

名古屋鉄道株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和5年6月22日
鉄 道 局

目次

(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について

《第1回審理（6月1日）》

問 名古屋鉄道自身が行っている開発事業の事業内容及びグループ会社の状況について。 1

問 新たな需要の創出のため、名古屋鉄道がデベロッパーとして開発を実施した状況について。 2

問 名古屋鉄道の保有車両の状況について、大手民鉄の中の位置づけがわかる資料をいただきたい。 5

問 踏切の安全対策の強化として、AIを活用した画像解析に取り組んでいるが、他社においても行われているのか。また、他のシステムと比較して、AI画像解析の優位性はどこか。 6

《第2回審理（6月13日）》

問 電路費の乖離度が平成7年度と令和3年度を比較すると後退しているが、令和3年度の費目ごとの内訳において電路費は、実績コストが基準コストより低くなっている。この理由について。 7

問 名古屋鉄道の実績コストは、平成12年度から令和2年度まで基準コストを下回っていることについて、「ワンマン運転の拡大」、「駅業務の効率化」、「路線の廃止」による人員数の削減が理由との説明であったが、どう分析しているのか。 8

(頁)

2. 名古屋鉄道が設定する擬制キロについて

9

3. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

10

○ パブリックコメントに対する考え方について

11

1. 各委員からのご質問に対する回答について

《第1回審理（6月1日）》

問 名古屋鉄道自身が行っている開発事業の事業内容及びグループ会社の状況について。

- 開発事業は、鉄道沿線の駅ビル等の不動産資産の開発・保有・運営を主な事業内容としております。主な保有物件としては、名鉄バスターミナルビル（名鉄バスセンターを設置しているほか、名鉄グランドホテル、名鉄百貨店メンズ館などが入居）、名鉄ビル（名鉄百貨店本館などが入居）、名鉄新一宮ビル（名鉄百貨店一宮店などが入居）などです。



名鉄バスターミナルビル
(名古屋)



名鉄ビル (名古屋)



名鉄新一宮ビル (一宮)

また、グループ事業の各セグメントの状況については、以下のとおりです。

2022年度のグループ事業 各セグメントの状況

セグメント	営業利益 (億円)	主な会社
交通事業	46	豊橋鉄道・名鉄バス・岐阜乗合自動車・名鉄観光バス・名鉄西部交通など
運送事業	33	名鉄運輸・信州名鉄運輸・四国名鉄運輸・九州名鉄運輸・太平洋フェリーなど
不動産事業	138	名鉄都市開発・名鉄協商・名鉄コミュニティライフ・名鉄ビルサービスなど
レジャー・サービス事業	▲3	ホテルグランコート名古屋・名鉄イン・中央アルプス観光・名鉄ミライト・名鉄観光サービスなど
流通事業	▲24	名鉄百貨店・名鉄アオト・名鉄生活創研・名鉄エリアパートナーズ・オンセブンデイズなど
航空関連サービス事業	13	中日本航空・オールニッポンヘリコプター・名古屋エアケータリング
その他の事業	26	名鉄E1エンジニア、メイテツコム、名鉄自動車整備、名鉄スマイルプラス、名鉄ライフサポートなど

問 新たな需要の創出のため、名古屋鉄道がデベロッパーとして開発を実施した状況について。

○ 宅地開発

新たな需要創出の代表例として、宅地開発には戦前から取り組んできておりますが、近年（平成6年度以降）分譲した沿線における大規模宅地開発は、以下のとおりです。

名称	所在地	当社最寄り駅	総戸数	分譲開始年度	主な開発事業者
東ヶ丘	東浦町ほか	河和線 巽ヶ丘	2,037	昭和56年	名古屋鉄道 名鉄不動産
美浜緑苑	美浜町	知多新線 美浜緑苑	617	昭和62年	名古屋鉄道 名鉄不動産
勅使台	豊明市	名古屋本線 前後	533	平成3年	名古屋鉄道 名鉄不動産
犬山 もえぎヶ丘	犬山市	広見線 善師野	307	平成16年	名古屋鉄道 名鉄不動産
陽なたの丘	阿久比町	河和線 阿久比	760	平成21年	名古屋鉄道 名鉄不動産



犬山もえぎヶ丘（犬山市）



陽なたの丘（阿久比町）

○ 観光

観光を中心とした面的取組みとして、犬山地区においては、名鉄グループとして、博物館明治村や日本モンキーパークをはじめ、国宝茶室 如庵を有する日本庭園 有楽苑の運営、令和3年のホテルインディゴ犬山有楽苑開業など、観光開発や地域づくりに長年携わってまいりました。そのような中で、平成19年から名古屋鉄道と犬山市・観光協会・地域の方々が協力して「犬山キャンペーン」と称する観光振興キャンペーンを継続しています。

(参考 名鉄グループ統合報告書 2022 より)

犬山の観光資源と名鉄グループの各事業

犬山は、犬山城・茶室「如庵」の2つの国宝のほか、多くの神社仏閣や豊富な自然資源を保有しています。また、名鉄グループも交通・ホテル・レジャー施設をはじめとするさまざまな事業を同エリアで展開しています。



1 ホテルインディゴ 犬山有楽苑



6 ホテルミュージスタイル 犬山エクスペリエンス



9 寂光院



11 犬山成田山



13 博物館 明治村
▶p.34参照



2 国宝犬山城



7 木曾川瀨割



10 日本モンキーパーク



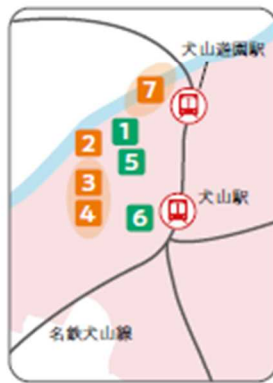
12 野外民族博物館 リトルワールド



14 入鹿池



3 犬山城下町



15 犬山カンツリー倶楽部



4 犬山祭



5 日本庭園 有楽苑 (国宝茶室 如庵)
▶p.34参照



8 桃太郎神社

犬山における名鉄グループの交通サービス

名古屋鉄道

岐阜乗合自動車

名鉄西部交通

○ 駅前・駅ナカ開発

名古屋鉄道の拠点駅において、駅前・駅ナカ開発を従前から継続して実施しています。最近では神宮前駅東口で駅ビルが竣工しており、現在も東岡崎駅、布袋駅などで新規の開発を進めております。

拠点駅における 従前からの駅前・駅ナカ開発の例

駅名	施設	年度
名鉄名古屋	名鉄百貨店	昭和29年
名鉄岐阜	新岐阜百貨店 (跡地に イクトを開業)	昭和31年 (平成21年)
豊田市	豊田プラザ	昭和60年
名鉄一宮	名鉄百貨店一宮店	平成12年

近年の事例

神宮前駅東口に令和3年に開業したμPLAT 神宮前



「μPLAT(ミュープラット)」シリーズの中では最大となる4階建ての商業施設であり、上層階(5~12階)には賃貸住宅「meLiV(メリヴ)神宮前」を備えた商住複合の施設



北西側からの外観
(接続デッキにて右手の神宮前駅と直結)



北東側からの外観
(左手奥の高い建物が賃貸住宅)

問 名古屋鉄道の保有車両の状況について、大手民鉄の中の位置づけがわかる資料をいただきたい。

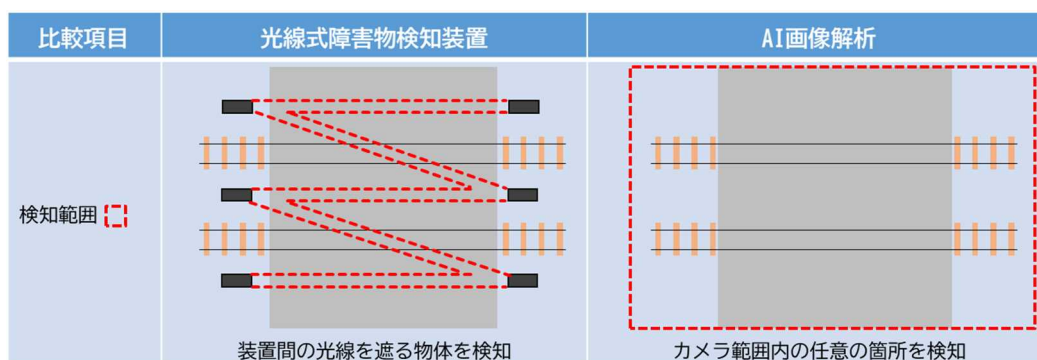
- 車齢につきましては、大手民鉄 16 社で比較可能な通勤車両において、令和 4 年度末の時点で平均 24.1 年と 6 番目に高くなっています。法定耐用年数は 13 年ですが、名古屋鉄道においては、通勤用車両の更新は原則として 40 年程度で実施しております。ただし、車種によって電子機器更新（全更新・部分更新）、内装修理及び改造を実施し、50 年程度まで延命を図る場合もあります。

問 踏切の安全対策の強化として、A I を活用した画像解析に取り組んでいるが、他社においても行われているのか。
また、他のシステムと比較して、A I 画像解析の優位性はどこか。

- A I を活用した画像解析は、西武鉄道、小田急電鉄、山陽電気鉄道においても同様の取り組みを行っていると聞いております。
- A I 画像解析は、列車の運行に支障する可能性のある物体を、カメラ画像から特定する方式であることから、踏切内を空間的に検知することが可能であり、検知範囲についても、従来の障害物検知装置と比べて広い範囲を検知できる点などが優位性として挙げられます。
また、費用面においても、センサーで検知する従来の障害物検知装置は高額ですが、設置した監視カメラで撮影した画像を A I で解析するシステムであれば比較的安価であり、交通量の少ない踏切や人のみが通行する踏切への導入も進めやすくなるといった点も挙げられます。

(参考) 障害物検知装置との比較

名古屋鉄道が導入している光線式障害物検知装置と A I 画像解析における検知範囲の比較



《第2回審理（6月13日）》

問 電路費の乖離度が平成7年度と令和3年度を比較すると後退しているが、令和3年度の費目ごとの内訳において電路費は、実績コストが基準コストより低くなっている。この理由について。

○ 平成7年度及び令和3年度の電路費の実績コストは、どちらも基準コストを下回っております。

従って、各年度ともコストの効率化が図られていると判断されますが、効率化の度合いを示す指標である乖離度（基準コストを100%とした場合の実績コストの割合）は、令和3年度に縮小する結果となったものです。

平成7年度：実績コスト3,243百万円 < 基準コスト5,188百万円 乖離度62.5%

令和3年度：実績コスト2,448百万円 < 基準コスト3,149百万円 乖離度77.7%

○ 上記の理由としては、令和3年度においても依然として大手民鉄他社と比較して効率化が図られているものの、平成7年度以降、経営の合理化を目的として実施したワンマン運転区間の拡大や、駅集中管理システムの導入の推進により、通信機器等の電気設備数が増加し、維持・管理費が上昇したことなどが要因のひとつであると推察しているとのことです。

	平成7年度	令和3年度
電路費 実績単価 (千円)	1,094	785
電路費 実績コスト (百万円)	3,243	2,448
電路費 基準単価 (千円)	1,750	1,010
電路費 基準コスト (百万円)	5,188	3,149
乖離度(実績コスト/基準コスト)	62.5%	77.7%

電路費 トンネル比率	1.684	2.333
電路費 電車密度 (対数)	5.315	5.278
電路費 電車線割合 (対数)	3.440	3.404

問 名古屋鉄道の実績コストは、平成12年度から令和2年度まで基準コストを下回っていることについて、「ワンマン運転の拡大」、「駅業務の効率化」、「路線の廃止」による人員数の削減が理由との説明であったが、どう分析しているのか。

- 「ワンマン運転の拡大」、「駅業務の効率化」、「路線の廃止」が行われ、実績コストが基準コストを下回る割合が拡大した平成13年度と平成23年度の基準コストに対する実績コストの乖離率（実績コスト／基準コスト－1）を、費目ごとに比較すると以下のとおりです。

	平成13年度	平成23年度	差
線路費	10.9%	16.6%	5.7%
電路費	-30.8%	-29.2%	1.6%
車両費	-0.8%	-1.7%	-0.9%
列車運転費	-0.7%	-18.8%	-18.1%
駅務費	-2.9%	-7.2%	-4.3%
合計	-3.1%	-9.1%	-6.0%

- 列車運転費及び駅務費が改善しており、「ワンマン運転の拡大」、「駅業務の効率化」が寄与しているものと推定できます。

一方、「路線の廃止」については、人件費等の総額は減少するものの、基準コストを算定する指標も変動するため、ヤードスティック方式において効率化に資するものとは一概に言えないものと考えております。

線路費の例

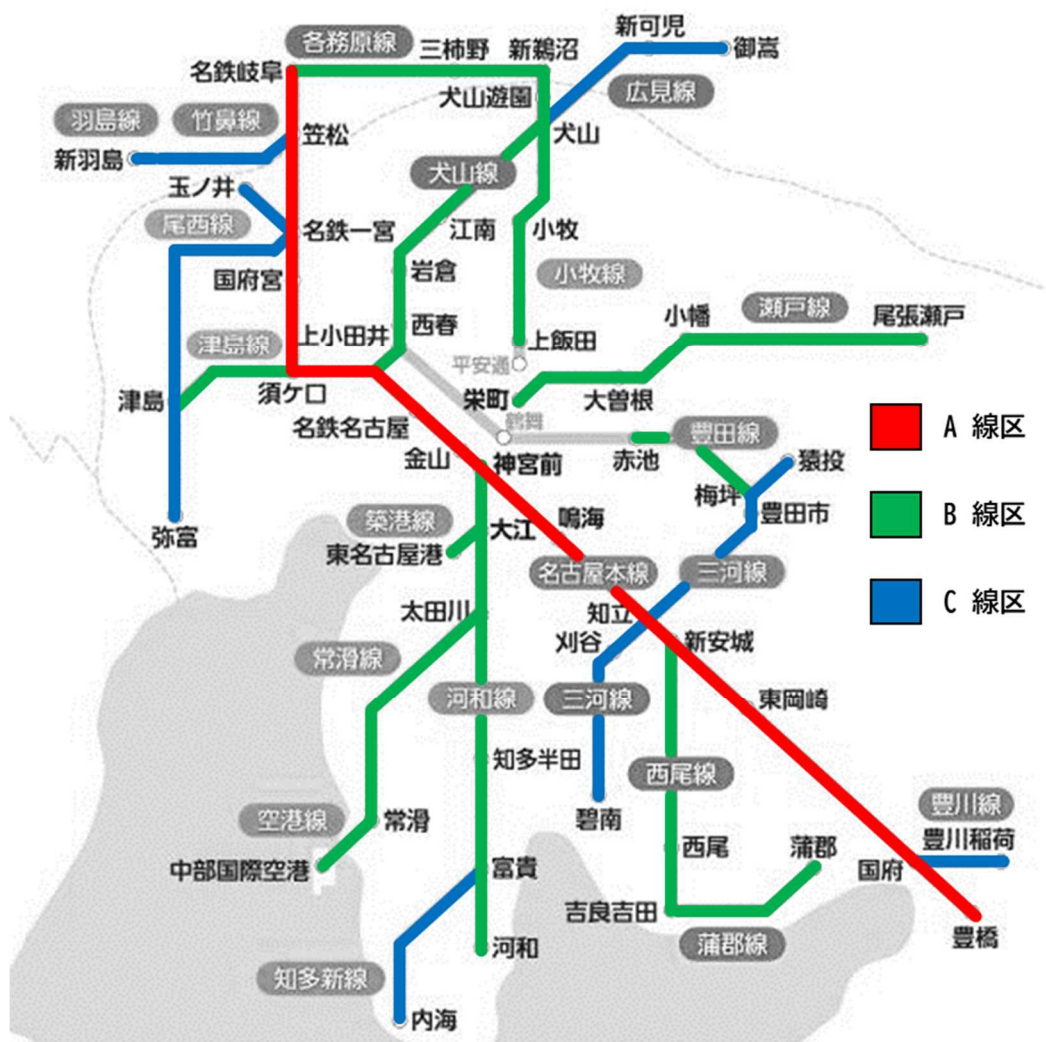
	平成13年度	平成23年度
施設量：線路延長	851.6	785.2
変数：トンネル橋梁割合(%)	14.9	20.3
車両密度(両／線路1km)(対数)	5.411	5.490
実績単価(千円)：	6,708	6,367
基準単価(千円)：	6,047	5,461

ローカル区間の廃止によりトンネル橋梁割合、車両密度は増加する一方実績単価は減少しているものの、他社との比較により基準単価はより減少しており乖離率は悪化している。

2. 名古屋鉄道が設定する擬制キロについて

- 名古屋鉄道の旅客運賃計算においては、利用状況の指標となる各線区の輸送密度を目安に、A線区、B線区、C線区のいずれかに区分し、B線区については15%、C線区は25%の擬制率を営業キロ程に乗じた運賃計算キロ程をもとに運賃を算定しております。

線区分	擬制率	適用線区
A線区	-	名古屋本線
B線区	15%	西尾線、蒲郡線、常滑線、築港線、河和線、犬山線、各務原線、津島線、小牧線、瀬戸線、豊田線、空港線
C線区	25%	豊川線、三河線、広見線、尾西線、竹鼻線、知多新線、羽島線



3. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：5月29日～6月11日（14日間）

件 数：計11件

（内 訳）

○賛成意見(条件付き含む)：2件

○反対意見：1件

○その他の意見：8件

○合計：11件

	賛成	反対	その他 (提案・問い 合わせ等)	合計
愛知	—	1	—	1
その他	—	—	1	1
不明	2	—	7	9
合計	2	1	8	11

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

○反対意見：1件

1. 利用の有無不明（愛知県在住） より

運賃値上げに関して、運賃値上げをする前にまず名古屋本線の運賃を他路線と平等な運賃としてほしい。

もしくは、黒字路線の犬山線は値上げの対象から除外してほしい。

私は、犬山線をよく利用するが、

名古屋本線と同じ距離を利用しても金額を高く支払っている。

赤字路線で路線を保つためにならまだわかるが黒字路線にもかかわらず明らかに、JR と並走している名古屋本線の運賃を下げるために割り増し料金でぼったくられている。

にも関わらず、朝特急も有料特急しか走っていない

江南市の鉄道高架事業についても、市議会の一般質問を見ていると愛知県と江南市が負担して、名古屋鉄道は費用を負担していないなど運賃を高く支払っているにもかかわらず、犬山線に還元もされない。

明らかに、不平等で 企業のお客様本位 という理念にも反している。

まず、名古屋本線の運賃を他路線と平等な運賃まで上げれば十分な収益が出ると思う。

そのうえで、収益が確保できないので全路線運賃をあげるということであれば納得できるが、ぼったくりのような名古屋鉄道側の都合のいい運賃値上げには納得いかない。

○ 名古屋鉄道によると、旅客運賃計算においては、各線区の利用状況に応じて A、B、C 線区のいずれかに区分しており、輸送密度が最も高い名古屋本線を A 線区、名古屋本線の水準に至らない犬山線は B 線区とし、線区に応じた比率を営業キロ程に乗じた運賃計算キロ程に基づき運賃を決定しているとのこと。

この設定は、利用者負担の公平性の観点から、線区間の内部補助が過大にならないようにするとともに、B、C 線区の利用者にも応分の負担をいただくことを目的としたものであり、現時点で設定を変更する計画はないものの、引き続きご利用状況を注視してまいりたいとのこと。

○賛成意見(条件付き含む)：2件

1. 利用の有無不明(居住地不明) より

名鉄には、地域の足を維持いただいております。大変感謝しております。人件費や物価が上昇する中で、人材確保や設備維持などの観点からも、値上げはやむを得ないと考えます。

一方で、一部路線では地元協議や減便の動きも見られており、いつかまた廃線につながるのではないかと心配しております。

値上げとあわせて、路線や便数の維持にもご尽力をいただきたいです。

- 名古屋鉄道によると、ご指摘の沿線自治体などと協議している路線については、大量輸送という鉄道特性が十分に発揮できないほど利用者が少ない路線であります。沿線自治体と強固に連携し、利用促進や収支改善に取り組むとともに、今後の持続可能な交通体系についても協議をしているとのこと。
- 列車のダイヤ、運行する組成両数等については、路線別・駅別・時間帯別などご利用状況をはじめ、車両・駅設備の制約など、様々な要素を勘案して決定しており、今後も需要に応じた適正化を図っていきたいとしております。

2. 利用者（居住地不明） より

出張で用務先に出向く際に使っています。

運賃改定は賛成しますが、下記条件付とします。

- ・ 従業員の賃金や福利厚生の上昇を運賃改定率同率以上の支出をもって行うこと
- ・ 協力会社への人件費相当額の発注単価を運賃改定率同率以上引き上げること
- ・ トヨタ式カイゼン手法等を用いて業務効率化を図ること
- ・ 福祉目的割引を実費補填を国や自治体に求めること。
- ・ 蒲郡線などの閑散線区の合理化をさらに徹底すること。
- ・ 沿線企業の通勤利用を促進する取り組みを推進すること（例：他社では沿線企業に事業所内掲示用時刻表を配布することで実際の利用に結びついたという話を聞いたことがあります。また、出張先事業所の話を聞いていると、毎日電車通勤が難しくても、毎週〇曜日はお酒の飲める電車通勤にしましょうといった沿線飲食店とのタイアップ等があれば転移も見込めるかと思えます）

- 名古屋鉄道によると、事業継続に向け、協力会社を含めた人材の確保や定着、働きがいの向上は重要な課題であると認識しており、社会動向や業績に鑑みながら、経営資源を適切に配分していきたいとのことです。
- 事業構造改革を推進し、ダイヤ改正やワンマン運転区間の拡大、駅係員配置の見直しなど需要に応じたコストの適正化・省力化に取り組む一方で、収益力の向上のため、沿線自治体などとの積極的な連携、エリア版 MaaS アプリ「CentX」を活用した需要創出や他交通からの転換促進を図るなどの収支改善に努めてきました。今後も同様の取り組みやいただいた各種ご意見を参考とさせていただきながら、引き続き収支改善を推進していきたいとのことです。
- 身体障害者割引を始めとする福祉割引については、障害のある方の社会参加を支援する目的から導入しておりますが、あらゆるお客さまが利用しやすい環境整備に向けて、国や自治体と協力して進めていきたいとしております。

○その他の意見：8件

1. 利用者（岐阜県在住）より

意見：通学定期旅客運賃は、据え置くべきではない。値上げするべきである。
理由：「通学定期旅客運賃については家計負担に鑑み据え置き」（名古屋鉄道プレスリリース）とあるが、学修に伴う経済的負担は、一民間企業である名古屋鉄道が引き受けるべきものではない。現に、運賃据え置きの結果、割引率はさらに上昇し、得べかりし収入との差は名古屋鉄道自身、ひいては他の利用者（通勤定期利用者、定期外利用者等）が負担することになるものである。
また、国土交通省は、正当な旅客運賃収入との差（通学定期利用者に対する割引分）を、鉄道事業者の費用と見なす策を講じるべきである

- 通学定期の設定については、鉄道事業者の経営判断により実施されるものと認識しております。
- 名古屋鉄道によると、家計への負担を軽減するといった観点のほか、若い学生のお客さまが将来も名鉄線をご利用していただけるよう、馴染みをもってもらいたいとの考えから総合的に判断し、現行運賃を据え置くこととしたとのこと。

2. 非利用者（居住地不明）より

意見 1:名古屋本線を対キロ区間制区間 A 線区から B 線区に落として増収すべきではないか。
理由:第 1
運賃の計算方法（1）適用路線及び適用するキロ程にて、営業キロ程とする A 線区は名古屋本線しかなく、事実上名古屋本線のみに対し割安な運賃設定を行っている。
一方名古屋本線でも他線区同様 2 両編成の普通電車を運行しており、特急通過駅の状況はほか線区とあまり変わらない、いや犬山線や瀬戸線より劣っていると言っても過言ではない。特に東岡崎～豊橋方面の 2 両普通はワンマン運転していないことから経費が多大にかかっている。とても名古屋本線が他線区と比べて圧倒的に勝っているとは言い難い。
また国土交通省の指針である 1 鉄道会社原則 1 運賃表、線区ごとに差を設けない原則にも反してしまう。
そこで名古屋本線全線を対キロ区間制区間 A 線区から B 線区に落とし、特急停車駅相互間など他社競合区間において特定運賃を設定することで競合を維持する一方、費用のかかる特急通過駅利用時を中心に B 線区扱いとして増収を図り、他線区の維持費用に努めるべきではないか。

また特定運賃については東海旅客鉄道が1986年9月1日より設定する特定運賃により名鉄が安価な特定運賃を設定しなくてはならない背景となっていることから、本運賃改定と合わせJR東海の特定運賃区間縮小も図るべきではないだろうか。

意見 2: 上飯田駅営業キロ設定変更に伴い地下鉄連絡定期券との乗り継ぎ割引を設定すべきではないか

理由: 上飯田駅に関する特定運賃を廃止し、小牧線上飯田～味鋤間の営業キロを2.1km から 2.3km として各種運賃を算出することとしている。これにより上飯田から小牧線各駅への普通運賃は変わらない見通しだが、通勤定期・通学定期に関しては上飯田～春日井間および上飯田～楽田間で取り扱いキロ程が1上がる影響で通勤定期・通学定期ともに値上げとなる。

しかも上飯田駅は名古屋市交通局との連絡駅であることから、小牧線経由平安通乗り換えで名古屋市へ通勤する通勤定期・通学定期利用者すべてに影響が出る。このためせめて小牧線内からの利用である春日井および楽田から地下鉄連絡定期を発売する際には、通学定期だけでも良いので従来通りの定期運賃で利用できるよう割引を設けるべきではないか。

意見 3: 広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間では今後も存続するのであれば自治体合意による運賃改定も含めさらなる値上げを図るべき

理由: 鉄道の存続に運賃収入は必要不可欠である。このため積極的に名古屋鉄道が維持をしない広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間において自治体による運営補助が出ているが、原則として鉄道利用者が負担すべきでそのための他線区よりも割高な運賃を設定することは致し方ないことではないか。

よって広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間 C 線区から営業キロ 1.5 倍で運賃を算出する新設の D 線区に移すことも考えられるが、今後国土交通省が構想する自治体同意による届出のみの運賃改定で積極的に運賃値上げすべきではないか。

以上、ご査収のほどよろしく願いいたします。

「意見1:名古屋本線を対キロ区間制区間A線区からB線区に落として増収すべきではないか。

理由:第1

運賃の計算方法(1)適用路線及び適用するキロ程にて、営業キロ程とするA線区は名古屋本線しかなく、事実上名古屋本線のみに対し割安な運賃設定を行っている。

一方名古屋本線でも他線区同様2両編成の普通電車を運行しており、特急通過駅の状況はほか線区とあまり変わらない、いや犬山線や瀬戸線より劣っていると言っても過言ではない。特に東岡崎～豊橋方面の2両普通はワンマン運転していないことから経費が多大にかかっている。とても名古屋本線が他線区と比べて圧倒的に勝っているとは言い難い。

また国土交通省の指針である1 鉄道会社原則1 運賃表、線区ごとに差を設けない原則にも反してしまう。

そこで名古屋本線全線を対キロ区間制区間A線区からB線区に落とし、特急停車駅相互間など他社競合区間において特定運賃を設定することで競合を維持する一方、費用のかかる特急通過駅利用時を中心にB線区扱いとして増収を図り、他線区の維持費用に努めるべきではないか。

また特定運賃については東海旅客鉄道が1986年9月1日より設定する特定運賃により名鉄が安価な特定運賃を設定しなくてはならない背景となっていることから、本運賃改定と合わせJR東海の特定運賃区間縮小も図るべきではないだろうか。」について

- 名古屋鉄道によると、旅客運賃の計算で使用するA、B、C線区は、各線区の利用状況に応じて設定しており、輸送密度が最も高い名古屋本線をA線区、名古屋本線の水準に至らないその他の線区をB、C線区としているとのことです。
この設定は、利用者負担の公平性の観点から、線区間の内部補助が過大にならないようにするとともに、B、C線区の利用者にも応分の負担をいただくことを目的としたものであり、現時点で設定を変更する計画はないものの、引き続きご利用状況を注視してまいりたいとのことです。
- 停車駅や列車の組成両数については、路線別・駅別・時間帯別など利用状況をはじめ、車両・駅設備の制約など、様々な要素を勘案して決定しており、今後も需要に応じた適正化を図っていきたいとしております。

「意見 2:上飯田駅営業キロ設定変更に伴い地下鉄連絡定期券との乗り継ぎ割引を設定すべきではないか

理由:上飯田駅に関する特定運賃を廃止し、小牧線上飯田～味鋸間の営業キロを2.1km から2.3km として各種運賃を算出することとしている。これにより上飯田から小牧線各駅への普通運賃は変わらない見通しだが、通勤定期・通学定期に関しては上飯田～春日井間および上飯田～楽田間で取り扱いキロ程が1 上がる影響で通勤定期・通学定期ともに値上げとなる。

しかも上飯田駅は名古屋市交通局との連絡駅であることから、小牧線経由平安通乗り換えで名古屋市へ通勤する通勤定期・通学定期利用者すべてに影響が出る。このためせめて小牧線内からの利用である春日井および楽田から地下鉄連絡定期を発売する際には、通学定期だけでも良いので従来通りの定期運賃で利用できるよう割引を設けるべきではないか。」について

- 名古屋鉄道によると、平成15(2003)年の上飯田駅移設に伴うキロ程の変更により運賃改定を実施した際、本来値上げとなる区間について、利用者の負担を軽減するとの判断から据置としたとのこと。設定後20年程度経過したことからご利用者への負担軽減は一定程度図られたと考えており、今回の改定のタイミングで本来のキロ程に応じた運賃設定としたいとのこと。

「意見 3:広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間では今後も存続するのであれば自治体合意による運賃改定も含めさらなる値上げを図るべき

理由:鉄道の存続に運賃収入は必要不可欠である。このため積極的に名古屋鉄道が維持をしない広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間において自治体による運営補助が出ているが、原則として鉄道利用者が負担すべきでそのため他線区よりも割高な運賃を設定することは致し方ないことではないか。

よって広見線新可児～御嵩間や蒲郡線吉良吉田～蒲郡間C線区から営業キロ1.5倍で運賃を算出する新設のD線区に移すことも考えられるが、今後国土交通省が構想する自治体同意による届出のみの運賃改定で積極的に運賃値上げすべきではないか。」について

- 名古屋鉄道によると、ご指摘の区間については、大量輸送という鉄道特性が十分に発揮できないほど利用者が少ない路線であります。沿線自治体と強固に連携し、利用促進や収支改善に取り組むとともに、今後の持続可能な交通体系についても協議をしているとのこと。

3. 利用の有無不明（居住地不明） より

パブリックコメントに関し、名古屋鉄道ウェブサイトに掲載された運賃改定申請の資料も拝見しました。資料には「1894年の創業以来、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、地域の公共交通を担う企業として、地域と共に歩んでまいりました。」「厳しい事業環境の中、当社は公共交通の使命を果たすべく、安全・安心・安定輸送の提供に加え、お客さまの利便性向上や沿線地域を活性化することによる需要喚起にも取り組んでまいりました。」といった記載があります。旅客運賃上限変更認可申請書の「変更を必要とする理由」も同趣旨の記載があります。事業経営にあたっては「公共交通」の意味を大切にしてほしいと思います。

資料中「3. これまでの取り組み」には、「(1)安全・安心・安定輸送の実現に関する取り組み」に「○1 高架化事業」があります。「○3 三河地区での取り組み」にも高架化の取組みの記載があります。一方で補足説明資料にある「経営合理化」に、2004年、三河線の一部を廃止した旨の記載があります。廃止区間に寺津高架橋とよばれる高架橋がありますが、国や県から約20億円の補助を受けて建設され、1998年11月に供用が開始されたものの、三河線廃止により使われなくなってしまいました。巨額の税金を投入して高架橋を建設しても6年も経たずに使わなくなるという経営方針に疑問を感じます。税による補助や利用者が負担する運賃が無駄に使われることがないように留意してほしいです。

今後の取り組みに「すべてのお客さまが安心し、便利にご利用いただくため、ホームドアをはじめとしたバリアフリー整備？に取り組んでまいります」という記載があります。バリアフリー整備の代表的なものがホームドア設置と考えられているのが分かるのですが、現在、整備されているのは「中部国際空港駅」と「上飯田駅」（名古屋市交通局との共同使用駅）のみでしょうか。設置予定は記載された金山駅だけでしょうか？名古屋市交通局との共同使用駅である犬山線上小田井駅は、交通局鶴舞線との乗り換えがプラットホームで行われる駅ですが、ラッシュ時などは利用者がとても多く、プラットホーム上は人がいっぱい、電車が走行するすぐそばの白線の外側を人が歩いているのをいつも見るような駅です。特急電車の通過もあります。特にラッシュ時は利用者として危険を感じる駅です。

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、ホームドア又は可動式ホーム柵の整備目標の記載があります。公共交通を担う名古屋鉄道がホームドア設置を目標に記載するのであれば、上小田井駅でも設置すべきと考えます。同じ地域の名古屋市交通局は5路線で可動式ホーム柵を設置しており、名古屋鉄道と直通運転を行う鶴舞線のみ未整備であるものの、令和8年9月までに供用開始できるよう準備を進めているということです。ただし鶴舞線の駅の一つである上小田井駅は、名古屋鉄道が管理しており整備の予定が決まっていない状況です。

令和3年、鉄道事業法16条4項の国土交通省令で定める旅客の料金として、「利用者の円滑な移動及び施設の利用のために設けられる設備による安全かつ円滑な運送の確保に係る料金」が定められました。その設備には「ホームドア」も含

まれます。国土交通省の「都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会」報告書(平成30年9月)には、首都圏と近畿圏を対象とした調査ではありますが、ホームドア整備にかかる利用者の支払意思額の調査結果が記載されています。複数ルート of 段差解消などに対する支払意思額よりも高い結果です。今回の旅客運賃の上限変更認可申請の結果、認可を受けて運賃が改定されることになった場合、値上げされた運賃を負担する利用者の意思には、ホームドアの設置などへの期待も含まれると考えます。

旅客運賃上限変更認可申請書の「変更を必要とする理由」に「ホームドアをはじめとしたバリアフリー整備」の記載があります。会社としてホームドアの重要性を理解されていることと思いますので、申請事案の運輸審議会での審議では、金山駅だけでなく上小田井駅などにおけるホームドアの設置が進捗するよう確認してほしいと思います。

名古屋市域では、名古屋市の施策である敬老パスが、令和4年2月から民間の鉄道やバスについても利用できるようになり、名古屋鉄道も一定の負担金収入があるものと推察します。公共交通を担う企業であるから受けられる収入です。

国や地方公共団体の補助や負担金支出などを受けながら事業を行う中、運賃改定を申請されていますが、税による補助や利用者が負担する運賃が無駄に使われることがないように留意し、ホームドア設置など、公共交通を担う企業として投資すべき事業を考えてほしいと思います。

「資料中「3. これまでの取り組み」には、「(1)安全・安心・安定輸送の実現に関する取り組み」に「○1 高架化事業」があります。「○3 三河地区での取り組み」にも高架化の取組みの記載があります。一方で補足説明資料にある「経営合理化」に、2004年、三河線の一部を廃止した旨の記載があります。廃止区間に寺津高架橋とよばれる高架橋がありますが、国や県から約20億円の補助を受けて建設され、1998年11月に供用が開始されたものの、三河線廃止により使われなくなってしまいました。巨額の税金を投入して高架橋を建設しても6年も経たずに使わなくなるという経営方針に疑問を感じます。税による補助や利用者が負担する運賃が無駄に使われることがないように留意してほしいです。」について

- 名古屋鉄道によると、これまでは踏切付近での事故の危険性や交通渋滞の減少、都市機能の向上などを背景に、事業主体である国や地方自治体と協調して高架化に取り組んでまいりましたが、現在、進捗している事業についても、事業主体と連携し、いただいた補助金や運賃が適切に事業に反映されるよう努めていきたいとのこと。

「今後の取り組みに「すべてのお客さまが安心して、便利にご利用いただくため、ホームドアをはじめとしたバリアフリー整備？に取り組んでまいります」という記載があります。バリアフリー整備の代表的なものがホームドア設置と考えられているのが分かるのですが、現在、整備されているのは「中部国際空港駅」と「上飯田駅」（名古屋市交通局との共同使用駅）のみでしょうか。設置予定は記載された金山駅だけでしょうか？名古屋市交通局との共同使用駅である犬山線上小田井駅は、交通局鶴舞線との乗り換えがプラットホームで行われる駅ですが、ラッシュ時などは利用者がとても多く、プラットホーム上は人がいっぱい、電車が走行するすぐそばの白線の外側を人が歩いているのをいつも見るような駅です。特急電車の通過もあります。特にラッシュ時は利用者として危険を感じる駅です。

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、ホームドア又は可動式ホーム柵の整備目標の記載があります。公共交通を担う名古屋鉄道がホームドア設置を目標に記載するのであれば、上小田井駅でも設置すべきと考えます。同じ地域の名古屋市交通局は5路線で可動式ホーム柵を設置しており、名古屋鉄道と直通運転を行う鶴舞線のみ未整備であるものの、令和8年9月までに供用開始できるよう準備を進めているということです。ただし鶴舞線の駅の一つである上小田井駅は、名古屋鉄道が管理しており整備の予定が決まっていない状況です。」について

- 名古屋鉄道によると、現在のホームドアの設置駅は、中部国際空港駅と上飯田駅の2駅が該当いたします。今後は、金山駅と名鉄名古屋駅への設置に向けて検討を進めていくとのこと。
- 名古屋市営地下鉄鶴舞線との共同使用駅である犬山線 上小田井駅は、ホームドアの設置については課題が多く、名古屋市交通局と継続して協議を行っているとのこと。

「名古屋地域では、名古屋市の施策である敬老パスが、令和4年2月から民間の鉄道やバスについても利用できるようになり、名古屋鉄道も一定の負担金収入があるものと推察します。公共交通を担う企業であるから受けられる収入です。国や地方公共団体の補助や負担金支出などを受けながら事業を行う中、運賃改定を申請されていますが、税による補助や利用者が負担する運賃が無駄に使われることがないように留意し、ホームドア設置など、公共交通を担う企業として投資すべき事業を考えてほしいと思います。」について

- 名古屋鉄道によると、これまで、すべてのお客さまが安心して鉄道をご利用いただけるように、国や地方自治体からの支援のもと、駅のバリアフリー化や高架橋の耐震補強などの取り組みを継続してきたとのこと。今後も多様化する社会の要

請に応え、社会的な責任を果たすべく、いただいた補助金や運賃が適切に事業に反映されるよう努めていきたいとのことです。

4. 利用の有無不明（居住地不明） より

名鉄ウェブサイトに掲載している「鉄軌道旅客運賃の改定を申請しました」を見ました。

次のような記載があります。

「名鉄名古屋駅は、コロナ前では1日30万人以上のお客さまにご利用いただいていた当社で一番ご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ます。現在の3面2線の構造を4線化し、駅を拡張することによって、安全性や空港アクセスの利便性、お客さま案内の向上を検討してまいります。」

取り組みの中で、特に規模が大きいと推察され、経営に与える影響も大きいと思われたので、計画や実現性を懸念しました。

完成予想図を描くことはできても、大改造に伴って、不動産の権利関係を調整したり、近接する構造物も多くあるであろう、名鉄名古屋駅を拡張する土木工事を、毎日、電車を運行させながら実際に行うのはとても大変なことと思います。

「リニア中央新幹線開業を契機とした老朽化する名鉄名古屋駅の改良」という説明があって、リニア開業もある程度は遅れるのかもしれませんが、名鉄名古屋駅は何かに着手したような様子には見えず、ある程度遅れるであろうリニア開業にも間に合わないように思っています。

連続立体交差事業の場合は、地方自治体の職員が土地などの不動産関係の処理をすることがあるように聞いたことがあります。これは自社の社員だけで様々な調整をするのでしょうか。

資金については、国などからの補助金も、ある程度受けて行うのでしょうか。

運賃の改定は、経営のために行うと思いますが、経営に大きな影響を与えるであろう、名鉄名古屋駅の改良について、時期を含めて具体的な計画を示したほうが良いと考えます。

名古屋駅の再開発の計画は、以前から何度も新聞で報道されているものの、なかなか進捗しているように見えないので、半信半疑の人も多くいると思います。

名古屋都心部における開発の記載がある一方、周辺には、ICカードのマナカが対応していない区間があり、今は自治体の補助で運行しているが、次に廃止する予定

なので、と多くの方が思っています。

名鉄ウェブサイトのトップページは、犬山橋の上流から撮影した写真が載っています。

これはどうしてこの写真にされているのでしょうか。

名鉄は、愛知電気鉄道と合併して今の会社になる前の大正時代から、犬山や木曾川の開発に力をいれていらっしゃる、現在の、成田山、モンキーパーク、ホテルインディゴの前身(彩雲閣、犬山遊園地、犬山ホテル)、明治村などに全部主体的に関係していました。

京都大学ヒト行動進化研究センターの前身の設立にも関わっています。

犬山開発に大変な情熱がそそがれた時期があり、今の犬山市があるのは、名鉄のおかげではとさえ思います。

「犬山エリアでは2007年度から「犬山キャンペーン」を実施」などと書いてありますが、この地域への取り組みは、2007年度からといった程度ではないはずです。

他の地域でも名鉄による開発が色々あると思うのですが、地域の色々な歴史を振り返ると、単なる鉄道会社である以上の名鉄のありがたさを感じます。

会社の存在意義は大きいと思うので、今の方がいい加減なことをして、会社の質が悪くなってしまうのは困るのです。名古屋駅の開発をするのであれば、事業内容を分かりやすく説明していただきながら、経営をしてほしいと考えます。

「名鉄ウェブサイトに載っている「鉄軌道旅客運賃の改定を申請しました」を見ました。

次のような記載があります。

「名鉄名古屋駅は、コロナ前では1日30万人以上のお客さまにご利用いただいていた当社で一番ご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ます。現在の3面2線の構造を4線化し、駅を拡張することによって、安全性や空港アクセスの利便性、お客さま案内の向上を検討してまいります。」

取り組みの中で、特に規模が大きいと推察され、経営に与える影響も大きいと思われるので、計画や実現性を懸念しました。

完成予想図を描くことはできても、大改造に伴って、不動産の権利関係を調整したり、近接する構造物も多くあるであろう、名鉄名古屋駅を拡張する土木工事を、毎日、電車を運行させながら実際に行うのはとても大変なことと思います。

「リニア中央新幹線開業を契機とした老朽化する名鉄名古屋駅の改良」という説明があって、リニア開業もある程度は遅れるのかもしれませんが、名鉄名古屋駅は

何かに着手したような様子には見えず、ある程度遅れるであろうリニア開業にも間に合わないように思っています。

連続立体交差事業の場合は、地方自治体の職員が土地などの不動産関係の処理をすることがあるように聞いたことがあります。これは自社の社員だけで様々な調整をするのでしょうか。

資金については、国などからの補助金も、ある程度受けて行うのでしょうか。

運賃の改定は、経営のために行うと思いますが、経営に大きな影響を与えるであろう、名鉄名古屋駅の改良について、時期を含めて具体的な計画を示したほうが良いと考えます。

名古屋駅の再開発の計画は、以前から何度も新聞で報道されているものの、なかなか進捗しているように見えないので、半信半疑の人も多くいると思います。」について

- 名古屋鉄道によると、供用から 80 年を超えた名鉄名古屋駅を改良するにあたり、国・県・市などの行政の計画もふまえ、空港アクセス利便向上に資する名鉄名古屋駅の拡張（4 線化）など、お客さまにとってよりわかりやすくご利用いただけるよう、検討を進めているとのこと。

なお、名駅再開発計画は、コロナ禍による名鉄グループを取り巻く事業環境が大きく変化した現状を受けて計画内容を見直しており、令和 6（2024）年度を目途にその内容を公表することを想定しているとのこと。

「名古屋都心部における開発の記載がある一方、周辺には、IC カードのマネカが対応していない区間があり、今は自治体の補助で運行しているが、次に廃止する予定なのは、と多くの方が思っています。」について

- 名古屋鉄道によると、ご指摘の区間については、大量輸送という鉄道特性が十分に発揮できないほど利用者が少ない路線ではありますが、沿線自治体と強固に連携し、利用促進や収支改善に取り組むとともに、今後の持続可能な交通体系についても協議をしているとのこと。

「名鉄ウェブサイトのトップページは、犬山橋の上流から撮影した写真が載っています。

これはどうしてこの写真にされているのでしょうか。

名鉄は、愛知電気鉄道と合併して今の会社になる前の大正時代から、犬山や木曾川の開発に力をいれていらっしゃる、現在の、成田山、モンキーパーク、ホテルインディゴの前身(彩雲閣、犬山遊園地、犬山ホテル)、明治村などに全部主体的に関係していました。

京都大学ヒト行動進化研究センターの前身の設立にも関わっています。

犬山開発に大変な情熱がそそがれた時期があり、今の犬山市があるのは、名鉄のおかげではとさえ思います。

「犬山エリアでは2007年度から「犬山キャンペーン」を実施」などと書いてありますが、この地域への取り組みは、2007年度からといった程度ではないはずで。」について

- 名古屋鉄道によると、犬山を重要拠点の一つと考えており、名鉄グループとして、博物館明治村や日本モンキーパークをはじめ、国宝茶室 如庵を有する日本庭園 有楽苑の運営、令和3(2021)年のホテルインディゴ犬山有楽苑開業など、観光開発や地域づくりに長年携わってきたとのこと。そのような中で、平成19(2007)年から名古屋鉄道と犬山市・観光協会・地域の方々が協力して「犬山キャンペーン」と称する観光振興キャンペーンを継続しているとのこと。

「他の地域でも名鉄による開発が色々あると思うのですが、地域の色々な歴史を振り返ると、単なる鉄道会社である以上の名鉄のありがたさを感じます。

会社の存在意義は大きいと思うので、今の方がいい加減なことをして、会社の質が悪くなってしまうのは困るのです。名古屋駅の開発をするのであれば、事業内容を分かりやすく説明していただきながら、経営をしてほしいと考えます。」について

- 名古屋鉄道によると、供用から80年を超えた名鉄名古屋駅を改良するにあたり、国・県・市などの行政の計画もふまえ、空港アクセス利便向上に資する名鉄名古屋駅の拡張(4線化)など、お客さまにとってよりわかりやすくご利用いただけるよう、検討を進めているとのこと。

なお、名駅再開発計画は、コロナ禍による名鉄グループを取り巻く事業環境が大きく変化した現状を受けて計画内容を見直しており、令和6(2024)年度を目途にその内容を公表することを想定しているとのこと。

5. 利用の有無不明（居住地不明）

申請書 94 頁「入場料金」の値上げについては、鉄道事業法・軌道法による認可は不要であり、申請が適式ではないのではないかと。

- 入場料金については、認可事項及び届出事項ではなく、添付資料である 4. 旅客運賃の計算方法、適用方法及び乗継運賃現行・申請対照表において、新旧比較の参考として記載しており、申請自体には影響が無いものと考えております。

6. 利用の有無不明（居住地不明）

2020 年に鉄道営業法が改正されて以降、JR 各社や大手民鉄各社は運送約款を自社のホームページ上で公開しているという現状があります。大手民鉄企業の中でも、運送約款を公開していないのはごくわずかな数社ですが、その中には名古屋鉄道も含まれます。現在、運送約款にアクセスするためには有人駅での閲覧が必要ですが、時には閲覧を拒否されることもあります。今回の運賃の値上げに合わせてホームページ上で旅客営業規則をはじめとした運送約款を公開するよう、お願いいたします。

- 名古屋鉄道によると、ご意見をいただきました運送約款のホームページ上での公開について検討を進めているとのこと。

7. 利用の有無不明（居住地不明）

彼女が一宮市から名鉄を利用して、名古屋市の就労支援 B 型に通所しています。通勤定期を購入して現在 1 か月 17130 円、これが値上げすると 19010 円になると見ました。昨年 10 月 31 日までは一宮市の障害者等通所交通費給付があり、通所日数によっては約 6 割くらいが後日戻ってききましたが、廃止されなくなりました。廃止の理由として障害者割引の充実とありましたが、路線バスや中小私鉄など一部の会社での精神障害者割引はあっても、大手の私鉄ではまだまだだと思えます。就労支援 B 型の平均工賃は令和 3 年度で 16507 円となっており、交通費の負担が大変重くなっています。近場にすればとおっしゃられるかもですが、慣れ親しんだところで本人の機会を奪うのは違う気がします。名鉄の定期は通学が圧倒的に安くなっており、家計負担に配慮して据置となっています。会社勤めの方は通勤手当がある人もいますが、どちらの恩恵も受けられず運賃の値上げだけを甘受しなければいけないのはとてもつらいです。

国も子育て支援等を充実させるといっている最中、精神の障害者とはいえ他の障害者と同じ割引や利用ができるようにしてほしいです。

近鉄は運賃値上げの際に101キロ以上といえ精神障害者割引を導入しました。

ですので、名鉄も運賃値上げするのであれば最低限精神障害者割引を導入してほしいと思います。

それが自分からの意見です。

- 名古屋鉄道によると、精神障害のある方の社会活動への参加に寄与することからも、鉄軌道運賃への精神障害者割引の適用について検討を進めているとのことです。

8. 利用の有無不明（居住地不明）

本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところであります。