

(2) 今後実施する具体的な削減方策とその効果

【削減方策1】人件費の圧縮

定数等の見直し

現在、広島市から5人の現職派遣職員を受け入れ、当社で給与を負担しているが、順次、給与水準の低い広島市OBやプロパー職員に移行するとともに、管理駅等の定数見直しによる人員削減を実施し、人件費を削減する。

区分	内容	実施年度	削減額	備考
役員	現職市派遣をOB化	平成16年度	600万円	
社員	現職市派遣の1減	平成15年度	940万円	
	現職市派遣の2減	平成16年度	1,880万円	
	プロパー職員の2減	平成15年度	1,560万円	社員の退職に合わせた駅務業務の委託化
	プロパー職員の2減	平成16年度	1,560万円	
	プロパー職員の1減	平成17年度	780万円	

《上記見直しによる年間人件費削減額》

平成15年度 約2,500万円（駅務業務の委託化により委託料 約850万円が必要）  
平成16年度 約4,040万円（駅務業務の委託化により委託料 約850万円が必要）  
平成17年度 約780万円

給与のマイナス改定の実施

平成14年度の広島市人事委員会による給与勧告においては、1.81%のマイナス給与勧告が行われ、広島市においては、勧告どおりマイナスの給与改定が実施された。また、既に実施されている特別職・局長級給与の月額5%カットに加え、平成15年1月以降は、部長級・課長級の給与についても月額3%をカットしている。

当社は、これまで広島市の給与改定に準じて給与改定を実施してきたところであり、役員報酬については、平成12年10月以降、社長の給与を月額8%カット、さらに平成15年1月以降は、常務取締役の給与を月額5%、部長職を事務取扱している取締役の給与を月額3%カットしている。

今後は、広島市においてマイナスの給与改定が実施されたことを受け、当社においても、平成15年度給与のマイナス改定を本年5月に実施する。

《平成14年度広島市人事委員会による給与勧告に準じて、給与を1.83%減額した場合の年間人件費削減額》

年間 約1,260万円

**【削減方策2】駅業務の更なる委託化**

アストラムライン広域公園前から本通間18.4kmに県庁前駅を管理駅として他に20駅を設置し、駅の管理及びお客様へのサービスを行ってきたところであるが、平成6年8月のアストラムライン開業以来、経営環境は非常に厳しい状況にあり、このため社員の退職に合わせて駅業務の委託及び機械化等により、平成12年度において7駅、平成13年度において6駅を業務委託し、人員削減と経費の削減に取り組んできたところである。

このため、現在、直営の駅については、地下3駅（本通駅、県庁前駅、城北駅）とバスターミナルの設置駅（中筋駅、大町駅、上安駅）、さらには、大原駅と広域公園前駅の8駅を残すのみとなっている。

今後も、地下3駅及び定期券発売駅となっている大町駅と広域公園前駅を除き、退職者に合わせて順次委託化の検討を行い、人員及び経費を削減していくこととし、当面、平成15年度には、大原駅について委託化を図る。

（駅業務の委託駅）

駅数	委託化		直営	左のうち委託化の検討	
	平成12年度	平成13年度		平成15年度	平成16年度以降
21駅	7駅 〔 祇園新橋北駅 西原駅 毘沙門台駅 安東駅 長楽寺駅 伴駅 大塚駅 〕	6駅 〔 白島駅 牛田駅 不動院前駅 古市駅 高取駅 伴中央駅 〕	8駅 〔 本通駅 県庁前駅 城北駅 中筋駅 古市駅 上安駅 大町駅 大原駅 広域公園前駅 〕	1駅 (大原駅)	2駅 〔 中筋駅 上安駅 〕

《駅務業務の委託に伴う年間経費削減額》

1駅すべてを委託した場合の削減額 約1,100万円削減  
(ただし、【削減方策1】の人件費の圧縮で計上済み)

### 【削減方策3】ダイヤの見直し

利用実態に即したダイヤの見直しにより経費を削減

平成13年度の輸送人員は、広島高速4号線を利用した都心部への直通バスの運行開始などの影響により、開業以来初めて前年度を下回る結果となるとともに、平成14年度においては、平成14年3月21日からの一部フィーダーバスの都心部への直通便運行に伴い、更に利用者が減少した。

一方、平成14年5月に実施した断面交通量調査によると、平日の朝ピーク時間帯（上り）を除き、輸送人員を上回る輸送能力を提供している。

このことから、利用者の実態と、待ち時間が少なく利用しやすいダイヤの維持を念頭に置きながら、輸送能力に余力のある時間帯の現行運行ダイヤを見直しを行い、経費の削減を図ることとし、平成15年3月21日に実施した。

なお、「経営健全化計画策定検討委員会」の提言において指摘されているが、今後ともダイヤ改正にあたっては、更なる利用者の減少という負の連鎖に陥らないよう、慎重に検討するものとする。

#### 《見直し概要》

- ・ 利用状況が悪く、効率の悪い急行便を減便（平日4便 2便、休日1便 0便）し、あわせて急行便運行に伴う大町駅待避列車を廃止
- ・ 輸送能力に余裕のある時間帯（平日17時以降及び休日の朝ラッシュ時）の運転間隔見直し
- ・ 利用者が減少している長楽寺～広域公園前駅のオフピーク時間帯（11時～15時）の運行間隔を見直し（10分 20分）
- ・ 回送出庫の見直しによる効率的な車両運用の実施
- ・ 利用者の減少している平日朝ラッシュ時の使用車両編成数を22編成から21編成に変更

#### 《見直し規模》

〔平日〕現在297便/日 減便後279便/日（18便/日減便）

〔休日〕現在211便/日 減便後205便/日（6便/日減便）

#### 《ダイヤ見直しによる年間経費削減額》

人件費	約700万円
物件費（動力費）	約1,200万円
計	約1,900万円

#### 【削減方策4】車両保守費用の削減

現在は、保有列車24編成中、朝ラッシュ時に22編成を使用しており、全般・重要部検査を行っている1編成を除くと予備の列車は1編成しかない。

このため、2編成に車両故障等が発生すると運行に支障が出る状況となっている。

これまで、全般・重要部検査を規定上の検査周期より余裕を持たせることで、できるだけ早期に予備編成が確保できるようにしていた。幸いにも運行に支障は生じてないが、今後、経年劣化による車両故障も想定されるため、運用予備編成数を増やすことは安定輸送のためにも必要なことである。

今回、輸送需要に見合ったダイヤの見直しに伴い、列車本数を見直し、朝ラッシュ時における最大使用列車編成数を21編成とすることにより、運用予備編成を2編成に増やすことができ、その結果、車両の検査周期を規定上の検査周期にて実施することが可能となる。

この検査周期の見直しにより、現在に比べ3年間で1編成分の全般・重要部検査の費用が削減できる。

《検査周期の見直しにより年間経費削減額》

修繕費 約 640万円削減

(1編成の全般・重要部検査に要する費用 19,225千円)

## 【削減方策5】動力費の削減

当社では、車両の動力源となる電力を、中国電力㈱との電気需給契約により供給を受けているが、電力料金は、下表のとおり、年間約2億7千万円前後を要しており、当社の営業経費において大きな割合を占めている。

この電力料金の算定にあたっては、特別高圧電気契約として、過去1年間の最大需要電力に基づく契約電力の設定による基本料金と、使用量に応じた電力量料金に大別し、それぞれの契約単価を乗じた額を支払っている。

月別の最大電力量をみると、ロードヒーターを使用する1～2月の冬季と、クーラーを使用する7～8月の夏季がそれぞれピークとなっている。特に1月は、年間最大となっており、夏ピークの8月に対して12.2%増、最低月の5月に対しては27.3%増となっている。

動力費の削減については、これまで、適用する料金メニューの見直しなどにより、動力費の削減に向けて努力してきたところであるが、契約電力は、年間での最大使用量で設定されることから、冬季のピークが年間の動力費の負担額に直接的にかかわっており、その縮減を図る必要があるものと考えられる。

平成14年10月、中国電力㈱から融雪用電力の料金メニューが設定され、凍結防止のための電力に限り冬季のみの需給契約が可能となった。これによりロードヒーター電源を特別高圧電気契約から、個別に引き込む融雪電力契約に変更する工事を行うこと等で冬季のロードヒーター使用時の電力使用量ピーク時カットの工夫により、動力費削減を検討する必要がある。

動力費の決算額の推移

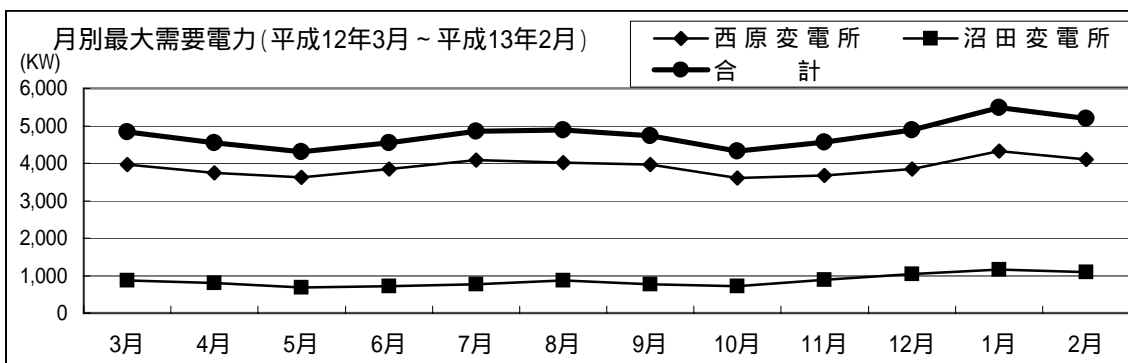
(単位：千円)

区 分	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
動 力 費	279,853	267,563	274,753	261,268	266,002	272,577	266,159
指 数	100	95.6	98.2	93.4	95.1	97.4	95.1
増 減 率	-	-4.4	2.7	-4.9	1.8	2.5	-2.4

月別最大需要電力(平成12年3月～平成13年2月)

(単位：KW)

区 分	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
西原変電所	3,960	3,740	3,620	3,840	4,080	4,020	3,960	3,600	3,680	3,840	4,320	4,100
沼田変電所	880	802	688	714	772	866	776	722	884	1,044	1,162	1,090
合 計	4,840	4,542	4,308	4,554	4,852	4,886	4,736	4,322	4,564	4,884	5,482	5,190
指数(対最低月)	112.3	105.4	100.0	105.7	112.6	113.4	109.9	100.3	105.9	113.4	127.3	120.5
指数(対夏ピーク)	99.1	93.0	88.2	93.2	99.3	100.0	96.9	88.5	93.4	100.0	112.2	106.2



(冬季のロードヒーター使用時のピーク時の電力使用量カットを行い、年間の使用量ピークを夏季ピーク時となるよう契約変更した場合の経費節減額)

動力費 約220万円/年削減(基本料金のみ試算)

電源変更の引き込み工事費等は別途必要

## 【削減方策6】業務委託契約の契約方法の見直し

当社では、業務の執行にあたって組織・人員体制の効率・合理的運用等を図るため、業務の一部を業務委託契約による外部発注で対応しているところである。

委託による業務の執行は、専門的知識を必要とする業務への対応が可能となるとともに、経年的な人件費増加の抑制や、業務量の増減に対して柔軟な対応が可能であるなど、経営の効率的運営に欠かせない手法である。

特に、当社にあっては、列車運行にあたって最新の機器により、サービスの提供とその安全性の確保を図っており、機器の維持管理を行うにあたっては高い専門的知識を要することから、その多くを業務委託により行っている。

平成13年度の業務委託の契約形態を見ると、件数比率では、全体件数の21.4%は入札又は見積合わせにより契約を締結したものの、全体の78.6%が特命随契により契約を行っている。

また、金額比率では、全体契約金額の19.6%が入札又は見積合わせで、80.4%が特命随契で契約がなされている。

新交通システムの安全運行を支える各種システムは、特殊機器類により構成されており、その維持管理にあたって、特殊な専門知識等を有する業者に限られてしまうことから、業務委託にあたって特命随契が多くなることもやむを得ないものとは考えられる。しかしながら、特命随契は、入札方式による契約に比較して、市場の競争原理が機能しないことから、契約額が割高となりがちであり、契約に際しては慎重に検討し、必要最低限にとどめるべきものである。

このため、今後も、安全運行に最大限の配慮をしながらも、さらに、契約について入札可能ものを模索し、市場原理の導入について検討する。

### 業務業務の契約形態について（平成13年度）

（単位：件、百万円、%）

区 分	件 数		金 額	
	件 数	構成比	金 額	構成比
特命随契	88	78.6	498.5	80.4
入札・見積合わせ	24	21.4	121.4	19.6
計	112	100.0	619.9	100.0

