

高松琴平電気鉄道株式会社の鉄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 7 月 3 1 日
四 国 運 輸 局
鉄 道 部 計 画 課

四国運輸局では、令和 8 年 5 月 2 6 日（火）から令和 8 年 6 月 9 日（火）まで、高松琴平電気鉄道株式会社の鉄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

高松琴平電気鉄道株式会社の鉄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:21件

○意見募集期間:令和8年5月26日(火)～令和8年6月9日(火)

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
1	前回の値上げ(2023年)からわずか3年5カ月という短いスパンでの再値上げ。 現在、実質賃金が上がらない一方で、食料品や光熱費などの物価高騰が続いており、家計は非常に逼迫しています。我が家では子ども2人が通学で毎日当該路線を利用しており、定期代の負担は家計において非常に大きな割合を占めています。 子ども二人がが通学で毎日電車を利用しています。 定期代も、バカになりません。 できれば、上げるにしてももう少し上げ幅を下げていただきたいです。 今回の申請では通勤定期の引き上げ幅も大きく、複数の利用者を抱える家庭にとっては数万円単位の急激な支出増となります。鉄道の維持や安全投資の必要性は理解しますが、生活防衛の観点から、引き上げ幅をさらに圧縮するか、段階的な値上げとするなどの「激変緩和措置」を強く要望します。	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。運賃の改定幅については、申請者の経営判断によるものですが、通学定期については家計の負担に配慮して設定されたものと承知しております。
2	ことでんを日常的に利用している者です。 今回の運賃改定案について、以下のとおり意見を提出します。 昨今の物価高騰が続く中、公共交通機関の値上げは家計にとって大きな負担になります。 今回の値上げによって、公共交通離れやマイカーへの転換を招き、結果として地域の渋滞悪化を招くのではないかと考えます。 特に、高松市の慢性的な道路渋滞を緩和し、環境負荷を軽減するには、公共交通の維持は不可欠です。 やむを得ず値上げを行う場合でも、 値上げ幅を一律20円程度に抑える もしくは 交通系ICカードを利用する人には30円程度割引をする もしくは 同じ金額で利用できる区間を今より長くする といった対策を考え実施していただけることを望みます。	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。ご指摘のとおり、運賃改定後の利用動向の変化により、交通状況に影響が生じる可能性については様々な見方があると認識しております。運賃の改定幅やその適用方法については、申請者の経営判断により設定されたものと承知しております。なお、頂いた意見は、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
3	昨今の事情を鑑みますと値上げはやむを得ないものと思いますが、人材確保等の成果は見える形で実現してほしいです。 八栗駅を利用していますが未だに現行1000円札が使えない設備であり、両替を申し出た際の係員の対応が接客業とは思えません。無人でもいくらいに邪魔なので、それなりの人材を配置するのか、無人化してそれなりの設備に更新するなど対応してください。瓦町駅志度線乗り換え通路の動く通路も動くようにしてください。志度線が赤字なのはしょうがないですが、せっかく乗っているのに志度線の冷遇具合が残念でなりません。	今回の申請による増収分については、人件費や設備投資等に充てられるものと認識しております。なお、頂いたご意見につきましては、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 運賃改定後の増収分については、鉄道の安全安定輸送に資する社員の待遇改善等を目的とした人的資本への投資や大幅な物価の上昇に伴う鉄道施設の修繕等の経費に充てて行く予定です。 駅係員の対応について、サービスが行き届いておらず申し訳ございません。教育内容の見直しや管理者による巡回を強化してサービスレベルの向上に努めてまいります。また、全線でスマートフォンによる乗車券購入を実施する予定であり、利便性の向上を図ってまいります。 なお、2025年度の路線別の収支では、志度線は109百万円の赤字となっております。このためトラベーターの停止などによる経費の削減効果や他路線の収益により志度線の運行ダイヤを維持しているのが現状です。引き続き3線60kmの維持に努めてまいりますので、お客様のご理解とご協力をお願い申し上げます。
4	途中下車制度を廃止する理由は？	頂いたご意見につきましては、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 当社では2025年度末現在で、定期外でご乗車のお客様の内、約9割のお客様がICカードでご利用いただいております。現在も年々増加しております。そのような中、普通乗車券のみが適用となる途中下車制度をご利用されるお客様が大幅に減少したこともあり、今回の改定にあわせて制度を廃止することといたしました。
5	昨今の状況や人員確保の観点から値上げはやむを得ないものと考えます。しかし、昨今の状況を踏まえると厳しさはあるものの黒字である事から今回の値上げも含めた原資により状況を踏まえて、費用面だけでなく検討しているのは承知の上で少なくともコロナ禍以前の運行本数・運行間隔への復帰を地元住民としては望みたいです。 鉄道利用者を維持や増加に一番の効果があるのは車や自転車を使うよりも価格も踏まえて使いやすい利便性(そこまで深く考えなくとも乗れる程度の運行間隔)と考えておりますので値上げに伴う利用控えで収支の悪化する負のスパイラルとならないためにも実績からの値上げによる増収で単に収支改善予測を立てるだけでなく、それに伴う利用減を抑える為の方策も出していただいた上での対応を望みます。	運行本数・運行間隔等の運行計画に関しては、利用状況等の事情を踏まえ、申請者の経営判断によるものであると認識しておりますが、利用者の利便性確保は重要であると考えております。 なお、頂いたご意見につきましては、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) ことでは、2025年度は3年連続となる黒字決算となりましたが、営業費用等の増加により、手元の資金は赤字となっており、非常に厳しい経営状況となっています。香川県立アリーナや徳島文理大学などのサンポート地区の賑わい効果に加え、瀬戸内国際芸術祭やかがわ総文祭、かがわマラソン2026などの大型イベントにより好調に推移しましたが、2025年度の定期外利用はコロナ禍前を下回っている状況です。 2024年度より国や香川県、沿線市町の皆様と共に利便性向上による持続可能な鉄道サービスの再構築として鉄道事業再構築事業に取り組んでおります。2026年の秋には、66年ぶりとなる新造車両を導入する他、2027年2月20日には、新駅「多肥駅」の開業を計画しておりダイヤ改正も実施する予定です。今後も利便性の向上を検討してまいります。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
6	直近の諸々のコスト上昇に対して、支援では賄いきれない点があるのは理解し、今回の価格改定にも賛意を示します。 上限変更認可申請書 別紙3の8に収入原価総括表として改定後の推計が載っていた点についてお伺いします。 (1)平年度(1年目～3年目)は推計額との認識でよいのか。 (2)人件費が増大しているのは、別紙2の理由にもある通り、人的資本への投資の強化を踏まえた内容との認識でよいのか。 (3)旅客運賃の増収率14.5%(定期外15.4%・定期13.6%)は、この根拠は何か。中小民鉄事業者の収入原価算定要領における収入の算定の「過去及び将来の特殊事情を考慮して」を踏まえていると思うが、その考慮では何を検討材料としたのかとの質問である。(2023年の値上の反響、各駅の乗降人数、インバウンド利用者等) 以上。 通勤で利用しており、日々何事もなく安全輸送を行っている点、有難く思っております。	本申請に対する賛成意見として承ります。お尋ねの件に関しまして、以下のとおり回答します。 (1)について ご認識のとおりです。 (2)について ご認識のとおりです。 (3)について 過去の定期外と定期(通勤定期、通学定期)の輸送実績に基づき、大規模商業施設や新駅の開業、大規模イベントの開催等も踏まえたうえで推計しております。
7	ことでんを含む地方民鉄の経営状況は自助努力の限界を超えている。一定程度の受益者負担としての運賃値上げは、人的・物的投資により経営の持続可能性を担保していくためにやむを得ない。 また、瀬戸芸やサンポート高松の賑わいなど高松市の都市としてのポテンシャルを考慮すれば、投資の価値がある事業であると考えられる。 一方で、ことでんは踏切不具合などの深刻なインシデントを多発させている。職員の待遇向上だけでなく、最も重要な安全運行のためにも適切な投資を行うべきである。	ご指摘のありました安全運行のための投資につきましては、継続的に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、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 当社では2023年度以降、再発防止対策として、踏切関係への設備投資を大幅に増額しており、今後も踏切の安全性向上に資する施策を継続してまいります。なお、第一種踏切を275箇所を設置しており、これは中小の鉄道事業者で最も多い設置数となっています。全踏切を維持管理するコストが物価や人件費の高騰により、大幅に増加している状況です。今後も引き続き輸送の安全を最優先に考え、安心してご利用いただける公共交通機関としての役割を果たしていくとともに、将来にわたり3線60kmの鉄道インフラを維持するための努力を続けてまいります。
8	多額の補助金を、受けながら自社の努力が見られない。 踏切については作動しなかったり、不必要に遮断器の降りる時間が長く適正さを著しく欠いている。 まずは諸問題を解決するとともに自社による経営改善を勧告した上で判断していくべきで、直ちに認可すべきではない。 利用する、住民への経済的負担も益々大きくなる。	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2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安全運行のための投資につきましては、継続的に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。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
9	高松琴平電気鉄道のホームページで公開されている財務状況では、25年3月期営業利益4億9900万、経常利益3億9200万とあり利益としては十分出ている。行政の支援も受け、更に利用者に負担を求めるのは理解できません。まずは、自身での経営計画の見直し、効率化アップ、一人あたりの生産性向上を示して欲しい。 高松ではJR四国しか競争がないため、当たり前のようにことでんを利用しますが、今の駅員や乗務員の方の利用者との接し方も印象は良くないため他の競争があればそちらを利用するかもしれません。他県の伊予鉄道などにベンチマークするなどもっと企業として学ぶ姿勢を見せて欲しい。 ことでんバスにおいても、irukaカードの割引廃止、地元の説明なき路線変更、バス停廃止など地元、利用者を軽視した運営に驚いています。	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。実績年度(2024年度)の収支が黒字であることはご指摘のとおりですが、事業運営にあたって今後必要となる費用の継続的な上昇が見込まれていることを審査の過程で確認しております。 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、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) ご意見の通り、2025年度は3年連続となる黒字決算となりましたが、営業費用等の増加により、手元の資金は赤字で非常に厳しい経営状況となっています。当社では交通系ICカードシステムIruCaや列車集中制御システム(CTC)の導入したほか、長尾線と志度線のワンマン化に取り組み、業務の効率化や省力化を図ってまいりました。今後も引き続き、ワンマン運転施策の継続等による効率化や生産性の向上を図るとともに、人的資本への投資も強化してサービスレベルの向上に努めてまいります。なお、バスに関するご意見については、当社グループのことでんバス株式会社に共有させていただきます。 (ことでんバス株式会社の見解) IruCaカードの割引制度の見直しや路線・バス停の変更につきましては、ご利用のお客様や地域の皆様にご不便やご心配をおかけしていることもあると認識しております。 これらの見直しは、利用状況や運行実態、運転士不足など、公共交通を取り巻く厳しい環境を踏まえ、将来にわたり安全かつ持続的な路線バス事業を維持するために実施しているものです。 また、路線やバス停の見直しにあたっては、関係自治体や地域の皆様との協議を行いながら進めるとともに、ホームページやバス停への掲示などを通じて周知に努めておりますが、ご説明が十分でなかったのご指摘につきましては真摯に受け止め、今後もより分かりやすい情報提供に努めてまいります。 引き続き、お客様や地域の皆様のご意見を参考にしながら、利便性の向上と持続可能な公共交通の実現に取り組んでまいります。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
	(1) 原価総括表にある「人件費」を見ると3年後1.2倍程度を目標としていると見られるが、これでことでん総合職は四国電力や瀬戸内海放送の総合職と同等の給与水準となるのかを確認いただきたいです。県外の観光客やビジネス客等からの外貨を稼ぐ重要な企業の一員であり、地域経済の循環をになうことから、元県民として注目しています。 (2) 原価総括表にある「減価償却費」には伏石駅等の新駅の影響が大きいのか、新車による影響が大きいのかを確認いただきたいです。世界的に中古車両に対する需要も強く、新車の方が結果として安いとされる説を耳にしますが、実際の現場ではどうなのかを確認していただきたいです。 (3) 今回の運送約款変更では主に途中下車の廃止と運賃値上げがみられますが、途中下車を廃止とした理由、また今回の値上げで高松駅への延伸の原資はできるのかを確認いただきたいです。	お尋ねの件に関しまして、以下のとおり回答します。 (1)について ご指摘のありました人件費につきましては、継続的に待遇改善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。一方で、例示されている他の民間企業の給与水準は、審査において考慮しておりません。 (2)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 収入原価総括表に記載の減価償却費については、鉄道事業再構築実施計画に基づき、今後の新造車両の導入や新駅整備に伴う複線化事業等を考慮し算出しております。中古車両を導入する為に必要な電子部品などの経費が大幅に上昇している他、大手鉄道事業者の車両使用年数の見直しにより、導入後の対応年数や維持管理コストに大きな課題があることから、香川県や沿線市町の皆様と協議させていただき、鉄道事業再構築実施計画を作成し、新造車両を導入することいたしました。 (3)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 当社では2025年度末現在で、定期外でご乗車のお客様の内、約9割のお客様がICカードでご利用いただいております。現在も年々増加しております。そのような中、普通乗車券のみが適用となる途中下車制度をご利用されるお客様が大幅に減少したこともあり、今回の改定にあわせて制度を廃止することいたしました。 また、1998年に都市計画決定された連続立体交差事業については、2023年度に都市計画が廃止されたことに伴い、JR高松駅までの延伸計画も廃止となりました。
11	まず、この度のことでん旅客運賃の変更申請に際し、パブリックコメント募集とのこと、これを英断と評価いたします。これまで公共交通機関の値上げ申請に対するパブリックコメントを募集したことは寡聞にして存じあげません。今回この募集に際し、国土交通省四国運輸局はそれなりの理由があつてのことと推察いたします。前置きはこのあたりにして (意見)この度の運賃変更申請に香川県民の立場から強く反対いたします。申請の却下を希望します。 (理由) (1) 申請書類に収入原価総括表を示していますが、これは値上げによる増収計画のみを示すものであり、原価(経費)削減計画どころか、その努力、目標に関しても何も示していません。 (2) 申請書類別紙2 変更を必要とする理由に、「鉄道の特性不安定な国際情勢による円安やエネルギー価格の高止まりに加え、物価高 や労務単価上昇の影響で、鉄道施設の維持に必要な不可欠な設備投資や修繕工事のコストは、前回の運賃改定時の想定を上回るペースで高騰し続けています」と記されていますがこれらは未来のコスト上昇を抽象的に予想しているだけで、具体的な数値(コスト上昇の実績・見積)が示されていません。 (3) ことでんグループホームページ最上段の「ご意見・お問い合わせ」には常に苦情が掲載されていますが、これらに対し真摯に対応がなされているとは思えません(過去にさかのぼって何十年も紋切型の対応しかしていません)。利用者を大切に扱う姿勢の無い公共交通機関の要望をすんなり聞き入れるのはいかがなものでしょうか？ 申請の前に組織改革・社員教育が前提ではないでしょうか？ (4) 前回の値上げから3年しか経っていないのに今回の申請をすんなり受理することは、県民感情としてとうてい受け入れられません。今回の申請を受理してしまえば、今後も同様の申請がなされた際は却下できなくなります。 以上私見を述べましたが、このような荒唐無稽な申請を受理するのであれば、一私企業に対する、国・県・地元自治体からの補助金、支援金の削減、停止も視野に入れていただきたくお願い致します。	鉄軌道事業の旅客運賃等上限変更認可申請事案については、適正な審査を行うことを目的として、パブリックコメントを実施しております。申請に対する取扱いについては、行政手続法第7条の規定により、申請がその事務所に到達したときは遅滞なく当該申請の審査を開始することとされております。 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経費については、審査の過程で確認しております。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
12	もう少し値上げ額を抑えていただきたい。 高松から琴電志度に行くのに往復1000円程を払うのは財布的にもきつい。学校に行くだけで1000円も消えるのは利用を躊躇います。また、値上げになると更に負担が増えます。ことடன்ではなく、JRも視野に考えようかと思います。 また、イルカの値下げもなくなり、利便性がとても悪くなっている、もう少し利用者のことを考えてほしい。県から財政補助をしてもらってクセに値上げとは意味がわからない。私たちの税金を、使っておいてさらに値上げ、意味がわからない	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2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。運賃の改定幅やその適用方法及びについては、申請者の経営判断により設定されたものと承知しております。また、交通系ICカードの利用割引についても、申請者の経営判断により、任意で設定するものです。 なお、頂いたご意見につきましては、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 今般の上限変更認可申請においては、ご家庭への直接的なご負担を考慮して、通学定期乗車券の改定率を通勤定期乗車券の半分以上に設定しており、高松築港駅から琴電志度駅間の1カ月定期乗車券の割引率は、69.8%となっております。また、運賃改定後も現在のスクールIruCaの回数割引は継続いたしますので、通学定期乗車券やスクールIruCaでのご利用をご検討ください。
13	今回の運賃改定そのものは、ある程度致し方ないものと考えます。 また、最後のページにございます収入原価総括表の中で、平年度(3年目)については今回の運賃改定を行ったとしても、赤字に転落すると見込んでいることが気になりました。 そうすると、数年後の再値上げが考えられますが、再値上げは現時点から回避すべく、さらなる合理化を検討いただきたいです。 具体的には、以下のような合理化策を実施するのが筋と考えます。 (1) 琴平線でのワンマン化実施 JR四国では、2両編成でもワンマン運転を実施しています。 四国外の地域では、例えばJR西日本の山陽線岩国～下関では4両編成でワンマン運転を実施しているケースがございます。ことடன்全線で、ラッシュ時の4両運転時も含めてワンマン運転が可能な環境にあると考えます。 (2) IrucaによるサービスのICOCAへの一本化 現在、Iruca、ICOCA両方のシステムが使えるようになっていますが、いずれもシステムの更新時期が将来やってくると思われます。その際の投資を抑制するために、Irucaシステムの更新時期が到来した際にはIrucaを廃止し、ICOCAへの一本化を検討したほうが良いと考えます。 (3) 琴平線・志度線一部区間への加算運賃の設定 23年12月に、区間ごとの収支構造と報じられました。100円を稼ぐのに、琴平線の滝宮～琴電琴平は439円、八栗～琴電志度は371円それぞれ経費が発生しているとのこと。 https://www.asahi.com/articles/ASRD46V3YRD4PTLC011.html 全線一律に再値上げを行う前に、まずは収支が厳しい区間に限っての加算運賃設定をご検討いただきたいと考えます。 また将来的には、志度線の収支状況が改善しない場合には、再構築協議会などで存廃の議論が必要と考えます。比較的近隣に、JR高德線があるからです。 (4) シルバーパス 70歳以上からの引き上げ、もしくは廃止 全国的に見ても、70歳以上ではなく75歳以上、中には愛媛県の伊予鉄道では1か月に1万円以上の負担かつ80歳以上というケースも出てきています。 シルバーパスでは半額割引ですが、この割引分につき、貴社の負担があるようであれば、現役世代へのしわ寄せを防ぐためにも、適用年齢を引き上げもしくはパスを廃止して、貴社の負担を増やさないようにすることが重要と考えます。	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、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) (1) 当社では、志度線と長尾線の瓦町駅から長尾駅間は、ワンマン化を実施しておりますが、今後も引き続き、ワンマン運転等の施策を推進し、合理化を進めてまいります。 (2) IruCaシステムの更新に加え、次世代キャッシュレス決済への対応として、スマホ、QRコード、非接触クレジットカード、生体認証など、最適なサービスの導入可能性を検討し、県内外のお客様の利便性向上を図ってまいります。 (3) 当社では、3線60kmの鉄道インフラを維持して行くことが、お客様への最大のサービスとして考えており、営業係数や輸送密度などの情報を提供することで、地域の皆様とともに鉄道事業を運営してまいります。 (4) ことடன்では、シルバーパスは導入しておりませんが、高松市及び綾川町にお住まいの70歳以上の方には、両市町による補助を活用して、電車とバスが半額となる「ゴールドIruCa」を発行しております。 頂戴いたしましたご意見については今後の経営計画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
14	コモンキャリアとして地域交通振興に携わる同社であるが、過去ハード面での安全投資不備から、踏切の遮断器が降りない事象が多発したことから安全投資を強化したという歴史がある。しかしながら、現在でも大手私鉄・JR水準の安全設備には至っておらず、各大手鉄道会社基準での「安全」には至っていないと考える。 今回は物価の高騰等による旅客運賃の上限変更認可申請であるが、コモンキャリアとはいえ営利企業であること、そして受益者負担の原則に立ち返れば、現在の状況や今後の人口減を踏まえ、安全・安定運行のためにより大幅な運賃改定を行うべきである。 物価高騰など厳しい外部環境に耐えるため、会社存続のためであれば尚更である。	本申請に対する賛成意見として承ります。
15	数年前に値上げしたばかりだと思いますが、インフレによる原材料高や、労働力不足に対応するためには、致し方ない判断だと思います。 値上げだけで対応できるとは思いませんし、運賃改定は麻薬と同じようなものと言われているとおり、これからも負のスパイラルの繰り返しになる可能性があります。 数年前に、公共交通機関利用促進のために、値下げというようなポピュリズム的な話がありましたが、結局そのような素人受けするような施策により、経営が改善するはずがないと思います。 抜本的な改善策、持続可能な方向性とは思えませんが、これは公共交通機関に限った話ではなく、今後とも持続可能な道を政府として考えていただきたい。	本申請に対する賛成意見として承ります。 なお、頂いた意見は、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。
16	琴電の値上げは、今すでに高すぎです。 これ以上の値上げは、反対です。 以前電車に乗ろうとして、目の前で扉を閉じられました。 理不尽だと思えます。	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、乗車時の対応に関するご意見につきましては、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 今般の大幅な物価の高騰や最低賃金の大幅な引上げ等により鉄道の運行に必用な経費が大幅に増加しております。また、大企業を中心に労働人口の減少に対応した人的資本への投資が強化される状況がつづいており、最低賃金の引上げに対応するだけでは、人材流出の抑止や新規採用者の獲得に繋げることができず、公共交通としての鉄道サービスの維持が難しくなっております。このような環境下においても業務の効率化や省力化の更なる推進など、当社のより一層の経営努力を前提に、賄いきれない一部費用についてお客様にご負担をお願いする次第です。 また、当社では公共交通としての鉄道サービスを提供するため、定時運行に努めております。引き続き、乗務員には、お客様の動向を十分確認し、適切な放送とドア取扱いを行うよう指導してまいります。
17	すでに運賃が高すぎる！これ以上の値上げ反対	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2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。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
18	1.特定区間における実施運賃の引き下げを見直す理由を申請者に伺いたい。 2.前回の運賃改定前後で消費税率に変更がないにもかかわらず、「(参考)普通旅客運賃の税抜運賃(基準額)について」が添付されているが、これは処分庁が提出を求めたという認識でよいのか。 3.通学定期運賃について、現行では割引率を基に上限を定めているのみであるが、今回各キロ程ごとに固定している理由を申請者に伺いたい。 4.各添付書類について、どれが鉄道事業法施行規則 32 条に求められている書類で、どれが処分庁の行政指導によるものか。特に、同一内容を記載している書面が多いように思われるため、処分庁の見解を示されたい。 5.普通乗車券の途中下車制度について、記載がない(前回の運賃改定の申請にあたっては、普通乗車券の途中下車制度について記載があった)が、今般廃止されるという認識でよいのか。申請者に伺いたい。 6.収入総括原価表について (1)配当所要額が、実績値、推定値で大きく異なる(特に令和6年実績は0円となっている)が、算定要領に反しないか。すなわち、「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」とすれば、増資・減資がなければ、一定額となると思われる。申請者及び運輸局双方に見解を伺いたい。 なお、本省(鉄道局)運輸審議会における、首都圏新都市鉄道株式会社の上限運賃変更認可申請においての配当所要額について算式を用いて説明されているため、この点を踏まえて説明されたい(下記書面の6頁・PDFの8頁)。 https://www.mlit.go.jp/common/001897609.pdf (2)前回の上限運賃変更認可申請時点での令和6～7年度推定値(前回の申請書における平年度2年目～3年目)と今回の実績値・見込み値の差異について伺う。前回申請時の収入見込みは、それぞれ改定後の運賃を収受した場合で24.1億円、25.6億円となっている一方で、実績値及び推定値を見るとそれぞれ30.1億円、31.2億円となっている。これだけの差が出たことについて、申請者としての見解を伺いたい。 (3)また、令和6～7年度について実績値と見込み値を比較すると、修繕費が大幅に見込みを上回っている一方で、経費が見込みを大幅に下回っている。この点について、申請者として、なぜこうなったと考えられるか、見解を伺いたい。 (4)(2)でみたように、前回の運賃改定の際の収入見込みを大幅に上回った実績値となっている。今回の運賃改定における利用見込みを低く算定していないか。どのような推計をしているか、申請者に伺いたい。	1)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 特定区間については他社線と競合する区間に設定しておりますが、現行運賃でも最大で90円の差があります。改定後はその差がさらに拡大し、特定区間設定による利用促進効果が大幅に減少することから廃止することといたしました。 2)について 鉄道事業法施行規則第32条第3項に基づき、申請者が必要と判断した書類を添付したうえで申請されたものと認識しております。 3)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 1カ月通勤定期については、改定後の各区数の普通運賃を基にした計算方式により設定しておりますが、1カ月通勤定期は新設する2キロまでの区間を除き、現行の1カ月定期より一律500円の値上げとしたことから、各キロ程ごとに区切った申請となります。 4)について 鉄道事業法施行規則第32条第3項に基づき、申請者が必要と判断した書類を添付したうえで申請されたものと認識しております。 5)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 当社では2025年度末現在で、定期外でご乗車のお客様の内、約9割のお客様がICカードでご利用いただいております。現在も年々増加しております。そのような中、普通乗車券のみが適用となる途中下車制度をご利用されるお客様が大幅に減少したこともあり、今回の改定にあわせて制度を廃止することといたしました。 6(1)について 推定年度以降の推定値と実績年度の確定値が異なることは、中小民鉄事業者の収入原価原価算定要領に違反するとは考えておりません。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 推定年度、平年度の配当所要額の算定にあつては、首都圏新都市鉄道株式会社様と同様の考え方でおこなっております。実績年度は無配当であったことから、大幅な差異が出ているものです。 6(2)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 2023年度の運賃改定では、コロナ禍であったことから、当時の公的な推計資料を基に新型コロナウイルスの影響を特殊要因として考慮し算定した数値となっております。コロナ禍以降、当初の予測より輸送人員は回復している状況ですが、社会情勢の大幅な変化により、大幅に物価が高騰し、事業運営に必用な経費は当初の予測を大幅に上回っています。今後も持続可能な公共交通としての鉄道インフラを維持していく為、運賃を改定することといたしました。 6(3)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) コロナ禍以降の大幅な物価の高騰等により工事費や原材料費が大幅に増加している他、車両、施設の老朽化に対応する必要があることから、修繕費は2023年度の運賃改定時の見込みより大幅に増加しております。そのような中でも公共交通としての鉄道インフラを維持する為、業務の省力化等の経費の削減に全社をあげた取り組みを実施しております。しかしながら、昨今の社会情勢の中、当社の自助努力だけでは、賄いきれない費用についてご利用のお客様にご負担をお願いいたしたく、運賃改定を申請した次第です。 6(4)について (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 今般の運賃改定にあつては、過去の輸送実績に基づき、将来の沿線での大規模イベントの有無や新駅の開業等を考慮して平年度の旅客輸送数量を推計しました。

NO	ご意見	ご意見に対する考え方
19	ただでさえ物価高で大変で、なんで値上げるん？ありえない 50円値上げは高すぎ！	今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2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。運賃の改定幅やその適用方法については、申請者の経営判断により設定されたものと承知しております。
20	今回の旅客運賃の上限変更認可申請に関しては、大いに疑問があります。 なぜなら、今回のパブリックコメントに添付されている「鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請書」には記載がありませんが、ことடன்が、2026年5月18日付けで発表したプレスリリース「運賃改定の申請について」によれば、ことடன்は、主要プロジェクトとして、2024年7月5日～2029年3月31日の期間において「鉄道事業の再構築」を行うとしていますが、その内容は「1 新造車両の導入」「2 多肥駅の整備」「3 複線化事業」(総事業費合計:60億9,100万円)と、いずれもことடன்琴平線(2、3は同線の特定の区間)に係る内容であり、他の線区を利用する利用者に転嫁するのは筋違いであると考えます。 もちろん人件費等の高騰など、申請には他の要素もあるとは承知しておりますが、前述の内容等も踏まえ、一律に運賃の改定を行おうとするのではなく、特定の区間への加算運賃を導入するなど、きめ細かな運賃の改定を求めたいと考えます。	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。運賃改定申請時に、申請者がご指摘のあったプレスリリースを行ったことは承知しておりますが、これは鉄軌道業の情報提供ガイドラインに基づくものです。 処遇改善や安全運行のための投資につきましては、継続的に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、これらの費用については特定の区間のみに要する費用ではなく、鉄道事業全体に係る費用として確認しております。
21	未だに旧硬貨紙幣しか使えない駅券売機が多数を占めており運賃収受が適切に行われていないように感じる。 券売機更新など運賃収受に関する問題を解消してから値上げに踏み切るべきではないだろうか。	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、申請者である高松琴平電気鉄道株式会社にお伝えします。 (ご意見に対する高松琴平電気鉄道の見解) 当社では、お客様の利便性向上と業務の効率化、省力化による社員一人当たり生産性向上を目的に2026年度、乗車券のデジタル化(スマートフォンでの購入)を実施予定としており、バリアフリー未対応かつ、新紙幣、新硬貨が使用できない券売機については撤去する予定です。