

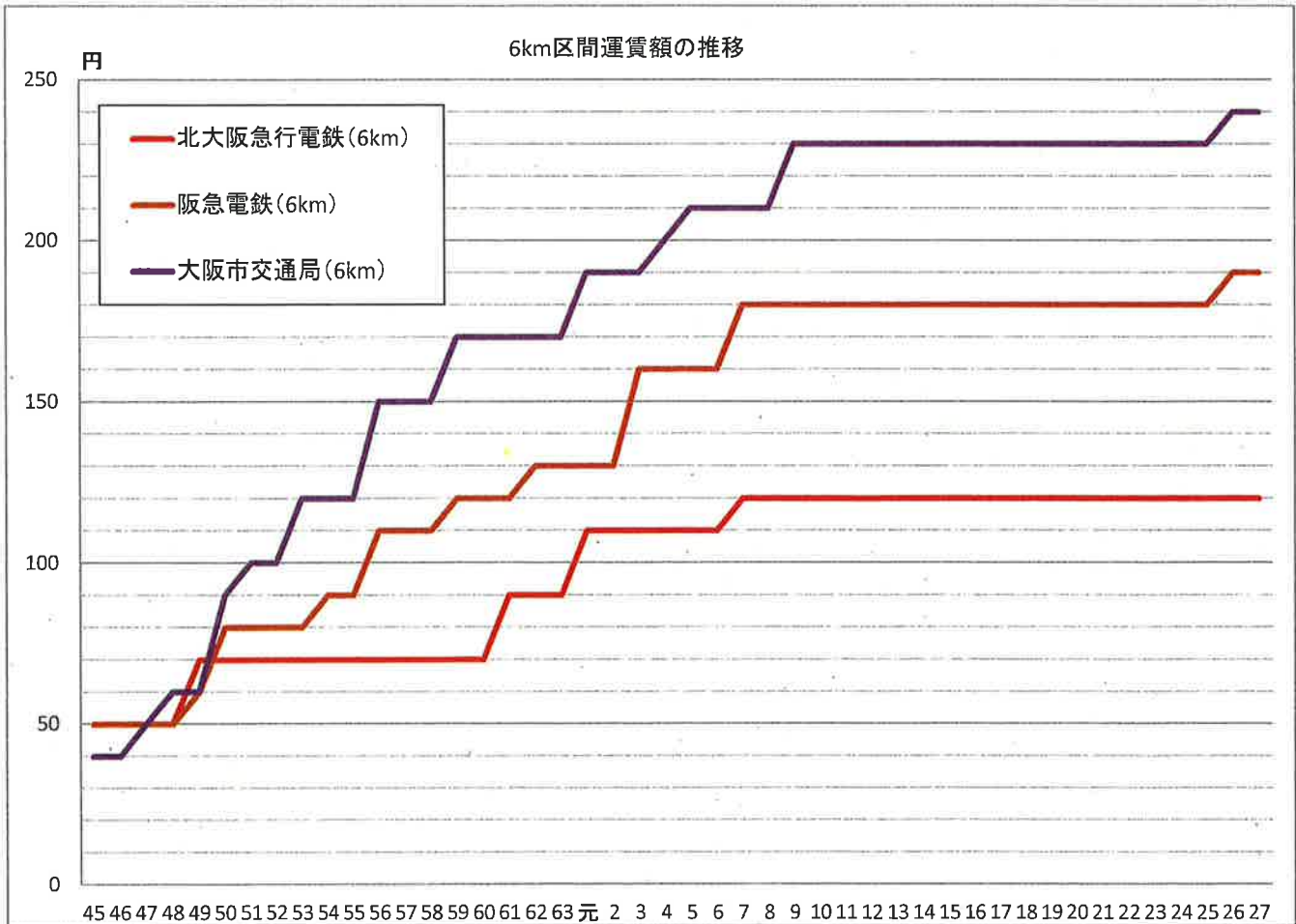
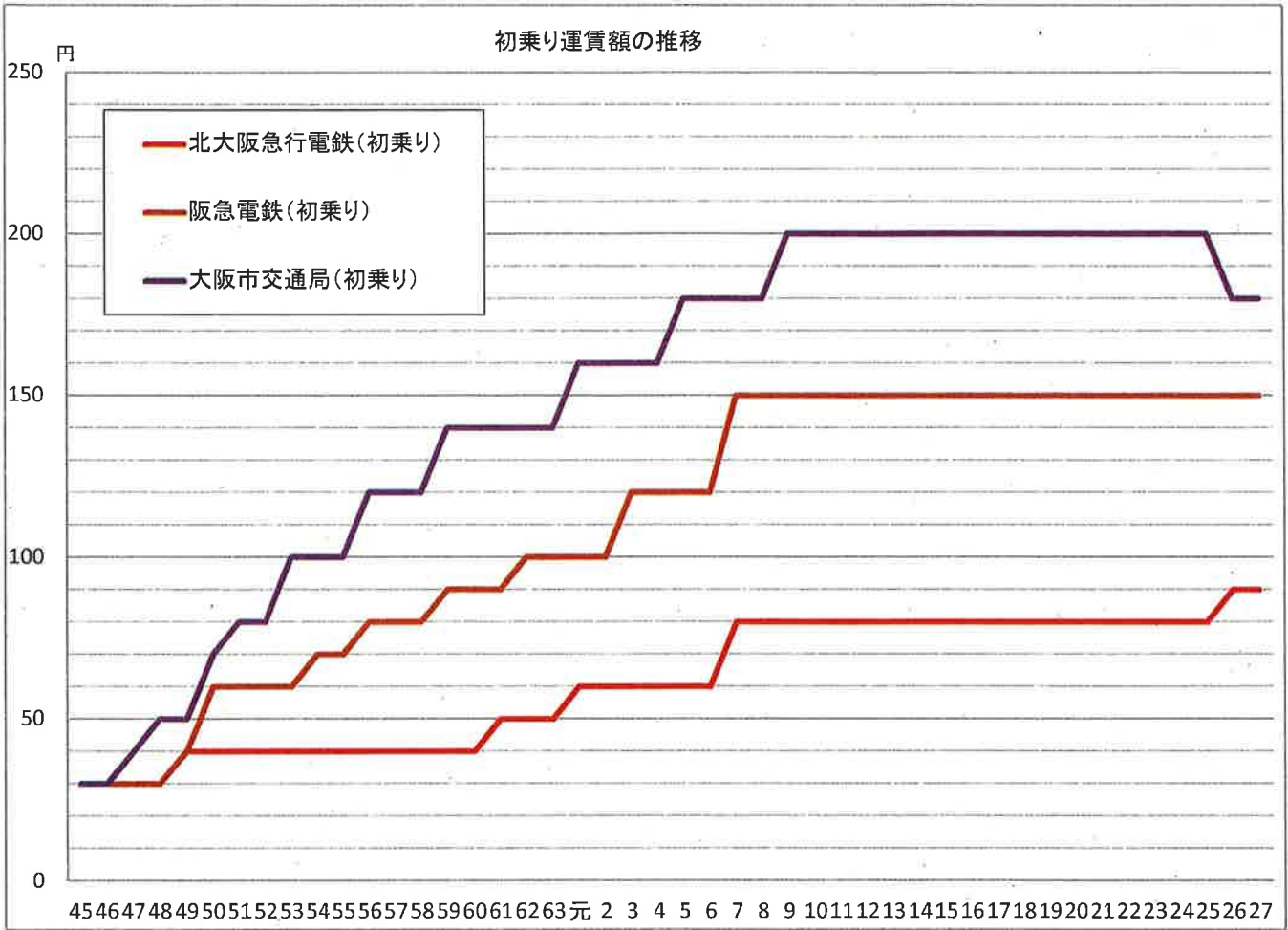
運輸審議会ご質問事項一覧
【平成29年1月12日審議】

番号	質問事項	ページ
1	<p>運賃が安く抑えられているのは、大阪万博の好影響と千里ニュータウンの人口増といった時代背景が原因であるということだが、その他、北大阪急行南北線と大阪市交御堂筋線との運賃併算制や競合する阪急線との関係等が運賃抑制に寄与していることは考えられるのか。</p>	1
2	<p>一連の設備投資により車両全7編成中4編成のみ代替新造し、残り3編成については内装更新で対応するということだが、残り3編成については劣化が比較的抑えられているので内装更新で十分であるという判断だったのか、それとも収支バランスを考えたときに、全編成を代替新造することは困難であるというやむを得ない判断だったのか。</p>	4
3	<p>直近の経営合理化策についてはどのようなものがあるのか。</p>	別添資料で回答
4	<p>収入原価総括表において、人件費が増加している理由は何なのか。</p>	

第1回運輸審議会宿題事項

運賃が安く抑えられているのは、大阪万博の好影響と千里ニュータウンの人口増といった時代背景が原因であるということだが、その他、北大阪急行南北線と大阪市交御堂筋線との運賃併算制や競合する阪急線との関係等が運賃抑制に寄与していることは考えられるのか。

- ・ 開業時（昭和45年2月）の北大阪急行電鉄の初乗り運賃は30円であり、近隣の阪急電鉄・大阪市交と同じ水準であった。開業初年度こそ万博需要により大きな利益を計上できたものの、資本費の負担が大きいことから昭和46～49年度までは鉄道事業の赤字が続いた厳しい期間であった。
- ・ 一方で、昭和50年度まで千里ニュータウンの人口が増加し、また千里ニュータウン以外の周辺地域での人口も順調に増加したため輸送人員は増加した。また、費用面については、開業当初にATC（自動列車制御装置）やTTC（列車運行総合制御装置）の導入、変電所遠隔制御（無人化）、自動券売機の導入（人員抑制）等、当時最新の設備を導入していたため新たな設備投資が必要なかったこと、また、大阪市交御堂筋線と相互直通運転を行っており開業当初から全列車8両編成であったため、輸送人員の増に伴う輸送力増強投資の必要がなかった。
- ・ 北大阪急行電鉄は上記の理由により、最初の運賃改定を昭和49年に行ったものの、その後昭和60年まで、運賃改定を行う必要がなく、その事が運賃の抑制に寄与しているものと聞いている。
- ・ その後、新造車両の導入等により北大阪急行電鉄は運賃改定を実施しているが、上り幅も10円～20円程度であったため、現在まで低廉な運賃水準を維持できているものであり、北大阪急行電鉄南北線と大阪市交通局御堂筋線との運賃併算制や競合する阪急線との関係等が運賃の抑制に寄与しているということではないと聞いている。

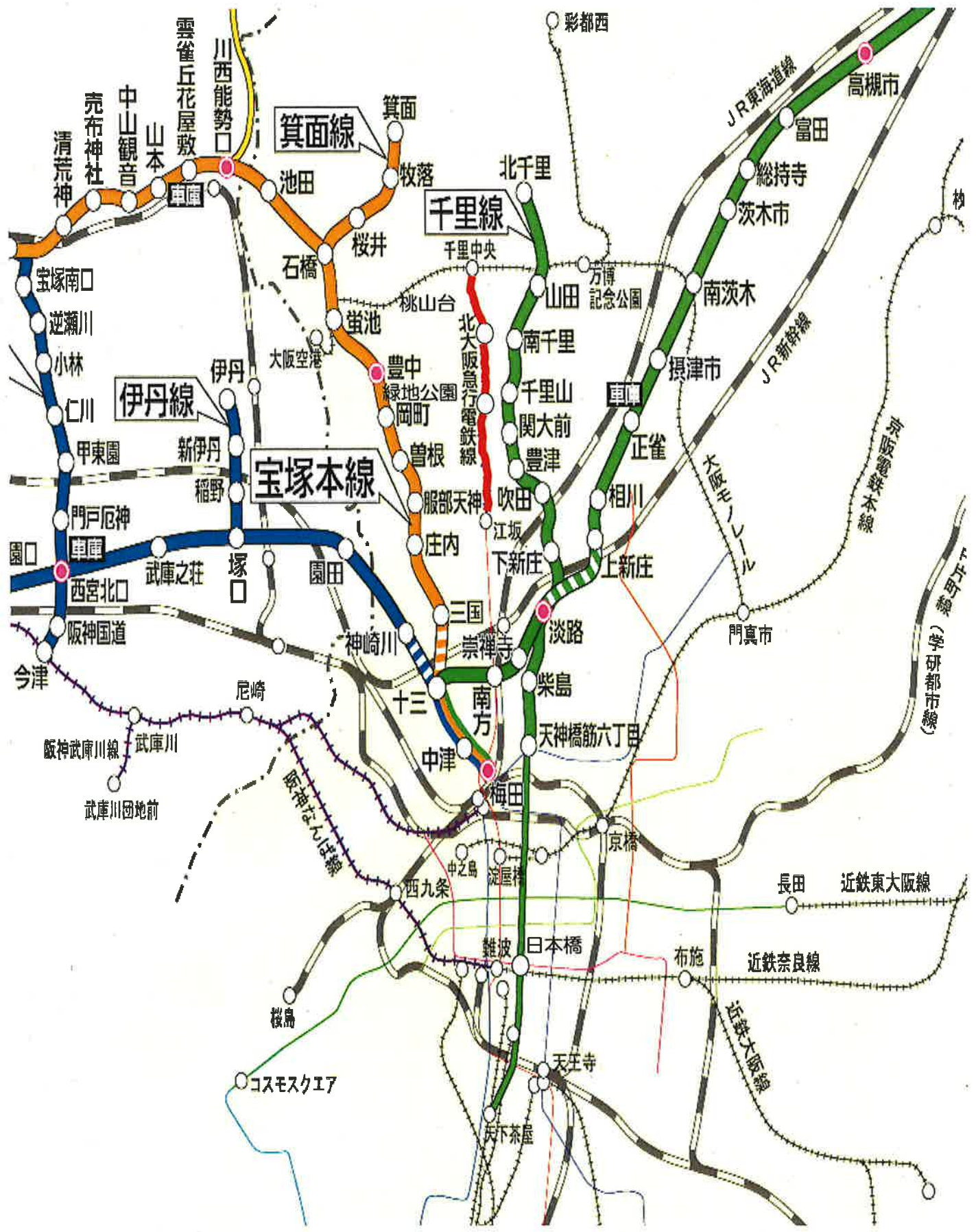


■対抗運輸機関比較表(現行)

参考2

区間	運輸機関別	発駅	キロ程 (km)	運 転				旅客運賃【現行】		
				乗換回数 場所	列車種別	所要 時分 (分:秒)	本数 (本)	普通運賃 (円)	通勤定期 1か月 (円)	通学定期 1か月 (円)
千里中央～梅田	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	千里中央	12.3	なし		20:00	312	360	14,250	7,300
	阪急電鉄千里線	北千里	16.7	なし	計		145	270	9,820	3,440
				1回(淡路)	普通	28:00	50			
	阪急電鉄宝塚線	蛍池	11.9	なし	計		240	220	8,620	2,960
				なし	急行	14:10	98			
				なし	準急	18:50	9			
	阪急電鉄箕面線・宝塚線	箕面	17.5	なし	計		114	270	10,010	3,520
				なし	準急	30:10	3			
				1回(石橋)	普通	32:20	12			
	桃山台～梅田	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	桃山台	10.3	なし		16:55	312	350	13,430
阪急電鉄千里線		南千里	13.3	なし	計		145	220	9,150	3,160
				1回(淡路)	普通	23:30	50			
阪急電鉄宝塚線		豊中	10.5	なし	計		252	220	8,340	2,830
				なし	通勤特急	14:00	5			
				なし	急行	11:50	98			
				なし	準急	15:20	9			
緑地公園～梅田	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	緑地公園	8.3	なし		14:25	312	330	12,600	6,300
	阪急電鉄千里線	千里山	11.7	なし	計		145	220	8,620	2,960
				1回(淡路)	普通	21:05	50			
	阪急電鉄宝塚線	曾根	8.7	なし	計		149	190	7,660	2,580
				なし	準急	10:50	9			
なし	普通	13:50	140							
千里中央～なんば	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	千里中央	16.4	なし		29:20	312	400	15,380	7,780
	阪急電鉄千里線 地下鉄堺筋線・千日前線	北千里	19.2	1回(日本橋)	普通	45:55	144	460	18,470	7,460
					計		240			
	阪急電鉄宝塚線 地下鉄御堂筋線	蛍池	16.0	1回(梅田)	急行	28:30	98	460	17,940	7,260
					準急	34:10	9			
普通	34:00	133								
桃山台～なんば	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	桃山台	14.4	なし		26:15	312	390	14,560	7,280
	阪急電鉄千里線 地下鉄堺筋線・千日前線	南千里	15.8	1回(日本橋)	普通	41:25	144	460	17,660	7,130
					計		252			
	阪急電鉄宝塚線 地下鉄御堂筋線	豊中	14.6	1回(梅田)	通勤特急	28:20	5	460	17,660	7,130
					急行	26:10	98			
準急					29:40	9				
普通	31:40	140								
緑地公園～なんば	北大阪急行南北線 地下鉄御堂筋線	緑地公園	12.4	なし		23:45	312	370	13,730	6,780
	阪急電鉄千里線 地下鉄堺筋線・千日前線	千里山	14.2	1回(日本橋)	普通	39:00	144	430	16,980	6,880
					計		149			
	阪急電鉄宝塚線 地下鉄御堂筋線	曾根	12.8	1回(梅田)	準急	25:10	9	430	16,980	6,880
普通					28:10	140				

■ 対抗運輸機関比較路線図



第1回運輸審議会宿題事項

一連の設備投資により車両全7編成中4編成のみ代替新造し、残り3編成については内装更新で対応するということが、残り3編成については劣化が比較的抑えられているので内装更新で十分であるという判断だったのか、それとも収支バランスを考えたときに、全編成を代替新造することは困難であるというやむを得ない判断だったのか。

- ・ 今回、北大阪急行電鉄が保有する車両全7編成中4編成を代替新造し、残り3編成は車両内装更新を行うこととしているが、これは今後の可動式ホーム柵設置工事や各駅リニューアル工事等の設備投資が必要な中での収支バランスを考えると全編成を代替新造することが困難であったためやむを得ず、3編成を残すこととしたと聞いている。