

# 二重価格は是か非か？

安達貴教

2026年6月26日

## 最近の動き

### 観光庁

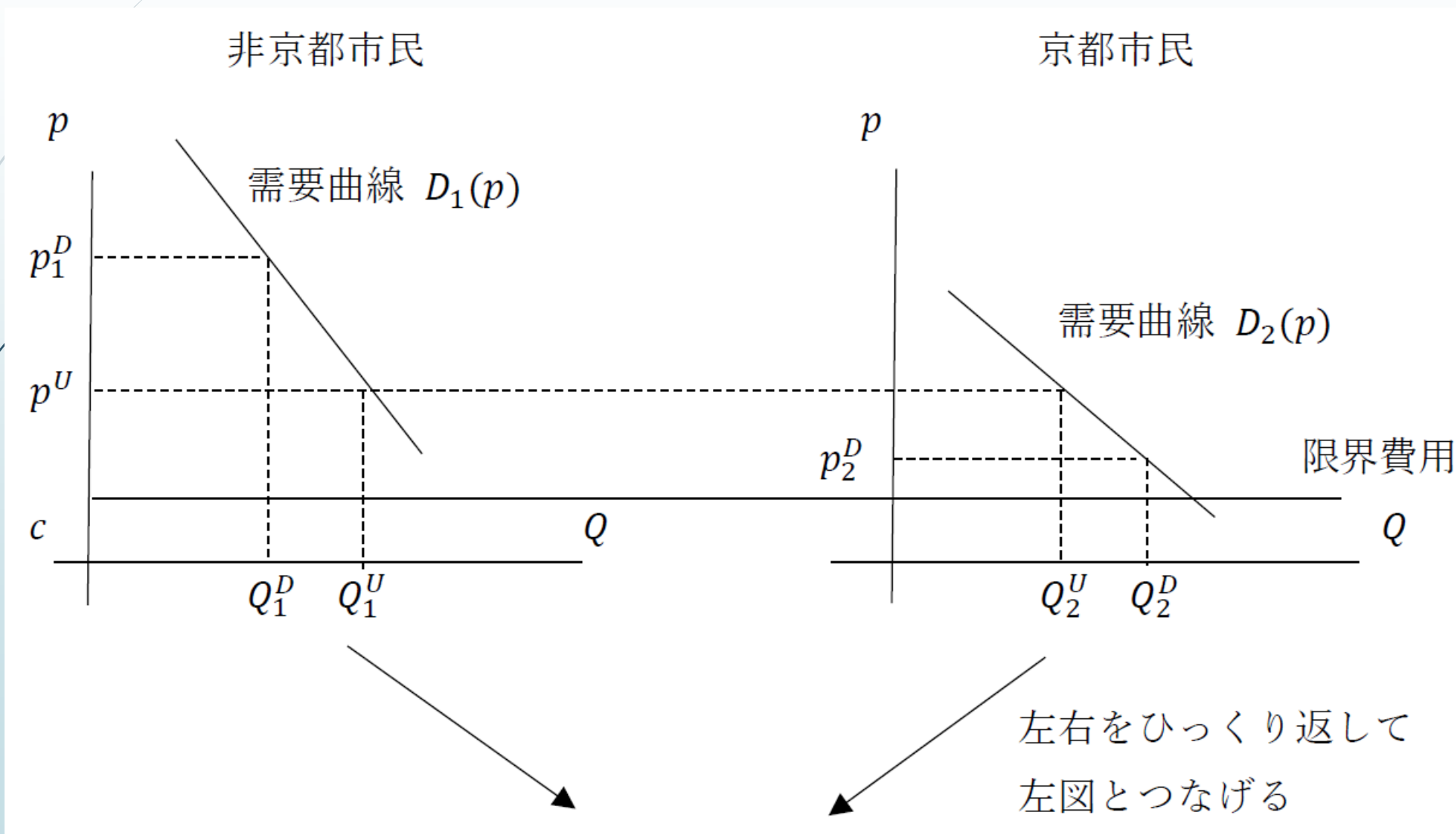
「観光施設・サービス等の料金設定等に関する調査・研究会」  
今年4月27日、第1回会合

[https://www.mlit.go.jp/kankocho/page08\\_00012.html](https://www.mlit.go.jp/kankocho/page08_00012.html)

- ① 姫路城
- ② 京阪プレミアムシート
- ③ 京都市バス「市民優先価格」 (なぜ、「料金」「運賃」ではなく「価格」?)  
一律230円 → 京都市民200円  
非京都市民350~400円

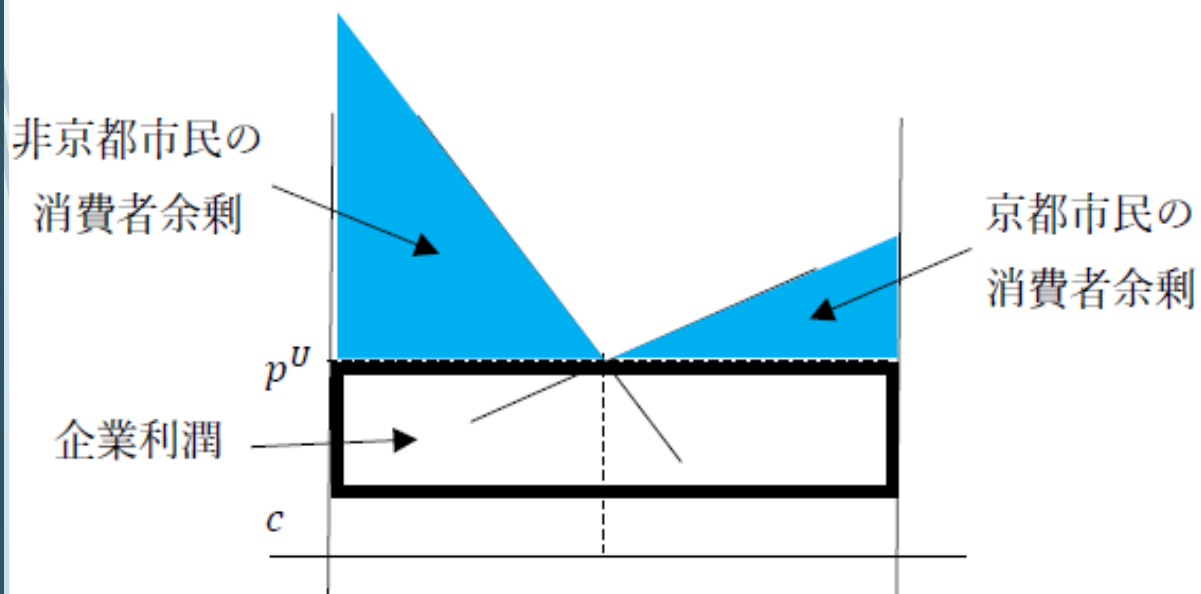
「道路運送法は特定旅客への「不当な差別的取り扱い」を禁じており、国の認可が必要だ」 (京都新聞4月12日社説)

## 経済学講義：二重価格（価格差別）の損得（1/2）

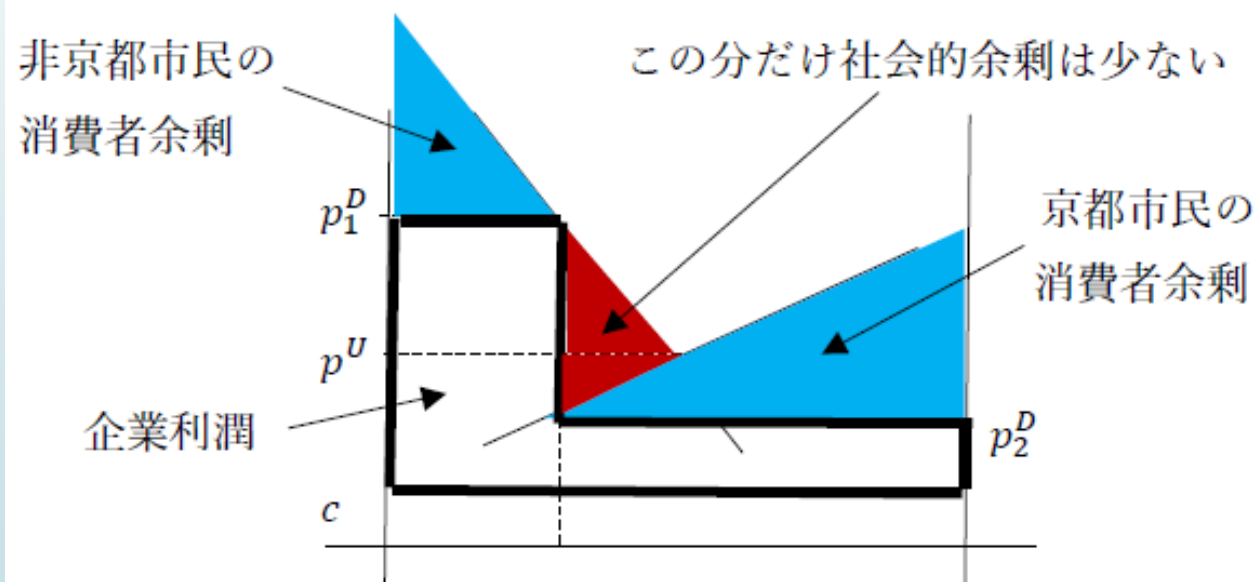


## 経済学講義：二重価格（価格差別）の損得（2/2）

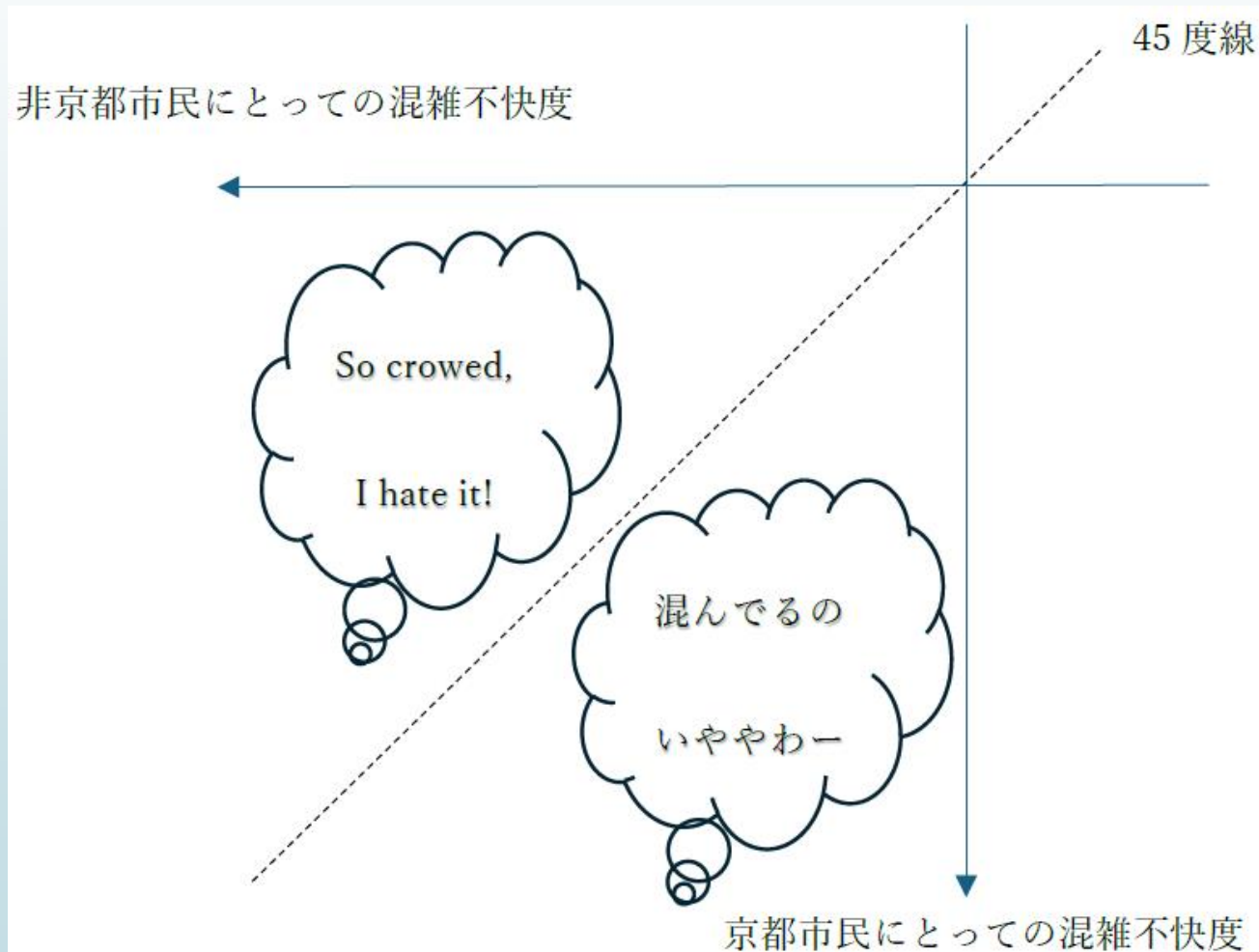
二重価格がないときの社会的余剰



二重価格があるときの社会的余剰

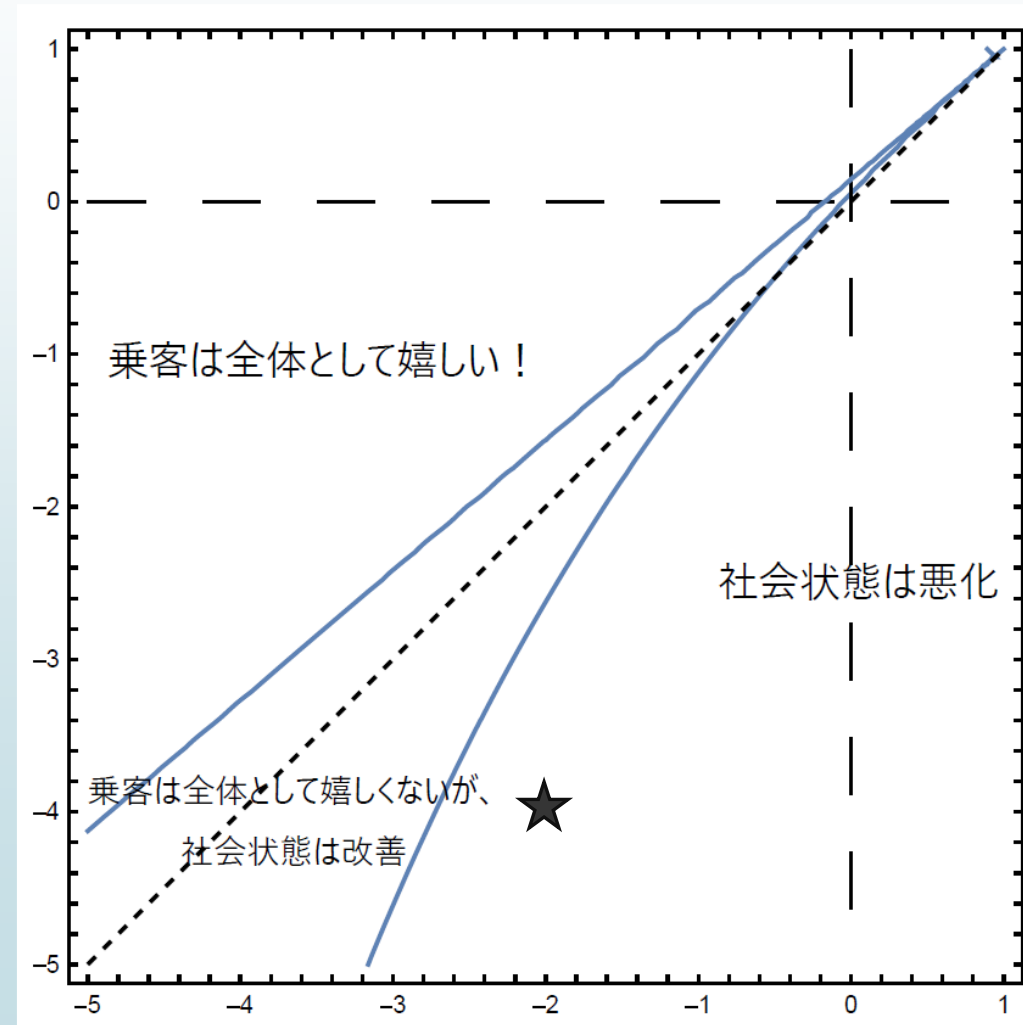
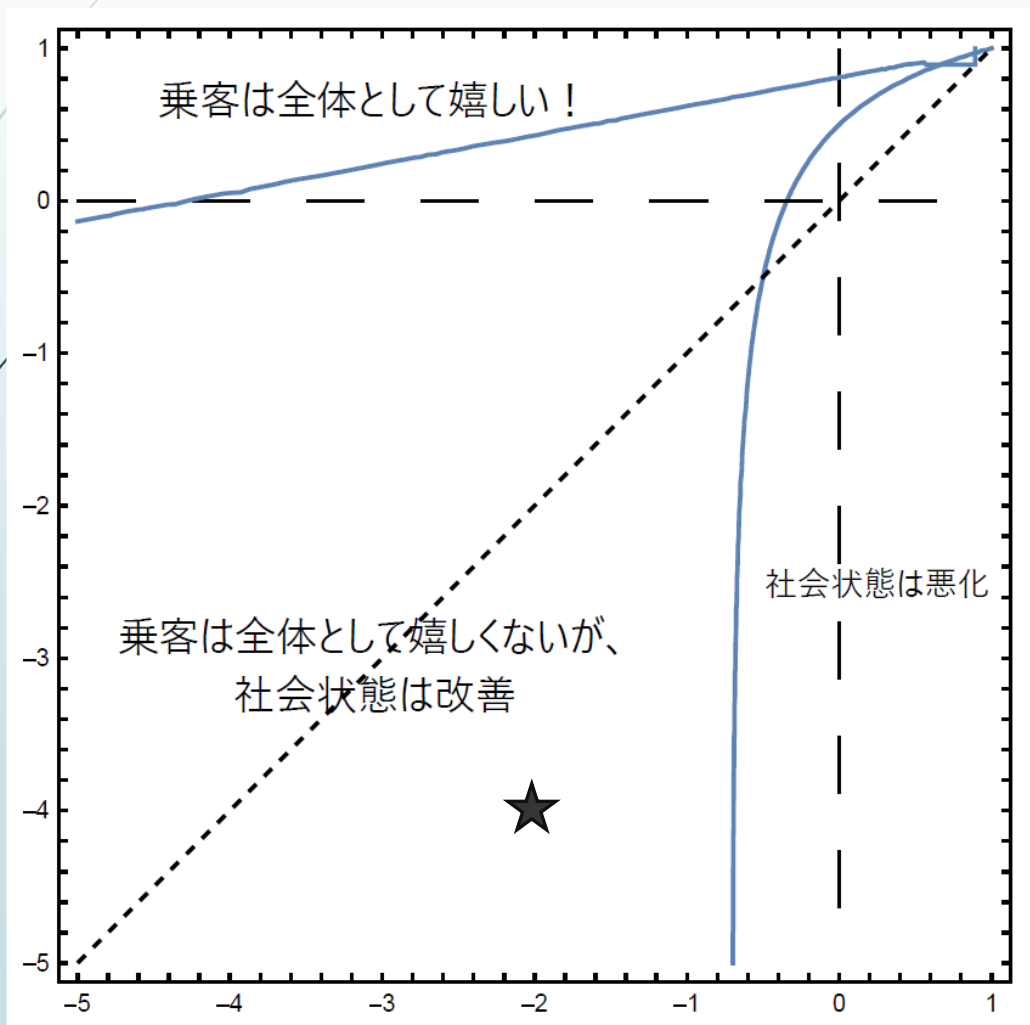


以上の結論は、混雑に伴う乗客間の不快感（消費外部性）を考慮すると劇的に変わることが既存研究から知られている



# 潜在的な非京都市民が 多いか

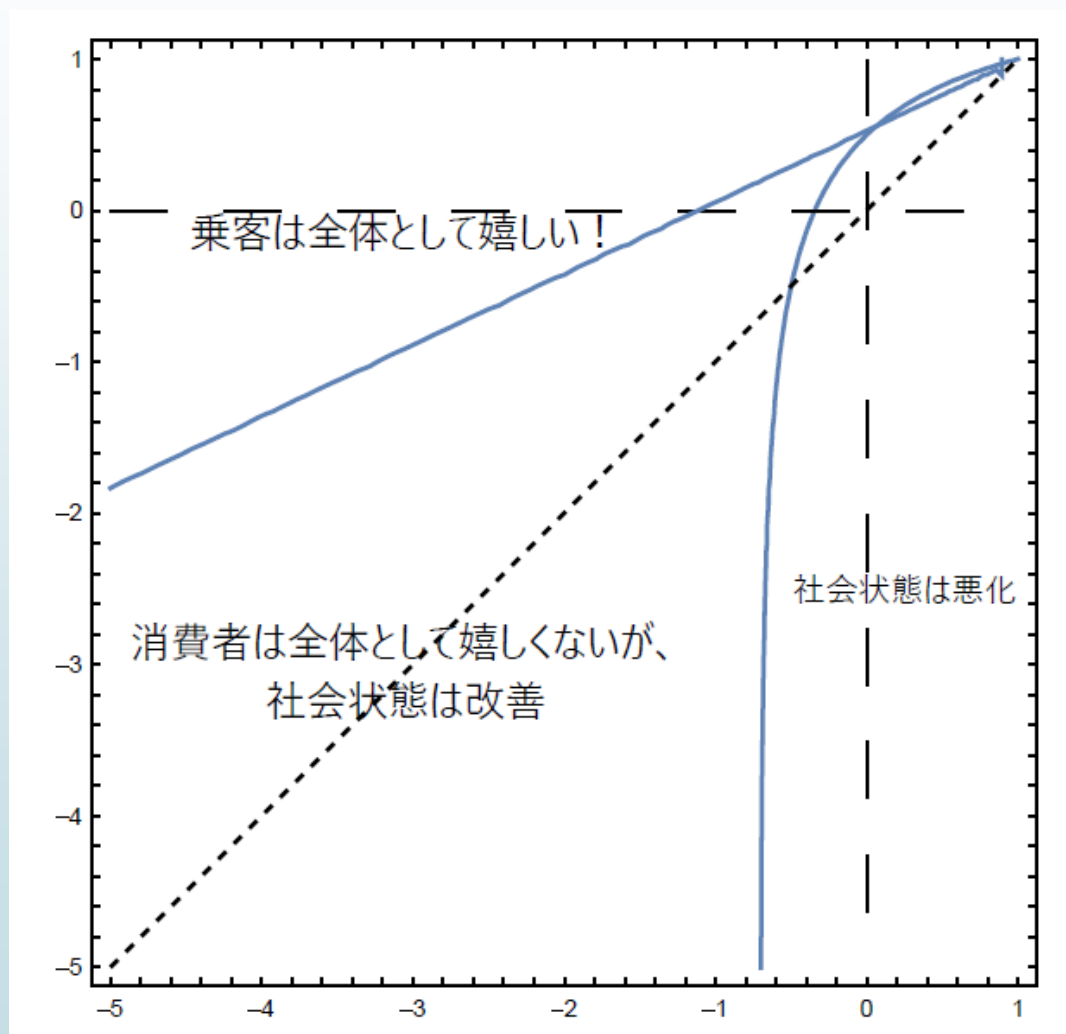
# 少ないか



## 解釈

- ▶ この文脈では、45度線上に着目するのが妥当  
乗客は全体として、二重価格によって状況は悪化  
しかし、社会としては状況は改善  
→ ということ？
- ▶ 「京都人は京都人同士から**だけ**、非京都人は非京都人同士**だけ**  
から混雑を感じる」という状況にも応用可能
- ▶ ★に着目：非京都市民が多いと、それだけ価格を上げられる層  
からの利潤が大きい  
少ないと、逆

# 参考：潜在的な京都市民の人数がその中間



## 注意点

- 実は、上の分析は、二重価格前後で、総乗客数は変わらないという設定
  - バスの路線・頻度は（それほど大きく）変えないだろうから
- 「外部性下の価格差別」：より**一般的・包括的**な研究は**未発展**
  - 京都市バスを念頭に置いた、**実際的なシミュレーション研究**も面白そう

## 参考図書

