

東京モノレール株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和5年4月11日（火） 11：00～11：40

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）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 浅井、本間、宮田、廣井、堤、山本

4. 議事概要

- 鉄道局より、東京モノレール株式会社（以下「東モノ」という。）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 現状の羽田空港アクセスに関し、以下の点について整理頂きたい。
 - ・京急との所要時間の比較
 - ・運賃では京急を上回る中での東モノとしての強み
 - ② 京急空港線の加算運賃引下げへの対抗策としてこれまで実施してきた東モノとしての実施運賃引下げについて、以下の点について整理頂きたい。
 - ・これほどまでに厳しい経営状況にも関わらず、先行して実施運賃を元に戻さない理由
 - ・今回の上限運賃改定を機に、京急を意識した運賃設定（実施運賃の引下げ）を取りやめる理由
 - ③ 令和2年度に減損処理を行ったとのことであるが、その時点において将来キャッシュフローの推計にあたって用いた需要予測と、今回の運賃改定にあたって用いた需要予測は異なるのか。
 - ④ 親会社（JR東日本）との関係に関し、以下の点について整理頂きたい。
 - ・連絡乗車券（企画切符）の発行の有無も含めた連携の体制
 - ・東モノがすでにあるにも関わらず、新たに羽田アクセス新線を整備する理由

⑤ 東モノの利用状況に関し、以下の点について整理頂きたい。

- ・ピーク時の利用状況（混雑率）
- ・羽田アクセス以外（途中区間）の利用状況

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 承知した。改めて整理するが、「強み」に関してはパブリックコメントでは景観の良さを指摘する意見は寄せられている。
- ② 実施運賃を戻さない背景としては、運賃収受に係るシステム上の制約があるものと思われる。また改定後については京急の対抗措置として実施運賃を引き下げる余力がない状況であると思われる。
- ③ 大きく需要が改善しているということではないと思うが、改めて整理する。
- ④ 連携体制については改めて整理する。羽田アクセス新線については、今後も羽田空港の需要が伸びるという前提のもと、既存の輸送力では対応しきれないとの想定し計画されたものである。
- ⑤ 途中区間については天王洲アイルや流通センター付近に所在する事業所への通勤需要などが多く見られる。混雑状況については改めて整理する。

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。