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

〇案件番号：155250819
〇案の公示日：令和７年８月１８日
〇公募案件名：平成筑豊鉄道株式会社の第一種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
〇意見募集期間：令和７年８月１８日～令和７年９月１日
〇提出意見数：４件

（次頁へ続く）

項番	提出された意見（原文ママ）（注）	意見に対する考え方
1		本申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づいて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しました。 いただいた意見につきましては、申請者にお伝えしました。 また、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。
	1.「変更しようとする旅客運賃の上限の種類、額及び適用方法」記載の特定運賃は、この区間における上限額として申請しているものであるのか、届出予定の運賃を参考のために記載しているのかどちらであるか。	1.について 申請者によると、上限運賃であり、同額にて実施運賃を届出予定しているとのことです。
	2.「２．実測換算中心キロ程表」について (1)鉄道事業法及び施行規則で提出を要する書類か	2.(1)(2)について 鉄道事業法施行規則第 32 条第 3 項の旅客運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類として、運賃の審査に必要な範囲で提出を求めております。
	(2)キロ程がすべて 10m 単位となっているが、正確な実測であるのか。申請者に見解を伺いたいとともに、運輸局として、どのように指導をされているのか。 (3)糸田線のキロ程は恐らく金田起点で書かれていると思われるが、申請書通りの記載であると、直方起点かのように見える。路線別での記載が適当ではないのか。	2.(2)(3)について 申請者によると、九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）から継承した既存の駅については JR 九州が用いていたキロ程を使用し、継承後に建設した駅については実測によるキロ程を用いているとのことです。また、記載方についても今後の申請にあたり分かりやすい表記を検討するとのことです。
	(4)行橋駅のキロ程が 80m ズレているのはなぜか。	2.(4)について 申請者によると、行橋駅の高架化に伴い、駅の中心キロ程が変更されたとのことです。

	3.「６．特定区間運賃一覧表」について (1)特定区間設定についての考え方について、申請者の見解を伺いたい。	3.(1)について 申請者によると、糸田線と伊田（田川）線は、金田駅で接続しており、両線区間を利用する場合、必ず金田駅を経由しなければならず、遠回りになることを考慮し、地域内相互利用客が多い区間に特定運賃を設定しているとのことです。
	(2)a=b となっている区間については、現行では特定区間を設定しているが、申請後の運賃改定では特定運賃を設定しないということでよいか。	3.(2)について 申請者によると、 a=b となっている区間も特定運賃として設定しております。 弊社では運賃を３㎞区間ごとに設定しておりますが、営業キロと特定運賃算定における距離が同じ３㎞区間内に収まる区間が存在し、結果的にその区間では営業キロでの運賃と特定運賃が同額となっております。 とのことです。
	4.「８．収入原価総括表」について (1)改定率と旅客運賃の増収割合（各年度の現行と申請）に差はあるのか。あるとすれば、逸走が生じているということでよいか。	4.(1)について 逸走は考慮しておりません。
	(2)配当所要額について、実績と令和 7 年度以降の推定額が大幅に離れているのはなぜか。	4.(2)について 鉄道事業法第 16 条第 2 項の「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」のとおり適正な利潤を推計して翌年度以降計上しております。
	(3)原価について、令和 6 年度と令和 7 年度の人件費で 1 割程度下がっているのはなぜか。特に、それ以降賃上げをみこんでいることとの関係で申請者の見解を伺いたい。	4.(3)について 申請者によると、兼業している第二種鉄道事業（門司港レトロ観光線）に職員を派遣しているとのことです。 令和７年度から第一種鉄道事業（本申請）と第二種鉄道事業の人員配置の実態に見合うよう人件費の一部の配分を見直したこと

	(4)収支率が著しく低いと思われるが、申請者として、その差額を埋めているものがあれば教えていただきたい。	により人件費が減少したとのことです。 4.(4)について 　申請者によると、沿線市町村からの助成金等を受けているとのことです。

(注)提出された意見は読みやすいよう項目間に改行を追加しております

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
２	物価高に合わせて運賃を引き上げるのは当然である。 ただ、改定後の運賃が初乗り 270 円、4 から 6 キロ 340 円は高すぎる。 それぞれ 250 円、320 円に抑えてほしいところ。 また、高校生と大学生の定期券の発売価格が大学生と同じままではよくない。 高校生は値上げ幅を 15%に留めて、大学生とは発売価格に差をつけるべきでは？	本申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づいて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しました。 いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。 以下、申請者から寄せられた回答です。 お客さまにご負担をおかけし申し訳ございませんが、弊社は設備の老朽化への対応や物価上昇などによる経費増のため非常に厳しい経営状況にあり、鉄道事業を継続するためには利用者の多い近距離区間におきましても同程度のご負担をお願いしたいと考えております。 定期券につきましては、沿線にある大学は１校のみであることと別途中学生用の価格設定を行っていることにより、高校生と大学生の発売価格は同じ設定とさせていただいております。 何卒、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

項番	提出された意見（原文ママ）（注）	意見に対する考え方
３	貴社である平成筑豊鉄道株式会社から出ている「運賃改定を必要とする理由」に２点違和感があるので追加で詳述願う。	本申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づいて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しました。 いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。 以下、申請者から寄せられた回答です。
	１．そもそもこういった場合、他社類似申請では先々の安全を加味して、というような文言が出てくるのに貴社文書では出てこない。貴社は特に 2025 年 3 月にレール破断インシデントが発生しているにも関わらず、それへの言及がない。本稿意見者としては、他社の真似文章のようなインバウンド、コロナを理由とせず、まっすぐに安全対策もっとしたいです、だから値上げさせてほしい、という論法のほうが地域住民、利用者の溜飲は下がると考えるがいかがか。追加で見解を述べてほしい。	１　弊社にとって老朽化した設備の修繕・更新は輸送の安全性を確保するために最も重要な課題であり、運賃改定を申請させていただく大きな目的であります。 申請理由に「老朽化が進行した設備の修繕・更新に要する経費の増加などにより、今後も極めて厳しい経営状況が続くこと」、「施設の老朽化対策など鉄道事業運営に必要な対応を行うことにより、輸送の安全確保を今後も継続するには運賃改定による収支の改善が不可欠と判断」と記載させていただいておりますが、様々な理由を併せて記載したため伝わりにくくなり申し訳ございません。
	２．平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会を出しているが、ここが公開している議事概要の「どこに」値上げの話が出てくるのか。本稿意見者が議事概要を斜め読みした限りでは見当たらない。議事概要の該当箇所を明示頂きたい。なお、平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会の承諾を得て貴社が値上げ申請をしているのであればそう一文を書くべきだし、平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会とは関係なく貴社が値上げ申請しているのであればそう一文を書くべきだし、いずれにしても貴社の文章から本稿意見者が関係性を読み取ることが出来ない。誤解を恐れずにいってみればただ単に引用されただけ、不遜ともいえる書きぶりであろう。この点についても追加で詳述いただきたい。	２　運賃改定は平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会の議事ではございません。申請書に平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会のことを記載した理由は、平成筑豊鉄道の今後のあり方について同協議会での検討が進められている状況だが、弊社としては鉄道運行が続く間は輸送の安全確保などに努めることが必要なので、鉄道事業を継続するための収支改善のため運賃改定を申請させていただくということを利用者の方にお伝えしたかったためです。

(注)提出された意見は読みやすいよう項目間に改行を追加しております

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
４	この運賃改定については必要だとは思いますが、各路線の複線区間の単線化や交換設備の撤去など、輸送実態を踏まえての経費削減策などの策定も等しく、お願い申し上げます。	本申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づいて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しました。 いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。 以下、申請者から寄せられた回答です。 運賃改定について御理解をいただき、ありがとうございます。 設備の維持等に当たっては、いただいた御意見を参考にさせていただきながら、経費を可能な限り抑えるよう努めてまいります。