

シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』
第23回 「ピンポイントテーマディスカッション」 その4

北勢線の定期外利用を 増やす方策を考える

令和7年8月

北勢線とまち育みを考える会

今日のディスカッションのテーマは…

北勢線の現在の利用状況を見てみると、通勤通学時間帯にはそれなりの利用があるものの、**データイムはかなり空いている**状態です。それならば、昼間の定期外利用を増やす施策をみんなで考えてみませんか。

からっぽで空気を運んでいるようであれば、たとえ安い運賃であっても**一人でも多くの人に利用**してもらった方が良いのではありませんか。机上の空論になっても良いから実行可能な施策を考えてみましょう。

今日はこのテーマで議論します。

多くのお客様に利用していただくためには

お客様に北勢線を利用していただくためには、まず**便利である**こと。自家用車より便利というのは無理だろうけど、それなりに便利でないと利用してもらえません。

いくら便利でも**運賃が高ければ利用するのに二の足を踏ん**でしまいます。自家用車を購入して維持するための費用は実際には非常に高額になっているのですが、一度買ってしまおうと購入費や税金車検等の費用などのことは忘れてしまい、**ガソリン代と運賃を比べてどっちが安いという選択**になってしまいがちです。

話題提供プレゼンテーション

定期外利用者の
公共交通に求めるレベル感

第一の命題

公共交通に求める
最低限必要な便利さは？

使える基幹的公共交通機関の最低ラインの標準指標

30分間隔 ≒ 30本/日が最低ライン

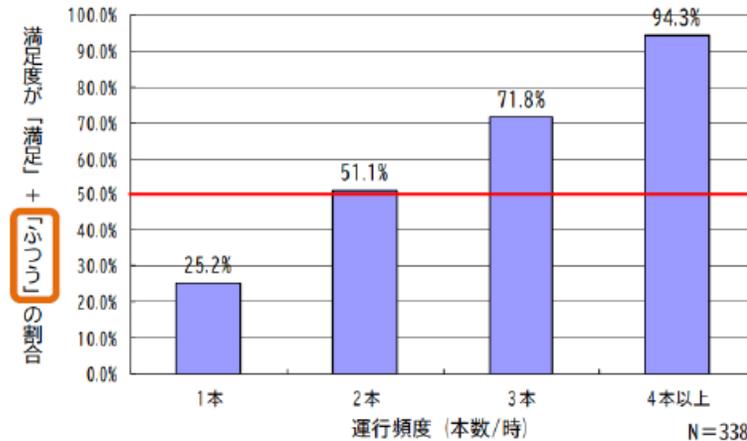


図 1-4-17 よく利用する公共交通の運行頻度と満足度の関係 (週 1 回以上の利用者)

富山市公共交通活性化計画(2007) :

https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/3974/1/13.koutuu_kasseika_keikaku.pdf

国交省
評価指標
30本/日
が基準

■ 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	基幹的公共交通路線の鉄道駅、バス停の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率
	基幹的公共交通路線 日30 本以上のサービス水準を有する鉄道路線、バス路線

以前の勉強会で示されたサービス水準も・・・

デイトタイムの運転間隔

西桑名～阿下喜 30分ヘッド

西桑名～星川または西桑名～東員

30分ヘッドの中間に挿入

西桑名駅到着1時間に4本(15分ヘッド)

このあたりが最低限必要なサービス水準

毎度毎度切符を買うのは面倒

都会の鉄道駅では券売機で切符を買っている人をほとんど見かけません。大半がsuicaやTOICAなどICカード乗車券を利用しており、駅の券売機は少なくなり、磁気切符が使える改札機がごく僅かになってしまいました。

北勢線でも今年の3月1日からようやくICカード乗車券が使えるようになり、ICカード乗車券を利用するのが日常の光景になりました。ようやく世間並みのレベルになったのかと思ったら、昨今はクレジットカードタッチ決済やQRコード決済といった仕組みを導入する会社も増えており、世間の常識は変わりつつあります。

来訪者でも便利に利用できるようにするには・・・

運転間隔

毎時同じ時刻の発車（等時隔ダイヤ）

乗り継ぎ

バス等との便利な接続（シームレスな乗継）

結節点

分かりやすい案内

トイレ、売店等の施設

今の施設、車両では・・・

現在デイトタイムにおいても、現行の施設、車両の条件下に於ては、それなりの利便性を確保しています。今よりも利便性向上できるとすれば、楚原～阿下喜の運行間隔を、昼間にも**30分ヘッド**にすることくらいかもしれません。持ち駒がほとんどない状態で、すぐに大きな利便性向上を実現するのは非常に難しそうです。

第二の命題

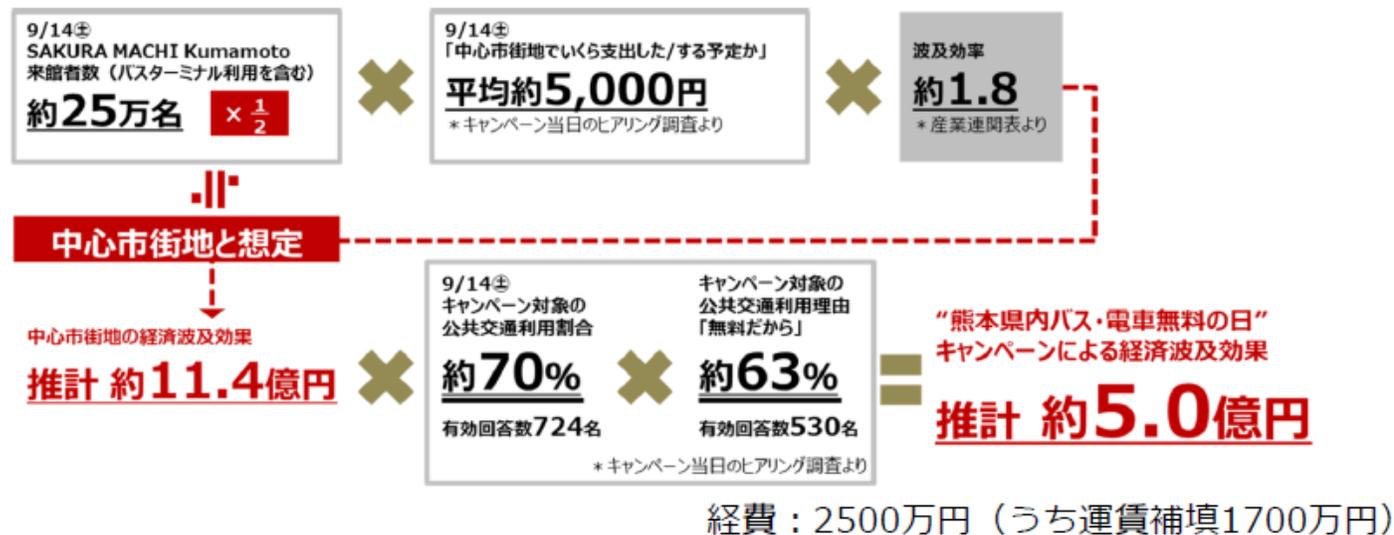
お得感をどうやって演出する？

普段利用していない人たちは
どうしたら電車を利用してくれるでしょう？

無料デーの地域への経済効果は大きい

利用者2.5倍、かかった経費の20倍の経済効果!?

運賃策で利用が増え、公共交通で街が元気になることを直感的・定量的に示したエポックメイキングな日



その後は目的を見失い気味なまま
無料・100円の日で疲弊していないか？
日常の運賃を考えるべき時

割安感を感じる
ことができれば、それなりに**利用者は増えます**。ほど良い落としどころを見つければ、かかった**経費の何倍もの経済効果**が見込めます。

お得感を感じれば自動車から転換する人も・・・

熊本市の事例から、人々は**お得感を感じる**ことができれば**多少の不便さ**ならば**許容**して、かなり多くの人**が**自動車をやめて公共交通に転換していることが分かります。

拠出できる公的資金には限りがありますから、**お得感と利便性のバランス**が取れた施策を考える必要があります。どんな**お得感**を演出すれば**効率的に**自動車から公共交通に転換してもらえるでしょうか。

多くの人が利用してくれる お得感のある運賃

普段利用していない沿線の人たちは
どうしたら電車を利用してくれるでしょう？
ヨーロッパの事情をみて考えてみましょう。

ウィーン市の公共交通運賃

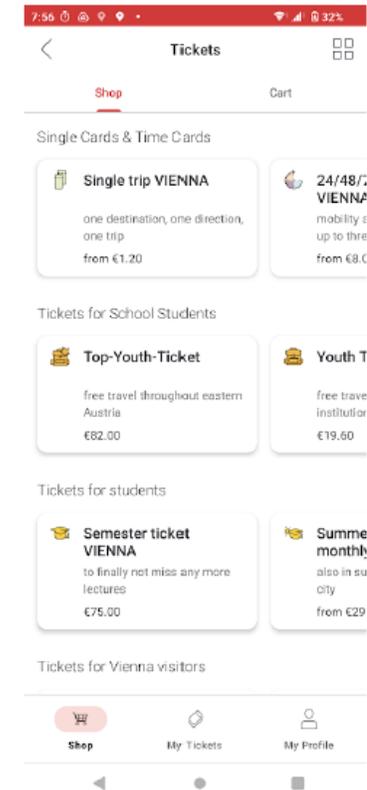
市営の地下鉄・路面電車・バス、旧国鉄、民間路面電車などを含めた統一的な運賃体系
市内なら乗り継いでも追加運賃は不要

券種	期間	運賃
普通きっぷ (乗継可)		大人€2.4
		6-15歳€1.2
		65-歳€1.5
時間券	24時間	€8.0
	48時間	€14.1
	72時間	€17.1
	日券	1日
日券	7日	€17.1
	31日	€51.0
	年券	365日

年間57,500円で
誰でも市内乗り放題

券種	対象者	期間	エリア	価格
Top youth pass	14-23歳 学生	年度	東オーストリア 地域	€82.0
Youth pass	"	年度 授業日	自宅~学校等	€19.6
Semester ticket	-25歳 学生	夏or冬 学期	ウィーン市内	€75.0
Summer holidays monthly ticket	"	夏休み	ウィーン市内	€29.5

学生は年間12,900円で県内乗り放題



ヨーロッパの公共交通のサブスク共通切符

日本では事業者ごとにそれぞれ別々に運賃を支払う必要があります。日本ではこれが常識ですが、世界の都市圏内の公共交通は**どの事業者が運営している交通機関でも共通運賃**というの常識となっています。

1回券でも一定時間までなら乗り継ぎ可能。時間券、日券などさまざまな種類の切符が発売されています。**学生向けには特に安い運賃**が設定されています。

公共サービスとしての都市公共交通運賃



2種類の「公共交通」サービス



「公共」交通

公共サービス

- 対象
- ほとんどの鉄道路線
- すべての路線バス
- 運賃収入と公的資金で運営

商業的サービス

- 対象
- 航空路線、高速バス
- 一部の長距離鉄道（ウィーン～ザルツブルク、国際列車）
- 定期観光バス、観光鉄道
- 運賃収入のみで運営



公共サービス



- 主に**州政府**の機関が事業者**に運行を「発注」**（業務委託）
- 州をまたぐ鉄道サービスは国
- 8～10年単位で事業者を選定して発注
- 普段から、主に国と州政府レベルが収入に対して責任を持つ
- 運賃収入（多くは運行経費の2～3割、主に州内年間パス）と、
- 環境、通学、交通関係等の国・州の**各縦割り予算**を州レベルで一旦**プール**
- 「サービス供給量」（例：座席キロ）に応じて**事業者に配分**
- 教育や医療サービスと同様の高質な「公共サービス」
- 乗客急減の**直接・すぐの影響**は事業者の経営には**ない**
- 今後、運賃収入減を補う国・州の**財政支出が増える可能性**は議論あり。但し「**問題視**」する意見は**特に聞かない**。皆**当たり前**と**思っている**。

2020年5月29日

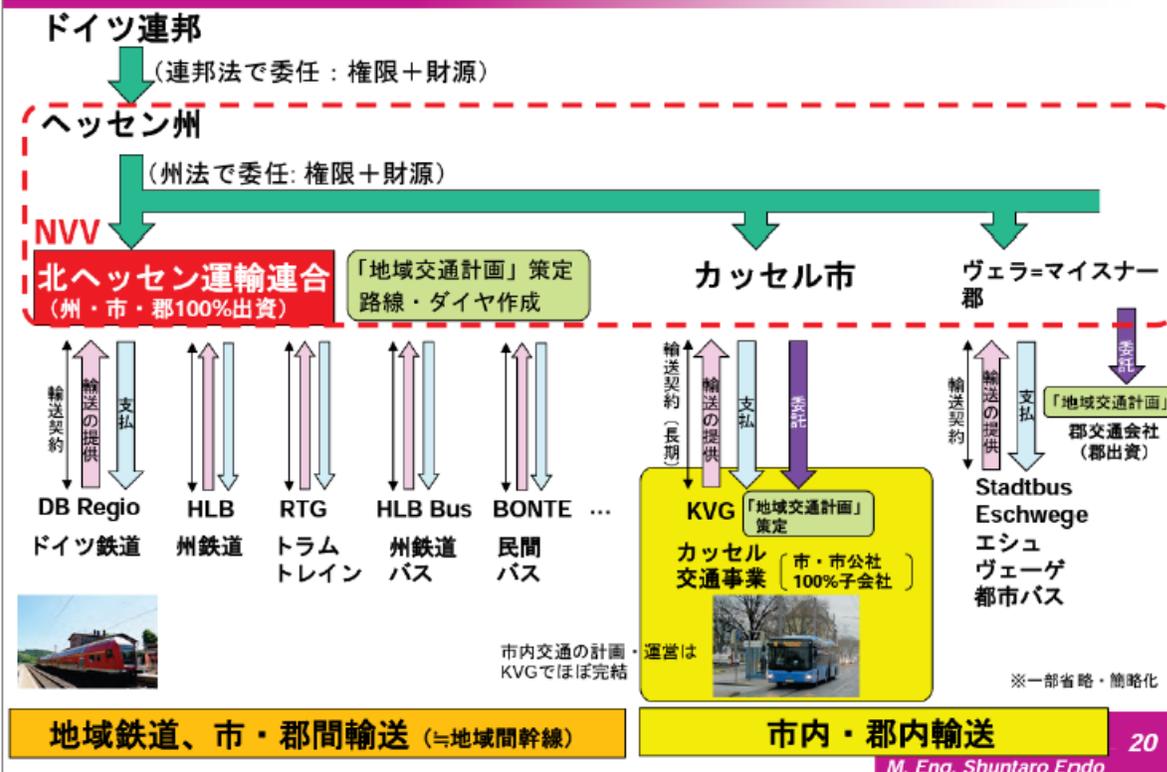
誰・くらしの足をなくさない！緊急フォーラム（日本）

11

ウィーン工科大学 柴山多佳児, オーストリアの公共交通と新型コロナウイルス感染症拡大

「運輸連合」を介して行政主体で運営

責務者連合型（公共主体）：ヘッセン州（北ヘッセン地域）



公共交通は公共サービスという考え方

ヨーロッパでは地域の公共交通は商業的サービスとしては成り立たないものと考えられており、教育や医療など同じく公共サービスとして自治体や国が主体となって運営するのが通常です。それぞれの自治体は地域の人口等を鑑みてサービス水準を設定し、運行に携わる事業者を入札によって決めています。

SDGsの観点から極力自家用車利用を抑えて公共交通に人々を誘導するように運賃は安く設定し、運賃で賄っているのは概ね必要経費の3割程度で、残りは財政支出となります。

北勢線沿線サブスク切符を
こんな値段で設定したら・・・

市町境界で区切るゾーン運賃を考えれば

シンプルに市町境界で有効区間を区切り

週1回程度の利用分くらいはご負担いただくとして

住居地市町のみ有効	一律	24,000円/年	(月額2,000円)
住居地と隣接市町2市町有効	一律	36,000円/年	(月額3,000円)
全区間有効	一律	48,000円/年	(月額4,000円)

の自己負担と仮定してみましよう。

従来と同じ収支の状況を保つためには・・・

サブスク乗車証で6700万円の収入を得るには

年間3万円の個人負担で2,300人の利用者があれば
同程度の収入が確保できそうですね
荒唐無稽な数字ではないと思うのですが・・・

収入は同じでも利用者が増えれば地域は元気
になります

通学定期券でも 昼間利用者を増やせます

シンプルにして文教予算で負担できませんか？
これは第2回の勉強会で提案したプランの改良案です。

通学定期は全線有効の1種類のみにしたら・・・

普通の生徒さんは通学区間以外はほとんど乗りません。それなら、発行する定期券は**全線有効の1種類**にして乗車区間を問わないようにしたらどうでしょうか。

塾通いや部活の遠征など、通学目的以外でも使用するようになるでしょうが、鉄道事業者にとって追加費用は発生しません。本来別途払っていただけの普通運賃を逸してしまうという見方もありますが、空いている時間帯の乗車が増えれば喜ばしいことではありませんか。

収受するのは通学区間の通勤定期運賃

定期運賃として収受するのは実際の**通学区間**として、同区間の**通勤定期と同じ金額を事業者に支払う**ようにすれば事業者としては文句はないでしょう。全額あるいは通学定期と通勤定期の差額を**地域の文教予算から捻出**すれば、家計の負担は減り、鉄道事業者にとっては通学区間外利用の損失以上のプラス効果があります。事業者を支払うべき金額は、**全額なら1億1000万円**程度、**差額なら3500万円**程度。利用者増につながれば高い金額ではないような気がします。これでウィンウィンの関係にするのはどうでしょうか。

沿線外からの来訪者にも 利用しやすく

利用しやすくして沿線外からの来訪者に
北勢線に乗っていただきましょう。

一元の来訪者用 1日フリー乗車券

来訪者用にはフリー切符です。

これまで三岐鉄道**1日乗り放題パス**というのが発売されてきました。ただ、発売箇所が有人駅に限られており、利用者も限定的なのが残念でした。三岐線、北勢線共通で利用でき、大人1,200円とお得感のある料金設定は魅力的でした。自動改札対応の切符ではなかったため、北勢線の無人駅等では改札機を通る際にインタホンで改札を開けてもらうなどの対応が必要、使い勝手はあまりよくありませんでした。

従来の三岐鉄道の企画切符、フリー切符

三岐鉄道のお得な企画切符

三岐鉄道1日乗り放題パス 大人 1,200円 小児 600円

1日乗り放題パス (小) No.00000
三岐鉄道 (三岐線・北勢線)
発売当日1日限り有効
大人 **1,200円** 小児 **600円**

注意事項

- 払いもどしはいたしません。
- 改札時には日付をご呈示ください。
- 本券は自動改札機をご利用いただけません。
- 無人駅で乗降の際は、
三岐線・・・乗務員に日付をご呈示ください。
北勢線・・・券売機及び精算機横の
インターホンにてお知らせください。
- 本券で三岐バスはご乗車できません。

見本

三岐鉄道1日乗り放題パス
Sangirailway 1 day free pass
年 月 日
Valid Today 限り有効
販売行

三岐線 全15駅 (26.6 km) ●無人駅 ○有人駅
近江田 大矢知 大平 野田 山保 津島 梅大 三井 丹生 伊勢 西野 西野 伊勢 西野 西野

伊坂ダム…平津駅より徒歩約20分
貨物鉄道博物館…丹生川駅構内
聖宝寺…西藤原駅より徒歩約20分

北勢線 全13駅 (20.4 km) ●無人駅 ○有人駅
西野 西野

中部公園…東員駅より徒歩約10分
めがね橋・おじり橋…楚原駅より徒歩約15分
阿下喜温泉…阿下喜駅より徒歩約3分

三岐鉄道1日乗り放題パス (外面見本)

三岐鉄道1日乗り放題パス (内面見本)

北勢線ICカード導入でお得感が下がった一日乗車券

北勢線でICカード乗車券を導入したことから、これまで三岐線、北勢線両線に有効だった**1日乗り放題パス**から、三岐線用、北勢線用それぞれ別の一日乗車券が発売されるようになりました。

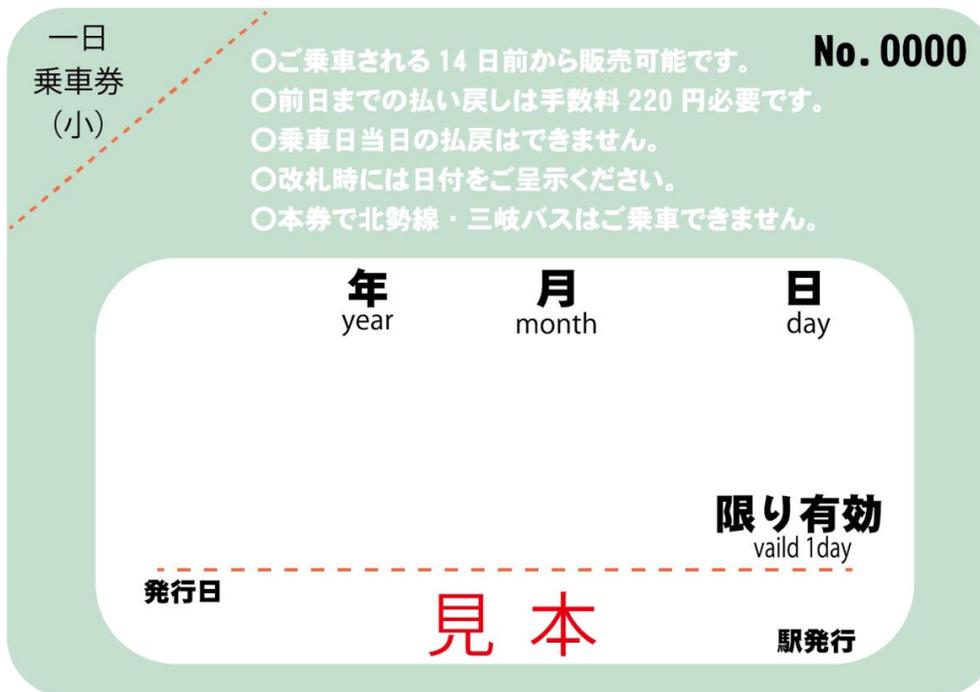
それぞれの線区だけ有効になり、利用できる区間が短くなったにもかかわらず、料金はそれぞれ共通だった従来と同じ大人1,200円という設定でお得感が随分下がってしまいました。 **三岐線用は従来と同じく紙切符、北勢線はICOCA、あるいはモバイルICOCAの電子切符**となっています。

三岐線の一日乗車券

三岐線は従来と同じような紙切符

三岐鉄道三岐線一日乗車券

大人 1,200円 小児 600円



北勢線はICOCA導入で電子化

北勢線はICOCA、モバイルICOCA乗車券

三岐鉄道北勢線一日乗車券 大人 1,200円 小児 600円



来訪者に便利でお得と感じてもらうには

便利さを感じてもらうにはまずは**簡単に買える**こと。どこで売っているのかわからない、買う手続きがめんどうくさい、こんなことはあってはならないことです。切符の使用開始時、駅構内への入場時に**ややこしい手続きが必要ない**こと。**シンプルなのが一番**です。

お得感を感じてもらうには**普通に切符を買って往復するより割安な料金設定**。地域とタイアップして**食事やお土産品の割引**等も魅力に感じてもらえるかもしれません。

他社の取り組み事例

スマホアプリもあります

スマホアプリの1日フリー乗車券

田舎のローカル鉄道や路面電車では有人の切符売り場が限られているため、1日フリー乗車券をスマホアプリで提供しているところが多くあります。乗り換え案内の**ジョルダンのモバイルチケット**や、**RYDE PASSの電子チケット**など既成のアプリで購入できるように購入できるようになっています。紙の乗車券の代わりにスマホが乗車券になります。

コストをかけられないローカル鉄道では、**身の丈に応じたシンプルで使いやすい仕組み**工夫して構築しています。

えちぜん鉄道ではアテンダントが乗っている



福井のえちぜん鉄道では、列車としてはワンマン運転ですが、運転業務にはかかわらない**アテンダント**が乗務しています。

遠方からの来訪者に対して、地域の魅力を放送で**案内**するとともに、**乗車券等の発売**、無人駅での切符の回収等、これまで駅で行っていた**集改札業務**を行っています。



工夫次第で色々なやり方ができる

ローカル鉄道では都会のがんじがらめの仕組みをそのままもってくるのではなく、特性に応じて**低コストで使いやすい利用者目線の仕組み**を構築して頑張っています。

どんなところに着目して、どのように工夫しているのか。上手くやっている**先行事例をよく研究**して、北勢線でもこの地域、この規模の鉄道に見合った仕組みを考えてみませんか。

ディスカッションのテーマ・・・1
昼間の利用を促進するためには
どの程度のサービスレベルが必要？

1-1 現状でもできる
サービスレベルアップは？

現行の施設、車両では持ち駒不足で、サービスレベルの向上をしたくてもなかなかできそうないように思えます。

それでも視点を変えれば思わぬところに**サービスレベル向上の種**が落ちているかもしれません。**何かできそうなこと**はありませんか？

ディスカッションのテーマ・・・1
昼間の利用を促進するためには
どの程度のサービスレベルが必要？

1-2 長期的には
どれくらいのレベルを目指す？

長期的には**施設、車両に相応の投資**をして、**サービスレベルの向上**を図ることが求められます。投資可能な金額は青天井ではありませんから、優先順位をつけて効果のありそうなことから先行して進めていく必要があります。

まずは、**どんなことをどの程度のレベルまで向上させるべき**だと考えますか？

ディスカッションのテーマ・・・2
地域住民用サブスク切符の値段は
いくらくらいが妥当なのか？

地域住民用にサブスク切符を導入するとすれば、**どのくらいの値段**にするのが良いでしょうか。

また、発売対象者は**地域に住んでいる人たち**だけですか？**地域で働いている人も含めた**方が良いですか？

具体的な導入方法を考えてみましょう。

ディスカッションのテーマ・・・3
多くの来訪者に利用してもらうために
どんな特典を用意する？

来訪者向けに1日フリーの乗車券を発売していますというだけでは、インパクトは小さいですよね。

来訪者が買って使ってみたくなる切符にするためにはどんな特典を用意すれば良いでしょうか。

びっくりするような割引。ここでしかもらえないお土産。地域とタイアップした割引。何を望んでいるのか、来訪者の立場で考えてみてください。