

経営評価シート

1. 団体の基本情報							
団体名	平成筑豊鉄道(株)		設立年月日	平成元年4月26日			
所在地	田川郡福智町金田1145番地の2						
出資総額	273,000千円		主な出資者	出資額	出資割合		
県出資額	75,000千円		本県市町村	101,000千円	37.0%		
県出資割合	27.5%		(株)福岡銀行	12,500千円	4.6%		
			(株)西日本シティ銀行	12,500千円	4.6%		
設立目的等	国鉄再建法で廃止対象となった伊田線、田川線及び糸田線の運行を存続させることにより、地域住民の足を確保するとともに、田川地域の振興を図る。						
主要事業の内容							
事業名	事業内容						
旅客鉄道事業	①伊田線(直方～田川伊田)(16.1千 ^人) ②糸田線(金田～田川後藤寺)(6.8千 ^人) ③田川線(行橋～田川伊田)(26.3千 ^人) ④門司港レトロ観光線(九州鉄道記念館～関門海峡めかり)(2.1千 ^人) 計 51.3千 ^人						
事業実績に関する情報	単位	H30	R1	R2	R3	R4	備考
旅客運賃収入	円	281,892,132	311,009,232	236,494,128	235,568,498	251,790,377	
構内営業等収入	円	27,460,860	80,675,226	40,522,431	82,944,439	54,331,641	
計	円	309,352,992	391,684,458	277,016,559	318,512,937	306,122,018	
2. 団体の組織・人員情報							
代表者名	代表取締役社長 河合 賢一		区分	プロパー			常勤
常勤役員名	専務取締役 櫻谷 健治		区分	県派遣			総務部長兼務
		H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1
常勤役員数(※)		3名	2名	2名	2名	2名	2名
職員数	常勤(正規)	35名	36名	36名	37名	32名	33名
	うち プロパー	31名	33名	33名	33名	29名	30名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	26名	29名	31名	30名	31名	35名
	合計	61名	65名	67名	67名	63名	68名
増減の主な理由							
R4年度→R5年度							
常勤(正規) 退職2名、採用1名、嘱託をプロパー化したことによる増2名							
嘱託等 退職1名、プロパー化による減2名、採用7名							
臨時 退職1名、採用1名							
3. 県関与の状況							
人的支援(常勤役員再掲)(※)		H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1
県派遣		1名	1名	1名	1名	1名	1名
県OB		-	-	-	-	-	-
財政支出		H30	R1	R2	R3	R4	備考
出資金		-	-	-	-	-	
貸付金		-	-	-	-	-	
補助・負担金		28,501千円	53,604千円	63,340千円	66,886千円	45,793千円	
委託料		-	-	-	-	-	
4-①. 中期経営計画における改善に向けた取り組みの方向性(R4～R8)							
平成筑豊鉄道推進協議会において実施される現状の分析や各種調査に、鉄道として協力し、今後も地域公共交通を安全に安定・継続して提供できる体制を作り上げ、旅客輸送人員及び旅客運賃収入の確保を図るとともに鉄道運転事故件数0を維持していく。							

※役員改選を理由とする年度当初の一時的な減は、反映していない。

4-②、中期経営目標における改善目標の達成状況

改善目標の区分(視点)	目標達成に向けた具体的な取組、戦略等	指標	単位	上段:計画 下段:実績						改善目標区分の達成に向けた2022年度(R4)の取組状況
				2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	
事業活動・住民サービス (計画性 公益性 等)	①地域公共交通の役割を果たしていくために輸送人員の減少を最小限にとどめる。	普通旅客輸送人員(伊田・糸田・田川線)	人/日		1,100				1,086	①輸送人員については、新型コロナウイルス感染症の流行によりR3年度は過去最低を記録したが、R4年度は感染が落ち着いたことにより人の動きが出てきたため増加に転じた(輸送人数:118万人→121万人)。ただし、定期利用者は、通学定期は増加したが通勤定期が自家用車利用の拡大等により減少し、全体としては減少した(81万人→80万人)。②構内営業等収入(運輸雑収)については、R3年度は門司港レトロ観光線車両検査に要する費用(34百万円)が北九州市から交付され増加していたため、R4度は前年度より29百万円の減となった。
		定期旅客輸送人員(伊田・糸田・田川線)	人/日		2,153				2,127	
	②新たな収入源の開発により、構内営業等収入(運輸雑収入等)の確保を図る。	構内営業等収入	百万円		77				77	
		列車運転体験収入	百万円		3				3	
	③お客様サービスの確保。	運行本数の維持(伊田・糸田・田川線)	本/日(平日)		155				155	
				155	155					
財務会計 (経済性 効率性 等)	①営業収入の減少を最小限にとどめることにより、安定的な経営環境の実現を図る。	旅客運賃収入の確保(伊田・糸田・田川線)	百万円		228				225	①伊田・糸田・田川線の旅客収入については、定期収入が減少(97百万円→96百万円)したが、定期外収入が増加(119百万円→131百万円)したため全体では増収となった。また、門司港レトロ線については、北九州市「お出かけ応援プレミアムサマー」による収入3百万円があり増収となった。経常利益については、新型コロナウイルス感染症の影響に対する国・県・沿線市町村からの支援減(97百万円→56百万円)により前年度比27百万円減少し15百万円の赤字となった。これに、受託工事等の特別利益を加え、法人税等を差し引いた当期純損益は前年度比20百万円減の3百万円の赤字決算となった。②安定した財政基盤確保のため、沿線市町村による毎年度150百万円の補助金が令和2年度から241百万円に増額されている。
		旅客運賃収入の確保(門司港レトロ線)	百万円		20				20	
		経常利益額	百万円		△10				△10	
	②安定した財務基盤の維持を図る。	県財政支出額(補助・負担金に限る)	百万円		30				30	
		助成金による運転資金の安定的な確保(年度末における現金・預金額の確保)	百万円		100				100	
		人件費	百万円		285				290	
			278	281						
内部管理 (健全性 等)	①経営体制の維持・効率化を図る。	新興感染症や災害等の緊急事態に備えた事業継続計画(BCP)の作成	-						実施	
	②安全性・信頼性の確保。	安全運行の確保(鉄道運転事故件数)	件		0				0	
	③効果的な組織運営の実現。	ワーク・ライフ・バランスの向上に資する制度の導入	-						実施	
				検討	検討					
				0	0					
				検討	検討					

達成状況(まとめ)

平成26年3月に策定した「アクションプログラム」に基づき、利用者拡大に向けて積極的に取組を行ってきた。令和4年度の年間輸送人員及び旅客運賃収入は、新型コロナウイルス感染症等の影響により過去最低となった令和3年度に比べ、感染が落ち着き人の動きが活発になってきたため増加に転じた(人員126万人→132万人、収入235百万円→252百万円)。営業費用は、線路修繕費用の減、門司港レトロ観光線車両検査費用の減により、605百万円と、前年度に比べて33百万円減少した。これらにより、営業損失は298百万円と前年度と比べ21百万円の改善となった。これに新型コロナウイルス感染症による影響に対する沿線市町村支援金、原油価格高騰の影響に対する沿線市町村負担金及び県支援金、沿線市町村からの「経営安定化助成金」及び受託工事等の収支を計上した「当期純損益」は、前年度から20百万円減少し3百万円の3期がりの赤字決算となった(前年度は17百万円の黒字)。

5. 経営状況(株式会社・公社)							
項目	単位	H30	R1	R2	R3	R4	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	546,041	264,465	503,733	482,222	470,184	
うち金銭債権	千円	179,634	147,931	268,442	255,661	235,481	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	5,687	6,290	16,750	9,910	13,480	
負債合計	千円	461,413	208,124	441,973	403,759	395,199	
うち借入金額	千円	197,124	65,328	49,488	123,072	79,656	
うち県からの借入金額	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	84,628	56,341	61,760	78,463	74,985	
県債務保証額又は損失補償額	千円	-	-	-	-	-	
県損失補償債務残高	千円	-	-	-	-	-	
団体債務保証額	千円	-	-	-	-	-	
【損益計算書】							
売上高	千円	309,353	391,684	277,017	318,513	306,122	
営業損益	千円	△ 240,565	△ 360,960	△ 384,957	△ 319,152	△ 298,466	
経常損益	千円	△ 46,402	△ 27,384	△ 7,328	11,444	△ 15,071	
当期純損益	千円	△ 44,516	△ 28,288	5,420	16,703	△ 3,478	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	28,501	53,604	63,340	66,886	45,793	
内訳：出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳：補助金・負担金	千円	28,501	53,604	63,340	66,886	45,793	
内訳：委託料	千円	-	-	-	-	-	
内訳：貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	262,726	278,804	282,115	278,142	280,508	
【財務指標】							
自己資本比率	%	15.5	21.3	12.3	16.3	15.9	
県財政支出率	%	5.6	7.4	9.7	10.3	7.8	
人件費率	%	84.9	71.2	101.8	87.3	91.6	
経常利益率	%	△ 15.0	△ 7.0	△ 2.6	3.6	△ 4.9	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	594,851	624,992	464,085	455,669	521,634	
〃(旅客・定期)	人	999,810	1,000,536	816,052	807,868	796,274	
【常勤役職員の報酬・給与に関する状況(R4年度)】							
常勤役員平均年齢	55.0歳	常勤役員平均年収	8,806千円	常勤職員平均年齢	45.4歳	常勤職員平均年収	4,225千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の減(△12,038千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動資産の減(△31,524千円。受託工事が少なく未収特別収益が減少したため)と固定資産の増(+20,320千円。列車の自動洗浄装置をリースで取得したため) <p>○負債の減(△8,560千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動負債の減(△20,384千円。短期借入金の減(△34,188千円)、未払工事代金の減(47,642千円)及び未払金の増(+60,328千円)のため。未払金の増加は、経営安定化助成金の返還(30,000千円)及び未払修繕費の増(+28,900千円増)のため。) <p>○売上高の減(△12,391千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構内営業等収入の減(△28,613千円。R3年度は、北九州市からの門司港レトロ観光線車両検査費用(34,029千円)の交付により収入が増加していたため。)及び旅客運賃収入の増(+16,222千円。コロナの影響の一部回復によるもの。) <p>○営業損益の改善(+20,686千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業収益(売上高)の減(△12,391千円。理由は上記のとおり)の一方、営業費用も減(△33,077千円。門司港レトロ観光線における車両検査に要した費用の減)となったため <p>○経常損益の悪化(△26,515千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響に対する国県市町村の支援減(△41,247千円)のため <p>○当期純損益の悪化(△20,181千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国県市町村の支援減(R3=518,013千円→R4=500,962千円。△17,051千円)のため赤字となったもの 							
6. 団体(経営責任者)の自己点検評価							
<p>地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少並びに道路環境の整備、モータリゼーションの進展などにより依然厳しく、当社沿線の筑豊・京築地域においても人口減少が続くことが予測されている。さらに、新型コロナウイルス感染症により減少した鉄道利用者はコロナ前の8割程度と回復しておらず、鉄道を経営していく環境は一層厳しさを増している。</p> <p>厳しい経営環境の中、鉄道の経営改善を目的に、平成31年3月からは観光列車「ことこと列車」の運行、令和元年8月には、約16年ぶりの新駅となる令和コスタ行橋駅を開業した。</p> <p>さらに、平成26年度から10年間を見据えた「アクションプログラム」を福岡県、沿線自治体との協働により、社長を中心に社員一丸となった取組により、平成30年度の豪雨災害で減収となった運賃収入等が戻りつつあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける状況となった。</p> <p>引き続き、新型コロナウイルス感染症による影響からの回復を図るため、国・県等の支援策を活用し、新たな収入源の確保を図り、更なる収支改善と安全・安定した輸送を確保できるように努めていく。</p> <p>ただコロナ前の収入への回復は容易ではないため、沿線市町村が鉄道の安定した財政基盤確保のため毎年交付を受けている経営安定化助成金について、令和5年度から令和7年度まで304百万円に増額してもらうこととなった(平成23年度～令和元年度：150百万円。令和2～4年度：241百万円)。</p> <p>また、沿線市町村が鉄道に対する支援スキームを定めているのが令和7年度までであることから、令和8年度以降の経営のあり方を検討するための調査・分析を、令和4～5年度、県及び沿線市町村で構成する平成筑豊鉄道推進協議会において実施されており、当社はこの取組に協力している。</p>							
7. 外部専門家の意見							
<ul style="list-style-type: none"> ・伊田・糸田・田川線及び門司港レトロ観光線の年間輸送人員及び運賃収入は、通勤定期に関し前年度を下回ったものの、通学定期及び定期以外の普通利用に関しては前年度を上回っている。しかし、門司港レトロ観光線ではほぼコロナ前の令和元年度と同程度まで回復しているのに対し、伊田・糸田・田川線では約8割程度にとどまっている。 ・旅客運賃収入は増加したものの、構内営業等収入が減少したことなどにより、当期純損益は3期ぶりに赤字となっている。 ・沿線における人口減少及び少子化に伴い、安定的な収入源である定期利用者が減少傾向にあることに加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響から通勤通学利用者が減少し、そこから完全に回復していないなど、団体を取り巻く外部環境は厳しい状況にある。 <p>団体では、観光列車の運行などの経営改善に取り組み、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前までは、成果もあがっていたが、依然として、現在の経営状態は非常に厳しいため、変化する社会経済情勢を踏まえ、スピード感をもった取組の実施及び適切なモニタリングが求められる。</p>							
8. 経営評価委員会による経営評価結果							
<p>新型コロナウイルス感染症及び原油価格高騰の影響に対する県支援金・沿線市町村からの負担金などの支援を受けたものの、国県市町村からの支援額が前年度より減少したことにより3期ぶりの赤字となった。利用者数や旅客運賃収入は過去最低だった前年度より改善しているものの、新型コロナウイルス感染症が発生する前の水準までは回復しておらず、厳しい状況が続いている。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだ収益を回収すべく、団体で策定している経営改善のためのアクションプログラムの確実な実施、また観光需要の回復が見込まれるため、観光列車事業を中心に、観光需要を増やす取組、イベント等更なる収支改善策に取り組むことが急務である。</p>							