

東京モノレール株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和5年4月25日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 第2回審理（4月18日）のご質問について	1
2. パブリックコメントについて	5

1. 第2回審理（4月18日）のご質問について

問 R2～R8 までを最小二乗法とした場合の収支率はどうか

○平年度3年間合計収支率 ※（ ）内は申請の数値

収入	42,852 百万円	(40,067 百万円)	+2,785 百万円
原価	41,421 百万円	(41,421 百万円)	±0
差引	1,431 百万円	(△1,353 百万円)	+2,785 百万円
収支率	103.5%	(96.7%)	

※収入はいずれも京急転移、逸走、コロナ影響を含む

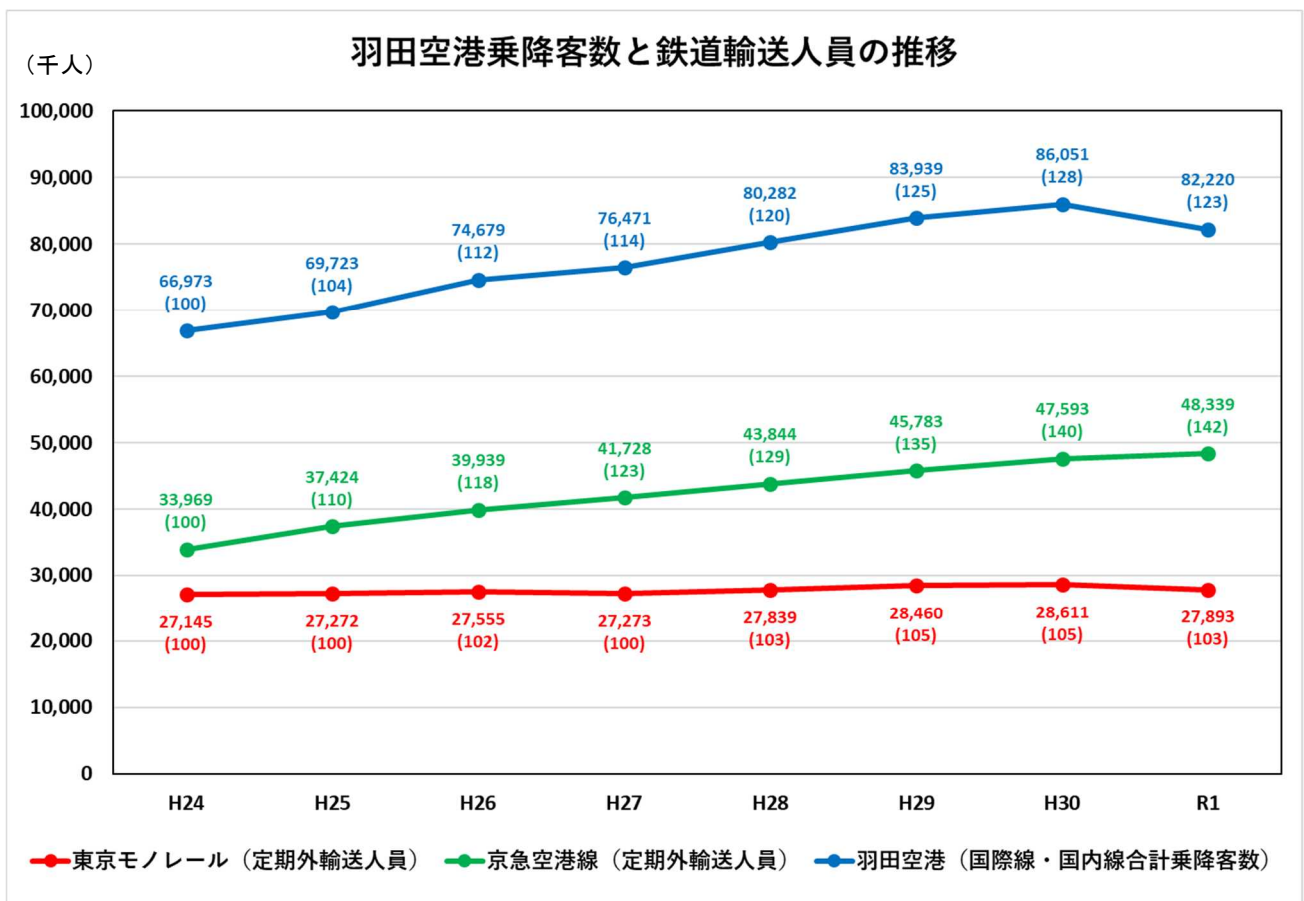
問 最小二乗法による推計について、R2～R5 を据え置くのはなぜか

また、据え置き後、R6 以降を最小二乗法により推計するのはなぜか

- ・ R2～R5 については、沿線自治体の住民基本台帳より沿線人口が令和2年度以降減少が見込まれるものの、利用促進などにより令和2年度の輸送人員を維持するものと推計したところ。
- ・ R6 以降は、沿線人口の影響は続くものと考えているが、一方で、沿線の住宅や商業施設の開発等により、輸送人員増となる可能性もあることから、R6 以降は H29～R 元の最小二乗法により推計した。
- ・ また、沿線の開業施設等を見ると、令和2～4年度開業施設は、東京モノレール利用に直結するような施設の開業は比較的少ない。

問 定期外 6 区輸送人員にインバウンドの増加を見込まないのはなぜか

- ・ 定期外 6 区は空港利用者が大半を占めるものと考えており、インバウンドの増加による鉄道利用者増は想定されるが、コロナ前の京急空港線と東京モノレールの利用者実績を見ると、東京モノレールの利用者増と比較して、京急空港線の利用者増が大きい。
- ・ 京急は、横浜方面や北総線、京成線、都営線から直通利用の千葉方面利用者、品川利用の都心利用者など、東京モノレールと比べて幅広い範囲からの利用があることから、よりインバウンドの増加による利用者増があったものと想定される。
- ・ 東京モノレールとしても、ある程度の増加はあるとしても、インバウンドの増加がそれほどモノレール利用に直結することを想定していない



※ () 内は、平成 24 年度を 100 とした場合の指数

※京急空港線は「鉄道統計年報 (国土交通省)」、羽田空港乗降客数は「暦年・年度別空港管理状況調書 (H24～R3) (国土交通省)」より。

問 定期外 1～5 区のコロナ影響（△11%）の考え方

- ・他社線における定期外輸送人員は、イベント開催の他、日常の買い物等、さまざまな乗車理由が想定される。
- ・一方、東京モノレールの路線については、イベント会場の利用者数から、定期外輸送人員に占めるイベント入場者の割合が比較的多いと想定される。
- ・このように平均的な利用が多いと考えられる路線と、イベント開催時の利用者割合が多い路線とを比較することで、回復の差をイベント利用の減少として想定したものである。
- ・なお、定期輸送人員については、コロナ前との比較で 80%程度しか戻らないと想定する事業者が多いが、定期外については、例えば京王電鉄の申請においては、94%程度の戻りを想定するなど、90～95%程度回復を想定する事業者も多い。

問 比較的経営環境が似ている「ゆりかもめ」の定期外輸送人員について

○「ゆりかもめ」定期外輸送人員対 2018 年度比

	2020年度
東京モノレール	30%
ゆりかもめ	33%

問 東京モノレールの給与レベルを他社と比較するとどうか

	年間総額				延べ人員 (人月)	1人1ヶ月平均給与			
	基準賃金 (千円)	基準外賃金 (千円)	臨時給与 (千円)	合計 (千円)		基準賃金 (円)	基準外賃金 (円)	臨時給与 (円)	総額 (円)
東京モノレール	1,410,278	351,376	507,038	2,268,692	4,432	318,204	79,282	114,404	511,889
東日本旅客鉄道	163,974,985	42,236,732	86,310,302	292,522,019	520,958	314,757	81,075	165,676	561,508
東京急行電鉄	17,511,507	5,186,836	6,640,344	29,338,687	46,595	375,824	111,317	142,512	629,653
京浜急行電鉄	9,925,526	3,699,789	4,744,299	18,369,614	32,024	309,940	115,532	148,148	573,620
ゆりかもめ	964,572	279,932	322,532	1,567,036	3,133	307,875	89,350	102,947	500,171

※国土交通省「鉄道統計年報 [令和元年度]」より。

※1人1カ月平均給与の「総額」のみ、鉄道統計年報 [令和元年度] より算出。

問 軌道用地賃借料の増加を見込んでいるが、その増加率について

- ・借地物件により状況が異なるため、物件ごとに平成30年度～令和4年度の賃借料対前年度比平均を算出し、それぞれ平年度期間の増加率としている。
- ・また、3年ごとに賃料を改定している物件は、3年据え置きのもの、4年目に直近の上昇率を用いている。

<軌道用地賃借料>

令和4年度実績見込み	1,190,139 千円	
～以降推計～		
令和5年度推計	1,220,295 千円	(対前年 103%)
令和6年度推計	1,248,949 千円	(対前年 102%)
令和7年度推計	1,320,110 千円	(対前年 106%)
令和8年度推計	1,358,569 千円	(対前年 103%)

2. パブリックコメントについて

意見募集期間：令和5年3月20日～4月2日（計14日）

提案意見数：計4件

1. 本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところであります。

2. 運賃改定は賛成です。設備投資や従業員待遇改善に使ってください。

因みに今後の設備保持とありますが、親会社の羽田空港新線計画との兼ね合いはどのようにお考えでしょうか。

モノレールの廃線前提であるのであれば、値上げ幅を抑えて設備投資を最低限にすべきかと思えます。

そうでなければ、海上の橋脚の更新などを優先的に行い、安心安全なモノレールにしてください。

また、車両など資機材を特定の商社から購入するのではなく、広く入札を行い原価低減をしてください。

- 東京モノレールによると、羽田アクセス線の新線整備に関しては、国のインバウンド施策とも関連して羽田空港の国際線強化など、羽田空港の将来的な需要の増加を念頭に新線整備が進められているものと認識しており、同社としては、羽田空港のアクセス路線として引き続き空港旅客輸送を担うものと考えているとのことです。
- また、空港輸送のみならず、同路線沿線の地域住民の方々の生活路線として、引き続き良好な輸送サービスの提供に努めて頂きたいと考えているとのことです。
- ご指摘の車両などの購入については、同社によると、コスト縮減なども考慮しつつ対応していくとのことです。

3. 空港快速種別を含んだ全列車種別の天王洲アイル駅停車を条件に収入改善努力を行うのであれば上限変更申請を認める。

現行のダイヤ内容では収入改善が見込まれないため、上限変更申請は認められない。

○ 東京モノレールによると、運行ダイヤの設定については、コロナ禍からの旅客の利用状況の回復や、お客様の利用実態等を勘案しつつ、適切なサービスが提供されるものとなるよう工夫していくとのことです。

○ 増収策については、企画券の販売や空港利用者へのPR等、利用者の増加につながる施策を検討していくとのことです。

4. やむを得ないと考えます。

貴社は主に東京都心と羽田空港への輸送を使命として考えていますが、他に路線を持ちながらも羽田空港のみを重視し、沿線、特に小駅を軽視し、耳目を集める施策をやりたがる競合他社より羽田空港輸送と沿線輸送のバランスがとれており、ダイヤの組み方も好ましいと思われまます。

特に平日朝のダイヤに顕著ですが、沿線輸送が重要な場面ではそれを最重視できるのは尊敬に値します。

何かと同業他社と比べられ、またそちらを支持する者からの不適切な批判もありましようが、JR 東日本との関係、東京都心と一本で直結というわかりやすさ、観光面でも優れた美しい東京都心の風景を堪能できる車窓など、東京モノレール様の強みを生かして堅実に輸送をお願いします。

応援しています。

○ 東京モノレールとしても、同社の空港線は、遅延が少ないことや、ほぼ全ての列車が空港～浜松町駅間を運行しているというわかりやすさ、さらに景観の良さを強みとしているとのことです。

○ こうした強みを生かしながら、引き続き、安全で安定した良好な輸送サービスの提供を行うとのことです。