

コロナ禍を乗り切る経営改善策の概要

1. 現状と今後の見通し

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、運輸収入が激減し、2020年度は4億円を超える最終赤字となりました。本年度に入っても運輸収入の回復が大幅に遅れており、昨年と同程度の厳しい決算となる見込です。
- またコロナ収束後も、鉄道利用は完全な回復が見込めず、沿線人口の減少と相まって、2億円を超える規模の最終赤字が連続して生ずる見込みです。このため、現状のままでは事業の存続自体が危ぶまれる大変厳しい状況にあります。

2. 現在取組み中の経営改善策

項目	内容
車両更新計画の見直し	更新車両数を最大52両から最大46両に削減
設備投資計画の見直し	優先順位の見極めによる投資額の削減
社員数の削減	効率化により16名以上を目標(退職不補充)

※ 以上の取り組みで9.3億円の経費削減効果を見込んでいます。(2022年度からの10年間)

3. 今後取り組む経営改善策

項目	内容	実施予定時期
ダイヤ編成の見直し	①土休日ダイヤの見直し(土休日運休の拡大、区間により4本または6本を新たに運休)	2022年春
	②ダイヤの全面見直し(日中から深夜帯のダイヤ減便、最終列車の繰上げ)	2023年春
駅業務体制の見直し	①戸倉駅の駅業務委託化	2023年4月
	②無人駅の拡大(現状3駅→7駅) 滋野駅・信濃国分寺駅・テクノさかき駅・千曲駅の4駅を新たに無人化	2022年4月 (*千曲駅は2023年3月)
	③土休日無人駅の導入(6駅) 大屋駅・西上田駅・坂城駅・屋代高校前駅・牟礼駅・黒姫駅	2022年4月

	④駅営業時間の短縮(一部駅)	2022年4月
運賃制度の見直し	①乗継割引制度の廃止(別紙参照)	2023年4月
	②企画乗車券の改廃	2022年4月
組織のスリム化と人件費の抑制	①要員の効率化(駅営業時間短縮、列車本数削減、保守作業効率化による)と人件費の抑制	順次実施
	②外注作業の直営化による経費削減	
設備維持費の低コスト化	①最高速度引下げによる設備寿命延伸	2023年春
	②線路等級引下げによる設備基準見直し	2023年春
	③不要設備使用停止による維持費削減	2021年12月

※ 以上の取り組みで 7.2 億円の経費削減効果と 8 億円の増収効果を見込んでいます。(2022 年度からの 10 年間)

4. 収支改善効果

- 以上の事業見直しにより、運輸収入全体がコロナ前の水準の 9 割まで回復すると見込む
2025 年度から当面の間は、黒字を確保できる見通しです。

5. 収益の確保とサービスの向上

- 以上の事業見直しに並行して、遊休資産の活用やイベント等による収益の確保と、車両更新計画の着実な実施やクレジットカード対応券売機の導入などのお客さまサービスの向上に努めます。

乗継割引制度について

1. 制度の目的

新幹線開業に伴う経営分離により、別会社となった区間を乗り継いだ場合に、近距離では初乗り運賃の影響で運賃が急激に上昇するのを抑えるために、しなの鉄道線では 1997 年の開業時から、北しなの線では 2015 年の開業時から、時限的に特定区間の運賃を割引く制度としてスタートしました。

2. 割引対象区間

以下の接続駅を経て夫々の区間を行き来した場合に、しなの鉄道として 40 円または 80 円を割引いてきました。

JR区間及びえちごキめき鉄道区間	接続駅	しなの鉄道区間
今井駅～長野駅(JR信越本線)	篠ノ井駅	屋代高校前駅～戸倉駅(しなの鉄道線)
稲荷山駅～松本駅(JR篠ノ井線)		
東小諸駅～小海駅(JR小海線)	小諸駅	滋野駅～田中駅(しなの鉄道線)
		平原駅～御代田駅(しなの鉄道線)
安茂里駅～篠ノ井駅(JR信越本線)	長野駅	北長野駅～豊野駅(北しなの線)
信濃浅野駅～森宮野原駅(JR飯山線)	豊野駅	長野駅～牟礼駅(北しなの線)
関山駅～直江津駅 (えちごキめき鉄道 妙高はねうまライン)	妙高高原駅	黒姫駅(北しなの線)

3. 割引廃止に伴う運賃上昇額

運賃種別	運賃上昇額
普通運賃(片道の場合)	40 円または 80 円
通勤定期運賃(1 か月定期の場合)	しなの鉄道線 1,200 円または 2,400 円 北しなの線 1,440 円または 2,880 円
通学定期運賃(1 か月定期の場合)	しなの鉄道線 790 円または 1,580 円 北しなの線 1,030 円または 2,060 円