KINTETSU NEWS RELEASE

近畿日本鉄道株式会社 広報部
〒543-8585 大阪市天王寺区上本町6丁目1－55

２０２２年4月１５日

鉄軌道旅客運賃の改定を申請しました

～これからも安全・安心・快適な輸送サービスをお客様に提供していきます～

当社は、安全・安心・快適な輸送サービスを継続するため、運賃改定申請の準備を行ってまいりましたが、本日、国土交通大臣に対し、２０２３年４月１日を実施予定日として、平均１７．０％の改定率で運賃改定を申請いたしました。

沿線の少子高齢化等によってお客様が減少する中、消費税率引き上げに伴う運賃改定を除き１９９５年９月以来、約２７年の間、運賃を据え置いてまいりましたが、新型コロナウイルス感染症流行によりご利用は更に大きく減少し、厳しい事業環境に陥っております。会議や買い物のオンライン化等、いわゆる「新しい生活様式」は既に定着しつつあり、不断の経営努力をもってしても、これらによる収入減少を補うことは困難な状況です。

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、防災対策等をこれからも継続的に行い、安全性・利便性を確保していく必要があります。そのため、２０２３年度から２０２５年度までの３年間で、約８６０億円の設備投資を計画しております。設備の健全性維持、安全対策等を引き続き強化していくほか、老朽化した一般車両の更新に加え、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、将来へ向けた技術開発等を推進します。

当社としましては、運賃改定により、将来にわたり公共交通としての使命を果たしていく所存です。どうかご理解賜りますようお願い申し上げます。

詳細は別紙１～３のとおりです。

（別紙１）

運賃改定申請の主な内容

■　運賃改定実施予定日　２０２３年４月１日（土）

■　普通運賃（大人）　　単位：キロ、円

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
1～3	160	180	56～60	900	1,070	141～150	1,950	2,310
4～6	210	240	61～65	960	1,140	151～160	2,050	2,430
7～10	260	300	66～70	1,020	1,210	161～170	2,160	2,560
11～14	300	360	71～75	1,090	1,290	171～180	2,290	2,710
15～18	360	430	76～80	1,160	1,370	181～190	2,410	2,860
19～22	410	490	81～85	1,220	1,450	191～200	2,530	3,000
23～26	450	530	86～90	1,290	1,530	201～210	2,640	3,130
27～30	500	590	91～95	1,350	1,600	211～220	2,770	3,280
31～35	570	680	96～100	1,410	1,670	221～230	2,880	3,410
36～40	640	760	101～110	1,470	1,740	231～240	3,000	3,560
41～45	700	830	111～120	1,590	1,880	241～250	3,110	3,690
46～50	770	910	121～130	1,720	2,040			
51～55	840	1,000	131～140	1,830	2,170			

■　定期運賃（改定率）

通　勤	通　学	定期計
18.3%	9.2%	16.7%

※特急料金（特別車両料金・個室料金含む）、鋼索線運賃は、改定を行いません。

※通学定期券は改定率を抑えております。

以　上

（別紙２）

運賃改定の申請について

１．鉄軌道事業の概要

当社は、大阪府、奈良県、京都府、三重県、愛知県の２府３県を営業エリアとし、ＪＲを除く鉄道会社では日本最長となる５０１．１㎞の営業路線を有しております。ターミナル駅としては、大阪難波駅、大阪阿部野橋駅、京都駅、近鉄名古屋駅などがあり、近畿・東海エリアにおける日々の大都市圏への通勤・通学等のための輸送と、大阪と名古屋を結ぶ大都市間輸送を担っております。また、それぞれのターミナルと、古都奈良の文化財をはじめとする世界遺産や伊勢志摩エリアを結ぶ観光輸送機関としての役割も有しております。そして、２府３県の市町村間あるいは市町村内の日常生活における地域輸送も担っており、多様な目的のお客様がご利用になることが当社線の特徴です。

２．事業環境の変化

これまで人口が増加し続けている首都圏に対し、近畿圏の人口は２０１０年以降減少に転じ、生産年齢人口については当社が前回の運賃改定（消費税率引き上げに伴う改定を除く）を実施した１９９５年以降２５年以上にわたって減少が進み、当社沿線においてはこれまでに約１５％減少しております。さらに、この間には自家用車の普及や道路交通網の発達等により、都市間移動・観光移動を中心に、自動車利用へのシフトが一層進んだものと考えられます。

これに対し当社では、沿線住宅地の開発や観光資源の掘り起こし、あべのハルカスをはじめとするターミナル整備等により、定住人口・交流人口の増加策に取り組みました。加えて、２００６年にはけいはんな線（生駒・学研奈良登美ヶ丘間）の延伸開業、２００９年には阪神電気鉄道との相互直通運転の実現により、沿線の拡大にも努めてまいりました。

しかしながら、関西における大手民鉄のご利用者数がピークであった１９９１年度から２０１８年度（新型コロナウイルス感染症流行前）までの間、関東の大手民鉄の多くでご利用者数が増加したのに対し、関西ではご利用者数が２割以上減少、中でも当社は減少が最も大きく、１９９１年度の約８億人をピークに２０１８年度までに約３割減と、沿線の生産年齢人口の減少を大きく超える減少が進みました。旅客運輸収入も１９９６年度の２，００２億円から２０１８年度には１，４９３億円と、約４分の３まで落ち込みました。

ここ数年の間は、景気の好転やインバウンド需要に支えられ下げ止まっておりましたが、２０２０年初頭からの新型コロナウイルス感染症流行の影響を受け、

２０２０年度のご利用者数は約４．２億人、旅客運輸収入は９３４億円となり、ピーク時の約２分の１にまで減少しました。２０２１年度も非常に厳しい状況が続いており、新規感染者数が少なかった昨年１２月においても、旅客運輸収入は２０１９年度と比べ定期外収入で約２５％、定期収入で約１５％の減収となり、完全な回復を見通せる兆しはありません。従前からの減少傾向に加え、コロナ禍の長期化によって「新しい生活様式」による鉄道利用の消失はすでに定着しつつあり、これが当社の事業に大きなマイナス影響を与えていくことは確実と考えられます。

３．安全安心な輸送サービスの提供と効率的な事業運営体制の構築（経営合理化の状況）

当社は、前回の運賃改定を実施した１９９５年以降、事業環境の変化により相当厳しい状況下におかれながらも、交通インフラとしての使命である輸送の安全確保はもちろん、お客様や地域社会から求められる各種のサービスを提供しつつ運賃水準を維持するため、以下に示す様々な取り組みを行ってまいりました。

（１）列車運転等の安全対策

列車の最高速度制限や曲線への進入速度制限等も常時監視可能にした新型ＡＴＳ装置（自動列車停止装置）については、ＪＲ西日本福知山線での脱線事故を契機として導入を進め、２０１３年度に整備率１００％を達成しました。また、ＧＰＳを利用して列車の位置特定を行い、音声や発光表示等の方法で運転士に対し運転支援を行うシステムを、当社グループ自ら開発して導入するなど、ヒューマンエラーの防止に取り組んでまいりました。

正確な列車運行を実現するための取り組みも進めてまいりました。２０１８年度までに、運転指令業務の近代化と信号扱いの自動化を目的とした列車運行管理システムを、鋼索線を除く全路線に導入しました。この整備に合わせ、近畿エリアでは車両の手配や列車等への電力供給を管理する部門等を運転指令業務と統合し、総合指令として構築することで、連携強化による異例事態からの復旧能力およびお客様サービスの向上を図りました。東海エリアでも、今後同様の総合指令構築を進めます。

踏切道の安全対策については、関係自治体と協力し立体交差化や統廃合、歩道設置等を進め、安全性の向上を図りました。加えて、踏切道内における自動車や歩行者の立ち往生などを検知するための技術開発を進め、２０１８年度からは検知範囲を広げた平面式レーザーセンサー型検知装置の導入を開始しました。また、踏切警報灯については、あらゆる方向から発光・点滅を確認できるタイプ

への更新を進め（２０２０年度末現在４４４箇所）、踏切道での事故の未然防止を図っております。

（２）お客様の安全対策

駅の安全対策については、国から示された整備基準に従い、順次適切に対応してまいりました。ホームの縁端を警告する「黄色い線」（点状ブロック）は、全駅で整備を完了し、加えて、ホームの縁端方向を判別するための内方線の整備も、ご利用者数３千人以上の駅への整備を完了しました。さらに、お客様のホームからの転落などをお知らせいただくための非常通報装置も、基準に則り着実に設置を進めてまいりました。

このほか、列車種別による車両の扉位置の違いに対応した上下可動式ホーム柵（ホームドア）を大阪阿部野橋駅の３番線、４番線乗車ホームに設置しました。今後も、お客様のご利用が多い駅から順次設置を進めてまいります。

（３）バリアフリー対策

すべてのお客様にご利用いただきやすい鉄道を目指し、バリアフリー設備の整備を国および関係自治体と協力し進めてまいりました。２０２０年度末時点では、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１４１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１４０駅（残る１駅は、構外エレベーターを地元自治体が施工して完成の予定）、多機能トイレを設置している駅は１３１駅となりました。この他、文字や音声による運行情報の提供設備や駅設備の案内表示についても、整備を進めてまいりました。

車両においては、一般車両の手すり・優先座席の増設等を進めたほか、２０２０年には特急車両の車いす席をインターネット上で発売できるサービスを他社に先駆けて導入しました。また、現在国において推進されている特急車両の新たなバリアフリー施策についても着実に対応してまいります。

（４）災害対策

近年激甚化する災害対策にも積極的に取り組んでまいりました。

高架橋の柱については、全数に対し、２０２１年度末には約９５％の耐震化が完了し、２０２４年度の完工に向けて鋭意工事を進めています。トンネルについても、難波線シールドトンネルの耐震補強および漏水対策を進めており、２０２６年度末には大阪難波・近鉄日本橋間の工事が完了する予定です。

このほか駅等の耐震補強工事、線路の法面強化対策、浸水被害防止のための重要設備・施設の嵩上げも進めてまいりました。また、大規模災害等により広域停

電が発生した場合でも、お客様の安全確保のため、トンネル等に停車した列車を最寄り駅まで走行させるための大規模蓄電池も一部区間で導入しました。

（５）利便性向上

安全・安心に加え、快適に当社線をご利用いただけるよう、利便性の向上にも努めてまいりました。

幹線・支線ともお客様のご利用状況を勘案してのダイヤ編成により、輸送の効率を高めつつ、１９９５年に１５０％以上あった最混雑率は、２０１８年には１３０％前後へ低下いたしました。

特急列車については、戦後間もない１９４７年から座席指定サービスを開始して以来、運転区間の拡大を進めました。今日では主要幹線のすべてを結ぶネットワークを構築し、高頻発な運転、特急同士のスムーズな乗継ぎ、他社に先駆けての特急券インターネット予約・発売サービスの導入などで高い利便性を提供するとともに、新型車両の投入や座席・トイレ等の全面リニューアルにより、乗り心地や車内空間の快適性向上に工夫を凝らしてまいりました。直近では２０２０年に「くつろぎのアップグレード」をテーマとした新型特急「ひのとり」を大阪・名古屋間に投入するなど、多様なニーズに応えられる「近鉄特急ネットワーク」を提供しております。

２００７年にはポストペイ（後払い）交通系ＩＣカードサービスであるＰｉＴａＰａ、２０１２年からはプリペイド（前払い）交通系ＩＣカードのＩＣＯＣＡを導入し、２０１３年には全国各社で発行される１０種類のＩＣカードをご利用いただける全国相互利用サービスを開始しました。鋼索線を除く当社の全線全駅でこれに対応しており、どなたにでもＩＣカードをすぐにお得にご利用いただける環境を整えました。

加えて、２０２０年にはスマートフォンアプリ上に乗車券を発行し、表示されるＱＲコードを使って自動改札機を通過する実証実験を行い、本年春からは本格導入、商品販売を始めるなど、アフターコロナ期を見据えた新時代のサービスにも取り組んでおります。

また、お客様に的確な情報提供を行うため、２０１６年にはダイヤ乱れ時の運行情報の提供等の機能を持った「近鉄アプリ」を導入し、２０１７年には列車走行位置提供サービスを開始したほか、継続的に運行情報を駅にてお知らせできる多機能な行先表示器への取替えや情報配信ディスプレイの設置等を行ってきました。

（６）新たな需要の創出

ご利用者数の減少が続く中、新たなお客様の需要を創出し、鉄道ご利用の機会を広げる取り組みには、特に注力してまいりました。大阪・名古屋・京都の各ターミナル駅と国内有数の観光地である伊勢志摩エリアを結ぶ観光特急「しまかぜ」、大阪阿部野橋と世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の一部を構成する吉野エリアを結ぶ観光特急「青の交響曲」、沿線自治体との協力により車内で足湯を楽しめる列車など様々なイベントで運行する観光列車「つどい」、沿線の魅力を内外装にちりばめたパノラマビューの団体専用列車「楽」の運行などによって、沿線の魅力を伝えつつ、乗ること自体が目的となるような仕組み作りにより収入の確保に努めてまいりました。本年４月には大阪～奈良～京都をむすぶ観光特急「あをによし」も運行開始いたします。

なお、「しまかぜ」は２０１４年、（５）で紹介した「ひのとり」は２０２１年に鉄道友の会ブルーリボン賞を受賞するなど、各方面から高い評価を頂いております。

加えて、沿線外の方も含めた多くの皆様に沿線の魅力を伝え、また気軽に当社線をご利用いただけるよう、「奈良・斑鳩１ｄａｙチケット」をはじめとする鉄道とバス等を組み合わせた周遊券、オールインクルーシブ型周遊券の先駆けである「伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート“まわりゃんせ”」など、便利でお得な企画乗車券を発売してまいりました。

（７）地域とのコミュニケーション

当社の沿線がより住みやすい、暮らしやすい地域となるよう、地域社会との協働にも努めてまいりました。奈良線・名古屋線等の立体交差化事業や駅前広場整備等を地元自治体とともに進め、街づくりや地域の活性化に取り組んできました。各駅においては、大和西大寺駅や桑名駅などの大規模リニューアルを進めたほか、駅施設の美装化やお客様用トイレのリニューアル、駅ナカ商業施設の充実など、より快適で便利な駅空間へと進化を続けています。そのほか、五位堂車庫、塩浜車庫においては例年「きんてつ鉄道まつり」を開催し、当社事業への理解促進を図ってまいりました。

また、吉野、松阪、湯の山エリア等で地元とタイアップして観光資源のＰＲ等を行うエリアキャンペーンを毎年実施してきたほか、自然や名所などに親しんでいただくためのハイキングを主催し、２０２０年には３０年以上の歴史を有する会員制ハイキング組織「あみま倶楽部」を「近鉄あみま倶楽部アプリ」にリニューアルしました。さらに、近鉄グループでは、沿線地域で住まいの提供やレジャー施設運営など地域の活性化に繋がる事業を営むほか、美術館の運営や郷土の歴史を学んでいただく臨地講座などの事業にも取り組み、地域文化の伝承

とともに沿線の深耕に努めてまいりました。

（８）駅運営の合理化、支線の経営改善等

駅の運営については、お客様のご利用状況に応じて、時間帯等にも配慮しつつ駅係員の巡回対応とする等の合理化を進めてまいりました。あわせて、駅係員が不在となる時間帯にはリモートでお問い合わせ等に対応する仕組みを構築しました。２０１８年には、駅設備の遠隔操作とお客様からの電話でのお問い合わせに対応する「近鉄総合案内センター」を開設し、自動発売機での購入サポートや、改札口での対応など、遠隔での支援を一元的に行える体制を整え、サービスレベルを維持しつつ人件費の削減を進めています。

不採算の続く支線については、保安度の維持向上を図りながらワンマン運転の導入を進めてきました。さらには、関係自治体等の協力を得て、運営体制の見直しを行い、北勢線は２００３年に三岐鉄道へ譲渡、内部・八王子線は２０１５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２００７年に伊賀鉄道・養老鉄道へ運営移管したのち、伊賀線は２０１７年、養老線は２０１８年に公有民営化し、いずれも路線を存続させました。

これらに加え、ワンマン運転線区の拡大、車両・施設保守管理体制の見直し、管理部門の効率化などを実施することで、１９９５年度に１１，２５９人であった従業員数を２０１８年度には7，４１１人まで削減し、人件費を約２８０億円削減しました。こうした取り組みにより、１９９５年度には約１，７４０億円あった営業費用は、２０１８年度には約１，２６０億円と、大手民鉄の中で最大となる約２７％を削減し、旅客運輸収入の減少を補ってまいりました。

４．コロナ禍を受けてのさらなる費用削減（さらなる経営合理化の状況）

２．で述べたようにご利用者数が減少傾向となる中、経営の効率化によって四半世紀以上にわたって運賃水準を維持しつつ、お客様に安心かつ便利に鉄道をご利用いただけるよう、様々な取り組みを行ってまいりました。しかし、新型コロナウイルス感染症の流行拡大により鉄道需要が大きく減少したことで、さらに厳しい事業環境に陥ることとなりました。

この緊急事態に際し、早期退職優遇制度の実施により約１６０名の人員削減を行った上で、役員報酬、管理職給与や一般社員賞与の削減、時間外労働の徹底的な抑制、広告宣伝費・管理費の抑制、安全の確保に支障のない範囲内での修繕費の先送りにより、２０２０年度には営業費用を前年度から約１００億円、８％削減しましたが、収入の減少を十分に補うには至らず、２３２億円と前例のない経常損失を計上することとなりました。しかし、この間もお客様のご利用状況に応じた

ダイヤ変更を行いつつ、全車両への抗ウイルス・抗菌加工など新型コロナウイルスの感染拡大防止の取り組みを行いながら運行を継続し、公共交通機関としての役割を果たしてまいりました。

２０２１年度についても、人件費、各種費用を更に徹底的に削減するとともに、設備投資を大幅に抑制しました。これらに加え、将来の働き手の確保のための定年延長に合わせて年金制度の変更を実施したこと等により、営業費用は２０１９年度と比較すると、約１５％の減、約２００億円程度の削減を達成する見込みです。これらの緊急的な費用削減を含め、経営改善のために全社をあげ、全力での取り組みを続けてまいりましたが、新型コロナウイルス感染症流行のダメージは大きく、今なお危機的な収支状況が続いております。

５．設備投資実績と今後の投資計画

（１）設備投資実績と計画　（単位：億円）

項　目	2018 実績	2019 実績	2020 実績	2021 見込	2022 計画	2023 計画	2024 計画	2025 計画
合　計	242	242	265	130	189	250	305	306

（２）設備投資に関する方針

安全対策投資については厳しい状況下でもこれまで継続的に実施し、２０２０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、お客様の安全確保を第一に事業を運営してまいりました。しかしながら、橋梁やトンネル等の老朽化が進む一方で、気象災害の激甚化や巨大地震発生に備え、こうした構造物や線路法面の補強・補修工事を強化・継続していかねばなりません。また、軌道・電気設備・駅設備・運行管理システムなどの様々な鉄道インフラは、最大限寿命の延長に努めておりますが、輸送の安全を確保していくためには経年劣化による取替えが不可欠です。車両については、一般車両１４００両余りのうち、昭和４０年代（１９６５年～１９７４年）に製造されたものが約４５０両あり、老朽化に伴う代替更新が避けられません。新造から３０年を超えた既存車両については、大規模リニューアルが必要となります。

一方で、鉄道サービスに対する社会的な要請・期待はますます高まっており、バリアフリー化・車内の防犯対策をはじめとするお客様の安全・安心につながる取り組みを推進するため、これからも大きな投資を続けていく必要があります。

加えて、沿線の人口減少に伴って、今後は鉄道を支える人手が不足することも懸念されます。これに対応するためには、日常運営の合理化のみならず、列車の自動運転化をはじめ、ロボット・ＡＩの活用、センシング技術を応用した保守作

業の省人化等、より安全かつ効率的な運営体制を実現するため、デジタル活用を取り入れた様々な技術開発にも積極的に取り組んでいかねばなりません。この他、環境優位性の高い鉄道の強みを活かした環境負荷低減への取り組みや観光需要を創出し沿線の活性化に繋がる取り組みも引き続き行ってまいります。

（３）主要な投資内容

２０２３年度から２０２５年度までの間、設備の健全性維持、安全・防災対策、駅の美装化・既存車両の改修等、継続して強化する施策として約５３０億円を投じるほか、新たに取り組む施策等を下記のとおり計画しております。

①一般車両の更新、車内防犯対策

（２０２３年度～２０２５年度の投資額計：約１８０億円）

ア．老朽化した一般車両の更新

新造から５５年を超えた高経年の車両から更新を進めます。昭和４０年代に製造した車両の約４５０両について、２０２４年度以降、お客様のご利用状況を見極めたうえで、必要分を順次新型車両に置き換える計画です。

イ．車内の防犯対策

車内の防犯対策を強化するため、全車両への車内防犯カメラの整備を進めるほか、通話機能を備えた車内通報装置の設置を拡大します。

②バリアフリー整備加速化

（２０２３年度～２０２５年度の投資額計：約６０億円）

ア．可動式ホーム柵の設置とホームと車両との段差縮小

２０２３年度中に、ドア位置が異なる等、多岐にわたる車種に対応した可動式ホーム柵を導入し、利用者１０万人以上の駅から順次整備を進めます（２０２３～２０２５年度で計５番線分を整備予定）。あわせて、ホームの嵩上げ工事と新型車両の低床化により、ホームと車両の段差の縮小を推進します。

イ．その他、バリアフリー設備の整備

国が定める２０２１年度～２０２５年度間の整備目標を達成するよう、一般車両においては１車両に１箇所の車いすスペース、車内案内表示器等

の整備を進めるほか、引き続き国や関係自治体の協力を得ながら、エレベーターやスロープによる段差解消、駅多機能トイレの整備等を進めます。

③次世代の営業機器導入
（２０２３年度～２０２５年度の投資額計：約６０億円）

定期乗車券をご購入いただける機能を搭載した新型自動券売機の設置を進めるほか、ＱＲコード対応自動改札機の導入を順次進めるなど、サービスの質を向上させつつ、駅設備のデジタル化を進めます。

④将来へ向けた技術開発
（２０２３年度～２０２５年度の投資額計：約３０億円）

列車の自動運転化をはじめ、ロボット・ＡＩ活用、センシング技術等、将来の人手不足時代に対応するとともに、より安全かつ効率的な運営体制を実現するため、デジタル活用を取り入れた様々な技術開発を進めます。

６．運賃改定を申請する理由

新型コロナウイルス感染症流行に端を発したテレワーク、Ｗｅｂ会議等によるビジネスのオンライン化、お買い物をはじめとする日常消費のオンライン化といった「新しい生活様式」による鉄道利用の消失は、コロナ禍の長期化によってすでに定着しつつあり、アフターコロナ期においても従前には戻らないと考えられます。

また、当社は民鉄最長の営業路線と最多の駅数を有している一方で、山間部や田園地帯が多いという路線の立地条件に起因して、運営の効率性を示す輸送密度は大手民鉄１６社中１４位（２０１９年度）という低位になっております。沿線各府県の人口減少は、今後も続くとされており、これに伴い鉄道需要も減少していくものと考えられます。これらの影響による収入の減少は、残念ながら、これまで述べてきた当社の不断の経営努力をもってしても、完全に補えるものではありません。

よってこの度、今後の健全な鉄道運営を維持するため、どうしても不足する費用の一部をお客様にご負担いただきたく、消費税率引き上げに伴う改定を除き、約２７年ぶりの運賃改定を申請させていただきました。これにより、老朽化した一般車両の更新に加え、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、将来へ向けた技術開発等を推進し、沿線地域にお住まいの皆様、沿線を訪れる皆様など当社をご利用いただくすべてのお客様に安全・安心・快適な輸送サービスを末永くご提供してまいります。

なお、次項以下に記載のとおり、日常的なご利用の多い短距離区間（１０キロまで）の普通旅客運賃、通学定期旅客運賃については、改定率を抑えることで家計へのご負担の軽減を図ります。

何卒ご理解賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

７．申請の内容

（１）申請日　２０２２年４月１５日（金）

（２）改定率・増収率一覧

項　目	定期外	通勤定期	通学定期	定期計	合　計
改定率	17.2%	18.3%	9.2%	16.7%	17.0%
増収率	14.7%	17.0%	7.8%	15.4%	15.0%

※普通旅客運賃（定期外）について、日常的なご利用の多い短距離区間（１０キロまで）は12.5～15.4%に改定率を抑え、ご負担の軽減を図ります。

※通学定期については、同じくご負担の軽減を図るため、改定率を通勤定期の約半分に抑えています。

（３）定期運賃平均割引率

項　目	現　行	申　請
通　勤	42.2%	41.6%
通　学	80.9%	82.5%

※通学定期券の割引率は、大手民鉄で最も高い率となります。

（４）その他

加算運賃、特急料金（特別車両料金・個室料金含む）、鋼索線運賃は、改定を行いません。

８．実施予定日　２０２３年４月１日（土）

９．鉄軌道部門の収支の実績および推定　（単位：百万円）

項　目	2020 年度（実績）	2023～2025 年度（３年間合計）	
		現　行	申　請
収　入	100,009	383,155	430,068
支　出	144,830	462,722	462,722
差引損益	▲44,822	▲79,567	▲32,653
収支率	69.1%	82.8%	92.9%

※支出は申請上の計算方式で算出しています。

１０．運賃収入内訳　（単位：百万円）

項　目	2020 年度（実績）	2023～2025 年度（３年間合計）	
		現　行	申　請
定期外	44,827	195,053	223,779
定　期	39,487	118,328	136,516
合　計	84,315	313,381	360,294

１１．需要見通し（輸送人員の実績および将来推定）　（単位：百万人）

項　目		2018 実績	2019 実績	2020 実績	2021 推定	2022 推定	2023 推定	2024 推定	2025 推定
定期外		235	230	146	157	175	204	215	216
定期	通勤	220	221	197	192	189	187	184	185
	通学	123	121	83	96	105	113	116	116
	合計	342	342	280	288	294	300	300	301
合　計		577	571	426	445	469	504	515	517
前年比		―	98.9%	74.5%	104.4%	105.4%	107.6%	102.1%	100.3%

１２．運賃・料金の多様化推進

（１）精神障害者割引の導入

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お客様にも、身体障害者割引、知的障害者割引と同様の割引を実施します。

（２）ＱＲコード（二次元バーコード）型企画乗車券の発売

従来の企画乗車券をＱＲコード化し、スマートフォン等の画面に表示することで改札の通過が可能となるデジタルチケットを発売しています。駅窓口での乗車券の引き換えが不要となるほか、インターネット上で他の旅行商品等とあわせて予約・購入することが可能です。今後、鉄道をはじめとした各種チケットのデジタル化を推進し、ＭａａＳなどと組み合わせた新たなサービスの創出を進めてまいります。

（３）お得なきっぷの発売

当社では、沿線に観光地を多く有していることや大都市間の輸送を担っていることなどの特徴を活かし、より多くのお客様にご利用いただけるよう様々なお得なきっぷを発売しています。

①都市間をお得にご利用いただくきっぷ

・「名阪ビジネス回数きっぷ」

大阪～名古屋間を高頻度でご利用いただく方向けに、１０回分の運賃で１４回ご利用になれるお得な回数きっぷを発売しています。

②観光地へお得におでかけできるきっぷ

・「伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート“まわりゃんせ”」

当社線各地から伊勢・鳥羽・志摩地区までの乗車券と特急券、現地での鉄道・バス・船、２３の観光施設の入場券がセットになったお得なきっぷを発売しています。

・「奈良・斑鳩１ｄａｙチケット」

奈良・斑鳩地域の世界遺産を巡ることができる鉄道・バスと観光施設の優待がセットになったお得なきっぷを発売しています。

③当社線をお得に周遊できるきっぷ

・「近鉄週末フリーパス」

土日を含む３日間近鉄全線が乗り放題のお得なきっぷを発売しています。

④上記のほか、「伊勢神宮参拝きっぷ」「奈良世界遺産フリーきっぷ」等、様々なお得なきっぷを発売しています。

（４）ＩＣ乗車券ご利用によるポイントや割引

①ＫＩＰＳ ＩＣＯＣＡご利用によるＫＩＰＳポイントの付与

ＫＩＰＳ ＩＣＯＣＡチャージ額での近鉄線のご利用２２０円につき、近鉄グループ各社で使用できる１円相当のポイントが貯まります。また、ＫＩＰＳ ＩＣＯＣＡへの定期券搭載でも同様にポイントが貯まります。

②ＰｉＴａＰａカードご利用による割引

月間３，１５０円を超える近鉄線のご利用に対し１０％割引を実施しています。

（５）近鉄特急ｎｅｔポイント

インターネット予約・発売サービス上でのインターネット特急券の購入金額に対して１０％の近鉄特急ｎｅｔポイントを付与しています。貯まったポイントはインターネット特急券の購入に１ポイント１円相当としてご利用いただけます。

１３．お問い合わせ先および新たなお知らせの掲載先

（１）近鉄電車テレフォンセンター　050-3536-3957　8:00～21:00(年中無休)

（２）近畿日本鉄道ホームページ　https://www.kintetsu.co.jp/

以　上

*「ＱＲコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

*「ＩＣＯＣＡ」は西日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

*「ＰｉＴａＰａ」は株式会社スルッとＫＡＮＳＡＩの登録商標です。

（添付資料）

申請・現行運賃比較表

（鉄軌道線）

１．普通旅客運賃（大人）

キロ程			現行運賃	申請運賃	キロ程			現行運賃	申請運賃
		キロ	円	円			キロ	円	円
1	～	3	160	180	86	～	90	1,290	1,530
4	～	6	210	240	91	～	95	1,350	1,600
7	～	10	260	300	96	～	100	1,410	1,670
11	～	14	300	360	101	～	110	1,470	1,740
15	～	18	360	430	111	～	120	1,590	1,880
19	～	22	410	490	121	～	130	1,720	2,040
23	～	26	450	530	131	～	140	1,830	2,170
27	～	30	500	590	141	～	150	1,950	2,310
31	～	35	570	680	151	～	160	2,050	2,430
36	～	40	640	760	161	～	170	2,160	2,560
41	～	45	700	830	171	～	180	2,290	2,710
46	～	50	770	910	181	～	190	2,410	2,860
51	～	55	840	1,000	191	～	200	2,530	3,000
56	～	60	900	1,070	201	～	210	2,640	3,130
61	～	65	960	1,140	211	～	220	2,770	3,280
66	～	70	1,020	1,210	221	～	230	2,880	3,410
71	～	75	1,090	1,290	231	～	240	3,000	3,560
76	～	80	1,160	1,370	241	～	250	3,110	3,690
81	～	85	1,220	1,450					

吉野線、湯の山線、鳥羽線、志摩線、けいはんな線における加算運賃は、現行運賃から変更はございません。

２．通勤定期旅客運賃（大人１か月）

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
キロ	円	円	キロ	円	円
1	4,590	5,440	31	19,430	23,050
2	5,240	6,200	32	19,760	23,430
3	5,880	6,960	33	19,960	23,680
4	6,520	7,720	34	20,190	23,930
5	7,100	8,420	35	20,400	24,180
6	7,690	9,120	36	20,550	24,370
7	8,280	9,820	37	20,730	24,560
8	8,860	10,520	38	20,880	24,750
9	9,400	11,150	39	20,980	24,880
10	9,930	11,780	40	21,090	25,010
11	10,470	12,410	41	21,210	25,140
12	11,000	13,040	42	21,290	25,240
13	11,530	13,670	43	21,370	25,340
14	12,070	14,300	44	21,460	25,440
15	12,600	14,930	45	21,540	25,540
16	13,140	15,560	46	21,620	25,640
17	13,620	16,130	47	21,700	25,740
18	14,100	16,700	48	21,800	25,840
19	14,590	17,270	49	21,890	25,940
20	15,050	17,840	50	21,970	26,040
21	15,530	18,410	51	22,050	26,140
22	16,020	18,980	52	22,130	26,240
23	16,450	19,490	53	22,220	26,340
24	16,880	20,000	54	22,320	26,440
25	17,290	20,510	55	22,400	26,540
26	17,720	21,020	56	22,480	26,640
27	18,160	21,530	57	22,570	26,740
28	18,480	21,910	58	22,650	26,840
29	18,790	22,290	59	22,720	26,930
30	19,120	22,670	60	22,790	27,020

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
キロ	円	円	キロ	円	円
61	22,880	27,110	91	25,130	29,810
62	22,960	27,200	92	25,200	29,900
63	23,030	27,290	93	25,270	29,990
64	23,100	27,380	94	25,340	30,080
65	23,170	27,470	95	25,410	30,170
66	23,240	27,560	96	25,490	30,260
67	23,320	27,650	97	25,560	30,350
68	23,410	27,740	98	25,650	30,440
69	23,480	27,830	99	25,720	30,530
70	23,550	27,920	100	25,790	30,620
71	23,620	28,010	101 ～ 105	27,050	32,110
72	23,700	28,100	106 ～ 110	28,300	33,600
73	23,770	28,190	111 ～ 115	29,570	35,090
74	23,840	28,280	116 ～ 120	30,820	36,580
75	23,910	28,370	121 ～ 125	32,070	38,070
76	24,000	28,460	126 ～ 130	33,340	39,560
77	24,080	28,550	131 ～ 135	34,590	41,050
78	24,150	28,640	136 ～ 140	35,850	42,540
79	24,220	28,730	141 ～ 145	37,100	44,030
80	24,290	28,820	146 ～ 150	38,370	45,520
81	24,360	28,910	151 ～ 155	39,620	47,010
82	24,440	29,000	156 ～ 160	40,870	48,500
83	24,530	29,090	161 ～ 165	42,140	49,990
84	24,600	29,180	166 ～ 170	43,390	51,480
85	24,670	29,270	171 ～ 175	44,650	52,970
86	24,740	29,360	176 ～ 180	45,900	54,460
87	24,820	29,450	181 ～ 185	47,170	55,950
88	24,890	29,540	186 ～ 190	48,420	57,440
89	24,960	29,630	191 ～ 195	49,670	58,930
90	25,050	29,720	196 ～ 200	50,940	60,420

キロ程			現行運賃	申請運賃	キロ程			現行運賃	申請運賃
		キロ	円	円			キロ	円	円
201	～	205	52,190	61,910	226	～	230	58,470	69,360
206	～	210	53,450	63,400	231	～	235	59,740	70,850
211	～	215	54,700	64,890	236	～	240	60,990	72,340
216	～	220	55,970	66,380	241	～	245	62,250	73,830
221	～	225	57,220	67,870	246	～	250	63,500	75,320

吉野線、湯の山線、鳥羽線、志摩線、けいはんな線における加算運賃は、現行運賃から変更はございません。

３．通学定期旅客運賃（大人１か月）

キロ程	現行運賃	申請運賃	キロ程	現行運賃	申請運賃
キロ	円	円	キロ	円	円
1	1,700	1,860	19	4,980	5,460
2	2,130	2,330	20	5,000	5,480
3	2,570	2,800	21	5,020	5,500
4	2,980	3,270	22	5,040	5,520
5	3,310	3,620	23	5,060	5,540
6	3,630	3,970	24	5,080	5,560
7	3,950	4,320	25	5,100	5,580
8	4,170	4,550	26	5,120	5,600
9	4,380	4,780	27	5,140	5,620
10	4,480	4,900	28	5,160	5,640
11	4,590	5,020	29	5,180	5,660
12	4,640	5,080	30	5,200	5,680
13	4,710	5,140	31 ～ 35	5,240	5,700
14	4,760	5,200	36 ～ 40	5,340	5,810
15	4,810	5,260	41 ～ 45	5,430	5,920
16	4,860	5,320	46 ～ 50	5,520	6,030
17	4,910	5,380	51 ～ 55	5,610	6,140
18	4,940	5,420	56 ～ 60	5,710	6,250

キロ程			現行運賃	申請運賃	キロ程			現行運賃	申請運賃
		キロ	円	円			キロ	円	円
61	～	65	5,820	6,360	156	～	160	10,260	11,210
66	～	70	5,910	6,470	161	～	165	10,570	11,550
71	～	75	6,000	6,580	166	～	170	10,890	11,890
76	～	80	6,100	6,690	171	～	175	11,200	12,230
81	～	85	6,190	6,800	176	～	180	11,510	12,570
86	～	90	6,280	6,910	181	～	185	11,830	12,910
91	～	95	6,390	7,020	186	～	190	12,140	13,250
96	～	100	6,490	7,130	191	～	195	12,460	13,590
101	～	105	6,800	7,470	196	～	200	12,770	13,930
106	～	110	7,110	7,810	201	～	205	13,090	14,270
111	～	115	7,430	8,150	206	～	210	13,400	14,610
116	～	120	7,740	8,490	211	～	215	13,710	14,950
121	～	125	8,060	8,830	216	～	220	14,030	15,290
126	～	130	8,370	9,170	221	～	225	14,340	15,630
131	～	135	8,690	9,510	226	～	230	14,660	15,970
136	～	140	9,000	9,850	231	～	235	14,970	16,310
141	～	145	9,310	10,190	236	～	240	15,290	16,650
146	～	150	9,630	10,530	241	～	245	15,600	16,990
151	～	155	9,940	10,870	246	～	250	15,910	17,330

吉野線、湯の山線、鳥羽線、志摩線、けいはんな線における加算運賃は、現行運賃から変更はございません。

（別紙３）

運賃改定の申請について
（補足説明資料）

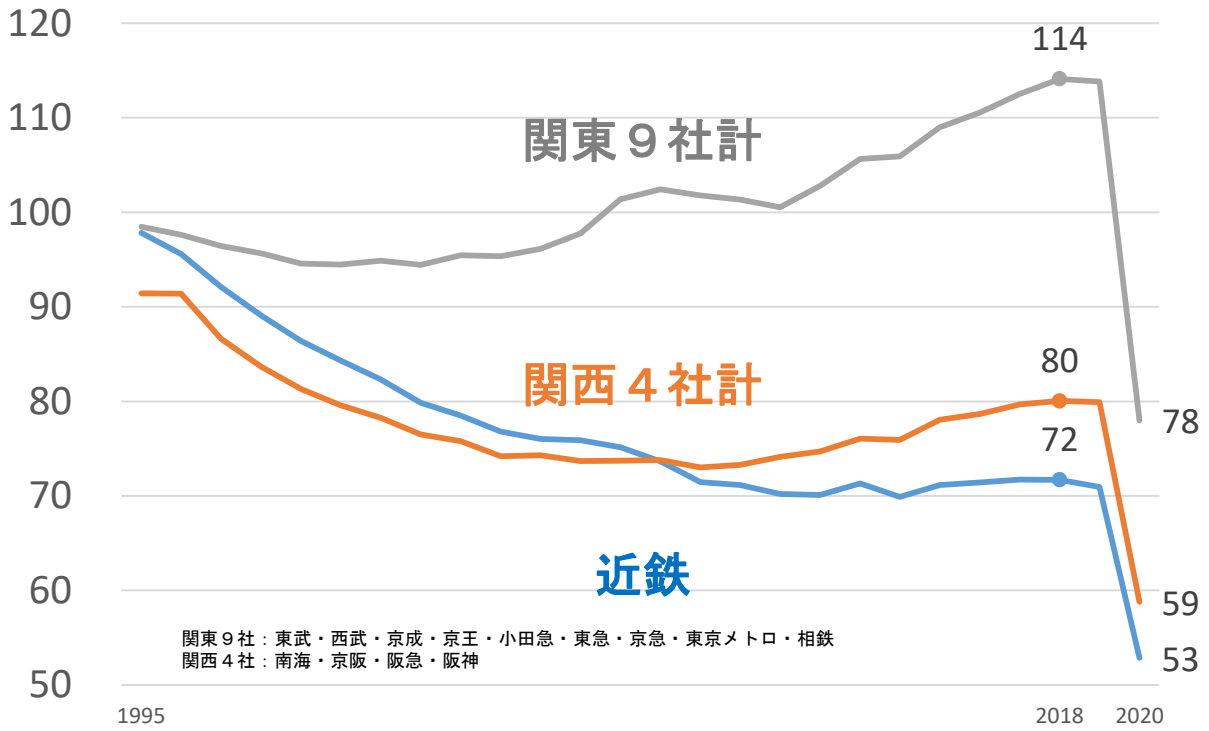
２０２２年４月１５日

近畿日本鉄道株式会社

事業環境の変化

近畿日本鉄道

お客様のご利用者数の減少
（当社のピーク1991年度を100とした場合の指数）



806百万人
1991年度
近鉄輸送人員

→

426百万人
2020年度
近鉄輸送人員

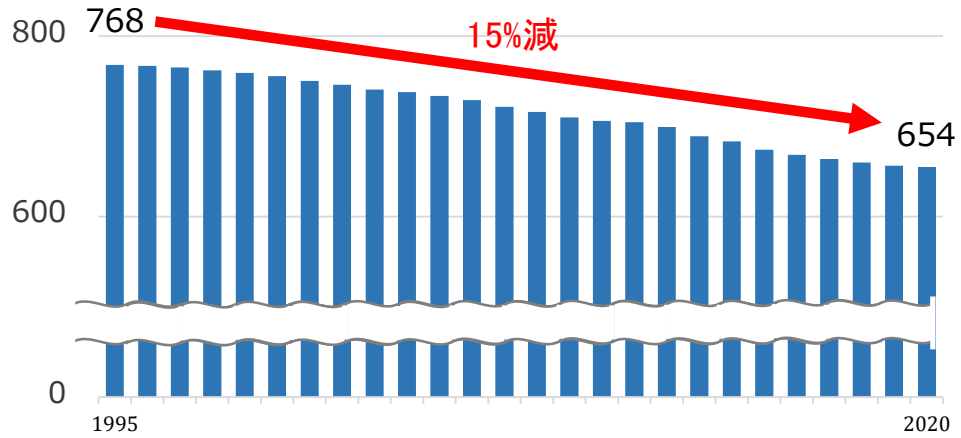
輸送密度の減少

（単位：千人／キロ・日）

	1995年度	2018年度	2020年度
関東９社計	163	→ 170	↓ 113
関西４社計	134	↘ 123	↓ 85
近鉄	70	↘ 59	↓ 39

近鉄沿線の生産年齢人口の減少

（単位：万人）



※当社沿線市町村の生産年齢人口（各年1月1日現在時点）　出典：政府統計の総合窓口（e-Stat）
※首都圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）では6%減

事業環境の変化

近畿日本鉄道

沿線住宅地の開発、観光資源の掘り起こし、ターミナル整備

あやめ池住宅地

志摩スペイン村

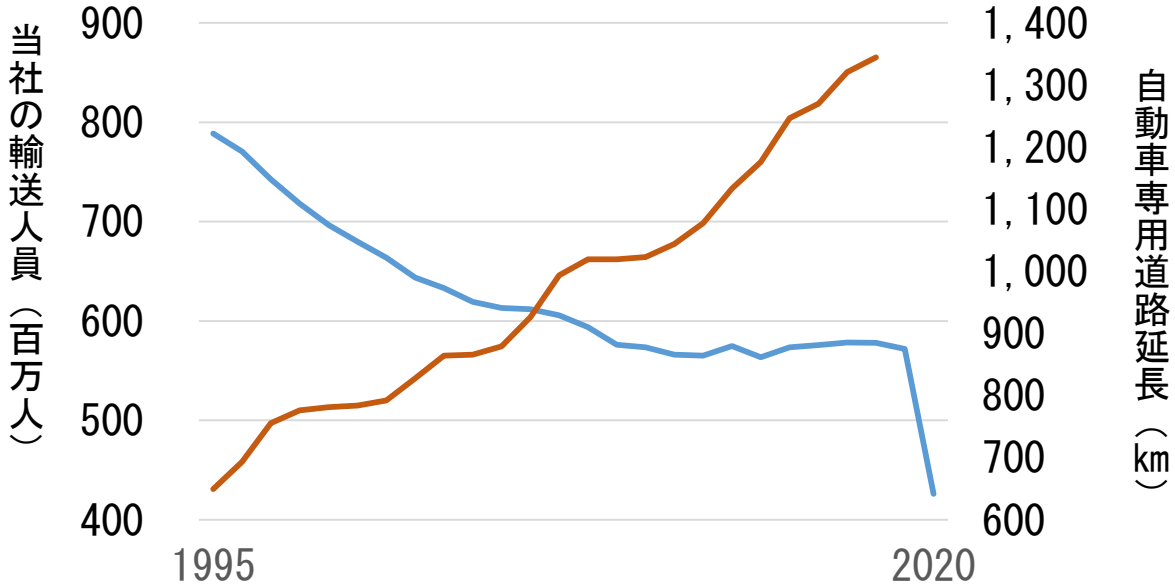
あべのハルカス

路線の延伸、相互直通運転の実現

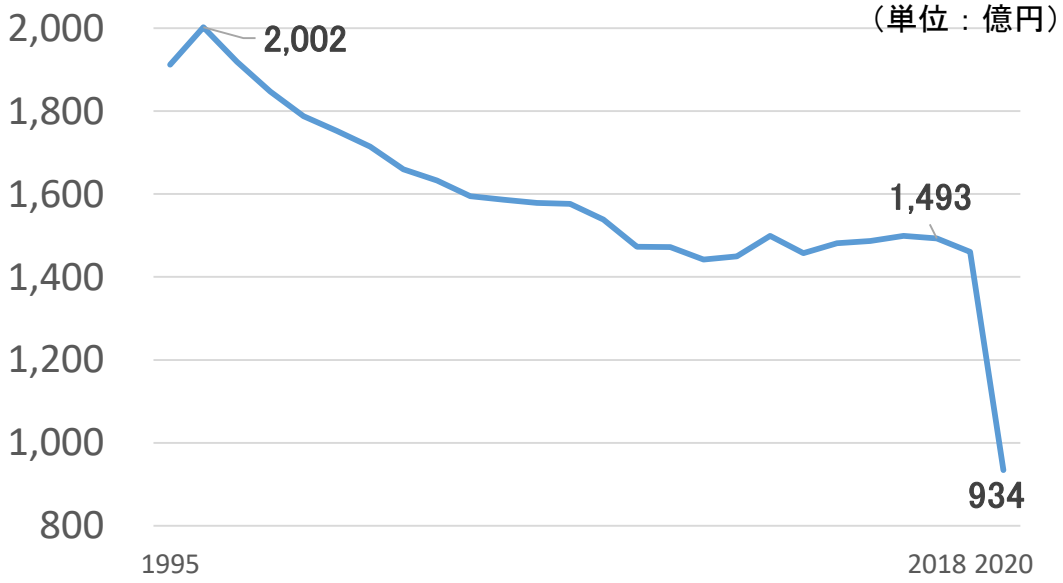
けいはんな線
（生駒～学研奈良登美ヶ丘間）
延伸開業（2006年）

阪神電気鉄道との相互直通
運転開始（2009年）

自動車専用道路の延伸



旅客運輸収入の推移



列車運転等の安全対策・お客様の安全対策

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

列車運転等の安全対策

運転士支援システムを自ら開発

全方向型踏切警報灯の設置
（2020年度末現在）444箇所

お客様の安全対策

内方線付点状ブロックは
ご利用者数３千人以上の駅への整備完了

列車運行管理システムの導入

踏切道内への
平面式レーザーセンサー型
検知装置の導入

高架化の推進による
踏切道の解消

大阪阿部野橋駅の可動式ホーム柵

バリアフリー対策・災害対策

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

バリアフリー対策

国から示された整備対象である１日当たりの平均ご利用者数が３千人以上の駅は１４１駅と民鉄最多、ＪＲ各社も含め３番目に多いが継続的に取り組んでいる。

エレベーター等による段差解消
（140/141駅）

多機能トイレ設置
（131/141駅）

車内における手すり・
優先座席の増設

インターネット予約・発売サービスでの
車いす席の発売

災害対策

高架橋柱の耐震補強
（2024年度完工予定）

難波線シールドトンネル
耐震補強・漏水対策

線路の法面強化対策

大規模蓄電池の導入

利便性向上

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

インターネット予約・発売サービス

デジタル乗車券の発売（2022年～）

QRコード表示画面

交通系ICカードの導入

PiTaPaカード

KIPS ICOCA

ICOCA定期券

「近鉄アプリ」の導入

運行情報の提供

列車走行位置
提供サービス

多機能な行先表示器への更新
情報配信ディスプレイの設置拡大

新たな需要の創出

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

乗ること自体が目的となるような仕組み作り

観光特急「しまかぜ」

観光特急「青の交響曲」

団体専用列車「楽」

2階建特急「ビスタカー」

名阪特急「ひのとり」の投入や特急車両のリニューアル

名阪特急「ひのとり」

特急車両のリニューアル

多様な企画乗車券の展開

地域とのコミュニケーション

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

より快適で便利な駅空間への進化

大和西大寺駅「近未来ステーション」として大規模リニューアル（2020年）

中央改札口

９面マルチビジョンと行先表示器

AIを活用した駅案内ロボットや改札見守りシステムの導入

桑名駅リニューアル（2020年）

桑名駅改札口

お客様用トイレのリニューアル

飛鳥駅

駅ナカ商業施設の充実

Time's Place

Time’s Place難波

地域とのコミュニケーション

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

「きんてつ鉄道まつり」の開催

例年五位堂車庫や塩浜車庫で開催し、
当社事業への理解促進を図ってきた

好きな時間に、おうちで楽しもう！
きんてつ オンライン 鉄道まつり 2021

近年はオンラインで開催

鉄道まつりの様子
（40ｔクレーンの実演）

エリアキャンペーンの実施

地元と連携し、集中的なＰＲにより活性化を図る
キャンペーンを実施（これまで計７回）

こふんまち
羽曳野 & 藤井寺
2019
近鉄エリアキャンペーン

こふんまち　羽曳野・藤井寺
（2019年）

開湯1300年
ゆこうよ
湯の山
YUKOUYO-YUNOYAMA

開湯１３００年
ゆこうよ　湯の山
（2018年）

近鉄エリアキャンペーン
ええやん！
まつさか

ええやん！まつさか
（2015年）

ハイキングの主催や、会員制ハイキング「あみま倶楽部」の運営

きんてつハイキング

「てくてくまっぷ」の無料配付

年会費無料のハイキングサービス

美術館の運営や、臨地講座などの実施

大和文華館

近畿文化会における臨地講座

駅運営の合理化、支線の経営改善等による費用削減

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

駅運営管理体制の見直し

近鉄総合案内センター

遠隔での操作・ご案内

リモートサポート
機能付き券売機

改札機・精算機・インターフォン

エレベーター・照明など

支線の運営形態の変更

路線〔営業距離〕	移管方式
北勢線〔20.4km〕	三岐鉄道へ事業譲渡（2003年）
伊賀線〔16.6km〕 （現・伊賀鉄道）	上下分離方式による経営形態変更（2007年） 公有民営化（2017年）
養老線〔57.5km〕 （現・養老鉄道）	上下分離方式による経営形態変更（2007年） 公有民営化（2018年）
内部･八王子線〔7.0km〕 （現・四日市あすなろう鉄道）	公有民営化（2015年）

駅運営の合理化、支線の経営改善等による費用削減

これまでの取り組み

近畿日本鉄道

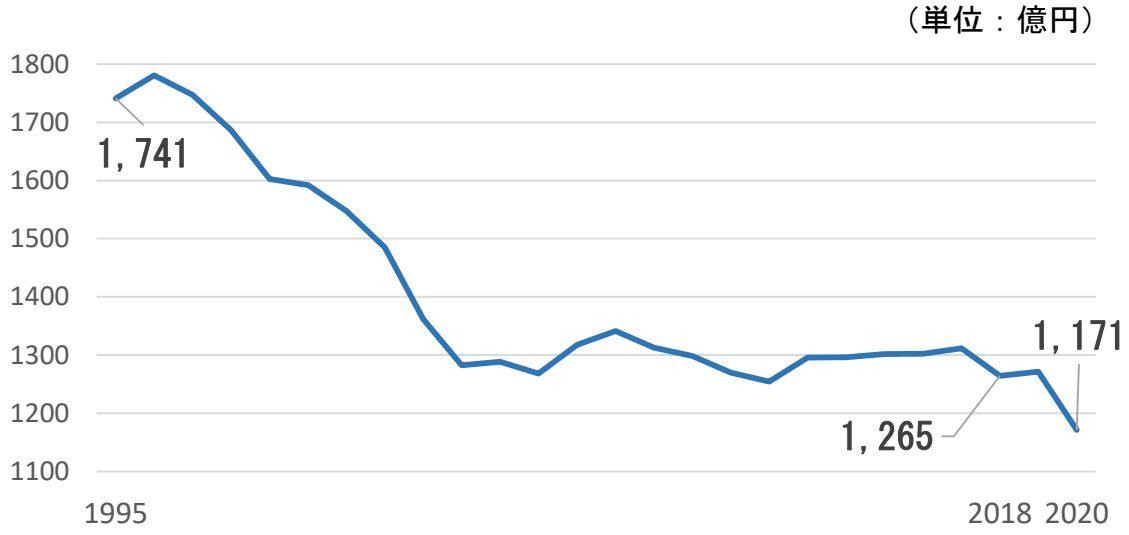
ワンマン運転区間の拡大

	線区数	キロ程	主な区間
1995年度末時点	６線区	111.6km	近鉄四日市～内部･西日野 西田原本～新王寺 揖斐～桑名 伊賀上野～伊賀神戸　など
2020年度末時点	12線区	176.8km	近鉄四日市～湯の山温泉 道明寺～柏原 宇治山田～鳥羽 王寺～生駒　　など

従業員数の推移

	人件費	従業員合計
1995年度	834億円	11,259人
2018年度	556億円	7,411人
削減数	△278億円 （△33%）	△3,848人 （△34%）

営業費用の推移



営業費用の1995年度と2018年度の比較

大手民鉄の中で最も営業費の削減に取り組んできた

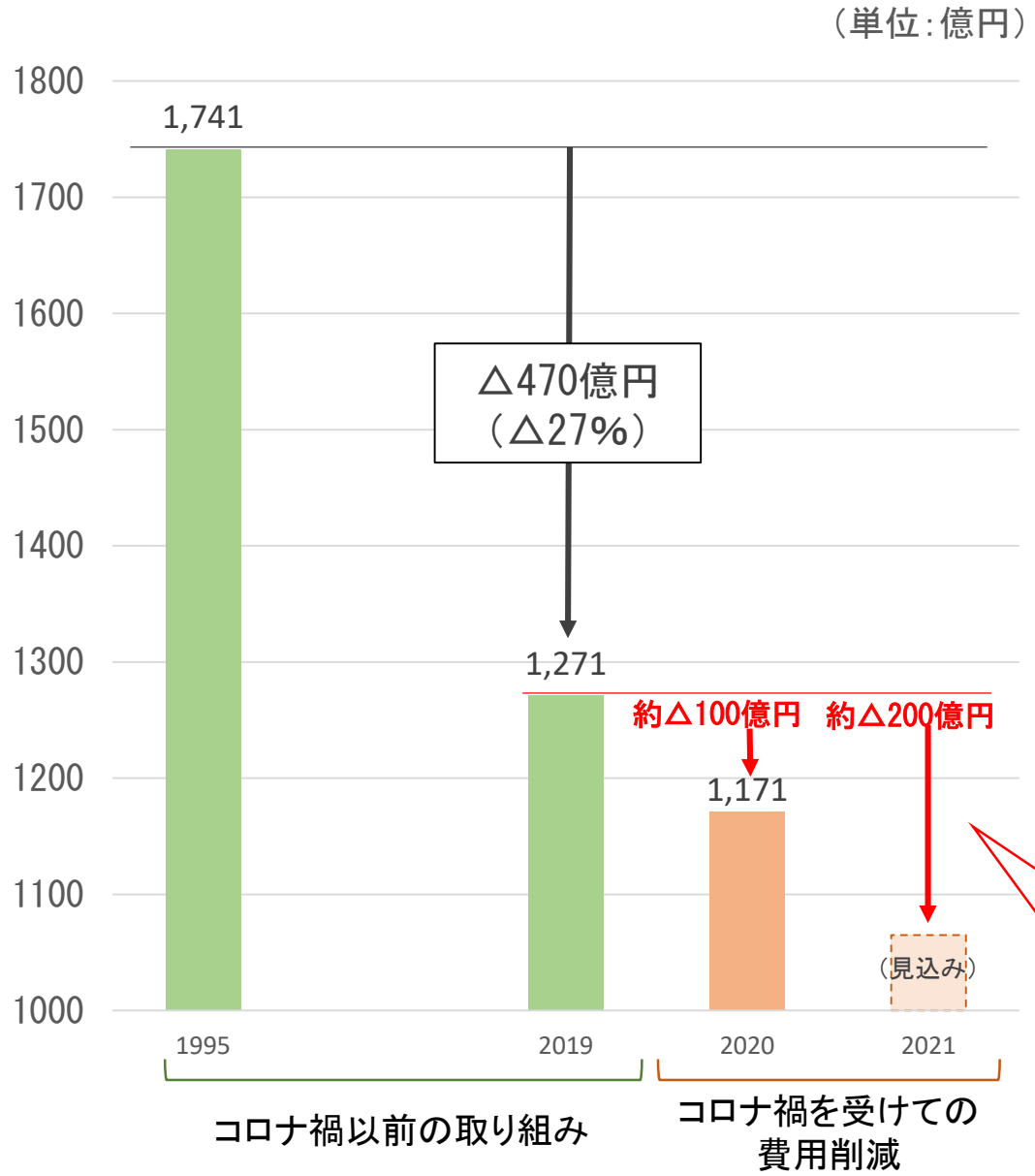
	営業収益	営業費用	人件費・経費（動力費を除く）
関東９社計	＋26%	＋23%	＋20%
関西４社計	△5%	△14%	△13%
近鉄	△22%	△27%	△31%

コロナ禍を受けてのさらなる費用削減

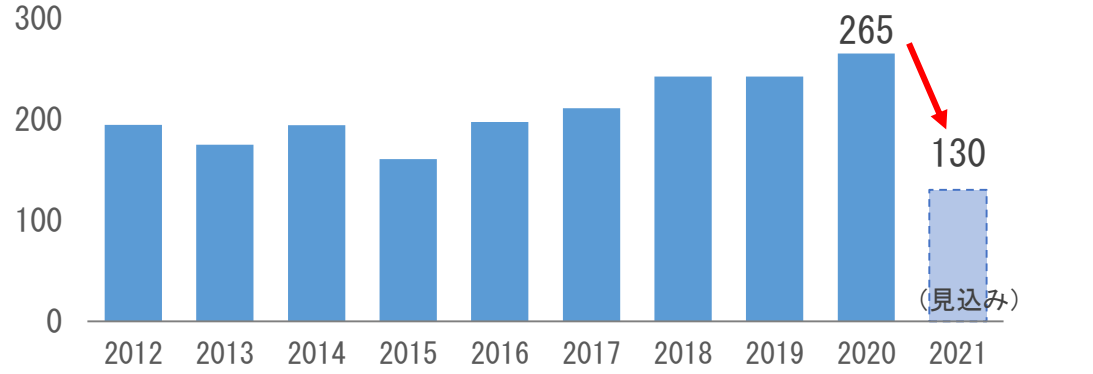
緊急的な取り組み

近畿日本鉄道

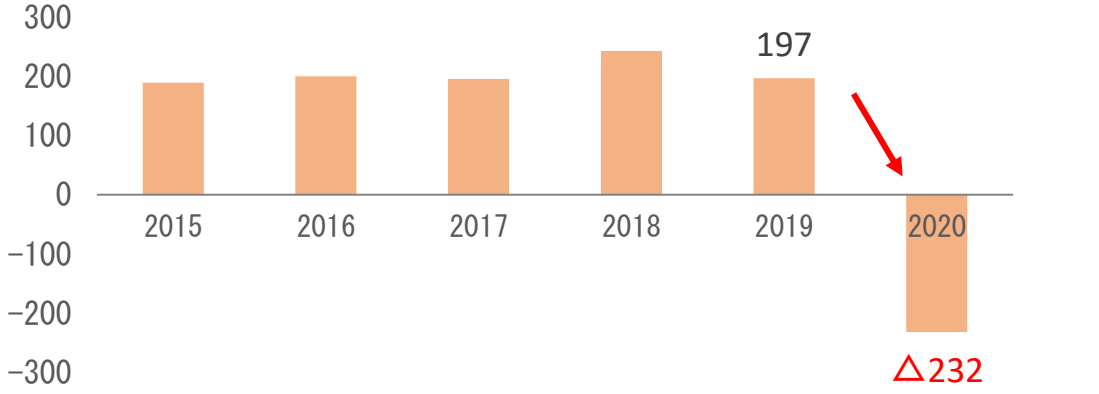
人件費、各種費用の徹底的な削減



設備投資の大幅な抑制



収支状況 （経常損益）



緊急的な取り組みの内容

- 早期退職優遇制度の実施（約１６０名）
- 役員報酬、管理職給与・一般社員賞与の削減
- 時間外労働の徹底的な抑制
- 広告宣伝費・管理費の抑制
- 安全の確保に支障のない範囲内での修繕費の先送り

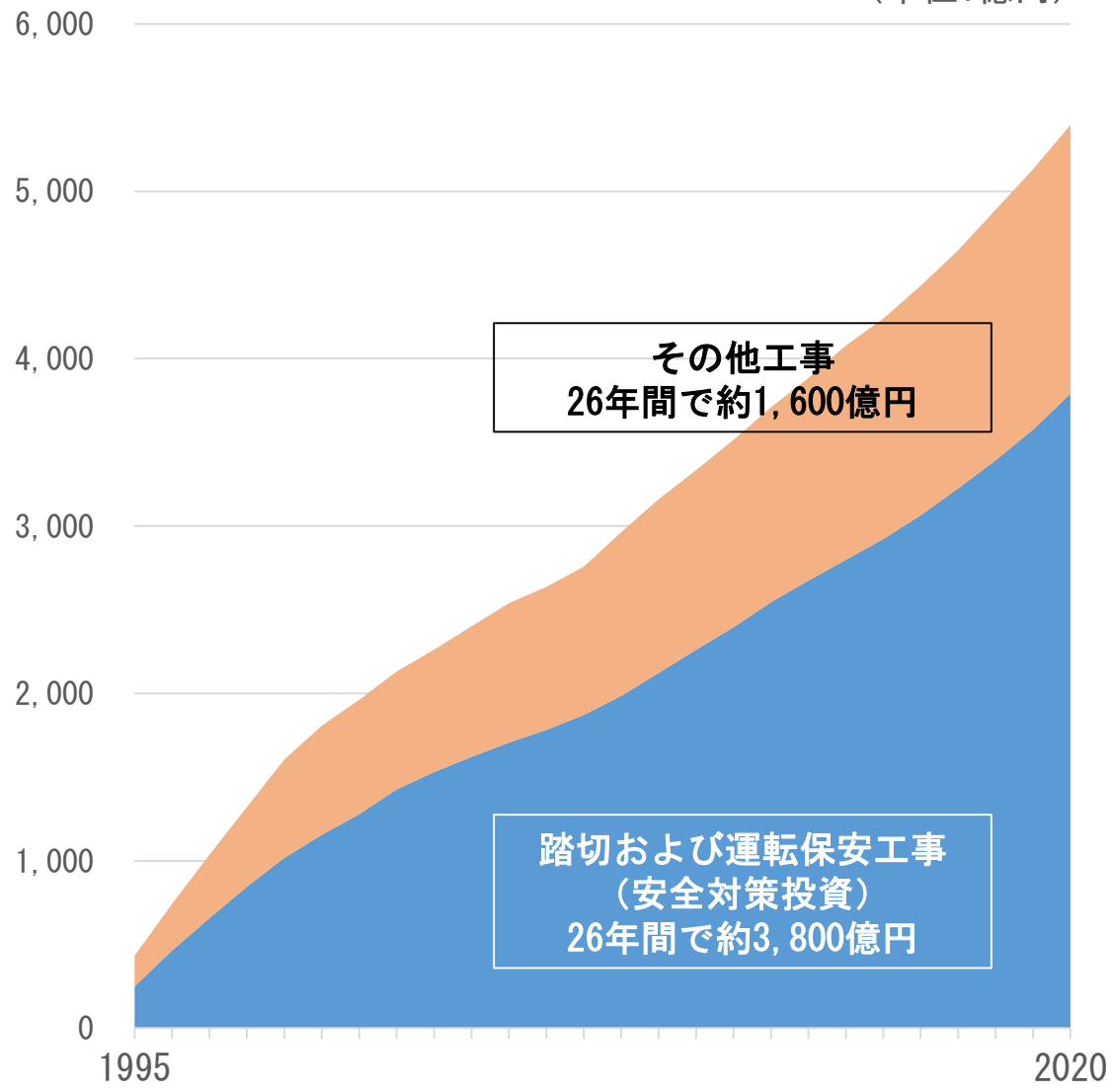
設備投資額の推移と今後の投資計画

今後の取り組み

近畿日本鉄道

設備投資額累計額の推移

（単位：億円）



今後の設備投資計画額

年度	2023年度	2024年度	2025年度
投資額	**250億円**	**305億円**	**306億円**

投資の内訳と金額（2023～2025年度）

（単位：億円）

投資項目		投資額
継続して強化する施策	設備の健全性維持	240
	安全・防災対策	120
	駅の美装化・既存車両の改修	110
	バリアフリー整備加速化	60
	DX推進・遠隔化による業務効率向上	40
	沿線の活性化等	20
新たに取り組む施策	一般車両の更新、車内防犯対策	180
	次世代の営業機器導入	60
	将来へ向けた技術開発	30

主要な投資内容

今後の取り組み

近畿日本鉄道

【金額は2023～2025年度の合計投資額】

一般車両の更新、車内防犯対策：約180億円

老朽化した一般車両の更新

昭和４０年代に製造した車両の約４５０両について、
２０２４年度以降、お客様のご利用状況を見極めたうえで、
必要分を順次新型車両に置き換える計画

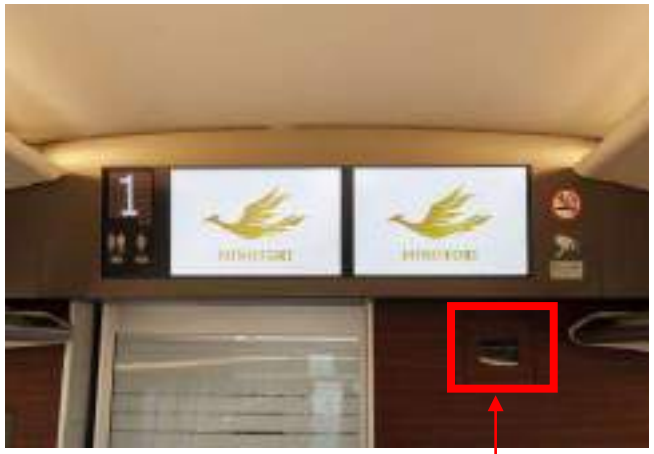
一般車両の製造年

1965～74年製造（S40年代）	1975～84年製造（S50年代）	以降製造
459両	241両	712両

製造から60年を迎えつつある
一般車両

車内の防犯対策

・車内防犯カメラの全車両への整備推進
・通話機能付き車内通報装置の設置拡大



車内防犯カメラ

車内通報装置

主要な投資内容

今後の取り組み

近畿日本鉄道

【金額は2023～2025年度の合計投資額】

バリアフリー整備加速化：約60億円

可動式ホーム柵の設置

２０２３年度中に扉位置や扉数の異なる車両に対応した可動式ホーム柵を導入
利用者が１０万人を超える駅から順次整備
（２０２３年度～２０２５年度で計５番線分を整備予定）

整備済の可動式ホーム柵（大阪阿部野橋駅）

ホームと車両の段差縮小

ホームの嵩上げ工事と新型車両の低床化により
ホームと車両の段差の縮小を推進

その他各バリアフリー施設の整備加速

国の定める整備目標を達成するよう整備を加速化
・１車両に１箇所の車いすスペースの設置（一般車両）
・車内案内表示器の整備
・エレベーター、スロープによる段差解消
・駅多機能トイレの整備

車内の車いすスペース

駅多機能トイレ

次世代の営業機器導入：約60億円

新型自動券売機の設置の推進や
ＱＲコード対応自動改札機の導入

将来へ向けた技術開発：約30億円

列車の自動運転化をはじめ、ロボット・AI活用、センシング技術等、将来の人手不足時代に対応するとともに、より安全かつ効率的な運営体制を実現するため、デジタル活用を取り入れた様々な技術開発を推進

投資内容（継続して強化する施策）

今後の取り組み

近畿日本鉄道

【金額は2023～2025年度の合計投資額】

設備の健全性維持：約240億円

- 橋梁やトンネル等の老朽化・気象災害の激甚化が顕著となってきており、安全を確保していくために補強・補修工事を強化・継続
- 軌道・電気設備・駅設備・運行管理システムなどの様々な鉄道インフラの経年劣化による取替

エスカレーター、
エレベーターの更新

変電所機器の更新

PC枕木への更新

安全・防災対策 ：約120億円

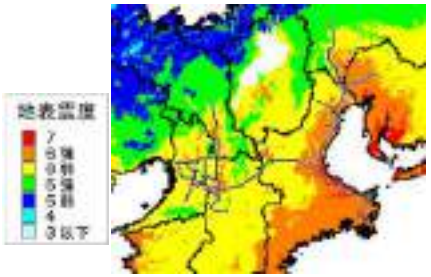
- 風水害や南海トラフ地震などに備え、自然災害に対応できる設備・体制を構築

雨量計測システムによる監視

橋梁洗堀対策工事の実施

河川監視カメラによる監視

耐震補強工事
の実施



南海トラフ地震で想定される震度
(気象庁出典図に当社路線を記載)

投資内容（継続して強化する施策）

今後の取り組み

近畿日本鉄道

【金額は2023～2025年度の合計投資額】

駅の美装化・既存車両の改修：約110億円

- お客様に鉄道を快適にご利用いただくため、駅施設の美装化や改修を実施

待合室・ベンチの改良

トイレの改良

- 製造から30年を超えた車両について、大規模リニューアルを行います
  - ・車内内装の一新
  - ・手すり・優先座席の増設
  - ・ディスプレイ型車内案内表示器の設置

ディスプレイ型
車内案内表示器

ＤＸ推進・遠隔化による業務効率向上：約40億円

- デジタル技術を用いて業務を変革
- サービスレベルを維持しつつ人件費の削減を進める

近鉄総合案内センター

リモートサポート機能付き券売機

沿線の活性化等 ：約20億円

- 乗ること自体が目的となるような仕組み作りにより収入を確保
- 観光需要を創出し、沿線の活性化を図る

「しまかぜ」カフェ車両

「あをによし」