

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（1回目）

1. 日 時

令和4年11月1日（火） 10：30～11：30

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、渡真利、有賀、本間、宮田、佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局より、南海電気鉄道株式会社（以下「南海電鉄」という。）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。

 - 運輸審議会委員からは、
 - ① 南海電鉄についてはホールディングス化を行っていないということもあり、鉄道以外の事業も同じ事業体内で行っていると思うが、その按分方法はどうか。
 - ② なにわ筋線とはどのような計画か。またその整備スキームはどうか。
 - ③ 南海電鉄が改定の申請に至った背景と、今後の定期外の需要見通しについてどのように考えているか。
 - ④ 南海電鉄の各路線・区間のうち、現状においてもっとも需要が旺盛なのはどこか。
 - ⑤ 2025年に夢洲で開催される予定の大阪万博について、南海電鉄には何らかの影響が見込まれるのか。
 - ⑥ 対キロ区間制を採用している南海電鉄において、今回のように遠距離帯での改定額を一律にする（普通運賃で40円）ことは一般的なのか。
- 等について、意見・質問があった。

- これに対し、鉄道局からは、
- ① 本社コストなどは一定の考え方に基づいて按分を行っている。詳細は次回以降に説明する。
 - ② 現在、新大阪方面から関西国際空港（以下「関空」という。）へはＪＲ西日本の特急「はるか」が貨物線と大阪環状線を経由して運転されているが、大阪環状線のダイヤが過密であることなどもあり、過去よりその機能強化を求める声が強かったところ。このため、現在、大阪駅の北側に設けられる新駅から新線を整備する事業が地下鉄補助事業として進められている。この新線はＪＲ西日本と南海電鉄とが同じ線路上を走るとともに、途中で分岐してＪＲ西日本はＪＲ難波駅まで、南海電鉄は新難波駅を経由して新今宮駅までの路線となり、これによって新大阪・梅田方面から関空へのアクセスが大幅に強化されることになる。詳細は次回以降に改めて説明する。
 - ③ 詳細は次回に説明するが、人口減と少子高齢化により需要が長期的に逡減傾向にあったところ、これまでは人件費などの費用削減とともにインバウンドの効果によって何とか収支を均衡させてきたが、コロナ禍によって限界を迎えたというのが大きな流れである。ただ、その限界がいつか訪れること自体は以前から変わっていなかったものであり、コロナによってその時期が早まったということであろうと考えられる。
 - ④ 難波～中百舌鳥の区間である。この区間は泉北ニュータウンの通勤需要もあり、コロナの影響を受けている現在であっても何とか黒字を維持している。他には関空アクセスも本来的には需要の大きい区間である。
詳細は次回に説明するが、将来の需要推計においては日常的な通勤通学輸送と関空アクセスは別建てとしている。
 - ⑤ 南海の路線と万博会場が離れていることもあり、直接的な需要増とはならない。ただし、関空アクセスとしての影響は見込まれる。
 - ⑥ その点は事業者ごとに保有する路線の性質も踏まえた経営判断の範疇である。等の回答があった。
- 本件に係る公聴会を開催することを職権で決定し、その詳細については別途調整することとした。

(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。