

貸借対照表

第28期末（2024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	2,730,353	流動負債	2,137,709
現金及び預金	908,772	1年以内返済予定の長期借入金	393,050
未収運賃	193,706	未払金	1,297,665
未収金	1,409,387	未払費用	21,238
貯蔵品	200,856	前受金	17,963
受託工事仮勘定	3,040	前受運賃	176,939
未収還付消費税等	2,687	未払法人税等	27,489
その他の流動資産	11,903	預り連絡運賃	48,740
固定資産	7,964,014	賞与引当金	122,500
鉄道事業固定資産	7,861,162	預り金	24,652
建設仮勘定	86,344	その他の流動負債	7,469
投資その他の資産	16,506	固定負債	4,881,433
関係会社株式	10,000	長期借入金	4,121,698
投資有価証券	1,100	退職給付引当金	247,217
長期前払費用	2,956	資産除去債務	74,387
その他の投資等	2,450	リース債務	7,280
		固定資産撤去費用引当金	52,574
		その他の固定負債	378,275
		負債合計	7,019,143
		（純資産の部）	
		株主資本	3,675,224
		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	1,254,774
		その他利益剰余金	1,254,774
		別途積立金	800,000
		繰越利益剰余金	454,774
		純資産合計	3,675,224
資産合計	10,694,367	負債及び純資産合計	10,694,367

（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28期（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：千円）

科目	金額	
営業収益		4,221,713
営業費		4,258,589
営業損失		36,875
営業外収益		
受取利息	12	
業務受託料	24,212	
その他の収益	9,337	33,561
営業外費用		
支払利息	44,350	
その他の費用	6,036	50,386
経常損失		53,700
特別利益		
補助金受入額	1,421,484	
工事負担金受入額	148,002	
固定資産売却益	10,940	1,580,427
特別損失		
固定資産圧縮損	1,395,495	1,395,495
税引前当期純利益		131,230
法人税、住民税及び事業税		14,281
当期純利益		116,949

（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28期（自 2023年4月1日 至 2024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	337,825	800,000	3,558,275
当期変動額					
当期純利益	—	—	116,949	—	116,949
当期変動額合計	—	—	116,949	—	116,949
当期末残高	2,392,450	28,000	454,774	800,000	3,675,224

（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 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。

3 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 7,861,162千円

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。

4 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	863,559千円
建物	792,225千円
構築物	4,257,566千円
車両	1,296,765千円
リース資産	9,013千円
その他	588,764千円
無形固定資産	
ソフトウェア	38,278千円
その他	14,987千円
合計	7,861,162千円

(2) 有形固定資産の減価償却累計額 7,170,625千円

(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	679,567千円
建物	683,798千円
構築物	3,556,337千円
車両	1,290,046千円
その他	492,687千円
合計	6,702,437千円

② 担保に対応する債務の金額 長期借入金 1,003,340千円
(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 11,055,140千円

(5) 関係会社に対する金銭債権債務 未収金 539千円
未払金 8,056千円

5 損益計算書に関する注記

(1) 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）182,736千円

6 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

7 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	1,422,271千円
繰越欠損金	247,605千円
退職給付引当金	74,747千円
賞与引当金	37,038千円
土地交換差益	32,954千円
固定資産除却損	31,879千円
資産除去債務	21,523千円
減価償却限度超過額	15,322千円
土地固定資産税等	6,082千円
その他	28,889千円
繰延税金資産小計	1,918,314千円
評価性引当額	△1,918,314千円
繰延税金資産合計	— 千円

8 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。

9 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

2024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	4,514,748	4,531,463	16,715

(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
393,050	1,658,368	2,463,330

(注3) 「現金及び預金」「未収運賃」「未収金」「未払金」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。

10 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
200,044	1,355,634

(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。

11 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)	600,000	323,640	4,284,148	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 2 1 株当たり情報に関する注記

- | | |
|----------------|------------|
| (1) 1株当たり純資産額 | 75,920円27銭 |
| (2) 1株当たり当期純利益 | 2,415円85銭 |

1 3 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)

営業活動から生ずる損益が継続してマイナスの状況のため、減損の兆候を識別し、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。

第 28 期事業報告

〔 自 2023 年 4 月 1 日 〕
〔 至 2024 年 3 月 31 日 〕

1. 当社の現況に関する事項

(1) 事業の経過及びその成果

当事業年度は5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが5類に引き下げられ、コロナ禍からの社会経済活動の正常化がさらに進んだことから、旅客数は年間を通して引き続き回復基調で推移しました。年間の輸送人員は、しなの鉄道線 879 万 2 千人（前年比 102.6%）、北しなの線 354 万 3 千人（前年比 100.3%）、全体で 1,233 万 6 千人（前年比 101.9%）と前年度から一定程度改善しました。

この結果、旅客収入は前年より 1 億 7 千万円増加の 26 億 3 千 4 百万円（前年比 106.9%）、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 3 億 7 百万円増の 42 億 2 千 1 百万円（前年比 107.9%）となりました。一方、営業費は前年比 1 億 8 千 8 百万円増加の 42 億 5 千 8 百万円（前年比 104.6%）となりましたが、このうち運転用動力費については電気料金の値下がりにより前年より 1 億 1 千 7 百万円の大幅減となっています。これらにより、営業損益、経常損益は共に前年から回復し、営業損益は 3 千 6 百万円の損失、経常損益は 5 千 3 百万円の損失となったものの、県及び沿線市町のコロナ対策及び電力料金高騰対策支援 7 千 7 百万円等を特別利益に計上した結果、当期純損益は 1 億 1 千 6 百万円となり、2018 年度以来 5 期ぶりに黒字を計上することとなりました。

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

昨年 6 月 12 日、上田駅構内電留線において入換車両の脱線事故（以下、脱線事故）が発生しました。事故後直ちに復旧作業にとりかかり、関係会社等の協力を得て 3 日間で無事完了しましたが、この間、田中～上田間で運行を休止し、これに伴ってバスによる代行輸送を行いました。

なお、人身事故とはならなかったものの、インシデントに該当したことから安全計画に掲げる目標は未達成となりました。

事故原因については、第三者機関も活用して調査、分析を行った結果、木マクラギの老朽化による軌間拡大が原因であるとの結論に至り、7 月に北陸信越運輸局に最終報告を行い、8 月に記者会見で公表しました。

これを受けて早速、再発防止策に着手し、副本線、側線の木マクラギ PC 化工事については、国、県及び沿線市町の補正予算による補助金交付を受けて 2023 年度実施分の軽井沢～上田間を施工するとともに、マクラギ管理台帳についてはマクラギを 1 本ずつ管理する個別台帳に変更し、整備しました。

なお、今決算において、復旧費用等 3 千 3 百万円、車両修繕費用 3 千 1 百万円など脱線事故関連の総額 6 千 4 百万円を費用計上しております。

4月にはお客様の安全確保と列車乗降に伴う遅延防止のため、鉄道利用に不慣れな新社会人・新入生を対象とした乗車案内を実施しました。

また、軽井沢町で開催された G7 長野県軽井沢外務大臣会合に合わせて、対策本部を設置し、警察等の関係機関と連携して警備を実施しました。

9月には J R 東日本長野支社総合防災訓練に参加し、大地震を想定した訓練により社員の危機対応能力の向上を図るとともに、降車誘導時の注意点等の意見交換を行い、連携を深めました。1月1日に発生した能登半島地震の際には、北しなの線において、実際に駅間に停車した車両から降車誘導を行い、訓練の教訓を活かすことができました。

10月には運輸区において、車両の脱線復旧訓練を実施し、SR1系の脱線復旧の手順と安全な作業方法の確認を行いました。なお、本訓練については長野県内3社の鉄道事業者が参加をしています。

11月には災害救助安全連絡分科会において、人身事故発生時の警察、消防、当社それぞれの初動対応をお互いに確認しました。

3月には能登半島地震を教訓に、避難誘導訓練を実施し、駅間停車時の避難梯子の使用方法や降車後の誘導時の注意事項等について確認を行いました。

長野県と安全への投資等に係る緊急対策検討会を発足し、中長期的な視野に立った設備投資の方針や内容の共有化を図るとともに、そのための資金や費用負担のあり方について議論を進めました。

イ. 業務効率化とサービス水準の維持・向上

4月には軽井沢駅、小諸駅、上田駅及び屋代駅にお客様からのご要望が多かったキャッシュレス対応自動券売機を導入し、クレジットカードで乗車券の購入が可能となりました。年間を通しての利用実績として定期券発売の50.8%、定期外発売の14.4%と、多くのお客様にご利用いただいております。

9月には昨今のキャッシュレス化の動きを踏まえ、軽井沢駅3階改札口横コインロッカースペースに交通系 IC カード及びタッチ式クレジットカード専用コインロッカーを設置しました。

10月には列車を利用する高校生のマナーアップを目的として、東信地区沿線高校と共に乗車指導を実施しました。

11月には駅における無人時間帯の対応及び情報提供体制を充実させるため、旅客指令を一部開設しました。また、3月1日付けで株式会社 JR 東日本アイステーションズと当社ホームページの遅延情報提供に関する契約を締結し、お客様へのスムーズな情報提供のための準備を進めました。

3月には保有車両を最大限に活用しつつ、お客様の声を踏まえたダイヤ改正を実施しました。これにより長野駅におけるしなの鉄道線と北しなの線の列車接続の改善が図られました。

また、ダイヤ改正と合わせ、新たに SR1 系 3 編成（6 両）を導入しました。

交通系 IC カード乗車券導入について、必要設備やシステム内容等について検討するとともに、費用負担など諸課題について関係機関と協議を進めました。

ウ. 地域との連携、共生の更なる強化

7月には千曲市誕生 20 周年記念事業オリジナルアニメ「Turkey！」のキャラクタ

ーが描かれたラッピング電車の運行開始記念イベントが市主催で開催され、定期運行を開始しました。

8月には地域イベントの開催に伴う輸送人員の増加に対応するため、8月5日の長野びんずる及び信州上田花火大会では上り6本、下り4本の計10本、8月7日の千曲川納涼煙火大会では下り1本の臨時列車を運行しました。

9月には地域コミュニティの拠点として御代田駅待合室をリニューアルオープンしました。改修にあたっては御代田町等の協力のもと、ワークショップやアンケートの実施により、利用者や地域の視点に立った駅づくりに努め、駅前の賑わい創出に向けた取り組みがスタートしました。

10月には飯綱中学校の生徒が総合学習の一環として牟礼駅の発車メロディーを作成し、団体専用貸切列車「飯綱町民号」の出発に合わせて発表するとともに使用を開始しました。

上田駅ではJR東日本及び上田電鉄と共同で「うえだ鉄道まつり2023」を開催し、カットレール等の販売やスタンプラリーを実施しました。軽井沢駅ではJR東日本及び軽井沢町商工会と共同で「秋の軽井沢駅ステーションフェスティバル」を開催し、記念入場券やグッズ販売を行いました。

また、信濃追分駅では開業100周年を記念して、記念入場券及び乗車券を発売しました。

10月から11月にかけて長野県観光機構、沿線の観光協会及び株式会社フィールド・マネジメントが主体となり、北国街道をめぐるサイクルトレインが企画され、将来の鉄道利用促進に向け、田中～軽井沢間で実証実験を行いました。

11月には小諸駅で「のりものミニイベント」を開催し、軌陸車昇降実演及び太陽光パネルを使った工作教室等のイベントを実施するほか、車両部品及び鉄道グッズの販売を行いました。

また、台湾米倉田中マラソン及び台湾鉄路管理局との友好協定締結5周年記念式典に沿線市町と共に出席し、しなの鉄道沿線の観光PRを行うほか、相互の交流を深めました。

平原駅では、佐久平総合技術高等学校の生徒に駅舎の色彩デザインと塗り替え作業にご協力いただきました。

12月からは上田ビジネス専門学校の協力のもと、生徒の企画・出演による「忘れ物防止」啓発ビデオを制作し、車内モニターで旅客への注意喚起を行いました。

3月には佐久地域星空ラッピングトレイン「晴星」運行終了に伴い、ラストランセレモニーを開催し、記念撮影会や限定グッズの配布を行いました。

また、AC長野パルセイロとの共同企画で小諸・上田方面からのホームゲーム観戦の需要を見込み、小諸～篠ノ井間のフリーきっぷと篠ノ井駅からのシャトルバス往復券及び観戦チケットがセットになった「パル鉄スルーパス」を設定しました。

エ. 営業力と収益力の向上

(ア) 保有資産の活用

軽井沢駅東側遊休地開発については、更地化工事が2月に竣工し、三菱地所株式会社と土地の賃貸借契約を3月1日に締結しました。2026年春の開業を目指し建設工事が進められています。

大屋駅建替工事については11月に新駅舎の建設工事が完了し、日本郵便株式会社と建物の賃貸借契約を締結し、同社へ駅舎の引き渡しを行いました。地方鉄道会社では全国初となる駅業務と郵便局窓口の一体運営を2月26日から開始しました。

(イ) 観光列車「ろくもん」

7月に運行開始から9周年を迎え、グッズ製作や特別プランの運行など記念事業を実施しました。

沿線ワイナリーとの連携により、8月にはサンクゼールワイナリーツアー、12月にはマンズワイン小諸ワイナリーや白糸の滝をバスで巡るクリスマスプランを実施しました。

また、屋代高校の生徒の思いに賛同した「名月会」と千曲市農林課の協力のもと、貴重なお米「姨捨棚田米」を使用した焼肉弁当の車内販売を開始しました。

2月には運行時の「お手振り」にご協力いただいている田中保育園及び軽井沢町内の4保育園の子どもたちに体験乗車していただきました。

(ウ) 新たな視点・手法での収益確保

8月には夏季の軽井沢多客需要に対応して、特別快速列車「軽井沢リゾート91・92号」を運行しました。

9月には全国初の取組みとして、スナック気分を味わいながら目的地である戸倉上山田温泉に向かうスナック TRAIN「NEO ネオン号」を信州千曲観光局と協働で運行しました。

年末年始には多客需要に対応して、12月30日、1月2日及び3日に臨時列車を運行しました。

1月には国鉄形車両115系電車を収益の確保に繋げる「プロジェクト115」を立ち上げ、2月にはその一環として、現在では希少となった夜行列車で運行や深夜時間帯の車両撮影時間の確保等のファンサービスを盛り込んだ「冬の115系満喫号の旅」を運行しました。

Maasの取組みとして、「縁JOY!小諸」及び「回遊軽井沢」にて沿線地域と協働して「こもろ満喫パス(しなの鉄道セット)」や「月の都フリーパス」といった各種電子チケットを設定しました。

オ. 将来を見据えた経営基盤の確立

「コロナ禍を乗り切る経営改善策」の重点項目として準備を進めてきた乗継割引制度の廃止を4月から計画どおり実施しました。これにより年間で7千7百万円の増収となりました。

10月には豊野駅連動更新に合わせ、分岐器棒線化工事及び電気融雪器撤去工事を行い、スリム化と効率化に取り組みました。また、国土交通省鉄道局及び北陸信越運輸局の主導により北陸・信越地区の並行在来線5社の連携による業務の効率化を目指す検討会が発足し、当社も参加して議論を進めています。

12月には長野県知事及び沿線市町長と共に国土交通省へ赴き、JR東日本から引き継いだ過大な設備のスリム化等のための支援の創設及び交通系ICカード乗車券導入支援の充実についての要望書を国土交通大臣に手渡しました。

カ. 将来を支える人材の育成と組織づくり

地域との連携事業強化、サービスの維持・向上のために7月に地域連携課を創設し、

より戦略的、効率的に事業推進する体制を整備しました。

慢性的な人手不足を補うため、学生のインターシップ受入、求職者向けの就職相談会への参加、大手求人サイトへの求人情報掲載等を通じ採用活動を継続的に行いました。また、派遣社員の受け入れや鉄道経験を有する高齢者の雇用など様々な雇用形態で要員を確保しました。

若手社員が社長と面談する機会を設け、会社課題を共有するとともに社員の不満や不安の解消を図るなど社内コミュニケーションの活性化に取り組みました。

(2) 対処すべき課題とその具体的な対応等

4年間にわたるコロナ禍から旅客収入は確実に回復しつつあるものの、人口減少が続く中で地方鉄道を取り巻く経営環境は厳しさを増しています。将来に向けてしなの鉄道を存続させていくためには、鉄道事業の根幹である安全運行の確保と時代の流れを踏まえたサービスの向上に引き続き全力を挙げて取り組んでいく必要があります。中でも安全運行の確保については、脱線事故を機に経営方針のパラダイムシフト(枠組みの転換)が起きています。今までのやり方、すなわち「選択と集中」という名の下に収益の範囲内でのみ設備投資や修繕を行っていたのでは、老朽化のスピードに追い付かないため、2024年度は一定程度収益を度外視しても修繕に傾注投資します。また、今後数年にわたり同様の対策を講じていけるよう、その費用負担について県や沿線市町と協議してまいります。合わせて安全投資の拡充と持続可能な経営体制の構築を両立できるよう、設備のスリム化について調査、研究を進め、社内における計画の熟度を増していく取り組みも行っています。

これら費用面で国や県、市町の支援を求めるだけでなく、自ら稼ぐ力=収益力を高めるべく、「プロジェクト115」をはじめとした企画などに夢と希望をもって取り組んでいきます。

2024年度は困難な課題を前に進めていく年として位置付け、社員一丸となって、しなの鉄道の確かな未来に向けて、「安全のための設備投資・修繕を確実に実施します!」「ICカード乗車券の導入を進めます!」「自ら稼ぐ力=収益力を高めます!」の3つの挑戦に取り組んでまいります。

ア. 安全輸送の確保

安全のための設備投資・修繕の確実な実施のために、修繕費を大幅に増額するとともに、県及び沿線市町の協力を得て2025年度以降の緊急安全対策を構築してまいります。

また、安全推進委員会での管理者に対する安全研修と社員による各種訓練の企画経験の積み重ねや、「これだけは絶対にやってはいけないキャンペーン」を軸として、決められたルールや手順を逸脱させない取組みに注力してまいります。

イ. 業務効率化とサービス水準の維持・向上

ICカード乗車券導入に向けて機器構成等の詳細内容の検討を進めるとともに、導入費用の支援をいただくために国、県及び沿線市町の合意形成に取り組んでまいります。

また、駅における無人時間帯において、新たな発信方法による迅速かつ容易な情報

提供体制を構築し、旅客指令の本格稼働に向けた運用体制を確立してまいります。

ウ. 営業力と収益力の向上

自ら稼ぐ力＝収益力を高める取り組みの一環として、2027年度までに順次引退する国鉄形車両115系電車を収益の確保に繋げる「プロジェクト115」を全社員一丸となって推進し、新たな商品の企画販売やイベントを実施していきます。

また、軽井沢駅東側遊休地開発をはじめ保有資産の有効活用を推進してまいります。

エ. 地域との連携、共生の更なる強化

サイクルツーリズムやワインツーリズムといった鉄道を活用した観光事業に沿線地域と協働しながら取り組み、県外や海外からの誘客を強化してまいります。

また、開業10周年となる北しなの線に因んだ記念イベントを沿線自治体と共催してまいります。

地域の活性化に貢献する駅舎及び駅周辺整備に向けた検討を引き続き進めてまいります。

オ. 将来を見据えた経営基盤の確立

脱線事故で顕在化した設備の老朽化への対応が急務となっている中、将来にわたって安全運行を確保していくために今後緊急的に対策が必要な設備の更新や費用負担のあり方など実施にあたっての諸課題を解決してまいります。

また、持続可能な経営体制を維持しつつ設備を整備していくためには、費用面での負担軽減につながる設備のスリム化が必要です。引き続き国等に支援を要望するとともに、外部機関の知見も活用して具体的なスリム化の計画策定に向けて着手してまいります。

カ. 将来を支える人材の育成と組織づくり

将来に向けて取り組む重要事業を推進するための組織体制の構築とそれに伴う業務執行体制の再編成、要員体制の確立に取り組めます。

多様な形態で雇用した人材の活用により不足する部門の要員を補いつつ、求人情報の発信強化や雇用条件の改善などにより求人の競争力を高め、人材の確保を進めます。

また、世代交代を踏まえた中長期的な視点に立ち、コンプライアンス教育を含めマネジメントができる人材の育成を進めてまいります。

(3) 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		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	
輸送人員	定期外	1,517,451人	1,751,737人	2,257,128人	2,501,272人	
		584,089	676,363	844,665	931,629	
		2,101,540	2,428,100	3,101,793	3,432,901	
	定期	通勤	2,588,974	2,684,842	2,694,940	2,776,708
			1,286,690	1,282,032	1,275,250	1,251,632
			3,875,664	3,966,874	3,970,190	4,028,340
		通学	3,140,162	3,581,146	3,617,380	3,514,814
			1,193,304	1,442,696	1,413,904	1,360,250
			4,333,466	5,023,842	5,031,284	4,875,064
		計	5,729,136	6,265,988	6,312,320	6,291,522
2,479,994	2,724,728		2,689,154	2,611,882		
8,209,130	8,990,716		9,001,474	8,903,404		
合 計	7,246,587	8,017,725	8,569,448	8,792,794		
	3,064,083	3,401,091	3,533,819	3,543,511		
	10,310,670	11,418,816	12,103,267	12,336,305		
輸 送 密 度		4,869人/日 km 2,281人/日 km	5,421人/日 km 2,502人/日 km	5,766人/日 km 2,681人/日 km	5,959人/日 km 2,734人/日 km	
旅客収入	定期外運賃	601,351千円	703,346千円	905,044千円	1,004,372千円	
		177,326	205,367	276,575	311,474	
		778,678	908,713	1,181,619	1,315,847	
	定期運賃	通勤	562,942	574,849	575,979	610,540
			150,354	149,221	149,394	148,558
			713,297	724,071	725,373	759,099
		通学	390,412	442,533	445,298	448,657
			101,370	113,745	111,469	110,666
			491,783	556,278	556,768	559,323
		計	953,355	1,017,382	1,021,278	1,059,198
251,724	262,967		260,863	259,224		
1,205,080	1,280,349		1,282,142	1,318,422		
合 計	1,554,707	1,720,728	1,926,322	2,063,570		
	429,051	468,334	537,438	570,699		
	1,983,758	2,189,063	2,463,761	2,634,270		

(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)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	1,004	99	111.0%
北しなの線	311	34	112.6%
全体	1,315	134	111.4%

通勤定期運賃収入 ② (単位 百万円)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	610	34	106.0%
北しなの線	148	△0	99.4%
全体	759	33	104.6%

通学定期運賃収入 ③ (単位 百万円)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	448	3	100.8%
北しなの線	110	△0	99.3%
全体	559	2	100.5%

旅客収入合計 (A) [①+②+③] (単位 百万円)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	2,063	137	107.1%
北しなの線	570	33	106.2%
全体	2,634	170	106.9%

鉄道線路使用料収入 (B) 564 百万円

運輸雑収 (C) 1,022 百万円

営業収益 (A+B+C) 4,221 百万円

営業費 (単位 百万円)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	2,912	136	104.9%
北しなの線	1,346	52	104.0%
全体	4,258	188	104.6%

主な要因

電気料下落による「運転動力費」の減少	117	百万円
脱線事故に係る「修繕費」等の増加	111	百万円
脱線事故復旧費等の「雑費」の増加	75	百万円
固定資産増加による「減価償却費」の増加	15	百万円
電気料下落による「水道光熱費」の減少	11	百万円
契約単価見直しによる「車両使用料」の増加	9	百万円

営業損益 (単位 百万円)

	2023年度	前年比(金額)	前年比(%)
しなの鉄道線	△ 33	42	-
北しなの線	△ 3	76	-
全体	△ 36	119	-

営業外収益の主なもの	業務受託料	24 百万円
営業外費用の主なもの	支払利息	44 百万円

経常損益 (単位 百万円)

	2023 年度	前年比 (金額)	前年比 (%)
しなの鉄道線	△ 33	27	-
北しなの線	△ 20	72	-
全体	△ 53	100	-

特別利益の主なもの

○補助金

しなの鉄道線

・しなの鉄道線マクラギ交換工事	40 百万円
・保守用運搬車両購入	26 百万円
・しなの鉄道線レール交換工事	22 百万円

北しなの線

・豊野駅構内連動装置更新工事	106 百万円
・北しなの線支持物建替工事	33 百万円
・北しなの線マクラギ交換工事	31 百万円

路線共通

・新型車両 (SR1 系) 導入	926 百万円
・車両検査	92 百万円
・地域鉄道動力費高騰対策支援 (県)	49 百万円

特別損失の主なもの

○固定資産圧縮損 1,395 百万円

以上の結果、税引前当期純利益は1億3千1百万円（前年は税引前当期純損失2千万円、1億5千1百万円増）となり、法人税等1千4百万円を計上した結果、当期純利益は1億1千6百万円（前年は当期純損失2千8百万円、1億4千5百万円増）となりました。これにより、繰越利益剰余金は4億5千4百万円となりました。

なお、営業損益と経常損益は4期連続の赤字、当期純損益は5期ぶりの黒字となりました。

(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。

(4) 設備投資等の状況

新型車両6両導入のほか、2023年6月に発生した上田構内脱線事故に伴う副本線、側線等の緊急マクラギ交換を含め、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5億7千1百万円、北しなの線3億5千7百万円、路線共通12億3百万円、その他(負担金工事等)8千4百万円であり、総額22億1千7百万円(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

・軽井沢遊休地更地化・宅地化事業	208 百万円
・大屋駅建替工事	61 百万円
・戸倉駅旅客こ線橋美装化工事	59 百万円
・側線マクラギ交換工事	48 百万円
・保守用運搬車両更新	40 百万円

イ. 北しなの線

・豊野駅構内電子連動装置更新工事	208 百万円
・支持物建替工事	50 百万円
・PCマクラギ化工事	47 百万円

ウ. 路線共通

・新型車両導入 (含む列車無線機等)	1,191 百万円
--------------------	-----------

(5) 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 25 期 (2020 年度)	第 26 期 (2021 年度)	第 27 期 (2022 年度)	第 28 期 (当期) (2023 年度)
営業収益 (百万円)	3,217	3,472	3,913	4,221
経常損益 (百万円)	△703	△543	△153	△53
当期純損益 (百万円)	△425	△43	△28	116
1 株当たり 当期純損益 (円)	△8,799.29	△908.48	△588.11	2,415.85
総 資 産 (百万円)	11,316	9,864	10,041	10,694

(6) 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。

(7) 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（2024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
252名	9名増	41.6歳	12.9年

(注)このうち、正規採用従業員は235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42名おります。

(8) 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。

(9) 借入先（2024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	1,003
株式会社八十二銀行	999
上田信用金庫	830
長野県信用農業協同組合連合会	708
株式会社長野銀行	272
長野県信用組合	243
株式会社日本政策金融公庫	230

長野信用金庫	213
株式会社三井住友銀行	12
計	4,514

(10) その他株式会社の現況に関する重要な事項

当社の現況について、翌事業年度においても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おります。

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（2024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（2024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
水野 雅義	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

土屋 智 則	代表取締役社長	
長 岡 真 彦	取締役（経営戦略部長）	
中 西 猛 人	取締役（運輸部長）	
小 林 真 人	取締役	長野県 企画振興部 交通政策局長
荻 原 健 司	取締役	長野市長
土 屋 陽 一	取締役	上田市長
久保田 敏之	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
浦 野 浩 昌	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 岡田忠夫氏、清水裕之氏、笠原甲一氏及び監査役 山口淳史氏は2023年6月21日をもって 取締役 中西猛人氏は2024年3月31日をもって退任しております。
2. 取締役 小林真人氏、取締役 荻原健司氏、取締役 土屋陽一氏、取締役 久保田敏之氏及び取締役 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 12,000 千円 (うち社外0名)

監査役 2名 4,563 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2名の使用人給与相当額は13,508千円であります。

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	3名
	退任	4名
	無報酬の取締役	6名

監査役	就任	1名
	退任	1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 水野雅義

当事業年度における主な活動状況

取締役会5回のうち4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 小林真人

当事業年度における主な活動状況

取締役会5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 荻原健司

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回に出席し、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、議案・審議等につき適宜発言を行っております。

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2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 久保田敏之

当事業年度における主な活動状況

取締役会5回すべてに出席し、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4回に出席し、主に沿線の文化施設の有識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2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 | 5,500千円 |

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・倫理及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、取締役その他の役職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。
- (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ついて月2回の事業見直しプロジェクトチームにおいて検討を重ねました。
- (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	水野 雅義	ホクト(株)	代表取締役社長	
	土屋 智則	長電テクニカルサービス(株)	取締役	
	長岡 真彦			
	中西 猛人			
	小林 真人	長野県企画振興部交通政策局	局長	
	荻原 健司	長野市	市長	
	土屋 陽一	上田市	市長	
	久保田 敏之	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	
監査役	浦野 浩昌			
	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 久保田敏之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