

南海電気鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請に係る審議（5回目）

1. 日 時

令和4年12月20日（火） 14：50～16：45

2. 場 所

南海電気鉄道株式会社 本社会議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<南海電気鉄道株式会社>

常務執行役員 梶谷鉄道営業本部長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 岩月、宮田、佐藤

4. 議事概要

- 南海電気鉄道株式会社（以下「南海電鉄」という。）から、これまでの取組状況、今後の設備投資・利用者サービス向上策、経営合理化の状況、収支状況及び申請理由・内容について説明した。

- 運輸審議会委員からは、
 - ① 運賃改定の背景につき、競合他社との違いとして特筆すべき点は何か。
 - ② 短距離と長距離で負担に差を設けた点など、改定率についての考え方をご説明頂きたい。
 - ③ コロナ後の需要見通しについてどのように考えているか。
 - ④ 鉄道の需要増を見込みがたいと想定しているとの説明もあったが、今後の需要喚起策にどのように取り組むのか。
 - ⑤ 改定による増収の用途をどのように考えているか。特に利用者利便に資する投資計画はどうか。
 - ⑥ 沿線自治体との対話についてはどのように取り組んでいるか。
 - ⑦ ヤードスティック制度に基づく適正コストと基準コストの乖離を南海電鉄としてはどのように解釈しているか。
 - ⑧ この増収により持続的な経営環境の確保が可能となると考えているか。
 - ⑨ なにわ筋線のインパクトについてどのように考えているか。

⑩ 長期的な経営見通しについてどのように考えているか。

○ これに対し、南海電鉄からは

- ① 沿線人口の減少幅が大阪府全体の減少幅よりも大きい状況。当社の路線長は大手民鉄の中でも比較的長いグループとなるが、利用者の多い区間が大阪近郊の区間に偏っている。在阪大手民鉄の中でも大都市間で双方向の移動がある事業者とは性質が異なる。また沿線企業の撤退・事業縮小等により就労場所が減少し、定期利用者が減少。これまで駅係員の配置効率化やワンマン運転化等により経営の効率化を進めてきたが、コロナ禍による利用者の大幅な減少もあり、さらなる経営改善は進めるものの、安全や社会的要請に応える計画的な投資に影響があると判断し、申請に至ったもの。
- ② 分かりやすい運賃タリフを目指してできる限り値上げ額を一律にした。来春から一部の事業者で導入されるバリアフリー料金が一律であることも踏まえるとともに、他社との比較をした場合に割高感を招かないように配慮している。当社の平均乗車距離16.2kmを40円引き上げると改定率が10%台となるが、それを上回る区間の改定額を一律40円として改定率を下げるとともに、それよりも短距離についても一律で40円の改定とすると改定率が15%を超える区間も出てくるので、その部分は20円、30円に抑えた。これらを全体でみると改定率が最大で14.3%、定期も含めて10%として、前回改定時を下回るものとなった。定期運賃については一か月あたり片道1回分程度のご負担をお願いするという意味で割引率を1.8ポイント下げた。通学定期については家計への負担も配慮して決定したもの。
- ③ 沿線の生産年齢人口は平成7年度をピークに減少中。同年との比較では令和2年度で▲23%となっているが、令和22年度にはさらに▲20%以上となると予測されている。さらにコロナの影響は一過性ものにはとどまらなないと推定した。コロナの影響は、調査会社を通じて需要予測や、様々な調査成果も踏まえて想定しており、具体的には、通学定期は早めにコロナ前の状況に戻るものの、通勤定期についてはテレワークの浸透等の影響で▲10%程度、定期外も空港線以外では同じく▲10%程度と見込んでいる。空港線はIATAの見通しも踏まえて令和7年度にはコロナ前の状況に戻ると想定。今後は万博の影響というプラス要素はあるが、将来的には沿線人口の減少で厳しいものになると推定している。
- ④ まずはストレスフリーな移動空間の提供として、車両の新造やバリアフリー化等を進める。また交通系ICカード利用者への新たなポイントサービスを令和5年度から開始予定である。加えて、世界で広く普及しているクレジットカードやスマートフォンに表示したQRコードで乗車できるような環境整備にも取り組む。利用しやすい環境整備を進めることで、関西空港における入国の場面でしっかりと囲いこみたい。また、観光列車の導入により列車に乗ること自体を目的化し、輸送密度の低いエリアの活性化にもつなげたいと考えている。また中長期の取組みとしては、

沿線の価値や魅力を上げていくことが重要であることから、産官学連携により沿線地域の活性化に取り組むこととしており、和歌山市や泉佐野市などで既に取り組を開始している。また子育て世代の課題解決にも取り組む。南海沿線に暮らすことの楽しさや沿線への愛着を持ってもらう。

⑤ 令和5年度から8年度までの4年間で計490億円の設備投資を計画。

具体的には、

- (1) 安全・安定的な輸送基盤の強化のため、防災・減災対策や、中百舌鳥駅におけるホームドア設置も含めた改良工事、踏切道の安全対策として、連続立体交差事業の推進への協力、障害物検知装置の高機能化を推進する。
- (2) 社会的要請に応えるサービスの高度化として、計画的に老朽車両の置き換えを推進するとともに、高野線に新たな観光列車を導入する。また、引き続きバリアフリー化に取り組むとともに、駅係員不在時の利用者への案内についてカメラとモニタの付いたインターホンの整備により高度化を図りつつ、一元管理による効率化を進めるとともに、駅トイレのリニューアルやクレジットカードやQRコードに対応した自動改札機の設置を進める。
- (3) 将来的な労働力不足に対応した運営体制の再構築に必要な技術開発として、自動運転の実証実験やセンサーやドローン等による状態監視とAI診断により保守業務の効率化を進める。
- (4) それらに加え、中長期的な投資計画としては、輸送の持続可能性とともに、バリアフリーやカーボンニュートラルなどの社会的課題の解決に寄与する投資も考えていく。

以上のように、増収分については利用者サービスの向上に優先的かつ計画的に投資していく。

⑥ 人口減少時代を迎える中では沿線の価値や魅力を向上させることは重要課題であり、自治体や大学などとの間での産官学連携は今後ますます重要になると考えている。これまでも連続立体交差事業を契機とした高架下や駅周辺の活用を実施してきた。また、高野線や加太線の沿線の魅力向上や発信、和歌山市民図書館の移転を契機とした和歌山市駅ビルの再開発を実施したところ。また、なんば駅では駅周辺空間の徒歩での回遊性向上による、まちの魅力向上に向けた取り組みとして、地域と一体となった歩行者空間の再編への協力も進めている。

⑦ これまでも駅係員の配置見直しやワンマン運転化の推進などにより、継続的にコスト削減に取り組んできたところであるが、安全性を確保しつつ利用者へのサービスレベルを維持・向上するためには一定のコスト負担を継続する必要があるため、実績コストが基準コストを上回る結果となっているものと考えている。今後ともヤードスティック方式の趣旨も踏まえ、効率化への取り組みを継続していく。

⑧ 改定による増収分については、これまでに説明している移動需要の喚起策や沿線の価値向上への活用を進めていく。同時に事業運営の再構築にも活用することとし、具体的には、幹線におけるワンマン運転や自動運転を検討しており、そのうち自動

運転については和歌山港線における令和5年度中の実証実験に向けて準備を進めている。またワンマン化に向けては、既に実施している2両編成だけではなく4両編成による実施を見据え、駅出発時の安全性確保のための研究・検討を進めている。

また、既に説明したように駅係員不在時の利用者への案内について高度化を図りつつ、一元管理による効率化も進めるほか、リアルタイムでの状態監視により異状の検知スピードを高めつつ、トラブル発生前に対処することで安定輸送につながるシステムについても研究・検討を進めている。

これらにより、労働力不足の中でもこれまでと同等のサービス水準を維持できる体制を整備すべく、改定による増収を投資の原資として有効活用し、収支のバランスも踏まえつつ、持続可能性を高めていきたい。

⑨ 新大阪や大阪都心部と直結することにより、沿線全体の活性化に資するものと大いに期待。車両の新造やサービス整備などの準備に取り組んでいく。当社沿線から梅田周辺に向かうには地下鉄への乗り換えが必要であるところ、乗換なしで向かうことができるようになり、平均乗車距離が長くなることも期待。

⑩ 持続的な事業運営に資する移動需要の喚起策と沿線価値の向上への取組についてはこれまで説明してきたとおり。これまでも安全・安定輸送と社会的要請に応えるサービスを持続的に提供し続けるため、事業の収支バランスや将来の見通しも踏まえ経営を進めてきたところ。

今後は、2050年におけるあるべき企業像として、会社創立の明治の時代から培ってきた「信頼」を礎として、安全・安心の交通サービスの持続可能性を高めていくことを事業戦略として掲げたところ。これに基づき、ステークホルダーと一体となった沿線の魅力向上に取り組んでいく。

その一つとして、当社最大の事業拠点である“なんば”の魅力を高めていきたい。一方で、先ほど説明したなにわ筋線については、新大阪や大阪都心部と関西空港が直結することで、沿線全体の活性化に大いに期待しているところであるが、なんばから見れば、素通りされてしまう懸念もある。このため、“なんば”ならでは魅力を高めることで、国内外の利用者を惹きつける“アジアのなんば”を目指すこととしたい。

今後とも、スピード感をもって施策を講じるとともに、ビジネスモデルの変革にも柔軟に取り組んでいきたい。ステークホルダーとの信頼関係を重視したうえで、駅を拠点とした輸送サービスを基軸に、様々なサービスを組み合わせ、「地域とともに創るまちづくり」に取組み、持続的な事業運営と持続可能な社会の実現の両立を目指す。

等の回答があった。

○ これに対し、運輸審議会委員からは、

⑪ 改定額の決定にあたっては平均乗車距離（16.2km）を考慮したとの説明であったが、そのデータは加重平均によるものか。また、その距離はなんばを起点と

すると実際の駅でいえばどのあたりになるのか。

- ⑫ 沿線企業の撤退があったとの説明であったが、どの程度のインパクトがあるのか。
- ⑬ 輸送が片方向になっているとの説明であったが、その構造自体は以前から変わらないのではないか。
- ⑭ 所管局からは高野線の沿線開発が需要確保に効果があったとの説明を受けているが、今後についてはどのように考えているか。リスクにもなるのではないか。住民の世代交代は進んでいるのか。
- ⑮ 加太線の観光列車の効果はどうか。その取組には地域の声も反映しているのか。
- ⑯ インバウンド需要の取組みに関し、関西空港で利用者を取り込む工夫を行っているとのことであったが、その利用者をなんばに限らずに、そのまま、少し先にも連れてくように、同業他社と連携することは考えられるか。
- ⑰ 紀ノ川橋りょうの話が出たが、そういった設備も含めて点検の周期はどのようにになっているのか。
- ⑱ カーボンニュートラルの取組についてはどう考えているか。太陽光発電システムを導入するようなことは考えられるか。
- ⑲ クレジットカードを改札機に直接タッチすることで乗車を可能とする実証実験については、いずれかの企業と手を組んで実施しているのか。

等の質問があった。

○ これに対し、南海電鉄からは

- ⑪ そうである。コロナ前のデータに基づいて加重平均を行って算出したものである。なんばを起点として考えると、南海本線では羽衣付近、高野線では白鷺～初芝付近となる。
- ⑫ 和歌山市付近の金属系の企業の例でいうと、関連企業も含めると1万人程度に達する。実際にそのうちでどれくらいの方が公共交通機関を使っていたかという問題はあるにせよ、一定のインパクトがあることは確かである。なお、前回の運賃改定時からみると和歌山市駅の利用者数は2分の1に減った。
- ⑬ 確かに構造自体は変わらないが、前回の万博の頃からその差が広がってきているとの認識。
- ⑭ 林間田園都市等の開発に取り組んできたところであり、平成初期ころまでは、少し都心から離れても一戸建てのニーズも大きく、以前は需要確保への効果があった。しかし、最近ではそのような郊外型は売れなくなってきており、今後は積極的にそれを進めていくという段階ではなくなっていると考えている。また以前に買ってくれた人が高齢化によって通勤需要が減少していく面もあり、また若い世代はその家を離れてしまうという状況もあって厳しい面がある。いずれにせよ当社単独で対応できるものではなく、地方自治体とも連携して取り組む。
- ⑮ 他社の例とは異なり座席指定制ではないことから直接の利用者数は測定できず、

改札通過ベースになってしまうが、それまでは減少が続いていた加太駅について利用者数が2～3割は増加した。ただ、最近ではコロナの影響もあって単純には比較でない厳しい状況。いずれにせよ、関東や九州の旅行代理店にツアー造成の売り込みを常に行っている。この「めでたい電車」については、ただ単に電車を走らせるだけではなく、地域と話し合っただというアイデアで地域を盛り上げていこうかという話をしている。

- ⑩ もともと関西では、「スルッとKANSAI」の枠組みがあり、事業者間で連携して取組みを進めているところ。社局同士で連携し、関西空港で入国した利用客を京都や姫路に誘導するような割引切符も発売している。足元では厳しい状況だが、インバウンドの復活にあわせて再度売り込んでいきたい。
- ⑪ 橋りょう等の土木設備物の点検は法定で2年周期であるが、100年を超える紀ノ川橋りょうのような設備についてはそれらに加えて、それらの設備の性質も踏まえた形で特別点検も別途実施している。
- ⑫ 低炭素化の取組については、まずは、消費電力の大きい旧型車両を新型車両に置き換えることで電力使用量を抑えることから取り組んでいく。太陽光パネルについては、連続立体交差事業で新たに整備した駅では設置しており、駅で使用する電力の一部を賄っているが、動力用に必要となる電力量とは桁が違っているのが実情。
- ⑬ VISA、三井住友カードと組み、現在は泉北高速鉄道を含む28駅で実証実験中。インバウンドの利用者は交通系ICカードを持ってないため、乗車券への引き換えが必要となって窓口が混雑するという課題があった。そのため、急速に普及しつつあるタッチ機能をもったクレジットカードでそのまま改札を通過することでその課題が解決できるのではないかとこの発想で取組を開始したもの。またこれによって利用者の利用動向をより詳細に追うことができるのではないかとという面や、また、柔軟なプライシングも可能になるのではないかとという面もあると考えている。

等の回答があった。

○ それらのほか、運輸審議会委員からは、

⑭ 電力料金高騰の状況はどうか。

⑮ 需要の喚起策に特効薬はないと思うが、今後でもっとも期待しているものは何か。等の質問があった。

○ これに対し、南海電鉄からは

⑯ 大幅に電力料金が増加しており、その分、動力費が純増となって非常に厳しい状況。その他車輪やレールなどに使用される鉄などの材料費も高騰している。

⑰ 直近では万博であり、関西空港で入国するインバウンド需要に期待。その他には弘法大師生誕1250年を迎える高野山など、1つ1つの取組に向き合っていくほかはないと考えている。なんばについては、なにわ筋線の開業後も単なる通過点にならないよう、大阪らしさを維持しつつ、日常使いにも立ち寄ってもらえるような2つ

の面でうまく使い分けできるようなまちにしていきたい。
等の回答があった。

(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