

長野電鉄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9月9日（火）～令和7年9月23日（火）

項番	ご意見（原文ママ）	国土交通省としての考え方
1	<p>提出資料中「変電所更新」とあるが、ほんとうに必要なのか精緻な予測を以て再定義願う。</p> <p>昨今、特に九州旅客鉄道株式会社ではかつての幹線級の路線を非電化にし、コストカットしている事実がある。また、東日本旅客鉄道株式会社では烏山線にてハイブリッド車の運用の知見も溜まっている。</p> <p>こうした中、単に時期が来たから施設を更新する、という短絡的な考えでは厳しさを増す鉄道事業を乗り切れないと思料する。長野電鉄株式会社自身も、「鉄道事業の経営環境が厳しい」と認めているわけだから、もう少し整理が必要である。例えばこのタイミングで非電化の車輛を買うとどうなるのであろう？そのシミュレーションはしたのか？そうした観点からも加筆説明が必要であらう。</p> <p>さらに、他社類似案件の申請書ではなくこの運賃変更認可申請後経営環境はどうかという予測の文言がついているが、提出資料にはない。せっかく改ページされ、下部に余白があるのだから文章できちんと説明すべきである。文章で説明がないから末尾についている収入原価総括表、差し引き損益が値上げした単年度しか黒字になっておらず、値上げしても赤字なのか？という疑念がぬぐえないという別の指摘にもつながる。</p> <p>こうした観点からも追加説明いただき、利用者が納得する説明を長野電鉄株式会社求めたい。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、長野電鉄株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>（いただいた意見に対する長野電鉄の見解）          貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>変電所の老朽化に対し、現段階において施設の更新が鉄道事業の継続に最適な投資と判断しております。</p> <p>収支につきましては、運賃認可後に一定の改善が見られるものの、必要となる安全や旅客サービス向上への投資、また営業費の増加が見込まれ、引き続き厳しい経営環境の中にあります。より一層の努力を通じ、持続可能な交通手段の確保に努めてまいります。</p>

2	<p>消費税増税を除き、33年間値上げしなかったことは相当企業努力されていたのだと思料する。そんな中、設備投資などに充当するために運賃値上げは妥当だと考える。</p> <p>別意見ではあるが、少子高齢化社会で、地方が廃れていくと思うので、JRが地元のローカル線を買収し、JRという大きな組織が運営することが求められる気がする。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、長野電鉄株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する長野電鉄の見解)</p> <p>貴重なご意見をいただきありがとうございます。</p> <p>引き続き、安全や旅客サービス向上への投資を通じ、安全で安定した輸送サービスの確保と向上に努めてまいります。</p>
3	<p>1. 運賃値上げ自体はいいが、長距離区間での値上げ幅が約4割は常軌を逸する。値上げ幅を約3割に抑えないと、長野電鉄に乗ることをためらう人が続出するだろう。</p> <p>2. 回数券廃止と引き換えに交通系ICカードやクレカタッチ決済のさらなる普及を求める。一部の駅の自動券売機で切符を購入する際に、キャッシュレス決済は使える。しかし、改札機でタッチすればいいわけではなく、わざわざ切符を買うのは乗客にとって面倒だ。改善を求める。</p> <p>3. 長距離運賃の値上げ幅を1.で示した通りに抑える代わりに、A特急に限り特急料金を大人200円に引き上げる。以上</p>	<p>いただいたご意見につきまして、長野電鉄株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する長野電鉄の見解)</p> <p>1. について</p> <p>この度の運賃改定に対して、ご理解いただきありがとうございます。</p> <p>改定率の水準について、現状の運賃は、遠距離通減制を用いており、遠距離になるほど割引率が高くなります。今回の改定では、その割引率を緩やかにしたことに伴い遠距離になるほど改定率は高くなります。なお、通学定期は遠距離の改定率を低く抑えて、家計への配慮に努めました。</p> <p>2. について</p> <p>新たな出改札システムを導入するなど旅客の利便性向上に資する投資を検討しています。</p> <p>3. について</p> <p>特急料金の改定は予定していません。新たな出改札システムの導入に合わせて、特急料金のあり方を検討してまいります。</p>
4	<p>1. 申請から期間が相手パブリックコメントが実施されている理由はなにか</p> <p>2. 申請書表紙について、</p>	<p>1. について</p> <p>本申請は郵送で行われ、受理するにあたり形式上の要件を満た</p>

<p>(1) 提出者の名義が代表取締役ではないが、代表権のないものが提出しているということか。</p> <p>(2) 一般的に印影はマスキングしてパブリックコメントに供されるが、今回はどのような経緯によるものか。</p> <p>3. 長野電鉄 2025 年 9 月 11 日付リリース「鉄道旅客運賃の上限変更認可申請の変更について」では、「全線の営業キロ程は「33.2km」から「33.1km」に変更となります。」とあるが、</p> <p>(1) 本件申請の手続き上、やり直しとならないのか。</p> <p>(2) 電路費等の諸経費の計算に影響を及ぼさないのか</p> <p>(3) この場合の標準処理期間はいつが起算点となるのか。</p> <p>4. 「2 . 実 測 換 算 中 心 キ ロ 程 表」について、ここに記載されているキロ程は 1m 単位となっているが、これはこの有効数字まで計測したという理解でよいか。</p> <p>5. 遠距離ほど改定率が高いように見受けられるがその意図はなにか。申請者の見解を伺いたい。</p> <p>6. 配当所要額について、通達に基づく計算をされていると思われるが、実績額との乖離はあると思われる。</p> <p>(1) 申請者として、平年度に予定している配当等の額はどれほどと見込んでおられるのか。</p> <p>(2) 令和 8 年度と令和 9, 10 年度で配当所要額が異なるのは、増資等があるという理解でよいか。</p>	<p>しておらず、申請者に対し補正を求めました。これにより受理及びパブリックコメント実施までに時間を要したものです。</p> <p>2. (2) について</p> <p>「一般的に」という言葉が適切かどうかは分かりませんが、印影について、本申請においては以下の理由でパブリックコメントに掲載しております。</p> <p>その情報（印影）について、解像度を下げて掲載することによって、当該法人等の権利、競争上の地位その他正当な利益を害する恐れがないものと判断しました。</p> <p>3. (1) について</p> <p>申請書については、営業キロ程の変更に伴い修正が必要となる項目について修正の上、審査を行いました。</p> <p>3. (3) について</p> <p>本件における標準処理期間の起算点は、申請書受理日の 9/3 と認識しております。</p> <p>その他、いただいたご意見につきまして、長野電鉄から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する長野電鉄の見解)</p> <p>2. (1) について</p> <p>申請書の提出者は、代表権のある取締役社長になります。</p> <p>3. (2) について</p>
--	---

		<p>諸経費の計算に影響はありません。</p> <p>4. について 「実測換算中心キロ程表」は実際の計測距離を用いています。</p> <p>5. について 現状の運賃は遠距離通減制を用いており、遠距離になるほど割引率が高くなります。今回の運賃改定において、割引率を緩やかに見直したことから、近距離との改定率に差が生じました。なお、通学定期においては遠距離の改定率を低く抑えて、家計への配慮に努めました。</p> <p>6. について 経営上、個別の項目について具体的な回答は控えさせていただきます。配当所要額については、諸税額の違いにより年度毎の数値が異なっております。</p>
5	<p>私は、以下の理由により、今回の申請を認可するべきではないと考えます。</p> <p>1. 輸送密度と運賃 長野電鉄は過去に不採算路線を廃止したこともあり、現在では輸送密度が4000人/kmを上回り、決して存廃状況が危ぶまれる路線ではありません。</p> <p>一方で運賃に目を向けると、11kmでは600円と、主要都市では日本一となる見込みです。(情報ソース、総務省物価統計調査「鉄道運賃」 <a href="https://www.jpmarket-conditions.com/7691/ranking/">https://www.jpmarket-conditions.com/7691/ranking/</a>)</p>	<p>貴重なご意見いただきありがとうございます。鉄道事業の運賃認可については、鉄道事業法第16条各項に定められており、今般、これら法令等に基づく基準に従って審査を行い、基準を満たしていることを確認し、認可いたしました。</p>

	<p>類似の輸送密度である会社よりも運賃が高額である理由の説明が必要と考えられます。</p> <p>2. 変更を必要とする理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動出改札システムの導入 大掛かりかつ高コストと思われる新たなシステムの導入ではなく、無人駅を増やし、かつ無人駅では前のドアから乗降（運賃箱で精算）などとして、設備投資額を減らすのが妥当であると考えられること。</li> <li>・ 変電所更新・PC マクラギ化 収入原価総括表では個別の記載がなく、それぞれ現在の見込み額が不明であること。</li> </ul> <p>3. 収入原価総括表 配当所要額が今後大幅に増える見通しであるが、利用者に大きな負担を求めてまで配当を増やすべきではないと考えられること。</p>	
6	<p>設備の維持管理の観点や人件費等総合的な観点から、運賃上限変更に関しては概ね了承できます。</p> <p>しかしながら、今後も続くと思われる地上設備の老朽化への対応や地下区間の耐震等の対策、また先日の事故の再発防止対策など、維持や安全確保のためにさまざまな課題があることから、変更によってさらなる投資ができるようにしていただきたいです。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、長野電鉄株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>（いただいた意見に対する長野電鉄の見解） 貴重なご意見をいただきありがとうございます。</p> <p>ご指摘のとおり、安全投資を優先的に進め安全で安定した輸送サービスを提供していくほか、バリアフリー化やキャッシュレス化などを推進することで利便性の向上に努めてまいります。</p>