愛知高速交通株式会社の軌道事業の旅客運賃の上限認可申請に関する意見募集の結果について

令 和 ７ 年 １２ 月 １８ 日

中部運輸局鉄道部監理課

中部運輸局では、令和7年9月24日（水）から令和7年10月8日（水）まで、愛知高速交通株式会社の軌道事業の旅客運賃上限変更認可申請について、e-GOV を通じてご意見を募集し、また、中部運輸局ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】
国土交通省中部運輸局鉄道部監理課
電話：052－952－8030

軌道事業者の旅客運賃上限変更認可申請（愛知高速交通株式会社）に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

〇パブリックコメント意見提出総数：4件

〇意見募集期間：令和7年9月24日～令和7年10月8日

項番	ご意見	国交省の考え方
1	一律 40 円値上げは厳しいがやむを得ないだろう。ここからは私の主張を 2 点示す。 1．運賃値上げ分の一部を多言語対応放送に充てないでほしい。 中国語や韓国語放送を新たに導入する方針のようだが、空港輸送に直接関わっていないリニモは、日本語と英語放送だけで充分対応できる。現に JR 東海は日英の放送に留めている。多言語対応放送に充てる分を現場・技術社員の給料増額分に回すべし。 2．IC カード平日昼間利用金額ポイントの対象時間の拡大を求める。 （改定案）平日 10 時から 16 時までに入場→平日 9 時から 17 時までに入場 原則、名鉄の平日の特別車両料金は、チケットレスならば平日 9 時から 17 時まで割引が適用される。これを踏まえて、対象時間拡大に踏み切ってもらいたい。	いただいたご意見につきましては、愛知高速交通株式会社にお伝えいたしました。 （愛知高速交通株式会社の回答） 意見1について 2022年11月のジブリパーク開園以降、多くの国々からのお客様にご利用いただいておりますことから、日英以外の言語への対応も検討しているところです。なお、給与面において現場・技術社員への配慮を頂きありがとうございます。 意見2について 当社におけるICカードの「平日昼間利用ボーナスポイント」は混雑解消（ピークシフト）を目的とし設定しており、対象時間はリニモの利用状況を基に設定しております。
2	8km420円は高過ぎる。 リニモ駆動をやめ、車輪による常軌道運転に改修するか、名古屋市営地下鉄と連結して、同一サービスで経済性・利便性・保守性を向上させた方が良い。 理由： 名古屋市営地下鉄東山線は20．8km で340円。 リニモ維持も懸念となっていると聞く。車両の保守・更新含め市営地下鉄と比べ電気効率は公表されてないので推測だが、だいぶ悪いと	いただいたご意見につきましては、愛知高速交通株式会社にお伝えいたしました。 （愛知高速交通株式会社の回答） リニモは、昨年度（令和6年度）に愛知万博以降で初めて1，000万人を超えるご利用があり、当地域において欠かすことができない交通機関の一つであります。 今回の改定申請は、昨今の物価高騰等に伴う設備更新費など必要経費の増加に対応するために行ったものです。 引き続き効率的な運営に努めてまいりますので、ご理解賜りますようお願い申し上げます。

	感じる。 運転制御も特に停止時の急ブレーキ感などガタンガタンと激しく非常に荒い運転で、とても先進的な運行手段とは言えない。 安定的かつ経済的な手段として、リニモ駆動をやめ、車輪による常軌道運転に改修した方が良い。いっそのことリニモを止め、名古屋市営地下鉄東山線を延長して同一サービスにした方が良い。 リニモというHSST方式の挫折はしたくないのであれば、アジア大会というローカル大会に1000億円も県の金を使う大金持ちの愛知県が県民サービスのため支援したら良いと思う。	
3	旅客運賃上限変更には賛成である。私は愛知県外在住であり当該路線を日常的に利用している者ではない。しかし以前旅行の際に乗車し、独特なシステムと車窓から見える都市郊外の景観の美しさに魅了された。当該路線の運賃は現在においても決して安いものとは言えず、地元の方々にとって運賃上限変更は手痛いものであると思われる。しかし、ジブリパークへのアクセス路線として外国人観光客が利用している様子も見られる他、当該路線に乗ることを目的に沿線に訪れる観光客もいる可能性がある。そして、当該路線を愛・地球博記念公園と並ぶ愛知万博のレガシーの一つと捉えることもできる。こうした点から、運賃上限変更を実施して当該路線の存続及びサービス向上を図り、沿線地域の魅力向上に繋げることができるのであれば、旅客運賃上限変更には大きな意義があると言える。よって、私としては旅客運賃上限変更に賛成する。	いただいたご意見につきましては、愛知高速交通株式会社にお伝えいたしました。 （愛知高速交通株式会社の回答） 貴重なご意見をいただきありがとうございます。 今後も安全を最優先に、安心で安定的な輸送サービスの提供に努めてまいります。
4	1.運賃改定の程度について、一律で 40 円の改定とした理由を申請者に伺いたい。 2.定期旅客運賃の割引率（3 か月、6 か月についての 1 か月定期からの割引率含む）は従前と同様であるか。 3.「実測換算中心キロ程表」について	3（1）、4（1）、4（2）について 軌道法11条1項に基づく運賃の審査に必要な範囲で提出いただいております。 7について e-Gov を使用した意見提出にあたっては、必要最小限の資料確認で意見入力が可能と

	(1)鉄道事業法及び施行規則で提出を要する書類か (2)各駅において、10 メートル単位でそろえられているが、測量上、寸分たがわずその通りであるのか。 4.「普通旅客運賃値上率表」「キロ別定期旅客運賃値上率表(通勤定期)」「キロ別定期旅客運賃値上率表(通学定期)」について、 (1)鉄道事業法及び施行規則で提出を要する書類か (2)他の地方運輸局長宛て申請書類に含まれていないと思料するが、本省および地方運輸局において提出を求める書類の取り扱いが異なるという認識でよいか。 5.「旅客運賃の計算方及び適用方法」の「7 IC カード乗車券」記載事項は運賃の計算ではないのではないか。 6.配当所要額について、実績と推定が乖離していると思われる。 (1) 推定は通達に基づき算定したものという認識でよいか。 (2) 申請者において、推定にくらべて実績が大幅に少ない原因があるとすればご教示願いたい。 (1)(2)まとめて 7.e-gov の画面において、意見提出様式のうち、Word ファイル、PDF いずれかを確認すれば提出できるようにしてほしい。	なるよう掲載方法を検討いたします。 (愛知高速交通株式会社の回答) 1について 改定額の検討にあたっては、ご利用の皆様に等しくご負担を頂きたいとの考え方に基づき、短距離区間の運賃から長距離区間へと段階的に改定率を抑えた結果として、すべての区間で 40 円の改定を申請させていただきました。 2について 定期券の割引率は通勤定期が33%、通学定期が62%です。また長期割引率は通勤・通学とも3カ月定期は2%、6か月定期は4%でしたが、今回の改定で通学定期について3か月は4%、6か月は8%と、より高く変更する予定です。 3(2)について 起点から駅の中心までの距離を 10 メートル単位で記載し1メートル単位は端数処理した数値です。 5について ご賢察のとおり運賃の直接の計算にはあたりませんが、乗車券の種類として「ICカード乗車券」を記載しているため、ICカード乗車「manaca」による乗車時のマイレージポイントを記載しております。なお、今回の申請にあたり、同内容に変更はありません。 6(1)、6(2)について 中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づき算定しております。