

1 法人の概要

代表者職氏名	代表取締役社長 石崎 利夫	所管部課名	観光文化スポーツ部交通政策課
所在地	秋田市土崎港西1-12-6	設立年月日	昭和45年4月21日
電話番号	018-847-1181	ホームページ	http://www.akirin.jp/
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	180,000	36.0%
	日本貨物鉄道(株)	190,000	38.0%
	三菱マテリアル(株)	96,000	19.2%
	その他6団体	34,000	6.8%
	合計	500,000	100.0%
設立目的	秋田湾地区新産業都市の指定を契機に、秋田湾地区に進出した企業や既存企業の貨物を効率よく輸送するため、秋田県、日本国有鉄道及び関係企業が出資して設立。		
事業概要	鉄道事業、鉄道事業等に関連する業務受託、上記に付帯する事業(顧客の荷物をJR線等を利用して目的地に運ぶ)		
事業に関連する法令、県計画	鉄道事業法、貨物利用運送事業法、ふるさと秋田元氣創造プラン		

2 H26年度事業実績(前年度評価を踏まえた取組内容を含む。)

消費税率の引き上げ、円安等の影響もあり、当社のH26年度の輸送実績は174.4千トン(対前年度比89.6%)となった。定年退職者の補充として高卒2名、中途採用2名を採用し、社員教育・訓練を行ったほか、作業の融合化・職種の多能化により要員の効率的運用を図り、経常利益、当期純利益を計上した。鉄道事業を安全かつ安定的に実施するため、鉄道施設の改修を進めるとともに、軌道関係プロジェクトによる補修経費を抑制する等徹底したコスト削減で収支改善を図った。

<事業目標>

項目	区分	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
輸送量(千トン)	目標	165	165	194	175
	実績	169	195	174	-
運転事故件数(件)	目標	0	0	0	0
	実績	0	0	0	-
経常損益(千円) ※H27年度追加目標	目標				11,961
	実績				-

3 組織

① 役員数(H27.7.1現在) (単位:人)

区分	取締役		監査役		役員報酬
	H26	H27	H26	H27	
常勤	3	3	1	1	支給対象者 (H26年度) 4人 平均年齢 63歳 平均報酬年額 (H26年度) 2,265千円
内、県退職者	1	1			
内、県職員					
非常勤	5	5	2	2	
内、県退職者					
内、県職員	1	1			
計	8	8	3	3	
内、県関係者	2	2			

② 職員数(H27.4.1現在) (単位:人)

区分	H26	H27	正職員
正職員	18	19	
内、県退職者			
出向職員	1	3	平均勤続年数 15.1年
内、県職員			
臨時・嘱託	6	6	平均年収 (H26年度) 4,010千円
内、県退職者			
計	25	28	
内、県関係者			

③ 取締役会回数

H25	5	H26	5
-----	---	-----	---

4 財務

① 損益計算書 (単位:千円)

区分	平成25年度	平成26年度
売上高	278,432	262,349
売上原価	222,695	186,606
売上総利益	55,737	75,743
販売費及び一般管理費	56,650	66,444
人件費(売上原価含む)	149,668	143,503
営業利益(損失)	△ 913	9,299
営業外収益	2,800	1,756
営業外費用		116
経常利益(損失)	1,887	10,939
特別利益	40,176	4,275
特別損失	16,015	1,803
法人税、住民税・事業税	332	2,451
当期純利益(損失)	25,716	10,960

② 貸借対照表 (単位:千円)

区分	平成25年度	平成26年度
流動資産	480,594	514,766
固定資産	370,801	388,238
資産計	851,395	903,004
流動負債	140,041	162,877
短期借入金		
固定負債	110,552	126,873
長期借入金		
負債計	250,593	289,750
資本金	500,000	500,000
利益剰余金等	100,802	113,254
純資産計	600,802	613,254
負債・純資産計	851,395	903,004

(単位:千円)

退職給与引当状況	要支給額	引当額	引当率(%)
	86,827	41,050	47.3%

<主な経営指標>

項目	算式	平成25年度	平成26年度	H25-26増減
経常収支比率	経常収益÷経常費用×100	100.7%	104.3%	3.6%
流動比率	流動資産÷流動負債×100	343.2%	316.0%	△ 27.1%
自己資本比率	純資産計÷負債・純資産計×100	70.6%	67.9%	△ 2.7%
有利子負債比率	有利子負債÷純資産計×100			

5 県の財政的関与の状況

(単位:千円)

区分	平成25年度	平成26年度	支出目的・対象事業概要等
年間支出	22,247	1,226	H26年度 就職サポート事業、H25年度 鉄道施設総合安全対策事業費補助金
補助金			
委託費			
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)

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 臨海部のインフラとして県が主導して設立されている。最盛期は13社の貨物を取り扱っていたが、現在は、鉄道貨物輸送は1社17万4千トン、コンテナ積卸業務は3社の貨物6万2千トンを取り扱うなど、大きな役割を担っている。また、国際貨物輸送展開の可能性もあり、今後とも一定の役割をもっている。	B 定年退職者が増加する中、計画的に職員採用を行い、昨年度は、高卒2名、中途採用2名を採用した。安全を確保しつつ、要員の効率的運用が可能な体制を構築するため、作業職種の多能化を進めるとともに、社員教育・訓練と技術の継承を行っている。現在の機関士免許取得者は11名である。	B 鉄道貨物輸送の「安全・安心・安定輸送」の確保に徹し、老朽化した鉄道施設の改修を進めた。安定輸送を確保しつつ、顧客に対し、コンテナ貨物の増送（貨物運輸収入）をお願いする一方、関係機関に対し業務受託（運輸雑収）の拡大を協議し、消費税率で落ち込んだコンテナ輸送量の改善、コンテナ積卸受託業務の拡大が図られた。	A 機関車、軌道等の老朽化（会社設立45年）が大きな課題であり、顧客の減少も安定した経営の阻害要因である。そのため、鉄道施設修繕の直営化（軌道関係プロジェクト）、作業の融合化と職種の多能化による弾力的な要因の運用等による経費節減を図る等、徹底したコスト削減を行った。その結果、営業利益、経常利益、当期純利益を計上している。

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 秋田湾地区企業の貨物輸送の効率化のために設置されており、現在は鉄道貨物輸送は1社のみとなっているものの、産業振興を図る上でも一定の役割を果たしている。なお、ふるさと秋田元気創造プランにおいて、秋田港を核とした物流ネットワークを構築することとしており、秋田臨海鉄道もその鉄道事業者として構築に寄与している。	B 取締役会を四半期毎に開催し、経営状況などについて、遅滞なく報告される体制となっているが、非常勤取締役が欠席している場合がある。また、退職補充を新卒や中途採用により行うことで、技術の継承が適切に行われている。	B 貨物輸送量は、荷主が1社となっていることもあり、年による増減が生じているため新たな荷主の確保が課題となっている。	A H26年度当期純利益は10,960千円と2年連続で黒字を計上し、利益剰余金も113,254千円である。県からの補助は、施設整備等への補助のみであり、概ね健全な経営状況となっている。

III 外部専門家意見

- ・輸送量の減少により売上高は前期比減となったが、修繕費等経費の効率的なコントロールにより営業利益は逆に前期比+10,212千円と良化し、当期利益も黒字を確保した。
- ・利益剰余金はH27年3月末で113,254千円と期間損益の水準に比して十分であり、財務基盤は安定している。

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 三セクの行動計画では、出資の経緯等に鑑み継続が必要な法人に位置付けられている。県が開発した秋田湾臨海工業地帯に進出した企業の貨物輸送を行っており、引き続き、その事業活動を支えていく必要がある。	B 筆頭株主である日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）が経営主体となっているが、平成27年6月の改選で、県からの取締役を部長から課長に就任替えしたことで、今後は法人経営への適切な関与が期待される。	B 北線が休止状態であり、南線の荷主も1社のみという状況の中、今後いかに貨物輸送量を確保していくかが大きな課題である。	A 適切であると認められる。引き続き、老朽化した施設・車両を計画的に修繕・更新していくことにより、継続的な安定経営が望まれる。

OH27年度重点取組法人に 選定 する・**しない**