

都市公共交通の運賃政策に関する研究

東京大学大学院 学生会員 板谷和也
東京大学大学院 正会員 室町泰徳
東京大学大学院 正会員 原田 昇
東京大学大学院 フェロー 太田勝敏

1. はじめに

都市の交通問題は、「特定時間に利用客が集中することを原因とする過剰交通需要の状況に対する供給が十分でなく、結果として移動に時間的・肉体的・金銭的な負担が伴う」と集約されよう。その状況を改善するアプローチとして、各交通企業の主要な収入源であるという観点から、本研究では運賃政策について考え、日本の都市公共交通の現況を前提にした研究を行った。

都市交通問題の改善策としては交通供給量を増やす、即ち輸送力強化が最も効果的であるが、資金不足のため実現しなかったりあるいは実現が遅れているのが現状である。それを改善しつつ、なおかつ総合的な運賃体系の不備による、利用者相互間の運賃負担の不公平を是正する方策について検討することを本研究の目的とする。

2. 都市公共交通の抱える問題点とその背景

問題点は多々あるが、まとめると混雑、運賃格差、乗り継ぎに伴う運賃の割高感(表1)の3点に要約できる。

表1 乗り継ぎによる運賃の比較例

(1)乗継なし	(2)同一企業間乗継あり	(3)異企業間乗継あり
(営団)本郷三丁目-東京 3.6km 160円	(営団)本郷三丁目-竹橋 (大手町乗換)3.5km 160円	(営団)本郷三丁目-(JR)飯田橋(御茶ノ水乗換)2.5km (営団 0.8km、JR1.7km)290円(営団 160円+JR130円)

東京時刻表(弘済出版社)より

一方その背景としては、次のようなことが挙げられる。

- A. 参入規制(事業免許制度)と運賃認可制度の存在 過当競争を避けるための参入規制が運賃認可制度を生み出し、これが自由な運賃設定の妨げになっている。
- B. 総括原価主義 赤字にならないと運賃改定できない現実が各鉄道企業を締め付けている。
- C. 公企業独自の問題点 事業報酬を運賃改定の際の計算に入れられないために健全な経営が難しい。
- D. 補助制度の問題点 地域、用途、経営主体が限定されており、かつ金額が少ないことが問題である。
- E. 定期運賃問題 混雑のひどい時間帯の利用客の多くは定期客なのに、その定期を割り引いている現状では混雑を助長しているのと同じである。またその割引率も高すぎる。
- F. 全体として 鉄道業が利益の出る企業であり、規制によって独占形態が継続するものであるという前提のもとでつくられた規制が問題である。

3. 運賃問題改善の諸方策の事例

- A. 共通運賃 欧米諸国で実施例の多い方式であり、運賃体系の簡明化、乗継時の割高感の解消、公共交通需要の増加、交通ネットワークの維持といった利点がある。反面、各企業が独立に経営できなくなるために経営効率化等への企業インセンティブの低下という問題点があり、現在日本では私鉄各社が健全な経営を続けていることを考えあわせると、共通運賃の導入は日本においてはふさわしくない(実現性が低い)。
- B. 乗継割引 日本において各企業の独立した経営という基礎を壊さず乗り継ぎ時の割高感を解消する目的で導入された。区間を限って2事業者間の乗り継ぎ時に一定額を割り引く。最高でも50円(都営地下鉄・営団地下鉄相互間)の割引であり、割高感は是正されているが解消したとは言い難い。

キーワード：公共交通、運賃政策

〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 TEL 03-3812-2111 Fax 03-5800-6958

C.時差運賃 いわゆるピーク・ロード・プライシングが代表例。乗客の集中する時間帯の運賃を値上げし、そうでない時間の運賃を低くする。輸送力向上等のための資本費をピーク時の乗客が負担する形になる。その理論的な効果の反面、実際にピーク時の運賃を上げるのは難しい。実際に導入するにあたって、混雑で疲労を強いられるピーク時の乗客が余計に負担することに対する抵抗は激しいことが予想される。採用例は交通でなく、電話や電力等の公共料金に多く見られる。

4.現状改善案の検討

以上で挙げたような様々な諸方策の組み合わせによって、(1)混雑の解消、(2)乗り継ぎ時割高感の解消を図り、都市公共交通をより利用しやすい姿に変えていく必要があると考えられる。

混雑の解消のためには需要の平準化あるいはピーク時交通供給量の増加が効果的だが、需要の平準化には限界があるので、輸送力増強が必要である。そのための計画案は様々なものがあるが、問題はその資金が捻出できないところにある。公的な補助だけに負担を求めるのも問題と思われるので、ここではピーク時乗客の大半を占める定期運賃客の割引水準を各社共通に30%まで下げることによって増加する運賃収入からの資金捻出を考える。その際利用者の負担にならないように配慮することで実現性を高める。

また、乗り継ぎ時割高感の解消のため、乗継割引を拡大し、いわゆるターミナルコストの半額をそれぞれの企業の運賃体系による運賃を併算したものから割引くことを提案する。それだけを単独に実施した場合、企業の減収は避けられないが、そのような負担を各企業に負わせるのは問題であり、その分は各企業内だけの利用客が負担する形とするのが望ましいと考えられる。

定期割引水準の引き下げによる増収額、乗継割引拡大による企業内運賃水準の変化を計算した例を以下に示す。

1)定期割引水準引き下げによる増収額の試算

1. 東京急行電鉄の新玉川線、田園都市線の各駅間定期乗降客数と各駅間1ヶ月定期運賃を掛け合わせ、合計する。
2. 各駅間1ヶ月定期運賃を普通往復運賃を30倍し0.7を掛けた改定定期運賃として同様に掛け合わせ合計する。
3. 各合計値の差額を求め12倍し、年間増収額を計算する。
4. 1.における乗降人員と全乗降人員の比を求め、それによる全年間増収額を求める。
5. 実際の事業費と比較する。

年間およそ 204 億 9203 万円

2)乗継割引拡大による企業内運賃水準の変化

1. 東京急行電鉄を例に、普通運賃客の数字と定期運賃客の数字をそれぞれ示す。
2. 同様に、乗継移動者と企業内利用者の比を示す。
3. 乗継移動客数を計算する。
4. 乗継移動客の数字とターミナルコストの半額を定期、普通に分けて乗じる。
5. 減収額の比較をし、全利用者の数字で除し、各利用者の負担額を検討する。

一回の移動あたりおよそ 10 円

5.結論と今後の課題

本研究ではまず都市交通の問題点とその背景、次いで現存する各改善方策について考え、それらを踏まえて各方策の組み合わせによる政策の改善案を提示した。これらの提案による企業の増収額は輸送改善に利用可能なものであり、また企業内運賃水準の変化も大きくないので妥当な案であると考えられる。ただし、運賃政策の長短はそれぞれの固有の事情によって変わってくるものであるが各ケースに応じた考察ができていない。そのため実際の運賃理論になっていないので、今後検討が必要である。また、運賃理論、運賃政策の最新の動向等について認識不足の部分があるため、それらについても把握することが必要である。

主要参考文献

「現代の交通経済学」小淵洋一・中央経済社(1993 年)