

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（４回目）

1. 日 時

令和7年5月27日（火） 10：15～11：40

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、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、主に以下の質問、意見があった。
  - ① TXは経営状況が良く、資本金も多いことから、大手民鉄等の収入原価算定要領を適用した場合の配当所要額相当の額の算出について質問していたところ（5月13日）、大手民鉄等の条件とは何か説明頂きたい。
  - ② 経営努力について、保有車両数の他社比較を示しているが、線区や輸送密度等によっても異なること、また、輸送人員100万人あたりの現業職員数を見ても大手民鉄とほぼ同程度であり、これをもって経営努力の成果とは言えないのではないか。

TXは開業当初から全列車ワンマン運転かつ全駅でホームドア設置しており、要員を効率的に配置できることから、効率化の伸びしろは少ないものの、売上高に対する人件費率など時系列で努力を見ることはできないのか。
  - ③ IC化を進めることで駅要員の手間が省けるなど、経営努力は細かいことの積み重ねであるところ、運輸部門の取組として令和8年度までにIC専用改札機への置換え完了としているが、この時点で磁気券を廃止するのか。
  - ④ TXの出向者の割合及び給与の支払元について説明頂きたい。
  - ⑤ 人件費について、他社では定期昇給分を除いてベースアップ率により算出しているところ、TXでは理屈上、人件費総額が変わらない定期昇給率により推計し

ているのは疑問がある。所管局の考えについて説明頂きたい。

- ⑥ 給与面以外の待遇改善の取組について説明頂きたい。またTXの中期経営計画において財務基盤の強化として戦略的な運賃の検討とあるが、これは小児運賃の一定距離以上の均一化、若しくはダイナミックプライシングのようなものを考えてい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、以下の回答があった。

- ① 数値の基準など明確な条件はない。大手民鉄とするには、まず当事者である事業者の意向のほか、当局への各種報告等に適切に対応できる体制などが必要になると思われる。
- ② 10年前と比較し、輸送人員100万人あたりの現業職員数で大幅に増加することなく対応している。運輸部門等では窓口業務の効率化や省メンテナンス化などの効率化努力を行っている（令和7年6月10日配布資料P8～P14において取組等を追記）。
- ③ クレジットカードのタッチ決済、QR乗車券の導入を今年度から開始し、来年秋までに全20駅で導入することとしている。導入時点において磁気券は残るかも知れないが、磁気券を廃止すべくIC化等の取組を進めていくということである。
- ④ 次回以降、回答する（令和7年6月10日配布資料P5参照）。
- ⑤ 待遇改善の取組については、次回以降、回答する。（令和7年6月10日配布資料P6～P7参照）
- ⑥ 運賃施策について、子育て世代を支援していくことを指していると考えられ、ダイナミックプライシングについて検討はしていないと思われる。

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。