

〈要約〉

特別車両（グリーン）料金再考についての一考察

A study of the reconsideration of the special seat “Green Car” fare

佐藤 勝治
Katsuji Sato

日本国有鉄道（国鉄）の特別車両料金（以下はグリーン料金と表記する）は、1969（昭和44）年5月10日、運賃計算制度が等級制からモノクラス制へ移行された際、特別車両（旧1等車から改称）を利用する料金として創設されたものである。創設当初は、運賃の性格が色濃く残る制度であったが、1974（昭和49）年10月1日、優等座席サービスの提供に対する対価料金として抜本的に改定され、現在に至っている。

本稿では、グリーン料金制度の創設・改定経緯を振り返るとともに現状を考察し、さらに料金を適用する際の算定基準を「距離制」から「時間制」へ改変可能かも併せて考察したところである。

まず第1章、第2章においては、等級制運賃計算制度および新・旧グリーン料金制度の創設・改定経緯、特に第1章では「異級乗車」時の適用方法、第2章では旧グリーン料金制度の運賃的性格が残存する問題点を中心に考察している。

第3章では、現行の料金制度（距離制）についての現状を考察しつつ、高速鉄道網の発達による新幹線と在来線の表定速度差に着目して、現行の「新・在」同一料金制から「新幹線・在来線用区分」の設定試案を提示し、その経緯を解説した。

最後に第4章では、車両性能の向上、路盤改良等によって、乗車距離が同一であっても乗車線区（区間）によって著しい所要（利用）時間格差が生じている現状から、料金算定基準に「時間制」を導入する試案を解説した。また、時間制を採用するにあたって「駅間所要時間一覧」を設定する私案を提示する一方、列車名毎の最高表定速度集計結果から、表定速度の顕著な格差のある現状に鑑み、低速度線区（区間）においては、地方交通線運賃制度で導入されている換算・擬制キロ制度を応用して「換算（擬制）時間」の導入を試みた。表定速度（時速）が60km台～100km超と幅広くラインナップされている現状において、時間制グリーン料金を「表定速度（時速）80km列車標準」と定義し、それと乖離している時速60kmの列車（区間）に対して換算（擬制）時間制度の適用例を示して解説した。これによって、一般的に幅広く採用されている「時間」の概念を取り入れ、座席利用時間による平等性の確保を摸索したところである。

以上