

平成 27 年 10 月 28 日

国土交通省運輸審議会御中

大塚 良治

公述申込書

1. 事案番号

平 27 第 3 0 0 1 号

2. 事案の種類

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可

3. 公述人

大塚 良治 (おおつか りょうじ)

職業：学校法人ソニー学園 湘北短期大学 総合ビジネス学科 准教授

年齢：41 歳

勤務先住所：〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428 湘北短期大学総合ビジネス学科

電話番号：046-247-3131 (代表)

4. 事案に対する賛否

事案に反対



平成 27 年 10 月 28 日

国土交通省運輸審議会御中

大塚 良治

公述書

公述人は、短期大学に所属し、鉄道事業を対象とする経営学を専攻しています。近年は、鉄道運賃・料金制度について重点的に研究しており、わが国における鉄道運賃・料金制度について数々の問題点が表出していることを認識するようになりました。平成 27 年 1 月 26 日（木）午後 1 時 30 分から北海道函館市において運輸審議会が開催されるに当たり、北海道旅客鉄道株式会社（以下、JR 北海道）から申請がなされた特別急行料金（以下、特急料金）の上限設定認可について反対の立場で意見を述べさせていただきます。

1. 北海道新幹線特急料金が現行の他の新幹線路線よりも高額である問題について公述人は強い懸念を抱いています。新青森～新函館北斗間の営業キロは 148.8km で、特急料金（自由席）は 3,930 円です。他の新幹線の同距離区間の特急料金（自由席）は、東海道新幹線東京～新富士 146.2km2,480 円、山陽新幹線新山口～博多 147.9km2,480 円、九州新幹線博多～新八代 151.3km2,480 円、東北新幹線上野～那須塩原 2,590 円、上越新幹線上野～上毛高原 148.0km2,590 円、北陸新幹線高崎～飯山 147.3km2,590 円、同長野～黒部宇奈月温泉 135.7km3,560 円、同糸魚川～金沢 131.6km2,590 円です。北陸新幹線は上越妙高で JR 東日本と JR 西日本に分かれるため、上越妙高をまたがって利用する場合は、割高に設定されています。北海道新幹線では JR 北海道完結区間の利用の場合でも、北陸新幹線上越妙高をまたがる区間の利用の場合よりもさらに割高となっています。北海道新幹線についても東北新幹線をまたがって利用する場合、両新幹線の特急料金を合算することとなり、割高感はさらに増すこととなります。この点は、九州新幹線と北陸新幹線でも同じであり、国鉄分割民営化の弊害の一つであると考えています。さらに懸念されることは、新幹線は全路線で事実上同一水準のサービスが JR 各社によって提供されていますが、利用する地域（路線）によって料金に大きな差があることです。例えば、東京～広島間 894.2km で新幹線を利用する場合、東海道新幹線と山陽新幹線は会社が異なるものの特急料金に通算制が適用されるため、特急料金（自由席）は 6,380 円である一方、ほぼ等距離の新神戸～鹿児島中央間 874.3km では特急料金（自由席）は 9,290 円です。実に、2,910 円もの差があります。交通政策基本法第 16 条では、「国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交

通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする」と規定していますが、交通手段の確保はもちろんのこと、鉄道路線ごとに大きく異なる運賃・料金の是正も、「人又は物の移動を円滑に行う」ために重要です。人の移動が活発になって地域間交流が促進されれば、活性化する地域も増えることとなります。しかし、他路線に比べて運賃・料金が高額な場合、地域間交流の活性化および地域活性化が阻害される懸念があります。交通権という考え方を提唱している交通権学会によると、「交通権とは『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第 22 条（居住・移転および職業選択の自由）、第 25 条（生存権）、第 13 条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である。すなわち、現代社会における交通は、通勤・通学輸送（原文ママ。通学輸送と思われます）などの生活交通はもちろん、物流・情報など生産関連交通、旅行などの文化的交通、さらに災害救助の交通など広範にわたるため、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには交通権の保障と行使がかかせない」（交通権憲章（1998 年版）前文）と述べ、交通権は憲法に規定されている人権に立脚した考え方であることが明らかにされています。また、整備新幹線開業と引き換えに、並行在来線が JR から経営分離されることになっていますが、経営分離によって削減される赤字額は新幹線貸付料に上乗せされるため、特急料金に転嫁されることとなります。並行在来線の経営分離は、新幹線特急料金が高くなって新幹線利用者の移動の自由を阻害するだけでなく、通勤・通学等で日常の足として並行在来線を利用している人たちの移動の自由も損なうこととなります。新幹線のどの路線でも同一の料金水準を実現することで国民の移動する権利を擁護するために、国土交通省は JR から申請された特急料金を厳格に審査することが重要であると考えます。なお、並行在来線の経営分離は、新幹線利用者と並行在来線利用者の双方に損失をもたらし、さらに並行在来線を通行する日本貨物鉄道株式会社の貨物列車の運行にも支障を生じさせます。新幹線特急料金の審査ルールと並行在来線の経営分離ルールを見直し、国民が公平に新幹線と在来線を利用できるよう国は配慮して政策を進める必要があります。

2. 一部報道によると「航空機と勝負にならない価格設定にしても利用してもらえないので、値ごろ感を出した」（『北海道新聞 web 版』10 月 14 日(水)11 時 0 分配信）とのことですが、新幹線特急料金は総括原価方式で決定されるはずですが、国土交通省に提出された北海道新幹線の「原価計算書その他の旅客運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類（以下、原価計算書）」によりますと、平成 27 年度の事業報酬はゼロであるものの、平成 28 年度～30 年度の事業報酬の平年度平均は 2.65 億円と記載されています。JR 北海道の資本金 90 億円に配当所要率 11%を乗じますと、事業報酬は 9.90 億円となりますが、今回の申請は事業報酬を削減して、航空との競争力を維持可能な料金水準にしたという理解でよろしいでしょうか。しかしながら、申請の料金水準の根拠としては些か不明確な感じを受けます。1 で述べましたように、割高な特急料金は利用者にとって不利なこ

とは明白です。再考の余地が非常に大きいと考えるところです。

3. 本公述書提出時は、JR 北海道は海峡線および江差線の区間で在来線列車を運行しています。海峡線の定期旅客列車については、特急列車のみの運行となっており、津軽線蟹田～海峡線相互間のみを利用する場合は、自由席乗車の場合に限って、乗車券のみで利用できる特例が設けられています。しかし、JR 北海道からの申請を見ると、北海道新幹線開業後は在来線定期旅客列車の運行がなくなる奥津軽いまべつ（津軽今別）・木古内間のみ利用の場合にも、特急券が必要になるようです。従前は乗車券のみで利用できた区間が、新幹線開業後は特急料金を支払わないと利用できなくなる状況は、先述した「国民の交通する権利」を阻害することにつながります。在来線時代と同様に、新幹線開業後も特急料金不要の特例の継続が必要であると考えます。

以上