



令和4年5月2日

運輸審議会
会長 牧 満 殿

大阪府大阪市天王寺区上本町6丁目1番5号
近畿日本鉄道株式会社
代表取締役社長 〇〇〇〇

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

1. 事案番号

令4第4002号

2. 事案の種類

鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可

3. 事案の申請者

近畿日本鉄道株式会社

4. 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢

大阪府大阪市天王寺区上本町6丁目1番5号

近畿日本鉄道株式会社

代表取締役社長	つじ たかし 都司 尚	64歳
代表取締役副社長	にしぎま はじめ 西崎 一	66歳
企画統括部営業企画部部長	おの 昌輝 小野 昌輝	53歳
企画統括部営業企画部課長	はば 功 羽場 功	41歳

5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先

近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部企画統括部営業企画部 電話 〇〇〇〇

以 上

鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可に係る

公 述 書

公 述 人 近畿日本鉄道株式会社

代表取締役社長 都司 尚
他

■はじめに

私は、近畿日本鉄道株式会社、代表取締役社長の都司尚でございます。

本日は、弊社が申請いたしました認可申請に関する公聴会を開催いただき、申請の趣旨や経営の実情をご聴取いただけますことに厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、

1. 弊社を取り巻く状況とこれまでの経営努力について
2. コロナ禍における取り組みについて
3. 安全の確保やサービス向上のためのこれまでの投資について
4. 今後の設備投資計画について
5. 申請理由及び運賃の内容について

の順にご説明申し上げます。

1. 弊社を取り巻く状況とこれまでの経営努力について

弊社は、近畿・東海の2府3県を営業エリアとし、JRを除く鉄道会社では日本最長となる501.1kmの営業路線を有しております。沿線地域の通勤・通学・ビジネス・日常利用を中心に、名古屋と大阪とを結ぶ大都市間の輸送、奈良・伊勢志摩などの沿線観光地への輸送といった機能を担っており、都市部の人口稠密地以外の山間部や田園地帯にも多くの路線を有しております。そのため運営の効率性を示す輸送密度は大手民鉄16社中14位という低位で、都市部の路線が中心の事業者とは大きく異なる環境に置かれております。

弊社のお客様の数は、平成3年度がピークでありました。首都圏では、平成初頭からコロナ前までの約30年間で、お客様は1割以上増加いたしました。同じ間に弊社のお客様は約3割も減少いたしました。これは首都圏への人口一極集中が続く一方で、弊社の沿線では少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少が進み、さらに自家用車の普及や道路交通網の発達等により、鉄道からマイカー利用への移行が一層進んだことが要因と考えられます。

旅客運輸収入は、前回の運賃改定直後である平成8年度の約2,000億円がピークとなりますが、お客様の減少に伴い、コロナ直前の平成30年度には1,493億円と、約4分の3にまで落ち込みました。

この間、収入の減少下でも、運賃を据え置いたまま必要な利益水準を確保するため、様々な経営合理化に取り組んでまいりました。まず、費用の中でも大きな割合を占める人件費を削減するために、ワンマン運転線区の拡大、駅運営の機械化・お客様対応の遠隔化などを行ってきたほか、施設・車両の省メンテナンス化、検査・保守体制の合理化なども進めてまいりました。これらに加え、本社部門の業務効率化なども実施することで、平成7年度に11,259人であった従業員数を平成30年度には7,411人まで削減し、人件費を約280億円削減しました。さらに、収支改善が難しい赤字路線5線区100km余りについては、地元自治体のご理解を得て公有民営化するなど、弊社の経営から分離する施策を講じてま

いました。

こうした取り組みにより、平成7年度には約1,740億円あった営業費用は、平成30年度には約1,260億円と、大手民鉄の中で最大となる約27%を削減し、旅客運輸収入の減少を補ってまいりました。

しかし、令和2年初頭からの新型コロナウイルス感染症流行の影響を受け、令和2年度の旅客運輸収入は約934億円と激減して、ピーク時の2分の1以下にまで落ち込み、収支が大きく悪化することとなりました。

2. コロナ禍における取り組みについて

弊社は、コロナ禍という非常事態に際し、まず早期退職優遇制度の実施により約160名の人員削減を行うとともに、役員報酬、管理職給与や一般社員賞与の削減、時間外労働の徹底的な抑制、広告宣伝費・管理費の抑制、安全の確保に支障のない範囲内での修繕費の先送りにより、令和2年度には営業費用を前年度から約8%、100億円程度削減しました。しかし、収入の減少を十分に補うには至らず、年間で約232億円と前例のない経常損失を計上することとなりました。ただし、この間もお客様のご利用状況に応じたダイヤ変更を行いつつ、全車両への抗ウイルス・抗菌加工など新型コロナウイルスの感染拡大防止の取り組みを行いながら運行を継続し、公共交通機関としての役割を果たしてまいりました。

令和3年度についても、人件費、各種費用を緊急的措置として更に徹底的に削減することにより、営業費用は令和元年度と比較しますと、約15%、200億円以上の削減を達成する見込みですが、新型コロナウイルス感染症流行のダメージは大きく、今なお危機的な収支状況が続いております。

3. 安全の確保やサービス向上のためのこれまでの投資について

安全対策投資については厳しい状況下でも継続的に実施し、平成7年度から令和2年度までの26年間で約3,800億円、全体設備投資額の約7割を充当するなど、輸送の安全を確保してまいりました。また、お客様や地域社会から求められる、時代に即した各種のサービスを提供するための投資も着実に行ってまいりました。

まず、列車運転等の安全対策として新型ATS装置の整備を進め、平成25年度に整備率100%を達成しております。踏切道の安全対策については、関係自治体と協力し立体交差化や統廃合、歩道設置等を進め、安全性の向上を図ってまいりました。

地震対策については、令和6年度の完工に向けて、高架橋の耐震補強を進めるとともに、大阪難波・近鉄日本橋間のシールドトンネルの耐震補強及び漏水対策を令和8年度末に完工させる予定です。近年激甚化する風水害に対しては、線路法面の強化対策、浸水被害防止のための重要設備の嵩上げ工事も進めてまいりました。また、停電時の列車移動のための大

規模蓄電池も一部区間で導入しました。

一方、サービス投資についてですが、駅のバリアフリー対策については、可動式ホーム柵を大阪阿部野橋駅の3番線、4番線乗車ホームに設置済みです。弊社は、特急列車の運行や、他社と相互直通運転を行っているといった事情から車両の種別が多岐にわたっており、ドア位置がそれぞれ異なるため、汎用型のホームドア設置が難しい状況にありますが、技術的課題を解決し、順次設置駅を増やしてまいります。段差解消については、令和2年度末時点でご利用者数3千人以上の141駅のうち、実質的に対策済みの駅は140駅となっており、残る1駅は地元自治体施工の構外エレベーターが完成することで近く解消の予定です。車両においても、優先座席の増設等を進めたほか、令和2年には特急車両の車いす席をインターネット上で発売できるサービスを他社に先駆けて導入しました。

また、ラッシュ時間帯の最混雑率は平成7年には150%以上でしたが、平成30年には130%前後へと低下させるなど、通勤・通学のお客様の快適性を改善してまいりました。きっぷのICカード化については、全国各社で発行される10種類のICカード全てに対応しており、生駒鋼索線を除く弊社の全駅でご利用が可能です。さらに本年春からは、スマートフォンアプリ上に表示されるQRコードを使って自動改札機を通過できる乗車券を本格導入し、商品販売を始めました。アフターコロナ期を見据えた新時代のサービスにも取り組んでおります。

4. 今後の設備投資計画について

線路・電気設備・駅設備・運行管理システムといった様々な鉄道インフラについては、日々適切な点検・補修を実施し、最大限寿命の延伸に努めておりますものの、輸送の安全・安定・快適性を確保していくためには、これからも改修・補強・取替えが不可欠となります。車両についても、老朽化に伴う代替更新や大規模リニューアルが避けられません。

一方で、鉄道サービスに対する社会的な要請・期待はますます高まっており、バリアフリー化・車内の防犯対策をはじめとするお客様の安全・安心につながる取り組みを推進するためにも、これからも大きな投資を続けていく必要があります。

そのため、令和5年度から令和7年度までの間、設備の健全性維持、安全・防災対策、駅的美装化、既存車両の改修等を継続・強化する施策と、今後新たに取り組む施策とに合計約860億円投資する計画を立てております。

主なものを申し上げますと、一般車両については、新造から55年を超えた高経年の車両から更新を進めます。昭和40年代に製造した車両約450両について、令和6年度以降、お客様のご利用状況を見極めたうえで、必要分を順次新型車両に置き換える計画です。また、車内の防犯対策を強化するため、全車両への車内防犯カメラの整備を進めるほか、通話機能を備えた車内通報装置の設置を拡大します。これらに対し、既存車両のリニューアルと合わせ、約260億円を投じる計画です。

安全・防災対策については約120億円を投じ、地震・風水害対策をさらに加速化し、高架橋・橋梁・トンネル・線路法面をはじめとする施設の強化を進めます。

バリアフリー整備加速化には約60億円を投じ、さきほど申し上げた可動式ホーム柵の増設に加え、ホームの嵩上げ工事と新型車両の低床化により、ホームと車両の段差の縮小を推進します。その他、エレベーターやスロープによる駅の段差解消、多機能トイレの整備等も加速化することといたします。

営業機器については、さきほど申し上げたQRコード対応自動改札機の導入を順次進めるほか、定期乗車券をご購入いただける機能を搭載した新型自動券売機の設置を進めるなど、令和5年度から令和7年度の間約60億円を投じ、駅設備のデジタル化によってサービスの質を向上させます。

5. 申請理由及び運賃の内容について

沿線の人口動態や自動車交通へのシフトによる、そもそものお客減少に加え、テレワーク、Web会議等によるビジネスのオンライン化、お買い物をはじめとする日常消費のオンライン化といったいわゆる「新しい生活様式」による鉄道利用の消失は、コロナ禍の長期化によってすでに定着しつつあり、アフターコロナ期においても従前には戻らないと考えられます。

これらの需要減少を弊社の経営努力のみによって賄うことは、もはや困難な状況であり、そのため、どうしても不足する費用の一部をお客様にご負担いただきたく、消費税率引き上げに伴う改定を除き、約27年ぶりの運賃改定を申請させていただきました。繰り返しとなりますが、これにより老朽化した一般車両の更新、車内防犯対策の強化、激甚化する自然災害への対策、可動式ホーム柵設置等のバリアフリー整備の加速、駅のリニューアルなど快適な利用環境のさらなる整備等を推進し、沿線地域にお住まいの皆様、沿線を訪れる皆様など弊社をご利用いただくすべてのお客様に安全・安心・快適な輸送サービスを持続的にご提供してまいります。

平均改定率は17.0%で、令和5年4月1日実施予定にて申請させていただきました。普通旅客運賃については、日常的なご利用の多い10キロまでの区間において、改定率を12.5～15.4%に抑えたため、初乗り運賃は現行160円から180円となります。また、通学定期券については、家計負担の増加等に配慮して改定率を通勤定期券の約半分の9.2%に抑えております。これにより、通学定期券の割引率は、1.6ポイント増加して、大手民鉄最大の82.5%となります。

なお、運賃改定実施時には、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対する割引制度を新たに導入致します。

■むすび

最後になりますが、弊社は、108年前の大正3年春に大阪・奈良間で鉄道を開業して以来、近畿・東海エリアに広大な鉄道ネットワークを展開し、地域が「住みたい沿線、訪れたい沿線」となって鉄道と共に発展するよう不断の努力を続けてまいりました。鉄道は、今も沿線の地域社会にとって、なくてはならない公共インフラの一つと考えますが、弊社を取り巻く環境はこれからも非常に厳しいものと予想されます。弊社といたしましては、安全の確保を第一に、更なる経営合理化を怠らず、観光誘致を含めた様々な地域振興策に対しても地域の皆様と協力し、将来にわたって公共交通事業者としての使命を果たしてまいります。

以上、申し述べました弊社の置かれている実情をご賢察賜り、何卒、今回の旅客運賃の改定を実施させていただきますようご審議賜りますことを切にお願い申し上げまして、私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

(以上)