

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	R1	R2	R3	R4	R5	備考
旅客運賃収入	円	311,009,232	236,494,128	235,568,498	251,790,377	263,804,971	
構内営業等収入	円	80,675,226	40,522,431	82,944,439	54,331,641	77,086,782	
計	円	391,684,458	277,016,559	318,512,937	306,122,018	340,891,753	
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 木下 明孝		区分	県派遣			総務部長兼務
		H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1	R6.4.1
常勤役員数(※)		2名	2名	2名	2名	2名	2名
職員数	常勤(正規)	36名	36名	37名	32名	33名	31名
	うち プロパー	33名	33名	33名	29名	30名	28名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	29名	31名	30名	31名	35名	34名
	合計	65名	67名	67名	63名	68名	65名
増減の主な理由							
R5年度→R6年度 常勤(正規) 退職2名 嘱託等 退職3名、採用4名 臨時 退職2名							
3. 県関与の状況							
人的支援(常勤役員再掲)(※)	H31.4.1	R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1	R6.4.1	
県派遣	1名	1名	1名	1名	1名	1名	
県OB	-	-	-	-	-	-	
財政支出	R1	R2	R3	R4	R5	備考	
出資金	-	-	-	-	-	-	
貸付金	-	-	-	-	-	-	
補助・負担金	53,604千円	63,340千円	66,886千円	45,793千円	55,302千円		
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2023年度(R5)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 (計画的公益性等)	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輸送人員は124万人となり、前年度より2.4%増加した。定期利用者、定期外利用者ともに前年度より増加。(定期利用者は79.6万人→80.4万人、定期外：41.5万人→43.7万人) ②構内営業等収入(運輸雑収)は、前年度より23百万円増加した。(主に、ことごと列車のレストラン収入の増による)
				1,017	1,138	1,194				
	定期旅客輸送人員 (伊田・糸田・田川線)	人/日		2,153				2,127		
			2,213	2,182	2,196					
	②新たな収入源の開発により、構内営業等収入(運輸雑収等)の確保を図る。	構内営業等収入	百万円		77				77	
				83	54	77				
③お客様サービスの確保。	列車運転体験収入	百万円			3				3	
					1	1	0			
	運行本数の維持 (伊田・糸田・田川線)	本/日(平日)			155				155	
					155	155	151			
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・田川線の旅客収入は、定期外収入が前年度より12百万円増加。経常損益は、豪雨災害復旧費や修繕費、最低賃金の引上げに伴う人件費の増加等により費用が増加し、146百万円の赤字となった。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会計年度に比べ55百万円悪化し、58百万円の赤字決算となった。 ②安定した財務基盤確保のため、沿線市町村から約3億円の助成金を受けている。
				216	227	238				
		旅客運賃収入の確保(門司港レトロ線)	百万円		20				20	
			20	24	26					
	②安定した財務基盤の維持を図る。	経常利益額	百万円		△10				△10	
				11	△15	△146				
県財政支出額(補助・負担金に限る)		百万円		30				30		
			67	46	55					
	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	
					153	138	78			
				人件費	百万円		285			290
			278	281	312					
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	-		検討				実施	①災害対応BCPをR5年度に策定した。 ②令和5年度は、鉄道事業の最優先事項である「安全・安定輸送」の確保に全社員一丸となって取り組んだ。その結果、鉄道運転事故は0件(対前年±0件)となった。 ③業務に必要な資格取得に関する費用を全額会社が負担している。
					検討	検討	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	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	-			検討				実施	
					検討	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。地域公共交通を取り巻く現状は、人口減少やコロナの影響による急激な落ち込みにより厳しい状況にあるが、令和5年度の年間輸送人員及び旅客運賃収入はいずれも増加した(人員121万人→124万人、収入227百万円→238百万円)。
 営業費用は、豪雨災害復旧費、老朽化設備の緊急修繕などに伴う修繕費の増、最低賃金の引上げに伴う給料表の見直し等による人件費の増等により、前年度と比べ255百万円の増加となった。これらにより、営業損失は△519百万円と前年度と比べ220百万円悪化した。
 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55百万円悪化し、58百万円の前年度に続く赤字決算となった(前年度は3百万円の赤字)。

5. 経営状況(株式会社・公社)							
項目	単位	R1	R2	R3	R4	R5	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	264,465	503,733	482,222	470,184	489,417	
うち金銭債権	千円	147,931	268,442	255,661	235,481	240,692	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	6,290	16,750	9,910	13,480	16,774	
負債合計	千円	208,124	441,973	403,759	395,199	472,505	
うち借入金額	千円	65,328	49,488	123,072	79,656	142,428	
うち県からの借入金額	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	56,341	61,760	78,463	74,985	16,912	
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	391,684	277,017	318,513	306,122	340,892	
営業損益	千円	△ 360,960	△ 384,957	△ 319,152	△ 298,466	△ 518,932	
経常損益	千円	△ 27,384	△ 7,328	11,444	△ 15,071	△ 145,719	
当期純損益	千円	△ 28,288	5,420	16,703	△ 3,478	△ 58,073	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	53,604	63,340	66,886	45,793	55,302	
内訳：出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳：補助金・負担金	千円	53,604	63,340	66,886	45,793	55,302	
内訳：委託料	千円	-	-	-	-	-	
内訳：貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	278,804	282,115	278,142	280,508	311,735	
【財務指標】							
自己資本比率	%	21.3	12.3	16.3	15.9	3.5	
県財政支出率	%	7.4	9.7	10.3	7.8	7.7	
人件費率	%	71.2	101.8	87.3	91.6	91.4	
経常利益率	%	△ 7.0	△ 2.6	3.6	△ 4.9	△ 42.7	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	624,992	464,085	455,669	521,634	550,139	
〃(旅客・定期)	人	1,000,536	816,052	807,868	796,274	803,630	
【常勤役職員の報酬・給与に関する状況(R5年度)】							
常勤役員平均年齢	56.0歳	常勤役員平均年収	8,951千円	常勤職員平均年齢	45.7歳	常勤職員平均年収	4,629千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の増(+19,233千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動資産の減(△50,440千円。受託工事分の未収特別収益の減少)と固定資産の増(+69,673千円。コンクリートマクラギへの更新などによる構築物などの増加)のため。 <p>○負債の増(+77,306千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動負債の増(+83,781千円。主に短期借入金の増+69,684千円)のため。 <p>○売上高の増(+34,770千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客運賃収入の増(+12,015千円)と構内営業等収入の増(+22,755千円。ことごと列車のレストラン収入の増加)のため。 <p>○営業損益の悪化(△220,466千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・売上高の増の一方、営業費用が増加(豪雨災害復旧費、老朽化設備の緊急修繕などに伴う修繕費が167,859千円増加、最低賃金の引上げに伴う給料表の見直し等による人件費31,226千円の増加等)となったため。 <p>○経常損益の悪化(△130,648千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業費用の増による営業損益の悪化(△220,466千円)の一方、営業外収入(補助金収入)が増(+86,995千円)となったため。 <p>○当期純損益の悪化(△54,595千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経常損益の悪化(△130,648千円)の一方、特別特別損失が減少(固定資産圧縮損△113,553千円、補助事業・受託事業費△31,296千円)、特別利益(補助金等収入)が減少(△71,349千円)したため。 							
6. 団体(経営責任者)の自己点検評価							
<p>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の影響により、長期的な利用者減少に歯止めをかけることは容易ではなく、また、老朽化施設の更新、人材の確保、最低賃金の引き上げによる人件費上昇や物価上昇による経費の増加により、経営環境はさらに厳しい状況となることが想定される。</p> <p>厳しい経営環境の中、平成31年3月からは観光列車「ことごと列車」の運行、令和6年3月から自転車ラックを搭載した初めての車両「黒銀」による「サイクルトレイン」を開始するなど、利用者拡大に向けて積極的に取組を行ってきており、令和5年度の年間輸送人員及び旅客運賃収入はいずれも増加した(人員121万人→124万人、収入227百万円→238百万円)。</p> <p>引き続き、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>令和7年度まで毎年、沿線市町村から鉄道の安定した財政基盤確保のために経営安定化助成金304百万円の交付を受けているが、令和8年度以降の助成については現在協議中である。</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を上回る水準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、構内営業等収入ともに増加しているものの、修繕費や人件費が増加したことなどにより、当期純損益は前年度に続き赤字となり、赤字額も増加している。 ・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。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。 							
8. 経営評価委員会による経営評価結果							
<p>令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行され、前年度に比べ増収となったものの、豪雨災害復旧費、老朽化施設の緊急修繕費、最低賃金の引上げに伴う人件費の増加等により2期連続の赤字となった。利用者数や旅客運賃収入は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、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>							