

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和4年1月20日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可	令和4年1月7日 令和4年1月7日	東急電鉄株式会社	<p>現行の旅客運賃の上限について、以下のとおり変更する。 すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 「鉄道対キロ区間制」の初乗り運賃は10円程度の改定とし、その他区分の改定率は概ね同程度とする。 初乗り運賃 1円単位運賃 126円⇒140円（改定率11.1%） 10円単位運賃 130円⇒140円（改定率7.7%） 「鉄道均一制」のこどもの国線は据置く。 「軌道均一制」の世田谷線は10円程度の引き上げ 1円単位運賃 147円⇒160円（改定率8.8%） 10円単位運賃 150円⇒160円（改定率6.7%） <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃に合わせて改定する。 通学定期旅客運賃は据え置く。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃：13.5% 定期旅客運賃：12.1% 通勤：13.8%（割引率37.8%） 通学：0.0%（割引率77.1%） 全体：12.9%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成17年3月20日 改定率 0.4%</p> <p>○営業キロ 104.9km</p> <p>○令和2年度実績 運賃収入 97,278百万円 収支率 78.6%</p>

東急電鉄株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年1月20日
鉄 道 局

収入・支出算定方法

【収入】

(単位:百万円)

算 定 方 法		令和5年度 (推定)
旅客運賃 収入	<p>鉄道対キロ区間制、こどもの国線(鉄道均一制)、世田谷線(軌道均一制)の定期運賃(通勤、通学)、定期外運賃(1円単位、10円単位)の輸送人員を推計して、改定後の運賃単価を乗じた上で、値上げに伴う逸走等を考慮して旅客運賃収入を算定。</p> <p>(1)輸送人員の推計 ①コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員を推計 ②コロナ禍の影響を考慮(マイナス)して輸送人員を推計</p> <hr/> <p>①コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員 ・平成28～30年度の輸送実績から最小二乗法によりコロナ禍の影響がなかった場合の令和元年度、2年度の輸送人員の伸び率を推計。令和元年度の輸送人員に伸び率を乗じて令和2年度の輸送人員を推計。 ・令和3年度以降については、東急沿線人口が令和2年度以降下降トレンドに転じるものの、利用促進などにより令和2年度の輸送人員を維持するものとして、据え置き。</p> <p>②コロナ禍の影響 ・東急電鉄の沿線利用者を対象に今後の定期券購入意向等を調査したアンケート結果(令和2年12月実施)を基に内閣府の「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」の動向(令和2年12月と令和3年11月調査の比較)を踏まえ、コロナ禍による運賃収入の減少幅(対令和元年度)を、通勤定期は▲29.8%、定期外は ▲0.2%とした。 ・この割合をコロナ禍前の令和元年度運賃収入に乗じてコロナ禍による減少額を算出し、これを一人当たり実績運賃単価で除して、コロナ禍による減少人員を推計した。 ・①で推計した輸送人員から、コロナ禍による減少人員を控除し、平年度の輸送人員を推計する。なお、通学定期については、平年度の需要回復が見込まれるとして、これを考慮していない。</p> <p>(2)旅客運賃収入の推計 ・鉄道均一制、通学定期については、運賃据え置きのため、推定した輸送人員に現行運賃を乗じて算出。 ・その他については、令和2年度の大人運賃のキロ程別実績輸送人員と改定後運賃を乗じて得た額の合計により改定後の旅客運賃収入を推定。これを令和2年度の実績輸送人員で除して、改定後の一人当たり収入単価を推定。(1)で推計した輸送人員に、この単価を乗じて旅客運賃収入を推計。 ・なお、令和5年度の定期外については、運賃改定による過去の逸走率を基に輸送人員の逸走を、通勤定期については、前回運賃改定時の実績を基に、改定前事前購入に伴う減収を考慮した。</p>	134,640
運輸雑収等		18,667
	【運輸雑収】	
	(1) 駅共同使用料 令和2年度実績の据え置き 1,495百万円 (2) 車両使用料 令和2年度実績の据え置き 7,723百万円 (3) 土地物件貸付料 平成30～令和2年度実績の最小二乗法より算出 2,998百万円 (4) 広告料等 令和2年度実績の据え置き等 3,925百万円	16,140
	【雑収入】 業務受託料収入等 令和2年度実績の据え置き	17
	特定都市鉄道整備積立金取り崩し ※令和6年度に取崩し終了	2,510
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		153,307

収入・支出算定方法

【支出】

(単位:百万円)

	算 定 方 法	令和5年度 (推定)
適正コスト	<p>令和2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 0.4%(総務省統計局の消費者物価指数10年単純平均)、ベースアップは見込まず、0.0%としている。</p>	61,645
	12,377	
その他人件費、経費等	<p>【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入(実績年度の車両使用料収入、駅共同使用料収入、発売手数料収入を平年度まで据え置きで計上)に令和2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 style="padding-left: 20px;">令和2年度(車両使用料収入 7,723百万円＋駅共同使用料収入1,495百万円 ＋ 発売手数料収入 134百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 65.461% ≒ 6,122百万円</p> <p>令和3～7年度まで同額計上。 <u>令和5年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 6,122百万円</u></p>	6,122
	<p>【その他の運輸雑収等に係る人件費及び経費相当額】 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する運輸雑収(車両使用料収入、駅共同使用料収入、発売手数料収入を除く)の割合を乗じて算出。</p> <p>令和5年度の場合 実績コスト 64,319百万円 ×(運輸雑収 6,789百万円÷ 旅客運賃収入 123,259百万円) ≒ 3,543百万円</p> <p><u>令和5年度のその他運輸雑収等に係る人件費及び経費相当額 3,543百万円</u></p>	3,543
	<p>【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】 (1) 車両使用料に係るもの 車両使用料(令和2年度実績を平年度まで据え置きで計上)に、令和2年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。</p> <p style="padding-left: 20px;">車両使用料 7,722百万円 × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 34.539% ≒ 2,667百万円 ①</p> <p>(2) 鉄道線路使用料(こどもの国線) 45百万円 ②</p> <p><u>令和5年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②) ≒ 2,712百万円</u></p>	2,712
動力費	<p>令和2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(千kwh)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5年度の場合 令和2年度の車両走行キロ当たり動力量 2.471kwh × 149,330千キロ ≒ 使用電力量 368,994千kwh 使用電力量 368,994千kwh × 動力費単価 14.912円 ≒ 5,502百万円</p> <p><u>令和5年度の動力費 ≒ 5,502百万円</u></p>	5,502

賃借料	令和2年度実績の据え置き。 令和5年度の賃借料 3,778百万円	3,778
固定資産 除却費	(1) 将来の工事費に過去の工事で発生した平均除却費割合を乗じて算出した除却費 令和5年度の場合 工事費 43,196百万円 × 除却費割合 14.7% ÷ 除却費 6,350 百万円 ① (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 固定資産の期中減少額に過去の平均除却損割合を乗じて算出した除却損 令和5年度の場合 工事費 43,196百万円 × 固定資産期中減少割合 4.1% ÷ 期中減少額 1,771百万円 期中減少額 1,771百万円 × 除却損割合 96.7% ÷ 除却損 1,713百万円 ② 令和5年度の固定資産除却費(①+②) ÷ 8,062 百万円	8,062
諸税	(1) 固定資産税、都市計画税等は、課税台帳・取得予定資産を基に積み上げにより算定。 令和5年度の場合 固定資産税(1.4%) 6,731百万円 ① 都市計画税(0.3%) 483百万円 ② (2) 事業所税は、令和2年度実績を据え置き 22百万円 ③ (3) その他税金(登録免許税、印紙税等)は、令和2年度実績を据え置き 55百万円 ④ 令和5年度の諸税(①+②+③+④) ÷ 7,291 百万円	7,291
減価償却費	令和2年度末における鉄軌道固定資産に取得予定償却資産、除却費を考慮し、固定資産毎に耐用年数及び各償却方法に従い算出。 令和5年度の減価償却費 36,086百万円	36,086
雑支出等	【雑支出】 雑支出(営業外費用)については、令和2年度実績を据え置き。 令和5年度の雑支出 20百万円	3,798 20
	【法人税等】 10%配当を前提として必要な法人税等について算出。 令和5年度の法人税等 3,778百万円	3,778
事業報酬	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(6.39%)、他人資本報酬率(1.07%)を30対70で加重平均した率(2.7%)を乗じて算出。 令和5年度の場合 事業資産 606,936百万円 × 報酬率 2.7% ÷ 16,387百万円 令和5年度の事業報酬 ÷ 16,387 百万円	16,387
(注) 端数整理のため合計が合わない場合がある。		154,927

○収入原価総括表（第1回資料の再掲）

（単位：百万円、％）

科目	令和 2年度 (実績)	令和 3年度 (推計)	令和 4年度 (推計)	平年度3年間合計 (令和5～7年度) (推計)		増収額 c	増収率 d	
				現行 a	申請 b			
				b-a	c÷a× 100			
収入	旅客運賃収入	97,278	106,873	113,719	369,364	412,540	43,176	11.7
	定期外	52,782	63,134	68,735	225,755	252,882	27,127	12.0
	定期	44,497	43,740	44,984	143,609	159,658	16,049	11.2
	運輸雑収	15,141	15,625	15,882	49,193	49,193	0	0.0
	小計	112,419	122,499	129,601	418,557	461,734	43,176	10.3
	雑収入	17	17	17	50	50	0	0.0
	準備金取崩額	2,510	2,510	2,510	5,020	5,020	0	0.0
	合計	114,946	125,025	132,128	423,627	466,803	43,176	10.2
原価	適正コスト	52,797	55,933	58,690	185,152	185,152	0	0.0
	車両使用料収入等に 係る人件費、経費	6,122	6,122	6,122	18,365	18,365	0	0.0
	その他の運輸雑収等 に係る人件費、経費	3,293	3,434	3,521	11,056	11,056	0	0.0
	車両使用料等に係 る減価償却費等	2,699	2,705	2,707	8,137	8,137	0	0.0
	動力費	5,435	5,290	5,314	16,543	16,543	0	0.0
	賃借料	3,778	3,778	3,778	11,334	11,334	0	0.0
	固定資産除却費	11,611	7,544	7,958	25,533	25,533	0	0.0
	諸税	6,397	6,685	6,914	22,220	22,220	0	0.0
	減価償却費	34,314	33,823	35,330	108,861	108,861	0	0.0
	小計	126,446	125,313	130,332	407,201	407,201	0	0.0
	雑支出	20	20	20	61	61	0	0.0
	法人税等	3,778	3,778	3,778	11,334	11,334	0	0.0
	事業報酬	15,913	15,859	16,141	49,939	49,939	0	0.0
合計	146,157	144,970	150,271	468,535	468,535	0	0.0	
差引損益	-31,211	-19,945	-18,144	-44,907	-1,731	43,176	-96.1	
収支率	78.6	86.2	87.9	90.4	99.6			

○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5年度		令和6年度		令和7年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	123,259	134,640	123,053	138,950	123,053	138,950
	定期外	75,389	82,274	75,183	85,304	75,183	85,304
	定期	47,870	52,366	47,870	53,646	47,870	53,646
	運輸雑収	16,140	16,140	16,398	16,398	16,655	16,655
	小計	139,399	150,780	139,450	155,348	139,708	155,605
	雑収入	17	17	17	17	17	17
	準備金取崩額	2,510	2,510	2,510	2,510	-	-
	合計	141,926	153,307	141,977	157,875	139,724	155,622
原価	適正コスト	61,645	61,645	61,698	61,698	61,810	61,810
	車両使用料収入等に係る人件費、経費	6,122	6,122	6,122	6,122	6,122	6,122
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	3,543	3,543	3,686	3,686	3,827	3,827
	車両使用料等に係る減価償却費等	2,712	2,712	2,712	2,712	2,712	2,712
	動力費	5,502	5,502	5,509	5,509	5,532	5,532
	賃借料	3,778	3,778	3,778	3,778	3,778	3,778
	固定資産除却費	8,062	8,062	8,617	8,617	8,854	8,854
	諸税	7,291	7,291	7,339	7,339	7,591	7,591
	減価償却費	36,086	36,086	35,981	35,981	36,793	36,793
	小計	134,741	134,741	135,442	135,442	137,018	137,018
	雑支出	20	20	20	20	20	20
	法人税等	3,778	3,778	3,778	3,778	3,778	3,778
	事業報酬	16,387	16,387	16,642	16,642	16,909	16,909
合計	154,927	154,927	155,882	155,882	157,725	157,725	
差引損益	-13,001	-1,620	-13,905	1,992	-18,001	-2,103	
収支率	91.6	99.0	91.1	101.3	88.6	98.7	

○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) 特殊要因を除いた平成28～30年度の輸送人員から、最小二乗法により令和元年度と令和2年度の輸送人員の伸び率を算出。

《特殊要因》

・平成30年度:小田急線の複々線化の影響

田園都市線(あざみ野～中央林間間)で輸送人員が▲0.1%

・令和元年度:うるう年の影響

1日分の定期外輸送人員を考慮

(2)(1)で算出した令和元年度と令和2年度の伸び率を令和元年度の輸送人員に乗じて、令和2年度の輸送人員を推計。

(3)令和3年度以降の輸送人員は、沿線自治体の住民基本台帳より沿線人口が令和2年度以降減少が見込まれるものの、利用促進などにより令和2年度の輸送人員を維持するものと推計。

2. コロナ禍による影響の推計

(1)東急沿線の利用者を対象としたアンケート調査(令和2年12月)、内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」の動向(令和2年12月と令和3年11月調査の比較)を踏まえ、コロナ禍による運賃収入の減少幅(対令和元年度)を通勤定期は▲29.8%、定期外は▲0.2%と推計。

(通学定期は、需要の回復が見込まれるとしてこれを考慮しない。)

(2)令和元年度の運賃収入実績に(1)による通勤定期▲29.8%、定期外▲0.2%を乗じて平年度のコロナ禍による減収額を推計。

(3)(2)の減収額を令和2年度の輸送人員と運賃収入より算出した一人当たり平均単価で除して、平年度のコロナ禍による減少人員を推計。

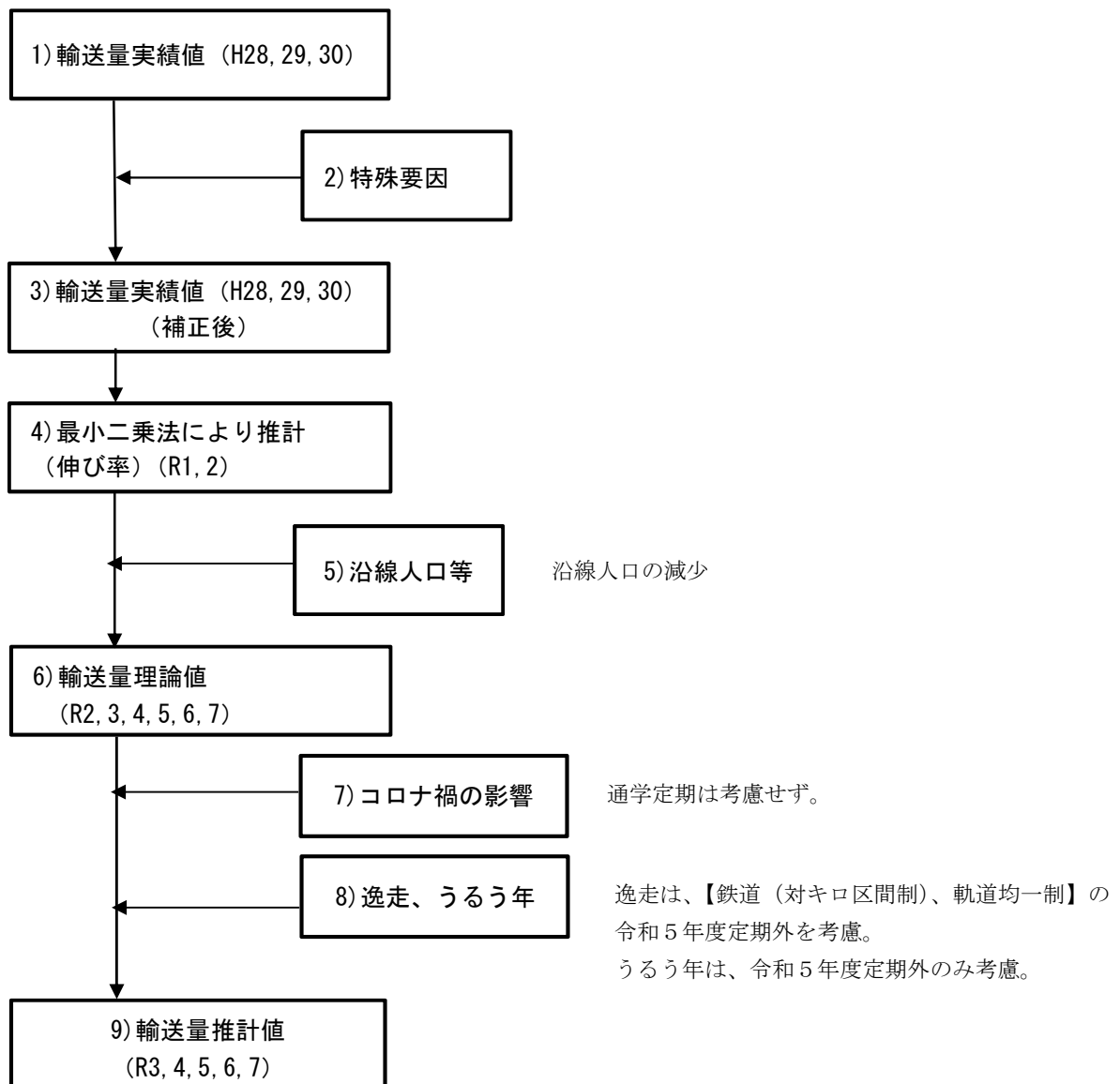
3. 平年度の輸送人員の推計(逸走等の考慮前)

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マイナスして、平年度の輸送人員を算出。なお、通学定期は、平年度は需要の回復が見込まれるとして、これを考慮していない。

4. 平年度の輸送人員の推計(逸走等の考慮後)

定期外輸送人員については、改定後の初年度(令和5年度)に運賃改定による逸走が生じるものとして、これを考慮(過去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)するとともに、令和5年度のうるう年補正として1日分の定期外輸送人員をプラスした。

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧

特殊要因	概要
【過去】	
田園都市線の 輸送人員減少	平成30年3月の小田急線複々線化供用開始に伴うダイヤ改正により、輸送人員が減少。 通学定期については、これを考慮しない。
【過去及び将来】	
コロナ禍の影響	コロナ禍による減少を考慮。 通学定期については、これを考慮しない。
うるう年	うるう年(令和元年度、令和5年度)の実績値及び推計値について、収入を得る機会が1日分多いため、相当の定期外輸送量を補正。

○過去5年間の輸送量実績(平成28～令和2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)	
定期外	464,259	468,163	470,647	464,980	327,165	
定期	通勤	555,458	566,836	574,996	580,524	415,644
	通学	143,306	143,660	143,673	141,759	62,974
	計	698,764	710,496	718,669	722,283	478,618
合計	1,163,023	1,178,659	1,189,316	1,187,263	805,783	
前年比	101.3	101.3	100.9	99.8	67.9	

○輸送量の推計結果(令和3～7年度)

(単位:千人、%)

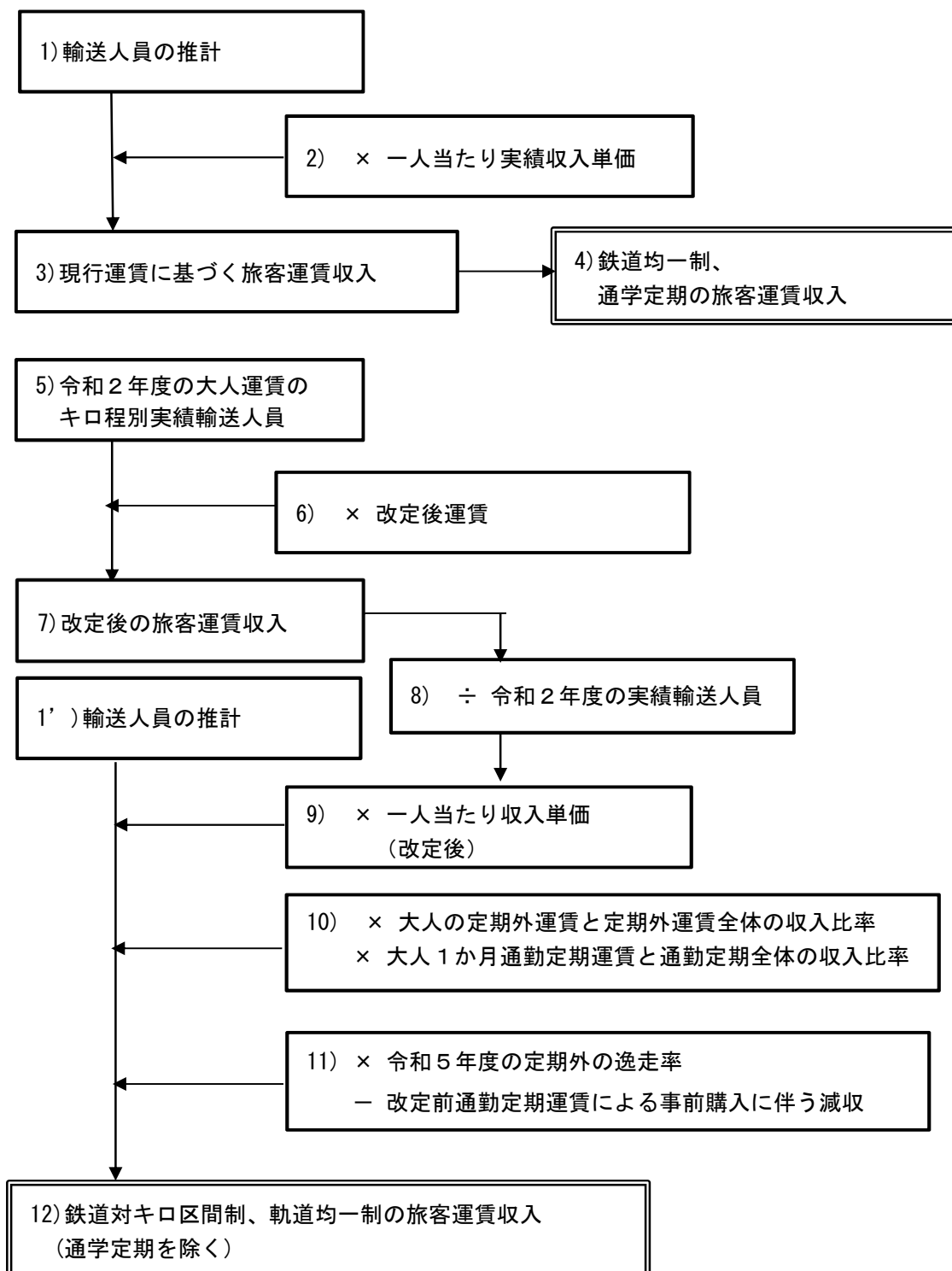
項目	令和3年度 (推定)	令和4年度 (推定)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	
定期外	389,889	425,956	449,476	465,924	465,924	
定期	通勤	403,120	387,816	416,434	416,434	416,434
	通学	95,176	141,997	141,997	141,997	141,997
	計	498,296	529,813	558,431	558,431	558,431
合計	888,185	955,769	1,007,907	1,024,355	1,024,355	
前年比	110.2	107.6	105.5	101.6	100.0	

○旅客運賃収入の推計について

推計方法

1. 令和2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. 今回、運賃を据え置く通学定期、鉄道均一制の旅客運賃収入は、この値とする。
4. それ以外の鉄道対キロ区間制・軌道均一制の通勤定期、定期外(1円単位、10円単位)については、次のとおり推計する。
5. 令和2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、改定後の旅客運賃収入を推計。これを令和2年度の実績輸送人員で除して、改定後の一人当たり収入単価を推計。
6. 推計した輸送人員に「5.」の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、大人の定期外運賃と定期外運賃全体の収入比率、大人1か月通勤定期運賃と通勤定期運賃全体の収入比率を考慮して推計。)
7. 「6.」による旅客運賃収入から、令和5年度に限り鉄道対キロ区間制・軌道均一制の定期外の逸走分、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2年度 (実績)	令和3年度 (推定)	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)
定期外	52,782	63,134	68,735	82,274	85,304	85,304
定期	通勤	41,890	39,857	39,103	46,485	47,765
	通学	2,607	3,883	5,881	5,881	5,881
	計	44,497	43,740	44,984	52,366	53,646
合計	97,278	106,873	113,719	134,640	138,950	138,950

○設備投資実績と計画（第1回資料を再掲）

（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
	実績	実績	計画	予定	予定	予定	予定
安全	285	142	312	288	339	331	339
サービス改善	167	45	33	71	79	121	128
輸送力増強	187	71	89	85	12	8	5
合計	639	259	435	444	431	461	474

※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 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
	計画	予定	予定	予定	予定
東急電鉄中期事業戦略(主な投資内容)					
安全	312	288	339	331	339
サービス改善	33	71	79	121	128
輸送力増強	89	85	12	8	5
合計	435	444	431	461	474

※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 費目ごとの令和2年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和3～7年度）を乗じ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、東急電鉄においては、電路費、車両費、駅務費が「基準>実績」となることから、（基準+実績）÷2を適正コストとしている。
- 3 2の適正コストに、前回改定時（平成15年度）の実績コストと基準コストの乖離度（%）と、今回（令和2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、東急電鉄においては、駅務費の乖離度（%）が、平成15年度と令和2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、車両費、列車運転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（0.0%）及び物価上昇率（0.4%）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	87.510	20,929.609		-111,174.398	トンネル・橋梁比率	車両密度（対数）	
電路費	39.909	1,439.261	1,052.461	-10,176.869	トンネル比率	電車密度（対数）	電車線割合（対数）
車両費	4,819.974	-117.726		-34,225.774	1両当たり輸送人キロ（対数）	編成両数	
列車運転費	175.844	63,404.732		-280,606.216	1列車1キロ当たり乗車人員	列車密度（対数）	
駅務費	932.050	24.070		29,516.770	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3年度～令和7年度までの推計の考え方

説明変数	増減 (R3 比較)	推計の考え方
車両密度 (旅客車両走行キロ／線路延長キロ)	増加	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客車両キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降は、目黒線の8両編成化に伴い増加。 ・線路延長キロは、変更なし。
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)	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> ・トンネル延長キロ＋橋梁延長キロは、変更なし。 ・線路延長キロは、変更なし。
トンネル比率 (トンネル延長キロ／軌道延長キロ)	変更なし	<ul style="list-style-type: none"> ・トンネル延長キロは、変更なし。 ・軌道延長キロは、変更なし。
電車密度 (電車走行キロ／電車線延長キロ)	増加	<ul style="list-style-type: none"> ・電車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降は、目黒線の8両編成化に伴い増加。 ・電車線延長キロは、変更なし。
電車線割合 (電車線延長キロ／電線延長キロ)	微減	<ul style="list-style-type: none"> ・電車線延長キロは、変更なし。 ・電線延長キロは、配電線延長キロが増加
1車両当たり輸送人キロ (輸送人キロ／車両数)	微増	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人キロは、輸送需要推計により、新型コロナウイルス感染症の影響から令和3年度と比較すると回復傾向と推計。令和5年度のうるう年を考慮。 ・車両数は、令和4年度以降は、目黒線8両編成化に伴い増加。
編成両数 (車両走行キロ／列車走行キロ)	増加	<ul style="list-style-type: none"> ・車両走行キロ、列車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降は、目黒線の8両編成化に伴い増加。
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"> ・輸送人キロは、輸送需要推計により、新型コロナウイルス感染症の影響から令和3年度と比較すると回復傾向と推計。令和5年度のうるう年を考慮。 ・列車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降は、目黒線の8両編成化に伴い増加。
列車密度 (列車走行キロ／営業延べ日キロ)	微増	<ul style="list-style-type: none"> ・列車走行キロは、令和5年度のうるう年を考慮。令和4年度以降は、目黒線の8両編成化に伴い増加。 ・営業延べ日キロは、令和5年度のうるう年を考慮。

説明変数	増減 (R3 比較)	推計の考え方
エレベータ・エスカレータ設置比率 (設置数／駅数)	微増	<ul style="list-style-type: none"> ・設置数は、令和7年度にエレベータを1基増設予定による増加。 ・駅数は、変更なし。
1駅当たり乗車人員 (輸送人員／駅数)	増加	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人員は、輸送需要推計により、新型コロナウイルス感染症の影響から令和3年度と比較すると回復傾向と推計。令和5年度のうるう年を考慮。 ・駅数は、変更なし。

○施設量について令和3年度～令和7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	・変更なし。
電線延長キロ	・令和4年度、配電線延長キロが増加。以降変更なし。
車両数	・令和4年度、目黒線8両編成化に伴い増加。以降変更なし。
営業キロ	・変更なし。
駅数	・変更なし。

○適正コスト算定結果

(単位：百万円)

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
適正コスト	55,933	58,690	61,645	61,698	61,810

○東急電鉄の経営改善努力について

鉄道事業は、設備維持や運行維持に必要な経費が大きく、安全確保のための要員を確保する必要があること等からコスト削減には限界がある中で運営効率化を継続的に実施している。

駅や運転では、自動改札機やワンマン運転の導入など、テクノロジーの進歩に併せた効率的かつ高品質な運営体制の確保を進め、乗務員や駅係員の増加を抑制している。設備投資に関しても、競争環境の整備や共通仕様化による価格低減、ライフサイクルコストを意識した設計等の取組みを推進しており、保守費についても先端技術の活用や保全方法の見直しに取り組んでいる。

こうした経営改善努力をこれまでにない発想、スピードで強力に推進する事業構造変革により事業基盤を強化するべく、下記の「事業構造変革～3つの変革～」により、安全・サービスレベルを堅持しながら、中長期的にコスト構造を変革するとしている。

- ① コロナによる需要変化に応じた運行・駅サービス体系の変革
 - ・ 需要を捉えた精緻な運行ダイヤ適正化(一部時間帯減便等):
運行経費・車両数の削減
 - ・ 業務シフトの高度化による配置人員の見直し:
時間外労働の削減
 - ・ 業務内製化の推進(清掃業務・警備業務・広告宣伝等):
外注委託費の削減

- ② テクノロジーを活用したオペレーション変革
 - ・ ワンマン運転の拡大(東横線にて早期実施):
乗務人工、人件費の削減
 - ・ 駅オペレーションへのデジタル技術導入:
係員配置の高度化、人件費の削減

- ・ センサーやカメラによる状態監視に基づくメンテナンスの実現：
保守人工、人件費の削減

③ 旧来からの社内諸制度の変革

- ・ リスク分析等の精緻化による設備点検の最適化：
修繕費、保守人工削減
- ・ 縦割りの業務遂行体制からの脱却（技術者の多能工化等）：
修繕費、外注費、保守人工の削減
- ・ 勤務形態の柔軟性向上による稼働向上と働きやすさの両立：
非稼働人員、時間外人件費等の削減

《変革関連の主な投資（2023～2025）：投資規模平均約35億円／年》

- ・ 東横線ワンマン運転対応
- ・ 次世代ワンマン運転技術開発
- ・ 駅サービスのデジタル化
- ・ 設備・構造物へのセンシング技術導入による
メンテナンスの高度化（CBM※）
※Condition Based Maintenance
- ・ デジタルインフラ整備（5G）

《変革以外のコスト削減の取組み》

- ・ 人件費の削減
役員、管理職の給与削減
従業員の時間外労働、賞与の削減
- ・ 採用計画の見直し
新卒採用の一部停止
- ・ 諸経費の徹底した削減
広告宣伝費、外注委託費等の削減