

銚子電気鉄道(株)経営改善計画

平成 25 年 12 月 17 日

《目次》

1 現況の整理と目指すべき方向性	P1
1-1 経営改善計画の基本方針と具体的施策	P1
1-2 財務調査、業務調査等により明らかとなった現状及び問題点と改善策	P2
2 鉄道事業の経営改善に向けた取り組み	P4
2-1 鉄道事業の再生に向けた基本的な方針	P4
2-2 現行規格の電車(600V)と、1500V規格電車、ディーゼル車の比較	P5

計画期間

自 第 0 期 (平成 25 年 4 月～平成 26 年 3 月)

至 第 10 期 (平成 35 年 4 月～平成 36 年 3 月)

銚子電気鉄道株式会社

1 現況の整理と目指すべき方向性

1-1 経営改善計画の基本方針と具体的施策

I 弊社の課題・問題点の現状認識	II 経営改善計画策定の基本方針			
<p>○鉄道事業の収益は、昭和49年に年間150万人あった利用客が約1/3にまで減少している中、平成23年に発生した東日本大震災の影響を受けてさらに大きく落ち込み、震災後2年を経過した現在においても、震災前の水準まで回復しておりません。</p> <p>○弊社が運用している車両はすべて車齢50年を超え、老朽化が進んでおります。これら車両の更新はもとより、鉄道設備の老朽化への対応が急務となっており、資金の確保が必要です。</p> <p>○かつて、弊社は元社長による不正借入により経済的損失を被るとともに、企業として社会的信頼を大きく損なう結果となりました。今こそ、旧態依然とした経営体制から脱皮して皆様の信頼を取り戻すため、社員一丸となって抜本的な経営改善に努める必要があります。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道事業における安全対策の強化と運行の維持 2. 経営再建に向けた収益の改善 3. 社員の意識改革 4. 計画を推進する体制の構築 			
III 具体的施策				
1. 鉄道の運行を維持するための取組み (安全対策の強化と運行の維持)	2. 財務基盤強化のための取組み (経営再建に向けた収益の改善)	3. 愛される会社になるための取組み (社員の意識改革)	4. 計画を確実に推進するための取組み (計画を推進する体制の構築)	
<p>【安全対策強化のための取組み】</p> <p>○軌道に関するこれまでの「傷みが大きくなってから治す」という事後保全的な維持管理のあり方を見直し、予防保全の考えに立った「重点改修計画」を策定し、枕木、道床等の計画的な改修を進めます。</p> <p>○設備面での安全対策とあわせ、社員の教育・訓練体制など組織の安全管理体制についても再検討します。</p> <p>【運行維持のための取組み】</p> <p>○10年後、20年後においても鉄道の運行が可能な姿を模索するため、鉄道設備の規模・内容について徹底的な見直しを行います。</p> <p>○設備投資を対象とした協調補助を国・県・市に要請するとともに、金融機関から新規融資を得ることにより必要な資金を確保し、鉄道の運行に必要な設備投資を行います。</p>	<p>【鉄道事業における収益の改善】 以下の施策を進めることにより、鉄道事業の赤字幅を縮小します。</p> <p>①事業規模の適正化による運行コストの削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行ダイヤ改正に合わせた設備規模や人員配置の見直しを推進します。 ・ディーゼル車の導入など、将来における経費を抑制できる鉄道設備・車両のあり方を検討します。 <p>②収益の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企画切符等の販売や観光イベントとのタイアップ等により増収を図ります。 ・電気代等の諸物価の上昇については可能な限り経営努力で吸収しますが、賄いきれない分については運賃値上げにより利用者の皆様のご負担をお願いいたします。 <p>【食品事業における収益の改善】 以下の施策を進めることにより、食品事業の収益を拡大します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新工場を建設し生産ラインを増設することにより、生産量を増加するとともに残業手当を抑制します。 ○他社製品を銚子ブランドで販売する新商品を開発します。 ○新工場の余剰スペースを活用して、直売所等を新設します。 ○仕損率の改善や原料仕入れ単価の引き下げ交渉等を実施し、生産を効率化します。 ○商品へのチラシの同封やDMの実施によるリピート率の改善を検討します。 <p>【財務基盤の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○金融機関から1億円の新規融資を得るとともに、既存借入金の返済期限延長により、資金繰りを改善します。 	<p>【お客様への誓い】</p> <p>○銚子電鉄がお客様に愛され、必要とされる鉄道会社に生まれ変わるため、銚子電鉄の全社員は次のことをお約束します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 私たちは、地域の信頼を取り戻し、お客様に愛され必要とされる鉄道会社になるために変わります。 2. 私たちは、誇りとプロ意識を持って職務に全力を尽くします。 </div> <p>【接客サービスの向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「笑顔と感謝」をモットーとした接客サービスを提供するため、社内に「サービス向上委員会」を設置するとともに、取組状況をホームページ等で公開します。 ○「お客様の声」をいただき、接客サービス等に反映する仕組みを整備します。 <p>【人事制度の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公正な人事評価制度を確立することにより、社員のモチベーションを向上するとともに、会社組織を活性化します。 ○今後予定されている事業内容の変更に合わせ、適材適所を第一とした配置転換を進めます。 	<p>【経営体制の刷新】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○経営危機の責任を取り旧経営陣は経営から退くとともに、前社長名義の株式を消却することによって株主としての影響力を排除します。 ○各部門の責任者に権限と責任を分散するとともに、必要な規則等やチェック体制を整備します。 ○新たに社外取締役を迎えることによって外部からのチェック体制を強化し、経営の透明性を高めます。 <p>【進捗管理体制の確立】</p> <p>①アクションプランの策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営改善計画を着実に実施するため、組織・人事、売上増加、原価（経費）削減、設備投資等の項目ごとにスケジュールと責任者を定め、進捗管理します。 <p>②経営会議の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社長直轄の組織として、「経営会議」を設置します。 ・経営会議には社長、非常勤取締役のほか、各部門の責任者が参加し、経営改善計画の進捗状況をチェックします。 ・経営改善計画の進捗管理と経営のチェック体制を強化するため、銚子市に経営会議への参加を要請します。 	

1-2 財務調査、業務調査等により明らかとなった現状及び問題点と改善策

○経営改善計画の策定にあたり外部の監査法人等による財務面・業務面での調査を実施した結果、次のような現状及び問題点と改善策が示されました。

○弊社といたしましては、示された改善策を確実に実施することにより、皆さまの信頼を取り戻すとともに経営改善計画を着実に実施いたします。

財務調査、業務調査等により明らかとなった現状及び問題点	改善策	改善による効果等
1. 鉄道事業の問題点		
①設備面における問題		
<p>(1)軌道関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軌道の老朽化が進んでおり、維持管理のためにはこれまで以上の経費が必要となる。 ・これまでの「傷みが大きくなってから治す」という事後保全的な維持管理では、1回あたりの修繕費用が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの事後保全的な維持管理のあり方を見直し、予防保全を基本理念とした保線体制を確立する。 ・軌道全体の状況を再確認し、平成26年度～平成30年度の5カ年にわたって軌道の改修を重点的に進める「重点改修計画」を作成し、計画的な改修を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的な改修を実施することにより、将来にわたる鉄道の安定運行が確保される。 ・重点的に軌道の改修を実施することにより、維持管理に要するトータルコストを圧縮。
<p>(2)変電所・架線関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変電所の老朽化が進んでいることから、将来的に大規模な改修または変電所の更新が必要。 ・架線および架線柱についても老朽化が進んでおり、将来的には大規模な修繕が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・変電所・架線関係の設備が不要なディーゼル車への転換を視野に入れ、10年後、20年後においても鉄道の運行が可能な鉄道設備のあり方を模索する。 ・国・県・市に対し協調補助を要請するとともに、金融機関から新規融資を得ることにより必要な資金の確保に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ディーゼル車への転換を進めた場合には、将来的に変電所・架線関係の設備が不要となる。 ・国・県・市による補助金や金融機関からの新規融資が得られた場合には、鉄道の運行に必要な設備投資が着実に実施される。
<p>(3)車両関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新車を導入することは採算面で困難であることから、他社から程度の良い中古車両を調達する必要がある。 		
②組織の安全管理体制の課題		
<ul style="list-style-type: none"> ・安全運行を確保するためには、社員の教育・訓練体制など組織の安全管理体制について定期的な検証が必要。 ・経営再建を進める中においても、安全運行に必要な人員を配置するとともに、必要な安全教育や訓練を実施する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、以下の項目について点検を行った結果を「安全報告書」の中で公表する。 (1) 安全管理体制 (2) 教育・訓練体制 (3) 施設等の検査及び修繕等の施行、管理体制 (4) 基本動作の励行及び厳正な取扱いの徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運行に関して、ハード面だけでなくソフト面での取組みについても毎年点検を行うとともに、その状況を公表することによって安全管理体制を確保する。
2. 財務面の問題点		
① 収益悪化に伴う資金繰りの悪化		
<ul style="list-style-type: none"> ・震災後の業績悪化により資金繰りがひっ迫している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業における設備投資を対象とした協調補助を国・県・市に要請し、必要な資金を確保。 ・金融機関から新規に1億円の融資を受けることにより、鉄道事業と食品事業の設備投資に必要な資金を確保。 ・金融機関に対し既存借入金の返済期限延長を要請する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県・市による補助金や金融機関からの新規融資が得られた場合には、鉄道の運行に必要な設備投資が着実に実施される。 ・既存借入金の返済期限延長により、会社の資金繰りが改善する。
② 鉄道部門の赤字拡大		
<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した鉄道設備や車両を維持・更新するために多額の資金が必要。 ・JRの信号機のデジタル化に伴う対応として、信号設備の更新に多額の資金が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業による国庫補助金について、県・市による協調補助を要請し、必要な資金を確保。 ・国・県・市による補助を除いた弊社負担分については、金融機関からの新規融資により、必要な資金を確保する。 ・変電所・架線関係の設備が不要なディーゼル車への転換を視野に入れ、10年後、20年後においても鉄道の運行が可能な鉄道設備のあり方を模索する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金や新規融資によって資金を確保することにより、鉄道の運行維持に必要な設備投資を着実に実施する。 ・ディーゼル車への転換を進めた場合には、将来的に変電所・架線関係の設備が不要となる。

<ul style="list-style-type: none"> ・銚子駅～仲ノ町駅間 (0.5km) は JR から賃借しており、その賃借料が重い負担となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR に対し賃借料の削減を要請する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賃借料の削減により、鉄道事業における赤字幅を縮減することができる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 漸減を続ける鉄道収入に対し、人件費が掛かりすぎている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道部門における多種多様な諸手当について抜本的な見直しを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人件費を抑制。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 2 5 年 3 月期における全体の売上の約 8 割は食品事業が占めており、本業である鉄道事業を副業である食品事業が支える事業構造となっている。 ・ 平成 2 4 年 3 月期は、東日本大震災により銚子市を訪れる観光客が減少した結果、定期外収入が前期と比較して約 20% と大きく減少している。平成 2 5 年 3 月期においても、風評被害等の影響を受け、震災前の水準まで観光客が回復せず、定期外収入は前期と比較して 5% の増加にとどまっている。 ・ 銚子市の人口は、平成 2 4 年度の人口予測 6 万 8 千人が平成 3 4 年度には 5 万 7 千人、平成 4 4 年度には 4 万 6 千人と減少の一途を続ける予測となっている。銚子市の人口減少に伴い定期収入の減少が予想される。 ・ 平成 2 5 年 3 月期の定期収入 12, 833 千円に対して定期外収入は 74, 903 千円であり、定期外収入が鉄道収入の 85% を占めている収益構造であるため、定期外収入を増加させることが課題である。 ・ 平成 2 6 年 4 月から消費税率が 8% に引き上げられることにより、電気代をはじめとした諸経費の値上げ見込まれる。 ・ 平成 9 年 7 月から運賃改定が行われていない一方、鉄道の運行に要する電気代は 15% も上昇している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企画切符の発売や団体旅行・遠足等の誘致による増収を図る。 ・ 経営努力で吸収しきれない運行経費の増加については、早期に運賃値上げを実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 2 6 年度における鉄道事業の収益を、平成 2 1 年度の水準にまで回復させる。
<p>③ その他</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 退職給付引当金を計上していない。 ・ 償却性資産について、過年度に減価償却費の計上を停止する等の処理を行っていたため、平成 25 年 3 月末時点で 108, 999 千円の減価償却不足がある。 ・ 売掛金について、回収可能性の低い相手先及び残高の実在性が不明な相手先が、平成 25 年 3 月末時点で 13, 471 千円計上されている。 ・ 仮払金について、回収可能性が低い残高が平成 25 年 3 月末時点で 6, 355 千円計上されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 退職給付引当金については、平成 26 年 3 月期に過年度の引当不足額を計上し、それ以降の年度においても、每期適切な退職給付費用を計上する。 ・ 償却性資産については、每期適正な減価償却費を計上する。 ・ 売掛金及び仮払金については、回収可能性を総合的に判断し、回収できない相手先については貸倒処理を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 26 年 3 月期に退職給付引当金の引当不足 88, 737 千円を特別損失に計上する予定である。また、平成 26 年 3 月期以降、毎年の退職給付費用の見込み額を 7, 700 千円計上する予定である。 ・ 減価償却費については、過年度の修正は行わず、平成 25 年 3 月末の帳簿価額を基準として每期適正な減価償却費を計上する予定である。また、圧縮記帳は積立金方式を採用予定、適正な簿価による償却を実施する。 ・ 売掛金及び仮払金については、回収可能性の有無について検討を実施し、回収できないことが明らか相手先については、貸倒引当金の計上又は貸倒損失処理を実施する予定である。
<p>3. 労務体制の問題点</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 人事評価制度が設けられていない。 ・ 役員報酬の支払いが、平成 25 年 3 月期に 5, 482 千円ある。 ・ 組織の高齢化が進んでいる。 ・ 多種の手当が支給されていたり、規定外の手当が支給されている。 ・ 鉄道営業収入に占める人件費の割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業績が改善するまでの間は職員の昇給率をゼロとする一方、人事評価制度を導入し、賞与等に反映させる。 ・ 現在支給している役員報酬を平成 27 年 3 月期より 1, 800 千円とする。 ・ 人事及び給与制度の見直しを図る。また、平成 27 年 3 月期に年間 3, 000 千円の人件費削減に向けた検討をする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人事評価制度の整備により、職員のモチベーションを向上。 ・ 平成 27 年 3 月期より役員報酬の削減を年間約 3, 600 千円と見込む。 ・ 平成 27 年 3 月期に年間 3, 000 千円の人件費削減を見込む。

4. 経営体制の問題点		
①旧経営陣等の経営責任・株主責任 <ul style="list-style-type: none"> ・小川前社長が発行株式の約 27%を保有しており、経営責任・株主責任の観点から経営への影響力を低下させる必要がある。 ・労働組合が発行株式の約 26%を保有しているほか、会社に対し 45,616 千円の債権を保有しており、経営再建の妨げとならないよう必要な措置を講じる必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前社長名義の株式 65,000 株は、元社長横領事件を解決する際に会社に譲渡されていることを双方で確認し、消却する。 ・竹本社長等を引受先とする第三者割当増資を実施することにより、既存株主の割合的地位を引き下げる。 ・労働組合が保有する債権に関しては、本債務が劣後債権であることを明らかにし、一括弁済請求が行われることのないよう必要な契約を締結する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・小川前社長の株主としての影響力を排除。 ・労働組合の株主としての影響力を減少させるとともに、組合が保有する会社の債権が経営再建の妨げとなる可能性を排除。
②経営体制の問題 <ul style="list-style-type: none"> ・稟議制度、支払決裁制度等の事前承認の制度がなく、意思決定プロセスが構築されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・稟議制度を設け、意思決定プロセスを明確化させるとともに、支払に関しては、決裁権限規程を設け、一定金額以上の取引については、上長の承認を得るなど、社内の規程を整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各部門の責任者に権限と責任が分散され事務の迅速化・効率化が図られるとともに、経営のチェック体制が整備される。 ・支払の事前承認制度を設けることにより、過剰な支払を抑制し、コストの削減を図ることが可能となる。
③経営改善計画を確実に推進する体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・経営改善計画の確実な実施を担保するため、進捗状況をチェックする体制を取る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・組織・人事、売上増加、原価（経費）削減、設備投資等の項目ごとにスケジュールと責任者を定めたアクションプランを策定するとともに、社長直轄の組織として、「経営会議」を設置して進捗状況を管理。 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営改善計画を確実に推進する体制が整備される。

2 鉄道事業の経営改善に向けた取り組み

2-1 鉄道事業の再生に向けた基本的な方針

I 鉄道事業の課題	II 鉄道事業再生に向けた基本方針	
<p>1. 鉄道事業者にとっての最重要課題は安全運行の確保です。</p> <p>2. 将来にわたり鉄道事業を継続するためには、老朽化した車両、軌道、変電所等の維持・更新に多額の資金が必要となっています。</p> <p>3. 弊社の鉄道事業は収入と比べ経費が過大であることから、事業規模と鉄道設備・車両を最適化することにより経費を削減する必要があります。</p> <p>4. 弊社が鉄道事業者として生き残っていくためには、鉄道事業における収入を増やす必要があります。</p>	<p>1. 安全運行を確保するため、ハード、ソフトの両面における取組みを見直します。</p> <p>2. 鉄道事業における設備投資を対象とした強調補助を国・県・市に要望するとともに、金融機関からの新規融資等を得る事によって、必要な資金の確保を目指します。</p> <p>3. 10年後、20年後においても鉄道の運行が可能な姿を模索するため、事業規模と鉄道設備・車両について徹底的な見直しを行います。</p> <p>4. 様々な増収策を実施することにより鉄道事業の収益を改善します。</p>	
III 具体的施策		
1. 安全対策の強化	2. 事業規模・設備の適正化	3. 増収策及び経費削減策
<p>【予防保全の考えに基づく設備の維持管理】</p> <p>○軌道関係の維持管理については、これまでの事後保全的な維持管理のあり方を見直し、予防保全を基本理念とした維持管理体制を確立します。</p> <p>○軌道全体の状況を再確認し、平成26年度～平成30年度の5カ年にわたって軌道の改修を重点的に進める「重点改修計画」を作成し、計画的な改修を実施します。</p> <p>○予防保全の考え方は車両や変電所等の維持管理にも適用し、これらの更新・修繕を計画的に実施します。</p> <p>【組織の安全管理体制の確保】</p> <p>○安全運行を確保するためには、社員の教育・訓練体制など組織の安全管理体制について不断の努力が必要です。</p> <p>○毎年、以下の項目について点検を行い、その結果を「安全報告書」の中で公表します。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 安全管理体制 (2) 教育・訓練体制 (3) 施設等の検査及び修繕等の施行、管理体制 (4) 基本動作の励行及び厳正な取扱いの徹底 	<p>【運行本数の見直し】</p> <p>○銚子市の人口減少に伴い銚子電鉄の利用者数は大幅に減少しています。(利用者数は昭和49年から平成23年にかけて約70%も減少)</p> <p>○その一方、銚子電鉄の運行本数は約30年間変わっていないため、昼間の便の利用者は非常に少ない状況が続いておりました。</p> <p>○将来にわたり鉄道事業を継続するためには運行本数の見直しが必要であるとの経営判断のもと、平成25年11月21日付で運行ダイヤの改正を行い、運行本数を約40%削減させていただきました。</p> <p>【車両・設備のあり方の見直し】</p> <p>○新車を導入することは採算面で困難であることから、本社の場合は他社から程度の良い中古車両を調達することが大前提となります。</p> <p>○上記の点を勘案し、①現行の600V規格による鉄道設備のリニューアル②1500V規格への全面移行③ディーゼル車への転換という3つの選択肢について、様々な観点から検討を加えました。</p> <p>○現時点では「①現行の600V規格による鉄道設備のリニューアル」と「③ディーゼル車への転換」が有力な選択肢と考えられることから、この2案を中心として、将来における経費を抑制できる車両・設備のあり方を検討します。</p>	<p>【運賃改定の実施】</p> <p>○平成26年4月から消費税率が8%に引き上げられることにより、電気代をはじめとした諸経費の値上げが見込まれております。</p> <p>○前回運賃を改定した平成9年以来、電気代は約60%値上がりしていることから、企業努力により吸収できない分については運賃の値上げをお願いしなくてはならない状況となっています。</p> <p>○弊社といたしましては早期の値上げが必要と考えておりますが、値上げ幅については11月のダイヤ改正による影響等を見極めて慎重に検討してまいります。</p> <p>【観光鉄道としての取組みの強化】</p> <p>○市外のお客様に銚子電鉄をご利用いただくため、次のような取組みを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「銚子鉄コン」等の企画による団体客の誘致 ・プロモーションDVDを活用した県内小学校に対する遠足誘致 <p>○次のような取組みにより鉄道雑収入を増やします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・記念切符等の通信販売 ・アンテナショップでの委託販売 ・企画乗車券の販売強化 ・工場移転に伴う、犬吠駅の空きスペースを活用した店舗開設

2-2 現行規格の電車（600V）と、1500V 規格電車、ディーゼル車の比較

	現行の 600V 規格電車による運行	①1500V 規格電車への移行	②ディーゼル車への転換
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○運用に関するノウハウの蓄積がある。 ○車両、変電設備、架線の更新を段階的に進めることができる。 ○「懐かしい昭和の電車」という銚子電鉄のイメージを損なわない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○JR 各社や大手民鉄の多くが運用しており、中古車両が最も確保しやすい。 ○運用に関するノウハウの蓄積がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ディーゼル車への転換が終了した場合には、変電所や架線の更新・保守コストが不要となる。 ○電車とディーゼル車とを同時に運用することが可能であることから、段階的にディーゼル車への転換を進めることができる。 ○年式が比較的新しく、1両編成でワンマン運行が可能な車両を低廉な価格で調達できる可能性がある。この車両は線路を通過して運ぶため輸送コストも低く抑えることができる。 ○ディーゼル車は地方路線での運用を前提としていることから、ワンマン改造済みの車両が多くあり、サイズも銚子電鉄での運用に適している。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ○JR や民鉄の電車の多くは 1500V 規格であることから、銚子電鉄が運用する際には 600V 規格に降圧改造するか 600V 降圧改造済みの車両を調達する必要がある。 ○降圧改造を依頼できる会社や 600V 電車を運用する会社は限られるため、将来的な車両の調達に不安がある。 <p>【1500V 規格電車を降圧改造する場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○降圧改造は需要が少ないため費用が高つく。 ○通勤車両の大型化に伴い銚子電鉄での運用に適したサイズの車両は減少傾向にある。 <p>【600V 降圧改造済みの車両を調達する場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○他の鉄道会社が中古車両として導入し一定期間運用した車両を調達する場合、車齢はかなり古くなり運用可能期間は短くならざるを得ない。（2000 系車両は昭 37 年に製造され、京王電鉄で 20 年間、伊予鉄道で 24 年間運用された後に銚子電鉄に譲渡された車両である） 	<ul style="list-style-type: none"> ○変電所と架線の両方を更新する必要がある。 ○現行の 600V 規格電車と 1500V 規格電車を同時に運用することは困難であり、車両・設備を一度に更新する必要がある。 ○通勤車両の大型化に伴い銚子電鉄での運用に適したサイズの車両が減少傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転士はディーゼル車の運転免許を取得する必要があるほか、ディーゼル車の保守運用に関するノウハウを取得する必要がある。 ○新たに軽油タンク等の設備を整備する必要がある。 ○ディーゼル車は電車よりも重量があるため、保線に関してこれまで以上に注意が必要。 ○電車とディーゼル車とを同時に運用する期間は、変電所等の維持管理コストとディーゼル車の運用コストとを同時に負担するため、運用経費が割高となる。