

③. 中長期経営計画の概要(平成 24 年1月沖縄都市モノレール株式会社)

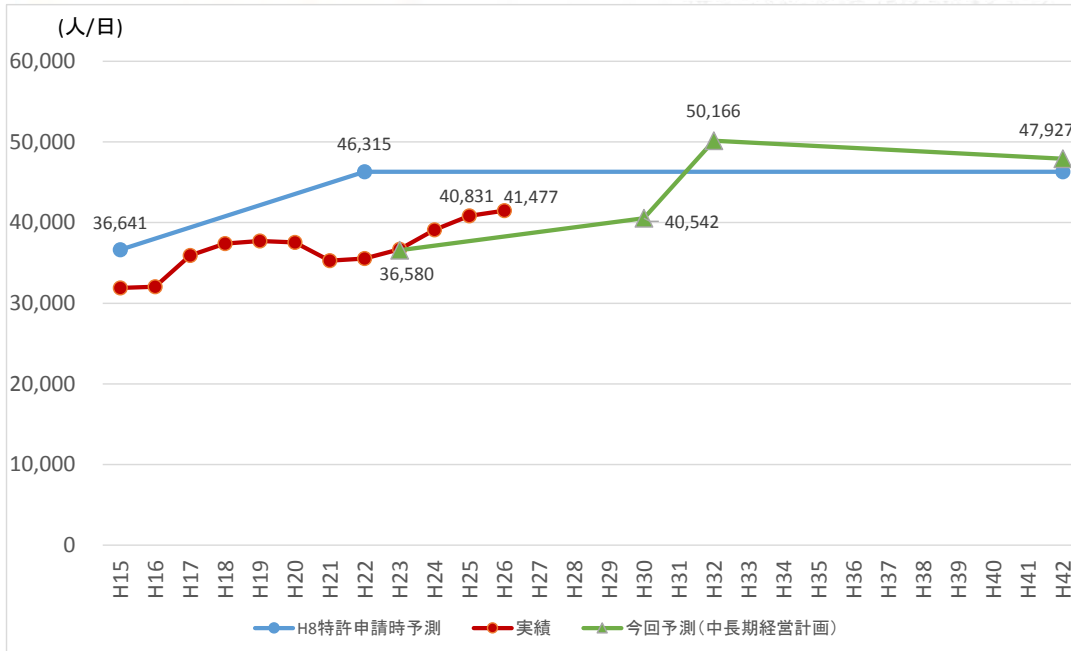
平成 24 年 1 月に策定された中長期経営計画では、1 日当たりの利用者数は平成 42 年度時点で約 4 万 8 千人と予測している。実績値と比較すると、平成 26 年度の時点では、中期経営計画の予測値は上回っているものの、特許申請時の予測値を下回っている。

延長事業の実施により、沖縄都市モノレールの既設区間の最混雑区間のピーク時混雑率は 83%から 124%に増加すると予測されている。

表 沖縄都市モノレールの延長事業の運転計画案

項目		既設	延長時	
営業区間		那覇空港駅～首里駅	那覇空港駅～浦西駅	
営業キロ		12.9Km	17.0km	
折り返し時分		那覇空港 2分10秒	那覇空港 2分30秒	
		首里駅 2分10秒	浦西駅 6分20秒	
往復所要時間		60分	85分	
運転間隔	朝ラッシュ	5～6分	5～6分	
	タラッシュ	6～7分	6～7分	
	日中	10分	8～10分	
必要編成数	ピーク時運転編成数	11編成	17編成	
	予備編成数	2編成	2編成	
	必要編成数	13編成	19編成	
	必要車両	26両	38両	
混雑時(一時間)	輸送力	1,650人	1,968人	
	最混雑区間	美栄橋駅→県庁前駅	既設区間	延長区間
			牧志駅→美栄橋駅	石嶺駅→首里駅
	輸送人員	1,381人	2,438人	1,089人
	混雑率	83%	124%	55%

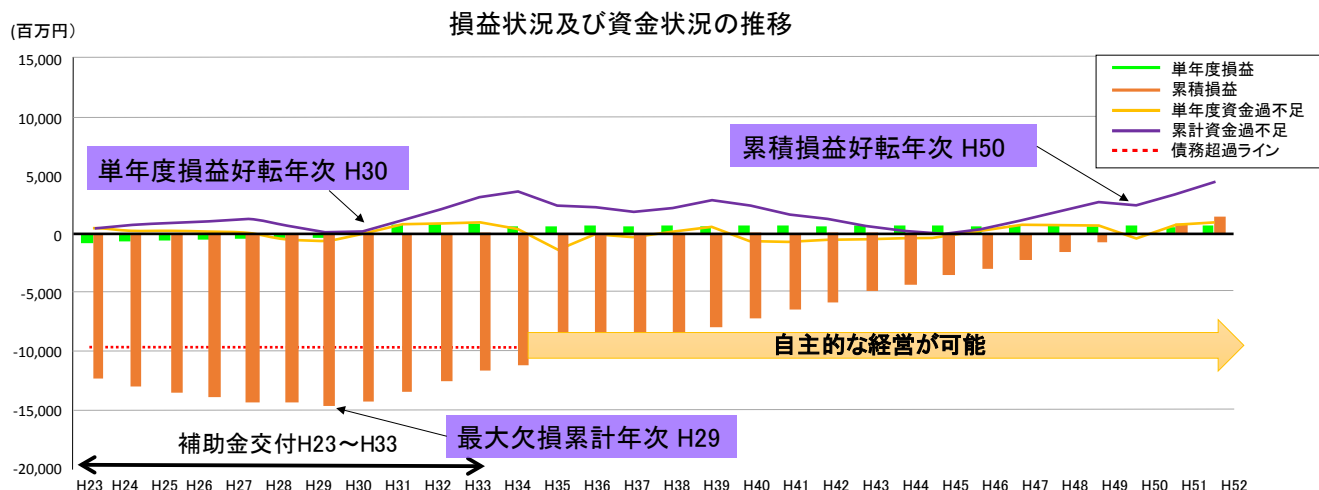
延長特許申請資料より



出典：沖縄都市モノレール株式会社中長期経営計画【平成 24 年度～平成 31 年度】
(平成 24 年 1 月) 沖縄都市モノレール株式会社

図 沖縄都市モノレールの1日あたり利用客数の見通し (中長期経営計画)

収支計画では、単年度損益の好転年次は平成 30 年度、累積損益好転年次は平成 50 年度と予測されている。



○収支計画算定結果

項目		収支結果			
損益	減価償却後	単年度	好転年次	H30	開業後16年
		累計	好転年次	H50	開業後36年
			最大欠損累計額		14,572百万円
			最大欠損累計年次	H29	開業後15年
資金	単年度	資金不足解消年次	-	-	
	累計	資金不足解消年次	-	-	
		最大資金不足額		-	
		最大資金不足年次	-	-	
			自主経営可能年次	H34	開業後20年
		債務超過解消年次	H37	開業後23年	

○支援の状況

項目		支援状況	
経営	資金無利子貸付	期間	H23
		累計額	557百万円
延長インフラ外	追加資本金出資	期間	H26~H30
		累計額	2,265百万円
長期設備	補助金会社負担分貸付	期間	H26~H30
		累計額	8,231百万円
長期設備	補助金会社負担分貸付	期間	-
		累計額	-
長期設備	補助金交付	期間	H23~H33
		累計額	2,750百万円
長期設備	補助金会社負担分貸付	期間	-
		累計額	-

支援合計 13,803百万円

出典：沖縄都市モノレール株式会社中長期経営計画【平成 24 年度～平成 31 年度】
(平成 24 年 1 月) 沖縄都市モノレール株式会社

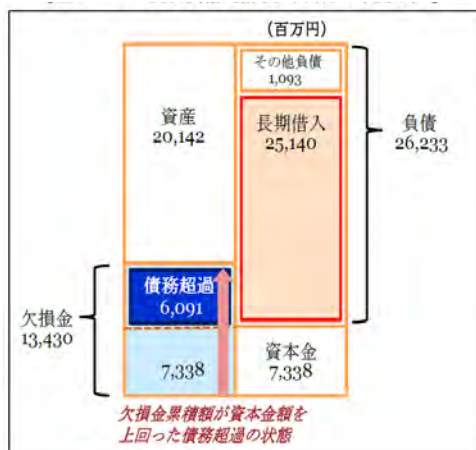
図 沖縄都市モノレールの収支計画

④. 沖縄都市モノレールの財務分析と経営改善に向けた提言(平成 27 年2月浦添市報告書より)

沖縄都市モノレールの延長にあたり、浦添市では資金投入や役員の派遣等、沖縄都市モノレールへの経営参画を行うこととなっている。このため浦添市では、総務省の「第三セクター等の経営健全化等に関する指針(平成 26 年 8 月 5 日付総務省自治財政局長通知)」において「地方公共団体は、経営・資産債務の状況等を把握した上で、継続的かつ定期的に評価を行うことが必要である。」としていることを踏まえ、財務分析等各種分析等を実施し、課題等を改善に向けた提言を行っている。

浦添市が実施した財務分析では、沖縄都市モノレールの平成 25 年度末の要約貸借対照表から、純資産合計△6,091 百万円と債務超過の状態にあることから、債務返済の目途が立っておらず、金融機関からの追加支援や借入金返済履行の延長に頼る財務状況であるとしている。

浦添市は、経営参画に向けて株主として①無利息貸付等で無制限にリスクを負わないようにすること、②運転資金がショートする状況に陥らないようにすることを第一の課題として、絶対必要な条件として営業利益ベースで黒字を出せる体質にすることを提案している。



出典：沖縄都市モノレール延長効果促進業務委託報告書(平成 27 年 2 月)浦添市

図 沖縄都市モノレール株式会社の要約貸借対照表(平成 25 年度末)

【調査分析対象領域ごとの総括】

1. 沖縄都市モノレールの財務分析

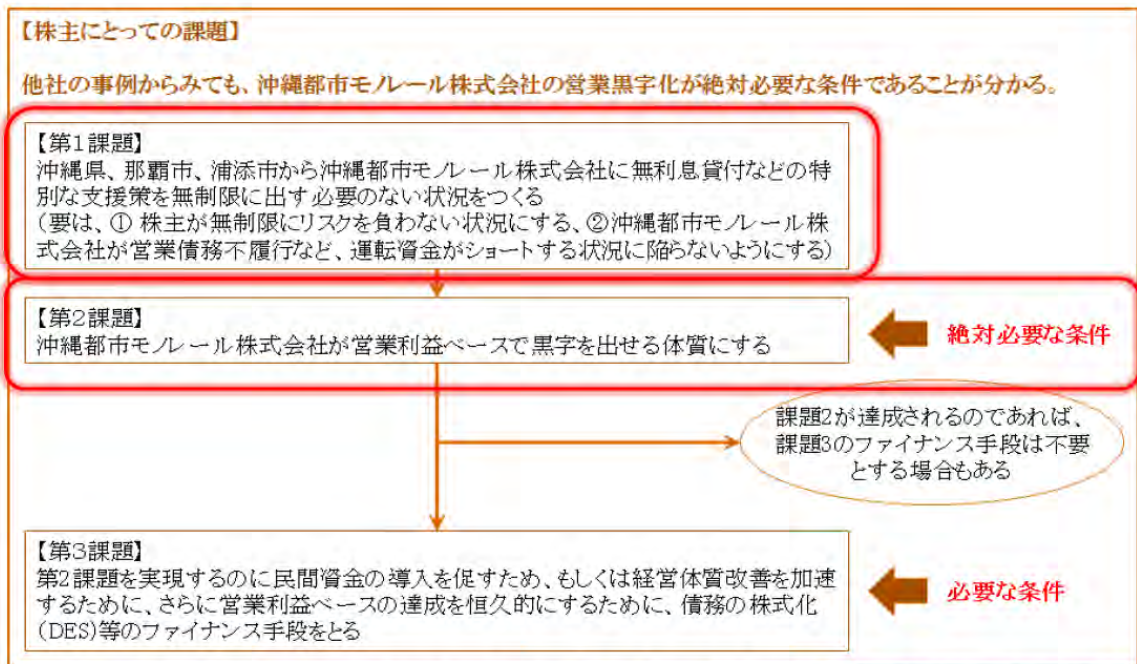
- (1) 開業以来営業損失が発生していることから、債務超過額は年々増加しており、平成25年度末の債務超過額は6,091百万円(自己資本比率※:-30.2%)に達している。
- (2) 営業損失は改善傾向にあるものの、開業以来営業損失、経常損失が続いている状況。この結果、平成25年度末の一株当たりの純資産額(株主資本合計÷発行済株式数=-6,091,862千円÷146,773)は-41,505円となっている。

(まとめ)

平成15年8月10日沖縄都市モノレール(那覇空港~首里間)の開業以来、営業黒字化に至っていない状況にあり、平成25年度末で約61億円の債務超過に達している。この10年間の実績から判断すると、債務返済の目途が立っていないとは言えない。従って、株主や金融機関からの追加支援や借入金返済履行の延長(リスク)に頼る財政状態である。

出典：沖縄都市モノレール延長効果促進業務委託報告書(平成 27 年 2 月)浦添市

図 沖縄都市モノレール株式会社の財務分析のまとめ



※DES: Debt Equity Swapの略。企業からすれば返済義務のある借入金(債務)を債権者に債権を放棄してもらうことで無くし、返済義務のない資本へ転換してもらうことで、資金流出を軽減する手法。

出典：沖縄都市モノレール延長効果促進業務委託報告書（平成27年2月）浦添市

図 提言内容