

東葉高速鉄道株式会社

経営健全化方針

平成31年3月

千葉県

目 次

第1	法人について	P 1
1	法人の概要	P 1
2	設立の経緯	P 1
3	法人の現状	P 2
	(1) 組 織	P 2
	(2) 業務内容	P 2
	(3) 財務状況	P 3
第2	経営状況、財政的なリスクの現状及びこれまでの取組	P 5
1	経営状況及び財政的リスクの現状・要因	P 5
2	財政的リスクが県に与える影響	P 5
3	監査での指摘状況等	P 5
4	財政的リスク解消に向けたこれまでの取組	P 5
	(1) 法人による取組	P 5
	(2) 県等による関与	P 6
	(3) これまでの取組の効果及び課題	P 8
第3	今後の抜本的な経営健全化に向けた検討	P 10
1	法人が実施する事業の意義について（事業の公共性・公益性）	P 10
2	抜本的改革を含む経営健全化の取組に係る検討	P 10
	(1) 採算性の検討	P 10
	(2) 事業手法の選択	P 11
第4	今後の抜本的な経営健全化に向けた具体的な取組	P 12
1	法人による経営健全化のための具体的な対応	P 12
2	県による財政的なリスクの対処のための具体的な対応	P 14
3	財政的なリスクを解消させるまでのスケジュール	P 15

第1 法人について

1 法人の概要

法人名	東葉高速鉄道株式会社
代表者名	吉田 雅一（平成30年7月1日時点）
所在地	千葉県八千代市緑が丘1丁目1120番地3
設立年月日	昭和56年9月1日
資本金	626億円 【うち県の出資金（出資割合）21,402百万円（34.19%）】 （平成30年3月31日時点）
他出資者	船橋市 15,599百万円（24.92%） 八千代市 13,699百万円（21.88%） 東京地下鉄(株) 7,800百万円（12.46%） 京成電鉄(株) 1,200百万円（1.92%） 東武鉄道(株) 400百万円（0.64%） 新京成電鉄(株) 400百万円（0.64%） その他（23者） 2,500百万円（3.35%）

2 設立の経緯

西船橋～勝田台間の新線建設については、船橋市と八千代市の発展及び都心アクセスの向上を目的として、当初、営団地下鉄東西線の延伸路線として計画され、昭和49年に当時の帝都高速度交通営団（現 東京地下鉄株式会社）が運輸省に地方鉄道事業の免許申請を行ったが、免許申請後に運輸省が、当鉄道と並行する京成線の収益低下が懸念される等の理由により、京成電鉄が運営し京成電鉄に接続する路線とする案を自治体側に提示した。

しかし、自治体側は、あくまで当初の計画どおり東西線に接続するルートとするよう求めたところ、運輸省が調整案として、第三セクター会社が事業主体となり、鉄道建設公団（現 鉄道・運輸機構）が建設し、施設完成後に一定期間の元利均等償還の条件で事業者に譲渡するという方式（P線方式）により、東西線接続ルートで整備する案を提示した。

自治体側は営団による延伸を主張し続けたが、昭和55年7月、鉄道建設を優先し、

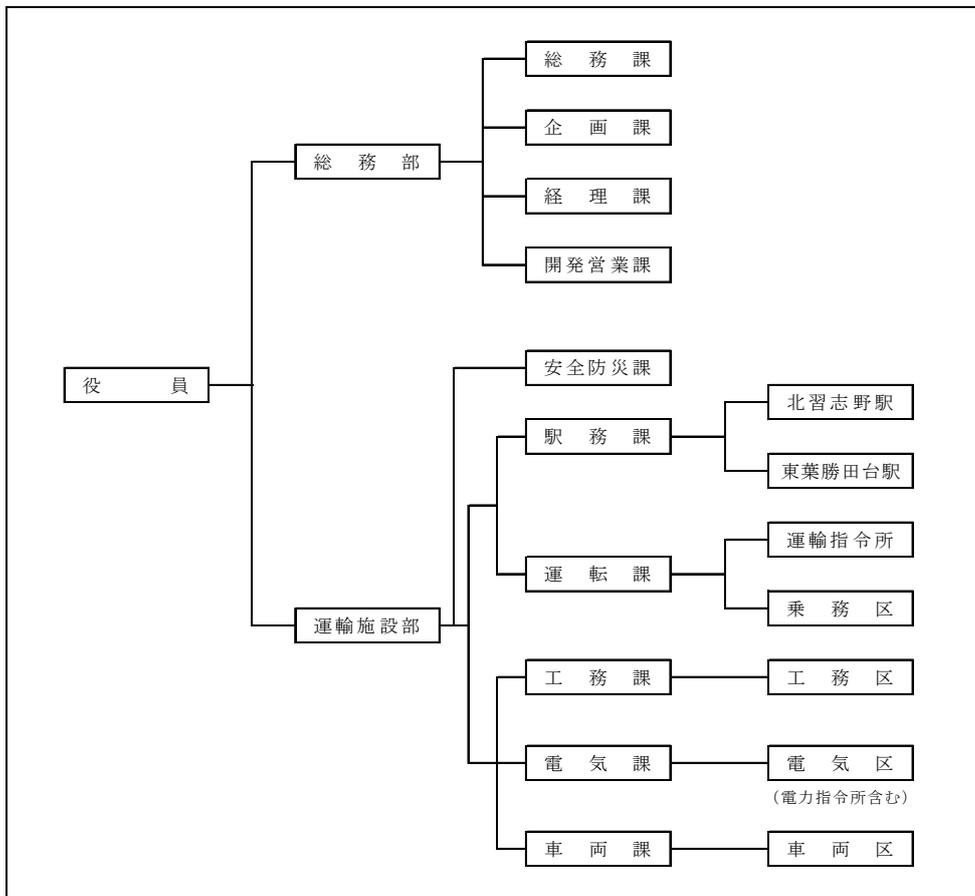
やむなくこの提案を了承、昭和56年9月に、県、船橋市及び八千代市の自治体、営団、京成電鉄等の鉄道事業者、金融機関等で出資する東葉高速鉄道株式会社が設立された。

3 法人の現状

(1) 組織 (平成30年7月1日現在)

役員 13名 (常勤役員4名、非常勤役員9名)

社員 304名



(2) 業務内容

①運行区間：西船橋～東葉勝田台 (16.2km)

※西船橋を經由し東京メトロ東西線 (中野・三鷹行き) と直通運転

②駅数：9 駅 (西船橋、東海神、飯山満、北習志野、船橋日大前、八千代緑が丘、八千代中央、村上、東葉勝田台)

③運行本数：124本 (平日上り)

④所要時間及び運賃

	所要時間	片道運賃	
		I C	切符
西船橋～東葉勝田台	21分	627円	630円
日本橋～東葉勝田台	43分	905円	910円

(3) 財務状況

①貸借対照表から

項目	金額(千円)		
	平成27年度	平成28年度	平成29年度
資産総額	259,444,150	256,912,625	254,754,822
うち流動資産	19,860,115	20,898,043	27,194,876
うち現預金	16,182,615	19,153,261	19,627,810
うち固定資産	239,584,035	236,014,581	227,559,945
うち鉄道事業固定資産	230,525,723	226,979,225	224,101,382
負債総額	278,874,444	270,858,139	266,141,530
うち鉄道・運輸機構未払金	272,222,946	265,229,344	260,111,126
純資産額	△19,430,293	△13,945,514	△11,386,707
うち資本金	59,310,000	62,600,000	62,600,000
うち利益剰余金	△78,740,293	△76,545,514	△73,986,707

②損益計算書から

項目	金額（千円）		
	平成27年度	平成28年度	平成29年度
営業収益	15,658,162	15,913,893	16,320,698
うち運輸収入	15,006,598	15,275,392	15,701,082
営業費用	9,730,213	10,247,967	10,503,779
営業損益	5,927,948	5,665,926	5,816,919
営業外収益	317,410	256,160	233,105
営業外費用	3,457,518	2,933,196	2,921,860
うち支払利息	3,057,290	2,653,046	2,672,755
経常損益	2,787,840	2,988,889	3,128,164
特別損益	1,421	0	0
法人税等	967,028	794,110	569,357
当期純損益	1,822,233	2,194,778	2,558,806

【直近3年間の決算の状況について】

収入の根幹である運輸収入が沿線開発の進捗等により増加傾向にあることから、営業収益は毎年増加している。一方で、修繕費の増加等により営業費用も増加傾向であるが、営業利益は、毎年50億円台を確保している。

また、鉄道建設時の長期債務に係る支払利息は依然として多額であるものの、近年の低金利の影響により平成28年度及び平成29年度は、26億円台にとどまったことから、経常利益、当期純利益は、毎年増加している。

資産においては、平成27年度及び28年度は、県、沿線市、東京地下鉄(株)による約33億円の出資支援があったことから、現預金が増加した。これらの出資や毎年当期純利益を計上していることにより、債務超過額も着実に減少している。

しかしながら、未だ鉄道・運輸機構に対し約2,600億円の長期債務を抱えており、平成29年度末で113億8,670万円の債務超過の状態であるため、依然として非常に厳しい経営状況となっている。

第2 経営状況、財政的なリスクの現状及びこれまでの取組

1 経営状況及び財政的リスクの現状・要因

東葉高速鉄道は、前述のP線方式により建設されたが、用地買収の難航により工事が遅れ、金利負担が増加したこと等により、約3,000億円という多額の有利子負債を抱えて開業し、開業後も利用者数が当初の予想を下回ったことから、経営難に陥った。

そこで、平成9年度から平成28年度まで、県、沿線の船橋市・八千代市、東京地下鉄(株)等による出資等の支援を行ってきた(後述「4 財政的リスク解消に向けたこれまでの取組」)が、毎年の元利償還金が経営を圧迫する状況は変わらず、平成29年度末現在で約113億円の債務超過となっている。なお、近年は、会社の経営改善の取組や沿線開発による利用者数の増加、さらには低金利による支払利息の減少などにより、平成22年度から損益収支が黒字に転じ、債務超過額は減少傾向にある。

しかしながら、未だ約2,600億円の長期債務を有し、金利動向によっては、将来において資金不足に陥る可能性もあることから、依然として潜在的な財政的リスクを抱えていると言える。

2 財政的リスクが県に与える影響

債務超過額は減少傾向にあるものの、依然として多額の長期債務を抱え、金利動向に経営が左右される状況であり、今後、資金不足等により、仮に鉄道の存続が不可能になった場合には、地域住民の生活や地域経済に多大な影響を及ぼすことになる。また、その事態を避けるため、県を含めた関係者による経営改善のための支援が必要となる可能性がある。

3 監査での指摘状況等

毎年、千葉県監査委員による財政的援助団体等に対する監査として、東葉高速鉄道に対し監査を実施しており、平成28年度決算に関する監査については、概ね適正と認められている。

4 財政的リスク解消に向けたこれまでの取組

(1) 法人による取組

会社では、安全輸送の確保と財務体質の強化を図ることにより、早期の自立経営の

確立を目指し、平成10年度から経営改善計画を策定し、経営健全化に取り組んでいる。現在は、第六次経営改善計画期間であり、内容は下記のとおり。(詳細は会社のホームページで公開している。)

【第六次経営改善計画】

- 計画期間：平成29年度～平成31年度
- 施策体系
 - ①安全輸送の確保 (高架橋耐震補強等の安全施策の確実な実施)
 - ②サービスの向上 (旅客用トイレの改良、バリアフリー化の実施)
 - ③財務体質の改善 (契約の見直しや人件費の抑制による経費節減等)
 - ④運輸収入の確保 (企画乗車券の販売促進等による利用客増への取組)
 - ⑤関連事業の推進 (高架下店舗の誘致、広告出稿の促進)
 - ⑥人材育成 (職場内外における研修への参加)
 - ⑦地域との共生 (イベントの開催、地域活動への積極的な支援)

○ 数値目標

	数値目標 (3年間の合計値)	29年度実績	進捗率
1日平均輸送人員 (千人)	153 (期間中のいずれかで達成)	154	100.7%
運輸収入 (億円)	465	157	33.8%
関連事業収入 (億円)	18	6.2	34.4%
営業利益 (億円)	162	58.2	35.9%

(2) 県等による関与

開業直後に経営難に陥ったことから、関係者による協議の結果、第一次支援策及び第二次支援策を実施した。

【第一次支援策 (H9～18年度)】

- ①出資220億円 (県63億円、船橋市62億円、八千代市62億円、東京地下鉄株33億円)
- ②無利子貸付71.6億円 (県65億円、船橋市6.6億円)
- ③鉄道・運輸機構による元本償還猶予 (5.5年) 及び償還期間延長 (25年→

30年)

【第二次支援策（H19～28年度）】

①出資300億円（県128億円、船橋市77億円、八千代市62億円、東京地下鉄株33億円）

※第一次支援の②無利子貸付の出資振替を含む。

②鉄道・運輸機構による元本償還期間延長（30年→60年）

③鉄道・運輸機構による利子支払猶予（平成10年度、11年度分）

※下記④の猶予分を除く。支払猶予分の償還については、後年度に元金償還金額が大きくなるステップアップ方式とした。

④鉄道・運輸機構による利子支払猶予（平成11年度～20年度の利子の一部（1%））

※元金償還については、10年据置、20年均等償還とした。

⑤上記④の利子支払猶予に伴い鉄道・運輸機構が別途調達する資金に係る利子補給（平成11年度～49年度）

※負担割合：国1/3、自治体2/3（県2/9、船橋市2/9、八千代市2/9）

なお、第二次支援の実施にあたっては、県、船橋市、八千代市の自治体は、東葉高速鉄道の利用促進を図るため、土地区画整理事業及び沿線地域の社会環境整備など沿線開発に最大限努力することとした。

【参考】沿線開発状況

開発計画名	最寄駅	事業主体	施行面積 (ha)	計画人口 (人)	備考 (H30.3.31現在)
飯山満地区土地区画整理事業	飯山満	船橋市	18.5	1,850	進捗率50.1%
坪井特定土地区画整理事業	船橋日大前	都市再生機構	65.4	7,200	開発完了
西八千代北部特定土地区画整理事業	八千代緑が丘	都市再生機構	140.5	14,000	開発完了
西八千代東部土地区画整理事業	八千代緑が丘	土地区画整理組合	50.8	5,100	開発完了
萱田特定土地区画整理事業	八千代中央	都市再生機構	98.4	12,000	開発完了
辺田前土地区画整理事業	村上	土地区画整理組合	59.5	5,950	開発完了
海老川上流地区土地区画整理事業	東海神 ～飯山満間	土地区画整理組合 設立準備委員会	42.5	3,400	検討段階

※進捗率は事業費ベース

また、平成19年度に、国、県、船橋市、八千代市、鉄道・運輸機構、東京地下鉄(株)及び東葉高速鉄道(株)で構成される「東葉高速自立支援委員会」(以下、「自立支援委員会」という。)を設置し、会社の経営改善計画等に沿って事業が適切に実施されているか検証を行っている。

【東葉高速自立支援委員会の概要】

- ①目的：関係者が一体となって東葉高速鉄道の支援に取り組み、会社の自立を図る。
- ②設置年月日：平成19年7月18日
- ③構成団体：国土交通省、県、船橋市、八千代市、鉄道・運輸機構、東京地下鉄(株)、東葉高速鉄道(株)
- ④協議事項：会社の経営改善計画、長期経営計画に係る検証及びローリング集中支援期間終了後の支援のあり方、会社のあり方 等

(3) これまでの取組の効果及び課題

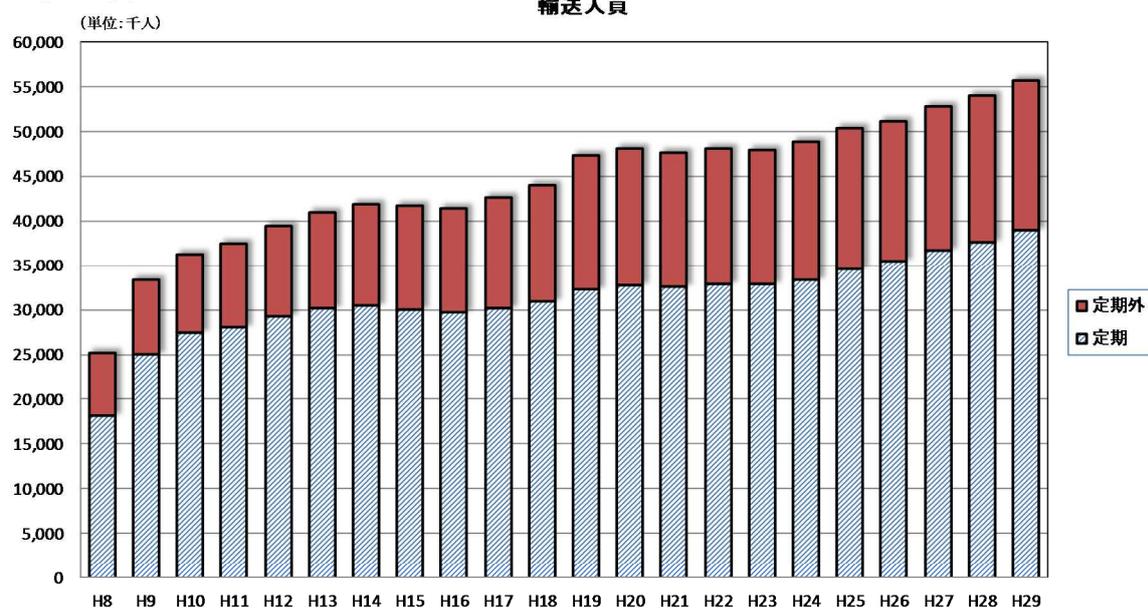
会社の経営改善計画に基づく経費節減等の取組や沿線自治体等が取り組んできた沿線開発の進捗による利用者の増加に加え、近年は低金利の影響で利子負担が抑えられたことにより、経営状況は改善し、平成22年度から平成29年度まで8期連続で当期純利益を確保することができた。また、関係者による出資等の支援と併せて、会社においては、平成14年度から平成28年度まで合計365億円の繰上償還を実施し、長期債務の縮減及び利払いの軽減を図った。

これらの取組により、現在、約113億円の債務超過の状態ではあるが、債務超過額は減少傾向にある。

しかしながら、未だ約2,600億円の長期債務を抱えており、その償還が経営を圧迫する厳しい状況が続いていることから、今後は、この長期債務への対応として、抜本的な経営健全化に取り組む必要がある。

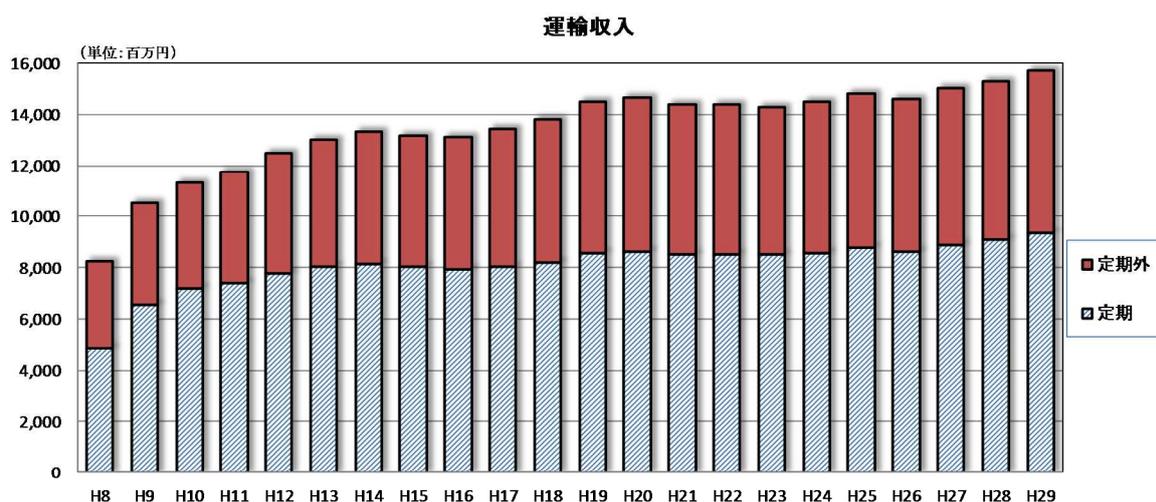
【参考】 輸送人員及び運輸収入の推移

1 輸送人員



	H25	H26	H27	(単位:千人, %)		
輸 送 人 員	50,417	51,141	52,827	H28	H29	増減率
（ 定 期 ）	34,510	35,449	36,747	53,944	55,708	3.3
（ 定 期 外 ）	15,907	15,692	16,080	37,607	39,006	3.7
伸 び 率	3.1	1.4	3.3	16,337	16,702	2.2
一 日 平 均	139	141	146	2.1	3.3	-
				149	154	3.3

2 運輸収入



	H25	H26	H27	(単位:百万円, %)		
運 輸 収 入	14,807	14,623	15,007	H28	H29	増減率
（ 定 期 ）	8,749	8,632	8,886	15,275	15,701	2.8
（ 定 期 外 ）	6,058	5,991	6,120	9,067	9,379	3.4
伸 び 率	2.2	△ 1.2	2.6	6,209	6,322	1.8
一 日 平 均	41	40	41	1.8	2.8	-
				42	43	2.8

第3 今後の抜本的な経営健全化に向けた検討

1 法人が実施する事業の意義について（事業の公共性・公益性）

平成26年8月5日付け総務省自治財政局長通知における「第三セクター等の経営健全化等に関する指針」（以下、「国指針」という。）では、抜本的改革を含む経営健全化の検討にあたっては、国指針中に示されたフローチャートに従い、まず、法人が実施する事業そのものの意義について検討することとされている。

東葉高速鉄道は、地域に密着した公共交通機関として、船橋市と八千代市の発展及び都心アクセスの向上を目的に、平成8年に開業した。

沿線人口は、開業時の28万1千人から平成29年度末時点では35万4千人にまで増加しており、東葉高速鉄道は、1日平均約15万人を輸送する鉄道として、地域の通勤・通学の足のみでなく、まちづくりや産業・観光を支える重要な公共交通機関となっていることから、現在も公共性・公益性を有しており、引き続き事業を実施する意義は大きい。

2 抜本的改革を含む経営健全化の取組に係る検討

（1）採算性の検討

採算性の判断にあたっては、損失補償を行っていない第三セクターは、国指針第3の2（2）により、以下に該当するものについては、原則的に採算性が無いものと判断することが適当とされているため、これに従い採算性を検討する。

国指針第3の2（2）②

損失補償を行っていない第三セクター等（地方道路公社及び土地開発公社を除く。）で、次のいずれかに該当するもの。

ア 経常収支が赤字のもの。地方公共団体から補助金等の財政援助を受けている場合は、その額を控除の上、判断すること。

イ 債務超過であるもの。含み損のある資産を保有している場合はそれを反映の上、判断すること。

ウ 債務の元利償還がある場合、当該償還費の10%以上を地方公共団体からの補助金又は実質的な新規貸付金等の財政支援に依存しているもの。

ア 経常収支が赤字のもの

平成22年度から平成29年度まで8期連続で経常黒字を確保している。

イ 債務超過であるもの

平成29年度末で、約113億円の債務超過となっているが、近年は黒字経営により債務超過額が縮減されており、平成34年度には債務超過が解消される見通しで

あることから、現時点で債務超過であることをもって、「採算性が無いもの」とは判断しないこととする。

ウ 債務の元利償還費の10%以上を地方公共団体からの財政支援に依存しているもの

平成29年度の元利償還費約78億円に対し、地方公共団体からの財政支援は、第二次支援策による利子補給の1億7,000万円のみであり、割合は2.2%となっている。

上記アからウの検討により、東葉高速鉄道の事業については、採算性があるものと判断する。

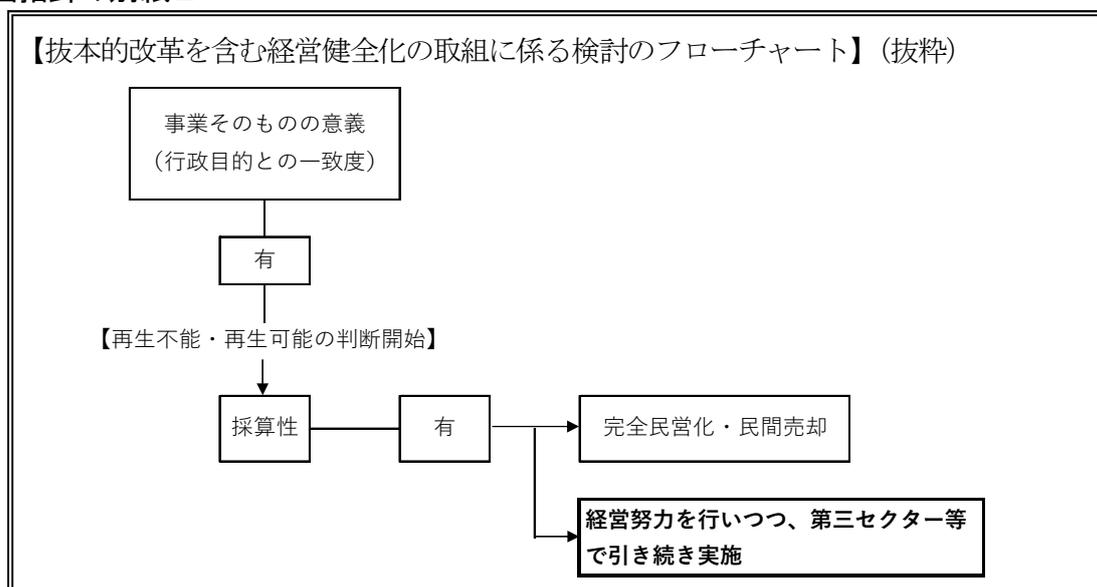
(2) 事業手法の選択

国指針におけるフローチャートによると、採算性があると判断された場合は、事業手法として、「完全民営化・民間売却」又は「経営努力を行いつつ、第三セクター等で引き続き実施」のいずれかを判断するとされている。

東葉高速鉄道は、現時点では債務超過の状態であるため、完全民営化・民間売却の実現性は低いことから、会社において経営努力を行い、引き続き第三セクター形式で事業を実施していくこととする。

ただし、多額の長期債務を抱えていることにより、金利動向によっては、将来的に資金不足に陥る可能性があることから、債務超過の解消後も、長期債務の償還に伴う資金不足への対応として、抜本的な経営健全化に向けて取り組んでいくことが適当と考える。

国指針の別紙2



第4 今後の抜本的な経営健全化に向けた具体的な取組

1 法人による経営健全化のための具体的な対応

東葉高速鉄道は、平成10年度から経営改善計画を策定し、経営健全化に取り組んできた。現在も、平成29年度から平成31年度までを期間とする「第六次経営改善計画」を策定し、「安全輸送の確保」と「財務体質の強化」を図ることにより早期の自立経営の確立を目指している。「安全輸送の確保」については、施設の適切な保守管理や安全管理体制の強化を図るため、後述する長期収支推計においても必要な設備投資及び修繕費を計上している。また、「財務体質の強化」について、運輸収入はもとより高架下店舗の誘致などの関連事業収入の確保を目指す。

また、県や沿線市等による出資支援は平成28年度で終了しているため、今後の支援のあり方について関係者で協議する必要があることから、会社では、平成29年11月に、今後20年間の長期収支推計を策定した。この推計では、鉄道・運輸機構に対する長期債務に係る借換金利が、今後、毎年0.2%ずつ上昇し平成39年度の時点で2.1%に達すると想定した基本ケースで、平成34年度には債務超過が解消される見込みとなっているものの、平成48年度末の時点で内部留保資金が7億円まで減少する見通しとなった。

なお、長期収支推計については、毎年検証及び見直しを実施することとしており、平成29年度決算等を踏まえ、会社においてローリングを行った結果、平成48年度末の内部留保資金が70億円となる見通しとなった。これを受け、平成31年1月に開催された自立支援委員会において、平成31年度に20億円の繰上償還を実施し、利払い負担の軽減を図ることとしたところであり、繰上償還を前提とした新たな長期収支推計では、基本ケースにおける平成48年度末の内部留保資金は57億円となる見通しであることが確認されている。

会社においては、これらの経営改善計画及び長期収支推計に沿って経営改善を図りながら事業を実施するとともに、毎年、事業の実施状況について自立支援委員会に報告し関係者の検証を受けることにより、自立経営の確立に取り組んでいくこととしている。

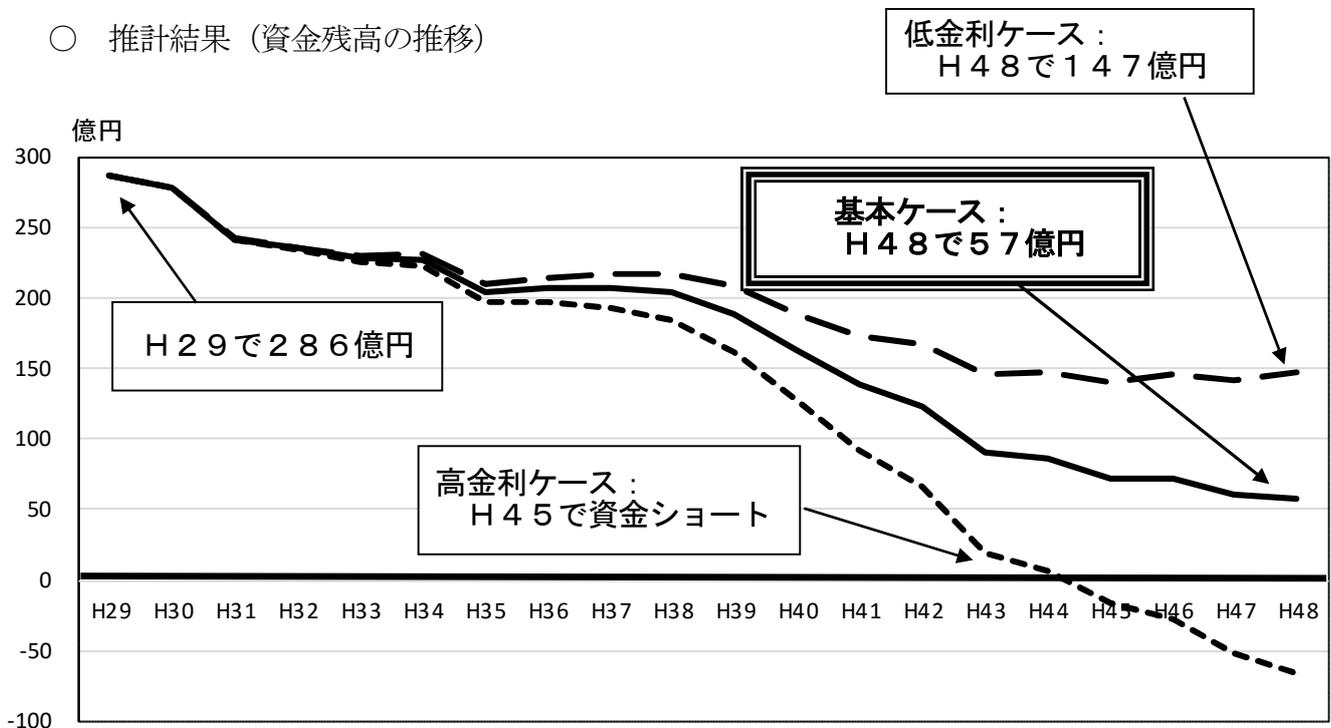
【長期収支推計（平成31年1月）】

○ 前提条件

区 分	高金利ケース	基本ケース	低金利ケース
想定利率(借換金利)	毎年0.3%上昇	毎年0.2%上昇	毎年0.1%上昇
平成39年度以降の借換金利(一定)	3.1%	2.1%	1.1%
物価・賃金上昇率	毎年1.0%上昇	毎年0.5%上昇	毎年0.2%上昇
海老川上流地区新駅	平成38年度末開業を見込む		
運賃改定	見込まず		
自治体の出資等支援	見込まず（利子補給はH49まで見込む）		
繰上償還	20億円を繰上償還（H31）		

- ・ 運輸収入の基礎となる輸送人員については、国立社会保障・人口問題研究所及び船橋市・八千代市独自の将来人口推計を踏まえ、沿線地域の今後の人口推移を見込むとともに、大規模開発等の進捗状況を踏まえた将来需要予測としている。
- ・ 支払利息に大きな影響を与える鉄道・運輸機構に対する長期債務の借換金利については、今後の上昇リスクに備えた設定としている。
- ・ 運行の安全性の前提となる設備投資や修繕については、現時点で必要と思われる額を見込んでいます。

○ 推計結果（資金残高の推移）



※長期収支推計については、営業実績や金利動向等を踏まえながら、毎年検証及び見直しを実施することとしている。

2 県による財政的なリスクの対処のための具体的な対応

平成29年11月に開催した自立支援委員会において、会社から提出された長期収支推計を検証し、平成48年度末時点で内部留保資金が7億円まで減少する見通しであることを確認したが、前述のとおり、平成29年度決算を踏まえたローリングを受けて、平成31年1月の自立支援委員会において、平成31年度に20億円の繰上償還を実施して利払い負担の軽減を図ることとしたところであり、繰上償還を前提とした新たな長期収支推計では、基本ケースにおける平成48年度末の内部留保資金は57億円となる見通しであることを確認した。また、推計によると、平成34年度には債務超過が解消されるものの、資金は確実に減少傾向にあり、金利動向によっては早期に資金ショートするおそれがあるため、今後も関係者が一体となって、支援のあり方について協議していく必要があることを確認したところである。

このため、まずは、自立支援委員会において、経営改善計画及び長期収支推計に基づく会社の事業の実施状況を検証していくことにより、平成34年度の債務超過の解消が確実に実現されることを目指す。

一方、支援のあり方については、金利動向が会社の中長期的経営に大きく影響することから、毎年度、自立支援委員会で金利動向を踏まえた会社の経営見通しについて検証を行い、早期に資金ショートが見込まれる場合には、会社の自立に向けた支援策を検討する。なお、支援策の検討にあたっては、鉄道建設の経緯やこれまでの支援の実施状況からも、自治体だけでなく国や鉄道・運輸機構、東京地下鉄(株)などの関係者が一体となって関与していく仕組みを検討していく必要がある。

【支援のあり方の協議に当たって】

会社の経営努力等により営業ベースでは黒字を確保しているものの、依然として多額の長期有利子負債を抱えていることによる元利償還金が、今後も経営を圧迫する状況であることから、抜本的な経営健全化に向けては、この長期債務への対応が必須である。

県や沿線市等では、これまでも合計520億円の出資支援を行い、長期債務の縮減に努めてきたが、長期債務は、開業時の約3,000億円から現在の約2,600億円まで減少したものの、営業利益と出資支援の大半は、利払いに費やされているともいえる。

このような状況となったのは、東葉高速鉄道の建設当時に、後につくばエクスプレス等で採用された建設費の大半を国や自治体による無償資金で賄うような制度がなく、財

政投融资等の有償資金を中心とするP線方式を採用せざるを得なかったことが大きく影響している。

抜本的な経営健全化に向けては、会社のさらなる経営努力や自治体を中心とした支援だけでなく、国からの支援も欠かせないことから、鉄道建設の経緯や、東葉高速鉄道が都心と地方を結ぶ、首都機能の一翼を担う重要な路線であることにも鑑み、県や沿線市では、国に対して、鉄道・運輸機構に対する長期債務の負担軽減や利払いの軽減などの支援を要望しているところである。

今後、自立支援委員会において支援のあり方を協議していくこととしているが、これらの状況を踏まえ、自治体だけでなく国や鉄道・運輸機構、東京地下鉄(株)などの関係者全員が支援に関与していく方策を検討していくこととしたい。

3 財政的なリスクを解消させるまでのスケジュール

平成34年度までは、自立支援委員会において、会社の事業の実施状況を検証していくことにより、確実に債務超過の解消を実現する。

また今後の支援のあり方については、経済情勢や会社の経営状況等を見極めた上で、早期に資金ショートが見込まれる場合には、会社の自立に向けた支援策を検討する必要があるが、できる限り早期に関係者全員の合意形成を図り、自立支援委員会としての方向性を検討していきたいと考えている。

なお、自立支援委員会の設置期限は、「東葉高速鉄道の自立が確認できるまで」とされているため、債務超過の解消後も、長期債務の償還に伴う資金不足への対応が適切に行われていると確認できるまでは、自立支援委員会による事業の検証や支援のあり方についての協議を継続し、経営健全化に取り組んでいく。

〒260-8667 千葉市中央区市場町1-1

千葉県総合企画部交通計画課

電話 043-223-2277