

ピークロードプライスという仕組みがある。ピークと呼ばれる混雑している時期や時間帯の料金を高めに設定して、オフピークと呼ばれる空いている時期や時間帯の料金を安くするという仕組みである。いろいろな分野で導入されているので、読者の皆さんにもなじみ深いだろう。たとえば観光地の旅館は観光シーズンの料金は高いが、オフシーズンになれば非常に安くなる。飛行機の料金でも、お盆や正月の料金は高くなるが、シーズンを外せば安いチケットを購入できる。

ピークの料金を高めに設定してピークの混雑を緩和し、オフピークに需要を誘導する。ピークロードプライスは合理的な仕組みのように思える。それでも、深刻な混雑問題があるのにピークロードプライスが導入されていない分野がある。鉄道だ。特に首都圏のような人口の多い地域

学習院大教授(国際経済学)

伊藤 元重

論壇

では朝夕のラッシュはすさまじい。通勤なので仕方がないという面もあるが、あのラッシュの混雑を一生続けること考えると気がめいってくる。

片道1時間、往復で2時間、毎日満員電車に乗っているとする。これを週5日、年間で50週続けると、500時間。一生で40年通勤生活を続けると、2万時間という計算になる。懲役2年ということになる。大変な

2時の料金を高めにして、その分他の時間帯の料金を下げるといってピークロードプライスを容認する声が強くなってきている。国もそうした柔軟な料金制度を鉄道でも導入する方向で検討しているようだ。どうしてもラッシュの時間帯に通勤をせざるを得ないという人にとっては抵抗があるかもしれないが、社会全体の利益を考えるとピークロードプライス

の利用を全く排除するのもいかなるものかと思われる。ピーク料金を高くすることには、これ以外にも経済的なメリットがある。ピーク時の利用者数を減らすことができれば、運行する車両の数も減らせる。鉄道会社が保有する車両はピークの需要に合わせている。もしピークの利用が減れば、それだけ

車両の数を減らすことができ、鉄道事業の固定費を削減できる。

人口減少と過疎化によって、地方の鉄道事業の採算性が悪化している。それでも地域の鉄道をできるだけ維持しようと考えるなら、大都市圏での鉄道の固定費を削減して利益を確保し、その一部を地方路線の赤字補填に回す必要がある。固定費を削減する上で、ピークの需要を減らすことは有効に機能するはずだ。

「ピーク時料金」鉄道にも

苦痛である。それでも多くの人は「通勤」に耐えてきた。ただ、コロナで通勤事情が大きく変わった。在宅勤務が増えて、一時的にラッシュが緩和されたのだ。それに加えて、満員電車に乗れば感染のリスクが高まるということも、満員電車を嫌う人が増えてきた。

こうした背景があるのか、ラッシュ

ピークの利用が減れば、それだけ

ピークロードプライスを進めていくと、お盆や正月の料金をどうするのか、という点にも関心が集まる。年末年始とお盆しか休暇が取れないという人にはその時期の料金が上がることは困るだろうが、働き方改革を進めて、オフピークの安い料金で長距離での鉄道移動ができる人が増えるようにライフスタイルを変えることも必要だろう。

*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。