

令和元年5月21日

運輸審議会

会長 原田 尚志 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	令元第3001号
事案の種類	鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可
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)	あんぜんもんだいけんきゅうかい ちわき まさたか
氏名	安全問題研究会 地脇 聖孝
(郵便番号)	
住所	
職業	代表
年齢	48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)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



公 述 書

2019年7月1日

安全問題研究会 代表 地脇 聖孝

北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）が申請した鉄道旅客運賃・料金の上限変更認可申請に対し、反対の立場で公述します。

今回の変更申請が認可されると、JRグループ発足以来、消費税の導入または税率改定を除いた運賃値上げは二度目となります。消費税の導入または税率改定を除くと、JR東日本・東海・西日本の3社は一度も値上げをしておらず、JR四国・九州も1996年に一度値上げを行ったのみで、以降は値上げをしていません。

旧国鉄では、幹線または地方交通線による格差はあっても地域による格差はない、全国統一の運賃制度を採用していました。旧国鉄の線路を継承させるため、国が政策としてJRグループ各社を発足させた経緯からも、地域間の運賃・料金の格差は最小限度に留めるべきであり、また鉄道をはじめとする公共交通は、ユニバーサルサービスとして全国どこでも同一のサービスなら同一の費用で提供されることが原則でなければなりません。

JR北海道の経営が苦境に追い込まれた根本原因は、そもそも旧国鉄を地域ごとのJRグループ各社に分割した際の切り分け方にあります。JRグループが発足した初年度、1987年度決算において、JR7社の営業収入全体に占めるJR北海道の割合はわずかに2.5%、JR四国は1%、JR九州も3.6%に過ぎませんでした。グループ発足初年度から、JRグループ7社の営業収入の43.1%をJR東日本だけで占めるほど、JR各社間の格差ははっきりしていました。JR北海道全体の営業収入は919億円で、この数字は当時の東京駅の収入より少なかったというデータもあります（注1）。

このような大きな経営上の格差は、グループ発足後30年経過した現在も改善されていません。2016年3月期決算において、JR北海道は483億円の損失を計上しているのに対し、JR東日本は3722億円の利益を上げています。JR北海道の赤字額の7.7倍に当たる数字です。JR北海道、四国、九州、貨物4社の赤字額の合計は741億円であるのに対し、本州の3社で最も利益の少ないJR西日本でも1242億円の利益を上げています（注2）。本州3社で最も経営基盤の弱い会社でも赤字4社をまとめて救済できるほど、同じJRグループ内で大きな格差ができていていることを示しています。

国鉄改革に当たって、国は、JR北海道・四国・九州3社に経営安定基金を用意し、金利を赤字補填に充てさせる一方、本州の3社には旧国鉄の債務の一部を返済させる措置を講じました。しかし、その後の低金利・無金利政策により、JR北海道・四国両社は経営安定基金による赤字補填ができなくなる一方、本州の3社は債務負担が軽くなり、さらに利益が増加しました。低金利政策は、ただでさえ大きかったJRグループ会社間の格差をさらに拡大させることにつながったのです。

今回の上限運賃の変更申請は、JRグループ各社間に元々存在した格差に加え、その後の低金利政策によってさらに拡大した格差を是正するための努力を行うことなく、不利な条件の下に置かれてきた北海道の利用者だけに新たな負担を求めるものであり、また憲法

が保障する法の下での平等にも反するものです。

農林水産省が公表している都道府県別食料自給率（2012年）によれば、北海道の食料自給率（カロリーベース）は200%である一方、東京は1%に過ぎません。北海道は他の地域の食料供給に大きな役割を果たしており、また食料品の多くはJRの貨物列車で道外に輸送されています。北海道経済連合会が公表した資料（注3）によると、道産タマネギは全体の67.6%、豆類50.0%、米類40.3%、馬鈴薯も39.1%がJRの貨物列車で道外に輸送されています。

2016年夏、北海道に4つの台風が上陸し、函館本線や石勝線などの重要路線が長期にわたって不通となりましたが、この際、首都圏でポテトチップスが姿を消し「ポテチショック」などと騒がれました。北海道に鉄道があることによって首都圏をはじめ日本全国にその恩恵が及んでいます。それにもかかわらず、北海道に貨物列車を走らせるための保線費用も、冬の除雪費も、既に日本一高い運賃を通じて北海道民がそのほとんどを負担させられているのは理不尽というほかありません。全国がその恩恵を受けている以上、北海道の鉄道を維持するための費用は全国であまねく負担すべきものです。

国鉄末期には貨物列車安楽死論も唱えられる中で、JRグループ発足以来30年間、JR貨物はそうした社会的逆風に耐え、懸命な企業努力を続けてきた結果、ここ数年は毎年100億円程度の経常利益を上げられるまでになりました。しかし、国が定めた指針により、JR貨物は貨物列車が走ることによって新たに必要となる費用（アボイダブルコスト）以外の負担をしなくてよいことになっており（注4）、また線路もほとんど旅客会社から借りることで貨物列車を運行しています。このため、年間483億円の赤字にあえぐJR北海道が、年間100億円の利益を出しているJR貨物を支えなければならないという別の面からの理不尽な状況も生まれています。

このような事実を総合すると、今、JR北海道の運賃・料金の値上げを通じて北海道民だけに新たな負担を求めることが国として適切な政策であるとは思えません。JRグループ各社の企業努力を超える格差が厳然と存在し、またその拡大が続いているこの間の社会経済情勢の変化を踏まえると、企業努力の範囲を超える格差に関してはその是正のための制度を導入することこそ国として、今行うべき政策であるというのが当研究会の基本的な立場です。新たな負担の導入や地方路線の廃止など利用者に不利益をもたらす措置は、これら最大限の政策的努力が行われた後に初めて検討されるべきものであり、こうした努力が十分に行われているとは考えられない現状での運賃・料金の改定申請に対しては、当研究会として反対を表明せざるを得ません。

以上

注1) 「JRの光と影」(立山学・著、岩波新書、1989年) P.75~76

注2) 衆院予算委員会(2017年2月17日)における本村伸子議員の提示資料
<http://motomura-nobuko.jp/wp-content/uploads/2017/06/46bbdc0e855c905cf5e8640fa184a72a.pdf>

注3) 「JR北海道に対する当会のスタンスについて」(北海道経済連合会) P.7「主要農産品等の輸送機関別シェア」より

注4) 「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」(平成13年国土交通省告示第1622号) II-1-2に規定