

## 上限キャップ運賃は普及するのか

奈良県立大学非常勤講師・名誉教授 新納克広

niiro216@narapu.ac.jp

### はじめに

上限キャップ運賃とは、指定された期間内に指定された条件を満たす運賃区間内を高頻度で利用するとき、毎回の支払運賃の総額が指定された金額に達すると、以後の利用に対して運賃を無料にする制度である(図1)。日本では2004年に関西民鉄3社で、イギリスでは2005年にロンドン交通局で導入された。関西民鉄のものは1カ月定期、ロンドン交通局のものは1日乗車券、1週間定期券に相当する。この運賃は、定期券に比べて高頻度利用者のリスクを軽減するので、利用者にやさしく、公共交通の需要を刺激する可能性をもっている。しかし、日本では普及が進まず、最近では利用者数が減少している事業者がある。その理由を考えたい。

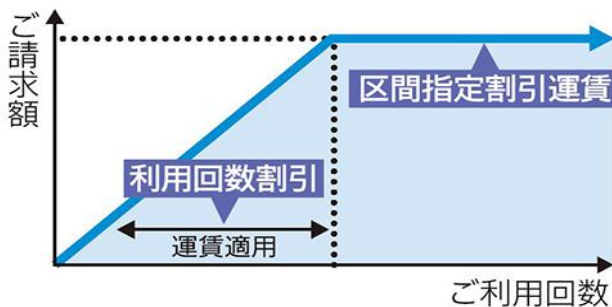


図1 上限キャップ運賃の仕組み (PiTaPa ホームページより引用)

### 1. 上限キャップ運賃と定期券の違い

高頻度利用者の運賃割引として古くから発売されているのが定期券である。定額を支払って定期券を購入すると、指定区間を無制限に利用できる。運賃割引がある反面、事前の予想に反して利用頻度が低かった定期券購入者に、運賃を払い過ぎるリスクが発生する。逆に、定期券を買わずに高頻度利用した利用者にも、払い過ぎのリスクが発生する。

これに対して、上限キャップ運賃は、利用者に運賃を払い過ぎるリスクを生まない。その代わりに、事業者は利用者のリスク相当分の運賃収入を得ることができない。一方、上限キャップ運賃によって利用者に対するリスクをなくすことが、公共交通の需要を喚起し、事業者に増収をもたらす可能性がある。

### 2. 上限キャップ運賃導入を後押しした IC カード

上限キャップ運賃を実施するためには、利用者の乗降区間と乗降日時を正確に記録し、期限内に総額が上限に達しているかを判定するシステムが不可欠である。これを容易にしたのが IC カードである。関西民鉄・公営の上限キャップ運賃は、PiTaPa を媒体としており、事前に利用区間を登録する必要がある。PiTaPa は運賃後払い方式なので、上限キャップ運賃の設定が容易で、当初から設定可能なプログラムが搭載されていた。一方、先払い方式の Suica、ICOCA などには、

現在まで上限キャップ運賃が設定されていない。これは、運賃計算プログラムに上限キャップの機能がないまま現在に至っているからと推測される。最近、クレジットカードを媒体にするシステムでは、あちこちで上限キャップ運賃が導入されている。クレジットカードの場合、利用区間があらかじめ決められており、事前登録不要で、多くは1日有効の上限キャップ運賃である。

### 3. 定期券か上限キャップ運賃かー利用者の選択ー

上限キャップ運賃の利用者数のデータを公表している事業者はほとんどなく、Osaka Metro が、大阪市交通局から経営形態変更後、輸送人員を定期券、上限キャップ運賃別に公表している以外にみあたらない。しかし、上限キャップ運賃は定期外運賃と定義されるので、上限キャップ運賃の導入前後の輸送量から、定期から上限キャップ運賃への転換割合を推計することができる。

関西民鉄3社が上限キャップ運賃を導入した2004年8月前後の2003年度と2006年度を比較すると、輸送人員に占める定期旅客の割合(%)が、京阪5ポイント、阪急3ポイント、能勢6ポイント低下しており、上限キャップ運賃への転換があったことを示している。しかし、定期利用者全体でみると、1割程度の転換とみられる。2008年3月に導入した大阪市交通局の高速鉄道では、2006年度から2012年度までに、定期旅客の割合が15ポイント低下し、定期券利用者の約3分の1が転換したと推計される。これは、上限キャップ運賃導入に合わせて、マイスタイルのブランド名で、発着区間以外にその周辺の駅間も通用区域に含めた上限キャップにして、定期券より利便性を高めたことが影響している。

2010年代後半以降、京阪神圏の上限キャップ運賃の利用者は減少傾向にある。その理由はかなり複雑である。1つはPiTaPaの不人気で、それが上限キャップ運賃の不人気になる。もう1つは、ICOCA媒体の連絡定期券の発売である。それまで、ICカード搭載の連絡定期券または上限キャップ運賃をPiTaPa媒体でしか利用できなかったが、ICOCA連絡定期が発売されるようになって以後、PiTaPaからICOCAへの定期旅客の転換があったと推測される。

### おわりにー上限キャップ運賃は独立採算制では広がらない？ー

関西民鉄には上限キャップ運賃で磁気定期券を代替して、大阪市交通局はマイスタイルに定期券にない特典をつけて、PiTaPaの利用を促進して、乗車券発券や集改札の費用の節約を目指していたのではないだろうか。ICカードが普及した現在では、特別な利用促進策の必要がなくなっている。上限キャップ運賃による増収増益の可能性がないと考えるならば、事業者が進んでそれを導入する動機はない。

海外では、独立採算制を否定し、公共補助を前提に社会全体の厚生をより高める運賃割引を設計している。その中で、利用者にやさしい上限キャップ運賃が採用されている。今はやりの「サブスクリプション」運賃にも同様のことが言え、日本で広まるかどうかには大きな疑念がある。

### 参考文献

より詳しい説明は、新納克広「定期券の革新 Osaka Metro のマイスタイルの現状と将来」、都市と公共交通 第49号にあります。Web上では読めません。興味のある方は、著者までお問い合わせ下さい。