

2006年2月3日

経営再建計画書

大空に羽ばたく、新たなる出発



千葉都市モノレール株式会社

I. はじめに	1
1. 整備の背景	1
2. 整備の効果	2
II. 千葉都市モノレールの現状	4
1. 公共交通機関の現状	4
2. 沿線状況	5
3. 輸送実績	6
4. 会社の経営状況	7
5. 経営をとりまく構造	8
III. 会社再建の必要性	9
1. 再建の背景	9
2. 将来の収支見込	11
3. 再建への流れ	12
IV. 経営改善計画	13
1. 経営ビジョン	13
2. 計画の骨子	14
3. 計画の目標	15
4. 計画のアウトライン	16

5. 計画の内容	17
(1) 企業の活性化	17
(2) 増収・利用促進	18
(3) 安全で良質なサービスの提供	21
(4) 経営の効率化	24
<u>V. 公的支援</u>	<u>29</u>
1. 累積損失の解消	29
2. 単年度黒字化の実現	29
3. 経営再建後の収支見込	34
4. 街づくり	36
<u>VI. 延伸について</u>	<u>37</u>

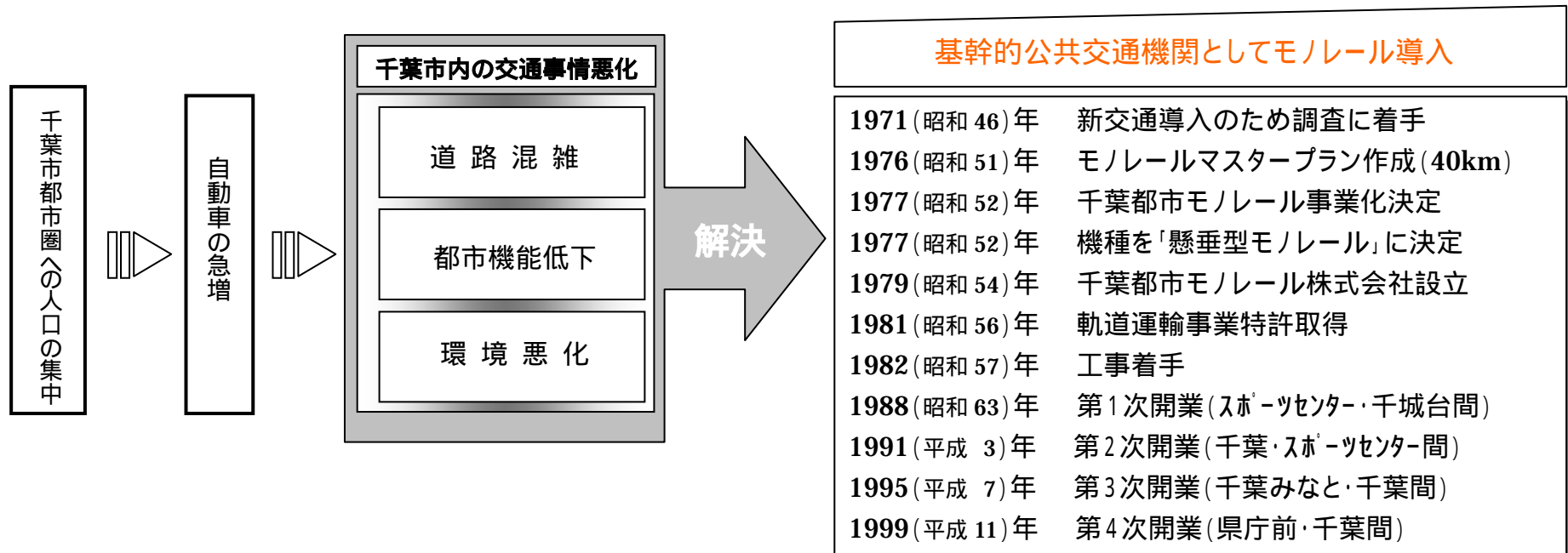
はじめに

1. 整備の背景

千葉市を中心とする千葉都市圏は、高度成長期の昭和40年代から人口や自動車が急増したことにより、千葉市内の交通事情は悪化し、道路の混雑、都市機能の低下、環境の悪化等様々な問題が顕在化していました。そこで、首都圏の主要都市としての交通環境を改善すべく、調査検討を重ね、昭和51年に都市モノレールを導入するためのマスタープランが策定されました。

その後、モノレールの事業化が決定し、ルートについてもマスタープランのうち当面事業化を図る区間として現在のルートを決しました。

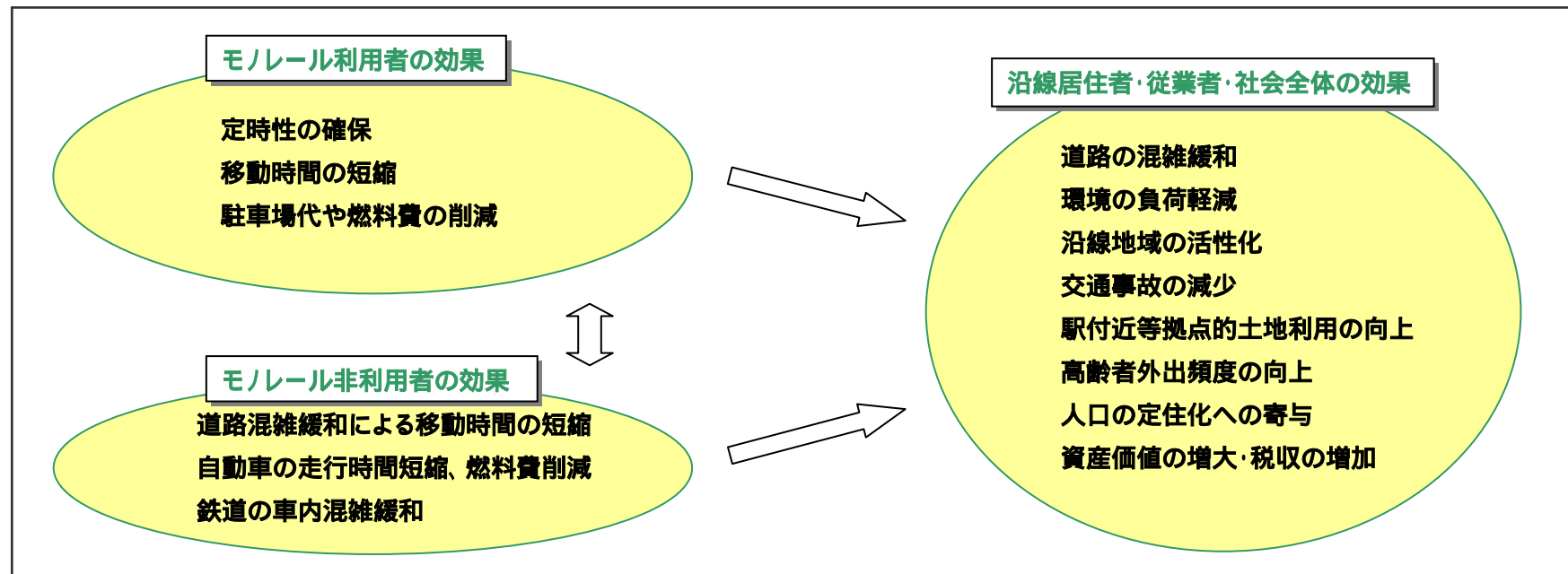
当社は、千葉都市モノレールのインフラ外部建設、管理修繕及び運営会社として、千葉県及び千葉市出資による第3セクター方式で昭和54年に設立しました。



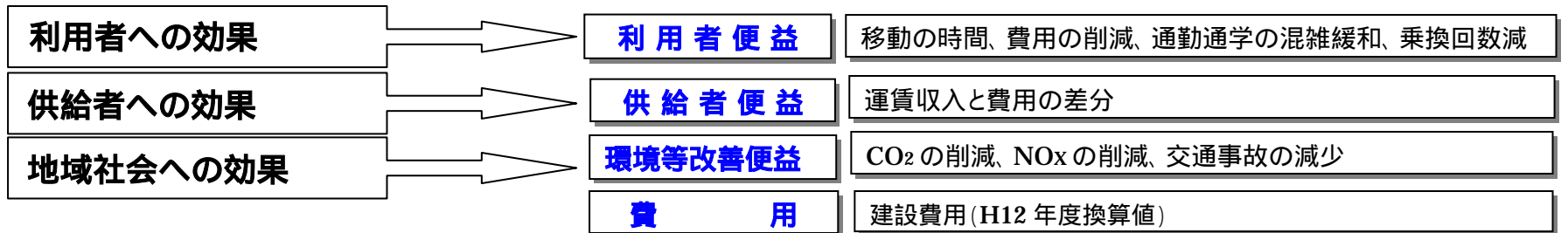
2. 整備の効果

千葉都市モノレールの輸送人員は1日43,000人で、これはバス700台分にあたります。1年間では1,600万人のお客様を運ぶ基幹交通となっており、その便益性は高いものとなっています。

利用者にとっては移動費用や時間が節減され、道路混雑緩和やCO₂、NO_xの削減等環境の負荷軽減等様々な効果を生んでいます。

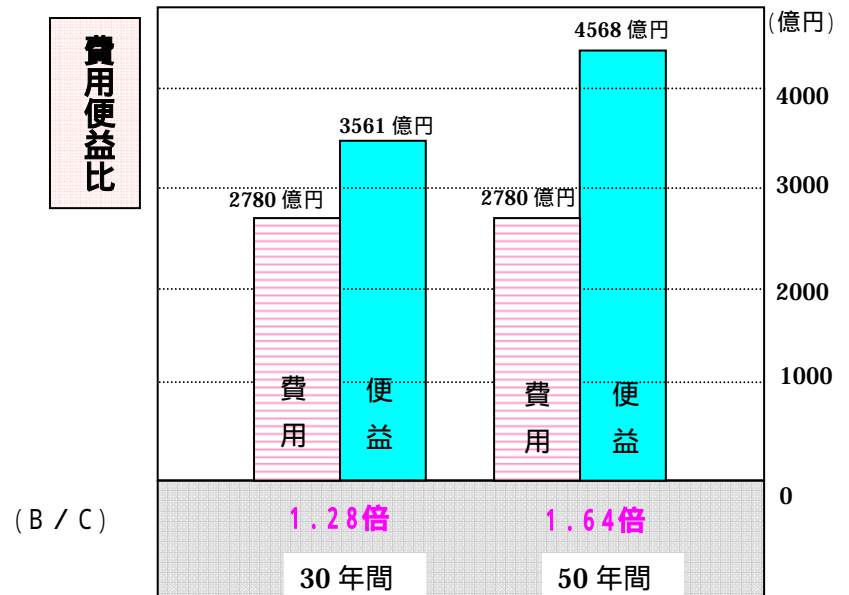


モノレールの整備により外部経済効果を含めて様々な整備効果が生まれますが、この中で定量的な分析が可能なものについて費用便益分析を行いました。



便益の種類	効果	
	30年間	50年間
利用者便益	3,126億円	4,021億円
供給者便益	418億円	526億円
環境等改善便	17億円	22億円
便益計 (B)	3,561億円	4,568億円
費用計 (C)	2,780億円	2,780億円
純現在価値 (B - C)	781億円	1,789億円

分析方法は、運輸省「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル'99」による。



費用便益比は開業(昭和63年度)から30年間で1.28倍、50年間で1.64倍と千葉都市モノレールの整備が社会経済的に効果があることを示しています。

II. 千葉都市モノレールの現状

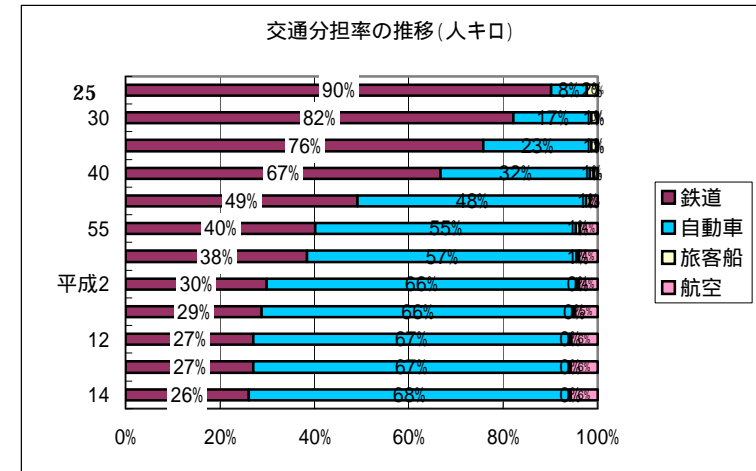
1. 公共交通機関の現状

公共交通利用の推移

わが国の利用交通手段は、モータリゼーションの進展とともに徐々に鉄道の比重は下がり、自動車の比重が増加しました。

昭和25年度において90%を占めていた鉄道の分担率は年々減少し、平成14年度には26%となっています。

一方、自動車の分担率は、昭和25年度8%であったものが平成14年度には68%に増加しています。

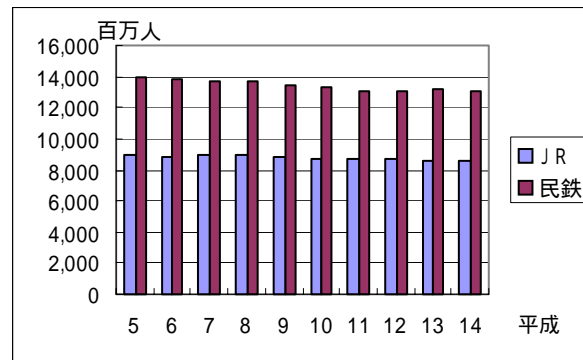


近年の鉄道業の営業状況

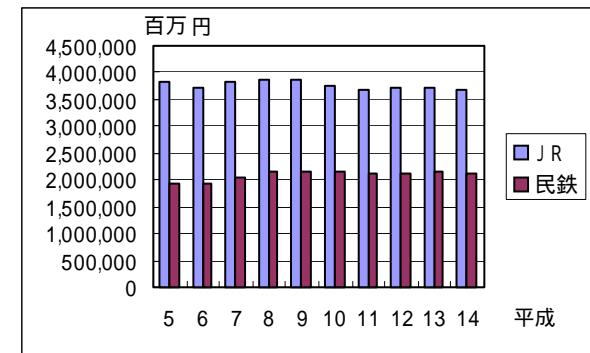
鉄道全体の輸送人員は、近年微減傾向にあります。

鉄道全体の運輸収入についても微減傾向にあります。

輸送人員の推移

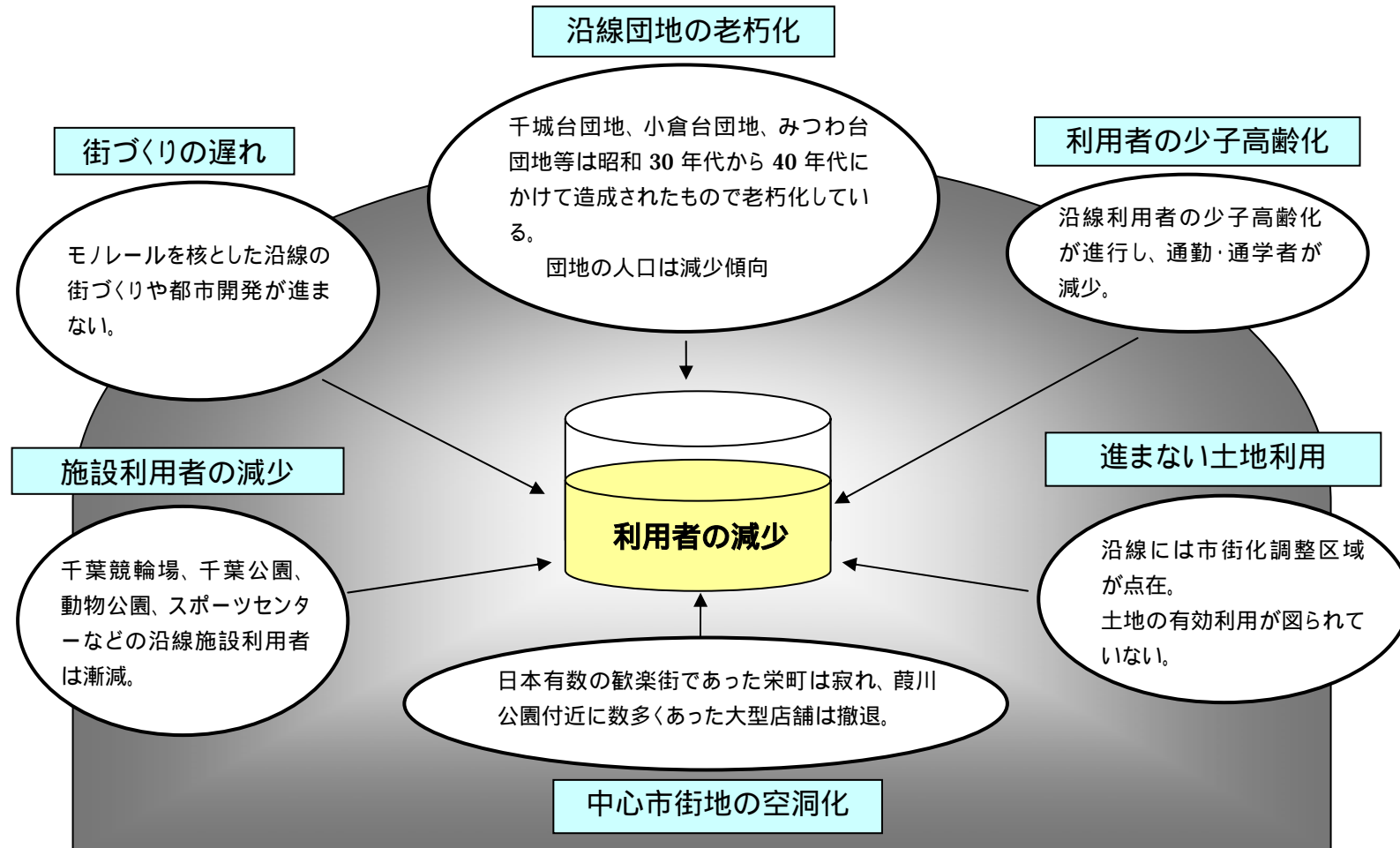


運輸収入の推移

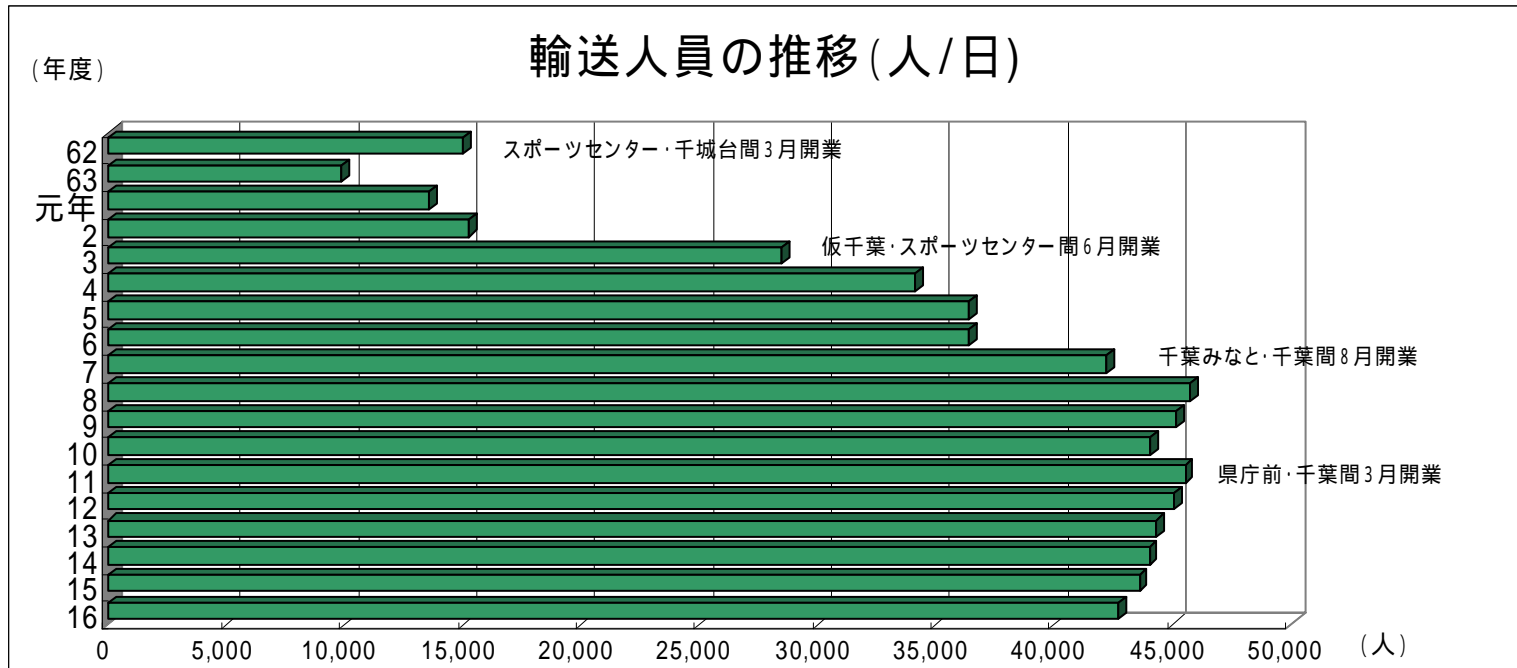


2. 沿線状況

沿線団地の老朽化や利用者の少子高齢化、中心市街地の空洞化等により、沿線のモノレール利用者が減少しています。



3. 輸送実績

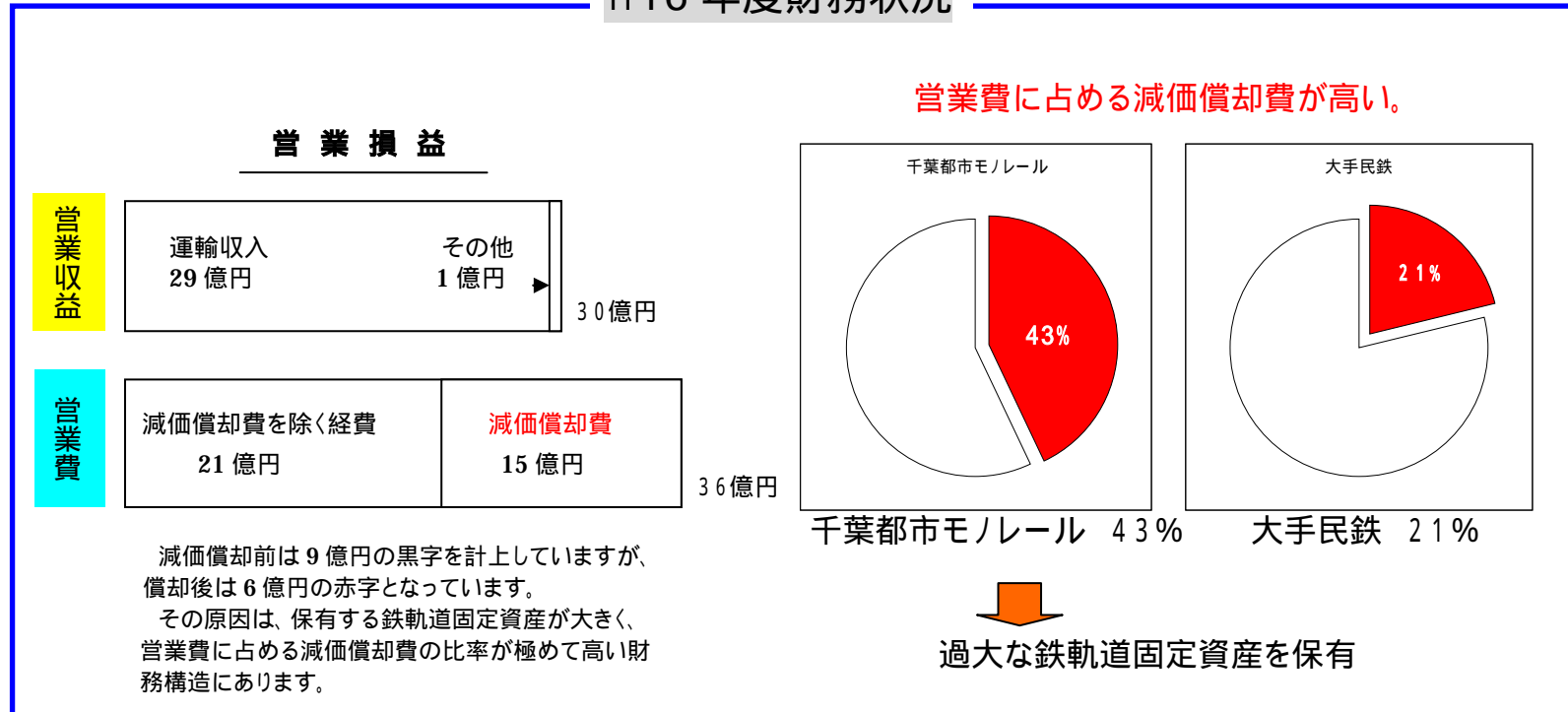


(単位:千人)

年度	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
定期外	56	2,306	2,364	2,447	5,951	6,940	7,270	7,169	8,918	9,486	9,286	9,022	9,673	9,497	9,465	9,505	9,413	8,896
定期	4	1,298	2,588	3,102	4,474	5,511	6,009	6,105	6,532	7,203	7,179	7,039	6,981	6,935	6,711	6,554	6,536	6,688
計	60	3,604	4,952	5,549	10,425	12,451	13,279	13,274	15,450	16,689	16,465	16,061	16,654	16,432	16,176	16,059	15,949	15,584
1日平均(人)	15,000	9,874	13,567	15,203	28,484	34,112	36,381	36,367	42,213	45,723	45,110	44,003	45,503	45,019	44,318	43,997	43,577	42,696

4. 会社の経営状況

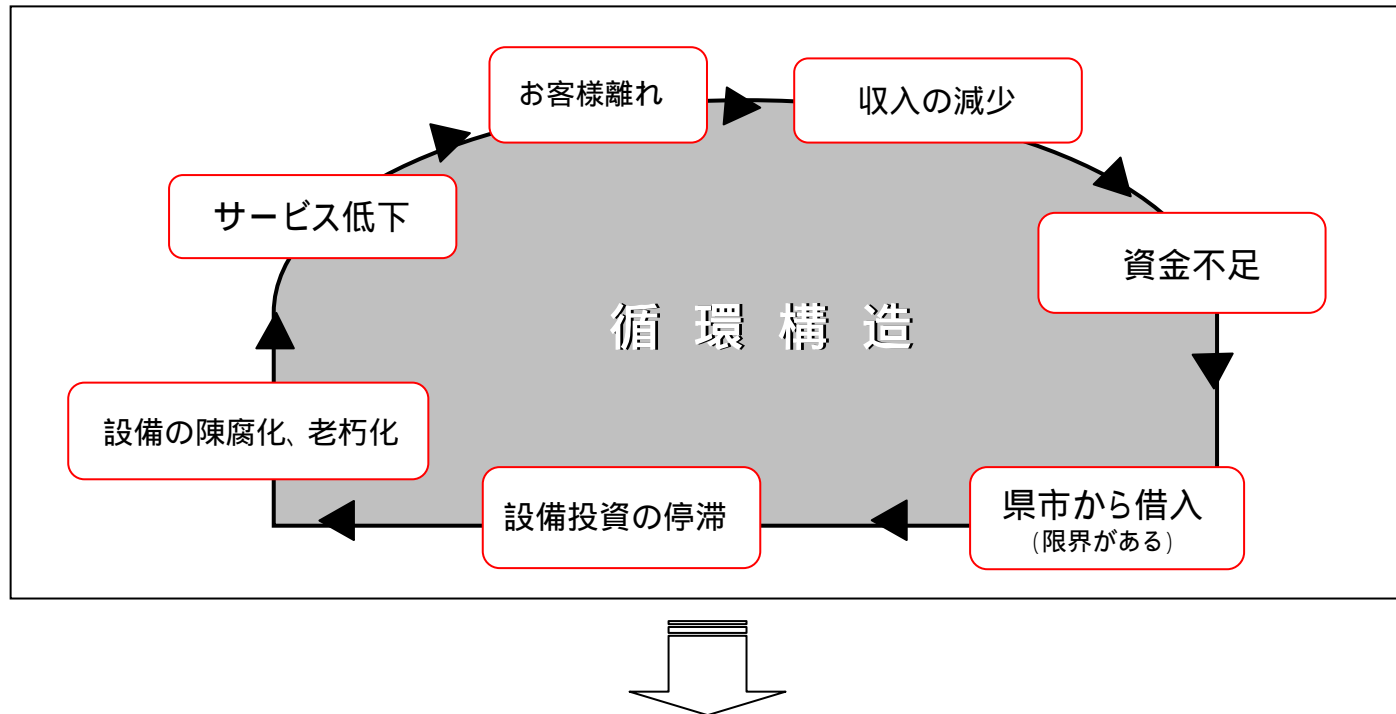
H16 年度財務状況



単位: 億円

年度	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
営業収益	1	7	8	9	20	24	25	25	31	33	32	31	32	32	32	32	31	30
営業費	1	19	20	20	27	27	28	30	34	36	41	43	43	44	45	42	40	36
営業損益	0	12	12	11	7	3	3	5	3	3	9	12	11	12	13	10	9	6
当期損益	4	19	20	20	12	8	7	10	15	8	11	10	10	8	10	10	10	6
累積損益	4	23	43	63	75	83	91	101	116	124	135	145	155	163	173	183	193	199

5. 経営をとりまく構造



このような構造では、設備の近代化が進まず、お客様に対しての十分なサービスは困難です。自立的な経営により安全で安定した輸送の確保とサービスの向上が図られるような財務体質への改善が必要です。

III. 会社再建の必要性

利便性や便益が極めて高く、懸垂型モノレールとして世界一の営業キロを有している千葉都市モノレールは、一日たりとも休むことなく毎日の生活に無くてはならない大切な市民の足として、また千葉市のシンボルとして、私どもは次世代のために維持発展をさせていく責務があります。そのためには、会社を再建し強固な経営基盤とする必要があります。

1. 再建の背景

千葉都市モノレールは、利用客の伸び悩みや初期投資した設備に係る減価償却費の負担が重く、開業以来構造的な赤字状態が継続しています。会社の損失は累積し、平成6年度から債務超過となっています。

当社においては、こうした状況から脱却すべく、開業時からコスト縮減と増収策の実行に鋭意に取り組んできましたが、残念ながら根本的な経営改善に至らず、資金の不足が生じるたびに行政からの借り入れにより対処してきました。

このような状態では会社としての自立性が発揮できないばかりか、必要な設備更新もままならず設備の近代化も思うように進まない状況にあります。

一方、千葉県では、行政改革の一環で公社等外郭団体の経営状況の洗い出しや進むべき方向性が示され、千葉都市モノレールについては平成14年に「千葉都市モノレール検討調査委員会」を設置し、経営分析や需要予測、収支予測、各種改善策等を検討し、検討の結果が提言としてまとめられました。

この提言を受け、千葉県は平成15年に提言の実施状況を評価し、必要な助言を行う「千葉都市モノレール評価・助言委員会」を設置し、報告書がまとめられました。

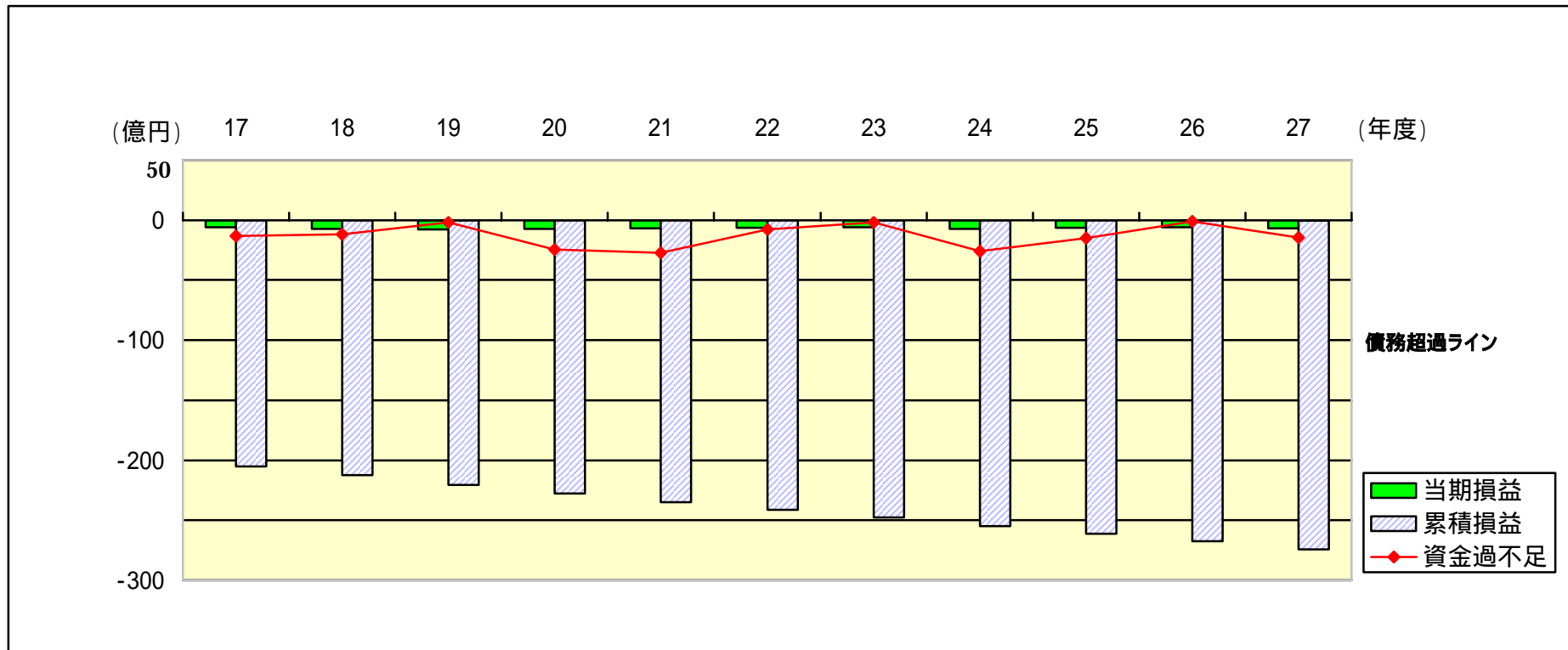
この報告書において、会社再建に関しては次のように述べられています。

評価・助言(会社再建策に関する抜粋)

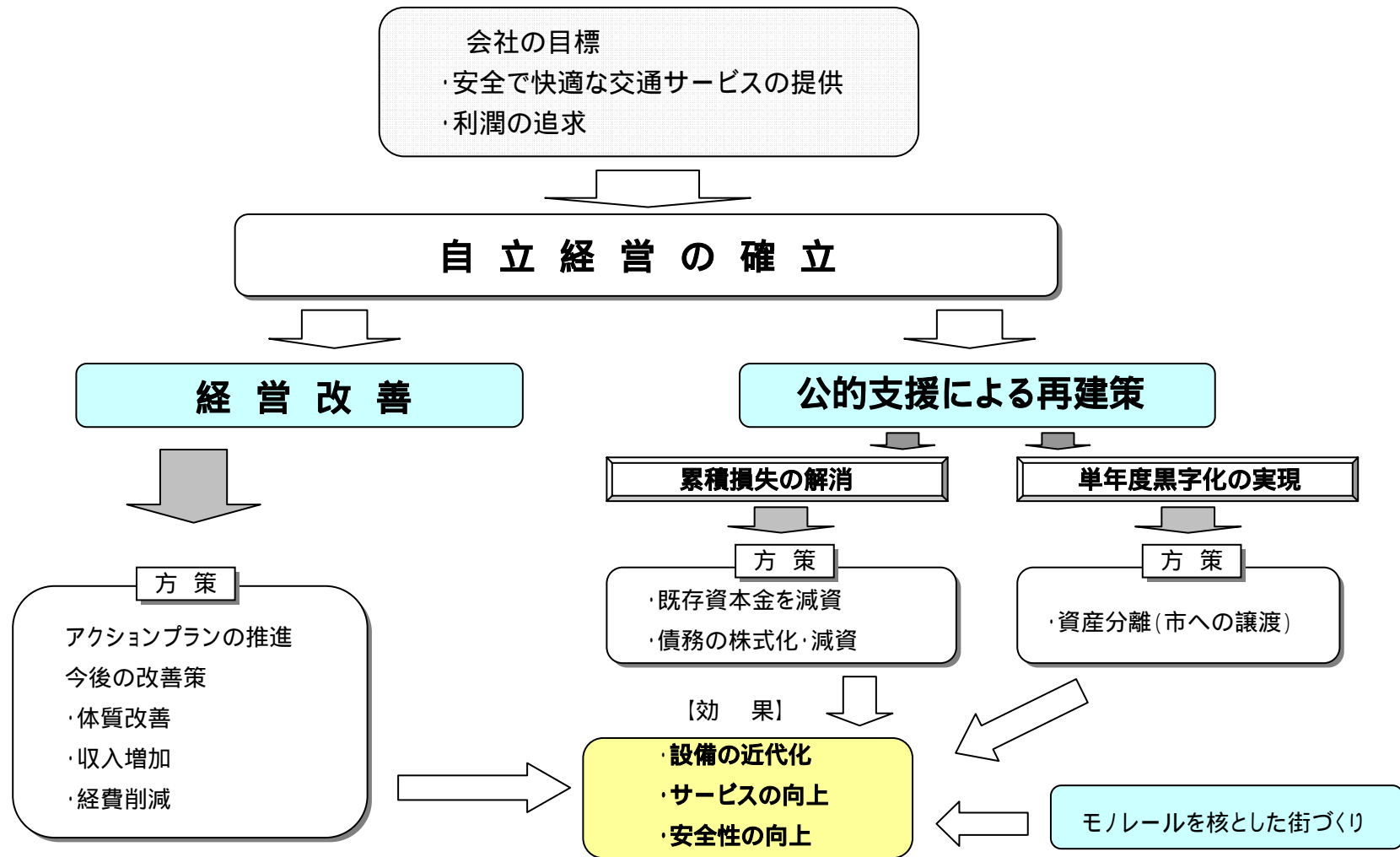
- ア. 会社再建を必要とする理由は、現在のように毎年の赤字をその都度県市が補填している状態では、最低限の設備更新もままならず、サービス低下 利用者のモノレール離れ、という悪循環を断ち切れないからである。
したがって、何らかの方法で会社を再建して、安全の確保とサービス向上のために自立的な努力が行われるような体質への改善を図ることが必要である。
- イ. 安全性確保、経営努力に支障が出ないように考慮しながら、路線、施設などの資産を会社から分離するとともに、県市から借入金を出資金に転換するなどの措置を講ずる必要がある。
- ウ. 千葉みなと～千城台間を会社経営路線とする路線分離方式とインフラ部を実質的に拡大する上下分離方式を組み合わせ、安全に、経営上健全に運行できる会社再建の具体的方法を県市及び会社で確定すべきである。

2. 将来の収支見込

現状のままで推移した場合、収支は改善されず累積損失は更に増大すると見込まれます。

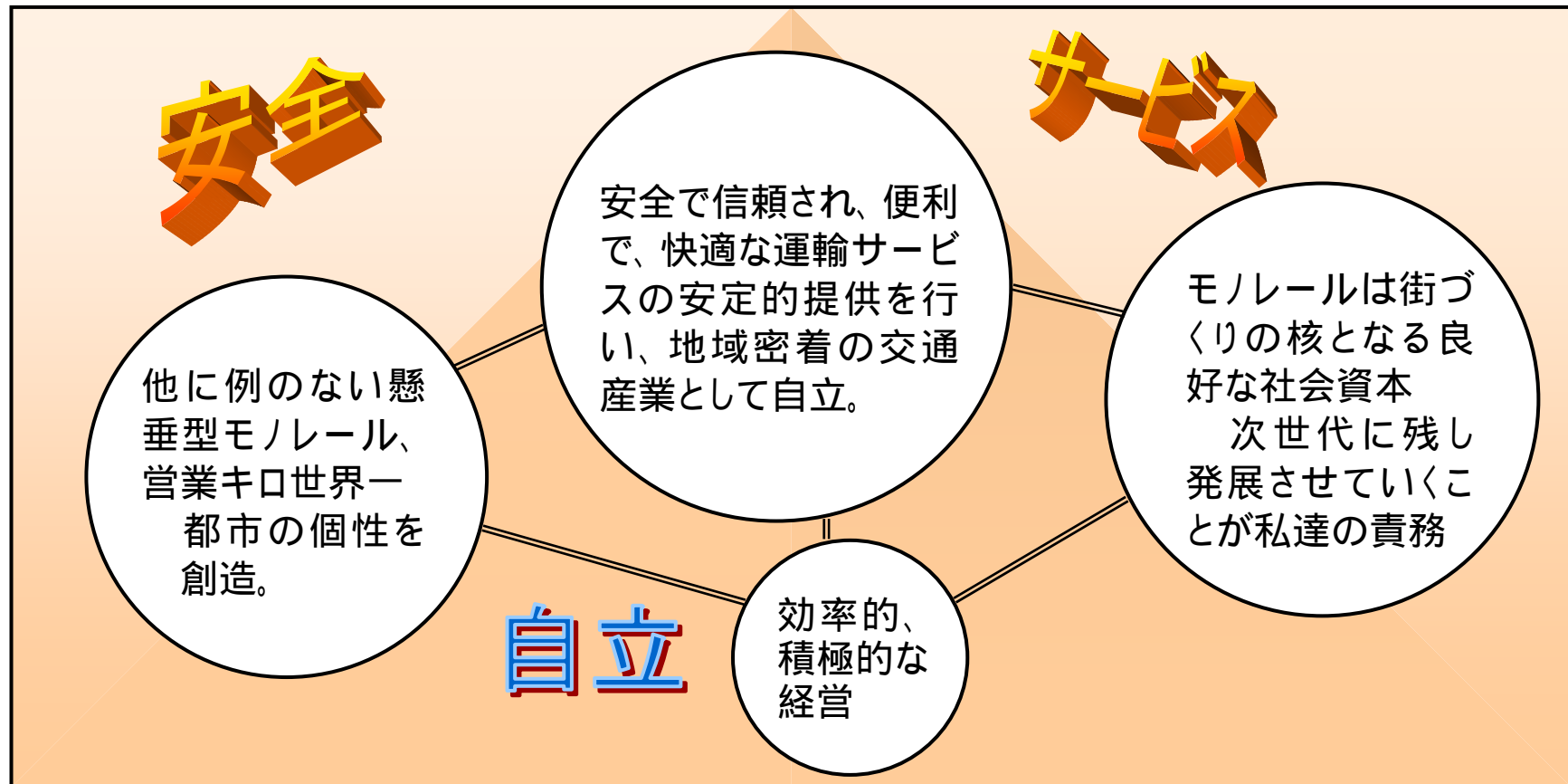


3. 再建への流れ



IV. 経営改善計画

1. 経営ビジョン



2. 計画の骨子

千葉都市モノレールでは、平成15年度から「千葉都市モノレール検討調査委員会」の提言を受けて新たな経営改善計画を策定し、これに基づくアクションプランを着実に実施してきました。

このアクションプランを軸として更なる経営改善策を実行していきます。

体質改善策

・人材を育成し、活力ある企業風土への変革を目指します。

収入増加策

・お客様に喜ばれる企画商品を開発し、需要を喚起していきます。
・関連事業の拡大を図ります。

経費削減策

・人件費、経費の削減に努めていきます。

3. 計画の目標（計画期間 平成18年度～22年度）

当社においては、開業時から設備投資・人件費の削減等に取り組んでまいりました。

今後更に経営努力を続け、需要喚起につながる諸施策を考案、実施することにより収入増加を目指します。また、人件費やその他経費の更なる削減、設備更新費の見直しなどを実施して経営の効率化を図ります。

【収入増加目標】 増収効果 1.2億円

【支出削減目標】 削減効果 39億円

便利で親切なサービスの拡充を行います。

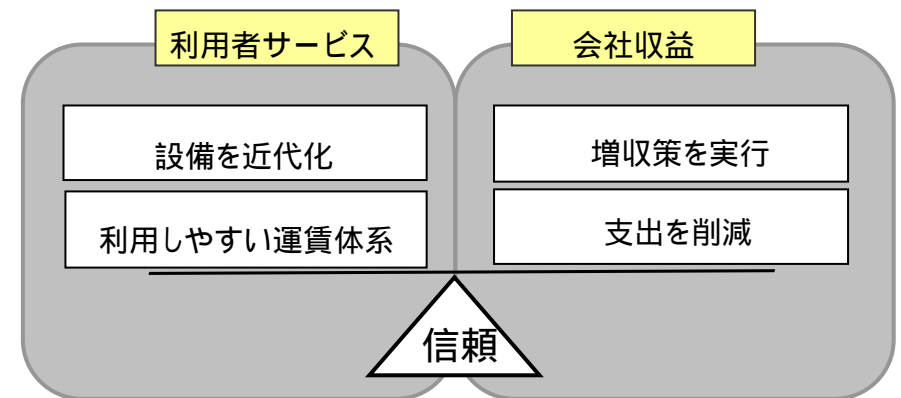
新型車両を導入します。

IC乗車券システムを導入し、JRや首都圏の鉄道、バスを1枚のカードで利用できるようにいたします。

全駅へエレベーターを設置し、バリアフリー化を進めてまいります。

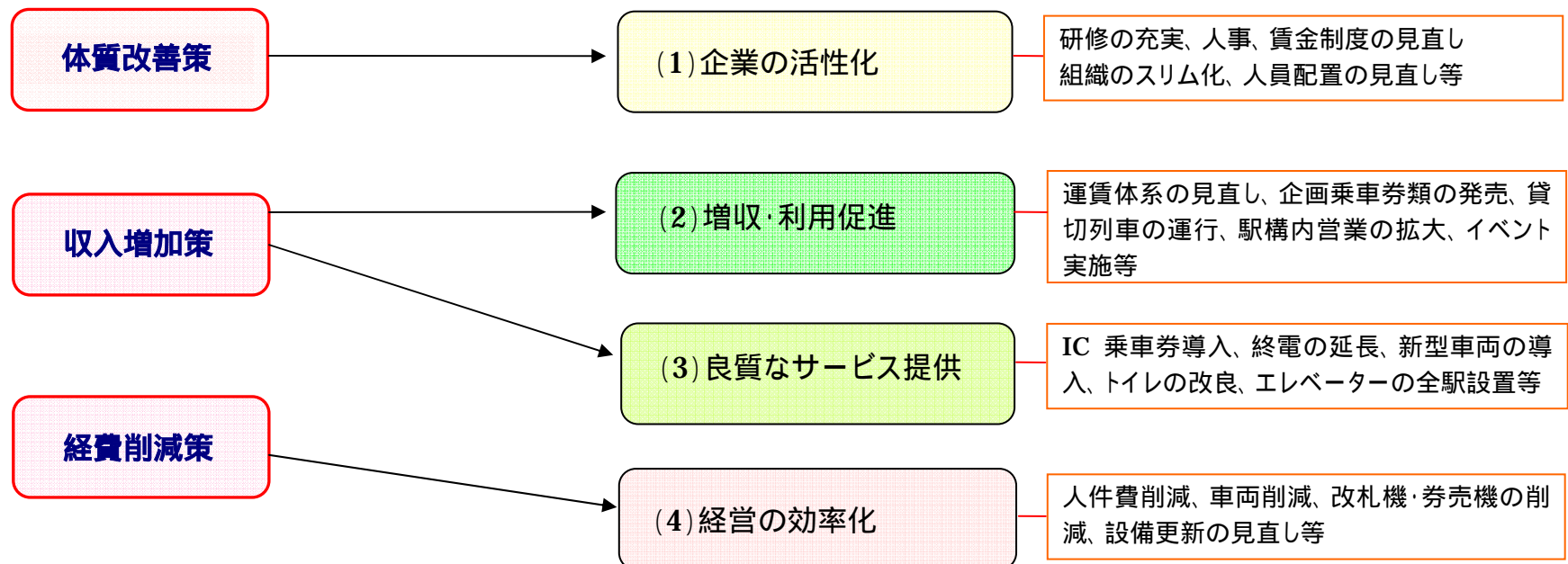
モノレールアテンダントの配置、サービス介助士の資格取得などを実施し、「人に優しい駅づくり」を目指します。

利用しやすい運賃体系に見直します。



4. 計画のアウトライン

改善内容は、平成15年度から取り組んできたアクションプランを軸に、新たな改善策を盛り込んだ計画を実施します。



5. 計画の内容 (実施期間: H18年度～H22年度)

(1) 企業の活性化

すべての社員の意識改革により、それぞれが目的意識を持って積極的に業務に取り組み、活力ある企業として発展をします。

社員意識の改革

研修の充実化

- ・ すべての社員が常に危機意識、改革意識を持ち、目的意識の共有を図るよう研修を徹底します。
- ・ 経営改善に向けたプロジェクトを円滑に遂行するため、管理能力や技能の強化を図ります。

人事、賃金制度の見直し

- ・ 業績や社員個々の能力が反映できる人事・賃金制度の見直しを実施します。
- ・ 社員が更に働きがいの持てる賃金制度とします。

個人目標の達成と評価

- ・ 社員一人ひとりが「自分で目標を設定し、管理し、実現する」といった目標管理制度を実施します。

組織の改革

組織のスリム化、人員配置の見直し

- ・ 全社的組織の見直し等を行い、活力ある企業風土への変革を目指します。

業務の見直し

- ・ 社員の意欲が発揮できるよう、効率性を第一に業務の見直しを実施します。

(2) 増収・利用促進

運輸収入の増加策・需要喚起策

運輸収入を確保するため、これまでも様々な運賃戦略を講じてきました。その結果、運輸収入全体の減少傾向に歯止めをかけるには至らないものの、これらの施策を講じなかった場合と比べ利用者は年間 50 万人増加し、収入でも年間 5 千万円増収となっています。今後も、これらの施策を積極的に推進することにより収入増加を図ってまいります。

運賃体系の見直し

- ・ わかりやすく利用しやすい運賃制度とします。

定期券の割引

- (実績)・6ヶ月定期券お得意様継続割引の実施[6ヶ月定期券を継続して購入すると1割引きとする](H16~)
- ・ 上記割引を継続実施していくとともに、他の割引施策も検討していきます。

企画フリーきっぷの発売及びサービスの付加

- (実績)・ホリデーフリーきっぷ(H13~)・2-Dayフリーきっぷ(H14~)・少年少女探検隊きっぷ(春休み及び夏休み発売)(H14~)
- ・ お昼のお出かけフリーきっぷ(H15~)・使用済みのフリーきっぷを10枚貯めると、フリーきっぷ1枚をプレゼントするサービスを付加。(H16~)
 - ・ 従来、有人駅窓口販売を基本としていた企画きっぷを券売機でも購入できるようにし、すべての駅で購入できるようにいたします。

記念フリーきっぷの発売

- (実績)・ちば yosakoi 記念フリーきっぷ(H16、H17)・千葉きらめき総体記念フリーきっぷ(H17)
- ・ 千葉市民花火大会記念うちわ型フリー乗車券(H17)・ベイサイドジャズ 2005フリークーポン(H17)
 - ・ 今後とも沿線で行われる各種イベントに合わせ、各種企画きっぷを作成・販売していきます。

企画モノレールカードの発売

- (実績)・千葉市美術館所蔵絵画シリーズモノレールカードセット(H17)・千葉市動物公園20周年記念「風太くん」カード(H17)
- ・風太くんシリーズ第2弾「見かえり風太くん」カード(H17)等の記念カードの発売
 - ・モノレール利用者以外の方にも喜ばれるカードのデザインを今後とも考案して発売していきます。

貸切列車の運行

- (実績)貸切列車の運行(H16)(宴会、同級会、商品展示会、撮影等の利用)
- ・昨年から開始した貸切列車の運行では、お客様がモノレール車両を利用して映画撮影、宴会、展示会等様々なイベントを実施できるもので、今後はこれを積極的にPRすることにより沿線外のお客様を誘致していきます。

沿線施設との連携

- (実績)・フリーきっぷ提示で千葉市施設の入場割引(H16~)・親子三代夏祭り参加出店(H17~)・千葉県文化会館での出張販売(H15)
- ・お互いの需要の喚起につなげるため、沿線公共施設や商店街との連携した施策を考案していきます。

需要喚起となるイベントの開催

- (実績)・施設見学会(H15~)・桜スタンプラリー(H15~)・少年少女探検隊クイズラリー(H15~)・プロムナードコンサート(H16~)
- ・ジャズ列車運行(H17)・ぼくもわたしも運転士(H15~)
 - ・モノレールの将来の需要につなげるために、こうしたイベントは経費を抑えながらも継続事業として毎年行っていきます。

沿線の企業、学校への一括定期販売

- ・(実績)・高校の入学式会場に出張し、定期券を一括販売。沿線の企業から予約を受けて定期券を一括で販売。

モノレールファンクラブ創設

- ・千葉都市モノレールで行われるイベントや企画きっぷ発売など最新の情報を配信しています。現在会員数約250名。

運輸外収入の増加策

駅構内の遊休スペース等を活用し、様々な収益事業を企画、運営し、年間72百万円の増収効果を見込んでいます。

有料駐車場の整備

(実績)・車両基地の一部を月極駐車場として整備して運営。

- ・モノレール定期券所持者に駐車料金の割引を行うことで、パークアンドライドを促進しています。

駅窓口で各種チケット販売

(実績)・ディズニーリゾート入場券(H15～)・わんにゃん WORLD 入場券(H15～)・幕張どきどきフリーマーケット入場券(H15～)

・千葉市民花火大会観覧席(H17～)

- ・これまで扱ってきたチケット類の売り上げ増に努めるとともに、新規のチケット類を販売できるよう営業努力します。

駅構内の収益事業の拡大

(実績)・新規テナント誘致(H16)・コインロッカー設置(H15)・売店のコンビニ化(H16)

・自動販売機をホームに設置(H15)

- ・今後は、駅構内の自由通路等の有効活用も図るため、関係機関と協議していきます。

広告事業の展開

(実績)・車体広告・フリーペーパーのラック設置

- ・近年需要のある上記広告媒体の販売拡張に力を注ぐとともに、新規媒体の開拓に努めます。

企画券の発売

(実績)・鉄道の日記念硬券入場券(H15・H16・H17)・千葉駅硬券入場券(H17)

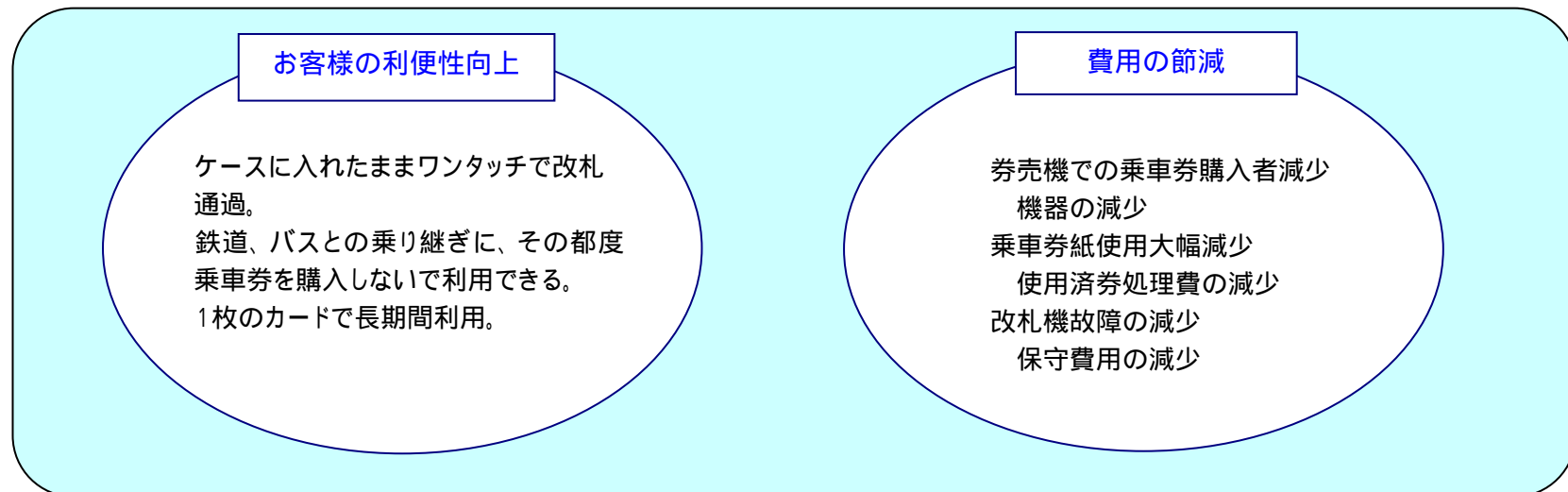
- ・今後とも目新しい企画で話題作り、ギフト商品にもなる企画券を作成、販売していきます。

(3) 安全で良質なサービスの提供

お客様に安全で利便性の高いサービスをご提供していきます。

IC乗車券システムの導入

- ・パスネットグループでは、一枚のICカードでモノレールやJR、首都圏の民鉄のほかバスにも乗れるよう、技術開発を行っております。千葉都市モノレールも平成16年度からこのグループに参加し、平成20年度末に導入できるよう準備をしています。



終電の延長

- ・ 終電時刻は、安全運行のための夜間保守作業との兼ね合いで、現時刻が限界でありました。
しかしながら、JR終電車との乗り継ぎ等お客様の要望が多いため、千葉駅、都賀駅の平日下り列車終電の延長を試行し、ご意見をいただきながら改善につなげます。

駅のバリアフリー化推進

- ・ どなたでもモノレールが利用しやすくなるように全駅にエレベーターを設置します。
エレベーターは18駅中9駅に設置されていますが、残る9駅が未整備となっています。

新型車両の導入

- ・ 明るくて見晴らしが良く乗り心地も良い、更により省エネルギーである新型車両の開発を行い、順次旧型車両と置き換えていきます。

駅の集中監視装置の導入

- ・ 国と千葉市より鉄道軌道近代化設備整備費補助を受け、駅集中監視設備を導入し、ホーム上のお客様の安全を守ってまいります。



【新型車両イメージ図】

駅ボランティア等の活用

- ・ 経費節減のため12駅を無人化しておりますが、防犯対策や環境改善の観点から駅ボランティアに協力いただいたり、駅務室内で仕事や勉強しながら駅サービスをしていただける方などを配置していきます。

全車両に車椅子スペース確保

- ・ 車椅子の方にも安心してモノレールをご利用いただけるよう、全車両に車椅子専用スペースを設けます。

トイレの改良

- ・ 千葉公園駅～千城台駅間の各駅のトイレを順次改良し、きれいなトイレに整備していきます。
- ・ H17年度より、トイレトペーパーを各駅トイレに設置しました。

モノレールアテンダントの配置

- ・ 当社は人に優しい駅作りを目指しており、平成17年度に千葉駅に「モノレールアテンダント」を配置して、お体の不自由なお客様へのサポートや、きっぷ購入のお手伝いをさせていただくほか、千葉駅周辺のご案内もさせていただいております。

サービス介助士の取得

- ・ 出来るだけ多くの駅務員に資格を取得させ、さらに人に優しい駅作りを目指します。

ステーションギャラリーの開設

- ・ 千葉駅構内にギャラリーを開設し、モノレールご利用の皆様や沿線地域の皆様の写真や絵画、書などの作品発表の場を提供いたします。

(4) 経営の効率化

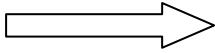
経費の削減

開業時からこれまで取り組んできた削減策（開業～H17年度）

削 減 策	削減効果
<p>人件費の削減</p> <p>業務の兼掌化(運転と駅務、運転と車両検修など) 駅要員の効率化(駅の無人化など) 運転士乗務時間の拡大 嘱託採用 組織変更 昇格の抑制(同一職群在職年数の延長)・退職金の抑制 60歳を超える社員の嘱託採用 (給与30%削減) 役員報酬、管理職手当削減 昇給凍結(H15～H17) 臨時給与削減(H12～H14の間で計0.55ヶ月削減)</p>	<p>26.7億円 表示可能な数値のみ</p>
<p>修繕費等の削減</p> <p>軌道点検日数の見直し 夜間作業の見直し(可能な範囲で昼間作業に変更) 部品交換周期の見直し(延命措置) 外注抑制</p>	<p>2.6億円</p>
<p>開業前の設備見直し</p> <p>ATO装置の取り止め 4両編成から2両編成への切替え 車両基地施設の縮小化 等</p> <p>延命の実施</p> <p>車両更新 ATC装置のオーバーホール</p> <p>検修治具の自社開発</p>	<p>223.9億円</p>
計	253.2億

今後の更なる削減策

人件費の削減



削減額 506百万円

人件費については、開業以来コスト削減の努力を続けておりますが、更なる人員の削減、給与体系の見直し、嘱託・パートの活用等の施策を実施してまいります。

また、雇用保険料率や厚生年金料率の変更や加齢などによる人件費の増加要因が想定されますが、極力抑制してまいります。

(1) 従業員数の削減

・業務の効率化等によりH18～H22年度までに更に合理化を進め、150名体制を目指します。

(2) 給与体系の見直し

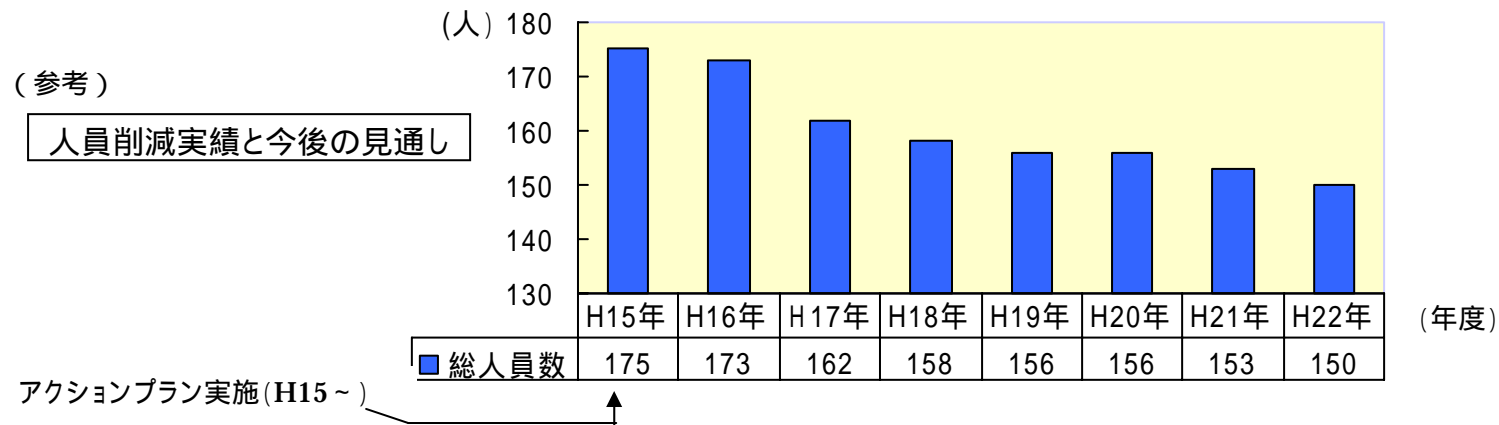
・会社の業績と個人の能力が反映できる賃金制度を導入し、賃金の抑制を図ります。

(3) 嘱託・パートの活用

・パート、嘱託者の活用により経費の削減を図ります。

(4) その他の人件費削減策(H15年度～)

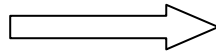
役員報酬 10%削減 管理職手当 20%削減 基本給 2%削減 臨時給与 0.05ヶ月削減 定期昇給の凍結 常勤役員削減



機器設備の計画的廃棄

(H15年度～)

- ・ 券売機17台削減、改札機13台削減により、維持費、固定資産税を削減。

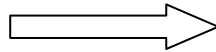


削減額 3百万円

車両の定期検査周期見直し

(H15年度～)

- ・ 重要部検査3年 4年、全般検査6年 8年



削減額 23百万円

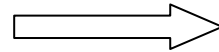
修繕費の削減

(H15年度～)

- ・ 駅務機器の削減に伴う維持費等の削減。

(H18年度～)

全体修繕費10%削減 車両の削減に伴う維持費等の削減。

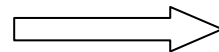


削減額 780百万円

その他経費の削減

(H20年度～)

- ・ その他経費2%削減



削減額 29百万円

政策投資銀行に対する借入金の一括繰上償還

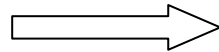
- ・ 支払利子を軽減するため、有利子借入金の早期返済を目指します。

産業活力再生特別措置法の活用

- ・ 税制の優遇措置が受けられるよう、産業活力再生特別措置法を活用します。

運行の効率化

運行形態の効率化

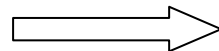


削減額 38百万円

(H15年度～)

- ・ お客様の利便性と安全運行を第一に需要動向を考慮した運行本数等を検討し、段階的に実施する。

動力費の削減



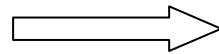
削減額 16百万円

(H15年度～)

- ・ 運行形態効率化による車両削減分

設備投資の削減

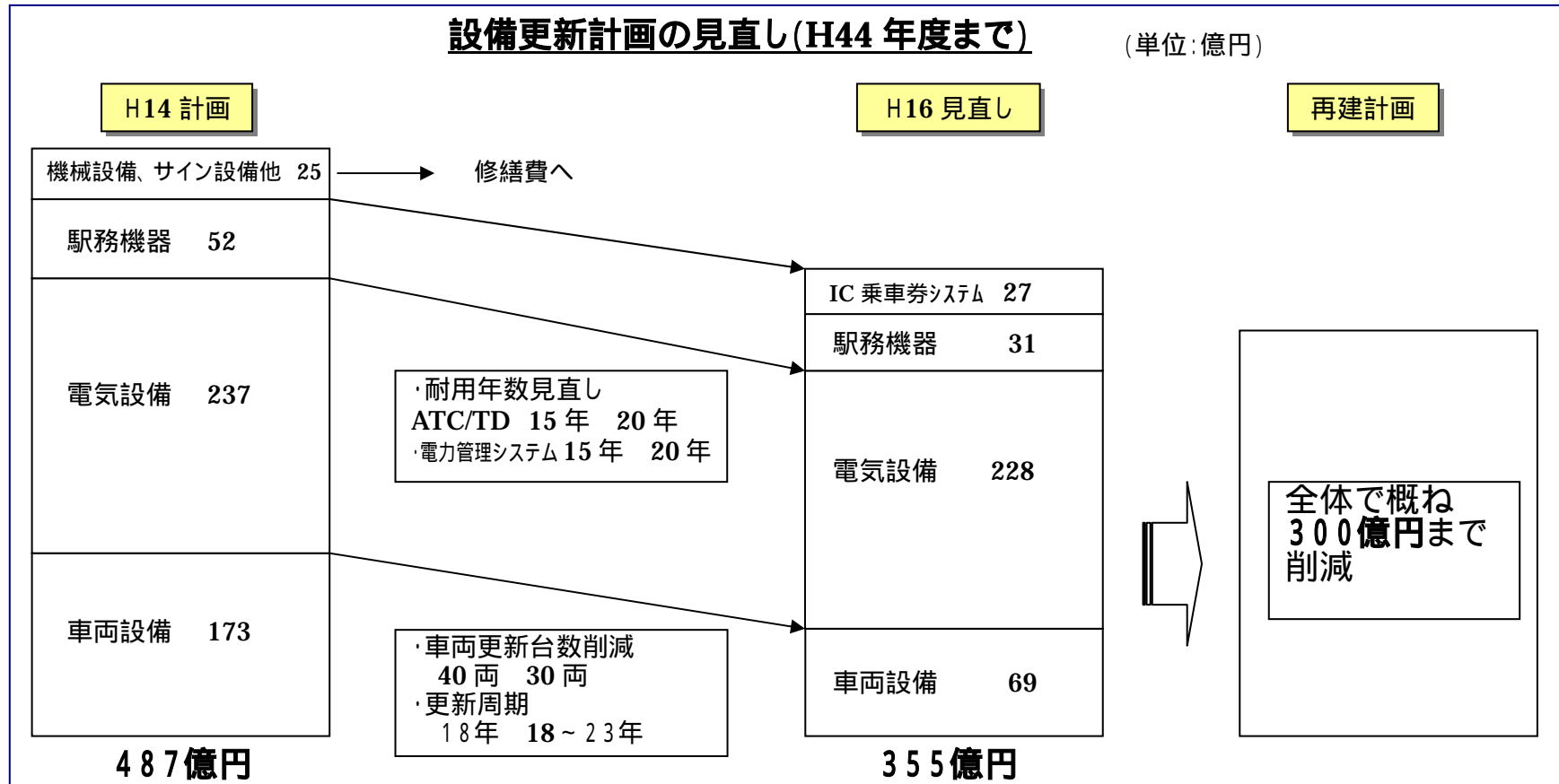
設備更新費の削減



削減額 2,510百万円

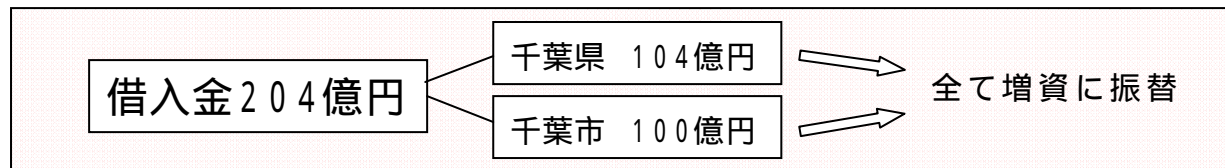
(H15年度～)

車両10両 改札機13台 券売機17台



V. 公的支援

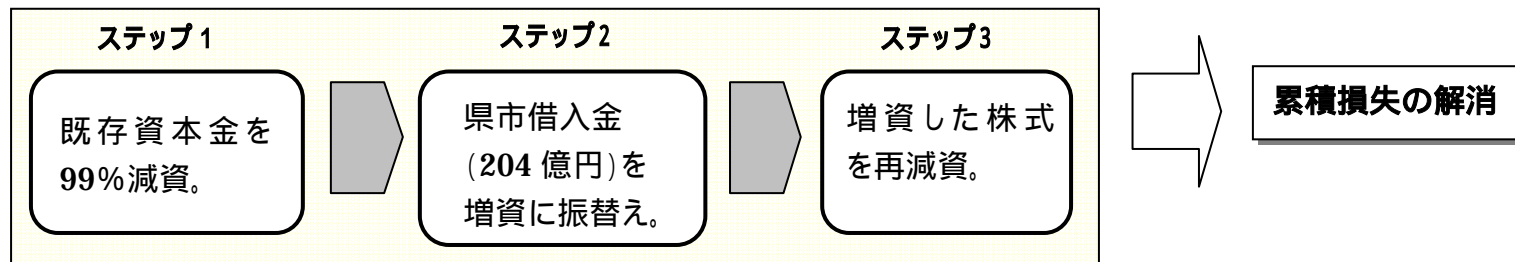
構造的な赤字体質からの脱却を図り、将来にわたり安定した経営ができる財務構造を確立するため「累積損失の解消」と「単年度黒字化」を柱とした支援を要請しています。



1. 累積損失の解消

方策： 既存資本金を減資し、借入金を資本金に振り替えて増減資をします。

手順：



2. 単年度黒字化の実現

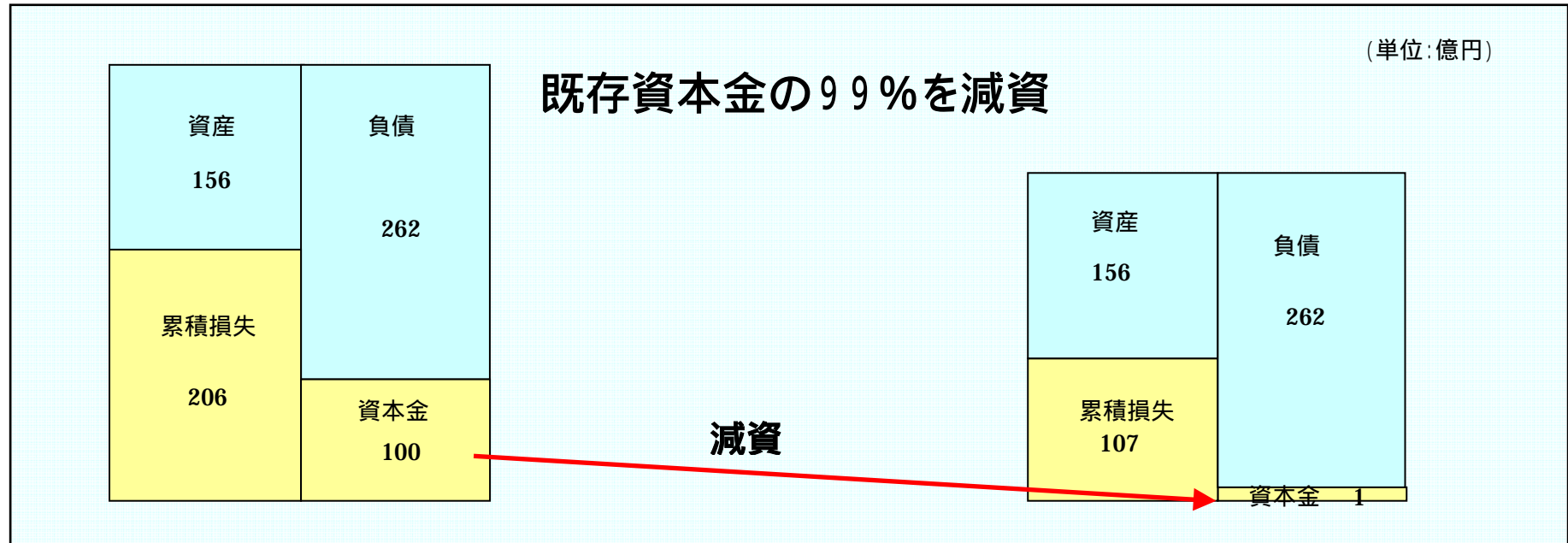
方策： 会社資産の一部を千葉市に無償で譲渡します。

具体策： 会社で所有する施設 90 億円分を千葉市の所有とすることにより、減価償却費、設備更新費が減少します。



累積損失の解消（減増資）

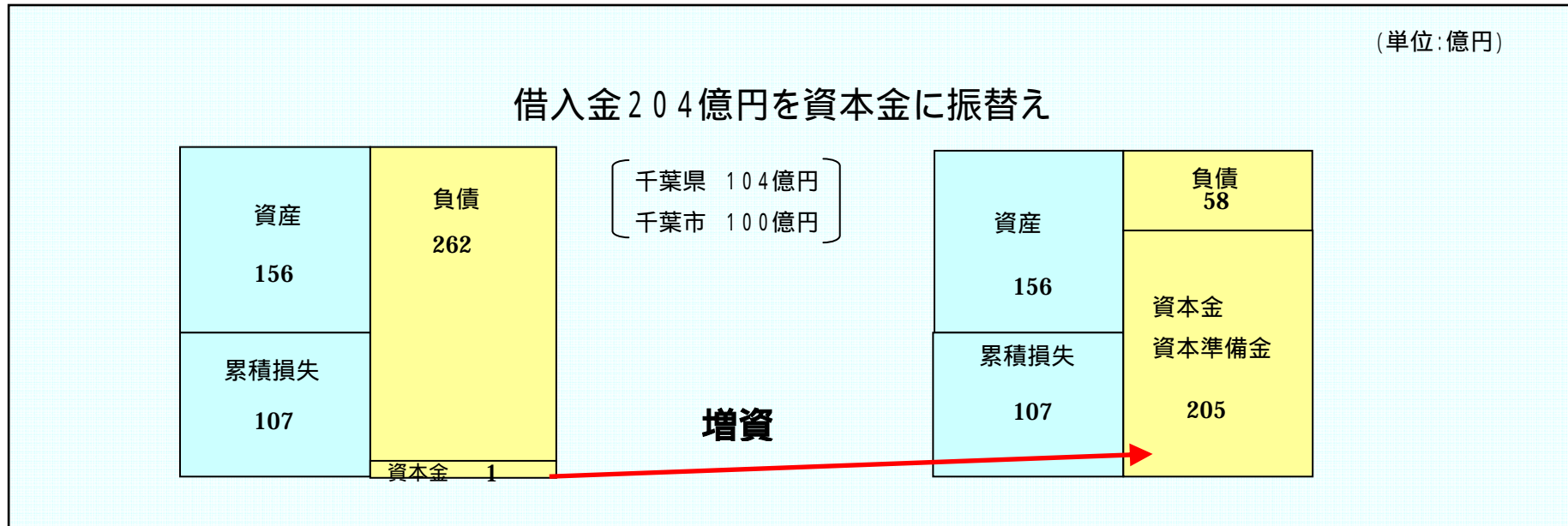
【ステップ1】 減資 累積損失を資本金で補填します。



既存資本金	100億円	1億円
累積損失	206億円	107億円

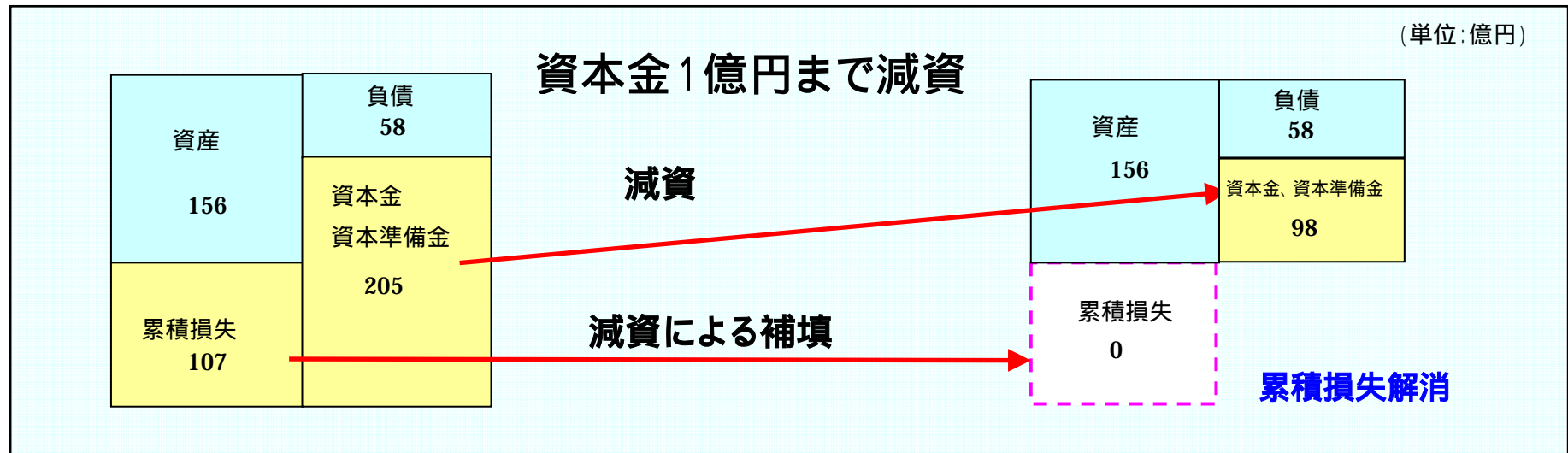
【ステップ2】 増資 千葉県・千葉市の借入金を資本金に振り替えます。

➡ 債務超過を解消します。



・資本金 1億円	資本金・資本準備金 205億円
・千葉県借入金 104億円	0円
・千葉市借入金 100億円	0円

【ステップ3】 減資 再度減資することで累積損失を解消します。

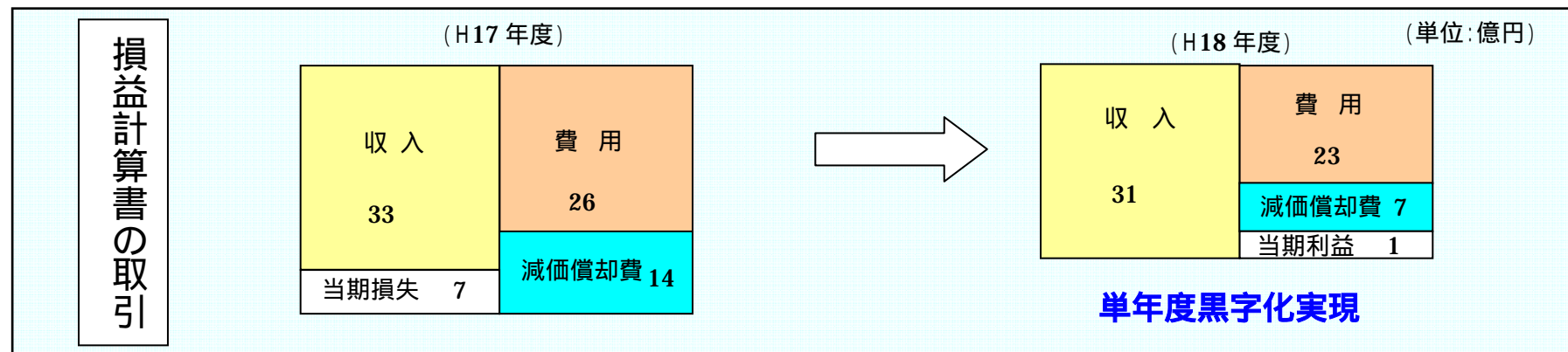
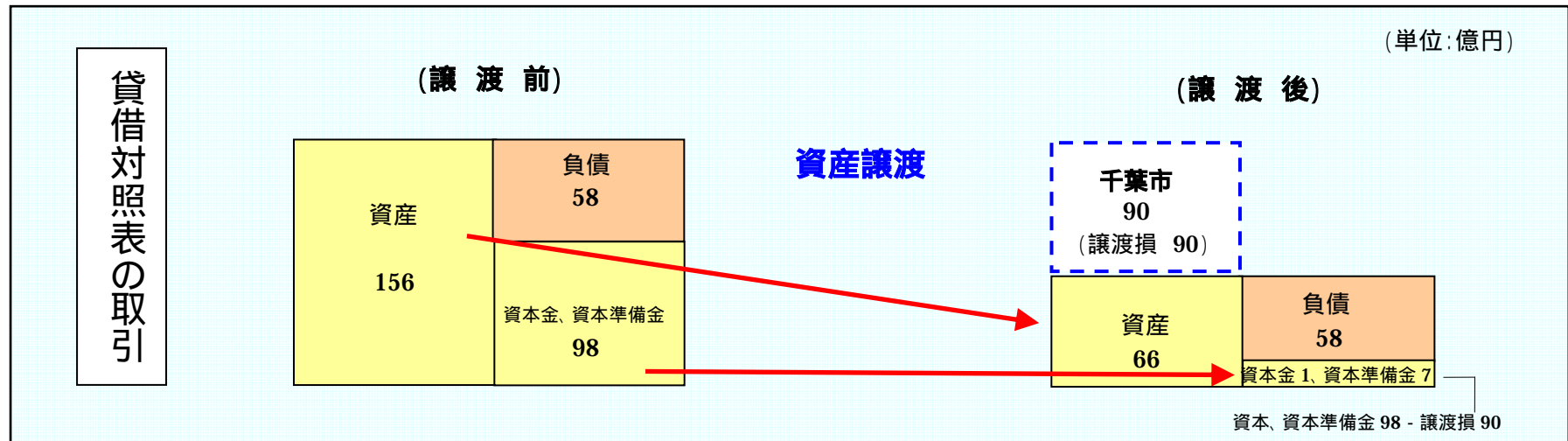


減資 204億円(千葉県分 104億円、千葉市分100億円)

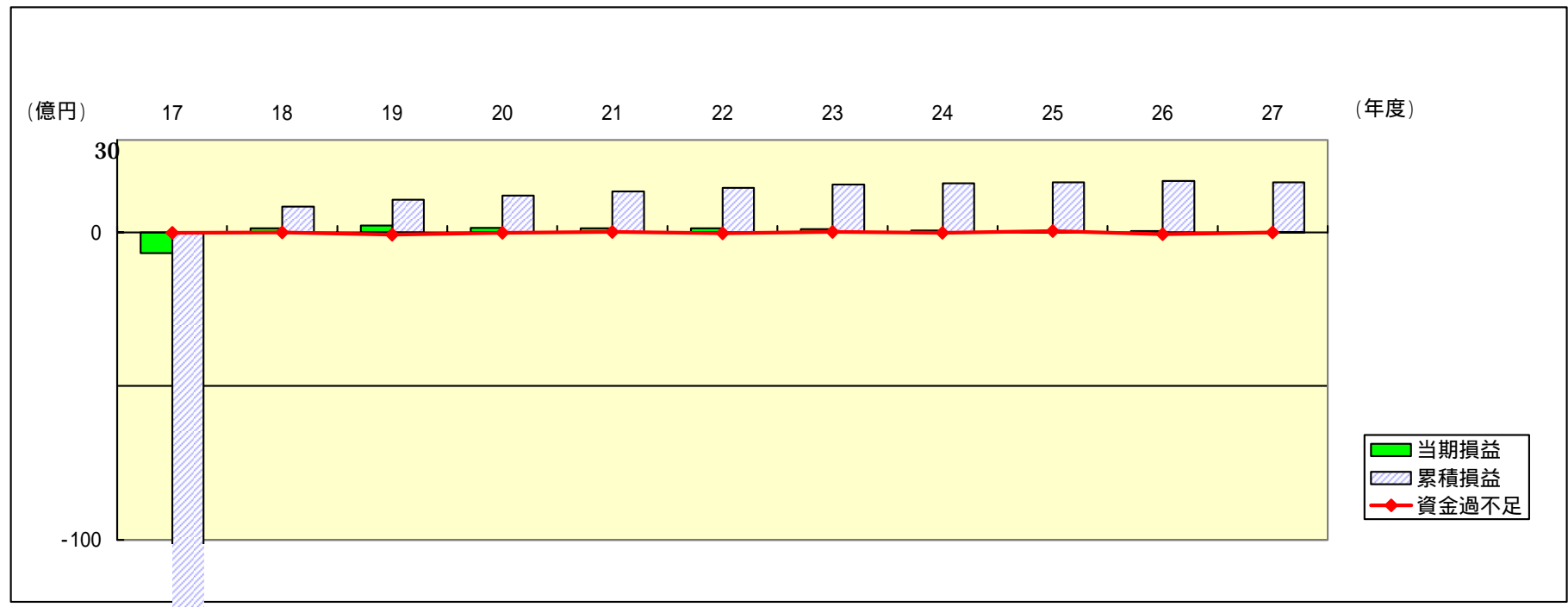
資本金・資本準備金	205億円	98億円
累積損失	107億円	0億円

単年度黒字化の実現（資産譲渡）

資産の一部を千葉市に無償で譲渡します。



3. 経営再建後の収支見込



累積損失の解消と単年度黒字が図られ、経営努力により自立経営が可能となります。

【損益収支】

(単位:百万円)

項目		年度		H17年度	H18年度	H22年度	H27年度	H44年度
					1年後	5年後	10年後	27年後
収入				3,254	3,072	3,085	3,085	3,085
経費	輸送費			1,953	1,722	1,710	1,710	1,710
	減価償却費			1,417	756	895	1,040	566
	その他			558	463	354	369	506
	計			3,928	2,941	2,959	3,119	2,782
当期損益				674	131	126	34	303
損益累計				20,597	834	1,455	1,640	3,460

資本剰余金 30,300 百万円 - 譲渡損 9,000 百万円

項目の内訳・・・ 収入:営業収入+営業外収入 輸送費:人件費+動力費+修繕費 その他:その他経費+租税公課+営業外費用+特別損失+法人税等

【資金収支】

(単位:百万円)

項目		年度		H17年度	H18年度	H22年度	H27年度	H44年度
					1年後	5年後	10年後	27年後
収入(借入金含む)				3,754	9,432	3,085	3,085	3,085
支出	輸送費・他			2,512	2,185	2,064	2,076	2,203
	償還金			1,195	6,360	150	203	459
	設備更新費			69	896	900	750	550
	計			3,776	9,441	3,114	3,029	3,212
単年度資金過不足				22	9	29	56	127
資金残高				199	190	92	127	152

4. 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です。

そのため、行政に街づくりを要請してまいります。

- ・市街地の見直し
- ・中心市街地の活性化
- ・公共施設の配置
- ・集客施設の誘致

VI. 延伸について

経緯

県庁前～中央博物館・市立病院前への延伸については、運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月27日付け)で整備を推進すべき路線として位置づけられており、

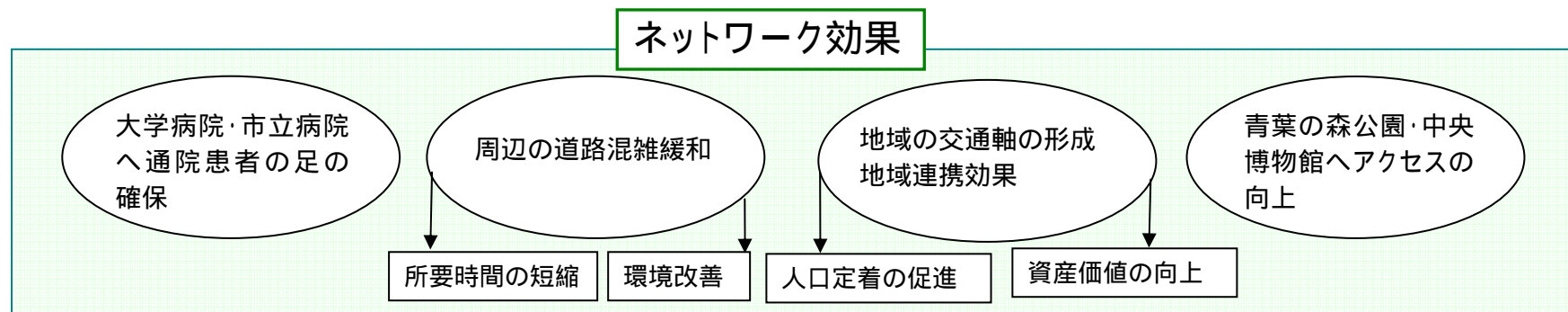
- 1) 幹線道路が慢性的な交通渋滞となっており、健全な都市活動の障害となっていること
- 2) 沿線には青葉の森公園、中央博物館、市立病院等公共施設が立地し、アクセス性を高める必要があること
- 3) 高齢化社会の到来に備え、いわゆる交通弱者を含めた全ての市民が自由に移動できる交通環境を整えていく必要があること
- 4) CO₂、NO_x等環境負荷の低減、沿線騒音の低減等環境問題へ対応する必要があること

等から、モノレールを敷設して対処するとして、平成12年2月4日に特許を取得しています。

しかし、その後の状況の変化により改めてその計画が検証されることとなりました。

整備効果

モノレールが延伸されることにより、沿線各駅から千葉大学病院、市立病院や青葉の森公園などへのアクセスが飛躍的に便利になり、ネットワーク効果が期待されます。



延伸に向けて

千葉都市モノレール検討調査委員会での調査では、延伸予定線について経過地の見直しや単線化などにより建設費を大幅縮減して整備を行うと経営的に効果があると評価していますが、その後の千葉都市モノレール評価・助言委員会では「延伸は認められない」との報告がされました。

モノレールは定時性に優れているため、お客様は比較的長い距離をご利用される傾向にあり、一人平均で4.1キロとなっていますが、千葉～県庁前間の営業キロは1.7キロと短く、今のままではこの特性が発揮されておりませんので、本来の鉄道特性が発揮でき、新規需要が期待できる延伸の早期実現に向けて関係機関と協議してまいります。