

1 - 7 八戸臨海鉄道株式会社

1 法人の概要

(平成18年7月1日現在)

代表者職氏名	代表取締役社長 田村 幸雄		県所管部課名	企画政策部 新幹線・交通政策課
設立年月日	昭和45年7月30日		資本金	570,000千円
主な出資者等の構成 (出資等比率順位順)	氏名・名称		金額	出資等比率
	日本貨物鉄道(株)		220,000千円	38.6%
	青森県		165,000千円	28.9%
	三菱製紙(株)		115,000千円	20.2%
	八戸市		55,000千円	9.6%
	八戸製錬(株)		10,000千円	1.8%
	八戸鉄工団地協同組合		4,000千円	0.7%
	東北建機工業(株)		500千円	0.1%
	(株)安ヶ平鉄工		500千円	0.1%
組織構成	区分	人数	うち常勤	備考
	取締役	9名	3名	県OB1名
	監査役	4名	1名	
	社員数	80名	80名	
業務内容	八戸臨海鉄道線(八戸貨物駅～北沼駅間)における貨物輸送業並びに日本貨物鉄道株式会社及び青森県鉄道管理事務所からの受託業務等			
経営状況 (平成17年度)	営業収益	805,808千円	(その他参考) 県からの受託事業収入 360,116千円 (青い森鉄道線鉄道施設保守等業務)	
	営業利益	18,758千円		
	経常利益	29,013千円		
	当期純利益	4,288千円		

2 沿革

昭和39年、八戸地区は新産業都市に指定され、以来、同地区は工業用地の造成、港湾の整備等が進み、臨海工業都市として飛躍的な発展を遂げた。特に第二臨海工業地区は、主要企業の進出、設備拡充も順調に進み、この地区に集積される貨物の輸送体制の早急な整備、確保が要請されるに至った。

このため、八戸臨海工業地帯に集積される貨物の鉄道輸送を行うため、日本国有鉄道(昭和62年分割民営化により、現在は日本貨物鉄道(株))、青森県、八戸市及び進出企業が出資する第三セクターとして、昭和45年7月に当法人が設立された。

設立当初は臨海工業地帯の企業の貨物輸送のみであったが、トラック輸送の急増及び大量海上輸送の影響による収入減に対応し、安定した収入を確保するため、日本国有鉄道(現在は日本貨物鉄道(株))からの業務を受託するようになったほか、平成14年12月からは、青い森鉄道線(目時・八戸間)の開業に伴い、同線の鉄道施設保守等業務を県から受託している。

3 課題と点検評価

(1) 役割

当法人は、新産業都市に指定された八戸市の臨海工業地帯における鉄道貨物の円滑な輸送により、地域の産業経済の発展に寄与することを目的として設立されており、新産業都市建設促進法が平成

13年に廃止された現在においても、その基本的な役割は変わっていない。つまり、本来的な業務は、第一種鉄道事業者（鉄道路線と鉄道車両をともに自社で持つ鉄道事業者）として、営業区間である八戸貨物駅から北沼駅間において行う貨物の鉄道輸送業務（以下「鉄道事業」という。）である。

当法人は、設立後、現在までの社会情勢の変化により、安定した収入を確保するため、日本貨物鉄道(株)からの業務の受託（以下「関連事業」という。）及び県からの業務の受託（青い森鉄道線鉄道施設保守等業務受託。以下「保全事業」という。）を行っている。中でも保全事業については、青い森鉄道線（目時・八戸間）の開業に伴い、平成14年12月から実施しているものであるが、当法人の収入に占める割合は、4割程度を占めている。保全事業の実施により、当法人は、青い森鉄道線のメンテナンスセンターとしての役割も担うこととなっている。

（2）経営状況

当法人の経営は、年度ごとの利益に増減はあるものの、安定しており、毎年度、経常利益は黒字（経常利益：平成15年度893万円、平成16年度4,113万円、平成17年度2,901万円）を確保している。なお、平成15年度は、退職給与引当金の引当不足額を全額計上したことにより、特別損失（7,227万円）が発生し、一時的に当期損失（7,236万円）及び繰越欠損金（916万円）を計上することとなったが、平成16年度には繰越欠損金を解消している。

平成17年度における営業収益8億581万円の内訳をみると、鉄道事業2億7,191万円（平成16年度2億5,866万円）、関連事業1億4,927万円（平成16年度1億5,808万円）、保全事業3億6,012万円（平成16年度3億4,675万円）、その他2,451万円（平成16年度1,900万円）となっており、鉄道事業については、関係企業の協力もあり、輸送量が26年振りに30万トンを超え、収益が増加していること、保全事業については、法人経営にとって重要な事業となっていることが確認された。

また、当委員会は、主要な3つの事業の今後の見通しについても確認したが、鉄道事業については、輸送量の確保に向け、主要な荷主との交渉を継続して行っており、二酸化炭素削減に向けた取組も期待されることから、当面安定した収支が見込まれるとのことであった。また、関連事業については、多くの利益は望めないが、費用を賄う程度は確保できるとし、保全事業については、今後、技術継承のため、急ピッチで社員の採用を進め、社員教育を行っていく必要があるため、今後は、一時的に損失の発生が見込まれるとのことであった。当委員会は、当法人が、今後とも鉄道事業者として安全確保に努めるとともに、鉄道事業の安定した収入確保、関連事業の採算性の向上及び保全事業の確実な実施に努め、経営基盤を確立していくことを期待する。

当法人は、平成16年度青森県公社等経営評価委員会評価結果等報告書において「『大量退職期』の退職金支払終了後の財政状態安定化の時期を目処として『県の出資一部引揚げ』の検討を求める」と提言されているところであり、今年度の公社等ヒアリングにおいて、当法人からは、「将来、青い森鉄道線の八戸・青森間についても鉄道施設保守等業務を行っていきたいと考えており、経営の安定化が先決である」旨の回答がなされたところである。

青い森鉄道線が青森まで延伸した後の同線の鉄道施設保守等業務については、今後、東北新幹線新青森開業のスキームの一つとして、並行在来線である青い森鉄道（線）の経営が検討されていく中で明らかにされていくこととなることから、委員会として、現段階で、同業務の受託を前提とした判断はできかねるが、当法人が今後10年で社員の約3分の2が退職することとなる「大量退職期」を迎え、技術継承のため、新規採用者を一定期間、重複雇用することが必要となり、一時的に人件費の増加が見込まれることを考慮すれば、「県の出資一部引揚げ」については、平成16年度の提言のとおり退職金支払終了後の財政状態安定化の時期が見通せた段階での検討課題であると確認したところである。

(3) 業務執行状況

当法人の7月1日現在の社員数は80名であるが、うち35名が出向社員（JR 東日本10名、JR 貨物20名、その他協力会社5名）となっている。また、社員80名のうち48名が50歳以上となっており、年齢層が高いことが確認できる。

出向社員については、受託業務の遂行に必要な熟練技術を受け入れるため、一定数を確保しているとのことであり、青い森鉄道線の鉄道施設保守等業務に係る JR 東日本からの出向社員については、業務開始当初は100%出向社員で行われていたが、順次、プロパー社員に切替えを進めているとのことであった。出向社員をプロパー社員に切り替えることについては、出向社員の給与水準がプロパー社員より高いこと及びプロパー社員の技術習得には時間がかかることを踏まえ、たとえ一定期間において社員教育に経費がかかるとしても、長期的には人件費の水準を押さえられることから、時期を逸することなく、計画的に進めていく必要がある。

年齢層が高いことについては、現行の年功序列賃金制度では人件費が経営を圧迫していくことが従来から懸念されており、平成16年度青森県公社等経営評価委員会評価結果等報告書においては、給与体系の見直しに関して「役職員に対する適正な人事評価制度の採用に留意すること。」と提言をされているところである。当法人は、年功序列賃金に職能給を組み合わせる方法を検討しており、これまで作業手当としていたものを職能給とし、職能給の内容について段階的に見直していくこととしているほか、現行の人事評価制度を見直し、適正な人事評価の実施に向けて、具体的な実施方法を検討していると報告を受けたところである。給与制度の見直しに当たっては、業務の専門性及び特殊性にも留意しつつ、将来の経営を圧迫することのないよう、持続可能な給与体系の確立に努める必要がある。

また、当法人からは、平成17年度初めて定年退職者が出たこと、社員の切替えのため、新規採用（平成16年度1名、平成17年度3名、平成18年度1名）を進めているとの報告を受けたところであり、当委員会は、いよいよ大量退職期が到来したとの認識を持ったところである。当法人は、60歳定年制を採用しているが、定年後の再雇用制度を設けているため、大量退職期の到来により、直ちに社員が入れ替わり、業務に支障が生じるようなことはないが、この期間において、社員の計画的な採用を行い、社員の年齢構成の偏りを解消し、技術継承を進めることが重要な課題となっている。なお、再雇用の場合は給与水準が大幅に下がることから、新規採用をしなければ、法人全体としての人件費の水準は下がるものの、社員の切替え及び技術継承を進めるため、新規採用者と再雇用者の重複雇用が必要となり、また、新規採用者が技術を習得するための教育費も必要となることから、一時的に人件費の増加が見込まれているところである。しかしながら、人件費総額については、現在の業務範囲に限定すれば、長期的には縮小の方向に向かうとのことであり、前述の出向社員をプロパー社員に切り替えることとも一部重複するが、社員の新規採用と技術の継承に当たっては、時機を逸することなく、将来の業務量及び人員構成を踏まえ計画的に行う必要がある。また、社員の新規採用においては、社員の年齢構成を考えた上で経験者を中途採用することも、有効と考える。

なお、平成16年度青森県公社等経営評価委員会評価結果等報告書におけるその他の提言内容に係る対応状況について申し述べたい。「長期間の職員配置の見直し」については、当法人の業務は専門的な知識や技術が必要とされており、配置転換が難しいことを踏まえ、補助的な形で他の仕事もできるように社員育成に取り組んでいること。「経営情報公開と広報活動の推進」については、当法人は平成16年度からホームページを開設し、経営情報の公開と広報活動を行っていること。「内部監査の制度確立と実施・強化」については、平成17年1月に内部監査を社内規程化し、半期に一度実施していること。以上について報告を受けたところであり、その取組を評価したい。

4 当法人に対する提言

当法人が、今後とも本来業務である鉄道事業を中心としながらも、関連事業及び保全事業を適切に

実施することにより、必要な収益を確保し、将来の事業実施のための体制整備に努めるなど、その経営基盤を強化していくため、当委員会は次のとおり提言する。

(1) 持続可能な給与制度の確立

当法人は、年功序列型賃金制度や人事評価制度の見直しについて検討しているが、業務の専門性及び特殊性に配慮し、人件費が将来の経営を圧迫することのないよう、持続可能な給与制度の確立に努めること。

(2) 計画的な社員の新規採用と技術の継承

当法人は、社員 80 人中 48 人が 50 歳以上であり、退職者の再雇用制度を有効に活用しながら、社員を新規採用し、年齢構成の偏りの解消と技術の継承を行うことが課題となっているが、社員の新規採用と技術の継承に当たっては、将来の業務量、人員構成、人件費負担の軽減効果等を踏まえ、時機を逸することなく、計画的に行うこと。

最後に、当法人が希望する青い森鉄道線の八戸・青森間の鉄道施設保守等業務については、仮に希望どおり業務を受託した場合には、東北新幹線新青森開業が予定される平成 22 年度末に当該業務も開始されることとなる。業務開始当初は、物理的、技術的な問題から、100%JR 東日本の出向社員による業務となる見通しであるとのことであるが、当該業務の受託の有無は、当法人の今後の業務執行体制の整備、経営計画等に大きくかかわってくるところであり、その動向を注視したい。