

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5月24日  
鉄 道 局

# 目次

(頁)

## パブリックコメントについて

○パブリックコメントの内訳について 1

○パブリックコメントに対する鉄道局の考え方について 2

## ○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：4月18日～5月1日（14日間）

件数：計38件

（内訳）

○賛成意見：5件

○条件付き賛成意見：4件

○反対意見：22件

○その他の意見（提案・問い合わせ等）：7件

○合計：38件

	賛成	条件付き 賛成	反対	その他 (提案・問い合わせ等)	合計
大阪	-	-	2	-	2
京都	-	-	1	-	1
奈良	2	1	5	-	8
三重	-	2	4	1	7
兵庫	1	-	-	-	1
滋賀	-	-	1	-	1
愛知	-	-	-	1	1
岐阜	-	-	-	2	2
石川	-	-	-	1	1
神奈川	-	-	1	1	2
不明	2	1	8	1	12
合計	5	4	22	7	38

## ○反対意見：22件

### 1. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

#### 《運賃改定の実施について》

「老朽化した一般車両の更新」とありますが、その一般車両の最後の新規投入は 2008 年であったといえます。

新型コロナウイルスの出現に 10 年ほど遡った話です。

しかも、2008 年から現在までの 15 年ほどの間に、「ひのとり」や「しまかぜ」「Ace」などの特急車両「は」続々と投入されています。

旧型車両の更新を 15 年近く怠れば、老朽化した車両が増加するのは当然のことです。この状況下、車両の更新も理由とした運賃改定の申請の流れが認められるならば、最後の更新から 15 年の月日を置く→さらに更新を理由とした値上げ…を繰り返すことになってしまわないか心配です。

更新の対象になる旧型車両は、すでに製造から 50 年以上経過しているともいえます。ほかの大手私鉄会社から引退する電車を購入しても（台車を交換しなければならないかもしれませんが）現在保有している車両より経年の若いうえ 内装や機器に更新が入ったものが入手できると思われれます。

この場合、一から製造するより安価に車両を導入できるはずですが。

そうならば、これほどの運賃上昇を避けられるのではないのでしょうか。

「ほかの大手私鉄会社から引退する電車を購入しても（台車を交換しなければならないかもしれませんが）現在保有している車両より経年の若いうえ 内装や機器に更新が入ったものが入手できると思われれます。この場合、一から製造するより安価に車両を導入できるはずですが。

そうならば、これほどの運賃上昇を避けられるのではないのでしょうか。」について

- 近畿日本鉄道によれば、他事業者からの引退する車両の購入については、車両長や車体幅などが近鉄線に合うものが限られるうえ、近鉄線を運用するための保安装置、近鉄線の特徴である山間部の急こう配区間を走行するために必要な装置、従来車両と連結解放して運用するための装置の追加や取替が必要となり、その対応費用と余寿命を勘案すると、割安とは言えないとのこと。

## 2. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《運賃改定の理由(説明不足)について》

運賃値上げ幅が軒並み高く、車両新造に掛かる費用を賄うだけの値上げに感じる。また、コロナ禍による利用者減少も理由にあげているが、自助努力をし尽くしてもなお状況が改善しないから値上げするのか、説明が根本的に不足しているように感じて納得感があまりない印象を受ける。

- 近畿日本鉄道は、最後に運賃改定を実施した1995（平成7）年（9月1日）以降、輸送人員が減少する中、継続してコスト削減を実施し、2018（平成30）年度までに、大手民鉄で最大の27%、477億円の営業費削減を行いました。
- 加えて、コロナ禍の2020（令和2）年度は2019（令和元）年度より100億円、2021（令和3）年度は200億円の営業費を緊急的に抑制しましたが、2020（令和2）年度はかつてない赤字、2021（令和3）年度も厳しい結果と承知しています。
- 近畿日本鉄道は、今回の運賃改定により、2023（令和5）年度から2025（令和7）年度の間、一般車両の更新の他にも、設備の健全性維持、安全・防災対策、駅的美装化・既存車両の改修、バリアフリー整備加速化等に取り組むこととしています。
- なお、今回の旅客運賃の上限変更認可申請にあたって、近畿日本鉄道は、国の定める情報提供ガイドラインに則り、ホームページ上で情報提供（プレスリリース資料、全34ページ）を行いました。今後も車内吊りポスターや駅のポスターなどで理解促進を図っていくとしています。

### 3. 利用の有無不明（三重県在住） より

#### 《運賃改定による周辺道路への影響について》

近鉄線は三重県北部から愛知県間では、並行する JR 関西線が単線で本数が少なく、利便性が低いことから、本数が多く、速達性もある近鉄線の利用者が多く、地元住民にとってはなくてはならない足になっている。また、地理上、長大河川である木曾三川があり、橋梁が少ないため並行する道路の数が非常に少なく、これらの道路は渋滞が常態化している。近鉄線の運賃の大幅な値上げは、四日市市から名古屋、桑名市から名古屋などの利用が多い区間にも重くのしかかることになることから、これらの区間の利用者が道路交通への利用に切り替える人が増えると想定できる。その場合、並行する道路が限られ、渋滞が悪化し三重県北部から愛知県間の流動に多大なる影響が懸念される。以上のことから三重県北部から愛知県間の値上げに再考を求める。

近鉄が経営上どうしても運賃の値上げを行わざるを得ない場合は、地理上の特性を顧みて三重県北部から愛知県間の流動については補助金等を用いても、鉄道利用の優位性を高め、道路利用がこれ以上増えないような働きをすべきではないかと思う。

「四日市市から名古屋、桑名市から名古屋などの区間の利用者が道路交通への利用に切り替える人が増えると想定できる。その場合、並行する道路が限られ、渋滞が悪化し三重県北部から愛知県間の流動に多大なる影響が懸念される。以上のことから三重県北部から愛知県間の値上げに再考を求める。

近鉄が経営上どうしても運賃の値上げを行わざるを得ない場合は、補助金等を用いても、鉄道利用の優位性を高め、道路利用がこれ以上増えないような働きをすべきではないかと思う。」について

- 近畿日本鉄道は、自家用車や高速バス等の道路交通に対し、所要時間、運転本数、車両の快適性、企画乗車券等で優位性を維持できるよう努めるとともに、鉄道の安全性、定時性等についてもPRしていくとしています。

(補足)

	現行運賃	申請運賃
近鉄名古屋～桑名	450円	530円
近鉄名古屋～近鉄四日市	640円	760円

- なお、国の補助金については、鉄道利用の優位性を高める観点ではございませんが、これまで、バリアフリー化（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）や総合安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費補助金）等に対する支援を実施しています。

#### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

##### 《運賃の改定幅について》

コロナ禍による減収による運賃改正には理解し、賛同するが、この度の案は値上げ幅が大きく、公共交通として誰もが利用しやすい物であるべき観点から再考すべきものと考えます。

近畿日本鉄道は他社に比べバリアフリー対策が遅れており、バリアフリー対策など急ぐべき観点も多いが、初乗り 20 円値上げは許容できるものでは無いと思います。

学生、社会人共に定期の大幅値上げも現在のコロナ禍によって減収する家計に大きな影響を与えたいと思います。

（同旨 4 件）

- 近畿日本鉄道では、今後、いわゆる「新しい生活様式」が定着し、コロナ禍前の水準まで利用者は戻らないと想定しており、早期退職・給与水準の見直し等による人件費の削減など様々な経営努力を持ってしても、収入減少を補うことは困難な状況となると想定しています。
- 一方、健全な鉄道運営を維持するためには、車両・設備の更新、バリアフリー整備、防災対策等を継続して行い、安全性、利便性を確保し、サービス水準を維持しなければならず、その費用を踏まえて、運賃水準を設定しています。
- 初乗り区間を含む 1～10キロまでの区間については、各運賃区界に適用している運賃計算額より 10円減額するなど、短距離の利用者に配慮するとともに、通学定期については、改定率を通勤定期の約半分として家計への負担を軽減しています。

## 5. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《運賃の改定幅について》

コロナ禍等の影響で運賃値上げするのは多少は我慢しなければならないところはあれど、あまりにも上げ幅が大きすぎて容認できないレベルに感じられます。

私の居住地は近鉄しか通っていないので、都市部などのように近鉄の運賃が高いのなら安い JR 等他社線を使えばいいといった選択肢はありません。

近鉄のおかげで地元の市も発展し通勤等の需要もあるわけですが、運賃値上げによって市がますます衰退しかねないように感じます。

また近鉄では観光需要を掘り起こすべく観光列車の製作などに力を入れているように感じられますが、コロナ禍で観光客が減っている今はそこへ投資するのは時期尚早と思います。

恒常的に収入が見込める通勤客にこそ設備投資をしていくべきであり、沿線住民のことを第一に考えるべきだと思います。

運賃値上げせずに経営していくのは限界があるのは資料等を拝見する限り理解はしているつもりなので、多少は仕方ないとしてももう少し再考すべきではないかと思えます。

近距離から中距離（およそ 100km 以内程度）は運賃の上げ幅を数十円以内に収めるべきだと思います。

この距離では通勤、通学、買い物等生活に欠かせない利用客が多いと思えます。

そこで申請どおりの大幅な値上げを実施すると、割高感を感じて利用客が低減しますます運賃収入が減るといった悪循環になると考えられます。

そして長距離については上げ幅を数百円程度上げては差し支えないのではないかと考えます。

長距離となると伊勢志摩などへの観光客としての利用や大阪と名古屋の間のビジネス利用が多いと思われれます。

元々数千円の負担はあるわけですが、そこへ数百円上げてはそれほど負担増に対しての意識は薄く仕方ないと思えます。

また近鉄では割引きっぷ等の企画乗車券もいくつか発売していますので、うまく活用すれば値上げしてもある程度利用客は見込めるものと思えます。

あと検討できる増収策としての提案は通勤定期券の割引幅を下げればよいのではないかと思います。

近鉄の通勤定期券はある程度の距離に達すると割引幅が大きくなり、一般的には 20 日程度往復すれば元が取れるくらいの設定のところ、区間によっては 15 日程度で元が取れる場合もあるように思えます。

そしてコロナ禍による通勤客の減少に対して影響しているのであれば、どの区間においても 20 日程度往復しないと元が取れない程度の値段設定にすれば多少の収入は確保できるのではないかと思います。



素人でただの沿線住民というだけの意見では考えが甘いかもしれませんが、生活には欠かせない公共交通機関なわけですから、その利用者のことを考えて対策に取り組んでいただきたいと思います。

「近鉄では観光需要を掘り起こすべく観光列車の製作などに力を入れているように感じられますが、コロナ禍で観光客が減っている今はそこへ投資するのは時期尚早と思います。恒常的に収入が見込める通勤客にこそ設備投資をしていくべきであり、沿線住民のことを第一に考えるべきだと思います。」について

- 近畿日本鉄道は、運賃改定により、設備の健全性維持、安全・防災対策、駅的美装化・既存車両の改修、バリアフリー整備加速化等のほか、一般車両の更新等新たな施策に取り組むこととしており、これらの投資によって、すべての利用者の安全性、快適性の向上が見込まれ、サービス水準の改善が期待できるとしています。
- 近畿日本鉄道の沿線には、奈良・京都・伊勢志摩といった多くの観光地が存在しており、今後、アフターコロナ期における需要回復を見極めつつ、観光需要の掘り起こしにも取り組んでいくとしています。

「近距離から中距離（およそ 100km 以内程度）は運賃の上げ幅を数十円以内に収めるべきだと思います。この距離では通勤、通学、買い物等生活に欠かせない利用客が多いと思います。」

「長距離については上げ幅を数百円程度上げて差支えないのではないかと考えます。長距離となると伊勢志摩などへの観光客としての利用や大阪と名古屋の間のビジネス利用が多いと思われます。元々数千円の負担はあるわけですが、そこへ数百円上げてそれほど負担増に対しての意識は薄く仕方ないと思います。

また近鉄では割引きっぷ等の企画乗車券もいくつか発売していますので、うまく活用すれば値上げしてもある程度の利用客は見込めるものと思います。」について

- 今回の旅客運賃の上限変更認可申請では、原則として一定割合での改定となっていますが、短距離区間の普通旅客運賃については改定率を抑えており、日常的なご利用の多い旅客に対して配慮しています。
- なお、利用者のニーズに応じた企画乗車券の発売については、引き続き検討していくと聞いています。

「検討できる増収策としての提案は通勤定期券の割引幅を下げればいいのではないかと思います。近鉄の通勤定期券はある程度の距離に達すると割引幅が大きくなり、一般的には 20 日程度往復すれば元が取れるくらいの設定のところ、区間によっては 15 日程度で元が取れる場合もあるように思います。

どの区間においても 20 日程度往復しないと元が取れない程度の値段設定にすれば多少の収入は確保できるのではないかと思います。」について

- 通勤定期の割引率につきましては、申請のとおりの設定により所要額を確保するとしています。

## 6. 利用の有無不明（奈良県在住） より

### 《運賃改定の手続き等について》

今回の近鉄電鉄の値上げに関しては反対である。認可されるべきものではない。値上がりの理由としてコロナの影響や利用客の高齢化などで収入減したことが原因とされているが、主に以下 2 点の理由から大臣が近鉄料金の値上げ申請を認可することは違法、不当である。

#### 1. 手続き的理由

値上げ申請前に近鉄の利用者、株主に十分な説明がされていない。本認可申請は近鉄と行政担当者が癒着、密行したものである。本申請は令和年 4 月 15 日付で申請されたというが、その内容は事前に利用者や株主に全く知らされていなかった。にもかかわらず、4 月 15 日付で受理されているが、その内容は、近畿運輸当局と近鉄が事前に打ち合わせをし、申請したものでなければ、できないものになっている。

国土交通省、鉄道局は 4 月 18 日付で長文の申請書を受理したとして、意見募集（パブコメ）をしているが、このような手続きは事前の癒着通謀がなければ不可能である。

この意見募集は 4 月 18 日から 5 月 1 日までとされている。この値上げ申請はいつから実施されるかは明確ではないものの、朝日新聞の報道によると、来年、2023 年（令和 5 年）4 月からとされている。このような申請であるにもかかわらず、本意見募集は 4 月 18 日から 5 月 1 日までのわずか 2 週間に電子メールと郵送の必着のみとされ、その他 FAX などは認められてはいない。これは全国の高齢者を含む、多数の市民へのパブリックコメントの方法としては到底認めがたい限定的なものである。もっと時間的にも手段的にもゆとりのある方法を取るべきである。そのようなパブコメの募集は違法、不当である。本認可申請は利用者らにその内容が十分に開示説明されていない。このような認可申請は、手続き的にも違法、不当である。本申請は近鉄の利用者、株主に説明がされておらず、近鉄と行政担当者が癒着、密航したものである。

#### 2. 内容的理由

前期の通り、本認可申請書は申請者の近鉄の値上げの希望ばかりで、その値上げが公正妥当であると根拠資料、会計資料は明らかになっていない。近鉄は本鉄道による外部利

益を与えているのに、それは具体的に明らかにされていない。外部利益を無視した値上げは失当である。

加えて近鉄は現在大阪夢洲で進められている大阪 IR 株式会社に一社当たり 108 億円という莫大な投資をして、カジノ事業に参入することが社会に明らかになっている。このような余裕のある企業がコロナなどを理由に値上げ申請することは許されない。

さらに料金改定はどれだけ必要か適正な根拠が示されなければならない。適正原価主義にもとづく申請の資料がない。このようなパブリックコメントを求める国の手続きも誤っている。

「主に以下 2 点の理由から大臣が近鉄料金の値上げ申請を認可することは違法、不当である。

1. 手続き的理由

値上げ申請前に近鉄の利用者、株主に十分な説明がされていない。

国土交通省、鉄道局は 4 月 18 日付で長文の申請書を受理したとして、意見募集（パブコメ）をしているが、本意見募集は 4 月 18 日から 5 月 1 日までのわずか 2 週間に電子メールと郵送の必着のみとされ、その他 FAX などは認められてはいない。もっと時間的にも手段的にもゆとりのある方法を取るべきである。」について

- 近畿日本鉄道では、旅客運賃の上限変更認可申請に先立ち、親会社である近鉄グループホールディングスの決算発表の機会を捉え、2020（令和2）年秋と2021（令和3）年春には「制度研究や検討を進めている」旨を、2021（令和3）年秋には「早期の運賃改定を目指し、認可申請の準備を進める」旨をそれぞれ公表しています。
- なお、今回の旅客運賃の上限変更認可申請にあたって、近畿日本鉄道は、国の定める情報提供ガイドラインに則り、ホームページ上で情報提供（プレスリリース資料、全34ページ）を行いました。今後も車内吊りポスターや駅のポスターなどで理解促進を図っていくとしています。
- また、近畿日本鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請について、広く御意見をいただくため、国土交通省鉄道局において、任意の意見募集（パブリックコメント）を実施いたしました。
- ファックスによるご提出については、過去において受領実績が少ないこと、万が一不具合が生じた場合に対応できない可能性があることから、電子メール又は郵送による御意見の提出をお願いいたしました。2週間の募集期間において、貴重な御意見をいただいたところであります。

「主に以下2点の理由から大臣が近鉄料金の値上げ申請を認可することは違法、不当である。

## 2. 内容的理由

本認可申請書は申請者の近鉄の値上げの希望ばかりで、その値上げが公正妥当であると根拠資料、会計資料は明らかになっていない。適正原価主義にもとづく申請の資料がない。このようなパブリックコメントを求める国の手続きも誤っている。

近鉄は現在大阪夢洲で進められている大阪 IR 株式会社に一社当たり 108 億円という莫大な投資をして、カジノ事業に参入することが社会に明らかになっている。このような余裕のある企業がコロナなどを理由に値上げ申請することは許されない。」について

- 近畿日本鉄道の旅客運賃の上限変更について、広く御意見をいただくため、国土交通省鉄道局において、任意の意見募集（パブリックコメント）を実施いたしました。
- 近畿日本鉄道から申請（4月15日（金））された旅客運賃の上限変更認可申請書と添付資料（収入原価総括表等）を公表（4月18日（月））し、意見募集（パブリックコメント）を実施いたしました。この申請を受けて、国土交通大臣は、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慎重に審査いたします。  
意見募集（パブリックコメント）の方法につきましては、より良いものとするため、他の実施事例なども参考にしながら、必要に応じて検討して参ります。
- 近畿日本鉄道の親会社である近鉄グループホールディングスの事業については、近畿日本鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請とは関係のないものと承知しています。

## 7. 利用者（奈良県在住）より

### 《運賃改定の実施について》

改定率を見て驚きました。いきなり、17%改定は異常です。コロナ禍で乗降客が減少しているのは他社でも同様であり、他業種によっては頃よりひどいところは多少あると思います。いきなり、損失分を運賃に転嫁するのは、いかにも短絡的である。

経営努力、経営改善はされているのでしょうか。

徹底したチェック・確認を実施して頂き、必要最低限の改定に止めるべきである。国民特に利用者の理解が得られるよう、しっかりと内容を情報公開すること。安易な改定で、他社が追随してしまい、公共交通機関としての役割が削がれかねない。

県知事も、50億円の負担増につながり経済活性化の弊害との意見も紙上で読みました。上記内容からも、改定に反対である。

近年も、新型特急電車（しまかぜ・ひのとり・あをによし）を続々と投入してきており、

沿線に系列の観光地を抱えているが、この経営陣の判断が甘かったのではないか。設備投資に走るだけ走り、回収ができない分を改定する一因ではないか。又、特急電車優先のダイヤ編成も気になっていたこともあり、特急ダイヤの根本的見直しや、JR 西日本も実施済みである昼間時間帯における間引きダイヤ編成等を希望する。  
改定の有無にかかわらず、安全安心に対する事項は、引き続き区実に実施すること。

(同旨3件)

「経営努力、経営改善はされているのでしょうか。  
徹底したチェック・確認を実施して頂き、必要最低限の改定に止めるべきである。国民特に利用者の理解が得られるよう、しっかりと内容を情報公開すること。」について

- 近畿日本鉄道は、最後に運賃改定を実施した1995（平成7）年（9月1日）以降、輸送人員が減少する中、継続してコスト削減を実施し、2018（平成30）年度までに、大手民鉄で最大の27%、477億円の営業費減を実施しています。
- 加えて、コロナ禍の2020（令和2）年度は2019（令和元）年度より100億円、2021（令和3）年度は200億円の営業費を緊急的に抑制したところでありませぬ。
- 申請内容については、鉄道事業法第16条第2項に基づき確認を実施してまいります。
- なお、今回の旅客運賃の上限変更認可申請にあたって、近畿日本鉄道は、国の定める情報提供ガイドラインに則り、ホームページ上で情報提供（プレスリリース資料、全34ページ）を行いました。今後も車内吊りポスターや駅のポスターなどで理解促進を図っていくとしています。

「近年も、新型特急電車（しまかぜ・ひのとり・あをによし）を続々と投入してきており、沿線に系列の観光地を抱えているが、この経営陣の判断が甘かったのではないか。設備投資に走るだけ走り、回収ができない分を改定する一因ではないか。  
又、特急電車優先のダイヤ編成も気になっていたこともあり、特急ダイヤの根本的見直しや、JR 西日本も実施済みである昼間時間帯における間引きダイヤ編成等を希望する。」について

- 近畿日本鉄道によると、特急の輸送人員は、コロナ禍の収束に向けて徐々に回復すると想定されており、新型特急電車の投入が新規顧客の獲得等による増収やブランド価値の向上に貢献していくと聞いています。
- 近畿日本鉄道は今後も需要に応じたダイヤの見直しにより、利用者の利便性を維持しつつ効率化を図るとしています。

## 8. 利用の有無不明（京都府在住） より

### 《運賃改定の実施について》

大幅な運賃値上げに強く反対です。

オミクロン株以降電車の混雑状況は日ごとに増してきており、今回のGWでも繁華街や観光地はコロナ禍前を思わせる人の流れという状況で、昨年の状況をもとにして業績が回復しないと見込む会社側の計画は見込み外れが明白です。

金額で見ても京都や大阪まで100円を超える大幅な値上げとなり他社の値上げ額に比べて著しく高額です。

交通費が不支給・上限ありの職種、学生を持つ家庭には影響は甚大であり、賃金が上昇しない中大幅な負担増は容認できません。

(同旨4件)

- 輸送人員については、今後「新しい生活様式」が定着し、通勤定期においては「テレワークの実施」「マイカーへのシフト」等によりコロナ禍前の水準には戻らないものと想定しています。
- 定期外については、「旅行」「娯楽」を中心に回復するものの、コロナ禍前の水準には届かないものと想定しています。
- 一方、健全な鉄道運営を維持するためには、車両・設備の更新、バリアフリー整備、防災対策等を継続して行い、安全性、利便性を確保し、サービス水準を維持しなければなりません。
- 近畿日本鉄道は、早期退職・給与水準の見直し等による人件費の削減など様々な合理化を実施したうえ、上記に必要な費用を踏まえて、運賃水準を設定しています。

## 9. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《運賃の改定幅について》

2割近い値上げは受容しがたい。

沿線の人口減が値上げ理由の一つになっているようだが、経営努力や他社に見られる不採算路線の縮小・廃止などは十分検討されたのか。

またコロナ禍による利用減も理由に上げられているが、収束時には一定の復調も予想される事から、東急電鉄の例の様に期限付き認可としてはどうか。

(同旨1件)

- 近畿日本鉄道は、早期退職・給与水準の見直し等による人件費の削減、巡回対応駅化やワンマン運転化、列車本数見直しなどによる経費削減を実施しています。

- 不採算路線に対しても、上記取り組みを行っており、現段階では縮小・廃止を検討している路線はないと聞いています。
- なお、旅客運賃の上限変更認可については、公聴会を含む運輸審議会での議論・答申等を踏まえ、判断することとなります。

#### 10. 利用の有無不明（大阪府在住） より

##### 《運賃改定の実施について》

本件の値上げの理由としているコロナ禍による乗客の減少については回復傾向にあり、また流通事業や観光レジャー事業についても回復の傾向がみられている。それに世界各国の入国緩和の状況をみると外国人旅行者の復活も見込まれる状態であり、業績の低迷の継続を前提とした計画は甚だ疑問である。そもそも経営不振の根本原因はバブル経済期における経営の失敗による多額の有利子負債であり、コロナ禍を理由としたものではない。合理化の点からみても近隣を走る JR、京阪、南海の路線が昼間 15 分ヘッドなのに対して近鉄は 10 分ヘッドのままなどまだまだ余地がある。どうしても値上げがやむを得ないのであれば JR や名鉄が導入している線区別に異なる運賃体系を導入し都市圏における他社線との格差を縮めるべきである。

「本件の値上げの理由としているコロナ禍による乗客の減少については回復傾向にあり、また流通事業や観光レジャー事業についても回復の傾向がみられている。それに世界各国の入国緩和の状況をみると外国人旅行者の復活も見込まれる状態であり、業績の低迷の継続を前提とした計画は甚だ疑問である。」について

- 近畿日本鉄道によると、利用者は沿線地域の通勤・通学・ビジネス・日常利用が中心となりますが、新型コロナウイルス感染症流行を契機としたテレワーク、Web 会議等の「新しい生活様式」が定着し、通勤定期においては、コロナ禍前の水準には戻らないものと想定しています。
- 定期外については、「旅行」「娯楽」を中心に回復するものの、コロナ禍前の水準には届かないものと想定しています。
- 外国人旅行者については需要回復を期待していますが、そもそも日本人を含む旅行客が利用者全体に占める輸送人員割合は、2018（平成30）年度において約6%と、さほど大きくはなく、収益の改善効果は小さいと想定しています。

「そもそも経営不振の根本原因はバブル経済期における経営の失敗による多額の有利子負債であり、コロナ禍を理由としたものではない。合理化の点からみても近隣を走る JR、京阪、南海の路線が昼間 15 分ヘッドなのに対して近鉄は 10 分ヘッドのままなどまだまだ余地がある。どうしても値上げがやむを得ないのであれば JR や名鉄が導入している線区別に異なる運賃体系を導入し都市圏における他社線との格差を縮めるべきである。」について

- 近畿日本鉄道は、沿線の少子高齢化による人口減少、自家用自動車の普及や道路交通網の発達により、コロナ禍直前期の収入は、ピーク時の 4 分の 3 まで落ち込みました。コロナ禍により更に利用者は減少し、様々な経営の合理化やコスト削減に取り組みましたが、依然として厳しい事業環境となっています。
- 今後、いわゆる「新しい生活様式」が定着し、コロナ禍前の水準まで利用者は戻らないと想定しており、早期退職・給与水準の見直し等による人件費の削減など様々な経営努力を持ってしても、収入減少を補うことは困難な状況となっています。
- 一方、健全な鉄道運営を維持するためには、車両・設備の更新、バリアフリー整備、防災対策等を継続して行い、安全性、利便性を確保し、サービス水準を維持しなければならず、その費用を踏まえて、旅客運賃の上限変更認可申請をしたとしています。
- なお、近畿日本鉄道は、今後も需要に応じたダイヤの見直しにより、利用者の利便性を維持しつつ効率化を図るとしています。



## ○条件付き賛成意見：4件

### 1. 利用の有無不明（奈良県在住） より

#### 《サービスの改善について》

近鉄沿線在住です。近鉄の昨今の経営は大変厳しい状況である中で、安全対策や駅施設の充実など様々なことに投資されています。そのための実施には反対ではありません。

ただ、それに関して、いくつか意見があります。以下の通りです。

定期券サービスが他社より明らかに劣っています。近鉄でも対応すべきです。

#### ・定期券購入について

現金かグループのクレジットカードでしか購入できない。関西の他の大手私鉄では一般的なクレジットカードで購入可能。

#### ・IC定期券について

IC定期券がICOCAのみでPiTaPaは非対応。IC化のニーズに対応しきれていない。また、値上げや昨今のサービス低下による利用者の他社への流出を懸念しており、自身もこのままでは並行他社を利用すると思います。

#### ・競合区間について

奈良-難波や奈良-京都、桑名-名古屋等、並行他社よりも割高になる。この区間だけでも改定率を低くすれば流出を抑えられるのではないか。

#### ・本数について

奈良線について、土休日夜間の優等列車を減便しすぎではないか。特急は一定間隔で運行があるが、快速急行は最大40分以上も開くことがある。JR大和路線の方が便利である。

以上が運賃改定に関する意見です。

値上げはするがサービス水準は他社より劣っているままだと、利用者の反発を招きかねず、利用減に歯止めがかからないと思います。

近鉄さんには、利用者に値上げの理解が得られるよう、サービス向上・維持に努めていただきたいと思います。

「定期券サービスが他社より明らかに劣っています。近鉄でも対応すべきです。

#### ・定期券購入について

現金かグループのクレジットカードでしか購入できない。関西の他の大手私鉄では一般的なクレジットカードで購入可能。

#### ・IC定期券について

IC定期券がICOCAのみでPiTaPaは非対応。IC化のニーズに対応しきれていない。また、値上げや昨今のサービス低下による利用者の他社への流出を懸念しており、自身もこのままでは並行他社を利用すると思います。」について

- 近畿日本鉄道によると、定期券購入時に KIPS カード以外のクレジットカードが利用できないことについては、他の利用者からも意見が寄せられており、重要な検討課題と考えているとのことです。
- IC 定期券の PiTaPa での発行については、現在のところ導入の予定はないとのことです。

(補足)

KIPS カード :

近鉄グループのカードブランドであり、①クレジットカード会社と提携したクレジット機能付きの「KIPS クレジットカード」、②交通系 IC「ICOCA」が付いた「KIPS ICOCA カード」、③現金専用の「KIPS 現金カード」の 3 種類を発行している。

KIPS カードの利用に対して、近畿日本鉄道、近鉄百貨店、都ホテルなど近鉄グループ各施設でのポイントサービス等を展開し、利用者の利便性向上及び近鉄グループへの利用促進を図っている。

「・競合区間について

奈良-難波や奈良-京都、桑名-名古屋等、並行他社よりも割高になる。この区間だけでも改定率を低くすれば流出を抑えられるのではないか。」について

- 近畿日本鉄道は、改定後の運賃が他の交通機関より割高となる区間においては、所要時間、運転本数、車両の快適性、企画乗車券等で優位性を維持できるように努めていくとしています。

「・本数について

奈良線について、土休日夜間の優等列車を減便しすぎではないか。特急は一定間隔で運行があるが、快速急行は最大 40 分以上も開くことがある。JR 大和路線の方が便利である。」について

- 近畿日本鉄道によると、列車の種別、運転本数については、ご利用状況を勘案のうえ設定しているとのこと、土休日夜間においては、利用の著しい減少により 2021 (令和3) 年 7 月 3 日のダイヤ変更で列車の本数・種別等の見直しを実施したとのこと。今後とも、速達性と利便性に配慮し、利用状況に応じたダイヤ設定に努めていくとのこと。

## 2. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《精神障害者割引の導入について》

運賃引き上げは一定やむをえないものと考えますが、精神障害者保健福祉手帳を持っている方への割引についても協力を今一度お願いします。  
また精神障害者においても記名式 IC カード利用により、切符購入なしで乗車できるよう措置もあるとなおよいです。

- 近畿日本鉄道によると、今回の運賃改定を機に、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの利用者にも、身体障害者割引、知的障害者割引と同様の割引を実施することとしています。
- あわせて、記名式 IC カードの導入についても、発行主体である株式会社スルッとKANSAI と協議していくとのことでした。

(補足)

スルッとKANSAI 発行の「特別割引用 IC カード」(記名式 IC カード)

- ・ 身体障害者手帳保有者・療育手帳保有者及びその介護者が、スルッとKANSAI 協議会加盟の IC カード取扱事業者すべてで利用可能な割引プリペイドカード。
- ・ 旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄の区分に「第 1 種」が記載された身体障害者手帳または療育手帳を、駅等の窓口で提示して申し込み、発行。
- ・ 当該カードは、スルッとKANSAI 協議会加盟の IC カード取扱事業者すべてで利用可能なため、近畿日本鉄道以外の事業者においても自動的に割引が適用されることとなる。このため、各者で同様の割引制度が導入されていることが前提となる。

## 3. 利用の有無不明（三重県在住） より

### 《運賃改定の実施について》

現在の経営状態から判断すると妥当と思いますが、JR との競合区間(特定運賃区間)は、かなり不利になるので調整をお願いしたい。

- 近畿日本鉄道は、改定後の運賃が他の交通機関より割高となる区間においては、所要時間、運転本数、車両の快適性、企画乗車券等で優位性を維持できるように努めていくとしています。

#### 4. 利用者（三重県在住） より

##### 《運賃改定の実施方法について》

私は、この度の近畿日本鉄道の運賃改定には賛成ですが、改定額の減額あるいは、段階を踏んで緩やかに値上げしていただきたいです。

〈理由〉私は記載の通り津市に在住しており、津駅から隣の名張市に近畿日本鉄道を利用して通学しています。私の通学区間に此度の改訂額を適用すると片道で1,000円、往復にして2,000円もかかります。これは、片道160円、往復で320円の値上げになります。この区間のように競合他社の存在しない「地域の足」としては幾分大きな値上げであると思います。また、西青山駅から榊原温泉口駅は旧線から新線に付け替えた現在でも旧線のキロ数を用いて運賃を計算するため、同駅間を含む区間は地図上で見るよりも多く運賃を取られています。（私もその影響を受けています）このようなことでありますから、近畿日本鉄道の運賃改定についての意見を送付させていただきます。

ご査収のほどよろしくお願いいたします。

- 今後、いわゆる「新しい生活様式」が定着し、コロナ禍前の水準まで利用者は戻らないと想定しており、早期退職・給与水準の見直し等による人件費の削減など様々な経営努力を持ってしても、収入減少を補うことは困難な状況となっています。
- 一方、健全な鉄道運営を維持するためには、車両・設備の更新、バリアフリー整備、防災対策等を継続して行い、安全性、利便性を確保し、サービス水準を維持しなければならず、その費用を踏まえて、運賃水準を設定しています。
- なお、通学定期については改定率を抑え、大手民鉄の中で最も割引率を高くすることで、利用者の負担の軽減に努めています。

## ○賛成意見：5件

### 1. 利用者（奈良県在住）より

提出意見：

「上限認可申請には心より賛成いたします」

まず、認可申請は現在の状況を鑑みた上で、極めて妥当なものであり、関係省庁におかれましては速やかに許可されますようお願い申し上げます。

普段は、大学への通学や、鉄道趣味(ツアーや電車の個人貸切)で利用しています。

主に使用している路線は吉野線で、年々沿線人口が減少し、駅経営の合理化やワンマン化、本数の減少など、昨今のコロナウイルス騒動の打撃を受けている路線であります。またホームページを参照しても分かるように、どの路線の経営も大変苦しいものであり、通勤電車の新型車両の導入や、新しい生活様式の定着によって今後ますます苦しくなっていくことでしょう。

日本の公共交通は、世界にも知れ渡っているとおり、徹底した安全・時間管理が売りです。これを今後も続けていくためには、運賃の値上げは仕方のないことだというのは、誰が考えても明らかであります。また、近鉄は日本の私鉄で最大級の路線、車両数を誇り、どの鉄道会社よりも維持に莫大な資金がかかるはずで

す。値上げに反対しているのは、奈良線や大阪線、名古屋線などのお客さんが多い路線の利用者だと思います。これらの路線は列車の本数や車両設備が安定しているので、利用者は日頃の経営努力も知らずに、ただ「値上げだ」と文句を言っているだけです。これでもし認可が降りず、資金不足で結果的に本数や設備投資が減ったら、きっとまた文句を言うに違いありません。

これだけお客さんが減って、苦しい状況にありながらも、閑散路線である吉野線を1時間に3、4本も走らせてくださるのは、頭が上がりません。

ぜひ運賃の値上げを即座に認可いただき、近鉄に多くのお金がまわっていくように祈っております。

- 近畿日本鉄道によると、運賃改定により、老朽化した一般車両の更新、車内防犯対策の強化、激甚化する自然災害への対策、可動式ホーム柵設置等のバリアフリー整備の加速、駅のリニューアルなど快適な利用環境のさらなる整備等を推進し、沿線地域の住民、沿線を訪れる旅客など、すべての利用者に安全・安心・快適な輸送サービスを持続的に提供していくとしています。

## 2. 利用者（居住地不明） より

近鉄長野線利用者ですが、値上げは致し方無いと思う。利用者減はコロナ以前から見受けられ、今の今まで何も対処せず、鉄道事業者に公共の観点から負担を押し付けてきた沿線自治体の怠慢こそ批判されるべき。また近鉄沿線、特に奈良県下は道路整備が進んでいる。国や府県が整備する道路に対し、鉄道は事業者が補修整備を行わなければならない、公正な競争関係とはいえず、鉄道は明らかに不利。さらにバリアフリー化や立体交差など、鉄道事業は国の基幹産業とは言え、負担があまりにも多いように思う。

ただ近距離に対して、30キロ以上の運賃の値上げ幅が大きく、逆に利用者が減るのではないかと危惧する。

国は新幹線事業には多額の資金を入れているが、私鉄に対しても同じような補助を行っていくべき。また奈良県下の JR も赤字路線が多い。競合する同じ軌条幅の路線は一方を廃止し、相互乗り入れするなどし、地域の足確保の為の支援をおこなうべき。

「国は新幹線事業には多額の資金を入れているが、私鉄に対しても同じような補助を行っていくべき。また奈良県下の JR も赤字路線が多い。競合する同じ軌条幅の路線は一方を廃止し、相互乗り入れするなどし、地域の足確保の為の支援をおこなうべき。」について

○ 国は、バリアフリー化（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）や総合安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費補助金）等に対する支援を実施しています。

また、地域における旅客運送サービスの確保については、各鉄道事業者、自治体等の関係者による主体的な取り組みにより推進されることが重要であると考えています。

## 3. 利用の有無不明（兵庫県在住） より

結論から申し上げますと、近畿日本鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更賛成である。何故なら、同社の活性化には値上げは必要不可欠なものであると考えられるからである。

同社は国内最大級の私鉄会社として、大阪、京都、奈良、三重、愛知の2府3県にまたがるネットワークを有し、通勤通学や観光の足として前述の5府県の発展に大きく貢献している。しかしながら、近年の少子高齢化や自動車依存の深刻化、並びに疫病の拡大に伴い利用者が減少し経営状況が悪化しており、その中でも安全で快適な鉄道を維持していくには資金が不足してしまうという点は同社の資料でも発表されているとおりである。

抑も鉄道をはじめとした乗合交通の運賃の上限を法令で制限するというのは自家用車依存や移動手段の多様化が進む社会において必ずしも合理的ではないと考える。かつての移動手段の選択肢に乏しく不便な手段でも受け入れざるを得ない時代であれば、乗合交通の運賃の上限を制限することにより国民の負担を軽減しつつ経済を活性化さ

せるという考え方にも一理あったように思う。しかし、自家用車への依存が進み、今や東京都市圏や大阪都市圏の一部を除く殆どの地域で移動手段の第一位が自家用車である。そのような状況において、乗合交通の運賃の上限を制約することにより負担軽減と経済活性化の両立を図ることは必ずしも合理的とは言えないのではないだろうか?客単価と利用者数の積を最大化することにより、利用者の要望に沿った公共交通機関を作り上げていくことの方が遥かに重要なのではないだろうか?同社の事例でいえば、「しまかぜ」や「ひのとり」といった特急列車を走らせているが、高価にも拘わらず利用率は高いといわれている。これは同社の快適性向上への取り組みが評価されたからで、必ずしも安価であることが求められている訳ではないという事であろうと考えられる。また同社は平成 20 年代初頭以降通勤型車両の更新が滞っており、現状の運賃で投資を抑える方が利用者の不満につながっていくとも考えられる。

もう一点、今回の主題とは異なるが良い機会なので追記すると、特に今回の案で気になったのは、通学定期券の値上げ率が他の券種と比べて低く抑えられていることである。首都圏並びに京阪神圏を除く乗合交通事業者が比較的利用状況の良いところでも経営状況が芳しくない理由の一つに、通学定期が安価であり、尚且つそれに対する通勤定期等との差額補助がないことが考えられる。通学輸送は輸送原価が高いものとみられ、それを通常より安価で売り出すのだからうまくいなくて当然だろう。経済的に困難な国民に対する補助の意味合いが大きいものと思われるが、それは少なくとも乗合交通事業者の経営努力或いは通学以外の目的での利用者の持ち出しで行われるべきものではないだろう。本来であれば、経済的に困難な国民に対しての支援は給付金などで行われるべきであり、交通事業者に負担をかける手法は合理的とは言えないのではないだろうか?現状の法律でも通学定期券の廃止は可能であり、国土交通省が介入できる場所ではないのかもしれないが、鉄道運賃に対する意見を一般国民が述べることができるまたとない機会ではあるので、記述して置いた。

以上の理由により、私は近畿日本鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更賛成である。

- 近畿日本鉄道によると、運賃改定により、老朽化した一般車両の更新、車内防犯対策の強化、激甚化する自然災害への対策、可動式ホーム柵設置等のバリアフリー整備の加速、駅のリニューアルなど快適な利用環境のさらなる整備等を推進し、沿線地域の住民、沿線を訪れる旅客など、すべての利用者に安全・安心・快適な輸送サービスを持続的に提供していくとしています。

#### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

運賃の値上げ（特急料金除く）については、インフラの維持の観点からも是認できません。

- 近畿日本鉄道によると、運賃改定により、老朽化した一般車両の更新、車内防犯対策の強化、激甚化する自然災害への対策、可動式ホーム柵設置等のバリアフリー整備の加速、駅のリニューアルなど快適な利用環境のさらなる整備等を推進し、沿線地域の住民、沿線を訪れる旅客など、すべての利用者に安全・安心・快適な輸送サービスを持続的に提供していくとしています。

## 5. 利用者（奈良県在住） より

### 旅客運賃の上限認可申請についてはやむを得ない

近鉄沿線の者です。定期利用ではなく、仕事や行楽等、必要のある時に都度乗車券を購入して乗車しています。自家用車は保有しておりませんので、主な移動は近鉄をはじめとする公共交通機関です。

この度の上限認可申請については、日頃近鉄電車を利用する者として、ダイレクトに日々の生活の負担が増大するものであります。上がり幅も大きいため、並行する他の公共交通が存在している区間で、かつ運賃が安い場合は、多少不便であっても近鉄ではなく他社を選択することも出てくるかと思われま

す。一方で、鉄道、バス等の公共交通機関は、コロナ禍に陥って以来、新しい生活様式の定着により大幅な減収を余儀なくされており、減便や人員整理等の合理化でなんとか既存の路線網を維持している状況と聞きます。そんな中、近鉄で勤務されている方1人ひとりが、コロナ禍前から変わらず、安全安心を守るため、また日々生活して行くために、必死で職務にあたられているはずで

す。利用者目線だけで考えると運賃改定は喜ばしいものではありませんが、そういった方々が今後も安心して働けるための環境整備であったり、あるいは待遇の改善が、結果として我々利用者の安全確保に繋がるのであれば、今回の上限認可申請もやむを得ないもの、必要なものであると受け取れます。

○ 近畿日本鉄道によると、運賃改定により、老朽化した一般車両の更新、車内防犯対策の強化、激甚化する自然災害への対策、可動式ホーム柵設置等のバリアフリー整備の加速、駅のリニューアルなど快適な利用環境のさらなる整備等を推進し、沿線地域の住民、沿線を訪れる旅客など、すべての利用者に安全・安心・快適な輸送サービスを持続的に提供していくとしています。

○ なお、利用者のニーズに応じた企画乗車券の発売については、引き続き検討していくと聞いています。



## ○その他の意見（提案等）：7件

### 1. 利用者（岐阜県在住） より

ご意見：

値上げは致し方ないが、名古屋～大阪などの長距離は据え置くべきではないか？  
本意見は下記理由や追記を含め、是非近畿日本鉄道側にも伝えて頂きたい。

理由：

正規運賃ではなく旅行商品ではあるが、この値上げ率では近鉄特急が新幹線「ぷらっ  
とこだま」より高いという事態になってしまう。

既に特急ひのとり料金は実質的に値上げされており、いわゆる乙特急くらいは新幹線  
や高速バスへの価格対抗力を持たせるべきであろう。

追記：

この値上げが名阪間における近鉄特急の値上げを前提としているなら、並行して5200  
系電車同士の乗継による名阪間急行を2～3時間おきでいいので「充当時刻を公開し  
て」運行することで、高速バスに奪われた需要を取り戻すことを考えてほしい。

これなら現在のダイヤと車両のみですぐ実行可能であり、価格重視で利用していた層  
を繋ぎ止められよう。

願わくば新造する通勤車両全てをLCカーとし、この名阪間（主に伊勢中川～上本町）  
急行運用に充てることを期待したい。

- 近畿日本鉄道によると、名古屋から大阪の移動が、新幹線や高速バスと競合していることは認識しており、「ひのとり」をはじめとする近鉄特急の快適性をPRするとともに、企画乗車券等により競争力を高め、引き続き利用促進に努めていきたいとしています。

## 2. 利用者（愛知県在住） より

今回はこのような意見募集の場を設けていただきありがとうございます。2年前まで三重県四日市市で近鉄を利用していたので今回意見を書かせていただきます。

御省では現在バリアフリー化を推進しておられ、バリアフリーの投資のための運賃改定を認可している方向だと伺っています。具体的にはホームドアや踏切の廃止などを上げて見えると思いますが、構内踏切も危険だと思います。近鉄名古屋線は急行特急が高速で通過する駅も多く、また朝夕は多くの列車が行き交うのですが、蟹江や江戸橋といった急行停車駅で2面4線の駅でも構内踏切でホームと改札を連絡しています。特に朝夕は開かずの構内踏切となり、特にトラブル発生時には長時間開かないのでくぐり抜ける人もいます。そして車椅子やベビーカーが何らかの支障が生じた際次閉まるまでに渡りきれないなどの危険性があります。

このため今回のバリアフリー化推進の指針に構内踏切解消も入れていただきたいと思っております。

運賃そのものに対しては都市部の路線も一律に値上げなので割高感がありますが、せめて2割あげるのであれば、長年の課題であった構内踏切の解消をしてほしいと思っております。

「近鉄名古屋線は急行特急が高速で通過する駅も多く、また朝夕は多くの列車が行き交うのですが、蟹江や江戸橋といった急行停車駅で2面4線の駅でも構内踏切でホームと改札を連絡しています。車椅子やベビーカーが何らかの支障が生じた際次閉まるまでに渡りきれないなどの危険性があります。このため今回のバリアフリー化推進の指針に構内踏切解消も入れていただきたいと思っております。」について

- 近畿日本鉄道によると、両駅の構造上、構内踏切を解消するためには、跨線橋または地下道の設置等、大規模な駅改良工事を行う必要があるため中長期的な課題と認識しており、地元自治体と連携していきたいとしています。
- 踏切の安全性向上のための技術的検討は引き続き行っていくとしています。

### 3. 利用の有無不明（三重県在住） より

#### 1. 通学定期割引率は適正か？

通学利用者においては通学定期が安いのは結構なことと思うが、資料の59?60ページを見ると、対抗各社が通学定期を通勤定期のおおむね50%程度に設定しているのに対して25%程度となっており、割引率が適正値を上回っている可能性がある。また通学利用者は混雑時間帯の利用も極めて多く多額の投資を必要とする要因の一つでもあることから、割引率を段階的に見直していくか、ポイント制等により周辺時間帯へ誘導する施策を併用することが考えられる。もし経営戦略として現在の割引率を維持するのであればその点は資料でアピールしたほうがよいのではないかと。

#### 2. 経営情報の透明化を

経営分離した支線区等においても問題が顕在化すると経営情報の透明化を求められた時期があったが、一般的に運賃改定が公表されると「経営がおかしいのでは」との疑問の声が多く上がったりすることがある。特に（あすなろう鉄道の四日市市のように）一部の自治体等においては協議等の取り組みを申し入れても否定されることもあるので、経営に問題ない範囲で路線の経営状況等を常日頃よりホームページ等に継続して公表する取り組みをお願いしたい。特に経営分離した支線区（グループ会社）においてはマイレール意識を醸成するためにも必須であると考えます。

#### 3. 運賃收受の適正化を

三重県内においては主要駅において現在でもJRとの共同使用駅が存在するが、運賃收受については問題があると考えます。将来的には主要駅においては共同使用駅を解消するための取り組みが必要と考えます。

また割引商品の設定について、回数券のうち土休日回数券のみ上限価格設定となっているが、商品設定においてわかりづらいことから、JR西日本のようにバラ売りを防止するポイント制をとるなどして、利便性の向上をお願いしたい。

#### 4. 資材の汎用化による調達価格の低減の可能性は

車両の老朽化による取り換えを表明しているが、近鉄は他社と車体寸法等の規格が若干異なることから調達価格が高どまりしている面はないか。通勤車等においては他社と共通の規格を採用することで汎用資材を調達することによる価格の低減の可能性を探れないか。

#### 「1. 通学定期割引率は適正か？

割引率が適正値を上回っている可能性がある。もし経営戦略として現在の割引率を維持するのであればその点は資料でアピールしたほうがよいのではないかと。」  
について

- 今回の旅客運賃の上限変更認可申請にあたっては、家計への負担を軽減するという観点から通学定期の割引率を高く設定しています。

## 「2. 経営情報の透明化を

経営に問題ない範囲で路線の経営状況等を常日頃よりホームページ等に継続して公表する取り組みをお願いしたい。特に経営分離した支線区（グループ会社）においてはマイレール意識を醸成するためにも必須であると考えて。」について

- 近畿日本鉄道によると、国の定める情報提供ガイドラインにより、情報提供の取り組みを実施していくこととしています。
- 経営分離した各鉄道会社の経営状況等については、各社にお問い合わせくださいとのこと。

## 「3. 運賃收受の適正化を

三重県内においては主要駅において現在でもJRとの共同使用駅が存在するが、運賃收受については問題があると考えて。将来的には主要駅においては共同使用駅を解消するための取り組みが必要と考える。

また割引商品の設定について、回数券のうち土休日回数券のみ上限価格設定となっているが、商品設定においてわかりづらいことから、JR西日本のようにバラ売りを防止するポイント制をとるなどして、利便性の向上をお願いしたい。」について

- 近畿日本鉄道によると、駅の構造上、やむをえず共同使用となっている駅が複数ありますが、近年では2020（令和2）年に、鳥羽駅については連絡通路を閉鎖、桑名駅について大規模リニューアルにより共同使用を解消したとのこと。このほかの共同使用駅については、現在のところ解消する計画はないものの、今後も引き続き適正な乗車券購入等と呼び掛けていくとしています。
- 回数券については、引き続き利用者の利便性向上に資する施策について検討していくとしています。

## 「4. 資材の汎用化による調達価格の低減の可能性は

車両の老朽化による取り換えを表明しているが、近鉄は他社と車体寸法等の規格が若干異なることから調達価格が高どまりしている面はないか。通勤車等においては他社と共通の規格を採用することで汎用資材を調達することによる価格の低減の可能性を探れないか。」について

- 近畿日本鉄道によると、車体寸法等の他事業者との規格共通化については、地上設備等との兼ね合いもあり困難ですが、車両に搭載される機器については、基本的には他事業者との共通部品を採用し、必要な部分のみ仕様変更することでコスト低減を図っているとのこと。

#### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

- ・奈良線は割安運賃、名張？伊勢中川間などの閑散線区は加算運賃を設定するなど、もっとメリハリを付けた運賃制度に出来ないのか。
- ・車両更新は南海電鉄や東急電鉄の中古車などを活用できないのか。特に南大阪線。また、新車は奈良線に重点的に投入して欲しい。
- ・京都線の車両更新は京都市営地下鉄、奈良線の車両更新は阪神電鉄の最新型と同じ仕様の車両を入れてコスト削減を図って欲しい。

- 近畿日本鉄道によると、線区別に異なる運賃体系の導入については、現在のところ検討していないとのこと。
- 他事業者からの引退する車両の購入については、車両長や車体幅などが近鉄線に合うものが限られるうえ、近鉄線を運用するための保安装置、近鉄線の特徴である山間部の急こう配区間を走行するために必要な装置、従来車両と連結解放して運用するための装置の追加や取替が必要となり、その対応費用と余寿命を勘案すると、割安とは言えないとのこと。
- 一般車両の更新にあたり、コスト削減は重要な課題と認識しており、御意見は、今後の計画の参考にするとしています。

#### 5. 利用者（神奈川県在住） より

1. 1km？6km の短距離の利用の普通旅客運賃は 220 円として、以上は 2km 単位などで IC カード乗車券普及に合わせて従来よりも細分化して普通旅客運賃を値上げを実施してはどうか。
2. 6km 以上 70km 未満の比較的中距離の値上げ率を抑えて、駅設備費の比重が高くなる短距離と定期券外需要のある長距離の値上げを中心に行ってはどうか。
3. 運賃値上げ後も名阪ビジネスきっぷの設定は継続してもらう他、他の交通機関との競合上必要に応じて往復割引乗車券など拡大導入も検討してはどうか。
4. 今回は特急料金の変更申請では無いですが、特急料金は駅やインターネットでの発売料金と、車内での支払いで料金で金額差をつけてはどうか。また特急料金を平日と休日で料金を変えてもいいのではないかと。
5. 運賃値上げに際して従業員の年間休日増及び給与手当等の待遇改善を望む。

- （1. 2. に対して）近畿日本鉄道は、運賃の区界を変更せず、原則として一定割合での改定としていますが、短距離区間の普通旅客運賃については改定率を抑えており、日常的なご利用の多い旅客に対して配慮しているとしています。
- （3. に対して）近畿日本鉄道によると、名古屋から大阪の移動が、新幹線や高速バス

と競合していることは認識しており、「ひのとり」をはじめとする近鉄特急の快適性をPRするとともに、企画乗車券等により競争力を高め、引き続き利用促進に努めていきたいとしています。

○（４．に対して）近畿日本鉄道によると、発売方法や利用日によって特急料金に価格差をつけることについては、今後の検討課題とするとしています。

○（５．に対して）近畿日本鉄道によると、従業員の待遇改善については、今後の検討課題とするとしています。

## 6. 利用者（石川県在住） より

### 1. 通学定期の割引率について

（意見）

通学定期の割引率が現行の 80.9%から申請案では 82.5%に上昇する（「(2) 定期割引率」：資料

87/116）。これは「全国私鉄および公営・第3 セクター鉄道事業者」の中で最大となり、JR 各社の割引率も上回る。通学生の経済的負担の軽減は社会的に望ましく、その努力は評価すべきだが、その一方で経営面ではマイナスであり、無理やしわ寄せが今後生じることがないか懸念も持つ。

（理由・説明）

(1)

「数字で見る鉄道」（運輸総合研究所）のデータによる下記記事によると、近畿日本鉄道（以下、近鉄）の通学定期の割引率は2019 年では80.9%で「全国私鉄および公営・第3 セクター鉄道事業者」ではおよそ50%から80%であり、その中で4 位と最高レベルであり、改訂案の82.5%は全事業者で1 位となる。

(2)

ローカル線は、運賃収入のうち通学定期の占める割合が高く、企業の内部補助があるとはいえ、特にローカル線の収支悪化、さらにはサービスの悪化につながらないか、懸念される。

（参考記事）

「全国1 位は「超」意外、定期券割引率ランキング 160 以上の鉄道事業者を調査、過去との比較も」大坂直樹 東洋経済記者 東洋経済 ONLINE 2020/05/11

<https://toyokeizai.net/articles/-/349046?page=6>

### 2. JR による競合区間の特定運賃設定の影響について

（意見）

距離と運賃との関係のカーブに歪みが生じている。近鉄名古屋－桑名間（23.8km）を含む22-26km 区間が割安であり、その前の区間は上昇幅が小さく、またその後の区間は上昇幅が大きく、やや凹んだ形になっている（その後は逡減）。

これは「(4)主要区間、対抗区間運賃比較」：資料 87/116, 添付書類 p59) に挙げられるように、JR 東海が名古屋-桑名間、名古屋-四日市間に区間特定運賃を設定しているための、競争上の営業施策とおもわれる。それにもかかわらず、並行区間ながら運賃差が名古屋-桑名間では JR は近鉄の申請額の約 66%、名古屋-四日市間では同 63% と極端な差が生じている。

本申請は近鉄のものであるが、今後 JR 東海による運賃上限認可申請の際には、適切な競争や他区間利用者との公平な運賃負担の観点から、区間特定運賃の設定区間や割引幅について、考慮・指摘が必要と思われる（区間特定運賃の設定は、基本的に事業者の裁量に委ねられるべきとしても）。

（理由・説明）

(1)

JR 東海が、名古屋-桑名間、名古屋-四日市間に、近鉄との運賃差を抑えるために区間特定運賃を設定しており、設定後に近鉄の運賃上昇により、運賃差が逆転し、さらに拡大したにも関わらず長年見直されないまま硬直化している。これは、収益性の顕著な東海道新幹線を有することで、多額の内部補助を行うことが可能であるためと思われる。名古屋-桑名間、名古屋-四日市間は、近鉄の方が本数や所要時間の面で利便性が高いが、それを考慮しても、現在では過剰な割引になっていると思われ、適切な競争を損なっていないか、他区間利用者との公平な運賃負担になっているか、懸念される。

(2)

また、そのため近鉄による他の区間利用者へのしわよせや、ローカル線維持のための内部補助、バリアフリー化投資等の乗客サービス維持向上の余力を削いでいないか、懸念される（JR 東海が名古屋地区で設定している名鉄との競合区間についても同様）。

(3)

JR 西日本も近鉄を含む他社との競合区間に特定区間運賃を設定しているが、「(4)主要区間、対抗区間運賃比較」をみても、運賃差（比率）は、上記ほど大きくない。また JR 西日本は、市場環境の変化も理由に、今年 3 月 29 日に「京阪神エリアの割安な特定区間運賃の一部見直しについて」を発表している。

（参考資料）

「区間特定運賃 1978 年 7 月の運賃改定に際し、京都・西大路-大阪間と大阪-三宮・元町・神戸間に区間特定の割引運賃が制定された。その対象区間は 1982 年の運賃改定時に、東京圏・名古屋圏を含めて大幅に拡大した。度重なる運賃値上げの結果競合する私鉄に比べ割高になった国鉄の運賃を是正する手段であった。しかし、分割民営化以降 JR と私鉄の運賃が逆転したケースがでており、特に名古屋地区では完全に逆転した。本州の JR 三社の運賃改定は消費税に伴うものだけだったのに対し、この間私鉄が消費税関連の改定を除いて、3-4 回の運賃改定を行った結果である。」

\*「JR の運賃計算ルールは複雑すぎる(2019 年運賃・料金改定版)」より「(4)主要区間、対抗区間運賃比較」

<http://www.desktoptetsu.com/unchinkeisan.htm#1>

「1. 通学定期の割引率について

通学定期の割引率が現行の 80.9%から申請案では 82.5%に上昇する。これは「全国私鉄および公営・第3セクター鉄道事業者」の中で最大となり、JR 各社の割引率も上回る。通学生の経済的負担の軽減は社会的に望ましく、その努力は評価すべきだが、その一方で経営面ではマイナスであり、無理やしわ寄せが今後生じることがないか懸念も持つ。」について

- 今回の旅客鉄道の上限変更認可申請にあたっては、家計への負担を軽減するという観点から通学定期の割引率を高く設定しています。

「2. JR による競合区間の特定運賃設定の影響について

距離と運賃との関係のカーブに歪みが生じている。近鉄名古屋-桑名間(23.8km)を含む 22-26km 区間が割安であり、その前の区間は上昇幅が小さく、またその後の区間は上昇幅が大きく、やや凹んだ形になっている(その後は逡減)。これは JR 東海が名古屋-桑名間、名古屋-四日市間に区間特定運賃を設定しているための、競争上の営業施策とおもわれる。」について

- 今回の旅客運賃の上限変更認可申請では、原則として一定割合での改定となっていますが、短距離区間の普通旅客運賃については改定率を抑えており、日常的なご利用の多い旅客に対して配慮しています。

7. 利用の有無不明 より

本件の意見提出が 30 日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7 日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14 日間と定めているところであります。