

## 信楽高原鐵道株式会社の概要について

### 1 名称

信楽高原鐵道株式会社

### 2 設立年月日

昭和 62 年 2 月 10 日

### 3 設立の趣旨・目的

滋賀県、信楽町を含む旧甲賀郡 7 町、近江鐵道(株)、(株)滋賀銀行、信楽地域区長会、信楽町内三經濟団体の 9 株主の出資により設立され、昭和 62 年 7 月 13 日に西日本旅客鐵道(株)から JR 信楽線を引き継ぎ營業開始した第三セクター地方鐵道である。

当鐵道は、地域住民はもとより小中学校を含む通学生、通勤者、信楽を訪れる觀光客を輸送する重要な公共交通機関としての役割を担っている。

### 4 業務概要

營業区間および距離 信楽駅～貴生川駅 14.7km 所要時間 約 24 分

駅数 信楽駅、玉桂寺前駅、勅旨駅、雲井駅、紫香樂宮跡駅、貴生川駅  
計 6 駅

車両数 4 両

1 日運行数 15 往復

5 出資の状況（令和4年度末）

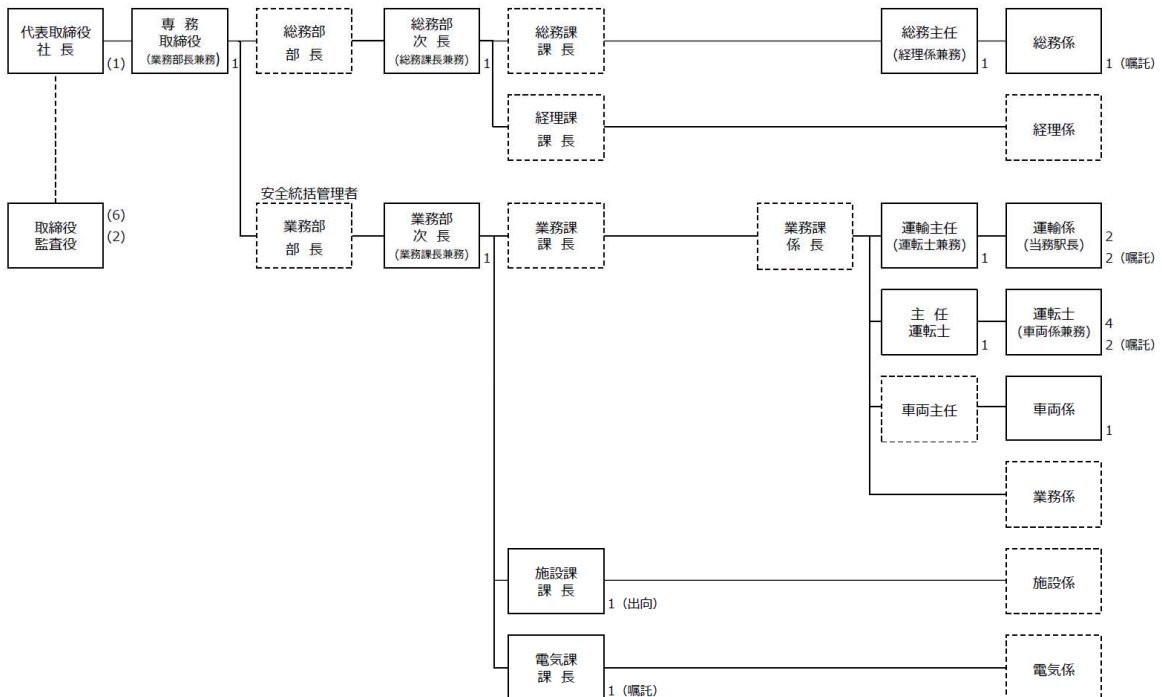
（単位：千円、％）

区分		出資額	構成比	区分	出資額	構成比
基本財産等	滋賀県	149,000	34.5%	その他		
	甲賀市	238,000	55.1%			
	近江鉄道株式会社	23,000	5.3%			
	甲賀市信楽地域区長会	12,500	2.9%			
	株式会社滋賀銀行	4,500	1.0%			
	湖南省	2,000	0.5%			
	信楽陶器工業協同組合	1,000	0.2%			
	信楽陶器卸商業協同組合	1,000	0.2%			
	信楽商店協同組合	1,000	0.2%		小計	
	小計	432,000	100%		合計	432,000

6 組織図

信楽高原鐵道株式会社 組織及び職員調

2023年6月29日現在



【従業員数】  
 総務部 3 (嘱託 1)  
 (専務取締役除く) 業務部 16 (出向 1) (嘱託 4)  
 計 19  
 ※ □は実配置、( )の人員は非常勤

## 7 役員等

役職	氏名（他団体での役職）	常勤
代表取締役社長	正木 仙治郎	
専務取締役 業務部長	山本 和良	○
取締役	三和 啓司（滋賀県土木交通部長）	
取締役	樋口 泰司（甲賀市建設部長）	
取締役	松本 康一郎（近江鉄道株式会社 取締役執行役員 鉄道部長兼構造改革推進部長）	
取締役	杉本 兵二郎（甲賀市信楽地域区長会長）	
取締役	大原 耕造（信楽陶器工業協同組合 理事長）	
取締役	奥田 訓久（信楽陶器卸商業協同組合 理事長）	
監査役	安岡 由和（信楽商店協同組合 理事長）	
監査役	竹川 清貴（滋賀銀行 信楽支店長）	

## 8 所在地

滋賀県甲賀市信楽町長野 192

# 令和5年度 出資法人経営評価表

(別紙3・株式会社用)

法人名	信楽高原鐵道株式会社
-----	------------

## 1 人員、県の人的関与の状況

(単位：人)

① 役員の状況		R3年度	R4年度	R3→R4増減	R5年度			
取締役総数		8	8		8			
うち県職員（特別職を含む。）		1	1		1			
うち県退職職員（OB）								
うち常勤取締役数		1	1		1			
うち県職員（特別職を含む。）								
うち県退職職員（OB）								
監査役総数		2	2		2			
うち県職員（特別職を含む。）								
うち県退職職員（OB）								
うち常勤監査役数								
うち県職員（特別職を含む。）								
うち県退職職員（OB）								
報酬額・年齢								
常勤役員の平均年齢								
常勤役員の平均報酬（年額）（千円）								
役員の報酬総額（年額）（千円）								
② 職員の状況		R3年度	R4年度	R3→R4増減	R5年度			
職員総数		24	24		19			
常勤職員		16	16		14			
プロパー職員		15	15		13			
うち県退職職員（OB）								
県等からの派遣職員								
うち県派遣職員								
臨時・嘱託職員		1	1		1			
うち県退職職員（OB）								
非常勤職員		8	8		5			
うち県派遣職員								
うち県退職職員（OB）								
プロパー職員の平均年齢		55.5	54.9	△ 0.6	53.2			
プロパー職員の平均給与（年額）（千円）		4,830	4,876	46	4,962			
職員の給与総額（年額）（千円）		74,414	77,662	3,248	70,357			
プロパー職員の年代別職員数		10代	20代	30代	40代	50代	60代～	合計
(令和5年度当初実数)				2	3	2	6	13

## 2 県の財政的関与の状況

(単位：千円)

項 目		R3年度	R4年度	R3→R4増減	R5年度	備考 (R5内訳)
県からの 年間 収入額	補助金	事業費補助金	4118	640	△ 3,478	
		運営費補助金				
	委託料					
	その他					
補助金等合計		4118	640	△ 3,478		
年度末 残高	県からの借入金					
	県からの損失補償・債務保証					
短期貸付金の金額（期間中の県からの借入れて、同一年度に貸付けと返済の双方が行われるもの）						

### 3 評価

区分	評価項目	評価内容	該当項目に○			出資法人の所見	県の所見				
			R2	R3	R4						
効果性	中期経営計画、年度目標の策定	中期経営計画、年度目標とも策定している。	○	○	○	令和4年度は、コロナ禍で中止が続いていた地元陶器事業者による駅前イベントが3年ぶりに開催されたことや会社としてもアフターコロナを見据え、早い段階で鉄道利用による団体旅行の誘致に取り組んだことにより、定期外旅客輸送人員が前期比28.3%、24,165人の増の109,671人となった。しかし、コロナ禍前の平成30年と比較すると約1万人の減であり、コロナ禍の影響は大きい現状がある。 また、人口減少による通学定期の減少が進んだことにより、定期輸送人員は、前期比7.0%、17,400人の減となるなど、会社運営では、経常損益は、3期続けての赤字を計上することとなった。	令和4年度は、輸送人員、旅客輸送収入ともに前期比で増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前に比べると、依然厳しい状況が続いている。 今後、アフターコロナにおいても、生活様式の変容等による移動需要縮小の影響が継続することが予想されるが、引き続き、安全・安心の確保を最優先としたうえで、社会情勢の変化に的確に対応し、利用ニーズへの適合、需要の掘り起こし等の取組を進めることが重要である。				
		中期経営計画のみ策定している。									
	年度目標のみ策定している。										
	策定していない。										
事業活動の社会情勢への適合性	全ての事業が社会情勢に適合し、その意義は大きい。	○	○	○	令和4年度は、輸送人員、旅客輸送収入ともに前期比で増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前に比べると、依然厳しい状況が続いている。 今後、アフターコロナにおいても、生活様式の変容等による移動需要縮小の影響が継続することが予想されるが、引き続き、安全・安心の確保を最優先としたうえで、社会情勢の変化に的確に対応し、利用ニーズへの適合、需要の掘り起こし等の取組を進めることが重要である。						
	社会情勢に照らして意義が薄れてきた事業がいくつかある。										
社会情勢に照らして意義の薄れてきた事業が多くある。											
活動について成果目標を定め、目標以上に達成している。											
活動の成果の達成度	活動について成果目標を定め、目標どおり達成している。				令和4年度は、輸送人員、旅客輸送収入ともに前期比で増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前に比べると、依然厳しい状況が続いている。 今後、アフターコロナにおいても、生活様式の変容等による移動需要縮小の影響が継続することが予想されるが、引き続き、安全・安心の確保を最優先としたうえで、社会情勢の変化に的確に対応し、利用ニーズへの適合、需要の掘り起こし等の取組を進めることが重要である。						
	活動について成果目標を定め、概ね目標どおりに達成している。										
	活動について成果目標を定め、達成しているものもあるが、十分ではない。	○	○	○							
	活動について成果目標を定めていない。										
住民、関係者等のニーズの把握状況	多様な調査を実施し、積極的にニーズの把握に努めている。				令和4年度は、輸送人員、旅客輸送収入ともに前期比で増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前に比べると、依然厳しい状況が続いている。 今後、アフターコロナにおいても、生活様式の変容等による移動需要縮小の影響が継続することが予想されるが、引き続き、安全・安心の確保を最優先としたうえで、社会情勢の変化に的確に対応し、利用ニーズへの適合、需要の掘り起こし等の取組を進めることが重要である。						
	ニーズを把握するための手段を講じている。	○	○	○							
	具体的な取組はしていない。										
効率性	経常費用に占める管理費の状況	管理費比率が2期連続で減少した。	○			新型コロナウイルス感染症の影響による外出控えが進む中、広告宣伝費の見直しなどにより、必要な支出に限定するなど、管理経費の極力の抑制に取り組んだが、物価高騰の影響から水道光熱費や動力費が増加した。	安全・安心の確保を最優先としたうえで、経常利益の増加に向けて、引き続き、経常費用の効果的な執行と抑制が必要である。また、物価高騰の情勢を注視することが必要である。				
		管理費比率が前期に比べ減少した。									
	管理費比率が前期に比べ増加した。		○								
	管理費比率が2期連続で増加した。			○							
経常収益・費用の比率	経常収益が2期連続で経常費用を上回った。				新型コロナウイルス感染症の影響による外出控えが進む中、広告宣伝費の見直しなどにより、必要な支出に限定するなど、管理経費の極力の抑制に取り組んだが、物価高騰の影響から水道光熱費や動力費が増加した。	安全・安心の確保を最優先としたうえで、経常利益の増加に向けて、引き続き、経常費用の効果的な執行と抑制が必要である。また、物価高騰の情勢を注視することが必要である。					
	経常収益が、当期は経常費用を上回った。										
	経常収益が、当期は経常費用を下回った。	○									
	経常収益が、2期連続して経常費用を下回った。		○	○							
健全性	債務超過の状況	当期末において債務超過でない。	○	○	○	平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。				
		2期連続で改善した。									
		前期に比べ改善した。									
		前期に比べ悪化した。									
	当期純利益の状況	2期連続で悪化した。						平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。		
		2期連続で増加した。									
		前期に比べ増加した。			○						
		前期に比べ減少した。									
	累積欠損金の状況	2期連続で減少した。	○	○						平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。
		当期末において累積欠損金はない。									
		累積欠損金は、2期連続で減少した。									
		累積欠損金は、前期に比べ減少した。			○						
短期的支払い能力の状況	累積欠損金は、前期に比べ増加した。	○	○		平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。					
	累積欠損金は、前期に比べ増加した。										
	累積欠損金は、2期連続で増加した。										
	流動比率は、2期連続で100%以上であった。	○	○	○							
借入金依存率の状況	流動比率は、当期は100%以上であった。						平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。			
	流動比率は、当期は100%未満であった。										
	流動比率は、2期連続で100%未満であった。										
	当期末において借入金はない。	○	○	○							
借入金依存率の状況	2期連続で低下した。								平成25年度の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再出発以来、10ヶ年の鉄道事業再構築実施計画のもとに第三種鉄道事業者である甲賀市と共に安全運行に必要な老朽化した設備の更新改良を進め、まずは、安全を最優先として鉄道運行に努めた。今後は、これまでの鉄道事業再構築実施計画に代わる甲賀市地域公共交通計画や交通安全計画のもとで鉄道施設の一層の充実・強化を図ることとしている。なお、会社運営に当たっては、アフターコロナを踏まえ、観光誘客による団体利用の増、管理経費の抑制・節減に努める必要がある。 そのためにも、来期においては、さらなる地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱にした利用者拡大と収入確保に努めることとしている。 なお、当期純利益が増加した要因は、元軌道敷地であった土地の売却による特別利益14,191千円を計上し、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。	平成25年度に策定された「鉄道事業再構築実施計画」の着実な実施により、収支均衡を求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、計画最終年度の経常損失を経験した。土地の売却益により、当期純利益は確保できたが、3期連続で経常損失を計上しており、経常利益の確保に向けた取り組みが急務である。 安全・安心の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減を図るとともに、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、鉄道運輸収入の増加はもちろんのこと、関連事業等での収益拡大等を進めることが必要である。	
	前期に比べ低下した。										
	前期に比べ上昇した。										
	2期連続で上昇した。										

区分	評価項目	評価内容	該当項目に○			出資法人の所見	県の所見									
			R2	R3	R4											
自立性	知事・副知事の代表者への就任状況	知事・副知事が法人の代表者へ就任していない	○	○	○	当社の代表者は知事、副知事としておらず、第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有する甲賀市副市長が就任している。	知事・副知事は出資法人の代表者に就任していない。									
		知事・副知事が法人の代表者へ就任している														
	県派遣職員の状況	当期末において県派遣職員はない	○	○	○	県からの派遣職員はいない。	県からの職員派遣は、常勤、退職職員ともに行っていない。									
		常勤職員に占める県派遣職員の割合が前期に比べ低下した。														
		常勤職員に占める県派遣職員の割合は前期と概ね同程度														
		常勤職員に占める県派遣職員の割合が前期に比べ上昇した。														
	県退職職員の就任状況	当期末において県退職職員はない	○	○	○	平成25年度の上区分離方式移行後は、第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有する甲賀市が県の補助金を受けており、当社は、鉄道の運行を行うとともに甲賀市からの委託を受けて、線路、電路、車両等の維持修繕、管理等を行っている。 当社としては、県の地方公共交通原価高騰対策事業費補助金64万円の交付を受けた。	県は、鉄道施設を所有する第三種鉄道事業者である甲賀市に、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき補助を行うことにより、収支均衡と、安全・安心の運行確保をめざして支援を行った。 また、県の地方公共交通原価高騰対策事業費補助により、動力費の高騰等に対して支援を行った。									
		常勤職員に占める県退職職員の割合が前期に比べ低下した。														
		常勤職員に占める県退職職員の割合は前期と概ね同程度														
		常勤職員に占める県退職職員の割合が前期に比べ上昇した。														
	県財政支出の状況	当期末において県の財政支出はない。				平成25年度の上区分離方式移行後は、第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有する甲賀市が県の補助金を受けており、当社は、鉄道の運行を行うとともに甲賀市からの委託を受けて、線路、電路、車両等の維持修繕、管理等を行っている。 当社としては、県の地方公共交通原価高騰対策事業費補助金64万円の交付を受けた。	県は、鉄道施設を所有する第三種鉄道事業者である甲賀市に、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき補助を行うことにより、収支均衡と、安全・安心の運行確保をめざして支援を行った。 また、県の地方公共交通原価高騰対策事業費補助により、動力費の高騰等に対して支援を行った。									
		経常収益に占める県の財政支出の割合が2期連続で低下した。														
経常収益に占める県の財政支出の割合が前期に比べ低下した。				○												
経常収益に占める県の財政支出の割合が前期に比べ上昇した。		○														
経常収益に占める県の財政支出の割合が2期連続で上昇した。			○													
短期貸付金の金額(期間中の県からの借入れで、同一年度に貸付けと返済の双方が行われるもの)の状況	当期間中において県の短期貸付けはない	○	○	○	平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。										
	県の短期貸付けの額が2期連続で減少した。															
	県の短期貸付けの額が前期に比べ減少した。															
	県の短期貸し付けの額が前期と同額である。															
	県の短期貸付けの額が前期に比べ増加した。															
損失補償の状況	当期末において県の損失補償・債務保証はない	○	○	○	平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。										
	県の損失補償・債務保証の額が2期連続で減少した。															
	県の損失補償・債務保証の額が前期に比べ減少した。															
	県の損失補償・債務保証の額が前期と同額である。															
	県の損失補償・債務保証の額が前期に比べ増加した。															
透明性	情報公開規程の整備状況	規程を整備している。				地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。									
		規程を設けていない。														
		規程を設けていない(県の資本金等の割合が1/2未満)。	○	○	○											
	情報公開の実施状況	ホームページ等により不特定の者に対し情報公開を行っている。	○	○	○			地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。							
		不特定の者に対し情報公開を行っていない。														
	文書管理規程の整備状況	規程を整備している。								地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。					
		規程を設けていない。														
	文書管理の実施状況	規程を設けていない(県の資本金等の割合が1/2未満)。		○	○							地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。			
		情報公開の資料に係る文書の作成、整理、保存等を行っている。		○	○											
	会計専門家の関与状況	情報公開の資料に係る文書の作成、整理、保存等を行っていない。												地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。	
		作成した財務諸表について、会計監査人監査を受けている、または、財務諸表の作成過程で、会計の専門家の指導・助言を受けている。	○	○	○											
	業務監査の実施状況	会計の専門家による監査・指導・助言等は受けていない。														地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。
業務監査を実施している。		○	○	○												
	業務監査を実施していない。				地方自治法の定めにより、出資法人である滋賀県・甲賀市の議会に各年度の事業報告と財務諸表を報告している。 平成28年度から当社事務所において、財務諸表、事業報告、監査報告書、事業計画、中期経営計画(鉄道事業再構築実施計画)、年度計画、経営評価書を公開しており、平成29年度からは、当社ホームページにて財務資料を公表している。	県は、地方自治法に定める出資法人の経営状況報告を議会に対し行っており、出資法人は事務所やホームページにおいて、情報公開に取り組まれている。										

	出資法人の総合的評価・対応	県による総合的評価・対応							
事業に関する事項	<p>公営民営化の上下分離方式による第二種鉄道事業者として再スタートして10年が経過した。平成25年4月を始期とする「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、第三種鉄道事業者である甲賀市から受託して行っている線路、電路、車両の保守管理を確実に進めたほか、甲賀市や地域と連携しながら、住民や観光客の利用促進に取り組んだ。</p> <p>特に、令和4年度は、アフターコロナを見据え、地元陶器事業者による駅前イベントが3年ぶりに開催されたことや、会社としても鉄道利用による団体旅行の誘致に積極的に取り組んだことにより、定期外での利用数を増加させることができたが、コロナ禍前の平成30年と比較すると約1万人の減であり、コロナ禍の影響は大きい現状がある。また、人口減少による通学定期の減少が進んでおり、今後の動向を注視しなければならない。</p>	<p>地域の活力を維持していくためには、地域公共交通の維持・確保が不可欠である。そのため、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、当法人が収支均衡を図りながら鉄道を安全・安定運行してきたことの意義は大きい。「鉄道事業再構築実施計画」は令和4年度末で終了したが、地域の活力を維持していくために、今後も引き続き重要な役割が期待されることである。</p> <p>今後も沿線人口の減少や生活様式の変容による移動需要の減少、物価高騰など、厳しい経営環境の継続が想定されるが、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、経営基盤の安定化に向けてさらなる事業の高度化、多角化を進めることが必要である。</p>							
財務に関する事項	<p>旅客輸送収入の増加を図るべく、輸送人員の増加と経常経費の節減に努めたもののコロナ禍の影響と人口減少による通学定期の減があり、財務状況では、3期続けての経常損失を計上することとなった。</p> <p>一方、令和4年度は、元軌道敷地であった社有地を市に売却したことにより特別利益14,191千円を計上したことで、結果として、当期純利益は、10,895千円の黒字決算となった。</p>	<p>今季は、当期純利益を確保したものの、3期連続で経常損失を計上しているため、経常利益の確保が急務である。コロナ禍に伴う政策的な人流抑制は解除されたことから、アフターコロナの社会情勢に的確に対応し、収支改善を行い、財務の安定化を図っていくことが必要である。なお、平成25年度から「鉄道事業再構築実施計画」に基づき上下分離方式へ移行することで、当法人の鉄道施設等の維持・管理に要する経費の負担を軽減し、財務の健全化を図ってきた。計画は令和4年度末で終了したが、県として引き続き、第三種鉄道事業者である甲賀市への支援を行うこととしており、間接的に同法人への支援を継続する。</p>							
行政経営方針実施計画に関する事項 ※実施計画は次頁参照	<p>定期外利用については、地元陶器事業者によるイベントが3年ぶりに開催されたことや鉄道利用による団体誘客への取り組みにより、コロナ禍前と比較すると厳しい数値ではあるものの、前年比では増加に転じた。一方、全国的に進む人口減少や少子化の影響による通学定期の減を避けることは困難な状況であるが、全体として、旅客輸送収入は、前年比較12.7%、8,538千円の増となった。</p> <p>いままでもなく鉄道の安全運行が基軸ではあるが、会社運営としての経常利益の確保も重要である。今後も、甲賀市の観光誘客事業や地域の沿線修景事業との連携、旅行会社への営業など、地域住民の利用促進と観光誘客を柱とした取組を強化していくとともに、引き続き、経費の抑制・節減に努め、経営の合理化を進めていく。</p>	<p>平成25年度の上分離方式への移行により、「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、甲賀地域を支える安全・安心な公共交通機関として、鉄道事業が実施されるとともに、経常利益の確保も求めているところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、3期連続で経常損失を計上した。</p> <p>今後も沿線人口の減少や生活様式の変容による移動需要の減少、物価高騰など、厳しい経営環境の継続が想定されるが、安全・安定運行の確保を最優先としたうえで、経費の抑制・節減とともに、目標達成に向けて、利用促進の取組を一層推進していく必要がある。</p>							
	実施計画に定める「具体的な取組内容」の進捗状況	実施計画に定める「具体的な取組内容」の進捗状況							
	<p>・4車両、一日15往復により、輸送サービスの確保、無事故運行を実施</p> <p>・経営合理化に向けては、SNSなどの活用による広告宣伝費の見直しを進め、経費の削減に取り組むとともに、安全運行のための修繕については、計画的な実施等により経費の節減を進める。</p> <p>・定期輸送は17,400人減となり、通勤、通学利用ともに減少した一方、定期外利用は24,165人増となり、旅客輸送収入については、前年比較12.7%、8,538千円の増となった。</p> <p>・甲賀市「スカーレットプロジェクト推進事業」と連携した観光誘客、サンタ列車の運行、陶製干支切符、グッズの販売促進を実施した。</p> <p>・コロナ禍の影響は大きく、3期連続で経常損失の計上となった。</p>	<p>・「鉄道事業再構築実施計画」の最終年度として、鉄道の安全・安定運行に必要な施設整備・維持管理等に要する経費について、第三種鉄道事業者である甲賀市に対して補助を実施した。(令和4年度は55,407,575円)</p>							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施計画に定める目標</th> <th>実績</th> <th>実施計画に定める目標</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>輸送人員50万人確保と旅客輸送収入1億円確保</td> <td>輸送人員は339,111人(目標の67.8%) 旅客輸送収入は75,886千円 (目標の75.9%)</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	実施計画に定める目標	実績	実施計画に定める目標	実績	輸送人員50万人確保と旅客輸送収入1億円確保	輸送人員は339,111人(目標の67.8%) 旅客輸送収入は75,886千円 (目標の75.9%)	—	—
実施計画に定める目標	実績	実施計画に定める目標	実績						
輸送人員50万人確保と旅客輸送収入1億円確保	輸送人員は339,111人(目標の67.8%) 旅客輸送収入は75,886千円 (目標の75.9%)	—	—						
総合所見	<p>令和4年度は、信楽駅前イベントが3年ぶりに開催されたことや鉄道利用による団体旅行の誘致に積極的に取り組んだことにより、定期外旅客輸送人員も増加させることができたが、人口減少による通学定期の減少が着実に進んでおり、長引くコロナ禍の影響も併せ、会社経営は依然と厳しく、3期連続の経常損失を計上することとなった。</p> <p>来期においては、鉄道の安全運行はもとより、人口減少による輸送人員減をやむを得ないと捉えるのではなく、人口減少に立ち向かえる会社経営を見据えながらも、お客様から愛され、地域の暮らしや産業を支える鉄道として走り続けられるよう、引き続き、健全経営が図れるための地域住民の利用促進と観光客誘致、付帯事業の充実を柱とした利用者拡大と収入確保に努める。</p>	<p>出資法人の抜本的な経営改善を図るために、平成25年度から上下分離方式に移行し、収支均衡を図った事業運営が行われていたが、長引く新型コロナウイルス感染症の影響により、3期連続で経常損失を計上することとなった。「鉄道事業再構築実施計画」は令和4年度で終了したが、今後策定予定の甲賀市地域公共交通計画および中期経営計画に基づく取組を着実に実施し、アフターコロナの社会情勢に的確に対応しながら、さらなる利用促進や付帯事業の拡大等により、経営基盤の強化、安定化を図る必要がある。</p> <p>県としては、甲賀地域における公共交通の維持・確保を図るため、第三種鉄道事業者である甲賀市に対して、令和5～10年度の6年間、鉄道の施設整備・維持管理等に要する経費の補助を行う予定である。</p>							

## 【参考資料】

### 財務諸表等へのリンク

信楽高原鐵道株式会社 会社情報へのリンク <http://koka-skr.co.jp/company.html>

### ※行政経営方針実施計画(2019年度～2022年度)

基本的な考え方 (現状認識・今後の方向性)	当法人は、平成3年(1991年)の列車衝突事故により経営危機に陥ったものの、事業継続は不可欠との認識のもと、県、甲賀市と3者で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築実施計画を国に申請。平成25年度(2013年度)から同計画に基づき、上下分離方式により収支均衡を図りつつ安全・安定運行に必要な対策を講じているが、経常利益の確保に向けて、引き続き、利用者促進や経費節減に取り組んでいく必要がある。					
具体的な取組内容	(平成30年度) (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	目 標
1 鉄道事業再構築実施計画の着実な取組の実施  安全な輸送サービスの確保、経営合理化の推進、情報発信力とブランド構築力【出資法人】  ①鉄道用地・施設の取得、保有等 ②施設整備、維持修繕・管理等に要する経費の負担 【①②甲賀市による支援、②県による甲賀市への補助】  まちづくり施策と連携した利用促進 【甲賀市による推進】	実施計画の 進捗確認  ・進捗状況・効果等の評価  ・整備等の計画の点検  ・利用促進施策内容の評価		確認結果を踏まえた取組の実施			・輸送人員 50万人  ・旅客収入 1億円