

東葉高速鉄道に対する支援策

東葉高速鉄道は、日本鉄道建設公団が施工し、完成後に鉄道事業者に譲渡する制度（公団への償還期間：元利均等25年間）により建設されたが、公団に償還する額が利息を含めて膨大であり、鉄道事業収入だけでは償還が困難な状況となったため、過去2回関係者による支援策が策定された。

< 支援策の内容 >

	第1次支援策 (H8年度策定)	第2次支援策 (H10年度策定)	申し合わせ事項() (平成18年度)
《自治体》 千葉県 船橋市 八千代市	出資：H9～18年度 総額：187億円 (うち、県63億円) 無利子貸付：H10～ 18年度(10年後一 括償還) 総額：80億円 (うち、県：65億円)	第1次支援策の継続及び償還時における無 利子貸付の出資への振替 H20～28年度 総額：80億円(県：65億円) 新規出資：H19～28年度 総額：187億円(県：63億円) 利子支払猶予に伴う利子補給 (機構が利子の一部を支払猶予することに 伴い、機構が別途調達する資金に係る利子 への補助。利子補給期間H11～49年度) 自治体：2/3(県、船橋市、八千代市 でそれぞれ1/3ずつ負担)	第2次支援策の確実 な実施 沿線開発へ最大限の 努力
帝都高速 度営団(東 京メトロ)	出資：H9～18年度 総額：33億円	第1次支援策の継続 新規出資：H19～28年度 総額：33億円 会社が行う経費削減策への協力	第2次支援策の確実 な実施
鉄道建設 公団(鉄道 ・運輸機 構)	元本償還猶予 (5.5年) 元本の償還期間の延長 25年 30年間	第1次支援策(元本償還猶予)の継続 元本の償還方法の変更 30年間 60年間 H10・11年度(の利子支払猶予分を 除く)の利子の支払猶予 利子の一部(1%分)の支払猶予(元本化) 猶予期間：H11～20年度(10年間)	第2次支援策の確実 な実施 元本の繰上償還 第2次支援期間中に 150億を繰上償還する こととした。(その後、 70億円を加え、220億 円を繰上償還すること とした。)
《国》 国土交通 省		利子支払猶予に伴う利子補給 国：1/3	沿線開発へ最大限の 協力

第2次支援の開始にあたり、関係者の取り組み等について申し合わせを行ったもの。

東葉高速鉄道に係る長期経営計画の見直しについて

平成 22 年 3 月 23 日

東葉高速自立支援委員会

東葉高速鉄道については、平成 19 年度から 28 年度までを集中支援期間と位置付けて出資等の支援を行ない、関係者が一体となって会社の自立を目指しています。

会社では、この支援がスタートするにあたり、19 年度から 33 年度を計画期間とする長期経営計画や 19 年度から 21 年度を計画期間とする第 3 次経営改善計画を策定し、経営改善の推進やサービスの向上などに取り組んでいます。

東葉高速自立支援委員会では、これらの計画を基に、支援の効果や会社の経営状況について検証を行っていますが、平成 22 年度から始まる第 4 次経営改善計画の策定に合わせて、長期経営計画についてもローリングすることとし、以下のとおり見直しを行いました。

1 見直しの主なポイント

運輸収入の基礎となる輸送人員については、沿線地域の人口減少を見込んだ上で、大規模開発等の進捗状況に合わせて入居計画を見直すなど、堅実な将来需要予測を行なった。

会社の経営状況に大きな影響を与える鉄道建設・運輸施設整備支援機構への償還金に係る金利については、従来の借換金利から、債務全体の状況を把握しやすい平均金利に変更した。

将来の金利負担を軽減するため、現行の繰上償還額 150 億円に、さらに 70 億円を追加する。(平成 22 年度～28 年度に各 10 億円を追加)

2 計画の概要

計画期間	平成 19 年度から 33 年度の 15 年間
目 標	支援期間終了後の会社の自立を目指す
支援・取組み	関係者は、出資等の第 2 次支援策を確実に実施 自治体は沿線開発に最大限努力、国は最大限協力

3 主な前提条件の見直し

	《 H19.2 計画策定時 》		《 H22.3 計画見直し時 》
運輸収入	沿線の大規模開発計画等に基づき輸送人員を見込んだ。	⇒	大規模開発のうち未確定のものを除外して輸送人員を見込んだ。
輸送人員	1 1 8 千人/日 (H17) 1 4 1 千人/日 (H33)	⇒	1 3 3 千人/日 (H20) 1 4 2 千人/日 (H33)
金 利	借換金利 (3% 上限) H18 の 2.0% から年 0.2% ずつ上昇 (借換金利) 債務の一部を借換える際の金利	⇒	平均金利 (3% 上限) H20 の 1.7% から年 0.1% ずつ上昇 (平均金利) 債務全体に係る金利
繰上償還	計 1 5 0 億円 H19～H23 : 20 億円/年度 H24～H28 : 10 億円/年度	⇒	計 2 2 0 億円 H19～H21 : 20 億円/年度 H22～H23 : 30 億円/年度 H24～H28 : 20 億円/年度
運賃改定	見込まず	⇒	見込まず
財政支援	新規出資 2 2 0 億円 (H19～H28) 利子補給	⇒	新規出資 2 2 0 億円 (H19～H28) 利子補給

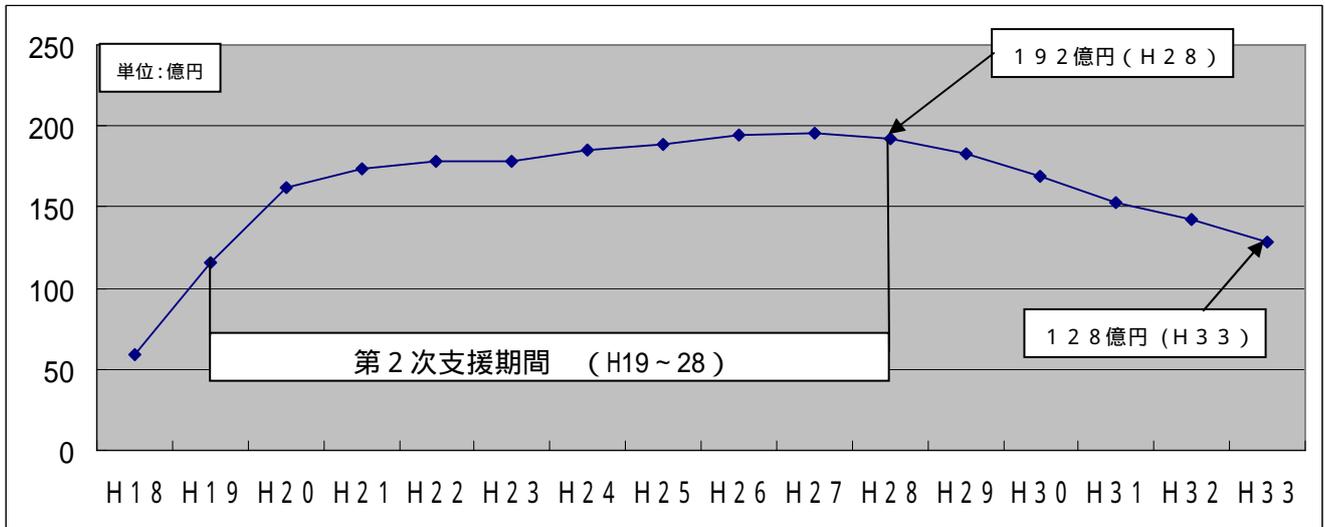
長期経営計画の見直し結果について

東葉高速鉄道株式会社

長期経営計画（平成19年度～33年度）

見直し後の計画においても、見直し前と同様に、金利が3%程度で推移した場合、第2次支援策で決められた出資等を実施し、輸送人員も計画どおり増加すれば、運賃改定を実施しなくても資金不足は発生せず、28年度末では192億円、33年度末では128億円の内部留保資金が確保できる見込み。

資金収支（累積）の状況



* 平成34年度以降の長期収支の見通し

見直し後の計画においても、34年度以降、金利が3%以下の比較的低金利で推移すれば、10年ごとに10%程度の運賃引き上げにより資金ショートを回避できるが、4%を超えるような高金利が続く場合や輸送人員が計画を大きく下回った場合などは資金不足となることも想定される。

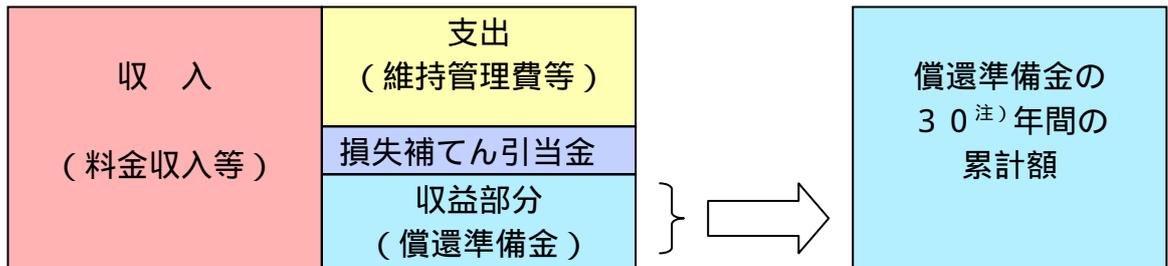
* 課題の解決と今後のあり方の検討

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は、国、自治体（県・船橋市・八千代市）、東京地下鉄株、鉄道・運輸機構、東葉高速鉄道で組織する東葉高速自立支援委員会において、新たな支援策や「会社のあり方や支援のあり方」の抜本的な見直しについて検討する。

有料道路制度の仕組み

1. 有料道路の仕組み

道路公社では、建設費などに係る費用を借り入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金の返済（償還）に充てる仕組み。

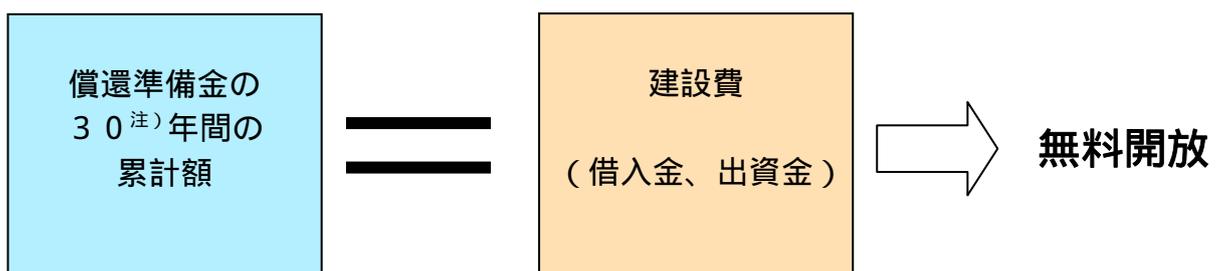


償還準備金： 営業中の道路から生ずる毎事業年度の収益から費用の差を積み立てたもの

損失補てん引当金： 通行料金（税抜）の10^{注）}%を積み立て、路線全体で内部留保資金として管理し、無料開放時に未償還額があれば充当する

2. 無料開放の仕組み

償還準備金が建設費と同額になった時点で原則として無料開放となる。



償還準備金の30^{注）}年間の累計額が建設費よりも少ない場合は、損失補てん引当金を充当することとなる。

注) ただし、千葉県道路公社が管理する有料道路のうち銚子連絡道路（自動車専用道路）については、損失補てん引当金は通行料金（税抜）の12%となり、期間も40年間となる。

千葉県道路公社路線別収支状況（実績と計画）及び償還準備金の状況

路線概要

項目	東 総	房総スカイライン	鴨 川	流 山	千 葉 外 房	東金九十九里	銚子新大橋	銚子連絡道路	九十九里	合 計	
延長（km）	11.4	10.0	5.1	0.5	14.3	10.0	1.7	5.9	17.2	76.1	
供用開始日	S63.4.21	S54.3.12	S42.4.21	H4.3.26	S55.2.1	H10.3.20	H12.3.18	H18.3.25	S47.6.17		
無料開放予定日（現行許可）	H30.4.20	H31.4.20	H31.4.20	H34.3.25	H35.1.31	H40.3.19	H42.3.17	H58.3.24	-		
料金徴収期間	30年間	40年間	52年間	30年間	43年間	30年間	30年間	40年間	運送法の為無し		
建設事業費（単位：百万円）	2,700	6,740	7,380	6,400	23,380	7,000	9,950	6,000	4,000	73,550	
内、千葉県出資金	540	674	2,450	1,967	2,355	2,450	1,741	1,500	-	13,677	
普通車料金（単位：円）	200	300	200	100	300	200	200	200	400		
平成21年度	実績交通量（台/日）	1,780	3,006	5,584	15,370	7,492	6,505	4,489	4,576	2,870	51,672
	計画交通量（台/日）	3,985	3,414	6,801	10,053	7,787	7,999	7,499	5,271	4,777	57,586
	対計画比	44.7%	88.0%	82.1%	152.9%	96.2%	81.3%	59.9%	86.8%	60.1%	89.7%
平成20年度	実績交通量（台/日）	1,745	2,691	5,405	15,225	7,477	6,380	4,587	3,883	2,810	50,203
	対前年比	102.0%	111.7%	103.3%	101.0%	100.2%	102.0%	97.9%	117.8%	102.1%	102.9%

平成21年度収支差

（単位：百万円）

項目	東 総	房総スカイライン	鴨 川	流 山	千 葉 外 房	東金九十九里	銚子新大橋	銚子連絡道路	九十九里	合 計
計画 収入	307	375	503	397	838	602	562	421	764	4,769
収入 計 a	134	309	385	595	754	472	286	333	415	3,683
支出 計 b	118	197	176	251	399	221	155	224	311	2,052
収支差(償還金除く) a - b	16	112	209	344	355	251	131	109	104	1,631
対計画比収入 割合	43.6%	82.4%	76.5%	149.9%	90.0%	78.4%	50.9%	79.1%	54.3%	77.2%

平成21年度末 償還準備金の状況

（単位：百万円）

項目	東 総	房総スカイライン	鴨 川	流 山	千 葉 外 房	東金九十九里	銚子新大橋	銚子連絡道路	九十九里	合 計
償還準備金実績	-276	3,207	4,246	4,573	17,232	2,438	1,285	431		33,136
計画 償還準備金	1,026	3,779	4,748	3,328	17,102	2,668	3,137	624		36,412
対計画比	-	84.9%	89.4%	137.4%	100.8%	91.4%	41.0%	69.1%		91.0%

(株)かずさアカデミアパークに係る民事再生について

平成22年10月26日
商工労働部企業立地課

1. 民事再生手続きについて

日付	事項	摘要
8月6日	スポンサー契約締結・記者発表	(株)ホテルオークラ、日本電波塔(株)、(株)マザー牧場、グリーンコア(株)の4社を共同再建スポンサーに決定
8月10日	民事再生計画案を提出	
8月24日	裁判所が債権者集会の決議に付す決定	裁判所が再生計画案を債権者に送付
【9月県議会：債権放棄に係る議案を提出・審議】		
10月14日	債権者集会	債権者の過半数、かつ債権総額の1/2以上の賛成で可決 裁判所が再生計画認可決定
11月上旬頃	再生計画の確定	効力発生 減増資、一括弁済、新経営体制発足

2. 同社が提出した再生計画案の概要

(1) 弁済率及び弁済方法

元本及び再生手続開始決定日(1月31日)の前日までの利息・遅延損害金については、50万円を超える再生債権額の99%を免除

再生手続開始決定日(1月31日)以降の利息・遅延損害金は、全額免除
免除後の債権は、再生計画認可確定後2ヶ月以内に一括弁済

(2) 減資及び増資について

資本金97億5千万円については、民事再生法の規定により予め裁判所の許可を得て全額減少

スポンサー企業4社が、総額3億円を再生計画認可確定後2週間以内に出資

3. 本県の債権放棄額等

(1) 債権放棄額の試算(再生計画確定を10月31日とした場合) 単位:百万円

	元本	利息等	合計
(1)県直貸分(H18~21)	1,639	0.5(試算値)	1,639.5
(2)債権買取分	787.9〔 〕	36.8(試算値)	824.7
(3)工事負担金	4.5	-	4.5
債権額	2,431.4	37.3(試算値)	2,468.7
配当(弁済)見込額			24.7
債権放棄額(試算値)			2,444.0

H22.6.30に売買代金を支払い(同日までの利息相当額7.7百万円含む)

(2) 同社への出資

35億円を全額減資

「重点指導団体」区分表

県関与度の指標		県の財政的関与・人的関与の度合い						
		県の関与度が高い			県の関与度が低い			
経営状況の指標		財政支出が極めて多額(10億円～) 県OB・派遣職員が極めて多数(10人～)		財政支出が多額(5千万円～10億円未満) 県OB・派遣職員が多数(5～9人)		財政支出が少額又はなし(5千万円未満) 県OB・派遣職員が少数又はなし(0～4人)		
		経営状況が厳しい	ア 債務超過 イ 累積赤字 ウ 損失補償・債務保証	アイ	東葉高速鉄道(株)	重点指導団体7団体	イ	いずみ鉄道(株)
イ	(財)かずさディー・エヌ・エー研究所			イ	(財)千葉県環境財団		イ	(株)千葉データセンター
イウ	千葉県道路公社			イ	(財)ニューフィルハーモニーオーケストラ千葉		イ	千葉県漁業信用基金協会
アイ	千葉県住宅供給公社							
ウエ	千葉県土地開発公社							
アイ	京葉都市サービス(株)							
アイウ	かずさアカデミアパーク(株)							
経営状況	エ 累積黒字だが 経常赤字又は県からの補助金を控除すると 経常赤字		ウオ	(財)千葉県まちづくり公社	ウオ	(財)千葉県水産振興公社	エ	(財)千葉県消防協会
			エ	(財)千葉県産業振興センター	エ	(財)千葉県私立学校教職員退職金財団	エ	(財)成田空港周辺地域共生財団
			エ	(財)千葉県建設技術センター	エ	(財)千葉県青少年協会	エ	(財)千葉県ヘルス財団
		エ	(財)千葉県教育振興財団	エ	(財)千葉県文化振興財団	エ	(財)千葉県生活衛生営業指導センター	
				エ	(財)ちば国際コンベンションビューロー	エ	(財)千葉県勝浦海中公園センター	
				エ		エ	(社)千葉県緑化推進委員会	
				エ		エ	(社)千葉県青果物価格補償協会	
大きな問題なし	オ 累積黒字で経常黒字	オ	(社福)千葉県社会福祉事業団	オ	(財)千葉県観光公社	オ	(財)千葉県私学教育振興会	
		オ	(社福)千葉県身体障害者福祉事業団			オ	(財)千葉県動物保護管理協会	
		オ	(株)幕張メッセ			オ	(財)印旛沼環境基金	
		オ	千葉県信用保証協会			オ	(財)千葉県漁業振興基金	
		オ	(財)千葉県下水道公社			オ	千葉園芸プラスチック加工(株)	