

オブピーク通学推進に向けての政 策提言¹

快適通勤推進協議会の新たな役割

都市交通政策 B 分科会

明治大学 生田保夫研究会

相浦 良次 石井 真 小澤 健嗣 加藤 寛希
北島 和貴子 齋藤 善行 杉山 祐貴 高松 美幸
多家 文葉 松永 昂 松本 峻一 和智 裕貴

¹本稿は、2005年12月3日、4日に開催される、ISFJ（日本政策学生会議）、「政策フォーラム2005」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、生田保夫教授（明治大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得べき誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。（タイトルに脚注をつけてください。脚注は、「挿入」→「脚注」→「脚注」「自動脚注番号」、フォント8、脚注のフォントに関しては、以下同じ。）

要旨

現在首都圏において、鉄道の混雑は緩和されてきているとはいえ、まだまだ通勤・通学者に負担を強いる状況に変わりはない。これまでの輸送力増強による混雑緩和対策では、少子化による人口減少を見据えると、得策とは言い難い。そこで我々が注目したのは、オフピーク通勤に代表される「需要の平準化」という考え方である。

しかしこれらの対策が現状では社会に浸透していないという事実がある。それは、通勤者の始業時刻変更の困難と経済的不利益の問題に因る。しかし、これらを学生に適用することでこれらの問題を解決し得るのではないかと我々は考えた。学校行事の多くはビジネスとは直接的関係性を持たず、経済的不利益を被らないだろう。また、通勤・通学ラッシュにおける学生の割合は2割に上る路線も多く、彼らが混雑緩和対策の最も現実性の高いターゲットであると言えよう。つまり、オフピーク通学という観点である。

これらを考察するに当たって、学校の始業時刻の変更が可能でなければならないが、学校教育法施行規則によれば、この決定権は校長にあるという。つまり、学校単位での変更は可能だということである。その始業時刻の変更には、始業時刻を遅くする場合と早くする場合の二つの方法が考えられる。しかし、混雑時間帯や通学者数は地域の特性によって異なるため、それぞれの地域ごとの特性に見合った変更が考慮されることが不可欠である。

これらの現状を踏まえた上で、我々は、現在国土交通省を始めとした官民合同による「快適通勤推進協議会」と並行して「快適通学推進協議会」の設置、並びにこれらの市町村単位での設置に拡大することを提案したい。ここで地域ごとの混雑緩和に最適な始業時刻の算出、及び地域や学校との協議により決定を行う。また、オフピーク通学を実施する学校を対象とした割引定期券の導入等により、それらの実施をより活性化させ得ると考える。

目次

はじめに

第1章 現状分析

- 第1節 (1. 1) 従来の混雑緩和対策(需要編)
- 第2節 (1. 2) 混雑緩和対策 (供給編)
- 第3節 (1. 3) 鉄道混雑の現状について

第2章 オフピーク運動とは

- 第1節 (2. 1) オフピーク運動のメリット
- 第2節 (2. 2) オフピーク運動のデメリット
- 第3節 (2. 3) オフピーク “通学” という新たな視点

第3章 オフピーク通学の問題点

- 第1節 (3. 1) 学校の始業時刻のシフトについて
- 第2節 (3. 2) 利害関係者は納得するのか

第4章 考察

- 第1節 (4. 1) 学校の始業時刻のシフトについて
- 第2節 (4. 2) 利害関係者を納得させるには

第5章 政策提言

市区町村別快適通学推進協議会の設置

第6章 今後の課題

通勤者への対応

参考文献・データ出典

はじめに

我々は、最も身近な交通の問題である、朝の都市鉄道での混雑にスポットを当てて調査を開始した。平成12年の運輸政策審議会答申において、大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内にするを旨とされている。東京圏については、当面の目標として、2015年における主要区間のピーク時の平均混雑率を150%にすることをされている。また時差通勤という概念の歴史は、昭和40年に内閣府から打ち出された「時差通勤通学推進計画」（「時差通勤通学推進計画について HP」 <<http://www8.cao.go.jp/koutu/juten/tepu1.htm>> (2005/11/12 アクセス) より)まで遡ることとなり、実に40年近く検討され続けている課題である。しかし鉄道利用者の立場からすると、長い年月をかけて検討している割にオフピーク運動の普及を感じることができない。そこで我々は、鉄道の混雑緩和対策をオフピーク運動の観点から検討し、効果的な対策案を提示したい。

本論文の目的は、鉄道の混雑を緩和するための新たな対策を検討し、その対策を普及させるために必要なことを提示する。

本論文の構成は以下に示す通りである。

第1章では、鉄道の混雑について従来進められてきた対策を明らかにし、その結果現在の混雑状況について示す。それは、現状の混雑緩和対策を把握することで今後より効率的な対策は何か見出すためである。

第2章では、オフピーク運動についての説明を行う。それは、第1章で見出した効率的な混雑緩和対策について詳しく検討を加え、オフピーク運動を推進するために通学者という新たな視点を示すという狙いがある。

第3章では、オフピーク通学の問題点を明らかにする。それは、オフピーク通学を進めていく上でネックとなるであろう要素について見当をつけるという狙いがある。

第4章では、オフピーク通学の問題点についての考察を行う。それは、第3章で明らかになったオフピーク通学の問題点について考察を行い、オフピーク通学を推進するために揃えなくてはならない条件が何なのかを明らかにするという狙いがある。

第5章では、第4章で明らかにしたオフピーク通学をそろえなくてはならない条件を踏まえ、オフピーク通学推進に必要なことを提示する。

第6章では、今後の課題を示す。

なお、本論文ではオフピーク運動の対象を通学者に絞って検討する。

第1章 現状分析

第1節 従来の混雑緩和対策（供給編）

まず、現状分析として今まで鉄道の混雑を緩和するためにどのような対策がとられてきたのか確認しておこう。

主に行われてきたこととして、線路を倍増させる「複々線化工事」、ラッシュ時の列車の本数を増やす「増便」や一編成の車両数を増やす「編成の長大化」等のように輸送力の増強が挙げられる。「増便」を行うには現在の鉄道のシステム上、運転間隔を短縮させるために信号機を増やしたり、効率的な運転間隔を維持するために2つのホームに交互に入線させられるようにホームを増やしたりと、多大なコストが必要となる。しかし、今後の少子化による人口減少を見据えると利用者が減少することは必至であり、現在の混雑を解消するために輸送力を増強するような「供給」を増やす対策では得策とは言えない。

第2節 混雑緩和対策（需要編）

将来を見据えて、効果的な混雑解消の対策を実施することが急務である。将来の人口減少を見据えた混雑解消の対策として、オフピーク通勤運動やフレックスタイム制度が挙げられる。これは、先に挙げたような「供給」を増やす対策とは逆に「需要」を平準化する対策として知られる。ただ、現状では快適通勤推進協議会¹が企業へ呼びかけたり、駅のポスター等で利用者にアピールしたりすることに留まり、まだまだ社会へは浸透していない。しかしこれからの対策として、この「需要を平準化する」という考え方は時代に則しているのではないか。現状の、ラッシュ時における鉄道の混雑緩和を進めるために、将来を見据えた「需要を平準化」という視点での対策が必要である。

第3節 鉄道混雑の現状について

以上の鉄道の混雑緩和対策によって、首都圏のピーク1時間の平均混雑率は30年前の221%から平成14年現在で173%へと大幅な混雑緩和が実現された²。混雑率とは、定員乗車の状態を100%とし、具体的には座席につくか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる状態を表す指標である。同様に150%では、肩が触れ合う程度で、新聞は楽に読める状態。180%とは体が触れ合うが、新聞は読める状態。200%とは体が触れ合い、相当な圧迫感がある、しかし、週刊誌な

¹ 経済界及び労働界の代表、有識者、鉄道事業者、地方公共団体、文部科学省、経済産業省厚生労働省、国土交通省等で構成される。

² （混雑率データは「快適通勤推進協議会 HP」 <<http://www.konojikan.com/2005/>> （2005/11/10 アクセス）

ら何とか読める状態。250%とは電車が揺れるたびに、体が斜めになって身動きできない。手も動かせない状態を表す¹。

つまり平成14年度では「体が触れ合うが新聞は読める」状態であると言えるが、ただし、この数値は首都圏の鉄道における、ピーク1時間の平均の数値である。それは、例えば同じ線路を走る列車であれば、異なる列車種別で混雑率が異なろうとも、1時間の平均として混雑率を示しているからである。

残念ながら正確なデータとして、最混雑列車だけの混雑率を示すことはできないが、200%を超える列車はいまだに多く存在することは事実であり、ラッシュ時における鉄道の混雑は、まだまだ深刻であるといえる。

¹ (以上、混雑率の定義は「日本民営鉄道協会 HP」<<http://www.mintetsu.or.jp/word/Individual/151.html>> (2005/11/10 アクセス) より)

第2章 オフピーク運動とは

まだまだ混雑しているこの状況を、大規模な投資をせず、効果的に緩和するためにはどのような対策が適切だろうか。第1章で述べた通り「需要を平準化」する対策が実現されているが、その中で我々は、①現在行われているオフピーク運動には、改善余地が多分に残されていること。②オフピーク運動のメリットの大きさ。という2点からオフピーク運動に着目した。

第1節 オフピーク運動のメリット

オフピーク運動のメリットは、以下の三点であると、我々は考える。まず一点目として、コストが少なく済むこと。二点目に、無駄が少ないこと。三点目に、過剰能力の削減である。

まず、コストが少なく済む事とは、鉄道利用者に利用時間を変更してもらえるように促す運動が、このオフピーク運動の内容であるから、行政や鉄道事業者にとって、オフピーク運動実施にかかるコストは、少額である。特に、輸送力の増強による混雑緩和策に要する多額の建設費と比較すると顕著である。例として、京王電鉄が行った長編成化、及び車両大型化工事¹を挙げることにする。この工事は、平成9年度に竣工、総工費は632億円、効果としては、同社井の頭線における神泉から渋谷へ向かう列車の朝ラッシュ1時間あたりの平均混雑率が、工事を行わない場合の182%から竣工後は166%に低下、同社京王本線でも再混雑区間で196%から176%へと低下。両線とも16%から20%の混雑率改善効果があがるということである。20%の混雑率改善効果を、もしオフピーク運動によって達成せよと考えた場合、一体、何割の乗客が朝ラッシュのピーク1時間から、前後の時間にシフトすればよいのかを簡単に計算してみたい。混雑率とは、乗客数を、定員で割った数値に100を掛ける事によって算出できる。例えば、定員100人の列車に200人の乗客が乗っている車両（超満員の状態）があるとすると、この車両の混雑率は200%である。この列車の混雑率を20%改善するために、言い換えれば混雑率を180%にするためには、乗客が180人になればよいという事がわかる。すなわち20人の乗客の利用時間シフトが必要で、20人とは、当初の乗客200人のうち、ちょうど1割となる。つまり、1割の乗客がオフピーク運動によって利用時間をシフトすることで得られる混雑率改善効果と、京王電鉄が632億円を投じて達成された混雑率改善効果は同等であるといえる。このように、オフピーク運動のコスト面での優位性は高い。

次にオフピーク運動におけるメリットの二点目にあげた、無駄が少ないこととは、国内の人口減少による混雑の自然緩和が容易に予測される情勢を見据えると、効率的な対策ということである。なぜなら、現時点から輸送力を増強しても、近い将来に訪れる乗客の減少によって、増強した輸送力が無駄になってしまう恐れが発生するからである。ここで、「これからの時代、乗客数が減少するのであれば、オフピーク運動を実施する必要性が無いのでは？」という疑問が浮かび上がるが、この疑問に対する答えは、「乗客が減少する時代であるからこそ、オフピーク運動が必要。」であると、我々は認識している。その理由は次にあげる、オフピーク運動三点目のメリットである、過剰能力の削減によって説明される。

過剰能力の削減とは、混雑している列車から空いている列車へ乗客がシフトするために、今までピーク時に合わせて整えてきた輸送能力を削減し、今まで空いていた列車の能力を活かしきることができると

¹ 京王電鉄が行った長編成化、及び車両大型化工事における年度、工費、効果の出典 『数字で見る鉄道'93』 p.117-118.

いうことである。製造業の場合、完成した製品を在庫として倉庫に保管しておくなどして、需要のピークに対応する方法がとれる。しかし、「移動」という交通サービスを生産している鉄道事業者の場合は、在庫を持つ事が出来ない。すなわち、交通サービスでは、生産と消費が同時に行われなければならないということである。そのため、鉄道事業者は朝のラッシュ時の旺盛な交通需要に備えて、その需要に対応できるだけの車両数、乗務員数等の交通サービス生産能力を保持しなければならないため、ピーク時以外の時間帯においては、交通サービスの生産能力を持て余している。もしも、一日で最も交通需要が多い朝の通勤ラッシュ時の乗客が、オフピーク運動によって、前後の時間帯に利用をシフトしたならば、ピーク時以外の時間帯での過剰能力を減らす事が可能となる。例えば、10台のバスを所有するバス会社があったとしよう。このバス会社が持つ路線では、朝のラッシュ時に乗客が最も多く、朝のピーク時にはその需要に対応する為に、10台のバスを全て運行させているとする。しかし、朝のピーク時以外は、需要が少ないため、6台のバスを運行するだけで需要に対応できるものとする。この時、残りの4台のバスは使用せずにいたとすると、この4台のバスは、ピーク時以外において、過剰能力となる。もちろん、発生する過剰能力はバスの車両だけでなく、雇っている運転手から、バスの車庫として使用する土地にまで膨らむ。もしも、朝のピーク時の需要が、バス8台で捌くことが出来る程度であったなら、過剰能力はバス2台分へと減る。過剰能力が交通事業者に与える経営上の負担を、オフピーク運動による需要の平準化によって削減することは可能である。交通事業者の経営上の負担が軽減することは、運賃の低減化につながり、最終的に利用者へと還元されるであろう。先にも述べたとおり、これから日本は、人口減少の社会を迎える。鉄道の利用客も比例して減少し、鉄道事業者の経営は厳しいものへと変わっていく恐れがある。このような状況のなかでこそ、需要を平準化し、鉄道事業者が持つ過剰能力を削減する事が出来るオフピーク運動は、現行の運賃水準を維持させるためにも、適した施策なのではないか。また、これからの高齢化社会では、鉄道などの公共交通機関は「誰もが気軽に利用できる」という点において、非常に重要といえる。オフピーク運動によってもたらされた、混雑緩和効果と鉄道事業者の経営を健全化させる効果は、鉄道などの公共交通機関の魅力をアップさせ、高齢者にとっても、使いやすい交通体系の形成に寄与するであろう。

第2節 オフピーク運動のデメリット

快適通勤協議会が通勤客に、オフピーク通勤を呼びかけているものの、業務に支障が出るといった理由でオフピーク通勤を行う事が出来ない通勤者も多数いると考えられる。その場合、せつかくの呼びかけにも応えることは難しい。これは、通勤客は容易に鉄道の利用時間を変更できない事を表している。また、オフピーク運動の呼びかけに応じ、乗車時刻を、鉄道の混雑のピークよりも早くにシフトした利用客に対しては、家を早く出発することで発生する精神的、肉体的負担と、目的地に到着してから始業するまでの待ち時間が発生する。以上の理由から、オフピーク運動には、利用者にとっての制約が増加してしまうことは否めない。

第3節 オフピーク “通学” という新たな視点

以上のデメリットのうち、通勤客は容易に鉄道の利用時間を変更できないという点を、考慮した場合、「オフピーク運動の対象者を通勤客に限定する必要があるのだろうか。」といった疑問が浮かび上がる。通勤客に対しては、近年、オフピーク通勤を行う余地を生むフレックス通勤制度等の新たなアイデアが形作られてきたものの、通学客に対しては、オフピーク通学を行うチャンスを生む制度が存在しないのが現状である。オフピーク運動のターゲットを通学客に広げることによって、より一層の混雑緩和をはかることが出来るのではないか。

すでに先行研究において、通学客をオフピーク運動のターゲットに据えることのメリットについて言及されている。米澤(1994)によれば、「学校の始業時間を最混雑時から1時間ほどずらしたとしても、

学校行事の多くはビジネスとは直接的関係の無い活動内容であるから、その目的達成のうえで著しく不利益になることはないであろう。時間割制度変更にもなう経済的不利益はほとんどないと思われる。」¹と記されている。と同時に、時間別運賃を導入した場合において、「定期代が通勤者にとって自己負担ではなく、勤務先の負担であるため、通勤者本人には所得効果を通じた価格効果が作用しにくいということである（運輸省『昭和60年大都市交通センサス首都圏報告書』によれば、全額勤務先負担の割合は86.5%である）。他方、負担者である企業にとっても、全体の費用に対して定期代総額の占める割合は小さく（『日本経済新聞』1992年4月15日によると1%以下である）。こうした時間別運賃が経済的誘引を強く与えるのは通学生であると思われる。多数の大学生、専門学校生などの場合、通学定期代の負担は直接的には本人の場合が多く、しかも彼らの生計費に占める定期代のウエートは無視しえないと思われるからである。」²

第一章で、定員100人の車両の例で示したとおり、混雑率200%の列車（体が触れ合い、相当な圧迫感がある、しかし、週刊誌なら何とか読める状態）の混雑率を180%（体が触れ合うが、新聞は読める状態）に低下させるには、乗客の1割が、オフピーク運動によって、該当列車から他の時間帯にシフトすればよいという計算であった。ここで気がかりになるのは、朝のピーク時の乗客のうち、通学客はどのくらいなのであろうか。朝のピーク時の利用者のうち定期券利用者の比率は90%以上である³。ゆえに、下の図と照らし合わせると、路線によってばらつきはあるものの、少なくとも1割は通学客であると考えられる。

通勤・通学定期利用者比率

	利用者比率(%)			
	定期			定期外
	通勤	通学	計	
小田急電鉄	44.6%	18.9%	63.5%	36.5%
京王電鉄	43.2%	16.7%	59.9%	40.1%
帝都高速度交通営団	52.5%	7.3%	59.8%	40.2%
名古屋鉄道	40.4%	26.0%	66.4%	33.6%

国土交通省鉄道局HP『鉄道版コンシューマーレポート』より作成

http://www.mlit.go.jp/tetudo/useful/consumer_index.htm

アクセス日:2005年11月12日

以上の理由から、我々は、オフピーク運動のターゲットを通学客にも広げることによる効果は大きいと考える。

¹ 米澤義衛(1994)「混雑現象の経済分析—首都圏鉄道主要路線の場合」『運輸と経済』第54巻(1994年4月号) pp.59-70.財団法人 運輸調査局

² 米澤義衛(1994)「混雑現象の経済分析—首都圏鉄道主要路線の場合」『運輸と経済』第54巻(1994年4月号) pp.59-70.財団法人 運輸調査局

³ 米澤義衛(1994)「混雑現象の経済分析—首都圏鉄道主要路線の場合」『運輸と経済』第54巻(1994年4月号) p69 財団法人 運輸調査局

第3章 オフピーク通学の問題点

第3章では、前章で提案した、「通学客をオフピーク運動のターゲットに置くこと」に関する問題点を探っていきたい。

また、混雑時間帯や通学者数は地域ごとに異なることをどう考慮していくか。

第1節 学校の始業時刻シフトについて

まず、オフピーク通学を進める際に問題となるのが、学校の始業時刻の定め方である。学校の始業時刻は企業のそれと比べて、学校内で全ての活動が完結するという点で容易に変更が可能であると考えられるのだが、教育的観点から始業時刻変更の制約はないのだろうか。裏を返せば、始業時刻を変更できなければ通勤客と状況が同じであるため実現は難しいということである。

次に、もし始業時刻の変更が可能だった場合、オフピーク通学に適した始業時間は何時であるのかという問題がある。通学客が混雑のピークより早い時間に乗車するよう始業時刻を設定するのか、もしくはピークより遅い時間に設定するのか、どちらのケースが適しているのだろうか、詳しく検討する必要があるだろう。例えば、学校の始業時間を現状よりも早い時刻にシフトさせた場合、通学距離の長い通学客は通学できなくなるかもしれない。逆に始業時間を遅い時刻にシフトさせた場合、終業時刻もその分遅くなるため、放課後の部活動や、予備校の授業に制約を生むことになる。混雑のピークに対してシフトを早くしても遅くしてもいずれにしてもマイナス要素が考えられ、しかも各学校によって教育方針等で重点を置くものが異なるため、どちらにシフトさせても批判を食うことは間違いないのではないかと。

そしてさらに考えられる問題として、全ての地域で最混雑時間に、混雑緩和の効果を及ぼすほどの通学客が乗車しているとは限らないという問題である。例えば、通勤客の目的地が比較的近い都心の最混雑時間は8:00~9:00となり、混雑に影響を及ぼすほど通学客が乗車していないと考えられる。しかし、通勤客の目的地が比較的遠い郊外での最混雑時間は7:30~8:30となり、通学客が混雑に及ぼす影響はかなり大きいと考えられる。つまり地域によって混雑時間が異なるためにオフピーク通学の効果に偏りが生じてしまうという問題である。

第2節 利害関係者は納得するのか

最後に、オフピーク通学に関わる全ての利害関係者の納得を得られるのか、という問題である。直接的な通学客以外でも、保護者や学校関係者、予備校業界にまで、同様の制約が発生することが考えられる。

以上が、「通学客をオフピーク運動のターゲットに置くこと」に関する問題点である。

第4章 考察

第四章では、前章で明らかになった、「オフピーク通学を実施する上で、ネックとなる制約」に対する解決策を考察していきたい。

第1節 学校の始業時刻シフトについて

まず、学校の始業時間を変更することは、現行の学校教育法施行規則の範囲内で実施可能なのか、という問題に対してであるが、現在、学校（中学・高校）の始業時刻は **8:15～9:00** の間に集中しており、企業の始業時刻とほぼ同時帯にある。これは慣行に因るもので、学校教育法施行規則によれば、その決定権は校長にある。つまり、始業時刻は学校単位での変更が可能だということを裏付けている。

次に、始業時刻の変更には、始業時刻を早くするケースと遅くするケースの2つのケースが考えられるが、どちらの方法が、オフピーク通学に適しているのか。及び、オフピーク通学に関わる、全ての利害関係者の納得を得られるのか、という問題に関して、学校の特性にあった始業時刻の設定が不可欠であると、我々は考える。例えば、全生徒のうちの大多数が、放課後に予備校に通っている進学校などは、始業時刻を早める方が制約は少なくなる。一方、放課後補習や部活動等を行わない学校（例えば単位制高校など）は始業時刻を遅くするほうが生徒の同意を得やすいといった具合である。実際に始業時刻を遅くすることで、不登校者数が減少するといった効果を得られた高校もある。

また、混雑時間帯や通学者数は地域ごとに異なることをどう考慮していくか、といった問題には、その学校の所在地にあわせた始業時刻の設定が必要である。例えば、東京都心三区のような、市街地の中心部に位置する学校は、始業時刻を早くすることが効果的である。その理由として、都心部の鉄道混雑のピーク時間は、郊外部に比べて遅いため、始業時刻を早めることで、通勤客のピークから、通学客のピークを遠ざける効果を上げる事が可能であるからである。反対に、郊外に位置する学校はピーク時間が比較的早いため、始業時間を遅くするほうが効果的であると言える。

以上の内容を整理すると、全ての学校を一元的に、始業時刻を変更するのではなく、各学校の特性や地域性に応じた、木目細かな始業時刻の設定をする必要があるということになる。

第2節 利害関係者を納得させるには

第1節で述べたように、始業時刻は学校長の決定権により変更は容易に実行し得る。しかし、変更の手続きは容易とはいえ、それまでの慣行を変更するという複雑さが伴うため、それぞれの学校に始業時刻の変更への協力を依頼するだけでは、学校側や生徒側の協力を期待できない。それは両者に何のメリットも与えられないからである。オフピーク通学は両者の積極的参加が大前提となるため、我々は積極的参加を得るための対策として、学校や生徒へのインセンティブの付与を考察した。

その付与方法としては、オフピーク通学に参加する学校の学生へのみ、現行より、さらに割安な、割引定期券の導入などが効果的だと考える。学生の定期券の財源は家計から捻出されているため、割引を導入することで保護者の賛同を得られると思われるからである。

その割引を賄う財源としては、鉄道会社がオフピーク通学によって削減された費用や、得られた利益で補填する。オフピーク通学によってピークの平準化が実現されれば、増便の廃止、ひいては減便の可能性もあり得るため、過剰能力の圧縮が可能である。また、割引による通学定期券利用者の増加も起こり得よう。こうして捻出された資金を割引にかかる費用に充てることは可能であり、妥当であると考えられる。では、オフピーク通学に参加する学校の学生に対し、どの程度の割引を行うかに関してであるが、鉄道事業者が上記の方法によって捻出した資金でまかなえる範囲とする。

第5章 政策提言

第5章では、前章で明らかにした「オフピーク通学を行うために必要な前提条件」を整備する為の具体的な政策を検討していく。

市区町村別快適通学推進協議会の設置

前章で明らかになった通り、オフピーク通学を推進するには、学校の特性と、その地域の鉄道が混雑する時間帯を考慮した上で、各学校は始業時刻を設定する必要がある。しかも、同一地域内にある、他の学校と始業時刻をずらすなど、近隣の他の学校との連携が必要である。もちろん、鉄道事業者との連携も不可欠となる。そのため、上記の各者と、各市区町村自治体で構成される協議の場を設ける事を提案する。この協議会は、公共交通機関を利用する通学者が存在する、全ての市区町村に設置し、それぞれの市区町村内にある全学校の始業時刻を設定する。また、前章で示した割引定期券を適用する学校を決定する。

また、なぜ、全ての市区町村に設定するのかというと、大都市圏以外の地域は、鉄道の混雑が大都市圏に比較して深刻でないものの、鉄道利用者において学生の割合が高い傾向にあること、そして需要を平準化させることによって、鉄道事業者が持つ、ピーク時以外の過剰能力を削減し、地方の鉄道活性化につながるメリットが大きいことから設置する事が望ましい。

第6章 今後の課題

通勤者への対応

当論文では、主に通学者へのオフピーク運動適用について記してきた。より一層の鉄道の混雑の低下、及び需要の平準化を目指す為には、現在行われているオフピーク通勤運動のさらなる推進も欠かせない。その為には、近年、導入が進んでいる IC 乗車券のシステムを応用して、オフピーク通勤に協力している通勤者へ対してインセンティブを付与する等のアイデアは検討に値する。例えば、各駅の最混雑時間帯以外の時間帯に改札口を通過した乗客には、その都度、ポイントが定期券に溜まる等の方法である。東急世田谷線では、回数券においてはすでに上記の制度に似たポイント制が実現されている。定期券への適用には、運賃制度上の問題が懸念されるが、効果も大きいと考えられるため、実現へ向けての研究が課題である。

《参考文献》

米澤義衛(1994)「混雑現象の経済分析—首都圏鉄道主要路線の場合」『運輸と経済』第 54 巻(1994 年 4 月号) pp.59-70.財団法人 運輸調査局

家田仁 永井邦彦(1992)「運賃制度を用いた通勤鉄道 ラッシュ平準化の可能性」『運輸と経済』第 52 巻(1992年1月号) pp.68-73.財団法人 運輸調査局

永野光三 奥村誠 小林潔司(1998)「大都市圏における鉄道交通の時差出勤の実現化方策」『運輸と経済』第 58 巻(1998 年 4 月号) pp.52-70.財団法人 運輸調査局

永井邦彦(1997)「大都市通勤鉄道の効率的な混雑緩和を考える」『運輸と経済』第 57 巻(1997 年 5 月号) pp.34-39.財団法人 運輸調査局