

1-(1)高齢者向け運賃施策実証実験について ～概要～

参考資料1

■実証実験の概要

高山本線ブラッシュアップ会議の取組の一環で、JR高山本線の利用促進と沿線地域の活性化に向けた実証実験として、高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」を発売。

■きっぷの概要

市内在住の65歳以上の方が、JR高山本線を利用してまちなかへ出かける際に、1乗車100円で利用できる特別企画乗車券

■発売期間

2022.4.19～9.19

■発売価格

1冊4枚つづり400円
[1乗車につき1枚]

■利用条件

- ① JR高山本線[富山駅～猪谷駅]間が対象
- ② 9時～17時の普通列車が対象
- ③ 富山駅で乗車または降車をする場合に限る

■発売場所

- ① 有人駅（みどりの窓口）：JR富山駅、速星駅、越中八尾駅
- ② 市内旅行代理店（JTB富山店、JTB富山アピタ店
日本旅行TiS富山支店、名鉄観光富山支店）

高山本線ブラッシュアップ会議 [富山市、富山県、JR 西日本]

65歳以上の富山市民のみなさまへ

富山駅周辺へのおでかけが便利になる!

高山本線

シニアおでかけ
きっぷ

発売期間 [期間限定]
2022. 4.19(火) ~ 9.19(月)

対象者
市内にお住まいの65歳以上の方
※昭和33年4月1日以前に生まれた方

利用条件
・9:00～17:00の普通列車が対象です。
・富山駅で乗車または降車する場合に利用できます。

1冊あたり
100円
1冊4枚つづり
400円で発売

富山 ↔ 西富山 ~ 猪谷

富山 西富山 猪谷
越中八尾 速星 越中八尾 東津原 津原

お問い合わせ先 富山県交通政策課 TEL: 076-443-2195 [列車の運行等について JR西日本お客様センター TEL: 0570-00-2486]

1-(2) 高齢者向け運賃施策実証実験について ～発売実績～

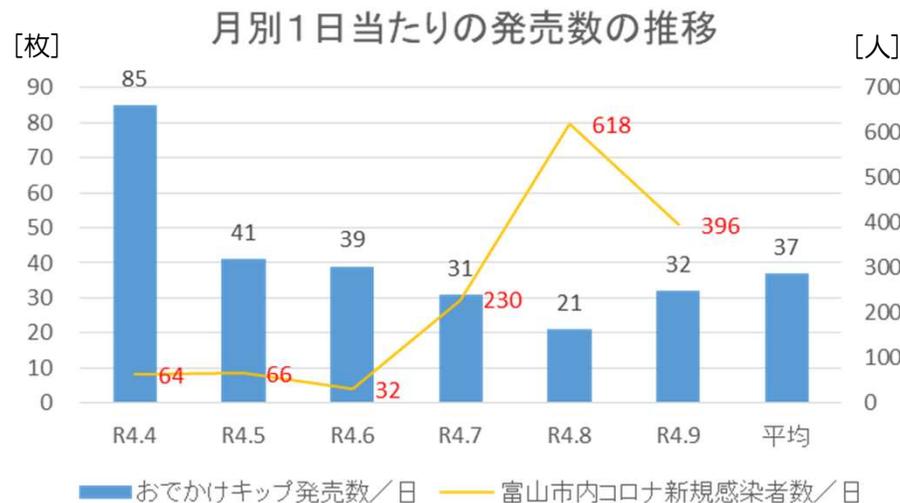
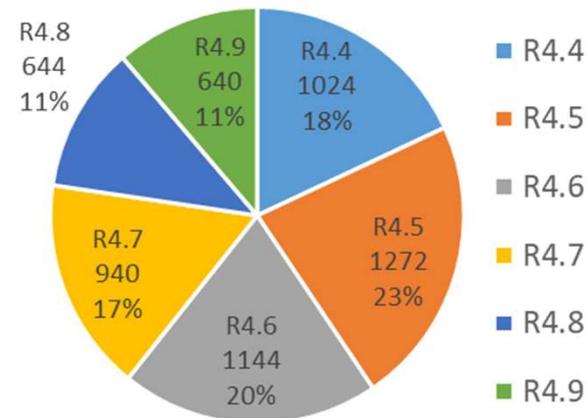
■ 発売実績 [JR西日本提供]

1,416冊 (5,664枚) → 約37枚/日

- 開始月の4月が最も発売数が多い。
- 7月から新型コロナウイルス感染症の拡大（第7波）に伴い、発売数が低調傾向にあることから、外出控えがあったものと推察。
- 発売箇所別では駅窓口が全体の約96%を占めており、越中八尾駅と富山駅にて購入する傾向がある。
- 市内旅行代理店においては、富山駅改札に近い日本旅行TiSで一定の売上（136枚,3%）があった。

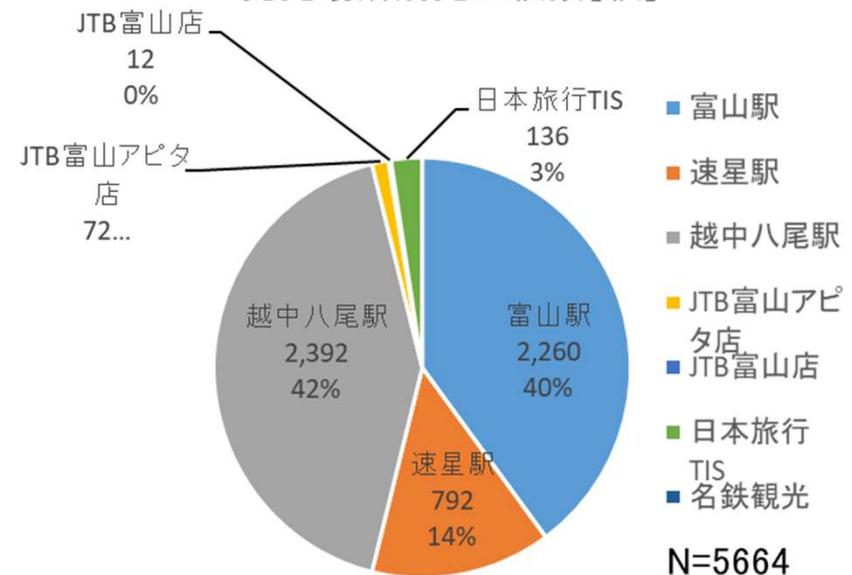
※R4.4は「4/19～4/31」、R4.9は「9/1～9/19」の期間を示す

月別売上枚数[枚] N=5664



[新型コロナ新規感染者数の出典先] 富山県HPより

発売場所別売上枚数[枚]



N=5664

2-(1) 効果検証のための利用実態調査の概要

1) 調査の主旨

高山本線の利用実態や高齢者向け運賃施策の実証実験の効果を検証するため、乗降及びOD調査を実施・分析するとともに、高山本線ブラッシュアップ施策の検討の基礎として活用するもの。尚、必要に応じ、過年度の調査結果との比較を行う。

2) 調査方法

①乗降調査

各駅で便別の乗降客数をカウンターにより計測

②OD調査（付帯アンケート含む）

OD調査票を利用者に乗降駅で配布し、降車駅で回収
OD票に付帯するアンケートでは、「外出の目的」「性別」「年代」「職業」「定期・定期外」「乗継交通」の項目について調査（右図参照）

3) 調査日時

◆平日：R 4 (2022)年6月21日（火） 始発～終電まで

◆休日：R 4 (2022)年6月26日（日） 始発～終電まで

4) 調査対象

◆富山駅～猪谷駅の全10駅

◆始発～終電までの全列車（※OD調査は普通列車のみ）

5) OD調査票回収率

乗車人数…5,639人、回収枚数…3,710枚

→ 回収率…65.8%

The image shows two views of the OD survey form. The front side (表側) includes a header '高山本線利用アンケートのお願い' (Request for the Survey on the Toge Line), a form number 'No 00001', and instructions for passengers to return the survey form. It also contains a 'ご協力をお願いします' (Thank you for your cooperation) section with radio button options for returning the form and a '調査員記入欄' (Surveyor's entry field) with checkboxes for '降車駅' (Alighting station) and '降車時刻' (Alighting time), and a '乗' (Ride) button for '富山' (Toyama). The back side (裏側) contains various multiple-choice questions: '乗車・外出の主な目的（もくぎ）は' (Main purpose of riding/traveling), '切符（きっぷ）の種類は' (Type of ticket), 'あなたの性別（せいべつ）は' (Your gender), 'あなたの年齢（ねんれい）は' (Your age), 'あなたの職業（しごきょう）は' (Your occupation), and '乗車直前の交通手段は' (Mode of transport immediately before boarding). It also includes a section for '今回、列車に乗る前に利用した交通手段は' (Mode of transport used before boarding this train) and '今回、列車を降りた後に利用する交通手段は' (Mode of transport used after getting off this train).

表側

裏側

図 OD調査票

2-(2) 効果検証のための利用者アンケート調査の概要と検証項目

1) 調査の主旨

JR高山本線運賃施策実証実験（シニアおでかけきっぷの発売）に関する効果を検証するために、本きっぷの利用者を対象にしたアンケート調査を実施するもの。

2) 調査の概要

実施主体：高山本線ブラッシュアップ会議
 実施期間：令和4年8月5日～9月30日
 対象者：シニアおでかけきっぷの利用者
 配布方法：駅窓口にて本きっぷの購入者に対して配布
 回収方法：郵送（返信用封筒を同封）
 配布枚数…99部、回収枚数…44部
 →回収率…44%

JR高山本線実証実験（シニアおでかけきっぷ発売）に関するアンケート調査

富山市では鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させて、その沿線に都市の諸機能を集積させる「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を推進しています。

JR高山本線は富山市の重要な公共交通軸であり、これまで、列車の増便運行を軸とした活性化事業に取り組んできましたが、更なる利便性の向上やネットワーク機能の強化を図るために、富山県、西日本旅客鉄道（株）、富山市の3者にて「高山本線ブラッシュアップ会議」を設立し、施策の一環として、実証実験「高山本線シニアおでかけきっぷの発売（9/19まで）」を実施しています。

この度、本実証実験に関する今後の施策検討の基礎資料とすることを目的としたアンケート調査を実施させていただきます。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケート調査にご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【注意事項】

- ご回答はあてはまる番号に○をつけるか、() や の中に具体的に記入してください。
- アンケートの回答は、お一人様1回限りです。
- アンケートは「シニアおでかけきっぷ」を利用される方が回答ください。
- ご回答いただいたアンケート用紙は、同時にお渡しいたしました返信用封筒に封入の上、9月30日（金）迄に郵便ポストに投函していただきますようお願いいたします。（切手は不要です）
- ご回答いただいた内容は統計的に処理し、本調査の目的以外に使用いたしません。

【実施主体】 高山本線ブラッシュアップ会議 [富山県、西日本旅客鉄道（株）、富山市]

【お問合せ先】 富山市 活力都市創造部 交通政策課 電話 076-443-2195

<主な調査・検証項目>

- ① 利用促進効果等の利用実態の把握
（利用者の属性・居住地、外出の目的、利用頻度等）
- ② 利用者の交通行動や外出意識の変化
（交通手段・利用頻度・外出頻度・買い物行動の変化等）
- ③ 本格実施に向けた検証と課題の洗い出し
（施策の満足度・重要度、利用者ニーズの把握）

【利用者の属性について】

問1. あなたご自身（「シニアおでかけきっぷ」をご利用される方）についてお答えください。

性別	1. 男性 2. 女性 3. どちらでもない
年齢	1. 65～69歳 2. 70～74歳 3. 75歳以上
職業	1. 会社員（役員含む）・公務員 2. 自営業 3. パート・アルバイト 4. 主婦・主夫 5. 学生 6. 無職 7. その他
住所	〒 <input type="text"/> - <input type="text"/> もしくは、富山市 <input type="text"/> ※番地は不要です。〈例〉大手町、総曲輪3丁目 など
車・免許証有無	1. 免許証を持っていて、自由に使える車がある 2. 免許証を持っているが、自由に使える車はない 3. 免許証を持っていたが、返納した 4. 免許証は持っていない
アンケート回答日	2022年 月 日

2-(3)効果検証 ②高齢者の利用実態(全体)

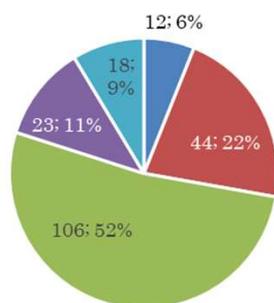
○平日・休日とも前回調査(R3)時とほぼ同数。[R3:324人、R4:325人]

○高齢者のODは富山駅が中心であり、平日休日とも日中の利用率が高い。

○平日は通勤、休日は私用・買物が多く、休日になると観光利用が多くなる点は、全体ODと傾向が同じである。

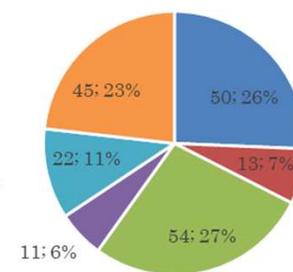
平日	降車駅										乗車合計
	富山	西富山	婦中 鶯坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山		6	6	26	13	25				6	83
西富山	6					2					8
婦中鶯坂	11				1	2					14
速星	39				3	2	1				44
千里	10			3		3					16
越中八尾	27	1	1	2	3			1			35
東八尾	1										1
笹津										1	1
楡原										2	4
猪谷	2										4
降車合計	95	7	8	31	19	33	1	3		7	204

高齢者 時間帯別利用者数 (平日)



N=204

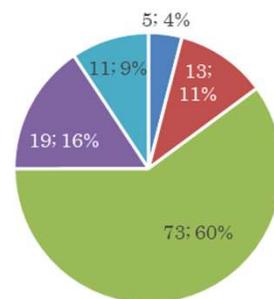
高齢者 利用目的 (平日/R4)



N=196

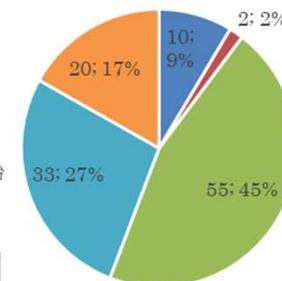
休日	降車駅										乗車合計
	富山	西富山	婦中 鶯坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山		1	3	18	6	20		5		8	61
西富山				1							1
婦中鶯坂											
速星	10	2				2					14
千里	7			1							8
越中八尾	17			2	2					1	21
東八尾											
笹津										2	2
楡原										3	13
猪谷	10										13
降車合計	45	3	3	22	8	22		8		11	121

高齢者 時間帯別利用者数 (休日)



N=121

高齢者 利用目的 (休日/R4)



N=120

※OD調査結果より

2-(3) 効果検証 ③ シニアおでかけきっぷ利用実績

○シニアおでかけきっぷの利用割合は、全体で約38%であり、現金は約51%であった。

○千里駅・越中八尾駅の利用率は約58%と高い一方で、婦中鶉坂駅・速星駅の利用率は約21%と低い。

⇒運賃のお得感（富山～速星：210円、富山～越中八尾：330円）や施策の周知不足などが影響しているものと推察。

○越中八尾駅から以北の利用に集中。東八尾駅より以南は猪谷駅のみ利用あり。

⇒販売拠点が越中八尾駅より以北のみであることも影響しているものと推察。

高齢者（65歳以上） 支払方法（日中） ※OD調査結果より

平日[N=105]

休日[N=69]

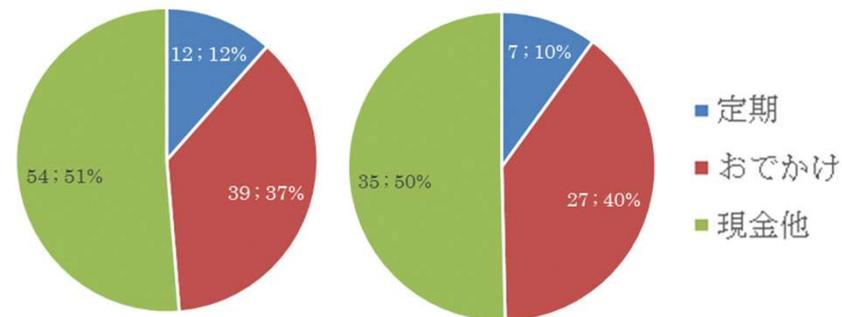


表 平日OD（シニアおでかけ利用者、9～16時台）

9～16時台 シニアおでかけ	降車駅										乗車 合計
	富山	西富山	婦中 鶉坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山		2			7	12				1	22
西富山											
婦中鶉坂	1										1
速星	4										4
千里	3										3
越中八尾	9										9
東八尾											
笹津											
楡原											
猪谷											
降車合計	17	2			7	12				1	39

表 平日OD（高齢者（65歳以上）、9～16時台）

9～16時台	降車駅										乗車 合計
	富山	西富山	婦中 鶉坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山		5	4	16	8	18				6	57
西富山						2					2
婦中鶉坂	4										4
速星	10				3	1					14
千里	7				3	1					11
越中八尾	16				1						17
東八尾	1										1
笹津											
楡原											
猪谷	1										1
降車合計	39	5	4	19	12	21	1			6	106

表 休日OD（シニアおでかけ利用者、9～16時台）

9～16時台 シニアおでかけ	降車駅										乗車 合計
	富山	西富山	婦中 鶉坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山				3	4	3				3	13
西富山											
婦中鶉坂											
速星	2										2
千里	5										5
越中八尾	2										2
東八尾											
笹津											
楡原											
猪谷	5										5
降車合計	14			3	4	3				3	27

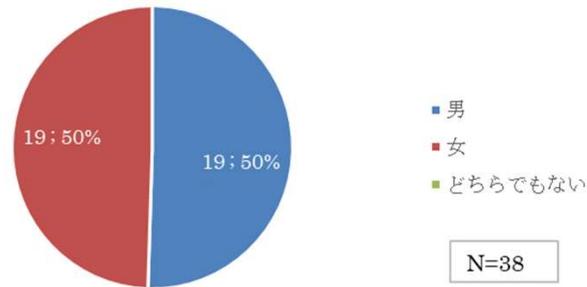
表 休日OD（高齢者（65歳以上）、9～16時台）

9～16時台	降車駅										乗車 合計
	富山	西富山	婦中 鶉坂	速星	千里	越中 八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷	
富山		1	1	10	4	9		5		7	36
西富山				1							1
婦中鶉坂											
速星	2					2					3
千里	7			1							8
越中八尾	8			2	1						11
東八尾											
笹津										1	1
楡原											
猪谷	10							2			12
降車合計	28	1	1	13	5	11		7		8	73

2-(3) 効果検証 ③ 利用者の属性(性別、年齢、居住地等)

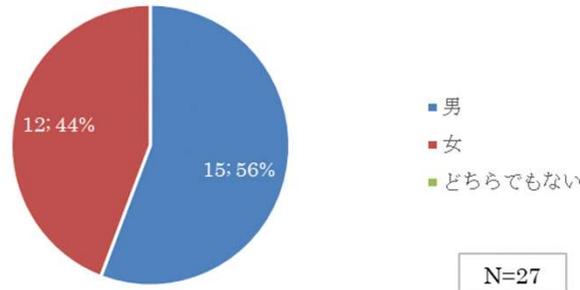
- シニアおでかけきっぷの利用者は平休とも、男女ほぼ同数
- 利用者の内、75歳以上がほぼ過半数を占めている。
- 利用者の約57%が免許を保有し、かつ自由に使える車を持っている人である。
⇒事業の利便性が高まればJR高山本線へ利用転換する可能性
- また、年代別に分析すると75歳を境に免許証保有比率が急激に下がっていることから、シニアおでかけきっぷの利用割合が高くなっていると推察される。

高齢者 性別 (平日, 9-16時台, おでかけきっぷ)



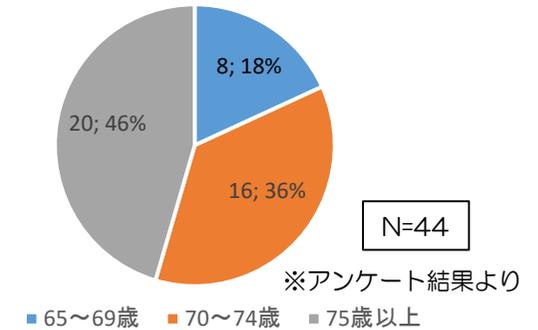
※OD調査結果より

高齢者 性別 (休日, 9-16時台, おでかけきっぷ)

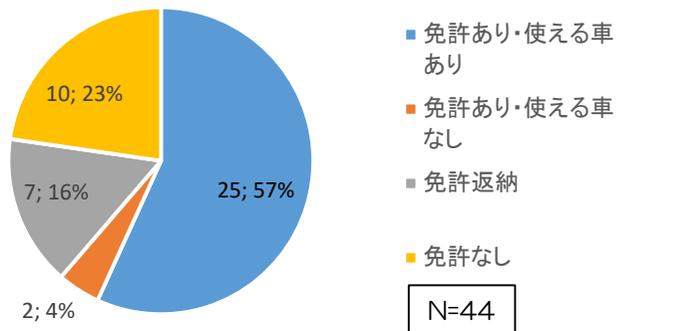


※OD調査結果より

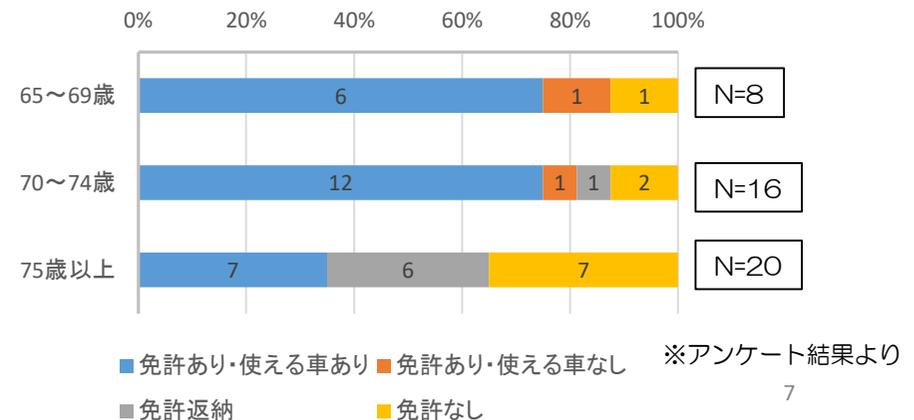
属性: 年齢



車・免許証の有無

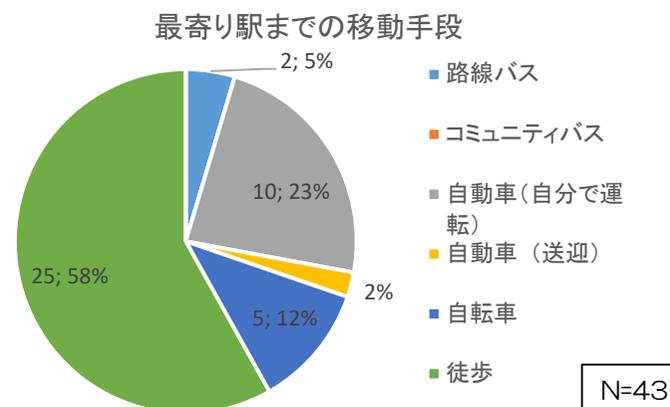
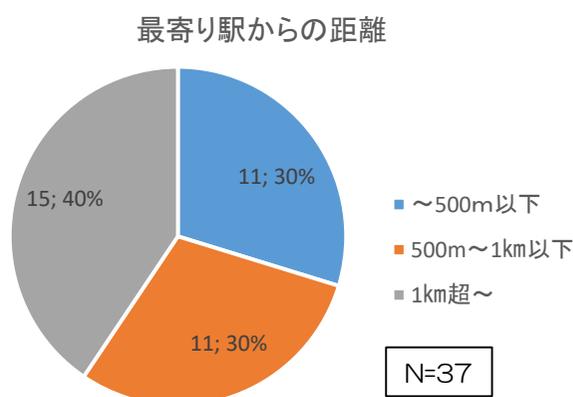
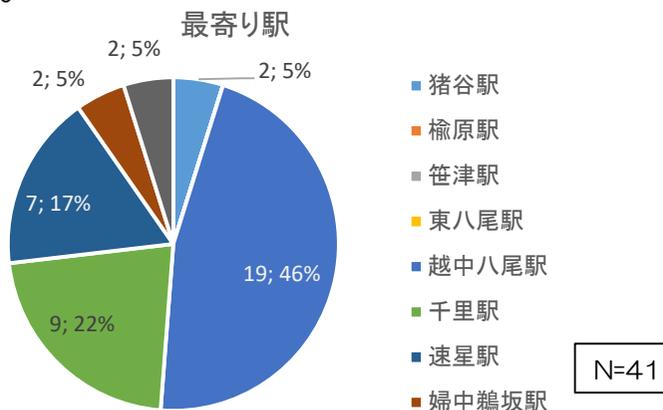
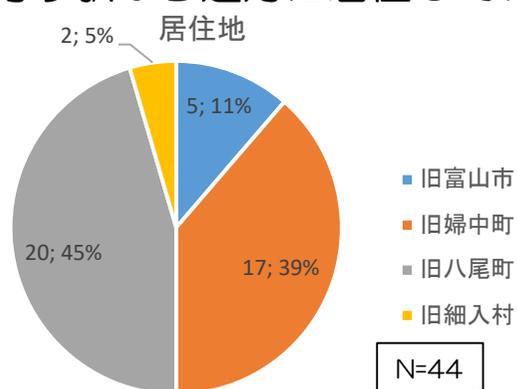


年代別×車・免許保有状況



2-(3) 効果検証 ③ 利用者の属性(居住地、最寄り駅等)

- 居住地は旧八尾町居住者が45%、旧婦中町居住者が39%を占め、乗降者数が多いエリアと合致。
- 最寄り駅は越中八尾駅が約50%を占め、ついで千里駅・速星駅で約39%であり、居住地の構成と概ね合致する結果。
- 1km以遠に居住している利用者が40%と最も比率が高いが、500m以下、500m~1km圏内とほぼ同率。⇒ 利便性を高める取組みは駅勢圏(500m)以遠の住民の需要を喚起する可能性。
- 回答者の約60%弱が最寄り駅まで徒歩で移動している。次いで自動車(自分で運転)で移動している人が23%であり、最寄り駅から遠方に居住していると推察。



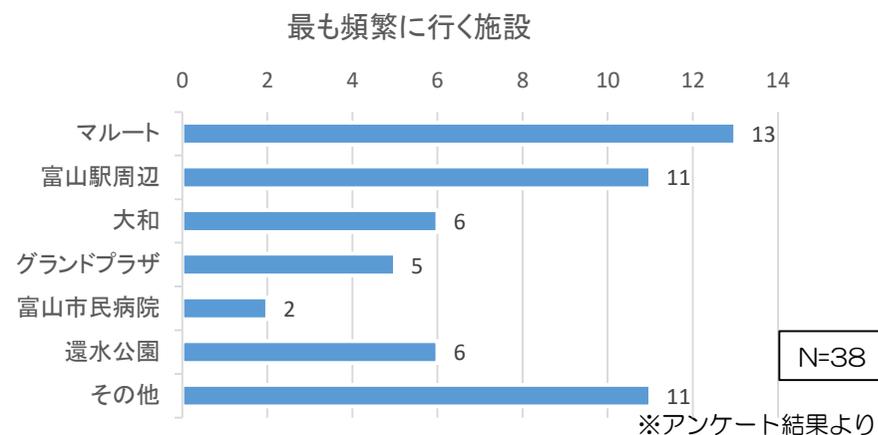
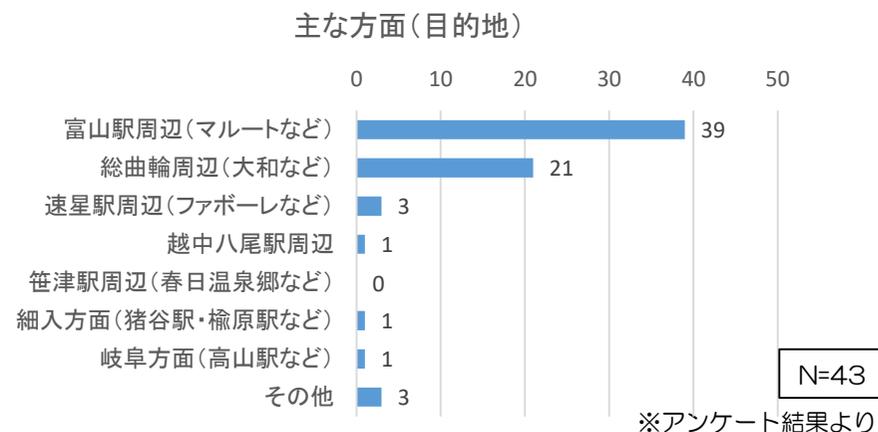
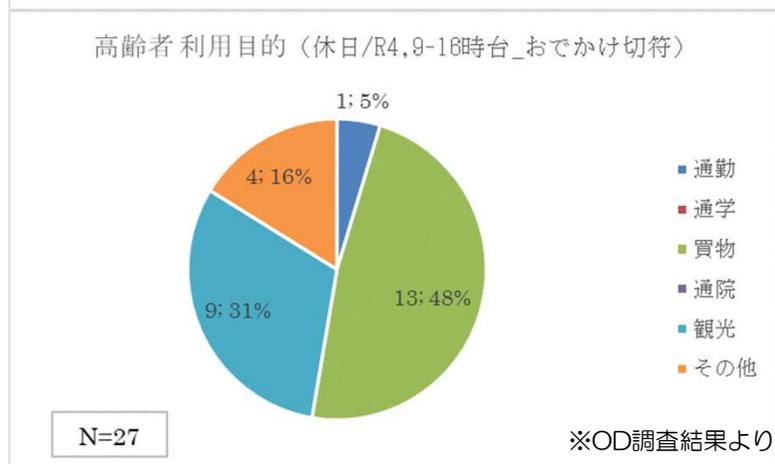
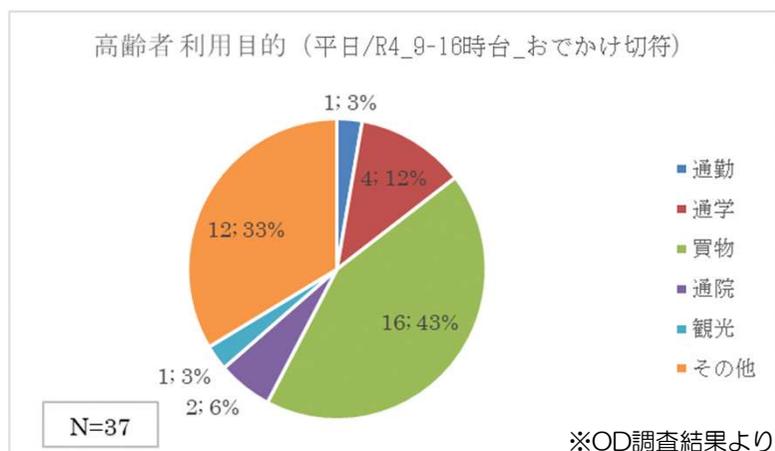
2-(3) 効果検証 ④ 外出の目的・目的地

○シニアおでかけきっぷ利用者は、平休とも「買い物」目的が第1位で40～50%を占めており、平日は「その他」目的が、休日は「観光」目的が第2位である。

○主な方面・目的地は、富山駅周辺や総曲輪周辺に集中しており、富山駅周辺の回答率は約90%。

○最も頻繁に行く施設として、富山駅前のマルートが約35%弱、具体的な施設ではないが富山駅周辺が30%弱の人が回答しており、富山駅周辺施設へ行く頻度が高い。

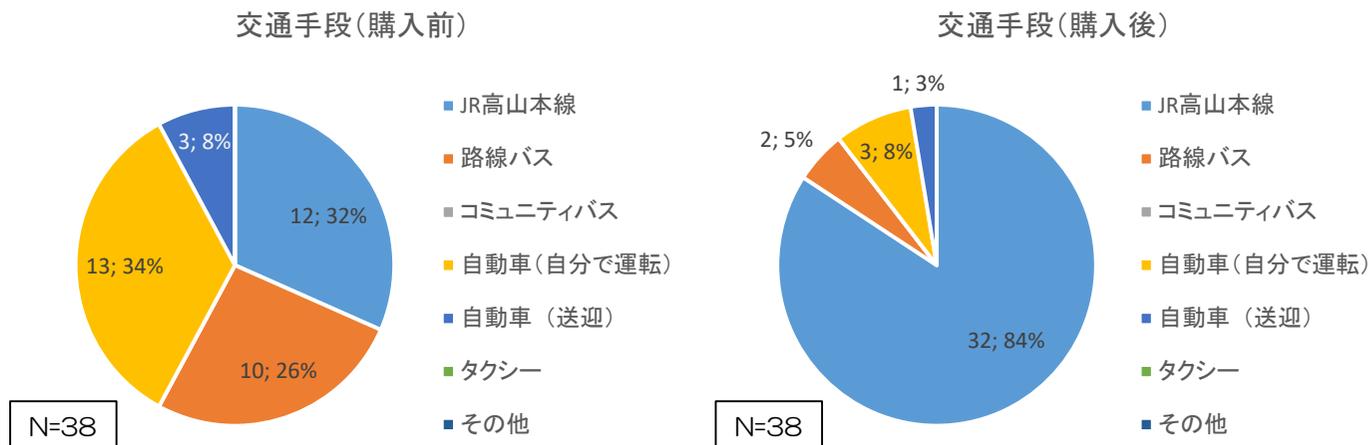
○その他も30%弱の人が回答しているが、概ね中心市街地内の施設となっている。



2-(3)効果検証 ⑤交通行動の変化(交通手段の変化)

○購入前はJR高山本線、自動車(自分で運転)、路線バスが何れも30%前後と拮抗していたが、購入後はJR高山本線が84%となり、交通手段が大きく転換している。

○購入前後の交通手段の変化を見ると、21人が路線バスや自家用車からJR高山本線へ転換。



主な交通手段	購入後							総計
	JR高山本線	路線バス	コミュニティバス	自動車(自分で運転)	自動車(送迎)	タクシー	その他	
購入前								
JR高山本線	11			1		12		12
路線バス	8	2						10
コミュニティバス								
自動車(自分で運転)	10			2	1			13
自動車(送迎)	3							3
タクシー								
その他								
総計	32	2		3	1			38

■ : JR高山本線に転換した人(21人)

※アンケート結果より

2-(3)効果検証 ⑤外出機会の創出(外出・利用頻度の変化)

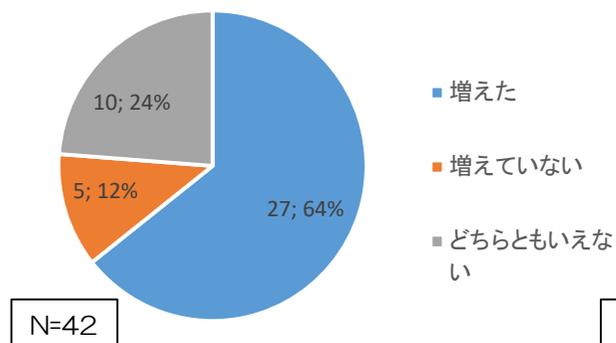
○購入前より外出頻度が増えたと回答した人は全体の約60%強であり、沿線の外出機会の創出に一定の効果があると考えられる。

○購入前は週1回以上外出する人は全体の24%であったのに対し、購入後は42%と18ポイント上昇している。

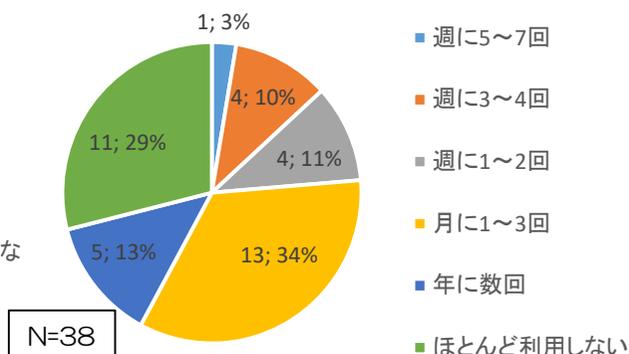
○また、回答者の50%以上にあたる19人の利用頻度が高まっている。

○本きっぷを9回以上利用している人が約50%、5~8回利用している人と合わせると約70%弱であり、複数回購入しているリピーターが多い。

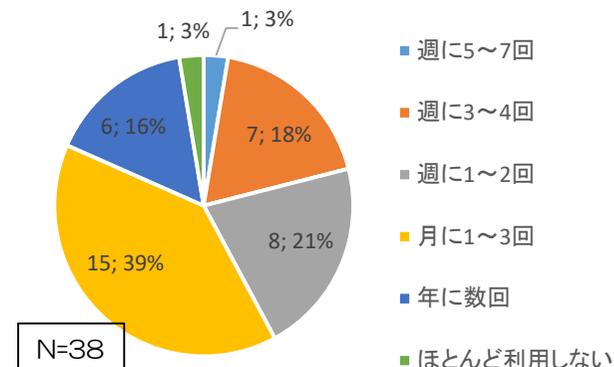
外出頻度



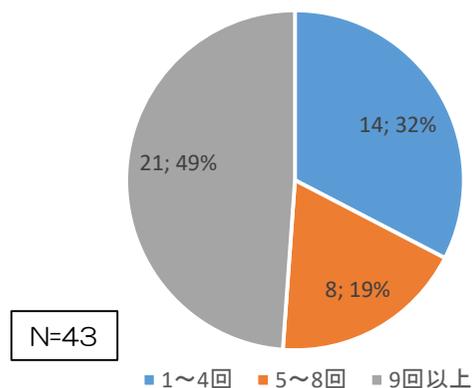
利用頻度(購入前)



利用頻度(購入後)



利用回数



JR高山本線 外出頻度の変化		購入後						総計
		週に5~7回	週に3~4回	週に1~2回	月に1~3回	年に数回	ほとんど利用しない	
購入前	週に5~7回	1						1
	週に3~4回		3		1			4
	週に1~2回		3	1				4
	月に1~3回		1	5	7			13
	年に数回				3	2		5
	ほとんど利用しない			2	4	4	1	10
総計		1	7	8	14	6	1	37

：利用頻度が高まった人 (22人) ¹¹
※アンケート結果より

2-(3)効果検証 ⑥目的地の行動(買い物行動の変化)

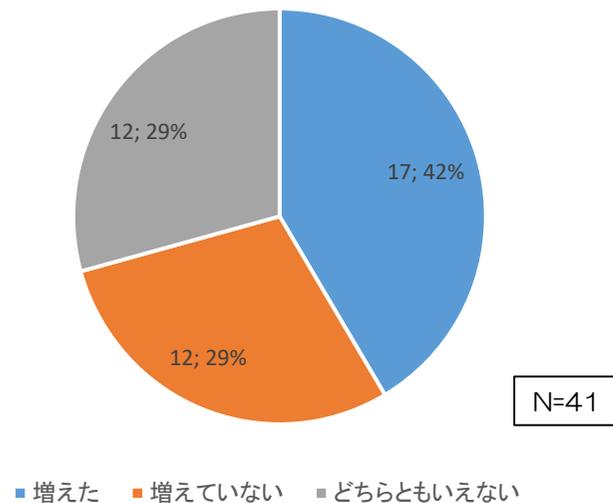
○約55%の人は買物頻度が増えたと回答。

○シニアおでかけきっぷ購入前後で目的地での滞在時間が増えたと回答した人は約42%いるが、

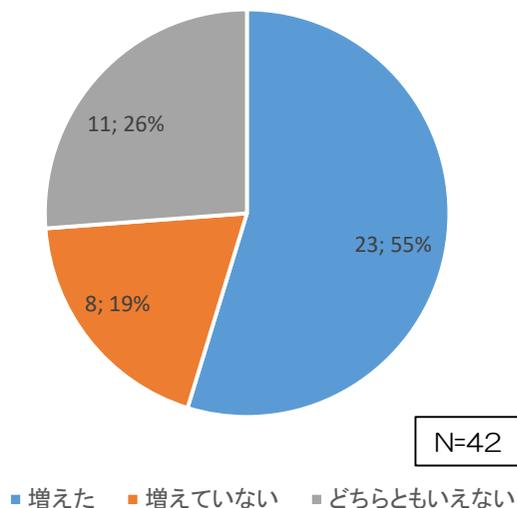
増えていないと回答した人も約29%である。
⇒日中の運行本数を増やすことで、外出時間の自由度が高まり、まちなかでの滞在時間が更に増加傾向となるものと期待。

○1回当たりの買物金額は、1,000円～3,000円未満、3,000円～5,000円未満が約それぞれ33%となっている。

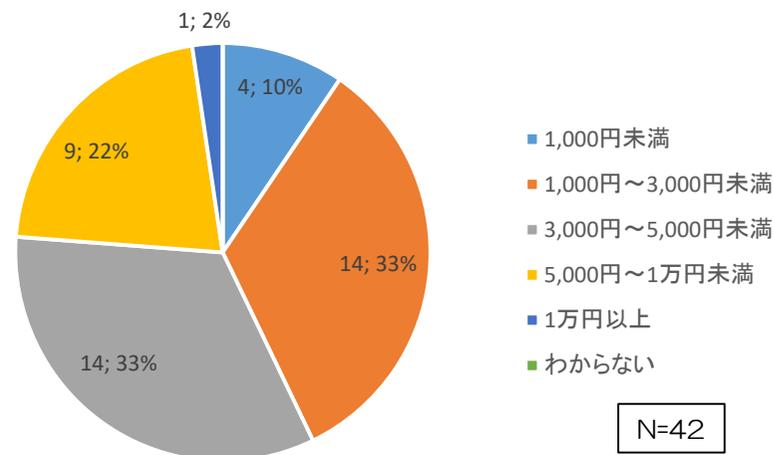
滞在時間の変化



買物頻度の変化



1回あたりの買物金額の平均



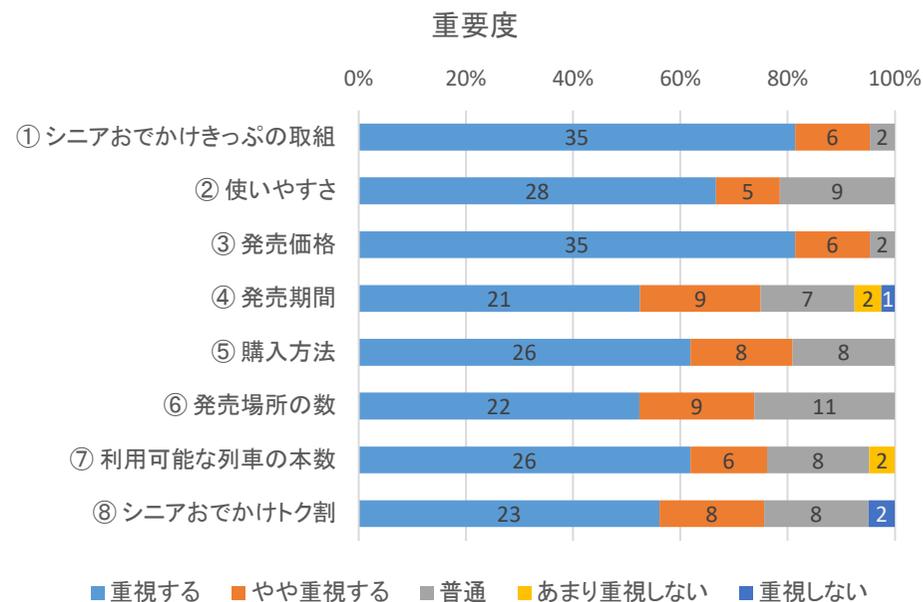
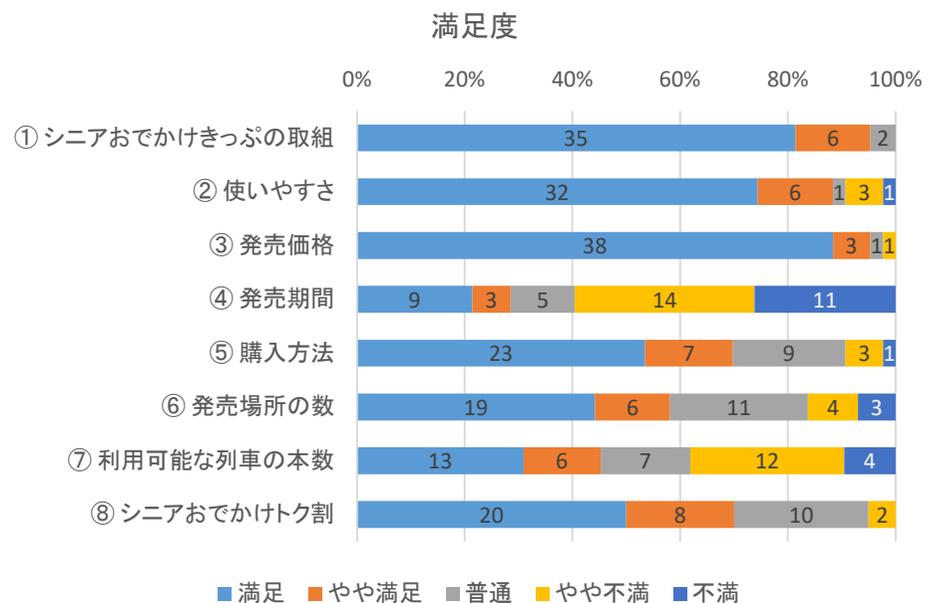
2-(3) 効果検証 ⑦利用者ニーズの把握(施策の満足度・重要度)

○満足度では、「① シニアおでかけきっぷの取組」や「② 使いやすさ」、「③ 発売価格」について高い評価を得ている。

○重要度では「やや重視する」まで含むと、70%以上の人々が全ての評価項目を重視している。

○重要度は高いが満足度が低い評価項目は「④ 発売期間」である。
⇒実証実験のため期間限定であることに不満があるものと考えられる。

○「⑦ 利用可能な列車の本数」の満足度も「やや満足」まで含めると40%強の支持を得ているが、重要度では「やや重視する」まで含めると90%弱を占めており、今後の事業実施に向けて、運行本数や利用時間帯が課題である。



2-(3)効果検証 ⑦利用者ニーズの把握(今後の継続に向けて)

○ほぼ全員が今後も同様のサービスが提供された場合利用したいと回答しており、本事業の支持率は高い。

○自由意見を項目で分類すると下表のとおりとなり、「実施期間の延長、今後の継続実施」「運行本数の増加」「利用可能時間の拡大」を希望する意見が多かった。

○また、「情報発信方法の改善」において、本取り組みを知るのが遅かったという意見も見られ、対象者への周知PRが不足していたと考えられる。

⇒本格実施時は更なるPR強化が必要

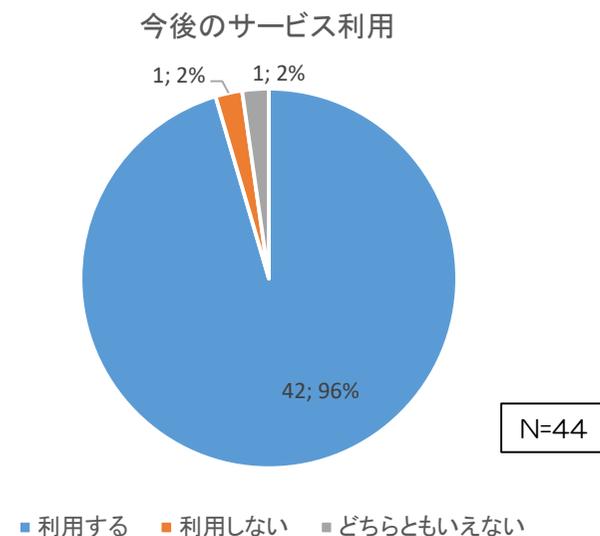


表 自由意見の項目別分類 N=26

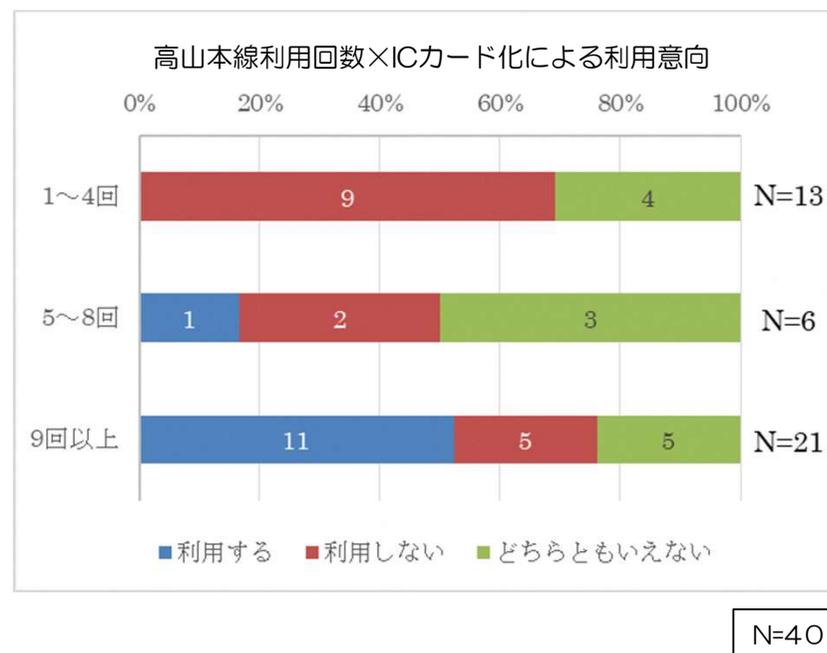
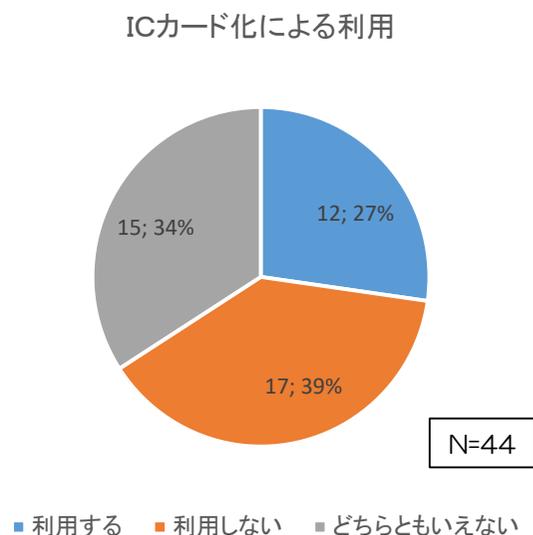
項目	回答数	回答率
① 実施期間の延長、今後の継続実施	9	34.6%
② 運行本数の増加	8	30.8%
③ 利用可能時間の拡大	9	34.6%
④ 情報発信方法の改善	4	15.4%
⑤ きっぷ利用方法等の改善	4	15.4%
⑥ 乗車環境の改善	3	11.5%
⑦ その他	6	23.1%

<参考> ICカード化について

○ICカード化することに対して利用しないと回答した人が約40%となっており、ICカード導入には慎重な対応が必要である。

○利用回数が多いほどICカード化を受け入れやすくなっているが50%強にとどまっていることから、今後の実証実験で検証する必要がある。

⇒ICカード化に発生する発行手数料（例：おでかけ定期券は1000円）の支払いを伴うことが抵抗感に繋がるものと考えられる。



<参考> 駅勢圏の高齢者人口

婦 中 鷓 坂			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	177
		0~1km	598
		0~2km	2,578

速 星			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	531
		0~1km	1,775
		0~2km	3,727

千 里			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	383
		0~1km	927
		0~2km	2,137

越 中 八 尾			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	485
		0~1km	1,549
		0~2km	3,631

越 西 中 富 八 山 尾 山			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	2,026
		0~1km	5,885
		0~2km	13,937

東 八 尾			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	54
		0~1km	129
		0~2km	1,172

笹 津			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	462
		0~1km	753
		0~2km	1,628

楡 原			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	149
		0~1km	334
		0~2km	387

猪 谷			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	104
		0~1km	108
		0~2km	175

東 猪 八 谷 尾 山			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	769
		0~1km	1,324
		0~2km	3,362

(全 猪 谷 区 間)			65歳以上
	人口 (人)	0~500m	2,795
		0~1km	7,209
		0~2km	17,299

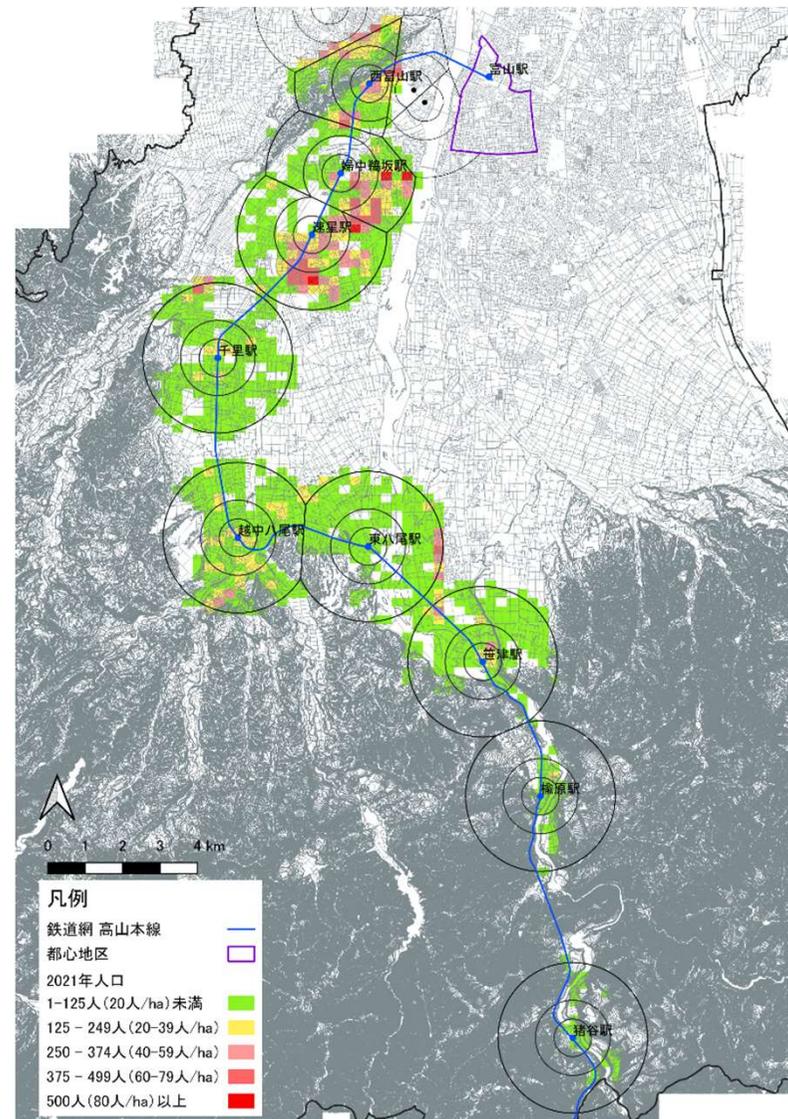


図 高山本線沿線の駅2km圏域の人口分布[全年代]
(2021年人口集計、250mメッシュ)