

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：155260816

○案の公示日：令和8年8月10日

○公募案件名：南阿蘇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ついて

○意見募集期間：令和8年8月10日～令和8年8月24日

○提出意見数：4件

（次頁へ続く）

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
1	PDF31 頁の「指定学校」の定義中（ア）の学校の中には、現行の学校教育法に規定されていない学校が含まれており、不適切である。 PDF33 頁ア（ア）の「看護師」は「看護師」の誤り。同じ箇所の「青年学級振興法」は廃止されている。いずれも適正化・現行化を求める。	ご意見ありがとうございます。 ご指摘の点は申請者へ伝えました。 なお、申請者より現行制度等に即した内容に修正した書類が提出されました。

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
2	**南阿蘇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書** ### 意見の要旨 南阿蘇鉄道株式会社による鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請に**強く反対**します。 運賃の上限を国（運輸局）が認可する仕組み自体が、利用者である日本人の負担を一方向的に増加させるものであり、決算書等の十分な開示がないまま根拠が不明確な値上げを認めることは、独占事業による勝手な価格引き上げを許すものです。減税を求め、日本人の生活を最優先する立場から、本申請を認可すべきではありません。 ### 意見の理由 #### 1. 国が運賃上限を決定・認可すること自体が問題である 鉄道事業法に基づき、旅客運賃の上限を国が認可する現行制度は、実質的に行政が価格を決定する仕組みです。南阿蘇鉄道は沿線で唯一の鉄道路線を運行する独占的な地位にあり、競合他社が存在しません。このような独占事業において国が上限を認可すれば、事業者は上限の範囲内で実施運賃を自由に設定でき、市場原理による抑制が働きません。 結果として、利用者である日本人（特に沿線の通勤・通学者、地域住民）の負担が行政の判断一つで増加します。減税派の立場からすれば、国民・住民の手元に残るお金を増やすことが最優先であり、運賃という形での負担増は実質的な増税・生活コスト上昇にほかなりません。日本人ファーストの観点からも、日本人利用	ご意見ありがとうございます。 ご指摘の運賃上限認可制度の在り方、利用者負担への影響、財務情報の開示の必要性、経営効率化の取組及び公的支援との関係等に関するご意見については承りました。 鉄道事業の旅客運賃上限の変更認可については、鉄道事業法第 16 条の規定に基づき、事業者から提出された申請書及び収支資料その他の関係資料を審査し、能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を超えないものであるか等の観点から判断することとされています。 本申請については、運賃改定の必要性、収支見通し、輸送実態等を含む関係資料を審査するとともに、今回のパブリックコメントに寄せられたご意見も参考にしながら、法令に基づき適切に審査を行います。 なお、財務情報の開示や経営改善に関するご意見については、今後の事業運営に関するご意見として申請者にお伝えします。 【申請者からのコメント】 ご意見ありがとうございます。 今回の申請は、平成 9 年以降、消費税率の変更によるものを除き長期間運賃を据え置いてきた一方で、近年の燃料費、資材価格及び人件費等の上昇により、鉄道事業を取り巻く経営環境が変化していることを踏まえ、安全かつ安定した輸送サービスを継続していくために必要な運賃水準について申請したものです。 申請に当たっては、関係法令及び運賃算定に係る基準に基づき、鉄道事業の運営に必要な原価等を踏まえて算定を行っております。 また、上限運賃と実施運賃については、それぞれ異なる制度上の位置付けを有しており、今回の申請においては、利用者への影響

者の利益を守るため、価格決定を市場と事業者の責任に委ね、行政の介入を最小限にすべきです。 国が「適正原価に適正利潤を加えたものを超えない」として認可するプロセス自体が、独占企業のコストを利用者に転嫁する免罪符となっています。 ##### 2. 決算書が十分に提示されておらず、運賃決定の根拠が不明確である 申請資料には収入原価総括表や一部の説明が添付されているものの、詳細な決算書（貸借対照表、損益計算書の詳細、人件費の内訳、役員報酬、補助金の使途、修繕・設備投資の具体的な費用対効果など）が一般利用者に十分開示されていません。 「資材・燃料・労務費の上昇」「輸送人員がピーク時の約 55%に減少」「平成9年以降（消費税改定を除く）運賃据え置き」といった抽象的な理由が挙げられていますが、具体的な数値の検証ができない状況で、平均約 18.8%（普通運賃）、通勤定期約 18.9%、通学定期約 23.4%もの大幅な上限引き上げを認める根拠が不明です。 独占事業者が「経営努力をした」と主張するだけでは不十分です。無駄な経費、非効率な運営、過剰な設備投資、または補助金依存の体質が残っていないかを、利用者が検証できる透明性が不可欠です。根拠が不明なまま認可すれば、「独占事業を勝手に値上げする」ことを公認するに等しく、到底認められません。 ##### 3. その他の問題点 － **日本人利用者（特に学生・通勤者・地域住民）への過重な負担** 通学定期の改定率が特に高く設定されており、沿線の高校生・	にも配慮し、実施予定運賃についても検討しております。 なお、鉄道事業の経営改善や経費削減については、運賃改定の有無にかかわらず継続して取り組むべき課題であると認識しており、今後も安全性及び利便性の確保と経営の効率化に努めてまいります。 いただいたご意見は、今後の事業運営の参考とさせていただきます。
---	--

中学生やその家族である日本人世帯の負担が直撃します。観光需要の低迷を理由にしつつ、日常利用する日本人に高い負担を強いるのは本末転倒です。日本人ファーストの立場から、まず日本人の生活・教育・通勤を守るべきであり、観光客向けサービスや設備投資を優先して利用者負担を増やすのは許容できません。 - **公的資金投入後の負担転嫁** 平成 28 年熊本地震からの復旧に多額の公的資金（国・県・市町村＝日本人納税者の税金）が投入され、上下分離方式への移行、駅舎建替え、車両更新などが実施されてきました。公的支援で基盤を整えた後に「持続可能のため」として運賃を大幅に引き上げるのは、結局のところ日本人納税者・利用者への二重の負担です。減税を求める立場から、まず徹底したコスト削減・効率化・民営化・民間活力の導入を優先し、安易な値上げに頼るべきではありません。 - **独占と規制の温存が非効率を招く** 第三セクターとして自治体が出資し、行政が運賃を規制する現状では、経営改善のインセンティブが弱くなります。人口減少・モータリゼーションという構造的課題に対し、運賃値上げで対応するのではなく、運行効率化、他交通手段との連携、不要な投資の見直しなど、利用者目線の改革を徹底すべきです。認可されれば今後上限内でさらに値上げしやすくなり、悪循環を助長します。 - **実施運賃との乖離と将来の恣意性** 上限申請額と実施予定額に差があるものの、上限が認可されれば将来的に実施運賃を引き上げる余地が生まれます。根拠が不透明なまま上限を認めれば、行政の監督が形骸化し、独占事業者の都合で値上げが進む恐れがあります。 ### 結論・要望	
--	--

本申請は、運賃決定における国の関与、財務情報の不十分な開示、独占事業の価格転嫁という点で、日本人利用者の利益を損なうものです。 減税を推進し、日本人の生活コストを最優先に考える立場から、認可を却下するか、少なくとも以下を条件とすべきです。 1. 詳細な決算書・人件費内訳・補助金使途・コスト削減努力の具体的証拠をすべて公開し、第三者による厳格な検証を行うこと。 2. 大幅値上げではなく、徹底した経費削減・効率化・民間委託などの代替案を優先すること。 3. 独占規制の見直しや、利用者負担を最小限に抑える仕組みの検討を行うこと。 以上の理由により、本件認可申請に反対します。 日本人の生活を守り、無駄な負担増を許さない公正な審査を強く求めます。 以上	
--	--

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
3	南阿蘇鉄道株式会社による旅客運賃上限変更認可申請について、以下の点から意見を申し上げます。 まず、本申請では運賃上限の引き上げ理由として、燃料費・人件費・設備更新費の増加などが示されていますが、「値上げ後に何がどれだけ改善されるのか」という政策目的に対応する成果目標やKPIが示されていません。運賃値上げは地域住民の生活に直結するため、値上げの妥当性を国民が判断できるよう、客観的な指標を必ず提示すべきです。 以下に、本案件に必須と思われるKPIの例を示します。 【必須と思われるKPI例】 ・年間の安全関連トラブル件数（安全性の向上度） ・車両・線路設備の故障件数（設備更新の効果） ・輸送人員（通勤・通学・観光）の前年比（地域交通としての持続性） ・利用者満足度（アンケートによる評価） ・設備更新の達成率（車両更新・駅改修など） ・営業収支の改善度（財務健全性の向上） 【これらのKPIを算出するためのデータの収集方法】 ・安全性データ：南阿蘇鉄道が運行記録・設備点検記録から収集し、国へ報告すること ・輸送人員データ：駅の乗降データ・券売データを南阿蘇鉄道が収集し、国へ提出すること ・設備更新データ：設備投資計画と実績を南阿蘇鉄道が整理し、国へ報告すること ・財務データ：決算書・収支計画を南阿蘇鉄道が提出すること	ご意見ありがとうございます。 ご指摘の運賃改定後の成果目標やKPIの設定、鉄道事業の透明性向上、地域社会における鉄道の役割及びその価値の評価に関するご意見については承りました。 旅客運賃上限の変更認可については、鉄道事業法に基づき、事業者から提出された申請内容及び関係資料について審査を行い、認可の可否を判断することとされています。 本申請については、輸送実態、収支状況、将来の事業運営等を含む関係資料を審査するとともに、今回のパブリックコメントに寄せられたご意見も参考として、法令に基づき適切に審査を行います。なお、KPIの設定や情報公表の在り方等に関するご意見については、今後の事業運営の参考として申請者にお伝えします。 【申請者からのコメント】 ご意見ありがとうございます。 今回の申請は、鉄道事業を取り巻く燃料費、資材価格及び人件費等の上昇を踏まえ、安全かつ安定した輸送サービスを継続していくために必要な運賃水準について申請したものです。 ご提案いただいた安全性、輸送人員、設備の維持更新、経営状況等に関する各種指標については、鉄道事業の継続的な運営や今後の事業改善を検討する上で参考となるご意見であると考えております。 一方で、今回の旅客運賃上限変更認可申請については、関係法令及び運賃算定に係る基準に基づき審査されるものと認識しております。 また、地方鉄道が地域の生活や観光、地域経済等に果たす役割についてのご意見については、今後の鉄道事業のあり方を考える上で参考となるものと考えております。いただいたご意見は、今後

・利用者満足度：南阿蘇鉄道がアンケートを実施し、国が評価すること これらはすべて鉄道事業者が一次データを保有しているため、事業者が収集し、国が審査するのが適切です。 【ローカル鉄道を「赤字」だけで評価しないでください】 南阿蘇鉄道をはじめとする地方ローカル鉄道は、鉄道事業単体の収支だけで存廃を判断すべきではありません。道路、消防、学校、病院、防災、上下水道と同じく、鉄道も地域社会を支える重要な社会インフラです。 市場原理だけでは採算が合わなくても、 鉄道がある ↓ 観光客が来る ↓ 宿泊・飲食・買物が増える ↓ バス・タクシー・航空・JR 等も利用される ↓ 地域企業の売上・雇用・税収が生まれる という、鉄道事業の収支表だけでは見えない社会的・経済的価値があります。 したがって、政策目標を「鉄道会社を完全民営化し、完全黒字化すること」だけに置く必要はありません。むしろ、	の事業運営の参考とさせていただきます。
--	----------------------------

「公的負担1円によって、地域全体で何円の経済活動・社会的価値を生み出したのか」 を客観的なKPIとして測定・公開すべきです。 例えば、 ・年間公的負担額 ・鉄道利用者数 ・宿泊・飲食・観光消費額 ・地域への経済波及効果 ・雇用・税収等 を継続的に測定し、地域社会全体のリターンを明確に示すべきです。 「赤字だから廃止」ではなく、 「公的負担に対して十分な社会的リターンがあるか」 「より少ない公的負担で同じ価値を維持できないか」 という視点で評価することが重要です。 これは、赤字を無条件に垂れ流すという意味ではありません。KPIを公開することで、 ・無駄な支出は削る ・効果の高い投資は増やす ・必要なインフラは次世代へ残す という財政規律と地域インフラ維持を両立できます。 ローカル鉄道を単なる赤字事業として見るのではなく、地域経済を生み出す社会資本として捉え直し、その価値を客観的なKPIと数字で国民に示すことが必要です。	
---	--

	以上の理由から、運賃上限変更の認可に際しては、値上げ後の改善内容を客観的に示す成果目標と KPI を必ず設定し、国民に対して透明性のある説明を行うよう強く求めます。	
--	--	--

項番	提出された意見（原文ママ）	意見に対する考え方
4	私は、今回の南阿蘇鉄道株式会社による旅客運賃上限変更認可申請について、基本的に賛成であり、鉄道事業の持続可能性を確保するため、必要な運賃改定を確実に実施すべきと考えます。 南阿蘇鉄道は、地域住民の通勤・通学などの日常生活を支える公共交通機関であると同時に、阿蘇地域を訪れる観光客にとっても重要な交通手段です。鉄道が将来にわたって安全かつ安定的に運行されることは、単なる移動手段の維持にとどまらず、沿線地域の利便性、生活の豊かさ、観光振興、地域経済の活性化、さらには地域そのものの持続可能性にも関係するものと考えます。 今回の申請資料によれば、南阿蘇鉄道では平成 9 年（1997 年）以降、消費税率の変更によるものを除き、長期間にわたり運賃改定を行っていません。その一方で、近年は資材価格、燃料費、労務費など鉄道事業を維持するために必要となる経費が上昇しています。また、人材を安定的に確保するためには、鉄道事業に従事する職員についても適切な賃金や労働条件を確保していく必要があります。 社会全体で賃上げの動きが広がること自体は望ましいことですが、それは同時に、鉄道をはじめとする公共交通事業者にとって人件費の増加を伴います。加えて、車両、線路、駅、各種設備の維持・更新、安全対策等には継続的な費用が必要です。このような状況で運賃だけを長期間据え置くことは、結果として設備投資や人材確保を困難にし、将来的なサービス低下や路線そのものの存続に影響を及ぼすおそれがあります。 したがって、適正な経費上昇を運賃に反映し、安全・安定輸送と将来への投資に必要な収入を確保することは合理的です。今回の	ご意見ありがとうございます。 ご指摘のとおり、地域鉄道は地域住民の日常生活や観光振興を支える重要な交通機関であり、その持続的な運営は地域社会にとって重要な課題であると認識しています。 旅客運賃上限の変更認可については、鉄道事業法に基づき事業者から提出された申請内容及び関係資料について審査を行い認可の可否を判断することとされています。 本申請については、事業者の経営状況、輸送需要の動向、安全・安定輸送の確保に必要な費用等を含む関係資料を審査するとともに、今回のパブリックコメントに寄せられたご意見も参考として、法令に基づき適切に審査を行います。なお、ご提案の企業需要や観光需要を踏まえた運賃施策、企画乗車券等の商品設定に関するご意見については、今後の事業運営の参考として申請者にお伝えします 【申請者からのコメント】 ご意見ありがとうございます。 今回の申請について、鉄道事業の安全かつ安定した継続の観点からご理解をいただき、ありがとうございます。 当社としても、南阿蘇鉄道が地域住民の日常生活を支える交通機関であるとともに、観光客の移動手段としても重要な役割を担っているものと認識しております。 今回の申請は、平成 9 年以降、消費税率の変更によるものを除き長期間運賃を据え置いてきた一方、近年の燃料費、資材価格及び人件費等の上昇を踏まえ、今後も安全かつ安定した輸送サービスを継続していくために必要な運賃水準について申請したものです。 また、利用目的や利用形態に応じた収益の確保や、地域住民への負担に配慮した運賃・商品のあり方については、今後の事業運営

上限運賃変更については、その必要性を認め、認可することが適切であると考えます。 一方で、運賃改定を実施する際の「負担の配分」については、さらに検討していただきたい点があります。 私は、鉄道を維持するための費用を、地域住民の日常利用だけに一律に負担させるのではなく、鉄道によって利益や利便性を得る企業や観光客を含め、幅広い利用者が適切に負担する仕組みとすることが望ましいと考えます。 熊本県内では半導体関連をはじめとする企業投資が進んでおり、今後、企業活動に伴う人の移動も含め、公共交通の重要性は一層高まる可能性があります。また、阿蘇地域は全国的にも重要な観光地であり、国内外から多くの観光客を受け入れる地域です。 こうした状況を考えれば、まず検討すべきなのは、地域住民が生活のために利用する運賃を一律に大きく引き上げることではなく、企業活動や観光目的の利用について、鉄道の維持・発展により大きく貢献してもらう料金体系ではないでしょうか。 例えば、通勤目的の利用については、企業が通勤手当等を通じて費用を負担する場合も想定されることから、一般の生活利用とのバランスを考慮しつつ、通勤定期の割引率や法人による一括購入の仕組みなどを検討し、企業側にも公共交通を維持するための適切な負担を求める余地があると考えます。 特に、今回の申請では普通旅客運賃の平均値上率が 18.8%、通勤定期旅客運賃の平均値上率が 18.9%と、両者はほぼ同程度となっています。今後の実施運賃や制度設計においては、単純に同程度	を検討する上で参考となるご意見と考えております。 当社としては、今後も安全性及び利便性の確保に努めるとともに、地域住民や観光客など幅広い利用者にご利用いただけるよう、持続可能な事業運営に努めてまいります。 いただいたご意見は、今後の事業運営の参考とさせていただきます。
---	---

の値上げ率とするだけでなく、日常生活上鉄道を必要とする利用者の負担を可能な限り抑えながら、企業活動に伴う利用について相応の負担を求める方法も検討していただきたいと思います。 また、観光目的の利用についても同様です。 訪日外国人を含む観光客については、日常生活のため毎日鉄道を利用する地域住民とは利用目的が異なります。観光列車、企画乗車券、周遊商品、予約サービス、他の観光サービスと組み合わせた商品等については、その付加価値に応じた価格設定を行い、通常の生活利用より高い収益を確保することを積極的に検討すべきです。 これは、外国人であること自体を理由として料金を高くするという趣旨ではありません。国内外を問わず、観光目的で訪れる利用者には、地域の鉄道を利用して得られる観光体験や利便性に応じた適正な対価を負担していただき、その収益を地域交通の維持に還元するという考え方です。 観光地としての価値が高まり、利用者が増えれば、その利益を単に観光事業者だけが受けるのではなく、観光客を実際に輸送する鉄道にも適切に還元される仕組みが必要です。観光需要から得られる収益を高めることができれば、その分、通学や買物、通院など生活のために鉄道を利用する地域住民への負担増を抑えることにもつながります。 そのため、運賃改定に当たっては、 1. まず、鉄道事業の安全・安定的な維持と将来の発展に必要な収入額を適切に確保すること。	
--	--

2. その財源について、地域住民の日常利用だけに依存するのではなく、企業活動に伴う利用、通勤需要、観光需要、観光列車や企画乗車券等からも積極的に確保すること。 3. 特に企業負担が可能な利用や、訪日外国人を含む観光客向けの付加価値の高い商品については、生活利用よりも収益性を重視した価格設定を検討すること。 4. それらの施策を実施してもなお鉄道の安全・維持・発展に必要な財源が不足する場合には、地域住民の日常利用についても必要な範囲で運賃改定を行うこと。 という順序で検討することが望ましいと考えます。 もちろん、鉄道は公共交通である以上、特定の利用者だけに過度な負担を集中させることも適切ではありません。重要なのは、「運賃を値上げするか、しないか」という二者択一ではなく、鉄道によって便益を受ける地域住民、企業、観光客などが、それぞれの利用形態や受ける便益に応じて適切に負担し、社会全体で地域鉄道を支える仕組みを構築することだと考えます。 特に、通学、通院、買物など生活上必要性の高い利用については可能な限り負担を抑える一方、企業活動や観光など比較的価格転嫁の余地がある分野から十分な収益を確保することは、地域鉄道を長期的に維持するうえで合理的な考え方だと思います。 南阿蘇鉄道が将来にわたり存続し、安全性や利便性をさらに高めていくことは、沿線住民だけでなく熊本県全体にとって重要です。必要な運賃改定を先送りした結果、設備更新や人材確保が困	
---	--

難となり、サービス縮小や鉄道そのものの存続が危ぶまれることになれば、地域住民にとっては運賃値上げ以上に大きな不利益となります。 以上から、今回の旅客運賃上限変更認可申請については認可し、必要な運賃改定を着実に実施すべきと考えます。 その上で、認可後の実施運賃や各種乗車商品の設定に当たっては、まず企業活動や観光需要などから得られる収益を最大限確保し、それでも不足する部分について地域住民を含む利用者全体で公平に負担するという考え方を基本としていただきたいと思います。	
--	--

以上