

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15日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
各委員からのご質問に対する回答について	
《第1回審理（11月1日）》	
○ 鉄道事業とその他部門との切り分けについて	1
(参考) 南海電気鉄道の連結・単体の事業規模について	
○ なにわ筋線の概要について	4
(参考) 北港テクノポート線について	
《第2回審理（11月8日）》	
○ 定期外輸送人員の推計時における補正率の算出方法について	7

《第1回審理（11月1日）》

○ 鉄道事業とその他部門との切り分けについて

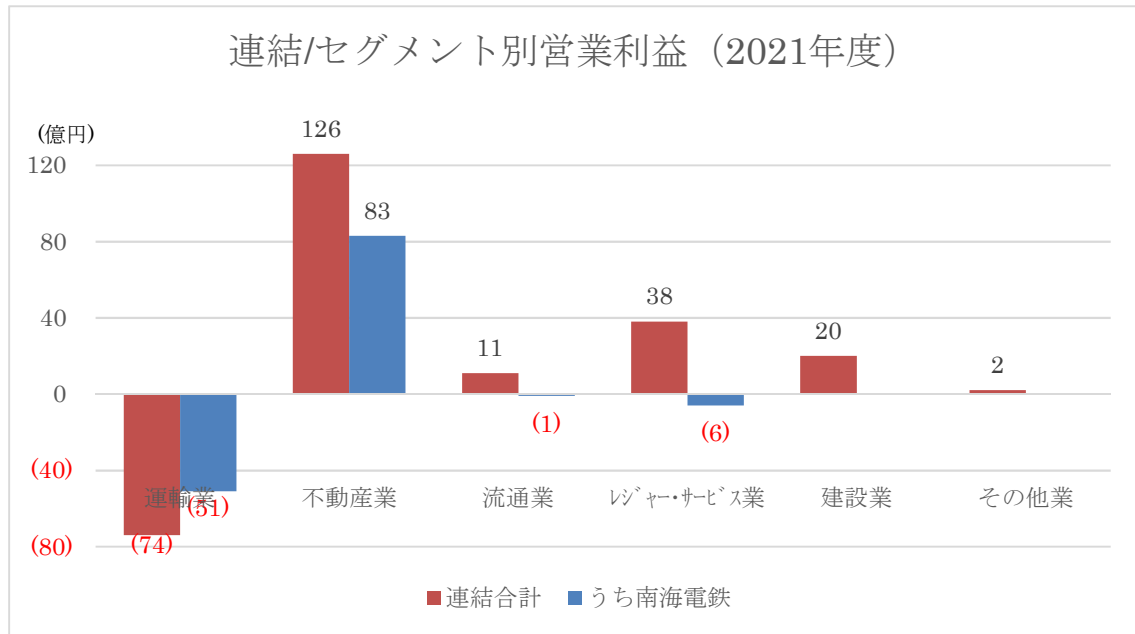
鉄道事業の運賃改定は、収入・原価の算定において、不動産や流通など鉄道事業以外の部門の収入等は、含まれておりません。

鉄道事業以外の他部門と関連する収入等については、「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」に基づき、次のとおり按分して鉄道事業とその他部門とを区別しております。

- ・ 雑収入：実績年度専属営業収入割合
- ・ 雑支出：減価償却費等を除く実績年度営業費割合
- ・ 受取利息、法人税等：実績年度専属固定資産割合

※その他、厚生福利施設に係る収入・費用については、専属職員数割合を用いるなどにより鉄道事業とその他部門を区別しています。

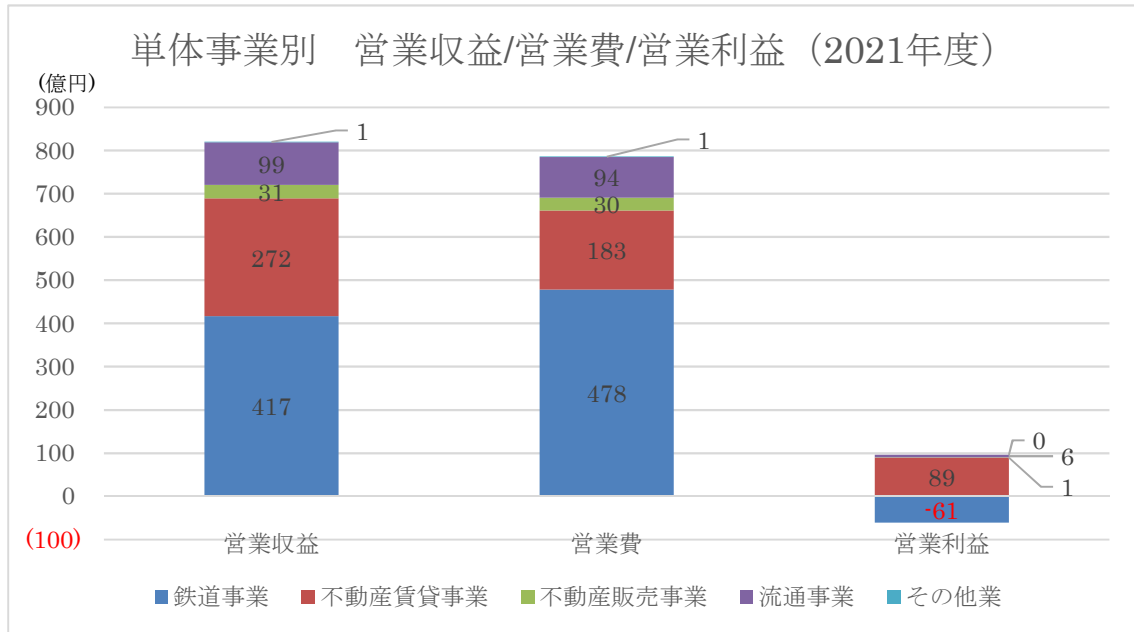
(参考) 南海電気鉄道の連結・単体の事業規模について



連結対象会社 (令和4年3月31日現在)

セグメント	事業	会社名	セグメント	事業	会社名		
運輸業	※1	南海電気鉄道(株)	レジャー・サービス業	旅行業	(株)南海国際旅行		
	※2	泉北高速鉄道(株)			(株)徳バス観光サービス		
	軌道事業	阪堺電気軌道(株)			(株)南紀観光ホールディングス		
	バス事業	南海バス(株)		ホテル・旅館業	(株)中の島		
		関西空港交通(株)		ボート施設賃貸業	住之江興業(株)		
		徳島バス(株)		ビル管理	南海ビルサービス(株)		
		和歌山バス(株)			(株)南海ハートフルサービス		
		南海りんかんバス(株)		メンテナンス業	(株)クラカタ商事		
		熊野御坊南海バス(株)			ライフコミュニティ(株)		
		サザンエアポート交通(株)		葬祭事業	南海グリーンサポート(株)		
		南海ウイングバス金岡(株)		ゴルフ業	南海ゴルフマネジメント(株)		
		南海ウイングバス南部(株)		広告代理業	(株)アド南海		
		和歌山バス那賀(株)		印刷業	南海印刷(株)		
		四国交通(株)		その他	熊野観光開発(株)		
		徳島バス阿南(株)			南海保険サービス(株)		
		徳島バス南部(株)			南海ライフリレーション(株)		
	海運業	南海フェリー(株)			住興商事(株)		
	貨物運送業	サザンポートサービス(株)			(株)スミノエマリンシステム		
	不動産業	不動産賃貸業		(株)大阪府食品流通センター	建設業	建設業	南海辰村建設(株)
		不動産販売業		南海不動産(株)		(株)日電商会	
流通業	ショッピングセンターの経営	(株)バンジョ	その他の	その他	南海建設興業(株)		
		(株)バンジョイズ			日本ケーモー工事(株)		
		南海商事(株)			南海マネジメントサービス(株)		
		南海エフディサービス(株)			(株)シーエス・インスペクター		
	その他	南海フードシステム(株)			(株)南海リサーチ&アクト		
		泉鉄産業(株)					
		南海フェリー商事(株)					
	(株)アビック						

※1: 運輸・不動産・流通・レジャー・サービスの各セグメントに重複して含む
 ※2: 運輸・不動産の各セグメントに重複して含む



※南海電鉄の連結数値と単体数値の差異について

連結数値は単体事業の組替修正や同一セグメント内の取引を相殺消去した後の数値であるため単体の決算数値とは合致しない

○なにわ筋線の概要について

■事業目的

- ①関西国際空港及び大阪南部（泉州地域）と大阪都心の直結
- ②関西国際空港と梅田、新大阪、京都とのアクセスと速達性の向上
- ③大阪の南北都市軸の強化（中之島、うめきた等の拠点性向上）
- ④大阪北部と大阪南部の相互交流の促進 等

■建設主体 関西高速鉄道（株）※大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄等が出資する第三セクター

■運行主体 西日本旅客鉄道（株）、南海電気鉄道（株）

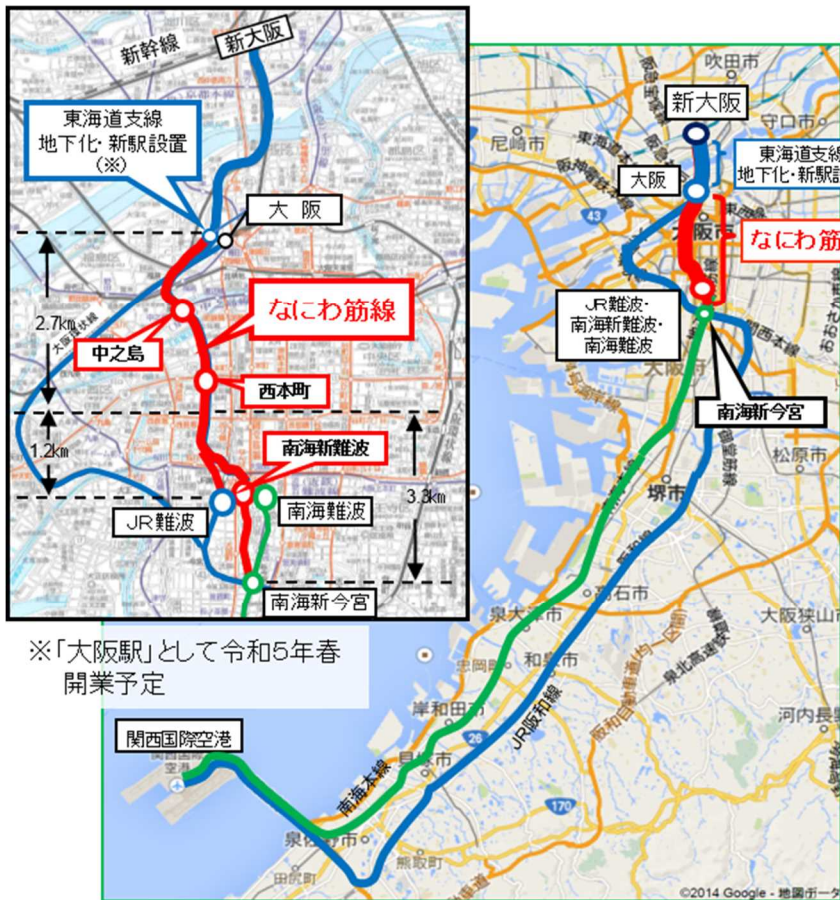
■建設区間 大阪駅～西本町駅～JR難波駅
大阪駅～西本町駅～南海新今宮駅 計7.2km

■建設費 約3,300億円

■工事期間 令和元年度～令和13年度（開業予定：令和13年春）

■事業スキーム 地下高速鉄道整備事業費補助

出資金 20%	補助金54.3%		借入金等 25.7%
	国25.7%	地方28.6%	



①関西国際空港へのアクセス改善

大阪(梅田)～関西空港（デイトムの想定）

経路	現在	なにわ筋線開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。

②新大阪へのアクセス改善



(参考) 北港テクノポート線について

■事業目的

- ①大阪都心部から、夢洲に整備される国際観光拠点へのアクセス向上
- ②大阪・関西万博に向けた交通インフラの整備

■事業主体 (株)大阪港トランスポートシステム ※大阪市等が出資する第三セクター

■建設区間 コスモスクエア駅～夢洲駅(仮称)約3.2km

■事業費 残工事 約636億円(大阪府・大阪市試算)

■開業予定 令和7年春(万博開催期間 令和7年4月～10月)

■事業スキーム インフラ部(鉄道トンネル)は、港湾整備事業等として大阪府が建設。
(海底トンネルを含む約2.3kmは、整備済み。)
インフラ外部(軌道、駅舎、車両等)は、大阪港トランスポートシステムが整備。



《第2回審理（11月8日）》

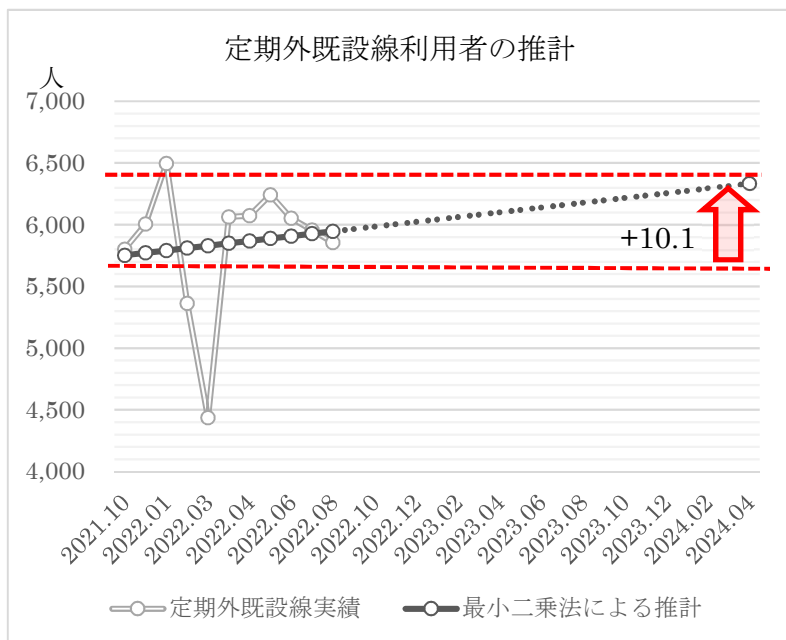
○ 定期外輸送人員の推計時における補正率（10.1%）の算出方法について

令和3年10月から12月は大阪府の行動制限が解除されており、アフターコロナの状況に近いと想定しましたが、その後の回復実績を踏まえて、平年度が始まる令和6年4月までの輸送人員実績の傾向値により補正率を算出いたしました。

（令和3年10月から令和4年8月までの実績値を用いて、最小二乗法一次式により推計いたしました。）

その結果、+10.1%の回復が見込まれることから、この値により補正をいたしました。

※ 南海電鉄によると、実績値に月別補正など行う判断もあったが、最近の新型コロナウイルスの感染状況などの例でも示すとおり、不確実性も多分にあり、調査会社と相談した上で、沿線の状況そのままの値を用いて推計したとのことです。



年月	定期外既設線実績	最小二乗法一次式による推計	増加率
2021年10月	5,801	5,753	100
2021年11月	6,006	5,772	100.3
2021年12月	6,497	5,791	100.7
2022年1月	5,363	5,811	101
2022年2月	4,437	5,830	101.3
2022年3月	6,064	5,849	101.7
2022年4月	6,072	5,869	102
2022年5月	6,241	5,888	102.4
2022年6月	6,052	5,907	102.7
2022年7月	5,956	5,927	103
2022年8月	5,855	5,946	103.4

2024年4月	-	6,333	110.1
---------	---	-------	-------

計算式 $Y = 5,849 + 19X$