

# 令和6年度 出資法人経営評価表

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		R4年度	R5年度	R4→R5増減	R6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		R4年度	R5年度	R4→R5増減	R6年度		
職員総数		24	19	△ 5	21		
常勤職員		16	14	△ 2	15		
プロパー職員		15	13	△ 2	13		
うち県退職職員（OB）							
県等からの派遣職員					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		8	5	△ 3	6		
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		54.9	53.2	△ 1.7	51.8		
プロパー職員の平均給与（年額）（千円）		4,876	4,962	86	4,783		
職員の給与総額（年額）（千円）		77,662	70,357	△ 7,305	74,541		
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6年度当初実数)		1	2	2	2	6	13

## 2 県の財政的関与の状況

(単位：千円)

項		目	R4年度	R5年度	R4→R5増減	R6年度	備考(R6内訳)
県からの 年間 収入額	補助金	事業費補助金	640		△ 640		
		運営費補助金					
	委託料						
	その他						
		補助金等合計	640		△ 640		
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
			R3	R4	R5		
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5年度は、5月8日より新型コロナウイルス感染症が「2類」から「5類」へ移行し、アフターコロナも進んだことにより信楽にも賑わいが戻った。また、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は前年比約103%の113,478人となった。コロナ禍前の平成30年度の定期外旅客輸送人員119,823人と比較すると、約95%の水準まで回復した。 また、年々減少していた定期旅客輸送人員については対前年度比約101%、231,480人となった。	令和5年度は、輸送人員は前年度よりも増加し、特に沿線人口の減少により毎年減少していた定期旅客輸送人員が前年比プラスとなったことは明るい兆しである。一方、旅客輸送収入についてはほぼ前年並みに留まるなど、経営上は厳しい数字となった。 また定期・定期外合計での輸送人員は前年比約1.7%増となったが、近隣のJR草津線が前年比約3%増であったことと比較すると、増加率が低い水準に留まっており、アフターコロナの時流に乗り切れなかった点があると思われる。 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。	○	○	○	スカーレットドラマ館の管理移管等により、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、施設保守管理業務委託における修繕経費が大きく伸びたことにより、管理費率が増加した。	管理費比率が3年連続で増加したものの、経常費用を経常収益が上回る状態に転換できており、経費の適切な抑制がなされたと評価できる。引き続き物価高騰が続いていることから、今後も物価変動の状況を注視する必要がある。	
	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。				平成25年の公有民営方式で再スタートしてから11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3種鉄道事業者である甲賀市とともに安全運行に必要となる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、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。 会社運営に当たっては、2期連続の黒字決算となったが、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、来期においては、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。	新型コロナウイルス感染症拡大以降、経常損失の計上が続いていたが、令和5年度には4期ぶりに経常利益を確保することができた。当期純利益について、前期より減少したが、これは前期は土地の売却による特別利益があったためであり、今期の減少は一定やむを得ないと考え。 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。	
	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。	○	○	○	当期純利益の状況	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。 2期連続で減少した。	
	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。							
管理費比率が2期連続で減少した。							
効率性	経常費用に占める管理費の状況	管理費比率が前期に比べ減少した。				経常収益が2期連続で経常費用を上回った。 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。	当期末において債務超過でない。 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。 2期連続で悪化した。
		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。							
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。				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。 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。 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。
		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。	○	○	○	当期純利益の状況	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。 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。
		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。				流動比率は、2期連続で100%以上であった。 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。	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。
		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。				流動比率は、2期連続で100%以上であった。 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。	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。
		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。	○	○	○	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。
		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。	○	○	○	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。
		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。				当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。	当期末において借入金はない。 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。 2期連続で上昇した。
		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
			R3	R4	R5		
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 知事・副知事が法人の代表者へ就任している	○	○	○	当社の代表者は、知事、副知事は就任しておらず、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。
	県派遣職員の状況	当期末において県派遣職員はない 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。
	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。 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。			○	平成25年度の公有民営方式移行後は、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)に対しての直接の県財政支出はない。)
	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。 県の短期貸付けの額が2期連続で増加した。	○	○	○		
	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 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。 県の損失補償・債務保証の額が2期連続で増加した。	○	○	○		
透明性	情報公開規程の整備状況	規程を整備している。 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)。			○	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。	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。	○	○	○	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。	
	文書管理規程の整備状況	規程を整備している。 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)。			○		
	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、保存等を行っていない。	○	○	○		
	会計専門家の関与状況	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。 会計の専門家による監査・指導・助言等は受けていない。	○	○	○		
	業務監査の実施状況	業務監査を実施している。 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>平成25年度の公有民営方式で再スタートしてから11年が経過し、令和5年度には、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、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、滋賀県、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5年度は、5月8日より新型コロナウイルス感染症が「2類」から「5類」へ移行し、アフターコロナも進んだことにより信楽にも賑わいが戻った。パークアンドライドや団体旅行誘致などの鉄道利用促進への営業・広報活動等に取り組んだことにより、定期外旅客輸送人員は前年比約103%の119,823人となった。コロナ禍前の平成30年度の定期外旅客輸送人員119,823人と比較すると、約95%の水準まで回復した。また、年々減少していた定期旅客輸送人員については対前年度比約101%、231,480人となった。</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ことである。</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もと、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>旅客輸送人員については、各種イベント等の開催に努めたことにより、輸送人員の増加に繋がったほか、少子化に伴い通学定期は、ほぼ現状維持であったものの、通勤定期が増加しました。</p> <p>一方、経常経費については、スカーレットのドラマ館運営を観光協会に移管したほか、運転士の中途退職による人件費削減、及び信楽駅舎他の照明をLED化による電気料金削減により、財務状況では、4期ぶりに黒字計上であり、当期純利益は、1,230千円の黒字決算となった。</p>	<p>コロナ禍の影響により長らく厳しい経営状況に陥っていたが、今季は、4期ぶりに経常利益を確保できた。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必要がある。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>全体として、旅客輸送収入は、前年度比約0.1%、68千円の減となった。</p> <p>い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>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、経営の安定化を図ることができた。</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すうえて、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>・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。また日々の訓練等により、「安全を最優先」できる社員育成のほか、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。</p> <p>・経営合理化にしている、スカーレットドラマ館の管理の移管、人件費の削減等、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、計画的に実施することにより経費の節減を進めた。</p> <p>・定期利用は、前年度比約101%であった。通学定期は前年比較でほぼ現状維持であったが、通勤利用が増えたためである。定期外利用は前年度比約103%となり、旅客輸送収入については、前年度比でほぼ同等であった。</p> <p>・パークアンドライドの利用促進による利用増加、信楽高原鐵道文化祭の開催、サンタ列車の運行、干支切符、グッズの販売促進を実施した。</p> <p>・アフターコロナの影響により、4期ぶりで黒字となった。</p>	<p>・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5年度は65,682,758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>           経常利益の確保            輸送人員353,000人            旅客収入78,700千円         </td> <td>           経常利益を確保            輸送人員344,958人(目標の97.7%)            旅客収入75,818千円(目標の96.3%)         </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	経常利益の確保 輸送人員353,000人 旅客収入78,700千円	経常利益を確保 輸送人員344,958人(目標の97.7%) 旅客収入75,818千円(目標の96.3%)	—	—	
実施計画に定める目標	実績	実施計画に定める目標	実績							
経常利益の確保 輸送人員353,000人 旅客収入78,700千円	経常利益を確保 輸送人員344,958人(目標の97.7%) 旅客収入75,818千円(目標の96.3%)	—	—							
総合所見	<p>来期においては、令和5年10月12日に国土交通省から7期連続無事故表彰を受賞し、気持ちを新たに取り組む。また、鉄道の安全運行を根幹として、人口減少に伴う輸送人員減を捉えつつ、鉄道事業以外の事業にも取り組んでいきたい。お客様から愛され、地域の暮らしを支える鉄道として走り続けることができるよう、また、健全経営ができるよう、引き続き、利用促進や観光客誘致、付帯事業に力を入れ今年度も黒字確保できるよう経営努力に努める。</p> <p>令和5年度は、新型コロナウイルスが「2類」から「5類」へ移行されたことにより信楽にも賑わいが戻った。また、団体旅行の誘致のため積極的に旅行会社へ赴いたことにより定期外旅客輸送人員を増加させることができた。また、定期旅客輸送人員についても通勤利用者が戻ったことにより増加に転じた。しかし、人口減少の影響があり依然油断ができない状況である。</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。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。</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、収支バランス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、甲賀地域の拠点連携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  ○ 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
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	計画の中間評価			※ 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
備考	「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						