

シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』
第11回 「個別テーマにフォーカスしたディスカッション」 その1

通学定期の割引原資は 誰が負担するべきなのか？

令和6年2月

北勢線とまち育みを考える会

今日のディスカッションのテーマは・・・

通学定期券は通常通勤定期券に比べてかなり割安な金額に設定されています。地域の移動手段として鉄道が大きな役割を担っていて一般旅客が多ければ、その割引総額は全体の収入から見れば大した額ではなく、内部補助で補ってもさほど問題にはなりません。ところが、利用者の大部分が通学する高校生というローカル線では、内部補助でやりくりできるような状況にはありません。

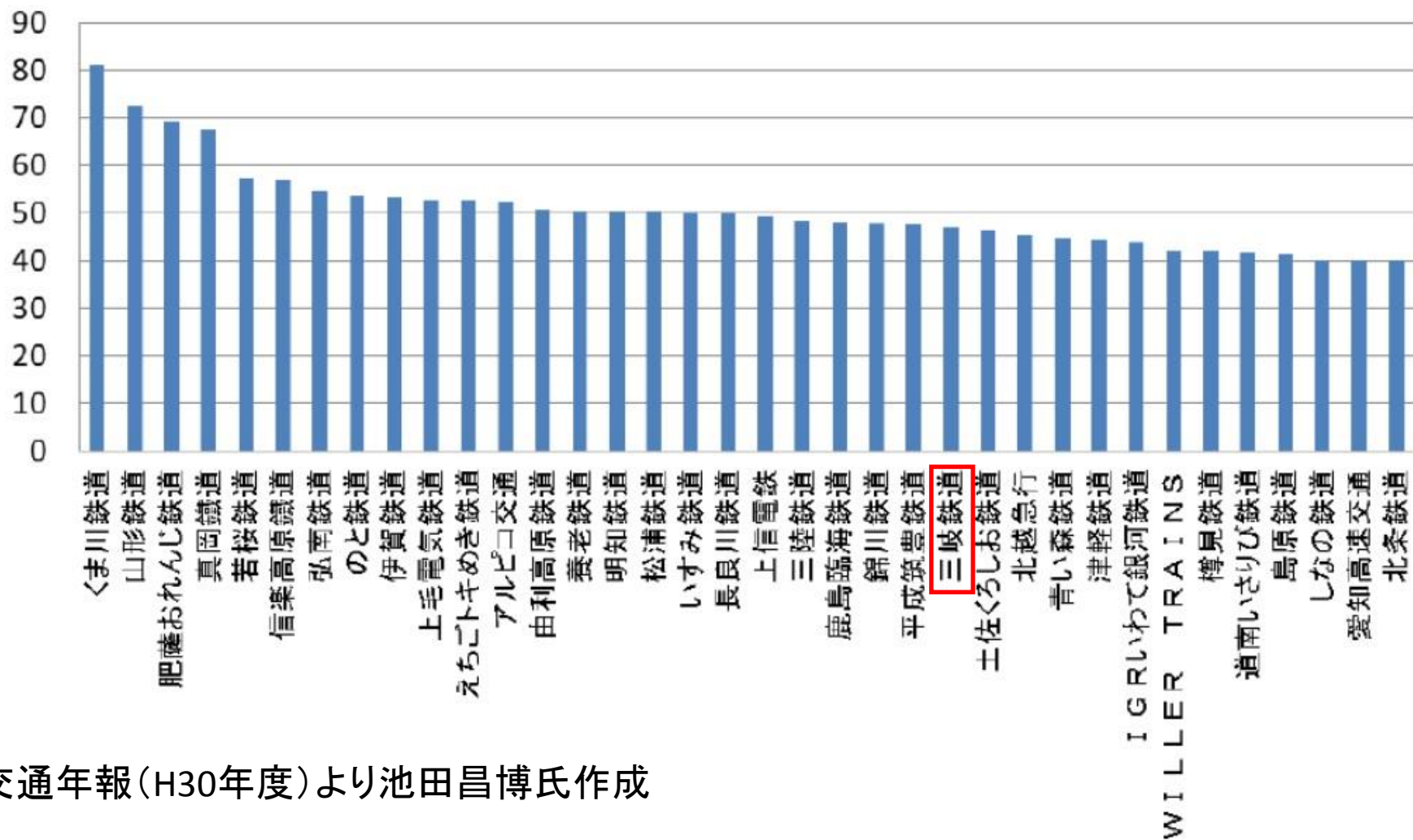
そこで、今回はこれまで内部補助で賄ってきた通学定期券の割引のあり方について考えてみたいと思います。

話題提供プレゼンテーション

通学定期の割引は
どうなっているのか

通学定期利用者比率

ローカル鉄道における全利用者に対する通学定期券利用者の割合



鉄道交通年報(H30年度)より池田昌博氏作成

ローカル線は利用者の多くが高校生

第三セクター鉄道等を含む地方のローカル鉄道では、利用者の多くは高校生を主とする通学需要が占めています。通学定期利用者の比率の高い事業者を順に並べてみると、熊本県のくま川鉄道の80.9%を筆頭に、**通学定期利用者が40%を超える事業者が36事業者**もあります。ここにランクインしている事業者には大手民鉄やJRは全くなく、新幹線並行在来線や大手民鉄から切り離された事業者を含むローカル鉄道ばかりが並びます。わが北勢線については、ここでは事業者単位の集計になっていて北勢線と三岐線の区別はされていませんが、三岐鉄道として24位にランクされています。

業態別通学定期の比率

事業者の業態別通学定期の比率

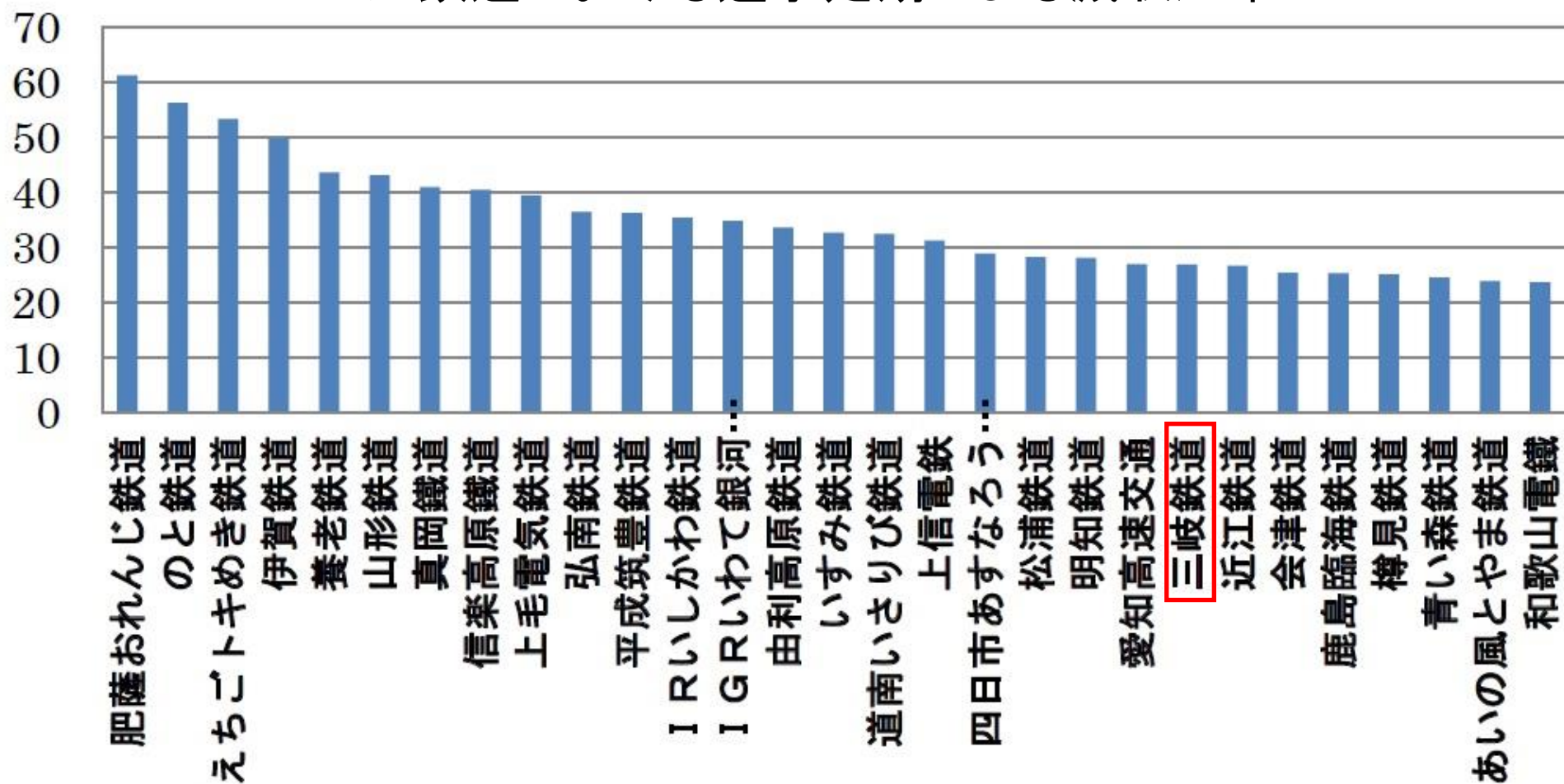
	通学定期 収入	総運輸 収入	通学定期の比率		定期単価差による減収試算			一般料金との減収試算		
			収入	人員	割引前通 学定期収 入	減収額	減収率	割引前通 学定期収 入	減収額	減収率
	百万円	百万円	%	%	百万円	百万円	%	百万円	百万円	%
大手16社合計	71,181	1,622,232	4.4	13.1	177,979	106,797	6.6	230,915	159,733	9.8
並行在来8社	2,063	11,213	18.4	42.1	3,414	1,351	12.1	5,115	3,053	27.2
公営合計 12社	26,673	557,299	4.8	9.8	48,488	21,815	3.9	58,173	31,499	5.7
その他中小 116社	21,372	317,091	6.7	13.1	36,428	15,056	4.7	45,552	24,181	7.6
小計 152社	121,288	2,507,834	4.8	12.4	266,308	145,020	5.8	339,755	218,466	8.7
北海道旅客鉄道	3,500	71,208	4.9	21.0	4,376	876	1.2	4,652	1,151	1.6
東日本旅客鉄道	66,298	1,856,768	3.6	11.8	88,902	22,605	1.2	142,168	75,870	4.1
東海旅客鉄道	10,080	1,396,678	0.7	15.9	13,640	3,560	0.3	21,576	11,496	0.8
西日本旅客鉄道	28,224	873,475	3.2	15.5	37,820	9,596	1.1	60,350	32,126	3.7
四国旅客鉄道	1,868	22,550	8.3	38.0	2,614	746	3.3	4,094	2,226	9.9
九州旅客鉄道	9,784	151,482	6.5	26.8	13,760	3,976	2.6	22,130	12,347	8.2
JR計	119,754	4,372,161	2.7	13.6	161,112	41,358	0.9	254,970	135,216	3.1
					0	0				
総合計 158社	241,042	6,879,995	3.5	12.8	427,420	186,378	2.7	594,725	353,682	5.1

大手やJR本州三社と地方ローカル線の差は歴然

通学定期利用者の比率を比べてみると、大都市を中心とする公営交通は10%未満、大手民鉄やJR本州三社10%台であるのに対して、JR三島会社、並行在来線各社等は20%超と軒並み高い割合となっています。特に並行在来線は42%と突出した高い比率となっています。地方では、利用者の大部分が通学定期券利用者であることが良く分かります。

通学定期による減収比率

ローカル鉄道における通学定期による減収比率



ローカル線の通学定期の負担は非常に大きい

通学定期は通勤定期に比べて高い割引率となっているため、その分だけ通勤定期に比べて減収となってしまいます。ローカル線では通学定期利用者の比率が高いためにその負担は非常に大きなものとなってしまいます。

通学定期による減収は最大の肥薩おれんじ鉄道にいたっては、60%超というデータが出ています。ローカル鉄道においては軒並み20%以上の減収の事業者がずらり並んでいます。三岐鉄道も30%近い減収となっています。

並行在来線、大手民鉄から分離路線は特に高い

JRや大手民鉄では通常、通学定期の割引率が中小民鉄よりも高く設定されていました。JRから新幹線並行在来線として第三セクターに移管された路線や大手民鉄から経営が分離された路線において、通学定期負担が特に高くなる傾向にあります。

JRや大手民鉄の経営から離れたからと言って、通学定期の割引率を大幅に引き下げるわけにはいかなかったという事情もあるようです。

内部補助
誰が誰を助けているのか？

内部補助の考え方

内部補助の考え方では、一つの事業体が複数のサービスを提供しているときに、あるサービスで発生した損失を別のサービスで得られた利益で補填します。公共交通の運賃にこれを適用すると、**独立採算**の基本原則がありますので、事業体のサービス全体で採算が取れるように帳尻を合わせることになります。

減収分の負担は実際には他の鉄道利用者

交通の運賃は、**受益者負担**という原則もありますので、実際に割引による運賃の減収分は、結局、鉄道の便益を受けた人たち、すなわち鉄道を利用した他の利用者が支払った運賃で賄われることとなります。他の利用者は受益者負担の名のもとに、本来自分が負担すべき運賃に加えて、割引で生じた減収分まで負担させられていることとなります。

内部補助で処理されるさまざまな割引

鉄道運賃の主な割引制度

	制度の概要	割引率	国庫負担
学生旅客運賃割引	学生の修学上の経済的負担を軽減することを目的として、JRの乗車区間が片道101km以上の区間を学生が通常旅客運賃が2割引される制度	2割(運賃のみ)	無
身体障害者者割引	身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者と介護者	5割	無
戦没者遺族割引	靖国神社に合祀された戦没者(昭和19年までに合祀された者を除く。)の遺族のうち、戦没者遺族旅客運賃割引証(以下「旅客運賃割引証」という。)の交付を受けた者が、靖国神社に参拝時に割引き。(孫まで)	5割	無
被救護者割引	JRが指定する救護施設に救護される者(救護する者を補助する者)が鉄道を利用する場合に、被救護者旅客運賃割引証を提出したときは1人1回に限り、片道または往復の乗車料金が割引き。	5割	無
戦傷病者乗車券	戦傷病者特別援護法(昭和38年法律第168号)の規定に基づき、戦傷病者及びその介護者が旅客鉄道会社の鉄道又は連絡線に無賃で乗車船した場合の運賃について、国庫負担する。また、旅客鉄道会社において実施している当該者に係る特別急行料金及び普通急行料金の無料取扱いについても、同法の趣旨及び旅客鉄道会社の負担軽減の見地から、その一部を国が負担する。	運賃無償	有

内部補助の考えによる割引

内部補助によって賄っている割引は通学定期だけではありません。学割をはじめとしてさまざまな割引があります。戦傷病者割引は国庫負担がありますが、その他多くの割引は国庫負担はなく、内部補助によって賄われます。

鉄道を使わない人たちは負担から逃れている

通学定期の割引が内部補助で賄われているということは、鉄道を使わない人たち、すなわち車通勤をしているような人たちは、地域の子どもたちの通学の足の確保に対して、その負担から逃れていることになります。少子化が問題となっている昨今、地域みんなで支えあうのが筋ではないでしょうか。

スクールバスでは文教予算で面倒見てもらっていますが

同じ通学の足の確保であっても、**スクールバス**を走らせるとなると、その費用は通常**文教予算から捻出**されます。この場合は地域全体がみんなで支えあう仕組みになります。交通機関が違うだけで、どうして支え方が違ってくるのでしょうか。

北勢線における
通学定期による減収は？

通学定期の通勤定期からの割引率

阿下喜～西桑名(1か月)

通勤定期 19,380 通学定期 13,260

通学定期/通勤定期=0.6842

楚原～西桑名(1か月)

通勤定期 16,340 通学定期 11,180

通学定期/通勤定期=0.6842

通学定期は通勤定期の約31.5%引きの料金

利用実績(令和元年度)から利用者数を推計します

定期外は1日当たりとするには365日均等割り

定期券は通勤日数年間250日、通学日数230日として

定期外	784,828	/365日/2	1,080人往復
-----	---------	---------	----------

通勤定期	674,460	/250日/2	1,350人
------	---------	---------	--------

通学定期	1,092,446	/230日/2	2,375人
------	-----------	---------	--------

計	2,551,724	/365	7,000人/日
---	-----------	------	----------

現行、1利用者当たりの平均単価は？

仮に平均利用距離およそ 8.2kmが平均利用単価と考え
西桑名・穴太間(8.0km)程度と想定すれば

定期外 300円

通勤定期(1か月) 11,400円

通学定期(1か月) 7,800円

となります。

年間運賃収入は平均単価 × 利用者数で

定期外	235,000,000円
通勤定期	185,000,000円
通学定期	222,000,000円
計	642,000,000円

程度と推定できます。

通学定期も通勤定期と同額であれば

通学定期券も通勤定期と同等の値段であると仮定すると

定期外	235,000,000円
-----	--------------

通勤定期	185,000,000円
------	--------------

通学定期	325,000,000円
------	--------------

計	745,000,000円
---	--------------

となります。

約 103,000,000円 が通学定期による減収と推定できます。

通学生の割引のために一般の運賃が割高に

少なめに見積もっても、ざくっと1億円くらいは通学定期の割引のために他の利用者の運賃負担となっているということです。北勢線では赤字補填のために補助金を入れていますので、直接的には一般運賃が割高になっているということにはなりません。ただし、鉄道の赤字額が本質的な赤字額よりも過大に評価され、鉄道の評価を下げていることになってしまいます。

北勢線赤字補填の3分の1は通学定期割引のため

通学定期の割引のために1億円くらいはかかっているとすれば、北勢線の赤字補填の約3割近く1は通学生の足を確保するための費用だったということです。それでもやっぱり赤字補填は無駄ですか。

子どもたちの足の確保
だれが責任を持ってやるのか

多くの路線は地域の大切な足として機能している

通学定期比率が非常に高い路線は朝夕の通学時間には**高校生でいっぱい**です。でも、これはある意味、地域の足としてしっかり機能している証拠でもあります。この路線が無くなってしまうと、子どもたちは高校に通うことができなくなってしまう。たとえ通うことができたとしても、通うことができる高校の選択肢が狭まります。将来のある子どもたちが自分のやりたいこと、自分が学びたいことを自由に選べなくなるようにしてはいけません。

高校生の足を確保するためにも

しかしながら、こうした路線は通学時間帯以外はほとんど利用者がなくガラガラなのでしょう。だからそんな路線は無駄と言うのではなく、空きがいっぱいあるのだったら、**これを活かして元気な街に**してみませんか。

平日の**昼間は年配者**に歩き回っていただきましょう。**休日は観光客**に来ていただきましょう。割引切符で多少単価を安くしても利用者が増えれば少しは収入が増えます。今の仕組みではそれが**高校生の足を守る原資**になります。

ディスカッションのテーマ・・・1
今のルールのみで
子どもたちの足を守るには？

昼間、休日の利用拡大が助けに

内部補助の原則に従えば、通学定期券以外の収入が増えれば通学定期の割引分の負担が相対的に小さくなります。輸送力に余裕のある昼間、あるいは休日の利用を拡大させることが、**間接的に子どもたちの通学の足を守る**ことに繋がります。

今のままの内部補助の原則ルールをこれからも継続していくのであれば、**利用推進策**を本気で考えたらどうでしょうか。

ディスカッションのテーマ・・・2
他の利用者が支える内部補助
これは公平な仕組みなのか？

内部補助は不公平？

通学定期が出来た当時は、今のように車社会になっておらず、移動の足としてみんなが公共交通を利用していました。ですから交通事業者内の内部補助で定期券の割引を行うことはみんなで支えるという観点から合理性がありました。しかし、車社会が進展し、公共交通の利用者の多くが交通弱者となってしまった今、内部補助は弱者が弱者を支える仕組みになってしまっています。こんな公平性に欠く仕組みでも、内部補助の原則は崩すべきではない考えますか。

ディスカッションのテーマ・・3
地域の子育て費用は
地域全体で支えるべきでは？

ディスカッション・3－1
子育ては地域全体で支援

少子化が大きな社会問題となり、子育て支援をいかに行うか最重要課題となっている昨今、子どもたちの通学の足についても地域全体で支えていくべきだと考えます。

どのような形で支えていくことが望ましいとお考えですか。

ディスカッションのテーマ・・・3
地域の子育て費用は
地域全体で支えるべきでは？

ディスカッション・3－2
通学定期も文教予算で・・・

民間事業者が運行する電車やバスは、スクールバスとは違って学校に通う学生、生徒だけでなく、一般の人々も一緒に乗車しています。しかし、学校に通う学生、生徒を特定することができます。特定できるからこそ通学定期という割引率の高い切符を発行することができます。

それなら、**通学定期にも文教予算から補助**を入れることは地域全体で子育て支援をする観点から理にかなっているような気しますが、みなさんはどのようにお考えですか。