

令和7年 / 月 28 日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 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6第3004号
事 案 の 種 類	鉄道の旅客運賃の上限変更認可
事案の申請者	東日本旅客鉄道株式会社

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)	たかはし こうた
氏 名	高橋 恒太
(郵便番号)	
住 所	
職 業	会社員
年 令	36 歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

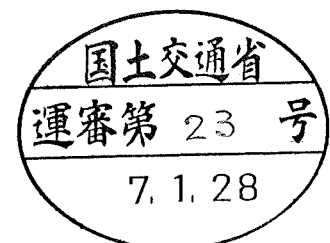
賛成 ・ (反対)

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)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



公 述 書

氏名 高橋 恒太

職業 会社員

住所

昨今のあらゆる物価が高騰し賃金も上昇する状況下で、30年以上にわたり運賃改訂が行われていない事から「値上げを伴う運賃改訂を行うこと」について全否定するつもりは一切ない。明治以来の「窓口で紙とペンと計算機で発売することを前提とした運賃体系」を時代に合わせて改める事は必須であるし、今の技術であればきめの細かい運賃設定をすることも可能である。

しかしながら、申請者であるJR東日本の会社発足から現在に至るまでの取り組み内容を踏まえて値上げ申請をできるのに相応しいと言えるのかどうか、また現行の運賃制度における矛盾点や問題点について是正がなされていない事から申請を差し戻し、申請内容について再検討すると共に事業内容の改善計画について明示された上で改めて申請させるべきであると考える。

前半においては今回の申請内容における問題点と解決策について述べ、後半においては国鉄分割民営化以降に申請者であるJR東日本が行ってきた数々の取り組みについて述べる。

まず運賃申請上の矛盾点に関して。例えば今回の申請運賃において11キロメートルから15キロメートルの運賃は中間値の13キロメートルに賃率を掛けた260円である。一方で2倍の距離である26キロメートルから30キロメートルの運賃は中間値の28キロメートルに賃率を掛けた530円である。つまり距離が2倍になると運賃は倍以上になり、区間を分割して購入した複数枚の乗車券を併用した方が安くなるという矛盾が生じる。現行運賃でも同様の問題はあるが国鉄時代から引き継いだものではあり、運賃改訂をするのであればこういった矛盾点の見直しについても同時に行うべきである。

あくまで一例ではあるが、1キロメートルあたり16円20銭という現行の賃率はそのままにして各キロ地帯の上限キロ数(例えば11キロメートルから15キロメートルの場合は15キロメートル)で運賃計算を行うように計算方法を改めるだけで、今回の申請内容に近い運賃設定にすることが可能になる。さらに交通系ICカードを利用する場合には1キロメートル単位で運賃設定を行うこともできる。せっかく1円単位の運賃にしているのだから、ICカード利用時だけでも「1キロメートル単位」の一直線の運賃にするのが適切である。その際に中間値ではなく上限値に賃率を掛けることで、ICカードよりも紙のきっぷが安くなるという逆転現象は起こらない。

次に、今回の申請においては「東京電車特定区間」「東京山手線内」の運賃設定が廃止され、幹線運賃に統合する内容での申請がなされている。「1つの運賃表にして分かりやすくする」という考え方については賛同するし、早急に実施すべきである。ただ、例えば「品川・池袋間」であれば280円が350円と実に25パーセントもの値上げになっており容認できるレベルではない。利用者が多く旅客一人当たりの輸送コストの低い「ドル箱区間」を狙い撃ちにして大幅な値上げを行うというのは到底適切であるとは言えない。「東京・新宿間」「東京・池袋間」「渋谷・上野間」なども現状210円なのが260円となり、競合路線である東京地下鉄株式会社(東京メトロ)線を利用する方が明らかに低廉となる、非常に割高感の強い運賃である。

これに関する解決策としては、東京電車特定区間や東京山手線内、私鉄との競合区間において「擬制キロ」を設定してそのキロ数での運賃計算を行うようにすることを提案する。幹線運賃を1.0とした時に区間ごとの利用実態に応じて0.8倍から0.95倍程度の擬制率を掛けることで値上げ幅を抑えることができるだけでなく、特定区間だけを切り出して複数枚の乗車券を併用することで安くなるという矛盾も解消できる。

そして、収支の合っていないローカル線について「全国一律で幹線運賃の1.1倍」というのは不当に低廉であり、その維持コストを首都圏の旅客が負担させられるのはおかしい。地方私鉄各社、第三セクター各社、路線バス各社の運賃水準を参考にして路線ごとの利用状況などを反映させた適正な運賃水準とすべきである。必ずしも全路線で黒字となる水準まで上げる必要はないが、今回の申請内容では山手線とローカル線の運賃が1割しか変わらない状況であり適切とは言えない。地方私鉄が並行している場合でも、JR線の運賃が極端に低廉であるという状況も発生している。また「幹線」「地方交通線」という括りに固執せず、路線実態や旅客流動に合わせて区間ごとに検討すべきものとする。

ローカル線の存廃議論が出る際に「バスになると運賃が上がるから鉄道を残すべき」という意見が必ず出る。大量輸送という鉄道の特性を発揮できる路線であれば鉄道の方が旅客一人当たりの輸送コストは安い、そうでない路線であればバスの方が旅客一人当たりの輸送コストは安いのに運賃は高いという逆転現象が起きている。鉄道のメリットは「定時性」「高速性」であり、そういった部分で存続の意見が出るのであれば存続させるか同等の輸送品質を担保できるように道路側の改良を行うべきであるが、運賃に関して言えば特に地方路線では路線バス並みに上げても問題はない。その上で、一部地域で取り組みが進んでいる路線バスと鉄道の共通乗車なども推進されるべきであるし、鉄道運賃を適正な額まで引き上げた上で最も便利な輸送モードが何なのか議論されるべきである。

この場合においても、前述したように路線・区間ごとに「擬制キロ」を設定して擬制率を調整することにより1つの運賃表で分かりやすくなる。「分かりやすく」という言葉を建前としたドル箱路線を狙い撃ちにしたい露骨な値上げは容認されるべきではなく、真に分かりやすい運賃制度に刷新することが求められる。

ここまで今回の申請内容における問題点について述べてきたが、後半では申請者であるJR東日本のここまでの取り組みを踏まえて値上げ申請を行うのが適切であるかどうかについて述べる。

JR東日本では1993年頃から大量の新型車両を製造・導入し、旧国鉄から承継した車両を置き換えてきた。しかしながら投入された新系列電車は使い捨てカメラになぞらえて「走ルンです」の蔑称で呼ばれることもある「安普請」と言わざるを得ない「コスト半分・寿命半分・快適性半分」の車両であり、特に209系・E231系・E217系・E501系・701系等において従来の国鉄型車両よりもサービス水準が下がったという見方すらできる。

路線によっては新型車両の導入と同時に減車・減便を行っており、定員数を確保するためにロングシート化されて着席定員が著しく減少したために座れなくなった。また、日光線や宇都宮線においてはそれでも積み残しが出て問題となったのは記憶に新しい。

また、乗車時間の比較的長い路線においてもロングシート化が推進され、今回値上げ申請をしていない同じJRグループの東海旅客鉄道株式会社(JR東海)や西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)と比較した際に快適性は見劣りすると言わざるを得ない。座席に関してもE233系以降はかなり改善が見られたものの、異常なまでに硬い座席の車両が数多く導入されており、今でも雀の涙ほど残っているボックスシートの頭部にモケットが張られていないなどチープな感じが否めず国鉄型(113系・115系など)の後期車と比較した時に快適性が劣ると言わざるを得ない。

車両を安普請のものにしてコストを削減し、接客設備が前世代の車両よりも明らかに劣化・退化しているのにも関わらず、転換クロスシートを装備した快速列車を多数運転して高速化や快適性の向上に努めてきたJR東海やJR西日本よりも高額な運賃を収受しようとするのはいかがなものかと苦言を呈したい。

また、今回の申請内容に「老朽化した車両の更新」とある。本年11月21日にプレスリリースにて八高線・釜石線に「HB-E220系」の導入が発表されたが、各種SNS上を中心に非難が殺到している。プレスリリースのイメージ写真を見る限り、荷物車と間違えるような窓の少なさ。そこそこ乗車時間が長いのに座席数の少ないオールロングシート。特に釜石線においては3時間程度走る列車もあり、また観光路線としての性格もある。車両を新しくすればサービスが向上するとは限らな

いし、今回のケースでは従来車と比較して明確にサービスダウンとなるし時代に逆行している新車と言える。

このような欠陥品とも言える新車を投入するために値上げを申請するのであれば、国土交通省は「絶対に」認可すべきではないし、値上げをしなければならぬほど財政的に厳しいのであれば従来型であるキハ110系を延命し継続使用した方がサービス品質としては高いものになる。きちんと整備すれば問題なく使用できる車両をいとも簡単に廃車にし、従来車よりもサービス品質の劣る新車を入れるために巨額の費用を投じておいてその費用を回収するために値上げ申請するというのは言語道断であり到底受け入れられるものではない。

次に列車ダイヤに関して。本年3月のダイヤ改正では京葉線の通勤快速列車が廃止され、快速列車に関しても大幅に削減され社会問題化した。気休め程度に快速列車は復活したものの通勤快速列車に関しては復活されず、やむを得ず特急を利用せざるを得なくなった上に特急からは自由席が廃止され割高な指定席特急料金を支払う必要が出てきた。券売機が混んでいて買えなくても、車内で購入すると事実上の罰金である車内料金。「切符の購入ができない駅からのご乗車でも、乗車前に特急券の購入がない場合は基本的に車内料金で特急券の購入が車内で必要となります。」というポスターを駅に掲出し、インターネット上で炎上しただけに留まらず千葉日報のトップ記事で取り上げられた事もあった。

また、京葉線においては夜間帯には20分以上運転間隔が開く事もあり、幕張メッセや千葉マリンスタジアム等で大規模イベントが開催される場合でも増便されることは滅多にない。列車が来ないから駅がパンクしてなかなか入れず、やっと入れたとしても長時間待ってやっと来るのは時間の掛かる各駅停車。ダイヤ改正の度にスピードダウンを伴う「改悪」が行われており、利用者に値上げをお願いするのであれば通勤快速列車や快速列車を大增便しスピードアップするという事を約束して欲しいし、輸送品質の向上を伴わないのであれば値上げは認可するべきではない。

こういった話は京葉線に限った話ではない。横浜線や南武線においても日中時間帯しか快速電車の運転がなく、夕方ラッシュ時になると日中時間帯よりも本数が減る部分も出てきており長年放置されている。中距離各線においても、300円台で利用できた通勤ライナーが500円台になった上に全車指定席の特急列車とされ、最大で1280円まで値上げされただけでなく、混雑対策も増発や増結をするのではなく詰め込みやすいロングシート化を推し進め「快適に移動したければ課金しろ」という姿勢が見えている。

主に中距離各線において乗車券のみで利用できる列車のダイヤを改悪し、設備のレベルを意図的に下げる事で特急料金・グリーン料金などの追加料金の必要な列車・設備への誘導を図っているという見方もできる。そのような行為を平然と行っている状況で値上げ申請を行うというのは旅客をバカにしていると言わざるを得ず、こういった状況について改善する旨が具体的に明示されない限りは値上げを認可すべきではない。

JR東日本の特急列車からは自由席が一部を除いて廃止され、普通列車のグリーン料金は大幅に値上げされ、新幹線と特急列車の乗継割引や普通回数券・Wきっぷ・横浜フリーきっぷなどは廃止され、青春18きっぷの大改悪や往復割引の廃止を主導し、普通運賃こそ値上げされていないが実質的な旅客負担は増え続けてきた。企画乗車券を廃止する時には「便利なsuicaをご利用ください」と言うが、suicaでは無割引であり企画乗車券廃止の口実にするのは不適切ではないだろうか。

新幹線の全車指定席化も問題である。全車指定席の列車しか走らない区間は特定特急券で普通車空席に座れるというが、例えば盛岡駅で自由席と普通車空席を乗り継いで利用する場合は特急料金を盛岡駅で打ち切って計算する、あるいはごく短距離の利用であっても追加料金の掛かる指定席を取らされるという運用がなされている。最速達種別の大宮・仙台間を利用する場

合に関しては理解できなくもないが、それ以外の区間で自由席でも充分座れるレベルに空いているのに強制的に追加料金の掛かる指定席を取らせる運用をしているのは如何なものか。

値上げの申請をするのであれば、今まで旅客不在で改悪に次ぐ改悪を推し進めてきた部分を悔い改めて改善していく旨を具体的に示すこと。これは絶対条件であると言えるし、それができないのであれば本件値上げ申請を不認可として差し戻すべきである。

また、係員の接客態度や業務知識についても問題である。もちろん真面目にやっている者、熱心に勉強している者も一定数おり、そのような係員の賃金を引き上げるために値上げをするのであればある程度は許容できると言える。しかしながら、渋谷駅の■■■■■を筆頭に問題のある係員があまりにも多い。

規則上発売できる乗車券類を発売できないと言ったり、本来できる取り扱いをできないと言って旅客に不利益を及ぼす係員がいる。不通区間があるので払い戻そうとしたら事故中止ではなく任意中止として扱って払戻手数料を騙し取ろうとする。学割の乗車券を依頼したら「今日じゃなくても良くないですか？」と言って舌打ちする。領収書の発行を拒否する。振替輸送対象となる有効な乗車券類を所持している旅客から運賃を不当に騙し取ろうとする。JR東日本では変更等の取り扱いができないEX予約のチケットを持っている旅客に対して「乗り遅れたら後続自由席に乗れない」と嘘の案内をして、勝手に払戻申出の証明を行って無割引の特急券を売りつけた事もあった。これらの行為は鉄道営業法24条に抵触する行為であり、また係員側に悪意があった場合には刑法246条に抵触する可能性すらある事案である。

旅客に値上げをお願いするのであれば、そういった問題のある係員を排除し、徹底的に教育を行うべきではないだろうか。少なくとも隣のJR東海で当たり前に行っていることができていないのは問題であるし、値上げ申請をできる立場なのか。「最近のJR東日本は変わったし頑張っているから値上げを認めても良いか」と思える環境を作るのが先ではないのか。

また、みどりの窓口の大幅削減が行われたり営業時間を短縮、指定席券の発売開始となる1か月前の10時に操作することを拒否する駅も出てきた。みどりの窓口が少なすぎて、駅によっては数十分待ちが当り前の状況になっている。運賃の値上げを行うのであれば、現場に出す前に徹底した社員教育を行ったりコスト削減により縮小・改悪されたこういった部分を元に戻す改善を行う意思があるのかを事業者側に問いたい。

さらにJR東日本は駅ナカ、不動産、金融などの関連事業において莫大な利益を得ている点にも留意が必要である。特に駅ナカ事業に関しては駅構内という一等地でビジネスをしており、関連事業の売上を伸ばすことに鉄道が寄与していると考えれば統括原価の計算の際に関連事業による収益も一定程度考慮すべきではないか。

本来であれば本業である鉄道の利用者を増やすために関連事業があるというのが普通であるが、JR東日本は本業を疎かにして関連事業に注力してきたと言わざるを得ない事象を数多く起こしてきたため、あえてこのような表現をしている。

関連事業に注力し本業を疎かにする事の是非については今回あえて論じないが、銚子電気鉄道株式会社のように関連事業のぬれ煎餅の利益で鉄道の赤字を補填しているケースもありJR東日本だけを特別扱いして鉄道事業単体での収支だけを見て値上げ認可の可否を判断すべきではない旨は国土交通省に伝えたい。

ここまで色々と述べてきたが、冒頭でも述べたように時代に合わせた運賃制度の改革は必要不可欠だという立場である。しかし、どうせやるのであればきちんとした制度設計を1から行うべきであるし、今回JR東日本から申請された内容はあまりにも杜撰であると言わざるを得ない。また、旅客に対して値上げをお願いするのであれば今までの不祥事や改悪について改めて詫言の上で、具体的にこのように今後改善していきます。そのための原資が必要なので値上げさせて下さい。という姿勢が必要なのではないだろうか。以上の通り、長文になったが値上げに反対する立場から意見を述べさせて頂いた。