

嵯峨野観光鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の
設定認可申請に関する意見募集の結果について

令和8年10月8日
国土交通省近畿運輸局

近畿運輸局では、令和8年9月7日（月）から令和8年9月21日（月）まで、嵯峨野観光鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の設定認可申請について、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】
国土交通省近畿運輸局鉄道部監理課
電話：06-6949-6439

嵯峨野観光鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の設定認可申請に関する

意見募集に対して頂いたご意見とそれに対する考え方

○パブリックコメント意見提出総数：2件

○意見募集期間：令和8年9月7日（月）～令和8年9月21日（月）

	ご意見	ご意見に対する考え方
1	本申請に**反対**する。認可すべきでない。少なくとも、令和4年認可と同じく期限を付し、かつ上限額はコロナ前水準（大人普通旅客運賃 630 円）またはそれに近い額へ引き下げるべきである。理由は以下のとおり。 ## 1. 期限付き認可の趣旨を骨抜きにする申請である 令和4年の上限変更認可は、コロナ禍で輸送人員予測が困難だったために、**令和9年3月31日まで**という期限が付された。これは「緊急避難としての高運賃は、需要が戻れば見直す」という条件付きの許可である。 申請書自身が認めるとおり、輸送人員は令和3年度約 51 万人から令和7年度約 123 万人まで回復し、ピーク時（平成 29 年度約 128 万人）に近い。会社決算も令和6年度純利益約 1.46 億円、令和7年度約 1.31 億円、利益剰余金約 6.6 億円と黒字定着である。期限を外して 880 円を上限として固定することは、緊急措置の恒久化であり、条件付き認可の趣旨に反する。 減税派の立場から言えば、国が一度認めた「時限措置」を、需要回復後に既得権として残すことは、規制の自己増殖である。税金と同様、一度上げた負担は下がりにくい。だからこそ期限を守らせ、需要回復後は原則として旧水準へ戻すか、新たに原価を厳しく再計算させるべきである。	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。 また申請者によると、当社は、令和4年に普通旅客運賃の上限を 630 円から 880 円へ変更する認可申請を行いました。当時、新型コロナウイルス感染症の影響によりこれまでご利用の約 7 割強を支えてきたインバウンドのお客様のご利用が消失し将来の輸送需要を見通すことが困難であったこと、あわせて品質の高いサービス施策を継続して実施していくことが困難であったことから、令和9年3月31日までと期限を付した運賃認可を受けることとなりました。 その後、観光のお客様のご利用が徐々に回復してはいるもののピーク時であった平

## 2. 880 円は 7.3 キロの観光鉄道として過大であり、消費税と合わせて家計を二重に圧迫する 大人普通旅客運賃 880 円（小児 440 円）は、営業キロ 7.3 キロあたり約 120 円／キロである。並行する JR 嵯峨野線の通勤・観光利用と比べても、体験型とはいえ突出して高い。これに消費税率 10%が乗る。 減税派は、消費税そのものの引き下げを求める立場である。その消費税が載る運賃の上限を、コロナ緊急時の高水準のまま固定することは、事実上の「観光税」を国が追認することに等しい。インバウンド需要が戻った今、負担を外国人観光客に転嫁できるという論理は、円安と観光政策で呼び込んだ需要を、国内利用者（家族旅行、修学旅行、地元利用）からも同じ単価で取ることを正当化しない。 物価高と実質賃金の停滞が続くなか、令和 4 年に約 4 割上げた運賃を「維持が不可欠」とだけ述べて固定するのは、利用者への説明責任を果たしていない。 ## 3. JR 西日本 100%子会社であり、親会社の収益力を無視した「単独採算の必要」は説得力に欠ける 申請者は西日本旅客鉄道株式会社の完全子会社である。親会社は新幹線・近畿圏在来線を中心に連結で巨額の営業利益を計上している。グループ全体の経営資源（車両技術、調達、資金、ブランド、インバウンド送客）を使える事業者が、「安全投資のために現行運賃が不可欠」と主張するなら、少なくとも次を開示すべきである。 - 親会社からの業務委託・賃貸・車両・用地・システムの関連当事者取引の金額と条件 - 新形式車両（令和 9 年春導入予定）の総額、資金調達、減価償却の見込み、補助金の有無 - 落石対策・PC まくらぎ化に対する国・府・市の補助	成 29 年度のご利用には達していない状況にある中、当社経営状況については一定程度改善をしつつあります。一方で、今後も安全・安定輸送を継続していくためには、近年激甚化する気象条件を踏まえながら、線路並びに明治から使用している橋梁、トンネル等の鉄道施設の維持・更新をはじめ、落石対策、PC まくらぎ化等の安全投資を今後も継続的に実施する必要があります。 加えて、平成 3 年当社開業以来使用をし続けてきた現行の牽引車と客車の老朽化取替およびサービス向上を目的として、令和 9 年春に新型車両を導入することから、車両、駅設備を含む営業環境について将来にわたり必要な更新・維持を行っていく必要があります。また、社員の待遇改善に伴う人件費や高騰する資材価格その他の鉄道事業を取り巻く各種費用について、今後の事業運営を行う上で見込む必要があると考えております。 今回の申請は、令和 4 年の認可を単に恒久化することを目的としたものではありません。 令和 4 年の認可以降の輸送人員の回復や経営状況の変化
---	--

の有無と額 － 物販・飲食・駐車場など附帯事業を含めた会社全体のキャッシュフロー 黒字と内部留保がある以上、「880 円でなければ安全投資ができない」は、まずグループ内資金循環と補助の実態を示してから主張すべきである。公的認可で価格の天井を守ってもらう以上、親会社配当やグループ最適化より利用者還元（上限引き下げまたは期限再設定）を優先するのが筋である。 ## 4. 総括原価の中身が不透明で、適正利潤を超えるおそれがある 上限認可は総括原価方式に依る。需要が回復し黒字化した後も同じ 880 円を上限にするなら、原価計算期間の前提（人員、燃料、修繕、減価償却、支払利息、適正利潤）を令和 4 年申請時と同じ精度以上で公開し、第三者が検証できなければならない。 特に問題になりうる点は次である。 － 季節運行（原則水曜運休、繁忙期増発）であるにもかかわらず、通年フル稼働前提に近い固定費が乗っていないか － ディーゼル機関車牽引という高コスト構造を、運賃で固定化するだけでよい（電化・省力化・運行効率化の代替案の検討有無） － 新車投入の減価償却を、現行運賃維持の根拠に先取りしていないか － 座席指定・個室等の料金が別建てで存在する場合、運賃上限と料金の切り分けが利用者に分かりにくく、実質負担を押し上げていないか 原価と収入の対応が検証できないまま上限を恒久化することは、規制が競争と情報開示の代わりになってしまう。減税派は「見えない負担」を嫌う。運賃上限も同じである。	を踏まえた上で、今後の輸送需要、必要となる安全投資及び設備投資、事業運営に要する費用等を改めて算定した結果、将来にわたり安全・安定輸送とサービス水準を維持し、持続的に鉄道事業を運営していくため、現行と同額の 880 円を上限運賃として申請したものです。 なお、今回申請している 880 円は、算定上設定し得る最大限の運賃額を求めたものではありません。お客様のご負担、現在の運賃水準、今後の利用動向等も総合的に勘案し、現行の運賃額 880 円を維持することが適当であると判断したものです。 また、当社は西日本旅客鉄道株式会社の子会社ですが、同社の通勤・通学等をはじめとする鉄道ネットワークとは性質が異なる観光路線を運営しております。異なる事業環境下に置かれている中で、事業主体が異なる別法人として、継続的、安定的かつ主体的に事業を運営していく必要があります。鉄道事業に係る費用については、関係法令に基づき毎事業年度ごとに必要な資料を近畿運輸局へ提出いたしております。新型車両の導入や安全対策等について、国や地方公共団体等から補助を受けるもの
--	--

## 5. 観光政策・税金の使い方と矛盾する 国・京都府・京都市は観光振興とオーバーツーリズム対策に税財源を投じている。嵐山・嵯峨野は混雑と住民生活への負荷が指摘され続けている地域である。 高い均一運賃は、混雑抑制の価格シグナルとしては中途半端である。需要が価格非弾力的なインバウンドには効きにくく、国内の価格弾力的な層（子育て世帯、学生、地方からの日帰り）を先に排除しやすい。結果として、税で呼び込んだ観光客が沿線に集中し、住民は混雑コストを負い、利用者は高い運賃＋消費税を払い、事業者とグループは黒字を確保する、という構図になりうる。 減税派の立場では、観光振興に税を使うなら、少なくとも認可運賃で追加の抽出を固定すべきではない。安全対策（落石、まくらぎ）が公共性を持つなら、それは補助と情報公開の対象であり、期限切れの高運賃を更新する理由にはならない。 ## 6. 「観光インフラとして地域に貢献」は、上限固定の根拠にならない 申請理由は安全投資の継続と新車・駅設備投資、持続的な観光インフラである。それ自体を否定しない。しかし鉄道事業法上の上限認可は、「よい目的があるから高い天井を認めてよい」制度ではない。能率的な経営の下での能率的な原価と、利用者の負担の均衡が問われる。 地域貢献をいうなら、次の代替も検討した形跡が申請理由からは読み取れない。 - 需要回復後の運賃引き下げ（または繁閑別・居住者別の実施運賃の工夫） - 運行効率化（車両運用、要員、燃料、予約システム	については、これらを適切に反映した上で収入及び原価を算定しております。 当社線は、営業キロ約 7.3km、所要時間約 25 分の路線ですが、保津川溪谷という地形条件の中で、鉄道施設の維持管理、安全対策等を行いながら運行しております。そのため、営業キロのみを基準として他の鉄道路線と単純に比較することは難しいものと考えております。 また、単年度において利益を計上していることをもって、直ちに将来の安全投資や設備更新に必要な費用が確保されているものとは考えておりません。今後も継続的な安全投資を行いながら、安定的に事業を運営することが重要であると考えております。 今後も経営の効率化、利用促進及びサービス向上の取り組みとともに、地域の観光を支える鉄道として、持続可能な事業運営に努めてまいります、とのことです。
--	---

の共同化)

- 親会社による一時的な設備資金の負担と、運賃への転嫁時期の分離
- 上限は低く置き、実施運賃だけを届出で機動的に動かす（ただし上限を低く置かないと、将来の再値上げの歯止めにならない）

「貢献し続けるために 880 円が必要」は結論先行である。黒字と需要回復が確認された以上、まず期限到来に合わせて上限を見直すのが行政の一貫性である。

7. 手続き上、国民・利用者に対する説明が不足している

本件は「設定」申請であり、一見すると値上げに見えない。しかし実質は、時限付きの高運賃を無期限の天井に変えるものである。この点を申請理由の冒頭で明確にせず、「現行運賃の継続」とのみ書くのは、意見募集の対象を過小に見せる。

パブリックコメントに付された資料は、収支原価の詳細、需要予測の前提、新車投資の内訳、関連当事者取引、補助の有無が十分に読み取れない。審査の参考にするというなら、令和 4 年申請時以上の開示が必要である。開示が不十分なまま認可すれば、意見募集は形式だけになる。

求める措置

1. 本申請は認可しないこと。
2. 仮に何らかの上限を置くとしても、令和 9 年 3 月 31 日以降も期限（例：3 年）を付けること。無期限化は認めないこと。
3. 上限額は、需要回復と黒字化を踏まえ、少なくともコロナ前の 630 円水準への引き下げ、またはそれに準ずる引き下げを検討させること。880 円据え置きを「維持が不可欠」との自己申告だけで認めてはならない。
4. 新車導入、落石対策、PC まくらぎ化の総額、補助、

	減価償却、親会社取引を公開したうえで再申請させること。 5. 実施運賃についても、国内利用者・家族・団体向けの負担軽減策の有無を審査の考慮事項とすること。 緊急時に上げ、平時に固定する運賃は、税率を上げて戻さないのと同じ構造である。減税を求める立場から、本申請の認可に反対する。	
2	認可そのものには反対しないものの、収入原価総括表を見る限り、もう若干の値上げ余地があるとみられるが、認可運賃を 880 円のままとして申請を行ったのはなぜか。 また、今回の認可申請の直接の対象ではないと思われるが、「旅客運賃・料金の種類、額及び適用方法」に、「座席指定料金」及び「個室料金」に係る記載があるが、仮にこれらの少なくとも一方を全ての旅客から收受する場合は、認可対象の運賃のみによっては列車に乘車することができなくなるものであり、鉄道駅バリアフリー料金制度のような政策的な意義があるものでもないから、これらのうち安価な「座席指定料金」に相当する額については、認可制度の潜脱に当たり、不適当ではないか。	申請者によると、普通旅客運賃については、収入原価総括表上、880 円を超える運賃を設定する余地があるものの、嵯峨野観光鉄道では、ご利用いただくお客様のご負担や、これまでの運賃水準、今後の利用動向等を総合的に勘案し、現行運賃である 880 円を維持することが適当であると判断し、今回の上限運賃として申請したものです。 当社としては、必要となる費用を直ちに全て運賃へ転嫁するのではなく、引き続き経営の効率化や利用促進等に取り組みながら、安全・安定輸送の確保とサービス向上を図ってまいります。 また、「座席指定料金」及び「個室料金」については、令和9年春に導入予定の新製車両の運行にあたり他の鉄道会社と同様に、普通旅客運賃とは別に、車両全般サービス向上と座席指定・個室提供など付加的サービスの提供に対する対価として新たに料金設定することといたしま

		した。なお、列車の一部には立席スペースを設けており、そちらは運賃のみでご利用いただけます、とのことです。
--	--	--