

千葉県による公社等外郭団体に関する情報公開

団体名	京葉臨海鉄道株式会社	県所管課	総合企画部交通計画課
代表者	代表取締役社長 川上 五郎	電話	043-223-2277
所在地	千葉市中央区新千葉1丁目1番1号		
電話	043-224-2821		
設立年月日	昭和37年11月20日		
ホームページ アドレス	http://www.rintetu.co.jp/		
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日本貨物鉄道(株)等に係る業務の受託 ④鉄道付帯設備の賃貸に関する事業 ⑤鉄道の高架下及び駅周辺地区等の開発、管理を行う事業		

1 出資等の状況(H18.4.1現在)

(単位:千円,位)

資本金(又は出捐金)	1,948,000
------------	-----------

出資(出捐)者	出資(出捐)額	出資(出捐)割合	出資(出捐)順位	備考
千葉県	610,000	31.3%	2	
日本貨物鉄道(株)	975,465	50.1%	1	
コスモ石油(株)			3	
出光興産(株)			4	
住友化学工業(株)			5	
JFEスチール(株)			6	
東京電力(株)			7	
極東石油工業(株)			8	
富士石油(株)			9	
三井化学(株)他36社	362,535	18.6%		

2 社員(会員)の状況(社団法人のみ)(H18.4.1現在)

社員総数	
------	--

区 分		社員数	主な者
内 訳	地方公共 団体	県	
		市町村	
	国又は政府系機関		
	民間法人		
	その他		

3 財務状況 ※

(1)貸借対照表から

(単位:千円)

項 目	15年度	16年度	17年度
総資産	8,070,138	7,981,831	8,056,901
負債	3,941,225	3,857,933	3,859,045
資本	4,128,913	4,123,897	4,197,856
累積損益	△ 221,846	△ 188,747	△ 132,419

(2)損益計算書

(単位:千円)

項 目	15年度	16年度	17年度
総収入 (＝売上高＋営業外収益＋特別利益)	2,280,297	2,451,065	2,450,839
経常損益	22,127	27,688	20,513
当期損益	4,915	33,098	56,327
減価償却前当期損益	308,956	320,371	343,368

4 年度末借入金残高等の状況

(単位:千円)

項 目	15年度	16年度	17年度
借入金残高	2,457,520	2,376,360	2,275,200
うち県からの借入金残高	100,000	100,000	80,000
うち県以外からの借入金残高	2,357,520	2,276,360	2,195,200
うち県の債務保証又は損失補償の対象となる借入金残高	0	0	0

※公益法人については、次のとおり公益法人会計基準に読み替える。

〈貸借対照表〉 資本⇒正味財産の部合計

累積損益⇒基本金等を除く正味財産額

〈損益計算書〉 損益計算書⇒収支計算書及び正味財産増減計算書

総収入(＝売上高＋営業外収益＋特別利益)⇒総収入(＝当期収入合計－借入金収入等(損益に無関係の項目))

経常損益⇒当期正味財産増減額－(特別損益項目の資産の増減＋特別損益取引に係る当期収支差額)

当期損益⇒当期正味財産増減額

減価償却前当期損益⇒当期正味財産増減額(減価償却を行っている場合は、減価償却費を加える)

5 県の財政支出の状況

(単位:千円)

項目	目的、内容、算出根拠等	15年度	16年度	17年度
委託料				
補助金・交付金・負担金				
その他 (利子補給・税の減免額・出資金・貸付金・その他)				
合計				

6 役職員の状況(各年度7月1日現在)

(単位:人)

項目	15年度	16年度	17年度
常勤役員数	6	6	6
うち県退職者	1	1	1
うち県派遣職員	0	0	0
常勤職員数	155	154	160
うち県退職者	2	3	3
うち県派遣職員	0	0	0

7 事務事業の見直しの状況

平成17年度～平成19年度の3か年にわたる「経営基本方針」を策定

(1)「安全の確保」を最優先課題として、会社を上げて取り組む

(2)既存荷主の輸送量増加、新規荷主の開拓

(3)業務量にあった要員配置、定年退職者の継続雇用、物件費の節減の実施 といった企業努力を行い、平成17年度以降、営業損益における黒字を継続する。

(参考) 公社等外郭団体の見直し概要(千葉県行政改革推進本部決定)

改革方針	経営改善
改革の期間	平成15年から平成17年
改革の概要	平成13年度の貨物輸送実績が約200万トンあり、京葉工業地帯における貨物輸送機関としての必要性は高い。 また、大型ディーゼルトラック等の通行量増大による環境問題、道路交通混雑等の問題への対策であるモーダルシフトの担い手としての必要性も高い
改革の効果	
改革に伴う課題	
その他	