

名古屋鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の  
上限変更認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和5年6月1日（木） 10：30～11：35

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、本間、宮田、廣井、堤

4. 議事概要

- 鉄道局より、名古屋鉄道株式会社（以下「名鉄」という。）からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 収入及び原価に関し、以下の点について整理頂きたい。
    - ・ 令和元年度と比較して令和3年度の適正コストが減少している理由は何か。
    - ・ 令和4年度の需要見通しは既に実績が記載されているとの説明であったが、収入の算出にあたっては実績をベースとしたものか。
  - ② 設備投資等の計画に関し、以下の点について整理頂きたい。
    - ・ 資料には輸送力増強とあるが、具体的に何を想定しているのか（今後、輸送力の増強が必要となる場面があるのか）。
    - ・ 保有車両の状況
    - ・ 踏切の数が多いとのことであったが、今後も連続立体交差事業を積極的に進めることになるのか。
    - ・ ホームドアの整備計画
  - ③ 中部国際空港アクセス輸送に関し、以下の点について整理頂きたい。
    - ・ 将来の需要見通し
    - ・ インバウンド需要が復調するなどした場合の増便可能性
  - ④ 鉄軌道以外の事業に関し、以下の点について整理頂きたい。

- ・ 名鉄自身が実施している関連事業の内容
  - ・ グループ会社の状況
  - ・ デベロッパーとしての事業の実施状況
- ⑤ 存廃議論が行われているような線区はあるか。
- ⑥ 踏切の安全対策として障害物検知装置ではなく画像解析による対応にも取り組んでいるとのことであったが、その優位性についてどう考えているか。他社でも同様の取組みは行われているのか。
- ⑦ 名鉄として将来に向けて特に希望があると思われるような事業・施策にはどのようなものがあるか。
- 等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 別途整理する。
- ② ・ 輸送力増強の項目には名古屋駅の改良のほか、変電所の更新なども含まれている。以前は列車の増発のために変電所の増強を行ったという過去の経緯によっている面もあり、必ずしも列車の増発を意味しているわけではない
- ・ 踏切については道路の状況によっては鉄道側を立体化するのではなく、道路側を立体化することも含め、それぞれの踏切の状況も踏まえて対応していくことになるのではないかと
  - ・ 名鉄ではホームドア設置の基準となる利用者数10万人以上の駅は名古屋と金山の2駅だけであるが、名古屋駅は大規模改良工事にあわせて設置していくことになるので、現在計画が具体化しているのは金山駅だけである。名鉄では特急車と普通車が存在することや、普通車でも2ドア・3ドアが混在することからこれまでは設置が困難であったが、技術面での対応のメドがついたことから、整備が具体化したもの。
  - ・ 車両の状況については別途整理する。
- ③ 詳細は次回以降にご説明するが、空港利用者数は平年度経過後も含めて徐々に回復するものと見込んでいる。常滑線や名古屋駅周辺の線路容量との関係もあり、直ちには難しいのではないかと。
- ④ 別途整理するが、名鉄自身も不動産事業を実施しているほか、関連会社としては運輸・レジャーなど様々な事業を展開している。
- ⑤ 線区によっては地元との協議会を立ち上げ、支援を得ているところもある。
- ⑥ 別途整理する。
- ⑦ 目玉はエリアとしての再開発も含めた名古屋駅の改良ではないかと。
- 等の回答があった。

○ 本件に係る公聴会を開催することを職権で決定し、その詳細については別途調整することとした。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。