

## 東葉高速自立支援委員会の開催結果について

令和3年11月9日

東葉高速自立支援委員会

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、感染症による今後の影響を踏まえた長期収支推計のローリング結果を検証したところ、運輸収入の回復状況や金利動向等によっては、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。

今後の見通しは未だ不透明ですが、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 長期収支推計のローリング結果

昨年度のローリングでは、新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえ、これまで実施してきた金利動向によるケース分けに加え、運輸収入について、感染拡大前の水準に対し、100%、95%、90%まで回復する3ケースで推計（現推計）しました。

今回のローリングにおいても、運輸収入の回復見込みについて、3ケースで推計することとしましたが、通勤定期に関しては、リモートワークの定着等の働き方の変化に伴い、回復水準が他の券種を下回るものと想定し、現推計と比べて、3ケースそれぞれ5%減として推計を行いました。

金利を基本ケースで見た場合の、運輸収入の各ケースにおける令和18年度末時点の資金残高は、以下のとおりです。（前提条件や現推計との比較はP3を参照）

## &lt;基本ケースにおける令和18年度末時点の資金残高一覧&gt;

※参考

区分	ローリング結果 【資金ショート時期】	現推計（R2.12月） 【資金ショート時期】	
通勤定期 95%、 通学定期・定期外 100%回復ケース	0 億円 【 - 】	全券種 100% 回復ケース	3 7 億円 【 - 】
通勤定期 90%、 通学定期・定期外 95%回復ケース	▲ 8 3 億円 【令和13年度】	全券種 95% 回復ケース	▲ 5 0 億円 【令和13年度】
通勤定期 85%、 通学定期・定期外 90%回復ケース	▲ 1 6 5 億円 【令和10年度】	全券種 90% 回復ケース	▲ 1 3 7 億円 【令和11年度】

【主な項目】（増減額については令和18年度までの累計額を記載しています。）

- ・ 運輸収入の見通しについては、現推計と比べて、通勤定期の回復想定を5%減としたことにより、各ケースで79億円～93億円の減となります。
- ・ 設備投資や修繕については、運行の安全性を確保しつつ、感染症の影響による減収の状況等を踏まえて、実施時期や内容を見直し、36億円を減額することとしました。
- ・ 鉄道・運輸機構への支払利息に大きな影響を与える金利動向は、現在の低金利の状況を踏まえ、令和3年度を0.1%とし、基本ケースでは令和12年度まで毎年0.2%ずつ上昇するものと設定した結果、元利償還金の負担は22億円軽減しました。

#### <主な項目の現推計との比較一覧>

項目		ローリング 結果	※参考		
			現推計(R2.12月)	比較	
運輸 収入 累計額	通勤定期 95%、 通学定期・定期外 100%回復ケース	2,517 億円	全券種 100% 回復ケース	2,610 億円	▲93 億円
	通勤定期 90%、 通学定期・定期外 95%回復ケース	2,394 億円	全券種 95% 回復ケース	2,481 億円	▲87 億円
	通勤定期 85%、 通学定期・定期外 90%回復ケース	2,272 億円	全券種 90% 回復ケース	2,353 億円	▲79 億円
設備投資・修繕		614 億円	650 億円		▲36 億円
元利償還金 (金利・基本ケース)		1,137 億円	1,159 億円		▲22 億円

## 2 自立支援委員会での確認事項

新型コロナウイルス感染症の影響等により、運輸収入の見通しについては未だ不透明ですが、運輸収入の回復状況や金利動向等によっては、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、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は、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】今回の長期収支推計

- 推計期間：令和3年度～令和18年度（16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)	毎年0.3%上昇	毎年0.2%上昇	毎年0.1%上昇
借換金利上限	2.8%	1.9%	1.0%
物価・賃金上昇率	毎年1.0%上昇	毎年0.5%上昇	毎年0.2%上昇
旅客運輸収入	令和4年度中に下記水準まで回復すると見込む		
通勤定期95%、 通学定期・定期外100%回復ケース	【通勤定期】 【通学定期・定期外】	新型コロナウイルス感染拡大前の水準の95%まで回復 新型コロナウイルス感染拡大前の水準に回復	
通勤定期90%、 通学定期・定期外95%回復ケース	【通勤定期】 【通学定期・定期外】	新型コロナウイルス感染拡大前の水準の90%まで回復 新型コロナウイルス感染拡大前の水準の95%まで回復	
通勤定期85%、 通学定期・定期外90%回復ケース	【通勤定期】 【通学定期・定期外】	新型コロナウイルス感染拡大前の水準の85%まで回復 新型コロナウイルス感染拡大前の水準の90%まで回復	
海老川上流地区新駅	令和8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）

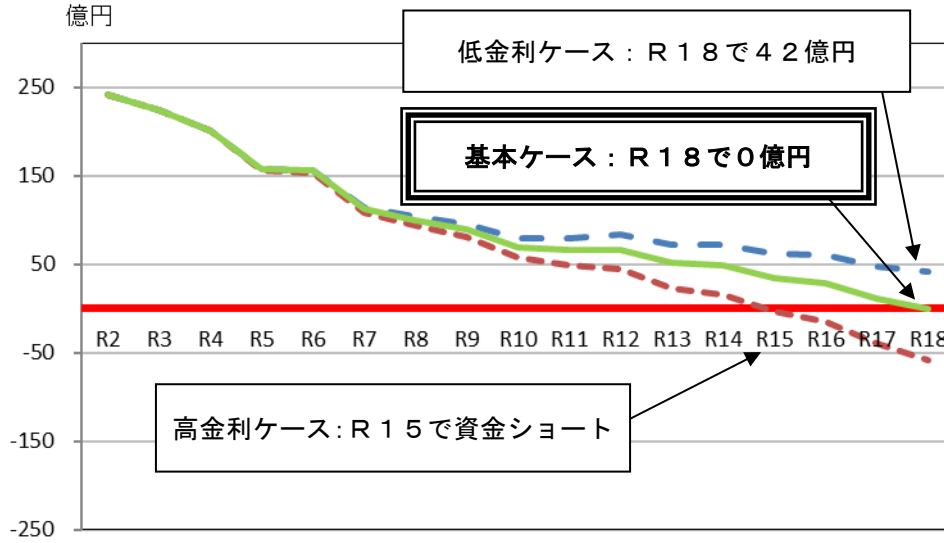
運輸収入	金利ケース	ローリング結果
通勤定期 95%、 通学定期・定期外 100%回復ケース	基本ケース	0億円
	高金利ケース	▲58億円
	低金利ケース	42億円
通勤定期 90%、 通学定期・定期外 95%回復ケース	基本ケース	▲83億円
	高金利ケース	▲141億円
	低金利ケース	▲41億円
通勤定期 85%、 通学定期・定期外 90%回復ケース	基本ケース	▲165億円
	高金利ケース	▲229億円
	低金利ケース	▲123億円

※参考

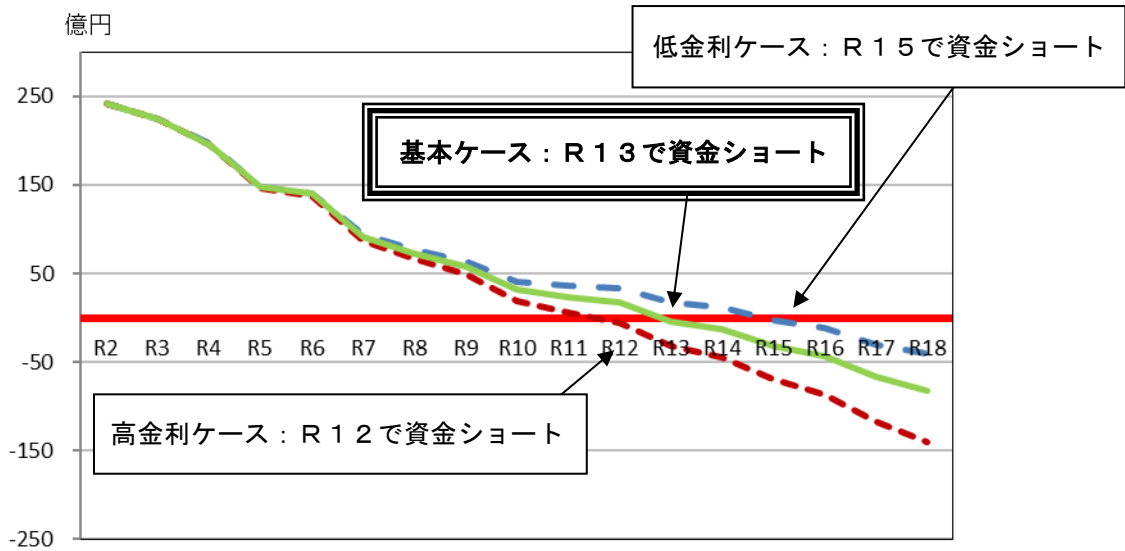
現推計（R2.12月）	
全券種 100% 回復ケース	37億円
	▲35億円
	90億円
全券種 95% 回復ケース	▲50億円
	▲122億円
	3億円
全券種 90% 回復ケース	▲137億円
	▲218億円
	▲84億円

○ 資金残高の推移

< 運輸収入：通勤定期 95%、通学定期・定期外 100%回復ケース >



< 運輸収入：通勤定期 90%、通学定期・定期外 95%回復ケース >



< 運輸収入：通勤定期 85%、通学定期・定期外 90%回復ケース >

