

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 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	キタノテツロソソツクヲモルカイ コムロマサノリ
氏名	北の鉄道存続を志す会 事務局長 小守 正範
(郵便番号)	
住所	
職業	団体職員
年齢	72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)

鉄道利用者、特に在学生の通学・修学保障にかかわる者

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号



公述書

北海道旅客鉄道株式会社の鉄道事業旅客運賃値上げの申請について

北の鉄道存続を求める会 事務局長 小室正範

北海道旅客鉄道株式会社の鉄道事業旅客運賃値上げの申請について、これに反対し、認可を行わないよう求めます。

反対理由の第一。それは道民生活、北海道経済、若者たちの通学などへの甚大な影響です。

6月28日、JR北海道が行った来年4月からの運賃平均7.6%の値上げ申請は、「物価上昇対策」「人材確保のための待遇改善」「輸送サービス維持」（綿貫社長談「道新」6/29）とされますが、通勤定期では平均22.5%、通学定期平均10.5%の値上げは同様に物価高騰に苦しむ道内中小企業経営や北海道経済、道民生活と若者たちの修学・通学保障に甚大な影響をもたらすことになります。

私自身は現職時代、長く北海道の高等学校の教職員組合役員として、道内のすべての若者の修学・通学保障をめざして活動してきたものですが、道内では2000年代に入ってからだけでも道立高校30校以上が「廃止」「統合」という高校統廃合が行われ、生徒の通学距離遠距離化がすすむなか、公私あわせて道内270の高校の4分の3以上で生徒が通学に利用しているJRの通学定期代が、前回2019年の値上げとあわせると「5年間で35%アップ」ということになり、若者たちの修学への影響が避けられません。

学校によっては生徒の半数以上が鉄道利用という高校もあります。

今回の値上げが行われれば、札幌と隣市・駅間の通学定期代は「小樽—札幌」間が現行10710円（1か月）から11900円（同）に、「札幌—岩見沢」間10980円（同）が12920円にと月1000円以上の値上がりになります。

地方で見ると、前回2019年の値上げで、月額6900円の定期代が9040円に上がった石狩沼田（2009年に道立沼田高校閉校）から14.4キロの深川までの定期代は、今回1万円を超えることになります。

近距離の値上がり率が高かった前回（2019年）の値上げで、江別市の大麻高校に通う札幌市の苗穂駅からの生徒の定期代（12.6キロ）は、月額5960円が7810円へ、6か月定期では32,200円が42,230円に3割以上の値上げになりましたが、今回それが1か月8490円へ、「半年6か月定期」4万6100円へと値上げです。5年間で月2530円、42%の値上げ、半年定期では1万4000円43%の値上がりです。

物価高、インボイス増税、加えて「コロナ明け」の移動経費増などで資金繰りにあえぐ中小企業の経営難にも直結し、北海道経済に甚大な影響を及ぼす値上げは断じて認められません。

第2に、この運賃値上げ申請で改めて浮き彫りになるのは移動の権利という人間の基本的権利にかかわる「ユニバーサルサービス」の喪失という政治問題です。

私がくらす札幌市の「あいの里教育大から札幌駅」間の運賃は、「地方交通線」運賃で、北海道新聞の6月29日の報道によれば来年4月から470円とありますが、「札幌—あいの里教育大」と距離が全く同じ（15.2キロ）の「東京—原宿」（山手線）運賃は、本年3月「値上げ」したばかりのJR東日本で210円です。地下鉄との運賃調整という理由があるとはいえ北海道の利用者、サラリーマン、高校生、大学生

は、東京の倍以上の運賃を求められる勘定になります。「手稲一札幌」の場合は値上後は 10.6 キロ 360 円で、東京なら「東京一新宿」中央線 10.3 キロ、これも 210 円で、「ほぼ倍」。移動の権利という人間の基本的な人権にかかわっての「ユニバーサルサービス」の喪失があらわです。

もとより、「鉄道輸送にかかわる労働力の確保」「人材確保」のための財源確保、「輸送サービスの維持」という申請目的を否定するものではありませんが、そもそもそれを困難にしてきた JR 北海道の経営難は分割民営化という政府の失政の結果であって、労働者や道民のせいではありません。

多くの懸念の声、道民と労働者のみなさんの抗議、反対にもかかわらず、1987 年に強行された国鉄の分割民営化という政府の施策によって生じた JR 北海道の経営困難という「失政のツケ」を、再び道民や高校生、道内の中小企業などに押しつけようとする運賃値上げなど認めることはできません。

「儲からない地方・公共は切り捨て」て、大企業に何兆円もの「収益」をもたらす国鉄の「分割民営化」を行った「失政のツケ」を道民に負わせる値上げではなく、ユニバーサルサービスの回復へ、JR 北が求める「人材確保」のための財源確保、「輸送サービスの維持」などへの支援、必要な対策を講じるよう求めます。

第 3 の反対理由は「輸送サービス」維持がはかられていないことです。

今回の申請は、その原因と目的をコロナ禍での運輸収入減などによる経営環境の厳しさと「人材確保」のための財源確保、「輸送サービスの維持」としています。

しかし、申請の内容は道民と北海道経済に極めて大きな負担をもたらし、さらには社会的インフラとしての鉄道事業の役割を失わせることにつながるもので、掲げられた申請の目的であるサービスの維持・競争力確保とは真逆の結果を招きかねないものと言わざるを得ません。

さきに北海道新幹線の札幌延伸 2030 年度開業計画の「断念」「先送り」が発表されましたが、「効率的経営」を言いながら、建設費ばかりがふくらみ収益確保の裏付けがない新幹線延伸を前提に、「適正」な水準とすることが義務づけられているはずの運賃改定申請を行うことに重大な疑義があります。

それだけでなく北海道新幹線の営業赤字が毎年 100 億円を超え、道内最大の「赤字路線」化している一方で、日高線など 5 区間の地方路線バス転換をすすめ、「黄線区」と呼ばれる釧網線、根室本線、石北線など 8 区間について「単独維持困難」を言い、沿線自治体からの負担を求める JR 北海道が、運賃値上げ申請の一方で新幹線「札幌一新函館北斗 5 分短縮」等に追加工事費を投入し続ける状況を多くの道民が危惧しています。

鉄道の価値が世界で見直され、ヨーロッパでも「鉄道復権」がすすむのは、車、トラックの削減、CO₂削減で地球温暖化を防ぐというその環境適合性に社会的価値が認められた結果です。だとすると日高線など北の鉄道のバス転換をすすめ、さらに「黄線区」も「単独維持困難」を言いながら新幹線延伸・高速化だけを言う JR や政府の方針に未来につながるビジョンを見出すことができません。

北海道新幹線の札幌延伸時には「並行在来線」の「函館本線・山線」(小樽一長万部間)を切り捨てることをすでに決め、本州に農産物を運ぶ青函トンネルの貨物列車運行さえ不安視される状況をこのままにしての「効率化」という理由には同意できません。新幹線札幌延伸計画についてもう一度、立ち止まって考える必要があります。

第 4 は政府の責任です。分割民営化 36 年となった JR 北海道 2023 年度決算で見ると、「営業利益は JR

単体で 574 億円の損失となりますが、36 年前の分割民営化最初の年、1987 年と比べると収支は以下のようになります。

営業外損益・基金運用益を含めた決算でも 162 億円の赤字というのは、たしかに小さくはありませんが、その原因が経営安定基金の目減りや修繕費の増加にあることも一目瞭然です。

	鉄道運輸収入	経営安定基金運用収入	修繕費	経常損益
1987 年	623 億円	498 億円	256 億円	▲22 億円
2017 年	897 億円	255 億円 (55)	379 億円	▲199 億円
2023 年	698 億円	315 億円	399 億円	▲162 億円

しかし、世界はどうか？とみると、「鉄道復権」が言われています。

- ・オーストリア連邦鉄道は赤字 884.2 百万ユーロ（1188 億円）を 930.6 百万ユーロの公的資金補填 国 866 億 州 384 億 北海道と同面積に 4000 キロの営業。公的資金 1250 億円補填
- ・スイス連邦鉄道 赤字 2499 億円 「世界一遅い」氷河鉄道などに 2886 億円の公的資金補填
- ・ドイツ鉄道改革「公共近距離旅客輸送は生存権の任務」（地域化法）日本と同面積に 1.4 倍の鉄路という具合です。

EU の PSO (公共サービス義務 Public Service Obligation) 補償 = 「事業者が自己の営利的利益を考慮すると、報酬がなければ一般的利益に合致する公旅客輸送サービスと同一の程度と範囲で提供できないような場合、そうした一般的利益をもつ公共旅客輸送サービスを監督官庁が確保しようとする必要条件」 = 「不採算であっても社会的に望ましい」サービス補償通知にもとづき、鉄道運営費に占める PSO 補償の割合は EU 平均 41%、スウェーデン 25% イギリス 60% ドイツ 69% などとなっています。

わが国の 2024 年度政府予算総額 112 兆 5717 億円、うち国交省予算 7 兆 5744 億円、うち道路整備 1 兆 7941 億円に対して鉄道関連は 3000 億円、その内訳も整備新幹線が 2275 億円というのとは大違いです。

毎年 5000 億円を超える北海道開発予算も道路に 2000 億円、鉄道には「使えない！」とされていることもあまりに不合理です。 国策破綻の「ツケ」払いを道民に強いる運賃値上げは認められません。

以上