

鹿島臨海鉄道株式会社

[法人の概要]

平成23年7月1日現在

代表者名	代表取締役社長 上子 道雄(非常勤)	県所管部課	企画部企画課
所在地	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.rintetsu.co.jp/	E-mailアドレス	email@rintetsu.co.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(千円) 出資比率
	1	日本貨物鉄道株式会社	460,000 37.5%
	2	茨城県	350,000 28.5%
	3	住友金属工業株式会社	60,000 4.9%
	4	三菱化学株式会社	54,800 4.5%
	5	全国農業協同組合連合会	36,000 2.9%
	その他	昭和産業株式会社など18	265,200 21.6%
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標として、日本国有鉄道、茨城県及び進出企業の共同出資により、昭和44年4月1日に設立した。 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]

(単位:千円)

事業名	平成20年度	平成21年度	平成22年度	内 容	
事業1	旅客運輸事業	863,576	846,268	794,574	大洗鹿島線として、JR水戸駅から鹿島サッカースタジアム駅間の53.0kmとJR鹿島神宮駅までの3.2kmの直通乗り入れを合せ、計56.2kmの旅客鉄道事業のほか、駅売店の運営、施設賃貸などの関連事業を実施している。 地域の公共交通機関として、通勤・通学、レジャー客等を輸送し、地域住民の利便性向上などに寄与している。
	全体事業に占める割合	66.4%	68.9%	68.1%	
事業2	貨物運輸事業	436,751	381,733	371,998	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駅間を結ぶ19.2kmの貨物鉄道事業を実施している。 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いる。
	全体事業に占める割合	33.6%	31.1%	31.9%	
事業3					
	全体事業に占める割合	0.0%	0.0%	0.0%	
その他事業	事業1~3以外	0	0	0	
	全体事業に占める割合	0.0%	0.0%	0.0%	
全体事業		1,300,327	1,228,001	1,166,572	指定管理者
	全体割合	100.0%	100.0%	100.0%	

< 鹿島臨海鉄道株式会社 から県民のみなさまへ >

旅客輸送につきましては、人口減少やモータリゼーションの進展に伴い、年々利用客が減少しておりますが、お客様の安全と利便性を第一に考えながら、通勤・通学、サッカー観戦及び一般利用など幅広く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、貨物輸送につきましては、鉄道貨物輸送がきわめて環境負荷の小さい輸送手段であることをPRしながら、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。

おかげ様で震災後早期復旧を果たしましたものの、大洗鹿島線・鹿島臨港線とも震災前のご利用水準への回復には今一歩のところで足踏みをしている状況です。

両線とも従前以上のご愛顧を賜りますよう是非ともよろしくお願い申し上げます。

平成24年2月 代表取締役副社長 斉藤 久男

[経営状況] 鹿島臨海鉄道株式会社

(単位:千円)

区 分		平成20年度	平成21年度	平成22年度	増減数	増減理由
損益の状況	売上高	1,300,327	1,228,001	1,166,572	△ 61,429	震災による運休
	売上原価	1,196,094	1,119,198	1,129,709	10,511	軽油価格上昇、減価償却費の増
	売上総損益金額	104,233	108,803	36,863	△ 71,940	
	販売費及び一般管理費	143,747	145,336	143,855	△ 1,481	
	うち役員人件費(原価計上分含む)	42,020	42,443	35,048	△ 7,395	
	うち職員人件費(原価計上分含む)	716,875	694,758	717,382	22,624	
	営業損益金額	△ 39,514	△ 36,533	△ 106,992	△ 70,459	
	営業外収益	45,317	47,725	40,541	△ 7,184	
	営業外費用	37	2,426	2,277	△ 149	
	経常損益金額	5,766	8,766	△ 68,728	△ 77,494	
	特別利益	5,411	15,443	2,400	△ 13,043	
	特別損失	7,705	47,117	408,250	361,133	災害損失見込額の計上
	法人税・住民税・事業税	8,264	3,680	3,104	△ 576	
	当期純損益金額	△ 4,792	△ 26,588	△ 477,682	△ 451,094	
繰越利益剰余金	126,029	99,441	△ 378,241	△ 477,682		
貸借対照表	資産	4,673,858	4,925,474	4,669,540	△ 255,934	
	流動資産	742,459	884,550	669,886	△ 214,664	機関車購入による現金の減
	固定資産	3,931,399	4,040,924	3,999,654	△ 41,270	運輸収入管理システム、機関車除却
	繰延資産	0	0	0	0	
	負債	1,166,802	1,440,882	1,642,772	201,890	
	流動負債	267,863	522,827	731,937	209,110	災害損失引当金計上
	うち短期借入金	0	0	0	0	
	固定負債	898,939	918,055	910,835	△ 7,220	修繕引当金の減少
	うち長期借入金	0	0	0	0	
	純資産	3,507,056	3,484,592	3,026,768	△ 457,824	
資本金	1,226,000	1,226,000	1,226,000	0		
利益剰余金等	2,281,056	2,258,592	1,800,768	△ 457,824		
県財政関与状況	補助金	0	0	0	0	
	委託料	0	0	0	0	
	貸付金	0	0	0	0	
	その他(分担金・負担金・出資金等)	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	
	財政的関与の割合(%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.0	
	損失補償・債務保証契約に係る債務残高(期末)	0	0	0	0	
借入金残高(期末)	0	0	0	0		
合計	0	0	0	0		

主要経営指標	算式	平成20年度	平成21年度	平成22年度	増減P	備考
人件費比率	人件費/売上高	58.4%	60.0%	64.5%	4.5	
販売管理費比率	販売費・一般管理費/売上高	11.1%	11.8%	12.3%	0.5	
自己資本利益率	当期利益/自己資本	-0.1%	-0.8%	-15.8%	△ 15.0	
総資産回転率	売上高/総資産	0.3	0.2	0.2	0.0	
売上高経常利益率	経常利益/売上高	0.4%	0.7%	-5.9%	△ 6.6	
流動比率	流動資産/流動負債	277.2%	169.2%	91.5%	△ 77.7	
借入金比率	借入金残高/総資本	0.0%	0.0%	0.0%	0.0	

[組織]

7月1日現在の人数		平成21年		平成22年		平成23年		増減数	増減理由			
		県派遣	県OB	県派遣	県OB	県派遣	県OB					
役員	常勤理事・監事	7	0	2	7	0	2	6	0	2	△ 1	退職役員不補充による減
	非常勤理事・監事	14	2	0	14	3	0	14	3	0	0	
	計	21	2	2	21	3	2	20	3	2	△ 1	
職員	管理職	11	1	0	11	1	0	13	1	0	2	昇格による増
	一般職	92	0	0	93	0	0	87	0	0	△ 6	定年・依願退職による減
	嘱託・臨時職員等	20	/	/	19	/	/	18	/	/	△ 1	退職者不補充による減
	計	123	1	0	123	1	0	118	1	0	△ 5	
当期常勤職員の年齢構成		~20代	30代	40代	50代~	合計	平均年齢		プロパー職員平均勤続年数			
		14	40	10	36	##	42.2	歳	19.1 年			
									プロパー職員平均給与(年額)			
									5,586.8 千円			
									常勤役員平均報酬(年額)			
									3,744.4 千円			

[評点集計]

評価の視点	評価項目数	評点	満点	得点率
目的適合性	11	14	20	70.0%
計画性	8	16	20	80.0%
組織運営健全性	9	18	20	90.0%
効率性	11	12	20	60.0%
財務健全性	10	13	20	65.0%
合計	49	73	100	73.0%

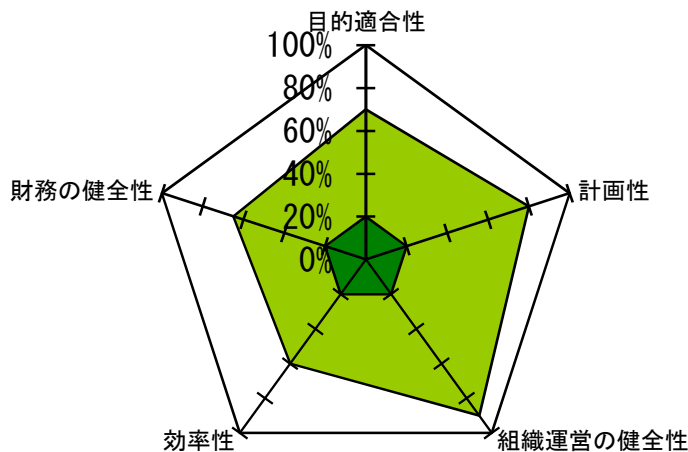
企業会計用

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》

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
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
組織運営健全性	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
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
財務健全性	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

[法人の自己評価（経営概況、経営上の課題・対策等）]

目的適合性	計画性	組織運営健全性	効率性	財務健全性
<p>鉄道会社として、安全で定時性を確保した大量輸送を実現してきた。人口減少やモータリゼーションの進展など、沿線の輸送需要の減少は否めないが、今後も地域住民の足として、鹿島臨海工業地帯の輸送の一翼としてさらには、地域活性化のために沿線地域に域外の住民を誘客する公共交通機関として、地域の発展に寄与してまいりたい。</p>	<p>毎年度経営計画を策定し、全従業員に周知しながら、各種営業施策等に計画的に取り組んでいる。また、3か年の「中期経営計画」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する。</p>	<p>「安全管理規程」(H18.10.1)を制定し、輸送の安全確保に係る責任体制等の明確化を図るとともに、組織改正(H20.1.1)により、「財務部」を新設し、部内に1件250万円以上の工事等の入札・契約等を一括して審査する「審査課」を設置した。今後とも不断の見直しにより適切な管理体制を構築していく。</p>	<p>乗務員行路の効率化等による要員削減策など、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いく。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へのトップセールス活動を強化していくこととする。</p>	<p>旅客・貨物とも最大限の収入確保を目指すほか、新しい収入の柱を検討・実施していくが、構造的減収傾向の中、黒字体質を目指すため、直轄作業の拡大、多能職化による業務効率化、人件費の削減など業務全体を大胆に見直し、安定的に経常黒字を出せるスリムで効率的な組織体制づくりを行う。</p>
<p>今後の事業展開の方向</p>	<p>旅客部門については、健康ハイキングなど沿線イベントとのタイアップやPR、ワイン列車などイベント列車の運行、Jリーグ観戦客の誘致など、種々の増収策を引き続き実施するとともに、新たに鹿島サッカースタジアム駅の常時停車化、車体広告の売り込み強化、高架下貸し付けの拡大、オリジナルグッズ等新たな収益源の企画開発等を行い、収入の拡大を図る。</p> <p>貨物部門については、ソリューション活動の大幅な拡大、ローラーセールスの展開など、既存荷主の新規貨物、新規荷主の獲得に向け、子会社である鹿島臨海通運(株)とともに新たな営業活動を強力に展開する。</p> <p>両部門とも最大限の収入確保を目指すほか、新しい収入の柱を検討実施していくが、構造的減収傾向の中、会社の持続的な事業活動を確保するため、業務全体を大胆に見直し、一層の経費削減に努めていく。</p>			

[法人担当課の意見]

目的適合性	計画性	組織運営健全性	効率性	財務健全性
東日本大震災の影響を含め、大洗鹿島線の利用者は減少、貨物輸送も低迷しているものの、鉄道は、人や物の移動に必要であり、法人の設立目的と適合している。	経営計画を策定しており、経営管理は計画的に行われている。 東日本大震災の影響による厳しい経営環境に対応できるような計画の策定と、進捗管理を指導していく。	平成20年1月に組織改正が行われ、適切な管理体制が構築され、運営されている。また、「安全管理規程」も制定されており、輸送の安全確保のための組織体制が整っている。	効率的な運行体制による経費削減策を実施しているが、収支が悪化している点を踏まえ、今後、より一層の効率的な運営を指導していく。	経常損益は、平成22年度決算で赤字に転落し、東日本大震災の影響で最終損益も大幅に悪化した。人件費の削減などにより、黒字化を目指す取り組みを進めていく。
<p>法人担当課の意見</p> <p>厳しい経営環境の中で、平成21年度までは黒字を維持していたが、平成22年度決算において経常赤字に転じただけでなく、東日本大震災の影響によって最終損益が大幅に悪化してしまった。 今後は、県と沿線市町で構成する「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」による旅客輸送の利用促進活動や、貨物輸送の積極的な営業活動に加え、国の支援スキームを活用した災害復旧や設備整備等に関する財政支援の検討が必要である。</p>				

[経営目標]

区分	指標名	単位	H20実績	H21実績	H22目標値	H22実績	達成度(%)	H23目標値	
経営目標	事業成果	1 旅客輸送量	千人	2,438	2,374	2,398	2,222	92.7%	1,693
		2 貨物輸送量	千トン	289	244	302	244	80.8%	214
	健全性	1 経常利益	千円	5,766	8,766	1,412	-68,728	0.0%	0
		2 流動比率	%	277	168	150	92	61.3%	150
	効率性	1 社員一人当たりの経常利益	千円	47	71	11	-608	0.0%	0
		2 社員一人当たりの売上高	千円	10,658	10,658	10,552	10,324	97.8%	8143
平均目標達成度							55.4%		

[総合評価]

取組みを強化すべき視点	目的適合性	計画性	組織運営健全性	効率性	財務健全性
	概ね良好	改善の余地あり	改善措置が必要	緊急の改善措置が必要	
総合的所見等	<p>東日本大震災により、鉄道施設に甚大な被害を受けており、平成22年度のみならず、平成23年度においても多額の復興費用の発生が見込まれている。 旅客運輸事業では、震災の影響もあるが、売上高の減少に歯止めがかからないことから、利用者確保に向けて努力されたい。 貨物運輸事業は、上期において改善がみられてきたが、震災の影響もあり、年間ベースでは前年並みにとどまった。営業力強化による貨物量確保に努められたい。 県は、鉄道事業の県民にとっての必要性を再点検し、必要があれば地元市町と協力体制を構築することが求められる。 外国債については、慎重な運用を図られたい。</p>				
総合的所見等に係る対応	<p>東日本大震災の復旧費用については、国の災害復旧支援制度を活用した支援を行い、平成23年度決算における損失の軽減を図りたい。 旅客運輸事業については、沿線観光地への訪問者の減少等から、利用者の減少が懸念されるが、沿線市町と連携した利用促進活動に取り組み、実績を確保していきたい。 貨物運輸事業については、事業者による積極的な営業活動を指導していく。 県は、「公共交通活性化指針」（平成23年3月改訂）において、生活圏の軸となる地方鉄道の必要性を確認していることから、今後、これまで以上に沿線市町と協力し合い、効果的な支援に取り組んでいく。 外国債については、運用先の格付け等に十分に留意し、安全かつ適正な運用が図られていくよう指導していく。</p>				