

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（２回目）

1. 日 時

令和5年6月13日（火） 10：40～12：10

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、渡真利、浅井、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に関する収入支出項目の詳細について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、収入支出の各項目の詳細及びその前提となる需要予測の考え方等について意見・質問があった。
  - ① 適正コストについて
    - ・ 電路費について、平成7年度に比較して乖離度が増加しているにも関わらず、なおも基準コストを下回っている背景にはどのようなものが考えられるか。
    - ・ 実績コストが基準コストを下回っている点について、合理化による人件費の圧縮が背景にあるという説明については名鉄の分析だと思うが、所管局としてはどのように分析しているか。
  - ② コロナ禍の影響について
    - ・ 中京圏における雇用型テレワーカーの割合が令和4年度で22%との調査結果を引用しているが、製造業が盛んな中京圏では三大都市圏の中でもテレワークの実施が難しい面もあるのではないか。
    - ・ 鉄道からバスに移ったというのは実感が持ちにくい面もあるが、どう考えるか。また自転車や徒歩への移についてには考慮しないのか。
    - ・ 通勤定期券購入の有無について、週1回のテレワークを基準とする考え方はどのようなものか。

- ③ その他の需要推計について
  - ・ 中部国際空港の利用者数について、IATA の予測に比較して復調に遅れが見られる理由をどう分析しているか。
  - ・ コロナ禍を考慮しない場合の定期券の需要推計について、人口と輸送実績の関係性について改めて説明頂きたい。
- ④ これまでに改定を行った大手民鉄他社と比較すると、路線長に比して事業用資産が少ないという印象も受けるが、どうか。
- ⑤ これまでに地元とも協議を経たうえで路線の廃止も行っているとのことだが、将来に向けた存廃議論について改めて確認したい。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 改めて整理する。
- ② ・ 当該項目についての引用元の調査結果によれば、令和4年度において首都圏では39%、近畿圏では26%となっており、それらに比較すると中京圏は相対的に低い値となっている。
  - ・ バスの利用者が増加したとの点については、当該調査が代替交通手段としてのシェアを示した点であるなどの調査自体の特性を反映している面もあると考えられる。一方、それぞれの手段の特性を踏まえた結果として、鉄道から自転車や徒歩への転移は見込まないというのが名鉄の判断である。
  - ・ 通勤定期券の割引率（約45%）のみを考慮すると週1回のテレワークでは通勤定期券と定期外とで大きな差が生じないが、祝日等を考慮すると定期外が有利になるという点を踏まえたものである。
- ③ ・ 中国からの航空旅客が復調していないことが背景にあると考えられる。なお、令和4年度の利用実績は、結果としてこの推計とほぼ同水準となっている。
  - ・ 人口と輸送実績に相関関係が見られることから、過去の人口をベースとして最小二乗法により利用者数を求めることとした。そのうえで、平年度については、公表されている将来人口推計に基づいて利用者数を推計したものである。
- ④ トンネルや高架橋などの大規模な土木構造物が少ないことや、路線の中にローカル線が含まれることも影響しているのではないか。
- ⑤ 広見線や蒲郡線のように、線区によって、活性化のためにどのようなことができるかについて、地元との協議会を立ち上げ、また、支援を得ているところもある。

等の回答があった。

(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。