

沖縄都市モノレール株式会社経営健全化方針

本方針は、平成30年2月20日付け総務省自治財政局公営企業課長通知「第三セクター等の経営健全化方針の策定について」に基づき、債務超過法人である沖縄都市モノレール株式会社の抜本的改革を含む経営健全化のための方針を、沖縄県、那覇市、浦添市等で調整し、整合性を図り定めるものである。

1. 作成年月日及び作成担当部署

作成年月日 令和4年3月30日

作成担当部署 浦添市 都市建設部 都市計画課

2. 第三セクターの概要

法人名 沖縄都市モノレール株式会社

代表者氏名 代表取締役社長 渡慶次道俊

所在地 那覇市字安次嶺377番地の2

設立年月日 昭和57年9月27日

開業年月日 平成15年8月10日（那覇空港駅～首里駅の区間）

開業年月日 令和元年10月1日（首里駅～てだこ浦西駅の区間）

資本金 13,862,500 千円 沖縄県出資額（5,264,450 千円 37.98%）

那覇市出資額（4,682,950 千円 33.78%）

浦添市出資額（581,450 千円 4.19%）

令和3年6月現在

3. 経営状況、財政的なリスクの現状及びこれまでの地方公共団体の関与

沖縄都市モノレール株式会社（以下、モノ(株)）は、平成15年8月に那覇空港から首里駅の区間を開業し、その後、令和元年10月に首里駅からてだこ浦西駅の区間を延長開業している。

経営状況については平成18年度から平成30年度までは債務超過となっていた。その原因は鉄軌道事業では莫大な初期投資により減価償却費の負担が大きく、一般的に概ね開業後30年～40年での累積損失解消が目安とされている。なお、減価償却費を除

いた収支で算定した単年度損益については開業から令和元年度までは黒字継続であり、さらに、中長期経営計画を上回るペースで乗客数が増えたため平成28年度からは4期連続の単年度黒字を実現している状況であった。そこで、新たな課題であった混雑解消にむけた輸送力増強事業を進めるため、令和元年度にはモノ(株)、沖縄県、那覇市、浦添市、沖縄振興開発金融公庫(以下、公庫)により経営支援に関する協定を締結しており、沖縄県と那覇市は債務の株式化であるデット・エクイティ・スワップ(D E S)の実施、浦添市はD E Sに伴う応分の負担の決定、公庫は財務基盤強化を目的とした出資を行い、債務超過の解消、13億51百万円の資産超過となった。

しかしながら、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、主な収入源である旅客運輸収入が前年比約45%の減となり、多額の損失計上により純損失は約13億円となった。純資産についても令和元年度の資産超過から一転、約28百万円の債務超過となった。

モノ(株)は設立当初からの借入金も多く、経営環境は開業後から厳しい状態が続いており、これまでに行われた関係団体による主な経営支援については以下のとおりである。

- ・モノ(株)は沖縄県、那覇市、公庫から累計約124億円の無利子貸付等を行っており、そのうち約27億円をD E Sしているが、今現在も償還が残っている状態である。
- ・令和元年度の延長開業にあたり、沖縄県、那覇市、浦添市で約29億円の追加出資やインフラ外施設整備に対する補助支援を実施した。
- ・現在進めている輸送力増強事業に対しても、沖縄県、那覇市、浦添市がインフラ外施設整備に対する補助支援を実施しており、モノ(株)負担分の費用に対しては沖縄県、那覇市、浦添市、公庫による貸付を行いながら事業を進めている。
- ・コロナ禍での支援としては、沖縄県、那覇市、公庫の既存借入金の返済スケジュールの見直し等により経営への影響抑制を図った。

4. 抜本的な改革を含む経営健全化の取り組みに係る検討

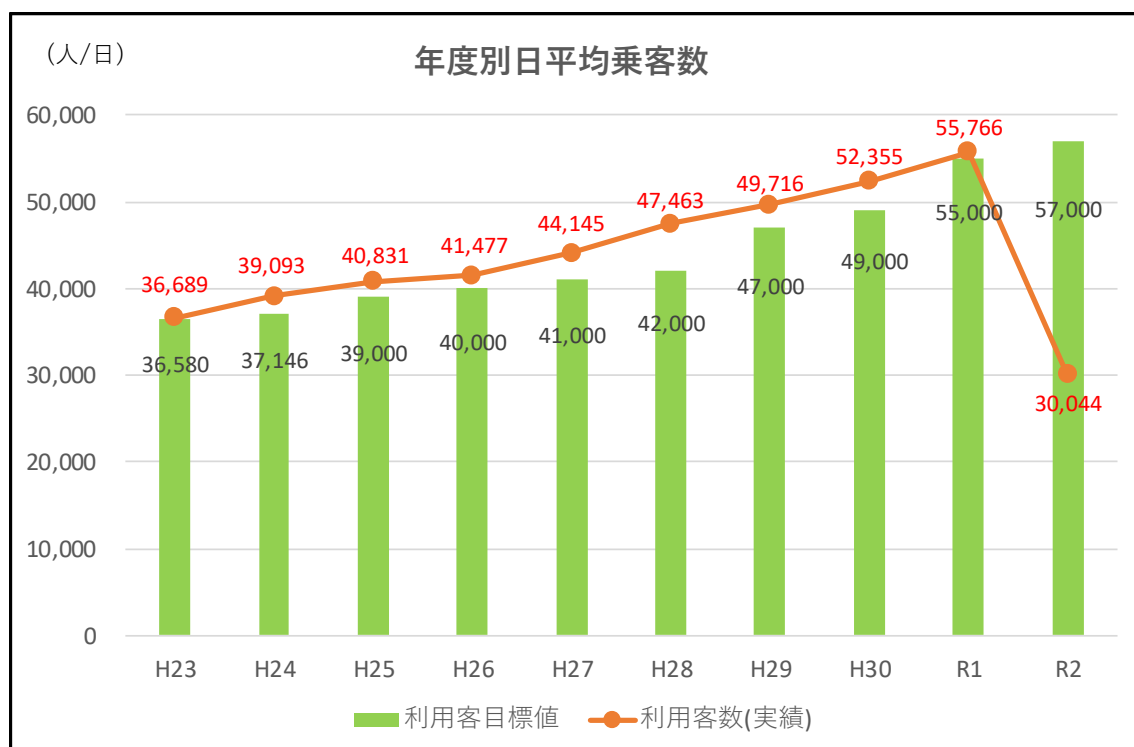
沖縄県内では沖縄都市モノレールが唯一の鉄軌道事業であることや、都市部の交通渋滞が社会問題化していることから、モノレールが提供する定時・定速の公共交通サービスは欠くことの出来ない重要なものとなっている。

ただし、新型コロナウイルス感染症の影響は経営に対して大きな影響を与えていることから、令和2年度からスタートした中長期経営計画の早急の見直しを行い、令和3年度より新たな中長期経営計画で経営改善を図りながら、引き続き乗客数の回復状況を注視していく必要がある。

今後のモノレールの安定的な経営にむけた検討事項として、1点目は、アフターコロ

ナを見据えて将来的な乗客数の回復・増加に対応し、安全で快適な輸送環境を提供するためにも、現在進めている輸送力増強事業に取り組んでいく必要がある。また、駅周辺の交通機能強化による集客への取り組みも必要であることから、公共交通の連携によりモノレール利用促進や利用者の増加に取り組んでいく。

2点目は、現在の中長期経営計画では大型の設備更新等の時期を見込んでいるが、既存設備が予想以上に老朽化しており、修繕費についても増加傾向にあるため、設備の長寿命化を的確に実施していく必要がある。



5. 抜本的な改革を含む経営健全化のための具体的な対応

経営健全化にむけた具体的な対応として、効率的なダイヤ改正による動力費用の削減など経費のコスト縮減に努めているところであるが、さらなる財務体質の改善のひとつとして無償減資の実行したところである。

輸送力増強事業に対しては、引き続き沖縄県、那覇市、浦添市からの補助支援も含めて着実に進めていく必要がある。

コロナ禍で策定した現在の中長期経営計画では、債務超過の解消年度は令和10年度を予定しており今後5年以上の期間を要する必要がある。今後の経営健全化に関する検証については、沖縄県、那覇市、浦添市、公庫で構成される沖縄都市モノレール経営健全化検討委員会で確認を続けていく。

(参考)

6. 法人の財務状況

貸借対照表から	項目	金額（千円）		
		H30 年度	R1 年度	R2 年度
	資産総額	25,904,482	21,733,027	20,521,174
	（うち現預金）	(3,772,248)	(3,513,230)	(3,044,618)
	（うち売上債権）	—	—	—
	（うち棚卸資産）	—	—	—
	負債総額	28,621,501	20,381,177	20,549,195
	（うち当該地方公共団体からの借入金）	(0)	(0)	(0)
	純資産額	△2,717,019	1,351,850	△28,020

記載金額は千円未満を切り捨てて表示

損益計算書から	項目	金額（千円）		
		H30 年度	R1 年度	R2 年度
	営業収益	4,085,819	4,261,864	2,329,117
	営業費用	3,317,823	3,595,004	3,611,426
	営業外収益	51,114	42,627	36,657
	営業外費用	157,370	137,294	130,008
	経常損益	661,738	572,192	△1,375,660
	経常外損益	3,857	△233,443	0
	法人税等	104,278	122,430	4,210
	当期純損益	561,316	216,319	△1,379,870

記載金額は千円未満を切り捨てて表示