

# 地域活性化の要となる地域鉄道

～上下分離はスタートライン 道路財源の一部を地域鉄道に～

いくた みき  
生田 美樹

株式会社日本経済研究所 地域本部 地域産業部 研究主幹

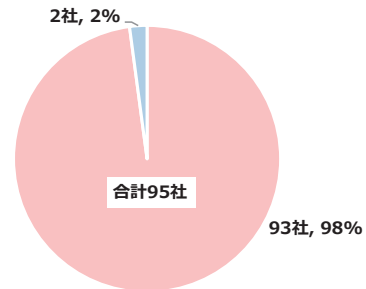
## はじめに

国土交通省によると、地域社会の生活インフラである地域鉄道事業者<sup>1</sup>は2021年3月現在で全国に95社（中小民鉄49社、第3セクター46社）あるが、輸送人員は人口減、高齢化、車利用の増加等により減少傾向にあり、ピーク時の1991年から2019年にかけて22%減少している。経常収支が赤字となった地域鉄道事業者は、2019年度で全体の約8割を占め、さらに2020年度では約9割以上に上る等、経営は極めて厳しい状況にある。また、近時のコロナ禍に伴う移動制約が上記需要減に拍車をかけている。

地域鉄道は沿線住民にとって重要な生活インフラであるとともに、まちづくりや地域活性化のカギとなり得るだけに、地域鉄道事業者の経営状況のみで存続か廃止かを二者択一で判断することは適切ではない。その経営については、官民協働による上下分離（施設保有管理は公共、運行は民間）の導入やサービスの充実に伴う利用増等、広範な視点から多様な創意工夫を積み重ね、収益改善を実現し、地域活性化を図っていくことが重要である。

地域鉄道は二酸化炭素排出量の少ない基幹交通機関であり、その充実は、近時注目を集めるSDGsに即した取組みとして、また、レジリエンシー強化に寄与する取組みとしても評価できる。鉄道は渋滞に巻き込まれることはなく、正確な運行、安全性の面でも優れており、鉄道事故の死者数は道路交通事故

図1 経常収支 2020年度鉄軌道事業



出所：国土交通省鉄道局調べ、地域鉄道事業者95社

の死者数の1割にも満たない。

かかる背景を踏まえ、本調査では地域鉄道の現況と課題をコロナ禍の影響も含めて整理したうえで、経営改善のポイントを明確化するとともに、地域鉄道を活用した持続可能な地域づくりに向けた提言を行う（図1）。

## 1. 地域鉄道の現状と課題

### (1) 地域鉄道の現状

我が国の地域鉄道の経営状況は厳しく、地域鉄道事業者の約9割以上は、経常収支が赤字となっている。鉄道車両は老朽化しており、地域鉄道全体の5割以上が製造後31年以上経過している。こうした背景には鉄道車両の老朽化により、メンテナンス費用のコストが増加し、さらに、鉄道車両は更新時期にきており、車両の購入費用も嵩んでいる実態がある。

また、経営状況の厳しさから廃線になっている路線があるものの、環境面では、鉄道は自家用乗用車

<sup>1</sup> 地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにJR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第3セクター。これらのうち、中小民鉄及び第3セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでいる。出所：国土交通省HP



【生田美樹氏のプロフィール】

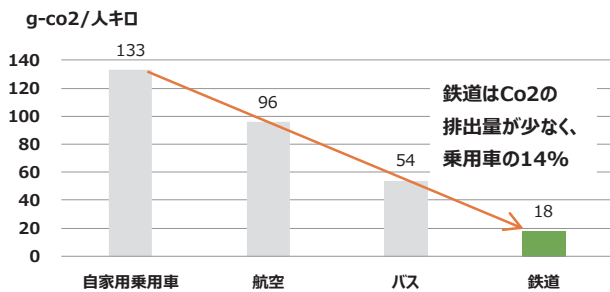
1993年日本経済研究所入所、調査第2部等を経て現職  
 専門は地方創生、観光、経済効果、官民連携  
 経営学修士

や航空、バスに比し、二酸化炭素排出量が少ない。旅客輸送機関の中でも二酸化炭素排出量が少ないため、環境への負荷が低く、持続可能な地域づくりに貢献しているといえる（図2）。

鉄道事故による死者数と道路交通事故の死者数を比較すると、道路交通事故の死者数は年間2,839人であり、鉄道は245人ととどまる（2020年）。

道路交通事故死者数は鉄道事故死者数の11.6倍であり、安全面では鉄道の方が優位にある（図3）。

図2 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位  
 (2018年度)



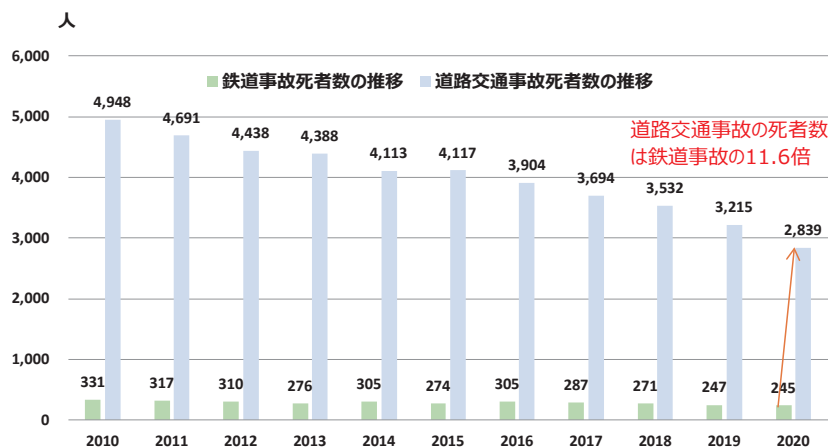
出所：数字で見る鉄道2020 監修 国土交通省鉄道局

(2) 政策動向

次に地域鉄道をめぐる政策についてみると、2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）」が成立し、まちづくりと一体となった地域公共交通総合連携計画が創設された。富山ライトレール株式会社は、法施行前にJR西日本富山港線を継承して運行を開始し、第3セクターによる我が国初の本格的LRTとして全国に先駆けて誕生した。

さらに2013年には「交通政策基本法」が施行、2020年に「地域公共交通活性化再生法」が改正され、MaaSが推進されることとなった。富山ライトレール株式会社に続いて2023年3月には、宇都宮ライトレール株式会社が開業予定である。当社の事業方式は上下分離方式を採用しており、路盤、停留所、車両は公共（宇都宮市、芳賀町）が保有し、運行は民間（宇都宮ライトレール株式会社）が行う。当社は、民間のノウハウを活用した効率的な運行や良質なサービスを提供し、公共に施設使用料を支払

図3 鉄道事故及び道路交通事故の死者数推移



出所：内閣府2021年版交通安全白書

表1 2000年以降の地域公共交通政策に関連する主な事項

年月	地域鉄道をめぐる出来事
2002年4月	・万葉線株式会社が加越能鉄道線の運行を承継（廃止申請路線を第3セクター会社が継承）
2003年4月	・三岐鉄道が近鉄北勢線を継承（自治体のインフラ所有による上下分離方式）
2006年4月 6月	・富山ライトレールがJR西日本富山港線を継承して運行を開始（第3セクター会社による日本初の本格的LRT） ・改正中心市街地活性化法施行（コンパクトシティ戦略の制度化）
2007年10月	・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）施行（まちづくりと一体となった地域公共交通総合連携計画の創設等）
2009年12月	・富山市内の路面電車環状線開業（軌道事業における上下分離の導入）
2013年12月	・交通政策基本法施行（交通政策基本計画の提示）
2020年5月	・地域公共交通活性化再生法改正成立（地域公共交通計画の作成努力義務化、地域公共交通利便増進事業創設、MaaS推進等）
2023年3月	・宇都宮ライトレールが開業（予定）

出所：宇都宮浄人（2020）「地域公共交通の統合的政策」より筆者作成

う予定である。

一方、地域鉄道は廃線になっている路線もあり、最近5年間ではJR西日本の三江線全線、JR東日本の気仙沼線、大船渡線、JR北海道の留萌線、石勝線、札沼線、日高線の各一部区間が廃止路線となった。これらは、沿線の人口減少、車利用の増加等に伴う地域鉄道利用客の減少が背景にある。しかしながら、廃線した場合、地域への影響は大きく、住民にとって通勤、通学、通院が出来なくなるケースもあり、沿線地域の生活利便性の低下により、さらなる人口減少につながる可能性がある（表1）。

クロスセクター分析とは、対象とする地域公共交通が廃線になった際に、別途、医療、通学等の移動を支援する費用（分野別代替費用）を計算し、この金額と現在の財政支出額との差額を把握する手法である。この差額がプラスであれば、コスト増となるために、地域公共交通を維持する方が財政的にも効率的と考えることができる。

滋賀県にある近江鉄道は赤字であったが、廃線することで別途、分野別代替費用が19億円／年以上必要となることが明らかとなり、全線を存続させることとなった。この分野別代替費用の試算結果19億円／年は、近江鉄道の国・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円／年間を大きく上回るもの

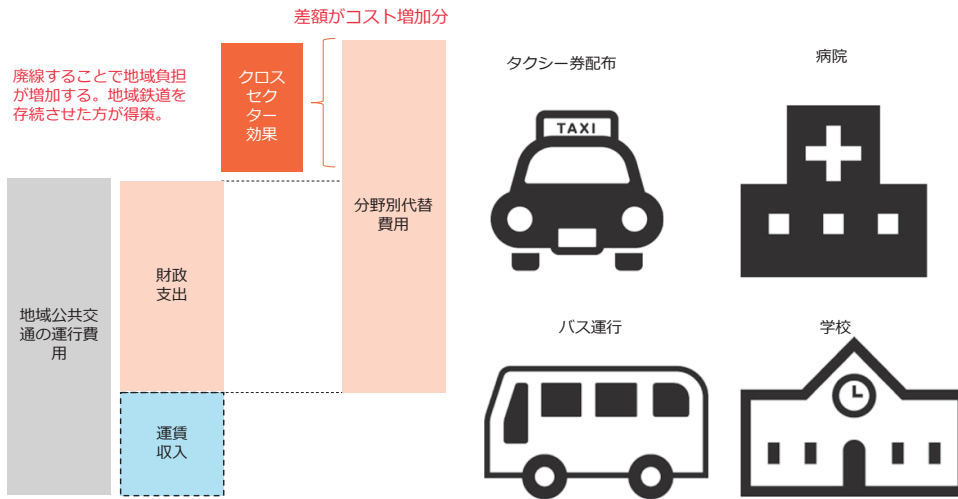
となり、近江鉄道を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的であることが見込まれたのである。このように鉄道路線の存廃の検討にあたっては、廃線により地域のコスト負担が現状に比し増加する可能性があるため、クロスセクター分析等を行う等、慎重な対応が必要である（図4）。

## 2. 地域鉄道の経営上の工夫とポイント

地域鉄道事業者は、上述のようにコロナ禍で経営の厳しさが増すなか、さまざまな経営努力を行っている。本調査でも地域鉄道事業者を①地方交通型、②並行在来線型、③上下分離型に整理し、経営上の工夫や課題について鉄道事業者8社にヒアリング調査を実施した。

経営上の工夫としては、社員のマルチタスク化、通勤、通学、通院に最適なダイヤ設定、増発、観光列車の運行、パーク＆ライドの推進による鉄道利用の促進等が行われている。上下分離については、既に沿線自治体から支援を受け、上下分離的な考え方が採用されている事例もあり、沿線自治体と地域住民がどれだけ地域鉄道を利用し、支援していくかどうかが重要なポイントになっている（表2）。

図4 クロスセクター分析（存続した場合のコストと廃線した場合のコスト比較）



出所：国土交通省 近畿運輸局より筆者作成

表2 鉄道事業者ヒアリングのポイント

	地方交通型	並行在来線型	上下分離型
経営上の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>社員がさまざまな兼務ができる体制にしたところ、外注が減少し、収支が改善。</li> <li>通学、通院に最適なダイヤを設定し、利便性を向上させた。</li> <li>定期券を割引し、利用者が100万人を超えた。</li> <li>列車のすれ違いポイントを整備し、運行間隔を短縮した。</li> <li>学校を統合、新駅を設置し、利用者が増加。</li> <li>JR時代に比し、列車を6倍増発し、利用客は年間100万人を超えた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR時代より15%増発した。</li> <li>観光列車の運行し、富裕層向けメニューを提供。</li> <li>新電力を活用し、コストを削減出来た。</li> <li>発注形態を見直し、相見積をとり、工事費用を圧縮。</li> <li>運賃を3割値上げした。</li> <li>お客様の列車の待ち時間を短縮し、利便性を向上させた。</li> <li>部品の更新時期が重ならないよう平準化している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企画切符の営業販売を行い、売上を伸ばした。</li> <li>一部駅の清掃業務について自社で行い、業務委託費を削減した。</li> <li>自治体と連携して駐車場を整備し、パーク&amp;ライドを推進し、利用者増加につなげている。</li> <li>地域に鉄道の重要性を伝えるために学校にプレゼンテーションを行っている。沿線の高校生が駅員体験プログラムを経験し、当社の運転士になった。</li> </ul>
上下分離について	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道用地を周辺自治体に譲渡し、周辺自治体から無償貸与を受ける形となっているため、上下分離のようなスキームになっている。</li> <li>固定資産税は減免してもらっているため、上下分離的な考え方を採用している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の方向性の一つとして、コンサルティング会社から上下分離もあるのではないかと提案を受けている。</li> <li>インフラ部分は沿線自治体からの補助があり、上下分離的な考え方は導入されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政と運行事業者で協力関係が出来ており、パートナーシップが構築されている。</li> <li>沿線自治体でインフラを保有する組織を設立し、それ以降は、線路使用料に支払う必要がなくなったため、経営収支は赤字から黒字に改善した。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国的に設備が老朽化し、老朽化したメンテナンスの人材が不足。</li> <li>鉄道はまちづくり、市民を巻き込んで行うことが重要である。</li> <li>車両の更新新时期にあり、コスト負担が大きい。</li> <li>車検が高額である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>検査費用が非常に高額。検査業界がニッチで、競争が働いていないため車両の検査コストが下がりにくい。</li> <li>豪雪地帯にあるが、除雪費用は当社が賄っている。一方、道路は行政が除雪費用を負担している。</li> <li>災害時に線路が使用できなくなると、線路使用料が入らなくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国には要望を出しているが、車両のコストが高額。</li> <li>経済効果の様なデータがあると資金調達の上で説明しやすい。</li> </ul>

注：ヒアリング調査は2021年7月～10月 実施

出所：筆者作成

### 3. 地域鉄道をめぐる海外の動向

次に、海外の地域鉄道の動向を概観する。

欧州では、欧州指令440号により①鉄道事業経営の独立性、②鉄道の運行とインフラの分離（上下分

離）、③鉄道事業の財政の健全化、④鉄道線路の開放（オープンアクセス）の4点が鉄道経営のポイントに掲げられている。線路の建設と維持管理は固定費がかかるため、施設と運行とを分離した公設民営が基本となっている。



こうした鉄道経営を支える財源については、フランスの場合は、地域公共交通に係る特別の財源として交通税があるが、一方、我が国には交通税に該当する税は現時点ではない。フランスの交通税は、人口1万人以上の都市圏交通区域（PTU）内に立地する従業員11名以上を雇用している個人および法人に課税されており、税収の用途は、公共交通のインフラ整備（資本費補助）、低運賃化および路線バス維持（運営費補助）である。交通税は1970年代に導入され、「国内交通基本法（LOTI法）」の施行以降、各都市は公共交通計画を練り直し、交通税の引き上げを実施した結果、路面電車の復活につながった。ストラスブール（フランス）では、交通渋滞緩和や環境問題のために公共交通機関であるトラムを中心としたまちづくりを推進している。トラム運行は赤字事業であるため、ランニングコストの約30%を運賃収入、約30%を自治体補填（住民税）、残りの40%を交通税で賄っている。このように、まちづくりの中核を占める地域公共交通の財源に交通税が充当されている（表3）。

#### 4. 地域公共交通は公共サービス（PSO）

地域公共交通に対する考え方は日本と欧州では異なり、日本では「商業サービス」であるが、欧米では「公共サービス」である。欧州では、公共サービス義務（Public Service Obligation（以下、PSO））の考え方が導入されており、日本と異なっている。

欧州では上下分離が基本であり、日本でも上下分離を導入することで経営改善効果がみられる事例があるだけに、上下分離により地域が地域鉄道に投資できるようになったことにつき、地域社会の理解を深めていくことが重要であろう。

将来的には日本でも交通税の導入可能性を考慮し得るが、実現には相当な時間を要するため、例えば、道路財源の一部を活用することも一案である。ただし、道路財源の多くは目的税であるため、鉄道への充当はあくまで「道路交通の改善」の範囲で実施することが考えられる（表4）。

表3 諸外国における地域公共交通に関する制度の概要

	日本	フランス	ドイツ
交通権・移動権について規定した法律	なし※交通政策基本法（2013）においては、規定はされなかった。	交通法典（2010年）※ただし、国内交通基本法（LOTI）（1982）を継承している。	なし
地域公共交通に係る計画制度を規定した法律	地域公共交通活性化・再生法（2007）	同上	近距離交通地域化法（1996）
地域公共交通に係る計画	地域公共交通計画	都市圏交通計画（PDU）	近距離交通計画（Nahverkehrsplan）
地域公共交通の運営主体	主に民間事業者の独立採算制による。※一部に、公営企業体によるものも存在する。	コミューン（市町村）により構成される都市圏交通機構（AOM）が自ら、または交通事業者に委託して運営している。	州または群・市が、交通事業者に委託して運営している。※共同事業体として各地で「運輸連合」が形成されている。
地域公共交通に係る特別の財源（中央政府）	なし	なし	エネルギー税の一部が、交通に関する特定財源となっている。
地域公共交通に係る特別の財源（地方政府）	なし	交通税	エネルギー税の一部が、連邦から州の財源に移譲されている。※近距離交通地域化法の制定によるもの。

出所：滋賀県（2020）資料5 本県の公共交通の現状と取り組むべき課題 第8回滋賀県税制審議会資料

表4 有識者ヒアリングのポイント

上下分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>上下分離でようやく地域に投資できるようになったと意識を変えていくべきではないか。道路が投資であるなら、鉄道も投資である。発想を変えることが重要である。</li> <li>上下一体の地域鉄道に対して上下分離方式を導入した場合の経営改善効果を試算したところ、全79社中赤字は51社、赤字は28社となる。第3種鉄道事業者の負担額は190.9億円を試算しており、この金額を誰がどのように負担するかが大きな課題。</li> </ul>
財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会福祉は社会全体で支えるものだが、鉄道のバリアフリーに関する費用は運賃に上乗せしている。スクールバスは国が補助するが、通勤通学定期割引は民間（鉄道会社）負担である。本来は、社会が負担するものを鉄道会社が負担させられている。</li> <li>現在、滋賀県で交通税を検討しており、地域鉄道の財源を検討している。道路財源の1%で良いので地域鉄道に活用できると良い。</li> <li>道路や空港については、戦後、特定財源に基づき、整備・管理がなされてきたが、鉄道は独立採算の原則が貫かれており、特定財源が存在しなかった。「地域公共交通の維持・活性化」という目的の特定財源があって然るべきである。欧米諸国で導入済みの交通税、滋賀県で検討中の交通税は、先進事例として参考となり得る。</li> <li>道路財源の鉄道への充当は可能であり、その事例も存在する。しかし、現在、道路財源の多くは目的税のため、鉄道への充当はあくまで「道路交通の改善」の範囲で実施すべきである。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域鉄道を一括りにするのではなく、①地方都市圏の地域鉄道、②中山間地の地域鉄道に分けてとらえるべきである。①地方都市圏の地域鉄道は投資を行い、利用客を増やし、収益を伸ばし、地域活性化していくべきである。地域はカウベル効果の役割を果たすことが重要である。</li> <li>日本は国鉄民営化後、JR本州3社、都市圏の鉄道は成功したが、これは世界的に見ても稀なケース。</li> <li>欧州で導入されている公共サービス義務（PSO：Public Service Obligation）を、日本の鉄道にも導入した方が良い。PSOは通常の商業サービスと、収支が見合わないが社会に必要な公共サービスに分かれ、地域公共交通サービスは公共サービスに含まれる。</li> <li>地域鉄道の外部経済効果を内部化する仕組みづくりが必要で、上下分離方式、交通税の導入が考えられる。</li> </ul>

注：ヒアリング調査は2021年8月実施

出所：筆者作成

## 5. 提言

これまでの調査結果や本調査で実施した有識者ヒアリングの結果を踏まえ、以下地域鉄道経営をめぐる課題解決に向けた提言を行う。

### (1) 地域公共交通は公共サービス～ PSO ～

欧州では、PSOの考え方が導入されており、各種サービスは、通常の「商業サービス」と、収支が見合わないが社会に必要な「公共サービス」に分けられ、地域公共交通は「公共サービス」に含まれる。日本にもPSOの考え方を導入し、地域鉄道は「公共サービス」であるとの考え方をもとに、的確な公共支援の対象とすることが期待される。

**課題**

☞ 欧州の鉄道は公共サービスであるが、日本では商業サービス

**対応策**

☞ 鉄道は公共サービスであるといった考え方に発想を転換

### (2) 上下分離はスタートライン

欧州では鉄道事業の上下分離が基本となっており、我が国でも上下分離を導入することで、経営収支が改善した事例や、既に補助金や税制面等を通じた上下分離に類する支援を受けている事例もある。欧州の様に地域鉄道は上下分離を基本とし、地域に投資していく環境を整えることが必要である。

**課題**

☞ 地域鉄道の経営収支の厳しさ

**対応策**

☞ 上下分離で経営を改善し、地域への投資環境を整備

### (3) 財源確保（自治体の支援、道路財源の活用、交通税）

地域鉄道経営の財源として、自治体による支援は非常に重要である。自治体が広範多岐にサポートを行うことで、鉄道事業者の経営は安定し、安全な運行が可能となる。

また、道路財源の地域鉄道への活用が可能であ

り、例えば、観光地への交通アクセスが渋滞する場合、道路交通を改善するために地域鉄道に予算を充当することも一案である。ひたちなか海浜鉄道では、ネモフィラで有名な国営ひたち海浜公園までの延伸が予定されているが、渋滞緩和のために道路財源の一部を活用することが期待される。

なお、滋賀県では現在、交通税導入を検討中であり、今後の動向に注目したい（写真1）。



写真1 国営ひたち海浜公園まで延伸  
予定のひたちなか海浜鉄道  
(筆者撮影)

#### 課題

- ☞ 地域鉄道を支える財源が不足
- ☞ 地域鉄道関連の国家予算が減少

#### 対応策

- ☞ 自治体の支援、道路財源の一部活用、交通税の導入

#### (4) 地域鉄道のカギを握る地域住民

～地域住民へ鉄道の価値をPR～

車利用が主たる移動手段である地域の場合、地域鉄道に乗車した経験のない市民も存在するため、乗車体験等のPRを通じて、沿線住民に確実に乗車してもらうことが重要である。ひたちなか海浜鉄道には、おらが湊鉄道応援団<sup>2</sup>があり、飲食店等と連携

した乗車特典サービスの案内、イベント開催等を行い、鉄道のPRのみならず地域全体の活性化にもつながっている。

パーク&ライドは鉄道利用者の増加に貢献しており、車社会の福井県でも、その導入により通勤利用者が10年で約2倍に増加した。駐車場の整備は鉄道会社のみでは実現が難しい場合もあるため、自治体と協働で行っていく必要がある。

#### 課題

- ☞ 車社会の地域は鉄道の価値に気付いていない

#### 対応策

- ☞ 地域住民へのPR、パーク&ライド、自治体との連携

#### (5) 観光との連携

富裕層やインバウンド向けに、地域の食材や木材を活用した観光列車を運行している事例は多数ある。例えば、しなの鉄道株式会社では、観光列車「ろくもん」で首都圏の富裕層をターゲットに地域の食材を活用した食事を提供し、消費単価を上げる工夫をしている。また、智頭急行株式会社は、沿線の地域資源である杉やヒノキを車両の内装に活用している。観光や地域資源を活用し、収入増を図り、鉄道の価値の向上を図っていくことが期待される。

#### 課題

- ☞ 収入減、コスト削減の限界

#### 対応策

- ☞ 観光列車の運行、富裕層向けメニュー、地域資源の活用

<sup>2</sup> ひたちなか海浜鉄道湊線の存続・発展を願い、湊線を核とした会員と地域住民の交流を通じた地域の活性化を目指すし、活動している市民団体。http://minatosen.com/

(6) 経済効果、鉄道の価値の見える化

地域鉄道の価値については、地域への経済効果が見える化し、地域から理解を得ることが重要である。富山市ではLRTを実現したことで、地価が上昇し、固定資産税の増収効果が確認されている。おでかけ定期券<sup>3</sup>の所有者と非所有者では、おでかけ定期券所有者は年間医療費が7万円ほど安く、年間18億円の医療費削減効果が出ている<sup>4</sup>。効果を数値化して示すことで、地域の理解を得るとともに、さらなる利用客の増加につながるであろう。

鉄道は「脱炭素」の視点から自動車より二酸化炭素の排出量が少なく、日本では鉄道事故の死者数は道路交通事故の死者数の1割に満たない。さらに鉄道は渋滞がないため、災害に強い場合がある。東日本大震災では、全国に広がる鉄道網を活用し、全国各地から支援物資を運んだ点も重要なポイントである。

課題

- ☞ 鉄道の地域への効果が見えない
- ☞ 地域から理解を得られない

対応策

- ☞ 経済効果の試算、環境への負荷軽減、災害時対応等をPR

おわりに

地域鉄道は通勤、通学のみならず、通院にも活用されている地域のインフラであり、まさに公共サービスである。ストラスブールではトラムがまちづくりの要となっており、街の中心部には車が入れないように工夫され、人間中心のウォークラブルな街づくりを実現している。安全性や正確性、環境負荷の軽減の面で優れている鉄道の価値を日本人は再評価すべきであろう。

まちづくりのみならず、観光にも地域鉄道は活用され、食材や林業といった地域資源を組み合わせたコンテンツを提供している。株式会社日本政策投資銀行・公益財団法人日本交通公社が毎年公表しているDBJ/JTBF アジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査（2021年5月）によると、日本の地域鉄道はインバウンド客にとって新幹線の次に利用したい国内交通機関であり、地域経済へのプラス効果も大きい。従って、地域鉄道の価値を定量化し、地域に対し経済効果やその存在意義を明示していくことが、今後の重要な課題の1つである。

コロナ禍にもかかわらず、ヒアリング調査にご協力を頂いた鉄道事業者、有識者に感謝を申し上げます。本調査研究が広く我が国の地域鉄道あり方を考察する一助となれば幸いです。

<sup>3</sup> 富山市が発行する65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけする際に、公共交通機関を1乗車100円で利用できるお得な定期券（ICカード）

<sup>4</sup> 出所：富山市によると、年間1人あたり医療費の差額72,860円（2016年、2017年平均）×おでかけ定期券所有者24,972人（2018年度末）＝約18億2千万円（医療費削減効果）