

陳情文書表  
(令和4年第1回定例会)

陳情第1号	令和4年1月24日受理
付託委員会	総務常任委員会
件名	東葉高速鉄道(株)の長期債務残高2,415億円(2020年度・第40期)を減免するための民事再生法に係る申請を実施する陳情について
陳情要旨	
<p>(願意)</p> <p>1. 鉄道事業固定資産2,144億円を売却して、リース契約に変更すること。</p> <p>(理由)</p> <p>1. 当該社は、1996年(平成8年)4月開業以来、総額520億円もの出資支援を千葉県や船橋市、八千代市が行ってきているが、新聞報道によると「自立支援委員会は、11年後の2031年度には、資金ショートの可能性が確認された」とあります。</p> <p>2. 私が試算すると、長期債務残高2,415億円を完済するのは、240年後となりますので、純粋な民間会社なら既に倒産している状態です。</p> <p>3. 当該社の第40期・貸借対照表によると、鉄道事業固定資産2,144億円が計上されております。例えば、東京メトロはじめリース会社数社へ売却して、それらの会社からリースする方策が、この民事再生法の利点です。</p> <p>4. 例えば、JALやANAの航空機は、全てリース機で運航しており、当該社も鉄道事業固定資産を保有する必要などありません。</p> <p>何故なら、当該社の損益計算書を拝読すると、日本航空(株)が会社更生法で再建したケースと大きく違うのは、単年度は黒字を続けていることです。</p> <p>5. 今までは、沿線のマンション開発や諸々の企画により経営は増収、増益を達成しておりますが、テレワークの定着により働き方が変わるし、少子多死化が進む状況をみると、今後、運輸収入が順調に推移するとは言いがたい状況です。</p> <p>6. 民事再生法や会社更生法のいずれかを選択し、裁判所の認可を受ければ、当該社を利用する市民にとって永年の懸案であった高額な通勤、通学用定期</p>	

陳 情 文 書 表  
(令和4年第1回定例会)

券や運賃問題が解決され、安全対策も促進されます。