

J R西日本とあいの風とやま鉄道との
乗り継ぎ割引廃止に関する
公共交通をよくする富山の会の
見解と提案

2020年1月24日

北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会
(略称：公共交通をよくする富山の会)

はじめに

2019年12月20日開催されたあいの風とやま鉄道利用促進協議会の場でJR西日本は、あいの風とやま鉄道との乗り継ぎ割引の廃止を表明。激変緩和措置としての乗り継ぎ割引は、「役割を果たしたと考えている」（「日経」2019.12.23）としています。JR西日本は、ホームページで「乗り継ぎ割引の廃止」を告知していますが、「先行事例をみながら各方面とも協議を続けていきたい」（「北国」2019.12.27）との姿勢もしめしています。

いっぽう、あいの風とやま鉄道は、乗り継ぎ割引を続けるかどうかは、「県の方針に従って対応する」（「北日本」2019.12.21）としていましたが12月26日、2020年度以降も継続することを表明しました。また、富山県は、通学定期に限り値上りの一部を補助する考えを表明しています。

公共交通をよくする富山の会は2018年3月19日、開業5年で激変緩和措置解除による運賃改定をおこなうことは、再検討するよう「提言」（※1）してきました。今回、乗り継ぎ割引廃止という事態にあたって、私たちの見解といくつかの提案をおこなうものです。

【1】乗り継ぎ割引が実施された背景—運賃上限制のもとで

北陸新幹線建設に伴いJR並行在来線は分離され、富山県内ではJR1社のネットワークから第3セクター鉄道とJR線に分離されました。さらに、県境で分断される各県単位の第3セクター鉄道運行を余儀なくされ、運賃も通算されなくなりました。

このようにして発足した第3セクター鉄道の運賃は、県や沿線自治体などの支援をもってしてもJR時代よりも高くなるうえに、JR線と第3セクター鉄道、第3セクター鉄道間を乗り継ぐ利用者は、鉄道会社ごとの運賃が併算されるため、激変緩和として接続する会社間で乗り継ぎ割引料金制度が実施（5年間）されることになりました。

鉄道運賃は、総括原価方式によって交通事業者に運賃を認可します。鉄道運賃は、鉄道事業法にもとづいて上限制（※2）という、認可運賃を上限にし、割引運賃の設定は自由におこなうことができます。この法律のもと乗り継ぎ割引が設定されました。

また、鉄道運賃が許可制であるのは、鉄道が地域独占という性格をもつことも多く、独占的運行から利用者を保護するという必要があるとされているからです。

【2】乗り継ぎ運賃制度の実際と利用者の声

複数の交通機関（交通企業体）に乗り継ぐ場合に併算運賃が高額になることから欧州では、ゾーン運賃制（※3）や、乗り継ぎに便利な1日フリーパスなどが導入されています。

日本でも、利用者間の公平とサービスの安定供給からさまざまな乗り継ぎ運賃制度が実施されています。国土交通省がまとめた併算運賃から割引をおこなう「乗継運賃制度」の実施状況（※4）によると、旅客の流動や利便性を勘案し、乗り継ぎ割引の活用は多岐に渡っています。鉄道相互間や鉄道とバスの普通・定期・回数券などの割引、JR線と大手民鉄では駅間や距離などによる併算運賃から一定額の値引き、ターミナル接続を対象に併算運賃からの割引などが実施されています。

今回、JR西日本の乗り継ぎ割引廃止は、報道されるかぎりでは、5年間の激変緩和期間という輸送契約が過ぎるから契約は終えるというものです。

JR西日本の普通運賃割引は、営業キロによって異なりますが、富山県内におけるJR

線とあいの風とやま鉄道間の乗り継ぎの実態はどのようなものであったのかなど、5年間の乗り継ぎ割引について何の検証もなく廃止を「宣言」するのでは、利用者・県民の納得と合意は得られないものと考えます。

実際、昨年、あいの風とやま鉄道利用促進協議会の中で、「特に高校生は代替手段がない。地域の思いに応えてほしい」（「北日本」2019.12.21）など切実な声があがっています。

〔3〕社会に、県民に、支えられる鉄道のために－提案－

乗り継ぎ割引を継続し、運賃のシームレス化をめざして

あいの風とやま鉄道は、2020年の運賃改定はおこなわないと表明していただけに、乗り継ぎ割引の廃止は、“突然の話”となって衝撃を呼んでいます。とりわけ、今回の乗り継ぎ割引廃止は、JR西日本の社会的責任が問われるとともに、並行在来線をJR経営から分離する国の運輸政策の欠陥もいっそう明らかになります。

このJR西日本とあいの風とやま鉄道との乗り継ぎ割引の廃止は、一地方に起きたことではありますが、乗り継ぎ割引制度の在り方として並行在来線を抱える各県に共通する課題であるとともに、全国的な課題としても問題を投げかけています。

（1）緊急的な対策について

当面の緊急な対策として、つぎのことに取り組むことを提案します。

- JR西日本は、あいの風とやま鉄道との乗り継ぎ割引を継続することです。
- JR西日本は、「先行事例をみながら各方面と協議を続けていきたい」ともしており、乗り継ぎ割引について全国の事例にも学び生かして拡充をはかることです。
- あいの風とやま鉄道は、現行の乗り継ぎ割引を継続することです。
- 富山県は、新潟県、長野県、石川県と乗り継ぎ割引に関する問題を共有しています。共同してJR西日本、JR東日本に乗り継ぎ割引の継続を働きかけることです。また、並行在来線鉄道事業者協議会が、各社に共通する課題として取り組むよう富山県とあいの風とやま鉄道は、積極的なイニシアチブを発揮することです。
- JR西日本に対して、「割安な回数券」を富山県知事が要望していると報道されています。しかし、全国的には乗り継ぎ割引の多様な形態があります。関係県と協力・共同し、より良き対策がたてられるよう取りかかることです。

（2）JRの社会的責任とのかかわりで検討される課題

鉄道運賃の上制限の仕組みによって、初乗り運賃や運賃・料金そのものについての考えも大きく変化しています。鉄道を将来にわたって維持可能にするために、「乗れば乗るほど割安感、お得感がある」運賃にすることも可能になっているからです。

JR西日本の「北陸おでかけパス」（JR西日本とあいの風とやま鉄道、IRいしかわ鉄道、えちごトキめき鉄道、のと鉄道）という1日乗り放題きっぷや、あいの風とやま鉄道の各種の企画きっぷは、この精神にそったものと考えられます。県・沿線自治体、あいの風とやま鉄道などとともに連携を強化してすすむのが、JR西日本の社会的役割として期待されるところです。

初乗り運賃の影響で乗り継ぐたびに料金が高くなります。初乗り運賃は、駅の建設費用や維持費、線路やトンネル、鉄橋などの施設にかかる固定費などコストに見合う料金を計算したものとされ、それが「初乗り運賃」に含まれるという考え方です。

高山線は、富山駅を発着の起点にしています。城端線・氷見線は、高岡駅から発着しています。初乗り運賃算定の考え方からすれば、応分の負担をあいの風とやま鉄道が担っているといっても言い過ぎにはあたらないものと思われまます。

J R西日本は、「地域との共生」を掲げ、「地域のみなさまとの対話や連携」を大事にしています。このCSR精神とも一致するのが乗り継ぎ割引の継続であるといえます。

また今回の乗り継ぎ割引廃止問題は、J R西日本の高山線、城端線、氷見線など枝線に対する認識も改めて問われることにもなっています。

(3) 運賃のシームレス化をめざして

(a) 地域経済成長の視点で運賃を考える

県民の移動が活発になり移動範囲が広がっていくことは、地域経済の発展にとって大きな要素になります。ところが、県民の産業と暮らしの基幹鉄道であるあいの風とやま鉄道やJ R線の運賃に割高感を抱かせることによって、移動（外出）区間が、狭められたり障害要因なれば、地域経済発展の障害的要因となりかねない問題をはらむこととなります。

総務省「家計調査」では、自家用車利用による交通費は増大しているものの、2019年第198国会（通常）提出の「平成30年度交通の動向」によれば、「家計は、公共交通への支出割合をほぼ一定」（2000年から2018年比較）で推移しています。生活交通である公共交通への依存は安定している状況であるといえます。

あいの風とやま鉄道は前述のように、「とやま1日乗り放題きっぷ」や「1日フリーきっぷ」、中学生対象の往復半額ホリデーきっぷ、I Rいしかわ鉄道、えちごトキめき鉄道との連携きっぷなどを販売しています。さらに、上限運賃の範囲内であれば各種割引運賃を実施する範囲を拡大することができます。この上限運賃制を活用し生かして、閑散時間や休祭日専用、春夏休みなどに割引感のあるきっぷで、利用者を掘り起こす積極的な展開も求められます。これらにJ R西日本が、加わって実施することも可能なわけで、高山線、城端線、氷見線の乗車人員を増やすことにつながるでしょう。

(b) 将来的にはゾーン運賃制の導入を

公共交通の利用者間の公平性が保たれ、交通機関の利用、移動が狭まることのないよう、地域的な一定範囲での参加事業者による連合体を設け、会社を乗り継いでも一定の運賃にするゾーン運賃制度は、運賃の単純化を図り事業者のコストも低減できるものとされています。このゾーン運賃制の導入について検討を開始することです。

以上、私たちの見解と提案をご検討され、乗り継ぎ割引運賃を継続されるとともに、利用しやすい運賃の在り方について展望されることを願うものです。

(※1)「運賃値上げについては、①現行運賃は激変緩和措置であり、開業5年経過後の運賃値上げは当然であるとして実施するのではなく、運賃値上げは再検討すること。②前項(第3章1-2)の乗客増加の政策などに取り組むこと。③車両更新や施設の充実、貨物線路使用料引き上げなど経営基盤強化に向けて「並行在来線鉄道事業者協議会」や関係道府県とともに国に働きかけること。④「経営安定基金」のあり方なども含めて市町村との協力体制を強化すること。⑤運賃値上げを前提としない「経営計画」の見直しに取りかかること。以上について早急に、あいの風とやま鉄道と県、関係自治体とが協議する場、利用者・住民の意見を聞く場を設定することを『提言』します。」

2018年3月の「提言」全文ー将来も維持可能なあいの風とやま鉄道に向けた未来戦略のためにーは、「公共交通をよくする富山の会」のホームページをご覧ください。

(アドレスは、<http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/>)

(※2) 鉄道事業法 (旅客の運賃及び料金)

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金(以下「旅客運賃等」という。)の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。3 鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。4 鉄道運送事業者は、特別車両料金その他の客車の特別な設備の利用についての料金その他の国土交通省令で定める旅客の料金を定めるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。5 国土交通大臣は、第三項の旅客運賃等又は前項の旅客の料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該鉄道運送事業者に対し、期限を定めてその旅客運賃等又は旅客の料金を変更すべきことを命ずることができる。一 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。二 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

(※3) ゾーン運賃制について

1つの地方や都市圏など一定の領域を複数のゾーンに分割し、移動の際に通過したゾーンの数によって徴収する運賃額を決める制度。多くの場合、複数の交通事業者の運輸サービスを乗り継いでも、移動の範囲が1つのゾーンの中に収まっていれば、初乗り運賃は一度しかからず、運賃額も一定である点が特徴となっている。ゾーンの分け方としては、地域中心となっている都市の市街地を核として同心円状に分ける方法や、連なる都市の都市圏ごとに分ける方法などがある。ヨーロッパでは交通事業者が連合体を組むことで、各地でゾーン運賃制度が導入されており、例えばドイツ北西部のライン＝ルール運輸連合は事業面積が富山県より若干広く、24の事業者が参加している。

(※4) 国土交通省ホームページの「鉄道の運賃・料金について」から。

(アドレスは http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000035.html)