

提出された意見および意見に対する考え方について（1/9）

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

○案件番号：155250826

○案の公示日：令和7年11月11日

○公募案件名：北九州高速鉄道株式会社の軌道事業の運賃変更認可申請に関する意見募集について

○意見募集期間：令和7年11月11日～令和7年11月25日

○提出意見数：5件

（次頁へ続く）

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
1	<p>少し金額が高いのではないかと思う。理由を鑑みると、確かにと思うところもあるが、もう少し抑えてほしい。</p>	<p>本申請については、軌道法11条1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。</p> <p>いただいた意見については申請者にお伝えしました。</p> <p>以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>今後とも安全・安定輸送を継続するためには老朽化した車両をはじめとする設備の更新が必要です。また、引き続き電気料金や原材料費などの高騰によるコストの増加が見込まれています。</p> <p>このような状況のなか、当社の自助努力だけでは現行の運賃水準を維持することは困難であり運賃改定が必要であるとの結論となり、今回の申請に至りました。</p> <p>今回の申請運賃につきましては、設備更新における設備のスリム化や新技術の導入による維持管理費の低減の取組みや要員配置の見直しなどによる経費の削減を検討したうえで、お客さまへのご負担を考慮し決定しております。</p> <p>ご理解のほどよろしく願いいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
2	<p>意見提出様式を確認する必要があるのは理解できるが、word は不要である。 それでも、電子ファイル添付による提出が可能なのは好感が持てる。</p>	<p>e-Gov パブリック・コメントサイトから意見を提出される場合は、 『意見募集要領（提出先を含む）』欄の意見募集要領、 『命令などの案』欄の申請書（写し） を確認すると、画面下部の『「意見募集要領（提出先を含む）」及び「命令などの案」の全部を確認しました。』のチェックボックスをチェックすることが可能となります。『関連資料、その他』欄の意見提出様式の確認は必須ではありません。 過去の意見募集において同様の指摘を受けて掲載方を変更したところですが、本意見募集において同様の意見が複数寄せられた（項番2、4）ことから取り急ぎ意見提出様式の表示名を修正しました。 今後の意見募集においては、意見提出様式の見直しなど改善を図ります。 ご指摘ありがとうございます。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
3	<p>運賃改定におおむね賛成の立場です。 新型車を導入するそうですが、案内放送や案内表示は日英の2か国語にとどめてほしいです。 話は少しそれますが、企救丘駅に隣接する JR 日田彦山線志井公園駅が SUGOCA に対応していないのは惜しいので、さらなる SUGOCA エリア拡大を切望します。</p>	<p>本申請におおむね賛成の意見として承ります。 いただいた意見については申請者にお伝えしました。 また、他の鉄道事業者に対する要望については、当該鉄道事業者に対して要望をお伝えしております。 以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>運賃改定について、ご理解いただきまして誠にありがとうございます。 現在、車両における案内放送と案内表示は、日英の2ヶ国語表記としております。 新型車での外国語等による情報提供につきましては、法令等の規定及び考え方に基づき検討を進めてまいります。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）（注）	意見に対する考え方
4	<p>1 実測換算中心キロ程表及び営業キロ程表について （１）添付ナンバリングを間違えているように見受けられるがいかかか。</p> <p>（２）鉄道事業法及び施行規則で提出を要する書類か。</p> <p>2 現行・申請運賃一覧表について、鉄道事業法及び施行規則で提出を要する書類か。</p> <p>3 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、どのような理由か。</p> <p>(2)配当所要額について、実績と令和 8 年度以降の推定額が大幅に離れているのはなぜか。算定要領に従えば、資本金により一意に定まるものと思われるが、運輸局及び申請者の見解を伺いたい。</p>	<p>本申請については、軌道法 11 条 1 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。</p> <p>1（１）について ご指摘ありがとうございます。教示のとおりであり番号を読み替えて審査いたしました。</p> <p>1（２）について 軌道法施行規則 19 条に基づき提出を求めています。</p> <p>2 について 運賃の審査に必要な範囲で提出を求めています。</p> <p>3（1）について 逸走を考慮しておりませんので差はありません。</p> <p>3（2）について 令和 6 年度の実績には、法人税、法人税等調整額、住民税および事業税が含まれております。 翌年度以降の推定は、中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づいて算出したものです。</p>

	<p>4 意見提出様式の Word 版と PDF 版両方ダウンロードしないと意見投稿できない仕様は改めていただきたい。</p>	<p>4について e-Gov パブリック・コメントサイトから意見を提出される場合は、 『意見募集要領（提出先を含む）』欄の意見募集要領、 『命令などの案』欄の申請書（写し） を確認すると、画面下部の『「意見募集要領（提出先を含む）」及び「命令などの案」の全部を確認しました。』のチェックボックスをチェックすることが可能となります。『関連資料、その他』欄の意見提出様式の確認は必須ではありません。 過去の意見募集において同様の指摘を受けて掲載方を変更したところですが、本意見募集において同様の意見が複数寄せられた（項番2、4）ことから取り急ぎ意見提出様式の表示名を修正しました。 今後の意見募集においては、意見提出様式の見直しなど改善を図ります。 ご指摘ありがとうございます。</p>
--	---	---

(注) 提出された意見は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
5	<p>私は、今回の北九州高速鉄道株式会社の運賃変更申請について、昨今のインフレ環境（人件費・動力費・資材費など）の高騰を踏まえると、運賃改定そのものは一定の合理性があるものと考えている。一方で、現在の日本の公共交通政策、とりわけ「公共交通は自立採算で運営すべき」という旧来の政策思想については、国家の根幹に関わる重大な問題を孕んでいると強く指摘したい。</p> <p>第一に、公共交通、とりわけ地方の鉄道・モノレール・バスは、構造的に黒字化が極めて困難である。人口密度が低く、若年層が減少し、高齢化が進展する地域では、どれだけ運営努力をしても「需要の絶対量」が不足するため、都市部と同様に自立採算を期待すること自体が非現実的である。これは経営努力や効率化の問題ではなく、構造的な問題であり、需要側の制約である。</p> <p>こうした事情を無視して「赤字は事業者の経営努力不足」「廃線は自己責任でやむを得ない」という議論を行うことは、地域の生活基盤を維持する責任を本来負うべき国家が、その責任を事業者や地方自治体に丸投げする行為に等しい。特に近年の北海道における鉄道路線廃止の連続は、国の「自己責任」論が地域社会の存続そのものを脅かしていることを象徴している。</p> <p>第二に、インフラとは本来、国家運営の根本を支える「国体維持の基盤」であるという点を忘れてはならない。インフラの原点は「採算性」ではなく、「国家の安全保障」と「国民生活の最低保障」である。道路、港湾、鉄道、空港、水道、電力などは、国家というシステムの生命線であり、それらを市場原理だけで判断することは国家の基礎構造を自ら破壊する行為に等しい。</p> <p>特に公共交通は、移動の権利を保障する社会インフラであり、医</p>	<p>本申請については、軌道法11条1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。</p> <p>いただいた意見については、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p>

療、教育、労働、買い物、地域コミュニティなど、全ての社会経済活動の基盤である。これを「企業の採算性」に委ね、「黒字でなければ廃止」という論理を持ち込めば、地方の半分以上は確実に消滅する。これは誇張ではなく、人口動態と交通アクセスの相関（移動手段の喪失→人口減少→税収減→サービス低下→さらなる人口減少）によって説明される明確な因果関係である。

第三に、財務省が長年続けている「コストカットと自立採算主義」は、国家としての長期的視点を欠いている。財政規律そのものは重要だが、インフラの維持更新を「地方の自己努力」に押し付ける現在の姿勢は、国全体のインフラ体系の崩壊リスクを高めている。財務省は短期財政の効率性を追うが、インフラの価値は数十年単位で発揮されるものであり、短期視点の削減は中長期的コストを確実に増大させる。

実際、予防保全と事後保全では費用に数十倍の差が生じることが国土交通省のデータからも明らかである。軽微な補修を早期に行うことで数億円で済むケースが、破損後の再構築では数十億から数百億単位に膨れ上がる。つまり、維持管理に対する国の追加予算は「支出」ではなく「将来の財政負担を削減する投資」である。

第四に、今回の北九州高速鉄道も例外ではない。申請書のとおり、車両、信号、通信設備など、開業から約四十年が経過し、広範な更新需要が発生している。これは安全輸送を維持するために不可欠な更新であり、事業者側の努力で吸収し得る範囲を明らかに超えている。利用者数が伸びているとはいえ、今後の人口減少局面を考えれば、運賃改定だけで設備更新を賄うのは現実的ではない。

<p>ここで国が取るべき政策判断は明確である。</p> <p>公共交通を自立採算原則から切り離す</p> <p>地方鉄道・モノレールに対する国費支援を恒常的な制度とする</p> <p>予防保全型の先行投資に国が責任を持つ</p> <p>財務省に対し、インフラの原点（国体維持の基盤）に立ち返るよう政策転換を促す</p> <p>地方の移動権保障を「国家の義務」として明確に位置付ける</p> <p>これらを行わなければ、今回の運賃改定のような事案は全国で相次ぎ、地方の移動手段は縮小し、地域の衰退は加速するだろう。それはすなわち、日本の国土構造そのものが維持できなくなることを意味する。</p> <p>今回の北九州高速鉄道の運賃改定を契機に、国には「インフラとは何か」「公共交通とは何を守るものか」という原点に立ち返り、財務省主導の短期的な自立採算論ではなく、国土の維持、地域社会の存続、国家の安全保障を優先する政策への転換を強く求める。</p> <p>以上、国が公共交通を国家責任として再定義し、地方の生活基盤を守る新たなフェーズへ進むことを強く期待する。</p>	
--	--

以上