

鉄道運賃制度に関する意見交換

- 京都丹後鉄道事例 -

WILLER株式会社

■ 鉄道運賃制度考察.1 . . . 鉄道運賃の意義

・ 価値の対価（鉄道が持つ価値）

これまでの価値

移動距離／移動時間



今後、さらに必要となる価値

景色／サービス／顧客満足度

・ 需要の創造

これまでの需要

公共性／公平性／安価



今後、さらに必要となる需要

利便性／観光要素

・ 企業投資意欲の喚起

これまでの投資意欲

社会的意義／公共性



今後、さらに必要となる投資意欲

持続性の担保／利用者増の予感

■ 鉄道運賃制度考察.2・・・運賃制度

これまでの運賃制度における原理原則

新たなモビリティサービス（MaaS /DX）に向けて検討すべき点

- キロ程を基準とした距離制運賃
- 一社一基準
- 各モード別運賃

■ 鉄道運賃制度考察.3 . . . 今後検討すべき運賃制度

- 区間別運賃
- ゾーン内運賃
- 観光路線運賃
- 客体別運賃（生活・住民：観光・旅行客）
- モードをまたぐ連絡運賃
- 区間、時間、季節等柔軟なイールドマネジメント
- 介護、医療、スポーツ等、行動変容、生活変化に応じた運賃
補足：運輸・福祉・教育省庁をまたぐ支援
- サブスク運賃

■ 鉄道運賃制度考察.4 . . . 運輸だけでなく、マーケティング視点 (DX)

- ・ サブスクプランの商品化 ※交通モード連携
(例えば：鉄道、バス、タクシー、オンデマンド交通、カーシェアリング、シェアバイク等)
- ・ 介護、医療、教育、スポーツ、飲食など企業や商業施設とのデータ連携による
移動付加価値の向上と商品化
- ・ 新規顧客を創造するキャンペーン料金の設定

■ 京都丹後鉄道事例. 1

区間別運賃

観光目的で乗車され、かつ、地元利用がほとんどないにもかかわらず、年間搭乗者数伸び率が最も大きい区間を特別に値上げしようと考えたが、キロ程や等距離区分に準じたものでないということで却下

路線別運賃

宮福線は新型車両に更新され、且つ、日昼帯はすべて快速運転であるため、当該路線の運賃を割高に設定しようと考えたが、首都圏、都市圏の一部で電車特定区間運賃、環状線運賃にたいして割安運賃体系を認める事例はあるものの、同一エリア内路線別運賃は前例がなく、しいて言うならば関空加算運賃があるのみしかしながら、関空加算運賃は設備投資にともなう受益者負担の考え方であり、今回は消費税改定便乗値上げの懸念もあり却下

■ 京都丹後鉄道事例. 2

小児無料運賃

夏休み期間の小児運賃を無料で申請したく打診したものの、無料という運賃は存在しない、ということで却下
尚、夏休み特別企画乗車券（帯同小児運賃免除）という方策にて実施

多種定期券

買い物定期のような利用促進定期の提案に対し、
定期券は通勤、通学を対象とする制度であり、かかる目的の利用は回数券で対応すべし、
ということで却下

バスとの連絡運賃

一日切符のような企画乗車券の運用に努められたし、ということで、
鉄道バス連絡運賃に関する検討は断念