

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27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
1. 配当所要額のうち法人税～市町村民税均等割額の各項目について、実際の税額はいくらか。	2
<追加質問（令和7年5月15日）>	4
2. 減資は考えていないのか。	4
3. 返済スキームを簡略化すると、鉄道・運輸機構の年間収支の推移は以下の図のようなイメージとなり、ネットマイナスの期間があるので、必要に応じ債券発行などにより調達する、との理解でよいか。	5
4. 配当所要額の内訳のうち、「法人税」と「事業税所得割」は「配当所要額×〇%」と計算するとなっているが、配当所要額30,347百万円は「法人税」「事業税所得割」等を合計して算出している。どのように計算しているのか。	6
<第3回審理（令和7年5月20日）>	7
5. 令和7年度以降、ベースアップを考慮せず定昇率のみで人件費を推計することについて考え方を示してほしい。	7
6. 運賃改定については「さらなる経営努力」が前提となる。経営努力について、他社との比較も交えて、より詳細に説明してほしい。また、なぜ人件費率は他社と比較して低くなっているのか。	8
7. 第三セクター鉄道事業者としての地域に対する責任や使命について	13

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）>

1. 配当所要額のうち法人税～市町村民税均等割額の各項目について、実際の税額はいくらか。

■ 実際の税額の実績値及び推計値は、以下の通り。

（単位：百万円）

		実績値	推計値						平均
			推定年度			平年度			
			令和5年度	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	
法人税	課税所得×23.2%	632	783	889	2,851	2,976	2,921	2,916	
地方法人税 ※3	法人税×10.3%	65	81	92	294	306	301	300	
県民税法人税割	法人税×4.7%	32	37	42	134	140	137	137	
市町村民税法人税割	法人税×8.4%	38	66	75	239	250	245	245	
事業税所得割	課税所得×1.18%	31	40	45	145	151	149	148	
事業税地方法人特別税	事業税所得割×260.0%	77	104	117	377	393	386	386	
県民税均等割額		8	8	8	8	8	8	8	
市町村民税均等割額		11	11	11	11	11	11	11	
法人税等	※4	893	1,128	1,277	4,058	4,235	4,157	4,150	

※1. 単位未満、四捨五入による端数処理

※2. R7年度までは繰越欠損金の控除により課税所得が減額となるため、法人税等の額が平年度と比較して低くなる。

※3. R9年度開始の防衛特別法人税は考慮しない。

※4. 本推計では法人税等調整額を考慮しない。

（R5年度の法人税等は893百万円であり、法人税等調整額△679百万円を加算する前の額である。また、法人税等調整額を加算した法人税等合計額は214百万円である。）

■ 上記実績値及び推計値並びに「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づき算定した配当金及び法定準備金積立を足し合わせると、以下の通り。

（単位：百万円）

配当金	資本金×10%	18,502	18,502	18,502	18,502	18,502	18,502	18,502
法定準備金積立	配当金×10%	1,850	1,850	1,850	1,850	1,850	1,850	1,850
法人税等		893	1,128	1,277	4,058	4,235	4,157	4,150
合計		21,245	21,480	21,629	24,410	24,587	24,509	24,502

※単位未満、四捨五入による端数処理

<参考：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」に基づく法人税～市町村民税均等割額の算出方及び平年度3年間の平均は以下のとおり。

(単位：百万円)

法人税	配当所要額×23.2%	7,040
地方法人税 ※3	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
法人税等		9,995

※単位未満、四捨五入による端数処理

- 「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づく配当所要額の平年度3年間の平均は以下のとおり。

(単位：百万円)

配当金	資本金×10%	18,502
法定準備金積立	配当金×10%	1,850
法人税等		9,995
合計		30,347

※単位未満、四捨五入による端数処理

<追加質問（令和7年5月15日）>

2. 減資は考えていないのか。

- 首都圏新都市鉄道（株）は、安全・安定・安心輸送の確保に必要不可欠な設備投資と鉄道・運輸機構への債務返済（毎年200億円、約20年間）を着実に実施するため、財務基盤の強化が必要との認識のもと、今般運賃改定の申請を行っているところ。
- こうした状況において、資金流出を伴う減資（有償減資）は、財務基盤が脆弱となるため現時点において考えていないとのこと。一方、将来において、検討すべき課題の一つであるとの認識のこと。

3. 返済スキームを簡略化すると、鉄道・運輸機構の年間収支の推移は以下の図のようなイメージとなり、ネットマイナスの期間があるので、必要に応じ債券発行などにより調達する、との理解でよいか。

			年間の返済額（億円）					
			y1~y5	y6~y10	y11, y12	y13~y20	y21, y22	y23~y40
機構から国への返済	3232億円	10年据置10年返済	0	0	323.2	323.2	0	0
機構から地方への返済	3232億円	12年据置10年返済	0	0	0	323.2	323.2	0
当社から機構への返済	6972億円	5年据置35年	0	199.2	199.2	199.2	199.2	199.2
機構の年間の資金収支			0	199.2	-124	-447.2	-124	199.2

- ご提示いただいた仮定においては、ご認識の通り。
- 実際には鉄道・運輸機構は、必要な建設費に応じて国・地方から複数回に分けて無利子資金を借り入れている。首都圏新都市鉄道（株）からの返済額よりも国・地方への返済額が上回る年度については、鉄道・運輸機構はその差額を補うために債券を発行するなどして、借り換えを行っている。

4. 配当所要額の内訳のうち、「法人税」と「事業税所得割」は「配当所要額×〇%」と計算するとなっているが、配当所要額 30,347 百万円は「法人税」「事業税所得割」等を合計して算出している。どのように計算しているのか。

- 配当所要額（適正利潤）は「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」に基づいて算出している。
- 具体的には資本金の額を基準として下記の算式のとおり、実際の各税の計算方法に照らして算出する仕組みとなっている。

$$\text{配当所要額} = \text{配当金}^{\ast 1} + \text{法定準備金積立}^{\ast 2} + \text{法人税}^{\ast 3} + \text{地方法人税}^{\ast 4} + \text{県民税法人税割}^{\ast 5} + \text{市町村民税法人税割}^{\ast 6} + \text{事業税所得割}^{\ast 7} + \text{事業税地方法人特別税}^{\ast 8} + \text{県民税均等割} + \text{市町村民税均等割}$$

- ※1：配当金 = 資本金 × 10%
- ※2：法定準備金積立 = 配当金 × 10%
- ※3：法人税 = 配当所要額 × 23.2%
- ※4：地方法人税 = (配当所要額 × 23.2%) × 10.3%
- ※5：県民税法人税割 = (配当所要額 × 23.2%) × 4.7%
- ※6：市町村民税法人税割 = (配当所要額 × 23.2%) × 8.4%
- ※7：事業税所得割 = 配当所要額 × 1.18%
- ※8：事業税地方法人特別税 = (配当所要額 × 1.18%) × 260.0%

(参考) 首都圏新都市鉄道 配当所要額（適正利潤）算式（単位：百万円）

以下、配当所要額=A とする。

$$A = 18,502 + 1,850 + 0.232A + (0.103 + 0.047 + 0.084) \times 0.232A + 0.0118A + 2.600 \times 0.0118A + 8 + 11$$

$$A = 20,352 + 0.232A + 0.054288A + 0.0118A + 0.03068A + 19$$

$$A = 20,370 + 0.328768A$$

$$A - 0.328768A = 20,370$$

$$0.671232A = 20,370$$

$$A = 30,347$$

※単位未満四捨五入の関係で合計が合わないことがある。

<第3回審理（令和7年5月20日）>

5. 令和7年度以降、ベースアップを考慮せず定昇率のみで人件費を推計することについて考え方を示してほしい。

- ベースアップは今後の業績や物価動向、労使交渉の状況等によって実施の判断がなされるため、現時点において具体的に計画していない一方、定期昇給はこれまで毎年実施されており、平年度期間においても実施する予定である。その為、会社全体の人件費の算定において人件費上昇を考慮する際、定期昇給率の水準は確保したいとの考え方に基づいている。

<参考> 令和2～5年度の人件費推移

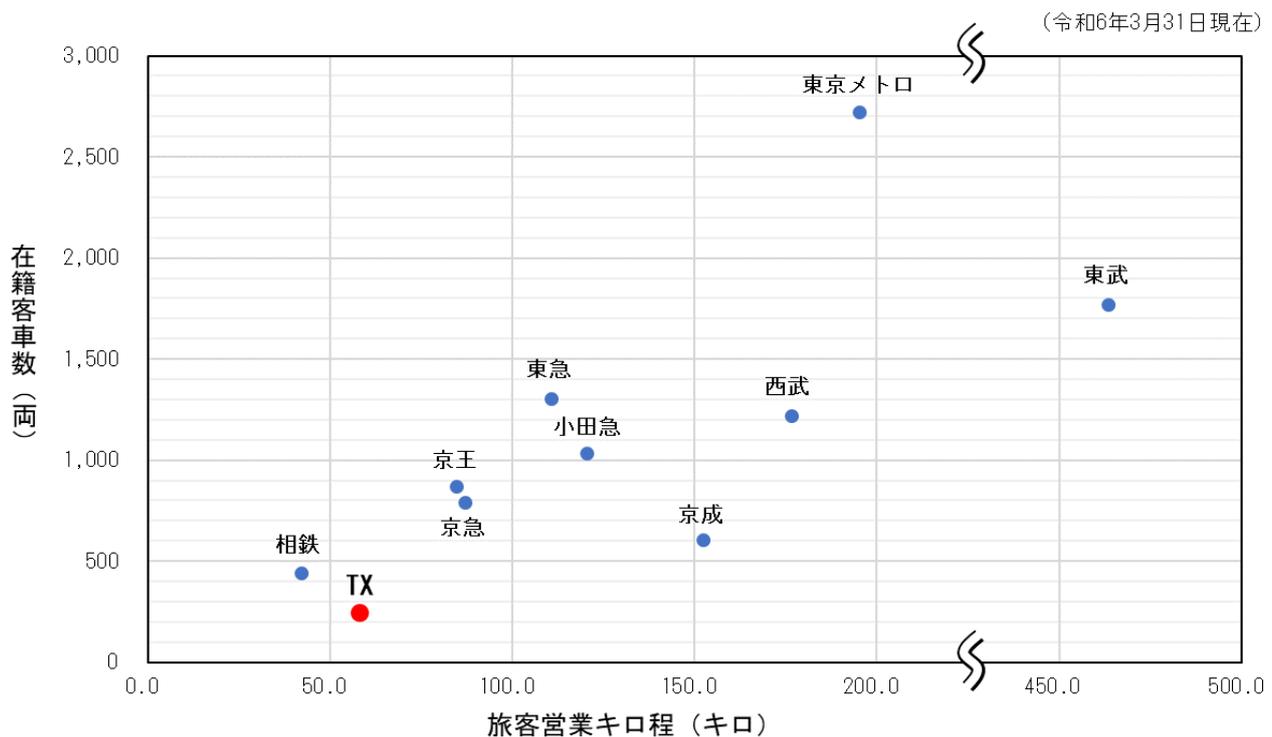
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
人件費総額	5,787百万円	5,924百万円	6,122百万円	6,284百万円
対前年変化率	—	102.36%	103.34%	102.64%

6. 運賃改定については「さらなる経営努力」が前提となる。経営努力について、他社との比較も交えて、より詳細に説明してほしい。また、なぜ人件費率は他社と比較して低くなっているのか。

- 開業当初から事業運営に必要な最小限の経営資源と鉄道運行や保守における先進的なシステムにより、効率的な事業運営を進めてきた。今後も、デジタル技術の活用による更なる生産性向上や、IC化やキャッシュレス化による駅務機器のメンテナンスコスト等の抑制、省エネ等の経費削減等を推進し、安定的かつ効率的な事業運営に努めていく。
- また、安全・安心・安定輸送の維持・向上と利用者サービスの向上に資する投資を着実に進めることで、沿線の魅力向上と更なる発展に努めるほか、社有資産の有効活用などにより、運輸雑収の収益拡大を図っていく。

<保有車両数の他社比較>

- つくばエクスプレス線は、関東大手私鉄に比べて少ない車両数で効率的な運営を行っている。



<参考> 在籍客車数と旅客営業キロ程

※ (一社) 日本民営鉄道協会 大手民鉄の素顔 (2024年10月) による

<生産性向上に係る取組み>

- 開業時から、安全性を確保しつつ、鉄道運行や保守作業における生産性向上に取組んできた。これにより、同業他社と比較しても人件費率は低水準。

(運輸部門における取組み)

- ・ATO（自動列車運転装置）ワンマン運転の導入による省人化
- ・自動釣銭機の導入による窓口業務の効率化（令和元年度～）
- ・乗務員の自社養成による、教育期間の短縮等の合理化（令和6年度～）
- ・デジタル技術を活用した遺失物管理等の効率化（令和7年度～）
- ・磁気券縮退に伴うIC専用改札機への置換えによる駅務機器の省メンテナンス化（令和8年度までに置換え完了予定）

(技術部門における取組み)

- ・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
- ・電気設備の保守計画、検査・修繕の実績管理の一元管理・システム化による効率化（今後導入予定）

<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
人件費率※ ¹	15.0%	23.1%	30.3%	29.6%	27.0%
運輸部門 人件費率※ ²	9.3%	12.9%	20.3%	18.9%	17.5%
技術部門 人件費率※ ³	3.5%	6.3%	6.7%	7.1%	7.5%

※ 令和4年度鉄道統計年報数値に基づき算出

※¹ 人件費（総額）÷鉄軌道業営業収益

※² （運転費、運輸費、輸送管理費における人件費）÷鉄軌道業営業収益

※³ （線路・電路・車両保存費、保守管理費における人件費）÷鉄軌道業営業収益

<省電力化への取組み>

- 平成 17 年の開業時から全ての車両に VVVF インバータを搭載。また令和 2 年に 5 編成導入した TX-3000 系は、VVVF インバータに SiC 素子を使用。
- 平成 25 年には、全線において惰行を取り入れた先進的な AT0 運転の開始、鉄道業界初となる回生電力の余剰分の電力会社への販売を開始。

<人件費率が他社と比較して低い理由>

- 効率化を進めた結果、輸送人員規模に比して現業職員数が比較的少ないこと、社員の平均年齢が低いことから月給単価が比較的低いこと等が要因として考えられる。

<参考>輸送人員 100 万人あたりの現業職員数 (人)

	首都圏 新都市鉄道	JR 各社計	大手民鉄	中小鉄道	公営
現業職員数 ^{※1} (輸送人員 100 万人 あたり)	4.7	9.5	4.9	8.1	4.1

※ 令和 4 年度鉄道統計年報数値に基づき算出

※1 現業職員数 ÷ 輸送人員 (百万人)

<参考>月給単価 (総支給額/延べ人員) (千円)

	首都圏 新都市鉄道	JR 各社計	大手民鉄	中小鉄道	公営
月給単価 ^{※1}	501	522	560	427	588

※ 令和 4 年度鉄道統計年報数値に基づき算出

※1 (通常給与+臨時給与) ÷ 延べ人員

<定期外利用の拡大に向けた誘客の強化>

- 定期利用者の比率が6割強と高く、関東大手私鉄と比べても定期外利用が少ない傾向。これは、通勤・通学目的での利用が中心で、観光や買い物などの定期外利用が限られていることが要因。
- これまでも、スタンプラリーなどイベントの開催、筑波山きっぷなどの企画乗車券の販売を実施してきました。今後は、沿線自治体と連携した観光資源の発掘やイベントの実施、SNS等を活用したキャンペーンや沿線の魅力発信、デジタルチケットの導入などにより、定期外利用の拡大に向けた誘客を強化。

<参考>令和4年度 定期・定期外比率（輸送人員ベース）

社名		定期	定期外
首都圏新都市鉄道		63%	37%
関東大手私鉄	京浜急行電鉄	52%	48%
	東京地下鉄	54%	46%
	東急電鉄	55%	45%
	京王電鉄	56%	44%
	京成電鉄	58%	42%
	小田急電鉄	59%	41%
	西武鉄道	60%	40%
	相模鉄道	62%	38%
	東武鉄道	64%	36%

※令和4年度鉄道統計年報による



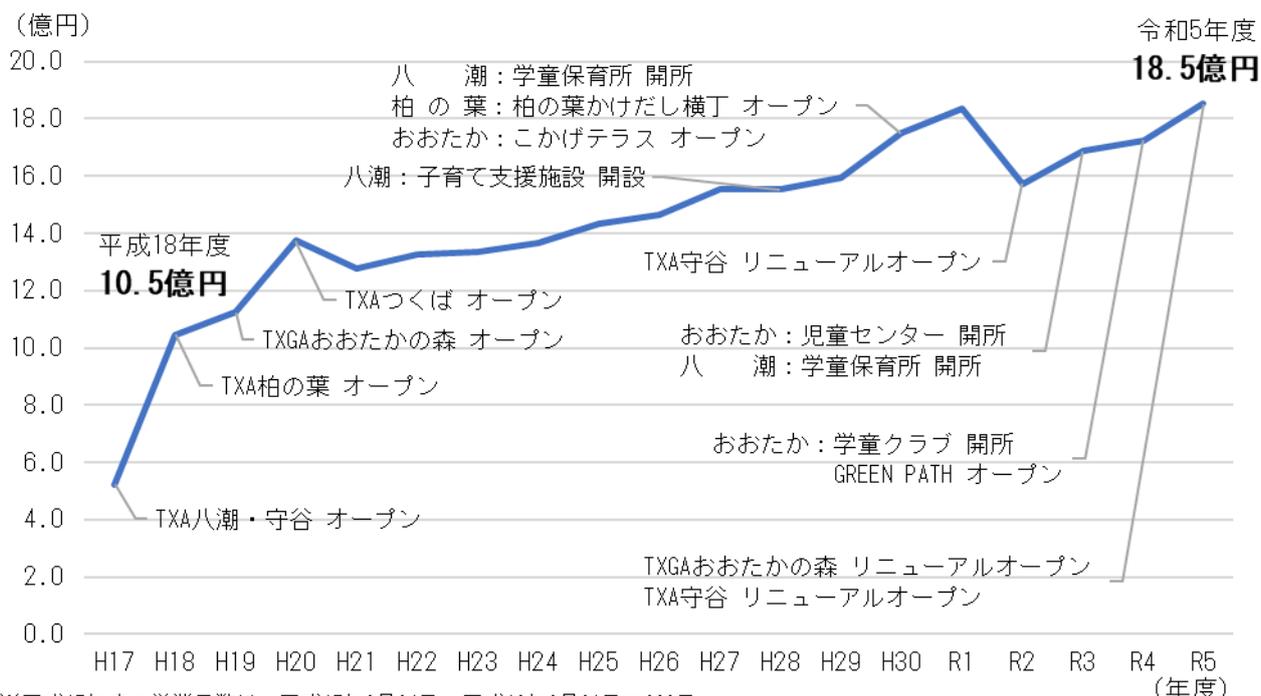
TX 沿線トリップウォーク



CM「いつもからその先へ」篇公開

＜社有資産の有効活用等による運輸雑収の収益拡大＞

- 沿線人口の増加に合わせて、高架下や駅構内などの社有資産を活用し、サービスの提供をすることで収益拡大に努めてきた。
- その結果、賃料収入などを含む「運輸雑収」は着実に増加しており、平成18年度には10.5億円だったものが、令和5年度には18.5億円と、約2倍に増加。
- 今後も、コンビニエンスストアの新規設置や駅構内催事の強化、駅構内・高架下の複合商業施設であるTXアベニューの新規開発の検討など、社有資産の有効活用や沿線地域との連携を通じて、持続的な収益拡大に努める。



※平成17年度の営業日数は、平成17年8月24日～平成18年3月31日の220日。

※TXアベニューとは、駅ナカ・高架下を活用した複合商業施設。TXAはTXアベニュー、TXGAはTXグランドアベニューの略称。

＜参考＞運輸雑収の推移と主な事業



コンビニエンスストア (つくば)



駅構内店舗 (北千住)



TXアベニュー守谷

＜参考＞高架下・駅構内における主な事業

7. 第三セクター鉄道事業者としての地域に対する責任や使命について

- 首都圏新都市鉄道（株）の設立趣意書において、常磐新線（現つくばエクスプレス線）整備事業は、①鉄道混雑の緩和、②宅地の供給のみならず、③沿線地域の産業基盤の整備、④再開発の促進等による地域の活性化にも結びつくものとして、21世紀の我が国の社会経済の発展に大きく寄与すると確信するものであることから、関係地方公共団体の出資による会社設立を図ることとし、漸次、民間からも幅広く出資を募り、官民一体となった鉄道会社を目指すものとされている。これら4つの目的の遂行により、地域の活性化、社会経済の発展に寄与することが使命等とされている。こうした使命等に基づき、鉄道事業を軸に堅実に経営を行ってきた。
- 開業から20年を迎え、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土地区画整理事業が概成。つくばエクスプレス線が日常生活に浸透したインフラとなり沿線が発展。
- 今後とも、より高次元の「安全・安定・安心」の鉄道サービスを追求し続けるとともに、20駅の鉄道ネットワークを基盤に、地域の関係者と沿線価値の共創に取り組んでいく。