

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（５回目）

1. 日 時

令和5年7月13日（木） 14：00～16：00

2. 場 所

名古屋合同庁舎第1号館 11階運輸大会議室

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

<名古屋鉄道株式会社>

高崎取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 岩城、渋谷、浅井、宮田、堤

4. 議事概要

- 名古屋鉄道株式会社（以下「名鉄」という。）から、名鉄を取り巻く環境、安全・安心・安定輸送や利用者サービスの向上に関するこれまでと将来に向けた取組、経営効率化策、収支状況及び申請理由・内容等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、①運賃改定の内容（競合事業者との間の競争力維持に関する考え方、定期券割引率の考え方）、②擬制キロに関する考え方、③コロナ後の需要見通し、④自治体との対話に関する考え方、⑤鉄道事業の生産性向上に関する考え方、⑥輸送の安全性・利用者サービス向上に向けた取組及び⑦名鉄名古屋駅の将来像について質問した。
- これに対し、名鉄からは、
 - ① 名古屋本線等における競合区間について、価格・利便性・駅勢圏などを踏まえると、名古屋以東の区間では引き続き競争力を維持していると考えているが、名古屋以西の区間については、競合事業者と駅が隣接していることなどから、厳しい状況におかれている駅も多い。これまでも所定の上限運賃より割安となる運賃設定や、企画乗車券の販売、運行ダイヤの見直しによる利便性向上、観光需要の取り込みも進めてきたところであり、今後は従来の取組に加え、地域特性を活かした開発なども含め、住みやすい沿線環境の造成にも取り組んでまいりたい。

当社における定期券利用者の割合が大手民鉄で最大となるなど、定期券の割引率の高さは利用者から支持されているものと認識している。一方、定期券のメインユーザーとなる沿線自治体の人口減少が見込まれることから、グループ会社との連携のもと、保育園や病院などの生活支援施設や商業施設の展開を通じて、沿線の定住人口の増加とシェアの増加による安定的な鉄道需要の創出に努めてまいりたい。

特に今回通学定期を据え置いたのは、家計負担への配慮に加え、若い学生利用者に将来も当社線をご利用いただけるよう、当社に馴染みをもってもらいたいとの観点からの判断である。

- ② 擬制キロに基づいて旅客運賃の計算を行うことについては、利用者負担の公平性の観点から、内部補助が過大にならないようにするとの趣旨に基づいて昭和49年に導入したものである。当社では名古屋を中心に主要都市を結ぶ名古屋本線からローカル線区まで多くの路線を抱えており、利用状況が異なっていることから輸送密度にも大きな格差があり、利用者一人あたりにかかるコストも差があるのが実情であり、現時点においても引き続き合理性を有するものと考えている。

一方で、線区の区分については、今後も利用状況を注視し、仮に、合理的な運賃体系ではないと判断する状況となった際には、適切なタイミングで見直しについて検討してまいりたい。

- ③ 定期外については私事目的の利用回数の増加、沿線外からの来訪者の増加のほか、中部国際空港における需要の回復等の増加要因があるものの、出張・業務利用の減といった減少要因もあり、全体では平年度内にコロナ禍前への回復は見込めないと考えている。

定期については、沿線人口の減少が始まっていることに加え、テレワークの定着や、他モードへの移行者の鉄道への復帰が完全には見込まれないことなどもあり、通学定期におけるコロナ影響の収束といった要素はあるものの、輸送量の減少を見込んでいる。

沿線エリアごとの状況には差異はあるものの、各エリアとも総じて厳しい状況におかれていると認識している。今後とも、定住人口の増加と、安定的な鉄道需要の創出、地元自治体との対話により、将来の各線区における需要に応じた適切な輸送サービスを提供できるよう努めてまいりたい。

- ④ 当社グループでは、交通だけでなく、開発、流通、レジャー・サービス事業など各分野で地域でのサービスを展開しているが、近年、地域が抱える課題は複雑化し、その解決には複合的な取組が必要になっていることから、令和4年度には不動産・交通・観光をあわせた“包括的なまちづくり”の司令塔としての役割を担う「地域活性化推進本部」を新設し、総合的な窓口を明確にし、グループ一丸となった沿線地域の課題解決ができるような体制を整えたところであり、沿線自治体等との連携協定を締結するなどの取組も進めている。

また、大量輸送という鉄道特性が発揮できない線区においては、沿線自治体等

からなる協議会において、鉄道の利用促進策を講じつつ、沿線自治体から運行支援金を受領して運行を継続している線区もある。あわせて、それらの線区では沿線自治体との間で合意書を取り交わし、さらなる利用促進と収支改善に取り組んでいるほか、線区の将来に向けた持続可能な地域モビリティのあり方について協議を行っている事例もある。

- ⑤ 当社では、これまでも輸送体制の効率化を実施し、ワンマン運転や駅係員の無配置化などを進めてきた。現在の中期経営計画においても、重点テーマの「交通事業の構造改革」の中で「需要に応じたコストの適正化・省力化と収益力の向上」を掲げており、さらなる効率化に向けて様々な取組を進めている。

中でも、「ドローンによる構造物の点検」について、令和4年から高架橋や橋りょうなどの鉄道構造物の定期点検業務におけるドローンの活用を開始しているが、ドローンの操縦にあたって必要な知識や操縦スキルは自社運営のドローンスクールで取得しており、操縦士の育成から実際の運用までワンストップの体制を国内の鉄道会社では初めて構築した。今後は、災害時の情報収集も含め、活用範囲の拡大に取り組んでまいりたい。

また、AI 画像解析の活用による踏切の安全性向上については、グループ外の事業者も含めて連携してシステム開発に取り組んでいる。その一環として、令和4年には同システムと ETC を連携し、自動車側のドライバーへ踏切の注意喚起をする実証実験を行った。自動車産業が盛んなこの地域で鉄道と自動車が分野を超えて協働で踏切事故防止に取り組む意義は大きいと考えており、全国の踏切事故撲滅につながることを期待している。

さらに今後の生産年齢人口の減少に伴う人手不足に対応するため、持続可能な鉄道運営を目指しており、設備のIoT化を図りつつ、設備の状態を基準とした保守である CBM (Condition-Based Maintenance) の導入検討など、生産性向上に向けた取組を進めている。

また、今年4月には「事業創造部」を新設し、スタートアップ等への出資や協業によるオープンイノベーションを通じて、他の分野との連携によって当社グループの新たな魅力や価値の創造を推進する体制を構築したところである。

- ⑥ 1点目に、最も大切な安全の確保に向けた投資・修繕として、現在4箇所を進めている高架事業や、激甚化する自然災害へ備えとして既に高架化されている箇所の耐震補強など災害対策を着実に実施していくほか、各種の設備について、維持管理、計画的な更新や修繕を実施してまいりたい。

2点目に、利用者サービスのさらなる向上のため、機能の付加等により利便性を向上させた新型券売機、新型精算機の導入を進めるほか、運転見合わせを含む列車運行情報を駅の専用ディスプレイに表示する「エムビジョン」の導入など、利用者への案内の拡充にも取り組む。

3点目に、社会の要請に応える価値の提供として、金山駅におけるホームドア設置をはじめ、駅トイレの整備の推進など、バリアフリー化にも引き続き取り組

む。特に、ホームドアについて、当社の車両は、車両の長さや扉数が多岐にわたるために扉位置を限定できないなど、設置には技術的な課題があるが、金山駅における実証実験の結果も踏まえ、整備の検討をしてみたい。また、使用開始から80年以上経過した名鉄名古屋駅について、リニア中央新幹線開業を契機とした行政の構想や中部国際空港アクセスの強化といった社会的要請を踏まえ、抜本的な改良を検討しているところ。

4点目として、セキュリティ対策・異常時対応の強化として、防犯カメラを設置した新型車両の導入など防犯・異常時対応の強化に努めていくほか、環境への取組として、鉄軌道事業のCO2排出量削減目標（2030年度に2013年度比▲46%）を掲げており、環境性能に優れた新型車両の導入や駅照明・車両の室内灯・信号機等のLED化等について引き続き取り組んでみたい。

- ⑦ 名鉄名古屋駅の改良においては、リニア整備により新たな国土軸の中核駅となる名古屋駅と海外からの中継地点となる中部国際空港とのアクセス強化という社会的要請や、名古屋市が進める「わかりやすい乗換空間（ターミナルスクエア）」整備に整合させることを想定している。

名鉄名古屋駅は当社でもっとも利用の多い駅でありながら、地下駅で3面2線の構造であり、日中でも平均2分～3分間隔で多方面の列車が発着する非常に複雑な状況となっている。限られたスペースの中で、案内等の運用の工夫を講じてきているものの、誤乗が発生している状況にある。また、建設から80年以上経過している駅ということもあり、利用者数や周辺環境の変化等にあわせて駅自体の増改築を重ねてきたことから、結果的に複雑な構造となり、段差も多く、特に初めての利用客にとっては不便で分かりづらい点があることは否めない。

これらの課題を抜本的に解決するため、具体的には、現状2線である線路を4線化し、中部国際空港アクセスも含め、誰からも分かりやすい駅を目指すほか、ホームやコンコースの拡張による混雑緩和、ホームドア設置による安全性向上、全ての出入口におけるバリアフリールートの確保など、誰もが安心して利用できる駅の実現および、名古屋市が整備する交通事業者相互の乗換施設であるターミナルスクエアと整合を図ることによる他の交通機関との乗換利便性の向上とともに、都市開発・地域開発の観点で、鉄道4線化を通じた地域交通拠点形成による「都市基盤の再編」、多様な複合都市機能の形成による「都市機能の強化」、重層的な南北歩行者ネットワークの整備などウォーカブルなまちづくりによる「魅力的な都市空間の形成」、環境交通負荷の軽減や災害時の退避スペースの確保などによる「環境・防災機能の強化」に資するよう検討を進めている。

等の回答があった。

- これに対し、運輸審議会委員からは、

- ⑧ 他社との競合に関し、名古屋以西の区間（岐阜、一宮方面）についてはどのような対抗策を考えているか。

- ⑨ 例えば利用目的によっても路線選択にあたって利用者の考え方が変わってくるように、ターゲットごとのアプローチが必要になるものと考えているが、どうか。
- ⑩ 擬制キロの考え方について、名古屋本線の区間ごとに扱いを変えるようなことは考えられるか。
- ⑪ 擬制キロの考え方自体の妥当性は理解するが、一方で15%、25%という擬制率の妥当性についてはどうか。
- ⑫ 空港線の需要回復については何がカギになると考えているか。また、今後、空港線の需要が伸びた場合に輸送力の面では対応できるか。
- ⑬ これまでの路線廃止時の代替交通手段についてはグループ内で確保してきているのか。
- ⑭ 収支状況が厳しい線区における「持続可能な地域モビリティのあり方」とはどのような意味合いか。
- ⑮ 利用増に向けた地域との協議にあたっては、地域にもっと主体的に関与してもらうことが必要なのではないか。
- ⑯ ヤードスティックコスト対象経費の比較において、名鉄は他社よりもコストが低くなっているが、今後のコスト構造に関し、他社との比較でどのような特徴があると考えているか。
- ⑰ 全線のおよそ3分の1でワンマン運転を実施しているとの点について、合理化というメリットは理解するが、一方で考慮すべきリスクにはどのような点があるか。
- ⑱ 名鉄名古屋駅の改良について、今後の進め方はどのように考えているか。
- ⑲ 再生可能エネルギーなどを含めた環境対策についてどのように考えているか。
- ⑳ 近年の災害状況やリスクが高いと考えられる箇所にはどのようなものがあるか。

等の質問・意見があった。

○ これに対し、名鉄からは、

- ⑧ 名古屋本線の名古屋以西については完全に他社線と線路が並行している上に、旧市街をこまめに経由していることからカーブも多く、所要時間も長く掛かっており、苦戦しているのが実情。優等列車の停車駅増加による乗車機会の増加や、特別車も含めた着席サービスの提供などにより差別化を図ってまいりたい。
- ⑨ 当社における沿線からの最大の目的地は名古屋である。例えば買い物であれば、移動手段と店舗との間でタイアップを実施するといったように、目的に応じた利用促進を行ってまいりたい。支線からの乗換需要も含め、古くからの街を經由して、多数の駅が存在するという特性をうまく取り込んでいく。
- ⑩ 名古屋本線は全体で1つと考えている。見直しが必要となった際には、需要を詳細に分析しながら検討を進めることになるが、名古屋本線の中でも運賃水準が分かれるということが利用者にとって分かりやすいかという観点での検討も必

要になるのではないかと。

⑪ 利用状況の差だけをみると、より大きな抑制率を設けることも考えられる。ただ、利用者にとっての分かりやすさ・受け入れやすさという観点では、これ以上の差は難しい面があるという点を踏まえ、妥当なのではないかと考えている。

⑫ 国内線は比較的堅調である一方、国際線についてはコロナ前までは中国便が多かったが、コロナ禍で減便されたものがあまり戻っていない現状にあり、それらの運航・利用状況が元に戻れば名鉄の利用者数も回復するものと考えている。

また、中部国際空港におけるエアポートセールスの推進及び将来的な第2滑走路の設置並びにリニア中央新幹線開業を踏まえ、名古屋駅と空港を結ぶ鉄道アクセスとしての役割が高まることにも期待しているところである。また、短期の観点では中部国際空港の駐車場が満車になる状況も想定されるので、そこを取り込むような施策も講じてまいりたい。

需要が増加した際の対応については名鉄名古屋駅の改良も含めてシミュレーションを行っており、しっかり対応していきたいと考えている。

⑬ 平成11年の美濃町線の一部区間廃止（美濃～関）を皮切りとして、これまでに約100kmを廃止している。基本的には当社グループ内のバス路線の増便などで対応してきているが、特に需要が小さいところではコミュニティバスで代替いただいているところもある。

⑭ 鉄道に限らず鉄道以外の手段も含めた様々な形で、地域のモビリティを確保するための議論を行うという意味合いである。

⑮ 利用者数の増加に具体的な数値目標を設定することは難しい面もあるが、例えばトイレの管理を沿線自治体に移管するなど、運営にもご協力頂いているところ。また、沿線自治体から運行支援金を頂いて運行を継続するなど、平成10年代に当社がやむなく路線廃止を進めた時期とは交通に対する地域の考え方が変わってきている面もあり、地域としっかりと議論を進めていきたい。

⑯ 当社は踏切が多く、安全性の向上は重要であると考えている。このため、AI画像解析による踏切監視の取組を進めているところである。この技術については他社でも導入を試行しており、他社線におけるデータも参考にして技術をさらに向上させつつ、広く展開することで業界全体としての安全性の底上げにつながるものと考えている。

⑰ ツーマン運転であれば車掌が担当する乗降扱いについても運転士が担当することになるので、その分、運転士の負担が増加する面はある。このため、モニターやミラーの設置などの安全確認のための設備を整備している。

⑱ 本事業には関係事業者が複数あり、それらの事業者間で合意して事業を進めることになるため、現在は事業の方向性などについて検討を進めている。

⑲ 走行用電力としての再生可能エネルギーの導入についても検討は進めているが、現状では何らかの方向性が決まったものはない。ただし、鉄道のシェア向上に向け、鉄道それ自体の環境負荷が小さいものであることをPRしていきたいと

考えている。

- ⑳ 平成12年の東海豪雨以降は幸いなことに大きな規模の自然災害は発生していない。災害時の高リスク箇所について、地震時の津波の到達可能性があると思定される区間が存在しており、地震発生時の取扱い方法を定めるなどしている。それ以外の点については、平野部の路線が多いことから特に高リスクな区間があるわけではない。なお、名古屋本線では堤防よりも線路が低く、河川の増水時には門で線路を締め切る構造となっている箇所があるが、この箇所についても改修に向けた検討を進めている。

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。