

第16期（2025年度）事業報告

（ 自 2025年4月 1日
至 2026年3月 31日 ）

1 会社の現況

（1）事業

（ア）開業10周年記念事業を通じた利用促進

当社は、2025年3月14日に開業10周年を迎え、今年度は開業10周年を契機とした様々なイベントを実施しました。具体的には、5月3日に直江津D51レールパークにおいて、開業10周年記念イベントを開催し、約1,150名の来場者を迎えました。また、7月5日には新井駅前広場においてあらい七夕まつりを共催したほか、7月11日および12日には直江津駅ホームにおいてビアガーデンを開催し、2日間で約2,500名と多くの来場者にお越しいただきました。さらに、8月9日のナイトパークや10月11日のなおえつ鉄道まつり、11月1日の二本木鉄道まつり（共催）および妙高高原駅ビアガーデンなど、多様なイベントを展開しました。これらの取り組みにより、駅を中心とした賑わいの創出を図り、地域との連携強化および鉄道利用の促進につなげることができました。

また、隣接する並行在来線各社と連携し、各種共同企画を実施しました。しなの鉄道SR1車両の直江津駅乗り入れをはじめ、観光列車として運行している当社の「雪月花」としなの鉄道の「ろくもん」の相互乗り入れや、妙高高原駅におけるリレー運行など、多様な企画を展開しました。さらに、あいの風とやま鉄道、IRいしかわ鉄道、当社の並行在来線3社による開業10周年特別企画として、12月6日に雪月花の金沢駅への乗り入れも実施しました。そのほか、雪月花は大糸線やほくほく線にも乗り入れを実施しました。これらの取り組みにより、各社との連携強化を図るとともに、今後の企画開発等につながる基盤を構築しました。加えて、沿線地域からの応援メッセージを募集し、直江津駅、高田駅、新井駅および糸魚川駅にメッセージボードを設置しました。その結果、約600名からメッセージが寄せられ、当社社員に対する感謝や励ましの言葉を多数いただきました。これにより、当社は地域に愛される企業としての意識を一層高めるとともに、社員の士気向上につなげることができました。

さらに、開業10周年記念入場券セットおよびフリーきっぷを発売し、入場券セットは700セットが完売、フリーきっぷは約1,300枚を販売しました。これらの施策により、利用者の来訪意欲を喚起し、駅利用の促進および集客の拡大に寄与しました。

以上のとおり、当社は開業10周年記念事業を通じて、地域との結びつきを強化するとともに、鉄道利用の促進および今後の事業展開に向けた基盤の強化を図ることができました。

(イ) 安全・安定輸送の徹底推進

各種安全施策の推進並びに車両・設備の適切な管理、法令・規程等を遵守し、安全目標である「お客様、社員の死傷事故0」「重大事故0」を掲げており、「鉄道運転事故」「インシデント」の発生はなかったものの、4月2日に市振駅構内にて、保線社員3名でレールボンド補修作業を行うために、線路閉鎖にて市振駅構内から親不知トンネル内（市振駅～親不知駅）の現場にATカートとトロの編成で行く計画で、ATカートに2名、トロに受傷者が乗車し、親不知駅方へ走行中、横取装置（転てつ器）付近に差し掛かった時に両足がトロから落ち受傷（左大腿骨遠位部骨折及び右腓骨骨幹部骨折）し、休業災害となりました。会社全体で二度と発生させないよう再発防止に取り組んでいます。

また、12月19日にET122形車両において、本来90日以内（休車日数を除く）に施工する交番検査の指定を誤って仕業検査（8日を超えない期間で施工）を指定したことから、12月10日までに施工するはずの交番検査を未施工のまま運行する事象が発生しました。この事象による列車運行への影響はなかったものの、検査周期超過という事象を発生させてしまったことを重く受け止め、構内作業や確認ルールを見直し、今後の再発防止に努めてまいります。

自然災害における輸送障害では、9月3日に北海道付近の低気圧からのびる前線が本州を南下し、低気圧や前線に向かって、暖かく湿った空気が流れ込んだため、北日本から西日本では3日は大気の状態が非常に不安定となり、大雨をもたらしました。この影響により、直江津変電所及び直江津構内南部が冠水し、き電停止、ポイント転換不能となったほか、信号高圧が途絶した関係で、複数個所で踏切障害が発生しました。この影響により3日～4日にかけて、205本の列車が運転休止（北しなの線、信越本線も含む）となり、14本の列車に遅延が発生し、大規模な輸送障害となりました。

冬期においては雪害による輸送障害が多数発生しました。1月2日妙高はねうまライン妙高高原駅～関山駅間において倒木が発生しましたが、列車との接触はありませんでした。その他、雪による大規模な輸送障害を防止するため、降雪予報に伴い1月2.11.21.22.23.24.25.27.29.30 2月7.8日に計画運休を実施し、2月8日は予想を上回る降積雪となり、旅客列車は終日運休となりました。冬期間の運行に関しては、確実に振り返りを行い、安全で安定した輸送を確保するための効果的な対策を立てていきます。

安全の取組みとしては、毎月定期的（原則：第2火曜日）に社長を含めた経営幹部出席のもと安全推進委員会を開催し、発生した事象やヒヤリ・ハット報告の対策検討・周知を実施し事故防止意識の向上に努めるとともに、他山の石の活用、毎月の安全情報誌の発信等により情報の水平展開に繋げています。

異常時対応能力の向上については、7月に谷浜地区において「津波避難誘導訓練」を実施し、10月には、関川が氾濫するおそれがある場合に、車両の浸水被害を防止し車両避難を円滑に行うことを目的とし、直江津駅構内に停泊している車両を日本海ひすいラインの谷浜駅～直江津駅間の湯殿トンネル内へ避難させる「車両避難訓練」を実施させて頂きました。

設備については、法令および社内規程に基づき、検査および修繕を確実に実施するとともに、設備投資工事及び修繕工事については、国の基準や検査等による設備ごとの経年劣化等の進行状態に基づき交換または補修数量を算出し、さらに列車運行の安全・安定輸送に与える影響度（設備の重要度、緊急性、耐用年数等）を勘案して、施工計画を策定しています。その施工計画に基づき予算を計上し、承認を受けたのち、工事を施工しています。

設備投資では、老朽化した名立変電所の部分更新工事本体の機器製作は2025年7月に完成し、現在は作成した機器を現地に据え付ける工事を実施しています。引き続き、青海変電所の詳細設計についても2025年9月に完成しました。老朽化及び塩害が激しいコンクリート電化柱や電化ビームの取替工事、直江津構内PCマクラギ化工事、田中第二踏切と第一北新井踏切に踏切支障報知装置（PB）を新設しました。受託工事では新潟県道・妙高市市道の7橋の跨線橋点検を実施し、当期に実施した設備投資は圧縮前で201,481千円でした。

また、9月3日に発生した集中豪雨により、直江津変電所及び直江津構内南部の電気転てつ機が冠水し、大きな被害を受けました。社員全員が徹夜で復旧工事を行い、9月4日には運転を再開することができました。

（ウ）お客様重視のサービス向上

安全・安定輸送の徹底を目標に、基本動作の徹底、事故の未然防止、異常時対応能力の向上、雪害対策、お客様の利便性向上に努めました。また、リゾート列車「雪月花」や団体貸切列車等、地域の活性化を目標に多くの臨時列車を運転しました。あわせて、当社ホームページにおける輸送障害情報の掲載方法を見直すことで、お客様への情報発信の迅速化を実現しました。

2026年3月14日ダイヤ改正では、妙高はねうまラインにおいては北陸新幹線との接続を、日本海ひすいラインではほくほく線との接続をそれぞれ改善し利便性の向上を図りました。また、沿線人口の減少に合わせた適正な車両運用とするため、信越本線と妙高はねうまラインの乗り入れを一部取り止め、編成両数を見直しました。乗り換えが発生しご利用されるお客様にはご不便をおかけすることとなりましたが、対面乗継とすることで利便性低下の影響を最小限に抑えるよう努めました。今後も、お客様の視点に立ったご利用しやすい列車ダイヤに取り組んでまいります。

(エ) 持続可能で安定した経営実現のための取組

令和7年4月1日、経営に直結する企画業務を独立した組織に集約化し、業務の効率化・新規企画の早期実現を図り、収益力の向上を目指すため組織改正を実施し、経営戦略室が発足しました。

第一次中期経営計画の最終年度である今年度は、厳しい経営状況の改善を図る取組みを推進するとともに、行政機関等との調整役として取り組みました。

収支改善を目的として、新潟県及び沿線三市との協議・調整を重ねた結果、運賃改定については、令和7年10月に改定率1.18倍で実施いたしました。今後も安定した事業運営に向けた収支改善に取り組んでまいります。

また、令和8年2月には、「第二次中期経営計画(令和8年度から令和14年度)」を策定し、今後の持続可能な経営基盤の確立に向けた方向性を明確化しました。

「経営改善の取組」としては、各種契約の見直しを進め、例えば、糸魚川駅清掃の委託先変更に伴う委託料の減額や、D51機関車のリース料の減額などを実施し経費削減に努めました。社内のDX化推進に向けた取組みでは、ビジネス用チャットツールを活用して社内の情報共有を進めたほか、電子決裁システムを一部業務で利用開始し社内の意思決定の迅速化を図るなど、社内DX化を進めました。さらに、外部コンサルタントと契約し、各種業務のDX化による業務効率化及び人件費削減のための検討を開始しました。今後は具体的な施策の実装を進めてまいります。

あわせて、駅構内や車両内の掲示スペースを活用した広告事業の収益最大化及び地域との連携強化を図ることを目的として、広告媒体管理業務についてプロポーザル方式による公募を実施し、その結果、委託先が変更となりました。

今後も引き続き、契約内容の精査・見直しを進め、さらなる経営効率化を図ってまいります。

「利用促進・駅の賑わい創出関係業務」においては、前述の開業10周年記念イベントのほか、謙信公祭、越後・謙信SAKEまつりの開催に伴う臨時列車の運行、関山駅酔祭やブックバスバザーイベントへの参加など、地域と連携した取組を実施しました。地域の方やご利用者からも大変好評だったため、次年度以降も継続して地域と連携して取り組んでまいります。

リゾート列車「雪月花」については、全般検査を終了し、今年度は1年間を通して運行いたしました。

新たな試みとして、「沿線3市の小学生を対象とした便」や「プレミアムクリスマス便」などの企画便を実施するとともに、前述の他社と連携した乗入れ便など、今後の魅力発信・高付加価値化・連携強化に繋がる取組みを行いました。

これらの取組を行い、運行便数は通常便、特別便、チャーター便を合わせて230便(前年204便)となりました。また、通常便一便当たりの利用者数は、30.6人(前年29.4人)となり好調を維持しております。

「455・413系列車」は、10月の料金改定前の需要もあり、貸切列車でのご利用が年間18本(前年11本)ありました。また、劣化が進んでいた塗装を交直流急行色から新北陸色に塗り直しました。交直流急行色の見納めとなる1/12には「ありがと

「う交直流急行色」イベントを直江津駅で行い、塗装変更後の列車名・愛称も発表し鉄道ファン向けに話題提供を行いました。新北陸色のお披露目となる「TOKI トレインデビュー」イベントでは、直江津駅において、出発式その他、グッズの物販や新ヘッドマークの展示等も行い、多くの鉄道ファンで賑わいました。

「サポーターズクラブ」関係では、クラブ会員と社員との新しい交流イベントとして、ダイヤ作成体験を実施し、また、駅舎清掃等のボランティア活動も企画し、参加協力を呼びかけるなど交流を深めるイベントを実施しました。協賛店の利用を促進するため、全会員へクーポン券の無料配布を3年間実施しましたが、効果が限定的なこともあり今年度で最終年度としました。

次年度は、クラブの在り方や運営方法などを検討するため、沿線地域で活動を実践している方々をメンバーとする検討会議を設置し1年間かけてとりまとめることにしています。

また、上越地域の公共交通事業者3社(頸城自動車株式会社、佐渡汽船株式会社)が観光利用の促進や公共交通の利便性向上に向け連携強化を図ることを目的に連携協定を締結しました。今後も地域と一体となった利用促進施策を引き続き推進してまいります。

今後も、健全な経営環境を整えるため、第二次中期経営計画の各種施策を着実に実行するとともに、新潟県及び沿線三市とも連携を図りながら、持続可能な鉄道事業の運営に努めてまいります。

(オ) 人材確保及び育成の取組み

人事業務においては、業務の責任の重さや特殊性に応じた手当を新設し、社員のエンゲージメント向上を図りました。また、社会情勢に即した賃金水準の維持・改善に向け、賃金制度の抜本的な見直しを実施しました。

採用業務においては、2023年度より担当者を増員し、オンライン会社説明会およびオープンカンパニーを複数回開催するとともに、これまでの新潟県に特化した就職情報サイトに加え全国規模の学生向け就職情報サイトを新たに導入するなど採用体制を強化し、さらに、2026年度新規採用者から、新たに「鉄道総合職」を採用区分に加えた結果、大学等からの新卒採用においてエントリー数・採用試験応募者数ともに前年度比6倍を達成しました。

人材育成においては、社員の成長段階に応じた階層別研修計画を策定し、実施に着手しました。また、社員が意見を述べやすい職場環境の実現に向け、Webフォームを活用した人事部門への意見・希望申告を実施しました。

(2) 第一次中期経営計画期間中の経営状況及び評価

2025年度で終了した第一次中期経営計画期間(計画期間5年:2021~2025年度)中の経営状況及び経営目標は以下の通りです。

第一次中期経営計画期間(計画期間5年:2021~2025年度)中の経営状況

【単位:千円】

区分	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
営業収益	3,524,274	3,499,570	3,621,138	3,657,727	3,606,652
うち旅客収入	575,402	670,680	728,690	718,260	766,813
うち線路使用料収入	2,242,355	2,200,597	2,183,135	2,218,632	2,168,410
うち運輸雑収	706,518	628,292	709,314	720,835	671,429
経常利益(▲経常損失)	▲467,582	▲256,354	▲5,136	▲322,992	▲150,219
当期純利益(▲当期純損失)	176,883	▲239,027	▲63,309	▲281,812	▲325,979
1株当たり当期純利益 (▲1株当たり当期純損失)	0	▲1	0	0	0
総資産	3,247,746	3,882,993	4,628,913	4,435,468	5,422,675
純資産	1,872,617	1,633,591	1,570,282	1,288,470	962,491
1株当たり純資産額	7	6	6	5	4
1日当たり利用人員(単位:人)	8,591	9,105	9,232	9,282	9,356
うち定期外(単位:人)	2,163	2,759	3,033	3,173	3,264
社員数(単位:人)	242	233	227	221	218

※千円未満の端数は四捨五入

第一次中期経営計画期間(計画期間5年:2021~2025年度)の経営目標

項目	目標	実績
営業収益	36.0億円(2025年度)	36.1億円(2025年度決算額)
当期損益	▲1.7億円以内 (2021~2025年度平均)	▲1.5億円 (2021~2025年度平均)
1日当たり利用人員	9,600人(2025年度)	9,356人(2025年度実績)
うち定期外	3,740人(2025年度)	3,264人(2025年度実績)
社員数	224人(2025年度末)	220人(2025年度末)

(※ 社員数には役員を含む)

第一次中期経営計画における経営目標のうち、「営業収益」「当期損益」「社員数」については、目標を達成することが出来ましたが、「1日当たり利用人員」「1日当たり利用人員のうち定期外」については、目標を達成することが出来ませんでした。

第一次中期経営計画については、計画策定時に新型コロナウイルスの影響を正確

に予測することが困難であったこともあり、その達成状況に関する要因を精緻に分析することは難しい状況ですが、達成した3つの項目を含めて、極めて厳しい状況であったと考えています。

「営業収益」については、当社が線路・電路の維持に要した費用（維持補修費・人件費・減価償却費など）について、貨物列車の走行割合に応じてJR貨物から支払われる「線路使用料」が全体の約6割と依然として大きな割合を占めているところであり、収支の改善を図るためには、旅客収入や運輸雑収の増加を図り、相対的に線路使用料の割合を下げることが重要だと考えています。

「当期損益」については、5年間で新潟県・沿線三市から新型コロナ対策のための多額の支援金により達成したものであり、この支援金がなければ目標を達成することは出来なかったものと考えています。

「社員数」については、計画策定時（2022年3月）に3名であったアルバイト従業員が、2025年度末時点で21名と増加しており、アルバイト従業員の数を踏まえると、計画策定時に想定していた社員数を超えているものと考えています。

なお、目標が達成できなかった「一日当たり利用人員」「一日当たり利用人員のうち定期外」については、想定以上に人口減少が進んだこと、コロナ禍の影響が長引いたことも影響したものと思われませんが、2022年度からは増加傾向に転じており、引き続き、ご利用者を増加させるための施策を強化していくことが重要と考えております。

（3）対処すべき課題

（ア）安全・安定輸送が鉄道事業にとって最優先の課題となります。JR東日本とJR西日本の両社から経営を引き継いだ当社では、2017年3月から妙高はねうまライン及び日本海ひすいラインの両線区の運行管理を一括して行っていますが、運行・施設管理ルールの定着化に向けて、引き続き努めてまいります。

（イ）JR東日本・西日本からの出向社員や定年後再雇用された契約社員の高年齢化が引き続き進む中、技術職における即戦力人材の確保は本年も最重要課題と位置づけております。費用対効果を見極めながら、採用媒体の拡充にも積極的に取り組んでまいります。また、実施済みの賃金制度見直しや各種手当の新設に続き、社員の定着・エンゲージメント向上に資するための待遇改善を検討してまいります。

人材育成においては、昨年度策定した階層別研修計画を本格展開するとともに、管理職候補者向けの研修を重点的に実施し、実践的なマネジメント能力の習得を図ります。また、組織全体のDX化推進を支援するため、社員全体のIT活用スキル向上を図るための研修導入を検討してまいります。

さらに、昨年度導入した人事部門への意見・希望申告の仕組みを活かしながら、社員が長く意欲を持って働き続けられる職場環境の整備と適材適所の計画的な配置を実施し、離職防止と組織力の強化を図ってまいります。

(ウ) 企業業績の回復などからビジネス、観光のご利用者は増加しているものの、沿線地域の人口減少により定期収入は減少傾向にあります。そのためリゾート列車・雪月花や TOKI トレインの運行、各種地域イベントへの参加や貸切列車の積極的な活用などを通じて地域住民の皆様にとキ鉄の魅力にふれていただき、一層の利用促進と収入確保に努めてまいります。

(エ) 今後の7年間に向けて重点的に取り組む内容をまとめた、第二次中期経営計画(計画期間7年:2026~2032年度)を策定し、今年2月25日に公表しました。変電所などの大規模設備更新計画を進めるとともに、経営計画に掲げた目標達成に向け、更なる効率的な経営に社員一丸となって取り組んでまいります。

(4) 主要な事業内容(旅客鉄道事業)

旅客鉄道事業の営業キロは、妙高はねうまライン(直江津・妙高高原間)37.7km、日本海ひすいライン(直江津・市振間)59.3km、駅数は22駅です。

車両はE T 127系電車を20両(10ユニット)、413系電車を3両(1ユニット)、E T 122形気動車10両(雪月花2両含む)を保有しています。

列車本数は、妙高はねうまライン58本、日本海ひすいライン44本、合計102本となっており、妙高はねうまラインは71%(41本)、日本海ひすいラインは全列車でワンマン運転を実施しました。あいの風とやま鉄道線、JR東日本信越線と直通運転を行っています。

また、2026年3月14日にダイヤ改正を実施し、改正後の運転本数は妙高はねうまライン、日本海ひすいラインとも改正前と同様の本数です。

(5) 主要な営業所 (2026年3月31日現在)

行政区域	駅名	所在地	路線
上越市	本社	上越市東町1番地1	
	二本木駅	上越市中郷区板橋552番地	妙高はねうま
	上越妙高駅	上越市大和2丁目1番1号	〃
	南高田駅	上越市南高田町字戸木518-2、519	〃
	高田駅	上越市仲町4丁目1番地	〃
	春日山駅	上越市春日山町3丁目1番	〃
	直江津駅	上越市東町1番地1	妙高はねうま 日本海ひすい
	谷浜駅	上越市大字長浜字家の下122番地	日本海ひすい
	有間川駅	上越市大字有間川字平浜1075番地	〃
	名立駅	上越市名立区名立大町字町田道下1009番地	〃
	糸魚川市	筒石駅	糸魚川市大字仙納928番地
能生駅		糸魚川市大字能生2583番地	〃
浦本駅		糸魚川市大字間脇字砂田830番地	〃
梶屋敷駅		糸魚川市大字田伏字川成368番地	〃
えちご押上 ひすい海岸駅		糸魚川市押上2丁目107番地	〃
糸魚川駅		糸魚川市大町1丁目7番10号	〃
青海駅		糸魚川市大字青海832番地	〃
親不知駅		糸魚川市大字歌18番地	〃
市振駅		糸魚川市大字市振913番地	〃
妙高市	妙高高原駅	妙高市大字田口字南312番地	妙高はねうま
	関山駅	妙高市大字関山1213番地15号	〃
	新井駅	妙高市栄町1番地1号	〃
	北新井駅	妙高市柳井田町1丁目10番20号	〃

(6) 従業員の状況 (2026年3月31日現在)

部 門	従業員数	内訳	
		出向者	自社社員
経営戦略室	13	0	13
総務部	14	0	14
営業部	48	3	45
運輸部	99	12	87
設備部	44	8	36
合 計	218	23	195

(7) 主要な借入先の状況 (2026年3月31日現在)

借入先	借入額
—	0円

2 株式の状況 (2026年3月31日現在)

(1) 発行済株式の総数 263,824株

(2) 株主数 279名

(3) 株主の状況

株主名	株式数	持株比率
新潟県	245,600株	93.09%
上越市	7,929株	3.01%
糸魚川市	4,408株	1.67%
妙高市	2,863株	1.08%
その他(企業・団体・個人)	3,024株	1.15%
合計(279名)	263,824株	100.00%

3 会社役員 の 状況

(1) 取締役及び監査役の状況 (2026年3月31日現在)

役 職	氏 名	重要な兼職の状況
代表取締役社長	平井 隆志	
代表取締役専務	藤山 育郎	(総務部長)
取 締 役	鈴木 康之	新潟県 副知事
取 締 役	小田 基史	上越市 副市長
取 締 役	西澤 澄男	妙高市 副市長
取 締 役	井川 賢一	糸魚川市 副市長
取 締 役	高橋 信雄	高助コーポレーション(株)代表取締役会長
取 締 役	高瀬 吉洋	糸魚川商工会議所 会頭
取 締 役	東條 邦昭	(有)かんずり 代表取締役会長
監 査 役	井部 俊一	税理士法人 井部会計 代表社員

- (注) 1. 代表取締役社長の平井隆志、代表取締役専務の藤山育郎を除く取締役は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。
2. 社外取締役であった福田聖、関根繁明は、辞任に伴い2025年5月31日付けで退任いたしました。
3. 取締役 平井隆志氏、藤山育郎氏、鈴木康之氏、小田基史氏、西澤澄男氏、井川賢一氏、高橋信雄氏、高瀬吉洋氏、東條邦昭氏及び監査役 井部俊一氏は、当社と会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結しており、当該契約に基づく損害賠償責任限度額は法令の定める額となります。

(2) 取締役及び監査役の報酬等

区分	支給人数	報酬等の総額
取締役 (うち社外取締役)	延べ 7名 (5名)	16,542,004円 (1,360,000円)
監査役 (うち社外監査役)	1名 (1名)	600,000円 (600,000円)
合計 (うち社外役員)	延べ8名 (6名)	17,142,004円 (1,960,000円)

- (注) 1. 報酬等の総額には、使用人兼務取締役の使用人分給与は含まれておりません。
2. 取締役の報酬限度額は、平成27年6月26日開催の第5回定時株主総会決議に基づき合計3,000万円となっております。
3. 監査役の報酬限度額は、平成27年6月26日開催の第5回定時株主総会決議に基づき合計100万円となっております。

4. 期末現在の人員は、取締役9名、監査役1名であります。支給人数との相違は、事業年度内に取締役2名の交代があり人数が重複しているため、また、無報酬の社外取締役4名を除いているためであります。

(3) 社外役員に関する事項

ア. 他の法人等の業務執行者としての重要な兼職の状況及び当社と当該他の法人等との関係社外役員の重要な兼職先である法人等と当社との間には特別な関係はありません。

イ. 社外役員の主な活動状況

区分	氏名	主な活動状況
取締役	鈴木 康之	当事業年度開催の取締役会5回のうち5回に出席し、審議いただいております。
取締役	小田 基史	当事業年度開催の取締役会5回のうち5回に出席し、審議いただいております。
取締役	西澤 澄男	当事業年度開催の取締役会5回のうち4回に出席し、審議いただいております。
取締役	井川 賢一	当事業年度開催の取締役会5回のうち5回に出席し、審議いただいております。
取締役	高橋 信雄	当事業年度開催の取締役会5回のうち2回に出席し、審議いただいております。
取締役	高瀬 吉洋	当事業年度開催の取締役会5回のうち4回に出席し、審議いただいております。
取締役	東條 邦昭	当事業年度開催の取締役会5回のうち4回に出席し、審議いただいております。
監査役	井部 俊一	当事業年度開催の取締役会5回のうち5回に出席し、審議いただいております。

- (注) 1. 社外取締役 高橋信雄氏、高瀬吉洋氏、東條邦昭氏は、長年にわたり企業経営者として活躍されており、豊富な経験と知識を当社の経営に生かしていただけるものと判断したためであります。
2. 社外取締役 鈴木康之氏、小田基史氏、西澤澄男氏、井川賢一氏は、県・市の要職を務められ、第3セクター企業である当社の経営において、豊富な知識と経験を生かしていただけるものと判断したためであります。
3. 社外監査役 井部俊一氏は関東信越税理士会副会長（会務担当）などを歴任され、財務・会計に関する豊富な経験と高度な知識を有しておられることから、社外監査役としての職務を適切に遂行いただけるものと判断したためであります。

4 会計監査人の状況

(1) 名 称 E Y新日本有限責任監査法人

(2) 報酬等の額

区分	支払額
当事業年度に係る会計監査人の報酬等の額	4,700,000 円

(3) 会計監査人の解任または不再任の決定の方針

取締役会は、会計監査人の職務の執行に支障がある場合等、その必要があると判断した場合は、監査役の同意を得たうえで、または、監査役の請求に基づいて、会計監査人の解任または不再任を株主総会の会議の目的とすることといたします。

監査役は、会計監査人が会社法第 340 条第 1 項各号に定める項目に該当すると認められる場合は、会計監査人を解任いたします。この場合、監査役は、解任後最初に招集される株主総会において、会計監査人を解任した旨と解任の理由を報告いたします。

5 内部統制システムの基本方針

当社の内部統制システムの整備に関する基本方針を以下のとおり定めております。

(1) 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

株主総会議事録、取締役会議事録、経営会議議事録その他取締役の職務執行に係る文書について「文書管理規程」その他関連規程を整備し、適切に保存・管理する。また、取締役および監査役は、必要に応じて常時これらの文書等を閲覧できる。

(2) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

ア 鉄道事業として公共輸送に携わることから、安全性の確保を最重要の視点として整備する。

イ 鉄道の安全管理規程を定め、安全確保の万全を図る。また、事業活動に関する様々な危機管理を行い損失の最小化を図るため「リスク管理規程」その他の関連規則を整備し、全社的な危機管理体制を整備、運用する。

ウ 重大な危機が発生した場合には、社長を本部長とする危機管理本部をすみやかに組織し、危機への対応と、そのすみやかな収拾に向けた活動を行う。

(3) 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 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、定期的に取り締り役会を開催するほか、適宜臨時に開催し、経営上重要な事項について協議するとともに、課題の早期解決を図る。

- イ 取締役会は、経営方針を決定するとともに年次事業計画を策定し、全社的な目標を設定する。
- (4) 取締役及び使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制
- ア 社員および使用人は、会社の定款及び法令に基づき職務を遂行するとともに、「企業倫理」、「行動指針」をはじめ企業倫理を遵守する体制を整備する。
 - イ 上記の徹底を図るため職務執行状況を監督する取締役等を任命し、定期的に監督するとともに、その結果を必要に応じて取締役会及び監査役に報告する。
 - ウ 取締役会は、法令、定款、取締役会規程等に従い、取締役の相互の意思疎通を図り、経営に関する重要事項を決定するとともに、取締役の職務執行を監督する。
- (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
- 現在、監査役の職務を補助すべき使用人は配置していないが、必要に応じて、監査役と協議のうえ、同使用人を配置することができる。
- (6) 取締役および使用人が監査役に報告するための体制その他監査役への報告の体制
- ア 取締役または使用人は、法定の事項に加え、職務執行に関して重大な法令・定款違反若しくは不正行為の事実、会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を知ったときは、速やかに監査役に報告する。
 - イ 取締役または使用人は、事業・組織に重大な影響を及ぼすおそれのある事項、内部監査の実施状況等をすみやかに監査役に報告する。
- (7) 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
- ア 取締役は、監査役が取締役会、経営会議その他重要な会議に出席し、必要に応じて意見を述べることの出来る体制を整備する。
 - イ 監査役は、代表取締役との間で随時意見交換を実施するとともに、必要に応じて各業務担当取締役および重要な使用人からの意見聴取の機会を設ける。
 - ウ 監査役は、会計監査人と連携を保ち、意見および情報の交換を行うとともに必要に応じて会計監査人に報告を求める。
- (8) 財務報告の信頼性を確保するための体制
- 財務計算に関する書類その他の情報の適正性を確保するために必要な体制整備運用評価を行い、財務報告の信頼性を確保する。
- (9) 反社会的勢力排除に向けた体制

当社は、反社会的勢力・団体・個人とは一切関わりを持たず、不当・不法な要求にも応じないこととし、平素より関係行政機関などからの情報収集に努め、事案の発生時には関係行政機関や法律の専門家と緊密に連絡を取り、組織全体として速やかに対処できる体制を整備する。

なお、当社は、内部統制システムの基本方針の定めに従い、規程違反の防止のため社内報告制度の整備、内部監査体制の拡充に取り組んでおります。

計 算 書 類

(第 16 期)

自 2025 年 4 月 1 日

至 2026 年 3 月 31 日

えちごトキめき鉄道株式会社
新潟県上越市東町1番地1

貸借対照表

(2026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】	[5,391,896]	【流動負債】	[2,669,961]
現金及び預金	3,197,690	未払金	1,074,613
未収運賃	62,897	リース債務	9,520
未収金	1,195,912	預り連絡運賃	53,363
貯蔵品	209,666	預り金	10,512
前払金	0	前受運賃	28,778
前払費用	31,571	前受金	15,968
預け金	1,768	賞与引当金	79,291
立替金	690,905	圧縮特別勘定	1,105,006
未収還付法人税等	1,485	未払消費税等	72,149
		未払法人税等	41,257
		災害損失引当金	179,500
		【固定負債】	[1,790,222]
【固定資産】	[30,778]	長期リース債務	28,671
(鉄道事業固定資産)	(21)	資産除去債務	74,651
土地	0	圧縮特別勘定(長期)	1,686,900
建物	1	負債合計	4,460,183
構築物	17		
車両運搬具	0	(純資産の部)	
機械装置	1	【株主資本】	[962,491]
その他	1	資本金	6,677,100
(投資その他の資産)	(30,757)	(資本剰余金)	(6,514,100)
長期前払費用	11,330	資本準備金	6,514,100
差入保証金	2,200	(利益剰余金)	(△12,228,708)
保険積立金	17,054	その他利益剰余金	△ 12,228,708
その他	172	繰越利益剰余金	△ 12,228,708
		純資産合計	962,491
資産合計	5,422,675	負債純資産合計	5,422,675

(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

自 2025年4月 1日

至 2026年3月31日

(単位：千円)

科 目	金 額	
鉄道事業		
営業収益		3,606,652
営業費		3,955,814
営業損失		349,162
営業外収益		
受取利息	9,700	
補助金収入	181,845	
雑収入	7,608	199,154
営業外費用		
支払利息	175	
雑損失	36	211
經常損失		150,218
特別利益		
固定資産売却益	73,599	
補助金収入	1,072,631	
工事負担金収入	5,737	
圧縮特別勘定戻入	34,706	1,186,675
特別損失		
固定資産圧縮損	67,929	
圧縮特別勘定繰入	990,681	
災害損失引当金繰入額	179,500	
減損損失	119,705	1,357,815
税引前当期純損失		321,358
法人税、住民税及び事業税		4,620
当期純損失		325,978

(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

自 2025年4月1日 至 2026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		株主資本合計	
		資本準備金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 繰越利益剰余金	利益剰余金合計		
当期首残高	6,677,100	6,514,100	6,514,100	△ 11,902,729	△ 11,902,729	1,288,470	1,288,470
当期変動額							
当期純利益				△ 325,978	△ 325,978	△ 325,978	△ 325,978
当期変動額合計				△ 325,978	△ 325,978	△ 325,978	△ 325,978
当期末残高	6,677,100	6,514,100	6,514,100	△ 12,228,708	△ 12,228,708	962,491	962,491

(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) 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品 先入先出法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定)

(2) 固定資産の減価償却の方法

①有形固定資産

建物は定額法、その他の有形固定資産は定率法を採用しております。

ただし、平成28年4月1日以後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おります。

また、鉄道事業固定資産の構築物のうち、取替資産については取替法を採用しております。

②無形固定資産

定額法を採用しております。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)に基づいております。

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を採用しております。

(3) 引当金の計上基準

賞与引当金

従業員に対して支給する賞与の支出に充てるため、当事業年度における支給見込額を基準として計上しております。

災害損失引当金

2025年9月3日集中豪雨での直江津変電所の冠水による復旧費用等の支出に備えるため、その見積り額を計上しております。

(4) 収益及び費用計上の認識基準

当社は鉄道業を営んでおり、主要な事業として旅客運輸および鉄道線路使用契約に基づく鉄道線路使用料の收受を行っております。

旅客運輸については、運送約款に基づき旅客の輸送を行う履行義務を負っております。旅客運輸のうち定期券にかかる履行義務は有効期間における期間の経過に伴い充足されるものと判断し、有効期間内の期間の経過に応じ一定期間にわたり収益の認識しております。その他の旅客運輸については、主として輸送を行った時点で履行義務が充足されるものと判断し、輸送を行った一時点で収益の認識をしております。

鉄道線路使用契約については、契約で定められた区間の鉄道線路を相手方に使用させる履行義務を負っております。当該履行義務は相手方が当社の鉄道線路を走行するにつれ充足されるものと判断し、走行実績に応じ一定期間にわたり収益を認識しております。

(5) その他計算書類の作成のための基本となる重要な事項

① 工事負担金等の会計処理

鉄道業における地域公共交通確保維持改善事業の工事や鉄道施設整備事業の工事等を行うに当たり、国・地方公共団体等より受入れた工事負担金等は補助金収入として特別利益に計上するとともに、取得した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

収益を理解するための基礎となる情報は「1. 重要な会計方針に係る事項に関する注記」の「(4) 収益及び費用計上の認識基準」に記載のとおりです。

3. 貸借対照表に関する注記

(1)有形固定資産の減価償却累計額	3,873,209千円
(2)鉄道事業固定資産の取得原価から直接控除された工事負担金等圧縮累計額	10,464,452千円

4. 損益計算書に関する注記

(1)営業収益	3,606,652千円
旅客運輸収入	766,812千円
線路使用料収入	2,168,410千円
運輸雑収	671,429千円
(2)営業費	3,955,814千円
運送営業費	3,600,481千円
一般管理費	175,246千円
諸税	172,180千円
減価償却費	7,906千円

(3)補助金収入の主な内容は次のとおりであります。

えちごトキめき鉄道安定経営緊急支援事業支援金(県)	544,097千円
第三セクター鉄道利便性向上支援事業支援金(県)	193,600千円

5. 減損損失に関する注記

(1)減損損失

当社は以下の資産グループについて減損損失を計上いたしました。

①減損損失を認識した資産の概要

場 所	用 途	種 類
新潟県上越市、 糸魚川市、妙高市	鉄道事業用資産	有形固定資産 無形固定資産

②減損損失の認識に至った経緯

当事業年度において、今後の収益を予測した結果、将来において設備投資額の回収が困難な見込であるため、当該資産の帳簿価額を回収可能価額まで減損し、当該減少額を減損損失として特別損失を計上しております。

③資産区分ごとの減損損失の内訳

構築物	74,362 千円
工具器具備品	19,513 千円
リース資産	19,127 千円
その他	6,702 千円
	119,705 千円

④資産のグルーピングの方法

当社は鉄道事業のみを行っておりますので、すべての固定資産を単一の資産グループとしております。

⑤回収可能価額の算定方法

回収可能価額は正味売却価額によっております。

また、正味売却価額は不動産鑑定評価等第三者による算定価額をもとに算出しております。

6. 株主資本等変動計算書に関する注記

当事業年度末の発行済株式の種類及び総数

普通株式	263,824株
------	----------

7. 税効果会計に関する注記

繰延税金資産の発生の主な原因は、減損損失、繰越欠損金、賞与引当金、未払事業税であり、評価性引当額は2,766,453千円であります。

8. 関連当事者との取引に関する注記

親会社及び法人主要株主等

(単位:千円)

属性	会社等の名称	議決権等の所有(被所有)割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額(注)1	科目	期末残高(注)1
法人主要株主等	新潟県	(被所有)直接93.09%	従業員の派遣	補助金収入(注)2	848,547	未収金	73,394

(注) 新潟県からの補助に係る取引条件及び取引条件の決定方針は、新潟県の補助金等の交付に関する規則に従っております。

9. 1株当たり情報に関する注記

1株当たり純資産額	3,648.23円
1株当たり当期純損失	1,235.59円

10. 重要な後発事象に関する注記

該当事項はありません。