

部局名	総務企画部	所属名	総合企画課	所属長名	青井 憲治	電 話	483-1151 内線2330
-----	-------	-----	-------	------	-------	-----	-----------------

1. 事務事業の位置付け・概要（P L A N）

コード	3625		事務事業名称	東葉高速鉄道支援事業					短縮コード	経常		臨時	3625
予算区分	会計	01	一般会計	款	02	総務費	項	01	総務管理費	目	12	諸費	
区 分	☒ 自治事務 ☐ 法定受託事務 ☐ その他			根拠法令等		東葉高速鉄道株式会社に対する支援内容の確認書 八千代市鉄道新線建設費利子補給金交付要綱 八千代市鉄道駅エレベーター等整備事業費補助金交付要綱							
事業概要（事務事業を開始したきっかけを含めて記入）													
建設の長期化等の影響により、事業費総額が当初見込み額を約5割上回るなど、多大な長期債務を抱えた東葉高速鉄道㈱の経営の安定化を図るため、平成9年度から国及び関係自治体などで経営支援を開始し、平成18年度までの間、第1次支援を行った。さらに、平成19年度からは、東葉高速鉄道㈱の自立支援にも寄与するように、平成28年度を目途として、第2次支援を実施している。また、バリアフリー新法に基づく鉄道駅エレベーター等設置に対して支援を行う。													
事務事業を取り巻く状況の変化 又、今後の変化の推測				総 合 計 画 の 施 策 体 系	6本の柱（章）	05	第5章快適生活都市をめざして						
近年の長期金利の低下から、多少の金利負担の軽減は見られるものの、依然、多額の長期債務を抱えている状況に変化はなく、企業の継続のためには、今後も長期に渡る経営支援が必要とされている。現行の第2次支援策を実施するに当たり、支援のあり方について、国や自治体等関係者と協議し、この10年を「集中支援期間」とし、「自立支援委員会」を設置して、会社の経営状況を検証しつつ、支援について必要な対応を図っていくこととしている。平成21年度には、会社の経営改善計画の策定と期を一にして、長期経営計画の見直しを行った。 また、国の地域公共交通活性化・再生事業を活用した需要拡大に向けた事業を平成23年度まで実施した。（八千代市、船橋市、千葉県、東葉高速鉄道）					大項目（節）	01	第1節総合交通						
					中 項 目	01	1. 公共交通						
					小 項 目	01	(1)鉄道輸送の充実						
					細 項 目	01	①東葉高速鉄道（株）の自立に向けた経営支援と利便性の向上						
						03	③市内各駅舎の改良の要請						
				実 施 計 画 の 計 画 事 業	5051	鉄道駅エレベーター等整備助成事業							
					5052	東葉高速鉄道支援事業							
計画事業の位置付けの有無			☐	計 画 事 業 期 間		～			計 画 事 業 費		千円		

2. 事務事業の目的・指標・実績（D O）

対象 （誰を何を対象にしているのか）	東葉高速鉄道㈱の経営							
手段 （具体的な事務事業のやり方、手順、詳細）	※平成23年度に実際に行ったこと： 東葉高速鉄道㈱に対し、出資及び利子補給を行った。国や自治体等支援関係者で構成する「自立支援委員会」において、検証を行った。また、国の地域公共交通活性化・再生事業に基づく東葉高速鉄道活性化協議会において、利用促進と自立・活性化を目的とした「東葉高速線地域公共交通総合連携計画」に基づき、各種事業を実施した。							
	※平成24年度に計画していること： 東葉高速鉄道㈱に対し、出資、利子補給を行う。引き続き、国や自治体等支援関係者で構成する「自立支援委員会」において、東葉高速鉄道㈱の長期経営計画及び経営改善計画の検証を行う。							
意図 （何を狙っているのか）	東葉高速鉄道㈱の経営安定化を図るとともに、自立支援を行うことにより、市民の貴重な交通手段の確保を図る。							
ねらい（上位施策の意図）	入力対象外							
区 分				単位	2 2 年度	2 3 年度		2 4 年度
					実績	計画	実績	計画
対象指標	指標 1	営業利益	千円	4,643,095	4,650,000	4,471,320	4,751,000	
	指標 2	当期純利益	千円	398,962	-278,000	307,028	362,000	
	指標 3							
活動指標	指標 1	東葉高速自立支援委員会及び幹事会の開催回数	回	2	2	2	4	
	指標 2	増資額	千円	620,000	620,000	620,000	620,000	
	指標 3	利子補給額	千円	109,467	116,160	105,085	108,628	
成果指標	指標 1	鉄道・運輸機構未償還残高	千円	304,385,046	297,769,798	297,594,610	291,751,633	
	指標 2							
	指標 3							
上位成果指標	指標 1							
	指標 2							
	指標 3							

コード		3625	事務事業名称	東葉高速鉄道支援事業			所属名	総合企画課
			単位	2 2 年度	2 3 年度		2 4 年度	
				実績	計画	実績	計画	
事業費 (A)	財源内訳	国	千円	0	0	0	0	
		県	千円	12,911	0	0	0	
		地方債	千円	620,000	620,000	620,000	620,000	
		一般財源	千円	133,841	116,174	105,092	108,628	
		その他	千円	14,376	0	0	0	
	主な事業費の内訳			出資金 620,000 利子補給 109,467 エレベーター補助 51,649	出資金 620,000 利子補給 116,160	出資金 620,000 利子補給 105,085	出資金 620,000 利子補給 108,628	
	人件費 (B)			千円	6,879	3,063.8	4,432	
トータルコスト (A) + (B)			千円	788,007	739,237.8	729,524	733,744.1	

3. 事務事業の評価（SEE）

評価 類型	評価事項		評価区分		理 由			
目的 妥当性	①事業目的が上位の施策に結びついているか？		☒ 結び付いている		鉄道輸送の充実の施策と合致している。			
			☐ 結び付くが見直しの余地がある					
			☐ 結びつきが弱い・ない					
			☐ 評価対象外事項					
	②すでに所期目的を達成しているか？ ※「達成している」を選んだ場合、⑥に進んでください。		☐ 達成している		東葉高速鉄道の経営の安定に向けて今後も支援は必要である。			
			☒ 達成していない					
			☐ 評価対象外事項					
	③民営化で目的を達成できるか？ ※民営化・・・事務事業の全部又は一部の実施主体を全面的に民間事業者等に移行すること。 （民間委託は、権限に属する事務事業等を委託することで、民営化とは異なる。）		☐ 可能性はある		第3セクターへの経営支援であり、趣旨に合っていない。			
☒ 可能性はない								
☐ 評価対象外事項								
④「対象」・「意図」の設定は現状のままで良いか？		☒ 現状のままでよい		対象，意図の設定に変更は生じていない。				
		☐ 見直す必要がある						
		☐ 評価対象外事項						
有効性・ 効率性	⑤今後、有効性や効率性を向上させる可能性はあるか？ 可能性がある場合は、⑤－2，3を記入する。 可能性がない場合は、理由を記入する。		☐ 有効性向上の可能性はある		今後も会社の経営改善策，増収策，沿線開発による利用客増等について関係者で検討し，また会社の長期収支計画を検証していくことで，輸送人員の増加と運輸収入の確保を図り，会社の経営の自立に向けた支援を行っていく。			
			☐ 効率性向上の可能性はある					
			☐ 両方可能性はある					
			☒ 可能性がない					
	⑤－2 有効性や効率性を向上させる手段は何か？ 該当する手段を選択し、具体的な方法と得られる効果を記入する。手段が「類似事業との統合・役割見直し」である場合は、該当する類似事業を記入する。	☐ 民間委託等						
		☐ 再任用職員及び臨時的任用職員等の活用						
		☐ I T 化等の業務プロセスの見直し						
		☐ 受益者負担の見直し						
		☐ 類似事業との統合・役割見直し						
		☐ 上記以外の方法						
	⑤－3 推進にあたっての課題はあるか？（一時的な経費増・市民の理解等）	☐ ある						
		☐ ない						

コード	3625	事務事業名称	東葉高速鉄道支援事業				所属名	総合企画課
今後の方向性	⑥この事務事業の今後の方向性を選択し、その詳細について右欄に記入する。	☐ 改革・改善して継続			平成19年度から、国や関連自治体等との連携を行い、第2次経営支援を行っている。この支援期間を会社の自立に向けた集中期間として捉えており、関係機関による検証を行うとともに、必要に応じてローリング等を進めていく。また、平成21年度に策定した国の地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく「東葉高速線地域公共交通総合連携計画」については、平成23年度を最終年度としているが、計画終了後についてもこの事業の経験を活かし引き続き沿線の活性化に努めていく。さらに、駅のエレベータ等設置に対しても引き続き支援を行っていく。			
		☐ 手法プロセスの改革・改善						
		☐ 事業規模の拡大・縮小						
		☐ 統合・役割見直し						
	☐ その他							
☐ 廃止・休止								
☐ 事業完了								
☒ 現状のまま継続								
	⑦この事務事業の今後の経費・成果の方向性について選択し、右欄に理由を記載する。			経 費			第2次支援期間内の増資額についての増減は現在のところなく、支援による効果は上がるものの、利子補給については市場金利動向等により変動の可能性がある。ただし、増減いずれの面でも考えられるため、コスト不変としている。	
				削 減	不 変	増 加		
		成 果	向 上	☐	☐	☐		
			不 変	☐	☒	☐		
		低 下	☐	☐	☐			

この事務事業に対する市民や議会の意見（担当者が把握している意見） ※内部サービス業務の場合は、住民ではなく、サービス利用者、関連部門の意見や実態など									
多額の建設費が運賃に跳ね返っており、高額な運賃に対する不満の声（運賃値下げ、通勤・通学定期の割引率のアップ、企画乗車券の要望）が出ている。また、東葉高速鉄道㈱の経営安定化に向けて、国が経営支援に主体的に参加するよう議会より意見書及び要望書が国に提出されたほか、会社自身の経営改善策や増収対策が求められている。									

所属長コメント	市民の貴重な交通手段の確保を目的として、東葉高速鉄道㈱の経営安定化を図るとともに、自立に向けた支援を行っていく必要がある。今後、長期経営計画、第4次経営改善計画の検証を行うとともに長期経営計画のローリング、第5次経営改善計画の策定に関与していく。								
評価調整委員会評価	☐ 改革改善して継続			担当課の評価のとおり、現状のまま継続とする。					
	☐ 手法プロセスの改革・改善								
	☐ 事業規模の拡大・縮小								
	☐ 統合・役割見直し								
☐ その他									
☐ 廃止・休止									
☐ 事業完了									
☒ 現状のまま継続									