

(別紙様式例)

令和6年7月29日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 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6第3002号

事案の種類：鉄道の旅客運賃の上限変更認可

事案の申請者：北海道旅客鉄道株式会社

2 公述しようとする者；

氏名：武田 泉 (たけだ いずみ)、

住所：

職業：大学教職員

年令：61

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)

六に該当：同社鉄道路線を日常的に利用しているため。

(六 前各号に掲げる者のほか、利用者その他の者のうち運輸審議会が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者)

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号：



◇以下公述書本文（意見）：

1.はじめに

今回の値上げ申請に、公述人は「反対」である。その理由としては、JR 北海道が経営改善の進まないまま 5 年半で再度の値上げに至っている点、同社の事業計画が利用者や住民本位とは言い難い点、他である。今回の本件値上げ申請については、厳しく査定すると共に、背景や、国の責任も含め、再検証すべきである。

公述人は、新函館北斗開業時の特急料金公聴会と前回の値上げ時の公聴会と公述をおこなっているため今回は三回目であるが、と同様の意見を書かざるを得ない。また、2023 年 3 月に公述人が衆議院国土交通委員会でも参考人招致されたが、その際の公述内容も踏まえつつ今回の公述を行う。

2.今回の値上げ申請本件の取り扱いについて-国交省鉄道局、運輸審議会へ向けて

本件も含め、鉄道運賃等での値上げ案件においての、パブコメや公聴会開催の基準が不明瞭であり、その経緯や判断基準をしっかりと公表すべきである。また、今回の公聴会に先立って行われている消費者庁消費者委員会での国交省鉄道局の発言は、本来監督の立場から査定すべきところを、事業者による値上げ申請を代弁するような姿勢に終始している様が、同委員会議事録上に見受けられる。また、本公聴会の開催場所や傍聴が遠隔方式に限られている件についても、その経緯を公表すべきである。

3.今回申請の値上げ幅と「えきねっと」割引のあり方について

まず普通運賃について、幹線の場合、初乗りの 1-3 km の次の運賃帯である 4-6 km で 8% 台の値上げ、その後、101-120 km の距離帯で値上げ額がなぜか一旦 110 円に収まるが、次の 121-140 km の距離帯で一気に 220 円、その次の 141-160 km の距離帯で 330 円、その後は一律 330 円の上げ幅で低減していく、という状況になっている。この結果、値上げ率が大きいのは、値上げ率 10% 台の 141-160 km の距離帯(330 円、10.3%で最大)、次いで 9% 台の 161-180 km(同 330 円、9.0%)の距離帯や、181-200 km (同 330 円、8.1)、8% 台の 4-6 km(20 円、8.0)と続いている。

同様に地方交通線でも、まず初乗りの 1-3 km の次の運賃帯である 4-6 km で 8% 台の値上げ、その後、92-100 km の距離帯で値上げ額が 160 円と暫増した後、101-120 km の距離帯で値上げ額が同様に一旦 110 円に収まるが、次の 121-140 km の距離帯で一気に 220 円、その次の 141-160 km の距離帯で 330 円、その後は一律 330 円の上げ幅で低減していく、となっている。この結果、値上げ率が大きいのは、値上げ率 10% 台の 141-160 km の距離帯(330 円、10.3%で最大)、次いで 9% 台の 161-180 km の距離帯(330 円、9.0%)、8% 台の 4-6 km(20 円、8.0%)と 181-200 km の距離帯(330 円、8.1%) と続き、これらの距離帯の値上げ幅が大きい。

これらの値上げ幅の大きい（7%超え）距離帯の区間としては、各近郊区間が挙げられ、並行するバスを上回る運賃の区間が多いのではないだろうか。

また、札幌から旭川・室蘭・トマム間や、旭川～名寄間、函館～長万部間等の区間で、業務や観光等で特急利用が多い区間が含まれ、バス等との競合の際に懸念点ともなりかねない。逆に、特急利用を念頭に、「えきねっと」割引等のネット販売にシフトさせるべく、定価を釣り上げたとも受け止められる。

定期券についても、一定の配慮がされてはいるものの、通勤・通学とも利用者の支出増に直結するもので、競合する他社運賃よりも割高な区間（例えば、札幌～あいの里教育大間の通学、札幌～新札幌間の通勤）も、増加してきている。

以上の申請資料から考察すると、前回の値上げから5年程度しか経ていない中での再申請で、また申請者側からはコロナ禍後の物価上昇分を取り戻そうとする申請の一方、利用者側からは支出が増えるだけで、利用減が進めば減収の危険性すらあると言える。

この点について、消費者庁消費者委員会による第85回公共料金等専門調査会も「北海道旅客鉄道株式会社の運賃改定の事後検証について」（同議事録；2024年6月14日実施）では、同社の事業計画全般を議題としており、近年のJR北海道の運賃料金施策に起因する事業計画全般を取り上げているため、本公述でも、事業計画との関連性について指摘する。

まず全般的に、「イールドマネジメント」と称し収入の極大化を図ろうとすべく、極端な合理化を実施している。そのため、自社の「都合」を前面に出し、利用者特に道民の都合を考慮しない姿勢が目立つようになった。公益企業として由々しき事態である。

例えば、運賃以外の各種料金については、軽微事項として届出で済むため、近年同社では大幅値上げが目立っている。「エアポート」や「ノロック」等の普通・快速列車の指定席料金の値上げと同時に、制度変更として新幹線からの乗継割引制度が廃止され、ただでさえ高額かつ全国一高額な北海道新幹線の特急料金に接続する「北斗」に料金が無割引となった。そして、千歳線経由の特急を全て全車指定席化したのが、他社（例えばJR東日本）が行ったような割安な特急料金による実施ではなく、従前からの割高なA特急料金をそのまま適用し、同時に自由席を無くし座席の保証が無いにもかかわらず、座席未指定券を指定席特急料金と同額にし、価格面での不当性が存在する。仮に朝夕の通学時に適当なダイヤが無く、近隣の駅（例えば、沼ノ端～苫小牧間や滝川～深川間）まで特急をやむなく利用する場合は、通学生であっても850円の特急料金を請求され、それが毎回となれば家計への負担は大きい。せめて530円引きの自由席料金と同額にすべきである。

次にそれに関連して、ネット予約システム「えきねっと」への露骨な誘導が行われているが、現状ではお門違いの施策ではないか。一部を除き、乗客側のメリットに乏しいままの施策であり、特急「すずらん」のように今回のダイヤ改定以降割引きっぷの全面廃止で、価格が事前購入割引以外では2倍程度となるため乗車率が大幅に低下したのに、社長会見では社長は急行格下げや、元に戻すことを含めた改善策を頑なに一切拒否し続けている。特に「えきねっと」では、面倒なネット登録や認証が必要な上、事前予約と購入、さらには事前

発券が必須で、チケットレスではほとんど乗ることができない。そして、発券後一切の変更ができずに当該列車限定である。同時に、発券機が少なく、乗り遅れの危険がある。さらには、手間の割には大して安くなく、価格が変動するので、事前に細かい価格が分かりにくい。事前購入割引ばかりなため、2週間前までに当日の細かい予定を建てられる人は少数である。

それ以外にも、遠距離低減を利かせた遠距離きっぷでは特急料金は割引されず、みどりの窓口を閉鎖、時間短縮の口実にしている。これは折角の地域密着の営業拠点を台無しにしているのではないだろうか。記者会見で追及されると、JR 北海道の経営陣は「えきねっと」がJR 東のシステムであり、JR 北仕様にカスタマイズは困難などと、言い逃れする。できもしないことは行うべきではなく、またこうした点こそ国交省本省鉄道局は「指導」すべきであり、監督命令の内容を取り違えていると言わざるを得ない。

3.事業計画全般の内容との関連性について

次に合理化に起因した、複雑な有人駅の営業体制や駅無人化やワンマン運転の増加とその背景となった車両導入計画について具体的に指摘する。

1) 新型車両とワンマン運行取り扱いの不備

まず、同社が導入を進める新型車両の仕様の不適切さである。現在導入中のデクモ H100 型は保守の最適化のため、電車と共通の部品として検査等を統合できるメリットから、電気式気動車導入の経営判断は妥当であるが、なぜ JR 東日本の GV-E 400 型気動車と同系車を導入したのか？特に客室内部の構造について、甚だ疑問点が多い。このデクモ H100 型では、バリアフリートイレに無駄なスペースがあって極端に大きすぎ、さらにはバッテリーや避難梯子スペースが大きく取られるため、客室内部の空間が甚だ狭く、座席数の少なさと座席の硬さ、特に窓枠の出っ張りで一人席が窮屈極まりなく、長距離乗車には向いていない。その原因は車体で裾絞りが無く、客室内を広げられないためでもある。

このような中、来春のダイヤ改定での合理化で石北線の特急「大雪」を快速化する場合に、デクモ型に変更するのは全く理解できない。以前国鉄終末期に行ったような座席をリクライニングシートに取り換えることが必要だが、デクモでは狭すぎて座席が必要数設置できる余地はない。

また、第9期北海道総合開発計画でも触れられているインバウンドも含めた観光面で必要なサイクルツーリズムのためにも、自転車の積載、一般列車での「輪行」（袋に入れた手回り品として無料で持ち込み）の積載スペースが無く、無人駅では先頭のドアしか開かないこともあり、混雑する車内で肩身の狭い思いをするサイクリストを、何度も目撃している。さらに、国鉄末期の車両にあったような運転台助手席側の空間スペースも生かせていない。専用列車のサイクルトレインも、実証実験を行っただけで、後が続いていない状況である。

さらに昨年からの導入のワンマン用 737 系電車も、全部ロングシートで座席が固くモケットの厚さが不足しく閑散時にくつろげず、先頭ドア付近に設けるべきバリアフリースペー

スが、単に座席がないスペースとして車両中央部にあるため、移動がしづらく、また低床化したとはいえ低いホームとの段差も解消されないままである。他社では、ロングシート主体でもごく一部クロスシート席を残した車両もある中、配慮を欠いている。

特に、同社のワンマン列車が「前降り前乗り」方式のため、先頭ドアしか開閉しないことについて、告知に不備や無人駅での停車位置の不備のため、混雑する車内や駅のホームを必然的に多く歩かせられ、停止位置が跨線橋から離れた屋根の無い場所に廻り込むように設置され（沼ノ端駅等）、さらには時間・曜日により有人駅無人駅のドア扱いが異なり、複雑である。なお、JR 東の同型車をコピーしたはずのデクモ型でも、JR 東には存在するドア「べ切」表示装置が JR 北のデクモでは省略され、ここでも旅客の利便性が二の次となっている。

2) 観光列車の方向性

観光列車についても、今後計画されているような豪華列車も良いが、様々な価格帯の目的に合わせた列車が必要ではないか。それは、各地の地方鉄道で成功を収めている大井川鉄道に転籍された鳥塚社長も、収益確保の方策として指摘していることである。

例えば、今年計画中の特急「ニセコ」号での取組み等の拡充策には一定の好感が持てる。

しかし宗谷線の「はなたびそうや」号では、地元の協力体制は良好だが、一方で地元住民は乗りにくいので、指定券の売り方を工夫すべきである。そして近年は「お買い物列車」と化し「秘境駅」等の貴重な資源を廃止しているため、価値を低下させているではないか。同列車に乗りこむ支社等社員を複数見かけるが、社内広報用の写真撮影に傾注する一方、乗客からの運行上の質問に的確に答えられないなど、残念ながら無駄な動きをしていないか。乗客へ向けたおもてなしが、乗務員・社員の一人としてなぜできていないのか。

この点で見習うべき対象は、JR 東海飯田線の「飯田線秘境駅」号で、是非姉妹列車提携すべき対象 乗務員が工夫を凝らしたアナウンスをし、運転士を紹介し、徐行などサービス運行もし、野生動物との接触等の苦労話をする。私的な人間味あふれる内容も含めアナウンスし、サプライズを散りばめた沿線案内をする、車両も定期列車の間合いを活用し、それほど金をかけないで行われている。もっと自社の乗務員を信頼して、持ち味を生かした手作りのおもてなしができないものか。同列車の車内アナウンスでは、三信鉄道区間の測量を担当したなどと、旭川出身の川村カ子トアイヌが顕彰され、道内以上に感謝されている。

最近、三浦綾子文学記念館と JR 北海道旭川支社の間で連携協定が結ばれたが、宗谷線に限らず石北線等でも、現有車両の間合い運用等で「石北線ディスカバリー号」を運行したりして、やれることは少なくないはずである。道内の維持困難区間は、単に走らせるだけでも価値がある区間が多いことを、事業者として再認識すべきである。

3) 札幌駅や札幌圏輸送での諸課題

同社にとって稼ぎ頭の札幌駅でも、在来線駅の構造は高架化後ほとんど変わっていない。新幹線の代替で増設・復活した札幌線用の 11 番線も、仮設のままで無駄に広いスペースが

あるだけで、北口改札を設けて混雑を分散させる将来計画が無く、商業開発もなされていない。また新幹線札幌駅は、開発余地を優先させ経済界等と密室で決めた「大東案」のため、在来線駅と大きく離れ乗換に時間を要する構造であり、旅客の利便は二の次となっている。大変な苦勞の未改変させた埼京線渋谷駅ホームを、わざわざ取替えて再現させるようなものであり、新幹線効果を台無しにするものである。駅ビル「エスタ」に併設されていた既存のバスターミナルは、新幹線開業の遅れ見通しの確定後も、テナントの立ち退き交渉を優先させて早々と閉店・閉鎖したままで、バス乗場は屋外に分散・放置された状況が長期間続くのではないか。新たな駅ビル建設も遅れが見込まれるので、せめて期間限定で建設予定の空き地に、仮設・プレハブのバスターミナルを設置すべきではないか。

北広島のポールパーク近隣への新駅設置についても、全額地元負担の請願駅であることを根拠に、6両編成のホームの数倍ある待避線構造とし貨物列車の退避用ではないかとも思われる構造が、公表された図面から判明している。もっと簡易な構造の新駅を早く設置して、迅速に観客輸送を改善し、収益確保を図った方が適切ではないか。

このように、地元住民や利用者の利便性が様々な局面で二の次にされている中で、運賃値上げによる負担増だけを押付けられるのは、甚だ理不尽ですらある。

4) 女満別空港駅への無人駅移設

新千歳以外の道内空港のうち、女満別空港は線路が至近を通っており、現在無人駅の西女満別駅を数百メートル移設すれば、線路を付け替えることなく同空港ターミナルビルから数百メートルの連絡橋を建設の上女満別空港駅となり、インバウンド対策も含めた道東の玄関口としての交通拠点にもなりうる。この施策は、第9期北海道総合開発計画の主要施策である「観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり」と「地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現」を具現化させる方策であり、ホーム移設は社会資本整備総合交付金を充てるとしても、休憩合築施設や連絡橋の設置については文言上北海道開発予算の活用が可能であっても、従来後述するような縦割り行政の弊害によって、こうした鉄道を実質支援する施策が実施できなかった。この状況を変更させて、開発予算の有意義な活用へ向け関係者が創意工夫し、JR北海道としても方向性を打ち出すべきである。

4.交通政策面の見地から見た今回の値上げ申請と、監督行政

以上、同社の値上げの背景となる苦境に起因した事項を理由に、利用者の利便を二の次にしている経営姿勢について、特にワンマン列車や、窓口合理化と強引なネット販売誘導等について具体的に指摘してきたが、JR北海道経営陣の勝手な願望を具現化しただけではないか。旅客側からの改善提案にも真摯に耳を傾けようとせず、頑な態度に終始しており、JR北海道経営陣の適格性にも通じる問題とも考えられる。

さらに、同社の維持困難路線については、赤線区は全て廃止、黄色線区の対策を今後の数年間で方向付けようとし、並行在来線に至っては新幹線開業後の運行の責任は全く無いと

の見解を示している。

現在北海道内の鉄道の運営を JR 北海道に委ねられているわけだが、いわば「蜥蜴の尻尾切り」のような地方線廃止がなされるだけで、道内鉄道ネットワークがより一層寸断されていく事態への責任をいかに認識されているのかが問われている。特にインフラ部分（「下」）の維持が困難であるなら、政治的に訴え各方面と交渉すべきであり、「鉄道護岸」の解消や北海道特有の「北海道開発予算」の何らかの活用方策も含め、訴えていくべきではないか。

これらの自社都合優先、利用者・道民の都合軽視の歪んだ姿勢の徹底は、元をただせば国、つまり国土交通省本省鉄道局（鉄道業務課所管）による 3 回目の監督命令の影響で、無理な経営改善の要求の結果である。コロナ禍当時に利用大幅減による減収への、政府による鉄道・JR 支援がなされずに自助努力を強いてきたツケが、ここへきてさらに利用者に転嫁されようとしている背景もあると言える。

そして国策・制度設計として、鉄道を民間による「上下一体」でしか見ようとせず、インフラとして認識しない国の姿勢が浮き彫りになる。例えば国内では、欧州連合（EU）が定めるような PSO（Public Service Obligation、公共サービス義務）契約もないため鉄道インフラ（「下」）の担保がなく、基本的に「上下一体」で全て民間任せとなっている。英国では、地方鉄道路線維持方策としての Community Rail Partnership があるが、その前提として「下」が Network Rail 社が分担する存在あればこそその仕組みである。

むしろ日本国内では、3 大都市圏以外の鉄道維持を考えた場合、公共事業の中で圧倒的な額を占める道路財源について、縦割りを排して活用する必要性があるのではないか。同じ国土交通省内で本省道路局等と交渉すらしなない縦割りの本省鉄道局の体たらくぶりである。北海道内であっても、北海道開発予算や北海道開発局という役所のリソースの活用が、縦割りの構図の中で、未だに有効に利活用されていないのである。

また、JR 運賃だけが値上げされた場合、それ以外の競合する交通手段が、間接的に優遇されていることにならないか。全国的に JR 地方路線と並行して地域高規格道路が、鉄道の維持困難への影響を考慮しないまま各地で建設されており、道路建設関係者によれば完全建設を目指している。また道路が無料で整備・開通され、ガソリン価格の政府補助（燃料油価格激変緩和補助金）もなされている。空港建設や航空輸送の進展も含め、ドライバー不足や環境問題、さらには公正な交通利用の分担関係の考慮が求められているが、果たして現状のような鉄道運賃の値上げが他の交通手段への転移をより一層進めるかどうかについても、より一層慎重な検討が求められるのではないか。

以上