

2024 夢アイデアコンテスト応募

「夢」〜新しいサブスク鉄道を考える〜

この正月に夢を見た。夢の中で、私はどこか知らない駅の改札口にいた。大きくはない駅だが、多くの乗客が近くにある自動改札機を次々と通り過ぎて行く。その情景はごくありふれたものだったが、私がこれまで見たものとは何かが違う様に映った。何が違うのか、始めのうちは解らなかったが、しばらくするとその違いにやつと気づいた。

切符の券売機が近くに見当たらない。駅へ来た人は皆、真直ぐに改札口へと向かって行く。これだけ多くの人が利用する駅であれば券売機の二、三台あっても良さそうなものである。「いったい切符はどこで買うのだろう？」と周囲を見回してみたが、切符を買いおとする人も見当たらず、再び改札を見てみると、どうやら全ての人が定期を利用して改札を通っていることが確認できた。

「みどりの窓口」に入ると、発券ブースの上方にやつと小さく書かれた「切符」の文字を見つけることが出来た。どうやら切符は主要な商品では無いらしい。

私はここが何処の駅なのか、また何処に行けば良いのか、あて

も無いまま、「あの、切符はここで買えますか？」と窓口の女性に尋ねると、女性は「えっ、切符ですか」と少し驚いたあと「ええ、お出しすることは出来ますけど…」と落ち着きを取戻してから答えた。そして、言葉が続いた。「ですけど、鉄道会員定期の方がお得だと思いますが…」と何やら引出しから使い古した用紙を取り出して説明を始めた。

その用紙は、「フリーダムパスポート会員募集」と大きく書かれた宣伝パンフレットであった。「切符を買われるのであれば、こちらの会員になることをお勧めいたしますが・・・」と女性はにこやかな笑顔で「鉄道会員」になる利点を説明し始めた。

その制度は入会金と年会費を支払えば、その鉄道の路線全てに一年を通して乗ることが出来る「鉄道サブスク会員」であり、切符に比べ若干は割高ではあるけど、回数制限も無く乗れるため、利用者のほとんどが会員に入会するのだという。この制度が施行されてから十年程が経つが、最近では、切符を購入する人がほとんどいないため券売機も撤去されたのだと言う。窓口の脇にあるのは指定席の自動予約機だけである。

「へえ、そうなのか」と感心し、女性係員が説明を丁寧にしてくれるので、その後も何やら質問を続けることになり、ここまでに至る経過を教えてもらうことになった。

夢の中の話ではあるが、ここでも地球温暖化問題は非常にシリアスな状況となり、二酸化炭素排出の観点でエネルギー効率の高い鉄道輸送に対しての要請が高まり、新たな鉄道再生への道が模索されたのだと言う。この地方の鉄道においても検討した結果、当時欧州で始まったオーストリアのクリマ（気候）チケットやドイツの 19 ユーロなど、国中の公共交通機関全てが乗り放題になるサブスク制度を参考としたらしい。

当時、地方ローカル線は存続危機に陥り存続に関する会議が各地で開かれていたが、この制度の発案がきっかけで新たな鉄道の再編が進み、状況が解決に向かったというらしい。全国的な規模を持つ大きな会社と地方鉄道が提携または合併し、路線全てをまとめて販売することにしたということであった。

会員になってくれたお客様は一年または数年設定の更新で会員となり、鉄道を自由に利用できるのだそうだ。会員には本人の顔写真のついた定期券「フリーダムパスポート」が貸与され、みなそれを利用して利用しているのである。

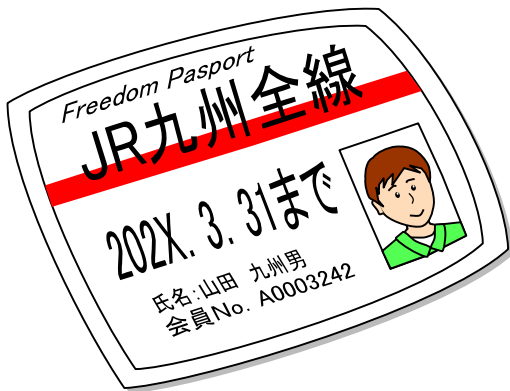
話の終わりに、女性職員は定期的のことを知らない私を不思議に思ったのか「お客さまの住むところでは、まだ切符を利用されているのですか？」と逆に尋ねられる羽目に陥ってしまった。今や会員制度は鉄道の常識らしい。

ここまでに辿りつくまでには国内で激論がかわされたという。

現状維持を唱える保守的な会社もあったが、最終的には 20XX 年の夏期に続発した猛暑日の日数激増そして線状降水帯発生による全国各地での災害が国内で続発したことで、世論が鉄道再興の声を押し上げたということだ。またスーパー台風が世界中で発生したことから危機感が高まった背景もあった。

国土交通省と各鉄道会社そして沿線自治体までが参加して、会員のニーズ、技術的な面、安全面について慎重な検討がなされた末に実現に踏みきったという。制度導入時には鉄道会員に加入する人に対して、各自治体は会員費補助を行い、鉄道会員の増加を促した。自治体も線路維持のために費用負担をするのではなく、会員補助という形で鉄道会社の収入増加に寄与したのである。制度が普及して、今ではあたりまえのことになったというが、当時は「鉄道に第二の革命が起った」ということで、社会的にとっても大きな反響を呼んだらしい。

鉄道事業の経営においては、その支出における変



動費と固定費において人件費等の「固定費の占める割合が高いこと」と、鉄道が「大量輸送機関」という特徴を持つこと。この二つの特性を活かせば、その収入を会員費で集め、その会員を鉄道に乗り放題にするというのは確かに面白いのではないかということに気づかされる。

利用距離により運賃が高くなる「距離制」と呼ばれる自動車の無かった時代に作られた現在の運賃制度であるが、現状のような自動車が蔓延した社会ですっと同じ制度を用いていることが鉄道衰退の原因であるかもしれない。何事にも共通するが、環境に合わせて自らを変化させなければ生き残れない。それが「進化」であり、イノベーションに繋がる。

沿線人口の少ない地方ローカル線で線区別に収支判断を行えば、人口減少も危ぶまれる現状では、ほとんど利用者の増加は見込めない。コロナ禍のために存続問題が表面化し、利用者が少し戻った鉄道ではあるが、国が関与しての沿線自治体との協議が始まっている。上下分離やバス転換など、その地域に最も適した公共交通を模索が行われているが、運転手不足問題も昨今表面化した今、鉄道を残せるよう事業のあり方から問われる時代となっている。

JR九州の場合を例にとって考えてみる。JR九州における在

来線の鉄道収入は約1200億円である。九州人口を約1300万人と考えれば、ひとり1万円の会費を集めることで在来線の収入を超えることが可能となる。当然、実現する段階では会員費の設定を詳細に設定する必要があるが、鉄道再興の可能性を感じる事が出来る。会員数200万人ならば6万円、300万人なら4万円である。あくまでも年会費である。利用の度にきつぷを購入する必要や利用距離による料金を考えなくて良くなれば、もっと鉄道を利用しやすくて出来るはずだ。

また、九州だけでなく、日本の鉄道が連携をとることが出来れば、一定料金で日本全国の鉄道を利用することも可能となる。一億二千万人の人口のうち、仮に「日本全国の鉄道路線の列車に一年間自由に乗れる定期」があるとしたら、いったいどれくらいの金額で欲しいと考えるだろうか。夢は膨らむばかりだ。

また鉄道会社は増収作として、社員が会員を勧誘して回り積極的な作戦に出ることも可能になるだろう。お客様が駅に来るまで待つことは無い。会員費は純収入に直結するので営業努力は明確に表れる。義理と人情を使ってでも、会員を増やすように社員が頑張れば良い。もちろん、お客様も元を取るために限りなく列車に乗りとうとするだろうから、どちらにも利点が出てくる。列車の利用者も必ず増えるはずだ。

夢は続く。乗り放題となったことで、鉄道会員は利用者は通勤、通学の利用以外にも会員費の元を取るために、休みにも鉄道を利用して出掛けるようになった。特に主婦や学生達で自動車の免許を持たない人たちは、パスを持つ仲間を誘って鉄道で買い物や遊びに出掛けるようになったのだ。駅から近いショッピングセンターやテーマパークは賑わいをみせる。逆に都市の人々は、それまで車でしか行かなかった地方へローカル線に乗ることを楽しみに利用し始める。地方では鉄道会社と自治体が協力して各名所地へのウォーキングイベントが賑わいをみせる。

また、鉄道を利用する人が増えると、自然とそれぞれの駅前にみやげ物屋や飲食店が増えてくる。駅前には賑わいを取り戻し、商店街も少しずつではあるが活気づいている。また、切符の代わりにパスを用いることで鉄道は途中下車が自由となり、今まで駅前が寂しかった駅においても、列車の利用者を何とか途中下車してもらおうと、各自治体はそれぞれ懸命に策を練り始める。駅舎や駅前の整備を図り、各鉄道会社と協力して駅前で朝市を開くところも出てきた。地元でとれた新鮮な野菜や魚などを駅前で安く売る。この市場は、駐車場も不要であり人々の新しい楽しみとなった。ある自治体は会員全てに郵送される会員誌に、朝市の開催予定日を情報として掲載したところ、近くのホテルが押し寄せて今までにない活況振りを見せたそうだ。新たな観光産業が日本の景気に

明るい日差しを投げかけている。

駅から足を伸ばしたい人のために、地方のバス路線も進化を遂げた。バスやタクシーなどの交通機関にも料金制度も変わり始める。お得な一日チケットが増えているようだ。レンタカーも画一的な料金が崩れ、車の形式が少し古いものであれば一日1,000円で借りれる店も出てきた。ゴールドカードの免許であれば保険料の関係で更に安くする傾向もある。レンタカーはそのうち宅配ピザみたいに電話一本で30分以内に自宅まで届けてくれるようになるという。鉄道が大動脈の役割を果たすことにより、周辺の交通機関にも人が流れ出しているのだ。

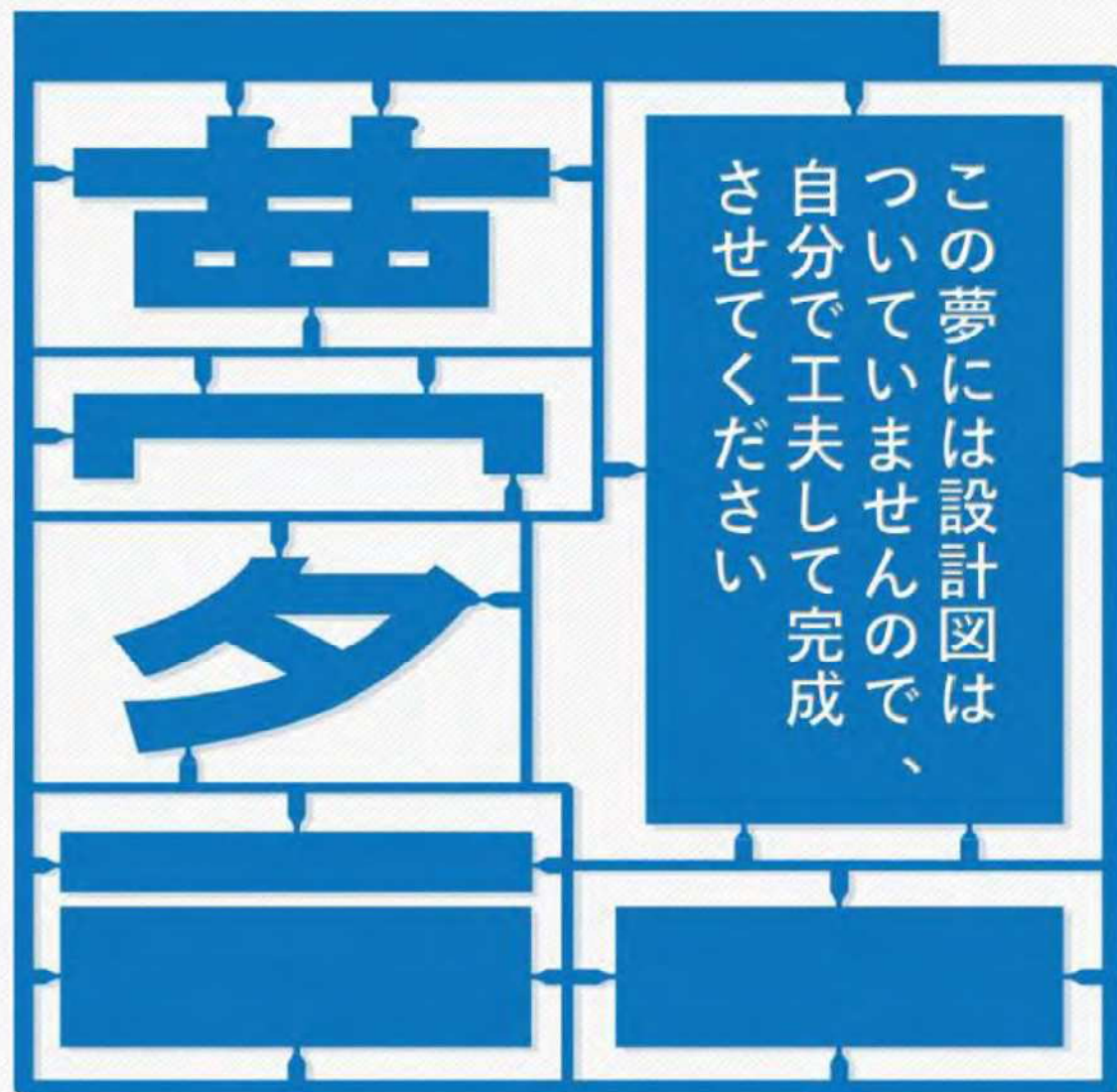
国内の全輸送量のうち鉄道が果たしている割合はおよそ5%であったが、倍近くになったそうだ。そのことで環境問題の悪化に対して歯止めになっているかは今のところ不明だが、自動車からのシフトが起こったのは間違いない。

飛行機は長距離、鉄道が中長距離、そして自動車を近距離の移動に用いるという乗り物の特性を活かした総合交通体系が出来始めている。もちろん自動車は電気自動車や燃料電池車である。大きな意味で、乗り物が「競争の時代」から「共生の時代」へと入ったということだろう。この日本の交通革命は海外への良き見本となっていきそうだ。

夢から覚めた後も私は新しい鉄道を考えるようになった。夢には眠っている間に「見る夢」と、自分で考え「描く夢」があると思う。新しい鉄道の夢はどこから見て、どこから描いたものは解らなくなった。「夢は叶えることよりも、諦めることの方が難しい」とも言われるが、この夢を見た私は、夢を叶えてみたいと思うようになっていく。

「人間が想像できることは、人間が必ず実現できる」
フランスの有名なSF小説家であるジュール・ヴェルヌの言葉である。

idea 第22回 夢アイデア まちづくりに関する提案の募集



A vibrant, hand-drawn illustration of a city. In the foreground, a train travels on tracks. To the right, a station platform is shown with people and a sign that says 'STATION'. In the sky, there's a satellite, a drone, and a sad-looking cloud. The background features rolling green hills and a blue sky with birds. The overall style is whimsical and colorful.

鉄道維新構想

～鉄道イノベーションにより

持続可能な

幸せあふれる街を実現したい～

「夢」～新しいサブスク鉄道を考える

理由①：あなたの町の商店街を 元気にしたいから



あなたの町の商店街は賑わっていますか？

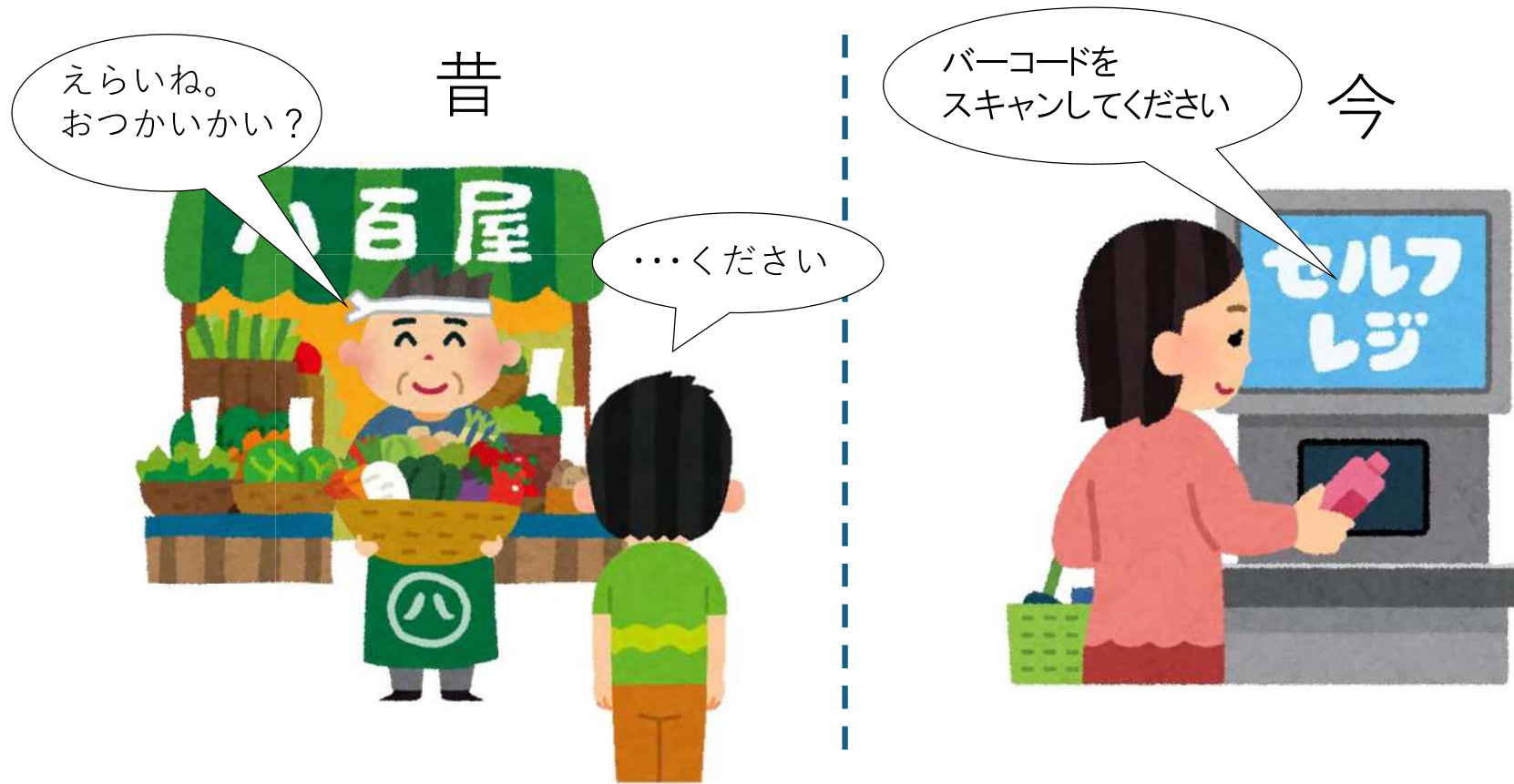
賑わっているものは町ではありません



自動車社会における郊外型ショッピングセンターは楽しい。しかし、賑わいを見せるのは“店舗”である。

⇒ 町中心部の商店街の衰退

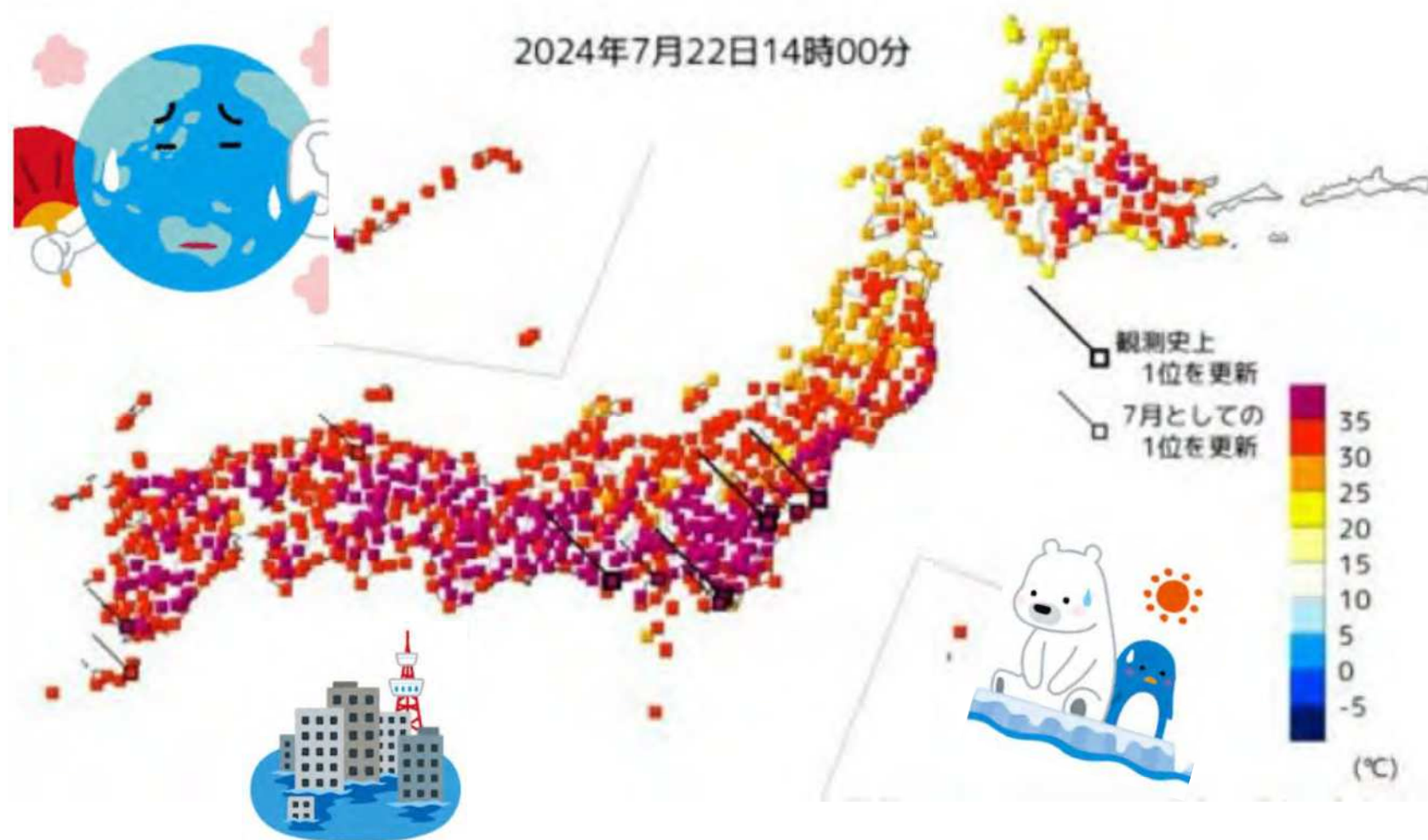
便利ではあるが人情がない買い物



便利さを過剰に追求した社会

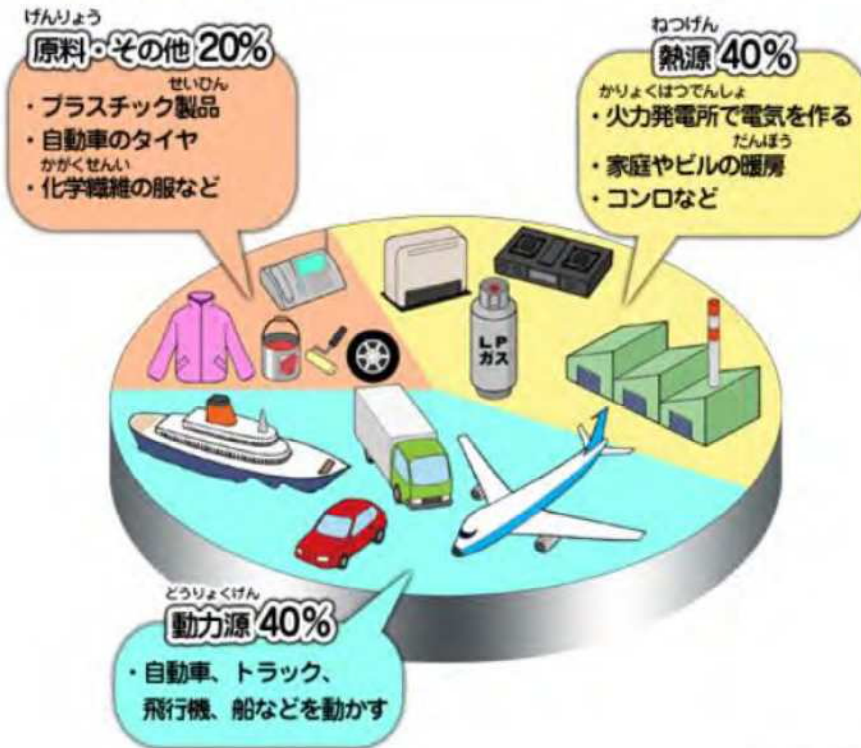
⇒小さな子供たちが、社会に少しずつ慣れるための訓練の場が買い物であった…

理由②：地球温暖化は待ったなし！



自動車社会の弱点

石油の消費割合



出所：石油連盟



石油の消費で交通分野で約**40%**を占めている
⇒その中でも自動車の排出が多くを占める

Q. 世界にはどれくらいの車があるのか？

A：約15億台があり、年々保有台数は増えている。日本には約7800万台がある。



中国だけを見れば

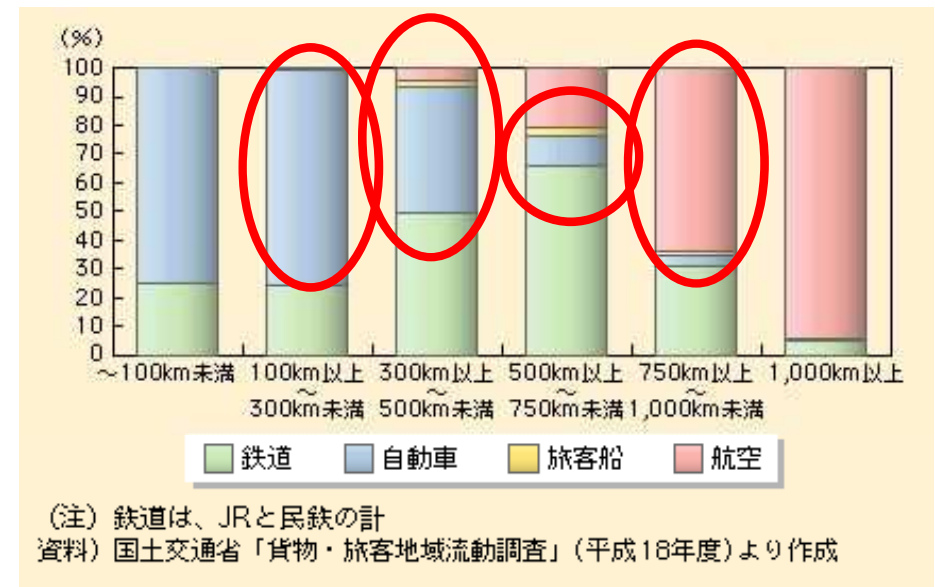
3,200万台（2005年）⇒2億1,600万台（2017年）に増加

⇒だからと言って、日本は車が少ないとは言えません。

交通機関の二酸化炭素排出量



鉄道の二酸化炭素排出量は自動は1/7~1/10



短距離利用の自動車、
長距離移動の飛行機を
除く中長距離移動での
二酸化炭素排出量を抑
制する必要あり

鉄道に今、求められているもの

今後予想される問題

- ・地球環境問題…CO2排出量の削減問題

※電気自動車へのシフトは重要だが、原発等エネルギー発電方法の課題もある

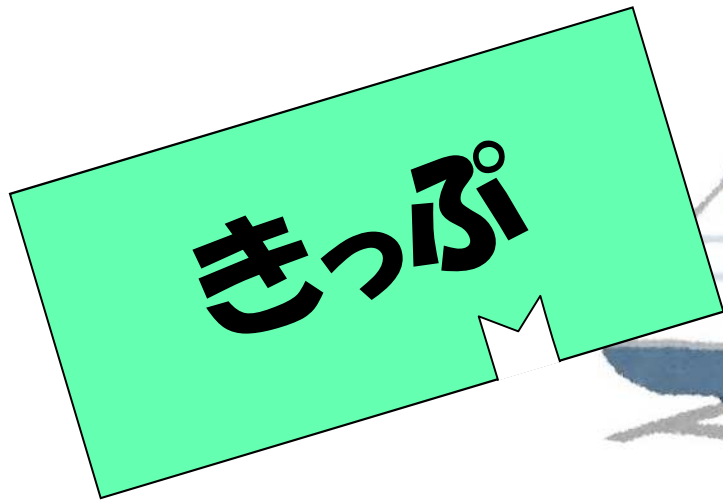
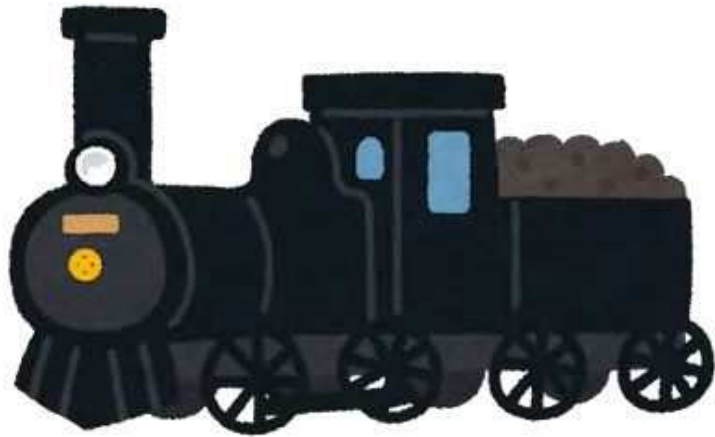
- ・バス、トラック運転手の人員不足

- ・人口減少による地方都市の衰退

- ・運転免許返納に伴う自動車を運転できない高齢者の増加

⇒公共交通、そして大量輸送が可能でCO2排出の少ない鉄道への期待は大きい。未来を見据えた持続可能な公共交通の模索を鉄道会社として行いたい。

鉄道のイノベーションを考える



イノベーションとは？

イノベーション (Innovation) とは、「革新」や「刷新」、「新機軸」などを意味する言葉で、現在では革新的な技術や発想によって新たな価値を生み出し、社会に大きな変化をもたらす取り組みを示します。

日本では「技術革新」と訳されることも多いのですが、イノベーションは必ずしも「技術」だけを対象にした概念ではありません。**新たな**市場や資源、組織、**制度**などもイノベーションの対象となります。

オーストリアの経済学者ヨーゼフ・シュンペーター氏が1912年に出版した著書『経済発展の理論』で、「新結合 (neue Kombination)」という言葉を用いてイノベーションの概念を提唱したのが始まりです。シュンペーターはイノベーションを「経済活動の中で生産手段や資源、労働力などをそれまでとは異なるやり方で新結合すること」と定義。経済発展するには、人口増加や気候変動などの外的要因よりも、イノベーションのような内的要因が大きいとしています。

現状の運賃制度（きっぷ）の課題①

①距離制をとっているため、長距離の利用では高額となる



運賃改定の概要

□九州新幹線・指定席特急料金(通常期) ※ の区間は据置き (単位:円)

		鹿児島中央	川内	出水	新水俣	新八代	熊本	新玉名	新大牟田	筑前小倉	久留米	新鳥栖
博多	現行	5,030	4,400	4,400	3,770	3,060	3,060	2,290	2,290	1,790	870	870
	改定	5,680	4,960	4,960	4,230	3,420	3,420	2,540	2,540	1,920	870	870
新鳥栖	現行	5,030	4,400	3,770	3,770	3,060	2,290	2,290	1,790	1,790	870	
	改定	5,680	4,960	4,230	4,230	3,420	2,540	2,540	1,920	1,920	870	
久留米	現行	5,030	4,400	3,770	3,770	3,060	2,290	2,290	1,790	870		
	改定	5,680	4,960	4,230	4,230	3,420	2,540	2,540	1,920	870		
筑前小倉	現行	4,400	3,770	3,770	3,060	2,290	2,290	1,790	870			
	改定	4,960	4,230	4,230	3,420	2,540	2,540	1,920	870			
新大牟田	現行	4,400	3,770	3,060	3,060	2,290	1,790	870				
	改定	4,960	4,230	3,420	3,420	2,540	1,920	870				
新玉名	現行	3,770	3,770	3,060	3,060	2,290	870					
	改定	4,230	4,230	3,420	3,420	2,540	870					
熊本	現行	3,770	3,060	2,290	2,290	870						
	改定	4,230	3,420	2,540	2,540	870						
新八代	現行	3,060	2,290	2,290	1,790							
	改定	3,420	2,540	2,540	1,920							
新水俣	現行	2,290	1,790	1,790								
	改定	2,540	1,920	1,920								
出水	現行	2,290	1,790									
	改定	2,540	1,920									
川内	現行	870										
	改定	870										

※表中数字の料金は自由席をご利用の場合のおねだんです。指定席をご利用の場合は1,790円(現行・通常期)/1,920円(改定・通常期)です。

□西九州新幹線・指定席特急料金(通常期) ※全区間据置き (単位:円)

	長崎	諫早	新大村	嬉野温泉
武雄温泉	2,290	1,790	1,790	870
嬉野温泉	2,290	1,790	870	
新大村	870	870		
諫早	870			

※表中数字の料金は自由席をご利用の場合のおねだんです。指定席をご利用の場合は1,790円(通常期)です。

②運賃の他に、特急券、指定券があり、分かりにくい ⇒ 車内改札を受けなければならない。



現状の運賃制度（きっぷ）の課題②

③家族分のきっぷ代（運賃、料金）が必要となり、家族で利用する場合は高額となる。

自動車だと人数には関係なし。

友達どうしでガソリン代や高速料金などはワリカンも可能

⇒自動車利用が高まった原因のひとつ

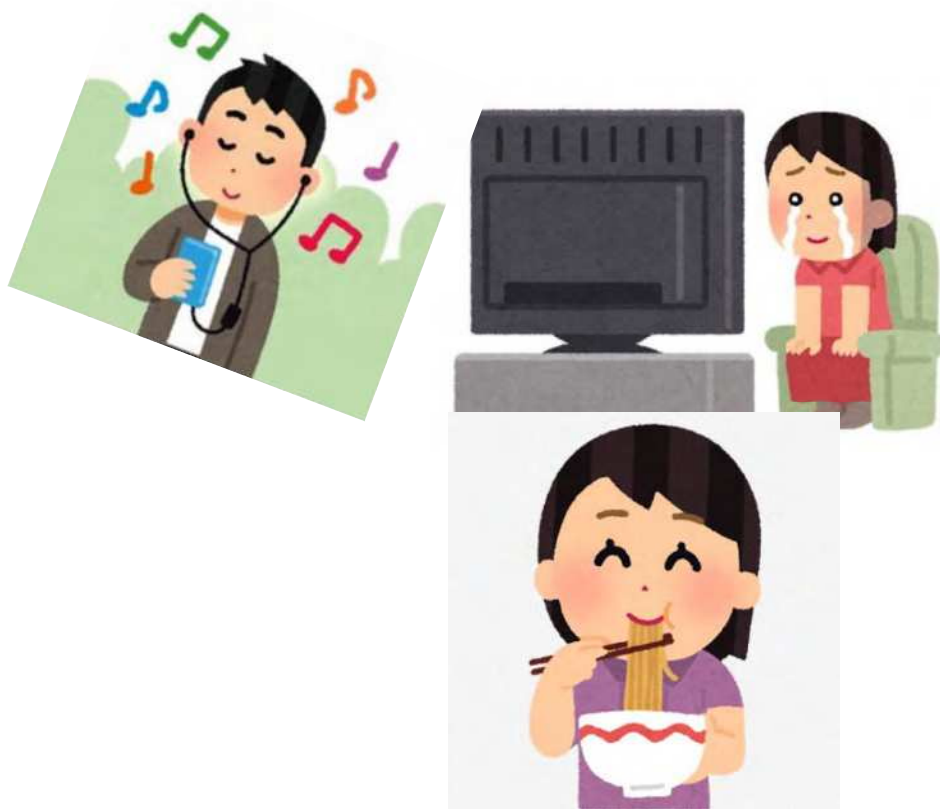


④きっぷを買うのに窓口で並ぶ必要がある。

※現在は一部ネット予約があるが、発券はしなければならないことが多い

新しい鉄道を考える 「ヒント」を探す①

①子供時代に観た「銀河鉄道999」
に搭乗する定期（無期限）



②今では様々な分野に広まった
サブスク会員制度

- ・音楽
- ・映画
- ・グルメ等...

新しい鉄道を考える 「ヒント」を探す②



鉄道会社では、線路や車両の他にも駅舎の管理が必要となる。駅数もおおいため、地方の駅では十分な予算が確保できず、廃れている（無人）駅が存在している。

でも、航空会社や船会社は空港や港に「離発着料」「停泊料」などの使用料を支払って運行している。



- ⇒ 鉄道も駅舎は自治体財産とし、鉄道会社が利用料を支払うように改めて駅を中心とした街づくりに取り組みるように変更する
- ※ ホーム、乗換えこ線橋など列車運行に関わるものはJR管理とする

新しい鉄道を考える

2. 地域構造

● 適度な人口規模の都市が分散する地域構造（人口10万人以上都市の分散状況）

九州地方の総人口は約1,300万人で全国の10.2%を占める。九州地方のなかでは、福岡市と北九州市の2つの政令指定都市がある福岡県が510万人（九州の約4割）で最も多く、以下、政令指定都市の熊本市を有する熊本県（179万人）、鹿児島県（165万人）と続いている。人口10万人以上の都市が22市（2015年（H27）10月時点）あり、適度な人口規模を持った都市が分散した地域構造となっている（表1-1・図1-7）。

表1-1 県別人口の九州内シェア

	2015人口 (万人)	九州内シェア
福岡県	510.2	39.2%
佐賀県	83.3	6.4%
長崎県	137.7	10.6%
熊本県	178.6	13.7%
大分県	116.6	9.0%
宮崎県	110.4	8.5%
鹿児島県	164.8	12.7%
九州地方	1301.6	—

出典：国勢調査（2015）

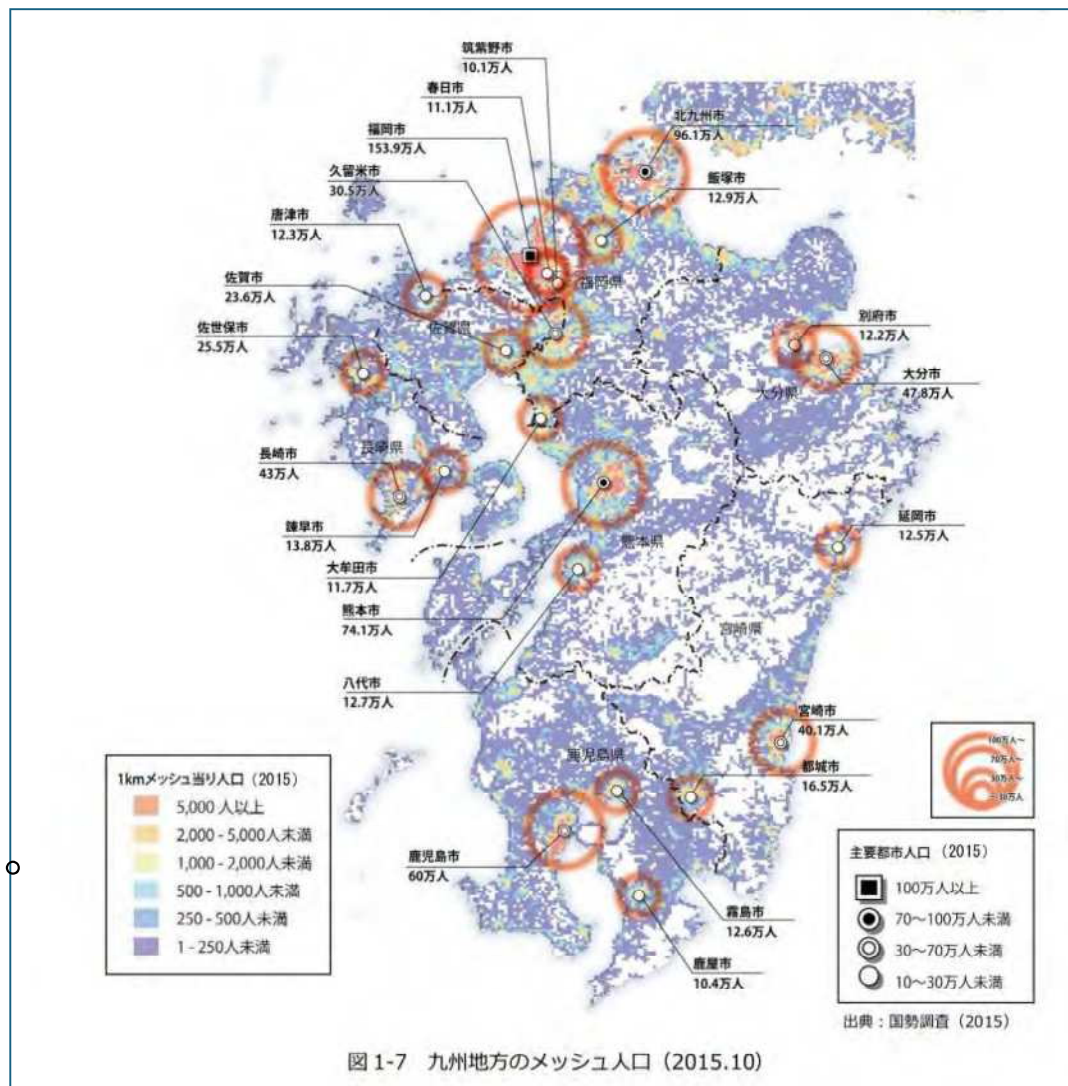
最大の課題

九州における都市部と地方部での人口の偏り

⇒ 地方ローカル線の収支悪化の原因

現状は自動車依存社会

※ 高齢車も免許返納を躊躇っている。



新しい鉄道を考える

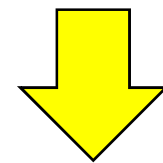
地方ローカル線の現状

収支悪化により、減便⇒利用者減⇒さらなる悪化 の悪循環

線区別収支
(平均通過人員が2,000人/日未満の線区)

線名	区間	営業キロ (km)	2021年度収支(百万円)			【参考】平均通過人員(人/日)		
			営業収益	営業費	営業損益	1997年度	2021年度	減少率
日豊本線	佐伯～延岡	58.4	234	893	▲659	3,428	431	▲87%
	都城～国分	42.2	297	652	▲415	2,029	320	▲84%
筑肥線	唐津～伊万里	33.1	28	171	▲146	728	184	▲75%
宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	46	74	▲28	—	890	—
筑豊本線	桂川～黒田	20.8	23	105	▲82	2,881	322	▲89%
日田彦山線	加野～田川後藤寺	30.0	214	560	▲346	3,287	1,827(2,665)※1	▲44%
	田川後藤寺～夜明	38.7	—	—	—	1,103	— (299)※1	—
後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	54	190	▲137	1,728	1,048	▲39%
久大本線	日田～由布院	51.5	—	—	—	2,564	— (1,756)※2	—
	由布院～大分	42.4	349	887	▲538	3,890	1,590 (2,162)※2	▲59%
唐津線	久保田～唐津	40.3	227	605	▲378	3,648	1,771	▲51%
	唐津～西唐津	2.2	30	206	▲177	1,315	786	▲42%
豊肥本線	肥後大津～宮地	30.8	116	334	▲218	2,711	644	▲76%
	宮地～豊後竹田	34.6	58	359	▲301	1,028	129	▲87%
	豊後竹田～三重町	23.9	98	229	▲141	2,384	786	▲67%
肥後線	八代～人吉	51.8	—	—	—	2,171	— (414)※3	—
	人吉～吉松	35.0	—	—	—	588	— (186)※3	—
	吉松～黒人	37.4	61	223	▲162	1,109	518(605)※3	▲53%
三角線	宇土～三角	25.6	64	365	▲291	2,415	776	▲68%
宮都線	都城～吉松	61.8	61	402	▲341	1,518	397	▲74%
指宿枕崎線	喜入～指宿	19.1	130	314	▲186	3,687	1,674	▲55%
	指宿～枕崎	42.1	28	527	▲494	942	240	▲74%
日南線	田吉～唐津	44.0	—	—	—	2,129	— (934)※4	—
	唐津～志布志	42.9	—	—	—	689	— (171)※4	—

現在、国が介入してローカル線の公共輸送の最適化について検討が行われている。



ピンチはチャンス
今こそ、発想を転換し、
新たな鉄道利用制度を
創れないか？

新しい鉄道を考える

JRは国鉄から民営化・・・S62.4（1987.4）

完全民営化

JR東日本・・・H14（2002）

JR東海・・・H18（2006）

JR西日本・・・H16（2004）

JR九州・・・H28（2016）

※JR北海道、JR四国およびJR貨物については国が株式を保有している状況

<在来線の区割り>



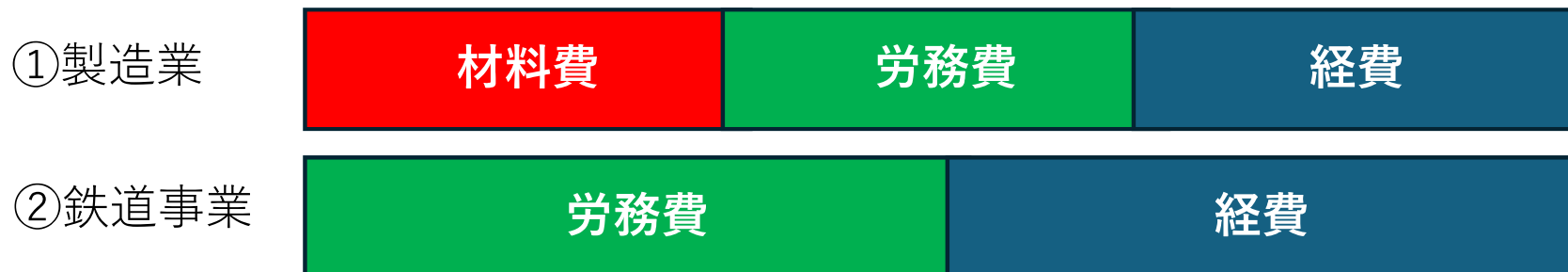
株主には利益を出して配当を出すことが課せられている。

⇒当たり前の話だが、民間企業は利益を出すことが求められる

⇒また分割化されたことで本州3社と三島3社+貨物での経営格差が如実に表れていることが課題

鉄道事業の特徴

事業の支出内訳を少し極端に表すと・・・



■**材料費**・・・製品を作る工場では必要となる部品や材料などを指します。消耗品も含まれます。食料品の工場であれば小麦、卵、肉など原材料が該当します。

■**労務費**・・・いわゆる**人件費**。製品の製造に関わる従業員へ支払う賃金などを指します。賞与や福利厚生、退職にかかる費用なども労務費に含まれます。

■**経費**・・・材料費や労務費に分類されない原価。工場や倉庫の賃貸料、設備の減価償却費、棚卸減耗費、電気代など、設備の維持管理に用いる経費に該当します。

2019年度 J R北海道の営業費用 1,397億円



鉄道事業は支出における固定比率の占める割合が高い

⇒一定の収入を確保できれば経営ができる。（しかも鉄道は大量輸送機関）

新しい鉄道の創造 ～発想を変えてみる～

鉄道は営業費用における固定費（人件費、設備の保守費）率が高いことが特徴

⇒収入が少なければ固定費が大きく赤字が出やすい。

⇒しかし、逆に収入が増えれば固定費は大きく変わらないため、一定収入を基本的に集めることができれば、それ以上の収入については利益となる。

※ **一定の金額を鉄道会員費として集め、鉄道を経営することを図る。**

現状で在来線1,200億円 + 300億円と考え
目標を1,500億円とする。

欧州では今（交通サブスク制度）

欧州では地球「挑戦」が始まる
「国中全ての」
⇒鉄道先進国

するように
-ットなど、

日本でも求められるSUMP(サンプ)

関西大学教授 宇都宮 浄人

特別寄稿

ドイツでは、ドイツ（持続可能）な社会は1
からか月間、9時（約1つのキーワードではある
200円）で、1か月間ドが、欧州と日本では本気
イツ全乗放題という度が違う。欧州とてクル
チケットを発売した。1マ社会であることに変わ
CE等の特急列車は使えない。2000年頃ま
ないが、それ以外は、鉄では、合理化の一環で、
道から路面電車、バスま 鉄道路線の廃止も相次い
で全て通用する。オースだ。
しかし、欧州は、1の
90年代頃から、地球環
境問題を見据えることも
あり、日本の公共交通が苦
境に立たされている。各
地でダイヤの減便がなさ
れ、バス路線の廃止も進
む。さらに、折からの燃
料費等の高騰もあって、
鉄道事業者からは値上げ
の申請が相次いでいる。
これに対し、欧州の動
きは全く異なる。コロナ
禍に伴う公共交通の利用
者減少は同じだが、取ら
れた措置は、値下げであ
る。ドイツでは、6月か
ら3か月間、9時（約1
200円）で、1か月間ド
イツ全乗放題という度
チケットを発売した。1
CE等の特急列車は使え
ないが、それ以外は、鉄
道から路面電車、バスま
で全て通用する。オース
トリアの場合、「気候チケ
ット」という年間乗り放
題券を、年間1095円（
約14万円）、つまり1に
自家用車が使えないあら
ゆる人が移動できる社
会も含め、オーストリア
全土を全てカバーする。
サステナブルな
社会を目指して
日本でもサステナブル
といった形で、公民の新

特別寄稿

運賃引き下げ

の欧州

人口減少、自家用車の普及に、コロナ禍が加わり、日本の公共交通が苦境に立たされている。各地でダイヤの減便がなされ、バス路線の廃止も進む。さらに、折からの燃料費等の高騰もあって、鉄道事業者からは値上げの申請が相次いでいる。これに対し、欧州の動きは全く異なる。コロナ禍に伴う公共交通の利用者減少は同じだが、取られた措置は、値下げである。ドイツでは、6月から3か月間、9時（約1つのキーワードではある200円）で、1か月間ドが、欧州と日本では本気

クニヤステイジブロー 各都府のSDGsの目標 1「貧乏をなくす」、4「質の高い雇用を創出」、5「ジェンダー平等を達成」、11「持続可能な都市とコミュニティを創出」、13「気候変動に具体的な対策を」という5つのキーワードを軸に、持続可能な都市とコミュニティを創出するための施策を提案している。SUMPは、この5つのキーワードを軸に、持続可能な都市とコミュニティを創出するための施策を提案している。SUMPは、この5つのキーワードを軸に、持続可能な都市とコミュニティを創出するための施策を提案している。

SUMP(Sustainable Urban Mobility Plans)
⇒持続可能な都市モビリティ計画



地域公共交通
総合研究所

こんな鉄道はいかがですか？ ～サブスク鉄道会員のご提案～

- Q. 1年間、JR九州全路線の列車（特急含む）※に乗れる定期券があれば、あなたはいくらで買いますか？



鉄道会員制度における会員パス利用（設定案）

列車のキャパシティを考慮して、3つの鉄道会員コースを設定。各会員には顔写真付きの「会員パス」を発行する。 ※制限内容、価格は仮設定とするが、自家用車の利用者からの加入率を上げるために

	フリーダム7	フリーダム 2～3	フリーダム TIME
会員コース(案)			
使用制限	制限なし	利用日制限(指定日のみの利用)	利用時間制限(朝夕の通勤時間帯制限)
価格(想定)	6万円(仮) (5,000円/月換算)	3.6万円 (3,000円/月換算)	3.6万円 (月3,000円/月換算)
対象者	主に通勤・通学利用者	全般	全般

鉄道ルネサンス構想シミュレーション（JR九州）

沿線市町村 ※印は重複分	人口	フリーダムパス7 ※月額1,000円		フリーダムパス10 ※月額1,300円		フリーダムパス15 ※月額1,600円		フリーダムパス TIME ※月額1,700円		乗出駅における 会員補助額 の比率（%） ②/①×100 （%）		
		会員 加入率	会員 人数 （人）	想定 会員費 （百万 円） ①-①	会員 加入率	会員 人数 （人）	想定 会員費 （百万 円） ①-②	会員 加入率	会員 人数 （人）		想定 会員費 （百万 円） ①-③	
		3%			20%			20%				
北九州市	909,579	3%	27,287	1,637	20%	181,916	6,549	20%	181,916	6,549		
遠賀郡水巻町	27,651	3%	830	50	20%	5,530	199	20%	5,530	199	1.22	
遠賀郡遠賀町	18,449	3%	553	33	20%	3,690	133	20%	3,690	133	1.90	
遠賀郡岡尾町	30,831	3%	925	55	20%	6,166	222	20%	6,166	222	1.56	
京橋市	96,762	3%	2,903	174	20%	19,352	697	20%	19,352	697	2.04	
福岡市	1,645,863	3%	49,376	2,963	20%	329,173	11,850	20%	329,173	11,850	1.87	
春日市	109,554	3%	3,287	203	20%	21,911	789	20%	21,911	789	1.46	
大野城市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	1.19	
太宰府市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	1.24	
筑紫野市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	2.24	
基山町	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	2.04	
鳥栖市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	1.46	
久留米市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	1.19	
筑紫市	103,239	3%	3,097	191	20%	20,648	743	20%	20,648	743	1.19	
日南線	(宮崎市)											
	日南市	47,396	3%	1,422	85	20%	9,479	341	20%	9,479	341	788
	串間市	15,342	3%	460	28	20%	3,068	110	20%	3,068	110	249
	志布志市	27,493	3%	825	49	20%	5,499	198	20%	5,499	198	445
	(飯塚市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0
後藤寺線	嘉麻市	33,034	3%	991	59	20%	6,607	238	20%	6,607	238	535
	(田川市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0
宮崎空港線	(宮崎市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0

沿線自治体の人口のうち、各会員コースに加入する率を想定し、シミュレーションを実施

173,319 百万円
1,733 億円 > 1,200億円

鉄道ルネサンス構想シミュレーション（JR九州）

沿線市町村 ※印は重複分	人口	フリーダムパス7 費用補助なし		フリーダムパス1〜3 費用補助あり（1〜3歳を想定） トクニケーションでは幼児からまでの 利用		フリーダムパス TIME 費用補助あり（197歳〜177歳を想定）		会員 加入率	会員 人数	想定 会員費 （百万 円） ---(1)	会員 加入率	会員 人数	想定 会員費 （百万 円） ---(2)	会員 加入率	会員 人数	想定 会員費 （百万 円） ---(3)	線区における 会員補助額 の比率（%） ---(4) 注／②×100 （%）
		会員 加入率	会員 人数 （人）	会員 加入率	会員 人数 （人）	会員 加入率	会員 人数 （人）										
		3%		20%		20%											
北九州市	909,579	3%	27,287	20%	1,637	20%	181,916		181,916	6,549		181,916	6,549				
遠賀郡水巻町	27,651	3%	830	20%	50	20%	5,530		5,530	199		5,530	199				1.22
遠賀郡遠賀町	18,449	3%	553	20%	33	20%	3,690		3,690	133		3,690	133				1.90
遠賀郡岡尾町	18,449	3%	553	20%	33	20%	3,690		3,690	133		3,690	133				1.56
遠賀郡岡尾町	30,831	3%	925	20%	55	20%	6,166		6,166	222		6,166	222				2.04
京橋市	96,762	3%	2,903	20%	174	20%	18,352		18,352	697		18,352	697				1.87
福岡市	1,645,863	3%	49,376	20%	3,229	20%	329,173		329,173	11,850		329,173	11,850				1.46
春日市	109,554	3%	3,287	20%	203	20%	21,911		21,911	789		21,911	789				1.19
大野城市	103,239	3%	3,097	20%	203	20%	20,648		20,648	743		20,648	743				2.24
大牟田市	227,323	3%	6,819	20%	451	20%	4,938		4,938	172		4,938	172				2.04
筑紫野市	45,430	3%	1,362	20%	91	20%	965		965	34		965	34				—
基山町	17,904	3%	537	20%	35	20%	368		368	13		368	13				—
島栖市	25,415	3%	762	20%	51	20%	539		539	19		539	19				—
久留米市	107,277	3%	3,218	20%	214	20%	2,250		2,250	81		2,250	81				—
筑紫市	45,430	3%	1,362	20%	91	20%	965		965	34		965	34				—
宮崎県																	
日南線	(宮崎市)																
	日南市	47,396	3%	1,422	85	20%	9,479	341	20%	9,479	341	768			384	35,971	1.07
	串間市	15,342	3%	460	28	20%	3,068	110	20%	3,068	110	249			124	15,14	0.82
	志布志市	27,493	3%	825	49	20%	5,499	198	20%	5,499	198	445			223	32,27	0.69
後藤寺線	(飯塚市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0			—	—	—
	嘉麻市	33,034	3%	991	59	20%	6,607	238	20%	6,607	238	535			268	35,37	0.76
	(田川市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0			—	—	—
宮崎空港線	(宮崎市)	0	3%	0	0	20%	0	0	20%	0	0	0			—	—	—

沿線自治体の人口のうち、各会員コースに加入する率を想定し、シミュレーションを実施

173,319 百万円
1,733 億円 > 1,200億円

鉄道ルネサンス構想シミュレーション(JR九州)

急に鉄道会員になってくれる人が少ないことも予想されるために、**時限的制限を設けて導入当初は自治体から会員費の負担補助を検討したい。**

※希望として会員費の半額負担としても各自治体の支出額の約**1~2%**程度

⇒自動車社会から公共交通利用者へのシフトを誘導する。

自治体	人口	3%	2%	1%	人口	3%	2%	1%	人口	3%	2%	1%
太宰府市	72,663	3%	2,180	131	20%	14,533	523	20%	14,533			
筑紫野市	105,265	3%	3,158	189	20%	21,053	758	20%	21,053			
基山町	17,367	3%	521	31	20%	3,473	125	20%	3,473			
鳥栖市	74,367	3%	2,231	134	20%	14,873	535	20%	14,873			
久留米市	299,102	3%	8,973	538	20%	59,820	2,154	20%	59,820			
筑紫市	49,499	3%	1,485	91	20%	9,900	349	20%	9,900			

利用促進 目的とした 自治体から 会員への 補助予算 (会員費の半額を 負担した場合) 単位:万円 ---(B)	自治体の 歳出総額 (百万円) ※インターネット庁より ---(C)	歳出額における 会員補助額 の比率(%) $(B) \div (C) \times 100$ (%)
1,000	601,490	1.32
224	11,780	1.90
149	9,590	1.56
250	12,250	2.04
784	41,960	1.87
557	28,735	1.94
472	28,132	1.68

ポイント：現在は自治体から鉄道会社への支援が行われているが利用者は増えていない。同じ支援をするならば会員費補助という形をとることで鉄道利用者を増やすことができる

384	35,970	1.07
124	15,140	0.82
223	32,270	0.69
268	35,370	0.76

鉄道ルネサンス構想シミュレーション(JR九州)

急に鉄道会員になってくれる人が少ないことも予想されるために、**時限的制限を設けて導入当初は自治体から会員費の負担補助を検討したい。**

※希望として会員費の半額負担としても各自治体の支出額の約**1~2%**程度

⇒自動車社会から公共交通利用者へのシフトを誘導する。

自治体	人口	3%	2%	1%	人口	3%	2%	1%	人口	3%	2%	1%
太宰府市	72,663	3%	2,180	131	20%	14,533	523	20%	14,533			
筑紫野市	105,265	3%	3,158	189	20%	21,053	758	20%	21,053			
基山町	17,367	3%	521	31	20%	3,473	125	20%	3,473			
鳥栖市	74,367	3%	2,231	134	20%	14,873	535	20%	14,873			
久留米市	299,102	3%	8,973	538	20%	59,820	2,154	20%	59,820			
筑紫市	49,499	3%	1,485	91	20%	9,900	349	20%	9,900			

利用促進 目的とした 自治体から 会員への 補助予算 (会員費の半額を 負担した場合) 単位:万円 ---(B)	自治体の 歳出総額 (百万円) ※インターネット庁より ---(C)	歳出額における 会員補助額 の比率(%) B/C×100 (%)
1,000	601,490	1.32
224	11,780	1.90
149	9,590	1.56
250	12,250	2.04
784	41,960	1.87
557	28,735	1.94
472	28,132	1.68

ポイント：現在は自治体から鉄道会社への支援が行われているが利用者は増えていない。同じ支援をするならば会員費補助という形をとることで鉄道利用者を増やすことができる

384	35,970	1.07
124	15,140	0.82
223	32,270	0.69
268	35,370	0.76

沿線人口による収入想定シミュレーション (営業目標)

積極的な営業戦略で鉄道会員を集めて一定収入を確保する

①フリーダム7 (制限なし会員)
32.1万人×6万円 = 193億円

②フリーダム2～4 (利用日制限)
214万人×3.6万円 = 770億円

③フリーダムTIME (利用時間制限)
214万人×3.6万円 = 770億円

計 1,733億円
(在来線収入)

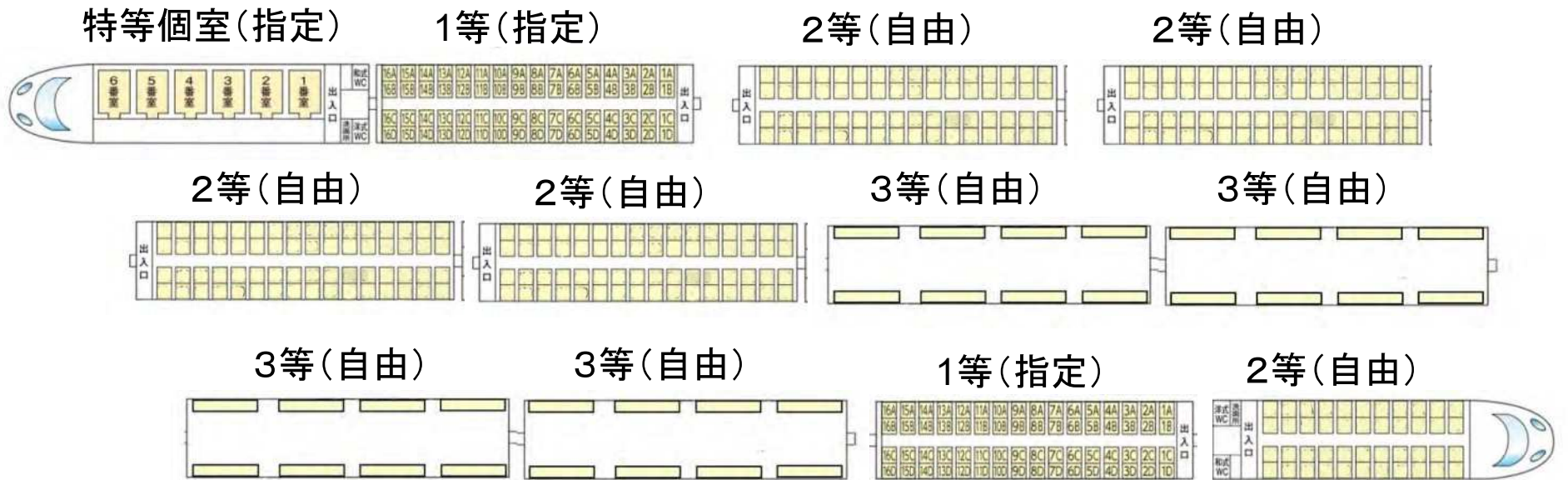
別紙「収入シミュレーション表」参照

この会員費収入に加え、他の収入として特急券※、指定券、列車利用のお客さまが増えることによる駅ビル等での収入が増加

※特急券については廃止できないかについても検討してみたい。

こんな鉄道はいかがですか？

列車とは、列（を成す）車であり、基本的に運転士1名と車掌1名で運行させることができる。（ワンマン列車もあり）



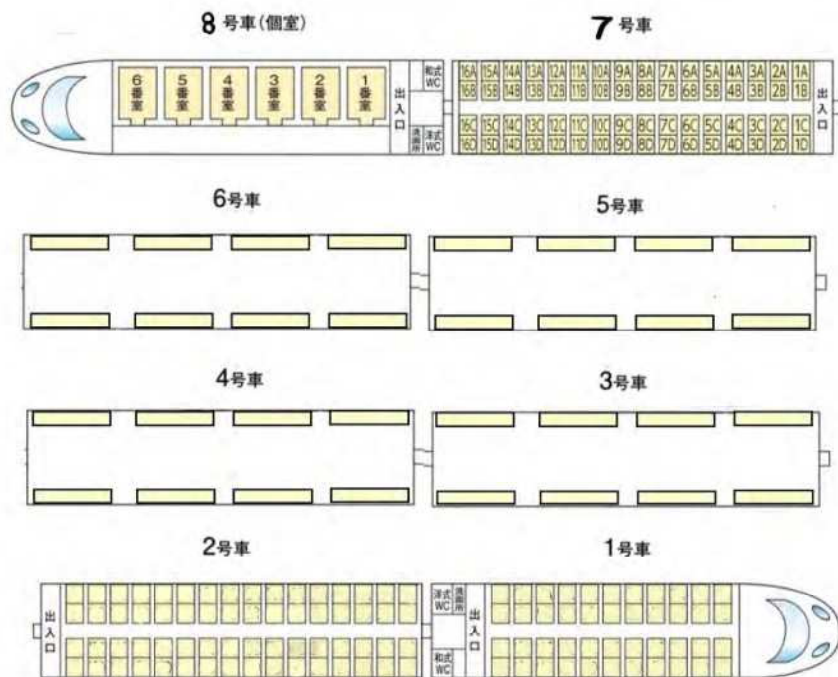
両数を増やすことで、目的別の指定車両を設定することも可能

例：サイレントルーム、おしゃべりルーム、旅行者ルーム等

こんな鉄道はいかがですか？

特急列車については、別途「特急券」が必要であるが廃止し、会員パス+指定席券に変更する。自由席については会員パスのみで乗車できる。

⇒収入の確保で特急券の廃止が可能



車内改札については、ランダムに会員パスを所持しているかを確認する。

⇒無所持の場合はペナルティ

- ・運賃の数倍程度の罰金
- ・他人名義の定期使用の発覚した場合は、会員に対するペナルティ（会員権はく奪等）

⇒また貸しの防止

⇒車内改札の軽減化

新しい鉄道を創るための役割（三者）

① 鉄道会社

鉄道利用者が増加するような会員費、サービス設定

② お客さま（鉄道会員）

鉄道および公共交通を可能な限り多くのひとが利用する意識向上

③ 沿線自治体

- ・鉄道利用者が便利で楽しめるような街づくり
- ・鉄道会員になりたいひとへの会員費補助等（時限的措置）を希望

⇒三者が鉄道利用者を増やすために協力すること、持続可能な社会を創ることを目指す。列車、駅の利用者が増えれば自ずと民間企業が集まってくる。

（利用者）
鉄道会員

沿線自治体

鉄道会社



① 鉄道会社のメリットと期待する役割

● メリット

- ・鉄道会員を積極的に増やすことで**現在の収入を上回ることが可能**。
(駅できっぷを売るだけでなく、**積極的な営業戦略が可能**となる)
- ・全線での収支算定を行うことになり、**地方ローカル線の収支問題が解消**される。
※新幹線延伸における並行在来線問題も解決できる可能性あり
- ・駅における自動券売機、出札業務が軽減され、支出が抑えられる。
- ・きっぷの**販売業務および車掌による車内改札業務の簡略化**が図れる。

● 役割

- ・利用者増に合わせたダイヤおよび車両の増結 (時間帯と都市部)
- ・自治体と連携したダイヤの設定 (アクセス交通との連携)

②お客さま（鉄道会員）のメリットと期待する役割

●メリット

- ・サブスク方式の会員パスは何度でも利用が可能であり、旅行、買い物等の移動にが安価となる（利用率による）
- ・列車を利用する場合に、きっぷの購入が不要となり鉄道が利用しやすくなる。
- ・途中下車が自由にできるため、沿線の各地を楽しむことができる。
- ・利用目的しだいで自家用車利用を鉄道にシフトすることが可能となる。

●役割

- ・自動車社会からシフトするために公共交通を中心とした街づくりに参加
- ・会員になった方から知人へ会員加入の勧誘を行ってもらい、利用者増に協力していただく（キャッシュバック等を要検討）
- ・SDGs（持続可能な）社会を創る意識
⇒ひとりひとりが未来の地球に対する責任を考える

③沿線自治体のメリットと期待する役割

●メリット

- ・沿線自治体は、鉄道利用者を**途中下車させることを目的**に駅周辺設備および各観光地へのアクセスを整備することで街のPR、活性化が図れる。
- ・鉄道利用者が歩くことにより健康増進が図れて医療費等の予算が削減できる。

(栃木県小山市での事例あり)

●役割

- ・自動車社会からシフトするために公共交通を中心とした街づくりをリードする
- ・利用者を増やすために住民への協力を依頼すること
- ・新制度が軌道に乗るまで、会員加入者への費用補助を行う。



商店街を歩いてみれば

そこには面白い店主との出逢いが待っています



そこには面白い店主との出逢いが待っています

まとめ

鉄道維新構想とは

- 1) 地方都市の産業活性化
⇒特に観光産業分野
- 2) 地球環境保全のための輸送体系の再構築
⇒二酸化炭素排出量削減のための総合交通体系の確立
- 3) 人と人が交流する文化の維持
⇒列車旅の楽しさの再発見および提案

先人が築いた日本の線路はレガシー（遺産）であり、将来の子供たちにそれを継承することが現在に生きる大人たちの責務である