

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 萱場 道夫	資本金	100,000千円	所管部課名
設立年月日	昭和59年10月31日	県出資額及び比率	38,500千円 (38.5%)	観光文化スポーツ部交通政策課
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、鉄道事業等に付帯関連する一切の事業			
関連法令、県計画	鉄道事業法、ふるさと秋田元気創造プラン			

2 令和2年度事業実績

新型コロナウイルス感染症の影響で団体等観光客が減少し、定期外の輸送人員が前年よりも16,020人減少した。一方、定期の輸送人員は、高校生を中心とした定期券購入者の減少に歯止めが掛からず前年より11,372人減少となり、輸送人員合計では、前年度より27,392人減少となった。運輸収入は、定期外は前年度より4,176千円減少、定期は前年度より2,524千円減少し、運輸収入合計では、前年度より6,700千円減少した。運輸収入の落込みをカバーするために新商品を開発販売したことにより、商品販売収入の増加に繋がった。費用では、退職者の不補充等により人件費を1,395千円削減し、軽油単価の下落により動力費が1,988千円減少、コロナ禍の中で出張やイベント物販等も無かったことから旅費交通費を始めとした諸経費全体を削減したことにより経常損失額が、95,714千円となり、前年度より2,234千円改善した。

<事業目標・実績>

項目	区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度
輸送人員(人)	目標	166,600	151,000	142,000
	実績	158,862	131,470	—
経常収入(千円)※受託事業収入を除く	目標	85,842	53,621	52,822
	実績	65,027	54,906	—
顧客満足度指数	目標	80	80	80
	実績	—	※	—

※コロナの影響で未実施

3 組織

①役員数(R3.7.1現在)

(単位:人)

区分	取締役		監査役		役員報酬
	R2	R3	R2	R3	
常勤	1	1			支給対象者 (R2年度) 1人 平均年齢 66歳 平均報酬年額 (R2年度) 5,500千円
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	7	7	2	2	
内、県関係者	1	1			

②職員数(R3.4.1現在)

(単位:人)

区分	R2	R3	正職員
正職員	18	19	平均年齢 50.4歳
内、県退職者			
出向職員	3	2	平均勤続年数 14.3年
内、県職員			
臨時・嘱託	9	8	平均年収 (R2年度) 2,888千円
内、県退職者			
計	30	29	
内、県関係者			

③取締役会回数

令和元年度	令和2年度
10回	4回

4 財務

①損益計算書

(単位:千円)

区分	令和元年度	令和2年度
売上高	62,922	54,947
売上原価	110,283	113,798
売上総利益	△ 47,361	△ 58,851
販売費及び一般管理費	55,773	50,336
人件費(売上原価含む)	102,369	96,101
営業利益(損失)	△ 103,134	△ 109,187
営業外収益	5,949	13,595
営業外費用	763	122
経常利益(損失)	△ 97,948	△ 95,714
特別利益	145,564	182,308
特別損失	43,231	82,528
法人税・住民税・事業税	184	184
当期純利益(損失)	4,201	3,882

<主な経営指標>

項目	令和元年度	令和2年度	増減※
経常収支比率(経常収益÷経常費用)	41.3%	41.7%	+0.4
流動比率(流動資産÷流動負債)	104.9%	140.4%	+35.5
自己資本比率(純資産計÷負債・純資産計)	23.6%	29.9%	+6.3
有利子負債比率(有利子負債÷純資産計)	214.4%	127.7%	△86.7

※端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

②貸借対照表

(単位:千円)

区分	令和元年度	令和2年度
流動資産	68,613	65,382
固定資産	53,113	43,707
資産計	121,726	109,089
流動負債	65,409	46,558
短期借入金	60,000	40,000
固定負債	27,536	29,868
長期借入金	1,705	1,705
負債計	92,945	76,426
資本金	100,000	100,000
利益剰余金等	△ 71,219	△ 67,337
純資産計	28,781	32,663
負債・純資産計	121,726	109,089

※端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

<退職給与引当状況(単位:千円)>

要支給額	引当額	引当率(%)
28,163	28,163	100.0%

5 県の財政的関与の状況

(単位:千円)

区分	令和元年度	令和2年度	支出目的・対象事業概要等
年間支出			
補助金	29,876	83,324	鉄道軌道輸送対策事業費補助金、団体・個人促進事業費補助金、三セク鉄道維持対策交付金、三セク鉄道感染拡大防止対策補助金、三セク鉄道誘客拡大施設整備補助金
委託費			
指定管理料			

◎法人の行動計画(平成30年度~令和3年度)

関係のあり方	継続	見直しの方向性	経営健全化に向け、経営改善を積極的に進めるとともに、公益的事業の安定実施に努める。
課題	定期外利用者の確保による収益の増加を図り、健全な経営状況を目指す必要がある。		
取組	定期外利用者の増加に向けて、インターネットを活用した情報提供を強化するとともに、国内外からの誘客を図るため、矢島鳥海地域の体験型の観光資源を宣伝しながら営業を展開する。また、運賃収入以外の関連事業収入を拡大するため、商品開発等に取り組む。 【平成30年度】現行の旅行商品及びイベント等の効果等を検証 【令和元年度】地域の中学校への定期利用のPR・新商品開発 【令和3年度】駅や車両における新型コロナウイルス感染症感染対策を徹底するとともに、感染症の収束状況を踏まえ、県民利用や観光利用の促進に取り組む。 【令和2~3年度】県内外への営業活動による誘客促進、地元住民への啓発活動の実施と利用促進、沿線の体験型観光施設のネットワーク化、観光案内所の設置、インターネットを活用した情報提供、新商品開発、行政及び事業者による事業構造の変更と経営改善に係る三者協議の実施		
実績	【平成30年度】旅行商品やイベント列車等の販売状況、収入及び費用等を踏まえた効果の検証 【令和元年度】新たな商品の開発と車内等での販売、地域の学校に向けた定期利用のPR 【令和2年度】県・市の補助事業を活用し、貸切列車や回数券等の割引販売を行うことにより、地元利用を促進、観光案内所の設置による地域観光の情報提供を開始、地場産品を活用した新たな関連商品の開発や列車運転体験の旅行商品化		

I 自己評価

1 公共的役割	A	2 組織体制	A	3 事業実施	(B)	4 財務状況	C
地域住民の通勤・通学や生活路線として重要な役割を担う公共交通機関として大きな役割を果たしている。		取締役会は四半期ごとに定期的に開催したほか、常勤の代表取締役のもと業務の効率化に取り組んでいる。		経常収入は目標を上回ったものの、輸送人員、経常収入とも令和元年度を下回る結果となった。 その中で、定期利用の可能性がある市内高校生等を対象にアンケートやPRを行ったほか、県・市からの補助金を活用したフリー券や貸切運賃の割引販売等により利用促進に努めた。 また、関連事業収入が大きく落ち込む中、新商品の開発販売により商品販売収入が増加した。		令和2年度の会社全体の経常損失額は、95,714千円となり、会社、由利本荘市、県による3者合意による目標（経常損失1億円以内）を達成した。 新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客や団体利用が減少したものの、新商品の開発販売や経費の縮減により、損失額は前年度より減少した。	

II 所管課評価

1 公共的役割	A	2 組織体制	A	3 事業実施	(B)	4 財務状況	C
沿線の人口減少により利用者数は年々減少しているが、沿線住民の足として重要な役割を担っているほか、観光客の受け皿として地域振興にも寄与している。 なお、ふるさと秋田元気創造プランにおいて、通院や通学などの県民生活を支える交通手段として位置づけられている。		取締役会は四半期ごとに年4回以上開催されているほか、必要最小限の人数で効率的な運営を行っている。		新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少や各種イベントの中止に伴い、輸送人員、売上高とも、前年度に比べ減少した。 商品販売ではオリジナル商品（山菜セット等）の積極的な開発により、成果を上げている。		新型コロナウイルスの影響により、鉄道事業収入や関連事業収入が前年度を下回るなど、非常に厳しい経営環境となった。 その中で目標である経常損失1億円以内は達成したが、これは新型コロナ対策として補助金等による県・市の支援策が経営を下支えしたことが要因のひとつと考えられる。	

III 外部専門家のコメント

営業損失が1億円を超える状況が継続している。経常損失1億円以内を達成したとしているが、本来会社が目標とすべきは、営業損失を減らすことにあると考える。定期収入や定期外収入の減少に歯止めがかかっておらず、売上高は減少しているが、運送費はほぼ前年並で、運送費を含めた売上原価は、減収にもかかわらず逆に増加している。結果的に粗利段階での損失額が前年度より拡大しているため、原因を分析して翌期以降に役立てていただきたい。特別利益に計上されているのは、県からの分も含めた補助金で、昨年度よりも41百万円増加した。補助金は、一部が固定資産の取得や修繕費に充当され、最終的には当期純利益を計上しているが、繰越損失金はまだ67百万円と多額に残っている。コロナ禍にあるため、これを解消するには時間がかかるものと思われるが、売上高を伸ばすような施策を実行するとともに、営業費用の予算管理を徹底し、営業損失を減らすという目標を着実に達成する必要がある。

IV 委員会評価

1 公共的役割	A	2 組織体制	A	3 事業実施	(B)	4 財務状況	C
三セクの行動計画は「本来県が実施すべき事業を主たる事業とする法人」に位置づけられている。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。		常勤の役職員がおり、組織体制は整っている。		経常収入が目標値を超え、輸送人員も目標の9割弱だったものの、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少や各種イベントの中止に伴い、実績はともに前年度に比べ減少した。行動計画の取組として掲げている事項については、適切に実施されている。		営業損失及び経常損失が続いており、累積損失が多額になっている。単年度経常損失は目標とする1億円以内となったが、これは、コロナ対策の助成金や補助金等の支援があったこと等が大きな要因となっている。売上高を伸ばす施策を検討するとともに、適切なコスト管理により、損失を減らしていくことが求められる。	

V 前年度委員会評価

1 公共的役割	A	2 組織体制	A	3 事業実施	C	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対応（概要）							
第3次活性化計画との整合を図りながら『令和2年度事業計画』に則り、経営改善に向けて取組んだが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅な輸送人員及び運輸収入の減少をもたらした。コロナ禍の中での営業活動は萎縮せざるを得なかったものの、定期利用者の拡大に向け、管内の全高校や中学校に外向き利用可否を問うアンケートを行った。また、列車運転体験や飲食店とコラボした企画モニターツアーの実施や、新商品開発し、販売したことで商品販売収入の増加に繋がった。また人件費を始めとした経費について経費削減に努めた結果、経常損失額が縮小となった。							