

近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の
上限変更認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答

令和4年7月14日

運輸審議会

運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

- 今回の運賃改定に当たって実施されたパブリックコメントにおいて、改定幅の大きさを指摘するとともに、それに見合う経営努力を望む意見が複数寄せられているが、その点についてどのように考えているのか。 3
- 今回の運賃改定によって得られる増収分の使途について伺いたい。中長期的な視野で行われる設備投資計画も含めて回答を伺いたい。 6
- 持続可能な企業経営のためには、新たな需要の創出や収入構造を変える等の取組による収入の維持、拡大が重要だと考えられる。この点について、他の関西大手民鉄事業者との収益環境の違いを踏まえ、また、少子高齢化も進む状況下で、現在実施中及び計画している取組があれば伺いたい。 8
- 今回の運賃値上げに関して、値上げ分を負担する利用者の立場から伺う。日常的に近鉄を利用している利用者にとって、どのようなメリットがあるのか、また、利用者の理解を得るために、どのように周知を進めていくのか伺いたい。 10
- まちづくりや地域づくりとの連携については、近畿日本鉄道として実施するもののほか、ホールディングス内の他の事業者が行うものもあると思われるが、近畿日本鉄道としては、ホールディングス内他事業者と協働して実施するものを含め、これらについてどのように取り組んでいこうとしているのか。また、運営がさらに厳しさを増すことが想定される支線区について、地域との連携のあり方を含めて、その維持を図るためにどのような取組が考えられるか。 12

一般公述人からの質問に対する申請者の回答

- 特急への投資だけでなく、日常的な利用者向けのサービス改善を行う視点が必要ではないか。
..... 14
- 踏切事故の防止に向けた対策の検討・推進は、官民が連携して行うべきものとするが、近鉄でも積極的に対応いただけるのか。 14
- 大和西大寺駅高架化・近鉄奈良線移設、リニア中央新幹線のアクセス駅の設置、近鉄郡山駅周辺のまちづくり、奈良県立医科大学周辺のまちづくり、御所中心市街地地区の整備のような、輸送人員の確保・増加につながると考えられるプロジェクトに、今後、近鉄から積極的な参加をいただけるのか。また、地域との対話に、積極的に対応いただけるのか。 14

○山田委員からの質問に対する申請者の回答

今回の運賃改定に当たって実施されたパブリックコメントにおいて、改定幅の大きさを指摘するとともに、それに見合う経営努力を望む意見が複数寄せられているが、その点についてどのように考えているのか。

輸送人員は、平成3年度の約8億人をピークに、沿線の少子高齢化、生産年齢人口の減少、自家用車の普及と道路交通網の発達等により約3割減少し、新型コロナウイルス感染症流行前の平成30年度には、約5億8千万人となった。

最近の10年間を例にとっても、関西大手民鉄である阪急・阪神・京阪・南海の各社が輸送人員を増加させた一方、弊社は輸送人員が減少している。これは他社と比較して沿線人口の減少率が大きいこと、路線の特性上自家用車の影響を受けやすいことに起因していると考えている。輸送人員の減少に伴い、旅客運輸収入も、平成30年度にはピーク時平成8年度の約4分の3まで落ち込むこととなった。

一方、運賃の水準を維持するため、様々な取組を行ってきた。鉄軌道部門の従業員数は、平成7年度には約11,000人であったものを平成30年度には約7,400人にまで削減し、省人化・省メンテナンス化に取り組んだ。駅運営についても、より少ない人員による運営体制を目指し、平成30年に駅設備の遠隔操作とテレフォンセンターから成る「近鉄総合案内センター」を開設し、乗車券自動発売機における購入サポートや改札口での対応などを一元的に行える体制を整えた。

また、平成7年度では6線区であったワンマン運転線区を令和3年度末時点で12線区に拡大した。この間、支線対策として5路線を関係自治体の協力を得て公有民営化を行うなど、営業費用は平成30年度には平成7年度と比べて大手民鉄最大となる約27%の削減を達成した。

一方、鉄道のお客様を増やす取組として、沿線住宅開発やターミナル開発、ホテル、レジャー施設の運営、沿線の魅力を発信しての観光客誘致などに努めてきた。

こうした中、令和2年初頭より新型コロナウイルス感染症が全国に拡大し、弊社をご利用いただくお客様が大幅に減少したが、全車両への抗ウイルス・抗菌加工など感染拡大防止の取組を行いつつ、運行を継続し、公共交通機関としての役割を果たしてきた。令和2年度の旅客運輸収入は、コロナ前の平成30年度に比べ約560億円減少し、934億円となった。このため、早期退職優遇制度の実施による人員削減や人件費、修繕費、広告宣伝費等経費削減の緊急的な施策を実施し、営業費用を令和元年度に比較して約100億円削減したが、大幅な経常損失を計上するに至った。

令和3年度も、前年度に引き続きコスト削減を行い、令和元年度と比較して200億円を超える費用を削減したが、令和3年度の旅客運輸収入は約1,010億円にとどまり、引き続き大きな減収、2年連続の経常損失を計上することとなった。弊社の旅客運輸収入を平成7年度と比較すると、マイナス47.1%と、他の関西大手民鉄4社の平均値マイナス30.4%と比べてか

なり大きな値となった。これは大きな収益源であった、特急を利用して長距離をご乗車いただくお客様がコロナ禍で大幅に減少していることも一因と思われる。

コロナ禍の長期化による影響で、会議や買い物のオンライン化等の「新しい生活様式」による外出機会の減少が現在定着しつつあり、在宅勤務・テレワークといった勤務形態の変革が更に進み、アフターコロナ期においても鉄道のご利用者数は、従前の水準には戻らないと考えている。また、弊社沿線各府県の人口減少は、愛知県を除き全国平均を上回るペースで今後も続くと考えられており、厳しい経営環境が続くものと予想される。

これら厳しい状況に対し、今まで行ってきた「できるだけ少人数による鉄道事業の運営」を更に推進し、今後もこの取組を継続していく。令和3年度末の従業員数は、約6,900人となっているが、今後とも鉄道営業部門や設備メンテナンス部門においてデジタル技術を活用して業務効率を向上させ、より少ない人員による鉄道事業の運営やコスト削減を実現していく。

また、安全・安心・快適な輸送サービスを継続するためには、鉄道輸送の安全性の向上のための投資、設備の健全性維持の投資が必要不可欠である。防災・防犯対策、車両・設備の代替更新、バリアフリー整備、ホーム柵の設置等安全に関する投資を今後も計画的かつ継続して行っていく。

旅客誘致については、弊社沿線は「古都奈良の文化財」、「古都京都の文化財」といった世界遺産に恵まれている。また、平城京、飛鳥といった史跡や有名社寺が数多く存在し、それら世界遺産や史跡群をPRするとともに、インターネットやSNSを通じて現地の魅力を発信する。企画きっぷの発売やチケットレス乗車券の発売を通じて観光客の増加も図る。

さらに国立公園内にある伊勢志摩地域には伊勢神宮のほか、観光・宿泊施設が集積しており、この地域の観光客誘致にも取り組み、収入増による事業の安定化に努める。

定住人口の増加にも取り組む。弊社は、奈良市学園前、京都府木津川台、三重県桔梗が丘などで住宅地開発を行い、沿線人口は増加したが、これら住宅地は世代の交代によりニュータウンからオールドタウンへ移行しつつあり、地元と連携した再活性化が必要となっている。近鉄グループ企業である近鉄不動産を中心として、奈良学園前地区や東大阪市小阪地区で再開発計画を推進していく。

利便性向上やサービス向上については、輸送の基礎となる利便性の高い運行ダイヤの設定に努め、新造車両の導入や既存車両のリニューアルを進めることにより、車内における快適性向上に努めていく。また、チケットレス、キャッシュレス社会に対応し、ICカードやクレジットカードの利用促進を図るとともに、インターネットによる特急券予約やスマートフォン上にQRコードを表示させたデジタルきっぷを発売し、情報通信技術を取り入れた利便性向上にも取り組んでいる。

運賃改定の改定幅に関する考え方については、コロナ禍後の営業収益を想定し、今後も健全な鉄道運営を行うための設備投資に必要な資金を勘案すると、運賃改定により150億円程度の増収が必要であると判断した。運賃改定によりお客様にご負担をお願いすることとなるが、家計への配慮として、日常的なご利用の多い1キロから10キロまでの短距離区間の普通旅客運賃

は、改定率の抑制を行っている。また、通学定期旅客運賃の改定率は、通勤定期の改定率の半分程度とし、通学定期旅客運賃の割引率は大手民鉄16社の中で最も高い82.5%とするなどお客様のご負担の軽減を図っている。

以上、不断の経営努力を前提として、投資計画を着実に推進するため、費用の一部を運賃の変更によりお客様にご負担いただきたく、この度、消費税率引き上げに伴う改定を除き、27年ぶりの運賃改定を申請した。ご理解の程よろしくお願ひしたい。

○二村委員からの質問に対する申請者の回答

今回の運賃改定によって得られる増収分の使途について伺いたい。中長期的な視野で行われる設備投資計画も含めて回答を伺いたい。

今後の設備投資については、輸送の安全確保を第一に考えている。安全対策投資はこれまで継続的に実施し、令和2年度までの26年間で約3,800億円、全体設備投資額の約7割を充当してきた。一方で、同じ期間に約1,600億円を投じ、車両の新造や駅のリニューアル工事等サービスレベルの向上にも取り組んできた。なお、設備投資の水準としては、路線長が民鉄最長であり、単線区間や閑散路線を多く抱えているため、営業キロ当たりの投資額が少なくなる傾向にはあるものの、大手民鉄16社中12位と、一定の水準を保っているものと考えている。

しかしながら、災害の激甚化や地震発生に備え、橋梁やトンネル等の構造物や線路法面の補強・補修工事を継続していかなければならない。また、軌道・電気設備・駅設備・運行管理システムなどについても、輸送の安全を確保していくためには取替えが必要不可欠である。お客様の安全確保に直結するこれらの安全・防災対策、設備の健全性維持には、令和5年度から令和7年度までの全投資額の約4割を投じ、今後も強化していく。

このほか、運賃改定によって得た資金を投じて、以下の施策に取り組んでいく。

まず、新造から55年を超えた高経年の一般車両を新型車両に更新する。5月17日に公表した令和6年秋の40両の更新を皮切りに、令和7年度以降も投資を継続していく。弊社は約1,900両の車両を保有しており、その寿命を勘案すると毎年この規模の更新を継続していく必要がある。新型一般車両では車内防犯、バリアフリーに対応した設備のほか、省エネルギーや快適性向上を目指している。特に車内防犯については、防犯カメラと車内通報装置を設置し、お客様と乗務員との通話や遠隔で車内を確認できる機能を備えている。バリアフリー対応としては、1両に1箇所車いすスペースを設置するほか、床面の高さを下げることによりホームとの段差が縮小する。これにより車いすをご利用のお客様がスムーズに列車にご乗降いただけることになる。

製造から30年を超えた一般車両は、内外装のリニューアルを令和5年度から令和7年度までの3ヵ年で180両実施し、新型車両と遜色のない設備や快適性を提供する。

防犯カメラについては、リニューアルの対象となっていない車両を含めて全車両を対象に令和5年度から順次設置するほか、通話式の車内通報装置の設置を拡大するなど車内の安全対策の強化にも努める。また、車両の省エネルギー化をはじめとして、照明のLED化、設備の省エネルギー化など環境負荷の軽減に取り組む。

踏切道の安全確保にも取り組んでいく。現在長野線喜志・富田林駅間で立体交差化工事を推進中であるが、弊社の踏切道数は、令和3年度末現在、1,079箇所と、他の関西大手民鉄4社平均の204箇所と比べ、約5倍程度存在している。このため、弊社の踏切障害事故の総発生件数は多くなる傾向にある。一方、踏切道1箇所当たりの件数で見ると、他の関西大手民鉄4社平均と比べ特に多い件数ではないが、弊社では平成30年度から踏切道に自動車のほか歩行者も検

知可能な平面式レーザーセンサー型の障害物検知装置を導入し、令和3年度末現在で43箇所を設置しており、より安全性を向上させる取組を行っている。

先般、視覚障害のある方が列車との接触によりお亡くなりになるという痛ましい事故が発生した郡山2号踏切道については、現在設置している障害物検知装置を8月にはこの平面式レーザーセンサー型の検知装置に更新し、安全性を高める。「エスコートゾーン」の設置については既に完了済みであるが、他の踏切道への設置についても関係先と連携しつつ取り組んでいく。また、大和西大寺駅周辺の踏切対策についても、鋭意取り組んでいく。

駅のバリアフリー設備の整備についても投資を加速していく。ホームドアについては、特急車両の運行や、他社との相互直通運転を行っている事情から車両の種別が多岐にわたり、それぞれ扉位置が異なっているため、汎用型のホームドアの設置が難しい状況にあるが、現在、弊社大阪阿部野橋駅で一般的なホームドアと同等の機能を有する可動ロープ式ホーム柵を実用設置している。今後更に技術的改良を加え、ご利用者数10万人を超える駅から整備を進める方針で、令和5年度に鶴橋駅への設置に向けて検討を進めている。引き続き大阪難波駅、近鉄名古屋駅において令和6年度、7年度に計4番線分の整備を検討しており、令和8年度以降についても、乗り換えを含むお客様のご利用が多い駅への設置を検討する。

また、スロープやエレベーター、多機能トイレといったバリアフリー設備をご利用の多い駅に整備するほか、行先表示器を液晶画面付きの多機能なものに順次更新する。

次世代の営業機器として、令和4年度から令和7年度にかけ定期乗車券を発売できる多機能自動券売機を約200台導入するが、あわせて通学証明書をインターネット上で事前確認するシステムを導入し、お客様の通学定期券の購入の利便性を向上する。

中長期的な取組として、現在、統合型リゾートの整備が計画されている夢洲から、弊社沿線各地を直通するため、集電装置が異なる区間を運行できる車両の技術開発を進めている。また、線路幅の異なる京都・橿原線と吉野線とを直通運転し、吉野エリアへの更なる誘客を目指すフリーゲージトレインの検討も進めるなど、観光のお客様誘致に取り組む。

将来の人手不足にも対応するために、列車の自動運転の研究を行っているが、その途中段階として長編成列車のワンマン運転化のための投資を計画している。このほか、ロボット・AIの利用、センシング技術を応用した保守作業の省人化等、DXを活用し、より安全かつ効率的な運営体制の実現に向けた研究へも投資していく。

以上、運賃改定により、今後さらに安全性・利便性の向上を図りつつ、新しい技術も取り入れて、快適な輸送サービスの提供を行っていく。

○和田会長代理からの質問に対する申請者の回答

持続可能な企業経営のためには、新たな需要の創出や収入構造を変える等の取組による収入の維持、拡大が重要だと考えられる。この点について、他の関西大手民鉄事業者との収益環境の違いを踏まえ、また、少子高齢化も進む状況下で、現在実施中及び計画している取組があれば伺いたい。

弊社はJRを除く鉄道会社では、日本最長となる501.1kmの営業路線を有している。他の関西大手民鉄は、人口密集地である大阪・京都・神戸とその周辺の中核都市を直線的に結んでいるのに対し、弊社の路線には、山間部や田園地帯も多く含んでおり、沿線の人口密度は他社に比べて低くなっている。輸送の効率性を示す1日1キロ当たりの乗車人員である「輸送密度」については、令和元年度では、弊社を除く他の関西大手民鉄4社の平均が123千人に対し、弊社はその半分の59千人となっている。

一方、定住人口の減少をカバーし、交流人口を拡大するため、長距離の観光、出張、都市間移動といったニーズに合わせた特急列車を運行し、これを収益の大きな柱としてきた。しかしながら、現在では、新型コロナウイルス感染症流行による、観光・出張の出控え等により、長距離移動のご利用は大きな打撃を受け、他の関西大手民鉄に比べ、収入の減少幅が大きくなっている。

こうした収益環境の違いを踏まえつつ、持続可能な企業経営のためには、新たな需要の創出による収入の維持・拡大を図る取組が重要だと考えている。

まず、交流人口を拡大して、収入の確保を図る取組について説明する。

弊社の沿線には5つの世界遺産、2つの国立公園、著名な寺社仏閣など数多くの魅力的な観光資源を有しており、これらと大阪・京都・名古屋の3大都市とを鉄道ネットワークで結んでいることが強みである。各ターミナル駅と伊勢志摩エリアとを結ぶ観光特急「しまかぜ」や、大阪阿部野橋駅と吉野エリアとを結ぶ観光特急「青の交響曲」など、列車に乗ること自体が旅の目的となるような観光特急を運行させることによって、沿線外の方々にもご利用いただける仕組みづくりに取り組んでいる。

本年4月29日には、大阪ミナミ、奈良、京都を直通で結ぶ観光特急「あをによし」の運行を開始し、大変ご好評いただいている。正倉院をモチーフとした歴史を感じさせる内外装の車両で乗り換えなしに3都市を結び、利便性を向上させるとともに、新たな旅の需要を創出している。様々な観光地を抱える沿線の強みを活かし、今後も別の切り口・テーマをもった列車を運行し、新たな旅客誘致に取り組みたいと考えている。

インバウンド需要は新型コロナウイルス感染症流行により蒸発してしまっている状況であるが、アフターコロナ期においては重要なターゲットと認識している。訪日外国人による旅行の再開が待たれる中、いかにスタートダッシュを切れるかが重要と考えており、海外エージェントとのオンラインの商談会への参加や英語版の観光特急PR動画の作成などインバウンドの回復期における需要の取り込みに向けて準備を行っている。今後も、このような取組を一層進めていく。

次に定住人口を拡大して、収入の確保を図る取組について説明する。

弊社グループでは、沿線を中心に5万戸の住宅を供給するなどニュータウン開発を積極的に推進してきた。特に沿線の三重県名張市では、弊社の取組の効果もあり、かつては日本一の人口増加率を誇っていた。大阪まで1時間余りという長距離通勤により大きな収益を得ていたが、高齢化の影響により、こうした需要が大幅に減少してきている。同様に沿線にニュータウンとして開発された街が徐々にオールドタウン化しており、これが大きな問題であると認識している。

今後は、こうした街の再活性化という課題に取り組み、スマートシティやコンパクトシティなど生活・社会インフラの効率的な提供を目指したまちづくりを行う必要があると考えている。沿線自治体と協力しながら、近鉄グループとして推進し、沿線の付加価値の向上に取り組んでいく。昨年2月にはUR都市機構と包括連携協定を締結し、最初の取組として、京都線高の原駅に展開する住宅地の再活性化を推進しているが、これ以外にも沿線自治体等官民一体となって、街の再活性化を進めていく。

このほか、新たな収益源の確保にも取り組んでいる。新型コロナウイルス感染症流行に伴うお客様の減少を受け、大阪・名古屋間、大阪・吉野間で特急列車を利用した貨客混載事業を行っている。

エキナカビジネスについては、未利用箇所の活用や駅業務施設の再配置でスペースを確保し、様々なサービスが提供できる便利な駅、魅力的な駅を目指している。乗換利用のお客様が多い大和西大寺駅では、線路上に橋上駅舎を大規模増床し、飲食・物販店舗からなるショッピングモールを拡充した。今後とも新たな収益源とお客様の利便性の向上を両立させた取組を続けていきたいと考えている。

鉄道高架下については、これまで主として物販飲食施設や駐車場として利用されてきたが、教育・文化・物流施設等の新たな用途を拡張して、更に収益源として育てていきたいと考えている。

以上、弊社では、少子高齢化による輸送人員の減少下においても、「住みたい・訪れたい」弊社沿線を実現するとともに、社会の変化に柔軟に対応した新たなビジネスにより、収入の維持・拡大に努めていく。

○河野委員からの質問に対する申請者の回答

今回の運賃値上げに関して、値上げ分を負担する利用者の立場から伺う。日常的に近鉄を利用している利用者にとって、どのようなメリットがあるのか、また、利用者の理解を得るために、どのように周知を進めていくのか伺いたい。

日常的に近鉄線をご利用くださるお客様に対し、安全・正確な輸送サービスを日々確実にご提供差し上げることが、絶対かつ最大の使命であり、運賃改定で得られた資金の相当部分は、安全・防災対策、設備の健全性維持等に充てる予定としている。橋梁やトンネル等の補強・補修や、線路・電気・駅設備の取替、耐震補強工事、激甚化する自然災害対策等への投資は、毎日のご乗車のお客様においては、その効果を直接的には実感いただけないかもしれないが、欠くことのできない投資であるので、確実に進めていく。

輸送サービスの根幹である運行ダイヤについては、一般列車、特急列車ともに列車本数や運転間隔について工夫を凝らし、利便性と快適性を確保することによって、お客様のニーズに応じていく。

また、新型車両の導入及び一般車両のリニューアルを推進することにより、車内の快適性が格段に向上する。新型車両ではベビーカーやスーツケースなどの大型荷物にも対応したスペースを1両に2か所設置する。座席はロング・クロス転換シートを採用し、車内の混雑度に応じて最適なシート配置を提供する。停車駅や運行情報を表示するディスプレイの設置等も行い、消費電力の削減に寄与する制御装置を導入する。

一般車両180両のリニューアルでは内外装を一新し、案内表示ディスプレイの設置や乗務員との会話を可能とする非常通報装置への取替など安全性の向上を図る。また、1両に1箇所の手すりスペースの設置や手すり、優先座席の増設等バリアフリーにも対応するなど、新型車両と遜色のない快適性を提供する。今後も社会的なニーズをとらえ、乗車されるすべてのお客様が快適にご利用いただける車両を導入していく。

更に、バリアフリー設備や可動式ホーム柵の整備についても、確実に進めていくため、その成果を実感いただけるものと考えている。バリアフリー対応状況は奈良県内の段差解消を例に挙げると、国から示された整備対象であるご利用者数3千人以上の43駅のうち、エレベーター等による段差解消を実質的に達成している駅は42駅、残る1駅は、構外エレベーターの設置を残すのみとなっている。

実質的には段差解消できている駅についても、移動円滑化基準の規定に完全に適合するよう、沿線自治体のご支援を頂きながら、スロープ改良等の工事を進めていきたいと考えている。これにあわせ、多機能トイレの設置も進めていく。

可動式ホーム柵の設置については、ご利用者数10万人を超える駅から整備を進める方針で、令和5年度に鶴橋駅への設置に向けて検討を進めていく。続けて、大阪難波駅、近鉄名古屋駅も含め、令和6年度、7年度に計4番線分の整備を検討しており、令和8年度以降についても、乗

り換えを含む駅のお客様の多い駅への設置を検討する。

その他、お客様に便利で快適な駅、地域にとって誇らしい駅となるよう、駅的美装化、トイレ、待合室、ベンチのリニューアルについても通勤・通学などの日常のご利用が多い駅から順次進めていく。

弊社では、これまでキャッシュレス社会に対応するためICカードの普及やクレジットカードのご利用促進に努めてきた。またスマートフォンで手軽に特急券が予約できるチケットレスサービスを他社に先駆けて導入し、特急にご乗車いただくお客様の約50%の方にご利用いただいている。このように今後とも最新のデジタル技術を利用して、お客様の利便性を高めていくことが必要であると考えている。日常生活においてQRコードの利用が大幅に拡大している中、これを読み取ることができる自動改札機を名古屋・伊勢志摩地区で実用化している。あわせてQRコードを利用したデジタル乗車券をスマートフォン上で発売し、駅窓口できっぷを購入する手間が不要となるチケットレス化にも対応している。今後はこの自動改札機を全線に展開し、日常でのご利用のお客様に対してのサービス拡充を図る予定である。

以上が、今回の運賃改定によりお客様にご提供できるメリット、取組であり、今後お客様のニーズ、外部環境の変化があれば、適宜投資内容を変更しつつ柔軟に対応し、お客様から頂戴する運賃は安全・安心・快適な輸送サービスの維持向上に、最大限活用していく。

お客様のご理解を得るための周知については、国の定める情報提供ガイドラインに則って、運賃改定申請時に、速やかにホームページ上で情報提供を行った。また、駅貼りポスターにおいて、運賃改定前後の運賃比較表を掲載し運賃変更の周知に努めた。

さらに、今回の運賃改定にご理解をいただくため、「今日を守る、明日につなぐ」を主題として、申請の趣旨や投資の内容について、毎回テーマを定め、シリーズで駅貼り・車内吊りポスターにてお知らせする取組を開始している。1回目として、導入予定の新型一般車両の紹介を行った。2回目は、バリアフリー整備の方針について、紹介した。今後も継続してホームページや駅貼り、車内吊り、情報誌である近鉄ニュースなどを通じて弊社の投資計画や各種取組を適時公表することで、お客様への情報発信に努めていく。

○三浦委員からの質問に対する申請者の回答

まちづくりや地域づくりとの連携については、近畿日本鉄道として実施するもののほか、ホールディングス内の他の事業者が行うものもあると思われるが、近畿日本鉄道としては、ホールディングス内他事業者と協働して実施するものを含め、これらについてどのように取り組んでいこうとしているのか。また、運営がさらに厳しさを増すことが想定される支線区について、地域との連携のあり方を含めて、その維持を図るためにどのような取組が考えられるか。

弊社は、これまでにまちづくりや地域づくりに、近鉄グループの総力を挙げて取り組んできた。具体的な事例を挙げると、近畿日本鉄道の鉄道関連投資として、けいはんな線の延伸・開業、阪神なんば線との相互直通運転、大和西大寺駅の全面リニューアルなど大規模な取組を行ってきたところである。

不動産事業としては、沿線において近鉄不動産が住宅地・マンション開発を継続して行っている。学園前住宅地に始まり、桔梗が丘住宅地や、木津川台住宅地等、大規模なまちづくりを進めてきた。近年では延伸したけいはんな線沿線で白庭台住宅地や学研奈良登美ヶ丘住宅地の開発を行ったほか、奈良線菖蒲池駅周辺で遊園地跡地利用による住宅地開発と学校誘致など、各地域で良好な住環境の整備に取り組んできた。

流通事業の分野では、近鉄百貨店が沿線の大阪阿部野橋、大阪上本町、大和八木、生駒、大和西大寺、近鉄四日市等で営業を行っているほか、近商ストアがスーパーマーケットの店舗営業を、近鉄リテーリングが主要駅において駅ナカ店舗の営業を行い、駅勢圏内の買い物利便性の向上、より住みたいまち、訪れたい地域としての生活機能の充実を図ってきている。

また、レジャー事業として、志摩スペイン村や生駒山上遊園地、海遊館等を運営しているほか、近鉄・都ホテルズがターミナルを中心にホテル事業を展開し、様々な角度から鉄道需要の創出と地域の活性化に取り組んでいる。

かつての街は鉄道駅を中心として、ニュータウン開発が進み、住民が移り住み、発展をしてきたが、現在では、それらはオールドタウンへと変化しつつある。人口減少傾向にある沿線において安定的に定住人口を維持、増加させることが今後の課題であると考えている。また、近鉄グループ各社が交通、不動産、流通、ホテル、サービスなどの事業分野でそれぞれの専門性を発揮する必要がある。地域特性や規模に応じて、スマートシティやコンパクトシティなど、生活・社会インフラの効率的な提供を目指したまちづくりや地域のリノベーションをしていかなければならない。弊社とグループ会社は、沿線自治体や地域の皆様と協力しながらこれらを進めたいと考えている。

今後の再開発計画として一例を紹介する。近鉄不動産では、奈良線学園前駅から北へ約1kmにある約5万㎡の土地を取得し、マンション500戸以上、戸建100区画以上の再開発の計画を始動したところである。大和西大寺駅では、駅前南側の土地区画整理事業が行なわれているが、その駅前の保有土地について地元行政などと連携し、駅と周辺の一體的な再開発を推進していく。

また、線路の高架化は街の分断を解消し、一体的な発展を促進するものであるが、平成元年以降、全線で8区間の高架化を進めてきた。これらの高架化により生まれた空間は、主として物販飲食施設や駐車場として利用されてきたが、その有効活用の新たな形として近鉄不動産がガレージと住居が一体となったガレージハウスを竣工させたところで、これからのワーク・ライフスタイルの提案にも乗り出したところである。

さらに、情報通信技術を活用したまちづくりや地域づくりを進めていくためのツールとして、都市型MaaSや観光地型MaaSが有効だと考えている。これらのMaaSに収容する二次交通、生活利便施設、商業施設、観光施設のサービスは近鉄グループの各社の機能を取り込んだものを開発したいと考えている。

なお、近鉄グループとしては、人口減少や少子高齢化などの事業環境の変化から、鉄道以外の事業や沿線外の事業を成長させることで、事業ポートフォリオの変革を目指してきた。今回のコロナ禍により、弊社を含む近鉄グループ各社は甚大な影響を受け、個人消費を対象としたBtoC事業や国内事業に偏ったポートフォリオの構成を変革する必要性が一層明らかになったと認識している。今後は法人向けのBtoB事業の比率を高めていく方針で、令和3年4月に工場で使用する器具等の製造販売を行っている株式会社サカエをグループに加えたほか、この度、国際総合物流企業である株式会社近鉄エクスプレスを近鉄グループホールディングスの完全子会社とする予定である。一方、弊社は引き続き、近鉄グループにおけるBtoC事業の中核として、今後とも構造改革を進めるなど経営努力を続けていく。

続いて、支線区について、その維持を図るために地域と連携して取り組んでいる事例について説明する。

過去には、弊社の経営努力では維持が難しくなった路線については、沿線自治体、沿線の皆様との対話を重ね、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弊社の経営改善につなげてきた。

現時点では、沿線自治体と公有民営化を協議している線区はないが、収支の厳しい線区もあり、増収を図るため地域と連携しながら誘客の取組を行っている事例をいくつか紹介する。

この夏には湯の山線において、菰野町と連携した「湯の山温泉『夏祭り列車』、『夕涼み列車』ツアー」の実施を予定、鳥羽線・志摩線等と田原本線におけるサイクルトレインの運転、三重県志摩市と連携した「しまの旬の食と鉄道の旅応援事業」の実施や、その他地域においては、地域商品券、高齢者等向けクーポン券、ふるさと納税の返礼品に鉄道の旅行商品を組み入れていただくなどの取組を行っている。

このような路線については、今後とも沿線自治体、沿線の皆様にご相談、ご理解、ご協力いただきながら、更なる効率化や、一層の誘客に取り組み、路線を維持したいと考えている。

○荒井公述人の意見に対する申請者の回答

特急への投資だけでなく、日常的な利用者向けのサービス改善を行う視点が必要ではないか。

一般車両の代替新造投資をはじめとして、今後とも日常にご利用いただいているお客様に向けたサービス改善に取り組んでいく。奈良県や関係者とのご相談・ご協力が必要な事柄もあり、定期的な情報交換・協議を行いつつ、進めていきたいと考えている。

○荒井公述人の意見に対する申請者の回答

踏切事故の防止に向けた対策の検討・推進は、官民が連携して行うべきものと考えているが、近鉄でも積極的に対応いただけるのか。

橿原線の事故現場踏切を含め、鉄道事業者として、より性能の高い障害物検知装置である平面式レーザーセンサー型検知装置への更新を順次実施する。また、「エスコートゾーン」設置等のハード面の対策や声かけの啓発等のソフト面の対策についても、関係者と連携して積極的に取り組んでいく。

○荒井公述人の意見に対する申請者の回答

大和西大寺駅高架化・近鉄奈良線移設、リニア中央新幹線のアクセス駅の設置、近鉄郡山駅周辺のまちづくり、奈良県立医科大学周辺のまちづくり、御所中心市街地地区の整備のような、輸送人員の確保・増加につながると考えられるプロジェクトに、今後、近鉄から積極的な参加をいただけるのか。また、地域との対話に、積極的に対応いただけるのか。

大和西大寺駅高架化・弊社奈良線の移設計画については、踏切道改良計画の具体化に向けた線形や車庫移転などの検討について、奈良県および奈良市との協議に積極的に参画していく。

リニア中央新幹線「奈良市附近駅」と弊社路線とのアクセスについては、リニアの整備効果を地域全体に波及させる観点に加え、弊社としてもリニア利用者の需要を取り込むなど、事業の長期的な発展を図る上で重要であると認識している。アクセス駅の設置について、奈良県を含む関係者からの協議に応じ、検討していく。

近鉄郡山駅、近鉄御所駅等、沿線のまちづくりについても、積極的に参画していく。

特に奈良県立医科大学周辺のまちづくりに伴う新駅設置については、既設駅の取り扱いを含め、費用負担、運営方法等に関し、今後協議をお願いしたいと考えている。

以上、弊社としては、日常的に鉄道をご利用いただいているお客様へのサービス水準の向上や、沿線地域に必要な投資について、今後ともしっかりと取り組むとともに、全般的に地域との定期的な対話を行いながら積極的に取り組んでいく。