

地域活性化に向けた JR 常磐線特急料金制度に関する試案

大塚 良治^a

^a 湘北短期大学総合ビジネス・情報学科

【抄録】

本論の目的は、東日本旅客鉄道（JR 東日本）による常磐線特急料金変更の動機を解明し、同社の利益増加と地域活性化の両方を実現する方策を提示することである。常磐線特急料金変更は、割安な特急定期券の廃止を伴ったことから、沿線自治体および消費者の反発を招いた。JR 東日本は特急料金収入の増加を狙い、特急定期券の廃止を断行したが、特急定期券の復活こそが同社の利益増加と地域活性化につながる。政府は消費者保護を図るため、鉄道事業法を改正するとともに、鉄道事業者もステークホルダーと連携して魅力的な街づくりに向けて共働することが求められている。

【キーワード】

特急定期券 地域活性化 消費者

1. はじめに

2015年3月14日のJRグループダイヤ改正で、東日本旅客鉄道（JR 東日本）東北本線東京駅～上野駅間の「東北縦貫線」（通称：上野東京ライン）が開業し、常磐線列車の品川駅への乗り入れ（一部列車を除く）が開始される一方、常磐線特急の普通車自由席廃止と全車指定席化が断行された。それに伴い、常磐線特急の普通車指定席の利用については値下げになった一方、通勤利用などに広く利用されていた特別企画乗車券「定期券用月間料金券」「フレッシュひたち料金回数券」の発売が終了し、これらの利用者にとっては事実上の値上げとなった¹。

JR 東日本の特急全車指定席化は常磐線の実施前にも、高崎線特急「あかぎ」について実施された。2013年11月18日、グリーン車以外は全車自由席だった「あかぎ」に普通車指定席が設定されるとともに、同社のインターネット・携帯電話会員制予約サイト「えきねっと」でのチケットレスサービスを導入した。2014年3月15日には平日通勤・通学時間帯において「あかぎ」自由席を廃止し、全車指定席化の上「スワローあかぎ」と改称した。同時に「スワローあかぎ料金券」を導入した。同料金券は、事前に座席指定を受けずに乗車することもできるが、指定券を所持した旅客が現われた場合は座席を譲らなければならない、また50km以下ではB自由席特急券500円と比べて50%値上げの750円となった。高崎線平日通勤時間帯特急の全車指定席化以前にも、東北新幹線「はやぶさ」「はやて」、秋田新幹線「こまち」、東海道本線・伊東線・

<連絡先>

大塚 良治 r-otsuka@shohoku.ac.jp

伊豆急行線直通「スーパービュー踊り子」、成田空港アクセス特急「成田エクスプレス」、およびJR東日本・東武鉄道直通「日光」「きぬがわ」などは運行開始時から全車指定席である。

2017年3月4日のダイヤ改正では、平日の朝通勤時間帯に熊谷駅～上野駅間で「スワローあかぎ」の運行を開始するとともに、利用が減少していた特急「あかぎ10号」(新前橋17:34発)の廃止を断行するなどにより、平日の「あかぎ」をすべて「スワローあかぎ」に変更した。JR東日本による2017年3月ダイヤ改正に関するプレスリリースによると、「スワローあかぎ」への変更の目的を「通勤着席サービスの向上」としている。

JR東日本による特急全車指定席化は、割安な自由席選択の機会を奪うことにつながるばかりでなく、「定期券用月間料金金券」などの特急定期券の廃止または将来の特急定期券設定の機会を事実上閉ざすことにつながる。山梨県は、JR東日本に中央本線の特急定期券の導入を働きかけるため独自アンケートを行い、県内の高校生の多くが東京など首都圏の大学や専門学校に進学している実態を明らかにした。しかし、JR東日本は、特急定期券をつくるほどの需要は感じていないと回答し、中央本線の特急定期券設定は現在に至るまで実現するには至っていない²。中央本線では新型特急車両E353系の導入に伴い、特急「あずさ」「かいじ」の全車指定席化が断行される懸念もあり、これが断行されることになれば、当然のことではあるが、特急定期券の実現はますます困難になることは避けられない。

本論は、JR東日本による特急の全車指定席化に対する社会の反応、指定席化を進める同社の動機および法制度の問題点を解明した上で、常磐線特急料金の適正金額および鉄道事業者の利益確保と地域活性化の両方が実現する特急料金制度のあり方の提示を目的に、次の順序で議論を進める。

第2節で常磐線特急料金変更の反応と影響を概観した後、第3節でJR東日本が常磐線特急料金を変更した動機を探り、第4節でJR東日本が特急料金変更を行うことができた制度的要因について議論する。その上で、第5節では常磐線特急料金の適正金額について検討し、第6節で常磐線特急料金制度の仕組みと問題点について議論を深める。そして第7節では、地域活性化に向けた特急料金制度改善の必要性和地域との連携の方策について考察する。そして、第8節でまとめと今後の課題を述べる。

2. 常磐線特急料金変更の反応と影響

2015年3月14日の常磐線特急料金変更後、同線特急の乗車人員は減少した。『JR東日本会社要覧2016』によると、我孫子駅～土浦駅間の特急列車輸送量は2015年度下り1日当たり1万2,700人と、2014年度下り1日当たり1万2,900人と比較して、200人減少した。2013年度と2012年度も1万2,900人であり、特急料金制度変更後の実質初年度である2015年度になって特急の乗車人員が減少しているのである。

一方、「東北縦貫線」開業前後の常磐線主要駅の1日当たり乗車人員の推移は、土浦駅が2014年度1万5,928人から2015年度1万6,223人へ1.9%増、水戸駅が2014年度2万8,782人から2015年度2万9,767人へ3.4%増、そして勝田駅が2014年度1万2,656人から2015年度1万2,936人へ2.2%増などとなっている。これらのデータからは、常磐線列車の品川駅への乗り入れ開始により、「茨城県のイメージアップ(交流人口の拡大)」³が図られ、交流人口の拡大が一定程度実現したと解釈してよさそうであるが、それは普通列車の乗車人員増加で実現したと言える。

沿線自治体は特急料金制度の変更に対して懸念

地域活性化に向けたJR常磐線特急料金制度に関する試案

を表明し⁴、「定期券用月間料金券」および「フレッシュひたち料金回数券」の維持を要望している。

また、沿線住民も敏感に反応している⁵。常磐線特急の全車指定席化・特急料金の変更は、指定席利用の場合は値下げになったが、自由席を利用していた消費者にとっては値上げとなった。常磐線特急料金制度の変更方針が変更前に伝わると、消費者からも大きな反発が上がった。「常磐線特急定期、回数券、自由席をなくさないください。たくさんの家族を壊さないために。茨城・福島の活力を奪わないために。茨城は通勤圏!頑張れ常磐線!!」と題するキャンペーンが、インターネット署名サイト“Change.org”で展開されたのである⁶。

それでは、常磐線の特急料金制度が変更された結果、消費者にとってどれだけの負担増となったのだろうか。たとえば、上野駅～佐貫駅間47.7kmの場合、自由席特急料金は510円、「定期券用月間料金券」は1万5600円であったが、2015年3月14日以降は、指定席特急料金は750円（事前料金）に変更され、月20日往復利用する場合は3万円とほぼ倍額になってしまったのである。ただし、「えきねっと」チケットレス特急券では100円割引の

650円、月20日往復利用では2万6,000円となる。さらに、「えきねっと」チケットレス特急券の場合、1回の購入につき30ポイント（1ポイント＝2.5円）が付与され、月に1200ポイント（3000円相当）が貯まることから、実質的な1カ月の特急料金は2万3000円となり、「定期券用月間料金券」との差額は7400円にまで縮小する。

上野駅～佐貫駅間とほぼ同距離の他路線と月20日往復利用の場合で比較すると、西武新宿線西武新宿駅～本川越駅間47.5kmでは20,000円（1乗車500円）、小田急小田原線新宿駅～本厚木駅間45.4kmは22,800円で、常磐線特急との大差はない（表1を参照）。

しかし、自由席と比べて座席の指定を受ける手間が増え、値上げになった事実には変わりはない。さらに、常磐線特急では車内で特急券を購入した場合、260円の車内料金が加算される。たとえば、特急券を購入せずに、常磐線の特急通過駅や他路線の窓口のない駅（無人駅など）から東京近郊区間完結の乗車券で旅行を開始し、ホーム上または改札内に指定席券売機がない特急停車駅で特急に乗り換えようとする場合、当該乗車券は下車前途

表1 平日月20往復利用の首都圏主要区間の特急料金・ライナー料金*

	営業キロ	料金(円)
JR常磐線: 上野～佐貫	47.7	26,000
JR中央本線: 青梅線: 新宿～青梅**	45.7	20,400
JR東海道本線: 東京～藤沢**	51.1	20,400
西武新宿線: 西武新宿～本川越	47.5	20,000
小田急小田原線: 新宿～本厚木	45.4	22,800
京成本線: 京成上野～京成佐倉***	51.0	16,200
東武伊勢崎線: 浅草～久喜	47.7	20,400
東武東上本線: 池袋～東松山****	49.9	14,400
京急本線: 品川～横須賀中央	49.9	12,000

*着席保証列車のみを対象にしている。なお、ポイント割引は考慮しない。

**ライナー列車利用。

***朝上りはモーニングパス利用8,000円利用の前提で計算。

****夜下りの着席保証区間は池袋→ふじみ野間のみ。

無効のため、旅行開始後はルール上、特急券を乗車前に購入することができない問題もある。

このように、常磐線特急料金変更は大きな問題を抱えている。

3. 常磐線特急料金変更の動機

沿線自治体および住民の声を無視する形で、JR東日本が常磐線特急料金制度の変更を断行した動機はどのようなものなのだろうか。主に次の2点を挙げることができると考えられる。

- (1) 自由席特急券の改札に対応する車掌や上野駅・水戸駅（水戸駅の特急改札口は鹿島臨海鉄道へ委託）の特急改札口係員の要員削減
- (2) 100km 以内の普通列車グリーン料金がB自由席特急料金よりも高額である状況を是正し、普通列車グリーン車の利用促進を図ること（特に50km以下の区間で普通列車グリーン料金の割高感が目立っていた）

特急の乗車人員減少に伴い特急料金収入減が発生したとしても、車掌や特急改札口係員の要員削減によるコスト削減が特急料金収入減を上回った

り、普通列車グリーン車の利用が増加したりすれば、JR東日本にとっては増益となる。

それでは、常磐線特急の全車指定席化で収支はどのように変化したのであろうか。試算結果は表2の通りである。

表2の試算結果によると、全車指定席化により643,444円の減益となると推測される。自由席廃止による減収額を指定席の増収額と定期券および回数券廃止による値引き縮小で補いきれず、収入額が1,020,021円の減収となったことが大きな要因である。経費削減としては、車掌などの人件費削減と減価償却費削減額の合計は376,577円に留まり、結果として減益となったと推定される。単純計算ではあるが、年間往復で減益額は4.69億円に上る可能性がある。

このように、常磐線特急の全車指定席化は人件費および車両保有数削減による経費削減を、自由席廃止および指定席値下げによる減収額が上回っていると推定され、株主価値を毀損している懸念がある。また、たとえ全車指定席化によって費用削減が実現したとしても、特急乗車人員が減少したという事実は、特急料金を支払う意思のある旅客から料金を得るチャンスを相当程度失ったことを意味する。また、値上げで割高感が高まれば、

表2 上野～佐貫間下り1日当たり特急料金収入の比較

	①2015年3月改正前（スーパーひたち14本、フレッシュひたち23本）	②2015年3月改正後（ひたち、ときわ38本）	差（②-①）
自由席	8,576席（=2,688席+5,888席）×500円=4,288,000円	—	-4,288,000円
指定席	12,514席（=5,292席+7,222席）×1,010円=12,639,140円	21,660席×750円=16,245,000円	+3,605,860円
グリーン車	1,110席（=420席+690席）×1,500円=1,665,000円	1,140席×1,260円=1,436,400円	-228,600円
総提供座席数	22,200席	22,800席	+600席
乗車人員	12,900人	12,700人	-200人
乗車率	58.1%	55.7%	-2.4ポイント
総収入額	18,592,140円×58.1%=10,802,033円	17,681,400円×55.7%=9,848,540円	-953,493円
値引き減収額	自由席8,576席×30%×240円=617,472円*	22,800席×30%×100円=684,000円**	66,528円
収入額	10,184,561円	9,164,540円	-1,020,021円
人件費	時給3,537円***×37本×車掌3人+（時給3,537円×17時間×改札係5人）÷2=542,923円	時給3,537円×38本×車掌2人=268,812円	274,111円
減価償却費	1.7億円/両×171両÷耐用年数25年÷365日÷2=1,592,877円	1.7億円/両×160両÷耐用年数25年÷365日÷2=1,490,411円	102,466円
増益額	—	—	-643,444円

*「定期券用月間料金表」および「フレッシュひたち料金回数券」の利用率30%、1乗車割引額240円と前提し、算定。

**「えきねっとチケットレスサービス」の利用率30%と前提し、算定。

*** 同社平均年収712万円÷年間労働時間2,013時間=3,537円。平均年収は大坂【2016】、年間労働時間は東日本旅客鉄道【2016】の所定労働時間の加重平均の数字。

特急の魅力低下にもつながりかねない。

しかも、車掌要員削減は全車指定席化によらなくても可能である。大塚[2013]で提案したICカードによる自由席特急券システムの導入という方法がある。また、車内料金を事前料金よりも割高にすることで特急券を所持しない乗車を一定程度減らすことも可能であろう。車内料金を割高にすることでグリーン券の車内発券を抑制できることは、普通列車グリーン車で実証済みである。

なお、特急料金の変更で、特急料金(事前・駅購入)は普通列車グリーン料金(平日事前)と比べて、50km以下の区間で260円安(自由席特急料金との差)が20円安に、100km以下の区間で50円安(同)が20円高となり、普通列車グリーン料金の割高感の解消が実現している。

4. JR東日本による特急料金変更を後押しする制度的要因

一方、JR東日本による特急料金変更を後押しする要因のひとつとしては、在来線特急料金の変更が容易であることを挙げることができる。新幹線特急料金は「認可制」(鉄道事業法施行規則第32条第2項)であり変更の場合に審査があるのに対して、在来線特急料金は「届出制」(鉄道事業法第16条第4項)であり、審査がない。鉄道事業者にとって、在来線特急料金の変更は容易である。在来線特急料金に関する現行制度の下では、今後も消費者保護が後回しにされる懸念が拭えない。

在来線特急料金の規制が緩和された理由としては、特急利用は「ぜいたく品」であるため、消費者保護の必要性が、鉄道運賃および新幹線特急料金よりは低いとみなされているからだと考えられる。

鉄道運賃の値上げは通勤・通学などで日常的に鉄道を利用する消費者の家計に打撃を与えるもの

であるし、新幹線特急料金の値上げは時間差の観点で他の移動手段の選択肢が限られる新幹線の特性から消費者保護を図る必要性が認められる。

一方、在来線特急は、普通列車との時間差が新幹線ほどには大きくなく、普通列車利用という選択肢もあることから、特急利用は「ぜいたく品」であるとみなされがちである。例えば、常磐線上野駅～佐貫駅間の特急と普通の平日の時間差は、朝上りは0分、夜下りは15分程度であり、時間差が大きいとはいえない。

しかし、特急通勤・通学が広く定着している現状を認識することが必要である。例えば、四国旅客鉄道(JR四国)では特急と普通の時間差が大きく、中学生・高校生・大学生などによる特急通学が盛んである。また、西日本旅客鉄道(JR西日本)博多南線では、全列車が特急列車であるため、普通列車の選択肢がそもそもない。しかし、同線は新幹線車両による運行であるが在来線のため、特急料金は届出制である。鉄道事業者の裁量で在来線特急料金値上げが可能となっている現行制度を改め、消費者保護を図る必要がある。

5. 常磐線特急料金の適正金額

消費者は、速達性と快適性(=着席および居住性)によるメリットを得る対価として特急料金を支払うが、特急料金がこうしたメリットと釣り合わない場合、消費者に選ばれることは難しくなる。前述したように、常磐線の平日朝の通勤時間帯では、普通列車と所要時間が同じかまたは遅い特急があるが、速達の価値がない以上、特急料金が快適性の価値に見合うかどうか消費者にとって選択の判断基準となる。

本節では、大塚[2013]を引用しつつ、鉄道における顧客満足度向上と収益性向上を両立させるための方策として、特急や「通勤ライナー」の妥当

な料金水準を探ることとした⁷。

阿部他 [1987] は、東武東上本線をモデルケースとして、最ピーク時利用者も選択的に高サービスを利用できて、かつ事業者も増収増となる方策を提案するべく、客扱いの工夫、運行ダイヤの工夫、コスト分析などを行った上で、実際の利用者アンケートを通じて、利用者の着席に対する支払意思の金額を推定した⁸。

肥田野=篠原 [1990] も、通勤時における鉄道の質に対する利用者の支払意思額に関する利用者意識調査に基づいて、「ハイグレードカー（「通勤ライナー」）の導入にかかわる純便益の計測を主体別（利用者・事業者・社会）に行い、適切な料金を設定した場合には、こうしたサービスが独立採算であっても導入可能であることを示すと同時に、ハイグレードカーの導入が社会的にみて大きな効果をもつことを明らかにした」との結論を提示している。

本節では、「速達性と快適性（＝着席および居住性）によるメリットを得る対価として特急料金を支払う」という前提に立ち、特急料金（ライナー料金）が着席料金と速達料金により成り立っていることを理論的根拠とする。各路線の特急料金（ライナー料金）、最混雑区間一般列車混雑率、一般列車と「通勤ライナー」の時間差（短縮時分）を用いて、各路線の着席料金と速達料金を算定し、着席料金と速達料金の平均額を算出する。また、ある路線の特急列車や「通勤ライナー」の現状の着席料金・速達料金と平均額に基づく着席料金と速達料金を算定し、鉄道事業者の採算に及ぼす影響と、イールドマネジメントに基づいて最適な料金水準の調整により需要を喚起する方法を検討する。イールドマネジメントとは、非混雑時間帯にサービスを購入する意思を有する価格感応度の高い顧客が有利な価格で購入することができるようにする目的で、事業者が需要水準の予測値に従った価

格設定を行う手法を言う⁹。

まず、運賃・特急料金の算定式を確認する。

アメリカにおいて、公益事業の価格（公共料金）は、会計上の原価と資産価値を用いた、以下の期待収益計算式（1式）で決定される¹⁰。

$$\text{期待収益} = \text{営業費用} + \text{減価償却費} + \text{税金} + \text{資産利益率} \times \text{レートベース} \dots (1\text{式})$$

（1式）は、公共料金が一般に認められた会計原則に基づく総括原価で決定されていることが示唆されている¹¹。鉄道事業の採算性については、投資プロジェクトの期待キャッシュ・フローの現在価値から投資額を控除し、投資プロジェクトの余剰額を測定するコーポレート・ファイナンスの手法であるNPV法により判定することが望ましいが¹²、この余剰額の大きさは運賃・料金設定に大きく依存するのである。

日本では、鉄道事業者は、上限運賃を計算し、国土交通大臣の認可を受けなければならない（鉄道事業法第16条第1項）。国土交通大臣は、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、上限運賃の認可をしなければならない（同第2項）。在来線特急料金は届出制となっている（同第4項）が、新幹線特急料金は認可制である（鉄道事業法施行規則第32条）。

まず、特急（ライナー）料金は、着席料金と速達料金により成り立っていることを（2式）で表す。

$$\text{理論料金（＝期待収益）} = \text{着席料金} + \text{速達料金} \dots (2\text{式})$$

次に着席料金・速達料金をそれぞれ算定するための考え方を表現するための定式化を試みる。特急料金は混雑による苦痛を回避するサービス提供

への対価であるとの前提に立って、以下の(3式)を設定する。

$$\text{理論料金} = \text{苦痛度数} / \text{分} \times \text{苦痛時分回避料金} / \text{分} \cdots (3\text{式})$$

以下の式では、苦痛時分回避料金/分をXで示すことにする。

混雑による苦痛は、混雑率および所要時分が増えるにつれて増大すると仮定する。本書では、苦痛を数値化した値を「苦痛度数」と名付ける。苦痛度数は、一般列車最混雑時間帯混雑率と一般列車最速所要時分を掛け合わせた値とし、以下の(4式)で示される。

$$\text{苦痛度数} / \text{分} = \text{一般列車最混雑時間帯混雑率} \times \text{一般列車最速所要時分} \cdots (4\text{式})$$

(4式)で一般列車最混雑時間帯混雑率を用いるのは、最混雑時間帯に「通勤ライナー」(有料特急含む、以下同じ)への需要が最も高まるはずであり、鉄道事業者も最も収益性が高くなると考えられる最混雑時間帯に「通勤ライナー」を運行するとの前提に立つからである。

「通勤ライナー」は、移動時間の短縮を目的に利用される場合も多い。「通勤ライナー」利用による短縮時分を次の(5式)として定式化する。

$$\text{短縮時分} = \text{ライナー所要時分} - \text{一般列車最速時分} \cdots (5\text{式})$$

着席料金は、「通勤ライナー」の乗車に対して支払われる料金である。したがって、「通勤ライナー」の着席料金は、「通勤ライナー」の乗車時間、すなわち「通勤ライナー」の所要時分の間苦痛(=同

じ時間一般列車に乗車した場合の混雑)を回避できることに対して支払われるものと考え、以下の(6式)を立てる。

$$\text{着席料金} = \text{一般列車乗車率} \times \text{ライナー所要時分} \times X \cdots (6\text{式})$$

また、(5式)で求めた短縮時分は、「通勤ライナー」利用による速達時分であり、以下の(7式)における速達料金の算定に用いる。つまり、短縮された時間だけ混雑による苦痛を回避できることに対して支払う料金と考えるのである。

$$\text{速達料金} = \text{一般列車乗車率} \times \text{短縮時分} \times X \cdots (7\text{式})$$

(5式)における一般列車最速時分を左辺に移項し、さらに短縮時分を右辺に移項すると、次の(8式)のように、一般列車最速時分は、ライナー所要時分と短縮時分の合計であることが分かる。

$$\text{一般列車最速所要時分} = \text{ライナー所要時分} + \text{短縮時分} \cdots (8\text{式})$$

そして、(2式)の右辺第1項に(6式)を、(2式)の右辺第2項に(7式)を代入すると、以下の(9式)が得られる。

$$\text{理論料金} = (\text{一般列車乗車率} \times \text{ライナー所要時分} \times X) + (\text{一般列車乗車率} \times \text{短縮時分} \times X) \cdots (9\text{式})$$

(9式)をまとめると、以下の(10式)となる。

$$\text{理論料金} = \text{一般列車乗車率} \times (\text{ライナー所要時分} + \text{短縮時分}) \times X \cdots (10\text{式})$$

(10式)に基づいて首都圏、名古屋圏、関西圏の最混雑時間帯における主要区間の着席料金と速達料金を、そして(4式)に基づいて首都圏、名古屋圏、関西圏の主要区間の苦痛度数を計算した結果を表3で示す。

表3の計算結果によると、苦痛時分回避料金/分(1分当たりの特急料金・ライナー料金)は平均8.06円であることが分かった。そして例えば、小田急小田原線町田→新宿間の着席料金は345.26円、速達料金は64.74円であることが明らかとなった。この苦痛時分回避料金/分は、鉄道事業者が「通勤ライナー」を一般列車とは別建てで運行することに対する対価として、利用者に課す料金であると言える。混雑率が変化すると、苦痛時分回避料金/分は変化するが、着席料金と速達料金は変化しない。各社が設定しているライナー料金は混雑率の変化に対応せず、原則として全時間帯で同一料金を課しているからである。

「通勤ライナー」への需要は最混雑時間帯に最も高まるはずであり、鉄道事業者も最も収益性が高くなると考えられる最混雑時間帯に「通勤ライナー」を運行するのが通常であるが、実際には、

多くの鉄道事業者は有料特急を通勤・通学時間帯にも運行することで、通勤・通学利用にしているのが現状であり、閑散時間帯にも観光や出張等の需要を見込んで有料特急を運行している場合が多い。しかし(10式)によると、混雑率が低くなると、苦痛時分回避料金/分は高くなってしまふ。混雑率が低くなれば、着席を求めて「通勤ライナー」を利用する旅客は少なくなるのが通常であるので、料金を安くして需要喚起を図るイールドマネジメントを実施することが妥当である。しかし実際には、鉄道事業者にはイールドマネジメントがほとんど浸透していないことから、時間帯ごとに特急(ライナー)料金を変える実務は一部の例外を除いてほとんど実施されていないのが現状である。

上記のモデル式に基づく表3の計算結果によると、1分当たりの特急料金(=苦痛時分回避料金)は8.06円であるので、平日朝の常磐線佐貫駅→上野駅間の所要時間51分と混雑率162%を乗じると、理論的特急料金は665.92円という結果となる。常磐線の平日朝は速達の価値はゼロであるが、混雑率が極めて高いことから着席の価値が非常に高

表3 平日朝時間帯における各路線別通勤ライナーの着席料金と速達料金(混雑率:国土交通省公表データ2015年度分)

	ライナー料金	着席価値				速達価値				苦痛度数
		一般列車混雑率	特急所要時分	苦痛時分回避料金/分	着席料金	一般列車混雑率	短縮時分	苦痛時分回避料金/分	速達料金	
小田急小田原線 町田→新宿	410	191%	32	5.65	345.26	191%	6	5.65	64.74	72.58
西武池袋線 所沢→池袋	400	159%	23	8.98	328.57	159%	5	8.98	71.43	44.52
西武新宿線 所沢→高田馬場	400	156%	32	7.12	355.56	156%	4	7.12	44.44	56.16
東武伊勢崎線 春日部→北千住	510	150%	23	10.97	378.39	150%	8	10.97	131.61	46.50
東武東上本線 ふじみ野→池袋	310	138%	22	8.64	262.31	138%	4	8.64	47.69	35.88
京急本線 上大岡→品川	300	145%	35	5.44	276.32	145%	3	5.44	23.68	55.10
京成本線 京成船橋→日暮里*	410	132%	26	11.09	380.71	132%	2	11.09	29.29	36.96
JR常磐線 佐貫→上野	750	162%	51	9.08	750.00	162%	0	9.08	0.00	82.62
JR総武本線 千葉→東京(NEX指定席)	1,270	180%	40	17.64	1,270.00	180%	0	17.64	0.00	72.00
JR東北本線 浦和→上野**	750	177%	21	22.30	828.95	177%	-2	22.30	-78.95	33.63
近鉄奈良線 生駒→鶴橋	510	137%	16	23.27	510.00	137%	0	23.27	0.00	21.92
近鉄京都線 高の原→京都	510	124%	29	11.12	399.73	124%	8	11.12	110.27	45.88
近鉄大阪線 大和高田→鶴橋	510	131%	23	16.22	488.75	131%	1	16.22	21.25	31.44
近鉄南大阪線 古市→大阪阿部野橋	510	128%	17	19.92	433.50	128%	3	19.92	76.50	25.60
近鉄名古屋線 桑名→近鉄名古屋	510	133%	18	15.98	382.50	133%	6	15.98	127.50	31.92
平均	335			8.06	307.94			8.06	27.89	

*京成本線の混雑率は、大神宮下→京成船橋のデータ。

**JR東北本線の混雑率は、京浜東北線川口→赤羽のデータ。

くることが分かる。理論的特急料金を考慮した特急定期券・回数券の発売をすることにより、JR東日本も増収を確保することが可能となるだろう。従来の特急定期券・回数券は安すぎたと言えるかもしれない。鉄道事業者が収益を確保する上で、理論料金を目安にすることは有用であると考えられる。

6. 常磐線特急特急料金の制度上の仕組みと問題点

本節では、常磐線特急特急料金の制度上の仕組みと問題点について検討する。JRの特急料金は、指定席が基本で、グリーン席または自由席の場合は指定席特急料金から520円（通常期）を差し引いた金額で発売される。JR東日本旅客営業規則第125条および同条1項口（イ）a(a) および同bは

次のように規定している。

JR東日本旅客営業規則第125条 大人急行料金は、次の各号に定めるとおりとする。

同第125条1項口（イ）a(a) 次表に定める料金とする。ただし、第57条の3第1項第1号の規定（グリーン車指定席、寝台又はコンパートメント個室と同時に指定席特急券を発売する場合）¹³により発売するものにあつては、同表に定める料金から200円を、同条第3項の規定により発売するものにあつては、同表に定める料金から520円をそれぞれ低減した額とし、また、同条第1項第2号の規定により発売するものにあつては、同表に定める料金に200円を加算した額とする。

営業キロ 地帯	50キロ メートル まで	100キロ メートル まで	150キロ メートル まで	200キロ メートル まで	300キロ メートル まで	400キロ メートル まで	600キロ メートル まで	601キロ メートル まで
料金	1,270円	1,700円	2,350円	2,680円	2,900円	3,110円	3,430円	3,760円

同第125条1項口（イ）b 立席特急料金及び自由席特急料金 aの（a）の表に定める料金から520円を低減した額とする。

グリーン車利用の場合は、指定席特急料金から520円を差し引いた金額にグリーン料金が加算された金額での発売となる。自由席利用の場合は指定席特急料金から520円を差し引いた金額で発売される。

上記の規定を式で表すと、以下の通りとなる。

JR自由席特急料金 = JR指定席特急料金 - 指定席料金・・・(11式)

これを指定席特急料金について変形すると、(12式) が得られる。

JR指定席特急料金 = JR自由席特急料金 + 指定席料金・・・(12式)

一方、常磐線特急は全車指定席となって、普通車指定席利用については値下げされた。常磐線特急では、普通車の場合、自由席特急券は発売されないものの、グリーン車利用の場合は自由席特急料金と同額となる。つまり、(11式)の特急料金にグリーン料金を加算した金額で発売される。(11式)によると、制度上、常磐線特急においても、自由席特急料金の算定方法が廃止されたものではないと解釈するのが妥当である。

それでは、JR東日本が常磐線特急に係る自由席特急券の発売を行わない根拠はどのようなもの

営業キロ地帯	50キロメートルまで	100キロメートルまで	150キロメートルまで	200キロメートルまで	300キロメートルまで
料金	750円	1,000円	1,550円	2,200円	2,500円

か。同社の旅客営業規則第125条1項口(ハ)b(a)は次のように規定している。

旅客が列車に乗車する前に発売する指定席特急券に適用する指定席特急料金

次表に定める料金とする。ただし、第57条の3第3項の規定により発売するものにあつては同表に定める料金から520円を低減した額とする。

つまり、自由席特急料金に関する規定はないので、自由席特急券の発売はできないが、グリーン車を利用する場合は、上表の特急料金から520円減額した金額にグリーン料金を加算した金額で発売することが規定されているのである。

例えば、上野駅～佐貫駅間47.7kmでは、指定席特急料金は750円、グリーン特急料金は1,260円である。

グリーン特急料金は、以下の式で求める。

グリーン特急料金 = JR指定席特急料金 - 指定席料金 + 特急特別車両料金・・・(13式)

上野駅～佐貫駅間47.7kmの特急グリーン車利用の場合、特急料金は230円、特急特別車両料金は1,030円、合計1,260円で発売される。

JR東日本旅客営業規則上、常磐線の50kmまでの区間の特急料金は230円であることになる。しかし、普通列車グリーン車に料金を合わせようとしたために、50kmまでの区間の特急料金と指定席料金のバランスが歪になってしまったことは否

めない。消費者不在の料金制度は改める必要があるのではないだろうか。

7. 地域活性化に向けた特急料金制度改善の必要性と地域との連携

通勤・通学において、在来線有料特急の利用は全国的に広く定着している。また、地方創生を実現する上でも、郊外・地方の活性化は重要な課題である。合理的な料金かつ一定の速達性を兼ね備えた有料特急や「通勤ライナー」の運行を増やすことで、自然豊かな郊外への移住を促進することが可能となる。すでに、他自治体からの移住者を対象に、通勤地への特急料金補助を導入する自治体も現れている¹⁴。

特急定期券が設定されていれば、自治体や企業も特急料金への補助を行いやすい。特急定期券を設定するためには、自由席が連結されていることが必要である。指定された列車の号車・座席を毎日利用できる「マイシート定期券」などの指定席定期券もあるが、退勤時間が変動する仕事に従事している勤労者には利用が難しい。退勤時間にフレキシブルに対応できる自由席特急定期券の設定が、特急通勤促進のために是非とも必要である。

現行の鉄道事業法では、在来線有料特急の料金変更については鉄道事業者の届出のみ行えるため、消費者保護の点で大きな問題がある。少子化で沿線人口が減ると予想される中で、鉄道事業者は、料金収入の確保を拡大させる動きを見せている。しかし、消費者にとって使いにくい料金体系は、有料特急離れを助長する危険性をはらんでいる。

一方、沿線自治体も街の魅力を高め、特急停車

本数増加などで選ばれる都市となるよう取り組む必要が今後ますます重要になることは間違いない(図1)。常磐線では、2005年7月9日ダイヤ改正で松戸駅と我孫子駅の特急停車が廃止されて柏駅停車に一本化された。特に、我孫子駅は同日から運行開始となった特別快速も通過となっている。さらに2015年3月14日ダイヤ改正で取手駅が特急通過駅に転落した。

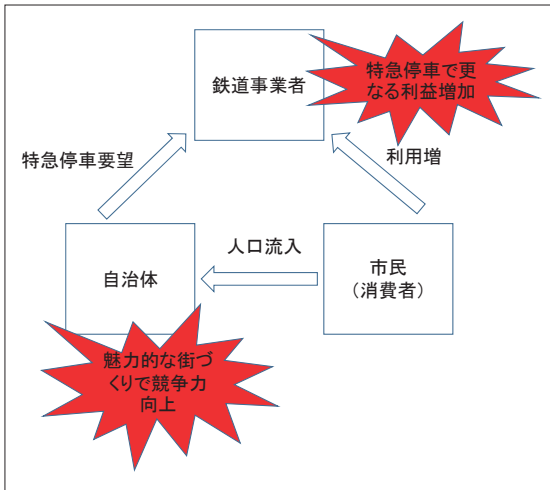


図1 鉄道事業者・自治体・市民の協働による鉄道・地域発展への道筋

鉄道沿線の地域にとって、有料特急や「通勤ライナー」の停車駅であるか否かは、街の魅力度を決める一つの要因となる¹⁵。

神奈川県海老名市は、小田急小田原線特急の海老名駅停車を目指して要望活動を続けるとともに、競争力を高めるための街づくりを進めた。今後は、都市の競争力向上に特急停車が貢献することが期待される。海老名市の事例は、有料特急や「通勤ライナー」の停車駅でない地域が、停車駅への昇格を目標に据えることで、街の活性化へつなげられる可能性を示している。

鉄道事業者は自治体と連携しつつ鉄道サービスを磨き上げるとともに、自治体も特急停車駅昇格を目指して鉄道事業者および市民と連携して街の活性化に取り組むことで、鉄道と地域がともに発展する関係を構築することができるのである。

JR東日本は常磐線特急の自由席ならびに特急定期券・回数券を復活させることで、沿線自治体の活性化に協力する必要がある。利用しやすい特急料金制度とすることで、沿線が活性化すれば、特急乗車人員も増えて、中長期的な増収を図ることが可能となると考えられる。本論では、自由席特急料金および特急定期券・回数券の設定など特急料金制度の改善により、地域活性化が実現することを改めて強調するものである。

8. まとめ

本論では、第2節で常磐線特急料金変更の反応と影響を概観した後、第3節でJR東日本が常磐線特急料金を変更した動機を探り、第4節でJR東日本が特急料金変更を行うことができた制度的要因について議論した。その上で、第5節では常磐線特急料金の適正金額について検討し、第6節で常磐線特急料金の制度上の仕組みと問題点について議論を深めた。そして第7節では、地域活性化に向けた特急料金制度改善の必要性と地域との連携の方策について考察した。

本論では、常磐線特急料金に変更され、同線特急の乗車人員が減少し、減益となっている可能性があることを明らかにした。この料金変更は、沿線自治体の反発を招き、鉄道事業者と沿線自治体の関係を危うくさせた。鉄道は利用者(顧客)があって、成り立つ事業であることは論を待たない。しかし、JR東日本が取り組んでいることは、オペレーションの効率化すなわち費用削減の先行であり、そこには消費者・顧客の視点が決定的に欠

けていることを自覚しなければならない。料金制度を自分たちの都合のよい形態へ変更したとしても、客離れを引き起こしては、費用削減の効果を越えた減収・減益となる恐れがある。ここは、「顧客あつての会社・事業」であるとの原点に立ち返り、消費者・顧客から選ばれる特急料金制度へと見直す英断が求められる。

法制度の不備も改める必要がある。現行の鉄道事業法では、在来線特急の料金変更については鉄道事業者の届出のみ行えるため、消費者保護の点で大きな問題がある。少子化で沿線人口が減ると予想される中で、鉄道事業者は、料金収入の確保を拡大させる動きを見せている。しかし、消費者にとって使いにくい料金体系では、有料特急離れを助長する危険性をはらんでいることを鉄道事業者は肝に銘じるべきであろう。

そして、地域も鉄道事業者への要望を行うだけでなく、街の魅力を高め、鉄道事業者の意欲を引き出す取り組みが求められる。また、特急停車本数削減などの「不利益」が断行されることがわかった時点で、鉄道事業者に申し入れを行うとともに、都市の競争力を高める不断努力が欠かせない。

常磐線特急料金制度の変更は、沿線自治体および住民に大きな波紋を及ぼした。JR東日本は地域社会に重要な役割を果たしていることを自覚し、消費者・顧客を尊重する経営姿勢を維持する必要がある。そして、投資家も社会に不利益を及ぼす企業行動にしっかりと目を向け、投資行動により選別することでよりよい社会づくりに貢献

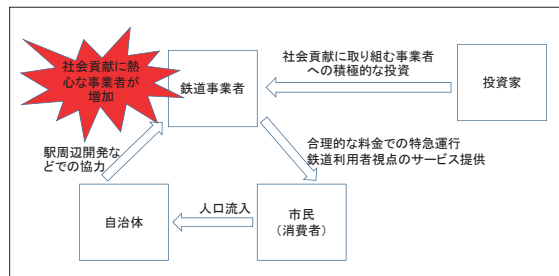


図2 鉄道事業者・自治体・市民の協働による鉄道・地域発展への道筋

参考文献

- Collins, D.W., W.B. Johnson, and H.F. Mittelstaedt [2012], *Financial Reporting & Analysis 5th Edition*, McGraw-Hill, 2012.
- Brockett, A.M., and Z. Rezaee [2012], *Corporate Sustainability Integrating Performance and Reporting*, Wiley, 2012.
- Damodaran, A. [2002], *Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset*, John Wiley & Sons, 2002.
- Kimes, S.E. [2000], "A Strategic Approach To Yield Management," in Ingold, A., McMahon-Beattie, and A.I. Yeoman [2000], *Yield Management*, South-Western, 2000.
- Watts, R.L. and J.L. Zimmerman [1986], *Positive Accounting Theory*, Prentice-Hall, 1986 (須田一幸訳『実証理論としての会計学』白桃書房、1991年).
- 阿部等他 [1987] 「大都市放射型鉄道の朝ピークにおける高サービス提供の可能性」『土木学会第42回年次学術講演会資料』IV-125、1987年9月。
- 阿部等 [1987] 『鉄道の運賃とサービス水準の関係に関する基礎的研究—東武東上線ピーク時をケーススタディとして—』東京大学大学院工学系研究科修士論文、1987年3月。
- 大坂直樹 [2016] 「鉄道事業を営む203社『平均年収』ランキングトップは1000万円超、JRや大手私鉄は？」『東洋経済オンライン』2016年7月13日。
<http://toyokeizai.net/articles/amp/126500>
- 大塚良治 [2011] 「通勤輸送向け着席保証列車の可能性—企業価値向上と利用客の満足度向上の両立に向けて—」『湘北紀要』第32号、2011年3月。
- 大塚良治 [2013] 『「通勤ライナー」はなぜ乗客にも鉄道会社にも得なのか』東京堂出版、2013年。
- 大塚良治 [2015] 「徹底比較! 私鉄各社『通勤ライナー』の実力 攻める小田急、京急は朝上り列車を新設」『東洋経済オンライン』2015年9月10日。
<http://toyokeizai.net/articles/-/83417>
- 大塚良治 [2016] 「沿線人口にも影響? 特急料金値上げの波紋 利用者数減少で自治体が人口流出懸念」『東洋経済オンライン』2016年10月1日。
<http://toyokeizai.net/articles/-/138163>
- 斎藤幹雄 「『通勤ライナー』～その生い立ちと現状」『鉄道ピクトリアル』No.747 (2004年7月号)、2004年6月。
- 東日本旅客鉄道労働組合 [2015] 『労働条件改善の

あゆみ 2015』東日本旅客鉄道労働組合、2015年6月。

肥田野登 = 篠原穰 [1990]「鉄道サービスの質的評価に基づいた都市通勤輸送におけるハイグレードカーの導入可能性に関する研究」『土木学会論文集』第413号Ⅳ-12、1987年9月。

注

- 1 大塚 [2016]、1頁。
- 2 『朝日新聞デジタル』2010年11月18日付。
<http://www.asahi.com/airtravel/TKY201011170421.html?ref=reca>
- 3 茨城県企画課提供資料より。
- 4 水戸市市長公室交通政策課は筆者による聞き取り調査に対して、「通勤・通学に要する経費の大幅な負担増が本市の居住地としての魅力低下を招き、通勤・通学の経済的負担の少ない東京方面への人口流出が起り得る」と特急料金値上げによる人口減少への懸念を隠すことはなかった。さらに特急乗車人員についても「高速バスの輸送量の実績なども参照しながら、今後注視してまいりたい」と、高速バスへの利用の転移を発生させる可能性を視野に入れていることを明かす。
- 5 筆者の聞き取り調査に対して、龍ヶ崎市在住の40代男性会社員は、以前は『定期券用月間料金券』を購入し、佐貫駅～上野駅間を特急『フレッシュひたち』で移動していたが、上野から1時間程度の駅では常磐線の特急利用の魅力が全くなかったと指摘し、『定期券用月間料金券』の廃止に伴い、特急利用を止めたことを明かした。さらに、普通列車グリーン車の利用についても聞き取りしたところ、割高で、メリットを見いだせず、普通列車グリーン車も利用していない旨回答している。
- 6 茨城は通勤圏！頑張れ常磐線！！「常磐線特急定期、回数券、自由席をなくさないでください。たくさんの家族を壊さないために。茨城・福島を奪わないために。」『Change.org』
<https://www.change.org/p/%E6%9D%B1%E6%97%A5%E6%9C%AC%E6%97%85%E5%AE%A2%E9%89%84%E9%81%93-jr%E6%9D%B1%E6%97%A5%E6%9C%AC-%E5%B8%B8%E7%A3%90%E7>

- B7% 9A% E7% 89% B9% E6% 80% A5% E5% AE% 9A% E6% 9C% 9F-% E5% 9B% 9E% E6% 95% B0% E5% 88% B8-% E8% 87% AA% E7% 94% B1% E5% B8% AD% E3% 82% 92% E3% 81% AA% E3% 81% 8F% E3% 81% 95% E3% 81% AA% E3% 81% 84% E3% 81% A7% E3% 81% 8F% E3% 81% A0% E3% 81% 95% E3% 81% 84% E3% 81% 9F% E3% 81% 8F% E3% 81% 95% E3% 82% 93% E3% 81% AE% E5% AE% B6% E6% 97% 8F% E3% 82% 92% E5% A3% 8A% E3% 81% 95% E3% 81% AA% E3% 81% 84% E3% 81% 9F% E3% 82% 81% E3% 81% AB-% E8% 8C% A8% E5% 9F% 8E-% E7% A6% 8F% E5% B3% B6% E3% 81% AE% E6% B4% BB% E5% 8A% 9B% E3% 82% 92% E5% A5% AA% E3% 82% 8F% E3% 81% AA% E3% 81% 84% E3% 81% 9F% E3% 82% 81% AB
- 7 以下の議論は、大塚 [2013] を一部修正の上、依拠する。
- 8 阿部 [1987]、281頁。また、142-143頁も参照のこと。
- 9 Kimes [2000]、p.4.
- 10 Collins, et al. [2012]、p.401.
- 11 Watts=Zimmerman [1986]、p.231。（邦訳244頁）
- 12 Damodaran [2002]、p.865.
- 13 JR 東日本旅客営業規則第57条の3第3項 第63条第1項の規定により指定席特別車両券（A）、寝台券又はコンパートメント券と同時に指定席特急券を発売する場合（特別車両の座席、寝台又はコンパートメント個室を使用する区間と特別急行列車の利用区間が異なる場合を含む。）は、特定の特別急行料金によつて指定席特急券を発売する。
- 14 千葉県いすみ市、新潟県南魚沼郡湯沢町、兵庫県篠山市、佐賀県佐賀市などで実施されている。
- 15 大塚 [2015]。

The Tentative Proposal of the Limited Express Charge System on the Joban Line for Regional Activation

Ryoji OTSUKA

[abstract]

The purpose of this paper presents to ways to realize increasing profit for East Japan Railway Company (JR East) and regional activation based on finding out JR East's motive of changing the limited express charge system on the Joban line. Changing the limited express charge system on the Joban line cause harsh criticism from autonomous communities and consumers along the Joban line. Because JR East abolished the cheaper limited express pass. JR East wanted to increase revenue of the limited express charges, so abolished the cheaper limited express pass. But reviving this pass lead increasing JR East profit and regional activation. And the central government must alter the Railway Business Act to protect autonomous communities and consumers along the Joban line, and the railway company and stakeholders must work together with realizing the attractive town along the Joban line.

[key words]

limited express pass, regional activation, consumer