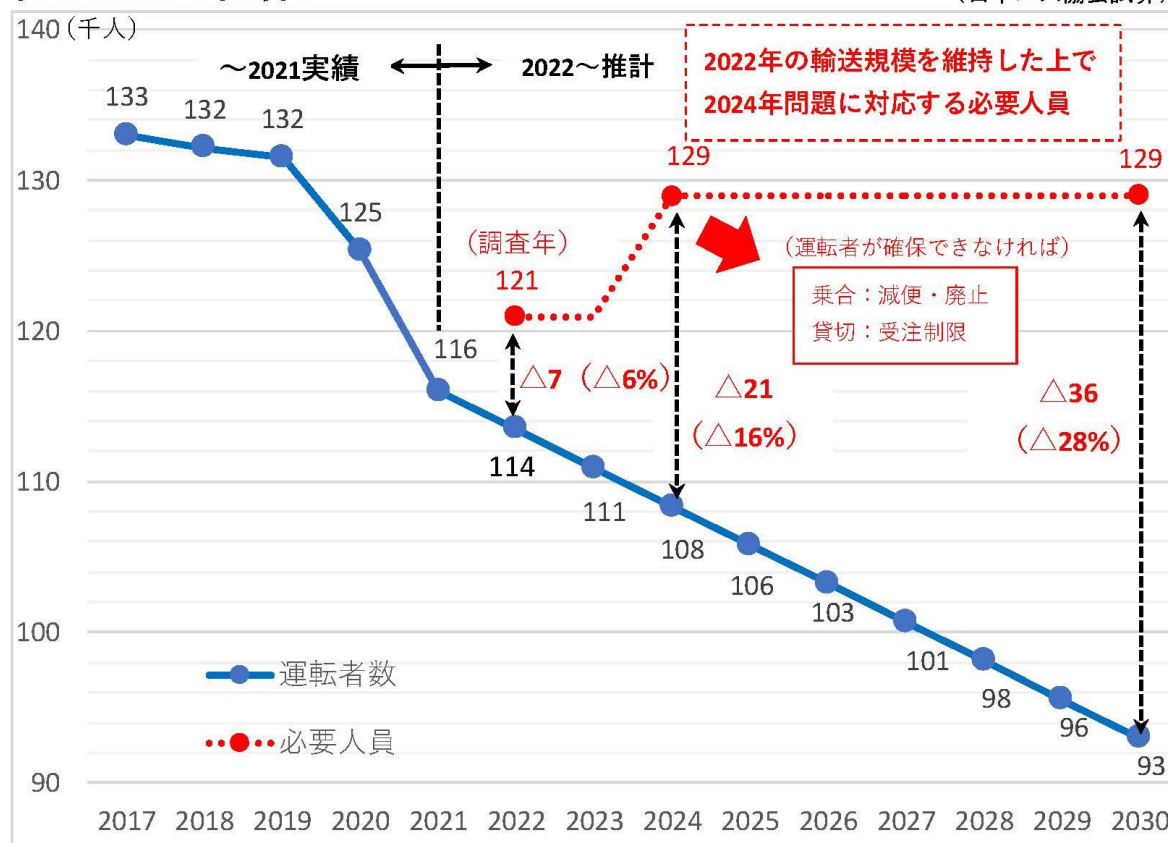
意見・提案(自由回答)

バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて

バス事業の人手不足は、2024年問題も加わり一層深刻化

バス運転者(2030年試算)

(日本バス協会試算)



運転者の賃金アップに対する補助に踏み切る自治体も

質問3 通学定期割引の行政負担

高校生等の通学にかかる運賃負担は子育て世代の家計を圧迫すると共に、定期券の割引分を事業者が負担しているため(全国規模で試算すると約1,864億円)、収支も大きく圧迫している。

通学の定期券等の運賃の割引分は、事業者ではなく、交通予算・文教予算・交付税措置等により行政が負担するとともに、更に低廉にすべきである。

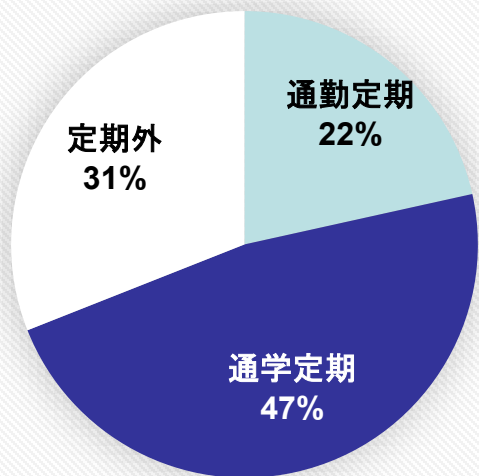
【 賛成 ・ 反対 】

意見・提案(自由回答)

通学定期は収入を確保できていない

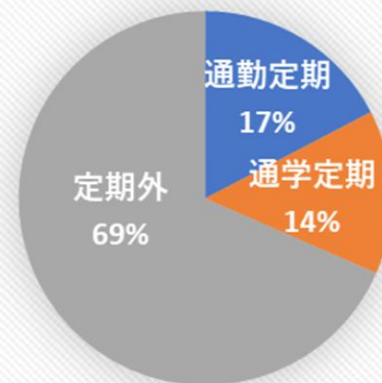
(R4 鉄道統計年報)

「青い森鉄道」輸送人員構成比



■ 通勤定期 ■ 通学定期 ■ 定期外

「青い森鉄道」収入構成比



■ 通勤定期 ■ 通学定期 ■ 定期外

通学定期の対通勤定期割引率(%)

2021年9月・3月定期券(50%以上の割引事業者)



全国路面電車ネットワーク作成

事業形態別 通学定期減収額影響試算表

	通学定期収入	運輸総収入	通学定期の比率		通勤定期との単価差による減収試算		一般料金との単価差による減収試算	
			収入	輸送人員	減収額	減収率	減収額	減収率
	億円	億円	%	%	億円	%	億円	%
大手16社	712	16,222	4.4	13.1	1,068	6.6	1,597	9.8
並行在来各社	20	112	18.4	42.1	14	12.1	31	27.2
公営	267	5,573	4.8	9.8	218	3.9	315	5.7
その他中小	214	3,171	6.7	13.1	151	4.7	241	7.6
JR	1,198	43,722	2.7	13.6	413	0.9	1,352	3.1
合計	2,411	68,800	3.5	12.8	1,864	2.7	3,536	5.1

鉄道統計年報（平成30年版）により試算、定期券価格は2021.9（3ヶ月用）

全国路面電車ネットワーク作成

質問4 公共交通のデータ整備・情報公開の強化

公共交通政策の透明性確保に必要なオープンデータの整備が、欧米に比べ極端に遅れている。

時刻表や位置情報等のサービス情報や利用者数・収支等の実績について、データの迅速な整備・公開を全事業者に義務付ける制度(EU並みに)とすべきである。また、国・自治体はこのデータを迅速に活用出来る体制のもとに都市交通政策や地域交通政策を立案し、実行すべきである。

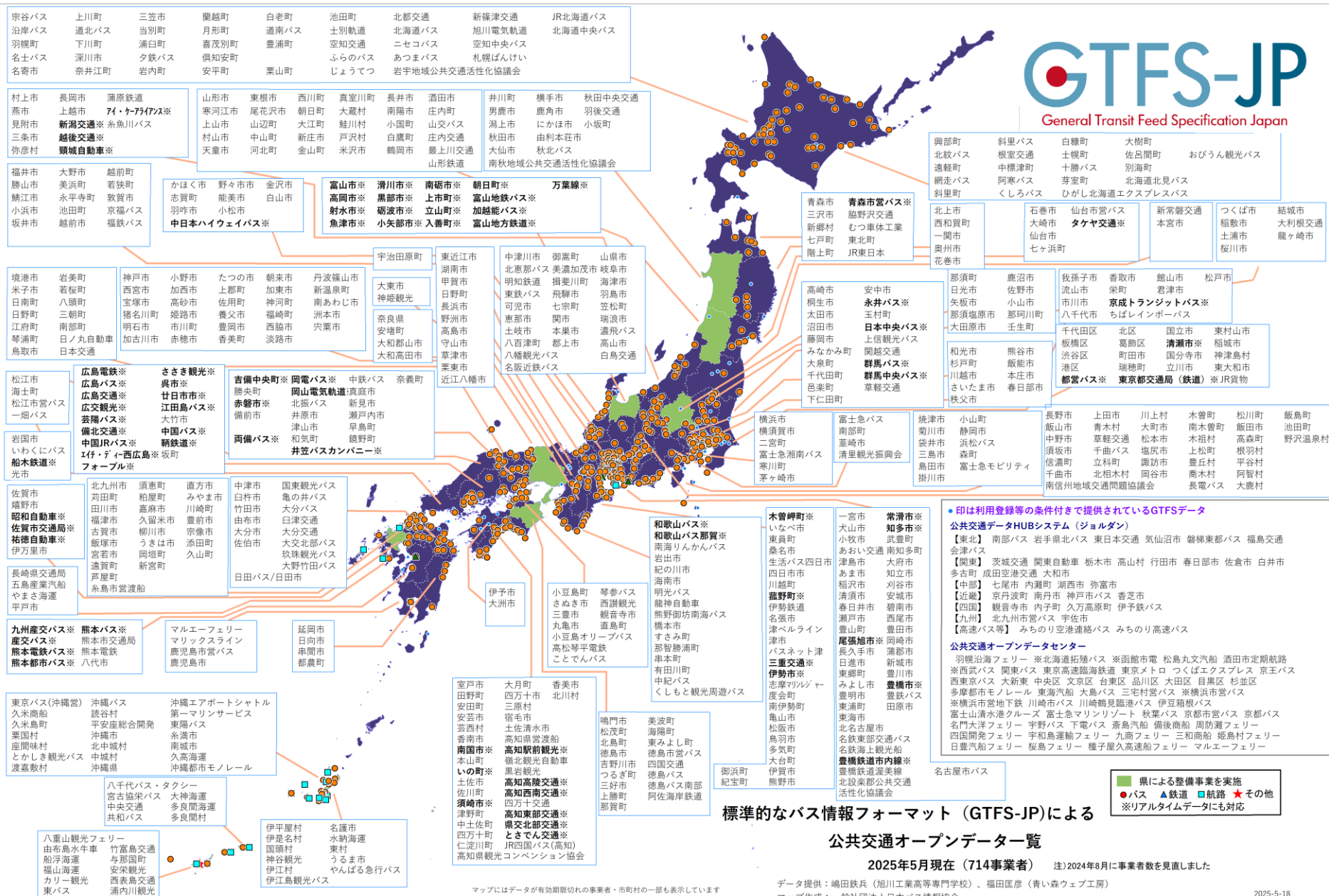
【 賛成 ・ 反対 】

意見・提案(自由回答)

MaaSの基盤、大手私鉄・JRのオープンデータが無い



GTFS-JP
General Transit Feed Specification Japan



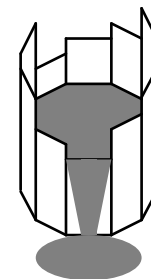
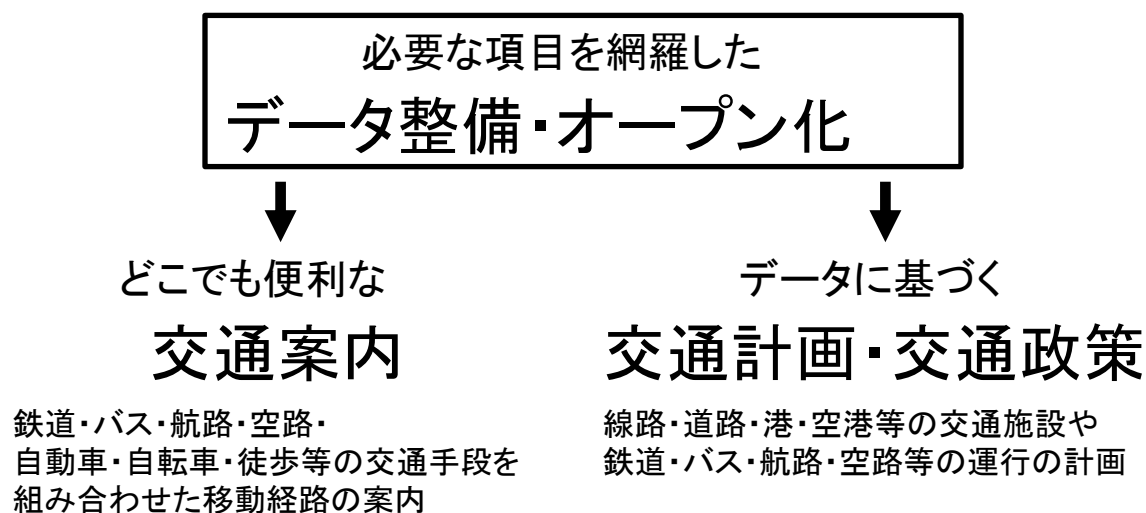
(2024年3月時点)



国への交通データ整備の要望

NPO法人 公共の交通ラクダ(RACDA)、全国路面電車ネットワーク

必要なデータに不足があれば、一部のデータがあっても分析に活用できず、データに基づく交通案内や交通計画・交通政策はできない。
必要なデータが揃い、データを活用して社会を改善できるように、バックキャスティングによる計画的な交通データの整備・オープン化を要望する。



ドベネックの桶

(データの活用は
不足する部分に
制約される)

データの囲い込みをせず、広く透明性のある社会の改善へ繋げる

全国路面電車ネットワーク作成

質問5 ガソリン補助拡充だけでなく走行距離税を主体とした交通全体に対する財源に転換すべき

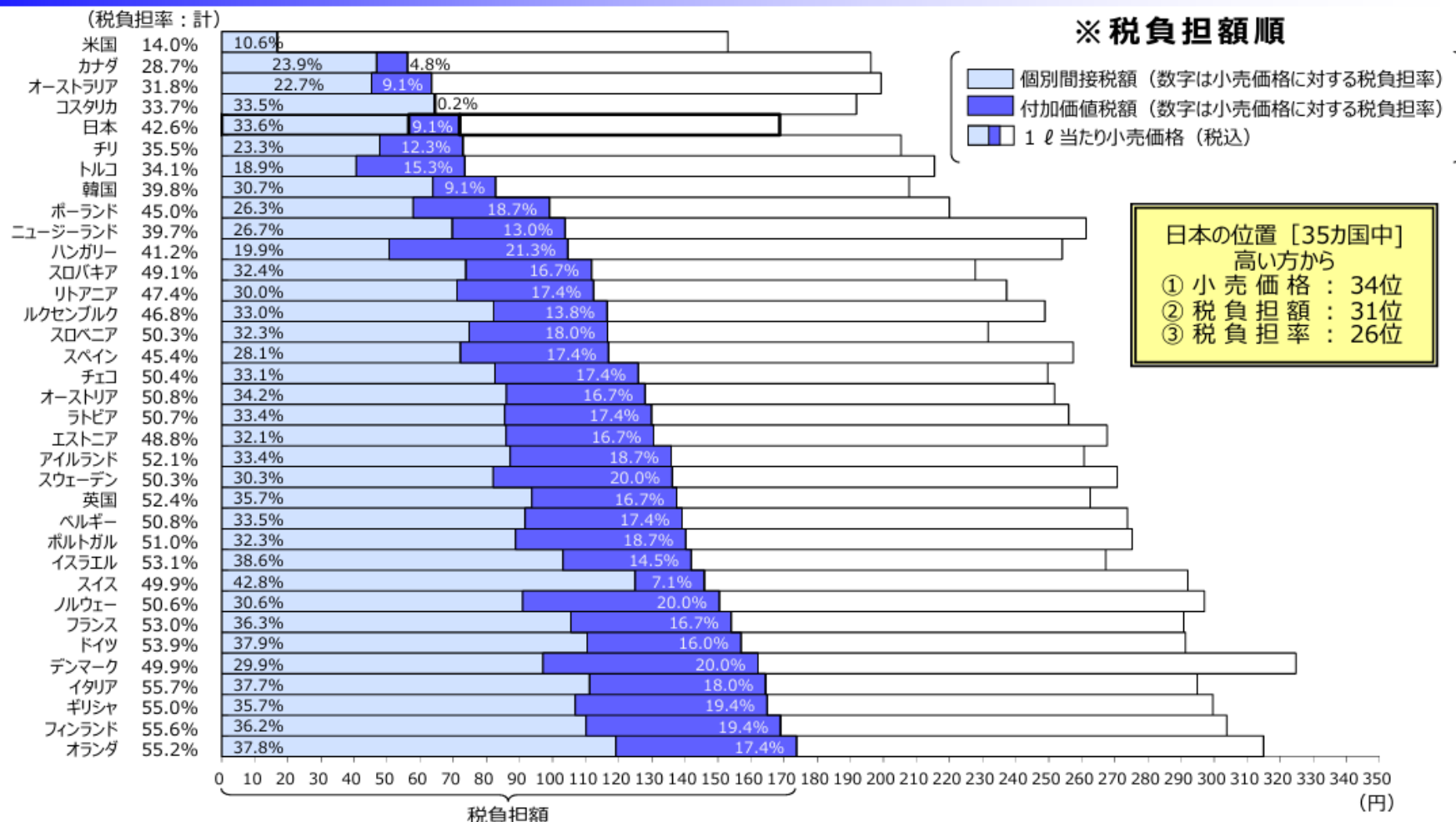
ガソリン価格高騰に対する補助金累計は既に9兆円にも及ぶ(参考:全国のバスをすべて無料にした場合の支出年間約7000億円)。

ガソリン代補助は富裕層にも及び、逆進性も高く、脱炭素の潮流にも反する。電気自動車はガソリン税を負担せず、道路施設維持のための負担の公平を図る観点からも、今後暫定税率・消費税二重課税問題の是正のみならず、「走行距離税」を主体とした税制への切り替えなど、交通全体に対する財源のあり方を抜本的に転換するべきである。

【 賛成 ・ 反対 】

意見・提案(自由回答)

OECD加盟国（38カ国）におけるガソリン 1 ℓ 当たりの価格と税の比較（2023年第3四半期）



- (注1) 原則、IEA"Energy prices and taxes"から2023年第3四半期のデータ入手できる国を記載。2023年第3四半期のデータが存在しない国については、それぞれ取得可能な最新データを記載している（スロバキア・チリ：2023年第2四半期、コスタリカ：2022年第4四半期）。なお、コロンビア、アイスランド、メキシコについては、比較可能なデータが存在しないため、掲載していない。
- (注2) 個別間接税にはエネルギー消費に課される付加価値税に相当しないすべての税（例：エネルギー税、炭素税）が含まれ、日本の個別間接税は、揮発油税、地方揮発油税及び石油石炭税である。なお、ガソリンに係る日本の石油石炭税の本則税率は2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2.8円/ℓとなっており、本比較では、これを基に計算している。
- (注3) 日本の消費税及び地方消費税は、付加価値税に区分している。なお、米国は、連邦における付加価値税は存在せず、地方税として小売売上税は存在するものの、IEAによると平均的な小売売上税を計算するために必要な細分化された消費データが入手困難なため、上記グラフでの付加価値税額には含まれていない。
- (注4) 四捨五入の関係上、各項目の計数の和が合計値と一致しないことがある。
- (備考) 邦貨換算レートは、基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：データに対応する四半期の平均値を適用。

質問6 公共交通には「独立採算制」ではなく公費を投入しサービスレベルを向上すべきである

公共交通は広範囲な外部経済効果を持つにもかかわらず、日本では「独立採算」が原則である事によって、地方のサービスレベルは向上しないことで、車依存により都市部では渋滞が解消せず、免許を持たない世代には移動しにくく、ますます住みにくい街となって空洞化が進み、東京一極集中を加速させる要因にもなっている。

世界の多くの国では、行政の責任の下でサービスレベルの向上を図っており、利用者が大幅に増加し、住みやすく、賑わいや経済の活性化が見られる国も少なくない。わが国も、公共交通は「公共サービス」であると位置づけて、行政の責任の下で、公費を投入する枠組(例：欧州のPSO(公共サービス義務)に準じた制度等)に変える必要がある。

【 賛成 ・ 反対 】

意見・提案(自由回答)

質問7. その他、交通政策に関し、貴党における考え方など、ご自由にお書きください。

鉄軌道は事業者負担が多く、バリアフリー化が進まない

低床UD電車率27年で47.3%

低床電車リスト
部類別

RACDA調べ

2024-0331現在

参考・「路面電車年鑑2024」イカロス出版(株)

追加分修正

参考・「日本の路面電車ハンドブック 2018年版」, 日本路面電車同好会, 2018

NO	事業者	従来車				低床車					低床	全車両	UD車率 %	UD率 %
		単車	2,3連接	3,5連接	合計	内旧型	単車	2,3連接	3,5連接	UD電車				
		12m級	18m級	30m級			12m級	18m級	30m級					
	札幌市交通局	23			23	13	10	3		13	13	36	36.1	41.0
	函館市交通局	26			26	20	1	5		6	6	32	18.8	29.7
	宇都宮ライトレール				0	0			17	17	17	17	100.0	100.0
	東京都電荒川線				0	8	33			33	0	33	100.0	100.0
	東急世田谷線				0	0		10		10	0	10	100.0	100.0
	富山地方鉄道	15			15	10		15		15	15	30	50.0	66.7
	万葉線	5			5	5		6		6	6	11	54.5	70.6
	福井鉄道		9		9	1			5	5	5	14	35.7	45.5
	えちぜん鉄道				0	0		2		2	2	2	100.0	100.0
	豊橋電鉄	12			12	5	3	1		4	4	16	25.0	29.4
	京福電鉄				0	1	27			27	0	27	100.0	100.0
	阪堺電気軌道	31			31	13		4		4	4	35	11.4	20.5
	岡山電気軌道	19			19	2		3		3	3	22	13.6	24.0
	広島電鉄	55	1	33	89	35		18	31	49	49	138	35.5	45.3
	伊予鉄道軌道線	14			14	14	24			24	24	38	63.2	63.2
	とさでん交通	59			59	52		4		4	4	63	6.3	11.9
	長崎電気鉄道	62			62	40		8		8	8	70	11.4	20.5
	熊本市交通局	35	2		37	23		8		8	8	45	17.8	29.1
	鹿児島市交通局	39			39	10		17		17	17	56	30.4	46.6
	合計	395	12	33	440	252	98	104	53	255	185	695	36.7	47.3

福井鉄道にはえちぜん鉄道キーポ2輦を含む、坊ちゃん列車は含まない

26.6 %

総車両数は、新車納品後の退役車両の計算など、若干の誤差がある

1960年代までの車台を旧型として集計、ただし電装品など流用は多く、未整理情報

交通・高校生・人口との負のスパイラル

まさに逆転の発想が必要
モーターを逆転して発電機に

赤字拡大

増便こそが人口対策に有効

乗客減少

コストカット

廃線・廃止

減便・サービスカット

地域消滅

人口減少

自動車通勤・送迎

税収減

地価下落

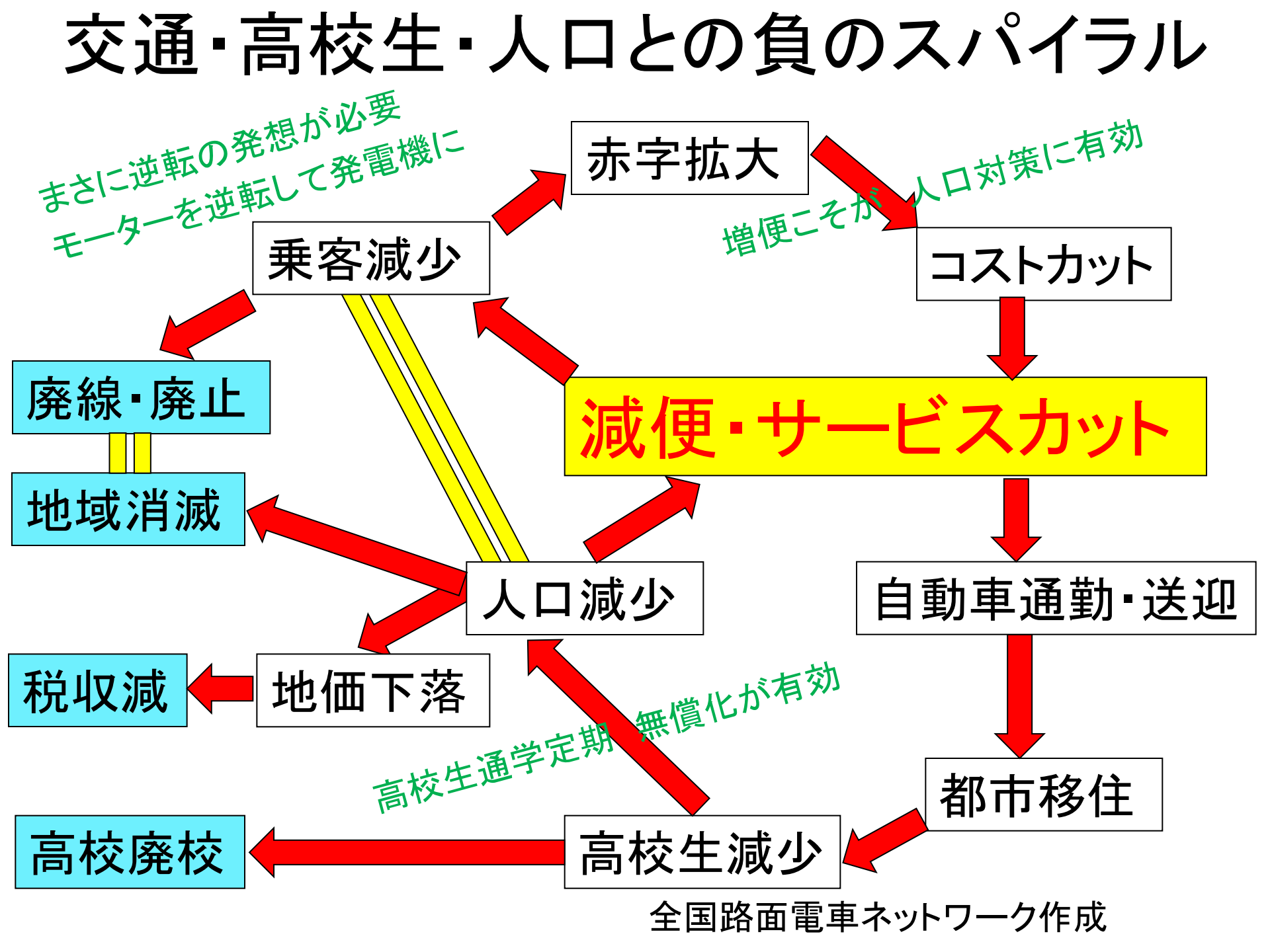
高校生通学定期 無償化が有効

都市移住

高校廃校

高校生減少

全国路面電車ネットワーク作成



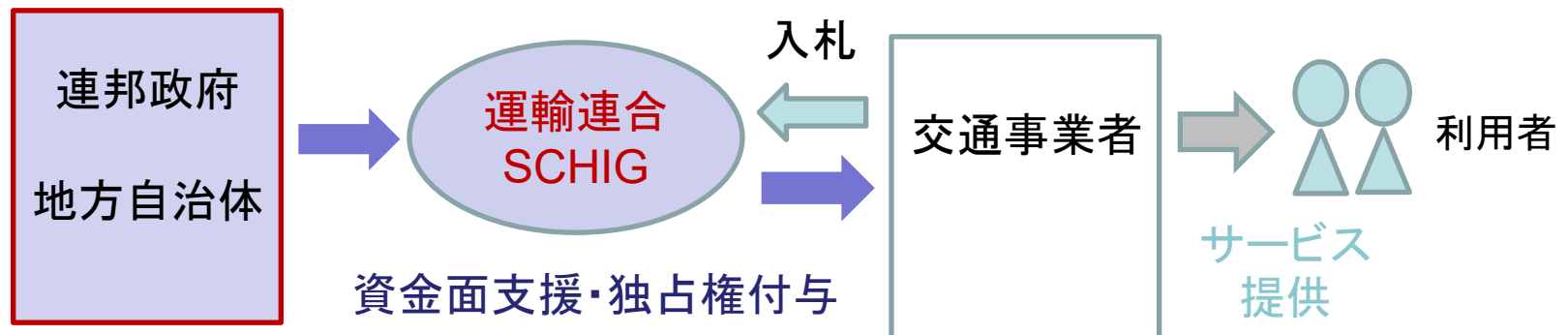
欧州の公共交通における官民分担

全国路面電車ネットワーク作成

「公共サービス」の公共交通

- 官民で公共サービス契約を締結。官が公共サービスを発注し、受注者に公的資金による支援、独占的な運営権を与える一方、受注者である民間事業者は、**公共サービス義務(PSO: Public Service Obligation)**の下、サービス提供を求められる。
 - EU規則1370/2007
- オーストリアの場合、広域の交通圏を管轄する専門組織の運輸連合（100%州出資）が、交通計画の策定に関わるとともに、契約の実務を政府・自治体に代わって担当。連邦鉄道については、連邦の公的組織SCHIG(鉄道インフラサービス会社)が契約事務を担当。

【PSOのしくみ】



資料9 欧州の公共交通における官民分担

全国路面電車ネットワーク作成

「公共サービス」の公共交通（続き）

- 路線、運賃等は基本的に官が決定。
 - 鉄道では、ノウハウを有する事業者とも協議
- 契約に当たって、運営権獲得に際しての入札等が義務
 - EUも過渡期を設け、各国の実情に合わせ随意契約から徐々に移行。
- 契約上、**ボーナスペナルティ制度**や**需要リスク**を民間事業者が有する形（純費用契約）を採ることで効率性を維持。

