

## 第2章 運賃に関する考察

この章では、直通運転を利用するか否かによる運賃の差が利用客にもたらす影響について考察する。前章の事例研究で取り扱った直通運転を対象とする。ただし、直通以前のルートに含まれる路線が廃線によって利用できない(10)MM・東横、(24)空港・筑肥の事例、また、直通前後のルートともに同一事業者内で完結し、規定により運賃に差異のない(11)～(18)湘南新宿ライン・上野東京ラインの各事例はその対象からはずすものとする。

### 1, 各直通運転による運賃の比較

前章で示した運賃の変化に関するデータを取りまとめると以下のようになる。

直通運転の種類	開通前ルートでの運賃(円)	開通後ルートでの運賃(円)	開通前後での運賃の差額(円)とその割合
(1)有楽町・西武	400	381	-19 (-4.8%)
(2)有楽町・東上	580	525	-55 (-9.5%)
(3)半蔵門・伊勢崎	195	195	±0 (±0%)
(4)南北・目黒	426	361	-65 (-15.3%)
(5)南北・SR	388	595	+207 (+53.4%)
(6)三田・目黒	473	391	-82 (-17.3%)
(7)副都心・西武	339	339	±0 (±0%)
(8)副都心・東上	525	484	-41 (-7.8%)
(9)副都心・東横	349	360	+11 (+3.2%)
(19)鶴舞・犬山	450	470	+20 (+4.4%)
(20)烏丸・京都	510	520	+10 (+2.0%)
(21)東西・京津	400	430	+30 (+7.5%)
(22)中央・けいはんな	580	670	+90 (+15.5%)
(23)阪神・近鉄	450	570	+120 (+26.7%)

表 3-2-1 各直通運転の利用時及び利用しないときの運賃の差(現在の価格)

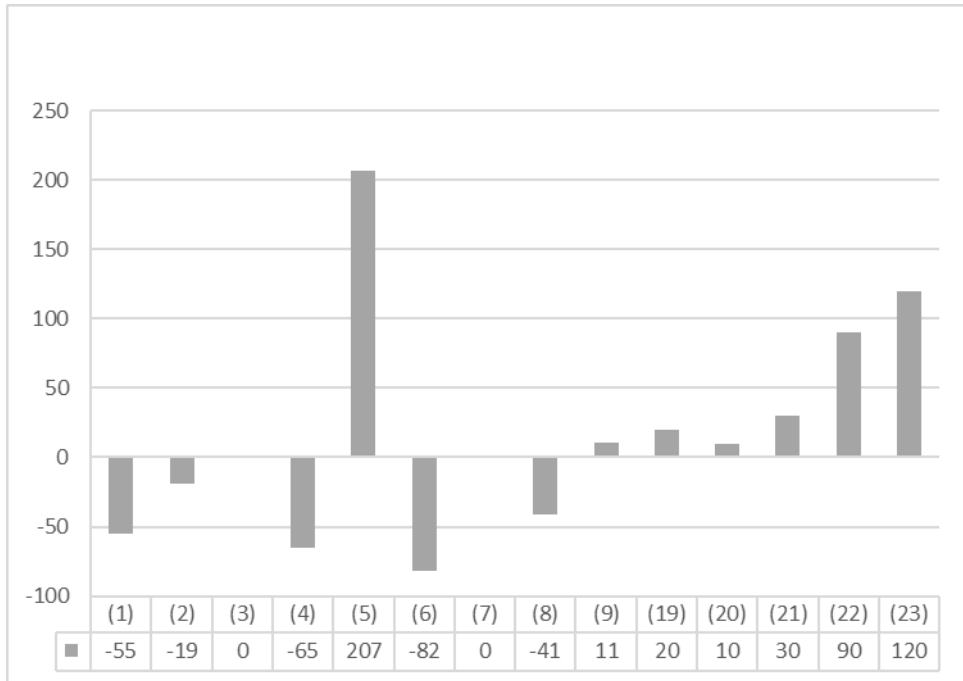


図 3-2-2 各直通運転の利用時及び利用しないときの運賃の差(現在の価格)(単位:円)

上表および上グラフより、直通運転が開始されることによって運賃が上昇する、減少するといった一定方向への変化は見え、その路線の状況に応じて上昇するか減少するかが変わるということがうかがえる。ここでは、上昇幅、減少幅の特に大きかった各 3 事例を中心に上げて考察する。

運賃が大幅に増えた要因としては、⑦利用事業者数が増える、①別料金体系がとられ、実質的な値上げとなっているという要因が考えられる。

⑦利用事業者数が増える例は(5)南北・SR である。直通以前のルートでは 1 事業者(この例では JR)のみの利用であったところが 2 事業者(この例では埼玉高速鉄道と東京メトロ)となったため、初乗り運賃が 2 事業者分で必要となるという要因により運賃が大幅に上がってしまっている。上表には挙げなかったが、(10)MM・東横においても同様の結果となっている。しかし、このような直通運転の事例の場合、新たに敷設された路線が従前からあった路線の事業者を変えた延伸部分としての性格を帯びており、敷設される地域も鉄道空白地帯であった地域が多い。このことなどからもわ

かる通り、乗客の利便性のために直通運転を開始したというよりはむしろ他の要因によって直通運転の形態をとることになってしまったといえる。よって直通運転によって運賃が上がったというよりは、新線開業など他の要因によって運賃が上がったと表現するのが適切である。

①別料金体系がとられ、実質的な値上げとなっているの例は(22)中央・けいはんなおよび(23)阪神・近鉄である。阪神なんば線では普通運賃に90円(4km以下の利用であれば60円)の追加運賃<sup>1</sup>、近鉄けいはんな線では普通運賃に乗車キロ数に応じて40円から130円の追加運賃<sup>2</sup>が課されている。これは利用者負担の原則にのっとり新線敷設の経費を新線利用客に負担してもらう意図に主軸が置かれており、利便性の向上した直通運転の利用客数増を見越して増収を図るという目的が中心ではないことから、直通運転による効果とはいいいがたい。

以上を総合すると、運賃が大幅に上昇する場合、その要因としては「直通運転のために相応の距離の新線敷設を行っている」というものがあげられるが、これは直通運転が直接的な要因となっているものではなく、周囲の環境によって引き起こされたものといえることができる。

続いて、運賃が大幅に下がった要因に目を向けると、⑦利用する事業者数が減少した、④普通乗車運賃が相対的に安い事業者を利用する距離が増えたの二つがあげられる。

⑦利用する事業者数が減少したの例としては(6)三田・目黒の直通運転が挙げられる。これは直通運転に先立つ新線開業によって利用する事業者数が減ったことで、各事業者でかかる初乗り運賃をへらすことができることや、利用距離が短くなることによって運賃が安くなるということである。しかし、これは直通運転によって運賃が下がったというよりは、新線開業によって利用する事業者数が減りそれに伴って運賃が下がったというほうが適切であるため、直通運転の効果とはいいいがたい。

④普通乗車運賃が相対的に安い事業者を利用する距離が増えたの例と

---

<sup>1</sup> 阪急電気鉄道株式会社「加算運賃 運賃のご案内」  
<http://rail.hanshin.co.jp/ticket/fare/fare04.html> より

<sup>2</sup> 近畿日本鉄道株式会社「鳥羽線・けいはんな線における加算運賃について」  
<http://www.kintetsu.co.jp/gyoumu/kippu/kasan/kasan.html> より

しては、(1)有楽町・東上および(4)南北・目黒の直通運転があげられる。例示した事例でとりあげた JR(電車特定区間・東京)、東京メトロ、東武鉄道、東京急行電鉄の各社について、以下に 1 キロから 30 キロまでの IC カード利用時の普通運賃を比較したグラフを載せる。

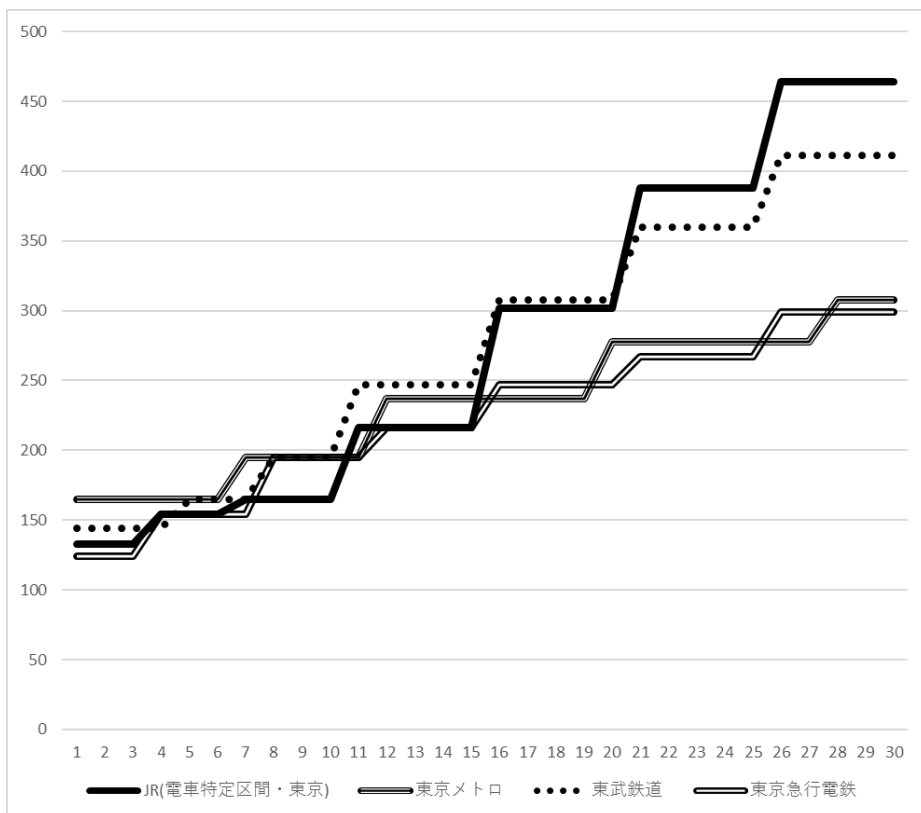


表 3-2-3 事業者ごとの普通 IC 運賃の差のまとめ(縦軸:運賃(円), 横軸:キロ数(km))

このグラフをみると、初乗りでは東京メトロが割高であり、5km～10kmでは4事業者とも同水準となり、それ以降はJRと東武鉄道が割高となるとわかる。すなわち5km未満の短距離ならJR・東武鉄道・東京急行電鉄を、10kmを超えるような中長距離の利用では東京メトロ・東京急行電鉄を利用すると距離に対して割安な運賃になることがわかる。(1)有楽町・東上および(4)南北線・目黒の例では中長距離の移動がJRから東京メトロへと割安の事業者を利用する形へと変わったため、運賃が安くなったと考えられる。しかし、これも前まで挙げた例と同じく、直通運転によって直接

引き起こされた結果というよりは、直通運転利用に際して使う事業者が変わったことによる結果であるため、直通運転の直接的な効果とはいいがたい。また今回は取り上げなかったが、定期券運賃にした場合は各社の運賃規定の違いから運賃の変化の仕方が変わったり、距離に対して割安な事業者が変わったりすることがあることを留意する必要がある。

以上を総合すると、運賃が下がった場合においてもその要因は直通運転には直接的に起因するものではない副次的なものであるといえることができる。

## 2. まとめ

以上のように、直通運転開始前後の運賃を比較すると同エリア同士を結ぶ場合であっても運賃が大きく変化する場合があることがわかった。しかし、それは直通運転によるサービス向上や増収を目的として事業者が意図的に仕組んだものではなく、ルートが変わることによる事業者の変化であったり、工事費回収のための特別運賃の採用であったりという他の外的要因によってもたらされたものであるといえる。よって、直通運転の特性によって運賃の面から利用客の利便性向上や低減が発生することはあるが、それは直通運転の開始という現象に直接的に起因するものではないといえる。