

〈要約〉

本州～北海道間連絡の乗継割引制度変遷と 今後の制度維持についての一考察

A Study of the Changes For Use of the between Honsyu-Hokkaido Discount System and the future system maintenance

佐藤 勝治
Katsuji Sato

本稿は、青函連絡船・青函トンネルを介して設定されていた「青函（青森～函館）割引」の旅客営業規則上の変遷と、その歴史的背景から2016（平成28）年に開業を予定している北海道新幹線開業時の青函割引の制度設計を考察したものである。

1958（昭和33）年、国鉄（日本国有鉄道）は、常磐線・東北本線の無煙化のため新製気動車特急車両「キハ81系」を導入し「はつかり号」として運行を開始した。その後、キハ81系の改良型「キハ82系」が1961（昭和36）年に導入され、同時に青函連絡船を介した本州～北海道間の連絡ダイヤを設定し、本州～北海道間の利便性は飛躍的に向上したのである。この連絡ダイヤ構成は、本州側では、日本海縦貫線経由、大阪～青森間の「白鳥号」、常磐・東北本線経由では前述の「はつかり号」、北海道内は函館～旭川間を函館・室蘭・千歳線経由で結ぶ「おおぞら号」であった。

この連絡ダイヤ設定にともない、本州側と北海道側の特急券を同時購入する場合、本州側と北海道側の特急列車を、青函連絡船を介して、1個（1列車）の特急列車と擬制して、本州側と北海道側の料金を別々で合算するよりも低廉な特急券を発売することとした。これが、青函（青森～函館）間の乗継割引「結合特急券」の始まりである。当時の特急料金はキロ帯ではなく三角表が用いられていた。

1966（昭和41）年、特急料金表が三角表から「キロ帯制」に改訂された。キロ程制が導入されると、本州側と北海道側で各々打ち切り計算となるため、結合特急料金代替対策として、1965（昭和40）年から既に導入されていた「新幹線乗継割引」に包含される形に改訂されることとなった。

その後の青函割引は、1982（昭和57）年の東北新幹線（大宮～盛岡間）開業、1988（昭和63）年の青函トンネル開業、2002（平成14）年の東北新幹線（盛岡～八戸間）開業、2010（平成22）年の東北新幹線（八戸～新青森間）開業と、新線・延伸のたびに改訂されてゆくのである。

これら青函割引の歴史的背景を踏まえて、2016（平成28）年に開業を予定している北海道新幹線開業時、青函割引をどのような制度で存続させるべきかを最後に考察している。特に2011（平成23）年開業の九州新幹線（博多～鹿児島中央間）では、新幹線乗継割引制度を全く採用せず、そればかりか、従来適用駅であった山陽新幹線「小倉」「博多」までも乗継適用外として、九州島内から乗継割引を一掃した経緯がある。

JR九州とJR北海道との経営環境の差や地理的条件等の比較により、存続の路を考察したものである。