

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和元年7月9日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃及び料金 の上限変更の認可	令和元年5月10日 令和元年5月10日	北海道旅客鉄道株式会社	<p>現行の旅客運賃及び料金の上限について、以下のとおり変更する。</p> <p>すべての運賃及び料金に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・100kmまでは「対キロ制運賃」から「対キロ区間制運賃」に変更する。 ・101～200km（地方交通線は182kmまで）は「対キロ制運賃」とし、適用する賃率を17.85円から19.7円（地方交通線は19.6円から21.6円）とする。 ・201km～（地方交通線は183km～）は、「対キロ制運賃」とし、賃率は据置く。 <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃の改定に合わせて改定する。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃：15.7% ・定期旅客運賃：22.4% <li style="padding-left: 20px;">通勤：22.6%（割引率48.9%は据置） <li style="padding-left: 20px;">通学：21.8%（割引率72.4%は据置） ・料 金： 1.8%（消費税分のみ） ・全 体：11.1%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成8年1月10日 改定率 7.0%</p> <p>○営業キロ 2,552.0km</p> <p>○平成29年度実績 旅客運賃収入 72,827百万円 収支率 83.0%</p>

北海道旅客鉄道株式会社における
運賃・料金改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和元年7月9日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. J R北海道新千歳空港駅における運賃表誤表示について	1
2. J R北海道の運賃等改定に寄せられたパブリックコメント について	4

1. JR北海道新千歳空港駅における運賃表誤表示 について

J R北海道新千歳空港駅における運賃表誤表示について

1. 概 要

- (1) J R北海道では、平成 26 年 4 月の消費税改定に合わせて、各駅に掲出している運賃表を取り換えたところ、新千歳空港駅の北側改札口に掲出されている運賃表に記載していた虎杖浜駅までのこども運賃（700 円正当）を誤って 790 円と表示していた。
- (2) なお、北側改札口にある自動券売機は、平成 28 年 3 月 25 日まで券売機の画面上に運賃と着駅の両方を表示しており、券売機の画面上では、虎杖浜駅までの運賃も正しく表示していたものの、その後、券売機画面上での着駅の表示を削除した。
- (3) このため、平成 28 年 3 月 26 日から駅係員が誤りを発見する令和元年 6 月 25 日までの 3 年 3 か月の間、誤った運賃額を表示した。

2. 原 因

本来は登別駅までのこども運賃として掲出すべき「こども 790 円」の表記を、誤って隣の虎杖浜駅の部分に表示し、更に確認漏れがあったため。

なお、J R北海道では本事象発覚後、全ての運賃表を再確認し誤りのないことを確認している。

3. 発売実績等

- (1) 自動券売機の画面上から着駅の表示を取止めた平成 28 年 3 月 26 日以降、当該運賃表付近の自動券売機のこども運賃 790 円の発売実績は 1,655 件であったが、新千歳空港駅からこども運賃 790 円となる駅は複数ある（注）ので、「新千歳空港駅～虎杖浜駅」の発売件数は特定できない。

（注）新千歳空港駅からこども 790 円となる駅は、岩見沢、南小樽、小樽築港、登別、占冠、石狩当別などあり。

- (2) なお、この間、駅窓口の虎杖浜駅までの発売は「こども運賃が 790 円」となる各駅までの発売件数（2,451 件）に対し 2 件（0.08%）のみとなっている。

4. 旅客への対応等

(1) 旅客への案内

誤った運賃表は6月25日夜に修正を完了し、新千歳空港駅並びに虎杖浜駅に、お知らせを掲出した。

(2) 返金について

心当たりのある方については、近くの有人駅への申し出、又は専用案内センターに連絡をしてもらい、利用日などをお聞きし、確認の上、差額(90円)の返金を行うこととしている。

5. 運賃改定の収入原価への影響について

(1) 上記3.(1)のとおり、「新千歳空港駅～虎杖浜駅」の発売件数は特定できないが、新千歳空港駅の窓口で発売した「こども運賃が790円」の発売件数に対する虎杖浜駅までの割合は約0.08%となっているなど、限定的である。

(2) 3年3か月の誤表示期間の影響額は148,950円(=90円×1,655件)となり、1年あたりでは約45,830円、虎杖浜駅までの駅窓口発売の割合0.08%と同程度と想定できるので、単年度影響額は37円となる。

(3) なお、収入原価は千円単位としていることから、収入原価に与える影響は皆無と考えている。

2. JR北海道の運賃等改定に寄せられたパブリックコメントについて

1. 今回の JR 北海道の値上げ申請に対して、私は反対である。

JR 北海道は危機的な経営状況であり、既存の路線を維持するという観点からも、値上げ自体はやむを得ない部分もある。

しかし、今回の値上げ申請の内容は、極めて恣意的かつ疑問を抱かざる得ない箇所が多数存在する。また、収益性の改善や顧客サービスの向上の点において、JR 北海道は値上げの前にやるべきことがあるにも拘わらず、それらを怠っているのが現状である。

従って、運輸審議会におかれては、厳しい審査を行い、厳しい付帯条件を付けた上で、それらが実行されない限り、値上げを認めるべきではない。

以下に、値上げ申請に反対の理由を大きく分けて5点列挙する。

【理由】

1 点目は、今回の値上げ申請は、申請の通りの値上げとなっていない可能性がある箇所が存在する。

まず、幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃に関しては、営業キロ1kmごとに200kmまでの部分において、賃率を19円70銭まで値上げするとなっている。このうち1kmから100kmまでに関しては、賃率によらない独自の運賃を設定している。換言すれば、101kmから200kmまでに関しては、賃率による価格設定となるはずであり、値上げ率は営業キロが増加するにしたがって、減少するはずである。

しかし、営業キロごとの「値上げ率」を確認してみたところ、121kmから140kmまでの距離帯と、201kmから220kmまでの距離帯において、直前の距離帯と比較して、値上げ率が増加している現象が見られた。

具体的には、101kmから120kmまでの距離帯では、12.0%の値上げ率であるのに対して、121kmから140kmまでの距離帯では、14.9%の値上げ率となっている。この距離帯は、ちょうど札幌～東室蘭・旭川間に相当し、利用者の多い区間を狙い撃ちにして、恣意的に値上げ率を操作していることが見て取れる。

同様に、181kmから200kmまでの距離帯では、10.9%の値上げ率であるのに対して、201kmから220kmまでの距離帯では、13.0%の値上げ率となっている。この距離帯は、ちょうど札幌～芽室間に相当し、次の距離帯(221km)で札幌～帯広間の距離に相当するため、やはりここでも利用者の多い区間を狙い撃ちして、恣意的に値上げ率を操作していることが見て取れる。

賃率を上昇させることによる値上げであれば、営業キロが増加しているのにも拘わらず、値上げ率が増加する距離帯が出現するのは、不自然である。事実、221km以降の距離帯では、直前の距離帯と比較して値上げ率が増加する距離帯は一切存在せず、営業キロの増加と共に値上げ率も減少の一途を辿っている。従って、申請通りの賃率(19円70銭)となっていない可能性も否定できない。

このように、恣意的な値上げを行うのであれば、その理由を明示すべきである。その上で、1kmから100kmまでの普通旅客運賃と同様に、別表において値上げ後の運賃を示すべきである。

そして、申請内容から逸脱した値上げが行われているのであれば、値上げは断固

として認めるべきではない。

2 点目は、今回の値上げ申請は、1 点目に挙げた以外にも恣意的な箇所が多数存在する点である。

まず、幹線の 7km から 15km の距離帯では、値上げ率が 30%を超えている。この距離帯は、札幌～新札幌・手稲間などの距離に相当し、道内で最も利用者の多い区間を狙い撃ちにした、非常に恣意的な値上げである。

また、幹線の 46km から 50km の距離帯では、直前の価格帯と比較して値上げ率が上昇し、21.5%の値上げ率となっている。この距離帯は、札幌～新千歳空港の距離に相当し、やはり利用者の多い区間を狙い撃ちに行っている。

ここで問題なのは、札幌駅～新千歳空港駅間の利用者のみならず、JR 北海道の幹線全線における 46km～50km の距離帯の値上げ率が、他距離帯と比較して一律に高くなる点である。これは、札幌駅～新千歳空港駅間の普通運賃の大幅値上げに託けて、同距離の道内他区間でも大幅に収益を得ようとする、極めて恣意的かつ乱暴な値上げであるといわざるを得ない。そして、鉄道事業法第 16 条 2 で謳われている「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうか」にも抵触している可能性があり、厳しく審査する必要がある。

札幌駅～新千歳空港駅間における収益性を高めたいのであれば、南千歳駅～新千歳空港駅間に、特々制度を利用した新たな加算運賃を導入すべきである。

今回の値上げが認可されれば、南千歳駅～新千歳空港駅間の加算運賃が、140 円から 20 円に値下げとなる。この値下げは、同区間の建設費の償還が完了することによるものであるが、ここで新たな加算運賃を導入することによって、道内の他区間にまで恣意的な値上げの影響が及ばないようにすべきである。

更に、1 点目で述べた通り、121km から 140km までの距離帯と、201km から 220km までの距離帯においても、直前の距離帯よりも高い値上げ率となっている。これによって、札幌～東室蘭・旭川・帯広といった利用者の多い区間を狙い撃ちに行っている。

これらの区間は、高速バスとの競争が激しい区間でもある。今回の値上げでは、JR 北海道は高速バスとの競争を意識し、特急料金は消費税増税分のみの値上げとしている。しかし、札幌～東室蘭・旭川・帯広間の普通運賃が恣意的に大きな値上げ率となっているため、本当に高速バスとの競争を意識しているのか、疑問である。これではますます高速バスとの競争において、不利になるのではないか。

そして、利用者の多い区間を狙い撃ちにし、より大幅な値上げを実行しようとしており、道民を軽視している。

3 点目は、定期料金に関しても、普通旅客運賃に準じた値上げ幅となっており、北海道民に負担を押し付けている点である。

例えば、1km～50kmにおける1カ月通勤定期の値上げ額と値上げ率を列挙すると、以下ようになる。

1km～3km…5600 円→6600 円 (1000 円値上げ、定期値上げ率 17.9%、普通運賃値上げ率 17.6%)

4km～6km…6620 円→7890 円 (1270 円値上げ、定期値上げ率 19.2%、普通運賃値上げ率 19.0%)
7km～10km…6970 円→9200 円 (2230 円値上げ、定期値上げ率 32.0%、普通運賃値上げ率 31.8%)
11km～15km…8390 円→10980 円 (2590 円値上げ、定期値上げ率 30.9%、普通運賃値上げ率 30.8%)
16km～20km…11520 円→14100 円 (2580 円値上げ、定期値上げ率 22.4%、普通運賃値上げ率 22.2%)
21km～25km…14660 円→17590 円 (2930 円値上げ、定期値上げ率 20.0%、普通運賃値上げ率 20.0%)
26km…17330 円→20540 円 (3210 円値上げ、値上げ率 18.5%、普通運賃値上げ率 18.5%)
27km～30km…17630 円→20930 円 (3300 円値上げ、値上げ率 18.7%、普通運賃値上げ率 18.5%)
31km…19830 円→23270 円 (3440 円値上げ、値上げ率 17.3%、普通運賃値上げ率 17.2%)
32km…20320 円→23850 円 (3530 円値上げ、値上げ率 17.4%、普通運賃値上げ率 17.2%)
33km～35km…20590 円→24170 円 (3580 円値上げ、値上げ率 17.4%、普通運賃値上げ率 17.2%)
36km…22530 円→26210 円 (3680 円値上げ、値上げ率 16.3%、普通運賃値上げ率 16.2%)
37km…23010 円→26780 円 (3770 円値上げ、値上げ率 16.4%、普通運賃値上げ率 16.2%)
38km…23410 円→27240 円 (3830 円値上げ、値上げ率 16.4%、普通運賃値上げ率 16.2%)
39km～40km…23740 円→27610 円 (3870 円値上げ、値上げ率 16.3%、普通運賃値上げ率 16.2%)
41km…25130 円→29040 円 (3910 円値上げ、値上げ率 15.6%、普通運賃値上げ率 15.5%)
42km…25460 円→29450 円 (3990 円値上げ、値上げ率 15.7%、普通運賃値上げ率 15.5%)
43km…25820 円→29860 円 (4040 円値上げ、値上げ率 15.6%、普通運賃値上げ率 15.5%)
44km…26320 円→30440 円 (4120 円値上げ、値上げ率 15.7%、普通運賃値上げ率 15.5%)
45km…26670 円→30850 円 (4180 円値上げ、値上げ率 15.7%、普通運賃値上げ率 15.5%)
46km…27350 円→33290 円 (5940 円値上げ、値上げ率 21.7%、普通運賃値上げ率 21.5%)
47km…27660 円→33630 円 (5970 円値上げ、値上げ率 21.6%、普通運賃値上げ率 21.5%)
48km…28060 円→34100 円 (6040 円値上げ、値上げ率 21.5%、普通運賃値上げ率 21.5%)
49km…28400 円→34510 円 (6110 円値上げ、値上げ率 21.5%、普通運賃値上げ率 21.5%)
50km…28730 円→34920 円 (6190 円値上げ、値上げ率 21.5%、普通運賃値上げ率 21.5%)

上記のように、普通運賃と同様の値上げ率か、普通運賃よりも高い値上げ率となっている距離帯ばかりであり、これは学生定期でも同様である。

例えば、7km～10km の距離帯においては、普通運賃値上げ率が 31.8%であるのに対して、定期値上げ率 32.0%であり、0.2%値上げ率が高くなっている。

この 0.2%の差は、端数処理によって生じた差なのかもしれないが、それでも金額にすると 3580 円の値上げであり、利用者にとっては非常に大きな負担となる。

私は毎日あいの里に通っているため、札幌駅～あいの里教育大駅間で JR を利用

することが多い。札幌駅から出発すると、あいの里教育大駅の1つ手前の拓北駅までは、11km～15kmの価格帯であるが、あいの里教育大駅からは16km～20kmの価格帯となるため、ただでさえ負担が増大していることになる。

ここに、今回の値上げが適用されると、更にその負担が増大することになる。同じ区間でJRを毎日利用している私の知り合いも、値上げによる負担の増大によって、生活が圧迫されることを懸念している。

また私も、今後はJRの利用を一切控え、地下鉄やバスであいの里に通うことを検討している。

このように、定期料金の普通運賃の値上げに準じた値上げは、多くの利用者の生活を圧迫することになる。また、他交通機関が比較的充実している札幌圏では、JR離れをより一層加速させ、結果的に値上げ前よりも収益性が低くなることが懸念される。

少なくとも、定期の値上げ率は普通旅客運賃の値上げ率よりも低く設定するか、定期の割引率を上げるなどして、少しでも道民の負担が軽減されるように配慮すべきである。

4点目は、JR北海道は値上げという形で道民に負担を強いる前に、やるべきことを怠っているという点である。

まずJR北海道では、地方ローカル線を中心として普通列車の本数を減便したり、特急列車における車内販売をすべて取りやめたりなど、旅客サービスの低下が著しい。こうした中で、単に負担を強いるだけの値上げを強行することは、全く容認できるものではない。今回の値上げと引き換えに、列車運転本数の増加を図ることを中心とした、利便性の向上を図るべきであり、そうした施策を全く行わないのであれば、値上げは認可すべきでない。

また、二次交通をはじめとした、他交通機関の連携もまったくもって不十分である。値上げをするのであれば、その引き換えとして、少なくともJR北海道のKITACAと札幌市交通局のSAPICAとの相互乗り入れを実現させるべきである。ICカード乗車券関連では、札幌圏におけるKITACAエリアの更なる拡大（小樽～余市間、苫小牧～室蘭間、岩見沢～旭川間）と、函館地区（函館～新函館北斗間）や旭川・釧路・帯広・室蘭等の各地区でのKITACA導入を進めるべきである。現にJR九州では、鹿児島地区や宮崎地区といった、福岡都市圏以外の地域においても、ICカード乗車券の導入を進めている。JR北海道もこれに倣うべきであり、そうした利便性向上策が講じられないのであれば、値上げは認可すべきではない。

更に、JR北海道の収益性を高めるという点では、関連事業の充実も不可欠だが、これも不十分である。特に札幌圏においては、札幌駅以外での関連事業を全く行っていない。JR東日本のエキナカ事業等に倣い、札幌圏その他全域の駅において、関連事業をはじめとした収益改善策を講じるべきであり、その具体案も今回の値上げ申請と併せて提示させるべきである。

5点目は、割引切符の設定が非常に不透明な点である。

本来、割引切符は認可事項ではなく、届出事項であるため、今回の値上げ申請に

際してSきっぷやRきっぷ等の値上げ後の価格を申請する必要はない。

しかし、JR北海道は北海道新幹線の運賃認可申請の際に、公聴会において割引切符の充実を求める意見が出たのにも拘わらず、そうした策を一切行わなかった経緯がある。

こうした経緯を踏まえると、割引切符に関しても、利用者を見做した非常に恣意的な値上げや、場合によっては割引切符自体の廃止も否定できない。そこで、値上げ後のSきっぷやRきっぷ、あるいは乗車券往復割引切符等の方向性も提出させるべきである。

また、JR四国が導入している6枚回数券のような、枚数の少ない回数券を導入するなど、現行よりも充実した割引制度や乗客の負担軽減策を図るべきであり、そうした施策が無いのであれば値上げは認可すべきではない。

以上の理由から、今回の値上げ申請には反対である。

今回の値上げは、収益性の拡大を第一に考えた、非常に恣意的な値上げである。しかし、JR北海道の経営改善や地方ローカル線の維持などを考慮すれば、やむを得ない一面もある。

そうした性質を踏まえ、今回の値上げ認可に関しては、仮に値上げ後のJR北海道の収益が、値上げ前の収益と比べて低下するようなことがあれば、値上げ前の運賃に戻すことを義務付ける等の条件を付けるべきである。

2. ■ご意見：

今回のJR北海道の値上げ案を独自に検討した結果、経営困難な中、値上げ自体は否定しないものの、具体的な値上げの手法は、明らかに恣意的・作為的なため不当であり、到底納得・容認できるものではない。

運輸審議会におかれては、厳しく査定し、厳しい付帯条件を付けることとし、それらが実行されない限り、値上げを認めるべきではない。

■理由：

1) 運賃値上げの概況と実態：

- ・まず、主として幹線運賃の値上げについて、述べていくことにする。
- ・幹線運賃（一部擬制キロによる跨り運賃）の場合の値上げ率と主要該当区間について表にすると、次のようになる。：

1 から 3km…170 円→200 円(+30 円、17.6%値上げ)

：札幌・桑園/苗穂

4 から 6km…210 円→250 円(+40 円、19%値上げ)

：札幌・琴似/白石、帯広・札内

7 から 10km…220 円→290 円(+70 円、31.8%値上げ)

：札幌・稲積公園、室蘭・東室蘭、帯広・西帯広、釧路・大楽毛、

11 から 15km…260 円→340 円(+80 円、30.8%値上げ)

：札幌・手稲/新札幌、函館・七飯、帯広・芽室

16 から 20km…360 円→440 円(+80 円、22.2%値上げ)

・札幌・あいの里教育大/野幌、函館・新函館北斗、東室蘭・登別
 21 から 25km…450 円→540 円(+90 円、20%値上げ)
 ・札幌・江別/北広島、東室蘭・伊達紋別、苫小牧・白老、帯広・池田
 26 から 30km…540 円→640 円(+100 円、18.5%値上げ)
 ・札幌・島松、函館・大沼公園
 31 から 35km…640 円→750 円(+110 円、17.2%値上げ)
 ・札幌・恵庭、小樽、石狩当別、旭川・深川、苫小牧・千歳、釧路・白糠
 36 から 40km…740 円→860 円(+120 円、16.2%値上げ)
 ・札幌・長都、東室蘭・白老/洞爺、帯広・十勝清水
 41 から 45km…840 円→970 円(+130 円、15.5%値上げ)
 ・札幌・千歳/岩見沢、函館・鹿部、帯広・新得
 46 から 50km…930 円→1130 円(+200 円、21.5%値上げ)
 ・札幌・新千歳空港（加算無）、函館・森、釧路・厚岸
 51 から 60km…1070 円→1290 円(+220 円、20.6%値上げ)
 61 から 70km…1270 円→1490 円(+220 円、17.3%値上げ)
 71 から 80km…1450 円→1680 円(+230 円、15.9%値上げ)
 81 から 90km…1640 円→1890 円(+250 円、15.2%値上げ)
 91 から 100km…1840 円→2100 円(+260 円、14.1%値上げ)
 (50KM 以上は具体の区間の記載は省略)

・特に値上げ率が高いのは、

7 から 10km…220 円→290 円(+70 円、31.8%値上げ)

11 から 15km…260 円→340 円(+80 円、30.8%値上げ)

である。これはまさに、札幌駅を中心として札幌市内の区間が大幅値上げとなるように、恣意的に値上げ率を調整している様子が見て取れる。

・さらに特徴点としては、

16km から 45km では値上げ率が下がり続けているのに、46 から 50km では、値上げ率が一転して 20%台に一旦上がる点である。ちょうどこの距離帯は、札幌から新千歳空港間の距離にあたる。新千歳空港関係では、加算運賃が今回 140 円から 20 円へと一気に 120 円も引き下げる一方、普通運賃が一段階前の区間の一旦下がった値上げ率が、20%台と再び高くなっており恣意的で、それでも近距離区間の値上げ幅が大きすぎる状況である。このため、裁判も提起され不当性が濃厚な、北総線/京成成田空港（スカイアクセス）線で見られるような、利用区間によって賃率が大きく異なる差別感の強い運賃体系となっていると言わざるを得ない。

これは意図的に新千歳空港アクセス客を優遇しており、今回の案は主に一般の地元利用者や道民を敵に廻すような案となっている。また、値上げ率で特定の距離帯の部分に山（高い値上げ率の価格帯）が複数できるような、特定の運賃帯（特定の区間）を狙い撃ちにするような値上げは避けるべきであり、様々な旅客にとって受け入れしやすい、公平性の担保された案に改変することを強く求めたい。

・なお、新千歳新線建設時の償還率が 8 割を超えたこともあって加算運賃引き下げ

になったと思われるが、他の値上げ率の高さと、加算運賃分の引き下げ額の120円との釣り合いが取れておらず、今回唐突に出できた印象が強い。

札幌・新千歳空港間の運賃は、現在でも競合する高速バスの方が高く、また途中駅も停車し混雑する快速列車が主体である。むしろより負担力のある利用者のため座席定員制で停車駅を減らして時間短縮し、付加価値を付け快適性を備えた追加料金を要する特別快速や特定料金特急を増発すべきである。さらに札幌近郊の区間よりも新千歳空港アクセス客が好調なのであれば、このようにしてさらなる増収を図るべきである。

さらに、千歳線の抜本的な輸送力を増強するのであれば、特々制度を新たに導入し、用途を明示した加算運賃を新たに導入すべきである。新千歳やボールパーク関連も併せて、千歳線について、新千歳空港駅の増強・トンネル拡幅、同線の通り抜け構造へのトンネル建設、北広島での通過線増設、北広島駅手前の両側や新駅との部分の複々線化、等が実施が可能となろう。このような同制度を三大都市圏の大手民鉄以外に適用を検討しないのは、国交省鉄道局の怠慢と言わざるを得ない。

2) 割引のあり方：

今回の値上げ案では上限価格の設定に関する認可事項に関するものであり、割引に関しては、上限価格認可後の届出事項となっはいる。

しかし、北海道新幹線開業後の近年における同社による割引手法の不備について、ここで指摘しておきたい。

これは、以前北海道新幹線特急料金公聴会の際に、同社から「割引をするから認めてほしい」とされたものの、期待された割引がほとんどなされずに未だに放置され、高すぎる特急料金もそのままに置かれ、同線が低乗車率のまま今日に至っており、利用者にとって貨物費用も含めて当該特急料金に転嫁されているため、不当な負担を強いられているからである。

つまり北海道新幹線開業時以降、一般道民にとって使いやすい割引として、窓口等で買える、S・Rきっぷ（フォー）やフリーきっぷ等大幅に整理縮小され、同時に割引率が引き下げられるなど、道民利用者を狙い撃ちにした値上げの押し付けである。今回の認可申請時に、割引きっぷの値上げ後の価格も、加えて提示すべきである。

さらに、むしろ少しでも割安感を出し需要喚起を図るべく、JR四国・九州の行うような「6枚回数券」を新設したり、かつてあった札幌・函館からの仙台・東京への往復割引きっぷや、道東/道南のフリーきっぷ等を復活させ、需要を喚起すべきである。

一方で、えきねっとのようなインターネットによる事前購入割引は、導入はされているものの、発売方法や端末の利用可能性の有無による差が激しく、利用できない人も少なくない。この点でも、道民利用者を狙い撃ちにした値上げ案である。そして他方で、クラブ財会員（JR東日本の「おとなの休日倶楽部」）等を優遇すぎである。

以上こうした乗客によって差別した歪な運賃体系からは、到底「公共」料金とは

言えないような「差別運賃」を呈するような不当な状況に陥っていると認められる点であり、是正されるべきである。

3) 値上げ以前に行われるべき行政的財源確保策

JR北海道の経営危機が顕在化して以降、国をはじめとする行政からの各種の支援策が講じられてはいるものの、それらは限定的で、不十分なままである。それは、(1)行政(国・地方)による抜本策の実施の不作为、特に「鉄道運輸機構予算」の投入の不足、(2)開発予算(道路財源)の投入の未実施、(3)JR本州3社からの「ユニバーサル料金」導入の非実施等が挙げられ、結果として今回の値上げ案のような利用者負担に大きく傾斜してしまった。このため、このような大幅値上げを強いられる結果となってしまったのである。

特に(2)については、維持困難路線の存続に際し、重い「下」の部分は、現在の縦割りではなく、道路財源等を「受け皿事業」としてとして活用すべく、公共事業に移管すべきである。

(3)については、せめてJR東のICときっぷの料金差額端数処理分を投入するだけでも、かなりの額をJR北海道や四国等の、経営困難な会社の支援につながるものである。

4) 増収後の用途と関連する新たな事業計画について

JR北海道は、今回の値上げによる増収分を含め、主たる投資先について、新千歳空港アクセスや札幌駅新幹線駅付近の不動産開発、等の記載が一部なされている。これらの例示されている事項が、限定的・消極的・拠点的で、実現可能性で甚だ疑問と言わざるを得ない。これは、同社の考える関連事業展開が、札幌駅等の一拠点のみに傾斜・依存しており、JR等他社と比べてあまりに限定的かつ貧弱で、とても赤字体質の解消につながるとは思えない。この点で、同社による経営努力や企画力の決定的不足を物語っており、このまま値上げを認めるべきではない。

まず鉄道事業においても、北海道新幹線の利用促進につなげる施策として、札幌から函館方面への夜行列車や函館線ニセコ(山線)経由の臨時列車を走らせる、等の対策が再三提起されているにもかかわらず実現されておらず、問題である。

次に札幌圏では、札幌駅周辺以外の、新札幌、琴似、手稲、白石等の札幌近郊駅での事業展開が大幅に立ち遅れ、混雑が激しくても駅ビル改札口等第二の改札口が関連事業と抱き合わせで整備されていない点が挙げられる。特に成長が期待される新札幌駅や新千歳空港駅に、駅ビル改札も含め、改札口が複数個所存在しないのは、旅客サービス上、怠慢としか言いようがない。特に新千歳空港駅では、直近の駅構内改築にもかかわらず、土産物やコンビニエンスストア等の店舗開発がなされずに、乗客がいち早くターミナルビルの方へ移動するだけの経由点にしかなくなっていない。また白石駅等のように、札幌市策定の開発計画において、「交流拠点」として位置付けられていない駅も散見される等、札幌市等の行政との関係構築においても、積極性が見受けられない。

次に札幌駅でも 鉄道利用者向けの利便店舗(駅弁・飲み物、旅行用品等)がほとんどなく、代わりに改札口付近にあるのは鉄道利用とは無関係な婦人服店舗等が

多く見られる。現在の駅舎で改札口の増設もなされず、駅ナカに利用者を滞留させるような魅力に欠け、乗客は足早にいち早く改札の外へ退出するなど、ビジネスチャンスのみすみす逃しているのが、現状である。さらに札幌駅の改札横の店舗は、ドーナツやハンバーガー等、低収益店舗ばかりで、積極的な事業展開を図っていく気概に著しく乏しい。他社であれば、改札口増強と抱き合わせで、駅ナカ開発を行うものであるが、来るべき北海道新幹線の札幌開業を考えても、抜本の見直しが必要である。また唯一成功しているとされるJRタワー等の子会社・札幌駅総合開発と親会社・JR北海道との関係も、新幹線ホーム決定時の条件設定等から、歪になっていると言わざるを得ない。

他方近年同社管内では、駅売店、車内販売等のサービスの削減や一方的な子会社の事業縮小が目立ち、構内営業の規制緩和もなされていないことから、結局しわ寄せが利用者に転嫁されている。この点への対処策も、具体的に示されていない。

さらには、市中でのホテルやビル、マンション等不動産開発や、東京地区等のエリア外（JR東日本管内の駅ナカ等を含む）への事業進出についても、一部が限定的に例示されているだけで、鉄道事業の赤字を穴埋め可能な水準に達するような計画案は示されていない。とりわけ、JR九州の子会社が農業に進出しているにもかかわらず、北海道の特色を生かした農林水産業と連携した事業や、道内企業との連携の方向性も示されず、従来の路線をなぞっているばかりである。農業については、かつての大沼開発でのダチョウ牧場の失敗等が尾を引いているようにも見受けられ、将来のJR北海道を支えるという気概が見受けられない。

このように、中長期計画からも将来性ある事業の方向性が見受けられず、鉄道事業の持続性を支えるような事業展開からは程遠いと言わざるを得ない。このような中途半端な中長期計画ではなく、より実現性もあり効果的な事業展開を同社にこの運賃改定申請を機に、強く求めることが必要と思われる。

今回の値上げ案は、一部区間における値上げ率が30%を越えており、あまりにも大幅な値上げであり常軌を逸していると言いか言いようがありません。JR北海道が赤字路線を多く抱えていることは理解していますが、それは国の国策によって生じたことであり地方にすべてを押し付けるのは納得できるものではありません。値上げ幅の圧縮もしくは見直しを強く求めます。

3. 今回の値上げ案は、一部区間における値上げ率が30%を越えており、あまりにも大幅な値上げであり常軌を逸していると言いか言いようがありません。JR北海道が赤字路線を多く抱えていることは理解していますが、それは国の国策によって生じたことであり地方にすべてを押し付けるのは納得できるものではありません。値上げ幅の圧縮もしくは見直しを強く求めます。

4. JRの値上げ率が高すぎると思います。私の家～札幌駅まで今は片道260円ですが80円 up の340円になるそうです。一気に80円も値上げするその神経に腹が立ちます。札幌の最低賃金は835円です。JRは札幌までの駅を新しく改造

もしていますが大きくて勿論広くてその地域の大きさにふさわしくない程の建物の駅を作っていると思います。大きな建物のつけを私達にまわしているようにも思えます。

5. 五月十四日付北海道新聞に記載されたJR北海道が試算した運賃値上げについて、消費税増税に便乗するもので、高齢者や障害者に更に心痛を与えて断固反対します。私共、夫婦はともに八十才をはるかに越え、唯一の公共交通機関はJRが頼みで定期的に上川～旭川間を通い、旭川の医療機関に治療しております。年金も減額されこれ以上に交通費が上昇することは生活苦となり、憲法で保障されている最低生活をおびやかされるものであり、JR北海道に赤字赤字と世論を訴え、地方打切りの経営姿勢に強く批判するものであります。以上、私の気持ちいろいろお機会に庶民の声としてとり上げるようお願いいたします。

6. この度の北海道旅客鉄道株式会社の、鉄道旅客運賃の改定申請にあたり一言申し上げたいのは、私は改定については増税に伴う分を除いて根本的部分の値上げには、基本的には反対です。

私は、職業柄低所得でかつ、自分の車も維持出来ないで所有していません。ので、居住市内ならば別交通機関でも代用は出来ない事はありませんが、市外へ出るには路線バスはありますが便数が少ない為利便性に欠け、やはり急ぎの時、公用私用如何に関わらずJRが貴重な交通機関なのです。

しかし、民営化以降一民間企業になれば公共交通というより、不採算路線は容赦なしに次々と廃線してしまいます。その後、代替交通のバス等がありますが線区によっては、鉄道時より減便されかつ、列車運賃より割高に設定されます。しかし、沿線住民は我慢して致し方なく乗車するのです。私の居住市では、廃線代替交通バス会社に運行補助金、高齢者利用者にはバス運賃一部補助等施策はありますが、根本的改善には到底及びません。

また、鉄道事業に関しても本業の収支改善より、付随事業の収益を本業の穴埋めにしてるのではと勘ぐる位、設備維持管理の甘さには看過できません。ですので、認可審査にあたり先の見通しが、経営ビジョンが札幌等の都市部だけ利便性良しの感覚ではなく、地方も簡単に廃線する前に、気軽に利用して貰えるリーズナブルかつ、並走交通機関に劣らない体質に改善出来るなら容認も致し方ないですが、保証が無いのなら安易な値上げは認められません。

以上、私の意見を述べさせて頂きました。

7. 消費税増税分以上の値上げには反対だ。札幌圏では30%もの値上げ。便乗である。区間によって値上げ金額が違うことも納得できない。経営が厳しいのは理解しているが、JR北海道はもっと時間をかけて道民に丁寧に説明をするべきだ。これでは更に鉄道離れが進むだろう。想定済みとの事だが、今回の値上げが経営改善につながるとは思えない。利用者のことを考えていない。今回受け入れられるのは増

税分のみ値上げだ。それ以上は反対だ。

8. 北海道の札幌市に住んでいます。学園都市線を利用しています。社会人です。お給料も高くなく、生活費だけでも大変なのに、交通費の値上がりは大変厳しいです。JRを利用できなくなってしまいます。値上げは見直して下さい!!!!!!

9. 私は、毎日、通勤でJR北海道を利用しておりますが、毎日のように遅延する現状にありますが、全く改善する姿勢が見られません。今般の値上げ案によれば、現行360円の運賃が80円増の440円の提案がされております。値上げ案を見ると、小樽や千歳等、利用客が多い駅の値上げ率が高くなっていて、乗客の足元をみたような、馬鹿にした提案と言わざるを得ません。先ずは、乗客の安全輸送を最優先することは当然であり、加えて、定時運行も重要なことではないでしょうか。

最近では、北海道新幹線の札幌延長を強く主張していますが、現在の函館までの新幹線ですら、大幅に赤字であるのに、さらに札幌延長で更に、赤字が増えることは必至と考えるのが当然ではないでしょうか。そのしわ寄せが、毎日利用している北海道民に来ることは、断じて許すことはできません。このままでは、JRから他の交通機関に乗客が移ってしまうことも大いに考えられます。昔は、冬はJR北海道という宣伝文句がありましたが、今は全く、逆で冬のJR北海道は全く信用出来ず、信用できない状況にあります。今般の値上げ提案は、新幹線札幌延伸のための布石ではないでしょうか。多くの観光客が来道されることは、歓迎されることですが、先ずは、北海道民の生活の足としてのJR北海道の位置付けを再確認すべきです。消費税がアップすることでも、我々、消費者には大きな影響があるのに、更に毎日の通勤費用も便乗値上げされることは、許すことはできません。

10. 本州3社はもちろん他3島会社に比べ大幅に高い水準となり、サービスに大幅な差が出てしまう。

特に JR 四国に関して現状消費税部分以外の運賃増額の報道がなされていないこともあり、理解をすることが苦しい部分がある。

近郊輸送に関して値上げする理由としてバス会社や地下鉄より安いことを理由としているが、バス会社及び地下鉄は、乗り継ぎ割引や柔軟な路線設定、札幌圏以外ではJRより本数の多い運行といったことをしており、JRの運賃が上がってしまうと、乗客はJRを選択するメリットがなく、近郊輸送に関して選択理由がなくなり、減収につながると考えられる。

また、運賃の値上げが、札幌駅や手稲駅の降雪によるポイント不転換用スノーシェルター代や、橋の更新対策といった土木、建築設備の設備投資に充てられるなど日常利用者の利益になることであれば話は別だが、観光列車の導入といった近郊輸送で上げた利益で長距離利用客や観光客の利便性向上になるのは受け入れることはできない。

上記2点を踏まえ、近郊輸送に関して3割を超える大幅な増額をして、日常利用

者の財布を痛め、観光客や長距離利用客に対して優遇する申請案を認可しないほしい。

一方的に不認可となると JR 側も経営破たんにつながるので、地下鉄の一部区間廃止や乗り継ぎ割引、バスの市内均一運賃の廃止、1 日フリー切符の増額や、地域高規格道路の有料化や、バスとの乗り継ぎターミナル整備や路線再編といった大幅な支援策も必要となってくると思われる。

1 1. 北海道旅客鉄道の運賃改定のデータを基に <https://jikokuhyo.train-times.net/news/jrhokkaido20191001> において計算された値上げ率によれば、幹線 45 キロまでの区間は値上げ率 15.5% なのに対して、46 キロ～50 キロの区間は値上げ率 21.5% と遠距離逓減制に逆行する値上げ率となっている。

札幌から岩見沢や小樽、石狩当別などの昼間毎時 2 本以上運転される電車区間は札幌駅から 45 キロ以内に収まっているが、新千歳空港のみ札幌から 46.6km 地点にあることを考えると、46 キロ以上での直前区間をも上回る値上げは実質札幌～新千歳空港間を狙い撃ちした恣意的な値上げと言えるのではないだろうか。

また 46 キロ～50 キロ区間の切符の発売のうち、9 割以上が新千歳空港発着（主に新千歳空港～札幌間）のきっぷであり、新千歳空港駅利用者の 6 割以上が札幌以遠への利用客となっている。

つまり、この 45 キロを境界とした大幅な値上げ率の差は実質新千歳空港～札幌間を移動するにあたり恒久的な加算運賃を徴収することを意味することのようにとることができる。

果たしてこの 45 キロを境とした恣意的な値上げ率の変化は、実質加算運賃の一部を恒久化しかねないものであり、利用者への平等負担の観点及び加算運賃設定の趣旨からはそれるのではないだろうか。

もし 40 億円程度の追加収入を求めるのであれば、幹線にして 21 キロ～45 キロの運賃を 10～30 円程度値上げすれば大筋遠距離逓減制となり、距離当たりの利用者の不公平感が少なくなるのではないか。

また、実質新千歳空港発着に対して加算運賃を恒久的に徴収するのであれば、千歳線南千歳～新千歳空港間に対し擬制キロを設定するのも手ではないでしょうか。

1 2. 値上げ率が大きすぎて今から不安です。これまで 210 円で乗っていた区間が 250 円です。210 円区間は距離にするとさほど遠くはないので、自家用車や自転車、バスなど多少不便でも JR の利用を控える可能性が高くなり、一層 JR 離れが加速します。

値上げ前から東京や大阪かに比べると運賃が割高に感じていますが、雪対策と思えば多少はやむを得ないと感じてはいました。しかし今回の値上げはさすがに大幅すぎると思います。遠距離が多少高くなるのはやむを得ないにしても、通勤・通学区間での大幅な値上げは家計を圧迫します。

13. 値上げ率は平均で10%程度とのことだが、報道によると運賃ベースでの値上げ率が30%程度の区間がある。

また、資料によると運賃よりも定期の値上がり率が高いとされている。特に、通学定期については割引率が通勤定期より高いとはいえ高額である。通勤定期が大半のケースで勤務先が負担するのと異なり、通学定期代は家庭の負担であり、子育て世帯家庭の懐を直撃する。

これは現在政府が進めている子育て世帯家庭の支援策に逆行することとなるものとする。

14. JR北海道が消費税アップと同時期に運賃を値上げするニュースを見ました。赤字が原因だそうですが、大いに疑問を感じます。

JR北海道はこれまで、いろいろな問題が発覚し道民の信頼を失ったりと利用者が減ったことには自社の意識の低さや事後対応の悪さが大いに関係していると思われるからです。

また、仕事などでもJRを利用することがありますが、接客態度なども決して良いとは思えません。自分達のことを棚に上げて、赤字改善のために利用者の負担を増やそうなど本末転倒。ますます利用者は減ることは目に見えています。

北海道ではたとえばJRを利用しなければ通勤・通学・通院などにJRを利用せざるをえない人達もいます。区間によっては3割も値上げとは言語道断。

利用者の負担アップの前に自分達の身を切るような改革を求めます！

15. 率直に思うに、JR北海道は経営能力の柔軟性に欠ける。

今回の値上げに際しては、主に学生の通学、労働者の通勤、それこそに重く負担がかかり、生計の上で家庭の負担が大きすぎる。

断固、反対である。

そもそも、新幹線の導入からして無謀であり、経営態度はエゴイスティックである。令和の連休中の乗車率は、52%とされ、その程度で喜んでいる有り様では、新幹線導入の影響を払拭しきれぬ在来線廃止の続出は、許されないものという道民感情は沸くばかりだ。

会社経営である以上、赤字路線の廃止は、強行されても致し方ないかもしれない。しかし、高齢化が進む実なる生活に鑑みると、地方過疎地域から大都市への通院さえままならぬ人が増えることは、痛感の極みである。必ずしも国へ助成を求めようという、ある種の浅ましい気持ちはわたくしにはない。だからこそ、JR北海道の経営体質に対して、国からの厚き指導をお願いしたく存じる。

宜しくお願い致します。若者が勉学を断念せずに済むよう、体躯に困難がある人が少しでも医療から離れずにいられるよう、重ね重ね国からの指導をお願い致します。

16. 今回のJRの運賃値上げには賛成できません。

日々、通勤でJR北海道を利用しています。

今回の値上げは札幌圏の通勤通学で利用する距離の値上げ幅が大きく、区間によっては30%を超えるものとなっています。この大幅な値上げはJR利用者の家計を直撃するだけではなく、特に通学定期の値上げは、学生の学校選択の幅を狭めるものでもあります。

JR北海道の経営が苦しいのは報道されているとおりですが、遠距離の特急料金等をほぼそのままにして、札幌圏の利用者を狙い撃ちにする形で値上げするのはいかがなものでしょうか。利用のきわめて少ない地方路線の営業形態の見直し等他に手をつけることはまだあるのではないのでしょうか。あまりにとれるところから取るというのが明白です。また札幌市営地下鉄と同程度に、という考えも示されましたが、普通運賃と比較すると明らかに割高です。「普通運賃が割高でも定期乗車券の割引率が高いからほぼ同額だ」というJRの主張も普通運賃で乗る乗客はどうでもいいと言わんばかりで乱暴だと思います。

消費税の引き上げがあるので、運賃改定は仕方ないことでしょう。また経営が苦しい観点からも値上げはある程度は仕方がないでしょう。しかしあまりに大幅な値上げと、札幌圏の狙い撃ちは、公共交通機関としてのJR北海道のあり方として問題と思います。

17. 景気が良いと言われているが、年収が上がることない状況で通勤、通学で毎日、JRを利用せざるを得ない中での運賃の大幅値上げは反対です

18. 増税率を大きく上回る値上げは反対。経営低迷が続くのであれば株主が積極的に介入し抜本的に経営改善をすべき。経営陣を一掃し経営を見直すなど値上げの前にすることは沢山あるはず。安易に公共的サービスを大幅に値上げすべきではない。

19. 安易な運賃値上げには反対。

最近のJR北海道には呆れるばかり。サービス業としての自覚が全く無い。何故値上げが必要なのか？道民に説明する必要がある。

いまだに国鉄から抜け切れていない体質が根本にあるのでは？民間企業ならとくに破綻していても「国が守ってくれる」という安易な考えであるなら救いようが無い。

借金まみれの企業が、毎年300名以上の新入社員を雇い、役員をはじめ、全社員が高額な報酬を平気で貰う。自助努力もせずに赤字路線はさっさと廃止。現在も脅しのように廃止路線を平気で道民に示している現状。

何度も言うが「サービス業」である自覚が無い。普通なら「道民に利用して貰うための創意工夫」や「給与を含む徹底的なコスト管理」を限界まで実施してもダメならまだしも、何時までも「殿様気分」で、利用しないのは道民のせい？と言わんばかりに「乗らないなら廃止」で済まそうとしている。本業がダメなら宿泊でとホ

テル事業に特化する方向性甘さ。

もう一度言う。とくに破綻している企業だと言う自覚がない経営陣を排除して、国直轄管理で道民に向き合ってサービス向上に死ぬ気で取り組んで欲しい。

20. 企業努力が見られないJR北海道の一方的な今回の運賃値上げ案には反対です。

以前私の友人がJR北海道本社で派遣社員として勤務しておりました。役員室で事務処理の仕事に従事していたそうですが、週に何度かしか出社しない高齢の役員が何人もいて、派遣社員を「おねえちゃん」と呼ぶそうです。他にも話を聞く分には旧態依然・男尊女卑の甚だしい会社との事です。役員の数を減らす、または役員報酬を減額する、等の努力をする姿勢はないのでしょうか？

また、先般北海道新幹線の速度アップを図る、というニュースがありました。JR北海道は国の支援も希望している、との事でした。いつまでも国鉄時代の体質から抜け切れない会社だと思います。これでは新幹線の速度を上げる為に乗車料金を値上げするのではないか？と思わざるを得ません。

毎度のダイヤ改正もどんどん不便な時間となり、きっぷの割引料金も大変使いにくいものとなりつつあります。未だに以前は使い勝手の良かったSきっぷが廃止された事には納得出来ません。

この様にJR北海道の企業活動には理解不能な事があり過ぎます。利用者に理解の得られない状況で運賃値上げはすべきではないと思います。

21. 消費税増税分の2パーセント程度の値上げは、認められるが、消費増税を超える大幅運賃値上げは、JR北海道の経営状態が切迫しているとは言え、北海道道民に直接求めるのはおかしいし、認められません。

- 1 首都圏、本州との景気格差、所得格差がとて大きく、経済情勢、物価指数が特に北海道は悪過ぎる中、大幅値上げはありえない、しっかり加味して頂きたい。北海道は、非常に景気も悪く、北海道の景気が悪くなり、更なる不況招く。
- 2 大幅な値上げは、ますます鉄道の利用離れ招き、北海道の鉄道文化そのものを崩壊させてしまう恐れがある。地球温暖化対策で世界は、環境に優しい大量輸送の出来る鉄道を見直している時に、時代に逆行している。愚策としか言えない。
- 3 海外からの観光を増やそうとしている時、観光立国を目指して、国策して東京オリンピックが開催まぢかなこの時期水をさす。ありえない。海外の方にも失礼だ。旧国鉄時代、国策で失敗したつけを、海外の方にも払わせるのか。
- 4 JR北海道の経営、存続問題について、国も道も全く支援なく、議論途中の時、例えば上下分離方式なり、運営安定資金の更なる上乘せとか、方策はまだあるはず、議論を尽くす前に便乗値上げとは、何事か。道民や海外の方にそのツケを払わせるのは、おかしい。しっかりその点を判断頂きたい。

5 JR北海道を毎日使う者として一言言わせて下さい。私は、小樽、札幌間を毎日利用させて頂いております。高校からずっと30年以上使っております。残念なことに、JR北海道の定時運行率は、毎年下がっていく一方、信号や設備が老朽化して、列車が止まることがたまたまあり、代行のバスなども出してくれず、いつもそのような時は、自己責任で見捨てられます。タクシーや高速バス、自宅に帰れず札幌に宿泊したこともたくさんあります。全て自費です。札幌間は、老朽化が激しく、特に海沿いを走っている路線なので絶壁の崖の下を走っており、少し大雨が降ると徐行や運休になり、日々、不安を抱えながら生活しております。職場が札幌なので大都市札幌に引っ越せば、解決するかもしれませんが、小樽を愛するものとして地方を愛する者として、それは、自分の街を見捨てて出来ません。JR北海道は、我々利用者には、それらをして、設備の更新、JR北海道の組織改革、国、道の支援の議論も中途半端な中、いきなり750円と言う高額に値上げされるのは、納得出来ません。北海道道民は、東京や大阪などと違い、生活レベルが低い地域の住民です。国は、手を差し伸べて頂けないでしょうか？

5、北海道日本ハムファイターズの北広島移転に伴う、スポーツ振興を妨げてしまう。札幌ドームより2024年に北広島に新球場を建設して移転します。高額の運賃を払って球場に足を運ぶでしょうか？

北海道にとって、鉄道文化は、石炭の搬出や資源の搬出で貧しい明治の日本国を支え、現在の日本を築いてきた言わば、源流であります。源流を無くして良いのでしょうか？大自然を抱える、僻地、地方であります。21世紀、22世紀とその先へ、大きな可能性を秘めており、目先の10年ではなく、この先50年、100年先を見据えた、新しい時代、令和に相応しい、新時代の世界に誇れる日本、そして北海道、北海道の鉄道文化をどうか、無くさないでください。鉄道大好きな子供達に悲しい思いをさせないでください。どうか交通弱者を国は、見捨てないで下さい。しっかりとご判断をお願い致します。

2.2. 1. 運賃値上げに反対します。国（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）の責任でJR北海道に対し財政支援を行うこと。麻生太郎財務相は、JR北海道の経営危機は1987年の国鉄分割民営化が招いたとの認識を示し「7分割しても（JR北海道は）黒字にならないと当時から思っていた」（2017.2.9北海道新聞夕刊）と述べている。国はJR北海道に6,822億の経営安定基金の運用益で賄えとしたことが破綻したのである。2. 当時の中曽根康弘政権与党の自民党は全国紙で「民営分割ご期待ください…ローカル優先のサービスに徹します」「民営分割ご安心ください。…不便になりません。運賃も高くなりません」と国民に約束した。3. 石破茂元地方創生担当相は「リニアにかけられるお金の3分の1でも4分の1でも、北海道に投入するべきでした」（2017.6.24北海道新聞）と述べている。4. 運賃値上げは鉄道離れを生み、ローカル線切捨てに拍車をかける。5. ローカル線の廃止で公共交通網が寸断され地域の足が奪われ、子どもたちの教育を受ける権利を奪うこ

とにつながる。6. JR 北海道は運賃値上げ前に、根室本線の災害復旧作業に取り組んで頂きたい。

2 3. 1 運賃等の上限変更はするべきではない

地下鉄など、他の交通機関との競争力が低下し、かえって経営状況が悪化すると考えられるから。意見者が自宅のある琴似地区から札幌都心へ出る場合を例にとると、現状では安い JR を利用しているが、運賃が変更されれば地下鉄を使うと思うから。運賃変更よりも、赤字線の廃止が先であるはず。

2 やむを得ず変更する場合は、ローカル線のみ変更するべき

混雑している札幌圏の JR 利用者としては、閑散線区とほぼ同じ運賃体系であることが納得いかない。赤字の路線を残すのであれば、地方自治体が直接お金を出すか、利用者が応分の負担をするべきである。

ただし前提として、政府の判断が優先されるべきである。政府は、公共交通機関である以上は国が責任をもって資金を投入してローカル線を守るか、あるいは国の交通政策として廃止するのかを判断するべき。

2 4. 消費税の値上げにまず反対です。また運賃の値上げは、利用者の減少につながることは間違いなく、地方での生活には特に影響があると思います。

本州の数県分にも相当する広大な土地の中に、山岳や河川などの割合がおおく、橋梁などを含めた維持管理に要する経費の部分が大きい、その割に人口密度が低いため、本質的に採算性は劣悪の状態にあったと思います。

そうした状態の中で、他の JR 同様に民営化すること自体に問題がありました。その後、国土防衛の戦略上、高速道路を拡張したことが、良し悪しは別にして、利用客の減少を助長し、また最大の影響は、時の政府による市町村合併政策で、地方の過疎化に拍車をかける結果になったことがあると思います。

こうした事情から、北海道は、国営に戻すことが、最上の策と思われ、国有化したうえで、民間委託という方法もあるのではと思います。

現行の民営を継続する場合は、毎年、かなりの額の国の助成が必要であり、それなしに採算をとろうとすること事態、到底無理な話であり、多少の赤字分を企業努力に努め、また地方自治体にも協力求めるということであれば、ある程度は、理解できることだと思えます。

運賃の値上げは、利用客の減少に拍車をかけ、バスなどの交通機関に移る部分も増え、高齢者の運賃事故云々が言われる中ですが、経済面を考えると、運転免許証の返納は、難しくなると思われ。また観光客への影響も心配されます。

農産物などその他の物流の経費抑制には、鉄道の役割は大きいので、しばしば問題になる防衛予算の抑制を図りつつ、鉄道の存続に万全を期して頂きたいと思えます。

25. 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」「困難線区の鉄路維持」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、総武線を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—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、「鉄路維持のため」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—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—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。

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1万円上がることとなります。

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。

26. 札幌圏における3割の料金値上げ幅は、大きすぎる。公共交通機関としての役割の認識があるとは思えない。他のJR各社との経営力の差が、開く一方で、国は責任を持つべきと考える。学園都市線を利用しているが、地方路線との位置付けのため、料金が割高となっている。札幌圏全体で車両のやりくりをしている現状から、同等に扱うべき。電化にあわせて新型車両を導入したが、電化後は新型車両が多く見られたが、今はほとんど見なくなっており、不公平感がある。学園都市線も本線扱いし、料金を下げるべきだ。

27. 私は北海道旅客鉄道株式会社（以下JR北海道という）からの鉄道事業の旅客運賃及び料金の上限変更に対する反対の立場で意見を申し上げます。

過度なサービスの無償化に対するリターンの疑問

JR北海道が国土交通省に提出した鉄道事業の旅客運賃及び料金の上限変更認可申請書によると変更の理由のひとつに輸送サービス向上のため無料Wi-Fiの提供等の記載が見受けられる。こういったサービスを提供すること、仮に提供するとしても「無償」とすることにここまでこだわる必要があるのか再度勘案すべきである。仮に必要であれば、有償となったとしても乗客は利用するはずなのだから、JR北海道のあらたな収入源になるのではないか。

JR誘致の可能性について

北海道庁が平成30年10月に公表した北海道観光の概況によると、道内の機関別輸送人員の推移においてJR、鉄道、軌道の合計と自動車の人員がほぼ同数である。それであれば、JR北海道がなすべきことはインバウンド客の誘致よりも、マイカー及びバスで移動している客をいかに鉄道等にひきこむか考慮すべきではないか。維持できないから廃線一辺倒ではなく、たとえば道内各所で行われるイベントに併せて柔軟に列車を出すとか、函館の路線バスで行われているように、自転車を折りたたまずにそのまま持ち込める方法を考案するとかいった取り組みをやることはできないのだろうか。

賃金体系の不公平感の所在

北海道庁が公表している平成30年度上期入込客数調査によると、道内客が約3,100万、道外客が約340万、外国人が約140万人であり、道内客が圧倒的比率を占めている。JR北海道は外国人向けに北海道レールパスを発売しているところであるが、日本人とりわけ道民が購入するであろう、北海道フリーパスと比べて6~7,000円近くの差異があるのはおかしいのではないか。JR北海道は日本人、特に道内観光客には顔向けていないととられかねない。

たとえば、北海道レールパス購入者は、金額は北海道フリーパスと同額ではあるが、Wi-Fiを無料で使えるといった程度にとどめるべきではないか。

以上より、JR北海道は道民の重要な足たる鉄道の運賃等を安直に変更すべきでなく、

他県・他国・他業種が行っている低廉で速やかに導入できる施策を講じるべきである。

28. JR北海道の運賃改定について、認可申請の書類には適正コスト等の原価に対して、収入が少なく、運賃改定をしてもなお、収支率が9割と、JR北海道の経営は引き続き厳しいものと見て取れる。

首都圏などに比べ、極寒多雪の北海道において運休も少なくほぼ時間どおりに運行しているJR北海道の努力は並大抵のものではなく、その努力を高く評価できる。その一方、運賃改定後の収支率が引き続き満足なものでないことに不安を覚えるほどである。

利用者の立場から、安心してこれからも鉄道を利用するには相応の負担はやむを

得ないものとする。

値上げ幅が大きいとか、地下鉄並みの運賃は高いとか、マイナスの報道に踊らされているが、今までのJRの運賃が安すぎたのであり、利用者である我々は、JRに甘えていたのではないだろうか。

家計への負担という面で影響は大きいですが、それよりもはるかに、安全への投資のみならず鉄道の運行自体ができなくなるほどJR北海道の経営が傾き、列車が満足に走らなくなってしまう方が、沿線住民としては困るのである。

国の査定は厳密に行ってほしいが、JR北海道が認可申請書で示した原価が適切なものであれば、利用者のためにも無条件で認可してあげてほしい。

29. 申請内容は至極妥当であると思います。

そもそも民営化したなら、事業を継続するため採算が採れる経営をするべきであり、JR北海道はよく努力していると思います。本業では大きな赤字を生むため副業で穴埋めをしています。職員数を減らし、給与水準も決してよい方ではありません。経営努力は限界を超えています。

経営のことだけを考えれば、赤字路線からは撤退すべきだし、地域生活交通対策は北海道をはじめ地方自治体の本来業務であることから、そのことに目を背け鉄道事業者にのみ生活交通手段の維持を求めるのは筋違いだと思います。

公共交通問題は国民みんなが考える問題であり、必要な維持費用はみんなで負担すべきです。

運賃は税抜きで表現すべきですし、二十数年も改訂してこなかったことにももっと言及すべきです。

30. 石北線沿線に住んでいます。

今回の値上げ申請に関しては妥当との判断とと思ってます。

現状、バスが旭川まで片道560円のところ、JRは360円です。200円の差額があるため、鉄道を利用していますが、所要時間も短く利便性が高いため値上げをしても影響は少ないものと思われます。

要望として、地元利用客は公的書類の提示などで特急券不要で特急列車に乗れる、特急の停車駅拡大による利便性向上を行えばより地元の利用者が増えると考えられます。

31. 私はこの運賃改定を支持します。理由は以下の通りです。

まず国鉄分割民営化時より経営が厳しいにも関わらず経営を続けていたがここ数年は毎年400億円近くの赤字が出て将来の経営改善に向けやむを得ないとする。

次に今回の改定は近距離区間の運賃改定が中心だが並行する地下鉄、バスと同等の料金に設定されており適切である。

32. 初乗り運賃300円位でもいいと思います。他のJRより安すぎだと思います。その分安全性を優先でお願いします

33. 北海道は営業範囲が広く、旧国鉄からのレール等が古く交換が資金不足であり思うように行かないのが現状である。更に運行している列車を見ていると、数人での運行が大半であり、赤字路線を廃止しようとするすると周辺自治体が反対する。自治体負担をお願いすると、財政が難しいと猛反対する一方でちがあかない状態。

これらを考えるとJR北海道は、営利を追求する民間企業であるので運賃値上げも妥当と思う。赤字在来線も廃止の方向で考える時が来たと思う。

34. 私は、北海道に住む道民として、今回の運賃値上げに関しては、賛成の立場からコメントさせていただきます。

JRの利用については、出張や単身先からの冬季の帰省で利用するのみですが、ほとんど「ガラガラ」の状態の特急列車は運転されている現状です。このままの状態が運賃が値上げされてしまえば、「乗客減の結果」を憂慮する声が必ず聞こえてくるとは思います。少しでも鉄道収入を上げるのであれば、値上げはやむなしと判断いたします。

但し、一率の値上げは今回のみとし、今後は「地方線」「都市線」といった明確な線引きの基での「値上げ幅の設定(例えば札幌圏が15%であれば、地方圏は10%とするなど)」やJR貨物の線路使用料の段階的な値上げなどの方策を考えるべきではと考えます。

さらに、年々増加する外国人観光客に対する施策として、値上げの見返りとしての「グリーン車乗車可能パス」や「外国人観光客専用車両の設定」などサービスの向上が考えられます。

ただ、よく論議される「国からの資金投入」に関しては、慎重であるべきと判断いたします。確かに、一時的には国庫からの支出はあってしかるべきと考えますが、それは最低限のそれであるべき(例えば、宗谷線や石北線、根室線などの国防上の重要路線への支援)で良いと考えます。

私は道外からの移住者なのですが、フロンティアスピリットを持っている道民もいますが、大多数の方々は「国に頼って」生きてきた道民が少なくない(悪い意味で)と考えています。自立・自律する時期に、この北の大地はきているのではと考えている私としては、JR北海道のセーフティーネット的な資金の拠出のみ、国からの援助を当てて、後は道民のアイディアと英知を結集させてこの問題を考える必要があると考えます。

感傷や旅情も重要ですが、まず道民の公的財産として鉄道を守り、維持する考え方が私は大前提とみております。

35. いつも、通勤で利用しています。

何でも値上げする、と言うのが実感ですが、JR北海道の場合は違います。値上げしても仕方ないなかと思います。

そもそも、分割されたときから採算は厳しいと言われていたので、道や国の支援を期待したいですし、これ以上の廃止路線を出さないでいただきたいと思います。

以上です。

36. 鉄道事業を維持するために必要であれば運賃値上げに賛成します。

ただ、赤字の主要因である地方部と、札幌都市圏でほぼ同様の値上げ規模となっている点と、赤字路線の廃止が遅々として進んでいない点を憂慮します。札幌圏は比較的収支が均衡していると聞き及んでいます。値上げにより札幌都市圏の利用客を失うより、元々の赤字の要因である地方閑散線区の値上げ幅を大きくするといった施策の検討を要望します。幹線と地方交通線という2種類の運賃体系だけでなく、閑散線区に対するさらなる加算運賃といった形でも構いません。

また、定期券割引率、特に通学定期券の割引率についても併せてご検討ください。

37. 値上げは理解している。しかし、地下鉄との競合区間で今までは地下鉄より安かったので利用している人も多いと思われ、今回の値上げで利用客が相当数減る可能性があり、競合区間の運賃をもう一度再考した方がよいと考える。

38. 札幌圏の路線を日常、利用しています。

JR北海道の経営を考えると、値上げは致し方ないと理解します。しかし、3割の値上げ幅は、あまりにも劇的すぎて、酷すぎます。乗車距離15km圏内の3割値上げは、明らかに金をもぎ取れる札幌圏を狙い打ちにしており、憤りを隠せません。

数年前の快速エアポートの指定席値上げ(300円→520円)についても、JR北海道は全道の特急の座席料金の整合を理由にあげていますが、料金が上がっているのは快速エアポートの指定席のみで、恣意的と思っています。

JR北海道は、今回の値上げの理由の一つに地方の維持困難な路線の維持をあげています。そのために、札幌圏からお金を巻き上げる対応は、札幌圏の利用者は理解を示すでしょうか？地方の維持困難な路線はバス転換を促すべきです。

値上げは受け入れますが、値上げ幅の圧縮を強く求めます。3割アップはあまりにも乱暴です。

39. JR北海道は財政難であり、値上げをするのはある程度はやむを得ないと思いますが、値上げ幅が大きすぎます。私が利用する区間は「札幌—手稲」が260円→340円、実に31%もの値上げになります。せめて15%~20%におさえて下さい。

道路は、税金や高速道路の利用料で整備・補修しているのだから、全ての鉄道にもユニバーサルサービス料を設定して、JR北海道・四国を初め第三セクター地方

の私鉄に配分して恒久的に支援して下さい。

J R北海道の危機の根本原因は、基金からの金利収入が大幅に減ったからです。J R化した時の会社のやり方が間違っていたのです。ローカル線を廃止・減便せず、国策としてユニバーサル料等で支援をすべきと思います。

40. 現在J Rの札幌～新札幌間は260円であるが値上げすると340円になるとの報道があった。

札幌市営地下鉄のさっぽろ～新さっぽろ間も現在の320円から消費税値増税に伴って330円に値上げすることである。

そうすると10月からはJ Rの方が10円高くなりJ Rの方が金額上不利になる。よってJ Rの方も値上げ後の運賃を330円にして地下鉄と同額にすべきである。

41. J Rの値上げ申請は人口漸減の道内ではある程度仕方ないとは思いますが。

しかし...

1：そもそも路線によっては値上げ幅が大きすぎる。

2：10月予定の消費税UP分も加味されているのか、いないのか？

3：今回の値上げ申請以外に（J R東が展開しているような）収入増加策は無いのか？もっと知恵を絞れ。

4：この値上げでどの程度の効果、それからいつまでの効果が見込まれるのか？全く触れられていない。

5：今後の（10年後・20年後・30年後の）経営予想が構想されていないのは何故か？

6：そもそもJ R北は永久に国家補助を期待しているのではないかと、の深い危惧がある。

以上

42. 値上げは避けては通れないのかもしれないが、正直言って高すぎる。もう少し値上げ幅を圧縮できないのですか？

43. 現在、札幌市営地下鉄、J Rの両交通機関を利用できるところに住んでいますが、J Rの方が運賃が安いこと、J Rの駅が近いのでJ Rを利用しています。10月からの値上げはいろいろな物の値上がり、消費税の増税、J R北海道の赤字等で仕方がないと思いますが、値上げ率が高すぎると思います。私が利用している学園都市線では、現在230円が300円に値上がりします。10月からは多少歩いてでも地下鉄を利用しようと思っています。地下鉄を利用すると往復100円の差があり、年金生活者には貴重です。どうか、値上げ率が下がらないかと今は願っています。一市民の声が届きますように。

4 4. 現行運賃では 大幅の赤字も理解できますが、今回の料金改定については、最大で30%以上となり、消費税率を考慮しても法外な料金改定としか言えません。

改定料金については、単純に札幌市営地下鉄の料金を意としての便乗値上げで、区間によっては地下鉄より高くなっています。せめて、今回の申請額の半分程度(15%)の改定であれば致し方ないのかと考えます。

認可にあたっては、消費税率+ α (10%程度)をお願い致します。

4 5. 北海道に在住の学生です。

JR北海道の今回の運賃改訂の内容を危惧しています。特に札幌圏の普通運賃が、並行する地下鉄、バスなどの他の交通機関の料金と同じか高くなってしまっている点です。昨今、消費者はあらゆる生活料金に対して節約志向です。今まではJRが安いから使っていた客も、今回の運賃改訂によって地下鉄やバスに流れてしまい、増収による赤字補填を狙った運賃改訂の目的が達成されないどころか、逆に赤字が拡大してしまう恐れがあると思います。

例えば札幌～新札幌間のJRは現行が260円です。地下鉄が320円でありますから、60円もJRが安かったわけですが、改訂後はJRが340円、地下鉄が330円です。これでは今まで利用していた客の多くは地下鉄に流れるでしょう。他の区間の札幌～新琴似、札幌～小樽、札幌～新千歳空港などもできれば他の交通機関より少し安い(10円でも人によっては安い方を選び節約します)くらいの値段に、運賃の上げ幅を縮小すべきだと考えます。そうすることで利用客の流出を抑え、増収効果もより見込めると思います。

特に札幌圏はJR北海道の鉄道による収入の大事な圏域です。ここで利用客を流出させてしまえば、ますます北海道の交通体系が危うくなります。本来、JR北海道の昨今の赤字問題は、国の責任によるところも多いと考えますし、地方路線であればあるほど首都圏との交通費に差が生じるのは、不可解ではありますが、赤字の状況を考えると、JRの料金が上がること自体には反対できません。ですが、利用客の負担を増加させる中で、新幹線のたった5分の高速化に資金を投資する姿勢は、理解しがたいですし、上げ幅を誤るとさらにJR北海道の経営環境が悪化の一途を辿るのみだと思えます。どうかご一考下さいますようお願い申し上げます。

4 6. JR北海道は、特に鉄道事業については営業赤字が常態化するなど、きわめて厳しい状況である。そうした背景の中で今回の運賃改定がなされたものと理解しているが、今後さらなる沿線の過疎化による運賃収入の減少が見込まれ、今回の運賃改定は焼け石に水となる可能性がある。

また、運賃改定により、利用客が自家用車やバスへ流出するなど、運賃改定の効果が十分に得られない可能性もある。

これらの根本には、JR北海道固有の、高コスト体質にあると考える。そのコストとは、人件費などの削減可能なコストではなく、厳しい自然環境による鉄道設備保守コストの増、沿線の低い人口密度による非効率性など、JR北海道が抱える構造

的な問題に起因するものである。

これらの問題を解決するためには、運賃改定のような近視眼的なものではなく、国による財政支援が必要不可欠である。

よって、私は、今回の運賃改定に合わせて、速やかに国による財政支援がなされる限りにおいて、今回の運賃改定に賛成します。

4.7. 1) 値上げ幅の圧縮を要望する

JR北海道の現状を考えるに、ある程度の運賃値上げは必要であるものとする。また、道内消費者物価指数がここ数年1%程度の上昇傾向にあることから、3~5%程度の値上げは妥当性があるものとする。

各種料金を据え置くことについても、料金設定の柔軟性を確保するものとして妥当であるとする。

しかしながら、申請にある消費税抜きで9%を超える値上げは、逆に乗客の逸走につながるものであり、同社の収支改善には資さないものとする。したがって乗客逸走につながらない範囲、消費者物価の傾向に応じた値上げ幅のある程度の圧縮が望ましいとする。

2) 運賃制度の「幹線」「地方交通線」扱いの見直し統一を要望する

運賃制度に関して、JR北海道の運賃が幹線と地方交通線の二体系に分かれていることは、運賃計算が極めて複雑になり乗客に不利益を与えているものとする。また、JR北海道が「鉄道を維持する仕組みを協議する」としている8線区のうち、根室線釧路-根室間、滝川-富良野間、および室蘭線苫小牧-岩見沢間が「幹線」扱いで運賃体系が安い一方、電化もされている札沼線桑園-北海道医療大学間は「地方交通線」となっている逆転現象が生じている。以上から、二体系の運賃を維持することは、分割民営化後30年以上が経過し実態から著しく乖離していると共に、乗客を地域間で不公正に扱い、不利益を与えているものとする。

この為、本申請に際してはこのような不公正状態を是正解消するため、「幹線」「地方交通線」の区別を廃し、値上げも兼ねすべて「地方交通線」相当の運賃体系に統一、運賃体系を単純化することを切に望む。

3) 並行交通機関との比較、および支援制度に関して

同社が公開したプレスリリースによると、申請内容では特に地方都市圏を中心とする多くの区間で並行交通機関(バス)より運賃が高くなると読み取れる。これは乗客の逸走につながり、同社の収支改善には資さないものとする。少なくとも並行するバスと同等レベルに運賃値上げ幅を抑えることが望ましいとする。

一方で、これら並行バス路線の大半は、北海道庁による「北海道地域間幹線系統確保維持事業費補助金」及び「北海道生活交通路線維持対策費補助金」の対象路線である。並行バス路線が補助金を受けつつもJR北海道各路線と同等あるいはより高い運賃を維持してきたことは、逆に北海道庁がJR北海道に対し著しく不公正・不公平な取り扱いを行っており、行政が積極的にJRに対し不利益を与えてきたことを意味する。

したがって、JR北海道の運賃値上げに際しては、値上げ幅の圧縮の為にも、このような補助制度の適用、支援策の拡大、公共交通機関への公平公正な扱いを北海道庁に強く、強く促す必要があるものとする。

48. 今回の値上げは諸事情を考えると止むを得ないと思っています。しかし、ある日突然このような現状に陥った訳ではなく、ここまで深刻、最悪な状況に陥るまで問題を先延ばしたJR、国、識者達の無責任さに強く憤りを感じています。次の点を是非ご検討下さい。

【1】今回の値上げ問題の根幹には、国が主導した国鉄改革にともなう基金の破綻があります。経営努力の問題で片付けないで下さい。広大で厳しい冬期間の路線メンテナンスには多額な費用が必要、一民間企業（JR北海道）が担える限度を超えています。値上げでの対応はすぐ行き詰まります。

【2】従って生活路線、観光路線、産業路線など、総合系に鉄道ネットワークの役割、在り方を再検討し長期ビジョンを示して下さい。

将来へ向けて避けて通れない現実と受け止め、暮らしには厳しいものがありますが協力します。

49. 今のJR北海道の経営状態だけをみると致し方ないのかもしれませんが、料金値上げと言う小手先の方法を使ったのかなと思う。料金値上げで財政健全化は、しないと思います。新幹線が思ったほど収益ないと思いますし。ついでに、札幌延伸は、財政健全化してからにしてください。

50. JR北海道が自助努力でどうにもならない赤字を抱えているのはわかる。

そのため値上げしなければいけないことも仕方ないと思う。しかしそもそもの赤字の原因が田舎の不採算路線が大きく寄与していることから、札幌近辺とその他不採算路線で同じ割合の値上げはおかしいと思う。

正直に札幌もそのほかにも採算が合うレベルまで値上げするべきである。少なくとも札幌市民が田舎者のために無駄に金を払わされているのはおかしい。

特にJR北を支えている札幌近辺で定期券を買っている人に大幅な値上げは恩をあたで返すようなものだ。田舎者には自分たちのわがままで不採算路線が維持されているのだから採算があうまで100%でも200%でも値上げするべきだし、それがイヤならどんどん廃線してもらわないと札幌市民としては迷惑以外の何ものでもないこの体制が続くようなら特にひどい札幌エリアの値上げは客離れを起こすだろう。地下鉄ユーザーが増えることが予想される。

直ちに田舎不採算路線と札幌近辺の路線の値上げ幅に大きな傾斜をつけるべきである。

51. 値上げはやむをえないと考えます。が、高速バスの料金体制を参考にして料金のお得間を提示して下さい。

5 2. J R北海道の利用者です。

今回のJ R北海道の運賃の値上げはやむを得ないと思うと同時にJ R北海道の経営や政府、自治体の対応（鉄道政策）に疑問を抱いています。

理由は以下の点です。

1. 北海道の鉄道は線路や車両の保守費用、そして、経営そのものが本州基準の発想が通じない部分がありそのことが、政府は上っ面しかわかっていなかったのだと思ったこと。
2. 国鉄民営化したときから、北海道の鉄道の経営がJ R東日本やJ R西日本よりも初めから非常に厳しかったにもかかわらず JR 北海道に対する政府、自治体のサポートがあまりにもおそまつなこと。
3. J R北海道の企業努力が開業当初からから足りないこと。（経営にまつわる発想が常識にとられすぎて硬すぎたこと）
4. 政府が行った国鉄民営化の成功と失敗の事例になったにもかかわらず政府、自治体の責任は重大。ですので、万が一、J R北海道が経営破たんになったときにも備え、鉄道の上下分離をはかり、鉄道のハードの部分（線路の保守など）を政府、自治体で運営し、税金（鉄道に関する特別な税を利用者の運賃に加算）を投入してでも北海道の鉄路を守り、ソフトの部分（列車の運行）を第三セクターではなく完全な民間の事業者（本州の大手鉄道事業者や大手バス会社、旅行会社など）に参入しやすくするための政策を早急に行うべきです。時間に猶予はありません。

5 3. ・運賃値上げそのもの、および短距離区間中心の値上げにすることは是認すべき。

- ・ 札沼線の値上げ後運賃を札幌圏他路線と同額とするよう指導すべき。
- ・ 札幌圏の値上げをできるだけ抑える一方、それ以外の区間の運賃を高め設定し定期運賃の割引率も引き下げるよう指導すべき。

J R北海道は経営難に陥っており、乗客の極端に少ない路線を大量に抱えていることから、自助努力のみによる経営再建は極めて困難です。また、J R北海道の経営問題は北海道外の諸地域にほとんど直接の関係が無いことから、北海道外を含め全国から得られる税収を原資とする国の経営補助にも限度があると思います。

ゆえ、J R北海道の鉄道路線の利用者が赤字の一部を負担することはやむを得ないものであり、運賃値上げ自体は是認されるべきです。

また、他交通機関との競合に鑑み、長距離区間の運賃および特急料金の値上げは難しいため、近距離区間を中心とした値上げにより収益を確保する必要があること、および近距離区間の値上げが道内交通機関と比較して不当に高額なものではないことから、近距離区間の大幅な値上げについても是認されるべきです。

ただし、札幌圏の値上げはなるべく抑制するべきです。

J R北海道の経営難の大きな要因でもある札幌圏以外の区間の赤字を、利用者の多い札幌圏の収益で補填することは、ある程度やむを得ません。しかし、札幌圏のみを利用する乗客は札幌圏以外の路線から利益を受けないため、札幌圏の乗客の負

担はなるべく減らし、その分札幌圏以外の利用者に札幌圏以外の区間の維持のための負担を求めるべきです。

しかし、現状の運賃体系はそれに見合ったものではなく、札幌圏以外の利用者は札幌圏と同程度の運賃しか負担していません。

そこで、次の2点につきJR北海道に対し指導を行うべきです。

第一に、札幌線の運賃を札幌圏他路線と同額とすることを検討させるべきです。

札幌線は地方交道路線ではありますが、桑園～北海道医療学園大学の旅客輸送密度は国鉄再建法における地方交通線の基準を大きく上回る17.862（平成29年度）であり、一方で利用の少ない北海道医療学園大学～新十津川間は廃止されるため、札幌線の運賃を札幌圏他路線より高く設定する理由はありません。

むしろ、廃止検討路線である根室本線 富良野～新得間よりも高い運賃となっており、著しく合理性を欠きます。

そこで、札幌線の値上げを抑えるために札幌線を幹線に指定し、幹線運賃を適用するのが妥当と考えます。

第二に、札幌圏とそれ以外で異なる運賃体系を導入し、札幌圏以外の近距離区間の運賃を札幌圏より高く設定することを検討させるべきです。

現在のJR北海道の運賃は、国鉄時代に設定された幹線・地方交通線の別により区分されていますが、現在の利用状況に見合っていない。札幌圏とそれ以外とで輸送量に大きな差があることから、その状況に合わせた運賃体系とすることが妥当です。

そこで、幹線・地方交通線の設定を見直すか、幹線・地方交通線の別にかかわらない新たな枠組みを設け、札幌圏とそれ以外とで運賃体系を分けるような仕組みとした上で、札幌圏以外の近距離区間は運賃を札幌圏よりも高く設定し、定期運賃の割引率も引き下げるべきです。

5.4. JR北海道の運賃改定について

運賃改定の是非を問う前に北海道における鉄道の維持策と国鉄再建法以降の一連の国鉄改革について検証すべきだということを申し上げる所存です。

まず、北海道における鉄道の維持策ですが、北海道開発法を改正して北海道開発局の業務範囲に「鉄道施設の保有・維持管理・除雪及び改良工事」を加えることで「国主体の上下分離」を行うことを検討するべきです。対象となる鉄道事業者は北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）、札幌市交通局（市営地下鉄）、道南いさりび鉄道を念頭に置いています。北海道に鉄道が建設された歴史的経緯を鑑みてのことです。

次に国鉄債権法以降の一連の国鉄改革について当時とは経済状況も大きく変化しており、高金利を前提にしたJR3社（北海道・四国・吸収）の経営安定基金の利子による赤字補填はもはや破綻寸前です。国鉄改革関連法が施行された昭和62年当時とは金利が大幅に低下しており、なぜ方向転換ができなかったのか。おそらくは国鉄改革を主導したと思われる当時の内閣総理大臣・中曽根康弘氏への忖度が

働いていたのではないかと思います。昭和56年以降の国鉄再建法に基づく路線廃止についても北海道に廃止対象路線が集中した背景に一律の基準を北海道にも適用して一切の特別扱いをしなかったのが、当時は存在していた北海道開発庁の権限が弱かったからではないでしょうか。（平成13年に国交省に統合）

従って令和元年10月1日を予定している運賃改定に関しては差し戻すか小幅にとどめるのが適当ではないか。

国鉄改革関連法案施行から32年が経過し、当時とは社会情勢も大きく変化し、海外では国主体の上下分離を導入する国が増えました。尤も分割・民営化のスキームが正しかったのかどうかは知る由もありません。改めて中曽根氏から話を聞こうにも相手は齢101になる身で医師同席となるでしょう。

北海道にはかつて数多くの鉄道路線があったことを念頭に置いて運賃改定を諮ることを切に願います。

5.5. 北海道旅客鉄道の運賃上限変更申請について意見を送付する。

なお当該論点は人権侵害及び公権力の不作為に当たる可能性が高いと思料されるため、審査にあたっては当該論点を必ず論議し、具体的な回答を示せ。

【趣旨】

- (1) 今回の北海道旅客鉄道による運賃上限変更申請には精神障害者への旅客割引を講じる変更が為されていない。障害者権利条約第1条にて精神障害者は障害者に含むことを、また第20条にて「障害者自身が出来る限り自立して移動することを確保するための効果的な措置を取ること」を加盟国に義務付けている。にも関わらず、身体・知的障害者には割引を実施し、精神障害者に対しては割引を行わず赤字の補てんへの負担を押し付け、健常者並みの負担を押し付ける今回の上限変更申請は、まさに特定の障害者に対して不当な負担を押し付けるものであり、鉄道事業法第16条第5項第1号が定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」に該当するのではないか？
- (2) この申請に対して、国土交通大臣は北海道旅客鉄道に対して、鉄道事業法第16条第5項第1号に基づいて、料金変更を命じ、精神障害者への旅客割引を実施させる義務が生じるのではないか？
- (3) 障害者権利条約第20条第a項では「障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にすること。」が定められており、かつ憲法第98条では日本国の条約の履行を義務付けていることから、今回の申請に対して、精神障害者への旅客割引を導入していない状態では運賃値上げを認可出来ないのではないか？
- (4) (1)(2)(3)の論点を踏まえ、かつ精神障害者は身体障害よりも平均年収が低く、相当な負担を強いられていることから北海道旅客鉄道に対して精神障害者へ身体・知的障害者並みの旅客割引を実施させるべきではないか？
- (5) 「精神障害者への割引は損になる」というのは本当に根拠を持っての行動なのか？精神障害への割引を導入した場合、いくらの損失になるのかということ

具体的に示せ。

例として、過去の運賃改定についての意見公募にて(JR 西日本、相鉄の運賃改定申請)にて、精神障害者への旅客割引を求める意見に対し、「障害者に対する運賃割引については割引による減収を他の利用の負担によって賄うという事業者の自主的な判断の中で行うべき」という見解を国土交通省は示している。

ところが、実際には減収を他の利用者の負担によって補うどころか、精神障害者割引を導入した鉄道事業者の多くは導入後さらなる増収を達成している。具体的には名古屋市交通局(地下鉄)は平成 28 年 4 月より精神障害者への旅客割引を導入した。平成 27 年度の純利益(地下鉄部門)は 113 億円の黒字であったが、割引導入後の平成 28 年度の純利益は 161 億円の黒字となっており、割引導入後は前年度と比べて 48 億円もの増収になっている。

また福岡市交通局も平成 29 年に精神障害者への旅客割引を開始しているが、平成 28 年度の純利益は 52 億円だったが、平成 29 年度の純利益は 72 億円と大幅に増収している。

このように精神障害者への割引を行なっても増収することはあれ、減収に繋がることはないことが数値によって示されている。むしろこれまで利用を敬遠していた障害者が鉄道を使いやすい運賃によって利用を始めることで増収に貢献した点も見られ、赤字に苦しむ JR 北海道への福音につながる可能性すらある。(路線に乗るだけではなく、乗った先にあるキオスクなどの関連するサービスを利用することで増収につながる可能性がある)

このような数値的データがあるにも関わらず何故、巨額の赤字に苦しむ JR 北海道に精神障害者への割り引きを導入させないのか? なお、JR 北海道との競合路線を有する札幌市交通局は 2019 年 4 月より精神障害者への割引を開始する予定であり、このままの JR 北海道の運賃体系で本当に競争に勝てると思いののか? 精神障害者への割引を導入した場合、いくらの損失になるのかということ具体的に示せ。

(6) 北海道内には札幌市営地下鉄や札幌～釧路、函館間にて高速バスを走らせている北海道バスのように精神障害者割引を導入している事業者との競合路線がある。このような業者に対して、現行の精神障害者への割引を導入していない状況下で競争に勝つことが出来るのか?

(7) JR 北海道に対して 400 億円もの血税を投入して救済が為されるが、これに対して「精神障害者への旅客割引」を導入せずに、国民への説明ができるのか?(納税者は精神障害者も含まれる) 現行の差別的な運賃は(1)~(3)で指摘するように障害者差別を解消するための各種法令に違反している可能性が高い。また抜本からの運賃の見直しを行わず血税を行った場合差別を固定化することに国が加担することに繋がりがかねない。実際に運賃値上げや公金投入をきっかけに精神障害者への旅客割引を認めた北越急行の事例やいわて銀河鉄道の事例もある。

国として鉄道事業法第 16 条第 5 項第 1 号に基づいて、料金変更を命じるべきではないか

(8) 現在、精神障害者には旅客割引(身体障害者に対する旅客鉄道株式会社等の旅

客運賃の割引について(◆昭和 57 年 01 月 06 日社更第 4 号のようなもの)に関する通達が発令されていない状況下であるが、西日本鉄道や広島電鉄、名古屋市交通局など多くの交通事業者が精神障害者への割引を実施している。また名古屋市交通局は名古屋鉄道(精神障害者への旅客割引未実施)へ乗り入れを行っており、「旅客割引の通達が出ていない」「精神障害者への旅客割引未実施の鉄道会社へ乗り入れている」といった条件があっても既に名古屋市交通局はこれを行っている。上記 2 点(「旅客割引の通達が出ていない」「精神障害者への旅客割引未実施の鉄道会社へ乗り入れている」)の状況下であっても精神障害者への旅客割引は可能ではないか？

上記の趣旨(1)~(8)には誠意を持って、パブリックコメントにて具体的に回答すること。

また漏らすことなく、審議会にて議題に上げ、精神障害者への旅客割引の実施について真摯に議論を行うことを要請する。

補足として、精神障害者の現状と障害者権利条約について述べる。

【精神障害の現状】

精神障害者の総数は 392 万人(身体 393 万人、知的 14 万人)であり、厚生労働省によるアンケートによれば平成 25 年 10 月現在の精神障害者の平均賃金は 15 万 9000 円であり、旅客割引が認められている身体障害者(22 万 3 千円)より著しく低い。また病状によっては常時付き添いを必要とする場合があったり、運転免許証の取得が法律で認められない場合がある。このように交通権が法律や障害によって制限されているばかりでなく、自立できるための生活資金を獲得出来ない者が多い状況であり、早急に身体・知的障害並の旅客割引を行うことが自立のために重要である。

【障害者権利条約】

日本国憲法第 98 条では締結した条約の誠実な遵守が定められており、日本国は 2014 年の条約批准を持って精神障害を抱える者への交通運賃負担を行う法的義務を負っている。

条約第 1 条には障害者の定義として身体、知的、精神障害を含むことを示しており、また条約第 5 条では法律による平等の保護を受ける権利を示し、締結国に法的保護を義務付けている。さらに条約第 20 条には「障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる」ことが義務付けられており、A 項には「自ら選択する方法で、自ら選択するとき、利用しやすい負担で移動することを容易にすること」が具体的に定められている。以上より精神障害者に対しても交通割引を受けられるよう法的措置を実施し、利用しやすい負担にて交通を確保すべき義務が日本国政府に生じている状態にある。にも関わらず国土交通大臣による運賃変更権限を発動せず、漫然と運賃上限変更申請を行った場合、不当な公権力の不作為と認定される可能性がある。

以上のことから国土交通大臣は北海道旅客鉄道に対して精神障害者へ身体・知的障害者並みの旅客割引を実施させるべきではないか？

56. 国鉄分割・民営化はJR北海道について、国が赤字を前提に設立した会社です。

運用益も平成20年で発足初めの1/2以下となりました。運用益が減ったのは、低金利政策やバブル崩壊など国の政策の影響でもあります。JR北海道は新幹線で大きな資金を投入したこともありますが、国にも大きな原因があります。

赤字だから（自治体や）道民に運賃値上げを提案するだけでなく、国も地域公共交通機関として道路同様に資金を投入して頂きたいものと強く要請致します。

57. 北海道は所得水準の低い地域であり、大幅な値上げは少なからず利用の縮小を招き、JR北海道にとっても北海道の経済、地域にとっても大きな悪影響を及ぼすでしょう。

JR北海道の経営危機は経営安定化基金が数年で機能しなくなったことに始まっているので、これまでの予定に対する不足分を補填すべきです。当然、JR北海道は詳細に財務状況を公開し国民の理解を進めなければならないでしょう。

その上で、値上げ幅を限りなく2%に近づける努力をしなければ、JR北海道と北海道に未来は無いと思います。

58. 今回の値上げで、経営が健全化するとは考えられない。さらなる大幅な値上げか、根本的な解決策が必要だ。

民営化基金があっても、経営が安定しないことは当初から危惧されていたことだ。一私企業の努力では、無理がある。廃線が拡大するようならば、国の安全にも大きな影響がでることは避けられなくなる。

将来的に食料基地としての北海道の役目は大きくなることが想定されます。通信と交通の役割は大きいと思う。禍根を残さない施策を望む。

59. 今回のJR北海道の運賃・料金改定申請は、利用者に重い負担を強いる一方で、同社が目指す自立経営や路線の維持につながるかどうか疑念を抱かせる内容であり、納得できません。道民に対し、より丁寧な説明を求めます。

理由

申請では、普通運賃の改定率は平均15.7%、定期運賃は平均22.4%で、利用者が多い札幌圏では30%以上も値上がりする区間があります。学生や高齢者をはじめ、バスや地下鉄、マイカーなど代替交通手段のない住民の暮らしを直撃することは必至です。また、JR東日本など道外との運賃格差が拡大することで観光振興などに悪影響が及ぶうえ、企業の負担増にもつながり、地域経済への影響は極めて大きいものがあります。

JR北海道は改定の理由として「鉄路を維持するため」としてはいますが、値上げによって利用者が減少すれば、逆に地方路線の切り捨てを加速することにつながりかねません。利用者として、公共交通機関を守るために応分の負担をする必要があることは理解しますが、その前提として、JR北海道と国、道、沿線市町村の役割を明確にし、経営再建の道筋と路線の再編についてコンセンサスを果たううえで、道

民の協力を求めることが不可欠であると考えます。

特に、宗谷線や釧網線などJR北海道が単独では維持することが困難な8区間について、JRは国、道、市町村の財政支援で利用促進を図り、存続を目指す方針です。しかし、値上げによって逆に客離れが進めば、公的支援のスキームが崩壊することになります。値上げするからには、将来にわたって鉄道を維持するという決意と展望を示し、地域住民の不安を払拭する必要があります。

もとより、JR北海道の経営危機は、赤字を経営安定基金の運用益で補う事業モデルが長期に及ぶ低金利で破綻したことによるものであり、国鉄民営化の制度設計に誤りがあったことは明白です。責任はJR北海道だけにあるのではなく、運賃・料金を認可する国の責任が最も問われていると考えます。

60. JR北海道の料金の値上げ申請について意見を述べます。

JR北海道の赤字について、路線廃止を含めた報道が多くみられ心を痛めております。

今回の運賃の値上げを実施しても、根本的な問題の解決あるいはその方向性を示すものにはならず、赤字の幅が幾分縮小するに過ぎないと思います。

民営化された時点でJR北海道の赤字は十分予想され、助成金等による存続が検討されて現在に至っていると理解しています。

高齢社会、特に高齢化率の高い過疎地域の交通手段の確保は必須です。過疎地域におけるバス路線の縮小や高齢による車の廃車等々があり、移動手段の困難な状態がさらに加速することが予測されます。

今回の15%を超える普通料金の値上げ申請は、可処分所得の少ない道民にとっては大変な負担になります。昨年旭川・札幌間の「エス切符フォー」の廃止は列車離れを加速したように、今回の大幅な料金の値上げはますます鉄道の利用離れを加速すると思います。また赤字を増大させる北海道新幹線の乗車率の低迷、観光事業の豪華な観光列車への投資には疑問が残ります。

JR北海道は「公共交通機関」として重要な役割をもち、道民・市民の「足」であり、産業としての観光においても欠かせない存在です。このままでは赤字のスパイダルからの脱却は困難であり、国の財政支援を含めた将来が明るくなるような対策が必要だと思えます。

61. * 経営安定基金による損失補てんは、30年前の制度設計で、低金利、事業環境の激変で制度の根本的見直しが必要と考える。

- * 現在の改革は出ざるを制すの思想ばかり。補助金（国、自治体）頼み、値上げありきの他者依存体質が根深い。札幌圏以外は主として観光客と通学客が主要顧客と考えるが、その顧客層への利便性向上やサービス精神がほとんど感じられない。
- * 具体的顧客サービスでは、1) 札幌圏以外でスイカ、ニモカ、パスモ等が使えない。（バスや市電は使える）2) 普通列車が通過待ちでは、特急だけでなく貨物列車にも抜かれる（客は物以下か？）3) 車内販売や車内自販機もなく、例えば、

- 函館～札幌間では 4 時間 飲まず・食わずを強制される(旅の楽しみなし) 4)
札幌駅を例にとれば、乗降ホームが暗く、寒い (旅行を楽しむ雰囲気ゼロ)
- * 社員に何とかしなければという危機意識や一体感を感じない 1) 窓口がそっけなく、親しみが持てない 2) 社内乗務員もただ業務をこなしているだけで、笑顔がない 3) えきねっとが使い辛い
 - * 現状でも料金がバカ高い 1) 青森・函館間はフェリーの 3 倍以上高い (空気を運ぶ新幹線ではムダだし意味なし) 2) 東京・函館間は航空機の方が早くて安い 3) 札幌・函館間も高速バスよりかなり高い (東海道などと違い、社用族・会社払いが少なく、殆ど個人客だから料金の高さは致命的です。

6 2. 1. スポーツ部の維持

先日の北海道新聞に、卓球部が北海道実業団で 5 7 連覇と記事がありました。また、バドミントン部では、北海道実業団で男女が十数連覇との記事もありました。企業がスポーツ部を持つ事には理解しますが、利用者にとっては、今の経営状態からは理解できません。

2. 各駅に行くと、窓口には、新採用と思われる 20 代の男女が殆どです。この時代異様な感じを受けます。スーパーのレジも若い方から、年配の方へと変わりつつあります。駅の窓口業務は、それ程難しいとは思いません。経営の感覚が古いのではないのでしょうか。もっと効率化出来ると思います。
3. 今回の運賃値上げは、JR 北海道では、痛みを感じていないのではないのでしょうか。厳しいですが、社員の賃金カット等は考えられないのでしょうか。会社、利用者ともに痛みを伴う運賃値上げであれば、少しは理解出来る気がします。いつも一番簡単な方法で逃げている気がします。

6 3. 民間企業となった JR 北海道に、過度な公益性を求め続ける地元自治体などに違和感を持っていた住民です。今回の運賃値上げも、受け入れざるを得ないと思っていました。しかし、札幌—函館間の新幹線、5 分の時間短縮のために 120 億円を投じるとの報に接し、考えが変わりました。今回の運賃値上げは、会社の立て直しに使うべきもので、わずか 5 分の時間短縮のために巨費を投じることは、JR に理解を示す者でも受け入れることはできません。まずは会社を立て直し、余力が出てから実行すべきと考えます。そもそも、5 分短縮の費用対効果の説明も聞こえてきません。札幌—東京間の新幹線が開通しても、航空機との運賃の差が大き過ぎて、競争にならないのではないかと危惧しています。そのような中で、札幌—函館間、5 分短縮の意味が私にはどうしても理解できないのです。

6 4. 今回の JR 北海道の大幅な運賃値上げは北海道新幹線が大きく影響しているのではないのでしょうか？

毎日 10 両編成で函館～上野間を搭乗率 24%、少ない時は 10%台で 10 往復している現状で大きな赤字を生まないはずがありません。おまけに更なるスピード

アップのためにJR北海道の負担でかなりの金額をかけるということです。それさけ資金があるのになぜ値上げ？日常の道民生活に大幅な負担を強いてまでスピードアップをしなくてはならないの？という疑問を持ちました。

私は新幹線計画というものはしっかりと練られたプランによって進められるものだと思っていました。ところが実際には函館駅に乗り入れるのではなく、新函館北斗で降りて乗り換えないと函館市内には行けない（大きな荷物を持っての乗り換えはとても不評です）、札幌駅の新幹線乗り場はどこにするかでかなり揉めていましたが、こうした事は計画段階で組み立てられているものと思っていましたので意外でした。まるで泥縄式な杜撰なやり方で、見切り発車をして貫通させたとは思えません。

以前は乗客に配慮して使いやすい切符（Sきっぷフォー等）が新幹線開業とともに廃止され、以前はJRを利用していましたがバス利用に変えました。このように乗客に配慮しない経営方針ではJR離れを加速し、残ったのは新幹線だけになるのではと憂慮しております。

新幹線第一を見直し減便・車両数の見直し等で出来るだけの経費削減を図った上で、道民の足として納得できる適切な値上げの指導をお願いしたいと思います。

65. JR北海道の運賃改定でJR北広島駅の大規模改修目的の運賃改定は大反対します。なお北海道新幹線札幌延伸目的は大賛成します。

JR北海道は2020年4月にJR東日本北海道支社として生まれ変わるべきです。JR北海道が経営赤字が続いているのでJR東日本と合併するべきです。

66. 鉄道のコストを押し上げる大きな要因としては、ラッシュ時における輸送能力の確保があると思います。

他方、情報技術の進歩により、鉄道利用の時間帯によって異なる運賃を徴収することも可能になっているのではないかと思います。

したがって、ラッシュの時間帯を外した鉄道の利用に対する割引運賃制度を設けるべきだと思います。

67. 正直言えば、今回のJR北海道の設定はよろしくないですね。

なぜなら初乗りを200円にするのは意義ないんですが、特に4~6kmが250円、7~10kmが290円、11~15kmが340円って上がり方が急すぎると思います。

それでいて、特急料金は「都市間高速バスとの競合」を理由に改定しないのはどうかと思います。

出来るなら札幌~旭川間のSきっぷ（自由席往復割引）を廃止する代わりに乗車券往復割引きっぷを設定して特急利用の場合は往復分を同時購入することを条件にするならば

特急料金割引してもいいかもしれませんけどね。

さらに言うならば同一線区でも函館線の函館～長万部～倶知安～小樽間、室蘭線長万部～洞爺間、東室蘭～室蘭間、沼ノ端～岩見沢間、根室線滝川～新得間、釧路～根室間、石勝線南千歳～新得間は札幌方面～新得から釧路までの各駅間を利用する場合は幹線キロ計算で石勝線内の駅内で乗降、札幌及び帯広方面から追分・新夕張・占冠・トマムの4駅で降車または乗車する場合は地方交通線キロでの運賃を導入すべきだと思います。

代わりに学園都市線桑園～北海道医療大学間は現在の地方交通線キロ→幹線に変更すべきだと思います。

68. 往復割引のSきっぷの期間を現行の6日間から最低9日間まで伸ばしてほしい。

理由は6日間だと移動で前後1日が削られるので、実質4日間しか自由に行動が出来ないので不便です。

ゆえに9日間に伸ばすと実質7日間(1週間)自由に行動出来るし、土曜日出発し次の週の日曜日に帰って来れると言うメリットが生まれ、予定が立てやすく利用しやすくなるからです。

ただ運賃を値上げするのではなく、まだ企業努力が出来ると思うし利用者増に繋がると思うのでご一考よろしくお願いします。

69. 今回のJR北海道の運賃改正の申請ですけど、

私としては「しなの鉄道」のように、車内の吊手や枕木、駅名を表記している看板に出資者の顔とメッセージを記載して総務省がやっている「ふるさと納税」に近い内容のシステムを導入してもいいのではないのでしょうか？

あと、駅名の「ネーミングライツ」もやるべきだと思います。

運賃改正は日常使う距離内の値上げ率が高すぎ(最高で30%越え)なので初乗りは妥当ないし、210円ならまだわかりますけど、4～6kmだと230円、7～10kmで260円、11～15kmで280円にした方が無難だと思います。

さらに、地方交通線ですが沿線規模に見合った方式にすべきだと思います。

現在は例として石北線や宗谷線でも乗車した距離に応じて計算する方式ですが、コレを線区別にして計算した方が無難だと思います。

さらに、札幌～名寄・稚内、遠軽・北見・網走は旭川を境に幹線+地方交通線の換算キロを合算して算出する方式になってますが、コレを廃止して札幌～旭川間の運賃(幹線キロ)+石北線及び宗谷線のJR北海道が独自に算出した運賃で計算した方が無難だと思います。

あとは、室蘭線の長万部～洞爺間、東室蘭～室蘭間、沼ノ端～岩見沢間、函館線の函館～長万部～小樽間(砂原周りも含める)、根室線の滝川～新得間、釧路～根室間を地方交通線に格下げし、学園都市線の桑園～北海道医療大学間を地方交通線から幹線に格上げしてもいいのではないかと思います。

それと、都市間高速バスとの競合を意識して値上率を抑制してるようですが、片

道なら、その原則を廃止して、現在販売している「乗車券往復割引切符」をベースとして特急券の往復も同時に購入される場合に限って現在の「S きっぷ（自由席往復割引）」とほぼ同様の金額でもいいかと思います。

さらに、インターネットで予約したら 45%割引の切符があるんですけど、いかんせんのはクレジット決済であるがゆえに、一定額の収入がある会社員でないとクレジットカードが作れないので、可能であれば銀行口座から引き落とすことも視野に入れるべきだということを JR 北海道に国交省から打診すべきだと思います。

70. JR北海道の運賃改定に関する認可申請に対しては、国土交通大臣の諮問機関である運輸審議会が公聴会を実施することを発表し、公述人を募っているところである。

広く意見を聴取する場が別にあるにも関わらず、このようなパブリックコメントの募集を行うことは二重の作業であり、果たして意味のあることなのか。

寄せられる意見を整理し、公表し、運輸審議会での審理への参考にするのであれば、パブリックコメントの募集も公聴会の開催も同じことであり、明らかに行政の無駄遣いである。

なぜ同一案件において、パブリックコメントの募集と公聴会の開催を重複させることになったのか、国土交通省のその判断については甚だ疑問であり、こんなことに税金を使うくらいであれば JR 北海道の経営支援に予算を回すべきである。

71. 道路は整備され、大人一人に車一台の時代。車庫もないのに玄関の前と横に家族分の車がズラリ！北海道の場合、特に一極集中が顕著の上に、その面積たるや馬鹿デカイ！！（東北6県+東京都+大阪府+京都府+沖縄県）よりも大きい！！

自身の体に軌道を常設し、どこでも移動可能な「無限軌道車」であれば可能かもしれない。更に、廃線になった後に生じる空白地帯をどうするのか？の難題も発生する。

72. 札幌市立大学に勤務しています。仕事柄新千歳空港から出張に出かけることが多く、札幌一新千歳間の JR を良く使います。ただ、芸術の森キャンパスからだとは自家用車で空港に行くのが圧倒的に早く、後は空港での駐車料金との比較になります。駐車場は1日1200円ですから、2日なら JR の往復料金と大差ありません。これ以上 JR が高くなると自家用車利用の可能性が高まります。

以上は個人的な例ですが、北海道全域でこのような自家用車のコストとの比較が行われると思います。値上げした分利用者が減ることも考慮すべきだと思います。

(順不同)