

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（２回目）

1. 日 時

令和4年11月8日（火） 10：30～11：40

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、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に関する収入支出項目の詳細について、説明した。
 - 運輸審議会委員からは、
 - ① 逸走率の見込みについての考え方はどうなっているか。
 - ② 動力費に関する考え方の詳細はどうなっているか。新造車両の導入により使用電力の削減効果は期待できると考えるが、それは反映しているのか。
 - ③ 2010年時点の目的別パーソントリップデータではインバウンド需要が加味されず、観光目的の割合が低くなりすぎるのではないか。
 - ④ 月ごとの利用状況に基づく最小二乗法により将来の利用推計を行う際に、月別補正は行っているか。
 - ⑤ 今回の需要予測推計手法はかなり詳細なものとなっているが、これは南海電鉄が行ったものということか。
 - ⑥ 南海電鉄については実績コストが適正コストを上回る項目が多くなっているが、その場合に具体的にどのあたりに課題があるといった指導は行うのか。
 - ⑦ 南海電鉄は今回の改定がヤードスティック制度導入後の初の改定ということで激変緩和措置が講じられるとのことであったが、その措置による影響額はどの程度になるのか。
- 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 近年改定を行った他事業者との比較では小さめの数字となっているが、これは事業者の沿線ごとの特性などにも影響を受けるものと考えている。
 - ② 新型車両の電力消費量は旧型車に比べて小さくなることは確かであるが、今回の原価計算ではその点までは反映させていない。むしろ、電力料金の高騰の影響が大きいと考えられることから、今回は日銀の令和4年5月公表の経済・物価情勢の展望を反映させた形としている。
 - ③ 南海電鉄における観光目的での利用者数は関西空港の利用状況に最も大きく影響を受けることになるが、今回の需要予測では空港線の利用者については、パーソントリップデータに基づく推計とは別建てとしている。
 - ④ 確認する。
 - ⑤ そうである。具体的な推計手法は各事業者の任意であり、鉄道局としてはその手法の合理性を確認するとともに、鉄道局として実施した推計結果との整合性についても確認している。
 - ⑥ そのような指導は行っていない。各項目の基準コストとの乖離度合については他社の比較において、各事業者の路線規模や路線特性にも影響を受けることがあり、実績コストが基準コストを上回っていることが直ちに経営努力が不十分であることを意味するものではないと考えている。
 - ⑦ 年間で概ね30億円程度である。
- 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。