

東葉高速鉄道の経営安定化に向けた
支援に係る要望について

令和5年3月

千 葉 県
船 橋 市
八 千 代 市

要 望 書

令和5年3月13日

国土交通大臣 齊 藤 鉄 夫 様

千葉県知事 熊 谷 俊 人

船橋市長 松 戸 徹

八千代市長 服 部 友 則

平成8年度に開業した東葉高速鉄道は、東京メトロ東西線と接続した都心までの幹線鉄道として、また、まちづくりや観光になくってはならない路線として、現在は1日約14万人が利用する鉄道となっています。

しかしながら、本鉄道は、日本鉄道建設公団（現「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」。以下「機構」という。）が建設し、施設完成後に事業者に譲渡するという民鉄線建設方式（いわゆる「P線方式」）により建設されたことなどにより、約3,000億円という多額の長期有利子負債を抱えて開業したことから、他の路線よりも割高な運賃設定により利用者からも負担をいただいているにもかかわらず、長期債務の元利償還が経営を大きく圧迫しています。

本鉄道の経営安定化に向けては、これまで、平成9年度から平成18年度までの第一次支援、平成19年度から平成28年度までの第二次支援として、自治体及び東京地下鉄株式会社による増資や国及び自治体による利子補給、機構による償還猶予等の支援を実施してきたところです。

地元自治体としては、これまで、出資と利子補給をあわせて498億円の財政支出を行ってきた他、沿線開発等による利用者増の取組や経費節減等の経営改善のための取組等、たゆまざる努力をしてまいりました。

沿線開発については、八千代市においては、八千代緑が丘駅を中核として、商業機能等を集約し、賑わいのあるまちづくりを進め、土地区画整理事業における計画人口1万4千人に対し、1万5千人を超える人口の張り付きが見込まれております。また、船橋市においては、飯山満駅周辺のまちづくりに加え、海老川上流地区では計画人口3千3百人の土地区画整理事業が進められており、更に同地区内には市の請願による新駅の設置を進めています。この新駅設置とともに市立医療センターの移転を核とした健康維持や予防医学の考え方を活かした魅力あるまちづくりを行い、本鉄道の利用者増に寄与できるよう尽力してまいります。

このように、地元自治体としても、今後の開発の余地が限られる状況になるまで、沿線開発に最大限の注力を行ってきたところであり、現在、沿線人口は、開業時の28万1千人から令和3年度時点では35万9千人にまで

増加し、1日平均乗車人員も、7万1千人から令和4年度上期では14万1千人にまで増加しています。

これらの結果、本鉄道は、平成22年度から12期連続の黒字を計上するまでになり、有利子負債も着実に減少させてまいりましたが、依然として約2,300億円の長期債務を抱え、毎年度の元本償還と金利負担が経営に重くのしかかっています。

このような状況に陥ったのは、本鉄道が、帝都高速度交通営団（現 東京地下鉄株式会社）による地下鉄東西線の延伸路線として計画されたにもかかわらず、様々な経緯により、営団による整備ではなく、多くの地元負担により第三セクター鉄道を設立し、有償資金を大半とするP線方式による整備を行わざるを得なかったことが大きく影響していることは否めません。

沿線住民からは、このような建設経緯に未だに素朴な疑問を持つ声があることに加え、いわゆる宅鉄法という法整備と建設のための無償資金制度まで手当てされたつくばエクスプレスの整備との対応の差異を問う声も多く上がっています。

第二次支援期間が始まる前の平成17年12月にも、本鉄道の経営安定化に向けた新たな資金の投入をはじめとした支援について、自治体から国に要望させていただきましたが、その後のやりとりの中で、まずは第二次支援の効果を見極めるべきとの趣旨の御見解が表明されたため、更なる支援策は検討されず、抜本的な経営安定化には至りませんでした。

また、第二次支援後の平成31年1月にも、関係者が一体となった支援策の検討に対する一層の関与及び長期債務の元利償還金の負担に対する抜本的な支援について、自治体から国に要望させていただいたところです。

こうした中、新型コロナウイルス感染症の度重なる感染拡大等の影響により、鉄道利用者が減少したことで運輸収入は大きく落ち込んでおり、国、県、沿線市等で構成する「東葉高速自立支援委員会」（以下「自立支援委員会」という。）では、今後の運輸収入の回復状況や金利動向等によっては、将来、資金不足に陥る可能性があることを確認しています。

運輸収入は感染拡大前の水準には回復しておらず、今後の見通しが未だ不透明であること、加えて、物価高騰、金利の上昇傾向を考慮すると、長期債務の元本償還や利払い負担による厳しい経営状況に更なる負担が加わることは明らかであり、資金不足への対応はこれまで以上に必要であると考えます。

昨年11月21日に開催した自立支援委員会でも、有利子負債の削減のため、一層の努力を続けていくという方針の下、支援のあり方についての協議の継続を確認したところですが、本鉄道の建設の経緯や、これまでの自治体による支援、沿線開発等による利用者増の取組にもかかわらず、割高な運賃水準が改善されず、住民からも要望の多い運賃値下げないし通学定期割引率引上げが実現しないこと等の状況を踏まえると、自治体のみによる更なる支援について、県民、市民の理解を得ることが非常に難しくなっている状況であることは御理解いただけるものと考えております。

本鉄道は、自治体が約81%を出資する第三セクター鉄道であり、その経営に対して大きな責任を有しているため、経営安定化に向けた支援のあり方については、今後も主体的に検討してまいります。国におかれましても、建設の経緯や自治体によるこれまでの経営安定化に向けた努力、首都機能の一翼を担う本鉄道の重要性等に鑑み、下記事項について実施していただくよう、改めて強く要望いたします。

記

- 1 東葉高速自立支援委員会等における支援のあり方の協議に対するより積極的な参画など、引き続き、関係者が一体となった支援策の検討に一層の関与をしていただくこと。
- 2 利払い負担に対する補助をはじめとして、長期債務の元利償還金の負担に対する抜本的な支援について御検討いただくこと。