

経営評価シート

1. 団体の基本的情報							
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		本縣市町村	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。						
現状の主要事業の内容							
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	H27	H28	H29	H30	R1	備考
旅客運賃収入	円	308,846,367	295,765,185	299,311,687	281,892,132	311,009,232	
構内営業等収入	円	25,712,884	46,540,950	34,047,768	27,460,860	80,675,226	
計	円	334,559,251	342,306,135	333,359,455	309,352,992	391,684,458	
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 青佐 康広		区分	県派遣			総務部長兼務
		H27.4.1	H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1
常勤役員数(※)		2名	2名	2名	3名	2名	2名
職員数	常勤(正規)	33名	30名	33名	35名	36名	36名
	うち プロパー	28名	26名	29名	31名	33名	33名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	32名	32名	26名	26名	29名	31名
	合計	65名	62名	59名	61名	65名	67名
増減の主な理由							
臨時社員(増)2名 (増)臨時採用2名							
3. 県関与の状況							
人的支援 (常勤役員再掲)(※)	H27.4.1	H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1	
県派遣	1名	1名	1名	1名	1名	1名	
県OB	-	-	-	-	-	-	
財政支出	H27	H28	H29	H30	R1	備考	
出資金	-	-	-	-	-	-	
貸付金	-	-	-	-	-	-	
補助・負担金	13,505千円	29,980千円	27,812千円	28,501千円	53,604千円	-	
委託料	8,324千円	1,132千円	-	-	-	-	
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(H29～R3)							
輸送人員の減少に歯止めをかけるため、域内のお客様に対する利便性確保とともに、域外からの誘客等に取り組む。このため、県・沿線市町村とも協力し、アクションプログラム(H29～31年度)を策定し、着実に実施していく。また、H24年度及びH30年度の豪雨災害で発生した借入金の早期返済に取り組む。							
4-②. 中期経営計画における改善目標の達成状況							
別紙に記載							

※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。

5. 経営状況(株式会社・公社)							
項目	単位	H27	H28	H29	H30	R1	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	266,474	365,396	381,718	546,041	264,465	
うち金銭債権	千円	108,392	198,656	196,419	179,634	147,931	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	12,627	11,181	6,028	5,687	6,290	
負債合計	千円	162,002	235,720	252,574	461,413	208,124	
うち借入金額	千円	68,844	59,340	50,628	197,124	65,328	
うち県からの借入金額	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	104,472	129,675	129,144	84,628	56,341	
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	334,559	342,306	333,359	309,353	391,684	
営業損益	千円	△ 129,219	△ 121,379	△ 152,240	△ 240,565	△ 360,960	
経常損益	千円	16,762	22,269	△ 6,180	△ 46,402	△ 27,384	
当期純損益	千円	17,593	25,203	△ 531	△ 44,516	△ 28,288	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	21,829	31,112	27,812	28,501	53,604	
内訳:出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳:補助負担金	千円	13,505	29,980	27,812	28,501	53,604	
内訳:委託料	千円	8,324	1,132	-	-	-	
内訳:貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	252,872	245,453	254,934	262,726	278,804	
【財務指標】							
自己資本比率	%	39.2	35.5	33.8	15.5	21.3	
県財政支出率	%	4.5	6.4	5.8	5.6	7.4	
人件費率	%	75.6	71.7	76.5	84.9	71.2	
経常利益率	%	5.0	6.5	△ 1.9	△ 15.0	△ 7.0	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	656,839	623,978	637,353	594,851	624,992	
" (旅客・定期)	人	1,064,712	1,033,922	1,019,472	999,810	1,000,536	
【常勤役職員の報酬・給与に関する状況(R1年度)】							
常勤役員平均年齢	53.0歳	常勤役員平均年収	8,802千円	常勤職員平均年齢	42.4歳	常勤職員平均年収	4,133千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の減(△281,576千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30豪雨災害に伴う災害復旧工事費減による「仮払金」の減(△111,186千円) <p>○負債の減(△253,289千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30豪雨災害に伴う借入を一部返済したことによる「短期借入金」の減(△122,292千円) ・H30豪雨災害に伴う災害復旧工事費の市町村負担金減による「仮受金」の減(△59,372千円) <p>○売上高の増(82,331千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30豪雨災害からの回復による旅客運賃収入の増加(12,200千円) ・観光列車の運行による旅客運賃収入・運輸雑収入の増加(75,060千円) <p>○営業費用の増加による営業損益の悪化(△120,395千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両エンジン故障による修繕費の増加(8,800千円) ・H30豪雨災害の修繕費繰越による増加(189,949千円) 							
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による学校の休校や外出自粛による影響も出始めるなど、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、平施31年3月からは観光列車「ことこと列車」の運行、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て取り組んでいるが、これらの取り組みにより、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、期末において新型コロナウイルスの影響を受ける状況となった。この結果、ちくまるキップは前年度より増収になったものの、列車運転体験においては前年度よりも減収することとなった。</p> <p>※ちくまるキップ:収入14,211千円、利用者数14,505人(対前期比4,097千円、4,216人増)</p> <p>※列車運転体験(キハを含む):収入2,204千円(対前期比182千円減)</p> <p>このような状況において、「ことこと列車」の運行による増収もあり、旅客運賃収入は前年度に比べ29百万円の増収となった。今後は新型コロナウイルスによる影響を最小限に抑えるため、国・県等の支援策を活用し、新型コロナウイルス感染症予防対策に万全を期するとともに、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>							

7. 外部専門家の意見

- ・伊田・糸田・田川線において、豪雨災害の影響で減少していた輸送人員及び旅客運賃収入は前年度から増加し、特に、構内営業等収入が、観光列車の運行開始もあり、大きく増加している。
 - ・一方、門司港レトロ観光線においても、前年度に引き続き、輸送人員及び運賃収入が増加し、中期経営計画における改善目標を上回っている。
 - ・収入は増加したものの、平成30年度に発生した復旧工事費繰越を含む営業費用の増加のため、3年連続での経常赤字となっている。
 - ・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するなど、団体を取り巻く外部環境は厳しい状況にある。
- 団体では、観光列車の運行などの経営改善に取り組み、成果もあがっているが、依然として、現在の経営状態は非常に厳しいため、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。

8. 経営評価委員会による経営評価結果

平成30年7月豪雨からの回復や、「ことごと列車」の運行開始に伴い、利用者数や旅客運賃収入は前年から増加したものの、豪雨災害の修繕費繰越などの営業費用が増加し、3期連続の赤字となった。また、期末には新型コロナウイルス感染症の影響も受けており、今後さらなる収益減が見込まれる状況にある。

新型コロナウイルス感染症予防対策に万全を期したうえで、落ち込んだ収益を回収すべく、観光列車事業を中心とした更なる収支改善策に取り組むことが急務である。

4-②. 中期経営計画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2019年度(R1)の取組状況	
				2016(H28)	2017(H29)	2018(H30)	2019(R1)	2020(R2)		2021(R3)
事業活動・住民サービス (計画性 公益性 等)	①輸送人員の減少を最小限にとどめるため、減少率が普通:5%、定期:1.5%を上回らないよう努力していく。	普通旅客輸送人員(伊田・糸田・田川線)	人/日		1,477				1,342	①輸送人員については、平成24年7月九州北部豪雨の影響による減少を取り戻せていない中、平成30年7月豪雨により減少していた輸送人員が戻りつつあったが、期末において新型コロナウイルスの影響を受けた(平成23年度の普通旅客輸送人員は1,576人/日、定期旅客輸送人員は3,021人/日)。 ②構内営業等収入(運輸雑収)については、ことごと列車の運行や1日フリーきっぷの販売増等により、前年比54百万円の増となった。 ③運行本数については、平成30年度のことごと列車整備により、一般列車が2両減となった。このことから、車両運用及びお客様の利用傾向を加味し、朝ダイヤの変更を行って減少させた(平成30年度)。
		定期旅客輸送人員(伊田・糸田・田川線)	人/日		2,841				2,744	
	②新たな収入源の開発により、構内営業等収入(運輸雑収収入等)の確保を図る。	構内営業等収入	百万円		47				47	
		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)		175				175	
					173	175	167	167		
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		269				266	①伊田・糸田・田川線の旅客運賃収入については、ことごと列車運行による運賃収入増、さらに、平成30年7月豪雨災害の影響による減少分についても回復してきたことから、27百万円の増となった。また、門司港レトロ線についても、JR門司港駅舎の改装完了やインバウンド効果により、前年比2百万円の増となった。旅客運賃収入の回復や、ことごと列車の運行により、経常損益については、前年比19百万円改善したものの27百万円の赤字となった。これにより、全社においては、3期連続の赤字決算となった。 ②県財政支出については、平成30年7月豪雨災害による復旧費の負担増により、前年度から26百万円増の約54百万円となった。また、安定的な財政基盤の確保のため、沿線市町村から、毎年150百万円の運営費等の補助金を令和2年度から240百万円に増額予定。 ③長期借入金の解消については、毎年9.5百万円ずつ返済する計画のため、令和元年度も9.5百万円の返済を行った。なお、平成30年7月豪雨災害時の短期借入金は、一部返済し、残額を長期に借り換える予定。
		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		△ 38				△ 34	
	②安定的な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		33				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		256				269	
	③H24災害影響の早期解消。	長期借入金残額	百万円		40				0	
					50	41	31	21		
	内部管理 (健全性等)	①経営体制の維持・効率化を図る。	労働契約法改正に伴う就業規則等の整備	-	検討				整備	
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	0	0		
③効果的な組織運営の実現。		業務目標の明確化及び組織内での共有	-	実施				内容の充実を図る		
達成状況(まとめ)										
<p>令和元年度は、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。また、平成31年3月からは観光列車「ことごと列車」の運行、8月には、約16年ぶりの新駅となる令和コスタ行橋駅が開業した。そのため、旅客運賃収入に運輸雑収を加えた売上高については391百万円となり、前年度に比べ82百万円(26.6%)の大幅な増収となった。</p> <p>また、営業費用は、動力費、ことごと列車に伴う人件費及び乗車券販売手数料、さらに豪雨災害に伴う復旧工事の修繕費の繰越分190百万円が計上され増加したことなどから、営業損益は△360百万円と、前会計年度に比べ120百万円悪化となったが、豪雨災害復旧費を除くと、前会計年度に比べ70百万円改善した。</p> <p>これらを踏まえた最終的な経常損益は、前会計年度に比べ19百万円改善したが27百万円の赤字となり、3期連続の赤字決算となった。</p>										