

青い森鉄道 株式会社

1 マネジメント評価

・評価結果の推移 [評価基準]「A」…良好 「B」…概ね良好 「C」…改善を要する 「D」…大いに改善を要する

項目	公社等自己評価		所管課評価	
	前年度の 評価	当年度の 評価	前年度の 評価	当年度の 評価
(1) 経営理念・基本目標・中長期経営計画、提言への対応	A	B	A	C
(2) 事業内容等	A	B	A	B
(3) 組織体制等	B	B	B	C
(4) 事業遂行の効率性・有効性	A	B	A	B
マネジメント評価総合	A	B	A	C

・公社等によるコメント(原因分析、補足説明、理由説明、問題点)

平成15年度の事業収支は均衡したものとなっているが、旅客運輸収入が年度当初予算額の約7割にとどまっているなど、厳しい経営状況にある。  
このことから、増収対策としてJR東日本やJR北海道に対して、夜行寝台・団体列車の増発、旅行企画商品開発の依頼等の営業活動を展開すると同時に、支出についても一層の精査をしていくこととしている。  
また、今年度、実質開業初年度である平成15年度実績を基にして、収支の見直し・要員計画の整理等を内容とした平成17年度以降の中長期経営計画を策定することとしており、今後の問題点や、課題等について整理していきたい。

2 財務評価

・評価結果の推移 [評価基準]「A」…良好 「B」…概ね良好 「C」…改善を要する 「D」…大いに改善を要する

項目	公社等自己評価	
	前年度の 評価	当年度の 評価
(1) フローチャートによる評価	B	B
(2) 財務分析比率による傾向	-	++

・公社等によるコメント(原因分析、補足説明、理由説明、問題点)

年間を通じての営業は平成15年度が初めてであることから、4ヶ月間の営業であった平成14年度とは、単純な比較ができない。

3 今後対処すべき課題

公社等コメント	所管課コメント
実質開業初年度である平成15年度実績を基にして、収支の見直し・要員計画の整理等を内容とする、平成17年度以降の中長期経営計画を今年度中に策定する。	同社を取り巻く経営環境は非常に厳しく、開業前に作成した経営計画との大幅な乖離が認められることから、同社では今年度、現在の経営区間における中期経営計画を作成することとしている。 この経営計画については、当課において、同社の経費削減等の経営努力が反映された適切な内容となるよう助言していくこととしており、また、策定された計画が適切に履行されていくよう留意していくこととしている。

#### 4 公社等経営評価委員会のコメント

マネジメント評価については所管課からの評価「C」が妥当であり、本法人の評価「B」は少し甘いと言委員会は判断する。

その理由として、以下のことを指摘することができる。

1. 本法人は開業して2年余しか経過していないことや、役職員を除いた本法人職員28名の内JR東日本からの出向職員が16名(約60%)であること等から、組織体制が定まっていないこと。
2. 本法人の平成15年度の経営実績が、開業前に作成した中・長期経営計画より極めて悪いということが判明したこと。

従って、今後は組織体制を定かなものとしていくことに傾注し、所管課の評価と乖離している事項を分析した上で、速やかに実効的に経営改善していくことを求めるものである。

また、平成17年度以降の中・長期経営計画は、平成15年度の経営実績や課題整理を踏まえた上で本法人を取り巻く経営環境のマイナス要因を考慮しつつ、収支改善を最重要課題として策定されることを当委員会としては求めるものである。

さらに、当委員会としては、県財政をさらに圧迫させることのないように、本法人に対して、本年度策定予定の平成17年度以降の中・長期経営計画の中で、県に対する線路使用料納付額を逡増していくことをあらゆる角度からシミュレーションして時系列的に数値として示すことを強く求めるものである。

財務評価について、本法人は、損益が減価償却前黒字であり、かつ事業計画どおりの累積欠損であるとして「B：概ね良好」の評価をしている。このことは、当初から当期損失相当額について線路使用料の減免を受けて経営を成り立たせる仕組みをとっていたことによるものである。

しかし、本経営評価シート上、県からの優遇措置補正額である線路使用料減免額264百万円を差し引いた「当期補正後損益f」では264百万円の赤字であり、これを基に評価してみると、減価償却前黒字とはいえ、また、赤字金額が事業計画どおりとも言えず、さらに当期補正後損益が概ね所定期間内に黒字化することも判断できないことから、形式上は「D：大いに改善を要する」となる。当委員会は、財務の実態としては「B」ではなく「D」として県民に情報提供し、青森県鉄道施設条例の規定により当期損失相当額についての線路使用料の減免を受けているために単年度では赤字になっていない旨を財務評価に関するコメント内容等で明示していく方が妥当と考える。

さらに、経営者の指揮の下に法人組織内部に属する職員等が担当業務以外を相互に監査し合い、これをもって法人内部の不正や不規則を自ら発見し、また、未然に防ぐという役割を担う「内部監査」の制度確立と実施・強化に早急に対応していくことを当委員会求めるものである。

# 法人の概要

6月1日 現在

法人の名称	青い森鉄道株式会社		代表者職氏名	代表取締役社長 佐藤 正勝	所 管 課	新幹線・交通政策課
設立年月日	平成13年5月30日	事務所の所在地 (電話番号)	〒039-1103 青森県八戸市大字長苗代字上亀子谷地9番地 0178-21-3131			

## 組織構成

役員数	常勤 2 名	(県派遣) 名	(県OB) 1 名	非常勤 8 名	合計 10 名
監査役数	常勤 1 名	(県派遣) 名	(県OB) 名	非常勤 2 名	合計 3 名
社員数	常勤 21 名	(県派遣) 名	(県OB) 名	非常勤 7 名	合計 28 名

うちJR出向社員16名、嘱託社員1名

臨時職員は非常勤に含む。

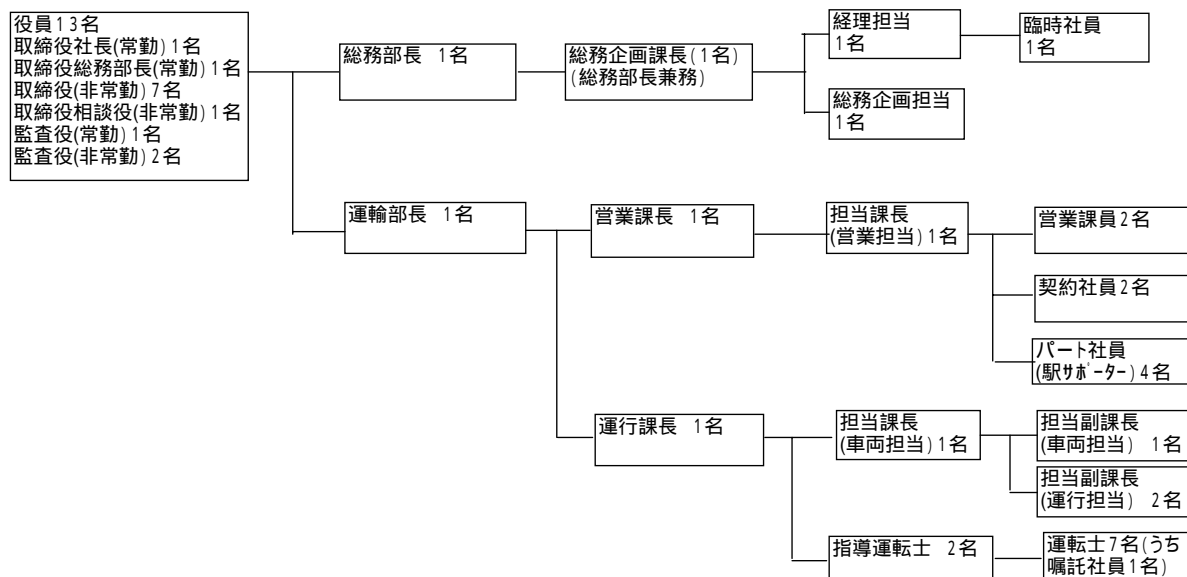
## 資本金

		うち県の出資額	県の出資等比率
資本金	600,000 千円	330,000 千円	55.0 %

## 主な出資者の構成(出資比率順位順)

氏名・名称	金額(千円) 又は株式数	出資比率(%)	氏名・名称	金額(千円) 又は株式数	出資比率(%)
1 青森県	330,000	55.0	6 青森市	27,000	4.5
2 八戸市	70,300	11.7	7 東京電力(株)	20,000	3.3
3 東京中小企業投資育成(株)	50,000	8.3	8 東北電力(株)	20,000	3.3
4 (株)青森銀行	30,000	5.0	9 三戸町	3,600	0.6
5 (株)みちのく銀行	30,000	5.0	10 三沢市	3,200	0.5

## 組織図(簡略に記入するか別紙で添付してください。)



## 事業目的

### 事業目的

- (1) 旅客鉄道業
- (2) 情報通信提供サービス業
- (3) 広告業
- (4) 旅行代理業
- (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) 前各号に付帯し、又は関連する一切の事業

## 設立の背景

- H13. 1.30 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会設立
- 2. 7 青森・岩手両県知事会談  
・両県に加え、両県の鉄道会社相互間の連携・協力について確認
- 2.26 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会開催  
・会社設立に係る基本的事項について県の考えを提示
- 3.26 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会開催  
・会社設立に係る基本的事項について承認
- 5. 2 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会開催  
・運賃水準を現行JR運賃の1.49倍とする県の方針を説明
- 5.25 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会開催  
・青い森鉄道株式会社の設立総会を開催し、役員等を選任
- 5.30 青い森鉄道株式会社の設立登記
- 6. 1 青森県庁内に会社事務所を設置し、業務開始
- H14. 4. 1 八戸市の現在地に本社事務所を移転(移転登記済)
- 12. 1 東北新幹線盛岡～八戸間開業に伴い青い森鉄道線目時～八戸間開業

## 県の施策との関連性

### 青森県の施策と当社の関連性

新青森県長期総合プラン、後期(平成14年度～18年度)実施計画の第4章第3節において、次のような事業計画となっている。

「東北新幹線八戸開業時に東日本旅客鉄道株式会社から経営分離される東北本線「目時・八戸間」の沿線市町村における住民の足の確保、及び広く県民の交通手段の確保を図るため、将来にわたり維持・存続できるよう、平成14年12月以降、第二種鉄道事業者としての第三セクター鉄道会社「青い森鉄道株式会社」と、第三種鉄道事業者としての県とが、上下分離方式により鉄道事業を営みます」

# マネジメント

## 1 経営理念、中・長期経営計画

### (1) 経営者の経営理念・基本目標等

1. 地域住民の重要な足として旅客鉄道の確保を基本に、健全経営のもとで、安全性の確保、利用者の利便性の向上を目指す。
2. 新幹線および他の線区と連絡する一体的地域交通ネットワークとしての活用を目指す。
3. 地域住民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、住民福祉の向上および地球環境の保全への貢献を目指す。

### (2) 前年度における経営者の経営目標の達成度の自己評価

(経営目標)

1. 安全輸送の確保
2. 経営の効率化・安定化

(実施状況)

1. 安全・安定輸送の確保を最大の使命として、第三種鉄道事業者である青森県との密接な連携の下に、車両安全点検の実施及び社員の安全意識の高揚に努めた。
2. 定期券の出張販売等により、自社線の収入確保に努めるとともに、JR東日本やJR北海道に対し、寝台特急・団体列車の増発や、旅行企画商品の開発を依頼する等の営業活動を展開した。

(達成度と自己評価)

開業以来、鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先として旅客輸送に努め、大きな輸送トラブルの発生や災害の影響も無く、安全運行が確保されている。

また、自社線の企画切符発売等に加えて、収入の相当部分を依存しているJR各社に対する営業活動を積極的に実施するなど収益確保を図ったことに加えて、経費面でも削減に努めた上で青森県から線路使用料の一部減免を受けた結果、平成15年度は収支均衡を図ることができたものである。

以上のことから、おおむね経営目標は達成されたものと考えている。

### (3) 当年度における経営者の経営目標

1. 安全輸送の確保
2. 経営の効率化・安定化
3. 事業の継続力強化

### (4) 中・長期経営計画の状況

計画の策定状況	( H14年度 ~ 33年度 )	<input type="radio"/> 前年度までに策定済
		<input type="radio"/> 当年度策定 (H17年度~21年度)

## 2 事業内容等

### (1) 当年度予定している主な事業収入・費用

事業名	事業区分	収入・費用 区分	金額(千円)	収入(費用)総 額に占める割合(%)	事業内容
旅客輸送事業	自主事業	収入	460,996	100.0	1. 旅客運輸収入 400,820千円 2. 運輸雑収入 60,176千円
		費用	460,996	100.0	1. 人件費 136,261千円 2. 経費等 308,434千円 3. 償却費、法人税等 16,301千円 収入・費用とも税込
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			

(2) 当年度予定している主な事業収入・費用に係る目標(指標)内容

事業名				目標値
旅客輸送事業				目時～八戸間25.9km(青い森鉄道線)の安全運行
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等
		137,759千円	443,546千円	市町村広報活動等を利用しての利用促進を図るとともに、運行にあたっては安全を確保する

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々々年度	前々年度	前年度	設定理由等



## (3) 主な受託事業の再委託状況

(単位: 千円)

受託事業名 (再委託先)	再委託の内容・理由	前々年度再委託金額		前年度再委託金額	
		前々年度受託事業費	前々年度再委託金額	前年度受託事業費	前年度再委託金額
			/		/
	該当無し				
合 計		0		0	
		0		0	

## (4) 売上原価と販売費・一般管理費の推移

(単位: 千円)

項 目	前々々年度	前々年度	前年度
売上原価	0	0	0
の対前年比(%)	0.0	0.0	0.0
販売費及び一般管理費	14,377	184,966	429,109
の対前年比(%)	100.0	1,286.5	232.0

## (5) 実施事業等の広報活動等

広報した事業等	実施時期	実施媒体	広報内容(概要)
ホームページ	H14年9月～	インターネット	会社概要、運賃・ダイヤ等
沿線市町村広報誌掲載	H14年12月～	沿線市町村広報誌	会社概要、ダイヤ改正等

## (6) 類似事業を行う業種又は事業者名

業種又は事業者名	類似している事業内容
	該当無し

その事業者が、県が出資等を行っている法人であるか否かに関わらず、記入してください。

### 3 組織体制等

(1) 役職員数(6月1日現在)

(単位:人)

項 目		前々年度	前年度	当年度
常勤役員	県職員OB	2	1	1
	その他の役員	1	1	1
	小 計	3	2	2
常勤職員	県職員OB			
	プロパー職員	2	3	4
	小 計	2	3	4
非常勤役員	県・市町村関係	6	6	6
	民間からの役員	1	1	2
	小 計	7	7	8
非常勤職員	県職員OB			
	その他の職員		3	3
	小 計	0	3	3
	臨時職員	1	5	5
	計( ~ )	13	20	22
	出向社員	5	19	16

(2) 職員の年代別構成(6月1日現在)

(単位:人)

	50代以上	40代	30代	20代	10代	合 計
プロパー職員			2		2	4
県OB職員						0
非常勤職員			1	1		2
臨時職員	4			1		5
計	4	0	3	2	2	11
出向社員	16					16

(3) 職員の勤続年数別構成(6月1日現在)

(単位:人)

	30年以上	20年以上	10年以上	5年以上	5年未満	合 計
プロパー職員					4	4
県OB職員						0
非常勤職員					2	2
臨時職員					5	5
計	0	0	0	0	11	11
出向社員					16	16

(4) 役職員の見直し内容

前々年度	前年度	当年度
<ul style="list-style-type: none"> <li>・取締役10名(定数10名)</li> <li>・監査役 3名(定数 3名)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取締役10名(定数10名)</li> <li>・監査役 3名(定数 3名)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取締役10名(定数10名)</li> <li>・監査役 3名(定数 3名)</li> </ul>

(5) 常勤職員の給与体系

(いずれかに をして下さい。)	給与体系の見直し予定
<ul style="list-style-type: none"> <li>① 法人独自の給与体系</li> <li>2 県の給与体系を準用</li> <li>3 その他 ( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 有 ( 年 月予定)</li> <li>② 無</li> <li>3 その他 ( )</li> </ul>

給与体系の見直し予定がある場合、どの様に見直しする予定か記入してください。

な し

(6) 経営情報等の情報公開の状況(複数回答可 いずれかに をして下さい。)

青森県情報公開条例第33条の規定により実施機関が定める法人		定められている	定められていない
公開状況	公開内容	公開方法	
1 自ら積極的に公開している	① 貸借対照表	① 事務所等に備え付け	
2 情報開示請求等があれば公開している	② 損益計算書、収支計算書等(概要のみも可)	② 広報誌、新聞等、インターネット、公告	
③ その他(情報開示請求があれば公開するが、現在のと情報開示請求なし)	③ 事業内容、計画等	③ 議会において説明等	
	4 その他( )	4 その他( )	

青森県情報公開条例第33条の規定により実施機関が定める法人に定められた法人は条例の主旨にのっとり、その保有する情報の開示及び提供を行うため必要な措置を講ずるよう努める責務があります。また、公益法人は「公益法人の設立許可及び指導監督基準(平成8年9月20日閣議決定)」に基づき業務及び財務に関する資料を主たる事務所に備えて置き、原則として、一般閲覧に供することとなっています。

(7) 内部監査(当該業務担当者以外の者による相互監査)の実施状況

	支出事務	契約事務	財産管理事務
1. 内部監査規程の名称	青い森鉄道監査役会規則	青い森鉄道監査役会規則	青い森鉄道監査役会規則
2. 実施頻度	月1回(年12回)	10回	2回
3. 内部監査で指摘された事項	印鑑漏れ等の事務処理ミス	特になし	特になし

(8) 職員研修の実施状況

研修の名称	実施機関名	受講人数	最終実施年度
鉄道技術等の知識習得研修	東日本旅客鉄道株式会社	2	平成16年度

(9) 人事交流の実施状況

人事交流の実績	実施年度
へ 名派遣	
へ 名派遣	
東日本旅客鉄道株式会社 へ 2 名派遣	平成13年度
東日本旅客鉄道株式会社 から 15 名受入	平成14年度
東日本旅客鉄道株式会社 から 2 名受入	平成15年度
東日本旅客鉄道株式会社 から 2 名受入	平成16年度

#### 4 マネジメント評価

5段階評価基準 5:非常に良い 4:良い 3:普通 2:悪い 1:非常に悪い

##### (1)経営理念、基本目標、中・長期経営計画、提言への対応

評価項目	会社等自己評価	所管課評価
経営者の経営理念・基本目標を単に訓示する等にとどまらず、日常の経営活動の中で周知徹底しています。	5	3
顧客、市場及び県民ニーズについて事業毎に調査、分析し、その結果を資料としてまとめ、それを経営活動に活かすシステムがあります。	3	3
中長期経営計画の策定に際して、収支の相関関係をシミュレーションして設定しています。	3	3
中長期経営計画に基づき、年度別、事業別に経営数値目標を作成しています。	3	3
外部経営環境(社会経済動向・同業他法人の経営活動)の変化に応じて中長期経営計画を見直し、修正するシステムがあります。	3	3
中長期経営計画の見直しを踏まえて、年度ごとの経営数値目標と実績を比較、分析して、その結果に応じて次年度の経営数値目標や計画を見直すシステムがあります。	3	3
会社等経営評価委員会等の第三者評価機関からの提言等について対応策を策定し、実施しています。	5	5
経営課題について、実効的に迅速対応する経営行動力を有しています。	3	3
<b>総合評価</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

会社等コメント	所管課コメント
<p>(「限られた県の資金の実効的な配分実現のために、当該法人の現行の経営状態を配慮しつつ、県の出資引き揚げについて前向きに検討しているかどうか。」については、必ずコメントしてください。)</p> <p>当社の営業区間は輸送密度が極めて低く、自社路線の旅客運輸収入のみでは経費を賄いきれないなど、他社の乗り入れ収入に依存している状況にある。また、県に納入する線路使用料については、一部減免を受けることで収支均衡が図られている。</p> <p>平成15年度は、初めての通年営業の年度となったが、旅客運輸収入が年度当初予算額の約7割にとどまるなど、非常に厳しい状況にある。このため、人件費、管理費等の経費削減に引き続き取り組むほか、増収対策として、今後もJR東日本やJR北海道に対し、夜行寝台・団体列車の増発、旅行企画商品開発の依頼などをしていくこととしている。</p> <p>なお、出資金の引き揚げについては、同社が地域の生活の足である鉄道を維持していくために設立された経緯、上下分離方式による鉄道事業の形態、現在の経営状況及び等を勘案すると困難であると考えている。</p>	<p>同社は東北新幹線八戸駅開業と同時にJR東日本から経営分離された並行在来線において、旅客輸送を担う目的で設立された会社であり、地域の貴重な生活の足である並行在来線を維持、存続していくという県の施策に沿った事業を行っている。</p> <p>現在、同社では、開業前に作成した中長期経営計画と実績が乖離している経営状況を踏まえ、今年度、開業後の実態に沿った中期経営計画を策定することとしているが、当課では計画内容が経費削減等の同社の経営努力が反映された適切なものとなるよう、また、作成された計画が適切に履行されるよう留意していくこととしている。</p> <p>また、収益向上に向けては、現在の経営環境及び顧客ニーズを分析し、実効性の高い経営戦略を構築すること、経営課題についての迅速な対応をするといった面については、さらなる努力により改善していく必要があると考えている。</p> <p>なお、同法人は県が中心となり並行在来線の旅客輸送を維持することを目的に設立されたものであり、県と一体となって鉄道事業を行っているなど、県との連携は事業遂行には必要不可欠なものである。また、現在の厳しい経営環境からしても開業後2年を経過していない現時点では県の出資引き揚げについては想定することはできない。</p>

(2)事業内容等

評 価 項 目	公社等 自己評価	所管課 評価
当社の事業内容は、顧客ニーズに適応しています。	5	5
個別の事業の目標は、経営数値で具体化しています。	5	5
当該事業を遂行する上で必要な目標経営数値を設定するに際して、組織構成員が責任をもって参画しています。	3	3
個別の事業の目標経営数値と実績値を比較し、差異の原因分析をしています。	3	3
前項の原因分析に基づき対応策を策定し、それを実施しています。	3	3
顧客のニーズの把握・調査を行い、その結果を受けて経営改善策を実施しています。	3	3
実施事業の広報活動について、積極的に取り組み、その効果について検証を行っています。	3	3
	<b>総合評価</b>	<b>B</b>
	<b>B</b>	<b>B</b>

公社等コメント	所管課コメント
<p>現在の営業区間(八戸・目時間)は輸送密度が極めて低く、採算性の低い区間であるが、利用者のおよそ6割が通勤・通学によるものとなり、地域の生活の足として重要な役割を担っている。</p> <p>同社では、利用者の利便性の向上のため、沿線市町村や沿線各種団体に対して、意見・要望等の聴取、各駅にご意見箱を設置して利用者からの声を集める、などの取り組みを行っており、これらの意見に対しては、可能なものから実行している。</p>	<p>現在の営業区間は利用者の少ない採算性の低い区間であるものの、地域の重要な生活の足であり、将来にわたって旅客輸送を維持・存続していくことが重要であると考えている。</p> <p>このため、同社に対しては健全な全会社経営を目指してできる限りの経営努力が求められるところであることから、通年営業の初年度の営業実績を詳細に分析、検討するとともに、利用者のニーズ把握を通じて、収益確保に向けた取り組み等が必要であり、一層の取り組みを期待している。</p>

### (3)組織体制等

評価項目	公社等自己評価	所管課評価
事業の必要性、公共性等の事業の意義及び設立目的と第三セクター方式活用の妥当性について、評価システム(外部・設立団体・内部等)を持っています。	3	3
取締役会は、経営上の重要事項について意思決定をし、代表取締役の職務の執行を監督するなど、有効に機能しています。	5	5
監査役監査による具体的な指摘事項がなされたり、必要十分な時間により監査が実施されるなど、監査役監査が実効性をもって実施されています。	5	5
目標経営数値を達成するため、業務遂行上の権限・責任が組織構成員に対して明確です。	5	5
内部統制のあり方を定期的に見直ししています。	3	3
組織が硬直化しないように、組織(課・係)の再編成やフラット化、事務分掌の変更等)の見直しを行っています。	5	5
同一職務への長期間の職員配置の見直しを行っています。	3	3
役員報酬は経営状況に鑑みて適切なものとなっています。	3	3
職員給与は職員の業績と経営状況に鑑みて適切なものとなっています。	3	3
適正な人事評価制度を導入しています。	3	3
社員に対する自己啓発の支援、及び研修等の教育システムを持っています。	3	2
社員の経営への積極的な提案を具体的に取り上げています。	3	2
経営情報等の情報公開を、県民に対し、積極的に行っています。	3	3
	<b>総合評価</b>	<b>B</b>
		<b>C</b>

公社等コメント	所管課コメント
平成16年度の研修として、プロパーの営業課員2名に対し運転士育成のための「鉄道技術等の知識習得研修」を東日本旅客鉄道株式会社に委託して実施を予定している。また、今後職員の人事評価制度の導入等を検討していく。	同社は設立から3年が経過したばかりであること、JR東日本からの出向者が従業員の大部分を占めていること、青い森延伸までのいわゆる暫定の経営区間の営業であること等の理由から、現時点では具体的な内部組織の見直し等には至っていないものである。 しかしながら、青森開業時点においては同社の従業員も増えることから、今後、組織体制のあり方、従業員に対する研修システムの構築、人事評価のあり方、給与体系等については見直し等も含めて、検討していく必要があるものと認識している。

(4) 事業遂行の効率性・有効性

評価項目	公社等 自己評価	所管課 評価
事業遂行の効率性向上のため、事務処理の問題点の把握や原因分析を積極的に行っています。	3	3
把握された事務処理の問題点に対する改善を行っています。	3	3
事業毎の収支管理を行っています。	5	5
管理費削減のために支出項目の分析を行っています。	5	5
管理費削減のために具体的な改善を行っています。	3	3
業務委託や一定金額以上の物品購入コストの低減のために、入札方式や契約方法を工夫しています。	3	3
効率的かつ有効な業務遂行のために外部委託を行っています。	5	3
外部委託業者の選定基準・プロセスが公開され、明確です。	3	3
取引相手先が固定化していない。	3	3
金融機関等に対する金利交渉等を行っています。	5	5
資金運用、投資先を定期的に見直ししています。	3	3
保有資産の含み損はない。	5	5
回収困難な債権が増加していない。	5	5
マーケティング活動を積極的に行っています。	3	3
	<b>総合評価</b>	<b>B</b>

公社等コメント	所管課コメント
<p>実質開業初年度である平成15年度実績を基にして、収支の見直し・要員計画の整理等を含む平成17年度以降の中期経営計画を今年度中に策定することにより、今後の営業に係る問題点や課題等を整理することとしている。</p> <p>また、平成14年度に発足した青い森鉄道利用促進協議会を中心として、沿線の各種団体との連携を図り、利用者増に向けた活動を実施していく必要がある。</p>	<p>現在、同社では通年営業初年度の実績を踏まえて中期の経営計画を策定し、その過程で明らかになった問題点等を整理していくこととしているが、これには同社が収支改善を念頭において、すべての事務について効率化等を検討し、進めていく必要があると思われることから、同社に対しては一層の取り組みを求めることとしたい。</p>





注1 減価償却方法			
(例:定額法による税法基準の償却率)			
有形固定資産			
運搬具を除く工具器具備品…定率法			
その他の有形固定資産 …定額法			
無形固定資産			
ソフトウェア…定額法			
償却過不足額	前々々年度	前々年度	前年度

注2 退職給与引当金の引当方法			
従業員(プロパー2名)の退職給付に備えるため、退職手当規定により自己都合による期末退職給与要支給額の100%を計上した。(486千円)			
退職金期末要支給額	前々々年度	前々年度	前年度
			239

注3 その他の引当金の種類と引当方法	
引当金の名称	引当方法
賞与引当金	従業員の賞与の支給に充てるため、将来の支給見込み額のうち、15年度の負担額を計上(600千円)
引当金の名称	引当方法
引当金の名称	引当方法

## (2) 財政状態の概要(貸借対照表)

(単位:千円未満四捨五入)

科 目	前々々年度	前々年度	前年度
(資産の部)			
流動資産	401,509	202,621	235,057
現金・預金	400,496	127,840	166,545
前払費用	174		
未収収益	395		
未収運賃		42,226	49,969
未収金		12,964	14,104
未収還付税金	443	16,349	4
貯蔵品		3,242	4,436
その他の流動資産	1		
固定資産	156,850	335,732	313,383
鉄道事業固定資産	293	335,732	313,383
建設仮勘定	156,557		
繰延資産	32,564	55,507	41,358
創立費	4,368	3,275	2,184
開業費	28,196	52,232	39,174
資産の部合計	590,923	593,860	589,798
(負債の部)			
流動負債	6,210	70,482	66,171
未払金	5,424	59,294	57,278
未払法人税等	242	322	322
預り連絡運賃		5,784	4,931
前受運賃		3,849	2,714
預り金	377	407	326
賞与引当金	168	826	600
固定負債		238	487
退職給付引当金		238	487
負債の部合計	6,210	70,720	66,658
(資本の部)			
資本金	600,000	600,000	600,000
利益剰余金	15,287	76,860	76,860
当期末処理損失	15,287	76,860	76,860
(うち当期損失)	15,287	61,573	0
資本の部合計	584,713	523,140	523,140
負債及び資本合計	590,923	593,860	589,798

## (3) 補助金等の受入状況

(単位:千円未満四捨五入)

区 分	交 付 者	前々々年度	対全体収入比 (%)	前々年度	対全体収入比 (%)	前年度	対全体収入比 (%)
	国・地方公共団体						
補助金収入 1	国						
	県						
	その他						
	小計	0		0		0	
	2 うち、自主事業に係る補助金収入						
無利子借入金による 利息軽減額の長期 プライムレートによる 試算額 3	国						
	県						
	その他						
	小計					0	
土地・施設等使用料 に係る減免額 4	国					0	
	県					264,323	
	その他					0	
	小計					264,323	
受託料収入 5	国						
	県						
	その他						
	小計	0		0		0	
債務保証・損失補償 6	国						
	県						
	その他						
	小計					0	
そ の 他 7	国						
	県						
	その他						
	小計	0		0		0	
合 計		0		0		264,323	

1～7の具体的内容

青い森鉄道㈱に対する線路使用料については、青森県鉄道施設条例の規定により経常損失相当額について減免することとなっている。

## 2 財務分析

### (1) 補正損益計算書

(単位:千円未満四捨五入)

補正損益計算書		前々々年度	前々年度	前年度
<b>計算式</b>				
当期純損益	a	15,287	61,573	0
優遇措置補正額	1 補助金等収入 b	0	0	
	2 自主事業補助金収入 c			0
	3 利息軽減額の試算額 d			0
	4 使用料減免額 e			264,323
当期補正後損益	f = a - c - d - e 又は f = a - b	15,287	61,573	264,323

### (2) 財務分析比率表

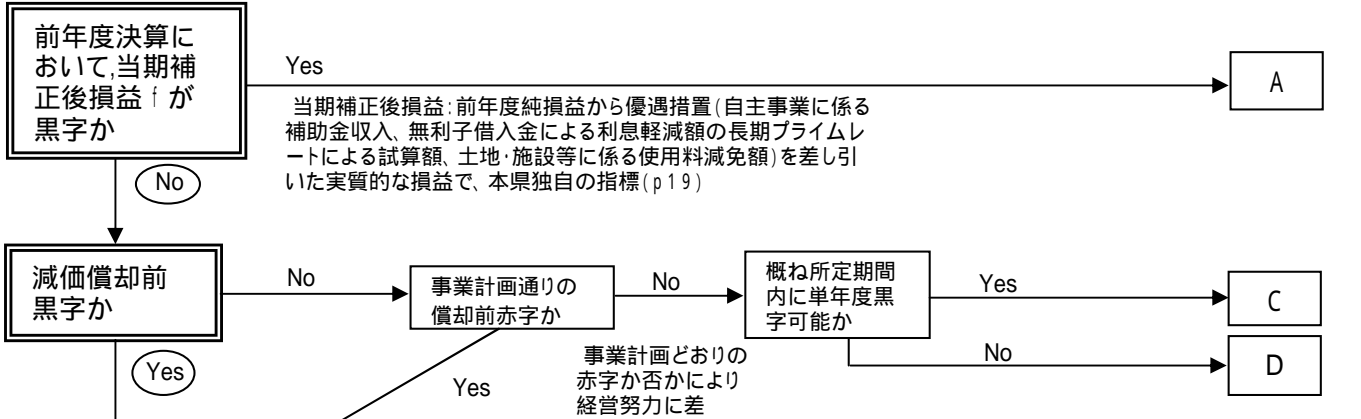
(単位:%小数点1桁)

比率の名称	算式	類似他社	前々々年度	前々年度	前年度	傾 向 (前年度/前々年度)	
<b>収 益 性</b>							
経営資本経常利益率	経常利益 / 資産合計	当 社		10.3	0.1		
売上高経常利益率	経常利益 / 売上高	当 社		44.5	0.1		
経営資本回転率 (単位:回小数点2桁)	売上高 / 資産合計	当 社		23.20	75.20		
<b>安 全 性</b>							
流動比率	流動資産 / 流動負債	当 社		287.5	355.2		
自己資本比率	自己資本 / 資産合計	当 社		88.1	88.7		
借入金依存度	借入金 / 資産合計	当 社		0.0	0.0		
<b>生 産 性</b>							
売上高人件費比率	人件費 / 売上高	当 社		50.1	31.1		
1人当たり年間売上高	売上高 / 社員数	当 社		5,989	18,481		
						上昇数	6
						横ばい数	2
						下降数	0
						評価	++

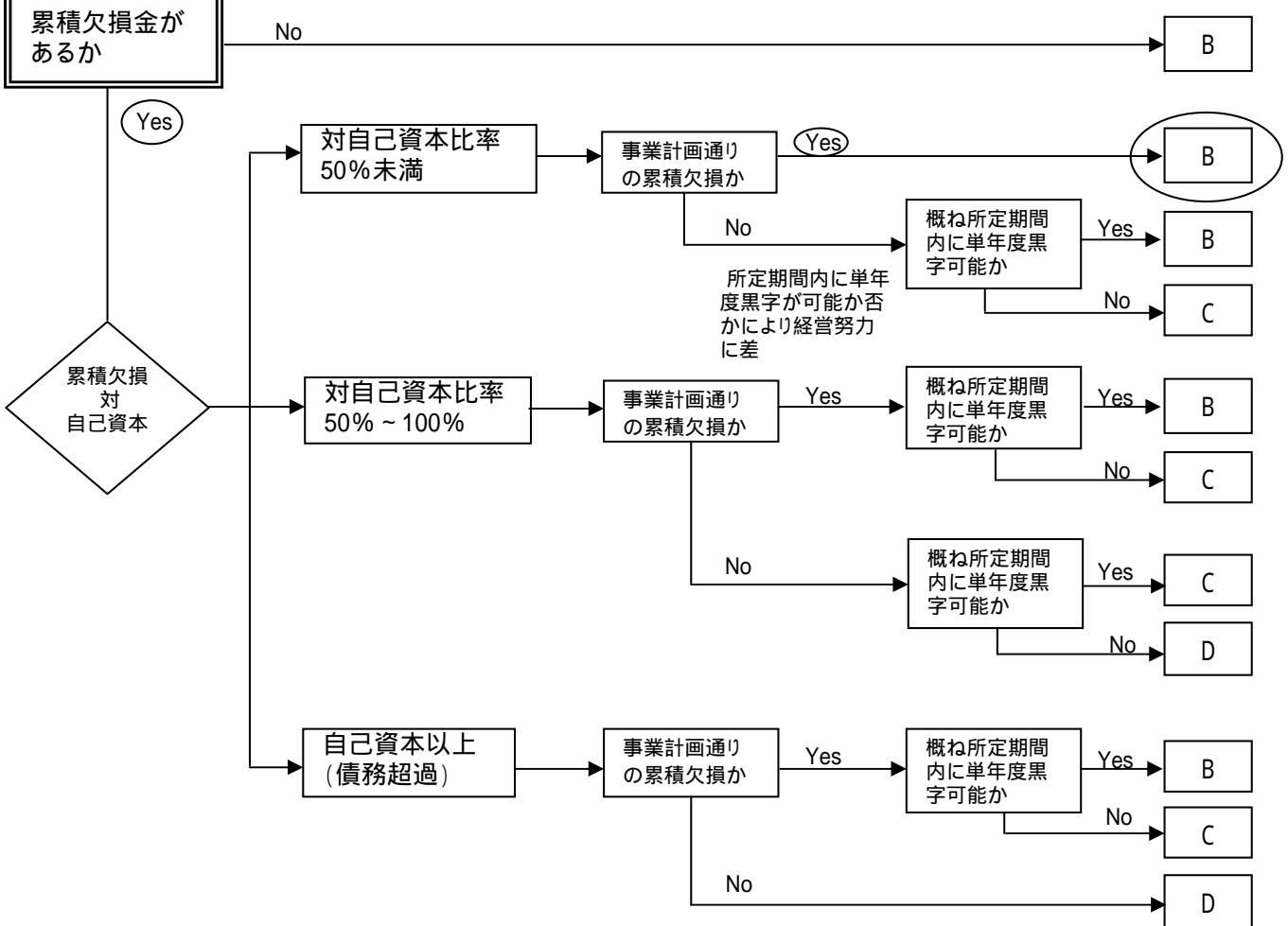
### 3 財務評価

(1) 評価のフローチャート(下記の該当するYes、No及びA～Dを丸で囲むこと)

#### < 損益計算書からみて >



#### < 貸借対照表からみて >



A: 良好  
 B: 概ね良好  
 C: 改善を要する  
 D: 大いに改善を要する

(2)財務評価に関するコメント

公社等の業種や性格、公共性、また設備投資の多寡、経営の責めに帰すべき理由など、特記事項がある場合には、その内容(県の施策等と実施事業の関連性、類似事業を行う法人等の状況等の考慮)を具体的に記入する。

公社等コメント	所管課コメント
<p>1.収益性について 平成15年度の事業収支は均衡しているが、旅客運輸収入が年度当初予算額の約7割にとどまるなど、非常に厳しい経営環境にある。今後も引き続き増収対策として、JR東日本やJR北海道に対し、夜行寝台・団体列車の増発、旅行企画商品開発の依頼などをしていくと同時に、支出についても一層の精査が必要であると認識している。</p> <p>2.安全性について 流動比率からも短期的な支払能力においては問題が無いと考える。 固定長期適合率においては、長期借入金が無いため、ほぼ固定比率に等しく、設備投資は自己資本の範囲内で賄っていることになる。 自己資本比率においても長期借入金(固定負債)が無いことから金利負担も無く比率は高い。</p> <p>3.成長性及び生産性について 実質開業初年度である平成15年度実績を基にして、収支の見直し・要員計画の整理等を内容とした、平成17年度以降の中期経営計画を今年度中に策定し、今後の問題点や、課題等について整理していく。</p>	<p>同社の経営区間である県境目時・八戸間は、JR東日本経営時から利用者の少ない採算性の低い区間であり、将来にわたって旅客輸送を維持していく観点から、同社の経常損失に相当する部分については、線路使用料を減免し収支の均衡を図ることとしている。</p> <p>現在の経営環境からは、同社の経営努力のみで経営を安定させることは困難な状況にあるものの、地域の生活の足を守るためには健全な会社経営を行うことが必要不可欠であり、同社に対しては出来る限りの経営努力を求めるとしている。</p> <p>なお、財務評価については、前々年度は平成14年12月の開業であり、収入が4ヶ月間のものであるのに対して、費用が通年のものであることから、収益性、成長性及び生産性の指標では、単純に通年営業である昨年度との比較は適さないものと考えている。これらの指標については来年度以降の通年営業での比較が適切と考える。</p> <p>なお、安全性については同社が借入金に依存しない経営を行っていること等から現時点においての問題はないものと考えている。</p>