

# 第四次経営改善計画

安全・自立・共生をめざして

(平成 22 年度～平成 24 年度)



平成 22 年 4 月



東葉高速鉄道株式会社

## 《目 次》

1	はじめに	2
(1)	事業の経緯	2
(2)	経営理念	3
(3)	経営の基本方針	3
(4)	当社の現状と課題	4
2	当社に対する支援措置	5
3	経営改善計画策定の目的・方針	6
4	経営改善計画の施策体系	8
(1)	安全輸送の確保	8
(2)	サービスの向上	9
(3)	経営改善の推進	9
(4)	運輸収入の確保	10
(5)	関連事業の推進	11
(6)	人材育成	11
(7)	地域との共生	12
5	経営改善計画の目標	14

# 1 はじめに

## (1) 事業の経緯

東葉高速鉄道(株)は、東京地下鉄東西線との相互乗り入れによる都心方面への通勤・通学のための輸送機関として、昭和56年9月に当時の日本鉄道建設公団民鉄線方式による建設を前提として第三セクター方式によって設立されました。

しかしながら工事着手後、用地取得が困難をきわめ、その結果、開業年が平成3年3月から平成5年3月に延期となり、さらに平成7年3月に再延期と3回にわたる工事期間の延期を経て、最終的に平成8年4月西船橋・東葉勝田台間の全区間が開業、八千代市や船橋市内陸部と日本橋や大手町などの都心が一直線に結ばれました。

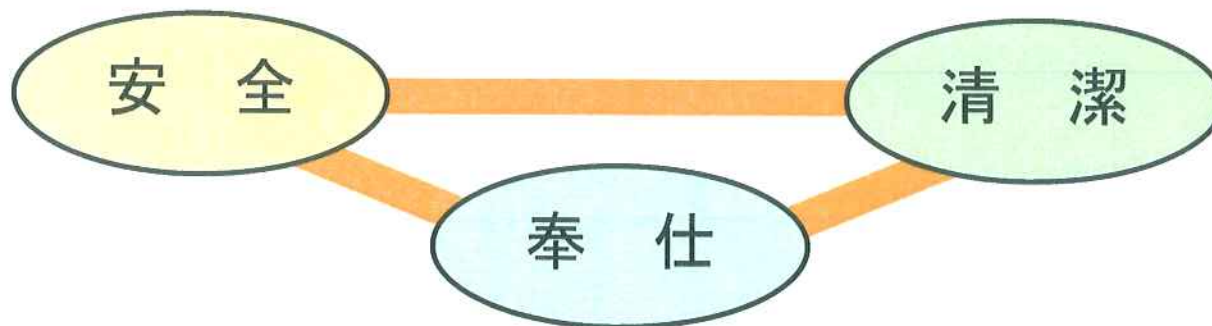
開通後においては、船橋日大前駅東口の開設や、新型車両2000系の導入、さらに首都圏共通ICカード乗車システム「パスモ」の導入など利便性の確保に向けた取り組みを行い、平成20年度においては1日平均輸送人員が133千人となりました。また、輸送の安全確保を最優先とする会社の取り組みにより、開業以来の運転無事故記録は現在も継続しております。

### 《沿革》

昭和47年	3月	都市交通審議会第15号答申（営団5号線の西船橋～勝田台間延伸を答申）
昭和56年	9月	会社設立
昭和57年	3月	地方鉄道事業免許取得
昭和59年	6月	工事施行認可
平成8年	4月	開業（西船橋～東葉勝田台間16.2km）
平成11年	5月	乗車1億人達成
平成16年	10月	船橋日大前駅東口開業
平成16年	12月	2000系車両営業運転開始
平成19年	3月	PASMO導入

## (2) 経営理念

東葉高速鉄道は、「安全」「清潔」「奉仕」を経営理念とし、鉄道事業者としての社会的役割を認識し、常にお客様へのサービスを念頭に経営をします。



## (3) 経営の基本方針

東葉高速鉄道は、次の4つを経営の基本方針とし、お客様に満足していただける鉄道事業サービスを提供し続けて行く企業を目指します。

1. 東葉高速鉄道は、地域に密着した、お客様本位の鉄道を目指します。
2. 東葉高速鉄道は、安全・正確と利便性・サービスの向上を目指します。
3. 私たちは、一層の旅客増・収益増と経費の削減に努め、東葉高速鉄道と社員一人ひとりのさらなる躍進を目指します。
4. 私たちは、「東葉高速鉄道の社員」であると誇りを持って言えるような会社を目指します。

#### (4) 当社の現状と課題

東葉高速鉄道は、3,000億円に近い有利子負債が会社経営に重くのしかかり、多額の支払利息が営業利益を上回る構造となっております。

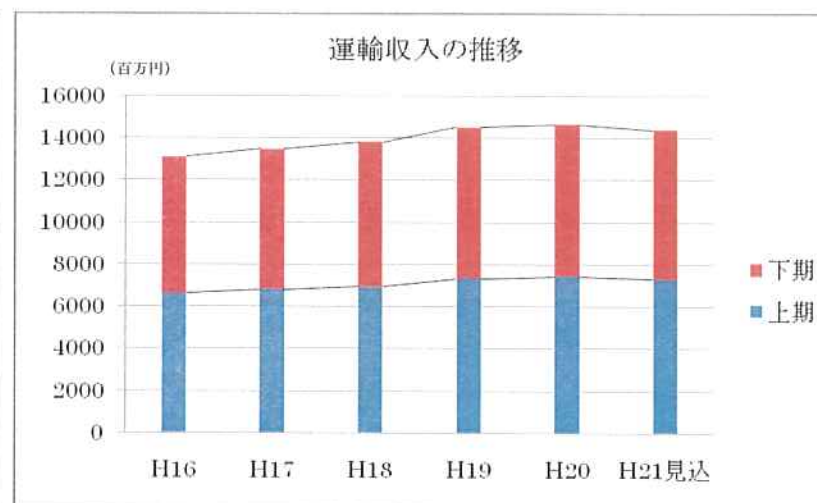
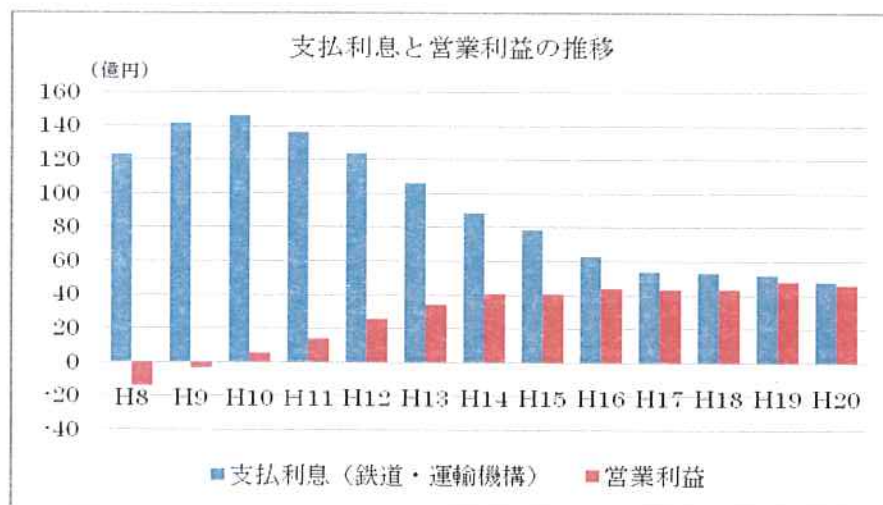
加えて、これまでは輸送人員・運輸収入ともに堅調な伸びを示してきましたが、平成20年秋以降の景気の低迷により、平成21年度には、定期旅客及び定期外旅客とも前年に比べてマイナスを示すなど、引き続き厳しい経営状況にあります。

今後も更なる自助努力を重ね、自立を目指して強固な経営基盤を築いていく必要があります。

このような中において当社では、鉄道輸送の安全確保のため、「安全防災課」の新設など、安全管理体制の強化に社長以下役員・社員一丸となって取り組んでおります。

さらに、地域に溶け込んだ鉄道を目指し、イベントの開催や駅の無料開放などに取り組んでおります。

今後も輸送の安全確保と、地域との共生に努めていく必要があります。



## 2 当社に対する支援措置

東葉高速鉄道は、平成8年度の開業当初から、鉄道建設時の長期債務を抱え、極めて厳しい経営状況が続いており、国、県、船橋市、八千代市、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び東京地下鉄株式会社等の関係機関から多大なご支援をいただきながら経営を行っています。

### 第1次支援

#### □鉄道・運輸機構

- ・元本の償還猶予（5.5年間）
- ・償還期間の延長（25年間⇒30年間）

#### □国・自治体

- ・出資（平成9年度～18年度に187億円）
- ・県、船橋市による無利子貸付（平成10年度～18年度に80億円）

#### □東京地下鉄

- ・出資（平成9年度～平成18年度に33億円）

### 第2次支援

#### □鉄道・運輸機構

- ・償還期間の再延長（30年間⇒60年間）
- ・償還方法の変更（平成43年度まではステップアップ償還）
- ・利子の支払い猶予（猶予分は元本に繰り入れ）

#### □国・自治体

- ・新規出資（平成19年度～平成28年度に187億円）
- ・県、船橋市による無利子貸付を償還時に出資振替
- ・利子の支払猶予に伴う利子補給（国1/3、自治体2/3）

#### □東京地下鉄

- ・新規出資（平成19年度～平成28年度に33億円）

### 3 経営改善計画策定の目的・方針

#### 《策定の目的》

第4次経営改善計画は、東葉高速鉄道(株)が安全輸送の確保と財務体質の強化を図ることにより、安全で自立した公共交通機関となることを目指し、取り組むべき施策体系について記述するとともに、実施時期や数値目標などについても明記することとします。

また、各種施策の達成状況については、毎年度検証を行い、次年度以降の施策展開に反映するとともに、「長期経営計画」と一体的に管理することにより、中長期的視点からの計画的な事業展開に資することを目的に策定します。

#### 《策定の方針》

- 計画期間は、平成22年度から平成24年度の3か年とします。
- “安全” “自立” “共生” を着実に推進するため、現状の水準以上の目標を掲げます。



経営改善計画を推進する  
3つの柱

施策体系

推進目標

安 全  
自 立  
共 生

- 安全輸送の確保
- サービスの向上
- 経営改善の推進
- 運輸収入の確保
- 関連事業の推進
- 人材育成
- 地域との共生

- 輸送人員
  - 運輸収入
  - 関連事業収入
  - 営業利益
- (参考)
- 債務残高

## 4 経営改善計画の施策体系

本施策体系は、東葉高速鉄道に係わる経営改善計画を推進していくために必要な施策を網羅的に整理したもので、「安全輸送の確保」「サービスの向上」「経営改善の推進」「運輸収入の確保」「関連事業の推進」「人材の育成」「地域との共生」を基本政策に掲げ施策を展開します。

### (1) 安全輸送の確保

鉄道の生命である輸送の安全を確保し、開業以来 13 年間の運転無事故記録を今後も継続すべく、安全管理体制の更なる強化等により、お客様がより安心して利用できる東葉高速鉄道を目指します。

耐震調査・補強の推進など安全施策の確実な実施

高架橋橋脚及び地下駅中柱の耐震調査を行い、耐震補強を要するものについては、計画的に補強工事を行います。

安全確保・向上のための社員教育・訓練の実施

すべての社員が常に危機意識を持ち、目的意識の共有を図るよう研修を行います。

## (2) サービスの向上

沿線地域の方々のニーズを的確にとらえ、真心のこもった接遇を実践し、お客様の視点に立った快適な輸送サービスに努めます。

### エレベータの全駅設置による移動円滑化の推進

お客様の移動が円滑にできる駅構内エレベータの整備を計画的に実施します。

### コンコース・ホームの案内看板の更新

国際化に対応するため、駅構内や周辺の案内表示を複数外国語で表示します。

### コンコースへの行先表示器の設置

各駅の改札口周辺において、電車の運行情報等を提供するための行先表示器を設置します。

## (3) 経営改善の推進

社員の適正で効率的な配置や業務内容の見直しにより経費を節減するとともに、繰上償還による財務体質の改善などにより、早期に健全経営が確立できるよう努めます。

### 輸送の安全を確保した上で行う経費の節減

定員計画に基づき、適正で効率的な社員配置を行うとともに、維持修繕が増加する中、安全運行を確保した上で経費節減に努めます。

### 繰上償還の適切な実施による支払利息の軽減

支払利息を軽減するために、資金状況に応じた繰上償還を行い有利子負債の削減を目指します。

#### (4) 運輸収入の確保

鉄道利用客の誘致を図るために、沿線集客施設との連携や企画乗車券の PR 等を積極的に行い、運輸収入の増加に努めます。

##### □沿線集客施設との連携による鉄道利用客の確保増大

市民体育館、市民会館等の公共施設が開催するイベント等については、公設掲示板を活用し積極的なPRに努めます。  
また、大型ショッピングセンター等商業施設等が行うイベント等についても、連携を密にし利用促進を推進します。

##### □企画乗車券の発売による鉄道利用促進

利用者が割安感を感じる多様な企画乗車券を導入・展開します。

##### □公共交通利用促進に向けた啓発活動の推進

沿線地域の公共交通利用促進のために、モビリティマネジメントや、ノーマイカーデー等の啓発活動を積極的を実施します。



Toei Cinema Ticket  
【対象】  
東葉線、東葉西線各線  
沿線各駅  
※東葉線、東葉西線、TCHOシネマス各線にのみ有効です。  
【有効期間】  
11月14日(土)～12月27日(日)  
【有効区間】  
東葉線、東葉西線、TCHOシネマス各線  
【利用条件】  
1. 乗車券として利用する場合は、乗車券の金額に相当する乗車券を別途購入する必要があります。  
2. 乗車券として利用する場合は、乗車券の金額に相当する乗車券を別途購入する必要があります。  
3. 乗車券として利用する場合は、乗車券の金額に相当する乗車券を別途購入する必要があります。  
4. 乗車券として利用する場合は、乗車券の金額に相当する乗車券を別途購入する必要があります。  
5. 乗車券として利用する場合は、乗車券の金額に相当する乗車券を別途購入する必要があります。

## (5) 関連事業の推進

所有する未利用地や施設の有効活用を推進することにより、関連事業による増収に努めます。

### □駅構内や車内への広告出稿の促進

駅構内では、アドピラー（柱巻き広告）や横断幕広告等の臨時媒体、車内では、中吊りジャックや車内貸切広告を実施し、更なる増収をはかります。

### □駅構内における店舗等開発の検討

西八千代北部特定土地区画整理事業の進捗に合わせ、八千代緑が丘駅西側（現乗務区）の店舗等の開発を検討します。また、村上駅の利用者数及び周辺の開発状況を見据え、村上駅高架下の店舗等の開発についても検討します。

## (6) 人材育成

社員教育を積極的に推進し、東葉高速鉄道を担う人材の確保・育成を図ります。

### □職場内研修および職場外研修を活用した人材の確保・育成

特別嘱託社員等が持つ技術や知識をプロパー社員へ円滑に継承するための勉強会や研修を通じ、プロパー社員の資質向上と監督者としての人材育成を図ります。

## (7) 地域との共生

東葉高速線への親しみと一層の利用を促進するためのイベント開催や、地域情報の発信等により、地域との共生に努めます。

### □イベントの開催

沿線地域の鉄道利用者への日頃の感謝と、沿線住民に一層の親しみを持ってもらうために、沿線の中高校生による駅前コンサートや、車両基地を開放した車両基地まつり、更には、沿線の名所旧跡などを訪ねるウォークイベントを開催します。

### □地域に密着し、地域活動への積極的な参画

沿線地域で行われる各種イベントを後援するなど地域活動への積極的な支援に努めます。



東葉サマーコンサート

車両基地まつり



沿線ウォーク

## 「施策体系とスケジュール」

施策	事業の名称	事業期間		
		H22	H23	H24
安全輸送の確保	耐震調査・補強の推進など安全施策の確実な実施	→		
	安全確保・向上のための社員教育・訓練の実施	→		
サービス向上	エレベータの全駅設置による移動円滑化の推進	→		
	コンコース・ホームの案内看板の更新	→		
	コンコースへの行先表示器の設置	→		
経営改善の推進	輸送の安全を確保した上で行う経費の節減	→		
	繰上償還の適切な実施による支払利息の軽減	→		
運輸収入の確保	沿線集客施設との連携による鉄道利用客の確保増大	→		
	企画乗車券の発売による鉄道利用促進	→		
	公共交通利用促進に向けた啓発活動の推進	→		
関連事業の推進	駅構内や車内への広告出稿の促進	→		
	駅構内における店舗等開発の検討	→		
人材育成	職場内研修および職場外研修を活用した人材の育成	→		
地域との共生	イベントの開催	→		
	地域に密着し地域活動への積極的な参画	→		

## 5 経営改善計画の目標

これまでの東葉高速鉄道は、漸増にせよ右肩あがりの旅客運輸収入の増加に支えられ7期連続で40億円を上回る営業利益を上げてきました。また、3,000億円に近い有利子負債により毎年多額の利子を支払っているものの、予想を下回る低金利により営業外利益も当初の予想よりもかなり低いマイナス幅に留めることができました。

しかしながら、前述の「当社の現状と課題」でも述べたように、平成21年度の上期においては運輸収入が対前年比でマイナスを示し、決して楽観的な見方ができない状況にあります。

今後の経済社会情勢については判断が難しいところですが、経済の低迷とあいまって沿線の大規模開発や、駅勢圏における開発の伸び悩みなどにより、現状の実績を維持することも必ずしも容易ではない状況にあると推察されます。

自立支援委員会で今回ローリングを行った長期経営計画について、第四次経営改善計画の期間である平成22年度から24年度までの3か年の主要な経営指針を一覧にすると次表のようになります。

年度	1日平均 輸送人員 (千人)	運輸収入 (億円)	関連事業収入 (億円)	営業利益 (億円)	債務残高 (億円) ※参考
21	132	143	7	47	3,111
22	132	144	7	45	3,059
23	134	145	7	48	2,997
24	135	146	7	54	2,935

※平成21年度は見込数値

この表に示された数値から、以下のように経営改善計画の目標を設定することといたします。

- ① 1日平均輸送人員については、計画期間中に135千人を目指します。
- ② 運輸収入については、計画期間中の合計で435億円を確保します。
- ③ 関連事業収入については、計画期間中の合計で21億円を確保します。
- ④ 営業利益については、計画期間中の合計で147億円を確保します。

千葉県八千代市緑が丘1丁目 1120 番地3

東葉高速鉄道株式会社

TEL 047-458-0017

<http://www.toyokosoku.co.jp>