

鹿島臨海鉄道株式会社の旅客運賃の上限認可申請に関する意見募集の結果について

令和6年7月3日
国土交通省関東運輸局

国土交通省関東運輸局では、令和6年4月12日（金）から令和6年4月25日（木）まで、鹿島臨海鉄道株式会社の旅客運賃の上限認可申請について、e-GOVを通じてご意見を募集し、また、関東運輸局ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

意見募集の内容に関連するご意見は 6件 でした。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力を深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】

国土交通省関東運輸局鉄道部監理課

電話：045-211-7239

鹿島臨海鉄道株式会社の旅客運賃の上限認可申請に関する意見募集
 において提出されたご意見及びそれらに対する考え方

○パブリックコメント意見提出数：6件

○意見募集期間：令和6年4月12日（金）～令和6年4月25日（木）14日間

項番	提出されたご意見	ご意見に対する考え方
1	<p>特に利用者でもなく、本質的な内容に対するコメントではないですが、気づいた点を意見させていただきます。</p> <p>1. パブリックコメントの意見募集のタイトルが「鹿島臨海鉄道株式会社の軌道事業の貸切旅客運賃の上限設定認可申請に関する意見募集について」となっていますが、「鹿島臨海鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請に関する意見募集」の間違いではないかと思われます。</p> <p>2. P5の「実測換算中心キロ程表」において、鹿島旭が、33.841と記載されていますが22.841の間違いではないかと思ひます。</p>	<p>e-GOV上に表示されるパブリックコメントの意見募集の表題については、ご指摘を受け訂正させていただきました。</p> <p>実測換算中心キロ程表における鹿島旭駅のキロ程「33.841」は「22.841」の誤植であることを確認し、当該誤植が能率的な経営の下におけ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の審査に影響していないことが認められたため、認可いたしました。</p>
2	<p><1> 12才の小学生、小学校入学前の6才の扱いの明記について 別紙3-p21, 22 (p28, 29/37)</p> <p>「1. 普通旅客（普通乗車券）」「2. 定期旅客（定期乗車券）」「3. 回数旅客（回数乗車券）」共通</p> <p>「(1) 旅客の年齢 ア 大人、小児及び幼児の別 (ア) 大人 12才以上の者 (イ) 小児 6才以上、12才未満の者 (ウ) 幼児 1才以上6才未満の者」</p> <p>もし12才でも小学生の場合は小児の扱い、また6才でも小学校入学前は幼児の扱いとしているのであれば、その旨記載が望ましいのではないのでしょうか。</p> <p>(JR東日本とは連絡運輸の取扱いをしているので、連絡運輸の場合に1枚の切符でりん鉄区間は大人、JR東日本区間は小児と扱うことは考えにくいので、JR東日本と同様の扱いをしていることと思われます。)</p>	<p>本申請は大洗鹿島線における旅客運賃額の上限を変更する旨の申請であり、運賃の適用方法を見直すべきとのご意見は本申請に対する直接のご意見ではないため、参考意見として鹿島臨海鉄道へお伝えいたしました。</p>

	<p>< 2 > 現行学校教育法第 1 条に基づく規程アップデートについて 別紙 3-p22 (29/37)</p> <p>2. 定期旅客 (定期乗車券)</p> <p>(2) 発売条件</p> <p>イ. 通学定期乗車券</p> <p>「(ア) 学校教育法第 1 条に規定する小学校、中学校、高等学校、大学、特別支援学校、用語学校及び幼稚園」</p> <p>→ 「(ア) 学校教育法第 1 条に規定する幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学及び高等専門学校」として ください。</p> <p>(理由・説明)</p> <p>(1) 学校教育法の改正により、義務教育学校と中等教育学校が設けられ、また以前の聾学校、養護学校、盲学校は、特別支援学校となっています。なお以前から学校教育法第 1 条には、「高等専門学校」(高専) も含まれています。</p> <p>< 3 > 児童福祉法改正に伴う幼保連携型認定こども園の扱いの明記について 別紙 3-p23 (30/37)</p> <p>「3. 団体旅客 (団体乗車券)」 - 「(2) 適用条件」 児童福祉法 (昭和 22 年法律第 164 号) 第 39 条の 2 に規定する「幼保連携型認定こども園」の児童も記載してください。</p>	
3	<p>< 1 > 障害者割引制度の拡充について 別紙 3-p24 (p31/37)</p> <p>「6. 特殊割引旅客 (特殊割引乗車券)」</p> <p>この運賃改定を機に、またはすみやかに (遅くとも 2025 年 4 月の JR での精神障害者対象割引制度の実施までに) 次の 2 点を要望します。</p> <p>(a) 精神障害者および介護者にも身体障害者・知的障害者と同様に割引運賃を設定してください。</p> <p>(b) 身体障害者・知的障害者で、介護者のいない利用の場合にのみ課される、「JR 連絡乗車券で片道の営業キロが 100km を超える場合に限る」という制限を撤廃してください。</p>	<p>本申請は大洗鹿島線における旅客運賃額の上限を変更する旨の申請であり、精神障害者割引を導入すべきとのご意見は本申請に対する直接のご意見ではないため、参考意見として鹿島臨海鉄道にお伝えいたしました。</p>

	<p>(理由・説明)</p> <p>(1) 当事者団体の要望と国会での動き・法整備など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みんなねっと（全国精神保健福祉会）などでは、「精神障がい者にも他障害同等の交通運賃割引の適用を求める全国運動」の要望活動を進めており、change.orgでも署名運動がなされ国土交通大臣等に要望書が提出・報道されています。 <p>(2) 国会の動向と法整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2019年の第198回の国会において、精神障害者の交通運賃割引に関する請願書が採択されています。 ・精神障害者の支援体制の整備を進めることなどを盛り込んだ改正法が2024年4月に施行されます。 <p>(3) 他の鉄道会社の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県では、ひたちなか海浜鉄道、筑波観光鉄道（筑波山ケーブルカー&ロープウェイ）が精神障害者保健福祉手帳所持者を対象に、身体障害者・知的障害者と同様に割引運賃を適用しています。 ・東急電鉄、京王電鉄や南海電気鉄道は2023年10月1日から同様の割引制度を導入しました（障害者手帳またはスマートフォンで手帳を表示できるアプリ「ミライロID」を提示により割引）。 ・名古屋鉄道も、精神障害者保健福祉手帳を所持者対象とした運賃割引制度を2024年3月16日から導入することを公表しています。 ・4/11、JR6社と未導入の大手私鉄9社が同様の割引を導入することを公表しました（R6社は来年4月から）。 <p>(4) 第三セクター鉄道としての社会的使命</p> <p>資本金の一部を県が出資している点からも、住民から理解・支援されるような福祉的視点を重視した運営がより強く求められます。鹿島臨海鉄道と同様に第三セクターである愛知環状鉄道は、2025年4月1日から精神障害者割引制度導入を公表しました。</p>	
4	<p>私は鹿島神宮駅から水戸駅まで通勤定期を利用して、現在の6か月の料金は、323,950円です。25%上がると40万を超えることになります。人事院規則では、1か月55,000円、6か月330,000円が通勤手当の上限です。すでに人によっては駅までのバス代や自家用車を利用した場合の手当が上限を超えてしまい、カットされています。電車代だけで6か月で7万円の自腹となると、電車の利</p>	<p>今回の旅客運賃の上限変更認可申請については、鉄道事業法に基づき収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ認可いたしました。実際に適用する旅客運賃については認可を受けた上限の範囲内で届出を行うことで設定を行うこととなっております。</p> <p>今回の申請は利用距離に関わらず一定の割合で値上げを行うものではなく、鹿島臨海鉄道によると長距離</p>

	<p>用を断念せざるを得ません。水戸駅から鹿島神宮駅で通勤している方、けっこういますが、皆さんも同じ状況でしょうから、利用客が余計に減少すると想定されます。現在の料金がギリギリです。コロナ等の影響で経営が大変なのも分かりますが、通勤定期のこれ以上の増額は反対です。</p>	<p>利用者にできる限り配慮した値上げ率を設定したとのことです。</p> <p>例えば、今回申請があった水戸～鹿島サッカースタジアムにおける6ヶ月通勤定期運賃は328,540円であり、値上げ率は11.2%となっております。令和6年4月現在のJR東日本の地方交通線における3～4キロ区間の6ヶ月通勤定期運賃は28,520円であり、前述の大洗鹿島線における通勤定期運賃と合算すると357,060円となる見込みです。</p>
5	<p>鹿島神宮駅から水戸駅間の6か月間の通勤定期を利用している国家公務員です。</p> <p>改定後は、現在323,950円から、400,000円を超える金額となります。</p> <p>国家公務員の6か月あたり通勤手当の上限は、330,000円であり、改定がされると大洗鹿島線を利用することができません。</p> <p>このような事情も考慮した上、改定率を検討してください。</p>	
6	<p>大洗へ行く際など、年に数回鹿島臨海鉄道を利用しています。</p> <p>運賃改定については、申請にもある通り輸送人員の減少や物価等の上昇による影響を受けたものと思います。</p> <p>他の鉄道会社においても同様の理由による運賃改定改定が相次いでいますが、申請内容を確認しますと通学定期券の割引率を引き上げるなど家計への一定の配慮もあることから、今回の改定を支持します。</p> <p>なお、運賃改定については支持いたしますが、今後の事業運営にあたって取り組んでいただきたい事を下記に記載しますので、鹿島臨海鉄道へお伝えください。</p> <p>1. (鉄道事業運営の効率化・省力化) 費用対効果を考慮しながら、鉄道におけるICT化・DX化等を進め、より効率的な運営を行うこと。</p> <p>例 ・運行管理においてCTC・PRC・ITC化等の自動化がまだなされていない場合、導入の検討を行い、運行管理における省力化と安全性確保の両立を図ること。</p>	<p>本申請に賛成のご意見として承ります。いただいたご意見につきましては、鹿島臨海鉄道へお伝えいたしました。</p> <p>なお、鹿島臨海鉄道によると、いただいたご意見を参考として引き続き経営効率化に努めていくとのことです。</p>

・今後導入される新型車両には、JR や同業他社で導入されているような高度な車両情報管理システム（TICS 等）の搭載を行い、乗務員支援の充実やメンテナンス業務の支援充実 ・省力化を図ること。

なお、システムの搭載に伴い既存車両との併結が困難になり、運用上の不都合がある場合は読替装置の搭載等により対応する。

・車両情報管理システムの導入と並行して、車両機器のオンライン状態監視システムの導入を検討すること。

（車両と運行管理所やメンテナンス部門をオンラインで接続し、故障予兆の把握や故障時の早期対処を可能とするシステム）

また、システムを導入した場合はそれを活用して車両部品の劣化診断等を行い、メンテナンス周期の見直し（周期延伸）に向けた検討を行うこと。

・今後導入する新型車両はドアを電気式ドアとするなど、各種部品の無接点化、メンテナンスフリー化を促進する事で、メンテナンスの省力化・ランニングコストの低減を図ること。

・燃料費等エネルギー費用が高騰していることも踏まえ、今後導入する新型車両については、電気式気動車もしくはハイブリッド気動車とする事も選択肢に含め、メンテナンスの省力化とランニングコストの削減に努めること。

なお、既存車との互換性考慮により電気式気動車もしくはハイブリッド気動車を採用しない場合でも、変速段数の直結段多段化や技術発展の進捗による最新機器・技術等の採用によるマイナーチェンジを行い、加減速性能の改善・排ガス低減・燃費改善を図るなど、環境対応や省エネルギーに配慮したものとすること。

（既存車との予備品の共通化・互換性の確保を考慮した機器を採用）

・物価高騰のあおりを受け塗料価格も上昇していると考えられることから、今後の新型車両については

ステンレス車体を採用し、塗装費用の削減を図ること。

・この他、費用対効果を考慮しつつ、本社および鉄道現業部門において ICT、DX 化を促進し、業務見直しによるコスト削減を図ること。

例

・紙の検査表、記録表を廃し、タブレット端末等による電子検査表入力に置き換える。

・乗務員携行の手順書、マニュアルをタブレット端末化し、改定の際の印刷費用の削減とペーパーレス化を図る。

・JR 東日本等から総合検測車を借り入れるなど、施設検査作業の省力化を検討する。

2. その他（利便性・快適性向上への配慮）

・今後導入される新型車両においては、空調システムの全自動化を行い、乗務員の負担軽減と快適な車内空間の両立を図ること。

（乗務員による混雑状況等に応じた運転モードの変更や、動作温度補正は行える仕様とする）

・今後導入する新型車両に搭載する空調装置は、ヒーター装備による急速暖房・除湿運転が行える仕様とする。

また、外気導入による換気が行える仕様とすること。

外気導入による換気については、既存車両も改造等により対応が可能であれば同様の仕様とすること。

（換気扇等が装備されている場合は除く）

・利便性向上のため、交通系 IC カードの導入等、キャッシュレス化の推進に向けた検討を行うこと。

・「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の内容に沿った施設・設備等の整備を推進すること。

・他の鉄道事業者で精神障害者割引制度の導入が行われるようになっていることから、既存の知的障害

者、身体障害者割引制度を準用し、精神障害者割引制度を導入すること。なお、導入にあたっては介護者なしの場合における「100km以上の制限」は撤廃を希望します。

3. (増収分の人件費への充当、ほか)

・物価高騰により従業員の方々の生活も厳しさを増していると考えられることや、労働人口減に伴う人材獲得競争の激化による採用者減の影響（技術系職場における技術の継承が困難になること、乗務員不足による運行本数の間引き等）が今後考えられることから、初任給の改善、一律ベースアップ等による昇給、定期昇給額の改善（制度がない場合は定期昇給制度の新設）、賃金制度改正による手当の新設・改善、福利厚生制度の充実を図るなど、待遇改善および人材の確保に向けた施策を行うこと。

なお、一定以上の年齢に達した後の基本給減額制度等がある場合には、労使で協議の上、縮小・廃止に向け協議を行うこと。

・協力会社、下請け企業への業務委託費用などのうち、人件費相当分の支払い金額を増額し、賃金改善の原資として支給すること。

および、物価やエネルギー費用の高騰により協力会社・下請け企業の経費が増加している場合は、その上昇分も踏まえて適切な費用を支払うこと。

・取引先から物価、光熱費、人件費等の高騰を受けての価格改定の申し入れがあった場合、運賃改定による増収分を価格転嫁へ充当し、価格交渉において取引先に不利益が生じるような価格の提示や契約、交渉等を行わないこと。

・鉄道の車両用品、通信・保線関係等の保守点検整備に必要な部品・品物など、特定の取引先のみでしか取扱がないといった特段の事情がある場合を除き、複数業者からの相見積もり等により、コスト低減に務めること。