

伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の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 2 7 日
四 国 運 輸 局
鉄 道 部 計 画 課

四国運輸局では、令和 8 年 1 月 1 4 日（水）から令和 8 年 1 月 2 8 日（水）まで、伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の上限変更認可申請について、電子政府の総合窓口（e-Gov）を通じてご意見を募集し、また、四国運輸局ホームページ上にて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、別添のとおり公表いたします。

皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、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】

四国運輸局 鉄道部計画課

電話：087-802-6755

伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の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:51件

○意見募集期間:令和8年1月14日(水)～令和8年1月28日(水)

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
1	収支次第では、今後4年以内に更なる運賃改定も考えているか。通学定期は、大学生や高校生などカテゴリーに応じて定期運賃を分けて販売すべきだ。伊予鉄と愛媛県のプロスポーツチームとの連携強化に期待したい。	通学定期券の運賃は、事業者の判断により、学校分類別に設定することも可能な制度となっております。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社を取り巻く経営環境は、かつてない厳しさを増しており、物価高騰や老朽設備の増加、人材確保の困難化、自然災害の激甚化、バリアフリー・環境対策、インバウンド対応など、鉄軌道事業を取り巻く課題は年々多様化・高度化しています。これらに迅速かつ的確に対応し、事業を継続していくためには、収支の安定化を図ることが不可欠です。当社といたしましては、業務の合理化・効率化を不断に進めることは当然として、中期的な収入・原価見通しを踏まえ、利用者負担の公平性と地域交通の持続性を確保する観点から、適時適切な運賃改定を実施する方針であります。 運賃改定にあたりましては、ご利用の皆様にご負担をお願いしたいと考えております。また、通学定期は、通勤定期と比較して割引率を高く設定しております。学校分類別の設定につきましては、適正な収入確保を踏まえ今後の参考とさせていただきます。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
2	これ以上の値上げは乗降数の減少にしかならないと思います。値上げには反対です。むしろ値下げを希望します。 車社会の地方都市において、乗降数を上げて売り上げを伸ばしたいのであれば新型車両の導入などより、運賃の値下げ以外にないと思います。運賃値上げ以外の経営努力ができないのであれば、経営陣の刷新が必要に感じます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
3	値上げするのが早すぎる。物価に対しての運賃の上昇が多い。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
4	この数年で頻繁に運賃を上げていらっしゃいますが、最新の電車への切り替えや自動運転の整備などに費用をかけるのであれば本末転倒かと思えます。 新しい事業に取り組むことも重要ですが、子どもが新しいおもちゃを欲しがるように、最新機種を欲しがりとにかく全国的にないものを求めて設備投資しているのでは？と疑念を抱かざるを得ません。今、取り組んでいることが本当に必要なサービスなのか精査いただきたいです。今回のさらなる値上げで交通弱者や定期通勤・通学する方の負担がかなり大きくなっていると思います。 電車で行く方が高いからと、車で動いたり歩いたりする方もかなり多くなっているように感じます。ニュース性だけを求めるのではなく、いつまでも地元の利用者に愛される鉄道会社を目指していただきたいです。	本申請の審査にあたっては、鉄軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資に関しては考慮しておりません。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
5	伊予鉄道株式会社が再度運賃改定(値上げ)を予定している件について、利用者の立場から意見を述べます。 まず、人口減少や利用者数の減少、エネルギー価格や人件費の上昇など、地方私鉄を取り巻く経営環境が厳しいものであることは理解しています。また、公共交通としての役割を維持するために一定の収益確保が必要である点についても否定するものではありません。 一方で、松山圏域において伊予鉄道は鉄道・路面電車・バスを一体的に運営する事業者であり、実質的に代替となる競合事業者が存在しない地域独占的な公共交通機関であるという特性があります。そのため、運賃改定にあたっては、通常の民間事業以上に、利用者や地域社会への影響を慎重に検討し、十分な説明責任を果たす必要があると考えます。 伊予鉄道は近年、短期間で複数回の値上げを実施しています。2019年10月当時の初乗り運賃は160円であったものが、2020年・2021年・2023年・2024年と相次いで値上げされ、6年前の約1.56倍に達しています。 また、自治体からの補助金や支援制度を受けながら事業が継続されている以上、値上げを行う前提として、コスト削減や業務効率化、サービス構造の見直しなど、いわゆる企業努力がどの程度行われてきたのかを、利用者に分かりやすく示すことが重要ではないでしょうか。 さらに、他県の県庁所在地における私鉄・公営交通と比較した場合、伊予鉄道の運賃水準は相対的に高いと感じる利用者も少なくありません。地域特性の違いはあるものの、運賃水準やサービス内容について他都市の事例を参考にし、改善の余地を検討することは可能であると考えます。 以上を踏まえると、今回の運賃値上げについては、やむを得ない結論であると利用者が納得できるだけの、十分な情報開示と検討過程の説明がなされているとは言い難く、現時点では賛同できません。今後は、利用者負担の増加を前提とする前に、企業努力の具体的な内容や中長期的な経営改善策をより明確に示した上で、改めて議論されることを強く求めます。	本申請の審査にあたっては、鉄軌道事業以外の事業を運営しているグループ企業の設備投資に関しては考慮しておりません。また一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えしています。
6	人手不足への対応やキャッシュレスへの対応など公共交通事業者を取り巻く厳しい環境は理解出来るし、値上げはやむを得ない部分もあると思う。しかし、伊予鉄道は度々値上げをしており、周りでも「またか」と不満の声を耳にする。公共交通の厳しい現状を知ってもらい、値上げを理解する努力を伊予鉄道はしているのかと疑問に感じる。 例えば、伊予鉄道の社長は新列車導入など明るい話題の際は度々メディアに出ているが、こういった負の話題の時は一切メディアに出てこない。これでは伊予鉄道に対する不満が募り、公共交通の厳しい現状について理解して頂けないのではないかと感じる。 また松山市も他の都市に比べて公共交通が伊予鉄道任せになっている印象を受ける。不採算路線は市も関与して乗合タクシーなど別の公共交通への切り替え、免許取得支援など事業者の負担を減らす努力をすべきではないかと思う。 値上げはやむを得ないのかもしれないが、現状の伊予鉄道が値上げを講じる事については反対である。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 また、情報提供のあり方につきまして、貴重なご意見として承りました。ホームページやSNS等を活用し、利用者の皆様に分かりやすく情報提供できるよう努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
7	伊予鉄の運賃については、値上げ前から高いと感じていた。が、更に高くなると聞き、驚いている。電車の1区間は、歩いて10分かかるほどの距離、そこに250円を払う人がいるだろうか。 清水社長が就任して、すぐくらいに、全てのバス、電車がオレンジ色になった。こんな塗装をする金があるなら、もっと他のことに使えばいいのと思ったものだ。そうこうしていると、伊予鉄道は独自のキャッシュレスシステム「イヨカ」を開発し、県民に使わせていたが、最終的にはイヨカを廃止し、イコカやスイカになってしまった。最初からイコカやスイカを取り入れていれば、こんな無駄な開発経費がかかるとはなかったはずである。 また、グループ会社に「みきゃんアプリ」などを作らせたが利便性が悪く、周りは誰も使っていない。ここにも無駄な開発費が、かかっている。更に、最近、自動運転システムなども取り入れているようだが、清水社長などの上層部が目立ちたがりなのか、伊予鉄独自という開発ばかりに経費を費やしすぎている感じがする。このような無駄な投資、開発ばかりをして、経費がかかっているにも関わらず、それを県民に運賃という形で転嫁するのは、どうかと思う。 そんなことよりも、終電、終バスの時間を延ばすとか、電車、バスの本数を増やすとか、そういった県民の利便性に繋がることに経費をかけてほしい。そのために運転手を増やすので、人件費のための経費がかかるというのなら、まだ納得できるが、上記のような無駄な開発ばかりして、県民のためになっていないような会社経営では、県民にますます見放されると感じる。 街でお酒を飲むため夕方バスに乗ろうとしても、なぜか18時台のバスの便が少ない。また、帰りはバスで帰ろうと思ったら、21時前には終わってしまう。これでは全く使えない。こんな使い勝手の悪い、不満ばかりの伊予鉄道が、強気で運賃を上げていくのがわからない。独占企業というのは、こういうものなのだろうか。 伊予鉄道には、運賃以外にも、ダイヤをはじめ、県民のためになる公共交通機関として、企業努力をしてほしい。	本申請の審査にあたっては、鉄軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資に関しては考慮しておりません。また一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も利用動向に応じた適正な運行ダイヤの検討や一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 「みきゃんアプリ」はグループ会社がキャッシュレス決済の普及等を目的として開発し運営しておりますが、当社におきましても一部乗車券への対応などを通じて、引き続き利便性の維持・向上に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
8	伊予鉄道の本件運賃上限変更は認められない。主な理由を2点に集約して挙げる。 1 運賃改定を短期間で繰り返している・他社と比較してすでに高額な運賃である 伊予鉄道では2019年の消費税率改定以降、2020年、2021年、2023年、2024年と運賃改定を繰り返しており、このわずかな間に5度目の値上げとなる。本件運賃上限変更においては各営業キロ帯において20～30円ではあるが、2020年と比して3km以下および軌道線で170円から250円、23km超で730円から900円と大幅な変更となっている。 現経営体制となってから毎年のように値上げを繰り返しており、松山市と同様の都市の私営交通機関の中でも極めて高い水準の運賃率となっている。本件には無関係であるが、同社のバス事業でも同様の値上げを繰り返しており、松山駅～松山空港間のリムジンバスは、全国の空港アクセス交通の中でもっとも距離単価が高く、2番目に高い岩国空港(いわくにバス2.2km200円)のおよそ2倍(5.7km 1000円)である。 2 経費抑制を行っていない 伊予鉄道では現経営体制となつて以降、ブランド戦略のために橙色一色塗装化を行っているところであるが、さび止め塗装の必要のないステンレス車両に対しても全面橙色塗装(ステッカー)を行っている。これはいたずらに出費を増やしている行為である。 さらに、ブランド戦略において現経営責任者がIYOTETSUロゴを新たに作成し様々なところに掲示をしているが、しかし伊予鉄道においては明治24年から「イ菱」によるブランドを築き上げてきたところであり、これは市民において伊予鉄道のマークとして広く認知されている。新たなロゴを作成する必要性、「イ菱」を徹底的に撤去する必要性が全くない。 現経営体制が以上のような浪費を行っていることが収益悪化の原因ではないか。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 なお、ステンレス車両への全面塗装に係る維持管理費は軽微でございます。現行のロゴにつきましては、グループのブランド価値の最大化を図るため、グループ各社において統一的に使用しております。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
9	値上げの頻度が早過ぎると思います。 理由:いつも伊予鉄道を利用させていただいております。自分も家族にも車がなく、公共交通機関が唯一の足となっています。昨今の物価高騰で色々なものが値上がりする中、伊予鉄道の運賃は結構な頻度での値上がりが続いています。JRと比較するととても高いため、運賃の高さから利用客が嫌厭し、便数が少なくなったり、路線がなくなったりするのも心配です。せめてこのままの運賃でもうしばらく頑張っていたきたいです。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
10	赤字路線を廃止したり、乗客の少ない時間帯の便を大幅に減らすなど、公共交通機関としての役割を果たしていない。 松山市から補助金を貰い坊ちゃん列車を運行しているにも関わらず、坊ちゃん列車にはスポンサーの会社名が入っている。このような増収増益が続いている会社が更に値上げをするのは、いかがなものか。競争の働かない独占企業が、これ以上値上げすることに反対である。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 なお、坊っちゃん列車の運行には多額の費用を要しており、このたび維持管理費の一部につきまして松山市に補助金を申請いたしました。また、運行による赤字につきましては、自助努力の一環として広告料収入を得ることで補填しております。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
11	今回の値上がりには賛同できない。本当に高すぎる。値上がりの理由が会社のことしか考えておらず、利用者のことを考えているとは思えない。 伊予鉄道しかないため利用するしかないのが残念。値上がりすると余計に利用しなくなる。悪循環。新しい車両の導入などしなくていいので、もっと利用しやすい料金にしてほしい。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
12	昨年、過去6年間で4回の値上げ、今回仮に値上げが認可されてしまった場合は5度目と鉄道会社としては異例の値上げスピード。値上げ幅は初乗りで70円を超え、往復で最低でも140円値上げとこの6年で利用者への負担額があまりにも大きい。 また、これだけ高い料金設定だと、観光客からの批判も免れず、観光産業への影響も考慮すべきである。 また、運賃計算や手当支給を行う企業の担当者への負担も大きく、自分の勤める会社は担当者の負担増により、出張時の運賃早見表が無くなってしまい、給与担当者も毎年運賃が代わり、負担が大きいと嘆いていた。 また、今回も値上げ理由に安全対策やバリアフリーを大義名分としているが、最近では新造列車(7000系 703編成/704編成)は試運転を各1回のみ行っただけですぐに故障し運用離脱、最近ようやく復帰したが、導入費用の約大半を国の環境対策の補助金で導入したのにテストもせずすぐに故障させるようなことは、果たして安全対策が行われていると言えるのだろうか。新車が必ずしも万全でないのは分かりきっていることでは無いのだろうか。 また、この7000系についても各ドア上に都会の列車のようにLCDによる案内表示を付けたと見せかけ、実際に駅や路線の案内が出るのは各車両3枚のみ(車両端山側2箇所と車両中央部海側1箇所だったと思います)のみで、後は駅に着いても広告がひたすら出るだけ。駅に着く時ぐらゐ駅の案内やドアの開く案内が出せないのか？都会から来ていただいた観光客の方だと確実に慌てます。都会は駅に着く時は必ずホームの案内が出るので(東日本旅客鉄道E233系やE235系、西日本旅客鉄道223系や225系など) また、線路の枕木も松山市より補助金が出ており、各駅の枕木がPC枕木に順次交換されているのにも関わらず値上げ、更に許せないのがこの工事もずさんであること。 今回はフォーム入力のため画像が添付できず申し訳ないが、令和6年8月から10月頃にかけて行われた最寄の三津駅の枕木交換ではほとんどの枕木が交換された後、上り線の松山市寄り2本の枕木が最後まで交換されないまま、バラストも敷かれずに放置されており、あげく犬釘まで半分以上が抜かれたまま放置されていた。たかが1本2本の枕木と言うのであれば直ちに運行をやめるべき考え方である。 また、日中の前部標識灯及び後部標識灯の不点灯についても疑問が残る。これも伊予鉄道はかれこれ日中(夏季冬季時間帯を分けて)非点灯を貫き、あげく日中は室内灯もつけない。3000系と7000系は全車室内灯と前部(7000系は後部)標識灯をLEDにしたのだから点灯させるべきなのでは？未だに単線複線区間それぞれに第4種踏切を設置しているのだからなおさらでは無かるうか。同じJRはこれを徹底している。 以上の事から、安全対策等を理由に度重なる値上げを行い利用者にばかり負担を求めることは一利用者としてとても許し難いことであり、経営陣が身を切る番ではないかと切に考える。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。輸送の安全に関わることにつきましては、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 安全対策につきましては、継続的に見直しを行い、万全を期して実施してまいります。車両の仕様や工事手法、照明の使用方法につきまして、貴重なご意見として承りました。今後の参考とさせていただきます。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
13	断続的に、段階的に値上げていくことで生活者の負担感を緩和しようとしているのは理解できる。しかしながら、あと何回値上げが必要なのか提出資料からは読み取れず、せめて値上げ計画に相当する資料を追加で提出させるべきではなかるうか。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。また、申請書の添付書類につきましては、鉄道事業法施行規則第32条第2項及び第3項に規定されております。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
14	料金の値上げが多すぎる。また、本町線の運休や、他の路線での減便など、サービスが著しく低下しているにも関わらず料金を上げるのは全く理解できない。必要のない新規車両の購入や無人バスの導入よりも、今ある資源を有効に活用すべき。現社長になってから、サービスの低下が相次いでいるが、社内で誰も意見が言えないのではないかと。株式も上場されていないため、外部の目が届きににくいのではないかと。毎回毎回、運転手の賃金がとやかく言われて値上げしているが、本当に運転手に還元されているのか。値下げして市民の足として利用者を増やす施策をとるべきではないか。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。ご指摘のありました人件費につきましては、継続的に賃上げを実施する計画であることを審査の過程で確認しております。 また、本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 人材確保のための処遇改善につきましては、労使交渉を行ったうえで、3年連続で平均7%以上の賃金改善を着実に実施しております。しかしながら、人材不足や流動化の影響により、所定休日の確保が困難な状況が続いていることから、引き続き人材確保と処遇改善に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
15	記憶では、伊予鉄道はここ6年間何らかを毎年値上げしていると思います。一昨年、他社のバスに乗車した折、その運賃格差に驚きました。私はあまりバスを利用しない方ですが、私の周辺ではバス利用をやめて車での通勤に変えた方がおります。その方がおっしゃるのは、車で市内に向かいコインパーキングを利用した方が安いそうです。 また聞くところでは、伊予鉄道のバス利用者が減っているとかで、運賃値上げの影響では、また、バスから車への乗り換えが増えるなら社会、環境によくないのではと案じております。 一方で伊予鉄道は他社への投資で大株主になっているとも聞いております。電気バスなどへの投資も結構ですが、運賃値上げの社会・環境への影響と他の事業者とのバランスには配慮するようご指導願います。	本申請の審査にあたっては、鉄軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資に関しては考慮しておりません。一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
16	1.近年累次の運賃改定を行っているが、物価上昇率を大幅に上回る運賃改定となっている理由につき、申請者に見解を伺いたい。 2.Wordファイルの意見提出用紙をダウンロードしなければフォームによる提出ができない仕様について、運輸局に対し、改善を求める。 3.申請書類について、鉄道区間の「実測換算中心キロ程表」は法定の申請書類ではないのではないか。また、軌道法に基づく申請では、均一制のため、軌道法施行規則19条2項として要求されていない書類ではないか。	1)について (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。 2)について 利用者の方にご負担がかかる仕様となっていたため、今後パブリックコメントを実施する際は改善させていただきます。 3)について 申請書に添付している鉄道区間の「実測換算中心キロ程表」につきましては、鉄道事業法施行規則第32条第3項に規定されている書類の一部であると認識しております。均一制を採用している軌道事業に対するご意見につきましては、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。
17	運賃値上げによる利用者の負担には限度がある。運賃値上げ以外に方法はあはずだ。運賃値上げには断固反対である。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
18	伊予鉄道は2020年以降だけでも既に4回も運賃の値上げをしています。今回の運賃値上げの理由として運転手等職員の待遇改善を挙げっていますが、これまでの実績と今後の予定の具体的数字を開示して欲しいです。現清水一郎氏が社長になってから特に運賃の値上げの頻度が多すぎだと思います。社長の年収の推移も開示して頂きたいと思います。グループ会社の何社から報酬が支給されているのでしょうか？開示された資料から分かるのは、彼の伊予鉄道の持ち株数が2023年以降10万株から30万株と伸びていることくらいです。天下り社長の派手な実績作りと自身の資産作りに運賃値上げをされたのでは市民は迷惑です。自社のバスセンタービルを持たず公道(市駅前)をバス停とする自治体におんぶにだっこの運営方法もとても疑問です。素朴な疑問です。よろしく願います。	ご指摘のありました人件費につきましては、継続的に賃上げを実施する計画であることを審査の過程で確認しております。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 人材確保のための処遇改善につきましては、労使交渉を行ったうえで、3年連続で平均7%以上の賃金改善を着実に実施しております。しかしながら、人材不足や流動化の影響により、所定休日の確保が困難な状況が続いていることから、引き続き人材確保と処遇改善に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
19	伊予鉄道の値上げについて反対である。値上げにより初乗り運賃が250円に上がる事は勿論、ICカードと現金の価格差も問題有りであるICカード運賃を導入するのなら関東の大手鉄道会社の様に1円単位で消費税を計算し、運賃に反映すべきだ。私は現在大阪在住だが愛媛在住時に何度か利用したが同じ四国を走ることでもJRに比べて運賃が高く、車等の他の移動手段を用いる事が多かった。モーダルシフトの観点からもこれ以上の運賃値上げは避けるべきと考える。出来ればもう少し気軽に利用できる金額を検討していただきたい。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 キャッシュレス割引運賃につきましては、現金取扱いに係る機器の維持管理費および人的負担の軽減を図るとともに、大都市圏と比較してICカードの利用率が低い状況を踏まえ、その一層の普及を促進することを目的として設定しております。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
20	結論から申し上げますと値上げには反対です。 令和元年頃は初乗り150円程度だったにも関わらず、わずか7年ほどで100円近い値上げを敢行しています。物価高によるものであるためある程度は仕方ないしても、このハイペースの値上げは殿様商売としか思えないものです。 また、理由が物価高だとしてもここ最近導入を進めてるEVバスや新車両についてはどう説明するのでしょうか。そのような余裕があるなら、値上げする前に身を切る改革が必要なのではないでしょうか。 今一度、経営面の選択と集中を行い市民の負担を最小限に留める決定をすべきです。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。なお、本申請の審査にあたっては、鉄道及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
21	「鉄道・軌道事業の旅客運賃上限変更認可申請書運賃改定理由」内の運賃改定理由に記載の「業務の合理化・効率化を推進し、経費の削減に努めてまいりました」を裏付ける具体的施策が確認できず、今回の運賃改定に反対する。 例として、ワンマン運転、小規模駅のリモート対応が未導入、もしくは導入が遅れていることがあげられる。郊外線では多くの列車が3両編成以下の短い編成であり、特段の監視機器を設置せずともワンマン運転を行っている鉄道会社は多く存在する。(西武鉄道など) 加えて、同社は、完全週休三日制など、一般的な水準よりも休日数が著しく多い勤務体制を取っており、乗客負担を増加させようとしている企業が実施しているとは考えにくい施策を実施しており、疑問が残る。 また、みきゃんアプリ等のキャッシュレス決済の導入について、キャッシュレス決済取り扱い手数料を上回るほどの増収・増客効果が明らかでないにも関わらず、キャッシュレス決済割引を導入するなど本末転倒な施策を実施している点に疑問が残る。 最後に、同じ四国の地方民鉄である高松琴平電鉄の運賃と比較すると、すべての距離帯において、現行運賃ですら、伊予鉄道の運賃は高額となっており、高松市よりも都市圏人口が多い松山市において到底、乗客の理解を得られる運賃ではないと考える。 以上、4つの事例から、同社が業務の合理化・効率化を推進し、経費の削減に努めているとは言えず、今回の運賃改定に強く反対する。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後もワンマン運転や駅業務の省力化・省人化を含む一層の合理化・効率化を検討しつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施するとともに、当社におきましては、週休3日制の導入には至っておらず(※伊予鉄グループが導入)、人材不足の影響で所定休日の確保が困難な状況が続いているため、人材の確保と処遇改善により安定した輸送体制を構築し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 キャッシュレス割引運賃につきましては、現金取扱いに係る機器の維持管理費および人的負担の軽減を図るとともに、大都市圏と比較してキャッシュレス決済利用率が低い状況を踏まえ、その一層の普及を促進することを目的として設定しております。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
22	値上げには強く反対です。 バスは市民の足であり、市民に負担を強い値上げはおかしいと思います。 現段階では燃料価格も落ち着いており、同社は度重なる値上げをしています。 対して、多くの市民(公務員除く)の給与は据え置きである人が多いです。 燃料価格が暫定的にはありますが落ち着いているということ。 1.燃料価格高騰の為の値上げは矛盾が生じます。 2.愛媛県の給与がほとんど据え置きであるのに値上げをするのは市民の意思をいささか無視しているように思います。 3.バスの本数が過去と比較して減少しており、利便性を損ねています。 (値上げした事で、増便など運行ダイヤが円滑にすると同社は確約した訳ではなく、値上げ前とほぼ同水準であるもしくは、それを減便する可能性すら残ってしまいます、値段が上がるなら各種サービスの質は向上させるべきです) 一般的に言う高給取りの方は、経費算出するか、そもそもバスを使用することは極めて少ない為、すべて市民ではありますが低所得者への忖度も必要なのが公共交通機関の役割であると思います。 また、同社は特に愛媛県もしくは松山市に対するボランティア活動も顕著では無く、特にビジネスという側面を除き、市民にとっては「伊予鉄」しかないから使っているだけでライバル会社がいればね」とう声を耳にすることは少なくないです。 総合すると、同社がただ値上げをしたい。ライバル会社がいらないことによる民意の無視と判断出来る要素が極めて多く散見されます。 値上げには断固反対です。	一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
23	2020年以降5年連続で値上げ、値上げがなかったのは2025年だけ。今回のものがまかり通ってしまえば市内電車は2020年値上げ前当時の1.5倍を超える。確かに物価は上昇しているが、他の物品に対して常軌を逸しているとは言えない。本当に妥当なのか？ むしろ値下げを指導すべき事案と思う。 普通運賃以外でも、当初100円だったサイクルトレインが500円というとてもない値上げまでされている。(みきゃんアプリという、クレジットカードからしか事実上チャージできず、しかも最低金額が5000円からという使いものにならないアプリのみ300円。同アプリはGoogle Playストアにて1.8点というほとんど見ないような低評価を達成している欠陥品である。)なお、この通常券販売は当初無く、「乗車中に充電が切れた場合は？」「そもそもおサイフケータイに対応していない機種や、スマホを持たないユーザーは？」「サーバーエラーが起きたら？」など想定されるべき事象を想定していないあまりの杜撰さをメールで多数指摘した結果、やっと実装されたものである。それで使わせる気のない200円も高い値段なのだから、本当に呆れてものが言えない。さらには主に観光客向けである1Day チケットも大幅値上げした上、こちらもみきゃんアプリ専用となった。愛媛在住ならともかく、観光客に最低チャージ金額5000円の、しかもほとんど愛媛県内でしか役に立たないアプリの使用を強要するのは、ポーズとして実装しているのみで使わせるつもりがない、あるいはみきゃんアプリを使わせることでなんらかの利益が伊予鉄側にあり、利便性を気にする観光客の足元を見ているかどちらかだろう。いずれにしても悪質と言う他ない。これについても上記の指摘に加え、そもそも観光客にとっては「乗車券そのもの」が旅の思い出としての側面があり、坊っちゃん列車の乗車券の凝りよう等から伊予鉄もそういった需要を理解しているはず。絶対に紙のチケットを復活させるべきだと同じメール内で指摘したのだが、サイクルトレインと違って的是はずれな対応すら行われず放置されている。 他にも松山市駅における途中一時下車の廃止、い〜かどーの廃止とそれに伴う運賃優遇の消滅、高島屋カードでの観覧車サービスの廃止、松山市駅のfreeWi-Fiの撤去など、ひっそりと改悪されたものはここ数年で数知れない。ちなみに市内電車の中のWi-Fiもここ一年くらい一度も飛んでいるのが確認出来ない。松山市駅はちゃんとfreeWi-Fiの掲示が撤去されているのでかわないが、市内電車の中には愛媛freeWi-Fiのシールが変わらず貼られているのにどうということだろうか。出来れば運輸局でこっそりと抜き打ちでチェックしていただきたい。 これらの措置が、どうしても赤字やギリギリの採算の中で経費削減として行われていたならまだ理解できるが、知っての通り伊予鉄道は大金をかけて松山市駅を改修し、さらには贅沢にもオリジナルの新型車両を開発したばかりである。どこにそんな金の余裕があったのか？ そんなに余裕なら2020年の運賃に戻すのが先だろう。それから、何十年も対応されない鷹ノ子駅や大手町駅のバリアフリー対応に投資するのが先だったろう。特に大手町駅は松山駅前に位置する、観光における陸路の玄関口なのだから。車椅子以外にも観光客や松山から他県へ向かう旅行客のキャリアバッグのためにもスロープの需要が高いのだ。 はっきり言って、ここ10年ほどの伊予鉄道は、客や住民のことなど全く考えていない。これでは同情の余地も理解の余地も全く無い。値上げは認めるべきでないし、むしろ値下げの勧告をすべきと考える。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。今回の申請による増収分は、バリアフリー化の推進にも活用する予定であると認識しております。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 各種サービスに関するご意見につきましては、今後のサービス向上の参考とさせていただきます。駅のバリアフリー化につきましては、重要課題と位置づけ、順次改修を実施しておりますが、一部には用地の制約等により整備が困難な箇所もございます。今後も道路管理者等と協議を継続し、対応について検討してまいります。松山市駅前広場整備事業につきましては、自治体の事業であります。当社といたしましても実効性の高い事業となるよう、密接に連携してまいります。市内電車えひめFreeWi-Fiはすべての車両に設置しておりますが、電波状況は業者と連携し順次確認を行ってまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
24	普段10番線を利用しています。 昨今のインフレ状況から、最終的に値上げはやむなしと考えますが、地域で独占状況にある伊予鉄道には、十分な経営努力のうえで値上げの検討を要望いたします。 1.定時運行 2.運転手の教育 3.待合看板表示と実際の運行状況の整合性 家族で利用してりましたが、このような点から、定期的購入はやめました。 他にも観光港へのリムジンバスの廃止など、減便による利便性の低下も指摘が上がるのではないのでしょうか。自動運転バスの導入など、前向きな努力は評価できますが、安易な値上げがないよう、多方面からの検討をお願い致します。	一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
	今回の申請を認可しないべきと考えられ、理由は以下の通りです。 ■前回の申請時では赤字を見込んでいたが、実際には黒字&増配 26年4月からの値上げにおいて、足元の24年度は黒字でありながらも26年が赤字想定であることを論拠に値上げ申請している。 しかし、収入原価総括表によると、前回の24年10月からの値上げ申請では、24年度は0.6億の赤字見通しであったが、実際には3.7億円の黒字であり、しかも当初見込みより増配し、2億円にも上る配当を出している。値上げ申請時の見通しと実績との間に、4億ものギャップがある。 25 また、配当に回すよりも、今回の値上げ申請にて支出を見込む内容の資金に回すのが適切ではないのか。このような値上げ申請時の見通し時に赤字を見込む→実際には業績の上振れによる黒字が、23年10月の値上げ申請時にも発生している。 上記のような大きな上振れが生じたのは、鉄道事業法第16条第二項に規定されている、24年度分の増配の事実にも見られるように、適切な利潤を上回る値上げ申請を行っているからと考えられること。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、前回申請(令和6年10月改定)においては、申請のあった翌年度(令和7年度)を初年度とした原価計算期間(3年間)で審査し、認可したところです。
26	運賃値上げには反対します。 理由 坊ちゃん列車の運営のために、松山市の税金を投入することになってから以来、社員の週休3日制導入 いーカードの廃止 高浜一観光港までの自動運転バス バス タクシーの電気自動車導入 郊外電車の新型車両導入 伊予鉄会館建て替え 市内路線バスの自動運転バスの導入 など、ここ数年であまりにも経費をかけすぎだと思います。 特に、いーカードの導入は、完全に失敗策であるし、電動バス タクシーなど必要なし。ハイブリッドカーが望ましいと思います。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 また、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施するとともに、当社におきましては、週休3日制の導入には至っておらず(※伊予鉄グループが導入)、人材不足の影響で所定休日の確保が困難な状況が続いているため、人材の確保と処遇改善により安定した輸送体制を構築し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
27	この6年の間で5回に及ぶ運賃値上げは異常。6年前から、今回の値上げが決まれば初乗りで90円の値上げになり、こんな話し聞いたことがない。伊予鉄グループ全体でみて、赤字ではない。グループ企業にしたのも、全体の利益を考えてしたこと。毎回値上げの際に、毎年、社員に対して、7%の賃上げ、人手不足を解消する為と、今回もまた同じ事を言ってる。サービスの向上とは、利用してるお客様に向けて発信する言葉、ただ、伊予鉄道さんに関しては、接客態度に関しては、まったくサービスの向上は感じません。電車やバスの減便や、駅の無人化など、再三にわたって行なって、この値上げは、電車やバスを利用する物には到底納得のいくものでは、ありません。もし、この運賃値上げを、許可する場合、四国運輸局側も、伊予鉄道を利用する者に対して、納得のいくコメントをだしていただきたいです。現在のいよてつグループの社長との面談内容や、なぜ、ここまでの運賃の値上げが必要か、よく、話し合い、皆が納得できる答えを期待しています。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。なお、本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の収支は考慮しておりません。 また、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。
28	月に数回利用しているが、数年前から価格の値上がりりが著しい。経費の削減に努めてきたと記載があるが、新しいラッピング電車も増えており、努力の方向性が市民目線ではないように思う。物価の高騰の影響を受けているのは、伊予鉄道だけではない。このままでは、どうしても乗らざるを得ない利用者以外は代替手段を選択するようになると思う。後、独占禁止法に該当しないのか。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 ラッピング電車につきましては、車両を広告媒体として販売することで、運行経費の一部を補填し、事業運営の効率化に取り組んでおります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
29	私は、今回の申請を認可すべきでないと考えます。理由は以下の通りです。 1. 過去の値上げの申請内容や増収効果の不透明さ 2021年度および2023年度、2024年度のそれぞれ10月に実施された値上げによる増収効果が値上げ申請の書類以外に公表・明示されていない。値上げによる増収分が具体的にどのようなようにいくらずつ使用されるのか、各項目ごとの費用見込みの公表と精査が必要と考えられる。現段階では、申請内容が鉄道事業法第16条第2項に違反すると考えざるを得ない。 上記の通り考える理由は以下のとおりである。 2024年度の値上げ申請時のパブリックコメントでの返事にて、「2024年度の値上げによる増収分については、人材の流出防止と確保のための処遇改善の原資になるとともに、設備投資に関しましても、工事計画等を確認し、著しく過剰な投資は行われていない」旨、運輸局はコメントしていた。 しかし、同じく2024年度の値上げ申請時の添付資料によると、当初は赤字を見込んでいたところ、今回の申請時の添付資料より実際には2024年度は2億円もの黒字となったことが、明らかとなっている。残念ながら、運輸局の2024年10月の値上げ認可時の見立てが結果的に誤っていた、と言わざるを得ない。従い、同じ過ちを繰り返すことの無いよう、まずは各項目ごとの費用見込みを具体的に公表するのが先であると考えること。 2. 過去の値上げ申請時のパブリックコメントへの対応 2021年度、2023年度、2024年度の鉄道値上げ申請時に提出された意見には、以下のような合理化案が提示されている。 (1) 利用実態に応じたダイヤ見直しによる運行費削減 (2) 車掌廃止のワンマン化による人件費削減 (3) 1編成あたりの車両数の削減 (4) ステンレス車両への全面塗装の廃止 うち(1)は23年11月から郡中線の土日祝日の昼間のダイヤで実施されているが、他の路線や時間帯にも拡大するなど、21年、23年、24年と頻繁な値上げで利用者に負担を求める前に、これらの合理化案を先に実施するのが筋と考えられる。特に(2)のワンマン化は、今回の値上げ理由である人員不足への対応策としても有効である。 24年の値上げ申請時のパブリックコメントへの返事として、「ワンマン運転化や無人駅化等の合理化施策につきましては、施設・設備の改修やシステム化による費用対効果を検証」とのことであるが、5年も前からワンマン化の提案がパブリックコメントでなされているにもかかわらず、動きが遅すぎると言わざるを得ない。なお、ワンマン化による費用対効果は検証するまでもないと考えられる。それは鉄道会社各社がワンマン化を推進している一方で、逆にワンマンから車掌乗務に切り替えた例が見られないことから明らかではないのか。 近隣の同業他社での実施例では、例えば、香川県の高松琴平電鉄は上記の(1),(2),(3)を実施済みであること、また(4)についても導入予定の新車では伊予鉄道のように全面塗装ではなく、一部塗装に留める予定とのことである。 https://www.kotoden.co.jp/publichtm/kotoden/new/2025/series2000_vote_result/index.html 以上、他社での事例なども挙げさせていただいたが、伊予鉄道の事業運営コストの削減余地は多くあると考えられる。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、前回申請(令和6年10月改定)においては、申請のあった翌年度(令和7年度)を初年度とした原価計算期間(3年間)で審査し、認可したところです。 頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後もワンマン運転を含む一層の合理化・効率化および利用動向に応じた適正な運行ダイヤを検討しつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 なお、鉄道車両3000系および7000系は、いずれも3両固定編成となっております。また、ステンレス車両への全面塗装に係る維持管理費は軽微であり、7000系につきましては塗装も一部にとどまっていることを申し添えます。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
30	私は、鉄軌道事業に係る今回の旅客運賃の上限変更申請につきましては、申請を認可すべきでないと考えます。 以下に記す通り、郊外電車での普通運賃と通学定期6か月に關し、総務省の小売物価統計調査（11km、全国の調査対象44都市）の調査結果を整理したホームページより引用します。 https://www.jpmarket-conditions.com/7691/ranking/ https://www.jpmarket-conditions.com/7695/ranking/ それによると、伊予鉄道が調査対象である松山市は、仮に認可されるとなると、通学6か月定期77,760円（全国ワースト1、全国平均の約2倍弱）普通運賃520円（全国ワースト2）とそれぞれ著しい高額となるようです。 一方で1キロ1人あたり輸送人員は5,702人/日（2024年度）と、四国の民鉄の中でもトップクラスで、輸送効率は優れます。 引用、四国運輸局ホームページ https://www.ttb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/tetsudo/yusou.html しかし、上記の総務省の物価統計調査の対象に含まれる高松市や高知市よりも高額です。特に、通学定期は全国ワースト1の高さとなり、家計への影響は深刻です。通学定期代を負担できずに、進学をあきらめるケースも出てくるのではないのでしょうか。 これまでのパブリックコメントからの返事である、「ご利用の皆様に公平にご負担をお願いしたい」では済まされない由々しき事態と考えます。 また、総括原価計算書の今回申請分と前回申請分を見比べていたところ、2024年の申請時には当初赤字を見込んでいたところ、結果的に同年度は2億円の黒字（利益率約10%）と好決算であり、かつ増配までしていることも分かりました。 増配する余裕があるのなら、値上げせずに費用上昇分に充当すればいい話です。そもそも、2024年の値上げ認可が妥当であったかどうか疑義があります。 今回の申請について、同業他社との価格の比較や過去の申請時と実際の業績とのギャップなどより、鉄道事業法第16条第2項に違反しているものと推測されます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、前回申請（令和6年10月改定）においては、申請のあった翌年度（令和7年度）を初年度とした原価計算期間（3年間）で審査し、認可したところです。 頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 運賃改定にあたりましては、ご利用の皆様に公平にご負担をお願いしたいと考えております。また、通学定期は、通勤定期と比較して割引率を高く設定しております。割引率の他社比較につきましては今後の参考とさせていただきます。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
31	意見：本件、伊予鉄道株式会社が申請している初乗り運賃の引き上げ(230円から250円)については、反対いたします。 理由：第一に伊予鉄道は、令和2年から令和6年までの約4年間で、累計60円もの運賃値上げを実施しています。同社は値上げの理由として、燃料費の高騰や乗務員不足を挙げていますが、一般に運賃の値上げが繰り返されれば、利用者は減少するのが通常です。しかし、伊予鉄道の路線は松山市において競合する公共交通機関がほとんど存在せず、実質的に独占的な状況にあります。そのため、利用者は運賃が上昇しても他の選択肢がなく、伊予鉄道を利用せざるを得ません。このような状況下での度重なる値上げは、利用者に一方的に負担を強いるものであり、地域の生活交通として適切であるとは言い難いと考えます。 第二に同社が近年、従業員の待遇改善を目的として完全週休三日制を導入したことについては、労働環境の改善として評価すべき取り組みであり、他企業の模範となる制度であると考えます。しかし一方で、車両の新たな塗装、自動運転バスの導入、まつちかタウンへの金時計の設置など、多額の資金を要する施策も同時に行われています。特に自動運転バスについては、不具合が確認され、当面導入が見送られている状況です。こうした支出を行う前に、郊外線におけるワンマン運転の導入や駅の無人化など、より実効性の高いコスト削減策を先に検討・実施すべきではないでしょうか。十分な経営努力が尽くされないまま、運賃値上げによって利用者に負担を転嫁することには納得できません。以上の理由から、本件運賃改定については、松山市民の日常生活に与える影響を重く受け止め、利用者の立場に立った慎重なご判断をお願いいたします。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後もワンマン運転や駅業務の省力化・省人化を含む一層の合理化・効率化を検討しつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施するとともに、当社におきましては、週休3日制の導入には至っておらず(※伊予鉄グループが導入)、人材不足の影響で所定休日の確保が困難な状況が続いているため、人材の確保と処遇改善により安定した輸送体制を構築し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
32	今回の運賃アップを含めて度重なる伊予鉄道の運賃改正には辟易としています。利用者目線でのサービス向上や顧客満足度アップに繋がる企業努力や経営改善が微塵も感じ取れません。その一方で、新車両の購入や無人バスの実証導入など、利用客が望んでいない設備投資を進め、結果的に短期間での複数回に及ぶ運賃アップを講じるといった本末転倒の経営方針は如何なものかと。県内中予エリアにおける唯一の私鉄会社ですので、市民の足として必要不可欠な存在と認識しますが、運賃改悪としか言いようがないので、運賃改正については強く反対します。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
33	2020年頃から毎年のように値上げがなされています。伊予鉄道の2024年度決算では、増収増益とのことですが、今さらに値上げが必要なのでしょうか。 四国域内の各鉄道会社の初乗り運賃はどれも200円以上で大きく差はなくとも、四国で最も人口が多いはずの愛媛県で初乗り運賃が一番高くなるのは、どのように値上げ分の資金が利用され、利用者に還元されるのか、詳しい説明をしていただきたいと思います。 伊予鉄道が、鉄道・バス・グループの船便も含め、ダイヤ改正や減便などでコストカットの努力をされていることは理解しています。一方で、今後高齢化社会において、自動車免許を返納する人も増える予想すると、路線を維持することも大事だと考えます。値上げが続くと、利用者離れが起き、路線維持が困難になるのではと心配です。国際的にみると、鉄道事業が黒字になることは稀であり、欧州では赤字路線は公的支援で維持していると聞きます。これは公共交通がインフラであるとの共通認識があるためです。インフラであり、地域の足であり続けるために、値上げだけでなく、その他魅力ある施策によって利用者増加、収入増加を目指し、路線維持できるようご検討いただきたく存じます。	頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
34	令和6年にも値上げして直ぐに値上げは上げすぎだと思います。私には子供2人がいてこれから定期通学になる予定です。値上げになると相当に負担になります。これからも利用しやすい交通機関であってほしいと思います。せめて値上げだけはしないでください。よろしく願いいたします。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
35	伊予鉄道のバス運賃はここ数年で1.5倍になった。伊予鉄道は私鉄ではあるが、公共交通機関であることも忘れないでほしい。 赤字であるから運賃を上げ、乗客が減少、また赤字となり運賃の値上げの繰り返しのスパイラルである。今後増加する交通弱者の高齢者は外出を控え、しいては健康にも影響が出てくるであろう。今後、過疎地の交通を守り、高齢者を守るのも公共交通をになう関係者の使命である。その為、公共交通機関に関しては、伊予鉄に任せるだけではなく、国、県、市町村もその一役をになっており、補助金も併せて対応すべきと思う。 伊予鉄道も簡単に赤字補填に運賃上げを行うのではなく、乗客増加による運賃増も考えてほしい。便利で安い移動手段であれば利用客も増加する。 高齢者の運転免許返上を呼びかける中、運賃値上げは逆行する事になりえる。私も80歳を前にいつ免許返上するか考える様になったが、今の様に運賃が高くなると免許返上も先延ばしせざるをえない。	公共交通機関にあり方に対するご意見につきましては、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
36	私は、鉄軌道事業に係る今回の旅客運賃の上限変更申請に反対します。 1.改悪になったICOCAシステムの導入 前回の値上げ申請時のパブリックコメントにて、ICOCA導入経費が含まれているとのことでしたが、はっきり言って、車内チャージができなくなり、クレジットカードを持っていない学生や高齢者を中心として、チャージをあらかじめコンビニで済ませておく必要があり非常に使いづらくなりました。余計な手間がかかっています。正直、以前の自社独自のICカードシステムのほうがマシです。 ICカードシステムを導入している事業者の中で、自社で現金でのチャージシステムを一切用意していない鉄道事業者は、国内では他に知りません。 使いづらくなった挙句システム経費を転嫁しての値上げ、納得のいくものではございません。 2.モバイルICOCAでの通学定期購入不可 モバイルICOCAでの通学定期券購入がICOCAのシステム提供元であるJR西日本では可能であるにも関わらず、伊予鉄道では通学定期が不可であることも、不可解です。 有人窓口に行くにしても、営業時間は短縮、有人窓口まで向かうための運賃は自己負担、なかなかきついです。 他にも、既に過去のパブリックコメントで指摘を受けているワンマン化などの人員の合理化についても、具体的な合理化アクションが進んでいないままの値上げであるように見えます。 以上の通りいくつか事例を上げましたが、値上げ理由で挙げている投資が利用者目線での改善に十分に使われていないと考えられること、また近隣の同業他社よりもここ数年での値上げ率が著しく高い(20年以降、初乗りベースで5割程度) こと、過去の複数の値上げ申請で出された総括原価計算書にて、赤字やギリギリ黒字の水準を見込んでいながら実際には大幅な黒字となっているにも関わらず値上げ申請をここ数年で繰り返していることなどを考えると、既に適切な運賃水準を上回っていると考えられ、申請内容は鉄道事業法第16条第2項に違反すると考えます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、前回申請(令和6年10月改定)においては、申請のあった翌年度(令和7年度)を初年度とした原価計算期間(3年間)で審査し、認可したところです。 頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後もワンマン運転を含む一層の合理化・効率化を検討しつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 通学定期につきましては、JR西日本様とはシステムが異なるため、同様のサービスの提供は難しい状況です。ICカードシステムに関するご意見は、今後のサービス向上の参考とさせていただきます。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
37	今回の値上げが認められれば、コロナ禍以降5度目の値上げとなり、庶民の生活に大きな影響を及ぼすことになる。特に通勤や通学で利用している者にとっては大きな痛手である。 運賃値上げの理由についても、合理性の乏しい独占事業者の勝手と判断する。他県の鉄軌道会社と比較しても近年の値上頻度は異常であり、かつ伊予鉄グループは、鉄道やバス事業が赤字でもグループ全体では黒字を維持しており、値上げの必要はないと考える。新規車両の積極的導入等を行い、一時的に赤字になっているのかもしれないが、単体企業の財務内容のみで判断するのではなく、伊予鉄グループ全体の財務力を十分に審査して総合的に判断してほしい。 今回のパブコメは鉄軌道は事業が対象ですが、バス事業の値上げも同時にありますので、バス事業にも触れていることをお許しください。 愛媛新聞がトップ記事で報じるほど、県民の関心は非常に高くなっている。多くの県民の声としては伊予鉄は「やりすぎ」である旨の意見が圧倒的に多い。 値上げ理由を設備投資や人材確保費用（賃金アップ）としているが、民間企業なら設備投資資金は借入金、賃金アップは利益剰余金から捻出する野が普通であり、その原資をバス・電車の利用者に負担させるのは筋違いである。このような理由で値上げができるのなら、民間の中小企業はすべて黒字になる。 過去の値上げ時の際は、燃料費の高騰を理由にしていたが、燃料費は大幅に下がっているのではないかと。そして元々の運賃に戻すかといえば、それはしないだろう。 ちなみに、松山市の観光資源である「坊ちゃん列車」をストップさせる話があったときも、当初は、運転士が確保できずやむを得ないと説明していたが、途中から赤字の話に変わっている。要するに金儲け第一主義である。本当に経営が苦しいのであれば、新車両の導入を遅らせたり、借金してまで四国電力(株)の株式を買い増す必要などないはずである。(1466万株:7.07%保有)そのようなお金があるのなら、庶民の足を守るといった公共交通事業者の最大の使命を果たしてほしい。 なにより、伊予鉄グループ全体では、コロナ禍を除き黒字決算を維持できている。また、自己資本比率は50%を超え財務基盤は盤石であり、値上げせずとも十分にやっていける体力がある。現在は、他部門の事業の黒字をもって公共交通部門の赤字を補填し、全体で黒字経営をいじできている状態にあり、何も問題ないではないか。今後、それでもなお厳しい経営に陥れば、その時に値上げを検討すべきである。庶民の足を預かる事業者として、値上げは経営合理化策の最終手段と捉えるべきである。 過疎化の激しい県内南予地域や東予地域のバス事業者は、苦しい経営の中、歯を食いしばって頑張っている姿勢が伝わってくるが、伊予鉄からは、そのような姿勢は伝わらない。国から「補助金」をもらってくることで「値上げ」のみ熱心と映る。 今回の値上げ幅は、一見少ないように見えるが、最近5年半で鉄道では5割以上、バスは7割近く上昇することになる。ことように少しずつ値上げを進めるやり方も周到に計画していたものと思う。 本来なら、独占事業者であるが故に自制を働かせ庶民に寄り添った経営が求められるが、現在は反対に独占事業者の立場を利用して庶民を虐め、会社の利益のみ追求しているようで、そこには法の目的である公共の福祉の増進など視野にないように思う。 このことは、子会社である石崎汽船(株)の運賃でも同様な事象が起きている。異常な値上げ攻勢である。値上げのみでなく、往復割引や学生割引などほとんどの割引制度を廃止した。 伊予鉄道は、地域とともに歩み、ともに発展することを経営理念とする伝統のある企業であるが、その理念は変質してしまっている。多くの職員が異常と思っているにも暴走を止めることのできない状態に陥っている。誠に残念なことである。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の収支は考慮しておりません。 また、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)や一般旅客定期航路事業に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部及び海事振興部に共有させていただきます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
38	値上げについては以下の理由により反対です。 1. 前回の値上げより時間がたっていない。 2. 新型車両導入、無人バスでの運行等経費を掛けた分すぐに値上げとなっている。 3. バスでの両替機はまだ新紙幣(500円硬貨含む)が利用できない等サービス向上に努められているとは思えない。 4. 各路線にて事故等で遅延が発生した場合の連絡体制にも不備が見られお客様対応等の社員教育が不足しているように思える。 5. 上層部の中にはいまだに高浜一観光港のバス区間に鉄道を延伸したいとの夢物語を描いているようだが、今後の同区間の利用率向上も見込めない中値上げをすることは反対です。 6. 値上げを申請する前にもっと経営努力が必要とおもいます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 また、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 遅延時の情報提供につきましては、貴重なご意見として承りました。今後、適切な案内の実施が可能となるよう改善に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
39	今回の(2026年4月1日)からの上限変更認可申請に反対します。 香川県 琴電「初乗り」200円、高知県 とさでん交通160円、徳島県 徳島バス170円etc 伊予鉄道については、理由は多々あると思いますが、なぜ？直近で見てみるに1～2年おきに運賃改定。経営赤字を努力乏しく運賃値上げで解消しているのではないかと？	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
40	伊予鉄道さんの郊外電車及び市内電車には数年来週5日職場への行き帰りに利用させていただいております。 この間、設備投資、車輛管理面については詳しく分かりませんが、人員面において待遇面、職場環境からなのかかなりの乗務員の退職により、現状一日の乗務時間が過酷になっていると思われます。人員確保が急務のようであり、モチベーション維持のためにも、旅客運賃の値上げによる原資確保はやむを得ないと思われます。 私の知る限り、明らかな人手不足により乗務員の朝早くから夜遅くまでの長時間勤務乗車となっているようではと思います。人手確保のため、市内電車から応援を受けて郊外電車の対応をされていたり、内部努力もされておりますが、乗務員のモチベーション維持には、プレス発表もされておりますが、賃金7%以上のアップ(鉄道、バス運転士)としての待遇面での処遇改善、初任給引き上げの実施等も含め、車掌さんの負担と余裕のある業務のためには、旅客運賃の値上げによる手立ては必要と思われます。	本申請に対する賛成意見として承ります。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 今後も合理化・効率化を継続しつつ、必要な設備投資や保安対策を着実に実施し、安全性・信頼性のさらなる向上を図るとともに、人材の確保と処遇改善により安定した輸送体制を構築し、安全・快適で安心してご利用いただける地域の鉄道ネットワークを将来にわたり維持してまいります。
41	前回の値上げが2024年10月と間隔が短か過ぎる。オレンジに統一すると言って無駄に塗装を塗り替えた。Eカードを廃止したが、以降車内や駅でチャージができないなど利便性の低下を放置している。JR松山駅の改築に対し市内電車の停留所が不便かつバリアフリーとは真反対の状態を放置している。新線も計画が二転三転したままである。にも関わらず、松山市駅前の停留所の利便性は大きく向上しないのに大々的に投資を行っている。経営努力とは懸け離れた無駄や利便性向上を放棄した経営なのに値上げするのは容認できない。値上げには反対である。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。今回の申請による増収分は、バリアフリー化の推進にも活用する予定であると認識しております。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 松山市駅前広場整備事業やJR松山駅駅前広場整備事業につきましては自治体の事業であります。当社といたしましても実効性の高い事業となるよう、密接に連携してまいります。現行のICカードシステムは、現金取扱いに伴う機器の維持管理費や人的負担の軽減を目的として導入しております。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
42	値上げの頻度が多い。値上げの度に、会社への通勤手当の申請をしなくてはいけないので、手間がかかる。区間とサービスから見て、乗客が納得のできる料金ではないと感じる。遅延が多すぎる。また、遅延に関する説明等の車内アナウンスは、ほとんど無い。発券機はしょっちゅう壊れている。モバイルの定期券の設定が不便。乗客は新型車両に乗りたい訳ではなく、時間通りに目的地に着きたいだけ。公共交通機関としての当たり前品質を意識してほしい。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。また、今回の申請による増収分は、バリアフリー化の推進にも活用する予定であると認識しております。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 遅延時の情報提供につきましては、今後、適切な案内の実施が可能となるよう改善に努めてまいります。各種サービスに関しまして貴重なご意見として承りました。今後のサービス向上の参考とさせていただきます。何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
43	大手町駅のバリアフリー化を要望します。当駅はJR松山駅への連絡駅であるが、足の不自由な人は利用出来ません。全ての駅での対応を要望します。	個別駅のバリアフリー化につきましては、事業者の判断によることとなりますが、今回の申請による増収分は、バリアフリー化の推進にも活用する予定であると認識しております。なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) このたびは貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございます。 大手町駅を含む駅のバリアフリー化につきましては、重要課題と位置づけ、順次改修を実施しておりますが、大手町駅を含む一部には用地の制約等により整備が困難な箇所もございます。今後も道路管理者等と協議を継続し、対応について検討してまいります。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
44	身体障がい者2名を扶養しています。 運転免許も取得出来ず移動は伊予鉄郊外電車のみです。他の手段はありません。 市内交通1社の独占状態で、今までなんども値上がりするのを黙って我慢するだけでした。 御省から天下りされた社長に替わってから、松山市駅開発工事や新型車両(座席が少なく網棚もなく不評)が増えたり、駅に隣接していたチケットセンターを弱者には遠いマツチカに移動させたうえ、障がい者が利用できない高級な喫茶店に改築し障がい者や高齢者への配慮を欠いた工事ばかり行ってます。障がい者の長女が大手町駅で下車したものの狭い地下階段を通れずJR松山駅に行けず泣きながら帰ってきたこともあります。 障がい者、高齢者、弱者への配慮もなく外見だけの開発工事を少しでも削りそちらも改善して欲しい。 国家予算を投入した無人バスも今を生きる私達には不要です。 高齢者や障がい者対策を後回しにした工事のツケを郊外電車値上げに回すのは許せない。 パプコメの意見収集は内部の者のような意見は排除する対応をお願いいたします。	パブリックコメントは、事前に、広く一般から意見を募り、その意見を考慮することにより、行政運営の公正さの確保と透明性の向上を図り、国民の権利利益の保護に役立てることを目的としています。このため、今回の申請についての賛否にかかわらず、全ての意見を公表しています。 また、個別駅のバリアフリー化につきましては、事業者の判断によることとなりますが、今回の申請による増収分は、バリアフリー化の推進にも活用する予定であると認識しております。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 駅のバリアフリー化につきましては、重要課題と位置づけ、順次改修を実施しておりますが、一部には用地の制約等により整備が困難な箇所もございます。今後も道路管理者等と協議を継続し、対応について検討してまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
45	伊予鉄道の鉄軌道上限運賃変更は前回、2023年度を実績年度、2025年度から2027年度までを平年度として2024-5-31に申請が行われ、2024-10-1から現行運賃が実施されています。今回、同社の鉄軌道上限運賃変更は2024年度を実績年度、2026年度から2028年度までを平年度として2026-1-7に申請が行われ、2026-4-1からの実施を予定しているとの事です。 前回改定の平年度の最終年度である2027年度の収支結果を待たずに申請を認める場合、前回改定の改定幅や認可が妥当であったかの検証が出来ないのではないかと考えます。鉄道事業法での上限運賃は「(平年度に)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を超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない」とされておりますが、前回の認可が妥当なものであるかを検証出来ない状態で新たな上限運賃改定申請を受ける事は妥当ではないと思われます。更に、今回申請の実績年度となっている2024年度は前回改定の改定運賃が半期分で前々回改定の運賃が半期分となっているので、今回の上限運賃改定の実績年度とする事は妥当ではないと考えます。 同様の意見を前回改定のパブリックコメントの際にさせていただきましたが、その際には運輸局から「一方で、想定された輸送量と実績とが乖離する可能性も否定できないことから、運賃改定後3年間の実績により、収支状況をチェックすることを担保するため、鉄道事業法第54条に基づく認可の条件として、運賃改定後3年間の原価算定期間(平年度)における輸送量の実績が判明した日の属する年度の翌年度末までとする期限を付しています。」との考え方が示されました。 この「期限」は改定上限運賃により事業者に過剰な利益が発生していないことを確認するために付された「期限」と考えられますが、今回、その期限を待たずに再度の申請が行われました。これは前回改定の事業者見込による収支状況を下回る水準になることが見込まれたことから今回、改めて変更認可申請に及んだものと推測されますが、その原因は前回改定の事業者による平年度見込が不十分(過少)であったことと言えます。 前回申請で今回申請の水準まで上限運賃の認可取得していれば、今回の改定申請は不要である、と言うことが出来ると思われます。現行の制度では前回申請の時期にかかわらず、審査をパスすれば改定が認められますが、頻繁な上限運賃改定を止める為に今回は「改定上限運賃を最低限維持しなくてはならない期間」についても認可の条件に付すべきと考えます。	旅客運賃の上限変更認可申請の頻度については、法令上の制限はございません。旅客運賃の上限変更認可申請の場合、実績年度は申請時点における直近の決算年度としております。また、申請における上限の引き上げ幅に関しては、申請者の経営判断によるものと承知しています。 なお、頂いたご意見は、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。
46	このまま値上げが続けば、10年後には初乗り運賃が400円を超え、利用が困難になってしまう。運賃の値上げを抑制しつつ公共交通機関を維持していくためには、鉄道事業単体での収益を追求しないこと、具体的には伊予鉄道株式会社を伊予鉄グループから切り離し、四国旅客鉄道株式会社の完全子会社にするような取り組みが必要である。 なお、運賃の変更は認可制であるが、短期間に繰り返し申請しても毎回認可されることから認可制の意味があるのか疑問である。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。旅客運賃の上限変更認可申請の頻度については、法令上の制限はございません。 なお、頂いたご意見は、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
47	今回提出されている運賃改定申請について、利用者の立場から意見を述べさせていただきます。 愛媛県は県全体として典型的な車社会であり、松山市においてもその傾向は例外ではありません。自家用車を運転できる人にとっては、公共交通の利用は数ある移動手段の一つに過ぎません。一方で、高齢者、障がいのある方、若年層など、車を運転できない人々にとっては、伊予鉄道・伊予鉄バスは生活に不可欠な移動手段です。その公共交通の運賃が、短期間に繰り返し引き上げられている現状に、強い不安と疑問を感じています。 高浜駅から松山市駅までという比較的短い距離にもかかわらず、現在の運賃水準は利用者の感覚から見て高額です。実際、複数人で移動する場合には、タクシーに相乗りした方が安くなることもある、という現場の声を耳にします。公共交通機関である鉄道が、個別輸送であるタクシーと比較して費用面で不利になる状況は、運賃体系として健全とは言い難いのではないのでしょうか。 また近年、「エコ」や「先進的取り組み」を掲げた電気バスの導入や無人運転バスの試行などが行われていますが、利用者の立場から見ると、それらの施策が日常の利便性やサービス品質の向上につながっているとは実感しにくいのが正直なところです。むしろ、運賃の上昇と引き換えに、サービスの質が徐々に低下しているのではないか、という印象を持つ利用者も少なくありません。 設備投資や人材確保の必要性は理解します。しかしその負担が、公共交通に依存せざるを得ない利用者に一方的に転嫁され続けるのであれば、結果として公共交通離れを加速させ、地域全体にとって持続可能とは言えない状況を招くのではないのでしょうか。 今回の運賃改定にあたっては、単なる収支改善だけでなく、公共交通としての役割、地域住民の生活への影響、そして「誰のための交通機関なのか」という原点に立ち返った慎重な検討を強く求めます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しております。 なお、頂いたご意見は、今後の運輸行政の参考とさせていただくとともに、伊予鉄道株式会社にもお伝えします。 （ご意見に対する伊予鉄道の見解） 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
48	本件について、以下のとおり意見を提出いたします。 1. 公共交通の公共性と持続可能性を踏まえた慎重な検討の必要性 公共交通は単なる「企業の商品」ではなく、地域住民全体の移動を支える基盤的な公共インフラです。そのため、利用者が一定の負担を担うこと自体は当然としても、その負担の在り方は公共性・公平性の観点から慎重に検討されるべきものです。 2. 短期間に繰り返された運賃改定による累積的な利用者負担の増大 今回の申請が認可されれば、2026年4月から電車250円・バス270円となり、初乗り運賃は2020年9月までと比較して電車は90円(約1.56倍)、バスは110円(約1.68倍)の上昇に達します。このように短期間で連続的な値上げが行われている状況は、単年度の改定幅だけでは把握できない「累積的な負担増」を利用者にもたらしており、公共交通の公平性および持続性の観点から慎重な判断が必要と考えます。 3. 鉄道・バスが実質的に一体運営される体制下における乗継負担と運賃体系の公平性の課題 公共交通を日常的に利用する層ほど負担が大きくなっており、運賃体系の公平性という観点からも、乗継割引等による負担軽減策の検討余地があると考えます。 4. 厳しい経営環境下における投資の優先順位と費用対効果に関する説明責任 経営が厳しく、値上げを検討される中で、利用者の利便性向上よりも象徴的・実験的な事業が優先されているように見受けられる点については、投資の優先順位の妥当性および説明責任の観点から再検討が必要と考えます。 5. 現行の利用促進策の評価と、より広い利用者層に配慮した施策検討の必要性 キャッシュレス決済時の20円割引は負担軽減策として一定の評価ができます。公共交通機関でのキャッシュレス決済を普及させようとお考えならば、地域の方々にキャッシュレスをより身近に感じてもらうために、関係企業や行政等と連携し、高齢者、障害のある方、児童・若者など、特に公共交通が不可欠な層に向けた「キャッシュレス決済の普及啓発活動」を企画・実施するなど、企業としての積極的な取り組みや地域社会への直接的な働きかけも求められると考えます。また、将来に向けての公共交通の維持や長期的なコスト削減という観点からは、行政が企業任せにするのではなく、官民が一体となった連携・協働を進めていくことが重要ではないでしょうか。 6. 総括：公共交通の持続性と公平性を両立させるための審査への要望 以上の理由から、今回の上限変更申請については、 ・累積負担の再評価 ・投資の優先順位および費用対効果の明確化 ・運賃体系の公平性向上(乗継負担の軽減等) ・より広い利用者層に効果が及ぶ利用促進策の具体化 ・公共交通の維持に向けた官民一体の連携・協働の強化 を求めます。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 また、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス)に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局自動車交通部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見は、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。 頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどにより、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 なお、松山市駅前広場整備事業やJR松山駅前広場整備事業につきましては自治体の事業であります。当社といたしましても実効性の高い事業となるよう、密接に連携してまいります。また、電車・バスの利用促進および適正な収入確保につながる運賃施策について、引き続き検討してまいります。各種サービスにつきましては、ホームページやSNS等を活用し、利用者の皆様に分かりやすく情報提供できるよう努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
49	近年の物価上昇、賃金上昇によるコスト増加は一定の理解ができますが、一方で近年毎年のように値上げされている事。2019年の初乗り運賃は160円でであり今回の改訂が250円になると6年前の1.6倍とその他商品の物価上昇と比較してもかなり高率の値上げであります。一方で愛媛県内の賃金上昇や年金の上昇これ程には行われておりません。また輸送密度はJR四国と比べても伊予鉄は高いですが、同じ公共交通機関であるJR四国と比較しても営業距離あたりの運賃はJR四国と比較しても高いにも関わらず、JR四国は営業努力により、そこまでの運賃上昇は行われておりません。 今回の伊予鉄による運賃改訂は、公共交通機関を提供する会社としてコスト削減等の企業努力は垣間見えず、社会的使命を果たしているとはいえず、むしろ競合他社がない状況で独占企業として私腹を肥やすための値上げと考えざるを得ません。 今回の値上げで日本全国を見渡しても単位距離あたりの単価は非常に高い設定となります。 今回の運賃改訂については、是非とも非認可していただきますようよろしくお願いします。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。 なお、四国旅客鉄道株式会社(JR四国)につきましては、法律に基づく国からの支援や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの支援を受けて経営を行っており、一概に両者の比較はできないものと思料します。
50	運賃の値上げに関して、代表取締役清水氏の経営者能力の欠如から反対する。 第一に、毎年のように運賃を値上げすることこそが、将来的な見通しを持つことができないという能力不足を示しており、経営努力をせずに値上げで押し切ろうとする姿勢が見え、支持できない。2020年ごろからの度重なる値上げを鑑みると、殿様経営を漫然としているようにしか思えず、疑問符しか出てこない。 第二に、車両設備の選択について乗る人間のことを考えておらず、センスのなさを痛感している。郊外電車に取り入れた新型車両は、愛媛の日射を防ぐことができておらず、サンシェードがないことによって乗客に不快感をもたらしている。真夏の朝晩にあの車両が来るとハズレである。このような車両を選択した経営者層は、電車に乗ることをしないのであろうか。代表取締役だけでなく、周囲の管理職のセンスも疑うとともに、利用客の立場になって物事を考えられる素養があるとは思えない。 第三に、みきゃんアプリのゴリ押しによる各種サービスの改悪である。子会社を作り、導入に向けて多大な投資をしていると思われるが、交通系ICの導入によって必要性が皆無になったにも関わらず、継続しようとしているのは誰のためなのか。利用者のサービス向上には一切寄与しておらず、アプリストアのレビューについても何も対応されていないのは、愛媛県民として恥であると感じる。無駄なアプリから潔く撤退することで、運賃の値上げは防ぐべきである。 第四に、中島汽船の度重なるトラブルである。伊予鉄本社から出向した役員の能力欠如により、退職が続いたという説を耳にしている。代表取締役だけでなく、やはり周囲の人材も能力や人格的に難があったことが、現在の事態を招いていると思われる。見切り発車による高速船の再開のアナウンスも、実現できていない。 以上から、松山市周辺の住民としては、みきゃんアプリを廃止することで、以前の一日券等のサービスを戻し、子会社にどれだけの予算をまわしているのかわからないが、みきゃんアプリや広告費用等の余計な投資を減らして、運賃をこれまでと維持するべきだと考える。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、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、認可をいたしました。本申請の審査にあたっては、鉄道事業及び軌道事業以外の事業を営んでいるグループ企業の設備投資は考慮しておりません。 また、一般旅客定期航路事業に関するご意見については、本件意見募集の対象外であるため、当該事業を所掌する当局海事振興部に共有させていただきます。 なお、頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する伊予鉄道の見解) 当社鉄軌道事業では、これまでの運賃改定を通じて、安全確保やサービス向上、人材確保に取り組み、経営の健全化を進めてまいりました。しかし、物価高騰の長期化や人手不足の進行により、経営環境は引き続き厳しい状況にあります。 この間、全国交通系ICカードの全線導入、WEB定期券サービスの開始、市内電車ロケーションシステムやデジタルサイネージの整備など、利便性の向上と業務の合理化・効率化に取り組んでまいりました。あわせて、勤務ダイヤの見直しなどの導入により、生産性向上と経費削減を図っております。また、新型鉄道車両の導入をはじめ、老朽車両・施設等の計画的な更新を進めることで、安全性の確保、維持管理コストの軽減および保守点検業務の効率化を推進しております。 一方で、安全・安定輸送に必要な設備投資や人材確保・処遇改善に係る費用は想定を上回る水準で増加しております。加えて自然災害や環境対策、バリアフリー化、インバウンド対応など、課題は一層多様化かつ高度化しております。 これらを踏まえ、鉄軌道事業の持続可能な運営と安全・安定輸送の確保のため、やむを得ず旅客運賃の改定を申請するに至りました。 今後も一層の合理化・効率化を進めつつ、必要な投資と保安対策を着実に実施し、安全で持続可能な地域の鉄道ネットワークの維持に努めてまいります。 車両の仕様につきまして、貴重なご意見として承りました。「みきゃんアプリ」はグループ会社がキャッシュレス決済の普及等を目的として開発し運営しておりますが、当社におきましても一部乗車券への対応などを通じて、引き続き利便性の維持・向上に努めてまいります。 何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
51	運賃が上がる事も問題ですが、社長が代わってから利用者を軽視して経営を行っています。 まず、車輛、特に長年市民から愛されてきた美しい路面電車をオレンジ色にただけでなく、品のないラッピングをしており、町の景観に影響していると考えます。 また、坊ちゃん列車の維持費を松山市に負担させていることも問題と考えます。 愛媛県の歴史を尊重し、町づくりの専門的な知識が必要な話は、専門家の話を聞いて進めてほしいと思います。	今回の意見公募に無関係な内容であるため、回答は差し控させていただきます。