

1 - 7 青い森鉄道株式会社

(1) 法人の概要

(平成17年7月1日現在)

代表取締役社長	小枝 昭	県所管部課名	企画政策部 新幹線・交通政策課
設立年月日	平成13年5月30日	資本金	600,000千円
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
	青森県	330,000千円	55.0%
	八戸市	70,300千円	11.7%
	東京中小企業投資育成(株)	50,000千円	8.3%
	(株)青森銀行	30,000千円	5.0%
	(株)みちのく銀行	30,000千円	5.0%
	青森市	27,000千円	4.5%
	東京電力(株)	20,000千円	3.3%
	東北電力(株)	20,000千円	3.3%
	三戸町	3,600千円	0.6%
三沢市	3,200千円	0.5%	
組織構成	区分	人数	うち常勤
	取締役	10名	2名
	監査役	3名	1名
	社員数	30名	23名
業務内容	東北新幹線八戸開業と同時にJR東日本から経営分離された東北本線「目時・八戸間」を経営区間(青い森鉄道線)とする旅客鉄道業		
経営状況 (平成16年度)	営業収益	430,215千円	(その他参考) 青森県鉄道施設条例の規定に基づく線路使用料の減免措置(279,183千円)により収支均衡が図られている。
	営業利益	18,847千円	
	経常利益	4,762千円	
	当期純利益	0千円	

(2) 沿革

東北新幹線盛岡・八戸間の開業に伴い、並行在来線となる東北本線盛岡・八戸間については、JR東日本から経営分離され、第3セクター方式で線路を存続させることとなった。そして、鉄道事業を行う第3セクターとして目時・八戸間を経営区間とする青い森鉄道株式会社(平成13年5月30日設立)と盛岡・目時間を経営区間とするいわて銀河鉄道株式会社(平成13年5月25日設立)が設立された。

その後、運賃値上げ、経営の合理化等の諸条件の整備を行い、平成14年12月1日東北新幹線盛岡・八戸間開業と同時に青い森鉄道株式会社目時・八戸間が開業した。

なお、青い森鉄道線は、青森県が第3種鉄道事業者として鉄道施設の所有及び保守・管理を行い、青い森鉄道株式会社が第2種鉄道事業者として旅客輸送を行う「上下分離方式」により事業実施されている。

また、将来の東北新幹線新青森開業により、青い森鉄道線も青森まで延伸されることとなっている。

(3) 課題と点検評価

ア 役割

当法人は東北新幹線新青森開業を見据えて、その並行在来線を維持存続し、地域住民の足を守るために設立され、運営されているところである。収入は、JR東日本等の寝台特急列車の乗り入れ収入及び企画乗車券の収入に5割弱を依存しており、自社路線だけの収入では経営が成り立たない。

当法人の経営の困難さは、新幹線開業に伴う並行在来線の経営という特殊性もあり、路線の維持・運営に当たっては当法人の取組だけでは限界があることは否定できない。

当法人を点検評価するに当たっては、当法人のそうした役割、経営環境の厳しさ及び難しさを踏まえた上、その中で当法人が最大限の経営努力をして、交通事業者としての使命である地域住民の足及び利便性の向上を確保しているかについて検討されなければならない。

イ 経営状況

当法人の経営環境は、経営区間の目時・八戸間(25.9km、7駅)がもともと輸送密度の低い区間であることに加え、沿線地域の過疎化・少子化及び自動車の普及による鉄道離れにより、大変厳しい状況にあり、経営実績も許可申請時に策定した収支計画を大きく下回っている。

また、当法人に対する県の支援策として、青森県鉄道施設条例に基づく線路使用料の減免が行われており、線路使用料の範囲内で当期純損失相当額(平成16年度は279,183千円)が減免されることにより、当法人は収支均衡を保っている。

このため、昨年度の青森県公社等経営評価委員会からは、「平成17年度以降の中・長期経営計画は、平成15年度の経営実績や課題整理を踏まえた上で本法人を取り巻く経営環境のマイナス要因を考慮しつつ、収支改善を最重要課題として策定すること」を求められており、また、減免を受けている線路使用料については、「県財政をさらに圧迫させることのないように、(中略)中・長期経営計画の中で、県に対する線路使用料納付額を逡増していくことをあらゆる角度からシミュレーションして時系列的に数値として示すことを強く求める」と指摘されている。

これに対し、当法人は平成17年3月に平成17年度から平成21年度までの「中期経営計画」を策定したところであり、今年度、当委員会はその点検評価を行った。

中期経営計画の策定方法をみると、収入はこれまでの実績(平成16年度は実績見込み)を参考に各年度の旅客運輸収入が前年度を下回ると想定して見積もりを行っており、支出は実績を基にそれぞれの経費を分析し、費用特性に応じて毎年度必要な経費について見積もりを行っている。当法人は、当該計画により実態に即した内容で収支見通しを立て、経費節減や収益確保を図ることとしており、このような手法により中期経営計画を策定した点においては評価できる。

一方、当法人が策定した中期経営計画においては、収入が現在より逡減していくものと見込まれる中で、交通事業者として一定の経費を支出しなければならず、経費の圧縮には限界があること、また、長期的に人件費を抑制し、青森開業に備え組織体制を確立していくため、プロパー運転士を養成する必要があり一時的に人件費が増加することになること等の理由から、平成17年度から平成20年度まで県から線路使用料の全額免除を受けたとしても当期純損失が生じる見通しとなっており、極めて遺憾な経営環境にあると言わざるを得ない。

なお、当法人は収益を上げるために、これまでどおりJR東日本等からの寝台特急列車の乗り入れ収入及び企画乗車券収入の確保に努めているほか、新たに地域のまつりやイベントと連携した利用促進運動の展開による鉄道利用の奨励、教育の場としての活用等の教育機関との連携の推進等、さまざまアイデアを出し、取り組むこととしている。しかしながら、現実的には継続的に増収を見込むことが困難であり、また、安全対策、人員確保のためには必要な経費は掛けなければならないなど、当法人による経営改善策だけでは限度があり、当法人自らが指摘するように

自社の努力のみでは、これまでのサービス内容全てを維持していくことは困難になってくることが明らかである。

更に、将来の東北新幹線新青森開業に伴い、延伸される青い森鉄道の経営を考えると、現在より利用客が多い区間の開業となる一方で、少子化の影響による高校生の減少や当法人が危惧するように収入の太宗を占めている寝台特急列車の乗り入れ収入の大幅な減収が予想される等、経営状況が好転するかと言えば必ずしもそうとは言えない状況にある。

ウ 業務執行状況

常勤職員23名のうちJRからの出向者が14名となっており、運転及び運行についてはいまだ自立した組織体制が固まっていない状況にある。

このようなことから、昨年度の青森県公社等経営評価委員会から「今後は組織体制を定かなものとしていくこと」について指摘を受けているところである。

これに対し、当法人ではJRからの出向者のうち運転士については、段階的に出向者から退職者による嘱託職員への切替を図るとともに、プロパー職員を採用しプロパー運転士を養成しており、昨年度に比べJRからの出向職員を2名減らす一方で、嘱託社員を2名、プロパー職員を2名増加させ、組織体制の整備を図ることにより、人件費の適正化に努めている。また、この度策定された中期経営計画においても青森開業に向け自立した組織体制の確立に取り組んでいくこととしていることから、取組が進んでいるものと理解した。

(4) 当法人に対する提言

点検評価結果を踏まえ、当法人がこれまで地域住民の足を確保するという目的のもとに懸命な努力をしてきたことは十分に理解できる。更に将来にわたって地域住民の足を確保し、経営を継続させていくための努力を望むが、それを前提として、当委員会は次のとおり提言する。

ア 収支改善に向けた取組の強化

当法人が策定した「中期経営計画」では、平成17年度から平成20年度まで県から線路使用料の全額免除を受けたとしても当期純損失が発生するという極めて遺憾な経営状況にあることから、県財政への一層の負担を極力回避すべく、当法人自ら最大限の経営努力をし、収支改善に努めること。

イ 沿線自治体、地域住民及びJR東日本等との協力体制の整備

当法人が地域住民の足を確保するため、懸命に努力をしていることを沿線自治体、地域住民及びJR東日本等に理解してもらい、その上で沿線自治体、地域住民及びJR東日本等との連携を強め、必要な協力を求めることによって、関係機関とともに地域全体で地域の足を守っていくという体制を整備すること。

最後に、東北新幹線新青森開業による青い森鉄道の青森延伸に備え、県及び関係市町村が協力して県内交通体系の見直しも含めて青い森鉄道の経営の改善に向けた抜本的な対策について検討されることを望む。

