

公社等外郭団体の改革方針（案）

団体名	京葉臨海鉄道（株）		所管所属名	総合企画部交通計画課	
事業内容	1 鉄道事業法による貨物の運輸業 2 前号に関連する倉庫業 3 鉄道の高架下及び駅周辺地区等の開発、管理を行う事業 4 旅行業法に基づく旅行業 など				
財務状況	年度（単位：千円）		H18	H19	H20
	貸借対照表	総資産	7,813,838	7,863,926	7,501,483
		負債	3,676,657	3,753,796	3,406,557
		資本	4,137,181	4,110,130	4,094,926
		累積損益	195,835	217,585	213,967
	損益計算書	総収入	2,254,508	2,256,710	2,253,970
		経常損益	71,797	19,655	15,350
		当期損益	63,415	21,750	3,618
		減価償却前当期損益	214,052	274,137	308,294
		借入金残高	2,179,040	2,138,846	2,058,953
	県財政支出	委託料	0	0	0
		補助金・負担金	0	0	0
		その他	0	0	0
県関与の必要性 団体の必要性	（団体の必要性） 昭和38年9月の開業以来、京葉臨海工業地帯で生産される石油類をはじめ化学工業製品等の輸送を担っており、平成20年度の貨物輸送実績は約190万トンと依然として京葉臨海工業地帯における貨物輸送機関としての必要性が高い。 また、環境問題や道路交通混雑等の問題が顕在化している中、環境負荷が低く、大量輸送が可能な鉄道貨物輸送を行うモーダルシフトの担い手としての必要性も高い。				
	（県関与（人的・財政的）の必要性） 京葉臨海工業地帯に誘致した企業の輸送力確保を図るという鉄道の設立目的を損なわないよう、県と密接に連携をとっていく必要があることから、県OBを常勤役員等として派遣しているところである。				
過去の見直し方針	分類	経営改善			
	1 平成13年度の貨物輸送実績が約200万トンあり、依然として京葉臨海工業地帯における貨物輸送機関としての必要性が高い。また、大型ディーゼルトラック等の通行量増大による道路沿道の大気汚染騒音等の環境問題、道路交通混雑等の問題が顕在化している中、鉄道貨物輸送が、主要な輸送機関としては最も環境負荷が低く、大量輸送が可能なため、今後京葉臨海鉄道(株)のモーダルシフトの担い手としての必要性も高い。 2 県保有株式の売却は困難であること。 以上のことから、出資を継続する。 *モーダルシフト...貨物輸送の方式をトラックから鉄道・海運などへ転換することにより、大量輸送による輸送の効率化や二酸化炭素排出削減を図ろうとするもの。				

<p>現在までの取組状況</p>	<p>1 京葉臨海鉄道では、平成17年度から19年度までの経営基本方針を策定し、以下の項目について取り組んだ。</p> <p>(1) 安全の確保 社員教育の充実や安全作業の徹底による事故防止</p> <p>(2) 収入の確保 コンテナ貨物輸送における既存荷主の輸送量増加及び新規荷主の開拓</p> <p>(3) 業務運営と経費削減 業務量に見合った要員配置、再雇用制度の確立、退職者に見合った前広の採用による技術継承と要員確保、物件費や業務費の削減</p> <p>2 平成20年度から24年度までの5カ年の収支計画を策定し、新規の石油輸送開始、コンテナの取扱量増加による増収を見込んだ。</p> <p>3 毎年度の経営計画を策定し、それに基づいた事業運営に取り組んでいる。</p>																														
<p>役職員の状況</p>	<table border="1"> <tr> <td>常勤役員</td> <td>14</td> <td>5名</td> <td>21</td> <td>6名</td> <td>常勤職員</td> <td>14</td> <td>167名</td> <td>21</td> <td>180名</td> </tr> <tr> <td>うち県OB</td> <td>14</td> <td>1名</td> <td>21</td> <td>1名</td> <td>うち県OB</td> <td>14</td> <td>3名</td> <td>21</td> <td>3名</td> </tr> <tr> <td>うち県派遣</td> <td>14</td> <td>0名</td> <td>21</td> <td>0名</td> <td>うち県派遣</td> <td>14</td> <td>0名</td> <td>21</td> <td>0名</td> </tr> </table>	常勤役員	14	5名	21	6名	常勤職員	14	167名	21	180名	うち県OB	14	1名	21	1名	うち県OB	14	3名	21	3名	うち県派遣	14	0名	21	0名	うち県派遣	14	0名	21	0名
常勤役員	14	5名	21	6名	常勤職員	14	167名	21	180名																						
うち県OB	14	1名	21	1名	うち県OB	14	3名	21	3名																						
うち県派遣	14	0名	21	0名	うち県派遣	14	0名	21	0名																						
<p>課題</p>	<p>京葉臨海鉄道は、工業地帯の貨物輸送機関であり、収益傾向は景気動向の影響を大きく受けることから、黒字と赤字を繰り返している状況である。</p> <p>そのため、平成20年度の当期損益は3年ぶりに黒字となる一方で、累積損失は約2億円であることから、既存荷主の輸送量増加や新規荷主の開拓による増収とともに経費の削減等の一層の経営努力が必要である。</p>																														
<p>今後の改革方針(案)</p>	<table border="1"> <tr> <td>分類</td> <td>経営改善</td> </tr> </table> <p>京葉臨海鉄道では、主たる貨物は石油製品であるが、石油業界の再編や経済情勢の変化など、目まぐるしい動きの中で、これまでの中長期的な経営方針の策定ではなく、年度ごとに策定する経営計画に基づく事業運営をしていくこととした。</p> <p>なお、平成21年度の経営計画においても引き続き、以下の項目について重点的に取り組むこととしている。</p> <p>(1) 安全の確保 細部点検等による運転・傷害事故の未然防止の推進、社員への安全指導の充実</p> <p>(2) 平成21年度収入目標 JR貨物や石油元売会社との連携による石油輸送量の確保、コンテナ貨物輸送における既存荷主の輸送量増加と新規荷主獲得</p> <p>(3) 輸送設備の改善 駅の改良や新製機関車の導入の検討</p> <p>(4) 業務運営と経費削減 定年退職等に伴う前広な採用による要員確保、再雇用制度の周知と円滑な運用、機関車部品等の購入先の見直しなど物件費の削減</p> <p>(5) 社員教育 安全教育の充実、社員研修など技術継承教育への取り組み</p>	分類	経営改善																												
分類	経営改善																														