

「定期乗車券の保有が鉄道乗車行動に与える影響と 今後の定額制運賃のあり方に関する研究」へのコメント

～MaaSに見る定額運賃の展開可能性と制度上の課題～

2021/6/2
藤垣洋平

コメント概要

- 本研究では、**制度の歴史的経緯**や、**通勤手当支給実態**についての調査結果がまとめられており、また、**定期券保有者の経路選択上の傾向**が経路選択モデルのパラメータ推定を通して確認されており、今後の定期券のあり方を検討する上で、重要な基礎的知見を提供している
- 本コメント資料では、今後の研究の発展方向性検討の材料となることを目指し、以下の2つの点について、情報整理と問題提起を行う
 1. **MaaSの先進事例にみられる定額運賃の発展可能性**
 2. **通勤手当制度の特徴と課題**

1. MaaSの先進事例にみられる定額運賃の発展可能性

対象交通サービスの拡大

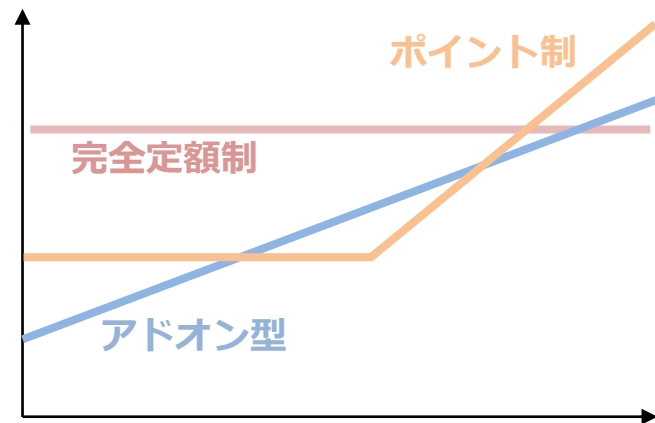
鉄道・バス等の定時定路線のサービスに加え、**タクシー**や、**カーシェア**や**自転車シェア**等が含まれる料金体系が登場



MaaSパッケージ
の対象範囲

料金体系の多様化

すべて乗り放題の**完全定額制**だけでなく、ポイント制やアドオン型など、**多様な料金体系**が試みられている



【質問 1】 調査された最近の定期券の種類や関連サービスの中で、上記類型以外の料金パターンを持つ特徴的なサービスがあれば教えてくださいと幸いです

① ポイント制

月額料金を払うと所定のポイントを受領でき、
ポイントを交通サービス利用時に使うことで、
一定限度まで追加料金なく利用可能な形態

事例

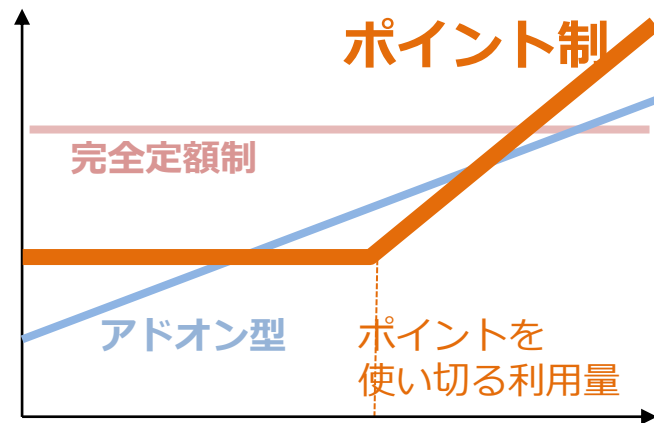
- ✓ 初期のヘルシンキにおけるWhim
(2016年～2017年頃)
- ✓ 三井不動産の日本橋・豊洲エリアに
おける実証実験

ライト	ミディアム	プレミアム
89€/月	249€/月	389€/月
HSLヘルシンキの 公共交通乗り放題 + 1,000 Whimポイント 例えば以下のような利用が可能	HSLヘルシンキの 公共交通乗り放題 + 5,500 Whimポイント 例えば以下のような利用が可能	HSLヘルシンキの 公共交通乗り放題 + 10,000 Whimポイント 例えば以下のような利用が可能
タクシー - 10km×2回 + 公共交通 無制限	タクシー - 10km×8回 + 公共交通 無制限 + レンタカー 2日	タクシー - 10km×10回 + 公共交通 無制限 + レンタカー 5日

▲ Whimの過去の料金体系 (MaaS Global公開資料をもとに藤垣が作成)

料金勾配の特徴

ポイントを使い切る前後の利用量に
なるときに、最も割安になる



② 完全定額制

プランに含まれるすべての交通手段が、
利用量にかかわらず定額料金で利用可能な形態

事例

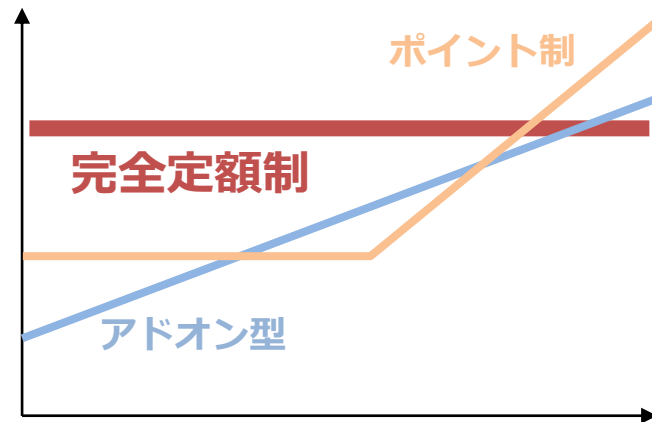
- ✓ Whim Unlimited (ヘルシンキ)

	Whim To Go	Whim Urban	Whim Unlimited
月額料金	無料	49ユーロ	499ユーロ
市内の公共交通	利用した分だけ支払	無制限	無制限
タクシー（～5km）	利用した分だけ支払	1乗車上限10ユーロ	無制限
レンタカー	利用した分だけ支払	1日49ユーロ	無制限
自転車シェア	含まれず	無制限(30分まで)	無制限

▲ Whimのヘルシンキにおける過去の料金体系
(MaaS Global公開資料をもとに藤垣が作成)

料金勾配の特徴

- ✓ 利用が多いほど有利
- ✓ 一般に料金は高額になる傾向があるため、ライトユーザーには不向き



③ アドオン型

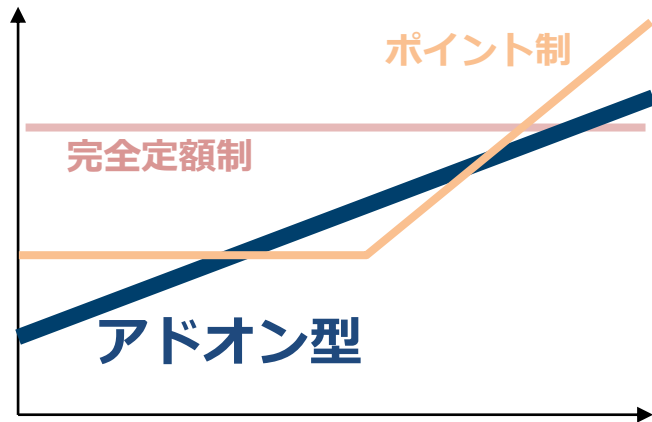
鉄道などの公共交通定期券を買うと、他の交通サービスも割安な従量制で利用できる形態

事例

- ✓ 2021年5月現在のWhim（ヘルシンキ）
- ✓ 東急のMaaS実証実験DENTO

料金勾配の特徴

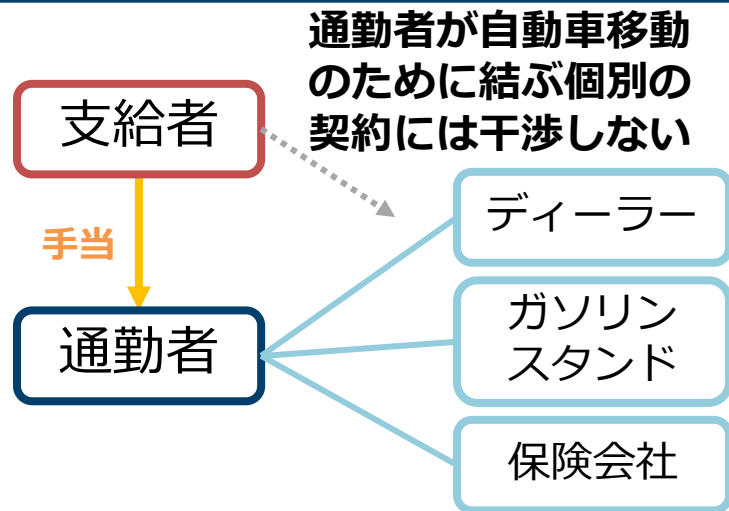
- ✓ 利用が少ない状態では、完全定額制やポイント制よりも安い
- ✓ ポイント型のような変曲点がない



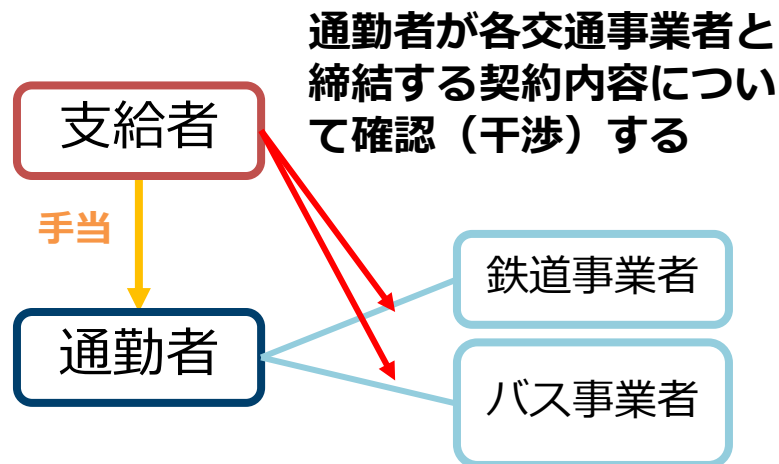
2. 制度上の論点

- 半数の企業で「定期券購入後の企業への報告」が必要
- 公共交通利用の通勤手当制度は一般的に、自動車利用の通勤手当制度に比べても、通勤者が交通事業者と結ぶ契約と関係が深い

自動車の場合



公共交通の場合



日本における展開上の留意点と政策上の対応策

■ 短期的に交通サービス提供者側が留意すべき点

- ✓ 二区間定期券や、MaaS事例にあるような他の交通サービスも含む拡張型の定期運賃を導入する際には、決済単位、領収書・券面表示等で、通勤手当相当分を明示できるようにするなどの工夫が望ましい

■ 中長期的な政策

- ✓ もし今後、新しい運賃・料金形態が急速に増えると、各法人の通勤手当制度が追従できず、混乱をきたす可能性も懸念される
- ✓ その場合には、「通勤手当の非課税範囲の解釈の明確化」や、「モデル就業規則」の改訂が各法人の制度改訂を後押しすると期待できる

【質問2】複数区間定期、エリア定期、複数モードの定期券が普及した場合に、期待される都市圏における行動の変化に関して、今回の分析結果から得られる示唆がありましたら教えていただけますと幸いです