

北大阪急行電株式会社の鉄道事業及び軌道事業の旅客運賃の
設定認可申請に関する意見募集の結果について

令和5年8月9日
国土交通省近畿運輸局

近畿運輸局では、令和5年6月5日（月）から令和5年6月19日（月）まで、北大阪急行電鉄株式会社の鉄道事業および軌道事業の旅客運賃の設定認可申請について、e-Govを通じてご意見を募集し、また、近畿運輸局ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】
国土交通省近畿運輸局鉄道部監理課
電話：06-6949-6439

北大阪急行電鉄株式会社の鉄道事業及び軌道事業の旅客運賃の

設定認可申請に関する意見募集に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：7件

○意見募集期間：令和5年6月5日（月）～令和5年6月19日（月）

	ご意見	国土交通省の考え方
1	<p>概ね運賃の認可は適当であると思いますが、一部質問致します。</p> <p>1. 運輸審議会と同線区の延伸につき議論された際に加算運賃を70円として想定されていたようであるが、なぜ60円での申請となったのか。</p> <p>2. 運賃認可に関する権限が国土交通大臣から運輸局長に委任される場合、運輸審議会での審議と同様の資料等の作成はないのか。</p> <p>3. 加算運賃が設定される場合とされない場合の収支の推移の差異は把握されているか。</p> <p>4. 実測換算中心キロ程表がミリメートル単位で示されているが、本当に寸分変わらずその距離なのか。また、メートル単位で足りるのではないか。</p>	<p>北大阪急行電鉄によると、今回の加算運賃の設定にあたっては、最新のデータに基づいて、延伸線の需要予測をはじめ延伸線開業後の長期的な収支や設備投資費用の回収見込みなど、総合的な検討を行った結果、60円で申請しているとのことです。</p> <p>運輸審議会は国土交通大臣の行う処分等に係わるものを処理する諮問機関であり、地方運輸局長権限による運賃設定認可の場合、運輸審議会に諮ることはないため、同様の資料の掲載はありません。</p> <p>加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設定されるものです。審査においては、加算運賃を設定する路線のみを対象として収入原価の算定を行い、基本運賃のみでは収支の均衡を衡ることが困難であることを確認しております。なお、北大阪急行電鉄によると今回の加算運賃の設定にあたっては、最新のデータに基づいて、延伸線の需要予測をはじめ延伸線開業後の長期的な収支や設備投資費用の回収見込みなど、総合的な検討を行っているとのことです。</p> <p>北大阪急行電鉄によると実測換算中心キロ程は、測量調査に基づき、実測したキロ程を表しているとのことです。</p>

	<p>5. 今回の加算運賃を設定し、経営判断で減額・廃止をしないとした場合、資本費コストの回収は何年程度と見込んでいるか。</p> <p>6. このパブリックコメントは行政手続法上のものではなく、任意に実施されているものという認識でよいか。</p> <p>7. 本件申請は赤字によるものではなく、延伸に伴うものであるが、認可される際に運賃改定後の総収入と総括原価の実績を確認することを目的に期限を付す予定はあるか。</p> <p>8. 北大阪急行の収入原価算定は地下鉄事業者に準じたヤードスティック方式なのか、或いは中小私鉄に準じた積み上げ方式なのか。</p> <p>9. 「旅客運賃の上限の額の算出の基礎を記載した書類」記載の収入・支出は延伸線のみにかかるものか、或いは千里中央以南も含むものか。</p>	<p>北大阪急行電鉄によると今回の加算運賃の設定により、概ね 30 年以内に設備投資費用の回収は完了する見込みです。 なお、設備投資費用の回収が完了すれば、加算運賃は廃止することになるとのことです。</p> <p>本件は行政手続法の規定に準じて任意で実施するパブリックコメントとなります。</p> <p>加算運賃は、当該資本費コストの回収が完了した場合には廃止されるべきものであり、国土交通省鉄道局通達において加算運賃の終了時期の判断方法を示すとともに、加算運賃設定事業者に対して、回収状況等を公表するようこれまでも指導を行っており、北大阪急行電鉄に対しても同様の指導を行うことから、期限付きの認可としていません。</p> <p>中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づき算定しております。</p> <p>延伸部分のみに係るものとなります。</p>
2	<p>本件の「意見提出が 30 日未満の場合その理由」は何ですか？</p>	<p>本件は行政手続法の規定に準じて任意で実施するパブリックコメントとなります。迅速な処理をするためにも意見提出を 30 日未満としております。</p>

<p>3</p>	<p>運賃区分の拡大、従来区間は価格据え置き、加算運賃も 2019 年以前の想定通りと非の付け所がない。むしろ 2023 年 3 月 18 日に開業した東急新横浜線及び相鉄新横浜線にかかわる加算運賃は必要だったのかと思うほど。</p> <p>しいて言えば、千里中央～箕面萱野間 2.5km が加算運賃込み 190 円はやや高くないか。関西大手私鉄では初乗りは 3km または 4km まで、おおむね 170 円～180 円で設定しており、他社なら初乗り相当区間で 190 円は割高に感じる。</p> <p>しかも北大阪急行で 2km 超 3km 以内の区間は今回延伸する千里中央～箕面萱野間以外にはないので初乗りを 2km 以内から 3km 以内にするだけで解決できる。しかも国土交通省の発行する数字で見る鉄道などの資料でも初乗り区間の距離が長くなることは見栄えがいい。</p> <p>3km まで 100 円とすることで千里中央～箕面萱野間 2.5km を 160 円としても良かったのではないだろうか。</p>	<p>今回の申請は南北線延伸線の普通旅客運賃ならびに定期旅客運賃について現行運賃を適用するものとし、現在の営業キロ程を超える区間（4 区・5 区）について上限運賃の認可を受けるものです。</p> <p>現行の運賃は令和元年 10 月 1 日からの消費税率の引上げに伴い、消費税相当分を運賃に転嫁するために上限変更の認可を受けたものであります。</p> <p>運賃の設定については法令上、鉄道事業者の自主的な判断に基づき、認可を受けた上限の範囲内で、自由に設定・変更を行えることとなっております。</p>
<p>4</p>	<p>区間の運賃の増減を均一にする観点からは 2 区運賃については 130 円ではなく、120 円で認可すべきではないだろうか。</p>	<p>今回の申請は南北線延伸線の普通旅客運賃ならびに定期旅客運賃について現行運賃を適用するものとし、現在の営業キロ程を超える区間（4 区・5 区）について上限運賃の認可を受けるものです。</p> <p>現行の運賃は令和元年 10 月 1 日からの消費税率の引き上げに伴い、消費税相当分を運賃に転嫁するために上限変更の認可を受けたものであります。</p> <p>運賃の設定については法令上、鉄道事業者の自主的な判断に基づき、認可を受けた上限の範囲内で、自由に設定・変更を行えることとなっております。</p>

5	<p>延伸にあたっての今までの区間の運賃値上げがないのはいいと思う。 加算運賃は大まかな期限付きで儲けるのがいいと思う。</p>	<p>加算運賃は、当該資本費コストの回収が完了した場合には廃止されるべきものであり、国土交通省鉄道局通達において加算運賃の終了時期の判断方法を示すとともに、加算運賃設定事業者に対して、回収状況等を公表するようこれまでも指導を行っており、北大阪急行電鉄に対しても同様の指導を行います。</p>
6	<p>1. 値上げ分は建設費の返済に使用されるのですが、小さな路線かつ少子高齢化に伴う利用者減に対する対策を教えてください。</p> <p>2. 相互乗り入れをしている大阪メトロ御堂筋線の車両(21系と30000系)には液晶の車内案内表示器が設置されていますが、北急さんの8000形(ポールスター号)にはありません。数年前に床下機器と内装の更新をして綺麗にされたと思うのですが、デザインは未来を行っている車両なのに液晶の車内案内表示器が無いのは不便だと思います。</p>	<p>北大阪急行電鉄によると、延伸線開業後も様々な利用促進施策を講じ、多くのお客さまにご利用いただけるよう、引き続き、努めていくとのこと。</p> <p>いただいたご意見について北大阪急行電鉄にお伝えしたところ、8000形は車両構造の制約等から車内案内表示器の設置は困難とのこと。</p>
7	<p>加算運賃の設定に疑問を感じます。大阪都心部への乗客が多いと思いますが、北大阪急行とOsaka Metroの二重運賃となり、運賃負担が非常に大きく感じます。箕面萱野から梅田に行く場合ですと、480円となります。せめて、加算運賃をなくしていただきたいです。</p>	<p>北大阪急行電鉄によると、加算運賃は、延伸事業にかかった設備投資費用の回収を目的として、延伸線区間をご利用のお客さまに、その費用の一部をご負担いただくものです。なお、設備投資費用の回収が完了すれば、加算運賃は廃止するとのこと。</p>