

全国路面電車ネットワークアンケートご回答

自由民主党政務調査会

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、欧州等で実施されているように自治体が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)

(その他)

列車のダイヤ設定や利用者の利便性に関しては、鉄道事業者が、輸送実態や現場の利用者のニーズを踏まえて判断することが適切であると考えています。

他方、鉄道が公共交通機関の一つとして大きな役割を担っていることに鑑み、国から鉄道事業者に対し、安全で安定的な運行を確保しつつ、需要に応じた運行ダイヤの設定や利用者の利便に配慮するよう働きかけているところです。

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)

(その他)

鉄道は公共交通機関の一つとして大きな役割を担っており、その担い手である「鉄道運転従業者」

の賃金上昇が適切に図られる環境の整備が重要であると考えています。

国においては、賃金上昇を適切に運賃に反映できるよう、鉄道運賃水準の算定根拠となる「総括原価」の算定方法の見直しを行っております。また、賃上げに資する補助金の鉄道事業者による活用を促進するため、説明会の開催や活用事例の紹介を行っております。さらに、人手不足に対応するため、鉄道事業者によるデジタル技術を活用した効率化・省力化の取組みに対して支援を行っていきます。

3. 通学定期割引の行政負担

高校生等の通学にかかる定期券の割引分は、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)、収支を大きく圧迫し、赤字の拡大を招いている。同時に、事業者が割り引いた運賃であっても子育て世代の家計を圧迫している。

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）

（その他）

自治体と地域の交通事業者が連携し、高校生等に安価で安全な通学手段が提供されることは、交通政策上の重要課題であると考えます。既に一部の自治体では、路線バス事業者に補助金を交付したり、大学生や高校生の通学費用を助成したりする動きも見られますが、学校の立地を含む通学事情は地域によって異なります。行政の貢献の在り方を一律に定めることは、必ずしも適切ではないと考えます。

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）

（その他）

オープンデータの取組に関しては、JR東日本が公共交通オープンデータチャレンジ 2024 において時刻表や列車の運行情報の提供を行うなど様々な取組みが行われていると承知しています。

また、各鉄道事業者の輸送人員や旅客運輸収入等が記載された「鉄道統計年報」は、電子データにより一般に公開され、そのデータの商用使用は制限されていないものと承知しています。

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）

（その他）

交通関係の税制について、マルチパスウェイ戦略に基づく多様な動力源の併存、国・地方の安定的な財源確保、カーボンニュートラル目標等の観点から、今後、公平・中立・簡素な課税のあり方について、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行います。

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）

（その他）

わが国の鉄道事業については、基本的には民間事業者が営利事業として営んでいますが、鉄道施設の安全確保や地域住民の交通手段の確保、利用者の利便性向上等は重要と考えており、これらのための支援制度等を設けています。

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。

路面電車をはじめとした地域交通は、地方創生の基盤です。「交通空白」の解消に取り組むとともに、地域交通の「リ・デザイン（再構築）」を全面展開し、地域活性化につなげていきます。