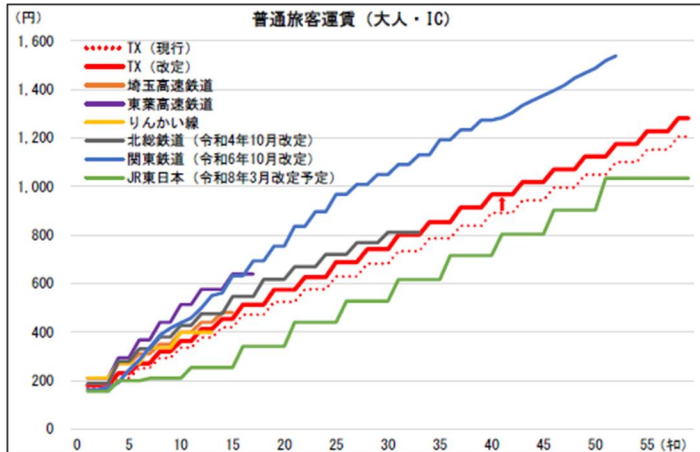
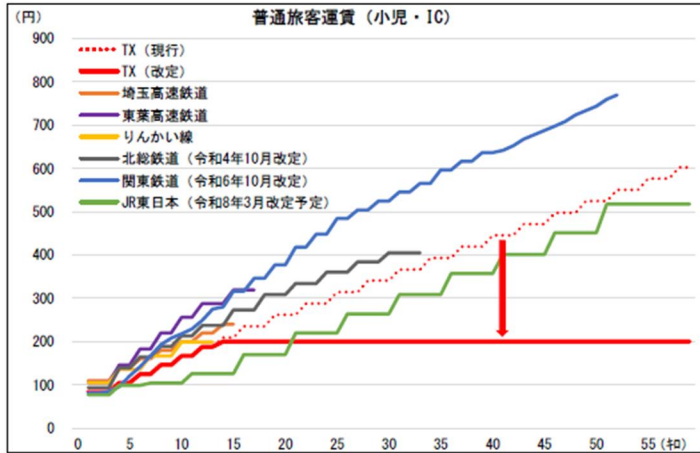
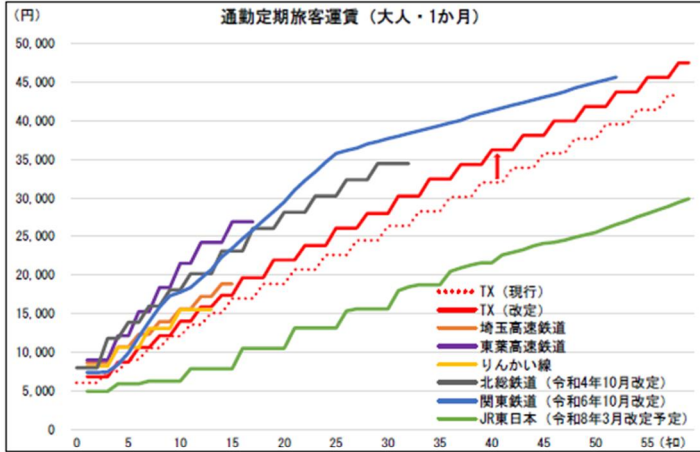
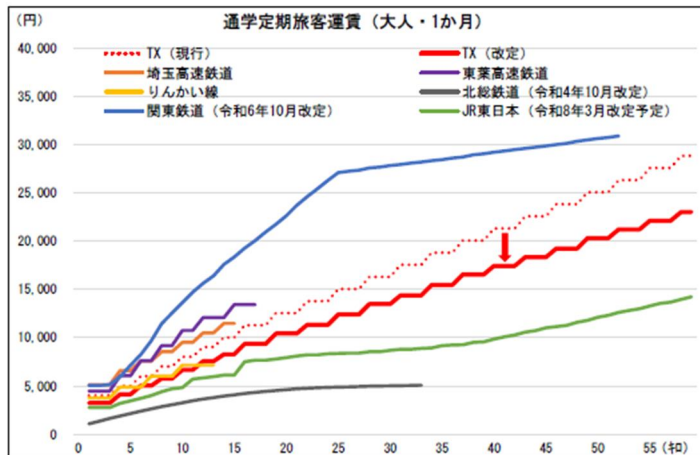
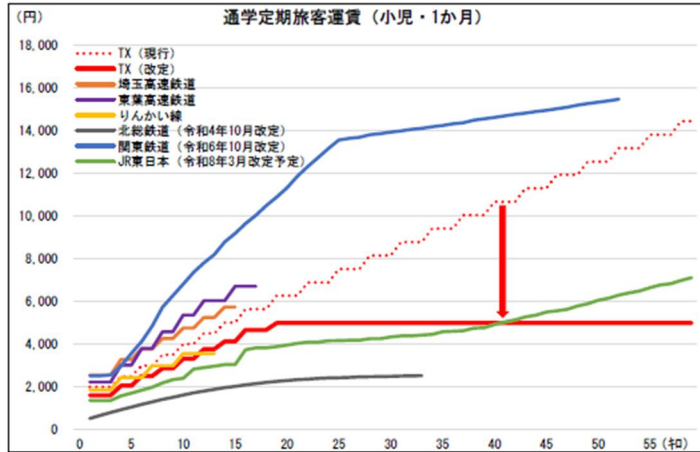


A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）																					
○運賃改定申請の背景・理由 （業績は好調であるにも関わらず、値上げをする理由如何。）	○運賃改定申請の背景・理由 ・首都圏新都市鉄道株式会社は、秋葉原～つくば間（58.3km）を結ぶつくばエクスプレス線において、沿線に密着した鉄道として通勤・通学輸送という社会的使命を果たすべく、安全・安定・安心輸送の確保を最優先とし、利用者サービス向上に努め事業に取り組んでいる。その輸送人員は、平成17年8月の開業以後、順調に増加し、令和元年度には約1億4,310万人（平成18年度比約202％）に達したが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により令和2年度は約1億45万人まで落ち込んだ。その後回復傾向にあり、令和5年度は約1億3,868万人（令和元年度比約97％）だった。 ・一方、開業以降、車両・施設の保守管理のみならず、輸送人員の増加に適切に対応すべく、車両の増備（6両編成車両30本⇒42本（現在は41本））や秋葉原駅の出入口増設、出入庫線の複線化等、混雑対策をはじめとする安全・安定・安心輸送及び充実したサービスの提供に資する設備投資を順次実施してきた。 ・また、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架線、軌道等の鉄道施設の経年劣化への対応、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、総合基地の増強等が急務となっている。 ・これに加えて、建設主体である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対する債務残高は、令和5年度末時点で約4,357億円であり、今後も約20年間、毎年約200億円の償還を行っていく必要がある。 ・昨今の物価高騰等に対応しつつ、上記の対応を着実に実施し、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には、現行運賃では限界があると判断し、運賃改定の申請に及んだもの。	1. に、今般の運賃改定の背景（開業以来の取組、事業環境の変化、開業から20年を迎え、経年劣化した車両等更新への対応が急務）を記載。																					
○改定の内容 ・改定概要	○改定の内容 （値上げ） <table><tr><td rowspan="5">普通券</td><td rowspan="2">大人 1円</td><td>初乗り運賃を180円に値上げ（現行：168円）</td></tr><tr><td>最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,205円）</td></tr><tr><td rowspan="2">大人10円</td><td>初乗り運賃を180円に値上げ（現行：170円）</td></tr><tr><td>最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,210円）</td></tr><tr><td>小児10円</td><td>大人の半額（大人の値上げに伴い値上げ）</td></tr><tr><td>通勤定期</td><td colspan="2">普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均37.4%に引き下げ（現行：平均40.6%）</td></tr></table> （値下げ・据え置き） <table><tr><td rowspan="2">普通券</td><td rowspan="2">小児 1円</td><td>初乗りから13キロは現行運賃を据え置き</td></tr><tr><td>14キロ以降は200円均一に値下げ</td></tr><tr><td rowspan="2">通学定期</td><td colspan="2">普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均70.0%に引き上げ（現行：平均60.4%）</td></tr><tr><td colspan="2">※小児については、19キロ以降5,000円均一に値下げ</td></tr></table> ・小児運賃（1円単位）、通学定期について、値下げ、据え置きにすることの考え方について	普通券	大人 1円	初乗り運賃を180円に値上げ（現行：168円）	最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,205円）	大人10円	初乗り運賃を180円に値上げ（現行：170円）	最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,210円）	小児10円	大人の半額（大人の値上げに伴い値上げ）	通勤定期	普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均37.4%に引き下げ（現行：平均40.6%）		普通券	小児 1円	初乗りから13キロは現行運賃を据え置き	14キロ以降は200円均一に値下げ	通学定期	普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均70.0%に引き上げ（現行：平均60.4%）		※小児については、19キロ以降5,000円均一に値下げ		
普通券	大人 1円			初乗り運賃を180円に値上げ（現行：168円）																			
			最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,205円）																				
	大人10円		初乗り運賃を180円に値上げ（現行：170円）																				
			最大運賃を1,280円に値上げ（現行：1,210円）																				
	小児10円	大人の半額（大人の値上げに伴い値上げ）																					
通勤定期	普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均37.4%に引き下げ（現行：平均40.6%）																						
普通券	小児 1円	初乗りから13キロは現行運賃を据え置き																					
		14キロ以降は200円均一に値下げ																					
通学定期	普通旅客運賃に基づいて算出する運賃に対する割引率を平均70.0%に引き上げ（現行：平均60.4%）																						
	※小児については、19キロ以降5,000円均一に値下げ																						

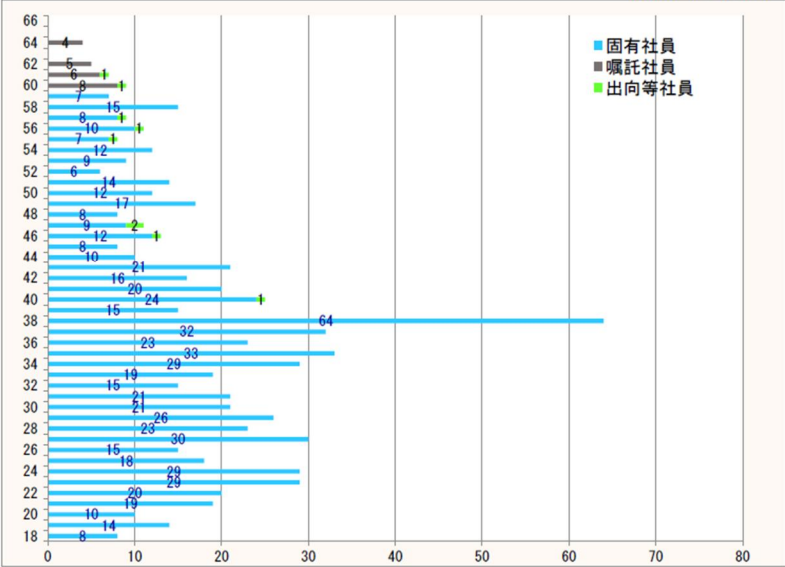
A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・小児運賃に関し、1円単位（IC）と10円単位（磁気乗車券）とに差を設けていることについて ・他社との運賃比較	・令和5年度におけるICと磁気乗車券との比較において、大人について、ICが96%、磁気券が4%であるのに対し、小児は、ICが74%、磁気券が26%となっている。磁気乗車券は金属を含んでおり、リサイクルにあたり磁気層の分離・廃棄が必要であり、一定の環境負荷がかかっていること等から、磁気乗車券以外の利用を促したいというもの。 ・埼玉高速鉄道、りんかい線、東葉高速鉄道、関東鉄道との比較 →TXは運賃改定後においても同額程度若しくは低額。 ・北総鉄道との比較 →TXは運賃改定後において通学定期（大人・小児）を除き、同額程度若しくは低額。 ・JR東日本との比較 →TXは運賃改定後においても高額。ただし、普通運賃（小児・IC）、通学定期（小児）は一定距離以上の運賃均一化により、利用距離により低額となる。 ○他社運賃との比較 普通旅客運賃（大人・IC）  普通旅客運賃（小児・IC）  通勤定期旅客運賃（大人・1か月）  通学定期旅客運賃（大人・1か月）  通勤定期旅客運賃（小児・1か月） 	

(第1回審議資料P18～20 参照)

18

20

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）																																																																																																																																								
	（参考）競合区間の比較（事務局作成） ※競合他社（JR）の運賃は改定後の額。 <table><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">区間</th><th rowspan="2">種別</th><th colspan="3">首都圏新都市鉄道</th><th colspan="3">競合他社</th></tr><tr><th>現行（円）</th><th>申請（円）</th><th>乗車時間</th><th>社名・区間</th><th>改定（円）</th><th>乗車時間</th></tr><tr><td rowspan="4">1</td><td rowspan="4">北千住～ 秋葉原</td><td>大人</td><td>293</td><td>320</td><td rowspan="4">10分</td><td rowspan="4">東京メトロ（日比谷線） 北千住～秋葉原</td><td>209</td><td rowspan="4">13分</td></tr><tr><td>小児</td><td>146</td><td>146</td><td>104</td></tr><tr><td>通勤定期</td><td>10,540</td><td>12,100</td><td>7,660</td></tr><tr><td>通学定期</td><td>7,030</td><td>5,760</td><td>4,030</td></tr><tr><td rowspan="8">2</td><td rowspan="8">南流山～ 秋葉原</td><td>大人</td><td>576</td><td>626</td><td rowspan="8">23分</td><td rowspan="8">（上段） JR（常磐線・武蔵野線・山手線） 南流山～秋葉原 （下段） JR（常磐線・山手線） 新松戸～秋葉原</td><td>528</td><td rowspan="4">（上段） 35分</td></tr><tr><td rowspan="2">小児</td><td rowspan="2">288</td><td colspan="3" rowspan="2">200</td><td>440</td></tr><tr><td>264</td></tr><tr><td rowspan="2">通勤定期</td><td rowspan="2">20,710</td><td colspan="3" rowspan="2">23,820</td><td>220</td></tr><tr><td>15,600</td><td rowspan="3">（下段） 34分</td></tr><tr><td rowspan="2">通学定期</td><td rowspan="2">13,800</td><td colspan="3" rowspan="2">11,340</td><td>13,120</td></tr><tr><td>7,560</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>7,530</td></tr><tr><td rowspan="4">3</td><td rowspan="4">流山おおたかの森～ 秋葉原</td><td>大人</td><td>629</td><td>688</td><td rowspan="4">27分</td><td rowspan="4">JR（常磐線・山手線） 柏～秋葉原</td><td>616</td><td rowspan="4">35分</td></tr><tr><td>小児</td><td>314</td><td>200</td><td>308</td></tr><tr><td>通勤定期</td><td>22,600</td><td>26,090</td><td>17,970</td></tr><tr><td>通学定期</td><td>15,060</td><td>12,420</td><td>7,920</td></tr><tr><td rowspan="4">4</td><td rowspan="4">守谷～ 秋葉原</td><td>大人</td><td>838</td><td>913</td><td rowspan="4">35分</td><td rowspan="4">JR（常磐線・山手線） 取手～秋葉原</td><td>803</td><td rowspan="4">47分</td></tr><tr><td>小児</td><td>419</td><td>200</td><td>401</td></tr><tr><td>通勤定期</td><td>30,120</td><td>34,320</td><td>22,920</td></tr><tr><td>通学定期</td><td>20,090</td><td>16,560</td><td>9,270</td></tr><tr><td rowspan="4">5</td><td rowspan="4">つくば～ 秋葉原</td><td>大人</td><td>1,205</td><td>1,280</td><td rowspan="4">45分</td><td rowspan="4">JR（常磐線・山手線） 土浦～秋葉原</td><td>1,221</td><td rowspan="4">72分</td></tr><tr><td>小児</td><td>602</td><td>200</td><td>610</td></tr><tr><td>通勤定期</td><td>43,300</td><td>47,500</td><td>34,170</td></tr><tr><td>通学定期</td><td>28,870</td><td>23,040</td><td>14,820</td></tr></table>		区間	種別	首都圏新都市鉄道			競合他社			現行（円）	申請（円）	乗車時間	社名・区間	改定（円）	乗車時間	1	北千住～ 秋葉原	大人	293	320	10分	東京メトロ（日比谷線） 北千住～秋葉原	209	13分	小児	146	146	104	通勤定期	10,540	12,100	7,660	通学定期	7,030	5,760	4,030	2	南流山～ 秋葉原	大人	576	626	23分	（上段） JR（常磐線・武蔵野線・山手線） 南流山～秋葉原 （下段） JR（常磐線・山手線） 新松戸～秋葉原	528	（上段） 35分	小児	288	200			440	264	通勤定期	20,710	23,820			220	15,600	（下段） 34分	通学定期	13,800	11,340			13,120	7,560						7,530	3	流山おおたかの森～ 秋葉原	大人	629	688	27分	JR（常磐線・山手線） 柏～秋葉原	616	35分	小児	314	200	308	通勤定期	22,600	26,090	17,970	通学定期	15,060	12,420	7,920	4	守谷～ 秋葉原	大人	838	913	35分	JR（常磐線・山手線） 取手～秋葉原	803	47分	小児	419	200	401	通勤定期	30,120	34,320	22,920	通学定期	20,090	16,560	9,270	5	つくば～ 秋葉原	大人	1,205	1,280	45分	JR（常磐線・山手線） 土浦～秋葉原	1,221	72分	小児	602	200	610	通勤定期	43,300	47,500	34,170	通学定期	28,870	23,040	14,820	
	区間				種別	首都圏新都市鉄道			競合他社																																																																																																																																	
		現行（円）	申請（円）	乗車時間		社名・区間	改定（円）	乗車時間																																																																																																																																		
1	北千住～ 秋葉原	大人	293	320	10分	東京メトロ（日比谷線） 北千住～秋葉原	209	13分																																																																																																																																		
		小児	146	146			104																																																																																																																																			
		通勤定期	10,540	12,100			7,660																																																																																																																																			
		通学定期	7,030	5,760			4,030																																																																																																																																			
2	南流山～ 秋葉原	大人	576	626	23分	（上段） JR（常磐線・武蔵野線・山手線） 南流山～秋葉原 （下段） JR（常磐線・山手線） 新松戸～秋葉原	528	（上段） 35分																																																																																																																																		
		小児	288	200			440																																																																																																																																			
							264																																																																																																																																			
		通勤定期	20,710	23,820			220																																																																																																																																			
							15,600	（下段） 34分																																																																																																																																		
		通学定期	13,800	11,340			13,120																																																																																																																																			
							7,560																																																																																																																																			
									7,530																																																																																																																																	
3	流山おおたかの森～ 秋葉原	大人	629	688	27分	JR（常磐線・山手線） 柏～秋葉原	616	35分																																																																																																																																		
		小児	314	200			308																																																																																																																																			
		通勤定期	22,600	26,090			17,970																																																																																																																																			
		通学定期	15,060	12,420			7,920																																																																																																																																			
4	守谷～ 秋葉原	大人	838	913	35分	JR（常磐線・山手線） 取手～秋葉原	803	47分																																																																																																																																		
		小児	419	200			401																																																																																																																																			
		通勤定期	30,120	34,320			22,920																																																																																																																																			
		通学定期	20,090	16,560			9,270																																																																																																																																			
5	つくば～ 秋葉原	大人	1,205	1,280	45分	JR（常磐線・山手線） 土浦～秋葉原	1,221	72分																																																																																																																																		
		小児	602	200			610																																																																																																																																			
		通勤定期	43,300	47,500			34,170																																																																																																																																			
		通学定期	28,870	23,040			14,820																																																																																																																																			
○収入原価の算定に関すること ・輸送人員の推計について ・旅客運賃収入の推計について ・原価全般	○収入原価の算定に関すること ・沿線自治体の総人口の推移を用いて、コロナ禍の影響が無かった場合と新しい生活様式の定着を考慮して輸送人員を推計。改定初年度の令和8年度は対前年度比1.2%の増加、令和9～10年度の対前年度比は1.1%～1.3%の増加となっている。 ・輸送人員の推計値を基に運賃改定後の収入を算出。平年度となる令和8～10年度の対前年度比は、1.0%～13.5%の増加となっている。 ・定期昇給、物価上昇を考慮して人件費、修繕費、経費の原価が増加し、実績年度（令和5年度）に対し、平年度期間3年間平均で約33億円増加している。 ・原価算定について、大手民鉄は間接的な競争を促すため、ヤードスティック方式を採用しているが、中小民鉄は個別事情を考慮して数字を積み上げる方式を採用している。	・要望事項に、需要見通しが想定と実績で乖離する可能性があるため、期限に係る条件を付すことの検討を記載。																																																																																																																																								

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・人件費の算出について （定年退職と新規採用を考慮すると人件費額が変わらない定期昇給率により人件費を推計するのは疑問がある。） （他社では定期昇給分を除いてベースアップ率により人件費を算出していることから、整合性がとれないのではないか。）	・首都圏新都市鉄道株式会社においては、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る。 なお、首都圏新都市鉄道株式会社としては、現時点で見通すことの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る。 <社員分布図（年齢別分布）>  （第5回審議資料 P4 参照）	
・減価償却費について	・減価償却費の推移として、平成19年度に鉄道建設・運輸施設整備支援機構から資産が譲渡（二次譲渡）されたこと等から平成20年度の減価償却費は196億円となり、以降、既取得資産の償却に伴い、全体として緩やかな減少傾向にあり、令和5年度には159億円となった。 令和8年度からは資産の償却よりも取得の増加により、減価償却費も増加に転じる見込みである。大規模な設備投資計画に伴う減価償却費は平年度期間において大きく表れないものの、増加傾向は継続する見通しである。	
・設備投資計画について	・令和3～5年度の実績として約21億円～36億円であるところ、平年度（令和8～10年度）の計画として約114億円～164億円の設備投資を計画している。 平年度の投資計画の内容として、車両及び関係機器類・変電所の更新など安全対策に約174億円、8両編成化事業などサービス改善に約142億円、その他社員の就業改善のための工事などに約66億となっている。 設備投資の考え方として、路線の一斉開業により設備の経年劣化が同時進行すること、高速走行により車両等の劣化が早いこと、構造等から資材や車両の搬入に時間を要することなどから他社の更新周期も考慮したうえで、年数をかけて計画的に実施していくこととなっている。	

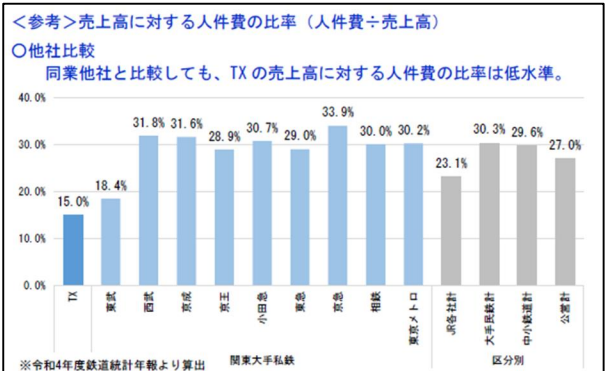
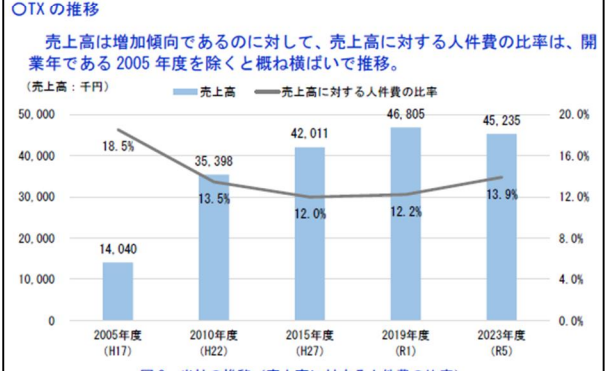
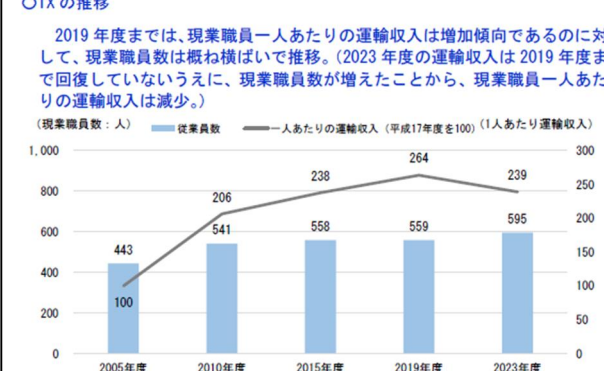
A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・首都圏新都市鉄道株式会社の資本金が多い理由について ・配当所要額（適正利潤）の考え方について （配当所要額を資本金の１０％としている考え方） （一般的には資本金の１０％で配当していないのではないか。 資金調達の条件にもなっていないのではないか。） （大手民鉄等においてはレートベース方式を採用しているが、中小民鉄にはそうしたものがない以上、審査に当たっては個社の事情や実態を勘案して審査されるべきではないか。） （鉄道・運輸機構への債務償還に対応する分は減価償却費として計上されていると考えられるのではないか。） （鉄道・運輸機構への債務償還はこれまでも行われており、あらためて運賃改定を行う理由にはならないのではないか。） （平年度において必要となる施設の更新等の設備投資は原価に計上されているのではないか。また、平年度以降に必要な更新投資については、特例として認めるもの以外、原価の算定には含めないのが運賃改定審査における考え方ではないのか。） （実際に資金が不足するのは平年度以降であり、平年度以降の資金不足について運賃改定審査において考慮するのはこれまでの考え方に沿わないのではないか。） （首都圏新都市鉄道株式会社において、実際に支払われている法人税等の額はいくらか。）	・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」とされたこと受け、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。 ・事業スキームに関し、建設資金については無利子貸付 80%、出資金 14%、財投等有利子貸付 6%の割合で資金調達を行うこととなり、関係都県等から事業費見合いとして 1,440 億円の出資を受け入れたほか、民間出資、請願駅設置費用見合い、会社運営経費見合いとして計 410 億円の合計である 1,850 億円が出資金として資本計上された。 ・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。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、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「資本金の 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（算定要領制定時は額面 50 円を基準にして考えていた。それに対して 5 円程度の配当である。実際の資本金の水準から見ると配当は異なる数字となる）。 ・中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づく審査に当たっては、事業規模や事業環境の相違や個別事情を踏まえた、鉄道事業者としての合理的な範囲内であると認められるものであれば、適正利潤であると判断している。 ・首都圏新都市鉄道(株)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運輸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、（資本金の 10%である）185 億円は合理的な範囲である。 ・鉄道・運輸機構への債務償還に加えて、開業後 20 年を経過し、大規模な施設の更新が控えており、減価償却費はそうした施設の更新に使う。したがって、減価償却費相当分のみでは債務の償還が円滑にできなくなる。 ・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。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さらに大幅な設備投資に伴い、今後自己資金が不足する見通しであり、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・整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がある。 ・配当所要額のうち法人税等の実際に支払われている額は、令和 5 年度において 214 百万円である。	

＜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。			

（第 2 回審議資料 P30 参照）

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）																																																																					
（中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づく結果のみで審議した場合、実態に即した判断とならないことが懸念されたため、申請者固有の事情に鑑み、追加的な検証が必要。）	・首都圏新都市鉄道株式会社の営業収入、営業キロ、輸送人員等が大手民鉄事業者に準ずる規模であることを踏まえ、大手民鉄事業者向けの収入原価算定要領を適用した場合の事業報酬（適正利潤）額は約 162 億円、法人税等は約 61 億円となる。また、それらを配当所要額に置き換えた場合の総括原価は 625 億円であり、総収入 552 億円を当該総括原価で除した平年度 3 年間（令和 8～10 年度）の収支率は 88. 3%となる。 ■ 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） <table><tr><th colspan="2">（千円）</th></tr><tr><td>①期首・期末平均固定資産</td><td>576, 253, 228</td></tr><tr><td>②期首・期末平均建設仮勘定</td><td>3, 112, 389</td></tr><tr><td>③営業費（減価償却費・諸税を除く。）の 4%相当額</td><td>703, 699</td></tr><tr><td>④貯蔵品</td><td>1, 415, 158</td></tr><tr><td>⑤繰延資産</td><td>1, 214, 738</td></tr><tr><td>⑥鉄軌道事業部門に係る関連事業資産</td><td>0</td></tr><tr><td>⑦差入れ保証金</td><td>133, 399</td></tr><tr><td>⑧預かり保証金</td><td>1, 541, 161</td></tr><tr><td>事業資産（レートベース）</td><td></td></tr><tr><td>※①から⑦の合計額から⑧を減算した額</td><td>581, 291, 450</td></tr></table> <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） （第 5 回審議資料 P2～3 参照） <法人税等> <table><tr><th colspan="2">（千円）</th></tr><tr><td>課税標準（事業報酬－支払利息）</td><td>14, 006, 590</td></tr><tr><td>実効税率</td><td>30. 6%</td></tr><tr><td>法人税等（課税標準÷（1-実効税率）×実効税率）</td><td>6, 175, 816（イ）</td></tr></table> <収支率> <table><tr><th colspan="3">（千円）</th></tr><tr><td rowspan="4">収入</td><td>旅客運賃収入</td><td>53, 259, 563</td></tr><tr><td>運輸雑収</td><td>1, 927, 387</td></tr><tr><td>営業外収入</td><td>20, 192</td></tr><tr><td>合計</td><td>55, 207, 142</td></tr><tr><td rowspan="10">原価</td><td>人件費</td><td>7, 273, 827</td></tr><tr><td>修繕費</td><td>7, 502, 367</td></tr><tr><td>経費</td><td>6, 579, 730</td></tr><tr><td>諸税</td><td>2, 819, 116</td></tr><tr><td>減価償却費</td><td>15, 811, 807</td></tr><tr><td>支払利息</td><td>2, 370, 910</td></tr><tr><td>営業外費用</td><td>83, 253</td></tr><tr><td>その他</td><td></td></tr><tr><td>事業報酬</td><td>16, 276, 161（ア）</td></tr><tr><td>法人税等</td><td>6, 175, 816（イ）</td></tr><tr><td>合計</td><td>64, 892, 987</td></tr><tr><td>差引損益</td><td>-9, 685, 845</td></tr><tr><td>収支率</td><td>85. 1%</td></tr></table> ※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。	（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	（千円）		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）	（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	83, 253	その他		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%	
（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																																																																						
（千円）																																																																							
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）																																																																						
（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	83, 253																																																																					
	その他																																																																						
	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%																																																																						
○設備投資（安全対策）について ・変電所 ・信号設備 ・車両	・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 2 か所の計 12 か所があり、同時期に稼働したことから劣化も同時進行する。更新は 1 か所当たり 2～4 年を要するところ、他社の変電設備の更新周期が 30～40 年であることを踏まえ、2～3 箇所ずつ同時に並行し、全 12 か所を 20 年超かけて更新する計画（着手済）。 （平年度における投資額：約 32 億円） ・自動列車運転装置（ATO）など複数の装置で構成され、軌道上、総合基地等に設置している。他社の信号設備の更新周期が 25～30 年であることを踏まえ、その間にすべての信号設備を更新すべく、設計・制作・施工等に約 14 年かけて更新する計画（着手済）。 （平年度における投資額：約 14 億円） ・時速 130 キロの高速運行を行っている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、一車両当たりの年間車両走行キロが他社に比べて長く、その分車両の経年劣化の進行度合いが早い。 他社の車両の更新周期が 30～50 年であることを踏まえ、この周期を迎える車両を順次新車に置き換える。また 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計画。																																																																						

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・ホームドア	・開業当初から全駅に設置。他社の実績（都営三田線が20年程度で更新）のほか、全駅の更新を終えるまでに5年以上の期間を要し、さらに8両編成化事業での2030年代前半の供用開始を考慮して、平年度期間中に工事に着手する計画。 （平年度における投資額：約20億円）	
○設備投資（サービス改善）について ・8両編成化事業 ・新たな決済システム	・抜本的な混雑緩和対策として、令和元年度から推進しており、各駅のホーム延伸、設備改修、総合基地内留置線延伸、検車庫増設等を実施するものである。 （平年度における投資額：約87億円） ・QR乗車券システム（令和8年度秋に本稼働予定）やクレジットカード決済システムを導入する予定。 （平年度における投資額：約5億円）	・要望事項に、今般の運賃改定が同社の鉄道事業を持続的に運営していくために必要であることや、サービス向上等にも資することに関する利用者への説明に関して、指導・助言を行うよう記載。
○機構への債務償還とキャッシュフローの見通し	・機構からの鉄道施設譲渡に対する契約額6,972億円（税抜。一次/平成17年度：6,564億円、二次/平成19年度：408億円）を40年の期間（元本5年据置35年）で返済することとしており、毎年約200億円を続けており、返済完了は令和29年度を予定している。 ・現状、損益収支は黒字であるが、機構への債務償還等も影響し、資金収支はおおむね均衡しているところ、車両や鉄道設備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、運賃改定を実施したとしても、近い将来、自己資金が不足する見通しであり、市中からの資金調達が必要となる。資金調達を円滑に行うために、運賃を改定し、財務基盤を強化する必要がある。	
○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、離職者が増加していることから、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している。	
○環境対策の取組状況	・開業当初から回生エネルギーの有効活用（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等に再利用）などに取り組んでいるほか、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を採用した車両（TX-3000系）を5編成導入している。	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
○経営効率化の取組状況 （大手民鉄の算定方法であるヤードスティック方式だとグループ間で比較するので、経営の効率性はある程度担保されると考えられるが、中小民鉄は個別の数字を積み上げることから、経営の効率性はどのように判断するのか。） （人件費率などについて時系列で努力を見ることはできないか。） （車両数について営業キロ数との対比で作成しているが、輸送密度や運行場所、線区（単一、複数）によっても異なるので、一概に効率性が良いとは言えないのではないか。）	・ 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。 ・ 経営の効率性について、中小民鉄は過去の実績から比較して確認している。 ・ 首都圏新都市鉄道株式会社は現業職員数の大幅な増加を抑えつつ、月給単価を引き上げることで、処遇の改善を図っている。また、売上高に対する人件費の比率は、同業他社と比較して低水準であり、売上高が増加傾向であるのに対して、概ね横ばいで推移。 <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。  ※令和4年度鉄道統計年報より算出 関東大手私鉄 区分別 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。  ※令和4年度鉄道統計年報より算出 関東大手私鉄 区分別 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。） （現業職員数：人）  図2 当社の推移（現業職員一人あたりの運輸収入） <保有車両数の他社比較> 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。（第4回審議資料P8参照）	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）																								
（全列車ワンマン運転、省メンテナンス軌道など開業当初から効率的な設備条件となっているが、設備条件を踏まえればドライバレス運転など更なる効率化に向けた経営努力の余地があるのではないか。）	＜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り組んできた。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～） ・自社の技術力を踏まえれば、他社に先駆けることは難しく、他社の実績を見ながら対応していく（6/5 意見交換会） ・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） <table><tr><th></th><th>首都圏 新都市鉄道</th><th>JR 各社計</th><th>大手民鉄</th><th>中小鉄道</th><th>公営</th></tr><tr><td>人件費率※1</td><td>15.0%</td><td>23.1%</td><td>30.3%</td><td>29.6%</td><td>27.0%</td></tr><tr><td>運輸部門 人件費率※2</td><td>9.3%</td><td>12.9%</td><td>20.3%</td><td>18.9%</td><td>17.5%</td></tr><tr><td>技術部門 人件費率※3</td><td>3.5%</td><td>6.3%</td><td>6.7%</td><td>7.1%</td><td>7.5%</td></tr></table> ※ 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 （第4 回審議資料 P9 参照）		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%	
	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%																					