

(1) 智頭急行株式会社経営状況報告書

法人の概要

| | | | |
|---|---------|---|--------------------------|
| 1 | 名 称 | 智頭急行株式会社 | |
| 2 | 目 的 | 鉄道事業法による旅客の運送業及びこれに付帯又は関連する事業を営むことを目的とする。 | |
| 3 | 設立登記年月日 | 昭和61年5月31日 | |
| 4 | 資 本 金 | 450,000,000円(9,000株) | |
| 5 | 株 主 | 鳥 取 県 | 152,500,000円(3,050株) |
| | | 兵 庫 県 | 60,000,000円(1,200株) |
| | | 鳥 取 市 | 50,550,000円(1,011株) |
| | | 岡 山 県 | 36,450,000円(729株) |
| | | 各 市 町 村 | 89,300,000円(1,786株) |
| | | 民 間 企 業 | 58,500,000円(1,170株) |
| | | 各 団 体 | 2,700,000円(54株) |
| 6 | 役 員 | 取 締 役 15人 | 監 査 役 2人 |
| | | 取 締 役 会 長 | 平 井 伸 治 (鳥取県知事) |
| | | 取 締 役 副 会 長 | 服 部 洋 平 (兵庫県副知事) |
| | | 取 締 役 副 会 長 | 小 谷 敦 (元岡山県副知事) |
| | | 代 表 取 締 役 社 長 | 西 尾 浩 一 |
| | | 代 表 取 締 役 常 務 | 稲 田 雅 也 |
| | | 取 締 役 | 深 澤 義 彦 (鳥取市長) |
| | | ” | 吉 田 英 人 (八頭町長) |
| | | ” | 金 兒 英 夫 (智頭町長) |
| | | ” | 青 木 秀 樹 (西粟倉村長) |
| | | ” | 萩 原 誠 司 (美作市長) |
| | | ” | 庵 途 典 章 (佐用町長) |
| | | ” | 梅 田 修 作 (上郡町長) |
| | | ” | 石 丸 文 男 (株式会社山陰合同銀行特別顧問) |

(1) 智頭急行株式会社

| | | | |
|---|-----|-------|--------------------------|
| | 取締役 | 八木俊英 | (株式会社鳥取銀行取締役常務 執行役員) |
| | 〃 | 丸山明則 | (神姫バス株式会社代表取締役 専務取締役) |
| | 監査役 | 広田一恭 | (倉吉市長) |
| | 〃 | 三宅智章 | (姫路信用金庫専務理事) |
| 7 | 従業員 | 72人 | (うち県退職職員1名) |
| 8 | 事務所 | 本社 | 鳥取県八頭郡智頭町智頭2052番地1 |
| | | 運輸部 | 鳥取県八頭郡智頭町智頭1862番地2 |
| | | 大原事業所 | 岡山県美作市古町1550番地2 |

令和4年度事業実施状況

1 営業の概要及び成果

輸送の安全確保を最優先に全社員が一丸となって取り組み、「社員の責に起因した鉄道運転事故」は無事故で終了した。

特急列車の輸送人員は、565,895人(前期比149.4%、第34期比66.7%)と新型コロナウイルス感染症(以下、「新型コロナ」という。)の影響を受けた期間が限定的だった第34期(令和元年度)を282,856人下回ったものの、前期を187,027人上回った。これは、新型コロナの第7波、第8波の爆発的な感染拡大はあったものの、年度間を通して緊急事態措置又はまん延防止等重点措置の実施地域が無い状態が続いたこと、10月からは交通付旅行商品支援を含む「全国旅行支援」が開始されたこと、3月から外国からの新規入国制限が緩和されるなど国内外において徐々に規制が緩和されたこと等により、新型コロナの影響が出始めた令和2年3月以降、列車を利用した旅行、外出等は減少や回復基調を繰り返しながらも、令和4年度末に向けて回復傾向となってきたことが要因である。

列車別には、スーパーはくと号は411,276人(前期比155.6%、第34期比68.7%)、スーパーいなば号は154,619人(前期比134.9%、第34期比61.9%)となり、観光目的のお客様のウエイトが大きいスーパーはくと号のご利用の回復傾向がより大きくなった。

運行期間が4ヵ月足らずだった第9期(平成6年度)を除くと、前年度を187,027人上回ったものの開業以来28年間で3番目に少ない輸送人員となった。

普通列車の輸送人員は、198,715人(前期比106.9%、第34期比72.5%)と2019年度を75,489人下回り、前年度を12,794人上回った。これは、佐用高校の通学利用が減少しているものの、「全国旅行支援」が継続されたこと、新型コロナに関する規制が徐々に緩和されたこと等により、列車を利用した旅行、外出等が少しずつ増えてきたことが要因である。

運行期間が4ヵ月足らずだった第9期(平成6年度)を除くと、開業以来28年間で3番目に少ない輸送人員となった。

《輸送人員》

(単位：人、%)

| 区 分 | | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第37期累計 |
|-------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| スーパー はくと | 人 員 | 78,866 | 91,002 | 119,216 | 122,192 | 411,276 |
| | 乗車率 | 27.6 | 29.5 | 37.5 | 42.2 | 34.2 |
| | 前期比 | 213.3 | 191.0 | 112.4 | 166.2 | 155.6 |
| | 第34期比 | 53.1 | 55.1 | 75.0 | 96.6 | 68.7 |
| スーパー いなば | 人 員 | 32,367 | 34,929 | 44,154 | 43,169 | 154,619 |
| | 乗車率 | 25.8 | 27.8 | 33.9 | 35.6 | 30.7 |
| | 前期比 | 168.5 | 156.4 | 97.8 | 154.4 | 134.9 |
| | 第34期比 | 50.6 | 50.8 | 66.3 | 85.6 | 61.9 |
| 特急列車 合 計 | 人 員 | 111,233 | 125,931 | 163,370 | 165,361 | 565,895 |
| | 乗車率 | 27.0 | 29.0 | 36.4 | 40.3 | 33.2 |
| | 前期比 | 198.0 | 179.9 | 108.0 | 163.0 | 149.4 |
| | 第34期比 | 52.4 | 53.8 | 72.4 | ※ 93.5 | 66.7 |
| 普通列車 | 人 員 | 56,819 | 51,016 | 50,714 | 40,166 | 198,715 |
| | 前期比 | 120.9 | 107.1 | 113.4 | 86.3 | 106.9 |
| | 第34期比 | 75.8 | 68.8 | 68.7 | 78.4 | 72.5 |

※新型コロナの影響を受けていない第33期(平成30年度)第4四半期比では71.7%

(1) 智頭急行株式会社

2 収支状況

営業収益は、2,204百万円(前期比122.5%、第34期比79.8%)と新型コロナウイルス感染症の影響を受けた期間が限定的だった第34期より559百万円の大幅な減となった。

旅客運輸収入は、911百万円(前期比158.2%、第34期比70.8%)と新型コロナの影響等により輸送人員が大きく減少し、第34期より375百万円の大幅な減となった。

運輸雑収は、1,293百万円(前期比105.6%、第34期比87.6%)とスーパーはくと6号及び9号が平日等に往復運休となったこと等により受取車両使用料が減少し、第34期より183百万円の減となった。

営業費用は、2,343百万円(前期比105.5%、第34期比92.0%)と第34期と比較して、軽油単価の高騰に伴う動力費の増加等があったものの、新規投資を抑制したことに伴う固定資産税及び減価償却費の減少、高架橋の修繕の減少等により204百万円の減となった。

営業損益は、△138百万円と第34期より354百万円の減となり、経常損益は、△95百万円と外貨定期預金解約に伴う為替差益、定期預金等の受取利息等による営業外収益等により赤字幅が縮小したものの第34期より313百万円の減となり、大幅な減収減益となった。

前期の経常損益と比較すると増収となり188百万円の赤字幅縮小となった。

第37期の経常損益の赤字額は、第35期(令和2年度)から3期連続で、運行期間が4カ月足らざった第9期(平成6年度)を除くと、開業以来28年間で4番目の赤字額となった。

なお、国及び自治体からの補助金等を計上する特別損益を加味した実質的な赤字である税引前当期純損益は△7百万円となった。

(単位：人、%)

| 区 分 | | 第37期(2022年度) | (前期比) (第34期比) | 第36期(2021年度) 差額 | 第34期(2019年度) 差額 |
|-------|------------|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 収 入 | 営業収益 | 2,204,269,201 | (122.5) (979.8) | 404,398,839 | △558,752,064 |
| | 旅客運輸 収入 | 910,822,414 | (158.2) (970.8) | 335,253,458 | △375,474,282 |
| | 運輸雑収 | 1,293,446,787 | (105.6) (987.6) | 69,145,381 | △183,277,782 |
| 費 用 | 営業費用 | 2,342,601,424 | (105.5) (992.0) | 121,301,759 | △204,282,023 |
| | 人件費 | 506,249,353 | (101.7) (103.5) | 8,457,727 | 17,098,455 |
| | 修繕費 | 787,345,725 | (110.7) (986.9) | 76,052,329 | △118,731,448 |
| | 動力費 | 349,387,258 | (130.0) (123.5) | 80,597,903 | 66,508,747 |
| | 経 費 | 360,894,370 | (100.9) (996.1) | 3,331,341 | △14,594,964 |
| | 諸 税 | 56,263,007 | (994.9) (977.7) | △2,996,568 | △16,132,562 |
| | 減価償却費 | 282,461,711 | (986.5) (967.1) | △44,140,973 | △138,430,251 |
| 営業損益 | | △138,332,223 | (-) (-) | 283,097,080 | △354,470,041 |
| 営業外収益 | | 46,327,461 | (932.5) (318.8) | △96,080,912 | 31,793,452 |
| 営業外費用 | | 2,757,598 | (972.2) (922.9) | △1,059,702 | △9,268,530 |
| 経常損益 | | △94,762,360 | (-) (-) | 188,075,870 | △313,408,059 |

| | | | | |
|----------|-------------|--------------------|--------------|--------------|
| 特別利益 | 130,899,098 | (951.5) (706.7) | △123,315,969 | 112,376,284 |
| 特別損失 | 43,491,038 | (965.5) (183.3) | △22,903,678 | 19,767,084 |
| 税引前当期純損益 | △7,354,300 | () | 87,663,579 | △220,798,859 |
| 法人税等 | 1,136,000 | (100.0) (991.7) | 0 | △64,398,400 |
| 当期純損益 | △8,490,300 | () | 87,663,579 | △156,400,459 |

3 運転計画等

令和4年3月のダイヤ改正を3月12日に実施し、スーパーはくと6号及び9号は、臨時列車とし、お客様のご利用が見込める場合に週末等を中心に運転することとした。

上期は、ご利用が低迷したことからGW期間を除き、運転休止したが、下期はご利用が見込まれたため週末、連休、年末年始等に運転した。

4 輸送の安全確保のための取組

安全対策については、経営トップと現場が一体となって安全を最優先の意識の浸透を図るため、社員一人ひとりが、「安全感度の向上」を図り、リスクの予見に繋がれた。また、関係機関との協力体制の確立に向けて、新型コロナウイルス感染防止対策を講じた上で、沿線の消防署、警察署等と協議や合同訓練等による連携の強化に努めた。

新型コロナウイルスの影響による大幅な収入減のなかにおいても、安全な列車の運行を確保するために必要な「激甚化する自然災害への備え」、「設備の老朽化対策」、施設設備及び車両の検査・修繕及び更新等を実施して、安全の確保と品質の維持向上に努め、お客様・社員の感染防止と安全・安心な鉄道の提供の両立に取り組んだ。

〔主な修繕の状況〕

(単位：千円)

| | 主な工事 | 金額 | 補助事業 |
|----|------------------------------|---------|------|
| 線路 | 志戸坂トンネル修繕(第2工区) | 55,000 | 補 |
| | 小計 | 55,000 | |
| 車両 | PLC関連部品(注1) | 29,438 | |
| | HOT7000 冷房装置整備工事 | 14,999 | |
| | HOT3500 系全般検査、重要部検査工事 | 18,400 | |
| | HOT7000 系多目的室非常通報、MC2 暖房改修工事 | 16,200 | |
| | HOT7000 系エンジン(2023年度分14台) | 74,088 | |
| | 小計 | 153,125 | |
| | 合計 | 208,125 | |

〔主な設備投資の状況〕

(単位：千円)

| | 主な工事 | 金額 | 補助事業 |
|----|-------------------------|--------|------|
| 線路 | 佐用・平福間落石防護工新設 | 43,000 | 補 |
| | 小計 | 43,000 | |
| 電気 | 河野原円心・久崎間外ATS-P装置更新(注2) | 44,100 | 補 |
| | 小計 | 44,100 | |

(1) 智頭急行株式会社

| | | | |
|----|--------------------|---------|--|
| 車両 | HOT3500系 LED 前照灯更新 | 12,586 | |
| | HOT7041 構体調査工事 | 13,390 | |
| | 小計 | 25,976 | |
| | 合計 | 113,076 | |

※主な修繕及び主な設備投資については、10,000千円以上の工事を記載している。

注1：エンジン、変速機(オートマチックトランスミッション)の制御を行う装置の部品

注2：ATS-P(自動列車停止装置P形)は、列車の速度を連続的にチェックし、停止(赤)信号や制限速度を超えて異常な運転をされることの無いよう自動でブレーキをかけて停止、減速させる装置

5 新型コロナウイルス感染症への対応状況等について

「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」、国並びに兵庫県知事、岡山県知事及び鳥取県知事から発出されたメッセージ等に沿って、感染防止対策を徹底した。

第7波、第8波においても、With コロナに向けた新たな段階へ移行する中でも、基本的な感染対策等を徹底すること等によって、クラスターを発生させること無く、年度間を通じて安全、安定輸送を提供することができた。

6 主な企画きっぷの発売状況等

JR西日本と連携の企画きっぷの「東京往復割引きっぷ」の発売状況は、新型コロナウイルス感染症の影響で旅行、企業の出張の自粛等が行われ、特に山陰からの送り出しが大幅に落ち込んだこと等により、特急列車の輸送人員の第34期(令和元年度)比よりも大幅に減少し、第37期の累計では60.7%減となった。

智頭急行独自の企画きっぷについては、特急列車関係の普通乗車券又は普通回数券と同時にご利用可能な「自由席回数特急券」が第34期(令和元年度)比55.2%増、普通列車関係の免許返納の方が購入できる「優ユウきっぷ」が第34期(令和元年度)比37.2%増、70歳以上の方が購入できる「楽ラクきっぷ」が第34期(令和元年度)比2.4%増となった。これは、特定のお客様の購入回数が増加したこと等により、第34期(令和元年度)を上回りましたが、その他の企画きっぷは第34期(令和元年度)を下回った。

(1) JR西日本と連携

従来の特別企画きっぷ(カッコ内は第34期(令和元年度)比)

| 企画きっぷ | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第37期累計 | 第34期(2019年度)増減 |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|----------------|
| 東京往復割引きっぷ | 293枚 (35.7%) | 302枚 (30.2%) | 384枚 (41.5%) | 363枚 (54.1%) | 1,342枚 (39.3%) | △2,076枚 |

(2) 智頭急行独自

ア. 特急列車関係(カッコ内は第34期(令和元年度)比)

| 企画きっぷ | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第37期累計 | 第34期(2019年度)増減 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| 定期券用自由席回数特急券 自由席特急券430円を 1枚200円 5枚綴り1,000円 | 221冊 (76.5%) | 223冊 (91.8%) | 261冊 (89.1%) | 175冊 (82.5%) | 880冊 (84.9%) | △157冊 |

| | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------|
| 自由席回数特急券 自由席特急券 430 円を 1枚 300円 5枚綴り 1,500円 | 56冊 (164.7%) | 47冊 (188.0%) | 67冊 (163.4%) | 52冊 (120.9%) | 222冊 (155.2%) | +79冊 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------|

イ. 普通列車関係 (カッコ内は第34期(令和元年度)比)

| 企画きっぷ | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第37期累計 | 第34期(2019年度)増減 |
|--|-----------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|
| 智頭線1日 フリーきっぷ 大人 1,200円 小児 600円 | 946枚 (77.1%) | 2,823枚 (75.3%) | 1,313枚 (91.8%) | 2,025枚 (124.3%) | 7,107枚 (88.5%) | △924枚 |
| 普通列車 ペアきっぷ 2名で2,000円 | 140枚 (64.5%) | 263枚 (78.7%) | 177枚 (71.7%) | 172枚 (72.6%) | 752枚 (72.7%) | △283枚 |
| 特殊回数乗車券 3,000円 (100円券/33枚綴り) | 33冊 (157.1%) | 22冊 (88.0%) | 22冊 (84.6%) | 19冊 (90.5%) | 96冊 (99.0%) | △1冊 |
| 楽ラクきっぷ (70歳以上の方) 2,500円 (100円券/33枚綴り) | 34冊 (91.9%) | 38冊 (118.8%) | 33冊 (100.0%) | 25冊 (100.0%) | 130冊 (102.4%) | +3冊 |
| 優ユウきっぷ (運転免許返納者) 1,500円 (100円券/33枚綴り) | 32冊 (213.3%) | 23冊 (115.0%) | 32冊 (118.5%) | 20冊 (125.0%) | 107冊 (137.2%) | +29冊 |

7 令和4年度の鉄道運転事故等について

令和4年度は、自社線内での鉄道運転事故、インシデントの発生はなく、比較的安定した輸送を提供できた。

ア. 主な遅延概況

JR内人身事故、踏切支障等の影響により、1ヵ月あたりの平均遅延本数28本、平均遅延時分182分だった。

イ. 主な輸送障害(運休又は30分以上の遅延)

JR線内の遅れによるものが14件、智頭線内の遅れによるものが8件発生した。

※台風接近等に伴う計画運休については、輸送障害に含まれない。

8 利用促進に向けた取組について

智頭線沿線の観光誘客を通じて地域活性化及び鉄道利用促進を図るため、7月1日から8月31日の間、智頭線スタンプラリーを実施した。非接触でデジタルサインを収集する「デジタルスタンプラリー」とし、智頭線の全駅及び駅から徒歩で立ち寄っていただける施設にデジタルサインを設置して、智頭線沿線の各スポットを巡りながら、素敵な思い出づくりを楽しんでいただいた。沿線5市町村から特産品をご提供いただき、抽選で30名の方に詰め合わせを送った。

令和4年7月10日から第三セクター鉄道等協議会に加盟する全国40社の鉄道会社

(1) 智頭急行株式会社

が一斉に開始した「鉄印帳」の販売及び「鉄印」の記帳（記帳代＋各社の乗車券）の第37期については、「鉄印帳」74冊（累計527冊）及び「鉄印帳フリー版」88冊（累計255冊）の合計162冊の販売と前期を162冊下回り、「鉄印」2,458枚（累計8,315枚）、智頭急行オリジナルの「鉄印 宮本武蔵駅」（期間限定）993枚及び「鉄印 河野原円心駅」（期間限定）719枚の合計4,170枚の記帳と前期を690枚下回った。10月から開始された全国旅行支援が継続され、新型コロナに関する規制が緩和された年度末に向けては、利用状況が回復傾向となってきた。

損益計算書

(令和4年4月1日から令和5年3月31日まで)

| 科 目 | 当年度 | 前年度 | 増減 | 備考 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|----|
| | 円 | 円 | 円 | |
| I 鉄道事業営業利益 | | | | |
| 1 営業収益 | 2,204,269,201 | 1,799,870,362 | 404,398,839 | |
| (1) 旅客運輸収入 | 910,822,414 | 575,568,956 | 335,253,458 | |
| (2) 運輸雑収 | 1,293,446,787 | 1,224,301,406 | 69,145,381 | |
| 2 営業費 | 2,342,601,424 | 2,221,299,665 | 121,301,759 | |
| (1) 運送費 | 1,884,446,511 | 1,676,972,241 | 207,474,270 | |
| (2) 案内宣伝費 | 3,513,709 | 45,711,890 | △ 42,198,181 | |
| (3) 厚生福利施設費 | 1,720,820 | 1,677,760 | 43,060 | |
| (4) 一般管理費 | 114,195,666 | 111,075,515 | 3,120,151 | |
| (5) 諸税 | 56,263,007 | 59,259,575 | △ 2,996,568 | |
| (6) 減価償却費 | 282,461,711 | 326,602,684 | △ 44,140,973 | |
| 鉄道事業営業利益 | △ 138,332,223 | △ 421,429,303 | 283,097,080 | |
| II 営業外収益 | 46,327,461 | 142,408,373 | △ 96,080,912 | |
| 1 受取利息 | 2,345,703 | 6,069,850 | △ 3,724,147 | |
| 2 受取配当金 | 10,000 | 10,000 | 0 | |
| 3 雑収入 | 43,971,758 | 136,328,523 | △ 92,356,765 | |
| III 営業外費用 | 2,757,598 | 3,817,300 | △ 1,059,702 | |
| 1 支払利息 | 0 | 0 | 0 | |
| 2 繰延資産償却 | 2,737,665 | 2,319,597 | 418,068 | |
| 3 雑支出 | 19,933 | 1,497,703 | △ 1,477,770 | |
| 経常損益 | △ 94,762,360 | △ 282,838,230 | 188,075,870 | |
| IV 特別利益 | 130,899,098 | 254,215,067 | △ 123,315,969 | |
| V 特別損失 | 43,491,038 | 66,394,716 | △ 22,903,678 | |
| 税引前当期純利益 | △ 7,354,300 | △ 95,017,879 | 87,663,579 | |
| 法人税等 | 1,136,000 | 1,136,000 | 0 | |
| 当期純利益 | △ 8,490,300 | △ 96,153,879 | 87,663,579 | |

貸借対照表

(令和5年3月31日現在)

| 科 目 | 当年度 | 前年度 | 増減 |
|------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 円 | 円 | 円 |
| I 資産の部 | | | |
| 1 流動資産 | | | |
| 現金・預金 | 2,509,326,681 | 2,572,099,490 | △ 62,772,809 |
| 未収運賃 | 366,433,811 | 287,650,564 | 78,783,247 |
| 未収入金 | 48,790,508 | 61,929,694 | △ 13,139,186 |
| 未収収益 | 1,621,405 | 11,666,732 | △ 10,045,327 |
| 有価証券 | 492,121,506 | 300,000,000 | 192,121,506 |
| 貯蔵品 | 381,039,298 | 335,418,856 | 45,620,442 |
| 前払費用 | 23,299,455 | 15,292,088 | 8,007,367 |
| 未収入還付法人税等 | | | 0 |
| 未収還付消費税等 | | 6,691,700 | △ 6,691,700 |
| その他の流動資産 | 60,000 | 290,000 | △ 230,000 |
| 流動資産合計 | 3,822,692,664 | 3,591,039,124 | 231,653,540 |
| 2 固定資産 | | | |
| (1) 鉄道事業固定資産 | | | |
| 有形固定資産 | 1,837,511,189 | 1,962,004,115 | △ 124,492,926 |
| 無形固定資産 | 1,823,150,081 | 1,952,977,024 | △ 129,826,943 |
| 無形固定資産 | 14,361,108 | 9,027,091 | 5,334,017 |
| (2) 投資等 | | | |
| 差入保証金 | 2,581,560 | 2,581,560 | 0 |
| その他 | 1,910,000 | 1,910,000 | 0 |
| その他 | 671,560 | 671,560 | 0 |
| 固定資産合計 | 1,840,092,749 | 1,964,585,675 | △ 124,492,926 |
| 3 繰延資産 | | | |
| 開発費 | 27,708,210 | 15,977,875 | 11,730,335 |
| 繰延資産合計 | 27,708,210 | 15,977,875 | 11,730,335 |
| 資産合計 | 5,690,493,623 | 5,571,602,674 | 118,890,949 |
| II 負債の部 | | | |
| 1 流動負債 | | | |
| 未払金 | 277,091,247 | 177,504,947 | 99,586,300 |
| 未払費用 | 6,913,881 | 6,580,990 | 332,891 |
| 未払法人税等 | 4,930,400 | 4,131,900 | 798,500 |
| 預り金 | 2,160,826 | 1,893,739 | 267,087 |
| 前受運賃 | 1,214,131 | 1,814,560 | △ 600,429 |
| 前受収益 | 18,240,770 | 18,263,670 | △ 22,900 |
| 仮受金 | | 80,000 | △ 80,000 |
| 未払消費税等 | 27,099,800 | | 27,099,800 |
| 流動負債合計 | 337,651,055 | 210,269,806 | 127,381,249 |
| 2 固定負債 | | | |
| 長期未払金 | 0 | 0 | 0 |
| 固定負債合計 | 0 | 0 | 0 |
| 負債合計 | 337,651,055 | 210,269,806 | 127,381,249 |
| III 純資産の部 | | | |
| 1 資本金 | 450,000,000 | 450,000,000 | 0 |
| 2 利益剰余金 | | | |
| 利益剰余金 | 4,902,842,568 | 4,911,332,868 | △ 8,490,300 |
| 利益準備金 | 2,700,000 | 2,700,000 | 0 |
| その他の利益剰余金 | 4,900,142,568 | 4,908,632,868 | △ 8,490,300 |
| 別途積立金 | 2,360,000,000 | 2,460,000,000 | △ 100,000,000 |
| 固定資産圧縮積立金 | 2,540,000,000 | 2,540,000,000 | 0 |
| 繰越利益剰余金 | 142,568 | △ 91,367,132 | 91,509,700 |
| 純資産合計 | 5,352,842,568 | 5,361,332,868 | △ 8,490,300 |
| 負債及び純資産合計 | 5,690,493,623 | 5,571,602,674 | 118,890,949 |

株主資本等変動計算書

令和4年4月1日から令和5年3月31日まで

(単位：円)

| | 株主資本 | | | | | | | 株主資本合計 | 評価・ 換算差額等 | 新株予約権 | 純資産合計 |
|------------------------|-------------|-------|--------------|-----------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|-------|---------------|
| | 資本剰余金 | | | 利益剰余金 | | | | | | | |
| | 資本金 | 資本準備金 | その他 資本剰余金 | 利益準備金 | その他利益剰余金 | | | | | | |
| | | | | | 別途積立金 | 固定資産圧縮 積立金 | 繰越 利益剰余金 | | | | |
| 前期末残高 | 450,000,000 | 0 | 0 | 2,700,000 | 2,460,000,000 | 2,540,000,000 | △ 91,367,132 | 5,361,332,868 | 0 | 0 | 5,361,332,868 |
| 当期変動額 | | | | | | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | | | | | | | | | |
| 剰余金の配当に伴う 利益準備金の積立て | | | | | | | | | | | |
| 積立金の積立 | | | | | △ 100,000,000 | | 100,000,000 | | | | |
| 役員賞与の支給 | | | | | | | | | | | |
| 過年度税効果調整額 | | | | | | | | | | | |
| 当期純損益 | | | | | | | △ 8,490,300 | △ 8,490,300 | | | △ 8,490,300 |
| 当期変動額合計 | 0 | 0 | 0 | 0 | △ 100,000,000 | 0 | 91,509,700 | △ 8,490,300 | 0 | 0 | △ 8,490,300 |
| 当期末残高 | 450,000,000 | 0 | 0 | 2,700,000 | 2,360,000,000 | 2,540,000,000 | 142,568 | 5,352,842,568 | 0 | 0 | 5,352,842,568 |

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) 資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券の評価基準及び評価方法

移動平均法に基づく原価法

② 棚卸資産の評価基準及び評価方法

最終仕入原価法

(2) 固定資産、繰延資産の減価償却の方法

① 有形固定資産

定率法を採用しています。

ただし、平成10年4月1日以降に取得した建物（建物附属設備を除く。）並びに平成28年4月1日以降に取得した建物附属設備及び構築物については定額法を採用しています。

② 無形固定資産

定額法を採用しています。

③ 繰延資産

法人税法の規定による定額法を採用しています。

(3) 消費税等の会計処理

消費税等の会計処理は税抜方式を採用しています。

2. 貸借対照表に関する注記

| | |
|----------------|-----------------|
| 有形固定資産の減価償却累計額 | 12,783,085,682円 |
|----------------|-----------------|

3. 株主資本等変動計算書に関する注記

| | |
|--------------------------|--------|
| (1) 当該事業年度の末日における発行済株式の数 | 9,000株 |
|--------------------------|--------|

4. 1株当たり情報に関する注記

| | |
|----------------|----------|
| (1) 1株当たりの純資産額 | 594,760円 |
|----------------|----------|

| | |
|-----------------|-------|
| (2) 1株当たりの当期純損益 | △943円 |
|-----------------|-------|

令和5年度事業計画

(1) 安全輸送

地域の重要なインフラとして安心、信頼して御利用いただくために、輸送の安全確保を最優先に安全目標である事故ゼロを目指す。また、近年の集中豪雨、台風、大雪など激甚化する自然災害に備え設備等を充実させると共に、災害や事故等発生時の対応力向上と関係機関との連携強化を図る。

① 安全確保

安全最優先の企業風土の構築に努める。

- ・「気がかり事象」「ヒヤリ・ハット」等の取組を通じてリスクを洗い出し、対策を講ずることにより、死傷事故、運転事故、労働災害ゼロを継続する。
- ・過去の事故などの対策に加えて、安全に対する感度を高め、部門、会社の垣根を越えた関係者間のコミュニケーションの充実により安全に関する情報を的確に伝達するなど、組織全体で安全を確保する。
- ・新型コロナウイルス等感染拡大防止に向けた取組を継続的に実施することにより、安全で安心な輸送の提供を継続する。

② 危機管理

自然災害や重大事故・事件発生時の対応力向上に努める。

- ・各種勉強会及び異常時対応訓練等を通じ、社員相互間で連携した異常時対応能力の向上を図る。
- ・JR、消防、警察、自治体など、関係機関との合同訓練等による連携の強化を図る。

③ 安全投資

鉄道設備の適正な維持管理に努める。

- ・経年箇所の把握に努め計画的な修繕・更新を行い、安全性の向上に繋げる。
- ・激甚化する自然災害に対応するため、計画的に防災力の強化を図る。

(2) CSの向上（お客様満足の向上）

お客様のご期待にお応えすることにより、お客様に喜んでいただける質の高いサービスの提供に努める。

① 品質の向上

お客様の期待に応えるサービスの提供に努める。

- ・「配慮の必要なお客様への対応マニュアル」等を活用した研修を更にブラッシュアップすることで、お客様の立場に立った親身なサービスの提供を行う。

② 商品の充実

お客様のニーズに合った商品設定等に努める。

- ・旅行会社等と連携し、「あまつぼし」を活用したサイクルトレインの運行などお客様のニーズに合った旅行商品の開発及び設定を行う。

③ お客様の声

お客様のご意見等を基にサービスの向上に努める。

- ・お客様からいただくご意見やご要望に速やかに対応し、今後の取組に積極的に活用していく。

(1) 智頭急行株式会社

(3) 地域社会

地域住民と連携し、地域との共生と共創に取り組み、地域全体の活性化と地域社会、経済の持続的な発展に貢献していく。

① 地域連携

沿線地域との連携強化と域外からの誘客に努める。

- ・沿線自治体、観光協会等と連携し、因幡街道三宿(平福、大原、智頭)、10周年を迎える恋山形駅等の沿線の観光資源等を活かして、域外からの誘客を図る。

② 魅力発信

地域の魅力発信に努める。

- ・名誉駅長、親善大使、沿線5市町村等と連携して、沿線地域の情報発信を相互に努める。

③ 地域共生

地域との共生に努める。

- ・沿線5市町村、3県等と課題を共有して、持続可能な鉄道の実現に努める。

(4) 財務運営

ウィズコロナ・アフターコロナに向けて、収入の安定確保に努めるとともに、業務の進め方の見直しなどにより、作業の効率化や経費削減の取組を推進する。また、補助金等を積極的に活用することにより、計画的に事業を進めていく。

① 経営基盤の強化

安定的な会社経営に努める。

- ・JR、旅行会社等との連携を深め、市場変化に柔軟に対応した商品等の充実を図る。
- ・作業方法の見直しなど生産性の向上により、経営体質の向上に努める。
- ・運用益の安定を目的として、運用方法の検討など、資金の効率的な運用を目指す。

② 効率経営の追求

業務の効率化とコスト削減に努める。

- ・社員一人ひとりがコスト意識を持ち、業務の効率化に努める。
- ・国、自治体の補助金、新型コロナ関係の助成金等を積極的に活用し、実質的な経費及び固定資産税の軽減に努める。
- ・車両の検査、修繕を適切、計画的に実施しながら、在庫部品の削減に努める。

③ 車両更新の検討

特急車両更新について検討を行う。

- ・JR西日本、車両メーカーなどから情報を収集し、更新へ向けてのスケジュールを調整する。

(5) CSR (企業の社会的責任)

社員一人ひとりがコンプライアンスの理解を深め、誠実かつ公正な企業活動に取り組むことにより、地域社会からの期待と信頼に応える。

① コンプライアンスの強化

法令・規程類の理解に努める。

- ・コンプライアンス行動指針の理解を深め、確実に遵守する。
- ・コンプライアンスに関する研修を実施し、理解を深める。
- ・定期券購入時等のお客様の個人情報について適正な取扱いの確保に努める。

② 公正で健全な企業活動

社会から信頼される企業を目指す。

- ・誠実な対応により、お客様や取引先などからの信頼を築く。
- ・公正、透明及び自由な競争並びに適正な取引を継続していくことにより、社会から信頼される企業を目指す。
- ・反社会的勢力等との関係は一切持たない。
- ・ホームページなどにおいて、適宜・適切に情報開示に努める。

③ 地域社会への貢献

地域貢献活動の推進に努める。

- ・安全、安定輸送の提供を継続し、指定地方公共機関として輸送力の維持に努める。
- ・「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」等を遵守し、輸送力を維持する。

(6) 人材育成

事業を継続していくために計画的な人材の確保を行い、知識、技術・技能の向上と継承を図るため、部内外の教育を通じて、将来を見据えた人材育成に努める。

① 人材の育成

知識、技術・技能の向上を目指した人材育成に努める。

- ・日々の業務を通じ、経験上培った知識、技術・技能を継承する。
- ・専門分野の知識の向上を目的として、講習会、研修会等に参加を促す。

② 人材の確保

優秀な人材確保及び将来を見据えた社員運用に努める。

- ・事業計画に基づいた継続的な社員採用を行う。
- ・熟練社員の知識、技術・技能を活かすための定年年齢の引き上げ及び再雇用を推進する。

③ 意識の改革

社員の成長につながる企業風土づくりに努める。

- ・職場改善提案等を通じて業務の改善を図り、変化に対応し成長していくための力を育てる。

(7) ES 向上（従業員満足の上昇）

職場でのコミュニケーションや福利厚生の実施を図り、社員の要望を取り入れるなど、一人ひとりが明るく働きやすい職場環境づくりを目指す。

① 働きがいのある職場

社員のモチベーション向上に努める。

- ・職場改善提案を積極的に取り入れ、表彰制度等の充実を図り、社員のモチベーションアップに繋げる。
- ・人事考課制度の適切な運用に努める。

② 職場環境の改善

働きやすい職場環境づくりに努める。

- ・職場におけるハラスメントの防止措置を講じるなど、相互信頼関係を醸成し、誰もが安心して働ける職場環境づくりに取り組む。

(1) 智頭急行株式会社

- ・リモートワークやウェブ会議室システムを活用し、多様な働き方を推進するとともに、仕事と育児・介護の両立を目指す。

③ 福利厚生の充実

社員のニーズを捉えた取組を推進する。

- ・健康経営の実現を目指し、食生活の改善、健康増進に向けた取組を実施するとともに、定期的な健康診断の実施及び有所見者の2次健診の勧奨を行う。
- ・外部相談員に相談しやすい環境を整え、メンタルヘルスケアの充実を図る。

1. 令和5年度 収支見込

(単位：千円)

| 区 分 | 令和元年度決算 | 令和4年度決算 | 令和5年度 見込額 | 差 額 (令和5年度-令和4年度) |
|----------|-----------|-----------|--------------|----------------------|
| 営業収益 | 2,763,021 | 2,165,647 | 2,178,870 | 13,223 |
| 旅客運輸収入 | 1,286,297 | 875,271 | 895,429 | 20,158 |
| 運輸雑収 | 1,476,724 | 1,290,376 | 1,283,441 | △6,935 |
| 営業費用 | 2,546,883 | 2,469,586 | 2,501,575 | 31,989 |
| 人件費 | 489,151 | 506,132 | 516,608 | 10,476 |
| 修繕費 | 906,077 | 916,521 | 901,329 | △15,192 |
| 動力費 | 282,879 | 348,304 | 366,476 | 18,172 |
| 経費 | 375,489 | 359,815 | 380,200 | 20,385 |
| 諸税 | 72,395 | 54,680 | 52,083 | △2,597 |
| 減価償却費 | 420,892 | 284,134 | 284,879 | 745 |
| 営業損益 | 216,138 | △303,939 | △322,705 | △18,766 |
| 営業外収益 | 14,534 | 46,982 | 2,888 | △44,094 |
| 営業外費用 | 12,026 | 2,847 | 4,718 | 1,871 |
| 経常損益 | 218,646 | △259,804 | △324,535 | △64,731 |
| 特別利益 | 18,523 | 128,424 | — | △128,424 |
| 特別損失 | 23,724 | 4,954 | — | △4,954 |
| 税引前当期純損益 | 213,445 | △136,334 | △324,535 | △188,201 |

営業収益は、新型コロナウイルス感染症の分類が5月には5類に引き下げられたことなどにより、その影響がある程度落ち着いてくるものと見込まれることから、令和5年度の特急列車の輸送人員がGW、盆、年末年始期間等旅客流動が見込まれる期間については、令和元年度の約75%、それ以外の期間については約60%、年度を通じて約70%の59.8万人(前年度の5.6万人増)で、旅客運輸収入は前年度(令和4年度決算見込み)を20百万円上回り、令和元年度の約70%と見込み、車両の減価償却費の減等により、運輸雑収(受取車両使用料等)が前年度を7百万円下回り、令和元年度の約87%と見込み、合計の営業収益は前年度から13百万円増額し、令和元年度から584百万円減額する見込である。

営業費用は、軽油単価の上昇などで動力費が前年度から 18 百万円増額、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた広告宣伝費の 7 百万円増額などにより、合計の営業費用は前年度から 32 百万円増額する。

営業損益は△323 百万円と前年度から 19 百万円の赤字幅拡大、経常損益は△325 百万円と 65 百万円の赤字幅拡大となる。

経常損益は、令和 2 年度から 4 年連続の赤字が見込まれる。

(参考)

| | 記 事 |
|-------|--|
| 収入の要因 | 特急列車当初見込輸送人員 59.8 万人(令和元年度輸送人員の約 70%) 車両の減価償却費の減 ※スーパーはくとは、定期列車 6 往復、臨時列車 1 往復 (臨時列車は、年間を通して週末中心(金曜・土曜・日曜・祝日)に運転) |
| 支出の要因 | 動力費 軽油単価上昇により 18 百万円増 広告宣伝費 ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた広報活動 7 百万円増(予備費扱い) |
| 投資 | 投 資 第 112 回取締役会(令和 4 年 2 月 21 日)で承認いただいた中期経営計画の一部変更により、安全な列車の運行を確保するために必要な工事等を除き令和 6 年度以降に先送りしたものの、半導体不足のため令和 4 年度から令和 5 年度へ先送りした普通車両の前照灯更新、尾見高架橋の緊急修繕などにより、8 百万円増 |

(1) 智頭急行株式会社

2. 令和5年度 投資・修繕計画

(単位：百万円)

| 区分 | 令和4年度 実績見込 | 令和5年度計画 | | | | | |
|-----|---------------|---------|-------|------|---------------------|-----|-----|
| | | 小計 | 増減額 | 主な内容 | 金額 | 補助金 | |
| 線路 | 投資 | 47 | 0 | △47 | | 0 | |
| | 修繕 | 104 | 155 | 51 | 高架橋修繕 | 37 | 一部補 |
| | | | | | トンネル修繕 | 29 | 補 |
| | | | | | ホーム修繕 | 19 | 補 |
| | | | | | レール更換 | 18 | 一部補 |
| | | | | | その他 | 52 | |
| 小計 | 151 | 155 | 4 | | | | |
| 電気 | 投資 | 49 | 102 | 53 | ATS-P装置(自動列車停止装置)更新 | 55 | 補 |
| | | | | | 防災監視システム改良 | 23 | 補 |
| | | | | | 踏切保安設備更新 | 16 | 補 |
| | | | | | 信号機改良 | 6 | 補 |
| | | | | | その他 | 2 | |
| | 修繕 | 28 | 19 | △9 | 電気設備検修 | 9 | |
| | | | | | その他 | 10 | |
| 小計 | 77 | 121 | 44 | | | | |
| 車両 | 投資 | 90 | 112 | 22 | エンジン取替(特急) | 74 | |
| | | | | | 前頭映像記録装置(普通) | 21 | |
| | | | | | 前照灯LED更新(普通) | 12 | |
| | | | | | その他 | 5 | |
| | 修繕 | 774 | 712 | △62 | 定期検査(特急) | 225 | |
| | | | | | 臨時検査(特急) | 28 | |
| | | | | | 冷房装置点検・修繕(特急) | 27 | |
| | | | | | 振子制御シリンダー更新(特急) | 5 | |
| | | | | | 定期検査(普通) | 20 | |
| | | | | | その他 | 407 | |
| 小計 | 864 | 824 | △40 | | | | |
| その他 | 投資 | 33 | 13 | △20 | | | |
| | 修繕 | 11 | 15 | 4 | | | |
| | 小計 | 44 | 29 | △15 | | | |
| 計 | 投資 | 219 | 227 | 8 | | | |
| | 修繕 | 917 | 901 | △16 | | | |
| | 小計 | 1,136 | 1,128 | △8 | | | |

* 令和4年度実績見込及び令和5年度計画は、令和5年1月時点での見込額で、今後の旅客状況や費用の動向次第では必要に応じて見直す。

* 補助金欄中、「補」は令和4年度補正で採択されたもの。