

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和4年2月1日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可	令和4年1月7日 令和4年1月7日	東急電鉄株式会社	<p>現行の旅客運賃の上限について、以下のとおり変更する。 すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 「鉄道対キロ区間制」の初乗り運賃は10円程度の改定とし、その他区分の改定率は概ね同程度とする。 初乗り運賃 1円単位運賃 126円⇒140円（改定率11.1%） 10円単位運賃 130円⇒140円（改定率7.7%） 「鉄道均一制」のこどもの国線は据置く。 「軌道均一制」の世田谷線は10円程度の引き上げ 1円単位運賃 147円⇒160円（改定率8.8%） 10円単位運賃 150円⇒160円（改定率6.7%） <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃に合わせて改定する。 通学定期旅客運賃は据え置く。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃：13.5% 定期旅客運賃：12.1% 通勤：13.8%（割引率37.8%） 通学：0.0%（割引率77.1%） 全体：12.9%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成17年3月20日 改定率 0.4%</p> <p>○営業キロ 104.9km</p> <p>○令和2年度実績 運賃収入 97,278百万円 収支率 78.6%</p>

東急電鉄株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年2月1日
鉄 道 局

問 東急電鉄の令和元年度（実績）の収支率について教えてほしい。

答 令和元年度（実績）の収支率は以下のとおりとなっております。

（単位：百万円、％）

科目	令和 元年度 （実績）	令和 2年度 （実績）	令和 3年度 （推計）	令和 4年度 （推計）	平年度3年間合計 （令和5～7年度） （推計）		増収額 c	増収率 d	
					現 行	申 請			
					a	b	b-a	$c \div a \times 100$	
収入	旅客運賃収入	140,778	97,278	106,873	113,719	369,364	412,540	43,176	11.7
	定期外	75,862	52,782	63,134	68,735	225,755	252,882	27,127	12.0
	定期	64,916	44,497	43,740	44,984	143,609	159,658	16,049	11.2
	運輸雑収	16,011	15,141	15,625	15,882	49,193	49,193	0	0.0
	厚生福利施設収入	1,930	-	-	-	-	-	-	-
	小計	158,719	112,419	122,499	129,601	418,557	461,734	43,176	10.3
	雑収入	1,490	17	17	17	50	50	0	0.0
	準備金取崩額	2,510	2,510	2,510	2,510	5,020	5,020	0	0.0
	合計	162,719	114,946	125,025	132,128	423,627	466,803	43,176	10.2
原価	適正コスト	59,401	52,797	55,933	58,690	185,152	185,152	0	0.0
	車両使用料収入等に係る人件費、経費	7,695	6,122	6,122	6,122	18,365	18,365	0	0.0
	その他の運輸雑収等に係る人件費、経費	2,879	3,293	3,434	3,521	11,056	11,056	0	0.0
	車両使用料等に係る減価償却費等	2,607	2,699	2,705	2,707	8,137	8,137	0	0.0
	動力費	6,476	5,435	5,290	5,314	16,543	16,543	0	0.0
	賃借料	3,224	3,778	3,778	3,778	11,334	11,334	0	0.0
	固定資産除却費	9,831	11,611	7,544	7,958	25,533	25,533	0	0.0
	諸税	7,495	6,397	6,685	6,914	22,220	22,220	0	0.0
	減価償却費	33,707	34,314	33,823	35,330	108,861	108,861	0	0.0
	小計	133,315	126,446	125,313	130,332	407,201	407,201	0	0.0
	雑支出	657	20	20	20	61	61	0	0.0
	法人税等	7,937	3,778	3,778	3,778	11,334	11,334	0	0.0
	事業報酬	16,919	15,913	15,859	16,141	49,939	49,939	0	0.0
合計	158,828	146,157	144,970	150,271	468,535	468,535	0	0.0	
差引損益	3,891	-31,211	-19,945	-18,144	-44,907	-1,731	43,176	-96.1	
収支率	102.4	78.6	86.2	87.9	90.4	99.6			

問 平年度の収支率が99.6%と高い水準となっているが、その理由如何。

答

- 東急電鉄は、過去5か年（2015年-2019年）平均で約540億円の設備投資を実施しており、今後も鉄道インフラの適切な維持・更新等により安全・安心な鉄軌道事業を継続するため、年約450億円の設備投資が必要と考えており、そのための所要の資金を確保するため、収支率99.6%相当の運賃改定が必要と考えております。

- 一方、①今後予定している設備投資に実施にあたっては、建設コストが上昇基調となっていることもあり、設備投資額が増嵩することが予想されること、②賃借料等の経費の多くについては、令和2年度実績額を据え置きで設定しており、将来の増加を織り込んでいないこと、③さらには、東急沿線の将来需要の堅調な増加が期待しにくいこと等を鑑みると、平年度の収支率99.6%となっておりますが、将来的には収支率が99.6%を下回ることも想定されます。

- このように、将来において不確定な要素があるものの、できる限り原価を抑制するなど経営努力も行いつつ、必要な投資資金等を確保するための改定率としたところです。

問 東急電鉄と持株会社である東急の事業用資産について教えてほしい。

答 東急電鉄及び東急の資産は以下のとおりです。

(単位:億円)

	東急電鉄(株)	東急(株) (事業持株会社)
総資産	6,454	19,321
うち固定資産	6,076	17,836
うち鉄軌道事業固定資産	5,524	-

令和2年度末時点

問 適正コストについて、「電路費」「車両費」「駅務費」は、実績コストが基準コストを下回っていることから、実績コストを上回るコストを適正コストとしているが、上乘せしたコストは利用者に還元すべきではないか。

答

- 平成9年1月の運賃制度の見直しにより、経営効率化インセンティブの強化、透明性の確保、規制コスト縮小を目的に、各社の公表データを基にヤードスティック方式により算出した「基準コスト」を公表しております。
- 「基準コスト」は、大手民鉄15社の実績に基づく“基準となるコスト”であり、費目毎の人件費・経費の削減努力により、この「基準コスト」を下回った場合は、半分は、経営努力を実施した鉄道事業者へ、半分は、利用者へ還元するという考え方により「基準コストに実績コストを加え、これに2分の1を乗じ」て、原価を構成する「適正コスト」としてしています。
- 東急電鉄においては、大手民鉄15社の各費目より算出した「基準コスト」と比較して「電路費」「車両費」「駅務費」の実績コストが下回っていることから、差額の半分を東急電鉄の経営効率化分、半分は利用者への還元分として原価算定する一方、「線路費」「列車運転費」は実績コストが上回っております。
- その結果、5費目合計では、実績年度（令和2年度）の「実績コスト」は約553億円ですが、「基準コスト」は約545億円となり、平年度3か年においても「実績コスト>基準コスト」であることから、実績コストより査定された金額を原価（適正コスト）としてしています。

5費目の合計

（単位：百万円）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
実績コスト	64,319	64,372	64,484
適正コスト	61,645	61,698	61,810

【参考】

(収入原価算定要領)

(1) 基準コストの算定

(ア) 線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費の各費目ごとに基準コスト算定のために公表された最新の基準単価算定のための回帰式及び平年度の推定業務量による指標を用いて平年度の基準単価を算定する。

(イ) 各費目ごとに基準単価に施設量を乗じ平年度の基準コストを算定する。

(2) 基準コストが実績コストを上回る場合の調整

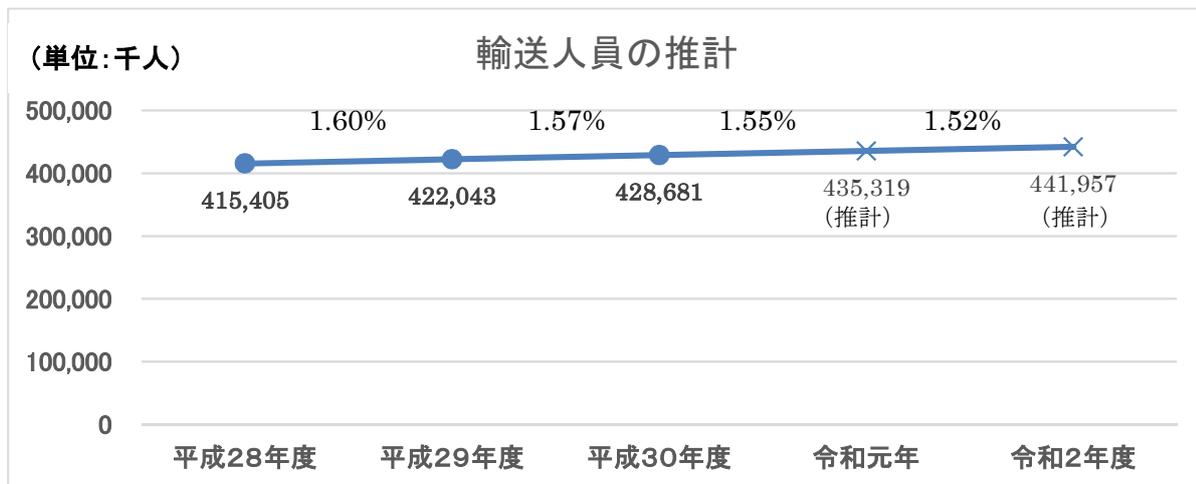
実績年度において、各費目ごとに基準コストが実績コストを上回る鉄軌道事業者については、各費目ごとに平年度の基準コストに実績コストを加え、これに2分の1を乗ずる。

問 輸送需要の推計方法について

答

- コロナ禍の影響のない輸送人員については、平成28年度、平成29年度、平成30年度の輸送人員をもとに最小二乗法により、令和元年度、令和2年度の輸送人員と伸び率を推計しています。
- なお、鉄道の輸送人員について、これまで各年度により大きく変動する傾向が見られない特性があり、東急電鉄における過去の実績年度における輸送人員の変動も大きくないことから、直近の輸送人員を用いて「コロナの影響を受けないと仮定した輸送需要」の推計を行っております。

(例) 鉄道対キロ区間制(1円単位)の場合



最小二乗法一次式: $Y=6,638X+422,043$

相関係数: 0.9996

(平成28年度は「-1」、平成29年度は「0」、平成30年度は「1」、令和元年度は「2」、令和2年度は「3」をXに代入する。)