

法人名: 北越急行株式会社

1 法人の概要

代表者職・氏名	代表取締役社長 小池 裕明	県担当課	交通政策局 交通政策課
所在地	南魚沼市六日町2902番地1	HPアドレス	https://www.hokuhoku.co.jp/
資本金	4,568,000 千円	設立年月日	昭和59年8月30日
県出資額	2,505,000 千円	県持株比率	54.8 % (筆頭株主)
県以外 の主な 出資者	順位	出資団体名	出資額
	1	上越市	601,900 千円
	2	十日町市	545,200 千円
	3	株式会社第四北越銀行	228,400 千円
その他	その他		
県の出資額に係る評価額	4,443,970 千円		
設立目的	第3セクター鉄道「ほくほく線」(六日町～犀潟間59.5Km)の経営		
設立(出資)の経緯及び経過	国鉄の経営悪化に伴い建設凍結された北越北線(現・ほくほく線)の建設を継承するため昭和59年に設立。その後、電力・高規格化工事の決定に伴い、工事費を賄うため、平成元年から平成8年にかけて増資。		

2 役員数

(単位:人)

	R5	R6	R7
常勤役員	4	4	4
うち県職員OB	2	2	2
非常勤役員	9	9	9
うち県職員OB	0	0	0
うち県職員	1	1	1
計	13	13	13

(各年度7月1日現在)

3 職員数

(単位:人)

	R5	R6	R7
職員兼務役員			
常勤(フルタイム)	0	0	0
うち県OB	0	0	0
非常勤(短時間労働)	0	0	0
うち県OB	0	0	0
小計①	0	0	0
正職員			
常勤(フルタイム)	64	64	67
うち県OB	0	0	0
非常勤(短時間労働)	0	0	0
うち県OB	0	0	0
小計②	64	64	67

※職員数に派遣労働者は含まない。

(単位:人)

	R5	R6	R7
正職員以外			
常勤(フルタイム)	2	2	2
うち県OB	0	0	0
うち県職員(派遣)	0	0	0
非常勤(短時間労働)	1	0	0
うち県OB	0	0	0
うち県職員(職専免)	0	0	0
小計③	3	2	2
合計(①+②+③)	67	66	69
常勤(フルタイム)	66	66	69
非常勤(短時間労働)	1	0	0

(各年度7月1日現在)

4 県職員比率等

(単位: %、金額単位: 千円)

		R4年度	R5年度	R6年度	前年度比増減	分析・評価
役員	県職員役員比率	7.7%	7.7%	7.7%	0.0	交通政策局長及び県OB1名が取締役に、県OB1名が監査役に就任。特急廃止後、赤字となった会社の経営を県・会社が一体となって検討・実施する必要がある、役員就任は最低限の関与である。
	県OB役員比率	15.4%	15.4%	15.4%	0.0	
	常勤役員平均年収	7,177	7,050	7,050	0	
職員	県派遣職員比率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0	県派遣職員及びOB職員はなし。
	県OB職員比率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0	
	正職員平均年収	5,393	5,487	5,722	235	

※常勤役員平均年収は、役員報酬のほか、常勤役員で職員(事務局長等)を兼ねる者に対する職員分の給与等を含む。

Ⅱ 財務点検シート

(会社法法人用)

法人名: **北越急行株式会社**

1 決算の推移 (決算日: 3月31日)

(単位: 千円)

区分		R4年度	R5年度	R6年度	前年度比増減	分析・評価
損益計算書	営業収益(売上高)	453,311	475,601	501,035	25,434	・平成27年3月の特急「はくたか」廃止に伴う運輸収入の減少により、平成27年度決算から営業利益は赤字に転じている。(平成26年度 営業収益: 約46.5億円、営業利益: 約12.4億円) ・運輸収入は、R5年10月に実施した運賃改定の効果により、対前年度比13百万円増となった。 ・また、運送費の対前年度比62百万円増などにより、営業費用は対前年度比58百万円増加。 ・この結果、営業利益は前年度より33百万円悪化し、▲852百万円となった。 ・前年度有価証券評価益が発生していたが、今年度は有価証券評価損(142百万円)を計上したことにより、営業外利益は対前年度比309百万円減少。 ・経常外収益としては、設備投資に係る補助金がR5よりも少なかったことから、対前年度比125百万円減少。 ・経常外費用では、設備のスリム化に伴う固定資産除却損を35百万円計上したほか、減損損失を147百万円計上したことにより、合計で前年度比133百万円の増加となった。
	営業費用	1,391,237	1,294,506	1,353,075	58,569	
	売上原価	1,184,013	1,098,095	1,160,292	62,197	
	(うち人件費)	399,239	411,223	428,157	16,934	
	販管費	207,224	196,411	192,783	▲3,628	
	(うち人件費)	69,554	66,010	66,391	381	
	営業利益	▲937,926	▲818,905	▲852,040	▲33,135	
	営業外利益	325,611	563,429	254,014	▲309,415	
	営業外費用	8,348	170,534	160,262	▲10,272	
	経常利益	▲620,663	▲426,010	▲758,288	▲332,278	
	経常外収益	166,131	256,023	130,834	▲125,189	
	経常外費用	71,125	58,106	191,645	133,539	
	税引前当期利益	▲525,657	▲228,093	▲819,099	▲591,006	
	法人税等	1,360	1,360	1,360	0	
当期利益	▲527,017	▲229,453	▲820,459	▲591,006		
(参考)減価償却費	0	0	0	0		
貸借対照表	資産の部	9,240,329	9,029,312	8,223,813	▲805,499	・現金及び預金(382百万円増)、有価証券(101百万円増)などにより、流動資産は対前年度396百万円増加。 ・投資有価証券(1,199百万円減)の減少などにより、固定資産は対前年度1,202百万円減少。 ・未払費用の減少(5百万円)や未払金の減少(5百万円)により、流動負債は対前年度▲10百万円減少。 ・当期損失処理により、利益剰余金は5.9億円減少し、期末時点での剰余金残高は33.9億円。 ・保有有価証券の評価差額として22百万円増加し、負債・純資産合計は82.2億円となっている。
	流動資産	1,961,318	1,156,094	1,552,902	396,808	
	固定資産	7,279,011	7,873,218	6,670,911	▲1,202,307	
	繰延資産	0	0	0	0	
	資産合計	9,240,329	9,029,312	8,223,813	▲805,499	
	負債の部	311,623	127,428	119,921	▲7,507	
	流動負債	303,464	116,665	106,338	▲10,327	
	短期借入金	0	0	0	0	
	固定負債	8,159	10,763	13,583	2,820	
	長期借入金	0	0	0	0	
	純資産の部	8,928,706	8,901,884	8,103,891	▲797,993	
	資本金	4,568,000	4,568,000	4,568,000	0	
	資本剰余金	0	0	0	0	
	(うち資本準備金)	0	0	0	0	
	利益剰余金	4,443,786	4,214,334	3,393,875	▲820,459	
	(うち繰越利益剰余金)	▲5,962,704	▲6,192,157	▲7,012,614	▲820,457	
	自己株式	0	0	0	0	
評価・換算差額等	▲83,080	119,550	142,016	22,466		
負債・純資産合計	9,240,329	9,029,312	8,223,812	▲805,500		

2 負債の部のうち県の支援状況

	R4年度	R5年度	R6年度	前年度比増減	分析・評価
貸付金残高	0	0	0	0	該当なし
債務保証残高	0	0	0	0	
損失補償契約に係る債務残高	0	0	0	0	

3 県の財政支出状況

	R4年度	R5年度	R6年度	前年度比増減	分析・評価
補助金	73,428	100,093	44,833	▲55,260	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度から鉄道設備の更新等に要する経費を支援。また、国のデジタル田園都市国家構想交付金(地方創生タイプ)を活用して鉄道利用促進の取組に対する支援を実施。
負担金				0	
貸付金				0	
委託料				0	
指定管理料				0	
その他県支出				0	

4 主要経営指標

主要経営指標		R4年度	R5年度	R6年度	前年度比増減	分析・評価
実質自己資本比率	※1	96.6%	98.6%	98.5%	▲0.1	<ul style="list-style-type: none"> ・借入金がなく、自己資本比率は98.5%と高水準であり、健全な財務体質である。 ・平成27年3月の特急はくたか廃止に伴い、平成27年度以降売上高経常利益率のマイナスが続いている。行政支援(平成28年度以降)、運賃改定(平成30年12月、令和5年10月)等収入確保に努めているが、厳しい状況に置かれている。 ・投資有価証券の売却等により現金預金が増加した一方で、流動負債は減少したため、実質流動比率は大きく増加している。 ・人件費も微増しているが、それ以上に営業外利益の減少幅が大きく、総収入を下振れさせているため、人件費比率は低下している。
実質流動比率	※2	646.3%	991.0%	1460.3%	469.3	
借入金依存度	長短借入金／資産	0.0%	0.0%	0.0%	0.0	
売上高経常利益率	経常利益／売上高	-136.9%	-89.6%	-151.3%	▲61.7	
人件費比率	人件費／総収入	60.2%	45.9%	65.5%	19.6	
補助金等依存率	県財政支出／総収入	9.4%	9.6%	5.9%	▲3.7	

※1 (純資産の部-不良資産等)／(総資産-不良資産等)

※2 (流動資産-不良債権等)／流動負債

5 決算情報等の開示状況

開示状況		開示方法	担当部局の評価
○	積極的に開示している	ホームページ、官報に掲載、マスコミへの記者発表	情報公開に努めていると評価できる。
	開示していない		

Ⅲ 事業点検シート

(会社法法人用)

法人名: **北越急行株式会社**

1 政策目標(県)

魚沼～頸城～上越地域を結ぶほくほく線を安定的に運行することにより、沿線地域の公共交通を確保するとともに、観光などによる沿線地域の活性化を図る。

【参考】県の政策目標に係る成果指標 ※ 法人業務に限らず各種県施策等も含めた総合的な成果指標

指標を掲げる計画等の名称	成果指標(達成目標)	目標値(R6年度)	最新値(R4年度)
新潟県総合計画(地域を支える公共交通ネットワークの維持・充実)	公共交通機関(県内鉄道、バス、タクシー)における人口1人当たりの利用回数	42回	42回

2 政策目標達成に向けた県と法人の役割分担

県の役割		法人に期待する役割
沿線地域の生活交通であり、新幹線への二次交通であるほくほく線の安定的な運行を図るため、関係市町や国と連携して建設資金の出資や、鉄道施設の更新・修繕にかかる支援を行う。 沿線地域や鉄道事業者等が行う沿線地域の活性化に協力する。		ほくほく線の安全・安定した運行を行う他、鉄道事業等を通じ沿線の活性化に取り組む。
法人に委ねる理由		説明
<input type="checkbox"/>	県が直接実施するよりも効果的・効率的に事業実施可能	鉄道事業の実施に必要な人材・ノウハウを県は有しておらず、直営実施は困難である。
<input checked="" type="checkbox"/>	県が直接事業実施することが困難	
<input type="checkbox"/>	その他	

3 主な事業の実施状況

区分	概要	売上高(単位:千円)			増減率 R5→R6	評価、今後の方向性
		R4	R5	R6		
1 鉄道事業	運輸収入等	453,311	475,601	501,035	5.3%	運輸収入は対前年度13百万円増と、R5年10月に実施した運賃改定の効果が1年分現れていることが分かる。一方で、車両の故障による修繕費や、大雪による除雪費の増加により、営業費用は60百万円ほどの増加となっており、依然厳しい経営状況が続いている。沿線地域の人口減少、生活様式の変容などの課題を抱えているが、アフターコロナを見据えた域外からの誘客促進に向けた事業の実施により増収を図る。

4 県が期待する効果の実現

評価結果					
○	十分実現している	<p>輸送人員は特急はくたかの廃止に伴い大きく減少したが、一方、死亡事故等の大きな事故は発生しておらず、沿線地域の重要な生活路線として安定的且つ円滑な運行を実現しており、期待する効果を実現している。</p> <p>運輸収入は対前年13百万円増と、R5年度に実施した運賃改定の効果を実感できるものとなっている。一方で、修繕費、除雪費などの支出が増加したことで、引き続き厳しい経営状況となっている。</p> <p>物価高騰等外的要因による費用増加は仕方ない部分もあると思われ、安全輸送のために必要な支出を見極めたうえで、可能な限りの費用削減に努めていると思われる。</p> <p>今後、会社としては鉄道設備のスリム化等によるコスト削減に取り組みつつ、鉄道利用の向上を図るとともに、遊休資産の有効活用等により、営業収支の改善を図るとしている。</p>			
	概ね実現しているが未実現の部分がある				
	実現出来ていない				
県が期待する役割	効果測定指標		R4	R5	R6
ほくほく線の安全・安定的な運行	国交省へ報告した「鉄道運転事故」及び「インシデント」件数	目標	0	0	0
		実績	0	0	0
安定経営(収入確保)	運輸収入の対前年度計画比	目標	100.0%	100.0%	100.0%
		実績	93.5%	87.2%	104.2%
<p>≪指標の選定理由、目標値の設定根拠、当該指標と県の政策目標(成果指標)との関係性≫</p> <p>○ 鉄道運転事故及びインシデント発生件数 (指標の選定理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安定運行は鉄道事業における大前提であり、会社における経営方針の第一となっているため。 <p>(目標値の設定根拠)</p> <ul style="list-style-type: none"> 会社において例年8月に鉄道事業法に基づき「安全報告書」を公表しており、その中で「常に『安全』最優先(お客さまと社員、協力会社社員の死傷事故:ゼロ)」を安全目標としている。 <p>(当該指標と県の政策目標(成果指標)との関係性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県の政策目標の「公共交通ネットワークの維持・充実」には、安全・安定的な運行が不可欠であるため。 <p>○ 旅客収入の対年度計画比 (指標の選定理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的な経営の安定化に向けて、旅客収入の確保は最重要課題であるため。 <p>(目標値の設定根拠)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減の影響が大きい地域であるが、会社の自助努力を反映した数値としている。 					

IV 県支出金整理シート(該当ある法人のみ作成)

法人名: 北越急行株式会社

1 委託料 (単位:千円)

	事業名	委託内容	根拠法令	委託形態 (入札or随契)	随意契約で委託している理由(具体的に記載)	委託料決算額【下段:再委託の額】					担当課名	
						R4	R5	R6	うち県派遣職員人件費	R7(予算)		うち一般財源
委託料	1											
	2											
	3											
	4											
	5											
						合計	0	0	0	0	0	0
					合計(随意契約分のみ)	0	0	0	0	0	0	
管指 理料 定	公の施設の名称		指定期間		事業概要	R4	R5	R6	うち県派遣職員人件費	R7(予算)	うち一般財源	担当課名
			令和 年 月 日～令和 年 月 日(年間)									

2 貸付金 (単位:千円)

	事業名	期間 (長期or短期)	償還期間(期限)	事業概要	R4	R5	R6	R7(予算)	うち一般財源	担当課名
貸付金	1									
	2									
	合計					0	0	0	0	0

3 補助金・負担金 (単位:千円)

	事業名	性質別区分 (運営費対象or事業費対象)	根拠法令	事業概要	補助金・負担金決算額					担当課名	
					R4	R5	R6	うち県派遣職員人件費	R7(予算)		うち一般財源
補助金・負担金	1	事業費対象 (施策誘導的性質)		イベント列車等を活用した商品造成の支援等を実施する。	715	593	598	0	603	301	交通政策課
	2	事業費対象 (財政支援的性質)		国庫補助を活用して行う鉄道設備の更新等を支援する。	45,184	70,732	44,235	0	72,698	698	交通政策課
	3	事業費対象 (施策誘導的性質)		交通事業者が国庫補助を活用して行う感染症対策を支援する。	7,633	0	0	0			交通政策課
	4	事業費対象 (財政支援的性質)		電気料金等の高騰により大きな影響を受けた北越急行の安全安心な運行を支援する。	19,896	16,787	0	0			交通政策課
	5	事業費対象 (施策誘導的性質)		交通事業者が国庫補助を活用して行うDX・GX推進の取組を支援する。		11,981	0				交通政策課
合計					73,428	100,093	44,833	0	73,301	999	

法人名: 北越急行株式会社

1 法人の課題とその解決に向けた取組状況

組織の課題 (現状分析)		鉄道設備の維持修繕費用が経営負担につながっていることに加え、電気料金、燃料費及び材料費等の値上げにより費用が増加していることから、厳しい経営状況となっている。
向 組 織 の 取 組 解 決 に	取組実績 (進捗状況)	R6年度に上下線の最終列車を4日間運休させて、十日町駅～まつだい駅間にある薬師峠信号場内の行き違い設備を撤去するなど、できる限りの設備のスリム化を実施している。また、R5年度に立ち上げた、えちごトキめき鉄道(株)との業務効率化を検討するWGで出た検討課題をもとに、可能な範囲での効率化を図っている。
	今後の取組	引き続き、鉄道設備のスリム化及び効率化によるコスト削減に取り組む。また、沿線自治体と連携・協働し、今後の経営改善に向けた取組を話し合う場を設け、利用促進及び抜本的な経営改革の変更の実現可能性を探る。
財務の課題 (現状分析)		・特急「はくたか」廃止に伴い、運輸収入は従前の1割程度まで減少し、経常収支が赤字に転落するなど経営状況は大幅悪化。経費節減、行政支援、収入確保の取組を推進し、内部留保の延命化を図ることが課題。
財 務 の 課 題 解 決 に 向 け た 取 組	取組実績 (進捗状況)	・特急「はくたか」廃止後3年間(平成27～29年度)において、人件費・設備のスリム化による経費削減を進め、年間2億円の経費を節減。 ・内部留保の取り崩しだけに頼らない持続的な経営体制を整えるため、北越急行が行う鉄道施設の更新等に対する行政支援を平成28年度から開始。また、平成29年4月から佐川急便との貨客混載事業を開始し、平成30年12月、令和5年10月には運賃改定を実施。経費節減のため、列車本数や最高速度の見直しを実施。
	今後の取組	・厳しい経営状況や新型コロナウイルス感染症拡大の影響に加え、今後更なる人口減・利用減が懸念されることから、会社において令和3年3月に第二次中期事業計画(令和3～7年度)を策定。ダイヤ改正に伴う列車の最高速度・運行本数・編成数の見直し等によって経費削減を図るとともに、誘客事業の実施によってより一層の増収を図るとともに、資金を活用した有価証券等での運用を行う。 ・県と沿線市町を含めて組織する「経営改善・活性化協議会」において、今後の経営改善に向けた取組を議論し、行政と地域住民と一体となって方針の策定に力を注ぐ。
事業の課題 (現状分析)		・特急「はくたか」廃止後、ほくほく線の利用者は大幅に減少しており、利用者増が課題。 ※平成26年度(特急はくたか廃止前) 10,564人/日→令和6年度 2,443人/日
向 事 業 の 取 組 解 決 に	取組実績 (進捗状況)	・列車の速達性・利便性確保に加え、大地の芸術祭の公式作品「JIKU #013 HOKUHOKU LINE」が鑑賞できる芸術祭列車を、アトリエンナーレに合わせて18日間運行した。また、往復で速度の異なる列車を運行する「超快速スノーラビット&スノータートル」を年2回実施するとともに、鉄道事業者の制服を着たキャラクターコンテンツの鉄道むすめ「松たうさぎ」を活用した周年イベントを実施するなど、鉄道事業以外の収入確保策にも力を入れている。
	今後の取組	・列車の速達性・利便性確保やイベント列車運行に加え、地域資源(沿線の食・地域イベント)とタイアップした誘客事業の積極的な実施により、利用者確保を図る。

2 県として法人に対する今後の運営指導方針

- ・地域住民の生活路線として重要な役割を果たしており、今後も長期に渡り、安全な鉄道事業を継続するため、「北陸新幹線開業後の経営計画(平成26年策定)」に基づく、経費節減等の取組推進に向け、引き続き会社への行政支援を継続。
- ・運輸収入の確保に向けた会社の取組(①運賃改定、②各種イベント列車の運行等を通じた地域誘客等による利用者増加)をフォローしていく。
- ・特急はくたか廃止以降運輸収入が激減し、毎年度の純損失を内部留保で補填しているため、急速に資金残高が減少している。また、沿線地域の人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変容などの要因から、今後においても厳しい経営状況が続くことが見込まれる。令和3年9月には事業継続が可能な経営体制を確立するための方策、方向性を検討するために、会社・県・沿線市町で「ほくほく線経営改善・活性化協議会」を設置。会社が経費削減等(ダイヤ改正による列車本数・編成数見直しなど)による経営安定化、イベント等の取組による増収を推進し、中長期的な事業継続を図ることができるようフォローするとともに、関係者と積極的な議論を行う。
- ・外部のアドバイザーを取り入れながら、沿線市町の関わりを深めるとともに、今後の利用促進策及び経営改善策についての検討を深化させていく。

【参考】令和元年度(「新潟県行財政改革行動計画」始期)以降の県関与の見直し状況

- ・補助事業の精査・見直しを継続して実施

※これまでの見直し実績及び今後の見直し予定を具体的に記入すること。(予定の場合は実施時期の目途を記入)