

令和2年度（2020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2年7月1日

法人名	青い森鉄道株式会社	所管部課名	企画政策部交通政策課
代表者職氏名	(職名) 代表取締役社長 (氏名) 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://aomiorirailway.com/	FAX番号	017-781-3831
e-mailアドレス	tetsudou@aomiorirailway.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 %

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

主な出資者等の構成（出資等比率順位順）

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 東京中小企業投資育成㈱	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 日本風力開発㈱	30,000	1.0
9 三沢市	28,400	1.0
10 東北町	28,000	1.0

経営目標

- お客様から信頼され、愛される会社をめざして、鉄道施設を保守管理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。
- 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。
- 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域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）	3,802,368	63.00 %	3,461,059	60.56 %	3,263,930	59.28 %	無	有
事業2 鉄道事業 (内容) 旅客鉄道業	2,173,258	36.01 %	2,194,210	38.40 %	2,183,793	39.66 %	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	59,680	0.99 %	59,431	1.04 %	58,020	1.05 %	無	無
上記以外		%		%		%		
全事業	6,035,306	100.00 %	5,714,700	100.00 %	5,505,743	100.00 %		

組織の状況

区分	平成30年度 (2018)		令和元年度 (2019)		令和2年度 (2020)		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	12	2	12	2	12	2	
	計	15	2	15	2	15	2	
職員	常勤	286	2	291	2	295	2	4 JR出向者の復帰に伴うプロパー及びエルダー社員の増
	非常勤	36	1	43	1	44	1	1 再雇用社員の増
	臨時職員							
	計	322	2	334	2	339	2	1

役員平均年齢	66 歳
役員平均年収	6,000 千円

職員平均年齢	33 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）
職員平均年収	4,049 千円		78人	75人	39人	27人	76人	8.0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29年度 (2017)	平成30年度 (2018)	令和元年度 (2019)	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	6,151,711	5,835,645	5,525,578	▲ 310,067	
	営業利益	136,563	143,590	41,606	▲ 101,984	新型コロナウイルス感染症の影響により収入が減少したため。
	経常利益	124,832	130,590	29,927	▲ 100,663	同上
	当期純利益	65,404	68,776	3,667	▲ 65,109	同上
	利益剰余金	▲ 234,264	▲ 165,487	▲ 161,820	3,667	
	借入金残高					
資産	資産	5,266,257	5,136,986	5,316,799	179,813	
	負債	2,600,521	2,402,473	2,578,619	176,146	
	純資産	2,665,736	2,734,513	2,738,180	3,667	
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）			27,826	27,826	同上
	債務保証残高					
損失補償残高						

(単位：%)

財務分析指標	平成29年度 (2017)	平成30年度 (2018)	令和元年度 (2019)	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	50.62	53.23	51.50	▲ 1.73	
	総資産経常利益率	2.37	2.54	0.56	▲ 1.98	新型コロナウイルス感染症の影響により収入が減少したため。
	県財政関与率			0.50	0.50	県から線路使用料の減免措置を受けたため。
収益性	総資産回転率	117.20	114.04	104.34	▲ 9.71	
	売上高経常利益率	2.02	2.23	0.54	▲ 1.69	同上
効率性	販売管理費比率	97.46	97.16	98.86	1.70	
	人件費比率	23.07	24.30	25.65	1.35	
財務健全性	流動比率	218.36	239.72	225.79	▲ 13.93	
	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〕
沿線人口の減少などの経営環境の変化を十分に考慮した上での、定期収入の確保、定期外収入の増加や経営の効率化に向けた一層の取組状況について	<p>定期収入の確保に向けては、青森市内の駅周辺を対象に、ポスティングによる定期券のPRを行ったほか、県と共同で沿線事業所や学校への利用実態調査を実施し、令和2年度にかけて訪問活動を行うこととしている。</p> <p>定期外収入については、令和元年度新たに青森県観光連盟とタイアップした企画きっぷを発売したほか、インバウンドを対象とした取組みとして、台湾からの誘客を目指して、台湾鉄道管理局との姉妹鉄道協定を締結した。</p>	<p>利用者増のための実態調査を営業活動に活かす取組や、各種企画きっぷの販売等積極的な取組は評価できる。</p> <p>令和2年度も、引き続き事業計画に定める旅客運輸収入増に向けた取組を進めるとともに、効率化の観点からの業務の見直しによる経費削減に努める必要がある。</p>
中期経営計画に掲げる累積赤字の解消に向けた取組状況について	<p>中期経営計画に掲げる累積赤字の解消に向けては、旅客運輸収入の増収や経費節減などにより努めているが、県に支払う線路使用料が、台風等の自然災害に伴う貨物列車運休の影響といった外的要因により増高し、計画想定を上回る状況にある。重ねて令和元年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による減収となった。結果として、累積欠損金の圧縮は図られたが、その額は計画を下回った。</p> <p>【累積欠損金の推移】 平成29年度 234,264千円 (△65,404千円) 平成30年度 165,487千円 (△68,776千円) 令和元年度 161,820千円 (△3,667千円)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響で旅客収入が落ち込んだことにより、3年ぶりに線路使用料の減免を受けた。</p> <p>今後の見通しが不透明であるが、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。</p>
プロパー社員の計画的な採用・育成によるプロパー転換の取組状況について	<p>売り手市場で人材確保が難しい中においても、優秀な人材を獲得するため、各種説明会への参加や自社主催による説明会の開催、職種別（鉄道総合職・鉄道技術総合職）の募集などにより、計画的な採用に努めた。また、新入社員に対して中堅社員が指導を行う「トレーナー制度」やトレーナー社員を対象とした研修等により育成を行っている。JR出向者からのプロパー転換については、技術継承の度合いを踏まえながら着実に進めている。</p> <p>【常勤職員の状況】 平成27年度 プロパー181人(+20) 民間派遣119人(-19) 平成28年度 プロパー178人(-3) 民間派遣111人(-8) 平成29年度 プロパー185人(+7) 民間派遣99人(-12) 平成30年度 プロパー193人(+8) 民間派遣99人(±0) 令和元年度 プロパー197人(+4) 民間派遣94人(-5)</p>	<p>年間を通じた積極的な採用活動により新たな人材確保に努めている。</p> <p>また、計画的なプロパー転換とそれに伴うプロパー社員の育成についても、トレーナー制度など会社全体で取り組んでいる。</p> <p>今年度以降も、引き続き採用活動に努め、プロパー社員への転換を着実に進めていただきたい。</p>

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	通勤通学利用をはじめとした沿線住民の足として、また県内外の新幹線利用者の二次交通手段として、安全・安定輸送を第一に、様々な取組みを実施してきた。人口減少等の課題もある中で、引き続き愛される鉄道として、県や沿線市町との連携を強化しつつ、増加するインバウンドへの対応など、更なる利便性向上に努め、地域活性化に寄与していくこととしている。 また、当社は貨物列車も多く走行し、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、この点においても引き続き県との連携を図っていくものである。
計画性	34	24	70.59	88.24	平成28年度から、北海道新幹線開業に伴い新たに発生した貨物関連業務による収入を得て経営状況が大幅に改善した。引き続き着実な収支改善により、中期経営計画を実行するとともに、令和3年度を始期とする次期中期経営計画について、現計画の分析と今後の経営課題等の検討を踏まえ、策定することとしている。 一方で、自然災害の激甚化や新型コロナウイルス感染症拡大など、当社が経営改善の取組みを進めても、それを上回って経営に影響する外的要因が顕発していることから、安全・安定輸送への影響が避けられない状況にある。
組織運営の健全性	40	36	90.00	90.00	JRから多くの社員派遣を受け、継続的な安全確保のための人材確保や人材育成を行っている。技術継承については、各種訓練・研修はもちろん、普段の業務経験の積み重ねが重要かつ不可欠であり、時間を要するところであるが、今後も着実にプロパー育成に取り組んでいく。 また、運輸安全マネジメント制度に基づき、社内各部門の社員による内部監査チームによる監査を行うとともに、監査員の養成及び社内研修等での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	23	92.00	96.00	令和元年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により減収となったが、当社では、安全・安定輸送を確保しつつ、確実に中期経営計画を実行していくための人材確保や人材育成を進めるとともに、収支改善に取り組んだ。 経費節減の面では、契約における競争性の確保や市況の精査のほか、社員のコスト削減意識の徹底に努めた。また、収入面については、定期増収のための利用者へのアプローチ、沿線や事業者との連携による企画きつぷ販売やインバウンド獲得による増収を図った。
財務状況の健全性	21	17	80.95	95.24	中期経営計画に基づく着実な収支改善に取り組み、平成29年度から2年連続で県への線路使用料を全額支払い、単年度黒字を達成してきた。令和元年度も、上期は昨年度の収入を上回るなど順調に推移したが、下期は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により減収となり、線路使用料の一部減免(5.8%、27,826千円)を受けて、最終損益は3,667千円となった。 収支改善の取組みにより計画を上回る収益をあげても、一方で、線路使用料の増高(自然災害による貨物列車の運休)や、新型コロナウイルス感染症拡大といった、外的かつ後発的な要因による影響が避けられない状況にある。
合計	136	116	85.29	92.65	

(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していくために、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着実な推進に向け、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、運輸安全マネジメント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、訓練の実施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業務の見直し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	○	概ね対応等は良好	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、プロパー社員を育成し、プロパー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の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	令和元年度は線路使用料の減免措置を受けており、中期経営計画を大きく下回った。新型コロナウイルスの影響による特殊事情ではあるが、今後一層の財務状況の改善に取り組む、中期経営計画を踏まえた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	新型コロナウイルスの影響を受け、年明けからの旅客運輸収入が大きく落ち込み、三年ぶりに線路使用料の減免措置を受けた。 今後もしばらくは厳しい状況が続くことが見込まれる中で、利用者が安心して利用できる輸送サービスを提供し、公共交通機関としての役割を果たしていく必要がある。 また、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。