

特集 シリーズ《JR考 特急「全席指定化」は JR北の3月ダイヤ改

⑧ 実質値上げ 正を検証する

JR北海道は3月16日にダイヤ改正を実施する。最近の「改正」は、「JR側にとっての」と言いたくなるような、利用者のメリットが少ない内容ばかりであるが、今回は主要特急列車の自由席廃止という初の試みに、「選択肢を奪うサービスの低下」という不満の声も寄

せられている。

また、5つの無人駅が姿を消すほか、根室線の富良野―新得間が、ダイヤ改正後の3月31日をもって廃止に。「改正」の名のもとに、駅と路線の縮小が止まらない。

(フリーライター・内海達志)

「自由席不要論」の矛盾

今回のダイヤ改正で最も注目を集めているのが、主要特急列車の自由席を廃止し、全席指定にするという前例のない取り組みだ。「サービス向上の一環」とするJR側に対し、今後は否応なしに530円の指定席料金が発生するとあって、「これは実質的な値上げではないのか」という批判的な声も少なくない。対象となるのは、札

幌―函館間の「北斗」(5両中2両)、札幌―室蘭間の「すずらん」(5両中3両)、札幌―帯広間の「とかち」(4両中1両)、札幌―釧路間の「おおぞら」(同)の4列車。このほか、札幌―旭川間の「かむい」と「ライラック」は、自由席車両が現行の4両から2両に半減される。ただ、将来的には全席指定化される可能性もゼロではないだろ

う。札幌―網走間の「オホーツク」(3両中1両)、旭川―網走間の「大雪」(同)、札幌―稚内間の「宗谷」(4両中1両)、旭川―稚内間の「サロベツ」(同)については、自由席が残されたものの、こちらは石北線、宗谷線自体が存続の危機に瀕しており、穿った見方をすれば、「あえて手を付けなかった」とも受け取れる。JR側は全席指定化に踏み切った理由について、

「確実に着席したいという乗客のニーズに応えた」「途中駅に比べ、始発駅のほうが着席しやすいという不公平感を解消するため」などと説明している

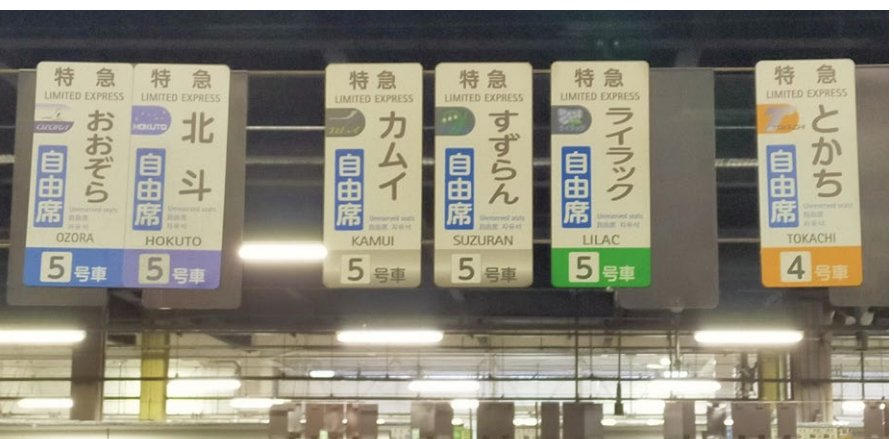
が、この論理には矛盾を感じざるを得ない。長年にわたり、道内外で多くの特急列車に乗り続けてきた筆者の視点から、全席指定化の矛盾点や問題点を挙げたいと思う。

まず、「確実な着席へのニーズ」だが、年末年始やお盆、GWなどの混雑期に、そういった要望が高まるのは理解できる。ならば増結や増便で対応すべきであり、自由席不要論

に結びつけるのはナンセンスだ。実際、混雑期以外は指定席が空いていることも珍しくなく、むしろ少ない自由席のほうが混んでいるという状況は何度も目にしている。空いているなら安い自由席に、

そもそも、年間を通して指定席のニーズがそれほど高いのであれば、現状のような経営難に陥っていないはずだ。JRの料金システムには「最繁忙期」「繁忙期」「通常期」「閑散期」といった区分があり、「最繁忙期」は通常期の指定席料金を400円、「繁忙期」は200円を上乗せし、「閑散期」は200円を減額している。

この利用状況に応じた料金変動制が、JR各社の中で北海道のみ適用されていない。北海道ならではの特殊な事情もあるのだから、本州なみの爆発的なピークがないことの証しともいえよう。



▲こうした表示も、まもなく見納めになってしまうのか――



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから

TEL 011-644-0101

(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)