

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（５回目）

1. 日 時

令和7年6月10日（火） 11：00～12：10

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、主に以下の質問、意見があった。
 - ① 中小民鉄の収入原価算定要領のみだと実態と乖離する懸念があることから、追加的な検証について検討をお願いしたところである。大手民鉄等の収入原価算定要領の適用は適当ではないとのことだが、大手民鉄の収入原価算定要領を適用した場合の事業報酬等を試算したことに関する所管局の考えを説明して頂きたい。
 - ② 鉄道施設の建設に伴う債務償還は減価償却費相当で計上していると考えられ、これとは別に資本金の10%相当を債務償還の意味合いで計上する必要があるのか説明頂きたい。
 - ③ 収入原価算定要領は、大手民鉄等と中小民鉄の2つだが、TXに関しては、どちらにも当てはまらず、新たなルールが必要ではないか。
 - ④ TXは経営に関する危機感が薄いと感じ、民鉄という印象を感じなかった。また大手とも中小とも言えず、特異な事案に関しては、何か考える必要がある。
 - ⑤ 通常のルール適用では、全く見合わない、若しくは矛盾が生じるようなものに対し、機械的にルールを適用するのは危ういところ、今回、一部について大手民鉄等の収入原価算定要領で試算するような運用について、それほど違和感はないと思われる。
 - ⑥ TXは人件費の割合が他社と比較し、非常に少ない。逆に言うと一人当たりの

運輸収入の額が高いのは、元々効率的に運行できる仕組みであるからなのか、若しくは職員が不足しているのか説明頂きたい。

- ⑦ 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ー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。

等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 中小民鉄の収入原価算定要領にある配当所要額（適正利潤）の部分に関し、TXは大手民鉄と比較して見劣りしない事業規模を有しているとも言えることから、試みとして大手民鉄等の収入原価算定要領に沿って事業報酬等を算定し、置き換えてみたところである。一部について大手民鉄等の収入原価算定要領に沿って確認することについて、報酬率の適用等の留意点がある。
- ② 鉄道施設の建設に伴う債務償還は配当所要額である適正利潤を充当し、今後発生する鉄道施設の更新、設備投資は減価償却費の範囲が一つの目安となる。
- ③ TXについて、大手民鉄グループと比較した場合、資本金は多いが、輸送人員は少ない方という位置にある。ルールを作ると影響を受ける事業者も出てくる可能性がある。今回は一つの試みとして、個別の事情を考慮し、一部について大手民鉄等のルールで試算したところである。
- ④ 個別の事情は留意、考慮しなければならないと考えている。
- ⑤ 事業者ごとに置かれた環境が異なることから、どのような姿が正しいのか考えていく必要がある。今回のような試みも一つの考え方だと感じた。
- ⑥ 当初から効率的で人件費がかからないような設備となっている一方、人材の確保は苦慮しているのが現状である。他社と比較し、人件費率が少ないのは、合理化の効果と考えられる。
- ⑦ 技術力などを踏まえると、他社に先駆けて実施するには、検討を要する課題がある。

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。