第七次経営改善計画

(2020~2023年度)

2020年12月



目 次

1.	は	じめ	に	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1
2.	計	画の)目	的	•	期	間	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
3.	収	支見	通	し	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3
4.	計	画目	標	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3
5.	基	本施	策	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	4
(関連	直)	新型	ļэ	口	ナ	ウ	イ	ル	ス	感	染	症	^	の	当	面	の	対	応		•	•	•	•		13
参考	f資 ^達	料・				•	•	•		•		•	•	•	•					•					•	17
	1.	沿革	<u>+</u>																							
	2.	経営	3理:	念																						
	3.	経営	套の	基	本	方釒	汁																			
	4.	安全	主方:	針																						
	5.	こオ	ιŧ	で(の	経額	学改	女善	信	画	の	概	要													
	6.	デー	- タ	集																						

1 はじめに

当社は、1996年4月の開業以来、地域に密着し、地域と共に歩む鉄道として、輸送の安全確保、良質な輸送サービスの提供、健全経営の確立に努めてまいりました。

自治体による沿線開発などにより、沿線人口及び鉄道利用者は順調に増加し、東京圏への通勤路線としても重要な役割を担っています。また沿線に立地する大学や高校などへの通学の足として利用されるほか、船橋アリーナに拠点を置くプロバスケットボールチーム「千葉ジェッツふなばし」、京成バラ園などの沿線資源へのアクセス路線として利用されています。

さらに、「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」などのイベント開催を通じ、地域の 方々との交流や連携を積極的に進めています。

経営面では、国、千葉県、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などから長期にわたる多大な経営支援をいただいたことも相俟って、2019年度においては、開業以来最高となる輸送人員を更新するとともに、10期連続で経常利益及び当期純利益を計上することが出来ました。

しかしながら、鉄道建設時の長期債務が未だ2,471億円あり、これを確実に償還していく必要があることに加え、今後の金利動向によっては支払利 息額が増加するおそれがあります。

また、我が国全体の少子高齢化の進展による鉄道輸送への影響が懸念されるほか、当社の鉄道施設・設備について経年化を踏まえた計画的な更新・修繕を 行う必要があります。

さらに、新型コロナウイルス感染症の感染予防については、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などにより、お客様に安心して 当社線をご利用していただけるよう努めておりますが、経営面においては、感染拡大に伴う政府の外出自粛要請などにより、2020年度始めの運輸成績は 甚大な影響を受けており、当面の対応として本計画13ページ以降にまとめた取組を行っているものの、その影響の終息は未だ不透明です。

このような様々なリスクに備えるため、当社においては、経費の節減に最大限努めるとともに、自治体と連携を図りながら路線の魅力度を高め沿線定住を促進させる取組を推進することと併せ、沿線内及び沿線外からの利用を促進するための企画乗車券の発行やイベント開催などによる定期外利用者の拡大や、広告・駅構内及び高架下の有効活用による関連事業収入の増大を図るための諸施策を展開することにより、経営体質の強化を図ることが不可欠となっています。

「第七次経営改善計画」の事業実施を通じ、早期の自立経営の確立を目指すとともに、強固な経営基盤を構築してまいります。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響長期化に伴い、今後の社会情勢、経済情勢が著しく変化した場合は、適宜計画内容の見直しを図ります。

2. 計画の目的・期間

(1)目的

「輸送の安全確保」と「健全経営の確立」は、鉄道事業を将来にわたり安定的に維持・継続させるための「両輪」であり、第七次経営改善計画においては、「輸送の安全確保」と「経営体質の強化」を図ることにより、早期の自立経営の確立を目指します。

第七次経営改善計画においては、自然災害や金利変動、新型コロナウイルスに代表される新たな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、これを達成するための施策をまとめました。

これらの目標及び施策については、毎年度、進捗状況を検証するとともに、東葉高速自立支援委員会と連携しながら進めている「長期収支推計」と一体的に管理することにより、中長期的視点も取り入れた事業展開を目指します。

(2)期間

第七次経営改善計画の計画期間は、2020年度から2023年度までの4か年とします。

計画期間を4か年とする理由は次の通りです。

- ・新型コロナウイルス感染症の影響で2020年度始めの業績は大きく落ち込んでおり、その回復については一定の期間を要すること
- ・設備投資計画における大型事業である列車運行をコントロールする設備の更新(CS-ATC化)が2023年度に終了する予定であること
- ・次期経営改善計画の収支見通しの基礎資料として不可欠な2020年国勢調査の結果が2022~2023年度に公表される予定であること

3. 収支見通し

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う政府の外出自粛要請などにより、2020年4~5月期において当社の輸送人員は半減する等大きな影響を受けました。また、 $6\sim11$ 月の運輸成績は前年同月の $7\sim8$ 割程度となっています。

沿線開発の進展により沿線の定住人口は当分の間は増加が見込まれますが、今後の新型コロナウイルス感染症による影響の大きさや期間は不透明です。 また、金利は近年低い水準で推移していますが、多額の有利子負債(2020年3月31日現在2,471億円)を抱える当社にとって、今後の金利動向は経営上の 大きなリスクとなっています。

当社においては、引続き、運輸収入及び関連事業収入の確保に努めるとともに、経費節減に最大限の努力を傾注することにより、新型感染症をはじめと する経営上のリスクがもたらす影響を最小限に留めます。

4. 計画目標

「第七次経営改善計画」における数値目標等については、長期収支推計を踏まえ、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、次のとおり設定しました。

 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。

 運輸収入
 計画期間中の合計で586億円を確保します。

 関連事業収入
 計画期間中の合計で20億円を確保します。

 営業利益
 計画期間中の合計で178億円を確保します。

5. 基本施策

計画目標を達成するため、次の現状分析を踏まえ、3つの柱及び7つの基本施策に基づき、事業展開を進めます。

(1) 現状分析

当社及び鉄道事業を取巻く社会・経済環境や社会的ニーズが多様化しています。

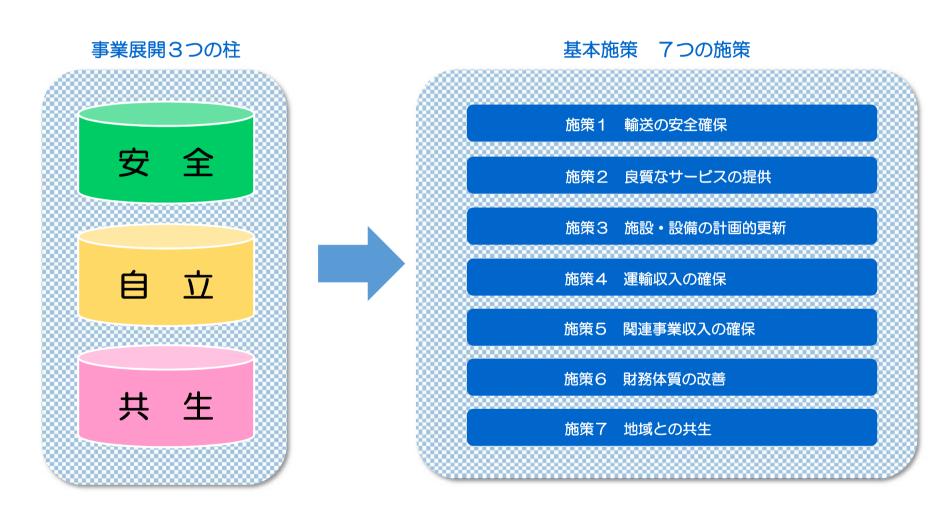
輸送面については、「輸送の安全確保」を基本として、切迫する首都直下地震・南海トラフ巨大地震、頻発する大規模台風・ゲリラ豪雨などの自然脅威に備えるとともに、テロ及び新型コロナウイルスなどの感染症を含めた安全・危機管理体制や事業継続計画についてPDCA(計画・実行・評価・改善)サイクルによりスパイラルアップすることが求められています。また開業25年を迎える当社の鉄道施設・設備については施設の健全度などを踏まえ計画的更新が不可欠となっています。更新にあたってICT(情報通信技術)を活用することにより、メンテナンスなどの省力化、安全性の向上を図る必要があります。利用者サービス面については、新型コロナウイルス感染症の感染予防に向けた対策の徹底、ICTを活用した列車の運行状況のきめ細かな情報提供、「お客さまの声」を踏まえた設備改良など、より快適な駅・列車づくりを目指した良質なサービスの提供を図っていく必要があります。

経営面については、我が国の人口は少子高齢化の進展とともにすでに減少局面に入っており、船橋市においては2033年、八千代市においては2025年にピークを迎え、それ以降は減少に転じると推計されています。通勤路線としての性格が強い当社線ですが、沿線人口の減少局面を見据えるとともに、喫緊の課題である新型コロナウイルス感染症及び「新しい生活様式」の定着に伴う影響も踏まえ、経費の節減に最大限努めるとともに、定期外収入及び関連事業収入を拡大するための取組を推進し、「経営体質の強化」を図っていくことが不可欠です。また、船橋市と連携し、沿線に残された唯一の大規模な開発空間である海老川上流地区の中核施設の一つとなる新駅の整備を計画的に推進します。

地域との共生については、「東葉サマーコンサート」、「東葉家族車両基地まつり」などは沿線の多くの方々が参加いただけるイベントとして成長・定着していますが、当面は新型コロナウイルス感染症の感染状況を踏まえて開催を検討する必要があります。また、自治体と連携し、沿線資源を活用した取組の促進やPRの展開により、沿線のブランドイメージを向上させ、以って定住を促進させる取組の重要性が高まっています。

(2) 基本施策

現状分析を踏まえ、これまで経営改善計画で掲げてきた「安全」、「自立」、「共生」の3つを事業展開の柱とし、これらを実現するための基本施策を次の通り設定します。



施策1 輸送の安全確保

鉄道事業者として最大の使命は輸送の安全確保です。開業以来の運転無事故記録を今後も継続すべく、施設の適切な保守管理、安全・危機管理体制の更なる強化、必要な教育・訓練の定期的実施などにより、お客様が安心して利用できる鉄道を目指します。

□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「計画運体」の実施により、被害を最小限に留めます。

□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。

□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。

施策2 良質なサービスの提供

お客様に当社線をより快適にご利用いただくため、「お客さまの声」で寄せられる様々なご意見やご要望を的確にとらえ、お客様の視点に立った質の高い 輸送サービスの提供、快適な駅及び車内環境の整備を推進します。

□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。

□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。

□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。

□「お客さまの声|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さま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。

□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。

施策3 施設・設備の計画的更新

開業から25年を迎える施設・設備について、健全度を踏まえた更新を計画的に行うとともに、更新にあたりICT (情報通信技術)の活用により、メンテナンスなどの省力化、安全性の向上を図ります。

□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。

□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。

□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。

施策4 運輸収入の確保

沿線内及び沿線外から当社線利用を促進するため、企画乗車券及びイベントなどの取組により運輸収入の増加に努めるとともに、沿線の住みやすさを県 内及び都内に広く情報提供して沿線への定住促進に貢献します。

□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。

□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。

□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。

施策5 関連事業収入の確保

駅構内及び高架下区画の貸付、車両内及び駅構内の広告掲出により関連事業収入を確保していますが、新たな貸付区画の創出など創意工夫を凝らし関連 事業の増収に努めます。

□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。

□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。

□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。

□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。

施策6 財務体質の改善

計画的にキャッシュフローを確保し、着実な債務償還により債務の減少を図るとともに、自然災害や金利変動、新型感染症などの経営上のリスクに備えます。また、固定経費の節減及び設備投資の効率化など機動的な業務運営に努め、早期の自立経営の確立を目指します。

□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。

□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。

□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。

□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。

施策7 地域との共生

地域に根差した企業としての社会的な責任を踏まえ、沿線の多くの方々にご参加いただく各種イベントの開催などを通じ、地域との共生に努めます。 また海老川上流地区のまちづくりを関係者と連携して推進します。

□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。

□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。

□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。 (関連) 新型コロナウイルス感染症への当面の対応

I 感染予防への取組

当社は、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」第2条第7号の規定により指定地方公共機関に指定されており、社会の安定の維持のため、新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言の期間中(4月7日~5月25日)も、通常通り、旅客の運送事業を継続しました。

併せて、国内初の感染者が確認された1月中旬以降から、緊急事態宣言の期間中を含め、今日まで、国及び千葉県のご指導及びご要請、並びに「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」などに従って、お客様及び社員に対する感染予防に取組んでおりますが、引続き、感染予防の取組に万全を期すこととします。

(1) お客様に対する感染予防対策

密閉、密集、密接の、いわゆる「3密」を回避するための取組を進めます。主な対策は次の通りです。

- □密閉対策 車内について空調設備及び窓開けによる換気 駅ホーム上の待合室について扉の常時開放
- □密集対策 駅構内及び車内での放送やポスター掲示による、時差出勤やテレワークへの協力の呼びかけ
- 朝ラッシュ時間帯の列車の混雑状況をホームページで公開 □密接対策 改札窓口、定期券うりば窓口にビニールカーテンの設置

車内設備(つり手、握り棒など)、駅構内設備(券売機、階段手すりなど)の定期的な消毒 車両内の抗ウィルス・抗菌加工の実施

(2) 社員の感染予防対策

乗務員、駅係員のマスク着用、始業点呼時における健康状況の確認など、社員における感染予防対策を徹底するとともに、万一感染者が発生した場合の対応及び社員の約半分が出勤できないケースを想定した事業継続計画について検討しました。

これらの対策とお客様に対する感染予防対策をまとめた「新型コロナウイルス対策マニュアル」を作成し、社内の周知徹底を図ります。

(3) イベントの取り止め

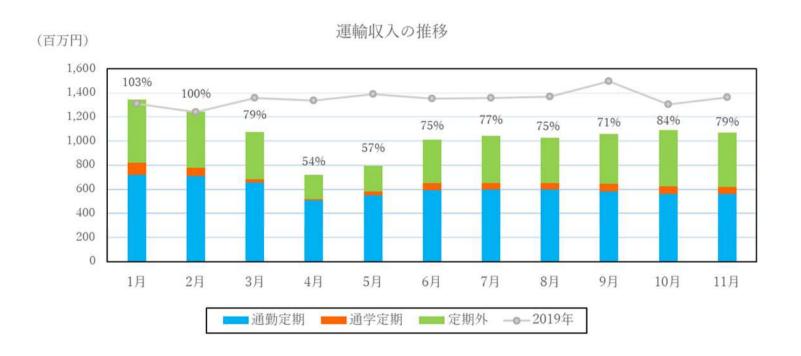
沿線の方々との交流を深めるため毎年実施していた次のイベントについては、2020年度は感染予防の観点から取り止めます。

「東葉健康ウォーク」(例年5月開催)、「東葉サマーコンサート」(同8月開催)、「東葉家族車両基地まつり」(同11月開催)

II 経営面での対応

1. 経営への影響

新型コロナウイルス感染症の国内における感染拡大、国の「全国の小中学校、高校、特別支援学校への臨時休校要請」(2月27日)、「緊急事態宣言」(4月7日~5月25日)、新型コロナウイルス感染症専門家会議からの「新しい生活様式」の提言(5月4日)などにより、3月以降、運輸収入は前年同月に比べて落ち込み、特に4~5月は大幅な落ち込みとなりました。また緊急事態宣言が解除された後の6~11月の運輸成績は前年同月の7~8割程度となっています。



※ 百分率は2019年同月の運輸収入合計に対する比率を表します。

2. 経営面での対応

今後予想される厳しい経営環境に備え、次の対応を図ります。

引続き、最大限の経費節減に取組むとともに、新型コロナウイルス感染症の感染予防を徹底したイベントや企画の実施により、定期外及び関連事業 収入の確保の取組を進めます。

(1) キャッシュフローの確保

手元資金を確保するため繰上償還を取り止め、キャッシュフローの確保について引き続き検討を進めます。

(2) 2020年度事業の見直し

輸送の安全・安定の確保を基本に、個別の事業特性を踏まえ優先順位付けを行い、最大限の支出抑制に取組むこととします。

具体的には、設備投資計画に関しては、安全対策に関する事業は、既に契約済みの事業については計画通り実施しますが、新規に契約する事業については、原則、契約時期を下半期とします。またサービス向上対策などの事業については、原則、次年度送りとします。

また、輸送の安全・安定の確保に関係する保守点検、動力費等の経費については、創意工夫を凝らし、経費縮減を図ります。

(3) 新規プロジェクトの企画・実行

定期外及び関連事業収入の確保の取組を強力に進めることとし、2021年4月27日に開業25周年を迎える当社線のPRを前面に押し出したキャッチフレーズ「東葉高速線・開業25周年ありがとうキャンペーン」のもと、次の取組の検討などを進め、順次、実施します。

□新たな企画きっぷの発売	秋のホリデーおでかけパス、	年末年始おでかけ 1	日乗車券、	春の3日きっぷ	

□新しいイベントの開催 東葉ぬりえキャンペーン・東葉ぬりえトレイン運行、人数を限定した親子車両基地見学会

□地域との共生
ブックレット「ふなばし東葉ライフ」「やちよ東葉ライフ」(仮称)の発行、「プチトリ」総集編の発行

□ IT の活用 Wi-Fi、デジタルサイネージ、情報アプリなどの検討

□新しい生活様式への対応 シェアサイクル、個室型ワーク・スペースなどの検討

参考資料

1. 沿革

東葉高速線の計画は、昭和47年の都市交通審議会第15号答申に、帝都高速度交通営団(現 東京地下鉄株式会社)東西線の延伸が盛り込まれたことに始まります。当社はこの延伸部の事業者として、地元自治体や帝都高速度交通営団などの出資により昭和56年に設立されました。

鉄道施設の建設にあたっては、日本鉄道建設公団(現 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)によるP線方式(※)を採用することとし、昭和57年に免許を取得のうえ、昭和60年から建設に着手しました。しかし、用地買収が難航して、工期は3度に渡って延長され、平成8年の開業まで工事着手から11年、会社設立からは15年もの年月を要しました。

このように大変な紆余曲折はありましたが、駅周辺で土地区画整理事業などの開発が進められたこともあり、開業後はそれまで鉄道空白地域であった沿線の発展が目覚ましく、20年を経た現在でも沿線人口は増加傾向が続いています。

反面、用地取得費が増大したことや、工事が長引いて建中利息が膨らんだことから、事業費は当初の見込みを大幅に上回ることになりました。 そのため当社では、これまで六次に渡る経営改善計画に取り組むとともに、沿線自治体などの資金支援を仰ぎ、経営の安定化を図ってきたところです。

近年は運輸収入も堅調に推移するようになり、有利子負債に係る金利も低水準であることなどから、平成22年度からは10期連続して単年度黒字を計上できるようになりました。

また、開業以来の運転無事故記録を現在も継続しています。

(※) P線方式:日本鉄道建設公団が鉄道施設を建設し、完成後一定期間の元利均等償還の条件で鉄道事業者に譲渡する鉄道建設の方式。

《年表》

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 東葉高速鉄道株式会社設立 9月 昭和57年 地方鉄道事業免許取得 3月 平成 8年 4月 開業(西船橋~東葉勝田台間16.2km) 平成16年12月 2000系車両(新型車両)営業運転開始 平成19年 3月 PASMO導入 平成22年 運輸指令所移転 (新システム稼働) 1月 平成26年 駅ナンバリング導入 3月 平成26年 通学定期の割引率拡大(値下げ) 4月 平成27年12月 全駅へのエレベーター整備完了 平成31年 3月 全駅のトイレリニューアル完了

開業以来の運転無事故の継続

《路線図》

令和 2年 3月



2. 経営理念

当社は、"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使命・役割を認識し、お客様へのより良いサービスの提供を念頭に 経営に取り組みます。

3. 経営の基本方針

当社は次の4つを経営の基本方針とし、お客様にご満足いただけるサービスを提供し続ける企業を目指します。

- 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. 安全方針

当社は、安全方針を定め、お客様の安全を最優先に社員全員が一丸となって事故防止に努め、安全で安定した輸送の確保に努めています。 2019年4月、新たな安全方針を次の通り定めました。

- 1 私たちは、人命を尊重し、安全確保を最優先に行動します
- 2 私たちは、規程を遵守し、厳正に職務を遂行します
- 3 私たちは、常に問題意識を持ち、安全の向上に努めます

5. これまでの経営改善計画の概要

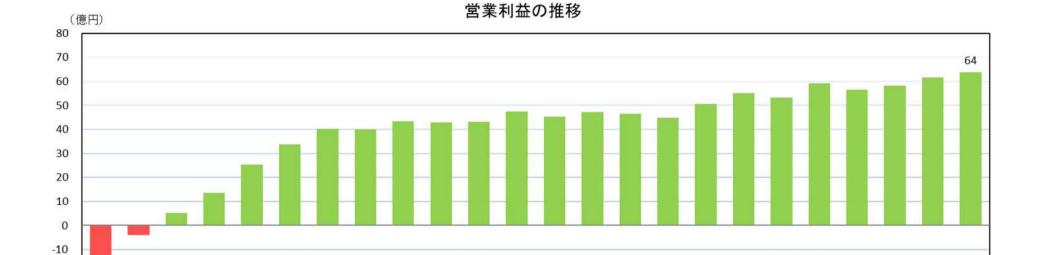
区分	計画期間	主な施策	数值目標	数値目標の達成状況(実績)			
第一次	平成 10~15 年度 (6 か年)	 経営改善策 (1)組織のスリム化・要員の見直し (2)安全運行を確保しながら、聖域なしの見直し 増収策 (1)旅客数及び運賃収入の増加 (2)駅施設等の有効活用 (3)沿線開発の促進要請 	平成 11 年度から 5 年間	(期間実績合計)			
第二次	平成 16~18 年度 (3 か年)	 (1)経営改善の実施 (2)運輸収入の確保 (3)関連事業の増収策 2.輸送サービスの提供 (1)安全の確保 (2)お客様へのサービスアップ 3.地域との共生 4.人材育成 	平成 18 年度までの 3 年間に 定員の削減 8名 人件費の削減 6 千万円 経費の削減 3億3千万円 1日平均輸送人員 12万人 増収対策 1億8千万円	(期間実績合計) 8名減 1億2千万円 4億8千万円 (平成18年度) 12万2千人 7億3千万円			

区分	計画期間	主な	施策	数值	目標	数値目標の達成状況			
第三次	平成 19~21 年度 (3か年)	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	平成 21 年度時点 1日平均輸送人員 運輸収入 関連事業収入 営業利益	12万5千人 144億円 8億円 46億円	(平成 21 年度実績	13万2千人 144億円 7億円 47億円		
第四次	平成 22~24 年度 (3か年)	(1)安全輸送の確保(2)サービスの向上(3)経営改善の推進(4)運輸収入の確保	(5)関連事業の推進(6)人材育成(7)地域との共生	1日平均輸送人員 計画期間中合計 運 輸 収 入 関連事業収入 営 業 利 益	13万5千人 435億円 21億円 147億円	(平成 24 年度) (期間実績合計)	13万5千人 431億円 20億円 142億円		
第五次	平成 25~28 年度 (4 か年)	(1)安全輸送の確保(2)サービスの向上(3)財務体質の改善(4)運輸収入の確保	(5)関連事業の推進 (6)人材育成 (7)地域との共生	1日平均輸送人員 計画期間中合計 運 輸 収 入 関連事業収入 営 業 利 益	14万2千人 595億円 27億円 228億円	(平成 28 年度) (期間実績合計)	14万9千人 597億円 26億円 224億円		
第六次	平成 29~31 年度 (3か年)	(1)安全輸送の確保(2)サービスの向上(3)財務体質の改善(4)運輸収入の確保	(5)関連事業の推進 (6)人材育成 (7)地域との共生	1日平均輸送人員 計画期間中合計 運輸収入 関連事業収入 営業利益	15万3千人 465億円 18億円 162億円	(平成 31 年度) (期間実績合計)	15万7千人 476億円 18億円 184億円		

6. データ集







2006 2007 2008 2009 2010 2011

2012 2013

2014 2015

2016

2017

2018

(H29) (H30)

2019

(R1)

-15

1996

(H9)

2001

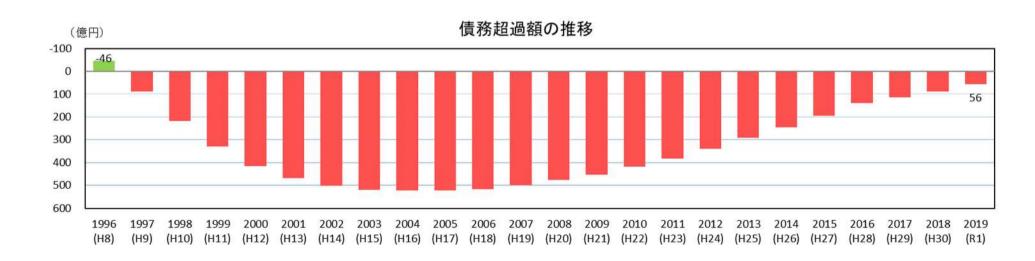
2002

2003

2004

2005

-20



(H10) (H11) (H12) (H13) (H14) (H15) (H16) (H17) (H18) (H19) (H20) (H21) (H22) (H23) (H24) (H25) (H26) (H27) (H28)





千葉県八千代市緑が丘一丁目 1120 番地 3

東葉高速鉄道株式会社

https://www.toyokosoku.co.jp