VI 利用者向上策について

鉄道路線における売上は、偏に利用者数にかかっている。鉄道利用者が増えれば、**客1** 人辺りの運行効率は向上し、必然的に運賃に減額の余地が生まれることになる。したがって、今後の運賃減額の可能性を模索するにあたっては、利用者向上策を模索することが望ましい。 **変更:利用者一人あたり**

前提として、北総線の乗降客数と1駅辺りの平均乗降客数を算出する。

北総鉄道社の資料によれば、平成 24 年度の各駅の一日当たりの平均乗降者数は、次の通りである(抜粋)。

「単位:人」を記載すべき

| 乗降客数合計 |
|--------|
| 66,837 |
| 3,692 |
| 6,649 |
| 7,507 |
| 5,924 |
| 18,880 |
| 4,316 |
| 1,647 |
| |

| 新鎌ヶ谷 | 24,750 |
|------------|-----------|
| 西白井 | 12,214 |
| 白井 | 10,451 |
| 小室 | 3,966 |
| 千葉ニュータウン中央 | 33,361 |
| 印西牧の原 | 12,354 |
| 印旛日本医大 | 4,552 |
| 合計 | 217,100 |
| 1駅平均 | 14,473.33 |

※定期、定期外については、区別していない。

一方、他社(例、京成電鉄社、京浜急行電鉄株式会社(以下「京浜急行電鉄社」という。)、西武鉄道株式会社(以下「西武鉄道社」という。))の状況は次のとおりである。

① 京成電鉄社

| 駅 | 乗降客数合計 |
|-------|--------|
| 京成上野 | 44,002 |
| 日暮里 | 94,853 |
| 新三河島 | 4,923 |
| 町屋 | 18,914 |
| 千住大橋 | 10,758 |
| 京成関屋 | 25,054 |
| 堀切菖蒲園 | 19,982 |

| お花茶屋 | 30,429 |
|------|--------|
| 青砥 | 45,152 |
| 京成高砂 | 95,452 |
| 京成小岩 | 16,614 |
| 江戸川 | 5,294 |
| 国府台 | 11,744 |
| 市川真間 | 7,504 |
| 菅野 | 4,101 |

「単位:人」を記載すべき

| 京成八幡 | 31,336 |
|--------|--------|
| 鬼越 | 4,750 |
| 京成中山 | 3,628 |
| 東中山 | 6,972 |
| 京成西船 | 9,181 |
| 海神 | 4,633 |
| 京成船橋 | 92,145 |
| 大神宮下 | 3,960 |
| 船橋競馬場 | 18,500 |
| 谷津 | 11,125 |
| 京成津田沼 | 54,144 |
| 京成大久保 | 31,888 |
| 実籾 | 22,928 |
| 八千代台 | 47,176 |
| 京成大和田 | 12,106 |
| 勝田台 | 52,839 |
| 志津 | 16,579 |
| ユーカリが丘 | 21,370 |
| 京成臼井 | 21,854 |
| 京成佐倉 | 19,230 |
| 大佐倉 | 424 |
| 京成酒々井 | 6,326 |
| 宗吾参道 | 2,583 |
| 公津の杜 . | 9,160 |
| 京成成田 | 35,426 |
| 空港第2ビル | 17,740 |
| 成田空港 | 22,234 |
| 東成田 | 1,970 |

| 押上 | 187,712 |
|------------|-----------|
| 京成曳舟 | 18,183 |
| 八広 | 9,792 |
| 四ツ木 | 13,204 |
| 京成立石 | 36,174 |
| 柴又 | 9,024 |
| 京成金町 | 23,735 |
| 幕張本郷 | 12,708 |
| 京成幕張 | 7,802 |
| 検見川 | 3,645 |
| 京成稲毛 | 6,214 |
| みどり台 | 6,608 |
| 西登戸 | 2,184 |
| 新千葉 | 1,523 |
| 京成千葉 | 25,506 |
| 千葉中央 | 15,624 |
| 千葉寺 | 4,162 |
| 大森台 | 2,550 |
| 学園前 | 4,557 |
| おゆみ野 | 4,320 |
| ちはら台 | 5,112 |
| 東松戸 | 3,138 |
| 新鎌ヶ谷 | 3,876 |
| 千葉ニュータウン中央 | 4,617 |
| 印旛日本医大 | 1,015 |
| 成田湯川 | 1,175 |
| 合計 | 1,431,143 |
| 1駅平均 | 20,741.20 |

※ 東松戸、新鎌ヶ谷、千葉ニュータウン中央及び印旛日本医大の4駅は、アクセス特急 の利用人員のみ

② 京浜急行電鉄社

| 駅 | 乗降客数合計 |
|-----|---------|
| | 本線 |
| 泉岳寺 | 158,504 |

| 品川 | 253,919 |
|-----|---------|
| 北品川 | 7,954 |
| 新馬場 | 13,760 |

「単位:人」を記載すべき

| 青物横丁 | 42,552 |
|-----------------|---------|
| <u></u> | 8,996 |
| 立会川 | 17,012 |
| 大森海岸 | 13,433 |
| 平和島 | 45,567 |
| 大森町 | 17,743 |
| 梅屋敷 | 14,148 |
| 京急蒲田 | 47,473 |
| 雑色 | 29,329 |
| 六郷土手 | 14,135 |
| 京急川崎 | 114,311 |
| 八丁綴 | 13,873 |
| 鶴見市場 | 18,933 |
| 京急鶴見 | 28,196 |
| 花月園前 | 6,311 |
| 生麦 | 27,642 |
| 京急新子安 | 7,964 |
| 子安 | 7,754 |
| 神奈川新町 | 16,484 |
| 仲木戸 | 18,693 |
| 神奈川 | 4,896 |
| 横浜 | 305,878 |
| 戸部 | 15,063 |
| 日ノ出町 | 26,651 |
| 黄金町 | 22,551 |
| 南太田 | 17,278 |
| 井土ヶ谷 | 27,082 |
| 弘明寺 | 28,745 |
| 上大岡 | 140,826 |
| 屏風浦 | 17,633 |
| 杉田 | 33,704 |
| 京急富岡 | 24,590 |
| 能見台 | 31,169 |
| 金沢文庫 | 70,858 |
| 金沢八景 | 55,064 |

| 追浜 | 39,997 |
|-----------|--------|
| 京急田浦 | 13,694 |
| 安針塚 | 4,953 |
| 逸見 | 5,259 |
| 汐入 | 22,079 |
| 横須賀中央 | 67,175 |
| 県立大学 | 12,508 |
| 堀ノ内 | 12,602 |
| 京急大津 | 5,343 |
| 馬堀海岸 | 10,044 |
| 浦賀 | 22,448 |
| 空港線 | |
| 糀谷 | 22,369 |
| 大鳥居 | 26,957 |
| 穴守稲荷 | 13,366 |
| 天空橋 | 18,542 |
| 羽田空港 | 10.000 |
| 国際線ターミナル | 12,202 |
| 羽田空港 | 70.710 |
| 国内線ターミナル | 70,712 |
| 大師線 | |
| 港町 | 3,822 |
| 鈴木町 | 8,095 |
| 川崎大師 | 16,466 |
| 東門前 | 11,626 |
| 産業道路 | 8,795 |
| 小島新田 | 20,470 |
| 逗子線 | |
| 六浦 | 16,268 |
| 神武寺 | 6,430 |
| 新逗子 | 23,318 |
| 久里浜線 | |
| 新大津 | 6,419 |
| 北久里浜 | 25,197 |
| 京急久里浜 | 43,823 |

| YRP野比 | 19,794 |
|-------|--------|
| 京急長沢 | 7,354 |
| 津久井浜 | 6,309 |
| 三浦海岸 | 11,842 |

| 三崎口 | 17,954 |
|------|-----------|
| 合計 | 2,400,906 |
| 1駅平均 | 32,889.12 |

③ 西武鉄道社

「単位:人」を記載すべき

| 駅 | 乗降客数合計 |
|-------|---------|
| 池 | 袋線 |
| 池袋 | 479,467 |
| 椎名町 | 18,027 |
| 東長崎 | 26,598 |
| 江古田 | 33,535 |
| 桜台 | 13,376 |
| 練馬 | 113,851 |
| 中村橋 | 37,689 |
| 富士見台 | 24,176 |
| 練馬高野台 | 25,068 |
| 石神井公園 | 71,041 |
| 大泉学園 | 82,786 |
| 保谷 | 56,684 |
| ひばりヶ丘 | 67,456 |
| 東久留米 | 52,520 |
| 清瀬 | 68,756 |
| 秋津 . | 77,735 |
| 西所沢 | 24,112 |
| 小手指 | 47,336 |
| 狭山ヶ丘 | 26,023 |
| 武蔵藤沢 | 22,837 |
| 稲荷山公園 | 8,502 |
| 入間市 | 35,241 |
| 仏子 | 12,537 |
| 元加治 | 6,940 |
| 飯能 | 32,463 |
| 東飯能 | 5,338 |
| 高麗 | 3,111 |

| 武蔵横手 | 392 |
|-------|---------|
| 東吾野 | 588 |
| 吾野 | 821 |
| 西部秩分 | と線 |
| 西吾野 | 409 |
| 正丸 | 287 |
| 芦ヶ久保 | 317 |
| 横瀬 | 1,698 |
| 西武秩父 | 6,655 |
| 西武有楽 | 町線 |
| 小竹向原 | 104,207 |
| 新桜台 | 6,663 |
| 豊島総 | į. |
| 豊島園 | 13,318 |
| 狭山総 | 泉 |
| 下山口 | 8,517 |
| 西武球場前 | 10,480 |
| 山口約 | 泉 |
| 遊園地西 | 898 |
| 新宿約 | Ŗ |
| 西武新宿 | 172,907 |
| 高田馬場 | 292,612 |
| 下落合 | 10,843 |
| 中井 | 28,011 |
| 新井薬師前 | 22,773 |
| 沼袋 | 19,632 |
| 野方 | 22,549 |
| 都立家政 | 17,263 |
| 鷺ノ宮 | 29,677 |

| 下井草 | 23,388 |
|------|--------|
| 井荻 | 19,456 |
| 上井草 | 19,707 |
| 上石神井 | 43,091 |
| 武蔵関 | 28,477 |
| 東伏見 | 24,063 |
| 西武柳沢 | 16,161 |
| 田無 | 74,148 |
| 花小金井 | 53,099 |
| 小平 | 37,164 |
| 久米川 | 32,325 |
| 東村山 | 46,347 |
| 所沢 | 95,309 |
| 航空公園 | 27,648 |
| 新所沢 | 55,628 |
| 入曽 | 18,670 |
| 狭山市 | 41,281 |
| 新狭山 | 21,605 |
| 南大塚 | 15,842 |
| 本川越 | 48,253 |
| 拝島 | 線 |
| 東大和市 | 24,170 |
| 玉川上水 | 39,225 |
| 武蔵砂川 | 10,563 |
| 西武立川 | 8,116 |
| | |

| 拝島 | 33,378 |
|-------|-----------|
| 西武園 | 副線 |
| 西武園 | 3,897 |
| 国分类 | 宇線 |
| 国分寺 | 114,577 |
| 恋ヶ窪 | 11,212 |
| 鷹の台 | 26,272 |
| 小川 | 28,550 |
| 多摩法 | 明線 |
| 一橋学園 | 20,151 |
| 青梅街道 | 7,217 |
| 萩山 | 10,323 |
| 八坂 | 5,413 |
| 武蔵大和 | 7,200 |
| 西武遊園地 | 3,049 |
| 多摩川 | 川線 |
| 武蔵境 | 28,281 |
| 新小金井 | 3,525 |
| 多磨 | 12,809 |
| 白糸台 | 5,354 |
| 競艇場前 | 2,651 |
| 是政 | 7,563 |
| 合計 | 3,399,880 |
| 1駅平均 | 36,955.22 |

※ 複数線が乗り入れる駅 (例:所沢) は、代表した特定の1線のみで記載している

変更:あたり

単純な1駅辺りの比較でみても、北総線が14,473.33人であるところ、京成電鉄社が20,741.20人、京浜急行電鉄社が32,889.12人、西武鉄道社が36,955.22人となっており、乗降客数が他社に比べて圧倒的に少ない(京浜急行電鉄社、西武鉄道社と比べると、実に半分以下である)ことがわかる。

現状でも、一定程度の値下げが可能であることは、既に既述のとおりであるが、例えば、都心並みの運賃を目標に、大幅な運賃の値下げを目指すならば、かような状況にある乗降客数を(大幅に)増加させる必要があろう。

鉄道路線において、乗降客数を増加させる視点としては、次の2点が考えられる。

- ① 競争相手からの利用者の獲得(市場内占有率の向上)
- ② 他地域からの利用者の獲得(市場規模の向上)

1. 市場内占有率の向上

(1) 前提

鉄道と競合する主な移動手段は、徒歩、自転車、バス及びマイカー(四輪、二輪含む)と考えられる。徒歩、自転車5が短距離移動手段、バスが中距離(又は遠距離)移動手段、マイカーが中距離から遠距離移動手段に分類できよう。

ところで、北総線は、東京都心と千葉ニュータウンを結ぶ鉄道として整備された経緯がある。北総線の利用者(北総線内で乗降する者を想定しており、例えば、東京都心から成田空港へ移動するような者は含まない)は、多くが東京都心方面への通勤・通学での利用者と推測される(これは、北総線の利用者のうち、定期利用者が多くを占めていることからも伺える)。

かような現状からすると、北総線の競合手段は、徒歩、自転車といった短距離移動 手段ではなく、バス又はマイカーと考えられ、バスも長距離移動には向いていないこ とからすると(遠距離を移動する高速バスなども存在するが、一般的に、バスといえ ば1から3市町村程度を周回するものが多い)、特にマイカーではないかと推測される。 すなわち、北総線の利用者数を増加させるためには、現在のマイカー利用者を、北

(2) マイカーとの比較 マイカーとの比較は必要か

総線の利用に誘導しなければならない。

鉄道路線とマイカーとの競争において想定される競争変数(競争に関係すると思われる要素)は、価格、時間、居心地(サービス面)、その他が想定される。

例として、千葉ニュータウン中央から新橋までの移動を例に比較すると、次のとお りとなる。

<北総線>6

マス詰める : 08:08 発 → 08:58 着 所要時間: 50 分 乗車時間: 48 分

5 近年では、自転車が中距離以上の移動手段として脚光を浴びる兆しがあるが、未 だ近距離移動が圧倒的大多数と思われるため、こちらに分類した。

6 ▶ ジョルダンによる検索。

乗換回数:0回 総額:1.070円 距離:38.5km

■千葉ニュータウン中央

成田スカイアクセスアクセス特急(羽田空港国内線ターミナル行) 30.7km 3・6 号車

08:08-08:39 [31分]

1,070 円

◇押上 《直通》 [2分待ち]

都営浅草線急行(羽田空港国内線ターミナル行) 7.8km

08:41:08:58 [17分]

■新橋 1番線着

<マイカー利用(高速利用)7>

〒42.3Km □ 01 時間 16 分 Ⅲ 約 8375q(概算)

〒1,000円 (乗用車) ETC 割引料金を確認

■537円 ■3.61L ■11.7Km/L

時間 電車(北総線):50分 マイカー:76分

価格 電車(北総線):1070円 マイカー:1537円

居心地 電車(北総線):他人大勢、乗降必要、混雑時は快適とは言い難い

マイカー:一人、家から出発可能、終始快適

その他 電車(北総線):事故が無い限り時間はかなり正確

マイカー:渋滞等により時間は変動的

時間、価格ともに北総線が有利であるとの結果だが、これはあくまで千葉ニュータウン中央駅からの出発を比較している。当然ながら、その住まいは駅に近くない可能性もあり、駅に行くためには徒歩、自転車又はバスといった手段がさらに必要なところ、マイカーなら家から出発することができる利点があるため、実際に生じる時間差は小さいかほとんどないものと推測される。

北総線にとってのストロングポイントは、価格が約500円安くなり、運行が時間通りでありスケジュールが立てやすいことであろうが、多くの人にとって圧倒的に居心地が良いマイカーと比較して、強い吸引力があるとは言い難いのではなかろうか。

マス詰める

7 ▼ ナビタイムによる検索。

北総線は、アクセス特急によりかなりの高速移動を可能にしており、これ以上の時間短縮といったサービス向上は多くは望めないと推測される。

したがって、マイカー利用者を北総線に誘引するためには、運賃の値下げがやはり 大きなポイントと言わざるを得ない。

(3) 感応度分析

「運賃を値下げするために利用者を増やしたい。利用者を増やすためにどれだけ運賃を値下げできるか検討したい。」というトートロジー的な局面における分析でよく用いられるのが、いわゆる感応度分析である。

感応度分析とは、「<u>分析</u>したい<u>アウトプットをいくつかの変数(パラメータ)に分解し、その変数が変動したとき、アウトプット</u>にどの程度の影響を与えるかを調べる手 <u>法</u>」と説明されるが、本件に当てはめていえば、北総線がどれだけ値下げしたらマイカー利用者が北総線を利用したいと思うか、というアンケート・聞き込み調査を行うことを意味する。

残念ながら、本分析の前提としてかような調査データを受領していないため、現時 点での分析は難しいが、感応度分析を実施することには一定の意義があると思われる (実際に、埼玉高速鉄道社の調査報告書では、感応度分析が実施されたことがうかが える)。かような感応度分析を経ることで、既述の財務上資料に基づく運賃値下げの検 証と併せ、有るべき運賃値下げの姿が模索されることが望ましい。

2. 市場規模の向上

市場規模の向上とは、要するに他の競合手段(マイカー)から北総線に誘導するのではなく、(北総線が対象とする区間の)移動者全体を上昇させるということである。 これには、さらに次の2つの視点が考えられる。

- ① 北総線区間内の居住者数の向上
- ② 北総線区間内への訪問者数の向上

(1)居住者数の向上

北総線が前提としていた千葉ニュータウン計画は、まさに居住者数の向上策に該当 する。 **追加:当初の計画**

しかし、千葉ニュータウン計画は、人口34万人を達成すると計画されたにもかかわらず、現状では人口9万人程度にとどまっており、しかもこれをリードしてきたUR

削除

変更: 平成 25 年度末で事業が完了することが決定している。

も、平成 26 年 (来年) 3 月で事業を完了することと決定してお がら失敗に終わったと評価せざるを得ない。

とと決定しており、この計画は残念な

UR の責任がどうあるべきなのかは、後述する通りであるが、少なくとも、計画されていた広大な土地は更地のまま残されており、新たな都市計画へと移行する必要があるといえよう。居住者数の向上、つまり新たな都市計画には、「千葉ニュータウン」というイメージから脱却した新たな沿線としてのイメージ(つまり、「 $\bullet \bullet$ がある街」の「 $\bullet \bullet$ 」)が必要と考えられる。

そこで求められるイメージがどうあるべきか、については当職らの検討の埒外にあり、今後の議論に委ねられようが、一案としては、施設誘致(例えば、大規模アウトレットモール)、サッカーチーム誘致、祭りの実施などが考えられる。アウトレットモールやサッカーチーム(サッカー場)にとって、千葉ニュータウン計画で残された広大な土地は、大きな利用価値があると思われる。しかしながら、その多くは主要駅から比較的離れた場所に残されており、駅からの移動手段の確保は必須と言え、その意味で、地元のバス路線との協力などが重要なカギと思われる。

(2) 訪問者数の向上

訪問者数の向上は、必ずしも北総線外からを意味するものではなく、北総線内居住者が別の駅に移動することも含む趣旨である。

訪問者数の向上には、シンボルとなるべきランドマークが欠かせない。いかなるランドマークが当該地域に望ましいかどうかについては、当職らの検討の埒外にあり、今後の議論に委ねられようが、例えば、(1)であげたアウトレットモール、サッカー場といった施設が例に挙げられよう。

また、現在誘致がすすめられている東京オリンピックが実現すれば、東京都心への 利便性を訴え、選手村や練習施設などを建築することも一考に値しよう(ただし、か ような一過性のイベントについては、イベント終了後の施設利用が大きな問題となる。 イベント終了後の施設利用もにらんだ計画が求められるであろう。)。