

2026年7月9日
近鉄グループホールディングス株式会社

第115期定時株主総会における主な質疑応答など

2026年6月19日（金）に開催した当社第115期定時株主総会において、事前または株主総会当日に株主の皆様から頂戴したご質問について、株主総会当日にご回答した内容を掲載するとともに、当日取り上げられなかった事前質問についても、ご回答を掲載いたします。

なお、当社またはグループ各社に直接お問い合わせいただき個別に回答している事項や、特定の個人のプライバシーに関わる事項等については、掲載を控えておりますのでご了承ください。

また、本資料は、株主総会での質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、ご理解いただきやすいように一部加筆・修正等を加えているほか、事前質問についても、頂戴した原文から内容を要約しておりますので、あわせてご了承ください。

【事前質問のうち、株主総会当日に集約のうえ取り上げた質問とその回答】

Q1：監査等委員を含めた取締役の総数を15名とした理由を教えてください。

A1：取締役会の監督機能強化と迅速かつ機動的な業務執行の実現という目的を踏まえ、相応しい体制を検討した結果、独立社外取締役を増員して過半数とし、また、監査等委員による監査の充実を期するとともに、取締役の総数は従来の取締役・監査役の合計から2名削減することとしました。

本総会後の体制を固定化するのではなく、取締役総数の一層の削減を含め、柔軟に体制の見直しを検討・実施していきたいと考えています。

Q2：名古屋駅再開発計画のスケジュール変更について、当社としての受け止めや経営への影響、名古屋駅の維持・更新や近鉄パッセ閉店後のビル活用に対する考え方を教えてください。

A2：名古屋駅は近鉄沿線における東の玄関口であり、かつリニア中央新幹線の開通によって賑わい創出もより一層期待される重要な拠点であるため、当社グループとしても、引き続き名古屋鉄道の再開発計画の推進に協力していく考えに変わりはありません。

再開発計画の具体的な見直し内容については、現在、地権者という立場で、主体事業者である名古屋鉄道と必要な協議を行っている段階です。

近鉄名古屋駅の機能については、再開発計画の見直し・着手までの間においても、ご利用のお客様にご不便をおかけすることのないよう、適切な維持・管理に努めていきます。また、本年２月末に閉店した近鉄パッセの暫定的な施設の活用に関しても、再開発計画の見直しと合わせて名古屋鉄道と協議していくこととしています。

Q 3 : 株主優待について、優待内容の追加や見直し、先般導入した長期保有優遇制度の対象範囲、電子化に対する考え方を教えてほしい。

A 3 : 当社では、株主の皆様からの日頃のご支援に感謝するとともに、グループの事業内容や沿線の魅力をより身近に感じていただき、さらには当社株式への投資魅力を高めることを目的として、株主優待を実施しています。

長期保有優遇制度を含め、株主優待の在り方や内容、デジタル化などについて、すべての株主様からご満足を頂戴するのは、なかなか難しいですが、会社法が定める「株主平等の原則」に留意し、また、当社およびグループ各社の経営上のバランスなども考慮しながら、利便性の向上などに努めていきます。

Q 4 : 鉄道のダイヤについて、本年３月のダイヤ変更で大阪線の昼の時間帯の急行列車が削減され、青山町・伊勢中川間や中間駅における利便性が低下したが、将来展望をどのように考えているのか。

A 4 : 少子高齢化や人口減少、マイカー利用への転移などにより、鉄道の利用人員減少に歯止めがかからない状況を踏まえ、本年３月のダイヤ変更においては、青山町・伊勢中川間を含め、主に昼の時間帯の運転本数を増減し、現状のご利用実態に即したダイヤとしました。ご理解を賜りたいと存じます。

今後も厳しい社会状況が続く中、安全で健全な鉄道事業を継続していくため、利便性が極端に低下することのないように十分に配慮しつつ、更なる輸送の効率化について検討を重ねたいと考えています。

Q 5 : 鉄道の運賃について、けいはんな線の運賃が高いのではないかと。また、名古屋と桑名・四日市の間の運賃が競合他社と比べて高いのではないかと。運賃の値下げや特定区間の運賃を割安にする設定を行ってはどうか。

A 5 : 今後も構造的な輸送人員の増加は見込みにくい状況にある一方、人件費・物価の上昇が続く中でも、公共交通としての使命を果たしていくためには、車両や線路設備の更新、バリアフリー化の推進、駅のリニューアルといった更新投資・安全対策投資を継続していく必要があります。現行の運賃は、こうした社会インフラとしての責務と事業の持続可能性を両立するために必要な水準と考えています。

けいはんな線については、奈良線と並行する形で建設された新しい路線であり、その投資回収と公平な利用者負担のため、利用促進も踏まえつつ加算運賃を設定していますが、ご利用の促進を図るべく、なるべくご負担にならないように設定しています。

名古屋と桑名・四日市間については、運転本数やスピードの面で競合他社に対する優位性があると認識していますが、価格面でもご利用いただきやすいよう、お得なきっぷを発売しています。

【株主総会当日に受け付けた質問とその回答】

Q 6 : エネルギー価格が高騰しているが、鉄道事業での太陽光発電などに関する取り組みの状況を教えてほしい。

A 6 : エネルギー価格の高騰による電力料金への影響は今後顕在化する懸念があります。太陽光発電については、遊休地に太陽光パネルを設置して自家使用する取り組みを実施しているほか、新設する建物の屋根への設置も検討しています。また、現在投入している新型車両は従来比約 4 5 % のエネルギー削減が見込めます。今後もエネルギーの有効活用や C O 2 の削減を目指して、新しい工夫や取り組みを進めていきます。

Q 7 : 事前質問や当日質問に対する回答をホームページで公開してほしい。

A 7 : 頂戴したご意見も踏まえて、検討していきます。

Q 8 : 配当を取締役会決議にして総会前に支払ってもらえないか。

A 8 : 取締役会決議によって配当を実施する制度があることは承知していますが、株主総会で決めた方がよいというご意見もあるので、今後検討していきます。

Q 9 : 最大のリスク要因はスピード感のない経営陣である。上本町、河内小阪、金沢等について再開発を計画しているというが、いつ実施するのか。アセットマネジメント会社の活用も実績がないのではないか。

A 9 : 開発が遅れてご心配をおかけしていますが、建設費の高騰や資本コストの上昇を踏まえ、収支採算性や投資利回りなどを慎重に判断せざるを得ない状況にあります。早期の資金回収も含めて検討を進めていきますので、ご理解をお願いします。

アセットマネジメント会社については、本年 2 月に免許も取得し、当社が関与すべきホテルを同社が作ったファンドに入れて運用しています。また、オフィ

スやレジデンスの運用も始めており、引き続き回転型ビジネスを積極的に進めていきます。

監査等委員会設置会社への移行の大きな目的の1つは、業務執行のスピードを上げていくことです。経営のスピードが十分とは言い切れなかった部分がありますので、今後スピードアップしていきたいと思います。

Q10：上場会社であるKNT-CTホールディングスに債務保証を行っているのはなぜか。

A10：JR各社の乗車券を取り扱う場合の仕組みとして、第三者の保証が必要になります。KNT-CTホールディングスの信用の問題ではありませんので、ご理解いただきたいと思います。

Q11：経営陣の若返りや社内出身の女性役員の登用が進んでいないのではないか。

A11：経営陣の年齢構成や多様性は、急には変わらない部分もありますが、社外役員に女性が多数入っていただくことで、確実に多様性は向上しております。社内での女性の登用や若い世代の登用も順次進めており、遠くないうちに結果を示せるように取り組んでいきます。

Q12：鉄道の案内放送における「鶴橋」、「生駒」のイントネーションは、地域での表現に合わせるべきだ。

A12：言葉のイントネーションによって雰囲気が全く違ってしまうということは確かにあると思います。今の状況をしっかり確認したうえで、駅や車内での放送に反映します。

Q13：喜志駅について、朝に降車する学生による混雑への対策のための設備改修計画はどうなっているのか。大変な混雑で皆さんが困っているのに、色々な方法を考えてほしい。

A13：列車の到着時にホームが一時的に混雑しますが、次の列車までにホーム上からお客様はおられなくなっていますので、安全面では問題ないと判断しています。また、通路については、右側通行の呼びかけを実施したり、自動改札機の1台を入場用にしたりするなど、混雑緩和を図っています。今後もしも指摘があれば、真摯に対応していきます。

Q14：抵抗制御の車両とインバーター制御の車両を連結しているが、出発時の揺れが大きいので、解決してほしい。

A14：制御方式によって加速の仕方が違うため、それをできるだけ合わせるような調

整を行ったり、連結部の緩衝装置の整備でショックを和らげるといった対策をしています。最近は緩衝装置の性能向上も順次進めていますので、ご理解を賜りますようお願いいたします。

Q15：「飛鳥・藤原の宮都」が世界遺産に登録される見通しであり、このエリアの注目度が上がると思うが、奈良県立医大新駅計画も含め、どのように取り組んでいくのか。

A15：世界遺産登録には大変期待しています。正式決定を待って装飾・イベント等に取り組んでいく計画で、地元である明日香村、橿原市、桜井市とも連携していきたいと思います。また、「わたしは、奈良派。」の秋のキャンペーンでも、このエリアを取り上げる方針です。

医大新駅については、基本設計を進めているところです。今後、詳細設計や工事が進んでいきますが、詳細はまだ協議中です。

Q16：国際物流業の営業利益率向上に向けて、どのように取り組んでいくのか。

A16：利益率の低下でご心配をおかけしており、申し訳ありません。米国の関税政策や地政学リスクによって市場環境が不安定で、航空運賃・海上運賃が高止まりする中、昨年度はお客様への価格転嫁が遅れ、利益率が低下しました。対応として、価格転嫁を進めるとともに、構造改革とDX・IT活用で販管費を削減し、今期の営業利益率向上を図ります。コロナ禍の前には営業利益率3%超を確保できていたので、この水準への回復を目指していきます。

Q17：今年の秋に「Les Saveurs 志摩」の運行が開始されるが、吉野エリアの活性化のため、このようなレストラン列車を阿部野橋・吉野間で導入してはどうか。

A17：吉野線では「青の交響曲（シンフォニー）」という特別な列車が運行しており、車内でお飲み物やケーキなどをお楽しみいただけます。吉野線の活性化は今後ますます必要と考えており、「青の交響曲（シンフォニー）」を活かして車内でお食事を楽しんでもいただける企画等を検討していきます。

Q18：田原本駅と西田原本駅の間は少し離れているが、田原本線から橿原線に乗り入れて大和八木駅や橿原神宮前駅まで列車を直通運転すれば、田原本線の活性化につながるのではないか。

A18：田原本線と橿原線の距離が一番近いところに連絡線があり、回送列車は連絡線を使っていますが、営業列車を大和八木駅などまで直通運転するには相当な設備投資が必要となるほか、用地面でも住宅が建て込んでおり、非常にハードルが高いと考えます。乗換利便性の向上策を含め、活性化の方法は検討していき

ます。

Q19：ダイヤ変更によって鶴橋駅での過密度が増したという話をよく聞くと、列車本数や編成車両数は適正なのか。適正でないと判断される場合、どのようなタイミングで見直すのか。

A19：今回のダイヤ変更で列車本数を減らしたといったことはありません。また、輸送力については、従前からさまざまな調査を行っており、必要な輸送力は確保できていると考えています。ただ、ダイヤ変更直後の時期は、時間変更に慣れないお客様がおられるほか、新入生・新入社員の方が増えるということで、毎年混雑します。鶴橋駅であれば、JR環状線への乗換で先頭付近にお客様が集中する傾向にありますので、分散乗車の呼びかけ等で混雑緩和に努めています。

Q20：京都市交通局や大阪メトロなどとの相互乗り入れを拡大してほしい。

A20：相互直通運転の拡大については、相手の鉄道社局との協議等いろいろなことが必要になりますので、ご意見として承ります。

Q21：夢洲から生駒駅経由で近鉄奈良線に乗り入れるための、異なる給電方式に対応した列車の開発状況を教えてください。

A21：I Rが開業する夢洲と当社の沿線観光地とを直通運転できる列車については、検討を進めているところです。地下鉄のサードレールと近鉄の架線の両方に対応する可動式集電装置の試作装置は、台上試験で問題ないことを確認できています。次のステップとしては、装置を取り付けられる台車の新規設計・開発と実車での試験であり、現在は台車を設計している段階です。

Q22：伊勢志摩でも「ひのとり」に乗れるように、1日1便でもよいので運行してほしい。

A22：「ひのとり」を高く評価していただき、大変ありがたく思います。「ひのとり」は大阪・名古屋を結ぶ特急として開発した車両で、現在は当該区間の需要が大きく、昨年のダイヤ変更による増便もあって、車両運用が手一杯の状況です。現段階で伊勢志摩方面に1便でも回すのは難しい状況ですが、ご意見も踏まえ、今後の特急車両の運用を検討していきます。

Q23：伊勢志摩に質の高いレジャー施設等を有しているにもかかわらず、ジャングルイア沖縄に投資したのはなぜか。

A23：沖縄は国内でも将来有望なリゾートエリアであり、沖縄北部の観光振興によってホテル・レジャー事業等で近鉄グループの事業機会が広がるということで、

ジャングリア沖縄への投資を行いました。我々が主体的に運営しているものではなく、地元との連携、関係構築のために少額出資したのですが、懸念事項については、現地とコミュニケーションを取って確認していきます。

それ以外に、オリオンビールとも資本業務提携を行い、同社のホテルが「都ホテルズ&リゾーツ」に加盟して好調に営業を続けており、しっかり沖縄での我々のプレゼンスを高められるよう努めます。

Q24：伊勢志摩では志摩スペイン村、都ホテルグループ、三重交通が頑張っているが、それがすべて「点」になっている。式年遷宮も迫ってくる中、伊勢志摩方面での観光誘客について未来やビジョンを教えてください。

A24：伊勢方面については、式年遷宮の関係行事が昨年からはまっており、多くのお客様がお越しになっています。関西圏・東海圏に加えて、首都圏からのお客様が増えていると分析していますが、この方々に志摩まで足を延ばしていただくことが課題です。鉄道・バス・タクシー・ホテル等グループの総力を結集し、コングロマリット・プレミアムを創出して、志摩への誘客に全力を尽くしていきます。

Q25：券売機で発売する乗車券をQR乗車券に置き換える計画はあるのか。

A25：QRコードを使った企画乗車券は以前から発売しており、約280駅中で約230駅にQRコード対応の改札機を設置しています。一方で、近鉄では普通乗車券をQR乗車券に置き換えるには課題が多く、直ちに導入していくという予定はありませんが、将来に向けた検討は進めています。

Q26：人材不足は鉄道会社の喫緊の課題であるが、人材育成、外国人人材の活用、ワンマン運転、自動運転等について、今後の展望や計画を教えてください。

A26：採用力強化と離職防止に取り組んでおり、成果も出始めています。採用エリアも関西などに限らず、全国に拡大しています。ワンマン運転等については、拡大しなければ立ち行かなくなると考えており、いろいろと準備を進めているところですが、発表できる段階になればお伝えします。外国人人材の採用についても、本年夏から受け入れる方針で、準備を進めています。

Q27：丹波橋駅の東口の階段は昇り降りに苦労している人が多い。エスカレーターかエレベーターを設置してほしい。

A27：丹波橋駅をご利用のお客様全体の数からみると、東口のご利用者は相対的に少数であると認識しています。エレベーター整備はバリアフリーの基準に基づいて進めていますが、未整備箇所も多く、丹波橋駅東口への設置は当面は難しい

状況です。まことに申し訳ありません。

Q28：車内放送で中国語での案内が中止されているように思う。まだ中国人の利用者は多数いるのだから、中国語での案内は続けるべきではないか。

A28：会社として中国語案内を停止するようという指示は行っていないませんが、4か国語での放送が冗長な場合には、その場その場の判断で日本語と英語のみの案内とする運用を行っている可能性はあります。もう一度、現場の運用を確認して、改善に努めたいと思います。

Q29：三宮から奈良まで行くのに最も楽なのは直通運転している快速急行であるが、所要時間が80分ぐらいかかる。奈良線の特急列車や名古屋からの「ひのとり」を三宮まで乗り入れてはどうか。

A29：現在も阪神三宮から伊勢志摩への団体のお客様向けの臨時特急は運行していますが、それ以上の取組みについては、阪神電鉄に特急料金制度がなく、当然ながら同社の上乗せが必要です。また、乗入れに対応した特急車両が少ないという課題もあります。一方で、相互直通運転の開始以降、「奈良と神戸は意外に近いね」というお声もいただいております、我々としても特急の乗入れの拡大を希望しているところですので、阪神電鉄といろいろお話ができればよいと思います。

Q30：事業報告において、株価低迷の一因に有利子負債の増加が挙げられており、新型一般車両の代替新造もその要因の1つだと記載されているが、車両新造はいつ頃まで続けるのか。

A30：鉄道の車両新造は何年もかけて順次整備するものであり、今回の新造も元から計画していました。その設備投資の時期に当たっているというふうにご理解ください。また、一般車両の寿命は約60年に設定しており、現在は昭和40年代に製造した車両約400両について置換えを進めています。一度に大量にというわけにはいきませんので、約10年かけて置き換えていく計画です。10年後には昭和50年代の車両が寿命を迎えますので、その置換えの計画も策定しているところです。有利子負債とのバランスはしっかり取りながら進めていきます。

Q31：南大阪線で開始した有料座席指定サービス「すわれ〜る」の利用状況を教えてください。

A31：「すわれ〜る」は、特急料金よりも少し安いお値段で、大阪阿部野橋18時50分発の列車に座っていただけるというサービスです。1日当たり36席用意しておりますが、6月1日から18日までの実績で平均乗車率は約93%です。

1年程度の実績を見て、季節による変動なども確認したうえで、今後の展開を検討していきます。

Q32：野村絢氏が大株主になったが、会社としてどのように考えているか。

A32：個別の株主様に関することなので、直接的な回答は差し控えさせていただきたいと思います。

ただ、効率的な経営をして株価を上げてほしいという要望は、一般の機関投資家からの共通したご意見です。しっかりとバランスシートを見直して、資本効率を考えた、厳しく投資規律を保った経営をしていきたいと思います。

一方で、我々は鉄道事業を中心に発展してきた企業グループです。社会の信頼がなければ我々の成長もありえないという心構えで、中長期的に企業価値を高めていけるような経営をしていきたいと思います。あまりバランスを欠いたことは、やはり望ましくないと考えています。

Q33：川越富洲原駅は近隣に私立の小学校があり小学生の利用も多いが、無人化されている。周辺の環境などを考え、人員を配置することはできなかったのか。

A33：川越富洲原駅は基本的には係員がいる駅なのですが、周辺の係員のいない駅への巡回で係員が不在の時間帯がありますので、お客様には完全に無人になったように見えてしまうのかなと思いました。どのような形で通学のお子様の見守りを行うのかについて、ご意見も現場に伝えて、対応を検討します。

Q34：踏切の看板の表現「とまり、きき、みて、とおれ」は今の時代に合わない表現ではないか。もっと親しみやすい表現に変えるべきではないか。

A34：長細い白いペンキの塗ってある標木のことかと思いますが、この表記は非常に古く、長年見直してこなかったことを反省しています。今後の更新時期に合わせ、表記内容をどうするか検討していきます。

【株主総会当日取り上げられなかった事前質問（一部）とその回答】

※以下は、「事前質問受付サイト」で頂戴した質問を要約したものです。なお、株主総会の当日、集約のうえご回答した事項や、直接ご質問いただいた事項のほか、各事業の現場等で個別にご対応している事項については、以下に掲載しておりませんのでご了承ください。

■経営方針・中長期戦略

Q35：有利子負債が多いのであれば、配当原資を負債償還に充てた方が将来の経営改善につながるのではないか。

A35：当社としても、有利子負債の圧縮を加速する必要があると考えており、「中期経営計画2028」のアップデートにおいては、2028年度の純有利子負債残高計画を「1兆円未満でコントロール」から「9,000億円程度でコントロール」へ見直しています。一方で、株主還元についても、DOE（株主資本配当率）の下限を2.0%から2.5%へ引き上げ、累進配当により、安定的な配当とあわせ、単年度の利益変動に捉われずに、中長期の成長に応じた株主還元を行うこととしています。中期経営計画に基づく各種施策の推進により、これらを両立させていきたいと存じますので、ご理解賜りたいと存じます。

Q36：大阪・関西万博や横浜園芸博に関わっているが、今後も万博関係のビジネスに関わっていくのか。

A36：大阪・関西万博では、鉄道・百貨店・旅行などグループ横断で需要を取り込み、収益拡大に加え、顧客基盤の拡大にもつなげられたものと考えております。今後も、万博に限らず、大型イベントや国際的な催事は当社グループの強みを発揮できる機会と捉え、収益性や成長性を見極めつつ、適切に関与していきます。

Q37：沿線活性化に向けて、VTube・アニメ・文学・AI生成作品などの活用を持続性のある取組みにつなげるため、クリエイターに働きかける社内体制や芸術マネジメント体制を整える考えはあるか。

A37：外部のクリエイターやコンテンツホルダー、地域関係者と中長期的な関係を築き、沿線の活性化につなげていくことは重要であり、例えば近畿日本鉄道においては、沿線価値向上や地域との共創を推進する組織として「創造本部」を立ち上げ、自治体連携や観光開発を推進しています。
あわせて、こうした分野に理解や企画力を持つ人材の育成にも取り組み、持続性のある沿線活性化につなげたいと考えます。

Q38：志摩スペイン村で、映像・写真撮影体験やVR・デジタル体験、映像機器メーカー等との協業をどのように検討しているか。

A38：志摩スペイン村では、これまで3D技術を用いたアトラクションの導入や高画質映像を活用した展示施設の展開など、デジタル技術を活かした取組みを行ってきました。また、本年7月には、VR（仮想現実）やプロジェクションマッピングを取り入れた新たなアトラクションを導入するなど、常日頃から施設の魅力向上に取り組んでいます。これからも、デジタル技術の活用に加え、有名IPとのコラボレーション、本格的なショーやパレードの充実、そして来園者

の皆様がSNSで発信したくなるような仕掛けづくりを進めることで、幅広い世代にお楽しみいただける施設を目指します。

Q39：大阪上本町駅周辺の再開発計画について、現時点の方向性を教えてほしい。

A39：大阪上本町駅周辺は文教地区であり、上町台地の歴史と高級住宅地としての特性を活かし、関西有数の良質な住宅地としての価値向上を目指しています。また、あべの・なんばエリアなどの繁華街や、大阪の行政機関が密集する官庁街からの人の流れを呼び込むことができるエリアでもあり、近鉄百貨店やホテル、鉄道施設に加え、バスターミナルや百楽本店跡地再開発ビルの活用も含め、交通・文化・生活が調和した拠点づくりを検討しています。

中期経営計画2028の期間中においては、まちづくりの方向性や開発規模、スケジュールを定めていく考えであり、昨年11月にはグループ横断のプロジェクトチームを立ち上げました。今後、段階的な整備や他人資本の活用も視野に入れて検討していきます。

■運輸事業

Q40：大和西大寺駅の高架化について早期に実施してほしい。また大和西大寺駅から奈良駅までの路線についても高架にしてほしい。

A40：大和西大寺駅周辺の踏切渋滞対策として、大和西大寺駅付近の立体交差化は必要と考えており、現在、奈良県、奈良市との間で協議をしているところです。大和西大寺駅の高架化や平城宮跡からの線路移設を行わない案についても、奈良県からの提案を受け、関係者間で検討が進められています。今後の協議にも真摯に対応していきますので、ご理解賜りたいと存じます。

Q41：京都地下鉄烏丸線乗入れ用の3200系車両について、現状のまま使用するか。それともリニューアルや置き換えを行うのか。

A41：京都地下鉄烏丸線乗入れ用3200系については、過去、製造から20年を目途に車両リニューアル工事を実施しています。別途、車内設備の追加工事も実施しており、今後もお客様へのサービスレベルを勘案しながら必要に応じて工事を実施していきます。

Q42：東京・名古屋間のリニア開通を踏まえ、名古屋～伊勢～大阪を約1時間で結ぶようなリニア等の計画はあるのか。

A42：近鉄としてリニア等を整備する計画はありません。リニアに対しては、東京～名古屋間開業時には、伊勢志摩をはじめとする当社沿線と首都圏が近くなることをビジネスチャンスととらえ、積極的に旅客誘致に取り組んでいきたいと考

えています。大阪までの開業時においても、奈良や伊勢志摩の交通手段としての近鉄をしっかりアピールし、収入の維持に努める所存です。現行の名阪特急は快適性と価格面で一定のお客様にご利用いただいております、引き続きお客様満足度の向上に努め、名阪特急をご利用いただけるよう、サービスの提供に努めていきます。

Q43：運輸事業の効率化に関する取組みとして、経費節減の観点から、車両数とパンタグラフ台数のバランスを適正に管理してほしい。

A43：近鉄では、都市間や閑散地域でも車両を柔軟に運用できるよう、さまざまな両数によって編成を組んでいるという特徴があります。そのような中、パンタグラフの数については、車両性能を確保するための必要最小限の搭載数としているものの、他社と比較して多くなる場合があります。引き続き経費節減に努めていきますので、ご理解賜りたいと存じます。

Q44：一般車両で座席指定サービスを始めたが、特急の座席指定サービスと並行する区間で実施する意義はあるのか。長野線や生駒線など特急がない区間でこそ意味があるのではないか。

A44：本年6月より、南大阪線において一般車による有料座席指定サービス「すわれ〜」を開始しました。南大阪線においては、特急列車も運行していますが、通勤での短区間のご利用も多い中、「特急に乗るまでもないが、別料金を払っても確実に座りたい」というご意見も多く、特急より安価で、着席保証のみに特化した本サービスを提供することとしました。特急列車の定期運行がない区間でサービスを実施するかについては、今後のご利用状況をよく見極めて、検討していきたいと考えています。

Q45：アーバンライナーでのパン輸送を踏まえ、特急または一般車に貨物スペースを設けるなど貨客混載輸送を導入・拡大し、鉄道輸送網を活用する考えはあるか。

A45：旅客列車を使った貨物輸送事業については、2021年7月に福山通運との協業からスタートし、2023年7月からは赤福餅を五十鈴川駅から近鉄名古屋駅まで当日配送し、名古屋駅周辺店舗にて販売しています。このほかにも、企画として、定期的に、または期間限定でさまざまな貨物を運搬しています。今後も鉄道の強みを活かすことを意識しながら、旅客列車を使った貨物輸送事業の拡大に取り組み、収益源を確保するとともに、沿線地域産業振興・環境負荷軽減・運送業界の人手不足への対応等、持続可能な社会の実現に一層貢献していきます。

Q46：週末フリーパスは土日を含む3日間が条件で使いにくいいため、当日発券できるフリーパスや時間・エリア限定の使いやすい商品を発売しないのか。

A46：土日を含む3日間有効な「近鉄週末フリーパス」以外に、当日に発券可能な企画乗車券も発売しています。企画乗車券ごとに設定している期間や区間はさまざまであり、また、他の鉄道事業者と共同で発売している企画乗車券もありますので、詳細はホームページでご確認いただければと存じます。頂戴したご意見については、今後の企画乗車券造成の参考とさせていただきます。

Q47：無人駅増加に伴う無賃乗車への対策や、特急券不所持の特急列車利用者への対策をどう考えているか。

A47:無賃乗車への対策として、係員の巡回対応や配置時間見直しを実施しています。不正乗車については、不定期で係員を派遣して正しい乗車の啓発に努めるとともに、巡回等で不審な行為を見かけた場合はお声がけを行い、必要に応じて乗車券の確認を行っています。不正乗車を発見した際には、警察に通報し対応を行っています。特急列車内においても、多くのお客様の乗車が見込まれる列車では、出来得る範囲で車掌に加え専務車掌を乗務させ、特急券をお持ちかどうかの確認を行っております。

Q48：大和西大寺駅ホーム上での運転士・車掌の私語は安全軽視ではないか。

A48：乗務員の執務態度について、日頃からお客様に安心感を持ってもらえるように指導を行っておりますが、至らず申し訳ございません。引き続き乗務員へは厳正に執務するように指導してまいりますので、ご理解賜りますようお願いいたします。

■その他

Q49：プライバシー保護、差別防止、多様性への配慮の観点から、取締役選任議案に性別情報を記載すべきではない。記載するなら本人の自認ベースにすべきである。

A49：多様な性自認への配慮は重要であり、本人の許可なく、これを公表することはあってはならないものと考えています。一方で、女性役員の登用や女性比率の向上については、政府から目標が示されているほか、機関投資家の皆様はじめ、株主の皆様からも要請されているところです。また、特に海外の機関投資家の皆様からは、性別を明記すべきとの要望があると認識しています。これらを踏まえ、当社においても、各候補者の確認を経たうえで、性別を記載しているものですので、ご理解賜りたいと存じます。

Q50:株主総会のライブ配信を導入できないか。もしくは土日開催の可能性はあるか。

A50：株主総会を土日開催とすることについては、人員の確保や会場手配の面で大きな課題があり、現時点では難しいと考えております。

ライブ中継や映像配信についても、ご出席の株主様のプライバシーへの配慮や、通信の安定性確保などの課題がありますが、一方で、総会にご出席いただけない株主様への情報提供の在り方は重要な課題と認識しており、頂戴したご意見も踏まえながら、今後も検討を重ねていきます。