

東京都葛飾区亀有 3-25-1

JR 東日本 亀有駅長殿

拝啓貴下ますます御清祥のこととお慶び申し上げます。突然お手紙する失礼をお許しください。また、貴職のお名前を存じ上げぬため貴職名のみでお手紙することもお許し下さい。もし、駅構内に貴職の御芳名が掲示してあったとしたら私の不注意もお許し下さい。

さて、私は、50年近く亀有駅を利用している者です。亀有駅とこれに関連する旅客運賃ならびに鉄道の運行について教えていただこうと考えこの手紙を書きました。

①私の亀有駅利用歴

はじめに、少し長くなりますが、私と亀有駅の関係について述べさせていただきます。私は50年近く亀有に在住するものであります。幼稚園が柴又の帝釈天附属ルンビニー幼稚園であったことから昭和27年から亀有駅を毎日利用させていただいております。また、小学校も小学校3年生から都心の学校に通いはじめその後、中学、高校、大学と電車通学をしておりました。その後、就職、転勤などのため一時、亀有を離れましたが実家が亀有にあるため断続的に亀有駅のお世話になっておりました。その後、父の死去に伴い家業の永寿堂医院を継承したためまた亀有の住人となり頻りに亀有駅を利用させていただいております。

②千代田線接続前の亀有駅

貴殿もご存知の事と思いますが、現在のように常磐線電車が千代田線と接続されるまでは、亀有駅は純粋に旧国鉄の駅でした。亀有駅で乗車すると綾瀬・北千住・南千住・三河島・日暮里・上野と電車は停車して乗り換えなく国鉄料金のみで上野駅まで行くことが出来ました。勿論他社の線を利用することなくすみやかに日本全国に行くことが出来ました。

③千代田線接続後とそれ以前の亀有駅の乗客側から見た変化

1) 千代田線との接続以降、亀有から国鉄・JRのみで都心はじめ日本全国のJRの駅に行くには、北千住で乗り換える必要が発生しました。北千住での乗り換えは、時間的にも手間から言っても我々利用者にとっては負担が大きく、多くの人は目的地までのJRのみでの運賃に比べるとかなりの額の料金を払って千代田線・西日暮里経由で都心のJRの駅に行くことになったのではないかと思います。

2) これにより、旧来どおり一回乗り換えで東京駅には行けますが料金が高くなっています。また、上野駅へは、北千住乗り換えにしても西日暮里乗り換えにしても、直通から一回乗り換えの手間が増えました。いくらか楽な西日暮里乗換えですと料金が高くなります。

3) 東京駅から、新幹線で関西・中国・九州方面に大きな荷物を持って行くときには、北千住で乗り換えるのは大変な難儀です。JRのみで東京駅に行く時は、さらに上野でも乗り換えなくてはなりません。上野に行く時も、大きな荷物を持っての一回乗り換えは、乗り換え無しの時代を知っているものにとっては不便極まりなく感じます。

4) 都心から亀有に来るとき、都心の多くの駅では西日暮里乗り換え千代田線経由亀有行きの切符を買う事は困難です。渋谷・新宿などの東京の盛り場でさえ西日暮里経由でのJR→千代田線→JRの切符の入手は困難です。このため、西日暮里で切符の切り替えをしなくてはなりません。時間がかかりかかり電車を一本見送ることはよくあります。

5) 北千住—亀有間の架線工事や事故のとき、快速JR線は普通に運行されているのに、本来JRの線である常磐線電車は亀有駅には止まらず、時にはバスなどの代行運行などで対応

されることもありました。これは、JR亀有駅利用者としてはとても不便です。理不尽な対応とも感じます。

6) 大学が慈恵医大であるためよく神谷町まで行く事があります。神谷町から230円払うと綾瀬までの切符が買えます。この切符を買って亀有駅まで行きそこで清算をすると150円請求されます。しかし、綾瀬-亀有間は130円と亀有駅の表示には出ております。これはどのような理由で20円多く請求されるのでしょうか？亀有駅には乗客の見えるところにその理由は掲示されておられません。

7) 最近、イオカード、パスネットなどに導入により、切符を買う手間が省かれるようになってきました。しかし、亀有駅から都心に行くときは殆どこの恩恵に浴することが出来ません。

以上は、すぐ思い付くほんの一例です。千代田線と国鉄が接続してから、多くの不可解なことが亀有駅には発生しました。この経緯は亀有駅利用客にきちんと説明されていたのでしょうか？また、当時きちんと現在のような運用状況になる事が説明され、亀有駅利用客のコンセンサスを得た上で、現在のような運行や料金体系などがきまったのでしょうか？

貴職の把握されている限りで結構ですから御教示ください。なお、双方の誤解の発生を防ぐため、本状に関する御返事は文書にてお願い申し上げます。

どちらにしても亀有駅利用者にとっては非常に奇妙な運賃・運用体系であると考えております。

もし、この手紙の解答にあたり、貴職に権限が無い場合には速やかにどなたにこの手紙をお送りしたら宜しいか御解答下さい。

なお、昨年末、貴亀有駅職員と上記のことで一寸した行き違いがあり南口駅前交番の警察官も関係したトラブルがありました。この時、対応した貴駅職員もこの料金と運用体系はおかしいと仰っておられました。

なお、本書状は、永寿堂医院内に掲示しております。貴職よりのお返事もこれと並べて掲示させていただこうと存じます。あらかじめお断り申し上げます。

平成13年12月27日
東京都葛飾区亀有3-43-5
永寿堂医院 松永貞一

永寿堂医院 松永貞一様

JR東日本亀有駅をご利用いただき大変有難うございます。松永様よりのお手紙を戴き拝見をさせて頂きましたが、当社と営団に絡んだ制度等のご質問であり1現場での判断ではご返事が出来ませんので直ちに上部へと申請いたしました。担当部署は年末年始の休暇に入っておりご返事が遅れましたことをお詫び申し上げます。

ご質問の営業制度については昭和44年12月5日、当時の国鉄と営団で構成する「運賃問題専門委員会」により討議、昭和46年2月11日当時の運輸省（現在の国土交通省）指導のもとに決定し、官報・掲示物等によりお客さまに周知を図り、昭和46年6月20日に国鉄常磐緩行線と営団千代田線との相互乗り入れが開始されました。（運賃形態については平成8年10月8日報道関係に配布した資料を参照願います）

※5%の消費税導入前ですので現在の運賃と相違があります。

又、北千住駅で乗り換えることに付いては、常磐線も他の線区同様に昭和30年代後半頃より関東圏に人口が集中し、中長距離通勤通学のお客さまが増加傾向であり、快速線と各駅（緩行線）とに分離することにより輸送力増強と全体的な利便性向上が求められ、快速非停車駅ご利用のお客さまには乗り換えが増えることにはなりましたが常磐線全体的な輸送効率と利便性から亀有駅ご利用のお客さまにはご迷惑をお掛け致しておりますが快速非停車駅とさせて頂きました。

都心で西日暮里経由亀有駅等への乗車券をお求めの際に困難とのご質問については、ご指摘の渋谷駅では窓口、新宿では券売機での発売となっておりますが、これは乗車券発売実績等勘案と券売機口座数能力から各駅で券売機発売券種を調整させて頂いております。これは、当亀有駅についても同様であります。乗車券購入時不明な点、お困りの時が御座いましたら駅社員にお尋ね下さい。大変ご迷惑をお掛け致しますが、ご理解頂くようお願い申し上げますと共にご返事が大変遅れましたことを重ねてお詫び申し上げます

平成14年1月7日

東京都葛飾区亀有3-25-1

東日本旅客鉄道株式会社 亀有駅 駅長

嶋根 友

運賃のお問い合わせについて

- 1 柏・綾瀬間が290円で、綾瀬・赤坂間が220円なのに、なぜ赤坂・柏間が590円なのでしょう？

赤坂 — 営団線 (220円) — 北千住	—— JR線 (370円) —— 柏	合計 590円
(赤坂 — 営団線 (220円) — 綾瀬	綾瀬 —— JR線 (290円) —— 柏	合計 510円)

北千住・綾瀬間については、路線の形態上営業権をJR・営団の双方が有しているため、お客様のご利用方により次のような運賃の計算方となります。

- (1) 「営団町屋方面～綾瀬及び北綾瀬」のお客様については、全線営団線ご利用とみます。
 (2) 「営団町屋方面～亀有・松戸方面」のお客様については、北千住から亀有・松戸方面をJR線ご利用とみます。したがって、赤坂～柏間をとおしてご利用の場合は、北千住を分界点としてJR・営団所定運賃の併算となり590円となります。

なお、赤坂・綾瀬間営団線(220円)と綾瀬・柏間JR線(290円)をお求めのうえ、赤坂・柏間をご利用の場合には(590円-220円-290円=80円)の計算で差額精算が必要となります。

- 2 営団側によると、北千住が分岐点になっているため、そのような料金の取り決めがなされているとのことですが、それはどういうことでしょうか？

昭和46年4月20日、営団地下鉄千代田線が綾瀬まで開通し、国鉄常磐線と列車の相互直通運転を開始しましたが、これに伴い、千代田線綾瀬・北千住間に保わる運賃は、国鉄常磐線との関連で、次のような運賃調整策が講じられました。

- (1) 運賃調整の必要性について

常磐線の線路増強工事が完成し、千代田線綾瀬・北千住間が開通したため、常磐線の北千住～我孫子間は快速線と緩行線に分離されました。これにより、快速は我孫子、松戸、北千住に停車し上野方面へ運転され(北千住～上野間は各駅停車)緩行線は我孫子から各駅停車で千代田線に直通運転されることになりました。更に、これを機に、従来国鉄の区間であった綾瀬・北千住間の緩行線は、営団の路線として営業されることになりました。この結果、綾瀬・北千住間区間を利用されていたお客様については、ご利用の形態がいままでと何ら変わらないにもかかわらず、開通と同時に運賃変更をせざるを得ないことが予想されました。

すなわち、緩行線の綾瀬・北千住間を発着あるいは経由して国鉄線を利用するお客様は、これ以降国鉄線と営団線とを通して利用する形となり、国鉄・営団の併算運賃を支払うこととなります。これにより、この区間が国鉄線であった時よりも支払い額が多くなり、お客様に不利益が発生することが予想されたわけです。

このため、昭和44年12月5日国鉄・営団で構成する「運賃問題専門委員会」が発足し、昭和46年2月11日次のような運賃調整策を決定しました。

- (2) 基本的な考え方

運賃調整の範囲は、相互直通運転の実施に伴い問題の生ずる区間に限るものとし、どうしても営団線を利用しなければならぬお客様に対して、直通運転実施前の運賃より高額とならないよう、次のような運賃設定をしました。

- ① 綾瀬・北千住間を經由して一方向または両方向に国鉄線を利用されるお客様については、この区間を国鉄線とみなして従来と変わらない国鉄通算運賃を適用しました。
 ② 綾瀬・北千住間相互発着のお客様については営団運賃を収受しますが、その運賃額は従来の国鉄運賃と同額に指定しました。
 ③ 「綾瀬 — 北千住 — 営団線」利用のお客様については路線どおりに営団運賃を適用することとしました。
 ④ 「亀有以遠の国鉄線各駅 — 北千住 — 営団線」利用のお客様については、国鉄運賃と営団運賃の併算運賃を収受することになりましたが、この場合の運賃分界点は上記①とのバランス上従来どおり「北千住」としました。

- (3) 現行の乗車形態別運賃適用

上記の経緯により、次のように運賃適用を行っております。

- ① 「北千住 — 綾瀬 — 金町方面」 JR運賃
 ② 「綾瀬 — 北千住 — 三河島方面」 JR運賃
 ③ 「金町方面 — 綾瀬 — 北千住 — 三河島方面」 JR運賃
 ④ 「金町方面 — 綾瀬 — 北千住 — 町屋方面」 北千住を分界点としてJR・営団所定運賃の併算
 ⑤ 「北綾瀬または綾瀬 — 北千住 — 町屋方面」 営団運賃

(4) その他

北千住・綾瀬間は、JR・営団ともに営業を行っております。このため、事実上接統駅が2駅存在するかたちとなっておりますが、接統駅は1駅としておきませんと、下記のように乗車券の購入方により支払い額に差異が生ずることになります。

今回は、たまたま綾瀬を分界点として計算した方が安いケースですが、逆の場合も発生いたします。

- ① 赤坂～拍までの運賃は、綾瀬を分界点とすると、北千住を分界点とするよりも安くなります。

赤坂		北千住	綾瀬		拍
○	—— 営団線 (220円) ——	○	—— JR線 (370円) ——	——	○
	営団線 (220円)	+	JR線 (370円)	=	合計 590円 (適用)
○	—— 営団線 (220円) ——		○	—— JR線 (290円) ——	○
	営団線 (220円)	+	JR線 (290円)	=	合計 510円 -80円

それぞれの運賃は、赤坂から北千住まで 220円・綾瀬まで 220円、拍から北千住まで 370円・綾瀬まで 290円であり、北千住を分界点とすると合計 590円、綾瀬を分界点とすると合計 510円となり、綾瀬を分界点とすると80円安くなります。

- ② 代々木公園～亀有までの運賃は、綾瀬を分界点とすると、北千住を分界点とするよりも高くなります。

代々木公園		北千住	綾瀬		亀有
○	—— 営団線 (220円) ——	○	—— JR線 (150円) ——	——	○
	営団線 (220円)	+	JR線 (150円)	=	合計 370円 (適用)
○	—— 営団線 (260円) ——		○	—— JR線 (120円) ——	○
	営団線 (260円)	+	JR線 (120円)	=	合計 380円 +10円

それぞれの運賃は、代々木公園から北千住まで 220円・綾瀬まで 260円、亀有から北千住まで 150円・綾瀬まで 120円であり、北千住を分界点とすると合計 370円、綾瀬を分界点とすると合計 380円となり、綾瀬を分界点とすると10円高くなります。