

公述申込書

事案番号 平 27 第 3001 号
事案の種類 鉄道の特別急行料金の上限設定の認可
事案の申請者 北海道旅客鉄道株式会社
公述者 海峡同盟
住所 [REDACTED]
氏名 中尾 一樹(なかお かずき)
職名 代表
年齢 49
参考URL <http://archive.mag2.com/0000001628/20020921024000000.html>

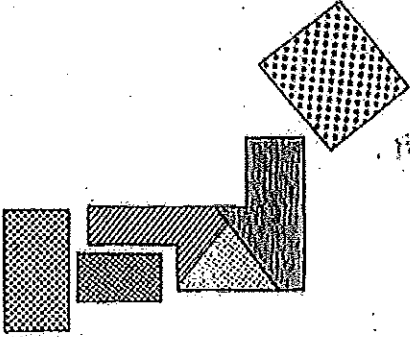
国鉄が…あなたの鉄道になります。

民営分割
ご安心ください。

- 会社閉をまたがっても乗りかえらなく不便になりません。運賃も高くなりません。
- フルートレシタルと並行線列車もなくなりません。
- ローカル線維持もなくなりません。

民営分割
ご期待ください。

- 全国統一からローカル体系のサービスに切ります。
- 明るく、効率的な窓口に変わります。
- 新しい旅行をつまみもと企画します。



62年4月を目指して新しい鉄道をみなさんと一緒に考える

自民党



公述書

北海道新幹線の特急料金上限設定について、以下のとおり公述する。

- 1.北海道新幹線に限らない事項であるが、九州新幹線の料金設定以降に開業した新幹線がほぼ会社境界駅において別の特急料金・特別車両料金等を加算する形態となっており、東海道・山陽新幹線以来の料金通算という原則が崩れている。これは国鉄分割時における与党公約(公述申込書に添付した新聞広告写真参照)に反しており、北海道新幹線のみならず九州・北陸新幹線についてもあわせて是正勧告をなされることを要請したい。
- 2.同様に九州新幹線以降、隣接駅間の特定特急料金(860円もしくは980円)の適用もなくなっており、これについてもあわせて是正勧告をなされることを要請したい。仮に竜飛海底駅を(名目上)復活すれば「隣駅」ではなくなるため、増収策としては従来概念で対処可能なはずである。
- 3.今回申請された料金額を見るに、新青森～新函館北斗間の特急料金は東京から豊橋までの特急料金より高く、東京から岐阜羽島までの特急料金に肉薄している。青函トンネル区間の速度についての議論もあるが、それ以前に誰の目にもわかる高額であり「一物二価」以外の何者でもない。仮にこのまま認可されるなら認可制の意味が皆無であり、鉄道事業者の主張がなんでもまかり通ってしまうことになる。
- 4.価格設定の根拠として青函トンネルの赤字額負担対策があると仄聞するが、そもそも青函トンネル区間は既に開業して営業している区間であるため、赤字が問題なら瀬戸大橋や新千歳空港のように加算運賃で対応すべきであり、このような高額料金が設定されることはおかしいと感じないのか?もし感じないとすれば運輸審議会委員の金銭感覚を問いたい。
- 5.青函トンネルを含む青森駅～函館駅間は、青函連絡船の代替として快速列車が設定されていたが、その後すべての列車が特急・急行に格上げされたため、その代替措置として現在、蟹田駅～木古内駅間に特急列車の自由席に特急料金不要で乗車できる特例措置が設定されている。上述の通り「青函連絡船の代替として」設定されている特例であり、新幹線開業後も新青森(または奥津軽いまべつ)～木古内(または新函館北斗)間の特例継続を強く要望する。
- 6.上記特例に関連するが、特例継続に際しては「青春18きっぷ」等の特例継続も要望する。今回は「新幹線だから不可能」という言い訳も仄聞するが、従前の並行在来線分離とは異なり、旅客鉄道会社線による迂回乗車(例:高崎～長野を移動する際に中央本線を経由するなど)は不可能である。宮島連絡線の会社分離に際しても青春18きっぷでの利用が継続されているのだから、まして同一会社である北海道旅客鉄道が経営する鉄道路線を「新幹線だから」というくだらない理由で排除するのはあきらかにおかしい。
- 7.上記の特例については今春に北海道運輸局が実施した「北海道旅客鉄道の」江差線(五稜郭～木古内間)廃止に際しての公聴会においても公述すべく申請したが、公述自体を拒絶されている。よって今回我々の公述を拒絶した場合、運輸審議会の独立性は存在しないものと解釈せざるを得なくなってしまうが、運輸審議会としては本当にそれでいいのかを委員全員に問いたい。

以上
海峽同盟 代表者 中尾 一樹

参考URL <http://archive.mag2.com/0000001628/20020921024000000.html>