

北海道旅客鉄道株式会社における  
旅客運賃の上限変更認可申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年8月22日  
鉄 道 局

# 目次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について	1
<第3回審理（令和6年7月30日）>	2
問 7/30 付資料7ページの再値上げの経緯に関して、各項目に具体的な数字を用いて説明いただきたい。（同旨：前回の値上げ後、具体的な数字を用いて何が達成できて、何が未達成だったから再度値上げになったという説明がないと利用者の理解が得られないのではないか。）	2
問 中期経営計画2023（2019—2023年度）の振り返り（収支の基となる各項目の計画と実績の比較）	3
問 中期経営計画2026における各関連事業及びコスト削減の目標等の詳細（7/30付資料8ページの説明の詳細）	4
問 黄色線区における各自治体との協議状況、今後の見通し	4
問 今後の安全確保への対策、取組の進捗状況	5
問 長期経営ビジョン2031の7ページの左下に記載がある、「当社単独では解決が困難な課題の解決」のうち①貨物列車との共用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化、②青函トンネルの維持管理等に係る問題の解消に関して、現状は国の支援等により対応していると思うが、JR北海道が本計画に基づいて経営自立を果たした場合、これらの支援等の扱いはどうなるのか。	6
2. パブリックコメントについて	7
○パブリックコメントの内訳	8
○パブリックコメントに対する考え方	9

## 1. 各委員からのご質問に対する回答について

<第3回審理（令和6年7月30日）>

問 7/30 付資料7ページの再値上げの経緯に関して、各項目に具体的な数字を用いて説明いただきたい。（同旨：前回の値上げ後、具体的な数字を用いて何が達成できて、何が未達成だったから再度値上げになったという説明がないと利用者の理解が得られないのではないか。）

<前回回答>

○ JR北海道によれば、短期間で再度値上げをするに至った理由及び前回申請時における想定と異なる点は以下のとおり。

- ・ 道内の人口減少や新型コロナウイルスの流行に伴うリモート会議の普及など新たな行動様式が定着したことによる鉄道運輸収入の減少、鉄道を維持するための修繕・設備投資に関わる費用の物価高騰による増加など経営環境は厳しさを増しています。さらに昨今の若年退職者の増加と人材確保競争の激化により、鉄道輸送に関わる労働力の確保についても非常に厳しい状況にあり、これら物価高騰や人材確保競争の激化については前回申請時に予測されたものではありませんでした。
- ・ 長期経営ビジョン未来2031及び中期経営計画2026に基づく施策や、地域の皆様と一体となった利用促進施策に北海道の公共交通を担う存在として取り組んでいく所存ですが、現在の運賃・料金水準では輸送サービスを維持し、改善させていくことは難しい状況であることから、徹底した経費の削減など当社の最大限の経営努力を前提として、物価高騰への対応、人材の確保、輸送サービスの維持・競争力の確保のため、関係者からの支援とともに、お客様にも費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を申請いたしました。

<今回回答>

- ・ 物価高騰については、長期ビジョン策定時（2018年）には2031年までに25億円増を見込んでいましたが、今、直面している世界情勢の不安定化に伴う資材価格、労務単価及びエネルギー価格の高騰による、想定外の物価高騰により、2023年度実績で既に70億円増となり、さらに40億円増が見込まれます。
- ・ コスト削減と増収を含めたJR北海道の自助努力については、長期ビジョン策定時には2031年までに130億円の収支改善を見込み、2019～2023年度に90億円の収支改善を実施いたしました。2031年までに更に85億円の自助努力を実施する見込みです。

問 中期経営計画2023（2019—2023年度）の振り返り（収支の基となる各項目の計画と実績の比較）

- JR北海道では、中期経営計画2023において、収支計画及び目標値を定めて取組を進めてきたが、計画策定時に想定できなかった新型コロナウイルスの感染拡大・燃料費高騰といった大きな環境の変化の影響を受けたことなどから、中期経営計画2023の数値目標については達成が困難なものとなった。

<収支計画>

単位：億円

	計画	実績
営業収益	947	849
（うち鉄道運輸収入）	776	698
営業費用	1365	1424
営業損益	▲ 418	▲ 574
基金運用益等	275	412
経常損益	▲ 143	▲ 162

<目標値→実績値>

（単体） 経常損益 ▲ 143億円 → ▲ 162億円  
 （連結） 経常損益 ▲ 68億円 → ▲ 111億円

- 主なKGI・KPI検証結果については以下のとおり。

	KGI	達成状況
不動産事業の売上拡大	・セグメント売上 265 億円	・セグメント売上 192 億円 ×
ホテル事業の売上拡大	・セグメント売上 104 億円	・セグメント売上 100 億円 ×
小売事業の売上拡大	・セグメント売上 395 億円	・セグメント売上 238 億円 ×
北海道新幹線運輸収入	・ 85 億円	・ 77 億円 ×
快速エアポートの輸送力増強	・輸送力 約 115,000 人/日 ・運行本数 148 本/日	・輸送力約 115,000 人/日 ○ ・運行本数 148 本/日
北海道レールパスの発売額	・発売額 30 億円	・ 19 億円（2023 年度） ×
アシストマルス（話せる券売機）の導入	・ 60 台導入	・ 69 台導入 ○
交通系 IC カードの利用率拡大	・ Kitaca エリア内改札機 IC カード利用率 約 8 割	・ 79.4% ○
Kitaca 加盟店の拡大	・ 決済端末稼働数 40,000 箇所以上	・ 42,489 箇所 ○
資材調達コストの削減	・ 5 億円節減	・ 9.1 億円 ○

問 中期経営計画2026における各関連事業及びコスト削減の目標等の詳細（7/30 付資料8ページの説明の詳細）

○開発・関連事業

2026年度の売上541億円をKGIとして設定。

今年度は、507億円の売上を目標としている。

- ・不動産業：172億円
- ・ホテル業：102億円
- ・物販飲食業：233億円

○コスト削減

2026年度 コスト削減約22億（2023年度比）をKGIとして設定。

今年度は、10億円のコスト削減を目標としている。

<主な取組み>

- ・要員効率化

（話せる券売機導入による駅の業務時間見直し、計画部門の体制見直し等）

- ・気動車を電車（函館線・千歳線737系）に置き換えることによる動力費削減

- ・業務体制見直しによる委託費削減等

（委託駅の窓口営業時間の見直し、一部駅の折り返し清掃の見直し等）

問 黄色線区における各自治体との協議状況、今後の見通し

○ JR北海道の「黄線区」については、本年3月15日に国土交通省からJR北海道に対し発出した監督命令において、令和8年度末までに線区ごとに抜本的な改善方策を確実にとりまとめるよう求めている。

○ これを踏まえ、現在、JR北海道と地域の関係者において、新型コロナの影響により効果が発揮できなかった利用促進等の取組みについて内容を見直しつつ、各線区における抜本的改善方策の検討が進められている。

○ この検討に当たっては、ファクトとデータに基づき有効な改善方策を調査・検証することとしており、国においても調査・実証に要する経費の支援を行っているところ、引き続き、JR北海道と地域の関係者との議論の場にも参画し、地域における取組の後押しを図っていきたい。

問 今後の安全確保への対策、取組の進捗状況

- JR北海道では、「安全」を経営の根幹と位置づけ、「JR北海道 安全の再生」を安全の基本方針とし、安全性の向上に努めている。
- 本年「安全計画2026」を策定し、本計画の3年間についても「安全計画2023」の考え方や取り組みを継続しつつ、重大事故・労働災害防止のさらなる深度化、環境の変化にも柔軟な対応、安全に対する社員の意見なども反映して「あくなき安全の追求」を続けることとしている。

<主な取り組み>

- 「安全第一、安定第二」のさらなる定着を図るため、膝詰め対話や「安全に向けた企業風土アンケート」を継続するとともに、社員意見は安全施策に反映
- 石勝線列車脱線火災事故、大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止のため、当時の背景や企業風土、教訓・知見などを語る「安全の語り部」の実施、「安全再生の日」の取り組み内容の充実等を実施
- 運転現場を中心に、様々な系統の社員が参加する現車訓練の実施
- 事故事例集の拡大と現場での活用
- 他の系統でも起こり得る事象の水平展開やヒヤリ・ハットの活性化に向けた取組
- 巨大地震や津波に備え、「防災業務実施計画」に基づく本社災害対策本部の設置・対応訓練、避難誘導訓練を継続するとともに、自治体が計画する津波避難経路に対する協議を実施

問 長期経営ビジョン2031の7ページの左下に記載がある、「当社単独では解決が困難な課題の解決」のうち①貨物列車との共用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化、②青函トンネルの維持管理等に係る問題の解消に関して、現状は国の支援等により対応していると思うが、JR北海道が本計画に基づいて経営自立を果たした場合、これらの支援等の扱いはどうなるのか。

- 現在、実施している支援は、趣旨・目的から経営自立が果たされるまでの措置と考えている。なお、①、②については次のとおり。

<①貨物列車との共用走行問題の解決による北海道新幹線の高速化について>

- 青函トンネルでは、新幹線と貨物列車のすれ違い時の安全を確保するため、新幹線の走行速度を落として運行しているところ。
- 一方、年末年始など貨物列車の走行が少ない時期は、運用の工夫により、新幹線だけが走行する時間帯に高速走行を行う、いわゆる「時間帯区分方式」を実施している。さらに、この高速走行について、本年のゴールデンウィークから、これまでの時速210kmから時速260kmに速度向上を図ったところである。
- 青函共用走行区間における高速走行については、安全の確保に万全を期す必要があることから、安全面での検討を慎重に重ねつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送の二つの機能に十分に配慮しながら、引き続き、関係者と共に検討を進めて参りたい。

<②青函トンネルの維持管理等について>

- 青函トンネルの更新費用については、令和3年度から、当分の間、鉄道運輸機構の特例業務勘定から建設勘定に繰り入れる措置を講じている。

## 2. パブリックコメントについて

## ○パブリックコメントの内訳

募集期間：7月1日～7月15日（15日間）

件 数：計19件

（意見内容内訳）

- ・賛成意見：3件
- ・反対意見：1件
- ・その他意見（提案・問い合わせ等）：15件

（居住地別件数内訳）

	賛成	反対	その他	合計
北海道	1		3	4
青森県			1	1
茨城県			2	2
神奈川県	1		4	5
京都府			1	1
不明	1	1	4	6
合計	3	1	15	19

## ○パブリックコメントに対する考え方

(ご意見として記載している文章は、原文のとおりとしています。)

### 1. 京都府在住者 より

法律上の要件を満たすとしても、申請者として、収支率が改定後も 80%を割るという状態は適切と考えておられるのでしょうか

また、今回は届出制となっている料金の大半は改定されませんが、国土交通省で審査される際は運賃・料金を合わせて法 16 条 3 項の要件を満たしているかを確認されるのでしょうか

○ JR北海道によると、今回の改定内容については、お客様の負担感や他の交通機関との価格差、逸走などを総合的に勘案して検討した結果であり、厳しい経営状況が続いているという点は認識しているものの、「グループ長期経営ビジョン」やインバウンド施策等の展開による鉄道事業並びに札幌駅新幹線口の再開発等による開発・関連事業の増収、業務の効率化や資材調達方法の見直し等によるコスト削減など、JR北海道グループを挙げて収支改善を徹底的に遂行してまいりたいとのことです。

○ 鉄道事業法第 16 条第 2 項の上限変更認可に係る審査については、同条第 8 項に基づき国土交通大臣への届出が必要とされる料金も含めた総収入により行っています。

### 2. 青森県在住者 より

今回の申請は対キロ区間制部分の改定と 200km までの賃率の値上げを含むですが、このような改定を行うのは 100km まで及び 200km までの旅客が多いということでしょうか(それぞれ割合がわかるとありがたいです)。

○ JR北海道によると、今回の申請はすべての区間の運賃を改定するものであり、200 キロまでの賃率を改定することによる改定相当分が 201 キロ以上ご利用の場合の運賃にも反映されているとのことです。

### 3. 北海道在住者 より

料金値上げは物価高や従業員の待遇改善、利用者の利便性向上のためであれば致し方無いと思います。

しかし、現状の JR 北海道には経営努力をしている姿が見えません。

綿貫社長はどれだけ現場を周り、利用者の声を聞いたのでしょうか？

特急の全席指定化は許されるとして、えきねっとを利用出来ない高齢者が窓口で高額の特急乗車券しか購入出来ない現状に何も思わないのでしょうか。

早急に窓口購入とえきねっと購入で差額が発生しないシステムの構築をお願いします。

また、全席指定化により、飛行機の遅延などで指定席に乗れない事が多くあります。自由席の復活。もしくは、道内の特急列車を全て廃止して、快速化にすることを望みます。

さらに、北海道新幹線の延伸に関して、延伸後の道南の列車の折り方を地方の声を聞いた上で、早急に方針を示して頂きたい。

課題は多くありますが、「公共交通」の使命を忘れず、誰もが利用可能な移動手段として、社長を筆頭に JR 北海道の社員皆様の経営努力を期待しております。

- JR北海道によると、前中期経営計画 2023 に従い、新型コロナウイルスの感染拡大等の影響を受けながらも様々な利用促進、経費節減等に全社一丸となって取り組みを進めてきたところであり、老朽化した車両の取替えや快速エアポートの増発、Kitaca エリアの拡大など利便性向上に取り組む一方、列車内清掃周期の見直しや土木工事の一括発注方式の導入、ダイヤ改正などにより、通年で約 56 億円のコスト削減を実現し、さらに、旅行店舗の廃止、支社・本社の体制見直し、話せる券売機の導入によるシステム化などにより 400 人分の要員効率化が図られたとのこと。
- また、現在、さまざまな交通機関でインターネットでのチケット予約が展開されてきている状況を鑑み、インターネット予約「えきねっと」を介して乗車券類や割引商品をご購入いただける環境を整備しており、ご高齢の方でもご予約ができるよう、主要駅において専用ブースを設置し、会員登録の方法からご予約、ご乗車までの一連の流れを専属の係員がご案内するなど、サポート体制を強化しているとのこと。また、特急列車の全席指定席化については、昨今の着席ニーズにお応えし、列車を快適にご利用いただけるよう今後も拡大していく計画であるため、ご理解いただきたいとのこと。
- なお、北海道新幹線の札幌延伸開業時期については、整備主体の鉄道・運輸機構から当初計画よりも伸びる旨が公表されたところであり、延伸後の在来線列車の運行体系については、今後発表されるであろう開業予定時期も踏まえて検討してまいりたいとのこと。

#### 4. 北海道在住者 より

JR 北海道の運賃の値上げについて、賛成の立場より意見を述べる。

下記の内容は、JR 北海道の賃金体系と福利厚生である。これらを改善しなければ、人材の確保を行う事は困難であると考えます。

JR 北海道は若年者の退職が相次ぎ人材の確保がとて難しくなっていると報道されている。しかし、若年者に限らず 30 代 40 代の退職者も相次ぎ技術の継承にも支障をきたしている。

初年度は給与が上がっているが、それ以降は給与の上がり方は極端に低くなる。また 18 歳から 60 歳までの社員が同じ仕事をしているにもかかわらず、55 歳以上の基本給が 20%カットされる。

したがって入社後に給与の低さを実感することとなり、会社と社員のミスマッチが生まれることとなっている。またベースアップもしているが、他の鉄道会社が数万円上がっているが、JR 北海道は 1500 円となっており、大幅な格差がある。

JR 北海道の福利厚生については、社宅や独身寮については、ここ数年で建てられたものもあるが、昭和 40 年頃から建てられたものも多く残っている。風呂もバランス釜は今ではとてもありえない。

退去時は清掃業者が清掃することはなく、前の入居者の個人的な清掃のみとなっているので、とても汚く前の入居者が放置していった物が残っていることも多い。

また、乗務員や駅員の宿泊施設も昭和 40 年頃に建てられたものが多く、大量の虫やトイレの異臭など、若手若手の社員のみならず、中堅やベテランの社員もとても耐えがたい苦痛を味わっている。

これらについて改善を求めても、大半はお金がないと言うことで断られてしまうことが多い。

カルチャーショックを受けることになり、これも退職の原因となっている。

北海道新幹線開業とともに、経営自立化を宣言しているが、経営安定基金の運用益頼みである事は間違いなく完全黒字化は不可能に近いと考えられる。

JR 北海道は株式会社である事は理解しているが、鉄道運輸機構が株主であり、国からの補助がなければ運営することはできない。実質的な公務員であると考えられる。

北海道の公共交通機関を守るためには、給与は北海道庁又は札幌市役所と同レベルであることが重要であると思われるこれではなければ人材の流出は止めることはできない。

退職者は給与、賞与が低いこと、北海道の僻地への異動、住宅設備の古さが主な要因かと思われる。

JR 北海道のシステムについては、他の鉄道会社と比べるととても古いものを使用している。また車両故障や設備の故障も多く、利用者に多大なるご迷惑をおかけすることがある。

ここ数日についても JR 北海道の設備が起因する遅延については、桑園駅での線路設備点検、札幌駅での線路設備点検、札幌駅での車両点検、銭函から朝里駅での車両点検などある。

また、自然環境が要因となる遅延については、江別から豊幌間の強風による徐行運転、鹿と衝突したことによる車両点検による遅れが相当数ある。

このように他社と比べると、遅延や運休などが多数あり、設備を更新したいがなかなか更新することができない。そのため、設備不具合により遅延や運休が出ることになり、これらが負のスパイラルとなっている。またダイヤを回復させるための技術も人の手によることが多く、システムを構築していないためとても手間がかかり。

JR 北海道にとって最も重要な路線である。札幌から新千歳空港の安定輸送を実現しなければいけない。安定輸送を実現するためにはシステムの更新が必要である。

人材の確保、システムの更新のために、運賃の値上げをすることが必要となる。

- JR北海道によると、自己都合退職者の退職理由としては、「給与水準」「全道転勤、地方勤務」「会社の将来展望」「道外出身者の本州企業等への転職」が多くなっており、今後、景気の回復に伴い、各企業の採用活動はより活発になっていくことが見込まれるため、引き続き、労働条件の改善やダイバーシティ、働き方改革等に取り組むとともに、これまでも優先順位を付けながら実施してきた老朽化した社宅や寮の更新などの住環境

施策の推進に引き続き取り組むことで福利厚生の実を図り、人材の確保に努めていきたいとのことです。

- また、同社では、3年間の中期経営計画期間の中でも、運行管理システムや旅客案内システム、保線設備の管理システムの更新など計画的にシステムの更新を進めていくとともに、電気設備所帯管理システムの導入、ドローンを活用した構造物検査業務の検討など新たなシステムの導入や業務のシステム化、機械化も進めていくとのことです。

#### 5. 居住地不明者 より

「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」には旅客運賃の値上げの命令が含まれていない。本件監督命令に従い利用促進やコスト削減など「JR北海道の経営改善に向けた取組」を行えば十分達成できると考えられる。

本件監督命令を受け旅客運賃の上限を変更するなら、国土交通大臣が間接的に値上げを示唆していると解してもよいか？

もし、そうでなければ、本件監督命令の受領は本件上限変更認可申請の理由にはならない。

なお、本件「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」とともに、国土交通省は北海道旅客鉄道株式会社に次期中期経営計画期間内（令和6～8年度）における1,092億円の支援を継続すると発表した。別紙3の「収入原価総括表」に含まれているか。また、この支援金は今回の旅客運賃の改定分を賄えないか。

- 次期中期経営計画期間（令和6年度～8年度）において措置される1,092億円の支援のうち、JR北海道の会計上、特別利益に計上される助成金や、省力化・省人化に資する出資については、「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」に基づく取扱いにより、収入及び原価には含まれておりません。
- また、JR北海道によると、1,092億円の支援が措置されてもなお、現在の運賃・料金水準では輸送サービスを維持し、改善させていくことは難しい状況であり、徹底した経費の削減などJR北海道の最大限の経営努力を前提として、物価高騰への対応、人材の確保、輸送サービスの維持・競争力の確保のため、関係者からの支援とともに、お客様にも費用の一部をご負担いただきたく、改定を申請したものであるとのことです。

#### 6. 北海道在住者 より

もっと快速エアポート新千歳空港発着の運賃を上げてほしい。

- 特定の駅の利用者に限定して価格を上積みするといった運賃設定については、JR北海道では、お客様にその理由を説明することが困難であるため、実施することは難しいと考えているとのことです。

## 7. 茨城県在住者 より

JR 北海道の運賃値上げについて、また値上げかと思った。まず通学定期の区分（大学・高校・中学）の見直しを行うべきではないだろうか。バス会社などは「通学」で一括りされているが、JR は通学定期が 4 区分あり、JR に負担になっていると思う。また、単に運賃を値上げするだけではなく、幹線・地方交通線（幹線より若干高め）の見直しも活用して値上げの調整をすべきだと思う。

また国は、北海道での鉄道利用を促進するための施策を行う必要がある。例えば、自動車税や高速道路の値上げ（モーダルシフト施策）を行うことや、旅行促進に鉄道利用で補助を行うなどの施策が必要だと思う。場合によっては、他の JR 社との統合・再国営化を検討すべきだと思う。国会議員・道内の地方議員を含めた公務員等は移動手段として鉄道を優先的・積極的に利用すべきだ。

その他、「北海道新幹線」の建設が進められているが、北海道新幹線が本当に必要なのか疑問に残る。既存の在来線の維持が困難にも関わらず、建設費や開業後の運行費や維持費が余計に掛かり、本当に「能率的な経営の下にある」とは到底思えない。本当に経営効率化を図るなら、新幹線建設を検討する前に、既存の在来線の改良（電化・複線化・バイパス化・線形改良）を行うべき。新幹線は、在来線の利用者が十分にあり、尚且つ新幹線を開業させても、黒字を維持できる場合に限り建設すべきだと思う。

- JR北海道によると、通学定期運賃について、北海道内の他の交通事業者では大学・高校・中学の区分がない一方で、JR北海道では大学・高校・中学・小学の4区分となっているのは、JR北海道の前身である国鉄の運賃制度を引き継ぎ、大学生用（一般通学）に対して、高校生用、中学生用等、割引の通学定期運賃を設定しているといった経緯があり、区分を見直す必要性は認識しているものの、見直しにより高校生や中学生に対する割引を取りやめた場合、運賃が大きく上昇し家計への負担も大きくなるなど、課題もあると考えているとのこと。
- また、幹線と地方交通線の見直しについては、全国の主な駅や旅行会社などで乗車券類を発行するシステムの改修が必要となり、経費と時間がかかるという課題があり、見直しにより得られる収入と、変更に伴うコスト、またご利用いただくお客様の負担感などを総合的に勘案しつつ、将来的な運賃制度を検討する際の参考とさせていただくとのこと。
- 鉄道の利用促進及び新幹線の建設に関するご意見については、今後の鉄道行政の参考とするとともに、JR北海道にお伝えいたします。

## 8. 居住地不明者 より

JR北海道の運賃改定に賛成である。しかしながら、以下の意見を付帯する。

1) 今回の申請における改定後収支率は 79.0%であるが、これは令和元年度の運賃改定申請における改定後収支率 90.2%を下回るものである。つまり、二度の改定を経ても、一度目の想定収支率に達しないほど収支が悪化しており、改定率（改定額）が不足していると思料する。

○ JR北海道によると、新型コロナウイルスの影響による鉄道運輸収入の減少や、物価高騰による修繕等の費用増加により、ご指摘のとおり収支が悪化しているものの、運賃値上げによる他交通機関への逸走等の影響を考慮し、7.6%（消費税込）の改定率としているとのことです。

※改定後収支率の算出に使用する「収入原価総括表」の算定要領を令和6年4月に改定しているため、前回改定時と単純に比較することは出来ません。

2) JR北海道が発表した 2023 年度線区別収支によれば、最大額の赤字線区は北海道新幹線である。しかしながら、令和元年度改定においても今回の申請においても、北海道新幹線の特急料金は改定されない（消費税率の引上げ分を除く）。新幹線の速達性を享受する利用者に対しては、運賃部分だけでなく速度料金部分についても、相応の負担増を求めるべきである。

○ JR北海道によると、北海道新幹線の特急料金については、青函間の航路（フェリー）や、対東北・関東との航空機との競争環境にあるため、引き続き競争力を確保していく必要があるとの判断から、速度料金の改定は行わないこととしたとのことです。

3) 北海道新幹線の貸付料は年額 1.14 億円（変動部分を除く）であり、前 2) のとおり、貸付料を支払ってまで同社最大額の赤字線区を借り受けているという非常に不合理な状況である。貸付料算定時とは需要及び収支が異なる現状となっていること（北海道新幹線特急料金の認可申請時の平年度平均損益▲48 億円に対して、2023 年度営業損益▲116 億円）を踏まえ、国土交通省は、鉄道・運輸機構に認可した北海道新幹線の貸付料を引き下げるべきである。

○ いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。

## 9. 居住地不明者 より

地元の利用者から選ばれる鉄道であるべきです。

一時的な観光利用よりも毎日の利用を増やす方が今後の維持が見えてくるはずで

す。定期券はむしろ値下げするくらいしないとますます地元は離れます。

観光利用は波があるのはここ数年で目の当たりにしました。

値上げは仕方ないとしても定期券は上げない方が安定的な収入になると思います。

利用者が減る。値上げする。更に利用者が減る。という繰り返しをどうか避けて下さ

い。

地元が鉄道を残したいと思うようにお願いします。それには地元が使う定期券利用者を増やすことです。値上げで利用者を減らすリスクをきちんと考えてほしい。どうせ定期券は売れると思っただけではいけないと思います。高くなれば地元は使わず使わなければ廃線でも良いかと思うようになるはずで。道内各地で廃線に至った経緯をきちんと思い出して欲しい。

今回の値上げが廃線への布石であれば別ですが。まさか廃線を目指しているとは思いたくありません。

鉄道を敷いたという大偉業を見つめて下さい。お願いします。

- JR北海道によると、前回の運賃改定で定期運賃の割引率を据え置くなど、地域の日常利用のお客様に寄り添った運賃水準としていたものの、北海道内の他の交通事業者と比べて当社の普通運賃に対する定期運賃の割引率が大きいため、今般の申請では普通運賃の改定相当分を反映させた上で、割引率についても見直しを行ったとのこと。
- 同社によると、割引率を見直してもなお、北海道内の他の交通事業者と比べて割引率は同等かそれ以上になっており、また、定期券をご利用のお客様が運賃改定により他の交通モードへ転移する影響も考慮した上で、改定額を検討しているとのこと。

#### 10. 居住地不明者 より

I-1 (1) 及び (2) について、運賃の区分が（幹線の場合）は、10km までと 11-50km, 51-100km で異なる（中者は 5km 単位、後者は 10km 単位）だが、他の旅客鉄道会社よりキロ単価が高く、10km 単位だと、不公平が生じやすい。運賃の区分単位は、最大でも 5km 単位にすべきだと思う。

定期全般について、1km 単位で料金が定められているが、キロが変わっても運賃が同じ場所が数多くあり、不公平。しっかり 1km 単位で運賃を計算し、不公平がないよう徴収するようにすべき。

通学定期について、変更金額の一覧表に「大学生」との表記があつたが、「高校生」や「中学生」、「小学生」で料金は違うのか？路線バス会社のように、通学定期も料金区分を統一し、適切な収入があるようにすべきだと思う。

別紙 2 の記載内容について、「徹底的な経費削減」や「最大の経営努力」、「鉄道輸送に関わる労働力の確保が非常に厳しい」と書かれているにも拘わらず、”北海道新幹線の建設を進めている”のは大いに疑問に感じる。

新幹線の建設・開業により、輸送が分散し、より多くの人材が必要になり、経費も余計に掛かるため、本当に最大限の努力を行っていると思えない。第三セクターへの移行で逃げるのは、言語両断です。

運賃値上げの前に、北海道新幹線の建設は直ちに断念し、既存の在来線の維持努力に全投資を行うべき。既存在来線を電化や複線化等による高速化・特急列車の本数増加等で現状改良を優先して行うべき。

その他、北海道の鉄道利用全般について、国や北海道・北海道内の各自治体は、鉄道の利用促進を積極的に行うべきだと思う。議員・公務員の移動は鉄道利用を原則とし、

TV ロケ等を引き受ける際も、鉄道利用を促すべきだ。

高速道路や道路の建設で、鉄道利用が衰退している訳なので、北海道や国は責任を持つべき。特に高速道路は大幅に値上げを行い、自動車利用の抑制策が必須だと思う。また北海道内の荷物・貨物輸送も、鉄道利用を促進させ、北海道内の鉄道維持に役に立てるべきだ。

- JR北海道によると、JR北海道の前身である国鉄の運賃制度を引き継いだものであり、運賃の区分単位（5キロ単位や10キロ単位）を見直す場合、運賃が急激に変わる区間が出てくるほか、運賃の価格が多岐に渡り券売機に収容しきれなくなるなど課題も多いため、現状では実現が難しいと考えているとのこと。
- また、定期旅客運賃は1キロ単位を基本としているものの、国有鉄道運賃法に基づく設定限界（上限規制）があった影響により、異なるキロ数でも同額の運賃となる場合があり、この国鉄当時の運賃を引き継ぎ、現在の運賃に至っていることから、移動距離が異なるにも関わらず運賃が同額になる場合が依然として存在しているものの、結果的にお客様にとって著しく不利益になる運賃ではないものと考えているとのこと。
- 通学定期運賃については、北海道内の他の交通事業者では大学・高校・中学の区分がない一方で、JR北海道では大学・高校・中学・小学の4区分となっているのは、JR北海道の前身である国鉄の運賃制度を引き継ぎ、大学生用（一般通学）に対して、高校生用、中学生用等、割引の通学定期運賃を設定しているといった経緯があり、区分を見直す必要性は認識しているものの、見直しにより高校生や中学生に対する割引を取りやめた場合、運賃が大きく上昇し家計への負担も大きくなるなど、課題もあると考えているとのこと。
- このほか、いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とするとともに、JR北海道にお伝えいたします。

#### 1.1. 北海道在住者 より

○全体に関して

- ・ 前回2019年の意見募集の際、我々利用者の意見を踏まえて修正指示などを行わず、収支計画のみで判断して認可をしたのだから、今回の意見募集を行っても、修正などを行うとは思えないので無意味に思われる。
- ・ 値上げについては、JR北海道の責任によるものではなく、物価上昇などの社会的な要因、高規格道路の延伸など国土交通政策の方針による需要減によるものなので、仕方ない部分があると考える。

物価上昇、高規格道路の延伸、札幌市内バス特殊区間運賃との価格差の問題、旭川～名寄・富良野などJR路線と並行するバス路線が多数存在することによる乗客逸走の問題など、JR北海道の経営方法の失敗を主要因とした値上げではないため、国土交通

省や道、各市町村が利用推進や道路の整備を含めた交通政策の整理を図るべきだと思う。

他 JR との運賃価格差が発生しているのは JR 北海道だけの問題ではなく、北海道の交通政策全体に問題があり、それを利用者である道民に負担を押し付けること自体が間違っていると考える。国交省・道・札幌市を含めた各市町村が利用推進、札幌市内バス均一運賃との価格差、鉄道と並行して走行するバスの存在など不当な競争環境による利用逸走といったこと不当な競争環境を是正する政策の実施などに取り組んでほしい。

○ いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。

○ 認可申請書について

別紙 3 収入原価総括表

- ・ 特急料金収入が悪化していることから、値上げ、または減便などの赤字低減策を図る必要があるのではないか。

また料金徴収コストと収入ではコストのほうが高い状況にあるので、是正もしくは徴収をやめるべきとも考えられるがどのように考えているか。

「特別急行料金等収入」について、前回 2019 年の令和 2~4 年度の単年当たりの推定数値（現行 54,278 百万円 $\div$ 3=18,092 百万円

申請 52,578 百万円 $\div$ 3=17,526 百万円）と、実際の結果を比較すると、結果収入が下がっており、また今後も上昇する見込み（令和 6 年度 16,093 百万円令和 7~9 年度推定 48,168 百万円 $\div$ 3=16,056 百万円）がない。それについて、改善施策や対策があるのか確認したい。

また、「特別急行料金等収入等に係る人件費および経費」から「特別急行料金等収入」を引くと令和 7 年度からの 3 年間の推定で収入 48,168 百万円ー原価 84,460 百万円=▲36,292 百万円となり、赤字となっていることから、「特別急行料金等収入にかかる人件費および経費」を削減するために特別急行料金の減額、もしくは必要とする列車の減便をする等の経費削減策を図る必要があるのではないか。

- ・ 支出欄「適正コスト」に含まれるものは何か。

○ JR北海道によると、特急料金収入については、令和 6 年 3 月ダイヤ改正による一部特急列車の全車指定席化や、イールドマネジメントシステムの導入による料金の適正化などの営業施策を実施しており、また、前回運賃改定以降、特急列車の減便や一部編成見直しなどの費用削減を実施しているほか、アシストマルスの導入による要員削減等のコスト削減に取り組んでいるとのこと。

※「収入原価総括表」における「特別急行料金等収入等に係る人件費および経費」とは人件費・経費等の「実績コスト」に「料金収入及び雑収入/運賃収入」を乗じて算出したものであり、実際に特急列車を運行するのにかかる費用とは異なります。

○ 適正コストについては、線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費の 5 費目について、基準コストを基に所要の算定を行った金額を計上しています。なお、詳細については、国土交通省ホームページに掲載されている「JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄

事業者の収入原価算定要領」をご参照ください。

○現行申請対照表

・第1

基本運賃及び料金に関して、幹線、地方交通線ともに 300 kmを超え 600 kmまでの部分の 1 キロメートル当たりの賃率が現行より値下がりしており、申請理由と申請内容が乖離している。修正を行うべきである。

○ JR北海道によると、国鉄分割民営化に関する国の指針に基づき、運賃の通算制や遠距離逓減制など、従来、国鉄が実施していた運賃体系を維持することが求められているため、それに合致する運賃設計を行っており、その設計にあたり、ご指摘のキロ地帯については、JR他社またがり時の価格矛盾解消のための調整を賃率を低下させることにより行いましたが、調整後の運賃額は変わらないとのこと。

○その他申請書に情報がない JR 北海道の経営姿勢を含めた意見

・ メディアによる広報や、パンフレットを駅に設置するだけでなく、消費者と直接対話してほしい。

利用者や消費者への啓発に対して、記者クラブ加盟マスコミに対する質疑応答では、利用者の考えを理解した上で質問や指摘を行っているとは感じられない。また、パンフレットによる資料配布やナビダイヤルによる意見聴取といった手法も、指摘に対する記録が残らず、どのような意見が出たのかわからない状態にある。

消費者との対話不足は、第 85 回 公共料金等専門調査会でも同様の指摘を受けている。

なので、平日の昼間に開催するのではなく休日や夜間といった参加しやすい時間帯に手稲区や小樽市、江別市、千歳市といった JR 利用者が多いと思われ、かつ値上げ幅の大きな地域で直接意見聴取を行い、消費者の意見を聞く必要があるのではないか。

・ 近距離の値上げや、定期代の値上げなどといった需要減につながらないところの値上げを行うことは好ましくなく、青春 18 きっぷなどのフリーパス、ジャパンレールパスなどの観光客向け商品に対する値上げなどを同時に行い、収益を是正すべきである。

定期的に乗車する道民に対して負担を押し付けるのではなく、単発で乗車する観光客や外国人に対して追加負担を求めるべきである。

・ 前回の値上げ以降、札幌近郊の輸送量に関して、2018 年度と 2023 年度を比較すると白石～苫小牧間以外の輸送量が 1 割減となっている。

コロナウィルスだけではなく値上げの影響による需要減もあるのではないかと。

その点について、また値上げをすることについてどう考えているのか。

・ 値上げを行うにしても、省力化、省人化が行える投資を行ってほしい。

また、可能な限り、取り組みを公開してほしい。

前回の値上げ以降、設備投資などが行われているが、千歳線の各駅に監視カメラを設置し、積雪量を把握するなどの取り組みが行われているが、監視カメラの設置場所がホームの横に設置されていて駅員が目視確認が容易な場所に設置されているなどの設備投資として効果が疑わしいものについても行われている。

省力化、省人化を図る投資のために運賃を上げることは仕方がないと考えるが、効

果が疑問視される投資を行うのではなく、踏切の撤去交渉や、転轍機不転換対策のスノーシェルターなどといった効果的な投資を行ってほしい。

- ・ JR 北海道公表の全路線区の収支状況を見ると、北海道新幹線が最も線区別の収支額の支出超過額が高額（116 億 9500 万円）である。

北海道新幹線の減便などのコスト削減策が見られないまま、値上げすることは好ましくないと考える。

- JR北海道では、ホームページ上でお客様からのご意見を承っているほか、電話でもお客様相談室にてご意見を承っており、消費者委員会でのご意見については承知しているものの、北海道という広大な事業エリアであまねく公平にご意見を承る対話の場を設けることは、時間的、物理的に困難であると考えていることから、既存のホームページや電話、駅に設置しているグリーンボックスを介した手法によりアクセスしていただき、ご意見を承りたいと考えているとのことであり、また、ホームページを介してお送りいただいたものを含め頂戴したご意見は原則すべて関係部署に共有しているとのことです。
- 特別企画乗車券の発売額についても、普通運賃の改定に伴い、相応の改定を検討しているとのことです。
- 値上げと需要減との関係性については、コロナ直前の 2019 年度と 2023 年度の輸送量実績を比較すると、札幌圏を中心に対 2019 年比 9 割強（つまり 1 割減）で回復が鈍化しており、アフターコロナによる社会の行動変容の影響等と考えているとのことであり、2019 年に続いての運賃改定となるものの、徹底した経費の削減など当社の最大限の経営努力を前提として、物価高騰への対応、人材の確保、輸送サービスの維持・競争力の確保のため、関係者からの支援とともに、お客様にも費用の一部をご負担いただきたいと考えているとのことです。
- 省力化、省人化を図るための投資については、自動化、省力化への取り組みとして、検査の補助や作業の効率化に貢献する ICT などの技術を積極的に導入し、安全性の向上を図りつつ効率的で働きやすい作業環境の構築を今後も進めていくこととしており、今後も限られた経営資源のなかで緊急性や投資効果など総合的に考慮して進めていきたいとのことです。
- また、JR 北海道では、イールドマネジメントや、道南と東北の相互流動を活性化するプロモーションなどの取り組みに加え、青函トンネル内時間帯区分方式による 260km/h 運転の実施等高速化の取り組みを進めることで収支改善に努めていきたいとのことです。

## 12. 居住地不明者 より

家計にしわ寄せのいく通学定期の再値上げは認可するべきではないと考えます。  
数年前にも通学定期を値上げしており、家計の影響は甚大です。むしろ、新千歳空港？南千歳の加算運賃や、特急料金を値上げするなどするのが望ましいと考えます。

- 南千歳駅～新千歳空港駅間の加算運賃については、新千歳空港アクセス輸送開始に伴う設備投資にかかったコストや、開業後の支払利息、使用料等に充てるためのものであるため、定期運賃値上げの代替として増収を目的に徴収できるものではありません。

## 13. 神奈川県在住者 より

意見:運賃の値上げ自体については致し方ない  
理由:近年鉄道各社が運賃上限変更申請を実施し2018年比で約20%程度の運賃値上げを申請している。北海道旅客鉄道は2019年10月1日の消費税改定に合わせ運賃改定を行なっているが、税抜運賃は2019年9月30日時点と2025年4月1日時点を比べ約20%程度の値上げで他私鉄とあまり変わらない。運賃値上げによる増収で経営改善につなげてほしい。

- いただいたご意見については、JR北海道にお伝えいたします。

## 14. 神奈川県在住者 より

意見:運賃を求めるのに必要な営業キロを示す資料がなく、運賃改定資料不備である  
理由:私鉄が運賃変更上限認可申請を行うにあたり各駅営業キロ表を提出しているのに(同時期に認可申請をしている伊予鉄道は提出している)、なぜ旅客鉄道6社は起点からの営業キロの提出を勝手に免除しているのか。他の私鉄では必要な書類であるから、旅客鉄道6社が提出しないのは明らかな認可申請書類不備だろう。営業キロがわからなければ対キロ区間制運賃および対キロ運賃を導出できるはずがないのだから。  
毎回この質問をしているが、国土交通省および旅客鉄道6社からの回答がない。当然路線が多いからだけでは理由にならない(他の申請でエリアが広いので営業所を省略させてくださいという要望はまず通らないだろう?)。  
なぜ認可申請書類に営業キロ表を旅客鉄道6社だけ載せないのか、明確な理由を回答すること。また再発防止策も回答すること。明確な回答がない場合または有効な回答がない場合、次回より旅客鉄道6社も含め運賃上限変更認可申請には全線の営業キロの提出と公示をすることに同意したものとみなす。

- 運賃の上限変更申請においては、営業キロ程の提出は義務付けられておりませんが、利用者に運賃を分かりやすく説明することは重要であると考えており、鉄道事業者にお伝えしてまいります。

#### 15. 神奈川県在住者 より

意見:輸送密度 2,000 人/日未満の線区は全ての区間において割増の地方交通線運賃を徴収すべきではないか。

理由:JR 北海道では輸送密度 2,000 人/日・往復未満の線区を赤線区および黄線区として指定している。

これらの線区は赤字額が多いため JR 北海道単体では維持困難な線区と位置付けており、路線廃止または増収策を講じる必要があるとしている。

ただ 2024 年時点では黄線区の一部に地方交通線運賃より割安な幹線運賃を適用している区間があるし、赤線区で廃止した幹線も存在する。増収する必要があると JR 北海道が判断している以上、黄線区およびそれと同等の輸送密度 2,000 人/日未満の線区は幹線から地方交通線に区分変更し増収を図るべきではないか。

幹線から地方交通線に移行すべきと思われる輸送密度 2,000 人/日未満の線区は以下の通り。

##### 黄線区

室蘭本線沼ノ端・岩見沢間

根室本線滝川・富良野間および釧路・根室間

黄線区ではないが輸送密度 2,000 人/日未満の線区

函館本線長万部・小樽間

根室本線帯広・釧路間

- JR北海道によると、利用状況に応じて割増の運賃を設定する手法については、全国の主な駅や旅行会社などで乗車券類を発行するシステムの改修が必要となる等の課題があるため、運賃水準を変更することにより得られる収入と、変更に伴うコスト、また、ご利用いただくお客様の負担感などを総合的に勘案する必要があり、将来的な運賃制度を検討する際の参考とさせていただくとのことです。

#### 16. 神奈川県在住者 より

意見:普通運賃より定期運賃をより値上げすることで観光客より道民から運賃を搾り取るのは許せない

理由:今回の改定率をみると、普通運賃は 6.6%しか値上げしていないにもかかわらず、通学定期は 10.5%、通勤定期は 22.5%も値上げするとしている。

ただ通学定期や通勤定期は道民や道内企業が支払うものであり、普通運賃の値上げより道民生活に直結する。このため 2010 年以降の鉄道運賃改定では各社とも通学定期だけは値上げしない、通学定期は普通運賃の値上げ率の半分程度とすることが多かった。

もっとも通学定期の高い割引率は鉄道事業者の自主的努力によるものが大きいことから、普通運賃と同率の値上げであればそれは致し方ないと思う。実際これまでの旅客鉄道 6 社の運賃改定ではすべて定期運賃の値上げは普通運賃と同率にして行っている。

ただ今回の北海道旅客鉄道運賃改定では、通学定期の値上げ率は 10.5%と普通運賃の

6.6%を大きく超えており、看過できない。

どうも北海道内には北海道旅客鉄道と競合できる鉄道がなく定期券割引率の低いバスしかないことから、弱いものを狙い撃ちにしているようで許せない。

道民生活を考えれば通学定期は普通定期と同じ 6.6%までの値上げを上限とすべきではないだろうか？

とはいえただ定期券の割引率を下げただけだと北海道旅客鉄道の貴重な収入が減ってしまうので、その分観光目的での利用客を中心に値上げできる方策を 2 つ用意した。今後の運賃料金改定時に参考にさせていただけますと幸いです。

○ JR北海道によると、定期運賃については、前回の運賃改定で割引率を据え置くなど、地域の日常利用のお客様に寄り添った運賃水準としている一方、北海道内の他の交通事業者と比べて同社の普通運賃に対する定期運賃の割引率は大きいことから、今般の申請では普通運賃の改定相当分を反映させた上で、割引率についても見直しをさせていただいたとのことです。なお、割引率を見直してもなお北海道内の他の交通事業者と比べて割引率は同等かそれ以上であり、また、通学定期運賃については、家計への負担を考慮して、割引率の見直しは最大でも 1%に留めているとのことです。

○ このほか、いただいたご意見については、JR北海道にお伝えいたします。

意見 2:新千歳空港など路線末端の空港駅発着の場合、さらなる加算運賃または加算料金を徴収すべきではないか

理由 2:そもそも鉄道運賃の認可を必要としているのは鉄道事業法第 16 条 1 項および 2 項の規定によるものだが、その背景には鉄道は地域住民の日常利用のためのものであるから値上げにより市民生活が財務的に苦しくなることを避けるため、鉄道事業者に必要な値上げをしないようにするためと思われる。

ただ、新千歳空港、関西空港、中部国際空港、成田空港、羽田空港の利用者は各空港の利用者および各空港敷地内勤務者に限られており、旅行や出勤目的のみに限られ市民のの地上生活利用は入っていない。このため空港駅利用を値上げしても市民生活への影響は軽微であり、むしろどんどん値上げすべきである。

ただ日本の鉄道の空港駅乗り入れは 1993 年以降と鉄道事業法と比べると歴史が浅く、鉄道事業法 16 条 1 項・2 項の規定策定が時代に追いついていない感が否めない。また昨今の鉄道会社の経営事情を鑑みるに財務的余裕がなく、運賃の値上げを行うことで財務改善を図ってほしいところだ。

空港駅発着利用に関しては鉄道事業法における運賃許可の必要から除外する、または新線開業に伴う加算運賃とは別に空港駅加算料金制度と称して航空機の空港使用料のように 200 円～500 円を追加徴収して増収を図るよう制度設計すべきではないか。

この空港駅のための鉄道運賃・料金値上げは空港に乗り入れている鉄道会社の身が恩恵を受けることにはなるが、そもそも 2020 年代の鉄道会社の財務状況がひっ迫していることから空港に乗り入れられなかった他社を考慮している場合ではない。空港駅発着利用に関しては値上げすべきではないか。

実際北海道旅客鉄道にかかる区間で見ると、札幌～新千歳空港間の普通運賃は 1150 円から 1230 円に値上げするが、空港バスは 1300 円～1400 円と値上げ後の JR 北海道運賃よ

りもすでに高い。バス会社としては単価が高い空港バスで儲けて赤字の市内バス路線を補填したいところだが、今回の JR 北海道の値上げをもって高速バスの方が高い状況にあり路線廃止などをやむを得ない状況となっている。

このため空港バスの内助で地域交通を維持するには空港バスの値上げが必要不可欠で、そのためには JR 北海道の新千歳空港発着運賃の値上げが必要不可欠である。

しかも新千歳空港発着利用者は道民の市民生活とは必ずしも同一とは言えず、外国籍含む観光客やビジネス利用が多い。値上げしても躊躇なく払ってくれる可能性が高い。

もし南千歳～新千歳空港間に 700 円の加算料金(駐:料金のため届出だけで対応可能のため値上げも容易にできる)を設けた場合、札幌～新千歳空港間の JR 北海道運賃は 1930 円とすると、空港バスは 1800 円～1900 円に値上げすることができその余剰利益で地域交通を金銭的には維持することが可能となる。

JR 北海道のみならず道内のバス路線の維持のためにも新千歳空港発着の運賃は大幅に値上げしてほしい。

- 現在設定している南千歳駅～新千歳空港駅間の加算運賃については、新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために設定しているものであり、これを上回る値上げはできないものと考えております。
- また、JR北海道によると、特定の駅の利用者に限定して価格を上積みするといった運賃設定は、お客様にその理由を説明することが困難であるため、実施することは難しいと考えているとのことです。

意見 3:新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りにして遠距離で運賃値上げを図るべきではないか。

理由 3:そもそも世界的に高速鉄道の運賃は在来線と完全打ち切り・別運賃としている中、日本だけがやの乗車券だの特急券だの複数の券を組み合わせただけで在来線と同一路線扱いとしている。このため運賃ルールは複雑怪奇であるし、利用者からも理解が得られにくく「新幹線のチケット」が 1 枚にまとまらないためわかりにくいし使いにくい。

この状況を解消するためには新幹線と在来線を完全運賃打ち切りとし、在来鉄道は IC カードを使ったもの、新幹線は専用の新幹線チケットに完全に二分すべきだ。

完全に打ち切りとすることで新幹線のチケットはオンライン販売と旅行代理店及び新幹線駅での窓口販売のみに絞ることができ、旅客鉄道各社は大きく運営費用を抑えることができるようになる。

日本国および大企業は国民の 8 割以上がとても国家公務員と同等の知能を持っていないという事実を正しく認識し、「馬鹿でもわかるチケット制度」をきちんと構築すべきだ。

また

新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りとするにあたり、北海道旅客鉄道は格好のモデル線区となりうる。というのも、新幹線と新幹線以外の線区が連絡する駅が新函館北斗 1 つしかなく、北海道新幹線は利用者の 99%が道外に行くために利用していることから打ち切っても道民生活にほとんど影響が出ないし易々と支払ってくれるのである。

今後北海道新幹線の札幌延伸を見据えても並行在来線として営業キロを同一とする線区は存在しない見込みだし、北海道で最大の利用者数を誇る札幌を基準に運賃を打ち切ることになるのでまたぐ利用が少ない。

しかも 200km 超で遠距離低減運賃を図っている関係上運賃を打ち切れば全体的に増収することができる。

新幹線・在来線の運賃完全打ち切り制度はぜひ北海道旅客鉄道で行い増収につなげてほしい。

- 国鉄分割民営化に関する国の指針に基づき、利用者利便の確保の観点から、運賃の通算制や遠距離逡減制など、従来、国鉄が実施していた運賃体系を維持することとしています。

#### 17. 神奈川県在住者 より

意見：地方交通線は幹線より割増の賃率を適用しているため救済措置として幹線と地方交通線をまたいだ場合は地方交通線の換算キロを用いて幹線営業キロと合計して運賃計算キロで計算するが、全線地方交通線とみなして営業キロで算出した運賃より運賃計算キロで算出し幹線運賃であてはめた運賃の方が高いのは認可外の高い運賃を徴収しており鉄道事業法違反ではないか。また賃率でも地方交通線単独の賃率を上回っていることから同じく認可外の高い運賃を徴収しており鉄道事業法違反ではないか。

理由：札沼線(学園都市線)は全列車が函館本線札幌駅まで乗り入れており、運転系統として一体となっている。

ただ札沼線桑園～北海道医療大学間は地方交通線なのに対し札幌～桑園間は函館本線は幹線であることから、学園都市線の列車で札幌から札沼線各駅へ向かう際には幹線営業キロと地方交通線換算キロを合算した運賃営業キロを幹線運賃表に当てはめて算出することになる。

このため札幌～当別間を利用する際は、札幌～桑園間の函館本線営業キロ 1.6km と桑園～当別間の札沼線営業キロ 25.9km を 1.1 倍した換算キロ 28.49m→四捨五入 28.5km を合算した 30.1km を幹線運賃表に当てはめ、新普通運賃 800 円となる。

ただこの幹線と地方交通線またぎの運賃は全線地方交通線として運賃を算出すると割高すぎることからその軽減措置に行っているはずのものである。にもかかわらず札幌～当別間を全線地方交通線とみなして運賃を算出すると、営業キロ 27.5km は地方交通線運賃表 28km 以内となるため、新普通運賃表に照らし合わせて 680 円となる。幹線と地方交通線をまたぐ制度の本質が裏目に出ているが、全乗車区間地方交通線として運賃を算出した方が安い場合にそれより高い運賃を徴収しているのは認可外の高い運賃を徴収しており鉄道事業法違反の違法状態ではないか。

いやはや換算キロは賃率に基づいて 1.1 倍としているとするのであれば、そこにも認可外の疑いがかかっている。

もっとも地方興津線の換算キロ(JTB 時刻表や JR 時刻表など大型時刻表に記載のもの)は営業キロの 1.1 倍を目安に記載しているが、これは旅客鉄道 6 社発足時の 300km までの税抜賃率が幹線 16.2 円/km、地方交通線 17.8 円/km と地方交通線が幹線の 1.099 倍であったためになりたて知多ものである。

が、今回の北海道旅客鉄道の改定後賃率を見ると、幹線 21.16 円/km、地方交通線

23. 11 円/km と地方交通線は幹線の 1.092 倍と格差が縮まっている。このため認可内に収めるのであれば換算キロも 1.1 倍ではなく 1.092 倍にすべて計算しなおしが必要ではないか。

もし換算キロを 1.092 倍とした場合、札幌線桑園～当別間の換算キロは 28.28km→28.3km となり、札幌～当別間の運賃計算キロは 29.9km と 30km 以内のため新普通運賃で 680 円となる。それを上回る 800 円の普通運賃を徴収するのは認可外の高い運賃を徴収しており鉄道事業法違反の違法状態ではないか。

もし全乗車区間を地方交通線とみなした際に安くなる場合は地方交通線として運賃を算出すべきではないか。

このような違法状態のものを認可してはならないのではないか。

意見：大阪都市圏では西日本旅客鉄道が電車特定区間の拡大により東海道本線と福知山線の近距離運賃格差を是正したが、札幌都市圏では札幌線の運賃を値下げする形で行わないのか。

- 幹線と地方交通線をまたがって乗車される場合の運賃の算出にあたっての計算方法は、幹線の営業キロと地方交通線の賃率換算キロを合計した運賃計算キロに基づき、幹線の運賃表にあてはめた額としており、この賃率換算キロの算出方法も含めて、鉄道事業法に基づく認可を行っているものです。
- また、JR 北海道によると、増収を目的とした運賃改定を必要としている経営環境にあり、一部の線区に対する運賃の引き下げは検討できる状況にはないとのこと。

## 18. 居住地不明者 より

普通旅客運賃の改定率 6.6%は、前回の改定以降の道内消費者物価指数の推移を鑑みるに、妥当なものとする。

一方、通勤定期旅客運賃の改定率 18.7%は幹線においても札幌市営地下鉄の定期旅客運賃を上回る区間も出ており、特に中距離以上、例えば北広島市等の札幌周辺都市からの定期旅客に対する負の影響が大きいため、割引率の改定については再考すべきものとする。

また、添付表のとおり同社の旅客運賃は幹線・地方交通線に分かれており、さらに特急等の各種料金も加わり、きわめて複雑化した状態が続いている。特に札幌圏では学園都市線が地方交通線に分類されている等、実態に即しておらず、同線の旅客に不利益を与えていると考える。これはいわゆる黄色線区なのに幹線となっている根室線、室蘭線等も逆の意味で当てはまる。したがって、両者を統一する等可能な限り運賃・料金体系は単純化し、利用者が理解・利用しやすい公平な料金体系にする事を強く望む。

一方、報道では運賃改定の理由に人件費・修繕費・燃料費の高騰が挙げられているが、JR 北海道の投資体制は、近年導入している新型車両は燃料費改善には繋がりにくいと思われるハイブリッド式ではない電気式気動車である等、経費削減努力は必ずしも繋がるとは言い難い一方、減車や交換設備撤去など増発余地や運行の柔軟性を著しく損なわせる過剰な設備スリム化が行われている等、同社および地域公共交通の将来に資する投資体制となっているとは言い難い。

政府及び道を始めとする各自治体は、今回の運賃改定が同社の経営状況改善に効果的かつ確実に繋がるよう、JR 北海道に対し必要かつ十分な財政支援を行うことを切に希望する。

- JR北海道によると、北海道内の他の交通事業者と比べて当社の定期運賃の割引率が大きいと、今般の申請では普通運賃の改定相当分を反映させた上で、割引率についても見直しをさせていただいたとのこと。
- 利用状況に応じて幹線と地方交通線の区分を変える等、運賃を単純化することについては、全国の主な駅や旅行会社などで乗車券類を発行するシステムの改修が必要となる等の課題があるため、運賃水準を変更することにより得られる収入と、変更に伴うコスト、またご利用いただくお客様の負担感などを総合的に勘案する必要があり、将来的な運賃制度を検討する際の参考とさせていただくとのこと。
- 将来の投資については、安全の確保を大前提に老朽化した地上設備や車両の更新・修繕等を継続して行っていくほか、効率的で働きやすい作業環境を実現するため、省力化に繋がる設備投資を引き続き進めるとのこと。また、「脱炭素社会」の実現に貢献し、持続可能な社会を実現するため、企業の社会的責任を果たすべく、長期環境目標「JR 北海道グループ カーボンニュートラル 2050」のもと効率的な車両や設備等への更新も並行して行っていくとのこと。
- 国土交通省においては、国鉄債務等処理法に基づき、本年3月にJR北海道が策定した中期経営計画に基づく取組に対する支援を行っているところ。

#### 19. 茨城県在住者 より

まずは、現在の北海道旅客鉄道内の路線を維持することに最大限の努めてほしい。北海道内の鉄道は毎年のように廃線する路線や区間（第三セクター化含む）が発生しており、国や北海道・道内各自治体による更なる支援を行う必要がある。公務員の移動手段や貨物の移動などは、特に積極的な鉄道利用喚起が必要だと思う。特に、国は自動車の普及（モータリゼーション）や高速道路の建設・無償化の影響で、鉄道の利用者が減ったことに対する責任は重いと感じています。

その上で、運賃・料金値上げは必要最小限の範囲で行うべきであり、距離による不公平感が出ないように改定行うべきだと思う。例えば、275kmの区間を利用の際、直接275km買う（料金区分は300kmまで）よりも、127km+148km（料金区分は150kmまで×2）のほうが安いというようにならないで欲しいということです。資料内の100kmまでの普通旅客運賃を見る限り、50kmまで（5km単位）と51-100km（10km単位）で料金が変わる距離数が異なる。このような不公平さを直し、統一で5km単位とするようなことも必要だ。

ただし、“北海道新幹線の建設・開業”については、「本当に最大限の経営努力」（認可申請書 P.6 記載）を行っているのか疑問に感じる。今回、「現状の努力では既存の維持が困難なので値上げを行う」申請を行っているにも関わらず、余計な経費や人員を必要とす

る新幹線の建設・走行は、本当に“経営努力をしている”と言えるのでしょうか？

抜本的な経営改善のため、新幹線の建設は直ちに中止し、既存の該当路線（函館本線・室蘭本線 など）を改良（電化・複線化・直線バイパス化）して、高速化を行うべきです。どうしても建設をしなければならないなら、秋田新幹線（奥羽本線・田沢湖線）・青函トンネルやのように、三線軌条で建設を行うべきだと思います。

- 国土交通省としては、JR北海道に対する支援については、国鉄債務等処理法に基づき、本年3月にJR北海道が策定した中期経営計画に基づく取組に対する支援を行っているところです。
- JR北海道によると、同社の運賃制度は前身である国鉄の運賃制度を引き継いだものであり、運賃の区分単位（5キロ単位や10キロ単位）を見直す場合、運賃が急激に変わる区間が出てくるほか、運賃の価格が多くなり券売機に収容しきれなくなるなど課題も多いため、現状では実現が難しいと考えているとのこと。また、長距離の区間について、途中駅で区切って運賃を計算した方が安くなるケースは現在でも他の鉄道事業者を含め存在しているものであり、これを是正することは運賃制度を硬直化させる恐れもあり難しいと考えているとのこと。
- JR北海道では、イールドマネジメントや、道南と東北の相互流動を活性化するプロモーションに取り組むなど、今後も北海道新幹線の利用促進に取り組むとのこと。
- 新幹線の建設に関するご意見については、今後の鉄道行政の参考とするとともに、JR北海道にお伝えいたします。