

自治が変わる・自治を変える

SAITAMA 自治研通信

【発行】公益財団法人埼玉県地方自治研究センター 【住所】埼玉県さいたま市浦和区高砂 4-3-5 県労評会館

【TEL】048-816-8866

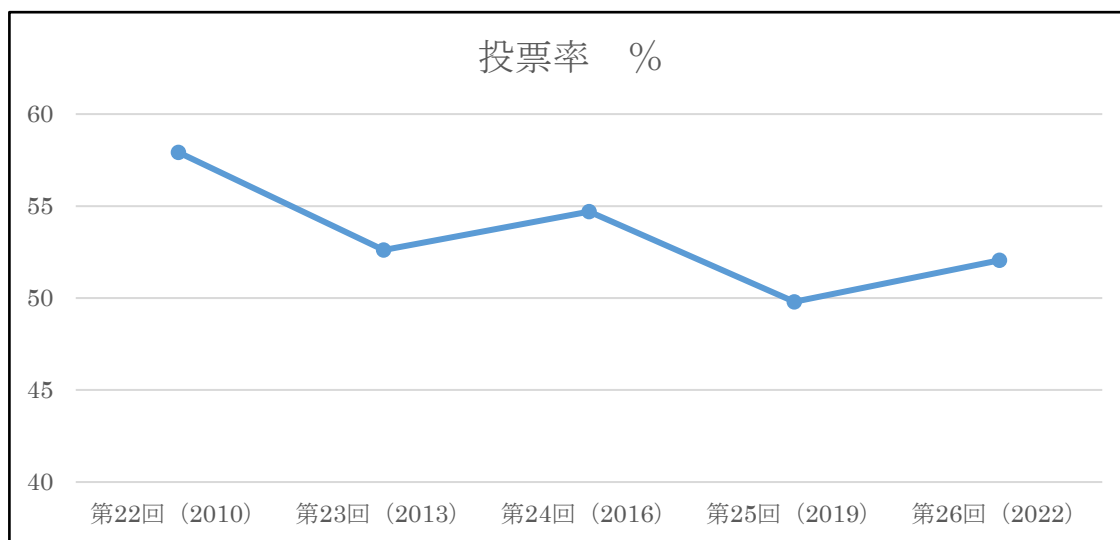
【FAX】048-836-1113

【HP】<http://www.saitama-jichi.jp/>【Eメール】info@saitama-jichi.jp

第26回参議院総選挙

過去4番目に低い投票率 全国 52.05%

投票率の推移（過去5回）—比例					
回数	第22回 (2010)	第23回 (2013)	第24回 (2016)	第25回 (2019)	第26回 (2022)
投票率 %	57.92	52.61	54.70	49.80	52.05



7月10日投開票で行われた第26回参議院総選挙の投票率は、52.05%（選挙区）と、前回より3.25%上回ったものの、過去4番目に低い結果となった。（最低は、1995年44.52%）県内63市町村のうち3町で前回を下回った。また、10歳代の投票率（抽出調査）は34.49%と前回より2.21%上昇したものの、全体の投票率からは17.56%下回り、選挙権年齢が「18歳以上」に引き下げられた2016年参院選以降で最大となった。

2022年7月10日執行

第26回参議院埼玉県選出議員選挙 投票結果（市町村別）

市区町村等	有権者数	投票者数	投票率 (%)	順位	前回 (R01.07)	比較 22-19
	計	計	平均		投票率 (%)	
全国計	105,019,203	54,660,242	52.05		48.80	3.25
県計	6,146,072	3,088,514	50.25		46.48	3.77
市計	5,731,393	2,875,450	50.17		46.26	3.91
町村計	414,679	213,064	51.38		49.52	1.86

さいたま市 計	1,102,860	577,815	52.39		48.11	4.28
さいたま市西区	78,230	38,910	49.74	44	46.61	3.13
さいたま市北区	124,342	65,918	53.01	27	48.71	4.30
さいたま市大宮区	101,518	54,889	54.07	11	49.59	4.48
さいたま市見沼区	137,479	68,339	49.71	45	46.60	3.11
さいたま市中央区	85,780	47,706	55.61	6	50.71	4.90
さいたま市桜区	80,167	38,828	48.43	57	45.29	3.14
さいたま市浦和区	137,057	80,487	58.73	3	52.60	6.13
さいたま市南区	157,433	84,917	53.94	13	48.46	5.48
さいたま市緑区	106,208	54,597	51.41	37	46.50	4.91
さいたま市岩槻区	94,646	43,224	45.67	65	44.01	1.66
川越市	293,488	144,276	49.16	50	45.05	4.11
熊谷市	163,736	78,736	48.09	59	43.73	4.36
川口市	484,275	225,068	46.48	62	41.78	4.70
行田市	67,518	32,981	48.85	53	44.77	4.08
秩父市	51,315	25,136	48.98	52	47.04	1.94
所沢市	290,606	154,952	53.32	19	47.65	5.67
飯能市	67,299	35,726	53.09	24	51.30	1.79
加須市	94,400	42,771	45.31	67	43.48	1.83
本庄市	64,467	29,783	46.20	64	45.35	0.85
東松山市	75,537	42,151	55.80	5	46.27	9.53
春日部市	198,318	91,934	46.36	63	45.89	0.47
狭山市	127,832	67,775	53.02	26	51.46	1.56
羽生市	45,262	20,116	44.44	71	44.09	0.35
鴻巣市	99,897	52,331	52.38	29	48.28	4.10
深谷市	118,547	52,080	43.93	72	41.46	2.47
上尾市	193,571	95,967	49.58	48	46.95	2.63
草加市	208,402	101,333	48.62	56	43.91	4.71
越谷市	286,437	141,603	49.44	49	44.99	4.45
蕨市	59,667	31,789	53.28	20	47.77	5.51
戸田市	111,308	54,251	48.74	55	43.64	5.10
入間市	123,982	63,982	51.61	35	49.30	2.31
朝霞市	117,434	63,116	53.75	14	48.35	5.40
志木市	63,035	33,427	53.03	25	47.33	5.70
和光市	68,793	37,873	55.05	8	48.18	6.87
新座市	137,288	71,315	51.95	33	48.49	3.46
桶川市	63,632	32,933	51.76	34	48.28	3.48
久喜市	128,157	63,943	49.89	43	49.56	0.33
北本市	56,994	30,297	53.16	21	49.01	4.15

八潮市	75,445	33,604	44.54	70	40.75	3.79
富士見市	93,583	47,010	50.23	40	45.05	5.18
三郷市	116,856	55,332	47.35	61	43.11	4.24
蓮田市	52,728	25,872	49.07	51	47.30	1.77
坂戸市	83,214	39,876	47.92	60	46.72	1.20
幸手市	42,608	21,150	49.64	46	47.33	2.31
鶴ヶ島市	58,908	31,283	53.10	23	48.56	4.54
日高市	46,371	24,456	52.74	28	48.91	3.83
吉川市	59,259	29,387	49.59	47	44.71	4.88
ふじみ野市	94,177	48,938	51.96	32	46.27	5.69
白岡市	44,187	23,082	52.24	30	47.94	4.30
伊奈町	36,978	18,062	48.85	53	43.64	5.21
三芳町	31,519	17,003	53.95	12	48.49	5.46
毛呂山町	28,615	14,368	50.21	41	47.43	2.78
越生町	9,869	5,516	55.89	4	61.83	▲ 5.94
滑川町	15,473	8,254	53.34	18	49.00	4.34
嵐山町	15,040	8,039	53.45	15	51.35	2.10
小川町	25,428	13,919	54.74	10	53.20	1.54
川島町	16,732	8,628	51.57	36	47.53	4.04
吉見町	16,254	8,687	53.45	15	51.67	1.78
鳩山町	11,938	7,241	60.66	2	57.76	2.90
ときがわ町	9,451	5,184	54.85	9	53.57	1.28
横瀬町	6,827	3,643	53.36	17	51.56	1.80
皆野町	8,077	4,468	55.32	7	52.27	3.05
長瀨町	5,909	3,033	51.33	38	50.77	0.56
小鹿野町	9,440	4,925	52.17	31	51.37	0.80
東秩父村	2,387	1,587	66.49	1	60.98	5.51
美里町	9,356	4,513	48.24	58	44.49	3.75
神川町	11,062	5,011	45.30	68	44.73	0.57
上里町	25,239	11,499	45.56	66	46.53	▲ 0.97
寄居町	28,070	14,219	50.66	39	45.49	5.17
宮代町	28,758	15,273	53.11	22	51.49	1.62
杉戸町	37,920	19,001	50.11	42	55.41	▲ 5.30
松伏町	24,337	10,991	45.16	69	43.03	2.13

埼玉県選挙管理委員会 HP より

低投票率の背景には、政治への不信がある。円安、物価高、新型コロナウイルス、軍備増大など課題は山積している。来春には、統一自治体選挙が行われる。政治不信の払しょくには、国民目線での政策が必要である。来春には、統一自治体選挙がある。地方分権の推進、地域公共サービスの充実のために、地方から信頼できる政治の回復にむけ、有権者一人ひとりの意思表示と政治への参加がもとめられる。



株日本総合研究所 主席研究員 藻谷浩介 撮影=青木優佳氏

JR各社の赤字ローカル線について、国土交通省の有識者検討会が、「存続すべきか、沿線自治体とJRでよく話し合え」と提言した。さっそく、「1000円稼ぐのに10万0千円かかるような赤字線は廃止せよ」という声が聞こえる。だがこの議論自体が、実は「ガラパゴス・日本」独自のものとお気づきだろうか。

「どこがガラパゴスだ?」とご不審の方は、それではこの問いに答えて欲しい。「東京と大阪を結ぶ国道1号線は、1000円稼ぐのに何円かかってますか?」「東京の環状七号線は、1000円稼ぐのに何円かかってますか?」

お気づきだろうか。有料道路以外の道路はすべて、「赤字垂れ流し」なのだ。それではどうして、「国道1号を廃止せよ」「環状七号を廃止せよ」「郊外団地の片隅の、ほとんど誰も使わない街路を廃止せよ」という議論が起きないのだろうか。それは、一般道路は、国税である揮発油税を財源とした公共投資で維持されるのが当たり前だと、国民が思い込んでいるからだ。ではどうして鉄道は、揮発油税を財源とした公共投資で維持されないのか。

言い換えよう。JRと自治体ではなく国が責任を取って、その線を維持するかしんかかを、赤字・黒字ではなく公共的な必要性から検討するのが、本筋ではないのか。

日本における鉄道のあり方は、繰り返すが、世界の中では「ガラパゴス」

「赤字鉄道は不要」はガラパゴスの論理

そのものだ。日本は、世界の主要国では韓国に次いで可住地人口密度が高い(たとえばフランスの4倍、英国の7倍もある)。そのために、外国にはそもそもほほ存在しない、「黒字で成り立つ旅客鉄道路線」が多数ある。そこで、「その黒字を元に赤字ローカル線をも維持せよ」と、民間企業であるJRや民鉄に責任が押し付けられてきた。これがそもそもおかしい。

しかも例えば、可住地人口密度がフランス並みに低い北海道の場合、JR北海道の札幌都市圏や北海道新幹線を含めて全線が赤字だ。本当「ほほ」を、国鉄分割民営化の際に設けられた「三島基金」の運用益で賄うはずだったが、

国のゼロ金利政策で成り立たなくなってしまった。だからといって赤字ローカル線を廃止しても、赤字額そのものは北海道新幹線の方が巨額であり、問題は何も解決しない。道庁はじめ自治体にも、JRを支える財源はない。交通に向けるべき財源である揮発油税は、国が握っており、その揮発油税は一般会計の福祉財源などにも使われているのに、鉄道には使われていないのだ。

利用の少ないローカル線は無用の長物扱いされるが、それ以上に利用の少ない道路の方が、何百倍もの延長距離で存在する。それでも道路というだけで税金が投入されるのに、鉄道は、札

幌圏のJRのように毎日十何万人もの旅客を運んでも、赤字が民間企業に押し付けられる。道路が鉄道で機械的に峻別する制度設計は明らかにおかしいと、いつ国民や自治体は気付くのだろうか。

では国外ではどのように旅客鉄道を維持しているのか。旅客鉄道は赤字になるのが当たり前であり、道路を公費で整備するのと同様に、路盤の維持更新費用は税金で賄うのが当たり前、というのが世界の常識である。

そもそも交通インフラは、採算性がないものなのだ。日本含む世界中で、一般道路、港湾施設、空港の滑走路、いずれもが税金で維持されている。道

路の整備費用まで払えと言われれば、バス会社は成り立たない。滑走路まで自前で建設させられるなら、航空会社は消滅する。鉄道も同じで、軌道は道路と同じく税金で維持補修し、列車の運行は民間企業が担う「上下分離」が、世界の「普通」だ。道路と鉄道の路盤整備費用負担をイコールフットイングにしたうえで、乗用車、バス、鉄道、航空を競争させるわけだ。それでも成り立たなければ初めて、運行に補助金を出すか、廃止かの議論となる。日本でも「上下分離」を原則とし、

それを前提にJR各社の収支を見直したうえで、先祖の遺してくれた資産である鉄道に関しても最大限の維持を図った方がよい。

輸送密度が高い区間については、公費投入でできたゆとりの分だけ値下げも行うことが、環境対策、高齢ドライバー対策、さらには個人客の訪日観光促進などの観点からも有用だろう。

筆者には苦い思い出がある。岐阜県の関市と、県都・岐阜市を結んでいた名古屋鉄道美濃町線が廃止される際に、「鉄道がなくなれば、客は岐阜ではなく名古屋に流れるようになりますよ」と警告したが、岐阜市の商店街関係者は「軌道跡を使って道路を拡張した方が効果的だ」と、耳を貸さなかった。しかし廃止後に岐阜市では、大型店が2つ閉店し、歩行者数が大きく減った。

自家用車とバスだけでなく鉄道も選べる「豊かさ」を、日本各地に残しているのか。史上最高たという税収の使い道が問われている。