

新幹線乗継割引制度の乗継条件に関する一考察

A Study of the conditions For Use of the Shinkansen Discount System.

佐藤 勝治
Katsuji Sato

はじめに

東海道新幹線が開業して46余年。現在の新幹線網は、JR東海の東海道新幹線、JR西日本の山陽新幹線をはじめ、JR東日本が東北・上越・北陸（長野）新幹線⁽¹⁾、JR九州が九州新幹線を運行し、将来青函トンネルを経て北海道への建設が続いている。

さて東海道新幹線（東京～大阪間）の建設意図は、第一に線路容量が限界となっていた東海道本線の別線増であり、第二には高速運行による目的地への速達性向上であった。しかし、新幹線開業前には乗り換え不要で目的地へ到達可能だった地域であっても、新幹線開業後は、「東京～新大阪間を新幹線、それ以遠を在来線に乗り継いで」乗車することを強制されたため、乗り換えの必要が生じたばかりでなく、料金も二重負担となってしまった。そのため、料金負担軽減と新幹線への乗車シフトを目的として、1965（昭和40）年11月から新幹線乗継割引制度が始まったのであった。しかし、運行列車の変遷、廃止等によって新幹線乗継割引制度の矛盾、陳腐化も明らかになってきた。

そこで、本稿では新幹線乗継割引制度に限定し、制度の歴史的背景や運用方法について探求し、特に先乗列車が「在来線である場合」の乗継割引適用方法における「乗継適用期間」についての合理性を論じてみたい。

なお、旅客営業規則・基準規程については、2010（平成22）年10月現行のものを使用している。（東北新幹線「八戸～新青森間」、九州新幹線「博多～新八代間」開業前であることをお断りしておく）

第一章 東海道新幹線開業

1. 東海道新幹線開業と在来線優等列車体系の変化

1964（昭和39）年10月1日、東京～新大阪間に東海道新幹線が開業した。専用複線の高速鉄道を建設する国家プロジェクトの完成は、まさに高度経済成長の象徴的出来事であった。また、鉄道の常識を超越した時速200キロ以上の高速運行という技術力の粋を結集した世界まれにみる鉄道システムであった。

また、これまでの貨客混在の在来線（新幹線以外の路線を「在来線」と称して区別した）とは異なり、特急専用線路を使用した画期的なシステムの誕生でもあった。

東京～新大阪間を直通する列車は、超特急「ひかり号」が14往復、特急と称した「こだま号」が12