

## 【経営基本情報】

団体名:

伊勢鉄道株式会社

### 団体の基本情報

所在地	鈴鹿市桜島町一丁目20番地		
HPアドレス	http://www.isetetu.co.jp		
電話番号	059 - 383 - 2112	FAX番号	059 - 383 - 2112
設立年月日	昭和61年10月1日		
代表者	代表取締役社長 森井 修治	県所管部等	政策部
県出資額	144,000,000 円	県出資比率	40.0 %
団体の目的	地方鉄道事業 他の鉄道事業者からの委託業務の請負業 道路運送法に基づく自動車運送業 旅行業法に基づく旅行業 貸自動車業及び駐車場の経営 広告宣伝業 損害保険代理業 食堂喫茶店の経営並びに飲食料品及び日用雑貨品小売業 前各号に付帯関連する一切の事業		

### 主な事業内容

[事業規模(売上高)]

(単位:千円)

事業名	平成17年度	平成18年度	平成19年度	備考
(1) 鉄道事業等	560,497	604,110	614,158	
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	
(2)				
全事業合計に占める割合	0.0%	0.0%	0.0%	
(3)				
全事業合計に占める割合	0.0%	0.0%	0.0%	
(4) (1)～(3)以外の事業				
全事業合計に占める割合	0.0%	0.0%	0.0%	
全事業合計	560,497	604,110	614,158	
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	

[事業の概要]

- (1) 旅客輸送
- (2)
- (3)
- (4)

役職員の状況

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	備考
常勤役員	2人	2人	2人	
うち、県退職者	0人	0人	0人	H19平均年齢 : 63.0 歳
うち、県派遣	0人	0人	0人	H19平均年収 : 8,976 千円
常勤正規職員	30人	30人	29人	
うち、県退職者	0人	0人	0人	H19平均年齢 : 58.9 歳
うち、県派遣	0人	0人	0人	H19平均年収 : 5,134 千円
その他職員	2人	4人	4人	パート4名
うち、県退職者	0人	0人	0人	

派遣職員は含まない

団体名	伊勢鉄道株式会社
-----	----------

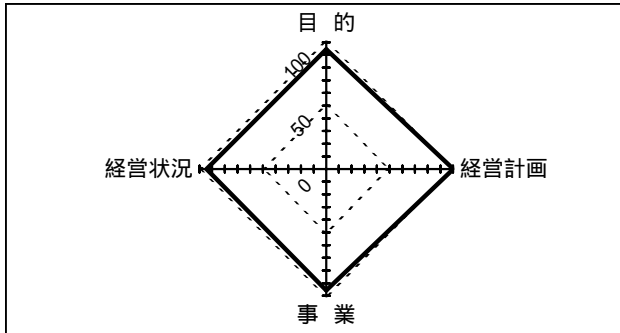
## ○財務概況

		(単位:千円)	平成17年度	平成18年度	平成19年度
損益計算書	営業利益(損失)	売上高 (a)	560,497	604,110	614,158
		売上原価 (b)	441,743	470,878	471,294
		販売費・一般管理費 (c)	119,476	116,677	112,843
		(d)=a-b-c	△ 722	16,555	30,021
	経常利益(損失)	営業外収益 (e)	258	262	1,319
		営業外費用 (f)	4,418	3,858	3,510
		(g)=d+e-f	△ 4,882	12,959	27,830
	当期純利益(損失)	特別利益 (h)	64,996	66,950	35,465
		特別損失 (i)	72,832	68,930	34,280
		法人税等 (j)	290	290	7,100
	(k)=g+h-i-j	△ 13,008	10,689	21,915	
貸借対照表	資産	流動資産	279,422	298,692	234,183
		固定資産	387,345	368,846	357,180
		繰延資産	5,317	7,757	7,287
		資産合計	672,084	675,295	598,650
	負債	流動負債	171,039	174,759	90,636
		固定負債	87,575	76,377	61,940
		計	258,614	251,136	152,576
	純資産	資本金(基本金)	360,000	360,000	360,000
		剰余金(累積欠損金)等	53,470	64,159	86,074
		計	413,470	424,159	446,074
	負債・純資産合計	672,084	675,295	598,650	

主な指標	自己資本比率	純資産/(負債+純資産)	61.5%	62.8%	74.5%
	流動比率	流動資産/流動負債	163.4%	170.9%	258.4%
	借入金依存率	借入金残高/(負債+純資産)	13.0%	10.8%	9.6%
	売上高営業利益率	営業利益/売上高	△ 0.1%	2.7%	4.9%
	総資産経常利益率	経常利益/資産合計	△ 0.7%	1.9%	4.6%
	人件費比率	人件費/売上高	35.7%	31.7%	31.0%

県からの財政的支援等	委託料	千円	0	0	0
	補助金・助成金	千円	31,716	37,000	17,140
	負担金	千円	0	0	0
	借入金(期中に借り入れた額の合計)	千円	0	0	0
	その他県支出金(追加出資額等)	千円	0	0	0
	計	千円	31,716	37,000	17,140
	借入金残高(期末残高)	千円	0	0	0
	債務保証額(期末残高)	千円	0	0	0
	損失補償限度額	千円	0	0	0
損失補償契約に係る債務残高(期末残高)	千円	0	0	0	

### 【団体自己評価結果】



	17年度		18年度		19年度	
	比率	評価	比率	評価	比率	評価
目的	89	B	94	A	94	A
経営計画	100	A	100	A	100	A
事業	90	A	96	A	96	A
経営状況	69	B	89	B	94	A

A(90%～100%):良好な事象や傾向がみられる  
 C(30%～59%):改善を要する

B(60%～89%):やや良好な事象や傾向がみられる  
 D(0%～29%):大いに改善を要する

### 【団体自己評価コメント】

19年度コメント	
目的	当社は、昭和59年に「特定地方交通線」として承認されたことを受け、地域の交通利便性の確保及び地域間の交流拡大、連携強化により県全体の発展を期す目的で第三セクターとして設立された。環境に優しい交通機関として、また、急速に開発が進む沿線の移動手段として、その役割は益々重要となって来ている。
経営計画	当社の経営計画では「輸送の安全確保」を柱に「経営基盤の整備」「増収対策の推進」を完遂すべき目標として取り組んでおり、特に平成19年度、安全対策で策定した整備計画3件の進捗率は100%であった。また、増収施策もJR東海との連携施策が確実に効果を上げており、財政状況も着実に改善しつつある。
事業	平成17年度からJR東海と連携して設定してきた各種企画乗車券のメリットが浸透した効果により、F1が非開催であったにも係らず、総輸送量は1,631千人と、目標値を7%上回った。また、新たな収入確保策として検討を進めていた貨物列車の定期運行についても、平成20年3月の時刻改正より運行を開始している。
経営状況	当期経常利益は、旅客収入がF1非開催に伴う減収分をカバーし、27,830千円の黒字となった。これにより、利益剰余金も86,074千円(前期比:134%)となり、経営基盤の強化を図ることができた。
総括コメント	会社経営の根幹である「輸送の安全確保」については、平成19年10月、中部運輸局より2年間の無事故表彰を受賞した。今後とも、その継続に全力で取り組む。また、これまでJR東海と連携し取り組んできた各種企画乗車券の設定や利用しやすいダイヤ設定など、積極的な営業施策の効果が定着しつつあり、当期の輸送人員及び経常利益は目標を大きくクリアした。 開業後34年を経過し、老朽化が進んできた各種設備の取替や、JR西日本福知山線での事故を受けての対策として、より保安度を高めたATS装置の導入等、資金対策が今後の大きな課題であるが、当社設立の目的を全うすべく、引き続き経営の安定・強化に取り組んでいく。

### 【団体の達成目標】

年次事業計画による達成目標

(定性目標)

平成19年度目標	定期貨物列車の伊勢線運行施策の検討実施 安全対策(風速計の新設、河原田駅のホーム嵩上げ) 橋梁の改修(13箇所) 環境経費の節減
平成19年度実績	平成20年3月改正より1往復定期運行開始 計画通り完了 計画通り完了 当期全体作業:22回実施 延べ参加人員:198名(経費節減額:約10,000千円)
平成20年度目標	無事故の継続 橋梁の改修(5箇所) 通信ケーブル取替(東一身田～河芸) トングレール交換(2駅) 社員の高齢化に伴う要員確保の調整 環境整備経費の節減

(定量目標)

指標	数値目標	単位		平成18年度	平成19年度	平成20年度
輸送人員	1,638	千人	目標	1,439	1,523	1,638
			実績	1,590	1,631	
収入	620,097	千円	目標	578,175	578,175	620,097
			実績	604,372	615,477	
経費	606,684	千円	目標	565,750	577,730	606,684
			実績	591,413	587,647	

中長期計画による達成目標

橋梁の改修(H20年度)
通信ケーブル取替(H20年度)
ATSの改良(H22～H23年度)

### 【知事等の審査及び評価結果】

+ : 団体自己評価結果に比べて高く評価(良好な点が認められる)  
 - : 団体自己評価結果に比べて低く評価(課題が認められる)  
 空白: 団体自己評価結果と概ね同じ評価

	17年度	18年度	19年度	19年度コメント
目的				県南北を結ぶ幹線鉄道を担うという役割、また公共交通として高齢者や学生等、他に移動方法を持たない方々の移動手段としての役割を果たしている。
経営計画				JR東海との連携による増収策の実施は評価できるが、公共交通を取り巻く厳しい環境を踏まえ、情報発信、地域との連携、利用促進策実施などさらなる経営改善に向けた取組が必要である。
事業				平成20年3月より、新たな収入確保策として検討を進めていた貨物列車の定期運行を開始するなど、新たな収入確保を進めている。
経営状況				JR東海との協調による積極的な事業展開により、昨年度を上回る2,783万円の経常黒字を計上した。

### 【知事等の総括コメント】

平成19年度は、18年度に引き続きJR東海との協調による各種企画乗車券の販売も好調で、輸送量、旅客収入ともに増加したことなどから、鈴鹿サーキットでF1の開催がなかったにもかかわらず2年連続の経常黒字を計上している。このことは、全国的に鉄道事業が厳しい経営環境にあるなか、積極的な事業展開による経営努力の結果であると評価できる。

しかし、今後も、公共交通機関を取り巻く環境には厳しいものがあること、また、老朽設備の維持更新に多額の費用が必要となるなど、さらなる経営の安定をはかる必要があることから、一層の利用促進をはかり利用者数の拡大に努めることが必要である。

さらに、誰もが安心して安全に利用できるよう、安全性の確保や利便性の向上に引き続き努めるとともに、沿線地域・住民との連携を進め、利用客の声を経営に反映させるなど一層のサービスの向上をはかり、かけがえない身近な鉄道として親しまれる不断の努力が望まれる。