

## (1) 金利想定と経営見直しについて

(3%までは大丈夫な根拠、何%になると破綻するのかという試算)

平成 22 年 3 月に、長期経営計画の見直しを実施した。見直し結果については次のとおり。

長期経営計画 (H19 ~ H33)

金利が上限 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しない見込み。

## 【計画策定の条件】

## (ア) 金利

- ・ 金利の設定は、借り換え分に係る金利ではなく、債務全体の平均金利で設定する。
- ・ 平成 20 年度の平均金利 1.69% から、毎年 0.1% ずつ上昇し、平成 33 年度に 3.0% とする。

年度	H21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33
平均金利	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0

平成 2 1 年度実績...1.69%

## (イ) 輸送人員

- ・ 平成 20 年度の輸送人員を基準として、「国立社会保障・人口問題研究所 (H20)」の推計値 (H20 ~ H33 で 4%) に、沿線開発等による新規需要増の推計値を加えて算出する。
- ・ 大規模開発等による輸送増については、開発地区及び入居時期を確実に見込む。

**平成 33 年度における輸送人員 141,918 人**

平成 34 年度以降

- ・ 平成 34 年度以降、金利が 3% 以下で推移すれば、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には資金不足となることが想定される。

## 【計画策定の条件】

## (ア) 輸送人員

- ・ 輸送人員は 145,078 人 (平成 37 年) がピークとなり、その後は減少し、平成 44 年度以降は 138,851 人とした。

## (イ) その他

- ・ 平成 73 年度までに 10% の運賃改定を 4 回想定する。(H35,H45,H55,H65)
- ・ 大規模な設備投資 (20 億円以上) が発生する場合、その 2 分の 1 を自治体で出資する。(総額 195 億円)

(2) 需要予測について(乗降客数の予測値と実績値の推移)

1 日平均輸送人員

	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
需要予測(A)	71,273	92,626	98,895	104,571	108,397	112,114	115,132
実績(C)	71,273	92,418	100,288	103,708	108,970	113,297	115,971
C - A	0	208	1,393	863	573	1,183	839

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
需要予測(A)	118,344	122,180	125,983	(129,729)	(133,294)	(136,821)	(140,368)
需要予測(B)	-	-	-	120,619	121,806	123,205	124,710
実績(C)	115,275	114,643	117,947	121,618	130,675	133,039	131,784
(A・B) - C	3,069	7,537	8,036	999	8,869	9,834	7,074

需要予測Aは、平成10年度に策定した長期経営計画(H8は実績値)、需要予測Bは、平成19年2月に策定した長期経営計画におけるもの。

(3) 東葉高速鉄道に対する県の支援状況(過去と今後の支援額)

(単位:百万円)

区分	支援策実績(開業前~H21)			合計 (A)	H22~H28 (B)	総額 (A+B)
	S56~H8 (開業前)	H9~H18 (一次支援)	H19~H21 (第二次支援)			
出資 (うち融資からの振替分)	2,302	6,300	2,330 (440)	10,932 (440)	10,470 (6,060)	21,402 (6,500)
融資	0	6,500	0	6,500	0	6,500
利子補給	223	327	307	857	943	1,800
計 (うち融資からの振替分)	2,525	13,127	2,637 (440)	18,289 (440)	11,413 (6,060)	29,702 (6,500)

(注1) 出資はH28まで実施する予定、利子補給はH49まで実施する予定。

(注2) H22年度以降の利子補給額は、長期経営計画における金利予測による。

(注3) S56~H8の利子補給金223百万円にはH9支出の87百万円が含まれている。

## 東葉高速鉄道の状況について

### ( 1 ) 経過

- S47. 3 都市交通審議会第15号答申  
( 営団東西線の西船橋・勝田台間の延伸を答申 )
  
- S55. 7 運輸省から調整案の提示 ( 第3セクター方式・P線方式 )
  
- S56. 9 東葉高速鉄道株式会社設立
  
- S57. 3 地方鉄道事業免許取得
  
- 59. 6 工事施行認可
  
- 59. 7 鉄建公団に対する工事实施計画の指示〔P線工事〕
  
- H 3. 3 一期工事 ( 西船橋～八千代 ( 現八千代中央 ) 間 ) の工事完成期限の変更  
〔平成3年3月31日 平成5年3月31日〕
  
- 5. 3 西船橋～勝田台間の工事完成期限の変更  
〔平成5年3月31日 平成7年3月31日〕
  
- 7. 3 西船橋～勝田台間の工事完成期限の変更  
〔平成7年3月31日 平成8年4月30日〕
  
- 8. 4.27 開業

### ( 2 ) 建設費

公団譲渡額	約2,949億円	公団対象工事費約1,926億円、建設利息約787億円 管理費約236億円
自社工事費	約298億円	車両含む
計	約3,247億円	

#### 東葉高速鉄道の譲渡価格

##### 事業計画

1期	1,620億円	平成3年4月開業
2期	263億円	平成5年4月開業
公団譲渡価格	2,290億円 ( 管理費等	407億円 )

##### 完成時 ( 開業 平成8年4月 )

公団譲渡価格	2,949億円	(+659億円)
内訳 工事費・用地費	1,926億円	(+43億円)
管理費	236億円	
建中利息	787億円	

### (3) 借入金等の状況

#### 償還状況

(単位:百万円)

区 分		平成20年度末 残 高	増 減 額		平成21年度末 残 高
			借 入 (利子の元本化)	返 済	
鉄道運輸機構	譲渡代金	256,477	0	5,035	251,442
	利子債権	54,626	0	150	54,476
	仮払消費税	5,084	0	100	4,985
	小 計	316,187	2,923	5,285	310,902
千 葉 県		6,500	6,280	220	6,060
船 橋 市		660	660	0	660
合 計		325,480			317,622

\* 千葉県、船橋市の数値は、1次支援による無利子貸付である。

#### 鉄道・運輸機構債務の状況

(単位:百万円、%)

区 分		平成20年度末		平成21年度末	
		残 高	平均利率	残 高	平均利率
譲 渡 代 金	財政投融资資金 (運用部借入金)	14,155	4.00%	12,020	4.56%
	鉄道建設債券	168,644	1.59%	133,934	1.54%
	機関債券	62,596	1.49%	94,799	1.51%
	民間借入金	11,082	1.05%	10,688	0.79%
	小 計	256,477		251,441	
利子	鉄道建設債券	54,626		54,475	
	仮払消費税	5,084		4,985	
	合 計	316,187	1.69%	310,902	1.69%

\* 利子債権は、譲渡代金に係る利子猶予の元本化分である。

( 4 ) 鉄道・運輸機構の平均金利と借換金利について ( 東葉高速鉄道関係 )

( 単位 : % )

年度	平均金利	借換金利
	機構が調達する資金全体の金利の 平均値	機構が調達する資金のうち、満期に なったものを借り替えて再調達す る際の金利
平成 10 年度	4.51	1.9
平成 11 年度	4.02	1.8
平成 12 年度	3.57	1.8
平成 13 年度	2.93	1.4
平成 14 年度	2.50	1.3
平成 15 年度	2.18	1.2
平成 16 年度	1.92	1.6
平成 17 年度	1.79	1.5
平成 18 年度	1.77	2.0
平成 19 年度	1.74	1.8
平成 20 年度	1.69	1.5
平成 21 年度	1.69	1.6

東葉高速鉄道の長期経営計画ローリングに係る需要予測について

(1) 現状の輸送人員の推移の推計

基準年度

平成 20 年度 1 日平均輸送人員 133,039 人 (西船橋駅除く 8 駅で 79,889 人)

人口伸び率

「国立社会保障・人口問題研究所 (H20)」の推計値 (H20~33 の間で 4%) を使用。

【推計結果】

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{H20 輸送実績} \\ \hline (79,889 \text{ 人}) \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{人口増減率} \\ \hline (0.96) \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{H33 輸送人員} \\ \hline (76,560 \text{ 人}) \\ \hline \end{array}$$

(2) 沿線開発による新規需要の推計

大規模開発計画 (5 地区) による人口増 約 34,000 人 (H15~44)

このうち、H22~33 の人口増 17,690 人 (船橋市: 5,304 人, 八千代市: 12,386 人)

開発計画のうち、進捗状況を踏まえ

- ・海老川上流地区は入居人口(7,830 人)を見込まない。
- ・西八千代北部地区(八千代緑が丘)は入居開始を 6 年先送り (H21 H27)

個別開発計画 約 20,000 人 (H19~27)

このうち、H22~27 の人口増 7,485 人 (船橋市: 4,324 人, 八千代市: 3,161 人)

及び による沿線人口の増加から乗車人員を算出する。

H22~H33 人口増		1 戸当たり 居住人口 1	×	鉄道利用 人員係数 2	=	H33 輸送人員
船橋市	9,628 人	2.35	×	0.8	=	3,278
八千代市	15,547 人	2.42	×	0.8	=	5,140

1 1 戸当たり居住人口 (H21 実績)

船橋市 2.35 人 / 戸、八千代市 2.42 人 / 戸

2 鉄道利用人員係数

1 戸当たり何人が東葉高速を利用するかを示す係数...0.8 人(H21 実績)

計 8,418 人

(3) その他の需要増

日大薬学部の 6 年制移行による需要増を見込む 156 人

(4) 西船橋駅の乗車人員

平成 20 年度実績から上記(1)~(3)の乗車人員を踏まえ推計する。 56,784 人

平成 33 年度における輸送人員 【(1)~(4)の計】
76,560 人 + 8,418 人 + 156 人 + 56,784 人 = 141,918 人

## 東葉高速鉄道の長期経営計画における輸送人員・運賃収入想定

運賃改定H35,45,55,65

年度	1日平均輸送人員(人)			運賃収入(千円)		
	長計 H22.3見直し	長計 H19.2策定	差引	長計 H22.3見直し	長計 H19.2策定	差引
8	71,273	71,273	0	8,257,303	8,257,303	0
9	92,418	92,418	0	10,516,681	10,516,681	0
10	100,288	100,288	0	11,307,710	11,307,710	0
11	103,708	103,708	0	11,758,318	11,758,318	0
12	108,970	108,970	0	12,507,385	12,507,385	0
13	113,297	113,297	0	13,035,034	13,035,034	0
14	115,971	115,971	0	13,352,364	13,352,364	0
15	115,275	115,275	0	13,186,559	13,186,559	0
16	114,643	114,643	0	13,104,830	13,104,830	0
17	117,947	117,947	0	13,452,085	13,452,085	0
18	121,618	120,619	999	13,813,320	13,680,220	133,100
19	130,675	121,806	8,869	14,515,675	13,765,886	749,789
20	133,039	123,205	9,834	14,635,955	14,232,688	403,267
21	132,073	124,710	7,363	14,386,870	14,349,877	36,993
22	132,493	127,430	5,063	14,420,113	14,551,236	131,123
23	134,168	128,734	5,434	14,587,559	14,700,127	112,568
24	134,937	129,744	5,193	14,627,571	14,785,048	157,477
25	135,763	133,099	2,664	14,697,400	15,002,960	305,560
26	135,627	134,249	1,378	14,663,613	15,101,521	437,908
27	136,552	135,716	836	14,764,425	15,260,025	495,600
28	137,656	136,705	951	14,856,452	15,335,946	479,494
29	138,465	137,705	760	14,937,260	15,430,352	493,092
30	139,316	138,696	620	15,020,604	15,523,190	502,586
31	140,124	139,522	602	15,117,715	15,613,977	496,262
32	140,969	140,342	627	15,184,507	15,671,473	486,966
33	141,918	141,133	785	15,280,966	15,743,935	462,969
34	144,246	141,926	2,320	15,531,654	15,815,398	283,744
35	143,911	142,606	1,305	17,051,481	17,489,797	438,316
36	144,894	142,978	1,916	17,143,758	17,506,696	362,938
37	145,078	143,354	1,724	17,162,136	17,543,349	381,213
38	144,572	144,004	568	17,098,982	17,605,333	506,351
39	144,067	144,639	572	17,054,378	17,684,262	629,884
40	143,366	145,279	1,913	16,948,924	17,726,532	777,608
41	142,657	145,556	2,899	16,864,367	17,744,029	879,662
42	141,971	145,835	3,864	16,779,170	17,762,495	983,325
43	140,394	146,051	5,657	16,610,567	17,794,822	1,184,255
44	138,851	146,266	7,415	16,409,274	17,788,291	1,379,017

網掛けは実績を記載している。