

1 1 青い森鉄道株式会社

1 法人の概要

(平成21年7月1日現在)

| | | | | | |
|-------------------------|---|-----------|---|-------|-------|
| 代表者職氏名 | 代表取締役社長 関 格 | 県所管部課名 | 企画政策部 並行在来線対策室 | | |
| 設立年月日 | 平成13年5月30日 | 資本金 | 2,900,000千円 | | |
| 主な出資者等の構成 (出資等比率順位順) | 氏名・名称 | | 金額 | 出資等比率 | |
| | 青森県 | | 1,995,300千円 | 68.8% | |
| | 青森市 | | 221,200千円 | 7.6% | |
| | 八戸市 | | 189,100千円 | 6.5% | |
| | 日本貨物鉄道(株) | | 100,000千円 | 3.4% | |
| | 東京中小企業投資育成(株) | | 50,000千円 | 1.7% | |
| | (株)青森銀行 | | 30,000千円 | 1.0% | |
| | (株)みちのく銀行 | | 30,000千円 | 1.0% | |
| | 日本風力開発(株) | | 30,000千円 | 1.0% | |
| | 三沢市 | | 28,400千円 | 1.0% | |
| | 東北町 | | 28,000千円 | 1.0% | |
| 組織構成 | 区分 | | 人数 | うち常勤 | 備考 |
| | 取締役 | | 12名 | 3名 | 県OB1名 |
| | 監査役 | | 3名 | 1名 | |
| | 社員 | | 65名 | 55名 | 県派遣1名 |
| 業務内容 | 東北新幹線八戸開業と同時にJR東日本から経営分離された並行在来線「目時・八戸間」を経営区間(青い森鉄道線)とする旅客鉄道業 | | | | |
| 経営状況 (平成20年度) | 営業収益 | 359,999千円 | (その他参考) 青森県鉄道施設条例の規定に基づく線路使用料の減免措置(279,756千円)を受けている。 | | |
| | 営業利益 | 53,085千円 | | | |
| | 経常利益 | 57,789千円 | | | |
| | 当期純利益 | 58,821千円 | | | |

2 沿革

東北新幹線盛岡・八戸間の開業に伴い、並行在来線となる東北本線盛岡・八戸間については、JR東日本から経営分離され、第三セクター方式で線路を存続させることとなった。そして、鉄道事業を行う第三セクターとして目時・八戸間を経営区間とする青い森鉄道株式会社(平成13年5月30日設立)と盛岡・目時間を経営区間とするいわて銀河鉄道株式会社(平成13年5月25日設立)が設立された。

その後、運賃値上げ、経営の合理化等の諸条件の整備を行い、平成14年12月の東北新幹線盛岡・八戸間開業と同時に青い森鉄道株式会社目時・八戸間が開業した。

なお、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の所有及び保守・管理を行い、青い森鉄道株式会社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」により事業実施されている。

今後、平成22年12月の東北新幹線全線開業により、青い森鉄道線も青森まで延伸されることとなっている。

3 課題と点検評価

平成17年度の報告書において提言した事項を中心に点検評価を行った結果は、次のとおりである。

(1) 収支改善に向けた取組の強化

当法人に対する県の支援策として、県に納付すべき線路使用料の範囲内で当期純損失相当額の減免が行われているが、平成17年度の点検評価において、当法人が策定した中期経営計画を確認したところ、平成17年度から平成20年度まで、県から線路使用料の全額免除を受けたとしても当期純損失が毎年度発生するという内容であったことから、平成17年度の報告書では、「県財政への一層の負担を極力回避すべく、当法人自ら最大限の経営努力をし、収支改善に努めること」を提言していた。

今年度の点検評価において、平成17年度以降の当法人の経営状況を確認したところ、毎年度、線路使用料の全額免除を受けているものの、平成17年度は約1千7百万円の赤字、平成18年度は約3百万円の赤字、平成19年度は約1千7百万円の赤字、平成20年度は約5千9百万円の赤字であった。収支改善に向けた取組について、当法人からは、経費の圧縮やJR各社への働きかけ等による収入確保に努めてきたものの、JR企画商品に係る収入は減少し、平成20年3月の寝台特急減便により大幅な減収となったほか、他の旅客運輸収入の減少も続いていることが説明され、収益及びサービスの向上を図るため、平成20年度に営業戦略プロジェクトチームを設置して、ロゴマーク・イメージキャラクターの公募や各種定期券の新規開発、施設提携の割引サービスに取り組みなど、県財政への一層の負担を極力回避すべく努力していることが報告された。

また、平成22年12月に予定される青い森鉄道線の青森延伸に向けての準備状況についても確認したところ、県の所管課からは、当法人において必要となる初期投資費用23億円について出資金をもって充てることとし、そのため、県、市町村及び民間による出資の増(うち県分は約16億6千5百万円増)を実施したこと、当法人の運営体制強化を図るため、平成20年4月から、県職員1名を派遣していることなどが報告された。なお、県においては、青い森鉄道線の青森延伸の時期に合わせ、県が保有する青い森鉄道(線路、駅舎等の鉄道施設)について指定管理者制度を導入し、その際には当法人を保守管理主体とする計画としているとのことであり、現在、青森延伸後の運賃の決定や運行体制の確立など、収支見込みの基礎となる事項について、国・県・JR東日本等・当法人が協議を進めているとのことであった。

当法人は、東北新幹線全線開業を見据えて、その並行在来線を維持存続し、地域住民の足を守るために設立・運営されているものであり、当委員会としては、その経営の困難さについて、当法人の取組だけでは克服し難い特殊性があることを理解するものであるが、やはり、当法人の経営悪化による県財政への一層の負担は極力避けるべきと考えることから、当法人に対しては、困難な経営環境の中にあっても収支改善に向けて最大限の努力を続けるよう求めるものである。また、青い森鉄道線の青森延伸に伴う指定管理者制度導入に関しては、当法人において、当法人が担う責任と期待される役割がますます大きくなっていることを十分認識するとともに、この機をとらえ、当法人の経営状況を改善していくことが望まれるところであり、そのためには、指定管理者制度導入後の収支及び体制に係る計画を早期に樹立し、その実現に向けて努力する必要がある。

(2) 沿線自治体、地域住民及びJR東日本等との協力体制の整備

当法人は、収益を上げるために、JR東日本等からの寝台特急列車の乗り入れ収入及び企画乗車券収入の確保等に努めているが、当法人による経営改善策だけでは限度があり、当法人の努力のみでは、これまでのサービス内容すべてを維持していくことは困難になっていくことが予想されたことから、平成17年度の報告書では、「当法人が地域住民の足を確保するため、懸命に努力をしていることを沿線自治体、地域住民及びJR東日本等に理解してもらい、その上で沿線自治体、地域住民及びJR東日本等との連携を強め、必要な協力を求めることによって、関係機関とともに地域

全体で地域の足を守っていくという体制を整備すること」を提言していた。

この点について、当法人からは、沿線自治体、県等で構成する利用促進協議会を通じ、沿線自治体のイベントと連携して鉄道利用者の誘客活動をすすめているほか、地域住民と連携した駅舎等の環境整備、沿線自治体と連携した駅放置自転車の撤去等の様々な活動に取り組んでおり、それぞれ効果をあげていること、また、ＪＲ東日本やＩＧＲいわて銀河鉄道との協力体制の強化にも取り組んでいること等について説明がなされた。

当委員会としては、当法人が様々な取り組みを行っていることを評価するものである。今後は、青い森鉄道線の青森延伸により青い森鉄道線の沿線となる範囲が広がることをも踏まえ、引き続き、沿線自治体、地域住民及びＪＲ東日本等との連携を図り、関係機関とともに地域全体で地域の足を守っていくという体制の整備に努めるよう望むものである。