

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（２回目）

1. 日 時

令和4年4月26日（火） 10：25～12：00

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：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 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（以下「近鉄」という。）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収入支出項目の詳細について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 東急電鉄株式会社（以下「東急」という。）からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請に際しては、答申の際、国土交通大臣の認可にあたっては期限に係る条件を付すことを検討することを要望事項として付したが、具体的にはどのように対応したか。また、今回の事案についてどのような対応が考えられるか。
  - ② 将来の輸送人員の推計にあたって用いたという近鉄が実施した利用者へのアンケート調査の詳細はどのようなものか。
  - ③ 動力費について、電力料金の高騰をどのように見込んでいるか。
  - ④ 人件費については、働き手の確保の観点からは削減ばかりではなく適切な水準を確保すべきではないか。
  - ⑤ 収入を確保する観点から観光客向けの特急列車に設備投資を行う必要があることは理解するが、一方で、沿線の日常的な利用者について、そのことがどう映るかについても検討すべきではないか。
  - ⑥ 東急については安全安心のために非常に積極的な投資が行われていたが、近鉄の設備投資の状況について鉄道局としてどのように認識しているのか。

- ⑦ 実績コストが基準コストを上回っている項目について、コスト削減の余地があると理解して良いのか。
- ⑧ インバウンド需要の推計はどのように行っているのか。
- ⑨ 利用者へのアンケートに基づいて需要を推計しているとのことであるが、通勤定期については、雇用者側の意向によってテレワークではなくオフィスでの勤務が求められる場面もあるのではないかと。通勤定期の需要についてより慎重な分析が必要ではないかと。
- ⑩ 平成初期以降、近鉄は関西大手民鉄の中で最も需要の減少率が大きいとのことであるが、その理由についてどう考えているのか。
- ⑪ 閑散線区の運営移管等について効果はあったものと考えているのか。
- ⑫ 地域との連携について、近鉄では明確なビジョンを有しているのか。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 東急に係る認可では、令和10年3月31日までの期限を設け、運賃改定後の令和5年度から3年間（令和7年度まで）の総収入と総括原価の実績を確認することとした。近鉄に係る認可についても、答申の内容に基づいて適切に対応する。
- ② 詳細については改めて確認する。
- ③ 将来の価格高騰の推計は不確実性があるが、現時点では消費者物価指数を参考に0.4%の物価上昇を見込んでいる。
- ④ 事業者間で従業員の年齢構成が一律ではないことから、単純な比較は困難であるが、重要な指摘であると認識している。
- ⑤ 地域との関係性も重要であると認識している。今回の運賃改定が認可されたのちは、一般型車両の新造も実施することとしているなど、定期外の利用者だけに限らず、定期利用者にも還元する形で投資を実施していく。
- ⑥ 関西と関東で利用状況が大きく異なっており、東急とは置かれている環境が異なる面もある。どこまでの投資を求めるかという点について、各事業者の状況も様々である中、過重となる投資を求めることは事業の持続可能性を損ねるものにもなりかねないことから、利用者目線に立った必要最低限のものは着実な実施を求めていくこととなる。近鉄について言えば、利用者の減少傾向が続く一方、30年近くにわたって運賃改定を行っていない中で、基準等に基づいた必要な耐震補強工事はほぼ終え、また、バリアフリー化についても目標をほぼ達成するなど、求められる投資については、一定の取組みは行っているものと認識。
- ⑦ その通りである。
- ⑧ インバウンド需要については、今回の需要推計（コロナの影響によりどれだけ需要が減少するかという推計）には含まれていないことから、現在の推計結果よりも、実際にはさらに減少する可能性がある。
- ⑨ 現時点では令和6年度を底として回復する推計としているが、その根拠につい

ては改めて確認する。

- ⑩ 沿線の少子高齢化等による人口減少の影響が大きいと考えているが、一方で沿線開発などを含めた地域との連携が十分であったかという観点も踏まえるべきではないか。
- ⑪ 運営移管を行った各線については現在でもすべての線区で運営が維持されており、効果はあったものと考えている。
- ⑫ 現時点では必ずしも明確ではないのではないかと。  
等の回答を得た。

(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。