

事 業 報 告

第 21 期

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

IGRいわて銀河鉄道株式会社

事業報告

〔 自 2021年4月1日
至 2022年3月31日 〕

I 会社の現況に関する事項

1. 当事業年度における事業の経過及びその成果

当期における日本経済は、新型コロナウイルス感染症の拡大による緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発令される状況が続き、行動の自粛などを通して経済活動が抑制され、鉄道各社においても依然として厳しい経営状況が続いています。

岩手県内においても、岩手緊急事態宣言の発令による不要不急の外出自粛の要請など、新型コロナウイルス感染症による影響を大きく受けました。

当社においては、沿線の人口減少に加え新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことから、旅客運輸収入の減少や旅行業及び飲食業などの関連事業でも減収となっており、厳しい経営状況が続きました。

このような状況下で、輸送人員は1日平均11,864人となり、年間約433万人にご利用いただき、通勤・通学・通院を中心とした沿線住民の日常生活における交通手段として、コロナ禍においても重要な役割を果たしました。

鉄道の根幹である安全対策については、実車運転訓練会をはじめ、踏切事故防止運動の啓発活動を実施するなど、安全の確保に取り組みました。また、新型コロナウイルス感染症対策を徹底し、安心して利用できる環境を提供してきたほか、駅及び列車内でのアナウンスや掲示物などで感染防止意識の啓発活動を継続して行いました。社内においても、分散業務体制を整えるなどして、事業継続に向けリスク管理を徹底し、通常運行の維持・確保に努めました。

利用促進については、盛岡～青森間鉄道開通130周年を記念し青い森鉄道と共同で企画した「もりもりフリーパス」や沿線の妊産婦の方を対象とした「IGR HUG PASS」、北岩手地域のシームレスな移動や決済などを目的とした「北いわてMa a S」を活用して企画乗車券を発売することで、鉄道利用者の増加及び地域経済の回復・拡大に向けて取り組みました。

地域との協働については、県北地域への誘客促進や当社の利用促進を目的として、二戸市と一戸町のデザインによるラッピング車両の運行や二戸市からの支援により金田一温泉駅のトイレのリニューアルを行いました。

また、県・沿線市町からの支援（いわて銀河鉄道利用促進協議会事業）を受け、「小学生100円きっぷ」を発売しました。そのほか、高校生を中心とした「PR動画・CM」の放映やWEBサイト「星旅」の公開、沿線地域の名物等のイラストをモチーフとした各駅の装飾「えきいろ」の制作など、地域の魅力発信や鉄道の利用促進に向けて取り組みました。

関連事業については、二戸駅に隣接するカシオペアメッセなにゃーと内で「銀河ダイニングへのへの」の営業を開始し、地元食材を生かしたメニューや乗車券とセットになった旅行商品の造成等により、地域内外に向けた地元の魅力発信や地域の活性化に努めたほか、コロナ禍による生活・行動様式の変化等に対応するため、関連事業全般について、今後の在り方の検討を行いました。

財務運営については、徹底したコスト削減を進めるとともに、鉄道施設の整備に鉄道施設総合安全対策事業費補助を活用し、「指令システム」をはじめとする老朽化した鉄道施設を更新するなど、財務運営の安定化に取り組みました。

また、県・沿線市町から「いわて銀河鉄道運行支援交付金」等の支援を受けたほか、「並行在来線鉄道事業者協議会」を通じ、国に貨物調整金制度の見直しや支援制度の拡充に関する要望を継続して行うなど、事業基盤の充実に向けた取組を行いました。

この結果、当期は純損失として283,586千円を計上しました。内訳については、営業収益は旅客運輸収入が899,543千円、鉄道線路使用料収入が2,667,945千円、関連事業を含めた運輸雑収が482,166千円、計4,049,655千円となりました。一方、営業費は、4,571,223千円となり、営業損失は512,568千円を計上することとなりました。

これに運行支援交付金等助成金収入を含む営業外収益193,256千円、支払利息等の営業外費用12,264千円、補助金等の特別利益183,675千円、固定資産圧縮損等の特別損失122,291千円、法人税等の4,394千円を加え、当期純損失は283,586千円となりました。

2. 対処すべき課題

新型コロナウイルス感染症については、今後も継続して感染防止に取り組んでいくとともに、リスク管理を徹底し、地域の旅客輸送及び日本の物流の担い手として、安全・安定輸送の確保に努めるとともに、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えながら今後の需要の変化を捉え、新たな生活・行動様式に応じた事業の在り方などについて柔軟に対応します。

財務運営については、沿線の人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響で当期まで継続して営業赤字となっており、営業収益の減少は今後も見込まれます。また、「指令システム」の更新など複数年計画の大規模な施設・設備の更新を進めているほか、鉄道施設の老朽化に伴う修繕費や設備更新等の工事費の増嵩が見込まれます。さらに、鉄道利用におけるデジタル化についても検討を進めているところです。

安全・安定輸送を第一とした計画を基本とし、国庫補助金や助成金を活用するとともに、修繕経費は資金計画に見合うよう調整を行いつつ、岩手県及び沿線市町からの支援が得られるよう引き続き協議・検討を継続します。

また、業務運営全般については、「中期経営計画(2018～2022)」の達成に向けて、別添「2022年度運営方針」に基づき、「もっと身近にIGR」を合言葉に沿線地域の関係機関・団体や沿線住民の皆さまとの連携を深めることで沿線地域の魅力向上・活性化に取り組みます。

別紙

1. 2022年度の運営方針

2022年度は、2013年度に策定した「新・経営ビジョン」が計画期間の10年の区切りを迎えるとともに、開業20周年の節目を迎える年でもあります。開業以来、会社を取り巻く経営環境が大きく変化中、安全・安定輸送を確保し、公共交通機関の役割を果たすべく、このビジョンの実現に向けて中期経営計画の実施に取り組んでいます。

しかしながら、2016年度に寝台特急が運行終了になったことや沿線人口の減少により、旅客運輸収入が大きく減少したことに加え、2020年度からは新型コロナウイルス感染症の拡大により、さらに厳しい経営状況が続いています。

このような中、地域の足を守ることが最大の使命であることから、2022年度は引き続き安全・安定輸送の確保に努めるとともに、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた中長期的な視点に立ち、今後の需要の変化を的確に捉えて変革を恐れずに挑戦していき、新たな価値の創造に向けて各事業を積極的に推進していきます。

ア 安全・安定輸送の確保

安全・安定輸送の確保を第一とし、新型コロナウイルス感染症で変化した生活・行動様式に対応した取組や感染症対策の徹底に努めます。

イ 健全で安定的な経営

持続可能な経営のため、すべての事業において見直しを行い、収支計画及び設備投資計画をもとに資金繰り計画を策定し、経営状況を踏まえて金融機関等と協議の上、安定的な財務運営に取り組めます。

ウ 沿線地域との連携・協働の推進

地域のニーズを的確に捉え、広域的な視点で地域資源を有効に活用し、連携・協働しながら、地域の振興や経営環境改善につながる取組を推進します。

2. 次期経営ビジョン策定について

2013年度に策定した「新・経営ビジョン」が2022年度末で計画期間の10年の区切りを迎えることから、社内プロジェクトを立ち上げ、今後10年間の「次期経営ビジョン（2023～2032）」を策定します。

3. 設備投資の状況

当期に実施した設備投資の総額は517,547千円で、その主な内容は次のとおりです。

・光ケーブル及び光搬送装置新設工事	142,982	千円
・支持物取替その他工事	133,020	千円
・列車接近警報装置修繕その他工事	40,962	千円
・き電区分所き電ME盤取替その他工事	32,772	千円
・第四北上川橋りょう護床ブロック新設工事	26,983	千円

4. 資金調達の状況

(株)岩手銀行、(株)東北銀行、(株)北日本銀行の地元3行と総額15億円の限度枠内で随時必要額の融資が受けられる契約を締結しており、15億円の短期資金を借入調達しています。

新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、旅客運輸収入が大幅に減少したことから、資金繰り安定化を目的として、地元3行から3億円(コロナ売上減少対応資金)、(株)日本政策金融公庫から3億円(新型コロナウイルス感染症対策挑戦支援資本強化特別貸付)の長期資金を借入調達しています。

5. 直前三事業年度の財産及び損益の状況

区 分	第18期	第19期	第20期	第21期 (当事業年度)
営業収益(千円)	4,434,821	4,473,819	4,022,072	4,049,655
当期純利益(千円)	99,094	△52,493	△274,656	△283,586
一株当たり当期純利益(円)	2,678	△1,418	△7,424	△7,665
総資産(千円)	5,910,909	5,834,475	6,349,010	6,298,223

6. 当事業年度の末日における主要な事業内容

鉄道事業法による第一種鉄道事業及びこれに付帯関連する事業

7. 当事業年度の末日における主要な事業所

- ・本 社 岩手県盛岡市青山二丁目2番8号
- ・運輸管理所 岩手県盛岡市天昌寺町5番5号
- ・設備管理所 岩手県盛岡市好摩字上山3番地3

8. 使用人の状況

区分	使用人数	平均年齢	平均勤続年数
男子	214名	45.9歳	8.7年
女子	79名	40.5歳	7.0年
合計	293名	44.4歳	8.3年

(注) 上記には、東日本旅客鉄道㈱からの出向従業員26名、契約社員4名、スタッフ社員75名を含んでいます。

9. 重要な親会社等の状況

当社は、岩手県から発行済株式総数の54.06% (20,000株) の出資を受けています。

当社は、岩手県知事が取締役会長に就任しています。

II 株式に関する事項

1. 会社が発行する株式の総数 40,000株
2. 発行済株式の総数 (普通株式) 36,994株
3. 当事業年度末の株主数 49名
4. 発行済株式の十分の一以上の数の株式を有する大株主の状況

株主名	持株数
岩手県	20,000株
盛岡市	5,858株

Ⅲ 会社役員に関する事項

1. 取締役及び監査役の状況

会社における地位	氏 名	担当又は他の法人等の代表状況等
取締役会長	達 増 拓 也	岩手県知事
取締役副会長	谷 藤 裕 明	盛岡市長
代表取締役社長	浅 沼 康 揮	
専務取締役	鈴 木 敦	
取締役	中 村 英 夫	東京都市大学名誉総長
取締役	藤 原 淳	二戸市長
取締役	佐々木 光 司	岩手町長
取締役	主 濱 了	滝沢市長
取締役	熊 谷 泰 樹	岩手県ふるさと振興部長
取締役	小野寺 美 登	一戸町長
常勤監査役	似 鳥 徹	岩手県立大学名誉教授
監査役	鎌 田 英 樹	株式会社アパシー岩手放送代表取締役社長
監査役	佐々木 孝 弘	八幡平市長

(注)常勤監査役 中嶋芳也は2021年6月21日に退任しました。

(注)監査役 田村正彦は2021年9月26日に辞任しました。

(注)取締役 田中辰也は2021年11月17日に辞任しました。

2. 取締役及び監査役の報酬等の総額

(単位：千円)

区 分	人 数	報 酬 等 の 額	摘 要
取 締 役	3	11,964	
監 査 役	2	2,471	
計	5	14,435	

IV 会計監査人に関する事項

1. 名称

有限責任 あずさ監査法人

2. 当事業年度中に辞任した又は解任された会計監査人に関する事項

該当する事項はありません。

3. 現在の業務停止処分に関する事項

該当する事項はありません。

4. 過去2年間の業務停止処分に関する事項の内、会社が事業報告の内容とすべきと判断した事項

該当する事項はありません。

V 業務の適正を確保するための体制等の整備についての決議内容

内部統制システムの整備に関する基本方針について

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います。

1 取締役の職務執行が法令・定款に適合することを確保するための体制

役員はあらゆる会社の根本規範である定款及び法令に従ってその職務を遂行するとともに取締役自ら率先垂範と役員への周知徹底を図ることとする。また、監査役は取締役会等の重要な会議に出席し、取締役の職務執行の監視をより一層強化することとする。

2 取締役の職務の執行が効率的に行われていることを確保するための体制

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、定期的に取り締役会を招集するほか、適宜臨時に開催するものとする。併せて、年次事業計画を立案し、全社的な目標を設定するものとする。

3 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

全社的対応は総務部を窓口とし、リスクの状況を正確に把握、適切に制御の上、健全な会社経営に努めるものとする。なお、不測の事態が発生した場合には、社長指揮下の対策本部を設置し、迅速な対応を行い、損害の拡大を防止する体制を整えるものとする。

4 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事項

取締役の職務執行に係る情報については、適切かつ確実に定められた期間、保存・管理を行うものとする。

5 取締役が監査役に報告をするための体制

取締役は、会社の業務または業績に与える重要な事項について監査役に報告するものとし、職務の執行に関する法令違反、定款違反及び不正行為の事実を知った時は、遅滞なく報告するものとする。なお、前記に関わらず、監査役は必要に応じて、取締役に対し報告を求めることができるものとする。

VI 決算期後に生じた会社の状況に関する重要な事実

該当する事項はありません。

計 算 書 類

第 21 期

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

貸 借 対 照 表

損 益 計 算 書

株主資本等変動計算書

個 別 注 記 表

IGRいわて銀河鉄道株式会社

貸借対照表

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	1,560,992	流 動 負 債	2,993,599
現金及び預金	396,709	短期借入金	1,500,000
未収運賃	41,749	1年以内返済予定長期借入金	86,246
未収金	996,401	未払金	1,119,970
商品	10,727	未払費用	7,741
貯蔵品	84,850	未払法人税等	11,768
前払費用	30,553	未払消費税等	43,116
		預り連絡運賃	8,568
		預り金	32,340
		前受運賃	64,930
		前受金	42,782
		賞与引当金	41,212
		リース債務	34,921
固 定 資 産	4,737,231	固 定 負 債	1,352,197
鉄道事業固定資産	4,684,406	長期借入金	858,944
建設仮勘定	24,003	長期前受工事負担金	5,990
投資その他の資産	28,821	退職給付引当金	255,352
長期未収金	5,621	特別修繕引当金	171,622
長期前払費用	4,662	リース債務	60,288
差入保証金	23,420		
その他の投資等	739		
貸倒引当金	△ 5,621	負 債 合 計	4,345,796
		(純 資 産 の 部)	
		株 主 資 本	1,952,426
		資 本 金	1,849,700
		利益剰余金	102,726
		その他利益剰余金	102,726
		繰越利益剰余金	102,726
		純 資 産 合 計	1,952,426
資 産 合 計	6,298,223	負 債 及 び 純 資 産 合 計	6,298,223

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しています。

損益計算書

自 2021年 4月 1日
至 2022年 3月 31日

(単位：千円)

科 目	金 額	
鉄道事業営業利益		
営業収益		4,049,655
営業費		4,571,223
営業損失		521,568
営業外収益		
受取利息	2	
助成金収入	172,962	
雑収入	20,291	193,256
営業外費用		
支払利息	11,800	
雑支出	464	12,264
経常損失		340,576
特別利益		
補助金	182,613	
その他	1,062	183,675
特別損失		
固定資産圧縮損	122,291	122,291
税引前当期純損失		279,192
法人税、住民税及び事業税		4,394
当期純損失		283,586

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しています。

株主資本等変動計算書

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	利益剰余金	株主資本合計	
		その他利益剰余金		
		繰越利益剰余金		
当期首残高	1,849,700	386,312	2,236,012	2,236,012
事業年度中の変動額				
当期純損失	—	283,586	283,586	283,586
事業年度中の変動額合計	—	283,586	283,586	283,586
当期末残高	1,849,700	102,726	1,952,426	1,952,426

(注) 記載金額は千円未満を切り捨てて表示しています。

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

商品、貯蔵品

総平均法による原価法（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）によっています。

(2) 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）

定額法によっています。ただし、鉄道事業固定資産のうち取替資産については取替法によっています。

②無形固定資産（リース資産を除く）

定額法によっています。

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います。

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、残存価額をゼロとする定額法によっています。

(3) 引当金の計上基準

①貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

②賞与引当金

従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額を計上しています。

③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）に基づいて、当期末において発生していると認められる額を計上しています。

④特別修繕引当金

鉄道車両の装置保全、車体保全等に要する定期修繕費用の支出に備えるため、発生費用見込額を期間配分し、当期対応額を計上しています。

(4) 収益及び費用の計上基準

当社は、鉄道事業及び関連事業を行っており、顧客との契約に基づき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しています。ただし、当社が代理人として取引を行っている運輸雑収の一部サービスについては、顧客から受け取る対価の額から実際にサービスを提供する他の事業者を支払う額を控除した純額で収益を認識しています。

鉄道事業は、主に輸送サービスを提供することで定期外収入や定期収入が生じるとともに、鉄道線路や車両等を使用させることで使用料収入が生じています。

旅客運輸収入（定期外収入）は、顧客に対して、乗車券で定められた区間の輸送サービスを提供する履行義務を負っており、当該履行義務は輸送サービスの完了をもって充足されると判断し、当該時点において収益を認識しています。旅客運輸収入（定期収入）は、顧客に対して、定期乗車券で定められた区間の輸送サービスを有効期間に渡り提供する義務を負っており、当該履行義務は定期乗車券の有効期間の経過により充足されると判断し、有効期間に応じて収益を認識しています。

鉄道線路使用料収入は、日本貨物鉄道株式会社との契約に基づき、同社が盛岡駅から目時駅間の鉄道線路を使用した期間に応じて収益を計上しています。

運輸雑収は、顧客に対して商品及びサービスを提供する履行義務を負っており、当該履行義務は、商品の引渡時点、サービスの提供時点で充足されます。また、鉄道車両の相互乗り入れ区間では、他の鉄道会社に対して車両を使用する履行義務を負っており、当該履行義務は鉄道車両使用の完了などをもって充足されます。

(5) 補助金等の圧縮記帳の処理方法

鉄道事業固定資産の取得にあたり、地方公共団体より取得費の一部として補助金及び工事負担金を受け入れています。これらの補助金等は、資産取得時に当該補助金等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計上しています。

損益計算書においては、補助金等の受入額を「補助金」として特別利益に計上するとともに固定資産の取得価額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います。

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」(企業会計基準第 29 号 2020 年 3 月 31 日)等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しています。前事業年度は自社の企画旅行商品等の販売は、顧客から受け取る対価の総額から他の事業者を支払う額を控除した純額で収益を認識していましたが、顧客から受け取る対価の総額を収益として認識する方法に変更しています。

この結果、当事業年度の営業収益及び営業費が 36,860 千円増加していますが、営業損失、経常損失及び税引前当期純損失に与える影響はありません。また、利益剰余金の当期首残高に与える影響もありません。

(2) 「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. 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		2, 498, 446 千円
(2) 固定資産の取得原価から直接減額された補助金等圧縮累計額		13, 291, 789 千円
(3) 補助金及び工事負担金受入のため、当事業年度に取得価額の 圧縮記帳を行った金額		122, 291 千円
(4) 鉄道事業固定資産	有形固定資産	4, 677, 199 千円
	土地	89, 000 千円
	建物	660, 248 千円
	構築物	2, 940, 191 千円
	車両	136, 019 千円
	機械装置	685, 612 千円
	工具器具備品	82, 916 千円
	リース資産	83, 210 千円
	無形固定資産	7, 206 千円
	ソフトウェア	5, 353 千円
	その他	1, 853 千円
(5) 関係会社に対する長期金銭債務		5, 990 千円

4. 損益計算書に関する注記

(1) 営業収益	4,049,655	千円
旅客運輸収入	899,543	千円
鉄道線路使用料収入	2,667,945	千円
運輸雑収	482,166	千円
(2) 営業費	4,571,223	千円
運送費	3,906,167	千円
一般管理費	182,433	千円
諸税	118,560	千円
減価償却費	364,061	千円
(3) 関係会社との取引高		
営業取引による取引高	26,364	千円

5. 株主資本等変動計算書に関する注記

当事業年度の末日における発行済株式の数 普通株式 36,994 株

6. 税効果会計に関する注記

繰延税金資産の発生は、主に特別修繕引当金、退職給付引当金等であり、全額評価性引当額として控除しています。

7. 金融商品に関する注記

(1) 金融商品の状況に関する事項

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金融機関からの借入により行っています。借入金は、運転資金及び設備投資に係る資金調達を目的としたものです。未収金は一年以内に入金予定であり、未払金は一年以内の支払予定です。なお、デリバティブ取引等は行っていません。

(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、時価およびこれらの差額については、次のとおりです。なお、現金は注記を省略しており、預金、未収金、短期借入金及び未払金は、短期間で決済されるため時価が帳簿価格に近似することから、注記を省略しています。

(単位：千円)

	貸借対照表 計上額 (注)	時価	差額
① 長期借入金	(945,190)	(931,195)	△13,994
② リース債務	(95,210)	(94,504)	△705

(注) 負債に計上されているものについては、() で示しています。

(注1) 金融商品の時価の算定方法

① 長期借入金

1年以内に返済する長期借入金の時価は、長期借入金に含めて表示しています。長期借入金の時価については、元利金の合計額を新規に同様の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います。

② リース債務

1年以内に返済するリース債務の時価は、リース債務に含めて表示しています。リース債務の時価については、元利金の合計額を新規に同様のリース取引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います。

(注2) 長期借入金及びリース債務の決算日後の返済予定額

(単位：千円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
長期借入金	86,246	64,752	74,412	74,412	74,412	570,956
リース債務	34,921	32,988	23,723	2,368	1,208	—

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

種類	会社等の名称	所在地	議決権等 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 (千円) (注1)	科目	期末 残高 (千円) (注1)
主要 株主	岩手県	盛岡市内丸 10-1 (岩手県庁)	54.06% (-)	役員の 兼任 助成金等 の受領	いわて沼宮内・御堂間第6北上川橋りょう 改築工事に伴う長期前受工事負担金	—	長期前受工事 負担金	5,990
					いわて銀河鉄道運行支援交付金	170,000	—	—
					いわて沼宮内・御堂間第6北上川橋りょう 改築工事に伴う補償金	23,394	—	—
					広告事業等	1,387	—	—
					MaaS 推進実証事業業務委託料	1,205	未収金	1,234
					新型コロナウイルス感染拡大防止協力金	112	—	—
	盛岡市	盛岡市内丸 12-2 (盛岡市役所)	15.83% (-)	役員の 兼任 負担金等 の受領	文京区学生と創るアグリハイノベーション事業 旅行業務委託料	1,230	未収金	1,353
					玉山地域列車でおでかけきっぷ補助金	984	未収金	513
					広告事業等	351	—	—

取引条件及び取引条件の決定方針等

(注1) 取引金額には消費税等は含まれていません。また、期末残高には消費税等を含んでいます。

9. 一株当たり情報に関する注記

一株当たり純資産額	52,776円84銭
一株当たり当期純損失	7,665円73銭

10. 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

「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」に記載のとおりです。

11. 重要な後発事象に関する注記

該当する事項はありません。

12. その他の注記

新型コロナウイルス感染症の発生を受けた移動自粛、人流制限等の影響で、鉄道等の利用が大幅に減少しており、厳しい経営状況が続いています。

2022年度につきましては、ワクチン接種の広がり、コロナ共存社会への移行等により、新型コロナウイルス感染症の影響が縮小することで、鉄道利用者および当社の業績が回復するものと見込んでいます。しかしながら、実際の収束時期、収束後の新しい行動変容と個人消費動向等については不確定要素が多く、翌事業年度以降の経営成績に重要な影響を及ぼす可能性があります。