

公社等外郭団体の改革方針に基づく取組状況

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）		H20	H21	H22
	貸借対照表	総資産	279,160,957	275,502,518	271,714,584
		負債	326,941,645	320,906,343	313,469,447
		資本	△47,780,688	△45,403,825	△41,754,863
		累積損益	△85,000,687	△85,043,825	△84,644,863
	損益計算	総収入	15,806,464	15,444,617	15,659,792
		経常損益	△347,011	△38,928	168,582
		当期損益	△322,116	△43,138	398,962
		減価償却前当期損益	5,814,256	5,803,321	6,223,026
		借入金残高	323,127,020	317,622,053	310,055,046
	県財政支	委託料	0	0	0
		補助金・負担金	103,016	112,243	109,467
		その他	850,000	850,000	1,460,000
県関与の必要性	（団体の必要性） 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。 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。				
	（県関与（人的・財政的）の必要性） 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15年目の現在でも債務残高が3,000億円を超え、この債務から生じる利払いは、会社経営を圧迫している。 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ており、出資者が経営責任をもち経営改善に努める必要性や、自治体間の調整を行うために、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。				
過去の見直し方針	分類	経営改善			
	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するとともに、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こととした。				

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「東葉高速自立支援委員会」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	常勤役員 <table border="0"><tr><td>14</td><td>4名⇒</td><td>23</td><td>4名</td></tr></table> うち県OB <table border="0"><tr><td>14</td><td>1名⇒</td><td>23</td><td>1名</td></tr></table> うち県派遣 <table border="0"><tr><td>14</td><td>0名⇒</td><td>23</td><td>0名</td></tr></table>	14	4名⇒	23	4名	14	1名⇒	23	1名	14	0名⇒	23	0名	常勤職員 <table border="0"><tr><td>14</td><td>275名⇒</td><td>23</td><td>293名</td></tr></table> うち県OB <table border="0"><tr><td>14</td><td>0名⇒</td><td>23</td><td>2名</td></tr></table> うち県派遣 <table border="0"><tr><td>14</td><td>2名⇒</td><td>23</td><td>1名</td></tr></table>	14	275名⇒	23	293名	14	0名⇒	23	2名	14	2名⇒	23	1名
14	4名⇒	23	4名																							
14	1名⇒	23	1名																							
14	0名⇒	23	0名																							
14	275名⇒	23	293名																							
14	0名⇒	23	2名																							
14	2名⇒	23	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、金利が大きく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	経営改善																								
	<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>①無利子貸付の出資への振替(H20～28年度) 県65億円</p> <p>②新規出資(H19～28年度) 県63億円</p> <p>③利子支払猶予に伴う利子補給(H11～49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とともに、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、新たな支援策や「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>3 会社においては、平成21年度に、平成22年度から平成24年度の3ヵ年を対象とする第4次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としている。</p> <p>なお、将来の利払いによる負担を軽減するため、第2次支援期間において出資を財源として総額220億円の元本を繰上償還することとしている。</p>																									