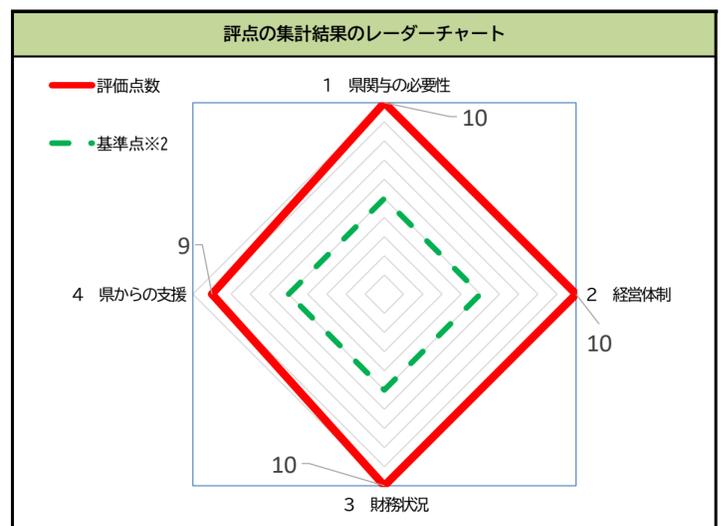


公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る評価シート
【公益法人以外用】

団体名称	京葉臨海鉄道(株)	所管所属名称	総合企画部交通計画課	評価実施年度	令和5年度	※1【説明】は評価をつけた側が理由等を記入し、【コメント】は評価をつけた側の採点結果及び説明を受けて評価をつけていない側が所見を記入しています。	
評価の視点	評価項目	評価配点	調査票該当番号	団体による評価		所管所属による評価	
				評点	説明又はコメント※1	評点	説明又はコメント※1
1 県関与の必要性	① 当初の目的を踏まえつつ現在において必要性を問い直してもなお、出資又は出捐関係を維持する意義	1点：意義が大きい。 0点：意義が大きいとは言えない。 ▲1点：意義がない又は乏しい。	2~4	【コメント】 京葉臨海工業地帯で生産・消費される石油類・化学工業品をはじめとした物資輸送の担い手として、また近年のモーダルシフトの受け皿として、当社への県の出資継続は立地企業や沿線自治体からも求められていると考えており、当社としても、貨物輸送量の確保に努め、安定的な経営を維持し、地域社会に貢献していく。	1	【説明】 令和4年度の貨物輸送実績は1,919千トンであり、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。 近年の大型ディーゼルトラック等の通行量増大による道路沿線の空気汚染、騒音等の環境問題、道路交通混雑等の問題の解決に向けた、長距離幹線輸送のモーダルシフト（トラックから貨物鉄道輸送への転換）の担い手としても必要性が高い。 また、鉄道事業法による貨物の運輸業は高い専門性を有するため、県の直営とすることが難しい。 加えて、京葉工業地帯造成時の企業誘致の際に、誘致した企業の貨物輸送力確保を図るため、県と日本貨物鉄道㈱が中心となり出資、設立をした経緯からも、引き続き、第三セクターによる経営が妥当であり、進出企業の出資状況等を総合的に考慮し、県として必要最小限の割合で出資している。 関与方針に沿った取組は概ね順調に進捗していると考えられる。	
	② 類似団体や民間団体などの他の担い手が存在している場合においてもなお、出資又は出捐関係を維持する意義	1点：意義が大きい又は類似団体等は存在しない。 0点：意義が大きいとは言えない。 ▲1点：意義がない又は乏しい。	2~4				
	③ 県が自ら施策を実施することその他の事業手法と費用対効果を比較して、出資又は出捐関係を維持する意義	1点：意義が大きい。 0点：意義が大きいとは言えない。 ▲1点：意義がない又は乏しい。	2~4				
	④ 将来見通しを踏まえた、現状の県関与の必要かつ妥当な水準・方法	1点：水準・方法の維持や拡大が適当である。 0点：水準・方法の縮小や拡大、見直しを検討中である。 ▲1点：水準・方法の廃止検討や縮小、変更を行っている。	全体				
	⑤ 県が定めた関与方針（策定済みであれば経営健全化方針を含む）に沿った取組	1点：概ね順調に進捗している。 0点：進捗していない部分がある。 ▲1点：主要な部分が進捗していない。	5 5-2				
2 経営体制	① 「理事会等の開催・運営」や「財務諸表等の作成・公表・備置」の法令等に基づいた適正な実施	1点：義務を超えて行っている。 0点：義務の範囲内で行っている。 ▲1点：義務を守れていない部分がある。	7	【説明】 取締役会、財務諸表等の作成、監査等については、会社法等関係法令に則り適正に行っている。 また、JR貨物グループの一員として、JR貨物グループ長期ビジョン2030で示された長期的な展望に基づき、毎年度経営計画を策定し、各種施策を推進している。	1	【コメント】 年に6回開催される取締役会において、財務諸表等を用いた直近の経営状況の報告が定期的に行われており、会社法で定める社外監査役による監査も適正に実施されている。	
	② 「監査」の法令等に基づいた適正な実施	1点：義務を超えて又は外部的な監査を行っている。 0点：義務の範囲内で行っている。 ▲1点：義務を守れていない部分がある。	7				
	③ 役員（監事・監査役を除く）への民間人材等（民間人材及びプロパー）の起用	1点：経営責任者に民間人材等を起用している。 0点：経営責任者ではないが民間人材等を起用している。 ▲1点：民間人材等は起用していない。	8				
	④ 人員体制の将来見通し	1点：課題は見当たらない。 0点：将来的な課題がある。 ▲1点：5年以内に対応すべき課題がある。	8				
	⑤ 中長期的な経営計画や達成目標となる指標の達成状況	1点：概ね達成できている。 0点：達成できていない部分がある。 ▲1点：策定していない又は主要な部分が未達成である。	9				
3 財務状況	① 債務超過の状況	1点：直近3年間はいずれも債務超過ではない。 0点：直近3年間に債務超過の年度があった。 ▲1点：直近の決算は債務超過である。	10	【説明】 JR貨物等との連携の下、様々な取組を展開し、収入の確保や経営の効率化、コスト削減に取り組み、11期連続で経常利益を計上している。 なお、当社の車両・設備は老朽化が進んでおり、その更新に多額の資金を必要とすることから、長期的な計画の下、資金調達及び資金運用に十分配慮しつつ確に実施していく。	1	【コメント】 主要3事業で利益を確保し、11期連続で経常利益を計上するなど、財務状況は安定している。 老朽化した車両・設備の更新について、毎年利益剰余金の一部を計画的に確保しており、自己資金で賄うよう努めている。	
	② 経常損益の状況 【公益法人以外用の評価項目】	1点：直近3年間はいずれも黒字である。 0点：直近3年間に赤字の年度があった。 ▲1点：直近の決算は赤字であった。	10				
	③ 繰越損益の状況 【公益法人以外用の評価項目】	1点：直近3年間はいずれも黒字である。 0点：直近3年間に赤字の年度があった。 ▲1点：直近の決算は赤字であった。	10				
	④ 経営健全化の必要性	1点：経営健全化方針の策定要件に該当しない。 0点：要件に将来的に該当する可能性がある。 ▲1点：要件に該当する。	5-2				
	⑤ 財務状況の将来見通し ※経営健全化方針を策定している団体は、現時点の中長期的な収支予測比で、上回る1点、概ね予測どおり0点、下回る▲1点	1点：課題は見当たらない。 0点：将来的な課題がある。 ▲1点：5年以内に対応すべき課題がある。	全体				
4 県からの支援	① 県からの人的な支援の状況	1点：人的な支援は受けていない。 0点：人的な支援を受けている。 ▲1点：県が給与等を負担する人的な支援を受けている。	4、8	【説明】 これまで県からの財政支援は会社設立時の出資のみで、経営難や設備更新等を理由とした支援は受けていない。一方、当社は高い公益性・公共性を有しており、その経営には幅広い知識と豊富な行政・業務経験のある人材が必要のため、県からの人的支援を受けているが、引き続き人材の育成に取り組んでいく。	0	【コメント】 鉄道による運輸業は専門性、公共性及び公益性を有し、経営において幅広い知識と行政業務経験のある人材を要することから、必要に応じて県からの人的支援を実施している。 会社は人材の育成に努めており、経営計画内の目標として掲げている。 高い公益性及び公共性ゆえに、他の全国9社の臨海鉄道と同様、第三セクター方式として経営を継続することが妥当である。	
	② 経営難を理由とした県からの借入金残高の状況	1点：0円又は対前年度決算比で減少が10%超である。 0点：対前年度決算比で増減が10%以内である。 ▲1点：対前年度決算比で増加が10%超である。	11				
	③ 経営難を理由とした県による損失補償等の状況	1点：0円又は対前年度決算比で減少が10%超である。 0点：対前年度決算比で増減が10%以内である。 ▲1点：対前年度決算比で増加が10%超である。	11				
	④ 運営費補助や赤字補填等を目的とした県からの財政的な支援の状況	1点：直近5年間には受けていない。 0点：直近5年間で受けた年度があった。 ▲1点：直近の決算で受けていた。	12				
	⑤ 経営難を理由とした県の追加出資又は出捐の状況	1点：直近5年間には受けていない。 0点：直近5年間で受けた年度があった。 ▲1点：直近の決算で受けていた。	12				

評点の集計結果等			
評価の視点	基準点※2	評点	評価点数
	①	②	①+②
1 県関与の必要性	5	5	10
2 経営体制	5	5	10
3 財務状況	5	5	10
4 県からの支援	5	4	9

※2「基準点」は、超えていなければ、その評価の視点は改善が望まれる状態を意味する点数で、団体の強み、弱みを把握して改善を図る際に、参考にしてもらうことを期待しています。



総務課による総括コメント
経営状況等について問題がある事項は、特段見受けられない。関与方針に基づき自立的な経営改善を維持し、引き続き、団体の設立目的や県が関与している意義に沿って事業を実施していただきたい。