

23-05-26

鉄軌道旅客運賃の改定を申請しました

名古屋鉄道は、2024年3月(予定)の実施に向けて、本日5月26日(金)国土交通大臣宛てに鉄軌道旅客運賃の変更認可申請を行いました。

当社が主な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、鉄軌道事業としては従前から厳しい環境にありました。そのような中、1995年の運賃改定以来、消費税率変更に伴う運賃改定を除き、運賃を据え置いて事業を行ってまいりましたが、新型コロナウイルス感染症によるテレワークなど新常态の定着やマイカー通勤をはじめとした他の輸送モードへの転換による通勤利用者の減少等により、輸送需要はコロナ前水準に戻らない見込みであるとともに、電力料金や資材価格の高騰による経費増加の懸念もあり、厳しい状況は今後も継続する見込みです。

一方、鉄軌道事業を継続し、永く社会に貢献し続けるためには、安全・安心・安定輸送の確保に必要な既存設備の更新に加え、社会環境の変化に合わせた投資が必要不可欠となります。

今後も構造改革による経費の削減などに継続して取り組んでまいりますが、新常态の定着や経費増加が懸念される状況の中において、事業継続に必要な対応を着実に実施していくために、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いするため、運賃改定の申請を行いました。なお、申請運賃の認可後、特別車両料金改定の届出を予定しています。

主な内容は下記のとおりです。

記

1. 改定概要

	初乗り 運賃	改定率 ※括弧内は増収率					定期割引率	
		普通 運賃	通勤 定期	通学 定期	定期 計	合計	通勤 定期	通学 定期
現行	170円	—	—	—	—	—	45.1%	82.2%
申請	180円	10.5% (9.3%)	11.6% (10.6%)	0% (0%)	9.3% (8.5%)	10.0% (8.9%)	44.6%	84.3%

- 普通運賃でご利用の多い7kmまでの区間は改定率を抑えます。
- 通学定期は、家計負担に配慮し運賃を据え置きます。
(通勤定期・通学定期の割引率は、大手民鉄で最も高い率となります。)
- 知多新線、豊田線、羽島線、空港線に設定している加算運賃は変更しません。
- 名古屋本線の一部区間に設定している暫定運賃は、対象区間や設定額を区間ごとに見直し、認可後に特定運賃の届出を行う予定です。
- 過去の駅移設に伴い設定しておりました特定運賃(上飯田駅・西ノ口駅・柳津駅を発着する一部区間)は、今回の改定に併せて廃止し、通学定期を含め本来のキロ程に応じた運賃を適用します。

2. その他

申請運賃の認可後、特別車両料金改定の届出を予定しています。

	現行料金	改定料金
基本料金	360 円	450 円
閑散時間帯割引料金※1 (平日 9 時台～16 時台および土休日全時間帯)		300 円
車内精算料金※2		500 円

※1 閑散時間帯割引料金は、「名鉄ネット予約サービス」での購入を対象に新たに導入します。
(中部国際空港駅発着のご利用は対象外とします。)

※2 車内精算においても座席指定が可能となります。

3. お客さまのお問合せ先

名鉄お客さまセンター TEL:052-582-5151

(平日:8 時～19 時、土日祝 年末年始含む:8 時～18 時)

以上

詳細につきましては、別紙をご参照ください。

1. 鉄軌道事業の概要

当社は、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。

当社の鉄軌道事業は、豊橋、名古屋、岐阜等の各都市を結ぶ名古屋本線を中心に計20路線、営業キロ444.2km、駅数は275駅を有しており、愛知・岐阜両県下に広範な交通ネットワークを形成しています。郊外から名古屋都心部への通勤・通学や日々のお出かけのためのご利用、中部地域の空の玄関口である中部国際空港へのアクセス輸送、犬山、岡崎等沿線観光のための移動手段として、中部圏の交通ネットワークを担っています。

2. 事業環境

当社が主な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、鉄軌道事業としては従前から厳しい環境にありました。

当社路線は、名古屋地区への輸送に大きく依存しており、都市部から離れた線区ではご利用の少ない区間も多く、全線の輸送密度は三大都市圏の大手民鉄の中でも最低水準にあり、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ます。さらに、主要の名古屋本線では他社と競合関係にあり、割引での運賃設定や、お得な乗車券をセットした企画商品の販売等の対策をとってまいりました。

輸送人員はリーマンショック以降、製造業が集積する地区を中心に、堅調に通勤定期利用者が推移したことやインバウンド需要拡大に伴う中部国際空港利用者の順調な増加等もあり、2018年度は3億9千万人のお客さまにご利用いただけていました。しかし、新型コロナウイルスの影響もあり2020年度は2億9千万人と25%程度の減少、2021年度は3億1千万人と20%程度の減少となりました。費用削減に努めたものの、鉄軌道事業は2020年度・2021年度の2期連続での営業損失を計上しています。今後も、テレワークなど新常态の定着やマイカー通勤をはじめとした他の輸送モードへの転換による通勤利用者の減少等により、コロナ前の輸送水準への回復は難しいと見込んでいます。

3. これまでの取り組み

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。

(1)安全・安心・安定輸送の実現に関する取り組み

①高架化事業

踏切付近での事故の危険性や交通渋滞を減らし、都市機能を向上させるため、国や地方自治体が行う鉄道立体交差化事業などに協調し、工事を積極的に進めてまいりました。現在、大手民鉄では2番目となる50kmを超える高架橋延長を有しています。

②災害対策

南海トラフ地震が想定される当社エリアにおいて、被害を最小限にとどめるため、国の省令や指針に基づき、順次、高架橋の耐震対策などを進めています。このうち、橋桁が落下しないようにする落橋防止は、対象となる橋梁桁数（165箇所）につきまして完了しています。

また、事故・災害等が発生した場合に速やかに対応できるよう、さまざまな状況を想定し、警察・消防等関係機関の協力をいただきながら、異常時における対応方について知識・技能の向上に取り組んでいます。

③車両更新

2022年度末で1,076両を保有する車両については、計画的に更新を実施しており、特に、2019年度以降導入を進めている通勤型車両9500系・9100系については、車内にバリアフリー基準に対応したフリースペースや防犯カメラ、4か国語に対応した車内案内表示器等を備えています。

また、既存車両の改良も計画的に実施しており、現在行っている3500系の改良では電子機器（VVVF制御装置や補助電源装置）の冗長性を確保するシステム改良を行っているほか、内装更新工事に併せてフリースペースの整備や異常時にお客さまと乗務員の間で会話のできる非常通話装置を設置しています。

④施設・設備の改良、更新

大手民鉄で3番目に長い444.2kmの路線網においても安全で快適な輸送サービスを提供するため、振動や騒音を抑えて乗り心地が良くなるロングレール化、レールの歪みを矯正するマルチプルタイタンパーの更新、変電所や踏切といった電気関連施設の改良等を着実に実施しています。

(2) 路線ネットワークの拡充による利便性向上

① 地下鉄上飯田線との直通運転開始

2002 年度に、上飯田～平安通間にて、鉄道が不連続であったことを背景に地下鉄上飯田線が開業しました。当社小牧線においては、輸送力の増強工事や運行管理体制の強化、車両の新造を実施することで、地下鉄上飯田線との相互直通運転を開始し、開業以降、コロナ禍に入る前まで輸送人員を伸ばしてまいりました。

② 中部国際空港へのアクセス鉄道の整備

2004 年度には中部国際空港の開港に伴い、空港線を開業しました。空港アクセス特急 2000 系ミュースカイの導入をはじめ、常滑線の一部区間の高架化や軌道改良、変電所の増設等を実施し、名鉄名古屋駅～中部国際空港駅間を 30 分未満で結ぶことを実現しています。開業後も増加する需要に応え、開業時には 3 両組成であったミュースカイを 4 両組成化したほか、中部国際空港駅にミュースカイ専用ホームを増設し、ホームドアも整備しました。その他、増加する訪日外国人旅客に向けて、案内の多言語化を実施したほか、車両や主要駅に Wi-Fi 環境を整備し、安心してご利用いただける環境づくりを進めてまいりました。

③ 三河地区での取り組み

主に自動車関連企業や工場が集積する西三河地区において、地元自治体と協力しながら改良工事を実施しており、西尾線では 2008 年度に南桜井駅を開業したほか、輸送力増強を背景に一部区間で高架化や複線化を実施しました。

三河線では踏切事故防止、交通渋滞緩和のため、三河八橋駅付近の高架化を実施したほか、豊田市の土地区画整理事業に合わせ、土橋駅の橋上駅舎化に協力して取り組むなど自治体と共に利便性の向上に努めています。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ます。

(3) グループ一体となった沿線地域の活性化

① 地域活性化

自治体や地域と共に観光地づくりや受け入れ態勢の整備に取り組み、犬山エリアでは 2007 年度から「犬山キャンペーン」を実施するなど、沿線地域の観光資源の発掘や商品化、誘客による活性化を図っています。また、2022 年度には不動産・交通・観光を併せた“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、グループ一体となった沿線地域の活性化を積極的に推進しています。

② 住みやすい沿線環境の造成

かつては当社不動産部門において住宅団地の造成・分譲を、近年においてはグループ会社において分譲・賃貸マンションの建設を通して、かねてより当社鉄道沿線に住まいを提供しているほか、駅ナカや高架下の商業施設の開発、保育所や病院等、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、ひいては安定的な鉄道需要の創出に努めています。

③沿線ハイキング、歩いて巡拝知多四国の開催

沿線の魅力を感じていただくため、地元自治体などと連携して実施している沿線ハイキングや、知多四国霊場 98ヶ寺を巡る「歩いて巡拝知多四国」等のイベントも開催し、多くの方にご参加いただいています。

(4)利便性・サービス向上に関する取り組み

①駅の改良工事、段差解消等のバリアフリー化

バリアフリー整備対象駅においては、計画的にスロープやエレベーター等を整備してきた結果、対象駅の約 98.5%（136 駅中 134 駅 2021 年度実績）で実質的に段差が解消されています。また、1 日の乗降人員が 10 万人を超える金山駅においては、2022 年度にエレベーターを増設し、複数ルートでのバリアフリー化を実現したほか、多種多様なお客さまのニーズに合わせた、より機能的で快適なトイレに改修しました。

②IC カード導入と駅務機器の更新

2010 年度には交通系 IC カードの manaca を導入、券売機やチャージ機も整備し利便性の向上を図るとともに、1 カ月間のご利用実績に応じてポイントがたまる「manaca マイレージポイント」サービスの提供を開始しました。2012 年度には、全国相互利用サービスも開始し、他地域のお客さまもご利用しやすい環境を整備しています。また、継続定期券発売・クレジット決済対応可能な新型券売機や、精算機能を追加した新型チャージ機の導入を進め、お客さまの利便性向上に努めております。

③WEB 環境の整備・拡充

2019 年度に特別車両券(ミューチケット)をお客さまご自身で購入でき、座席の指定や乗車列車の変更も可能な「名鉄ネット予約サービス」を開始しました。また、名鉄グループ沿線・地域（愛知県・岐阜県中心）の交通・生活・観光サービスをつなぎ、シームレスでストレスフリーな移動の実現を目指すエリア版 MaaS (Mobility as a Service) 構想を推進しており、2022 年 3 月には当社以外の交通ルートも検索可能な MaaS アプリ「CentX(セントエックス)」をリリース

し、順次サービスを拡充しています。

④お客さま案内の拡充

輸送障害などにより、運休・遅延が発生した際には、当社ホームページに加え、Twitter や CentX の通知機能等を用いてタイムリーな運行情報発信に努めているほか、2021 年度には、運行情報発信のシステムを更新し、従来の文字のみによる案内から、路線図を活用した視覚的に分かりやすい案内に切り替えるとともに、列車の走行位置情報を確認できるサービスを開始しました。

⑤インバウンド受入環境の整備

当社エリアに来訪した外国人のお客さまが安心してご利用いただけるよう、駅・車両での案内の多言語化や駅ナンバリング化、Wi-Fi 環境の整備等を実施しています。

4. 経営合理化の状況

お客さまの利便性向上や沿線地域の活性化に取り組む一方で、前回運賃改定を実施した 1995 年度以降、厳しい経営環境の中でも運賃水準を維持し、事業を継続するため、以下のような取り組みをしてまいりました。

(1) 運転部門および駅部門の省力化

運転部門においては、現存する線区では 1998 年の蒲郡線をはじめ、ワンマン運転を各線区にて順次拡大し、現在は営業キロのおよそ 3 分の 1 にあたる 150.2km の線区においてワンマン運転を実施しています。

駅部門においては、当社は大手民鉄では 2 番目に多い 275 駅を有しており、業務合理化として、駅員の無配置化を推進してまいりました。現在はおよそ 3 分の 2 にあたる 186 駅が駅員無配置駅となっていますが、一方で、駅員無配置駅でも遠隔地から係員対応が可能となる「駅集中管理システム」を早期から導入（1999 年試験導入、2001 年本格導入）し、さらに 2022 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モニター付インターホンの導入を進めるなど、駅のサービスレベルを落とすことなく、お客さまにご利用いただけるように努めています。

これらの取り組みにより、2021 年度では 1995 年度と比較して▲279 人分、▲6.3%の省力効果がありました。

（※2005 年に「管理体制の強化・堅固な保守基盤の確立」を目的とした㈱メイエレクトリックと名鉄住商工業㈱の保守部門直営化の影響を考慮すると実質減少数は

▲829人（▲16.7%）

(2) 路線の廃止

1999年以降、利用者数が極めて少なく、大量輸送機関という鉄道の特徴を發揮できない線区については、地域と十分協議した上で、撤退するという苦渋の決断をしました。これによって、1995年には539.3kmあった営業キロは空港線の開業なども経て444.2kmとなり、現在の路線網となっています。

(3) コロナ禍での取り組み・構造改革

新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴うさらなるコスト削減対応として、緊急的には空港アクセス特急ミュースカイの減便や駅窓口の削減、係員の配置時間短縮等に加え、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見直し、賞与削減などによる人件費の抑制、取引先との一時的な減額交渉等に取り組みました。

こうした緊急的な取り組みだけでなく、需要がコロナ前の水準には完全に戻らないことや人口減少社会の到来を見据え、長期的な安定経営を目指した事業構造改革を推進しています。

コストの適正化・省力化に向けて、新型駅務機器によるサービスの高度化や、駅窓口係員の配置見直し等による駅業務の効率化、3度のダイヤ改正とワンマン運転区間の拡大による輸送の適正化、線区特性に応じた運営効率化、保守管理部門の効率化・DX化を進めてきたほか、収益力の向上にも努めてまいりました。

5. 今後の取り組み

今後の取り組みとしては、当社グループの経営ビジョンに掲げている、使命「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ため、(1)安全・安心の徹底、(2)お客さまサービスのさらなる向上、(3)社会の要請に応える価値の提供、(4)持続可能な鉄軌道事業の実現に向けた取り組みの各種施策を実施してまいります。

(1) 安全・安心の徹底

今後もお客さまに鉄軌道事業を継続して提供し、安心してご利用いただけるよう、高架化・立体交差化の継続や踏切安全対策の推進、鉄道の運行に必要な各種設備の維持・管理、老朽設備の計画的な更新や修繕、耐震補強をはじめとした防災対策などに取り組むほか、新技術を活用した事故・災害対策にも合わせて取り組んでまいります。

(2)お客さまサービスのさらなる向上

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や、運行情報を駅ディスプレイに表示する「エムビジョン」の設置等によるお客さま案内の拡充、継続定期券発売・クレジット決済対応可能な新型券売機の導入を進めるほか、エリア版 MaaS 構想の推進、名鉄ネット予約サービスの機能拡充等に取り組んでまいります。

(3)社会の要請に応える価値の提供

多様化する社会の要請に応え、社会的な責任を果たしていくため、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、防犯カメラを備え環境性能に優れた新型車両の増備、照明の LED 化などの環境への取り組み、災害対策訓練の継続的な実施による異常時対応の強化等も着実に進めてまいります。

(4)持続可能な鉄軌道事業の実現に向けた取り組み

長期的な安定経営を目指すため、駅業務の効率化・近代化、輸送の適正化、線区特性に応じた運営効率化、保守管理業務の効率化・DX 化等、事業構造改革の推進により引き続き収支改善に努めるほか、サービス介助士や認知症サポーターの養成に継続的に取り組むなど、地域に寄り添う体制を推進してまいります。

6. 運賃改定申請の理由

当社は、鉄軌道事業としては従前から厳しい環境にある中、経営効率化はもとより、利便性向上や需要喚起に努めることで、1995 年の運賃改定以来 28 年間、消費税率変更に伴う運賃改定を除き、運賃を据え置いて事業を行ってまいりました。しかし、新型コロナウイルス感染症によるテレワークなど新常态の定着やマイカー通勤をはじめとした他の輸送モードへの転換により、輸送需要はコロナ前水準に戻らない見込みであるとともに、電力料金や資材価格の高騰による経費増加の懸念もあり、厳しい状況は今後も継続する見込みです。

一方、鉄軌道事業を継続し、永く社会に貢献し続けるためには、安全・安心・安定輸送の確保に必要な既存設備の更新に加え、社会環境の変化に合わせた投資が必要不可欠となります。

今後も構造改革による経費の削減などに継続して取り組んでまいります。が、新常态の定着や経費増加が懸念される状況において、事業継続するために必要な対応の着実な実施、お客さまサービスのさらなる向上、社会の要請に応える価値の提供のため、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いする

ため、運賃改定の申請を行いました。

なお、改定にあたっては、普通旅客運賃において日常生活でのご利用が多い7kmまでの短距離区間は改定率を抑えるとともに、通学定期旅客運賃については家計負担に鑑み据え置きといたしますので、何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。

7. 主な申請内容

- (1) 申請日 2023年5月26日(金)
- (2) 改定率 上限運賃平均 10.0%
- (3) 初乗り運賃(3キロまで) 180円(現行170円)
- (4) 定期運賃割引率 通勤 44.6%(現行 45.1%)
通学 84.3%(現行 82.2%)

(5) 改定率・増収率一覧

(単位：%)

		上限運賃	
		改定率	増収率
定期外		10.5	9.3
定期	通勤	11.6	10.6
	通学	0.0	0.0
	計	9.3	8.5
合計		10.0	8.9

8. 鉄軌道部門収支の実績および推定

(単位：百万円)

項目	2021年度 (実績)	2024年度～2026年度(3年間平均)	
		現行	申請
収入	70,014	86,015	92,996
支出	81,067	94,354	94,354
差引損益	▲11,053	▲8,339	▲1,358
収支率	86.4%	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ります

※支出については、申請上の計算方法で算出しています

9. 運賃収入内訳

(単位：百万円)

項目	2021 年度 (実績)	2024～2026 年度 (3年間平均)	
		現行	申請
定期外	30,316	43,761	47,811
定期	33,528	34,545	37,475
合計	63,844	78,306	85,287

※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ります

10. 需要見通し

【実績】

(単位：千人)

項目	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
定期外	125,789	127,444	125,621	75,036	86,207
定期	261,085	265,792	268,530	221,200	228,593
合計	386,874	393,236	394,152	296,235	314,800
前年比	—	101.6%	100.2%	75.2%	106.3%

【将来推定】

(単位：千人)

項目	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
定期外	106,575	121,546	121,377	122,998	124,611
定期	234,483	239,873	238,092	236,938	233,857
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%

※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ります

1 1. 設備投資実績・計画

(1) 設備投資実績と計画

(単位: 億円)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度
	実績	実績	実績	計画	計画	計画	計画	計画
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ります

(2) 主要プロジェクトの内容

①安全に関する投資 (2022年度～2026年度 合計 657億円)

- ・車両の更新・リニューアル工事 (代替車両の製造等)
- ・高架化・立体交差化事業 (知立駅、喜多山駅、若林駅付近等)
- ・防災対策 (耐震補強、法面对策等)
- ・踏切安全対策 (AI 画像解析による踏切安全性向上等)
- ・軌道強化 (ロングレール化、PC マクラギ化等)
- ・老朽施設・設備の更新 (車載機器、連動装置の老朽更新等)

②サービス改善に関する投資 (2022年度～2026年度 合計 103億円)

- ・駅設備等の改良 (照明 LED 化、高架下の整備等)
- ・バリアフリー整備 (金山駅ホームドア設置、トイレ整備等)
- ・お客さま案内の向上 (「エムビジョン」の設置等)

③輸送力増強に関する投資 (2022年度～2026年度 合計 523億円)

- ・駅務機器の更新・新型機の導入
- ・名鉄名古屋駅改良工事

12. 運賃・料金多様化の推進

(1) 主な企画商品・おトクなきっぷ

当社では、沿線自治体などと連携し、多くのお客さまに沿線の魅力的なスポットへお出かけいただけるよう、さまざまな商品を発売しています。

(日常的なご利用向け)

- ・なごや特割 30

設定駅と名鉄名古屋・金山駅間のおとな片道乗車券 30 枚をお得にセットし、グループなどでの同時使用も可能なお得なきっぷ。

(休日のお出かけ向け)

- ・地域キャンペーンでのお得なきっぷ

(例) 犬山城下町きっぷ

国宝・犬山城および城下町散策を気軽に楽しめる、犬山までのきっぷと犬山城入場券、さらに割引クーポンを使ってぶらり食べ歩きも楽しいお得なきっぷ。

- ・まる乗り 1DAY フリーきっぷ

昼間帯（10 時～16 時）の特別車（座席指定不可）も乗り放題の 1 日乗車フリーのきっぷ。

ほかにも、グループ施設と連携した、「明治村 時間旅行きっぷ」「ホテル de グルメ」「名鉄百貨店グルメきっぷ」等、さまざまなおトクなきっぷを発売しています。

(インバウンド向け)

- ・昇龍道フリーバスきっぷ

昇龍道エリアの観光拠点を結ぶ高速バスおよび路線バスのフリーきっぷと、空港アクセス片道乗車券 2 枚をセットにしたきっぷ。

(2) manaca マイレージポイント

manaca エリアの交通事業者（名古屋鉄道、名鉄バス、名古屋市交通局等）の鉄道やバスそれぞれの利用実績に応じて貯まる「manaca マイレージポイント」制度を導入しています。2021 年度にはサービス内容を改定し、ピークシフト推進の一環として、「平日昼間利用ボーナスポイント」を設定しました。

(3) 乗り継ぎに関する割引制度

交通系 IC カード manaca でのご利用時に当社と名鉄バスを 90 分以内に乗り継いで乗車した場合に適用する乗継割引制度や、当社と名古屋市交通局の特定の区間を普通乗車券、manaca および相互利用している交通系 IC カードで利用する場合の乗継運賃の割引を設定しています。

1.3. 利用者サービス向上策

当社グループの経営ビジョンに掲げている、使命「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」ため、ハード・ソフトの両面から各種施策を実施してまいります。

(1) 安全の確保に向けた投資・修繕

① 高架化・立体交差化の継続

今年度も実施する 4 件※の高架化工事のほか、現在協議中の案件も引き続き推進し、踏切の削減や渋滞の抑制に努めます。

※知立駅付近連続立体交差事業、喜多山駅付近立体交差事業、若林駅付近連続立体交差事業、荻安賀駅付近鉄道高架化事業

② 老朽設備の更新、修繕

当社は路線長が長いことから、駅数をはじめ、ともに大手民鉄では 2 番目に多い 1,000 以上の踏切や総延長 50km 以上の高架橋等、設備数量が多くなっています。これら設備の維持管理に加え、車両やお客さま案内設備の老朽化も進行しており、計画的な更新や修繕を実施してまいります。

③ 災害対策・保安度の向上

激甚化する自然災害へ備え、高架橋などの耐震補強をはじめとする災害対策を進めるほか、さまざまな状況を想定した異常時対応訓練にも取り組んでまいります。また、先端技術を活用した安全向上にむけた取り組みとして、他業種と連携した AI 画像解析による踏切の安全性向上や、ドローンを活用した災害対策の検討を図ってまいります。

(2) お客さまサービスのさらなる向上

① すべてのお客さまにご利用いただきやすい駅・車内環境の整備

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みます。また、券売機更新を契機とした駅員無配置駅での定期券販売やモニター付インターホンの設置等、有人駅と変わらないサ

ービスが可能な駅を拡大してまいります。さらに、運転見合わせを含む列車運行情報などを駅の専用ディスプレイに表示する「エムビジョン」の導入や行先表示器の更新により、お客さま案内の拡充にも取り組みます。また、新型車両の導入や車両改造を計画的に進め、バリアフリー基準に適合し、お客さまに快適に乗車いただける車内環境を整備してまいります。

②WEB 環境でのサービス拡充

2022 年にリリースした MaaS アプリ「CentX」を活用し、鉄道などの移動と観光がセットになったお得なチケットの販売など、今後もコンテンツの充実を図り、地域のさまざまなパートナーとの連携・協業を通して、「公共交通の利用促進」および「沿線・地域の活性化」に貢献するほか、特別車両券の購入が可能な名鉄ネット予約サービスの機能拡充を図ります。

(3) 社会の要請に応える価値の提供

①名鉄名古屋駅の抜本的改良

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。

②セキュリティ対策・異常時対応の強化

防犯カメラを設置した新型車両の導入や、駅に刺股や防護盾といった防犯装備の配備に加え、警察・消防や自治体と連携した各種訓練の実施等、防犯・異常時対応の強化に努めてまいります。

③ESG/SDGs への取り組み

環境への取り組みとして、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、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 化等を継続して実施します。加えて、継続的に紙製乗車券リサイクル率 100%を達成しており、今後も引き続き取り組んでまいります。

また、高齢のお客さまや障がいのあるお客さまにも快適に鉄道をご利用いただけるよう、駅係員・乗務員の「サービス介助士」の取得を推進するほか、進行

する高齢社会を背景に社会課題となっている「認知症」への取り組みとして、当社従業員が認知症を少しでも理解し、鉄道をご利用する認知症の方やその家族をあたたかく見守り、必要な手助けができるよう「認知症サポーター」を継続的に養成し、当社主要各駅に配置します。

さらに、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、鉄道運賃の精神障害者割引の適用について検討をしております。

1 4. お問い合わせ先

名鉄お客さまセンター TEL：052-582-5151

(平日：8時～19時、土日祝 年末年始含む：8時～18時)

(添付資料)

申請・現行運賃比較表

①普通旅客運賃

(単位：キロ、円)

キロ程	現行運賃	申請上限運賃
1～3	170	180
4	190	210
5～7	230	250
8	240	270
9～12	300	330
13～16	360	400
17～20	410	460
21～24	460	510
25～28	510	570
29～32	570	630
33～36	620	690
37～40	680	750
41～44	750	830
45～48	810	900
49～52	880	980
53～56	950	1,050
57～60	1,010	1,120
61～64	1,070	1,190
65～68	1,140	1,270
69～72	1,190	1,320
73～76	1,240	1,380
77～80	1,290	1,430
81～85	1,350	1,500
86～90	1,400	1,550
91～95	1,450	1,610
96～100	1,500	1,670
101～110	1,590	1,760
111～120	1,680	1,860
121～130	1,760	1,950
131～143	1,850	2,050

・知多新線、豊田線、羽島線、空港線の加算運賃は変更いたしません。

②通勤定期旅客運賃

(単位：キ口、円)

キ口程	現行運賃	申請上限運賃	キ口程	現行運賃	申請上限運賃
1	5,020	5,570	41	21,340	23,690
2	5,650	6,270	42	21,580	23,950
3	6,270	6,960	43	21,810	24,210
4	6,910	7,670	44	22,050	24,480
5	7,530	8,360	45	22,280	24,730
6	8,140	9,040	46	22,500	24,980
7	8,760	9,720	47	22,750	25,250
8	9,380	10,410	48	22,980	25,510
9	9,990	11,090	49	23,220	25,770
10	10,610	11,780	50	23,450	26,030
11	11,230	12,470	51	23,630	26,230
12	11,740	13,030	52	23,840	26,460
13	12,250	13,600	53	24,030	26,670
14	12,770	14,170	54	24,230	26,900
15	13,280	14,740	55	24,420	27,110
16	13,800	15,320	56	24,600	27,310
17	14,310	15,880	57	24,810	27,540
18	14,820	16,450	58	24,990	27,740
19	15,340	17,030	59	25,180	27,950
20	15,630	17,350	60	25,270	28,050
21	15,930	17,680	61	25,380	28,170
22	16,240	18,030	62	25,470	28,270
23	16,530	18,350	63	25,560	28,370
24	16,840	18,690	64	25,660	28,480
25	17,130	19,010	65	25,750	28,580
26	17,440	19,360	66	25,860	28,700
27	17,720	19,670	67	25,950	28,800
28	18,030	20,010	68	26,050	28,920
29	18,280	20,290	69	26,140	29,020
30	18,550	20,590	70	26,230	29,120
31	18,790	20,860	71	26,320	29,220
32	19,060	21,160	72	26,440	29,350
33	19,310	21,430	73	26,530	29,450
34	19,570	21,720	74	26,620	29,550
35	19,820	22,000	75	26,710	29,650
36	20,090	22,300	76	26,810	29,760
37	20,330	22,570	77	26,900	29,860
38	20,580	22,840	78	27,010	29,980
39	20,850	23,140	79	27,100	30,080
40	21,100	23,420	80	27,200	30,190

(単位：キロ、円)

キロ程	現行運賃	申請上限運賃	キロ程	現行運賃	申請上限運賃
81	27,290	30,290	121	30,230	33,560
82	27,380	30,390	122	30,300	33,630
83	27,470	30,490	123	30,350	33,690
84	27,590	30,620	124	30,400	33,740
85	27,680	30,720	125	30,460	33,810
86	27,770	30,820	126	30,510	33,870
87	27,870	30,940	127	30,560	33,920
88	27,960	31,040	128	30,610	33,980
89	28,070	31,160	129	30,660	34,030
90	28,160	31,260	130	30,710	34,090
91	28,260	31,370	131	30,760	34,140
92	28,350	31,470	132	30,840	34,230
93	28,440	31,570	133	30,890	34,290
94	28,530	31,670	134	30,940	34,340
95	28,650	31,800	135	30,990	34,400
96	28,740	31,900	136	31,040	34,450
97	28,830	32,000	137	31,090	34,510
98	28,920	32,100	138	31,140	34,570
99	29,020	32,210	139	31,200	34,630
100	29,110	32,310	140	31,250	34,690
101	29,180	32,390	141	31,300	34,740
102	29,230	32,450	142	31,370	34,820
103	29,280	32,500	143	31,420	34,880
104	29,340	32,570			
105	29,390	32,620			
106	29,440	32,680			
107	29,490	32,730			
108	29,540	32,790			
109	29,590	32,840			
110	29,640	32,900			
111	29,720	32,990			
112	29,770	33,040			
113	29,820	33,100			
114	29,870	33,160			
115	29,920	33,210			
116	29,970	33,270			
117	30,020	33,320			
118	30,080	33,390			
119	30,130	33,440			
120	30,180	33,500			

・知多新線、豊田線、羽島線、空港線の加算運賃は変更しません。

③通学定期旅客運賃

(単位：キ口、円)

キ口程	現行運賃	申請上限運賃	キ口程	現行運賃	申請上限運賃
1	1,450	据置	41	6,730	据置
2	1,840	"	42	6,810	"
3	2,250	"	43	6,890	"
4	2,580	"	44	6,960	"
5	2,890	"	45	7,030	"
6	3,220	"	46	7,100	"
7	3,530	"	47	7,200	"
8	3,680	"	48	7,270	"
9	3,810	"	49	7,340	"
10	3,950	"	50	7,410	"
11	4,080	"	51	7,460	"
12	4,200	"	52	7,520	"
13	4,310	"	53	7,570	"
14	4,410	"	54	7,620	"
15	4,510	"	55	7,670	"
16	4,620	"	56	7,740	"
17	4,740	"	57	7,790	"
18	4,840	"	58	7,840	"
19	4,940	"	59	7,900	"
20	5,050	"	60	7,950	"
21	5,130	"	61	8,000	"
22	5,210	"	62	8,050	"
23	5,310	"	63	8,100	"
24	5,400	"	64	8,150	"
25	5,480	"	65	8,200	"
26	5,560	"	66	8,280	"
27	5,640	"	67	8,330	"
28	5,730	"	68	8,380	"
29	5,830	"	69	8,430	"
30	5,910	"	70	8,480	"
31	5,990	"	71	8,520	"
32	6,070	"	72	8,560	"
33	6,140	"	73	8,600	"
34	6,210	"	74	8,650	"
35	6,280	"	75	8,690	"
36	6,370	"	76	8,730	"
37	6,450	"	77	8,770	"
38	6,520	"	78	8,830	"
39	6,590	"	79	8,870	"
40	6,660	"	80	8,910	"

(単位：キ口、円)

キ口程	現行運賃	申請上限運賃	キ口程	現行運賃	申請上限運賃
81	8,950	据置	121	10,660	据置
82	9,000	"	122	10,700	"
83	9,040	"	123	10,740	"
84	9,080	"	124	10,780	"
85	9,120	"	125	10,830	"
86	9,160	"	126	10,870	"
87	9,200	"	127	10,910	"
88	9,240	"	128	10,950	"
89	9,280	"	129	11,000	"
90	9,320	"	130	11,050	"
91	9,390	"	131	11,090	"
92	9,430	"	132	11,130	"
93	9,470	"	133	11,170	"
94	9,510	"	134	11,220	"
95	9,550	"	135	11,260	"
96	9,590	"	136	11,300	"
97	9,630	"	137	11,340	"
98	9,670	"	138	11,380	"
99	9,720	"	139	11,420	"
100	9,760	"	140	11,460	"
101	9,800	"	141	11,500	"
102	9,840	"	142	11,570	"
103	9,880	"	143	11,610	"
104	9,940	"			
105	9,980	"			
106	10,020	"			
107	10,060	"			
108	10,110	"			
109	10,150	"			
110	10,190	"			
111	10,230	"			
112	10,270	"			
113	10,310	"			
114	10,350	"			
115	10,390	"			
116	10,430	"			
117	10,500	"			
118	10,540	"			
119	10,580	"			
120	10,620	"			

・知多新線、豊田線、羽島線、空港線の加算運賃は変更しません。

④暫定運賃を設定している区間

種 別 区 間	普通		通勤定期 (大人1か月)	
	現行	申請	現行	申請
新城～名鉄名古屋	570	630	18,160	20,590
金山～名鉄名古屋	190	210	6,750	7,670 (7,050)
金山～名鉄一宮	450	510 (460)	15,440	18,030 (15,880)
金山～名鉄岐阜	620	690	19,080	22,300 (20,860)
名鉄名古屋～名鉄一宮	380	460 (400)	11,120	17,030 (13,600)
名鉄名古屋～新木曾川	460	510	15,660	18,690 (15,960)
名鉄名古屋～名鉄岐阜	570	630	17,120	21,160 (20,010)
名鉄一宮～新木曾川	230	250	7,010	8,360 (7,310)
名鉄一宮～名鉄岐阜	300	400 (330)	9,090	14,170 (11,090)
新木曾川～名鉄岐阜	240	330 (250)	7,410	11,090 (8,360)

- ・暫定運賃については、認可後に()内の運賃にて特定運賃の届出を行う予定です。
- ・内方の駅相互間の運賃が上記区間の運賃を超える場合は、当該区間の運賃をもって内方の駅相互間の運賃とします。

運賃改定の申請について (補足説明資料)

名古屋鉄道株式会社

2023年5月26日

- 実施予定時期 : 2024年3月(予定)
- 改定率・増収率 : 改定率10.0% 増収率8.9%
- 初乗り運賃 : 180円(現行170円)

改定率および定期割引率

改定率					定期割引率	
普通運賃	通勤定期	通学定期	定期計	合計	通勤定期	通学定期
10.5%※1	11.6%	0%※2	9.3%	10.0%	44.6%	84.3%

※1 普通運賃の7kmまでの区間は改定率を抑える

※2 通学定期は、家計負担に配慮し運賃据え置き

- ・知多新線、豊田線、羽島線、空港線の加算運賃については、変更しない
- ・名古屋本線の一部区間に設定している暫定運賃は、認可後に特定運賃の届出を行う予定

他の都市圏に対し、低い人口密度に加え、全国と比較しても高いマイカー保有率・増加率もあり、極端に公共交通利用が少ない

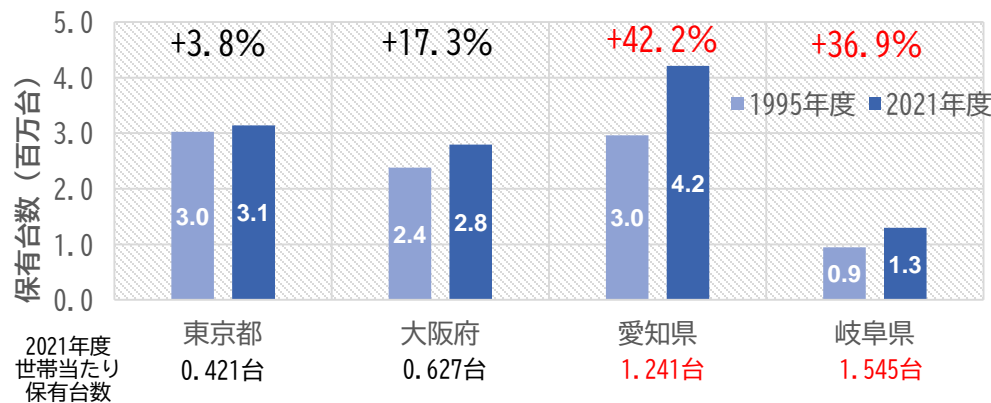
三大都市圏の人口密度・輸送状況

		首都圏	近畿圏	中京圏
人口*1	千人	38,503	19,019	10,281
	比率	1.0	0.49	0.27
人口密度*1	人/km2	2,634	1,629	974
	比率	1.0	0.62	0.37
鉄道輸送人員(平日)*2	百万人/日	44.1	13.4	3.2
	比率	1.0	0.30	0.07

【出典】
*1：令和2年国勢調査 人口速報集計（総務省統計局HP）より当社作成
（集計自治体は第12回 大都市交通センサス（平成28年度）に準拠）

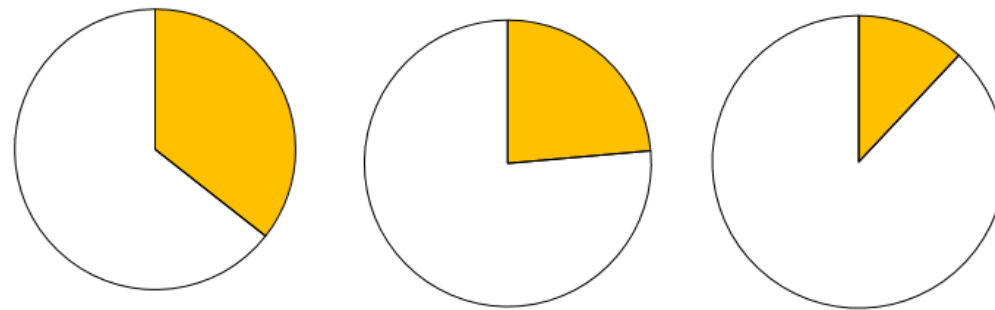
*2：第12回 大都市交通センサス
平成28年度調査（集計）調査報告書（国土交通省HP）より引用

乗用車の保有状況



【出典】 都道府県別・車種別保有台数表（一般社団法人自動車検査登録情報協会）
自家用乗用車の世帯当たり普及台数（一般社団法人自動車検査登録情報協会）より当社作成

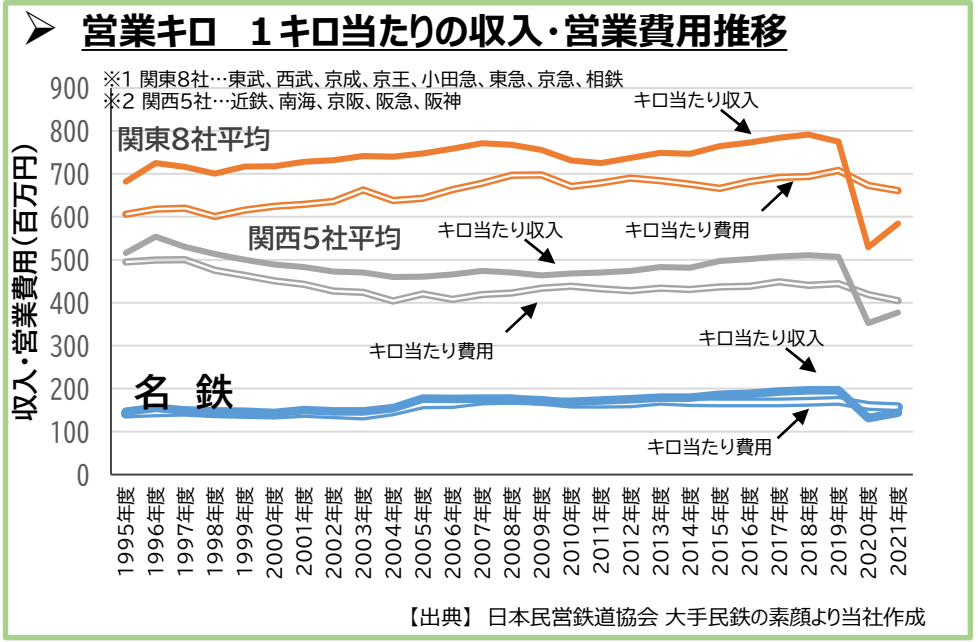
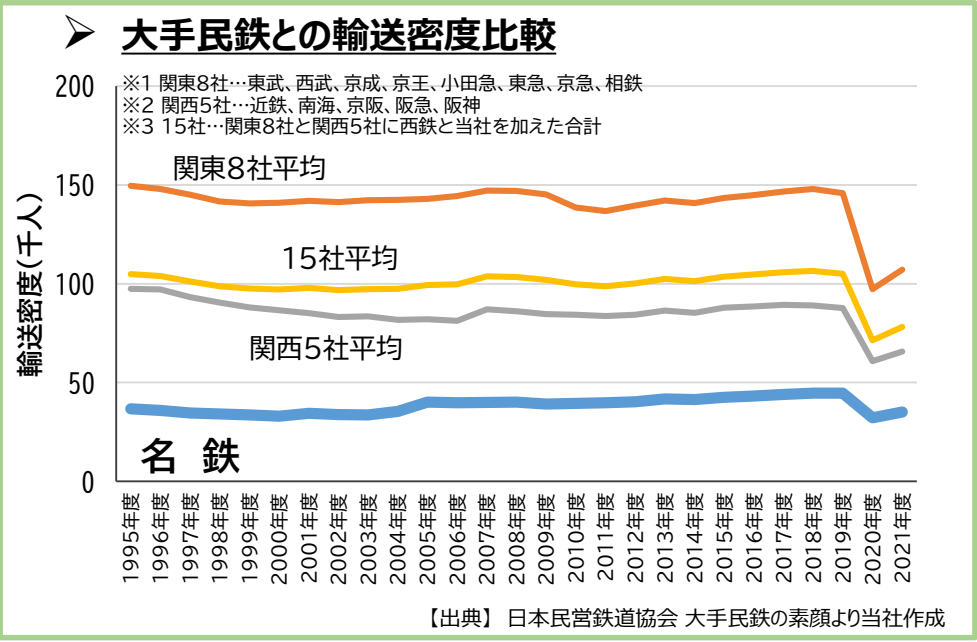
3大都市圏における公共交通分担率



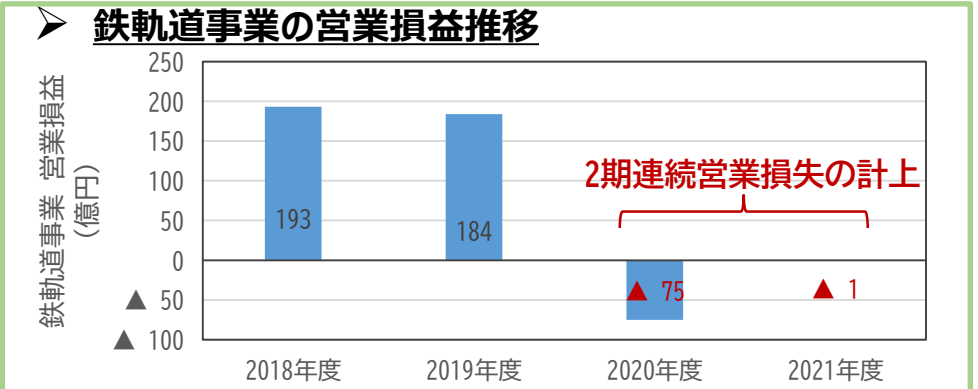
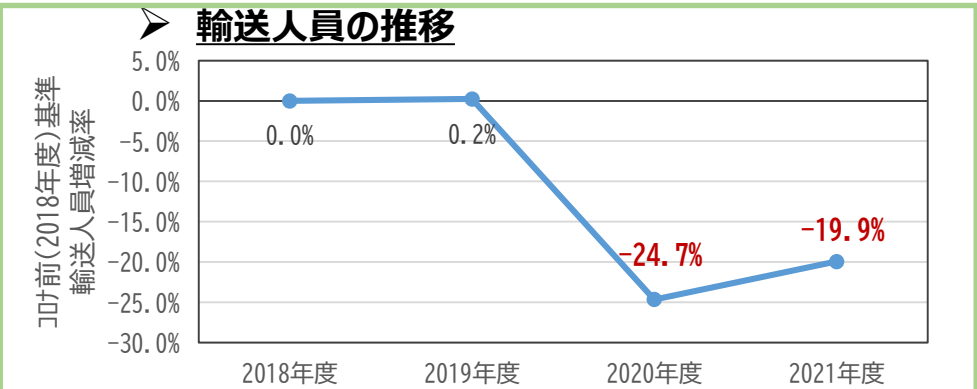
【出典】 各都市圏で公表されているコロナ前のパーソナルリサーチ調査結果をもとに当社作成

事業環境の特徴(直近の推移)

中京圏の事業環境もあり、輸送密度は三大都市圏内の大手民鉄で最低であり、1キロ当たり収入は関東平均の約2割、関西平均の約4割と収益性が非常に低い



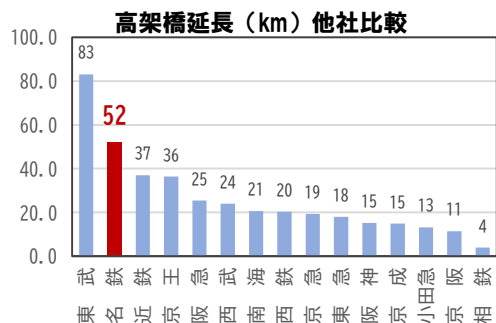
新型コロナウイルスの影響により、輸送人員が大幅に減少、費用削減に努めたものの鉄軌道事業は2020年度・2021年度の2期連続営業損失を計上



安全・安心・安定輸送の実現のため、計画的な安全設備関連の取り組みを実施

➤ 高架化事業

国や自治体と連携し、確実に工事を推進
→大手民鉄では2番目となる50kmを超える高架橋延長



喜多山駅付近の高架化工事

【出典】高架橋延長：[令和2年度]
(鉄道統計年報 国土交通省) より当社作成

➤ 災害対策

- 南海トラフ地震が想定される当社エリアにおいて、耐震対策などを推進
→落橋防止は対象となる橋梁全て(165箇所)で完了
- さまざまな状況を想定した異常時対応訓練を実施



桁連結による落橋防止



自然災害を想定した訓練

➤ 車両更新

- 2022年度末で1,076両を保有する車両の計画的な更新
- 新造車の導入に加え、既存車両の内装更新、電子機器の更新による冗長性の確保や車両の延命化を実施



通勤型車両9500系



バリアフリー基準に適合した
フリースペース



3500系補助電源装置

➤ 施設・設備の改良・更新

安全で快適な輸送サービス提供のため、土木設備、電気施設の改良やレールの歪みを矯正するマルチプルタイタンパーの更新などを実施



保線作業



マルチプルタイタンパー

これまでの取り組み(路線ネットワーク拡充)

2002年度の地下鉄上飯田線と小牧線の直通運転開始、2004年度の空港線開業、三河地区での新駅開業や高架化・複線化等、路線ネットワーク拡充による利便性向上

小牧線での取り組み

- 輸送力の増強
 - ・ 味鋺駅～小牧駅間の複線化
 - ・ 小牧駅～犬山駅間の行き違い設備新設
- 相互直通専用車両300系の導入
4両組成8本の新造
- 運行管理体制の増強
 - ・ 乗務区の移転による管理体制強化
 - ・ 乗務行路の効率化



地下鉄上飯田線との相互直通運転専用車両300系

空港線開業での取り組み

- 常滑線の改良・輸送力増強
複数区間での高架化、軌道強化、変電所の新設・増設等
- 2000系ミュースカイの導入
車体傾斜制御機能により、名鉄名古屋駅～中部国際空港駅間30分未満の実現
- 名古屋市内主要駅の改良
改札口増設やエレベーター整備等
- 訪日外国人旅客への対応
案内の多言語化、Wi-Fi整備等



中部国際空港(セントレア)アクセス特急2000系「ミュースカイ」



中部国際空港駅に増設したミュースカイ専用ホームとホームドア

三河地区での取り組み

- 西尾線改良
 - ・ 新駅「南桜井駅」の開業
 - ・ 桜井駅付近の高架化、ホーム延伸
 - ・ 一部区間の複線化の実施
- 三河線改良
 - ・ 三河八橋駅付近の高架化
 - ・ 土橋駅の橋上駅舎化
- 【現在工事中】
 - ・ 知立駅付近連続立体交差事業
 - ・ 若林駅付近連続立体交差事業

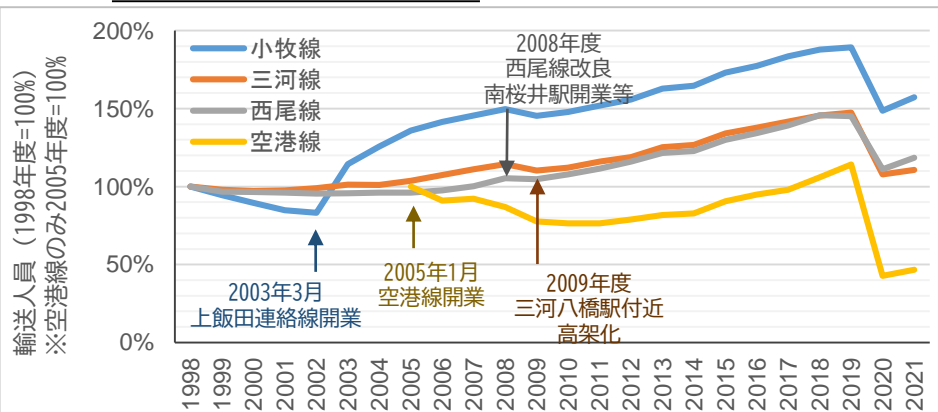


開業当時の南桜井駅



桜井駅付近高架化工事の様子

各線の輸送人員の推移



グループ一体となった沿線・地域の活性化、地域とのコミュニケーションを推進

➤ グループ沿線観光活性化プロジェクト

- 自治体等の地域と一体となって観光資源の発掘から商品化、誘客まで取り組むことで、「観光」に焦点を当てて沿線地域の活性化を図る
→ シリーズ広告「EMOTION!」、犬山キャンペーンなど



左：シリーズ広告「EMOTION!」岐阜篇
右：犬山キャンペーン

➤ 住みやすい沿線環境の造成

グループ会社と連携のもと、駅付近や沿線に事業を展開し、子育て世代からシルバー世代までご利用しやすい沿線環境づくりを推進



小規模保育園
(名鉄スマイルプラス)

リハビリ型デイサービス
(名鉄ライフサポート)

高架下を活用した商業施設
(清水駅～尼ヶ坂駅間)

すべてのお客さまにご利用いただきやすい環境の整備を推進

➤ 駅改良工事、バリアフリー化

エレベーター等による段差解消、バリアフリートイレの整備などにより、皆さまに安心してご利用いただける環境の整備



エレベーター・跨線橋
(岡崎公園前駅)

バリアフリートイレ
(印場駅)

➤ ICカード導入

- 交通系ICカードmanacaの導入、全国相互利用サービスの提供
- 「manacaマイレージポイント」サービスの提供



manaca

➤ WEB環境の整備・お客さま案内の拡充

特別車両券をインターネットで予約購入できる「名鉄ネット予約サービス」やエリア版MaaSアプリ「CentX(セントエックス)」などの展開、運行情報発信や列車走行位置の公開、多言語案内でのお客さま案内拡充



左：名鉄ネット予約サービス
中：MaaSアプリ「CentX」 右：列車走行位置情報

車内案内表示器の多言語化

非常に厳しい事業環境の中で、輸送体制の効率化を実施

➤ ワンマン運転実施区間の拡大

現存する線区では1998年の蒲郡線をはじめ、現在は営業キロの約34%の区間で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）

➤ 駅業務の効率化

駅係員無配置化を推進する一方で、遠隔地にいる係員が対応できるよう、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する「駅集中管理システム」を導入（1999年試験導入、2001年本格導入）し、駅員配置駅と同等のサービス水準を維持

➤ 路線の廃止

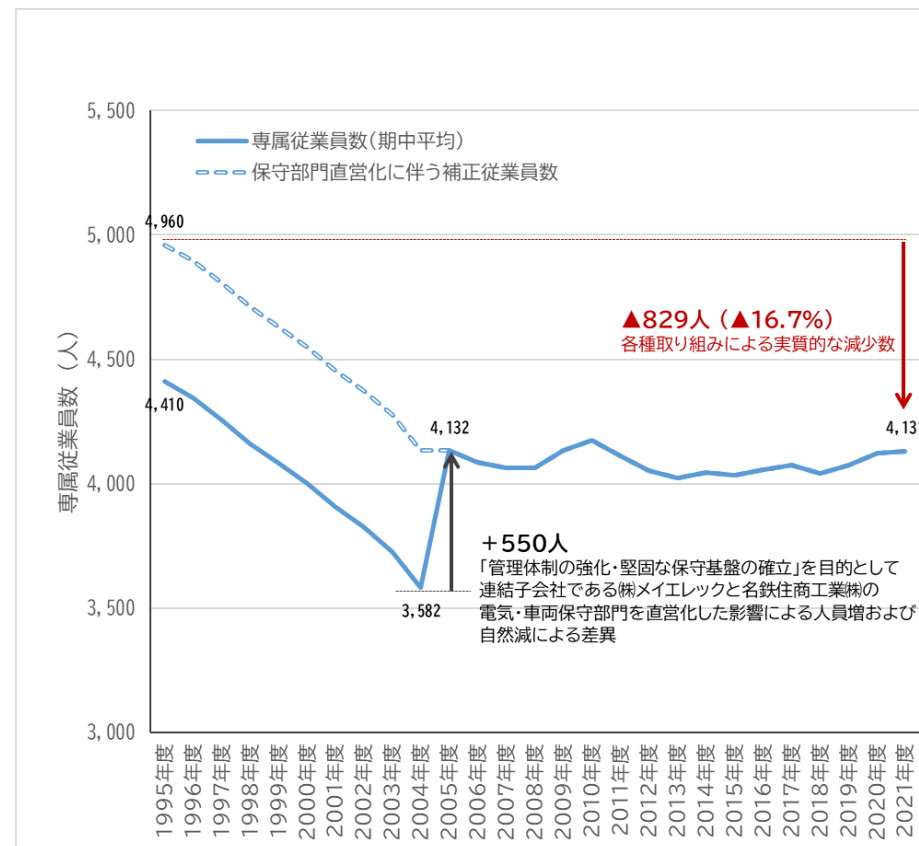
2004年の三河線の一部や2005年の岐阜市内線などの廃線、空港線の開業なども経て、営業キロは1995年当時の539.3kmから444.2kmへ

	1995年度	2022年度	増減
ワンマン運転	0キロ※	150.2キロ	+150.2キロ
駅集中管理システム	0駅	181駅	+181駅
営業キロ	539.3キロ	444.2キロ	▲95.1キロ

※現存する線区に限った場合

➤ 専属従業員の推移

当ページ左に記載の各種取組みの効果もあり、1995年から従業員数は実質▲829人（▲16.7%）



コロナ禍において緊急的な費用削減に取り組むとともに、今後につながる構造改革を推進

緊縮的な費用削減

- **賞与削減等による人件費の抑制**
- **需要に応じた経費の削減**
車内改札業務の効率化
駅窓口の削減・係員配置時間短縮
ミュースカイの一部運休
- **必要性・緊急性に応じた修繕案件の見直し**
- **取引先との減額交渉**
中部国際空港連絡鉄道(株)への空港線使用料の減額

コストの適正化・省力化

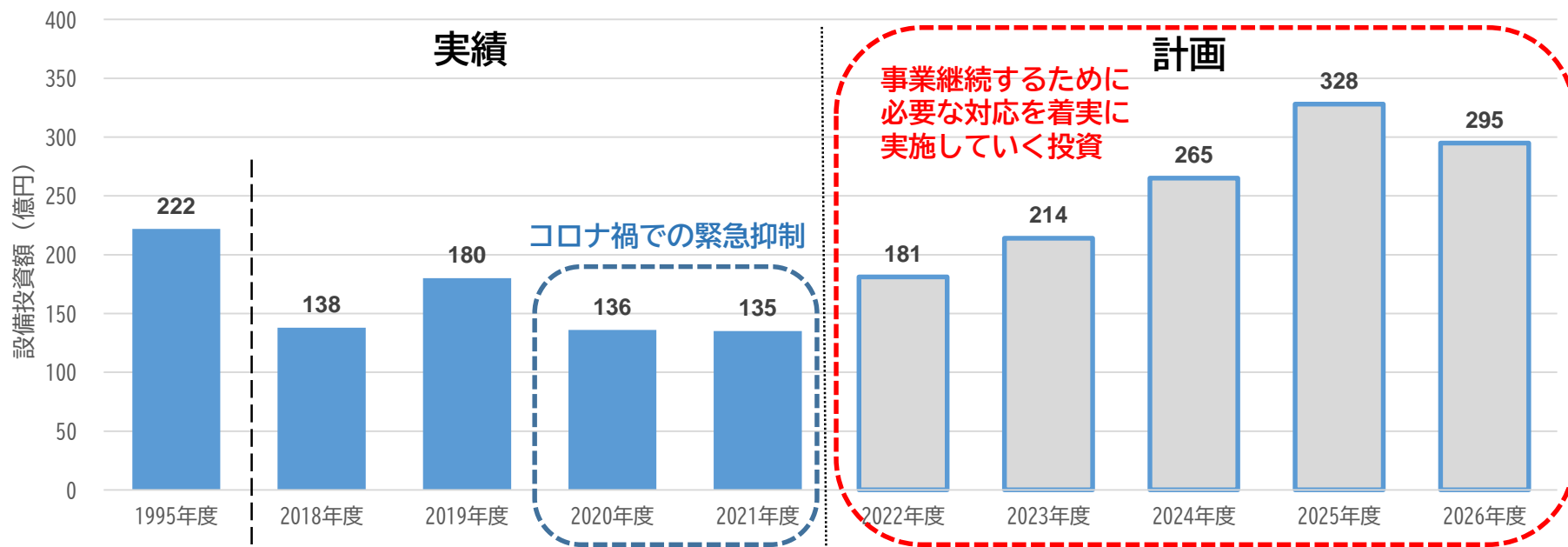
- **駅業務の効率化・近代化**
新型駅務機器の導入によるサービス高度化
無配置化を含めた駅窓口係員の配置見直し
- **輸送の適正化**
需要に応じた運行本数・列車組成の見直し
ワンマン運転区間拡大
- **線区特性に応じた運営効率化**
知多新線・広見線における運行設備の削減
- **保守管理部門の効率化・DX化**
システムやドローン等による保守点検業務の効率化

収益力の向上

- **旅客需要を捉えた施策の展開**
ピークシフト推進を目的としたmanacaマイレージポイントのサービス改定
名古屋市敬老パスの利用範囲拡大にあわせたシルバー世代の利用促進
旅客復調にあわせたミュースカイの復便
- **特別車両券の販売促進**
特急車両の急行運用における特別車両券発売
- **エリア版MaaSの推進**
アプリ「CentX」を活用した需要創出や他交通からの転換促進
名鉄の沿線ハイキングにおけるスマートフォンを活用したデジタル化
- **駅・商業施設改良**
駅ナカ商業施設と連携した移動需要の促進

持続可能な鉄道事業の実現に向け、今後も引き続き構造改革を推進してまいります

今後の設備投資計画



① 安全に関する投資

(2022年度～2026年度 合計657億円)

- ・車両の更新・リニューアル工事 (代替車両の製造等)
- ・高架化・立体交差化事業 (知立駅、喜多山駅、若林駅付近等)
- ・防災対策 (耐震補強、法面对策等)
- ・踏切安全対策 (AI画像解析による踏切安全性向上等)
- ・軌道強化 (ロングレール化、PCマクラギ化等)
- ・老朽施設・設備の更新 (車載機器、連動装置の老朽更新等)

② サービス改善に関する投資

(2022年度～2026年度 合計103億円)

- ・駅設備等の改良 (照明LED化、高架下の整備等)
- ・バリアフリー整備 (金山駅ホームドア設置、トイレ整備等)
- ・お客さま案内の向上 (「EMビジョン」の設置等)

③ 輸送力増強に関する投資

(2022年度～2026年度 合計523億円)

- ・駅務機器の更新・新型機の導入
- ・名鉄名古屋駅改良工事

今後の具体的取り組み①

■ 事業継続し、安全にご利用いただくための取り組み

■ 高架化・立体交差化の継続



名古屋本線上り線（豊橋方面）
高架後の知立駅付近



若林駅仮線ホーム

実施箇所	区間	距離
知立駅付近 (名古屋本線・三河線)	一ツ木駅～牛田駅間	1.6km
	重原駅～三河八橋駅間	3.4km
喜多山駅付近(瀬戸線)	小幡駅～大森・金城学院前駅間	1.9km
若林駅付近(三河線)	三河八橋駅～竹村駅間	2.2km
苅安賀駅付近(尾西線)	二子～名鉄一宮駅間	1.8km

【協議中】

- ・名古屋本線・堀田駅～鳴海間
- ・名古屋本線・新清洲駅付近
- ・犬山線・上小田井駅～大山寺駅
- ・名古屋本線・岐南駅～名鉄岐阜駅間

■ 高架橋耐震補強・訓練等、災害対策の継続

ハード、ソフト両面での取り組みを継続的に実施



高架橋の耐震補強



災害事故復旧訓練

■ 老朽設備の更新・修繕



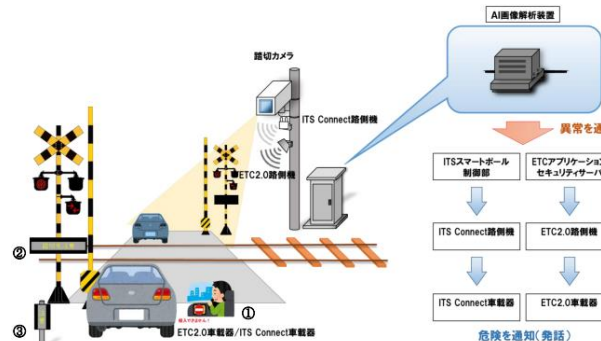
導入後45年以上経過した6000系



行先表示器の更新

■ 先端技術を活用した取り組みの推進

- ・ 異業種との協働による踏切事故防止の推進



AI画像解析、ETC 2.0および ITSスマートボールを活用した踏切の注意喚起システム

(2022年11月28日 共同リリース)
名古屋鉄道株式会社
名鉄日エンジニア株式会社
株式会社トヨタシステムズ
東邦電機工業株式会社

- ・ ドローンによる鉄道構造物の定期点検業務の実施

⇒ 自社運営のドローンスクールによる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構築するのは、鉄道会社では国内初となる試み。
(2022年4月22日 開始)



ドローンを使った点検

今後の具体的取り組み②

■お客さまが安心し、便利にご利用いただけるサービスのさらなる向上への取り組み

■ すべてのお客さまにご利用いただきやすい環境の整備

- 金山駅におけるホームドアの設置



実証試験ホーム柵設置イメージ

- 駅トイレの整備推進



リニューアルした金山駅 中央・東改札内トイレ
左：男子トイレ 右：女子トイレ
下：バリアフリートイレ

- 新型券売機の導入・機能拡充により、駅員無配置駅においても券売機による定期券販売やモニター付インターホンによる係員対応等、有人駅と変わらないサービスの提供
- 列車運行情報等を駅の専用ディスプレイに表示する「エムビジョン」



新型券売機・チャージ機



モニター付
インターホン



「エムビジョン」
(運行情報画面
イメージ)

金山駅の平均ご利用人数
(2018年度) 171,450人/日
(2021年度) 139,941人/日

■ エリア版MaaS 構想の推進

- 2022年3月26日に当社MaaSアプリCentXのサービスを開始
- 全国版MaaSやマイクロMaaSと連携し、交流人口の増加による沿線・地域の活性化へ



■ WEB環境でのサービスの拡充

- CentXアプリの経路検索結果から、鉄道などの移動と観光がセットになったチケット、フリーきっぷなどをキャッシュレスでシームレスに購入が可能
- 名鉄ネット予約サービスの機能拡充



■ 社会の要請に応える価値を提供し、社会的責任を果たすための取り組み

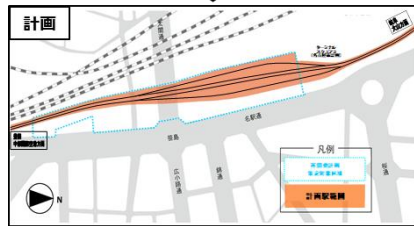
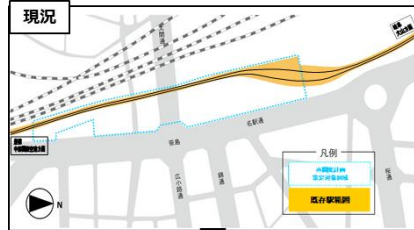
■ 名鉄名古屋駅改良における空港アクセス等社会要請の反映検討

- リニア中央新幹線開業を契機とした行政（国・県・市）の計画をもとに、供用から80年を超えた名鉄名古屋駅の更新にあたり、鉄道の4線化による空港アクセスの利便性向上・案内の向上を検討
- 事業の方向性を2024年度を目途に判断すべく、関係者と協議中

名鉄名古屋駅の平均ご利用人数
 (2018年度) 303,556人/日
 (2021年度) 227,395人/日



名鉄名古屋駅ホームの様子

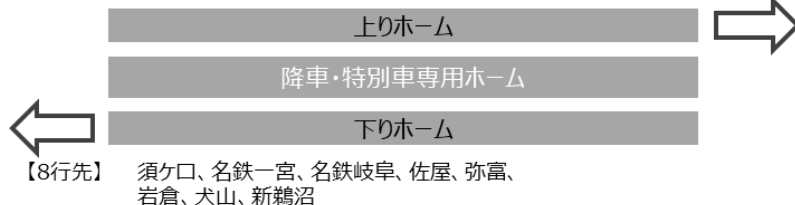


(参考) 名鉄名古屋駅の現状

【例】平日8時台の名鉄名古屋駅

(上り) 28本
 (下り) 27本

【9行先】 豊橋、東岡崎、鳴海、神宮前、豊川稲荷、中部国際空港、内海、知多半田、河和



■ セキュリティ対策の強化

- 防犯カメラ設置車両の導入
- 駅への「刺股」と「防護盾」等の配備、警察等との合同訓練の実施



車内防犯カメラ



「刺股」と「防護盾」の使用方訓練



警察との合同訓練

■ ESG/SDGs への取り組み

- 環境性能の高い車両の導入
- 紙製乗車券リサイクル率100% (2021年度実績)
- 駅・車両・信号機等、各種灯器のLED化
- サービス介助士、認知症サポーターの養成
- 精神障害者への鉄道運賃割引の適用検討



乗車券リサイクルベンチ



「あいち認知症パートナー 企業・大学」ロゴマーク

使命 「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」

経営方針

【経営の原点】
【グループ経営の方向】
【目指す社風】
【存続の条件】

お客さま満足を高める全社体制の確立
競争に打ち勝つ経営力強化と新しい事業への挑戦
一人ひとりの資質向上とチャレンジできる風土づくり
社会的責任の完遂

安全、安心の徹底

- 老朽設備の更新、修繕
- 高架化・立体交差化の推進
- 耐震補強をはじめとする災害対策工事の継続
- 新技術を活用した事故・災害対策の推進

社会の要請に応える価値の提供

- 名鉄名古屋駅の抜本的改良
- セキュリティ対策・異常時対応の強化
 - ・ 車内防犯カメラの設置
 - ・ 防犯・災害対策訓練の実施 等
- ESG/SDGs への取組み
 - ・ 環境性能に優れた車両の導入
 - ・ 駅構内・車両の室内灯のLED化 等

お客さまサービスのさらなる向上

- すべてのお客さまにご利用いただきやすい環境の整備
 - ・ バリアフリー化の推進
 - ・ お客さま案内の拡充
 - ・ 新型駅務機器の導入によるサービス拡大 等
- WEB環境でのサービス拡充(MaaS・名鉄ネット予約サービスなど)

持続可能な鉄道事業の実現に向けた取り組み

- 駅業務の効率化・近代化
- 輸送の適正化、線区特性に応じた運営効率化
- 保守管理業務の効率化・DX化
- 地域に寄り添う体制の推進
 - ・ サービス介助士、認知症サポーターの養成
 - ・ 精神障害者割引導入に向けた検討の推進

1995年の運賃改定以来、運賃を据え置いて事業を行ってまいりましたが、安全・安心・安定輸送を継続し、永く社会に貢献し続けるため、不足する費用の一部についてお客さまにご負担いただきたく、運賃改定の申請を行いました。何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。