

2010

# 東葉高速鉄道の高運賃問題

千葉県議会議員 西田 ゆずる

OFFICE : 千葉県八千代市ゆりのき台 4-7-7 飯田第 8 ビル 3 階 ☎047-486-4680

2010/11/15



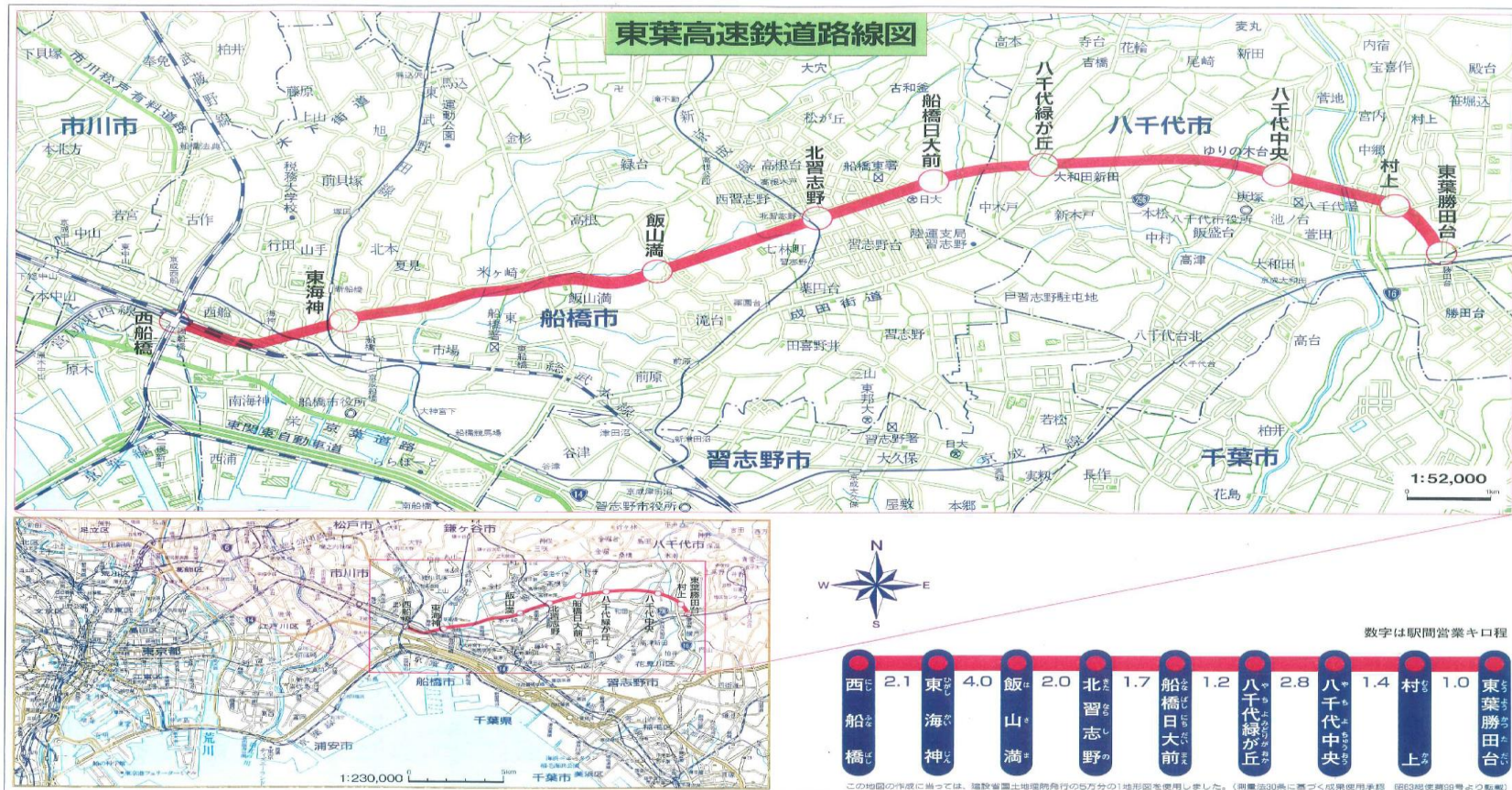
## 東葉高速鉄道の概要

### ①会社および鉄道の概要

- 会社の設立 昭和56年9月1日
- 開業日 平成8年4月27日
- 資本金 428億9千万円（平成22年9月3日現在）
- 主な株主 千葉県・船橋市・八千代市・東京地下鉄(株)・京成電鉄(株)・東武鉄道(株)・その他25民間法人
- 役職員構成 常勤役員4名（千葉県、国土交通省、東京メトロ、UR）  
常勤職員290名
- 建設主体 日本鉄道建設公団（現、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構）
- 建設事業費 3,247億円

## ②路線図の概要

○区間 東葉勝田台～西船橋 9駅 16.2km



### ③高い運賃体系（他線との比較）

○高運賃の要因は、**鉄建機構への莫大な償還金とその支払利息**が経営を圧迫し、開業以来毎年、当期損益が赤字になっていることにある。

○距離当たりの運賃は**東京地下鉄の2.65倍**。

さらに、通学定期の割引率は京成電鉄比1.44倍。

#### 【普通運賃による他線との比較】

事業者名		東葉高速鉄道 (A)	J R (B)	東京地下鉄 (C)	比較	
					(A/B)	(A/C)
普通 運賃	初乗運賃	200円 (~3km)	140円 (~3km)	160円 (~6km)	1.43	1.25
	西船橋~東葉勝田台 (16.2km) 相当運賃	610円	320円	230円	1.91	2.65

#### 高運賃の原因

- ・ 収用委員会の不在による3度の工期延長によって、建設費が当初見込み額の2,290億円から2,949億円に増加（659億円の増加）
- ・ そのため借入金が増大し、支払い利息が経営を圧迫し、開業以来、毎年度当期損益が赤字となっている。

## ④経営の状況

○近年、40～47億の営業利益をあげるものの、支払い利息にも及ばない状況が続いた。

○皮肉にも、景気が悪化し金利が下がると経営状況が良くなる経営体質。

(単位：億円)

年度 (H)	当期 損益	営業 損益	支払 利息	平均 金利	*機構への 償還残高	資金 残高
8	▲ 37	▲15	128	5.11%	2,846	21
9	▲156	▲ 4	148	5.06%	2,984	12
10	▲153	5	153	4.51%	3,137	17
11	▲133	14	139	4.02%	3,273	31
12	▲112	25	125	3.57%	3,292	28
13	▲ 77	34	108	2.93%	3,323	56
14	▲ 52	40	90	2.50%	3,303	39
15	▲ 40	40	78	2.18%	3,282	36
16	▲ 25	43	62	1.92%	3,262	50
17	▲ 20	43	53	1.79%	3,234	60
18	▲ 17	43	53	1.77%	3,204	59
19	▲ 3	47	51	1.74%	3,183	116
20	▲ 3	45	48	1.69%	3,162	162
21	▲0.4	47	46	1.69%	3,109	174

この14年間、1282億円の  
利子の支払いをしてきたが、  
償還残高は一向に減らない。  
未だに3109億円の巨額残。

\*利子の一部の支払を猶予し、猶予分  
については元本化(約550億円)した  
ため、総額で増加している。

## 関係自治体（千葉県、八千代市、船橋市）の取り組み

### ① これまでの支援

#### 1. 平成9年度から18年度

- **出資金**：県63億円、船橋市62億円、**八千代市62億円**、東京地下鉄(株)33億円
- **無利子貸付**：県65億円、船橋市15億円、八千代市0円
- 鉄建機構による**償還期間延長**：H8～H32⇒H8～H38に変更し、据え置き期間5年を設定

#### 2. 平成19年度からの第二次支援（H19～H28年）

- **出資金**：県128億円、船橋市77億円、**八千代市62億円**、東京地下鉄(株)33億円
- 鉄建機構による**利子の一部(1%)の支払猶予**(H11～H20)（猶予分は元本に組入れ）
- 利子の支払猶予に伴う**利子補給**(H11～H50)：国 1/3、県及び2市 各 2/9
- **償還期間の再延長**：25年均等償還を、60年ステップアップ償還へ（H8～H38 ⇒ H8～H73）

## ② 今後の見通し

第1次支援

第2次支援

- 償還金は**平成 73 年度**に完済予定
- 金利が3%以下で推移すれば、資金ショートは回避

ただし、課題は山積みの状況

- 金利の動向が不安定で、**3%を超える金利が続くと資金ショート**の恐れ
- 平成 35 年度から **10 年ごとに 10%程度の運賃引上げ**(4 回)が前提
- 沿線に住宅が張り付き運賃収入が増加することが条件

### ③東葉高速鉄道の運賃値下げへの今後の取り組み

#### 1.返済条件の変更 → 国への要望

償還残高の一部免除や支払利息の軽減のための金利の引き下げや利子補給の要望を引き続き粘り強く行う。なお、当面、一部を無利子にしてもらう要望を関係自治体と粘り強く行っていく。

#### 2.東京メトロとの経営統合

- 債務残高が経営統合の足かせとなるが、まずは、運行委託を目指し、最終的には経営統合。
- 債務償還については長期的なスキームにて検討していく。
- 東京メトロのメリットとして、車両基地の活用を提言していく。

#### 3.引き続きの営業努力と地元との共存共栄

- 車両内や駅構内の広告収入の確保、高架下や駅構内スペースの積極活用。
- コンサートや映画鑑賞、スポーツ観戦などの沿線イベントの共催。
- 駅中保育、駅近保育の実施による子育て支援。

## 千葉県議会での質問事項 [平成 22 年 2 月県議会]

### (1) 地域特性にかなった経営努力と地域貢献について

ア 東葉高速鉄道はこれまでにどのような地域活動をし、また、今後はどうか。

(回答要旨)

地上駅の全ホームへの待合室の設置や、高架下スペースを駐輪場として提供するとともに、東葉サマーコンサートなどの地域活動を実施しているところであり、今後も同様の活動を継続する。

イ 利用者の特性を考えたとき、駅構内に保育所の設置を提案するがどうか。

(回答要旨)

県として、地域貢献の観点から、駅構内における保育所の設置について、積極的に会社に提案したい。

### (2) 巨額の有利子負債について

ア 一鉄道に対し、巨額の税金を投入している現状をどう認識しているのか。

(回答要旨)

輸送人員は沿線開発等により年々増加し、20年度では1日当たり13万3千人の方々が利用するなど、船橋、八千代方面から都心へ向かう重要な路線となっており、運行確保のためにも関係者による支援は不可欠である。

## イ 国・県・市からの支援がない場合、どの程度の運賃であれば存続しえるのか。

(回答要旨)

仮に、支援がなく、その分を運輸収入だけで賄おうとした場合には、2割程度の運賃値上げが必要となり、具体例としては、全線16.2キロメートルの現行運賃610円が、**130円アップ**の740円になると試算される。

## ウ 平成28年度までの支援が決定されているが、金利の上昇リスクへはどのように対応するのか。

(回答要旨)

- 1 決定されている第2次支援策を実施した場合、平成19年度から33年度までの長期経営計画では、金利が3パーセントで推移し、計画の輸送人員を確保すれば、運賃改定を実施しなくても資金不足は発生せず、33年度末で100億円程度の内部留保ができる見込み。
- 2 仮に、会社の経営状況に支障が出るような、高金利が続いた場合には、国も参画する東葉高速自立支援委員会において、新たな支援策等について検討していく。

## エ 負債に対する金利負担軽減等、毎年の償還金の減額措置を国に求めていると思うが、その状況と見通しはどうか。また、抜本的な条件変更の可能性は見いだせそうか。

(回答要旨)

- 1 鉄道・運輸機構に対する償還については、償還期間が通常25年間から60年間に大幅に延長されているとともに、平成11年度から20年度までの間の利息のうち、1パーセント分が支払猶予され、これにかかる利子についても国等で利子補給が行われるなど、会社の負担軽減の措置が取られている。
- 2 また、鉄道・運輸機構においても、高金利の財政投融资資金から低利の機構債へと資金調達方法を見直し、調達金利を引き下げることにより、会社の支払利息の軽減を図っている。
- 3 このような特例措置が講じられている中、国からの**更なる軽減措置については厳しい**状況だが、今後も引き続き、あらゆる機会を捉え、会社の金利負担の軽減策について、国に対して要望していきたい。

## オ 有利子負債の割合の高さが東葉高速鉄道を上回るところは他にあるのか。

(回答要旨)

国によれば、これほど、有利子負債の額、及び、割合が高い鉄道はあまり**例がない**。

## カ 民事再生という選択は可能か。

(回答要旨)

- 1 民事再生法においては、債権者の同意に基づく債務の減額や、返済期間の延長などによる債務の負担軽減を受け、最長でも10年間の再生計画を策定することとなっている。
- 2 東葉高速鉄道については、債券を発行して資金調達を行っている鉄道・運輸機構が実質的に唯一の債権者であり、償還期間は特例的に25年間から60年間に延長されていることなどから、**民事再生の適用は難しい**。
- 3 県としては、長期経営計画に基づく会社の自立を進めていきたい。

## 鉄建機構の剰余金について

### 『鉄建機構に 1 兆 4534 億円の利益剰余金』

・・・利益剰余金の扱いを巡る経緯

○本年 4 月、行政刷新会議の「事業仕分け」にて、鉄建機構の利益剰余金について国庫への返還が要求される。

○本年 9 月、会計検査院から、1 兆 4534 億円のうち将来必要な額を差し引いた 1 兆 2 千億円について、国庫返納が求められる。

○本年 10 月、財務大臣答弁「鉄建機構が持つ利益剰余金について、平成 23 年度予算に活かしていく方向にしたい」

⇒ 一般財源化へ

鉄建機構の利益剰余金については、国の一般財源ではなく

東葉高速鉄道を始め地方公共交通の支援に使うべき

利益剰余金

- 地方自治体からの税金投入による経営支援からの転換が可能
- 運賃値下げの原資として活用可能