

大阪モノレール

平成**24**年**4**月

有馬特別参与作成資料

## 第一部：全体分析・診断結果

---

- 大阪府が**65%**出資する大阪高速鉄道(**OKT**)は環状線と彩都線を運営している。当初は赤字基調、多額の有利子負債を負担していたものの、路線の延伸が進むとともに、収益が改善し、現在では、他のモノレール、新交通を上回る収益・キャッシュフローを計上するに至っている。また、負債の返済も大きく進んでいる
  - ただし、こうした高い収益性は、大阪府が当初の建設コストの**2/3**近くを負担してきたためであり、当初建設コストの償却負担を含めると、大幅赤字
- 恵まれた環境の結果の高い収益に依存し、**OKT**および大阪府は経営努力を十分に行ってきたていない
  - **OKT:**
    - 同業他社に比較し、過剰な人員及び高い人件費
    - 自前主義中心。ただし、収益をあげられていない
    - 一方、顧客の高い要望のある、値下げ、終電の時間の改善、ラッシュの混雑の解消への取り組みは進んでいない
  - 大阪府:
    - **65%**出資にも関わらず簿外なため、収益を上げる**OKT**に負債の付け替え
    - トップの**3**人は大阪府**OB**もしくはは出向

# 大阪モノレールの概要

大阪府が**65%**出資する大阪高速鉄道(株)は環状線と彩都線を運営



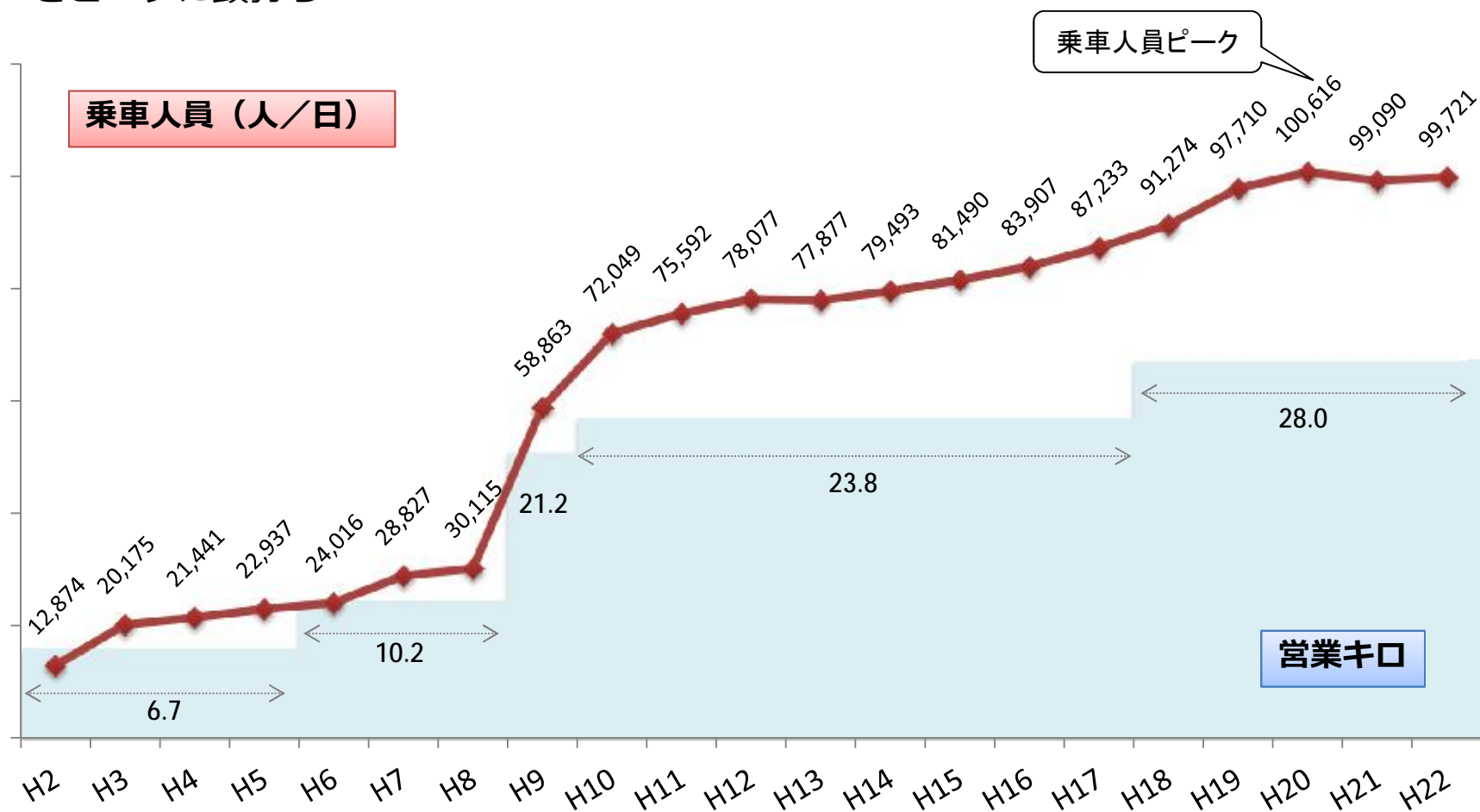
## 大阪高速鉄道(OKT)の概要

- Ø 営業開始：平成 2 年
- Ø 株主：大阪府:65%、その他26株主
- Ø 営業収益：91.8億円(単体)
- Ø 子会社：大阪モノレールサービス(OMS)
- Ø 従業員：304名 (OMS含む)

	環状モノレール	国際文化公園都市モノレール線(彩都線)
区間	大阪空港駅 ～門真市駅	万博記念公園駅 ～彩都西駅
営業延長	21.2 km	6.8 km
駅数	14 駅	4 駅
乗客数(H22年度)	92,427 / 日	7,294 人 / 日

# 事業の変遷

〇 路線キロの延長とともに乗車人員は増加してきた。H19/3の全線開通後は、平成20年をピークに頭打ち



路線開業

◆H2.6  
〈千里中央～南茨木〉

◆H6.9  
〈柴原～千里中央〉

◆H9.4  
〈大阪空港～柴原〉

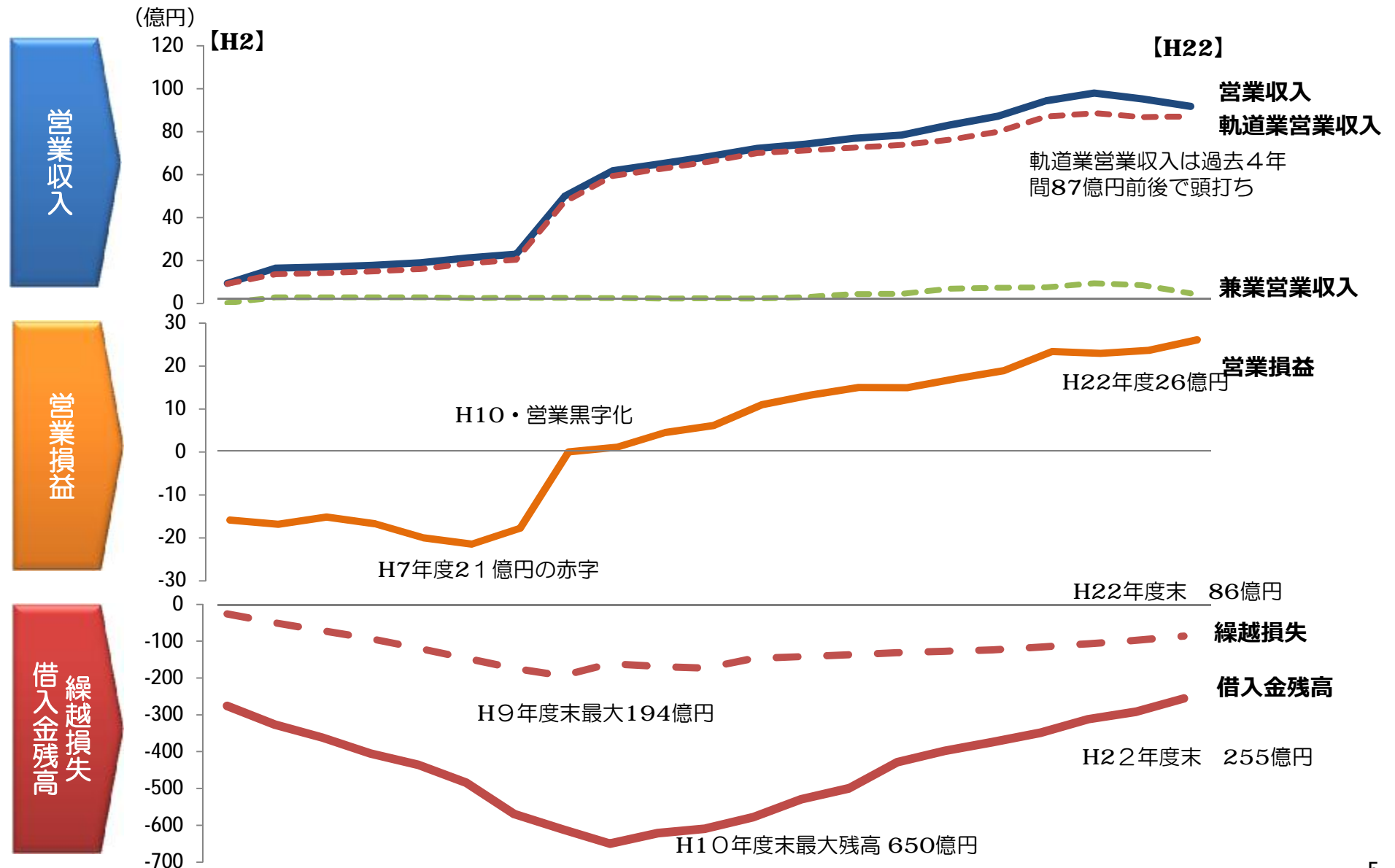
◆H9.8  
〈南茨木～門真市〉

◆H10.10  
〈万博記念公園～阪大病院前〉

◆H19.3  
〈阪大病院前～彩都西〉

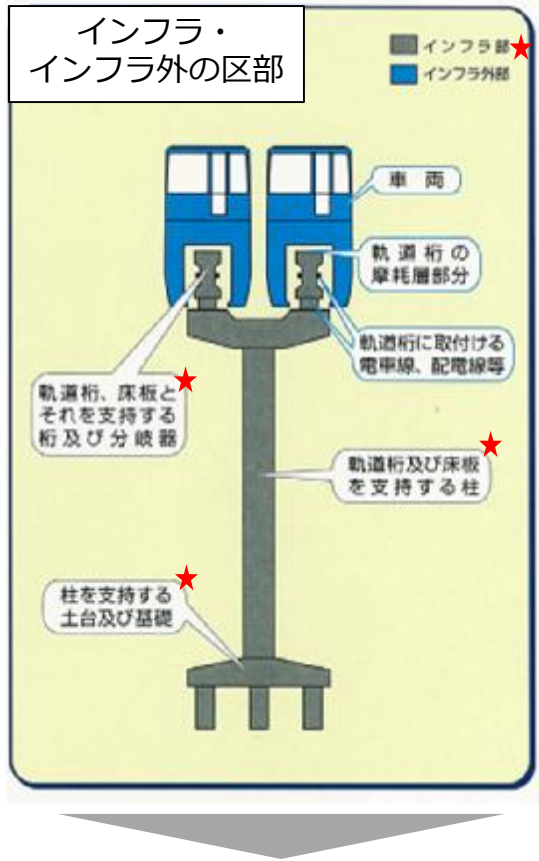
# OKT損益の推移

○ 路線の開通にあわせて損益も大きく改善し、累損、借入金残高も大きく縮小



# 当初建設費の構成

〇 インフラ部を合わせると、**2,781** 億円を使ってモノレールは建設された。環状線は2/3が府の負担である一方、彩都線は開発者が8割の負担をしている

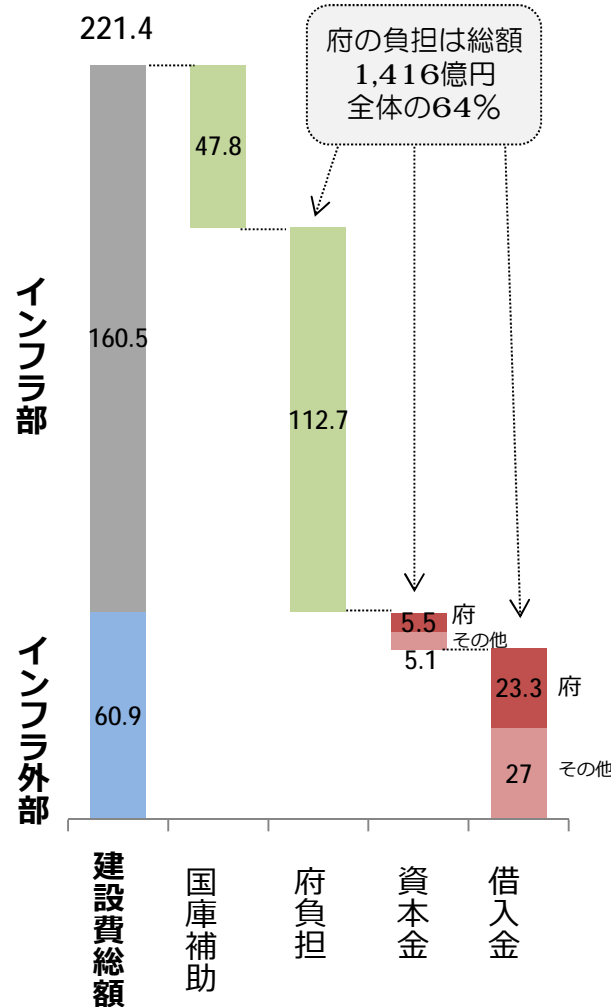


**インフラ部** : 道路の一部として、道路管理者が整備 (府及び国の補助)

**インフラ外部** : 大阪高速鉄道が建設と運行を実施

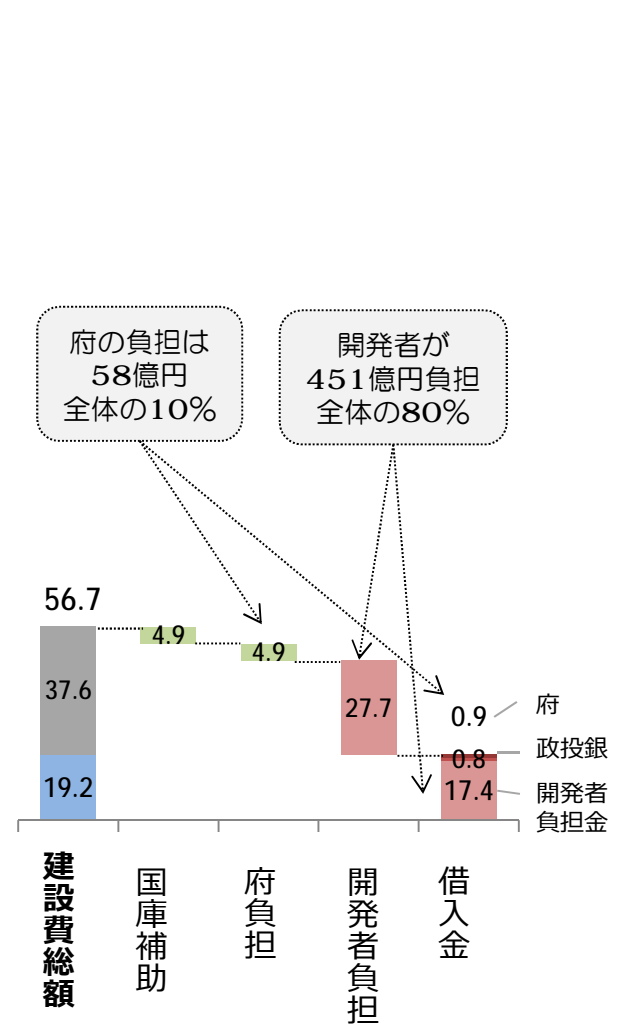
## 環状線

(単位十億円)



## 彩都線\*

(単位十億円)

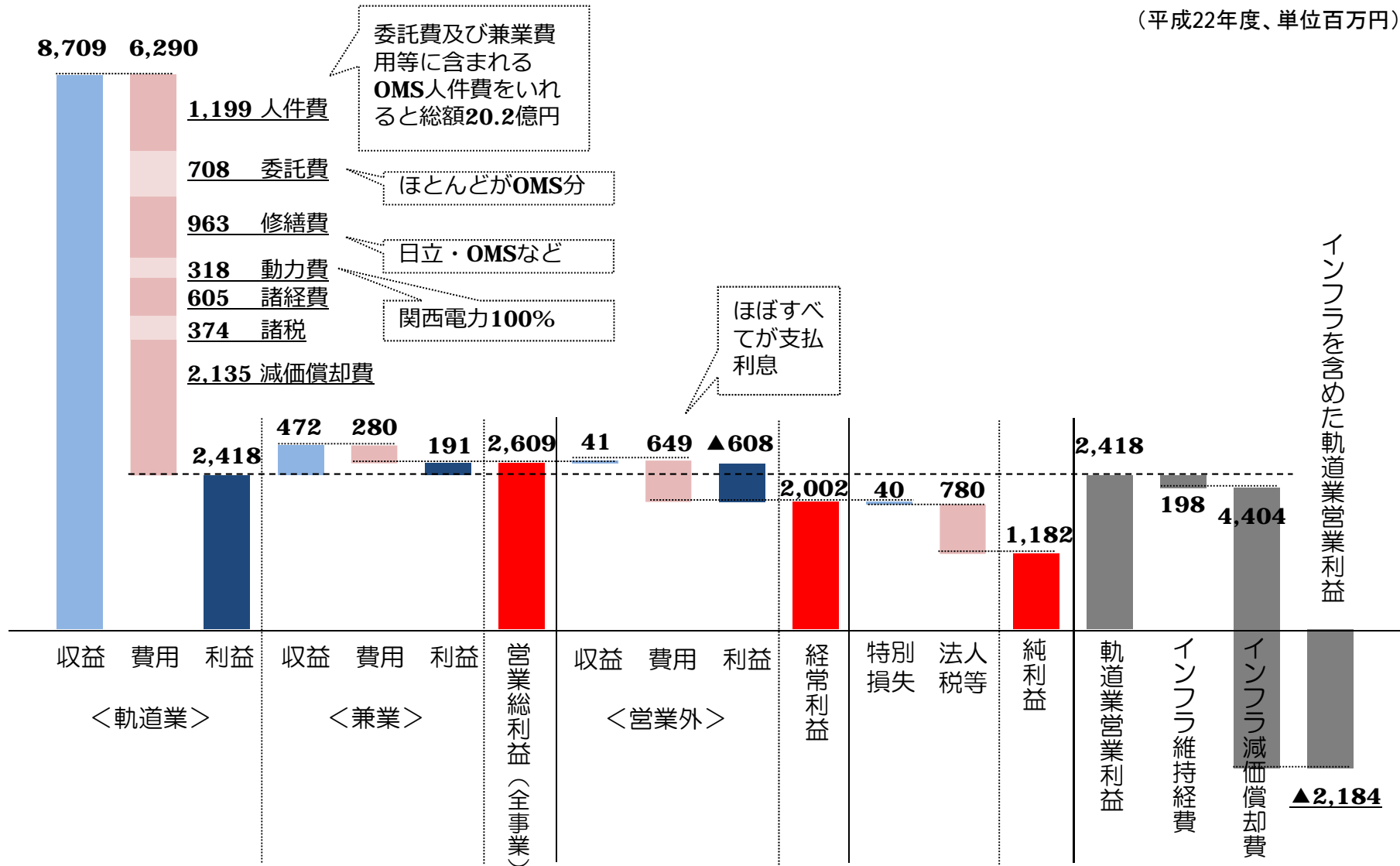


※消費税含む

# OKT損益の状況

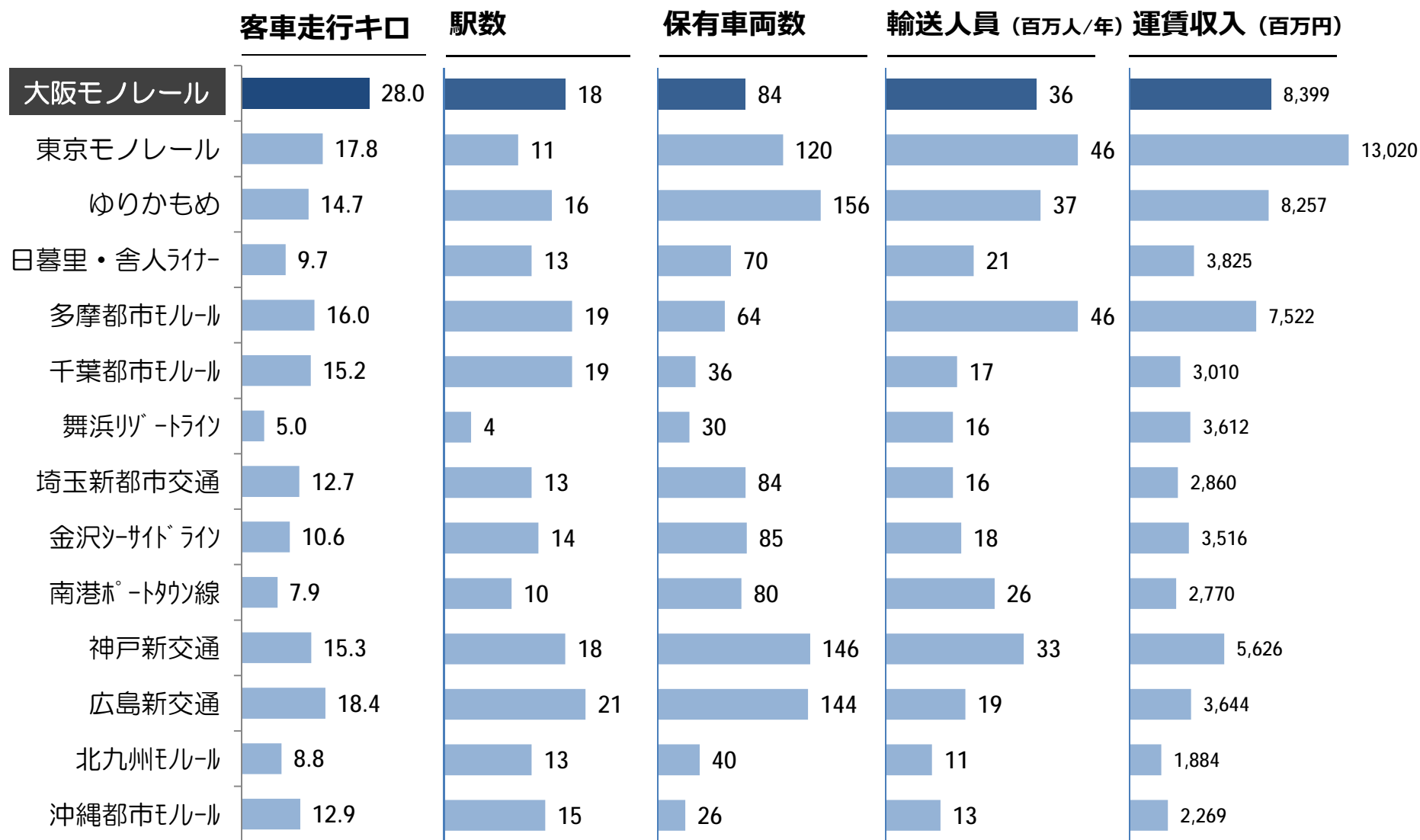
- インフラ部の費用を負担を免れた結果、OKTは**26億円**の営業収益を計上。ただし、全コストを勘案したベースでは**22億円の赤字**。
- **65.6億円**の営業費のうち人件費が**20億円**を占める。

(平成22年度、単位百万円)



# モノレールの同業他社比較\* 【規模比較】

大阪モノレールは、総延長では世界最長である一方、輸送人員ベースでは日本で第4位  
平成22年度



\*:年間輸送人員1000万人以上のモノレール新交通システムを比較(次ページ以降同じ)

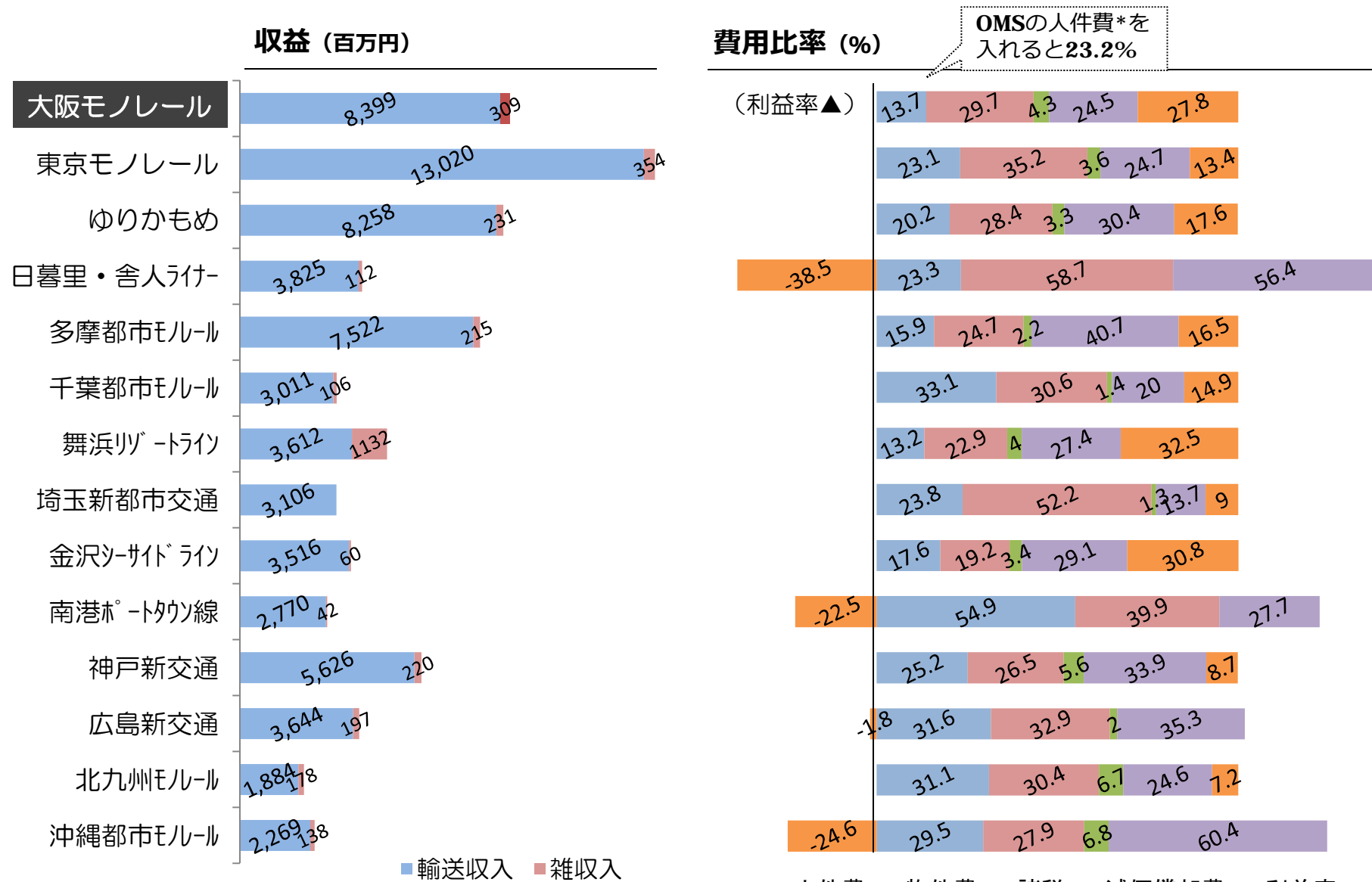
資料:モノレール・新交通システムの現状(日本モノレール協会)(同業他社比較は次ページ以降同じ出典)



# モノレールの同業他社比較 【収益性比較】

大阪モノレールは、同業他社と比較しても、高い収益性を記録している。

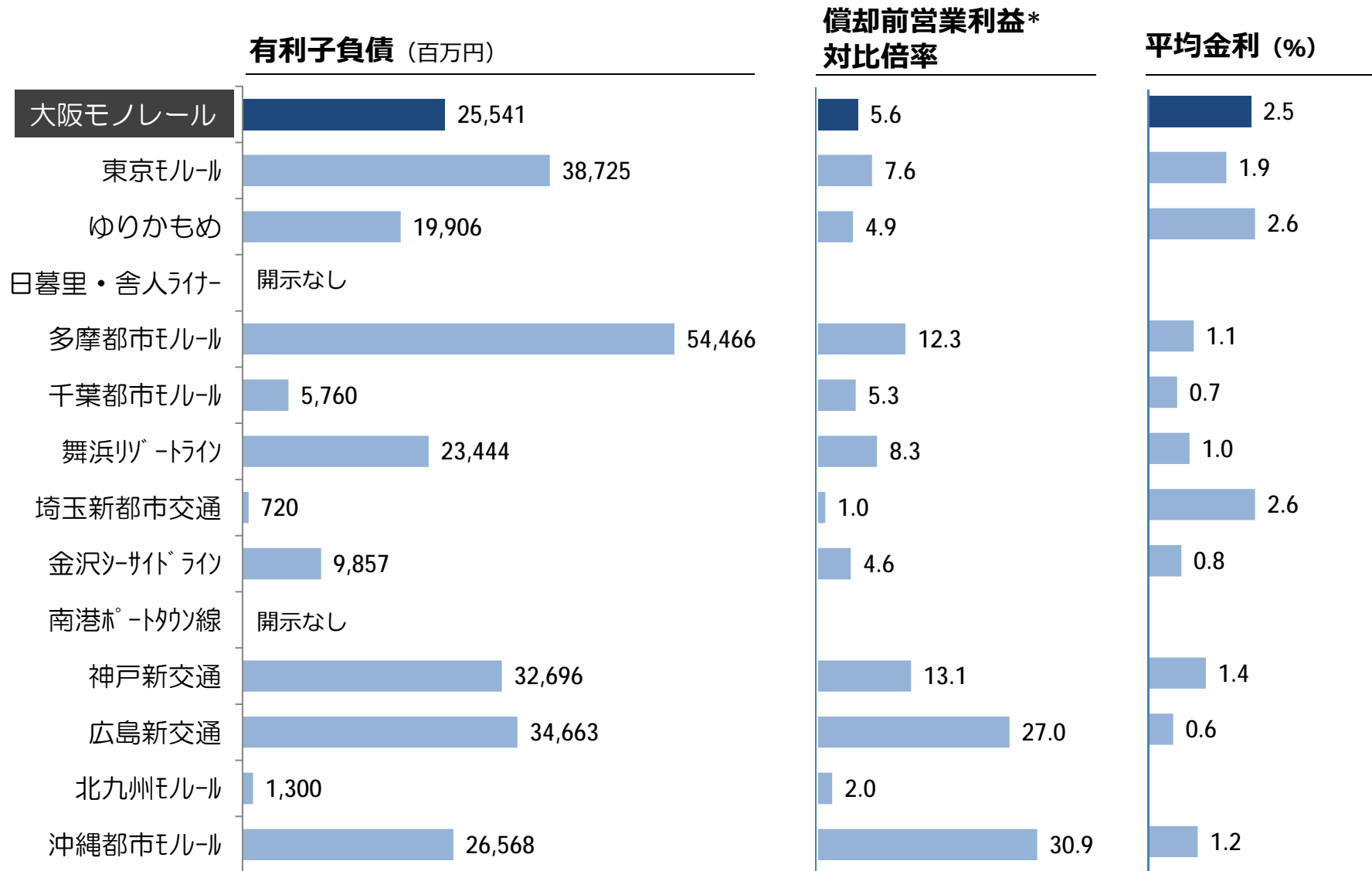
平成22年度



\*OMSの社員の人員費には一部兼業部門関連も含む

## モノレールの同業他社比較 【有利子負債比較】

- 大阪モノレールは高い収益力の結果、負債の返済も進み、同業他社に比べ収益対比でみた負債残高は低いにも関わらず、金利水準は高い。平成22年度

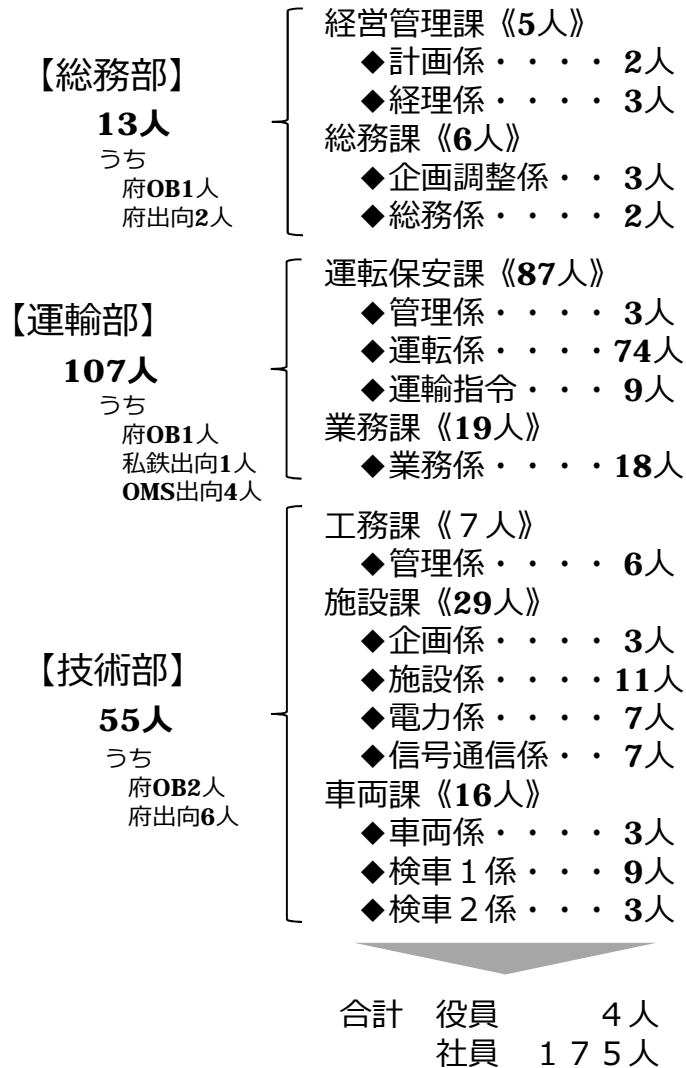


\*軌道業のみ

# 組織体制

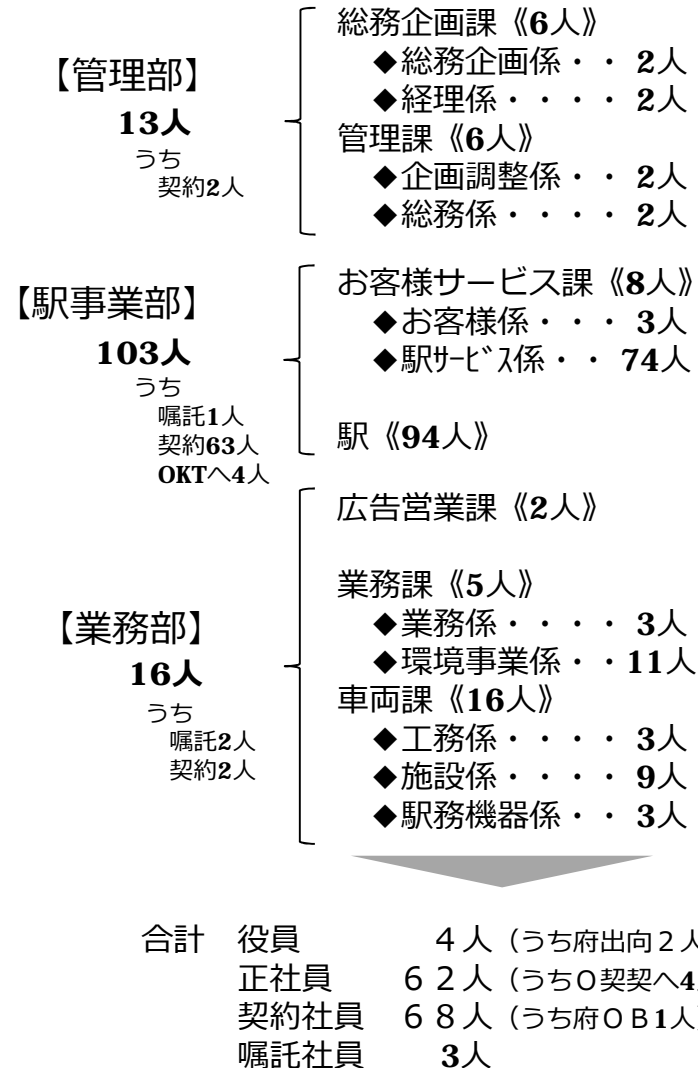
○ 特に子会社のOMSで駅管理のために多数の従業員を抱えている

## 大阪高速鉄道



179人

## 大阪モノレールサービス

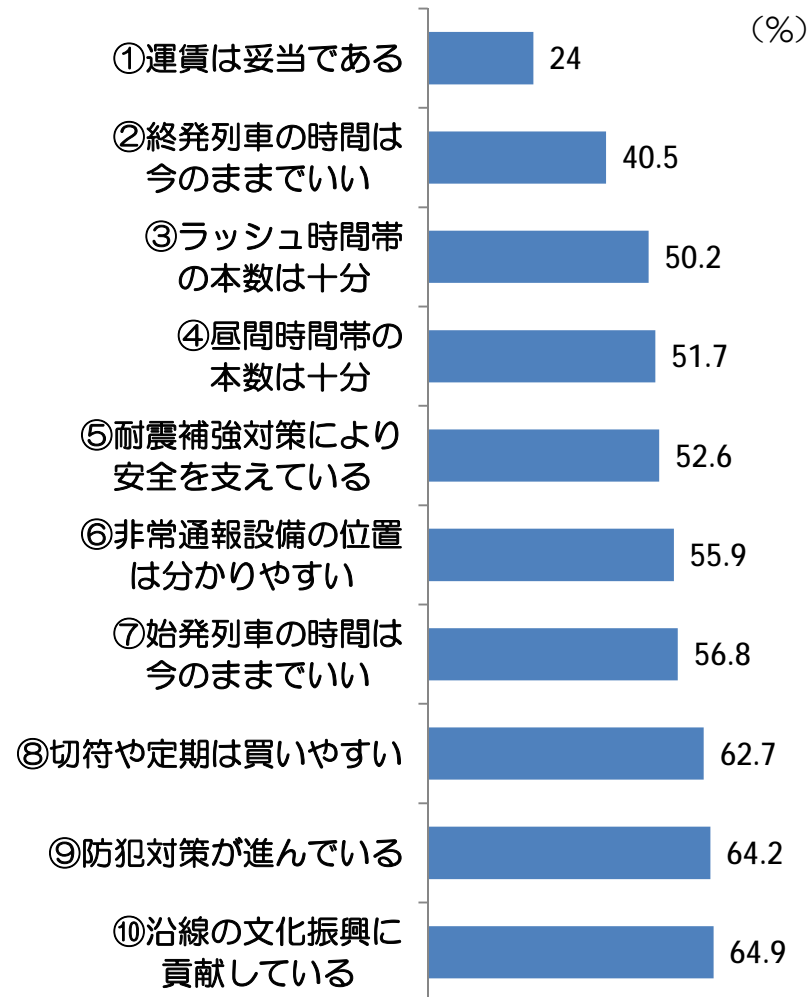


133人→この他にパート社員等166名 11

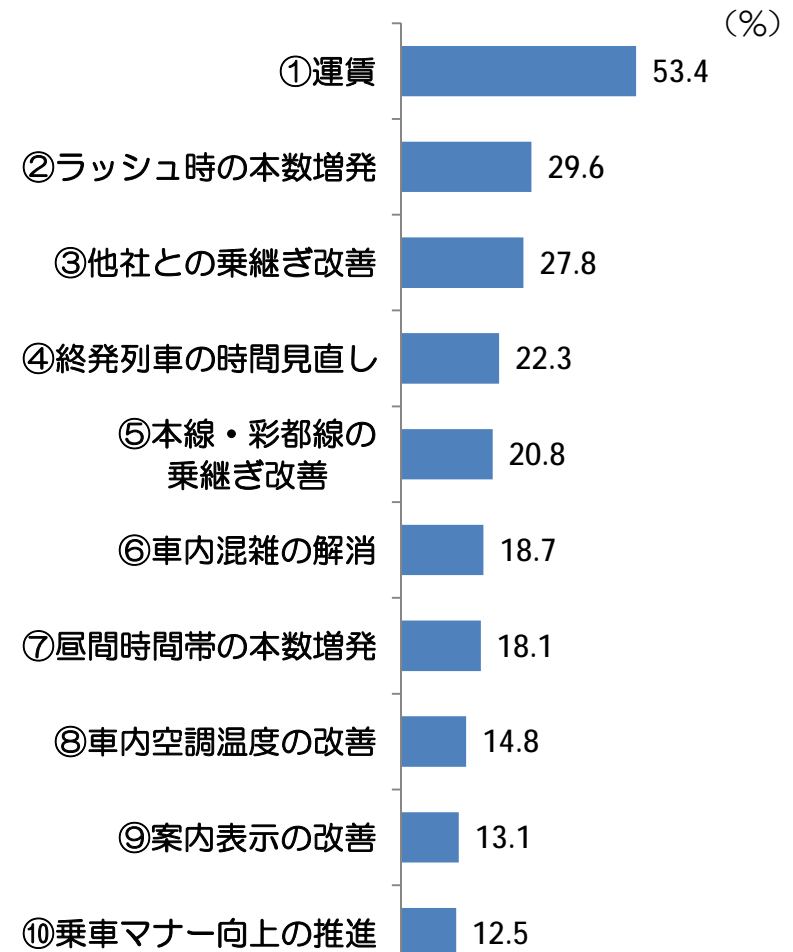
# お客様のご意見（H23年度お客様アンケート結果）

〇 顧客の主な要望は運賃・終電時間及び、ラッシュ時の混雑

## 満足度 ワースト10



## 今後さらに取り組んで欲しい項目 トップ10



# 運賃水準の比較

○ 中量輸送機関である、モノレール他社、新交通と比較すると同程度の運賃水準だが、大量輸送機関である鉄道他社と比較すると、割高である。

(単位:円)

事業者	キロ程 (km)																						営業キロ		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
モノレール	大阪	200	240	280	320	360	390	420	450	480	510	540											28.0		
	多摩	200		250	300	350			400															16.0	
	北九州	170 (150)	190	230	260	290	( )は小倉～平和通間のみ																		8.8
	沖縄	220		260		290		320																	12.9
	千葉	190	210	270	320	370	410	450	490															15.2	
	東京	150	190		260		330		400		470														17.8
新交通	ゆりかもめ	180	240		310		370																	14.7	
	日暮里・舎人	160	220	270		320																		9.7	
	広島	180	220	260	310		350		390		430		470											18.4	
鉄道他社	南海	150		200		250		320		370		430											145.1		
	阪急	150			180			220			260			270										138.4	
	大阪市交通局	200		230		270			310				360												127.5

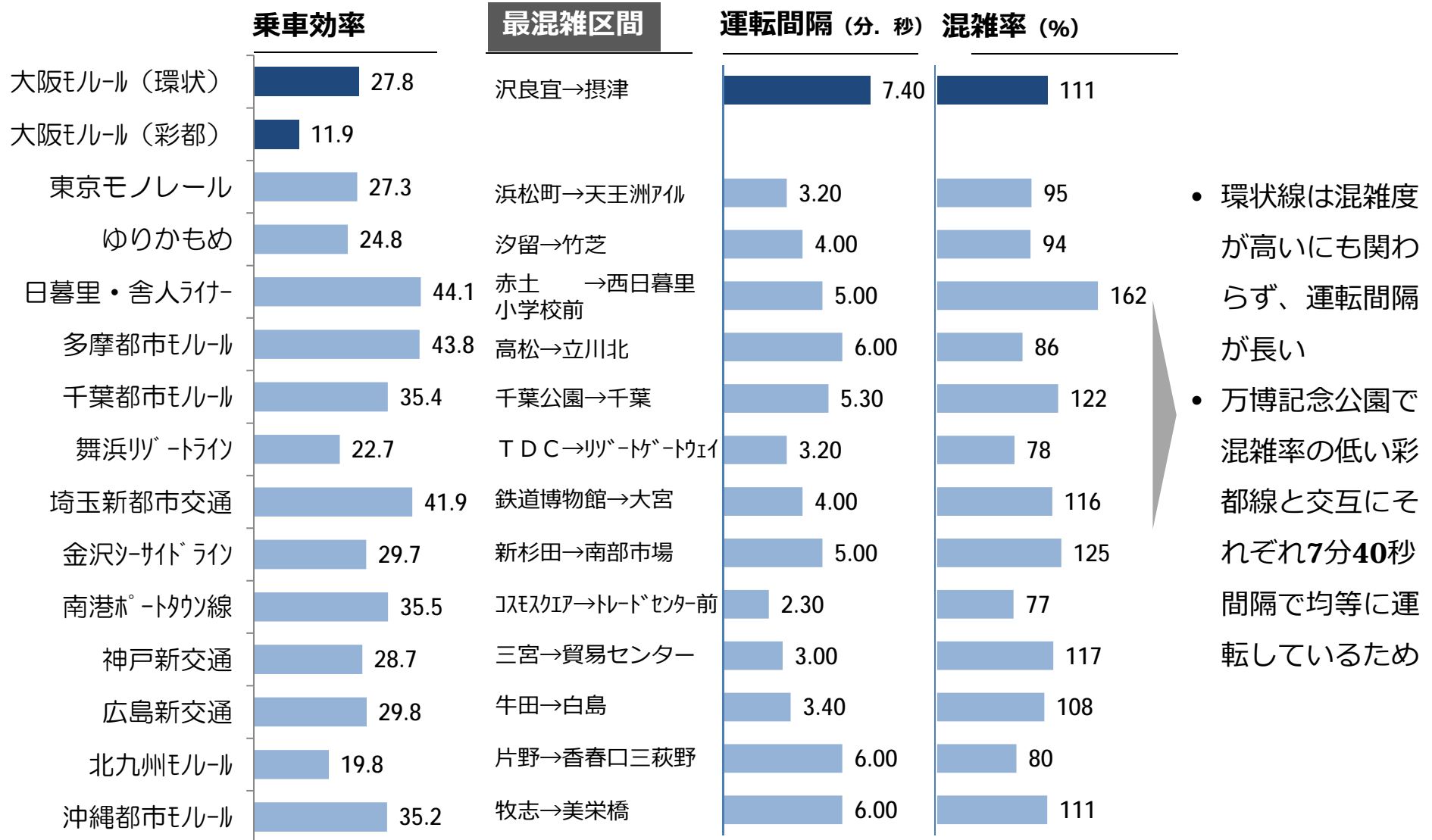
## 終電の状況

○ 他の鉄道より、終電が早く、大阪府中心部方面からの乗客には不便を強いている

	大阪空港方面	門真市方面	梅田方面	宝塚方面
阪急・宝塚線/蛍池	<b>23:55</b>	<b>23:43</b> (千里中央行)	<b>0:06</b>	<b>0:44</b> (雲雀丘花屋敷行)
	大阪空港方面	門真市方面	梅田方面	到着
北大阪急行/千里中央	<b>23:45</b>	<b>0:05</b> (万博記念公園行)	<b>23:40</b> (江坂行)	<b>0:13</b>
	大阪空港方面	門真市方面	梅田方面	北千里方面
阪急・千里線/山田	<b>23:56</b> (千里中央行)	<b>0:08</b> (万博記念公園行)	<b>0:19</b> (淡路行)	<b>0:25</b>
	大阪空港方面	門真市方面	梅田方面	河原町方面
阪急・京都線/南茨木	<b>23:57</b> (万博記念公園行)	<b>23:53</b>	<b>0:30</b> (正雀行)	<b>0:32</b> (高槻市行)
	大阪空港方面	門真市方面	八尾南方面	到着
大阪市交通局/大日	<b>23:57</b> (南茨木行)	<b>0:03</b>	<b>23:22</b>	<b>0:11</b>
	大阪空港方面	到着	淀屋橋方面	京都方面
京阪電気鉄道/門真市	<b>23:55</b> (南茨木行)	<b>0:05</b>	<b>0:21</b> (守口市行)	<b>0:41</b> (萱島行)

# ラッシュ時混雑率

○ 同業他社と比較して、1日を通した混雑率は低いものの、ラッシュ時の環状線での混雑率は高い



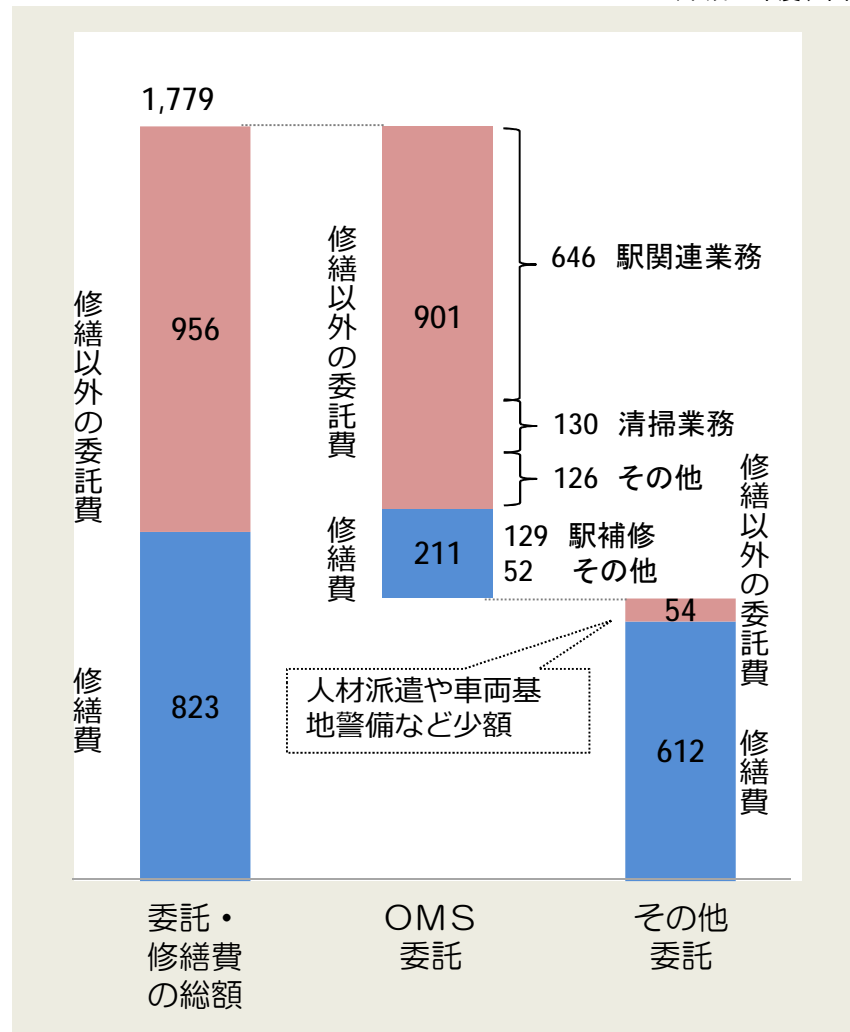
- 環状線は混雑度が高いにも関わらず、運転間隔が長い
- 万博記念公園で混雑率の低い彩都線と交互にそれぞれ7分40秒間隔で均等に運転しているため

\* 運転間隔で幅のあるものは、長い方の時間を使用

# 委託

- 委託の約2/3が子会社のOMSへのものとなっている。OMSを除くと委託の9割超が保守修繕関連で、他の部分の委託は進んでいない

(平成22年度、単位:百万円)

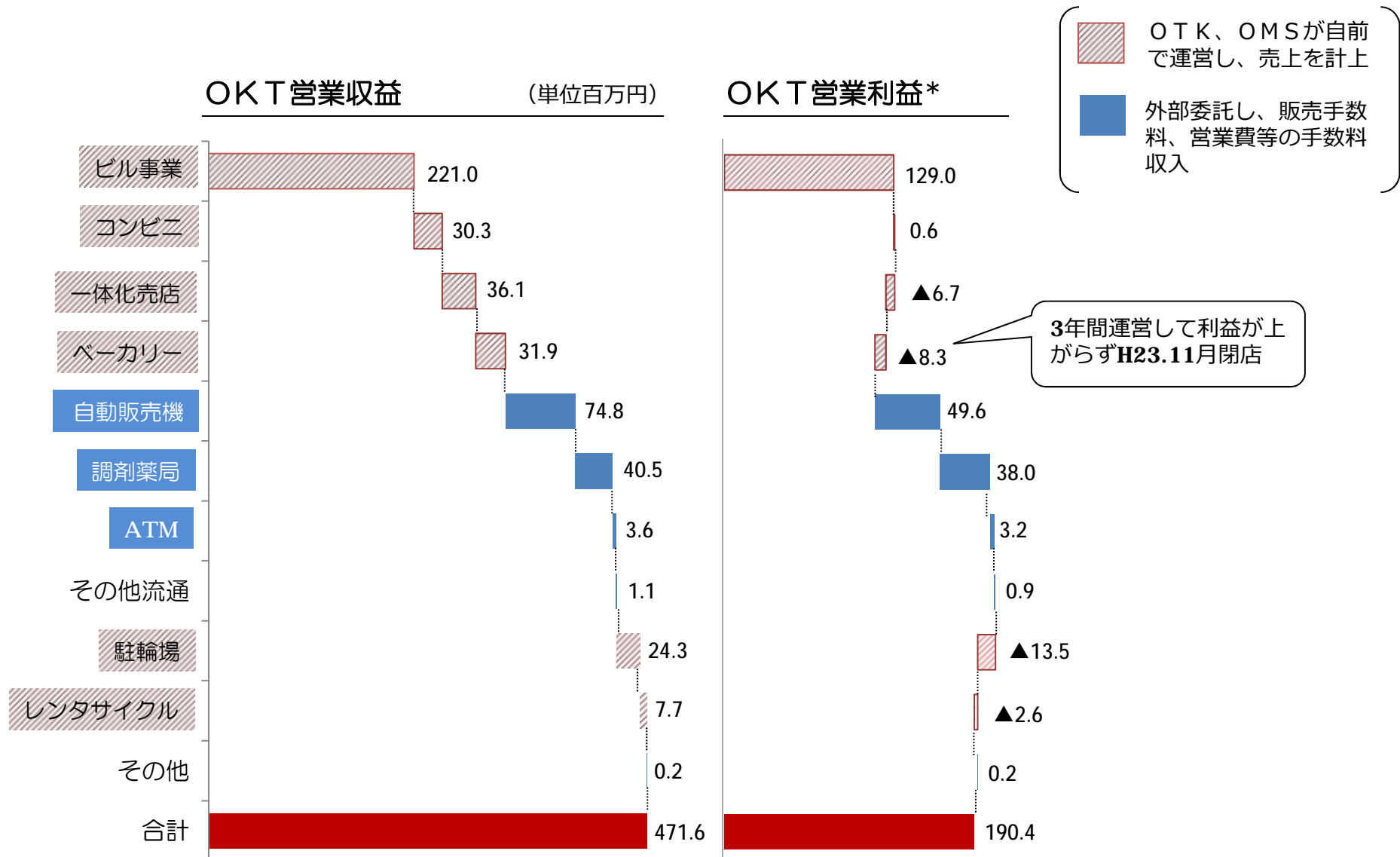


※委託費は上位10社の合計。修繕費は1000万円以上12社の合計。兼業部門も含む



# 兼業部門の収益性

○ 自前で行っている兼業はビル事業を除きほぼ赤字。ビル事業についても自前で行うのが最適か要検討

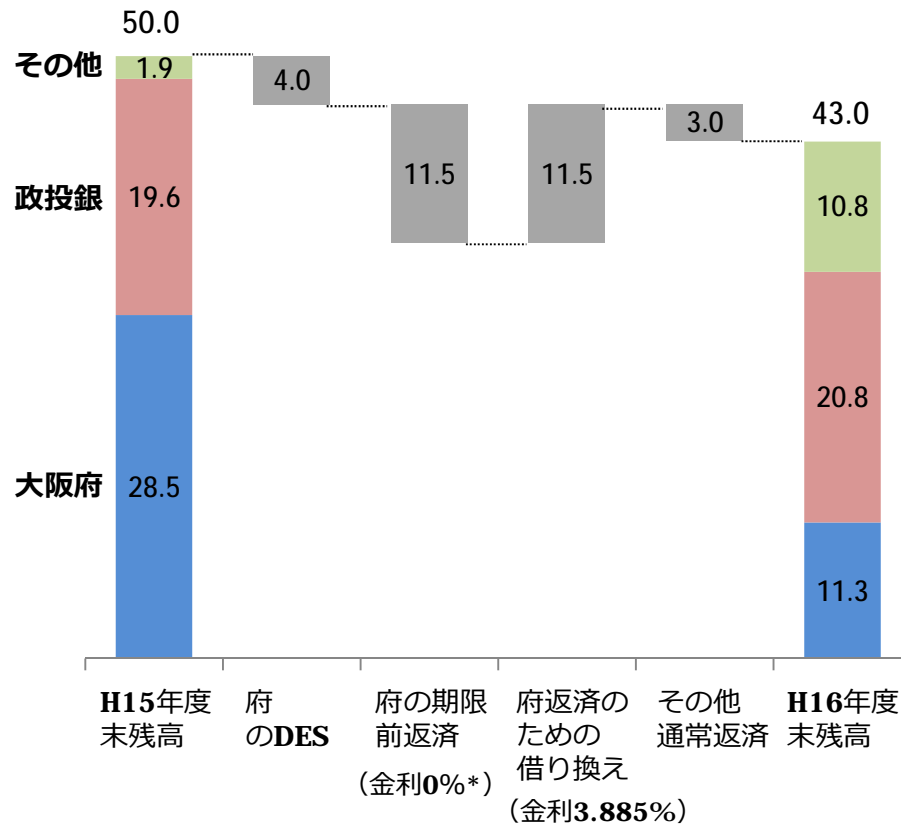


\* OMSの営業利益率は1%未満なので、連結しても収益性に違いはない

## 大阪府との関係

〇 “連結”ベースで見ると、実質的な意味のない取引で大阪府の負担の付け替えが行われてきた

### H16年度の大阪府負債の早期返済



負債の付け替えのため、毎年4.5億円の金利負担増  
 “大阪府の返済資金として、通常の事業資金にくらべて、高い金利を要求された。”(取締役会議事録)

※115億円のうち、114億円が無利子据え置き期間中。残りは金利5%強

### 車庫用地の取引



- もともと万博車庫は、大阪から無償で使用貸借
- 「大阪府財政再建プログラム(案)\*\*」で車庫の一部(五筆)の賃借料を有料の年額**8,300万円**に変更
- 「大阪府財政構造改革プラン\*\*\*」で、大阪府から当社に購入を求める方針を決定。結果として、**OTKは11億4,300万円**で購入
- 他の土地については当面、無償継続されるものの、将来、有償もしくは購入を求められる恐れ。

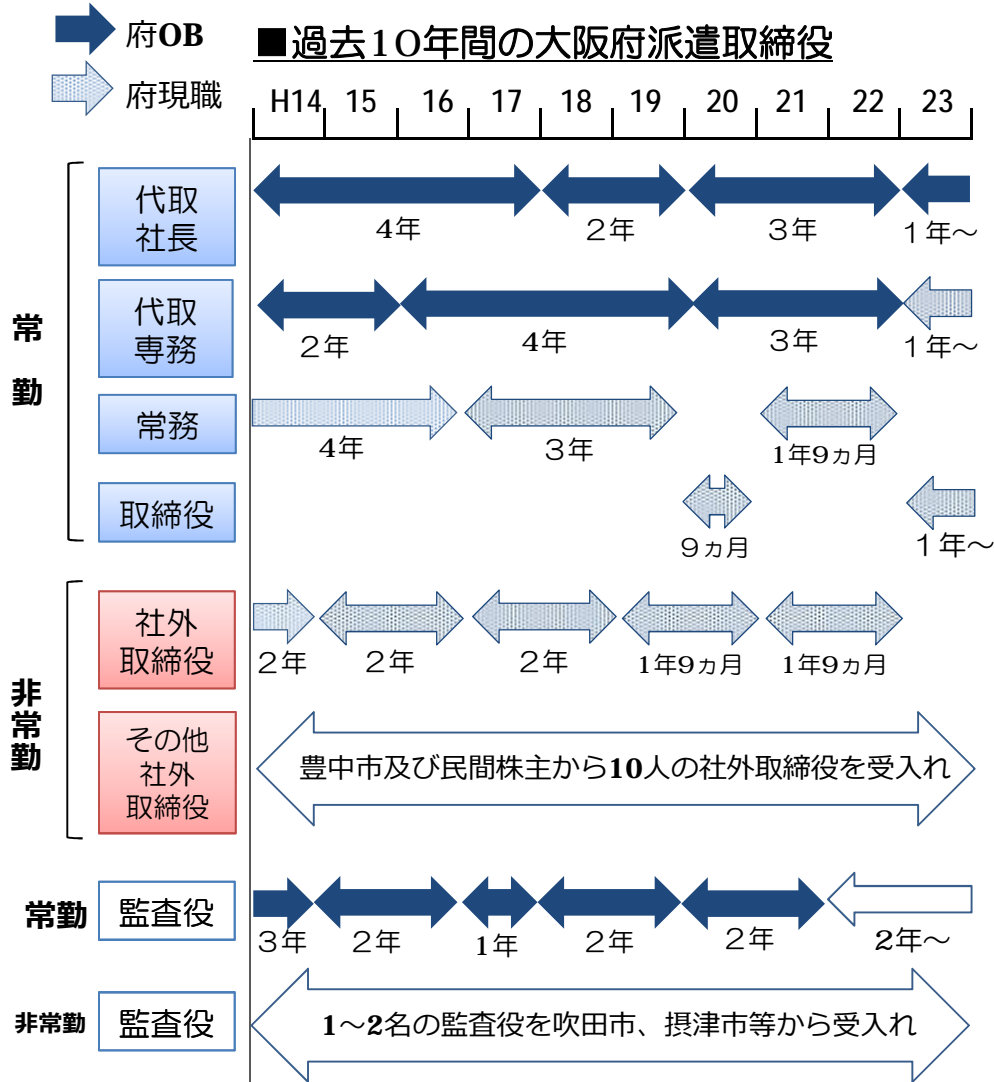
「残る用地(道路区域)については、会社が累積赤字を解消した時点で協議検討」(大阪府財政構造改革プラン)

\*\* H20に策定、公表

\*\*\* H22/10に策定、公表

# 役員状況

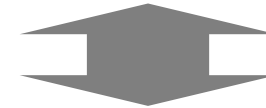
大阪府から役員を受け入れているものの、現状、必要性は低くなってきている



大阪府から現職、OB含む常時3名の社長、専務及び常勤役員を受け入れている

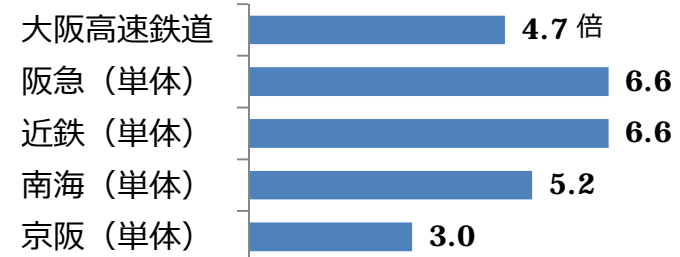
## 大阪府出資法人への人的関与のあり方に対する意見書（『大阪府高速鉄道』抜粋）

「財政面においても、単年度黒字は確保しているものの、未だ100億円近くの累積損失があり、その解消も法人としてではなく、出資している府としても解決すべき課題である。累積損失の解消にあたって人的関与は必要。」



- 累積損失は、単なる会計上の過去の損失… ネットでの純資産総額でみれば、他の民鉄を既に上回っている。
- 実質的に意味のあるのは、現在の収益レベル、負債の残高だけであるが、どちらの点でも問題ないレベルに達してる。

## 負債/自己資本比率比較



## 第2部：今後の課題

---

### ○ コストの適正化

- 一人あたりの人件費の適正化
- 自前主義からの脱却による人数の適正化（仮説：駅管理業務のアウトソースおよび、アウトソース先へのOMSの譲り渡し、ビル事業の売却）
- 民間出身のマネジメントによる経営を行い、大阪府との関係の経済合理性の明確化

### ○ 乗客向けサービスの向上

- 環状線の運賃の値下げ：約**13%**の値下げ余地（仮説）。人件費適正化により**15%**も検討可能
- 終電接続の改善：夜間保守オペレーションの詳細見直し
- 環状線のラッシュ緩和に向けたダイヤ見直し：彩都線との列車本数のバランス変更を検討

### ○ 持続可能性

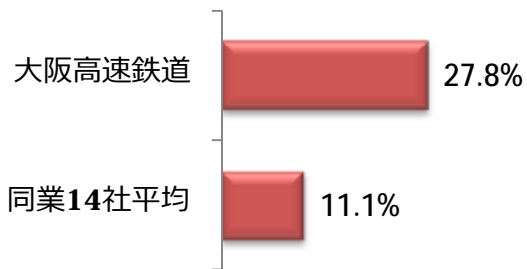
- 潤沢なキャッシュフローを値下げの原資としながらも、長期的な維持・メンテナンス投資の費用は勘案して値下げ幅は検討
- 彩都線に関しては、現状でも赤字。メンテナンス費用を開発者に負担をリクエスト、もしくは、運賃の値上げによるブレークイーブン化を進める
- または、民営化し、府の株式売却収入を財政改善に充当にすることも検討

# 値下げ余地試算

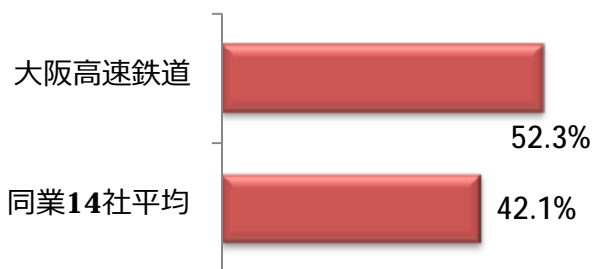
〇 収益を乗客に還元する視点からは、経営改善可能性を織り込む前の現状の利益率で考えても、**10億円程度**の値下げ余地がある

## 利益率から見た値下げ余地

### <軌道業営業利益率>



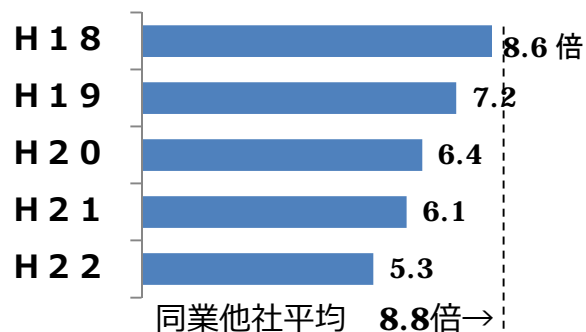
### <軌道業償却前営業利益率>



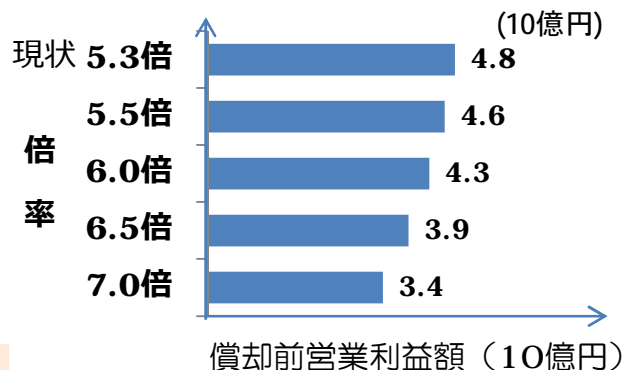
ü 10～15ポイント… すなわち  
8億円～12億円\*の値下げ余地

## バランスシートから見た値下げ余地\*\*

### <負債の償却前営業利益倍率の推移>

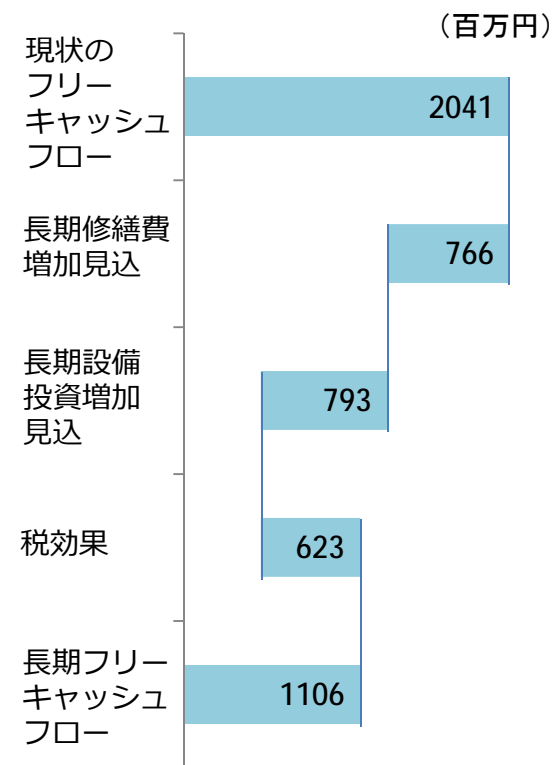


### <負債倍率ごとの償却前営業利益額>



ü H20年前後のレベルを目安にすると9億円の値下げしても、負債の償還に大きな支障はない

## 長期での維持修繕から見た値下げ余地



ü 設備の劣化にともなう長期での修繕、設備投資を勘案しても11億円の余剰キャッシュが生まれている\*\*\*

\* 軌道業売上84億円に対する比率から算出

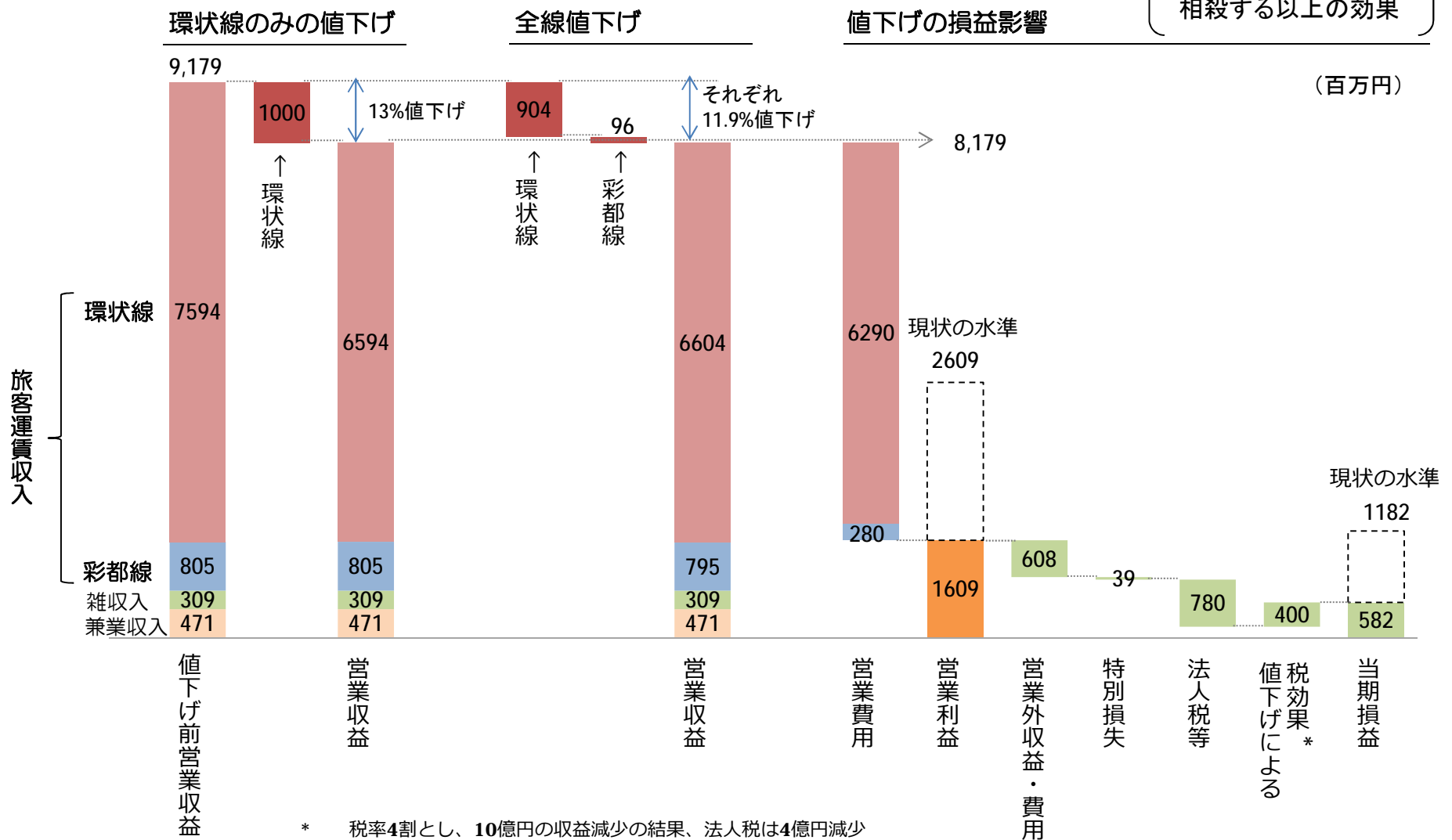
\*\* 軌道業及び、兼業を含むため10ページの他社比較と異なる

\*\*\* 値下げによる税効果を勘案するとそれ以上の余地

# 値下げ暫定シミュレーション（10億円ケース）

- 〇 仮に10億円を原資に、環状線を値下げした場合は、13%の値下げとなる。値下げ後もH18年度レベルの6億円の当期利益を確保可能

平成12年12月の運賃改定は9.2%の値上げを行ったので、それを相殺する以上の効果

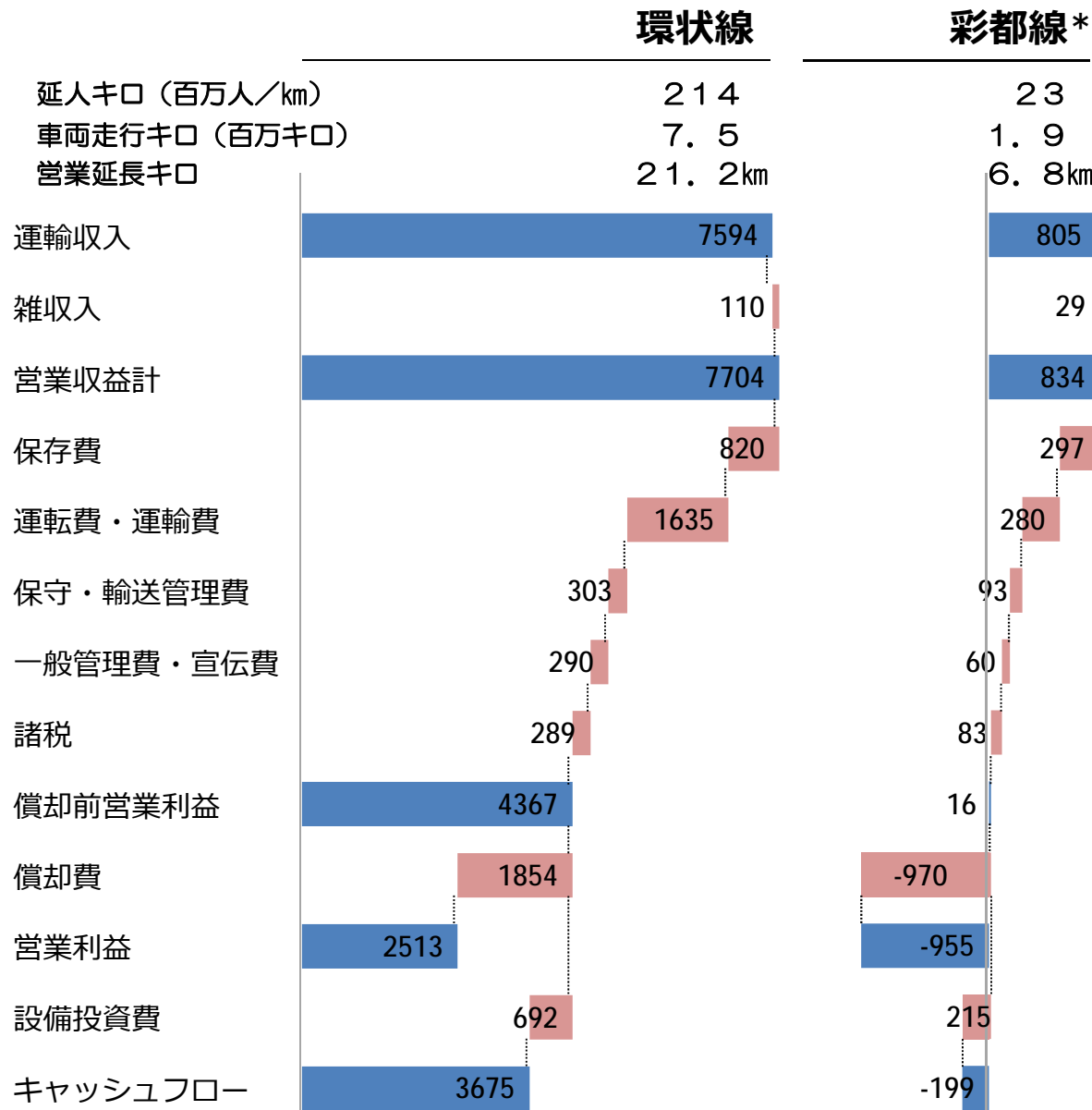


# 路線別収支

(平成22年度・試算)

○ 環状線の利益で彩都線の運営コストを補填している状況

(百万円)



- 環状線は収益を上げて  
いる一方、彩都線は維持  
にかかるコストを負  
担できるだけの収益を  
計上できていない。
- 運賃値上げ、もしくは  
は、開発者と維持コス  
トの負担のための交渉  
が必要ではないか

\* インフラ修繕負担金は、23年以降に下がったケースを使用

大阪モノレール

参考資料



## 会社概要

---

【設立年月日】 昭和55年(1980年)12月15日

【運輸営業開始】 平成 2年(1990年) 6月 1日

【資本金】 145億3,800万円

【株主】 大阪府(出資額 94億6,300万円、出資比率 65.09%)

豊中市 0.37%、茨木市 0.28%、吹田市 0.25%、摂津市 0.24%、守口市 0.19%、門真市 0.19%

京阪電気鉄道(株) 2.67%、近畿日本鉄道(株) 2.67%、阪急電鉄(株) 2.67%、南海電気鉄道(株) 2.29%、

北大阪急行電鉄(株) 1.71%、阪神電気鉄道(株) 1.34%、大阪府都市開発(株) 0.76%

(株)りそな銀行 2.67%、(株)三井住友銀行 2.67%、(株)三菱東京UFJ銀行 2.67%

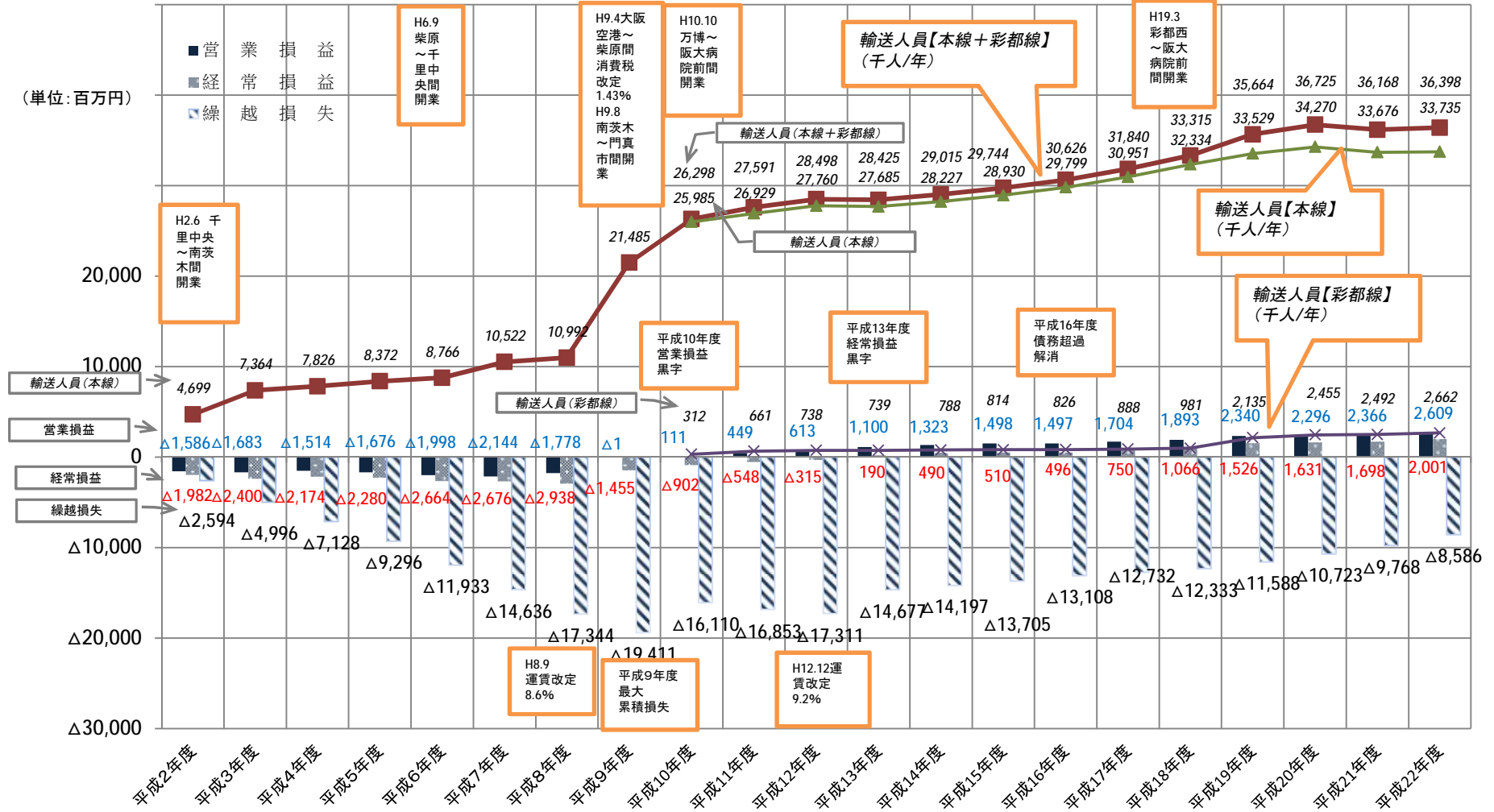
関西電力(株) 2.29%、大阪瓦斯(株) 2.29% ほか (計 27名)

【役員】 4名(社長、専務、取締役、監査役 (社外役員を除く))

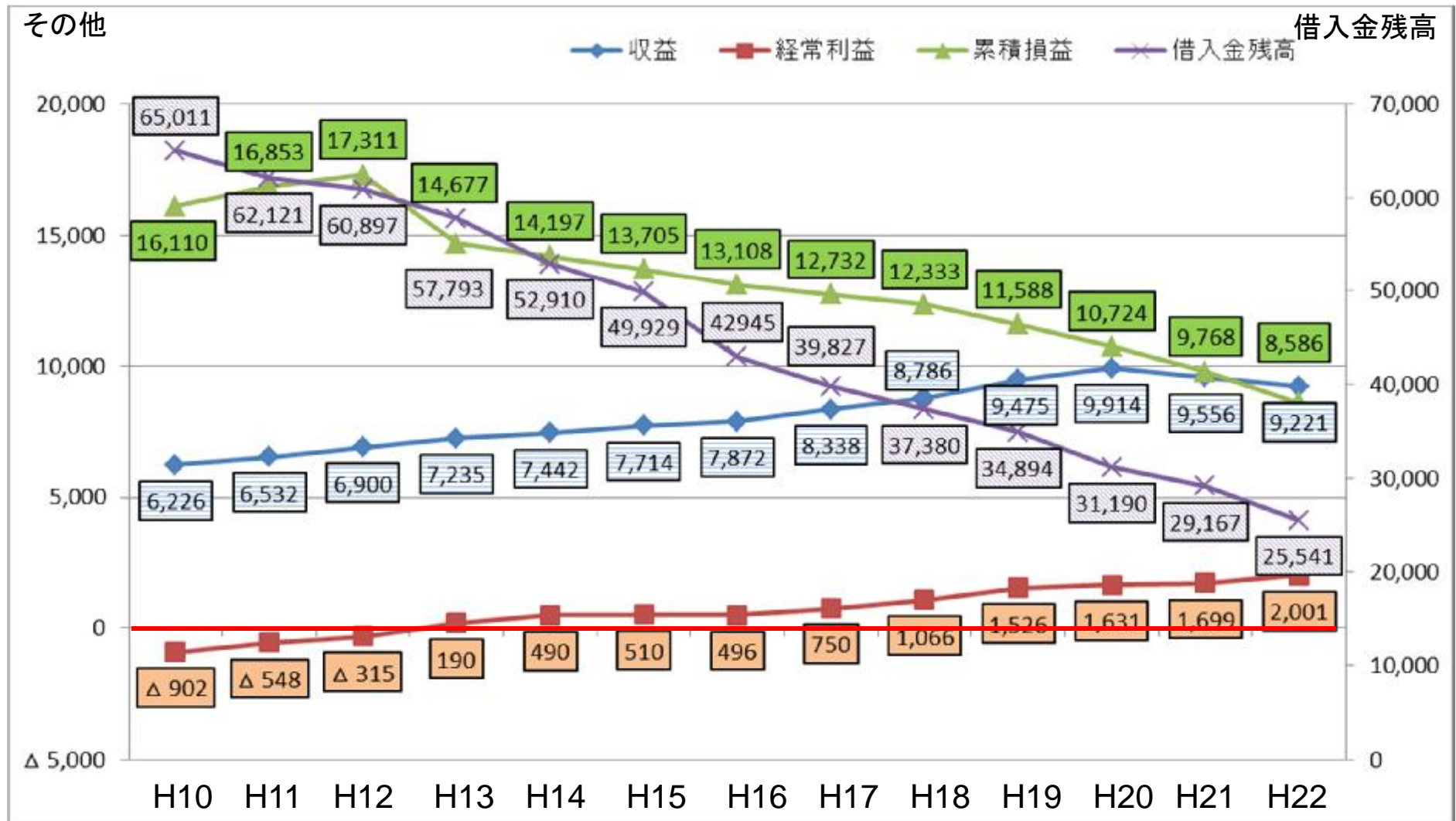
【社員数】 177名

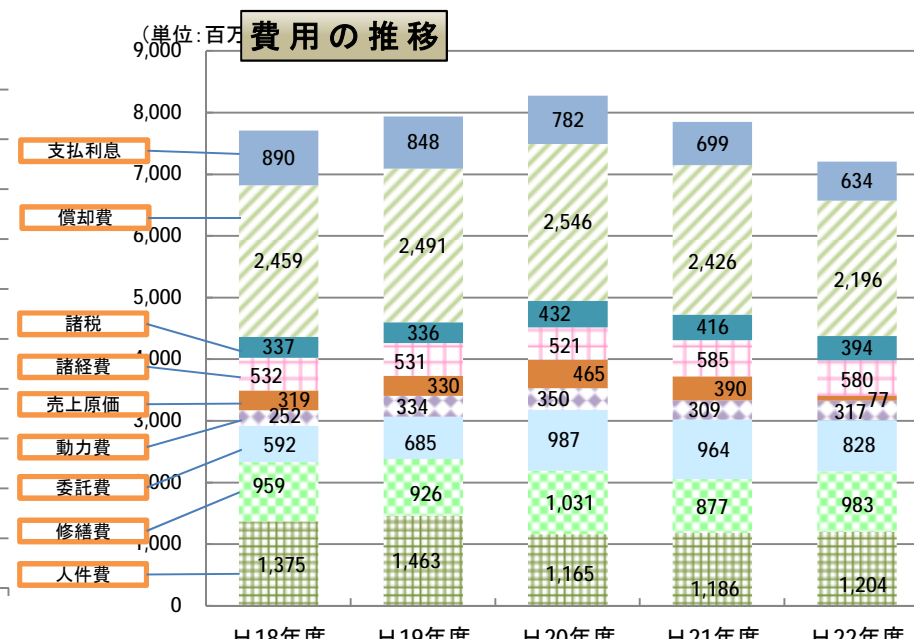
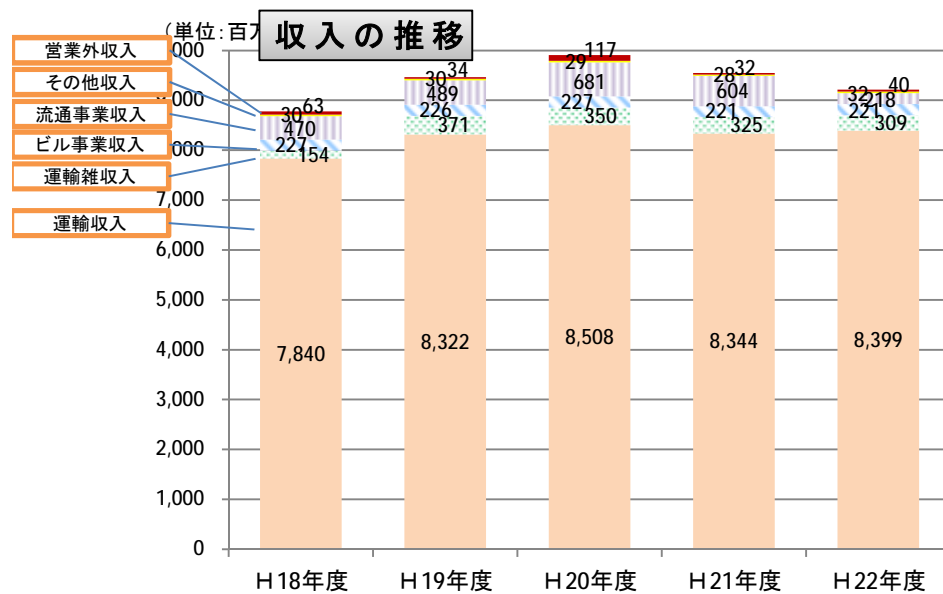
【保有車両】 4両 × 21編成

# OKT 収益の長期間推移

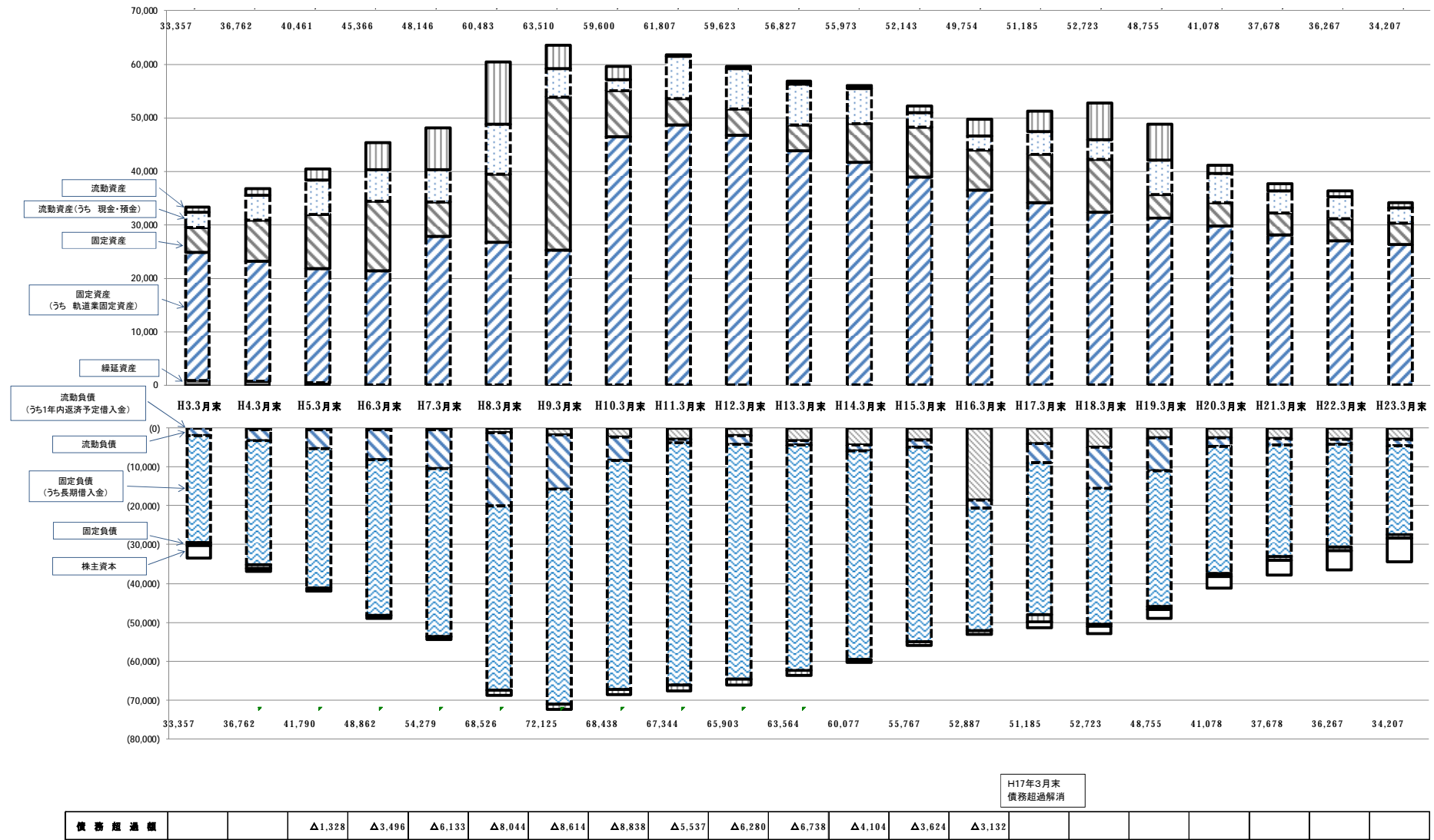


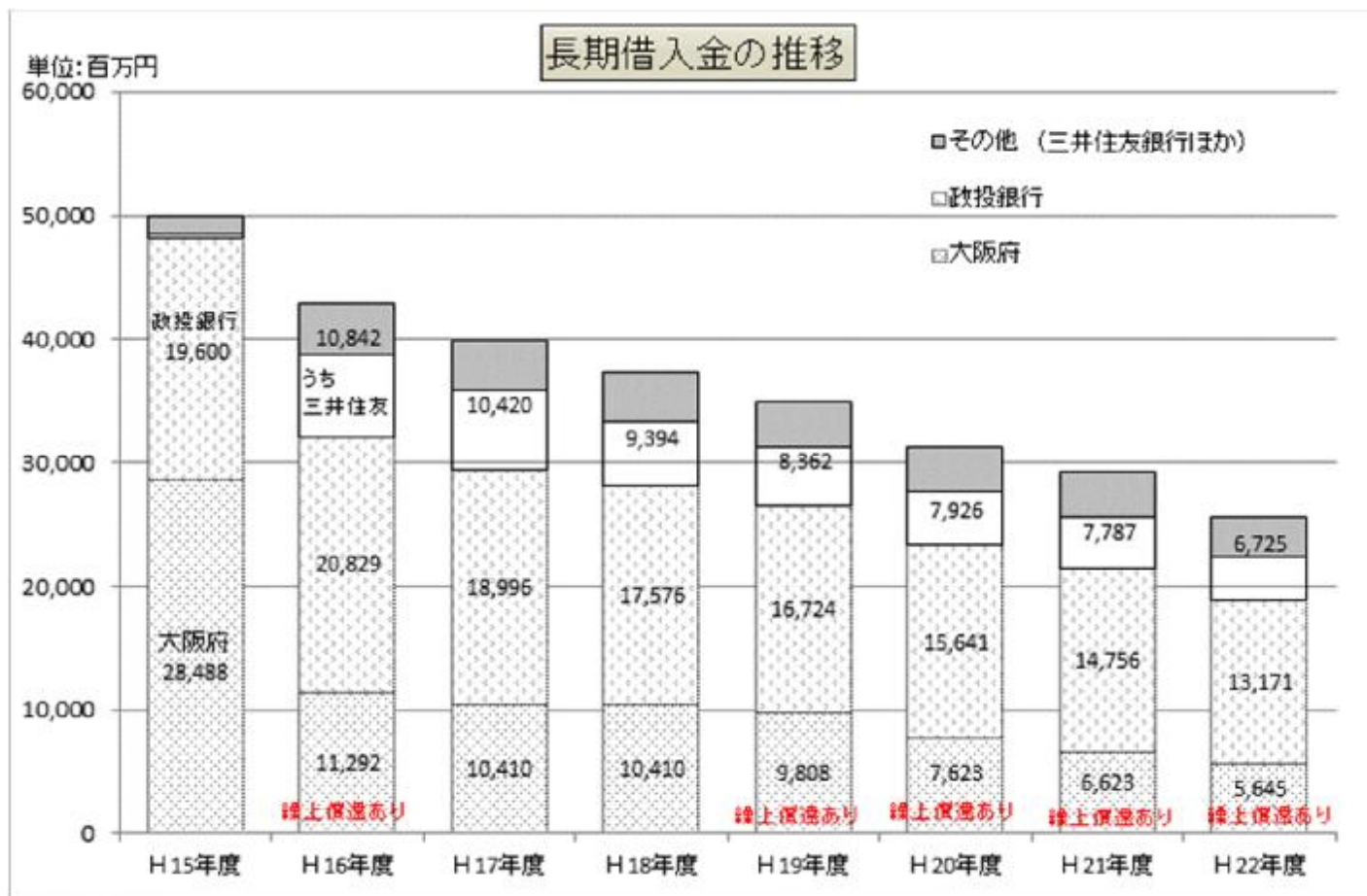
# 経営状況の推移





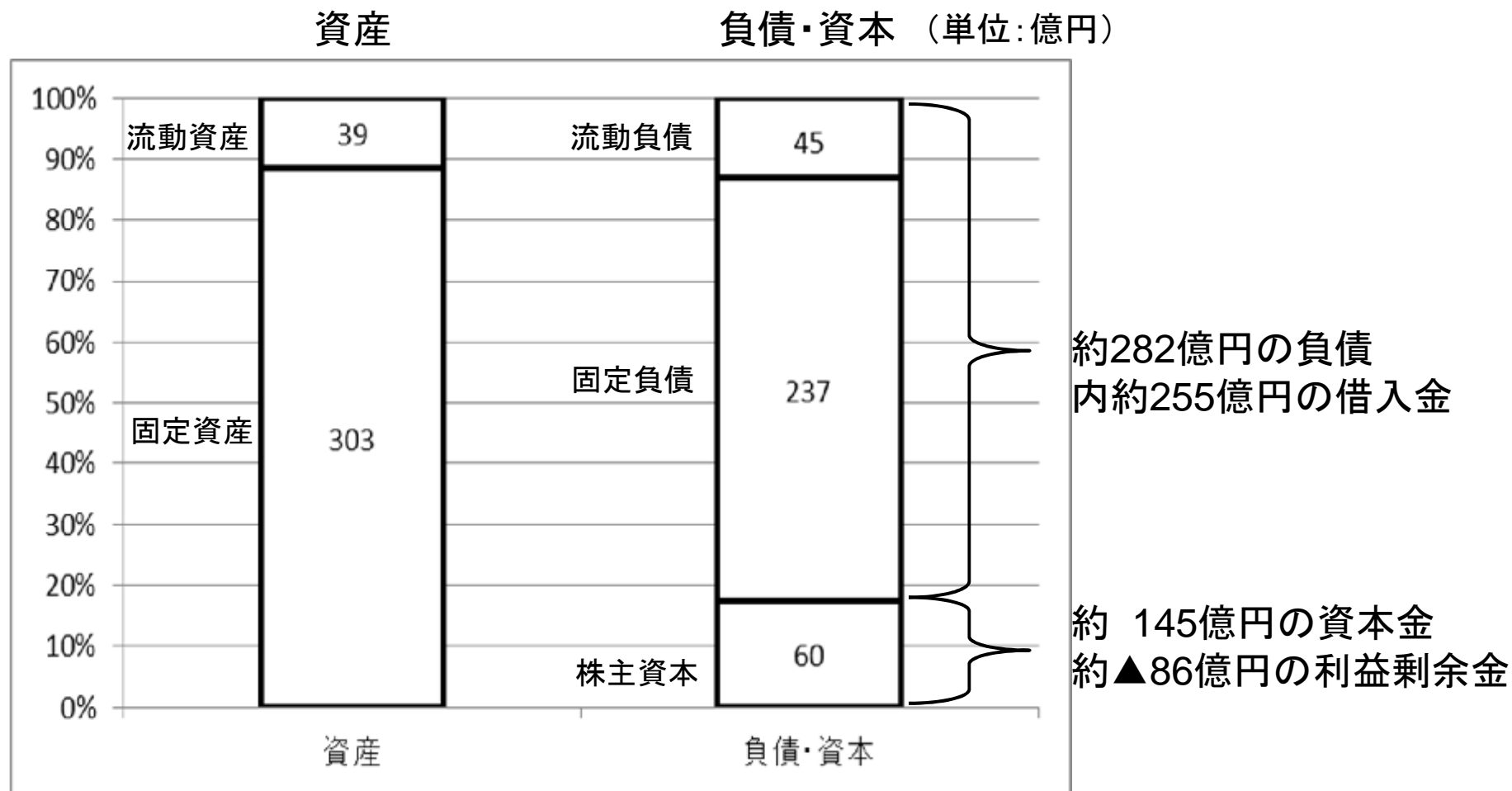
# 貸借対照表の推移





# バランスシートの状況

86億円の累積赤字、借入金残高255億円を抱えている。



# 沿線市人口動態

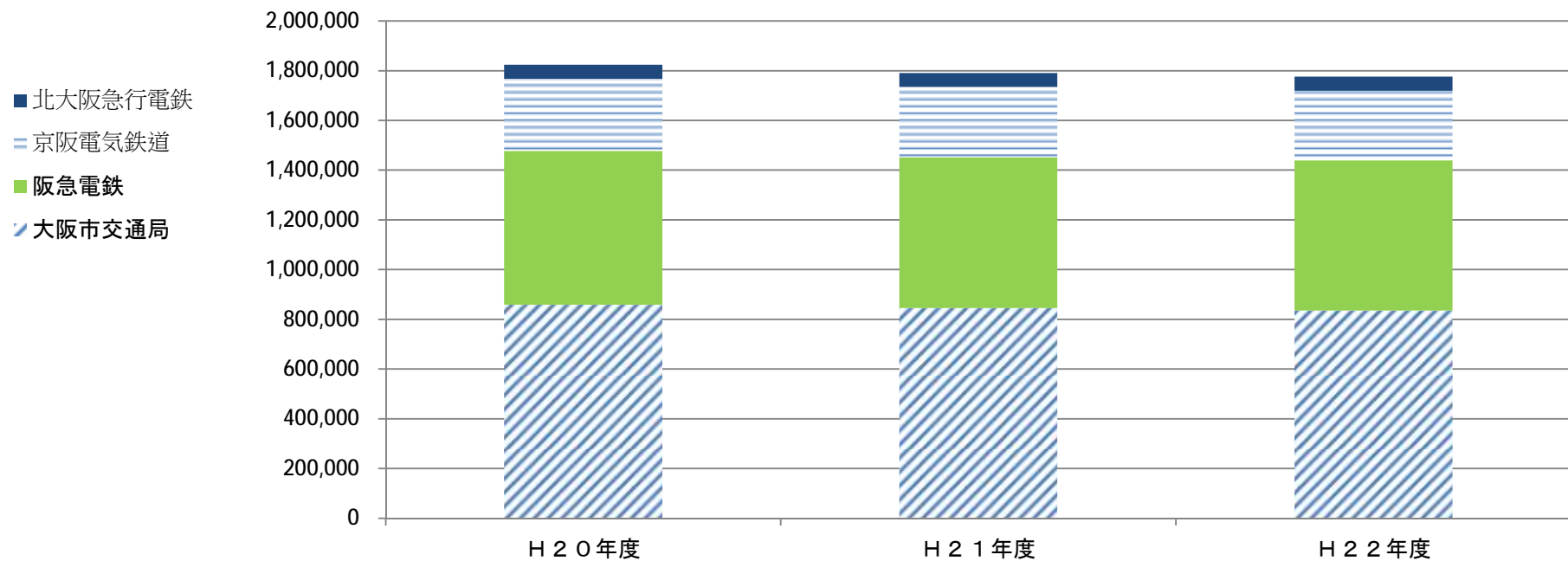
		(単位:人)					
市名		H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H18-22増加率
池田市	人口	102,972	104,320	104,656	104,701	104,171	1.16%
	自然増減	142	186	131	144	-	
	社会増減	1,214	1,162	205	▲ 99	-	
	増減計	1,356	1,348	336	45	-	
箕面市	人口	127,479	127,607	127,489	128,666	129,777	1.80%
	自然増減	229	248	213	217	-	
	社会増減	115	▲ 120	▲ 331	960	-	
	増減計	344	128	▲ 118	1,177	-	
豊中市	人口	387,198	387,018	388,373	388,544	389,359	0.56%
	自然増減	707	529	442	500	-	
	社会増減	▲ 132	▲ 709	913	▲ 329	-	
	増減計	575	▲ 180	1,355	171	-	
吹田市	人口	354,060	354,585	355,343	355,083	355,567	0.43%
	自然増減	979	824	812	773	-	
	社会増減	▲ 804	▲ 299	▲ 54	▲ 1,033	-	
	増減計	175	525	758	▲ 260	-	
茨木市	人口	268,723	271,352	272,687	273,796	274,832	2.27%
	自然増減	1,008	1,025	1,005	1,025	-	
	社会増減	▲ 246	1,604	330	84	-	
	増減計	762	2,629	1,335	1,109	-	
摂津市	人口	84,532	84,234	83,840	83,711	83,696	-0.99%
	自然増減	318	270	256	215	-	
	社会増減	▲ 795	▲ 568	▲ 650	▲ 344	-	
	増減計	▲ 477	▲ 298	▲ 394	▲ 129	-	
守口市	人口	146,772	146,470	146,522	146,632	146,554	-0.15%
	自然増減	▲ 37	▲ 154	▲ 146	▲ 213	-	
	社会増減	▲ 656	▲ 148	198	323	-	
	増減計	▲ 693	▲ 302	52	110	-	
門真市	人口	131,078	130,208	129,196	128,328	130,368	-0.54%
	自然増減	127	127	19	▲ 39	-	
	社会増減	▲ 1,199	▲ 755	▲ 997	▲ 1,031	-	
	増減計	▲ 1,072	▲ 628	▲ 978	▲ 1,070	-	
計	人口	1,602,814	1,605,794	1,608,106	1,609,461	1,614,324	0.72%
	自然増減	3,473	3,055	2,732	2,622	-	
	社会増減	▲ 2,503	167	▲ 386	▲ 1,469	-	
	増減計	970	3,222	2,346	1,153	-	



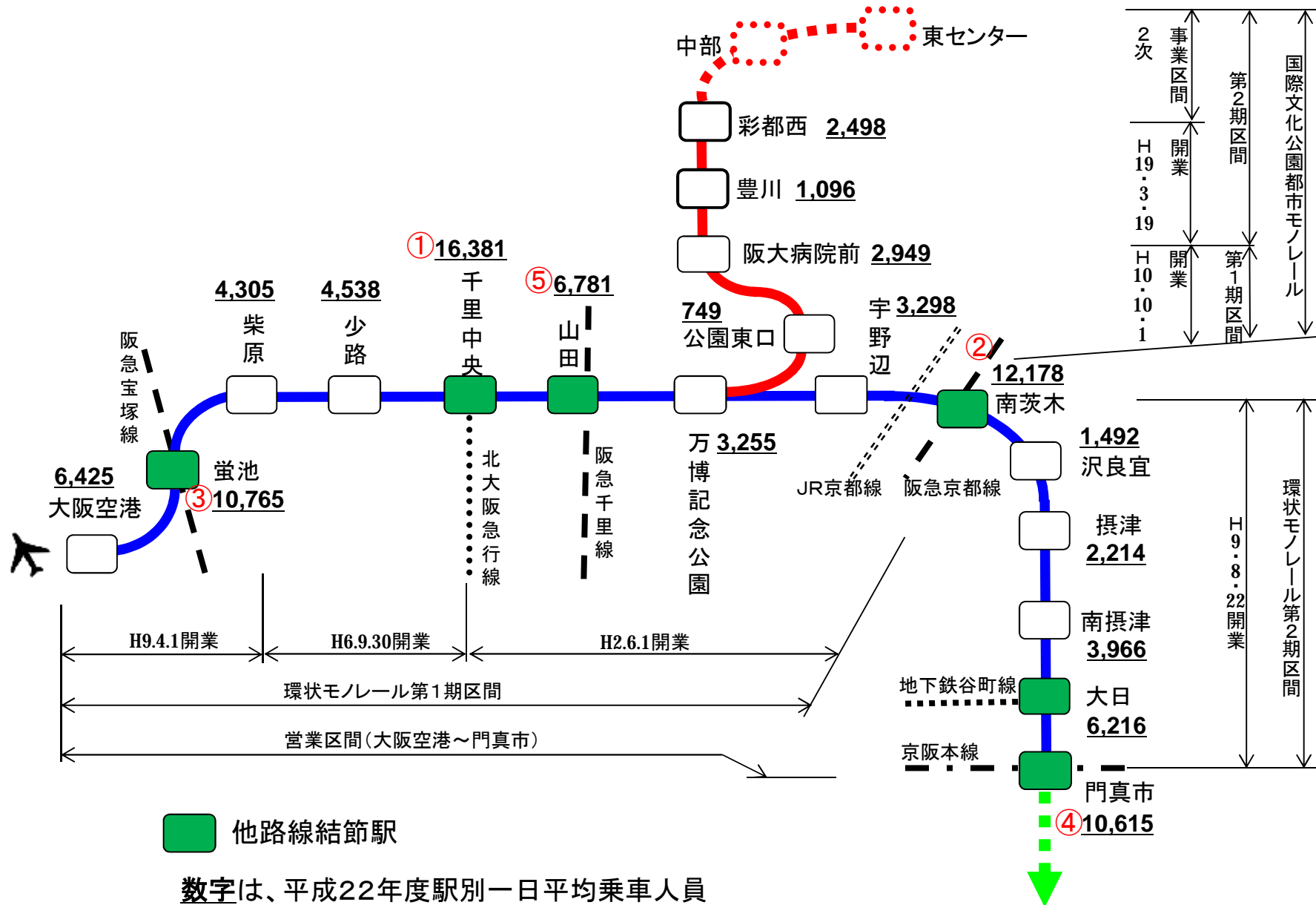
## 接続他社の輸送人員推移

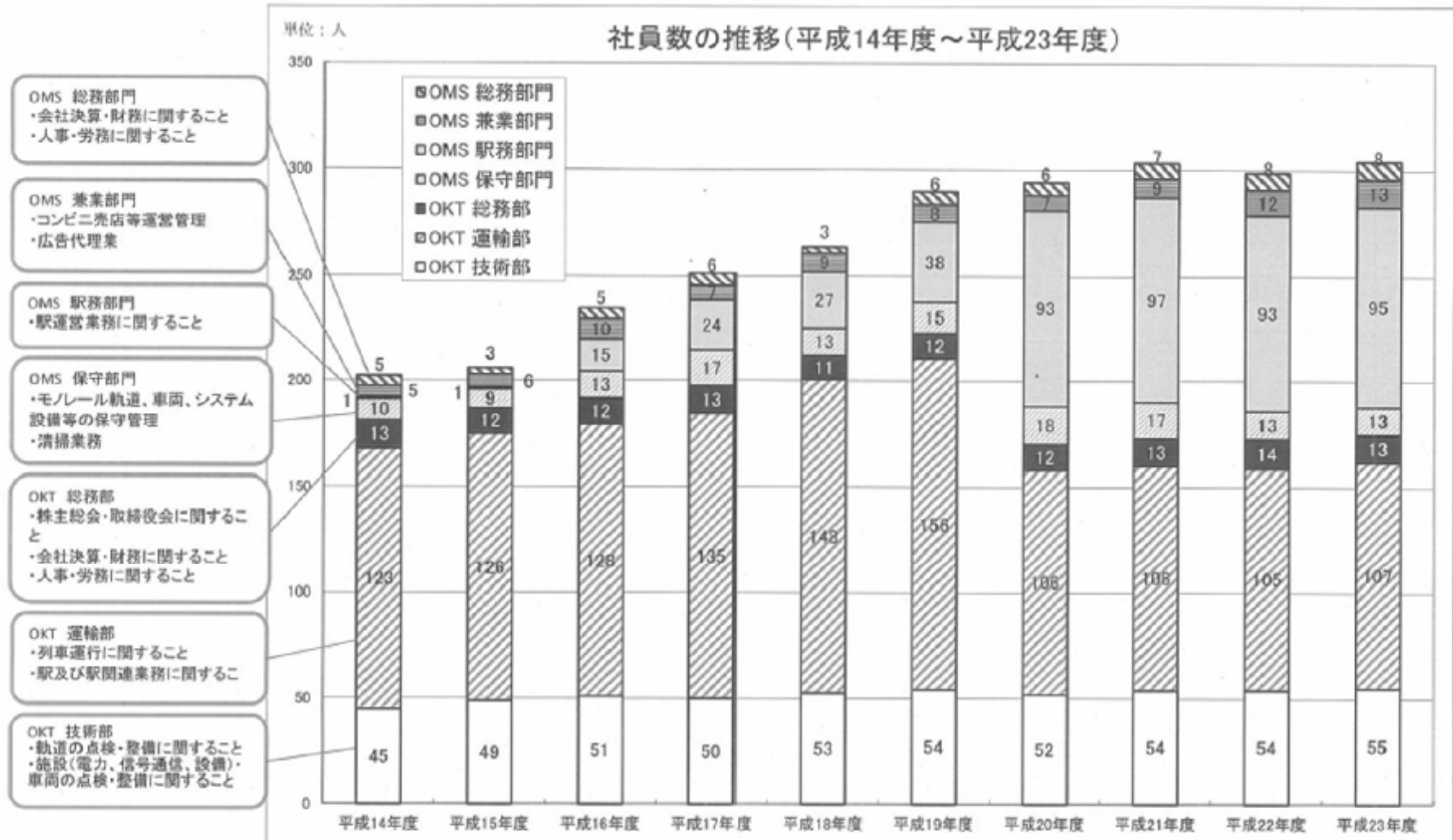
(単位:千人)

年度	H20年度	H21年度	H22年度	H20-H22増加率
大阪市交通局	859,742	846,733	837,039	-2.64%
阪急電鉄	618,585	605,964	603,233	-2.48%
京阪電気鉄道	289,893	283,752	280,600	-3.21%
北大阪急行電鉄	56,553	55,001	56,757	0.36%
4社合計	1,824,773	1,791,450	1,777,629	-2.58%
大阪モノレール	36,726	36,169	36,398	-0.89%

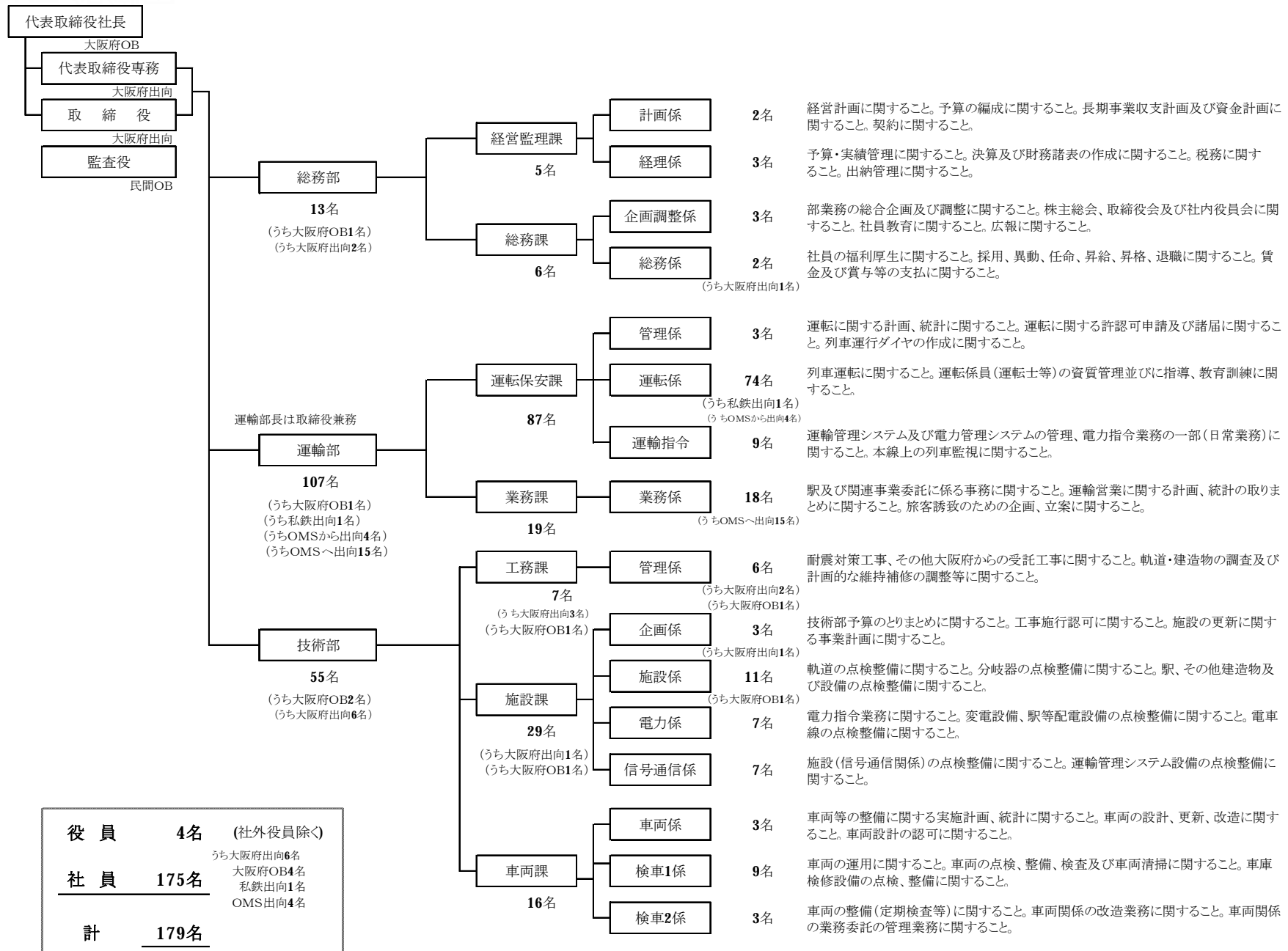


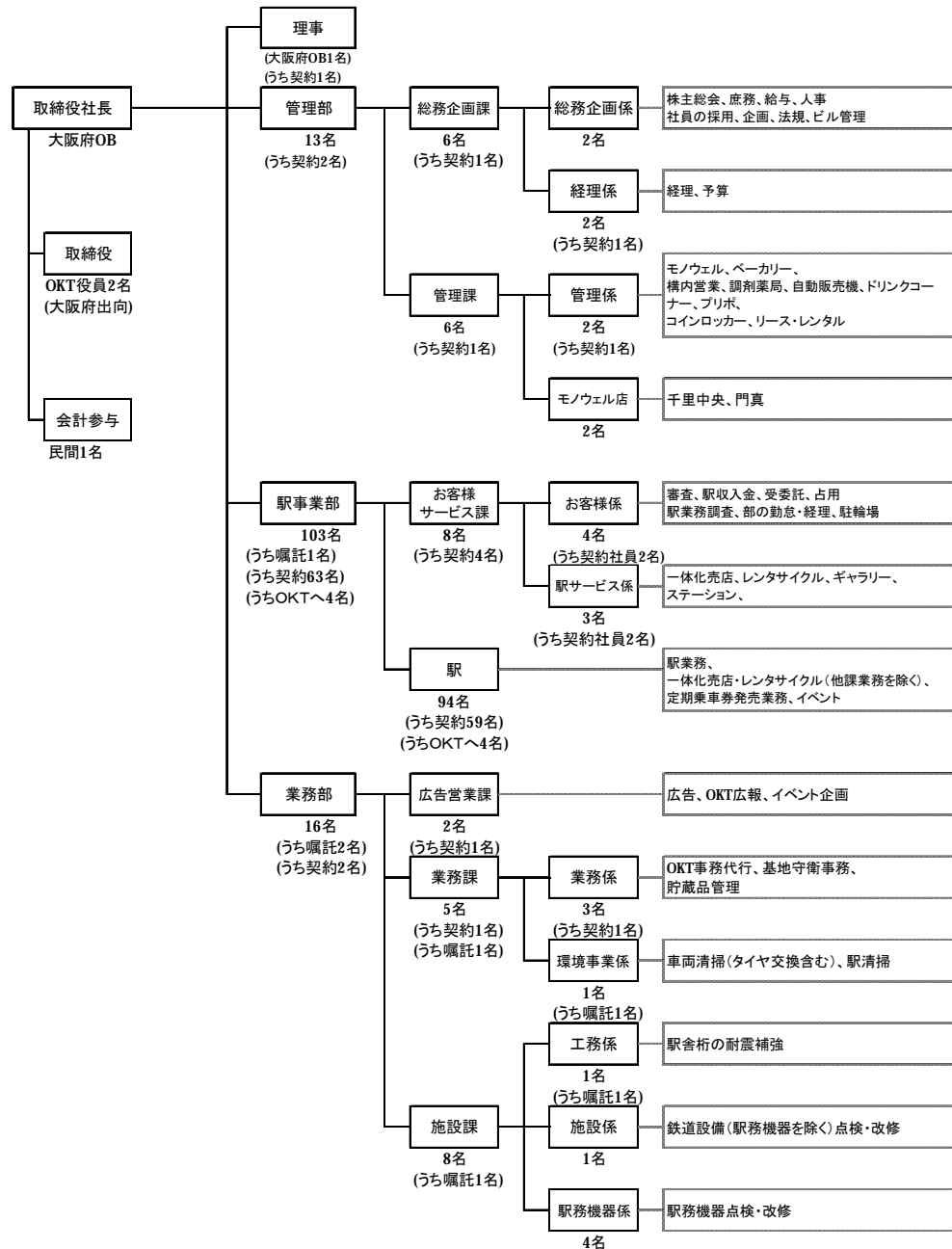
# 各駅乗車人員





# OKT 組織図





	人数	うち大阪府外向	うち大阪府OB	うちOKTへ外向
役員	4	2	1	0
正社員	62	0	0	4
契約社員	68	0	1	0
嘱託社員	3	0	0	0
合計	137	2	2	4

# 総事業費の構成

(単位:百万円)

総事業費	275,738
------	---------

インフラ事業	198,034
--------	---------

インフラ外事業	77,704
---------	--------

本線		
〔第1期区間〕	千里中央～南茨木	35,321
	柴原～千里中央	23,557
	大阪空港～柴原	19,758
	計	78,636
〔第2期区間〕	南茨木～門真市	81,848
本線計		160,484
彩都線		
〔国文1期区間〕	万博記念公園～阪大病院前	20,994
〔国文2期区間〕	阪大病院前～彩都西	16,556
彩都線計		37,550

本線		
〔第1期区間〕	千里中央～南茨木	26,162
	柴原～千里中央	9,904
	大阪空港～柴原	9,434
	計	45,500
〔第2期区間〕	南茨木～門真市	15,410
本線計		60,910
彩都線		
〔国文1期区間〕	万博記念公園～阪大病院前	4,893
〔国文2期区間〕	阪大病院前～彩都西	11,901
彩都線計		16,794

## 【資金負担構成】

### 資金負担構成(インフラ)

	国庫補助	府負担	開発者負担金	資金計
本線	47,752	112,732	0	160,484
彩都線	4,926	4,926	27,698	37,550
計	52,678	117,658	27,698	198,034

### 資金負担構成(インフラ外)

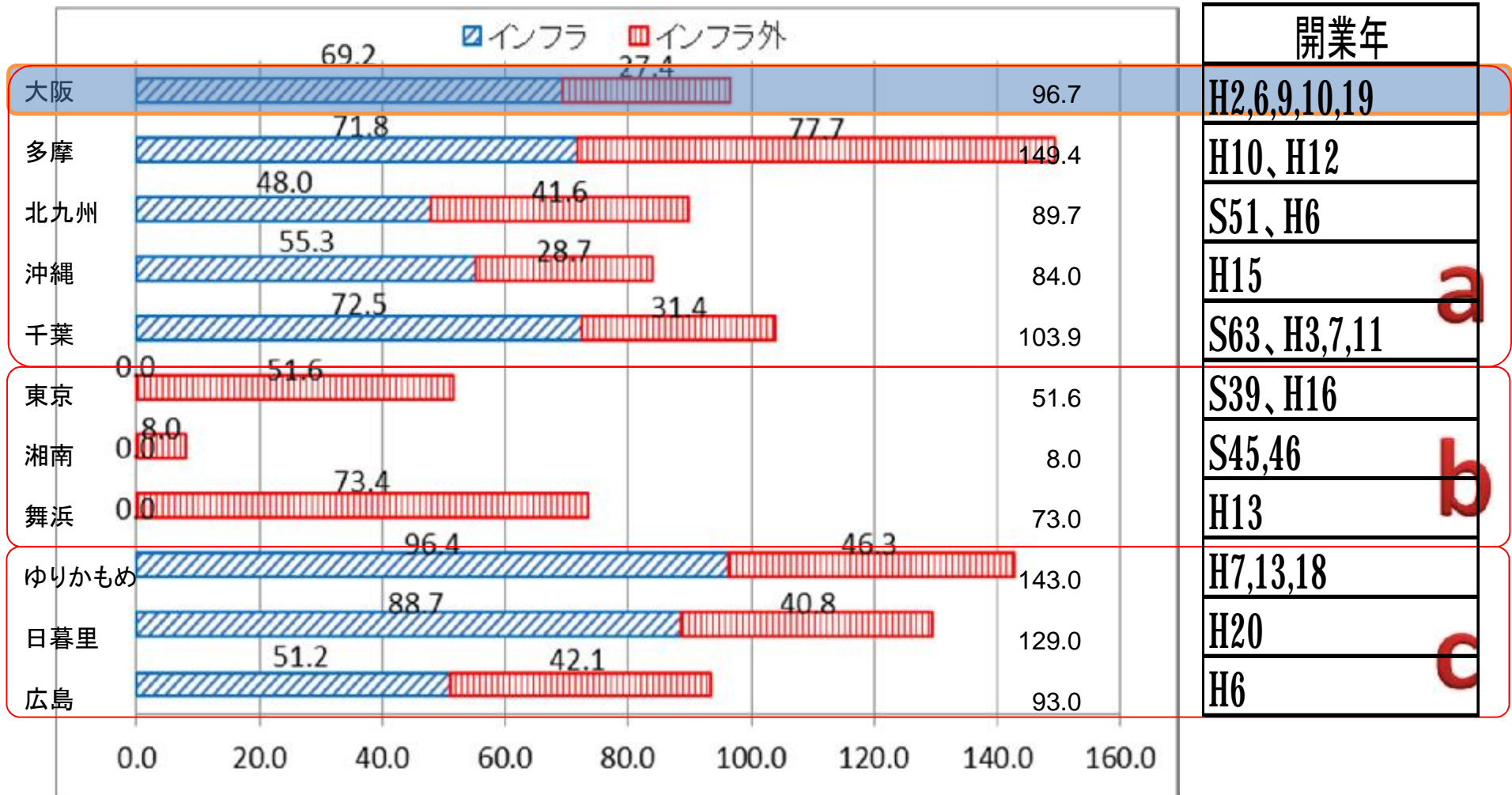
	資本金		借入金等			資金計
	府	その他	府	政投銀	開発者負担金	
本線	5,498	5,075	23,337	27,000	0	60,910
彩都線	0	0	916	800	17,445	19,161
計	5,498	5,075	24,253	27,800	17,445	80,071

## キロ当たりの建設費

大阪モノレールの建設延長は28.6km、整備費にインフラ部1980億円、インフラ外部785億円、計2765億円がかかっており、1km当たりの整備費は96.7億円となる。

a群:軌道法(都市モノレール) b群:鉄道事業法 c群:新交通システム

億円/km



# インフラ部建設費、維持費用、減価償却費の概要

## 【インフラ部建設費】

環状モノレール

(単位:百万円)

建設費	内、国費	内、府費
160,484	47,752	112,732

国際文化公園都市モノレール

建設費	内、国費	内、府費	内、開発者負担金
37,550	4,926	4,926	27,698

## 【インフラ部維持費用】

年間維持費用198百万円(過去5年間平均)

## 【インフラ部減価償却費】

	取得価格	H22減価償却費	減価償却累計	H22末残存価格
環状モノレール	160,483,744	3,544,834	57,409,839	103,073,905
国文モノレール	37,550,110	859,211	7,719,948	29,830,162
計	198,033,854	4,404,045	65,129,787	132,904,067



(単位:百万円)

区分	本 線						彩都線			合計 (28.0km)
	第1期区間				第2期区間	本線計 (21.8km)	国文1期区間	国文2期区間	彩都線計 (6.8km)	
	千里中央～南茨木 (6.7km)	柴原～千里中央 (4.6km)	大阪空港～柴原 (2.3km)	計 (13.6km)	南茨木～門真市 (8.2km)		万博～阪大病院前 (2.6km)	彩都西～阪大病院前 (4.2km)		
停留所	3,366	1,342	1,815	6,523	3,413	9,936	1,284	2,656	3,940	13,876
車両	4,459	738	2,100	7,297	1,385	8,682	690	4,749	5,439	14,121
車両基地	6,118	496	740	7,354	739	8,093	0	0	0	8,093
電力通信	7,744	4,159	4,436	16,339	7,577	23,916	2,547	2,490	5,037	28,953
変電所施設	2,148	2,135	0	4,283	1,826	6,109	0	1,381	1,381	7,490
総係費等	2,327	1,034	343	3,704	470	4,174	372	625	997	5,171
合計	26,162	9,904	9,434	45,500	15,410	60,910	4,893	11,901	16,794	77,704

# 都市モノレールの国の補助制度

## 【インフラ補助制度】

### 【経緯】

- ・ 昭和47年の「都市モノレール整備の促進に関する法律」を受け、昭和49年度に、都市モノレールのインフラ部分を道路の一部として整備するインフラ補助制度を創設

### 【概要】

- ・ インフラ部分を道路として整備し、その建設費に対する補助率は沖縄等を除き1/2
- ・ 国の負担又は補助の対象となるインフラ部分の範囲は、インフラ外システムを含めた全体建設費の59.9%以内
- ・ 運行主体は、地方公共団体または公共団体が51%以上の出資をする第三セクターであることが補助を受けるための条件

## 【現行制度】

### 【経緯】

- ・ 平成22年度に国が社会資本整備総合交付金制度を創設

### 【概要】

- ・ 道路として整備するインフラ部分への同交付金の交付率は55%
- ・ 同交付金は、運行主体への公共団体の出資比率にかかわらず活用が可能

## 【補助金等の取り扱い】

- ・ 道路として整備したインフラ部分への国の補助金は、運行が継続される限り返還は求められない。

# 過去資本出資の状況

出資状況 増資の理由	設立時		増資		増資		増資		増資		増資		増資		現在			
	(S55.12.15)		(S58.11.1)		(S61.11.1)		(H1.3.31)		(H8.3.29)		(H8.10.2)		(H9.10.2)		(H16.5.26)		(H23.7.1)	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
株主名	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
大阪府	754,000	52.0	754,000	52.0	754,000	52.0	754,000	52.0	520,000	65.6	1,040,000	48.66	922,000	50.02	3,965,000	100.0	9,463,000	65.09
関西電力(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	27,500	1.29	0	0.00	-	-	333,400	2.29
大阪瓦斯(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	0	0.0	27,500	1.29	27,500	1.49	-	-	333,400	2.29
堺りそな銀行	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	388,400	2.67
(株)三井住友銀行	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	388,400	2.67
(株)三菱東京UFJ銀行	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	388,400	2.67
阪急電鉄(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	41,250	1.93	41,250	2.24	-	-	388,400	2.67
京阪電気鉄道(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	388,400	2.67
近畿日本鉄道(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	388,400	2.67
南海電気鉄道(株)	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	69,600	4.8	13,750	1.7	27,500	1.29	13,750	0.75	-	-	333,400	2.29
阪神電気鉄道(株)	34,800	2.4	34,800	2.4	34,800	2.4	34,800	2.4	13,750	1.7	27,500	1.29	13,750	0.75	-	-	194,200	1.34
北大阪急行電鉄(株)	34,800	2.4	34,800	2.4	34,800	2.4	34,800	2.4	27,500	3.5	55,000	2.57	27,500	1.49	-	-	249,200	1.71
三洋電機(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	25,000	3.0	50,000	2.34	25,000	1.36	-	-	100,000	0.69
パナソニック(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,000	2.34	50,000	2.71	-	-	100,000	0.69
大阪府都市開発(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,000	2.57	55,000	2.98	-	-	110,000	0.76
三井住友海上火災保険(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,000	2.34	50,000	2.71	-	-	100,000	0.69
住友商事(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,000	4.68	100,000	5.43	-	-	200,000	1.38
(株)日立製作所	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,000	4.68	100,000	5.43	-	-	200,000	1.38
三井物産(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95,000	4.44	95,000	5.15	-	-	190,000	1.31
(株)東芝	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,000	1.40	30,000	1.63	-	-	60,000	0.41
川崎重工業(株)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,000	0.47	10,000	0.54	-	-	20,000	0.14
茨木市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,000	0.94	20,000	1.09	-	-	40,000	0.28
守口市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,000	1.31	0	0.00	-	-	28,000	0.19
門真市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,000	1.31	0	0.00	-	-	28,000	0.19
豊中市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,000	2.93	-	-	-	54,000	0.37
吹田市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,000	1.95	-	-	-	36,000	0.25
摂津市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,000	1.70	-	-	-	35,000	0.24
計	1,450,000	100.0	1,450,000	100.0	1,450,000	100.0	1,450,000	100.0	792,500	100.0	2,137,250	100.0	1,843,250	100.0	3,965,000	100.0	14,538,000	100.0

大阪モノレール設備共同企業体の構成員

大阪モノレール路線の沿線市

# 兼業事業一覧

設 備		駅 名																		
		1 大阪空 港	2 蛭 池	3 柴 原	4 少 路	5 千 里 中 央	6 山 田	7 万 博 記 念 公 園	8 宇 野 辺	9 南 茨 木	10 沢 良 宜	11 摂 津	12 南 摂 津	13 大 日	14 門 真 市	15 公 園 東 口	16 阪 大 病 院 前	17 豊 川	18 彩 都 西	
駅番号		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	51	52	53	54	
モノウエル（コンビニエンスストア）		-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	
モノショップ（一体化売店）		-	-	●注1	●	-	●	-	-	-	●	●	●	-	-	-	●	-	●	
催事物販コーナー		-	●	-	-	●注2	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
モノドリンク（ドリンクコーナー）		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●注3	●	-	●	
自動販売機（台数） ホーム自販機含む	飲料	飲料	6	4	1	1	3	3	4	2	2	2	1	1	2	4	3	4	1	2
		カップ	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	-	2	-	1
		パック	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1
	アイス	1	-	1	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	タバコ	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	-	-
	食品機	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
新聞	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
ブリボ（街角デジタルプリンター）		-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	
@ステーション（構内有料インターネット）		-	-	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-	-	-	-	
証明写真		-	-	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-	-	-	-	
コインロッカー		●	●	●	-	●	●	●	-	●	-	-	-	●	●	●	●	-	-	
公衆電話		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
調剤薬局		-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	
銀行ATM		-	●	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	●	●	-	-	-	-	
駐輪場		-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
レンタサイクル（台数）		-	7	5	5	5	5	5	13	15	12	12	12	17	16	3	5	5	5	

凡例：●＝設置　－＝未設置、注1＝新聞販売のみ、注2＝モノウエル店頭販売、注3＝こどもの本コーナーよモノん（児童文学館管理）併設



催事コーナー



プリボ(街角デジタルプリンタ)



モノドリンク(ドリンクコーナー)



モノドリンク(ドリンクコーナー)



@ステーション(有料インターネット)

## 損益計算書(平成18年度～22年度)

大阪モルレルサービス(株)

(金額単位 千円)

	平成18年度		平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	金額	売上比	金額	売上比	金額	売上比	金額	売上比	金額	売上比
売上高	1,875,169		1,619,655		1,673,704		1,496,064		1,656,375	
売上原価	1,175,834	62.7%	795,099	49.1%	577,768	34.5%	468,181	31.3%	667,044	40.3%
売上総利益	699,335	37.3%	824,556	50.9%	1,095,936	65.5%	1,027,883	68.7%	989,331	59.7%
人件費	560,031	29.9%	660,086	40.8%	930,872	55.6%	884,480	59.1%	820,180	49.5%
管理費	137,475	7.3%	141,626	8.7%	125,922	7.5%	114,028	7.6%	154,404	9.3%
販管費計	697,506	37.2%	801,712	49.5%	1,056,794	63.1%	998,508	66.7%	974,584	58.8%
営業利益	1,829	0.1%	22,844	1.4%	39,142	2.3%	29,375	2.0%	14,747	0.9%
営業外収益	471		4,215		161		789		874	
営業外費用	745		118		615		4		1,484	
経常利益	1,555	0.1%	26,941	1.7%	38,688	2.3%	30,160	2.0%	14,137	0.9%
特別利益	4,273		1,059		364		12,393		39	
特別損失	11,059		1,663		696		398		154	
税前当期利益	-5,231	-0.3%	26,337	1.6%	38,356	2.3%	42,155	2.8%	14,022	0.8%
法人税等	0		17,484		21,394		7,964		4,334	
当期利益	-5,231	-0.3%	8,853	0.5%	16,962	1.0%	34,191	2.3%	9,688	0.6%

## 貸借対照表(平成18年度～平成22年度)

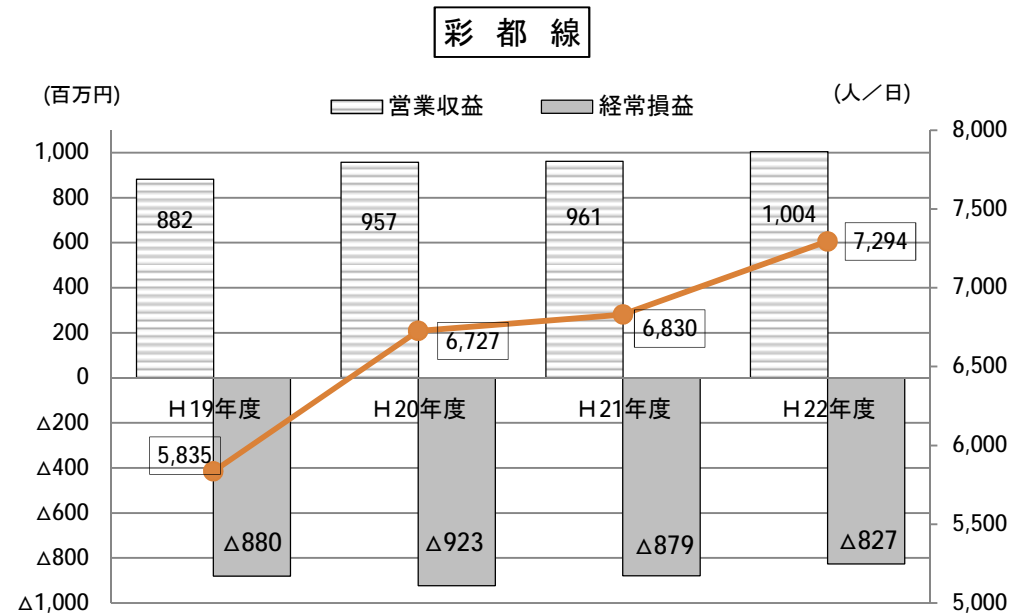
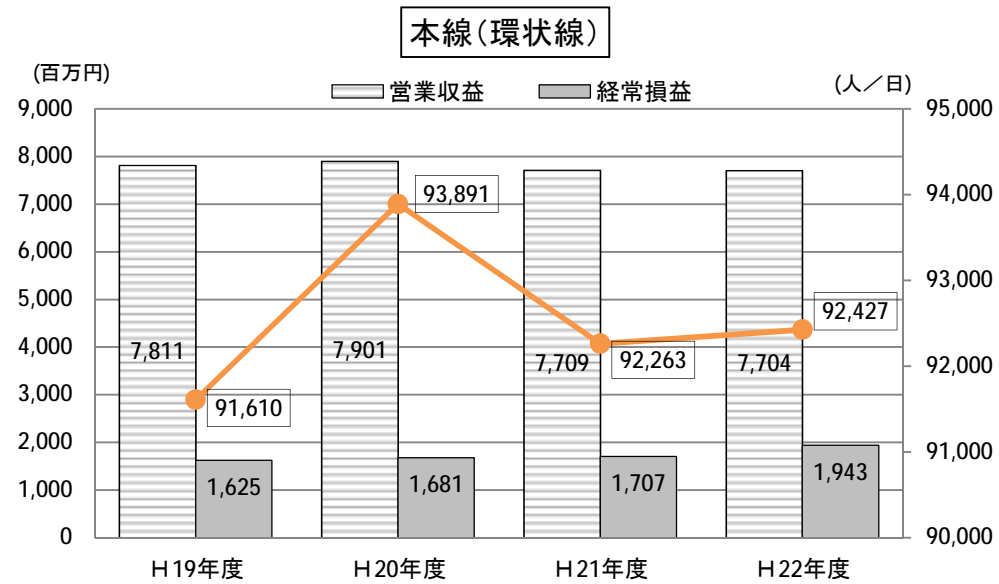
大阪モルセルサービス(株)

(金額単位 千円)

	平成19年 3月末	平成20年 3月末	平成21年 3月末	平成22年 3月末	平成23年 3月末
(資産の部)					
流動資産	877,713	676,335	466,014	385,959	387,163
現金・預金	251,632	343,049	268,187	257,924	231,143
売掛金	538,362	254,558	136,084	63,993	66,892
商品	9,290	9,127	3,354	3,313	14,016
貯蔵品	888	1,244	1,051	774	141
未収入金	16,142	2,025	3,700	7,112	21,673
有価証券	10,032	10,074	10,113	10,126	10,134
前払費用	2,728	3,998	4,943	8,213	9,343
立替金	32,389	27,422	19,767	17,977	1,048
その他流動資産	17,866	25,396	19,008	16,566	32,773
貸倒引当金	-1,616	-558	-193	-39	0
固定資産	26,223	32,078	32,420	25,904	24,052
(有形固定資産)	13,357	14,228	9,557	6,734	6,998
建物付属設備	6,699	4,869	3,697	3,146	4,449
工具器具備品	6,658	9,359	5,860	3,588	2,549
(無形固定資産)	3,077	8,763	14,064	10,639	7,569
電話加入権	1,683	1,683	1,683	1,683	1,529
ソフトウェア	1,394	7,080	12,381	8,956	6,040
(投資等)	9,789	9,087	8,799	8,531	9,485
長期前払費用	1,002	690	402	134	1,088
差入保証金	8,187	8,397	8,397	8,397	8,397
出資金	600	0	0		0
繰延資産	0	0	0	0	0
資産合計	903,936	708,413	498,434	411,863	411,215

	平成19年 3月末	平成20年 3月末	平成21年 3月末	平成22年 3月末	平成23年 3月末
(負債の部)					
流動負債	780,641	569,998	352,796	249,186	255,107
買掛金	461,501	258,952	129,788	64,433	83,388
未払金	186,303	57,915	39,624	7,742	11,774
未払費用		103,366	23,537	47,730	39,645
前受金	37,040	38,612	27,869	23,164	25,411
預り金	57,350	46,516	46,920	50,023	45,338
未払法人税	6,433	17,242	10,600	107	530
未払消費税	11,993	12,712	22,431	9,375	6,693
賞与引当金	20,021	34,683	52,027	46,612	42,328
固定負債	29,894	36,161	34,422	22,070	21,813
退職給付引当金	29,894	36,161	34,422	22,070	21,813
負債合計	810,535	606,159	387,218	271,256	276,920
(純資産の部)					
株主資本	93,401	102,254	111,216	140,607	134,295
資本金	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
(利益剰余金)	85,401	94,254	103,216	132,607	126,295
利益準備金	2,020	2,020	2,820	3,300	4,900
別途積立金	20,200	20,200	20,200	20,200	20,200
繰越利益剰余金	63,181	72,034	80,196	109,107	101,195
(内当期利益)	-5,231	8,853	16,962	34,191	9,688
自己株式	-12,000	-12,000	-12,000	-12,000	-12,000
純資産合計	93,401	102,254	111,216	140,607	134,295
負債・純資産合計	903,936	708,413	498,434	411,863	411,215

# 路線別収支状況（実績）





# 大阪府の財政関与の状況

区 分	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度 見込	補助金、委託料等の内容
補 助 金	0	0	0	0	0	0	
(内訳)							
委 託 料	906,286	524,278	908,836	387,432	376,470	314,805	
大阪中央環状線 大阪モノレール 鋼製支柱等塗装塗替工事委託(入札)	26,681	30,400	21,389	32,786	30,311	27,761	
大阪モノレール連絡通路管理業務(随契)	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	
大阪中央環状線外 大阪モノレール 連絡通路清掃等業務委託(随契)	4,524	4,524	4,524	4,524	4,524	4,524	
大阪中央環状線外 大阪モノレール 連絡通路管理及び清掃協定(随契)	3,615	3,528	3,528	3,940	3,940	3,940	
茨木摂津線 栄橋耐震補強工事委託	50,009	40,992	32,166	0	0	0	
大阪モノレール PC軌道桁落橋防止 装置設置工事委託(入札)	369,739	161,056	239,364	83,667	44,460	0	
大阪モノレール 駅舎桁落橋防止 装置設置工事委託(入札)	0	282,628	606,715	261,365	292,085	202,664	
インフラ構造物健全度調査業務委託	0	0	0	0	0	40,000	
分岐器空気制御回路改修工事委託	0	0	0	0	0	34,766	
鋼軌道桁落橋防止装置設置工事委託	125,126	0	0	0	0	0	
軌道桁、分岐器製作及び架設工事委託	266,992	0	0	0	0	0	
万博公園デッキ昇降機設置工事委託	55,186	0	0	0	0	0	
テレビ電波受信障害調査委託	3,264	0	0	0	0	0	
貸 付 金	0	0	0	0	0	0	
その他(分担金・負担金・出捐金等)	1,800	220,000	205,334	198,000	188,100	17,500	インフラ維持修繕負担金他
合 計	908,086	744,278	1,114,170	585,432	564,570	332,305	
府損失補償・債務保証契約に係る債務残高(期末)	0	0	0	0	0	0	
府借入金残高(期末)	10,410,438	9,808,000	7,623,000	6,623,000	5,645,000	5,051,000	

# 他社比較詳細

		基礎情報									輸送人員			延人キロ		
営業キロ	駅数	平均駅間距離	保有車両数	一編成車両数	営業日数	営業延日キロ	編整数	定期	定期外	計	定期	定期外	計			
1 東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	鉄道	17.8	11	1,780	120	6	365	6,497.0	20.0	18,332	27,510	45,842	155,775	377,375	533,150
2 多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	軌道	16.0	19	889	64	4	365	5,840.0	16.0	25,685	19,823	45,508	155,593	86,929	242,522
<b>3 大阪高速鉄道</b>	<b>大阪モノレール線・彩都線</b>	<b>軌道</b>	<b>28.0</b>	<b>18</b>	<b>1,647</b>	<b>84</b>	<b>4</b>	<b>365</b>	<b>10,220.0</b>	<b>21.0</b>	<b>12,720</b>	<b>23,678</b>	<b>36,398</b>	<b>88,559</b>	<b>148,100</b>	<b>236,659</b>
4 北九州高速鉄道	北九州モノレール小倉線	軌道	8.8	13	733	40	4	365	3,212.0	10.0	4,862	6,183	11,045	25,434	26,253	51,687
5 沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	軌道	12.9	15	921	26	2	365	4,708.5	13.0	2,253	10,723	12,976	10,554	49,469	60,023
6 千葉都市モノレール	1号線・2号線	軌道	15.2	19	844	36	2	365	5,548.0	18.0	7,932	8,594	16,526	35,004	30,493	65,497
7 舞浜リゾートライン	ディズニールゾートライン	鉄道	5.0	4	1,250	30	6	348	1,740.0	5.0	82	15,958	16,040	193	40,011	40,204
8 埼玉新都市交通	伊奈線	鉄道	12.7	13	1,058	84	6	365	4,635.5	14.0	8,953	6,766	15,719	61,705	36,650	98,355
9 ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	軌道・鉄道	14.7	16	980	156	6	365	5,365.5	26.0	12,533	24,008	36,541	50,076	162,180	212,256
10 東京都	日暮里・舎人ライナー	軌道	9.7	13	808	70	5	364	3,530.8	14.0	14,052	7,436	21,488	79,990	36,369	116,359
11 横浜新都市交通	金沢シーサイドライン	軌道	10.6	14	815	85	5	365	3,869.0	17.0	9,044	8,543	17,587	39,968	38,000	77,968
12 大阪市	南港ポートタウン線	軌道・鉄道	7.9	10	878	80	4	365	2,883.5	20.0	10,308	15,633	25,941	31,347	47,274	78,621
13 神戸新交通	合計	軌道・鉄道	15.3	18	900	146	5	365	5,584.5	27.7	15,502	17,817	33,319	56,280	75,137	131,417
14 広島高速交通	広島新交通1号線	軌道・鉄道	18.4	21	920	144	6	365	6,716.0	24.0	8,821	9,687	18,508	68,441	65,406	133,847
<b>合計</b>			<b>193.0</b>	<b>204.0</b>	<b>1,165.0</b>	<b>5</b>	<b>365</b>	<b>70,350.3</b>	<b>240.1</b>	<b>151,079.0</b>	<b>202,359.0</b>	<b>353,438.0</b>	<b>858,919.0</b>	<b>1,219,646.0</b>	<b>2,078,565.0</b>	

		運賃収入			営業損益			乗客・乗員						
定期	定期外	計	収益	費用	損益	列車走行キロ	客車走行キロ	保有車両数	一両平均定員	期中従業員	稼働利益			
1 東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	2,498	10,522	13,020	13,495	12,322	1,173	3,321	19,929	120	97.9	274.5	4,736	
2 多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	3,128	4,394	7,522	7,737	6,461	1,276	1,348	5,390	64	102.8	164.0	4,208	
<b>3 大阪高速鉄道</b>	<b>大阪モノレール線・彩都線</b>	<b>2,064</b>	<b>6,335</b>	<b>8,399</b>	<b>8,708</b>	<b>6,290</b>	<b>2,418</b>	<b>2,340</b>	<b>9,358</b>	<b>84</b>	<b>103.1</b>	<b>304.0</b>	<b>4,244</b>	
4 北九州高速鉄道	北九州モノレール小倉線	633	1,251	1,884	2,062	1,914	148	668	2,670	40	98.0	107.0	478	
5 沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	258	2,011	2,269	2,408	3,002	-594	1,032	2,064	26	82.5	140.0	723	
6 千葉都市モノレール	1号線・2号線	1,109	1,901	3,010	3,117	2,652	465	1,172	2,345	36	79.0	134.2	980	
7 舞浜リゾートライン	ディズニールゾートライン	9	3,603	3,612	4,744	3,201	1,543	329	1,972	30	90.0	140.0	1,709	
8 埼玉新都市交通	伊奈線	1,326	1,534	2,860	3,106	2,828	278	978	5,868	84	40.0	133.0	705	
9 ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	1,626	6,631	8,257	8,489	6,997	1,492	2,493	14,958	156	57.2	196.0	3,844	
10 東京都	日暮里・舎人ライナー	2,153	1,672	3,825	3,937	5,451	-1,514	1,036	5,182	70	50.9	85.5	596	
11 横浜新都市交通	金沢シーサイドライン	1,416	2,100	3,516	3,576	2,476	1,100	1,258	6,289	85	41.8	105.2	2,079	
12 大阪市	南港ポートタウン線	799	1,971	2,770	2,812	3,445	-633	1,258	5,034	80	44.0	154.1	103	
13 神戸新交通	合計	1,822	3,804	5,626	5,846	5,336	510	1,808	9,536	146	48.1	79.5	2,272	
14 広島高速交通	広島新交通1号線	1,254	2,390	3,644	3,841	3,908	-67	1,572	9,431	144	47.7	161.9	1,091	
<b>合計</b>		<b>20,095.0</b>	<b>50,119.0</b>	<b>70,214.0</b>	<b>73,878.0</b>	<b>66,283.0</b>	<b>7,595.0</b>	<b>20,613.0</b>	<b>100,026.0</b>	<b>1,165.0</b>	<b>64.721</b>	<b>2,178.9</b>	<b>27,768.0</b>	

# 他社比較詳細

		一日平均					一日1km平均					一人平均乗車キロ			一人ーキロ平均運賃		
		列車走行 キロ	客車走行 キロ	輸送人員	運賃収入	営業費	列車走 行キロ	客車走 行キロ	輸送密 度	運賃収 入	営業費	定期	定期外	計	定期	定期外	計
1	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	9,099	54,600	125,595	35,671	33,759	511	3,067	2,004	1,897	8.5	13.7	11.6	16.04	27.88	24.42
2	多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	3,693	14,767	124,679	20,608	17,701	231	923	1,288	1,106	6.1	4.4	5.3	20.10	50.55	31.02
<b>3</b>	<b>大阪高速鉄道</b>	<b>大阪モノレール線・彩都線</b>	<b>6,411</b>	<b>25,638</b>	<b>99,721</b>	<b>23,011</b>	<b>17,233</b>	<b>229</b>	<b>916</b>	<b>822</b>	<b>615</b>	<b>7.0</b>	<b>6.3</b>	<b>6.5</b>	<b>23.31</b>	<b>42.78</b>	<b>35.49</b>
4	北九州高速鉄道	北九州モノレール小倉線	1,830	7,315	30,260	5,162	5,244	208	831	587	596	5.2	4.2	4.7	24.89	47.65	36.45
5	沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	2,827	5,655	35,551	6,216	8,225	219	438	482	638	4.7	4.6	4.6	24.45	40.65	37.80
6	千葉都市モノレール	1号線・2号線	3,211	6,425	45,277	8,247	7,266	211	423	543	478	4.4	3.5	4.0	31.68	62.34	45.96
7	舞浜リゾートライン	ディズニールゾートライン	945	5,667	46,092	10,379	9,198	189	1,133	2,076	1,840	2.4	2.5	2.5	46.63	90.05	89.84
8	埼玉新都市交通	伊奈線	2,679	16,077	43,066	7,836	7,748	211	1,266	617	610	6.9	5.4	6.3	21.49	41.86	29.08
9	ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	6,830	40,981	100,112	22,622	19,170	465	2,788	1,539	1,304	4.0	6.8	5.8	32.47	40.89	38.90
10	東京都	日暮里・舎人ライナー	2,846	14,236	59,033	10,508	14,975	293	1,468	1,083	1,544	5.7	4.9	5.4	26.92	45.97	32.87
11	横浜新都市交通	金沢シーサイドライン	3,447	17,230	48,184	9,633	6,784	325	1,625	909	640	4.4	4.4	4.4	35.43	55.26	45.10
12	大阪市	南港ポートタウン線	3,447	13,792	71,071	7,589	9,438	436	1,746	961	1,195	3.0	3.0	3.0	25.49	41.69	35.23
13	神戸新交通	合計	4,953	26,126	91,285	15,414	14,619	324	1,708	1,007	956	3.6	4.2	3.9	32.37	50.63	42.81
14	広島高速交通	広島新交通1号線	4,307	25,838	50,707	9,984	10,707	234	1,404	543	582	7.8	6.8	7.2	18.32	36.54	27.23
	<b>合計</b>		<b>56,474</b>	<b>274,044</b>	<b>968,323</b>	<b>192,367</b>	<b>181,597</b>	<b>293</b>	<b>1,420</b>	<b>997</b>	<b>941</b>	<b>5.7</b>	<b>6.0</b>	<b>5.9</b>	<b>23.40</b>	<b>41.09</b>	<b>33.78</b>

一人平均支払運賃

従業員一人一日あたり

		定期	定期外	計	列車走 行キロ	客車走 行キロ	輸送人 員	運賃収入	営業費	稼働利益	
1	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	136.26	382.48	284.02	33	199	458	129,950	122,983	47,269
2	多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	121.78	221.66	165.29	23	90	760	125,660	107,935	70,297
<b>3</b>	<b>大阪高速鉄道</b>	<b>大阪モノレール線・彩都線</b>	<b>162.26</b>	<b>267.55</b>	<b>230.75</b>	<b>21</b>	<b>84</b>	<b>328</b>	<b>75,694</b>	<b>56,687</b>	<b>38,248</b>
4	北九州高速鉄道	北九州モノレール小倉線	130.19	202.33	170.57	17	68	283	48,240	49,008	12,239
5	沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	114.51	187.54	174.86	20	40	254	44,403	58,748	14,149
6	千葉都市モノレール	1号線・2号線	139.81	221.20	182.14	24	48	337	61,450	54,141	20,007
7	舞浜リゾートライン	ディズニールゾートライン	109.76	225.78	225.19	7	40	329	74,138	65,702	35,078
8	埼玉新都市交通	伊奈線	148.11	226.72	181.95	20	121	324	58,914	58,255	14,523
9	ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	129.74	276.20	225.97	35	209	511	115,418	97,805	53,732
10	東京都	日暮里・舎人ライナー	153.22	224.85	178.01	33	167	690	122,903	175,149	19,150
11	横浜新都市交通	金沢シーサイドライン	156.57	245.82	199.92	33	164	458	91,567	64,483	54,143
12	大阪市	南港ポートタウン線	77.51	126.08	106.78	22	89	461	49,248	61,248	1,831
13	神戸新交通	合計	117.53	213.50	168.85	62	329	1,148	193,883	183,889	78,298
14	広島高速交通	広島新交通1号線	142.16	246.72	196.89	27	160	313	61,665	66,132	18,462
	<b>合計</b>		<b>133.01</b>	<b>247.67</b>	<b>198.66</b>	<b>26</b>	<b>126</b>	<b>444</b>	<b>88,286</b>	<b>83,344</b>	<b>34,915</b>