

九州旅客鉄道株式会社における
旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請
について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年9月26日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. パブリックコメントについて	1
○パブリックコメントの内訳	2
○パブリックコメントに対する考え方	3
○パブリックコメント一覧（参考）	21
2. 各委員からのご質問に対する回答について	44
問 経営安定基金の取崩しについては、新幹線貸付料の一括前払いや長期借入金の返済に充当するほか、鉄道事業の設備投資にも充当することとされているが、何年間で当該投資を実施することになっているのか。	45
問 関連事業も含めた JR 九州グループ全体の収益構造について。	45
問 今回運賃改定を行わなかった場合、JR 九州単体の経営状況はどのように推移すると思われ、それが運賃改定を行うことによりどのように改善するのか。	46
問 各セグメントの財務状況の現状と運賃改定後の見通しについて。	47
問 非鉄道事業の現状と今後の事業計画について伺いたい。	48
問 今回の運賃改定は、普通旅客運賃が平均 14.6%、定期旅客運賃が平均 25.8%の改定、料金が 12.4%の改定となっているが、運賃改定によって見込まれるそれぞれの増収額。	48
問 今回の運賃改定により年間 169 億円の増収が見込まれるとのことだが、この規模の運賃改定を行う必要があるとする根拠如何。	48
問 申請理由に挙げている老朽化施設の更新・長寿命化、激	

- 甚化する災害対応、社員の待遇改善といった項目について、今後どの程度の規模の金額が必要となるか。 50
- 問 クイーンビートルの浸水事案が発生し、親会社たる JR 九州として第三者委員会で事故の経緯等を検証するとしているが、現時点で JR 九州として、本件事案の発生についてどのような問題意識をもち、また、今後取り組んでいくのか。 51
- 問 近年は台風や大雨による災害の激甚化が増えているが、台風や大雨といった自然災害への備えや発生時の対応・対策について。特に、九州の気象条件による特有の安全対策はあるのか。 52
- 問 新駅設置や新規路線の計画等も含めた中長期的なインフラ投資の計画について。 52
- 問 これまで実施した相互直通運転等、サービス向上に資する取り組みについて。 53
- 問 今回の値上げに関して、利用者から理解を得るため、どのような取り組みを行う予定か（または行ったか）。 53
- 問 今回の値上げに対して、地元の受け止めはどうか。マスコミの報道状況について。 54
- 問 西九州新幹線新鳥栖・武雄温泉間が未着工という状況が続いているが、このことが収益に与える影響について。また、地元自治体との調整状況及び見通しについて。 54
- 問 JR 九州にとっての豪華列車・観光列車運行の意義如何。また、豪華列車・観光列車運行にかかる必要な設備投資等は、同列車の利用料収入を原資として行われているのか。（仮にその他の運賃収入等を原資としている場合、それを豪華列車等に投入することについて。） 55

1. パブリックコメントについて

○パブリックコメントの内訳

募集期間：7月22日～8月6日（16日間）

件 数：計43件

（意見内容内訳）

- ・賛成意見：6件
- ・反対意見：9件
- ・その他意見（提案・問い合わせ等）：28件

（居住地別件数内訳）

	賛成	反対	その他	合計
茨城県		1	3	4
群馬県			1	1
東京都		1	2	3
神奈川県	1		5	6
石川県	1			1
京都府	1			1
大阪府	1	1		2
福岡県		2	3	5
佐賀県		2	5	7
大分県			1	1
鹿児島県		1	1	2
不明	2	1	7	10
合計	6	9	28	43

○パブリックコメントに対する考え方

※1 意見数が多いため、ご意見の内容を分類・整理した上で、ご意見に対する考え方を記載しています。

※2 一件のご意見中に複数のご意見内容が含まれている場合があるため、各ご意見の件数の合計とパブリックコメント意見総数（43件）は合致しません。

＜改定内容に関するご意見＞

（運賃関係）

日常利用も多い中距離帯（30km-70km）の中距離の負担感が強いため、運賃負担軽減を再考してほしいとのご意見

（同旨意見1件）

○ JR九州によると、近距離・中距離にかかわらず、お客さまに応分のご負担をお願いしたいと考えているとのこと。

100キロ以上の長距離は賛成するが、物価や生活費が上昇する中で生活に影響が出ることは確実であるため、70キロ以下の運賃は据置きとすべきであるとのご意見

（同旨意見1件）

○ JR九州によると、近距離利用の多い都市部を中心に駅設備や車両編成、ICカードエリアの拡充等の輸送サービス改善に努めており、今後も持続的な投資を行うため、近距離利用のお客さまにも一定程度のご負担をお願いしたいと考えているとのこと。

（特急料金関係）

運賃値上げが必要なのであれば、新幹線・在来線の特急料金を値上げして対応すべきであるとのご意見

（同旨意見2件）

逸走も考慮すれば誰にもメリットはないため、他の料金と同様に新幹線特急料金を据置きとすべきであるとのご意見

（同旨意見1件）

○ JR九州によると、鉄道事業継続のため、今般の運賃改定は在来線利用、新幹線利用と限定せず、同社路線をご利用のお客さまに広く応分のご負担をいただきたいと考えているとのこと。また、今般の運賃改定において、ある程度他の交通機関やマイカー等に転移されるお客さまがいらっしゃることは想定しているとのこと。

- なお、西九州新幹線の特急料金については、上限を引き上げた上で、開業間もないことと、ご利用のお客さまの定着を図るために据置くこととしているとのことです。

また、在来線特急料金（届出により改定が可能）については、2022 年 4 月 1 日に改定を行ってから間もないため、今回は据置きとしたとのことです。

博多・新八代間の隣駅間および川内・鹿児島中央間の隣駅間特定特急料金を据置くのであれば、新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金も据置きとすべきであるとのご意見
(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、新八代～川内間を除く隣接駅間等は並行する在来線をご利用のお客さまによる短い区間の新幹線利用を促進するため、隣接駅間等の特定特急料金を設定しているとのことです。

また、新八代～川内間の各駅間については、現行、隣接駅間の特定特急料金を設定しておらず、現在のところ、設定の予定はないとのことです。

(定期運賃関係)

通勤・通学定期運賃の据置きや、値上げ幅を抑える等の激変緩和措置が必要であるとのご意見
(同旨意見 10 件)

- JR 九州によると、定期運賃は国鉄時代から大きな割引を行っており、他の交通機関と比較しても割安な状態にあることから、定期をご利用のお客さまにも応分のご負担をお願いしたいと考えているとのことです。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請したとのことです。

<申請書類に関するご意見>

(運賃制度関係)

申請書別紙 1 の冒頭「鉄道事業法第 16 条第 1 項の定めに基づき、平成 7 年 12 月 22 日（鉄業第 91 号の 3）で運輸大臣に認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、1.10 を乗じて 10 円未満の額を四捨五入し 10 円単位とした額とする。」は現行運賃についての記載なのかとのご意見
(同旨意見 1 件)

- 運賃の計算方法の変更はないものの、現行運賃から一部賃率を変更する申請を行う旨

を記載しているものです。

新旧対照表について、税抜運賃は定めないのかとのご意見

(同旨意見 1 件)

- 前は消費税率の引き上げに伴う認可申請であったため、旧欄では税抜運賃を併記しているものの、今般の申請は消費税率の引き上げを伴わないものであるため税抜運賃は記載していません。

新旧対照表について、10km までを別に定める形になっているのは JR 各社と平仄を合わせるためかとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、10km まで及び 100 kmまでの運賃の記載については、JR 他社と同様に従前の認可申請書と同じ記載方法で申請を行っているとのこと。

距離によってキロ刻みが異なることによる不公平感があるため、キロ刻みを統一化すべきとのご意見

(同旨意見 5 件)

- JR 九州によると、遠距離のキロ刻みを長くすることで区間表示数を抑えており、仮に現状より細分化した単位で運賃を設定する場合、運賃額の種類が増え、運賃表や自動券売機画面での表示・選択等、お客さまへのご案内が複雑になる懸念があることから、現行どおりの内容で申請しているとのこと。

通学定期運賃を大学生、高校生、中学生と区分しているが、適切な収入確保のため、路線バス会社のように統一化すべきとのご意見

(同旨意見 3 件)

- JR 九州によると、仮に大学に統一する場合、中学・高校の定期運賃に対しては極端に高い改定率となることから、今回の申請においては、現行どおりの区分としているとのこと。

新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りにして遠距離で運賃値上げを図るべきで

あるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、国鉄分割民営化に際し、運賃の通算制や遠距離逓減制など、従来国鉄が実施していた運賃体系を維持することとされたことに鑑み、現状のままとしているとのことです。

定期旅客運賃について、小銭の管理の事務処理の手間や費用を勘案すると、10 円単位ではなく、四捨五入で 100 円単位とした方がよいのではないかとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、100 円単位での四捨五入(49 捨 50 入)とした場合、「切捨てになる区間のお客さまに有利、切上げになるお客さまに不利」といった不公平感が生じると考え、従前のままの計算方法としたいと考えているとのことです。

幹線・地方交通線の見直しも行って値上げの調整をすべきとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていないとのことです。
- 地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。

(収入原価算定関係)

申請上の鉄道事業収支と、決算資料における鉄道事業収支の数値が異なっており、鉄道事業の実態が不明であるとのご意見

(同旨意見 2 件)

- 認可申請書別紙 3 に記載の収入原価総括表は収入原価算定要領に基づき算定されているため、JR 九州が公表している決算資料における数値とは必ずしも一致するものではありません。
- これは、収入原価総括表において、平成 27 年度末の減損処理の影響（減価償却費（61

億円)、新幹線貸付料(96 億円)など)やヤードスティック方式で算定される適正コストと実績コストの差額(JR 九州の場合、実績コストが基準コストを下回るため(基準コストー実績コスト)÷2 を加算)などが含まれていること、同社が公表している決算に含まれていない事業報酬(106 億円)などが含まれていることが主な要因であり、総括原価方式による収入・原価の実態を正しく表されているものと考えています。

※記載の金額は令和 5 年度。

収入原価にコロナ禍である 2022 年度や 2023 年度の実績が含まれており、2024 年度の収益が JR 九州の想定以上に回復することと考えられるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、審査の対象となる平年度 3 年間(令和 7 年度～令和 9 年度)の収入・原価を推定する前提として、令和 4 年度～令和 6 年度の数値を示しており、令和 6 年度の収益は、定期外・定期とも、令和 5 年度下期初の時点でコロナ禍からの回復を終え、定常状態にあったと判断し、沿線人口や県民所得の推移など社会・経済指標も勘案した上で令和 6 年度の旅客運賃収入や特別急行料金等収入(対令和 5 年度では増加)を推定しているとのこと。

グループ全体としては黒字であるところ、なぜ鉄道事業単体で収支均衡させる必要があるのか一般利用者にもわかるように説明すべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、鉄道事業以外の事業の多角化を進め、駅ビルや沿線開発等、鉄道を核としたまちづくりに取り組み、駅周辺の経済活動の活性化や新たな雇用の創出、周辺人口の拡大等を図ることにより、定住人口・交流人口の拡大を促進し、鉄道事業の需要を創出するという好循環を生みだすよう努めてきたところであり、鉄道事業では、安全とサービスを基盤として、今後の事業継続に必要な投資や修繕等の対応を着実に実施するため、今般の申請を行うに至ったとのこと。

- なお、国土交通省では、鉄道事業の運賃・料金については、鉄道事業の収支により審査を行っています。

物価上昇率をどのように算出したのかを明らかにしてほしいとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州は、今般の認可申請書において、適正コストの算出における物価上昇率は人件

費、経費ごとに以下の指標を用いて算出しています。

- ・人件費上昇率（ベースアップ率）：令和 5 年度は JR 九州の実績値である 1.1%、令和 6 年度は JR 九州の実績値である 7.7%、令和 7 年度以降は、賃金構造基本統計調査の令和元年度～令和 5 年度の 5 年平均（九州地方）である 0.7%
- ・その他の経費：消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く。）の令和元年度～令和 5 年度の 5 年平均（九州地方）である 1.2%

JR 九州の基準コストは実績コストを超えているのに基準コストを適正コストにしていること、また、令和 3 年度鉄道統計年報における減価償却実施率は 40.6%となっているのに申請では 100%計上しており減価償却費を計上しなかった経営政策の失敗を利用者に転嫁しているとのご意見

（同旨意見 1 件）

○ 適正コストについては、JR 九州においては、全ての費目で「基準コスト＞実績コスト」となることから、「 $(\text{基準コスト} + \text{実績コスト}) \div 2$ 」を適正コストとしています。

○ 減価償却費については、同社が公表している決算における減価償却費には、平成 27 年度末の減損処理により減額された鉄道事業固定資産部分を計上することができないため、今般の申請書では、収入原価算定要領に基づき、税務申告上用いている金額を用いて減価償却費を算出されていることから実際の決算数値とは異なるものとなっています。

（需要推計関係）

他社運賃改定と比較しても値上げ率が高く、想定以上の利用者離れによって見込んでいる増収が確保できないことがあるのではないかとのご意見

（同旨意見 1 件）

○ JR 九州によると、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、今般の運賃改定により必要な費用の一部をお客さまにご負担いただきたいと考えているとのこと。なお、運賃改定により一定程度他の交通機関やマイカー等に転移されるお客さまがいらっしゃることは想定しているとのこと。

収入の見通しについて、JR 九州の輸送量が令和 7 年度以降に減少するという根拠は薄弱であるとのご意見

（同旨意見 1 件）

○ JR 九州は、令和 5 年度の輸送人員実績は、コロナ禍前（平成 29 年度と平成 30 年度の

2 箇年平均) 比で、定期外は 93.5%(上期 91.8%、下期 95.2%)、定期は 94.5%であり、定期外・定期とも、令和 5 年度下期初の時点でコロナ禍からの回復を終え、定常状態にあったと判断し、今後、定期外については経済の伸長見込みにより微増、定期については沿線人口の減少見込みにより漸減するものと推計しています。

高速バスは昨今のドライバー不足による減便が想定されるところ、これによる鉄道利用者数の増加が期待できる点が考慮されていないとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州は、ドライバー不足による減便を具体的に想定することは困難であるため、輸送量の推計において見込んでいません。

(その他)

申請内容では原価を賄えていないが申請者は経営可能と判断しているのか、車両更新や賃金アップに対応できるのかとのご意見

(同旨意見 2 件)

- JR 九州によると、申請した運賃・料金どおり運賃・料金を改定しても、平年度 3 年間(令和 7 年度～令和 9 年度)の収入が原価を下回る推定となっているものの、お客さまにご負担いただけると考える範囲等を考慮し、今回の改定内容で申請するに至ったとのことです。

全線の営業キロを提出・公表すべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- 運賃の上限変更申請においては、営業キロ程の提出は義務付けられておりませんが、利用者に運賃を分かりやすく説明することは重要であると考えており、鉄道事業者にお伝えしてまいります。

設備投資と人材確保を申請理由としているがその道筋が見えないとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、今般の申請理由は、老朽化した設備・車両等への投資・修繕だけでなく、人材の確保に向けた従業員の待遇や職場環境の改善、物価上昇や激甚化・頻発化する災害への対応等について、同社のさらなる経営努力を前提としてお客さまへのご負

担をお願いするものであり、今後も安全とサービスを基盤とし、鉄道の事業継続を図るべく、設備投資や人材の確保をはじめ、必要な対応を着実に実施するとのことです。

また、その道筋となる今後の具体的な取り組みに関しても、同社のホームページに掲載している「運賃・料金改定の申請のお知らせ（補足説明資料）」の内容をご理解いただけるよう、引き続き情報発信に努めるとのことです。

政府方針である「物価高を上回る賃上げ」や、政府・日銀の 2%の物価安定目標の実現のために、申請における物価上昇率の算出に当たって JR 九州に対してどのような指導を行ったのかを明らかにしてほしいとのご意見

（同旨意見 1 件）

- 国土交通省では、収入原価算定要領に基づき適切に条件設定・算出が行われているかどうかを審査しており、JR 九州に対し、物価上昇率の設定に関して個別の指導等は行っておりません。

＜サービスに関するご意見＞

運行本数や車両数の減少、列車種別の格下げによって不便になっているとのご意見

（同旨意見 8 件）

- JR 九州によると、2024 年 3 月のダイヤ改正では、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤通学時間帯の混雑緩和を図るため、一部列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を実施しており、今後もお客さまのご利用状況に注視し、必要に応じて改善の検討を行うとのことです。

座席撤去車両によって着席率が低下しているとのご意見

（同旨意見 3 件）

- JR 九州によると、着座率の改善によるサービス向上のため、順次、ロングシートタイプの座席に改造工事を実施していくとのことです。

窓口や券売機が混雑しているとのご意見

（同旨意見 3 件）

- JR 九州によると、JR 九州インターネット列車予約サービスでご予約いただいたきっぷについては、受取りができる指定席券売機や受取専用機の増設を図るとともに、ご利用

が多い時期にはお並びのお客さまへの声かけを行い、可能な限り混雑緩和に努めており、また、九州新幹線では 2022 年 6 月には IC カードでご乗車いただける「EX サービス」を導入し、さらに 2024 年秋には、一部の在来線特急列車と西九州新幹線を対象とした JR 九州インターネット列車予約サービスでのご予約について、きっぷの受取りが不要で、スマートフォンに表示する QR コードでご乗車いただけるサービスを導入したところであり、今後も引き続き、予約から乗車までシームレスにご利用いただける環境の整備に努めるとのことです。

- また、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として駅の窓口を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたとのことです。

なお、ご利用が多い時期については、窓口の営業時間の延長を行っており、引き続きお客さまのご利用状況に合わせた営業体制について取り組んで参りたいと考えているとのことです。

トイレの数が少ないとのこと意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、維持費用等の観点から拡充は難しいものの、既存のトイレはリニューアル等を実施することで、より快適にご利用いただけるように努めるとのことです。

無人駅化による強引な合理化が進められているとのこと意見

(同旨意見 3 件)

- JR 九州によると、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足、激甚化する自然災害等、鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、長期的な交通ネットワークを維持していくため、安全を確保しつつ、業務運営の効率化の一環として無人化を含めた駅の営業体制の見直しを行ってきたところであり、係員不在の駅については定期的な清掃や巡回を行い管理に努めているとのことです。

- また、駅員不在時にお困りの際や緊急時については、駅に掲示している連絡先にご連絡いただき対応しているほか、「声かけ・サポート運動」としてお困りのお客さまに対して社員が積極的に声かけをすることや、お客さま同士でもお困りの方を助け合うご協力をお願いしており、引き続き、お客さまが安全かつ安心して駅等をご利用になれるよう努めるとのことです。

駅や車両の清掃が不足しており管理ができていないとのご意見

(同旨意見 4 件)

- JR 九州によると、コロナ禍において車両清掃回数の削減を行ったことで車両が汚れた状態となっていたため清掃回数を改善したとのことであり、引き続き状況を注視しつつ、適宜見直しを行いながら駅や車両の清掃に努めることで、快適なご利用環境を提供していきたいとのことです。

車両故障による運休が多いとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、今後も発生した原因の究明と効果的な対策の実施により、再発防止に努めるとのことです。

同社としては、これまでも、安全にかかる投資や修繕に対し、必要な資金を充当してまいりましたが、今後も安全を基盤として、サービスの向上に努めるとのことです。

JR 旅客 6 社のうち JR 九州だけが振替・代替輸送の仕組みを設けておらず、他事業者との振替・代替輸送に関する契約を締結すべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、大都市圏のように複数の鉄道事業者の路線が並行する状況になく、ターミナル駅間も離れていることや、振替先の交通機関の輸送力の観点からも、振替輸送の実施が困難な状況とのこと。

なお、博多～小倉間については、必要に応じて山陽新幹線への振替輸送を行っているほか、九州新幹線や西九州新幹線と在来線との振替輸送やバス等による代行輸送を行っているとのこと。

バス会社とダイヤの連携がとられておらず接続が悪いとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、現地調査等でバスダイヤや乗換実態を確認したり、バス事業者に対しダイヤ改正の情報共有を行ったりするなどの努力を行っており、引き続き利便性の維持向上に努めるためご理解いただきたいとのこと。

<安全確保に関するご意見>

列車に竹や木が当たる頻度が年々多くなっており管理ができていないとのご意見
(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、定期的に列車運行に支障する範囲を超えていないか、運転保安設備（信号機等）の視認性が確保できているか等を確認し、必要に応じて処置しており、伐採作業の省力化に向けた機械の導入等を行い、効率的に伐採を行っていくとのこと。

保線状態が悪くメンテナンスがしっかりとなされていないとのご意見
(同旨意見 2 件)

- JR 九州によると、線路の安全については、定期的な検査や点検に基づき、計画的に補修を実施しており、引き続き線路の安全確保に努めるとのこと。
- 同社としては、安全とサービスを基盤として鉄道事業を運営しており、安全・安心な輸送サービスを提供することは、変わることのない使命であり、線路の保守についても、ロングレール化や木まくらぎの TPC 化、レール折損対策等の投資・修繕を着実に実施し、長寿命化や乗り心地の改善に努めるとのこと。

博多駅は利用者数が 10 万人/日であるため国土交通省の基準上はホームドアの設置が必要となっており、ロープタイプであれば博多駅でも設置可能ではないかとのご意見
(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、博多駅では車両形式が異なる車両が複数存在するためドア位置が一定でなく、ロープタイプのものであっても設置が難しい状況であり、ホーム上の混雑対策として、待合室の一部移設や整列ラインの整備等を実施したところですが、ホームドア設置に向けて勉強を続けていくとともに、お客さまが安心してご利用いただけるように放送案内等によるご案内や「声かけ・サポート運動」等の実施を今後も継続するとのこと。

<地方路線に関するご意見>

過疎路線は他路線の増収による補填で維持すべきとのご意見
(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当

時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていない一方で、地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。

幹線区間でも輸送密度の低い路線は 2,000 人/未満などの基準を設定したうえで割増な地方交通線として選定して赤字縮小に努めるべきとのご意見

(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、幹線と地方交通線に対して異なる運賃を適用することとした国鉄当時の運賃体系を承継しており、今般の申請内容に、この区分や運賃体系の見直しは含まれていないとのことです。

○ 地方路線のあり方については、人口減少や高齢化等、取り巻く環境が大きく変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識しているとのことです。

新幹線が付近を通っていて都市間在来線特急の運転がない線区や熊本県内の線区等は積極的に切り離して運賃値上げすべきとのご意見

(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、並行在来線のそれぞれの線区の特性や地域における役割を踏まえ、地域と真摯に向き合い、経営維持、経営分離と様々な選択肢を採ってきたところであり、輸送量の推移ならびに収支予測等から考えて、経営分離する必要がある線区と、可能な限りの経営努力により経営を維持する線区を判断したとのことです。

なお、熊本県内在来線の熊本県への経営移管については、同社としてはそのような考えはないとのことです。

<社員の待遇に関するご意見>

まずは役員等の給与の高い者から一部給与を削減して若手の待遇改善を行うことで所得格差を是正すべきとのご意見

(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、給与は年令・職務能力・役割など様々な要素で構成され、公平性の観点からも各従業員の役割や能力に見合った給与を支給することが必要であり、また、

業績や能力に応じて昇格や昇給があることは従業員のモチベーション向上にもなることから、その業績や能力によって昇格や昇給を実施しているとのこと。

したがって、給与が高い者の給与を削減して若手の待遇改善に充当する考えはないとのこと。

役員報酬や給与体系の見直しによる経費削減により対応すべきとのこと

(同旨意見 2 件)

○ JR 九州としては、日々の生活を支える必要不可欠な移動手段としての役割を今後も果たすため、さらなる経営努力を前提として、

- ①「安全」を担保する上で不可欠な老朽化した設備・車両等への投資・修繕
- ②人材の確保に向けた、従業員の待遇・職場環境の改善
- ③物価上昇（労務費や材料費の高騰）、特に動力費の上昇への対応
- ④激甚化・頻発化する災害への対応

の喫緊の課題解決に向け、改定を行うもので、今後もさらなる経営の合理化による支出抑制、収入確保を進めてまいります。また、同社は今後も利便性の向上を図るほか、保守検査体制の見直しや機械化・省人化により生産性と安全性の向上を推進することから、役員報酬や給与体系の見直しは現時点では考えていないとのこと。

従業員の給与レベルは他業種と比較して明らかに低いとのこと

(同旨意見 1 件)

若年層だけでなく中堅層以降の社員も含めた賃金改善や労働環境の整備等により社員全体の待遇改善を図ってほしいとのこと

(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、2024 年 4 月に新しい人事・賃金制度を施行するなど人材戦略に基づいた取り組みを進めているところではあり、物価高騰や地場の賃金水準の上昇などの環境変化に対応するため、今後も継続的に従業員の待遇・職場環境の改善が必要であると考えているとのこと。

なかでも、採用の競争激化や若年離職者数の高止まりなどの状況を鑑み、特に若年層の待遇改善は喫緊の課題と認識しており、経営への影響を考慮したうえで、若年層を重点取り組み対象としながらも、従業員全体の待遇改善を図るよう検討するとのこと。

なお、同社では 55 才以降の基本給が減額となる賃金制度であるところ、2024 年 4 月から基本給支給率を引き上げたほか、嘱託再雇用社員についても支給額を引き上げたところであり、また、55 才以降の社員、嘱託再雇用社員ともに勤務成績に応じた加算額を新たに設けるなど待遇改善に努めており、今後も、従業員全体の待遇改善を図るなかで、

55 才以降の社員や嘱託再雇用社員の待遇改善についても引き続き検討を進めていくとのことです。

運賃値上げによる増収を役員報酬や株主還元にあてるべきではないとのご意見 (同旨意見 1 件)

○ 役員報酬については、独立社外取締役を議長とする指名・報酬諮問委員会から取締役会への答申、株主総会での決議等の適切な手続きを経て決定しており、また、株主還元の方針については、現在の「中期経営計画 2022－2024」において定めておりますが、2025 年度以降については、今回の申請目的である

- ①「安全」を担保する上で不可欠な、老朽化した設備・車両等への投資・修繕
- ②人材の確保に向けた、従業員の待遇・職場環境の改善
- ③物価上昇（労務費や材料費の高騰）、特に動力費の上昇への対応
- ④激甚化・頻発化する災害への対応

を確実に実施することを前提に、次期中期経営計画策定の中で検討していくものと考えているとのこと。

<割引きっぷに関するご意見>

西鉄への対抗上、博多～久留米・大牟田の割引運賃の設定が必要とのご意見 (同旨意見 1 件)
--

収益改善のため安すぎる博多～佐賀間などの在来線特急列車に係る割引切符の大幅な値上げ（＝割引率縮小）を先ず行うべきとのご意見 (同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、割引きっぷについては、必要に応じて設定・見直しを行っているとのこと。

<国土交通省の審査に関するご意見>

申請書として掲出されている資料だけで審査は本当に可能なのかとのご意見 (同旨意見 1 件)
--

○ 国土交通省では、鉄道事業法に基づく法定事項を記載した申請書の内容確認だけでなく、その他の必要事項について聞き取り等を行いながら審査を行っています。

単に財政状況が厳しいという理由での運賃値上げであり認可してほしくないとのご意見
(同旨意見 2 件)

- 国土交通省としましては、今般の申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、収入と原価を審査し、運輸審議会に諮問を行いながら認可手続きを進めてまいります。

<その他のご意見>

収入原価の実績年度の鉄道統計年報が公開されていないため、速やかに公開するとともに、意見の再募集を行うべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

- 鉄道統計年報については、できる限り速やかにホームページに掲載できるよう取組みます。なお、今般の申請に関して意見募集を行っているものであるため、当該情報がホームページに掲載されていないことをもって、再度意見募集を行うことは考えておりません。

不正乗車は深刻な問題であり、無人駅等での特別改札の実施、ポスター等による周知、監視カメラの活用、警察との連携などしっかり対応していく必要があるとのご意見

(同旨意見 4 件)

- JR 九州によると、不正乗車については、一定数発生していると認識しており、逸失収入のみならず、正しい運賃をお支払いになってご利用になるお客さまとの公平性の観点からも鉄道事業における重要な課題と考えており、駅や車内での改札により防止できるものの、少子高齢化の進行や人口減少に加え、将来の労働力不足等を踏まえると、係員による改札の常時実施は困難であると考えているとのことです。

列車をご利用の際は、所定のルールのもと運賃をお支払いいただくことは鉄道営業法及び旅客営業規則において定めており、旅客営業規則のなかでも不正乗車の際には一定の増運賃を求めることとしており、不正乗車を確認した際は、これら法令等に則り厳正に対応させていただくべく、利用者への案内をポスターや放送において強化しており、無人駅や列車内での臨時的な改札も実施しているとのことです。

- その一方で、列車のご利用について、不慣れなお客さまもいらっしゃるため、ご事情をしっかりと伺いしながら、お客さまに寄り添ったサービスについても実施していくとのことです。
- 防犯カメラ等による抑止策も一部の駅では実施しておりますが、引き続き効果的な不正乗車防止対策についても検討していきたいと考えているとのことです。また、鉄道警察隊との連携についても事案や状況に応じて行っており、引き続きご協力いただきたい

と考えているとのことです。

環境負荷の低減のためには鉄道利用を増加させる必要がある一方で、運賃値上げによって鉄道利用の減少に繋がるのではないかとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州によると、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するために、今般の運賃改定を行いたいと考えているものであり、ご理解いただきたいとのことです。

運賃値上げの内容は国ではなく JR 九州が決めているのかとのご意見

(同旨意見 1 件)

- 鉄道の運賃及び料金の上限変更認可申請の内容については、鉄軌道事業者がその内容を検討・判断しています。

申請書別紙 2 において「当社のさらなる経営努力を前提として」とされており、JR 九州自らの支出抑制及び収入確保が前提となっているものであるため、これらを成し遂げることが予め明らかでなければ、利用者の理解が得られないとのご意見

(同旨意見 1 件)

- JR 九州としては、今後もさらなる経営の合理化による支出抑制、収入確保を進めていくことが改定的前提であると考えており、不正乗車の防止に引き続き取り組むほか、保守検査体制の見直しなどにより、生産性の向上を推進するとのことです。

具体的には、センシング・モニタリング技術等の活用により、地上設備の状態を高精度かつ高頻度に把握することで、蓄積データの分析に基づき異常の検知や劣化（故障）の予測を行い、CBM（Condition Based Maintenance：状態基準保全。設備状態に応じて必要と判断されたときにのみ実施する保全のこと）の実現に向けた取組みを進めております。今後も CBM 化を一層推進するとともに、列車搭載カメラやレーザ照射、ドローン、車両データ転送装置等により、点検・検査や必要なデータの取得を行うほか、AI を活用した線路内作業を検討・実施するなど、機械化・省人化による生産性と安全性の向上を図るとのことです。

鉄道事業を実態より赤字に見せることがないよう、鉄道事業用地を関連事業用途に転用した場合は、当該用地代を鉄道事業の営業利益として計上すべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

○ 運賃の収入原価を算定する場合においては、「経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別な損益は、原則としてこれを除外する」とされています。

○ なお、JR 九州によると、会計上の処理として、鉄道事業用地を保有したまま駅ビルや賃貸マンション事業用地へ転用する場合には、当該用地に係る固定資産及び維持費用（固定資産税など）は鉄道事業ではなく関連事業の固定資産及び損益に計上しており、また、鉄道事業用地を分譲マンション事業用地等へ転用し販売した場合に生じる損益は、鉄道事業ではなく関連事業の損益に計上しているとのことです。

省力化や保守技術・CBM 化に向けた技術提携・協力についての覚書締結や鉄道車両設計・使用部品の共通化などに引き続き取組み、今後も同業他社と情報交換を行い、安全性や利便性の確保について最大限考慮しつつ、持続的な事業運営を行ってほしいとのご意見
(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、これまでに安全性の向上や省力化・CBM 化等を目的に、設備・列車動揺・線路沿線環境の確認を目的とした営業車両等へのカメラ搭載や軌道検測・部材検査支援カメラ・建築限界測定を行う多機能検測車導入等に取り組んでおり、今後も省力化や機械化等を実施することに加え、関係会社や同業他社等と情報交換等を行うことで、更なる安全性・生産性等の向上を図っていくとのことです。

○ 鉄道車両の設計・使用部品の共通化については、N700S 系をはじめとした各新幹線車両、在来線車両では 819 系蓄電池電車など、JR 他社との技術協力や車両設計の共通化を行っており、引き続き、効率的な車両製作に努めるとのことです。

事業多角化による安定した収益の確保や、鉄道部門の一定程度の合理化・経費削減策などは将来に渡る持続的な鉄道事業運営に必要な事であると理解するものの、鉄道の利用者や現場で働く従業員の負担増加も伴うものであり、今一度鉄道事業者としての基本に立ち返り、事業運営をしてほしいとのご意見
(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、安全とサービスを基盤とし、業務運営体制の効率化や抜本的なコスト削減を進めてきたほか、地域内外の観光需要の創出、鉄道を核としたまちづくりによる地域活性化を図ってきたとのことです。

○ 同社としては、このような経営努力を通じて、ご利用になるお客さまや従業員をはじめ、あらゆるステークホルダーを意識した事業運営に努めてきたところであり、ご指摘

の合理化や経費削減についても、お客さまの安全や利便性を常に意識して実施しているほか、従業員の待遇や職場改善についても取り組んでいるとのことです。同社は、今後も安全とサービスが全ての基盤であることを肝に銘じて、事業継続に必要な対応を着実に図ってまいりたいと考えているとのことです。

運賃値上げを行う前に、経費削減の一策として株主優待の縮小・廃止を行なうべきであるとのご意見

(同旨意見 1 件)

○ JR 九州によると、ご利用になるお客さまや従業員、株主の皆さまなど、あらゆるステークホルダーを意識しながら運賃改定を進めていく必要があると認識しており、株主優待については、株主の皆さまに事業内容へのご理解をいただくことを目的として実施しているとのことです。

- ・九州新幹線と在来線特急で異なる割引率としている割引切符類の是正を指導してほしいとのご意見 (同旨意見 1 件)
- ・旅客鉄道会社の費用負担を軽減するため、新幹線開業済み区間の再分離を検討すべきであるとのご意見 (同旨意見 1 件)
- ・不正乗車に対する増運賃を大きく引き上げること等について法制度の検討を行うべきであるとのご意見 (同旨意見 2 件)
- ・JR 九州が申請書内で言及している自動車の普及(モータリゼーション)や高速道路の建設・自動車専用道路等の無償化の影響によって鉄道利用者が減少したことに対する国の責任は重いとのご意見 (同旨意見 3 件)
- ・第三セクターへの移行は言語道断であり並行在来線を維持可能な場合に限り新幹線を建設すべき、既存在来線の改良を優先すべきであるとの観点から新幹線の建設は直ちに中止し、特急列車等で高速化を行うべきであるとのご意見 (同旨意見 5 件)
- ・議員や公務員の移動時における鉄道利用も含め、積極的な鉄道利用を促進すべきであるとのご意見 (同旨意見 2 件)
- ・JR は元国鉄であるため、国や自治体に路線維持に対して責任があり、支援を行う義務があるとのご意見 (同旨意見 2 件)
- ・JR は安易に運賃値上げを行なうべきではなく、地元住民の生活への影響を考慮し、全自治体から許可を得てから行なうべきであるとのご意見 (同旨意見 1 件)

○ いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とするとともに、JR 九州にお伝えいたします。

○パブリックコメント一覧（参考）

（ご意見として記載している文章は、原文のとおりとしています。）

1. 京都府在住者 より

申請自体は認可すべきと考えますが、

- ・ 申請書別紙 1 の冒頭「鉄道事業法第 16 条第 1 項の定めに基づき、平成 7 年 12 月 22 日（鉄業第 91 号の 3）で運輸大臣に認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、1.10 を乗じて 10 円未満の額を四捨五入し 10 円単位とした学とする。」とありますが、これは（申請運賃ではなく）現行運賃についてでしょうか。
- ・ また、申請通りで実施運賃を設定しても、（事業報酬を除いた）原価を賄えないことになりませんが、これで申請者として経営は可能という判断なのではないでしょうか。
- ・ 更に新旧対照表に記載がありますが、税抜運賃は定めないのででしょうか。また、10km までを別に定める形になっているのは JR 各社と平仄を合わせるためだけでしょうか。
- ・ 新旧対照表中、別表 1 の 1 でわざわざ対キロ区間別の運賃を記載するのであれば、I 第 1 1(1) O1 アに直接それを書けばよいのではないのでしょうか。
- ・ 西九州新幹線は(実施)特急料金の改定を行わないとしていましたが、上限は引き上げておくということと合っていますでしょうか。
- ・ 申請書として掲出されている資料だけで鉄道事業法 16 条 1 項での審査は本当に可能なのではないでしょうか。

以上各項目についてご確認頂きたく存じます。

2. 大阪府在住者 より

意見：現段階では値上げに反対する

理由：値上げの根拠となる説明が不足している。申請において 2023 年度の鉄道事業が 291 億円の赤字となっているが、同社の 2023 年度決算資料では 105 億円の黒字となっており、鉄道事業の実態が不明である。

同社は 2016 年の上場時に 5200 億円もの固定資産減損処理を行っており、今後の設備投資により減価償却費の増加が見込まれている。会計処理の変更により事業の決算に影響が出るのなら、上場時に将来の設備投資を見据えて運賃を見直すべきではなかったのか。

また、値上げ幅も通勤定期 30%ときわめて大きい。鉄道事業の実態が赤字で値上げが必要だとしても、普通券と同様の 15%程度に抑える激変緩和措置が必要と考える。

3. 居住地不明者 より

社会情勢を踏まえて値上げをすること自体は基礎的には正しいが、前提が諸々おかしいところを改めることを前提としていただきたい。

最たるものは、運行本数や車両数を減らして利便性を犠牲にし、挙句に「コストダウンで利益が出た」と株主還元するような真似のは公共の精神に反する。向いている方向が違う。このように今回の値上げが株主還元に使われることは許されない。厳しい前提を付けていただきたい。

組織としての取り組みにも問題が多い。

博多駅ではネットで予約したにも関わらず切符受取が必須で、その行列が 30 分以上になる。それで割引切符だ、利便性だと嘘広告を流すのは論外。

首都圏に比べればまだマシではあるが、トイレも少ない。利用者数に応じた数が準備されていない。拡充を前提条件にしていきたい。

従業員の給与レベルは他業種にくらべて明らかに低い。株主還元する前に、やるべきことがあるはず。ここも前提としていただきたい。

単に財政厳しいから値上げしてくれに対して無条件に Yes と言って欲しくない。

何かしら、責任を課していただきたい。

4. 居住地不明者 より

物価が上がっているので仕方ない

5. 居住地不明者 より

私は、以下の理由により、認可すべきでないと考えます。

- ・西九州新幹線の新幹線特急料金据え置き

値上げにより増収を図るとのことであるが、日常的な利用率が低いと考えられる特急料金こそ、積極的に値上げすべきと考えられること。

- ・通学定期の値上げ率の高さ

通学定期は家計が負担するものの中で一番高額であると考えられるが、この通学定期の値上げは、子育て世代に対してさらにしわ寄せが行き、世の中の流れに反すると考えられること。

他社では運賃上限変更認可申請の際にも、通学定期は特に値上げ率を抑制する動きがあるようです。

- ・コロナ禍の間の実績を含む

総括原価計算書によると、コロナ禍である 2022 年度や 2023 年度の実績が含まれており、2024 年度の収益が回復しないという会社側の目論見通りであるか不透明であり、想定以上に収益が回復することもあると考えられること。

6. 居住地不明者 より

逆境(※高速バスの攻勢)にも関わらずよく耐え忍んでいると思う。また、現状分析についても九州人からしてみたら申し分ない内容である。

しかしながら、値上げには一部反対で一部賛成としたい。

理由：高速バスについては、昨今のドライバー不足という点があり、これから減便時代がやってくると思料。この点の織り込みがない。従って高速バス側は増便しすぎたダイヤグラムによって自縄自縛となる見込みがあり、鉄道への揺り戻しが期待できる。この織り込みがない。

一部反対の部分

在来線運賃を上げるのは鉄道への揺り戻しを雲散霧消させる危険性があり、この点は据え置きを提案したい。その上で、値上げしたいのであれば、九州新幹線特急料金、在来線特急料金をさらに賦課すべきである。

もともと貴社九州旅客鉄道株式会社は、皮肉たっぷりの表現にさせてもらうが、在来線を不便にし、特急列車をダイヤグラム上優遇してきた過去がある。

安い移動をしたければ不便な在来線をコストパフォーマンス、タイムパフォーマンスの上で選択してもらおう、という算段だ。

一部賛成の部分

前述したが在来線特急列車、九州新幹線特急料金の値上げについては異論無い。

分析も妥当であり、値上げ幅も妥当である。（一消費者としては残念だが。）

7. 居住地不明者 より

コロナ騒動が終結したものの、近年の集中豪雨による被災と、自家用車利用の増加等に伴う利用客の減少の為、運賃の値上げは止むを得ないと考えます。ただ、過疎路線は更なる利用客の減少を来たす可能性があり、他の路線の増収で補填するべきではないかと考えます。

8. 佐賀県在住者 より

大学生の通学定期の料金は据え置いてほしい。

理由

九州地区は、福岡市を中心とする都市部に大学が集中している。そのため遠距離に通学する大学生も多い

さらに、近年、教育も高騰しているため、通学費用を少しでも軽減してほしい

9. 福岡県在住者 より

今回の九州旅客鉄道の運賃値上げについて長距離部分 100 キロ以上に関しては賛成するが小倉博多間では 200 円も上がり物価高騰 生活費上昇により生活に影響が出るのは確実でありいかななものかと思うため 70 キロ以下の運賃は据え置くべきである

九州旅客鉄道の経営努力は株主として存じておりますが特別支援学校や市民病院の最寄り駅である小森江駅の無人駅化をはじめとする強引な合理化により赤字は縮小いたしましたが列車の清掃回数を減らすなど 外が見えないほど窓が汚れた列車や駅にゴミが散乱したり、駅に金具が落ちていたり、駅に不審物が有るなど合理化をしすぎて管理できるとは思えません

列車に関しても連結車両数の減による積み残しの発生それによって列車の座席を減ら

したことにより着席を希望する高齢者 障害者 妊婦 傷病者等の着席困難事案の続発が発生するなど運行管理もできておらず こちらの改善案も提出されたい

まずは駅や列車の安全性 駅や列車の衛生面を改善してから提出すべきと思う

以上のことから 運賃値上げは改善すべきことを改善してから提出されたい

10. 鹿児島県在住者 より

南日本新聞の記事を見て、このことを知りました。最近、エコや環境負荷、自分の節約のために個人的に鉄道を意識的に利用しています。公共交通機関の整備がだんだんと不足していくこともあり、街をみると車の数が多すぎると感じています。また車を使うことで渋滞に巻き込まれたり、いらぬストレスを感じます。

環境負荷を考えて意識的に利用する立場として、もっとたくさんの人に利用してもらい、利用率をあげて、もっと鉄道が広がってほしいと願っているのに、運賃の値上げはその反対をいくのでは？と感じています。

また、今回の上げ幅が大きすぎます。先日、日豊本線に乗車しましたが、車両外側（ガラス面）がとても汚れていました。

一時期関東地区に住んでいたことがあります。関東地区を走る電車は、あんなに利用率があるにも関わらず、それをあまり感じたことがありません。いつも綺麗です。

そのような部分もままになっておらず、運賃をはじめとした料金だけをあげていくのは、利用者が納得のいかない値上げだと思います。

JR 九州さんが、ななつ星のような高所得者層ばかりに目を向けているような気がしてなりません。

もっと日常利用者のことも考えてほしいです。

11. 茨城県在住者 より

JR 九州の運賃値上げについて、不公平性を減らすような料金改定を行ってほしい。

運賃は 50km 迄は 5km 単位で変動するが、51km 超えると 10km 単位で変化するなど、対象キロの両端で不公平感がより高くなっている。5km 単位ならば、全て 5km 単位で運賃を変動させるようにしてほしい。

「新旧対応表」P.2 に掲載している、『101km 以上の普通旅客運賃の計算方法及び端数計算』も、“『100 円単位』（50 円で四捨五入）で計算した額に 1.10 を乗じる”（1.1 はおそらく消費税）としていて、キロ数で正確な運賃を求めていることは非常に問題だ。101km 以上の運賃も、（5km 単位で運賃を求めることは前提）キロ数×キロ当たりの運賃は、10 円単位で求めるようにし、その上で消費税の 1.1 を乗じるようにすべきだ。

また、通学定期の運賃も、大学・高校・中学と分けているが、路線バス等と同様に一つの運賃に統一し、運賃収入を確保するようにしてほしい。

コスト削減については、まず新幹線の新規開業を行わないようにしてほしい。既存の路線の維持が困難にも関わらず、新規路線である新幹線を開業されるのはどうかと思う。ましては、第三セクターへの移管などは言語両断の行為である。運賃値上げの前

に、もっと行おうべきことがあるのではないだろうか？

また、政府に対しては、鉄道利用促進を行う必要がある。

JR 九州が言及している通り、「高速道路網の発達」（＝自動車利用の増加）が鉄道衰退の一番の理由です。観光支援策は鉄道利用を前提とするなどが必要だ。

また、自動車利用を抑制するために、自動車税の値上げ・高速道路料金の値上げを早急に行ってほしい。

国は、旧国鉄が民営化したからと言って、責任逃れはできない。責任を持って旧国鉄路線の維持を行ってほしい。

1 2. 鹿児島県在住者 より

大学生の頃から約 40 年間、主に伊集院から鹿児島中央駅の間を利用しております。

今回の運賃改定で往復 900 円になるのは、利用者からみれば「高い」の一言に尽きます。正直反対したいと思います。

しかしながら、昨今の経済情勢や、最低賃金の上昇や働き方改革等による労働コストの吸収を図るためにはやむを得ないと思いますが、1 つだけ腑に落ちない点があることがあります。

それは、毎日列車に乗って感じているのが、利用区間の線路の保線が適切に行われているのかという事です。列車に竹や木が当たる頻度が年々多くなっていること、車両の軽量化が原因なのか、揺れやすくなっている上、戦後の継ぎ目での揺れが異常に大きいと感じております。この路線は九州新幹線開業と共に特急列車が走らなくなった区間ですので、保線は後回しなのかと思ってしまいます。

JR 九州は路線の維持を理由として、値上げしております。

今回の値上げが列車の安全運転につながる事にもなるよう、注文と期待をしたいと思います。保線についても安全運転に直結することですので、利用者が納得するような、きちんとした対応をお願いしたいと思います。

1 3. 佐賀県在住者 より

令和 7 年 4 月から運賃や料金の値上げについて。

昨今の物価高騰や人件費増により運賃等の値上げは理解できるが、一般家庭の所得は上がってないのが実情である。

今回の値上げ率は平均で約 15% で、特に定期運賃の上げ率が高く、生活の影響が懸念されるため、段階的な値上げで行ってほしい。

1 4. 居住地不明者 より

通勤定期の値上げ認可に際し、1 つ条件を付けるべきと考える。

- ・ 条件

振替・代替輸送する契約につき、並行する路線の運営事業者との締結

・理由

JR 旅客 6 社のうち、他の JR5 社が運転見合わせ時の並行鉄道・バス路線への振替・代替輸送の仕組みを設けている中、この会社のみ仕組みがない。

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/kansa/17gaiyou/jrkyuushuu.pdf>

参考、JR 他社での振替・代替輸送の案内

<https://www.jrhokkaido.co.jp/kitaca/05guide.html>

https://www.jreast.co.jp/saferelief/operationguide/pdf/transport_disorder.pdf

<https://faq.jr-central.co.jp/113>

<https://trafficinfo.westjr.co.jp/dat/pdf/furikaeyusohoho01.pdf>

<https://www.jr-shikoku.co.jp/customer-voice/2021-kamiki/03/>

そのため、ダイヤ乱れの際には JR 他社では行われる振替・代替輸送が直ちになされず、基本的には都度並行路線の運賃を自腹で支払う必要があり、負担が大きい。

通勤定期を値上げするのであれば、以下リンクの 21 ページに記した並行路線があると JR 九州が認識している区間では振替・代替輸送契約を、並行する輸送機関と締結すべきと考える。

https://www.jrkyushu.co.jp/railway/kaitei/pdf/240719_supplementary_material.pdf

15. 佐賀県在住者 より

物価高騰、人件費の高騰、電気料金の値上げなどに反比例して JR を使うお客さんが減少し、経営が厳しいのは理解できます。

しかし、電車通学する子どもたちにとっては、進学先を選択する際に大きな壁になると思います（親にとって、かもしれません）。また、住居地を選択する際にも大きな壁となり便利な市街地へ集中してしまいます。結果、田舎は利用者がさらに減少し不便になっていきます。

すべての値上げに反対するわけではありませんが、せめて、通学定期、通勤定期だけは現行。もしくは改定率を下げてください。

大事な子どもたちの未来の選択肢を減らさないために、よろしくおねがいします。

16. 佐賀県在住者 より

この度の運賃改定について、ある程度の理解は致しますが、特に通勤、通学定期券の値上げが大きいと感じます。通勤定期については会社等からの補助があると思いますが、通学定期については、補助等もなく家計への負担が大きくなり、そのことが子供達の進路にも影響を及ぼすのではないかと危惧しています。田舎については、駅の無人化や便数の削減など現状でもサービスは低下していると感じています。

役員報酬や給与体系の見直し、経費の削減などにも努めていただき、一度に上げるのではなく、段階的な値上げなどについても検討をお願いします。

17. 居住地不明者 より

許可申請書 P.3 について、運賃の区分が、10km までと 11-50km, 51-100km で異なる(中者は 5km 単位, 後者は 10km 単位)。このままだと、運賃の計算に不公平が生じやすい。運賃の区分単位は、最大でも 5km 単位にすべきだと思う。

また、許可申請書 P.12 に掲載されている、運賃計算方法も、不公平な計算方法だ。100 円単位で税抜運賃を計算するのではなく、10 円単位で正確に運賃を求めるべき。

通学定期の運賃について、許可申請書内に「大学生」との表記があったが、「高校生」や「中学生」、「小学生」で料金は違うのか、疑問に思った。学校区分によって料金が異なると、JR に負担が大きいので、路線バス会社のように、通学定期も学校区分に関わらず料金区分を統一し、適切な収入があるようにすべきだと思う。

許可申請書 P.9 の別紙 2 の記載内容について、「固定費の削減や生産性向上に努めてまいりました」と書かれているが、本当に努めているとは思えない。その理由は、「『九州新幹線』及び『西九州新幹線』」の開業」です。既存の在来線の維持が困難にも関わらず、新幹線の開業を行っていることに、大いに疑問を感じます。新幹線の建設・開業により、輸送が分散し、経費も余計に掛かるため、経営効率が良くなっているとは思えません。「(在来線並列部分を)第三セクターに移行すればいい」という考え方は、地域住民へ大きな負担を強いることになり、言語両断です。新幹線の延伸・開業は、直ちに中止し、既存在来線を現状改良で高速化を行うべきだ。

一方で、許可申請書 P.9 で JR 九州が言及していますが、「高速道路網の発達」が JR の収入減少の原因です。この責任は、国が大いに行うべきであり、補助金(賠償金)の増額が必須である。また、高速道路使用を抑制し、JR へ利用促進するためにも、高速道路や、自動車に関する料金・税金の大幅増額も早急に実施すべきである。

国や県・市町村の議員や公務員は、原則公共交通機関(JR)で移動を行うべきだ。

18. 東京都在住者 より

気候変動による災害の激甚化、人手不足対策による賃上げ等の必要性から、値上げ申請自体は否定できないと思う。

しかし、

○駅などでの不動産収入でグループ業績は黒字で好調のはずだが、なぜ鉄道事業単体で収支均衡させる必要があるのか一般利用者に理解できるように説明すること。

○値上げ率の圧縮。

コロナ禍後の他社運賃改定と比較しても値上げ率が高くないか。

想定以上に客離れが起こり予定通りの増収が見込めない事は無いのか。

○安全投資を増やすこと。計画の額では不十分では。

他の JR や大手私鉄と比べて、保線状態や車両のメンテナンス・清掃状態の悪さが目に

つく。平坦な直線区間でガタガタ揺れる、傷の多い車内等。大事故が起きても正直驚かない状態だけに、メンテナンス費用を増やす、車両の代替新造を増やす等必要では。

また、国土交通省が設置を求める乗降客 10 万人を JR 九州在来線のみで越える博多駅にホームドアを設置する必要があるのでは。ラッシュ時に混雑で転落しそうな状態だけに。ロープが上下するタイプなら博多駅でも設置できるはずだが。

○列車本数などサービス水準をコロナ禍前へ復元すること。

定期客がコロナ禍前 94%にしか戻らないと JR 九州社長は発言されていたが、人口の変化以上に減便、両数の削減、一部座席の撤去、窓口の削減による行列、国に申請不要な分の値上げ等、JR 九州側にも原因があるのでは。

○車掌や駅員の人件費より不正乗車の損害見込みの方が安いという事なのか、全扉が開閉するワンマン運転と駅の無人化を共に行った結果不正乗車が増えているが、駅や車内で抜き打ちでの検札を増やす等して不正の損害を減らす必要があるのでは。警察に任せるだけでなく。

(国土交通省にも、罰金額を現在の正規運賃・料金の 3 倍から大きく引き上げる等、不正乗車のペナルティ増を望みます。)

○値上げによる増収分は役員報酬や株主還元増に使わないこと。

といった事は望みたいです。

19. 群馬県在住者 より

○意見

・今回の JR の運賃改定ですが、運賃だけではなく、なぜ新幹線特急料金も値上げするのですか？他の料金と同様に据え置きを希望します。

・また、これは質問ですが、値上げする内容は会社が決めているのですか？

○理由

・運賃も上げて、新幹線特急料金も値上げすれば、新幹線を利用する方の値上げ幅が大きくなり、競争力が低下し、結果、バスや飛行機、自家用車に逃げるため、値上げする意味がなくなる。よって誰もメリットがないとを感じるため。

・先日の JR 北海道は新幹線特急料金は値上げしないようで、国ではなく、会社の判断で決めてるのかどうか気になったため。

20. 福岡県在住者 より

ご意見：運賃値上げに反対します。

理由

収益改善については、安すぎる博多？佐賀間などの在来線特急列車に係る割引切符（2 枚きっぷ・ネットきっぷ）の大幅な値上げ（＝割引率縮小）をまず行うべきだと考え

る。

割引切符自体は事業者の自由裁量とは承知しているが、博多からの近中距離帯における在来線特急に依存するエリアと新幹線が開通したエリアでは、なぜか新幹線が開通したエリアばかり割引切符廃止（九州新幹線）、ダイヤ改悪（在来線における博多直通および快速の大幅縮小）が進んでいるように思える。

今回、経営が苦しいという理由で運賃値上げに至っているが、快速列車の大幅縮小をしている中で、不公平感は拭えない。

自由裁量であれば尚更博多？佐賀、大分等の割引率の是正をして来なかったことに大いに疑問が残る。

九州新幹線と在来線特急で割引切符の割引率に大幅な格差が生じており、是正は必要と考える。

高速バスとの競合のためといっても、西鉄と競合している博多？久留米・大牟田間の快速列車は激減しているし、在来線特急だけ高速バスに対して目の色変えて対抗するのがわからない。

今後は在来線特急の車両更新時期にも差し掛かるし、博多？佐賀等の在来線特急に係る割引率の大幅縮小を行い、博多？大牟田間の日中の直通快速列車の復活等の還元することが大切ではないか。

安すぎるほどの在来線特急の割引に対し、中距離移動を担う快速列車の不足、九州新幹線全線開通に貢献し JR 九州の収益を改善させた筑後エリアに対する見返りの低さが西九州新幹線問題を泥沼化させている一因といえる。

国交省におかれても、西九州新幹線問題の早期決着のため、博多？大牟田間の日中の直通快速列車の復活ならびに割引切符類における九州新幹線と在来線特急で異なる割引率の是正の指導をお願いしたい。

2 1. 居住地不明者 より

JR 九州の車両は、外装が汚いし、車両故障でよく運休する。

マンションなどばかりで、鉄道にお金をかけているのか？

2 2. 福岡県在住者 より

まず、普通乗車券なら 30 円から数百円程度、定期券でも数千円程度の値上げで、そもそも車両のリニューアルや駅の施設の改良、賃金のアップなど多くの事を補えるのか。そして、前から本数が少ない。などの苦情があったのにも関わらず、なぜ今更になって突然それを補うのを利用者のみに負担させるのか。まずそもそも問題を作ったのも JR 九州が原因だし、一方的に利用者だけに値上げを要求をさせるのはおかしい。なので、値上げには反対だ。値上げするなら、上層部の給料を減らして、なるべく利用者に負担のないようにして欲しい。

23. 大阪府在住者 より

意見・理由：

今回申請された、九州旅客鉄道株式会社（以下、「JR 九州」という。）の鉄道事業の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請（以下、「本申請」という。）については、本申請の別紙 2 にあるように、1996 年 1 月以降 28 年の間、消費税率の引き上げによるものを除き改定を行っておらず、一方で利用者の減少や物価高騰、車両・設備の修繕や少子化・人口減少に伴う働き手の確保の必要性などを考えると、本申請による値上げ自体は、やむを得ないものと考えます。

むしろ、他事業者でも同様に値上げの申請が行われていることを考えると、JR 九州の経営状況から鑑みれば、むしろ本申請は遅いくらいであると考えますので、是非実施していただきたいと思います。

一方で、本申請別紙 2 においては、「当社のさらなる経営努力を前提として」とあるように、今回の値上げ申請に関しては、JR 九州自らの支出抑制及び収入確保が前提となっているものであり、また、これらを成し遂げることが予め明らかでなければ、値上げに対する利用者の理解が得られないものと考えます。

特に「収入確保」の点では、利用者から定められた運賃・料金を漏れなく確実に徴収することが必要で、これを確実に実施することにより、定められた運賃・料金を不正に払わずして鉄道サービスを利用する「不正乗車」を防ぐとともに、正しい運賃・料金を払っているその他の善良な利用者からの値上げに対する理解も得られるものと考えます。

この点に関しては、JR 九州では昨年、北九州市の小倉駅で発売された最短区間（170 円）の乗車券のうち、9 割が回収されていなかったこと、これらのきっぷは更に先の無人駅までの不正乗車に使用された可能性があることを、下記（参考 1）記事にもあるように、同社社長の記者会見で明らかにしていました。

（参考 1）

<https://rkb.jp/contents/202307/202307277193/>

この発表を受けて、杉山淳一氏が取材した下記記事（参考 2）において、JR 九州の広報は、「当社としては、お客さまが『きっぷを買いたかったのに買うことができなかった。不正乗車せざるを得なかった』とならないよう、しっかりと販売機器等の設備は整えたうえで、正しくきっぷを買っていただくようお願いしていくしかないと考えています」と回答している旨も報じられています。

（参考 2）

<https://news.mynavi.jp/article/20230806-jrkyushu/>

また、最近の JR 九州では、「きっぷは目的地まで正しく購入すること」「きっぷの無い場合には列車の始発駅からの運賃を請求することがある」等の車内放送を行い、利用者に対する注意喚起を行っています。

このように、不正乗車に対して一定の対策は行っているように見受けられるものの、上述の社長会見で社長自らが不正乗車を止めるよう訴えていること自体、他の鉄道事業

者では例の無い異常事態であり、それだけ深刻な問題であるものと想定されます。

そのような中、今回の運賃値上げにより、更なる不正乗車の誘発が無いよう、無人駅等での特別改札の実施や、ワンマン列車での降車時のきっぷ・ICカードの確実な確認、監視カメラの活用による不正乗車の常習者への対応など、可能な限りの不正乗車防止策を講じ、規程どおり運賃・料金を支払っている善良な利用者が馬鹿な目を見ないような取り組みを、今回の値上げ申請を機に更に徹底していただくよう、意見を提出します。

また、そもそもの問題として、現在の旅客営業規則では不正乗車行った場合は、当該区間の運賃とその2倍の増運賃、合計3倍の運賃を支払うこととなっていますが、この増運賃が不正乗車の抑止の目的を十分果たしていないことが考えられます。

諸外国ではそれ以上の懲罰的な意味合いも持たせた高額なペナルティを徴収している例も多く存在しており、国内においても高額な増運賃を設定すべき、という考え方もありますが、その一方で、現在の日本では懲罰的な賠償を認めていないこともあり、一概に高額なペナルティを導入することも現状では難しいことが考えられます。

一方で、今後一層少子高齢化が進むにつれ、鉄道事業者を支える人手の確保は更に困難となることから、人間による正しい運賃・料金のチェックはこれまで以上に難しくなることが想定されます。

そうなれば、下記（参考3）でも触れられているように、正しい運賃・料金を人の手によってチェックすることが前提となっていたこれまでの不正乗車に対する増運賃の法制度についても、現在及び将来的な状況を考慮した上で、実効性のある新たな制度を、鉄道事業者のみならず国土交通省も主体となって検討していくべきだと考え、合わせて意見として提出いたします。

（参考3）

<https://toyokeizai.net/articles/-/265257>

2.4. 茨城県在住者 より

まず前提条件として、九州旅客鉄道（以下、JR九州）は、元国鉄であり、国民の移動手段に重要な設備であるため、国及び九州各県及びその市町村は責任を持って維持に関する支援を行う義務がある。特に公務員の移動手段や貨物の移動などは、積極的な鉄道利用喚起が必要だと思う。九州の各自治体を実施するイベント等でも、鉄道利用での来場を積極的に促すべきだと思う。

また JR九州が申請書内で言及している通り、特に国は自動車の普及（モータリゼーション）や高速道路の建設・自動車専用道路等の無償化の影響で、鉄道の利用者が減ったことに対する責任は重いと考えております。

その上で、運賃・料金値上げは必要最小限の範囲で行うべきであり、距離による不公平感が出ないように改定行うべきだ。

例えば、275kmの区間を利用の場合、“直接275km買う（料金区分は300kmまで）”よりも、“127km+148km（料金区分は150kmまで×2）”のほうが安いというようにならないで欲しいという意味です。

資料内の100kmまでの普通旅客運賃を見る限り、50kmまで（5km単位）と51-

100km(10km 単位)で料金が変わる距離数が異なる。このような不公平さを是正し、統一で 5km 単位で運賃が変わるようにするなどが必要だ。

また、許可申請書の資料内に公開されている運賃の計算方法と、市販されている時刻表と照らし合わせてみたところ、運賃の計算が合いません(統一されていない)でした。計算方法に問題が無いか、疑問に思います。101km 以上の運賃の計算方法も不公平(100 円単位で算出して税込する)が高く、税別のキロ×運賃は原則 1 円単位、少なくとも 10 円単位で計算するなど、是正すべき点です。

そして、別紙 2・変更を必要とする理由についてですが、「業務運営体制の効率化や抜本的なコスト削減に努めてまいりました」とありますが、“新幹線(西九州新幹線)”の整備は本当に効率化やコスト削減に努めているとは思えません。前提条件として、既存の(並列)在来線を維持することであり、既存の在来線を維持が難しいにも関わらず、新幹線の開業を強行すれば、利用者が分散してしまい、ますますコスト増加や経営非効率化となってしまう、改善を行っているとは言えないと思います。

新幹線の建設は直ちに中止し、既存在来線の改良(電化・複線化・線形改良・距離が短くなるよう新線移動等)を優先して行い、特急列車等で高速化を行うべきです。

その他の手段として、在来線維持・利用促進のためにも、新幹線特急料金はもっと大幅に値上げしてもいいのではないのでしょうか。

また、「若手の待遇改善が必要」とのことですが、まずは役員や社内で給与が多い者から、一部給与を削減して分散させる形で待遇改善を行うべきです。“(社内での)給与所得の格差を減らす”という手段も大事だと思います。

25. 神奈川県在住者 より

意見:運賃の値上げ自体については致し方ない

理由:近年鉄道各社が運賃上限変更申請を実施し 2018 年比で約 20%程度の運賃値上げを申請している。九州旅客鉄道は約 15%程度の値上げで他私鉄とあまり変わらない。運賃値上げによる増収で経営改善につなげてほしい。

26. 神奈川県在住者 より

意見:運賃を求めるのに必要な営業キロを示す資料がなく、運賃改定資料不備である

理由:私鉄が運賃変更上限認可申請を行うにあたり各駅営業キロ表を提出しているのに(同時期に認可申請をしている筑豊電気鉄道は区数制運賃のため運賃の算定に営業キロは関係ないにもかかわらず提出している)、なぜ旅客鉄道 6 社は起点からの営業キロの提出を勝手に免除しているのか。他の私鉄では必要な書類であるから、旅客鉄道 6 社が提出しないのは明らかな認可申請書類不備だろう。営業キロがわからなければ対キロ区間制運賃および対キロ運賃を導出できるはずがないのだから。

毎回この質問をしているが、国土交通省および旅客鉄道 6 社からの回答がない。当然

路線が多いからだけでは理由にならない(他の申請でエリアが広いので営業所を省略させてくださいという要望はまず通らないだろう?)。

なぜ認可申請書類に営業キロ表を旅客鉄道 6 社だけ載せないのか、明確な理由を回答すること。また再発防止策も回答すること。明確な回答がない場合または有効な回答がない場合、次回より旅客鉄道 6 社も含め運賃上限変更認可申請には全線の営業キロの提出と公示をすることに同意したものとみなす。

27. 神奈川県在住者 より

意見: 輸送密度 2,000 人/日未満の線区は全ての区間において割増の地方交通線運賃を徴収すべきではないか。

理由: JR 九州では輸送密度を公表しているが、幹線区間でも明らかに輸送密度が低く都市間輸送を担っているとは思えない区間も存在する。

そのような線区は営業するだけで赤字であることから、輸送密度 2,000 人/未満などの基準を設定したうえで割増な地方交通線として選定し赤字の縮小に努めるべきではないか。

幹線から地方交通線に区分変更し増収を図るべき線区
日豊本線佐伯・延岡間および都城・国分間
宮崎空港線田吉・宮崎空港間
筑肥線山本・伊万里間

28. 神奈川県在住者 より

意見: 新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りにして遠距離で運賃値上げを図るべきではないか。

理由: そもそも世界的に高速鉄道の運賃は在来線と完全打ち切り・別運賃としている中、日本だけがやの乗車券だの特急券だの複数の券を組み合わせるに在来線と同一路線扱いとしている。このため運賃ルールは複雑怪奇であるし、利用者からも理解が得られにくく「新幹線のチケット」が 1 枚にまとまらないためわかりにくいし使いにくい。

この状況を解消するためには新幹線と在来線を完全運賃打ち切りとし、在来鉄道は IC カードを使ったもの、新幹線は専用の新幹線チケットに完全に二分すべきだ。

完全に打ち切りとすることで新幹線のチケットはオンライン販売と旅行代理店及び新幹線駅での窓口販売のみに絞ることができ、旅客鉄道各社は大きく運営費用を抑えることができるようになる。

日本国および大企業は国民の 8 割以上がとても国家公務員と同等の知能を持っていないという事実を正しく認識し、「馬鹿でもわかるチケット制度」をきちんと構築すべきだ。

新幹線・在来線の運賃完全打ち切り制度はぜひ九州旅客鉄道ふくむ全国の新幹線で行い、各社増収につなげてほしい。

29. 神奈川県在住者 より

意見：新幹線が付近を通っていて都市間在来線特急の運転がない線区及び付属線区は積極的に鉄道会社を切り離すべきではないか。

さらに国土交通省においては岩手県・福島県・新潟県・山口県などでも同様にできないか

理由：九州新幹線は並行在来線の移管が少ないが、必ずしも経営状態がいいわけではない。

過去に並行在来線で分離した路線として西日本旅客鉄道北陸本線があるが、あいの風とやま鉄道に移管した富山・高岡間は輸送密度 15,000 人もあったが移管している。

九州新幹線開業により 2004 年に鹿児島本線八代・川内間は経営分離し肥薩おれんじ鉄道としたが、そのほかの博多・八代間や川内・鹿児島中央間は九州旅客鉄道として残ったままである。

ただ鹿児島本線大牟田・八代間や川内・鹿児島中央間は輸送密度おおむね 10,000 人以下と、いずれも並行在来線転換しているあいの風とやま鉄道より下となっている。

しかも熊本県は輸送密度の低く仮設道路で復旧、バス転換が最適な肥薩線に対し 200 億円以上の復旧費用を出すとして列車としての運転を再開させるとしている。労働人口が減っているにもかかわらず保守点検に膨大な費用がいる鉄道復旧は輸送密度 200 人程度の路線ではありえない。

そんなことを言うくらいだったら熊本県に鹿児島本線荒尾・八代間および肥薩線八代・吉松間、三角線全線を引き取ってもらい第三セクター会社「くまモンのてつどう」(仮)でも作って転換してしまえばいい。そして JR 九州の赤字が減る分今後の運賃改定による値上げを抑えてほしい。

なお博多～熊本間の営業キロ 118.4km に対し実キロ 98.2km と 100km 以内となるが、財務省では国家公務員の旅費取り扱い規定を改正し 100km 以内でも新幹線を含む特急券を経費対象とすることから公務員出張に関し支障はない。むしろ値下げすることで気にや地方自治体は経費節減となりうる。

熊本県内の JR 線は富山県の取り組みのように全線第三セクターに移管して JR 九州は経営から離れてよいのではないか。

もし前から切り離していれば今回の運賃値上げは抑制できたのではないか。また、今後の運賃値上げも抑えることができ九州民にとって総合的に使いやすくなるのではないか。

さらに国土交通省においては新幹線開業済み区間の再分離を行い、旅客鉄道会社の費用負担を軽減することはできないだろうか。輸送密度 15,000 人以下の経営分離を検討すべき線区としては以下の通り

岩手県内の東北本線

福島県内の東北本線

新潟県内の上越線及び信越本線

山口県内の山陽本線及び岩徳線

熊本県内の鹿児島本線

鹿児島県内の鹿児島本線

30. 神奈川県在住者 より

意見：九州新幹線新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金も据え置きすべきではないか

理由：今回の九州旅客鉄道料金改定には新幹線特急料金の改定も含まれているが、博多・新八代間の隣駅間および川内・鹿児島中央間の隣駅間特定料金は 870 円のまま据え置く届出を行うとしている。

一方新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金は自由席 1,260 円から 1,390 円に 130 円値上げする。

もっとも値上げ率を抑えているのはわかるが、隣駅間なのだから、ほかの隣駅間同様新幹線特急料金据え置きで新八代・川内間の隣駅間新幹線特急料金は 1,260 円の特定特急料金とすべきではないか。

31. 居住地不明者 より

7 月の申請なので適正コストの算出は改正前の収入原価算定要領に準拠していると思います。

要領上、適正コストの物価上昇率は「人件費上昇率と消費者物価指数を加重平均して算出した平均物価上昇率」と記載されており、詳細は明らかにされていない。

今回使用している物価上昇率は、どのように算出したのか明らかにされたい。

また、政府が認可する料金は、事業者が届出で設定できる料金に比べて、抑制される傾向にあり、安定的な物価上昇の実現の妨げとなっている。

「物価高を上回る賃上げ」という政府方針や、政府・日銀の 2%の物価安定目標の実現のために、今回使用している物価上昇率の算出に当たり、国交省鉄道局として、JR 九州

にどのような指導を行ったのか、明らかにされたい。

3.2. 佐賀県在住者 より

ご意見： 運賃及び料金の上限変更に反対します

理由： 職場通勤に利用することがあり、急な値上げをされると、生活に影響が出ます。運賃及び料金の上限を上げなければならない理由はたしかに理解できるものです。ですが、値上げをするとしてももっと逡増させるなど、ゆっくりと段階的に値上げをするべきだと感じます。

3.3. 佐賀県在住者 より

意見

改定率の増加率引き下げを求めます

理由

今回の運賃及び料金の引き上げは昨今の物価上昇を考えると否めない部分もあると思うが、公共交通機関の使命を鑑みると増加率が高すぎるように思える。とくに全体の改定率を上回る通学定期運賃の改定率は看過できない。

地方は都心部と違い、交通弱者の割合が高く、特に学生は料金改定の影響が大きい。少子化も叫ばれている現状を考えると、改定率の配慮、特に通学定期については再考を願いたい。

3.4. 東京都在住者 より

認可には反対です。収入減の根拠を示さず、原価を過大に評価しているからです。

理由：

収支不足が運賃改定の理由とされていますが、収入と原価の双方に問題があるからです。

収入の見通しでは、高速道路の発達と人口減少とコロナ禍での生活様式の変化を、その減少の理由に開けていますが、2023年度のJR九州の輸送量の第4四半期には2018年度比98%となっています。2025年度以降に減少するという根拠は薄弱ではないでしょうか。

原価については二つの点で過大になっています。

一つは適正コストについてです。JR九州の基準コストは実績コストを超えています（「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」）。

JR。その場合に両者を足して2で割ると改定『収入原価算定要領』に書かれていますが、認可申請の収入原価総括表では、基準コストを適正コストにしているようになっ

ています。

もう一つは減価償却費が実績よりも過大になっています。『鉄道統計年報』では 2021 年度の数字ですが、JR 九州の減価償却実施率は 40.6%となっています。完全民営化以後、JR 九州はほとんど減価償却費を計上しなかったことを、今回の総括表では 100%計上したように思われます。減価償却を計上しなかった経営政策の失敗を利用者に転嫁するように思われるのです。

3 5. 福岡県在住者 より

運賃改定には以下の条件を満たす場合に賛成します（現行案に一部反対）

1. 6 両ワンマンの技術により博多？荒尾間の快速を復活すること

理由

鳥栖、羽犬塚駅等での分断ダイヤにより、乗り換えが発生するばかりでなく、乗換駅での待ち時間も最大 15 分近くも発生するようになっていきます。

日豊線での実績によると、6 両ワンマンにより門司港？博多？荒尾を直通する快速の運転は可能なはずです。

西鉄への対抗上、上記に加え博多？久留米・大牟田の割引運賃の設定も必要です。

普通列車用 2 枚切符の設定もないため、競争力が見込まれる区間でありながら、ダイヤも不便になりました。今の値上げ幅ではさらに利用者離れが進むと思いますので、ダイヤと併せて改善してほしいです。

2. 30km 未満と 30km 以上で引き上げに差をつけること（現行案では中距離の負担感が強い）

理由

快速列車を中心とした区間短縮、系統分離などで中距離利用者が新幹線や特急を使わざる得ない状況が発生するなど、主に福岡県内の中距離利用者が割を食らう構図となっています。

近距離は並行私鉄（西鉄）や同業他社（福岡市）に比べ運賃水準が低いものの、中距離は西鉄より高い設定となっています。これに新幹線代や特急代を加えると、中距離の負担感が突出して高いことに配慮してほしいと思います。新幹線や特急の速達効果が大きい長距離、新幹線や特急の課金がそもそも必要のない近距離とは事情が異なります。なので日常利用も多い中距離帯（30km-70km）の運賃負担軽減を再考してほしいです。

さらには近距離の負担を上げることが無人駅における取りこぼし対策になることも付け加えます。

3. 鉄道事業用地を自社の関連事業用途に転用した場合に用地代分を鉄道事業の営業利益に参入すること

理由

鉄道事業を実態より赤字に見せて、不動産事業を実態より利益が出ているように見せないため。

近年、操車場跡地など旧来の鉄道用地を駅ビルやマンションに転用してきましたが、通常駅ビルやマンション用地を第三者から買うのであれば用地取得費として不動産セグメントの営業費用に算入するものと思います。しかし自社の旧来の鉄道用地を不動産開発に回すのであればそうされているのでしょうか？仮に売却益を鉄道事業の収益に組み込んでいないのであれば、鉄道事業の収益を低く見積もっていることになります。

小倉工場の移転費用には JR 貨物からの用地取得費も発生するかと思いますが、鉄道事業の営業費目で移転地の用地取得を行って、跡地を不動産開発で不動産セグメントの用地取得費ゼロで開発するのであれば、その分（用地取得相当額）は差し引くのが筋だと思っています。

36. 居住地不明者 より

運賃改定については、やむを得ない事情によるものと思いますので支持いたします。

その代わりと言ってはなんですが、下記を JR 九州にお伝え頂き、可能であれば JR 九州の見解をパブコメの結果公表時に掲載頂ければ幸いです。

【駅窓口の混雑緩和について】

・窓口や券売機の混雑が常態化しており、ネット予約した切符を受け取れずに乗り遅れてしまうという事態が多発しています。

チケットレス乗車の早期サービス開始と、JR 東日本のように繁忙期における臨時窓口の開設や無人駅への駅員配置など、施策を見直して頂きたいです。

【不正乗車対策について】

・無人駅での不正乗車が多発しており、正規に運賃を支払っている側としては大変不満に感じています。

初乗り切符を買えないようにしたりといった対策ではあまり効果が無いと感じますので、抜き打ちでの車内特別改札や、無人駅への駅員配置による集札・改札実施、または ICT 技術等を活用し、不正乗車の防止と正規の運賃収受が行われるようにして頂きたいです。

また、不正乗車発覚の際は増運賃徴収はもとより、悪質なケースについては鉄道警察等との連携により摘発を積極的に行う他、ポスターや放送案内等で犯罪であることを周知して頂きたいと思います。

【同業他社との技術提携・企画統一等によるコストダウンの取り組みについて】

・同業他社間で、省力化や保守技術・CBM 化に向けた技術提携・協力についての覚書締結や鉄道車両設計・使用部品の共通化などの取り組みが進んでいます。

御社においても既に取り組みされている部分はあるかと思いますが、今後も同業他社と情報交換を行い、安全性や利便性の確保について最大限考慮しつつ、持続的な事業運営のために必要な施策を進めてください。

（例：鉄道車両の設計共通化によるコストダウン、営業車両への線路モニタリングシステム設置等）

【鉄道事業運営の方向性について】

・株主配当、還元を追求するあまり、拙速すぎる駅無人化や窓口の閉鎖・車両の座席撤去などの強引な合理化など、利用者に負担を強いる形での施策が目立つように感じます。

「儲け」を重視するあまりに安全などが疎かとなり、JR 西日本での福知山線脱線事故が発生したように、最近の御社からは安全や利便性より経費削減や収益を重視していると感じ、利用者に寄り添う姿勢が見られません。

上場会社である以上収益を求める事は必要な事ですが、安全や利便性を疎かにすることは決してあってはならないことだと思います。今回の運賃改定によってある程度は増収となり、これまでのような無理な合理化を進める必要も無くなると考えます。

事業多角化による安定した収益の確保や、鉄道部門の一定程度の合理化・経費削減策などは将来に渡る持続的な鉄道事業運営に必要な事であるとは理解しますが、鉄道の利用者や現場で働く従業員の方の負担増加も伴うものです。

今一度鉄道事業者としての基本に立ち返り、事業運営をして頂きたいです。

【増収分の人件費充当について】

・今回の運賃改定は、人材確保のための待遇改善も含まれていると伺いました。

鉄道業界は、他業種と比較して好景気やインフレ化など物価の上昇局面でも賃金への転嫁がしにくい業種であり、制度改正前の収入原価算定要領のヤードスティック方式規制も相まって、業務内容に対して賃金が相対的に低く抑えられてきてしまったのではないかと思います。

優秀な人材の確保や、ワンマン化や省力化による要員配置数の削減など、負担も増す中で現場の第一線で頑張っておられる社員の方々に報いるため、また離職者の増加を防ぎ、将来にわたって持続的な鉄道事業運営を行えるように賃金の改善（一律ベースアップ含む）や労働環境の整備（仮眠室の個室化、現業事務所の建て替え等）、福利厚生制度の整備・拡充を進めてください。

なお、初任給増額や若年層を対象を絞った賃上げや待遇改善を行う事で、それまで会社を支えてこられた中堅層以降の方々の昇給額などを抑制したりすることは、不平不満が生じ、離職者の増加が懸念されますので避けていただきたいと思います。

また、一定年齢以上での基本給減額制度など人件費の抑制に関わる制度がある場合には、物価上昇といった昨今の時勢により従業員の方々の生活も苦しくなっていると考えますので、時勢を鑑み事業継続に影響の無い範囲で減額開始年齢を引き上げたり、減額幅を縮小する、または制度自体を廃止するなど、労使で協議を行われる事を希望します。

37. 佐賀県在住者 より

私は現在、唐津線にて職場まで通勤しております。今回の運賃値上げで毎月の生活が苦しくなります。運賃が上がり、利用する人が減れば、また運賃を上げることとなり、ますます悪いサイクルにはまっていきます。

また通学をしている子供たちにも影響が出ます。通学費が高くなることにより、行き

たいと思っていた学校をあきらめる子供たちも出てきますので、運賃値上げについて再考をお願いします。

38. 石川県在住者 より

1. 経済状況等をふまえ、安全で安定した運輸サービス供給のため、やむをえない改訂とおもわれます。

2. 会社の公式サイトにわかりやすく「運賃・料金改定の申請のお知らせ（補足説明資料）」を挙げているのも、利用者にわかりやすく丁寧に、理解を求めるものであり、好ましい取組と思います。

3. 定期運賃は、従来同様10円単位ですが、小銭の管理の事務処理の手間や費用を勘案すると、筑豊電気鉄道（2024年7月3日申請）のように、四捨五入で100円単位とするのがベターかもしれません（特に年度初めの定期券販売窓口の混雑緩和のためにも）。

（参考例）筑豊電気鉄道「鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請書（写し）」
<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000277096>

39. 東京都在住者 より

■1. 各資料に比べ原価算定が著しく過大であり、妥当性を評価できないため、追加情報が必要である

変更理由として費用の不足が挙げられている通り、本申請の収入現価総括表の2022年度実績では、1718億円の営業費用、348億円の営業損失とされている。

一方、同社の2024年3月期決算説明会*1において、2022年度の鉄道事業の営業費用は1352億円、31億円の営業利益とされている。

また2021年度鉄道統計年報*2において、同社の営業費用は1250億円、220億円の営業損失とされている。

同社のプレスリリース*3に「申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります」と記載があるが、その乖離の詳細は不明である。

本申請の収入現価総括表に原価の内訳の記載があるが、決算及び鉄道統計年報の数値との乖離の詳細は不明である。

令和4年度「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」（現在非公開）において、同社の運賃に対応する実績コスト603億円であるが、基準コストは764億円、申請書の適正コストは745億円と著しく過大に算定されている。

また、新幹線に係る収入が大半を占めると推察される特急料金・車両使用料に係る費用が計541億円となっている。これに適正コストと動力費を加えるだけでも1394億円に達し、決算上の営業費用1352億円を超えている。

このように費用が過大に算定されている理由は、経営効率の良い新幹線と在来線を一体で基準コストの算定や費用の按分をしているために、特急料金・車両使用料に係る費用を過大に算定した上で、運賃分の費用が過小になる一方で基準コストとして改めて過大に算

定しているから、と推察される。

さらに、2024 年 4 月に改訂された「JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の 収入原価算定要領」*4 において、減価償却費の算定方法、特別損失・減損損失の取扱い等が変更されたことにより、決算の営業費用との乖離が大きくなったと推察される。

しかしこうした費用算定の乖離の理由は、十分な情報が公開されていないために推察の域を出ない。一般に公開されている費用を 27%も上回り、損益の逆転が発生するような乖離が発生し、かつその内訳や理由も不明な状態では、値上げの妥当性を評価できない。

したがって同社は、その乖離の内訳と理由を明らかにすべきである。

また国土交通省は、同社から提出されている他の資料のうち、費用算定に関する資料を公開すべきである。

■2. 鉄道統計年報の速やかな公開が必要である

国土交通省は、原価計算の基礎となる収入・原価が記載された鉄道統計年報を 2021 年度までしか公開していない。

例年 7 月末に、前年度の基礎データに基づく「JR 旅客会社の基準単価・基準コスト等について」*5 が公表されるが、その基礎データは鉄道統計年報の「JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の基準単価及び基準コストの算定に係るデータ一覧」に記されており、2022 年度(本申請が基づく)、2023 年度分は非公開なままである。

したがって国土交通省は、運賃改訂の認可申請を受け付けるまでに、鉄道統計年報の公開を行うべきである。2022 年度及び 2023 年度分は、部分的にでも速やかに公開すべきである。

■3. 追加情報公開を行った上での意見再募集が必要である

上記のように申請の妥当性評価に必要な情報が不足している。これらの追加情報を公開した上で、意見を再募集すべきである。

*1

https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/earnings/__icsFiles/afieldfile/2024/05/10/9142.FY2024.4q.material.ja.pdf

*2 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001744994.xlsx>

*3 https://www.jrkyushu.co.jp/railway/kaitei/pdf/240719_fare_revision.pdf

*4 <https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000267515>

*5 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000029.html

40. 茨城県在住者 より

JR 九州が提出された運賃値上げ許可の申請について、今回提出された内容に私は反対致します。理由として、次の 4 つの理由がございます。

1. JR の運賃の値上げは、国民の生活に大幅な影響があり、安易に値上げを行なうもので

はない。JR 九州が管轄する 8 県（下関含む）の自治体と対話を行ない、地元住民の生活への影響を考慮し、全自治体から許可を得てから行なうべき。

2. 値上げの前に、株主優待の削減が先である。値上げで住民が苦しむにも関わらず、株主様には現状の優待を続けるのは、どうかと思う。経費削減の一策として、株主優待の縮小・廃止を行なってほしい。

3. 仮に運賃値上げが全自治体から許可を得たとしても、現状の申請内容は断じて受け入れられない。

理由として、運賃受領に関して不公平感が高い状態にあるからだ。申請書内で言うと、11-50 kmの運賃と 51-100 kmの運賃では、値上げ幅が前者が 5 km単位、後者が 10 km単位と「距離によって異なる」こと、101 km以上の運賃計算については、100 円未満を四捨五入で端数処理した上で消費税を加えると書かれており、「正確な運賃の徴収を行っていない」と思います。値上げを行なうなら、このような端数処理の方法も見直し、正確な運賃徴収を行なうようにすべきだ。

4. 経費削減と言っているが、実際には新幹線の建設など、経費が掛かっている事業を行なっている。在来線在来線の維持が困難で値上げを行なっているのに、新幹線の建設は「無駄な経費」だ。JR が並列在来線の維持が可能な場合に限り、新幹線の建設を行うべきだ。

4 1. 大分県在住者 より

1 昨今のインフレ、円安の影響で我々の生活は苦しくなっている。そのような中、車を所有していない国民にとって、公共交通機関の値上げは辛い。

2 東京等の都会に比べて、大分県内の公共交通機関の運賃は元々高い。

例えば、別府駅一大分駅間では快速がなく、快速の代わりに特急に乗ると東京等では快速料金が無料なのに、同区間では通常運賃 280 円に加え、500 円加算される。

また、JR 九州は収益性を理由に、少しずつ電車の本数を減らし、また、終電時間等を繰り下げてきている。また、最近は特急などの電車の遅れが以前より多く見られる。

また、JR 九州は地元バス会社とのダイヤの連携も全くとおらず、別府駅到着時刻＝バス発車時刻という自体もしばしば生じ、駅で 30 分以上次のバスを又なければいけないこともある。

サービスの質を低下させながら、値上げだけはするというのは受け入れられない。

このような公共交通機関の利便性低下施策は、地方への人口流入及び地方創生を阻害する要因の一つとなる。

3 大分県においては競合他社がおらず、JR 九州は値上げをしやすいし、サービスの質を低下させやすい。JR 九州がどんな施策を実行しても、我々は結局は JR 九州を利用せざるを得ない。よって、国の力で我々の利益を守ってほしい。

4 2. 茨城県在住者 より

まず定期運賃の値上げについて、通勤定期の値上げ率が 3 割と高すぎると思う。また通学定期については、区分（大学・高校・中学）を廃止し、路線バス会社と同様に、一つの料金表に統一すべきだ。JR 北海道のパブリックコメント時に書いたが、JR は通学定期が 4 区分あり、JR の負担になっている。また、単に運賃を値上げするだけでなく、幹

線・地方交通線の見直しも行い、値上げの調整をすべきだ。

また、運賃徴収が不公平にならないようにすべき。例えば、申請書“別紙 1”に記載の運賃表は 10 km まで、11～50 km、51～100 km で普通旅客運賃が切り替わる距離が異なる。

100 km 以内の場合、“XX0 円区間”で切符を売るため仕方がない部分はあるが、少なくとも 5 km 単位で普通旅客運賃用のきっぷを販売するようにしてほしい。申請書 12 ページ目記載の 101 km 以上の運賃についても、100 円単位で税抜運賃を計算するのではなく、駅名指定で発売するので、駅間距離×キロ数を税込み計算した上で、10 円単位で運賃計算すべきだ。

その他、「西九州新幹線」の建設が進められているが、西九州新幹線が本当に必要なのか疑問に残る。既存の在来線の維持が困難にも関わらず、建設費や開業後の運行・維持費が余計に掛かり、「経営努力を行なっている」とは到底思えない。在来線を維持できる場合に限り、新幹線の建設を進め、出来ないなら新幹線建設を断念すべきだ。

4 3. 福岡県在住者 より

ご意見：運賃値上げについては「反対」です。

理由：

私は、JR 九州の嘱託再雇用社員です。

一つは、設備投資と人材確保と言うがその道筋が見えません。

二つは、運賃値上げに伴い不正乗車が増えます。現状でも不正乗車対策が出来ていません。

真面目に購入されているお客様の不満、定期券でも複数年の不正があります。

2. 各委員からのご質問に対する回答について

問 経営安定基金の取崩しについては、新幹線貸付料の一括前払いや長期借入金の返済に充当するほか、鉄道事業の設備投資にも充当することとされているが、何年間で当該投資を実施することになっているのか。

- 「九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令」に基づき、JR 九州では、平成 28 年 4 月 1 日から 5 年以内に約 872 億円を鉄道資産への投資に充当する設備投資計画を作成しており、当該計画期間どおりに設備投資が実施された。

(参考)

- ・九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令（平成二十七年国土交通省令第六十一号）（抄）

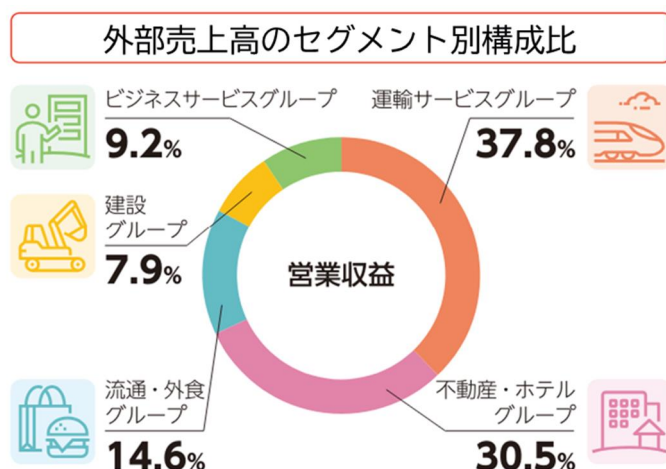
(設備投資計画)

第二条 九州旅客鉄道株式会社は、改正法の施行の日の前日までに、前条の規定により取り崩した額に相当する金額を充てて行う同条第三号の設備投資に係る計画（以下「設備投資計画」という。）を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならない。

2～3 （略）

問 関連事業も含めた JR 九州グループ全体の収益構造について。

- JR 九州では、鉄道事業をはじめ、47 のグループ会社により事業を展開しており、「運輸サービス」「不動産・ホテル」「流通・外食」「建設」「ビジネスサービス」の 5 つのセグメントの外部売上高がグループ全体の売上高（収益）に占める割合は以下のとおり。



問 今回運賃改定を行わなかった場合、JR 九州単体の経営状況はどのように推移すると思われ、それが運賃改定を行うことによりどのように改善するのか。

- JR 九州単体の令和 5 年度実績と令和 6 年度の業績予想は以下のとおり。なお、鉄道事業の営業収益のうち、鉄道運輸収入は、令和 5 年度実績が 1,450 億円、令和 6 年度計画が 1,477 億円（令和 7 年度初の運賃改定による先買い影響を除く）としている。

【再掲】

（単位：億円）

		2023年度 実績 A	2024年度 予想 B	対前年度実績	
				金額 B-A	比率 B/A
鉄道事業	営業収益	1,604	1,628	23	101.4%
	営業費用	1,499	1,477	△ 22	98.5%
	営業利益	105	151	45	143.1%
関連事業	営業収益	738	713	△ 25	96.6%
	営業費用	545	514	△ 31	94.3%
	営業利益	193	199	5	102.9%

※令和 5 年度決算資料から抜粋。

- 令和 7 年度以降は、運賃改定がない場合、鉄道事業においては、社会経済指標を考慮し、足許の鉄道運輸収入は微増傾向（令和 9 年度で、1,486 億円、うるう年影響除く）を見込んでいるものの、コロナ禍後の新しい生活様式の定着もあり、令和 12 年度で 1,500 億円という長期ビジョンの目標達成は容易ではない状況となっている。
- また、安全の維持向上を最優先として設備投資を実施することで、減価償却費が増加する（令和 6 年度から令和 9 年度で 35 億円の増加）ほか、人材確保のための人件費の増加、物価高騰による動力費や修繕費をはじめとする経費の増加が見込まれるため、営業利益が大きく減少し、厳しい経営状況になることが想定されている。
- 関連事業（JR 九州単体では、主に商業施設やオフィスビル、分譲・賃貸マンション事業の収益・利益）においては、運賃改定の実施如何に関わらず、さらなる収益機会の確保に努めるものの、急激な変化はないと想定しており、鉄道事業と関連事業を合わせた JR 九州単体の利益水準は減少傾向になると想定している。
- 運賃改定を実施することにより、上述の「安全への投資」、「人材確保のための待遇改善」、「物価高騰」や「激甚化する災害」に必要な対応を着実に実施し、鉄道事業の事業継続上の課題に対応することが可能となる。
- その上で、上記の対応に必要な投資・修繕等の資金や増加する人件費・経費を、運賃改定による鉄道運輸収入の増加（令和 7～9 年度で 169 億円／年と想定）により充当することができる（令和 7～9 年度）。

問 各セグメントの財務状況の現状と運賃改定後の見通しについて。

- 「運輸サービス」「不動産・ホテル」「流通・外食」「建設」「ビジネスサービス」の各セグメントの足許の経営状況（令和 5 年度実績、令和 6 年度業績予想）については、以下のとおり。

7. セグメント別業績予想

（単位：億円）

		2023年度 実績 A	2024年度 予想 B	対前年度実績	
				金額 B-A	比率 B/A
運輸サービス	営業収益	1,637	1,666	28	101.7%
	営業利益	103	149	45	143.3%
	E B I T D A	223	281	57	125.7%
不動産・ホテル	営業収益	1,331	1,382	50	103.8%
	営業利益	248	284	35	114.5%
	E B I T D A	408	463	54	113.4%
不動産賃貸業	営業収益	707	763	55	107.8%
	営業利益	158	173	14	108.9%
	E B I T D A	290	318	27	109.3%
不動産販売業	営業収益	371	335	△ 36	90.2%
	営業利益	52	57	4	108.8%
	E B I T D A	52	58	5	110.2%
ホテル業	営業収益	252	284	31	112.4%
	営業利益	36	54	17	146.7%
	E B I T D A	64	87	22	134.1%
流通・外食	営業収益	617	652	34	105.6%
	営業利益	32	36	3	112.3%
	E B I T D A	45	50	4	110.7%
建設	営業収益	900	950	49	105.4%
	営業利益	59	66	6	110.5%
	E B I T D A	70	79	8	112.3%
ビジネスサービス	営業収益	779	818	38	104.9%
	営業利益	38	47	8	121.3%
	E B I T D A	68	77	8	111.7%

※令和 5 年度決算資料から抜粋。

- 運賃改定による見通しについては、
- ・ 「運輸サービス」セグメントは、「鉄道事業」がセグメントの太宗を占めており、鉄道事業の事業継続上の課題に対応することが可能となり、必要な投資・修繕等の資金や増加する人件費・経費を、運賃改定による鉄道運輸収入の増加（令和 7～9 年度で 169 億円／年と想定）で充当することができる（令和 7～9 年度）ようになると見通している。
 - ・ 「運輸サービス」以外のセグメントは、直接的な収益・利益への影響はないものと考えている。

問 非鉄道事業の現状と今後の事業計画について伺いたい。

- 非鉄道事業の現状については、前質問で回答しているとおり。会社発足以来、駅ビルや沿線開発等、鉄道を核としたまちづくりに取り組み、駅周辺の経済活動の活性化や新たな雇用の創出、周辺人口の拡大等を図ってきた。
- 令和５年度においては、令和４年９月に開業した西九州新幹線を起爆剤とし、駅ビル施設やホテルの開業によって、交流人口を拡大し、鉄道事業と非鉄道事業の好循環を生みだしてきた。また、福岡市地下鉄の七隈線延伸による博多駅のターミナル機能向上を好機と捉え、福岡市内の JR 九州沿線外の地域において、オフィスビルや流通・外食店舗、老人ホーム等の複合開発を行った。
- 今後も、物流不動産事業の拡大やホテル事業の運営子会社統合による経営基盤・管理体制の強化、流通・外食事業の競争力向上、建設事業における事業エリア・領域の拡大などを通して、九州の発展に向けた貢献範囲の拡大及び各事業の持続的向上を目指す。

問 今回の運賃改定は、普通旅客運賃が平均 14.6%、定期旅客運賃が平均 25.8%の改定、料金が 12.4%の改定となっているが、運賃改定によって見込まれるそれぞれの増収額。

- 令和７年度～令和９年度の平均で、
 - ・ 定期外：84 億円／年
 - ・ 定期：55 億円／年
 - ・ 特急料金：29 億円／年の増収を見込んでおり、合計で 169 億円／年の増収を見込んでいる。

問 今回の運賃改定により年間 169 億円の増収が見込まれるとのことだが、この規模の運賃改定を行う必要があるとする根拠如何。

- JR 九州では、厳しい経営環境の下、従来より以下の課題認識を持っており、事業継続上の４つの課題に対応するため、今般の申請に至ったものである。
(課題認識)
 - 【コロナ禍以前より認識】
高速道路網の発達、全国を上回る人口減少・高齢化
 - 【コロナ禍により生じた変化】

新しい生活様式の定着で、定期・定期外とも、コロナ禍前に達しない輸送人員で頭打ち

⇒ 輸送人員が戻らない状況下で事業をどう継続するか、大きな問題として認識

(4つの課題)

課題1:「安全」を担保する上で不可欠な、老朽化した設備・車両等への投資・修繕

課題2:人材の確保に向けた従業員の待遇・職場環境の改善

課題3:物価高騰(材料費・労務費や動力費の上昇)への対応

課題4:激甚化・頻発化する災害への対応

- 収入原価算定要領に基づく推定では、改定により収支率の改善を目指すものの、改定後も引き続き、マイナスの収支率を見込んでいる。

収支率 令和5年度 85.1%(▲291億円)

令和7~9年度(3年間平均)

現行: 82.0%(▲366億円)

申請: 90.3%(▲197億円)→増収額(収支改善額)169億円

- 従って、増収額169億円は、収入・原価の差引額や、利用者の負担感等を総合的に勘案した結果であり、改定後もなお、原価を収入でまかなう水準までには至らない(197億円のマイナス)見込みとなっているが、JR九州としては、安全とサービスを基盤に機械化・省人化を推進するなど、最大限の経営努力を続けていきたいとしている。

(認可申請プレス【抜粋】)

4 鉄道部門の収支の実績及び推定

(単位:百万円)

項 目	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025~2027 年度 (3 年間平均)	
				現行	申請
収 入	141,823	167,024	167,442	166,506	183,384
原 価	188,461	196,172	205,043	203,129	203,129
差 引	▲46,638	▲29,148	▲37,601	▲36,623	▲19,745
収支率	75.3%	85.1%	81.7%	82.0%	90.3%

※1 申請上の計算方式によるものであり、実際の収支とは異なります。

※2 端数処理(四捨五入)のため、収入・原価の差分と差引が一致しない場合があります。

問 申請理由に挙げている老朽化施設の更新・長寿命化、激甚化する災害対応、社員の待遇改善といった項目について、今後どの程度の規模の金額が必要となるか。

- まず、「老朽化施設の更新・長寿命化」については、橋梁の重防食塗装や電柱などの電化設備の強度向上を実施するために令和6年度～令和9年度までの間で約79億円の投資を予定している。このほか、
- ・ 次世代車両の新製や既存車両の改造に約235億円（令和6年度～令和12年度）
 - ・ 次世代車両検査施設の整備に約480億円（令和6年度～令和13年度）
 - ・ スマートフォンを活用したチケットレスサービスの導入・拡大に約32億円（令和6年度～令和9年度）
- などの投資を実施し、安全を最優先に、サービスの向上を図る。
- 次に、人材の確保や物価高騰対応については、原価の推計上、統計指標等によるベア率・物価上昇率が人件費や経費、動力費の増加に見込まれており、特に「社員の待遇改善」に関して、
- ・ 2023年度・2024年度で、対2022年度で3万円（若年層）～2万円の基本給の引き上げを行った（ベア率：2023年度1.1%、2024年度7.7%）ものの、引き続きコロナ禍前より高い離職率の水準にあること
 - ・ 地場企業でも基本給の引き上げが進んでいる状況や、社会的要請も踏まえ、採用における競争力を保つ観点からも柔軟に待遇改善を図っていく必要があること
 - ・ 主に現業機関の社員が安心・快適な環境で業務に従事できるよう、職場環境の改善も継続して検討・実施していく必要があること
- を踏まえ、待遇等の改善には一定規模の金額が必要であると認識している。
- 最後に、「激甚化する災害対応」については、
- ・ 過去10年平均で約23億円の災害に係る特別損失を計上しており、今後も同程度の復旧費用の発生が想定されること
 - ・ 激甚化・頻発化する災害を受け、例えば
 - ✓ 脱線防止ガードの設置（地震対策）
 - ✓ 線路ののり面对策（集中豪雨・台風対策）
 - ✓ AIカメラで災害の発生を迅速に把握できる監視システムの導入などの予防保全投資が必要であること
- を踏まえ、災害対応には一定規模の金額が必要であると認識している。

問 クイーンビートルの浸水事案が発生し、親会社たる JR 九州として第三者委員会で事故の経緯等を検証するとしているが、現時点で JR 九州として、本件事案の発生についてどのような問題意識をもち、また、今後取り組んでいくのか。

○ JR 九州では、グループガバナンスとして、これまで以下のような取組みを進めてきた。

- ・各グループ会社の担当役員と担当主管部を定め、事業の指導・支援を実施
- ・JR 九州より非常勤役員を派遣し、業務執行状況を取締役会等にて確認
- ・JR 九州の監査部門による業務監査や財務部門による決算監査
- ・全グループ会社社長を集めた定例会議（総合経営会議、グループ社長会等）
- ・JR 九州グループ全社安全推進会議
- ・グループ会社の新任役員に対する会社法を中心とした研修
- ・グループ会社社長に対するコンプライアンス研修
- ・新任監査役への研修やグループ会社の監査役を対象にした定例会議の開催

○ JR 九州高速船株式会社における事象を受けて、8 月 13 日に緊急グループ社長会を開催し、本事象の経緯を説明するとともに、改めてグループ全体に安全を最優先とすること、安全確保に向けた意識向上を周知したところ。また、JR 九州の鉄道事業をはじめ、グループ全社に対し、社長より「安全を最優先として業務を行うことが最も大事」であることを改めて周知徹底を行った。

○ 本事象を受けて、現時点で考えているグループガバナンス向上に向けた今後の取り組みは以下のとおり。

- ・グループ会社における安全担当者の設置及び安全に関する定例会議の開催
- ・2024 年度下期の監査部によるグループ監査テーマを「安全」に変更
- ・内部通報再周知（全社員向けコンプライアンス研修）
- ・グループの経営層向け研修（リスク、善管注意義務等）
- ・グループ会社監査役の技能向上
- ・課題を抱える会社への指導チェックの仕組みづくり

○ また、本事象を受けて、発生原因を含めた事実関係の解明と安全確保の体制の再構築のため、独立した立場から本件に関する調査を実施し、再発防止策等に関する助言を受けることを目的として、9 月 3 日に第三者委員会を設置した。

○ 第三者委員会の委員にはガバナンス専門の弁護士として尾崎弁護士も参加しており、JR 九州高速船株式会社に対する JR 九州のグループガバナンスに対しても提言を受けることとしている。

- 今回の問題が発生したことは JR 九州として大変重く受け止めており、第三者委員会の調査報告書も踏まえて、グループ全体として安全意識の向上に向けたグループガバナンスの改善に取り組むこととしている。

問 近年は台風や大雨による災害の激甚化が増えているが、台風や大雨といった自然災害への備えや発生時の対応・対策について。特に、九州の気象条件による特有の安全対策はあるのか。

- 台風や大雨といった自然災害の激甚化・頻発化に対し、JR 九州としては、
- ・ 降雨災害対策として、線路ののり面対策の実施
 - ・ 地震対策として、地震計の設置、新幹線における脱線防止ガードの設置、高架橋柱の耐震補強の実施
- などを行っている。これらの対策は JR 九州特有というものではないと認識しているが、過去の九州における豪雨・台風・地震等の災害経験をもとに、予防保全の観点から実施しているものであり、今後も必要な対策を推進していく。
- なお、災害発生時は利用者の安全を最優先として、緊急停止・安全確保等の対策をとるが、台風など事前に予測ができる場合は、利用者の混乱を招かないよう、気象会社の見解を基に、利用者への影響を判断し、周知期間を考慮しながら計画運休を決定している。

問 新駅設置や新規路線の計画等も含めた中長期的なインフラ投資の計画について。

- 新駅の設置については、2025 年に開業を予定している日豊本線竜ヶ水駅・鹿児島駅間の「仙巖園駅」をはじめ、2027 年に鹿児島本線千早駅・箱崎駅間及び豊肥本線三里木駅・原水駅間にそれぞれ新駅の整備を計画している（現在、JR 九州として計画している新規路線はない）。

今後の新駅計画			
日豊本線	竜ヶ水～鹿児島駅間	仙巖園駅	2025年
鹿児島本線	千早～箱崎駅間	—※	2027年
豊肥本線	三里木～原水駅間	—※	2027年

※駅名は未定

問 これまで実施した相互直通運転等、サービス向上に資する取り組みについて。

- JR 九州は輸送サービスを向上させるために、これまで
 - ・ 電化事業及び新線建設による輸送力の増強
 - ・ 新幹線開業や車体傾斜式車両等による高速化
 - ・ 新駅の設置
 などの取り組みを行ってきた。

● 輸送サービスの向上

輸送力増強や速度向上・時間短縮により輸送サービスを向上

電化事業及び新線建設による輸送力増強				
電化	大村線	早岐～ハウステンボス	1992年	4.7km
	豊肥本線	熊本～肥後大津	1999年	25.1km
	筑豊本線・篠栗線	吉塚～桂川・黒崎～桂川	2001年	64.8km
複線化	長崎本線	浦上～長崎	1988年	1.6km
	筑肥線	姪浜～筑前前原	2000年	11.1km
	佐世保線	大町～高橋	2022年	6.9km
新線	宮崎空港線	田吉～南宮崎	1996年	1.4km

新幹線開業や車体傾斜式車両等による高速化

博多～長崎	2:13→1:20	▲0:53
博多～大分	2:45→2:01	▲0:44
博多～熊本	1:38→0:32	▲1:06
博多～鹿児島中央	4:33→1:16	▲3:17



● 新駅の設置

会社発足以降、駅間が長く、お客さまのニーズにあった場所等に67の新駅を設置することで利便性を向上



【大村車両基地駅(2022年9月)】

主な新駅

千早	2003年
九大学研都市	2005年
ししが	2008年
広木	2008年
久留米高校前	2008年
新宮中央	2009年
神村学園前	2009年
富合	2010年
西熊本	2015年
糸島高校前	2019年
大村車両基地	2022年

問 今回の値上げに関して、利用者から理解を得るため、どのような取り組みを行う予定か（または行ったか）。

- 現在、JR 九州ホームページにおいて運賃・料金改定の特設ページを開設し案内を行っている。また、運賃・料金改定に関する専用ダイヤルを新たに設置し、利用者からの電話での問い合わせについて対応している。

- 認可後においては、各駅でのポスターの掲出、車内での中吊りポスターの掲出、駅構内や車内での放送等による案内を行うことを予定している。また、利用者の理解を得るため、運賃改定や JR 九州が利用者に提供するサービスを説明するパンフレットを各駅で配布する等の取り組みを進めていく。
- また、九州各県及び必要に応じて市町村の交通政策担当部署に対しては、認可申請時にプレス資料及び補足説明資料の送付・説明を行った。また、学校に対しては、今後、運賃改定の実施及び通学定期券購入の取扱いについて、説明を予定している。

問 今回の値上げに対して、地元の受け止めはどうか。マスコミの報道状況について。

- 申請当日にプレス及び補足説明資料をホームページに公表するとともに、社長による臨時記者会見を開き、申請の内容及び理由、これまで及び今後の鉄道事業の取組みについて説明を行った。
- その後、当日夕方、地元テレビ局のニュース及び翌日の全国紙、地方紙において、「普通旅客運賃、定期旅客運賃、新幹線特急料金や全体の改定率」「社長の発言も踏まえた改定の背景・目的」「初乗り運賃、改定前後の具体的な区間での運賃・料金の比較」などが報道されたと承知している。
- また、改定後の運賃・料金や現在のサービス内容に対する利用者からの問合せについては、丁寧に回答するよう努めている。

問 西九州新幹線新鳥栖・武雄温泉間が未着工という状況が続いているが、このことが収益に与える影響について。また、地元自治体との調整状況及び見通しについて。

- 九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、フル規格で整備されれば、西九州地方と関西・中国地方が新幹線ネットワークで繋がることから、観光やまちづくりなど、多くの面でより大きな効果が現れると考えている。
- 他方、佐賀県からは、フル規格で整備した場合の在来線の取扱いや地方負担について懸念が示されている。
- 国土交通省としては、これまで、佐賀県との間で協議を行っており、引き続き、新幹線整備の必要性・重要性について理解を得られるよう、佐賀県との議論を積み重ね

ていきたいと考えている。

- また、新幹線営業主体である JR 九州は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設した新幹線鉄道施設を借り受けて営業を行うにあたって、鉄道事業者の受益の程度を勘案して定められた貸付料を支払うこととなり、JR 九州によれば、このことから、新鳥栖・武雄温泉間が未着工であることによる鉄道事業の収支に与える影響は中立であると考えているとのことである。

問 JR 九州にとっての豪華列車・観光列車運行の意義如何。また、豪華列車・観光列車運行にかかる必要な設備投資等は、同列車の利用料収入を原資として行われているのか。（仮にその他の運賃収入等を原資としている場合、それを豪華列車等に投入することについて。）

- JR 九州は、「ゆふいの森」（1989 年 3 月運行開始）や「ふたつ星 4047（よんまるよんなな）」（2022 年 9 月運行開始）、「かんぱち・いちろく」（2024 年 4 月運行開始）等、乗ることそのものが目的となる、いわゆる観光列車（JR 九州ではデザイン&ストーリー列車と呼称）を多数運行しているほか、2013 年 10 月からはクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」を運行し、沿線自治体や地域関係者のおもてなし活動と連携してきた。
- 観光列車やクルーズトレイン（以下、観光列車等）を運行する意義は、
 - ① 乗ることそのものが目的となることで、観光列車等による利用収入（運賃・料金等収入）のみならず、観光列車等に乗車するために九州内外から列車で来訪する際の収入の増加にも寄与すること
 - ② 観光列車等はその計画段階から地域と連携し、各地域の特色を生かしたおもてなしを地域の協力を得て実施しており、地域の魅力の発信や地域への誘客を通して、地域のにぎわいを創出するとともに、事業エリアである九州の関係者との関係を構築し、九州全体のブランド価値向上を図っていること
 - ③ 地域と連携した観光列車等の運行が広く報道や口コミ等で周知され利用者から評価されることで JR 九州のブランド価値も高めていることなどがあると考えている。
- なお、上記の意義を前提として、設備投資額は運輸収入などの収入予測に基づき投資効果を見込むことのできる範囲内において決定しており、当該観光列車等の運賃・料金等の収入を原資に設備投資等を賄う計画としている。