

しなの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：6件

○意見募集期間：令和7年4月4日（金）～令和7年4月18日（金）

項番	ご意見	国土交通省としての考え方
1	<p>コロナの影響で人口が減っている中で、税金が上がっているのだから、国から補助金貰い、車両の復旧を行うのが妥当と思慮。国民からお金を吸取るのは、逆に観光時期に影響を及ぼし、客足が遠のく恐れがあり、賢明な方法とは思えない。反対します。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、しなの鉄道株式会社から、以下の回答がございました。</p> <p>（ご意見に対するしなの鉄道の見解）</p> <p>しなの鉄道では2021年に発表した「コロナ禍を乗り切る経営改善策」等により経営合理化に取り組んできたものの、新型車両への代替更新や施設の老朽化による安全対策等の設備投資、修繕費等の増加により収支の均衡を保つことが困難となっています。</p> <p>このような中で老朽化車両の代替更新やICカードシステムの導入、輸送の安全性向上に向けた修繕を行う必要があります。収支の改善を図りつつ、安全運行の確保と持続可能な経営体制の両立を図るため申請に及んだものです。</p>
2	<p>意見者は法学部法律学科／MBA卒、法的評価管理権限を人材管理上有する人である。</p> <p>経営努力の結果の苦渋の決断での値上げであるため、方向性は賛同する。</p> <p>なお、本件鉄道だけではなく、日本列島の第三セクター鉄道は人口減少地域・高速道路整備の進展・並行高速鉄道の存在・自動車による移動などもあるため、鉄道運賃値上げの結果、顧客離れにならないように経営努力と公的組織側の支援措置を行うこと。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、今回の運賃改定審査の参考とさせていただきます。</p> <p>また、しなの鉄道株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>（ご意見に対するしなの鉄道の見解）</p> <p>しなの鉄道では経営安定に対する公的支援は受けており</p>

	<p>経営安定化に向けた経営改善施策の官民共同で取り組みを行うこと。</p> <p>栃木・富山LRTほか鉄道の成功事例は参考にしつつ、よりよい移動を確保できるようにすること。</p> <p>運転手なり手不足の構造的問題にも継続的に取り組むこと。</p> <p>鉄道網は安全保障観点や道路の代替手段の意味合いも考慮し、官民共同で安定経営を目指すこと。</p>	<p>ません。しかしながら車両更新、安全対策、サービス向上等に関わる支援を国・県・沿線自治体から頂いており、地域の関わりは決して薄いものではないと捉えています。今後も必要な機関と連携しながら安定経営を維持できるよう努めてまいります。</p> <p>現時点で運転士につきましては自社養成、中途採用により充足しています。人口減少の中、今後も安定運行に必要な人材が確保できるよう対策を行ってまいります。</p>
3	<p>鉄道事業法16条の趣旨について、上限運賃の認可申請は、実施運賃をほとんど変更しない場合であっても、これを行うことができるという趣旨でしょうか。</p> <p>上限認可制の趣旨は経営判断の自由度を事業者に与えるものであると思います。</p> <p>しかし、仮に、現状需要予測が沈んでいることを踏まえて16条2項の審査基準を満たしていて、今後利用状況が大幅に回復した際に実施運賃を変更（値上げ）することができるのであれば、法16条2項の趣旨を潜脱するものと考えます。</p>	<p>ご認識のとおり不当に高い運賃設定を抑制するため、鉄道事業法第16条第2項に基づき、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し認可しております。いわゆる実施運賃につきましては、認可された上限運賃の範囲内での設定及び変更が可能となります。</p> <p>今回の申請における現状需要予測につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前の輸送実績を基礎として、将来の輸送量理論値を推計し、そのうえで新型コロナウイルス感染症による行動様式の変化等による需要減を考慮した想定旅客輸送量を推計しております。</p> <p>また、認可条件として、運賃改定後の原価算定期間（平年度）における輸送量の実績が判明した日の属する年度の翌年度末までとする期限を付すものとなります。</p>
4	<p>意見1【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（状態監視保全への移行）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ることから、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</p>	<p>いただいたご意見につきまして、しなの鉄道株式会社から、以下の回答がございました。</p> <p>（ご意見に対するしなの鉄道の見解）</p>

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。

意見2【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】

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、基本給のベースアップや手当の新設、福利厚生制度の充実など、待遇改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、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、待遇改善・物価上昇や経費増に対する経営支援の原資として、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みます)

(要望事項)

- ・待遇改善において、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、制度改正等で中堅層以上の昇給額を抑制すること
- ・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などの導入

→上記については、士気・帰属意識の低下や離職者の増加につながる懸念もあるため、避けていただくようお願いします。

既に同様の人事労務制度が導入されている場合は、社会情勢の変化などを鑑み、制度の縮小や廃止に向けた協議を労使間で行われるように希望します。

意見3【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

1. 国土交通省鉄道局主導で、北陸新幹線並行在来線5社の事業者間連携による業務効率化に取り組んでおります。CBMにつきましても、他社と協業しながら導入の検討をしています。車両保全に関しては列車検査の一部(屋根上機器、床下機器等の外観検査)において、映像とAIを用いたソリューションの実証事業に参画、導入の検討を行う予定です。

2. 従業員の満足度向上に対しては、賃金・手当・休暇等の処遇改善のほか施設改修、環境整備等様々な取り組みを行っております。また、協力会社や下請け会社への価格転嫁は、公正取引委員会の「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等に基づいて厳正に取り扱っていません。

・士気・帰属意識の高揚、離職防止のための施策には様々な観点からのアプローチが必要と考えております。既に労働組合からの要請を受けて行った施策もあり、制度を含め社員の満足度向上に引き続き努めてまいります。

3. 物品の購入や工事等の契約締結の際は、原則として複数の事業者の見積り比較または入札を行い、経費の節減に努めております。

複数業者間での相見積もりや入札の実施を行うなど、費用の圧縮に努めることを希望します。(但し、意見5について留意)

意見4【障害者割引について】

自治体等との支援策協議において、欠損補填に障害者割引による減収分補填は含まれる形となっているのでしょうか。

他社の事例（運賃改定パブリックコメント回答より）

道南いさりび鉄道：(新規で実施する精神障害者割引について) 当該負担を自治体に求めていく予定

伊賀鉄道：全額補填を受けている

意見5【価格転嫁の促進について】

物価・エネルギー費用・輸送コスト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、申請者の取引先（受注者）が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、関係法令や「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」といった公的な指針・ガイドラインを順守し、取引先との良好なコミュニケーションを図ってください。

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka/romuhitenka2.pdf>

また、会社全体で適切な価格転嫁に取り組む姿勢を対外的に示すものとして、下記1. もしくは2. いずれかの方法について実施の検討をお願いします。

1. 「パートナーシップ構築宣言」の宣言を行うこと
2. 「労務費転嫁指針」への取り組み方針について」等の方針を制定し、ホームページ上などで公表を行うこと

「パートナーシップ構築宣言」（JR 西日本）

<https://www.biz-partnership.jp/declaration/74006-08-00-osaka.pdf>

4. 障がい者割引による減収分補填は受けていません。

5. 工事費を算出するため基本となる労務単価においては、昨今の景気動向や各種指針を参考にして毎年見直しを行っています。機械や材料については建設工事に用いる費用相場を参考にしており、受注者の工事費に適切に反映させています。また、下請代金支払遅延等防止法に則って契約等を行っており、関係法令を遵守しています。

いただいたご意見につきましては今後の参考にさせていただきます。

	<p>「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」への取組方針について (NHK) https://www.nhk.or.jp/chotatsu/links/tenkahoushin.pdf</p> <p>確認事項（申請者宛）</p> <p>1.（確認事項）</p> <p>SR1系は、ベース車両となるJR東日本E129系とほぼ同一設計であり、CBMへの対応も考慮されていますが、当該形式の検査において、現時点で検査体系や検査項目のCBM化の実施や検討はされているのでしょうか。（例：JR東の「新保全体系」や「モニタリング保全」等）</p> <p>2. 単線化や未使用の線路撤去、ホームの縮小等の設備縮小に関わる投資について、これにより見込まれる収支改善額と、投資額を回収出来る見込みの年数などは既に試算されているのでしょうか。</p> <p>3. e-gov上の申請資料に収入原価総括表の添付が無い場合、各平年度の収支率をご教示願います。（現行・申請）</p> <p>要望事項（北陸信越運輸局宛）</p> <p>他の運輸局や本省所管の運賃改定パブリックコメントでは、文字数制限が6000文字となっており、今後の運賃改定の意見募集の際には揃えていただけないでしょうか。</p>	<p>1. 検査体系については、SR1系導入に合わせて「新保全体系（60万km毎の検査）」を導入しています。また、CBM化については、列車検査の一部（屋根上機器、床下機器等の外観検査）において、映像とAIを用いたソリューションの実証事業に参画、導入の検討を行う予定です。</p> <p>2. 当社はこれまでも側線の撤去、変電所の削減や、信号設備の使用停止等を行ってまいりました。さらなるスリム化を行うため、設備の全体像の把握、費用及び費用対効果について現在調査を進めています。費用を算出したうえで、こういったものが経営にとって最適か今後検討してまいります。</p> <p>3. 収支率については、非公表とさせていただければと存じます。</p> <p>要望事項</p> <p>いただいたご要望につきまして、今後の意見募集の際の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>（意見）</p> <p>本申請は、1円単位運賃設定に必要な限度のみで認可すべきである。</p> <p>（理由）</p>	<p>いただいたご意見につきまして、今回の運賃改定審査の参考とさせていただきます。</p> <p>今回の申請の審査にあたっては、鉄道事業法第16条第</p>

<p>実施運賃の改定をほとんど行わないことをすでに公表しているにもかかわらず、上限運賃の改定を認めることは、たとえ実施運賃が事業者の経営判断であるとしても、鉄道事業法 16 条 2 項の審査基準を潜脱することになると考える。</p> <p>すなわち、</p> <p>1) 本申請にかかる平年度（令和 8 ないし 10 年度）では法 16 条 2 項の審査基準を満たしていれば、今後経営努力により利用者数が増加したのち（例えば令和 15 年度頭など、平年度から離れた時期）に実施運賃を本申請の上限運賃まで引き上げることができる。しかし、仮に当該本申請の平年度から離れた時期に申請していれば法 16 条 2 項の審査基準を満たさない（収支率が 100% を超える）となれば、わざわざ平年度で法 16 条 2 項の審査基準を厳密に確認し、利用者の利便性を確保するという趣旨から離れたことになるのではないか。</p> <p>2) 事業者の経営判断で実施運賃を上限の範囲内で設定できるというのは、主に値下げ局面のことを想定していたのではないか。</p> <p>ということである。</p> <p>上記 1) 及び 2) について貴局のお考えを伺いたい。</p>	<p>2 項に基づき、上限運賃に基づく総収入が総括原価を超えないことを確認し認可しております。想定された輸送量と実績とが乖離する可能性も否定できないことから、認可条件として、運賃改定後の原価算定期間（平年度）における輸送量の実績が判明した日の属する年度の翌年度末までとする期限を付すものとなります。</p> <p>また、いわゆる実施運賃については、鉄道事業法第 16 条第 3 項に基づき、上限認可の範囲内において定め、事前の届出を行うことで設定、変更が可能となることから、上限運賃の設定又は変更の認可後においては、値下げ局面を想定した場合に限らず、上限認可の範囲内において弾力的な設定、変更が可能であるものと考えます。</p>
--	--

6	<p>意見： 申請した運賃が高すぎるためもう少し安くすべきではないか</p> <p>理由： そもそも鉄道事業法による運賃上限認可申請は市民生活に根付いてる鉄道の運賃を値上げすることにより市民生活が困窮するのを防ぐ狙いがある。このため運賃値上げは2000年～2020年ごろのように慎重であるべきだ。</p> <p>一方でそもそも2020年から2023年年にかけて物価が約20%上がってしまったため、全国的に鉄道運賃が値上げするのは致し方ない。このため20%程度の運賃改定であればやむを得ないとする。</p> <p>が、今回の運賃改定では定期外25.1%、通勤定期13.9%、通学定期5.0%の値上げとしており、定期外がすでに物価上昇を越える値上げとなっている。通学定期は値上げを防ごうという意志を感じるものの、同じく2026年春に実施するであろう東日本旅客鉄道運賃改定では信越本線・篠ノ井線で4.7%の値上げにとどまっているにもかかわらず、しなの鉄道では普通運賃を25.04%も値上げするのは明らかに法外な運賃値上げである。</p> <p>そもそも今回の運賃改定でしなの鉄道は税抜賃率25.07円/kmにしているが、北陸新幹線開業に伴う第三セクター転換鉄道が軒並み賃率18円/km～20円/km程度であることを踏まえるとしなの鉄道の25.04円/kmという賃率は明らかに割高である。</p> <p>またしなの鉄道では2023年4月1日に東日本旅客鉄道線との乗継割引を廃止し屋代～長野間などで普通運賃を80円、通勤定期を1か月2,400円値上げしているほか、そのほかの区間でもおおくめ40円、通勤定期を1か月あたり1,200円値上げしている。このため2020年と2026年春時点での運賃値上げをみたとき、屋代～長野間では普通運賃が350円から500円(JR東日本10円値上げ、しなの鉄道60円値上げ、乗継割引80円廃止)となり42.9%もの値上げ、通勤定期は1か月11,840円から</p>	<p>いただいたご意見につきまして、しなの鉄道株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(ご意見に対するしなの鉄道の見解)</p> <p>今回、将来の鉄道部門の収支推定に基づく範囲内で旅客運賃の上限変更認可申請を行いました。当社を取り巻く環境では、コロナ禍によるテレワークや時差出勤等の新しい生活様式の浸透、沿線人口の減少もあり定期券(通勤・通学)利用者数はコロナ禍前の水準まで回復しないと見込んでおります。一方、インバウンドや観光需要等による定期外利用は回復の兆しが見られることから、定期券に比べ定期外は高めの改定率として申請を行いました。</p> <p>安全運行の確保と持続可能な経営体制の両立のため、将来を見据え、当社の経営環境に合わせた柔軟な旅客運賃の設定を可能とするための上限変更認可申請であり、引き続き収益増や事業の効率化など経営努力により2026年春予定の「実施運賃」改定時には現行水準並みの運賃を維持します。</p> <p>また、乗継割引の設定可否や2026年春以降に「実施運賃」を見直す場合には、当社の経営状況を踏まえつつ、ご利用状況も勘案し総合的に判断していくものと考えております。</p>
---	---	---

16,340 円に 38.0%も値上げしている。20%の物価高と比べると明らかに高すぎる運賃値上げであるし、あの運賃割高な JR 北海道ですら普通運賃 360 円相当の距離 14.5km をしなの鉄道単独利用ですら 440 円、長野～屋代間では 500 円もするのは割高すぎる。

よってしなの鉄道の運賃改定自体は致し方ないと思うが、物価高に対して値上げしすぎであることを踏まえると普通運賃の値上げ率低減や利用の多い長野発着およびその内方利用となる JR 信越本線安茂里・川中島・今井の各駅からしなの鉄道線利用時において東日本旅客鉄道との乗り継ぎ時に乗継割引を最大 60 円で復活させ長野～屋代間の運賃を 2024 年時点と比べ 10 円値上げの 440 円にとどめることで物価をはるかに上回る値上げを回避すべきではないか。