

神戸電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の
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12月25日
国土交通省近畿運輸局

近畿運輸局では、令和6年10月23日（水）から令和6年11月6日（水）まで、神戸電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の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、近畿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。

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。

なお、本件とは直接関係しないご意見は省略させていただいておりますので、ご了承ください。

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】
国土交通省近畿運輸局鉄道部監理課
電話：06-6949-6439

神戸電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の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：7件

○意見募集期間：令和6年10月23日（水）～令和6年11月6日（水）

	ご意見	国交省の考え方
1	<p>値上げはやむを得ないと思料するも、単に値上げするだけではますます鉄道離れを引き起こすと思料する。</p> <p>このあたり神戸電鉄はどうお考えか。値上げした後の神戸電鉄主体の需要喚起策が変更理由書に記載ない。大事な点なのでここを詳述願う。</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「需要喚起策につきましては、既に実施している内容でもありますが、鉄道のご利用機会を拡げるため、沿線の自然を活かしたハイキングや有馬温泉を目的地とする企画乗車券の発売などを継続するとともに、沿線の活性化を目指し、駅や駅周辺の賑わい創出に取り組んでまいります。</p> <p>さらに、インバウンド旅客を誘致するため、当社がホームページで提供する情報を多言語案内するQRコード（SHINTETSU TRAVEL GUIDE）を近隣関係施設（新神戸駅、神戸空港）へ設置いただいておりますが、この取り組みを拡大させ、さらなる利便性向上およびインバウンド旅客の誘致を図ってまいります。</p> <p>設備面での利便性向上施策としては、駅のバリアフリー化やリニューアルを着実に進めてまいります。また、インバウンド対応型の6500系型車両の導入を進めるなど、多様なお客さまに快適にご利用いただけるよう努めてまいります。</p> <p>さらに、MaaSに代表される次世代のモビリティサービスにより、便利でシームレスな移動を実現するため、QRコードやタッチ決済による乗車システムの導入を推進するほ</p>

		<p>か、定期券発売所のクレジットカード決済への対応など、様々な側面での利便性の向上に努めてまいります。</p> <p>また、鉄道部門以外においても、沿線の社有地および施設の再開発や更なる有効活用により沿線の活性化に努めてまいります。」</p>
2	<p>沿線住民だが、黒字企業なのに運賃を値上げすることには到底納得できない。粟生線の赤字を他路線の黒字で補えなくなったのであれば、粟生線の上下分離または3セク化の議論を進めるべき。沿線自治体が協力する意志がないのであれば廃線にすれば良い。粟生線関係なく鉄道事業が危ないのであれば、大株主である阪急電鉄、駅リニューアル等で協力している神戸市に支援を要請すべき。このタイミングで運賃を上げれば益々乗客は離れていき、競合のバス路線に流れていくだろう。自分で自分の首を絞めているようにしか思えない。沿線の発展のためにも、運賃値上げはやめていただきたい。北総鉄道の事例を見れば理解できないものだろうか。</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「今回の上限変更認可申請は、近年の電気動力費や資材価格の高騰、人件費の上昇傾向等により運営コストが大幅に増加していることに加え、少子高齢化の進行による沿線人口の減少やモータリゼーションの進展、テレワーク等の『新しい生活様式』の定着などにより、お客さまのご利用が大きく減少していることから実施するものであり、この影響は粟生線に限らず全線に亘るものであるため、皆さまにご負担をお願いするものです。</p> <p>また粟生線につきましては、神戸電鉄粟生線活性化協議会等において沿線自治体をはじめ関係者と継続して協議を進めてまいります。さらに、競合となるバス路線に対しては鉄道の強みである安全性や定時性を活かし、引き続き当社線をご利用いただけるよう努めてまいります。</p> <p>なお、阪急阪神ホールディングスや阪急電鉄は、当社とは事業主体が違う別法人であり、当社は鉄道事業の経営に関して支援の要請をする立場にはありません。」</p>

<p>3</p>	<p>神戸電鉄有馬線沿線民です。 現状の谷上駅(神戸市営地下鉄北神線)ー三宮駅(神戸市営地下鉄北神線)と比較して、鈴蘭台駅(神戸電鉄有馬線)ー三宮駅(神戸市営地下鉄北神線・山手線経由または神戸高速鉄道線経由)の方が明らかに運賃が高くなる現象について、どうお考えなのでしょうか。 ここから更に今回申請される旅客運賃上限変更となりますと、その差が更に開くこととなります。 明らかに谷上駅以北の沿線民を優遇しすぎではありませんか。 谷上駅以南、特に鈴蘭台駅以南の沿線民を見捨てているようにしか見えません。 よって、今回申請される旅客運賃上限変更は、反対とさせていただきます。</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。 「神戸市営地下鉄が運行する谷上駅～三宮駅間と当社から神戸高速線に乗り継ぐ鈴蘭台駅～三宮駅間とでは、運営する事業者が異なるため、その原価も異なり必然的に運賃も異なってまいります。また、鈴蘭台駅～三宮駅間では当社線と神戸高速線（あるいは神戸市営地下鉄）との乗継となり、それぞれの運賃が合算されることによる割高感がございますが、特定の地域を優遇（あるいは冷遇）するものではございません。 今回の上限変更認可申請は、近年の電気動力費や資材価格の高騰、人件費の上昇傾向等により運営コストが大幅に増加していることに加え、少子高齢化の進行による沿線人口の減少やモータリゼーションの進展、テレワーク等の『新しい生活様式』の定着などにより、お客さまのご利用が大きく減少していることから実施するものであり、これらによる影響は地域に関係なく全線にわたるものであるため、皆さまにご負担をお願いするものです。」</p>
----------	---	--

<p>4</p>	<p>神戸電鉄では全線、特に粟生線では著しい利用客の減少が続いており、毎年10億円を抱える赤字が出ております。コロナも加え、利用客は更に減少しております。少子高齢化による利用客の減少もありますが、マイカーやバスを利用している人も多いです。</p> <p>利用客が著しく減少している粟生線において、並行している神姫バス恵比須快速線や西脇急行線に利用がシフトしているのも要因です。</p> <p>神姫バス恵比須快速線が運転を開始したのは2001年ですが、そこから利用客は減少し始め、今となっては本数を減らすなどして辛うじて経営を維持している状況です。</p> <p>運賃が高い上、新開地での乗り換えもあり、並行している神姫バスを利用している人も多いです。</p> <p>ただ、理由はこれだけでなく、2004年春に4両編成に平日終日女性専用車両を導入、沿線の方々から苦情が殺到し、早朝時間帯は女性の利用が少ないことがわかったと後づけの理由で同年6月より早朝時間帯だけ除いております。しかし、この後も更なる利用客が減少、2006年1月と2月に2週間足らずのうち有馬口駅構内2回脱線事故を惹き起こしました。</p> <p>レールがすり減っていたことや車輪の転削の際削り残しがあったなど、できるだけ長持ちさそうと利用客減少による経費削減を計ろうとしていた姿勢もあり、国土交通省近畿運輸局より指導を受けました。</p> <p>その後も利用客は減り続け、全線、特に粟生線ではかなり列車運行の本数は削減されました。昼間時1時間に1本</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「経営努力についてはこれまでも、駅の無人化や全線におけるワンマン運転をはじめとする省力化や管理部門の効率化に取り組むとともに、お得な乗車券の発売等によりご利用者の増加に努めてまいりました。今後につきましても、鉄道のご利用機会を拡げるため、沿線の自然を活かしたハイキングや有馬温泉を目的地とする企画乗車券の発売などを継続するとともに、沿線の活性化を目指し駅や駅周辺の賑わいを創出してまいります。</p> <p>さらに、インバウンド旅客を誘致するため、当社がホームページで提供する情報を多言語案内するQRコード（SHINTETSU TRAVEL GUIDE）を近隣関係施設（新神戸駅、神戸空港）へ設置いただいておりますが、この取り組みを拡大させ、さらなる利便性向上を図ってまいります。</p> <p>設備面での利便性向上施策として、駅のバリアフリー化やリニューアルを着実に進めてまいります。また、インバウンド対応型の新造車両6500系の導入を進めるなど、多様なお客さまに快適にご利用いただけるよう努めてまいります。</p> <p>さらに、MaaSに代表される次世代のモビリティサービスにより、便利でシームレスな移動を実現するため、QRコードやタッチ決済による乗車システムの導入を推進するほか、定期券発売所でクレジットカード決済に対応できるようにするなど利便性の向上に努めてまいります。</p> <p>これらの経営努力により、引き続き当社線をご利用いただけるよう努めてまいります。」</p>
----------	---	---

の区間もある中、利用客に以前より相当不便が強いられているのが現状です。西鈴蘭台駅でも、列車は鈴蘭台までしか行かないものもあり、新開地へ行くには乗り換えも発生し、不便を強いられています。

並行している神姫バス恵比須快速線はコロナ前まで利用客は増え続け、本数が増えました。神姫バスさんも今はコロナで利用客は減っていますが、朝ラッシュ時には6分毎間隔で運転されており、一定の需要はあります。こういうことを考えれば、少子高齢化だけでなく4両編成に早朝をのぞく平日終日の女性専用車両の影響も全くないとは言いきれないし、沿線から多数苦情が来たこともあるので、沿線の方々、特に男性の方は女性専用車両に不満を抱き、運賃も安く、便利で快適な神姫バスを利用していったものだと言いきれないし、僕も何回か神姫バス恵比須快速線とを乗り比べてみましたが、男性の利用が多いのが現状です。運賃が高く、新開地での乗り換えもあることも要因なのですが、女性専用車両も全く要因がないとは言えないです。

神戸電鉄は山岳路線であるため、車両や電力のコストが他社に比べてかかるため、運賃が高いのはやむを得ないですが、利用客が減れば運賃が高い分減収幅は大きくなります。また、利用客減少により列車運行本数の削減や運賃値上げなどは利用客に不便や負担を強いられている結果になっております。このように、女性専用車両が男性だけでなく女性にも不便を強い、負担を強いている結果になっております。

また、神戸電鉄が女性専用車両については利用客の減少になっていると感じると僕が指摘しても意見を聞こうとしない背景があり、女性専用車両を守ることしか考えていないです。会社の方針なんだからとも言われました。任意確認乗車をしていて、以前は声かけもあり、乗務員や女性客とトラブルになったこともあります。現在でも車内放送を流してくることもあります。

株主配当金も 2004 年度に出ましたが、女性専用車両導入以降は無配続きでありました。コロナも追い打ちをかけましたが、利用客もコロナ期以降は回復傾向にあり、2023 年度に 20 年振りに復配となりました。

近鉄などの他社鉄道会社もコロナの影響や物価高の影響により値上げも余儀なくされておりますが、近隣を走っている阪急、阪神、山陽の各電鉄は 1995 年の阪神淡路大震災以降、実質運賃値上げは行っておりませんし、頑張っって運賃値上げはせず経営努力はされております。運賃値上げは致し方ないかもしれませんが、ある程度神戸電鉄にも経営努力は求められますし、利用客に不便や負担を強いられることのないよう、経営努力はしていただくべきです。末筆ながら、よくお読みいただき、きちんと調査、審査した上で行っていただきますようお願いいたします。

<p>5 神戸電鉄でも JR や他の私鉄で精神も含めた三障害の割引を取り組んでいるところが多いので身体、知的のみでなく精神も対象にすべきである。</p> <p>料金が上がるのみでは負担が大きくなり精神障害の場合平均所得も少ないので負担が大きい。</p> <p>片道 1 回の乗車で、乗車区間が神鉄線および連絡線にわたって延べ 101 km 以上のとき 5 割引とあるが単独では 101km も行かないので JR に合わせるのはさすがに不合理である。</p> <p>特に身体だと障害者手帳の等級は、身体や知的障害は、機能レベルでの評価が主です。</p> <p>それに対して、精神障害は活動レベル評価。</p> <p>で、あるので精神で障害の状態働くというのが非常に困難である（働けると外れてしまうことも多い）決して病気などが治ったというわけじゃない。</p> <p>車椅子などの場合器具がないと歩けず活動できないので 1 級（1 種）も多い、また働ける、出かけることもできるが精神の場合部屋からも出られない状態となり 1 種（精神だと 1 級）以外に 2 種（精神だと 2 級、3 級）でももう少し割引を広げてもらえないでしょうか。</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「10 月 22 日の旅客運賃上限変更認可申請に関するプレスリリース中においても記載しておりますが、精神障害者割引については 2025 年 1 月 19 日より導入を予定しております。</p> <p>ご本人の単独利用における、101 km 以上という割引適用条件については連絡運輸を行っている近隣各社局と同様の規則となっております。連絡他社局との連絡乗車券（1 枚の切符）を発売していることから、当社を含めた鉄道業界全体で検討していくべき課題であると認識しております。」</p>
---	--

6	<p>神戸電鉄株式会社の運賃値上げについてですが、まず沿線の人口減少やモータリゼーションの進展を理由に賃上げしていると、余計に鉄道の利用者数の減少に繋がって収益が見込めなくならないか？という懸念があり、私は運賃値上げにはあまり賛同できません。また地球環境にも良くないと思います。</p> <p>それだけでなく女性専用車両をそれも4両しかない編成の中に設けておりますが、ただえさえ公共交通機関においては不適切ですし、ましてや今はジェンダー平等の時代に向かっておりますのでもう前時代的な差別と言えます。 (だからこそ女性専用車両は実は任意協力だとされているはずですが…)</p> <p>運賃値上げに加えて女性専用車両を未だに継続するとなれば、乗客（特に男性客や家族連れ）にとっては利便性が損なわれるのは明白ですし、加えてあまりにも多くの人達がマイカーを利用すると地球環境にも良くない上に交通事故の件数が増えてしまうことが懸念されます。</p> <p>以上のように乗客にとって不快なことをなくしていくことこそが鉄道会社の収益化や環境改善に繋がると考えております。</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「今回の上限変更認可申請は、沿線の人口減少やモータリゼーションの進展という要素もありますが、近年の電気動力費や資材価格の高騰、人件費の上昇傾向等により運営コストが大幅に増加していることが大きな理由であります。</p> <p>女性専用車両について、当社では、お客さまから女性専用車両の導入に対して根強い要望がある中、車内における迷惑行為により不快な思いをされることのないような車内環境の創出が公共交通機関としての責務であるとの見地から、2004年から4両編成列車へ導入し、現在に至っております。</p> <p>女性専用車両の導入により、身体に触れるなどの痴漢行為自体は減少しているものの、盗撮や酔客による嫌がらせなど、女性に対する迷惑行為は依然として発生しているのが実情であり、当社といたしましては、すべてのお客さまに安心してご利用いただくために、女性専用車両の設置は引き続き必要であると考えております。」</p>
---	--	---

<p>7</p>	<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、神戸電鉄（以下 申請者）にも伝えて頂き、回答をパブコメ結果にて掲載を頂きますと幸いです。</p> <p>意見 1 【遠距離利用時の運賃値下げの検討について】</p> <p>今回の運賃改定申請において、普通運賃41km以上の利用時には100円の値上げとなるなど影響が大きなものになっています。金額が大きいため、他の交通手段への逸走も考えられるかと思いますが、その点十分に検討された上での申請でしょうか。</p> <p>また、京浜急行電鉄のように、近距離？中距離は値上げとし、遠距離利用時を値下げすることによって沿線の活性化や需要の創出を目的とした改定を行う事業者もありますが、申請者においてそのような方法を採用できなかった（採れなかった）理由をご教示ください。</p> <p>意見 2 【CBM等への取り組みについて】</p> <p>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、施設・車両保守等のCBM化（状態基準保全への移行）といった、省力化・省人化への会社の垣根を</p>	<p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「今回の上限変更認可申請は、近年の電気動力費や資材価格の高騰、人件費の上昇傾向等により実施するものですので、全線に対してできる限り一定の改定率となるよう、改定額を定めております。</p> <p>なお、当社線の利用状況を鑑みますと近・中距離輸送の比重が非常に高く、長距離輸送については比重が少なくなっております。通学定期については改定率を抑え、家計へのご負担などを勘案しながら設定しております。」</p> <p>頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。</p> <p>「当社線は六甲山系を縫うように敷設された山岳路線であり、鉄道施設や車両構造等において独自の安全対策が必要となる</p>
----------	--	---

超えた協業の取り組みが進んでいます。申請者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や省力化・省人化に資する設備・技術の導入など、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を可能とするための施策に取り組まれることを期待します。

なお、施策の実施にあたり、安全第一であることが大前提ですのでその点に留意をお願いします。また、従業員の方の負担が最小限になるようにするとともに、省力化・省人化による要員数の見直しなどが発生する場合、従業員の方の処遇について、本人の希望を尊重し十分に配慮されることを希望します。

意見 3

【増収分の人件費転嫁および、労働環境改善のための取り組みへの充当について】

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、物価高により社員の方の生活も負担が増していると思えます。

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より、より良いサービス品質が提供できるよう、継続的な基本給のベースアップや手当の新設（家賃補助など）、福利厚生制度の充実など、待遇改

ため、車両部品の共通設計化等、難しい側面が多々ございます。しかしながらご指摘の通り、DX 技術等を活用した省力化・省人化や他社と連携した保守の取組については非常に重要かつ急務であると認識しており、今後の持続的な鉄道事業運営を可能とするため常に情報交換・収集を行っております。そのような中、部分的ではありますが、他社との測定装置の共同リースについても実現しており、今後も継続的・精力的に検討を重ね、事業の効率化、安全の絶対確保、従業員の負担軽減を図ってまいります。」

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「当社においても人材不足は直面する大きな課題の一つとなっておりますので、人材確保・定着やモチベーション向上に寄与する将来を見据えた賃金体系への見直しや福利厚生の充実、快適な職場環境の整備などは重要な課題と認識しており、これらの改善についても積極的に取り組んでまいりたいと考えています。今後も社会の変化に柔軟に対応しながら、コンプライアンスを遵守し公共交通機関としての使命を果たしてまいります。」

善を行ってください。

また、従業員の方が働きやすい環境作りのため、従業員の方の意見も取り入れながら、仮眠室の個室化や作業場所の暑さ・寒さ対策といった労働環境の改善を継続して行うことで、労働安全衛生への配慮や従業員満足度の向上を図ってください。

（申請者に協力会社や下請け会社がある場合、外注費や委託費における労務費や経費分を増額することも含む）

ただし、以下に挙げる事項について留意をお願いします。

・待遇改善においては初任給の増額や若年層の改善にスポットを当てるあまり、中堅層以上の昇給額を抑制すること、基本給を増額する代わりに賞与を減額して調整する、または手取り額が減少となるような手当の廃止を行うなど、従業員の方にとって不利益となるような制度変更はしないようにしてください。

・人件費の総額を抑制する目的で、一定の年齢以上となると基本給が減額となっていく制度を導入している会社もあると見聞きしています。

申請者がそうであるとは思いませんが、こういった人事労務制度を導入することは、会社を担う中堅層など要の世代の方の離職者の増加やモチベーションの低下を招く可能性もあること、それにより技術の継承が途絶することや人員不足による運行への支障が発生する恐れもあると考えられますので、行わないようにしてください。また、既にそういった人事労務・賃金制度が導入されている場合は、

見直しや廃止に向け労使間での協議を行うように希望いたします。

参考：ジェイアールバス関東労働組合
労使交渉資料

(1)

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf

(2)

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf

・昇給停止年齢などが制度化されている場合、少子高齢化や晩婚化等の社会情勢の変化、年金受給年齢の引き上げに伴う定年延長制度を導入する会社も増加するなど、社会全体での生涯設計の高齢化の加速といったことも考慮し、制度の縮小（停止年齢の引き上げ）や廃止に向けた協議も行われるよう希望いたします。

なお、これを実施するにあたり既存制度の昇給額を抑制するといったようなことは、不利益変更に当たる可能性もあると考えられますので行わないように希望いたします。

意見 4

【経費節減への取り組みについて】

物品購入やサービスの契約締結、または作業の委託契約等において、可能な限り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。

(但し、意見 6 について留意すること)

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「現在も社内規定に基づき、複数業者間での相見積もりを行い各工事契約を締結しておりますが、今後もコンプライアンスを遵守した上で、可能な限り経費削減に努めてまいります。」

意見 5

【障害者割引について】

割引による減収分について、制度上は運賃への転嫁ができる事となっていますが、公費負担となるよう、他事業者や業界団体と共同で国や自治体等へ働きかけを行ってください。

また、先述の公費負担化を前提として、本人単独利用時の普通券において、101km以上の制限を撤廃していただくよう、引き続き検討をお願い致します。

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「他の鉄道事業者との連携等を強化し、必要に応じて働きかけなどを検討します。また、割引に対する公費負担化が実現するという前提においての乗車距離制限の撤廃につきましては、連絡他社局との連絡乗車券（1枚の切符）を発売していることから、当社を含めた鉄道業界全体で検討していくべき課題であると考えております。」

意見 6

【資材調達等において】

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」といった指針が内閣官房・公正取引委員会より示されています。物価・エネルギー費用等の上昇が続いていること、また政府も掲げている持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を促進する観点からも、受注者が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、経営層を含む会社全体として指針の周知徹底を図るとともに、指針内の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った行動を行い、受注者とのコミュニケーション強化を今まで以上に図るようになしてください。

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「政府指針等を基準とし、コンプライアンスを遵守し、関係法令に対して適切に対応してまいります。」

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（公正取引委員会 HP）
https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki_jun/romuhitenka.html

指針の解説・説明資料（公正取引委員会）
https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki_jun/romuhitenka/romuhitenka-2.pdf

意見 7

【将来的な再度の運賃改定について】
上記 3 および 6 の結果、また今後の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、安全運行や事業の継続に支障が無い範囲での経費節減に引き続き努めるとともに、収入原価算定要領に基づき再度運賃改定について検討を行ってください。なお、経費節減においては人件費の削減（実質賃金の低下につながる人事労務・賃金制度の見直しを含む）や、職場環境の改善・業務改善（ICT 化・DX 化による省力化など）に資する設備投資の延期や中止など、従業員の方に影響がある経費節減策はモチベーションの低下や離職率の増加、ひいては安全運行に支障をきたす事にも繋がりますので、極力行わないように希望いたします。

意見 8

【制帽・ヘルメットの着用規定緩和やサングラス着用の許容について】（未実施の場合）
熱中症対策として、乗務員の方や作業員の方に対し、乗務員室内や客室内での乗務・添乗時などは着用義務を緩和する、また紫外線による目の健康被害防止のた

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「現在のところ、今回の運賃改定以降の改定予定はありませんが、引き続き、社会情勢などの外部環境やお客さまのご利用動向などを注視しながら、鉄道の安全・安定運行を継続するための施策については、継続的に検討してまいります。」

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社に確認したところ、回答は以下のとおりです。

「頂いたご意見を参考に、有効性等を検証しながら働きやすい職場づくりに努めてまいります。」

めサングラスの着用を認めていただくよう、検討をお願いいたします。
(同業他社で同様の事例が増えてきています)

確認事項（近畿運輸局御中）

1. 今回の運賃改定における、物価・人件費上昇率の原価計算は十分なものであるかを申請者に確認の上、認可をお願いいたします。

→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。

原価計算表を確認すると、運賃改定後も一定額の赤字となる見込みであることが確認できます。推定であるため実績との剥離が生じる可能性はありますが、物価上昇に負けない持続的な賃上げといった観点や、電気代や資材の高騰といった経費の増加を価格転嫁として適切に運賃に反映し、申請者が持続的な鉄道事業運営を行う事が出来るよう、これらが十分に考慮された原価計算での申請となっているかを確認お願いいたします。

なお、十分に考慮された申請内容でなかった場合については、今回の運賃改定については反対の立場です。可能であれば内容を修正のうえ再度申請を行うか、書類上不備がなく認可せざるを得ない場合、今後の運賃改定時に十分に考慮した内容とするよう、申請者にお伝えください。

今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、収入と原価を審査し、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、認可をいたしました。中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づき収入と原価について適切に算出されたものとなっているか確認をしております。

その他いただいたご意見は今後の業務の参考とさせていただきます。

2. 国土交通行政としては所管外かと思いますが、国（内閣官房・公正取引委員会）からの指針であるため、次の内容について申請者へ確認をお願いいたします。

→資材調達等において、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（令和6年2月）の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った適切な行動がなされているか自主的な社内調査を行った上で報告を行うよう申請者に求めるとともに、問題となる点が見受けられた場合は、独占禁止法や下請代金法等の法令に抵触する可能性もあることから、改めるように指導を行うこと。

→今後においても指針に沿った受注者とのコミュニケーションを行うこと、また関係する部署だけではなく、経営層を含めた会社全体での指針の周知徹底（経営トップ名義での社内通達の発行・掲示や、人事異動があった場合にも指針の内容が周知されるよう、定期的な勉強会の開催など）を図るといった指導を申請者に対し頂くよう、お願い致します。

3. 他鉄道事業者における不祥事について伊豆急行株式会社において、人員不足を起因とする鉄道車両の一部検査の無断省略といった事例が発生しています。

申請者においても、

- ・車両部門に限らず、問題のない保守管理がなされているか
- ・要員不足等により、現業部門に負担が生じていないか
- ・負担軽減策について実行していること、

検討中のもの

(新型車両への代替など)

上記について確認をお願いいたします。

【最後に（申請者に向けて）】

収入原価算定要領が改正されたことで、今までよりも経費・人件費の増加に伴う運賃改定を行いやすくなったと考えており、今回の運賃改定申請についても、将来にわたって持続的な鉄道事業運営を行うための「価格転嫁」として必要なことであると思っております。

経費節減にも引き続き取り組まれるとの事ですが、そのことで人件費が削減されることや、老朽化した設備の更新が先延ばしされる、老朽代替や業務改善・職場環境の改善に資する機械器具・備品の購入などが制限されるなど、社内が萎縮してしまうような事態は望んでおりません。

一利用者としても、必要な価格転嫁としての運賃改定は受け入れたいと思っておりますので、今後においても必要に応じて運賃改定を行う検討をぜひ行なっていただきたいと思っております。

これまで以上に、安全運行とサービスの維持・向上、従業員満足度の向上に向け努力され、地域社会と共存共栄を図り、一層のご発展を遂げられることを期待しております。

頂いたご意見につきまして、神戸電鉄株式会社にお伝えしております。