

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3年9月29日
四国運輸局鉄道部

四国運輸局では、令和3年6月30日（水）から令和3年7月14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】

国土交通省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：8件

○意見募集期間：令和3年6月30日（水）～令和3年7月14日（水）

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>1. 運賃値上げをしたい大まかな理由は分かりました。</p> <p>ただ、「ダイヤ改正で市内電車は土日祝日運休も含めた大幅な減便をしておきながら、なぜ郊外電車は減便することなく、値上げをしないといけないのか」という差別化をする理由が理解できません。</p> <p>郊外電車は、日中も通勤・通学時間帯もおおむね1時間に4本の運行となっていますが、通勤・通学時間帯とそれ以外の時間帯では、通過する電車を見る限り、それ以外の時間帯の方が明らかに少なく、車両によっては、三密になるどころか、ほぼ空気輸送になっている便もあります。</p> <p>すなわち、郊外電車に関しても、市内電車と同じように、通勤・通学時間帯以外の少ない時間帯を減便したり、編成両数を少なくしたりなど、コスト削減をする余地がまだまだあると思います。需要よりも本数が大幅に多いと、営業コストが増えるだけでなく、無駄なエネルギー消費が発生し、地球環境にも悪影響を与えます。</p> <p>また、幹線道路との踏切道が多いため、踏切閉鎖時間が長くなり、沿線に大型の総合病院もあるため、救急車や消防車等の緊急車両の通行の妨げや、渋滞発生の原因にもなっている、と愛媛新聞の社説にも掲載されていたことがあり、まさにその通りだと思えます。</p> <p>地域に寄り添って事業を継続していく意思があるのなら、需要よりも本数が多いゆえに発生する、渋滞や緊急車両の通行の妨げになっているような社会問題にも目を向けるべきだと考えます。</p>	<p>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。</p> <p>なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p> <p>また、実際に収受する運賃額につきましては、認可を受けた上限の範囲内で、事前届出により設定・変更が行えることになっております。</p> <p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ダイヤ改正、減便等によるコスト削減についての伊予鉄道の見解)</p> <p>列車運行につきましては、お客様のご利用実態と利便性を考慮しながらダイヤを作成しておりますので、ご理解ください。</p>

<p>加えて、本当に値上げを求めるのなら、JR 四国みたいに、社長さんや担当役員さんが出席しての記者会見を開いて、広く利用者に現状を訴えかけ、納得のいく説明を果たす責務があると思います。</p> <p>多くの他の民鉄事業者と異なり、JR と競合する区間が全く無い独占状態のため「他事業者との競争が無いから、値上げしても客が逃れない」という「甘え」もあると感じます。</p> <p>他にも、伊予鉄道の路線は中心部や市街地等の収益性の高い路線ばかりで、JR 四国のように山間部で廃線の危機に追い込まれている路線があるわけでもないので、グループの基盤を活かして、経営者や社員さんの努力次第で、経営改善することは十分可能だと思います。</p> <p>郊外電車三密回避バス実証実験や、市内電車の新型車両にも、国や県、市の税金が多く投入されているので、なおさらだと感じます。</p> <p>運輸局の皆様には、日本全国の他事業者の経営状況も勘定され、多くの利用者を守るためにも、公平・公正な判断をお願い申し上げます。</p>	
<p>2. 変更認可申請書の「運賃改定理由」には、「少子高齢化や沿線人口の減少により輸送人員が約半数となっております」、「今後も人口減少やテレワーク推進などにより、輸送人員の大幅な回復は見込まれません」と書かれているのに、郊外電車でも、市内電車と同じように、利用者に負担を求める前になぜ減便をしないのでしょうか？</p> <p>また、軌道の本町線に関して、ダイヤ改正で、土日祝日はすべて運休になったり、平日の日中でも数時間全く運行が無い時間帯があったりと、公共交通機関としての使命を果たせているとは思えず、運行したりしなかったりで、かえって利用者の混乱を招いているとも思えます。</p> <p>本町線は交通量の多い国道 196 号上の真ん中に線路があるために右折レーンが無く、渋滞が頻発しており、渋滞対策で自動車のレーンも度々変更されている区間でもあるので、中途半端な運行を継続するくらいなら、思い切って廃線にすれば、</p>	<p>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。</p> <p>なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p> <p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ダイヤ改正、減便等によるコスト削減についての伊予鉄道の見解)</p> <p>列車運行につきましては、お客様のご利用実態と利便性を考慮しながらダイヤ</p>

<p>運行経費だけでなく、車両や設備の維持費も含め、コストを大幅削減できると思います。</p> <p>代替りの手段としては、同社の全く同じ区間を走るバス路線や軌道城北線で十分対応可能なはずです。</p> <p>他にも、伊予鉄道はグループ全体で多角経営をされており、グループ全体では最終的には黒字になっているので、前述した鉄道事業でのコスト削減等の経営改善も含め、他の事業で赤字を補填できるような経営環境を整えるべきだと思います。拠点は郊外の市町も含め、四国一の人口を誇る松山都市圏内の市街区域の路線ばかりで、決して過疎化が進んだ地域ではないため、グループの多角経営基盤を活かし、他の事業での他地域への進出も含め、努力次第で、いくらでもビジネスチャンスを見出すことが出来ると思います。</p> <p>加えて、自社のサイトに掲載している旅客運賃上限変更認可申請のお知らせも、利用者に追加の負担をお願いする立場であるにもかかわらず、トップページ開いた状態で表示される最新情報のトピックに掲載せず、プレスリリースのタブを押さない限り見えないような公開の仕方をしていることにも、組織として都合の悪いことを隠蔽しようとしているように感じました。</p> <p>先日マスコミに報道されていた、車検切れの社用車を利用したお詫びも同様にトップページを開いてすぐ表示される最新情報には表示されておらず、松山市駅横に開業するホテルのお知らせのような都合の良い情報だけしか、ぱっと見では分からないような公開の仕方になっています。</p> <p>上記も踏まえ、そもそも値上げ以前に、顧客に対する企業風土にも問題があるように思います。値上げ以外で必死にコスト削減のために努力をされている同業他社との公平性を保つためにも、同社の値上げは当面許可するべきではないと感じました。</p>	<p>を作成しておりますので、ご理解ください。</p>
<p>3. 私には、伊予鉄道は競合他社がないからといって、天狗になっているように感じる。毎年恒</p>	<p>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</p>

<p>例の値上げ。もはや殿様商売である。(消費税増税に係る値上げを除くと今回が 27 年ぶりであると言いつを垂れているが、そういう問題ではないし、昨年の値上げでは増税のみでなく、安全投資が云々と言われていたので、この記述も利用客としては疑問である。)</p> <p>今回の値上げは安全への投資に加え、バリアフリー化ということであるが、車椅子の方が利用しているのを全くと言っていいほど見ない(これは完全に私の主観である。)ような新川駅を無人駅にしてまで工事をしているが、駅を無人駅化したのであるから、その浮いた人件費で賄えないものなのだろうが、まして、近頃コロナを「言いつ」にし、チケットセンターの営業時間短縮などを行っているのだから。</p> <p>また、何度も申し上げるように、毎年のように値上げを行っているが、これが我々利用客に還元されている実感がない。</p> <p>伊予鉄道は、乗務員や駅員など接客に携わる方に、コンビニのアルバイトか?と思うような接客態度の方も多し。言葉面でさえ「ありがとうございます。」も言えないのだろうか。また、安全面でも、声出し「だけ」はしっかりしている車掌(ドアがまだ閉まっている途中なのに大声で「ドアオーライ!!!!」と言っているのは滑稽である。)や、線間を当たり前のように歩く保線員、土砂降りだと言うのに無灯火で走り続ける列車を見た時には、この会社のどこが安全なのだろうか。と思う。</p> <p>以上の理由から、我々利用客はもうこの会社に「巻き上げられる」金はもう尽きている。</p>	<p>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。</p> <p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(安全確保及びバリアフリー化についての伊予鉄道の見解)</p> <p>輸送の安全を確保するため、老朽化した設備・車両の修繕や施設のバリアフリー化は継続して計画的に取り組んでいく必要があります、運賃改定が必要と考えております。</p>
<p>4. 昨年度から新型コロナウイルス(COVID-19)より、鉄道業は赤字としつつもグループ全体の利益は黒字により、経営状態が困難であるとは考えられない。ましてや現在進行中の松山市駅及び同所在地のいよてつ高島屋西側にホテルを新規建設していることから資産運用に限界がある状況ではないと考えられる。</p> <p>伊予鉄道郊外線は日中はもちろんのこと、曇・</p>	<p>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。</p> <p>なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p>

<p>雨天時にさえ日中は前照灯及び後尾灯を点灯させておらず、非常に危険である。以前何故付けないのかと友人が乗務員に尋ねたところ、『(前照灯を)付けれない』とハッキリと言われたとの事。普通からして有り得ない話である。同社には第4種踏切もあり、特に高浜駅付近はカーブで見通しが悪く、接近にも気づきにくい。にも関わらず前照灯を付けれないとは一体どういうことなのだろうか。雨の日なら尚更である。</p> <p>ホテルやロータリー開発を行う余裕があるのなら、そこではなくまずは先ずべき安全確保があるのでは無いだろうか。『同時に進めたいので運賃を値上げします』では話にならない。観光客・ビジネス利用が回復するかも分からない中、かなりのリスクがある投資だと思われる。</p> <p>そして同社の進めている『IYOTETSU チャレンジプロジェクト』これも値上げに拍車を掛けているのではないかと考えられる。検査周期でないにもかかわらず単色化を進め、今までよりも塗装等の周期が早くなった為、その費用を確保するためではとの声もある。</p> <p>安全の確保とは何なのか、今一度、皆さんにもお考え頂きたい。</p>	<p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p>
<p>5. 以下の理由により、申請内容である認可運賃引き上げの認可をすべきでないと考えます。</p> <p>その1 影響の大きさ、値上げの背景であるバリアフリー対応の位置づけ</p> <p>申請通り認められると2年連続の値上げ、なお昨年は申請範囲内での引き上げのため運輸局への申請なしでした、に踏み切る可能性が高く、コロナ禍の中利用者への影響が大きいこと。</p> <p>本年、すなわち令和3年に値上げに踏み切った、もしくは踏み切る予定である公共交通事業者は僅少と考えられ、このタイミングでの値上げは適切ではないと考えられること。</p> <p>また、資料の49ページによるとシルバー定期1か月が現行の9520円から10080円へ上限を引き上げるとのこと、2年連続の値上げとなる可能性</p>	<p>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。</p> <p>なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p> <p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(安全確保及びバリアフリー化について</p>

が高く、一般的な収入が年金に限られるシルバー定期対象者には重い負担と思われま

す。
なお、伊予鉄道が値上げ理由として言及するバリアフリー対応は事業者の努力目標ではあるものの義務ではないことから、その意味でもバリアフリー対応費用の捻出を理由とした運賃上限の引き上げが本年である必要はないと考えま

す。
その 2 バリアフリー対応費用が、将来行政と利用者から二重取りとなる可能性

一部報道によると、都市部は値上げの一方、地方は運賃を据え置きし、バリアフリー対応費用を都市部で得られる運賃収入から地方事業者へ公費で補助する検討を国交省が行っているよう

です。
報道例、読売新聞 6月20日配信分、
<https://www.yomiuri.co.jp/national/20210619-0YT1T50357/>

この報道通りに今後施策が決まるとした場合、地方事業者にあたる伊予鉄道は、利用者の負担を求めなくても、上記の動きを待てばバリアフリー対応費用の補助が現状より増額して受けられることとなります。

報道の通りのバリアフリー対応費用の行政からの支給が決まり、かつこのまま値上げ申請認可され上限額まで運賃引き上げとなると、行政と利用者それぞれからバリアフリー対応経費の二重取りになりかねません。その意味でも上記の議論の行方を待つのが望ましいと考えま

す。
その 3 事業者側にさらなる合理化余地あり

以下のような合理化施策を実施すれば、値上げに代わる経費削減となり、申請の値上げ分を賄えると考えられます。

3.1 役員数

親会社である伊予鉄グループの役員数が 2020 年以降のコロナ禍の中で少なくとも 2 人増えており、まずは役員数の削減によるコストカットが先と考えられること。

3.2 配当

令和 3 年 6 月に金融庁へ提出された親会社の伊

の伊予鉄道の見解)

輸送の安全を確保するため、老朽化した設備・車両の修繕や施設のバリアフリー化は継続して計画的に取り組んでいく必要があり、運賃改定が必要と考えております。

<p>予鉄グループの有価証券報告書によると、伊予鉄グループは現段階で配当を例年通りの額として年間5円で続けており、運賃上限改定申請より減配もしくは無配が先であると考えられること。</p> <p>申請書の添付資料に費用として、伊予鉄道から伊予鉄グループ向けと考えられる配当を運賃改定案として従来と同額盛り込んでおり、この額を削るのが先ではないでしょうか。</p> <p>3.3 郊外電車の運転経費</p> <p>以下の2つの事項の実施により、運転経費削減が可能と考えられます。</p> <p>輸送力が過剰となっている、平日日中の2両から3両への増車運転の中止</p> <p>車掌なしのワンマン運転導入や無人駅を増やすことによる、人件費削減。</p> <p>車両数適正化やワンマン運転、大半の駅の無人駅化はすでにJRはやっています。</p> <p>4 市内電車、申請書では鉄軌道線の運賃改定率に関して</p> <p>普通運賃の改定率は5.9パーセントの一方、通勤定期の改定率は1.7パーセントと大きく乖離しており、一般利用者向けである普通運賃にしわ寄せがあります。</p> <p>一般利用者が負担する普通運賃の改定率は、通勤定期の改定率と同等以下とするのが妥当と考えます。</p> <p>すでに回数券は廃止、今年から回数券の代わりであったICカードの割引もポイント制を経て廃止となっており、上記の割引を加味した普通運賃は、ただでさえここ数年で140円、160円、そして昨年に170円と値上げになっており、仮に申請が認められてさらに180円となると、定期券を使わない利用者への負担はここ数年で率にして約29パーセントとなり、大変大きいと思われます。</p>	
<p>6. 鉄軌道などの公共交通事業は資金が足りず、混雑・減便や路線廃止などを招く悪循環が続いています。</p> <p>ある程度の運賃値上げは認めてください。併せ</p>	<p>本申請に対する賛成意見として承ります。</p> <p>この他、頂いたご意見につきましては、</p>

<p>て全ての国民に同じ金額で公共交通全般に使える「クーポン・バウチャー」を配布する形の補助金制度や、路線新設含む鉄軌道の設備投資に対して公的財源をもっと多く投入する必要もあると思います。</p> <p>値上げの割高感を抑制する方法としては、伊予鉄道も IC カードを採用しているの、IC カードで鉄軌道・バス等に乗車するさい、一日当たりの運賃引き去り額に上限を設定する形で「1 日乗車券」になるようなサービス、回数券的割引を提供するサービスの充実ができるよう、IC カード運用の柔軟性が上がるような技術的・財源的支援の充実があると望ましいです。</p>	<p>伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p>
<p>7. 2016 年 11 月 25 日の愛媛新聞の記事で書かれていたことですが、大学教授が中心となったパブリックデザイン専門の有識者の会が、車両の派手なオレンジ統一は景観を損なうので再検討するように意見書を提出したにもかかわらず、バリアフリーや安全面とは無関係な、ステンレス車両全部に派手なオレンジ色の塗装に投資しておきながら、今頃になって顧客に負担を求めるのは身勝手だと思います。</p> <p>デザインの専門の有識者に景観を損なうと見直しを求められるような塗装に費用を使っても、バリアフリー面でも安全面でも、利便性の面においても、まったくメリットがないのは明らかです。</p> <p>しかも、塗装する必要が無く、逆にコスト削減ができるはずの銀色のステンレス車両にまで、景観を台無しにする塗装に投資しています。</p> <p>加えて、もともと塗装をしていなかったステンレス車両に一度塗装をしてしまうと、退色による塗り直し等による費用が維持費として、塗装前に比べてプラスで必要になるのは、少し考えれば分かることだと思います。</p> <p>鉄道車両なので、塗装による維持費もかなりの額になるはずで。</p> <p>したがって、今回の値上げは、結局、そのようなバリアフリーや安全面と無関係なところにまで</p>	<p>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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p>

<p>使われる可能性もあると考えられます。</p> <p>恐らく、同業他社との競合が全くない路線ばかりを有した独占経営をしているので、本来なら安全面やバリアフリー投資に使える費用を、塗装すべき必要がないステンレス車両にまで費用を使っていることから考えると、今回の申請は、企業としての顧客に対する誠実さに欠けると思います。</p> <p>有識者からも見直しを求められるような色の塗装を行っても、メリットがないどころか、本来塗装する必要が無く、もともと塗装していなかったステンレス車両においては、塗装する前と比べてプラスで維持費がかかるというデメリットがあるのは明らかです。</p> <p>このような、誠実さに欠けるような矛盾する施策を踏まえて、今回の値上げ案は、どうか見直しを検討していただきたいです。</p>	
<p>8. 現行の運賃について、初乗り運賃はまだマシな金額だと感じますが、乗車距離が長くなればなるほど、JR に比べて 2 倍近く割高なのが顕著な点が気になります。</p> <p>JR のように山間部の路線が全くなく、市街地ばかりで採算性のある路線ばかりなので、現行の運賃制度でも十分割高に感じます。</p> <p>今後も輸送人員が減る見込みがあると書いているのなら、減便するのが値上げよりも先だと思えます。</p> <p>逆に、減便する必要がないとお考えなら、それなりの輸送人員があるわけですから、今回の値上げ申請も必要ないでしょう。</p> <p>軌道に関しても、運賃が最安値の長崎電気軌道や岡山電気軌道と比べても既に割高です。それにも関わらず、岡山電気軌道は、伊予鉄よりも運賃が初乗り 100 円と安く、輸送人員が少ないのに、健全な経営が出来ている例もあります。</p> <p>岡山電気軌道の両備グループのように、グループ企業の高島屋を売却して、高島屋本体や、その他外部委託に変更すれば、余剰資金を確保できると思えます。</p>	<p>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。</p> <p>なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p> <p>この他、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するとともに、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ダイヤ改正、減便等によるコスト削減についての伊予鉄道の見解)</p> <p>列車運行につきましては、お客様のご利用実態と利便性を考慮しながらダイヤを作成しておりますので、ご理解ください。</p>

経営が危ういのなら、自社経営にこだわる必要は無いでしょう。

四国で一番大きなターミナルビルなので、外部に売却すれば、かなりの特別利益が発生して、値上げ無くして十分に健全な経営が出来るのではないのでしょうか？

本当に値上げが必要なら、JR 四国のように、鉄道事業ばかりでなく、非鉄道事業も含めたグループ全体での経営改善の努力こそが真のコスト削減に繋がるのではないのでしょうか？