

経営概要書

法人名：

秋田内陸縦貫鉄道 株式会社

(株8)

1 法人の概要

代表者職氏名	代表取締役社長 吉田 裕幸	資本金	300,000千円	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	115,800千円 (38.6%)	観光文化スポーツ部交通政策課
設立目的	国鉄改革に伴い鷹角線は廃止対象路線に選択されたが、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日に会社を設立した。			
事業概要	秋田内陸縦貫鉄道の経営、旅行業法に基づく旅行業、広告宣伝業、保険代理業・その他これらの事業の関連事業			
関連法令、県計画	鉄道事業法、新秋田元気創造プラン			

2 令和3年度事業実績

コロナ禍の長期化により、前年度に続き大きなダメージを受けた。そうした中で「田んぼアート」や伊勢堂岱遺跡を始めとする地域の魅力づくりやイベント列車など観光旅行商品の販売、教育旅行の誘客に努めたが、輸送人員17.7万人(対前年98.4%、内定期外対前年97.9%)となった。一方、貸切・企画乗車券の割引助成により定期外収入が対前年103.0%の増など、国・県・沿線市のコロナ禍支援事業等を含む収入総額349,448千円(対前年102.4%)となった。支出は、原油高騰により動力費36,862千円(対前年13,496千円増157.8%)、大雪により除雪費が23,999千円(対前年7,923千円増149.3%)、支出総額547,681千円(対前年104.3%)となり、経常損失額198,233千円(対前年14,075千円増)となったが、7期連続で経常損失2億円以内を維持することができた。

<事業目標・実績>

項目	区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度
輸送人員(人)	目標	139,205	177,760	178,358
	実績	179,991	177,192	—
売上高(千円)※受託事業収入除く。	目標	73,325	128,006	130,628
	実績	117,176	141,761	—
顧客満足度指数	目標	75	75	75
	実績	71	74	—

3 組織

①役員数(R4.7.1現在) (単位:人)

区分	取締役		監査役		役員報酬
	R3	R4	R3	R4	
常勤	1	1			支給対象者 (R3年度) 1人
内、県退職者					
内、県職員					
非常勤	3	3	2	2	平均年齢 59歳
内、県退職者					
内、県職員	1	1			平均報酬年額 (R3年度)
計	4	4	2	2	7,000千円
内、県関係者	1	1			

②職員数(R4.4.1現在) (単位:人)

区分	R3	R4	正職員
正職員	49	46	平均年齢 47.4歳
内、県退職者			平均勤続年数 20.2年
出向職員	2	2	平均年収 (R3年度)
内、県職員			3,194千円
臨時・嘱託	7	7	
内、県退職者			
計	58	55	
内、県関係者			

③取締役会回数

令和2年度	令和3年度
4回	5回

4 財務

①損益計算書 (単位:千円)

区分	令和2年度	令和3年度
売上高	133,160	152,924
売上原価	426,381	446,208
売上総利益	△ 293,221	△ 293,284
販売費及び一般管理費	98,757	101,349
人件費(売上原価含む)	192,843	204,597
営業利益(損失)	△ 391,978	△ 394,633
営業外収益	207,966	196,523
営業外費用	146	123
経常利益(損失)	△ 184,158	△ 198,233
特別利益	421,471	576,853
特別損失	221,400	376,853
法人税、住民税・事業税	5,128	1,311
当期純利益(損失)	10,785	456

②貸借対照表 (単位:千円)

区分	令和2年度	令和3年度
流動資産	159,915	261,447
固定資産	102,373	103,941
資産計	262,288	365,388
流動負債	74,358	178,440
短期借入金		40,000
固定負債	6,353	4,915
長期借入金		
負債計	80,711	183,355
資本金	300,000	300,000
利益剰余金等	△ 118,423	△ 117,967
純資産計	181,577	182,033
負債・純資産計	262,288	365,388

※端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

<主な経営指標>

項目	令和2年度	令和3年度	増減※
経常収支比率(経常収益÷経常費用)	64.9%	63.8%	△1.1
流動比率(流動資産÷流動負債)	215.1%	146.5%	△68.5
自己資本比率(純資産計÷負債・純資産計)	69.2%	49.8%	△19.4
有利子負債比率(有利子負債÷純資産計)			

※端数処理の関係で増減が一致しないことがある。

<退職給与引当状況(単位:千円)>

要支給額	引当額	引当率(%)
0	0	—

※中小企業退職共済制度へ加入している。

5 県の財政的関与の状況 (単位:千円)

区分	令和2年度	令和3年度	支出目的・対象事業概要等
年間支出	362,079	402,266	鉄道軌道輸送対策事業費補助金、三セク鉄道イベント観光列車整備補助金、貸切列車等利用促進事業費補助金、三セク鉄道維持対策交付金、雇用維持支援金
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)

課題	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。
県、沿線市及び関係団体と連携して効果的な利用促進策を展開するとともに、収益構造の改善を図り、健全な経営状況を目指す必要がある。		
取組	国内外からの観光客の誘致による定期外収入の増加や、駅オーナー制度や貨客混載などによる新たな関連事業収入の確保等により経営改善に結び付ける。また、県、沿線市及び鉄道事業者による三セク鉄道支援に係る事業構造の変更と経営改善に係る協議を実施し、方向性を明らかにする。	
実績	【平成30年度】駅オーナー制度や新商品開発等による新たな関連事業収入の確保・貨客混載サービス(貨物輸送)の実験と検討 【令和元年度】全線開業30周年事業による魅力発信と利用促進 【令和2年度】沿線観光資源のブラッシュアップと観光誘客の促進・地域住民への啓発活動の実施と地元利用の促進 【令和3年度】感染症の状況を踏まえた新たな需要の確保、県民利用や観光利用の促進 【平成30年度～令和3年度】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四者協議の実施	
	【平成30年度】阿仁合駅舎リニューアルに伴う駅オーナー制度の実施 申込4,181名、沿線地域の観光資源である「笑う岩偶」を活用したお菓子や弁当等の新商品開発と販売、阿仁合駅のレストラン「こぐま亭」の拡充と新メニューの販売 【令和元年度】全線開業30周年企画(事業)による駅・路線の魅力向上、商品販売、阿仁合駅2階「北秋田森吉山ウェルカムステーション」開設に伴う誘客活用、海外及び国内団体の利用増 【令和2年度】「星空」、「温泉」などの沿線観光資源のブラッシュアップを実施(「AKITA星空列車」の運行など)、新観光列車「笑EM」の定期運行、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など、地元利用を促進 【令和3年度】近隣地域からの教育旅行の誘致、観光イベント列車「秋田マタギ号」の改装リニューアル、秋田グルメを楽しむイベント列車の運行	

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
<p>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にも大きな役割を果たしている。</p> <p>常勤の代表取締役のもと、総務企画部と運輸部の2部体制により事業を実施しているほか、業務の効率化と人員配置の最適化に取り組んでいる。</p> <p>輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、インバウンドや県外からの団体利用が戻らず前年度を下回ったものの、目標値と同程度となった。売上高は、昨年度発生した踏切事故の弁償金(約23,000千円)を除くと目標値を下回る結果となった。なお、関連事業収入は、駅売店や車内販売等の売上げ増により前年度を上回った。</p> <p>会社、沿線2市、県による4者合意により設定している経常損失2億円以内の目標について、令和3年度も7期連続で達成したものの、経常損失が198,233千円と前年度より14,075千円増加した。</p>							

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
<p>新秋田元気創造プランでは、地域の重要な交通手段であるとともに、本県を代表する観光資源として位置付けられている。利用者は減少傾向にあるものの、沿線住民の生活を支え、観光消費をもたらし、地域の活性化に貢献している。</p> <p>厳しい経営状況の中、社員のやる気を引き出すための組織体制の構築や、適材適所により、必要最小限の人数で効率的な運営を行っている。旅行業出身の代表取締役は常勤であり、取締役会を四半期ごとに年4回以上開催するなど経営状況等の情報共有は万全である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、県境を超える移動が制限されたほか、県独自の警戒レベルの引上げ等により、輸送人員、売上高ともに年間を通じて大きな影響があった。</p> <p>財務上の目標である経常損失2億円以内は達成したが、新型コロナ対策として助成金や補助金等による国・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。</p>							

III 外部専門家のコメント

<p>沿線の人口減少により通勤・通学利用者の維持、増加が厳しく、新型コロナウイルス感染症により観光客、団体利用客の確保も厳しい外部環境である。売上高は踏切事故の弁償金23百万円を除くとほぼ横ばいで、経常損失は2億円以内と会社、沿線2市、県による4者合意により設定している経常損失2億円以内の目標については達成しているが、各種の事業支援金等を含めた営業外収益196百万円が計上されているため、経営状況はかなり厳しい。ウクライナ侵攻、円安などによる燃料高が生じており更なる外部環境の悪化が見込まれるが公共的な目的として鉄道運行を維持するために継続的な経営努力が必要となる。</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--

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
<p>三セクの行動計画上は「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路線であることから、公共的役割は大きい。</p> <p>常勤の役職員がおり、組織体制は整っている。</p> <p>売上高は特殊要因(踏切事故の弁償金)により目標を達成し、輸送人員は新型コロナウイルス感染症の影響があったものの、教育旅行の誘致等によりほぼ目標を達成したといえる。顧客満足度は前年度から上昇し、目標にあと一步のところまできている。</p> <p>単年度経常損失は目標とする2億円以内となったが、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。燃料高が続くことを前提に、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。</p>							

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	(B)	4 財務状況	C
<p>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)</p> <p>新型コロナウイルス感染症の流行による旅行スタイルの変化や新たな旅行需要に対応するため、近隣地域からの教育旅行の誘致に努めたほか、コロナ収束後を見据えた観光イベント列車「秋田マタギ号」の改装リニューアルなど、地域文化の発信や地域素材を生かしたコンテンツづくりを行った。</p>							