

文スポ・土木・警察常任委員会資料1-2
令和7年(2025年)7月31日
土木交通部交通戦略課

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

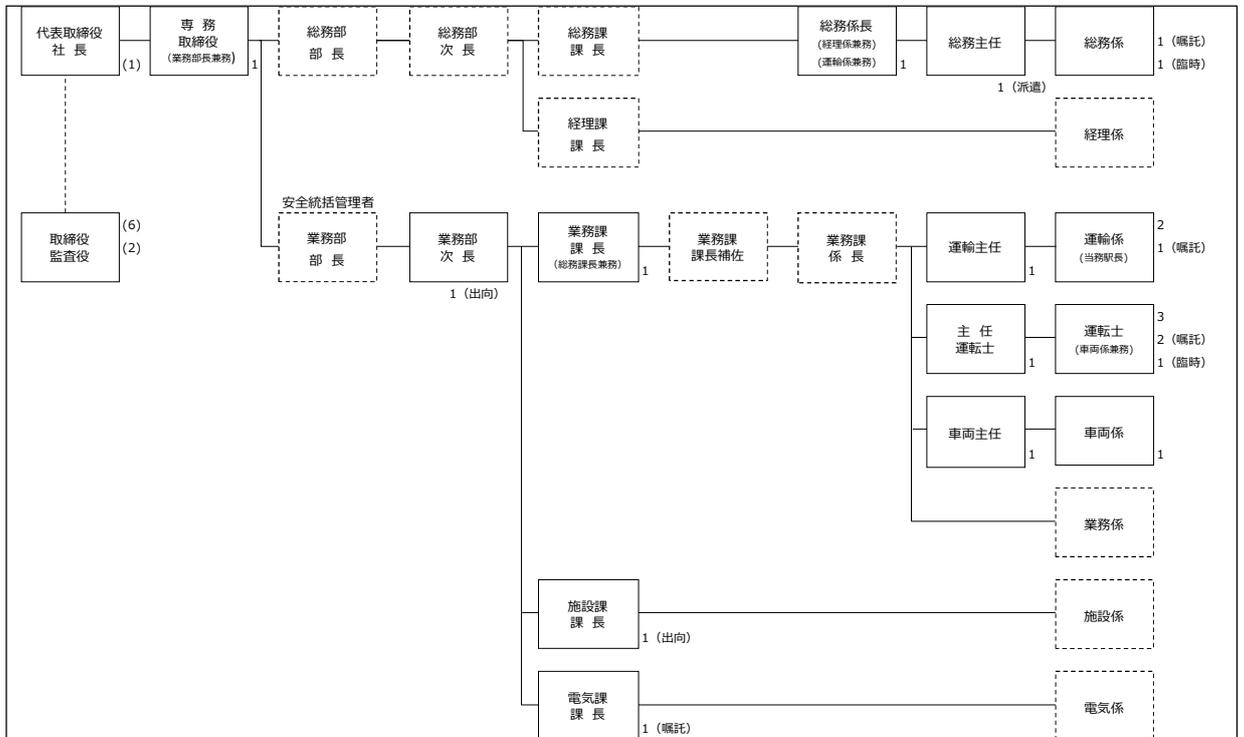
營業區間および距離	信楽駅～貴生川駅 14.7km	所要時間	約 24 分
駅数	信楽駅、玉桂寺前駅、勅旨駅、雲井駅、紫香樂宮跡駅、貴生川駅 計 6 駅		
車両数	4 両		
運行数	15 往復/日		

5 出資の状況（令和6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	432,000	100%	小計		
合計			合計	432,000	100%	

6 組織図



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	伊吹 信人（滋賀県土木交通部長）	
取締役	藤橋 克志（甲賀市建設部理事）	
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）	
取締役	杉本 英世（甲賀市信楽地域区長会長）	
取締役	高原 誠治（信楽陶器工業協同組合 理事長）	
取締役	今井 秀典（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	早川 瑞剛（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7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		R5年度	R6年度	R5→R6増減	R7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	1	1		1			
	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							
	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		R5年度	R6年度	R5→R6増減	R7年度			
職員総数		19	21	2	20			
	常勤職員		14	15	1	15		
		プロパー職員		13	13		13	
			うち県退職職員（OB）					
		県等からの派遣職員		1	1	1		
		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		5	6	1	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		53.2	53.6	0.4	53.6			
プロパー職員の平均給与（年額）（千円）		4,098	4,247	149	4,295			
職員の給与総額（年額）（千円）		67,715	71,996	4,281	65,753			
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7年度当初実数)			1	2	1	2	7	13

2 県の財政的関与の状況

(単位：千円)

項 目		R5年度	R6年度	R5→R6増減	R7年度	備考(R7内訳)
県からの 年間 収入額	補助金	事業費補助金				
		運営費補助金				
	委託料					
	その他					
	補助金等合計					
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で、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					
			R4	R5	R6							
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6年度は、「鉄道の安全」を確実に確保したうえで、従前の取り組みに加え、各種営業施策を展開した。具体的にはこれまでの取り組みの検証、反省を踏まえ、甲賀市内の21箇所の保育園等に伺い、サンタ列車の魅力伝える等の営業活動を行い、お客様のニーズに最大限応えた。 しかし、駅前陶器市期間中の悪天候や団体誘客があまり見込めなかったことにより定期外旅客輸送人員は、対前年比約95%の107,594人となった。 また、定期旅客輸送人員については、通勤利用は対前年比約104%と2年連続で増加したものの、全体では対前年比約96%の221,040人であった。	令和6年度は、輸送人員、旅客輸送収入ともに前期比で減少した。さらに物価高騰の情勢や人件費増加により、経常損失を計上した。 また定期・定期外とも前年比で減少しており、利用客の拡大に向けて、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	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6年度においては、主に物価高上昇や従業員確保の観点から、例年の定期昇給に加え、2%のベースアップを実施したことから経常費用(人件費)が増加したことで、管理費率が下がった。 ※人件費は売上原価の対象	経常費用が増加したことで、管理費比率が4期ぶりに減少したものの、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。					
		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。										
活動の成果の達成度	活動の成果の達成度	活動について成果目標を定め、目標以上に達成している。						令和6年度においては、主に物価高上昇や従業員確保の観点から、例年の定期昇給に加え、2%のベースアップを実施したことから経常費用(人件費)が増加したことで、管理費率が下がった。 ※人件費は売上原価の対象	経常費用が増加したことで、管理費比率が4期ぶりに減少したものの、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。			
		活動について成果目標を定め、目標どおり達成している。										
		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。	○	○	○							
住民、関係者等のニーズの把握状況	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6年度においては、主に物価高上昇や従業員確保の観点から、例年の定期昇給に加え、2%のベースアップを実施したことから経常費用(人件費)が増加したことで、管理費率が下がった。 ※人件費は売上原価の対象	経常費用が増加したことで、管理費比率が4期ぶりに減少したものの、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。					
		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。					平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。			令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。				
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。				平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立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・費用の比率	経常収益が2期連続で経常費用を上回った。				平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立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年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立す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	当期純利益の状況	2期連続で増加した。						平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。		
			前期に比べ増加した。	○								
			前期に比べ減少した。		○							
			2期連続で減少した。					○				
	累積欠損金の状況	累積欠損金の状況	当期末において累積欠損金はない。								平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。
			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。	○								
			累積欠損金は、前期に比べ増加した。					○				
短期的支払い能力の状況	短期的支払い能力の状況	流動比率は、2期連続で100%以上であった。	○	○	○	平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。					
		流動比率は、当期は100%以上であった。										
		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。										
借入金依存率の状況	借入金依存率の状況	当期末において借入金はない。	○	○	○			平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。			
		2期連続で低下した。										
		前期に比べ低下した。										
		前期に比べ上昇した。										
借入金依存率の状況	借入金依存率の状況	2期連続で上昇した。								平成25年の上下分離方式で再スタートしてから12年が経過し、令和4年度までの10年間は、鉄道事業再構築実施計画のもと、第三種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要な設備の更新改良をはじめ、沿線景観の創出に取り組んできた。令和5年度には滋賀県の支援のもと、新たな実施計画(2期)を策定し、令和6年2月に国の認定を受け、年間を通じ、地域の皆様をはじめ多くの観光利用の方々に、より安全で快適にご利用いただける環境づくりに努めた。今後も、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通計画、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。 会社運営に当たっては、定期外旅客、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、引き続き鉄道事業の他に副業を取り入れる等、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。	令和5年度は新型コロナウイルス感染症拡大以降、初めて経常利益を確保することができたが、令和6年度は再度経常損失を計上することになった。 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、沿線人口の減少や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、健全な経営基盤を確立することが必要である。	
		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
			R4	R5	R6		
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、副知事は就任していない。	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	○	○	○			
	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年度の上下分離方式移行後は、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。	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。(第二種鉄道事業者である信楽高原鐵道(株)に対する直接の県財政支出はない。)	
	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。						
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	○	○	○			
	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。						
	県の短期貸付けの額が前期と同額である。						
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	○	○	○			
	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。						
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。	○	○	○		
		不特定の者に対し情報公開を行っていない。					
		規程を整備している。					
文書管理規程の整備状況	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)。						
	情報公開の資料に係る文書の作成、整理、保存等を行っている。		○	○			
文書管理の実施状況	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。						
	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。	○	○	○			
会計専門家の関与状況	会計の専門家による監査・指導・助言等を受けていない。						
	業務監査を実施している。	○	○	○			
業務監査の実施状況	業務監査を実施していない。						

	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>公有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12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>令和6年度は、「鉄道の安全」を確実に確保し、従前の取り組みに加え、各種営業施策を展開した。具体的にはこれまでの取り組みの検証、反省を踏まえ、甲賀市内の21箇所の保育園等に伺い、サンタ列車の魅力を伝える等の営業活動を行い、お客様のニーズに最大限応えた。</p> <p>しかし、駅前陶器市期間中の悪天候や観光バス料金が大幅に増額されたこと等により団体客が減少し、定期外旅客輸送人員は、対前年比約95%の107,594人となった。</p> <p>また、定期旅客輸送人員については、通勤利用は対前年比約104%と2年連続で増加したものの、全体では対前年比約96%の221,040人であった。</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、公有民営方式の下で、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。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ところである。</p> <p>平成25年から開始した「鉄道事業再構築実施計画」は令和4年度末で終了したが、令和6年2月には2期計画の認定も受け、第三種鉄道事業者である甲賀市において、国の社会資本整備総合交付金が活用できるようになった。引き続き、第二種・第三種鉄道事業者の連携の下、より安全で利便性の高い鉄道サービスをめざして事業を推進することが求められている。</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、社会情勢に的確に対応し、事業の高度化、多角化を進める必要がある。</p>		
財務に関する事項	<p>経費については、主に物価高騰や従業員確保の観点から、例年の定期昇給に加え、2%のベースアップを実施したことから経常費用(人件費)が増加したことで、管理費率が下がった。</p>	<p>令和5年度は、4期ぶりに経常利益を確保できたが、令和6年度は一転、経常損失を計上した。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急務である。なお、平成25年度から公有民営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。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>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が重要である。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>公共交通機関として、安全・安定運行を確保するとともに、経常利益の確保も求めているところ、令和5年度は4期ぶりの経常利益を確保したが、令和6年度は経常損失を計上した。経営の安定化を図るために、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>		
	<p>実施計画に定める「具体的な取組内容」の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラッピング列車のほか、整備・清掃が行き届いた車両の提供により、輸送サービスの向上に努めた。また新たに「社員一丸で対応する体制」にすることなどの社員育成のほか、鉄道施設の確実な保守により無事故で完遂することができた。 ・定期旅客輸送人員については、通勤利用は対前年比約104%と2年連続で増加したものの、全体では対前年比約96%の221,040人であった。 ・信楽高原鉄道文化祭・サンタ列車の運行・干支切符、新グッズの開発と販売促進を実施した。 	<p>実施計画に定める「具体的な取組内容」の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通を支える鉄道の安全・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6年度は55,580,457円) 		
	<p>実施計画に定める目標</p>	<p>実績</p>	<p>実施計画に定める目標</p>	<p>実績</p>
	<p>経常利益の確保 輸送人員359,000人 旅客収入81,600千円</p>	<p>経常損失を計上 輸送人員328,634人(目標の約91.5%) 旅客収入74,372千円(目標の約91.1%)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

<p>総合所見</p>	<p>少子高齢化が急速に進展し、これまで主たる収入源であった、定期収入の増加が期待できない中、旅客運輸収入以外の収入確保が求められている。令和7年度では、これまでの信楽高原鐵道の利用促進の取り組みについて、前例に捉わられることなく、さらに進めるほか、副業を含めた付帯収入の増加に向けて果敢にチャレンジしていく。また、黒字確保ができるよう経営努力に努める。</p> <p>令和6年度は、各イベントへの参画や、上半期の出遅れを取り戻すため、旅行会社との商談会を通じた積極的なアプローチ等、収入確保に努めたが、主に人件費の高騰により、非常に厳しい経営状況であった。</p>	<p>出資法人の抜本的な経営改善を図るために、平成25年度から公有民営方式に移行し、長らく収支均衡を図った事業運営が行われていたものの、昨今は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和4年度まで3期連続で経常損失を計上した。令和5年度においては4期ぶりに経常利益を確保し収支均衡に戻すことができたが、令和6年度は経常損失を計上した。再び経常利益を確保し、経営基盤の強化、安定化を図るには、鉄道事業再構築実施計画(2期)や甲賀市地域公共交通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を実施する必要がある。</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。</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(2023年度～2026年度)

基本的な考え方 (現状認識・今後の方向性)	当法人が運営する信楽線は、甲賀地域の通勤、通学をはじめとする住民生活や観光誘客に不可欠な役割を担っている。しかしながら、人口減少、超高齢社会の到来に伴い、収支均衡が困難となったことから、平成25年度(2013年度)に県、甲賀市と三者で鉄道事業再構築実施計画を国に申請し、令和4年度(2022年度)まで同計画に基づき、安全・安定運行を確保してきた。信楽線は、滋賀県都市計画基本方針において、甲賀地域の拠点選拠型のネットワークを形成、充実するための交通基軸として位置付けられていることから、今後も運行を継続し、経常利益の確保に向けて、より一層の利用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	(令和4年度 (2022年度))	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	目標
1 安全な輸送サービスの確保 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、②県による甲賀市への補助】	整備等の計画の実施						○毎会計年度において経常利益を確保
2 利用促進による収益の拡大と経費節減による持続可能な経営の実現 ①まちづくり施策と連携した利用促進 ②付帯収入の拡大 ③経営合理化の推進 【①甲賀市・出資法人、②出資法人、③出資法人】	鉄道事業再構築実施計画に基づく取組の実施 甲賀市地域公共交通計画の策定		計画に基づく取組の実施				○輸送人員・旅客収入 令和5年度(2023年度) 35万3千人・78,700千円 令和6年度(2024年度) 35万9千人・81,600千円 令和7年度(2025年度) 35万5千人・80,500千円 令和8年度(2026年度) 35万1千人・79,700千円
備考	計画の中間評価 中期経営計画の策定 計画に基づく取組の実施						※令和3年度(2021年度)実績 輸送人員 33万2千人 旅客収入 67,300千円
「累積欠損金がある」、「中長期の経営計画が未策定である」 ※令和5年(2023年)3月時点							