

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（3回目）

1. 日 時

令和5年4月25日（火） 10：30～11：10

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）、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：運輸審議会審理室 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に関し、第2回の審議における委員から質問事項及びパブリックコメントの結果について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 軌道用地賃借料については、貸付元はどのような者になるのか。また契約内容はどうなっているか。
 - ② 空港関連輸送について、近年、空港需要自体が増え、また京浜急行は利用増となっているにも関わらず、東モノがそれを取り込めていない背景についてはどのように考えているのか。
 - ③ それを取り込めていない事実があるとしても、東モノはそれにどのように対応してきているのか。
 - ④ 浜松町駅の建替えは東モノ単独での事業なのか。
 - ⑤ 空港関連を除いた定期外輸送について、輸送実績の回復状況に関する他社との差分である「11%」により算出することに関して、その計算方法に違和感がないではないが、その結果自体については他社における推計との比較において妥当なものであると考えてよいか。
 - ⑥ 施設の保守にあたっては、橋脚が塩分の影響を受けるであろう水中に設置されている例もあり、他社と比較して費用が嵩む例もあると考えられるが、推計にあ

たってそれらの点は反映されているか。
等の意見・質問があった。

- これに対し、鉄道局からは、
 - ① 地方自治体の所有する道路の場合もあれば、民地の場合もあり、様々である。ただし、いずれにしても実績をベースとして、契約内容に応じた金額の改定の有無も踏まえて将来の金額を推計している。
 - ② 横浜方面あるいは都心・千葉方面にも直通列車が設定されている京急とは異なり、浜松町駅との間のみを結んでいるという点が制約要素になっているのではないか。
 - ③ これまでにも快速運転や、J R 東日本と連携した企画乗車券の発売などを行ってきたものと承知している。
 - ④ 周辺の事業者も含めた5社程度の共同の事業であり、これによりJ Rとの乗換利便性の向上が図られる。
 - ⑤ そうである。他社における推計と比較してもその割合が過度なものではなく、妥当なものと考えている。
 - ⑥ これまでの実績をベースとし、今後見込まれる作業内容を踏まえて算出を行っている。ご指摘の例のほかにも狭い敷地に支柱が立っており、作業スペースが限られることによるコスト増などもあるとの報告を受けている。等の回答があった。

- 令和5年4月11日（火）及び4月18日（火）の審議を踏まえ、委員相互間で討議を行った結果、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ついて、認可することが適当であるとの結論を得た。

（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。