

能勢電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の  
変更認可申請に関する意見募集の結果について

令和6年12月18日  
国土交通省近畿運輸局

近畿運輸局では、令和6年9月24日（火）から令和6年10月8日（火）まで、能勢電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の変更認可申請について、e-Govを通じてご意見を募集し、また、近畿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、別紙のとおり公表します。

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、よろしくご協力申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】  
国土交通省近畿運輸局鉄道部監理課  
電話：06-6949-6439

能勢電鉄株式会社の鉄道事業の旅客運賃の変更認可申請に関する

意見募集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：6件

○意見募集期間：令和6年9月24日（火）～令和6年10月8日（火）

	ご意見	国交省の考え方
1	<p>そもそも国土交通省が公共交通機関の運賃を認可する制度自体をやめたほうがよい。交通事業者が需給のバランスを鑑みて自由に価格設定して、持続可能な地域公共交通を事業者が自ら作っていけば良い。施設管理や人材確保に充てる原資を十分に確保できるようにもっと運賃を上げて良いし、定期券の割引率も小さくして良い。</p>	<p>鉄道の旅客運賃は、鉄道事業法第16条第1項に基づき、その上限を定め、認可を受けなければならないと定められており、その認可にあたっては、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することとされています。いただいたご意見は今後の業務の参考とさせていただきます。</p>

2	<p>変更を必要とする理由 良く練られていて素晴らしい。わずか A4 半分しか提出してこなかった某社は見習うべきだが。</p> <p>それはさておき、運賃の値上げ幅には異論はないものの 1 点意見と 1 点確認点を表明したい。</p> <p>変更を必要とする理由でも述べられている、「日生エクスプレス」今や能勢電鉄の基幹的存在ともなっている。梅田？日生中央通しでの乗客も少なくないが、ここへの通し運賃割引の原資としての値上げというのは考えていないか？もし、梅田からの通し運賃割引が実現するならさらなる乗車促進につながるであろう。</p> <p>続いて確認点として、貴社は阪急阪神東宝グループであるが、この値上げによって、接続する阪急宝塚線との運賃体系に齟齬は出てくるのか。もちろん齟齬は発生しないようにしていると思うが、見解を説明願う。</p>	<p>能勢電鉄株式会社によりますと、「特急日生エクスプレス」は、お客様に乗り換え等の利便性を提供することを目的に運行しております。</p> <p>また、「阪急電鉄の大阪梅田駅と当社線との通し運賃割引は現在のところ考えていない」とのことです。</p> <p>なお、阪急電鉄と同社の運賃体系は現在も別々であるとのことです。</p>
---	--	---

3	<p>バリアフリー設備投資の資金を、運賃変更により調達することを認めるのであれば、鉄道駅バリアフリー料金制度の意義を整理して示すべき。</p>	<p>鉄道駅バリアフリー料金制度は、第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において示された、主に都市部において利用者の薄く広い負担も得て、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速することを目的とした制度であります。</p> <p>鉄道の旅客運賃は、鉄道事業法第16条第1項に基づき、その上限を定め、認可を受けなければならないと定められており、その認可にあたっては、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することとされているところ、その原価にはバリアフリー設備投資に必要な費用を含めることができるものと考えています。</p>
---	---	---

4	<p>申請書に「バリアフリー化に必要な投資を継続して行う（中略）ための財源を確保することが困難になると判断し、今般、運賃の上限変更の認可申請を行うこととなりました。」とあるが、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用しないのは何故か？</p>	<p>能勢電鉄株式会社によりますと、「鉄道駅バリアフリー料金制度は鉄道駅のバリアフリー化の整備に必要な原資を確保するための制度ですが、同社ではバリアフリー化以外にも、財源を確保し実施すべき施策等があるため、今般の運賃改定の認可を申請させていただいた」とのことです。</p>
---	---	--

5	バリアフリー化と設備更新・人材確保の財源確保のための運賃値上げであれば、鉄道駅バリアフリー料金制度と運賃上限変更の申請を併用すべきではないか？	能勢電鉄株式会社によりますと、「鉄道駅バリアフリー料金制度は鉄道駅のバリアフリー化の整備に必要な原資を確保するための制度ですが、同社ではバリアフリー化以外にも、財源を確保し実施すべき施策等があるため、今般の運賃改定の認可を申請させていただいた」とのことです。
---	---	---

<p>6</p>	<p>この度の運賃改定については、時勢を鑑みやむを得ないものであると思いますので支持致します。</p> <p>ただし、下記の条件付きと致しますので、能勢電鉄（以下 申請者）にも伝えて頂き、回答をパブコメ結果にて掲載を頂けますと幸いです。</p> <p>意見 1</p> <p>【車両更新について】</p> <p>安全性の向上、快適性の向上の観点から着実な実行をお願いいたします。なお、同業他社にて人員不足を発端とした定期検査項目の独断での省略（※）といった事態が発生しており、労働人口が減少する中、メンテナンスの省人化・省力化は必要なことと考えます。</p> <p>中古車両の改造による導入、新造車両の導入どちらの場合においても VVVF インバータ制御の採用や、各種部品のメンテナンスフリー化に配慮した仕様とするなど、将来にわたって持続的な事業運営が可能となるよう検討をお願いいたします。</p> <p>（※＝伊豆急行株式会社において、絶縁測定・自動列車停止装置の試験を無断で省略していた事象）</p> <p><a href="https://camel3.com/cms/files/izukyu/MASTER/0300/EbI5jWT5.pdf">https://camel3.com/cms/files/izukyu/MASTER/0300/EbI5jWT5.pdf</a>（伊豆急行公式 PDF）</p> <p>伊豆急行、鉄道車両検査の一部未実施 2024.08.30 <a href="https://news.at-s.com/article/1545291#:~:text=%E4%BC%8A%E8%B1%86%E6%80%A5%E8%A1%8C%E3%81%AF29%E6%97%A5">https://news.at-s.com/article/1545291#:~:text=%E4%BC%8A%E8%B1%86%E6%80%A5%E8%A1%8C%E3%81%AF29%E6%97%A5</a>（静岡新聞）※有料記事</p> <p>導入する車両の仕様については、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低コスト</li> <li>・省メンテナンス</li> <li>・省エネルギー</li> <li>・快適性</li> <li>・安全性</li> </ul> <p>上記に配慮したものとされることを希望します。</p>	<p>能勢電鉄株式会社によりますと、「車両の仕様についてはご意見を参考に配慮したい」とのことです。</p>
----------	--	---

意見 2

【CBM 等への取り組みについて】

JR や大手私鉄の会社間などで車両・車両部品の共通設計化や、施設・車両保守等の CBM 化（状態基準保全への移行）といった、会社の垣根を超えた協業の取り組みが進んでいます。

御社においても阪急電鉄を始めとする同業他社と情報交換を行い、同様の取り組みへの参画など、コストダウンと安全・安定輸送を両立し、持続的な鉄道事業運営のための施策に取り組まれることを期待します。

意見 3

【増収分の人件費転嫁および、労働環境改善のための取り組みへの充当について】

労働人口が減少する中、人材獲得競争も激化していること、また、物価高により社員の方の生活も負担が増していると思います。

今回の運賃改定による増収分を人件費にも転嫁し、人材の確保・定着とモチベーションの向上により、より良いサービス品質が提供できるよう、基本給のベースアップや手当の新設（家賃補助など）、福利厚生制度の充実など、待遇改善を行ってください。

また、従業員の方が働きやすい環境作りのため、従業員の方の意見も取り入れながら、仮眠室の個室化や作業場所の暑さ・寒さ対策といった労働環境の改善を継続して行うことで、労働安全衛生への配慮や従業員満足度の向上を図ってください。

（御社に協力会社や下請け会社がある場合、外注費や委託費における労務費や経費分を増額することも含む）

ただし、待遇改善においては初任給の増額や若年層の改善にスポットを当てるあまり、中堅層以上の昇給額を抑制すること、基本給を増額する代わりに賞与を減額して調整する、または手取り額が減少となるような手当の廃止を行うなど、従業員の方にとって不利益と

能勢電鉄株式会社によりますと、「同社のグループ会社である阪急電鉄及び阪神電気鉄道株式会社をはじめ、同業他社とも引き続き情報交換をしていく」とのことです。

能勢電鉄株式会社によりますと、「仕事に対するやりがいや待遇改善等を含め、従業員満足度の向上等に配慮した経営を行っていききたい」とのことです。

なるような制度変更はしないようにしてください。  
また、人件費の総額を抑制する目的で、一定の年齢以上となると基本給が減額となっていく制度を導入している会社もあると見聞きしています。

御社がそうであるとは思いませんが、こういった人事労務制度を導入することは、会社を担う中堅層など要の世代の方の離職者の増加やモチベーションの低下を招く可能性もあること、それにより技術の継承が途絶することや人員不足による運行への支障が発生する恐れもあると考えられますので、行わないようにしてください。

また、既にそういった人事労務制度が導入されている場合は、見直しや廃止に向け労使間での協議を行うようお願い致します。

参考：ジェイアールバス関東労働組合 労使交渉資料  
(1)

[https://www.jtsu-b.org/\\_files/ugd/0bd80d\\_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf](https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf)

(2)

[https://www.jtsu-b.org/\\_files/ugd/0bd80d\\_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf](https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf)

また、昇給停止年齢などが制度化されている場合、少子高齢化や晩婚化等の社会情勢の変化、年金受給年齢の引き上げに伴う定年延長など、社会全体での生涯設計の高齢化の加速といったことも考慮し、制度の縮小（停止年齢の引き上げ）や廃止に向けた協議も行われるよう希望いたします。

なお、これを実施するにあたり既存制度の昇給額を抑制するといったようなことは、不利益変更に当たる可能性もあると考えられますので行わないようにしてください。

#### 意見 4

##### 【経費節減への取り組みについて】

物品購入やサービスの契約締結、または作業の委託契約等において、可能な限り複数業者間での相見積もり

能勢電鉄株式会社によりますと、「記載いただいた事項含め、費用の圧縮を継続して実施するように努めたい」と

を行うなど、費用の圧縮に努められることを希望します。

(但し、意見 6 について留意すること)

#### 意見 5

##### 【障害者割引について】

割引による減収分について、公費負担となるよう、国や自治体等へ働きかけを行ってください。

また、身体障害・知的障害・精神障害の第二種において、本人が小児以上の年齢かつ単独での利用でも適用されるように制度変更の検討をお願いします。

#### 意見 6

##### 【資材調達等において】

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」といった指針が内閣官房・公正取引委員会より示されています。

物価・エネルギー費用等の上昇が続いていること、また政府も掲げている持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を促進する観点からも、受注者が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、経営層を含む会社全体として指針内の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った行動を行い、受注者とのコミュニケーション強化を今まで以上に図るようしてください。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

(公正取引員会 HP)

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki jun/romuhitenka.html>

指針の解説・説明資料 (公正取引委員会)

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyouki jun/romuhitenka/romuhitenka-2.pdf>

指針の解説動画 (公正取引委員会 Youtube)

<https://youtu.be/vyidGpQHTJM?si=AtIkTulosXPFe8uv>

のことです。

能勢電鉄株式会社によりますと、「障害者割引の公費負担につきましては、既に国への要請を行っている」とのことです。

また、制度の変更につきましては、「今後研究していきたい」とのことです。

能勢電鉄株式会社によりますと、「当該指針の趣旨に従って、引き続き対応していく」とのことです。

意見 7

【将来的な再度の運賃改定について】

上記 3 および 6 の結果、また今後の物価上昇により経費や人件費が増加し、持続的な事業運営にあたり支障が生じた場合、安全運行や事業の継続に支障が無い範囲での経費節減に引き続き努めるとともに、収入原価算定要領に基づき再度運賃改定について検討を行ってください。

なお、人件費の削減（実質賃金の低下につながる人事労務・賃金制度の見直しを含む）や、職場環境の改善・業務改善（ICT 化・DX 化による省力化など）に資する設備投資の延期や中止など、従業員の方に影響がある経費節減策はモチベーションの低下や離職率の増加にも繋がりますので、行わないように希望いたします。

意見 8

【制帽・ヘルメットの着用規定緩和やサングラス着用の許容について】（未実施の場合）

熱中症対策として、乗務員の方や作業員の方に対し、乗務員室内や客室内での乗務・添乗時などは着用義務を緩和する、また紫外線による目の健康被害防止のためサングラスの着用を認めていただくよう、検討をお願いいたします。

（同業他社で同様の事例が増えてきています）

確認事項（近畿運輸局様宛）

1. 今回の運賃改定における、物価・人件費上昇率の原価計算は十分なものであるかを申請者に確認の上、認可をお願いいたします。

→先般改正された「JR・大手民鉄等の収入原価算定要領」のパブリックコメントにおいて、「中小民鉄においても、大手民鉄等と同様の方法により物価上昇率を考慮することとします。」という回答が国交省から示されています。

原価計算表を確認すると、運賃改定後も一定額の赤字となる見込みであることが確認できます。推定である

能勢電鉄株式会社によりますと、「お客様に対して安定したサービスを継続して提供できるよう、引き続き努力していく」とのことです。

能勢電鉄株式会社によりますと、「乗務員室の環境の改善等を含め、課題を把握し、引き続き検討していく」とのことです。

その他いただいたご意見は今後の業務の参考とさせていただきます。

ため実績との剥離が生じる可能性はありますが、物価上昇に負けない持続的な賃上げといった観点や、電気代や資材の高騰といった経費の増加を価格転嫁として適切に運賃に反映し、申請者が持続的な鉄道事業運営を行う事が出来るよう、これらが十分に考慮された原価計算での申請となっているかを確認お願いいたします。

2. 国土交通行政としては所管外かと思いますが、国（内閣官房・公正取引委員会）からの指針であるため、次の内容について申請者へ確認をお願いいたします。

→資材調達等において、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（令和6年2月）の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った適切な行動がなされているか自主的な社内調査を行った上で報告を行うよう求めるとともに、問題となる点が見受けられた場合は、独占禁止法や下請代金法等の法令に抵触する可能性もあることから、改めるように指導を行うこと。

→今後においても指針に沿った受注者とのコミュニケーションを行うこと、また関係する部署だけではなく、経営層を含めた会社全体での指針の周知徹底（社内通達の発行・掲示や内容の周知のための定期的な勉強会の開催など）を図るといった指導を申請者に対し頂くよう、お願い致します。

**【最後に（申請者に向けて）】**

収入原価算定要領が改正されたことで、今までよりも経費・人件費の増加に伴う運賃改定を行いやすくなったと考えており、今回の御社の運賃改定申請についても、将来にわたって持続的な鉄道事業運営を行うための「価格転嫁」として必要なことであると思います。経費節減に引き続き取り組まれるとの事ですが、そのことで人件費が削減されることや、老朽化した設備の更新が先延ばしされる、老朽代替や業務改善・職場環

境の改善に資する機械器具・備品の購入などが制限されるなど、社内が萎縮してしまうような事態は望んでおりません。

一利用者としても、必要な価格転嫁としての運賃改定は受け入れたいと思いますので、今後においても必要に応じて運賃改定を行う検討をぜひ行なっていただきたいと思います。

これまで以上に、安全運行とサービスの維持・向上、従業員満足度の向上に向け努力され、地域社会と共存共栄を図り、一層のご発展を遂げられることを期待しております。