

南海電気鉄道株式会社における  
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年11月1日  
鉄 道 局

# 目 次

(頁)

1. 運賃改定申請について	
○運賃改定申請の概要	2
○運賃改定申請内容について	5
○収入原価総括表	12
○収入原価（平年度内訳）	13
○鉄道事業収支の実績及び推定	14
○運賃収入内訳	14
○需要見通し	15
○設備投資実績と計画	16
○利用者サービスの向上策	17
○他社運賃との比較	20
2. 会社の概要等について	
1. 会社概要	26
2. 輸送人員、運賃収入の推移	26
3. 経常損益等の推移（単体）	27
○南海電気鉄道の路線図	28
3. 南海電気鉄道の事業計画等について	
○南海電気鉄道の事業計画等について	30

# 1. 運賃改定申請について

# ○運賃改定申請の概要

## 1. 背景

- ◆南海電気鉄道では、これまで沿線の定住人口・交流人口の増加による地域活性化を目的として、宅地開発や地域と協働した観光振興、グループをあげた旅客誘致等、様々な取り組みを行ってきた。  
また、平成20年代からのインバウンド旅客の増加を契機として受入基盤の整備にも取り組んできた。
- ◆しかし、沿線の生産年齢人口は、前回運賃改定（消費税増税に伴う運賃改定を除く）を行った平成7年をピークに減少を続け、令和2年には同年との比較で約23%減少しており、この傾向は今後も継続し、令和22年にはさらに20%以上減少すると予測されている。また、輸送人員についても、昭和60年頃から減少傾向が続いており、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、令和3年度には、輸送人員がピークであった昭和58年度の3.2億人から1.8億人に、運賃収入も平成8年度の665億円から379億円にといずれも4割以上落ち込んでいる。
- ◆このような状況下にあっても、利用者の安全安心を確保するため、施設の耐震補強や踏切の安全性向上を含む安全対策に取りくむとともに、バリアフリー対策、駅トイレリニューアル、車両更新などサービス向上にも取り組み、コロナ前の3か年（平成29年度～令和元年度）は年平均126億円の設備投資を行ってきたが、新型コロナウイルスの感染が拡大した令和2年～3年度は年平均89億円とコロナ前より大幅に削減せざるを得ない状況となった。
- ◆同社では前回運賃改定以降も支線でのワンマン運転導入や一部路線の廃止・事業譲渡、ご利用者数の少ない駅・時間帯の要員配置の見直しなどに加え、希望退職の実施なども行い、事業の効率化、生産性向上に継続して取り組み、令和3年度の従業員数は平成7年度と比べ約1,000人、人件費は約99億円減少している。また新型コロナウイルスの感染拡大以降も特急ラピートの一部運休や最終列車の運転時刻繰り上げ、これに伴う夜間の保守作業の効率化を行うとともに安全に支障しない水準での設備投資の抑制や修繕費など経費の削減、役員および管理職の報酬減額や管理職を対

象とする希望退職の募集、従業員給与の見直しも実施したほか、事業構造改革として組織の統廃合によるスリム化、外部のコンサルタントを活用した外注費、委託費の一層の削減も実施してきた。

- ◆しかしながら新型コロナウイルスの感染拡大によってテレワークやオンライン授業、eコマースの普及等「新たな行動様式」の定着が進み、鉄道の利用機会の減少や長期化するコロナ禍によるインバウンド旅客の回復見通しの遅れ等、鉄道の利用者数は今後もコロナ前のレベルへの回復は見込めないと想定しており、これまでのように経営努力だけで補うことができない状況となっている。
- ◆このように今後も鉄道需要増を見込みがたい中、公共交通事業として“安全・安心・信頼”を大前提としたサステナブルな鉄道輸送を実現していくためには、車両、駅、踏切など多岐にわたる諸設備に対して基本的な性能を充足するだけでなくバリアフリーや環境対策、利便性、防犯など社会変化に応じた質を高める取組と効率性を追求し、コロナ前の投資水準を継続的に実施していく必要があり、同社の最大限の経営努力の継続を前提として運賃改定を申請するものである。

## 2. 申請の内容

- (1) 実施予定時期 令和5年10月1日
- (2) 改定率 上限運賃平均10.0%
- (3) 初乗り運賃 上限運賃180円(現行160円)
- (4) 定期旅客運賃割引率 通勤37.0%(現行38.8%)  
通学80.2%(現行79.1%)
- (5) 改定率・増収率一覧

		上 限 運 賃	
		改 定 率	増 収 率
定 期 外		9.0%	7.8%
定 期	通 勤	12.3%	12.0%
	通 学	4.5%	4.1%
	計	11.4%	11.1%
合 計		10.0%	9.3%

# ○運賃改定申請内容について

## 1. 改定の考え方

### ○普通旅客運賃

- ・初乗り（1～3km）運賃については20円、4～15kmを30円、16km以上については40円の値上げとした。

コロナ前（令和元年度）における平均乗車キロが16.2kmであることから、この区間を含む区間から上げ幅を40円で統一し、長距離帯の負担軽減を図る。

### ○定期旅客運賃

#### （通勤定期）

- ・普通旅客運賃に合わせて改定するとともに割引率を1.8P（38.8%⇒37.0%）引き下げた。

普通旅客運賃に合わせて長距離帯の負担軽減を図るとともに、通勤定期の利用の回復が限定的であることを踏まえて割引率を見直す。

#### （通学定期）

- ・普通旅客運賃に合わせて改定するとともに割引率を1.1P（79.1%⇒80.2%）引き上げた。

普通旅客運賃に合わせて長距離帯の負担軽減を図るとともに、家計への負担に配慮し、現行割引率による値上げ額の半額程度に値上げ額を抑制する。

### ○改定率

- ・普通旅客運賃： 9.0%
- ・定期旅客運賃： 11.4%
  - 通勤： 12.3%（割引率37.0%）
  - 通学： 4.5%（割引率80.2%）
- ・全体： 10.0%

## 2. 申請内容

### ①普通旅客運賃（大人）

（単位：キロ、円）

キロ程	現行	申請 上限運賃	差額	改定率
1～3	160	180	20	12.5%
4～7	210	240	30	14.3%
8～11	260	290	30	11.5%
12～15	340	370	30	8.8%
16～19	380	420	40	10.5%
20～23	450	490	40	8.9%
24～27	500	540	40	8.0%
28～31	570	610	40	7.0%
32～35	610	650	40	6.6%
36～39	650	690	40	6.2%
40～44	700	740	40	5.7%
45～49	750	790	40	5.3%
50～54	810	850	40	4.9%
55～59	840	880	40	4.8%
60～64	890	930	40	4.5%
65～69	930	970	40	4.3%
70～74	970	1,010	40	4.1%
75～80	1,020	1,060	40	3.9%
81～86	1,050	1,090	40	3.8%
87～92	1,100	1,140	40	3.6%
93～98	1,150	1,190	40	3.5%
99～104	1,190	1,230	40	3.4%
105～110	1,240	1,280	40	3.2%
111～116	1,280	1,320	40	3.1%
117～122	1,320	1,360	40	3.0%
123～128	1,360	1,400	40	2.9%

鋼索線の運賃および空港線の加算運賃は、変更しない。



## ②通勤定期旅客運賃（大人1か月）

（単位：キロ、円）

キロ程	現行運賃	申請上限運賃	差額	改定率
1	4,380	5,100	720	16.4%
2	5,120	5,980	860	16.8%
3	5,880	6,860	980	16.7%
4	6,570	7,740	1,170	17.8%
5	7,260	8,510	1,250	17.2%
6	7,950	9,280	1,330	16.7%
7	8,600	10,050	1,450	16.9%
8	9,240	10,710	1,470	15.9%
9	9,880	11,370	1,490	15.1%
10	10,520	12,030	1,510	14.4%
11	11,150	12,690	1,540	13.8%
12	11,790	13,320	1,530	13.0%
13	12,400	13,950	1,550	12.5%
14	12,980	14,580	1,600	12.3%
15	13,570	15,210	1,640	12.1%
16	14,100	15,840	1,740	12.3%
17	14,640	16,470	1,830	12.5%
18	15,170	17,100	1,930	12.7%
19	15,710	17,730	2,020	12.9%
20	16,240	18,250	2,010	12.4%
21	16,760	18,770	2,010	12.0%
22	17,240	19,290	2,050	11.9%
23	17,720	19,810	2,090	11.8%
24	18,210	20,270	2,060	11.3%
25	18,690	20,730	2,040	10.9%
26	19,120	21,190	2,070	10.8%
27	19,550	21,650	2,100	10.7%
28	19,960	22,030	2,070	10.4%
29	20,340	22,410	2,070	10.2%
30	20,730	22,790	2,060	9.9%

3 1	2 1, 0 9 0	2 3, 1 7 0	2, 0 8 0	9. 9%
3 2	2 1, 4 1 0	2 3, 4 9 0	2, 0 8 0	9. 7%
3 3	2 1, 7 4 0	2 3, 8 1 0	2, 0 7 0	9. 5%
3 4	2 2, 0 5 0	2 4, 1 3 0	2, 0 8 0	9. 4%
3 5	2 2, 3 3 0	2 4, 3 8 0	2, 0 5 0	9. 2%
3 6	2 2, 5 9 0	2 4, 6 3 0	2, 0 4 0	9. 0%
3 7	2 2, 7 9 0	2 4, 8 8 0	2, 0 9 0	9. 2%
3 8	2 3, 0 2 0	2 5, 1 3 0	2, 1 1 0	9. 2%
3 9	2 3, 2 2 0	2 5, 2 9 0	2, 0 7 0	8. 9%
4 0	2 3, 4 0 0	2 5, 4 5 0	2, 0 5 0	8. 8%
4 1	2 3, 5 5 0	2 5, 6 1 0	2, 0 6 0	8. 7%
4 2	2 3, 6 8 0	2 5, 7 7 0	2, 0 9 0	8. 8%
4 3	2 3, 8 0 0	2 5, 9 3 0	2, 1 3 0	8. 9%
4 4	2 3, 9 4 0	2 6, 0 9 0	2, 1 5 0	9. 0%
4 5	2 4, 0 7 0	2 6, 2 0 0	2, 1 3 0	8. 8%
4 6	2 4, 1 9 0	2 6, 3 1 0	2, 1 2 0	8. 8%
4 7	2 4, 3 1 0	2 6, 4 2 0	2, 1 1 0	8. 7%
4 8	2 4, 4 2 0	2 6, 5 3 0	2, 1 1 0	8. 6%
4 9	2 4, 5 4 0	2 6, 6 4 0	2, 1 0 0	8. 6%
5 0	2 4, 6 4 0	2 6, 7 5 0	2, 1 1 0	8. 6%
5 1	2 4, 7 4 0	2 6, 8 6 0	2, 1 2 0	8. 6%
5 2	2 4, 8 5 0	2 6, 9 7 0	2, 1 2 0	8. 5%
5 3	2 4, 9 5 0	2 7, 0 8 0	2, 1 3 0	8. 5%
5 4	2 5, 0 7 0	2 7, 1 9 0	2, 1 2 0	8. 5%
5 5	2 5, 1 8 0	2 7, 3 0 0	2, 1 2 0	8. 4%
5 6	2 5, 2 8 0	2 7, 4 1 0	2, 1 3 0	8. 4%
5 7	2 5, 3 8 0	2 7, 5 2 0	2, 1 4 0	8. 4%
5 8	2 5, 4 9 0	2 7, 6 3 0	2, 1 4 0	8. 4%
5 9	2 5, 6 1 0	2 7, 7 4 0	2, 1 3 0	8. 3%
6 0	2 5, 7 1 0	2 7, 8 5 0	2, 1 4 0	8. 3%
6 1	2 5, 8 1 0	2 7, 9 6 0	2, 1 5 0	8. 3%
6 2	2 5, 9 2 0	2 8, 0 7 0	2, 1 5 0	8. 3%
6 3	2 6, 0 2 0	2 8, 1 8 0	2, 1 6 0	8. 3%

64	26,140	28,290	2,150	8.2%
65	26,250	28,400	2,150	8.2%
66	26,350	28,510	2,160	8.2%
67	26,450	28,620	2,170	8.2%
68	26,550	28,730	2,180	8.2%
69	26,660	28,840	2,180	8.2%
70	26,780	28,950	2,170	8.1%
71~75	26,880	29,060	2,180	8.1%
76~80	26,990	29,160	2,170	8.0%
81~85	27,090	29,260	2,170	8.0%
86~90	27,190	29,360	2,170	8.0%
91~95	27,310	29,460	2,150	7.9%
96~100	27,420	29,560	2,140	7.8%

鋼索線の運賃および空港線の加算運賃は、変更しない。

## ③通学定期旅客運賃（大人1か月）

（単位：キロ、円）

キロ程	現行運賃	申請上限運賃	差額	改定率
1	1,460	1,550	90	6.2%
2	1,880	2,000	120	6.4%
3	2,310	2,450	140	6.1%
4	2,690	2,870	180	6.7%
5	3,080	3,290	210	6.8%
6	3,400	3,640	240	7.1%
7	3,730	3,990	260	7.0%
8	3,990	4,250	260	6.5%
9	4,270	4,510	240	5.6%
10	4,520	4,770	250	5.5%
11	4,750	5,030	280	5.9%
12	4,960	5,190	230	4.6%
13	5,110	5,350	240	4.7%
14	5,280	5,510	230	4.4%
15	5,390	5,640	250	4.6%
16	5,490	5,770	280	5.1%
17	5,590	5,900	310	5.5%
18	5,640	5,950	310	5.5%
19	5,700	6,000	300	5.3%
20	5,750	6,030	280	4.9%
21	5,820	6,060	240	4.1%
22	5,850	6,090	240	4.1%
23	5,880	6,120	240	4.1%
24	5,910	6,150	240	4.1%
25	5,940	6,180	240	4.0%
26	5,970	6,210	240	4.0%
27	6,000	6,230	230	3.8%
28	6,030	6,250	220	3.6%
29	6,070	6,270	200	3.3%
30	6,090	6,290	200	3.3%

3 1	6, 1 1 0	6, 3 1 0	2 0 0	3. 3%
3 2	6, 1 3 0	6, 3 3 0	2 0 0	3. 3%
3 3	6, 1 5 0	6, 3 5 0	2 0 0	3. 3%
3 4	6, 1 7 0	6, 3 7 0	2 0 0	3. 2%
3 5	6, 1 9 0	6, 3 9 0	2 0 0	3. 2%
3 6	6, 2 1 0	6, 4 1 0	2 0 0	3. 2%
3 7	6, 2 3 0	6, 4 3 0	2 0 0	3. 2%
3 8	6, 2 5 0	6, 4 5 0	2 0 0	3. 2%
3 9	6, 2 7 0	6, 4 7 0	2 0 0	3. 2%
4 0	6, 2 9 0	6, 4 9 0	2 0 0	3. 2%
4 1	6, 3 3 0	6, 5 1 0	1 8 0	2. 8%
4 2	6, 3 5 0	6, 5 3 0	1 8 0	2. 8%
4 3	6, 3 7 0	6, 5 5 0	1 8 0	2. 8%
4 4	6, 3 9 0	6, 5 7 0	1 8 0	2. 8%
4 5	6, 4 1 0	6, 5 7 0	1 6 0	2. 5%
4 6～4 7	6, 4 4 0	6, 5 9 0	1 5 0	2. 3%
4 8～4 9	6, 4 6 0	6, 6 1 0	1 5 0	2. 3%
5 0～5 1	6, 4 8 0	6, 6 3 0	1 5 0	2. 3%
5 2～5 3	6, 5 0 0	6, 6 5 0	1 5 0	2. 3%
5 4～5 5	6, 5 2 0	6, 6 7 0	1 5 0	2. 3%
5 6～5 7	6, 5 4 0	6, 6 9 0	1 5 0	2. 3%
5 8～5 9	6, 5 6 0	6, 7 1 0	1 5 0	2. 3%
6 0～6 1	6, 5 8 0	6, 7 3 0	1 5 0	2. 3%
6 2～6 3	6, 6 0 0	6, 7 5 0	1 5 0	2. 3%
6 4～6 5	6, 6 2 0	6, 7 7 0	1 5 0	2. 3%
6 6～7 0	6, 6 4 0	6, 7 9 0	1 5 0	2. 3%
7 1～7 5	6, 6 6 0	6, 8 1 0	1 5 0	2. 3%
7 6～8 0	6, 6 8 0	6, 8 2 0	1 4 0	2. 1%
8 1～8 5	6, 7 0 0	6, 8 3 0	1 3 0	1. 9%
8 6～9 0	6, 7 2 0	6, 8 4 0	1 2 0	1. 8%
9 1～9 5	6, 7 4 0	6, 8 5 0	1 1 0	1. 6%
9 6～1 0 0	6, 7 6 0	6, 8 6 0	1 0 0	1. 5%

鋼索線の運賃および空港線の加算運賃は、変更しない。

# ○収入原価総括表

(単位：百万円)

科目	令和 元年度 (実績)	令和 3年度 (実績)	令和 4年度 (推計)	令和 5年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和6～8年度) (推計)		増収額 c	増収率 d	
					現行 a	申請 b			
					b-a		c÷a ×100		
収入	旅客運賃収入	55,102	37,905	43,278	47,940	140,572	153,579	13,007	9.3%
	定期外	32,567	19,430	22,875	26,231	77,318	83,316	5,998	7.8%
	定期	22,534	18,475	20,403	21,709	63,254	70,263	7,009	11.1%
	特別急行料金等	2,347	1,061	1,944	2,155	6,459	6,459	—	—
	運輸雑収等	2,773	2,450	2,544	2,544	7,633	7,633	—	—
	小計	60,222	41,416	47,766	52,639	154,664	167,670	13,006	8.4%
	雑収入	65	290	175	175	524	524	—	—
	合計	60,287	41,706	47,941	52,814	155,188	168,194	13,006	8.4%
原価	適正コスト	25,452	19,988	26,056	26,752	82,910	82,910	—	—
	駅共同使用料等に 係る人件費、経費	130	108	118	118	354	354	—	—
	特急料金等に係る 人件費、経費	2,600	2,267	2,768	2,810	8,538	8,538	—	—
	販売手数料等に 係る減価償却費等	2,129	1,520	1,624	1,982	6,195	6,195	—	—
	動力費	2,742	2,558	2,619	2,632	8,298	8,298	—	—
	賃借料	131	128	130	130	391	391	—	—
	固定資産除却費	615	463	549	520	1,970	1,970	—	—
	諸税	2,529	2,356	2,449	2,494	7,517	7,517	—	—
	減価償却費	12,043	12,139	12,002	12,118	37,074	37,074	—	—
	小計	48,372	41,528	48,315	49,556	153,246	153,246	—	—
	雑支出	39	38	38	38	114	114	—	—
	法人税等	1,188	1,188	1,188	1,188	3,565	3,565	—	—
	事業報酬	7,800	7,558	7,510	7,459	22,314	22,314	—	—
合計	57,400	50,312	57,051	58,241	179,239	179,239	—	—	
差引損益	2,888	-8,606	-9,110	-5,427	-24,052	-11,045	13,007	—	
収支率	105.0%	82.9%	84.0%	90.7%	86.6%	93.8%	—	—	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○収入原価（平年度内訳）

（単位：百万円）

科目		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	46,473	50,773	47,214	51,578	46,884	51,228
	定期外	25,533	27,514	26,114	28,140	25,670	27,661
	定期	20,940	23,258	21,100	23,438	21,215	23,567
	特別急行料金等	2,170	2,170	2,198	2,198	2,091	2,091
	運輸雑収等	2,544	2,544	2,544	2,544	2,544	2,544
	小計	51,188	55,487	51,956	56,320	51,520	55,863
	雑収入	175	175	175	175	175	175
	合計	51,362	55,662	52,131	56,495	51,694	56,038
原価	適正コスト	27,019	27,019	27,887	27,887	28,004	28,004
	駅共同使用料等に係る人件費、経費	118	118	118	118	118	118
	特急料金等に係る人件費、経費	2,819	2,819	2,878	2,878	2,841	2,841
	販売手数料等に係る減価償却費等	1,909	1,909	1,993	1,993	2,293	2,293
	動力費	2,656	2,656	2,805	2,805	2,836	2,836
	賃借料	130	130	130	130	130	130
	固定資産除却費	648	648	665	665	657	657
	諸税	2,497	2,497	2,503	2,503	2,517	2,517
	減価償却費	12,260	12,260	12,014	12,014	12,800	12,800
	小計	50,057	50,057	50,994	50,994	52,196	52,196
	雑支出	38	38	38	38	38	38
	法人税等	1,188	1,188	1,188	1,188	1,188	1,188
	事業報酬	7,430	7,430	7,440	7,440	7,444	7,444
合計	58,714	58,714	59,660	59,660	60,866	60,866	
差引損益	-7,351	-3,052	-7,529	-3,165	-9,171	-4,828	
収支率	87.5%	94.8%	87.4%	94.7%	84.9%	92.1%	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○鉄道事業収支の実績及び推定

(単位：百万円)

項目	令和3年度 (実績)	令和6～8年度(3年間平均)	
		現行	申請
収入	41,706	51,729	56,065
原価	50,312	59,746	59,746
差引損益	-8,606	-8,017	-3,682
収支率	82.9%	86.6%	93.8%

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	令和3年度 (実績)	令和6～8年度(3年間平均)	
		現行	申請
定期外	19,430	25,773	27,772
定期	18,475	21,085	23,421
合計	37,905	46,857	51,193

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある



## ○需要見通し

(単位：千人)

項目	平成29年度 (実績)	平成30年度 (実績)	令和元年度 (実績)	令和2年度 (実績)	令和3年度 (実績)	
定期外	97,907	98,874	97,767	60,666	65,937	
定期	通勤	103,223	103,530	104,493	91,510	86,822
	通学	37,345	37,418	37,186	25,983	30,044
	計	140,568	140,948	141,679	117,493	116,866
合計	238,475	239,822	239,446	178,159	182,803	
前年比	—	+0.6%	▲0.2%	▲25.6%	+2.6%	

(単位：千人)

項目	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)	
定期外	77,628	85,117	85,695	87,644	86,153	
定期	通勤	95,180	96,415	97,173	98,046	98,679
	通学	35,139	36,837	36,682	36,602	36,523
	計	130,319	133,252	133,855	134,648	135,202
合計	207,947	218,369	219,550	222,292	221,355	
前年比	+13.8%	+5.0%	+0.5%	+1.2%	▲0.4%	

## ○設備投資実績と計画

(単位：億円)

項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
	実績	実績	実績	計画
安全	91	63	73	65
サービス改善	23	10	15	32
輸送力増強	23	8	10	11
合計	138	82	98	108

(単位：億円)

項目	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	計画	計画	計画	計画
安全	56	85	88	90
サービス改善	31	20	16	14
輸送力増強	16	22	27	25
合計	103	127	131	129

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○利用者サービスの向上策

令和5年度から令和8年度までの総投資額として490億円を計画しており、その主な内容は次のとおりである。

### ① 安全対策

(令和5年度～令和8年度の投資額計：320億円)

#### ア. 車両新造、更新 146億円

- ・6000系車両（導入：昭和37～44年度）をはじめ一般車両を順次新型車両に置き換え、新型車両には車内防犯カメラを設置するとともに、バリアフリーガイドラインに沿った車内の旅客案内表示器を整備する。

- ・令和5年度で更新が終了する9000系車両（導入：昭和59～62年度）に続き1000系車両（導入：平成3～13年度）を令和6年度から順次、床下機器のリニューアル工事を実施する。

- ・2000系車両（導入：平成元～9年度）をワンマン改造し、支線で運用している2200系車両（導入：昭和44～47年度）と置き換えを進める。

- ・令和7年度を目標に高野線に新型観光特急の導入を計画

#### イ. 連続立体交差事業 29億円

- ・南海線高石市内、堺市内及び高野線堺市内の連立事業を着実に進める。

ウ. 鉄道構造物耐震補強 15億円

- ・高架橋柱の耐震補強工事を進める。

エ. 自然災害対策 10億円

- ・河川橋梁の洗掘防止対策、法面補強工事

オ. 踏切の安全性向上 5億円

- ・障害物の検知性能に優れた平面式踏切障害物検知装置への更新並びに踏切支障報知装置等の設置を進める。

カ. その他 115億円

(閉塞装置更新、電子連動装置更新等)

## ② サービス改善

(令和5年度～令和8年度の投資額計：81億円)

ア. バリアフリー工事 21億円

- ・中百舌鳥駅へのホームドア設置を進めるほか、エレベーターの設置、ホームの隙間段差縮小工事を実施する。

イ. 駅総合案内センターの新設 8億円

- ・係員不在時の旅客案内時に使用するインターホンを更新しモニター画面およびカメラを新たに搭載することで、聴覚障害者の方との筆談等を可能にするとともに、遠隔操作による案内業務を一元管理し効率化を図る。

ウ. 駅トイレリニューアル 8億円

- ・大便器の洋式化や温水洗浄便座への更新、ベビーチェアやベビーシートの設置といった駅トイレのリニューアル工事を進める。

エ. 自動運転実証実験 5億円

- ・自動化レベルGoA2.5（前頭運転台に運転士以外の係員が乗務）による自動運転化を実現すべく実証実験を進める。

オ. その他39億円

（行先案内表示装置更新、既設エレベーター更新等）

③ 輸送力増強

（令和4年度～令和8年度の投資額計：90億円）

ア. 変電施設の更新 61億円

- ・老朽化した変電施設の更新にあわせて装置の二重化を行い輸送の安定化を図る。

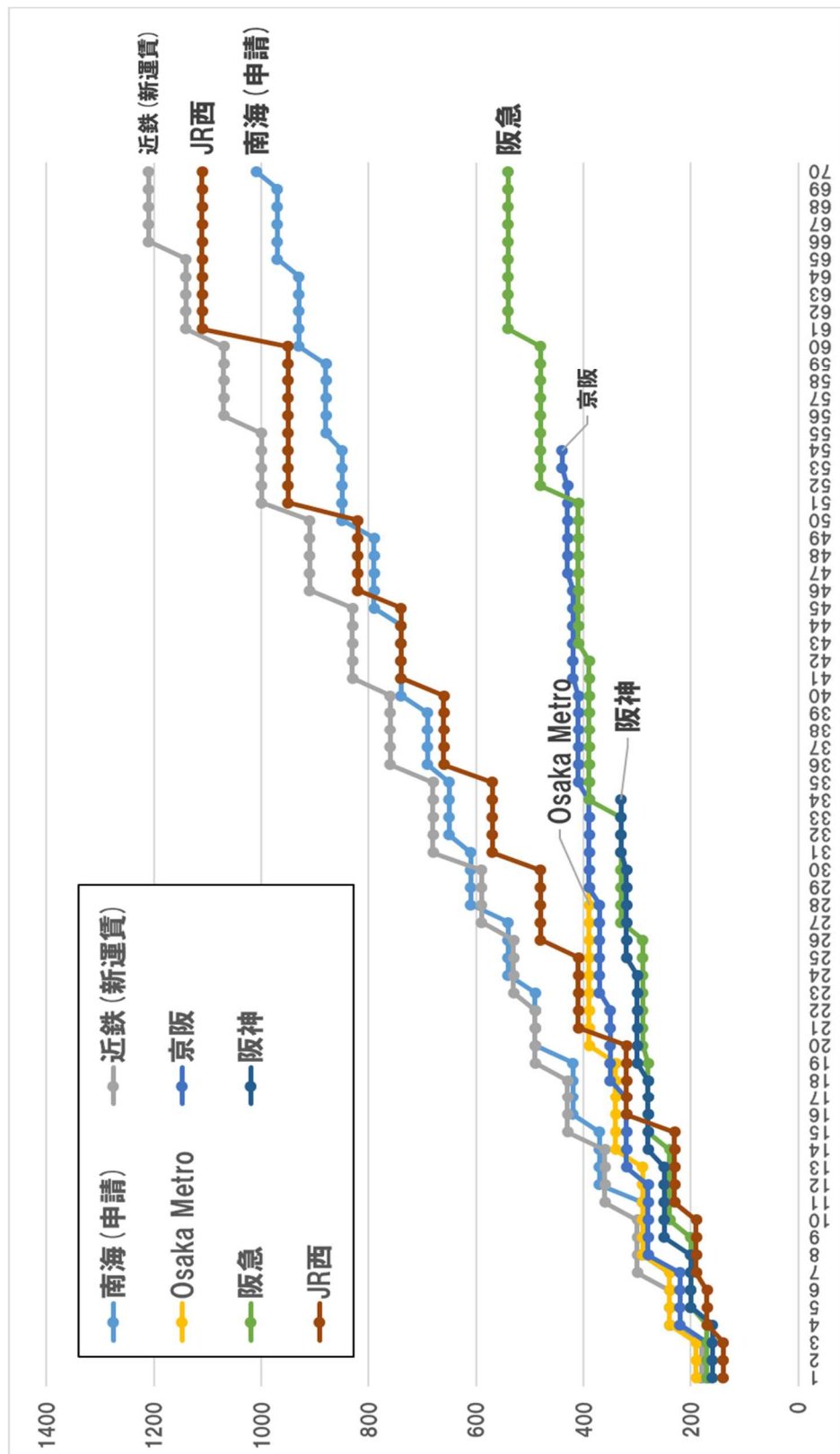
イ. 次世代駅務機器の導入 3億円

- ・クレジットカードやスマートフォンなどでの利用に対応した改札機の整備を進める。

ウ. その他26億円（駅務システム更新等）

# ○他社運賃との比較

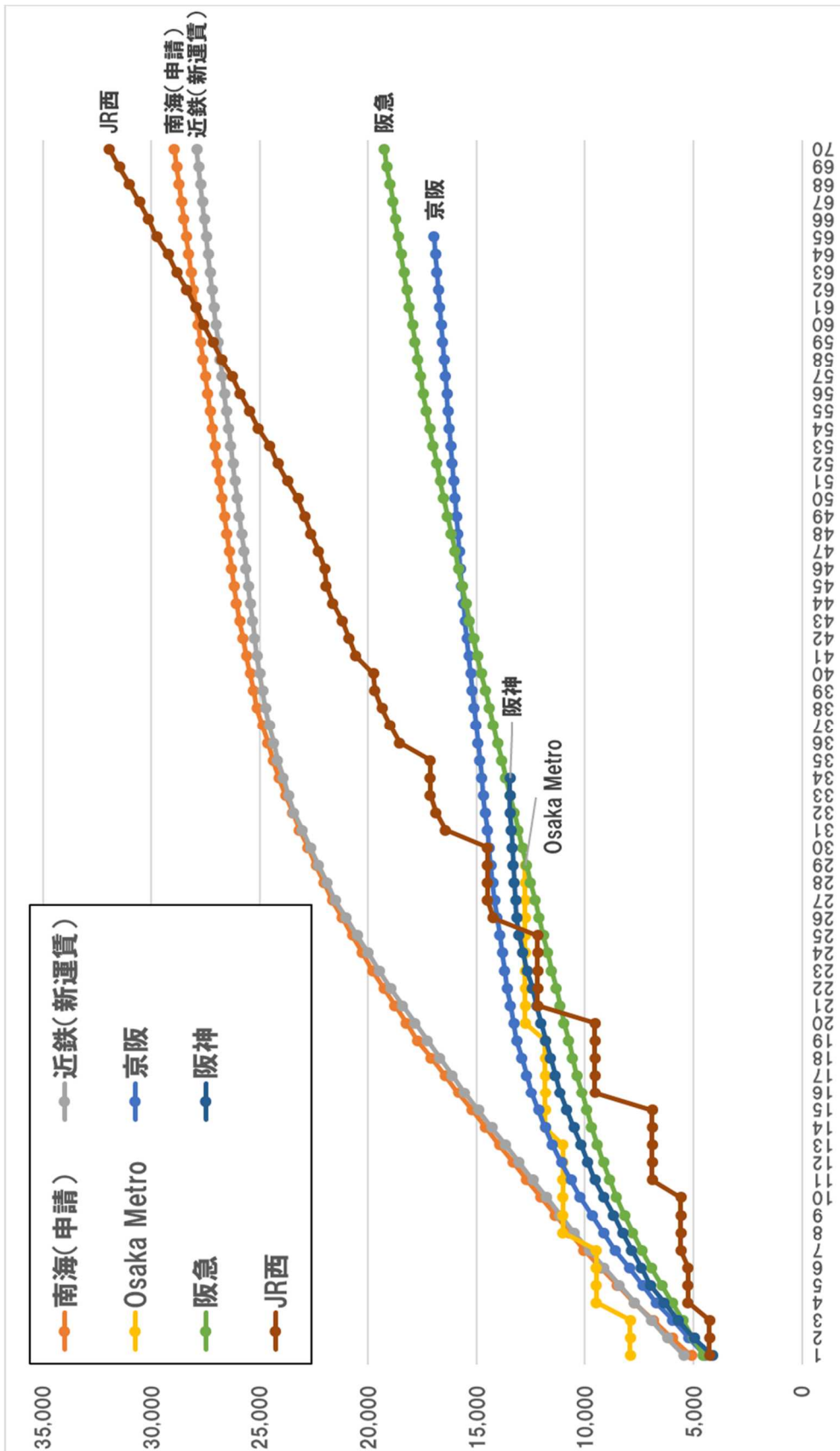
(普通運賃 1～70キロ)



※大阪メトロ、阪急、阪神、京阪はバリアフリー料金制度適用運賃を記載

※JRは電車特定区間のバリアフリー料金制度適用運賃を記載

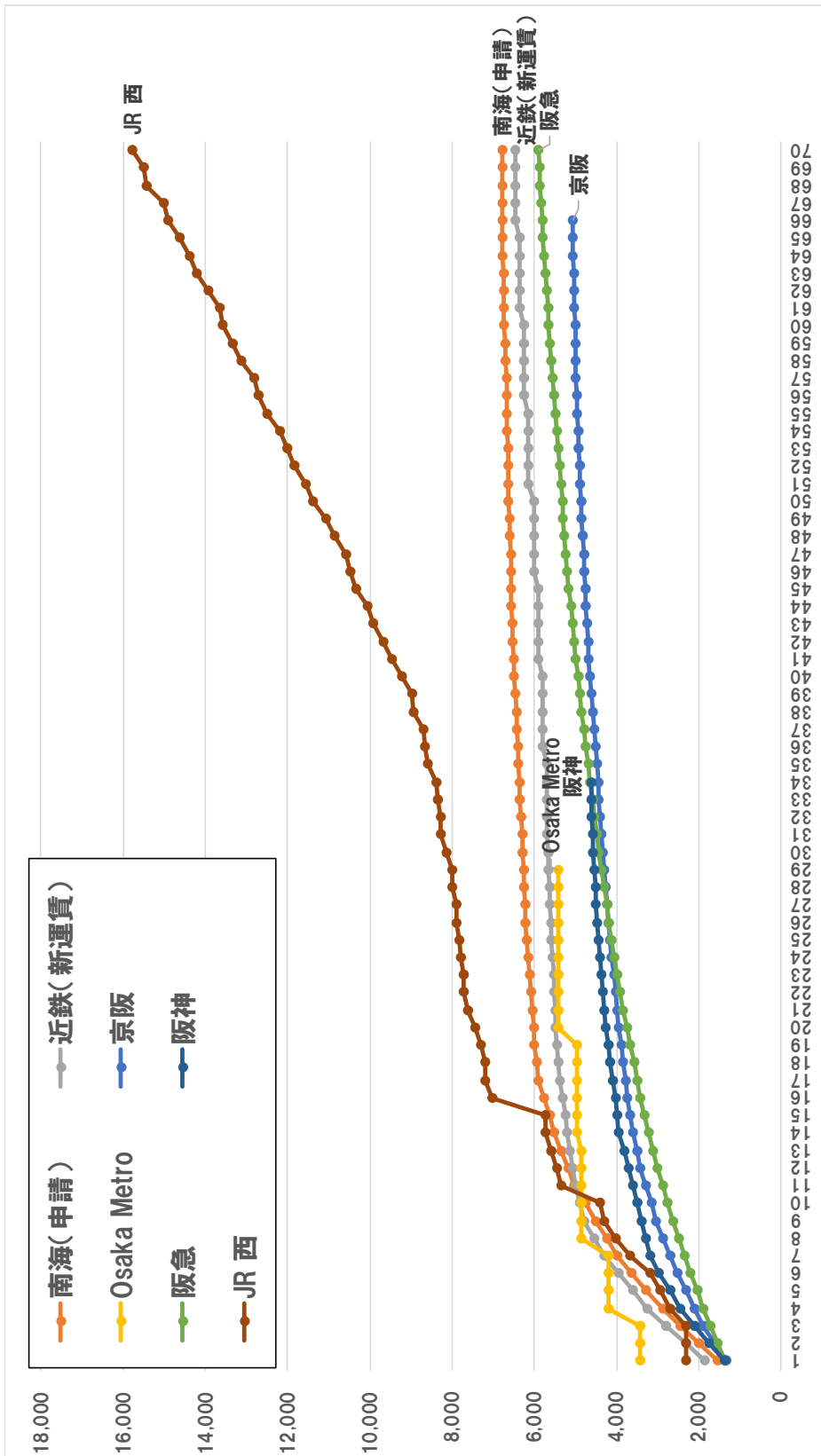
(通勤定期旅客運賃 1～70キロ)



※大阪メトロ、阪急、阪神、京阪はバリアフリー料金制度適用運賃を記載

※JRは電車特定区間のバリアフリー料金制度適用運賃を記載

(通学定期旅客運賃 1～70キロ)



※JRは電車特定区間の運賃を記載



(競合区間での他社との比較)

区間	種別	南海電気鉄道		競合		
		現行 (円)	申請 (円)	社名 区間	現行 (円)	
難波 ～ 三国ヶ丘	普通	340	※3 350	※1	JR 西日本 JR 難波 ～ 三国ヶ丘	230
	通勤定期	11,790	13,320		6,900	
	通学定期	4,960	5,190		5,730	
難波 ～ 羽衣	普通	380	420	※1	JR 西日本 JR 難波 ～ 東羽衣	410
	通勤定期	14,100	15,840		12,180	
	通学定期	5,490	5,770		7,610	
難波 ～ りんくうタウン	普通	780	820		JR 西日本 JR 難波 ～ りんくうタウン	930
	通勤定期	26,870	28,910		26,800	
	通学定期	7,880	8,080		13,470	
難波 ～ 関西空港	普通	930	970		JR 西日本 JR 難波 ～ 関西空港	1,080
	通勤定期	32,510	34,640		30,890	
	通学定期	10,210	10,390		17,470	
難波 ～ 和歌山市	普通	930	970	※1	JR 西日本 JR 難波 ～ 和歌山	1,110
	通勤定期	26,250	28,400		29,760	
	通学定期	6,620	6,770		14,640	
難波 ～ 中百舌鳥	普通	340	※3 350	※2	Osaka Metro なんば ～ なかもず	340
	通勤定期	12,980	14,580		11,830	
	通学定期	5,280	5,510		4,980	

※1 西日本旅客鉄道が2022年8月19日付けで発表した2023年4月1日から適用予定の普通旅客運賃および通勤定期旅客運賃を記載

※2 大阪市高速電気軌道が2022年8月26日付けで発表した2023年4月1日から適用予定の普通旅客運賃および通勤定期旅客運賃を記載

※3 普通旅客運賃のみ特定運賃を適用予定

区間	種別	南海電気鉄道		競合		
		現行 (円)	申請 (円)	社名 区間	現行 (円)	
新今宮 ～ 三国ヶ丘	普通	260	290	※1	JR 西日本 新今宮 ～ 三国ヶ丘	230
	通勤定期	11,150	12,690		6,900	
	通学定期	4,750	5,030		5,470	
新今宮 ～ 羽衣	普通	340	370	※1	JR 西日本 新今宮 ～ 東羽衣	320
	通勤定期	13,570	15,210		9,540	
	通学定期	5,390	5,640		7,200	
新今宮 ～ りんくうタウン	普通	740	780		JR 西日本 新今宮 ～ りんくうタウン	930
	通勤定期	26,610	28,660		26,160	
	通学定期	7,860	8,060		12,980	
新今宮 ～ 関西空港	普通	930	970		JR 西日本 新今宮 ～ 関西空港	1,080
	通勤定期	32,390	34,480		29,900	
	通学定期	10,190	10,370		16,630	
新今宮 ～ 和歌山市	普通	890	930	※1	JR 西日本 新今宮 ～ 和歌山	1,110
	通勤定期	26,020	28,180		28,840	
	通学定期	6,600	6,750		14,210	
新今宮 ～ 河内長野	普通	500	540	※4	近鉄 大阪阿部野橋 ～ 河内長野	680
	通勤定期	19,120	21,190		23,050	
	通学定期	5,970	6,210		5,700	

※1 西日本旅客鉄道が2022年8月19日付けで発表した2023年4月1日から適用予定の普通旅客運賃および通勤定期旅客運賃を記載

※4 近畿日本鉄道が2022年4月15日付けで発表した2023年4月1日から適用予定の普通旅客運賃および通勤・通学定期旅客運賃を記載

## 2. 会社の概要等について

# 南海電気鉄道株式会社の概要

## 1. 会社概要

- (1) 設 立：大正14（1925）年3月26日
- (2) 会 社 名：南海電気鉄道株式会社
- (3) 代 表 者：代表取締役社長 あちきた 遠北 てるひこ 光彦
- (4) 所 在 地：大阪府中央区難波五丁目1番60号
- (5) 従業員数：2,936人（令和4年3月31日時点）
- (6) 営業キロ：154.8km  
（うち鉄道線 154.0km、うち鋼索線 0.8km）
- (7) 資 本 金：729億8,365万円
- (8) 事業内容：鉄道事業、開発関連及び付帯事業

## 2. 輸送人員、運賃収入の推移

（単位：千人、百万円）

		令和元年度	令和2年度	令和3年度
輸送 人員	定 期	141,680	117,494	116,867
	定期外	97,774	60,670	65,941
	計	239,454	178,164	182,808
運賃 収入	定 期	22,538	18,534	18,478
	定期外	32,751	17,614	19,486
	計	55,289	36,148	37,964

※鋼索線を含む。

### 3. 経常損益等の推移（単体）

（単位：億円）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
営業収益	1, 0 4 5	7 7 7	8 2 0
営業損益	2 2 0	1 6	3 5
経常損益	1 9 4	-3 1	4
当期純損益	1 3 6	-1 7	-2



### 3. 南海電気鉄道の事業計画等について

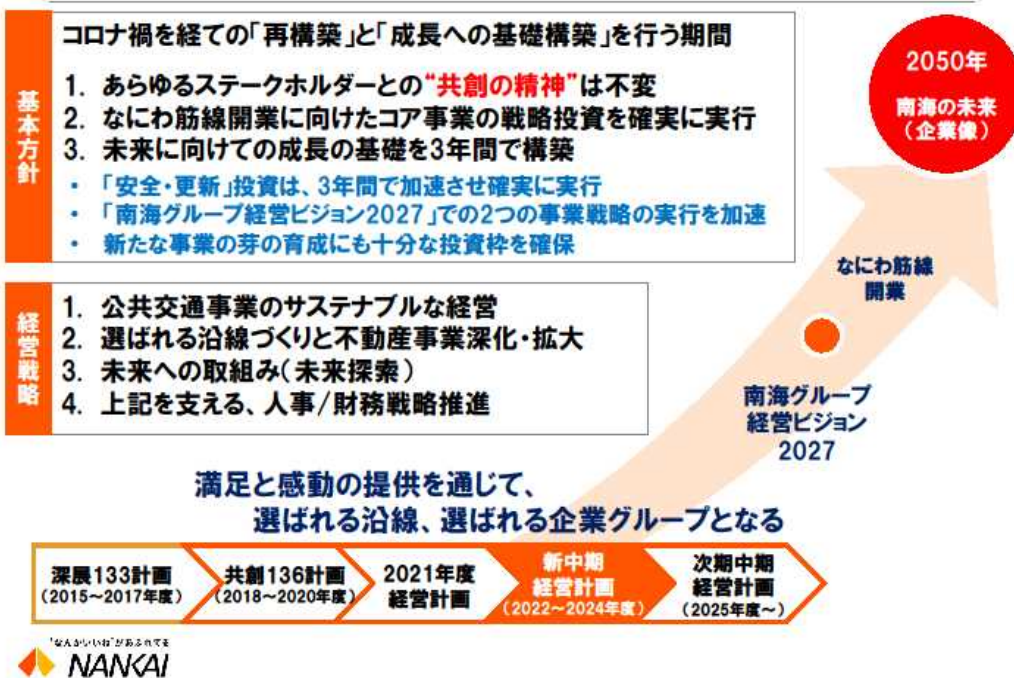
## ○南海電気鉄道の事業計画等について

令和4年3月31日に公表した南海電鉄グループ「共創140計画」において、事業戦略のひとつとして、「公共交通事業の持続可能な経営」を掲げている。

激甚化する自然災害への対策等、安全・安定輸送を阻害するリスクの低減・解消するための計画的な設備投資の実行や、デジタルテクノロジーを活用した新しい枠組みの構築とブランド向上施策等による業務効率化と収益構造の変革、中期的な既存の鉄道事業・バス事業等の再構築によるラストワンマイルまでの多彩なサービスを提供する「総合モビリティ事業」への進化を目指していくことにより、「公共交通事業の持続可能な経営」を具現化し、延いては「南海グループ経営ビジョン2027」に掲げる「良質で親しまれる交通サービスの提供」の達成を目指すこととしている。



新中期経営計画の位置づけ: 「共創140計画」



事業戦略: 1. 公共交通事業のサステナブルな経営



① 安全対策・災害対策の計画的な推進

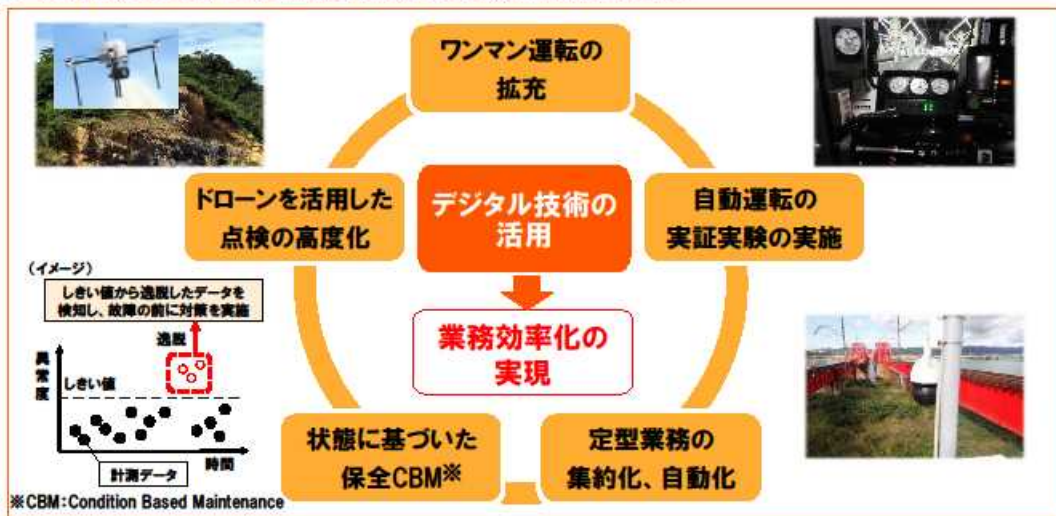
- 激甚化する自然災害、対策を計画的に進め“安全・安心・信頼”の持続的創出を



※グループの交通事業を含む総投資額

② デジタルテクノロジー活用：

- 新しい技術・枠組みの構築と予防保全の充実
- 運営効率化による生産性改善で収益構造を変革



③ 収益力の強化、ブランド・サービスの向上

- デジタルの徹底活用で、顧客利便性の向上と新たな移動ニーズの創出を
- 良質な駅や車両空間を提供、お客さまサービスの質を上げブランドを向上

南海アプリの改善やデータの徹底活用で、お客さまの利便性を向上

- ・ データを起点とする購入ターゲット(ペルソナ)を絞った商品の創造
- ・ 非接触乗車手段の利活用、企画券のデジタル化と各モビリティサービス等との連携

駅や車両等、良質な空間の整備を加速

- ・ なにわ筋線対応を含めた車両戦略の策定(「乗りたい電車づくり」の実現)
- ・ 新今宮駅、中百舌鳥駅、およびこれらに続く拠点駅の整備
- ・ バリアフリー、トイレ美装化等、利便性を高める設備の整備



④ 新たなサービス - 総合モビリティ事業への進化

- バス事業のオペレーション変革で“ラストワンマイル”までの多彩なサービスを提供
- 地域の社会課題の解決と、持続的成長を両立

