青い森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２月１７日
東北運輸局鉄道部計画課

東北運輸局では、令和７年１２月１０日（水）から令和７年１２月２４日（水）まで、青い森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

青い森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：８件
〇意見募集期間：令和７年１２月１０日（水）～令和７年１２月２４日（水）

	ご意見	国土交通省等の考え方
１	1.そもそも、運賃引き上げ申請から運賃改定実施日までの期間が短かったことはよろしくない。	1.について 本申請については、鉄道事業法第16条第2項に基づき、これら法令等に基づく基準に従って審査を行い、標準処理期間内に適切に対応いたします。
	2.通勤定期運賃において、長距離区間で均一運賃化・値下げするのは妙案だが、普通運賃もそうすべきだったのではないか。	2.について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 通勤定期運賃における、長距離区間での均一運賃化・値下げは、比較的輸送人員が少ない区間の需要喚起を目的としたものです。一方、普通運賃の長距離区間については、高い水準の輸送人員が見込めることから、経営に与える影響を加味し、判断いたしました。
	3.他社線との乗継割引運賃を廃止するのは愚策である。それを廃止する前に、青春18きっぷの特例を含む一切の利用を廃止したほうがいい。	3.について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 鉄道旅客運賃は、利用者が会社ごとに正規の運賃を支払うことが原則ですが、東北本線の一部がＪＲ東日本から経営分離された八戸開業時に、ＪＲ東日本及びＩＧＲいわて銀河鉄道との三者協定により、利用者の運賃上昇幅を緩和するため乗継割引を導入いたしました。その後、２００６年３月にＩＧＲいわて銀河鉄道が新駅設置にともなう運賃改定を行ったため、協定の定めに従って三者協定は廃止され、ＩＧＲとの二者協定により継続して参りました。

		昨年、２０２５年３月にＩＧＲいわて銀河鉄道が運賃改定を実施した際に、二者協定が廃止されたことから、当社単独で継続して参りましたが、導入当時の目的は達成されたものと考え、鉄道旅客運賃の上限変更が認可された際に廃止する判断といたしました。なお、ＪＲの企画切符の通過特例については、当社にとっても収入のメリットが大きいことから、現段階での廃止は検討しておりません。
	4. いわゆる飛び地路線である JR 東日本の大湊線の三セク移行(青い森鉄道に編入)は考えているのか、否か。	4. について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 当社としては、ＪＲ大湊線の三セク移行について、検討したことはございません。
	5. 利用者が極めて少ない駅は廃止して、電車のスピードアップに寄与してほしい。	5. について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 当社では、お客様の利用状況等を踏まえ、限りある車両を有効活用しダイヤ設定をしております。令和８年３月のダイヤ改正では、八戸～青森間で上下３本の快速列車を設定したところで、これからも、お客様の声や利用状況等を踏まえ、利便性の向上が図れるよう、努めて参ります。
２	91 キロ以上は、2700 円(こども 1350 円)均一運賃が望ましいです。最大運賃 3700 円(こども 1850 円)はあまりにも高すぎます。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） 当社は２００２年の開業以来、効率的な運営に取り組み、運賃水準を維持して参りましたが、物価高の影響を受けた消費行動の変化、エネルギー価格高騰による動力費の増大、安全安定輸送や旅客サービスを担う人材確保と定着を目的とした待遇改善など、今後も厳しい経営環境が継続する見込みで、当社の経営努力を前提としても現行の運賃水準では、将来にわたり、鉄道事業を安定的かつ継続的に運営し、公共交通

		機関としての使命を果たすことが困難になると判断したことから、運賃改定に向けた申請をいたしました。お客様にはご負担をおかけすることとなりますが、何卒ご理解くださいますようお願い申し上げます。
３	1.「実測換算中心キロ程表」について (1)鉄道事業法、同施行規則のうち、どれにあたり提出を要するものか。 (2)キロ程は、1m 単位で書かれていると思われるが、正確なものであるか（筒井駅以外は 10m 単位で正確ということか）。特に、JR からの移管の際に再計測しているか。 2.通勤定期を 90km 以上で固定し、101km 以上で値下げとしているが、これにより実際に値下げとなる旅客はどれほどの割合いるのか。 3.通学定期を据え置いているが、一定の幅引き上げるとしなかったのはなぜか。 4.「駅間旅客運賃表（普通・通勤定期）」は、鉄道事業法、同施行規則のうち、どれにあたり提出を要するものか。	1.(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。 1.(2)について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 実測換算中心キロについては、ＪＲからの移管の際の数値を採用しており、筒井駅については、設置の際に東青森駅起点の建設キロにより設定しております。 2.について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 通勤定期の 101 ㎞以上の区間の輸送人員は、通勤定期の輸送人員に対し、過去に遡っても１%にも満たず僅少となっております。 3.について （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 通学定期は、全線開業時の設定から変更なく家庭への負担を考慮したこと、また、県が進める子育て支援施策を踏まえたことから、今回の運賃改定では据え置くこととしました。 4.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。
	5.「収入原価総括表」について (1)定期外運賃の増収率が、改定率とさほど変わらないが、東北新幹線への逸走や人口減少に伴う収入減は観念していないのか。申請者の見解を伺うとともに、運輸局において、この算定が正当であるか伺いたい。	5.(1)について 本申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、「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」として適正な利潤を推計して計上していることを確認しております。 （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 定期外の増収率は、平成２９年度から令和６年度までの輸送人員をもとに、コロナ禍等の影響人員分の補正をしたうえで、令和７年度以降の増減率により推計しており、人口減少を踏まえた推計となります。一方、運賃改定に伴う逸走については、考慮して推計しておりません。
	(2) 配当所要額が、令和 6 年の実績、令和 7 年の推定、平年度でそれぞれ異なる数値となっている。配当所要額は通達に基づけば資本金に対して一定の割合で決まると理解されるものであるが、このような差が生じていることについて、上記理解が正しいかどうかを含み、運輸局及び申請者の見解を示されたい。	5.(2)について 本申請については、申請者の修正を踏まえ、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、「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」として適正な利潤を推計して計上していることを確認しております。 （青い森鉄道から寄せられた回答です。） 当社は累積欠損金があるため、資本金に対して一定の割合で算出する法定積立金および配当金は０円となり、令和７年度以降の配当所要額は法人税等の額となります。なお、ご指摘を踏まえ確認したところ、法人税の推計額に相違がございましたので、東北運輸局と調整して修正いたします。

	6.鉄道事業法16条1項にいう運賃の上限の認可の標準審査期間は1箇月？4箇月であるが、申請者において、運賃改定予定時期から4カ月を切った段階で申請をした経緯を示されたい。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） 当社は、標準審査期間の４箇月未満での申請を承知したうえで、３月中旬の運賃改定を目指しております。そのため、正式な運賃改定日は、行政側の認可日を受けて決定することとなります。
４	急行料金や特別車両料金を適用する列車の新規設定も検討しているのか。 また、将来的に、IGRいわて銀河鉄道との経営統合や合併を構想しているのか。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） 急行料金や特別車両料金を適用する列車は、現段階において保有しておりませんが、将来の増収策の一環として様々な角度から検討して参りたいと思います。なお、IGR いわて銀河鉄道との経営統合や合併については、検討したことはございません。
５	運賃改定を機に、Suica導入(青森エリアの拡大)をしてはどうか。 八戸駅など乗換駅での接続改善や、J2初昇格を果たしたヴァンラーレ八戸との連携強化にも期待したい。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） Suicaの導入は、これまでも検討してきたところですが、初期投資や導入後の維持管理、機器更新等に、多額の費用がかかることが大きな障壁となっております。また、ＪＲ東日本やＩＧＲいわて銀河鉄道との乗継利用や乗入れ利用など、整理すべき課題も多いことから、引き続き県と連携し、情報収集を行ないながら、費用面を含め検討していきたいと考えております。また、八戸駅など乗換駅での接続改善やプロスポーツチームとの連携についても、これまで以上に、積極的に進めて参りたいと考えております。
６	役員が3人、非常勤役員が12人もいるようですが、人件費の無駄ではないか？事務方の役職や人員を減らして、経費削減をすべき。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） 常勤取締役（報酬あり）、非常勤取締役（無報酬）については適正であると考えております。一方、人件費を含めた経費削減については、業務の機械化やＤＸ化なども視野に入れ、対応して参ります。

7	物価高が原因で運賃の値上げをするのは理にかなっていると思うが、今後デフレに再度なったときには値下げを検討するようにしなければならないと思う。	（青い森鉄道から寄せられた回答です。） 鉄道旅客運賃は、総括原価方式により設定しており、物価高も値上げの要因ですが、人口減少や人材確保と定着を目的とした待遇改善も要因であることから、一概にデフレになっても、値下げを検討する状況にはならないものと考えております。
8	令和8(2026)年以降は、パブリックコメント募集の周知を広めるために、駅構内に張り紙を掲示したり、デジタルサイネージやテレビ・ネット・ラジオ広告の活用、自前のSNSアカウントでの告知でもやってください。	いただいたご要望につきましては、今後の参考とさせていただきます。