

(案)

国 運 審 第 号
令和 7 年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

首都圏新都市鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 7 第 4 0 0 2 号

令和 7 年 4 月 2 3 日付け国鉄事第 6 7 号をもって諮問された上
記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

(案)

主 文

首都圏新都市鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、秋葉原・つくば間 58.3 km を結ぶつくばエクスプレス線において、東京都、埼玉県、千葉県、茨城県にわたる通勤・通学輸送を担う鉄道事業者である。

輸送人員については、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年度は前年度に比べ約30%減少したものの、その後は回復傾向にある。

平成17年の開業以降、申請者は、車両・施設の保守管理のみならず、輸送人員の増加に対応すべく、車両の増備や秋葉原駅の出入口増設、入出庫線の複線化等、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が、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、軌道等について、各設備等の更新時期が順次到来することから計画的に更新していく必要がある。このほか、混雑対策のための長編成化（6両編成~~を~~から8両編成~~化~~へ）やそれに伴う総合基地の増強等が急務となっている。また、減価償却費についても、これらの設備投資の実施に伴い平年度以降も増加傾向が続く見通しである。

これに加えて、申請者は、つくばエクスプレス線の建設主体で

ある独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し今後も約20年間、毎年約200億円の債務償還を行っていく必要がある。

申請者は、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・安心輸送の維持・向上を図り、持続可能な経営を行うため、旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限変更の認可申請があった際には、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。また、申請者は大手民鉄等事業者該当しないため、所管局において、中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づき審査している。

本件の審議等で確認した主な事項については、以下のとおりである。

まず、輸送人員の推計については、平年度（原価計算期間である令和8年度から令和10年度までの3年間。以下同じ。）において、これまでの輸送実績や統計調査等のデータから、定期外・定期ともに増加が続く見込みであることを確認した。

(案)

また、上記の推計した輸送人員に、今般申請のあった改定後の運賃を乗じた場合、実績年度（令和５年度。以下同じ。）に対し、平年度の年平均で総収入が約９９億円増加することが見込まれることを確認した。

次に、設備投資については、変電所、信号設備、車両及びホームドアの更新、８両編成化に伴う各駅のホーム延伸、設備改修及び総合基地内における留置線延伸、ＱＲ乗車券システム及びタッチ決済システムの導入等の乗車サービスの改善のほか、社員の就業環境改善のための工事等を行っていく計画であることを確認した。

また、昨今の物価高騰等の影響により、人件費、修繕費及び経費について増加が見込まれることを確認した。

これらにより、総原価は、実績年度に対し、平年度の年平均で約３４億円増加することが見込まれることを確認した。

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おいて、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を計上するものとされており、これに基づき算定すると、配当金約１８５億円に加え、法定準備積立約１９億円、法人税等約１００億円を含め、合計約３０３億円であることを確認した。

この結果、旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度の運賃改定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの。以下同じ。）は、２１８，３６２百万円、総収入は１６５，６２１百万円と推定されることから、差引き５２，７４１百万円の不足を生ずるものと見込まれる。また、運賃改定後の収入原価算定上における平年度の収支率（総収入（上限運賃）を総支出（総括原価）で除した値）は７５．８％と推定され、中小民鉄事業者の収入原価算定要領に

基づき算定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が総括原価を超えないものであることを確認した。

~~なお一方~~、申請者においては、多額の事業費等に見合う自治体等からの出資金を受け入れたことから、その事業規模に比して資本金が巨額である~~といった特殊性がある~~ため、配当所要額（適正利潤）が多額となっている。~~が、一方で、申請者において~~配当の実績や計画がないこと、算定された法人税等については実際の支払予定額とは大きく異なることを確認した。

これに関し、中小民鉄事業者の収入原価算定要領における配当所要額（適正利潤）算定の趣旨を所管局に確認したところ、中小民鉄事業者の中には大手民鉄等事業者に比べ自己資本等の財務基盤が脆弱な事業者が多く見られることから、内部留保の充実により財務体質を改善する必要があるため、との説明があった。

上記の申請者の実情及び中小民鉄事業者の収入原価算定要領の趣旨を勘案すれば、同算定要領に基づき算定された適正利潤を基に本事案を審議した場合、申請者の経営状況等の実態に即した判断とならないことが懸念されたため、追加的な検証を行うこととした。

具体的には、申請者の営業収入、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、所管局に対して大手民鉄等事業者の収入原価算定要領を適用した場合の適正利潤の算定を求めたところ、所管局から、事業報酬（適正利潤）額は約 1 6 3 億円、法人税等は約 6 2 億円との試算が示された。

この結果、事業報酬（適正利潤）額等を配当所要額（適正利潤）に置き換えるなどした場合の総括原価は約 6 2 5 億円、収支率は 8 8 . 3 % と推定され、大手民鉄等事業者の収入原価算定要領を適用した場合の適正利潤に基づき試算した場合においても、本件

(案)

申請に係る旅客運賃の上限による総収入が総括原価を超えないものであることを確認した。

このほか、申請者においては、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と等により、他の鉄道事業者と比較しても売上高に占める人件費の割合が低水準であるなど、能率的な経営が行われていることを確認した。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が総括原価を超えないものであるので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められるものとして、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

(案)

要望事項

1. 首都圏新都市鉄道株式会社の鉄道事業における需要見通しは、コロナ禍による行動変容の影響を考慮したものだが、想定された需要と実績が乖離する可能性があることから、法第54条各項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。
2. 首都圏新都市鉄道株式会社の業績が黒字であること等を踏まえ、同社において、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、サービス向上等についても資することについて、利用者に対し丁寧に説明するよう、必要な指導、助言を行っていただきたい。
3. 中小民鉄事業者においては、その事業規模や経営形態等が多様であることや、大手民鉄等事業者におけるヤードスティック方式のような事業者の効率化努力を促すための仕組みもないことを踏まえ、その運賃改定申請の審査に当たっては、当該事業者の経営状況等の実態に即した審査が行われるべきと考えるので、そのための方策について検討されたい。

(案)

別紙

すべての運賃は消費税及び地方消費税を含んだ額である。

1 鉄道の普通旅客運賃

大人普通旅客運賃の上限を次のとおり変更する。

(単位：円)

	10 円単位	1 円単位
3 キロまで	180	180
3 キロを超え 5 キロまで	230	230
5 キロを超え 7 キロまで	280	271
7 キロを超え 9 キロまで	320	320
9 キロを超え 11 キロまで	370	362
11 キロを超え 13 キロまで	420	412
13 キロを超え 15 キロまで	460	454
15 キロを超え 18 キロまで	520	513
18 キロを超え 21 キロまで	580	574
21 キロを超え 24 キロまで	630	626
24 キロを超え 27 キロまで	690	688
27 キロを超え 30 キロまで	750	741
30 キロを超え 33 キロまで	800	800
33 キロを超え 36 キロまで	860	853
36 キロを超え 39 キロまで	920	913

(案)

39 キロを超え 42 キロまで	970	966
42 キロを超え 45 キロまで	1,020	1,018
45 キロを超え 48 キロまで	1,070	1,070
48 キロを超え 51 キロまで	1,130	1,123
51 キロを超え 54 キロまで	1,180	1,175
54 キロを超え 57 キロまで	1,230	1,227
57 キロを超え 59 キロまで	1,280	1,280

小児普通旅客運賃（1 円単位）の上限を次のとおり変更する。

（単位：円）

	1 円単位
3 キロまで	84
3 キロを超え 5 キロまで	105
5 キロを超え 7 キロまで	125
7 キロを超え 9 キロまで	146
9 キロを超え 11 キロまで	167
11 キロを超え 13 キロまで	188
13 キロを超え 59 キロまで	200

(案)

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（大人1か月）

（単位：円）

3キロまで	6,810
3キロを超え5キロまで	8,700
5キロを超え7キロまで	10,590
7キロを超え9キロまで	12,100
9キロを超え11キロまで	13,990
11キロを超え13キロまで	15,880
13キロを超え15キロまで	17,390
15キロを超え18キロまで	19,660
18キロを超え21キロまで	21,940
21キロを超え24キロまで	23,820
24キロを超え27キロまで	26,090
27キロを超え30キロまで	27,970
30キロを超え33キロまで	30,240
33キロを超え36キロまで	32,450
36キロを超え39キロまで	34,320
39キロを超え42キロまで	36,210
42キロを超え45キロまで	38,090
45キロを超え48キロまで	39,980

(案)

48 キロを超え 51 キロまで	41,860
51 キロを超え 54 キロまで	43,740
54 キロを超え 57 キロまで	45,620
57 キロを超え 59 キロまで	47,500

通学定期旅客運賃（大人 1 か月、小児 1 か月）

（単位：円）

	大人	小児
3 キロまで	3,240	1,620
3 キロを超え 5 キロまで	4,140	2,070
5 キロを超え 7 キロまで	5,040	2,520
7 キロを超え 9 キロまで	5,760	2,880
9 キロを超え 11 キロまで	6,660	3,330
11 キロを超え 13 キロまで	7,560	3,780
13 キロを超え 15 キロまで	8,280	4,140
15 キロを超え 18 キロまで	9,360	4,680
18 キロを超え 21 キロまで	10,440	5,000
21 キロを超え 24 キロまで	11,340	5,000
24 キロを超え 27 キロまで	12,420	5,000
27 キロを超え 30 キロまで	13,500	5,000
30 キロを超え 33 キロまで	14,400	5,000
33 キロを超え 36 キロまで	15,480	5,000
36 キロを超え 39 キロまで	16,560	5,000

(案)

39 キロを超え 42 キロまで	17,460	5,000
42 キロを超え 45 キロまで	18,360	5,000
45 キロを超え 48 キロまで	19,260	5,000
48 キロを超え 51 キロまで	20,340	5,000
51 キロを超え 54 キロまで	21,240	5,000
54 キロを超え 57 キロまで	22,140	5,000
57 キロを超え 59 キロまで	23,040	5,000