

*公述申込書；

事案番号：平27第3001号

事案の件名 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

事案の種類：上限設定認可申請

事案の申請者

公述名氏名：武田 泉（たけだ いずみ）

住所：[REDACTED]
[REDACTED]

職業：大学教員（北海道教育大学准教授）

年令：53歳

自宅（連絡先電話番号）：[REDACTED] 携帯：[REDACTED]

勤務先等（連絡先電話番号）：[REDACTED]

事案に対する賛否：否

並びに利害関係人にあつては利害関係を説明する事項：

公述者は、札幌市にて大学教員として地域交通政策を研究するかたわら、利用者としてたびたび本州方面（東北・関東等）へ出かける際に在来線の海峡線を利用してきた。

北海道新幹線開業により、在来線旅客列車は廃止が予定されており、当該区間は事実上の値上げとなり、各回の旅費負担の増大を伴うことになる。このことは道民のみならず来道者等の鉄道利用者にとっても見過ごすことが出来ない問題であり、こうした声なき公益を代表して意見陳述するため、利害関係があるものとして応募した。



*公述書；

氏名：武田 泉

事案番号：平27第3001号

事案の件名 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

公述内容（具体的に記載）：

本事案に対して「否」とする立場から意見陳述する。

本件に関わる特急料金は、新青森を境に、東日本会社の東北新幹線と北海道会社の北海道新幹線の新幹線特急料金を併算せず、一度打ち切った上で合算するように設定されており、きわめて割高で不当である。

次に、隣の駅まで設定される特定料金は新幹線の既存開業区間では一部を除き840円ないし930円であるのに対して、今回の新規開業区間は1000円を超える料金として高く設定されており、高止まりしていて不当である。

にもかかわらず青函トンネルに関わる貨物列車共用区間では、新幹線側の最高速度も時速140^キに制限されており、全国新幹線鉄道整備法で規定される時速200^キを超える速度（実際にはフル規格新幹線の時速260^キ）に遠く及ばず、実態としてはフル規格というよりミニ新幹線（新幹線直通線）に他ならないにもかかわらず、全国一割高な新幹線特急料金が設定されようとしており、不当である。

つまり、北海道新幹線新青森～新函館北斗間の55%にあたる82kmは在来線との共用走行区間で、開業後も現在の在来線特急と同一の最高速度140km/hでの走行である。にもかかわらず新青森～新函館北斗間で設定予定の指定席特急料金は、現行の新青森～函館間の指定席特急料金（通常期；2,250円）より2,200円高く、時短効果が限定されているわりに高すぎるのである。北海道新幹線新青森～新函館北斗間の指定席特急料金（148.8km・4,450円）は、運行距離がほぼ倍の東海道新幹線東京～豊橋間（293.6km・3,860円）、上越新幹線東京～燕三条間（293.8km・4,200円）より高く、同程度の距離で比較すると全国の新幹線で最も高い。さらには新幹線開業で青森～函館間を直通する在来線旅客列車がなくなるという特殊事情から、高くても新幹線を利用せざるをえない地域住民や道民の足元を見られている感もし、地元住民が今後は同新幹線を積極的に利用しなくなることが危惧される。

このような上限価格が設定されると、特に近距離区間の利用の阻害要因となり、定期券利用者等日常的な利用を大きく阻害することになりかねない。定期券や隣接駅等までの旅客を大幅に減らしかねない。また新規開業区間は、市街

地とは遠く離れた新函館北斗駅や新青森駅であり、アクセス列車に乗換えて市街地の中心駅まで到達する必要があり、総アクセス時間では従前と比較して1時間程度しか時間短縮されない。北陸新幹線金沢開業では約1時間半の短縮で在来線特急との比較で片道1,070円の値上げである一方。北海道新幹線は1時間弱の短縮にとどまるのに、片道2,810円の負担増となり、値上げの度合いがきわめて高い。

さらには、新青森駅と青森駅の距離はむろんのこと、新函館北斗駅は函館駅からアクセス列車で20分以上を要し、その車両が詰め込み方式のロングシートで大部分の乗客は立ったまま利用することが想定され、同時に新函館北斗駅の構造上の欠陥、すなわち、ホームとりわけ切り欠きホームがきわめて狭く危険でもあり、動線上も混雑や混乱が起きかねない状況であるが、これはJR北海道側の計画時のコストカットやずさんさによるものであり、こうした乗り継ぎ施設の貧弱さも合わせると、到底割高な特急料金は利用者として受け入れがたいものである。

JR北海道は報道発表資料の最後で、需要の喚起策として割引を示唆している。しかし、早期購入割引やインターネット割引を示唆するだけで、多くの旅客が割引の恩恵を享受できるような特別企画乗車券となるかは、未定となっている。当日乗車駅で乗車直前に無条件で購入可能な割引きっぷが発売されるかは未定となっていて、定価の上限価格自体も一定程度引き下げるべきである。

JR北海道側は、青函トンネル区間は特殊な取扱いが必要でコストがかさむ他2社がそれぞれ対応しなければならず、そのために申請者は割高な料金設定が必要と主張する。そもそもトンネル維持費は現状でもかかっているわけで、新幹線相当部分は整備新幹線関連予算からも充当されているはずである。本来、こうした加算は、千歳線の新千歳空港部分や瀬戸大橋線（本誌備讃線）のような、「運賃」への加算で行うべき性格のものである。

但し時速140^{キロ}への原則措置は、JR北海道だけの責任ではなく、政府（国土交通省鉄道局）が、2010年2月になってはじめて整備新幹線問題調整会議の中で、青函トンネル内ではすれ違い時の風圧等による荷崩れ等を考慮し新幹線も時速140キロに減速しなければならないことを主張したことを背景としている。このことは、減速に伴う事態は国の責任でもあるため、国側が責任を持つて対処すべく、鉄道運輸機構の特別余剰勘定から割高となった分の特急料金の差額を利用者に代わって補填すべきである。この措置は、将来タイヤが変更され最高速度が引き上げられるまでの時限措置とするという方法も考えられる。

以上