

提出された意見および意見に対する考え方について（1/15）

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：155260809

○案の公示日：令和8年5月11日

○公募案件名：鹿児島市交通局の軌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ついて

○意見募集期間：令和8年5月11日～令和8年5月25日

○提出意見数：13件

（次頁へ続く）

提出された意見および意見に対する考え方について (2/15)

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
1	<p>値上げする場合は、接近案内の代替（スマホが無くても一目で分かりやすいもの）などの設備投資の案やバス事業の赤字の改善案を出して頂きたいです。宇宿や谷山など何故赤字なのでしょうか。</p>	<p>いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>この度の市電の運賃改定につきましては、市電の安全かつ安定的な運行を維持するとともに、サービスを安定して提供し続けるため、施設・設備の整備や必要な人員の確保の取組のための財源確保策として実施するものでございます。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
2	<p>輸送の安全を担保するためにも運賃値上げは必要だと思う。だが、上げ幅が 30 円しかないのは疑問である。なぜなら谷山と天文館の間の運賃が、バスの場合は 360 円と、市電と 160 円もの差があるからである。</p> <p>消費税分を除いて、昭和 60 年を最後に運賃値上げをしてこなかったのが異常であるし、200 円でも輸送の安全を担保できるのでしょうか？</p> <p>この際思い切って、市営バスと同額の 230 円にしても良いのではないのでしょうか。</p> <p>無理に運賃を安くしようとした結果、2016 年に発生した長野県軽井沢スキーバス事故や、最近では北陸高校の部活遠征バス事故といった悲惨な事故が起こらないよう、行政側（九州運輸局）も事業者の運賃値上げの要請を安易に却下しないよう、宜しくお願いします。</p>	<p>本申請は軌道法 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きまし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>今回の改定額につきましては、本市の軌道事業の財政見通しにおける経常損益の黒字化や、他都市の状況を踏まえて決定したところでございます。今後におきましても、毎年度の収支や資金状況等を踏まえ、経費節減策や増収対策を講じながら、中長期的に安定した事業運営を目指してまいります。</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>・通学に関しては小児、大人共に値上げなし、もしくは1ヶ月あたり4、500円程度の値上げ</p> <p>・通勤大人は1ヶ月あたり1000円弱程度の値上げ</p> <p>通常運賃は大人200円、小児100円で良いと思います。支払いの際の両替の手間も省けるので。</p> <p>公共交通機関の値上げは毎日利用している方にとってはかなり大変だと思います。特に子育て世代の負担が増えるのは避けたほうがいいのではないのでしょうか。</p>	<p>本申請は軌道法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きまし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>この度の市電の運賃改定は、市電の安全かつ安定的な運行を維持するとともに、サービスを安定して提供し続けるため、施設・設備の整備や必要な人員の確保の取組のための財源確保策として実施するものであり、必要な改定であることをご理解くださいますようお願いいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
4	<p>他の類似申請の見本となるほど、申請理由については異議のない申立であるが。</p> <p>しかしながらこと<鹿児島市交通局>として惜しいことに、貴局は鹿児島県鹿児島市が運営しているわけなので、この値上げが鹿児島市民生活と鹿児島市観光にどのように影響を齎すのか。ここに踏み込んでいない申請理由なので片手落ち感が否めない。</p> <p>蓋し値上げすると鹿児島市民生活と鹿児島市観光、どちらにも悪影響を及ぼすと当然に帰結されるが、貴局はその帰結に対してどのような手立てを考えるのか。見解を詳述願う。</p>	<p>いただいた意見につきまし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>この度の市電の運賃改定は、市電の安全かつ安定的な運行を維持するとともに、サービスを安定して提供し続けるため、施設・設備の整備や必要な人員の確保の取組のための財源確保策として実施するものですが、安全で安定的な交通手段の確保は、市民生活を支えるだけでなく、本市の観光発展にも寄与するものであり、必要な改定であることをご理解いただきますようお願いいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
5	<p>値上げには賛同します。 しかし、終日あれだけ混雑しているにも関わらず、赤字が発生するのはなぜだろうか。 原因の1つとして、鹿児島市交通局は民間バス事業者と比較して、運賃の割引制度が多すぎるのが考えられる。 ただでさえ安い運賃を、更に値引きすることにより、客がバスから市電に流れ込みすぎて、市電車内の快適性が著しく損なわれています。 これは、正規料金を支払っている客からすれば不公平感を持ちます。 健常者や現役世代の負担軽減のためにも、以下の割引制度の改定や廃止を望みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 友愛パスの運賃無料を廃止し、一定の自己負担をさせること ・ 2027年2月から、敬老パスの自己負担が2/3になることを見据えて、免許返納者の自己負担も2/3にすること。 （現行のままでは、敬老パスよりも免許返納割引の方が得になるので、敬老パス利用者が減り、交通局の収益が下がる。なぜなら、敬老パス利用で正規料金分の収益が得られるが、免許返納では半分しか収益が得られないから。） ・ こども無料の日を廃止すること。 ・ ユナイテッドホームゲーム限定市電一日乗車券の料金を400円程度にすること。 ・ 小中学生を対象にしたチャレンジパスの料金を市電の通学定期と同程度とすること。 	<p>いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。 以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>本市が実施している各種割引制度につきましては、市電・市バスの利用促進、利便性向上を図るものでございますが、車内の混雑等により、快適性が損なわれている点につきましては、今後改善を図ってまいりたいと考えております。 なお、こども無料の日やチャレンジパスにつきましては、普段は乗車機会が少ないこども達にも市電を身近に感じてもらい、将来にわたり市電を交通手段として選択していただくため、実施しているものでございます。 また、敬老パス・友愛パス・免許返納割引は、本市が福祉施策等として実施している事業であり、頂いたご意見につきましては、関係部局へお伝えいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
6	<p>値上げは必要だとしたら、利用の多い人への負担がなだらかになるようにしなければならないと思います。</p> <p>2015年頃は延べ1000万近い利用者数が10年で800万程度まで減少している</p> <p>高齢化、周辺人口が減少しているなどの理由が考えられるが、路線沿線の住民が中央駅天文館と利用の多いエリアを行き来しようとする博多から天神よりお金がかかるっていうのも観光県目指すなら考えるべき問題、</p> <p>市北部の魅力が中央駅に比べ落ちてきており追加で運賃出してまで行く理由が無い</p> <p>多く利用し維持に貢献してくれている人にはなだらかになるよう割引を設けるべきではないかと思う。</p> <p>値上げは賛成、使うほどより大きな割引受けられるようにすべき</p>	<p>いただいた意見につきまし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>本市におきましては、市電・市バスの利用促進、利便性向上を図り、各種定期券の販売をはじめ、乗継割引制度やクレジットカードタッチ決済における運賃月額上限設定サービス等、利用機会の多い方にお得にご利用いただけるサービスを実施しております。今後におきましても、これらの制度の周知に努めてまいります。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
7	<p>利用料金が上がったのに、利用体験がそのまま変わらないなのは不満を感じる。</p>	<p>いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>この度の市電の運賃改定は、市電の安全かつ安定的な運行を維持するとともに、サービスを安定して提供し続けるため、施設・設備の整備や必要な人員の確保の取組のための財源確保策として実施するものであり、必要な改定であることをご理解いただきますようお願いいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
8	<p>敬老パス利用者の運賃があまりに安すぎる。鹿児島の高齢者の数の多さを考えると、50円という運賃は異常だと思う。大人と同じ運賃にしてほしい。</p>	<p>いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>敬老パスによる割引は、本市が福祉施策として実施している事業であり、頂いたご意見につきましては、関係部局へお伝えいたします。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
9	<p>長年 170 円だったのに、こんなに物価が上がっているのに、わずか 30 円の値上げは安すぎます。</p> <p>値上げ手続きの煩雑さを考えると一度上げると次は当面上げにくくなり、収益が急速に悪化する可能性が高いと考えます。</p> <p>長年変わらなかったことを理由に、一気に 250 円に上げるべきです。</p>	<p>本申請は軌道法 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きまし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>今回の改定額につきましては、本市の軌道事業の財政見通しにおける経常損益の黒字化や、他都市の状況を踏まえて決定したところでございます。今後におきましても、毎年度の収支や資金状況等を踏まえ、経費節減策や増収対策を講じながら、中長期的に安定した事業運営を目指してまいります。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
10	<p>運転手や整備員等の人件費上昇を踏まえれば、やむを得ない措置であると考えます。</p> <p>ただ、値上げをしても本数減少や利用時間短縮が続くならば、個人として利用しない選択肢を取らざるを得ません。</p> <p>また、バスも含めた利用促進には、バスの遅延防止(特定時間のバス専用レーンの徹底)、市電優先の交通整理等、市交通局だけでなく県警察の協力が欠かせないと考えます。</p> <p>今回の値上げを契機として、県の警察や道路関連部署、国との連携を都度市民に報告し、交通事業の継続を希望いたします。</p>	<p>いただいた意見につきまし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>今後とも関係部署と連携をしながら、遅延防止等の対策も講じつつ、安定的な経営を目指してまいります。</p>

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
11	<p>消費税増税に伴う値上げを除けば、30年以上運賃を維持してきたのはむしろ驚異的であるので、今回の値上げ自体は理解できる。</p> <p>ただ、値上げをするならば全国交通系 IC カードを導入してほしい。</p> <p>全国の路面電車の中で、全国交通系 IC カードを導入する計画すらないのは鹿児島市だけである。</p> <p>これまで独自の IC カードを貫いてきた高知は数年以内の全国交通系 IC カード導入が決まっているし、経営難で全国交通系 IC カードからの離脱を検討していた熊本市電も、維持に方針を転換した。昨年までは積み増し時に1割のプレミアムがついていた(ため、10カードとの互換性がない)ので、ラピカの利用を受け入れていたが、プレミアムが廃止された今、SUGOCA とは別に2枚持ちしなければならない面倒さだけが残っている。</p> <p>均一運賃であれば、簡易型端末(チャージ・定期券利用不可)でも全国交通系 IC カードに対応させやすいので、何とか導入できないだろうか。</p> <p>このままの状態が続くのは、鹿児島市の観光地としての魅力を減殺することにもなると考える。</p> <p>クレジットカードタッチ決済は、未成年者やお年寄りには利用しづらいので、代替策とは言い難い。</p> <p>国におかれても、全国交通系 IC カード導入にあたって費用補助などをお願いしたい。</p>	<p>本申請は軌道法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>全国系 IC カード導入にあたっての費用補助に関しては、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>いただいた意見につきまし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>全国交通系 IC カードの導入につきましては、これまでも他都市における実施状況の調査やカード事業者からの情報収集等を行いながら、検討してまいりましたが、厳しい経営状況の中、システムの導入や機器更新等に多額の経費を要することが見込まれる等、費用対効果の面での課題や、現在運用している地域 IC カード「ラピカ」について、相互利用をしている市内の他の交通事業者との調整が必要であること等を踏まえ、総合的に検討していく必要があると考えております。</p> <p>なお、10%のプレミアムは廃止しましたが、利用に応じたポイント付与や市電・市バス間の乗継割引等、ラピカ独自のサービスを引き続き実施しているところでございます。</p> <p>また、クレジットカードタッチ決済は、審査等が不要なプリペイド式のクレジットカードが利用可能となっておりますので、今後周知を図ってまいります。</p>

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
1 2	<p>A. 6 カ月定期を新規設定する方針はあるか？</p> <p>B. 敬老パスの積み増し料金を据え置く理由は？</p> <p>C. 夏休み子ども乗車券…高校生向けにも販売したらどうか？</p> <p>D. IC カード回数乗車券は、なぜ発売額が 3,000 円なのか？</p> <p>E. J2 復帰とその先を目指す鹿児島ユナイテッドの支援に今後も期待。</p>	<p>いただいた意見につきましては申請者にお伝えしました。以下、申請者から寄せられた回答です。</p> <p>A：6 カ月定期券につきましては、定期券の紛失時のリスクやモバイル定期券の導入により窓口に行かずにスマホで購入が可能となったことなどから、現時点では新規設定の考えはございません。</p> <p>B：敬老パスにつきましては、利用者負担額の決済を行うため、利用にあたっては別途積み増しが必要となりますが、千円単位での積み増しで、積み増し額と同額を運賃（本人負担額）の支払いに利用できます。なお、運賃の利用者負担額は、普通運賃（大人）の 1 / 3（切り捨て）としており、運賃改定に伴い 50 円から 60 円に変更になります。</p> <p>C：「夏休み子ども乗車券（チャレンジパス）」につきましては、普段は乗車機会が少ないこども達にも市電を身近に感じてもらい、将来にわたり市電を交通手段として選択していただくため、実施しているものです。高校生を対象とした販売は、令和 3 年度をもって終了しており、理由としては、定期券利用から、より安価な「夏休み子ども乗車券」への買替えが多く、また定期券未利用者においても購入目的が通学としている割合が多く、新たな需要の掘り起こしに繋がっているとはいえなかったことから、今後においても販売は考えておりません。</p> <p>D：IC カード回数乗車券（ラピカ）の発売額は、導入当時にラピカグループ（鹿児島市交通局・南国交通・JR九州バス）で協議し決定したもので、内訳としては回数乗車券が 2,500 円、デポジットが 500 円となっております。</p> <p>E：市電の利用促進に向けて、今後とも同団体との連携を図ってまいります。</p>

項番	提出された意見 (原文ママ)	意見に対する考え方
13	<p>今回の鹿児島市電運賃の値上げは認めるべきではない。なぜならば、鹿児島市交通局はこれまで収支改善の努力を怠っていたからである。</p> <p>まず第一に、SUGOCA・Suica・ICOCA等の全国交通系ICカード(以降「10カード」と表記)を導入せずに独自ICカード(Rapica)を頑なに維持しているためである。10カードが利用できないというのは、特に鹿児島県外からの利用者にとってそれだけで公共交通機関を利用しない理由になりうる。市電やバスでの現金払いは慣れない都市部からの旅行者には非常にハードルが高く、それならば高くてもタクシーの方がマシになってしまう。またJR九州ではSUGOCAが使えるのだから、10カードに切り替えれば「JR沿線から鹿児島中央駅に通勤通学する乗客が、天文館などの市電沿線に足を伸ばす」強力な動機付けとなるが、それを怠っているために潜在需要を眠らせたまま放置している。</p> <p>最近クレジットカードのタッチ決済こそ導入したものの、クレジットカードは未成年者は所有できず、社会的信用の低い非正規労働者や高齢者も持ちにくい。あくまでも海外旅行客向けの補完的手段と考えるべきだ。実際、熊本のバス会社で10カード廃止がなされて同様の意見が多数出た。</p> <p>そもそも市電への10カード導入の要望や意見は数年前から強く出されているが、鹿児島市交通局はそれを敢えて無視してきた。ゆえに、鹿児島市交通局は10カードを導入していない、しかもRapicaの装置は老朽化しているのに機器更新時の10カード切り替えを検討すらしていない時点で経営努力を怠っていると断言してよい。</p> <p>第二に、平成20年代前半に一部の民営バス会社が市電や市営バスと競合する路線を交通局より安くし、バス車体に「官より民です赤字補填はありません 頑張ります」などと明らかに鹿児島市交通局を煽るようなスローガンを掲げて乗客を自社に誘導していたに</p>	<p>本申請は軌道法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>いただいた意見に関しては申請者にお伝えしました。</p>

も関わらず、鹿児島市交通局は市電の運賃を民営バスに合わせるといった経営努力を一切行わなかった。これも鹿児島市交通局の明確かつ重大な怠惰と言ってよい。

第三に、最近の鹿児島市交通局は明らかに自ら乗客を切り捨てて減らすような、経営努力と真逆の改悪を繰り返している。最近では市バスの11番線を朝を除いて系統分断をし、それまでバス1本で行けていたところをバス→市電→バスと2回もの乗り換えが必要になってしまった。これでは市電・市バスを利用したいと考える人は減るであろう。

これらの事実を考慮すれば、鹿児島市交通局が申請書に書いた経営健全化は実行されないか、されたとしても市電の減便といった乗客を遠ざける「改悪」しか実施されないであろう。

鹿児島市交通局に猛省を促す意味で、鹿児島市電の運賃値上げは却下すべきである。最低でも「Rapicaを廃止して10カードを導入する」「これ以上の減便は一切行わない」の2点を値上げ許可の絶対条件とするべきだ。