

## 鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する意見<回答>

WILLER TRAINS 株式会社

京都丹後鉄道(以下、丹鉄)を運行する WILLER TRAINS 株式会社(代表取締役:寒竹聖一、以下ウィラートレインズ)は、鉄道事業の旅客運賃変更の認可申請を 2019 年 8 月 7 日(水)に行い、10 月 12 日に認可されましたので、2019 年 10 月 1 日より運賃改定を実施します。認可申請にあたりまして、近畿運輸局にて、令和元年 8 月 8 日(木)から令和元年 8 月 21 日(水)まで、鉄道事業の旅客運賃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いただき、また、近畿運輸局ホームページ等を通して意見の募集について周知されたところ、意見募集の内容に関するご意見を 6 件いただきました。

ウィラートレインズでは、2015 年に丹鉄として運行を開始して以来、ご乗車頂いてきた皆様からのご意見を反映したもので、丹鉄をご利用頂く皆様のさらなる利便性向上と同時に、利用者の負担軽減を目指すことを目的としています。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、下記のとおり公表いたしますので、ご理解ならびに今後のご利用ならびにご支援のほど、よろしく願いいたします。

### ①提出意見：

定期旅客の割引率が高すぎる故に受益と負担が不均衡であるのを是正する点では賛成する。長距離運賃の抑制による需要喚起については乗車距離 70km 以上が対象であり、一方で 1) 路線長、2) 3 つの端駅が全て JR 線に接続している点、3) 路線の中間に観光地がある点 から、途中下車制度を設けない限り殆ど利用促進効果を得られないと考える。途中下車制度の新設を伴わない長距離運賃の抑制実施を運賃改定認可の理由とすべきではない。同鉄道は料金の高額な特急列車と普通列車を併存させていることが非効率や不採算の一因と考えられ、経営改善のためには運賃の見直しだけでなく、一般車と優等車を併結し地域輸送と都市間輸送を両立している名鉄特急を参考に抜本的な見直しが必要と考え、あえて認可する場合も上記を附則とするのが相当と考える。

### ①回答：

貴重なご意見ありがとうございます。定期運賃に関しましてご理解いただき、ありがとうございます。長距離運賃ならびに途中下車制度に関しまして、弊社では JR 線との連絡運輸の関係から、JR 線と合算して 100km を超える連絡乗車券については既に途中下車の制度がございます。長距離区間につきましては、線内だけよりも JR 線との乗り継ぎ、および、JR 線～弊社線内～JR 線といった通過交通の需要を喚起できると考えております。今回の運賃改定は偏った区間だけの制度変更ではなく、沿線地域の皆さまに利用いただきやすいよう、近距離および長距離の運賃を値下げ、近距離の運賃を値下げすることにより、気軽に利用いただけるように、また、本来の鉄道の役割である長距離の運賃上限を 1,500 円に値

下げることにより、移動いただきやすくなりました。短距離区間から長距離区間までお客様にとってわかりやすい運賃体系とすることを主眼としておりますので、ご理解のほどよろしくお願いたします。

特急の運行に関しましては、弊社の場合は都市間輸送と比較すると、観光客と地元の利用とではそれぞれより特有の移動目的をもっていると分析いたしております。また、特急はJR線との直通運転を行っており、弊社所属車両だけでなく、JR所属車両も乗り入れることにより、京都・大阪方面からのお客様の利便性を図っておりますので、事情が異なることをご理解いただければ幸いです。今後ともご利用ならびにご支援のほど、よろしくお願いたします。

②提出意見：

民営化反対

②回答：

ご意見ありがとうございます。いただきましたご意見を真摯に受け止め、沿線地域の皆さまや観光などで訪れてくださる皆さまに愛される鉄道を目指し、今後も精進してまいります。今後ともご利用ならびにご支援のほど、よろしくお願いたします。

③提出意見：

短距離運賃の値下げは、自家用車などからのシフトを促進する意味、また、並行するバス路線との兼ね合いからも大変合理的な取り組みであると高く評価する。他方、長距離区間の運賃の値下げは、運賃の値下げよりは、何かの商品とセットの企画券の設定など、付加価値に対する「インセンティブとしての値下げの余地」を残す意味でも、その根拠となる普通運賃を値下げしてしまうことには慎重であるべきだと思う。

③回答：

貴重なご意見ありがとうございます。また、運賃改定に関しまして、ご理解いただき、ありがとうございます。長距離区間につきましては、沿線住民をはじめとして移動手段として特化して長距離をご利用されるお客様にとっての需要、また、線内だけよりもJR線との乗り継ぎ、および、JR線～弊社線内～JR線といった通過交通の需要を喚起できると考えております。さらに、今回の運賃改定は偏った区間だけの制度変更ではなく、短距離区間から長距離区間までお客様にとってわかりやすい運賃体系とすることを主眼としております。

お子様や高齢者にわかりやすく、初めて来られる旅行者、近年丹鉄の利用者が増加している訪日観光客の方にも50円、100円区切りの運賃にすることにより、利用しやすくいたし

ました。

企画乗車券につきましては、線内で使用できるフリー乗車券のほか、JR 線との共用、沿線バス会社との共用など各種企画乗車券を発売しておりますが、今回も新たな企画乗車券を新設いたしました。今後もさまざまな商品とのセットの企画券を開発し、さらに企画乗車券として付加価値を向上してまいり所存です。今後ともご利用ならびにご支援のほど、よろしく願いいたします。

④提出意見：

短距離、長距離の普通旅客運賃の値下げがされているが、同区間の定期旅客運賃は値上げされており、不公平に感じる。

⑤提出意見：

WILLER TRAINS の運賃申請に疑義がありますので、意見を提出させていただきます。今回の運賃改定で普通運賃にて 50 円刻みの発売額を導入するのは画期的なことであると思われる。普通運賃のみならず通学定期券、通勤定期券も 50 円刻みないし 100 円刻みにしても良かったのではないか。

④および⑤回答：

定期券については、都度精算を必要としないため 10 円単位での料金体系とさせていただいており普通乗車券については、都度清算でかつ車内での清算を伴いますため、分かりやすい運賃にさせていただいております。また、普通乗車券の改定と連動していないのは、以下のような考え方に基づいて、割引率をもとにした 10 円単位の改定を行っていることが理由のひとつとなっております。

近畿の第三セクター鉄道会社の平均の割引が、通勤定期で 38.5%引き、通学定期で 63.2%引きとなっております。弊社は北近畿タンゴ鉄道時代から消費増税転嫁分を除き、運賃改定を一度も行っておらず、通勤定期で 40.0%引き、通学定期で 68.0%引きと、高い割引率となっております。そのため、利用人員全体の約 55%が定期利用者であるにもかかわらず、収入面では、定期収入は全体収入のわずか 13%程度にしかなっておらず、現状では定期収入の低水準が、経営を安定化させるうえで大きな障壁であると考えております。そのため、通勤定期の割引率を 1.5%引き下げ（消費増税分を除く）させていただきますが、通学定期については、消費増税分のみ値上げとし、子育て世帯の負担を緩和するとともに、全体的にお客さまの大きなご負担とならないよう、各区間において割引率を調整し、値上率が大きくならないように改定させていただいております。

また、企画乗車券として 1 ヶ月定期の 15%引の値段でご購入できる年間学生定期券の発売を予定しており、消費増税分の負担を軽減させていただける施策を実施してまいります。

こうした事情をご理解いただければ幸いです。今後ともご利用ならびにご支援のほど、

よろしくお願いいたします。

⑥提出意見：

残念ですが運転手不足等で仕方がないと思います。

⑥回答：

今回の改定では、全体の収入ベースでは消費増税分と同等の増収となります。区間別の平均値上率（単価ベース）では2.69%の値下げをしておりますが、全体で利用者数を加味すると2.038%（消費税増税分も含む）の増収になると想定しています。運賃の区切りを50円または100円とすることで、お客さまにとってわかりやすく、降車時に10円単位のおつりが不要となるなど、ご利用いただきやすい運賃体系にすることで、利用促進を図ることを目的に運賃改定をさせていただきたいと考えております。今後ともご利用ならびにご支援のほど、よろしくお願いいたします。