

貸借対照表

第26期末（2022年3月31日現在）

（単位：千円）

| 科 目 | 金 額 | 科 目 | 金 額 |
|-----------|-----------|----------------|-----------|
| （資 産 の 部） | | （負 債 の 部） | |
| 流動資産 | 2,225,176 | 流動負債 | 2,135,283 |
| 現金及び預金 | 1,125,193 | 短期借入金 | 600,000 |
| 未収運賃 | 121,473 | 1年以内返済予定の長期借入金 | 352,292 |
| 未収金 | 760,028 | 未払金 | 777,603 |
| 貯蔵品 | 190,560 | 未払法人税等 | 21,251 |
| 未収還付消費税等 | 14,148 | 未払費用 | 17,409 |
| その他の流動資産 | 13,772 | 前受金 | 62,904 |
| 固定資産 | 7,639,566 | 預り連絡運賃 | 35,081 |
| 鉄道事業固定資産 | 7,539,672 | 前受運賃 | 154,275 |
| 建設仮勘定 | 80,329 | 賞与引当金 | 98,698 |
| 投資その他の資産 | 19,565 | リース債務 | 3,974 |
| 関係会社株式 | 10,000 | その他の流動負債 | 11,794 |
| 投資有価証券 | 1,100 | 固定負債 | 4,142,714 |
| 長期前払費用 | 5,745 | 長期借入金 | 3,659,618 |
| その他の投資等 | 2,720 | 退職給付引当金 | 231,783 |
| | | 資産除去債務 | 106,641 |
| | | リース債務 | 3,914 |
| | | 固定資産撤去費用引当金 | 60,084 |
| | | その他の固定負債 | 80,671 |
| | | 負債合計 | 6,277,998 |
| | | （純 資 産 の 部） | |
| | | 株主資本 | 3,586,745 |
| | | 資本金 | 2,392,450 |
| | | 資本剰余金 | 28,000 |
| | | 資本準備金 | 28,000 |
| | | 利益剰余金 | 1,166,295 |
| | | その他利益剰余金 | 1,166,295 |
| | | 別途積立金 | 800,000 |
| | | 繰越利益剰余金 | 366,295 |
| | | 純資産合計 | 3,586,745 |
| 資産合計 | 9,864,743 | 負債及び純資産合計 | 9,864,743 |

（注）記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

損益計算書

第26期（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：千円）

| 科 目 | 金 額 | |
|--------------|-----------|-----------|
| 営業収益 | | 3,472,259 |
| 営業費 | | 4,014,774 |
| 営業損失 | | 542,515 |
| 営業外収益 | | |
| 受取利息 | 13 | |
| 業務受託料 | 39,405 | |
| その他の収益 | 4,041 | 43,460 |
| 営業外費用 | | |
| 支払利息 | 43,208 | |
| その他の費用 | 813 | 44,021 |
| 経常損失 | | 543,076 |
| 特別利益 | | |
| 補助金受入額 | 1,654,884 | |
| 固定資産売却益 | 19,388 | |
| その他 | 10,725 | 1,684,998 |
| 特別損失 | | |
| 固定資産圧縮損 | 1,178,121 | 1,178,121 |
| 税引前当期純損失 | | 36,199 |
| 法人税、住民税及び事業税 | | 7,779 |
| 当期純損失 | | 43,978 |

（注）記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

株主資本等変動計算書

第26期（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：千円）

| | 株 主 資 本 | | | | 純資産合計 |
|----------|-----------|--------|----------|---------|-----------|
| | 資 本 金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | | |
| | | 資本準備金 | その他利益剰余金 | | |
| | | | 繰越利益剰余金 | 別途積立金 | |
| 当期首残高 | 2,392,450 | 28,000 | 410,274 | 800,000 | 3,630,724 |
| 当期変動額 | | | | | |
| 別途積立金の積立 | — | — | — | — | — |
| 当期純損失(△) | — | — | △ 43,978 | — | △ 43,978 |
| 当期変動額合計 | — | — | △ 43,978 | — | △ 43,978 |
| 当期末残高 | 2,392,450 | 28,000 | 366,295 | 800,000 | 3,586,745 |

（注）記載金額は千円未満を切り捨てて表示しております。

個別注記表

1 重要な会計方針に係る事項に関する注記

(1) 有価証券の評価基準及び評価方法

- ①関係会社株式 移動平均法に基づく原価法によっております。
- ②その他有価証券
時価のないもの 移動平均法に基づく原価法によっております。

(2) たな卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品 移動平均法に基づく原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に準じた簿価切下げの方法）によっております。

(3) 固定資産の減価償却の方法

①有形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。ただし、鉄道事業取替資産については、取替法によっております。

また、平成19年3月31日以前に取得したものについては、償却可能限度額まで償却が終了した翌年から5年間で均等償却する方法によっております。

②無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっております。なお、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間(5年)に基づく定額法によっております。

③リース資産

所有権移転外ファイナンスリース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっております。

(4) 引当金の計上基準

①賞与引当金

従業員の賞与支給に充てるため、支給見込額に基づき計上しております。

②退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当期末における退職給付債務（簡便法による見込額）に基づき計上しております。

③固定資産撤去費用引当金

固定資産の撤去費用の支出に備えるため、その見込額を計上しております。

(5) 収益及び費用の計上基準

当社は、鉄道輸送サービスの提供を主な事業とし、当該サービスの提供について、顧客との自動券売機又は窓口におけるサービス受注・発券により成立した契約に基づき、顧客を目的地まで輸送するという履行義務を負っております。当該履行義務は、サービスを提供する一時点もしくはサービス提供期間において、顧客が当該輸送サービスに対する支配を獲得して充足されると判断し、発券時点もしくはサービス提供期間に応じた一定の期間で収益を認識しております。

(6) 消費税等の会計処理の方法 税抜方式によっております。

(7) 工事負担金及び補助金に採用された会計方針

当社は鉄道事業において、国土交通省及び地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金及び補助金を受けております。これらの工事負担金及び補助金は、工事完成時に当該工事負担金相当額及び補助金相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額しております。

なお、損益計算書においては、工事負担金受入額及び補助金受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しております。

2 会計方針の変更に関する注記

(1) 収益認識に関する会計基準等の適用

「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。)及び「収益認識に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第30号 2021年3月26日。)を当事業年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することといたしました。これによる、計算書類への影響はありません。

(2) 時価の算定に関する会計基準等の適用

「時価の算定に関する会計基準」(企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。)等を当事業年度の期首から適用し、時価算定会計基準第19項及び「金融商品に関する会計基準」(企業会計基準第10号 2019年7月4日)第44-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準等が定める新たな会計方針を将来にわたって適用することといたしました。これによる、計算書類への影響はありません。

3 収益認識に関する注記

(1) 収益を理解するための基礎となる情報

「重要な会計方針に係る事項に関する注記」の「収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

4 会計上の見積りに関する注記

資産グループに係る固定資産の減損

① 計算書類に記載した金額

鉄道事業固定資産 7,539,672千円

② 会計上の見積りの内容に関する理解に資する情報

当社は、鉄道事業固定資産全体を一つの資産グループとしております。

当該資産グループについて、割引前将来キャッシュ・フローが帳簿価額を大きく上回ることから、減損の認識は行っておりません。

この割引前将来キャッシュ・フローは、将来の事業計画に基づき、旅客収入の推計及び修繕費の発生見込等を勘案して見積もっております。

今後、大規模災害等の予期せぬ事象が発生した場合は、翌事業年度の計算書類において重要な影響を与える可能性があります。

5 貸借対照表に関する注記

(1) 鉄道事業固定資産

有形固定資産

| | |
|-------|-------------|
| 土地 | 727,887千円 |
| 建物 | 846,420千円 |
| 構築物 | 4,198,851千円 |
| 車両 | 1,098,018千円 |
| リース資産 | 7,179千円 |
| その他 | 613,125千円 |

無形固定資産

| | |
|--------|----------|
| ソフトウェア | 32,415千円 |
| その他 | 15,773千円 |

合計 7,539,672千円

(2) 有形固定資産の減価償却累計額 6,737,942千円

(3) 担保に供している資産及び担保付債務

①担保に供している資産の内容及びその金額

鉄道事業固定資産（鉄道財団）

| | |
|-----|-------------|
| 土地 | 711,415千円 |
| 建物 | 723,524千円 |
| 構築物 | 3,638,872千円 |
| 車両 | 1,078,393千円 |
| その他 | 502,276千円 |

合計 6,654,483千円

②担保に対応する債務の金額 長期借入金 1,267,644千円

(1年以内返済予定の長期借入金を含む)

(4) 固定資産の取得原価から直接減額された工事負担金等累計額 9,459,744千円

(5) 関係会社に対する金銭債権債務 未収金 409千円
未払金 5,091千円

6 損益計算書に関する注記

関係会社との取引高

営業取引による取引高 営業費（車両検修業務委託他） 286,115千円

7 株主資本等変動計算書に関する注記

事業年度末日における発行済株式の種類及び総数 普通株式48,409株

8 税効果会計に関する注記

繰延税金資産の主な発生原因別内訳

| | |
|-----------|--------------|
| 減損損失 | 1,480,845千円 |
| 繰越欠損金 | 228,284千円 |
| 退職給付引当金 | 70,081千円 |
| 固定資産除却損 | 34,149千円 |
| 土地交換差益 | 32,954千円 |
| 資産除去債務 | 31,275千円 |
| 賞与引当金 | 29,841千円 |
| 減価償却限度超過額 | 16,714千円 |
| 土地固定資産税等 | 6,082千円 |
| その他 | 13,285千円 |
| 繰延税金資産小計 | 1,943,513千円 |
| 評価性引当額 | △1,943,513千円 |
| 繰延税金資産合計 | — 千円 |

9 リースにより使用する固定資産に関する注記

貸借対照表に計上した固定資産のほか、自動車等の一部については所有権移転外ファイナンスリース契約により使用しております。

10 金融商品に関する注記

(1) 金融商品の状況に関する事項

①金融商品に対する取組方針

当社は、資金運用については短期的な預金等に限定しており、資金調達については銀行等借入によっております。

②金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

営業債権である未収運賃及び未収金は、連絡運輸会社及び顧客等の信用リスクを含んでおります。当該リスクに関しては、当社の社内規程に従い、取引先ごとに適切な期日管理及び残高管理を行っております。

営業債務である未払金及び預り連絡運賃は、1年以内の支払期日であります。借入金のうち、長期借入金は主に設備投資に係る資金調達です。

(2) 金融商品の時価等に関する事項

2022年3月31日における貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

(単位：千円)

| | 貸借対照表計上額 | 時価 | 差額 |
|-------|-----------|-----------|--------|
| 長期借入金 | 4,011,910 | 4,071,041 | 59,131 |

(注1) 長期借入金には、1年以内返済予定の長期借入金が含まれています。また、時価については、元利金の合計額を同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっております。

(注2) 長期借入金の決算日後の返済予定額

(単位：千円)

| 1年以内 | 1年超5年以内 | 5年超 |
|---------|-----------|-----------|
| 352,292 | 1,427,520 | 2,232,098 |

(注3) 「現金及び預金」「未収運賃」「未収金」「未払金」「短期借入金」については、短期間で決済されるため、時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。

(注4) 市場価格のない様式等に該当する非上場株式(貸借対照表計上額11,100千円)については、時価開示の対象としておりません。

1.1 賃貸等不動産に関する注記

当社では、鉄道事業に支障の無い土地については、主に駅に併設の駐車場等として賃貸をしております。また、遊休不動産については様々な角度から今後の活用方法を検討してまいります。

これら駐車場等並びに遊休不動産である賃貸等不動産の貸借対照表計上額及び時価は、次のとおりであります。

(単位：千円)

| 貸借対照表計上額 | 時価 |
|----------|-----------|
| 66,115 | 1,084,719 |

(注) 当期末の時価は、一定の評価額や適切に市場価格を反映していると考えられる指標に基づいて自社で算定した金額であります。

1.2 関連当事者との取引に関する注記

法人主要株主等

(単位：千円)

| 属性 | 会社等の名称又は氏名 | 議決権の所有 (被所有) 割合 | 取引の内容 | 取引金額 (注) | | | 科目 |
|------|------------|--------------------|---------------------|-----------|--------------|-----------|------------------------------------|
| | | | | 新規補償額 | 補償借入金 返済額 | 期末残高 | |
| 主要株主 | 長野県 | (被所有) 73.64% | 当社の銀行借入に対する損失補償 (注) | 1,050,000 | 998,044 | 4,336,840 | 短期借入金・長期借入金 (1年以内返済予定の長期借入金を含む) |

(注) 損失補償に対する対価として、長野県への保証料等の支払はありません。

1.3 1株当たり情報に関する注記

(1) 1株当たり純資産額 74,092円52銭

(2) 1株当たり当期純損失 908円48銭

1.4 追加情報に関する注記

(固定資産の減損会計の適用に関する会計上の見積り)

新型コロナウイルス感染症の影響は、翌事業年度末に向けて感染拡大が収束すると共に当社の業績は徐々に改善し、営業収益等は翌事業年度末以降より新型コロナウイルスの感染拡大前の水準に一定程度まで回復するとの仮定のもと、固定資産の減損の会計上の見積りを行っております。

この結果、固定資産の減損損失の計上は不要と判断しております。

なお、収束遅延により影響が長期化した場合には固定資産の減損の見積りに影響を与える可能性があります。

第 26 期事業報告

〔 自 2021 年 4 月 1 日 〕
〔 至 2022 年 3 月 31 日 〕

1. 当社の現況に関する事項

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大による影響とその対応状況について

新型コロナウイルス感染症については、国内での発生から 2 年余を経過する中で、より感染力の強い変異株への置き換わりなどによって幾度となく感染拡大を繰り返しました。特に年明けの第 6 波では、長野県においても 1 月 27 日から 3 月 6 日まで「まん延防止等重点措置」が適用となり、その後も新規感染者数が高止まりを続けるなど、未だに収束が見通せない状況にあります。

こうした中で各月ごとの輸送人員の動向をみると、定期外については、感染状況に応じてコロナ前の 2018 年と比較し、4 割から 7 割の間で大きく揺れ動き、年間では 5 割半ば程度の回復に留まりました。一方、通勤・通学定期については、感染状況に左右されることなく、年間を通じてコロナ前の 9 割前後で推移したものの、それ以上の回復には至りませんでした。

当事業年度の輸送人員は、定期外が 242 万 8 千人（予算比 83.9%、前年比 115.5%）、定期が 899 万人（予算比 100.3%、前年比 109.5%）、全体でも 1,141 万 8 千人（予算比 96.3%、前年比 110.7%）となりました。

この結果、当事業年度の旅客収入は前年から 2 億 5 百万円増加したもののコロナ前の水準にはほど遠く依然として厳しい経営環境が続いております。

こうしたコロナ禍による厳しい経営状況を乗り越え、地域を支える鉄道として事業継続を図るため、4 月には「事業見直しプロジェクトチーム」を設置し、全社横断的に検討作業を進めました。これに並行して、7 月には沿線市町公共交通担当課長会議を開催し、実務レベルでの情報共有と意見交換を行い、10 月には前年度に続き 2 回目の「沿線首長会議」を開催し、長期的な収支予測も含めた経営改善策の具体案を提示して県及び沿線市町のご理解をいただきました。これらを踏まえ、11 月には経営改善策を正式決定するとともに沿線の皆様に早期に情報を開示しご理解をいただくため、その概要を公表しました。

今後、この経営改善策について沿線の皆様に丁寧な説明を行いながら着実に実行するほか、経費全般にわたり費用対効果を見極めながらその節減に努めてまいります。

また、新型インフルエンザ等特別措置法における指定地方公共機関としての役割を果たすため、引き続き社員とお客さまの感染防止を徹底し、安心してご利用いただけるよう取り組んでまいります。

(2) 事業の経過及びその成果

当事業年度については、前事業年度に続き新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、年間の輸送人員は、しなの鉄道線 801 万 7 千人（前年比 110.6%）、北しなの線 340 万 1 千人（前年比 111.0%）、全体で 1,141 万 8 千人（前年比 110.7%）と前年度からは

1割程度の増加に留まりました。

損益面では、旅客収入が前年より2億5百万円増加の21億8千9百万円（前年比110.3%）、その他運輸雑収などを含めた営業収益全体では前年より2億5千5百万円増の34億7千2百万円（前年比107.9%）となりました。営業費では全社での費用削減に努めてまいりましたが、北しなの線内での大雪による除雪費用の増加、エネルギーコストの上昇などの影響もあり、前年比7千9百万円増加の40億1千4百万円（前年比102.0%）となり、営業損益・経常損益は共に前年から回復したものの営業損益は5億4千2百万円の損失、経常損益は5億4千3百万円の損失となりました。

こうした状況の中、国、県及び沿線市町から合わせて、約5億円のコロナ関連の補助金支援を受けた結果、最終損失は前年の4億2千5百万円から大幅に縮小した4千3百万円となりましたが、3期連続の赤字を計上することとなりました。

一方で、このような厳しい状況下においても、社員一丸となり、鉄道事業の根幹である安全輸送の確保に努め、目標としているお客さま・社員・協力会社社員の死傷事故0件、鉄道事故0件、インシデント0件を達成することができました。

当社の事業の概況は以下のとおりです。

ア. 安全輸送の確保

今冬は、県境を中心に北しなの線開業以来の記録的な大雪に見舞われ、多くの運休が発生したものの、駅間停車やお客さまの怪我など重大な事象の発生は防止することができました。これは、計画運休による効果的な除雪のほか、列車抑止の適切な判断、雪崩に対する予防的な除雪や雪庇落としなどの成果であると捉えています。今回の経験を今後の冬期体制の見直しに活かすとともに社内で継承していけるよう取り組んでまいります。

安全の基本力定着と異常時対応の向上を図るため、6月と10月には運転課、運輸区、技術センター及び駅の社員で構成される「安全の鍵を担う人材育成チーム」の企画により、駅間での列車の立ち往生を想定した旅客避難誘導や保守用車両による列車救援など現車を使った訓練の他、AED講習や電車内での暴漢への対処方法について学習を行いました。また、1月及び2月に黒姫駅の除雪や駅間停車した場合に使用する付近の避難所を確認するなど、雪害に関する実践的な学習を行いました。

設備の適切な維持管理と計画的な更新については、老朽化が目立つレールやマクラギの交換を集中的に行い、計画どおり施工を進めました。

なお、7月には、北陸信越運輸局の保安監査が実施されました。監査の結果は、法令違反や指摘事項などはなく、安全輸送等に係る提案やアドバイスをいただきました。

イ. 快適なサービスの提供

車両更新については、環境省の補助金を受け、今年度導入分の6両が11月に納車され、12月から営業運転を開始しました。

また、新型車両購入資金に充てるため昨年1月に募集を開始したファンドについて、個人向けは6月末で完売となり、法人向けについても多くの皆様から投資をいただきました。

戸倉駅のエレベーターの設置については、千曲市と協議しながら、詳細設計が完了し、2022年度の工事施工に向けて調整を進めました。

現場での対応力向上を目的として、運輸区のサービスアップ委員会主催で車いすの乗降対応及び視覚障がい者への介添訓練などのバリアフリー対応訓練を行いました。

ウ. 地域との連携、共生の更なる強化

8月に、飯綱町の(株)サンクゼールとの連携企画を実施し、当該事業者において特典サービスの提供やSR1系がデザインされたオリジナル商品を販売していただきました。

9月には、県佐久地域振興局との連携企画である当社車両にラッピングを施した「佐久地域星空トレイン晴星」の運行を開始しました。

10月から12月にかけては、各駅において沿線地域の関係団体との連携のもと「上田鉄道まつり2021」、「小諸城址紅葉まつり盛り上げバザール」、「軽井沢ステーションフェスティバル」などを開催してグッズの販売などを行い、駅の賑わい創出に努めました。

このほか、しなの鉄道沿線観光協議会及び沿線自治体の協力のもと「ちばトレインフェスティバル」において首都圏に向けての沿線観光のPRを行いました。

1月から3月の、軽井沢町内においてJR東日本及び西武HDが主催の地域・観光型MaaS「回遊軽井沢」が実施され、当社も従来からの「軽井沢フリーパス」を当社初のデジタルチケットとして販売する形で当該事業に参画しました。

エ. 営業力と収益力の向上

(ア) 遊休地・施設の積極的な活用

軽井沢遊休地開発については、支障物件の移転・撤去についての検討や一部工事を実施し、開発に向けて引き続き検討を進めました。

駅舎内の空きスペースの積極的活用については、8月に軽井沢旧駅舎内において軽井沢町内のイタリアンレストランが出店したほか、10月には、屋代高校前駅に「屋代簡易郵便局」、小諸駅に駅そば「清野商店」がオープンするなど、駅の空きスペースを有効に活用しながら収益の向上を図るとともに、賑わいのある駅づくりに努めました。

また、5月には、御代田駅近傍の遊休地を売却し、収益向上につなげました。

(イ) 収益イベントの実施

a. 115系を活用したイベント

全国的に廃車が進み希少価値の高まっている115系車両を活用し、マイレールの運行を行ったほか、横須賀色や長野色の企画旅行や撮影会を実施しました。

また、しなの鉄道車両更新応援ファンに投資いただいた方を対象にファンドの返礼品として「部品お持ち帰り体験会」を実施しました。

b. 他鉄道事業者との共同イベント

6月には、各鉄道事業者等と共同で「みんなの鉄道グッズ販売会 in アリオ上田」を実施し、新型車両・「鉄道むすめ」等のグッズ販売を行いました。

1月には、「鉄道フェア2022 in アリオ上田」を実施し、当社は、北信越第三セクター鉄道事業者と共同で制作した福袋「北信越 Fe (てつ) 袋」を販売し、多くのお客様にご来場いただきました。

3月には、アフターコロナにおけるインバウンド需要の回復を見据え、台湾鉄路管理局主催の駅イベントの実施に協力し、グッズ及び観光パンフレット等の提

供を行い、当社及び沿線地域の台湾での認知度の向上に努めました。

(ウ) 観光列車「ろくもん」

観光列車「ろくもん」については、沿線の皆様がよりご利用しやすいようにマイレール販売価格を見直し、利用の促進に努めた他、「ふろしきや」主催のワーケーショントレインを3回実施しました。

また、長野県が実施する「県民支えあい 信州割 SPECIAL 日帰り割」事業を活用して、通常運行における割引の他、地元長野の魅力を再発見する「北しなの満喫の旅」や日本酒を特集した季節限定プランなどの特別企画を実施しました。

オ. 事業継続と将来を見据えた経営基盤の確立

11月に策定した経営改善策に係る進捗状況は以下のとおりです。なお、当事業年度に予定していた事項については、沿線のご理解とご協力のもと全て予定どおり実施することができました。

(ア) 当事業年度に実施した内容

ダイヤ編成の見直しについては、全線にわたる乗降調査の内容をもとに平日通勤通学時間帯列車の土休日運休の拡大を主な内容としたダイヤ改正を3月に実施しました。

駅業務体制の見直しについては、2022年4月から委託駅である滋野駅、信濃国分寺駅及びテクノさかき駅の3駅を無人化し、大屋駅、西上田駅、坂城駅、千曲駅及び屋代高校前駅の5駅について、土休日無人化としました。また、委託駅の窓口営業時間の縮小及び市町や民間への駅業務委託料の見直しを行いました。

運賃制度については、2022年4月から一部企画きっぷの割引額の見直し及び利用実態の少ない企画きっぷの廃止を行いました。

設備維持費の低コスト化に係る取組については、北長野駅及び豊野駅における側線、信号機などの設備の使用停止など未使用及び使用頻度の低い設備のスリム化を実施しました。

また、北陸信越運輸局との意見交換や他の並行在来線会社の現地視察等を行い、今後の設備整備の見直しやスリム化に当たっての参考としました。

(イ) 2023年度に実施する内容

ダイヤ編成の見直しについては、次期改正で予定しているご利用の少ない列車の統廃合及び最終列車の繰り上げなど全般的なダイヤの見直しについて運用案の検討を進めました。

戸倉駅については、エレベーターの完成に合わせた2023年4月からの駅業務の委託化に向け準備を進めました。

運賃制度については、一部区間に適用している「乗継割引制度」の廃止に向け、連絡鉄道会社との準備を進めました。

設備維持費の低コスト化に係る取組については、列車の最高速度の引き下げによる線路設備の延命化や線路等級の変更に伴う規程の整備、関係機関との協議及び認可申請に向けた準備を進めました。

カ. 将来を支える人材の育成と組織づくり

安定的な人材確保のための初任給引き上げとチャレンジや成果をより昇給や昇進に反映する新人事・給与制度については、社員説明会や労働組合との協議を経て、6

月からスタートさせました。新制度については、目標設定の明確化や評価者研修などを通じて制度の定着と円滑な運用に向けて積極的に取り組みました。

(3) 対処すべき課題とその具体的な対応等

当社の経営に深刻な影響を及ぼしている新型コロナウイルス感染症については、未だその収束が見通せない状況にあります。本格的な人口減少と保有設備の老朽化という従来からの経営課題に加え、コロナ禍という極めて厳しい現下の状況に対処していくためには、沿線自治体をはじめ多くの皆様のご理解・ご協力を得ながら、あらゆる手段を講じつつ事業継続に邁進していかねばなりません。

また、2022年度は現行の「第4次中期経営計画」の最終年度であるとともに、ポストコロナを見据えた新しいステージへの足掛かりとする1年でもあります。このため、限られた資源を最大限に生かしつつ、安全輸送を最優先に、サービスの維持・向上、鉄道利用の促進、沿線の活性化などの観点から次の事項について積極的に取り組んでまいります。

ア. 安全輸送の確保

安全を中核的に担う人材の育成を引き続き行うとともに、鉄道の維持を最優先にレールやマクラギなど安全輸送に不可欠な設備への集中的な投資を行ってまいります。

また、列車内や駅における緊急事態や自然災害等への対応力と危機管理能力の向上を目的とした教育訓練を実施してまいります。

イ. サービス水準の維持・向上

サービスを支える人材の育成とサービスの具体的改善に引き続き取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症対策の徹底を通じて安心な利用環境の提供と安定した運行を維持してまいります。

戸倉駅のエレベーターの新設工事については、2022年度内の供用開始に向けて事業を進めてまいります。

また、2022年4月からの一部駅の無人化や一部委託駅の窓口営業時間の短縮を受け、無人時間帯における情報提供の観点からお客さまセンターの充実・強化について検討を進めます。

ウ. 地域との連携

地元自治体等と連携して、駅周辺地域の活性化に貢献できる地域イベントを積極的に実施するほか、鉄道の利用促進に向けた沿線地域への情報発信や積極的な働きかけなどに取り組んでまいります。

また、しなの鉄道沿線観光協議会と連携し、首都圏や全国各地の鉄道イベントに参加し、沿線地域の情報を積極的に発信してまいります。

さらに、「脱炭素社会づくり」への貢献の一環として、引き続き省エネ車両の導入を進めるとともに、再生可能エネルギー電力の使用を進めてまいります。

エ. 営業力と収益力の向上

遊休資産の活用については、軽井沢遊休地開発の事業化に向け、三菱地所（株）と引き続き検討を進めます。

収益向上の面では、115系車両の廃車に当たっての各種イベントや副駅名標事業の

実施など新たな視点・手法での収益確保を進めてまいります。

観光列車「ろくもん」については、収益力向上のための新たなプランの設定や地域マイレールの実施など新規需要の開拓を進めてまいります。

また、2022年度は開業25周年となることから、記念グッズ等の販売やコロナの感染状況を踏まえた記念イベントの実施の検討を進めます。

オ. 将来を見据えた経営基盤の確立

経営改善策にも位置付けられている、速度見直しによる設備の延命化や使用頻度の低い設備の廃止など、施設・設備のスリム化と効率化を進めるほか、次期ダイヤ改正において減便・最終列車の繰上げ等を実施してまいります。

デジタル化の推進については、他事業者や沿線自治体と協力し、デジタルチケットの導入によるMaaS事業への参画を推進するとともに、ICカード乗車券の導入について研究を進めます。

また、コロナ禍における事業継続のための国・沿線自治体からの運行支援を確保できるように引き続き要望を行ってまいります。

カ. 将来を支える人材の育成と組織づくり

新人事制度については、施行から1年が経過することから、課題や問題点を洗い出し、必要な見直しと効果的な運用を行い、チャレンジ精神や専門性の向上につなげてまいります。

昨今の人材不足については、技術系人材を中心に採用活動を強化するほか、働きやすい職場づくりとワークライフバランスの推進に努めてまいります。

また、理解度確認テストの継続実施などコンプライアンスの強化に取り組みます。

(4) 営業成績

輸送人員及び旅客収入につきましては、次の通りです。

| 区 分 | | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | |
|-----------|------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------|
| 輸送人員 | 定期外 | 3,157,133人 | 2,871,168人 | 1,517,451人 | 1,751,737人 | |
| | | 1,154,889 | 1,067,677 | 584,089 | 676,363 | |
| | | 4,312,022 | 3,938,845 | 2,101,540 | 2,428,100 | |
| | 定期 | 通勤 | 3,023,926 | 3,008,504 | 2,588,974 | 2,684,842 |
| | | | 1,502,152 | 1,443,788 | 1,286,690 | 1,282,032 |
| | | | 4,526,078 | 4,452,292 | 3,875,664 | 3,966,874 |
| | | 通学 | 4,181,146 | 3,970,124 | 3,140,162 | 3,581,146 |
| | 1,740,650 | | 1,685,166 | 1,193,304 | 1,442,696 | |
| | 計 | 5,921,796 | 5,655,290 | 4,333,466 | 5,023,842 | |
| | | 7,205,072 | 6,978,628 | 5,729,136 | 6,265,988 | |
| 3,242,802 | | 3,128,954 | 2,479,994 | 2,724,728 | | |
| 合 計 | 10,447,874 | 10,107,582 | 8,209,130 | 8,990,716 | | |
| | 10,362,205 | 9,849,796 | 7,246,587 | 8,017,725 | | |
| | 4,397,691 | 4,196,631 | 3,064,083 | 3,401,091 | | |
| | | 14,759,896 | 14,046,427 | 10,310,670 | 11,418,816 | |
| 輸 送 密 度 | | 6,961人/日 km 3,426人/日 km | 6,585人/日 km 3,277人/日 km | 4,869人/日 km 2,281人/日 km | 5,421人/日 km 2,502人/日 km | |
| 旅客収入 | 定期外運賃 | 1,269,294千円 | 1,140,790千円 | 601,351千円 | 703,346千円 | |
| | | 389,742 | 358,958 | 177,326 | 205,367 | |
| | | 1,659,036 | 1,499,748 | 778,678 | 908,713 | |
| | 定期運賃 | 通勤 | 656,488 | 643,618 | 562,942 | 574,849 |
| | | | 174,727 | 169,779 | 150,354 | 149,221 |
| | | | 831,215 | 813,398 | 713,297 | 724,071 |
| | | 通学 | 505,930 | 469,768 | 390,412 | 442,533 |
| | 137,555 | | 131,710 | 101,370 | 113,745 | |
| | 計 | 643,486 | 601,478 | 491,783 | 556,278 | |
| | | 1,162,418 | 1,113,386 | 953,355 | 1,017,382 | |
| 312,283 | | 301,490 | 251,724 | 262,967 | | |
| 合 計 | 1,474,701 | 1,414,877 | 1,205,080 | 1,280,349 | | |
| | 2,431,712 | 2,254,177 | 1,554,707 | 1,720,728 | | |
| | 702,025 | 660,448 | 429,051 | 468,334 | | |
| | | 3,133,738 | 2,914,625 | 1,983,758 | 2,189,063 | |

(注) 1. 上段：しなの鉄道線、中段：北しなの線、下段：合計を表示しています。

損益の状況につきましては、次の通りです。

定期外運賃収入 ① (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | 703 | 101 | 117.0% |
| 北しなの線 | 205 | 28 | 115.8% |
| 全体 | 908 | 130 | 116.7% |

通勤定期運賃収入 ② (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | 574 | 11 | 102.1% |
| 北しなの線 | 149 | △ 1 | 99.2% |
| 全体 | 724 | 10 | 101.5% |

通学定期運賃収入 ③ (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | 442 | 52 | 113.4% |
| 北しなの線 | 113 | 12 | 112.2% |
| 全体 | 556 | 64 | 113.1% |

旅客収入合計 (A) [①+②+③] (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | 1,720 | 166 | 110.7% |
| 北しなの線 | 468 | 39 | 109.2% |
| 全体 | 2,189 | 205 | 110.3% |

鉄道線路使用料収入 (B) 466 百万円

運輸雑収 (C) 816 百万円

営業収益 (A+B+C) 3,472 百万円

営業費 (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | 2,748 | 48 | 101.8% |
| 北しなの線 | 1,266 | 31 | 102.5% |
| 全体 | 4,014 | 79 | 102.0% |

主な要因

| | |
|---------------------------|--------|
| 線路設備等に係る「修繕費」の増加 | 48 百万円 |
| 低濃度 PCB 処理等の「廃棄物処理委託費」の増加 | 20 百万円 |
| 北しなの線大雪による「除雪費」の増加 | 18 百万円 |
| 固定資産税等の増による「諸税」の増加 | 16 百万円 |
| 115 系車両廃車等による「固定資産除却費」の減少 | 40 百万円 |

営業損益 (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | △395 | 167 | — |
| 北しなの線 | △146 | 8 | — |
| 全体 | △542 | 175 | — |

| | | |
|------------|-------|--------|
| 営業外収益の主なもの | 業務受託料 | 39 百万円 |
| 営業外費用の主なもの | 支払利息 | 43 百万円 |

経常損益 (単位 百万円)

| | 2021 年度 | 前年比 (金額) | 前年比 (%) |
|--------|---------|----------|---------|
| しなの鉄道線 | △381 | 157 | — |
| 北しなの線 | △161 | 3 | — |
| 全体 | △543 | 160 | — |

特別利益の主なもの

○補助金

しなの鉄道線

| | |
|---------------------------|--------|
| ・新型コロナウイルス感染症事業継続支援 (上田市) | 35 百万円 |
| ・しなの鉄道線支持物建替工事 | 21 百万円 |
| ・しなの鉄道線マクラギ交換工事 | 18 百万円 |

北しなの線

| | |
|---------------------------|--------|
| ・新型コロナウイルス感染症事業継続支援 (長野市) | 41 百万円 |
| ・北しなの線マクラギ交換工事 | 23 百万円 |
| ・北しなの線レール交換工事 | 8 百万円 |

路線共通

| | |
|-------------------------|-----------|
| ・新型車両 (SR1 系) 導入 | 1,040 百万円 |
| ・新型コロナウイルス感染症事業継続支援 (県) | 277 百万円 |
| ・地域公共交通確保維持改善事業 (国) | 35 百万円 |
| ・地域鉄道安全運行支援事業 (車両検査費補助) | 112 百万円 |

特別損失の主なもの

○固定資産圧縮損 1,178 百万円

以上の結果、税引前当期純損失は3千6百万円（前年は税引前当期純損失4億1千2百万円、3億7千6百万円増）となり、法人税等7百万円を計上した結果、当期純損失は4千3百万円（前年は当期純損失4億2千5百万円、3億8千1百万円増）となりました。これにより、繰越利益剰余金は3億6千6百万円となりました。

なお、営業損益と経常損益は2期連続、当期純損益は3期連続の赤字となりました。

(注) 本事業年度の記載金額は記載単位未満の端数を切り捨て、比率は小数第一位未満を四捨五入しております。

(5) 設備投資等の状況

新型車両6両導入のほか、老朽化対策や安全輸送の確保及び収益確保等のための各種施設・設備の取得、改良を実施しました。

当事業年度中に実施した設備投資額は、しなの鉄道線2億5千9百万円、北しなの線9千6百万円、路線共通12億8千万円、その他(リース資産等)1千5百万円であり、総額16億5千1百万円(補助金等による資産取得価額で、継続中の工事等は除く)となりました。その主なものは次の通りです。

ア. しなの鉄道線

| | |
|--------------------------|--------|
| ・しなの鉄道線支持物建替工事 | 64 百万円 |
| ・しなの鉄道線レール交換工事 | 56 百万円 |
| ・軽井沢駅構内西側倉庫建設工事 | 42 百万円 |
| ・しなの鉄道線 PC マクラギバンドロール化工事 | 34 百万円 |
| ・坂城・戸倉間落石検知装置新設工事 | 20 百万円 |

イ. 北しなの線

| | |
|-------------------|--------|
| ・北しなの線 PC マクラギ化工事 | 36 百万円 |
| ・北しなの線レール交換工事 | 27 百万円 |
| ・北しなの線支持物建替工事 | 20 百万円 |

ウ. 路線共通

| | |
|-------------------|-----------|
| ・新型車両導入（含む列車無線機等） | 1,253 百万円 |
|-------------------|-----------|

(6) 財産及び損益の状況の推移

営業成績及び財産の状況の推移は、次のとおりです。

| 区 分 | 第 23 期 (2018 年度) | 第 24 期 (2019 年度) | 第 25 期 (2020 年度) | 第 26 期 (当期) (2021 年度) |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| 営業収益 (百万円) | 4,494 | 4,300 | 3,217 | 3,472 |
| 経常損益 (百万円) | 152 | 92 | △703 | △543 |
| 当期純損益 (百万円) | 123 | △32 | △425 | △43 |
| 1 株当たり 当期純損益 (円) | 2,561.27 | 680.15 | △8,799.29 | △908.48 |
| 総 資 産 (百万円) | 8,563 | 10,106 | 11,316 | 9,864 |

(7) 主要な事業内容

当事業年度の当社の事業は、旅客鉄道事業及びこれに付帯する事業です。

旅客鉄道事業の営業キロは、102.4 km(しなの鉄道線 軽井沢・篠ノ井間 65.1km、北しなの線 長野・妙高高原間 37.3 km)です。駅数は、しなの鉄道線 18 駅(篠ノ井駅を除く)、北しなの線 6 駅(長野駅、妙高高原駅を除く)です。

(8) 主要な事業所及び従業員の状況

本 店 上田市常田一丁目 3 番 39 号

駅 軽井沢駅、中軽井沢駅、信濃追分駅【軽井沢町】
御代田駅【御代田町】
平原駅、小諸駅【小諸市】

滋野駅、田中駅【東御市】
 大屋駅、信濃国分寺駅、上田駅、西上田駅【上田市】
 テクノさかき駅、坂城駅【坂城町】
 戸倉駅、千曲駅、屋代駅、屋代高校前駅【千曲市】
 北長野駅、三才駅、豊野駅【長野市】
 牟礼駅【飯綱町】
 古間駅、黒姫駅【信濃町】

運輸区 【千曲市】

技術センター 【上田市】

技術センター豊野派出所【長野市】

従業員の状況（2022年3月31日現在）

| 従業員数 | 前期末比増減 | 平均年齢 | 平均勤続年数 |
|------|--------|-------|--------|
| 258名 | 4名減 | 39.2歳 | 13.9年 |

(注)このうち、正規採用従業員は241名、他の法人等からの出向従業員は17名であります。また、このほか、特別契約社員、準社員、臨時雇用員が合計24名おります。

(9) 重要な親会社及び子会社の状況

当社には、親会社及び子会社の関係にある会社はありません。

なお、「長電テクニカルサービス（株）（資本金5千万円、本店長野県須坂市の株式1千万円（議決権比率20%）を保有し、当社所有車両の全般検査、重要部検査及び臨時検査等を委託しております。

(10) 借入先（2022年3月31日現在）

[単位：百万円]

| 借入先 | 借入金残高 |
|----------------|-------|
| 株式会社日本政策投資銀行 | 1,267 |
| 株式会社八十二銀行 | 1,387 |
| 上田信用金庫 | 581 |
| 長野県信用農業協同組合連合会 | 533 |
| 株式会社日本政策金融公庫 | 275 |
| 株式会社長野銀行 | 184 |
| 長野県信用組合 | 184 |
| 長野信用金庫 | 184 |
| 株式会社三井住友銀行 | 13 |
| 計 | 4,611 |

(11) その他株式会社の現況に関する重要な事項

当社は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、翌事業年度においても売上高の減少に伴い重要な営業損失の計上が見込まれることから、現時点において継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象または状況が存在していません。

しかしながら、長野県の損失補償により金融機関からの円滑な資金調達が可能となるなど、当面の間の運転資金が十分に確保される状況にあることから、重要な資金繰りの懸念はありません。

このため、継続企業の前提に関する重要な不確実性はないと判断しております。

2. 会社の株式に関する事項 (2022年3月31日現在)

(1) 株式数

| | |
|----------------|---------|
| 会社が発行する株式の総数 | 48,409株 |
| 発行済株式の総数(普通株式) | 48,409株 |

(2) 株主数 29名

(3) 株主(上位10名)

| 株主名 | 所有持株数(株) | 持株比(%) |
|-----------|----------|--------|
| 長野県 | 35,639 | 73.64 |
| 長野市 | 1,880 | 3.88 |
| 株式会社八十二銀行 | 1,300 | 2.69 |
| 上田市 | 1,080 | 2.23 |
| 千曲市 | 970 | 1.98 |
| 小諸市 | 720 | 1.49 |
| 軽井沢町 | 720 | 1.49 |
| 信濃町 | 700 | 1.45 |
| 東御市 | 600 | 1.24 |
| 長野電鉄株式会社 | 600 | 1.24 |

(注) 当社の上記大株主への出資はありません。

3. 会社役員に関する事項

(1) 取締役及び監査役の氏名等 (2022年3月31日現在)

| 氏名 | 地位及び担当 | 主な他の法人等の代表状況等 |
|------|-------------|------------------------------|
| 北村正博 | 取締役会長 | 長野県商工会議所連合会 会長 長野商工会議所 会頭 |
| 春日良太 | 代表取締役社長 | |
| 岡田忠夫 | 専務取締役 | |
| 土屋智則 | 取締役(経営戦略部長) | |

| | | |
|--------|-----------|------------------|
| 中西 猛人 | 取締役（運輸部長） | |
| 伊藤 一紀 | 取締役 | 長野県 企画振興部長 |
| 土屋 陽一 | 取締役 | 上田市長 |
| 笠原 甲一 | 取締役 | 長野電鉄(株)代表取締役社長 |
| 青木 裕子 | 取締役 | 軽井沢町立図書館 顧問兼名誉館長 |
| 山口 淳史 | 常勤監査役 | |
| 山村 弘 | 監査役 | 坂城町長 |
| 古木 惣一郎 | 監査役 | 日成観光(株)代表取締役社長 |

- (注) 1. 取締役 加藤久雄氏は2021年11月10日をもって、取締役 伊藤一紀氏は2022年3月31日をもって退任しております。
2. 取締役会長 北村正博氏、取締役 伊藤一紀氏、取締役 土屋陽一氏、取締役 笠原甲一氏及び取締役 青木裕子氏は会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。
3. 監査役 山村弘氏及び監査役 古木惣一郎氏は会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。
4. 当社は当社の取締役及び監査役の全員を被保険者とする会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しております。当該保険契約では、被保険者が会社の役員等の地位に基づき行った行為（不作為を含みます。）に起因して損害賠償請求がなされたことにより、被保険者が被る損害賠償金や訴訟費用等が填補されることとなります。ただし、悪意または重過失に起因する損害賠償請求は上記保険契約により補填されません。保険料は全額当社が負担しております。

(2) 取締役及び監査役の報酬等の額

取締役 3名 14,175 千円 (うち社外0名)

監査役 1名 4,440 千円 (うち社外0名)

- (注) 1. 取締役 岡田忠夫氏は三菱地所(株)からの出向であり、上記には含めておりません。
2. 取締役兼使用人の1名の使用人給与相当額は6,245千円であります。
3. 期末現在の取締役の人員は9名、監査役の人員は3名であり、期中の異動等は次のとおりです。

| | | |
|-----|---------|----|
| 取締役 | 就任 | 0名 |
| | 退任 | 2名 |
| | 無報酬の取締役 | 5名 |

| | | |
|-----|---------|----|
| 監査役 | 就任 | 0名 |
| | 退任 | 0名 |
| | 無報酬の監査役 | 2名 |

(3) 社外役員に関する事項

ア. 取締役 北村正博

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち5回に出席し、主に民間企業の経験豊富な経営者の観点から、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

イ. 取締役 伊藤一紀

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち4回に出席し、主に最大株主として、また県の交通政策を所管する立場として、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

ウ. 取締役 加藤久雄

当事業年度における主な活動状況

取締役会3回のうち出席はありませんでしたが、主に北しなの線区間を代表する沿線市町の代表者として、適宜ご意見を頂いております。

エ. 取締役 土屋陽一

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち3回に出席し、主に当社最大の乗降者数を持つ上田駅の所在する市の長としての観点から、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

オ. 取締役 笠原甲一

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のすべてに出席し、主に同業種の経営者としての観点から、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

カ. 取締役 青木裕子

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち5回に出席し、主に沿線の地域に密着した施設の運営者としての観点から、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

キ. 監査役 山村弘

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち1回、及び監査役会4回のうち3回に出席し、主に沿線市町の代表者としての観点から、議案・審議等につき必要な発言を適宜行っております。

ク. 監査役 古木惣一郎

当事業年度における主な活動状況

取締役会6回のうち5回、及び監査役会4回のすべてに出席し、主に沿線の観光振興の観点から、議案・審議等につき必要な発言を適宜行っております。

4. 会計監査人に関する事項

- | | |
|-------------------------|--------------|
| (1) 会計監査人の名称 | 有限責任監査法人トーマツ |
| (2) 当事業年度に係る会計監査人の報酬等の額 | 4,800 千円 |

5. 業務の適正を確保する体制に係る基本方針

- (1) 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制その他会社の業務の適正を確保するための体制

ア. 当社は、社会規範・倫理および法令等の遵守により、公正かつ適切な経営を実現し、企業市民としての社会的責任を果たす。

イ. 取締役会は、取締役会規則に従い取締役会に付議された議案が十分審議される体制をとり、会社の業務執行に関する意思決定が法令及び定款に適合することを確保する。

ウ. 取締役は、会社経営に関する重要事項及び業務執行状況を取締役に報告して情報の共有化を図り、それに関する意見を交換することにより、取締役会による取締役の業務執行の監督を充実させる。

エ. 代表取締役は、法令もしくは取締役会から委任された会社の業務執行を行うとともに、取締役会の決定、決議及び社内規則に従い業務を執行する。

オ. 当社は、各種研修の機会を通じ、経営理念及び社員行動基準の概念を浸透させ、法令遵守意識の定着を図る。

- (2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関し、定款及び取締役会規則、文書規程その他の社内規則を整備し、それぞれ適切に保存し、かつ管理する。

- (3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

安全運行、災害等に係るリスクについては、安全推進委員会において対策の検討等を行い、それぞれの担当部署にて、規程・ガイドラインの制定、マニュアルの作成・配布等を行うものとし、コンプライアンスその他組織横断的なリスク状況の監視及び全社的な対応は経営戦略部が行うものとする。

なお、新たに生じたリスクへの対応に必要な場合は、社長から全社に示達するとともに、速やかに対応責任者となる取締役を定めることとし、リスクが現実化し重大な損害の発生が予測される場合には、取締役は速やかに取締役会に報告するものとする。

- (4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

職務権限規程等に基づいた業務の執行を行うことにより、取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保する。また、合理的な経営方針の策定、全社的な重要事項について決定する役員会や経営会議等を有効活用し、各部門間の有効な連携の確保のための制度の整備・運用を行う。

- (5) 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項及び指示の実効性に関する事項

監査役が、監査役の職務の補助を必要とする場合は、監査役と協議のうえ合理的な範囲で人員の派遣を行う。なお、監査役から監査役監査業務の補助の指示を受けた者は、その指示に関して、取締役その他の役員から指揮命令を受けないものとし、監査役補助業務の任にある間の人事評価や人事異動については、監査役の意見を聴取のうえ決定する。

(6) 取締役及び使用人またはこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制及び報告した者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制

ア. 取締役及び使用人は、会社に著しい損害を及ぼす事実が発生し、又は発生するおそれを認めたときその他業務及び業績に影響を与える重要な事実を発見したときは、監査役に都度報告及び情報提供を行うものとする。また、監査役はいつでも必要に応じて、取締役及び使用人に対して報告を求めることができる。

イ. 前号の報告をした者は、当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けない。

(7) 監査役の職務の執行について生ずる費用の前払いまたは償還の手続きその他職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に関する事項

監査役がその職務の執行について、当社に対し費用の前払い等を請求したときは、当該請求に係る費用又は債務が当該監査役の職務の執行に必要でないと認められた場合を除き、その費用を負担する。

(8) その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

監査役は、意思決定の過程及び業務の執行状況を把握するため、取締役会のほか、役員会・経営会議等の重要な会議に出席するとともに、稟議書その他業務執行に関する重要な文書を閲覧し、必要に応じて、取締役または、使用人にその説明を求めることとする。さらに、会計監査人から会計監査の内容につき説明を受け、情報の交換を行うなど、連絡を密にし、監査役監査の実効性を図るものとする。

6. 業務の適正を確保するための体制の運用状況

(1) 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制その他会社の業務の適正を確保するための体制

ア. 経営理念、経営計画を通じて当社に勤務するすべての者が、輸送の安全と安定を第一とする体制を整備しています。

イ. 取締役会を6回開催し、職務の執行状況を報告するとともに、付議された議案について十分に審議いたしました。

ウ. 法令遵守体制を更に強化するために、コンプライアンスに係る基本方針、及び管理規程について、個人面談や採用時研修等で社員に周知・徹底するとともに、全社員を対象とした年間2回のコンプライアンス理解度確認テストを実施し、法令遵守意識の定着を図りました。

(2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務執行に係る重要な契約書、議事録、法定帳票等の文書、情報は、社内規程等に基づき適切かつ細心の注意を払い保管し、取締役及び監査役はいつでもこれを閲覧することができます。

(3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

ア. 月1回、安全推進委員会を開催し、安全確保のための事業計画実行状況の検証と事故・災害等に対する再発防止策の策定及び潜在的なリスクに対する対応策など輸送の安全水準の維持・向上を図りました。

イ. 安全管理上の課題や問題点を見出すために、安全マネジメント内部監査（年7回）を実施し、安全管理体制の構築・改善における取組の適合性及び有効性の確認を行いました。

ウ. 運輸部門に限らないリスクに対する基本方針・管理規定の整備及び非常事態対策マニュアルの課題等の整理を進めるとともに、特にシステムリスクへの対応としてセキュリティポリシーの制定に着手しました。

(4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

ア. 週1回の役員会により経営としての意思決定を行い効率的な職務遂行を行いました。

イ. 月1回の経営会議により役員及び各部課相互間の情報の共有化を図りました。

ウ. 効率的な職務執行を進めるため、常勤取締役は業務分担を行うとともに全社横断的な事業において、プロジェクトチームにおいて検討を重ね、業務効率化を推進しました。

(5) 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項及び指示の実効性に関する事項

ア. 独立した補助使用人の該当者はありません。

イ. 監査役会運営事務について、適当な人員を指示しました。

ウ. 業務監査を補助する社員について実効的に監査が行われるよう業務上の配慮をしました。

(6) 取締役及び使用人またはこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制及び報告した者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制

人事評価上、当該社員であることを評価基準とする評価項目は設けていません。

(7) 監査役職務の執行について生ずる費用の前払いまたは償還の手続きその他職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に関する事項

監査役職務に必要な経費については、適切に支払っています。

(8) その他監査役職務の執行が実効的に行われることを確保するための体制

重要事項について監査役に直接報告を行うことで実効性を確保しています。

事業報告に係る附属明細書

取締役及び監査役の他の会社の業務執行取締役等との兼職状況の明細

| 区 分 | 氏 名 | 兼職先 | 兼職内容 | 関係 |
|-------|-------------|------------------|---------|----|
| 取締役 | 北村 正博 | 長野県商工会議所連合会 | 会長 | |
| | | 長野商工会議所 | 会頭 | |
| | | (株) システックス | 代表取締役 | |
| | | (株) 信州フードラボ | 代表取締役 | |
| | | (株) まちづくり長野 | 代表取締役社長 | |
| | | (株) ながの東急百貨店 | 取締役 | |
| | 春日 良太 | 長電テクニカルサービス(株) | 取締役 | |
| | 岡田 忠夫 | | | |
| | 中西 猛人 | | | |
| | 伊藤 一紀 | 長野県企画振興部 | 部長 | |
| 土屋 陽一 | 上田市 | 市長 | | |
| 笠原 甲一 | 長野電鉄(株) | 代表取締役社長 | 同業他社 | |
| 青木 裕子 | 軽井沢町立図書館 | 顧問兼名誉館長 | | |
| | (公財)八十二文化財団 | 評議員 | | |
| 監査役 | 山口 淳史 | | | |
| | 山村 弘 | 坂城町 | 町長 | |
| | 古木 惣一郎 | 日成観光(株) | 代表取締役社長 | |
| | | 有限会社 大拓 | 代表取締役 | |
| | | 有限会社 SF イマジネーション | 代表取締役 | |

(注) 取締役笠原甲一の兼職先は、当社の主要事業である旅客鉄道事業と同一の部類