

第二章 利用者が望む鉄道とは

2 - 1 利用者・住民の視点に立った鉄道サービス

利用者・住民の感覚を重視

電車で、疲れを感じずに乗ってられる時間は30分前後。また、特急や快速は乗っていて非常に楽。その点、対自動車の競争力・商品価値は高いと考えられます。これらは「感覚」でしかなく証明は困難ですが、比較的共通の認識となっています。私たちは鉄道の活用方法やダイヤ編成、商品設定を考える場合、この「利用者・住民の感覚」を重視し、活かす必要があります。

利用者・住民の利便が基準

並行在来線と枝線。並行在来線は経営分離、枝線はJRの経営継続が原則と言われています。しかし、例えば石川県における背骨は福井県境 金沢 津幡 七尾方面。富山県における背骨は新潟県境 富山 高岡 石川県境・城端の両方向。津幡や高岡を境に別々の運行・別々の運賃体系になることを誰も望んではいません。利用者・住民の利便を基準に、問題の着地点を決めることが実は一番重要なことなのです。

利用者・住民の視点に立った鉄道サービス

地方における鉄道事業は、経費が最小になるように、鉄道事業者のやり易いように行われてきた傾向があります。しかし、それが利用者・住民の鉄道離れを引き起こしてきたのも確かです。顧客満足の視点、利用者・住民の視点に立った、事業者の収支の最大化ではなく社会的便益のより大きくなる鉄道サービスを供給することによって、乗客を引き戻し、増やし、地域全体の活性化に貢献することが、これからの鉄道経営においては一番重要です。

2 - 2 新駅設置

新駅の設置は、鉄道を利用することが可能な地域や人を増やすのに有効です。北陸本線や枝線の沿線には、宅地化の進んだ地域、公共施設、商業施設、事業所の立地等、新駅設置により比較的大きな需要が見込める場所があります。今後、沿線の開発の状況に合わせた新駅設置を行うことにより、さらに沿線の開発を促進し、北陸地方における地域軸鉄道として重要度を増していくと考えられます。



写真 = ベル前駅とベルショッピングセンター 撮影：林 博

事例1：福井における新駅設置

福井鉄道では、沿線（花堂駅と江端駅の間）の郊外型ショッピングセンター「ベル」開業に合わせて、正面に花堂南駅（現、ベル前駅）を開設しました。当初は休日の乗降客が多く土休日は急行停車駅になっていました。急行停車を取りやめている現在でも比較的多くの乗降客数があります。同鉄道には、ハーモニーホール駅があります。やはり、県立音楽堂のオープンに合わせて開設しました。2007年にはえちぜん鉄道に日華化学前、ハツ島の2つの新駅が開業しました。福井県では新駅を設置する事例が比較的多くなっています。



写真 = えちぜん鉄道日華化学前 撮影：清水省吾

事例2：JR九州の学校需要の開拓

九州では、久留米大学前駅（久大本線・平成12年3月）、大分大学前駅（豊肥本線・平成14年3月）の2つ、学校に近接した新駅を設置した事例があります。利用動向は以下の通りです。年を追うごとに利用者が10%単位で増えています。

【久留米大学前駅】

平成12年度	乗車 150,000人 降車 147,000人
平成13年度	乗車 213,000人 降車 209,000人
平成14年度	乗車 268,000人 降車 266,000人
平成15年度	乗車 299,000人 降車 298,000人

JR九州ホームページより

【大分大学前駅】

平成14年度	定期 153,077人 一般 118,319人 合計 271,396人
平成15年度	定期 194,467人 一般 132,374人 合計 326,841人

乗車人員のみ

北陸の並行在来線・枝線等における新駅設置案

富山県では並行在来線への新駅設置の検討を積極的に進めています。私たちも以下に提案します。

北陸本線		
新駅	駅名	備考
	直江津	
	五智	国道8号交差点付近、五智公園・国分寺等の観光資源と郊外型住宅地
	谷浜	
	有間川	
	名立	
	筒石	
	能生	
	浦本	
	梶屋敷	
	海川	竹ヶ花、糸魚川総合病院
	糸魚川	
	青海	
	親不知	
	市振	
	越中宮崎	
	泊	
	入善	
	西入善	
	生地	
	黒部	地鉄と連絡
	持光寺	新川女子高、片貝川
	魚津	地鉄との統合(新魚津)
	本魚津	地鉄との統合(現電鉄魚津)
	魚津水族館	
	西魚津	地鉄との統合
	東滑川	地鉄との統合(地鉄中村)
	早月加積	地鉄との統合
	浜加積	地鉄との統合
	滑川	
	中滑川	地鉄との統合
	水橋	
	東富山	
	鍋田	国道8号の交差点南側、P&R
	上赤江	アピタ、P&R
	富山	
	田刈屋	高山線分岐点東側
	北代	県立図書館の北
	呉羽	
	願海寺	富山短大、P&R
	小杉	
	越中大門	
	蓮花寺	外環状道路との交差点、P&R
	高岡	
	厚生連病院	永楽町
	和田	外環状道路との交差点、泉が丘団地、P&R
	西高岡	
	宝来	能越自動車道との交差点、P&R
	福岡	
	石動	
	倶利伽羅	
	津幡運動公園	
	津幡川	浅田陸橋の下、津幡高校
	津幡	
	岸川	国道8号岸川町バス停付近、P&R
	森本	
	疋田	疋田団地、疋田町と柳橋町の境界、P&R
	東金沢	
	金沢	

北陸本線		
新駅	駅名	備考
	金沢	
	長土堀	市民芸術村、犀川付近、P & R
	西金沢	
	野々市	
	松任	
	千代野	千代野ニュータウンの南、P R、B R
	加賀笠間	
	美川	
	小舞子	
	寺井	
	明峰	
	小松	
	粟津	
	動橋	
	加賀温泉	
	大聖寺	
	牛ノ谷	
	細呂木	
	芦原温泉	
	丸岡	
	春江	
	森田	
	北福井	大願寺陸橋高架下、P & R
	福井口	えちぜん鉄道と連絡
	福井	
	南福井	福井鉄道と連絡、P & R
	越前花堂	
	大土呂	
	北鯖江	
	鯖江	
	北武生	サンドーム福井
	武生	
	南武生	礮町バス停付近、武生工
	王子保	
	南条	
	今庄	
	南今庄	
	敦賀	

2 - 3 ダイヤ

1. 運転関係の提案

ダイヤは運賃とともにサービスの輪郭を決定付ける主要な要素です。住民・利用者の方を向いた、利便性の向上を前提とした積極的な経営を行うのか、利便性の後退も辞さない最小の費用による消極的な経営を行うのかという、経営方針、あるいは経営哲学が明確にあらわれるのがこのダイヤです。当会議では、並行在来線としての北陸本線のダイヤについて検討するにあたって、選択可能な経営方針・経営哲学の2つの方向性のうち、住民・利用者の方を向いた、利便性向上を前提とした積極的な経営を行うことによって、市場のパイを増やし、鉄道の輸送分担率を向上させることによって収支を改善するという経営方針・経営哲学を選択すべき、という考え方を採っています。以下は、それに基づいた提案です。

(1)大阪、名古屋方面からの特急列車は、金沢で打ち切る事なくそのまま富山までの乗り入れを行う。

現在、福井方から金沢を越えて、富山方への客もかなりあり、金沢で新幹線に乗り換えても、時間短縮効果は少なく、ただ乗り換えの負担だけが増えるため、富山直通の継続を望むものです。

(2)新潟方面の特急列車を、そのまま存続させる。

新幹線駅は、駅間距離も長く、中小都市間における新幹線の補間的役割を担う、新潟方面特急の継続を望むものです。

(3)特急を含めた、全ての列車を、朝の一部時間帯を除き、毎時同じ時刻の発車にし、分かりやすくする。

10分・40分発・・・など、毎時同じ時刻の発車は、利用者にとって、非常に分かりやすく便利なものです。時々利用する方は、覚えてしまえば、一々調べる手間も無くなります。

(4)普通列車における、優等列車の退避を、極力避ける。

普通列車の特急列車通過待ちが時々見られますが、これを主要駅のみで行う事を提案し、都市間所要時間の短縮を図ります。

(5)夜行列車の存続を図る。

関東・東北・関西方面の夜行列車の運行継続を提案し、選択の幅を広げ、魅力ある鉄道会社づくりを望むものです。

(6)連絡各線（社線を含む）との接続を良くする。

北陸本線から分岐する各線の接続は、現在、必ずしも良いとは言えず、それらを乗り継いだ所要時間をいたずらに長くしてしまいます。接続時間は、短すぎず・長すぎず・・・が理想です。

(7)城端線からの乗り入れを、継続する。

現行施設を生かし、城端線列車の富山乗り入れを継続するだけでなく、本数の増便も提案します。

(8)輸送需要の規模に見合った、運行本数にする。

現在、地方でありながら、理想をはるかに越えた混雑列車が多く存在し、不評を買っています。快適に

利用出来る鉄道にするため、実態に合った列車の運行本数と編成数にする様、提案します。

(9)本線列車時速は、優等 120キロメートル、普通 100キロメートルを確保する。

設備維持費の削減は重要ですが、それなりの速達性、快適性のある列車速度の確保を望みます。

(10)地域の実情に合った列車の運行をする。

列車の時刻改正のたび、接続が大幅に悪化した、通学が困難になった等々の報道を目にしますが、このような事の無いよう、地域に密着した運営を望みます。

(11)貨物列車は、旅客列車の合間運行とする。

環境問題等々により、貨物列車の重要性が叫ばれるようになって来ました。しかし、旅客有効時間帯は、旅客列車の運行を優先する事を望みます。

2. 商品としてのダイヤ

ニーズに合ったダイヤ

終電の時間が早い鉄道は、通勤には使いにくいものです。「もしかしたら、終電までに帰れないかもしれない。」そう感じている人は、通勤に使いたくても万が一のことを考えたら使えないものです。最後に遅い時間の終電があれば、安心して通勤に使うことができます。遅い時間のガラガラの終電にも重要な意味があると考えます。場合によっては割り増し運賃や特別料金を徴収するシステムを検討する必要があるかもしれません。現在でも、区間によっては特急や夜行急行がその役割を担っていると言ってよいかもしれません。

対自動車の競争力・商品価値

車社会の北陸では、快速電車の運行、高性能車両の導入、枝線との直通電車運行等による速達性確保により、対自動車という視点において、鉄道のサービスの競争力・商品価値を高める必要がありそうです。

自動車との共存を前提とする施策の推進

車社会の北陸では、鉄道の利用促進を行うことが自動車を排除するということを意味するわけではありません。当面の目標は自動車と公共交通の共存です。自動車と鉄道の共存を図る施策の代表的な例がパーク＆ライドですが、パーク＆ライド対応駅に重点的に特急や快速を停める施策もまた必要と考えます。

交通結節点の重視

地方においては、これまで、バスや地域鉄道の廃止が行われる傾向にありました。しかし、「枝を切って幹が細る」の言葉どおり、バスや地域鉄道の廃止によって公共交通のネットワークが衰退し、公共交通全体が相対的に利便性を後退させたことも鉄道が乗客を失ってきた要因の一つです。今後はバス、枝線、民間鉄道と並行在来線をつないで活かすことが重要で、その結節駅に特急や快速を停める施策もまた必要と考えます。

区間快速

拠点駅から遠い区間は長時間の乗車が必要です。しかし、例えば区間快速と近郊区間を運行する各駅停車の連絡輸送を行い、拠点駅から遠い区間は区間快速がカバーするようなダイヤを設定することによって、疲れを感じない所要時間を実現できる可能性があります。商品としてのダイヤの一つの考え方です。

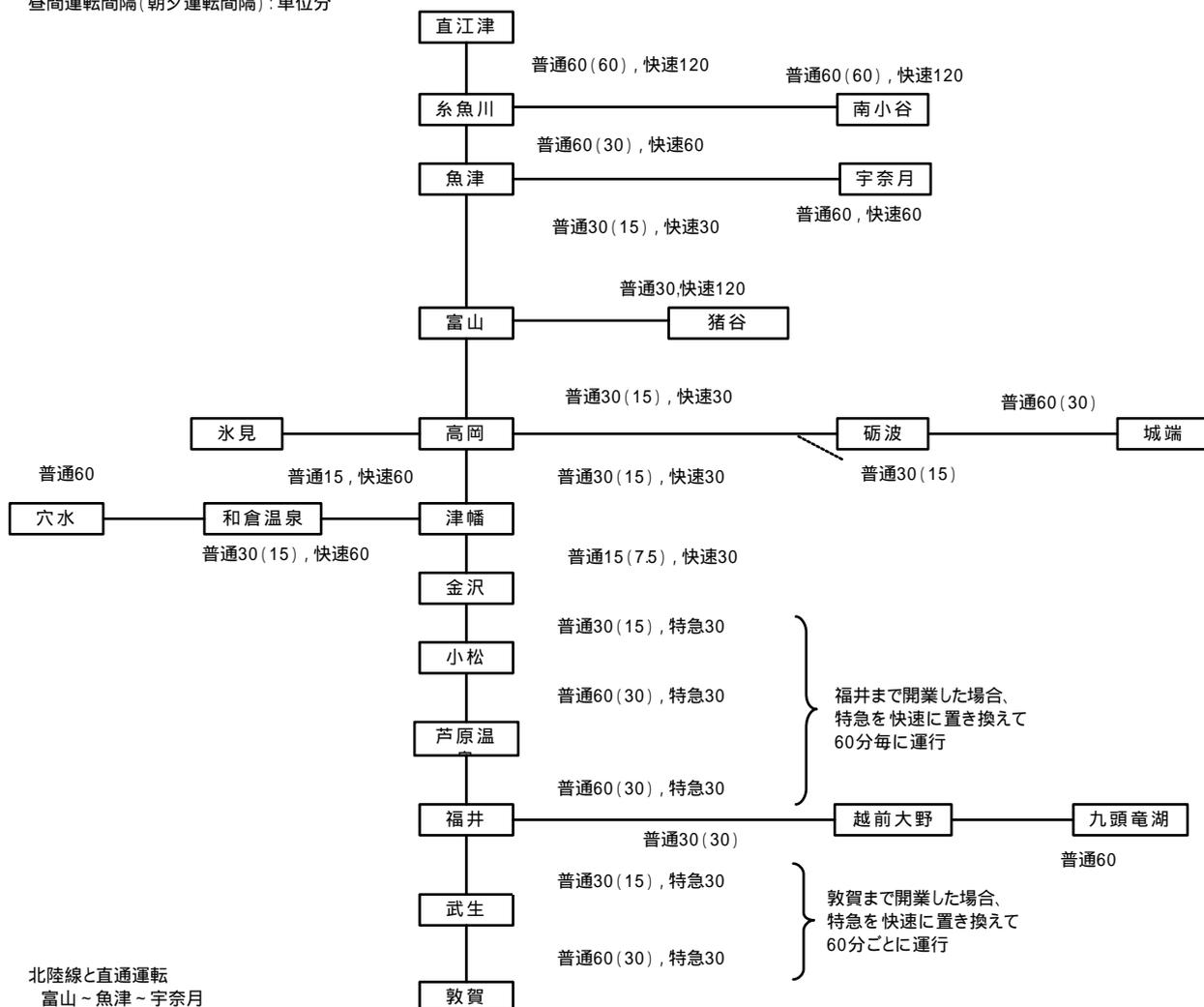
北陸在来線運行パターン案

凡例

昼間運転間隔(朝夕運転間隔): 単位分

凡例

昼間運転間隔(朝夕運転間隔)



北陸線と直通運転
 富山~魚津~宇奈月
 城端~富山
 水見~金沢
 穴水~小松
 九頭竜湖~福井

福井まで開業した場合、
 特急を快速に置き換えて
 60分毎に運行

敦賀まで開業した場合、
 特急を快速に置き換えて
 60分ごとに運行

2 - 4 運賃とICカード

1. 運賃についての提案

先行する各地の並行在来線では新幹線への移行による収益力減が必至であったため、運賃の一定の値上げが避けられませんでした。先行する並行在来線ではJR運賃に対する平均改定率は下表のとおりであり、普通運賃で2割～6割程度の値上げとなっています。また、定期運賃については3割～2倍程度と値上げ幅が大きくなっています。これは地方民鉄（3割程度～）に比べJRの割引率（5割程度～）が大きいことが要因と考えられますが、通勤定期に比べ通学定期の値上げ幅は抑えられています。

JR運賃に対する平均改定率

	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	しなの鉄道	肥薩オレンジ鉄道
普通運賃	1.58倍	1.38倍	1.24倍 (分離時はJRと同水準だったが、後に2度改定)	1.44倍
定期運賃	通勤2.04倍 通学1.35倍	通勤1.65倍 通学1.65倍	通勤1.54倍 通学1.81倍	通勤1.40倍 通学1.36倍

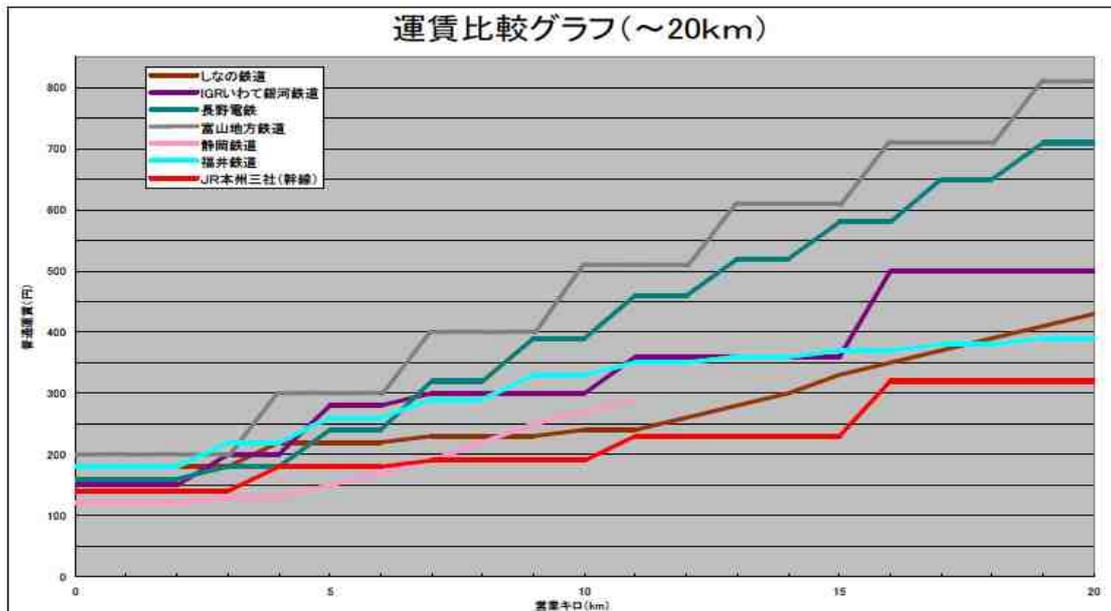
既存資料より作成 要精査（倍率算定方法の明示も必要）

運賃比較表

社名	運賃、通勤定期 (円)					対JR比					定期割引率 (%)	
	初乗り 運賃	10km 運賃	1ヶ月 定期	3ヶ月 定期	6ヶ月 定期	初乗り 運賃	10km 運賃	1ヶ月 定期	3ヶ月 定期	6ヶ月 定期	通勤	通学
しなの鉄道	180	240	8,640	24,630	46,660	1.29	1.26	1.52	1.52	1.40	40.0	57.0～67.0
IGRいわて銀河鉄道	150	300	12,360	35,230	66,750	1.07	1.58	2.18	2.18	2.01	平均38.0	平均69.6
長野電鉄	160	390	15,810	45,060	85,380	1.14	2.05	2.79	2.79	2.57	平均40.5	平均64.8
富山地方鉄道	200	510	17,740	50,500	95,700	1.43	2.68	3.13	3.13	2.88	平均46.1	平均59.8
静岡鉄道	120	270	10,090	28,760	54,490	0.86	1.42	1.78	1.78	1.64	平均36.1	平均56.0
福井鉄道	180	330	12,360	35,230	66,740	1.29	1.74	2.18	2.18	2.01	平均35.9	平均46.6
JR本州三社幹線	140	190	5,670	16,160	33,260	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	50.0～58.0	58.0～79.0

市販時刻表及び各社ホームページより

定期割引率は「数字で見る鉄道2007」より



運賃改定率は、新会社の収支均衡を図るべく慎重に検討を要するものですが、値上げに伴う客離れが懸念される上、通学者を抱える世帯にとっては家計に響き、通勤費を支給している企業にとっても経営を圧迫されかねません。したがって、急激な上昇とならないよう配慮が必要です。

そこで、それを踏まえ、仮に試算を行いました(運賃試算1)。ここでは、「わかりやすさ」を重視する視点で改定を行うこととし、普通運賃で初乗り200円で1区間増すごとに+100円としてみたところ、平均22.8%

の改定率となりました。この試算では、駅間距離が元々小さい区間で値上げ幅が大きくなり、高岡 富山間での運賃が500円となりました。この区間は輸送密度の高い稼ぎどころであり、自家用車やバスとの競合も考えられることから課題が残るものとなりました。そこでさらに検討を加え、再試算を行いました(運賃試算2)

(1)距離による不公平の無い対キロ運賃にする。

現在の運賃は、30キロメートル程度までは安く、それ以上は、割高に設定されており、長く乗るほど損をするといういびつなものになっています。

(2)上記(1)により、短距離運賃は若干の値上げとなる。

50キロメートルまでは、10~150円の値上げを行うこととします。同様に、利用促進の意味も含め長距離運賃は値下げとなります。100キロメートル超えの区間の多くでは、最大780円の値下げ案となります。

(3)輸送人員の少ない区間の割増運賃は、列車本数等の利便性の違いにより、現時点では考えないものとする。

閑散区間は、擬併距離の導入による、割増運賃も考えられますが、それらの区間は、運転本数・運行速度等、提供商品(列車)の質の上下(良し悪し)も考え、ここでは考えない事としました。

(4)通勤定期は、現代の勤務事情(日数)に合った割引にする。

近年、地方でも週休二日制が広まり、それに伴い通勤定期券の割高感が出て来ました。当会議では、実態に見合った価格の提案をします。

(5)通学定期は、教育助成の導入を図り、それが困難な場合、若干の値上げもやむおえないものと思われる。

現在の大きな鉄道会社は、通学定期券の割引率をかなり大きなものにしており、これが経営を圧迫しているのが現状です。公平な教育を受けさせる意味でも、国、行政等の教育助成としての援助が望まれます。それが出来ない場合、相応の値上げは不可避と思われる。

(6)家族割引、複数人割引等、自動車に対して、大幅な不利にならない様な新規乗車券を企画する。

2人、3人、あるいは家族で出掛ける場合、公共交通はどうしても割高になってしまいますが、少しでも利用し易くなる様な、企画切符の提案をします。

(7)特急料金は、新幹線乗り換えと比較し、割高にならない様、また、自社線内乗車も気軽に出来る様、50キロメートル300円、100キロメートル500円、などの低料金とする。

現在のはくたか号以外の特急列車の乗り入れが前提での話しですが、金沢で新幹線に乗り換えたよりも高くない様に、また、自社線内だけの利用も、し易い様な、低料金を提案します。

(8)他社線との一体運賃等、初乗り重複回避の検討を行う。

北陸本線に接続する、高山本線・城端線・七尾線等、いわゆる枝線と言われている線区が、もし同時に分離されなかった場合、あるいは、直江津以東、金沢以南、在来私鉄と、乗り継ぐ時にそれぞれに発生する初乗り運賃に対する減免を提案します。

(9)将来的に、電子決済、地域均一運賃、時間帯制限均一運賃、等々も考えて行く。

他の都市・地域、海外などで導入されている運賃制度や運賃収受制度の導入の検討を提案します。

運賃試算 1

	金沢	高岡	富山	黒部	糸魚川	直江津
金沢		740 円 40.6km	950 円	1620 円	2210 円	2940 円
高岡	8 区間 900 円 160 円 up (21.6%)		320 円 18.8km	950 円	1620 円	2210 円
富山	1300 円 350 円 up (36.8%)	4 区間 500 円 180 円 up (56.3%)		570 円 31.8km	1280 円	1890 円
黒部	1800 円 180 円 up (11.1%)	1000 円 50 円 up (5.3%)	5 区間 600 円 30 円 up (5.3%)		820 円 47.2km	1450 円
糸魚川	2700 円 490 円 up (22.2%)	1900 円 280 円 up (17.3%)	1500 円 220 円 up (17.2%)	9 区間 1000 円 180 円 up (22.0%)		650 円 38.8km
直江津	3500 円 560 円 up (19.1%)	2700 円 490 円 up (22.2%)	2300 円 410 円 up (21.7%)	1800 円 350 円 up (24.1%)	8 区間 900 円 250 円 up (38.5%)	

(右上は現在、左下は改定)

運賃試算2

kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価
1	140	150	10		21	400	450	50		41	740	800	60	
2	140	150	10		22	400	450	50		42	740	800	60	
3	140	150	10		23	400	500	100		43	740	850	110	
4	180	200	20		24	400	500	100		44	740	850	110	
5	180	200	20	40	25	400	500	100	20	45	740	850	110	19
6	180	200	20		26	480	550	70		46	820	900	80	
7	190	250	60		27	480	550	70		47	820	900	80	
8	190	250	60		28	480	600	120		48	820	900	80	
9	190	250	60		29	480	600	120		49	820	950	130	
10	190	250	60	25	30	480	600	120	20	50	820	950	130	19
11	230	300	70		31	570	650	80		51	950	950	0	
12	230	300	70		32	570	650	80		52	950	1000	50	
13	230	300	70		33	570	650	80		53	950	1000	50	
14	230	300	70		34	570	700	130		54	950	1000	50	
15	230	350	120	23	35	570	700	130	20	55	950	1000	50	18
16	320	350	30		36	650	700	50		56	950	1000	50	
17	320	350	30		37	650	750	100		57	950	1100	150	
18	320	400	80		38	650	750	100		58	950	1100	150	
19	320	400	80		39	650	750	100		59	950	1100	150	
20	320	400	80	20	40	650	800	150	20	60	950	1100	150	18

kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価
61	1110	1100	10		81	1450	1500	50		101	1890	1800	90	
62	1110	1100	10		82	1450	1500	50		102	1890	1800	90	
63	1110	1200	90		83	1450	1500	50		103	1890	1800	90	
64	1110	1200	90		84	1450	1500	50		104	1890	1800	90	
65	1110	1200	90	18	85	1450	1500	50	17	105	1890	1800	90	17
66	1110	1200	90		86	1450	1500	50		106	1890	1800	90	
67	1110	1200	90		87	1450	1600	150		107	1890	1800	90	
68	1110	1200	90		88	1450	1600	150		108	1890	1900	10	
69	1110	1300	190		89	1450	1600	150		109	1890	1900	10	
70	1110	1300	190	18	90	1450	1600	150	17	110	1890	1900	10	17
71	1280	1300	20		91	1620	1600	20		111	1890	1900	10	
72	1280	1300	20		92	1620	1600	20		112	1890	1900	10	
73	1280	1300	20		93	1620	1600	20		113	1890	1900	10	
74	1280	1300	20		94	1620	1700	80		114	1890	1900	10	
75	1280	1400	120	18	95	1620	1700	80	17	115	1890	2000	110	17
76	1280	1400	120		96	1620	1700	80		116	1890	2000	110	
77	1280	1400	120		97	1620	1700	80		117	1890	2000	110	
78	1280	1400	120		98	1620	1700	80		118	1890	2000	110	
79	1280	1400	120		99	1620	1700	80		119	1890	2000	110	
80	1280	1400	120	17	100	1620	1700	80	17	120	1890	2000	110	16

kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価	kmまで	現行	提案	増減	km単価
125	2210	2200	10		225	3890	3400	490		325	5460	4800	660	
130	2210	2200	10		230	3890	3600	290		330	5460	4800	660	
135	2210	2200	10		235	3890	3600	290		335	5460	5000	460	
140	2210	2400	190		240	3890	3600	290		340	5460	5000	460	
145	2520	2400	120		245	4310	3800	510		345	5780	5000	780	
150	2520	2400	120	16	250	4310	3800	510	15	350	5780	5200	580	15
155	2520	2600	80		255	4310	3800	510						
160	2520	2600	80		260	4310	4000	310						
165	2940	2600	340		265	4620	4000	620						
170	2940	2800	140		270	4620	4000	620						
175	2940	2800	140		275	4620	4200	420						
180	2940	2800	140		280	4620	4200	420						
185	3260	3000	260		285	4940	4200	740						
190	3260	3000	260		290	4940	4400	540						
195	3260	3000	260		295	4940	4400	540						
200	3260	3200	60	16	300	4940	4400	540	15					
205	3570	3200	370		305	5250	4600	650						
210	3570	3200	370		310	5250	4600	650						
215	3570	3400	170		315	5250	4600	650						
220	3570	3400	170		320	5250	4800	450						

2. 競争力のある運賃について

“しかけ”としての運賃

運賃の設定は、提供するサービスの原価だけでなく、車にかかる費用との関係等を勘案してなされなければ沿線住民のニーズをつかむことができません。短期的な収支均衡を目的とせず、長期的な戦略のもとに設定する必要があります。沿線住民の支持を得、利用されることが収支改善の第一歩です。ただ、沿線住民の意識の中から公共交通が欠落している現状においては、徹底した広報・告知を行い、新型車両の導入、デザイン戦略、著しい利便性向上など、沿線住民にインパクトを与える施策を併行させ、さまざまなイベントを行って、まず乗ってみてもらうことが必要です。沿線の企業や学校の社員証・学生証にICカードを採用してもらうことも有効です。車しか意識の中になく沿線住民に、電車に乗る仕掛け、きっかけを提供することが重要です。運賃はその要素の一つです。

競争力と総費用

競争力の確保に関しては、通勤・通学にかかる「総費用」で、車に比べて小さくする方法も考えられます。福井鉄道沿線のパーク＆ライド駐車場利用の試算を別項で示しましたが、西武生と水落の2つのケースでは、パーク＆ライドによる通勤は、車通勤に対して十分な競争力を持っています。同じように、駅で鉄道と他の地域鉄道やバスを乗り継ぐ場合、初乗り加算のない一体的な運賃で運行すれば、より競争力のある運賃体系を実現できる可能性があります。乗り換えの待ち時間を最小化する施策も必要で、質の高いサービスを提供することにより、これらは実質の支線、実質の延伸の役割を果たす可能性もあります。パーク＆ライドや、他の地域鉄道やバスとの一体的な運賃によって、実質的に、総費用において競争力を持たせる施策を今後増やしていくことが必要と考えられます。

3. 運賃制度とICカード

ゾーン運賃制

ヨーロッパでは事業者が別個に運賃を徴収するのではなく、ひとつの都市圏で運行されている全ての事業者の電車・バスがひとつの運賃体系の下で運行され、一定の時間内なら、1枚の切符でどの電車・バスでも乗り継ぎができるシステムをとっています。運賃体系は都心部を基点とする同心円が多重的に広がり、ひとつのゾーンの中ならどこへ行くのも同じ運賃ですが、ゾーンをひとつ越えるごとに運賃が上がっていくしくみになっています。右の写真はザールブリュッケン(独)のゾーン運賃の表です。



撮影：清水省吾

ICカード

伊予鉄道では電車・バス・タクシーで利用できるICカードを導入、ICい〜カードと名づけ、これを、商業を含めた地域カードへと展開しました。ICカードには記名式、無記名式、定期兼用などの種類があり、記名式は定期兼用に変更できます。定期兼用ICカードは乗り越しをすると自動的に精算される機能も持っています。さらに、系列のデパートも独自にICカード(ローズカード)を発行しており、ほかにもいくつかの発行主体があります。これらもほぼ同様の機能を持ち、電車、バス等に乗れます。ICい〜カードは前払いでチャージするタイプ、ローズカードは後日、口座から引き落とし



伊予鉄道 ICい〜カード(定期券兼用)
伊予鉄道ホームページより

されるタイプです。これらのカードは電車、バスの運賃が割引され、商業施設でも割引サービスが受けられます。

ICカードによる多様な運賃制度の実現

ICカードを採用することにより、実質的なゾーン運賃制や運輸連合のような多様な運賃制度・システムを実現することが可能となります。また、特典の設定も容易になり、乗客にインセンティブを与える手法の開発も期待できます。

ICカードによる日本型信用乗車

ICカードは無人駅の多い地方線区における料金収受の有力なシステムとされています。車両へのICカードの読み取り機の設置により乗降時間の短縮ができます。

北陸におけるICカード

北陸においては、ICカードは富山ライトレールや、北陸鉄道において導入の事例があります。今後さらに導入が広がっていくものと考えられます。