

市町村長サミット資料
令和4年6月9日
奈良県政策統括官

近畿日本鉄道株式会社による鉄道及び軌道旅客運賃の 上限変更の認可申請に関する公聴会への対応について

1. 公聴会への対応について

近鉄による運賃改定申請について、7月14日に開催される公聴会に荒井知事が出席し公述を行うこととしており、述べる意見の骨子を記載した公述書（別添）を提出したところです。

<経緯及びスケジュール>

- ・ 4月15日 近鉄が運賃改定を国土交通大臣に申請
- ・ 4月20日 荒井知事より公聴会の開催を国土交通省に要請
- ・ 5月 6日 公述書を国土交通省に提出
- ・ 7月14日 公聴会に知事が出席し、意見を公述

2. 市町村からの意見募集

公聴会においては、各市町村からの声も踏まえた公述としたいと考えておりますので、公述書に記載の「サービス内容・水準」や「沿線関連投資」等や、その他の項目に関し、是非、ご意見をお寄せ頂きたいと考えております。

現在、担当課(県土マネジメント部リニア推進・地域交通対策課)より各市町村に照会文書を発出してしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【問い合わせ先】
県土マネジメント部
リニア推進・地域交通対策課
課長 小池
課長補佐 津田
ダイヤルイン：0742-27-8102
内線：4163、4164

近畿日本鉄道株式会社による鉄道及び軌道の旅客運賃の
上限変更の認可申請に関する公述書

令和4年 5月



奈良県知事 荒井正吾

はじめに

- 近畿日本鉄道株式会社は、4月15日、厳しい事業環境に陥っていることを理由として、鉄軌道旅客運賃の改定（値上げ）を国土交通大臣に対し申請しました。
- 県内の鉄道路線は、県民や本県を訪れる観光客等にとって不可欠な移動手段です。特に県外就業率が約3割と高く※1、**毎日十数万人もの県民が通勤などに近鉄を利用**※2していると考えられることから、今般、運賃改定が認められれば、多くの県民に多大な負担が課されることとなります。
※1 本県の県外就業率は、全国2位の28.8%(平成27年国勢調査)
※2 県外就業者数及び県内駅乗車人員数より推計
- また、鉄道駅は、地域のまちづくりにとっても欠かせないものです。こうしたことから、**鉄道事業**については、**地域との共存共栄**が図られるべきものと考えています。
- このため、本県では、鉄道駅のバリアフリー化や、鉄道駅を中心としたまちづくりの推進を図る観点から、これまで同社に対し支援を行うとともに、様々なプロジェクトの提案を行うなどしてきたところです。
- 今般、提供するサービス水準の向上や、地域に必要な投資が行われないうまま、運賃増による負担だけを求めるのであれば、県民からの理解は得られないのではないかと考えます。
運賃改定申請につき、国土交通大臣が認可を行うべきかどうかを判断されるに当たり、公聴会の場において、**県民の立場を代表して**公述します。

1. 効率的な経営の確保

1. 効率的な経営の確保

(1) 鉄道事業と非鉄道事業の比率

- ・ 事業全体の収益に占める割合を関西大手私鉄他社と比較すると、近鉄は、鉄道事業の割合が低く（非鉄道事業の割合が高く）なっています。
- ・ コロナ禍前に発表された同社の決算及び中期経営計画では、非鉄道事業の割合を高め、その収益を向上させることで事業全体の経営を安定させる方針が示されていました。

連結売上高に占める鉄道事業の比率

(2020年3月期決算ベース)

- 近鉄：約13%
- 阪急及び阪神：約18%
- 京阪：約17%
- 南海：約27%

- 「今後、営業利益が拡大する中で、事業ポートフォリオは、非鉄道事業の割合を高めるエリアポートフォリオは、沿線外の割合を高める」

(出典)近鉄グループホールディングス株式会社

2019年3月期決算説明会資料より

(出典) 日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック2021」

鉄軌道部門収益、連結決算売上高より

非鉄道事業の収益を伸ばし、鉄道事業の負担を軽くして、経営全体を安定させる方針は実現してきたのでしょうか。

1. 効率的な経営の確保

(2) 同社ホールディングスの収支状況等

- ・ 近鉄の鉄道事業部門は、コロナ禍前の5年間で平均約260億円／年の営業利益を計上。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けた2021年3月期に鉄道事業が赤字となりました。

- 2016年3月期～2020年3月期までの近鉄の鉄軌道部門営業利益は、累計1,300億円強。同期間におけるホールディングス全体の営業利益（累計3,000億円強）の概ね4割強。

(単位：億円)

	2016年 3月期	2017年 3月期	2018年 3月期	2019年 3月期	2020年 3月期	2021年 3月期
鉄軌道部門 営業利益額	257.6	263.4	261.8	300.0	256.1	▲179.3

(出典) 2016年3月期～2021年3月期近畿日本鉄道株式会社決算資料
鉄軌道部門営業利益、連結営業利益より

関西大手私鉄他社の経営状況も新型コロナウイルス感染症の影響を受けていますが、これまでのところ、近鉄のみが運賃値上げを申請されたのはどういうわけでしょうか。

1. 効率的な経営の確保

(3) 輸送人員の推移

- ・ コロナ禍前の10年間の推移を見ると、関西大手私鉄他社が輸送人員を伸ばす一方、近鉄のみ、輸送人員合計が減少しています。
- ・ 他地域の大手民鉄を含めても、定期輸送人員が減少しているのは近鉄のみとなっています。

(単位:百万人)

事業者	定期			定期外			合計		
	2009年度	2019年度	伸び率	2009年度	2019年度	伸び率	2009年度	2019年度	伸び率
近鉄	358.4	341.9	-4.6%	217.8	230.1	+5.6%	576.2	572.0	-0.7%
阪急	310.4	344.6	+11.0%	295.5	310.5	+5.1%	606.0	655.1	+8.1%
阪神	94.9	127.7	+34.5%	98.7	118.6	+20.1%	193.6	246.2	+27.2%
京阪	140.4	147.5	+5.0%	143.3	145.6	+1.6%	283.8	293.1	+3.3%
南海	140.3	141.7	+1.0%	86.5	97.8	+13.0%	226.8	239.5	+5.6%
合計 (5社全体)	1,044.4	1,103.3	+9.4%	842.0	902.6	+9.1%	1,886.4	2,005.9	+8.7%
合計 (大手民鉄16社)	5,528.7	6,265.1	+11.8%	3,932.8	4,222.9	+6.2%	9,461.5	10,488.0	+9.4%

(出典) 2009年度については日本民営鉄道協会ホームページ「大手民鉄16社 平成22年3月期決算概況および鉄軌道事業旅客輸送実績」、2019年度については日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック2021」輸送人員より

他社が輸送人員を伸ばしている中で、近鉄のみ輸送人員が減少していることをどのように考えているのでしょうか。

1. 効率的な経営の確保

(4) 客車走行キロ、営業キロあたりの旅客収入等

- 客車走行1キロあたり及び営業キロ（路線長）あたりの旅客収入・収益を見ると、関西大手私鉄各社の中で、近鉄が最も低くなっています。

単位	指標(2019年度)	
	客車走行1キロあたりの 旅客収入 (円)	営業キロ(路線長)あたりの 鉄軌道部門営業収益 (百万円)
近鉄	505	305
阪急	562	710
阪神	753	748
京阪	572	607
南海	575	392
5社平均	593	552
大手民鉄16社平均	648	742

(出典) 日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック2021」

客車走行1キロあたりの旅客収入、鉄軌道部門営業収益、旅客営業キロより

路線が長いことで路線長あたりの営業収益が低いことは理解できますが、客車走行1キロあたりの旅客収入が他社に比べて低く、路線ごとに違いがある事情を運賃改定にどのように反映されるのでしょうか。路線ごとの収支の内部補助の関係をどのように説明されるのでしょうか。

1. 効率的な経営の確保

(5) 従業員数あたりの収益額、設備投資額

- ・ 近鉄の従業員 1 人あたりの営業収益額は、関西大手私鉄他社との比較でも低い水準となっています。
- ・ 旅客営業 1 キロあたりの設備投資額についても、下位になっています。

部門従業員 1 人あたりの営業収益額 (鉄軌道部門)

- 近鉄：約2,149万円
- 阪急：約3,309万円
- 阪神：約3,198万円
- 京阪：約4,282万円
- 南海：約2,762万円

旅客営業 1 キロあたりの設備投資額

- 近鉄：約 5,268万円
- 阪急：約1億3,231万円
- 阪神：約 8,180万円
- 京阪：約1億2,953万円
- 南海：約 5,233万円

(出典) 日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック2021」
鉄軌道部門営業収益、鉄軌道部門従業員数、設備投資実績、旅客営業キロより

従業員 1 人あたりの生産性（営業収益）が他社に比べて低いことをどのように説明されるのでしょうか。

旅客営業 1 キロあたりの設備投資額が、他社に比べて相当低い状況では、安全への投資や旅客の快適性向上への投資が充分でなかった懸念がありますが、その点についてどのように考えておられるのでしょうか。

2. これまで・これからのサービス内容・水準

2. これまで・これからのサービス内容・水準

(1) 特急偏重となっていないか

- 特急は観光客・ビジネス客の需要に応える役割があると考えられますが、特急のみが重視されているのではないかと見受けられる点もあります。

- 近年、特急「ひのとり」「しまかぜ」に多大な投資

- ひのとり:72両に、約184億円(約2.5億円/両)
- しまかぜ:6両に、約14.5億円(同上)

(出典) 近畿日本鉄道株式会社報道資料2018年1月(特急「ひのとり」)、
2013年10月(特急「しまかぜ」)

- 一方、老朽化が進むものも多い一般車両については、近年目立った投資が行われてきていないのではないかと(今回、更新投資を行うとしている)

- 追加料金がかかる特急の運行が主眼に置かれていないか

- 特急の運行比率が3割近くと高い区間も



近鉄の旧型一般車両の車内



他事業者の多くの車両に導入されている設備
(近鉄では一部のみ)



(出典) 奈良県職員撮影

特急への投資だけでなく、日常的な利用者向けのサービス改善を行う視点が必要ではないでしょうか。

2. これまで・これからのサービス内容・水準

(2) 安全・快適性への投資①

- ・本年4月、県内で、視覚障害のある方が亡くなる痛ましい踏切事故が発生しました。
- ・こうした事故が起こらないよう、関係者が連携し、対策を進めていく必要があると考えます。

踏切事故について

- 本年4月25日、近鉄橿原線の踏切で、視覚障害のある方が踏切で列車と接触し、お亡くなりになる事故が発生。
- 鉄道事業者においては、自動車だけでなく、歩行者・車いすなども含めより広く検知しやすい踏切障害物検知装置の導入を進める動きがある。



事故が発生した踏切

(大和郡山市提供)

踏切障害物検知装置
(近鉄奈良線新大宮駅付近)

(奈良県職員撮影)

[参考]

関西の大手私鉄における鉄道運転事故件数
(2020年度)

	鉄道人身障害事故	踏切障害事故	その他	合計
近鉄	21	10	0	31
阪急	7	3	1	11
阪神	3	0	0	3
京阪	5	5	0	10
南海	9	9	0	18
5社合計	45	27	1	73

* 大手民鉄16社では、総件数182件、うち踏切障害62件

(出典) 各社安全報告書2021、
日本民営鉄道協会「大手民鉄鉄道事業データブック2021」
大手民鉄の鉄道運転事故の状況

踏切事故の防止に向けた対策の検討・推進は、官民が連携して行うべきものと考えますが、近鉄でも積極的に対応いただけるでしょうか。

2. これまで・これからのサービス内容・水準

(2) 安全・快適性への投資②

- ・ 県内近鉄駅におけるバリアフリー基準を満たす形での段差解消率は、約82%に留まっています。
- ・ 観光客等の移動をスムーズにする観点から、アメニティの充実が必要と考えられる箇所もあります。

バリアフリー化の推進

利用者数3千人/日以上※1の駅の
段差解消率※2〔令和2年度末〕

全 国 : 92.8%
奈良県内 : 83.9%
(うち近鉄駅 : **82.0%**)

※1 : 令和元年度の利用者数を基準

※2 : バリアフリー法の移動等円滑化基準を
満たす形のもの

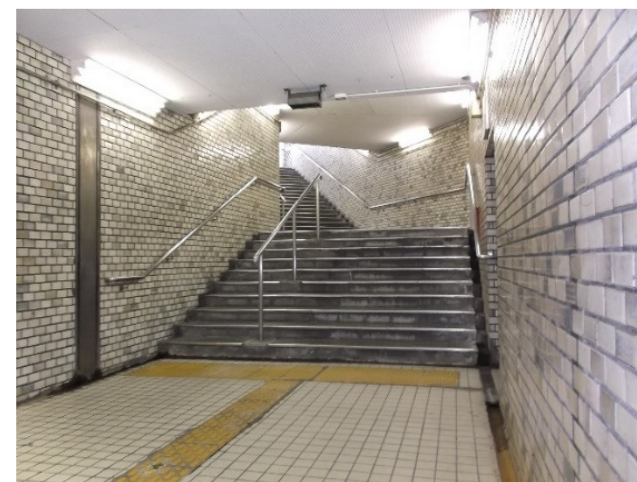


- ・ 奈良県では、令和4年度より、鉄道事業者に対する補助上限額を大幅に拡充。

エレベーター1基当たりの補助額
最大1,250万円 → 最大5,400万円

近鉄奈良駅の 下りエスカレータ整備

- ・ 同駅は、観光客の玄関口でもあるが、下りエスカレータはなし。
- ・ 4方向の出入口のうち、2方向は階段のみ。



近鉄奈良駅 北東方面出入口

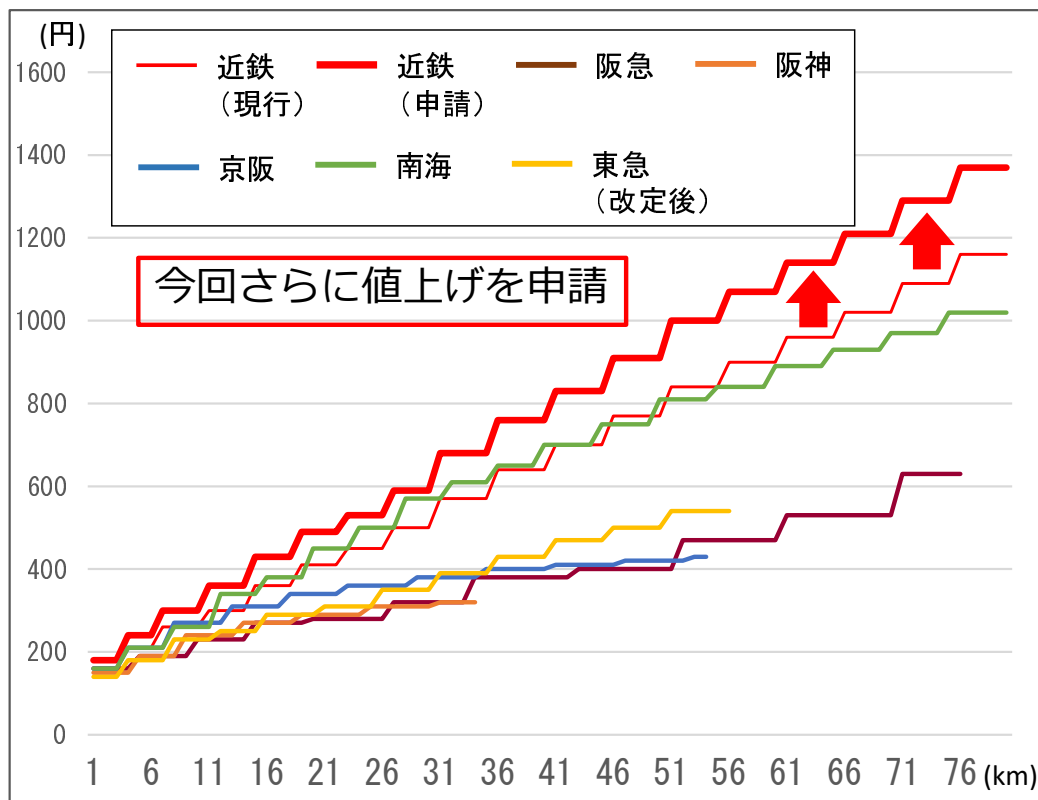
誰もが安心して安全かつ快適に公共交通を利用できる環境を整備する観点から、十分な投資を進めていくことが必要ではないでしょうか。

2. これまで・これからのサービス内容・水準

(3) 運賃水準と改定内容

- 近鉄の運賃は、現行でも、関西大手私鉄他社と比較して最も高い水準です。
- 東急と比べても改定率、値上げ幅ともに大きく、今回の改定申請が認められれば、近隣府県と比較してもさらに高いものとなります。

普通旅客運賃水準の比較



(出典)近畿日本鉄道申請資料、東急電鉄株式会社申請資料、各社ホームページ等

東急との改定率等の比較

- 改定率 (平均)
東急12.9%、近鉄17.0%
- 50km乗車した場合の値上げ幅
東急60円(改定率13.6%)、近鉄140円(同18.2%)

主な区間での比較

- <奈良－大阪間>
 - 奈良－大阪難波 (約33km) : 近鉄570円→680円
 - 大和八木－大阪難波 (約37km) : 近鉄640円→760円
- <京都－大阪間>
 - 河原町－大阪梅田 (約48km) : 阪急400円
 - 出町柳－淀屋橋 (約52km) : 京阪480円

運賃が値上げされれば、内外観光客の来県への観点から不利な条件となる。

今回申請された運賃改定は、他地域の利用者に比べ、本県に関連する利用者に、より大きな負担を課すものと言えるのではないのでしょうか。路線毎の収支の開示も必要と思われます。

2. これまで・これからのサービス内容・水準

(4) 定期券の値上げ、県内利用者の負担

- ・ 定期券の値上げ、特に通学定期の値上げは、家計への直接負担増につながります。
- ・ 県内利用者の負担増を試算すると、概算で50億円以上の水準となります。

通学定期券等についての対応

- 東急電鉄
 - ・ 今回の運賃改定では、通学定期券は据え置き（値上げを行わず）
- 小田急
 - ・ 小児IC運賃を一律50円に設定（本年3月～）
 - ・ 小児通学定期券は一律4,320円（6ヶ月）
- 近鉄
 - ・ 今回、通学定期券についても値上げを申請
例：橿原神宮前－近鉄奈良間（6か月）
現行27,980円→改定後30,570円。
年間では5,180円の負担増

県内利用者の負担増（試算）

- 奈良県内の近鉄駅乗車人数（令和元年度）：
年間 約1億3,700万人
- 1人あたりの運賃収入：255円
（2020年3月期）
- 運賃平均改定率：17.0%



県内利用者の負担増は約59億円と試算される。

家計や観光客など幅広く負担が増加

（出典）奈良県輸送統計、近畿日本鉄道株式会社決算資料、同社申請書類、小田急電鉄プレスリリース（2022年1月）

特急料金は据え置く中で、通学定期など日常的な利用者に大きな負担を課す今回の改定は、県民からの理解が得られるでしょうか。

3. これまで・これからの沿線関連投資

3. これまで・これからの沿線関連投資

(1) 大阪や特急への投資に集中していないか

- ・あべのハルカスの開発等、大阪を中心に大きな投資が進められてきました。
- ・一方で、沿線の生活関連輸送等への投資には、積極的でなかった面があるのではないのでしょうか。

都心に集中する近年の大型投資

- あべのハルカス（2014年開業）
 - ・百貨店、ホテル等を含む投資額
約1,300億円

(出典) 近畿日本鉄道株式会社2014年3月期決算説明会資料より

県内沿線への投資

- 県内へのホテル投資
 - ・奈良県内では、近年特段の動きなし

車両に関連する投資

- 特急車両への投資(再掲 P9)
 - ・特急「ひのとり」72両に約184億円
 - ・特急「しまかぜ」増備6両に約14.5億円
(1両当たり約2.5億円)

(出典) 近畿日本鉄道株式会社報道資料2018年1月(特急「ひのとり」)、
2013年10月(特急「しまかぜ」)

- 老朽化が進む一般車両の更新等
 - ・ここ10年ほどの間に、他の関西大手私鉄(阪急、阪神、京阪、南海)は、一般車両を相次いで更新
 - ・近鉄の一般車両については、近年、更新が行われていない(再掲 P9)

特急料金は据え置き、日常的利用を値上げする今回の運賃改定に対し、特急車両への投資が大きく、日常的利用者への投資が充分でなかったことについて、本県県民からの理解が得られるとお考えでしょうか。

3. これまで・これからの沿線関連投資

(2) 輸送人員の確保・増加につながる沿線への投資

- ・ 関東や関西の他私鉄、またJR西日本では、沿線の魅力向上や乗車人員の増加に資する沿線の拠点機能開発の取組が積極的に行われています。



©Futakotamagawa Rise



(出典) 阪急電鉄株式会社



(仮称)奈良IC及びJR関西本線新駅(完成イメージ)

二子玉川ライズ：

東急田園都市線沿線で行われた市街地再開発。商業施設、オフィス、バスターミナル、住宅街区、公園等を整備

阪急西宮ガーデンズ：

西宮スタジアム跡地を、商業・オフィス・住居棟の複合施設として再開発

JR西日本（関西本線）新駅設置：京奈和自動車道（仮称）奈良IC整備とJR関西本線の新駅設置により、交通結節性を向上

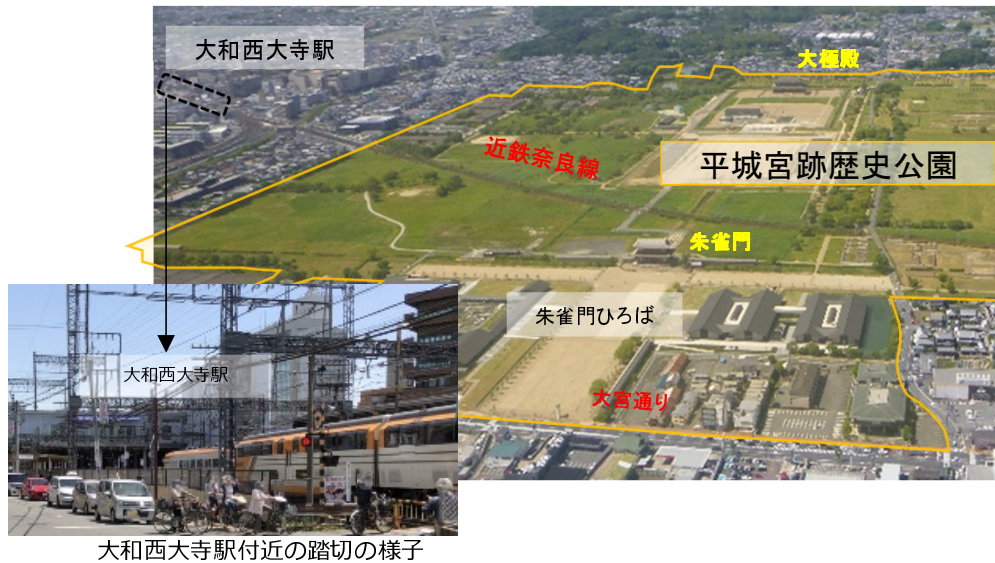
乗車人員の増加につながる沿線への投資が、これまでになされてきたのでしょうか。

3. これまで・これからの沿線関連投資

(3) 県民が期待する奈良県内沿線への投資①

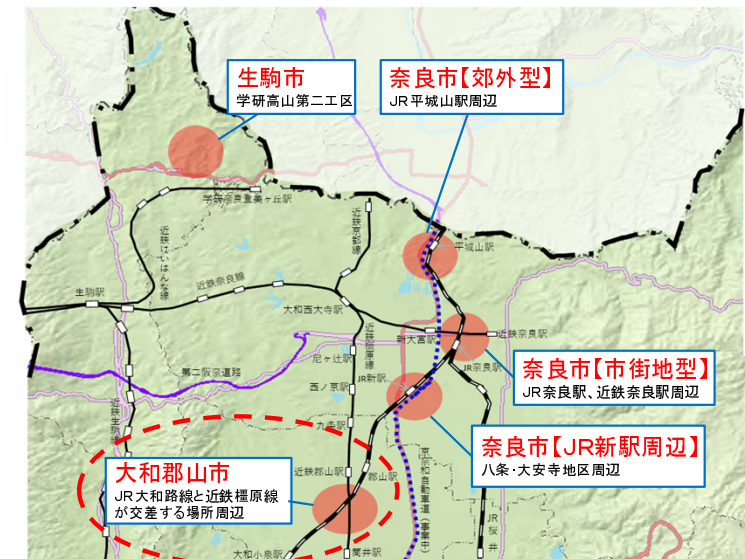
- ・奈良県では、鉄道駅を中心としたまちづくりの推進を図る観点から、県内市町村と連携し、様々なプロジェクトの実施や検討を進めてきています。
- ・奈良県では、全国有数の複雑な構造を有する大和西大寺駅周辺の8つの踏切が「改良すべき踏切道」として指定される等、課題が残っています。

大和西大寺駅高架化・近鉄奈良線移設



令和3年3月に、奈良市・近鉄の三者において大和西大寺駅の高架化、平城宮跡から近鉄奈良線の移設という改良方法を記載した踏切道改良計画を策定・提出しました。現在、計画の具体化に向けた協議・検討を進めています。

リニア中央新幹線のアクセス駅の設置



リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の位置が、仮に近鉄線とJR線の交差部に設置されることとなった場合、アクセス駅を設置する可能性があるのでしょうか。

上記のような、輸送人員の確保・増加につながると考えられるプロジェクトに、今後、近鉄から積極的な参加をいただけるのでしょうか。また、地域との対話に、積極的に対応いただけるのでしょうか。

3. これまで・これからの沿線関連投資

(3) 県民が期待する奈良県内沿線への投資②

- ・ 奈良県では、鉄道駅を中心としたまちづくりの推進を図る観点から、県内市町村と連携し、様々なプロジェクトの実施や検討を進めてきています。

近鉄郡山駅周辺のまちづくり



「城下町の風情を活かし、歩いて健康に暮らすことができるまちづくり」を目指す観点から、駅移設の概略設計等を進めています。

奈良県立医科大学周辺のまちづくり



□□: まちづくり想定エリア

附属病院周辺に新駅を誘致し、「医大隣接の利点を活かした新駅設置による賑わいのある健康増進のまち」を目指し、整備方針の検討を進めています。

御所中心市街地地区の整備



近鉄御所駅を移設し、市の庁舎を新たに設置する。基本計画策定に向け検討を進めています。

上記のような、輸送人員の確保・増加につながると考えられるプロジェクトに、今後、近鉄から積極的な参加をいただけるのでしょうか。また、地域との対話に、積極的に対応いただけるのでしょうか。

4. 意見

4. 意見

- 冒頭でも述べたとおり、鉄道事業と沿線地域との関係においては、**共存共栄**が図られるべきものと考えており、奈良県としても、様々な支援や取り組みを進めていきたいと考えています。
- 今回の公述は、**日常的に鉄道を利用する県民を代表する立場**から、サービスの内容や水準、また、これまで・これからの沿線関連投資などの点につき、意見を述べるものです。
- 近畿日本鉄道株式会社におかれては、これらの意見を**重く受け止めて頂き**、今後、様々な課題や取り組みについての定期的な対話や、それに基づく沿線への投資やサービスの改善に関し、前向きに協力・対応していただきたいと考えます。