

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6月10日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 大手民鉄の収入原価算定要領を首都圏新都市鉄道(株)に適用することについて	1
2. JR・大手民鉄の算定要領を適用した場合の事業報酬等の試算	2
3. 人件費の算定方法において、定期昇給のみを考慮することについて	4
<第4回審理(令和7年5月27日)における委員からのご質問>	5
4. 社員のうち出向者の割合はどのくらいか。また、出向者の給与の支払い元はどこか。	5
5. 社員の待遇改善に関する取組について	6
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。※回答追記	8

1. 大手民鉄の収入原価算定要領を首都圏新都市鉄道(株)に適用することについて

大手民鉄における事業報酬の算定については、自己資本報酬率と他人資本報酬率を30対70で加重平均した報酬率を用いて事業報酬を算出しています。他人資本報酬率については、法定債務を除き、債務実績利子率の大手民鉄グループ平均の過去5年平均を用いて算出しています。

首都圏新都市鉄道(株)については、鉄道新線を建設するにあたり、鉄道・運輸機構に対して多くの債務をかかえており、今後とも引き続き債務の償還を確実に行うことが必要であることから、他人資本報酬率相当において、大手民鉄の利子率の平均ではなく個別に考慮する必要があります。大手民鉄の収入原価算定要領を首都圏新都市鉄道(株)に適用することについては、適当ではないと考えます。

なお、試みとして、首都圏新都市鉄道の固定資産等を用いて、大手民鉄に適用される収入原価算定要領に沿って事業報酬額を算定した上で、その余を考慮せず機械的に当てはめて収支率を確認したところ、100%を下回る結果となりました。

2. JR・大手民鉄の算定要領を適用した場合の事業報酬等の試算

- 大手民鉄の算定要領に基づいて、令和5年度実績を用いて、事業資産、事業報酬、法人税等を試算。平年度3年間における収入・原価の平均を算出。

<事業資産（レートベース）>（令和5年度実績）

	（千円）
①期首・期末平均固定資産	576,253,228
②期首・期末平均建設仮勘定	3,112,389
③営業費（減価償却費・諸税を除く。）の4%相当額	703,699
④貯蔵品	1,415,158
⑤繰延資産	1,214,738
⑥鉄軌道事業部門に係る関連事業資産	0
⑦差入れ保証金	133,399
⑧預かり保証金	1,541,161
事業資産（レートベース） ※①から⑦の合計額から⑧を減算した額	581,291,450

<事業報酬>

- 令和5年度実績を事業資産（レートベース）とする場合

事業資産 581,291,450 千円 × 報酬率（大手民鉄の場合） 2.8%

≒ 事業報酬 16,276,161 千円（ア）

<法人税等>

(千円)

	金額
課税標準 (事業報酬－支払利息)	14,006,590
実効税率	30.6%
法人税等 (課税標準 ÷ (1-実効税率) × 実効税率)	6,175,816 (イ)

<収支率>

(千円)

収入	旅客運賃収入	53,259,563	
	運輸雑収	1,927,387	
	営業外収入	20,192	
	合計	55,207,142	
原価	人件費	7,273,827	
	修繕費	7,502,367	
	経費	6,579,730	
	諸税	2,819,116	
	減価償却費	15,811,807	
	支払利息	2,370,910	
	営業外費用 その他	83,253	
	事業報酬	16,276,161	(ア)
	法人税等	6,175,816	(イ)
	合計	64,892,987	
差引損益		-9,685,845	
収支率		85.1%	

※事業報酬＋法人税等＝22,451,977千円。

※支払利息を除いた場合の収支率は88.3%となる。

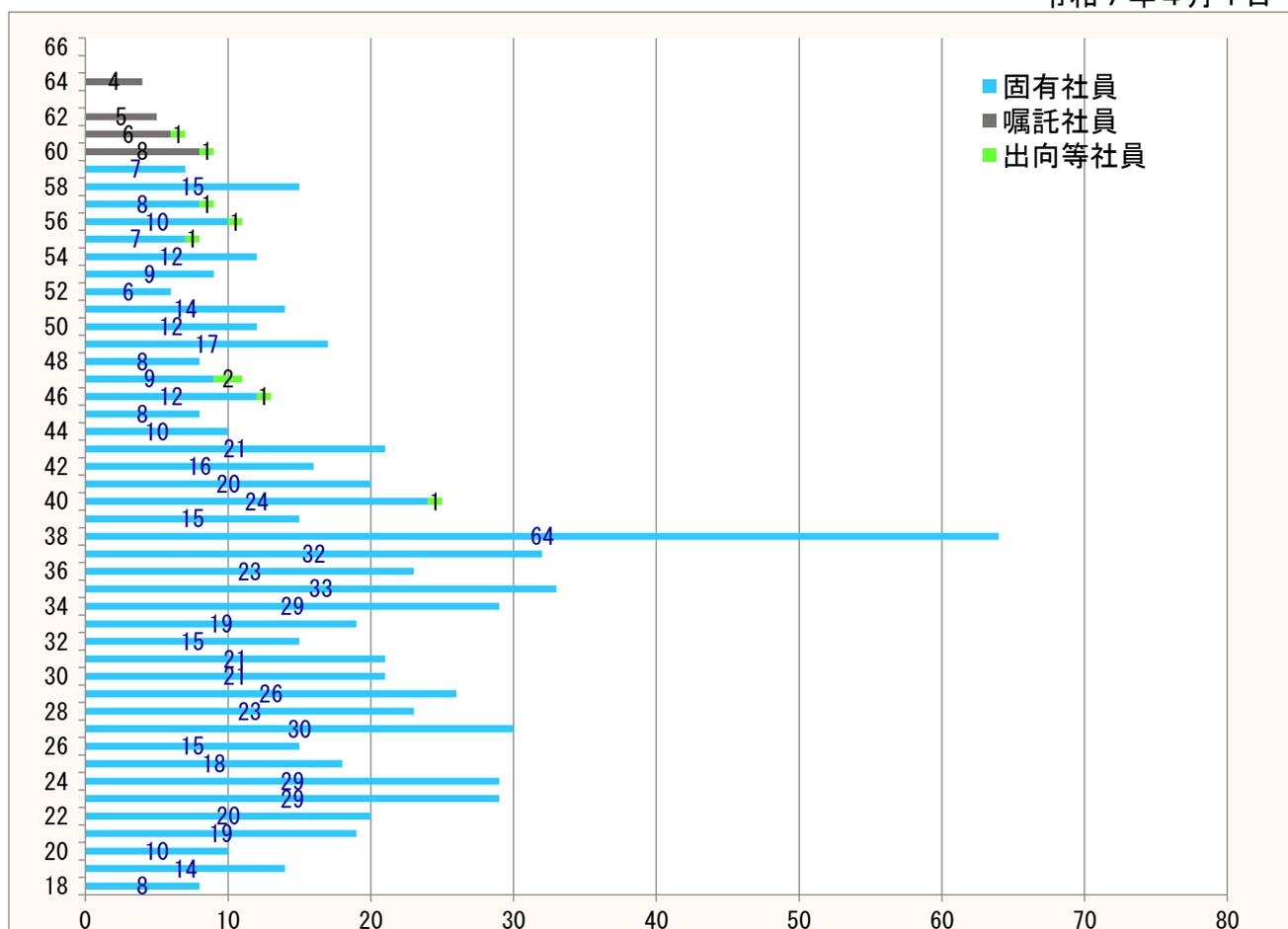
3. 人件費の算定方法において、定期昇給のみを考慮することについて

首都圏新都市鉄道(株)においては、職員の年齢構成が比較的若く、毎年度実施される定期昇給分の人件費上昇は、退職者を考慮しても見込むことができると考えられること、また、実際の人件費の伸び率が2~3%程度で推移していることから、定期昇給率のみを人件費の増加分として考慮しています。

なお、首都圏新都市鉄道(株)としては、現時点で見通すことができないベースアップの部分については、経営努力(生産性向上、経費節減等)により確保していくこととしています。

<社員分布図(年齢別分布)>

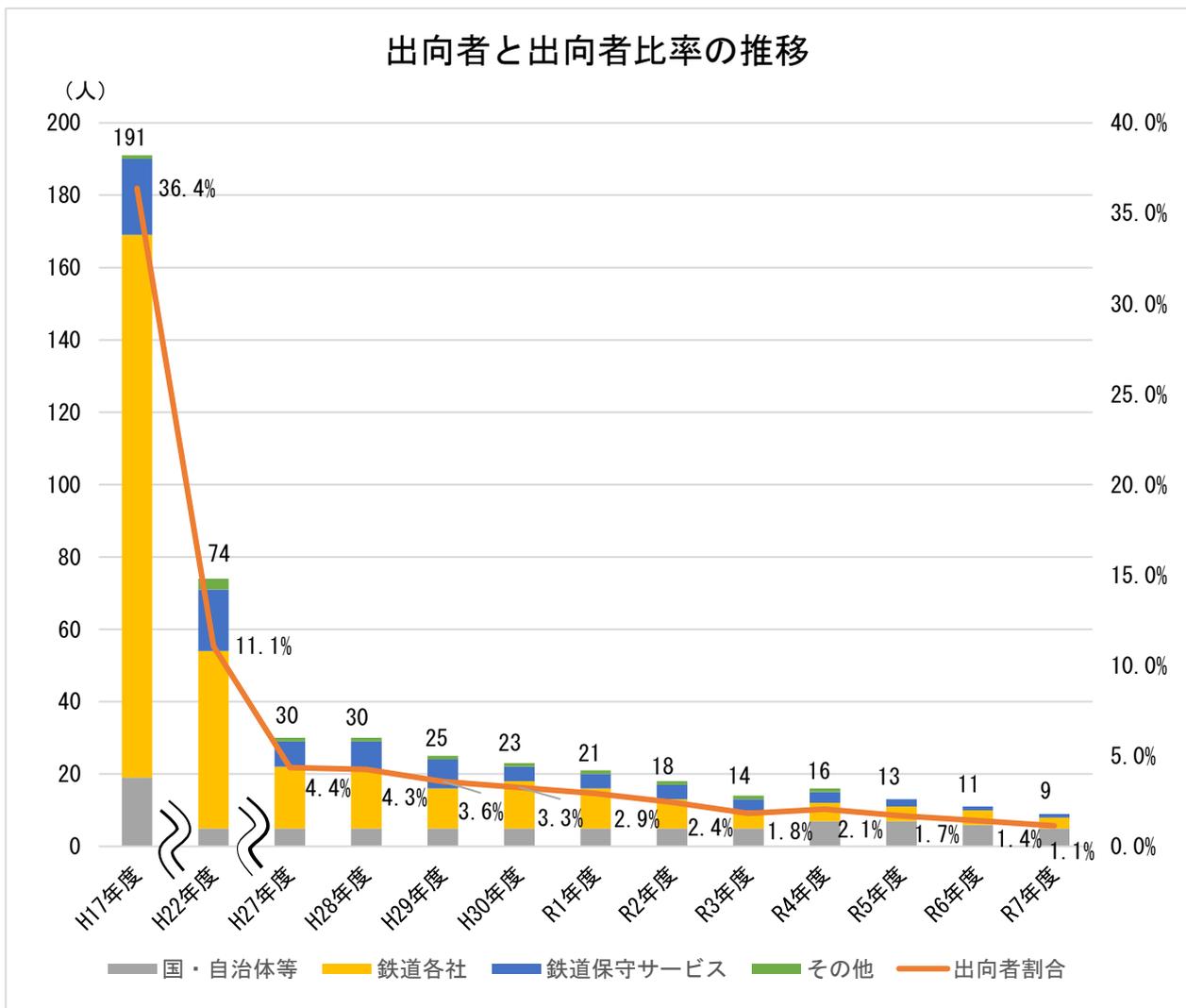
令和7年4月1日



<第4回審理（令和7年5月27日）における委員からのご質問>

4. 社員のうち出向者の割合はどのくらいか。また、出向者の給与の支払い元はどこか。

- ・ 現在の出向者の割合は約1%で開業時から減少。出向者を大別すると①国や自治体等、②鉄道各社、③鉄道保守サービス、④その他に分かれる。
- ・ 令和7年度の出向者9名は国・自治体等5名、鉄道各社3名、鉄道保守サービス1名からの出向であり、その9名の給与等は首都圏新都市鉄道（株）が負担している。



※H17年度は開業日、その他は4月1日時点在籍の出向社員数

5. 社員の待遇改善に関する取組について

○手当や福利厚生の充実

(令和5年度)

- ・食費補助の導入 <参考1>

(令和6年度)

- ・食費補助の拡大 <参考1>
- ・住居手当の上限拡大
- ・福利厚生サービスで利用できる付与ポイントの増額 <参考2>
- ・企業主導型保育園(2箇所)と共同利用契約締結

(令和7年度)

- ・福利厚生サービスにおける「動画視聴プラン」導入 <参考3>
- ・保存年次有給休暇の用途拡大・付与上限日数増加 <参考4>

○働きやすい職場づくり

- ・有給休暇取得率 96.4% (令和5年度実績)
- ・男性育児休暇取得率 113.6% (令和5年度実績)
- ・全社的な就労環境改善事業(現業職場の什器類更新等) <参考5>

<参考1>食費補助の導入・各大

食事補助制度とは、毎月の支給額を会社と従業員がそれぞれ半額ずつ負担し、専用ICカードにチャージして飲食店等の加盟店で利用できる制度である。なお、会社補助分については、非課税扱いとなるため、可処分所得の増加にもつながる。

<参考2>福利厚生サービスで利用できる付与ポイントの増額

福利厚生サービスと連携した飲食店やショッピング、レジャー、学習支援など幅広いサービスに利用可能なポイントの付与額を増額した。

＜参考 3＞福利厚生サービスにおける「動画視聴プラン」導入

福利厚生サービス内のプランの一つで、動画視聴（広告付き）プランが無料で利用できるほか、有料会員も割安で利用可能になる。

＜参考 4＞保存年次有給休暇制度の拡充

当社では、有効期間が到来した年次有給休暇を一定の日数まで保存し、自己啓発のための講習受講やボランティア活動への参加、介護・看護などの目的に対して利用できる保存年次有給休暇制度を設けている。この保存年次有給休暇の保存日数の上限を、30日から40日に引き上げた。

＜参考 5＞全社的な就労環境改善事業（現業職場の什器類更新等）

開業から20年が経過し、現業職場の什器類の老朽化が進んでいる。特に机や椅子など、日常的に使用する什器類の損耗が見られるため、職場環境の改善を目的に什器の更新を実施した。



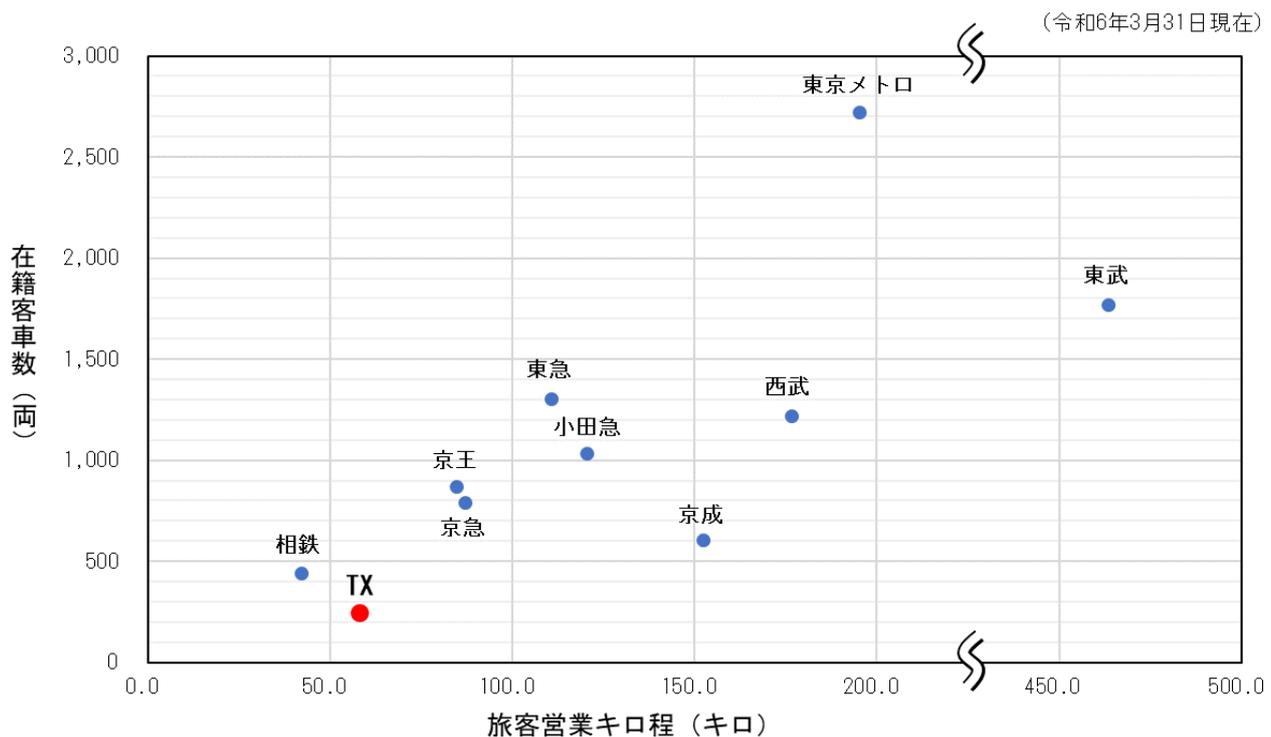
秋葉原駅休憩室

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。 ※回答追記

- 開業当初から事業運営に必要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)

- AT0（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～）

自社養成により養成期間を約2か月短縮（従来は他社養成（約9か月）後に自社養成期間（2か月））。

また、これによりその間の他の乗務員の代務に係る経費、養成に係る委託費や期間中の住居費等の削減にも寄与。

養成経費（2か月・9名の場合） 約5百万円の削減

代務経費（2か月・9名の場合） 約7.7百万円の削減

- 列車内防犯カメラ設置における安全性向上（令和6年度～）

車内犯罪や迷惑行為等のトラブル発生時に、地上側でリアルタイムの映像を確認し、関係部署の素早い状況把握、確認、対応、連携が可能。

- 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～）

駅係員が遺失物の画像を撮影、クラウド上に登録することで、利用者が簡易に検索、マッチング可能となるシステムを導入。これにより、駅係員の業務を効率化。

令和6年度遺失物登録件数約4.8万件。

→係員の登録作業 約5～6分/件から約2分/件に減少（当社見込み）

お忘れ物センター問い合わせ件数約1万件。

→お客様問い合わせ件数 約30%程度減少（他社実績・メーカー発表）

→お客様問い合わせ対応時間 約8分から約2分に減少

（他社実績・メーカー発表）

- 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）

メンテナンスコストを 25%削減（6.5 百万円減/年、会社見込み）。なお、置換完了時点の改札機の構成は IC 専用改札機 57%、3 種対応（IC・QR・クレジットカード）改札機 43%となる予定（磁気券対応改札機は撤廃予定）。

（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> 鉄道電気設備保守管理システムの導入による効果

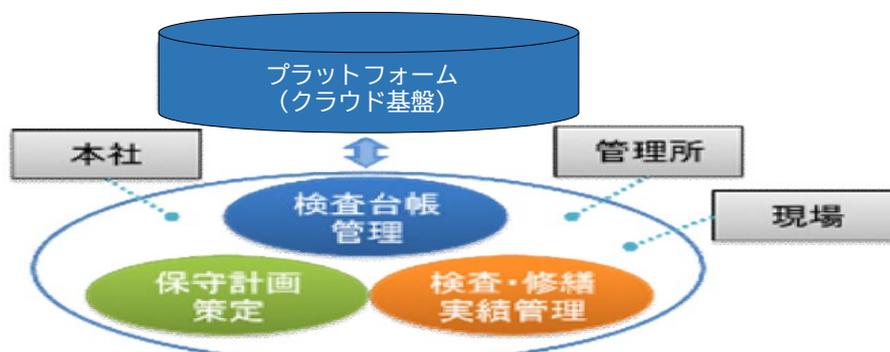
【導入前】

- ・ 紙帳票での管理のため、いつ、どこで、誰が、何をしたかをすぐに確認できない
- ・ 現場毎に管理の仕方がバラバラ、個別化、ブラックボックス化
- ・ 作業計画漏れ、作業実施漏れが無いかの確認に多大な時間が必要



【導入後】

- ・ システム化による業務の標準化・効率化
- ・ 情報の一元管理、ペーパーレス化
- ・ ヒューマンエラーによる作業漏れ等の未然防止



<参考> 鉄道電気設備保守管理システムのイメージ

(部門共通の取組み)

- ・スマートデバイス活用等による業務効率化(令和6年度より本格導入)

運輸部門) 駅事務室から離れた箇所においても、列車在線位置等についての円滑なお客様案内が可能。

技術部門) 現場での検査記録の登録や現場でのリアルタイムな状況報告が可能。

全社共通) 業務に従事する場所の選択肢が広がり、生産性や働き易さの向上に寄与。今後、沿線の一部の駅バックヤードにサテライトオフィスの設置などを進め、更なる生産性の向上を図る予定。

- ・sXGP環境の整備(令和7年度完了予定)

従前よりTX施設内で携帯電話キャリアの電波が届かないエリアに対して独自のPHS回線によるネットワークを構築、通話用として使用。

現在、通話だけでなくスマートデバイスを活用した各種データ等の送受信を可能とすべく、PHS回線用のネットワークをsXGP環境に更新中。

<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

<参考>売上高に対する人件費の比率（人件費÷売上高）

○他社比較

同業他社と比較しても、TXの売上高に対する人件費の比率は低水準。

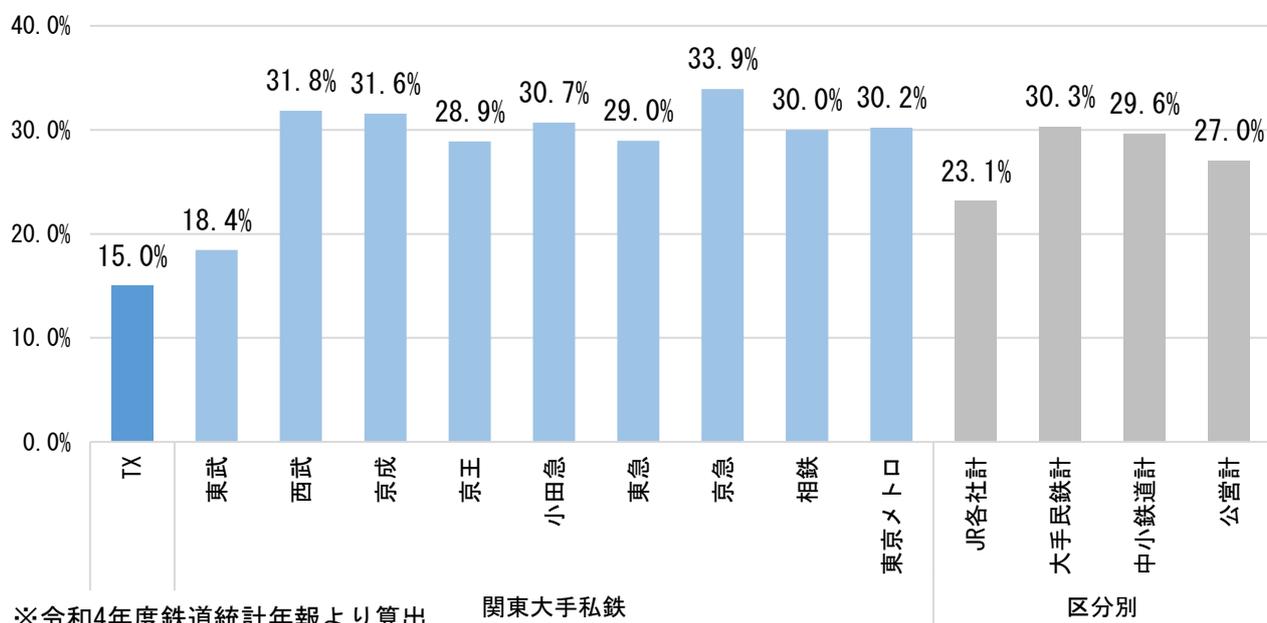


図1 令和4年度における他社比較（売上高に対する人件費の比率）

○TXの推移

売上高は増加傾向であるのに対して、売上高に対する人件費の比率は、開業年である2005年度を除くと概ね横ばいで推移。

（売上高：千円）

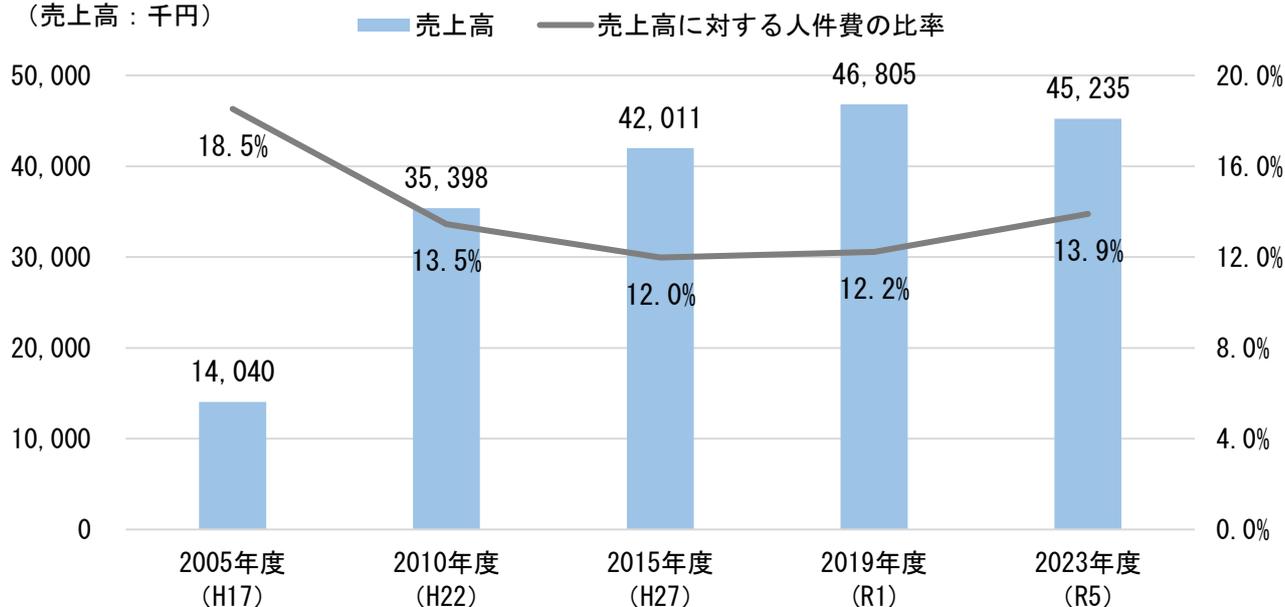


図2 当社の推移（売上高に対する人件費の比率）

<参考> 現業職員一人あたりの運輸収入（運輸収入÷現業職員数）

○他社比較

同業他社と比較しても、TXの現業職員一人あたりの運輸収入は高水準。

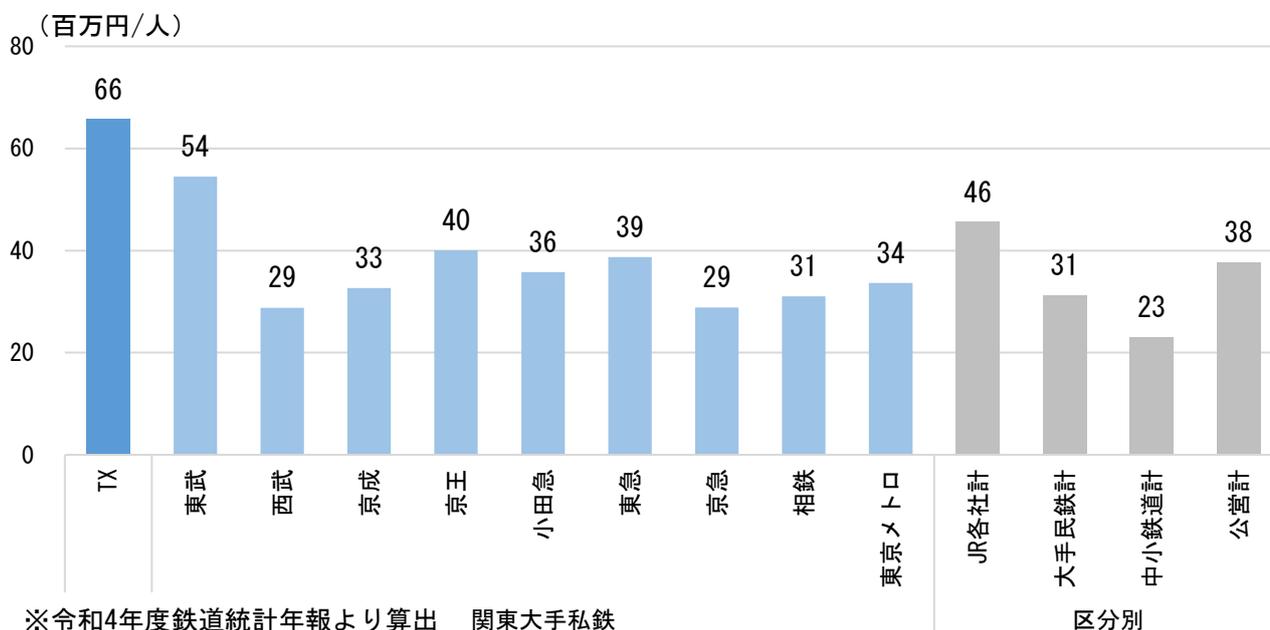


図1 令和4年度における他社比較（現業職員一人あたりの運輸収入）

○TXの推移

2019年度までは、現業職員一人あたりの運輸収入は増加傾向であるのに対して、現業職員数は概ね横ばいで推移。（2023年度の運輸収入は2019年度まで回復していないうえに、現業職員数が増えたことから、現業職員一人あたりの運輸収入は減少。）

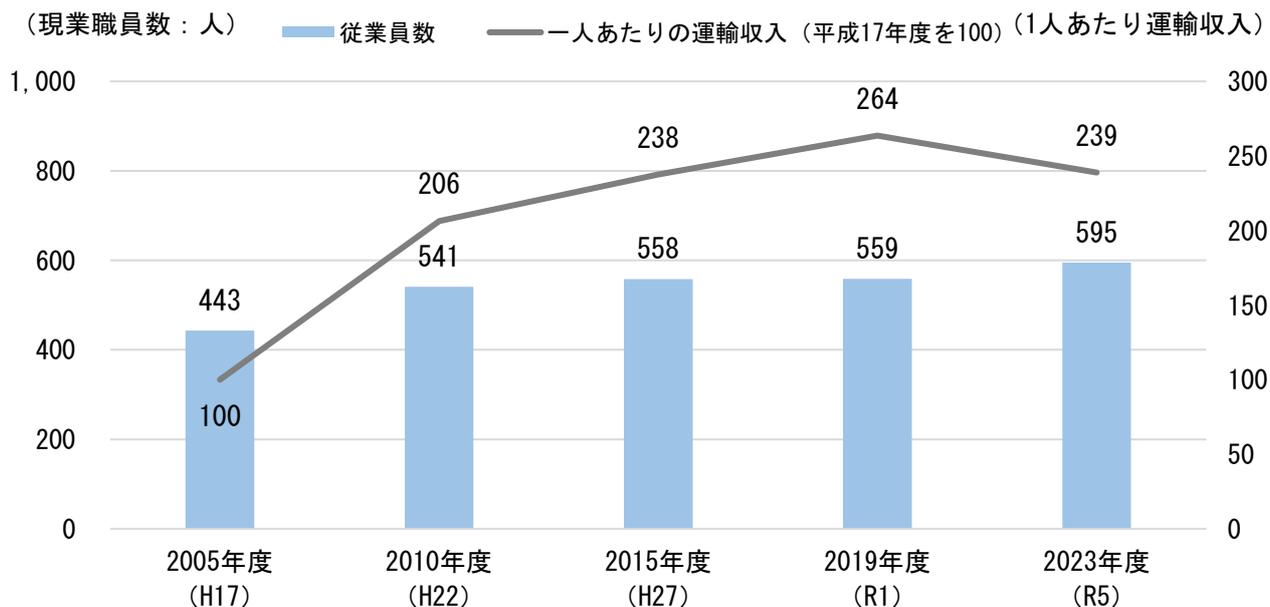


図2 当社の推移（現業職員一人あたりの運輸収入）

<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 ATO 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。令和 6 年度までに累計約 6,200 万 kw/h の電力を販売。

回生電力の余剰分の電力会社への販売実績

