

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29日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. パブリックコメントについて	
○パブリックコメントの内訳について	1
○パブリックコメントに対する考え方について	2
2. 第3回審理（11月15日）の御質問について	
○高野線の営業費用が南海線と比較してローコストである 構造的な理由について	10

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：10月31日～11月13日（14日間）

件数：計3件

（内訳）

○賛成意見：1件

○その他の意見：2件

○合計：3件

○ パブリックコメントに対する考え方について

○賛成意見：1件

1. 利用者（居住地不明） より

通勤に使っています。

今の世の中、様々なモノが値上げされていく中で鉄道運賃も同様に値上げが必要になるのは当然だと思う。

- 南海電気鉄道では、前回の運賃改定（平成7年度）以降、ワンマン運転の導入や一部路線の廃止・事業譲渡、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を行い、事業の効率化、生産性向上に継続して取り組んできたところではありますが、沿線の生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした「新たな生活様式」の定着により、鉄道の利用者数は、今後とも新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準には戻らないことが想定されています。
- 一方で、鉄道事業の安全・安定的な運行の確保に必要な対策に加え、利用者等の利便性の向上やバリアフリー対策、防犯対策など社会的要請に応えるために必要な設備投資等を継続して実施する必要があるため、南海電気鉄道の経営努力の継続を前提として運賃改定の申請がなされたものと承知しています。
- 南海電気鉄道より申請がありました旅客運賃の上限変更認可申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して判断して参ります。

○その他の意見：2件

1. 利用の有無不明（居住地不明） より

南海電鉄が運賃値上げを申請しました。南海電鉄は長年、以下の多くの課題を解決せず、阪急電鉄の2倍程度と推定する運賃を乗客、利用者から徴収してきました。監督官庁に置かれましては値上げの妥当性評価と共に課題に適切に取り組むようご指導をお願い致します。

1) 朝夕ラッシュ時は、南海高野線難波・中百舌鳥間が閉塞区間となり、のろのろ運転が全く解消されず、昼間時に比べ7~8分程度時間がかかります。また、下りは特に夕方のラッシュ時に時間がかかることに加え日常的にダイヤから2~4分遅れます。

2) 高野線は、大阪近郊にも拘らず高架化をせず、ホームドアが設置されていない（恐らく南海全線で）ことも加わり人身事故等も少なからず起こり、代替手段がなく足止めになると身動きが取れません。また、歩行者、自動車の踏切渋滞も全く解消されません。

3) 中百舌鳥駅での地下鉄乗り換えは、ホームが狭く危険です（ホームドアがありません）。乗換も最短距離でないという指摘を長年放置し、大阪府や市の調査（と思われる）で解消する手段があると言われ漸く地下鉄中百舌鳥延伸以来の改造が行われました。それでも、今なお地下鉄に乗客が流れないよう様々な自社優先策を実施し、乗客、利用者優先の姿勢ではありません。

4) 朝夕ラッシュ時の特に上りのダイヤが不規則であることに加え短編成（6両編成や通常20m級4ドアの車両の中に17m級2ドア車）が不規則に紛れ込むため不便です。また、50年を超えると推定する車両を最近になって漸く置き換えを始めました。一方、昼間は15分に一本となり、また午後11時を過ぎると急行停車駅で各駅停車への接続がない（区間急行にすれば解決するが意見を受け入れず改善しない）等長年乗客、利用者、地域住民視点での改善や投資をしてきませんでした。

5) 一方、運賃が阪急電鉄の2倍程度になっています。特に郊外に行けば僅か数百メートル先の駅で運賃が急に70円も上がるなど運賃設定に課題もあります。

6) ①独占路線で競争がないこと、②沿線に中核となる街や施設、学校、観光資源等が少なく、大阪市内中心地から遠く離れた地域に住宅地を開発したため高齢化で沿線近郊地への移住者が増えていることを含め、乗客が朝は上り、夕は下りの通勤客に集中し、昼間の乗客が少ないこと等から運賃が高いと推定します。

7) 一方では、公共交通機関として様々な企業努力を行い、安くて速くてきれいで安全且つエコな鉄道づくり、沿線の街・施設、観光資源の開発・活用や学校誘致等を十分実施してこなかったつけもあると思います。

8) これらは南海電鉄にもホームページ意見欄を通じメールで改善をお願いしてきましたが、係員から電話連絡で曖昧な回答をするだけで具体的な対応はありませんでした。

9) 従って、まず顧客、利用者、地域住民のための公共交通機関としての在り方を十

分検討することが重要であること、運賃は企業努力（鉄道事業以外を含め）で収支改善を徹底して検討のうえ、吸収困難と思われる場合に限り最低限の運賃値上げを認める等のご指導をお願いします。

また、前提となる乗客数は、コロナで減少した現状ではなく、回復を織り込んで計算を行うよう合わせてご指導ください。（実際に乗客数は既にかなり回復しており、社内の混雑も以前に比べ余り変わらないように感じています）

以上

「1）朝夕ラッシュ時は、南海高野線難波・中百舌鳥間が閉塞区間となり、のろのろ運転が全く解消されず、昼間時に比べ7～8分程度時間がかかります。また、下りは特に夕方のラッシュ時に時間がかかることに加え日常的にダイヤから2～4分遅れます。」について

- 南海電気鉄道によりますと、朝ラッシュ時間帯については、利用者が多く混雑を緩和するために、急行・区間急行・準急行等の優等列車を中心に列車本数を多く設定していることから運転間隔が狭く、昼間時間帯より所要時間が長くなっているとのことです。
- 夕方ラッシュ時間帯における遅延については、三国ヶ丘駅、中百舌鳥駅に停車する列車種別が準急行および各駅停車のみと限定的であること、かつ同駅が他社線との乗換駅でもあることから、ホームが混雑し乗換に時間を要するため遅延が発生しているとのことです。次回ダイヤ改正で混雑緩和について、対応を検討しているとのことです。

「2）高野線は、大阪近郊にも拘らず高架化をせず、ホームドアが設置されていない（恐らく南海全線で）ことも加わり人身事故等も少なからず起こり、代替手段がなく足止めになると身動きが取れません。また、歩行者、自動車の踏切渋滞も全く解消されません。」について

- 南海電気鉄道によりますと、高野線の連続立体交差事業については、特に交通量の多い都市部の自治体に要望しており、堺市内の浅香山駅から堺東駅付近が令和4年3月に事業認可されたとのことです。また、大阪市内においては、大阪市が既に調査業務を進めているとのことです。
- ホームドアについては、中百舌鳥駅4番線において令和6年4月頃の供用開始に向けて工事を進めており、今後のホームドアの整備駅については車両長や車両の扉数などの課題を解決して計画的に整備していくとしており、駅や踏切の安全を総合的に確保し事故防止に取り組んでいくとのことです。

「3）中百舌鳥駅での地下鉄乗り換えは、ホームが狭く危険です（ホームドアがありません）。乗換も最短距離でないという指摘を長年放置し、大阪府や市の調査（と思われる）で解消する手段があると言われ漸く地下鉄中百舌鳥延伸以来の改造が行われました。それでも、今なお地下鉄に乗客が流れないような様々な自社優先策を実施し、乗客、利用者優先の姿勢ではありません。」について

- 南海電気鉄道によりますと、中百舌鳥駅のホームの安全性については、4番線のホームドア整備に着手しており、令和6年4月頃の運用開始を予定しているとのことです。また、4番線以外の番線についても整備を検討していくとのことです。
- 乗換利便性向上については、新改札口の整備が令和4年9月に完了し、Osaka Metroとの乗換経路を約50m短縮いたしました。それに引き続き、中百舌鳥駅をもっと便利で快適な空間にするため、駅構内の床面・壁面・天井や駅舎外壁の美装化工事に着手しており、令和5年12月頃の完了を予定しているとのことです。
- また、南海電気鉄道によりますと、地下鉄に乗客が流れないような「自社優先施策」については、中百舌鳥駅に急行、区間急行が停車しないことへのご指摘ではないかとのことですが、朝ラッシュ時間帯に、さらに中百舌鳥駅に急行、区間急行を停車させた場合、混雑による遅延や速達性が失われることによる所要時間の増加等により、沿線全体の利便性を損なう恐れがあるため、これらを総合的に判断して決定したものであるとのことです。

「4）朝タラッシュ時の特に上りのダイヤが不規則であることに加え短編成（6両編成や通常20m級4ドアの車両の中に17m級2ドア）が不規則に紛れ込むため不便です。また、50年を超えると推定する車両を最近になって漸く置き換えを始めました。一方、昼間は15分に一本となり、また午後11時を過ぎると急行停車駅で各駅停車への接続がない（区間急行にすれば解決するが意見を受け入れず改善しない）等長年乗客、利用者、地域住民視点での改善や投資をしてきませんでした。」について

- 南海電気鉄道によりますと、泉北高速鉄道線を含む全線で、輸送需要を踏まえてダイヤを設定しておりますが、保有車両数の抑制により、通常約20mの車両を使用するところ約17mの車両を使用せざるを得ない場合が生じているとのことです。
- これらの車両は、できる限り混雑時間帯を避けるようにダイヤを設定していますが、今後は、車両の新造や老朽化した車両の更新等を進め、このような運用を減らす努力をしていくとのことでもあります。
- 23時以降の深夜時間帯の一部列車（難波発 平日ダイヤ23時30分発急行橋本行や土休日ダイヤ23時発と23時30分発急行橋本行）では、利用状況に応じて列車本数の削減をしたため、一部の急行停車駅で各駅停車との接続を行っていないとのことです。また、区間急行化についても、林間田園都市駅以遠まで乗車する利用者の速達性を欠くことから、実施していないとのことです。今後の全体の利用状況を踏まえて、将来のダイヤ設定を検討していくとのことです。

「5) 運賃が阪急電鉄の2倍程度になっています。特に郊外に行けば僅か数百メートル先の駅で運賃が急に70円も上がるなど運賃設定に課題もあります。」について

- 南海電気鉄道によりますと、路線延長が長く比較的人口密度が低い地域も営業エリアに含まれること、朝ラッシュ時は沿線から大阪市内、夕方ラッシュ時は大阪市内から沿線といった片方向輸送の性格が、在阪他社と比べて強い路線となっており、全体として輸送密度が低いことから、現在の運賃水準となっているとのことです。
- また、普通運賃については、対キロ区間制による運賃設定を行っており、数百メートル先の駅でも運賃が変わることが生じますが、今回の運賃改定では、運賃の上昇額の上限を40円とし、長距離を利用する際の負担軽減を図っています。
- 今回の運賃改定により、これまで以上に設備投資を進捗させ利用者サービスを向上させていくとしています。

「6) ①独占路線で競争がないこと、②沿線に中核となる街や施設、学校、観光資源等が少なく、大阪市内中心地から遠く離れた地域に住宅地を開発したため高齢化で沿線郊外地への移住者が増えていることを含め、乗客が朝は上り、夕は下りの通勤客に集中し、昼間の乗客が少ないこと等から運賃が高いと推定します。」について

- 南海電気鉄道によりますと、路線延長が長く比較的人口密度が低い地域も営業エリアに含まれること、朝ラッシュ時は沿線から大阪市内、夕方ラッシュ時は大阪市内から沿線といった片方向輸送の性格が、在阪他社と比べて強い路線となっており、全体として輸送密度が低いことから、現在の運賃水準となっているとのことです。
- 今回の運賃改定では、運賃の上昇額の上限を40円とし、長距離を利用する際の負担軽減を図っています。この運賃改定により、これまで以上に設備投資を進捗させ利用者サービスを向上させていくとしています。

「7）公共交通機関として様々な企業努力を行い、安くて速くてきれいで安全且つエコな鉄道づくり、沿線の街・施設、観光資源の開発・活用や学校誘致等を十分実施してこなかったつけもあると思います。」について

- 南海電気鉄道によりますと、1日の利用者数が3000人以上となる62駅のうち60駅において移動経路の段差解消に取り組み、手すり付きトイレ・車椅子用トイレの設置等バリアフリー対策を行っています。駅利用者の満足度向上を目指したトイレリニューアルを平成28年度より推進し、令和3年度末までに56駅62カ所のリニューアルを完了しており、令和9年度末までに実施予定の9割以上の駅にてリニューアルを完了させる見込みであるとのことです。
- また、通勤車両につきましても従来車両と比べて消費電力、騒音を低減させた8300系車両を平成27年度から令和3年度までの間に110両導入するなど安全性、快適性の向上と環境負荷の低減を図っています。
- 沿線の街づくりについては、難波や和歌山市をはじめ地域と連携した取り組みを行い、観光資源開発としては、橋本～高野山エリアを「こうや花鉄道」とブランディングして観光列車「天空」の運行や、極楽橋駅のリニューアル、ケーブルカーの新造を行っています。また、加太線では「加太さかな線プロジェクト」を地元観光協会と共同で始動し、観光列車「めでたいでんしゃ」を運行する等地域と一体となって取り組んでいるとのことです。
- 今回の運賃改定により、設備投資を先送りすることなく計画的に実施し、公共交通事業者としての使命を果たしていくとのことでした。

「8）これらは南海電鉄にもホームページ意見欄を通じメールで改善をお願いしてきましたが、係員から電話連絡で曖昧な回答をするだけで具体的な対応はありませんでした。」について

- 南海電気鉄道によりますと、検討段階の案件など、明確に回答ができないこともあります。お客さまから頂戴したご意見につきましては、可能な範囲で改善に努めていくとしています。今後もお客さまのご意見を参考として車両・駅施設、踏切等多岐にわたる諸設備の改善に取り組むとともに公共交通事業者としての使命を果たしていくとのことでした。

「9) まず顧客、利用者、地域住民のための公共交通機関としての在り方を十分検討することが重要であること、運賃は企業努力（鉄道事業以外を含め）で収支改善を徹底して検討のうえ、吸収困難と思われる場合に限り最低限の運賃値上げを認める等のご指導をお願いします。

また、前提となる乗客数は、コロナで減少した現状ではなく、回復を織り込んで計算を行うよう合わせてご指導ください。（実際に乗客数は既にかなり回復しており、社内の混雑も以前に比べ余り変わらないように感じています）」について

- 南海電気鉄道では、前回の運賃改定（平成7年度）以降、ワンマン運転の導入や一部路線の廃止・事業譲渡、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を行い、事業の効率化、生産性向上に継続して取り組んできたところではありますが、沿線の生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした「新たな生活様式」の定着により、鉄道の利用者数は、今後とも新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準には戻らないことが想定されています。
- 一方で、鉄道事業の安全・安定的な運行の確保に必要な対策に加え、利用者等の利便性の向上やバリアフリー対策、防犯対策など社会的要請に応えるために必要な設備投資等を継続して実施する必要があるため、南海電気鉄道の経営努力の継続を前提として運賃改定の申請がなされたものと承知しています。
- なお、空港線以外の輸送人員につきましては、新型コロナウイルス感染症以前と比較して、通勤定期・定期外は▲10%の水準で定着するものと想定しておりますが、通学定期は、新型コロナウイルス感染症の影響はなくなるものと想定しています。
また、空港線につきましては、2025年度以降は、通勤・通学定期、定期外ともに新型コロナウイルス感染症の影響はなくなるものと想定しています。

2. 利用の有無不明（居住地不明） より

認可申請書の添付書類 p19

「2. 定期旅客（定期乗車券）」－「(2) 発売条件」－「ロ 通学定期乗車券」

「(二) 外国の大学、大学院又は短期大学の日本校のうち、学校教育法施行規則（昭和22年文部省令第11号。以下「施行規則」という。）第155条第1項第4号、同条2項第5号又は第156条第3号の規定により、外国の大学、大学院又は短期大学の課程を有するものとして当該外国の学校教育制度において位置づけられた教育施設として文部科学大臣が指定したものであって、社の指定したもの。」

について、「同条2項第5号」は、内容的に「同条2項第6号」の誤りではないかと思われる。学校教育法施行規則の改訂に伴う条項番号の変更が反映されていないのではないのでしょうか。

「学校教育法施行規則」をご確認の上、必要なら修正ください。

- ご指摘を受けて、南海電気鉄道が定める当該規定について確認するよう同社に伝え、訂正したことを確認いたしました。
また、全国の各地方運輸局等を通じて、注意喚起を実施いたしました。
(正確には「同条第2項第7号」とのことで、これを訂正しています。)

- 高野線（^{し お み ば し} 汐見橋～^{ご くら く ば し} 極楽橋間：64.5km）の営業費用が、南海線（難波～和歌山市等：89.5km）と比較してローコストである構造的な理由について

（御回答）

1. 南海線には、本線^{た か し の は ま}の他、老朽化した支線^{た な が わ}の高師浜線、多奈川線、^{か だ}加太線、^{わ か や ま こ う}和歌山港線を維持するための費用が含まれており、営業キロあたり費用が高くなっています。

（2019年度）

	南海線	高野線
営業費用（千円）	33,384,333	17,518,727
営業キロ（km）	89.5	64.5
在籍車両数（両）	390	302
駅数	58	41
従業員数（人） ※	1,161	777
営業費用/営業キロ（千円）	373,009	271,608

※管理部門228人を除く現業部門のみの従業員数

2. また、南海線の難波・泉佐野間には、高架区間が複数個所存在することから、減価償却費が大きく、高架区間の少ない高野線と比較して営業費用が大きくなっています。
3. その他の特徴として、駅数および従業員数は南海線の方が多いことに加え、空港線の線路使用料を南海線の運輸費に含んでいることから、高野線と比較して運輸費が大きくなっています。

（2019年度）

科 目	①南海線	②高野線	増減 ① - ②
減価償却費（千円）	8,838,290	3,206,471	5,631,819
運輸費（千円）	6,990,380	2,923,610	4,066,770