

平成27年度青森県公社等経営評価書

(平成26年度決算ベース)

法人名等				法人の自己評価(経営評価指標)	
12	青い森鉄道(株)				
所管課名	企画政策部青い森鉄道対策室				
決算状況 (単位:千円、%)					
出資	資本金	県出資額	県出資比率		
	2,900,000	1,995,300	68.8		
決算	前期純利益	当期純利益	利益剰余金等		
	2,570	2,447	▲ 360,867		
資産	資産	負債	純資産		
	4,372,516	1,833,383	2,539,133		
財務分析指標				上記についての所管課の意見・評価	
自己資本比率	総資産 経常利益率	県財政関与率	総資産回転率	売上高 経常利益率	◎
58.07	0.33	74.20	127.60	0.26	<b>【目的適合性】</b> 青い森鉄道株式会社は、地域住民の足を安定的に維持継続させる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。
販売管理費 比率	人件費比率	流動比率	借入金比率		
99.21	26.59	236.88	0.00		○
経営評価結果					
評価区分	C:改善措置が必要				
<p>&lt;財務状況&gt;                      財務の状況については、平成23年度の新線開業以降、4期連続の赤字となっているが、当該赤字は、県に支払うべき線路使用料の減免(平成26年度:約5億1千4百万円)によって確保されている状況にあり、経営基盤は脆弱であると言わざるを得ない。</p> <p>&lt;経営状況&gt;                      法人が自己評価した経営評価指標の項目については、前記の財務状況に起因し、財務状況の健全性が低くなっている他、経営の効率性について低調な評価となっていることから、経費節減の取組等をさらに進めていく必要がある。</p> <p>&lt;改善事項等&gt;                      当該法人における経営の基盤である鉄道事業収入について、当該収入の安定的確保のため、県や沿線自治体、他の鉄道事業者等との連携を強化し、更なる利用者の増加に向けた積極的な取組を求めたい。</p> <p>また、北海道新幹線開業に伴うJR寝台特急列車の廃止により、平成28年度以降は大幅な減収が見込まれることとなり、仮に線路使用料を全て免除されたとしても、収支に影響が出る可能性がある。安定的な経営のためには、当法人の不断の経営努力が必要であることは当然であるが、法人の努力だけでは限界があることから、県においては、地域交通体系のあり方を含めた観点から、沿線地域住民等の声を踏まえ、国等の関係機関と協議を進め、持続可能な青い森鉄道の運営を図っていくための仕組みの構築に向けた早急な対応を求めたい。</p>					
<b>【組織運営の健全性】</b> 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、異常時の対応を定めたマニュアルの整備など、適切に行っている。 なお、青い森鉄道株式会社のプロパー職員は約6割となっていることから、安全な鉄道事業の実施を第一としつつ、引き続き着実なプロパー職員の育成・転換していくことが求められる。					○
<b>【経営の効率性】</b> 青い森鉄道株式会社の営業損益は3年連続で中期経営計画を上回って赤字であり、県への線路使用料支払額も3年連続で中期経営計画を上回るものとなっていることは評価されるが、県による多額の線路使用料減免によるものであり、青い森鉄道株式会社においては、より一層の収支改善の取組が求められる。 なお、人件費については中期経営計画を上回っていることから、安全を第一としながらプロパー転換を着実に進め、コスト縮減に取り組むことが求められる。					○
<b>【財務状況の健全性】</b> 青い森鉄道株式会社の営業損益は3年連続で中期経営計画を上回って赤字であり、県への線路使用料支払額も中期経営計画を上回るものとなっていることは評価されるが、県による多額の線路使用料減免によるものであり、青い森鉄道株式会社においては、より一層の収支改善の取組が求められる。					○