

規制改革・民間開放推進会議 農業・土地住宅WG  
土地住宅分野に関するヒアリング

# 国土交通省提出資料

平成17年11月11日（金）

国土交通省鉄道局業務課

## 都市鉄道における時間差運賃制の導入についての答申・閣議決定（抜粋）

(1) 鉄道における時間差料金制の導入に向けて、オフピーク料金制など諸外国都市における多様な時間差料金手法の収集、IT技術の活用など最近の技術の進展に対応した時間差料金制導入の技術的課題の整理、事業者に対する時間差料金制導入のための具体的誘引策、時間差料金制導入についての社会全体の理解の促進策等について、引き続き検討を進めていく。

（「規制改革・民間開放推進3か年計画（改定）」（平成17年3月25日閣議決定））

(2) 通勤混雑を緩和し快適な通勤を確保するため、オフピーク通勤を推進しピーク時の需要の分散を図る時間差料金制<sup>※</sup>の導入は有効である。

（「規制改革の推進に関する第3次答申」（平成15年12月22日総合規制改革会議））

※「時間差料金制」の具体的な定義は示されていないが、「規制改革の推進に関する第1次答申」（平成13年12月11日総合規制改革会議）によれば、「オフピーク時の運賃を安くし、ピーク時の運賃を高くする」ものとされている。

(3) 時間差料金制の導入によりオフピーク料金が低廉化すれば、都心商業地へのアクセスがしやすくなるため、都心の活性化に資することも期待される。

（「規制改革の推進に関する第3次答申」（平成15年12月22日総合規制改革会議）、  
「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定））

(4) （時間差料金制の導入は）オフィスの容積率規制の要因の一つを取り除くことに資するとも考えられる。

（「規制改革の推進に関する第2次答申」（平成14年12月12日総合規制改革会議））

## 国土交通省鉄道局における検討実績

- 平成14年度 学識経験者、鉄道事業者等により構成される「鉄道運賃研究会」を設置(H14.7~H15.5)  
同研究会における検討作業の一環として、鉄道の時間差運賃制についての企業(5000社)・通勤者(10000人)を対象としたアンケート調査を実施(H14.12~H15.1)
- 平成15年度 経済団体(2団体)、企業(19社)、消費者団体(1団体)、鉄道事業者(6社)からヒアリング
- 平成16年度 海外(9カ国17都市)での時間差料金制の導入事例について調査

## これまでの調査・検討内容の整理

大都市圏、特に東京圏における都市鉄道の混雑は、緩和の傾向は見られるものの、依然として混雑率の高い路線も見られるところである。一方で、長期的には人口減少による需要減が想定されることや鉄道事業者の厳しい経営状況からみて、大規模な輸送力増強策には一定の限界があり、オフピーク通勤の推進など既存ストックを有効に活用し、ピーク時の需要を分散させることにより混雑の緩和を図ることは重要な課題であると考えられる。そのための方策として、鉄道における時間差運賃制(ピークロードプライシング)の導入は有効な手段の一つかと考えられる。

しかしながら、これまで実施してきた調査等によれば、鉄道に時間差運賃制を導入することについては、現時点では、以下のような課題があることが明らかになっている。

### ①デフレ経済状況下において、「ピーク時の運賃を高く設定する」形での時間差運賃制の導入は利用者の反発が大きい

昨今のデフレ経済状況下においては、いかなる理由であれ、「鉄道の運賃を上げる」ことに対しては利用者の強い反発が予想される。上述のとおり、鉄道の混雑については、東京圏においても徐々に緩和されてきており、そうした状況の中で、ピーク時の運賃を高く設定してまでしてオフピーク通勤を推進することについて、社会的コンセンサスが得られるかどうかについては、引き続き慎重な見極めが必要であると考えられる。

(関係者からのヒアリング結果につき別紙1参照)

## ②時間差運賃により通勤時間帯の需要の分散を図ることの効果は限定的

都市鉄道におけるピーク時の旅客の大半は通勤客である。平成14年度に国土交通省鉄道局が実施した通勤者・企業に対するアンケート調査によれば、企業従業員の始業時間等の勤務形態は、取引先や顧客との取引関係、労務管理等の制約条件に基づいて決められており、鉄道運賃の操作により勤務形態の変更を迫ることは困難である。また、こうした通勤客の運賃は大半が企業の負担であることから、時間差料金が個人の移動パターンを変える誘因になるとは考えられない。(アンケート調査結果につき別紙2参照)

そもそも、人の移動形態は移動の「目的」があって初めて決定されるものであり、交通というのはあくまで派生需要である。したがって、時間差運賃の高低の差がそれほど大きくなければ、移動時間帯に比較的融通が利く人であっても移動時間帯を変更する効果は上がらない。しかしながら、ピーク時とオフピーク時で大幅に運賃が異なる時間差運賃を導入しようとするれば、混雑時間帯に鉄道に乗らざるを得ない利用者またはその費用負担者である企業等に対して不合理な負荷を与えることとなり、①で述べた状況とも相まって利用者等の抵抗感が非常に大きいと考えられる。

なお、混雑時間帯からの需要分散や閑散時間帯の需要喚起を図ることを目的として、既に我が国でも諸外国と同様の仕組みで多くの鉄道事業者において「時差回数券」のような閑散時間帯の割引率を上げた運賃制度が導入されているが、回数券全体の売り上げに占める「時差回数券」の売り上げの割合は各社とも数%~10数%にとどまる。

(諸外国の事例と我が国の事例につき別紙3参照)

### ③競合路線への逸走等を考慮すると、都市圏の全鉄道事業者が一斉に実施することが必要

近年、都市交通においても近接する鉄道路線における旅客獲得競争が激化しており、一鉄道事業者だけがピーク時の運賃を上げるような施策は、他路線への旅客の転移を招く結果となり、オフピーク時間帯への需要の分散という所期の目的を達することはできない。したがって、仮に時間差運賃を導入する場合には、都市圏の全鉄道事業者が同一条件下で一斉に実施することが必要である。(注1)

しかしながら、①で述べたような状況から、鉄道事業者自身、運賃を上げることに對して極めて慎重な姿勢となっていることに鑑みても、一斉に時間差運賃制を導入するためには、強制力をもってこれに取り組まない限り実現は困難であると考える。一方で、鉄道の運賃は、個々の鉄道事業者の経営判断に基づき設定されることが基本(注2)となっており、本施策に対する行政の関わり方については、規制強化に対する反発等も勘案した慎重な対応が必要である。

(注1) 道路交通の混雑状況にもよるが、地域によっては道路交通(高速バス、マイカー等)との競合関係も発生するため、道路交通についても同様の効果を持つ時間差料金制を同時に実施することが必要となる。

(注2) 鉄道の運賃は、鉄道事業者が自らの経営判断に基づき設定した上限運賃について国土交通大臣に認可を申請し(申請主義)、当該上限運賃について国土交通大臣の認可を受ければ、当該上限の範囲内で弾力的に実際の適用運賃を設定することが可能となっている。

### ④技術的課題や導入に伴うコスト負担についての検討が必要

導入に当たって解決すべき技術的課題や駅務機器の改良等に伴うコスト負担のあり方については、具体的な導入方法を勘案しつつ検討を深めることが必要である。

## 今後の取組み等

①「ピーク時の運賃を高く設定し、オフピーク時の運賃を低く設定する」という時間差運賃制度の導入については、鉄道の混雑緩和、都心の活性化に一定の効果を有するものと考えられるものの、昨今のデフレ経済状況下においては、特に「ピーク時の運賃を高く設定する」ことに関して、現下においては社会的に受け入れられる状況にあるとは考えられず、引き続き、導入に当たっての諸課題についての慎重な見極めが必要であると考えます。

②しかしながら、「時差回数券」の導入のように、鉄道の混雑緩和にも資する多様な運賃割引がすでに多くの鉄道事業者において導入されているところであり、現在の社会的な諸条件の中で、鉄道の運賃を活用した混雑緩和対策としていかなる取組みが可能であるかについては、引き続き検討を深めて参りたい。

(例えば、ICカード等を活用した新たな企画商品（運賃割引等）については、時間差料金制と組み合わせることを奨励する取組みなどが考えられる)。

③あわせて、時間差運賃制の導入に向けては、前述のような課題がある中、必ずしも鉄道政策だけではなく、都市勤労者の勤務形態のあり方等より広い観点からの取組みも必要と考えられるため、内閣官房、内閣府等の関係行政機関や民間企業、経済団体等により構成される「快適通勤推進協議会」等の場も通じ、広く問題提起することとしたい。

## 関係者のヒアリング

○ 関係者からのヒアリングによれば、鉄道への時間差料金制（ピークロードプライシング）の導入については消極的。

### ■経済団体・企業の意見（H15. 11）

- ・ 既に可能な範囲においてフレックスタイム制や裁量労働制等の措置は実施しており、お客様対応、商慣習、労務管理上等の問題を勘案すると、これ以上始業時間を動かすことにより通勤時間帯を広げることは困難（フレックスタイム制等を導入している企業は約2割）。
- ・ 通勤手当は実費で支給しており、ピークロードプライシングは企業にとってコスト増となる。
- ・ 通勤鉄道の混雑状況は改善されてきており、今では混雑している路線は限られているのにもかかわらず、地域一帯で時間差料金制を導入しなければいけない理由がわからない。

### ■消費者団体の意見（H15. 10）

- ・ 利用者は、必要があるから鉄道を利用するのであり、運賃の高い安いで外出を決める訳ではない。運賃で人の行動様式は変わらないと思う。
- ・ ラッシュ時間帯というサービスの悪い（混雑の激しい）時間帯で運賃が割高になるのは納得できない。
- ・ コスト負担に耐えられない中小企業は郊外へ出て行けという政策ではないのか。

### ■鉄道事業者の意見（H15. 1）

- ・ 混雑時間帯に乗らざるを得ない利用者から高い運賃を取るの是不合理であるとして、利用者からの激しい反発が懸念される。
- ・ 実施するとすれば各社が一斉に実施する必要がある。そうでなければ、実施しない事業者に利用者がシフトしてしまう。

## アンケート調査結果

◎サンプル数： 企業 有効回収数1248社  
通勤者 有効回収数1806人

### 【概要】

○「ピーク・オフピーク運賃制度（利用時間帯が混雑（ピーク）時間帯である場合とそれ以外（オフピーク）の時間帯の場合の運賃に差をつけ、ピーク時間帯の運賃を割高にするもの）」に対しては、企業では約61%、通勤者では約51%が反対としている。

○「定期券廃止及び普通運賃引下げ（定期券制度を廃止し、オフピークの時間帯の運賃を引き下げる）」に対しては、企業では約82%、通勤者で約82%が反対としている。

○時間差運賃制実施時の対応行動については、ピーク時運賃を現行の1.3倍にするケースで勤務制度を変更とした企業は約4%にすぎず、3倍とするケースでも変更とした企業は約25%にとどまる。

## ◎諸外国の事例（運賃の比較は購買力平価による）

- ・ 9か国17都市の調査（H16. 9～11）を行ったところ、ワシントンD. C.、フランクフルト、シンガポール、シドニー、ブリスベン、メルボルンの6都市で時間差料金制度が導入されていることが確認された。
- ・ これらの都市での時間差料金制度は、混雑時間帯の運賃を高く設定したのではなく、そもそも日本と比べて決して高くはない（リーズナブルな）通常運賃を閑散時間帯には更に低く設定することにより、**閑散時間帯の需要喚起や混雑時間帯の需要の分散**を図ることを目的としたものである。

### ●ワシントンD. C. (Washington Metropolitan Area Transit Authority) US\$1=¥133(2004年 OECD)

通常運賃 5時から9時まで、15時から19時まで、（26時から27時まで：金・土曜日の夜のみ）		閑散時間帯運賃 （左記以外の時間帯）	
0-3マイル	1ドル35セント(約180円)	0-7マイル	\$1.35(約180円)
3-6マイル	\$1.35+(乗車マイル-3)×0.22(約180～267円)	7-10マイル	\$1.85(約246円)
6マイル以上	\$1.35+3×\$0.22+(乗車マイル-6)×0.195(約267～519円)	10マイル以上	\$2.35(約313円)
15.6マイル以上	\$3.90(約519円)		

### ●フランクフルト (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) €1=¥142(2004年 OECD)

平日6時以前・9時から16時・18時半以降：約15%の割引(約131円→約111円)

### ●シンガポール (Transitlink) S\$1=¥94(世界銀行 World Development Indicators04)

日曜及び祝日を除き、7時半前（市街中心部以外の駅から搭乗し市街中心部の駅にて降車）：10セントの割引（約60円→約51円）

### ●シドニー (Rail Corporation New South Wales) A\$1=¥97(2004年 OECD)

平日9時以降・週末及び休日の全時間帯：往復券のみ最大40%の割引(約427円→約252円)

### ●ブリスベン (Queensland Rail)

平日9時から15時30分・19時以降・週末及び休日：鉄道・バス・フェリーの共通乗車1日券25%割引（約408円→約311円）

### ●メルボルン (Connex Group Australia)

平日9時以降：鉄道・バス・トラムの共通乗車1日券Zone2で約13%（約922円→約796円）、Zone3で約11%割引（約1204円→約1068円）

## ◎日本の事例

### 閑散時間帯（昼間）の時差回数券

- ・ 日本でも上記諸都市の事例と同様に、閑散時間帯の需要喚起及び混雑時間帯の需要の分散のため、通常の回数券よりも割引率の高い時差回数券等が導入されている（大手民鉄、JR西日本、東京メトロ、横浜市等）。

平日10～16時（JR西日本：17時）及び土休日の終日の入場。

12枚綴りで10枚分の運賃等（割引率16.7%）。※通常の回数券は11枚綴りで10枚分の運賃（割引率9.1%）