

都市圏の交通機関の混雑緩和を目的とした施策の有効性について

社会班:宮崎 泰成

要約

本研究の目的は、近年、解決すべき社会課題として注目されつつある公共交通機関の混雑緩和策の1つとしての時間帯別運賃について、企業の時差通勤に対する意識を分析し、効率的な時間帯別運賃の具体的な制度設計はどのようなものなのか明らかにすることである。研究の結果、1~5%程度の少額の価格調整でも大企業に対する時差通勤の促進策としては十分効果があり、交通機関の混雑緩和という目標を達成する施策としては有益なものであるという結論に至った。

1. はじめに

近年、国土交通省が公共交通の混雑緩和に向けた検討会を設置するなど、公共交通機関の混雑緩和が解決すべき社会課題として注目されつつある。その解決策の1つとして、交通機関の混雑する時間帯の料金のみを割高にするなどの時間帯別運賃の導入が検討されつつある。しかし、通勤時間帯の運賃が割高になることは家計や企業の負担になりかねないうえ、割安な時間帯に利用者が集中することも考えられる。そこで本研究では、企業の時差通勤に対する意識を分析したうえで、研究対象を複数の交通機関に広げ、最も効率的な時間帯別運賃の具体的な制度設計はどのようなものなのか明らかにしたい。

2. 研究方法

高津高校のOB・OG会を通じ、全国の企業に所属する高津高校のOB・OGにGoogleフォーム形式のアンケートを送付した。計200人にアンケートを送付し、13人から回答を得ることができた。

《アンケートの文面》

- Q1. 貴社の業種について、当てはまるものをお選びください。
- | | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 製造業 | <input type="checkbox"/> インフラ・運輸 | <input type="checkbox"/> 情報通信業 |
| <input type="checkbox"/> 卸売業・小売業 | <input type="checkbox"/> 金融業・保険業 | <input type="checkbox"/> 情報サービス業 |
| <input type="checkbox"/> サービス業 | <input type="checkbox"/> 広告・出版・マスコミ | <input type="checkbox"/> 官公庁・公社・団体 |
| <input type="checkbox"/> その他 [] | | |
- Q2. 貴社の従業員規模について、当てはまるものをお選びください。
- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ~50人 | <input type="checkbox"/> 51~300人 | <input type="checkbox"/> 301~1000人 |
| <input type="checkbox"/> 1001~3000人 | <input type="checkbox"/> 3001~5000人 | <input type="checkbox"/> 5001人~ |
- Q3. 貴社の所在地をご記入ください。
- ・都道府県 []
- ・市区町村 []
- Q4. 時差通勤の実施について、当てはまるものをお選びください。
- 新型コロナウイルス流行前から実施している
- 新型コロナウイルスが流行してから導入した
- 導入を検討している
- 現時点では導入を検討していない
- Q5. 通勤手段として鉄道を利用している従業員数をご記入ください。(概数でかまいません。)
- []
- Q6. 通勤手段として鉄道を利用している従業員に対して、鉄道運賃を通勤手当として支給していますか。当てはまるものをお選びください。
- はい いいえ
- Q7. ロンドン地下鉄では、通勤ピーク時の混雑緩和を目的として、平日の朝6:30~9:30と夕方16:00~19:00の、いわゆるラッシュ時の運賃を割高にする料金体系を採用しています。もし、関西圏の鉄道でこのようなラッシュ時の運賃を割高にする料金体系が採用された場合、時差通勤の導入を検討しようと思いませんか。
- また、料金がどの程度割高になれば検討を始めますか。(Q6でいいえと答えた場合は、どの程度で従業員に時差通勤を認めようと思いませんか。)当てはまるものをお選びください。
- | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1~5% | <input type="checkbox"/> 5~10% | <input type="checkbox"/> 10~15% |
| <input type="checkbox"/> 15~20% | <input type="checkbox"/> 20~25% | <input type="checkbox"/> 25~30% |
| <input type="checkbox"/> 30~35% | <input type="checkbox"/> 35%~ | |
- 検討しようとは思わない(Q.9への御回答もお願いいたします。)
- Q8. 南海電鉄は今年4月より、南海電鉄16駅を9:00以降に入場することを条件に、運賃を最大3割引きする実証実験を行っています。もし、関西圏の鉄道で、ラッシュ時外の運賃を割安にする料金体系が採用された場合、時差通勤の導入を検討しようと思いませんか。
- また、料金がどの程度割安になれば検討を始めますか。(Q6でいいえと答えた場合は、どの程度で従業員に時差通勤を認めようと思いませんか。)当てはまるものをお選びください。
- | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1~5% | <input type="checkbox"/> 5~10% | <input type="checkbox"/> 10~15% |
| <input type="checkbox"/> 15~20% | <input type="checkbox"/> 20~25% | <input type="checkbox"/> 25~30% |
| <input type="checkbox"/> 30~35% | <input type="checkbox"/> 35%~ | |
- 検討しようとは思わない(Q.9への御回答もお願いいたします。)
- Q9. (Q7またはQ8で検討しようとは思わないと答えた場合)その理由について、当てはまるものをお選びください。※複数回答可
- 自社(事務所)に決定権がないため
- 出社時間を遅らせるのが手間であるため
- 自社の業務に支障が出るため
- 法人の取引先、営業先との業務に支障が出るため
- 個人の取引先、営業先との業務に支障が出るため
- テレワークなど、他の働き方へのシフトを優先して推進しているため
- 仮に導入したとしても、新型コロナウイルス収束後、元の出社時間に戻すつもりであるため
- その他(ご記入ください。)[]
- Q10. 通勤手段として高速道路を利用している従業員数をお知らせください。(概数でかまいません。)
- []
- Q11. 通勤手段として高速道路を利用している従業員に対して、高速道路料金を通勤手当として支給していますか。当てはまるものをお選びください。
- はい いいえ
- Q12. 現在、NEXCO西日本は、平日の6:00~9:00・17:00~20:00においてETC平日朝夕割引を実施しています。
- 一方で、混雑緩和を目的に朝夕の高速道路料金を割増しにしているシンガポールのように、道路の混雑具合に合わせて高速道路料金を調整する料金体系は世界各国で散見されます。
- もし、関西圏の高速道路で、上記の平日朝夕割引を廃止したうえでラッシュ時の料金を割高にする料金体系が採用された場合、時差通勤の導入を検討しようと思いませんか。
- また、料金がどの程度割高になれば検討を始めますか。(Q11でいいえと答えた場合は、どの程度で従業員に時差通勤を認めようと思いませんか。)当てはまるものをお選びください。
- | | | |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ETC割引が廃止された時点で時差通勤を検討する | | |
| <input type="checkbox"/> 1~5% | <input type="checkbox"/> 5~10% | <input type="checkbox"/> 10~15% |
| <input type="checkbox"/> 15~20% | <input type="checkbox"/> 20~25% | <input type="checkbox"/> 25~30% |
| <input type="checkbox"/> 30~35% | <input type="checkbox"/> 35%~ | |
- 検討しようとは思わない(Q.14への御回答もお願いいたします。)

Q13. もし、関西圏の高速道路で、ETC 平日朝夕割引を廃止したうえでラッシュ時外の料金を割安にする料金体系が採用された場合、時差通勤の導入を検討しようと思いますか。

また、料金がどの程度割安になれば検討を始めますか。(Q11.でいいえと応えた場合は、どの程度で従業員に時差通勤を認めようと思いますか。)当てはまるものをお選びください。

ETC 割引が廃止された時点で時差通勤を検討する

- 1~5% 5~10% 10~15%
 15~20% 20~25% 25~30%
 30~35% 35%~

検討しようとは思わない(Q.14への御回答もお願いいたします。)

Q14. (Q12.または Q13.で検討しようとは思わないと答えた場合)その理由について、

当てはまるものをお選びください。※複数回答可

- 自社(事務所)に決定権がないため
 出社時間を遅らせるのが手間であるため
 自社の業務に支障が出るため
 法人の取引先、営業先との業務に支障が出るため
 個人の取引先、営業先との業務に支障が出るため
 テレワークなど、他の働き方へのシフトを優先して推進しているため
 仮に導入したとしても、新型コロナウイルス収束後、元の出社時間に戻すつもりであるため
 その他(ご記入ください。)[

]

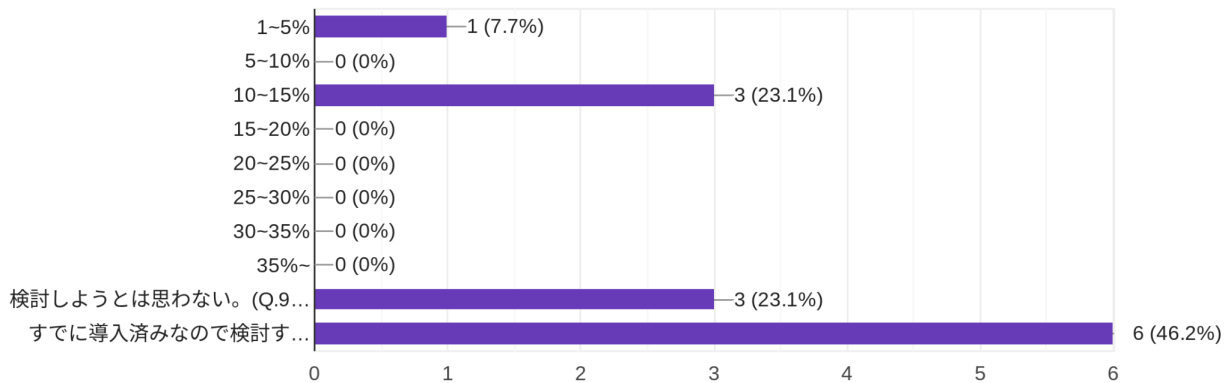
3. 結果

《高津OB・OG会を通じた調査》

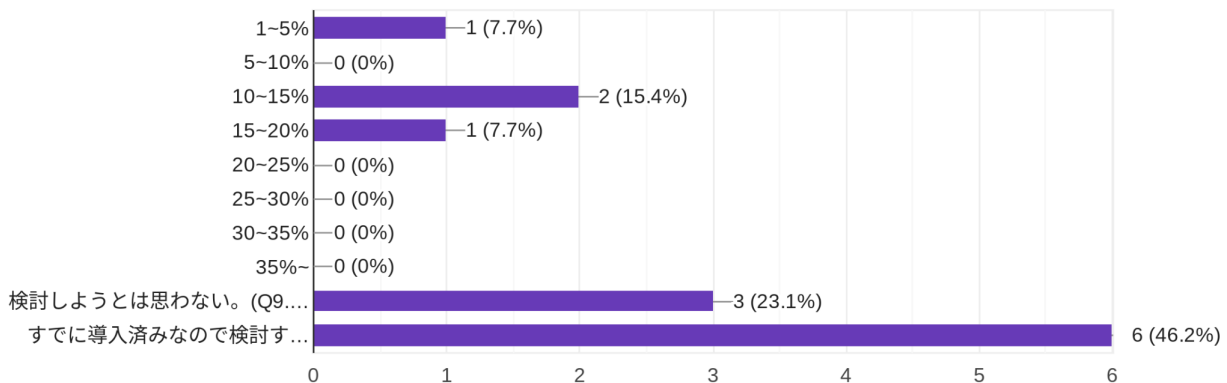
以下、Googleフォーム形式の質問およびその回答の中から、特に研究と関係のあるものについて取り上げて分析する。

Q7.ロンドン地下鉄では、通勤ピーク時の混雑緩和...思いますか。)当てはまるものをお選びください。

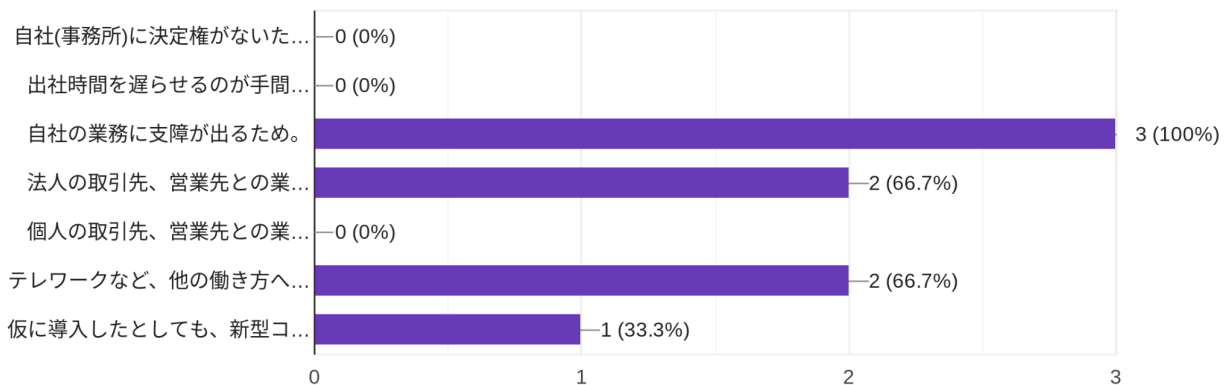
13件の回答



Q8.南海電鉄は今年4月より、南海電鉄16駅を9:...としますか。)当てはまるものをお選びください。
13件の回答



Q9. (Q7またはQ8で検討しようとは思わないと...て、当てはまるものをお選びください。)*複数回答可
3件の回答



1. 現在時差通勤を導入していない企業で、鉄道運賃を操作した場合、時差通勤の導入を検討する企業の割合は50%であった。また、運賃が1~5%程度割高になれば検討する企業と、10~20%程度割高になれば検討する企業に大別できた。
2. 現在時差通勤を導入していない企業で、高速道路料金を操作した場合、時差通勤の導入を検討する企業の割合は約33%であった。また、既存のETC朝夕割引が廃止された時点で時差通勤を認める企業もあった。
3. 鉄道、高速道路にかかわらず、時差通勤の導入に消極的な理由としては、テレワークなどの他の働き方へのシフトを優先していることや、自社の業務や法人の取引先との業務への支障が生じることへの懸念をあげている企業があった。
4. 交通機関を利用している社員が多い企業ほど、ラッシュ時の鉄道運賃や高速道路料金の値上げ幅やラッシュ時間帯外の値下げ幅が少ない段階で時差通勤を認めると回答していた。
5. 高速道路における料金体系については、回答数が不十分であったため、今回は分析が行えないと判断した。

4. 考察

今回の調査において時差通勤の導入率が5割程度であったのは、テレワークなど時差通勤以外の対策を講じている企業が少なくなかったためだと考えた。また、結果の項の4で示したような内容になった理由は、交通機関利用者が多ければ、1人あたりの値上げ額が少額であっても総額としては大きな金額になり、企業の財務状況に小さくない影響を与えるためではないかと考察した。

5. 結論

今回の調査結果を踏まえ、1～5%程度の少額の価格調整でも大企業に対する時差通勤の促進策としては十分効果があり、交通機関の混雑緩和という目標を達成する施策としては有益なものではないかという結論に至った。今後の展望としては、より幅広い業種や規模の企業からの回答をもとに、より詳しい分析や高速道路の料金体系についての分析も行うと、効果的な時差通勤対策が見えてくるのではないかと予想した。

6. 参考文献ならびに参考Webページ

- 日本経済新聞 (2019)「時間帯別運賃」是非検討へ 満員電車対策で東京都
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO41850130Y9A220C1CC0000/> 閲覧日2021年12月22日
- 南海電気鉄道 (2020) 南海電気鉄道16駅の改札機で、実証実験を開始します
https://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/210325_2.pdf 閲覧日2021年12月22日
- 国土交通省 (2008) 諸外国における高速道路料金の動向 <https://www.mlit.go.jp/common/001303783.pdf>
閲覧日2021年12月22日
- ロンドン交通局 (更新年不明) Fares – Transport for London <https://tfl.gov.uk/fares/>
閲覧日2021年12月22日