

2006年9月25日

東武鉄道伊勢崎・日光線～東京メトロ半蔵門線 直通運転ルートに係る、運賃制度の問題点

半沢一宣

2003年3月19日に営団地下鉄（当時、現・東京メトロ）半蔵門線への直通運転ルートが開通してから、東武鉄道はこの半蔵門線直通ルートの活性化に力を入れています。大手町や渋谷といった都心部への利用者を、それまでの北千住接続ルート（日比谷線または千代田線経由）から半蔵門線ルートに誘導すれば、北千住～押上間の分だけ東武線の乗車距離が伸び、その分増収になるからです。

ところが、半蔵門線ルートの開通によって、東武伊勢崎線小菅以北の各駅と東京メトロ各駅との相互間の連絡運賃が、北千住接続と押上接続との2種類が存在することになりました。

ところが、現行の自動改札システムでは実際の経路どおりの正しい運賃を収受できないことから、利用者間での不公平を生み出しているという問題が発生しています。

一例として、竹ノ塚から渋谷に行くとき、古くから一般的な日比谷線～銀座線ルートであれば、上野で乗り換え改札を通過することになるため乗車経路が特定でき、運賃收受上の問題が発生することはありません。ところが、竹ノ塚～渋谷間のルートとしては、同じ日比谷線～銀座線ルートでも銀座乗り換えのほか、半蔵門線ルートや千代田線ルート（北千住と表参道で乗り換え。このルートがもっとも速い）も存在します。これらのルートでは、いずれも上野のような乗り換え改札を通過することがない（業界用語で「ノーラッチ」と言います）ため、自動改札機はどのルートで乗車してきたのかを判別することができません。そこで、このような場合にはもっとも安い経路での運賃、つまり北千住接続の運賃を一律に適用するよう、自動改札機のプログラムが作成されています。押上接続の運賃を適用しようものなら、北千住接続ルートでの利用者から運賃を取り過ぎることになってしまい、混乱が避けられないからです。

その証拠に、私が2003年4月にパスネット（首都圏の私鉄・地下鉄各社に共通利用できるプリペイドカード）を利用して大手町から半蔵門線ルートで竹ノ塚まで乗車したとき、このルートでの運賃は430円のはずが、引き落とし額は北千住接続（日比谷線または千代田線ルート）の350円でした。

また、竹ノ塚駅の「のりこし精算機」に東京メトロ各駅からの乗り越し乗車券を入れると、北千住接続（日比谷線または千代田線ルート）と押上接続（半蔵門線ルート）のどちらで乗ってきたのかを自主申告させる画面が表れます。

つまり、実際には半蔵門線ルートで乗車してきて乗り越した場合でも、ウソの申告をすることで、北千住接続の安い運賃で精算することができてしまうわけです。

これらが意味する問題点をまとめると、以下の2点に集約されます。

同じ半蔵門線ルート（押上接続）の利用者同士でも、押上接続の連絡乗車券を買う利用者とパスネットの利用者とは、運賃に差が出る。つまり、押上接続の連絡乗車券を買うと損をする。

実際には半蔵門線ルート（押上接続）で乗車する場合でも、北千住接続の連絡乗車券を買う不正乗車をしたほうが、運賃が安上がりになるケースが多い。つまり、まじめに押上接続の連絡乗車券を買うと損をする可能性が高い。

これらはいずれも、東武線側の乗降駅から北千住駅までと押上駅までとの運賃差が50円以上ある場合で、かつ東京メトロ側の乗降駅が半蔵門線の錦糸町～清澄白河間（押上から160円区間、北千住から230円区間）以外の各駅である場合の、すべてのケースに当てはまります。

つまり、東武鉄道と東京メトロは「すべてのお客様に公平にご乗車いただくために『フェアルーシステム』（乗車券に乗降駅や時刻などの情報を記録する、自動改札機の不正乗車防止プログラム）を導入しています。切符は目的地まで正しくお求めください」とPRしている一方で、不公平の原因を放置し続けているわけです。そして皮肉なことに、東武鉄道の思惑どおりに半蔵門線ルートが活性化し、その利用者が増えれば増えるほど、この不公平の問題がより深刻になってしまうわけです。

連絡乗車券とパスネットのどちらを購入するかや、自主申告の内容によって支払い額が異なる設定方の現行運賃が、東武鉄道や東京メトロが言うところの「正しい」運賃と呼べるものなのでしょうか。

この問題は、自動改札機のプログラムの改良で解決しようとしてもできません。つまり「実際の乗車経路にかかわらず、もっとも安い経路での運賃を適用する」よう、連絡運賃制度を変更するしかないわけです。

単一の会社線だけを利用する場合には一般的なこの制度も、複数の会社線にまたがるケースで適用されている事例は、全国的にはまだほとんどありません。ちなみに東武鉄道では、かつて営団地下鉄銀座線や都営地下鉄浅草線の各駅までの連絡定期券利用者に限り、浅草う回（銀座線）や押上う回（都営浅草線）の特例制度を設けていた時期があります。しかし、これは東武伊勢崎線からの乗り換え客が集中してパンク状態にあった、北千住駅ホームと営団日比谷線の混雑緩和を目的としたものでした。そのため、この特例制度は半蔵門線直通運転の開始に合わせて、2003年3月31日限りで廃止されています。

類似の問題で比較的有名なのは、東武東上線と東京メトロ有楽町線との関係です。つまり、東上線朝霞以北（越生線を含む）沿線の住民が、朝は乗り換えがない有楽町線直通列車（和光市接続）で、帰りは東上線の急行に座りたいため池袋で乗り換えたいのに、定期券ではどちらか一方のルートしか利用できない（和光市接続だとノーラッチですが、池袋乗り換えだと改札通過が発生するため、改札通過情報の有無で乗車経路が特定され不足運賃を請求されてしまいます）ため、不便を感じているという事例です。同じ問題は、西武池袋線と東京メトロ有楽町線との関係でも生じています。

これらの問題は、各鉄道事業者が「自社線の乗車距離に見合った運賃を収受する」という事業者側の利益に固執しているのが原因です。しかし、鉄道事業者側のこのような都合が、半蔵門線直通ルートに係る運賃制度の歪み（鉄道事業者の言いなりに「正しい」運賃を払っている利用者がばかを見る制度）を放置し続ける不作為の理由として、はたして合理性があると言えるものなのでしょうか。

以上