

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。						
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	H28	H29	H30	R1	R2	備考
旅客運賃収入	円	295,765,185	299,311,687	281,892,132	311,009,232	236,494,128	
構内営業等収入	円	46,540,950	34,047,768	27,460,860	80,675,226	40,522,431	
計	円	342,306,135	333,359,455	309,352,992	391,684,458	277,016,559	
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	
		H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1
常勤役員数(※)		2名	2名	3名	2名	2名	2名
職員数	常勤(正規)	30名	33名	35名	36名	36名	37名
	うち プロパー	26名	29名	31名	33名	33名	33名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	32名	26名	26名	29名	31名	30名
	合計	62名	59名	61名	65名	67名	67名
増減の主な理由							
R2年度→R3年度 ・常勤(正規)+1(出向者受入) ・臨時▲1							
3. 県関与の状況							
人的支援(常勤役員再掲)(※)		H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1
	県派遣	1名	1名	1名	1名	1名	1名
	県OB	-	-	-	-	-	-
財政支出		H28	H29	H30	R1	R2	備考
	出資金	-	-	-	-	-	
	貸付金	-	-	-	-	-	
	補助・負担金	29,980千円	27,812千円	28,501千円	53,604千円	63,340千円	
	委託料	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早期返済に取り組む。							

※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2020年度(R2)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 (計画的・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、令和元年度末からの新型コロナウイルス感染症の流行により通勤・通学利用者が減り、大きな影響を受けた。(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、2度の緊急事態宣言発令を受け、ことごと列車を運休したことや不要不急の外出が抑制され、1日フリーきっぷが販売減となったことにより、前年度比40百万円の減となった。 ③運行本数については、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者減となった状況に合わせるため、運転本数の見直し(167→155本)や、「平日」「土曜・休日」ダイヤの一本化を令和3年3月13日に実施した。
		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)		173	175	167	167	155	175	
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、新型コロナウイルス感染症の影響により、通勤・通学利用者の減、ことごと列車運休となったことから、73百万円の減となった。また、門司港レトロ線については、2度目の緊急事態宣言が解除された後に実施された魅力再発見キャンペーンにより100百万円の減に止まった。経常損益については、新型コロナウイルス感染症に対する国・県・沿線市町村からの支援により前年度比20百万円改善し7百万円の赤字となった。これに、受託工事・補助金工事等の特別損益を加え、法人税等を差し引いた当期純損益は前年度に比べ34百万円改善し、5百万円の4期ぶりの黒字決算となった。 ②県財政支出については、新型コロナウイルス感染症の影響に関する支援により、前年度から9百万円増の約63百万円となった。また、安定した財政基盤の確保のため、沿線市町村による毎年度150百万円の運営費等の補助金が令和2年度から241百万円に増額。 ③平成30年7月豪雨災害時の短期借入金は、一部返済したものの、残額を長期に借り換えたため、12百万円の増となった。
		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	28	28	54	63	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		82	113	165	50	151	100	
		人件費	百万円		245	255	263	279	282	269	
	③H24災害影響の早期解消。	長期借入金残額	百万円		50	41	31	21	33	0	
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	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>これまでは、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が、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、年間輸送人員は128万人、対前年度比78.8%(門司港事業含む)と過去最低となり、また旅客運賃収入も前年度より75百万円減少して、236百万円と過去最低となった。</p> <p>また、緊急事態宣言期間中、レストラン列車「ことごと列車」を運休したこともあり、構内営業等収入と旅客運賃収入と合わせた売上総利益は277百万円となり、前年度より115百万円の減(対前年比70.7%)となった。</p> <p>営業費用は、動力費及びことごと列車運休に伴う雑費・委託料等の減により、前年度と比べ91百万円の減少となったが、大幅な減収が影響し、営業損失は385百万円と、前年度に比べて24百万円の悪化となった。</p> <p>これに対して、新型コロナウイルス感染症による影響に対する県支援金・市町村負担金や沿線自治体の「経営安定化助成金」、受託工事等の収支を計上した「当期純損益」は前年度から34百万円改善し、5百万円の4期ぶりの黒字決算となった(前年度は28百万円の赤字)。</p>											

5. 経営状況(株式会社・公社)							
項目	単位	H28	H29	H30	R1	R2	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	365,396	381,718	546,041	264,465	503,733	
うち金銭債権	千円	198,656	196,419	179,634	147,931	268,442	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	11,181	6,028	5,687	6,290	16,750	
負債合計	千円	235,720	252,574	461,413	208,124	441,973	
うち借入金額	千円	59,340	50,628	197,124	65,328	49,488	
うち県からの借入金額	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	129,675	129,144	84,628	56,341	61,760	
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	342,306	333,359	309,353	391,684	277,017	
営業損益	千円	△ 121,379	△ 152,240	△ 240,565	△ 360,960	△ 384,957	
経常損益	千円	22,269	△ 6,180	△ 46,402	△ 27,384	△ 7,328	
当期純損益	千円	25,203	△ 531	△ 44,516	△ 28,288	5,420	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	31,112	27,812	28,501	53,604	63,340	
内訳:出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳:補助負担金	千円	29,980	27,812	28,501	53,604	63,340	
内訳:委託料	千円	1,132	-	-	-	-	
内訳:貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	245,453	254,934	262,726	278,804	282,115	
【財務指標】							
自己資本比率	%	35.5	33.8	15.5	21.3	12.3	
県財政支出率	%	6.4	5.8	5.6	7.4	9.7	
人件費率	%	71.7	76.5	84.9	71.2	101.8	
経常利益率	%	6.5	△ 1.9	△ 15.0	△ 7.0	△ 2.6	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	623,978	637,353	594,851	624,992	464,085	
" (旅客・定期)	人	1,033,922	1,019,472	999,810	1,000,536	816,052	
【常勤役職員の報酬・給与に関する状況(R2年度)】							
常勤役員平均年齢	54.0歳	常勤役員平均年収	8,890千円	常勤職員平均年齢	43.0歳	常勤職員平均年収	4,127千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の増(239,268千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現金及び預金の増(100,931千円) ・災害復旧事業に係る補助金等の未収入金・未収特別収益の増(122,447千円) <p>○負債の増(233,849千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・助成金の返納等未払金の増(115,425千円)及び未払工事代金の増(132,244千円) <p>○売上高の減(114,668千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言による旅客運賃収入の減(△74,515千円) ・新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言期間中の「ことごと列車」の運休の影響等による運輸雑収入の減(△40,153千円) 							
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感染症による学校の休校や外出自粛による影響が現れており、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「ことごと列車」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ト行橋駅を開業した。</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、ワクチン接種の進展後を見据え、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増加していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響から大きく減少し、中期経営計画における改善目標を下回っている。一方、門司港レトロ観光線においては、輸送人員及び運賃収入が減少したものの、中期経営計画における改善目標は上回っている。
- ・営業損益は、運賃収入の大幅な減少により前年度から悪化したものの、団体の経営努力、国、県、市町村からの支援金等の増加により、当期純損益は4期ぶりに黒字となっている。
- ・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、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、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

新型コロナウイルス感染症の影響に対する県支援金・沿線市町村からの負担金、また団体の経営努力により、4期ぶりの黒字となったものの、緊急事態宣言などにより不要不急の外出が抑制されたことから、利用者数や旅客運賃収入は過去最低となり、非常に厳しい状況が続いている。

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、感染症予防対策に万全を期したうえで、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、地域住民の利用増のための沿線自治体との連携、また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。