

# 事案一覧表

鉄道局鉄道事業課  
旅客輸送業務監理室  
令和4年4月26日

## 審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道及び軌道の 旅客運賃の上限 変更の認可	令和4年4月15日 令和4年4月15日	近畿日本 鉄道株式 会社	現行の旅客運賃の上限について、以下のとおり変更する。 すべての運賃は消費税及び地方消費税を含んだ額である。  認可申請の概要 ○改定率 17.0% 普通旅客運賃 17.2% 定期旅客運賃 16.7% (通勤：18.3%、通学：9.2%)  ○初乗り運賃 3キロまで：160円→180円
備 考			○前回改定実施年月日 (消費税率の引き上げによる改定を除く) 実施時期：平成7年9月1日 改定率：14.4% ○営業キロ 501.1km ○令和2年度実績 運賃収入 84,315百万円 収支率 69.1%

近畿日本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4月26日  
鉄 道 局

# 目 次

	(頁)
1. 収入・原価の算定方法について	1
○ 収入・支出算定方法	2
○ 輸送数量の推計について	7
○ 将来輸送量推計フロー	9
○ 特殊要因一覧	10
○ 旅客運賃収入の推計について	11
○ 旅客運賃収入の推計フロー	12
○ 旅客運賃収入の推計結果	13
○ 設備投資実績と計画	14
○ 適正コストについて	16
○ 説明変数について令和3年度～令和7年度までの推計の考え方	17
○ 施設量について令和3年度～令和7年度までの推計の考え方	18
○ 適正コスト算定結果	18
○ 近畿日本鉄道の経営改善努力について	19

# 1. 収入・原価の算定方法について

## 収入・支出算定方法

### 【収入】

(単位: 百万円)

	算 定 方 法	令和5年度 (推定)
旅客運賃 収入	<p>新型コロナウイルス感染症の影響がなかった場合の輸送人員から、新型コロナウイルス感染症の影響を控除して輸送人員を推計し、改定後の運賃単価を乗じて旅客運賃収入を算定。</p> <p>(1) 輸送人員の推計 ① コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計 ② コロナ禍等の影響を加減算して輸送人員を推計</p> <p>-----</p> <p>① コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員 ・平成28～30年度の輸送実績から最小二乗法(一次式)によりコロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計。</p> <p>② コロナ禍等の影響 ・近畿日本鉄道が実施した関東圏(旅行・出張利用)・関西圏の近鉄利用者に対するアンケート調査(利用目的・今後の利用意向等)に基づき、調査会社を通じて算定した利用目的別輸送人員に各年度のコロナ禍による減少率を乗じて、年度別のコロナ禍による輸送人員の減少数を推計。 ・定期外について、うるう年(令和5年度)を考慮(プラス)。 ・定期外について、大阪万博(令和7年度)による輸送人員の増加を考慮。</p> <p>-----</p> <p>①で推計した輸送人員から、②のコロナ禍等による減少人員を控除し、平年度の輸送人員を推計する。</p> <p>(2) 旅客運賃収入の推計 ・推計した輸送人員に運賃改定後の一人当たり収入単価を乗じて旅客運賃収入を推計。</p> <p>なお、運賃改定による過去の逸走率を基に輸送人員の逸走を、通勤・通学定期については、前回運賃改定時の実績を基に、改定前事前購入に伴う減収を考慮した。</p>	117,098
特別急行料金 等収入	<p>【特別急行料金等】 新型コロナウイルス感染症の影響がなかった場合の特急利用者等の輸送人員から、新型コロナウイルス感染症等の影響を控除して特急利用者等の輸送人員を推計し、現行の一人当たり支払い料金額を乗じて特急料金等収入を算定。</p> <p>(1) 特急利用者等の輸送人員の推計 ① コロナ禍の影響がなかった場合の特急利用者等の輸送人員を推計 ② コロナ禍等の影響を加減算して特急利用者等の輸送人員を推計</p> <p>-----</p> <p>① コロナ禍の影響がなかった場合の特急利用者等の輸送人員 ・平成28～30年度の輸送実績から最小二乗法(一次式)によりコロナ禍の影響がなかった場合の特急利用者等の輸送人員を推計。特別車両料金は、特急料金に付随するため特急利用者の伸び率を実績値に乗じて推定。</p> <p>② コロナ禍等の影響 ・近畿日本鉄道が調査会社を通じて実施したアンケート調査による利用目的別輸送人員、将来の利用予測によりコロナ禍等による特急利用者等の輸送人員の減少を推計。</p> <p>-----</p> <p>・①で推計した特急料金等の輸送人員から、②のコロナ禍等による減少人員を控除し、平年度の輸送人員を推計する。</p> <p>(2) 特急料金等収入の推計 ・推計した特急料金等の輸送人員に現行の一人当たり支払い料金額を乗じて特急料金等を推計。</p>	17,010
運輸雑収等	<p>【手小荷物等】 令和2年度実績の据え置き</p> <p style="text-align: right;">5,583</p> <hr/> <p>【運輸雑収】 (1) 厚生福祉施設費収入 27百万円 (2) 駅共同使用料等収入 256百万円 (3) 土地物件貸付料等 5,278百万円</p> <p>発売手数料収入等を除き令和2年度実績の据え置き</p> <p style="text-align: right;">5,561</p>	5,583  22  5,561
雑収入	<p>(1) 受取利息 5百万円 (2) 受取利息以外の雑収入 134百万円</p> <p>雇用調整助成金を除き令和2年度実績の据え置き</p>	139
		139,829

(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。

# 収入・支出算定方法

## 【支出】

(単位:百万円)

	算 定 方 法	令和5年度 (推定)
適正コスト	令和2年度実績に基づくヤードスティック方式により算定。 デフレータは、CPI 0.4%(総務省統計局の消費者物価指数10年単純平均)、ベースアップは見込まず、0.0%としている。	<b>66,241</b>
		<b>16,757</b>
その他人件費、経費等	<p><b>【駅共同使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】</b> 収入(駅共同使用料収入、発売手数料収入、厚生福利施設収入)に令和2年度実績における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。</p> <p>令和5年度の場合 (駅共同使用料収入 219百万円 + 発売手数料収入 36百万円 + 厚生福利施設収入 27百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 71.3% ≒ 202百万円</p> <p style="text-align: center;"><u>令和5年度の駅共同使用料収入等に係る人件費及び経費相当額 202百万円</u></p>	202
	<p><b>【特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額】</b> 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入等の割合を乗じて算出。</p> <p>令和5年度の場合 実績コスト 66,826百万円 ×(特別急行料金等収入等 22,288百万円 ÷ 旅客運賃収入 102,357百万円) ≒ 14,551百万円</p> <p style="text-align: center;"><u>令和5年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 14,551百万円</u></p>	14,551
	<p><b>【駅共同使用料、発売手数料及び鉄道線路使用料に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額】</b> (1) 駅共同使用料等に係るもの 駅共同使用料等に、令和2年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。</p> <p>駅共同使用料等 408百万円 × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 28.7% ≒ 117百万円 ①</p> <p>(2) 鉄道線路使用料(けいなんな線) 1,887百万円 ②</p> <p style="text-align: center;"><u>令和5年度の駅共同使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②) ≒ 2,004百万円</u></p>	2,004
動力費	<p>①電気動力費 令和2年度の車両走行キロ当たり電力量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて使用電力量(千kwh)を算定し、これに平年度の動力費単価を乗じて算出。</p> <p>令和5年度の場合 令和2年度の車両走行キロ当たり電力量 2.162 kwh/キロ 車両走行キロ 270,647千キロ × 2.162kwh/キロ ≒ 使用電力量 585,169千kwh 使用電力量 585,169千kwh × 動力費単価 12.937円/kwh ≒ 電気動力費 7,570百万円</p> <p>②車庫工場動力費 96百万円(令和2年度実績を据え置き)</p> <p style="text-align: center;"><u>令和5年度の動力費①+② ≒ 7,666百万円</u></p>	<b>7,666</b>

賃借料	<p>鉄道施設等賃借料、作業用車等のリース料を契約に基づき算定。</p> <p>令和5年度の賃借料 2,056百万円</p>	2,056
固定資産除却費	<p>(1) 将来の工事費に過去の工事で発生した平均除却費割合を乗じて算出した除却費</p> <p>令和5年度の場合 工事費 25,043百万円 × 除却費割合 3.72% ≒ 除却費 931 百万円 ①</p> <p>(2) 将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産の期中減少額に過去の平均除却損割合を乗じて算出した除却損</p> <p>令和5年度の場合 工事費 25,043百万円 × 固定資産期中減少割合 5.21% ≒ 期中減少額 1,304百万円 期中減少額 1,304百万円 × 除却損割合 38.32% ≒ 除却損 500百万円 ②</p> <p>令和5年度の固定資産除却費(①+②) ≒ 1,430 百万円</p>	1,430
諸税	<p>(1) 固定資産税、都市計画税等は、過去の実績と設備投資計画に基づき算定。</p> <p>令和5年度の場合 固定資産税(1.4%) 5,148百万円 ① 都市計画税(0.3%) 377百万円 ② 不動産取得税(4%) 8百万円 ③</p> <p>(2) 事業所税は、従業員割、資産割の合計を計上 11百万円 ④ (3) その他税金(印紙税等)は、近鉄各部署での積み上げ 61百万円 ⑤</p> <p>令和5年度の諸税(①+②+③+④+⑤) ≒ 5,606 百万円</p>	5,606
減価償却費	<p>令和2年度末における鉄軌道固定資産に取得予定償却資産、除却費を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。</p> <p>令和5年度の減価償却費 24,344百万円</p>	24,344
雑支出等	<p>【雑支出】</p> <p>雑支出(営業外費用)については、税務調査に係るものを除く過去3年間(H30～R2)実績の平均を据え置き。</p> <p>令和5年度の雑支出 0.3百万円</p>	0.3
	<p>【法人税等】</p> <p>10%配当を前提として必要な法人税等について算出。</p> <p>令和5年度の法人税等 6,950百万円</p>	6,950
事業報酬	<p>事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費(減価償却費、諸税を除く)の4%相当、貯蔵品(2か月分)等を対象とする。これに、報酬率として自己資本報酬率(6.39%)、他人資本報酬率(1.07%)を30対70で加重平均した率(2.7%)を乗じて算出。</p> <p>令和5年度の場合 事業資産 762,519百万円 × 報酬率 2.7% ≒ 20,588百万円</p> <p>令和5年度の事業報酬 ≒ 20,588 百万円</p>	20,588
(注) 端数整理のため合計が合わない場合がある。		151,638

## ○収入原価総括表（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目	令和 元年度 (実績)	令和 2年度 (実績)	令和 3年度 (推計)	令和 4年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和5～7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	126,705	84,315	87,576	93,302	313,381	360,294	46,913	15.0%
	定期外	79,346	44,827	48,149	53,906	195,053	223,779	28,725	14.7%
	定期	47,359	39,487	39,427	39,395	118,328	136,516	18,188	15.4%
	特別急行料金等	19,203	9,003	14,461	15,446	52,607	52,607		-
	運輸雑収等	6,716	5,859	5,682	5,731	16,750 <sup>9</sup>	16,750	-	-
	小計	152,624	99,176	107,719	114,479	382,739	429,652	46,913	12.3%
	雑収入	168	832	139	139	417	417	-	-
	合計	152,791	100,009	107,858	114,618	383,155	430,068	46,913	12.2%
原価	適正コスト	69,386	62,811	62,566	63,635	200,360	200,360	-	-
	駅共同使用料収入等に 係る人件費、経費	260	196	198	199	606	606	-	-
	その他の運輸雑収等 に係る人件費、経費	13,942	10,865	14,251	14,344	44,167	44,167	-	-
	駅共同使用料等に 係る減価償却費等	2,022	1,980	2,004	2,004	6,012	6,012	-	-
	動力費	8,936	7,892	7,668	7,611	23,047	23,047	-	-
	賃借料	2,021	1,903	1,892	1,894	6,295	6,295	-	-
	固定資産除却費	1,187	1,093	745	1,081	4,919	4,919	-	-
	諸税	5,284	5,313	5,620	5,609	17,107	17,107	-	-
	減価償却費	23,970	24,767	24,750	23,947	77,445	77,445	-	-
	小計	127,008	116,820	119,693	120,325	379,957	379,957	-	-
	雑支出	0	13	0	0	1	1	-	-
	法人税等	6,959	6,950	6,950	6,950	20,850	20,850	-	-
	事業報酬	21,827	21,047	20,901	20,662	61,914	61,914	-	-
	合計	155,795	144,830	147,545	147,937	462,722	462,722	-	-
差引損益	-3,004	-44,822	-39,687	-33,320	-79,567	-32,653	-	-	
収支率	98.1%	69.1%	73.1%	77.5%	82.8%	92.9%	-	-	



○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和5年度		令和6年度		令和7年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	102,357	117,098	105,287	121,334	105,737	121,862
	定期外	62,710	71,945	66,063	75,792	66,281	76,042
	定期	39,647	45,153	39,225	45,543	39,457	45,820
	特別急行料金等	17,010	17,010	17,554	17,554	18,043	18,043
	運輸雑収等	5,583	5,583	5,584	5,584	5,584	5,584
	小計	124,949	139,690	128,425	144,472	129,365	145,489
	雑収入	139	139	139	139	139	139
	合計	125,088	139,829	128,564	144,611	129,504	145,628
原価	適正コスト	66,241	66,241	66,968	66,968	67,150	67,150
	駅共同使用料収入等に係る人件費、経費	202	202	202	202	202	202
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	14,551	14,551	14,662	14,662	14,954	14,954
	駅共同使用料等に係る減価償却費等	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004
	動力費	7,666	7,666	7,675	7,675	7,706	7,706
	賃借料	2,056	2,056	2,120	2,120	2,120	2,120
	固定資産除却費	1,430	1,430	1,742	1,742	1,746	1,746
	諸税	5,606	5,606	5,669	5,669	5,832	5,832
	減価償却費	24,344	24,344	25,947	25,947	27,154	27,154
	小計	124,100	124,100	126,989	126,989	128,868	128,868
	雑支出	0	0	0	0	0	0
	法人税等	6,950	6,950	6,950	6,950	6,950	6,950
	事業報酬	20,588	20,588	20,629	20,629	20,697	20,697
	合計	151,638	151,638	154,569	154,569	156,515	156,515
差引損益	-26,550	-11,809	-26,005	-9,958	-27,012	-10,887	
収支率	82.5%	92.2%	83.2%	93.6%	82.7%	93.0%	

## ○輸送数量の推計について

### 推計方法

#### 1. コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員を推計

(1)平成28～30年度の輸送人員から、最小二乗法(一次式)によりコロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計。

※特別急行料金に係る利用者数についても同様に推計。

※特別急行料金に附随する特別車両料金に係る利用者数は、令和2年度までは実績値とし、令和3年度以降は、特別急行料金に係る利用者数の伸び率を乗じて推計。

※特別急行料金、特別車両料金ともに現行のままで改定は実施しない。

#### 2. コロナ禍等による影響の推計

(1)近畿日本鉄道が実施した関東圏(旅行・出張利用)・関西圏の近鉄利用者に対するアンケート調査(利用目的・今後の利用意向等)に基づき、調査会社を通じて算定した利用目的別輸送人員(平成30年度)に各年度のコロナ禍による減少率(テレワーク率、マイカーシフト、定期券から普通券へのシフト等を考慮)を乗じて、年度別のコロナ禍による輸送人員の減少数を推計。

##### 《減少率》

	令和5～7年度平均
定期外	▲11.1%
定期	▲13.7%
通勤定期	▲19.8%
通学定期	▲2.8%
合計	▲12.6%

※特別急行料金・特別車両料金に係る利用者数についても同様に推計。

(2)定期外については、うるう年(令和5年度)等を考慮(プラス)。

※特別急行料金に係る利用者数についても同様に推計。

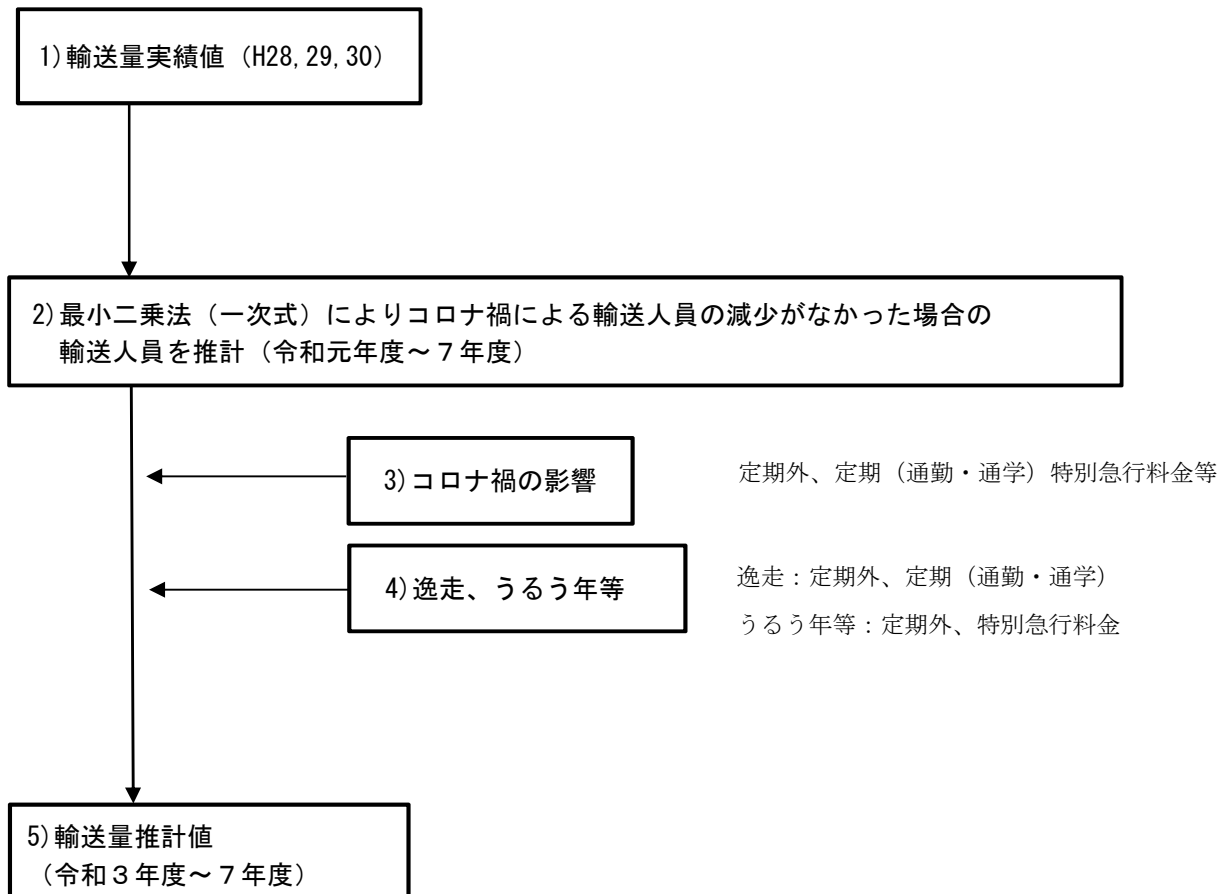
### 3. 平年度の輸送人員の推計(逸走の考慮前)

コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員から、コロナ禍による減少人員、うるう年等の増加人員を加減算して、平年度の輸送人員を算出。

### 4. 平年度の輸送人員の推計(逸走の考慮後)

定期外、定期(通勤・通学)について逸走を考慮。関西大手民鉄5社の過去の運賃改定時の改定率と逸走率の実績より求めた弾性値の平均を算出。逸走を考慮前の平年度の輸送人員に、今回の改定率に弾性値を乗じて得た逸走率を除いた率を乗じて、逸走を考慮した平年度の輸送人員を推計。

## ○将来輸送量推計フロー



## ○特殊要因一覧

特殊要因	概要
コロナ禍の影響	コロナ禍による減少を考慮。 定期外、定期(通勤・通学)、特別急行料金等
うるう年	うるう年(令和5年度)の輸送量の1日分を考慮 定期外、特別急行料金
大阪万博	大阪万博開催に伴う輸送量の増加 定期外、特別急行料金

## ○過去5年間の輸送量実績(平成28～令和2年度)

(単位:千人、%)

項目	平成28年度 (実績)	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)	
定期外	234,757	236,297	235,251	229,733	145,703	
定期	通勤	216,660	218,356	219,800	220,671	196,754
	通学	123,940	123,275	122,521	121,049	83,412
	計	340,600	341,631	342,321	341,720	280,166
合計	575,357	577,928	577,572	571,453	425,869	
前年比	100.4	100.4	99.9	98.9	74.5	
特急	22,242	22,344	22,904	21,997	10,556	
特別車両	807	846	804	850	1,427	

## ○輸送量の推計結果(令和3～7年度)

(単位:千人、%)

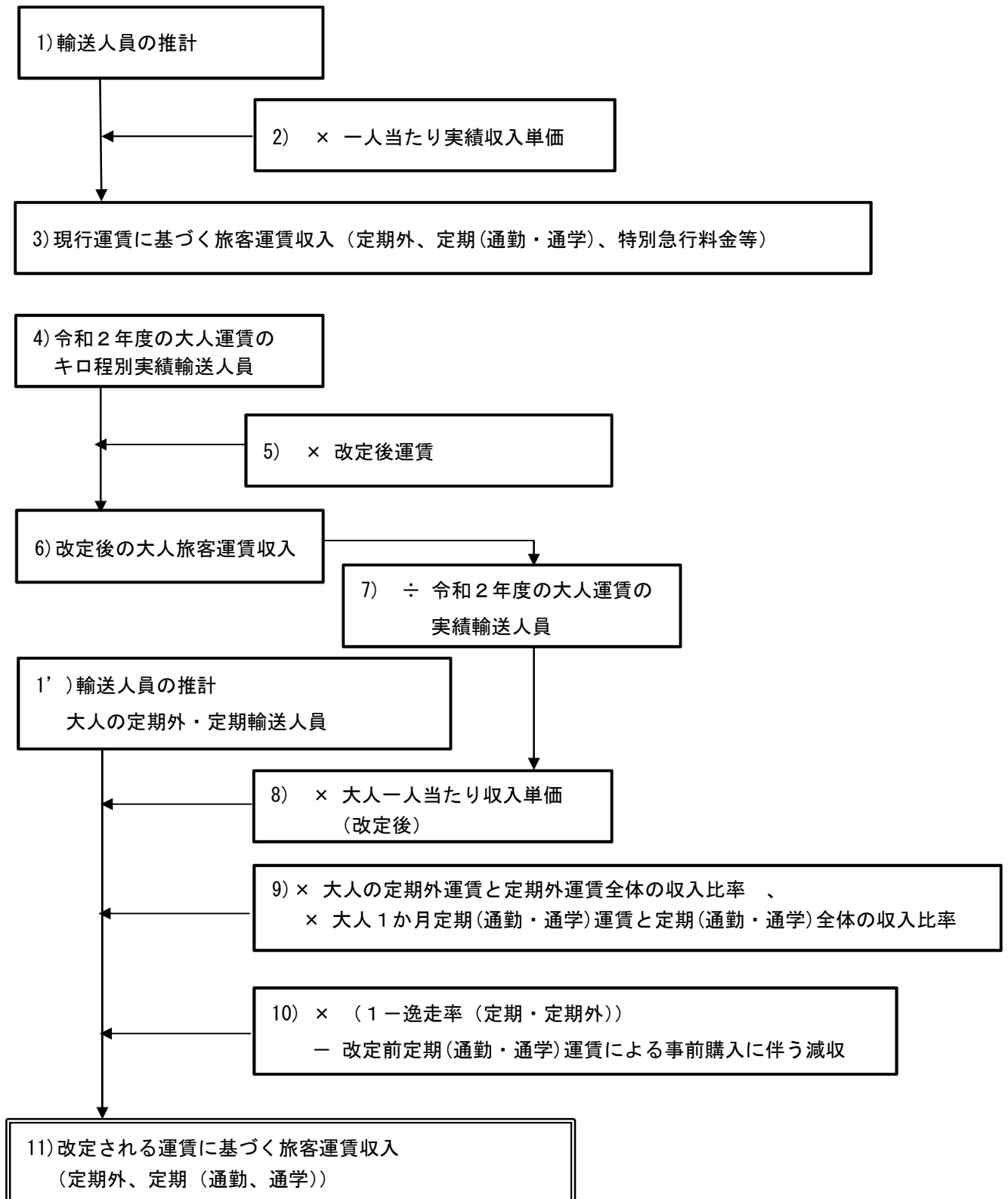
項目	令和3年度 (推定)	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	
定期外	156,502	175,214	199,549	210,217	210,911	
定期	通勤	191,986	189,013	186,876	183,247	184,811
	通学	96,257	104,370	111,746	115,295	114,592
	計	288,243	293,383	298,622	298,542	299,403
合計	444,745	468,597	498,171	508,759	510,314	
前年比	104.4	105.4	106.3	102.1	100.3	
特急	17,394	18,592	20,497	21,157	21,755	
特別車両	1,219	1,269	1,343	1,376	1,394	

## ○旅客運賃収入の推計について

### 推計方法

1. 令和2年度の実績収入、実績輸送人員より一人当たり実績収入単価を算出。
2. 推計した輸送人員に、「1.」の単価を乗じて改定前運賃に基づく旅客運賃収入を算出。
3. 令和2年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員に、改定後運賃を乗じて得た額の合計により、改定後の大人旅客運賃収入を推計。これを令和2年度の実績輸送人員で除して、改定後の大人一人当たり収入単価を推計。
4. 推計した輸送人員(大人の定期外・定期)に「3.」の大人一人当たり収入単価を乗じて平年度の旅客運賃収入を推計。(その際、大人の定期外運賃収入と定期外運賃収入全体の収入比率等を考慮して推計)
5. 「4.」による旅客運賃収入から、定期外、定期(通勤、通学)の逸走分、通勤・通学定期の改定前事前購入に伴う減収分を控除して旅客運賃収入を算出。

## ○旅客運賃収入の推計フロー



## ○旅客運賃収入の推計結果

(単位:百万円)

項目	令和2年度 (実績)	令和3年度 (推定)	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)	
定期外	44,827	48,149	53,906	71,945	75,792	76,042	
定期	通勤	34,457	33,623	33,102	37,889	37,951	38,275
	通学	5,030	5,804	6,294	7,263	7,592	7,546
	計	39,487	39,427	39,395	45,153	45,543	45,820
合計	84,315	87,576	93,302	117,098	121,334	121,862	
特急	8,532	14,059	15,027	16,566	17,100	17,583	
特別車両	471	402	419	443	454	460	

※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。



## ○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（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	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
	実績	実績	計画	予定	予定	予定	予定
安全	184	215	93	130	185	243	253
サービス改善	59	50	37	59	65	62	53
合計	242	265	130	189	250	305	306
近鉄グループ 中期計画2024			令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	合計
		見直し後	166	171	186	192	714
		従前	304	314	291	383	1,292

※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。

※運賃改定を前提に一般車両代替新造を再開させる予定であるが、発注から営業運転までに2年半必要で、令和6年度以降に投資額を計上する見通し。

## ○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：億円）

	項 目	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
	投資計画(主な投資内容)	計画	予定	予定	予定	予定
安全	・設備の健全性の維持 (車両・施設の経年劣化による取替更新)	30	68	70	78	79
	・安全・防災対策 (耐震補強、法面補強等)	38	42	47	42	28
	・一般車両代替新造、車内防犯カメラ設置	2	4	13	79	81
	・駅・既存車両のリニューアル (車いすスペース設置を含む)	7	12	38	30	30
	・DX化・遠隔化等による業務効率化 (システムのクラウド化、変電所設備の遠隔監視等)	1	2	10	9	6
	・その他 (特急車両の更新、自動運転化等の将来の技術開発)	16	2	8	5	29
	小 計	93	130	185	243	253
サービス 改善	・設備の健全性の維持 (冷房設備、エレベーター・エスカレーターの経年による更新等)	0	3	2	3	3
	・バリアフリー整備 (ホーム段差隙間解消、可動式ホーム柵の設置、エレベーター・スロープの設置)	2	2	15	24	23
	・駅的美装化 (トイレ・コンコースのリニューアル)	5	2	5	3	4
	・次世代営業機器導入 (新型自動券売機の設置、QR対応自動改札機の導入等)	17	29	31	16	15
	・DX化・遠隔化等による業務効率化 (駅運営体制の合理化)	13	17	9	4	5
	・その他 (沿線の活性化等)	1	6	4	12	3
	小 計	37	59	65	62	53
合計		130	189	250	305	306

※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

## ○適正コストについて

### 適正コストの算定方法

- 1 費目ごとの令和2年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和3～7年度）を乗じて基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は基準コストを、「基準>実績」の場合は（基準+実績）÷2を適正コストとする。  
 なお、近畿日本鉄道においては、線路費、電路費、列車運転費が「基準>実績」となることから、（基準+実績）÷2を適正コストとしている。
- 3 2の適正コストに、前回改定時（平成7年度）の実績コストと基準コストの乖離度（%）と、今回（令和2年度）の乖離度（%）の差分の1/2を経年変化努力率として考慮。  
 なお、近畿日本鉄道においては、線路費、電路費、駅務費の乖離度（%）が、平成7年度と令和2年度の比較で改善しているため、その差分の1/2を適正コストに加算。一方、車両費、列車運転費については後退しているため、その差分の1/2を適正コストから減算している。
- 4 3の適正コストに費目ごとの人件費・経費割合でベースアップ率（0.0%）及び物価上昇率（0.4%）を加重平均して得た割合を物価上昇等として考慮。

### 基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + bx_2 + (cx_3) + d$$

費目	a	b	c	d	説明変数		
					X 1	X 2	X 3
線路費	87.510	20,929.609		-111,174.398	トンネル・橋梁比率	車両密度（対数）	
電路費	39.909	1,439.261	1,052.461	-10,176.869	トンネル比率	電車密度（対数）	電車線割合（対数）
車両費	4,819.974	-117.726		-34,225.774	1両当たり輸送人キロ（対数）	編成両数	
列車運転費	175.844	63,404.732		-280,606.216	1列車1キロ当たり乗車人員	列車密度（対数）	
駅務費	932.050	24.070		29,516.770	エレベータ・エスカレータ設置比率	1駅当たり乗車人員	

$$\text{基準コスト} = \text{基準単価}(y) \times \text{施設量}$$

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電線延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数について令和3年度～令和7年度までの推計の考え方

1/2

説明変数	増減 (R3 比較)	推計の考え方
車両密度 (車両走行キロ／線路延長キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両走行キロは、令和3年7月等ダイヤ改正により微減。</li> <li>・線路延長キロは、変更なし。</li> </ul>
トンネル・橋梁比率 (トンネル延長キロ＋橋梁延長キロ)／線路延長キロ)	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル延長キロ＋橋梁延長キロは、変更なし。</li> <li>・線路延長キロは、変更なし。</li> </ul>
トンネル比率 (トンネル延長キロ／線路延長キロ)	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル延長キロは、変更なし。</li> <li>・線路延長キロは、変更なし。</li> </ul>
電車密度 (電車走行キロ／電車線延長キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車走行キロは、令和3年7月等ダイヤ改正により微減。</li> <li>・電車線延長キロは、変更なし。</li> </ul>
電車線割合 (電車線延長キロ／電線延長キロ)	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車線延長キロは、変更なし。</li> <li>・電線延長キロは、変更なし。</li> </ul>
1車両当たり輸送人キロ (輸送人キロ／車両数)	微増	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人キロは、新型コロナウイルス感染症の影響が残る令和3年度と比較すると回復傾向と推計。</li> <li>・車両数は、老朽車両の廃止（特急車両△16両・一般車両△15両(R4)、一般車両△4両(R7))、新型車両の導入（一般車両＋40両(R6))により、全体として増加(1,904両(R3)→1,909両(R7))。</li> </ul>
編成両数 (車両走行キロ／列車走行キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両走行キロは、令和3年7月等ダイヤ改正により微減。</li> <li>・列車走行キロは、令和3年7月等ダイヤ改正により微減。</li> <li>・編成両数の少ない線(名古屋線、志摩線など)の走行キロが減少したことにより、車両走行キロと比較して列車走行キロの減少が大きくなり、結果として編成両数が微増</li> </ul>
1列車1キロ当たり乗車人員 (輸送人キロ／列車走行キロ)	増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人キロは、新型コロナウイルス感染症の影響が残る令和3年度と比較すると回復傾向と推計。</li> <li>・列車走行キロは、令和3年7月等ダイヤ改正により微減</li> </ul>

説明変数	増減 (R3 比較)	推計の考え方
列車密度 (列車走行キロ／営業 延べ日キロ)	微減	・列車走行キロは、令和3年7月ダイヤ改正により微減 ・営業延べ日キロは、令和5年度のうるう年を考慮。
エレベータ・エスカ レータ設置比率 (設置数／駅数)	変更 なし	・設置数は、不変（一部エスカレータをエレベータへ置 き換え）。 ・駅数は、変更なし。
1 駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	増加	・輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響が残る 令和3年度と比較すると回復傾向と推計。 ・駅数は、変更なし。

### ○施設量について令和3年度～令和7年度までの推計の考え方

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・変更なし。
電線延長キロ	・変更なし。
車両数	・老朽車両の廃止（特急車両△16両・一般車両△15両（R4）、 一般車両△4両（R7））、新型車両の導入（一般車両+40両 （R6））により、全体として増加（1,904両（R3）→1,909 両（R7））。
営業キロ	・変更なし。
駅数	・変更なし。

### ○適正コスト算定結果

(単位：百万円)

年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
適正 コスト	62,566	63,635	66,241	66,968	67,150

## ○近畿日本鉄道の経営改善努力について

輸送人員は、平成3年度の約8億人をピークに平成30年度には約3割減少した。これは関西における大手民鉄の中でも最大の減少率となっており、旅客運輸収入はピークであった平成8年度の2,002億円から平成30年度には1,493.8億円と、約4分の3となっている。

このような状況において、運賃の水準を維持するために効率的な事業運営を追求し、以下のような取り組みを進めた。

### ・駅運営体制の見直し

ご利用状況に応じて、時間帯等にも配慮しつつ駅係員の巡回対応とする等の合理化を行った。これにあわせて、駅係員が不在となる時間帯にはリモートでお問合せに対応する仕組みを構築。自動発売機での購入や、改札口での対応を、遠隔装置を利用して一元的にサポートできる体制になっており、サービスレベルを維持しつつ人件費の削減を進めている。

(近鉄総合案内センターとリモートサポート機能付き券売機等)



遠隔での操作・ご案内



・一部線区でのワンマン運転の導入

	線区数	キロ程	主な区間
平成7年度末時点	6線区	111.6km	近鉄四日市～内部・西日野 西田原本～新王寺 揖斐～桑名 伊賀上野～伊賀神戸 など
令和2年度末時点	12線区	176.8km	近鉄四日市～湯の山温泉 道明寺～柏原 宇治山田～鳥羽 王寺～生駒 など

後述のとおり、平成7年度末時点で、ワンマン運転を導入していた路線の一部は近鉄の経営から分離されている。これらを除くと、平成7年度末から、令和2年度末までに導入線区を116.7km拡大した。

・設備保守体制の見直し

線路や車両のメンテナンスフリー化、デジタル活用等の新技術導入、作業の機械化・自動化等により、安全の確保を確認しつつ、検査・保守管理体制の見直しを進めることにより、技術部門においても大幅な人員の削減を図ってきた。

(PC 枕木への更新によるメンテナンスフリー化、電気検測車導入など)



・赤字支線の対策

関係自治体等の協力を得て、北勢線は平成15年に三岐鉄

道へ譲渡、内部・八王子線は平成27年に公有民営化して四日市あすなろう鉄道へ運営移管、伊賀線・養老線は平成19年に伊賀鉄道・養老鉄道へ運営移管したのち、伊賀線は平成29年、養老線は平成30年に公有民営化し、いずれも路線を存続させつつ、近鉄の経営からは分離した。

その他、管理部門の合理化等により、前回の運賃改定を行った平成7年度に11,259人であった従業員数を平成30年度には7,411人まで削減、人件費を約280億円削減した。

これらにより、営業費用は、1,741億円(平成7年度)から1,265億円(平成30年度)へ、△476億円、27.3%削減している。

このような経営環境の中で、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大により鉄道需要が大きく減少し、さらに厳しい事業環境に陥ったが、これに際し、

- ・早期退職優遇制度の実施により約160名の人員削減
- ・役員報酬、管理職給与や一般社員賞与の削減
- ・時間外労働の徹底的な抑制
- ・広告宣伝費・管理費の抑制
- ・安全の確保に支障のない範囲内での修繕費の先送り

により、令和2年度には営業費用を令和元年度から約100億円、8%削減した。(1,271億円(R元年度)→1,171億円(R2年度))

令和3年度についても、人件費、各種費用を徹底的に削減し、これに加えて将来の働き手の確保のための定年延長に合わせて年金制度の変更を実施したこと等により、営業費用はさらに約100億円削減(1,171億円(R2年度)→1,065億円見込(R3年度))した。

今後は、これまでのような人件費の縮減や修繕費等の先送りなどによる営業費用の削減には限界があるため、



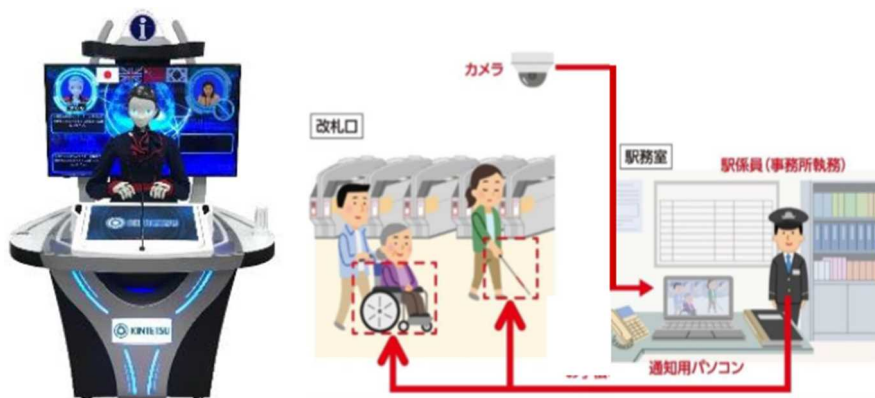
## ・次世代の営業機器の導入

(今春一部駅で導入した QR 対応自動改札機)



## ・ロボット・AI 活用、センシング技術等の導入

(駅案内ロボット ARISA、改札見守りシステム)



## ・列車の自動運転化のための技術開発

などサービスレベルを維持・向上させつつ、デジタル活用を取り入れた様々な技術開発に取り組み保守作業の効率化を図るなど、より安全かつ効率的な運営体制を構築する。

また、27年ぶりの運賃改定の申請を契機として、可動式ホーム柵の設置を含む、バリアフリー対策についてこれまで以上に進めるとともに、関係自治体や地元地域との連携・協働・相互理解に努め、沿線の活性化、発展に寄与していきたいとしている。