



千葉モノレールの再建スキーム



世界最長懸垂式空中飛行鉄道

原 潔



本日の内容

- 千葉モノレールのあゆみ
- 損益の推移・分析
- 再建に向けて
 - 再評価
 - 再建計画
- 再建の結果と課題



千葉モノレールのあゆみ

●会社設立 昭和54年3月20日
昭和56年3月特許取得、昭和57
年1月工事着工。昭和63年より平
成11年まで順次延伸開業

- ・営業キロ 15.2キロ
- ・建設キロ 15.4キロ
インフラ外(会社施行) 483億円
インフラ部(道路管理者施行) 1, 1
- ・合計 1, 600億円
キロ当たり建設費
103.9億円

会社施行資金内訳

- ・資本金充当 100億円
- ・開銀借入 181億円
- ・県市借入 191億円
- ・自己資金 11億円



路線の開業状況

昭和 6 3 年 3 月	千城台・スポーツセンター間 8. 0 キロ開業
平成 3 年 6 月	スポーツセンター・千葉間 3. 8 キロ開業
平成 7 年 8 月	千葉・千葉みなと間 1. 5 キロ開業
平成 1 1 年 3 月	千葉・県庁前間 1. 7 キロ開業



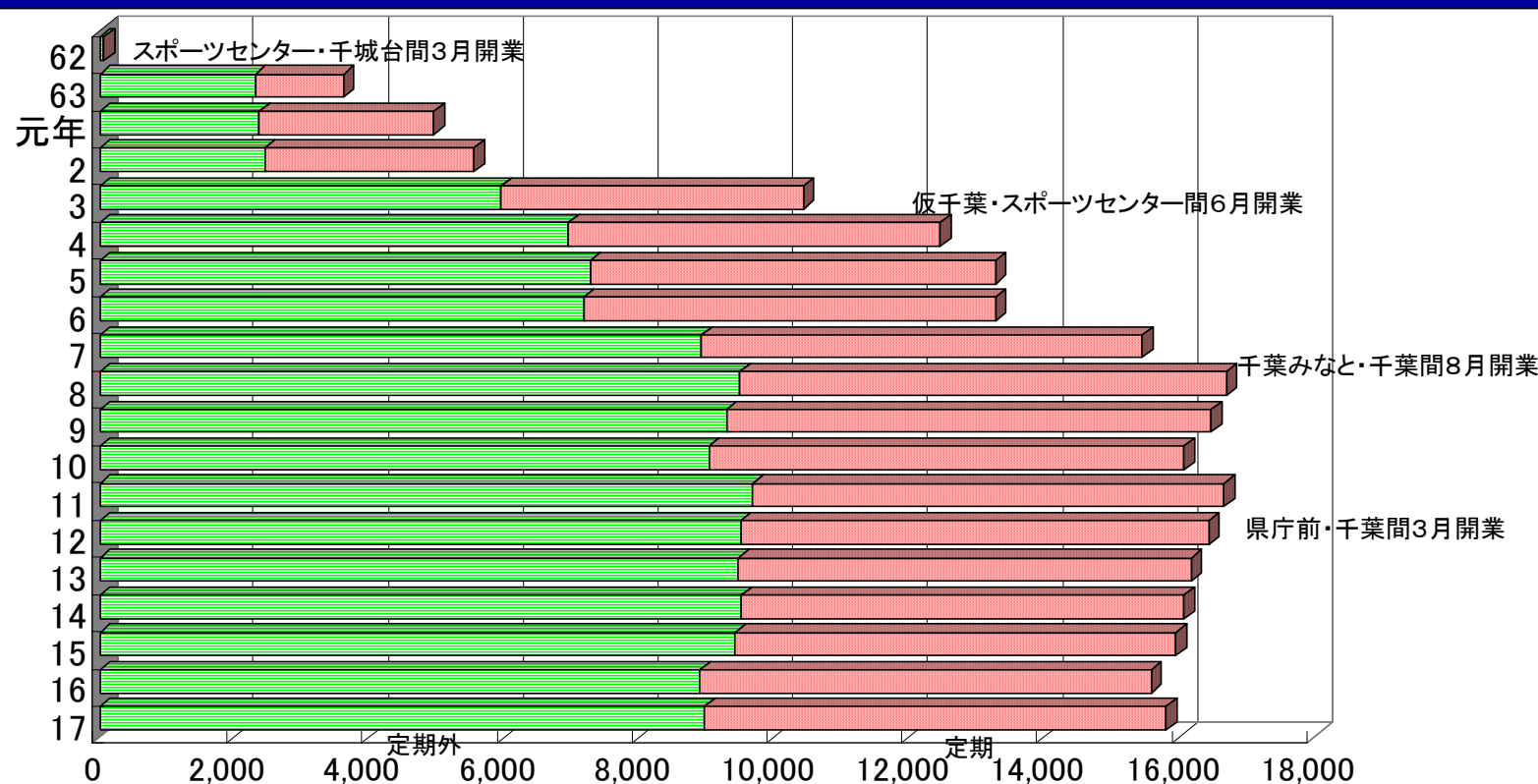
路線ご案内



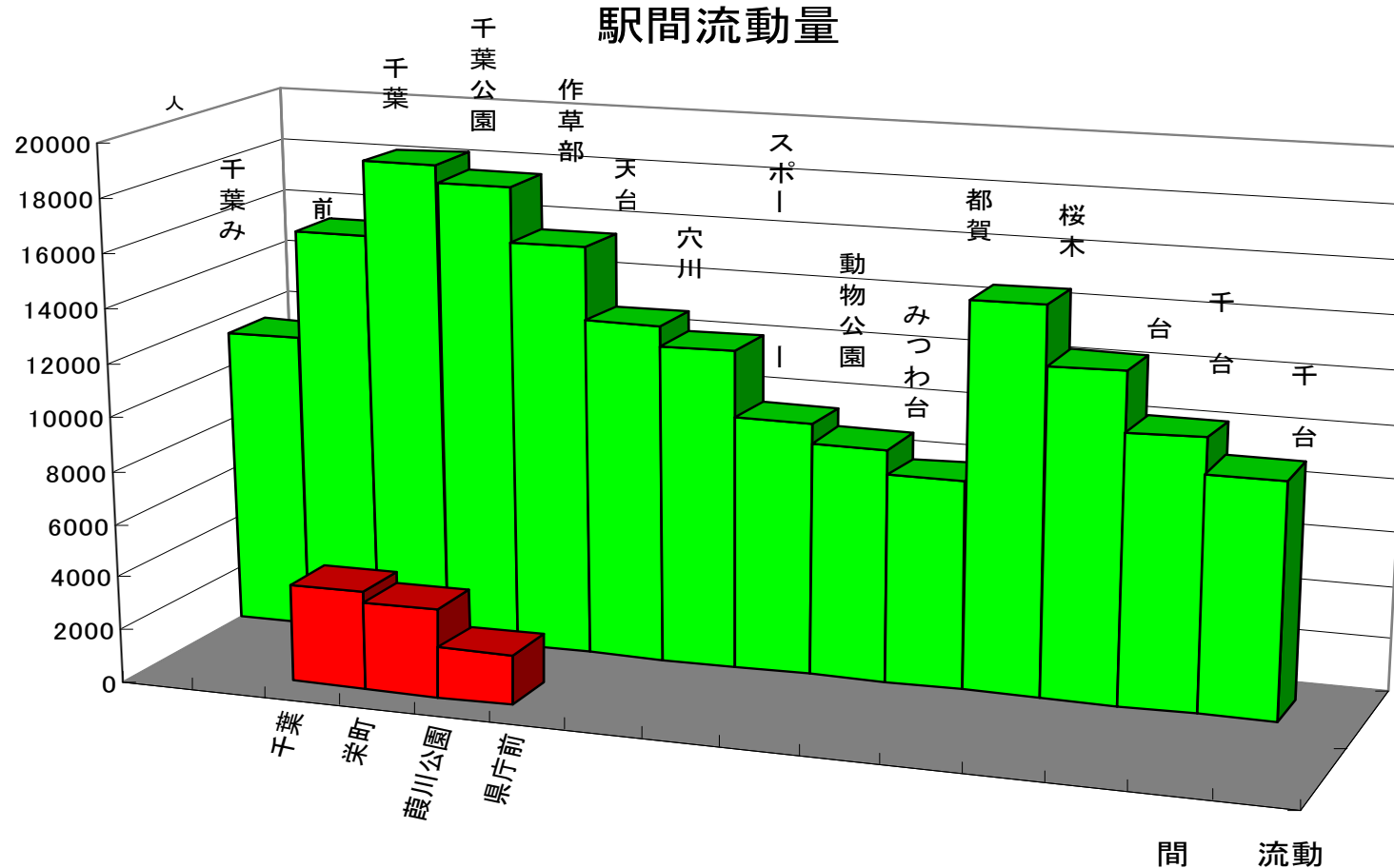


17年度 一日あたり 輸送人員 43,286人
輸送密度 11,197人

輸送人員の推移



駅間流動量





再建時の会社概要

- 17年度末（平成18年3月31日現在）
従業員数160名
男158人 女2名 平均年齢 40歳

年	14	15	16	17	18
従業員数（人）	178	176	175	163	160

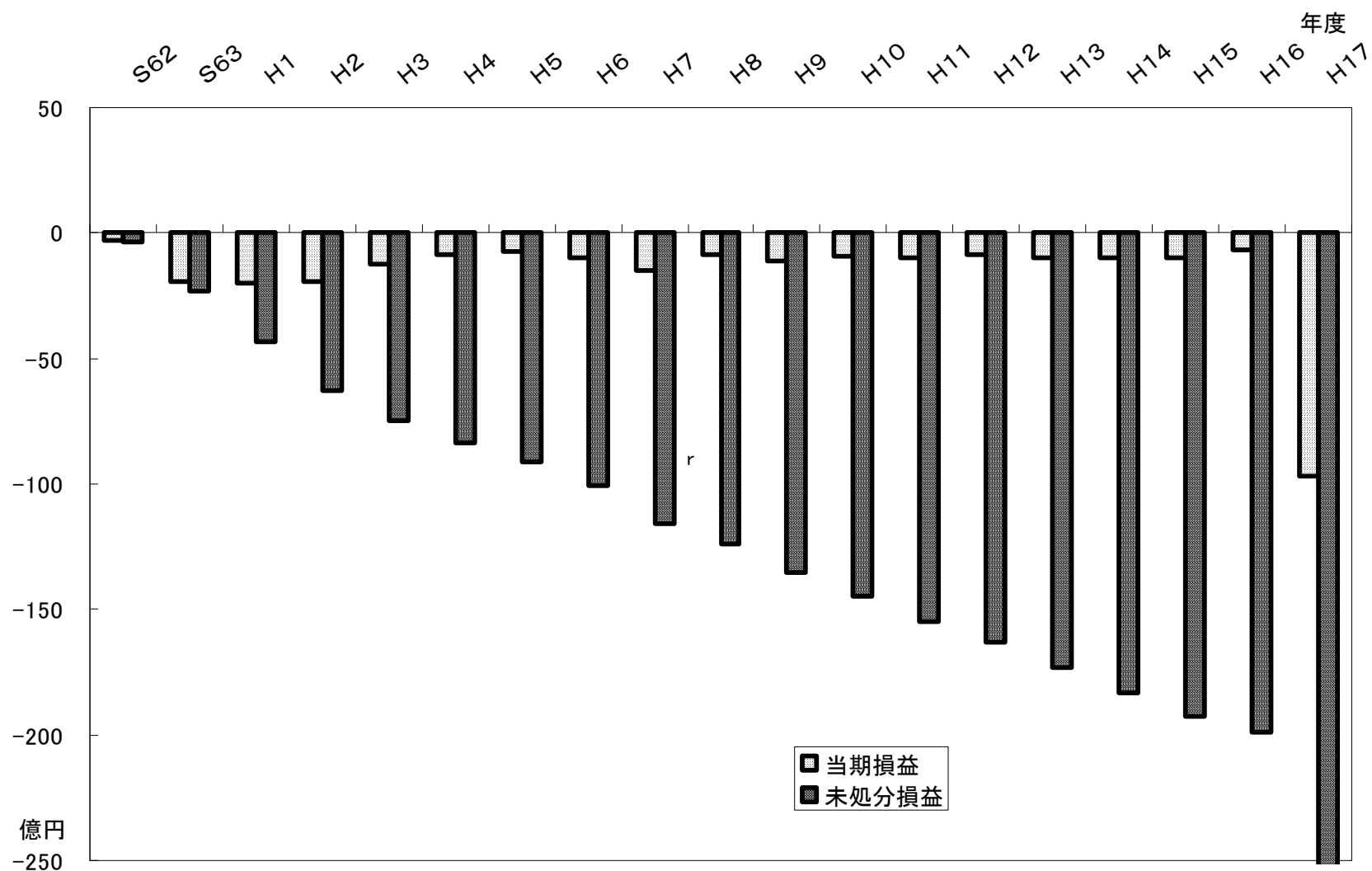
- 資本金 100億円（平成18年3月31日現在）

主な株主については...

千葉県26%、千葉市26%、新日本製鉄7.8%、JFEスチール7.8%、三菱重工5.6%、京成電鉄5%、千葉銀行5%、東京電力3%



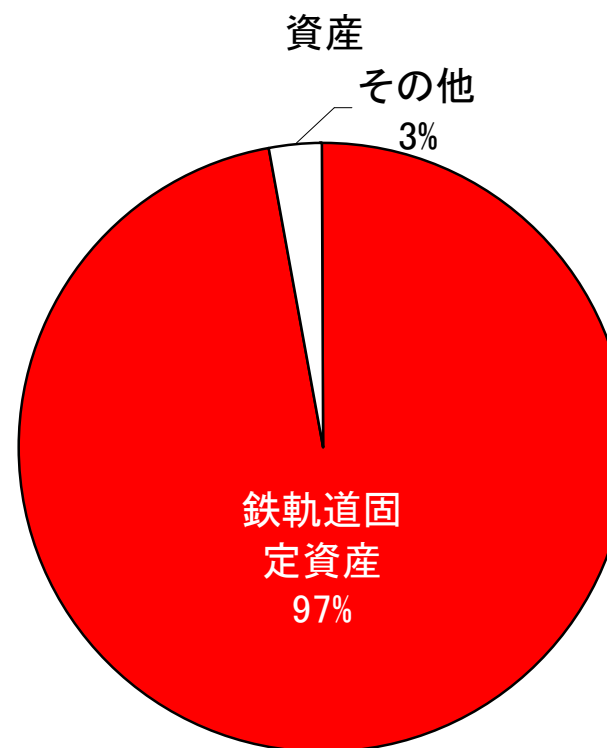
損益の推移





貸借対照表

資産の部 184億円
(H16)



資産の部内訳単位: 百万円)

流動資産 430 (現金預金 221、未収金 48 他)

固定資産 18,006 (鉄軌道固定資産 17,966 他)



貸借対照表

負債及び資本の部

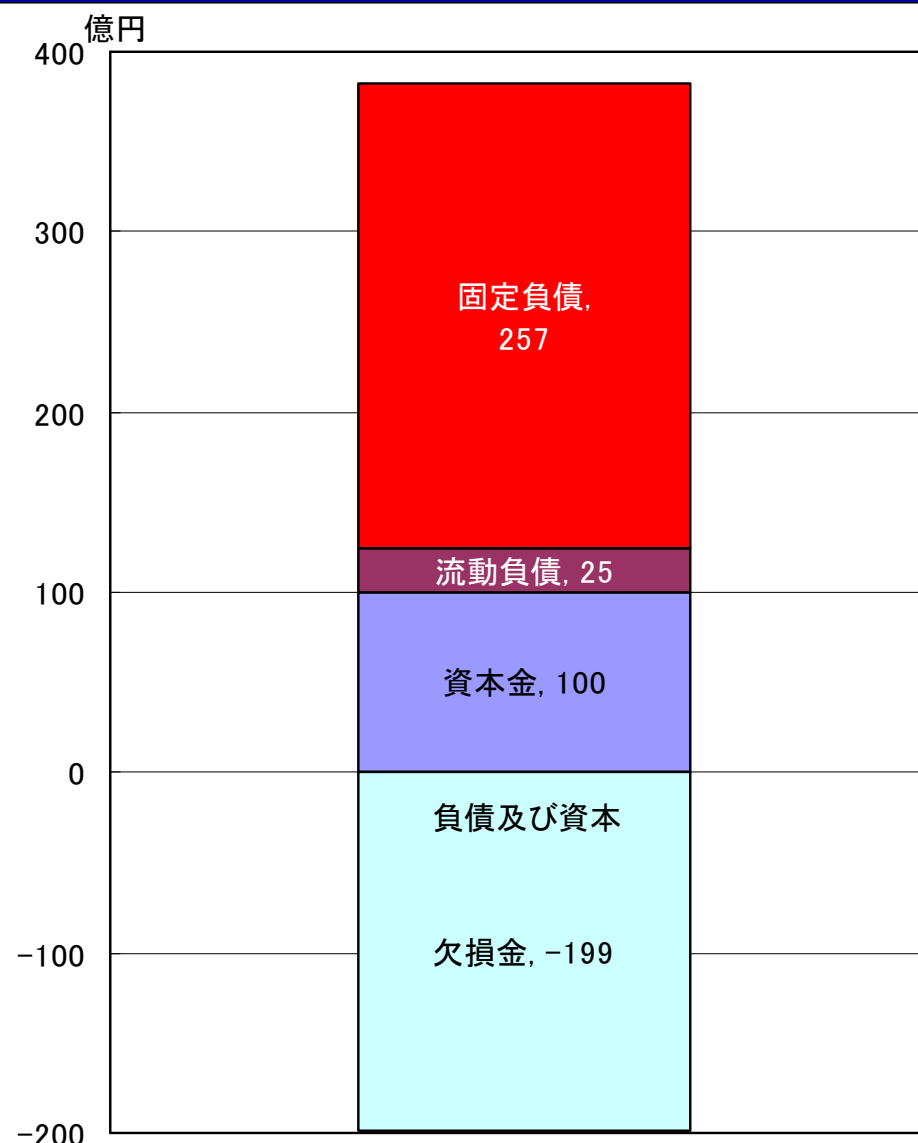
負債及び資本の部184億円

資産の部内訳単位:百万円)

流動負債 25 (短期借入金 21 他)

固定負債 257

(長期借入金 254 他)





損益計算書

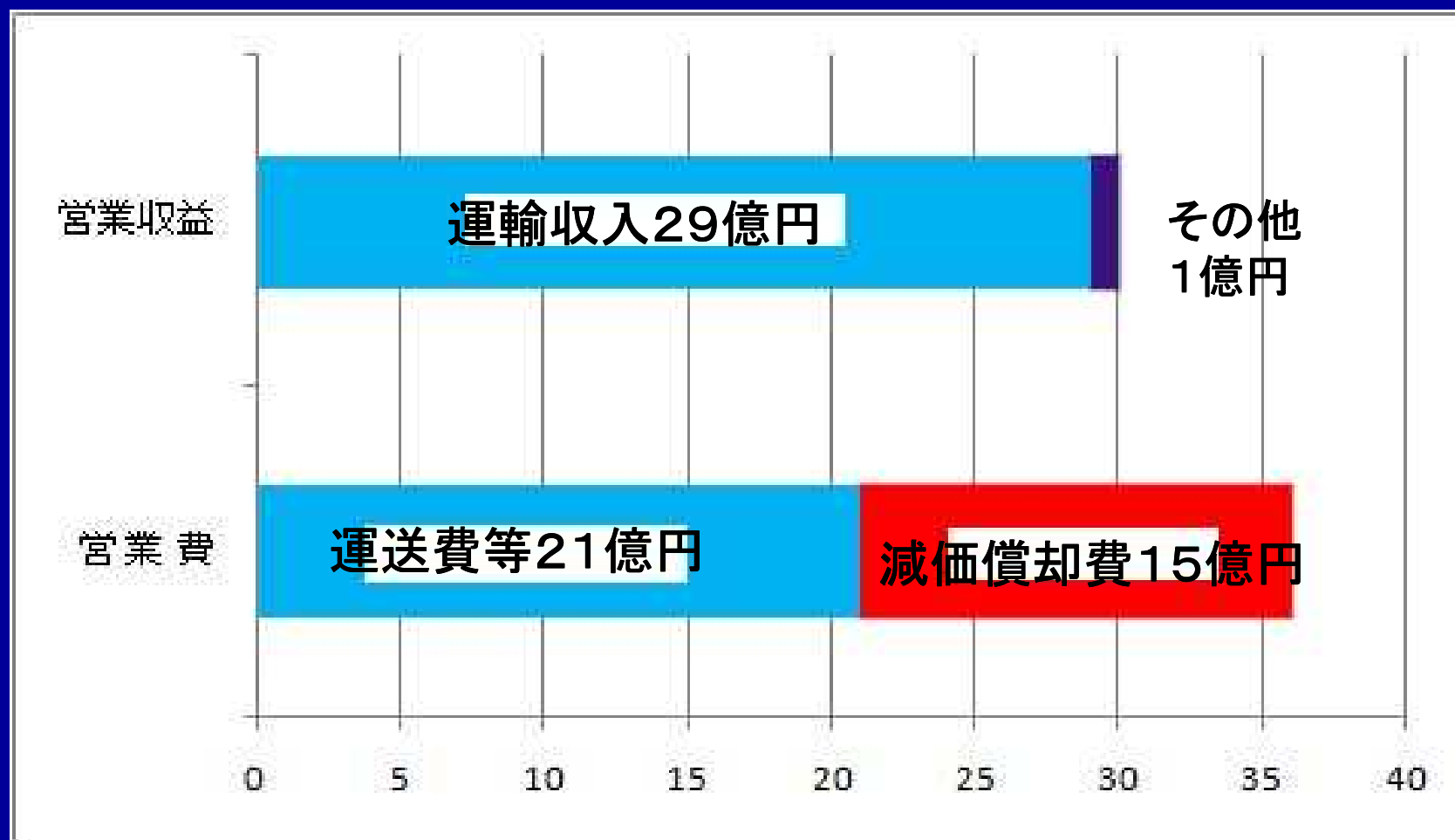
・償却前847百万円の
黒字

・償却後698百万円の
赤字

科 目		金 額	
経常損益の部			
(営業損益の部)		(百万円)	(百万円)
	営業収益	3,000	
	営業費	3,698	
	うち、減価償却費	1,545	
	営業損失		698
(営業外損益の部)			
	営業外収益		
	利子補給金	244	
	その他の収益	111	358
	営業外費用		
	支払利息	245	245
	経常損失		588
(特別損益の部)			
	特別損失		74
			74
	固定資産除却損		2
	税引前当期損失		662
	法人税等		4
	当期損失		666
	前期繰越損失		19,275
	当期末処理損失		19,923



営業損益





償却前は黒字

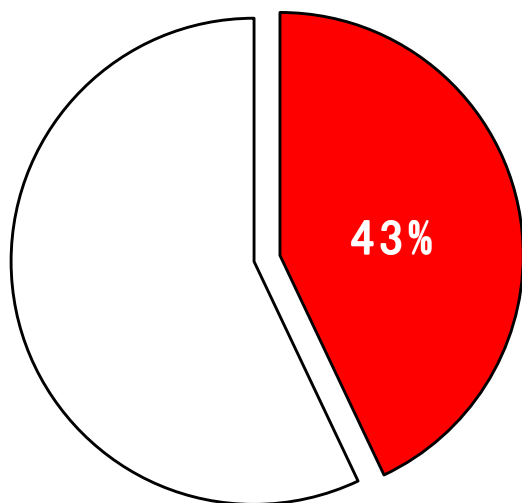
- 償却前の収支率は大手民鉄並み
千葉モノレール68%、大手民鉄平均65%
(近鉄67%、阪急68%)
- なのに償却後収支率は極めて悪い
千葉モノレール119.9%、大手民鉄82%
(近鉄79%、阪急81%)

モノレールは、16年度実績で塗装費と塗装補助金を相殺。大手は15年度実績



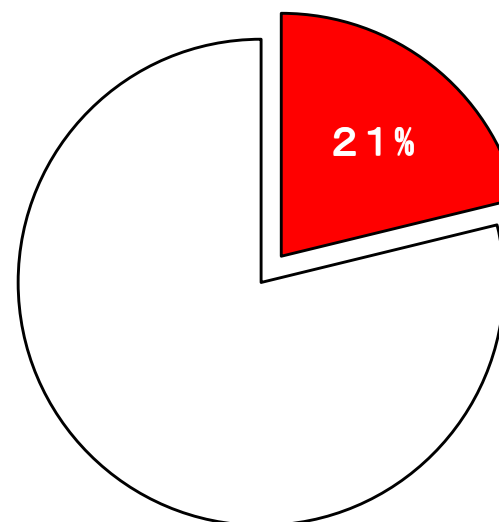
営業費に占める減価償却費が高い

千葉都市モノレール



千葉都市モノレール 43%

大手民鉄



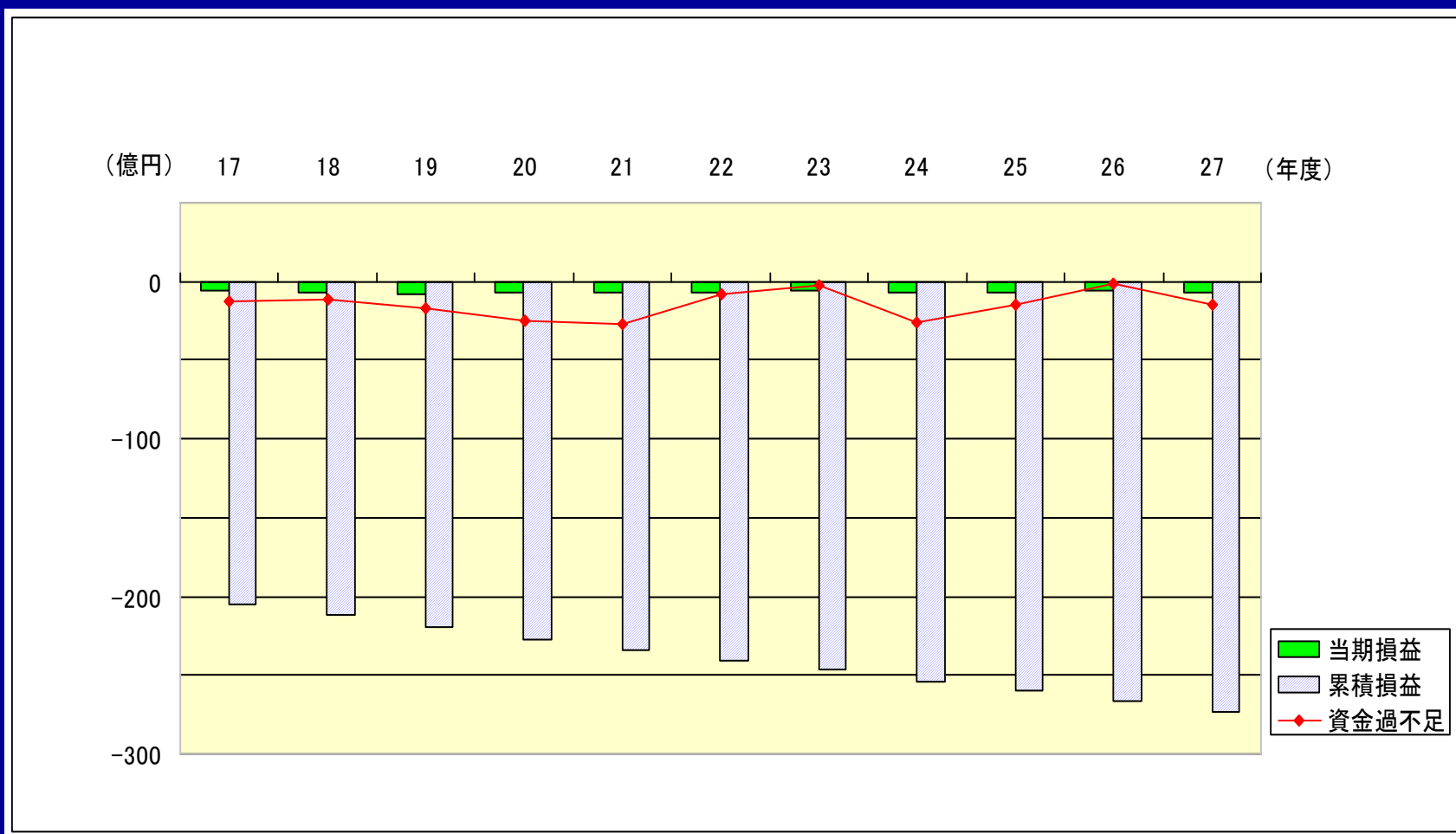
大手民鉄 21%



過大な鉄軌道固定資産資産を保有



このまま推移すると





モノレール評価・助言委員会

千葉県は、平成15年に第3者機関として大西隆東大教授を委員長とする「千葉都市モノレール評価・助言委員会」を設置し、委員会は延伸の是非等についての報告書をまとめ、平成16年3月に知事に報告をしています。

その報告書の論点は、

- ・ 1. 延伸は認められない
- ・ 2. 既開業区間である千葉・県庁前間1.7キロも撤去・廃止が最も有力な選択
- ・ 3. 会社の再建が必要、事業の縮小によって活路を見出す



千葉モノレールの再建に向けて

評価・助言委員会の報告を受けて、
県、市及び会社は再建に向けて動き
出しました。併せて延伸路線の検討
を行うこととしました。



モノレールの再評価

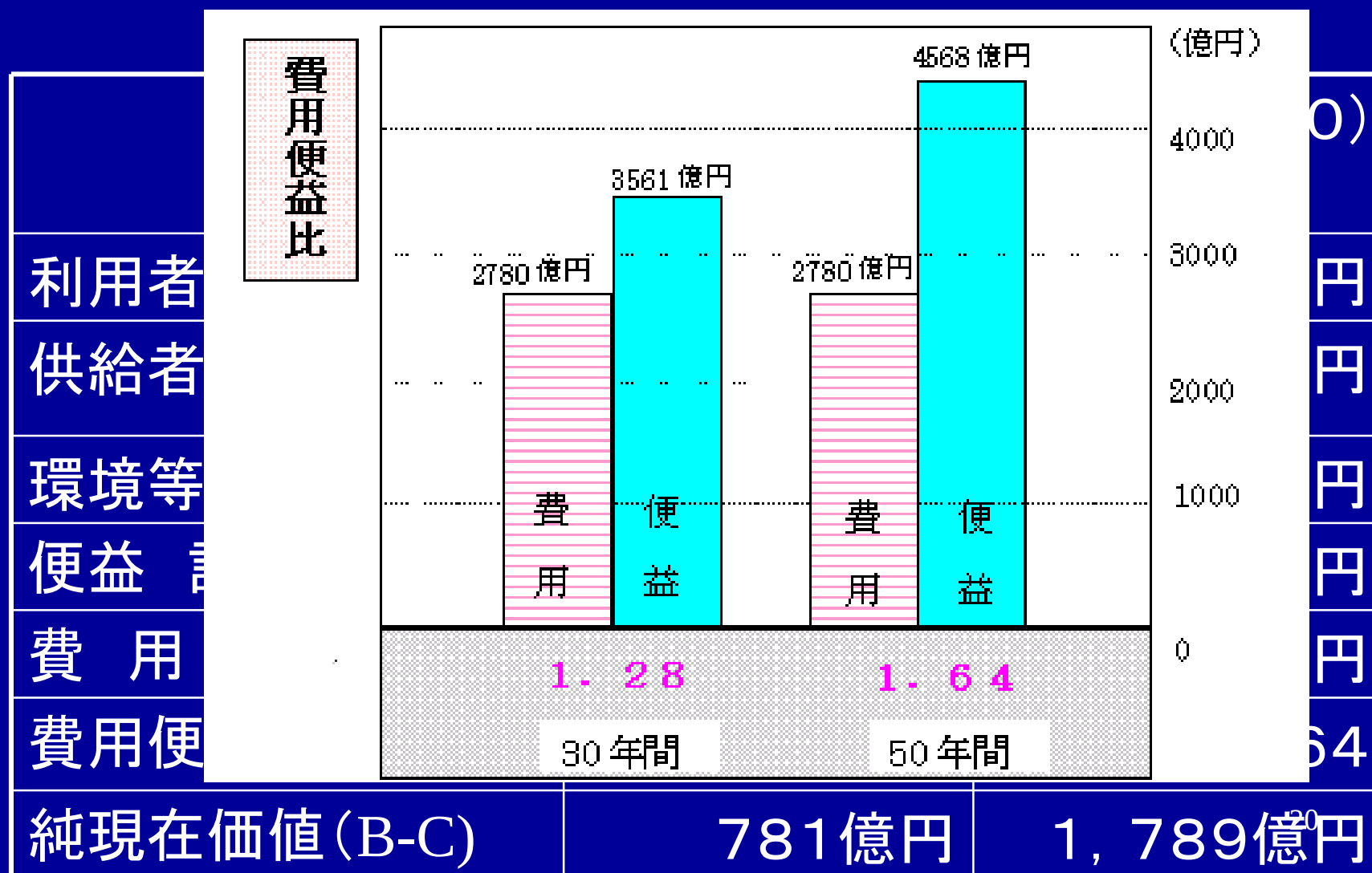
- 千葉モノレールは、1日43,000人（バス700台分）

年間1,600万人の
お客様を運ぶ基幹
交通





千葉モノレールの便益は高い





償却前営業損益は黒字、しかも大
手民鉄並収支率を確保

モノレール整備事業として成功



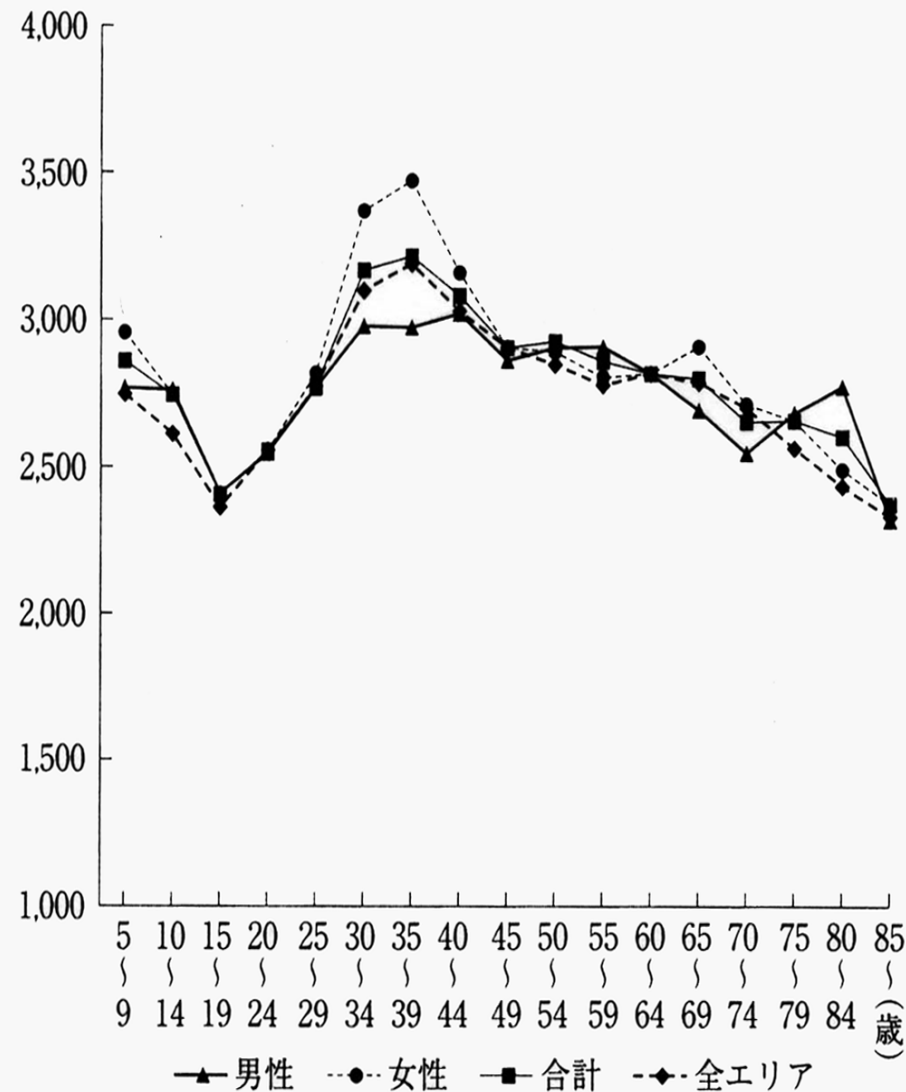
今後の交通の課題

- 高齢化・少子化 人口減少→輸送需要の減少
2030年の人口は2000年の人口より935万人減少。現在の大阪府(881万人)や神奈川県(849万人)の人口がまるまる無くなる。
- コンパクトシティ・・・都市間競争、都市間格差
住む都市を選ぶ時代、いかに魅力ある街づくりとするか、その鍵は交通
- 公共交通が整備されていることによって高齢者などいわゆる交通弱者のモビリティが確保される

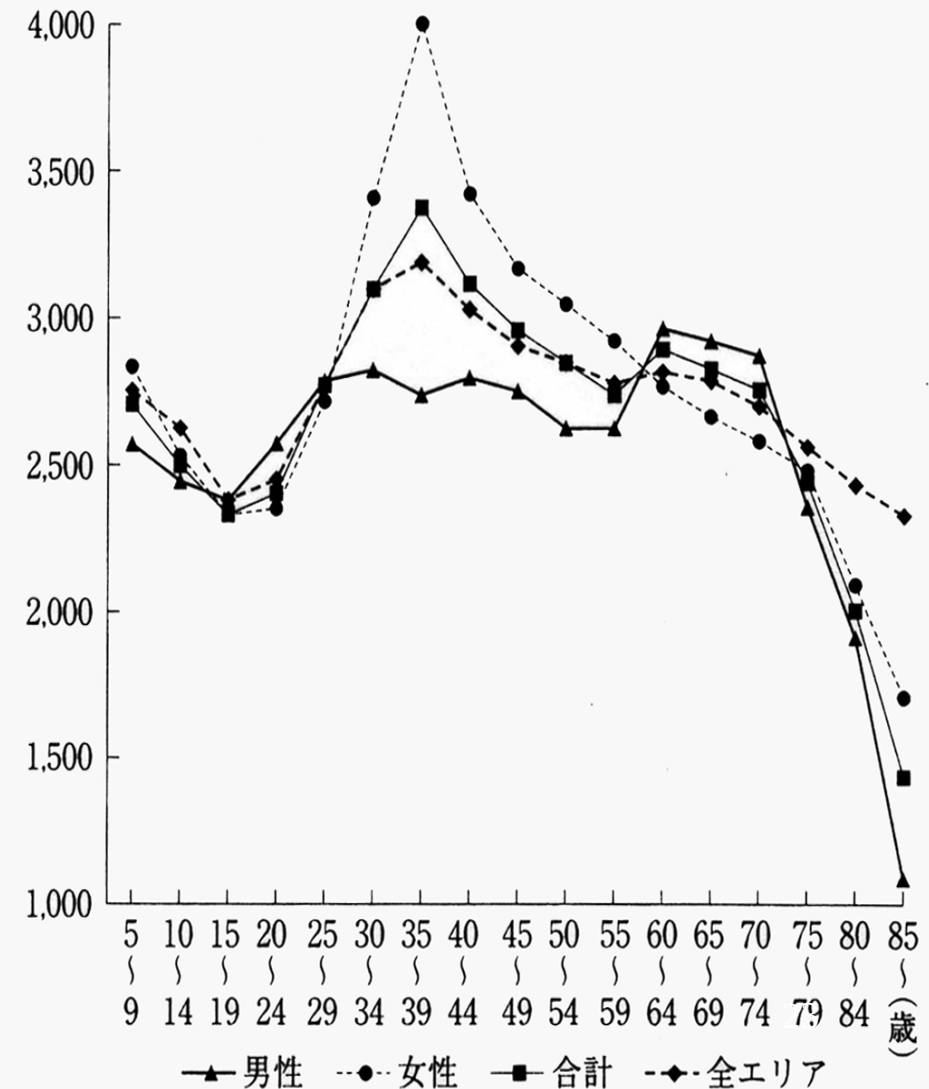


トリップ数 1988PT調査結果 平田一彦氏提供

東京北東部 (公共交通主体エリア)



埼玉北部 (マイカー主体エリア)





都市の装置、大切な資産

千葉モノレールは、

1. 便益が高く、街づくりの核となる良好な社会資本であり、次世代に残し発展させていくことが 私たちの責務
2. 他に例の少ない「懸垂型モノレール」でしかも営業キロ世界一→都市の個性を創造
3. 安全で質の高い輸送サービスを提供



再建・助成のメニュー

- 資産購入に係る補助→固定資産額圧縮
- 固定資産税の減免・免除
- 固定資産税相当額の補助（固定資産税は払う）
- 固定資産そのものを自治体が取得し、施設をリース（いわゆる上下分離）
- 無利子融資、借入金の金利相当額補助、増資
- 欠損額相当額補助、運営費補助 等



千葉モノレールの再建計画

- 会社の自助努力

- 外的支援

- (1) 単年度黒字を確保

- ・保有資産を千葉市に無償譲渡→資本費負担を軽減
 - ・政策投資銀行借入金繰上げ償還→金利負担の軽減

- (2) 繰越損失を解消

千葉県、千葉市からの借入金を出資に振替え、増減資
(県・市・株主に要請)

- (3) モノレールを核とした街づくり (市に要請)

- 国土交通大臣の産業活力再生特別法に基づく「事業再構築計画」の認定



会社の自助努力

- 目標
- 組織
- 人事
- 収入増加策
- 経費削減



安全・笑顔・真心
千葉モノレール

コーポレートスローガン

企業理念の制定

(平成18年4月1日制定)

- 千葉モノレールは、お客様に安全で快適なサービスを提供します。
- 千葉モノレールは、地球環境を大切にし、社会に貢献します。
- 千葉モノレールは、創意と工夫で活力ある会社になります。



○行動指針の制定 (平成18年4月1日制定)

- 私たちは、お客様の安全を最優先します。
- 私たちは、お客様の声を大切にします。
- 私たちは、明るく笑顔であいさつします。
- 私たちは、売上を増やし無駄を省きます。
- 私たちは、活気ある明るい職場をつくれます。

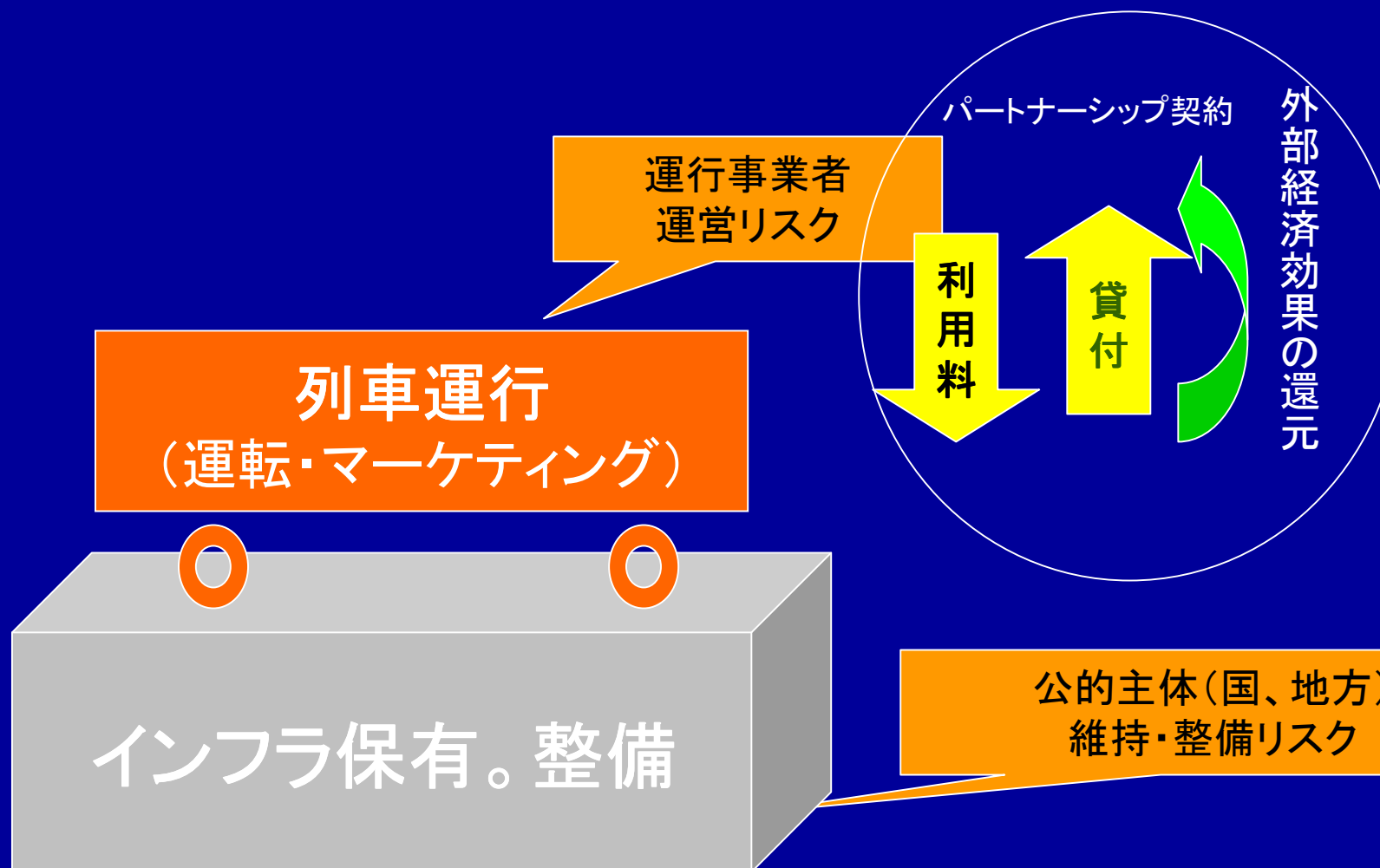


単年度黒字を確保

- 保有資産を千葉市に譲渡(上下分離)
- 日本政策投資銀行借入金の繰上げ償還

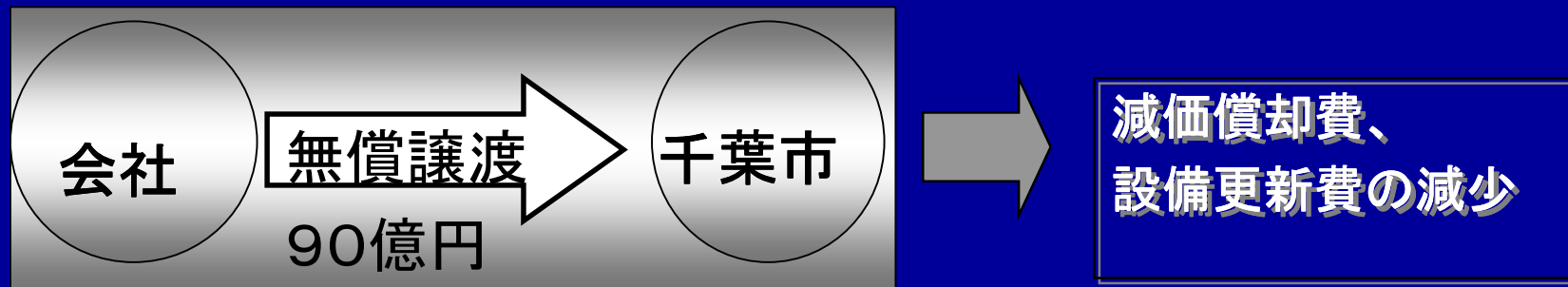


的 方 プ ー





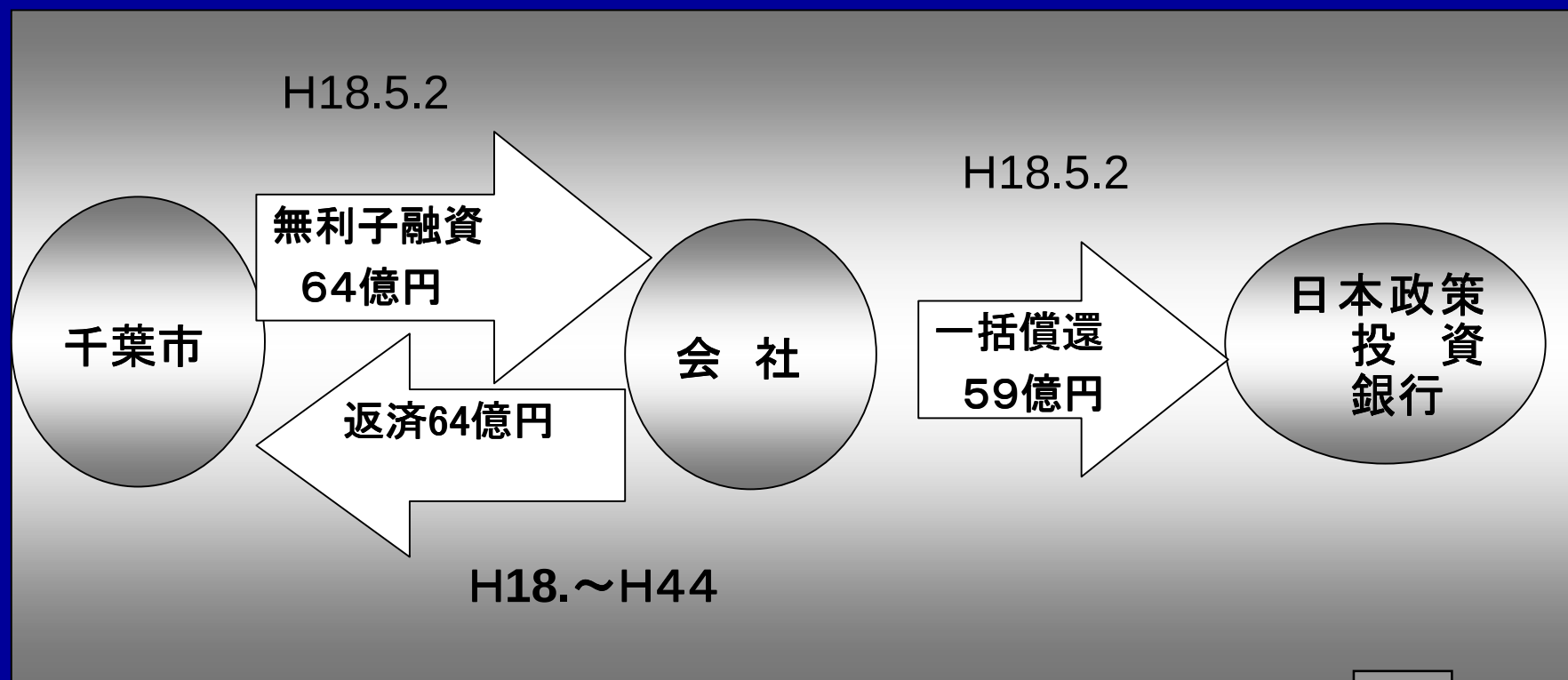
資産譲渡の内容



- 車両の運行や旅客サービスの提供に密接な関係のある資産（車両、運行管理システム、駅務機器等）を会社が所有、それ以外の交通路としての性格が強い資産を千葉市に無償譲渡（電力線、変電所、桁内設備）



借入金繰上げ償還の内容

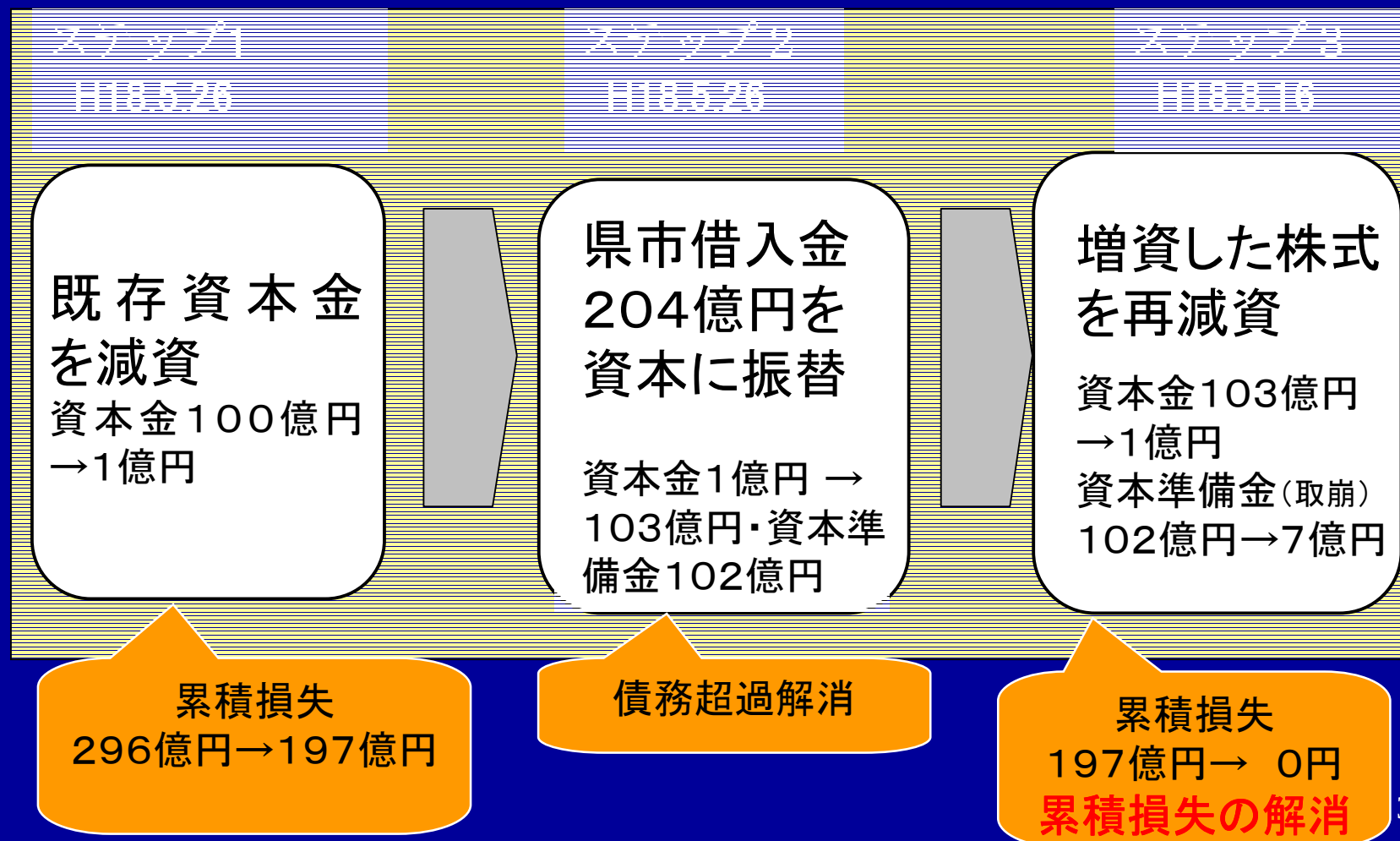


一括償還の流れ

金利発生の解消



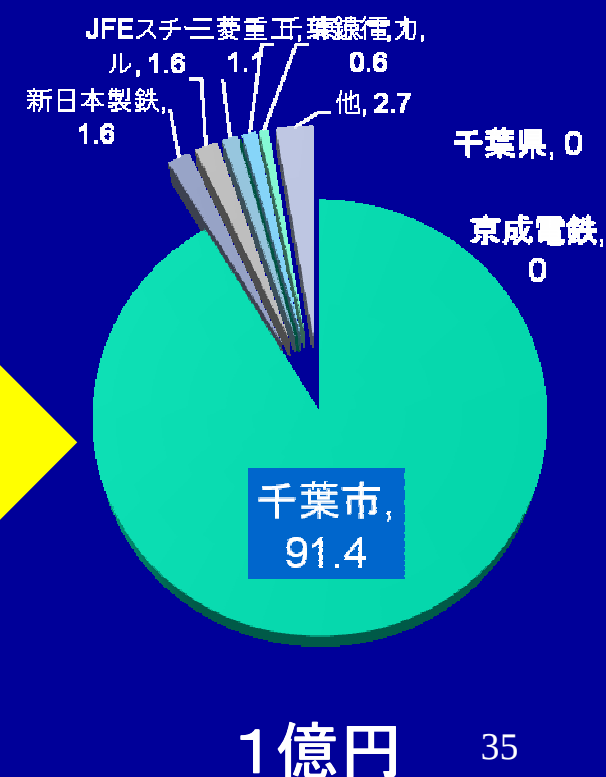
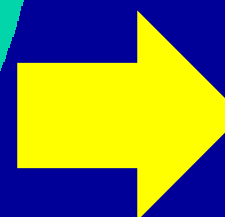
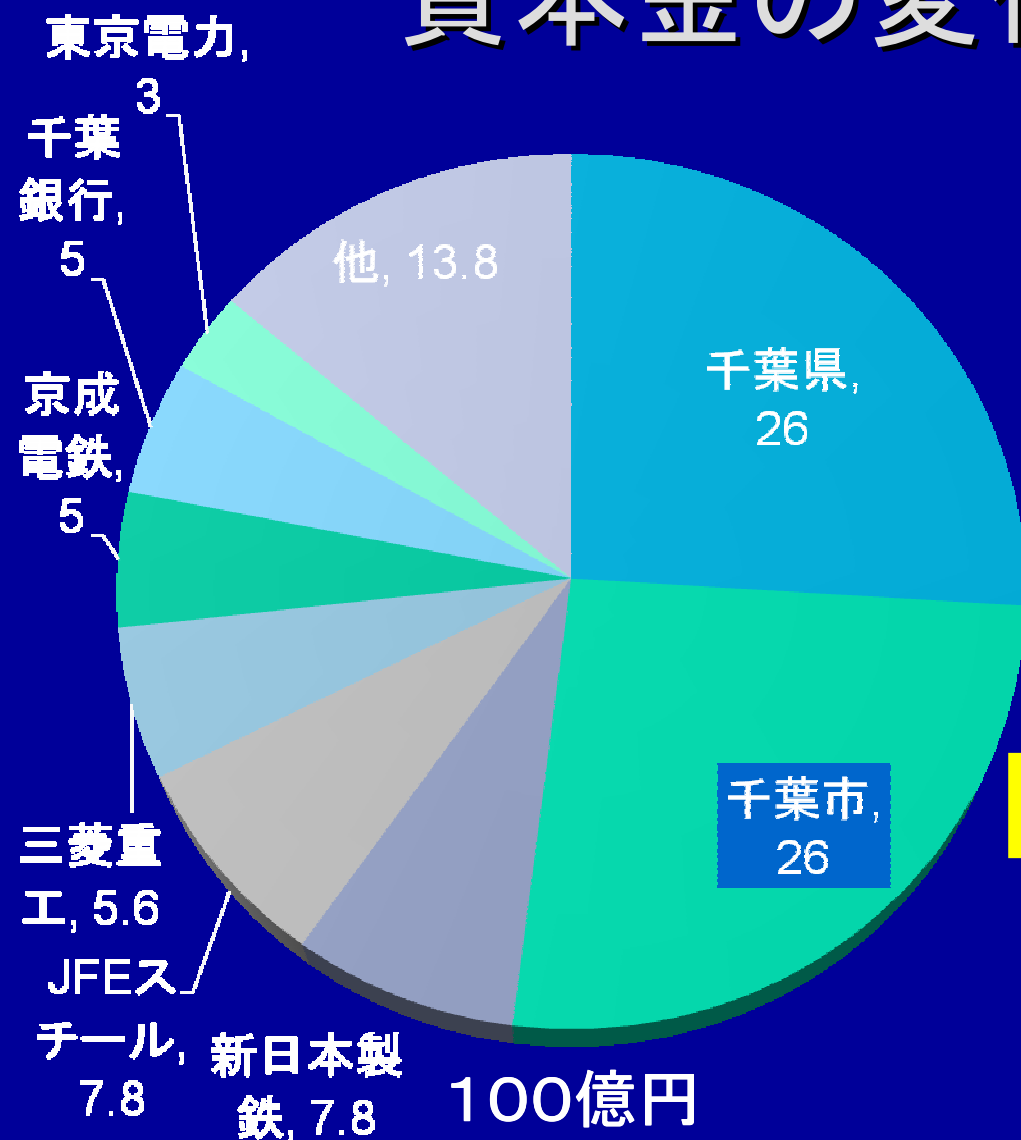
繰越損失解消の内容





資本金の変化

単位: %





再建の結果

	利益等	累計損益	備 考
H18.3	-97	-296	無償譲渡資産90億円分特別損失計上
H18.5	99	-197	減資益99億円
H18.8	197	0	減資益102億円・資本準備金取崩し95億円、計197億円
H19.3	1.9	1.9	単年度黒字達成
H20.3	5.3	7.2	
H21.3	3.2	10.4	



今後の課題

- 付帯事業の充実拡大
- 必要な設備投資・更新の実行
- モノレールを核とした街づくり

モノレールを核とした街づくりは、将来にわたって安定的な需要を創出する最も有効な手段

県庁前駅以遠の延伸



ありがとうございました

