

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（3回目）

1. 日 時

令和5年6月22日（木） 10：30～11：30

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し、第1回・第2回の審議における委員から質問事項及びパブリックコメントの結果について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① AI 画像解析システムによる踏切の安全対策に関し、以下の点について説明頂きたい。
 - ・ 他社でも導入が進められているとのことだが、各社それぞれ独自に研究・開発を行っているのか。
 - ・ 導入個所数が進めばさらなるコスト縮減もありうるか。
 - ② 擬制キロにより線区ごとに運賃水準が異なる点に関し、以下の点について説明頂きたい。
 - ・ 線区ごとに運賃水準が異なる例というのは、他の鉄道事業者でも多く見られるものなのか。
 - ・ A～C の各線区の区分に関し、例えば特定の区分だけが赤字だった場合、総括原価主義との関係において運賃改定は可能なのか。
 - ・ A 線区の名古屋本線に関しても、区間によって利用状況は異なると思うが、それを細分化するようなことは考えられるのか。
 - ・ A～C の各線区で運賃水準が異なること自体も認可対象なのか。

- ・ 様々な事業者を合併してきたという過去の経緯が背景にあるとのことであったが、合併はいつごろまで行われてきていたのか。
 - ・ 各路線（犬山線等）の収支状況は名鉄において公表しているのか。
- 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 鉄道事業者独自というよりも、メーカーと共同して取組が進められているものと承知している。また導入箇所数が増えれば1か所あたりのコストは縮減が図られる可能性はあると考えられる。
- ② 他事業者では全体として1つの運賃水準という例が多いが、JRでは、電車特定区間、幹線、地方交通線のように複数の運賃水準が設けられている例があるように、合理性があれば複数の運賃水準を設けることも可能である。
 - ・ あくまでも鉄軌道事業全体としての総括原価に基づいて判断することになる。
 - ・ 利用の多い区間、少ない区間はあるが、路線全体としての利用状況に基づいて名鉄が判断している。
 - ・ 昭和49年に名鉄がこの制度を導入した時点から認可対象となっている。ただし、今回は、それ自体は変更されるものではないので、申請の対象とはなっていない。
 - ・ 「名古屋鉄道」という名称の会社自体は昭和10年に設立され、戦前戦中に多くの中小事業者が吸収された。その後は路線による運賃格差が維持されていたが、昭和49年に現在の運賃体系に整理されたという経緯である。
 - ・ 名鉄では路線別収支は公表していない。

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。