

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13日  
鉄 道 局

# 目 次

	(頁)
収入・原価の算定方法について	1
○ 収入・支出算定方法	2
○ 収入原価総括表（第1回資料の再掲）	7
○ 収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）	8
○ 輸送数量の推計について	9
○ 将来輸送量推計フロー	14
○ 特殊要因一覧	15
○ 過去6年間の輸送量実績（平成28～令和3年度）	15
○ 輸送量の推計結果（令和4～8年度）	15
○ 旅客運賃収入の推計について	16
○ 旅客運賃収入の推計フロー	17
○ 旅客運賃収入の推計結果	18
○ 設備投資実績と計画（第1回資料を加工）	19
○ 適正コストについて	21
○ 説明変数について令和4年度～令和8年度までの推計の考え方	22
○ 施設量について令和4年度～令和8年度までの推計の考え方	23
○ 適正コスト算定結果	23
○ 名古屋鉄道の経営改善努力について	24

# 収入・原価の算定方法について

## 収入・支出算定方法

### 【収入】

(単位:百万円)

	算 定 方 法	令和6年度 (推定)
旅客運賃 収入	<p>○コロナ禍の影響を考慮した定期(通勤、通学)及び定期外の輸送人員を推計し、改定後の運賃単価を乗じて算定。</p> <p>(1)輸送人員の推計</p> <p>①コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計                      1)定期外:平成28～30年度の輸送人員を基に名古屋駅周辺開発による特殊要因を考慮し、最小二乗法(一次式)により輸送人員を推計。                      2)定期:通勤・通学ともに輸送実績と沿線自治体人口(通勤は15歳以上人口、通学は15～24歳人口)が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線自治体人口から求めた最小二乗法(一次式)に、沿線自治体の将来人口を当てはめ、輸送人員を推計。</p> <p>②コロナ禍による影響の推計                      1)通勤定期:テレワークの継続及び他の交通手段にシフトして鉄道に戻らない割合から影響を推計。                      2)通学定期:沿線の大学等の対面授業増により、コロナ禍の影響はないものと推計。                      3)定期外(中部国際空港駅発着を除く):利用目的ごとにコロナ禍の影響を推計。                      また、テレワークの実施により通勤定期を購入しなくなる利用者が定期外利用に移行するものと推計。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤目的:テレワークによる出勤機会減少割合により影響を推計。</li> <li>・通学目的:沿線の大学等の対面授業増加により、影響がないものと推計。</li> <li>・業務目的:コロナ禍後も出張等の減少が残るとして影響を推計。</li> <li>・私事目的:行動抑制の規制緩和等で回復し、影響がないものと推計。</li> </ul> <p>4)定期外(中部国際空港駅発着):IATA(国際航空運送協会)の航空旅客数回復の予測値をもとに、中部国際空港の航空旅客数実績による補正を行い影響を推計。</p> <p>③ ①で推計した輸送人員から②のコロナ禍による影響を考慮し平年度の輸送人員を推計。</p> <p>(2)旅客運賃収入の推計</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(1)で推計した輸送人員に、運賃改定後の一人当たり運賃単価を乗じて旅客運賃収入を推計。</li> <li>・これに、定期外、通勤定期の逸走分、通勤定期の改定前事前購入に伴う減収分(令和6年度上半期)を控除して旅客運賃収入を算出。</li> </ul>	<b>84,644</b>
特別急行料金 等収入	<p>【特別車両料金】                      旅客運賃と同様に平年度の輸送人員を推計し、料金改定後の一人当たり料金単価を乗じて特別車両料金収入を推計。</p>	<b>2,888</b>

	<b>【小荷物等】</b> 令和3年度実績の据え置き	<b>14</b>
運輸雑収等	<b>【運輸雑収等】</b> (1) 駅共同使用料収入 令和3年度実績の据え置き 248 百万円 (2) 土地物件貸付料等 入場料金改定による増を除き、令和3年度実績の据え置き 4,158 百万円 (3) 厚生福利施設収入 令和3年度実績にコロナ前実績を考慮し算出 30 百万円 ※厚生福利施設収入は、専属職員数割合で按分。	<b>4,437</b>
雑収入	(1) 受取利息 令和3年度実績の据え置き 3 百万円 (2) 受取利息以外の雑収入 令和3年度実績の据え置き 231 百万円  ※受取利息は、実績年度専属固定資産割合、 受取利息以外は、実績年度専属営業収入割合で按分。	<b>234</b>
(注)端数整理のため計が合わない場合がある。		<b>92,219</b>

【支出】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和6年度 (推定)
適正コスト	令和3年度実績に基づくヤードスティック方式により算定。 デフレーターは、CPI 0.5%(総務省統計局の消費者物価指数 10年単純平均)、 ベースアップは、0.4%(厚生労働省の賃金構造基本統計調査 10年単純平均) としている。	40,458
その他人件 費、経費等	<p>【駅共同使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】</p> <p>収入(駅共同使用料収入、発売手数料収入、厚生福利施設収入)に令和3年度実績における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 (駅共同使用料収入 248百万円 + 発売手数料収入 80百万円 + 厚生福利施設収入 30百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 70.9% ÷ 254百万円 <u>令和6年度の駅共同使用料収入等に係る人件費及び経費 254百万円</u></p>	6,198
	<p>【特別車両料金及びその他の運輸雑収に係る人件費及び経費相当額】</p> <p>平年度実績コストの合計に旅客運賃収入に対する特別車両料金及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 実績コスト 40,989百万円 × (特別車両料金及びその他運輸雑収 6,782百万円 ÷ 旅客運賃収入 77,984百万円) ÷ 3,565百万円</p> <p><u>令和6年度の特別車両料金及びその他運輸雑収に係る人件費及び経費 3,565百万円</u></p>	254
	<p>【駅共同使用料等に係る減価償却費、諸税及び支払利息相当額】</p> <p>(1) 駅共同使用料・発売手数料に係るもの 駅共同使用料・発売手数料に、令和3年度実績における鉄道事業の総費用に対する人件費及び経費以外の額の割合を乗じて算出。</p> <p>令和6年度 駅共同使用料等 212百万円 × 総費用に対する人件費・経費以外の額の割合 29.1% ÷ 61百万円 ①</p> <p>(2) 鉄道線路使用料(空港線、上飯田連絡線)に係るもの 空港線 令和6年度の場合 1,417百万円 ② 上飯田連絡線 令和6年度の場合 900百万円 ③ ②+③= 2,317百万円 ④</p> <p><u>令和6年度の駅共同使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息(①+④) ÷ 2,378百万円</u></p>	3,565
		2,378

<p>動力費</p>	<p>(1)電気動力費 令和3年度の車両走行キロ当たり電力量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて使用電力量を算定し、これに平年度の動力費単価を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 令和3年度の車両走行キロ当たり電力量 1.879 kwh/km 車両走行キロ 175,003 千km×1.879kwh/km ≒使用電力量 328,831 千 kwh 使用電力量 328,831 千 kwh×動力費単価 30.045 円/kwh ≒電気動力費 9,879 百万円 ①</p> <p>(2)他社融通電力費 JR 東海(平井信号場～豊橋間)57 百万円 名古屋市交(味鋺～上飯田、上小田井構内)73 百万円 計 131 百万円 ②</p> <p>令和6年度の動力費(①+②)10,011 百万円</p>	<p>10,011</p>
<p>賃借料</p>	<p>鉄道車両リースは契約額を計上、その他は令和3年度の特異要因を除き、令和3年度実績を据え置き 令和6年度の賃借料 423 百万円</p>	<p>423</p>
<p>固定資産 除却費等</p>	<p>除却費 (1)将来の工事費に過去の工事費に対する除却費の割合を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 工事費 47,422 百万円×除却費割合 3.9% ≒ 除却費 1,849 百万円 ①</p> <p>除却損 (2)将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産期中減少額に過去の固定資産期中減少額に対する除却損の割合を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 工事費 47,422 百万円×固定資産期中減少割合 1.7% ≒固定資産期中減少額 806 百万円 期中減少額 806 百万円×除却損割合 99.2%≒除却損 799 百万円 ②</p> <p>令和6年度の固定資産除却費等(①+②) = 2,649 百万円</p>	<p>2,649</p>
<p>諸税</p>	<p>(1) 固定資産税、都市計画税、不動産取得税、事業所税は、設備投資計画等に基づく積み上げにより算定。</p> <p>令和6年度の場合 固定資産税 2,796 百万円 ① 都市計画税 222 百万円 ② 不動産取得税 16 百万円 ③</p> <p>(2)事業所税は、従業員割、資産割の合計を計上 令和6年度の場合 12 百万円 ④</p> <p>(3)事業税は、付加価値割、資本割の合計を実績年度専属営業費割合により配賦 令和6年度の場合 853 百万円 ⑤</p> <p>(4)その他税金(印紙税等)は、令和3年度実績を据え置き 令和6年度の場合 31 百万円 ⑥</p> <p>令和6年度の諸税(①+②+③+④+⑤+⑥) = 3,932 百万円</p>	<p>3,932</p>

減価償却費	<p>令和3年度末における鉄軌道固定資産に取得予定償却資産、除却損を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。</p> <p>令和6年度の減価償却費 15,161 百万円</p>	15,161
雑支出等	<p>【雑支出】</p> <p>支払利息及び異常損失を除く令和元～3年度平均値を実績年度専属営業費割合で配賦。</p> <p>令和6年度の雑支出 238 百万円</p>	3,355
	<p>【法人税等】</p> <p>10%配当を前提として必要な法人税等について算出。</p> <p>令和6年度の法人税等 3,116 百万円</p>	238
事業報酬	<p>事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費(減価償却費、諸税を除く)の4%相当、貯蔵品(2か月分)等を対象とする。これに、報酬率として自己資本報酬率(6.26%)、他人資本報酬率(0.99%)を30対70で加重平均した率(2.6%)を乗じて算出。</p> <p>令和6年度の場合 事業資産 398,228 百万円 × 報酬率 2.6% = 10,353 百万円</p> <p>令和6年度の事業報酬 = 10,353 百万円</p>	3,116
	(注)端数整理のため合計が合わない場合がある。	10,353
		92,545



○収入原価総括表（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目	令和 元年度 (実績)	令和 3年度 (実績)	令和 4年度 (推計)	令和 5年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和6～8年度) (推計)		増収額 c	増収率 d	
					現行	申請			
					a	b	b-a	$c \div a \times 100$	
収入	旅客運賃収入	87,177	63,844	71,597	77,670	234,919	255,862	20,942	8.9%
	定期外	46,980	30,316	37,479	42,744	131,284	143,435	12,151	9.3%
	定期	40,196	33,528	34,117	34,926	103,635	112,426	8,791	8.5%
	特別急行料金等	2,865	1,489	1,983	2,575	9,069	9,069	—	—
	運輸雑収等	4,706	4,445	4,450	4,450	13,354	13,354	—	—
	小計	94,748	69,780	78,030	84,696	257,344	278,286	20,942	8.1%
	雑収入	227	234	234	234	703	703	—	—
	合計	94,975	70,014	78,265	84,931	258,047	278,989	20,942	8.1%
原価	適正コスト	44,985	37,227	39,737	40,396	121,899	121,899	—	—
	駅共同使用料収入等に 係る人件費、経費	298	251	254	254	764	764	—	—
	その他の運輸雑収等に 係る人件費、経費	3,593	3,416	3,450	3,507	10,897	10,897	—	—
	駅共同使用料等に 係る減価償却費等	2,426	2,062	2,393	2,386	7,117	7,117	—	—
	動力費	6,237	5,511	9,314	8,967	30,322	30,322	—	—
	賃借料	802	701	424	424	1,269	1,269	—	—
	固定資産除却費	1,549	1,381	1,607	2,052	7,519	7,519	—	—
	諸税	3,976	3,805	3,797	3,838	12,171	12,171	—	—
	減価償却費	13,535	13,617	13,959	14,178	48,941	48,941	—	—
	小計	77,406	67,974	74,940	76,004	240,904	240,904	—	—
	雑支出	228	74	238	238	716	716	—	—
	法人税等	3,116	3,116	3,116	3,116	9,350	9,350	—	—
	事業報酬	10,259	9,901	9,964	10,113	32,093	32,093	—	—
	合計	91,011	81,067	88,260	89,473	283,064	283,064	—	—
差引損益	3,963	-11,053	-9,995	-4,542	-25,017	-4,075	20,942	—	
収支率	104.4%	86.4%	88.7%	94.9%	91.2%	98.6%	—	—	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

○収入原価（平年度内訳）（第1回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	77,984	84,644	78,433	85,572	78,502	85,645
	定期外	43,185	47,182	43,762	47,812	44,336	48,439
	定期	34,798	37,461	34,670	37,760	34,165	37,205
	特別急行料金等	2,888	2,888	3,023	3,023	3,157	3,157
	運輸雑収等	4,451	4,451	4,451	4,451	4,451	4,451
	小計	85,324	91,984	85,908	93,048	86,110	93,253
	雑収入	234	234	234	234	234	234
	合計	85,558	92,219	86,142	93,282	86,345	93,488
原価	適正コスト	40,458	40,458	40,687	40,687	40,753	40,753
	駅共同使用料収入等に係る人件費、経費	254	254	254	254	254	254
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	3,565	3,565	3,631	3,631	3,700	3,700
	駅共同使用料等に係る減価償却費等	2,378	2,378	2,372	2,372	2,365	2,365
	動力費	10,011	10,011	10,108	10,108	10,203	10,203
	賃借料	423	423	423	423	423	423
	固定資産除却費	2,649	2,649	2,763	2,763	2,106	2,106
	諸税	3,932	3,932	4,050	4,050	4,188	4,188
	減価償却費	15,161	15,161	16,555	16,555	17,225	17,225
	小計	78,835	78,835	80,847	80,847	81,221	81,221
	雑支出	238	238	238	238	238	238
	法人税等	3,116	3,116	3,116	3,116	3,116	3,116
	事業報酬	10,353	10,353	10,700	10,700	11,038	11,038
合計	92,545	92,545	94,903	94,903	95,616	95,616	
差引損益	-6,986	-325	-8,760	-1,621	-9,270	-2,127	
収支率	92.5%	99.6%	90.8%	98.3%	90.3%	97.8%	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○輸送数量の推計について

### 推計方法

#### 1. コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員を推計

##### (1) 定期外

平成28年度～平成30年度の輸送人員から名鉄名古屋駅周辺開発による特殊要因を考慮した上で、最小二乗法(一次式)によりコロナ禍の影響が無かった場合の輸送人員を推計。

##### 〈特殊要因〉名鉄名古屋駅周辺開発による影響について

名鉄名古屋駅周辺に大型の商業施設が平成27年度末から平成29年度にかけて相次いで開業。平成28年度から平成29年度の、中部国際空港駅発着を除く定期外旅客のうち、名鉄名古屋駅発着の増加がその他の増加を大きく上回っていることから、この差は名鉄名古屋駅周辺開発によるものと推定し特殊要因とした。

- ・ 名鉄名古屋駅周辺の主な商業施設等の開業状況

名古屋ビルディング 平成28年3月開業 (74店舗)

JPタワー名古屋 平成28年6月開業 (36店舗)

JRゲートタワー 平成29年4月開業 (約190店舗)

グローバルゲート 平成29年10月開業 (49店舗)

※ 店舗数は全面開業時のニュースリリース等から引用

- ・ 輸送人員(中部国際空港駅発着を除く)の増加率

	H27→H28	H28→H29	H29→H30
名古屋発着	1.3%	4.4%	0.8%
その他	0.7%	0.9%	0.8%

## (2) 定期

定期については、通勤及び通学ともに輸送実績と沿線自治体人口(通勤は15歳以上人口、通学は15歳～24歳人口)が高い相関を示すことから、輸送実績と沿線自治体人口から求めた最小二乗法(一次式)に、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」における沿線自治体の将来人口を当てはめ、コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計。

### 通勤定期

(単位:千人)

	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3		R6	R7	R8
輸送人員	152,446	155,467	160,274	163,798	167,113	—	—		161,272	160,912	158,614
沿線人口	6,696	6,725	6,749	6,768	6,792	6,775	6,762		6,755	6,753	6,738

H27～R3 は実績。R6～R8 は推計。

### 通学定期

(単位:千人)

	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3		R6	R7	R8
輸送人員	99,115	100,273	100,811	101,994	101,417	—	—		95,514	94,718	93,926
沿線人口	797	805	812	817	821	797	785		763	756	749

H27～R3 は実績。R6～R8 は推計。

## 2. コロナ禍等による影響の推計

- (1) 国交省が実施した「令和4年度テレワーク人口実態調査」、「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査」に加え、名古屋鉄道が調査会社を通じて推計した需要予測等を考慮し、コロナ禍の影響による通勤定期及び定期外利用者の減少率を算出した。

### (2) 通勤定期

国土交通省「令和4年度テレワーク人口実態調査」の中京圏のテレワーカー割合及びテレワーク実施頻度より令和4年度では▲7.6%の減少(※1)が推計され、これに同調査におけるテレワーク継続意向のある割合(86.9%)を乗じ、令和5年度以降も▲6.6%の減少が残り続けると推計した。

さらに、新型コロナウイルスの新規感染者数が低い水準となった令和4年6月においても、コロナ禍の影響がなかった場合の推計値と実績では▲12.9%の乖離があったことから、少なくとも

令和4年度におけるテレワークによる減少率▲7.6%と差の▲5.3%は、他の交通手段にシフトしたものと推計し、シフトした利用者が鉄道に戻らない割合を国土交通省「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査」の調査結果をもとに推計し、▲4.7%の減少(※2)が今後も残り続けると推計した。

以上により、通勤定期の減少割合を▲6.6%+▲4.7%=▲11.3%とした。

※1: 実施頻度が週1日以上テレワーカー割合

「中京圏の雇用型テレワーカーの割合」×「テレワーク実施頻度週1日以上割合」

令和4年度 22.0% × 72.4% = 15.9%

平成28~30年度平均 14.3% × 58.4% = 8.4%

令和4年度は、コロナ禍前と比較して8.4%-15.9%=▲7.6%減少

※2: 他の交通機関にシフトした利用者が鉄道に戻らない割合

新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査「代表交通手段別構成比」において、コロナ禍前と令和4年3月の比較で、バスは0.3%増加、自動車は2.0%増加、計2.3%増加。

「交通手段利用意識の変化」において、「利用を減らしたい」、「やや利用を減らしたい」と回答した割合が鉄道に戻り、それ以外は戻らないと想定。鉄道に戻らない割合は「バス」56.5%、「自動車」92.7%。

他の交通機関にシフト割合のうちバスと自動車の割合		鉄道に戻らない割合	
「バス」	▲5.3% × 0.3 ÷ 2.3 = ▲0.7%	▲0.7% × 56.5% =	▲0.4%
「自動車」	▲5.3% × 2.0 ÷ 2.3 = ▲4.6%	▲4.6% × 92.7% =	▲4.3%

(3) 通学定期は、割引率も高く、沿線自治体の大学等の対面授業増加により、コロナ禍の影響はないものとした。

(4) 定期外(中部国際空港駅発着を除く)

利用目的ごとにコロナ禍の影響を推計し、大都市交通センサス中京圏報告書における定期外の目的別構成比率を用いて全体のコロナ禍の影響による減少割合を推計した。

・通勤目的(構成率34.5%)

国土交通省「令和4年度テレワーク人口実態調査」の中京圏のテレワーカー割合及び週平均テレワーク日数により、コロナ禍前とコロナ禍後の出勤機会の減少率▲4.4%を算出し、これに同調査におけるテレワーク継続意向のある割合(86.9%)を乗じ、令和5年度以降も減少率▲3.8%(※1)が残り続けると推計した。

・通学目的(構成率2.2%)

沿線の大学等の対面授業増加により、影響がないものと推計した。

・業務目的(構成率23.5%)

名古屋鉄道が調査会社を通じて推計したコロナ後の出張等の減少率▲38%が残り続けると推計した。

・私事目的(構成率39.8%)

行動抑制の緩和等で回復するとして、影響がないものと推計した。

また、通勤定期利用者のうち一部が定期外利用に移行するものとし、定期外利用が2.4%増加(※2)すると推計した。

以上により、定期外(空港発着を除く)全体の減少割合を▲7.8%(=34.5%×▲3.8%+23.5%×▲38%+2.4%)とした。

※1: 出勤機会の減少割合

	テレワーカーの 「週平均テレワーク日数」		一週間 業務日数		テレワーカーひとり当たりの 出勤機会の減少率
令和4年度	2.3日	÷	5日	=	46.0%
平成28~30年度平均	2.0日	÷	5日	=	40.0%

	テレワーカーひとり当たりの 出勤機会の減少率		「中京圏の雇用型 テレワーカーの割合」		通勤目的全体における 出勤機会の減少率
令和4年度	46.0%	×	22.0%	=	10.1%
平成28~30年度平均	40.0%	×	14.3%	=	5.7%

令和4年度は、コロナ禍前と比較して5.7%－10.1%＝▲4.4%減少。

※2: 通勤定期からの転移による定期外輸送人員の増加割合

通勤定期を購入しなくなった利用者個人数

通勤定期の推定輸送量160百万人×テレワークによる通勤定期の減少率6.6%÷12÷60＝15千人

「テレワーク実施頻度」から推計した週1日以上のテレワーカーひとり当たりの年間利用回数

週平均出勤日数2日÷7日×365日×2＝208.6回

通勤定期から定期外へ転移した人の輸送量(15千人×208.6回)÷定期外輸送人員推計値128百万人＝2.4%

(5) 定期外(中部国際空港駅発着)

IATA(国際航空運送協会)の航空旅客数の予測値(令和元年度を100%として令和7年度までの回復率を予測)をもとに、中部国際空港の航空旅客数実績(令和3年度)により補正し(※)、令和元年度実績に対する減少割合を、令和6年度▲20.1%、令和7年度▲12.1%、令和8年度▲4.2%と推計した。

(平成28年度～平成30年度の実績をもとに最小二乗法(一次式)により算定した推計値と比較すると、令和6年度▲38.2%、令和7年度▲35.3%、令和8年度▲32.6%。)

※: 中部国際空港の令和3年度航空旅客数実績(令和元年度比) 国際線 0.9%、国内線 43.4%を初期値とし、

令和4年度以降はIATAが予測する伸び率で回復するものと推計。なお、予測値のない令和8年度は、令和6～7年度の伸び率で補完した。

令和元年度を100%とした場合の予測値 (単位:千人)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
IATA 国際線予測	27%	69%	82%	92%	101%	—
IATA 国内線予測	61%	93%	103%	111%	118%	—
国際線補正值	0.9%	42.9%	55.9%	65.9%	74.9%	83.9%
国内線補正值	43.4%	75.4%	85.4%	93.4%	100.4%	107.4%
旅客全体	22.5%	59.4%	70.9%	79.9%	87.9%	95.8%
定期外輸送人員 (中部国際空港駅発着)	2,636	4,412	5,354	6,033	6,637	7,234

(6) まとめ(コロナ禍の影響)

	令和6年度	令和7年度	令和8年度
定期外(空港除く)	▲7.8%	▲7.8%	▲7.8%
定期外(空港)	▲38.2%	▲35.3%	▲32.6%
通勤定期	▲11.3%	▲11.3%	▲11.3%
通学定期	影響なし	影響なし	影響なし
合計	▲8.1%	▲8.0%	▲8.0%

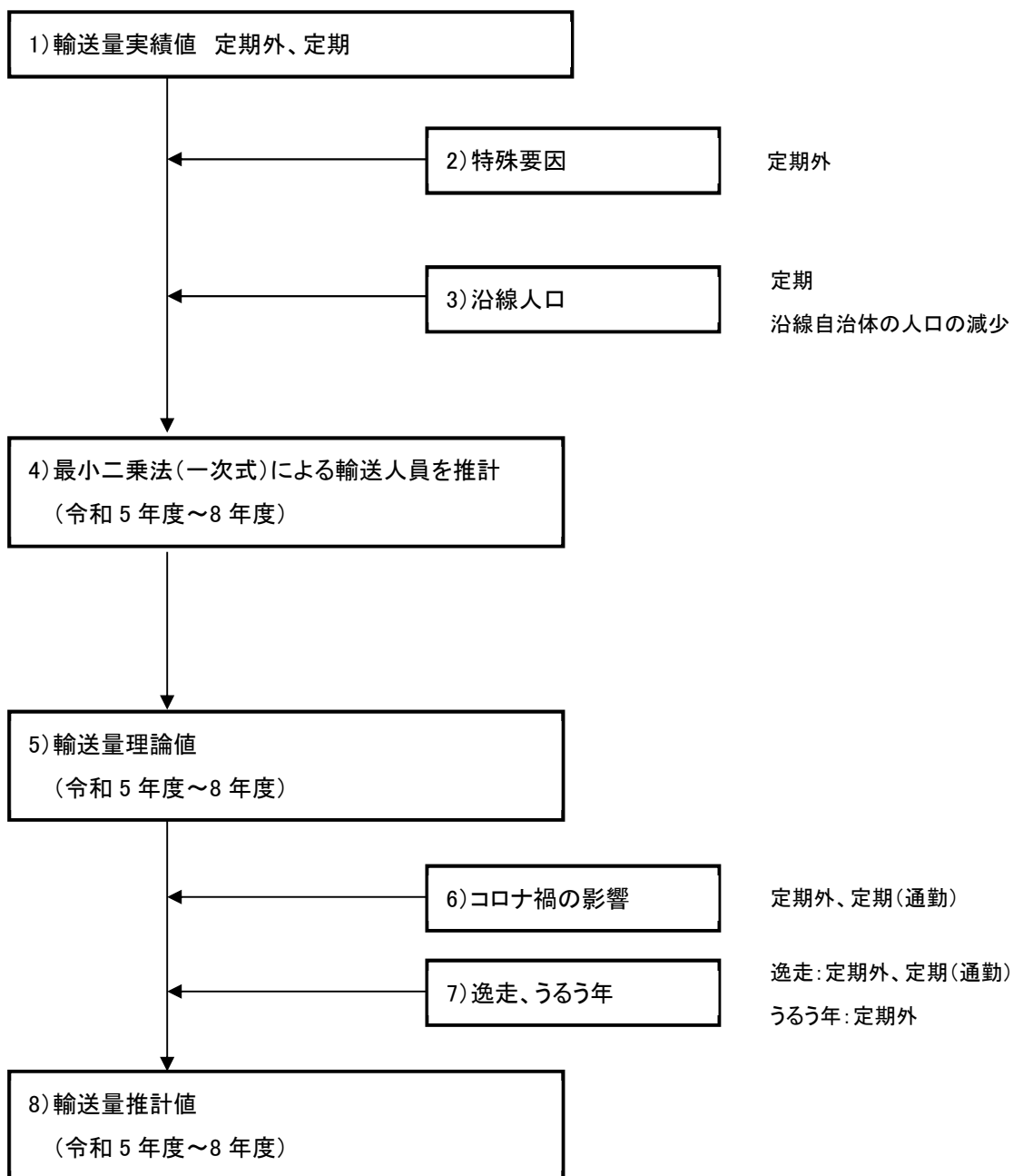
3. 平年度の輸送人員の推計(逸走等の考慮前)

コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の輸送人員から、コロナ禍による減少人員を減算して、平年度の輸送人員を算出。

4. 平年度の輸送人員の推計(逸走等の考慮後)

定期外、通勤定期について逸走を考慮(過去3回の運賃改定時の逸走率平均×(今回増収率/前回増収率)を乗じる)する。

# ○将来輸送量推計フロー





## ○特殊要因一覧

特殊要因	概要
名古屋駅周辺の開発	名鉄名古屋駅付近での商業開発による増加を考慮 定期外
コロナ禍の影響	コロナ禍による減少を考慮 定期外、通勤定期
うるう年	うるう年(令和5年度)の輸送数量の1日分を考慮 定期外

## ○過去6年間の輸送量実績(平成28～令和3年度)

(単位:千人、%)

項目	平成28年度 (実績)	平成29年度 (実績)	平成30年度 (実績)	令和元年度 (実績)	令和2年度 (実績)	令和3年度 (実績)
定期外	123,137	125,789	127,444	125,621	75,036	86,207
定期	通勤	155,467	160,274	163,798	167,113	144,692
	通学	100,273	100,811	101,994	101,417	76,508
	計	255,740	261,085	265,792	268,530	221,200
合計	378,876	386,874	393,236	394,152	296,235	314,800
前年比	-	102.1	101.6	100.2	75.2	106.3
特別車両	8,330	8,631	9,044	9,032	4,051	4,647

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○輸送量の推計結果(令和4～8年度)

(単位:千人、%)

項目	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)
定期外	106,575	121,546	121,377	122,998	124,611
定期	通勤	140,135	143,554	142,578	142,220
	通学	94,348	96,319	95,514	94,718
	計	234,483	239,873	238,092	236,938
合計	341,058	361,419	359,469	359,936	358,468
前年比	108.3%	106.0%	99.5%	100.1%	99.6%
特別車両	6,187	8,034	8,440	8,834	9,224

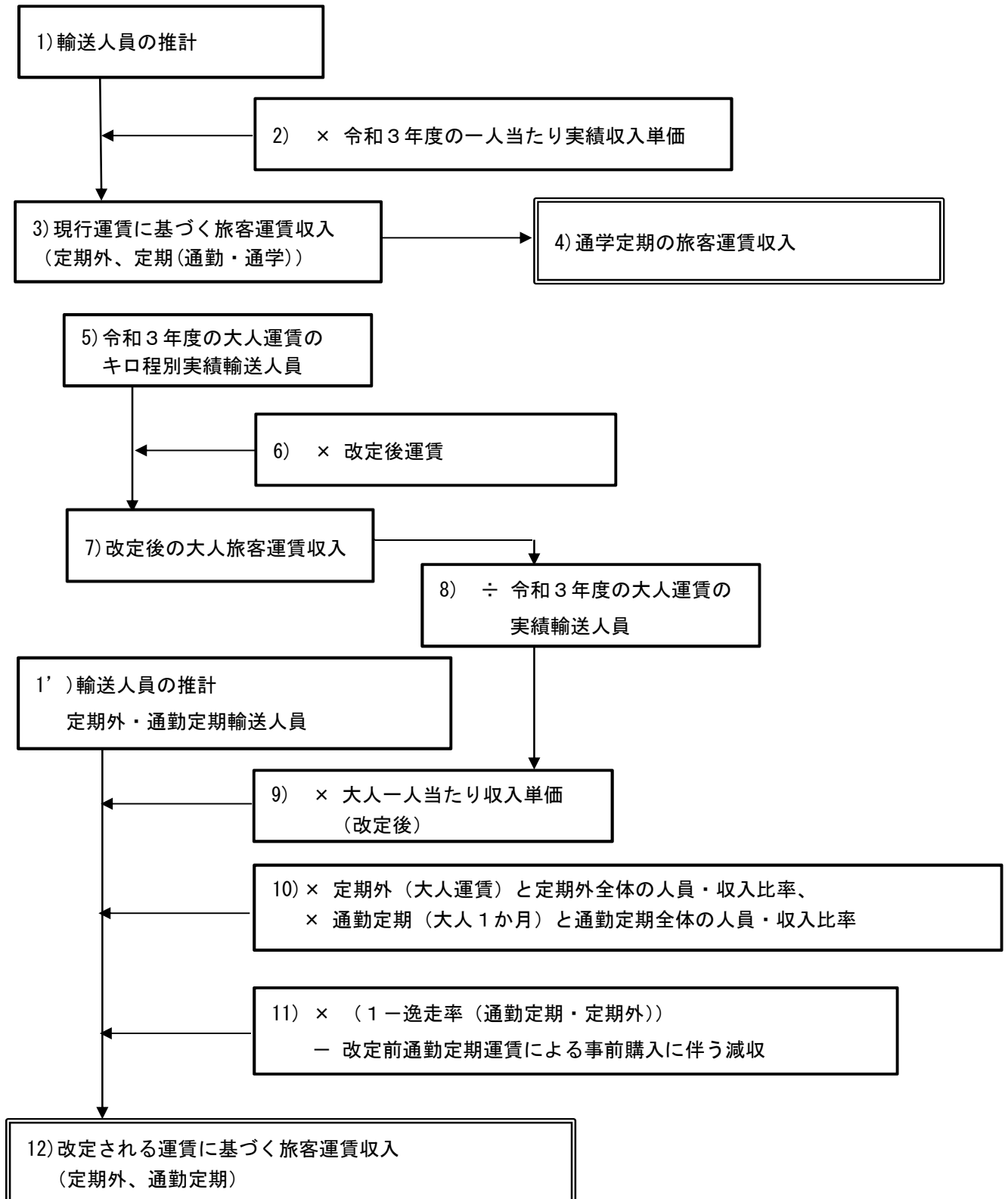
※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○旅客運賃収入の推計について

### 推計方法

1. 令和3年度の実績収入、実績輸送人員より一人当たり実績収入単価を算出。
2. 推計した輸送人員に、「1.」の単価を乗じて改定前運賃に基づく旅客運賃収入を算出。
3. 令和3年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員に、改定後運賃を乗じて得た額の合計により、改定後の大人旅客運賃収入を推計。これを令和3年度の実績輸送人員で除して、改定後の大人一人当たり収入単価を推計。
4. 推計した輸送人員(定期外・通勤定期)に「3.」の大人一人当たり収入単価を乗じて平年度の旅客運賃収入を推計。(その際、定期外(大人運賃)と定期外全体の人員・収入比率、通勤定期(大人1か月)と通勤定期全体の人員・収入比率等を考慮して推計)
5. 「4.」による旅客運賃収入から、定期外、通勤定期の逸走分、通勤定期の改定前事前購入に伴う減収分を控除して旅客運賃収入を算出。

## ○旅客運賃収入の推計フロー



## ○旅客運賃収入の推計結果

(単位:百万円)

項目	令和3年度 (実績)	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	令和8年度 (推定)
定期外	30,316	37,479	42,744	47,182	47,812	48,439
定期	通勤	27,080	27,344	28,011	30,604	30,960
	通学	6,447	6,773	6,914	6,856	6,799
	計	33,528	34,117	34,926	37,461	37,760
合計	63,844	71,597	77,670	84,644	85,572	85,645
特別車両料金	1,489	1,983	2,575	2,888	3,023	3,157

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

## ○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：億円）

項目	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度
	実績	実績	実績	計画	予定	予定	予定	予定
安全	112	87	96	115	116	135	152	138
サービス改善	32	19	13	10	28	11	21	31
輸送力増強	34	29	24	55	69	117	154	125
合計	180	136	135	181	214	265	328	295

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

## ○設備投資実績と計画（第1回資料を加工）

（単位：百万円）

項目	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	
	計画	予定	予定	予定	予定	
投資計画(主な投資内容)	計画	予定	予定	予定	予定	
安全	車両の更新・リニューアル工事 (代替車両の新造、内装の更新工事等)	2,905	3,331	4,503	4,742	3,909
	高架化・立体交差化事業 (知立駅、喜多山駅、若林駅付近)	1,200	1,800	2,000	1,976	1,614
	防災対策 (耐震補強、法面对策工事等)	1,064	1,267	1,163	1,098	1,121
	踏切安全対策 (踏切状態監視の強化等)	634	820	746	918	1,010
	老朽施設・設備の更新 (車載機器、電気設備等の老朽更新等)	3,240	2,407	2,438	3,949	3,632
	その他 (軌道強化、PTC制御区間拡大等)	2,479	2,022	2,696	2,544	2,542
	小計	11,521	11,648	13,545	15,227	13,828
サービス改善	駅施設・設備等の改良 (情報配信モニターの設置、照明LED化等)	447	2,077	933	1,119	653
	バリアフリー整備 (ホームドア設置、トイレ整備等)	609	301	160	910	2,495
	その他 (乗務員タブレット利用環境の整備等)	41	429	76	85	28
	小計	1,097	2,807	1,169	2,114	3,176
輸送力増強	駅務機器の更新・新型機の導入 (新型券売機の導入等)	2,927	3,729	4,255	1,521	1,687
	名鉄名古屋駅改良工事	0	1,020	5,290	12,260	8,940
	その他 (送変電施設の更新・改良等)	2,588	2,199	2,253	1,714	1,949
	小計	5,515	6,948	11,798	15,495	12,576
合計	18,133	21,402	26,512	32,836	29,580	

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

## ○適正コストについて

### 適正コストの算定方法

- 1 令和3年度の実績より算出した費目ごとの基準単価の式に、説明変数の推計値（令和4～8年度）を代入して基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は基準コストを、「基準>実績」の場合は（基準+実績）÷2を適正コストとする。  
 なお名古屋鉄道においては、電路費、車両費、列車運転費が「基準>実績」となることから、（基準+実績）÷2を適正コストとし、線路費と駅務費が「基準<実績」となることから、基準コストを適正コストとしている。
- 3 「2」の適正コストに、前回改定時（平成7年度）の実績コストと基準コストの乖離度（%）と、今回（令和3年度）の乖離度（%）の差分の1/2を経年変化努力率として考慮。  
 なお、名古屋鉄道においては、車両費、列車運転費、駅務費の乖離度（%）が、平成7年度と令和3年度の比較で改善しているため、その差分の1/2を適正コストに加算。一方、線路費、電路費については後退しているため、その差分の1/2を適正コストから減算している。
- 4 「3」の適正コストに費目ごとの人件費・経費割合でベースアップ率（0.4%）及び物価上昇率（0.5%）を加重平均して得た割合を物価上昇等として考慮。

### 基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + bx_2 + (cx_3) + d$$

費目	a	b	c	d	説明変数		
					X 1	X 2	X 3
線路費	50.210	21,599.887		-114,294.981	トンネル・橋梁比率	車両密度 (対数)	
電路費	52.339	1,292.961	862.987	-8,873.681	トンネル比率	電車密度 (対数)	電車線割合 (対数)
車両費	3,456.549	-66.179		-23,706.312	1両当たり 輸送人キロ (対数)	編成両数	
列車 運転費	147.262	65,671.617		-289,580.732	1列車1キロ当 たり乗車人員	列車密度 (対数)	
駅務費	2,514.142	21.419		23,571.897	エレベータ・ エスカレータ 設置比率	1駅当たり 乗車人員	

$$\text{基準コスト} = \text{基準単価}(y) \times \text{施設量}$$

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電線延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

## ○説明変数について令和4年度～令和8年度までの推計の考え方

1 / 2

説明変数	傾向値 (令和3年 度比較)	推計の考え方
車両密度 (車両走行キロ／線路 延長キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降、令和5年3月時のダイヤ改正等により微減。</li> <li>・線路延長キロは、令和5年3月時のダイヤ改正に伴う広見線等の一部番線の閉鎖により微減。</li> </ul>
トンネル・橋梁比率 (トンネル延長キロ ＋橋梁延長キロ)／線 路延長キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル延長キロは、変化なし。</li> <li>・橋梁延長キロは、令和6年度以降の高架化工事等により微増。</li> <li>・線路延長キロは、微減(前述)。</li> </ul>
トンネル比率 (トンネル延長キロ／ 線路延長キロ)	ほぼ 変化 なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル延長キロは、変化なし(前述)。</li> <li>・線路延長キロは、微減(前述)。</li> </ul>
電車密度 (電車走行キロ／電車 線延長キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降、令和5年3月時のダイヤ改正等により微減。</li> <li>・電車線延長キロは、変化なし。</li> </ul>
電車線割合 (電車線延長キロ／電 線延長キロ)	ほぼ 変化 なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車線延長キロは、変化なし(前述)。</li> <li>・電線延長キロは、令和7年度に計画している高架化工事により配電線延長キロが微増すること等から微増。</li> </ul>
1車両当たり輸送人 キロ (輸送人キロ／車両 数)	増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降、輸送需要推計が回復傾向となることから増加。</li> <li>・車両数は、令和4年度以降の新造及び廃車により微減。</li> </ul>
編成両数 (車両走行キロ／列車 走行キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両走行キロは、微減(前述)。</li> <li>・列車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降、令和5年3月時のダイヤ改正等により微減。</li> </ul>
1列車1キロ当たり 乗車人員 (輸送人キロ／列車走 行キロ)	増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人キロは、増加(前述)。</li> <li>・列車走行キロは、微減(前述)。</li> </ul>



説明変数	傾向値 (令和3年 度比較)	推計の考え方
列車密度 (列車走行キロ／営業 延べ日キロ)	微減	・ 列車走行キロは、微減（前述）。 ・ 営業延べ日キロは、令和5年度のうるう年の影響以外変化なし。
エレベータ・エスカ レータ設置比率 (設置数／駅数)	微増	・ 設置数は、令和4年度以降、複数駅で新設予定となっていることから微増。 ・ 駅数は、令和5年度に河和線に新駅の開業を予定していることから微増。
1駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	増加	・ 輸送人員は、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降、輸送需要推計が回復傾向となることから増加。 ・ 駅数は、微増（前述）。

### ○施設量について令和4年度～令和8年度までの推計の考え方

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	・ 線路延長キロは、令和5年3月時のダイヤ改正に伴う広見線等の一部番線の閉鎖により微減。
電線延長キロ	・ 令和7年度に計画している高架化工事により配電線延長キロが微増すること等から微増。
車両数	・ 車両数は、令和4年度以降の新造及び廃車により微減。
営業キロ	・ 営業キロは、変化なし。
駅数	・ 駅数は、令和5年度に河和線に新駅の開業を予定していることから微増。

### ○適正コスト算定結果

(単位：百万円)

年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
適正 コスト	39,737	40,396	40,458	40,687	40,753

## ○名古屋鉄道の経営改善努力について

名古屋鉄道が事業エリアとしている中京都市圏は、三大都市圏の中では、人口密度が低く、マイカー保有率も高いことから、移動における公共交通の分担率が低水準であり、同社の輸送密度は三大都市圏内の大手民鉄の中で最も低く、収益性という部分でも関東圏、関西圏より低く推移している。

このような状況から前回の運賃改定（平成7年）以降、運賃水準を維持するために早期から経営の合理化や、需要の喚起に努めてきた。

### ①経営の合理化

ワンマン運転の  
拡大

前回の運賃改定以降、営業キロの約34%に当たる線区で新たにワンマン運転を実施（一部時間帯でツーマン運転を実施する区間を含む）。

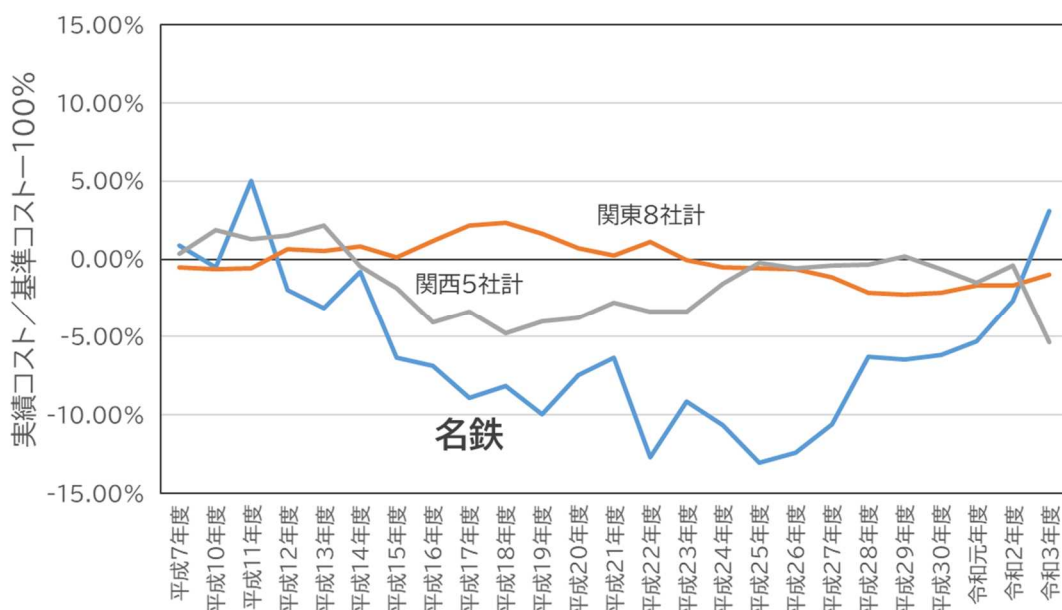
線名	区間	営業キロ	開始時期
蒲郡線	吉良吉田～蒲郡	17.6 キロ	平成 10 年
三河線	知立～猿投	21.3 キロ	平成 13 年
小牧線	犬山～上飯田	20.6 キロ	平成 15 年
三河線	知立～碧南	18.5 キロ	平成 18 年
広見線	新可児～御嵩	7.4 キロ	平成 20 年
尾西線	玉ノ井～名鉄一宮～津島	22.7 キロ	平成 23 年
築港線	大江～東名古屋港	1.5 キロ	平成 23 年
豊川線	国府～豊川稲荷	7.2 キロ	平成 23 年
各務原線・ 犬山線	名鉄岐阜～犬山	19.5 キロ	令和 5 年
知多新線	富貴～内海	13.9 キロ	令和 5 年
合計		150.2 キロ	

<p>駅業務の効率化</p>	<p>駅員の無配置化を推進する一方で、券売機・改札機・精算機・チャージ機およびカメラ・インターホン・放送設備などを遠隔制御できる「駅集中管理システム」を、平成11年に試験導入、平成13年に本格導入し、駅員配置駅と同等のサービス水準を維持してきた（令和4年度末における導入駅数は181駅）。</p> <p>さらに令和4年度からは、お客さまと係員が互いの様子を視覚的に確認しながら通話できるよう、モニター付インターホンを一部駅で導入しており、順次拡大する予定。</p>																																																												
<p>路線の廃止</p>	<p>大量輸送機関としての特性を発揮できない区間は、自治体と十分協議した上でやむなく撤退。</p> <table border="1" data-bbox="528 864 1385 2007"> <thead> <tr> <th>線名</th> <th>区間</th> <th>営業キロ</th> <th>廃止時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>美濃町線</td> <td>関～美濃</td> <td>6.0キロ</td> <td>平成11年</td> </tr> <tr> <td>揖斐線</td> <td>黒野～本揖斐</td> <td>5.6キロ</td> <td>平成13年</td> </tr> <tr> <td>谷汲線</td> <td>黒野～谷汲</td> <td>11.2キロ</td> <td>平成13年</td> </tr> <tr> <td>八百津線</td> <td>明智～八百津</td> <td>7.3キロ</td> <td>平成13年</td> </tr> <tr> <td>竹鼻線</td> <td>江吉良～大須</td> <td>6.7キロ</td> <td>平成13年</td> </tr> <tr> <td>三河線</td> <td>碧南～吉良吉田</td> <td>16.4キロ</td> <td>平成16年</td> </tr> <tr> <td>三河線</td> <td>猿投～西中金</td> <td>8.6キロ</td> <td>平成16年</td> </tr> <tr> <td>揖斐線</td> <td>忠節～黒野</td> <td>12.7キロ</td> <td>平成17年</td> </tr> <tr> <td>美濃町線</td> <td>日野橋～関</td> <td>13.0キロ</td> <td>平成17年</td> </tr> <tr> <td>美濃町線</td> <td>徹明町～日野橋</td> <td>5.8キロ</td> <td>平成17年</td> </tr> <tr> <td>岐阜市内線</td> <td>岐阜駅前～忠節</td> <td>3.7キロ</td> <td>平成17年</td> </tr> <tr> <td>田神線</td> <td>田神～競輪場前</td> <td>1.4キロ</td> <td>平成17年</td> </tr> <tr> <td>モンキーパーク・モルレル線</td> <td>犬山遊園～動物園</td> <td>1.2キロ</td> <td>平成20年</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>99.6キロ</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	線名	区間	営業キロ	廃止時期	美濃町線	関～美濃	6.0キロ	平成11年	揖斐線	黒野～本揖斐	5.6キロ	平成13年	谷汲線	黒野～谷汲	11.2キロ	平成13年	八百津線	明智～八百津	7.3キロ	平成13年	竹鼻線	江吉良～大須	6.7キロ	平成13年	三河線	碧南～吉良吉田	16.4キロ	平成16年	三河線	猿投～西中金	8.6キロ	平成16年	揖斐線	忠節～黒野	12.7キロ	平成17年	美濃町線	日野橋～関	13.0キロ	平成17年	美濃町線	徹明町～日野橋	5.8キロ	平成17年	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7キロ	平成17年	田神線	田神～競輪場前	1.4キロ	平成17年	モンキーパーク・モルレル線	犬山遊園～動物園	1.2キロ	平成20年	合計		99.6キロ	
線名	区間	営業キロ	廃止時期																																																										
美濃町線	関～美濃	6.0キロ	平成11年																																																										
揖斐線	黒野～本揖斐	5.6キロ	平成13年																																																										
谷汲線	黒野～谷汲	11.2キロ	平成13年																																																										
八百津線	明智～八百津	7.3キロ	平成13年																																																										
竹鼻線	江吉良～大須	6.7キロ	平成13年																																																										
三河線	碧南～吉良吉田	16.4キロ	平成16年																																																										
三河線	猿投～西中金	8.6キロ	平成16年																																																										
揖斐線	忠節～黒野	12.7キロ	平成17年																																																										
美濃町線	日野橋～関	13.0キロ	平成17年																																																										
美濃町線	徹明町～日野橋	5.8キロ	平成17年																																																										
岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7キロ	平成17年																																																										
田神線	田神～競輪場前	1.4キロ	平成17年																																																										
モンキーパーク・モルレル線	犬山遊園～動物園	1.2キロ	平成20年																																																										
合計		99.6キロ																																																											

各種取り組みの効果により、平成7年度に4,410人であった専属従業員数は、令和3年度に4,131人となり、▲279人（▲6.3%）減少。

※平成17年に「管理体制の強化・堅固な保守基盤の確立」を目的として実施した、連結子会社である(株)メイエックと名鉄住商工業(株)の保守部門直営化による従業員数の増加等（+550人）を考慮すると実質減少数は▲829人（▲16.7%）に相当。

その結果、名古屋鉄道の実績コストは、平成12年度から令和2年度までの間、基準コストを下回って推移してきた。



## ②需要の喚起

<p>地下鉄上飯田線と小牧線の直通運転の開始</p>	<p>平成14年度には、名古屋市営地下鉄上飯田線の開業に合わせ、小牧線の輸送力増強工事や運行管理体制の強化、車両の新造を行い、上飯田線と直通運転を開始した。</p>
<p>中部国際空港へのアクセス路線の整備</p>	<p>平成16年度には、中部国際空港の開港に伴い、空港線を開業。空港アクセス特急2000系ミュースカイを導入したほか、名古屋市内主要駅の改良、訪日外国人にも利用しやすい環境の整備等を実施してきた。</p>

西三河を中心とした支線区の強化	主に自動車関連企業や工場が集まる西尾線、三河線において通勤需要が高まったことから、平成20年度には南桜井駅を開業したほか、複線化、高架化工事等を実施しており、現在は、知立駅付近や若林駅付近の連続立体交差事業を継続している。
住みやすい沿線環境の造成	グループ会社と連携のもと、駅付近や沿線を中心に、保育園や病院、駅ナカ・高架下の商業施設を展開するほか、主要駅の付近では、パークアンドライドを推奨するべく、駐車場の整備などを行うなど、沿線にお住まいの方の生活を支える施設の運営などを通して、定住人口の増加と安定的な鉄道需要の創出に努めている。

### ③コロナ禍での更なる対応

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う一時的な対応として、

- ・ 空港アクセス特急ミュースカイの減便（令和2年5月から令和4年11月まで実施）
- ・ 駅窓口の削減、係員の配置時間短縮
- ・ 安全に支障しない水準での設備投資の抑制や修繕費など経費の削減
- ・ 賞与削減等による人件費の抑制
- ・ 取引先との減額交渉

を実施するとともに、事業継続に向けた構造改革として、以下の取り組みを実施した。

- ・ 需要に応じたダイヤ改正（令和3年5月、令和3年10月、令和5年3月に実施し、20人分相当の業務量を削減）
- ・ 駅業務の効率化（令和5年3月までに、窓口係員の配置時間や窓口数の適正化等により68人分相当の業務量を削減）
- ・ 組織の統廃合（13人分相当の業務量を削減）

- ・ ワンマン運転区間の拡大（各務原線および犬山線の一部、知多新線に拡大し、23人分相当の業務量を削減）
- ・ 保守管理業務効率化の推進（36人分相当の業務量を削減）

#### ④今後の取り組み

今後は、需要に応じたダイヤ改正、駅業務の効率化、ワンマン運転拡大、保守管理業務効率化に向けた検討の継続に加え、

- ・ 自動運行制御装置（PTC）区間拡大による業務効率化
- ・ 構造物点検におけるドローンの活用や、車両保守における状態監視システムの導入による検査業務の効率化

等による効率化のほか、

- ・ 沿線自治体・観光施設等との積極的な連携
- ・ 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

等による需要喚起を図っていく。