

提出された意見および意見に対する考え方について（1/10）

提出された意見および意見に対する考え方について

九州運輸局 鉄道部 計画課

○案件番号：155240826

○案の公示日：令和6年8月26日

○公募案件名：甘木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について

○意見募集期間：令和6年8月26日（月）～令和6年9月9日（月）

○提出意見数：4件

（次頁へ続く）

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
1	<p>地域住人からすると相当よく考えられた素晴らしい申請内容である。最近同種の案内を多々この e-gov で見かけるが、他社も見習ってほしい内容である。</p> <p>これだけならわざわざ意見しない。ここからが本稿意見者の意見である。さて、値上げするからには攻めの要素が必要であるが。「令和 8 年度以降、基山駅及び小郡駅にエレベーターの設置」と書類にはある。他の要素はないか？</p> <p>地域住人からは二つ提案したい。</p> <p>1. 台風での橋脚流失対策 ⇒特に松崎一大板井間は宝満川を横切ることから台風の際にたびたび流失し、長期間の運行停止、バス代行を余儀なくされている。こちらもっと値上げするからこの対策をさせてほしい、と申請するなら地域住人で異論は少ないと個人的には解している。検討願う。</p> <p>2. 甘木線そのものの電化検討または JR 東日本烏山線のような始発終点で充電するタイプのハイブリッド車導入検討 ⇒JR 九州との直通運転も検討に値するが、鹿児島本線は電化なしに、ダイヤも高頻度で難しいであろう。なら、少なくない需要を手放さないためにも、電化高速工事というのは検討に値する。また、レールバス車両やその後の導入車両もそろそろガタがき始めるころであろうから、電化が難しければハイブリッド車を検討頂きたい。ハイブリッド車の非電化電化混載運用は、先にあげた JR 東日本烏山線や、至近であれば JR 九州大村線の運用を確認願う。これら新車両購入のための原資としての運賃値上げであれば、これも地域住人での異論は少ないのではなかろうか。以上検討願う。</p>	<p>本申請におおむね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申請者にお伝えしました。</p> <p>以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>1. 台風での橋脚流失対策 宝満川橋りょうは、平成 18 年 7 月の大雨により 6 本の橋脚中 1 本が傾いたため松崎～大板井間が約 6 か月間バスによる代行輸送となり、お客様にご不便をおかけしました。</p> <p>このような災害への対策として宝満川河川改修事業に係る甘木鉄道橋りょう架替工事を令和 6 年度から着手する予定です。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>2. 甘木線そのものの電化検討または JR 東日本烏山線のような始発終点で充電するタイプのハイブリッド車導入検討 令和 7 年度から予定している車両更新にあたっては、甘木線に見合う先進的な車両導入についても検討しております。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p>

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
2	<p>旧日本国有鉄道路線を継承したにもかかわらず実測換算中心キロ程表を記載し各駅間の距離がわかるのは、明瞭な運賃収受に必要な情報として掲載していてよい。</p> <p>近年の物価高・人件費高で値上げはやむを得ないので、今回の運賃改定で維持できるよう努めてほしい。</p>	<p>本申請におおむね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申請者にお伝えしました。</p> <p>以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>今回の運賃値上げは、消費税に関するものを除くと、開業以来2度目、約29年ぶりの運賃改定です。今回の運賃値上げについて、ご理解いただきありがとうございます。</p> <p>今後も、地域住民の通勤・通学をはじめとする日々の生活を支える移動手段として重要な役割を担うとともに、観光や地域活性化に不可欠な社会基盤として鉄道路線を持続できるよう努力してまいります。</p>

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
3	<p>この度の運賃改定については、時勢を鑑みやむを得ないものであると思 いますので支持致します。</p> <p>ただし、下記の条件付きと致しますので、甘木鉄道にも伝えて頂き、回 答をパブコメ結果にて掲載を頂けますと幸いです。</p> <p>意見 1 【車両更新について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両更新計画の記載について。 <p>安全性、快適性向上の観点から着実な実行をお願いします。</p> <p>なお、他の第三セクター鉄道会社等で車両更新時期を迎えている事業者 と情報交換を行い、車両の共同設計・購入・補修部品の共同調達を行う ことにより、コスト低減にも繋げられるのではないかと思いますので、 提案として記載致します。</p> <p>(例：天竜浜名湖鉄道など)</p> <p>導入する車両の仕様については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低コスト (塗装なしのステンレス車体など。但し、費用対効果を勘案して決定) ・ 省メンテナンス ・ 省エネルギー ・ 快適性 ・ 安全性 <p>上記に配慮したものとされることを希望します。</p> <p>また、JR や大手私鉄の会社間などで車両・車両部品の共通設計化や、施</p>	<p>本申請におおむね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申請者にお伝えしました。</p> <p>なお、意見末尾の確認事項につきましては、物価上昇を考慮 して算定していることを確認しております。</p> <p>以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>意見 1 【車両更新について】</p> <p>車両更新につきましては、低コスト、省メンテナンスなど を考慮した先進的な車両導入についても検討しております。</p> <p>また、他の第三セクター鉄道会社等とも様々な情報交換を 行っているところです。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p>

<p>設・車両保守等の CBM 化（時間基準保全への移行）といった、会社の垣根を超えた協業の取り組みが進んでいます。</p> <p>御社においても、同業他社と情報交換を行い、同様の取り組みへの参画など、コストダウンと安全・安定輸送を両立し、持続的な鉄道事業運営のための施策に取り組まれることを期待します。</p> <p>意見 2 【増収分の人件費転嫁、労働環境の改善について】 労働人口が減少する中、人材獲得競争も激化していること、また、物価高により従業員の方の生活も負担が増していると思います。 今回の運賃改定による増収分を人件費にも転嫁し、人材の確保・定着とモチベーションの向上に繋がるよう、待遇改善と、労働環境の改善に繋げてください。 (御社に協力会社や下請け会社がある場合、委託費における労務費や経費分を増額することも含む)</p> <p>意見 3 【経費節減への取り組みについて】 可能な物品については複数業者間での相見積もりを行うなど、費用の圧縮に努められることを希望します。</p> <p>意見 4 【障害者割引について】 割引による減収分について、運賃への転嫁ではなく公費負担となるよう、国や自治体等へ働きかけを行ってください。</p>	<p>意見 2 【増収分の人件費転嫁、労働環境の改善について】 労働環境の改善は、人材の確保と定着に重要と考えており、引き続き取り組んでまいります。 貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>意見 3 【経費節減への取り組みについて】 物品購入や事業委託にあたり、これまでと同じく複数の事業者から見積もりを徴収するなど、経費削減に努めてまいります。 貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>意見 4 【障害者割引について】 貴重なご意見ありがとうございます。</p>
--	--

<p>意見 5 【取引先から価格改定の申し入れがあった場合】 取引先から物価・エネルギー・労務費の上昇に伴う価格改定の申し入れがあった場合、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（内閣官房・公正取引委員会）などに沿って、交渉に応じてください。</p> <p>意見 6 上記 2 および 5 の結果、また今後の設備更新や物価上昇により経費や人件費が増加し、持続的な事業運営にあたり支障が生じた場合、安全運行に支障が無い範囲での経費節減に努めるとともに、収入原価算定要領に基づき再度運賃改定について検討する他、自治体等への支援要請などについて検討を行ってください。</p> <p>確認事項 ・今回の運賃改定における、物価上昇率の計算は充分であるか。</p> <p>→先般改正された「JR・大手民鉄等の収入原価算定要領」のパブリックコメントにおいて、「中小民鉄においても、大手民鉄等と同様の方法により物価上昇率を考慮することとします。」という回答が国交省から示されています。</p> <p>九州運輸局様において、これを基にした適切な計算であるかを甘木鉄道に確認お願い致します。</p>	<p>意見 5 【取引先から価格改定の申し入れがあった場合】 貴重なご意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p> <p>意見 6 今回の運賃改定における収入原価算定にあたっては、今後の設備更新や物価上昇による経費や人件費の増加も加味しております。 今後とも安全運行を第一とし、経費削減や自治体等への支援要請など、持続的な事業運営に努めてまいります。 貴重なご意見ありがとうございます。</p>
---	--

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
4	<p>1. 全体に 厳しい経営状況など諸状況を踏まえ、持続的経営のために妥当な改訂内容とおもいます。</p> <p>2. 学校教育法に沿った修正について 学校教育法の改正に対応して、学校種別の名称を修正ください。 p23 「3) 大人を小児とみなして取り扱う場合」 「12才以上13才未満の小学生(特殊学校の小学校を含む)の小児は小児とみなす」 →「12才以上13才未満の小学生(特別支援学校小学部を含む)の小児は小児とみなす」</p> <p>p25 「注1)「指定学校」とは、次の各号の1に該当する学校をいう。」 「1) 学校教育法(昭和22年法律第26号)第1条の規定による小学校・中学校・高等学校・高等専門学校・大学・盲学校・ろう学校・養護学校および幼稚園」 →「1) 学校教育法(昭和22年法律第26号)第1条の規定による小学校・中学校・義務教育学校・高等学校・中等教育学校・高等専門学校・大学・特別支援学校および幼稚園」</p> <p>(参考資料) 学校教育法「第一条 この法律で、学校とは、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する。」 https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=322AC0000000026 (学校教育法の改正により、義務教育学校(小中が一体となり校長が1</p>	<p>本申請におおむね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申請者にお伝えしました。</p> <p>2. につきまして申請者に確認したところ、学校教育法および児童福祉法の改正に準じて適用していたものの、適用方その他の規程の改正を行っていなかったため、速やかに改正することです。</p> <p>以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>2. 学校教育法に沿った修正について 学校教育法および児童福祉法の改正に準じて適用しておりましたが速やかに改正します。</p>

人の学校)、中等教育学校(中高が一体となり校長が1人の学校)が1条に追加されています。また盲学校・ろう学校・養護学校が特別支援学校に変わっています。)

p27 「(1)学生団体」のアの(ロ)・イの(イ)への認定こども園の追加

2015年度から創設された<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>が漏れているので、規則に含め、明記してください。(こども園の遠足でも活用され、幼いうちから電車に親しむことは将来の顧客確保の上でも重要です。)

「(ロ)児童福祉法第39条に規定する保育所の児童」
→「(ロ)児童福祉法第39条に規定する保育所及び同法第39条の2に規定する幼保連携型認定こども園(以下これらを「保育所等」という。)の児童」

「(イ)幼稚園、保育所の幼児又は小学校第3学年以下の児童であるとき。」
→「(イ)幼稚園、保育所等の幼児又は小学校第3学年以下の児童であるとき。」

(ご参考)
JR旅客営業規則 第2編 旅客営業 -第2章 乗車券類の発売 -第5節 団体乗車券の発売
<幼保連携型認定こども園を含んでいます>
「第5節 団体乗車券の発売 (団体乗車券の発売)
第43条 一団となった旅客の全員が、利用施設・発着駅及び経路を同じ

くし、その全行程を同一の人員で旅行する場合であって、次の各号の 1 に該当し、かつ、当社が団体として運送の引受をしたものに対しては、団体乗車券を発売する。ただし、第 1 号に該当する団体であっても、特別車両に乘車する場合又は A 寝台を利用する場合は、普通団体として取り扱う。

(1) 学生団体

イ 次の 1 に該当する学校等の学生等が 8 人以上とその付添人、当該学校等の教職員（嘱託している医師及び看護師を含む。以下同じ。）又はこれと同行する旅行者等によって構成された団体で、当該学校等の教職員が引率するもの。ただし、へき地教育振興法（昭和 29 年法律第 143 号）第 2 条に規定するへき地学校で市町村教育委員会が証明したものの生徒又は児童の場合は、その人員が 8 人未満のときであっても、この取扱いをする。

(イ) 指定学校の学生・生徒・児童又は幼児

(ロ) 児童福祉法（昭和 22 年法律第 164 号）第 39 条に規定する保育所及び同法第 39 条の 2 に規定する幼保連携型認定こども園（以下これらを「保育所等」という。）の児童」 （以下略）

(補足意見)

1. 「通学証明書兼通学定期券購入申込書」について
「甘木鉄道（通学定期券）申込記入」ページの記入例
<https://www.amatetsu.jp/new/teiki2019-02.pdf>

によると、下の注記に

「4. 障害者手帳等をお持ちの方には割引をしております。身体障害者手帳又は療育手帳をご提示下さい。」とあります。精神障害者もすでに規則では、通学定期の割引対象になっていますので、せつかくの割引制

(補足意見)

1. 「通学証明書兼通学定期券購入申込書」について

現在、精神障害者手帳をお持ちの方にも、身体障害者手帳および養育手帳をお持ちの方と同様に割引を適用しております。誤認されないよう対処してまいります。

貴重なご意見ありがとうございます。

<p>度を設けていただいているのに利用者の誤解で活用されないことがないように、</p> <p>「4. 障害者手帳等をお持ちの方には割引をしております。身体/精神障害者手帳又は療育手帳をご提示下さい。」 と補足修正いただけないでしょうか。</p> <p>2. 制帽着用規定の緩和とサングラス着用の許容について 運賃認可とは別ですが、乗務員に対して、熱中症予防のため夏季の制帽着用義務を緩和したり、紫外線による目の健康被害防止のためサングラス（遮光レンズ付きの保護メガネ）の着用を認める鉄道・バス会社が増えています。いずれも安全運行につながることであり、乗務員の働き方改革にもプラスになるので、もし未実施なら甘木鉄道でも積極的な検討が望まれます。</p> <p>・「JR西日本の駅員・乗務員、熱中症予防で「脱帽」…記録的な猛暑で社内規定を緩和」 2024/08/03 読売新聞 https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240803-0YT1T50181/</p> <p>・「電車運転士、広がるサングラス着用 遮光で安全運行…「威圧感」配慮に腐心」 神奈川新聞 2024年4月7日 https://www.kanaloco.jp/news/economy/article-1069206.html</p>	<p>2. 制帽着用規定の緩和とサングラス着用の許容について 今後の検討の参考にさせていただきます。 貴重なご意見ありがとうございます。</p>
--	--

以上