

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（１回目）

1. 日 時

令和7年4月24日（木） 10：30～12：00

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、白石敏男（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<国土交通省>

鉄道局：尾崎旅客輸送業務監理室長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、日下、増田、藤間

4. 議事概要

- 鉄道局から、首都圏新都市鉄道株式会社（以下「TX」という。）からの鉄道の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 運賃等の上限の認可のための審査に用いている中小民鉄事業者の収入原価算定要領において、配当所要額は、払込資本金の10%として、約300億円を原価として計上しているが、配当所要額算定に関する考え方について説明頂きたい。
 - ② 資本金の額が大きいことで配当所要額も大きくなり、収支率が低くなったことで、運賃改定の余地が大きくなると思われる。所管局として認可の適否はどのように判断するのか。
特殊な事情で資本金が膨れている状況で、かつ実際には社外流出していないものまで適正な利潤とみなすことが妥当なのか。
 - ③ 今後の多額の設備投資を見据えて運賃改定の申請に至ったと思われるが、平年度3か年の減価償却費はそれほど増加せず、収入原価算定上、設備投資の影響が表れていない。原価については、平年度において変動しない配当所要額の影響を大きく受けているところ、運賃改定の必要性について説明頂きたい。
 - ④ TXは配当を実施していないにも関わらず、配当に必要な額を原価として見積もっているが、他の第三セクターにおける配当の実績はあるか、また、TXにおいて配当が禁じられている等の事情があるのか説明頂きたい。
 - ⑤ 運賃改定の背景の一つとして、最高時速130キロ運転を支えてきた車両等鉄道

設備の経年劣化への対応とあるが、他の鉄道と比較し、経年劣化が早く、費用を要する根拠について説明頂きたい。また、車両の8両編成化に伴い、駅の改良工事に要する費用、さらに環境対策の計画及び費用についてご説明頂きたい。

- ⑥ 設備投資計画の中に社員の就業環境改善や人材育成が含まれており、平年度の3か年で約66億円計上されているが、資料にある申請の概要には人材不足に関する記載はない。人材確保について苦慮していないのか説明頂きたい。
 - ⑦ IC専用の改札機の増設、券売機の台数を減少させる等の経営効率化の取組について説明頂きたい。
 - ⑧ TXにおける設備投資・減価償却費の推移及び今後の見通し、また混雑率について説明頂きたい。
 - ⑨ 設備投資について、各々の計画内容に係る必要性を説明頂きたい。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 中小民鉄事業者の収入原価算定要領制定時の考え方として、中小民鉄事業者は公共交通機関として安全性の確保など社会的要請に応えなければならない反面、経営基盤がぜい弱であることから財務体質の改善が必要であること、また、鉄道事業は多くの設備投資が必要であり、円滑に資金を調達できるよう払込資本金の10%という数値が設定された。なお、TXの配当所要額の約300億円という額については、資本金の額が大きいことも影響している。
- ② 運賃額や値上げ幅について過度に大きい場合は、事業者へ理由を問う必要があるものの、基本的には収入原価算定要領に従って算出された数値をもって判断するものと考えている。
資本金の額が大きい理由及び配当所要額（適正利潤）の考え方については、改めて次回以降、回答する。（令和7年5月13日配布資料P27～32 参照）
- ③ 減価償却費は平年度以降に増加するものと思われる。必要な設備投資や人件費、修繕費に充てるための運賃改定申請であり、また併せて子育て世代に配慮し沿線人口を増やしたいという考えのもと、通学定期運賃も値下げしている。収入や輸送人員は増えており、理解を得るための説明は必要であるが、そのような背景から申請は妥当と考えている。運賃改定の必要性については、改めて整理して、回答する。（令和7年5月13日配布資料P33～p34 参照）
- ④ 他の第三セクターの配当事例は確認したうえで、次回以降、回答する。（令和7年5月13日配布資料P31 参照）

TXにおいて配当が禁じられている等の事情はないものの、営業で得た利益は債務償還等に充てる必要があり、また、今後、多額の設備投資により資金を必要とするところである。

- ⑤ 車両、架線及び軌道は高速運行に伴い減耗する。大手民鉄と比較しても高速で運行していることから、施設の劣化は早い。また、車両の8両編成化に伴いホー

ムの延伸工事を順次進めているところ、その費用及び環境対策の取組状況は確認し、次回以降、回答する。(令和7年5月13日配布資料 P37、P44 参照)

⑥ 次回以降、回答する。(令和7年5月13日配布資料 P41 参照)

⑦ 次回以降、回答する。(令和7年5月13日配布資料 P43 参照)

⑧ 設備投資・減価償却費の推移及び今後の見通しについては確認し、次回以降、回答する(令和7年5月13日配布資料 P38～P40 参照)。また、混雑率に関し、朝ラッシュの時間帯は平日7時30分から8時30分間で、最混雑区間の混雑率は令和5年度で154%となっている。

⑨ 次回以降、回答する。(令和7年5月13日配布資料 P35～37 参照)

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。