

運賃と県境分離

岡本勝規
 (公共交通をよくする富山の会世話人)
 (富山商船高専国際流学科)

お話しする内容

- ✪ 経営分離による運賃面の弊害
- ✪ 県境分離による運賃面の弊害
- ✪ 世界の趨勢は運賃もバリアフリー

経営分離による運賃面の弊害

✪ これまで、経営分離後の並行在来線では
 必ず運賃が値上げされた

	しなの鉄道	いわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
運賃上昇率	平均1.24倍	平均1.58倍	平均1.37倍	平均1.28倍

北陸本線(富山県内区間)収支予測調査(第一次試算)報告書,平成20年5月 より引用

経営分離による運賃面の弊害

✪ 富山県の収支予測調査では運賃値上げも想定

検討ケース	運賃水準	乗客数	運行費用	人件費増減	設備費増減/償却費削減	人件費増減
① 基本ケース (業務執行あり)						
② 運賃1.25倍ケース	1.25倍	(同基準)	(同基準)	(同基準)	(同基準)	(同基準)
③ 運賃1.25倍ケース (10年目に全1.25倍に引き上げ)	1.25倍 (10年目)	(同基準)	(同基準)	(同基準)	(同基準)	(同基準)
④ 人件費削減ケース (減員20%)	(同基準)	(同基準)	(同基準)	削減	(同基準)	(同基準)
⑤ 運賃1.25倍・ 人件費削減ケース	1.25倍	(同基準)	(同基準)	削減	(同基準)	(同基準)

これまでの並行在来線
 でとられてきた措置を踏まえて、「収支均衡のためには運賃を1.25倍に」と例示

経営分離時に1.25倍に値上げすることに加え、10年後に更に1.25倍に運賃値上げを行うことも例示 (現行に比して10年後は1.5625倍)

北陸本線(富山県内区間)収支予測調査(第一次試算)報告書,平成20年5月,「A」ケースに基づく検討ケース,より一部転載

県境分離による運賃面の弊害

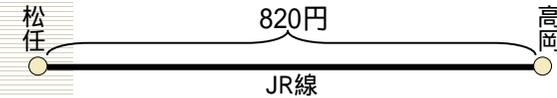
経営分離されれば、それだけで運賃が上がる！

更に

県境分離で初乗りが二重取りに！！

県境分離による運賃面の弊害 高岡から松任へ移動する場合

現状



経営分離かつ県境分離後 (並行在来線運営会社がJR運行時の運賃から値上げをしなかった場合)



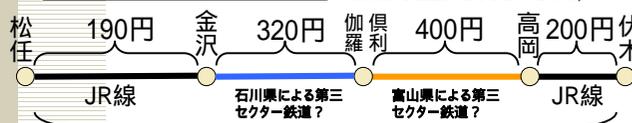
並行在来線運営会社が、各社1.25倍の運賃値上げを行った場合
190円 + 400円 + 500円 = 計1090円

県境分離による運賃面の弊害 伏木から松任へ移動する場合

現状



経営分離かつ県境分離後 (並行在来線運営会社がJR運行時の運賃から値上げをしなかった場合)



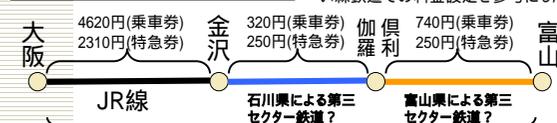
計1110円 並行在来線運営会社が、各社1.25倍の運賃値上げを行った場合
190円 + 400円 + 500円 + 200円 = 計1290円

県境分離による運賃面の弊害 大阪から富山へ移動する場合、通常期に自由席利用として試算

現状



経営分離かつ県境分離後 (並行在来線運営会社がJR運行時の運賃から値上げをしなかった場合、特急券料金は青い森鉄道での料金設定を参考にした)



計8490円 並行在来線運営会社が、各社1.25倍の運賃(乗車券料金)値上げを行った場合
6930円 + 650円 + 1170円 = 計8750円

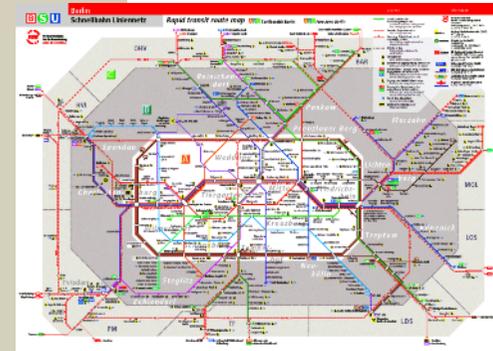
県境分離による運賃面の弊害

- 県境分離によって在来線利用者が利益を得ることはないむしろ不利益**
 県境分離は行政の都合であって利用者の都合と関係ない
 新幹線との競合上、並行在来線はより一層不利になる
 (新幹線は全てのJR路線と運賃の通算ができる)
- 県は交流人口の増加を今後の目標に掲げているが...**
 特急の乗り入れが実現しても

 運賃の障壁によって関西、中京方面から富山県内まで足を延ばす人は減るだろう

世界の趨勢は運賃もバリアフリー

ゾーン運賃制の例(ベルリン市)

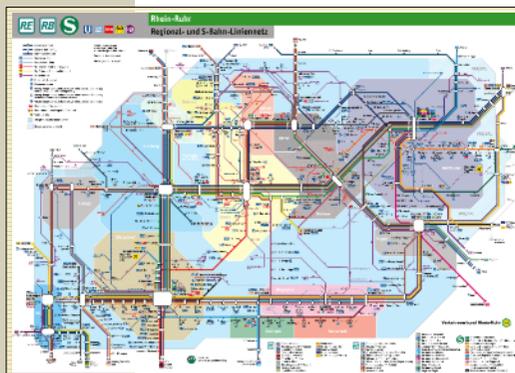


同一ゾーン内では、切符の有効時間内であれば何度乗り換えても均一料金
 ・国電、地下鉄、バス、路面電車のいずれも均一料金で相互乗り換え可能
 ・ゾーンをまたぐと料金が加算される

異なる運営会社の交通手段を乗り継いでも運賃は均一

世界の趨勢は運賃もバリアフリー

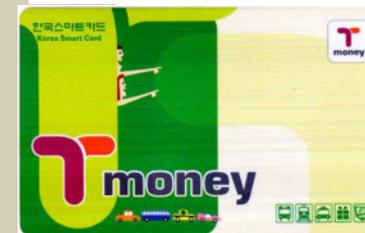
運輸連合の例(ライン＝ルール運輸連合)



事業面積: 5027.4 km²
 (富山県面積: 4247.5 km²)
 居住者数: 730万人
 (富山県人口: 109万6千人)
 年間利用者数: 10億人
 構成路線数: 984路線
 参加企業数: 24

世界の趨勢は運賃もバリアフリー

電子マネーによる運賃通算の例(ソウル市)



乗り換えでも運賃は乗車距離で通算
 ・地下鉄+バス、バス+バスを30分以内に乗り換える場合は、運賃は始発点からの通算乗車キロにより算出。
 ・10kmまで900ウォン、10kmをこえて5kmごとに100ウォン加算。
 ・乗り換えは5回まで。
様々な輸送手段と企業が参加
 ・地下鉄
 韓国鉄道公社・ソウルメトロ・ソウル特別市
 都市鉄道公社・仁川広域市地下鉄公社
 ・バス
 市バス・民営バス・コミュニティバス
 ・タクシー
 すべて民営

日本でも県境分離に一石を投じる出来事

・並行在来線を上下分離して引き続きJRが運営する例
(九州新幹線西九州ルート)



(<http://www.pref.saga.lg.jp/at-contents/kenseijoho/shinkansen/sansyakhongou0712.html>より転載)



経営分離・県境分離による運賃表の細分化は行われない

交通改善の取り組みで目指すべき事

三つの障壁を取り除く
路線の有無
接続(距離・時間)
運賃

- から へ目指すグレードを上げていく
- の運動は各地で活発だが、にはなかなか手が回っていない。
- 自家用車に対抗するにはの取り組みが何より重要

✳️ 県境分離によって、運賃表を細分化することは世界の趨勢に逆行している

ご清聴ありがとうございました