

通学定期運賃制度、何がおかしいか、何が問題か

新納克広（奈良県立大学非常勤講師・名誉教授、大阪産業大学非常勤講師）

おわびと注意

動画にあるスクリーンとかなり異なっています。
会場配布の資料に修正点がありました。この資料は会場で配布したものを修正したものです。ご注意ください。

通学旅客向け運賃を変えないといけない？

その理由

- 地域公共交通維持のために
- 運賃徴収技術の変化に対応して（今回は省略）
- 負担の公平を実現するために

通学運賃の問題点（1）

割引分をだれが負担するかが不明確

通学交通費は広義の教育費に含まれる。

他の教育支出の費目は、家計の自己負担が小さく、公費負担が大きい。

教育費の公費負担に社会の合意がある。

通学交通費はどうなっているか

家計の自己負担が原則で、一部に公費補助がある。

国の補助制度はない。

一部の地方政府が実施している。

地域限定、対象者限定。対象者の範囲が広いときは少額

通学定期は割引が入さしいのが当たり前という常識

「教育費の自己負担を小さくする」に社会の合意がある。

「そのために公費負担をする」との合意はないが、社会はそれに気がついていない。

通学定期運賃は、他の運賃よりどの程度安いのか

JRや大手民鉄は 最高は9割割引

地方鉄道はそれより低い。

バスは1ヵ月40%、3ヵ月43%が標準

割引率 = $1 - \text{定期運賃} \div (\text{普通運賃で月30日往復乗車})$

現在は交通事業者の判断で割引率を設定できるようになっているが、政府の認可または届出が必要である。

事業者は収支制約下で個々の運賃種別の
価格を決める

通学定期の価格を下げれば、他の運賃種別を上げる必要がある。

他の運賃種別を値上げしないならば、

- ・ サービス水準を低下させる。
- ・ 投資額を下げる。
- ・ 職員給与の下げる。

通学定期運賃の価格を考えるとき、他の運賃の価格、サービス水準、賃金を同時に考えることになる。

事業者の責任で通学交通費を割り引く必要があるのか（1）

映画館にも学割はあるが、映画館の責任でやっている。
同じではないか？

映画館の学割は営業戦略

時間に余裕のある（時間価値の低い）学生は、割引による需要増加を見込める。

将来の固定客を養成する。

政府による価格規制は存在しない。

鉄道ほど高率の割引ではない。

TOHOシネマズ——大学生25%引き、中高校生50%引き

事業者の責任で通学交通費を割り引く必要があるのか（2）

鉄道・バスは社会政策

通学は必需性が高く、割引による需要増加効果は小さい。

将来の固定客になるかは、学割価格以外の条件に左右される。

都会に進学や就職してしまう。

自家用車を保有する。

→

事業者が高い割引を設定する動機に乏しい。

できれば、割引をしたくない。

通学割引分を他の利用者に背負わせているのではないか。

通学運賃の問題点（2）

居住地間通学交通費の負担を等しくすべきか

等しくすべきならば、究極は運賃無料、そうでなければ上限制の導入

- ・ 運賃規制者は遠距離逡減運賃を推奨してきた

乗車距離別運賃に遠距離逡減（乗車距離が長いほど、キロ当たり運賃が低くなる）が導入されており、遠距離ほど定期割引率を高くすることで、通学定期ではさらに遠距離逡減になる。

しかし、これは事業者単位であり、複数事業者の乗り継ぎ客は不利な状況にある。

- ・ 同じ通学距離でも、鉄道とバスで運賃に大きな差がある。

家計への通学交通費補助に、家計負担上限制を採用すると、大部分の生徒が上限額負担になり、これにより、上記の問題点が是正される。

最近の地方政府の通学交通補助の思想 —地域間平等の思考が強い—

鳥取県の通学交通費補助（2020年度～）

自己負担1ヵ月7000円を上限にする。

市町村が上乘せするときは、その一部を県から市町村に補助する。

若桜（わかさ）町の例

県の助成に上乘せし、1ヵ月5000円、3ヵ月14950円、6ヵ月25160円を上限にする。

一方で、第3セクターの若桜鉄道の通学定期割引率を下げる。

現在、全国最低水準になっている。

通学定期割引を事業者の責任で行っている理由

理論ではなく、歴史が説明する。

事業者は喜んで割引しているわけではない。

今は、政府が法令で高率割引を命じているわけではない。

「慣習」、「慣例」、「社会の常識」、「昔からそうなっている」から

事業者は慣習や常識に逆らう勇気がない。

政府も同じ

通学定期割引の歴史（1）

国鉄が、1895年に通学定期（学童通学切手）を発売開始

1903年 本格的な学生定期発売

設定当初の通学定期割引率は50～60%台、1920年頃から上昇（表2）

終戦後から1950年代に定期割引率がもっとも高くなった。

1948年 日本国有鉄道運賃法施行により、通勤定期、通学定期の割引率の下限を1ヵ月定期50%、6ヵ月定期60%とする。下限以上の割引率の変更は国会の議決を必要とせず、運輸大臣の認可事項とする。

1968～86年 運賃改定時に割引率を下げていった。

1987年 国鉄消滅と同時に、割引率の下限規制廃止

通学定期割引の歴史（2）

民鉄

開業時から通学定期券を発売、国鉄の制度を踏襲
割引率に法令による規制はなく、事業者間の差が大きい（表2）。
国鉄同様、戦中戦後初期に割引率が最高になり、その後、低下傾向にあった。
最近では、割引率を上げる、下げるに分かれ、共通の傾向がない（表3）。

バス

戦前戦中は、通学定期が普及していなかった。
戦後、政府が通学定期発売を強制した。
割引率は各事業者共通で、鉄道より低い。

事業者が通学定期割引を受け入れた理由（戦前）

- ・ 発売当時の国鉄は営利企業でなかった。利潤最大化が行動基準ではなかった。
- ・ 明治時代から昭和時代中期まで、鉄道は陸上交通市場で独占供給者であった。通学定期を高額割引しても、他の市場で独占価格を設定して、全体で利益を出すことができた。中学校以上の進学者は少数で、割引による「損失」が小さかった。
- ・ 民鉄も独占供給者の地位にあった。
- ・ バスは独占供給者とは言えず、割り引く余裕がなかった。また、輸送力が小さく、一時に大量に発生する通学輸送に不向きだった。
- ・ 鉄道事業は儲かっていたので、社会の通学定期割引要請に寛大に応えた。
- ・ 鉄道の余剰供給力の活用、沿線開発促進の手段としての学校誘致を後押しする。

現在はこれらの条件が失われている。

政府の通学定期運賃規制の考え方

1951年体制による規制

独占を前提に利潤率規制、そして運賃規制

戦中の政策割引強化、終戦直後の物価高騰対策で鉄道定期割引率が上昇していた。高校、大学進学率の上昇。中等教育、高等教育が社会全体に普及。

事業者は高率割引の是正を要求したが、政府は毎回の改定で要求を「値切った」。

通学定期の割引に対する事業者への公費補助の要求が、事業者から度々、出されたが、すべて却下された。社会党などが国会に法案提出したが実現しなかった。

通学定期運賃割引を社会福祉割引とみなす論調、「通学定期値上げは弱い者いじめだ」がマスコミを支配していた。政治家は世論に敏感である。

通学運賃に対する公共補助の形態

- A 家計が事業者に運賃を支払い、その一部が公費補助される
一部の地方政府が実施している。
- B 政府が事業者对社会政策割引相当分を支払う。家計は割引運賃を支払う。
公共交通に対してそのような制度はない。
通勤定期運賃と通学定期運賃の差額を事業者に補助する。
開始当初の敬老乗車制度はこのやり方
- C 潤沢な運営費補助を行う一方で、安価な通学定期運賃設定を事業者を義務づける。
事例はないが、実質では存在するはず。ただし、「潤沢」ではない。

補助形態別の問題点

A 家計が事業者に運賃を支払い、その一部が公費補助される

事業者が受け取る運賃は変わらない。

多少の利用者増による増収しか期待できない。

通学定期の値上げを併用すると、Bに近づく。

B 政府が事業者に社会政策割引相当分を支払う。

通勤定期を値上げ、通学定期を値下げして、補助額を増やそうとする動機が発生するので、定期割引率の規制が必要になる。事業者間の割引率を等しくする必要があるので、これは、運賃規制緩和に逆行する。

C 潤沢な運営費補助を行う一方で、安価な通学定期運賃設定を事業者を義務づける。

補助と受益の関係があいまいになる。

日本では、社会が許容しにくい。

通勤定期と通学定期の差額を補助するとどうなるか

公刊データから正確な推計は困難-----利用距離や有効期間が異なるから

＜鉄道輸送統計年報から簡易な方法で推計を試みるが、通勤と通学で利用距離に相違がある事業者の推計は困難である。＞

簡易な補助額の推計（会場配布資料に記載ミスがありました。修正しました。）

通学定期輸送人キロ

×（通勤定期人キロ当たり運賃収入－通学定期人キロ当たり運賃収入）

＜両者の差が大きい事業者、通学定期輸送人キロの割合が高い事業者ほど有利＞

上記の計算式による補助額の推計（2021年度鉄道輸送統計年報のデータ）

アルピコ交通 35%、長野電鉄 15%、上田電鉄 6%

数%の事業者多数