

九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客の運賃及び料金の
上限変更認可申請に関する意見募集の結果について

令和6年11月29日

国土交通省鉄道局

国土交通省では、令和6年7月22日（月）から令和6年8月6日（火）まで、九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請について、e-GOVを通じてご意見を募集し、また、国土交通省ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

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。

皆様のご協力に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】
国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室
電話：03-5253-8111

九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請に関する
意見募集に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：43件

○意見募集期間：令和6年7月22日（月）～令和6年8月6日（火）

	ご意見	国土交通省の考え方
1	<p>申請自体は認可すべきと考えますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請書別紙1の冒頭「鉄道事業法第16条第1項の定めに基づき、平成7年12月22日（鉄業第91号の3）で運輸大臣に認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、1.10を乗じて10円未満の額を四捨五入し10円単位とした学とする。」とありますが、これは（申請運賃ではなく）現行運賃についてでしょうか。 ・また、申請通りで実施運賃を設定しても、（事業報酬を除いた）原価を賄えないこととなりますが、これで申請者として経営は可能という判断なのでしょうか。 ・更に新旧対照表に記載がありますが、税抜運賃は定めないのででしょうか。また、10kmまでを別に定める形になっているのはJR各社と平仄を合わせるためだけでしょうか。 ・新旧対照表中、別表1の1でわざわざ対キロ区間別の運賃を記載するのであれば、1第11(1)〇1アに直接それを書けばよいのではないのでしょうか。 ・西九州新幹線は(実施)特急料金の改定を行わないとしていましたが、上限は引き上げておくということ合っていますでしょうか。 ・申請書として掲出されている資料だけで鉄道事業法16条1項での審査は本当に可能なのでしょうか。 <p>以上各項目についてご確認頂きたく存じます。</p>	<p>運賃の計算方法の変更はないものの、現行運賃から一部賃率を変更する申請を行う旨を記載しているものです。</p> <p>申請者によると、申請した運賃・料金どおり運賃・料金を改定しても、平年度3年間(令和7年度～令和9年度)の収入が原価を下回る推定となっているものの、お客さまにご負担いただけると考える範囲等を考慮し、今回の改定内容で申請するに至ったとのことです。</p> <p>前回は消費税率の引き上げに伴う認可申請であったため、旧欄では税抜運賃を併記しているものの、今般の申請は消費税率の引き上げを伴わないものであるため税抜運賃は記載していません。</p> <p>申請者によると、10kmまでの運賃の記載については、JR他社と同様に従前の認可申請書と同じ記載方法で申請を行っているとのことです。</p> <p>西九州新幹線の特急料金については、上限を引き上げた上で、開業間もないことと、ご利用のお客さまの定着を図るために据置くこととしているとのことです。</p> <p>国土交通省では、鉄道事業法に基づく法定事項を記載した申請書の内容確認だけでなく、その他の必要事項について聞き取り等を行いながら審査を行っています。</p>

<p>2</p>	<p>意見：現段階では値上げに反対する 理由：値上げの根拠となる説明が不足している。申請において 2023 年度の鉄道事業が 291 億円の赤字となっているが、同社の 2023 年度決算資料では 105 億円の黒字となっており、鉄道事業の実態が不明である。</p> <p>同社は 2016 年の上場時に 5200 億円もの固定資産減損処理を行っており、今後の設備投資により減価償却費の増加が見込まれている。会計処理の変更により事業の決算に影響が出るのなら、上場時に将来の設備投資を見据えて運賃を見直すべきではなかったのか。</p> <p>また、値上げ幅も通勤定期 30%ときわめて大きい。鉄道事業の実態が赤字で値上げが必要だとしても、普通券と同様の 15%程度に抑える激変緩和措置が必要と考える。</p>	<p>認可申請書別紙 3 に記載の収入原価総括表は収入原価算定要領に基づき算定されているため、申請者が公表している決算資料における数値とは必ずしも一致するものではありません。</p> <p>これは、収入原価総括表において、平成 27 年度末の減損処理の影響（減価償却費（61 億円）、新幹線貸付料（96 億円）など）やヤードスティック方式で算定される適正コストと実績コストの差額（JR 九州の場合、実績コストが基準コストを下回るため（基準コスト－実績コスト）÷2 を加算）などが含まれていること、同社が公表している決算に含まれていない事業報酬（106 億円）などが含まれていることが主な要因であり、総括原価方式による収入・原価の実態を正しく表されているものと考えています。</p> <p>※記載の金額は令和 5 年度。</p> <p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのこと。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請したとのこと。</p>
<p>3</p>	<p>社会情勢を踏まえて値上げをすること自体は基礎的には正しいが、前提が諸々おかしいところを改めることを前提としていただきたい。</p> <p>最たるものは、運行本数や車両数を減らして利便性を犠牲にし、挙句に「コストダウンで利益が出た」と株主還元するような真似のは公共の精神に反する。向いている方向が違う。このように今回の値上げが株主還元に使われることは許されない。厳しい前提を付けていただきたい。</p>	<p>申請者によると、2024 年 3 月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのこと。</p> <p>申請者によると、JR 九州インターネット列車予約サービスでご予約いただいたきっぷについては、受取りができる指定席券売機や</p>

<p>組織としての取り組みにも問題が多い。</p> <p>博多駅ではネットで予約したにも関わらず切符受取が必須で、その行列が 30 分以上になる。それで割引切符だ、利便性だと嘘広告を流すのは論外。</p> <p>首都圏に比べればまだマシではあるが、トイレも少ない。利用者数に応じた数が準備されていない。拡充を前提条件にいただきたい。</p> <p>従業員の給与レベルは他業種にくらべて明らかに低い。株主還元する前に、やるべきことがあるはず。ここも前提としていただきたい。</p> <p>単に財政厳しいから値上げしてくれに対して無条件に Yes と言って欲しくない何かしら、責任を課していただきたい。</p>	<p>受取専用機の増設を図るとともに、ご利用が多い時期にはお並びのお客さまへの声かけを行い、可能な限り混雑緩和に努めており、また、九州新幹線では 2022 年 6 月には IC カードでご乗車いただける「EX サービス」を導入し、さらに 2024 年 9 月には、一部の在来線特急列車と西九州新幹線を対象とした JR 九州インターネット列車予約サービスでのご予約について、きっぷの受取りが不要で、スマートフォンに表示する QR コードでご乗車いただけるサービスを導入したところであり、今後も引き続き、予約から乗車までシームレスにご利用いただける環境の整備に努めるとのことです。</p> <p>また、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として駅の窓口を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたとのこと。</p> <p>なお、ご利用が多い時期については、窓口の営業時間の延長を行っており、引き続きお客さまのご利用状況に合わせた営業体制について取り組んでまいりたいと考えているとのこと。</p> <p>申請者によると、維持費用等の観点から拡充は難しいものの、既存のトイレはリニューアル等を実施することで、より快適にご利用いただけるように努めるとのことです。</p> <p>申請者によると、2024 年 4 月に新しい人事・賃金制度を施行するなど人材戦略に基づいた取り組みを進めているところではあり、物価高騰や地場の賃金水準の上昇などの環境変化に対応するため、今後も継続的に従業員の待遇・職場環境の改善が必要であると考</p>
---	---

		<p>えているとのことです。</p> <p>なかでも、採用の競争激化や若年離職者数の高止まりなどの状況を鑑み、特に若年層の待遇改善は喫緊の課題と認識しており、経営への影響を考慮したうえで、若年層を重点取組み対象としながらも、従業員全体の待遇改善を図るよう検討するとのことです。</p> <p>なお、同社では55才以降の基本給が減額となる賃金制度であるところ、2024年4月から基本給支給率を引き上げたほか、嘱託再雇用社員についても支給額を引き上げたところであり、また、55才以降の社員、嘱託再雇用社員ともに勤務成績に応じた加算額を新たに設けるなど待遇改善に努めており、今後も、従業員全体の待遇改善を図る中で、55才以降の社員や嘱託再雇用社員の待遇改善についても引き続き検討を進めていくとのことです。</p> <p>国土交通省としましては、今般の申請については、鉄道事業法第16条第2項に基づき、収入と原価を審査し、運輸審議会に諮問を行った上で認可しました。</p>
4	物価が上がっているの仕方ない	本件申請に賛成のご意見として承ります。
5	<p>私は、以下の理由により、認可すべきでないと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西九州新幹線の新幹線特急料金据え置き値上げにより増収を図るとのことであるが、日常的な利用率が低いと考えられる特急料金こそ、積極的に値上げすべきと考えられること。 ・通学定期の値上げ率の高さ <p>通学定期は家計が負担するものの中で一番高額であると考えられるが、この通学定期の値上げは、子育て世代に対してさらにしわ寄せが行き、世の中の流れに反すると考えられること。</p> <p>他社では運賃上限変更認可申請の際にも、通学定期は特に値上げ率を抑制する動きが</p>	<p>申請者によると、鉄道事業継続のため、今般の運賃改定は在来線利用、新幹線利用と限定せず、同社路線をご利用のお客さまに広く応分のご負担をいただきたいと考えているとのことです。</p> <p>なお、西九州新幹線の特急料金については、上限を引き上げた上で、開業間もないことと、ご利用のお客さまの定着を図るために据置くこととしているとのことです。</p> <p>また、在来線特急料金（届出により改定が可能）については、2022年4月1日に改定を行ってから間もないため、今回は据置きとしたとのことです。</p> <p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から</p>

	<p>あるようです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍の間の実績を含む <p>総括原価計算書によると、コロナ禍である2022年度や2023年度の実績が含まれており、2024年度の収益が回復しないという会社側の目論見通りであるか不透明であり、想定以上に収益が回復することも考えられること。</p>	<p>大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみを改定を申請したとのことです。</p> <p>申請者によると、審査の対象となる平年度3年間（令和7年度～令和9年度）の収入・原価を推定する前提として、令和4年度～令和6年度の数値を示しており、令和6年度の収益は、定期外・定期とも、令和5年度下期初の時点でコロナ禍からの回復を終え、定常状態にあったと判断し、沿線人口や県民所得の推移など社会・経済指標も勘案した上で令和6年度の旅客運賃収入や特別急行料金等収入（対令和5年度では増加）を推定しているとのことです。</p>
6	<p>逆境（※高速バスの攻勢）にも関わらずよく耐え忍んでいると思う。また、現状分析についても九州人からしてみたら申し分ない内容である。</p> <p>しかしながら、値上げには一部反対で一部賛成としたい。</p> <p>理由：高速バスについては、昨今のドライバー不足という点があり、これから減便時代がやってくると思料。この点の織り込みがない。従って高速バス側は増便しすぎたダイヤグラムによって自縄自縛となる見込みがあり、鉄道への揺り戻しが期待できる。この織り込みがない。</p> <p>一部反対の部分</p> <p>在来線運賃を上げるのは鉄道への揺り戻しを雲散霧消させる危険性があり、この点は据え置きを提案したい。その上で、値上げし</p>	<p>申請者によると、ドライバー不足による減便を具体的に想定することは困難であるため、輸送量の推計において見込んでいないとのことです。</p> <p>申請者によると、鉄道事業継続のため、今般の運賃改定は在来線利用、新幹線利用と限定せず、同社路線をご利用のお客さまに広く応分のご負担をいただきたいと考えているとのことです。また、今般の運賃改定において、ある程度他の交通機関やマイカー等に転移されるお客さまがいらっしゃることは想定しているとのことです。</p> <p>なお、西九州新幹線の特急料金については、上限を引き上げた上で、開業間もないことと、ご利用のお客さまの定着を図るために据置くこととしているとのことです。</p> <p>また、在来線特急料金（届出により改定が可能）については、2022年4月1日に改定を</p>

	<p>たいのであれば、九州新幹線特急料金、在来線特急料金をさらに賦課すべきである。</p> <p>もともと貴社九州旅客鉄道株式会社は、皮肉たっぷりの表現にさせてもらうが、在来線を不便にし、特急列車をダイヤグラム上優遇してきた過去がある。</p> <p>安い移動をしたければ不便な在来線をコストパフォーマンス、タイムパフォーマンスの上で選択してもらう、という算段だ。</p> <p>一部賛成の部分</p> <p>前述したが在来線特急列車、九州新幹線特急料金の値上げについては異論無い。</p> <p>分析も妥当であり、値上げ幅も妥当である。(一消費者としては残念だが。)</p>	<p>行ってから間もないため、今回は据置きとしたとのことです。</p>
7	<p>コロナ騒動が終結したものの、近年の集中豪雨による被災と、自家用車利用の増加等に伴う利用客の減少の為、運賃の値上げは止むを得ないと考えます。ただ、過疎路線は更なる利用客の減少を来たす可能性があり、他の路線の増収で補填するべきではないかと考えます。</p>	<p>申請者によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていない一方で、地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。</p>
8	<p>大学生の通学定期の料金は据え置いてほしい。</p> <p>理由</p> <p>九州地区は、福岡市を中心とする都市部に大学が集中している。そのため遠距離に通学する大学生も多い</p> <p>さらに、近年、教育も高騰しているため、通学費用を少しでも軽減してほしい</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。</p> <p>なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請したとのことです。</p>
9	<p>今回の九州旅客鉄道の運賃値上げについて長距離部分 100 キロ以上に関しては賛成するが小倉博多間では 200 円も上がり物価高騰 生活費上昇により生活に影響が出る</p>	<p>申請者によると、近距離利用の多い都市部を中心に駅設備や車両編成、IC カードエリアの拡充等の輸送サービス改善に努めており、今後も持続的な投資を行うため、近距離利用</p>

<p>のは確実でありいかながなものかと思うため 70 キロ以下の運賃は据え置くべきである</p> <p>九州旅客鉄道の経営努力は株主として存じておりますが特別支援学校や市民病院の最寄り駅である小森江駅の無人駅化をはじめとする強引な合理化により赤字は縮小いたしました。しかしながら列車の清掃回数を減らすなど外が見えないほど窓が汚れた列車や駅にゴミが散乱したり、駅に金具が落ちていたり、駅に不審物が有るなど合理化をしすぎて管理できるとは思えません</p> <p>列車に関しても連結車両数の減による積み残しの発生それによって列車の座席を減らしたことにより着席を希望する高齢者 障害者 妊婦 傷病者等の着席困難事案の続発が発生するなど運行管理もできておらず こちらの改善案も提出されたい</p> <p>まずは駅や列車の安全性 駅や列車の衛生面を改善してから提出すべきと思う</p> <p>以上のことから 運賃値上げは改善すべきことを改善してから提出されたい</p>	<p>のお客さまにも一定程度のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。</p> <p>申請者によると、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として無人化を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたところであり、係員不在の駅については定期的な清掃や巡回を行い管理に努めているとのことです。</p> <p>また、駅員不在時にお困りの際や緊急時については、駅に掲示している連絡先にご連絡いただき対応しているほか、「声かけ・サポート運動」としてお困りのお客さまに対して社員が積極的に声かけをすることや、お客さま同士でもお困りの方を助け合うご協力をお願いしており、引き続き、お客さまが安全かつ安心して駅等をご利用になれるよう努めるとのことです。</p> <p>申請者によると、コロナ禍において車両清掃回数の削減を行ったことで車両が汚れた状態となっていたため清掃回数を改善したとのことであり、引き続き状況を注視しつつ、適宜見直しを行いながら駅や車両の清掃に努めることで、快適なご利用環境を提供していきたいとのことです。</p> <p>申請者によると、2024 年 3 月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p>
--	--

		<p>申請者によると、着座率の改善によるサービス向上のため、順次、ロングシートタイプの座席に改造工事を実施していくとのことです。</p>
10	<p>南日本新聞の記事を見て、このことを知りました。最近、エコや環境負荷、自分の節約のために個人的に鉄道を意識的に利用しています。公共交通機関の整備がだんだんと不足していくこともあり、街をみると車の数が多いと感じています。また車を使うことで渋滞に巻き込まれたり、いらぬストレスを感じます。</p> <p>環境負荷を考えて意識的に利用する立場として、もっとたくさんの人に利用してもらい、利用率をあげて、もっと鉄道が広がってほしいと願っているのですが、運賃の値上げはその反対をいくのでは？と感じています。</p> <p>また、今回の上げ幅が大きすぎます。先日、日豊本線に乗車しましたが、車両外側（ガラス面）がとても汚れていました。</p> <p>一時期関東地区に住んでいたことがありますが、関東地区を走る電車は、あんなに利用率があるにも関わらず、それをあまり感じたことがありません。いつも綺麗です。</p> <p>そのような部分もままなっておらず、運賃をはじめとした料金だけをあげていくのは、利用者も納得のいかない値上げだと思いません。</p> <p>JR九州さんが、ななつ星のような高所得者層ばかりに目を向けているような気がしてなりません。</p> <p>もっと日常利用者のことも考えてほしいです。</p>	<p>申請者によると、コロナ禍において車両清掃回数の削減を行ったことで車両が汚れた状態となっていたため清掃回数を改善したとのことであり、引き続き状況を注視しつつ、適宜見直しを行いながら駅や車両の清掃に努めることで、快適なご利用環境を提供していきたいとのことです。</p> <p>申請者によると、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するために、今般の運賃改定を行いたいと考えているものであり、ご理解いただきたいとのことです。</p>
11	<p>JR九州の運賃値上げについて、不公平性を減らすような料金改定を行ってほしい。</p> <p>運賃は50km 迄は5 km 単位で変動するが、51km 超えると10km 単位で変化するなど、対象キロの両端で不公平感がより高くなっている。5 km 単位ならば、全て5 km 単位で運</p>	<p>申請者によると、遠距離のキロ刻みを長くすることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行ど</p>

	<p>賃を変動させるようにしてほしい。</p> <p>「新旧対応表」P. 2 に掲載している、『101km 以上の普通旅客運賃の計算方法及び端数計算』も、“『100 円単位』(50 円で四捨五入) で計算した額に 1.10 を乗じる”(1.1 はおそらく消費税)としていて、キロ数で正確な運賃を求めていることは非常に問題だ。101km 以上の運賃も、(5km 単位で運賃を求めることは前提)キロ数×キロ当たりの運賃は、10 円単位で求めるようにし、その上で消費税の 1.1 を乗じるようにすべきだ。</p> <p>また、通学定期の運賃も、大学・高校・中学と分けているが、路線バス等と同様に一つの運賃に統一し、運賃収入を確保するようにしてほしい。</p> <p>コスト削減については、まず新幹線の新規開業を行わないようにしてほしい。既存の路線の維持が困難にも関わらず、新規路線である新幹線を開業されるのはどうかと思う。ましては、第三セクターへの移管などは言語両断の行為である。運賃値上げの前に、もっと行うべきことがあるのではないだろうか？</p> <p>また、政府に対しては、鉄道利用促進を行う必要がある。</p> <p>JR 九州が言及している通り、「高速道路網の発達」(＝自動車利用の増加)が鉄道衰退の一番の理由です。観光支援策は鉄道利用を前提とするなどが必要だ。</p> <p>また、自動車利用を抑制するために、自動車税の値上げ・高速道路料金の値上げを早急に行ってほしい。</p> <p>国は、旧国鉄が民営化したからと言って、責任逃れはできない。責任を持って旧国鉄路線の維持を行ってほしい。</p>	<p>おりの内容で申請しているとのこと。</p> <p>申請者によると、仮に大学に統一する場合、中学・高校の定期運賃に対しては極端に高い改定率となることから、今回の申請においては、現行どおりの区分としているとのこと。</p> <p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>
12	<p>大学生の頃から約 40 年間、主に伊集院から鹿児島中央駅の間を利用しております。</p> <p>今回の運賃改定で往復 900 円になるのは、</p>	<p>申請者によると、定期的に列車運行に支障する範囲を超えていないか、運転保安設備(信号機等)の視認性が確保できているか等</p>

	<p>利用者からみれば「高い」の一言に尽きます。正直反対したいと思います。</p> <p>しかしながら、昨今の経済情勢や、最低賃金の上昇や働き方改革等による労働コストの吸収を図るためにはやむを得ないと思いますが、1つだけ腑に落ちない点があります。</p> <p>それは、毎日列車に乗って感じているのが、利用区間の線路の保線が適切に行われているのかという事です。列車に竹や木が当たる頻度が年々多くなっていること、車両の軽量化が原因なのか、揺れやすくなっている上、戦後の継ぎ目での揺れが異常に大きいと感じております。この路線は九州新幹線開業と共に特急列車が走らなくなった区間ですので、保線は後回しなのかと思ってしまう。</p> <p>JR九州は路線の維持を理由として、値上げしております。</p> <p>今回の値上げが列車の安全運転につながる事にもなるよう、注文と期待をしたいと思います。保線についても安全運転に直結することですので、利用者が納得するような、きちんとした対応をお願いしたいと思えます。</p>	<p>を確認し、必要に応じて処置しており、伐採作業の省力化に向けた機械の導入等を行い、効率的に伐採を行っていくとのことです。</p> <p>申請者によると、線路の安全については、定期的な検査や点検に基づき、計画的に補修を実施しており、引き続き線路の安全確保に努めるとのことです。</p> <p>同社としては、安全とサービスを基盤として鉄道事業を運営しており、安全・安心な輸送サービスを提供することは、変わることのない使命であり、線路の保守についても、ロングレール化や木まくらぎのTPC化、レール折損対策等の投資・修繕を着実に実施し、長寿命化や乗り心地の改善に努めるとのことです。</p>
13	<p>令和7年4月から運賃や料金の値上げについて。</p> <p>昨今の物価高騰や人件費増により運賃等の値上げは理解できるが、一般家庭の所得は上がってないのが実情である。</p> <p>今回の値上げ率は平均で約15%で、特に定期運賃の上げ率が高く、生活の影響が懸念されるため、段階的な値上げで行ってほしい。</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみを改定を申請したとのことです。</p>
14	<p>通勤定期の値上げ認可に際し、1つ条件を付けるべきと考える。</p> <p>・条件 振替・代替輸送する契約につき、並行する</p>	<p>申請者によると、大都市圏のように複数の鉄道事業者の路線が並行する状況になく、ターミナル駅間も離れていることや、振替先の交通機関の輸送力の観点からも、振替輸送の実施が困難な状況とのことです。</p>

	<p>路線の運営事業者との締結</p> <ul style="list-style-type: none"> 理由 <p>JR 旅客 6 社のうち、他の JR5 社が運転見合わせ時の並行鉄道・バス路線への振替・代替輸送の仕組みを設けている中、この会社のみ仕組みがない。</p> <p>https://www.mlit.go.jp/tetudo/kansa/17gaiyou/jrkyuushuu.pdf</p> <p>参考、JR 他社での振替・代替輸送の案内</p> <p>https://www.jrhokkaido.co.jp/kitaca/05guide.html</p> <p>https://www.jreast.co.jp/saferelief/operationguide/pdf/transport_disorder.pdf</p> <p>https://faq.jr-central.co.jp/113</p> <p>https://trafficinfo.westjr.co.jp/dat/pdf/furikaeyusohoho01.pdf</p> <p>https://www.jr-shikoku.co.jp/customer-voice/2021-kamiki/03/</p> <p>そのため、ダイヤ乱れの際には JR 他社では行われる振替・代替輸送が直ちになされず、基本的には都度並行路線の運賃を自腹で支払う必要があり、負担が大きい。</p> <p>通勤定期を値上げするのであれば、以下リンクの 21 ページに記した並行路線があると JR 九州が認識している区間では振替・代替輸送契約を、並行する輸送機関と締結すべきと考える。</p> <p>https://www.jrkyushu.co.jp/railway/kaitai/pdf/240719_supplementary_material.pdf</p>	<p>なお、博多～小倉間については、必要に応じて山陽新幹線への振替輸送を行っているほか、九州新幹線や西九州新幹線と在来線との振替輸送やバス等による代行輸送を行っているとのこと。</p>
15	<p>物価高騰、人件費の高騰、電気料金の値上げなどに反比例して JR を使うお客さんが減少し、経営が厳しいのは理解できます。</p> <p>しかし、電車通学する子どもたちにとっては、進学先を選択する際に大きな壁になると思います（親にとって、かもしれません）。ま</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのこと。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考</p>

	<p>た、住居地を選択する際にも大きな壁となり便利な市街地へ集中してしまいます。結果、田舎は利用者がさらに減少し不便になっていきます。</p> <p>すべての値上げに反対するわけではありませんが、せめて、通学定期、通勤定期だけは現行。もしくは改定率を下げてください。</p> <p>大事な子どもたちの未来の選択肢を減らさないために、よろしくおねがいします。</p>	<p>慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみ改定を申請したとのことです。</p>
16	<p>この度の運賃改定について、ある程度の理解は致しますが、特に通勤、通学定期券の値上げが大きいと感じます。通勤定期については会社等からの補助があると思いますが、通学定期については、補助等もなく家計への負担が大きくなり、そのことが子供達の進路にも影響を及ぼすのではないかと危惧しています。田舎については、駅の無人化や便数の削減など現状でもサービスは低下していると感じています。</p> <p>役員報酬や給与体系の見直し、経費の削減などにも努めていただき、一度に上げるのではなく、段階的な値上げなどについても検討をお願いします。</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみ改定を申請したとのことです。</p> <p>申請者によると、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として無人化を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたところであり、係員不在の駅については定期的な清掃や巡回を行い管理に努めているとのことです。</p> <p>また、駅員不在時にお困りの際や緊急時については、駅に掲示している連絡先にご連絡いただき対応しているほか、「声かけ・サポート運動」としてお困りのお客さまに対して社員が積極的に声かけをすることや、お客さま同士でもお困りの方を助け合うご協力をお願いしており、引き続き、お客さまが安全かつ安心して駅等をご利用になれるよう努めるとのことです。</p>

		<p>申請者によると、2024年3月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p> <p>申請者としては、日々の生活を支える必要不可欠な移動手段としての役割を今後も果たすため、さらなる経営努力を前提として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ①「安全」を担保する上で不可欠な老朽化した設備・車両等への投資・修繕 ②人材の確保に向けた、従業員の待遇・職場環境の改善 ③物価上昇（労務費や材料費の高騰）、特に動力費の上昇への対応 ④激甚化・頻発化する災害への対応 <p>の喫緊の課題解決に向け、改定を行うもので、今後もさらなる経営の合理化による支出抑制、収入確保を進めてまいります。</p> <p>同社としては、今後も利便性の向上を図るほか、保守検査体制の見直しや機械化・省人化により生産性と安全性の向上を推進する一方で、役員報酬や給与体系の見直しは現時点では考えていないとのことです。</p>
17	<p>許可申請書 P. 3 について、運賃の区分が、10km までと 11-50km, 51-100km で異なる（中者は 5km 単位， 後者は 10km 単位）。このままだと、運賃の計算に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。</p> <p>また、許可申請書 P. 12 に掲載されている、運賃計算方法も、不公平な計算方法だ。100 円単位で税抜運賃を計算するのではなく、10 円単位で正確に運賃を求めるべき。</p> <p>通学定期の運賃について、許可申請書内に</p>	<p>申請者によると、遠距離のキロ刻みを長くすることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行どおりの内容で申請しているとのことです。</p> <p>申請者によると、仮に大学に統一する場合、中学・高校の定期運賃に対しては極端に高い改定率となることから、今回の申請においては、現行どおりの区分としているとのこ</p>

	<p>「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、疑問に思った。学校区分によって料金が異なると、JRに負担が大きいので、路線バス会社のように、通学定期も学校区分に関わらず料金区分を統一し、適切な収入があるようにすべきだと思う。</p> <p>許可申請書 P. 9 の別紙 2 の記載内容について、「固定費の削減や生産性向上に努めてまいりました」と書かれているが、本当に努めているとは思えない。その理由は、『九州新幹線』及び『西九州新幹線』の開業です。既存の在来線の維持が困難にも関わらず、新幹線の開業を行っていることに、大いに疑問を感じます。新幹線の建設・開業により、輸送が分散し、経費も余計に掛かるため、経営効率が良くなっているとは思えません。「(在来線並列部分を)第三セクターに移行すればいい」という考え方は、地域住民へ大きな負担を強いることになり、言語両断です。新幹線の延伸・開業は、直ちに中止し、既存在来線を現状改良で高速化を行うべきだ。</p> <p>一方で、許可申請書 P. 9 で JR 九州が言及していますが、「高速道路網の発達」が JR の収入減少の原因です。この責任は、国が大に行うべきであり、補助金(賠償金)の増額が必須である。また、高速道路使用を抑制し、JR へ利用促進するためにも、高速道路や、自動車に関する料金・税金の大幅増額も早急に実施すべきである。</p> <p>国や県・市町村の議員や公務員は、原則公共交通機関(JR)で移動を行うべきだ。</p>	<p>とです。</p> <p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>
18	<p>気候変動による災害の激甚化、人手不足対策による賃上げ等の必要性から、値上げ申請自体は否定できないと思う。</p> <p>しかし、</p>	<p>申請者によると、鉄道事業以外の事業の多角化を進め、駅ビルや沿線開発等、鉄道を核としたまちづくりに取り組み、駅周辺の経済活動の活性化や新たな雇用の創出、周辺人口の拡大等を図ることにより、定住人口・交流</p>

<p>○駅などでの不動産収入でグループ業績は黒字で好調のはずだが、なぜ鉄道事業単体で収支均衡させる必要があるのか一般利用者に理解できるように説明すること。</p> <p>○値上げ率の圧縮。 コロナ禍後の他社運賃改定と比較しても値上げ率が高くないか。 想定以上に客離れが起こり予定通りの増収が見込めない事は無いのか。</p> <p>○安全投資を増やすこと。計画の額では不十分では。 他の JR や大手私鉄と比べて、保線状態や車両のメンテナンス・清掃状態の悪さが目につく。平坦な直線区間でガタガタ揺れる、傷の多い車内等。大事故が起きてても正直驚かない状態だけに、メンテナンス費用を増やす、車両の代替新造を増やす等必要では。 また、国土交通省が設置を求める乗降客 10 万人を JR 九州在来線のみで越える博多駅にホームドアを設置する必要があるのでは。ラッシュ時に混雑で転落しそうな状態なだけに。ロープが上下するタイプなら博多駅でも設置できるはずだが。</p> <p>○列車本数などサービス水準をコロナ禍前へ復元すること。 定期客がコロナ禍前 94%にしか戻らないと JR 九州社長は発言されていたが、人口の変化以上に減便、両数の削減、一部座席の撤去、窓口の削減による行列、国に申請不要分の値上げ等、JR 九州側にも原因があるのでは。</p> <p>○車掌や駅員の人件費より不正乗車の損害見込みの方が安いという事なのか、全扉が開閉するワンマン運転と駅の無人化を共に行った結果不正乗車が増えているが、駅や車内</p>	<p>人口の拡大を促進し、鉄道事業の需要を創出するという好循環を生み出すよう努めてきたところであり、鉄道事業では、安全とサービスを基盤として、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのこと。</p> <p>なお、国土交通省では、鉄道事業の運賃・料金については、鉄道事業の収支により審査を行っています。</p> <p>申請者によると、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、今般の運賃改定により必要な費用の一部をお客さまにご負担いただきたいと考えているとのこと。なお、運賃改定により一定程度他の交通機関やマイカー等に転移されるお客さまがいらっしゃることは想定しているとのこと。</p> <p>申請者によると、線路の安全については、定期的な検査や点検に基づき、計画的に補修を実施しており、引き続き線路の安全確保に努めるとのこと。</p> <p>同社としては、安全とサービスを基盤として鉄道事業を運営しており、安全・安心な輸送サービスを提供することは、変わることはない使命であり、線路の保守についても、ロングレール化や木まくらぎの TPC 化、レール折損対策等の投資・修繕を着実に実施し、長寿命化や乗り心地の改善に努めるとのこと。</p> <p>申請者によると、コロナ禍において車両清掃回数の削減を行ったことで車両が汚れた状態となっていたため清掃回数を改善したとのことであり、引き続き状況を注視しつつ、適宜見直しを行いながら駅や車両の清掃に努めることで、快適なご利用環境を提供していきたいとのこと。</p>
---	--

で抜き打ちでの検札を増やす等して不正の損害を減らす必要があるのでは。警察に任せただけでなく。

(国土交通省にも、罰金額を現在の正規運賃・料金の3倍から大きく引き上げる等、不正乗車のペナルティ増を望みます。)

○値上げによる増収分は役員報酬や株主還元増に使わないこと。

といった事は望みたいです。

申請者によると、博多駅では車両形式が異なる車両が複数存在するためドア位置が一定でなく、ロープタイプのものであっても設置が難しい状況であり、ホーム上の混雑対策として、待合室の一部移設や整列ラインの整備等を実施したところですが、ホームドア設置に向けて勉強を続けていくとともに、お客さまが安心してご利用いただけるように放送案内等によるご案内や「声かけ・サポート運動」等の実施を今後も継続するとのこと。

申請者によると、2024年3月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのこと。

申請者によると、着座率の改善によるサービス向上のため、順次、ロングシートタイプの座席に改造工事を実施していくとのこと。

申請者によると、JR九州インターネット列車予約サービスでご予約いただいたきっぷについては、受取りができる指定席券売機や受取専用機の増設を図るとともに、ご利用が多い時期にはお並びのお客さまへの声かけを行い、可能な限り混雑緩和に努めており、また、九州新幹線では2022年6月にはICカードでご乗車いただける「EXサービス」を導入し、さらに2024年9月には、一部の在来線特急列車と西九州新幹線を対象としたJR九州インターネット列車予約サービスでのご予約について、きっぷの受取りが不要で、スマートフォンに表示するQRコードでご乗車いただけるサービスを導入したところで

あり、今後も引き続き、予約から乗車までシームレスにご利用いただける環境の整備に努めるとのことです。

また、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として駅の窓口を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたとのことです。

なお、ご利用が多い時期については、窓口の営業時間の延長を行っており、引き続きお客さまのご利用状況に合わせた営業体制について取り組んでまいりたいと考えているとのことです。

申請者によると、不正乗車については、一定数発生していると認識しており、逸失収入のみならず、正しい運賃をお支払いになってご利用になるお客さまとの公平性の観点からも鉄道事業における重要な課題と考えており、駅や車内での改札により防止できるものの、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足等を踏まえると、係員による改札の常時実施は困難であると考えているとのことです。

列車をご利用の際は、所定のルールのもと運賃をお支払いいただくことは鉄道営業法及び旅客営業規則において定めており、旅客営業規則のなかでも不正乗車の際には一定の増運賃を求めることとしており、不正乗車を確認した際は、これら法令等に則り厳正に対応させていただくべく、利用者への案内をポスターや放送において強化しており、無人駅や列車内での臨時的な改札も実施しているとのことです。

その一方で、列車のご利用について、不慣れなお客さまもいらっしゃるため、ご事情を

		<p>しっかりとお伺いしながら、お客さまに寄り添ったサービスについても実施していくとのことです。</p> <p>防犯カメラ等による抑止策も一部の駅では実施しておりますが、引き続き効果的な不正乗車防止対策についても検討していきたいと考えているとのことです。また、鉄道警察隊との連携についても事案や状況に応じて行っており、引き続きご協力いただきたいと考えているとのことです。</p> <p>役員報酬については、独立社外取締役を議長とする指名・報酬諮問委員会から取締役会への答申、株主総会での決議等の適切な手続きを経て決定しており、また、株主還元の方針については、現在の「中期経営計画 2022－2024」において定めておりますが、2025 年度以降については、今回の申請目的である</p> <p>①「安全」を担保する上で不可欠な、老朽化した設備・車両等への投資・修繕</p> <p>②人材の確保に向けた、従業員の待遇・職場環境の改善</p> <p>③物価上昇（労務費や材料費の高騰）、特に動力費の上昇への対応</p> <p>④激甚化・頻発化する災害への対応</p> <p>を確実に実施することを前提に、次期中期経営計画策定の中で検討していくものと考えているとのことです。</p> <p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>
19	<p>○意見</p> <p>・ 今回の JR の運賃改定ですが、運賃だけではなく、なぜ新幹線特急料金も値上げするのですか？他の料金と同様に据え置きを希望します。</p> <p>・ また、これは質問ですが、値上げする内容は会社が決めているのですか？</p>	<p>申請者によると、鉄道事業継続のため、今般の運賃改定は在来線利用、新幹線利用と限定せず、同社路線をご利用のお客さまに広く応分のご負担をいただきたいと考えているとのことです。また、今般の運賃改定において、ある程度他の交通機関やマイカー等に転移されるお客さまがいらっしゃることは想</p>

	<p>○理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃も上げて、新幹線特急料金も値上げすれば、新幹線を利用する方の値上げ幅が大きくなり、競争力が低下し、結果、バスや飛行機、自家用車に逃げるため、値上げする意味がなくなる。よって誰もメリットがないと感じるため。 ・先日の JR 北海道は新幹線特急料金は値上げしないようで、国ではなく、会社の判断で決めてるのかどうか気になったため。 	<p>定しているとのことです。</p> <p>なお、西九州新幹線の特急料金については、上限を引き上げた上で、開業間もないことと、ご利用のお客さまの定着を図るために据置くこととしているとのことです。</p> <p>また、在来線特急料金（届出により改定が可能）については、2022年4月1日に改定を行ってから間もないため、今回は据置きとしたとのことです。</p> <p>鉄道の運賃及び料金の上限変更認可申請の内容については、鉄道事業者がその内容を検討・判断しています。</p>
20	<p>ご意見：運賃値上げに反対します。</p> <p>理由</p> <p>収益改善については、安すぎる博多？佐賀間などの在来線特急列車に係る割引切符（2枚きっぷ・ネットきっぷ）の大幅な値上げ（＝割引率縮小）をまず行うべきだと考える。</p> <p>割引切符自体は事業者の自由裁量とは承知しているが、博多からの近中距離帯における在来線特急に依存するエリアと新幹線が開通したエリアでは、なぜか新幹線が開通したエリアばかり割引切符廃止（九州新幹線）、ダイヤ改悪（在来線における博多直通および快速の大幅縮小）が進んでいるように思える。</p> <p>今回、経営が苦しいという理由で運賃値上げに至っているが、快速列車の大幅縮小をしている中で、不公平感は拭えない。</p> <p>自由裁量であれば尚更博多？佐賀、大分等の割引率の是正をして来なかったことに大いに疑問が残る。</p> <p>九州新幹線と在来線特急で割引切符の割引率に大幅な格差が生じており、是正は必要と考える。</p>	<p>申請者によると、割引きっぷについては、必要に応じて設定・見直しを行っているとのことです。</p> <p>申請者によると、2024年3月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p> <p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>

	<p>高速バスとの競合のためといっても、西鉄と競合している博多？久留米・大牟田間の快速列車は激減しているし、在来線特急だけ高速バスに対して目の色変えて対抗するのがわからない。</p> <p>今後は在来線特急の車両更新時期にも差し掛かるし、博多？佐賀等の在来線特急に係る割引率の大幅縮小を行い、博多？大牟田間の日中の直通快速列車の復活等の還元することが大切ではないか。</p> <p>安すぎるほどの在来線特急の割引に対し、中距離移動を担う快速列車の不足、九州新幹線全線開通に貢献し JR 九州の収益を改善させた筑後エリアに対する見返りの低さが西九州新幹線問題を泥沼化させている一因といえる。</p> <p>国交省におかれても、西九州新幹線問題の早期決着のため、博多？大牟田間の日中の直通快速列車の復活ならびに割引切符類における九州新幹線と在来線特急で異なる割引率の是正の指導をお願いしたい。</p>	
21	<p>JR 九州の車両は、外装が汚いし、車両故障でよく運休する。</p> <p>マンションなどばかりで、鉄道にお金をかけているのか？</p>	<p>申請者によると、コロナ禍において車両清掃回数の削減を行ったことで車両が汚れた状態となっていたため清掃回数を改善したとのことであり、引き続き状況を注視しつつ、適宜見直しを行いながら駅や車両の清掃に努めることで、快適なご利用環境を提供していきたいとのことです。</p> <p>申請者によると、今後も発生した原因の究明と効果的な対策の実施により、再発防止に努めるとのことです。</p> <p>同社としては、これまでも、安全にかかる投資や修繕に対し、必要な資金を充当してまいりましたが、今後も安全を基盤として、サービスの向上に努めるとのことです。</p>

22	<p>まず、普通乗車券なら 30 円から数百円程度、定期券でも数千円程度の値上げで、そもそも車両のリニューアルや駅の施設の改良、賃金のアップなど多くの事を補えるのか。そして、前から本数が少ない。などの苦情があったのにも関わらず、なぜ今更になって突然それを補うのを利用者の方に負担させるのか。まずそもそも問題を作ったのも JR 九州が原因だし、一方的に利用者だけに値上げを要求をさせるのはおかしい。なので、値上げには反対だ。値上げするなら、上層部の給料を減らして、なるべく利用者に負担のないようにしてほしい。</p>	<p>申請者によると、申請した運賃・料金どおり運賃・料金を改定しても、平年度3年間(令和7年度～令和9年度)の収入が原価を下回る推定となっているものの、お客さまにご負担いただくと考える範囲等を考慮し、今回の改定内容で申請するに至ったとのことです。</p> <p>申請者によると、2024年3月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p> <p>申請者としては、日々の生活を支える必要不可欠な移動手段としての役割を今後も果たすため、さらなる経営努力を前提として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ①「安全」を担保する上で不可欠な老朽化した設備・車両等への投資・修繕 ②人材の確保に向けた、従業員の待遇・職場環境の改善 ③物価上昇(労務費や材料費の高騰)、特に動力費の上昇への対応 ④激甚化・頻発化する災害への対応 <p>の喫緊の課題解決に向け、改定を行うもので、今後もさらなる経営の合理化による支出抑制、収入確保を進めてまいります。</p> <p>同社としては、今後も利便性の向上を図るほか、保守検査体制の見直しや機械化・省人化により生産性と安全性の向上を推進すること一方で、役員報酬や給与体系の見直しは現時点では考えていないとのことです。</p>
23	<p>意見・理由： 今回申請された、九州旅客鉄道株式会社(以下、「JR九州」という。)の鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請(以下、「本申請」という。)については、本申請</p>	<p>申請者としては、今後もさらなる経営の合理化による支出抑制、収入確保を進めていくことが改定の前提であると考えており、不正乗車の防止に引き続き取り組むほか、保守検査体制の見直しなどにより、生産性の向上を</p>

の別紙 2 にあるように、1996 年 1 月以降 28 年の間、消費税率の引き上げによるものを除き改定を行っておらず、一方で利用者の減少や物価高騰、車両・設備の修繕や少子化・人口減少に伴う働き手の確保の必要性などを考えると、本申請による値上げ自体は、やむを得ないものと考えます。

むしろ、他事業者でも同様に値上げの申請が行われていることを考えると、JR 九州の経営状況から鑑みれば、むしろ本申請は遅いくらいであると考えますので、是非実施していただきたいと思えます。

一方で、本申請別紙 2 においては、「当社のさらなる経営努力を前提として」とあるように、今回の値上げ申請に関しては、JR 九州自らの支出抑制及び収入確保が前提となっているものであり、また、これらを成し遂げることが予め明らかでなければ、値上げに対する利用者の理解が得られないものと考えます。

特に「収入確保」の点では、利用者から定められた運賃・料金を漏れなく確実に徴収することが必要で、これを確実に実施することにより、定められた運賃・料金を不正に払わずして鉄道サービスを利用する「不正乗車」を防ぐとともに、正しい運賃・料金を払っているその他の善良な利用者からの値上げに対する理解も得られるものと考えます。

この点に関しては、JR 九州では昨年、北九州市の小倉駅で発売された最短区間(170 円)の乗車券のうち、9 割が回収されていなかったこと、これらのきっぷは更に先の無人駅までの不正乗車に使用された可能性があることを、下記(参考 1)記事にもあるように、同社社長の記者会見で明らかにしていました。

(参考 1)

推進するとのことです。

具体的には、センシング・モニタリング技術等の活用により、地上設備の状態を高精度かつ高頻度に把握することで、蓄積データの分析に基づき異常の検知や劣化(故障)の予測を行い、CBM(Condition Based Maintenance: 状態基準保全。設備状態に応じて必要と判断されたときにのみ実施する保全のこと)の実現に向けた取組みを進めております。今後も CBM 化を一層推進するとともに、列車搭載カメラやレーザ照射、ドローン、車両データ転送装置等により、点検・検査や必要なデータの取得を行うほか、AI を活用した線路内作業を検討・実施するなど、機械化・省人化による生産性と安全性の向上を図るとのことです。

申請者によると、不正乗車については、一定数発生していると認識しており、逸失収入のみならず、正しい運賃をお支払いになってご利用になるお客さまとの公平性の観点からも鉄道事業における重要な課題と考えており、駅や車内での改札により防止できるものの、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足等を踏まえると、係員による改札の常時実施は困難であると考えているとのことです。

列車をご利用の際は、所定のルールのもと運賃をお支払いいただくことは鉄道営業法及び旅客営業規則において定めており、旅客営業規則のなかでも不正乗車の際には一定の増運賃を求めることとしており、不正乗車を確認した際は、これら法令等に則り厳正に対応させていただくべく、利用者への案内をポスターや放送において強化しており、無人駅や列車内での臨時的な改札も実施しているとのことです。

その一方で、列車のご利用について、不慣れなお客さまもいらっしゃるため、ご事情を

<https://rkb.jp/contents/202307/202307277193/>

この発表を受けて、杉山淳一氏が取材した下記記事（参考2）において、JR九州の広報は、「当社としては、お客さまが『きっぷを買いたかったのに買うことができなかった。不正乗車せざるを得なかった』とならないよう、しっかりと販売機器等の設備は整えたうえで、正しくきっぷを買っていただくようお願いしていくしかないと考えています」と回答している旨も報じられています。

（参考2）

<https://news.mynavi.jp/article/20230806-jrkyushu/>

また、最近のJR九州では、「きっぷは目的地まで正しく購入すること」「きっぷの無い場合には列車の始発駅からの運賃を請求することがある」等の車内放送を行い、利用者に対する注意喚起を行っています。

このように、不正乗車に対して一定の対策は行っているように見受けられるものの、上述の社長会見で社長自らが不正乗車を止めよう訴えていること自体、他の鉄道事業者では例の無い異常事態であり、それだけ深刻な問題であるものと想定されます。

そのような中、今回の運賃値上げにより、更なる不正乗車の誘発が無いよう、無人駅等での特別改札の実施や、ワンマン列車での降車時のきっぷ・ICカードの確実な確認、監視カメラの活用による不正乗車の常習者への対応など、可能な限りの不正乗車防止策を講じ、規程どおり運賃・料金を支払っている善良な利用者が馬鹿な目を見ないように取り組みを、今回の値上げ申請を機に更に徹底していただくよう、意見を提出します。

また、そもそもの問題として、現在の旅客営業規則では不正乗車行った場合は、当該区

しっかりとお伺いしながら、お客さまに寄り添ったサービスについても実施していくとのことです。

防犯カメラ等による抑止策も一部の駅では実施しておりますが、引き続き効果的な不正乗車防止対策についても検討していきたいと考えているとのことです。また、鉄道警察隊との連携についても事案や状況に応じて行っており、引き続きご協力いただきたいと考えているとのことです。

そのほか、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、申請者にお伝えいたします。

	<p>間の運賃とその2倍の増運賃、合計3倍の運賃を支払うこととなっていますが、この増運賃が不正乗車の抑止の目的を十分果たしていないことが考えられます。</p> <p>諸外国ではそれ以上の懲罰的な意味合いも持たせた高額なペナルティを徴収している例も多く存在しており、国内においても高額な増運賃を設定すべき、という考え方もありますが、その一方で、現在の日本では懲罰的な賠償を認めていないこともあり、一概に高額なペナルティを導入することも現状では難しいことが考えられます。</p> <p>一方で、今後一層少子高齢化が進むにつれ、鉄道事業者を支える人手の確保は更に困難となることから、人間による正しい運賃・料金のチェックはこれまで以上に難しくなることが想定されます。</p> <p>そうならば、下記（参考3）でも触れられているように、正しい運賃・料金を人の手によってチェックすることが前提となっていたこれまでの不正乗車に対する増運賃の法制度についても、現在及び将来的な状況を考慮した上で、実効性のある新たな制度を、鉄道事業者のみならず国土交通省も主体となって検討していくべきだと考え、合わせて意見として提出いたします。</p> <p>（参考3） https://toyokeizai.net/articles/-/265257</p>	
24	<p>まず前提条件として、九州旅客鉄道（以下、JR九州）は、元国鉄であり、国民の移動手段に重要な設備であるため、国及び九州各県及びその市町村は責任を持って維持に関する支援を行う義務がある。特に公務員の移動手段や貨物の移動などは、積極的な鉄道利用喚起が必要だと思う。九州の各自治体が実施するイベント等でも、鉄道利用での来場を積極的に促すべきだと思う。</p>	<p>申請者によると、遠距離のキロ刻みを長くとることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行どおりの内容で申請しているとのこと。</p> <p>申請者によると、給与は年齢・職務能力・</p>

また JR 九州が申請書内で言及している通り、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・自動車専用道路等の無償化の影響で、鉄道の利用者が減ったことに対する責任は重いと考えております。

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。

例えば、275km の区間を利用の場合、“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意味です。

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)で料金の変わる距離数が異なる。このような不公平さを是正し、統一で 5km 単位で運賃が変わるようにする必要があるだ。

また、許可申請書の資料内に公開されている運賃の計算方法と、市販されている時刻表と照らし合わせてみたところ、運賃の計算が合いません(統一されていない)でした。計算方法に問題が無いか、疑問に思います。101km 以上の運賃の計算方法も不公平(100 円単位で算出して税込する)が高く、税別のキロ×運賃は原則 1 円単位、少なくとも 10 円単位で計算するなど、是正すべき点です。

そして、別紙 2・変更を必要とする理由についてですが、「業務運営体制の効率化や抜本的なコスト削減に努めてまいりました」とありますが、“新幹線(西九州新幹線)”の整備は本当に効率化やコスト削減に努めているとは思えません。前提条件として、既存の(並列)在来線を維持することであり、既存の在来線を維持が難しいにも関わらず、新幹線の開業を強行すれば、利用者が分散してしま

役割など様々な要素で構成され、公平性の観点からも各従業員の役割や能力に見合った給与を支給することが必要であり、また、業績や能力に応じて昇格や昇給があることは従業員のモチベーション向上にもなることから、その業績や能力によって昇格や昇給を実施しているとのことです。

したがって、給与が高い者の給与を削減して若手の待遇改善に充当する考えはないとのことです。

そのほか、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、申請者にお伝えいたします。

	<p>い、ますますコスト増加や経営非効率化となつてしまい、改善を行っているとは言えないと思います。</p> <p>新幹線の建設は直ちに中止し、既存在来線の改良(電化・複線化・線形改良・距離が短くなるよう新線移動等)を優先して行い、特急列車等で高速化を行うべきです。</p> <p>その他の手段として、在来線維持・利用促進のためにも、新幹線特急料金はもっと大幅に値上げしてもいいのではないのでしょうか。</p> <p>また、「若手の待遇改善が必要」とのことですが、まずは役員や社内で給与が多い者から、一部給与を削減して分散させる形で待遇改善を行うべきです。”(社内での)給与所得の格差を減らす”という手段も大事だと思います。</p>	
25	<p>意見: 運賃の値上げ自体については致し方ない</p> <p>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。九州旅客鉄道は約 15%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。</p>	<p>本件申請に賛成のご意見として承ります。</p>
26	<p>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</p> <p>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筑豊電気鉄道は区数制運賃のため運賃の算定に営業キロは関係ないにもかかわらず提出している)、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</p>	<p>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。</p>

	<p>制運賃および対キロ運賃を導出できないのだから。</p> <p>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?)。</p> <p>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。</p>	
27	<p>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。</p> <p>理由:JR 九州では輸送密度を公表しているが、幹線区間でも明らかに輸送密度が低く都市間輸送を担っているとは思えない区間も存在する。</p> <p>そのような線区は営業するだけで赤字であることから、輸送密度 2,000 人/未満などの基準を設定したうえで割増な地方交通線として選定し赤字の縮小に努めるべきではないか。</p> <p>幹線から地方交通線に区分変更し増収を図るべき線区 日豊本線佐伯・延岡間および都城・国分間 宮崎空港線田吉・宮崎空港間 筑肥線山本・伊万里間</p>	<p>申請者によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていないとのことです。</p> <p>地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。</p>
28	意見:新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃	申請者によると、国鉄分割民営化に際し、

<p>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。</p> <p>理由: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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>日本国および大企業は国民の8割以上がとと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。</p> <p>新幹線・在来線の運賃完全打ち切り制度はぜひ九州旅客鉄道ふくむ全国の新幹線で行い、各社増収につなげてほしい。</p>	<p>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とされたことに鑑み、現状のままとしているとのことです。</p>
<p>29</p> <p>意見:新幹線が付近を通過して都市間在来線特急の運転がない線区及び付属線区は積極的に鉄道会社を切り離すべきではないか。</p> <p>さらに国土交通省においては岩手県・福島県・新潟県・山口県などでも同様にできないか</p>	<p>申請者によると、並行在来線のそれぞれの線区の特性や地域における役割を踏まえ、地域と真摯に向き合い、経営維持、経営分離と様々な選択肢を採ってきたところであり、輸送量の推移ならびに収支予測等から考えて、経営分離する必要がある線区と、可能な限りの経営努力により経営を維持する線区を判</p>

理由:九州新幹線は並行在来線の移管が少ないが、必ずしも経営状態がいいわけではない。

過去に並行在来線で分離した路線として西日本旅客鉄道北陸本線があるが、あいの風とやま鉄道に移管した富山・高岡間は輸送密度 15,000 人もあったが移管している。

九州新幹線開業により 2004 年に鹿児島本線八代・川内間は経営分離し肥薩おれんじ鉄道としたが、そのほかの博多・八代間や川内・鹿児島中央間は九州旅客鉄道として残ったままである。

ただ鹿児島本線大牟田・八代間や川内・鹿児島中央間は輸送密度おおむね 10,000 人以下と、いずれも並行在来線転換しているあいの風とやま鉄道より下となっている。

しかも熊本県は輸送密度の低く仮設道路で復旧、バス転換が最適な肥薩線に対し 200 億円以上の復旧費用を出すとして列車としての運転を再開させるとしている。労働人口が減っているにもかかわらず保守点検に膨大な費用がいる鉄道復旧は輸送密度 200 人程度の路線ではありえない。

そんなことを言うくらいだったら熊本県に鹿児島本線荒尾・八代間および肥薩線八代・吉松間、三角線全線を引き取ってもらい第三セクター会社「くまモンのてつどう」(仮)でも作って転換してしまえばいい。そして JR 九州の赤字が減る分今後の運賃改定による値上げを抑えてほしい。

なお博多～熊本間の営業キロ 118.4km に対し実キロ 98.2km と 100km 以内となるが、

断したとのことです。

なお、熊本県内在来線の熊本県への経営移管については、同社としてはそのような考えはないとのことです。

そのほか、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、申請者にお伝えいたします。

	<p>財務省では国家公務員の旅費取り扱い規定を改正し 100km 以内でも新幹線を含む特急券を経費対象とするとしていることから公務員出張に関し支障はない。むしろ値下げすることで気にや地方自治体は経費節減となりうる。</p> <p>熊本県内の JR 線は富山県の取り組みのように全線第三セクターに移管して JR 九州は経営から離れてよいのではないか。</p> <p>もし前から切り離していれば今回の運賃値上げは抑制できたのではないか。また、今後の運賃値上げも抑えることができ九州民にとって総合的に使いやすくなるのではないか。</p> <p>さらに国土交通省においては新幹線開業済み区間の再分離を行い、旅客鉄道会社の費用負担を軽減することはできないだろうか。輸送密度 15,000 人以下の経営分離を検討すべき線区としては以下の通り</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩手県内の東北本線 福島県内の東北本線 新潟県内の上越線及び信越本線 山口県内の山陽本線及び岩徳線 熊本県内の鹿児島本線 鹿児島県内の鹿児島本線 	
30	<p>意見:九州新幹線新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金も据え置きすべきではないか</p> <p>理由:今回の九州旅客鉄道料金改定には新幹線特急料金の改定も含まれているが、博多・新八代間の隣駅間および川内・鹿児島中央間の隣駅間特定料金は 870 円のまま据え置く届出を行うとしている。</p> <p>一方新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金は自由席 1,260 円から 1,390 円に 130 円値</p>	<p>申請者によると、新八代～川内間を除く隣接駅間等は並行する在来線をご利用の皆さまによる短い区間の新幹線利用を促進するため、隣接駅間等の特定特急料金を設定しているとのことです。</p> <p>また、新八代～川内間の各駅間については、現行、隣接駅間の特定特急料金を設定しておらず、現在のところ、設定の予定はないとのことです。</p>

	<p>上げする。</p> <p>もっとも値上げ率を抑えているのはわかるが、隣駅間なのだから、ほかの隣駅間同様新幹線特急料金据え置きで新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金は 1,260 円の特定特急料金とすべきではないか。</p>	
31	<p>7月の申請なので適正コストの算出は改正前の収入原価算定要領に準拠していると思います。</p> <p>要領上、適正コストの物価上昇率は「人件費上昇率と消費者物価指数を加重平均して算出した平均物価上昇率」と記載されており、詳細は明らかにされていない。</p> <p>今回使用している物価上昇率は、どのように算出したのか明らかにされたい。</p> <p>また、政府が認可する料金は、事業者が届出で設定できる料金に比べて、抑制される傾向にあり、安定的な物価上昇の実現の妨げとなっている。</p> <p>「物価高を上回る賃上げ」という政府方針や、政府・日銀の2%の物価安定目標の実現のために、今回使用している物価上昇率の算出に当たり、国交省鉄道局として、JR九州にどのような指導を行ったのか、明らかにされたい。</p>	<p>申請者は、今般の認可申請書において、適正コストの算出における物価上昇率は人件費、経費ごとに以下の指標を用いて算出しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人件費上昇率（ベースアップ率）：令和5年度はJR九州の実績値である1.1%、令和6年度はJR九州の実績値である7.7%、令和7年度以降は、賃金構造基本統計調査の令和元年度～令和5年度の5年平均（九州地方）である0.7% ・その他の経費：消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く。）の令和元年度～令和5年度の5年平均（九州地方）である1.2% <p>国土交通省では、収入原価算定要領に基づき適切に条件設定・算出が行われているかどうかを審査しており、申請者に対し、物価上昇率の設定に関して個別の指導等は行っておりません。</p>
32	<p>ご意見： 運賃及び料金の上限変更に対処します</p> <p>理由： 職場通勤に利用することがあり、急な値上げをされると、生活に影響が出ます。運賃及び料金の上限を上げなければならない理由はたしかに理解できるものです。ですが、値上げをすとしてももっと逡増させるなど、ゆっくりと段階的に値上げをするべきだと感じます。</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのこと。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請したとのこと。</p>
33	<p>意見</p> <p>改定率の増加率引き下げを求めます</p> <p>理由</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期を</p>

	<p>今回の運賃及び料金の引き上げは昨今の物価上昇を考えると否めない部分もあると思うが、公共交通機関の使命を鑑みると増加率が高すぎるように思える。とくに全体の改定率を上回る通学定期運賃の改定率は看過できない。</p> <p>地方は都心部と違い、交通弱者の割合が高く、特に学生は料金改定の影響が大きい。少子化も叫ばれている現状を考えると、改定率の配慮、特に通学定期については再考を願いたい。</p>	<p>ご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみ改定を申請したとのことです。</p>
34	<p>認可には反対です。収入減の根拠を示さず、原価を過大に評価しているからです。</p> <p>理由：</p> <p>収支不足が運賃改定の理由とされていますが、収入と原価の双方に問題があるからです。</p> <p>収入の見通しでは、高速道路の発達と人口減少とコロナ禍での生活様式の変化を、その減少の理由に開けていますが、2023年度のJR九州の輸送量の第4四半期には2018年度比98%となっています。2025年度以降に減少するという根拠は薄弱ではないでしょうか。</p> <p>原価については二つの点で過大になっています。</p> <p>一つは適正コストについてです。JR九州の基準コストは実績コストを超えています（「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」）。</p> <p>JR。その場合に両者を足して2で割ると改定『収入原価算定要領』に書かれていますが、認可申請の収入原価総括表では、基準コストを適正コストにしているようになって</p>	<p>申請者は、令和5年度の輸送人員実績は、コロナ禍前（平成29年度と平成30年度の2箇年平均）比で、定期外は93.5%（上期91.8%、下期95.2%）、定期は94.5%であり、定期外・定期とも、令和5年度下期初の時点でコロナ禍からの回復を終え、定常状態にあったと判断し、今後、定期外については経済の伸長見込みにより微増、定期については沿線人口の減少見込みにより漸減するものと推計しています。</p> <p>適正コストについては、申請者においては、全ての費目で「基準コスト>実績コスト」となることから、「(基準コスト+実績コスト)÷2」を適正コストとしています。</p> <p>減価償却費については、同社が公表している決算における減価償却費には、平成27年度末の減損処理により減額された鉄道事業固定資産部分を計上することができないため、今般の申請書では、収入原価算定要領に基づき、税務申告上用いている金額を用いて減価償却費を算出されていることから実際の決算数値とは異なるものとなっています。</p>

	<p>います。</p> <p>もう一つは減価償却費が実績よりも過大になっています。『鉄道統計年報』では2021年度の数字ですが、JR九州の減価償却実施率は40.6%となっています。完全民営化以後、JR九州はほとんど減価償却費を計上しなかったことを、今回の総括表では100%計上したように思われます。減価償却を計上しなかった経営政策の失敗を利用者に転嫁するように思われるのです。</p>	
35	<p>運賃改定には以下の条件を満たす場合に賛成します（現行案に一部反対）</p> <p>1. 6両ワンマンの技術により博多？荒尾間の快速を復活すること</p> <p>理由</p> <p>鳥栖、羽犬塚駅等での分断ダイヤにより、乗り換えが発生するばかりでなく、乗換駅での待ち時間も最大15分近くも発生するようになっています。</p> <p>日豊線での実績によると、6両ワンマンにより門司港？博多？荒尾を直通する快速の運転は可能なはずです。</p> <p>西鉄への対抗上、上記に加え博多？久留米・大牟田の割引運賃の設定も必要です。</p> <p>普通列車用2枚切符の設定もないため、競争力が見込まれる区間でありながら、ダイヤも不便になりました。今の値上げ幅ではさらに利用者離れが進むと思いますので、ダイヤと併せて改善してほしいです。</p> <p>2. 30km未満と30km以上で引き上げに差をつけること（現行案では中距離の負担感が強い）</p> <p>理由</p> <p>快速列車を中心とした区間短縮、系統分離などで中距離利用者が新幹線や特急を使わざるを得ない状況が発生するなど、主に福岡県</p>	<p>（1. について）</p> <p>申請者によると、2024年3月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p> <p>申請者によると、割引きっぷについては、必要に応じて設定・見直しを行っているとのことです。</p> <p>（2. について）</p> <p>申請者によると、近距離・中距離にかかわらず、お客さまに応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。</p> <p>（3. について）</p> <p>運賃の収入原価を算定する場合においては、「経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別な損益は、原則としてこれを除外する」とされています。</p> <p>なお、申請者によると、会計上の処理として、鉄道事業用地を保有したまま駅ビルや賃貸マンション事業用地へ転用する場合には、当該用地に係る固定資産及び維持費用（固定資産税など）は鉄道事業ではなく関連事業の</p>

内の中距離利用者が割を食らう構図となっています。

近距離は並行私鉄（西鉄）や同業他社（福岡市）に比べ運賃水準が低いものの、中距離は西鉄より高い設定となっています。これに新幹線代や特急代を加えると、中距離の負担感が突出して高いことに配慮してほしいと思います。新幹線や特急の速達効果が大きい長距離、新幹線や特急の課金がそもそも必要のない近距離とは事情が異なります。なので日常利用も多い中距離帯（30km-70km）の運賃負担軽減を再考してほしいです。

さらには近距離の負担を上げることが無人駅における取りこぼし対策になることも付け加えます。

3. 鉄道事業用地を自社の関連事業用途に転用した場合に用地代分を鉄道事業の営業利益に参入すること

理由

鉄道事業を実態より赤字に見せて、不動産事業を実態より利益が出ているように見せないため。

近年、操車場跡地など旧来の鉄道用地を駅ビルやマンションに転用してきましたが、通常駅ビルやマンション用地を第三者から買うのであれば用地取得費として不動産セグメントの営業費用に算入するものと思います。しかし自社の旧来の鉄道用地を不動産開発に回すのであればそうされているのでしょうか？仮に売却益を鉄道事業の収益に組み込んでいないのであれば、鉄道事業の収益を低く見積もっていることとなります。

小倉工場の移転費用には JR 貨物からの用地取得費も発生するかと思いますが、鉄道事業の営業費目で移転地の用地取得を行って、跡地を不動産開発で不動産セグメントの用地取得費ゼロで開発するのであれば、その分（用地取得相当額）は差し引くのが筋だと思

固定資産及び損益に計上しており、また、鉄道事業用地を分譲マンション事業用地等へ転用し販売した場合に生じる損益は、鉄道事業ではなく関連事業の損益に計上しているとのことです。

36	<p>います。</p> <p>運賃改定については、やむを得ない事情によるものと思いますので支持いたします。</p> <p>その代わりと言ってはなんですが、下記をJR九州にお伝え頂き、可能であればJR九州の見解をパブコメの結果公表時に掲載頂ければ幸いです。</p> <p>【駅窓口の混雑緩和について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・窓口や券売機の混雑が常態化しており、ネット予約した切符を受け取れずに乗り遅れてしまうという事態が多発しています。 <p>チケットレス乗車の早期サービス開始と、JR 東日本のように繁忙期における臨時窓口の開設や無人駅への駅員配置など、施策を見直して頂きたいです。</p> <p>【不正乗車対策について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無人駅での不正乗車が多発しており、正規に運賃を支払っている側としては大変不満に感じています。 <p>初乗り切符を買えないようにしたりといった対策ではあまり効果が無いと感じますので、抜き打ちでの車内特別改札や、無人駅への駅員配置による集札・改札実施、またはICT 技術等を活用し、不正乗車の防止と正規の運賃収受が行われるようにして頂きたいです。</p> <p>また、不正乗車発覚の際は増運賃徴収はもとより、悪質なケースについては鉄道警察等との連携により摘発を積極的に行う他、ポスターや放送案内等で犯罪であることを周知して頂きたいと思います。</p> <p>【同業他社との技術提携・企画統一等によるコストダウンの取り組みについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同業他社間で、省力化や保守技術・CBM 化に向けた技術提携・協力についての覚書締結や鉄道車両設計・使用部品の共通化などの取 	<p>(駅窓口の混雑緩和について)</p> <p>申請者によると、JR九州インターネット列車予約サービスでご予約いただいたきっぷについては、受取りができる指定席券売機や受取専用機の増設を図るとともに、ご利用が多い時期にはお並びのお客さまへの声かけを行い、可能な限り混雑緩和に努めており、また、九州新幹線では2022年6月にはICカードでご乗車いただける「EX サービス」を導入し、さらに2024年9月には、一部の在来線特急列車と西九州新幹線を対象としたJR九州インターネット列車予約サービスでのご予約について、きっぷの受取りが不要で、スマートフォンに表示するQRコードでご乗車いただけるサービスを導入したところであり、今後も引き続き、予約から乗車までシームレスにご利用いただける環境の整備に努めるとのことです。</p> <p>また、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として駅の窓口を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたとのこと。</p> <p>なお、ご利用が多い時期については、窓口の営業時間の延長を行っており、引き続きお客さまのご利用状況に合わせた営業体制について取り組んでまいりたいと考えているとのこと。</p> <p>(不正乗車対策について)</p> <p>申請者によると、不正乗車については、一定数発生していると認識しており、逸失収入のみならず、正しい運賃をお支払いになってご利用になるお客さまとの公平性の観点からも鉄道事業における重要な課題と考えて</p>
----	---	--

<p>り組みが進んでいます。</p> <p>御社においても既に取り組まれている部分はあるかと思いますが、今後も同業他社と情報交換を行い、安全性や利便性の確保について最大限考慮しつつ、持続的な事業運営のために必要な施策を進めてください。</p> <p>(例：鉄道車両の設計共通化によるコストダウン、営業車両への線路モニタリングシステム設置等)</p> <p>【鉄道事業運営の方向性について】</p> <ul style="list-style-type: none">・株主配当、還元を追求するあまり、拙速すぎる駅無人化や窓口の閉鎖・車両の座席撤去などの強引な合理化など、利用者に負担を強いる形での施策が目立つように感じます。 <p>「儲け」を重視するあまりに安全などが疎かとなり、JR西日本での福知山線脱線事故が発生したように、最近の御社からは安全や利便性より経費削減や収益を重視していると感じ、利用者に寄り添う姿勢が見られません。</p> <p>上場会社である以上収益を求める事は必要な事ですが、安全や利便性を疎かにすることは決してあってはならないことだと思います。今回の運賃改定によってある程度は増収となり、これまでのような無理な合理化を進める必要も無くなると考えます。</p> <p>事業多角化による安定した収益の確保や、鉄道部門の一定程度の合理化・経費削減策などは将来に渡る持続的な鉄道事業運営に必要な事であるとは理解しますが、鉄道の利用者や現場で働く従業員の方の負担増加も伴うものです。</p> <p>今一度鉄道事業者としての基本に立ち返り、事業運営をして頂きたいです。</p> <p>【増収分の人件費充当について】</p>	<p>おり、駅や車内での改札により防止できるものの、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足等を踏まえると、係員による改札の常時実施は困難であると考えているとのことです。</p> <p>列車をご利用の際は、所定のルールのもと運賃をお支払いいただくことは鉄道営業法及び旅客営業規則において定めており、旅客営業規則のなかでも不正乗車の際には一定の増運賃を求めることとしており、不正乗車を確認した際は、これら法令等に則り厳正に対応させていただくべく、利用者への案内をポスターや放送において強化しており、無人駅や列車内での臨時的な改札も実施しているとのことです。</p> <p>その一方で、列車のご利用について、不慣れなお客さまもいらっしゃるため、ご事情をしっかりと伺いしながら、お客さまに寄り添ったサービスについても実施していくとのことです。</p> <p>防犯カメラ等による抑止策も一部の駅では実施しておりますが、引き続き効果的な不正乗車防止対策についても検討していきたいと考えているとのことです。また、鉄道警察隊との連携についても事案や状況に応じで行っており、引き続きご協力いただきたいと考えているとのことです。</p> <p>(同業他社との技術提携・企画統一等によるコストダウンの取り組みについて)</p> <p>申請者によると、これまでに安全性の向上や省力化・CBM化等を目的に、設備・列車動揺・線路沿線環境の確認を目的とした営業車両等へのカメラ搭載や軌道検測・部材検査支援カメラ・建築限界測定を行う多機能検測車導入等に取り組んでおり、今後も省力化や機械化等を実施することに加え、関係会社や同業他社等と情報交換等を行うことで、更なる安全性・生産性等の向上を図っていくとのこと</p>
---	---

・今回の運賃改定は、人材確保のための待遇改善も含まれていると伺いました。

鉄道業界は、他業種と比較して好景気やインフレ化など物価の上昇局面でも賃金への転嫁がしにくい業種であり、制度改正前の収入原価算定要領のヤードスティック方式規制も相まって、業務内容に対して賃金が相対的に低く抑えられてきてしまったのではないかと思います。

優秀な人材の確保や、ワンマン化や省力化による要員配置数の削減など、負担も増す中で現場の第一線で頑張っておられる社員の方々に報いるため、また離職者の増加を防ぎ、将来にわたって持続的な鉄道事業運営を行えるように賃金の改善（一律ベースアップ含む）や労働環境の整備（仮眠室の個室化、現業事務所の建て替え等）、福利厚生制度の整備・拡充を進めてください。

なお、初任給増額や若年層を対象を絞った賃上げや待遇改善を行う事で、それまで会社を支えてこられた中堅層以降の方々の昇給額などを抑制したりすることは、不平不満が生じ、離職者の増加が懸念されますので避けていただきたいと思います。

また、一定年齢以上での基本給減額制度など人件費の抑制に関わる制度がある場合には、物価上昇といった昨今の時勢により従業員の方々の生活も苦しくなっていると考えますので、時勢を鑑み事業継続に影響の無い範囲で減額開始年齢を引き上げたり、減額幅を縮小する、または制度自体を廃止するなど、労使で協議を行われる事を希望します。

です。

鉄道車両の設計・使用部品の共通化については、N700S系をはじめとした各新幹線車両、在来線車両では819系蓄電池電車など、JR他社との技術協力や車両設計の共通化を行っており、引き続き、効率的な車両製作に努めるとのことです。

（鉄道事業運営の方向性について）

申請者によると、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として無人化を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたところであり、係員不在の駅については定期的な清掃や巡回を行い管理に努めているとのこと。

また、駅員不在時にお困りの際や緊急時については、駅に掲示している連絡先にご連絡いただき対応しているほか、「声かけ・サポート運動」としてお困りのお客さまに対して社員が積極的に声かけをすることや、お客さま同士でもお困りの方を助け合うご協力をお願いしており、引き続き、お客さまが安全かつ安心して駅等をご利用になれるよう努めるとのことです。

申請者によると、着座率の改善によるサービス向上のため、順次、ロングシートタイプの座席に改造工事を実施していくとのこと。

申請者によると、安全とサービスを基盤とし、業務運営体制の効率化や抜本的なコスト削減を進めてきたほか、地域内外の観光需要の創出、鉄道を核としたまちづくりによる地域活性化を図ってきたとのこと。

		<p>同社としては、このような経営努力を通じて、ご利用になるお客さまや従業員をはじめ、あらゆるステークホルダーを意識した事業運営に努めてきたところであり、ご指摘の合理化や経費削減についても、お客さまの安全や利便性を常に意識して実施しているほか、従業員の待遇や職場改善についても取り組んでいるとのことです。同社は、今後も安全とサービスが全ての基盤であることを肝に銘じて、事業継続に必要な対応を着実に図ってまいりたいと考えているとのことです。</p> <p>(増収分の人件費充当について)</p> <p>申請者によると、2024年4月に新しい人事・賃金制度を施行するなど人材戦略に基づいた取り組みを進めているところではあり、物価高騰や地場の賃金水準の上昇などの環境変化に対応するため、今後も継続的に従業員の待遇・職場環境の改善が必要であると考えているとのことです。</p> <p>なかでも、採用の競争激化や若年離職者数の高止まりなどの状況を鑑み、特に若年層の待遇改善は喫緊の課題と認識しており、経営への影響を考慮したうえで、若年層を重点取り組み対象としながらも、従業員全体の待遇改善を図るよう検討するとのことです。</p> <p>なお、同社では55才以降の基本給が減額となる賃金制度であるところ、2024年4月から基本給支給率を引き上げたほか、嘱託再雇用社員についても支給額を引き上げたところであり、また、55才以降の社員、嘱託再雇用社員ともに勤務成績に応じた加算額を新たに設けるなど待遇改善に努めており、今後も、従業員全体の待遇改善を図るなかで、55才以降の社員や嘱託再雇用社員の待遇改善についても引き続き検討を進めていくとのことです。</p>
37	私は現在、唐津線にて職場まで通勤しております。今回の運賃値上げで毎月の生活が苦	申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比

	<p>しくなります。運賃が上がり、利用する人が減れば、また運賃を上げることとなり、ますます悪いサイクルにはまっています。</p> <p>また通学をしている子供たちにも影響が出ます。通学費が高くなることにより、行きたいと思っていた学校をあきらめる子供たちも出てきますので、運賃値上げについて再考をお願いします。</p>	<p>較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみを改定を申請したとのことです。</p>
38	<p>1. 経済状況等をふまえ、安全で安定した運輸サービス供給のため、やむをえない改訂とおもわれます。</p> <p>2. 会社の公式サイトにわかりやすく「運賃・料金改定の申請のお知らせ(補足説明資料)」を挙げているのも、利用者にわかりやすく丁寧に、理解を求めるものであり、好ましい取組と思います。</p> <p>3. 定期運賃は、従来同様10円単位ですが、小銭の管理の事務処理の手間や費用を勘案すると、筑豊電気鉄道(2024年7月3日申請)のように、四捨五入で100円単位とするのがベターかもしれません(特に年度初めの定期券販売窓口の混雑緩和のためにも)。</p> <p>(参考例)筑豊電気鉄道「鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請書(写し)」 https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000277096</p>	<p>申請者によると、100円単位での四捨五入(49捨50入)とした場合、「切捨てになる区間のお客さまに有利、切上げになるお客さまに不利」といった不公平感が生じると考え、従前のままの計算方法としたいと考えているとのことです。</p>
39	<p>■1. 各資料に比べ原価算定が著しく過大であり、妥当性を評価できないため、追加情報が必要である</p> <p>変更理由として費用の不足が挙げられている通り、本申請の収入現価総括表の2022年度実績では、1718億円の営業費用、348億円の営業損失とされている。</p> <p>一方、同社の2024年3月期決算説明会*1において、2022年度の鉄道事業の営業費用は1352億円、31億円の営業利益とされている。</p> <p>また2021年度鉄道統計年報*2において、</p>	<p>(1. について)</p> <p>認可申請書別紙3に記載の収入原価総括表は収入原価算定要領に基づき算定されているため、JR九州が公表している決算資料における数値とは必ずしも一致するものではありません。</p> <p>これは、収入原価総括表において、平成27年度末の減損処理の影響(減価償却費(61億円)、新幹線貸付料(96億円)など)やヤードスティック方式で算定される適正コストと実績コストの差額(JR九州の場合、実績コストが基準コストを下回るため(基準コスト</p>

<p>同社の営業費用は 1250 億円、220 億円の営業損失とされている。</p> <p>同社のプレスリリース*3に「申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります」と記載があるが、その乖離の詳細は不明である。</p> <p>本申請の収入現価総括表に原価の内訳の記載があるが、決算及び鉄道統計年報の数値との乖離の詳細は不明である。</p> <p>令和4年度「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」（現在非公開）において、同社の運賃に対応する実績コスト603億円であるが、基準コストは764億円、申請書の適正コストは745億円と著しく過大に算定されている。</p> <p>また、新幹線に係る収入が大半を占めると推察される特急料金・車両使用料に係る費用が計541億円となっている。これに適正コストと動力費を加えるだけでも1394億円に達し、決算上の営業費用1352億円を超えている。</p> <p>このように費用が過大に算定されている理由は、経営効率の良い新幹線と在来線を一体で基準コストの算定や費用の按分をしているために、特急料金・車両使用料に係る費用を過大に算定した上で、運賃分の費用が過小になる一方で基準コストとして改めて過大に算定しているから、と推察される。</p> <p>さらに、2024年4月に改訂された「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」*4において、減価償却費の算定方法、特別損失・減損損失の取扱い等が変更されたことにより、決算の営業費用との乖離が大きくなったと推察される。</p> <p>しかしこうした費用算定の乖離の理由は、</p>	<p>—実績コスト) ÷2を加算)などが含まれていること、同社が公表している決算に含まれていない事業報酬(106億円)などが含まれていることが主な要因であり、総括原価方式による収入・原価の実態を正しく表されているものと考えています。</p> <p>※記載の金額は令和5年度。</p> <p>(2. 及び3. について)</p> <p>鉄道統計年報については、できる限り速やかにホームページに掲載できるよう取組みます。なお、今般の申請に関して意見募集を行っているものであるため、当該情報がホームページに掲載されていないことをもって、再度意見募集を行うことは考えておりません。</p>
---	--

十分な情報が公開されていないために推察の域を出ない。一般に公開されている費用を27%も上回り、損益の逆転が発生するような乖離が発生し、かつその内訳や理由も不明な状態では、値上げの妥当性を評価できない。

したがって同社は、その乖離の内訳と理由を明らかにすべきである。

また国土交通省は、同社から提出されている他の資料のうち、費用算定に関する資料を公開すべきである。

■2. 鉄道統計年報の速やかな公開が必要である

国土交通省は、原価計算の基礎となる収入・原価が記載された鉄道統計年報を2021年度までしか公開していない。

例年7月末に、前年度の基礎データに基づく「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」*5が公表されるが、その基礎データは鉄道統計年報の「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の基準単価及び基準コストの算定に係るデータ一覧」に記されており、2022年度(本申請が基づく)、2023年度分は非公開なままである。

したがって国土交通省は、運賃改訂の認可申請を受け付けるまでに、鉄道統計年報の公開を行うべきである。2022年度及び2023年度分は、部分的にでも速やかに公開すべきである。

■3. 追加情報公開を行った上での意見再募集が必要である

上記のように申請の妥当性評価に必要な情報が不足している。これらの追加情報を公開した上で、意見を再募集すべきである。

	<p>*1 https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/earnings/__icsFiles/afieldfile/2024/05/10/9142.FY2024.4q.material.ja.pdf</p> <p>*2 https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001744994.xlsx</p> <p>*3 https://www.jrkyushu.co.jp/railway/kaitai/pdf/240719_fare_revision.pdf</p> <p>*4 https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000267515</p> <p>*5 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000029.html</p>	
40	<p>JR 九州が提出された運賃値上げ許可の申請について、今回提出された内容に私は反対致します。理由として、次の4つの理由がございます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. JRの運賃の値上げは、国民の生活に大きな影響があり、安易に値上げを行なうものではない。JR九州が管轄する8県（下関含む）の自治体と対話を行ない、地元住民の生活への影響を考慮し、全自治体から許可を得てから行なうべき。 2. 値上げの前に、株主優待の削減が先である。値上げで住民が苦しむにも関わらず、株主様には現状の優待を続けるのは、どうかと思う。経費削減の一策として、株主優待の縮小・廃止を行なってほしい。 3. 仮に運賃値上げが全自治体から許可を得たとしても、現状の申請内容は断じて受け入れられない。 <p>理由として、運賃受領に関して不公平感が高い状態にあるからだ。申請書内と言うと、11-50 kmの運賃と 51-100 kmの運賃では、値上げ幅が前者が 5 km単位、後者が 10 km単位</p>	<p>申請者によると、ご利用になるお客さまや従業員、株主の皆さまなど、あらゆるステークホルダーを意識しながら運賃改定を進めていく必要があると認識しており、株主優待については、株主の皆さまに事業内容へのご理解をいただくことを目的として実施しているとのことです。</p> <p>申請者によると、遠距離のキロ刻みを長くすることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行どおりの内容で申請しているとのことです。</p> <p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>

	<p>と「距離によって異なる」こと、101 km以上の運賃計算については、100 円未満を四捨五入で端数処理した上で消費税を加えると書かれており、「正確な運賃の徴収を行っていない」と思います。値上げを行なうなら、このような端数処理の方法も見直し、正確な運賃徴収を行なうようにすべきだ。</p> <p>4. 経費削減と言っているが、実際には新幹線の建設など、経費が掛かっている事業を行なっている。在来線在来線の維持が困難で値上げを行なっているのに、新幹線の建設は「無駄な経費」だ。JR が並列在来線の維持が可能な場合に限り、新幹線の建設を行うべきだ。</p>	
41	<p>1 昨今のインフレ、円安の影響で我々の生活は苦しくなっている。そのような中、車を所有していない国民にとって、公共交通機関の値上げは辛い。</p> <p>2 東京等の都会に比べて、大分県内の公共交通機関の運賃は元々高い。</p> <p>例えば、別府駅－大分駅間では快速がなく、快速の代わりに特急に乗ると東京等では快速料金が無料なのに、同区間では通常運賃280 円に加え、500 円加算される。</p> <p>また、JR 九州は収益性を理由に、少しずつ電車の本数を減らし、また、終電時間等を繰り下げてきている。また、最近の特急などの電車の遅れが以前より多く見られる。</p> <p>また、JR 九州は地元バス会社とのダイヤの連携も全くとっておらず、別府駅到着時刻＝バス発車時刻という自体もしばしば生じ、駅で30分以上次のバスを又なければいけないこともある。</p> <p>サービスの質を低下させながら、値上げだけはするというのは受け入れられない。</p> <p>このような公共交通機関の利便性低下施策は、地方への人口流入及び地方創生を阻害する要因の一つとなる。</p> <p>3 大分県においては競合他社がおらず、JR 九州は値上げをしやすいし、サービスの質を</p>	<p>申請者によると、2024 年 3 月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。</p> <p>申請者によると、現地調査等でバスダイヤや乗換実態を確認したり、バス事業者に対しダイヤ改正の情報共有を行ったりするなどの努力を行っており、引き続き利便性の維持向上に努めるためご理解いただきたいとのことです。</p> <p>国土交通省としましては、今般の申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、収入と原価を審査し、運輸審議会に諮問を行った上で認可しました。</p>

	<p>低下させやすい。JR九州がどんな施策を実行しても、我々は結局はJR九州を利用せざるを得ない。よって、国の力で我々の利益を守ってほしい。</p>	
42	<p>まず定期運賃の値上げについて、通勤定期の値上げ率が3割と高すぎると思う。また通学定期については、区分(大学・高校・中学)を廃止し、路線バス会社と同様に、一つの料金表に統一すべきだ。JR北海道のパブリックコメント時に書いたが、JRは通学定期が4区分あり、JRの負担になっている。また、単に運賃を値上げするだけでなく、幹線・地方交通線の見直しも行い、値上げの調整をすべきだ。</p> <p>また、運賃徴収が不公平にならないようにすべき。例えば、申請書“別紙1”に記載の運賃表は10kmまで、11～50km、51～100kmで普通旅客運賃が切り替わる距離が異なる。100km以内の場合、“XX0円区間”で切符を売るため仕方がない部分はあるが、少なくとも5km単位で普通旅客運賃用のきっぷを販売するようにしてほしい。申請書12ページ目記載の101km以上の運賃についても、100円単位で税抜運賃を計算するのではなく、駅名指定で発売するので、駅間距離×キロ数を税込み計算した上で、10円単位で運賃計算すべきだ。</p> <p>その他、「西九州新幹線」の建設が進められているが、西九州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・維持費が余計に掛かり、「経営努力を行なっている」とは到底思えない。在来線を維持できる場合に限り、新幹線の建設を進め、出来ないなら新幹線建設を断念すべきだ。</p>	<p>申請者によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。</p> <p>なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請したとのことです。</p> <p>申請者によると、仮に大学に統一する場合、中学・高校の定期運賃に対しては極端に高い改定率となることから、今回の申請においては、現行どおりの区分としているとのことです。</p> <p>申請者によると、遠距離のキロ刻みを長くすることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行どおりの内容で申請しているとのことです。</p> <p>申請者によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていないとのことです。</p> <p>地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。</p>

		<p>そのほか、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、申請者にお伝えいたします。</p>
43	<p>ご意見：運賃値上げについては「反対」です。</p> <p>理由：</p> <p>私は、JR九州の嘱託再雇用社員です。</p> <p>一つは、設備投資と人材確保と言うがその道筋が見えません。</p> <p>二つは、運賃値上げに伴い不正乗車が増えます。現状でも不正乗車対策が出来ていません。</p> <p>真面目に購入されているお客様の不満、定期券でも複数年の不正があります。</p>	<p>申請者によると、今般の申請理由は、老朽化した設備・車両等への投資・修繕だけでなく、人材の確保に向けた従業員の待遇や職場環境の改善、物価上昇や激甚化・頻発化する災害への対応等について、同社のさらなる経営努力を前提としてお客さまへのご負担をお願いするものであり、今後も安全とサービスを基盤とし、鉄道の事業継続を図るべく、設備投資や人材の確保をはじめ、必要な対応を着実に実施するとのことです。</p> <p>また、その道筋となる今後の具体的な取り組みに関しても、同社のホームページに掲載している「運賃・料金改定の申請のお知らせ（補足説明資料）」の内容をご理解いただけるよう、引き続き情報発信に努めるとのことです。</p> <p>申請者によると、不正乗車については、一定数発生していると認識しており、逸失収入のみならず、正しい運賃をお支払いになってご利用になるお客さまとの公平性の観点からも鉄道事業における重要な課題と考えており、駅や車内での改札により防止できるものの、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足等を踏まえると、係員による改札の常時実施は困難であると考えているとのことです。</p> <p>列車をご利用の際は、所定のルールのもと運賃をお支払いいただくことは鉄道営業法及び旅客営業規則において定めており、旅客営業規則のなかでも不正乗車の際には一定の増運賃を求めることとしており、不正乗車を確認した際は、これら法令等に則り厳正に対応させていただくべく、利用者への案内をポスターや放送において強化しており、無人</p>

	<p>駅や列車内での臨時的な改札も実施しているとのことです。</p> <p>その一方で、列車のご利用について、不慣れなお客さまもいらっしゃるため、ご事情をしっかりと伺いしながら、お客さまに寄り添ったサービスについても実施していくとのことです。</p> <p>防犯カメラ等による抑止策も一部の駅では実施しておりますが、引き続き効果的な不正乗車防止対策についても検討していきたいと考えているとのことです。また、鉄道警察隊との連携についても事案や状況に応じて行っており、引き続きご協力いただきたいと考えているとのことです。</p>
--	--