

第七次経営改善計画（2020～2023年度）の変更について

2024年3月

当社は、2020年12月に公表した「第七次経営改善計画」に基づき、自然災害や金利変動、感染症などの経営上のリスクに備えるとともに、計画期間における経営指標に係る数値目標を設定し、諸施策を展開してまいりました。一方で、社会経済活動は度重なる新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、当社においても、運輸収入が2022年度の時点で新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで回復しないなど、大きな影響を受けています。

このような状況の中、第七次経営改善計画は2023年度が最終計画年度となり、2024年度から引き続き第八次経営改善計画を策定すべきところですが、当社の収入は、鉄道運輸収入が大部分を占めていることから、計画を策定するためには、テレワークの定着等、新型コロナウイルス感染症の影響による社会活動の変化等を踏まえた、最新の需要予測により、より精度の高い運輸収入等の指標を設定する必要があります。この最新の需要予測の算出に必要な基礎資料である「地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）」の自治体別の推計については、2023年12月に公表され、この公表を受け、需要予測の作業を実施しているところです。

このため、2024年度は現行の「第七次経営改善計画」を1年間延長し、この計画に基づき、事業を実施し、その間に新たな需要予測や社会経済情勢の変化等を見極め、第八次経営改善計画を策定することといたします。

1. 第七次経営改善計画における変更内容

(1) 計画期間

「2020～2023年度までの4年間」を、「2020～2024年度までの5年間」に延長いたします。

(2) 数値目標

計画の延長に伴い、2024年度の数値目標を次のとおり設定いたします。

	2024年度目標
1日平均輸送人員	15万2千人を目指します
運輸収入	156億円を確保します
関連事業収入	5億円を確保します
営業利益	50億円を確保します

2. 第七次経営改善計画の2023年度末時点における達成見込み

鉄道の利用促進などの様々な取組を講じることを前提に、運輸収入が2022年度末の時点で新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで回復することを想定し、計画に位置付けられた諸施策を展開してまいりました。

しかしながら、度重なる新型コロナウイルスの感染拡大により、運輸収入は2022年度末の時点でも新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで回復するには至っておらず、エネルギー価格や物価上昇等も重なり、計画における数値目標が達成できない見込みとなっております。

一方、輸送人員については、2023年度も回復傾向が続くなど、明るい兆しが見られます。

このため、2024年度においても引き続き、第七次経営改善計画に基づき、鉄道事業者としての最大の使命である輸送の安全確保に最大限努めるとともに、運輸収入の確保や関連事業収入の需要喚起策及び経費削減策を一層進めるなど、経営体質の強化を図ってまいります。

【第七次経営改善計画の数値目標及び2023年度末時点における達成見込み】

	当初目標	2023年度末時点における実績（見込み） ※（）内は当初目標に対する達成度
1日平均輸送人員	計画期間中に 15万9千人 を目指します	15万人（94.3%）
運輸収入	計画期間中の合計で 586億円 を確保します	539.4億円（92.0%）
関連事業収入	計画期間中の合計で 20億円 を確保します	19.3億円（96.5%）
営業利益	計画期間中の合計で 178億円 を確保します	162.7億円（91.4%）

※2020～2023年度末時点における実績見込みのうち、1日平均輸送人員は2020～2022年度までの実績と2023年度収支見込みのうち高い数値、他の項目は2020～2022年度までの実績及び2023年度収支見込みの合算です。

3. 第七次経営改善計画の各施策の進捗状況

第七次経営改善計画の各施策の進捗状況は、別紙のとおりです。

2023年度までの各施策の進捗状況について

2023年度までの各施策の進捗状況は以下のとおりです。2024年度も引き続き、各施策の推進に努めてまいります。

施策項目	進捗状況
<p>施策1 輸送の安全確保</p>	
<p>□自然脅威への備え 切迫する首都直下地震・南海トラフ巨大地震に備えるため高架橋柱の耐震補強を推進するとともに、頻発する大規模台風・ゲリラ豪雨などの自然脅威に対しては事前の設備点検や「計画運休」の実施により、被害を最小限に留めます。</p>	<p>高架橋の耐震補強工事を実施するなど、対策を推進しました。</p>
<p>□維持管理の徹底 レール、構造物、電気設備、車両などの定期的な点検及び維持管理を確実に実施し、輸送の安全を確保します。 社員については、技術教育、訓練を通じて技能の維持・向上に努めます。</p>	<p>レール・電気通信設備・車両機器の点検・更新を実施するなど、対策を推進しました。 また、各職場単位での社員教育・訓練の実施等を通じて全社員の安全意識や技能の向上に努めました。</p>
<p>□安全・危機管理体制のスパイラルアップ 職場単位での教育・訓練、警察・消防と連携した職場横断的な「異常時総合訓練」を実施し、その検証及び改善により安全管理体制の向上を図ります。また安全教育の継続により、社員の安全意識及び危機管理能力の向上を図ります。 さらに、テロや感染症などに備えるため、事業継続計画（BCP）を含めた業務計画の点検を進めます。</p>	<p>警察と合同で「異常時総合訓練」を実施するなど、事故・災害時の対応能力向上を図りました。 また、新型コロナウイルス対策マニュアルにおいて事業継続計画（BCP）を策定するとともに、社会情勢や社内の状況変化などを考慮しながら、更新の必要性を確認するなど、点検を行いました。</p>
<p>施策2 良質なサービスの提供</p>	
<p>□新型コロナウイルス感染症の感染予防の徹底 お客様に安心して当社線をご利用していただけるよう、駅係員、乗務員のマスク着用、駅及び列車設備の定期的な消毒や抗菌処理など感染予防を徹底します。</p>	<p>お客様に安心して当社線をご利用していただけるよう、新型コロナウイルス感染症対策として、駅係員、乗務員のマスク着用、駅及び列車設備の定期的な消毒や抗菌処理など感染予防を徹底しました。 新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類に移行された後は、社会情勢及び社内の状況変化を踏まえ、必要に応じて感染防止対策を実施することとしました。</p>
<p>□運行情報提供のための環境整備の検討 列車の運行情報、輸送トラブル発生時の対応などリアルタイムの情報のニーズの高まりを踏まえ、迅速できめ細かな情報発信・提供のための環境整備について検討を進めます。</p>	<p>アクセス集中によるホームページのシステムダウンを防止するため、ウェブサーバーを増設するなど、運行情報提供のための環境整備を図りました。</p>

<p>□バリアフリー化の推進 どなたにも利用しやすい鉄道の実現を目指し、2022年度までに全ての駅係員がサービス介助士の資格を取得できるよう進めます。 各駅に誘導チャイムの設置を進めます。</p>	<p>サービス介助士の資格取得について、2021年度時点で全駅係員の資格取得を終えたことから、今後は新入社員の資格取得を計画的に進めます。 また、誘導チャイムについては、2021年12月、全駅への設置を終えました。</p>
<p>□「お客様の声」を反映した改善 駅備え付けのポストや公式サイトなどから寄せられるお客様のご意見やご要望を踏まえ、できることから順次改善策を講じます。</p>	<p>ダイヤ改正において、お客様の声として寄せられたご意見やご要望を踏まえるなど、サービスの向上に努めました。</p>
<p>□運行ダイヤの検討 変化する旅客需要を適切に把握し、より便利で使いやすい輸送サービスの提供に向けて、運行ダイヤについて検討を進めます。</p>	<p>2023年3月18日付けダイヤ改正において、朝ラッシュ帯（通快1本増）及び夕ラッシュ帯（運転間隔の改善）の利便性の向上を図りました。</p>
<p>施策3 施設・設備の計画的更新</p>	
<p>□自動列車制御装置の改良 自動列車制御装置の電子部品の経年劣化を踏まえ、2024年3月運用開始を目標に、列車制御システムを地上信号方式（WS-ATC）から車内信号方式（CS-ATC）に改良します。保安度が向上するとともに、地上設備が少なくなりメンテナンスなどの省力化が図られます。</p>	<p>車内信号方式（CS-ATC）への改良工事を進めていますが、新ATC機器の発注先企業の工場火災による納品遅れや世界的な半導体不足により、工期が遅れていることから、2025年3月の運用開始を目指します。</p>
<p>□列車無線の更新 国の電波利用の調査・評価を踏まえた「周波数再編アクションプラン」などに基づき、2022年3月運用開始を目標に、列車無線について、アナログ方式からデジタル方式への改良を進めます。通信セキュリティの向上、機器の小型軽量化、通信音質の向上などのメリットがあります。</p>	<p>列車無線地上設備について、2023年2月、デジタル方式への改良工事を完了しました。 車両の列車無線装置の更新については、半導体不足による工期の遅れに伴い、2022年4月から更新を行っています。</p>
<p>□通信用ケーブルの敷設 今後の通信回線の容量不足に対応するため、光通信ケーブル及びメタル通信ケーブルの増強工事を推進し、2021年3月に完了させます。列車運行の安全性、安定性の向上に寄与します。</p>	<p>光通信ケーブル及びメタル通信ケーブルについて、2021年11月、増強工事を完了しました。</p>
<p>施策4 運輸収入の確保</p>	
<p>□企画乗車券による利用促進 東京地下鉄株式会社、京成バス株式会社などの交通機関や、TOHOシネマズ八千代緑が丘、京成バラ園などの沿線施設と連携した企画乗車券の販売促進に努めるとともに、休日きっぷの新たな販売により平日に比べて利用者数が少ない土休日における利用拡大など増収に努めます。</p>	<p>他社との共同商品である「東葉東京メトロパス」「東葉シネマチケット」「東葉羽田バスきっぷ」などの販売に努めたほか、開業25周年を記念した「開業25周年記念1日乗車券」や「夏のおでかけ1日乗車券」「秋の東葉ホリデーパス」などのお得な企画乗車券を発売し、定期外旅客の確保・拡大を図りました。</p>

<p>□イベントによる利用促進 船橋アリーナ、ふなばしアンデルセン公園、八千代市市民会館など沿線施設で開催されるイベント、当社主催の恒例及び新規イベントについて、沿線情報誌「プチトリ」、ホームページ、各駅の掲示板などを活用してきめ細かな情報発信を行い、沿線及び沿線外からの利用促進に努めます。</p>	<p>沿線情報誌「プチトリ」の発行（季刊）を通じ、当社線の沿線施設やイベント情報を広く紹介することで定期外旅客の誘致に努めました。</p>
<p>□沿線定住への貢献 沿線自治体と連携し、暮らしの情報や沿線の魅力などを盛り込んだブックレットを作成し、県内及び都内に頒布するとともに、利便の高い都心への鉄道アクセスの広報などにより、沿線の住みやすさを広くアピールし、沿線のブランドイメージ向上及び沿線外から沿線への定住の促進に貢献します。</p>	<p>沿線地域の暮らしやすさを発信し定住促進に貢献するため、沿線魅力冊子「LIFE With 東葉」を発行し、沿線外にお住まいの方へ配布・PRを行いました。</p>
<p>施策 5 関連事業収入の確保</p>	
<p>□新規テナント誘致による増収 八千代緑が丘駅耐震補強工事及び飯山満地区土地区画整理事業の進捗を踏まえ、駅構内及び高架下にテナント誘致活動を行います。また小規模な区画を活用して、駅周辺の移動や観光が便利にできる新たな交通サービスとしてシェアサイクルの導入に取組みます。</p>	<p>高架下の未利用地について、「貸土地」看板掲出によりPR強化に努め、土地貸付を促進しました。 また、駅周辺に用地を保有する飯山満・船橋日大前・八千代緑が丘・八千代中央・村上の5駅において、シェアサイクルを導入しました。</p>
<p>□新たな広告スペース確保による増収 列車内の中吊りポスター、窓上ポスターの減少傾向に歯止めがかからない状況を踏まえ、従来の列車内広告に加え、ドア横壁面などに新たな広告スペースを設定して需要を掘り起こすとともに、駅構内におけるデジタルサイネージ広告の試験的な導入に取組みます。</p>	<p>当社車両独自の車内広告「東葉ドアガラスステッカー」の販売開始や高架下狭小地における野立広告看板の設置など、広告需要の掘り起こしに努めました。 なお、駅構内におけるデジタルサイネージ広告の導入については、費用対効果を精査し、導入を見送ることとしました。</p>
<p>□新たな駅構内利用による増収 北習志野駅、八千代緑が丘駅、東葉勝田台駅などの構内スペースを利用して行われる出店催事を継続するとともに、自治会など地元と連携した催しの開催、テレワークなどを支援するため個室型ワーク・スペースのレンタル・サービスの導入に取組みます。</p>	<p>構内スペースを利用して行われる出店催事を継続するとともに、八千代緑が丘駅高架下テナントビルへのコワーキングスペース・レンタルオフィスの誘致や同駅構内への個室型ワークスペース設置を行いました。</p>
<p>□テレビ・映画への撮影協力 駅構内、列車内及び車両基地構内でのテレビ、映画などの撮影に協力し、施設使用料の確保を図ります。</p>	<p>ホームページにおいて撮影協力について、周知するとともに、撮影協力を行い、施設使用料の確保に努めました。</p>
<p>施策 6 財務体質の改善</p>	
<p>□固定経費の節減 毎年行う設備メンテナンスなどの定型化業務について、輸送の安全確保を前提に、定期的に業務委託契約の方法や内容を検証し、経費の節減や抑制に努めます。</p>	<p>まくらぎ位置直し等の保線作業の直営化、車両用クーラー点検時の取付け・取外し業務の直営による外注費の削減など、経費の節減に努めました。</p>

<p>□設備投資の効率化 設備投資計画において、契約手続きの効率化を図るとともに、各事業については十分な仕様の検討、施行内容及び工程の精査を行い、コストの削減、契約時の価格交渉に努めるとともに、契約後の工程管理の強化により、各事業の効率化を図ります。</p>	<p>定期券発売機能を備えた多機能券売機の全駅導入による業務効率化や各種発注工事における価格交渉などにより経費の削減を図りました。</p>
<p>□金利変動リスクの低減 鉄道建設・運輸施設整備支援機構への借換時における超長期債の導入を要請し、将来の金利変動リスクの低減を図れるよう努めます。</p>	<p>超低金利の状況を踏まえ、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の20年債及び30年債を導入し、金利変動リスクの低減を図りました。</p>
<p>□人件費の抑制等 要員計画に基づき適正に人材配置を行うとともに、同業他社を定年退職した技術者を再雇用してCS-ATC化プロジェクトを進めるなど、極力人件費を抑制します。またスキルや適性に応じた人材運用により技術継承及び技術水準の向上を図ります。</p>	<p>即戦力となる定年退職した技術者を雇用し、その技術を生かすことで人件費の抑制を行いました。 一方、現下の厳しい採用環境の中、現業職においては欠員が生じていることから、安全運行の確保に必要な組織定員を維持するため、人材確保に係る方策を検討します。</p>
<p>施策7 地域との共生</p>	
<p>□イベント開催による交流促進 「東葉健康ウォーク」、「東葉サマーコンサート」、「東葉家族車両基地まつり」、「飯山満駅ふれあいフェスタ」の開催を通じて、当社線の日頃のご利用について感謝を示すとともに、沿線の方々との交流を深めます。なお、イベントの開催時期や開催方法については、国の定める「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」等を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>	<p>コロナ禍の影響を受け2020年度以降開催を見送っていた「東葉健康ウォーク」及び「東葉家族車両基地まつり」は2022年度から3年ぶりに、「東葉サマーコンサート」は2023年度から4年ぶりに開催しました。 「飯山満駅ふれあいフェスタ」については、イベントの開催用地を確保できなくなったことに伴い、開催を終了しました。</p>
<p>□地域活動への協力 沿線情報誌「プチトリ」、ホームページ、各駅の公設掲示板や行先表示器を活用して、沿線イベントのPRを行うとともに、船橋アリーナをホームアリーナとするプロバスケットボールチーム「千葉ジェッツふなばし」のオフィシャルパートナーとしての支援活動を継続します。</p>	<p>当社及び沿線情報の発信強化を目的に、広報用公式Twitterアカウントを開設しました。 また、京成バラ園を中心とした沿線地域の賑わい創出に貢献するための各種取組に協力するとともに、駅の公設掲示板などでの沿線おでかけ情報の無償掲出及びPRについても積極的に協力しました。 加えて、「千葉ジェッツふなばし」のオフィシャルパートナーとして駅装飾のリニューアルを行うなど、支援活動を継続しました。</p>
<p>□海老川上流地区まちづくりとの連携 海老川上流地区で進められる新たなまちづくりについて、中核施設の一つに位置付けられる新駅整備を含め、自治体・地元関係者との連携を図り、計画的な推進に協力します。</p>	<p>船橋市からの要請による海老川上流地区への新駅設置について、関係者との協議を進めました。</p>