

() 人件費の削減

人件費の削減にあたっては、人員の削減と、支払給与額の削減の二つの取組みが考えられるところであり、それぞれについて、現在の状況と、経営健全化に向けた今後の取組みの方向性について考察することとする。

ア 人員削減の検討

人員の削減については、これまで業務の効率化、合理化、組織の統廃合、業務の機械化等の努力により人員の削減を図ってきたところであり、開業翌年の平成7年4月1日には260人の社員体制であったものを、平成14年4月1日時点では182人体制とし、7年間で78人削減（削減率30%）した結果、平成7～14年度（計画）で約4億8,800万円（年平均6,100万円）を節減している。

人員体制の見直しを部門別にみると、

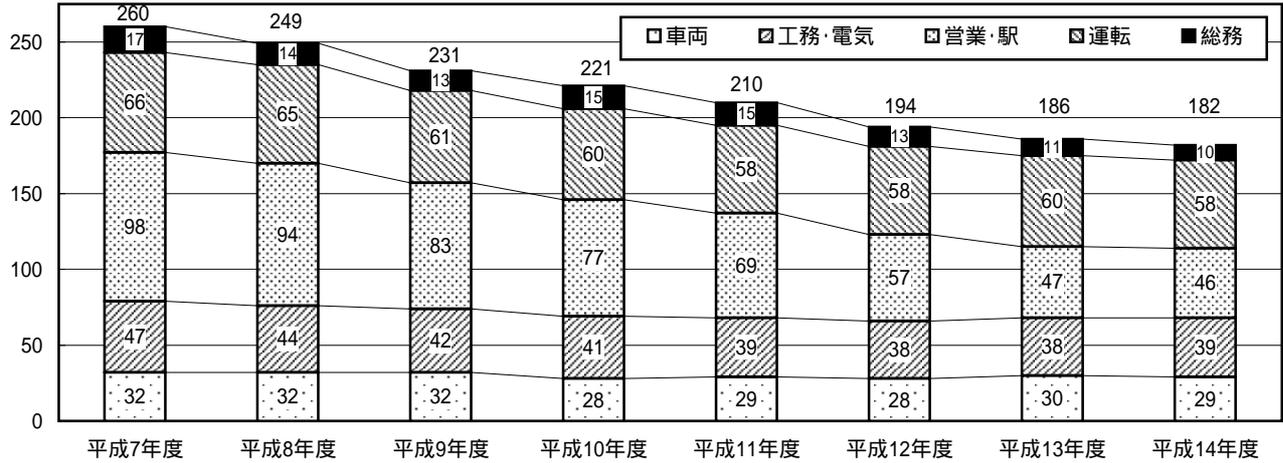
- ・ 総務部門では、OA化の推進等による事務の効率化と、3課体制から1課体制への組織の統合により、17人体制から10人体制に削減（削減率41.2%）している。
- ・ 運転部門では、旅客サービス水準の向上を図るため、朝ピーク時の運行間隔の短縮（3分 2分30秒）、深夜便の増強、広域公園駅への直通運行の増など運行ダイヤの増強により、車両走行キロの増（平成7年度9,145千km 平成13年度10,666千km 増加率 16.6%）とともに運転士の乗務時間の増加となっているが、乗務率（勤務時間に対する乗務時間の時間：現在70%）の引き上げ、勤務仕業の効率化などにより、66人体制から58人体制に削減（削減率12.1%）している。
- ・ 営業・駅部門では、開業当初には全駅に駅務員を配置していたが、駅務員による駅への巡回方式の採用や、業務の機械化、一部駅での駅務業務の外部委託化等により、98人体制から46人体制に削減（削減率53.1%）している。
- ・ 技術部門（工務、電気、車両）では、3課体制から2課体制（工務、電気課を併合）への組織の統合と、業務体制の合理化、効率化により、79人体制から68人体制に削減（削減率13.9%）している。

人員体制のあり方については、これまで、業務の効率化、合理化等により鋭意削減（削減率30%）に努めてきたところであり、今後、更なる大幅な削減は、安全性の確保と旅客サービス水準の維持の観点から困難な状況に至っていると思われる。

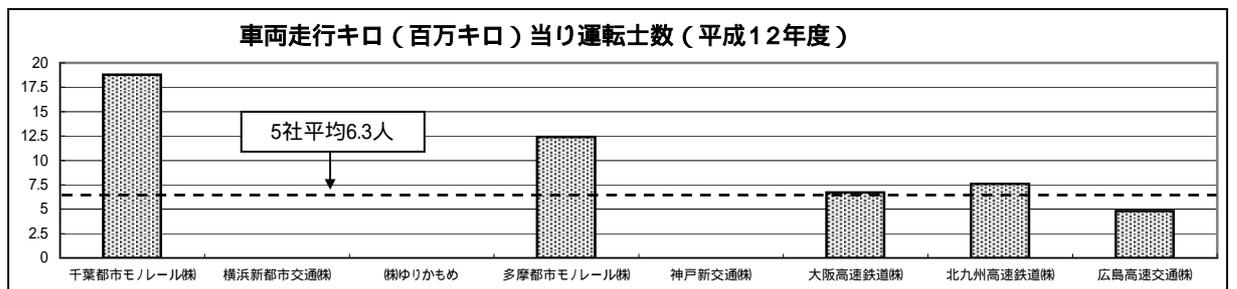
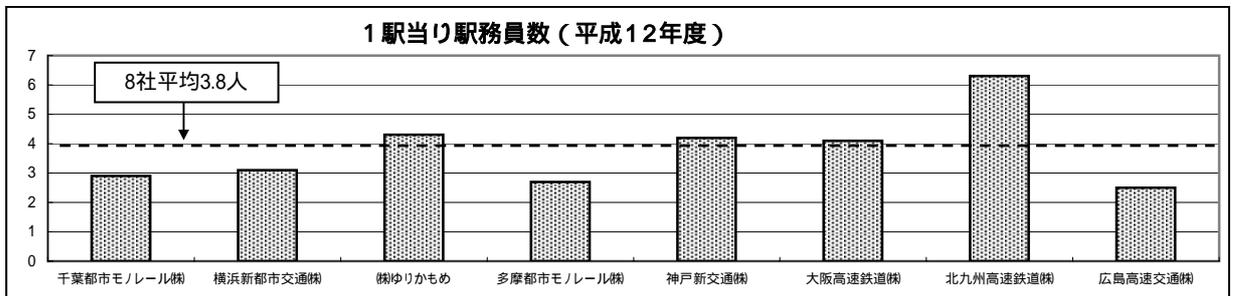
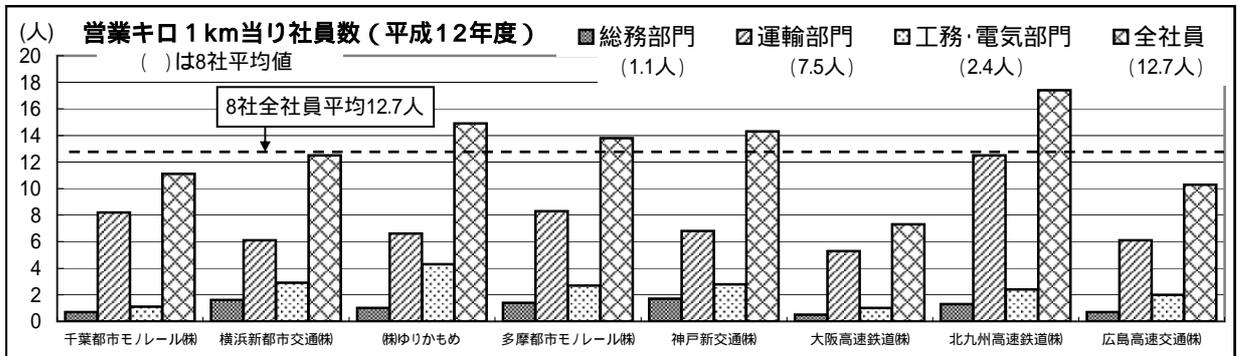
しかしながら、経営の健全化を図るうえからは、更なる効率化、合理化の探求が必要不可欠であり、「経営健全化計画策定検討委員会」からの提言でも指摘されているように、今後、さらなる人員の削減に取り組む必要がある。

(人)

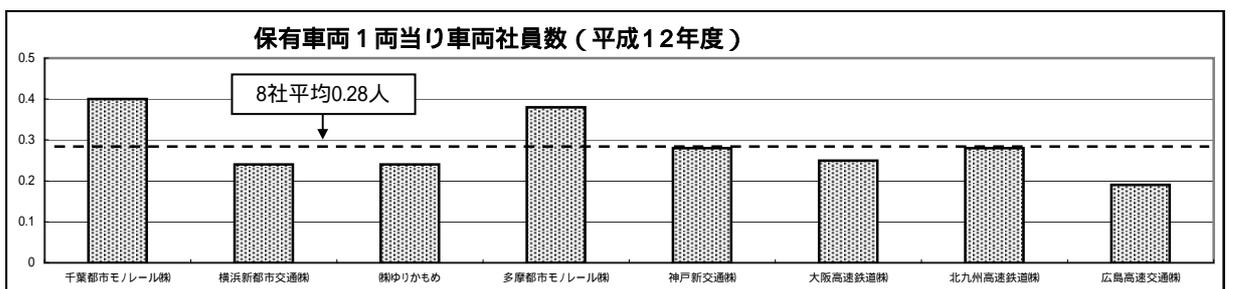
社員数の推移（役員を除く）



部門別の社員数を、他の同業事業者と比較すると下表のとおりとなる。



横浜新都市交通株、株ゆりかもめ、神戸新交通株は無人運転となっている。



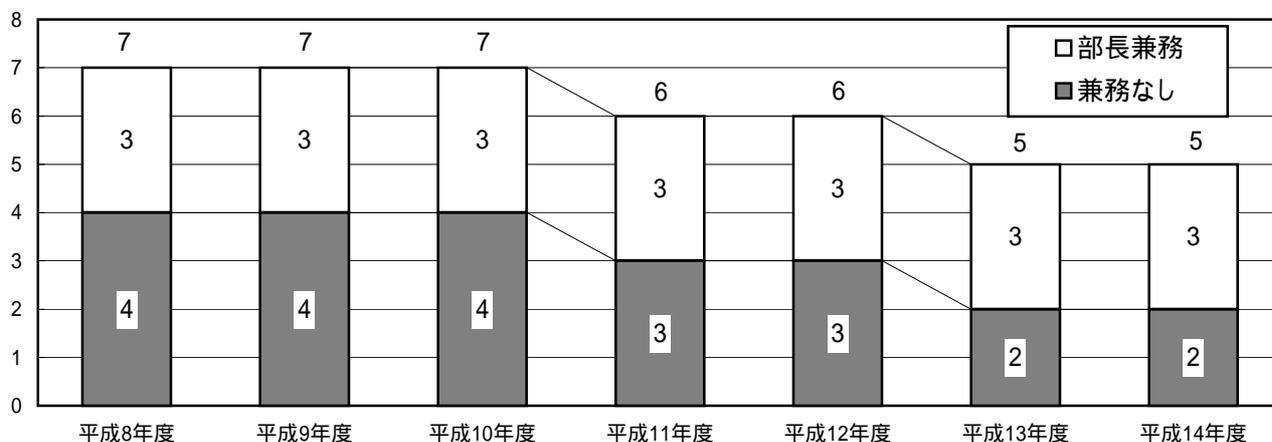
資料：平成12年度鉄道統計年報より

業務効率化をはじめとする社員数の削減努力とともに、役員数についても、社員と同様の削減を行ってきており、平成8年度の7名（うち3名は部長を兼務する取締役）から平成14年度には5名に減員している。

また、役員報酬総額についても、平成14年度では平成8年度の約73%まで削減してきており、社員のみならず、役員も含めて経営健全化に向けた経費節減に努めてきている。

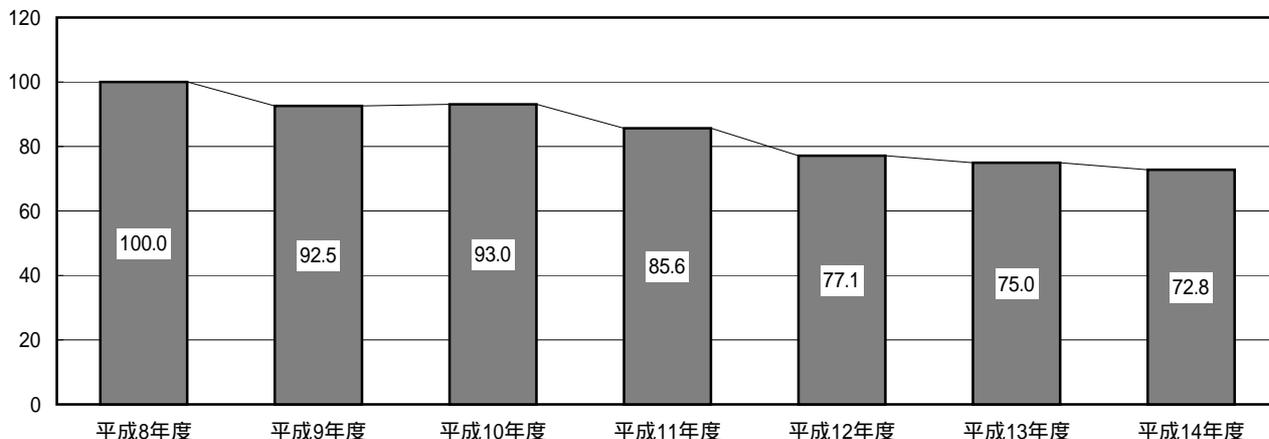
今後も、経営健全化を図るうえで、更なる人件費削減に向け、役員の率先した取り組みが求められている。

(人) **役員数の推移** (単位:人)



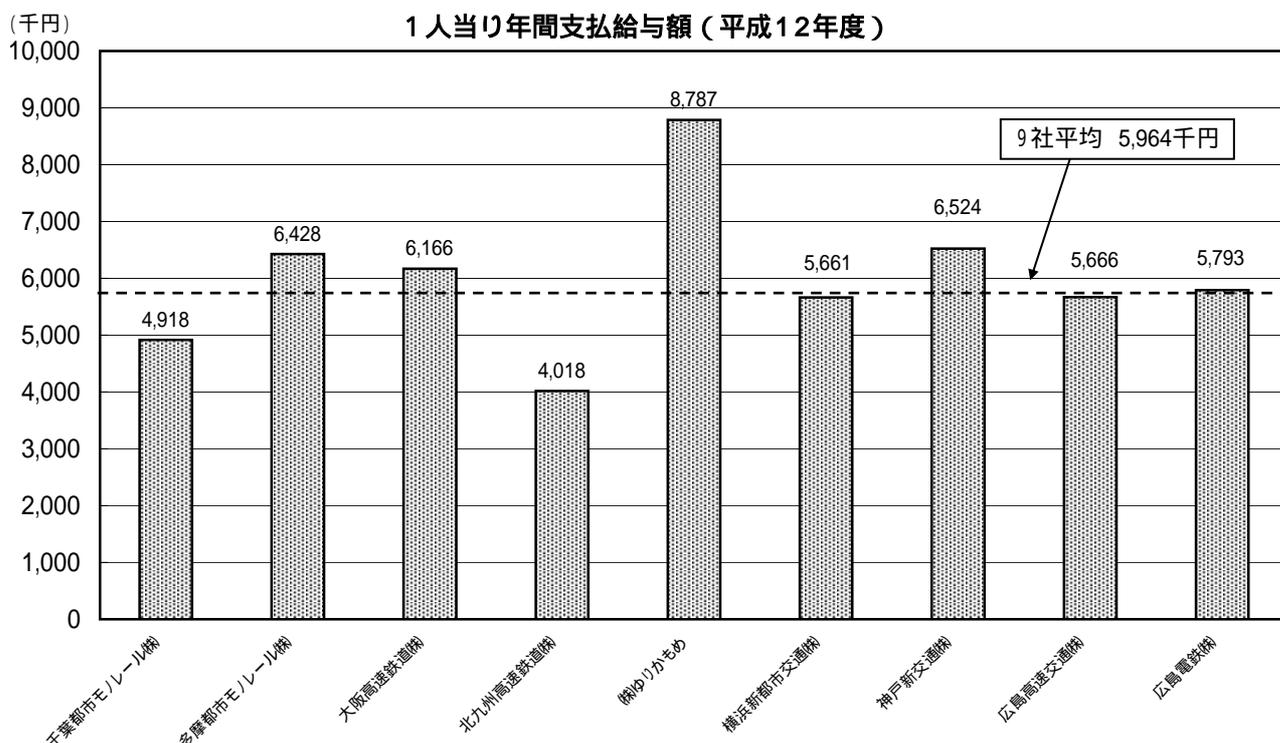
平成6～7年度については、広島市から無報酬の役員(市長、建設担当理事)が就任しているため比較対象としていない

役員報酬の推移 (平成8年度 = 100)



イ 支払給与額の検討

社員一人当りの支払給与額について同業他社と比較すると、下表のとおり当社の給与支払額は、北九州高速鉄道(株)、千葉都市モノレール(株)に比べると上回っているものの、9社平均5,964千円を下回っている。



新交通等各社の1人当り給与額（平成13年度）

(単位:千円)

| 千葉都市モノレール(株) | 多摩都市モノレール(株) | 大阪高速鉄道(株) | 北九州高速鉄道(株) | (株)ゆりかもめ | 横浜新都市交通(株) | 神戸新交通(株) | 広島高速交通(株) | 広島電鉄(株) |
|--------------|--------------|-----------|------------|----------|------------|----------|-----------|---------|
| 4,918 | 6,428 | 6,166 | 4,018 | 8,787 | 5,661 | 6,524 | 5,666 | 5,793 |

広島電鉄(株)は「平成12年度 鉄道統計年報」(国土交通省)による。

その他の各社は、「モノレール・新交通システムの現状(平成13年度)」((社)日本モノレール協会)による。

当社社員1人当りの支払給与額については、地域内の同業他社(広島電鉄(株))との比較においては若干下回っており、他都市の同業他社の平均を下回る水準にある。

しかしながら、今後、当社の経営が非常に厳しい局面を迎える中で、他の交通機関との運賃負担における割高感の回避とともに、利用者が便利で安心して利用できるサービス水準の確保を図ることにより、地域に密着した旅客サービスを今後とも継続しつづける公共交通機関としての使命を全うするためには、「経営健全化計画策定検討委員会」からの提言で指摘されているとおり、今後、経営の健全化に向けた、社員一丸となった取り組みを行う必要があることは言うまでもない。