

樽見鉄道株式会社

経営健全化方針

令和4年4月

本巢市

樽見鉄道株式会社経営健全化方針

第1 法人について

1 法人の概要

法人名	樽見鉄道株式会社		
代表者名	不破 道夫（令和4年3月31日時点）		
所在地	本巣市曾井中島680番地の11		
設立年月日	昭和59年2月1日		
資本金	1億円、資本剰余金50,000千円 【うち本巣市の出資金（出資割合） 4,500千円（3%）】		
他出資者	・岐阜県 18,000千円 ・大垣市 10,500千円 ・揖斐川町 750千円 ・瑞穂市 1,500千円 ・北方町 750千円	・西濃鉄道㈱ 76,150千円 ・住友大阪セメント㈱ 36,000千円 ・その他（4社） 1,850千円	

2 設立の経緯

昭和55年12月に制定・公布された「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」及び同施行令に基づき、当時の日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の線区は「幹線系」と「地方交通線」に大別された。なかでも、「特定地方交通線」は「鉄道による輸送に替えて一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うことが適当」であるものとして選定され、これにより全国83路線が廃止対象路線となった。

特定地方交通線の選定は三次に渡り行われ、樽見鉄道の前身である国鉄樽見線、大垣～美濃神海（現神海）は、昭和56年6月、いわゆる「第一次廃止対象路線」として特定地方交通路線に選定され、同年9月に運輸大臣が承認を行った。

「地域住民の足をいかに確保するか」という観点と、セメントの大量貨物輸送の確保という理由から、昭和56年7月には、路線の延長促進団体であった「樽見線促進期成同盟会」を特定地方交通線対策及び延長促進を図る団体「樽見線対策同盟会」に改組され、昭和57年3月には、法に基づき代替輸送のあり方を検討する「樽見線特定地方交通線対策協議会」の第1回会議が開催された。

昭和58年11月の樽見線対策同盟会臨時総会において、地元市町村が第三セクター方式により鉄道を存続させることで意見集約がなされ、同年同月に開催された、樽見線特定地方交通線対策協議会第3回会議において、樽見線の代替輸送は第三セクターによる地方鉄道とすることで合意がなされた。

以後、第三セクターによる地方鉄道会社の設立に向け準備が進められ、昭和59年1月の樽見線特定地方交通線対策協議会第4回会議においては、樽見線の代替輸送計画が決定された。

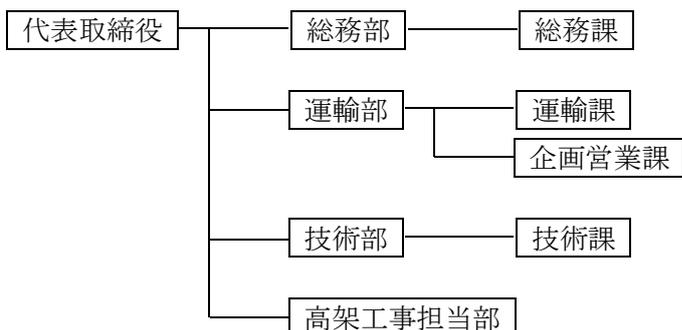
昭和59年1月に樽見鉄道株式会社創立総会（設立登記は、昭和59年2月1日）が行われ、同年10月から、地方鉄道の運行を開始した。

昭和63年12月には、神海～樽見間の建設工事が完成し、平成元年3月より神海～樽見間の一般運輸営業が開始され、現在の路線運行の形態となった。

3 法人の現状

(1) 組織

常勤役員 2 名、従業員 33 名（令和 4 年 3 月 31 日現在）



(2) 業務内容

〈鉄道業〉

- ① 運行区間：樽見～大垣（営業キロ 34.5 km）

※大垣で、JR 東海道線、養老鉄道養老線に接続

- ② 駅数：19 駅（大垣、東大垣、横屋、十九条、美江寺、北方真桑、モレラ岐阜、糸貫、本巢、織部、木知原、谷汲口、神海、高科、鍋原、日当、高尾、水鳥、樽見）

- ③ 運行本数：上り平日 22 本（土日休日 23 本）

：下り平日 22 本（土日休日 23 本）

区間	所要時間	片道運賃
大垣～樽見	約 1 時間	930 円

〈旅行業〉

薬草列車、鮎やな料理列車、しし鍋列車、運転体験 ほか

〈物品販売業〉

オリジナルグッズの販売など

(3) 財務状況

① 貸借対照表から

項目	金額（円）		
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
資産総額	1,398,828,735	1,929,845,797	3,477,885,487
うち流動資産	416,361,293	389,611,730	974,452,813
うち現預金	176,422,892	266,307,052	301,136,987
うち固定資産	982,467,442	1,540,234,067	2,503,432,674
負債総額	1,402,197,255	1,931,428,337	3,498,251,147
純資産額	△3,368,520	△1,582,540	△20,365,660
うち資本金	100,000,000	100,000,000	100,000,000
うち利益剰余金	△153,368,520	△151,582,540	△170,365,660

② 損益計算書から

項目	金額（円）		
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
売上高	154,624,681	157,405,150	115,102,561
うち運賃収入	151,150,549	154,586,405	111,942,670
販売費・一般管理費	218,085,335	250,920,931	244,548,414
営業利益	△63,460,654	△93,515,781	△129,445,853
営業外収益	27,216,443	27,321,498	34,444,842
営業外費用	4,659,098	4,350,555	2,921,678
うち支払利息	101,872	98,552	95,558
経常利益	△40,903,309	△70,544,838	△97,922,689
特別利益	205,825,962	147,885,242	150,261,288
特別損失	171,089,999	75,091,221	70,658,516
税引前利益	△6,167,346	2,249,183	△18,319,917
法人税等	463,000	463,203	463,203
当期純損益	△6,630,346	1,785,980	△18,783,120

③ 経常損益の推移

（単位：千円）

区 分	平成30年度	令和元年度	令和2年度
収 益	181,841	184,726	149,547
費 用	222,744	255,271	247,470
経常損益	△40,903	△70,545	△97,923
償却前損益	△2,637	5,269	△15,059

【直近3年間の決算の状況について】

樽見鉄道(株)に対する支援については、沿線市町からの支援金により施設等の維持管理や運営維持費の一部を行政が負担しているが、経常損益は各年度において変動はあるものの、赤字状態が継続している。

沿線市町による支援の判断基準は、経常損益が8千万円台までの赤字であり、かつ償却前損益が黒字であることを基本とし、沿線市町で構成する「樽見鉄道連絡協議会」において、毎年の経営状況を確認しながら、95百万円を上限として支援を決定している。また、固定資産税相当分の補助も行っている。

しかしながら令和2年度の決算については、新型コロナウイルス感染症の拡大により、定期旅客収入が大きく減少するとともに、一般利用者も不要不急の外出の自粛により、企画列車も大きく減収する中、公共交通として減便することなく運行したことにより、経常損益が1億円に近い赤字となり、支援の判断基準である「経常損益が8千万円台までの赤字であり、かつ償却前損益が黒字」にも、至っていない状況となっている。

第2 経営状況、財政的なリスクの現状及びこれまでの取組

1 経営状況及び財政的リスクの現状・要因

樽見鉄道(株)は、国鉄樽見線時代に特定地方交通線としてバス転換が適当とされた路線であり、第三セクター鉄道として営業を開始した当初から、自立した経営が困難であったため、経営の採算性を確保するために以下の4点について合意がなされ、西濃鉄道が経営主体となり経営がスタートした。

- ① 出資金1億円を、西濃鉄道（経営主体）、関係自治体、住友セメントで負担する。
- ② 鉄道施設の無償貸付又は無償譲渡及び転換交付金の交付を受ける。
- ③ 貨物、旅客の輸送量の確保に、企業、沿線市町村が積極的に協力する。
- ④ 固定資産税の減免等について、関係自治体は協力する。

しかし経営状況は厳しく、平成元年3月に神海～樽見間の一般運輸営業が開始されたことにより営業路線が延長となり、運営経費も増加する結果となった。

さらに平成18年3月に、旅客以外の大きな収入源であった住友大阪セメントの貨物輸送が廃止されたことにより収入が大きく減少し、旅客収入を確保し赤字額を抑制するために、樽見鉄道(株)により「第2次経営改善計画」が策定された。この計画に基づき沿線市町においては、平成20年度から平成22年度までの3カ年にわたり支援を実施した。

計画期間中、経費削減など一定の効果は見られたが、少子化に伴う通学利用者等の減少により、収益の悪化に歯止めがかかっていない状況であり、今後も改善する兆しがない反面、費用の削減も限界に達していると認められること、平成24年度、25年度に車両の更新時期を迎え、さらなる負担増が見込まれること、沿線市町もこれ以上の財政支援は困難な状況にあることから、樽見鉄道連絡協議会において、このまま支援を継続することは適当ではないとの判断をせざるを得ないことから、支援決定時の「経営改善が認められない場合には、運営形態の変更や支援の打ち切りについて協議を行う。」という方針に基づき、鉄道利用者に配慮して平成23年度及び平成24年度の沿線市町の支援額を、各年度1億円として支援を継続し、経営改善を進めるよう求めた。

しかしながら抜本的な経営改善は望めない状況であり、その後も継続的に樽見鉄道連絡協議会等においても、支援のあり方について協議がなされてきたが、赤字解消には至っていない状況であり、特に令和2年度の決算については、新型コロナウイルス感染症の拡大により、定期旅客収入が大きく減少するとともに、一般利用者も不要不急の外出の自粛により、企画列車も大きく減収する中、公共交通として減便することなく運行したことにより、経常損益が1億円に近い赤字となった。

現在の支援額は、毎年度の経営状況を確認しながら、経常損益が8千万円台までの赤字かつ償却前損益が黒字であることを判断基準として、沿線市町で95百万円を上限として支援しており、固定資産税分についても、別途補助を行っている。(令和2年度の決算状況の判断は除く。)

こうした会社の経営状況や資産状況、これ以上の沿線市町による支援が厳しい状況から、資金ショートが懸念される状況である。

鉄道を安全に運行する上で必要最低限の固定経費の節減が厳しい一方、旅客運輸収入の大幅な増収も難しく、樽見鉄道のような地方部のみの運行を担う鉄道事業者が、採算性を確保していくことは、難しい面がある。

2 財政的リスクが市に与える影響

資金ショート等により、仮に鉄道の存続が不可能となった場合は、地域住民の生活や地域経済にも影響を及ぼすことになる。また、代替輸送などの対策のために現状の支援金以上の財政負担が生じることも考えられる。

平成30年2月20日付け総務省自治財政局公営企業課長通知において、地方公共団体に相当程度の財政的リスクが存在する第三セクター等について経営健全化方針を策定するよう技術的な助言があり、同通知の中で策定対象法人として、「債務超過法人」及び「その他、各地方公共団体において、經常収支など当該法人の経営状況等を勘案し、経営健全化の取組が必要な法人」と示されており、当市においては「現在、債務超過であり、沿線市町において経営状況を勘案した経営健全化に取組むべき法人」に樽見鉄道(株)が該当するものとして、本方針を策定することとした。

3 樽見鉄道連絡協議会等の意見

通勤や通学、観光等地域振興にも必要な公共交通機関であり、協議会としては存続させるべき鉄道である。仮に鉄道の存続が不可能となった場合には、地域住民の生活や地域経済に大きな影響を及ぼすことになること認識しており、必要な支援は継続すべきと考えている。

しかしながら、上限なく支援し続けることは困難であり、現在の支援基準での対応を当面は継続する必要があると考えている。

4 財政的リスク解消に向けたこれまでの取組

(1) 法人による取組

少子化による通学利用者の減少が続く中、定期券利用者の増加を図るため、「大垣～本巣間」を2往復、「大垣～神海間」1往復を増発するとともに、一般利用者の増を図るため、商業施設近くに新たな駅を設置するとともに、観光面における利用者増を図るために、「桜列車」や「紅葉列車」など季節に合わせた観光列車の増便を行うとともに、「しし鍋列車」や「薬草列車」など企画列車の運行を行ってきた。

また、「鉄印帳」や「ハンドタオル」などのオリジナルグッズの販売や「商品券付き1日フリー乗車券」の販売を行うなど、増収対策を行ってきた。

(2) 市町等による関与

県市町の出資する第三セクター鉄道であり、経営の自立が困難であることから、沿線5市町において、様々な支援を行っている。

また近年では、沿線市町ではないが利用者の多い自治体からの支援も実施している。

【財政面での支援】

支援継続の判断基準：經常損益8千万円台までの赤字かつ償却前損益の黒字

支援額は、沿線5市町（大垣市、瑞穂市、本巣市、北方町、揖斐川町）合わせ、9,500万円を上限額とする。

固定資産税補助は、各市町が受けた納付分と同額を、上記の支援額とは別途補助する。

各沿線市町の支援額は、以下の表のとおり。

(単位：千円)

	大垣市	瑞穂市	本巣市	北方町	揖斐川町	計(上限)
支援額	10,000	10,000	64,240	2,000	8,760	95,000

【その他の支援】

① 株主としての経営への意見、提案等

② 樽見鉄道連絡協議会への参画

○目的：樽見鉄道株式会社が地域の安定した基幹交通機関として運営できるよう、樽見鉄道沿線関係市町が相互に連携し、住民の福祉に寄与することを目的とする。

○設立年月日：平成元年5月22日

○構成員：沿線5市町(会長 本巣市長)

○活動状況：経営安定に関する協議

沿線協力団体による駅施設等の美化清掃活動

③ 樽見新線対策協議会への参画

○目的：樽見鉄道の安定した輸送体制の維持と延長区間の鉄道特性を確保するとともに、沿線地域の振興に寄与する。

○設置年月日：昭和60年2月7日

○構成員：16団体 20人(会長 本巣市長)

○活動状況：除雪費用の補助

(3) これまでの取組の効果及び課題

会社の経営努力や企画列車の運行による観光利用者の増、商業施設に隣接する駅の設置による利用増などにより、経営改善がみられる一方、少子高齢化に伴う通学定期利用者の減少等により旅客収入全体としての黒字化は見られず、また付帯事業に関しても十分な収益を生んでいないことから、抜本的な収支改善には至っていない。

特に近年は、新型コロナウイルス感染症により利用者は以前にも増して落ち込み、資金ショートも危惧される状況下、沿線市町等による支援は会社運営に不可欠であると考える。

第3 今後の抜本的な経営健全化に向けた検討

1 法人が実施する事業の意義について(事業の公共性・公益性)

平成26年8月5日付総務省自治財務局長通知における「第三セクター等の経営健全化に関する指針」(以下「国指針」という。)では、抜本的改革を含む経営健全化の検討にあたっては、国指針中に示されたフローチャートに従い、先ず、法人が実施する事業そのものの意義について検討されることとされている。

開業以降、地域の人口減少や車社会の進展等により、地元利用が減少傾向にあるものの、車を運転しない学生や高齢者にとっては、重要な公共交通機関である。

また、こうした地域住民の生活交通としての役割だけでなく、沿線にある観光資源やイベントとのコラボレーション、うすずみ桜の時期に合わせた桜ダイヤ(桜輸送)の実施など、沿線市町に来訪者

を呼び込むことのできる広域的な観光資源としての価値も有している。

近年は、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者は減少しているものの、沿線市町にとって今や観光振興の面でも重要な役割を担っており、引き続き事業を実施する意義は大きい。

2 抜本的改革を含む経営健全化の取組にかかる検討

(1) 採算性の検討

採算性の判断にあたっては、損失補償を行っている第三セクターで、国指針第3の2(2)により、以下に該当するものについては、原則的に採算性が無いものと判断することが適当とされているため、これに従い採算性を検討する。

国指針第3の2(2)②

損失補償を行っていない第三セクター等（地方道路公社及び土地開発公社を除く。）で、次のいずれかに該当するもの。

- ア. 経常収支が赤字のもの。地方公共団体からの補助金等の財政支援を受けている場合は、その額を控除の上、判断すること。
- イ. 債務超過であるもの。含み損のある資産を保有している場合は、それを反映の上判断すること。
- ウ. 債務の元利償還金がある場合、当該償還費の10%以上を地方公共団体からの補助金又は実質的な新規貸付金等の財政支援に依存しているもの。

ア 経常収支が赤字のもの

平成9年度以降、経常損益で黒字となった年度はない。なお沿線市町からの支援金は特別利益に計上される。

イ 債務超過であるもの

株主資本の減少が進んでおり、令和3年3月31日時点の貸借対照表上、資本金1億円、資本剰余金5千万円に対し、利益剰余金が△1億7,036万円となっており、債務超過となっている。

ウ 債務の元利償還費の補助金又は実質的な新規貸付金等の財政支援に依存しているもの

長期借入金が2億1,725万円あり、債務の元利償還金はあるものの、地方公共団体からの補助金には依存していない。

貸付金については、旧本巢町時代の平成15年10月28日に2,000万円、旧根尾村時代の平成15年12月26日に2,000万円、平成16年1月20日に1億1,600万円、合併後の本巢市において、平成19年3月26日に1,500万円の貸付を行っている。

平成19年3月26日の1,500万円の貸付金については、平成28年度より毎年75万円の返済を受けているが、上記の旧町村時代の3つの貸付金については、返済期限到来時に、返済期限の猶予申請が毎年なされている。

債務超過の状況下、今後も返済期限の猶予申請がなされることが予測され、返済については関係自治体等との新たな協議の場が必要であると考えている。

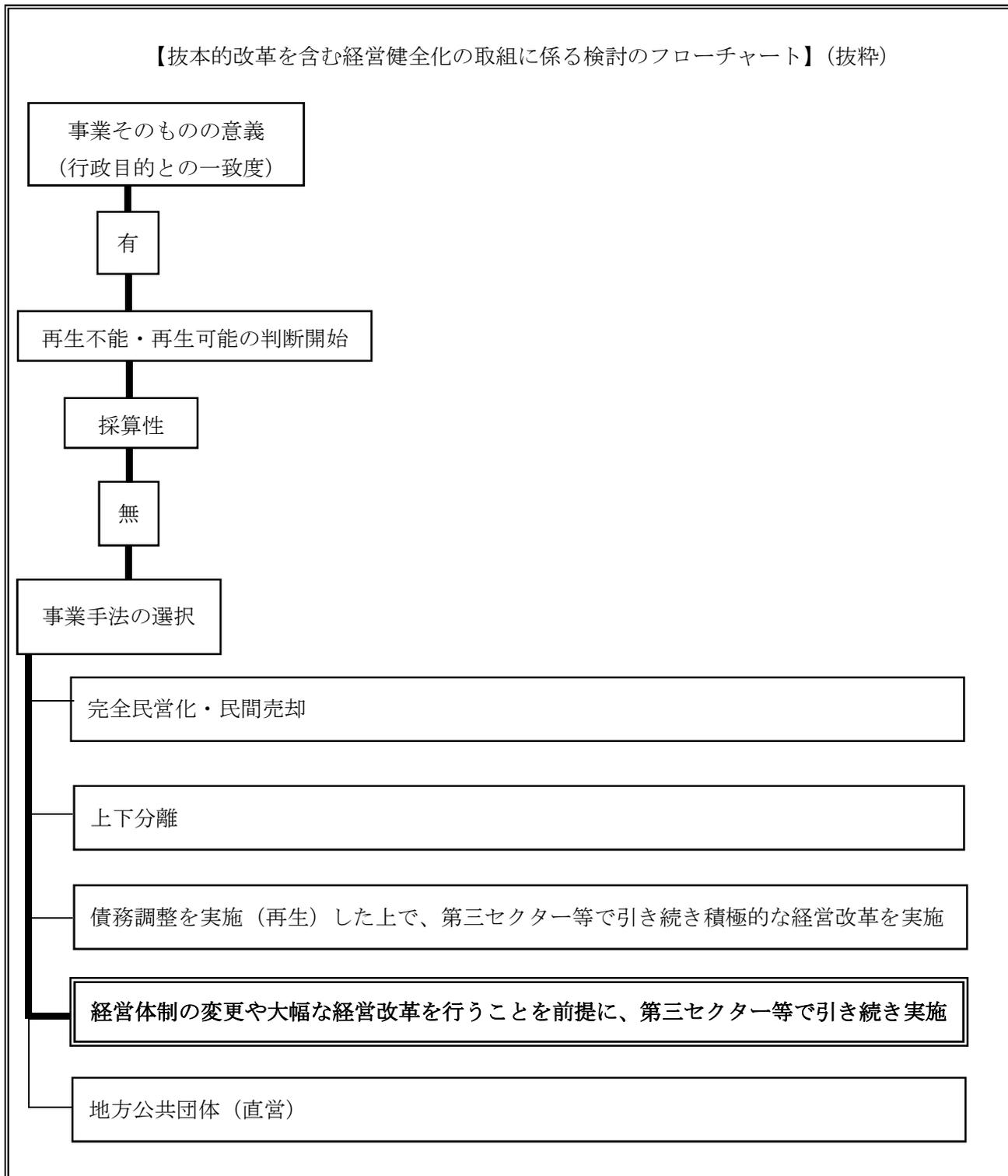
上記アからウの検討により、樽見鉄道の事業は、経常収支の赤字が常態化しており、採算性が無いものとして判断する。

(2) 事業手法の選択

採算性がないと判断された場合、国の経営健全化指針におけるフローチャートに、具体的な事業手法が示されている。

樽見鉄道は、地域の公共交通機関や観光資源として必要不可欠であり、設立の経緯、これまでの自治体による支援等を踏まえ、「経営体制の変更や大幅な経営改革を行うことを前提に、第三セクターで引き続き実施」していくことが適当と考える。

※フローチャート参照



第4 今後の抜本的な経営健全化に向けた具体的な取組

1 法人による経営健全化のための具体的な対応

これまで、健全化の取組や経費節減、新たな財源確保などにより収支の改善に努めてきたところだが、近年の新型コロナウイルス感染症により、鉄道利用者が減少し収支実績は極めて厳しい状況にある。さらに、沿線地域全体として、人口減少や児童・生徒数の減少等により、鉄道業の収支改善は厳しい状況にある。

当市としては、樽見鉄道と連携して乗降調査の実施し、通勤者利用者確保のため、夕方時間帯での大垣～神海間、大垣～本巣間の増便を検討する。また、今後も企画列車を継続して実施し、様々な年代の利用者数増加に努めていく。

今後新型コロナウイルス感染症が落ち着き、経済活動が回復してきたとしても、鉄道需要がすぐには戻らないことを前提に、需要がある程度減少しても安定的に利益を確保できるようウィズ・コロナ時代を見据え、感染対策をとったイベントの実施、沿線市町と連携した付加価値の高い商品の開発・販売に力を入れていくこととする。

2 市による財政的リスクの対処のための具体的な対応

樽見鉄道への支援については、判断基準である「経常損益8千万円台までの赤字かつ償却前損益の黒字」を基本とし、毎年度の経営状況を確認しながら、樽見鉄道連絡協議会において協議のうえ、支援内容を決定していく。

安全性や定時制の確保といった、鉄道事業の特性上、経費の大幅な節減は難しく、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、鉄道事業の赤字解消は、当面難しいことが改めて確認されたところである。

しかしながら樽見鉄道は、沿線住民の日常の交通手段であるほか、沿線にある観光資源やイベントとのコラボレーション、桜輸送、薬草列車などの企画列車運行として沿線市町に来訪者を呼び込むことのできる広域的な観光資源としての役割も担っており、観光面における地域活性化の効果は、大きいものと考えている。

樽見鉄道を取り巻く周辺環境や今後の健全化の取組状況によって、前提が大きく変化する可能性もあるが、樽見鉄道や沿線市町、民間企業等と連携し、鉄道利用の促進に取り組んでいく方針である。

この他、鉄道の安定運行に寄与する利用客増加の取組についても、検討・協力を行っていく。