

北陸新幹線並行第三セクター鉄道乗車記 (後編) 半沢一宣

8. 帰宅後に気づいた、あいの風線の不可解な運賃表

筆者は帰宅後、今回の利用に際してあいの風線で変則的な乗車券の購入方を強いられたことによって、全体の支払額にどのような影響が生じたのかを、各社のホームページで公開されている普通運賃表に基づき精査してみた。その結果は、以下のとおりである。IR線については、どのような買い方をしても変わらないので、ここでは省略する。

(1) あいの風とやま鉄道

- ア. 倶利伽羅～市振の通し運賃 2,060円＝①
- イ. 越中宮崎で分割発券した場合 (今回の筆者のケース)
- | | |
|-----------|------------------|
| 倶利伽羅～越中宮崎 | 1,860円 |
| 越中宮崎～市振 | 210円 |
| 合計 | 2,070円＝② |
| 差額 (②－①) | 2,070－2,060＝10円高 |
- ウ. 富山で分割発券した場合
- | | |
|----------|------------------|
| 倶利伽羅～富山 | 860円 |
| 富山～市振 | 1,110円 |
| 合計 | 1,970円＝③ |
| 差額 (③－①) | 1,970－2,060＝90円安 |
- エ. 高岡で分割発券した場合
- | | |
|----------|-------------------|
| 倶利伽羅～高岡 | 460円 |
| 高岡～市振 | 1,460円 |
| 合計 | 1,920円＝④ |
| 差額 (④－①) | 1,920－2,060＝140円安 |
- オ. 魚津 (うおづ) で分割発券した場合
- | | |
|----------|-------------------|
| 倶利伽羅～魚津 | 1,260円 |
| 魚津～市振 | 660円 |
| 合計 | 1,920円＝⑤ |
| 差額 (⑤－①) | 1,920－2,060＝140円安 |

つまり、金沢駅のIR線案内所のポスター掲示に従い越中宮崎までの切符を買って乗り越し精算をすると、最大で (②－⑤) $2,070 - 1,920 = 150$ 円も損をさせられることになる。金沢側から長野方面を目指す場合は、高岡か魚津で一旦改札を出て切符を買い直すのが、最も安上がりである (注4)。

いずれにせよ、倶利伽羅～市振の全区間の通し運賃を適用できない連絡運輸範囲の設定方をしておいて、結果的に利用者に割高な運賃を支払わせるよう誘導している同社の営業制度については、信義則に反する悪徳商売との非難を免れることはできない。

このような運賃体系や連絡運輸制度を認可した国土交通省の良識も、疑わざるを得ない。

(2) えちごトキめき鉄道

- ア. 市振～妙高高原の通し運賃 1,660円＝①
- イ. 直江津で分割発券した場合 (今回の筆者のケース)
- | | |
|----------|------|
| 市振～直江津 | 970円 |
| 直江津～妙高高原 | 670円 |

合計 1,640円=②
差額 (②-①) 1,640-1,660=20円安

トキ鉄でも、全区間通しの乗車券を購入するより、直江津駅で乗り換える際に一旦改札を出て切符を買い直したほうが安くなる(注5)。

(3) しなの鉄道

ア. 妙高高原～軽井沢の通し運賃 2,440円=①(注6)

イ. 長野で分割発券した場合(今回の筆者のケース)

妙高高原～長野 830円
長野～軽井沢 1,640円
合計 2,470円=②
差額 (②-①) 2,470-2,440=30円高

筆者は出発前に北しなの線としなの鉄道線にまたがる乗車券を購入する方法があることに気づけなかったため、長野で2枚に分ける切符の買い方をしてしまったが、このことを事前に知っていれば、トキ鉄の車掌から購入する車内補充券を妙高高原までとしておくことで、安く上げることができた可能性がある(注7)。

結論としては、以下の4区間に分けて乗車券を購入するのが最も安い。

ア. 金沢～魚津 1,620円
イ. 魚津～直江津 1,630円(注8)
ウ. 直江津～妙高高原 670円
エ. 妙高高原～軽井沢 2,440円(注9)
合計 6,360円=①

【参考1】各社の全区間通しの運賃を単純に合算した場合の運賃

ア. IR線(金沢～倶利伽羅) 360円
イ. あいの風線(倶利伽羅～市振) 2,060円
ウ. トキ鉄線(市振～妙高高原) 1,660円
エ. しなの鉄道(妙高高原～軽井沢) 2,440円
合計 6,520円=②
差額 (①-②) 6,520-6,360=160円も①より高い。

【参考2】もしも金沢～軽井沢の全区間がJR線だったとした場合の運賃(注10)

ア. 金沢～直江津(北陸本線) 177.2キロ
イ. 直江津～篠ノ井(信越本線) 84.3キロ
ウ. 篠ノ井～軽井沢(信越本線) 65.1キロ
合計 326.6キロ→5,620円=③
差額 (②-③) 6,520-5,620=900円も三セク化によって高くなった勘定である。

9. 連絡運輸制度の改善を求めた要望活動について

筆者は2015年10月28日付で、今回体験した連絡運輸制度の疑問点について改善を求める要望書を、関係する三セク4社へ送付した。

要望の主旨は、以下の2点である。

1. 軽井沢から金沢までの各駅間相互発着の旅客に対して1枚の連絡乗車券を発売できるよう、関係4社の連絡運輸規則(規程)を改正されたい。
2. えちごトキめき鉄道とあいの風とやま鉄道においては、全区間を1枚の乗車券として購入するよりも途中駅で2枚の乗車券に分割購入したほうが安く利用できるという、不自然な運賃設定方を是正されたい。

また要望の理由としては、以下の2点を指摘しておいた。

1. あいの風線に関しては、IR金沢駅で案内しているとおりに越中宮崎まで買って乗り越し精算をすると、高岡など他の駅で2区間に分割した乗車券を購入した場合よりも割高な運賃を支払わされることになるため、制度を是正しない限り今後も不快な思いをさせられる利用者が後を絶たない。
2. ワンマン列車を多数運転する区間で連絡乗車券の発売範囲を制限し、前途を着駅で乗り越し精算するよう案内するのは、利用者に不正乗車の動機付けを与えることになる。この要望書に対して、三セク各社からは11月14日から20日にかけて回答書が届いた（注11）。

まず要望事項の1（連絡運輸取扱範囲の拡大）については、4社が揃って「長距離を乗り継ぐ利用者が極めて少ないため困難である」旨を回答した。しかし筆者が要望したのは、連絡運輸規則（規程）の改正という事務的なことであり、日常的なコストの増加を伴うことではない。にもかかわらず、なぜ長距離を乗り継ぐ利用者が極めて少ないと連絡運輸取扱範囲の拡大が困難なのか、その理由についてはどの会社も説明していない。これでは回答に説得力が無く、疑問を解決できない。

次に要望事項の2（乗車券の分割方によって損得が生じてしまう運賃設定方の是正）については、当事者であるあいの風とやま鉄道は「3～10キロ単位の距離帯ごとに運賃を設定している現行制度ではやむを得ない」（要旨、以下同じ）とした上で「乗車券をどこの駅で何枚に区切って購入するかはお客様が判断することであり、当方から買い方についてお勧めすることはしない」としている。要するに、事前に安く乗れる切符の買い方を調べておかなかった筆者が悪いと言っているのと同じ開き直りである。これでは、運賃制度に詳しくない大多数の利用者がIR金沢駅での案内掲示に従って、知らず知らずのうちに割高な運賃を今後も支払わされ続ける問題を、解決することができない。もしも同社がこの点についても「IR金沢駅の案内方が悪い」などと責任を転嫁するのだとしたら、筆者は同社の営業姿勢についても道義的な疑問を禁じ得ない。

そもそも同社は、連絡運輸取扱範囲を県境の手前の駅までとしている（金沢からは市振でなく越中宮崎までしか発売しない）理由については、何も回答していない。同社は「（連絡運輸）範囲を決定する上で考慮しているのは当該区間のご利用が多いか否かです」とも回答しているが、金沢・越中宮崎間の利用者数と金沢・市振間の利用者数との間に、それほど大きな差がある（金沢からの連絡運輸取扱範囲を市振でなく越中宮崎までとする合理的な理由がある）とは考えにくい。この点でも同社の回答には説得力が無く、疑問が残る。

なお、前途を着駅で乗り越し精算するよう案内することが不正乗車（運賃不払いの乗り逃げ）を誘発する原因となる問題点については、4社とも回答が無かった。

10. おわりに

今回の状況を三セク化前の乗車体験と比較すると、利用者数は明らかに減少している。特に富山・新潟と新潟・長野の各県境付近での落ち込みが著しい。

列車同士の接続は比較的によく、全体の所要時間は三セク化前と比べても遜色ないのだが、乗り換え回数が増えたのがバリアと認識されている可能性が高い。三セク化前は直江津と長野の最小2回で済んだのが、三セク化後は泊と妙高高原でも運行系統が分割されたため、4回以上の乗り換えが必要となってしまった。

車両のバリアフリー化は進んでいるが、駅設備のバリアフリー化が進んでいるのは拠点駅だけであり、現時点での効果は限定的である。

列車のトイレの有無が線区によってちぐはぐなものも気になる。トキ鉄では糸魚川駅構内に新設した日本海ひすいラインの車両基地に汚物処理設備を整備することでET122形気動

車へのトイレの設置を可能にした一方で、妙高はねうまライン用ET127形電車では既設のトイレを閉鎖しており、一貫性が無い。しなの鉄道の115系電車と共に、JR東日本の北長野の車両基地にある汚物処理設備を賃借するだけで解決できることだが、その使用料さえ出し惜しんでいるということなのだろうか？

更に筆者が体験した、事前に全区間通しの乗車券を購入できず何度も乗り越し精算の手間を強いられるのも、一種のバリアと言える。むしろ前途の車内もしくは着駅で乗り越し精算をするよう案内する手法は、利用者に不正乗車の動機付けを与えることになる(注12)。あいの風線でのように、連絡運輸制度の欠陥によって割高な運賃を支払わされたと感じた利用者にとっては、尚更である。それが三セク各社自身のためにならないことも、また明らかであろう。

根本的には、1987年に国鉄を分割・解体したことと、整備新幹線着工に際しての1990年12月の政府・与党合意(並行在来線の経営分離を定めた条項)との、2つの誤りが引き起こした問題であると言える。貨物列車を引き続き走らせる必要があるため廃線にできないのに、JR旅客会社だけの都合で並行在来線を細切れ第三セクター鉄道会社が数珠つなぎに存在する形態に変えてしまったことが、諸悪の根源だと言わざるを得ないからである。仮に旅客列車を運行する会社と貨物列車を運行する会社とが別々でなく、旧国鉄のように単一の鉄道事業者での運行とする経営形態だったら、新幹線開業に合わせて並行在来線を三セク化するなどという発想は出てこなかったはずである。これは東北～北海道方面についても同じである。

金沢～長野間や富山～長野間を運行する高速バス路線は、過去にも現在も開設されていない。したがって新幹線には手が出ない経済弱者、あるいは新幹線に乗るほど急ぐ必要が無い旅行者のような、三セク各社を乗り継いで移動する需要は、それなりに存在しているはずである。しかし現実には、そういう利用者への配慮は切り捨てられてしまったと考えざるを得ないというのが、今回の乗り継ぎと要望活動での結論であった。

(2015年10月29日・記、2015年12月23日・追記)

【参考】北陸新幹線並行第三セクター鉄道の連絡運輸範囲一覧

2015年3月14日 現在

2015年10月20日 作成

※駅名は主要駅のみ記載。

※倶利伽羅（くりから）駅はI Rいしかわ鉄道に、市振（いちぶり）駅と妙高高原駅はえちごトキめき鉄道に所属。

※「連絡運輸範囲」欄の矢印は、1枚の乗車券として発売できる範囲を示す。例えば、大聖寺（だいしょうじ）からは富山までなら1枚の連絡乗車券を購入できるが、その先の魚津方面までの連絡乗車券は購入できない。このため、大聖寺から魚津まで利用する場合は、金沢～富山間のどこかで2枚に分割した乗車券を購入しなければならない。

行政区画	会社名	線名（愛称）	駅名	連絡運輸範囲						
石川県	J R 西日本	北陸本線	大聖寺	↑ ↓	↑ ↓	↑ ↓	↑ ↓			
			小松							
	I R いしかわ鉄道	I R 線	金沢							
			津幡							
			倶利伽羅							
富山県	あいの風 とやま鉄道	あいの風線	石動							
			高岡							
			富山							
			魚津							
			越中宮崎							
新潟県	えちご トキめき鉄道	日本海 ひすいライン	市振	↑ ↓	↑ ↓	↑ ↓	↑ ↓			
			糸魚川							
			能生							
		妙高 はねうまライン	直江津							
			高田							
			上越妙高							
			新井							
			妙高高原							
			長野県					しなの鉄道	北しなの線	黒姫
										長野
J R 東日本	信越本線	篠ノ井								
しなの鉄道		しなの鉄道線	上田							
	小諸									
	軽井沢									

注

- 4) 2分割すると1,920円になる駅としては高岡・小杉・魚津・生地の4箇所があるが、いずれも金沢駅からの営業キロが100キロ以下のため、車内での乗り越し精算だと打ち切り別払いではなく差額計算となるため、一旦改札を出ないと安く上げることはできない。但し長野側から金沢方向へ向かう場合は、直江津～富山間が117.8kmと100キロを超えるため、富山～倶利伽羅間を打ち切り別払いとして安く上げる乗り越し精算が可能である。つまり同じ金沢～長野間の利用でも、乗車する方向によって運賃支払額が異なる結果となるケースが多発するわけで、この意味でも現行の連絡運輸制度は不合理・おかしいと言わざるを得ない。
- 5) トキ鉄では100kmを超える区間の乗車券でも途中下車を認めていない、これはJR東日本が新潟近郊区間の範囲に直江津駅を含めている（JR線との連絡乗車券でも100kmを超える場合であっても通用当日限り、途中下車禁止）こととの整合性を取ったためと思われる。
- 6) JR線の長野～篠ノ井間を挟んで、しなの鉄道線と北しなの線にまたがって利用する場合は、しなの鉄道線と北しなの線の乗車区間の営業キロを通算した距離に基づく運賃にJR線の長野～篠ノ井間の運賃を加算する、いわゆる通過連絡の制度が適用される。また妙高高原～軽井沢間の営業キロは111.7kmと100キロを超えるため、2日間有効で途中下車もできる。
- 7) 妙高高原から来て長野で途中下車する際、JR長野駅の精算所で「妙高高原から軽井沢までの乗車券を発行し途中下車させてほしい」と申告しても、長野で打ち切り精算を強いられる可能性がある。したがって、この方法は軽井沢付近の各駅で出発前に妙高高原までの乗車券を購入する場合にしか通用しないと思われる。
- 8) 現行制度ではトキ鉄の直江津駅からあいの風線への連絡運輸範囲は富山駅までなので、直江津～高岡間の乗車券は購入できない。
- 9) 長野～篠ノ井間のJR線の運賃200円を含む。
- 10) 北陸新幹線全線開業直前の営業キロにより算出。
- 11) 筆者が関係4社へ送付した要望書と4社からの回答書は、筆者のホームページで公開している。
http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/hokuriku_ppsector/hokuriku_ppsector_index.html
- 12) 筆者が今回利用した経路上には、駅名は伏せるが、夜間に駅員無配置となるため不正乗車（降車）をしようと思えばできてしまう駅が複数ある。