

10 八戸臨海鉄道株式会社

1 法人の概要

(平成21年6月30日現在)

代表者職氏名	代表取締役社長 田村 幸雄	県所管部課名	企画政策部 新幹線・交通政策課	
設立年月日	昭和45年7月30日	資本金	570,000千円	
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	
	日本貨物鉄道(株)	220,000千円	38.6%	
	青森県	165,000千円	28.9%	
	三菱製紙(株)	115,000千円	20.2%	
	八戸市	55,000千円	9.6%	
	八戸製錬(株)	10,000千円	1.8%	
	八戸鉄工団地協同組合	5,000千円	0.9%	
組織構成	区分	人数	うち常勤	備考
	取締役	9名	3名	県OB1名
	監査役	4名	1名	
	社員	91名	91名	
業務内容	八戸臨海鉄道線(八戸貨物駅～北沼駅間)における貨物輸送業並びに日本貨物鉄道株式会社及び青森県鉄道管理事務所からの受託業務等			
経営状況 (平成20年度)	営業収益	879,897千円	(その他参考)	
	営業利益	19,975千円	県からの受託事業収入 413,895千円	
	経常利益	27,688千円	(青い森鉄道線鉄道施設保守等業務)	
	当期純利益	26,815千円		

2 沿革

昭和39年、八戸地区は新産業都市に指定され、以来、同地区は工業用地の造成、港湾の整備等が進み、臨海工業都市として飛躍的な発展を遂げた。特に第二臨海工業地区は、主要企業の進出、設備拡充も順調に進み、この地区に集積される貨物の輸送体制の早急な整備、確保が要請されるに至った。

このため、八戸臨海工業地帯に集積される貨物の鉄道輸送を行うため、日本国有鉄道(昭和62年分割民営化により、現在は日本貨物鉄道(株))、青森県、八戸市及び進出企業が出資する第三セクターとして、昭和45年7月に当法人が設立された。

設立当初は臨海工業地帯の企業の貨物輸送のみであったが、トラック輸送の急増及び大量海上輸送の影響による収入減に対応し、安定した収入を確保するため、日本国有鉄道(現在は日本貨物鉄道(株))からの業務を受託するようになったほか、平成14年12月からは、青い森鉄道線(目時・八戸間)の開業に伴い、同線の鉄道施設保守等業務を県から受託している。

3 課題と点検評価

平成18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) 業務運営体制の再構築

平成18年度点検評価実施時点において、当法人は、社員80人中48人が50歳以上であり、

退職者の再雇用制度を有効に活用しながら、社員を新規採用し、年齢構成の偏りの解消と技術の継承を行うことが課題となっていたことから、平成18年度の報告書では、「社員の新規採用と技術の継承に当たっては、将来の業務量、人員構成、人件費負担の軽減効果等を踏まえ、時機を逸することなく、計画的に行うこと」を提言していた。

当法人においては、平成14年12月から青い森鉄道線（目時・八戸間）の鉄道施設保守等業務を県から受託して実施しており、将来、青い森鉄道線の青森延伸後には八戸・青森間の鉄道施設保守等業務も受託したいと希望し、その将来像に向けて業務運営体制の整備に努めてきたところである。

しかしながら、県においては、平成22年12月に予定される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、その際には青い森鉄道株式会社を保守管理主体とする計画となったことが、今年度の点検評価において確認された。

県の計画どおりに進めば、青い森鉄道線の青森延伸後は、現在当法人が実施している青い森鉄道線（目時・八戸間）の鉄道施設保守等業務についても青い森鉄道株式会社が保守管理主体となり、そのことによって、当法人としては、現在の収入の5割程度が失われるとともに、人員に余剰が生じる事態となる。この見込みを反映し、当法人が今年度策定した中・長期経営計画においては、平成22年12月以降は青い森鉄道線（目時・八戸間）の鉄道施設保守等業務を実施しないこととして、収支を縮小し、人員についても大幅に削減する計画としている。これらの内容について、当法人から確認したところ、収支の縮小については、平成23年度以降は、当面の間、年間1千3百万円程度の赤字が続くことが避けられないが、平成20年度末で利益剰余金が2億5千5百万円以上あるので、それを充てていく予定であること、また、人員の削減については、現在青い森鉄道線（目時・八戸間）の鉄道施設保守等業務に要している人員20名をそのまま削減する計画であり、削減に当たっては、青い森鉄道株式会社への転籍やJR東日本からの出向者数の減などにより対応できる見込みであることが説明された。

このように、青い森鉄道線の青森延伸の時期を境に、当法人の経営環境は大きく変化することとなる。当法人においては、当面の間、赤字経営が避けられないとしても、できるだけ早期に黒字経営に転換できるよう、平成23年度以降の業務量及びその業務を行うのに必要な組織体制等を見極め、業務運営体制の再構築を図る必要がある。

（2）持続可能な給与制度の確立

当法人は職員の年齢層が高く、現行の年功序列型賃金制度では人件費が経営を圧迫していくことが懸念されていたことから、平成18年度の報告書では、「当法人は、年功序列型賃金制度や人事評価制度の見直しについて検討しているが、業務の専門性及び特殊性に配慮し、人件費が将来の経営を圧迫することのないよう、持続可能な給与制度の確立に努めること」を提言していた。

この点について、当法人からは、夏季及び年末手当について会社への貢献又は損害等の実績を加味した支給制度としたほか、一部管理職手当について見直しを行ったが、年功序列型賃金制度の見直しについては組合の同意が得られず苦慮していること、また、（1）に記載した事情から業務運営体制そのもの見直しが急務となり、給与制度の見直しについては今後のスケジュールを見込めない状況であることが説明された。

当委員会としては、当法人において業務運営体制の見直しが急務であることについては十分理解するものであるが、当法人が経営を持続させていくためには、給与制度の見直しが必要であることに変わりはないことから、業務運営体制の見直しと並行して、持続可能な給与制度の確立に引き続き取り組むよう望むものである。