

事案一覧表

鉄道局 鉄道事業課
 旅客輸送業務監理室
 平成28年12月22日

諮問したい事案

申請種別	申請年月日	申請者名	申請内容	
	受付年月日		現行	申請
鉄道の旅客運賃の上限変更の認可	平成28年12月16日 平成28年12月16日	北大阪急行電鉄株式会社	1 普通旅客運賃 次の額を上限とする運賃とする。 2キロメートルまで 90円 2キロメートルを超え 4キロメートルまで 110円 4キロメートルを超え 6キロメートルまで 120円 2 定期旅客運賃 (1か月)	1 普通旅客運賃 次の額を上限とする運賃とする。 2キロメートルまで 100円 2キロメートルを超え 4キロメートルまで 120円 4キロメートルを超え 6キロメートルまで 140円 2 定期旅客運賃 (1か月) 現行運賃を、通勤定期旅客運賃については平均7.9%、通学定期旅客運賃については平均5.5%引き上げた額を上限とする運賃とする。
備考			○前回改定実施年月日 平成7年3月1日 改定率 15.8% ※消費税に係る改定を除く ○営業区間 南北線：千里中央～江坂(5.9km) ○平成27年度実績 旅客運賃収入 4,615百万円 収支率 101.1%	

北大阪急行電鉄（株）の旅客運賃上限変更認可申請について

1. 申請者の概要

- ①名称 北大阪急行電鉄株式会社
- ②代表者 代表取締役社長 岸本 和也
- ③所在地 大阪府豊中市寺内2丁目4番1号
- ④設立年月日 昭和42年12月11日
- ⑤資本金 1,500百万円
- ⑥株主 阪急電鉄：54.0%、大阪府：25.0%、関西電力：5.0%、
大阪ガス：4.0%、三菱東京UFJ銀行：4.0%、三井住友銀行：4.0%、
りそな銀行：4.0% 計7名

2. 変更しようとする旅客運賃の上限を適用する路線

南北線（千里中央～江坂間） 5.9km

3. 申請理由

北大阪急行電鉄（株）は、大阪市営地下鉄御堂筋線と相互直通運転を実施し、千里ニュータウン周辺部と大阪市内を結ぶ輸送を行っている。

近年こそ輸送人員については、千里ニュータウンにおける老朽化した公団住宅の建替需要や大型商業施設の開業もありやや持ち直しているが、基本的には平成4年度をピークに長期的な減少傾向が続いている。

一方で同社の車両や駅施設については老朽化が進み、施設・設備の更新やリニューアルが必要となるため、新型車両の導入を行うとともに、各駅のトイレ改修等のリニューアル工事を実施する他、可動式ホーム柵の設置をはじめとする安全輸送の確保のための大規模な投資等が必要となったことから、鉄道事業の経営の健全化を図りたいとして申請に及んだものである。

4. 実施予定日

平成29年4月1日

5. 申請の概要

(1) 申請・現行運賃比較表

①普通旅客運賃

※次の額を上限とする。

区数	キロ別	現行	申請
1区	2キロまで	90円	100円
2区	4キロまで	110円	120円
3区	6キロまで	120円	140円

②通勤定期旅客運賃（大人1か月）

※次の額を上限とする。

区数	キロ別	現行	申請
1区	2キロまで	3,280円	3,600円
2区	4キロまで	4,110円	4,430円
3区	6キロまで	4,930円	5,300円
割引率		34.3%	37.8%

③通学定期旅客運賃（大人1か月）

※次の額を上限とする。

区数	キロ別	現行	申請
1区	2キロまで	2,000円	2,120円
2区	4キロまで	2,500円	2,620円
3区	6キロまで	3,000円	3,160円
割引率		60.6%	63.4%

(2) 増収率

種別	項目	増収率 (%)
定期外		14.2
定期		7.7
通勤		7.9
通学		5.5
全体		11.6

収入原価総括表

(単位：百万円、%)

科 目	27 年度 (実績)	28 年度 (推定)	29 年度～31 年度 平年度 3 年間合計		平年度 3 年間平均		増収額 E=D-C	増収率 E/C×100	
			現行 A	申請 B	現行 C	申請 D			
収 入	旅客運賃収入	4,615	4,629	14,010	15,632	4,670	5,210	540	11.6
	定期外	2,808	2,788	8,390	9,578	2,797	3,192	395	14.2
	定 期	1,807	1,841	5,620	6,054	1,873	2,018	145	7.7
	運輸雑収	267	267	809	809	270	270	0	0.0
	計	4,882	4,896	14,819	16,441	4,940	5,480	540	10.9
	営業外収入	23	6	19	19	6	6	0	0.0
	合 計	4,905	4,902	14,838	16,460	4,946	5,486	540	10.9
支 出	人件費	1,270	1,329	4,064	4,064	1,354	1,354	/	
	修繕費	777	828	3,057	3,057	1,019	1,019		
	経 費	859	861	2,815	2,815	939	939		
	諸 税	157	184	633	633	211	211		
	減価償却費	1,384	1,473	4,992	4,992	1,664	1,664		
	計	4,447	4,675	15,561	15,561	5,187	5,187		
	支払利息	100	110	411	375	137	125		
	雑支出	0	0	0	0	0	0		
	合 計	4,547	4,785	15,972	15,936	5,324	5,312		
配当所要額	306	188	562	562	187	187			
差引損益	52	▲71	▲1,696	▲38	▲565	▲13			
収支率	101.1	98.6	89.7	99.8	89.7	99.8			

○原価算定内訳比較(実績と平年度)

(単位:百万円)

	27年度 実績	申 請		増減
		平年度 3年間合計	平均	
	A		B	B-A
人件費	1,270	4,064	1,354	84
その他経費	1,636	5,872	1,958	322
修繕費	777	3,057	1,019	242
経費	859	2,815	939	80
資本費	1,641	6,000	2,000	359
減価償却費	1,384	4,992	1,664	280
諸税	157	633	211	54
支払利息	100	375	125	25
雑支出	0	0	0	0
配当所要額	306	562	187	-119
合計	4,853	16,498	5,499	646

運賃改定要因概要

[平成27年度(実績年度)⇒平成29年度～31年度(平年度3年間平均)]

所要増収額(注1)	540 百万円		人件費増分(注3)	84 百万円
			その他経費増分(注3)	322 百万円
			資本費増分(注3)	359 百万円
			配当所要額減分(注3)	▲ 119 百万円
収入増分(注2)	41 百万円	原 価 増 分	合計	646 百万円
実績年度収支差分	52 百万円			
平年度収支差分	13 百万円			
合計	646 百万円			

(注1) [所要増収額] = [平年度(申請)旅客運賃収入額] - [平年度(現行)旅客運賃収入額]

(注2) [収入増分] = [平年度(現行)収入合計] - [27年度(実績)収入合計]

(注3) [人件費増分、その他経費増分、資本費増分及び配当所要額減分]

= [平年度(申請)] - [27年度(実績)]

平年度3年間（平成29～31年度）の主な設備投資の内容

〔サービス改善関係〕

○車両の代替新造

- ・事業内容 : 10両（1編成）代替新造
- ・事業費 : 1,500百万円
- ・事業期間 : 平成28年度からの継続事業

○既存車両の内装更新

- ・事業内容 : 20両（2編成）の内装更新
（案内情報装置新設、側引戸ガラス複層化等）
- ・事業費 : 500百万円
- ・事業期間 : 平成30～31年度
（32年度に10両（1編成）2.5億円の設備投資を実施予定）

○各駅リニューアル工事

- ・事業内容 : 駅トイレ、ホーム上屋根の改修等
- ・事業費 : 798百万円
- ・事業期間 : 平成29～31年度

〔安全対策関係〕

○可動式ホーム柵の設置

- ・事業内容 : 可動式ホーム柵（3駅）の設置
- ・事業費 : 463百万円
- ・事業期間 : 平成29年度

○高架橋高欄取替及び高欄補強

- ・事業内容 : 軽量の高欄への取替、劣化部分の補強
- ・事業費 : 190百万円
- ・事業期間 : 平成29～31年度

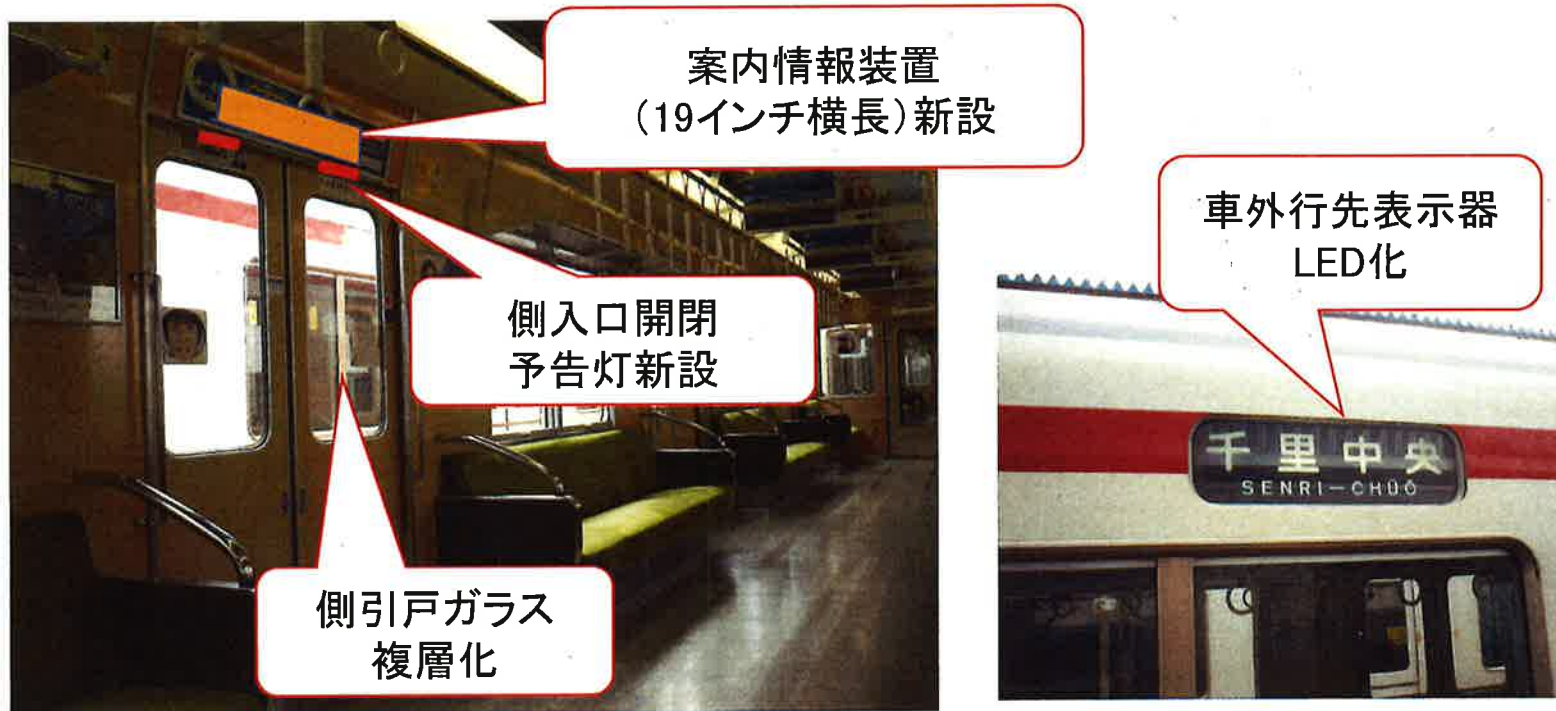
■車両の代替新造



8000形車両×10両編成 廃車

9000形車両×10両編成 新造

■ 既存車両の内装更新



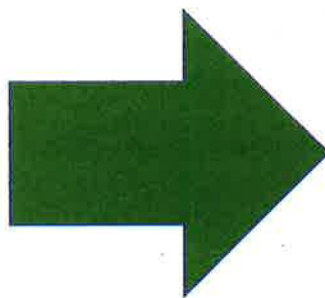
※その他、構体補強や床張替、側面パネル貼り等の補修工事も合わせて実施

■各駅リニューアル工事 各駅トイレ改修工事

現状イメージ



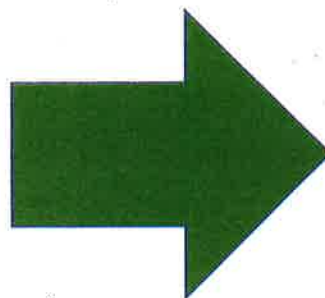
多機能トイレ入口



リニューアル後イメージ



多機能トイレ内部



■各駅リニューアル工事 桃山台駅上屋改良及び緑地公園駅ホーム庇改良

桃山台駅現状



緑地公園駅現状



■各駅リニューアル工事 千里中央駅南・北改札改造工事

現 状

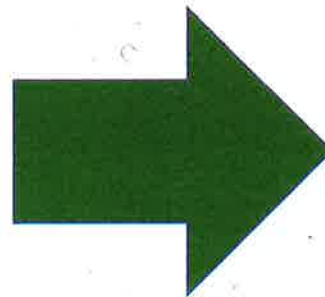
南改札口



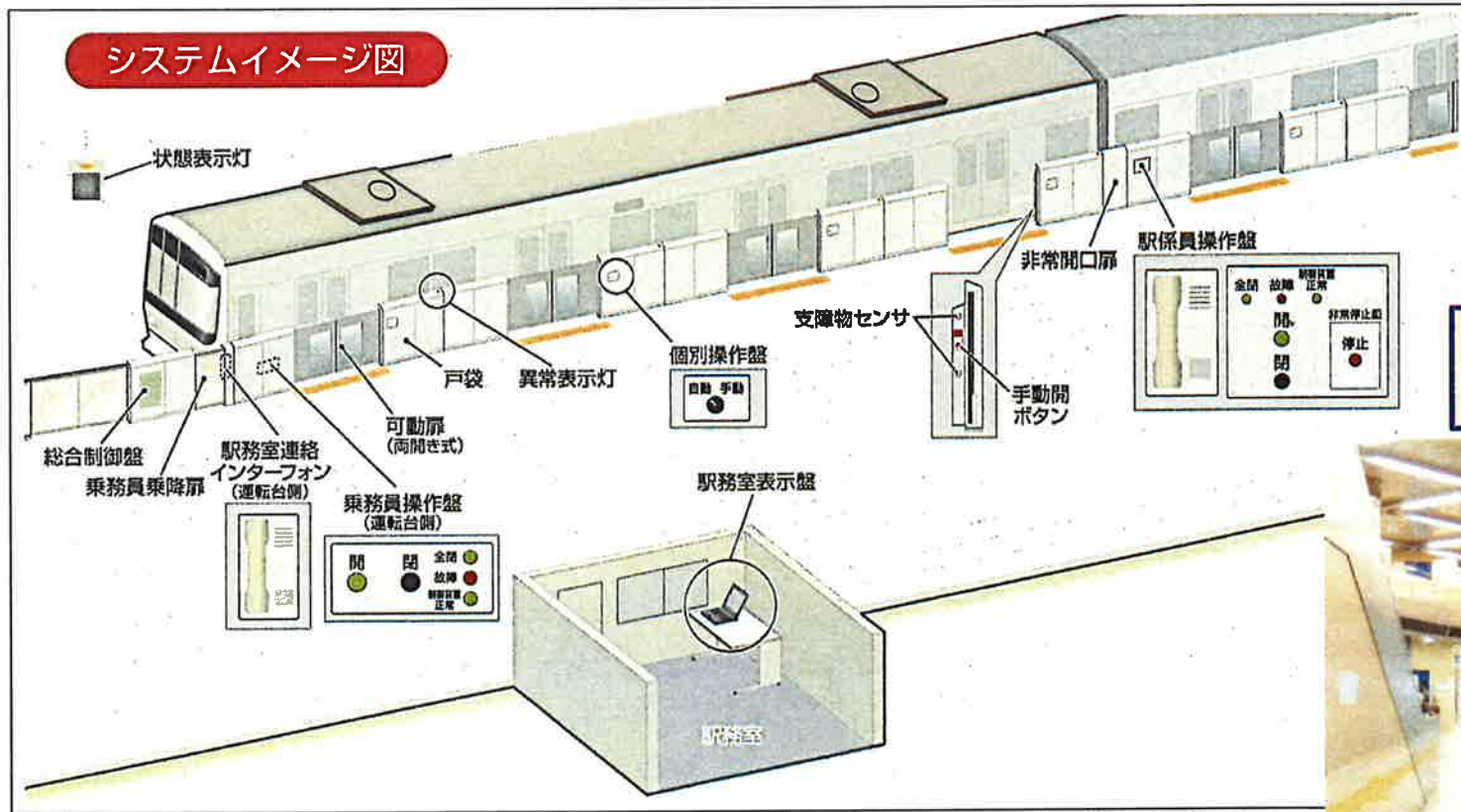
北改札口



リニューアル後イメージ



■可動式ホーム柵の設置



千里中央駅1番線
設置イメージ

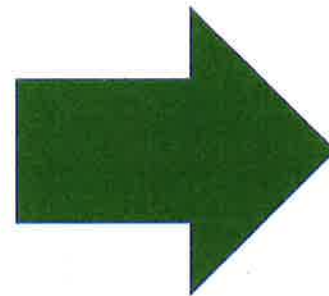


■高架橋高欄取替及び高欄補強

既設ブロック高欄



FRP製高欄



ブロック損傷状況

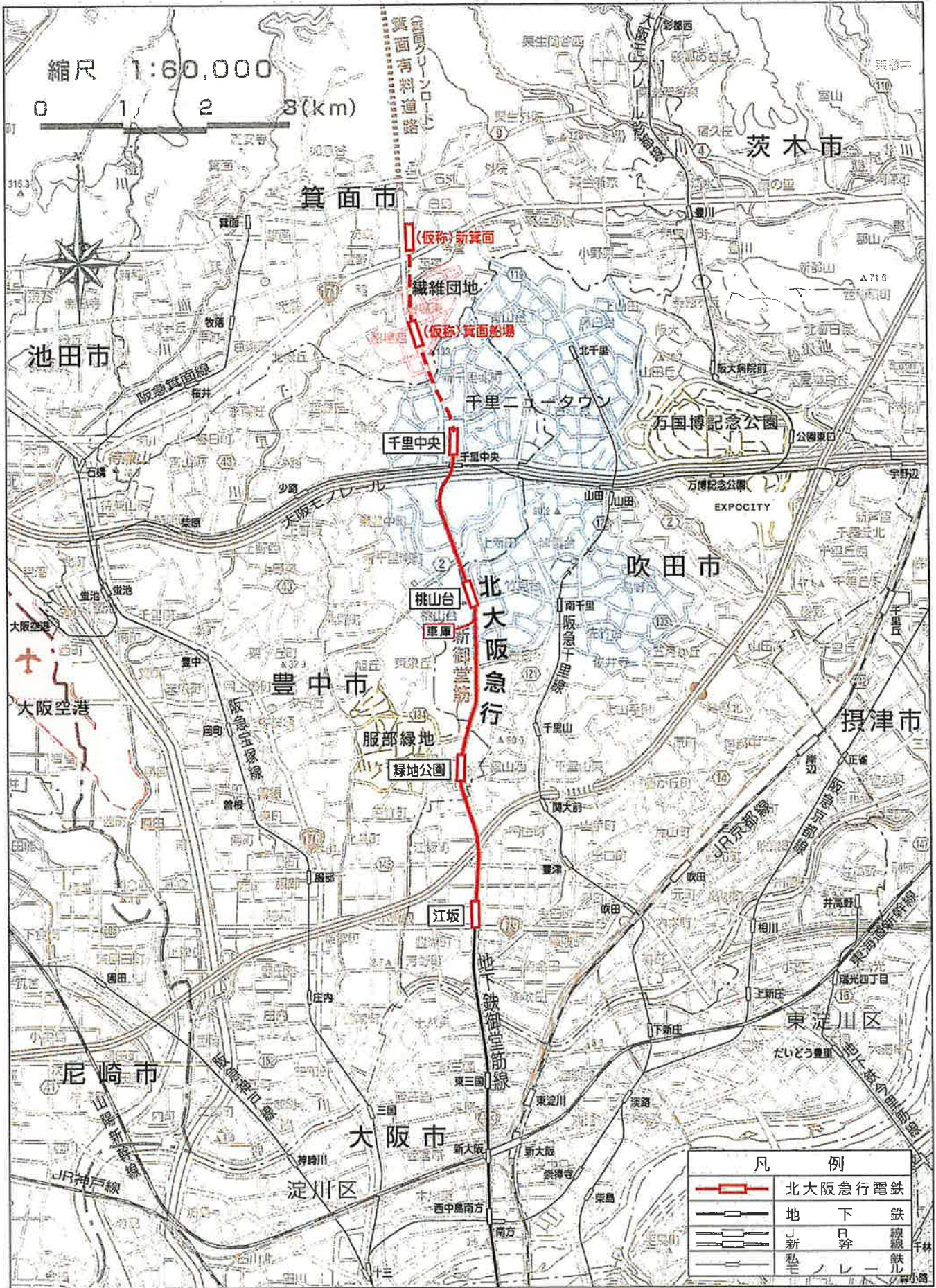


FRP製高欄設置状況

※FRP・・・繊維強化プラスチックのことであり、従来のコンクリートより軽量かつ耐久性、耐震性に優れる

北大阪急行電鉄株式会社 路線図

営業キロ 5.9km



北大阪急行電鉄（株）の概要

1. 会社概要

- (1) 代表者 代表取締役社長 岸本 和也
- (2) 資本金 1,500 百万円
阪急電鉄：54.0%、大阪府：25.0%、関西電力：5.0%、大阪ガス：4.0%
三菱東京 UFJ 銀行：4.0%、三井住友銀行：4.0%、りそな銀行：4.0%
計 7 名

- (3) 会社設立 昭和 42 年 12 月 11 日
- (4) 営業開始 昭和 45 年 2 月 24 日
- (5) 従業員数 136 名（平成 27 年度末現在） ※契約社員、受入出向者含む

2. 営業概況（平成 27 年度末）

- (1) 営業区間 千里中央駅～江坂駅（5.9km）
- (2) 輸送人員 160,726 人／日
- (3) 駅数 4 駅（江坂駅は大阪市交通局との共同使用駅）
- (4) 車両数 70 両

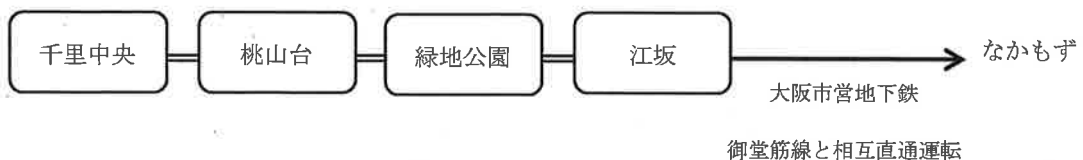
3. 運転状況（平成 27 年度末）

- (1) 運転本数（平日） 上下各 156 本
- (2) 運転間隔（平日） 朝ラッシュ時 4 分 30 秒 （昼間時 8 分）
- (3) 所要時分 千里中央～江坂間：8 分 10 秒

（参考）

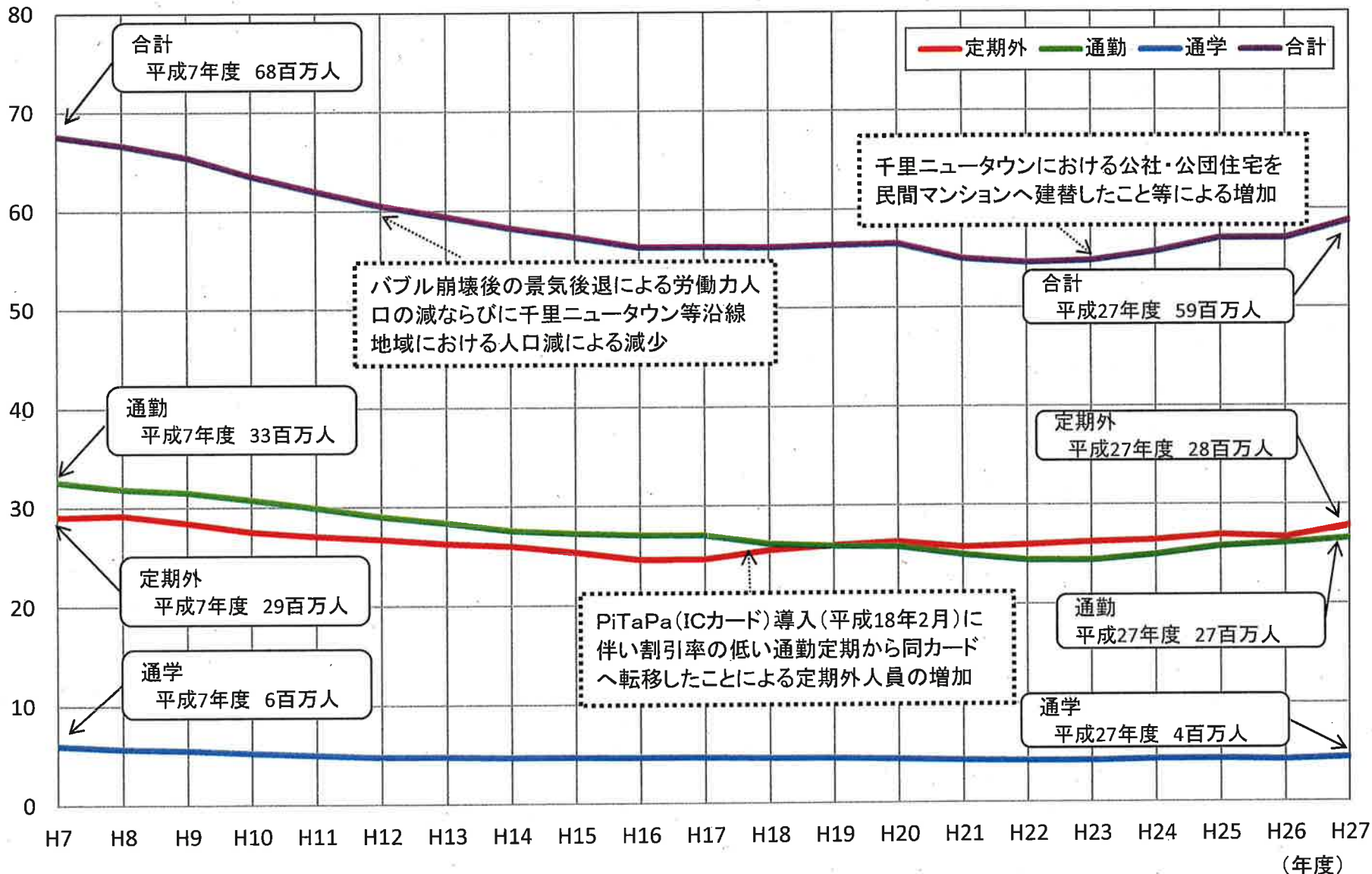
千里中央～梅田間 : 18 分 25 秒

千里中央～なかもず間 : 55 分 10 秒



北大阪急行電鉄(株)の輸送人員の推移

(百万人)



過去の運賃改定の概要

改定年月日		1995(H7)年 3月1日					1997(H9)年 4月1日			2014(H26)年 4月1日		
運賃改定実施の理由		乗継割引運賃制度導入・ 経営状況悪化による改定					消費税率改定			消費税率改定		
		区間	キロ数	改定前	改訂後	差額	改定前	改訂後	差額	改定前	改訂後	差額
定期 外	普通券	1区	1~2	60円	80円	20円	80円	80円	0円	80円	90円	10円
		2区	3~4	80円	100円	20円	100円	110円	10円	110円	110円	0円
		3区	5~6	110円	120円	10円	120円	120円	0円	120円	120円	0円
定期	通勤(1か月)	1区	1~2	2,340円	3,120円	780円	3,120円	3,160円	40円	3,160円	3,280円	120円
		2区	3~4	3,120円	3,900円	780円	3,900円	3,950円	50円	3,950円	4,110円	160円
		3区	5~6	4,290円	4,680円	390円	4,680円	4,730円	50円	4,730円	4,930円	200円
		割引率		35.0%			1区34.2%・2区40.1% 3区34.3%			1区39.3%・2区37.7% 3区31.5%		
	通学(1か月)	1区	1~2	1,440円	1,920円	480円	1,920円	1,940円	20円	1,940円	2,000円	60円
		2区	3~4	1,920円	2,400円	480円	2,400円	2,430円	30円	2,430円	2,500円	70円
		3区	5~6	2,640円	2,880円	240円	2,880円	2,920円	40円	2,920円	3,000円	80円
		割引率		60.0%			1区59.6%・2区63.2% 3区59.4%			1区63.0%・2区62.1% 3区58.3%		

※平成7年以降に実施した運賃改定

※金額は大人運賃

鉄道事業の旅客運賃上限変更認可にかかる関係条文

●鉄道事業法（昭和六十一年十二月四日法律第九十二号）（抄）

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

3 （略）

●鉄道局関係審査基準・標準処理期間

（平成19年6月25日国鉄総第113号）（抄）

〔鉄道事業法〕

事項名	条項	審査基準	標準処理期間
運賃及び料金の上限の認可	第16条 第1項	能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 具体的には、運賃及び料金の上限が、効率的かつ合理的に鉄道事業を經營した場合における適正な原価に公正妥当な利潤を加えたものを回収し得るような水準を超えないものであること。	1箇月～ 4箇月