

(案)

国 運 審 第 号
令和5年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

南海電気鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令4第4005号

令和4年10月31日付け国鉄事第414号をもって諮問された上記
の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

(案)

主 文

南海電気鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、平成7年9月1日から、消費税に係る運賃改定を除き27年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。同年をピークに沿線の生産年齢人口は減少を続け、同年との比較では令和2年には約23%減少しているほか、沿線企業の撤退や道路整備の進展等もあり、厳しい経営環境におかれている。

このような状況を受け、申請者の年間輸送人員は昭和58年度をピークに長期的な減少傾向にある中、インバウンド客を初めとする関西国際空港発着の観光需要の取り込みも行ってきたが、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛や通勤客のテレワークへの移行といった行動様式の変容や同空港の利用者数の激減等がみられ、令和3年度には年間輸送人員は1.8億人と昭和58年度の3.2億人に比較して4割以上の減少となった。

これらの影響を受け、令和元年度には105.0%であった収支率は、令和3年度には82.9%に下落するなど、収益の悪化が著しい。これまでも申請者は駅係員の配置見直しやワンマン運転化等による人件費削減等の経営合理化を進めてきたところであるが、今後についても、同空港の利用者数の回復が見込まれる点を除けば、申請者を取り巻く上記の経営環境は継続することも考えられる。

このため、今後の安全や社会的要請に応える計画的な投資に限界があるとして、旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃

(案)

の上限による総収入が、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を確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行い、申請者から意見聴取を行ったほか、現地視察を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については当審議会の職権による公聴会の開催を決定したものの、一般公述の申出がなかったことから、開催の取消を行っている。

平年度（原価計算期間）である令和6年度から令和8年度までの3年間の収入算定の基礎となる現行運賃を維持した場合の総収入は合計155,188百万円、適正な総括原価（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）は179,239百万円と推定されるので、差引き24,052百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は168,194百万円、適正な総括原価は179,239百万円と推定されるので、差引き11,045百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けた需要見通しについて申請者は、関西国際空港利用者数の回復を受け、それに関連する需要の回復が期待される点を除き、利用者の行動様式の変容により、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。この点については、申請者が外部委託により実施した需要予測に加え、公益財団法人日本生産性本部等が実施した意識調査等も考慮したものであり、かつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の想定範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。

また、中長期的には沿線利用者の減少が見込まれるとする点についても、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計等を踏まえたも

(案)

のであることを考慮すると、同様に合理性が認められる。

これらを踏まえ、安全や社会的要請に応える設備投資の継続を前提とする原価を推定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ので、本件申請は上記２．の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、鉄道事業法第１６条第１項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

(案)

要望事項

新型コロナウイルス感染症の影響は先行き不透明な状況が続いており、南海電気鉄道株式会社の鉄道事業における需要見通しは一定の合理性が認められるものの、インバウンド客を初めとする関西国際空港の利用状況等により、想定された旅客輸送量と実績が乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、本件申請の認可にあたり、鉄道事業法第54条第1項及び第2項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。

また、付された期限までの間の南海電気鉄道株式会社の経営実績について、実績が想定された収支率となっているかの検証結果及び計画された設備投資への取組状況について、毎年、書面で提出されたい。