

## 陳情第7号 モノレールの延伸に関する陳情

## 1 陳情の概要

### (1)願意

民間企業である千葉都市モノレール株式会社は、資本金を増資して当初の目的である循環可能なモノレールを完成させること。

## (2)理由

株券の90%を占める千葉市は「行政の不作為」により千葉市民に未曾有の損失を与え続けているため。

## 2 当初の構想について

- ・昭和51年度に「モノレールネットワークのマスタープラン（全長約40km、37駅）」が示され、現2号線ルート（千葉～千城台）を含む環状ルートが提案された。



### 3 都市モノレール事業の経緯について

- ・昭和 54 年 3 月 千葉都市モノレール株式会社（第三セクター）設立
  - ・昭和 63 年 3 月 第一次開業（スポーツセンター～千城台 8.1 km）
  - ・平成 3 年 6 月 第二次開業 ((仮)千葉～スポーツセンター 4.0 km)
  - ・平成 7 年 8 月 第三次開業 (千葉みなと～千葉 1.6 km)
  - ・平成 11 年 3 月 第四次開業 (千葉～県庁前 1.7 km)
  - ・平成 18 年 3 月 会社再建のため、県、市、会社が和解
    - .資本金の減資等による累積損失の解消
    - .県市共同事業の解消
    - .設備更新費用として県から市への支払い
    - .会社資産の一部の市への無償譲渡
    - .日本政策投資銀行に対する会社債務の一括償還のための市から会社への貸付け
  - ・平成 21 年 6 月 延伸事業の凍結（県庁前～市立青葉病院）
  - ・令和元年 9 月 延伸計画廃止を決定

#### 4 陳情の内容に係る本市の考え方について

- ・都市モノレール事業は、支柱や桁等のインフラ部は道路施設として市が所有し整備等も行うことになるため、モノレール会社のみで延伸整備を行うものではない。
- ・平成18年に会社再建が行われ、本来、モノレール会社が所有し、整備する変電所や電車線等のインフラ外施設を市が譲渡を受けて更新を行っているほか、更なる支援策として、車両更新等に対して補助を行っており、施設の老朽化に伴い、今後も多額の投資が必要となる。
- ・上記2の環状ルートは、マスタープランで示されたものであり、その後の事業化に向けて検討されたものではない。
- ・過去に延伸計画を廃止した経緯もあり、人口の少ない市街化調整区域を経由する環状ルートは、事業採算性の観点から実現困難と考える。

## 【手持ち資料】

### (1)経緯一覧

昭和 46~51 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸政策審議会指摘(モノレール等の輸送機関の計画的整備が必要)</li> <li>・「都市モノレールの整備促進に関する法律」制定</li> <li>・県市は将来交通需要予測や交通体系調査を実施</li> <li>・千葉都市圏交通計画調査委員会が「モノレールネットワークのマスタープラン（全長約 40km、駅数 37 か所）」提案</li> </ul>
昭和 54 年 3 月	千葉都市モノレール株式会社（第三セクター）設立
昭和 56 年 3 月	軌道運輸事業特許取得・都市計画決定（第一期実施ルート）
昭和 56 年 10 月	事業着手
昭和 63 年 3 月	第一次開業（スポーツセンター～千城台 8.1 km）
平成 3 年 6 月	第二次開業（(仮)千葉～スポーツセンター 4.0 km）
平成 7 年 8 月	第三次開業（千葉みなど～千葉 1.6 km）
平成 11 年 3 月	第四次開業（千葉～県庁前 1.7 km）
平成 12 年 2 月	軌道運輸事業特許取得・都市計画決定（末広ルート） (県庁前～仮称中央博物館・市立病院前間 3.6 km）
平成 14 年 7 月	「千葉都市モノレール検討調査委員会」設置（計 4 回開催）
平成 14 年 12 月	同委員会が千葉都市モノレール事業に関する提言を県知事へ提出 (1 号線延伸計画は病院ルート）
平成 15 年 8 月	「千葉都市モノレール評価・助言委員会」設置（計 4 回開催）
平成 16 年 3 月	同委員会が「千葉都市モノレール評価・助言報告書」を県知事へ提出 (延伸計画の廃止など)
平成 17 年 9 月	「千葉都市モノレール(株)経営検討協議会」開催
平成 18 年 3 月	<p>県、市、会社が和解</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県市共同事業の解消</li> <li>・会社に対する出資金と貸付債権を活用した減資、増資、再減資</li> <li>・会社資産の一部を市へ無償譲渡</li> <li>・設備更新費用及び利用増進策に係る費用として県から市への支払い</li> <li>・日本政策投資銀行に対する会社債務の一括償還等のための市から会社への貸付け</li> </ul> <p>事業認可取消（末広ルート）</p>
平成 20 年 8 月	軌道運輸事業特許廃止（末広ルート）
平成 21 年 6 月	延伸事業の凍結（県庁前～市立青葉病院）
平成 30 年 7 月	延伸計画について再検証を開始
令和元年 9 月	延伸計画廃止を決定
令和 4 年 3 月	都市計画変更（延伸計画廃止）

### (2)ルートの変遷（環状ルート、第一期実施ルート、延伸ルート）

- ・高度経済成長が始まった昭和 40 年代、本市を核とする千葉都市圏（千葉市、市原市）で交通渋滞が慢性化する中、県市は将来交通需要予測や交通体系調査を昭和 46 年度から開始し、千葉都市圏に新たに導入すべき交通機関としてモノレールが適していることを結論付ける。

調査研究の取りまとめとして、昭和 50 年度に設置した「千葉都市圏交通計画調査委員会」が昭和 51 年度に「モノレールネットワークのマスタープラン（全長約 40km、37 駅）」を提案した。

この中で、現2号線ルート（千葉～千城台）については、都心と郊外とを結ぶ環状ルートとして計画されている。



- その後、昭和52年5月、県は第一期実施ルートについて、関係者間のコンセンサスを得ることを目的に、諮問機関「千葉都市モノレール対策協議会」を設置、ルートの検討や他の交通機関との協議、調整を行い、同年9月、ルートはマスタープランを基本に、内陸部の団地から中心商業業務地へのアクセス、人口の急増が予想される海浜ニュータウンを選定し、起点を中心港1丁目、終点を千城台3丁目と都町とする延長約17.5km、19駅のルートを第一期建設区間として答申した。



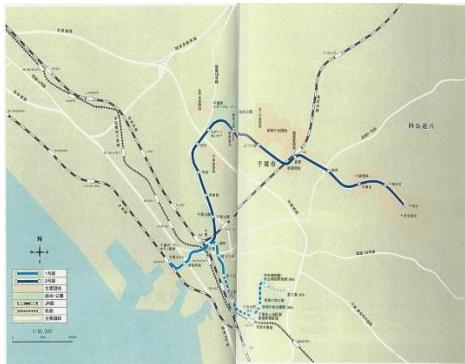
その後、昭和 54 年 3 月、都市計画原案作成に当り、都川上空を占有するルートについて、河川幅員等の課題から千葉大学医学部北側道路ルート変更し、昭和 56 年 3 月に軌道運輸事業特許を取得、特殊街路及び都市高速鉄道の都市計画決定がなされる。

その後、ルートの一部が大学構内のグラウンド等一部を干渉することに伴う大学との協議が難航、早期着工に向け、昭和 55 年 9 月、中央港・星久喜ルートのうち、県庁前から星久喜の区間を切り離して着工し、交渉がまとまり次第、工区を追加する内容で軌道追加特許を申請、昭和 57 年 1 月に建設工事が着工した。

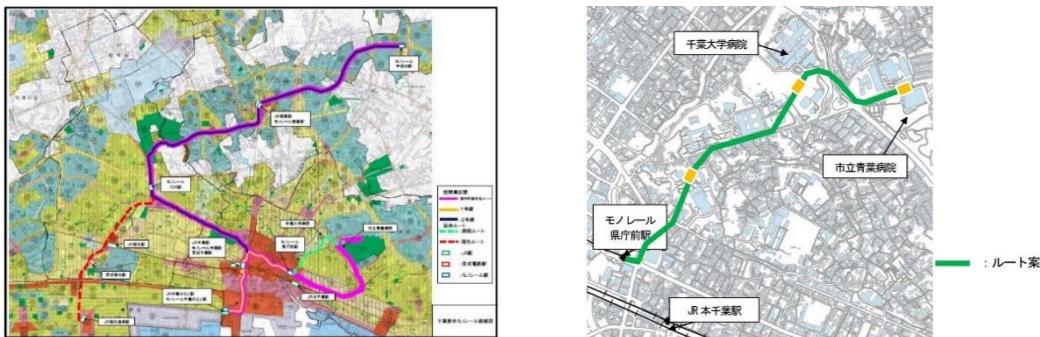
その後も大学との協議が難航、条件面で合意が得られず、平成3年3月に県庁前駅以遠の大学を経由するルートを断念、これに伴い、葭川公園駅～県庁前駅間を含めた新たな路線を検討、県が平成3年度から「千葉都市モノレール路線検討委員会」を設置、平成4年2月の中間報告で4ルートを選定、4ルートとも末広街道に向かうルートとなり、県庁前駅を大和橋付近から末広街道沿いに変更した。

その後、県庁前駅以遠の青葉の森公園や千葉寺土地区画整理等関連事業との調整を進め、平成7年3月の委員会で、末広ルートが早期の事業化や需要、経営収支の面で優れている

と判断し、路線計画案として提案、その後、延伸ルート終点の星久喜駅予定地周辺は宅地の高低差が顕著かつ、道路が未整備で工事用道路確保が難しいことから、当面、県庁前～中央博物館・市立病院前間の末広ルート（3.6 km、4駅）の事業化を行うこととし、平成12年2月に軌道運輸事業特許取得、都市計画決定を行った。

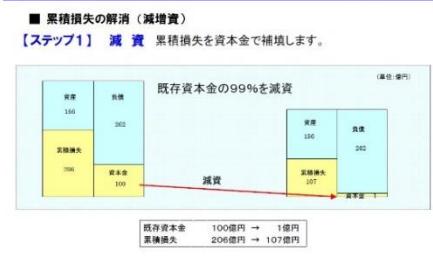


末広ルート決定後もルート計画は再考され、平成14年7月に「千葉都市モノレール検討調査委員会」を設置、同年12月、1号線の延伸計画は、直線的に千葉大学病院を経由し市立青葉病院に至る病院ルート（延長1.9 km、3駅）とする提言がされる。

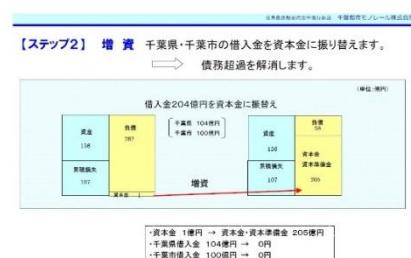


### (3) 株式の変遷（累積損失の解消）

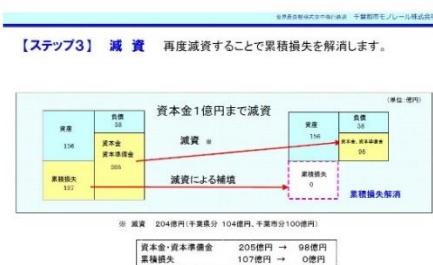
- ・昭和54年3月会社設立時の資本金は15億円  
その後、増資が行われ、昭和61年11月時点で60億円、平成5年3月時点で100億円となつた。  
出資構成は、県26%、市26%、民間48%
- ・その後、平成18年3月の会社再建に伴い、
  - ①資本金100億円を1億円に減資（市の出資割合は93.0%）  
(累積損失206億円に資本金99億円を補填、累積損失を107億円に圧縮)
  - ②資本金1億円を205億円に増資  
(会社貸付金（県104億円、市100億円）を資本金に振り替え、貸付金を解消)
  - ③資本金205億円を1億円に減資  
(累積損失107億円に資本金を充当し解消、資本準備金97億円充当)



30



31



32

#### (4) 累積損失解消以外に行った支援策

- ・減価償却費、設備更新費の削減  
インフラ外施設（電車線等の軌道桁内設備、変電所等）の市への無償譲渡（約 90 億円）
- ・有利子負債の一括償還  
市が経営改善資金を無利子貸し付けし、会社は政策投資銀行に一括償還（63.6 億円）