



1. 東葉高速・北総鉄道・TXの決算状況等

本年6/28の一般質問及び7/4の総合企画企業常任委員会で東葉高速鉄道等3社の2022年度決算の運輸収入や当期純利益等を確認。前年度及びコロナ前の2019年度との比較も問うと、運輸収入は対前年度比では3～18%増でしたが、新型コロナウイルス流行前の対2019年度比だとまだ▲11～18%とのこと。2021年度決算ではコロナ前比が▲20～26%だったので、コロナ前にだいぶ近づいた。北総のコロナ前比だけが2割弱のマイナスとなっているが、昨年10月の大幅値下げの影響も大きいので、輸送人員の▲9.8%の方が実感に近いだろう。東葉高速とつくばが今年度に13～15%ほど運輸収入を伸ばせば、コロナ前の水準を取り戻す。

決算、億円	東葉高速	北総鉄道	TX(つくば)
運輸収入	142	104	391
前年度比	+12%	+3%	+18%
コロナ前比	▲11%	▲18%	▲13%
当期純利益	26.7	17.6	21.4
同上前期比	+11.2	▲0.1	+64.7
繰越利益剰余金	▲63.4	2.9	15.4
同上前期比	+26.7	+17.6	+21.4
純資産	▲8.09	25.2	186.6
同上前期比	+26.7	+17.6	+21.4
長期債務	229.8	57.8	435.8
同上前期比	▲59.4	▲3.4	▲38.7

当期純利益では、東葉高速が前期比11億円増の27億円の黒字だが、コロナ前は32億円だった。超低金利の継続のおかげで利払いが3億円減の9億円となったが、営業費用の3億円増と相殺されている。運輸収入を1割増やせれば、燃料費高騰の影響が仮に6億円あっても、純資産を初の黒字に転換できるかもしれない。しかし、問題は、2300億円もの巨額の長期債務と、630億円の累積損失である。

北総は東葉と同様P線方式に苦しめられたが、2010年の成田アクセスの開業により、京成電鉄から多額の線路使用料(昨年度は約15億円)が入るようになって経営が好転。

TXは有利子負債の割合が多すぎるP線方式の反省の上に作られた宅鉄法という全く異なるスキームで建設されたため、長期債務は巨額でも有利子負債がぐくわずか。従って、長期債務が東葉の倍近くあっても、支払利息は営業収益の6%弱。東葉も今は6%強だが、金利が上がるとこの割合は急増するので、東葉が最も心配な状態。民間人社長を起用するなど抜本的な改革を行ってきた埼玉高速の例を挙げながら、抜本的な改革と国への強い支援要請を県に求めました。

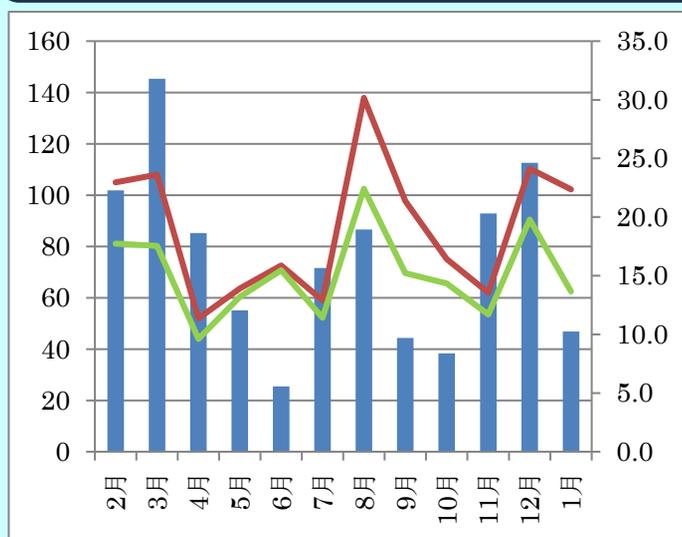
事務員・ボランティア・インターン・地方議員志望者募集中

★通勤時間帯の勝田台駅発の東西線内快速の増便を！

公約していた、東葉高速の平日の朝夕の一部の時間帯だけ東西線内快速の本数が極端に減っている、現行ダイヤの改善問題。今回は平日の朝の時間帯に絞って質問。平日の朝、勝田台駅のダイヤで7時25分から8時5分までの間に東西線内快速はわずか1本しかないのに、JR津田沼駅発はこの時間帯に5本もある。このJR津田沼駅発の便の一部を前後の時間帯に振り替えるなどして、朝のラッシュ時の40分間に1本しかない勝田台駅発の東西線内快速を増便すべき。

【総合企画部長】利用者にとってより利便性の高いダイヤとなるよう、事業者と意見交換していく。

2. コロナワクチンと死亡者急増



上のグラフのうち、下の目盛は、2022年2月～2023年1月。青い棒グラフは千葉県内の新型コロナワクチン接種数(万人、左目盛)。折れ線グラフのうちの赤い折れ線は、同時期の月別の千葉県内死亡者数が、2017年2月からの4年間の同死亡者数の平均値から何%増えているかの線。緑色の折れ線グラフは、同時期の千葉県内死亡者数からコロナ陽性者死亡者数を差し引いた数が、2017年2月からの4年間の月別死亡者数の平均値から何%伸びているかを示している。なお、厳密を期すため、2017年2月～2022年1月の県内月別死亡者数をそのまま使うのではなく、コロナ前の7年間の千葉県の死亡者数の平均伸び率約2.2%分を差し引いた%で作成しました。

大変驚いた。昨年8月などは、千葉県の月別死亡者数からコロナ陽性者死亡を引いた数でも、ワクチン接種開始前の4年間の月別平均値に対し、死亡者数がなんと約22%も増えていたから。県の保健医療担当部長は「陽性者が増えるとワクチン接種者が増えるので合理的に説明可能」との趣旨の見解を示したが、このグラフでその見解は明確に否定されている。つまり、コロナ死亡者は赤い折れ線と緑の折れ線の間のわずかなすき間部分のみであるのに対し、緑の折れ線の位置から下はコロナ以外の死亡者を表しており、その方が圧倒的に多い。