

| | | | |
|------|-----------------|-------|----------------------|
| 代表者名 | 岸辺 陞 | 所管部課名 | 建設交通部建設交通政策課 |
| 所在地 | 北秋田市銀山字下新町119-4 | 設立年月日 | 昭和 5 9 年 1 0 月 3 1 日 |

【沿革及び県の出資理由】

国鉄改革に伴い鷹角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、県と関係町村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日会社を設立した。

【出資者】(17年度当初)

(千円、%)

| 区分 | 団体数 | 出資額 | 構成比 |
|-----|-----|---------|-------|
| 秋田県 | 1 | 115,800 | 38.6 |
| 市町村 | 5 | 115,800 | 38.6 |
| その他 | 18 | 68,400 | 22.8 |
| 計 | 24 | 300,000 | 100.0 |

【事業】

主たる業務

秋田内陸縦貫鉄道の経営

事業実績

(人)

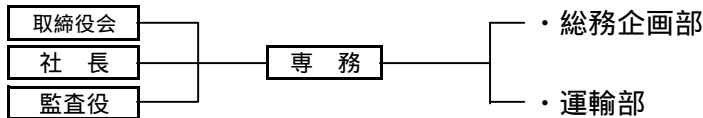
| 事業名等 | 14年度 | 15年度 | 16年度 |
|------|---------|---------|---------|
| 輸送人員 | 645,541 | 563,409 | 505,077 |
| | | | |
| | | | |

16年度事業概要及び17年度事業計画・目標

16年度は、「頑張る3年間」の最終年度として、イベント列車や新サービスの提供等により、定期外客は年度後半には前期比100%を超えたこともあったが、定期客は前年比20%減で、大幅減少に歯止めがかからなかった。
17年度は、引き続き自助努力、意識改革を浸透させ、安全輸送を常に念頭におき、これまでの事業を継続するほか、再生計画の策定や、商品券の発行、サイクルトレインの運行など、新サービスを実施し、輸送人員の確保の目標の達成を図る。

【組織】

運営機構



役員数

(人)

| | 取締役 | 監査役 |
|--------|-----|-----|
| 常勤 | 1 | |
| 内、県OB | 1 | |
| 非常勤 | 6 | 2 |
| 内、県OB | | |
| 内、県職員 | 1 | |
| 計 | 7 | 2 |
| 内、県関係者 | 2 | 0 |

職員数

(人)

| | 正職員 | 平均年齢 |
|--------|-----|-----------------------|
| 正職員 | 49 | 36歳 |
| 内、県OB | | |
| 出向職員 | 4 | |
| 内、県職員 | | |
| 臨時・嘱託 | 14 | 正職員 平均勤続年数 1.3年 |
| 内、県OB | | |
| 計 | 67 | |
| 内、県関係者 | 0 | |

【財務】

損益状況(16年度)

(千円)

| | 金額 |
|----------------|----------|
| 経常収入 A | 230,345 |
| 受託事業収入 | |
| 補助金収入 | |
| 自主事業収入 | 218,466 |
| 運用益収入 | |
| その他 | 11,879 |
| 経常支出 B | 505,181 |
| 人件費 | 258,949 |
| その他 | 246,232 |
| 経常損益 C = A - B | -274,836 |
| 経常外収入 | 424,333 |
| 経常外支出・諸税 | 109,540 |
| 当期損益 | 39,957 |

財務状況(16年度末)

(千円、%)

| | 金額 | 構成比 |
|--------|----------|--------|
| 流動資産 | 66,477 | 26.5 |
| 固定資産 | 184,106 | 73.5 |
| 資産計 | 250,583 | 100.0 |
| 流動負債 | 177,241 | 70.7 |
| 短期借入金 | 65,000 | 25.9 |
| 固定負債 | | 0.0 |
| 長期借入金 | | 0.0 |
| 引当金等 | | 0.0 |
| 負債計 | 177,241 | 70.7 |
| 資本金 | 300,000 | 119.7 |
| 剰余金 | -226,658 | (90.5) |
| 資本計 | 73,342 | 29.3 |
| 負債・資本計 | 250,583 | 100.0 |

| 県の損失補償額 | 県の債務保証額 |
|---------|---------|
| | |

| 退職給与引当状況 | 要支給額 | 引当額 | 引当率 |
|----------|------|---------------|--------|
| | | 中小企業退職共済制度を採用 | 100.0% |

【県の財政支出】

(千円)

| | 14年度 | 15年度 | 16年度 | 支出目的・対象事業概要等 |
|------|---------|---------|---------|--------------------------------------|
| 補助金 | 169,282 | 243,512 | 237,065 | 運営費補助金、近代化鉄道設備整備補助金、第三セクター鉄道設備整備費補助金 |
| 委託費 | | | | |
| 貸付残高 | | | | |

1 主な経営指標

| 項目 | | 単位 | 14年度 | 15年度 | 16年度 | 14-15増減 | 15-16増減 |
|-----|-------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|
| 健全性 | 自己資本比率 | % | 6.09 | 11.98 | 29.27 | 5.89 | 17.28 |
| | 借入金依存率 | % | 60.53 | 58.65 | 25.94 | 1.89 | 32.71 |
| | 流動比率 | % | 23.35 | 32.46 | 37.51 | 9.11 | 5.05 |
| 収益性 | 剰余金(欠損金) | 千円 | 283,755 | 266,615 | 226,658 | 17,140 | 39,957 |
| | 経常利益率 | % | 104.28 | 122.24 | 119.31 | 17.96 | 2.93 |
| | 総資本利益率 | % | 111.49 | 100.33 | 109.68 | 11.16 | 9.35 |
| 発展性 | 経常収入額 | 千円 | 285,024 | 228,642 | 230,345 | 56,382 | 1,703 |
| 効率性 | 総資本回転率 | | 1.07 | 0.82 | 0.92 | 0.25 | 0.10 |
| | 職員1人当たり経常収入 | 千円 | 3,476 | 2,969 | 3,338 | 507 | 369 |
| | 人件費比率 | % | 104.51 | 117.38 | 112.42 | 12.87 | 4.96 |

2 経営目標の達成状況

| 経営目標 | | | 14年度 | 15年度 | 16年度 | 17年度 |
|--------|----------------|----|---------|---------|---------|---------|
| 経営改善指標 | 経常損失額(千円) | 目標 | | 300,000 | 300,000 | 275,000 |
| | | 実績 | 297,235 | 279,500 | 274,836 | |
| | 人件費比率(支出割合)(%) | 目標 | | 54.0% | 54.0% | 54.0% |
| | | 実績 | 55.4% | 52.9% | 51.3% | |
| 事業成果指標 | 輸送人員(人) | 目標 | | 610,000 | 565,000 | 565,000 |
| | | 実績 | 645,541 | 563,409 | 505,077 | |
| | 売上高(千円) | 目標 | | 230,000 | 230,000 | 230,000 |
| | | 実績 | 234,798 | 226,926 | 218,466 | |

3 経営状況及び課題、経営目標の達成状況についての自己評価

輸送人員は、通学定期客の減少が大きく響き目標よりも59,923人少なくなった。また、収入も目標を11,534千円下回った。しかし、経常損失額及び人件費は、退職不補充や嘱託雇用への切り替え等の抑制策により目標をクリアした。

当期から始めた新サービスの提供や社員による商品販売促進、地域住民やサポーターによる内陸線存続に向けた活動、これらの模様が数多くマスコミに取り上げられたことなどによる効果で、当期後半から定期外客の収入が僅かではあるが対前期100%をクリアした。

今後とも、全社員が危機感を持続させながら、鉄道事業の基本である安全で安定した輸送を常に心がけ、徹底した経営改善努力をしていく。

4 総合評価

概ね安定した経営内容

≪層の努力を要する経営内容

輸送人員の大幅な減少傾向が続く中、新サービスの提供等への積極的な取組姿勢は評価できる。

今後は、秋田内陸線沿線交通懇話会の報告書に基づく「再生計画」をまとめ、国の補助を得ることができるかが重要な課題となってくる。

施設の老朽化に対する計画的な改修と安全輸送の確保が重要である。