

東葉高速自立支援委員会の開催結果について

令和6年12月27日

東葉高速自立支援委員会

事務局：千葉県総合企画部交通計画課

043-223-2062

東葉高速自立支援委員会においては、関係者が一体となって会社の自立を目指し、今後の支援のあり方を協議することとしております。

昨年度に続き、直近の社会経済情勢等を踏まえて、長期収支推計のローリング結果を検証したところ、条件によって、将来、資金ショートに陥る可能性があることを改めて確認しました。

今後とも、会社の経営状況や取組状況を引き続き注視しながら検証していくとともに、支援のあり方について協議を継続してまいります。

1 長期収支推計の見直し（ローリング）について

東葉高速自立支援委員会（12月18日開催）では、会社から提出された令和18年度を終期とした長期収支推計について、毎年度、検証及び見直しを実施し、会社の経営状況を検証しています。

今回のローリングについては、下記の点に留意して実施しました。

- ・コロナ禍後の社会経済活動の変化を踏まえ需要予測を実施
- ・将来見込まれる輸送人員・運輸収入の推計を、直近の利用状況等を踏まえ見直し
- ・直近の金利、物価及び人件費の動向を反映

この結果、金利を基本ケースで見た場合の令和18年度末時点の資金残高は下記のとおりとなりました（前提条件及び現推計はP4を参照）。

昨年度、輸送人員や運輸収入については、新型コロナウイルス感染症5類移行後の利用者の回復動向が不透明であったことから、「上昇ケース」と「横ばいケース」の2ケースにより推計を行いました。

一方、今回のローリングでは、5類移行を受け、東葉高速鉄道の運輸収入が令和5年度中に概ね定常化したと考えられることから、複数ケースによる試算は行っていません。

2 長期収支推計のローリング結果について

(1) ローリングの結果

＜令和18年度末時点の資金残高（金利・基本ケースの場合）＞

運輸収入の想定	資金ショート時期	令和18年度末資金残高
最新の需要予測に基づく	令和18年度	▲4億円

※ 安全対策に資するホームドアの整備については、今後、随時検討することとしているため、今回の推計には含まれておりません。今後、各駅のホームドア整備を進めていく必要があり、資金ショートは前倒しとなる可能性があります。

【参考】令和5年11月推計

運輸収入の想定	資金ショート時期	令和18年度末資金残高
上昇ケース 通勤定期 85% 通学定期 106% 定期外 115%	令和16年度	▲38億円
横ばいケース 通勤定期 83% 通学定期 106% 定期外 110%	令和13年度	▲84億円

※ 「上昇ケース」「横ばいケース」の各比率は、感染症拡大前（平成30年度）の水準に対する比率。

(2) 主な項目（令和18年度までの累計額を記載しています）

- ・ 運輸収入については、直近の利用実績及び現時点の将来人口推計を踏まえた最新の需要予測により推計した結果、現推計の上昇ケースには10億円届かなかったものの、横ばいケースからは56億円改善し、2,091億円となりました。
- ・ 設備投資・修繕については、実施時期や内容を精査した結果、現推計の507億円から5億円減の502億円となりました。
- ・ 金利動向については、令和5年度の0.7%から足元の金利上昇を踏まえて令和6年度は1.0%とし、基本ケースでは令和15年度まで毎年0.2%ずつ上昇するものと設定した結果、会社の長期債務に係る元利償還金の負担は、現推計の958億円から9億円増の967億円となりました。
- ・ 動力費その他の経費については、直近の状況を踏まえて見直しを行った結果、現推計の293億円から58億円減の235億円となりました。

<主な項目におけるローリング結果の比較>

	主な項目	①今回見直し	②R5.11月推計	①—②
収入	運輸収入累計額	2,091 億円	【上昇ケース】 2,101 億円 【横ばいケース】 2,035 億円	【上昇ケース】 ▲10 億円 【横ばいケース】 56 億円
支出	設備投資・修繕	502 億円	507 億円	▲5 億円
	元利償還金 (金利・基本ケース)	967 億円	958 億円	9 億円
	動力費 その他経費	235 億円	293 億円	▲58 億円

※ R5.11月推計は、今回の推計期間(R6~18年度)に換算して表示しています。
 ※ 海老川新駅は請願駅であり、船橋市が整備費を全額負担する予定としていることから、上表の「設備投資・修繕」の金額には含めておりません。

3 自立支援委員会での確認事項

長期収支推計のローリング結果を検証したところ、条件によって、将来、資金ショートに陥る可能性があることを改めて確認しました。

このため、関係者で会社の経営状況や取組状況を引き続き注視しながら検証していくとともに、社会経済情勢等の変化により、早期に資金ショートの可能性があると思込まれる場合に速やかに支援策の実施に移行できるよう、支援のあり方について協議を継続していくこととしました。

【参考1】 今回の長期収支推計

- 推計期間：令和6年度～令和18年度（13年間）
- 前提条件

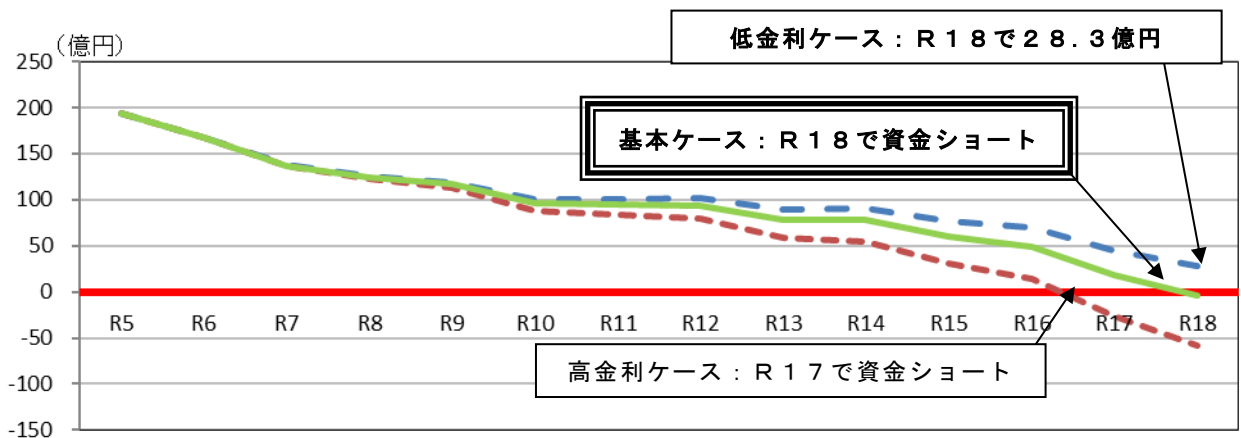
区 分	高金利ケース	基本ケース	低金利ケース
想定利率(借換金利) ※R6:1.0%	毎年0.3%上昇	毎年0.2%上昇	毎年0.1%上昇
令和15年度以降の借換金利(一定)	3.7%	2.8%	1.9%
物価上昇率	毎年2.0%上昇	毎年1.0%上昇	毎年0.5%上昇
賃金上昇率	毎年1.4%上昇	毎年0.7%上昇	毎年0.3%上昇
海老川上流地区新駅	令和10年度末開業を見込む		
運賃改定	見込まず		
自治体の出資等支援	見込まず ※利子補給はR19年度まで見込む		
繰上償還	見込まず		

※ 長期収支推計は、二次支援策として実施している利子補給以外は、今後、関係者からの支援がないものとして推計しています。

○ ローリング結果（令和18年度末の資金残高）

運輸収入の想定	金利ケース	資金ショート時期	令和18年度末資金残高
最新の需要予測に基づく	基本ケース	令和18年度	▲4億円
	高金利ケース	令和17年度	▲59億円
	低金利ケース	—	28億円

○ 資金残高の推移



【参考2】ホームドアを整備した場合の推計について

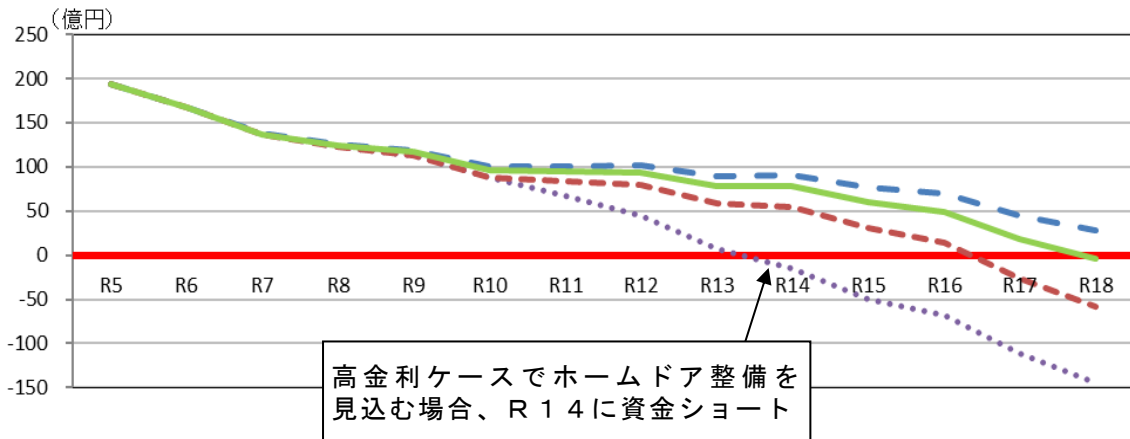
安全対策に資するホームドアの整備については、今後、随時検討することとしているため、今回の推計には含まれておりません。

西船橋駅を除く全ての駅にホームドアを整備する場合、整備時期や費用等によっては、今回の推計よりも早く資金ショートする可能性もあり、慎重に検討を進めていく必要があります。

(算定例)

新駅開業後の令和11年度から、1年あたり2駅ずつ5年間かけて整備する場合

- ・八千代緑が丘駅のホームは2面4線であることから2駅分として算定。
- ・初期投資として80億円程度、保守費として年間2億円程度を想定。



【参考3】令和5年11月の推計

運輸収入の想定	金利ケース	資金ショート時期	令和18年度末資金残高
上昇ケース 通勤定期 85% 通学定期 106% 定期外 115%	基本ケース	令和16年度	▲38億円
	高金利ケース	令和15年度	▲78億円
	低金利ケース	令和17年度	▲9億円
横ばいケース 通勤定期 83% 通学定期 106% 定期外 110%	基本ケース	令和13年度	▲84億円
	高金利ケース	令和13年度	▲126億円
	低金利ケース	令和15年度	▲55億円