

令和3年度（2021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3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://aomorirailway.com/	FAX番号	017-781-3831
e-mailアドレス	tetsudou@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(株)	100,000	3.4
5 東京中小企業投資育成(株)	50,000	1.7
6 株青森銀行	30,000	1.0
7 株みちのく銀行	30,000	1.0
8 日本風力開発(株)	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

経営目標

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。
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30年度(2018)	割合	令和元年度(2019)	割合	令和2年度(2020)	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）	3,461,059	60.56 %	3,263,930	59.28 %	3,423,986	65.21 %		無	有	有
事業2 鉄道事業 (内容) 旅客鉄道業	2,194,210	38.40 %	2,183,793	39.66 %	1,786,666	34.03 %		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	59,431	1.04 %	58,020	1.05 %	39,691	0.76 %			無	無
上記以外		%		%		%				
全事業	5,714,700	100.00 %	5,505,743	100.00 %	5,250,343	100.00 %				

組織の状況

区分	令和元年度(2019)		令和2年度(2020)		令和3年度(2021)		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	291	2	278	2	290	2	12 新規採用者の増
	非常勤	43	1	47	1	49	1	2
	臨時職員							
	計	334	2	325	2	339	2	14

役員平均年齢	67.0 歳
役員平均年収	6,000 千円

職員平均年齢	34.0 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）
職員平均年収	4,056 千円		76人	89人	39人	20人	66人	

※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30年度 (2018)	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	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	5,835,645	5,525,578	5,270,963	▲ 254,615	
	営業利益	143,590	41,606	33,419	▲ 8,187	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	130,590	29,927	27,939	▲ 1,988	
	当期純利益	68,776	3,667	▲ 8,671	▲ 12,338	同上
	利益剰余金	▲ 165,487	▲ 161,820	▲ 170,491	▲ 8,671	
	借入金残高					
資産	資産	5,136,986	5,316,799	4,689,859	▲ 626,940	
	負債	2,402,473	2,578,619	1,960,351	▲ 618,268	
	純資産	2,734,513	2,738,180	2,729,508	▲ 8,671	
県費等の受入状況	補助金			61,844	61,844	
	事業費			61,844	61,844	車両修繕等特別対策事業等による補助を受けたため
	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	477,524	449,698	県から線路使用料の減免措置を受けたため
	債務保証残高					
損失補償残高						

(単位：%)

財務分析指標		平成30年度 (2018)	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	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	53.23	51.50	58.20	6.70	
	総資産経常利益率	2.54	0.56	0.60	0.03	
	県財政関与率		0.50	10.21	9.71	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	114.04	104.34	112.66	8.33	
	売上高経常利益率	2.23	0.54	0.53	▲ 0.01	
効率性	販売管理費比率	97.16	98.86	99.13	0.27	
	人件費比率	24.30	25.65	27.18	1.53	
財務健全性	流動比率	239.72	225.79	298.14	72.35	期末の未収金の増と未払金の減のため
	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〕
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、広報媒体を活用した定期券の購入案内を実施した。また、定期外収入の増加に向け、県内移動や観光産業の需要喚起のためのキャンペーンなど、県と連携した利便性の向上や利用促進等に取り組んだ。</p> <p>経営の効率化に向けては、外部への業務委託内容の検討や、効率的な業務実施による時間外勤務の縮減に取り組んだ。</p>	<p>県と連携したプレゼントキャンペーンの実施や各種企画きっぷの販売等、需要喚起のための積極的な取組は評価できる。</p> <p>令和3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、増収や経費節減に努め、黒字の継続により累積赤字額を圧縮させてきた。しかし令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、旅客運輸収入及び自主事業収入とも大幅な減収となり、10年ぶりの赤字決算となったことから、累積赤字額を圧縮させることができなかった。</p> <p>【累積欠損金の推移】 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) 令和2年度 170,491千円 (+8,671千円)</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響で旅客運輸収入が大きく落ち込んだことにより、平成22年以来、10年ぶりに線路使用料の減免後において当期純損失を計上することとなった。</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>人材確保に向け、新規高卒予定者への職場見学会や会社説明会の実施等により、年間を通じて採用活動に取り組んだ。また、人材育成に向け、各部署が連携した新入社員研修や、外部トレーナーを活用した研修を実施した。また、JR出向者からのプロパー転換についても、技術継承の度合いを踏まえながら着実に進めた。</p> <p>【常勤職員の状況】 平成30年度 プロパー職員193人 (+8)、民間派遣99人 (±0) 令和元年度 プロパー職員197人 (+4)、民間派遣94人 (-5) 令和2年度 プロパー職員199人 (+2)、民間派遣77人 (-17)</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>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>
【委員会意見】若手職員による企画や駅舎を活用した新たな付加サービスの提供など経営資源の有効活用に向けた検討状況について	<p>若手社員による企画については、令和2年度に社員提案を実施したほか、令和3年度からの第5次中期経営計画で、若手社員による増収に向けた企画検討や取組みを実施することとした。また、経営資源の有効活用については、同計画に「自主事業等の強化」を盛り込むとともに、自主事業に専念する組織として、R3年度に事業推進課を新設し、検討を進めることとした。</p>	<p>若手社員のアイデアとやる気を活かし実践できる仕組みづくりのほか、意見等がしやすい風通しのよい職場環境づくりが求められる。</p> <p>事業推進課を中心に、関係部署が連携し、全社を挙げて、創意工夫に富んだ取組が継続的に実践されることを期待したい。</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	当社は、地域住民の日常生活に欠くことのできない「地域の足」として、安全で安定した輸送を第一に、利便性を確保しつつ効率的な経営や沿線地域の振興に取り組んできた。コロナ禍においても、この使命を果たすため、お客様に安心してご利用いただけるよう感染防止対策に取り組み、利用者が大幅に減少しても、減便することなく運行を継続してきた。また、青い森鉄道線は、従前と変わらず、本州と北海道を結ぶ貨物物流の大動脈としての役割も果たしており、当社もその一翼を支えている。
計画性	34	27	79.41	70.59	当社の経営状況は、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大幅に改善したが、沿線地域の少子高齢化による人口減少や、車両及び鉄道施設の老朽化など、事業継続に向けては多くの課題がある。このことを踏まえ、令和3年度を始期とする第5次中期経営計画を策定した。計画の着実な実施に努め、将来にわたり安定した経営の確立に取り組むこととしている。
組織運営の健全性	40	36	90.00	90.00	当社は、JR東日本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、引き続き、運輸安全マネジメント制度に基づく内部監査を行うとともに、組織力の強化にも取り組んでいくこととしている。
経営の効率性	25	23	92.00	92.00	令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により大幅減収となったが、コロナ禍においても「地域の足」としての使命を果たすため、感染防止対策に取り組み、減便することなく、運行を継続してきた。このような状況の中でも、安全安定輸送を確保しつつ、令和2年度で終期となる第4次中期経営計画の達成に向けて、旅客運輸収入の増収や経費節減に取り組んできた。
財務状況の健全性	21	17	80.95	80.95	令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、旅客運輸収入及び自主事業収入とも大幅な減収となり、鉄道事業については、線路使用料の減免措置により収支均衡を図ることができたが、自主事業を含めた事業全体では、平成22年度以来、10年ぶりの赤字決算となった。
合計	136	119	87.50	85.29	

(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。コロナ禍にあっても「地域の足」としての使命を果たしており、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	昨年度策定した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。 利用者のニーズや事業環境の変化、適正なサービス水準や費用対効果を踏まえ、中期経営計画に基づき、引き続き、業務の見直しに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2年度は前年度に引き続き線路使用料の減免措置を受けることとなった。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み、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感染症の影響で旅客運輸収入が大きく落ち込んだことにより、平成22年以来、10年ぶりに線路使用料の減免後において当期純損失を計上することとなった。 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使命を果たしつつ、今後は、アフターコロナを見据えた反転攻勢に向けた準備を進めていく必要がある。 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線路使用料の全額支払いや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。