

東葉高速鉄道（株）経営健全化方針 ～平成 31 年 3 月策定～【概要版】

第1 東葉高速鉄道(株)について

- ・設立：昭和 56 年 9 月 1 日
- ・出資者：千葉県（34%）、船橋市、八千代市、東京地下鉄(株)、京成電鉄(株)他 25 者
- ・業務内容：鉄道事業（西船橋～東葉勝田台駅間 16.2 km）

第2経営状況、財政的リスクの現状及びこれまでの取組

※鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）が建設し、建設後に一定期間の元利均等償還の条件で事業者に譲渡する方式

1 経営状況及び財政的リスクの現状・要因

- ・P線方式※により建設されたが、用地買収が難航して工事が遅れ、金利負担が増加したこと等により、約 3,000 億円の有利子負債を抱えて開業した。開業後も利用者数が想定を下回り、経営難に陥った。県、船橋市、八千代市、東京地下鉄(株)等による出資支援を行ってきたが、平成 29 年度末で約 113 億円の債務超過状態である。
- ・近年、法人の経営改善の取組、沿線開発による利用者の増加、低金利による支払利息の減少等により、平成 22 年度から黒字に転じ、債務超過額は減少傾向にある。
- ・未だ約 2,600 億円の有利子負債を抱えており、金利動向によっては将来の資金状況を悪化させるおそれがある。

2 財政的リスクが県に与える影響

債務超過額は減少傾向だが、金利動向により経営が左右される状況である。今後、資金不足等により存続が不可能となった場合は、地域住民の生活や地域経済への影響を避けるため、県を含めた関係者による支援が必要となる可能性がある。

3 財政的リスク解消に向けたこれまでの取組

(1)法人による取組

平成 10 年度から経営改善計画を策定し、経営健全化に取り組んでおり、現在は第六次経営改善計画（平成 29～31 年度）により以下の取組を進めている。

- ・安全輸送の確保とサービスの向上（高架橋耐震補強、トイレの改良、バリアフリー化）
 - ・財務体質の改善（契約の見直しや人件費の抑制による経費節減）
 - ・運輸収入の確保（企画乗車券の販売促進等による利用客増への取組）
 - ・関連事業の推進（高架下店舗の誘致、広告出稿の促進）
- ほか

【数値目標】

	数値目標（3年の合計値）	29年度実績	進捗率
1日平均輸送人員	153千人（期間中のいずれかで達成）	154千人	100.7%
運輸収入	465億円	157億円	33.8%
関連事業収入	18億円	6.2億円	34.4%
営業利益	162億円	58.2億円	35.9%

(2)県等による関与

第一次支援策 (平成 9～18 年度)	○出資 220 億円（県・船橋市・八千代市・東京地下鉄(株)） ○無利子貸し付け（県・船橋市） ○機構による元本償還猶予及び償還期間延長（鉄道・運輸機構）
第二次支援策 (平成 19～28 年度)	○出資 300 億円（県・船橋市・八千代市・東京地下鉄(株)） ○元本償還期間延長・利子支払猶予等（鉄道・運輸機構） ○利子支払猶予に伴い鉄道・運輸機構が別途調達する資金に係る利子補給（国・県・船橋市・八千代市）※H49 まで

平成19年度に、国、県、船橋市、八千代市、鉄道・運輸機構、東京地下鉄(株)及び東葉高速鉄道(株)で構成される「東葉高速自立支援委員会」を設置し、以降、法人の経営改善計画等に沿って事業が適切に実施されているか検証を行っている。

(3)これまでの取組の効果

- ・法人の経営改善計画に基づく取組や沿線開発による利用者の増加、近年の低金利による利子負担の抑制により経営状況は改善し、8期連続黒字を確保している。
- ・関係者による出資等の支援と法人における繰上償還（平成14～28年度：合計365億円）により、長期債務の縮減及び利払いの軽減を図った。

第3 今後の抜本的な経営健全化に向けた検討

1 法人が実施する事業の意義(事業の公共性・公益性)

東葉高速鉄道は、地域に密着した公共交通機関として、船橋市と八千代市の発展及び都心アクセスの向上を目的に、平成8年に開業した。沿線人口は、開業時の28万人から35万人（平成29年度末）に増加し、現在も1日15万人を輸送する鉄道として、地域の通勤・通学のみでなく、まちづくりや産業・観光を支える重要な公共交通機関としての公共性・公益性を有しており、引き続き事業を実施する意義は大きい。

2 採算性の検討

平成22年度以降経常黒字を確保していることや将来、債務超過状態が解消見込みであることなどから採算性はあると考えられる。

3 事業手法の選択

債務超過の状態では民営化は困難であり、引き続き第三セクターで事業を行う。

第4 今後の抜本的な経営健全化に向けた具体的な取組

1 法人による経営健全化のための具体的な対応

- ・平成29年度から平成31年度までを期間とする「第六次経営改善計画」を策定し、安全輸送の確保に努めるとともに、運輸収入はもとより高架下店舗の誘致などの関連事業収入の確保による財務体質の強化を図り、早期の自立経営の確立を目指している。
- ・関係自治体による出資支援は平成28年度で終了していることから、今後の支援のあり方を関係者で協議するために、法人が平成29年11月に今後20年間の長期収支推計を策定し、内部留保資金の見通しの推移を算出している。
※長期収支推計においては、今後の人口推移を適切に見込んで運輸収入を積算するとともに、鉄道・運輸機構に対する長期債務の毎年の借換金利の動向や、運行の安全性の前提となる設備投資や修繕の必要額を適切に見込んだ上で推計している。
長期収支推計については、営業実績や金利動向等を踏まえながら、毎年検証及び見直しを実施することとしている。（平成31年1月に長期収支推計のローリングを実施）
- ・第六次経営改善計画及び長期収支推計に沿って経営改善を図りながら事業を実施するとともに毎年実施状況を「東葉高速自立支援委員会」に報告し、関係者の検証を受けながら、自立経営の確立に取り組む。

2 県による財政的なリスクの対処のための具体的な対応

- ・直近の利益を引き続き計上することで、平成34年度に債務超過が解消される見込みであり、まずは、「東葉高速自立支援委員会」において、経営改善計画及び長期収支推計に基づく会社の事業の実施状況を検証していくことにより、平成34年度の債務超過の解消が確実に実現されることを目指す。
- ・一方、支援のあり方については、金利動向が会社の中長期的経営に大きく影響することから、毎年度、「東葉高速自立支援委員会」で金利動向を踏まえた会社の経営見通しについて検証を行い、早期に資金ショートが見込まれる場合には、会社の自立に向けた支援策を検討する。

3 財政的なリスクを解消させるまでのスケジュール

- ・法人が長期収支推計で示した平成34年度の債務超過の解消に向けて、「東葉高速自立支援委員会」において法人の事業の実施状況を検証していく。
- ・今後の支援のあり方については、経済情勢や会社の経営状況等を見極める必要はあるものの、上述のとおり、早期に資金ショートが見込まれる場合には、会社の自立に向けた支援策を検討する必要があるため、できる限り早期に関係者全員の合意形成を図り、自立支援委員会としての方向性を検討していく。