

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

1 基本情報（現年7月1日現在）

団体名	いすみ鉄道 株式会社	(県) 所管所属	総合企画部交通計画課
代表者 職氏名	代表取締役社長 古竹 孝一	電話番号	043-223-2277
所在地	夷隅郡大多喜町大多喜264	直近の決算承認日	令和7年6月24日
電話番号	0470-82-2161		
団体HPのURL	https://www.isumirail.co.jp/		
当初設立年月日	昭和62年7月7日		
設立の経緯 団体の略歴	<p>【設立趣意等の経緯】 いすみ鉄道の前身である国鉄木原線が、国鉄の経営再建計画の中で廃止対象とされたことに伴い、地元の鉄道存続の意向を踏まえ、県及び沿線自治体が中心となり、第三セクター鉄道として設立された。</p> <p>【略歴】</p> <p>S54.12 「日本国有鉄道の再建について」閣議決定 ”輸送密度2,000人未満路線”の廃止と バス・第三セクターへの転換決定</p> <p>S61.11 木原線の第三セクター方式での存続を承認</p> <p>S62.7 いすみ鉄道株式会社設立</p> <p>S63.3 開業（大原～上総中野間26.8km）</p>		
定款に定める 設立の目的	<p>(1) 鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業</p> <p>(2) 鉄道及び自動車運送事業者からの乗車券類の販売及び 出改札業務の受託</p> <p>(3) 旅行業法に基づく旅行業</p> <p>(4) 飲食料品、日用雑貨品の販売及び土産品店の経営</p> <p>(5) 広告業</p> <p>(6) 前各号に付帯関連する一切の事業</p>		

2 出資等の状況（直近の決算現在）

出資等の合計	269,000	(単位：千円)	
出資等の対象の区分			
資本金等の金額	269,000	資本金等以外の金額	0

※「出資等」とは、地方自治法に基づく「出資又は出捐」をさします。

※「資本金等」とは、地方自治法に基づく「資本金、基本金その他これらに準ずるもの」をさします。

【内訳】（直近の決算現在）

出資等した者	資本金等の 金額（千円）	左記全体に 占める割合	左記割合の 順位	資本金等以外の 金額（千円）	備考
千葉県	92,000	34.20%	1位	0	該当なし
大多喜町	40,800	15.17%	2位	0	該当なし
いすみ市	38,400	14.28%	3位	0	該当なし
小湊鐵道株式会社	15,000	5.58%	4位	0	該当なし
株式会社千葉銀行	10,000	3.72%	5位	0	該当なし
その他35者	72,800	27.06%	—	0	該当なし

※四捨五入の影響で、割合の合計が100%にならないことがあります。

※一定の同質性がある場合や割合上位5者以外は、まとめていることがあります。

※まとめた場合、順位は「—」としており、まとめた者の中で最も高い出資割合は備考をご覧ください。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

3 団体の主な事業（直近の決算現在）

【事業1】名称：鉄道事業				【事業区分】	収益事業
【事業内容・実績】					
・営業キロ：26.8km、・営業区間：大原駅～上総中野駅 ・車両数：6両 ・駅数：14駅 ・大原駅でJR外房線「大原駅」と、上総中野駅で小湊鉄道線「上総中野駅」に接続 ・R6年度実績 輸送人員：19万人（1日平均521人） 旅客運輸収入：42百万円					
※令和6年上半期の普通旅客数はイベントによる集客効果により、前年とほぼ同水準を維持できたが、10月の脱線事故以降は、列車を運休し、代行バスによる輸送を行ったため、イベントが開催できず、普通旅客数が大きく減少した。					
【公共性・公益性】					
地域住民の生活交通としての公共交通機関であるとともに、近年は、いすみ鉄道自体が、房総半島に来訪者を呼び込む、地域の貴重な観光資源としての価値を有している。					
【類似事業を行える他団体又は事業が競合する他団体の有無】				【県の財政支出の有無】	
無	補足説明	該当なし		有（補助金等）	
【事業収支】	【事業支出】	【内部収入】	【外部収入】	うち行政からの収入	うち県からの収入
▲ 120,867 千円	524,654 千円	0 千円	403,787 千円	361,271 千円	117,741 千円
【事業2】名称：売店業				【事業区分】	収益事業
【事業内容・実績】					
大原駅売店他でオリジナルグッズの販売や他社商品の受託販売等を実施 (R6年度実績) 大原駅売店売上13,382千円、本社物販売上4,595千円、卸販売8,581千円 ※令和6年10月の脱線事故の影響による普通旅客数の減少に伴い、売店の利用客も減少し、収入が減少した。					
【公共性・公益性】					
地域の産物を利用したオリジナル商品の開発により地域活性化に貢献している。					
【類似事業を行える他団体又は事業が競合する他団体の有無】				【県の財政支出の有無】	
無	補足説明	該当なし		無	
【事業収支】	【事業支出】	【内部収入】	【外部収入】	うち行政からの収入	うち県からの収入
▲ 543 千円	30,520 千円	0 千円	29,977 千円	0 千円	0 千円
【事業3】名称：旅行業				【事業区分】	収益事業
【事業内容・実績】					
企画（ランチ）列車、貸切列車、メディア撮影の受入等 (R6年度実績) ランチ列車：参加者66人、収入585千円 貸切列車：収入1,280千円 ※令和6年10月の脱線事故の影響により、予定していた企画の多くを中止したため、収入が減少した一方で、人件費等の固定費の支出が続いているため、事業収支がマイナスとなっている。					
【公共性・公益性】					
観光客の誘致やメディア露出により、地域活性化に貢献している。					
【類似事業を行える他団体又は事業が競合する他団体の有無】				【県の財政支出の有無】	
無	補足説明	該当なし		無	
【事業収支】	【事業支出】	【内部収入】	【外部収入】	うち行政からの収入	うち県からの収入
▲ 588 千円	3,254 千円	0 千円	2,666 千円	0 千円	0 千円
【事業4】名称：その他付帯事業				【事業区分】	収益事業
【事業内容・実績】					
いすみ鉄道全国支店長制度 (R6年度実績) 支店長制度：会員数 17人、会費収入773千円					
【公共性・公益性】					
沿線地域との新たな観光コンテンツの共創等により、地域活性化に貢献している。					
【類似事業を行える他団体又は事業が競合する他団体の有無】				【県の財政支出の有無】	
無	補足説明	該当なし		無	
【事業収支】	【事業支出】	【内部収入】	【外部収入】	うち行政からの収入	うち県からの収入
▲ 2,300 千円	3,073 千円	0 千円	773 千円	0 千円	0 千円

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

4 県の関与等の現状に関する見直し（現年7月1日現在 ※ただし、（4）（6）は直近の決算現在）

(1) 当初の目的を踏まえつつ現在において必要性を問い合わせてもなお、出資又は出捐関係を維持する意義	<p>【県が出資等した当初の目的】 いすみ鉄道の前身である国鉄木原線が廃止対象とされたが、地域住民の生活に欠かせない公共交通機関を維持するため、沿線市町等とともに出資した。</p> <p>【関係を維持する現在の意義】 いすみ鉄道は、地域の公共交通機関や観光資源として必要不可欠な鉄道であり、設立の経緯、これまでの自治体による支援等を踏まえると、引き続き、県は沿線市町とともに経営に関与した中で、経営の改善強化や鉄道利用の促進に取り組む必要がある。</p>			
(2) 類似団体や民間団体などの他の担い手が存在している場合においてもなお、出資又は出捐関係を維持する意義	<p>【県が関与の理由としている事業のうち、他の担い手が存在している事業】 事業● ○○○</p> <p>【他の担い手が存在している場合であっても関係を維持する意義】</p>			
(3) 県が自ら施策を実施することその他の事業手法と費用対効果を比較して、出資又は出捐関係を維持する意義	<p>鉄道による運輸業は専門性を有するため、県の直営で実施することは困難である。 また、同社の収益性が低く、県・市町からの補助金により経営を維持している状態であり、完全民営化や民間への株式売却は見込めないことから、会社による経営努力を行いながら、第三セクターによる経営が妥当と考えられる。</p>			
(4) 県が関与の理由としている事業が関係する県計画等の主な達成状況	<p>【計画等名】 ○○（対象期間：○～○）</p> <p>【指標名】 ○○（単位：○○）</p> <table border="1" data-bbox="601 1117 1774 1171"> <tr> <td>基準（○年度）</td> <td>実績（○年度）</td> <td>目標（○年度）</td> </tr> </table> <p>【指標と事業の関係性及び達成状況】</p>	基準（○年度）	実績（○年度）	目標（○年度）
基準（○年度）	実績（○年度）	目標（○年度）		
(5) 資本金等に占める県の出資若しくは出捐の割合又は金額の妥当性	<p>千葉県は、第三セクター化による鉄道としての存続に主導的役割を果たし、今後とも経営の継続に責任を持つ立場から全体の3分の1を出資したものである。</p>			
(6) 運営費補助や赤字補填等を目的とした財政支出の名称、内容及び必要性	<p>【名称】 いすみ鉄道基盤維持費補助 【内容】（金額：79,374千円） 線路や信号設備などの鉄道基盤を道路等と同じ社会資本として捉え、これらの維持管理に係る経費を県と関係市町が協調して負担する、いわゆる「上下分離」の考え方に基づく補助を行っている。</p> <p>【必要性】 いすみ鉄道が「地域の足」としてだけでなく、重要な観光資源としての役割を担っていることから、こうした地域振興を支える鉄道施設の維持管理に係る経費に対し補助することは必要である。</p> <p>【名称】 鉄道輸送対策事業費補助 【内容】（金額：9,049千円） 鉄道事業者が実施する安全性向上に資する設備整備等を支援するため、国及び市町村と協調して補助を行っている。</p> <p>【必要性】 いすみ鉄道が「地域の足」としてだけでなく、重要な観光資源としての役割を担っていることから、こうした地域振興を支える鉄道施設の維持管理に係る経費に対し補助することは必要である。</p> <p>【名称】 いすみ鉄道運行経費補助 【内容】（金額：29,318千円） いすみ鉄道が地域の重要な観光資源としての役割を担っていることから、こうした地域の観光振興を支える鉄道として、安全輸送の徹底やサービスの向上をより一層図るため、鉄道運行経費の一部を関係市町とともに助成している。</p> <p>【必要性】 いすみ鉄道が「地域の足」としてだけでなく、重要な観光資源としての役割を担っていることから、こうした地域振興を支える鉄道の運行経費に対し補助することは必要である。</p>			
(7) 団体に勤務する県現職者の役職・業務内容と派遣等の必要性	<p>【諸手当等を除く給料・報酬の負担者・人数】 県が負担 0名 県以外が負担 0名</p> <p>【役職・業務内容】</p> <p>【派遣等の必要性】</p>			

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

5 関与方針に基づく取組状況等（直近の決算現在）

(1) 関与方針区分 ※	関与維持（県と連携した経営改善）
(2) 県としての具体的な取組※	地域の公共交通や観光資源として重要な役割を担っているため、「いすみ鉄道活性化委員会」において長期収支計画に基づく取組状況等の検証を行うとともに、利用者増につながる新たな活性化策などにより、一層の収支計画を求める。
(3) 取組実績とその成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成29年度の「いすみ鉄道活性化委員会」において、過去の決算分析を行い、事業別の課題等が整理されたことから、これを踏まえ、関係者が一体となって、収支改善に向けた取組を行っていくこととし、新たに長期収支計画を策定した。 会社においては、長期収支計画に基づき、事業別の収支管理を徹底した上で、事業毎の最適な運営方法を検討するなど、戦略的な事業運営を行い、一層の収支改善に努めることとしていたところである。 しかしながら、令和6年10月に発生した脱線事故により全線運休しており、現在は、鋭意、復旧工事に取り組んでいる。 令和6年度は、脱線事故による全線運休の影響で、輸送人員が令和5年度と比較して16.0%減少し、運輸収入も36.8%減少し、最終決算では、当期純損失として104,847千円の赤字となった。
(4) 課題	経営改善策として、会社では、令和6年度にランチクルーズなどの企画列車の運行や、JR等とのコラボ企画、グッズ販売などを行ってきたが、令和6年10月の脱線事故の影響により、予定していた企画の多くを中止せざるを得なくなつた。 現在は、まずは利用者の多い大原・大多喜駅間の復旧を優先することとして、鋭意、復旧工事に取り組んでいるところである。いすみ鉄道においては、復旧工事の期間や費用を少しでも縮減できるよう努めるとともに、この間もできるだけ収益を上げる方策を考える必要がある。
(5) 県としての今後の対応の方向性	県としては、会社に対し、復旧工事の期間や費用の縮減に加え、復旧までの間も、運転体験会や引退車両の記念イベントなど、できるだけ収益を得る方策を講じるよう求めるとともに、関係市町と連携して支援を行っていく。

※ 関与方針とは、令和4年12月27日策定の「公社等外郭団体関与方針」であり、「関与方針区分」や「県としての具体的な取組」は、そこから転記しています。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

5-2 経営健全化方針に基づく取組状況等（直近の決算現在）

(1) 策定要件の該当性※	債務超過法人
(2) 団体が実施した経営健全化のための具体的な取組	これまで、以下の取組により、収支の改善に努めてきた。 ・民間から経営者を登用 ・企画乗車券の発売 ・鉄道関連グッズの販売 ・新たな寄付制度の創設 ・ネーミングライツの募集 ・人件費の抑制 ・企画列車の運行 ・撮影需要への対応強化 ・オリジナル商品の開発 他
(3) 県が実施した財政的なりスクへの対処のための具体的な取組	・会社が自立した経営を行うことが困難であるため、取締役として経営に参画するとともに、いすみ鉄道基盤維持費補助、いすみ鉄道運行経費補助といった財政面での支援を行っている。 ・令和6年10月の脱線事故が発生する前は、沿線市町、会社と構成する「いすみ鉄道活性化委員会」を運営し、会社の経営方針である「長期収支計画」のローリング結果を踏まえ、通学定期運賃の値下げや物価高騰による鉄道業収支への影響や更なる経費節減策、今後の事業計画等を関係者と確認していた。 ・現在は、脱線事故の復旧について、沿線市町と協力し、必要な対応を行っている。
(4) 課題	経営改善策として、会社では、令和6年度にランチクルーズなどの企画列車の運行や、JR等とのコラボ企画、グッズ販売などを行ってきたが、令和6年10月の脱線事故の影響により、予定していた企画の多くを中止せざるを得なくなつた。 現在は、まずは利用者の多い大原・大多喜駅間の復旧を優先することとして、鋭意、復旧工事に取り組んでいるところであり、抜本的な経営改善策の検討を進められる状況ではない。
(5) 県としての今後の対応の方向性	県としては、会社に対し、関係市町と連携し、復旧工事の期間や費用の縮減に加え、復旧までの間も、運転体験会や引退車両の記念イベントなど、できるだけ収益を得る方策を講じるとともに、復旧後速やかに経営改善を図るよう求めていく。

※公社等外郭団体関与指針第5の1 (2) に規定する次の法人に該当する場合で、要件の詳細は同細則4をご覧ください。

- ・債務超過法人
- ・実質的に債務超過である法人
- ・近年の経常損益の状況から赤字が累積し、近い将来、債務超過に陥る可能性が高い法人
- ・県が多大な財政的リスクを有する法人

(6) 策定の理由に関係する決算数値等の状況

決算数値の名称（単位）	方針策定時の判断対象決算（H29年度）	前々年度決算（R4年）	前年度決算（R5年）	直近決算（R6年）	決算見込み（R7年）
純資産（千円）※1	92,587	58,367	34,707	▲ 70,140	▲ 182,668
営業損益（千円）	▲157,184	▲187,052	▲ 360,402	▲ 486,026	▲ 867,470
経常損益（千円）	▲153,155	▲182,065	▲ 302,860	▲ 466,284	▲ 868,607
当期純損益（千円）	56,215	10,536	▲ 23,660	▲ 104,847	▲ 112,528
損失補償、債務保証及び短期貸付の額（千円）	0	0	0	0	0
県の標準財政規模※2と比較した上欄の損失補償等の比率（%）	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
長期債務額（千円）	0	68,160	64,640	69,275	61,439

※1「純資産」がマイナス（▲）の場合、債務超過を意味します。

※2「標準財政規模」とは、地方交付税に係る国の基準に基づき算出される各自治体の標準的な財政規模です。

なお、経営健全化に係る国の基準では、県にとって多大な財政リスクを有するのは比率が3.75%以上の場合です。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

6 地方自治法に基づく監査の状況（既に公表されている監査結果等）

（1）財政的援助団体等監査（地方自治法第199条第7項）

直近の実施年月日	令和6年11月19日	措置の公表年月日	令和7年11月28日	監査実施の有無	有				
監査結果	※1	措置の内容							
【指摘事項】 該当なし	該当なし								
【注意事項】 令和5年度決算において、当期純損失を2,365万9千円計上し、繰越利益剰余金はマイナス2億3,429万3千円と依然として厳しい経営状況にあることから、引き続き経営の改善に努めること。	<p>いすみ鉄道株式会社（以下「会社」という。）については、地域の生活の足としてだけでなく、房総半島に来訪者を呼び込む観光資源としての役割も担っていることを踏まえ、インフラ部分の維持・修繕費や鉄道運行に係る経費の一部について補助するなど、関係市町と協調して経営支援を行っている。</p> <p>経営改善策として、会社では、令和6年度にランチクルーズなどの企画列車の運行や、JR等とのコラボ企画、グッズ販売などを行ってきた。</p> <p>しかしながら、令和6年10月の脱線事故の影響により、予定していた企画の多くを中止せざるを得なくなってしまった。</p> <p>現在は、まずは利用者の多い大原・大多喜駅間の復旧を優先することとして、令和9年秋頃までに運行を再開することを目指し、鋭意、復旧工事に取り組んでいるところである。</p> <p>県としては、会社に対し、復旧工事の期間や費用の縮減に加え、復旧までの間も、引退車両の記念イベントなど、できるだけ収益を得る方策を講じるよう求めるとともに、関係市町と連携して支援を行っていく。</p>								

1つ前の実施年月日	令和6年2月29日	措置の公表年月日	令和6年11月22日	監査実施の有無	有				
監査結果	※1	措置の内容							
【指摘事項】 該当なし	該当なし								
【注意事項】 令和4年度決算において、当期純利益を1,053万6千円計上したものの、繰越利益剰余金はマイナス2億1,063万3千円と依然として厳しい経営状況にあることから、引き続き経営の改善に努めること。	<p>いすみ鉄道株式会社（以下「会社」という。）に対しては、県と沿線市町が協調した経営支援として、いわゆる上下分離の考え方による、線路の修繕費等インフラ部分に係る経費への補助に加え、いすみ鉄道が房総半島に来訪者を呼び込む、重要な観光資源としての役割も担っていることを踏まえ、鉄道運行に係る経費の一部への補助も行っており、令和5年度は計1億1,110万円補助したところである。</p> <p>会社としては、収支分析の結果を踏まえた事業の見直しや、鉄道の利用促進に向けた企画列車の運行や他社とのコラボレーション企画の実施等で収支の改善に取り組んでいる。令和4年度は旧国鉄型キハ28車両の引退に係る各種取組により利用促進を図り、令和5年度以降も活性化策を進めていく予定であったが、その後の台風災害や令和6年度の脱線事故により、経営状況はさらに厳しさを増している。</p> <p>県としては、沿線市町と協力し、必要な対応を行うとともに、経営の改善強化を指導していく。</p>								

2つ前の実施年月日	令和4年11月15日	措置の公表年月日	令和5年11月28日	監査実施の有無	有				
監査結果	※1	措置の内容							
【指摘事項】 該当なし	該当なし								
【注意事項】 令和3年度決算において、当期純利益を6,206,366円計上したものの、資本金269,000,000円に対し、株主資本が47,830,296円と大幅に不足していることから、更なる経営の改善に努めること。	<p>いすみ鉄道株式会社（以下「会社」という。）に対しては、県と沿線市町が協調した経営支援として、いわゆる上下分離の考え方による、線路の修繕費等インフラ部分に係る経費への補助に加え、令和元年度からは、いすみ鉄道が房総半島に来訪者を呼び込む、重要な観光資源としての役割も担っていることを踏まえ、鉄道運行に係る経費の一部への補助も行っており、令和4年度は計8,947万円補助したところである。</p> <p>会社の経営状態については、感染症拡大に伴う行動制限が緩和され、鉄道事業をはじめとした収益は改善されつつあるが、燃料価格等の高騰により経費が上昇していることなどから、引き続き厳しい状況が続いている。</p> <p>会社においては、収支分析の結果を踏まえた事業の見直しや、鉄道の利用促進に向けた企画列車の運行や他社とのコラボレーション企画の実施等、収支の改善に取り組んでいるところである。</p> <p>また、県としても、沿線市町と協力して各種SNSを活用した観光情報の発信等、沿線の活性化に向けた取組を支援するとともに、さらなる活性化策の検討や取組状況の検証を通じて、経営の改善強化に努めしていく。</p>								

※1「監査結果」の「指摘事項」「注意事項」は県報別冊「監査結果」（いわゆる監査報告書）の内容を記入しています。

※2「措置の内容」は県報別冊「監査の結果に係る措置の通知の公表」（いわゆる措置公表）の内容を記入しています。

（2）包括外部監査（地方自治法第252条の37第4項等）

監査テーマ	該当の有無	無
実施年度	元号 年度	措置の公表年月日
監査結果 ※以下のリンク先をご覧ください		措置の内容 ※以下のリンク先をご覧ください

※該当がある場合は、直近1年度分を記入しています。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

7 組織運営等の状況（直近の決算現在）

（1）理事会等の状況

理事会等の状況	開催状況				議事録			
	義務回数	開催回数 (書面)	定例回数 (書面)	定例回数の 平均出席率	作成義務の 有無	作成の有無	備置義務の 有無	備置の有無
理事会又は取締役会	4	5(1)	4(0)	85%	有	有	有	有

- ※「開催回数（書面）」では、延べ開催回数を実数計上し、書面開催の回数を（カッコ）で内数計上しています。
 ※「定例回数（書面）」では、定例的に開催している回数を実数計上し、書面開催の回数を（カッコ）で内数計上しています。
 ※「定例回数の平均出席率」では、書面開催を除く各回の理事等の出席率（出席者の数÷全構成員の数）を計算し、
 その和の平均（出席率の合計÷書面開催を除く定例回数）を計算して計上しています（百分率で小数点第1位を四捨五入）。
 ※「備置」とは、事務所に備え置いて閲覧の権利を有する者等が求めた際に、すぐに見られるようにすることです。

（2）監査の状況

監査の状況 (行政による監査等は除き、 団体主体のものに限る)	監事又は監査役 としての就任		実施の有無		補足事項	
	義務の有無	就任の有無	内部的な 監査	外部的な 監査	実施している外部的な監査の内容	
公認会計士又は監査法人	無	無	無	無	該当なし	
監査又は会計に識見を有する者	無	有	有	無	該当なし	

※監査又は会計に識見を有する者の詳細は、公社等外郭団体関与指針細則7をご覧ください。

（3）採用している会計基準

名称	一般に公正妥当と認められる企業会計の基準	その他欄	—
----	----------------------	------	---

（4）財務諸表等の作成・公表・備置の状況

財務諸表等の名称	作成義務 の有無	作成の有無	公表義務 の有無	公表の有無	備置義務 の有無	備置の有無
定款	有	有	無	無	有	有
役員名簿	無	有	無	無	無	無
社団法人の構成員である 社員の名簿	無	無	無	無	無	無
事業報告書	有	有	無	無	有	有
貸借対照表	有	有	有	有	有	有
正味財産増減計算書等又は 損益計算書若しくはその要旨	有	有	無	有	有	有
キャッシュフロー計算書	無	無	無	無	無	無
附属明細書	有	有	無	無	有	有
財産目録	無	無	無	無	無	無
事業計画書	無	有	無	無	無	無
収支予算書	無	有	無	無	無	無
役職員の報酬及び給与に関する規程	有	有	無	無	無	無
業務の委託方法に関する規程	無	有	無	無	無	無
資金運用に関する規程	無	無	無	無	無	無
個人情報保護に関する規程	有	有	無	無	無	無
情報公開に関する規程	無	有	無	無	無	無

※「公表」とは、団体のホームページや、その他法令で定める方法により公表することです。

※「備置」とは、事務所に備え置いて閲覧の権利を有する者等が求めた際に、すぐに見られるようにすることです。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

8 役職員等の状況

(1) 常勤の役職員数 (単位：人)

(各年度7月1日現在)

項目	直近4年度前 (R3年)	直近3年度前 (R4年)	前々年度 (R5年)	前年度 (R6年)	現年度 (R7年)
常勤役員数 ①～⑤の和	1	1	1	1	1
プロパー ①	0	0	0	0	0
民間人材 ※1 ②	1	1	1	1	1
県退職者 ③	0	0	0	0	0
県現職者 ④	0	0	0	0	0
その他 ⑤	0	0	0	0	0
常勤職員数 ※2 ⑥～⑨の和	34	35	34	35	31
プロパー ⑥	8	10	11	13	17
県退職者 ⑦	1	1	1	1	1
県現職者 ⑧	0	0	0	0	0
その他 ⑨	25	24	22	21	13

※1 「民間人材」とは、プロパー、議員、自治体の首長、行政職員（退職者を含む）等ではない外部の人材です。

※2 「常勤職員」とは、正規・非正規を問わず、団体が常勤職員として雇用している方です。

(2) 常勤役職員の平均年収等の状況

項目	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)
常勤役員	人数（内数：県退職者及び県現職者）	1人（0人）
	平均年齢	* 歳
	平均年収	* 千円
常勤職員	人数（内数：県退職者及び県現職者）	34人（1人）
	平均年齢	54歳
	平均年収	3,261千円
※この表は実人員数に基づいて記入しています。		

実人員数とは、ある年度中の毎月1日現在の役職員数を合計して12か月で割り、小数点第2位を四捨五入しています。

例：4～6月（3か月間）の役員数が5名、7～12月（6か月間）が6名、1～3月（3か月間）が5名であった場合は、
(15人+36人+15人)/12か月=5.5人となります。

※該当者が1名しかいない場合、個人情報保護の観点から平均年齢・年収は「*」となっています。

9 中長期的な計画や達成目標となる指標の策定状況（直近の決算現在）

策定の有無 有

名称	いすみ鉄道長期収支計画	公表方法	未公表
対象期間	令和6年4月～令和11年3月	策定年月日	令和5年12月13日
概要	・事業ごとの収支状況を踏まえ、各事業の改善策を講じる。 ・鉄道業は、沿線地域の人口減少や沿線の学校の生徒数減少、近年の災害等により収支改善は困難だが、事業運営に支障のない範囲で、諸経費の節減を行う。 ・旅行業や売店業などの付帯事業は、鉄道業の損失をカバーするため、収益を改善していく必要があり、運営方法について見直しを行う。 ※長期収支計画については、脱線事故発生前に作成した計画である。		
取組状況	経営改善策として、会社では、令和6年度にランチクルーズなどの企画列車の運行や、JR等とのコラボ企画、グッズ販売などを行ってきたが、令和6年10月の脱線事故の影響により、予定していた企画の多くを中止せざるを得なくなった。 現在は、まずは利用者の多い大原・大多喜駅間の復旧を優先することとして、鋭意、復旧工事に取り組んでいるところである。		
指標の達成状況	令和6年度実績及び目標 指標1：経常収益 【実績】 96,077千円 【目標】 136,010千円 指標2：経常費用 【実績】 562,360千円 【目標】 396,536千円 指標3：税引前損益 【実績】 ▲104,557千円 【目標】 7,925千円 ※【目標】の各金額は、令和5年度に策定した会社の長期収支計画に基づく。		
特記事項	周辺を取り巻く環境の変化や直近の決算・収支状況等を踏まえ、毎年度、翌年以降5年間の収支計画を策定することとしているが、現在は脱線事故の復旧工事に鋭意取り組んでおり、令和6年度及び令和7年度については長期収支計画のローリングを行っていない。今後、運行再開に合わせて見直しを検討する必要がある。		

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

10 財務状況 (単位:千円又は%)

(1) 貸借対照表

企業会計の場合

項目	前々年度決算 (R4年)	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)	直近増減率 (前年度比)	直近の増減理由 (対前年比10%以上の増減等)
資産	流動資産	132,606	227,891	251,235	10.24% 脱線事故に係る補助金の未収金の増加
	固定資産	29,481	30,280	37,664	24.39% リース資産の増加
	うち有形固定資産	26,915	27,746	34,974	26.05% リース資産の増加
	資産合計	162,087	258,171	288,899	11.90% リース資産の増加
負債	流動負債	35,560	158,824	289,765	82.44% 脱線事故復旧のための短期借入額や工事費用の未払費用の増加
	固定負債	68,160	64,640	69,274	7.17% 該当なし
	うち長期借入金	68,160	64,640	60,480	▲ 6.44% 該当なし
	負債合計	103,720	223,464	359,039	60.67% 脱線事故復旧のための短期借入額や工事費用の未払費用の増加
	うち有利子負債	68,160	135,507	158,868	17.24% R5災害復旧工事のために行った短期借入額のほうが多かったため
純資産	資本金	269,000	269,000	269,000	0.00% 該当なし
	利益剰余金	▲ 210,633	▲ 234,293	▲ 339,140	▲ 44.75% 脱線事故による代行輸送費の増加及び運休による運輸収入の減
	うち繰越利益剰余金	▲ 210,633	▲ 234,293	▲ 339,140	▲ 44.75% 脱線事故による代行輸送費の増加及び運休による運輸収入の減
	評価・換算差額等	0	0	0	— 該当なし
	純資産合計	58,367	34,707	▲ 70,140	▲ 302.09% 脱線事故による代行輸送費の増加及び運休による運輸収入の減

(2) 損益計算書

企業会計の場合

項目	前々年度決算 (R4年)	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)	直近増減率 (前年度比)	直近の増減理由 (対前年比10%以上の増減等)
売上高	149,608	105,845	75,474	▲ 28.69%	脱線事故による運休の影響により、運輸収入減等
売上原価	27,863	17,026	17,499	2.78%	該当なし
売上総利益	121,745	88,819	57,975	▲ 34.73%	脱線事故による運休の影響により、運輸収入減等
販売費及び一般管理費	308,797	449,221	544,001	21.10%	脱線事故の復旧費用及び代行輸送費用の増加
営業利益	▲ 187,052	▲ 360,402	▲ 486,026	▲ 34.86%	脱線事故の復旧費用及び代行輸送費用の増加
営業外収益	5,654	59,615	20,603	▲ 65.44%	R5は災害に係る保険金収入があつたため
営業外費用	667	2,073	861	▲ 58.47%	R5災害復旧工事のために行った短期借入の支払利息により増加
経常利益	▲ 182,065	▲ 302,860	▲ 466,284	▲ 53.96%	脱線事故の復旧費用及び代行輸送費用の増加
特別利益	194,725	279,490	407,446	45.78%	脱線事故復旧費用による補助金増
特別損失	0	0	45,719	—	受託工事に係る圧縮損
税引前当期純利益	12,660	▲ 23,370	▲ 104,557	▲ 347.40%	脱線事故による代行輸送費の増加及び運休による運輸収入の減
法人税、住民税及び事業税額	2,124	290	290	0.00%	該当なし
当期純利益	10,536	▲ 23,660	▲ 104,847	▲ 343.14%	脱線事故による代行輸送費の増加及び運休による運輸収入の減

(3) 主な経営指標

企業会計の場合

項目	前々年度決算 (R4年)	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)
流動比率 (流動資産 ÷ 流動負債 × 100)	372.91%	143.49%	86.70%
自己資本比率 (純資産 ÷ (負債 + 純資産) × 100)	36.01%	13.44%	—
有利子負債比率 (有利子負債残高 ÷ 純資産 × 100)	116.78%	390.43%	—

※純資産が「0」又は債務超過の場合、「自己資本比率」「有利子負債比率」は計算できません。

公社等外郭団体の経営状況等の評価に係る調査票（令和7年度）

11 借入金等残高等の状況

(単位：千円又は%)

項目	前々年度決算 (R4年)	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)	直近増減率 対前年度比
各年度の借入金等	0	127,000	98,388	▲ 22.53%
各年度の償還金等	1,840	59,653	75,027	25.77%
借入金等決算残高 ①+②	68,160	135,507	158,868	17.24%
経営難を理由としたもの ①=③+⑤+⑦	0	0	0	—
それ以外のもの ②=④+⑥+⑧	68,160	135,507	158,868	17.24%
県 ③+④	0	0	0	—
経営難を理由としたもの ③	0	0	0	—
それ以外のもの ④	0	0	0	—
県以外の行政 ⑤+⑥	0	0	0	—
経営難を理由としたもの ⑤	0	0	0	—
それ以外のもの ⑥	0	0	0	—
民間その他 ⑦+⑧	68,160	135,507	158,868	17.24%
経営難を理由としたもの ⑦	0	0	0	—
それ以外のもの ⑧	68,160	135,507	158,868	17.24%
県による損失補償等の額※ ⑨+⑩	0	0	0	—
経営難を理由としたもの ⑨	0	0	0	—
それ以外のもの ⑩	0	0	0	—

※ 損失補償等とは、損失補償、損失てん補又は債務保証です。

12 総収入と県の財政支出等の状況

(1) 総収入と県の財政支出等

(単位：千円又は%)

項目	前々年度決算 (R4年)	前年度決算 (R5年)	直近決算 (R6年)	直近増減率 対前年度比
総収入 ①=②～⑥の和	349,987	444,950	457,803	2.89%
運用益収入 ②	0	0	0	—
会費収入 ③	0	0	0	—
寄附収入 ④	0	0	0	—
行政からの委託料等収入 ⑤	195,392	280,186	361,271	28.94%
その他収入 (②～⑤以外) ⑥	154,595	164,764	96,532	▲ 41.41%
県の財政支出 ⑦=⑧+⑨+⑩	90,032	111,683	117,741	5.42%
対総収入割合 ⑦÷①	25.72%	25.10%	25.72%	0.62%
県の財政支出の内訳 委託料 ⑧	0	0	0	—
対総収入割合 ⑧÷①	0.00%	0.00%	0.00%	—
補助金・交付金・負担金 ⑨	90,032	111,683	117,741	5.42%
対総収入割合 ⑨÷①	25.72%	25.10%	25.72%	0.62%
その他 (⑧⑨以外) ⑩	0	0	0	—
対総収入割合 ⑩÷①	0.00%	0.00%	0.00%	—
資金運用等 有価証券等損益 ⑪+⑫	0	0	0	—
有価証券等評価損益（含み損益） ⑪	0	0	0	—
売却・償還・配当等損益（実損益） ⑫	0	0	0	—
保有・運用中の有価証券等の取得額	0	0	0	—

(2) 県からの財政的な支援（借入金及び損失補償等を除く）

(単位：千円)

項目	直近4年度前 (R2年)	直近3年度前 (R3年)	前々年度 (R4年)	前年度 (R5年)	直近決算 (R6年)
運営費補助	67,202	66,897	69,474	94,950	88,423
赤字補填等	22,794	23,939	20,558	16,733	29,318
経営難を理由とした追加出資又は出捐	0	0	0	0	0