

第120回 運輸政策コロキウム

北野 喜正:

「都市鉄道における運賃システムの改善に関する研究～通算制の検討～」

に関するコメント

2015.9.25

須田 昌弥(青山学院大学 経済学部現代経済デザイン学科)

なぜ「通算制」か？

- 現行の運賃制度は**煩雑**

⇒「外国人」には、なぜここで運賃計算が途切れるのか
理解できない ＊特に**相互直通運転区間**

- 現行の運賃制度は**割高**

⇒会社をまたぐごとに「初乗り運賃」

- 現行の運賃制度は**不公平**

⇒(同一距離でも)ルートによって運賃が異なる

⇒社会的には**非効率**に

本報告の意義:

- 日本の都市鉄道でも「**通算制**」を導入することで

⇒(乗り継ぎを要する場合の)運賃水準の低下

⇒社会的余剰の増大、が見込まれる。

...理論的・実証的に考察

- 導入する場合の問題:「**収入の会社間配分**」についても検討...運賃水準の低下に伴い事業者の収入は低下するが、それを「補って余りある」効果が得られる＝実際に補ったケースについても検討

コメント

1. **こんなに「いいこと尽くめ」なのに⇒なぜ「通算制」がこれまで実現しなかった（現在実現していない）のか？**
2. **ひょっとしてこの問題は⇒単なる「運賃制度」の問題に留まらないのでは？**

なぜ「通算制」は実現できない(できなかった)のか？

- 運賃への規制の存在⇒総括原価主義
- 「独立採算制」の呪縛⇒事業者間の相互補助の排除
- 事業者間の「競争」⇒路線間競争・沿線間競争・ヤードスティック
- 多数かつ多様な事業者⇒規模・経営形態・経営環境・・・
- 「ICカード」の存在⇒利用者の「煩雑性」のみを軽減

現行制度からみた通算制の問題点

- 各事業者の「総括原価」が算出できない⇒運賃の決定・認可ができない
 - 通算制はともすると、運賃(配分)による事業者間補助を可能にする⇒非効率な事業者の「温存」にならないか？
 - 鉄道事業者は「鉄道」だけで競争していない⇒どの沿線に住むか？という点での競争が重要
 - そしてもう1つ、大手私鉄・地下鉄事業者における「ヤードスティック競争」⇒各事業者に「自分だけ」効率化する誘因
- ・・・これらはどこまで「本質的」問題か？

日本の都市鉄道の「多様性」

- 鉄道路線図から「JR」を消してみる⇒首都圏と中京・関西の「2大鉄道ネットワーク」が浮かび上がる(JRとの相互直通運転を行っているのは首都圏の2事業者のみ)

* JR以外の路線と接続していない事業者(流鉄・東海交通事業等)を含んでいない

- 首都圏:37事業者(うちICカード非対応8事業者)
- 中京・関西圏:35事業者(同11事業者)

・・・諸外国と比べて極めて多数かつ多様な事業者＝各社の思惑を統一(して運賃制度を設計)することが本当に可能か？

参考：首都圏の（非JR）鉄道事業者ネットワーク

- **大手私鉄**：京成電鉄・東武鉄道・西武鉄道（除多摩川線）・京王電鉄・小田急電鉄・東急電鉄・京浜急行電鉄・相模鉄道・**東京地下鉄**
- **公営事業者**：東京都交通局・横浜市交通局
- **旧国鉄線**：会津鉄道・野岩鉄道・真岡鐵道・わたらせ渓谷鐵道
- **モノレール・新交通システム**：埼玉新都市交通・山万・千葉都市モノレール・ゆりかもめ・東京モノレール・多摩都市モノレール・横浜シーサイドライン・**湘南モノレール**
- **その他地方鉄道**：関東鉄道（常総線）・首都圏新都市鉄道・**上毛電気鉄道**・**秩父鉄道**・埼玉高速鉄道・新京成電鉄・北総鉄道・**芝山鉄道**・東葉高速鉄道・**東京臨海高速鉄道**・横浜高速鉄道・江ノ島電鉄・箱根登山鉄道・伊豆箱根鉄道（大雄山線）

中京・関西圏の(非JR)鉄道事業者ネットワーク

- **大手私鉄**: 名古屋鉄道・近畿日本鉄道・南海電気鉄道・京阪電鉄・阪急電鉄・阪神電気鉄道
- **公営事業者**: 名古屋市交通局・京都市交通局・大阪市交通局・神戸市交通局
- **旧国鉄線**: 樽見鉄道・愛知環状鉄道・伊勢鉄道・北条鉄道
- **モノレール・新交通システム**: 愛知高速交通・大阪高速鉄道・神戸新交通
- **その他地方鉄道**: 豊橋鉄道・名古屋臨海高速鉄道・養老鉄道・三岐鉄道・伊賀鉄道・四日市あすなろう鉄道・叡山電鉄・京福電気鉄道・嵯峨野観光鉄道・北大阪急行電鉄・阪堺電気鉄道・泉北高速鉄道・水間鉄道・能勢電鉄・神戸電鉄・山陽電気鉄道・神戸高速鉄道・北神急行電鉄

ICカードの問題と可能性

- 交通系ICカード（Suica・PASMOなど）の登場により、利用者はたびたび切符を買う「煩雑さ」からは開放された

- 他方それはこれまでの運賃制度を基本的には前提としている

⇒割高な運賃を温存・固定化することに寄与！？

乗り換えとなる各駅に多数の「中間改札」の設置

…通算制を導入すると「埋没費用」に？

- さりながら…（通算制への）運賃システム変更を円滑に行う上でもICカードは有効

通算制導入へのもう1つの「障壁」

- 素朴な疑問:「京成」と「新京成」は、なぜ別会社なのか？
⇒直通運転も行い、賃金水準にも大差ないと思われるのに…
- 「通算制」は、このような問いを(改めて?)引き起こしかねない
⇒避けて通りたい課題?ただし、今後とも避けて通れるのか?
- 「経営統合は独占(の弊害)をもたらす」のは事実としても、現状の鉄道事業者は十分な規模拡大のメリットを享受できているか?

最後に：報告者への期待

- 様々な問題点はあるものの、通算制は今後の鉄道運賃を考える際に検討に値するものと思われる
- 今回のご報告をもとに、そのような議論を建設的に行う素材を今後も引き続き提供して欲しい