



令和元年 5月28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

氏名 北の鉄路存続を求める会 小室正範
(きたのてつろ そんぞくを もとめるかい こむろ まさのり)
郵便番号 
住所 
職業 事務局長 (北の鉄路存続をもとめる会 事務局長)
年令 67歳

3 事案に対する賛否 反対

4 利害関係 なし

5 自宅・勤務先の連絡先電話番号



以上

公述書

北海道旅客鉄道株式会社の鉄道事業旅客運賃値上げの申請について

北の鉄道存続を求める会 事務局長 小室正範

北海道旅客鉄道株式会社の鉄道事業旅客運賃値上げの申請について、これに反対し、認可を行わないよう求めます。

今回の申請は、人口減少・高規格道路整備等にもなう利用減・収入減によりきびしい経営のもとでも「サービス向上」「困難線区の鉄道維持」とその目的を説明されています。

しかし、申請の内容は道民と北海道経済に極めて大きな負担をもたらし、さらには社会的インフラとしての鉄道事業の役割を失わせることにつながるもので、掲げられた申請の目的であるサービス向上や困難路線維持とは真逆のものと言わざるを得ません。

JR 北海道の経営の行きづまりは、1987 年に行われた国鉄分割民営化の際に経営安定化対策として設けられた経営安定基金の運用益が金利低下によって半減した結果であり、国策の破綻によるものです。その国策破綻のつけを道民、沿線自治体に負わせようという地方路線切り捨てや今回の運賃値上げは絶対に認められません。

値上げ反対の理由の第 1 は、道民にもたらされる極めて大きな負担です。

「40 億円の増収」がめざされる値上げ申請ですが、この 10 月の運賃値上げは現在でも JR 他社と比べて割高の道内運賃を更に引き上げ、消費税増税とあいまって家計と企業経営を直撃することになります。

JR 東日本、東京では 140 円の初乗りが現在の 170 円から 200 円に。東京では上野から山手線、総武線乗り継ぐ四ツ谷まで 8 キロ区間の JR の運賃が 165 円 (IC カード、切符では 170 円) なのに、札幌では発寒までの 7.1 キロが値上げ後 290 円になるといいます。100 円以上の運賃差で、私が住んでいるあいの里から札幌までは、現在の 360 円が 440 円に。高校生の通学定期となると、札幌市内でも私が住むあいの里から新川までの 9 キロ区間月 5000 円が 6600 円、半年定期でも 2 万 7400 円が 3 万 5840 円に、1 万円近い値上げになります。遠距離通学を強いられている地方の高校生と家庭の負担増は甚大で、「分割民営化で元気になります」とした政府の言明とあまりに異なります。

値上げ反対理由の第 2 は、「効率的経営」を前提に「適正」な水準とすることが義務づけられているはずの運賃改定申請の一方で行われている北海道新幹線建設の問題です。

JR 北海道は運賃値上げ申請の 5 日後、5 月 15 日に記者会見を行い、2031 年度札幌延伸をめざす北海道新幹線の最高速度を 320 キロ/時に引き上げ、「札幌一新函館北斗間 5 分短縮」のためとして 120 億円の追加工事を発表しました。

これには、「鉄道維持のため」と運賃値上げを説明され、「仕方ない」と我慢させられようとした道民も憤り、疑問の声が広がっています。

それだけでなく北海道新幹線建設のための赤字が毎年 100 億円を超える一方で、日高線など 13 区間の地方路線が「独自維持困難線区」とされ、バス転換や沿線自治体の負担を求める JR 北海道が、運賃値上

げ申請の一方で「札幌一新函館北斗5分短縮」に120億円の追加工事と聞けば耳を疑います。「5分短縮」にどれだけ価値があるのかが疑問ですし、それで乗客が本当に増えるのかという疑問と憤りは当然です。「そもそも新幹線は本当に要るのか」も含めて検証が必要です。

新幹線を含む鉄道の価値が世界で見直され、ヨーロッパでも「鉄道復権」がすすむのは、車、トラックの削減、CO2削減で地球温暖化を防ぐというその環境適合性に社会的価値が認められた結果です。だとすると日高線など北の鉄道のバス転換を言いながら新幹線の高速化だけを言うJRや政府の方針に未来につながるビジョンも見出すことができません。

北海道新幹線の札幌延伸時には「並行在来線」の「函館本線・山線」(小樽一長万部間)を切り捨て、本州に農産物を運ぶ青函トンネルの貨物列車運行もやめるという「新幹線高速化」対策が、本当に北海道にとってプラスになるのか、「現実を見る」必要があります。

「効率的」経営にほど遠い計画の下での運賃値上げ申請を「適正」と認めることはできません。路線の8割がトンネルという「巨額公共事業」の収支も不明な計画についてもう一度、立ち止まって考える必要があります。

第3は政府の責任です。分割民営化30年となったJR北海道平成30年決算で見ると、「営業利益はJR単体で525億円損失、グループ全体でも416億円と過去最大の赤字」「経常損失も106億円の赤字となった」「札幌線・日高線の輸送密度は4分の1となり、同区間の営業係数は2609」というものです。分割民営化の最初の年、1987年と比べると収支は以下のようになります。グループ全体でも100億円を超える赤字というのは、たしかに小さくはありませんが、その原因が経営安定基金の目減りと修繕費の増加にあることは一目瞭然です。

	鉄道運輸収入	経営安定基金運用収入	修繕費	経常損益
1987年	623億円	498億円	256億円	▲22億円
2017年	897億円	255億円(55)	379億円	▲199億円

しかし、世界はどうか?とみると、「鉄道復権」が言われています。

- ・オーストリア連邦鉄道は赤字884.2百万ユーロ(1188億円)を930.6百万ユーロの公的資金補填
国866億 州384億 北海道と同面積に4000キロの営業。公的資金1250億円補填
- ・スイス連邦鉄道 赤字2499億円 「世界一遅い」氷河鉄道などに2886億円の公的資金補填
- ・ドイツ鉄道改革「公共近距離旅客輸送は生存権の任務」(地域化法)日本と同面積に1.4倍の鉄路という具合です。

EUのPSO(公共サービス義務 Public Service Obligation)補償＝「事業者が自己の営利的利益を考慮すると、報酬がなければ一般的利益に合致する公旅客輸送サービスと同一の程度と範囲で提供できないような場合、そうした一般的利益をもつ公共旅客輸送サービスを監督官庁が確保しようとする必要条件」＝「不採算であっても社会的に望ましい」サービス補償通知にもとづき、鉄道運営費に占めるPSO補償の割合はEU平均41%、スウェーデン25% イギリス60% ドイツ69%などとなっています。

わが国の30年度政府予算総額97兆7128億円、うち国交省予算7兆8195億円、うち道路1兆5539億円、鉄道4293億円、ただしその内訳は整備新幹線3480億円というのとは大違いです。毎年5000億円を超える北海道開発予算も道路に2000億円、鉄道には「使えない!」とされていることもあまりに不合理です。 国策破綻の「ツケ」払いを道民に強いる運賃値上げは認められません。

最後に指摘したいのは高校生の通学費負担への影響の大きさです。郡部の自治体では通学費補助を行

っている自治体も少なくないので、自治体の予算への影響も重大です。

北海道教育委員会の調査では道内の全日制高校 225 校のうち 4 分の 3 の 167 校で JR が利用されており、今回提案の運賃値上げは彼らを直撃することになります。通学定期で平均 21.8%にも及ぶ今回の運賃値上げ提案は、その負担をさらに大きくするもので見過ごせません。

学校統廃合や公立高校の学区制などの結果で広がる遠距離通学が生徒・家庭に負担を強いていますが、例えば、路線廃止も言われている留萌線の場合、2009 年に道立沼田高校が廃止された石狩沼田から 14.4 キロの深川の高校に通学する生徒が多数ですが、その通学定期代は月額 6900 円から 9040 円に月額で 2000 円以上引き上がります。3 か月定期の場合でも 19,690 円から 2 万 5770 円に 6000 円以上の値上がりです。半年定期だと 33,230 円が 43,210 円に 1 万円上がることになります。

札幌市内でも「地方路線」とされる学園都市線の高校生が利用するあいの里から新川までの 11.4 キロの定期代は月 5960 円が 7800 円に。6 か月定期でも 33,230 円が 43,210 円に 1 万円の値上がりになります。近距離の値上がり率が高いのも今回の値上げ案の特徴で、江別市の大麻高校に通う札幌市の苗穂駅からの生徒の定期代 (12.6 キロ)は、月額 5960 円が 7810 円 2 円、6 か月定期では 32,200 円が 42,230 円に 3 割以上の値上げ。北見商業高校に最寄り駅の愛し野から通う 4.9 キロの通学定期代は現在の月 3800 円が 4530 円に 2 割の値上げになります。

今回の運賃値上げ申請は、北の鉄道の今後、新幹線、そして物流・北海道経済の問題を含め、北海道の未来がかかわる問題です。政治的立場を超えて道民すべてで立ち止まって考える機会とする必要があります。

以上