

公社等外郭団体の改革方針（案）

団体名	東葉高速鉄道（株）		所管所属名	総合企画部交通計画課	
事業内容	1 鉄道による一般運輸業 2 不動産業及び建設業 3 旅行業及び広告業 4 ホテル業及び旅館業 5 遊園地、娯楽施設及び駐車場の経営 6 飲食店及び売店の経営 7 郵便切手、収入印紙、たばこ、酒類、薬品、食料品、日用品及び雑貨類の販売業 8 前各号に附帯する一切の事業				
財務状況	年度（単位：千円）		H18	H19	H20
	貸借対照表	総資産	278,494,723	279,160,246	279,160,957
		負債	330,225,370	329,038,816	326,941,645
		資本	51,730,647	49,878,571	47,780,688
		累積損益	84,330,647	84,678,571	85,000,688
	損益計算書	総収入	14,873,064	15,698,411	15,806,464
		経常損益	998,212	484,930	347,011
		当期損益	1,666,903	347,924	322,117
		減価償却前当期損益	4,640,073	5,877,731	5,814,256
		借入金残高	327,549,630	325,479,502	323,127,020
	県財政支出	委託料	0	0	0
		補助金・負担金	0	0	0
		その他	1,287,853	722,063	953,016
団体の必要性 県関与の必要性	<p>（団体の必要性）</p> <p>東葉高速鉄道は、平成8年の開業以来、現在では1日当たり13万3千人を超える方々の利用に供している。</p> <p>船橋市、八千代市における沿線開発も着実に実施され、沿線人口も年々伸びており、都心方面への通勤・通学のための貴重な足として機能するなど、地域のインフラとして不可欠なものとなっている。</p>				
	<p>（県関与（人的・財政的）の必要性）</p> <p>用地買収の難航など、3度にわたる工期延伸等により、当時約2,100億円であった建設費用が3,247億円に膨れ上がり、また、そのほとんどが有利子債務であるため、開業14年目の現在でも債務残高はほとんど減少しておらず、会社経営を圧迫している。</p> <p>平成19年度から、自治体を中心となって実施する第二次支援が始まったばかりであり、また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対する多額の債務の償還条件緩和を図るため、国との交渉が不可欠な局面にあることなどから、会社が行政手腕に優れた人材を求めており、その要請に基づき個別に判断の上、適正な人材を派遣する必要性は高い。</p>				
過去の見直し方針	分類	経営改善			
	<p>現在、国・自治体・東京地下鉄等の関係者で構成する「東葉高速経営検討委員会幹事会」で、収支見直し等について精査しているところであるが、引き続き支援や会社のあり方について、国等関係機関と十分協議を進めていく。</p>				

現在までの取組状況	平成19年度を初年度とする10年間の集中支援期間における財政的支援を着実に実施するとともに、支援期間終了後の会社の自立を目指し、平成19年7月に設置された「東葉高速経営検討委員会」において、会社の経営状況を検証するとともに支援のあり方についても検討することとしている。																															
役職員の状況	<table border="1"> <tr> <td>常勤役員</td> <td>14</td> <td>4名</td> <td>21</td> <td>4名</td> </tr> <tr> <td>うち県OB</td> <td>14</td> <td>1名</td> <td>21</td> <td>1名</td> </tr> <tr> <td>うち県派遣</td> <td>14</td> <td>0名</td> <td>21</td> <td>0名</td> </tr> </table>	常勤役員	14	4名	21	4名	うち県OB	14	1名	21	1名	うち県派遣	14	0名	21	0名	<table border="1"> <tr> <td>常勤職員</td> <td>14</td> <td>275名</td> <td>21</td> <td>284名</td> </tr> <tr> <td>うち県OB</td> <td>14</td> <td>0名</td> <td>21</td> <td>2名</td> </tr> <tr> <td>うち県派遣</td> <td>14</td> <td>2名</td> <td>21</td> <td>1名</td> </tr> </table>	常勤職員	14	275名	21	284名	うち県OB	14	0名	21	2名	うち県派遣	14	2名	21	1名
常勤役員	14	4名	21	4名																												
うち県OB	14	1名	21	1名																												
うち県派遣	14	0名	21	0名																												
常勤職員	14	275名	21	284名																												
うち県OB	14	0名	21	2名																												
うち県派遣	14	2名	21	1名																												
課題	償還残高が膨大であることから、金利の動向により経営状況が大きく左右されるため、今後、金利が上昇する局面を迎えた場合には、第二次支援期間においても資金不足を招くおそれがある。																															
今後の改革方針（案）	分類	<p>経営改善</p> <p>1 平成19年度から28年度までの第二次支援期間においては、国、県、船橋市、八千代市、東京地下鉄(株)が集中的に財政支援（出資（総額300億円））及び利子補給）を行うとともに、これら支援者で組織する「東葉高速自立支援委員会」において、金利や沿線開発の動向、運輸実績を毎年度検証した上で、会社が策定する「長期経営計画」（平成19年度～33年度）をローリング（見直し）しながら、引き続き課題の解決等に機動的に対応していく。</p> <p>支援内容</p> <p>無利子貸付の出資への振替（H20～28年度） 県65億円</p> <p>新規出資（H19～28年度） 県63億円</p> <p>利子支払猶予に伴う利子補給（H11～50年度） 国1/3、自治体2/3負担。自治体分のうち1/3を県が負担</p> <p>2 「東葉高速自立支援委員会」では、支援期間終了後の会社の収支見通しや、経営改善に効果を発揮する支援方策等、支援のあり方についても見極めを行うこととしている。</p> <p>3 なお、会社の経営状況等に想定と異なる事態が生じた場合や、社会経済情勢の変化等により、会社の自立が困難であると考えられる場合には、新たな支援策の検討を行うほか、「会社のあり方や支援のあり方」についても抜本的な見直しを検討する。</p> <p>4 また、会社においても、3年ごとに経営改善計画を策定し、安全輸送の確保や運輸収入の確保を行いながら徹底した経費の節減を図ることにより、経営の健全化に努めており、平成20年度は一日平均輸送人員13万3千人、運輸収入も過去最高となる146億円を確保するなど、順調な経営を続けるとともに、計画的な繰上償還の実施により、会社の経営を圧迫している償還金残高の削減にも引き続き努めていく。</p> <p>今後は、会社の経営改善計画の着実な実施により、更なる経営の健全化を図るとともに、支援関係者による財政的支援を着実にを行いながら、「東葉高速自立支援委員会」における検証や長期経営計画のローリングを通じて、会社の自立を目指していく。</p>																														