

令和6年7月25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)	こいど なおき
氏名	小井土 直樹
(郵便番号)	
住所	
職業	弁護士
年齢	40歳

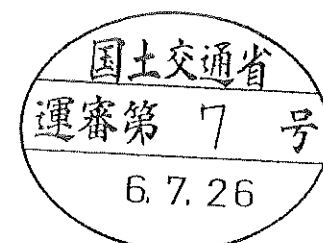
3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

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)

なし

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号



公 述 書

公述人 小井土 直樹

1 私は、現在道外に住んでおりますが、もともと私自身も北海道に生まれ育ち、高校生の時には JR 北海道には通学定期の面で大変お世話になりました。今回は、J R 北海道の経営が私が高校生だったころよりは苦しい状況の中、上限運賃を改定するという重要な場面であり、北海道における公共交通の維持という観点から、いくつか意見を述べさせて頂きたいと考えています。

2 今回の改定により、認可申請書によれば、収支率は76.7%から79.0%、事業報酬や特別損失を控除した収支率でも80.4%から83.1%に増加するに留まり、北海道の取り巻く厳しい現状等を踏まえれば、鉄道事業法上の運賃上限認可基準は満たしているものとは私としても考えています。

3 しかし、J R 北海道は、北海道における公共交通機関の基軸を担う重要な役割を果たしていることに変わり無く、高速道路網の発達等の事情により鉄道に対して厳しい競争環境にあるといえますが、バス運転手の不足等、北海道において鉄道の果たしている役割は極めて大きいと考えています。

ただ、運賃改定に際しては、特急料金等の料金収入の占める役割は大変大きいと思います。もともと、今年3月のダイヤ改正後において、札幌と室蘭を結ぶ「すずらん号」が割り引き切符を廃止したことや自由席の廃止により、当日割引がなくなったり、あるいはえきねっとのシステムがうまくいかないこと等により乗客数が大幅に減少したという話もあります。また、窓口廃止の代替で設置されている「話せる券売機」についても応対まで時間がかかる、オペレーターの順番待ちで後ろの人を待たせてしまう、オペレーターの稼働時間が限られているといった問題が残っています。

JR 東日本でもみどりの窓口の閉鎖が大きな社会問題になり、一部復活をということになりましたが、JR のシステム上、払い戻しや予約の変更等において、全てがネットで完結できる体制ができていない中で、拙速な窓口の閉鎖については、やはり考え物と思います。

もちろん、JR 北海道としても特急料金の収益向上に向けて様々な努力をされており、一部安すぎた料金については一定の是正は必要と考えますが、ビジネス需要を考えた場合、当日急に予定が決まるとか、業務の終了時刻の予見が難しいという場合も考えますと、現在の正規の特急料金や割引については、道内企業の出張需要等を考えたとき、機動的な対応が困難になるというデメリットがあり、一定の見直しが必要でないかと考えます。特に、すずらん号の空席が目立つという意見が多数寄せられており、室蘭方面への出張が今回の割引見直しや全席指定席券化で自家用車や高速バスへの転移が著しい状況にあり、早急なてこ入れが必要と考えます。

さらに、インバウンド客の増加は逆にプラスに考えられる材料と考えており、むしろ収支の見積りにおいて十分反映させていただきたいと考えます。

また、新千歳空港へのアクセス強化という趣旨でエアポートの増加の一方、苫小牧との直通普通列車の廃止で、千歳や南千歳で乗り換えを余儀なくされる等利便性の低下と捉えられる部分も見受けられます。

さらに、北海道新幹線の開通時期について、工事の難工事がつづき 2030 年度末開通の予定が変更され、開通時期が未定ということになり、北海道新幹線が東京と札幌を結ぶようになるのも相当先になる見込みとなりました。北海道新幹線が当面札幌まで延伸が難しいということを前提に、いろいろ様々な計画を見直して行かなければならないと思われま

他方で、函館本線の小樽—長万部間については、一応廃止の方向で協議会で

結論が出たということにはなっていますが、代替バスが確保されないという問題も起きています。特に、小樽—余市間については、輸送密度は2000人であり、鉄道を廃止するのが現実的なのか改めて考え直して見る必要があると思われる。

ニセコへのインバウンド需要は大変大きいものであり、最近はこの区間についての普通列車も相当な混雑をしているようです。

特に外国人にとって、バスより鉄道の方がよりアクセスや認知度が高く、予約等もしやすいこともあり、北海道新幹線の開通延期が決まった今、もう少し優等列車を走らせる等の施策を考えてもいいのではないかと考えています。

また、富良野地区についてもインバウンド需要が増加傾向にあるので、優等列車の定期化等も含めて検討していただければと思います。

4 JR 北海道の自助努力は重要であります。やはり北海道や国の役割は重要と考えますが、やはり広域地方公共自治体としての北海道の役割は大変重要に感じる部分があります。

現在の北海道政については、公共交通インフラに対しての支援について、若干冷たい印象があるように感じています。

もちろん、全部が全部北海道が支援できるというわけでないという話でありませんが、北海道新幹線の開通が延期となった現状のもと、新千歳空港駅に特急列車が直通できるよう、新千歳空港駅のスルー化構想の実現は大変重要と考えております。

新千歳空港は、3000メートルの滑走路を2本有し、日本において6つしかない二十四時間空港の一つであります。

北海道の玄関口である新千歳空港の発展のためには、空港から札幌だけでなく、道内各地に特急を利用できることでアクセスが容易に利用できるハブ拠点

とすることは極めて重要と考えています。

YouTube 上にも、J R 北海道の運営について、懸念を表明している方が多数おられ、列車の乗車状況等についてアップされているかたもおられます。こうした意見についても J R 北海道や国土交通省、北海道、関係自治体の皆様にもきちんと耳を傾けていただければと考えております。

今回の運賃改定については、やむを得ない部分もありますが、北海道経済に大きな影響を与える運賃改定であることは間違いなく、J R 北海道がさらなる北海道における公共交通機関としての役割を果たしていただくことを求めて私の公述を終わりたいと思います。

以 上