

都市鉄道の變動運賃制は「三方よし」か

COLUMN
県内大学発

経世済民

689

「感染症禍」の密回避指回で、首都圏鉄道の朝混雑は一時的に大きく緩和されたが、2023年の最混雑時間帯の平均混雑率は東京圏で136%と前年より19%悪化した（国交省）。埼玉

県内の鉄道路線で最も混雑率が高いのはJR武蔵野線の東浦和↓南浦和で152%である。

混雑時間帯に鉄道を利用する人々にとって誰しも混雑緩和を期待するが、「感染症禍」を経ても混雑緩和を期待できない。首都圏への労働人口集中の進行を抑制しなければ、混雑はさらに悪化する。首都圏への労働人口集中対策は、鉄道会社の範疇（はごころ）ではなく国の政策である。

また、鉄道会社も混雑に手を「まねいたわけではない。郊外から都心部への直通運転を実現し、車両基地を拡張して広車幅

車両を増備し、運転間隔を縮めるよう地上設備を改良し、ホームも拡張してきた。

それでも混雑が緩和されないのであれば、運賃（運送価格）変更も対策の一つである。事前に利用者数が多いと予測されれば運賃を上げ、逆に少ないと予測されれば運賃を下げる「変動運賃制」の導入がひとつであり、変動運賃制はイールドマネジメント（Yield Management）とこの考えに基づく。

もう一つの方策がピークロードプライシング（混雑価格）という考え方である。これは、都市高速道路で混雑時の通行料金を上げ、前後の時間帯に混雑を平準化させる狙いがある。JR東日本が首都圏で23年春に始めた「オフピーク定期券」はこの考え方に極めて似ている。わが国の鉄道運賃は、例えば浦和⇨熊谷770円とじつじつ

埼玉学園大 藤井 大輔

経済経営学部 教授



に、いつ、誰が乗車しても同額という原則がある。これは乗車距離に応じて運賃が決まるという簡便さがあり、誰にでも分かりやすく、利用者、鉄道会社とも扱いやすい運賃体系である。

変動運賃制は、国の審議会で検討されているが、ある日のある路線のある列車を特定した運賃設定も可能で、都市鉄道では大きな混乱を招くだけである。

この点からすれば、ピークロードプライシングの考えに基づいた運賃制度とすれば、比較的導入しやすく、またその効果も利用者、鉄道会社双方に生じる。

利用者には混雑時を避ければよの低い運賃を選択できるメリットだけでなく、混雑率の低下によつて満足度の低下（我慢）を抑制できるだろう。一方の鉄道会社にはピークの輸送量に耐

えられる車両、地上設備、人員を追加的に調達する費用を抑えられるメリットがある。これは鉄道会社側だけでなく、費用抑制分を運賃値下げの原資に充てれば利用者全体に還元される。航空、高速乗合バス、タクシーだけでなく、深夜割増制度がある都市内乗合バスでは、利用する時間帯などによつて運賃に差があり、どんな時間帯でも同一運賃である鉄道の運賃制度が少数派である。

鉄道にも幅のある運賃制度を導入する素地はできている。ただ、イールドマネジメントの考えに基づく変動運賃制では、利用者よりの事業者側が優位になり、社会全体の便益も低下する。エッセンシャルワーカーへの社会的対策が必須条件だが、前述のようなピークロードプライシングの考えに基づくと変動運賃制ならば、利用者よし、鉄道会社よし、社会よしの「三方よし」道会社にはピークの輸送量に耐

ふじい・だいすけ 東洋大学経済学部卒、同大学院修了。博士（経済学）。東洋大学助教、運輸調査局（現交通経済研究所）研究員等を経て、2023年4月から現職。専門は交通経済学、地域公共交通政策、まちづくり。新潟県三条市まちなかのいきわい創出円卓会議「委員を歴任。著作に『交通経済』（共訳）など。