経営概要書

法人名：　**由利高原鉄道　株式会社**　（株　９）

１　法人の概要

代表者職氏名	代表取締役社長　春田　啓郎	所管部課名	観光文化スポーツ部交通政策課
所在地	由利本荘市矢島町七日町字羽坂21番地2	設立年月日	昭和59年10月31日
電話番号	0184-56-2736	ウェブサイト	http://www.obako5.com

主な出資（出捐）者	出資（出捐）者名	出資（出捐）額(千円)	出資（出捐）比率（%）
	秋田県	38,500	38.5%
	由利本荘市	38,500	38.5%
	（一社）由利建設業協会	8,000	8.0%
	その他１１団体	15,000	15.0%
	合計	100,000	100.0%

設立目的	国鉄改革に伴い矢島線は廃止対象路線に選定されたが、沿線住民の重要な交通手段であることから、県と関係市町が主体となり存続することで合意され、それぞれの出資により昭和59年10月31日に会社を設立した。
事業概要	鳥海山ろく線の運営、貸切バス事業、旅行業法に基づく旅行業、前号に付帯関連する一切の事業
事業に関連する法令、県計画	鉄道事業法、ふるさと秋田元気創造プラン

２　H28年度事業実績

鉄道事業の輸送人員は223,419人で約300人増加（前年比0.1%増）し、わずかではあるが４年ぶりに増加に転じた。少子化の影響により通学定期利用者は減少傾向にあるものの、企画列車等の運行による団体利用者の増加と、自治体や沿線企業への周知、働き掛けによる通勤定期利用者の増加によるものである。運輸収入は約5,400万円で約140万円増加（前年比2.6%増）した。支出においては、修繕費が大幅に増加したことから、経常損失が約8,600万円となり、対前年で約50万円悪化した。また、平成28年度から事業開始した貸切バス事業については、冬期間の稼働率の低さ等により赤字となっている。

＜事業目標＞

項　目	区分	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
輸送人員（人）	目標	274,053	303,730	218,337	217,102
	実績	235,787	223,114	223,419	ー
経常収入（千円）※受託事業収入を除く	目標	74,804	86,067	86,427	91,928
	実績	70,941	81,696	91,327	ー
顧客満足度指数	目標	75	80	95	95
	実績	79	94	91	ー

３　組織

①役員数(H29.7.1現在)　（単位:人）

区　分	取締役		監査役	
	H28	H29	H28	H29
常勤	2	2		
内、県退職者				
内、県職員				
非常勤	6	6	2	2
内、県退職者				
内、県職員	1	1		
計	8	8	2	2
内、県関係者	1	1		

役員報酬
支給対象者（H28年度）　1　人
平均年齢　65　歳
平均報酬年額（H28年度）　5,500　千円

②職員数(H29.4.1現在)　（単位:人）

区　分	H28	H29
正職員	28	26
内、県退職者		
出向職員	2	2
内、県職員		
臨時・嘱託	9	7
内、県退職者		
計	39	35
内、県関係者		

正職員
平均年齢　39　歳
平均勤続年数　11.0　年
平均年収（H28年度）　2,440　千円

③取締役会回数

平成27年度	5	平成28年度	5

４　財務

①損益計算書　（単位:千円）

区　分	平成27年度	平成28年度
売上高	97,983	98,792
売上原価	115,249	135,730
売上総利益	△ 17,266	△ 36,938
販売費及び一般管理費	73,125	58,151
人件費(売上原価含む)	105,112	114,344
営業利益（損失）	△ 90,391	△ 95,089
営業外収益	5,847	4,572
営業外費用	827	1,035
経常利益（損失）	△ 85,371	△ 91,552
特別利益	98,713	141,034
特別損失	12,475	58,812
法人税、住民税・事業税	184	184
当期純利益（損失）	683	△ 9,514

②貸借対照表　（単位:千円）

区　分	平成27年度	平成28年度
流動資産	48,948	51,723
固定資産	106,428	95,985
資産計	155,376	147,708
流動負債	66,846	70,019
短期借入金	50,000	60,000
固定負債	39,919	38,592
長期借入金	6,430	9,302
負債計	106,765	108,611
資本金	100,000	100,000
利益剰余金等	△ 51,389	△ 60,903
純資産計	48,611	39,097
負債・純資産計	155,376	147,708

（単位：千円）

退職給与引当状況	要支給額	引当額	引当率(%)
	28,750	28,750	100.0%

＜主な経営指標＞

項　目	算　式	平成27年度	平成28年度	H27-28増減※
経常収支比率	経常収益÷経常費用×100	54.9%	53.0%	△ 1.8
流動比率	流動資産÷流動負債×100	73.2%	73.9%	0.6
自己資本比率	純資産計÷負債・純資産計×100	31.3%	26.5%	△ 4.8
有利子負債比率	有利子負債÷純資産計×100	119.0%	177.3%	58.2

※端数処理の関係で増減が一致しないことがある。

５　県の財政的関与の状況　（単位:千円）

区　分		平成27年度	平成28年度	支出目的・対象事業概要等
年間支出	補助金	52,539	35,993	鉄道軌道輸送対策事業費補助金、秋田犬の里魅力アップ促進事業補助金
	委託費	14,704	0	平成27年度　プレミアム回数券事業、プレミアム周遊券事業
	指定管理料			

年度末残高	貸付金			
	損失補償			
	その他の財政支出（基金等）			

法人名：

由利高原鉄道　株式会社

（株　９）

Ⅰ　自己評価

1 公共的役割		2 組織体制		3 事業実施		4 財務状況	
A	地域の生活路線として、また交通弱者にとって欠くことのできない公共交通機関として地域振興や知名度向上により大きな役割を果たしている。	C	旧態依然とした管理体制の下、不適切な会計処理を行っていたことが明らかになったことから、取締役による調査委員会を設置し、総務課と経理課の分離による責任体制の明確化や、コンプライアンス体制の強化、代表取締役の報酬返納などを実施した。	A	鉄道事業のほか、物品販売や旅行業なども実施しているが、特に新規事業である貸切バス事業が560万円の赤字を計上した結果、経常収支は目標額を達成することができなかった。	C	会社、沿線市、県による３者合意において、鉄道事業の経常損失額を目標として掲げているが、平成28年度は経常損失額が8,589万9千円となり、3年連続で目標を達成できなかった。平成29年度は、営業の強化などにより一層の収益改善に努めていく。

Ⅱ　所管課評価

1 公共的役割		2 組織体制		3 事業実施		4 財務状況	
A	旧国鉄の不採算路線を引き継ぐための第三セクターであり、公共的役割を果たしている。利用者数は年々減少しているものの、沿線住民の足として重要な役割を担っているほか、観光利用の促進にも取り組んでおり、地域の活性化にも貢献している。なお、ふるさと秋田元気創造プランにおいて、県民生活を支える地域交通の一つとして位置付けられている。	C	経営が厳しい中で、適材適所を目指した配置転換を実施しており、必要最小限の人数で効率的な運営が図られるように努力している。また、民間旅行会社出身の代表取締役は常勤であり、取締役会を年４回以上開催している。しかし、不適切な会計処理が行われたことから、平成28年度は組織体制を見直し、コンプライアンス規定が整備された。引き続き、会計処理等の運営に関して注視する必要がある。	A	鉄道事業において、各種企画列車を運行したほか、貸切バス事業では、バスツアーに加えて鉄道を組み合わせたツアーを企画するなどして、増収に向けた取組を進めたが、収益改善は図られなかった。今後も営業力の強化を図るとともに、利用者のニーズに応じたツアー等を企画し、沿線内外の利用者の増加に繋げていく必要がある。	C	平成28年度は、鉄道収入が前年度と横ばいで推移し、費用では人件費を削減するなど経営状況の改善に努めたが、修繕費等の増加により、経常損失目標額を達成することができなかった。今後は、営業活動の強化とともに、徹底したコスト管理を行うことにより、経常損失額を縮小する必要がある。

Ⅲ　外部専門家のコメント

・南阿蘇鉄道復興支援切符の売上などが寄与し前期よりやや増収となっている。貸切バスの人件費の増加など費用の増加により減益となり、当期純利益は△9,514千円となっている。
・利益剰余金は△60,903千円と繰越欠損であり、期間損益の水準に比して過大で解消には長期間を要する。また当社と県・由利本荘市の三者間で経常損失目標に係る合意に対し、補助金を受け取っており実質的に赤字の補てんがなされる仕組みとなっている。以上より、財務基盤は安定しているとは言えない。
・依然として厳しい状況にあり引き続き営業活動の強化、コスト管理が求められる。

Ⅳ　委員会評価

1 公共的役割		2 組織体制		3 事業実施		4 財務状況	
A	三セク行動計画上は、県が実施すべき事業を主たる事業とし、経営改善に取り組むべき法人に位置づけられている。公共交通機関である地方鉄道を運営しており、地域住民の交通手段の確保や地域活性化において、大きな役割を果たしている。	C	常勤の役職員がおり、充て職の取締役会への出席状況も良好であった。しかし、不適切な会計処理が行われていたことを踏まえ、整備された社内コンプライアンス体制や会計処理について適切な運用が求められる。	A	輸送人員の減少は若干改善したものの、輸送人員は依然として減少傾向にある。引き続き、地域の関係機関・団体と一体となった鉄道の利用促進活動のほか、貸切バス事業を含め、利用者の増加に向けた取組が期待される。	C	鉄道事業の経常損失は３者合意の目標額を達成できなかった。また繰越欠損も縮小しておらず、その解消には長期間を要する。引き続き、経常損失の縮小及び経営の健全化に向け、徹底したコスト管理が必要である。

Ⅴ　前年度委員会評価

1 公共的役割	A	2 組織体制	C	3 事業実施	B	4 財務状況	C

評価結果を受けて実施した経営健全化に向けた取組（概要）

不適切会計処理により、社長と会計責任者の職を分離し、会計責任者を経理課長とするとともに、平成28年度から月次決算管理表によるコスト管理を徹底した。あわせてコンプライアンス規定を整備し、定期的にコンプライアンス委員会を開催することにより、社員のコンプライアンス意識の向上に努めた。
平成28年度の輸送人員は、企画列車等の運行により定期外利用者では団体利用が約1,000人増加（前年比1.5%増）するとともに、自治体や沿線企業への周知、働き掛けにより通勤定期利用者が約4,000人増加（昨年度比26.2%増）したことにより、全体として約300人増加（昨年度比0.1%増）となっている。