

時間帯別運賃に対する大学生の意識に関する考察

流通経済大学 正会員 ○板谷 和也

流通経済大学 非会員 熊谷 秀斗

1. 時間帯別運賃の位置づけと必要性

日本の大都市圏における鉄道の混雑は古くからの課題であり、長期にわたって多くの対策がなされてきている。1970年代には首都圏の各路線の最混雑時の平均で200%を超えていた混雑率だが、近年では170%を切るようになっており、一定の成果が出ているといえよう。中京圏や近畿圏の2016年の混雑率は130%以下であり、逆に利用促進を考えなければならない状況のところも出てきている¹⁾。

しかし、路線によっては現在でも200%を超える混雑率で通勤客に負担がかかっているところもあり、引き続き効果的な対策が求められている。そうした中、地方政府（東京都）が「時間帯別運賃」の導入の是非について検討を始めたとの報道²⁾があった。

混雑緩和の抜本的な解決には、編成両数の増加、高頻度運転、線路増設、新規路線の整備といった輸送力増強が不可欠であるが、その実現には多額の費用がかかる。それ以外には、いわゆる時差通勤の促進などを通じて移動需要の平準化を図る方法もある。時間帯別運賃は、ピーク時の運賃を上げてそれ以外の時間帯の運賃を下げるピークロードプライシングの考え方をを用いることで需要の平準化が可能となえ、ピーク時の価格設定によっては収入の増加も見込め、この両面に対応できる方策であるといえる。海外で実際に導入された事例もあり、フランス国鉄における「青時間」「白時間」の設定³⁾など古くから馴染みのある制度が少なくない。

ただ日本では、高速道路料金や電話料金で時間帯別に価格を変化させているものの、鉄道についてはこれまで時間帯別に運賃を変化させた経験が乏しい。これは、改札の自動化されていなかった時代には時間帯別の細やかな運賃設定が実務的に不可能だったという理由が大きいと考えられるが、現在ではチケットのIC化が進んでおりこの面での障壁はほぼ解消されている。問題はむしろ、通勤・通学者に追加負担を強いることについて社会的に合意が得られるかどうかであろう。これまでも、日本では一般的に通勤手当が支給されているため時間帯別運賃を導入しても混雑緩和にはつながらないといった意見や、鉄道利用者にとって実質的な負担増になるという意見があり、加えて、ネットワーク全体で時間帯別料金を導入するために各事業者が足並みをそろえることの難しさなどもあり、導入は難しいといわれることが多かった。

しかし上に記したように、混雑対策として運賃の設定を変更することは有効と考えられる。そこで本研究では、通学で実際に鉄道を使っている層である大学生を対象に、時間帯別運賃に対してどのような意識を持っているかをアンケート調査によって調べ、その受容性や有効性について考察することとする。

2. アンケート調査の概要と考察

本研究では、先述のように大学生を対象とした時間帯別運賃導入に対する意識調査を行った。具体的には、流通経済大学新松戸キャンパスにおける講義「交通論」の受講者を対象とした。これは流通経済大学新松戸キャンパスが常磐線と武蔵野線の乗換駅である新松戸駅から徒歩範囲に立地しており、鉄道利便性の高さから多くの学生が鉄道を利用しているということと、交通に問題意識を持っている学生の意識を図りたいということで調査対象を選定したものである。サンプル数は129、うち日常的に鉄道を利用している者は94名、男女比は概ね5:1であった。また調査項目は、ピーク時に追加料金が必要となる場合の賛否、行動（ピーク時を避けるか避けないかとその理由）、支払意思（定額が追加される場合と元の運賃に割増率を乗じる場合）、増収分の使途の4点についてである。

キーワード 時間帯別運賃、大学生、支払意思

連絡先 E-Mail : itaya@rku.ac.jp 〒270-8555 千葉県松戸市新松戸 3-2-1 流通経済大学 TEL : 047-340-0001(代)

図1はピーク時（7時から9時）の鉄道利用に対して追加料金を課すことに対して賛成か反対かを尋ねた結果である。賛成 61 人反対 68 人とほぼ拮抗する結果となった。反対理由としては、追加料金を徴収されたとしても混雑は緩和されないのではないかという意見が 29 人、追加負担を拒否する意見が 26 人となった。

図2は7時から9時の鉄道利用に追加料金が課されることになった場合に、その時間帯に鉄道を利用するかどうかを尋ねた結果である。71 人が7時から9時以外の時間帯に鉄道を利用すると答え、58 人が7時から9時の間に利用すると答えている。ピーク時を外す理由としては、追加料金を払いたくないという意見が 42 人、混雑する列車に乗りたくないという意見が 28 人であった。一方、ピーク時に移動するという人の理由は、講義の開始時間に間に合わないという意見が 32 人、睡眠時間を減らしたくないという意見が 5 人であった。

図1 時間帯別運賃への是非

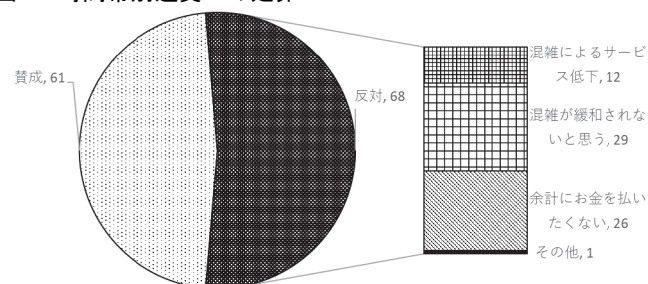


図2 時間帯別運賃に対する行動

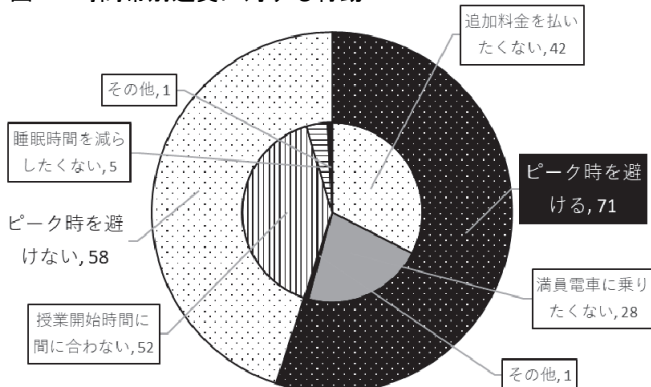


図3 支払意思（定額）

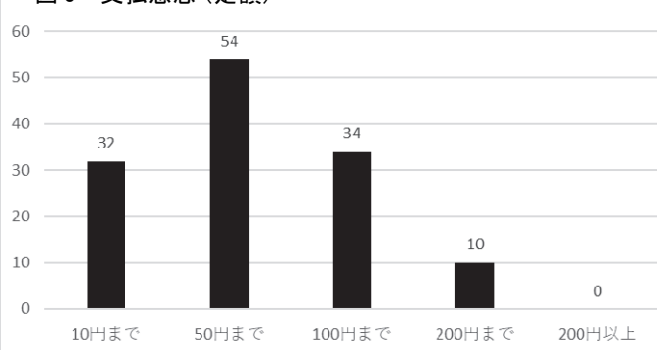
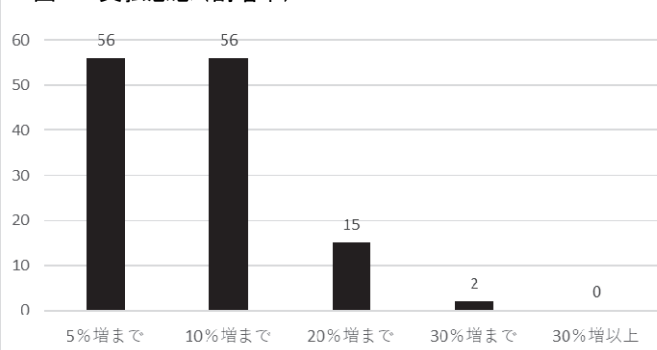


図4 支払意思（割増率）



また図3と図4はピーク時の追加料金に対する支払意思額である。定額の場合は50円あるいは100円、また割増率の場合も5%ないし10%までという少額であれば支払う意思があるということがわかる。

図5は増収分の使途として望ましいものを尋ねた結果である。混雑対策に用いるべきあるいは駅・車両の更新等に使ふべきという意見が多く、追加的な負担は直接に当該の路線の利便性改善に充てられるべきという意見が多いことがわかった。

以上より大学生の時間帯別運賃に対する意識は、少額の負担であれば需要できるが、ピークを避けるような交通行動の変容には至らないという人が多いという結論となった。大学生は時間帯別運賃を、新規路線整備に際しての資本費コストを回収する加算運賃と同様のものと捉える傾向にあるとも考察される。

参考文献

- 1) 国土交通省鉄道局(2018)「数字でみる鉄道 2017」
- 2) 日本経済新聞(2019)「『時間帯別運賃』是非検討へ」2019年2月28日付記事
- 3) 板谷和也(2011)「フランスの軌道系交通における運賃制度概要」, 運輸と経済, 第71巻第9号, pp73-80, 運輸調査局

図5 増収分の使途

