

第4回 県有施設・県出資団体等調査特別委員会資料

出資団体改革等の推進について ～出資団体の概要～

鹿島臨海鉄道株式会社（政策企画部）

令和5年11月8日（水）

出資団体の業務・運営等の現状と課題

(令和5年7月1日現在)

【企業会計用】

団体 番号	2	団体名	鹿島臨海鉄道株式会社		代表者	代表取締役社長 篠部 武嗣		
		所在地	東茨城郡大洗町桜道301					
		設立年月日	昭和44年4月1日		所管部課	政策企画部交通政策課		
資本金			1,226	百万円	うち県出資金	362	百万円	出資比率 29.5 %
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				460	百万円	37.5 %
	2	茨城県				362	百万円	29.5 %
	3	日本製鉄株式会社				60	百万円	4.9 %
	4	三菱ケミカル株式会社				55	百万円	4.5 %
	5	全国農業協同組合連合会				36	百万円	2.9 %
設立目的	<p>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、日本鉄道建設公団が建設していた国鉄鹿島線（水戸駅～北鹿島駅間）を、国鉄（現JR東日本）に代わって鹿島臨海鉄道㈱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。</p>							
業主たる業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業法による貨物及び旅客の運送業 ・ JR東日本からの業務の受託 							
主たる事業	事業名	令和5年度売上計画	事 業 内 容					
	旅客事業	725	百万円	大洗鹿島線として、水戸駅から鹿島サッカースタジアム駅間（53.0km）とJR鹿島神宮駅への直通乗入れ（3.2km）の旅客事業のほか、駅売店の運営、施設賃貸などの関連事業を実施している。				
	貨物事業	352	百万円	鹿島臨港線として、鹿島サッカースタジアム駅から奥野谷浜駅間（19.2km）の貨物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、地域経済の発展に寄与している。				
			百万円					

組織関係 (県の人的関与の状況)	区 分	H26			H27			H28			H29			H30			R1			R2			R3			R4			R5					
		県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB			県派遣 県OB								
役員数	常勤取締役・監査役	6	0	2	4	0	1	5	0	2	5	0	2	6	0	2	6	0	2	6	0	2	6	0	2	6	0	2	6	0	2	6	0	2
	非常勤取締役・監査役	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0	14	3	0
	計	20	3	2	18	3	1	19	3	2	19	3	2	20	3	2	20	3	2	20	3	2	20	3	2	20	3	2	20	3	2	20	3	2
職員数	管理職	12	1	0	10	1	0	14	1	0	12	1	0	12	1	0	11	1	0	11	1	0	12	1	0	11	1	0	10	1	0	10	1	0
	一般職	74	0	0	73	0	0	74	0	0	75	0	0	75	0	0	79	0	0	73	0	0	69	0	0	71	0	0	71	0	0	71	0	0
	臨時職員	9	0	0	10	0	0	7	0	0	11	0	0	9	0	0	10	0	0	10	0	0	7	0	0	8	0	0	8	0	0	8	0	0
	嘱託職員	17	0	0	22	0	0	21	0	0	16	0	0	13	0	0	11	0	0	8	0	0	5	0	0	6	0	0	4	0	0	4	0	0
	計	112	1	0	115	1	0	116	1	0	114	1	0	109	1	0	111	1	0	102	1	0	93	1	0	96	1	0	93	1	0	93	1	0
	派遣等割合		0.9%	0.0%		0.9%	0.0%		0.9%	0.0%		0.9%	0.0%		0.9%	0.0%		0.9%	0.0%		1.0%	0.0%		1.1%	0.0%		1.0%	0.0%		1.0%	0.0%		1.1%	0.0%

(単位：百万円)

県の財政的関与の状況	区 分	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5予算
		補助金	20	19	10	30	31	28	75	1	8
委託料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
指定管理料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
計	20	19	10	30	31	28	75	1	8	16	
財政的関与の割合	1.7%	1.6%	0.9%	2.6%	2.7%	2.5%	8.6%	0.1%	0.8%	1.5%	
損失補償・債務保証残高	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
貸付金	実行額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	残高	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
補助金等の内容	補助金	車両の定期検査及び更新等に対する補助金									
	委託料	該当なし									
	指定管理料	該当なし									
	貸付金	該当なし									

(単位:百万円)

区 分	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	
決算状況の推移	経常収益計 ①	1,177	1,177	1,198	1,173	1,166	1,143	890	929	971
	営業収益(売上高)	1,147	1,147	1,175	1,150	1,142	1,129	872	910	954
	営業外収益	30	30	23	23	24	14	18	19	17
	経常費用計 ②	1,178	1,151	1,198	1,177	1,161	1,171	1,007	1,003	1,038
	売上原価、販管費	1,176	1,150	1,196	1,176	1,160	1,170	1,006	1,002	1,037
	営業外費用	2	1	2	1	1	1	1	1	1
	経常利益 ③ (①-②)	△ 1	26	0	△ 4	5	△ 28	△ 117	△ 74	△ 67
	特別利益計 ④	53	102	160	171	114	97	213	29	410
	特別損失計 ⑤	31	102	158	109	114	97	151	13	399
	税引前当期純利益 ⑥ (③+④-⑤)	21	26	2	58	5	△ 28	△ 55	△ 58	△ 56
	法人税等 ⑦	3	9	5	7	10	3	3	3	3
	法人税等調整額⑧	0	0	0	0	0	0	0	0	0
当期純利益 ⑨ (⑥-⑦-⑧)	18	17	△ 3	51	△ 5	△ 31	△ 58	△ 61	△ 59	
財産の状況	資 産	4,174	4,217	4,065	4,147	4,235	4,109	4,034	4,006	4,300
	流動資産	877	999	714	871	1,105	992	1,422	1,720	1,502
	固定資産	3,297	3,218	3,351	3,276	3,130	3,117	2,612	2,286	2,798
	負 債	1,069	1,094	945	977	1,069	974	958	991	1,345
	流動負債	445	451	291	295	355	297	248	304	656
	固定負債	624	643	654	682	714	677	710	687	689
	純資産	3,105	3,123	3,120	3,170	3,166	3,135	3,076	3,015	2,955
利益剰余金	1,879	1,896	1,893	1,944	1,939	1,909	1,850	1,789	1,730	

経営 評価	評価対象年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
	評 価 結 果	改善の余地あり	概ね良好	概ね良好	概ね良好	概ね良好	概ね良好	概ね良好	概ね良好	改善の余地あり

令和3年度決算に係る経営評価結果

総合的所見	対応
<p>○令和3年度は、令和2年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受けて旅客輸送量が低水準にとどまった一方、貨物輸送は新規顧客の獲得等に努めた結果、売上高は910百万円（前期比4.3パーセント増）となった。しかし、営業利益は△92百万円（前期差41百万円増）、当期純利益は△61百万円（前期差3百万円減）と、平成30年度以降4期連続で赤字を計上している。経営状況が厳しさを増していることから、黒字への転換に向けてより一層取り組む必要がある。</p>	<p>○法人は、沿線の少子化の進展や新型コロナウイルス感染症の影響に加え、原油価格の高騰により、厳しい経営環境となっている。</p>
<p>○旅客事業については、沿線人口の減少や新型コロナウイルス感染症等による影響が今後も続くと考えられることから、貸切列車の運行等のPRや茨城デスティネーションキャンペーン等への参画とともに、引き続き「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」との連携等により、沿線住民等の利用促進に努め、収支改善を進められたい。</p>	<p>○旅客輸送については、テレワークの定着などにより、コロナ前の乗客水準にまで戻すことは困難であることが予想されるが、引き続き「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」や地元企業、JRなどとの連携による利用促進策を展開し、年間旅客輸送人員の回復を図っていく。</p>
<p>○貨物事業については、トラック輸送の運賃上昇やカーボンニュートラルへの対応など、荷主企業におけるモーダルシフト（トラック輸送から鉄道輸送への転換）が見込まれることから、収益拡大に向けて、新規荷主の獲得のための営業強化や大型コンテナの取扱拡大・JR等との連携強化など、サービスの向上に努められたい。</p>	<p>○貨物輸送については、ドライバー不足によるトラック運賃の上昇やカーボンニュートラル等の対応により、企業のモーダルシフトが一層進むと見込まれることから、鉄道未利用企業への営業活動の強化や大型リフター導入による貨物取扱能力の増強により、輸送量の増加を図っていく。</p>
<p>○なお、引き続き安全な運行を堅持するため、運転士の人材育成並びに鉄道施設の維持管理及び更新を計画的に実施し、地域の基幹的な公共交通機関として貢献されたい。</p>	<p>○また、安全輸送の確保及び利便性の向上のため、車両更新や施設等の維持管理について、計画的に沿線市町と連携して支援していく。</p>
<p>○県所管課は、沿線地域の公共交通を維持確保していく観点から、引き続き沿線市町との協力体制を堅持されたい。</p>	

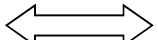
課題及び今後の対応	
課 題	今後の対応
<p>○大洗鹿島線については、開業当初から、採算性の低い路線を引き受けたことに加え、沿線の人口減少が進行していることから、利用者が逡減傾向にある。</p> <p>○開業から間もなく40年が経過することから、高架橋など鉄道施設の老朽化が進んでおり、施設の維持・修繕等に多額の費用が見込まれる。</p> <p>○車両については、計画的に新型車両の導入を進めてきたものの、部材高騰により製造会社から急激な値上げを要請されたことから、当初計画よりも更新費用の増加が見込まれる。</p> <p>○貨物事業については、ドライバー不足によるトラック輸送の運賃上昇やカーボンニュートラルへの対応など、荷主企業におけるモーダルシフトが一層進むと見込まれることから、収益拡大に向けた取組が必要である。</p>	<p>○「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」などとの連携による利用促進策を展開するとともに、鹿島アントラーズのホームゲーム開催日において、鹿島アントラーズやコンビナート企業と連携し、神栖駅からパーク&ライドによるサッカー応援団体専用臨時列車の運行を行い、貸切列車収入を確保する。</p> <p>○車両や鉄道施設の維持・修繕については、国、県、沿線市町の補助金などを活用し、計画的に進めていく。</p> <p>○更新予定であった車両の修繕を行い、継続して使用するとともに、新型車両の導入については、第三セクター鉄道等協議会及びその会員と連携して、車両の共同購入を前提に複数の車両製造会社に働きかけ、更新費用の低減を図っていく。</p> <p>○貨物事業については、鉄道未利用企業への営業活動の強化や大型リフター導入による貨物取扱能力の増強により、輸送量の増加を図っていく。</p>

改革工程表 2 (年度別計画)

団体名：鹿島臨海鉄道株式会社

所管部局・課名：政策企画部交通政策課

取り組むべき項目	令和4年度	令和5年度	令和6年度
1 収支改善の取り組み (1) 旅客輸送量の増加	年間旅客輸送人員 2百万人 [172万人]	年間旅客輸送人員 2百万人	年間旅客輸送人員 2百万人
1) イベント列車運行、茨城デスティネーションキャンペーンへの参画などによる集客力アップ	臨時列車・貸切列車の運行、ロケ誘致、ツアーの実施 (月1回以上)		
2) エレベーター設置による利便性向上	[臨時・貸切列車運行 平均月4.2回] [ロケ・ツアーの実施 平均月1.9回]		
(2) 貨物輸送量の増加	年間貨物輸送量 28万トン [25.3万トン]	年間貨物輸送量 29万トン	年間貨物輸送量 30万トン
1) 新規貨物の獲得のための営業強化	JR貨物との共同営業 (年30回以上)、モーダルシフト説明会の開催 (年2回以上)		
2) 大型リフター導入などによる貨物取扱能力の増強	[JR貨物との共同営業 年94回] [モーダルシフト説明会の開催 年4回] [R4.11月大型リフター導入]		
2 取組状況の検証	各年度の経常黒字化 [△ 67,170千円]		
3 進行管理結果の公表	毎年度の進行管理結果を県議会に報告するとともに、県ホームページ等で公表 [R4.6月 県議会報告] [R4.6月 県ホームページ公表]		

※注  は改革期間及び推進事項を表示

[] は目標達成状況を表示