



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 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	たけだ いずみ
氏名	武田 泉
(郵便番号)	
住所	
職業	大学教職員
年齢	56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)

JR北海道の札沼線を日常的に利用し、他の線区も継続的に利用している (六に相当)。

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--	--

■事案番号：令元第 3001 号

■事案の種類：北海道旅客鉄道 鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可事案に関わる公述書

■公述人：武田 泉

■賛否：認可に反対

■意見：

今回の J R 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、それらが実施されない限り、値上げを認めるべきではない。

■理由：

1) 普通旅客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窺える。

さらに特徴点としては、以下の 2 点が挙げられる (図 1 参照)。

1 点目は、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、普通運賃が一段館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) が複数出現するような、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、新千歳空港新線建設時の償還率が 8 割を超えたこともあって、今回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若干高く、また途中駅も複数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、追加料金を要する定員制特別快速や特定料金特急を増発すべきである。そして、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 (特定都市鉄道積立金制度) 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。このことにより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、同線の通り抜け可能な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ボールパーク新駅との部分の複々線化、等が実施可能となろう。このような

同制度を、三大都市圏の大手私鉄以外への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点目は、100km以降の距離帯に関して、恣意的な値上げが行われており、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点である。

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」を逐次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のではないかと疑われる。

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懸念が生じる。

賃率上昇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。したがって、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。

なおこれらの区間は、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、いか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と懸念される。

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。

以上のような、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。

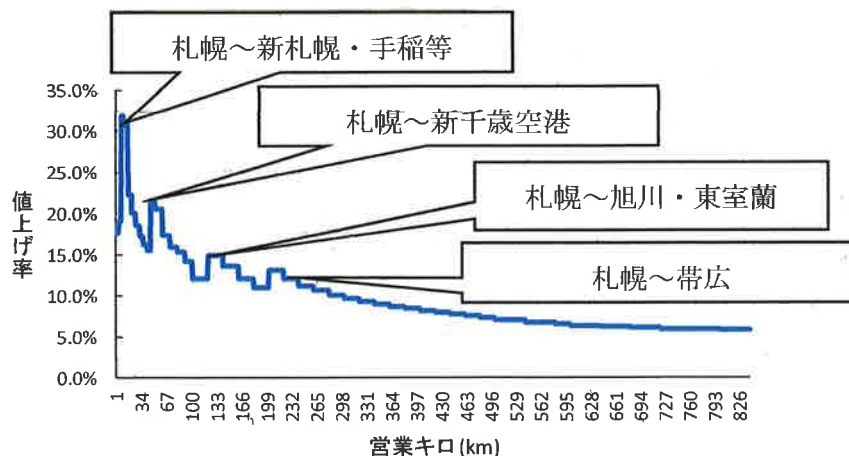


図1. JR北海道の幹線値上げ率(840kmまで)

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ている。

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、公述人が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据え置かれている。この結果、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列車の費用も含めて当該特急料金を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（フォア）やフリーきっぷ（北東北）等が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案の押し付けである。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」の新設や、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、また北海道新幹線区間でも、東北地方で発売中の「新幹線Wきっぷ」等を導入し、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個人差が激しく、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「おとなの休日倶楽部」）等は、大幅割引で、もはや優遇しすぎである。

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) 定期運賃の値上げについて

定期運賃に関しても、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。例えば、1km から 50km における 1 カ月通勤定期の値上げ額と値上げ率は、以下の通りである。

1km から 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 から 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 から 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 から 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 から 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 から 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 から 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 から 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 から 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%)

そして、1km から 50km における 1 カ月大学生通学定期の値上げ額と値上げ率を列挙は、以下の通りである。

1km から 3km...3210 円→3780 円 (570 円値上げ、値上げ率 17.8%)
4km から 5km...3930 円→4680 円 (750 円値上げ、値上げ率 19.1%)
6km...4220 円→5030 円 (810 円値上げ、値上げ率 19.2%)
7km...4510 円→5950 円 (1440 円値上げ、値上げ率 31.9%)
8km...4950 円→6530 円 (1580 円値上げ、値上げ率 31.9%)
9km...5270 円→6960 円 (1690 円値上げ、値上げ率 32.1%)
10km...5410 円→7130 円 (1720 円値上げ、値上げ率 31.8%)
11km...6290 円→8240 円 (1950 円値上げ、値上げ率 31.0%)
12km...6420 円→8400 円 (1980 円値上げ、値上げ率 30.8%)
13km...6550 円→8570 円 (2020 円値上げ、値上げ率 30.8%)
14km から 15km...6720 円→8790 円 (2070 円値上げ、値上げ率 30.8%)
16km...8340 円→10220 円 (1880 円値上げ、値上げ率 22.5%)
17km...8540 円→10450 円 (1910 円値上げ、値上げ率 22.4%)
18km から 19km...8540 円→10450 円 (1910 円値上げ、値上げ率 22.4%)
20km...8830 円→10800 円 (1970 円値上げ、値上げ率 22.3%)
21km...9100 円→10950 円 (1850 円値上げ、値上げ率 20.3%)
22km から 23km...9250 円→11110 円 (1860 円値上げ、値上げ率 20.1%)
24km...9360 円→11240 円 (1880 円値上げ、値上げ率 20.1%)
25km...9390 円→11250 円 (1860 円値上げ、値上げ率 19.8%)
26km から 27km...9490 円→11250 円 (1760 円値上げ、値上げ率 18.5%)
28km から 29km...9620 円→11400 円 (1780 円値上げ、値上げ率 18.5%)
30km...9770 円→11600 円 (1830 円値上げ、値上げ率 18.7%)
31km から 32km...9880 円→11610 円 (1730 円値上げ、値上げ率 17.5%)
33km...9980 円→11700 円 (1720 円値上げ、値上げ率 17.2%)
34km...10040 円→11790 円 (1750 円値上げ、値上げ率 17.4%)
35km...10290 円→12060 円 (1770 円値上げ、値上げ率 17.2%)

36km…10460 円→12180 円 (1720 円値上げ、値上げ率 16.4%)
37km…10490 円→12230 円 (1740 円値上げ、値上げ率 16.6%)
38km…10780 円→12540 円 (1760 円値上げ、値上げ率 16.3%)
39km…10820 円→12590 円 (1770 円値上げ、値上げ率 16.4%)
40km…11120 円→12950 円 (1830 円値上げ、値上げ率 16.5%)
41km…11480 円→13270 円 (1790 円値上げ、値上げ率 15.6%)
42km…11690 円→13500 円 (1810 円値上げ、値上げ率 15.5%)
43km…12010 円→13910 円 (1900 円値上げ、値上げ率 15.8%)
44km…12170 円→14080 円 (1910 円値上げ、値上げ率 15.7%)
45km…12490 円→14430 円 (1940 円値上げ、値上げ率 15.5%)
46km…12860 円→15660 円 (2800 円値上げ、値上げ率 21.8%)
47km…12990 円→15800 円 (2810 円値上げ、値上げ率 21.6%)
48km…13340 円→16270 円 (2930 円値上げ、値上げ率 22.0%)
49km…13540 円→16480 円 (2940 円値上げ、値上げ率 21.7%)
50km…13860 円→16880 円 (3020 円値上げ、値上げ率 21.8%)

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となっている。

例えば、7km から 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。

また公述人は、日頃から札幌駅～あいの里教育大駅間で JR を利用することが多いが、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 から 15km の価格帯であるが、あいの里教育大駅からは 16km から 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公述人の複数の知人によると、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。このままでは、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せざるを得ない、としている。

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。少しでも道民の負担が軽減されるような配慮がなされるべきである。

4) 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、それらは限定的かつ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、現在の縦割りの国家財源ではなく、道路財源等を「街路事業」等の「受け皿事業」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りうるものである。

これらの点については、行政側の怠慢であり、今回の値上げ案では多くを利用者に押し付けようとしていて、その点においても「不当」極まりない。広く浅く、ユニバーサルに、負担する仕組みを構築すべきである。

5) 増収後の使途に関係した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、実現可能性は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。

(a) 鉄道事業計画について

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、未だに実現されておらず、問題である。

次に、二次交通をはじめとした、他の交通機関との連携（運賃の相互での割引、企画乗車券の造成、ダイヤの調整、乗場、駅前広場等、乗継経路の改善）も甚だ不十分であると言わざるを得ない。値上げを実施するのであれば、その代償として、次のような対処への計画的実施が不可欠である。

まずICカード関連では、JR北海道のKITACAと札幌市交通局のSAPICAとの、片乗り入れではない、完全乗り入れの実現が実現されるべきである。また、札幌圏のKITACAエリアでは更なる拡大（余市方面、苫小牧～室蘭方面、岩見沢・美唄方面）や、函館地区（函館～新函館北斗間）や旭川・釧路・帯広・室蘭等の各地区においてもKITACA導入を進めるべきである。なお函館地区については、同地の市電・バスで先行した「イカすニモカ」を暫定的に導入するという手法もあり得る。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、値上げは認可されるべきではない。

以上のように、JR北海道は増収後の使途や新たな事業計画に関して、全く持って不十分な見通しである。それどころか、地方ローカル線を中心として普通列車の本数を減便させ、特急列車における車内販売をほぼ全て取りやめるなど、旅客サービスの低下が著しい。北海道新幹線札幌延伸へ向けた高速化費用の自己負担表明もなされたが、こうした中で単に利用者に負担を強いるだけの値上げを強行することは、到底容認できるものではない。今回の値上げを機に、列車運転本数の増便や接続改善を中心とした、利便性の向上を図られるべきであり、そうした施策を全く行わないのであれば、今回の値上げは認可されるべきでない。

(b) 関連事業計画について

さらに、関連事業についてである。同社は、札幌圏において札幌駅周辺以外の、新札幌、琴似、手稲、白石等の札幌近郊拠点駅での事業展開が大幅に立ち遅れ、現状では混雑が激しくても複数の改札口が関連事業と抱き合わせ等も含め、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、改札口が複数箇所存在しないのは、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、乗客がいはやくターミナルビルの方へ移動するだけの「通過点」にしかになっていない。また白石駅等のように、札幌市策定の開発計画において、「地域交流拠点」として位置付けられていない駅も散見される等、札幌市や北海道庁等の、行政との関係構築においても、連携の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。札幌駅では高架化以降、現駅舎のままで北口等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、ビジネスチャンスを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「一等地」の店舗は、ドーナツやハンバーガー店等の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欠けている。他社であれば、改札口増強と抱き合わせで、駅ナカ開発を行うのが通例であるが、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北海道との関係や、不透明さが甚だしい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、マンション等の不動産開発や、東京地区等の本州方面のエリア外（JR東日本管内等の駅ナカ開発等を含む）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事業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未だに尾を引いているようにも見受けられ、JR北海道の「将来を支えるという気概」が見受けられない。

このように、今回の中長期計画からも、将来性ある事業の方向性が見受けられず、「鉄道事業の永続性」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、この運賃改定申請を機に、同社に対し強く求めることが必要と思われる。

■結論：

以上の理由から、公述人は今回の値上げ申請への認可に、「反対」である。

今回の値上げは、自社の収益性の拡大を第一に考えた、非常に「恣意的かつ身勝手な」値上げ案である。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、「一定程度やむを得ない」側面もある。

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減収になることがあれば、値上げ前の運賃に戻すことも視野に入れる等の、条件を付加すべきである。以上