

答 申

第三セクター等の経営健全化方針について

千葉県行政改革審議会

はじめに

本審議会は、平成 25 年度に千葉県行政改革の推進に関して調査審議を行う附属機関として設置されて以降、「公社等外郭団体の改革方針」の見直し、「公の施設の見直し方針」の策定、「千葉県行政改革計画・財政健全化計画」の策定などについて意見を申し述べ、その責務を果たしてまいりました。

今年度は、平成 30 年 11 月 9 日付け行革第 202 号により「第三セクター等の経営健全化方針について」知事から諮問を受けたところです。

これは、国から平成 30 年 2 月に、地方公共団体に相当程度の財政的リスクが存在する第三セクター等について、速やかに抜本的改革を含む経営健全化の方針を策定し、公表するよう技術的助言があったことを受けたものであり、これまで、対象法人の選定、対象法人の経営状況や財政的リスクの現状、事業の公共性、公益性、採算性及び将来見通しを踏まえた上での具体的対応等について議論を重ねてまいりましたので、今回、その結果について答申します。

今後、本答申を真摯に受け止め、持続的発展を支える確かな行財政基盤の確立のため、県に相当程度の財政的なリスクが存在する公社等の経営健全化に向けた取組を確実に推進していくことを期待します。

平成 31 年 3 月 5 日

会長	寺嶋哲生
	石川久
	泉登茂子
	伊藤義文
	倉斗綾子
	下井康史
	宮入小夜子
	村上典子
	若松弘之

目 次

1	諮問事項に対する基本的な考え方	1
2	諮問事項に関する意見	1
(1)	総論・共通事項	1
ア	策定対象法人の選定	1
イ	今後の取組の方向性	2
(2)	個別事項	2
ア	東葉高速鉄道（株）	2
イ	千葉県住宅供給公社	2
ウ	いすみ鉄道（株）	3
3	会議開催状況	5

1 諮問事項に対する基本的な考え方

千葉県の子会社等については、県民負担の軽減を目的に、県依存型の経営から自立型の経営に転換し、真に必要な事業を独立採算で行うことを基本的な考え方として、平成 14 年度に指導対象団体ごとに個別の改革方針を決定して以来、廃止・統合を含む抜本的な改革に取り組んできたところである。

その結果、平成 14 年度から 28 年度までに団体数は 56 団体から 37 団体まで減少し、県からの財政支出額も約 337 億円削減するなど、一定の成果が上がっている。

しかしながら、少子高齢化の進展、人口減少社会の到来をはじめとする県を取り巻く環境の変化や、社会保障費の増加、県有施設の老朽化による財政負担の増加など、県財政がおかれた厳しい状況に対応しつつ、県民サービスの向上を図るためには、引き続き財政の健全化を図っていくことが重要である。

また、国においても、平成 21 年度から 25 年度までの第三セクター等の抜本的改革に係る集中改革期間の終了や、平成 20 年度から 25 年度までの公益法人制度改革における移行期間の終了などを踏まえ、翌 26 年 8 月に、効率化・経営健全化と地域活性化の両立を目指した「第三セクター等の経営健全化に関する指針」が策定されている。

公社等は、県民の暮らしを支える事業を行う重要な役割を担う一方で、経営が著しく悪化した場合には、県財政に深刻な影響を及ぼすことが懸念されることから、特に、県に相当程度の財政的リスクを有する公社等については、経営健全化に向けてより一層の改革に取り組む必要がある。

2 諮問事項に対する意見

(1) 総論・共通事項

ア 策定対象法人の選定

経営健全化方針（以下、「健全化方針」という。）の策定対象法人については、国が「①債務超過法人」「②実質的に債務超過である法人」「③地方公共団体が多大な財政的リスクを有する法人」「④その他、各地方公共団体において、経常収支など当該法人の経営状況等を勘案し、経営健全化の取組が必要である法人」の基準を示している。

この内、①から③は明示的で裁量の余地がなく、本県では債務超過法人である東葉高速鉄道(株)及び千葉県住宅供給公社が該当する。

一方、④については定義付けが県の裁量に委ねられており、県では「近年の経常損益の状況から赤字が累積し、近い将来、債務超過に陥る可能性

が高い法人」と定義し、具体的には、「過去3か年の経常損益の平均が赤字である法人について、その資産の状況から、同様に赤字の状態が続けば5年以内に債務超過に陥る可能性がある法人」として、いすみ鉄道（株）を選定しているが、妥当と考える。

イ 今後の取組の方向性

後述のとおり、いずれの団体についても、引き続き、東葉高速鉄道（株）及びいすみ鉄道（株）は第三セクター形式で、千葉県住宅供給公社は公社形態で事業を行う必要性が認められるものの、本審議会における議論を踏まえて修正された健全化方針（原案）に沿って具体的な取組を実施するとともに、本答申の内容を踏まえ、より一層の改革を進める必要がある。

なお、健全化方針の策定後も、当然のことながらその進捗状況について継続的かつ定期的に把握を行い、他の出資者等の関係者と調整を行った上で、確実に財政的リスクの解消を図っていくことが求められる。

（２）個別事項

ア 東葉高速鉄道（株）

東葉高速鉄道は、地域の通勤・通学のみでなく、まちづくりなどを支える公共交通機関としての役割を果たしており、公共性・公益性が認められ、採算性もあるものの、債務超過の状態では民営化は困難であり、引き続き第三セクターで事業を行うことが妥当である。

昨今の低金利による支払利息の減少や沿線開発による輸送人員の増加等により、現在の経営状態は比較的順調であることから、平成34年度に債務超過が確実に解消されるよう、引き続き経営改善に取り組む必要がある。

一方、鉄道・運輸機構への有利子負債が依然として多大であり、今後の金利動向によっては資金状況を悪化させるおそれがあることが確認されている。このため、国、県、沿線市、鉄道・運輸機構、東葉高速鉄道（株）等で構成される「東葉高速自立支援委員会」を通じて、金利動向を踏まえた会社の経営見通しを毎年度検証するとともに、早期に資金不足が見込まれる場合には、支援策の検討を行う必要があることから、支援の方向性について関係者間での合意形成に努めていく必要がある。

イ 千葉県住宅供給公社

公社が行う事業の内、分譲事業については役割を終えつつあるものの、賃貸管理事業・管理受託住宅管理事業については、住宅セーフティネット

の中核となる県営住宅や県営住宅を補完する公社賃貸住宅などを管理する事業であり、公共性・公益性が認められ、また、多額の債務弁済のためにも事業を継続する必要がある。平成 23 年度以降黒字を維持しているが、債務超過の状態では民営化は困難であるため、引き続き公社形態で事業を行うことが妥当である。

平成 17 年度以降、特定調停の際に東京地方裁判所に提出した経営健全化を図るための事業計画（以下、「裁判所提出計画」という。）に沿った経営が進められ、全体としては計画を上回る実績を上げ、債務超過額も計画で見込んだ額の 7 割まで減少している。

しかしながら、分譲事業は処分面積が裁判所提出計画の約 3 分の 1 にとどまっている上、利益幅が小さい土地が多く残っており、今後、公社全体の利益を圧迫しないかといった懸念要素がある。

また、賃貸管理事業についても、現在のところ収益は安定しているものの、建物の老朽化が進み維持管理に費用がかかることなどから、利益が減少していく懸念がある。

今後も、裁判所提出計画で見込んだ弁済原資確保のため、公社はより一層、効果的・効率的な業務運営に努めることで、保有土地の早期処分・賃貸管理事業における入居率の維持・向上を図り、県は、副知事を委員長とする庁内関係課で構成される「千葉県住宅供給公社経営監理委員会」を通じて、公社の事業の進捗状況を把握し、適切な指導・監督を行う必要がある。

ウ いすみ鉄道（株）

いすみ鉄道は、地域住民の公共交通機関や南房総地域の観光資源としての役割を果たしており、事業の公共性・公益性は認められるものの、直ちに採算性を改善することは難しく民営化は困難であることから、引き続き第三セクターで事業を行うことが妥当である。

また、地域の人口減少やモータリゼーションの進展等により、定期旅客収入は減少を続けている一方、近年、メディアに取り上げられる機会が増え、観光旅客の増加による収益増や沿線地域の活性化に対する期待が高まっているという点や、昨年 11 月に新社長を迎え、今後、活性化に向けた新たな取組に着手するという状況を踏まえると、県や沿線市町による新たな財政支援等により、鉄道として存続させた上で経営健全化を図るという方向性については妥当なものとする。

しかしながら、支援の継続に当たっては、会社が経営健全化に向けた不断の取組を実施するとともに、県、関係市町、いすみ鉄道（株）で構成される「いすみ鉄道活性化委員会」での経営状況や取組の効果等の精査を踏

まえて、その支援のあり方についても、検証を行っていく必要があると考える。