

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（２回目）

1. 日 時

令和7年5月13日（火） 10:00～12:20

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 原価である配当所要額に約303億円を積む妥当性について説明頂きたい。
 - ② 配当所要額について、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」という。）への債務の償還額相当とのことだが、通常、債務償還の一部には減価償却費相当額が充てられていると考えられる。また、配当所要額のうち、約185億円は配当額としているが、実際には配当を行っていないことから、実態と乖離があると考えられる。鉄道局の見解について説明頂きたい。
 - ③ 配当所要額の内訳にある税について、実際に流出する額について説明頂きたい。
 - ④ 仮に大手の算定要領を適用した場合、配当所要額相当の額の算出は可能か説明頂きたい。
 - ⑤ 8両編成化の実施に関し、当初からそれを見越して整備していればコストを抑制できたと思われるが、想定していなかったのか説明頂きたい。
 - ⑥ ダイヤを増やすことにより一定の混雑解消につながると思われるが、それでも8両編成化は必要との理解か。
 - ⑦ 原価算定において、大手民鉄はヤードスティック方式なので経営の効率性は一定程度担保されるが、個別の数字を積み上げる中小民鉄では経営の効率性はどのように判断しているのか。

⑧ 配当所要額の内訳に関し、項目ごとに個別に計算しているが、中小民鉄の算定要領では規定していない。内訳の計算に関し規程等があるのか説明頂きたい。等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 配当所要額は、鉄道事業の継続に必要な資金を調達できる程度の適正利潤を認めなければならないという考え方で、TXに関しては、機構へ多額の債務を償還する必要があり、この原資を確保することが鉄道事業の継続に必要であることから、配当所要額の趣旨に照らして適正であると判断している。
- ② 配当所要額は、鉄道事業の継続に必要な資金を調達できる程度の適正な利潤を確保するという観点が含まれている。資金調達を行う際の条件として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ており、この部分は原価の積み上げとは異なるものである。今後必要とする設備投資も考慮すると、鉄道事業の継続のため必要なものと考えている。
- ③ 次回以降、回答する。(令和7年5月27日配布資料P2～P3 参照)
- ④ どのように試算するか検討が必要だが、次回以降、回答する。(令和7年6月10日配布資料P2～P3 参照)
- ⑤ 8両編成化を想定していなかったかTXへ確認し、次回以降、回答する。(令和7年5月20日配布資料P2 参照)
- ⑥ ダイヤを増やすことも有効な手段であるが、8両編成となれば1本あたり30%程度輸送力が増加することから、抜本的な混雑対策となるものである。
- ⑦ 過去の実績から比較して確認を行っている。
- ⑧ 規程等で定めていないが、算出する際に乗じる割合は実効税率を基に算定している。

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。