

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) ②糸田線(金田～田川後藤寺)(6.8 ^千) ③田川線(行橋～田川伊田)(26.3 ^千) 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) 計 51.3 ^千						
事業実績に関する情報	単位	H26	H27	H28	H29	H30	備考
旅客運賃収入	円	297,027,742	308,846,367	295,765,185	299,311,687	281,892,132	
構内営業等収入	円	26,981,212	25,712,884	46,540,950	34,047,768	27,460,860	
計	円	324,008,954	334,559,251	342,306,135	333,359,455	309,352,992	
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
		H26.4.1	H27.4.1	H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1
常勤役員数(※)		2名	2名	2名	2名	3名	2名
職員数	常勤(正規)	36名	33名	31名	33名	35名	36名
	うち プロパー	31名	28名	27名	29名	31名	33名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	27名	32名	31名	26名	26名	29名
	合計	63名	65名	62名	59名	61名	65名
増減の主な理由							
常勤役員(減)1名 (減)常務取締役の退任 ※現在、後任者を検討中 常勤社員(増)1名 (増)プロパー採用4名 (減)プロパー退職2名、出向者退職1名 嘱託社員(増)2名 (増)嘱託採用2名(観光列車担当) 臨時社員(増)1名 (増)臨時採用1名							
3. 県関与の状況							
人的支援 (常勤役員再掲)(※)	H26.4.1	H27.4.1	H28.4.1	H29.4.1	H30.4.1	H31.4.1	
県派遣	1名	1名	1名	1名	1名	1名	
県OB	-	-	-	-	-	-	
財政支出	H26	H27	H28	H29	H30	備考	
出資金	-	-	-	-	-	-	
貸付金	-	-	-	-	-	-	
補助・負担金	11,741千円	13,505千円	29,980千円	27,812千円	28,501千円		
委託料	84,995千円	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～H33)							
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年度の九州北部豪雨災害の影響を早期に脱するため、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	H26	H27	H28	H29	H30	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	280,114	266,474	365,396	381,718	546,041	
うち金銭債権	千円	138,531	108,392	198,656	196,419	179,634	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	6,339	12,627	11,181	6,028	5,687	
負債合計	千円	193,234	162,002	235,720	252,574	461,413	
うち借入金額	千円	78,348	68,844	59,340	50,628	197,124	
うち県からの借入金額	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	86,880	104,472	129,675	129,144	84,628	
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	324,009	334,559	342,306	333,359	309,353	
営業損益	千円	△ 147,470	△ 129,219	△ 121,379	△ 152,240	△ 240,565	
経常損益	千円	△ 20,995	16,762	22,269	△ 6,180	△ 46,402	
当期純損益	千円	△ 15,784	17,593	25,203	△ 531	△ 44,516	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	96,736	21,829	31,112	27,812	28,501	
内訳: 出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳: 補助負担金	千円	11,741	13,505	29,980	27,812	28,501	
内訳: 委託料	千円	84,995	8,324	1,132	-	-	
内訳: 貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	253,724	252,872	245,453	254,934	262,726	
【財務指標】							
自己資本比率	%	31.0	39.2	35.5	33.8	15.5	
県財政支出率	%	21.4	4.5	6.4	5.8	5.6	
人件費率	%	78.3	75.6	71.7	76.5	84.9	
経常利益率	%	△ 6.5	5.0	6.5	△ 1.9	△ 15.0	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	654,128	656,839	623,978	637,353	594,851	
" (旅客・定期)	人	1,086,078	1,064,712	1,033,922	1,019,472	999,810	
【常勤従業員の報酬・給与に関する状況(平成30年度)】							
常勤役員平均年齢	62.0歳	常勤役員平均年収	6,712千円	常勤職員平均年齢	41.0歳	常勤職員平均年収	4,180千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の増(164,323千円) ・豪雨災害に伴う工事代金を計上した「仮払金」の増(111,157千円)</p> <p>○負債の増(208,839千円) ・豪雨災害に伴う「短期借入金」の増(156,000千円) ※このうち34,500千円を長期借換予定。残りは補助金等で返済。 ・豪雨災害に伴うH30年度未完了の工事代金を計上した「仮受金」の増(59,372千円)</p> <p>○営業収入の減少及び営業費用の増加による営業損益の悪化(△88,325千円) ・豪雨災害の影響等による旅客運賃収入の減少(△17,420千円) ・観光列車運行に係る嘱託社員数増加等による人件費増(7,792千円) ・豪雨災害に伴う代行バス費用による委託料の増(65,344千円)</p>							
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、昨年夏の豪雨により被害を受け、一定期間の区間運休をせざるを得ない状況が発生するなど、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>そのような厳しい経営環境の中、鉄道の抜本的な経営改善を目的に、平成29年10月から常勤社長を迎え、平成30年5月には台湾鉄道管理局平溪線との姉妹鉄道協定締結、平成31年3月には観光列車「ことこと列車」の運行を開始した。</p> <p>また、平成26年度から、福岡県、沿線自治体、当社社員が一丸となって、「アクションプログラム」に取り組んでいるが、平成30年度は豪雨災害によって、約3か月間、田川線が運転見合わせとなった影響を受け、ちくまるキップ及び列車運転体験において、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10,114千円、利用者数10,289人(対前期比2,358千円減、2,433人減) ※列車運転体験(キハを含む): 収入2,386千円(対前期比559千円減)</p> <p>同様に豪雨災害の影響を受け、通学、定期外利用者が減少したことから、旅客運賃収入も前年度に比べ17百万円の大幅減収となった。今後は豪雨災害の影響から早期脱却を図るべく利用促進策を実施するとともに、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、平成30年7月の豪雨災害により約3か月間不通となったため、輸送人員及び旅客運賃収入は前年度から減少し、輸送人員の減少率(普通旅客輸送人員は5%以内、定期旅客輸送人員は1.5%以内)の目標を達成できていない。

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増加し、中期経営計画における改善目標を上回っている。

・災害による収入の減少に加え、代行バスの経費等の増加により、2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から、更なる経営努力が求められる。

団体では、観光列車の運行など、公募により就任した新社長のもと経営改善に取り組んでいるが、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早急な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

平成筑豊鉄道では、利用者拡大に向けた取組を行っているが、平成22・24年度の大雨・豪雨災害の影響がまだに残る中、平成30年7月豪雨で被災し、大幅な旅客運賃収入の減となった。その結果、赤字となり、累積損失が膨れ上がっているため、災害に対する抜本的な対策を検討することも視野に入れながら、様々な利用促進策を実施していく必要がある。また、経営改善のためのアクションプログラムについては、スピード感をもった早急な取組の実施及び適切なモニタリングが必要であり、さらなる収支改善を行うことが急務である。

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2018年度(H30)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月豪雨で被災し、前年比95.8%となった(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、門司港に係る北九州市からの受託工事減及び広告収入の減少等から前年比7百万円の減となった。列車運転体験については、車両運用が逼迫したことから開催ができず、2,386千円の収入となった(前年比559千円減)。 ③運行本数については、人件費等の営業費用の減少を図るために、お客様の利用傾向を考慮し、朝ダイヤの変更を行って減少させた。	
		定期旅客輸送人員(伊田・糸田・田川線)	人/日	1,447	1,484	1,360				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						173
					173	175	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、イベントと連携させた一日フリーきっぷの販売拡充や貸切列車(ひとつ星)の運行拡大に取り組んでいたが、平成30年7月豪雨災害の影響で17百万円の減少となった。 旅客運賃収入が大きく減少したことに加え、人件費や豪雨災害における代行バスの運行費等で営業費用が64百万円の増加となったことから、経常損益については、46百万円の赤字となった(前年比△40百万円)。これにより、全社において、二期連続の赤字決算となった。 ②県財政支出については、H28年度より、法定点検費用を補助対象としたことから、H30年度も前年度並みの約28百万円となった。 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、H30年度も9.5百万円の返済を行った。但し、豪雨災害の影響を受けた多額の短期借入金があるため、そのうちの34,500千円を長期借換予定としている。	
		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		△ 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		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						
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						
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			
					未実施	検討				電気関係3件(対前年+2件)、工務関係0件(対前年±0件)、乗務員関係0件(対前年±0件)となった。		
達成状況(まとめ)		<p>平成30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な取組みを行っていたが、平成30年7月豪雨で被災した田川線が約3か月間不通となったことから、旅客運賃収入は18百万円の大幅減収となった。その被災に伴う利用者減等の影響を受け、1日フリーきっぷや列車運転体験の収入額も同様に減収することとなった。</p> <p>また、乗務員の確保及び観光列車の運行に伴う嘱託職員採用等で人件費が昨年に続いて8百万円の増加となったことや、豪雨災害における代行バスの運行を行ったことで委託料が65百万円計上されたことで、営業損益は前年比88百万円の悪化となった。</p> <p>これらを踏まえた当該年度の最終的な経常損益については、前年度から40百万円悪化した46百万円の赤字となり、二期連続の赤字決算となった。</p>										