

首都圏新都市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7年5月13日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 収入原価の算定方法	1
2. 収入原価総括表	8
3. 旅客運賃収入の算定	12
○将来輸送人員推計フロー	13
○将来輸送人員の推計方法	14
○輸送人員実績及び推定（第1回資料の再掲）	19
○旅客運賃収入の推計方法	20
○旅客運賃収入の実績及び推定	23
○設備投資実績と計画（第1回資料の再掲）	24
○今後の主な設備投資計画	25
4. 各委員からのご質問について	26
＜第1回審理（令和7年4月24日）＞	27
1. 首都圏新都市鉄道（株）の資本金が多い理由	27
2. 配当所要額（適正利潤）の算出方・考え方	30
3. 運賃改定の必要性	33
4. 設備投資の考え方・必要な理由	35
5. 設備投資・減価償却費に係る推移及び今後の見通し	38
6. 人材確保の取組状況	41
7. ICカード及び磁気券の利用実態	42
8. 経営効率化の取組状況	43
9. 環境対策への取組状況	44
10. 延伸計画について	45

1. 収入原価の算定方法

- ・ 中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づき算出。

【収入】

(単位：百万円)

費目	収入算定方法	平年度3年間 平均
旅客運賃 収入	○過去の輸送実績及びそれに基づく令和6年度の輸送人員見込をもとに、沿線人口の動向その他特殊要因を考慮した定期(通勤、通学)及び定期外の輸送人員を推計し、改定後運賃を乗じて算定。 (1) 輸送人員の推計(詳細は p13~18 参照) ① コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員の変化量の算出 平成28~30年度の輸送実績から最小二乗法により輸送人員の変化量を算出。輸送実績と沿線市区の総人口が高い相関を示すことから、当該変化量を沿線市区の総人口の伸び率で補正(p14, 15 参照)し、コロナ禍の影響がなかった場合の変化量を算出。 ② コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員仮定値の算出 平成30年度の輸送実績に①の変化量を積み上げることで、コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の令和6~10年度の輸送人員仮定値を算出。 ③ 令和6年度の輸送人員見込値の算出 平成30年度(4~2月)の輸送実績に対する令和6年度(4~2月)の輸送実績の変化率を平成31年3月の輸送実績に乗じて、令和7年3月の輸送人員見込を算出、令和6年度の輸送人員見込値を算出。 ④ コロナ禍の影響を考慮した輸送人員理論値の算出 ②の令和6年度の輸送人員仮定値に対する③の令和6年度の輸送人員見込値の比率を算出。コロナ禍による行動変容が令和7年度以降も継続するものと仮定(p16, 17 参照)し、②の令和7~10年度の輸送人員仮定値に当該比率を乗じて令和7~10年度の輸送人員理論値を算出。 また、輸送人員理論値を令和6年度見込値の構成比に按分して券種別輸送人員理論値(令和6~10年度)を算出。 ⑤ うるう年の影響の補正 令和9年度の定期外の輸送人員理論値に366/365を乗じて補正。 ⑥ 輸送人員推計値の算出 ⑤で補正した券種別輸送人員理論値を令和5年度のキロ別輸送人員実績値のキロ程別構成比に按分し、各種(定期外、定期(通勤・通学))キロ程別輸送人員推計値を算出。 ※逸走については、見込んでいない。 (2) 旅客運賃収入の算出 輸送人員推計値に、改定後運賃を乗じて旅客運賃収入を算出。	53,259

運輸雑収等		1,948
	【運輸雑収】 土地物件貸付料、構内営業料等について、実績を基礎とし、令和 6年度以降の計画に基づき算定。	1,927
	【営業外収入】 雑収入等について、実績を基礎として算定。	20
※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。		55,207

【原価】

(単位：百万円)

費目	原価算定方法	平年度3年間 平均
人件費	【役員報酬】 令和6年4月実績の12か月分を令和6年度見込値とし、令和10年度まで据え置いて設定。 【基本給、賞与等】 基本給等は、令和5年度実績を基礎とし、令和6年度初における対前年度昇給率（定期昇給のほかベースアップを含む。）を乗じて令和6年度見込値を算出。 賞与は、令和5年度実績を基礎とし、基本給等と同等の昇給率と令和6年度賞与支給月数増加分を考慮して令和6年度見込値を算出。 令和7年度以降の計画値は、前年度の値に対前年度昇給率（過去5年間の定期昇給率の平均。）を乗じて算出。	7,273
修繕費	令和5年度実績を基礎とし、令和6年度見込値及び令和7年度以降の物価上昇（消費者物価指数の過去5年変化率平均を使用）を考慮して算出。	7,502
経費	【水道光熱費、動力費、管理委託費、賃借料等】 令和5年度実績を基礎とし、令和6年度見込値及び令和7年度以降の物価上昇（消費者物価指数の過去5年変化率平均を使用）を考慮して算出。 【固定資産除却費】 固定資産除却費は各年度除却予定の簿価の合計額を設定。	6,579
諸税	【固定資産税】 償却資産は、保有資産及び令和6～10年度の設備投資計画に基づく新規取得予定資産の課税標準額に税率を乗じて算出。 土地・家屋分は、都市計画税の納税額の令和元～5年の対前年変化率の平均を前年の値に乘じて算出。 【都市計画税】 都市計画税の納税額の令和元～5年の対前年変化率の平均を前年の値に乘じて算出。 【事業税】 付加価値割は、収益配分額に単年度損益を加減した額に税率を乗じて算出。 資本割は、特例措置が適用された実績の税額を令和10年度まで据え置いて設定。 【雑税ほか】 実績等を基礎として算出。	2,819

減価償却費	【既存資産分】 各法定耐用年数に基づき定額法にて算出。 【新規設備投資分】 令和 6～10 年度の設備投資計画を基に、各資産の法定耐用年数に基づき定額法にて算出。	15,811
支払利息	令和 5 年度末時点における鉄道・運輸機構への債務償還計画に基づき機構支払利息を算出。	2,370
営業外費用 その他	令和 5 年度末時点における鉄道・運輸機構への債務償還計画に基づき機構支払手数料を算出。	83
配当所要額 (適正利潤)	払込資本金の 10%相当額、法人税等を算出。	30,346
※端数処理のため、合計が一致しない場合がある。		72,787

(参考) 中小民鉄事業者の収入原価算定要領 (1 ページ目)

中小民鉄事業者の収入原価算定要領

本要領は、鉄道及び軌道の旅客鉄道運賃の算定に適用する。

1. 適用範囲

本要領は、中小民鉄事業者（鉄道事業者及び軌道経営者からＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領を適用する鉄道事業者及び軌道経営者を除いたものをいう。）に適用する。ただし、鋼索鉄道については、適用しないものとする。

2. 収入・原価算定の方法と手順

原価計算期間の鉄軌道事業部門の収入及び原価については、次の方法と手順により算定のうえ、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定する。

(1) 原価計算期間

原価計算期間（平年度）は、３年間とする。

(2) 一般原則

① 経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別損益は、原則としてこれを除外する。ただし、大規模災害等により、鉄道施設の喪失若しくは修繕に伴う災害損失、災害損失引当金等の特別損失を計上した場合又は受取保険金、災害損失引当金戻入益等の特別利益を計上した場合は、過去１０年間に計上した当該特別損失から特別利益を控除した額の年度平均額を原価の算定の対象とすることができる。

② 鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して収支を算定する。

なお、鋼索鉄道は、これを鉄軌道事業部門と区分するものとする。

イ 明らかに鉄軌道事業部門に帰属する収入及び原価は、これを鉄軌道事業部門に帰属させる。

ロ 他部門と関連する収入及び原価は、一定の配賦基準で按分した鉄軌道事業分担当を鉄軌道事業部門に帰属させる。

③ 投融資については、これを独立の事業部門として処理することとする。

(3) 原価の算定

① 人件費

実績及び事業計画を基礎とし、人件費上昇を考慮して適正に算定する。

② 修繕費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

③ 経費

イ 動力費

車両走行キロ当りの実績を基礎として、動力供給規定等を勘案し、物価上昇を考慮して算定する。

ロ その他の経費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

④ 諸税

(参考) 中小民鉄事業者の収入原価算定要領 (2 ページ目)

実績及び工事計画等を基礎として算定する。

⑤ 減価償却費

実績年度末における鉄軌道資産及び工事計画等を基礎とし、税法に定める限度額によって算定する。

上記に加え、「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」(平成12年鉄業第10号)第2章第3節12.(1)又は(2)に定める方法により算定することができる。これらの方法により減価償却費を算定して運賃改定を行う場合、これにより運賃水準が急激に上昇し利用者の利便を損なうことのないよう留意する。運賃改定の認可には有効期間等の条件を付す。

⑥ 営業外費用

イ 支払利息

原価計算期間中の平均借入額に平均借入率を乗じて算定する。

ロ その他

実績を基礎として算定する。

⑦ 配当所要額(適正利潤)

払込資本金に対し10%配当に必要な額の鉄軌道事業分担額とする。

(4) 収入の算定

① 旅客運輸収入

過去の輸送実績に基づき、過去及び将来の特殊事情を考慮して旅客輸送数量を推計し、実績年度におけるキロ別輸送数量及びキロ別運賃を基礎として算定する。

なお、学生、障害者等に対して行う割引(新たに実施する場合を含む)等の特殊要因にあってはこれを考慮する。

② 貨物運輸収入

旅客運輸収入の算定方式に準ずる。

③ 運輸雑収

実績を基礎とし、増収努力を見込んで算定する。

④ 営業外収益

運輸雑収の算定方式に準ずる。

(5) その他

固定資産の減損に係る会計基準に基づき減損を行った鉄軌道事業者については、必要に応じて税務申告上用いている金額を用いるなど、個別事情を勘案して算定するものとする。

附 則

適用期日

本要領は平成12年3月1日以降の申請から適用する。

附 則 (令和6年3月29日 国鉄事第892号)

適用期日

本要領は令和6年4月1日以降の申請から適用する。

2. 収入原価総括表

○収入原価総括表（第 1 回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和 5 年度 (実績)	令和 6 年度 (推計)	令和 7 年度 (推計)	平年度 3 年間合計 (令和 8～10 年度) (推計)		増収額 (c) b-a 増収率	(d) $c \div a$ $\times 100$
					現行 (a)	申請 (b)		
収入	旅客運賃収入	43,383	45,575	46,364	142,461	159,778	17,317	12.2%
	定期外	22,974	24,136	24,554	75,477	81,656	6,178	8.2%
	定期	20,408	21,439	21,810	66,983	78,122	11,138	16.6%
	運輸雑収	1,852	1,837	1,870	5,782	5,782	0	－
	営業外収入	95	38	32	60	60	0	－
	合計	45,331	47,450	48,267	148,303	165,621	17,317	11.7%
原価	人件費	6,284	6,764	6,929	21,821	21,821		
	修繕費	5,842	6,846	7,057	22,507	22,507		
	経費	5,470	6,129	6,310	19,739	19,739		
	諸税	3,061	3,009	2,936	8,457	8,457		
	減価償却費	15,969	15,537	15,087	47,435	47,435		
	支払利息	2,269	2,461	2,372	7,112	7,112		
	営業外費用 その他	149	150	99	249	249		
	配当所要額	30,346	30,346	30,346	91,039	91,039		
	合計	69,393	71,246	71,141	218,362	218,362		
差引損益		-24,062	-23,795	-22,873	-70,058	-52,741		
収支率		65.3%	66.6%	67.8%	67.9%	75.8%		

※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。

※令和 5 年度実績等の各種データに基づく推計値。

○収入原価総括表・平年度内訳（第１回資料の再掲）

（単位：百万円）

科目		令和８年度		令和９年度		令和１０年度	
		現行	申請	現行	申請	現行	申請
収入	旅客運賃収入	46,914	52,618	47,532	53,309	48,013	53,851
	定期外	24,845	26,879	25,205	27,268	25,427	27,508
	定期	22,069	25,739	22,327	26,040	22,586	26,342
	運輸雑収	1,889	1,889	1,930	1,930	1,962	1,962
	営業外収入	24	24	18	18	17	17
	合計	48,828	54,531	49,481	55,257	49,994	55,831
原価	人件費	7,099	7,099	7,272	7,272	7,450	7,450
	修繕費	7,275	7,275	7,500	7,500	7,731	7,731
	経費	6,434	6,434	6,578	6,578	6,726	6,726
	諸税	2,839	2,839	2,807	2,807	2,810	2,810
	減価償却費	15,504	15,504	15,838	15,838	16,092	16,092
	支払利息	2,371	2,371	2,375	2,375	2,366	2,366
	営業外費用 その他	85	85	84	84	79	79
	配当所要額	30,346	30,346	30,346	30,346	30,346	30,346
	合計	71,956	71,956	72,803	72,803	73,602	73,602
差引損益		-23,128	-17,424	-23,321	-17,545	-23,608	-17,771
収支率		67.9%	75.8%	68.0%	75.9%	67.9%	75.9%

※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。

※令和５年度実績等の各種データに基づく推計値。

○原価の主な増加理由

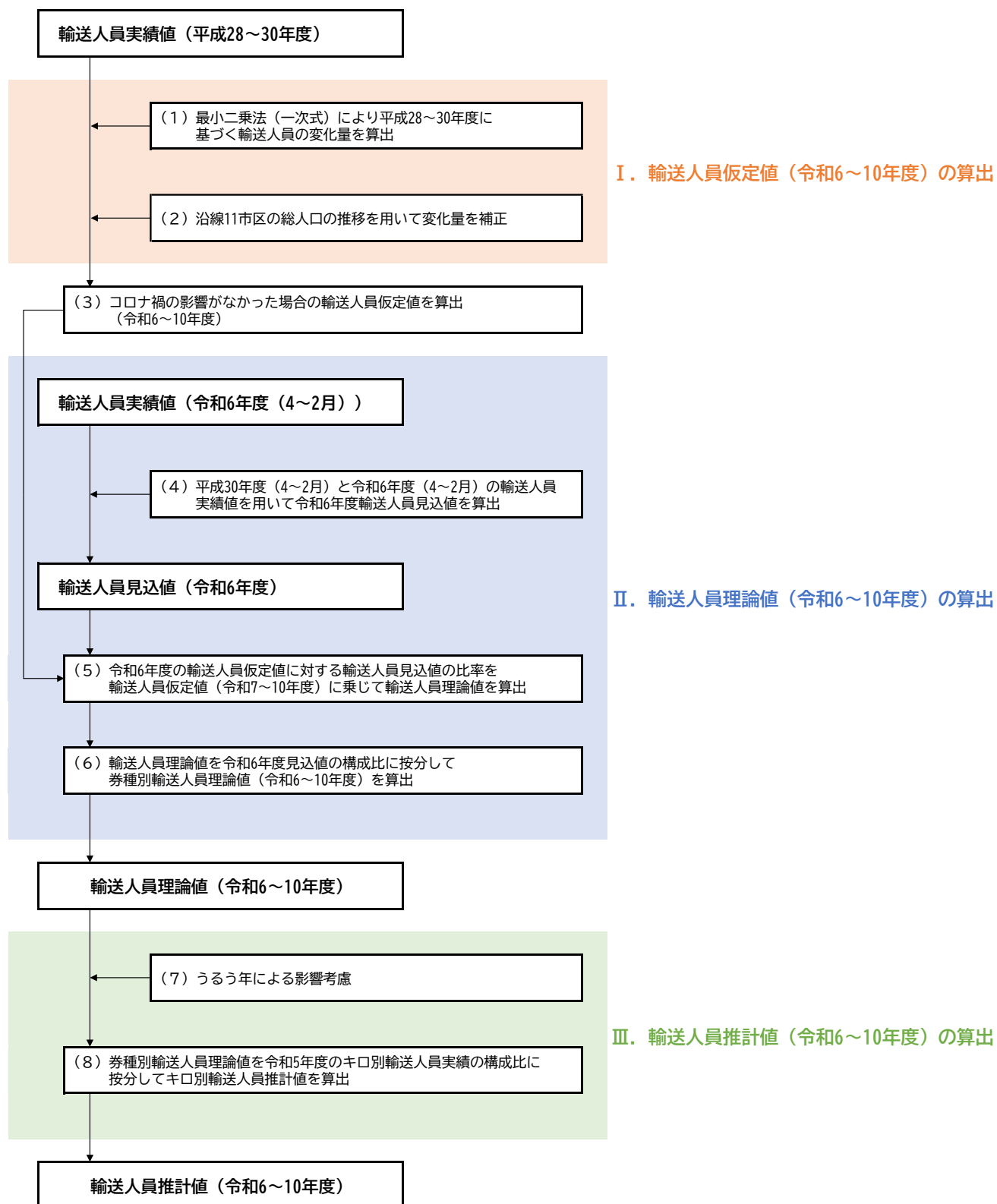
(単位：百万円)

費目	令和5年度 (実績)	平年度 3年間平均	増減	主な増減理由
人件費	6,284	7,273	+988	定期昇給、社員増に伴う 給与・手当 +471 賞与 +347
修繕費	5,842	7,502	+1,660	線路保存費 +650 電路保存費 +466 車両関係 +354 運輸費 +180
経費	5,470	6,579	+1,109	動力費増 +254 管理委託費 +278 水道光熱費 +138
諸税	3,061	2,819	△242	固定資産税 △357 事業税 +102
減価償却費	15,969	15,811	△157	既存資産の償却額減少 △1,964 新規取得資産の償却額 +1,807
支払利息	2,269	2,370	+101	鉄道・運輸機構債務のうち、金利上 昇に伴う増加
営業外費用 その他	149	83	△65	鉄道・運輸機構への債務償還に伴う 支払手数料の減少
配当所要額 (適正利潤)	30,346	30,346	±0	
合計	69,393	72,787	+3,393	

※端数処理のため、各項目の増減と合計が一致しない場合がある。

3. 旅客運賃収入の算定

○将来輸送人員推計フロー



○将来輸送人員の推計方法

I. 輸送人員仮定値（令和 6～10 年度）の算出

平成 30 年度年間総輸送人員実績値に、沿線 11 市区の総人口の推移を用いて補正した年間総輸送人員の変化量を積み上げることで令和 6～10 年度年間総輸送人員仮定値を算出。

（１）最小二乗法（一次式）により輸送人員の変化量を算出

平成 28～30 年度の年間総輸送人員の実績を用いて、最小二乗法（一次式）により変化量を算出。

（表 1）平成 28～30 年度の年間総輸送人員の実績及び変化量

（単位：人）

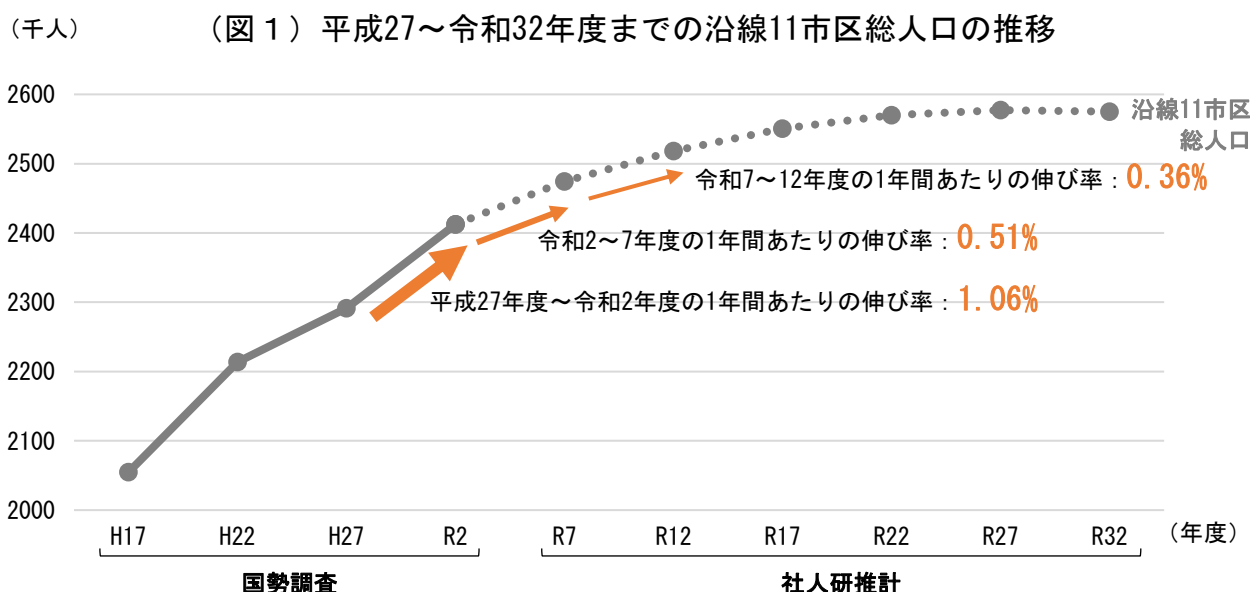
	平成 28 年度 実績	平成 29 年度 実績	平成 30 年度 実績	変化量 (単位：人/年)
年間総輸送人員	128, 130, 582	133, 907, 533	139, 740, 661	㊦5, 805, 040

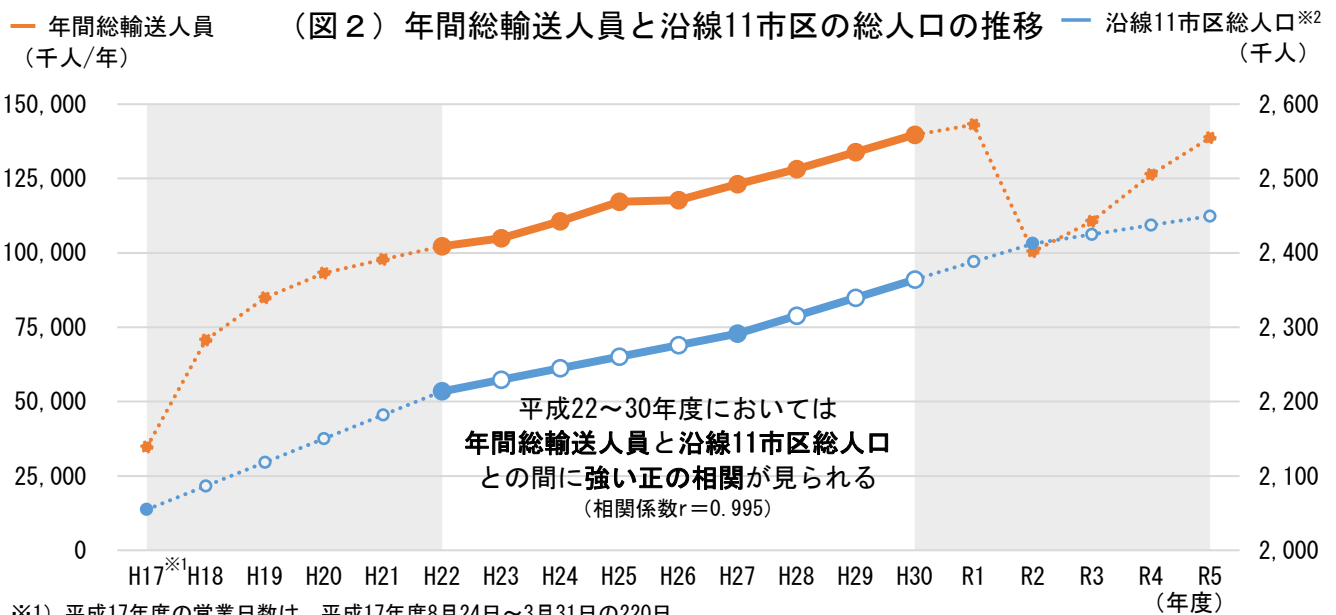
（２）コロナ禍の影響がなかった場合の変化量を算出

年間総輸送人員の推移と沿線 11 市区総人口の推移の間には強い正の相関がみられることから、国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口（以下「社人研推計」）に基づく沿線 11 市区*の総人口の推移を用いて、（１）で算出した変化量を補正することで、コロナ禍の影響がなかった場合の変化量を算出。

※千代田区、台東区、荒川区、足立区、八潮市、三郷市、流山市、柏市、守谷市、つくばみらい市、つくば市

- ① 国勢調査及び社人研推計に基づく沿線 11 市区総人口を用いて、平成 27～令和 2 年度、令和 2～7 年度、令和 7～12 年度の 5 年間における 1 年間あたり伸び率を算出。





- ② (1) の年間総輸送人員の変化量を①の沿線 11 市区総人口の 1 年間あたりの伸び率で補正し、令和 2～7 年度及び令和 7～10 年度の年間総輸送人員の変化量を算出。

(表 2) 平成 30～令和 10 年度の年間総輸送人員の変化量 (単位：人/年)

	平成 30～令和 2 年度	令和 2～7 年度	令和 7～10 年度
年間総輸送人員の 変化量	㊦5,805,040	㊩2,816,676	㊵1,961,054

(3) コロナ禍の影響がなかった場合の輸送人員仮定値の算出 (令和 6～10 年度)

平成 30 年度年間総輸送人員実績値に (2) で補正した年間総輸送人員の変化量を積み上げることで、コロナ禍による輸送人員の減少がなかった場合の年間総輸送人員仮定値 (令和 6～10 年度) を算出。

(表 3) 平成 30～令和 10 年度の年間総輸送人員の仮定値 (単位：人)

	平成 30 年度	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
仮定値	㊥139,740,661	㊦145,545,701	㊧151,350,741	㊨154,167,417	㊩156,984,093	㊪159,800,768
計算	(実績値)	㊥+㊦	㊦+㊧	㊧+㊨	㊨+㊩	㊩+㊪

(表 4) 令和 6～10 年度の年間総輸送人員の仮定値 (単位：人)

	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
仮定値	㊫162,617,444	㊬165,434,120	㊭167,395,174	㊮169,356,228	㊯171,317,282
計算	㊪+㊩	㊪+㊫	㊫+㊬	㊬+㊭	㊭+㊮

Ⅱ. 輸送人員理論値（令和 6～10 年度）の算出

（４）輸送人員見込値（令和 6 年度）の算出

平成 30 年度（4～2 月）輸送人員実績値に対する令和 6 年度（4～2 月）輸送人員実績値の増減率を平成 31 年 3 月輸送人員実績値に乗じて令和 7 年 3 月輸送人員見込値を算出することで、令和 6 年度の年間総輸送人員見込値を券種別に算出。

（表 5）年間総輸送人員見込値の算出結果（令和 6 年度）

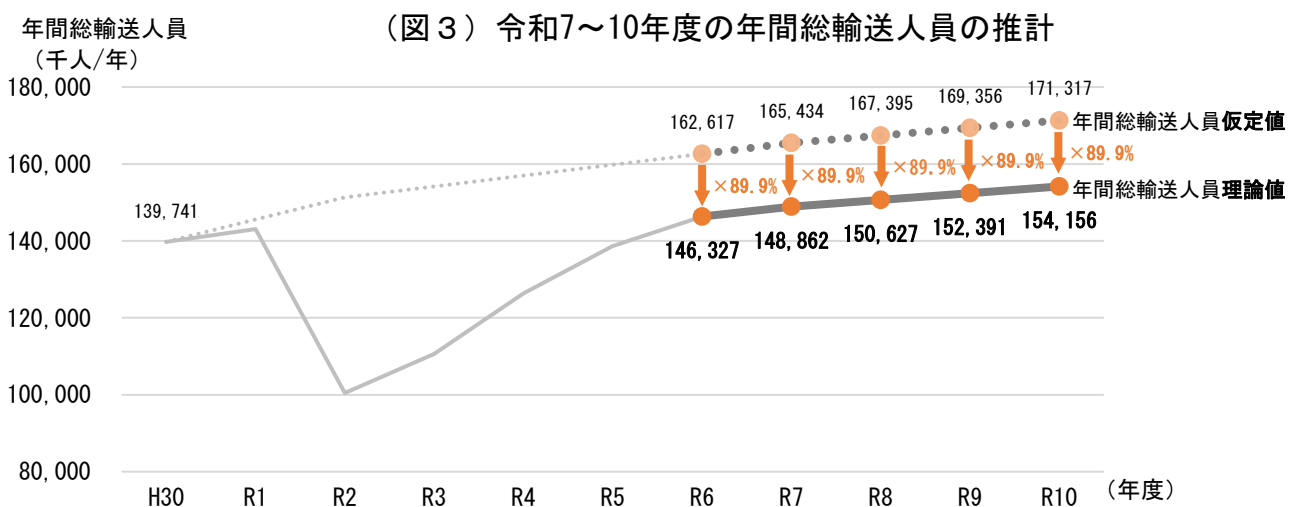
（単位：人）

		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	計
定期外	大人 1 円	4,307,969	4,356,617	4,113,343	4,325,879	4,187,207	4,182,263	4,389,945	4,424,054	4,615,664	4,288,259	4,053,121	4,853,688	52,098,009
	大人 10 円	206,991	207,717	185,837	201,705	209,177	171,552	180,013	179,993	187,705	172,555	151,892	201,073	2,256,210
	小児 1 円	75,246	71,789	66,046	86,302	114,346	76,111	72,541	82,147	90,045	87,244	73,148	113,548	1,008,513
	小児 10 円	29,794	26,537	20,675	29,848	46,065	21,550	20,909	22,600	25,283	26,191	19,127	30,543	319,122
	その他	1,863	4,856	5,272	2,782	2,202	2,154	4,500	2,908	2,798	2,707	2,303	2,450	36,795
通勤定期		6,284,834	6,558,690	6,416,942	6,618,708	6,488,724	6,365,084	6,621,156	6,414,706	6,491,476	6,467,092	5,931,604	6,701,470	77,360,486
通学定期		1,106,886	1,368,134	1,330,330	1,231,160	862,558	1,038,816	1,315,846	1,274,678	1,195,954	1,040,090	784,254	699,612	13,248,318
年間総輸送人員見込値（令和 6 年度）：														146,327,451

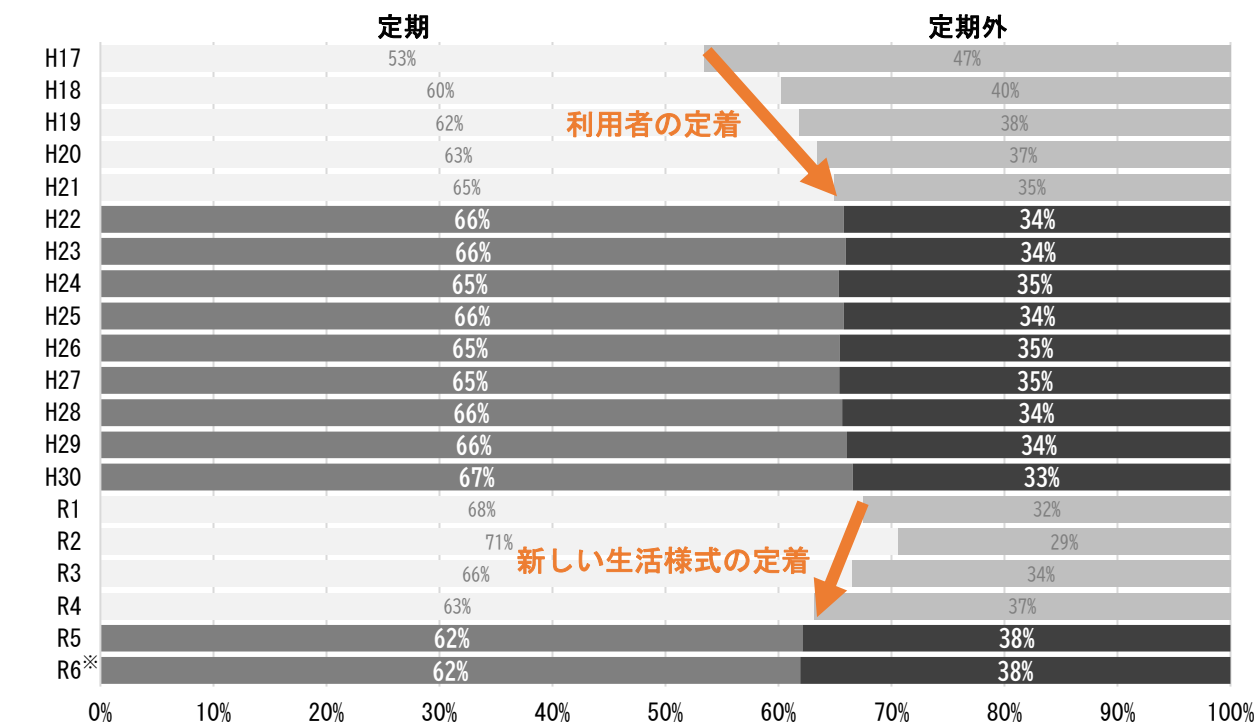
※4 月～2 月は実績値、3 月は見込値

（５）輸送人員理論値の算出（令和 6～10 年度）

（３）で算出した令和 6 年度年間総輸送人員仮定値と、（４）で算出した令和 6 年度年間総輸送人員見込値の比率の関係が今後も継続すると仮定し、その比率を令和 7～10 年度年間総輸送人員仮定値に乗じて令和 7～10 年度年間総輸送人員理論値を算出。



(図4) 定期・定期外の構成比の推移



※令和6年度は見込値（4～2月は実績値、3月は見込値）。

(6) 券種別輸送人員理論値の算出（令和6～10年度）

(5)で算出した令和7～10年度の年間総輸送人員理論値に、令和6年度輸送人員見込値における年間総輸送人員に対する券種別輸送人員の構成比を乗じること、券種別輸送人員理論値を算出。

(表6) 令和6～10年度の券種・年齢区分ごとの輸送人員見込値・理論値 (単位: 人)

構成		令和6年度 見込値	令和7年度 理論値	令和8年度 理論値	令和9年度 理論値	令和10年度 理論値	構成比
年間総輸送人員		146,327,451	148,861,970	150,626,578	152,391,186	154,155,794	
普通券	大人1円	52,098,009	53,000,392	53,628,658	54,256,924	54,885,190	35.60%
	大人10円	2,256,210	2,295,289	2,322,498	2,349,706	2,376,914	1.54%
	小児1円	1,008,513	1,025,981	1,038,143	1,050,305	1,062,467	0.69%
	小児10円	319,122	324,649	328,498	332,346	336,194	0.22%
通勤定期		77,360,486	78,700,437	79,633,350	80,566,264	81,499,178	52.87%
通学定期		13,248,318	13,477,790	13,637,556	13,797,321	13,957,087	9.05%

Ⅲ. 輸送人員推計値（令和 6～10 年度）の算出

（７）うるう年による影響考慮

（６）で算出した輸送人員理論値のうち令和 9 年度普通券については、うるう年による輸送人員増を見込むため、366/365 を乗じることで補正。

（表 7）令和 6～10 年度の輸送人員理論値

（単位：人）

		令和 6 年度 理論値	令和 7 年度 理論値	令和 8 年度 理論値	令和 9 年度 理論値	令和 10 年度 理論値
普通券	大人 1 円	52,098,009	53,000,392	53,628,658	<u>54,405,573</u>	54,885,190
	大人 10 円	2,256,210	2,295,289	2,322,498	<u>2,356,144</u>	2,376,914
	小児 1 円	1,008,513	1,025,981	1,038,143	<u>1,053,183</u>	1,062,467
	小児 10 円	319,122	324,649	328,498	<u>333,257</u>	336,194
通勤定期		77,360,486	78,700,437	79,633,350	80,566,264	81,499,178
通学定期		13,248,318	13,477,790	13,637,556	13,797,321	13,957,087

（８）キロ別輸送人員推計値の算出（令和 6～10 年度）

（７）でうるう年による影響を考慮した各年度の輸送人員理論値について、それらの券種・年齢区分・単位に対応する令和 5 年度のキロ別輸送人員実績値のキロ程別構成比に按分することで、キロ別輸送人員推計値を算出。

○輸送人員実績及び推定（第 1 回資料の再掲）

（単位：千人）

項目		令和元年度 （実績）	令和 2 年度 （実績）	令和 3 年度 （実績）	令和 4 年度 （実績）	令和 5 年度 （実績）
定期外		46, 483	29, 532	37, 085	46, 552	52, 510
定期	通勤	85, 210	65, 294	64, 885	68, 751	73, 791
	通学	11, 412	5, 621	8, 639	11, 076	12, 378
	計	96, 622	70, 915	73, 524	79, 827	86, 170
合計		143, 106	100, 447	110, 610	126, 380	138, 680
前年比		102. 4%	70. 2%	110. 1%	114. 3%	109. 7%

（単位：千人）

項目		令和 6 年度 （推定）	令和 7 年度 （推定）	令和 8 年度 （推定）	令和 9 年度 （推定）	令和 10 年度 （推定）
定期外		55, 681	56, 646	57, 317	58, 148	58, 660
定期	通勤	77, 360	78, 700	79, 633	80, 566	81, 499
	通学	13, 248	13, 477	13, 637	13, 797	13, 957
	計	90, 608	92, 178	93, 270	94, 363	95, 456
合計		146, 290	148, 824	150, 588	152, 511	154, 117
前年比		105. 5%	101. 7%	101. 2%	101. 3%	101. 1%

※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方法

<定期外運賃>

1. 各区間の推計輸送人員に運賃を乗じて算出

例1：1～3キロ 定期外1円単位運賃収入算出（平年度1年目推計）
（3,995千人[定期外1円単位の年間輸送人員推計]） × 180円（改定後運賃）
＝719百万円

2. 団体割引収入は、実績年度（令和5年度）の普通券収入に対する団体割引収入の比率を用いて推計

例2：団体割引収入算出（平年度1年目推計）

○実績年度収入比率

普通券収入実績 21,292百万円

団体割引収入実績 5百万円

（普通券収入比0.03%）

○平年度1年目推計値

普通券収入実績 26,870百万円

団体割引収入実績 8百万円

（26,870百万円×0.03%）

<定期運賃>

1. 通勤定期及び通学定期 1 か月の各区間の推計輸送人員に運賃を乗じて算出

例 1 : 1～3 キロ 通勤定期 1 か月運賃収入算出（平年度 1 年目推計）

13 千人[年間輸送人員推計] × 6,810 円（改定後運賃）＝91 百万円

2. 3 か月 6 か月定期は、実績年度（令和 5 年度）の 1 か月定期運賃収入に対する運賃収入比率を用いて推計

例 2 : 通勤定期 3 か月 6 か月運賃収入算出（平年度 1 年目推計）

○実績年度収入比率

大人通勤定期 1 か月收入実績	5,050 百万円	
小児通勤定期 1 か月收入実績	0.7 百万円	(1 か月定期券収入比 0.01%)
大人通勤定期 3 か月收入実績	1,901 百万円	(1 か月定期券収入比 37.65%)
小児通勤定期 3 か月收入実績	0.5 百万円	(1 か月定期券収入比 0.01%)
大人通勤定期 6 か月收入実績	11,716 百万円	(1 か月定期券収入比 232.02%)
小児通勤定期 6 か月收入実績	1 百万円	(1 か月定期券収入比 0.02%)

○平年度 1 年目推計値

大人通勤定期 1 か月收入実績	6,265 百万円	
小児通勤定期 1 か月收入実績	0.6 百万円	(6,265 百万円 × 0.01%)
大人通勤定期 3 か月收入実績	2,433 百万円	(6,265 百万円 × 37.65% ÷ 95% × 98%※)
小児通勤定期 3 か月收入実績	0.6 百万円	(6,265 百万円 × 0.01% ÷ 95% × 98%※)
大人通勤定期 6 か月收入実績	15,506 百万円	(6,265 百万円 × 232.02% ÷ 90% × 96%※)
小児通勤定期 6 か月收入実績	1.3 百万円	(6,265 百万円 × 0.02% ÷ 95% × 96%※)

※定期券の長期間割引について、3 か月定期は 5%割引から 2%割引に変更、6 か月定期は 10%割引から 4%割引に変更。

例3：通学定期3か月6か月運賃収入算出（平年度1年目推計）

（小児通学定期は1か月定期券の上限額を5,000円としており、大人通学定期の運賃表とは異なる計算方としているため、大人通学定期と小児通学定期のそれぞれにおいて実績年度（令和5年度）の1か月定期運賃収入に対する運賃収入比率を用いて推計。）

○実績年度収入比率

大人通学定期1か月収入実績	597百万円	
小児通学定期1か月収入実績	8百万円	
大人通学定期3か月収入実績	733百万円	(大人1か月定期券収入比 122.80%)
小児通学定期3か月収入実績	15百万円	(小児1か月定期券収入比 191.21%)
大人通学定期6か月収入実績	676百万円	(大人1か月定期券収入比 113.33%)
小児通学定期6か月収入実績	19百万円	(小児1か月定期券収入比 235.41%)

○平年度1年目推計値

大人通学定期1か月収入実績	539百万円	
小児通学定期1か月収入実績	6百万円	
大人通学定期3か月収入実績	683百万円	(539百万円 × $\frac{122.80\%}{95\%}$ × 98%※)
小児通学定期3か月収入実績	13百万円	(6百万円 × $\frac{191.21\%}{95\%}$ × 98%※)
大人通学定期6か月収入実績	652百万円	(539百万円 × $\frac{113.33\%}{90\%}$ × 96%※)
小児通学定期6か月収入実績	17百万円	(6百万円 × $\frac{235.41\%}{95\%}$ × 96%※)

※定期券の長期間割引について、3か月定期は5%割引から2%割引に変更、6か月定期は10%割引から4%割引に変更。

○旅客運賃収入の実績及び推定

(単位：百万円)

項目		令和元年度 (実績)	令和２年度 (実績)	令和３年度 (実績)	令和４年度 (実績)	令和５年度 (実績)
定期外		20,361	12,123	15,602	20,204	22,974
定期	通勤	22,606	16,814	16,203	17,128	18,376
	通学	2,003	812	1,324	1,810	2,032
	計	24,609	17,626	17,528	18,938	20,408
合計		44,971	29,750	33,131	39,142	43,383
前年比		100.9%	66.2%	111.4%	118.1%	110.8%

(単位：百万円)

項目		令和６年度 (推定)	令和７年度 (推定)	令和８年度 (推定)	令和９年度 (推定)	令和１０年度 (推定)
定期外		24,136	24,554	26,879	27,268	27,508
定期	通勤	19,264	19,597	23,841	24,121	24,400
	通学	2,175	2,212	1,897	1,919	1,942
	計	21,439	21,810	25,739	26,040	26,342
合計		45,575	46,364	52,618	53,309	53,851
前年比		105.1%	101.7%	113.5%	101.3%	101.0%

※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 回資料の再掲）

（単位：百万円）

項目	令和 3 年度 （実績）	令和 4 年度 （実績）	令和 5 年度 （実績）	令和 6 年度 （計画）
安全対策	2,442	1,673	1,335	1,080
サービス改善	1,006	118	521	1,270
その他	245	380	974	86
合計	3,693	2,170	2,830	2,438

（単位：百万円）

項目	令和 7 年度 （計画）	令和 8 年度 （計画）	令和 9 年度 （計画）	令和 10 年度 （計画）
安全対策	3,520	3,957	4,130	9,351
サービス改善	3,920	4,576	4,777	4,854
その他	679	2,901	1,546	2,210
合計	8,120	11,435	10,455	16,416

※端数処理のため、合計が一致しない場合がある

○今後の主な設備投資計画（第1回資料の再掲）

①安全対策（令和8～10年度の投資額計：約174億円）

（主な内容）

- 車両及び関係機器類の更新 約63億円
- 開業時期に導入した諸設備の更新
 - 変電所の更新 約32億円
 - 8両化に伴うホームドアの増備・更新 約20億円
 - ITV設備の更新及び機能向上 約15億円
 - 信号設備の更新 約14億円

②サービス改善（令和8～10年度の投資額計：約142億円）

（主な内容）

- 混雑緩和対策
 - 8両編成化事業 約87億円
 - 総合基地整備事業 約25億円
- 乗車サービス改善
 - QR乗車券システム及びタッチ決済システムの導入 約5億円

③その他（令和8～10年度の投資額計：約66億円）

（主な内容）

- 社員の就業環境改善のための工事
- 業務効率化・人材育成に資するシステム等の導入

4. 各委員からのご質問について

<第1回審理（令和7年4月24日）>

1. 首都圏新都市鉄道（株）の資本金が多い理由

- 昭和60年7月の運輸政策審議会答申第7号において、常磐新線の整備方策として、「巨額の建設資金を要するのみならず、開業後の資本費負担が重いことから、（中略）良質な資金を大量に確保する必要があり、建設・運営段階における関係者の全面的な支援が不可欠」とされた。
- これを受けて、国、関係都県等の間で協議が進められ、事業主体（第三セクター方式）や事業スキーム等が決められた。
- 平成3年3月に同社設立、同年10月に第一種鉄道事業免許申請、平成4年1月に免許取得。（なお、免許時の建設費約8,000億円、19駅）
- 平成9年1月に整備計画が見直され、建設費総額は1兆473億円。このうち、国の無利子貸付限度に対応した建設費1兆283億円を事業スキーム（※）に基づいて資金調達。本見直しにあたって、都県等は収支採算性を確保するため、同社への出資を可能な限り前倒しで行うこととした。

（※事業スキーム： 無利子貸付（国）40%、（地方公共団体）40%、
出資金14%、財投等6%）

- 上記に基づき、都県等から前倒出資がなされ、平成11年度時点で鉄道整備事業費見合いとして都県等から合計1,440億円の出資を受入れ。
- 平成9～11年度に同社が民間出資を募り、195億円を民間から受入れ。
- 平成14～16年度に、請願駅（万博記念公園駅）設置費用として、茨城県及びつくば市から22億円の出資を受入れ。
- このほか、会社設立から開業までの間の会社運営経費（人件費、経費等）見合いとして、都県等から193億円の出資を受入れ。

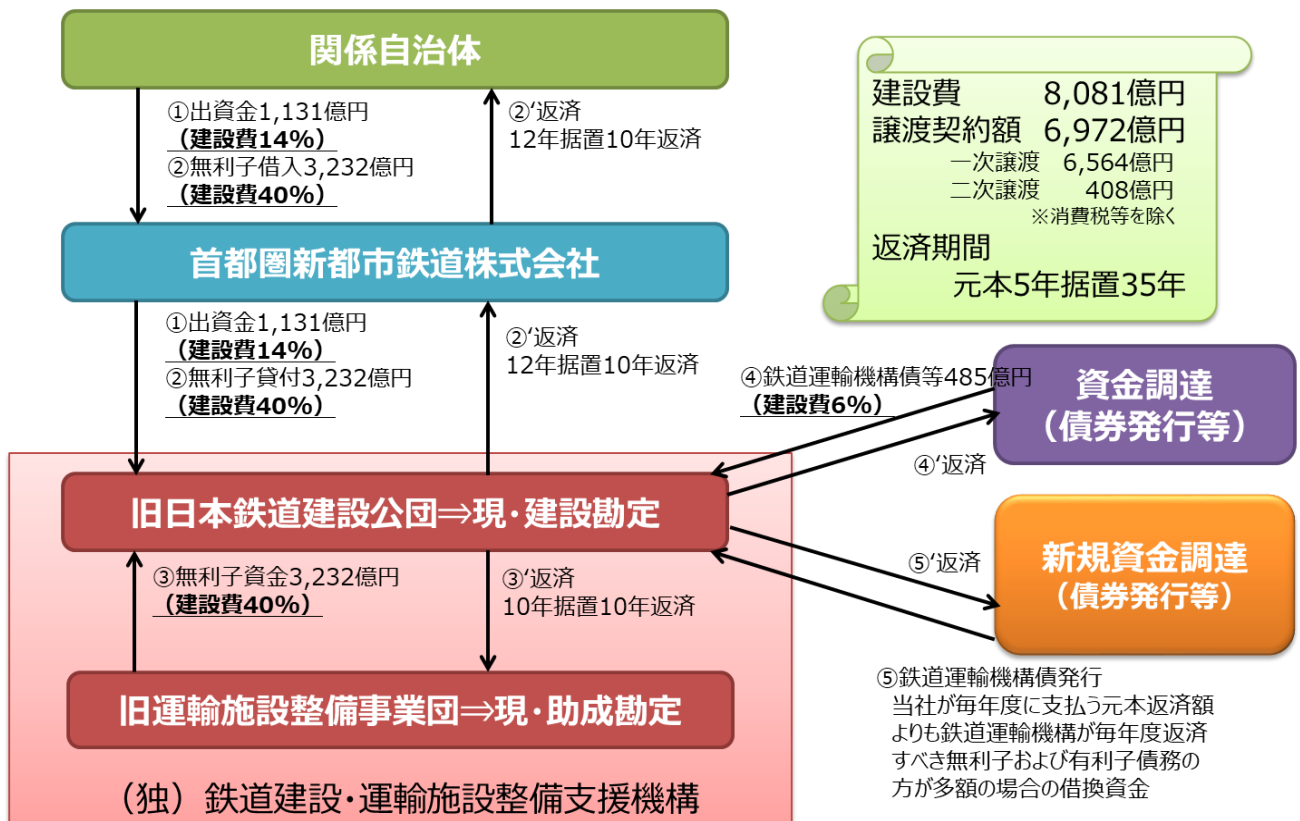
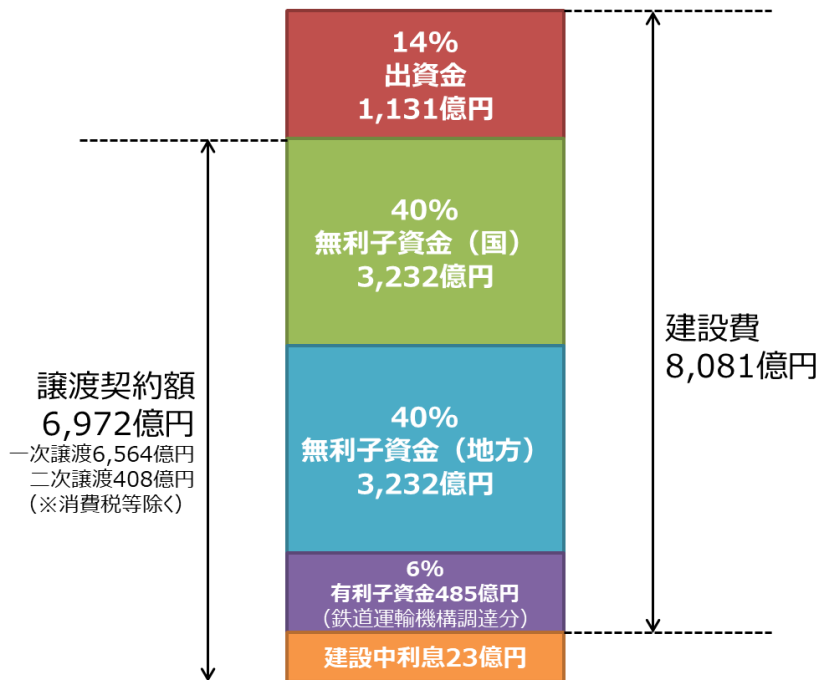
(参考 1) 払込出資金 1,850 億円の内訳

鉄道整備事業費見合い	1,440 億円
民間出資	195 億円
請願駅（万博記念公園駅）設置費用見合い	22 億円
会社運営経費見合い	193 億円
合 計	1,850 億円

(参考 2) 株主構成（令和 7 年 4 月時点）

氏名又は名称	発行済株式の総数に対する 所有株式数の割合 (%)
茨城県	18.05
東京都	17.65
千葉県	7.06
足立区	7.06
つくば市	6.67
埼玉県	5.88
台東区	5.30
柏市	5.30
流山市	5.30
千代田区	2.65
荒川区	2.65
八潮市	1.62
守谷市	1.47
つくばみらい市	1.47
三郷市	1.32
自治体計	89.45
民間株主（188団体）	10.55

(参考3) 常磐新線の建設スキームについて



2. 配当所要額（適正利潤）の算出方・考え方

<配当所要額（適正利潤）の算出方>

「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づき算出。内訳は以下のとおり。

（単位：百万円）

配 当 所 要 額	配当金	資本金（約 1,850 億円）× 10%	18,502
	法定準備金積立	配当金 × 10%	1,850
	法人税	配当所要額 × 23.2%	7,040
	地方法人税	法人税 × 10.3%	725
	県民税法人税割	法人税 × 4.7%	331
	市町村民税法人税割	法人税 × 8.4%	591
	事業税所得割	配当所要額 × 1.18%	358
	事業税地方法人特別税	事業税所得割 × 260.0%	931
	県民税均等割額		8
	市町村民税均等割額		11
	合計		30,347

※単位未満、四捨五入による端数処理。

<配当所要額（適正利潤）の考え方>

- 中小民鉄事業者については、中小民鉄の個々の実態を踏まえて、「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づいた審査を行っている。その際、事業規模や事業環境の相違や個別事情を踏まえた、鉄道事業者として合理的な範囲内であると認められるものであれば、「能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤」であると判断している。
- 上記収入原価算定要領においては、配当所要額（適正利潤）として、鉄道事業の継続に必要な資金を調達できる程度の適正な利潤、具体的には払込資本金に対し 10%配当に必要な額及び法人税等を原価として算定することを認めている。
- 首都圏新都市鉄道（株）は、上記収入原価算定要領に基づき、その払込資本金の 10%として約 185 億円を計上しているところ。これは、鉄道・運輸機構債務の返済（年間約 200 億円）の原資を確保することが同社の鉄道事業の継続に必要であるという個別事情を踏まえると、配当所要額（適正利潤）の趣旨に照らして、合理的な範囲であると認められる。

（参考１）法人事業税の資本割に係る税制特例措置との関係性

- ・法人事業税の資本割については、首都圏新都市鉄道（株）の資本金がその事業規模に対して過大であることを踏まえ、税の公平性の観点から不均衡を調整するために、課税標準である資本金が 1/3 に軽減する特例措置が設けられているもの。
- ・一方、配当所要額は、同社の資本金約 1,850 億円の 10%をもって算出されているが、これは、鉄道事業の経営を維持・継続させるために必要な資金として総括原価に計上するもの。

（参考２）他の三セクの配当実績例

- ・北大阪急行電鉄（株）（資本金 15 億円；阪急電鉄（株）、大阪府、関西電力（株）、大阪瓦斯（株）等が株主）が、令和 6 年 3 月期決算に総額 1.5 億円の配当を実施。
- ・智頭急行（株）（資本金 4 億 5 千万円；鳥取県、兵庫県、岡山県、関係市町村、民間企業等が株主）が、平成 18～20 年度の 3 か年に総額 9 百万円の配当を実施。

（参考３）配当所要率を 10%としている考え方について

問. 事業報酬率の算定で配当率を 10%としている理由如何。
（鉄道事業法改正に係る旅客運賃関係想定問答（平成 12 年 3 月））

答. 鉄道運賃の改定に当たっては、「運賃は能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」という基本原則に則り、鉄道事業が独立の企業体により運営されるに当たり、事業の開始、継続、拡大のため、外部から投下された資本に対して、適正な報酬が支払われる必要がある。

鉄道事業への投資は、この要請に応えるためには、内部留保を充実し、財務体質を改善するなど投資環境を充実する必要がある。そのためには、時価発行増資、転換社債など、金融市場・株式債券市場で資金調達を行う際の条件として「10%配当」という資金調達上の効果を満たすため、これを適正利潤として認める必要がある。

なお、大手民鉄においては、大部分の事業者が 10%配当を行っており、類似の公益事業である電力・ガスにおいても 10%配当を継続的に実施しているところである。

問. (前略) 中小民鉄等については各事業者の事情に大きな差があるため個別に費用を積み上げる方式をとり、その審査の際には中小民鉄収入原価算定要領に基づき収入・原価を算定しているかどうかを確認しているとのことであるが、同要領はどのような考え方に基づき策定されたのか。
(後略) (平成 29 年 2 月 北大阪急行電鉄・運輸審議会への回答より)

答. 鉄道事業法第 16 条第 2 項の定められた「能率的な経営」とは、鉄道事業者がその独占的地位に安住して経営が安易に流れ、経営効率化努力を怠ることがないように、適切な効率化努力を行う経営を前提として、運賃改定を行う趣旨を明確にしたものである。

具体的には、当該事業者が必要であると見込んだ、過去の実績及び原価算定期間における経営効率化努力を前提とした事業の合理的な将来予測等を基礎として算出した原価及び鉄道事業の継続に必要な資金を調達できる程度の適正な利潤の合計額の算定を要請している。

(中略) また、利潤については、払込資本金に対して 10% 配当に必要な配当金と法人税等を適正に見込んでいるのかとの観点で審査を行っている。(後略)

3. 運賃改定の必要性

- つくばエクスプレス線は、以下のような特殊な事情を有している路線。
 - ①自動列車運転装置（ATO）やホームドア等の当時の最新技術を取り入れ、全線約 60km の長大路線を平成 17 年に一斉開業。
 - ②地磁気擾乱への配慮から、守谷～つくば間は交流電化（秋葉原～守谷間は直流電化）を採用するとともに、直流変電所 9 か所では PWM 変換器*を鉄道で唯一導入。
※交流の電気を直流に変換して列車へき電する装置
⇒20～40 年程度で更新が必要な変電所、信号設備、ホームドア、車両等の更新時期が同時期に到来し、計画的な更新が不可欠。これに加え、PWM 変換器も使用開始から 20 年を経過したことから順次更新に着手。
 - ③経営合理化の観点から、必要最低限の車両等を保有、時速 130km の高速走行で酷使。
⇒経年劣化の進行が早く、現に近年レール破断による輸送障害が発生、予防保全による更新等が必要。
- 開業から現在までは、日常的な保守管理のほか、更新期間が比較的短い各種システム、駅務機器等の更新や施設、設備等の部分的な更新を実施。
- 今後は、これまでの対応に加えて、変電所、信号設備、ホームドア、車両等の大規模な更新や、8 両編成化事業等が本格化する見込み。
- 現状、損益収支は黒字も資金収支は概ね均衡しているところ、今後はキャッシュアウト超過が長期間継続するため、近い将来、自己資金不足に陥る見通し。
- 上記の安全・安定・安心輸送の確保に必要な設備投資等を着実に実施するためには、市中からの円滑な資金調達が必要。有利子負債（鉄道・運輸機構債務）残高が多額であることを考慮すると、施設・設備等の大規模更新等が本格化する前に運賃改定によって財務基盤を強化する必要。

運賃改定前：損益収支は黒字化も、資金収支では概ね均衡した状態。

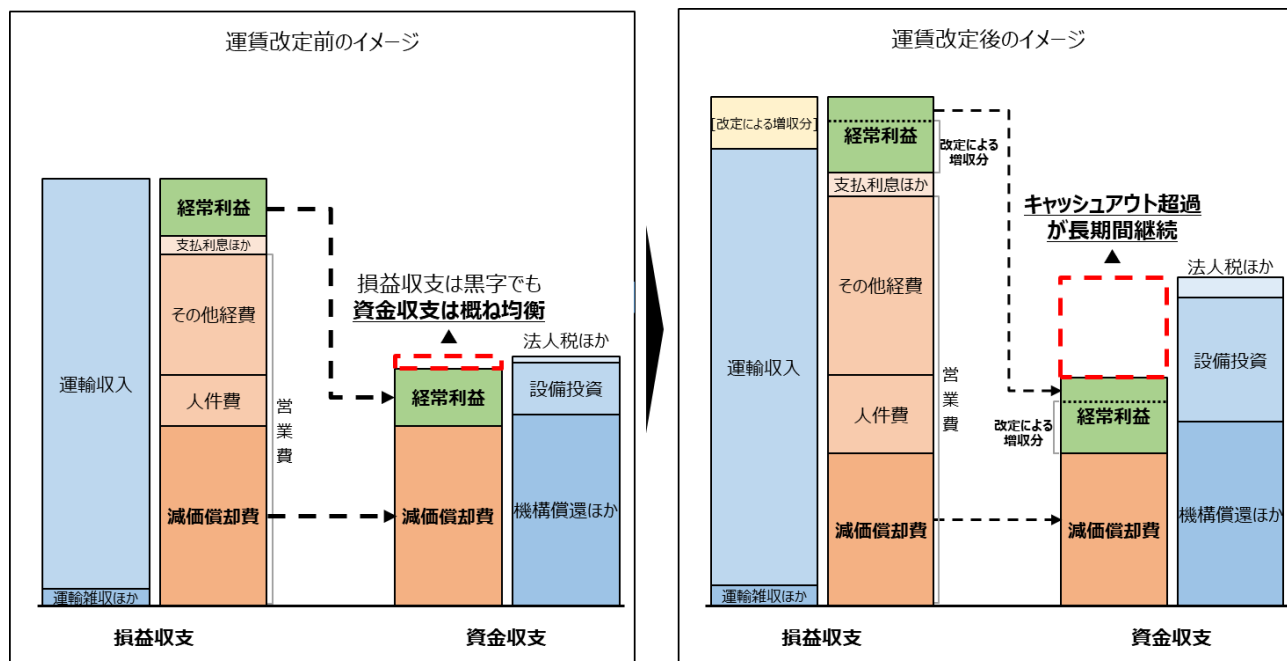
今後のキャッシュ増加要素…運賃改定等による運輸収入の増加

今後のキャッシュ減少要素…物価上昇等に伴う営業費増加

資金収支悪化に伴う借入増加による支払利息増加

経年劣化に伴う更新等による設備投資の増加

運賃改定後：運輸収入は増加も、営業費や支払利息、設備投資の増加により、キャッシュアウト超過が長期間継続。



4. 設備投資の考え方・必要な理由

<設備投資の考え方>

- 設備投資は以下に大別。
 - ①安全対策（既存の車両や設備等の経年劣化に伴う更新等）
 - （イ）更新期間が長い（40 年超）トンネルや高架橋等の更新等（現時点で計画なし）
 - （ロ）更新期間が中程度（20～40 年程度）の変電所、信号設備、車両等の更新等
 - （ハ）更新期間が比較的短い（20 年未満）の各種システム、駅務機器等の更新等
 - ②サービス改善（混雑緩和やタッチ決済導入等のサービスの向上に資する投資等）
 - ③その他（社員の就労環境改善等に係る投資）
- 「①安全対策」に係る設備投資については、開業からまもなく 20 年を迎え、これまでの対応に加えて、（ロ）の変電所、信号設備、車両等の大規模な更新を実施していくことが必要。これらは、安全・安定・安心輸送の根幹に大きく影響するため、同社の特殊事情（※）を考慮した上で、更新時期等について他社の例を参考にしつつ、車両や設備等の劣化状況を踏まえて予防保全の考え方で計画、実施。

※特殊事情

- ・ 全線約 60 キロを一斉開業、車両、施設、設備の経年劣化が同時進行。
- ・ 必要最低限の車両等を保有、時速 130km の高速走行で車両等を酷使。
- ・ 地磁気観測所（茨城県石岡市）の観測データに影響を及ぼさないよう、守谷～つくば間は交流電化を採用（秋葉原～守谷間は直流電化）。
- ・ 通常保守や設備等の更新工事における資材等の搬入・搬出に係る作業時間等の制約が大（完全立体（高架・地下）構造のため、資材等の搬入・搬出が主に総合基地に限定。他社線との接続がない路線であり、車両搬入・搬出は陸上輸送に限定。）
- ・ 設備等の更新工事は、通常保守等を行いながら、限られた人員で、かつ、終電後から初電前の夜間約 3 時間程度で、更新期限までに計画的に実施する必要。

<主な設備投資の必要性>

○「①安全対策」関係

【変電所】

- 直流変電所 9 か所、交流変電所 1 か所、き電電圧を安定させる設備（ATP）2 か所の計 12 か所あり、変電所 10 か所は、それぞれ主に受電設備（東京電力から受けた特別高圧の交流電気をき電設備や高配設備に分配）、き電設備（列車の運転に使用する直流 1500V（交流区間は交流 20000V）へ変換して列車へ電気供給）、高配設備（駅で使用する交流 6600V に変換し、駅配電所へ電気を供給）から構成。

また、これに加えて、地磁気対策のために、直流変電所では PWM 変換器（交流の電気を直流に変換して列車へき電する装置）を使用。

- 上記設備等は、同時期に稼働し劣化が同時進行。他社の変電設備の更新周期が 30～40 年であること等を踏まえ、全 12 か所（PWM 変換器を除く）をこの間までに計画的に更新する計画。
- PWM 変換器については、鉄道では首都圏新都市鉄道（株）のみが導入しているところ、その主要部品に半導体を使用していることを踏まえ、使用開始から 20 年を経過したことから順次更新に着手する計画。
- 変電所は、地下や高架下の狭隘なスペースに設置されており、その更新にあたっては、大型重量物である設備・機器類や工事資材の搬入・搬出ルート、仮設・新設設備等の設置場所や切替方法等の検討が必要。その更新に一か所あたり 2～4 年を要するところ、2～3 か所ずつ同時並行で更新し、変電所全 12 か所の更新完了までに 20 年超を要する計画（着手済）。

【信号設備】

- 信号設備は、自動列車運転装置（ATO）、自動列車制御装置（ATC）、列車検知（TD）等の複数の装置で構成され、軌道上、駅機器室、総合基地等に設置。他社の更新周期が 25～30 年であることを踏まえ、その間にすべての信号設備の更新を完了すべく、設計・製作・施工等に約 14 年かけて更新を完了する計画（着手済）。

【車両】

- 時速 130 キロの高速運行を行っていること（表定速度が速いこと）及び経営合理化の観点から保有車両の数を抑えていることから、つくばエクスプレス線の一車両当たりの年間車両走行キロが他社に比べ長くなっており、その分車両の経年劣化の進行度合いが早い。また、高速走行による風圧が車体の経年劣化に影響を及ぼしている。
- 車両の更新周期は、他社の更新周期 30～50 年を参考に、更新までの累積走行キロを考慮して設定。この周期を迎える車両を順次新車に置き換える計画。8 両編成化への対応等を含め、設計・製造・納車・試験走行の期間を考慮して、平年度期間中には仕様検討や設計に着手する必要。
- また、並行して、車両に搭載の機器類（交換周期 10～15 年程度）の交換を順次計画的に実施。

【ホームドア】

- 他社に先行して開業当初から全駅に設置。他社の実績（都営三田線で 20 年

程度で更新）を参考に、地下駅を時速 130km の高速で通過する際の風圧の影響や 8 両編成化に伴うホーム延伸部分のホームドア新設スケジュール等を考慮して更新を計画。更新は年に数駅ずつしか実施できないため、全駅の更新を終えるまでに 5 年以上を要することや、8 両編成化事業での 2030 年代前半の供用開始を考慮して、平年度期間中には工事に着手する計画。

○「②サービス改善」関係

【8 両編成化事業】

- 抜本的な混雑緩和対策として、2030 年代前半の供用開始を目指して令和元年度から推進。8 両編成化を実現するため、各駅のホーム延伸、設備改修等、総合基地内における留置線延伸や検車庫増設等の工事を実施。また、これに伴い、総合基地について、新規に用地取得のうえ、留置線・組成線・保守基地等を拡充・整備。
- 各駅のホーム延伸及び設備改修等の工事は、通常保守等を行いながら、限られた人員で、かつ、終電後から初電前の夜間約 3 時間程度で実施。
- 各駅のホーム延伸に係る費用は、駅構造の違い（地下駅/地上駅、ホームの数や形式等）や駅の立地条件等によって、工事内容が異なり一律に示すことは困難であるが、概ね 10 億円から 20 億円の範囲の見込み。
- ただし、上記費用見込みは、今後の資材や人件費等の動向や、設計変更等により変動が生じる可能性あり。平年度における 8 両編成化事業の設備投資の内訳は、以下を予定。

（単位：億円）

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	平年度計
ホーム延伸、設備改修等	11	22	32	64
総合基地内留置線延伸、 検車庫増設等	－	10	5	15
その他	3	3	3	8
計	14	34	40	87

※単位未満四捨五入の関係で合計が合わないことがある。

5. 設備投資・減価償却費に係る推移及び今後の見通し

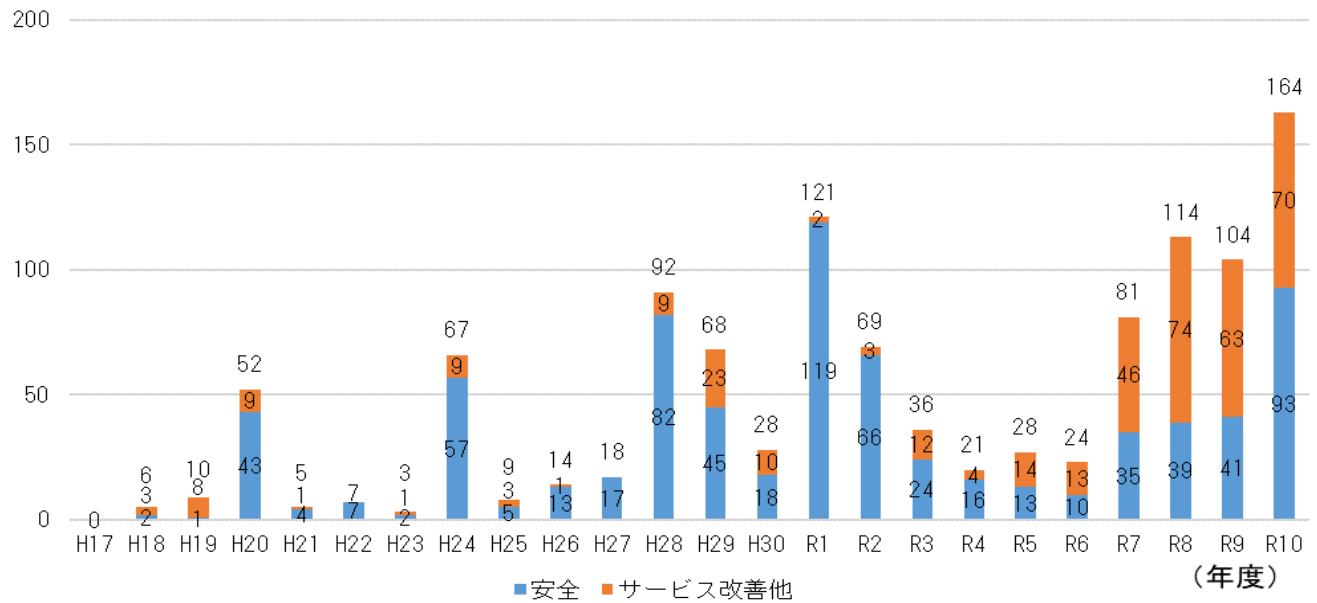
- 設備投資は以下に大別。
 - ①安全対策（既存の車両や設備等の経年劣化に伴う更新、車両増備等に係る投資）
 - （イ）更新期間が長い（40 年超）トンネルや高架橋等の更新等（現時点で計画なし）
 - （ロ）更新期間が中程度（20～40 年程度）の変電所、信号設備、車両等の更新等
 - （ハ）更新期間が比較的短い（20 年未満）の各種システム、駅務機器等の更新等
 - ②サービス改善（混雑緩和やタッチ決済導入等のサービスの向上に資する投資）
 - ③その他（社員の就労環境改善等に係る投資）

＜設備投資の推移・計画＞

- 平成 17 年の開業以降、輸送力増強や安全対策に係る設備投資を適宜実施。開業 10 年目前後から安全対策に係る投資（主に（ハ）や（ロ）の部分的な更新）を行い、投資額の規模が徐々に拡大。
- 投資額の推移は次頁のグラフの通りであり、これまで安全対策に係る投資が大宗を占めていた。
- 主な投資事業は、平成 20 年度には交直流車両 4 編成増備、平成 24 年度には交直流車両 3 編成の増備や秋葉原駅の出入口等の増設、平成 28、29 年度には守谷駅～総合基地間の入出庫線複線化及び車体更新場や守谷駅追越設備の新設、令和元、2 年度には総合基地内の留置線 3 線の増線や交直流車両 5 編成の増備。（このうち守谷駅追越設備の新設以外は安全対策に係る投資）
- その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響を踏まえ、設備投資の実施方法や時期を精査、令和 3 年度頃から一時的に抑制傾向。
- まもなく開業から 20 年を迎え、これまでの対応に加え、最高時速 130 キロでの運転を支えてきた車両や鉄道施設の大規模更新（（ロ）の大規模更新の本格化）や、混雑対策のための車両の長編成化（6 両編成から 8 両編成へ）の実施、総合基地の増強等を順次実施予定。

設備投資額の推移

(億円)



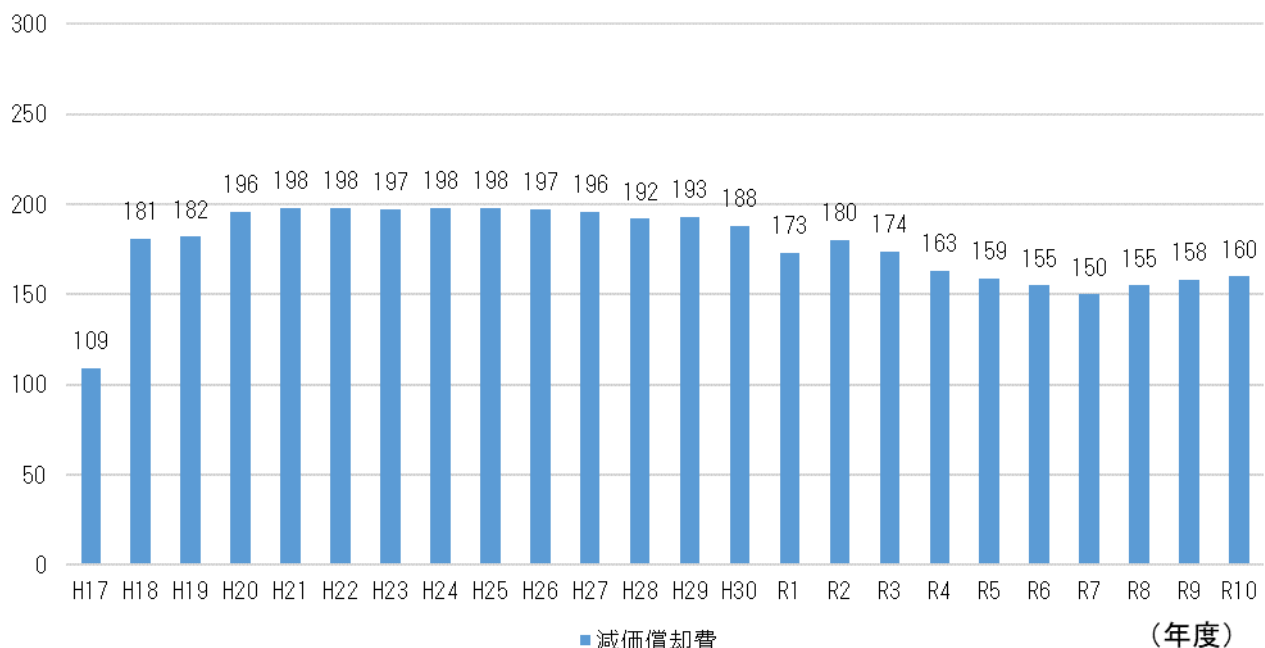
※令和5年度までは実績値、令和6年度以降は計画値

<減価償却費の推移・計画>

- 平成 17 年度に建設主体の鉄道・運輸機構から資産が譲渡された（一次譲渡：6,564 億円（税抜））が、営業日数が 220 日（平成 17 年 8 月 24 日～平成 18 年 3 月 31 日）と限られたため、減価償却費は 109 億円と他年度より少なかった。
- 平成 19 年度に鉄道・運輸機構から資産が譲渡された（二次譲渡：408 億円（税抜））こと等から、平成 20 年度の減価償却費は前年度から 14 億円増加して 196 億円となった。
- 以降、資産の新規取得が行われているものの、主に既取得資産の償却に伴い、減価償却費は、全体としては緩やかな減少傾向。令和元年度は、開業当初に導入した車両が同時期に法定耐用年数を迎えたこと等により、当年度の減価償却費は前年度から 15 億円減少して 173 億円となった。
- 令和 8 年度からは、既取得資産の償却による減価償却費の減少よりも新規取得による減価償却費の増加が上回るため、減価償却費は増加傾向に転じ、令和 10 年度には減価償却費は 160 億円になる見込み。

減価償却費の推移・計画

(億円)



※令和 5 年度までは実績値、令和 6 年度以降は計画値

6. 人材確保の取組状況

- 近年、新卒採用者の確保が厳しさを増す一方で、離職者が増加しており、必要な人材の確保に大変苦慮。このため、令和 6 年度は中途採用を複数回実施するなど通年で採用活動を実施。特に、技術職の人材確保が厳しい状況。

7. IC カード及び磁気券の利用実態

- 令和5年度における輸送人員実績と券種・年齢区分ごとの割合については、以下のとおり。

(単位：千人)

			輸送人員	割合
普通券	大人	IC	45,835	96%
		磁気券	1,921	4%
普通券	小児	IC	877	74%
		磁気券	305	26%
通勤定期	大人		73,763	100%
	小児		28	0%
通学定期	大人		11,761	95%
	小児		617	5%

令和5年度における小児 IC の輸送人員実績のうち、13 キロ以内（現行運賃の据え置きとする区間）の輸送人員は約 62%、14 キロ以上（運賃改定後に 200 円で均一に値下げとなる区間）の輸送人員は約 38%。

8. 経営効率化の取組状況

- 開業時から、以下のような取組を通じて、鉄道運行や保守作業において、安全性を確保しつつ、生産性の向上に取り組んできた。同業他社と比較しても人件費率は低水準。
 - ・ATO（自動列車運転装置）ワンマン運転の導入による省人化
 - ・弾性マクラギ直結軌道の採用による省メンテナンス化
 - ・各種信号設備（機器室・現場設備）の定常状態を監視、故障等をピンポイントで把握可能なシステムの導入による復旧の早期化
 - ・機械・電力・建築・通信・信号設備の一元管理システムによるリアルタイムの情報共有化

＜参考＞鉄軌道各社の人件費率（人件費/売上高）

首都圏 新都市鉄道	JR 各社計	大手民鉄	中小鉄道	公営
15.0%	23.1%	30.3%	29.6%	27.0%

※令和4年度鉄道統計年報数値に基づき算出

- 例えば、券売機・チャージ機・自動精算機（券売機等）は、改札口（流山おおたかの森駅）の新設や利用者の増加により、開業時の設置台数（100台）から一旦は増設（109台）したが、ICカード利用の定着に伴い、現在は開業時とほぼ同数（101台）まで削減。自動改札機も同様の理由により増設したが、IC専用機を全体の約30%導入することでコスト削減を図った。
- 今後、QR乗車券やクレジットカード決済システムの導入に伴う券売機等の更新時に、各駅の利用実態等を踏まえて設置台数を検討し、経営の効率化に努める方向。

9. 環境対策への取組状況

- 首都圏新都市鉄道（株）は、環境に関する基本的な指針を定め、毎年、環境報告書を作成し、環境に対する取組み事項をホームページ上にて公表。主な取組み内容は以下の通り。
- 同社は、開業当初より、以下のような環境対策に取り組んできた。
 - ・ 回生エネルギーの有効利用（列車がブレーキをかけた際に生み出した電力を他列車の走行用や駅の照明・エレベーター・エスカレーター・冷暖房の動力・電源に再利用）
 - ・ 一部駅の空調熱源設備への氷蓄熱冷房システムや冷水利用の地域冷暖房設備の採用
 - ・ 可変速度運転エスカレーターの導入
 - ・ 電力損失の少ないVVVFインバーター制御装置を搭載した車両の導入
 - ・ 完全立体交差による踏切起因の道路渋滞発生回避
- 開業以降も、LED照明の導入、ATO運転時における惰行（動力を使用せずに車両の惰性のみで走行）制御による省エネ運転を順次実施。このほか令和元～2年度には、車両主制御装置に省消費電力の半導体素子（SiC素子）を採用した車両（TX-3000系）を5編成導入。
- 今後は、QR乗車券システムの導入（令和8年秋に本稼働予定。事業総額約16億円）により、磁気乗車券を縮退させ、環境負荷の低減を図る。
- また、車両・設備等の更新に合わせて環境対策技術の導入等を検討予定。

10. 延伸計画について

<東京延伸について>

- 交通政策審議会答申第 198 号（平成 28 年 4 月）において、「常磐新線の延伸（東京延伸）」、「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線の一体整備」が、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトに位置付け。
- 東京都において「都心部・臨海地域地下鉄構想」の事業計画の検討が進められているほか、沿線自治体において、「つくばエクスプレスと都心部・臨海地域地下鉄の接続事業化促進期成同盟会」が令和 6 年 12 月に設立される等、関係者の取組みが深度化。
- 首都圏新都市鉄道（株）は、同社の令和 7 年度事業計画において、関係者の動向を注視するとともに必要な調査等を実施し、関係者の取組みのなかで適切に対応するとしている。

<土浦延伸について>

- 首都圏新都市鉄道（株）によると、茨城県において、つくばエクスプレス線の茨城県内への延伸について独自に検討を実施し、令和 5 年 6 月に土浦方面への延伸を決定、土浦延伸を前提とした事業計画の素案を令和 7 年 2 月 25 日に公表した。あくまで茨城県が独自に検討・調査を行ったものであり、その詳細は承知していないとのこと。