

## 鹿島臨海鉄道株式会社

[法人の概要]

平成16年7月1日現在

代表者名	代表取締役社長 金田好生(非常勤)	所管部(局)課	企画部企画課	
所在地	茨城県東茨城郡大洗町桜道301	電話番号	029-267-5200	
ホームページURL	http://www.mito.ne.jp/~rinntetsu/	E-mailアドレス	rinntetsu@mito.ne.jp	
資本金(基本財産)	1,226,000 千円	設立年月日	昭和44年4月1日	
主な出資者	出資順位	出資者名	出資額	出資比率
	1	日本貨物鉄道株式会社	450,000 千円	36.7 %
	2	茨城県	350,000 千円	28.5 %
	3	住友金属工業株式会社	60,000 千円	4.9 %
	4	三菱化学株式会社	54,800 千円	4.5 %
	5	全国農業協同組合連合会	36,000 千円	2.9 %
	その他	17 団体	259,200 千円	21.1 %
設立目的	鹿島臨海工業地帯の生産品及び原料の輸送を主たる目的として、日本国有鉄道、茨城県、進出企業の共同出資により、昭和44年に設立した。その後、かねて建設中の国鉄鹿島線水戸駅、北鹿島駅間を国鉄(現JR東日本)に代わって当社が経営することになり、昭和60年3月14日から大洗鹿島線として、旅客営業を開始した。			

[事業の概要]

事業名	平成16年度事業費	内容
事業1 旅客運輸事業	852,685 千円	大洗鹿島線として、JR水戸駅 - 鹿島サッカースタジアム駅間53.0Km、及びJR鹿島神宮駅まで3.2Kmの直通運転の乗り入れをあわせて56.2Kmの旅客鉄道事業です。通勤・通学・お出かけなど地域の公共交通機関として、地域住民の生活向上、地域経済の発展に貢献しています。
事業2 貨物運輸事業	432,697 千円	鹿島臨港線として、鹿島サッカースタジアム駅と当社奥野谷浜(おくのやはま)間を結ぶ19.2Kmの貨物鉄道事業です。コンテナ貨物の輸送を中心に鹿島臨海工業地帯の輸送動脈として地域の経済発展に寄与しております。
事業3 関連事業	160,882 千円	駅売店など大洗鹿島線の利用者の利便性の向上や、広告や施設賃貸など地域経済の発展に貢献しています。

[組織]

7月1日現在の人数	年度	平成14年		平成15年		平成16年		
		県派遣	県OB	県派遣	県OB	県派遣	県OB	
役員	常勤取締役	5	1	5	0	6	1	1
	非常勤取締役	12	0	12	0	12	0	0
	常勤監査役	1	0	1	0	1	0	0
	非常勤監査役	2	0	2	0	2	0	0
	計	20	1	20	0	21	1	1
職員	管理職	16	1	16	1	15	1	0
	一般職	95	0	93	0	87	0	0
	臨時職員	17	0	16	0	16	0	0
	嘱託職員	16	0	13	0	14	0	0
	計	144	1	138	1	132	1	0
当期常勤職員の年齢構成	20代以下	30代	40代	50代以上	合計	平均年齢	平均勤続年数	
	22	29	25	57	133	44歳 1月	14年 0月	

## [収支の状況]

鹿島臨海鉄道株式会社

(単位:千円)

区 分		平成13年度	平成14年度	平成15年度
収 支 の 状 況	収益合計	1,612,055	1,597,037	1,511,964
	売上高	1,582,699	1,572,585	1,491,986
	営業外収益	29,356	24,452	19,978
	費用合計	1,567,901	1,532,074	1,466,071
	営業費用	1,565,555	1,531,960	1,466,002
	営業外費用	2,346	114	69
	うち管理費	273,671	281,224	280,967
	うち人件費	855,203	854,264	852,624
	経常損益	44,154	64,963	45,893
	特別利益	62,081	110,018	21,878
	特別損失	60,577	116,841	94,903
	税引前当期損益	45,658	58,140	-27,132
	法人税,住民税,事業税	3,050	36,746	15,336
	当期損益	42,608	21,394	-42,468
	前期繰越損益	-35,508	7,100	28,494
	当期末処分利益・ 未処分損失	7,100	28,494	-13,974
利益処分額・損失 処理額	0	0	-68,000	
次期繰越損益	7,100	28,494	54,026	
財 産 の 状 況	資産	4,824,568	4,738,890	4,774,676
	流動資産	2,664,035	1,672,079	1,400,594
	固定資産	2,160,533	3,066,811	3,374,082
	繰延資産	0	0	0
	負債	1,368,428	1,262,231	1,354,299
	流動負債	510,353	389,082	472,236
	うち短期借入金	0	0	0
	固定負債	858,075	873,149	882,063
	うち長期借入金	0	0	0
	資本	3,456,140	3,476,659	3,420,377

## [財的関与の状況]

(単位:千円)

区 分		平成13年度	平成14年度	平成15年度
財 的 関 与 状 況	補助金	28,605	102,790	0
	委託金	0	0	0
	貸付金			
	計	28,605	102,790	0
	財政的関与の割合(%)	2%	6%	0%
損失補償・債務保証				

## [平成15年度の補助金等の目的・内容等]

支 出 項 目	目 的 ・ 内 容 ・ 効 果
補助金	
委託金	
貸付金	

[評価総括]

評価の視点	評価項目数	評点	満点	得点率
計画性	4	8	8	100.0%
目的適合性	4	4	10	40.0%
組織運営の適正性	4	7	8	87.5%
健全性	11	26	40	65.0%
効率性	9	-1	32	-3.1%
合計	32	44	98	44.9%

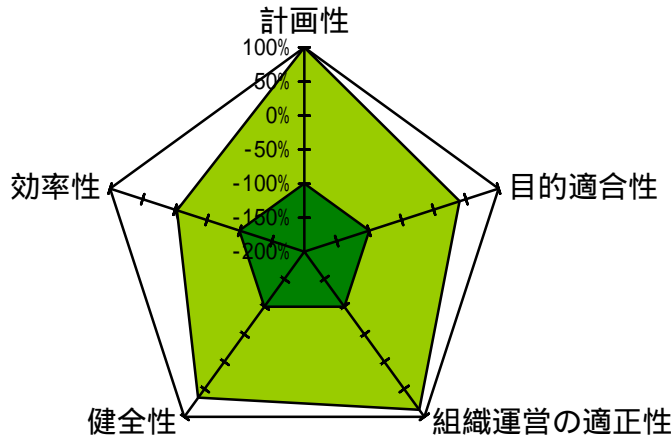
企業会計用

鹿島臨海鉄道株式会社

警戒指標

--

経営評価レーダーチャート



(評価の視点)

計画性	経営目的、経営方針が各種計画に反映され、計画・実行・見直しが行われているか
目的適合性	法人が行っている事業と当初の設立目的が適合しているか
組織運営の適正性	組織、人事、財務等の内部管理体制が適切に整備・運用され、かつ情報公開による透明性の確保が適切か
健全性	法人の財務体質が健全であるか、また、各事業の採算性がとれているか
効率性	組織の管理運営上における人的・物的な経営資源が有効活用されているか

各評価項目については、「出資法人等経営評価指標及び評価基準等」を参照

[総合評価]

取組みを強化すべき視点	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">計画性</div> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">目的適合性</div> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">組織運営の適正性</div> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">健全性</div> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">効率性</div> </div>
総合的所見等	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">概ね良好</div> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">改善の余地がある</div> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">緊急の改善措置が必要</div> </div> <p>三セク鉄道の大部分が苦戦しているなか、当社の業績は評価できる。しかし、旅客部門については、売上が減少し損益状況も悪化している。周辺の人口動向を加味しても固定的利用客の大幅増は望めない状況にあるため、通勤・通学以外の利用客の増加対策等を強化する必要がある。 貨物部門並びに駅売店等の関連事業部門については、顧客満足度などを高める努力を行い、今後も継続して収益性・健全性の向上を目指した経営が必要である。</p>

総合的所見等に係る対応	<p>厳しい経営環境の中においても、経費削減などの経営努力の結果、3年連続で経常利益を計上している。</p> <p>しかし、利用者の減少傾向は続いている状況にあることから、旅客部門においては、沿線市町村との連携などによる鉄道利用の拡大に取り組むとともに、貨物部門及び関連事業部門においても、積極的な営業活動による需要の掘り起こしを行うなど、さらに収益性・健全性の向上に努めるよう指導していく。</p>
-------------	--

< 鹿島臨海鉄道株式会社 から県民のみなさまへ >

大洗鹿島線につきましては、沿線地域の皆様との連携を今後さらに深め、地域と一丸となって駅からのウォーキングやスタンプラリーを実施するなどお客様の増加に努めながら、地域に愛される公共交通機関としての役割を担ってまいります。また、貨物路線につきましては、昨年度ほぼ20年ぶりに年間輸送量30万トンを達成いたしました。今後も引き続き荷主様に評価されるサービス向上に努め、輸送量の維持拡大を図り、鹿島臨海工業地帯の輸送動脈としての使命を果たしてまいります。

大洗・鹿島地域にお出かけの際には、大洗鹿島線をぜひご利用願います。

平成17年2月 代表取締役副社長 長島 徳一郎

## [法人の自己評価(経営概況, 経営上の課題, 対策等)]

計画性	目的適合性	組織運営の適正性	健全性	効率性
毎年度経営計画を策定し、全従業員に周知し各種営業施策等に計画的に取り組んでいる。また、本年度常勤取締役を中心に社員と一丸となって「3カ年の経営目標」を策定し、毎年進捗状況の管理を行うことにより社会や経済の変化に対応した経営を計画的に推進していくこととしている。	鉄道会社として、安全で定時制のある大量輸送を確保してきた。輸送需要が多ければ、経済性や環境面でも大きな効果を発揮することができるが、輸送密度は平成5年度3,378人から平成15年度は2,310人と、ピーク時の68%に大きく低下しているのが現状である。少子化、景気の低迷など沿線の輸送需要の減少は否めないが、今後も地域住民や鹿島臨海工業地帯の荷主の日常の足として、さらに地域の活性化のために線区外住民を沿線地域に誘客する公共交通機関として、地域の発展に貢献していくこととしている。	ワンマン化の拡大や多能職化により予備要員の削減を図り人件費の節減に努めており、平成16年度は社員を6名削減した。	経常損益は、平成6年度から12年度まで赤字であったが、お客様の立場に立ったサッカー観戦列車のダイヤ改正、線区外からの誘客策等の増収対策を推進するとともに、旅客列車のワンマン化等大幅な経費削減策を実施し、13年度から3年連続で黒字となった。少子化、景気の低迷等営業収入の増加を期待するのが難しい状況から、人件費、物件費等の営業コストの削減に努め、さらに新たな事業により線区外からの誘客策などの旅客増収策や、トップセールスの強化などの貨物増収策を展開し、恒常的に営業利益を確保できる体質を築いていくこととする。	ワンマン列車を拡大するなど各業務の効率的な執行に努めるとともに、他の交通機関との連携を深めて輸送の効率性を高める。また、貨物輸送の効率性を高めるため、鹿島臨海工業地帯の各企業等に対し、到着貨物の営業に努める。
今後の事業展開の方向	人口の減少、生産拠点の海外シフトなど、地域の大量輸送機関である地方鉄道を取り巻く環境は厳しくなると見込まれるが、通勤、通学の足の確保など公益事業である鉄道事業の使命を全うしながら、線区外からの誘客、関連事業の増収対策など、地域の活性化に貢献するため、なお一層の経営改善に努力する。			

## [法人を担当する課の意見]

計画性	目的適合性	組織運営の適正性	健全性	効率性
経営基本方針、中長期経営計画(3カ年計画)、年次事業計画が適切に作成され、年次計画については、実績との差異を分析し、その結果に基づいた具体的な改善策を講じている。県としては引き続き、計画の進捗管理を厳しく指導していくこととした。	年間258万人の旅客実績を有し、地域の住民に親しまれる鉄道として、地域の生活に欠かすことができない交通手段となっていると言える。また、貨物輸送も30万トンを超えるなど大変重要な輸送手段として活用されている状況にある。	人員構成、管理職者数、常勤役員数は適切と考える。また、組合が組織されており、社員との意思疎通も日頃から行われている。情報公開についても、貸借対照表、損益計算書をインターネットにより公開するなど、透明性が向上しつつあると評価している。	15年度は、子会社である(株)臨鉄ツーリストを清算したことに伴い、特別損失を計上したため当期純利益では赤字となったが、経常利益でみると黒字となっている。これは不採算部門の整理という性格を持ったものであり、むしろ事業の健全化の一環と認識している。また、借入金もなく、資金の運用も適切であり、経営的には健全といえる。	鉄道事業は、運転、車両や保線等人力に頼る部分があるが、社員削減に努めている。今後とも、ワンマン列車の拡大など合理化を進めるとともに、人件費等経費の削減策について指導したい。
第三次行財政改革大綱に係る取組状況	推進事項 (当該団体に関係する行革大綱の推進事項を転記する。)		取組み状況 (左記の推進事項に対する取組状況及び今後の方向について記入する。)	
法人担当課の意見	平成15年度に全社的に「3カ年の経営目標」の策定に取組み、本年度(平成16年度)当初に計画書が決定された。今後は、計画と実績の比較分析など進捗管理に努めるよう指導する。 当社は、平成13年度以降3期連続で経常利益を計上しており、流動比率、自己資本比率も高く、借入金もないなど健全経営と言える。しかしながら、少子化による通学者の減少、モータリゼーションの拡大による通勤者の減少等、当社を取り巻く経営環境はますます厳しくなると予想される。経営改善、利益の内部留保等に努めるよう今後も指導していく。			