

職員提案票

1 提案事項 (タイトル) 25文字以内	伊賀鉄道公有民営化後の利用者増加策
2 提案の背景・現状分析 (何が問題か。)	
2017(H29)年度からの伊賀鉄道公有民営化まで約半年となったが、上下分離時(2007年(H19))に年間約250万人であった利用者は、2014(H26)年には約152万人と、約100万人減少している。伊賀鉄道の運賃水準は、地方の中小私鉄に比べて決して高くないが、「伊賀線は高い」とのイメージがあることも利用を阻害している一因と考え、実質的に収入減とならない形で伊賀鉄道の運賃を割引く方法として下記の案を提案する。	
3 提案の内容 (何をどうするか。)	
上野市駅において近鉄線の乗車券や特急券を販売すると販売額の7.5%が手数料として伊賀鉄道へ入る。この手数料を伊賀鉄道線の運賃割引に充てることで、利用者の運賃負担を軽減する。今回提案する案としては、近鉄線の乗車券と特急券を上野市駅で同時購入したときに、片道購入の場合は伊賀鉄道の1日フリー乗車券を100円割引して620円、往復購入の場合は200円割引して520円とする。伊賀神戸から大阪難波までの乗車券と特急券を販売した場合、片道153円((乗車券1,140円+特急券900円)×7.5%)の手数料が、名古屋までだと片道216円((乗車券1560円+特急券1320円)×7.5%)が入るため、これにより伊賀鉄道1日フリー乗車券を割引く。	
4 実施することで期待される効果やメリット (結果的にどうなるか。)	
上下分離後、運賃計算が伊賀神戸での打ち切り計算となったことから割高感がある。運賃割引によって割高感の軽減を図る。また、将来に亘って上野市駅へASKAシステム端末を維持することにもつながると考える。	
5 実施にあつて想定される問題点やリスク (実現するために必要なこと。)	
近鉄線の乗車券と特急券の合計額が片道1,320円以下の区間への手数料は100円を割ることになる。大阪線耳成までまたは、山田線松ヶ崎まで1,130円(特急券は伊賀神戸～榛原、伊賀神戸～伊勢中川)、名古屋線津新町まで1,200円(特急券は伊賀神戸～伊勢中川または、久居)	

審査結果	
判定区分	褒賞
実施検討	—
実施検討のポイント	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が、実際にどの程度増加するか（増収分（利用者純増）と減収分（必要経費）との損益分岐計算が必要） ・利用者への還元の手法（フリー切符なのか、乗車券の割引なのか） 	
審査会コメント（判定区分に関して）	
<p>実現可能性について、損益分岐、利用者への最適な還元方法も含めて、伊賀鉄道と協議・検討する。 （交通政策課）</p>	
審査会コメント（褒賞に関して）	
なし	
担当課における検討結果	
<p>【交通政策課】</p> <p>本提案の主旨には、近鉄線利用者が伊賀神戸まで自家用車で移動する代わりに、運賃割引により伊賀線の利用を促すことが目的のひとつと思料しますが、そのためには利用者にとっての割安感が必要となります。</p> <p>現在、伊賀神戸駅周辺民間駐車場の増加と低料金化により、日極250円から400円が相場となっています。加えて往復のガソリン代が自家用車利用者の負担となります。このことに比べ、本提案による割引を実施した場合、伊賀線利用者の負担は、近鉄線往復切符購入の場合で520円となります。利用者にとって伊賀神戸駅までの自家用車による移動のほうが実質的に金銭負担が少ないとしても、自家用車の運転による精神的負担や交通事故のリスクを軽減すること、モビリティマネジメントの観点から公共交通の利用を呼びかけるためには、本提案は効果が期待できるものと考えます。</p> <p>次に、実施した場合の費用対効果につきまして、問題点・リスクとして挙げられている近鉄線の切符代が低額だった場合に収入減となりますが、特急停車駅のうち、伊賀神戸から榛原又は久居までの区間では損失となりますが、それより長い区間であれば割引額より販売手数料のほうが多くなります。特急の利用については、長い区間が多いと考えられることから、この点については大きなリスクとはならないと考えます。もうひとつのリスクとしましては、これまで恒常的に上野市駅で近鉄線の</p>	

切符を購入されている方にも割引を実施することに対し、それ以上の利用増加がなければ現状と比較して収入減となることです。

本提案を実施した場合に、どれだけの利用増加が見込めるかについては、現時点で計ることは困難ですが、比較的风险が少ないと考えられることから、公有民営化に向けた伊賀鉄道株式会社の経営努力による積極策のひとつとして実施検討を同社に働きかけ、試験導入も含めて、実施する手法や時期などについて協議を進めます。