

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20日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 各委員からのご質問について	1
<第2回審理（令和7年5月13日）>	2
○ 8両化について、開業当初は全く想定していなかったのか。現在の輸送量は当初の想定をかなり上回っているのではないかと。 （当初需要予測との比較）	2
2. パブリックコメントについて	4
○ パブリックコメントの内訳について	5
○ パブリックコメントに対する考え方について	6

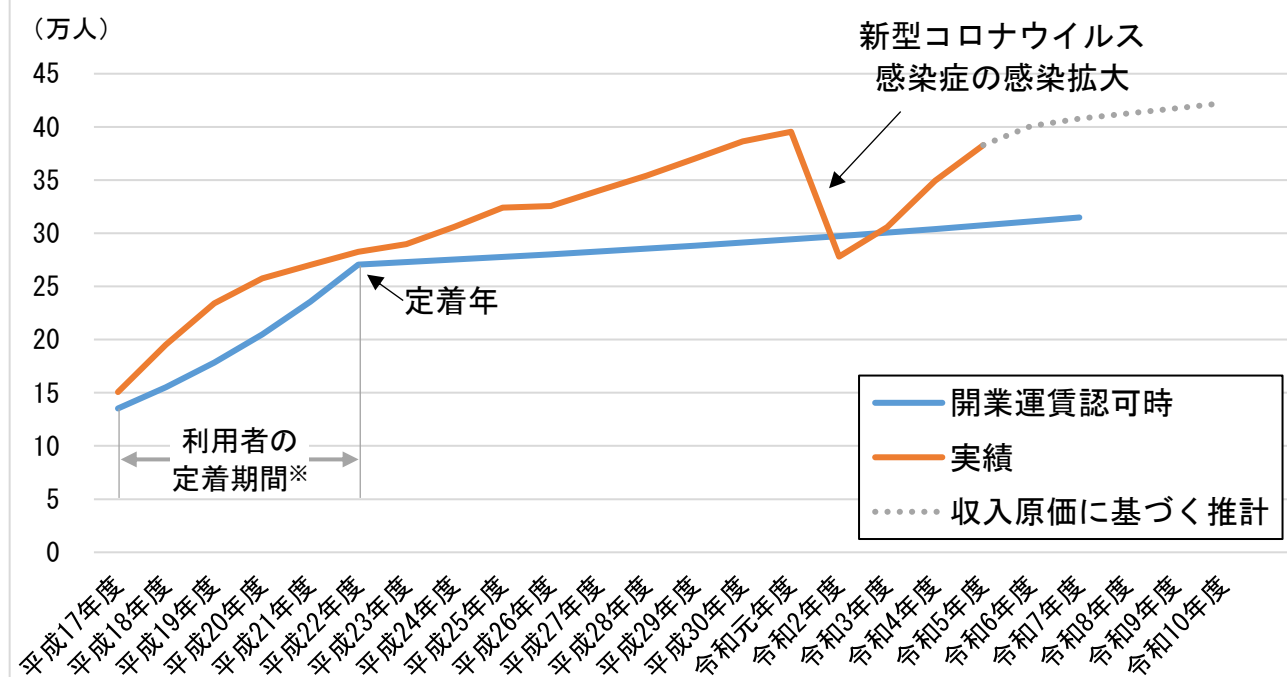
1. 各委員からのご質問について

<第2回審理（令和7年5月13日）>

○ 8両化について、開業当初は全く想定していなかったのか。現在の輸送量は当初の想定をかなり上回っているのではないか。（当初需要予測との比較）

- 首都圏新都市鉄道(株)の運賃設定認可時における1日あたり輸送人員想定は次頁のグラフのとおり。また、混雑率は、6両編成で朝ラッシュ1時間16本運行を前提として、平成17年度73%、平成22年度146%、令和7年度171%を見込んでおり、8両化は想定されていなかった。
- その後、輸送実績が開業当初の想定を上回ったことから、同社は車両増備と運行本数の増加によって混雑緩和を図ってきたところ。さらに、平成30年度には、抜本的な混雑緩和策として8両編成化事業の実施を決定している。
- 輸送実績が開業当初の想定を上回ったのは、開業前から沿線地域を中心とした広報・PR活動の効果のほか、秋葉原からつくば間最速45分で結ぶ高速性（速達性）や定時性が沿線利用者や結節駅での乗換利用者から評価され、転移需要を取り込み、定期利用者や定期外利用者の増加に繋がったものと同社では考えている。
- また、沿線開発の進展に伴い、沿線人口が着実に増加したことも寄与しているものと同社では分析している。

1日あたり輸送人員 開業時想定と実績及び推計比較



※開業後5年間については、過去の新線開業時の例を参考に、新線の輸送サービスへの認識不足、乗換習慣による需要転換の遅れ等を考慮し、開業初年度の値を定着年の50%とし、5年で予測値にすりつくものとしていた。

(千人・単位未満切捨て)

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
開業運賃認可時	135	155	178	204	235	270	272	275
実績	150	195	234	257	270	282	289	305

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
開業運賃認可時	277	280	282	285	288	291	294	297
実績	323	325	340	354	370	386	395	277

年度	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
開業運賃認可時	300	303	307	311	314	—	—	—
実績・推計	305	349	382	400	407	412	417	422

2. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：令和 7 年 4 月 14 日～令和 7 年 4 月 28 日（15 日間）

提出件数：計 17 件

【主な意見】

- 値上げ理由が不明確というご意見（3 件）
- 黒字であるため運賃値上げを実施すべきではない、特に普通運賃を値上げすべきではないというご意見（3 件）
- 運賃改定をするよりも、沿線開発や広告収入を増やす努力をすべきというご意見（3 件）
- 値上げはやむを得ないが、ダイヤ改正や 8 両化などサービス向上が必要というご意見（1 件）
- 値上げだけではなく利用者の負担軽減策を同時に検討すべきというご意見（1 件）

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文書は、原文のとおりとしています。)

1. 居住地不明者 より

首都圏新都市鉄道株式会社の令和七年四月十一日のプレスリリースによれば運賃の上限変更認可申請の主たる申請理由は輸送力増強であるとされております
輸送力が最も必要となるのは朝夕の多客時であり、その時間の利用者のほとんどが定期券利用者であると考えられます。
したがって現在の運賃の改定率を、普通運賃の負担を低減するように定められるべきだと考えます。

- 首都圏新都市鉄道によると、輸送力増強のみならず、最高時速 130 キロでの運転を支えてきた車両や鉄道施設等の大規模更新等への対応が急務となっており、そうした安全・安定・安心輸送の確保に必要な不可欠な対応を着実に実施し、今後とも持続可能な経営を行うため、不足する費用の一部についてお客様にご負担をお願いすべく、運賃の上限変更認可申請を行ったとのことでした。
- また、その申請内容は、一律の改定率にするのではなく、定期 16.6% (通勤定期 20.2%、通学定期△15.3%) に対して、定期外 (普通運賃) を 8.2% とする等、子育て世代の負担軽減や長距離の利用促進等を考慮したものであるとのことでした。

2. 居住地不明者 より

まずもって独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構への償還返済が、変更申請書にて謳われているが、この償還返済を織り込んで値上げ幅が妥当なのかという点が変更理由書からは読み取れないので詳述願いたい。

また、そもそも他社変更理由の申請書にはかなりの紙幅を割いて自助努力について詳述されているが、首都圏新都市鉄道株式会社においてはわずか 4 行である。沿線の乗車誘致キャンペーンやグッズ販売についてはこれからもなんら必要ないし力も入れないということか。だとしたら驕りともいえる。

今後土浦ないしは茨城空港方面への延伸を考えている首都圏新都市鉄道株式会社について、この値上げ幅では償還返済を繰り上げすることも、延伸についての財源も確保することは出来ないと本稿意見者は考えるがこの観点からも詳述願いたい。

さらに、首都圏新都市鉄道株式会社の受益者となる千葉県、茨城県についてはこの値上げについては黙殺なのだろうか。（東京都や埼玉県も少し関わるが、文化的にはさきの2県よりは効果は薄い）彼らにとっても多少なりとも痛しかゆし都思うのだが。

以上これだけ不備が目立つ変更申請書だが、関東運輸局においてはなんでもかんでも受け付けてパブリックコメントに附す前に、もうすこし関東運輸局内で詳細検討してから回付してほしい。

- 首都圏新都市鉄道によると、今回の運賃改定は、安全・安定・安心輸送の確保に必要不可欠な設備投資や鉄道・運輸機構債務の返済を着実に実施し、持続可能な経営を行うため、同社のさらなる経営努力を前提とし、不足する費用の一部についてお客様にご負担をお願いするものとのことです。運賃改定の内容については、沿線自治体にご理解いただいているとのことです。また、今後とも、企画乗車券の充実や沿線プロモーションの実施等の需要喚起策の強化、駅構内や高架下を活用した商業施設の拡充、鉄道グッズ販売等に努めていくとのことです。
- ご指摘の茨城県内の鉄道の整備については、同県において独自に検討されているものと承知しているところ、今回の運賃改定においては、つくばエクスプレス線の建設債務の繰上げ償還や延伸に係る費用は計上していないとのことです。
- そのほか、いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。

3. 居住地不明者 より

近時の大手民鉄の運賃改定に比べて収支率が悪いことを踏まえれば期限に係る条件を付す必要はないと思われる。

- 国土交通省としては、今般の申請については、鉄道事業法第16条第2項の審査基準及び運輸審議会での審議等を踏まえて判断してまいります。

4. 居住地不明者 より

運賃を上げるために、車両やホームを新しくせず維持補修に努めなさい。

- 首都圏新都市鉄道によると、まもなく開業から20年を迎え、最高時速130キロ運転を支えてきた車両や鉄道施設等の大規模更新、混雑対策のための車両の長編成化の実施等が急務となっているとのことです。また、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)の実施には、車両の増備や 6 両分の既存の駅ホームに 2 両分のホームを延伸する工事等を含んでいるとのことです。

- これまでも、安全・安定・安心輸送の確保を最優先とし、日常的に車両や鉄道施設等の保守管理を行い、その状態等に応じて必要な補修や更新（部分的なものも含む）を実施してきたとのことです。今回の運賃改定は、安全・安定・安心輸送に必要な対応を着実に実施し、持続可能な経営を行うためにお客様にその費用の一部の負担をお願いするものであり、ご理解いただきたいとのことです。

5. 居住地不明者 より

- 1) 申請書中、別紙 1（変更しようとする旅客運賃の上限の種類、額及び適用方法）と別紙 3 の 4（旅客運賃計算方法及び適用方法（新旧対照表））でほとんど同じもの（後者が前者を包含する内容）が添付されているがなぜか。これは、別途の書類ということか。
- 2) 小児普通 1 円単位運賃及び通学定期については、実施運賃でこれを定めるのではなく、上限運賃としてこれを定める理由はなぜか。
- 3) 上記に関連して、こどもが乗り越した場合、乗越精算機で適用されるのは 10 円単位運賃ということか。
- 4) 申請者は、開業時から、収支率が悪いように思われる。今般まで申請に及ばなかった理由及び今般の申請でも収支率を低く抑えている理由はあるか。

- 1) について、首都圏新都市鉄道によると、別紙 1 は変更しようとする旅客運賃の上限の種類、額及び適用方法に関する内容を、別紙 3 は旅客運賃計算方法及び適用方法の全体を示すもので、別紙 1 の内容は別紙 3 に包含される内容とのことです。
- 2) について、首都圏新都市鉄道によると、子育て世代が沿線に定着することは、つくばエクスプレス線及び沿線の発展にとって重要であるとの考えから、運賃施策において子育て世代の負担軽減を図ることを明確に打ち出すべく、普通旅客運賃（小児・1 円単位）及び通学定期旅客運賃の上限を下げる申請を行ったとのことです。
- 3) について、首都圏新都市鉄道によると、乗り越した場合における精算機での精算は、きっぷ・磁気定期券のみが対象となり 10 円単位での精算となるとのことです。なお、IC 乗車券・IC 定期券の場合、精算機ではチャージのみとなり、1,000 円・2,000 円・3,000 円・4,000 円・5,000 円・10,000 円・不足額のための 7 区分からチャージを行い、改札機にて 1 円単位で収受されるとのことです。（大人・小児共通）

- 4) について、首都圏新都市鉄道によると、開業当初からATO（自動列車運転装置）によるワンマン運転の導入、弾性マクラギ直結軌道の採用による省メンテナンス化等を図り、安全性を確保しつつ生産性を向上させており、これまでは車両や鉄道施設等の経年劣化等に伴う更新投資等が少なく、資金収支が概ね均衡していたこと等から、申請に及ばなかったとのこと。また、今回の改定内容は、お客様にとって過度な負担増にならないように配慮しているとのこと。

6. 居住地不明者 より

物価上昇などにより運賃の値上げはやむを得ないとは思いますが。

一方で運賃の値上げをするのであれば何もしないのではなく、何か目に見える形でのサービス向上は必要かと思います。

沿線人口は増加する一方であり、年々混雑は激しくなっており、他の路線に比べてラッシュ時が息苦しく感じます。地下区間の換気はしっかりできていますでしょうか？二酸化炭素濃度が他の路線に比べると高いかと思いますがどうでしょうか？

また車内マナーも悪いです。区間快速が朝ラッシュ時に六町駅に停車するようになりましたが、足立区民は混雑していて乗り切れないのに無理矢理乗ろうとして押してくる、足を踏むのが日常茶飯事です。足立区は止めなくてもいいのではないかと思います。また夕方ラッシュ時の通勤快速ですが、守谷以北はガラガラで半分以上は後続の各停に乗り換えています。通勤快速を廃止して区間快速に一本化することが必要ではないでしょうか。

8両化が2030年代とのことですがあまりにも遅すぎます。最初から8両で作っておけばよかったはず。工事に時間がかかるのはしょうがないとしても一部の駅でチンタラ作っているのであれば守谷以南だけでも早急に8両化をしたり、事故で廃車となった編成の代替でもう1編成増備して本数を増やすべきではないでしょうか。

また都市軸道路の柏たなか-守谷間もいつになったらできるのでしょうか？常磐道は毎週末三郷から谷田部まで渋滞しており、キャパオーバーです。千葉県の道路も片側1車線でまともに右折レーンもなく、いつも渋滞しており、はっきり言ってカスです。三郷流山橋に関しても有料化する価値がある橋なのではないでしょうか？ETCすら使えないのはいかがなものかと。

- 首都圏新都市鉄道によると、8両編成化事業やそれに伴う総合基地整備事業の推進を引き続き実施するほか、QR乗車券・クレジットカード等によるタッチ決済システムの導入、TXアプリ等による情報提供や情報発信の充実等によるお客様の利便性の拡充等、お客様サービスの向上を図っていくとのこと。
- 混雑状況に関するご意見について、地下区間はトンネル内に換気装置を設置して定期的に換気を行っているほか、列車内は空調装置やドアの開閉時に外気を取り入れるこ

とで換気を行っているとのことです。また、乗車マナーについては、お客様にご協力いただくように引き続き努めていくとのことです。さらに、列車種別を含めた運行ダイヤの設定については、引き続き、お客様のご利用状況を踏まえた、より利便性の高いものになるように検討するとのことです。

- また、8 両編成化事業は、終電後から初電前の限られた時間で、安全輸送の確保から営業線の通常保守等を行いながら工事等を実施しなければならないこと、つくばエクスプレス線が完全立体構造のため資材等の搬入・搬出が総合基地等に限定されること等から、現時点では 2030 年代前半の供用開始を目指しているとのことです。このほか、混雑緩和対策として、令和 6 年 3 月に朝ラッシュ時 1 時間当たりの最大運行本数を 26 本にするダイヤ改正等を実施しているとのことです。
- そのほか、いただいたご意見については、今後の国土交通行政の参考とするとともに、関係するご意見については申請者にお伝えいたします。

7. 居住地不明者 より

本件認可に対して以下の条件を付して賛成します。

1 事業者路線全線に対する立体交差の解決

本事業者は全線立体交差実現されているため問題無いと考えます。

大都市圏では踏切が残って社会全体の経済損失を無視した事業者が多く運賃改定に国土交通省が全く考慮されていないことに憤りを感じています。

全ての事業者の審査の際にこれを考慮し、踏切残存の数値公表を併せて行う事を強く求めます。

2 年間列車遅延状況の考慮

今回一連の値上げに対して通常運行実現率を考慮されたい

近年、ビジネスに於いて昔以上に時間がシビアになっているが鉄道事業者の時間感覚は旧態依然としている。

乗客の時間は鉄道事業者のものでなく本来損害を補償すべきものを免除規定で逃げており社会全体の損失を無視し続けている

中には毎日のように遅延し改善されない事業者も値上げ申請されている

年間の状況を公表し認可が妥当である事を公表した上で判断されたい

3 運転品質の考慮

近年、持続可能な目標を掲げ世界が動いているのにもかかわらず、例えば山手線のように急加速、急減速により弱者の乗車環境を考慮しない劣悪な事業者が増えている。

これは人工知能を活用し低減できると思われるが利権が絡んでいるのか既存の駅構造を無視しホームドア整備ばかりが求められ、運転品質向上が進む気配がない

弱者の乗車環境を改善しているか評価に組み入れる事を求める

最低限これらの考慮がされないのであれば、鉄道局の存在は不要なので規制を全廃し自由な価格設定を認めるべきと考えます。

- いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。
- なお、首都圏新都市鉄道によると、鉄道事故等報告規則に基づく令和6年度輸送障害の発生は8件、うち自社起因の輸送障害は5件とのことです。
- 運転品質に関しては、惰行制御を取り入れたATO（自動列車運転装置）運転や、混雑するラッシュ時間帯においてはTASC（列車自動駅定位停止制御）運転を採用することにより、急加速・急減速を抑える取組みを行っているとのことです。

8. 居住地不明者 より

値上げ理由がわからない。便乗値上げに関しては反対です。外国人が増えているため外国人のみ3倍の値上げで対応して欲しい。

- 首都圏新都市鉄道によると、今回の改定は、経年劣化した車両や鉄道施設等の大規模更新、混雑対策のための車両の長編成化等を着実に実施し、昨今の物価高騰等に対応しつつ、将来にわたって安全・安定・安心輸送の維持・向上を図り、持続可能な経営を行うため、不足する費用の一部について広くお客様にご負担をお願いするものであり、ご理解いただきたいとのことです。

9. 茨城県在住者 より

研究学園駅から秋葉原を普段利用しています。一般乗車券です。

他の私鉄、JRに比べ歴史的なこともあるのだろうがきわめて距離単価が相場よりも高い、
これでは近隣に住もうともならないし、住んでいる人もとてもたまらない
日常への買い物客や通院などの利用、観光客、こういう利用者の事も考えなくてはいけない。

北総線なども値下げになった
まだ職場への通勤の定期は会社から補助が出るからと
とくに学生料金などを大きく下げた。

もっと広告収入増やす、もしくは映画ロケなどフィルムコミッションなどに協力し観光

客を増やす、またロケ撮影代を取るなど

車内CMや釣り広告や窓に広告などを増やす、駅広告を増やす、駅に店舗誘致する、自販機の設置を許可する、高架などの下を利用、高架下商店街など開発する、エキナカ、エキソトを開発する。

キャラクターグッズコラボなどで切符を売る

古い線路、車内備品などの鉄道備品を売る

ふるさと納税商品に協力する。

押しポスター、押し広告、押し電子公告、押し文字広告などを駅などでも出せるようなのを何か開発してみる。

こういうようなことがつくばエクスプレスはまだ足りないように思います。

JR駅だって秋葉原駅のところもっとやっていますよね

東京、大阪などの私鉄さんもそうです。

今でも黒字で乗車数も増えている

それで値上げというのはどうなのでしょう？

反対ですね

もっと他の私鉄の商売ノウハウなど学んでみてください。

お金を生むこと、利用者を増やすことなどいろいろできるんじゃないでしょうか？

参考例

1 — 10 : 利用者数（旅客収入）を伸ばす施策

1 座席指定列車（TX版“ロマンスカー”）導入

朝夕ピークの「モーニングライナー／ホームライナー」や観光特急を設定し、高単価席を追加。

2 オフピーク運賃の時間帯拡大

京王・東急の事例にならい、平日9：30以降も割引率を段階設定してリモートワーカー層を呼び込む。

3 イベント列車・貸切列車の常設化

東武「SL大樹」型の観光列車ではなく、車内でライブや試飲会を行う“動くイベントホール”を提供。

4 沿線大学との“キャンパス直結バス＋定期セット券”

明治大学×小田急のように、学期定期＋シャトルバスをパッケージ。

5 都市型フリーきっぷのサブスク化

京急「みさきまぐろきっぷ」風に、T X + 沿線バス + 飲食券を月額制で。

6 沿線 I C カード連携ポイント

T o k y u P o i n t × P A S M O 方式で、乗車ポイントを駅ナカ・E C で即時消化可能に。

7 ダイヤに“観光寄り”クロスシート編成を組み込む

週末は守谷方の一部車両をロングクロスに転換し、快適性を訴求。

8 鉄道×サイクルツーリズム

T X 全駅に“輪行ステーション”を設置し、つくば霞ヶ浦りんりんロードへ誘導。

9 空港アクセス連携（成田・羽田）

北総線や京成と共同で予約制「T X エアポートバス」を設定し、航空利用者の流入を狙う。

10 夜間経路探索アプリで“終電一本前”通知

遅延情報 + 終電アラートをプッシュ配信し、安心感で深夜帯乗車を下支え。

11 — 20 : 広告・物販・デジタル収入を伸ばす施策

11 駅構内デジタルサイネージを“面”で売るパッケージ

東急渋谷スクランブルスクエアの巨大ビジョンのように、秋葉原駅？ A k i ? O k a エリアを一体販売。

12 車内音声CMのD S P 化

小田急の“T r a i n A d s”を参考に、車内放送枠をデジタル入札制で販路拡大。

13 T X 公式アプリに“乗車データ×広告”レコメンド

乗車駅・下車駅に合わせてE C クーポンを即時配信し、成果報酬で収益化。

14 駅ナカ無人店舗（A I レジ）

J R 東日本の“T O U C H T O G O”モデルを導入し、省人化でテナント誘致を容易に。

15 T X オリジナルグッズのクラウドファンディング

京阪「プレミアムカー」開発時のように、先行予約でファン熱量をマネタイズ。

16 沿線自治体とのふるさと納税返礼品連携

納税者向けに“TX 乗り放題きっぷ+体験”を返礼品化し、手数料収入を確保。

17 車内Wi-Fi上の“トラベルガチャ”広告

博多ーJR九州の「旅くじ」事例を応用し、空き席区間をダイナミックプライシングで販売。

18 eスポーツ大会を秋葉原車庫で開催

阪急うめきたサテライトのように、車両基地をイベントスペースとして有償貸出。

19 鉄道×NFT乗車証明書

デジタル乗車券に限定アートを付与し、二次流通時ロイヤリティを確保。

20 駅構内ポップアップ“週間レンタル”

京王新宿駅の“KEIO MALL POP UP”型で、D2Cブランドを短期誘致。

21 ー 30 : 不動産・まちづくり収入を伸ばす施策

21 “駅上ホテル”＋ワーケーション特化型

相鉄「HOTEL THE KNOT」方式で守谷・研究学園にビジネス／長期滞在ホテルを併設。

22 複合再開発に“保育園＋SOHO”をセット

東急田園都市線の沿線再開発のように、若年ファミリーの定住を促進。

23 駅前物流ラストワンマイル拠点

京急×佐川の「東京ポートサウス」に倣い、秋葉原？守谷でEC当日配送拠点を賃貸。

24 沿線農産物マルシェの常設化

“小田急ファーマーズマーケット”型で、つくば野菜を駅ナカ販売しテナント料確保。

25 スマートシティ型PPA（自家消費太陽光＋EVシェア）

東急多摩田園都市のPPAモデルを応用し、駅ビル屋上に発電設備を設置して電力販売。

26 “駅チカ保健所”＆メディカルモール誘致

地方私鉄で実績高い高齢化対応事業。テナント料＋来院客の乗車需要を創出。

27 鉄道資産の“屋根貸し”電波塔ビジネス

阪急阪神不動産×楽天モバイルの基地局設置モデルをTXの高架下にも展開。

28 未利用地をキャンピングカー基地に転換

西武「ところざわサクラタウン」周辺のRVパーク事例を活用し、短期賃料収入＋観光需要喚起。

29 沿線大学と連携した“研究開発拠点シェアオフィス”

研究学園駅周辺に、筑波大・産総研のスタートアップ向けR&Dオフィスを整備。

30 地方創生テレワーク拠点＋移住促進住宅

長野電鉄「信州リゾートテレワーク」にならい、霞ヶ浦・筑波山麓にサテライトオフィス＋定住住宅を開発し、住宅分譲益と通勤定期を同時に獲得。

31 TXフィルムコミッション（TX？FC）設立 路線沿線・車両基地をロケ地として一括仲介。撮影許諾・安全管理をパッケージ化し、ロケ使用料＋沿線PR動画制作をセットで販売。

32 「TXロケ地めぐりモバイルスタンプラリー」 ロケ受入作品の公開後に、劇中シーンと同アングルを撮影→SNS投稿でデジタル特典（限定乗車券アート）を配布し、観光周遊を促進。

33 全車両・窓貼り「視界ジャック」広告 車内窓ガラスを透過フィルムで全面ラッピング。海外地下鉄で人気の“外は見える／中は広告”仕様を導入し、高単価枠を創出。

34 高架下“TX URBAN TERRACE”プロジェクト 秋葉原？浅草間の高架下に、スモールオフィス・クラフトブルワリー・ライブハウスを集積。月額賃料＋イベント連動乗車需要を獲得。

35 駅ナカ「無人冷凍グルメ自販機」横串展開 JR東の駅弁自販機モデルを応用し、つくば・守谷の人気ラーメン／餃子など冷凍食品を24h販売。売上ロイヤリティを収益化。

36 キャラクター切符 × 限定NFT セット販売 既存の硬券コラボに加え、NFT乗車証明書（2次流通ロイヤリティ付）をバンドル。限定1000セット即日完売を狙う。

37 TX公式オンライン“鉄道備品オークション” 廃車発生品・旧駅看板・行先方向幕などを定期オークション化。メンテ履歴付きでコレクター価格を最大化。

38 ふるさと納税「研究学園スマートシティ体験キット」 TXフリーパス＋モビリティシェアクレジット＋沿線ホテルクーポンをセットにし、TXが事務代行手数料を確保。

39 乗務員アテンダントによる「声の広告」 運転士・車掌による駅間アナウンスの余白に、期間限定でスポンサー企業の「一言」を読上げ。温かみ＋高認知で差別化。

40 「沿線クラフトビール列車」チャーター TX車庫内で乗車受付→車内で沿線4ブルワリー飲み比べ＋フードペアリングイベント。貸切料金＋物販手数料を獲得。

41 AI混雑予測 × 広告ダイナミックプライシング 車内IoTセンサーで時間帯別乗客数を可視化し、閑散枠の広告料金を自動ディスカウント。広告主の投資効率を高め販売量を拡大。

42 「TX e-Sports Express」臨時列車 車両をLAN配線＋ゲーミングモニターでジャックし、車内トーナメントを開催。YouTube配信権料＋協賛金を収益化。

43 駅前空き地を「移動式シネマ」で暫定活用 モバイルシアター事業者と提携し、週末は野外映画館として有償貸出。ロケ利用→上映イベント→観光回遊の導線を循環。

44 沿線大学「卒業制作展 in TXステーションギャラリー」 駅構内通路に美大・農工大の卒展エリアを提供。学校負担で展示什器導入→TXはスペース料＋広告を取得。

45 「TX REUSE LAB」？廃車材アップサイクル商品化 古レールで作るカトラリー、座席モケットで作るトートバッグなどをファブ施設で共同制作し、ECで販売。

- 首都圏新都市鉄道によると、損益収支は黒字であるが、車両や鉄道施設等の経年劣化に伴う更新等による設備投資の増加、物価上昇等による営業費増加等により、キャッシュアウト超過が継続・拡大し、資金収支では赤字になるとのことです。
- 今回の運賃改定は、安全・安定・安心輸送に必要な対応を着実に実施し、持続可能な経営を行うために、同社の経営努力を前提として、お客様にその費用の一部の負担をお願いするものであり、ご理解をいただきたいとのことです。
- また、これまでも、駅構内や高架下への商業施設等の誘致、鉄道廃品の販売、ふるさと納税商品やフィルムコミッションへの協力等を実施しているが、いただいたご提案を参考に、今後とも、より一層の利用者増や増収につながる施策を検討していくとのことです。

10. 茨城県在住者 より

つくばエクスプレスは首都圏、関西などの私鉄に比べ、運賃がかなり高い。
しかし、あまり広告で収益を上げる、という努力をあまりやって今いようなので、まずは、広告収入を増やしたり、駅構内外に飲食店を誘致するなどして利用者の利便性を向上させることもやってから、運賃値上げを考えてほしい。

もっと駅ビル開発や住みたい街、暮らしやすい街、買い物に訪れたい街、遊びに行きたい街、通勤、通学したい街こういうことをすべきだ。

例えば、その結果、紀ノ国屋や成城石井のような高級スーパーや駅ビル直結居酒屋、バル、喫茶店、図書館、美術館、オフィスビルが他の市町村の駅ビルではあるのにつくばや守谷にはないことなどもよくつくばでも話題になる。

- 首都圏新都市鉄道によると、開業当初から駅構内や駅高架下への飲食店を含む商業施設等の誘致、高架下を活用した子育て支援施設・学童保育所等の整備等を推進し、つくばエクスプレス線の利用者や沿線住民の利便性の向上を図っているとのこと。今後も駅構内において、コンビニエンスストアの新設や催事事業の強化、商業施設の新規開発検討等を推進するほか、沿線の自治体や企業等と連携して、沿線地域の活性化、沿線価値向上に貢献していきたいとのこと。また、増収策等の検討は重要な課題と認識しており、いただいたご提案については、今後の計画の参考とさせていただくとのこと。

1.1. 茨城県在住者 より

NHK の記事でも

JR グループなどは、不動産開発事業も自社で行っていますが、渡邊社長は、「開発業者になるつもりはない」と強調していました。

つくばエクスプレス開業20年 渡邊良社長インタビュー 運賃値上げは？混雑対策は？まちづくりへの貢献は？

<https://www.nhk.or.jp/mito/lreport/articles/300/207/32/>

しかし鉄道会社が最初に開発しなければ町が活性化しないので呼び寄せるというもの（他社で言うところの遊園地やショッピングセンター、オフィスビル、美術館、博物館、スタジアムなど）が育たないため、単なるベッドタウン化してしまう、そのため、駅前も素通りするだけで賑わいがなく、そして外部からの利用者も増えない。これはつくばエクスプレスの致命的な欠陥です。

- 首都圏新都市鉄道によると、つくばエクスプレスは、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づく特定鉄道として整備された路線であり、鉄道事業を運行する同社と、沿線開発の主体や宅地開発を進める自治体等の関係者の間で役割分担されて整備されてきた経緯があり、現在に至っているとのこと。今後は、沿線自治体、開発事業者等の様々な関係者との連携を深め、駅・高架下からつながる沿線まちづくり等に取り組み、沿線価値の向上に貢献していきたいとのこと。

1 2. 茨城県在住者 より

通勤手当等のない沿線住民として、利用負担が増え続けていることに懸念を感じます。2023 年 12 月には普通回数乗車券、時差回数乗車券、土・休日割引回数乗車券、往復乗車券が廃止され、土休日に回数券を利用していたケースだと片道あたりの運賃が 28.5%も上がりました。

今回は 8%程度の増額を伴う申請となっていますが、このような運賃見直しが連続すると自宅から他都市へのアクセス悪化に直結します。

また、自家用車で往復したほうが安価かつ便利になり、環境保護に反する面もあると考えます。

運賃の全体的な値上げだけではなく、利用回数に応じた動的な割引など、負担軽減策を同時に検討するべきではないでしょうか。

- 首都圏新都市鉄道によると、利用回数に応じた割引など、お客様の負担を軽減するための施策について、検討する予定とのこと。

1 3. 居住地不明者 より

普通旅客運賃や通勤定期旅客運賃が上がる一方で、通学定期旅客運賃が下がる理由について、認可申請書の別紙 2「変更を必要とする理由」を見ても分からない。理由について具体的に教えてもらいたい。

- 首都圏新都市鉄道によると、日本全体で少子化が進行するなか、子育て世代が沿線に定着することは、つくばエクスプレス線及びその沿線の発展にとって重要であると考えているとのこと。こうした考えに基づき、世代を超えて愛される鉄道を目指す同社の経営戦略として、子育て世代の負担軽減を図る運賃施策を打ち出したものとのこと。

1 4. 神奈川県在住者 より

意見：競合する東日本旅客鉄道と同時期の運賃変更であり独占禁止法で禁止されているカルテルに相当する可能性があること、儲かっているはずなのに実質粉飾申請までして赤字っぽく見せることで不当な値上げを図ろうとしており、鉄道事業法の趣旨に反するため、普通運賃値上げに断固反対である。

理由：そもそもつくばエクスプレスを運営する首都圏新都市鉄道の運賃は競合する東日本旅客鉄道のうち幹線運賃を参考にしているとされる。がこの 16.2 円/km という賃率は

関東大手私鉄と比べ割高で、初乗り 168 円というのもどの関東大手私鉄と比べても高く、そもそもの運賃が割高である。2020 年～2024 年の物価約 20%上昇で低廉な運賃で維持できなくなったためやむなく運賃を値上げするのであれば致し方ないし、運賃改定を行うにあたり維持費削減のための減車減便を行ってから運賃改定を行う各社が多い中、減便どころか増発し昼間に空いている快速の減便もしない、そもそも割高な運賃設定を行っている首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスの運賃改定は運賃値上げに関する要件を満たしていないのではないかと。

運賃上限認可申請書によればつくばエクスプレスを運営する首都圏新都市鉄道は 2023 年度実績で年間 65 億円の黒字となっている(なお毎年半期ごとに収支をプレスリリースにて公表しているため、大幅な黒字であることに間違いはない)。しかも収支率 65.3%、つまり営業係数 65.3 ととても経営が良いのである。運賃改定申請を行う鉄道会社が営業係数 90 以上が多く少なくとも 80 以上の中 65.3 という優良成績を収めているということはつくばエクスプレスを運営する首都圏新都市鉄道は儲かっているはずだ。

しかもつくばエクスプレス沿線の生産年齢人口は増えており、今後も人口増加が見込まれている。利用者は今後も増え値上げしなくとも増収見込みが立っている。

一方つくばエクスプレスと競合する JR 常磐線を運営する東日本旅客鉄道は 300 億円の 3 年もの実質無利息社債を 2 回調達するほど経営繰りが傾いている。正直 JR 東日本は運賃値上げしないと潰れる、そのレベルまで来ている。その破産寸前の状況である JR 東日本の運賃改定率が幹線運賃で 4.7%の値上げとしている。

にもかかわらず JR 東日本幹線運賃を参考に運賃を設計したつくばエクスプレスが JR 東日本を上回る普通運賃 8.2%、通勤定期 20.2%の値上げ申請を行ったのである。おいおいそもそも運賃が関東大手私鉄と比べ割高で儲かっているのに破産目前の JR 東日本よりも運賃を値上げしているというのは理解しがたい。

この黒字を粉飾するために、首都圏新都市鉄道では配当金所要額を 300 億円という法外な設定にしてあたかも赤字が多いように見せているほか、収入原価総括表の提出がない。それは収入原価総括表を提示したら黒字で運賃値上げしなくても問題ないことがすぐにばれてしまうからではないのか。国土交通省の定めた原価コストを無視して、しかも算出方法を見直し値上げに有利にできるようになったのに(この値上げに有利になった点に関しては労務環境の向上も含まれているため適正範囲内で実施すべきであるが)、それでも公表しないということは、新たに見直した原価コスト基準で収入原価総括表を作っても値上げするに至らないからではないか。そんな国策に反する値上げを認可してはならない。

また首都圏新都市鉄道は上場企業ではないし、そもそも上場企業でも配当金として支払うのは利益の半分程度までであることを踏まえると、赤字にしてまで配当金を支払う方がおかしい。運賃値上げする前に配当金を引き下げるべきではないか。

もっとも通勤定期の大幅な値上げについてはつくばエクスプレス線沿線に官公庁やみなし官公庁が多く値上げしても有無を言わず支払ってくれるためと察しているが、そうであれば通勤定期の割引率を縮小すればいいだけの話であってそもそも割高な普通運賃を値上げする必要はない。

そもそも鉄道事業法の運賃上限認可申請の趣旨にのっとれば、市民生活に根付いている鉄道運賃を儲かっているのに不用意に値上げすることを認可制度によって封じているはずである。なんなら 1997 年の制度改定で嚴重化したはずだ。もっとも通学定期運賃の値下げ、こども IC 運賃の値下げを届出ではなく認可申請に記載していることを踏まえると国土交通省側も相当な調整と要求を行ったと察するが、そんなにおかしいのならそもそも申請を却下すべきではないか。

また競合する東日本旅客鉄道の運賃変更予定と同時期の 2026 年春実施予定であること、JR バス関東の高速つくば号の運賃改定状況を見ての運賃値上げであることを踏まえると、儲かっているはずにもかかわらず首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の値上げを図るのは独占禁止法で禁止されているカルテルに当たる可能性が高い。

よって今回の運賃変更認可のうち普通運賃値上げ分については断固不認可・却下とすべきである。

以上

- 首都圏新都市鉄道によると、ご指摘のような粉飾やカルテルに該当することは行っておらず、「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づいて算出した収入及び原価をもとに申請を行ったとのこと。
- 国土交通省としては、今般の申請については、鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、収入と原価を審査し、運輸審議会に諮問を行いながら審査手続きを進めてまいります。
- そのほか、いただいたご意見については、今後の鉄道行政の参考とするとともに、関係するご意見については申請者にお伝えいたします。

値上げ自体はやむを得ない物と考えるが、男性差別でありトランスジェンダーの方への差別で女性特権である女性専用車両は即時廃止してほしい。

特につくばエクスプレス線は6両編成と短く、混雑均平化の観点からも防犯カメラの整備で代替すべき。

続ける場合は女性価格として通勤定期券から1.17倍加算した運賃を徴収すべき。

- 首都圏新都市鉄道によると、車内防犯カメラを全車両に整備済みであるが、女性専用車については、痴漢被害撲滅を目的として鉄道事業者としてできる対策の一つとして、お客様にご協力をいただく形で運用させていただいているものであるためご理解・ご協力をいただきたいとのことです。

16. 居住地不明者 より

[CBM、規格統一等への取り組みについて]

同業他社間で車両、車両部品の共通設計化や、施設、車両保守等のCBM化（状態基準保全への移行）といった、省力化、省人化への会社の垣根を超えた協業の取り組みが進んでいます。

申請者においても同業他社と技術協力や情報交換を行い、同様の取り組みへの参画や省力化、省人化に資する設備、技術の導入など、コストダウンと安全、安定輸送を両立し、持続的な鉄道事業運営を可能とするための施策に取り組んで頂きたいと思います。

なお、施策の実施にあたり、安全第一であることが大前提ですので、その点に留意頂くこと、また、従業員の方の負担が最小限になるようにするとともに、省力化、省人化による要員数の見直しなどが発生する場合、従業員の方の処遇について、本人の希望を尊重し十分に配慮願います。

具体例

○線路モニタリングシステムの営業車両への装着を行うこと

○VVVF制御方式の採用、「制御伝送装置」等の搭載がある鉄道車両において、機器による自動検査機能やデータ蓄積機能を活用し、部品交換周期、定期検査周期の延伸を行うことや、検査体系そのものを見直すなど。

○東京メトロ、東武鉄道の日比谷線直通車両等のように、基本設計を共通化することで製造コスト、メンテナンスコストを削減すること。

なお、申請者において既に取り組んでいることがあれば、可能な範囲でご教示をお願いします。

意見 2

[増収分の人件費転嫁および、労働環境改善への充当について]

労働人口が減少する中、人材獲得競争も激化していること、また、物価高により社員の方の生活も負担が増していると考えます。

持続的な鉄道事業運営のため、下記について継続して検討、実施をお願いします。

○今回の運賃改定による増収分を人件費にも転嫁し、人材の確保、定着と帰属意識、モチベーションの向上により、持続的な鉄道事業運営を行うことが出来るよう、継続的な基本給のベースアップや手当の新設（家賃、住宅ローン負担額の補助など）、福利厚生制度の充実など、経営体力の範囲内において最大限の待遇改善を継続して行うこと。

（申請者に協力会社や下請け会社がある場合、待遇改善、物価上昇や経費増に対する経営支援の原資として、外注費や委託費における労務費や経費分を増額することも含みます）

○従業員の方が働きやすい環境作りのため、従業員の方の意見も取り入れながら、老朽化した現業事務所の建て替え、仮眠室の個室化や作業場所の暑さ、寒さ対策といった労働環境の改善を継続して行うことで、労働安全衛生への配慮や、従業員満足度の向上を図ること。

なお、申請者において待遇改善や職場環境改善のため既に取り組んでいることがあれば、ご教示願います。

意見 2 の 2

[人事賃金制度についての質問、要望事項]

また、以下に挙げる事項について、留意願います。

確認事項

○人件費総額の抑制を目的として、一定の年齢以上となると基本給が減額となっていく「基本給減額制度」や、同一職級に留まっていると昇給額が抑制される、もしくは昇給そのものが停止される制度や、年齢等による昇給停止制度は申請者の人事賃金制度として制度化されているのでしょうか。

要望事項

○待遇改善においては、初任給の増額や若年層の改善にスポットを当てるあまり、賃金カーブの変更により中堅層以上の昇給額を抑制すること、基本給を増額する代わりに賞与を減額して調整する、または手取り額が減少となるような手当の廃止を行うなど、いわゆる「不利益変更」にあたる制度変更は行わないでください。

（会社を担う中堅層など要の世代の方の離職者の増加やモチベーションの低下を招き、技術の継承が途絶することや、人員不足による運行への支障が発生する恐れがあるため）

○年功序列制を基本とした賃金制度を維持してください。一部同業他社で見られるような、極端な成果主義要素の導入、ジョブ型雇用制度の導入、拡大は却って士気の低下を招く恐れもあるため、慎重に検討をしてください。

○年功序列を維持しつつ、成績優秀者には定期昇給額への加算や賞与を増額することや、昇給昇格試験の早期受験資格付与など、モチベーション向上に資する制度の構築を行ってください。

○先述の確認事項のような制度（基本給減額制度など）が既に制度化されている場合には、少子高齢化や晩婚化等の社会情勢の変化、年金受給年齢の引き上げに伴う定年延長制度を導入する会社も増加するなど、社会全体での生涯設計の高齢化の加速といったことも考慮し、制度の縮小（昇給停止年齢の引き上げ等）や廃止に向けた協議を労使間で行われるように希望します。

参考

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf

意見 3

〔鉄道事業の子会社委託等について〕

同業他社において、駅業務や車両保守業務等の子会社委託が行われています。

過去には関西でも阪急電鉄にて、駅業務や車掌業務の子会社委託化が行われた事例がありますが、「偽装請負」の可能性や、同一業務でありながら賃金や福利厚生面での待遇格差が生じることによるモチベーションの低下等の問題が生じ、電鉄本体への転籍、直接雇用により切り替えたという事例がありました。

JR東日本の委託子会社では、JR本体と比較して待遇が低いため、離職者も多く、一旦委託にした所を直営に戻すような動きも出てきています。

少子高齢化による労働人口減少といった環境の中、他の業界でも採用難が発生していると聞いており、鉄道業界においてもそれは同様であると推察しますが、持続的な鉄道事業運営を行っていくためには、コストダウン優先の人事施策よりも、貴重な人材である従業員の方一人一人が会社に定着し、力を発揮し、適切な待遇や福利厚生のもと安心して仕事を行える環境を整えることが重要だと考えます。

下記の法令等も踏まえ、鉄道事業における運転、駅業務、施設、車両保守等の子会社委

託の検討については、安全確保や技術継承等に支障があると判断される場合には、施策の中止も含めて検討を行ってください。

既に行われている場合には、「意見2」における待遇の改善を進めることと並行して、段階的な委託体制の見直しを行うことも選択肢として含め、持続的な鉄道事業運営の実現に資する検討を行ってください。

2008年12月18日付 読売新聞

「阪急は「コスト減より安全」…子会社駅員ら840人本社雇用」

（元記事が閲覧不可のため、「動労千葉を支援する会」HPより引用）

<http://doroshien.starfree.jp/wp-content/uploads/2023/10/gaityuuka39.pdf>

※輸送サービス労組八王子地本 2025.03.12

組合：なぜ奥多摩駅を直営化に？

会社：JESSの社員年齢が高く、人手不足もあり、また社員の活躍フィールド拡大のためである。

<https://www.jtsu-e->

[hachioji.com/_files/ugd/7466df_056f5dfdf17449fbff3bd19e3deacb0.pdf](https://www.jtsu-e-hachioji.com/_files/ugd/7466df_056f5dfdf17449fbff3bd19e3deacb0.pdf)

○鉄道事業法 第十八条の二 輸送の安全性の向上

「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。」とされていますが、採用数に対し離職者が上回ることや、採用予定人数を充足せずに人手不足が解消されないといった事態が発生している場合、技術の継承などに支障が生じ、鉄道事業における安全性の維持、向上が図られない可能性がある。

○SDGsの観点

SDGs目標8「働きがいも経済成長も」に基づき、待遇改善を含む働きがいの確保は事業持続性にも寄与する。

意見4

[経費節減への取り組みについて]

物品購入やサービスの契約締結、または作業の委託契約等において、可能な限り複数業者間での相見積もりを行うなど、費用の圧縮に努めてください。

また、意見1における「同業他社との車両、車両部品の共通設計化」が進んだ場合に共同購買を行う体制の整備を行うことや、線路設備等測定機器の他社との共同リースなど、安全確保を第一としつつ、更なるコスト低減に向け検討を行ってください。

（但し、意見6について留意すること）

意見 5

[障害者割引について]

割引による減収分について、国の運賃制度上は運賃への転嫁ができる事となっていますが、今回の改定分には含まれているのでしょうか。

割引の減収分について、持続的な事業運営の観点からは原則として公費負担となることが望ましいと考えるため、他事業者や業界団体と共同で国や自治体等へ働きかけを行ってください。

意見 6

[資材調達等における価格転嫁の促進について]

物価、エネルギー費用、輸送コスト等の上昇が続いていること、また政府も掲げている持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を促進する観点からも、申請者の取引先（受注者）が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、下請法などの関係法令や「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」といった公的な指針、ガイドラインを踏まえ、取引先との良好なコミュニケーションを図ることで、適切な価格転嫁がなされるように取り組みをお願いします。

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka/romuhitenka2.pdf>

また、会社全体で適切な価格転嫁に取り組む姿勢を対外的に示すものとして、下記 1. もしくは 2. いずれかの方法について実施の検討をお願いします。

1. 「パートナーシップ構築宣言」の宣言を行うこと
2. 「「労務費転嫁指針」への取り組み方針について」等の方針を制定し、ホームページ上などで公表を行うこと

「パートナーシップ構築宣言」（JR 西日本）

<https://www.biz-partnership.jp/declaration/74006-08-00-osaka.pdf>

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」への取組方針について（NHK）

<https://www.nhk.or.jp/chotatsu/links/tenkahoushin.pdf>

意見 7

[制帽、ヘルメットの着用規定緩和やサングラス着用について]（未実施の場合）

熱中症対策として、乗務員の方や作業員の方に対し、乗務員室内や客室内での乗務、添乗時などは着用義務を緩和することについて検討を行ってください。

そのほかにも、既に実施済みの運転士の方へのサングラス（保護メガネ）の着用などのように、安全性の向上と労働環境改善に資する取り組みの実施をお願いします。

[確認、要望事項（申請者宛）]

1. 同業他社（相模鉄道）において、人員不足による過重労働が発生しているとの報道がありました。社内および協力会社、業務委託会社内で同様の状況が発生していないか確認をお願いします。

過去にはインターネット記事にて、申請者の現場社員が疲弊しているとの指摘も上がっています。

記事引用ここから↓

もう一つの問題点として、現場の社員の疲弊が挙げられる、とこの社員は明かす。労使協定の1日4時間を超える長時間残業などが労働基準法違反にあたるとして、上野労働基準監督署が2015年3月に会社には是正勧告と指導を行ったことは、以前の記事で触れた。

その後、会社は駅員の場合、24時間の泊まり勤務の後に可能な残業時間を10時間と、協定の内容を変えた。指導を受けて長時間残業を是正するのではなく、協定を変えて残業時間を伸ばしたのだ。現場の社員が慢性的な長時間残業や休日出勤をしながら、ギリギリの状態で人員を回している状況は、現在も変わらないという。

<https://gendai.media/articles/-/63524?page=4>

記事引用ここまで

上記のような状態は解消されたのでしょうか。

法令や36協定に違反する状態でなかったとしても、欠員による残業や休日出勤等が常態化している場合には、疲労が蓄積することにより健康を害する恐れや、ヒューマンエラーによるヒヤリハット・事故を誘発する可能性もあるため、こうした問題を解消していくことや、労働基準監督署などから指摘を受けることの無いように務めてください。

https://biz-journal.jp/company/post_385420.html

2. 今回の運賃改定において申請にあたり用いた人件費・物価上昇率の算定方法について、回答をお願いします。

3. 今回の申請にあたり、新算定要領内の「政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費」に該当するものがあり、減価償却費の前倒し計上を行っているのでしょうか。

また、該当するものがあれば、開示可能な範囲にてご教示をお願いします。

4. 過去のインターネット記事にて、車庫構内での脱線事故など、安全管理体制の不備が指摘されています。

<https://gendai.media/articles/-/63524?imp=0>

つくばエクスプレスで異常多発 内部告発が問う“新型車両”の問題点

<https://www.kinyobi.co.jp/kinyobinews/2020/05/01/news-64/>

下記について確認の上、回答をお願いします。

- ・記事内で指摘されているような、安全管理体制の不備についての改善の有無
- ・最新鋭の3000系電車も含め、車両故障が多発していたとの指摘がありますが、現在は改善されているのか。また、十分な車両部品の予備品確保がなされているか
- ・線路設備、車両機器等の計画的なメンテナンス及び更新計画の策定・実施がなされているか

5. 収入原価総括表の収支率が、申請通りに認可された場合でも75%程度と原価を賄うには至らない水準となっています。この理由についてご教示をお願いします。

また、この内容で当面の事業運営に支障はないとみて良いのでしょうか。

○ 省力化、省人化の取組みについて、首都圏新都市鉄道によると、全ての車両でVVVF制御方式を採用しており、電力を効率的に使用することによって省エネを図るほか、車両（TX-3000）では、共通化された車体を採用しているとのこと。今後も、同業他社と技術協力、情報交換等をしながら、車両や鉄道施設等において部品や設計の共通化をはじめとしたコストダウンと安全確保の両立を図り、従業員の働き方の変化にも配慮しつつ、「安全・安定・安心輸送の確保」に向けた取組みを進めていくとのこと。

○ 意見2について、首都圏新都市鉄道によると、賃金制度上、年齢による昇給停止や長期間同一階級に留まった場合の昇給額減額の仕組みはあるが、人件費総額の抑制を目的とした基本給減額制度は無いとのこと。また、人的資本投資を強化して、従業員のエンゲージメントの向上等に資する取組みを推進することとしており、ベースアップの実施や福利厚生の実施のほか、駅事務室の什器等の更新や休養室等の諸設備の改修等の就労環境改善に取り組んでいるとのこと。今後とも、社会情勢の変化等を踏まえつつ、経営体力の範囲において、労働条件及び就労環境の向上に継続的に取

り組んでいくとのことです。

- 意見 3 について、首都圏新都市鉄道によると、駅業務や車両等の保守業務を委託する子会社は有していないとのことです。
- 意見 4 について、首都圏新都市鉄道によると、物品購入や業務委託等を行う際には、可能な限り複数業者間での相見積もりを行うなど、費用の圧縮に努めており、今後も、引き続きコストの低減に努めていくとのことです。
- 意見 5 について、首都圏新都市鉄道によると、障がい者割引による減収分は今回の改定において考慮していないとのことです。障がい者割引については、障害のある方の社会参加を支援する目的から導入していますが、あらゆるお客さまがご利用しやすい環境整備について、引き続き国や自治体等と協力して進めていきたいとのことです。
- 意見 6 について、首都圏新都市鉄道によると、関係法令等に基づき適正に対応しておりますが、今後パートナーシップ構築宣言等、他社の取組みを参考に、検討していくとのことです。
- 意見 7 について、首都圏新都市鉄道によると、熱中症対策については必要な対応を随時実施しているとのことです。また、乗務員の運転時における疲労・ストレス軽減のため、保護メガネ（サングラス）の貸与を既に導入しており、今後も、安全性向上や労働環境改善のための取組みを検討、実施していくとのことです。
- 確認事項 1 について、首都圏新都市鉄道によると、平成 27 年 3 月に残業時間について 36 協定の内容と勤務実態の整合性が取れていないことに対して、上野労働基準監督署からは是正勧告を受けているが、過重労働を指摘されたものではないとのことです。その後、労使間で 36 協定を勤務実態に合わせた形で締結し、法令や 36 協定に違反するような過重労働等は発生していないとのことです。今後も、法令や 36 協定を遵守し、就労環境の改善に努めていくとのことです。また、協力会社や業務委託会社に対しては、コンプライアンス相談窓口を設置し、相談等受け入れの体制を取っており、これまでに相談の事例はないとのことです。
- 確認事項 2 について、首都圏新都市鉄道によると、「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づいて原価を算定しているとのことです。具体的には、人件費上昇の考慮にあたっては過去 5 年間の定期昇給率の平均（2.49%）を、物価上昇の考慮にあたっては消費者物価指数の過去 5 年平均変化率（修繕費の場合 3.09%）を使用しているとのことです。

- 確認事項 3 について、首都圏新都市鉄道によると、ご指摘のような減価償却費の前倒し計上は行っていないとのこと。
- 確認事項 4 について、首都圏新都市鉄道によると、平成 31 年 2 月に総合基地構内にて発生した鉄道物損事故は、ブレーキ調整中の試験車両で過走防護機能の動作試験を線路終端に近い位置で行ったことが原因であり、これを受けて当該試験のマニュアルの見直し及び係員への教育訓練の実施、試験実施場所を変更するなど再発防止対策を講じるとともに、今後とも安全管理体制の強化に努めていくとのこと。また、TX-3000 系は、導入当初に初期故障が発生していましたが、現在は他の車両と同程度まで減少しており、その車両部品についても、予備品を含め適切な量を確保しているとのこと。さらに、鉄道諸設備や車両機器等については、適切に修繕、更新する計画を立てて実施しており、今後も、引き続き安全・安心・安定輸送の確保に努めていくとのこと。
- 確認事項 5 について、首都圏新都市鉄道によると、今回の改定内容は、他社線の運賃等の状況を踏まえつつ、お客様にとって過度な負担増にならないように配慮して設定しているとのこと。運賃改定にご理解いただき、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とともに、引き続き安全性と生産性を両立した事業運営に努め、持続可能な経営を行っていくとのこと。

17. 居住地不明者 より

物価高騰等も鑑み、運賃改定には賛成の立場です。
引き続き安全運行をお願いします。

鉄道局担当者様

今回の申請について、「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」の（別表 1）に申請者は含まれていないのですが、運輸局ではなく本省所管の運賃改定申請となった理由を教えてくださいませんか。
また、申請者は今後別表に追加される予定でしょうか。

- 首都圏新都市鉄道によると、今後も引き続き安全・安心・安定輸送に努めていくとのこと。
- 鉄道事業法第 16 条に基づき、鉄道運送事業者が運賃の上限を変更する場合は国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされていますが、鉄道事業法第 64 条及び同法施行規則に基づき、「鉄道線路の使用条件及び譲渡条件並びに旅客の運賃及び

料金の認可の権限の委任に係る鉄道事業者及び軌道経営者を定める告示」に定められた鉄軌道事業者に関してはその権限を地方運輸局長に委任しているところです。首都圏新都市鉄道は同告示に定められていないため、運賃の上限を変更する場合、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととなっています。

- なお、同社によると、今般の申請にあたり、「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づいて収入及び原価を算定しているとのこと。