

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。						
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	R2	R3	R4	R5	R6	備考
	旅客運賃収入	円 236,494,128	235,568,498	251,790,377	263,804,971	267,718,493	
	構内営業等収入	円 40,522,431	82,944,439	54,331,641	77,086,782	82,727,735	
	計	円 277,016,559	318,512,937	306,122,018	340,891,753	350,446,228	
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
		R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1	R6.4.1	R7.4.1
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	37名	32名	33名	31名	32名
	うち プロパー	33名	33名	29名	30名	28名	28名
	嘱託(常勤・非常勤)等・臨時	31名	30名	31名	35名	34名	34名
	合計	67名	67名	63名	68名	65名	66名
増減の主な理由							
R6年度→R7年度 常勤(正規) 採用1名(県派遣) 嘱託等 退職4名、採用3名 臨時 採用1名							
3. 県関与の状況							
人的支援(常勤役員再掲)(※)		R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1	R6.4.1	R7.4.1
	県派遣	1名	1名	1名	1名	1名	2名
	県OB	-	-	-	-	-	-
財政支出							
		R2.4.1	R3.4.1	R4.4.1	R5.4.1	R6.4.1	備考
	出資金	-	-	-	-	-	
	貸付金	-	-	-	-	-	
	補助・負担金	63,340千円	66,886千円	45,793千円	55,302千円	41,861千円	
	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)							
令和7年1月に第1回平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会が開催され、平成筑豊鉄道のあり方について検討しているところ。同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2024年度(R6)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125万人となり、前年度より0.7%増加した。定期利用者はほぼ横ばいで、定期外利用者が前年度より増加。(定期利用者は80.4万人→80.2万人、定期外：43.7万人→44.7万人) ②構内営業等収入(運輸雑収)は、前年度より6百万円増加した。(主に、ことごと列車のレストラン収入の増による)	
		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		83	54	77	83			
	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	151	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4百万円増加。経常損益は、最低賃金の引上げに伴う給料表の見直し等により人件費は15百万円増加したものの、豪雨による大きな被害が発生しなかったこと等により、修繕は155百万円減少した。これらにより営業損益は、前年度会計に比べ164百万円改善した。 また、沿線市町村からの追加助成を含む経営安定化助成金と県からの補助金を受けたことで75百万円の黒字となった。 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143百万円改善し、84百万円の黒字決算となった。 ②安定した財務基盤確保のため、沿線市町村から約4億5千万円の助成金を受けている。	
		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		11	△15	△146	75			△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		67	46	55	42			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		153	138	78	19			100
		人件費	百万円		278	281	312	327			290
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6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	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	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	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り、令和6年度の年間輸送人員及び旅客運賃収入はいずれも前年度から増加した(伊田・糸田・田川線：人員124万人→125万人、収入238百万円→242百万円)ものの、コロナ前の水準までは回復していない(伊田・糸田・田川線(令和元年度)：人員141万人、収入285百万円)。
 営業費用は、最低賃金の引上げに伴う給料表の見直し等により人件費は15百万円増加したものの、豪雨による大きな被害が発生しなかったことなどで修繕費は155百万円減少したため、前年度と比べ155百万円の減少となった。これらにより、営業損失は△355百万円と前年度と比べ164百万円改善した。
 これに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143百万円改善し、84百万円の黒字決算となった(前年度は58百万円の赤字)。

5. 経営状況(株式会社・公社)							
項目	単位	R2	R3	R4	R5	R6	
【貸借対照表】							
資産合計	千円	503,733	482,222	470,184	489,417	395,388	
うち金銭債権	千円	268,442	255,661	235,481	240,692	201,309	
うち棚卸資産(販売用不動産含む)	千円	16,750	9,910	13,480	16,774	15,128	
負債合計	千円	441,973	403,759	395,199	472,505	293,978	
うち借入金	千円	49,488	123,072	79,656	142,428	516	
うち県からの借入金	千円	-	-	-	-	-	
純資産の部合計	千円	61,760	78,463	74,985	16,912	101,410	
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	277,017	318,513	306,122	340,892	350,446	
営業損益	千円	△ 384,957	△ 319,152	△ 298,466	△ 518,932	△ 354,835	
経常損益	千円	△ 7,328	11,444	△ 15,071	△ 145,719	74,696	
当期純損益	千円	5,420	16,703	△ 3,478	△ 58,073	84,498	
【その他の補足項目】							
県財政支出額	千円	63,340	66,886	45,793	55,302	41,861	
内訳：出資金	千円	-	-	-	-	-	
内訳：補助金・負担金	千円	63,340	66,886	45,793	55,302	41,861	
内訳：委託料	千円	-	-	-	-	-	
内訳：貸付金	千円	-	-	-	-	-	
人件費総額	千円	282,115	278,142	280,508	311,735	326,767	
【財務指標】							
自己資本比率	%	12.3	16.3	15.9	3.5	25.6	
県財政支出率	%	9.7	10.3	7.8	7.7	5.4	
人件費率	%	101.8	87.3	91.6	91.4	93.2	
経常利益率	%	△ 2.6	3.6	△ 4.9	△ 42.7	21.3	
【団体毎の経営評価指標】							
輸送実績(旅客・普通)	人	464,085	455,669	521,634	550,139	557,977	
〃(旅客・定期)	人	816,052	807,868	796,274	803,630	802,436	
【常勤役職員の報酬・給与に関する状況(R6年度)】							
常勤役員平均年齢	50.0歳	常勤役員平均年収	8,876千円	常勤職員平均年齢	46.3歳	常勤職員平均年収	4,834千円
【経営状況に関する各数値、指標の増減理由】							
<p>○資産の減(△94,028千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動資産の減(△100,422千円。現金・預金及び未収入金の減)と固定資産の増(+6,394千円。建物付属設備の増)のため。 <p>○負債の減(△178,527千円)の主な理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流動負債の増(△179,215千円。主に短期借入金の減+141,396千円)のため。 <p>○売上高の増(+9,554千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客運賃収入の増(+3,914千円)と構内営業等収入の増(+5,641千円。ことごと列車のレストラン収入の増)のため。 <p>○営業損益の改善(+164,098千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・売上高の増、営業費用の減(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が15,032千円増加した一方、大きな災害がなかったため、修繕費が155,414千円減少等)となったため。 <p>○経常損益の改善(+220,415千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業費用の減による営業損益の改善(+164,098千円)、営業外収入(雑収入)が増(+57,673千円)となったため。 <p>○当期純損益の改善(+142,571千円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経常損益の改善(+220,415千円)及び、特別利益(補助金等収入)の増加(+42,485千円)の一方、特別損失が増加(固定資産圧縮損+76,754千円、特別損失+46,521千円)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6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124万人→125万人、収入238百万円→242百万円)。</p> <p>引き続き、国・県等の支援策を活用し、新たな収入減の確保を図り、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約3億4千万円の交付※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> <p>※令和6年度は、資金不足のため、例年の助成金に加え、沿線市町村から1億5千万円の追加支援を受けている。</p>							
7. 外部専門家の意見							
<p>・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、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。</p> <p>・売上高は増加しているものの、人件費の増加傾向が続く等、自己収入のみで事業費を賄うことができていない。当期純利益は黒字であるものの、その多くは周辺自治体からの助成金等によるものである。年度末における現金・預金残高は19百万円と目標値の100百万円を大幅に下回り、流動資産よりも流動負債の方が多くなる等、足元の資金繰りに大きな課題が生じている。</p> <p>・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引き続き厳しい状況にある。</p> <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>売上高の増収、豪雨等の災害が発生しなかったことによる修繕費の減等により、前年度と比べて営業損益は大幅に改善されたものの、依然として354百万円超の赤字であり、沿線市町村からの経営支援のための助成金なしには事業を継続できな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>							