

多摩都市モノレール株式会社からの軌道事業の特許申請について（1回目）

1. 日 時

令和7年3月11日（火） 10:30～11:30

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：小林都市鉄道政策課長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 波々伯部、藤澤、増田、廣井、藤間

4. 議事概要

- 鉄道局より、多摩都市モノレール株式会社からの軌道事業の特許申請（上北台～箱根ヶ崎）について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 想定資金フレームを見ると、東京都出資金45億円、沿線市町出資金7億円とあるが、これらの追加出資により、事業者のバランスシートが厚くなるのか。
 - ② 損益収支を確認したところ、初年度の累積損益が150億円となっているが、これは利益剰余金や東京都等からの出資の合計額か。
 - ③ 既存線の大規模修繕とはどういった内容か。
 - ④ 損益収支に関して、開業後しばらく赤字が続くが何故か。
 - ⑤ 資金フレームを見ると、東京都がインフラ部・インフラ外部合計で1,000億円近く負担している。当該事業を東京都が後押ししているように見えるが、どういった経緯によるものか。
 - ⑥ 費用便益分析における各便益のうち、一番大きい便益は時間短縮便益なのか。
 - ⑦ 収支算定条件のうち、運輸収入の設定条件で▲8.0%の需要減を見込むとあるが、これは需要予測で算出したデータに上乘せするのか。
 - ⑧ 道路拡幅・新駅設置に伴い、用地買収を行うと思うが、調整は順調に進んでいるのか。

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 然り。現状でもバランスシートの資本の部分は厚みがあるが、延伸に備えて改めて措置を講じるもの。
 - ② 累積損益についてはバランスシート上の繰越利益剰余金の額を計上している。2023年度末では91億円となっているが、現在、順調に利益が積みあがっており、延伸開業段階では150億円程度となる見込みである。
 - ③ 運転保安設備といったインフラ外部の各種設備の老朽化に対応するため、再投資を行うものである。なお、資金収支で時折単年度収支がマイナスになっているが、これも再投資によるものである。ただし全体で見ればキャッシュフローはプラスを維持できる。
 - ④ 新線部分の投資のほか、既設線の再投資も含めて減価償却費が増加するためである。
 - ⑤ 東京都では本事業を多摩地域のまちづくりにおける基幹的な事業と位置づけており、積極的に推進しているものと認識している。なお、現在東京都では多摩地域のまちづくりに関する基本的な方針を策定中であるが、その案の中でも本件延伸が中心的な施策の一つとして位置づけられている。
 - ⑥ 割合で申し上げますと、便益のうち8割が利用者便益であり、そのほとんどが時間短縮便益となっている。
 - ⑦ 然り。コロナの影響を加味した需要予測モデルは現行存在しないので、需要予測で算出したデータにコロナの影響を掛け合わせている。
 - ⑧ 個別の調整はあるものの、組織立った反対はないとの報告を受けている。

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。