

令和4年 1月 27日

運輸審議会

会長 原田 尚志 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令4第4001号
事案の種類	鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可
事案の申請者	東急電鉄株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	かわい とおる
氏名	川合 徹
(郵便番号)	
住所	
職業	会社員
年齢	63歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

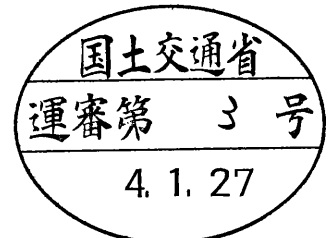
賛成 ・ ○反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



今回の運賃申請については反対いたします。

以下、理由を述べます。

「変更を必要とする理由」を読みました。大変歴史のある事業者で、これまでのさまざまな努力についても頭が下がります。しかしながら、この10数年間においては、少しずつつかつての安全・安心を前提とした施策も空回りしている事例も見られ、客優先というより事業者優先の施策・姿勢が目立ってきています。それでも現状は他の事業者と比べると相対的には優れていることは事実です。この点は、社会的弱者への対応を含め、利用者に寄り添った適正な努力がさらに求められると考えます。

一方、この2年にも渡るコロナ禍で生じた危機状態の深刻さは確かに考慮すべき事です。コロナに対応した社会の変動が今後も続くことが予測され、需要は以前の状態までには戻らないことも想定される中、首都圏の公共交通を支える役割は量・質が変わることはあってもその重要性は失われることはないでしょう。多くの利用者自身も経済的に苦しいながら、すべての客に納得できる施策、設備更新等があり、安全・安心が保たれるのであれば、ある程度の運賃値上げは適正であれば仕方がないとも言えます。今回、施策についてもさらに適正化させることとともに、以下に述べる問題ある運賃体系・方法を改善する形で、ぜひ申請のやり直しをしてほしいと思います。

現行の申請に反対する直接的理由は以下のことに尽きます。2度の消費税増税時と同様な差別運賃、つまり1円単位と10円単位運賃、いわゆる二重運賃を「現行通りの方法で」踏襲しようとしているからです。両者の運賃が同じになるところもあるものの、切符利用者がいつも高いどころか9円も不当に高いところもでてきていて、つまり税金を多くとるという不当な割高運賃が生じています。公平ではありません。鉄道事業法16条5にも、「国土交通大臣は、第三項の旅客運賃等又は前項の旅客の料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該鉄道運送事業者に対し、期限を定めてその旅客運賃等又は旅客の料金を変更すべきことを命ずることができる。

一 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。」とあります。認可後でなく、今やめさせてください。

そもそも、この「二重運賃」は、8%に消費税が変わるときに、時の国土交通大臣・国土交通省がその方法も認めるとしたのですが、「強制しているわけではない」、「公平性などは事業者とお客との関係で決まる」、「実施したときは事業者により丁寧に説明をさせる」等としていたはずですが、説明させる、に関しても事業者によっては、認可されたからよいだろう、自分たちの運賃体系に自信を持っているなど、丁寧な説明どころか居直りする事業者が多くありました。この点、今回対象の東急に関しては、そのようなことはしていない事業者でしたが、合理的な説明を果たしていないことには変わりありませんでした。

当時のメディアなどでも公平性が担保されるかが課題等、としていましたし、東京都の都議会などでも議論は深まりませんでした。会議録に不公平性を指摘する質疑が残っています。しかしながら、いざ実施されるとなればメディアや政治家については問題

点を指摘する声はほとんどなくなってしまったのが不思議なことです。

本来、この当時に審議会を開いて徹底議論すべきだったのですが、過ぎてしまったことは仕方ありません。今回徹底議論をお願いいたします。

この差別性のある「二重運賃」ですが、そもそも首都圏でしか行われていないと思います。中京圏、関西圏、九州圏等々、現在でも採用している鉄道事業者等はないのでしょうか。また首都圏でも、8%のときも採用しない事業者や少し方法を変えたやり方を採用した事業者がいくつかありました。なぜか10%の時は数が減りましたが、採用していない事業者は首都圏でもいまでも残っています。それらの採用しない事業者に話を聞くと、利用者にとってわかりにくい、複雑であるとともに、公平性に疑いがあることをすべてが述べていました。ここらは、先日東急のお客様センターにも問い合わせをしたとき、公平性に疑いがあることは認めていました。

「二重運賃」ですが、私自身はそのものがすべて不当とは必ずしも考えていません。そもそもできるだけ適正に税金を課金したいという趣旨があり、一方券売機で1円単位の対応をするのは経費的理由や設備的な手間などで現実的に大変である、ということからきたはずなのですが、これが2種類しかない交通ICカードで改札を通らなくては安いほうの運賃は適用しないという恣意的な運用が入ってきたことがそもそも問題です。利用者の選択権もありません。ここらは、もし適用するならば8%のときのゆりかもめ、またはJR東日本が特定区間以外に適用している「10円単位運賃は完全四捨五入」つまり区間によって安い時と高い時があるという価値観を入れないやりかたを首都圏すべてに行うのであれば、選択できて公平かと考えられます。

また、交通ICカードを使用して券売機で切符を購入できるのですから、そのときは1円単位運賃を適用するとか、小田急がすでに対応していますがヨーロッパなどでは当たり前前のクレジットカードを使用して切符を買うときは1円単位運賃にするとか、初乗り運賃は両者同一にして降車時の精算を窓口で行い釣り銭なしで駅員に渡せるときは1円単位運賃にする、また回数券の11枚等の料金は端数が生じないので当然1円単位運賃の10倍で買えるようにする等々もあります。そもそも直接的な方法では、今回設備の更新のことも言っているのですから、券売機の設備やソフトウェアなども更新し、いくつかは1円玉対応にしたらよいのです。つまりいくらでも公平性を軽減する手段はあると思います。それをやらないのは、思い上がりでしかありません。今回3度目の運賃変更なのですから、今日においても不公平運賃を続けることは許されないとします。

とにかくもし「二重運賃」を認めるならば、公平性に向けた軽減策や選択の自由を最大限尊重する方法をとらないような体系・方法は排してほしいものです。

最後にですが、少し大きな話の入り口だけ述べます。これからも経営の危機的状態を理由に各鉄道事業者から似たような申請があることかと思えます。行政としては、このコロナ禍を踏まえた新時代の首都圏の鉄道の未来として、個別案件の検討とともに、鉄道の再編を考える時期に来ているのではないのでしょうか。首都圏は事業者数がきわめて多く複雑、また正直言って安全安心や運行に不安が残る事業者もあります。例えばですが、電力自由化のように、線路と運行事業者を分け、線路は国や自治体などの所有や貸与等に大きく負担関係を見直し、料金も均一は難しいでしょうが、事業者間の連絡線を

乗り継いだときでもあらためて初乗り料金を払うことのないような運賃体系にする努力も必要でしょう。大胆な工夫を検討するときではないでしょうか。

以上です。

(趣旨、内容は以上です。選ばれたときは話す順序の変更や例示の増減、説明の補足等はあるかもしれませんが、およそ以上のような意見を持っています)