

近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更  
認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和4年4月21日（木） 10：30～12：10

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：山口鉄道サービス政策室長、中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 加藤、久保、北間、本間、佐藤、上埜

4. 議事概要

- 鉄道局から、近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 運賃改定の原因として挙げられている需要減について、観光需要の低迷により定期外の利用客が大きく減少していることは理解できるが、それに比べれば定期の減少幅は相対的に小さいのではないか。
  - ② これまでに他社よりも大きい比率で行われてきたコスト削減によりサービスが低下しているということはないのか。
  - ③ 現行運賃に1.185といった一定の率を乗じたうえで必要な調整を行うとのことだが、この率の考え方はどのようなものか。
  - ④ 長距離路線であるため、沿線のエリア特性も様々だと思いが、路線毎の収支状況及び沿線の状況について教えてほしい。
  - ⑤ 平成29年から平成30年にかけて、コロナ禍の影響がなく、インバウンドが好調であったにもかかわらず、定期外収入が減っているのは何故か。
  - ⑥ 現段階において、既存路線ネットワークは維持されると理解してよいのか。
  - ⑦ 令和3年5月に公表された現行の近鉄グループの中期計画について、公表段階ですでに新型コロナ禍の影響を大きく受けていたはずであるにも関わらず、あま

りコロナ禍による収益悪化等の切迫感がないが、今回の申請事由との整合性はあるのか。

- ⑧ 事業運営にあたって、利用者のメインターゲットは誰と考えているのか。観光客以外の地元住民等への配慮はあるのか。
- ⑨ 近年抑制されていた安全対策のための投資については、この改定によって元に戻ると考えてよいのか。
- ⑩ 例えば、鉄道駅におけるバリアフリー施設整備（可動式ホーム柵）は利用者が10万人以上としているが、利用者の少ない駅の存する自治体から不満の声は出ないのか。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 観光需要の影響が大きいことは事実であるが、大阪圏を中心として通勤需要が低迷していることは無視できないものであること考える。特に、観光需要は今後の回復も見込まれるが、通勤需要は新型コロナウイルスまん延前の状況には戻らないことが想定される。
- ② これまでのコスト削減の内容については改めて確認する。
- ③ 1. 185という率ありきではなく、投資のために必要となる額をあらかじめ見積もったうえで、他社との競合状況なども踏まえつつ、増収となる額を想定した結果として算出したものである。
- ④ 路線別収支は先日JR西日本が初めて公開を行ったように、データ自体が機微なものでもあり、どこまでのデータをお示しできるかは確認する。ただ、いずれにしても利用状況のデータはあると思われるので、その点はお示ししたい。
- ⑤ 理由については改めて確認する。
- ⑥ 少なくともこの改定において収入・収支を算出している令和7年度までの間において路線の廃止は見込んでいない。
- ⑦ 中期計画の策定時点よりも新型コロナウイルスの影響が長期化・深刻化していることが考えられる。
- ⑧ 同社は定期外の比率が高い状況。一方、定期については首都圏では人口増加による需要増が見られ、それに向けた投資が行われたのに対し、関西圏ではそのような動きが見られず減少傾向であったため、違う状況に置かれているものと認識。地元との関係では濃淡はある。
- ⑨ 技術革新によってより省力化が実現できるといった差異はあっても、基本的な認識はその通りである。
- ⑩ 可動式ホーム柵を含めたバリアフリー化については、駅数が多いこともあり設置の優先順位は検討する必要がある。全ての駅に可動式ホーム柵を設置するようなことは難しいだろうが、内方線付き点状ブロックの設置などの別の方法も含め

て対策を講じていくことになる。また、段差解消についてもしっかりと取り組んでいくことになる。

等の回答を得た。

- 本件に係る公聴会を令和4年7月14日（木）に大阪で開催することを職権で決定した。

（注） 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。