三陸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関する意見募集の結果について

令和８年１月２６日
東北運輸局鉄道部計画課

東北運輸局では、令和７年１０月３１日（金）から令和７年１１月１４日（金）まで、三陸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ついて、e-Gov を通じてご意見を募集し、また、東北運輸局ホームページ上にてご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。

皆様のご協力に深く御礼申し上げるとともに、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】
国土交通省東北運輸局計画課
電話：022－791－7526

三陸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関する
意見募集に対していただいたご意見と国土交通省等の考え方

〇パブリックコメント意見提出総数：５件
〇意見募集期間：令和７年１０月３１日（金）～令和７年１１月１４日（金）

	ご意見	国土交通省等の考え方
１	赤字額減少のための運賃値上げに異論なし。それでも行き詰ったら、最後の手段として BRT 転換（一部区間は JR 東日本に移管？）も考えられるだろう。 意見を提出するのに意見提出様式（word）は不要である。PDF で充分だ。	いただいたご意見につきましては、三陸鉄道株式会社にお伝えいたしました。 ご意見として承りました。
２	36-100 形気動車は導入から 41 年が経過していますが、新型列車の導入の予定はありますか？	（三陸鉄道から寄せられた回答です。） 36-100 型の老朽化を踏まえ新型車両の導入について情報収集を行っております。
３	1.申請者代表取締役社長の印影について、行政機関の保有する情報の公開に関する法律 5 条 2 号イに該当しうるものであり、これをマスキングせずに公開したのは申請者に対し不利益を及ぼしかねないと考えるが運輸局の考えはいかがか。 2.運賃改定額の考え方について、普通運賃を全区間にわたり概ね 10%改定するような改訂という認識でよいか。申請者の見解を伺いたい。 3.定期運賃の改定率を普通運賃より抑えた理由について、申請者の見解を伺いたい。	1.について ご指摘ありがとうございます。当局においてご指摘後に掲載されていることを確認し、速やかに訂正いたしました。 2.について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） この度の運賃改定つきましては、全区間にわたり平均 7.4%の改定となります。 3.について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） 物価高騰など社会情勢を考慮しながら、地域の足の確保や子育て世帯への負担等に配慮した考え方になります。

	4.別紙3「添付書類」のページ番号が抜けているのはなぜか。	4.について ご指摘ありがとうございます。三陸鉄道にお伝えし訂正しております。
	5.添付書類中「2.実測換算中心キロ程表」について、 「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。	5.(1)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)特に釜石？宮古間について、JR東日本から継受して以降、初めての運賃改定となるが、測りなおしているか。すべての駅が10m単位で設置されていることとなっているのでお伺いする。	5.(2)について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） JR 東日本より継受して以降、新設した駅もあり、改めてすべての駅で計測しております。
	6.添付書類中「4.申請運賃一覧表（普通・通勤定期・通学定期）（１）キロ別普通旅客運賃表（単位：キロ・円)」について、概要と申請運賃が相異なることとなっているが大丈夫か。	6.について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） ご指摘ありがとうございます。概要と申請運賃が相異でございました。東北運輸局と調整して修正いたします。
	7.運賃改定に先立って、普通回数券の廃止を行わなかったのはなぜか。	7.について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） 一定区間をご利用する方々の利便性(用途)やご負担を軽減することを目的としております。
	8.添付書類中「8.収入原価総括表」について (1)「※「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づき、市町村等からの運行経費支援等の特別収入は計上していない。」とされているが、特別収入を含んだ場合、収支は均衡するのか。	8.(1)について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） 特別収入の確保により、概ね収支均衡に向けた経営状況にありますが、今回の運賃改定を踏まえて、さらなる経営改善に努めて参ります。

	(2)配当所要額について、算定要領によれば「払込資本金に対し 10%配当に必要な額の鉄軌道事業分担額とする。」とされている。すると、資本金の額が変わらなければ、配当所要額が変動しようがないことになる。なぜ、年度ごとに配当所要額が異なるのか、運輸局および申請者の見解を伺いたい。 9.申請者の鉄道事業再構築計画について伺う。上下分離ではないという認識でよいか。 10.運輸局へお伝えする。意見提出様式に PDF と Word を掲げるのは結構だが、両方確認しないと意見が提出できないのは不要なファイルのダウンロードを求めていることとなるので注意されたい。	8.(2)について （三陸鉄道から寄せられた回答です。） ご指摘ありがとうございます。東北運輸局と調整して修正いたします。 9.について 平成 31 年 1 月に認定、令和 7 年 1 月に変更認定の申請者の鉄道事業再構築実施計画は、リアス線の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地を東日本旅客鉄道（株）からリアス線沿線４市町（宮古市、山田町、大槌町、釜石市）に無償譲渡し、リアス線沿線４市町が取得した鉄道施設・鉄道用地は三陸鉄道（株）に対し無償で譲渡・貸付するという内容となります。 10.について ご指摘ありがとうございます。今後の意見募集において掲載内容を見直してまいります。
４	期限にかかる条件を付ける予定はあるか。	新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける以前の輸送実績を基礎に平年度（3 年間、令和 8 年度～10 年度）までの輸送量を推計しているため、平年度全体の実績において総収入が総括原価を上回る場合は平年度 3 年目の翌々年度末（令和 13 年 3 月 31 日）を期限とする条件を付しております。
５	基本的に賛成である。 理由：昨今の燃料費高騰、資材費高騰、運	（三陸鉄道から寄せられた回答です。） 三陸鉄道の運賃改定に賛同いただき、あ

	賃収入減などによりコストが増加している。1997年以降運賃は改定していないとのことなので、1997年当時と比べると上述の通り状況も変わってきていると思われる。そのため運賃改定（値上げ）は必然となると思われることから賛成する。 ただし、経営努力を前提に改定してほしいと思う。具体的な案を以下の通り示す。 今後、人件費の増加、古い車両の修繕費用の増加、沿線の人口減少による運賃収入の低下、激甚化する災害への対応など今後のことを考えても、財源面での対応やBRTなどの他の輸送モードへの転換等も検討しなければならないタイミングがいつかはくると思われる。ただし、列車での運行によって観光客が訪れる等の効果が見られるため、輸送モードの転換はあくまで最終手段として捉えて欲しい。 運賃改定による収支対策の他に、利便性向上にも努めて欲しいと思う。例えば、三陸鉄道線とJR線の同面ホーム上での乗り換えを可能にするこが挙げられる。例えば、久慈駅では全ての列車が三鉄ホーム発着となっている。久慈駅6時35分着便や8時5分発便はJR八戸線と接続を取るダイヤ設定となっているが、この時間はJRホームに空きがあるため、上記の列車をJRホーム発着とすることで、乗り換えがスムーズになったり、JRホームとJR駅舎にはスロープが整備されている為、車椅子利用者や高齢者への配慮ができたりすると思われる。これに関しては、JR東日本盛岡支社様との協議も必要になると思うが、こういった点を工夫することで、利便性向上につながり、利用の促進につながる可能性もあると考えるため、利便性の向上のための対応も行っていただきたい。	りがとうございます。 今後においても、JR東日本や県、沿線自治体等の関係機関などと連携しながら、利便性の向上や経営基盤の強化を図り、地域の公共交通機関としての役割を果たして参ります。

	最近では、鉄道ファンや鉄道に興味がある方向けの JR 八戸線との相互直通運転の臨時列車や、三鉄車両が JR 東北本線（盛岡？一ノ関）で走行した東北本線リアス号の運行、震災で被災した際に収入対策として行われたレールの切り売りや宮古車両基地まつりなど、鉄道ファンや鉄道に興味のある方向けの商品の販売や企画イベントは、一定程度の収入効果や盛り上げ効果、宣伝効果があるものと思われるので、今後もこういったものを継続し収支の改善に努めていただきたい。 上記のことも含めて様々な視点で出資者である岩手県をはじめとした沿線自治体等と協議し、公共交通の利便性向上・維持・運行及び経営に努めていただきたいと考えている。 上記のような理由により、利便性の向上や柔軟な視点による経営をしていただくことを前提に、運賃改定に賛成する。	