V　コスト削減策について

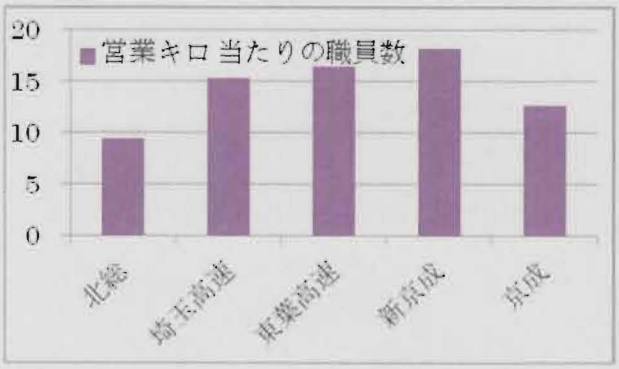
平成22年度鉄道統計年報のデータをもとに、同程度の規模であり北総鉄道社と同様に資本費負担に苦しむ近郊路線（東葉高速鉄道社、埼玉高速鉄道株式会社（以下「埼玉高速鉄道社」という。））や京成グループ他路線（京成電鉄社、新京成電鉄株式会社（以下「新京成電鉄社」という。））との生産性の比較を行った。

1．現状のコスト構造と他路線との比較

①　人件費

・会社全体

「職員1人当たり人件費」は、京成電鉄社や新京成電鉄社と比べると低く、埼玉高速鉄道社、東葉高速鉄道社と比べるとやや高いものの同程度の水準である。また、「営業キロ[3]当たりの職員数」での比較では、他の路線と比較して生産効率が高いといえる。

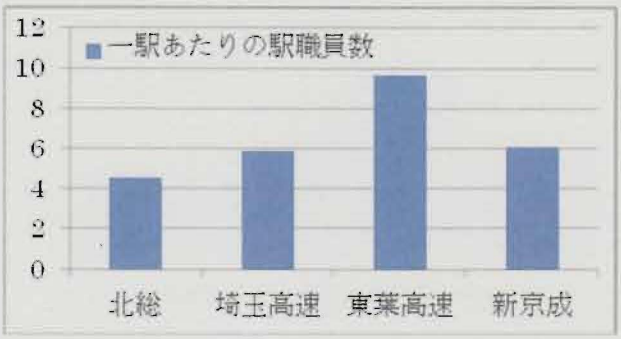


・駅務員

「1駅あたりの駅職員数」は、駅の規模が大きな京成電鉄社と比較すると非常に少なく、同規模の新京成電鉄社や、地下鉄の埼玉高速鉄道社や東葉高速鉄道社と比較しても少ない水準であり、必要最低限の人数であることがうかがえる。

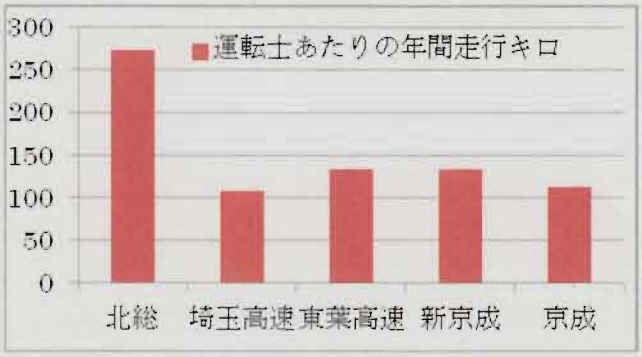
---

[3] 営業キロとは、運賃を計算する際に使用する距離の単位であり、実際の路線の長さと若干の違いが生じることもある。



・運転士

「運転士あたりの年間走行キロ」について、埼玉高速鉄道社や東葉高速鉄道社と比較すると、北総鉄道社の運転士の生産性は高いといえる。



・まとめ

効率的な人員配置をしており、目立って無駄な人件費が発生しているとは言えない。

更なる人件費の削減のためには、職員の多能工化やワンマンカーの運行、駅務員の契約社員・パート化の採用なども可能性として考えられる。

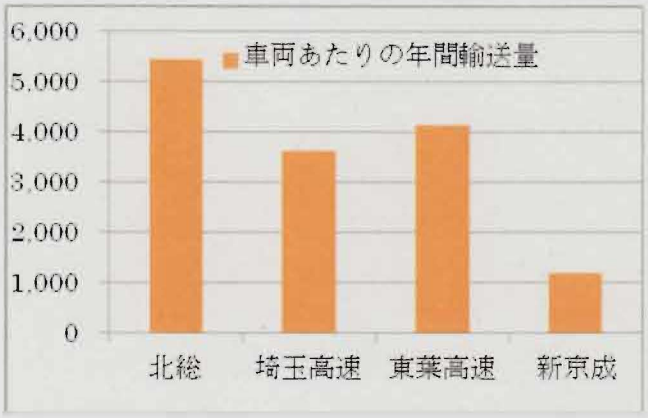
削除

② 経費

・車両

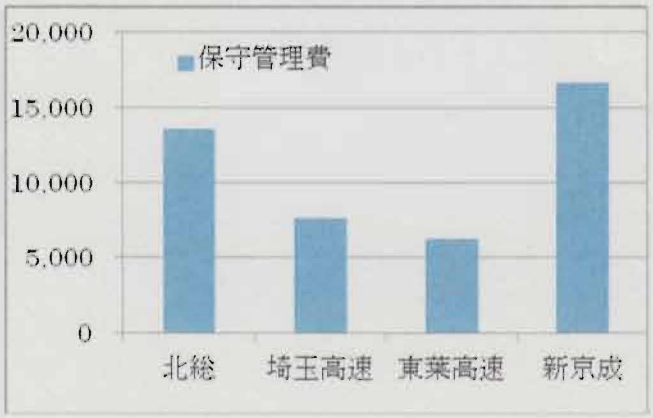
「車両あたりの年間輸送量[4]」は、埼玉高速鉄道社や東葉高速鉄道社、新京成電鉄社等と比べ非常に高く、効率的な運行を行っているといえる。

[4] 年間輸送量とは、旅客の人数とその旅客を輸送した距離（km 単位）を掛け合わせたものであり、1 人の旅客を 1km 輸送した輸送量が 1 人キロである。



・保守管理費

「営業キロ当たり保守管理費（電路、線路、車両保存費を除く）」は、他路線と比較して比較的高い値を示しているが、千葉ニュータウン鉄道からの保守業務受託による費用も含まれており、一概に比較することは妥当ではない。



・まとめ

人件費同様、特に目立った非効率が発生しているわけではないが、更なる経費の削減のため、駅業務の全面委託や点灯照明の本数削減、発券機・改札機の昼間一部停止等の節電といったコスト削減策が考えらえる。

削除

しかし、そうした経営の合理化はコスト削減となる一方、利用者へのサービス低下を招く可能性があり、両者のバランスを適切にとっていくことが必要である。

2．結論

２４

開業当時から常に赤字路線であった北総鉄道社は、平成 12 年度についに黒字への転換を成し遂げ、平成 ~~25~~ 年度には債務超過を解消した。これは、鉄道運輸機構からの利息の負担が大幅に軽減されたことによる影響によるものが非常に大きいが、一方で北総鉄道社による経営コスト削減の努力によるものでもある。

その結果、同規模の他路線と比較した場合、明らかに生産効率は低いとは言えず、現状

の枠組みの中では効率的な経営を行っていると考えらえるが、利用者の安全性と利便性を損なわない範囲において一層のコスト削減努力をしていく必要がある。