

多摩都市モノレール株式会社の 軌道事業特許について

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
2025年3月11日



1. 申請者の概要	1
2. 延伸・建設設計画の概要	5
3. 建設費・資金計画の概要	9
4. 需要予測の概要	11
5. 収支計画の概要	16
6. 整備効果(費用便益分析結果)	19
7. 地域との調整状況等	21
(参考)軌道事業の特許に係る審査基準	23

1. 申請者の概要

多摩都市モルール株式会社の概要

会社概要

名 称	多摩都市モノレール株式会社
設 立	昭和61年4月8日
所 在 地	東京都立川市泉町1078番92
代 表 者	代表取締役社長 奥山 宏二
資 本 金	1億円
主 要 株 主	東京都79.9% 西武鉄道（株）4.7% （株）みずほ銀行3.1% ほか
営 業 路 線	多摩センター～上北台（16.0km）
社 員 数	250名

※2024年3月31日現在

開業經緯

立川北～上北台 5.4km 平成10年11月27日開業
多摩センター～立川北 10.6km 平成12年1月10日開業

整備方式

都市モノレール事業（次ページ参照）

構造

こざ 跨座式モノレール



路線図



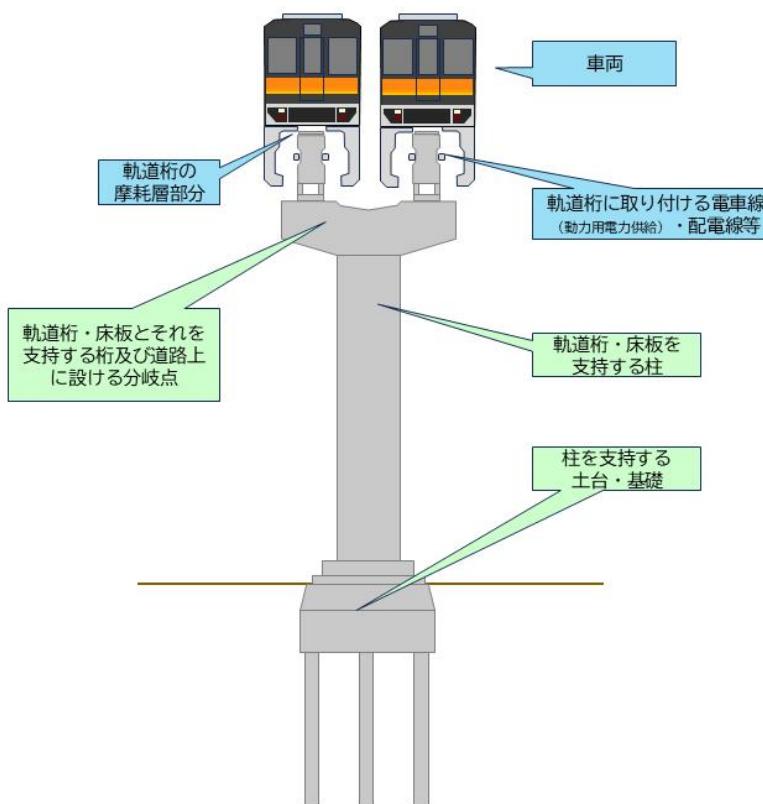
主要接続路線

多摩センター 小田急（多摩線）・京王（相模原線）
高幡不動 京王（京王線）
立川北・立川南 JR（中央線等）
玉川上水 西武（拝島線）

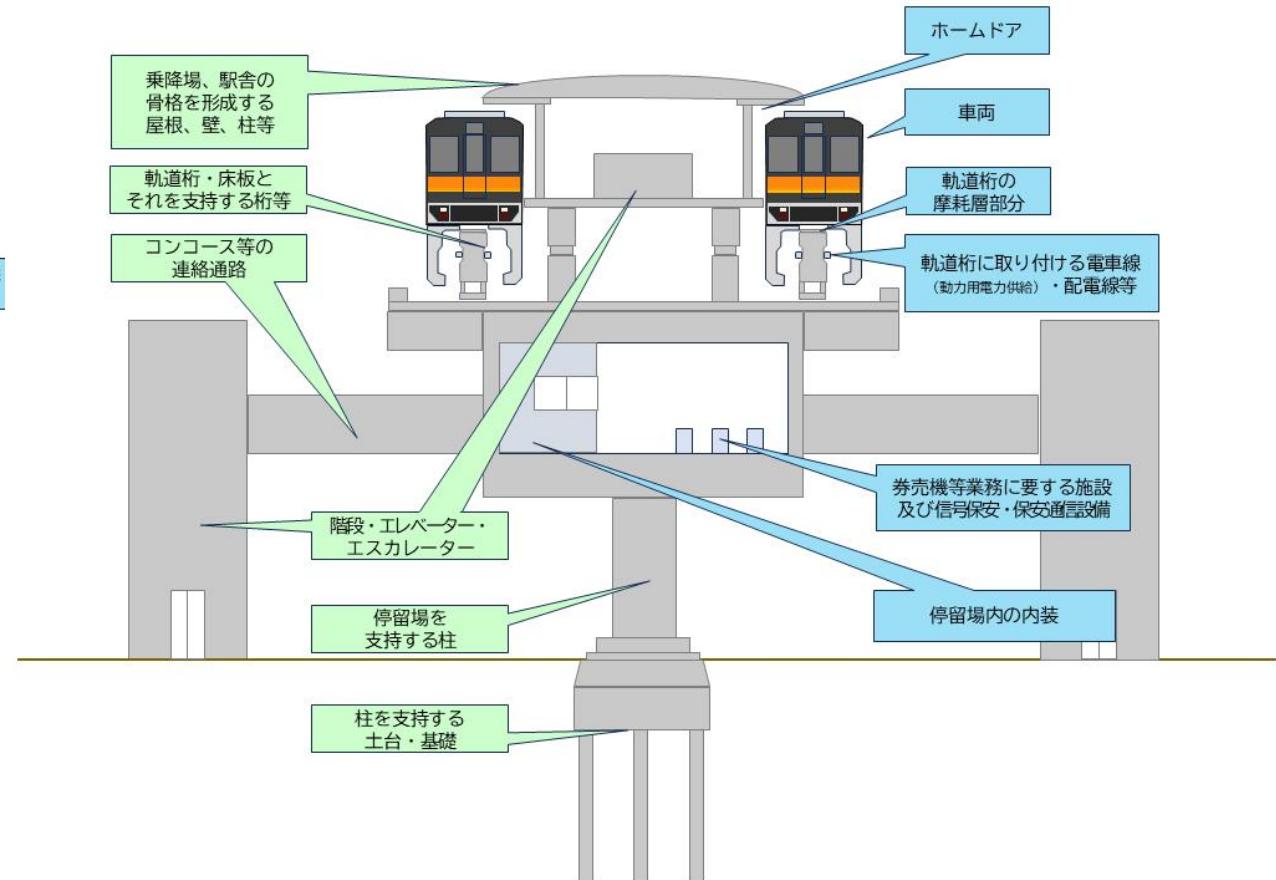
制度概要

支柱、桁、駅舎といった骨格を形成する構造物等は「インフラ部」（図の黄緑色部分）として自治体（本事例でいえば東京都）が整備し、車両、電車線（動力用電力供給）、券売機といった運行・経営に必要となる部分などについては「インフラ外部」（図の水色部分）として事業者（本事例でいえば多摩都市モノレール（株））が整備。

一般部

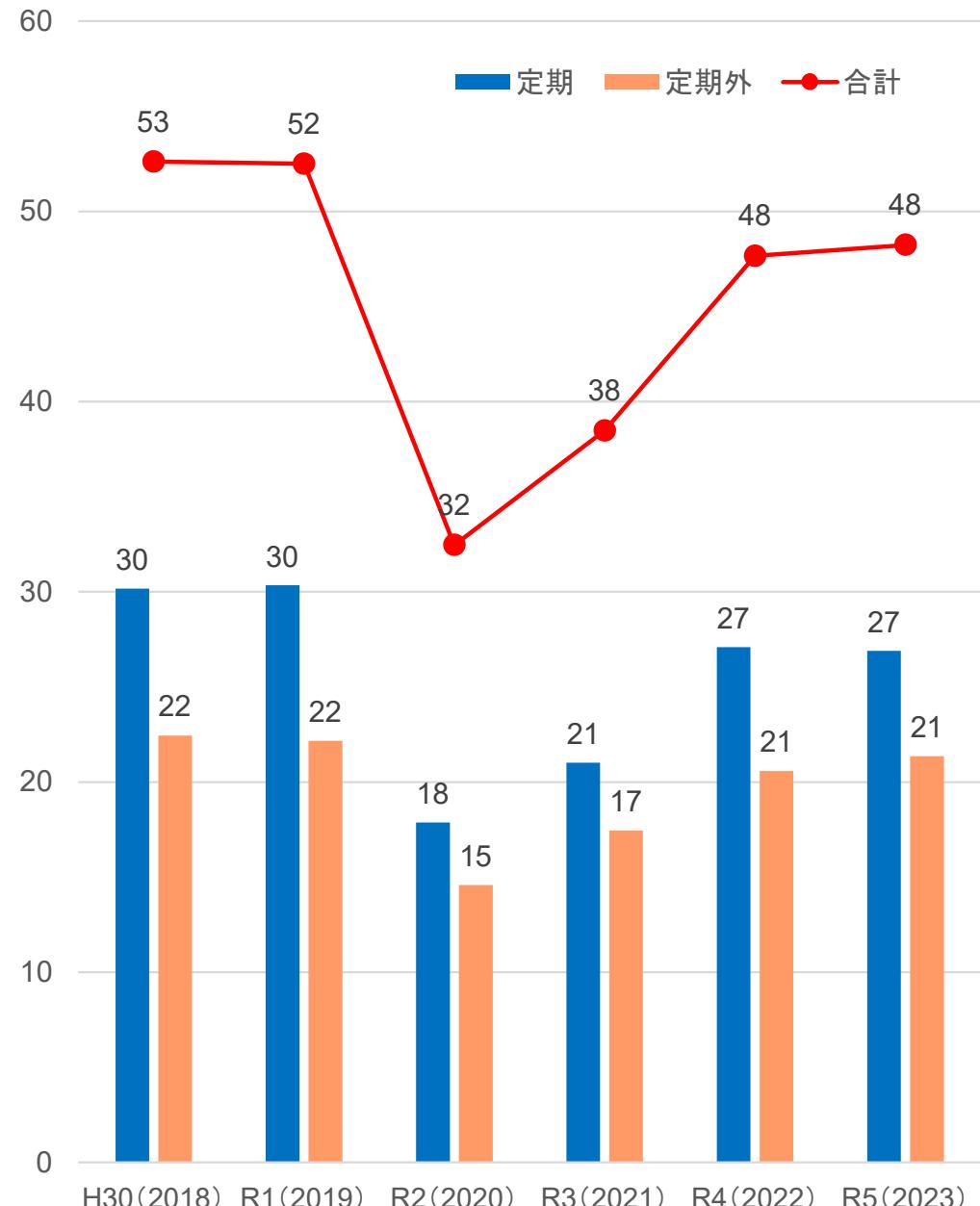


駅（停留場）部



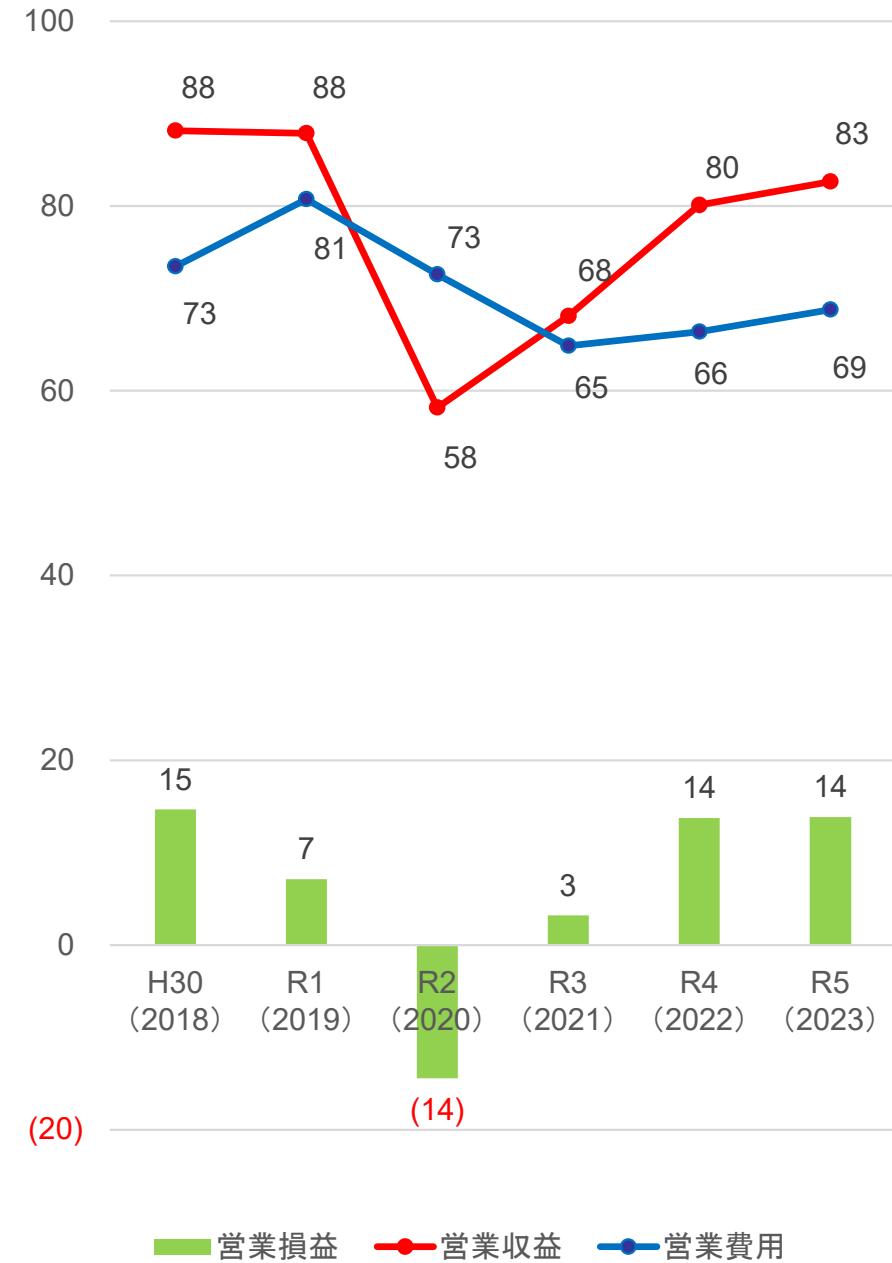
年間輸送人員

(単位:百万人 単位未満四捨五入)



経営状況

(単位:億円 単位未満四捨五入)



2. 延伸・建設計画の概要

経緯

- 運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）において、箱根ヶ崎・町田・八王子方面の延伸を位置付け。
※箱根ヶ崎方面は目標年次（平成27年）までの整備着手が適当な路線、町田・八王子方面は整備を今後検討すべき路線と整理。
- 交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）において、箱根ヶ崎・町田・八王子方面の延伸を位置付け。
※箱根ヶ崎・町田方面は「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性向上」に資するものであるとして、「事業化に向けて具体的な調整を進めるべき」路線と整理（八王子方面は事業性に課題があることが示された）。
- 令和2年1月、東京都が箱根ヶ崎方面の事業化方針に向けて予算を計上。
- 令和6年7月23日、多摩都市モノレール（株）が軌道事業の特許申請。

整備概要

整備方式	都市モノレール事業 (インフラ部: 東京都 インフラ外部: 多摩都市モノレール(株))
事業区間	上北台～(仮称)No.7駅(※) ※箱根ヶ崎駅付近
整備駅数	7駅
建設キロ	複線 7.0km
開業時期	2030年代半ば
建設期間	10年(準備工事含む)
事業費	約1,180億円(税抜) (インフラ部: 約822億円 インフラ外部: 約358億円)
需要予測	約4万人/日

路線図



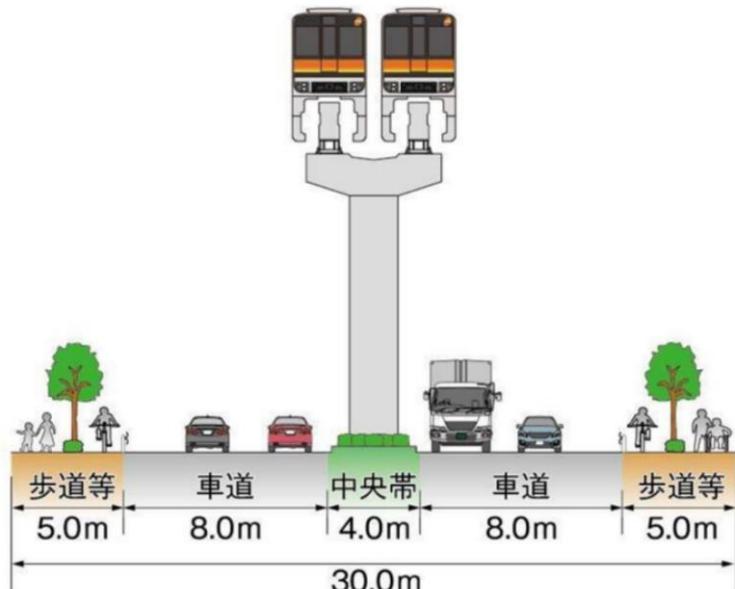
概要

- 建設キロ7.0kmの全区間について都道上に敷設。
- このうち上北台周辺、(仮称)No.7駅(※JR箱根ヶ崎駅付近)周辺を除いたほとんどの区間は新青梅街道上となる。
- 新青梅街道の拡幅は本件特許申請に先立って平成17(2005)年に都市計画決定済み(幅員18m→30m※)。

※駅部等についてはモノレール延伸に係る都市計画決定とあわせて改めて幅員変更等に伴う都市計画の変更を行っている。

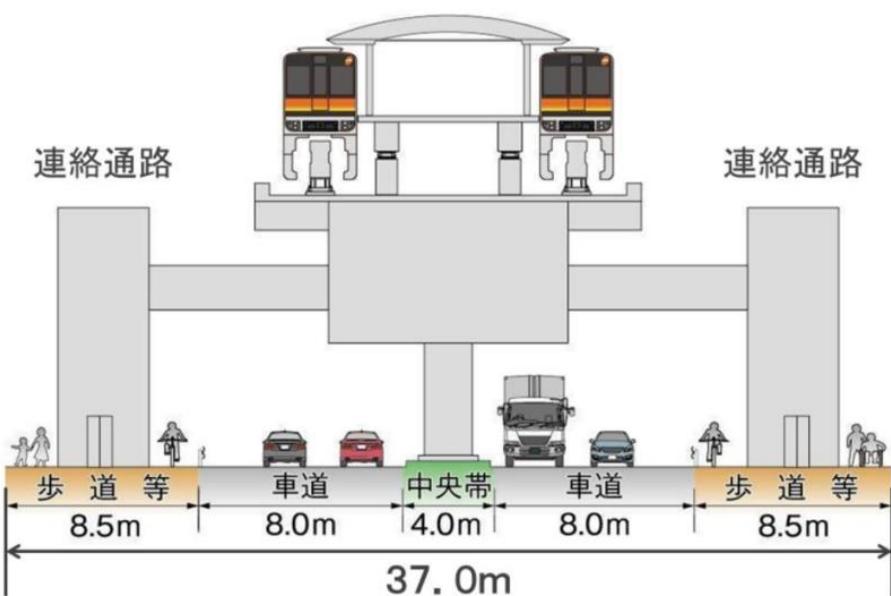
標準断面図

(一般部)



※幅員構成、整備形態や駅舎形状については、場所によって異なる場合があります。

(駅部)



※幅員構成、整備形態や駅舎形状については、場所によって異なる場合があります。

(画像出所: 東京都作成資料)

3. 建設費・資金計画の概要

(税抜価格・単位未満四捨五入)

項目	金額	主な内容
インフラ部		
軌道・停留場等	822億円	
インフラ外部		
測量・試験	17億円	
軌道	1億円	終端車止め等
停留場	101億円	運転保安設備・内装等
諸建物	2億円	本社棟改修等
電力・通信	54億円	信号ケーブル、電車線（動力用電力供給）等
変電所	81億円	2箇所（用地費含む）
その他	103億円	車両費（97億円）・総係費（人件費）等
小計	358億円	
合計	1,180億円	

※端数処理の都合で合計が一致しない場合がある

全体フレーム

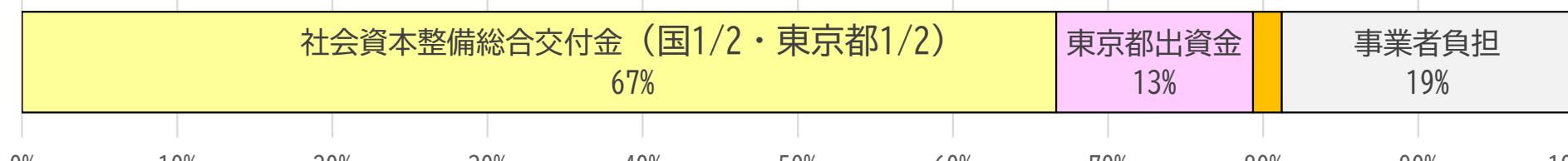
(税抜価格・単位未満四捨五入)

整備主体		金額
インフラ部	東京都	822億円
インフラ外部	多摩都市 モノレール(株)	358億円
		社会資本整備総合交付金(国1/2・東京都1/2) 239億円
		東京都出資金 45億円
		沿線市町出資金 7億円
		事業者負担 67億円 (うち30億円は沿線市町が無利子貸付、残りは金融機関借入)
計		1,180億円

インフラ外部負担割合

沿線市町出資金

2%



※端数処理の都合で合計が100%とならない。

4. 需要予測の概要

- 交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月）と同様、技術的に確立された将来の交通需要推計手法である「四段階推定法」を用い、都市内交通、空港アクセス、幹線鉄道駅アクセスのそれぞれについて将来需要を推計。
- このうち都市内交通については、将来人口フレームを予測・設定した上で、「発生・集中交通量」「分布交通量」「機関別交通量」「交通手段別交通量」「鉄道経路別交通量」の各段階における予測を行い、最終的には対象ゾーン内の全駅間の需要を予測する。

【都市内交通（通勤・通学等）に関する予測フロー】

将来人口フレーム

将来人口推計（「夜間人口」「就業人口」「従業人口」「就学人口」「従学人口」「夜間人口」）を設定

発生・集中交通量

移動目的（通勤・通学等）に応じ、ゾーン毎に発生（出発）移動量と、集中（到着）移動量を予測

分布交通量

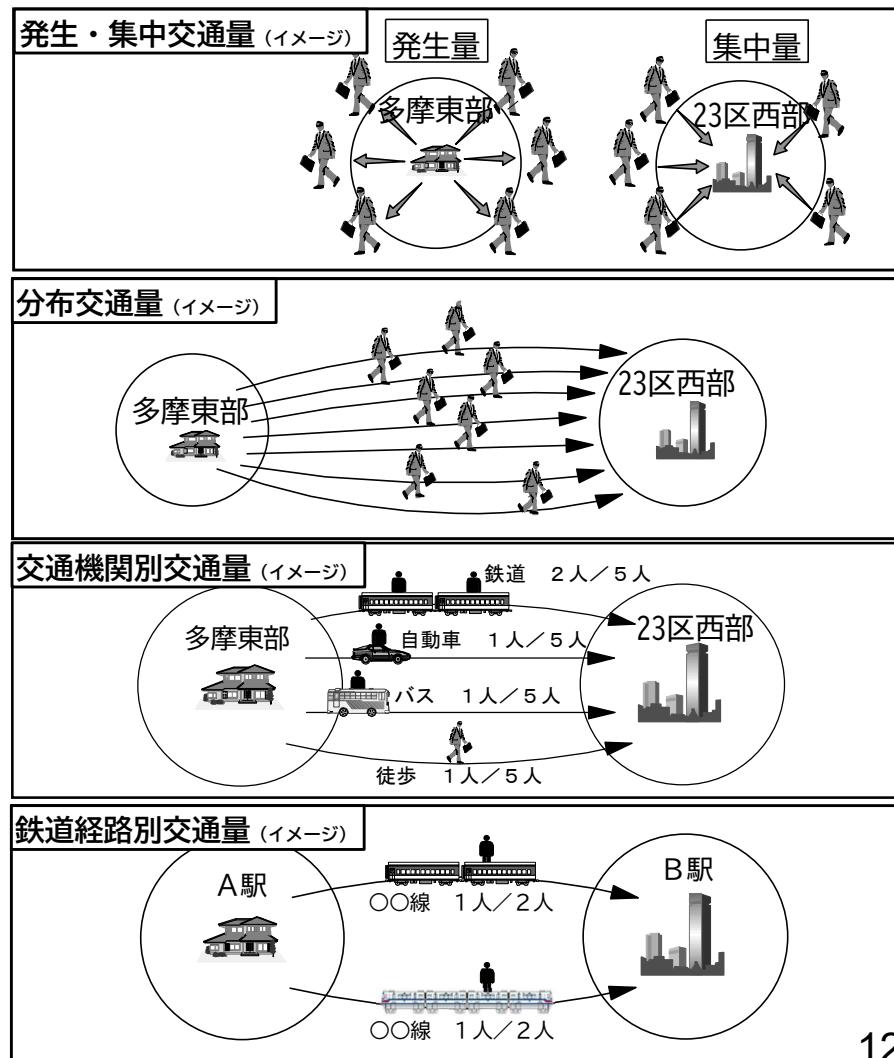
発生（出発）ゾーンから集中（到着）ゾーンまでを移動する発生交通量、集中交通量を予測（=いわゆるOD交通量）

交通機関別交通量

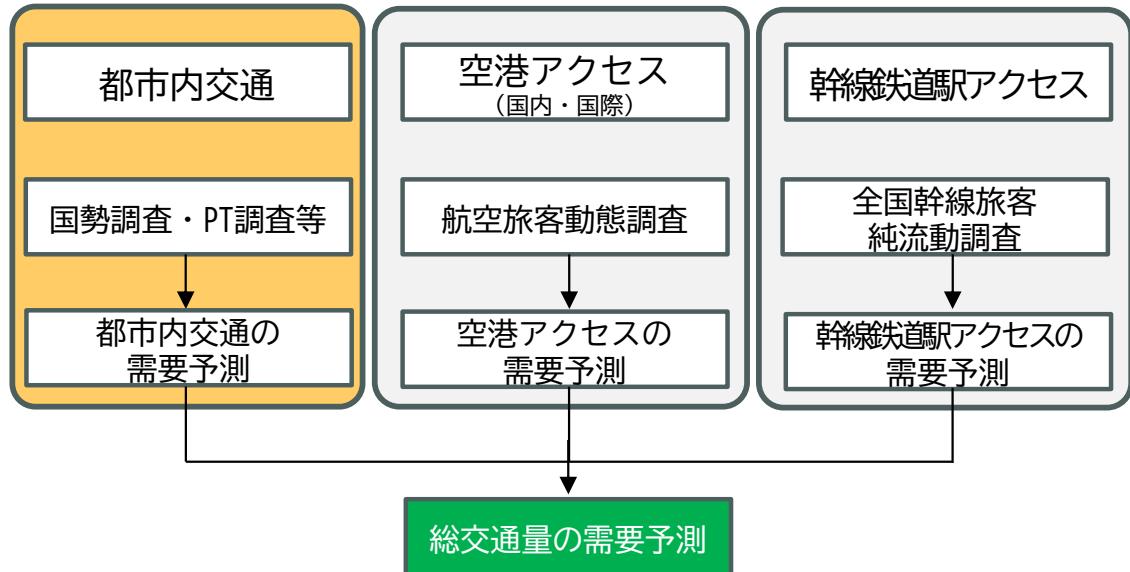
OD間の移動に「歩行・二輪」「自動車」「鉄道」「バス」のどの移動手段を利用するかを予測

鉄道経路別交通量

所要時間、運賃、乗り換え回数等も含めたサービスレベルを基に鉄道経路別の利用量を予測



需要予測モデルの全体構成



予測対象ゾーン



※空港アクセス・幹線鉄道駅アクセスについては静岡県等の東京圏外からのアクセス交通も対象

前提条件・基礎データ等

項目	内容
各予測共通	
予測対象年次	<ul style="list-style-type: none">・開業翌年度
需要予測モデル	<ul style="list-style-type: none">・交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月）で用いられた需要予測モデルを基礎とし、各種統計データを更新して設定
予測対象ゾーン	<ul style="list-style-type: none">・首都圏 <p>※1都4県（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）</p>
都市内交通	
基礎データ	<ul style="list-style-type: none">・平成27（2015）年国勢調査・平成30（2018）年パーソントリップ調査・平成27（2015）年大都市交通センサス 等
将来人口	<ul style="list-style-type: none">・国立社会保障・人口問題研究所の平成30（2018）年将来推計人口 <p>※令和2（2020）年国勢調査結果による補正を実施</p>
開発計画	<ul style="list-style-type: none">・申請時点で具体化されている開発計画（土地区画整理事業等）を考慮 <p>※周辺エリア（ブロック）全体としては上記将来人口推計と合致するように調整を実施</p>
将来交通網	<ul style="list-style-type: none">・現況の鉄道路線に予測対象年次までに開業予定の事業中路線を加える

- 新規開業区間利用者数の推計結果は41,445人／日。
- このうち、既開業区間とまたがって利用する者（下記緑枠・青枠内）が31,572人／日と、全体の約8割を占める結果となった（下記赤枠の延伸区間内のみの利用者は9,873人／日と全体の約2割）。
- なお、既開業区間も含めた全線の利用者数は177,428人／日と推計。

（新規開業区間に係る駅間OD表）

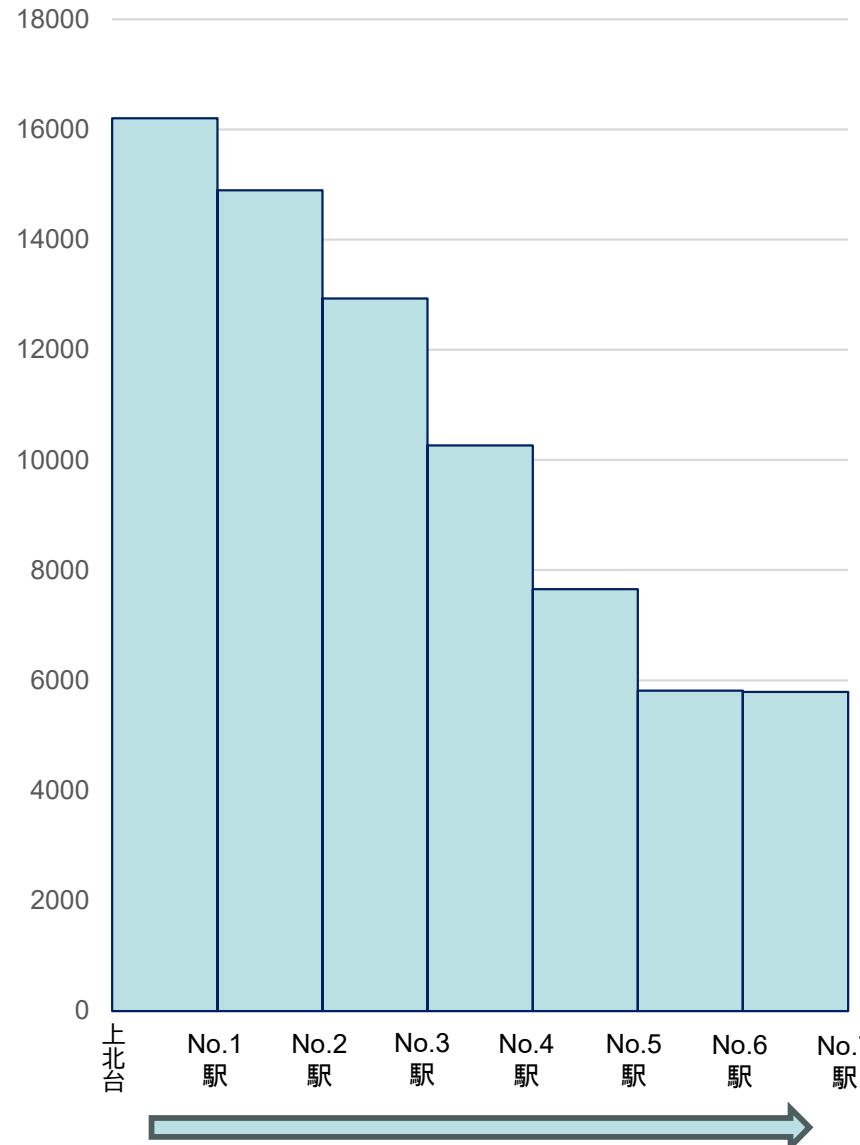
下車

（単位：人／日）

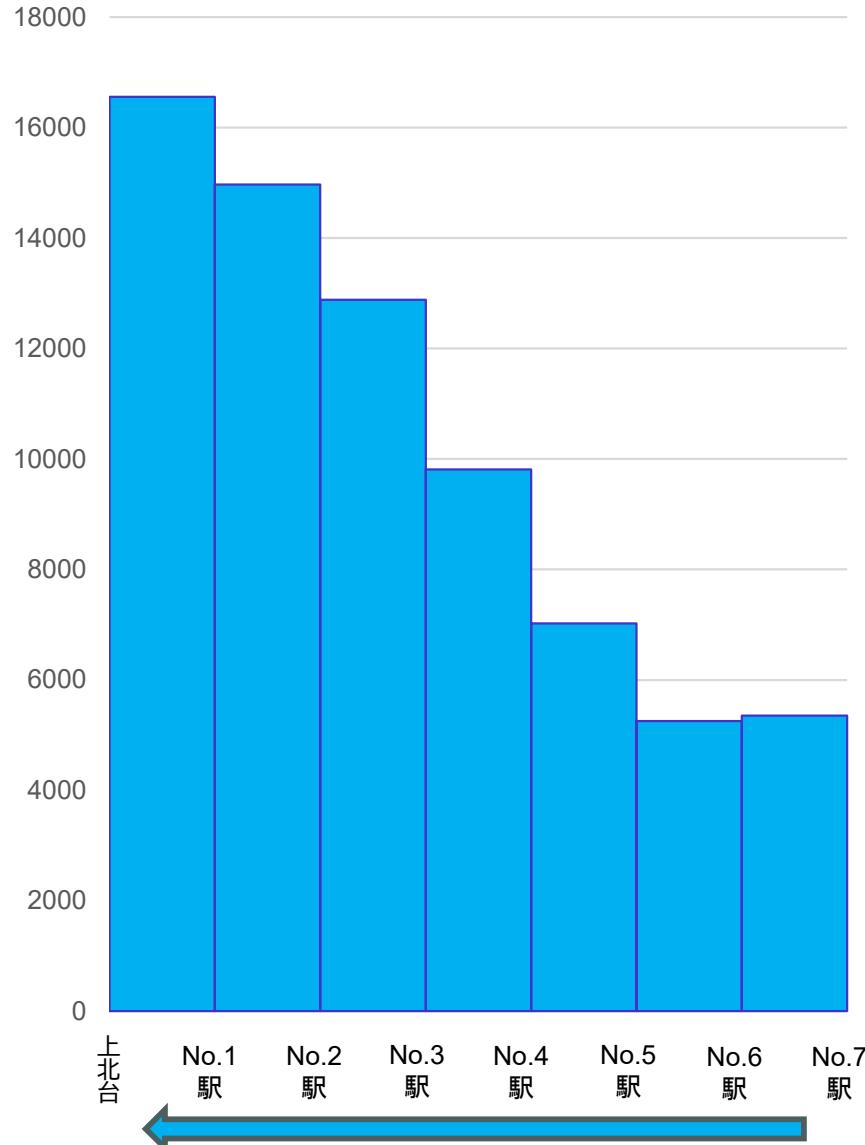
乗車	降車	営業区間	上北台	(仮称) No.1駅	(仮称) No.2駅	(仮称) No.3駅	(仮称) No.4駅	(仮称) No.5駅	(仮称) No.6駅	(仮称) No.7駅	合計	
営業区間	乗車	計31,572人		既開業区間 1,699	(上北台除く) 2,441	で乗車し、新規開業駅で下車 3,293	3,188	2,503	757	1,638	15,519	
上北台				延伸区間 内のみ利用 (上北台除く)	計9,873人	9	30	201	111	84	45	207
(仮称) No.1駅	乗車	新規開業駅で乗車し、既開業区間で下車 1,858	15		9	43	23	37	38	246	2,269	
(仮称) No.2駅		(上北台除く)	25	3		19	15	30	71	382	3,037	
(仮称) No.3駅	乗車	既開業区間で乗車し、既開業区間で下車 3,625	129	28	13		24	61	98	707	4,685	
(仮称) No.4駅		(上北台除く)	96	16	11	35		31	74	647	4,213	
(仮称) No.5駅	乗車	(上北台除く)で乗車し、既開業区間で下車 2,326	68	26	24	64	33		45	863	3,449	
(仮称) No.6駅		(上北台除く)で下車 859	26	28	48	66	61	39		1,102	2,229	
(仮称) No.7駅	乗車	(上北台除く)で下車 1,590	148	180	341	554	582	736	1,226		5,357	
合計			16,053	507	1,989	2,917	4,275	4,037	3,521	2,354	5,792	
											41,445	

- 前ページのとおり、既開業区間とまたがって利用する者が大半を占めることから、上北台に近い区間ほど利用者が増加する形となる。

(上北台から新規開業区間方面への駅間利用断面)



(新規開業区間から上北台方面への駅間利用断面)



(単位：人／日)

5. 収支計画の概要

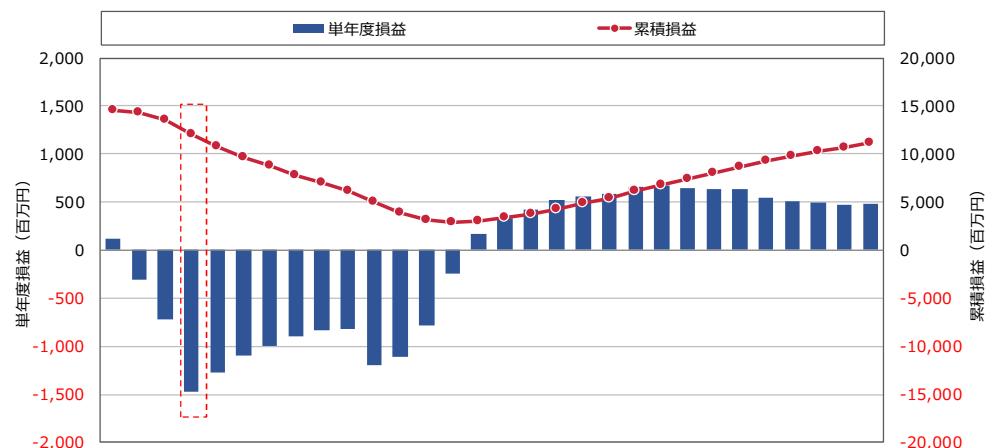
項目		設定条件
収入	運輸収入	<ul style="list-style-type: none"> 需要予測結果（新規開業区間利用者数41,445人等）に対し、コロナ禍後における新しい生活様式の定着として、▲8.0%の需要減を見込む 将来の人口減による需要減を見込む（定期券：生産年齢人口の推計と比例 等） 需要定着に一定期間を見込む（定期券：4年間 等） 加算運賃見込まず
	運輸雑収	<ul style="list-style-type: none"> 運輸収入に対する運輸雑収入比率の実績（過去10年間平均）に基づき2.95%として算定
費用	人件費	<ul style="list-style-type: none"> 延伸後の要員計画及び直近の人件費単価（令和5（2023）年のベースアップを反映）により算出
	経費	<ul style="list-style-type: none"> 修繕費・諸経費等については過去10年間平均に基づくとともに、当該期間の消費者物価指数等の平均に基づく物価上昇率を乗じる。 動力費は直近の高騰を反映させるため、令和5（2023）年度の実績値を用いる。
費用	諸税	<ul style="list-style-type: none"> 資産毎の償却方法・耐用年数に従い年度毎の固定資産税（1.4%）等を算出（延伸区間に係る減免措置を反映）。
	減価償却費	<ul style="list-style-type: none"> 減価償却対象資産毎に償却期間を設定して算出（定額法）
	借入金利率	<ul style="list-style-type: none"> 自治体借入分について無利子、金融機関借入分について1.45%
	法人税等	<ul style="list-style-type: none"> 税引前当期純利益に対して実効税率（29.74%）を計上
投資	建設改良費	<ul style="list-style-type: none"> インフラ外部に係る建設計画及び資金フレームに応じて計上
	更新投資	<ul style="list-style-type: none"> 各資産の更新周期に応じた更新費を計上 うち車両費に関しては更新費の1/2に相当する額を東京都が補助

総括表

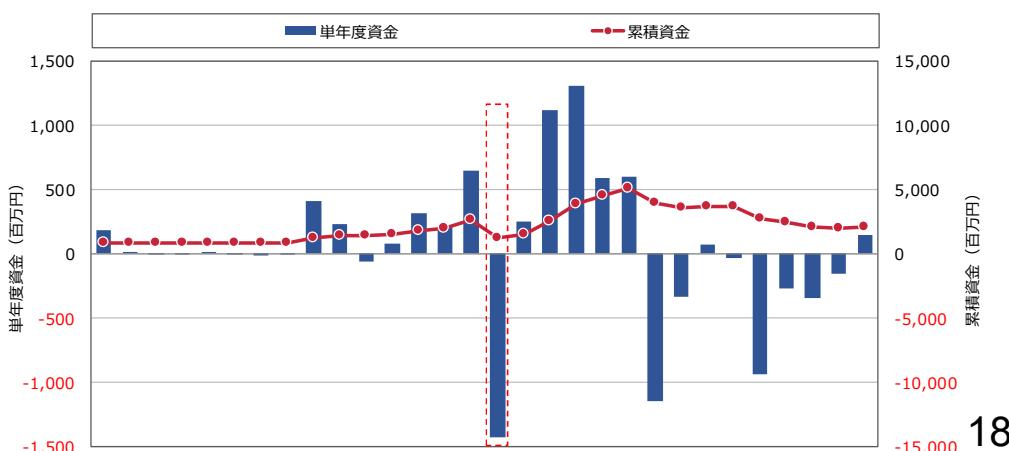
項目	黒字転換年	最大欠損	
		年度	金額
償却後利益 (税引後)	単年度	開業 1年目※	開業 4年目
	累計	-	-
資金	単年度	開業 1年目	開業 16年目
	累計	-	-

※開業2年目～14年目は損失計上見込み

損益収支(累積損益)の推移



資金収支(累積資金収支)の推移



6. 整備効果(費用便益分析結果)

ポイント

- 鉄道空白地域へのモノレール整備により、東京圏の鉄道ネットワーク強化・都市や地域の連携強化に貢献。(沿線各市町のうち武蔵村山市は現状、東京都内の各市で唯一鉄軌道駅が存在しない)
- 総移動時間の短縮などにより、利用者の利便性が向上。
- 自動車（自家用車）やバスからの転移による新青梅街道等の混雑緩和・環境負荷の低減。
- 延伸を契機とした駅周辺におけるまちづくりの促進（後述）。

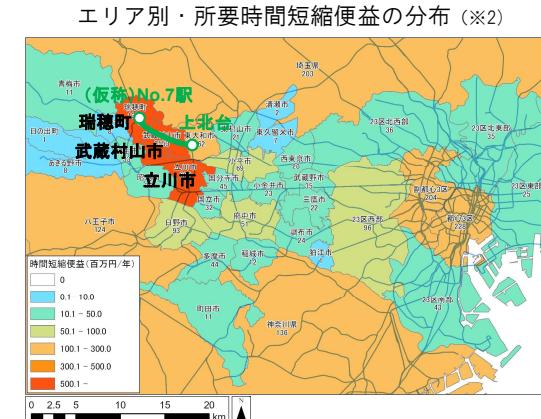
費用便益分析

- 費用便益分析は、国土交通省鉄道局で策定した評価マニュアル※1に従って実施。
- 費用は初期投資に加え、更新投資についても対象（運営費は供給者便益の中で考慮）。
- 便益は、利用者便益、供給者便益及び環境等改善便益を対象。
- この結果、B/Cについては30年1.18、50年1.30と算出。

※1 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012改訂版

各便益の具体例

- 利用者便益
 - 新線が整備されることで、自動車・バスからの転移により総移動時間が短縮（沿線だけでなく都心方面等との間でも効果を発現）
- 供給者便益
 - 事業者（多摩都市モノレール）の収益改善
- 環境等改善便益
 - 自家用車・バス等からの転移による二酸化炭素・NOx削減、新青梅街道等の道路混雑緩和



※2 各ODの時間短縮便益を発エリアと着エリア双方に発便益と着便益として計上するうえ、重複計上を避ける観点から、エリアごとに両便益を合算の上、その半数のみを計上

7. 地域との調整状況等

ポイント

- 延伸にあたって、都市計画素案に関して令和4年10月に計6回の説明会を実施したほか、都市計画案・環境影響評価書案に関して令和5年12月に計6回の説明会を開催。説明会でのやりとりは、いずれも計画を進めることを前提とした質問等が主であり、計画自体への反対意見はなし。
- 都市計画案・環境影響評価書案の縦覧手続きに際して、住民及び利害関係人等の意見書の提出なし。
- 東京都都市計画審議会（令和7年2月）では都市計画変更案について全会一致で可決（反対の質疑・意見表明はなく、賛成の質疑1件、意見表明2件あり）され、その後、決定済み。
- 沿線市町（東大和市・武蔵村山市・瑞穂町）では延伸を見据えたまちづくりの計画が進行中。
- 武蔵村山市及び瑞穂町では、モノレール延伸の早期実現を求める地元団体が活動中。

説明会開催状況

（都市計画案・環境影響評価書案関連）

- 開催日 令和5年12月14・15・17・18・19・20日（計6回）
- 開催場所 武蔵村山市・瑞穂町・東大和市内
- 説明会での主な質疑

- 工事着手時期、開業時期
- 早期開業に向けた都の姿勢
- 用地取得の進め方
- モノレール・道路の構造
- 工事の進め方
- まちづくりとの連携方策



東大和市で開催された説明会の模様
(画像提供: 東京都)

地元団体の状況

- 武蔵村山市
「モノレールを呼ぼう！市民の会」
- 瑞穂町
「モノレールを呼ぼう 瑞穂の会」
行政機関への要望活動、モノレール早期延伸の機運醸成 等

地元市町の取組

- まちづくりに関する基本計画等の策定・見直し（各市町）
- 立地適正化計画策定（武蔵村山市・瑞穂町）
- 駅前広場整備等（各市町）



（仮称）No.3駅前広場整備イメージ
(武蔵村山市)

※参考

新青梅街道の拡幅に係る都市計画決定（平成17（2005）年）時点は、モノレール延伸は決定していない状況にあったが、当該変更に係る説明会では、延伸の可能性についての質問が相次ぐなど、既に地域の関心が高い状況にあった。

「鉄道事業法等に係る審査基準及び標準処理期間について」

(平成8年鉄総第75号(最終改正令和4年8月29日))抜粋

○ 軌道事業の特許(第3条)…8箇月(ただし本省での標準処理期間は2~5箇月)

- 1 その事業の開始が交通体系全体の観点から、輸送需要に対して適切なものであること。
具体的には、軌道事業の特許を申請した路線において軌道経営を行うことが、その路線において発生する輸送需要に照らし、公共の福祉の増進の観点から適切なものであるかどうかについて審査を行う。
- 2 その事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。
具体的には、次のような観点から審査を行う。
 - ① 特許を申請した軌道事業の供給輸送力が過大となり、健全な事業経営の基盤が損なわれ、安定的かつ継続的な輸送サービスを提供することができなくなるおそれがあるかどうか。
 - ② 特許を申請した軌道事業の供給輸送力が過小となり、輸送需要に対応した運送を行うことができなくなるおそれがないかどうか。
- 3 その起業目論見書等が経営上及び輸送の安全上適切なものであること
具体的には、申請された起業目論見書等が、軌道事業の安定的かつ継続的な経営を行う上で適切なものであるかどうか及び輸送の安全を確保する上で適切なものであることについて審査を行う。
- 4 その事業を自ら的確に遂行するに足る能力を有するものであること
具体的には、資金調達・償還能力、経営管理能力、技術的能力等を総合的に勘案し、適切かつ円滑に軌道事業を遂行するだけの能力を有すること。
- 5 その事業の路線において軌道経営を行うことが道路管理上及び他の諸計画との関連において適切であること。
具体的には次のような観点から審査を行う。
 - ① 申請した路線が都市計画と整合が図られており適切なものであること。
 - ② 申請した路線においての軌道事業が、道路管理上支障を及ぼさないこと。
 - ③ 申請した路線が、周辺の道路計画、地下利用計画に支障を及ぼさないこと。
- 6 その他事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであること。
具体的には、特許申請の内容に応じ、1~5以外に必要と考えられる点について審査を行う。