

令和元年度（2019年度）公社等経営評価書

青い森鉄道株式会社

株式会社等用

1 法人の概要

基準年月日
(基本情報に係る基準日) 令和元年7月1日

法人名	青い森鉄道株式会社	所管部署名	企画政策部交通政策課
代表者職氏名	(職名) (氏名) 代表取締役社長 千葉 耕悦	設立年月日	平成13年5月30日
所在地	〒 038-8550 青森市篠田一丁目6番2号	電話番号	017-752-0330
HPアドレス	http://aomorirailway.com/	FAX番号	017-781-3831
e-mailアドレス	testudou@aomorirailway.com		

資本金・基本金等

資本金・基本金等	2,900,000 千円
(うち県の出資等額)	1,995,300 千円
(県の出資等比率)	68.8 %

主な出資者等の構成（出資等比率順）

氏名・名称	金額（千円）	出資等比率（%）
1 青森県	1,995,300	68.8
2 青森市	221,200	7.6
3 八戸市	189,100	6.5
4 日本貨物鉄道㈱	100,000	3.4
5 東京中小投資育成㈱	50,000	1.7
6 ㈱青森銀行	30,000	1.0
7 ㈱みちのく銀行	30,000	1.0
8 日本風力発電㈱	30,000	1.0
9 三沢市	28,400	1.0
10 東北町	28,000	1.0

設立の目的・事業の目的

東北新幹線盛岡・八戸間開業に伴い、JR東日本から経営分離される並行在来線（東北本線盛岡・八戸間のうち、青森県内部分）について、地域住民の足として存続するため、第3セクター方式の鉄道会社として設立。青い森鉄道線は、青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有し、青い森鉄道（株）が第二種鉄道事業者として旅客輸送を行う「上下分離方式」により事業を実施している。当社は次の事業を営むことを目的とする。

- (1) 旅客鉄道業
- (2) 情報通信提供サービス業
- (3) 広告業
- (4) 旅行業法に基づく旅行業
- (5) 日用雑貨等の物品小売業
- (6) 飲食店業
- (7) 損害保険代理業
- (8) 駐車場業
- (9) 洗車場業
- (10) 不動産管理業
- (11) 自動車レンタル業
- (12) 自動車整備業
- (13) 自動車運転代行業
- (14) コインロッカーの設置運営に関する事業
- (15) 前各号に付帯し、又は関連する一切の事業

経営理念

1. お客様から信頼され、愛される会社をめざして、鉄道施設を所有する第三種鉄道事業者の青森県と密接な連携を図り、鉄道経営の基本である安全な旅客輸送に努めます。
2. お客様の重要な足としての旅客輸送を基本として、業務の効率化、利便性の向上を図り、健全な経営をめざします。
3. お客様に身近で環境に優しい公共交通機関として、沿線地域の振興、住民福祉の向上及び地球環境の保全に貢献します。

主要事業の概要

主要事業	決算額（千円、%）						公益・収益等の別	補助金の有無	受託収入の有無	再委託の有無
	平成28年度 (2016)	割合	平成29年度 (2017)	割合	平成30年度 (2018)	割合				
事業1 指定管理業務 (内容) 線路などの鉄道施設の保守管理（付帯事業）	3,926,522	62.98 %	3,802,368	63.00 %	3,461,059	60.56 %		無	有	有
事業2 鉄道事業 (内容) 旅客鉄道業務	2,249,320	36.08 %	2,173,258	36.01 %	2,194,210	38.40 %		有	有	有
事業3 指定管理業務以外の付帯事業 (内容) 駅構内スペースの使用許可、旅行業及び物販事業	59,051	0.95 %	59,680	0.99 %	59,431	1.04 %		無	無	無
上記以外		%		%		%				
全事業	6,234,893	100.00 %	6,035,306	100.00 %	5,714,700	100.00 %				

組織の状況

区分	平成29年度 (2017)		平成30年度 (2018)		令和元年度 (2019)		前年度 増減	増減理由
	県派遣	県OB	県派遣	県OB	県派遣	県OB		
役員	常勤	3	2	3	2	3	2	
	非常勤	11		11		11		
	計	14	2	14	2	14	2	
職員	常勤	284	2	291	2	294	2	3 退職者の補充によるもの。
	非常勤	35	1	36	1	37	1	1 契約社員増によるもの。
	臨時職員							
計	319	2	327	2	331	2	1	4

役員平均年齢	64.6 歳	職員平均年齢	33.0 歳	職員の 年代別構成	20代	30代	40代	50代	60代～	勤続年数（平均）
役員平均年収	6,000 千円	職員平均年収	4,096 千円		91人	61人	37人	35人	70人	6.8年

※常勤役員のみ

※常勤職員のみ（ただし、職員平均年収及び勤続年数はプロパー職員分）

2 財務の状況

(単位：千円)

項 目		平成28年度 (2016)	平成29年度 (2017)	平成30年度 (2018)	前年度増減	主な増減理由〔法人記入〕
収支等の状況	売上総利益	6,261,898	6,151,711	5,835,645	▲ 316,066	
	営業利益	47,744	136,563	143,590	7,027	
	経常利益	36,433	124,832	130,590	5,758	
	当期純利益	3,142	65,404	68,777	3,373	
	利益剰余金	▲ 299,668	▲ 234,264	▲ 165,487	68,777	単年度黒字による累積欠損金への充当により減少。
	借入金残高					
資産	資産	4,941,128	5,266,257	5,136,986	▲ 129,271	
	負債	2,340,796	2,600,521	2,402,473	▲ 198,048	
	純資産	2,600,332	2,665,736	2,734,513	68,777	
県費等の受入状況	補助金					
	事業費					
	運営費（人件費含む）					
	受託事業収入					
	負担金					
	交付金					
	貸付金					
	無利子借入金による利息軽減額 （長期プライムレートによる試算額）					
	減免額（土地・施設等使用料等）	59,732				線路使用料は、29・30年度減免を受けずに全額支払い。
	債務保証残高					
	損失補償残高					

(単位：%)

財務分析指標		平成28年度 (2016)	平成29年度 (2017)	平成30年度 (2018)	前年度増減	主な増減理由〔法人記入〕
財務構造	自己資本比率	52.63	50.62	53.23	2.61	
	総資産経常利益率	0.74	2.37	2.54	0.17	
	県財政関与率	0.95				
収益性	総資産回転率	127.15	117.20	114.04	▲ 3.16	
	売上高経常利益率	0.58	2.02	2.23	0.21	
効率性	販売管理費比率	98.91	97.46	97.16	▲ 0.30	
	人件費比率	22.83	23.07	24.30	1.23	
財務健全性	流動比率	214.10	218.36	239.72	21.36	
	借入金比率					

3 経営評価結果等への対応状況

これまでの経営評価結果等 (改善事項等)	対応状況 〔法人記入〕	左に係る県所管部局の意見・評価 〔県所管部局記入〕
県内外の定期外利用者等の増加に向けた各種取組など更なる経営基盤安定化に向けた取組状況について	平成30年度は、県内外の企業や沿線宿泊施設等との連携商品を設定し、当社と津軽海峡フェリーを利用し、格安で青森と函館を移動できる「海峡ゆたどきっぷ」や県南方面では、岩手県の奥中山高原スキー場で、列車、バス運賃等も含まれたお得きっぷ「奥中山高原温泉・スキーきっぷ」を発売したほか、沿線宿泊施設と連携し、宿泊者限定で、往復きっぷとワ・ラッセ入場引換券やランチ食事券がセットになった企画きっぷを、星野リゾート青森屋や、まかど観光ホテルで発売を行い、県内外の定期外利用者の確保に努めた。	フェリーや宿泊、レジャー施設等との連携による企画きっぷ販売の積極的な取組が見られている。 令和元年度も、事業計画に定める旅客運輸収入増に向けた取組を着実に実施するとともに、自主事業の増収、外国人観光客取り込みのための環境整備、更には、経費削減に対する一層の意識醸成等、経営基盤安定化の取組を推進する必要がある。
線路使用料の全額支払いの継続と累積赤字圧縮に向けた取組状況について	平成29年度30年度と2カ年連続で、県からの減免を受けずに線路使用料の全額支払いを行った。平成30年度末では、累積欠損金が、165,487千円となり直近の3カ年で137,323千円圧縮しました。収入確保として、新規の企画乗車券の造成・販売に努めるとともに、観光施設や宿泊施設の戸別訪問による宣伝活動を行い、自社企画乗車券の増売に努めた。また、経費抑制の取組みとしては、電車の車両保険などの契約方法の見直し、競争入札及びプロポーザルを積極的に導入し、経費削減を図り、線路使用料の全額支払いと累積赤字の圧縮に努めた。	今年度も減免を受けずに線路使用料を全額支払っているが、近年災害等の影響を受けて貨物の走行距離が計画を下回ることも多く、線路使用料の見通しが不透明であることから、中期経営計画を下回っている累積赤字の圧縮に向けた収支改善の取組を一層進める必要がある。
沿線地域の振興や住民福祉の向上等に貢献する取組の状況について	当社は、安全・安定輸送の確保を第一として、通勤、通学利用者をはじめとする沿線地域住民の足として、鉄道事業を通じ、沿線地域の振興や住民福祉の向上の役割を果たしています。 また、県や沿線自治体等と構成する、青い森鉄道線利活用推進協議会の各種取組みを通じ、沿線地域の振興に取組り続けています。 さらには、当社は沿線自治体や団体と連携し、イベント開催時に最寄駅と会場との間でシャトルバスの運行を行う連携により、駅からのアクセス向上や周辺の渋滞緩和に努めたほか、沿線地域の魅力を満喫していただくため、伝統、郷土料理などを盛り込んだツアーを実施し、沿線の魅力を幅広く発信する取組みも行った。	沿線住民の利便性を考慮したダイヤ設定や混雑時の臨時列車の運行など、住民福祉の向上に貢献している。 今後は、沿線市町やその団体と一層連携し、新たな魅力発掘と需要喚起につながる取組が必要である。

4 経営評価指標

(1) 法人自己評価

評価項目	対象指標 評点数	法人評価		(参考)	自己評価〔法人記入〕 (経営概況、経営上の課題・対策、得点率の増減理由等)
		評点数	得点率	前年度得点率	
目的適合性	16	16	100.00	100.00	沿線住民の足として、通勤や通学利用や移動手段として、また新幹線などの県内外の利用者の二次交通手段として、安全・安定輸送を第一に、様々な取組を実施してきたところである。 沿線の人口減少などの課題もあるが、引き続き地域に愛される鉄道として、沿線市町との連携を強化しながら、増加するインバウンド利用への対応も行うなど、更なる安全確保と利便性向上や地域活性化に努めたい。また、当社線は貨物列車も多く走行する路線であることから、本州と北海道を結ぶ物流の大動脈としての役割も果たしており県との連携を引き続き図っていくものである。
計画性	34	30	88.24	85.29	北海道新幹線開業に伴う、貨物列車運行に関わる新たな業務収入により収支は改善されたものの、会社として中期経営計画に掲げる、旅客運輸収入の確保や経費削減による収支改善を継続的に進めていくことも重要であり、引き続き中期経営計画を着実に実行していく。また、現計画の分析を踏まえ、次期中期経営計画の策定に着手することとしている。
組織運営の健全性	40	36	90.00	87.50	当社においては、JR東日本から多くの職員派遣を受けており、将来にわたり継続的に安全を確保するための人材確保や人材育成を行い、技術継承については、各種訓練・研修への参加もさることながら、普段の業務における経験の積み重ねが重要かつ不可欠となっている。今後も引き続き、運輸安全管理制度に基づき、社内各部門の社員による内部監査チームを構成し、監査員養成および社内で研修機会等を設けてスキルアップを図っていくこととしている。
経営の効率性	25	24	96.00	72.00	中期経営計画を着実に実行するため、引き続き人材確保や人材育成を進めていく。 平成29年度から2年連続線路使用料を全額支払い、単年度黒字を達成しているが、経費削減については、引き続き競争性を確保した契約や市況の状況を十分に精査した契約を実施するとともに、社員のコスト削減意識の徹底に努めていく。また収入確保については、沿線高校への定期券出張販売の継続、沿線や各事業者との連携による企画切符販売やインバウンド旅行者の利便性向上による新規利用客獲得等の増収を図りたい。
財務状況の健全性	21	20	95.24	81.82	平成30年度は、収支実績全体では68,777千円の黒字となったが、計画値101,165千円に対し、32,388千円下回っている。この要因は県へ支払う線路使用料が、計画値437,646千円に対し、70,138千円上回る、507,784千円に増加したことによるもの。 なお、収支実績全体では、計画を32,888千円下回っているものの、主な要因は、県へ支払う線路使用料の増加という、外的かつ後発的な要因によるものであり、また、鉄道運輸収入については、計画を上回っていることから、現計画については、おおむね達成しているものと考えている。
合計	136	126	92.65	84.67	

(2) 県所管部局評価

評価項目	項目別評価		コメント〔県所管部局記入〕
目的適合性	◎	対応等は良好	青い森鉄道株式会社は、地域住民の足を安定的に維持存続させるために上下分離方式において旅客運輸事業を行う第二種鉄道事業者として設立されたものであり、その目的に適合して事業を実施していると評価できる。
計画性	○	概ね対応等は良好	平成28年度から5年間の中期経営計画の達成に向け、毎年度計画に対する実績を分析し、経営改善を図るためのPDCAサイクルを着実に実施していく必要がある。
組織運営の健全性	◎	対応等は良好	安全で安定的な運行を第一とする鉄道事業者として、運輸安全管理に基づく内部監査の実施や、異常時対応に係るマニュアルの整備・訓練など、適切に行っているほか、中期経営計画の着実な推進に向けた経営基盤づくりなどに取り組んでいる。 また、技術継承を図りながらプロパー社員の人材育成に取り組み、計画的にプロパー転換を進めていく必要がある。
経営の効率性	◎	対応等は良好	効率的で安定した経営の確立及び安全安定輸送の確保の観点から、プロパー社員の人材育成及びプロパー社員への転換を計画的に進めていく必要がある。 中期経営計画において、平成28年度からの青い森鉄道に対する新たな国の措置に加え、青い森鉄道株式会社の増収策及び経費削減に向けられた取組により収支改善が図られており、引き続き着実に取り組んでいくことが求められる。
財務状況の健全性	○	概ね対応等は良好	平成30年度の税引後損益は約68,777千円で、中期経営計画を達成できなかったが、県への線路使用料を、減免することなく全額支払うことができ、また、累積赤字も165,487千円に減少していることから、着実に財務状況は改善しているものと考えられる。引き続き中期経営計画の達成に向けて収支改善に取り組んでいただきたい。

5 総合評価

総合評価		コメント〔県所管部局記入〕 (改善事項等)
B	改善の余地あり	二年連続で単年度黒字を達成し、県からの減免を受けることなく線路使用料を全額支払っていることは、経営改善の取組によるものと評価できる。 今後は、沿線人口の減少などの経営環境の変化を十分に考慮の上、定期収入の確保と併せて、定期外収入の増加や経営の効率化に向けた一層の取組を進め、中期経営計画に掲げる累積赤字の解消とともに、プロパー社員の計画的な採用・育成によるプロパー転換に努めていただきたい。