

出資団体台帳

| | |
|-------|-----------------------------|
| 出資団体名 | 3.近鉄グループホールディングス株式会社 |
|-------|-----------------------------|

| | |
|-----|-------|
| 所管課 | 都市計画課 |
|-----|-------|

1. 出資団体概要 (令和5年4月1日現在)

| | | | | |
|---------|---|----------|----------------------|--|
| ①法人分類 | 株式会社 () | | | |
| ②業務分類 | 運輸・道路 () | | | |
| ③主な活動範囲 | 東海地区規模 () | | | |
| ④所在地 | 大阪市天王寺区上本町6丁目1-55 | | | |
| ⑤設立年月日 | 昭和19年6月1日 | | | |
| ⑥従業員数 | 役員 | (常勤) 17人 | (非常勤) | |
| | 正社員 | (常勤) | (内出向) | |
| ⑦役員等 | 役職名 | 氏名 | 市所属・職位 | |
| | 代表者 | 代表取締役 | 小林 哲也 | |
| | 役員 | 代表取締役 | 都司 尚 | |
| | | 取締役 | 若井 敬 | |
| | | 取締役 | 原 史郎 | |
| | | 取締役 | 林 信 | |
| | | 取締役 | 松本 昭彦 | |
| | | 取締役 | 笠松 宏行 | |
| | | 社外取締役 | 米田 昭正他4名 | |
| | | 監査役 | 冨田 均他4名 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| ⑧資本金 | 126,476 百万円 | | | |
| | 出資者 | 資産種別 | 出資額 出資割合 | |
| | 高山市 | 有価証券 | 0.514 0.0004% | |
| | 他自治体 | 有価証券 | 18.300 0.0145% | |
| | その他 | 有価証券 | 126,457.186 99.9851% | |
| | 【備考】 ・高山市保有有価証券(寄附時価約514千円)の令和5年3月31日時点時価評価額約4,380千円 (参考)政府及び地方自治体の出資状況(高山市分含む)株主数46、出資割合0.02% ※有価証券報告書(令和5年3月31日)より 配当金 R4 51千円 | | | |

| | | | |
|---------|---|-----------|-------|
| ⑨設立目的 | | | |
| | 定款に掲げる主な事業内容 | 現在の実施の有無 | 主な受益者 |
| | 交通事業 | 実施 理由 () | 施設利用者 |
| | 旅行事業 | 実施 理由 () | 施設利用者 |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| | | 理由 () | |
| ⑩地域の関わり | 当社のグループ会社である近鉄バス株式会社は濃飛乗合自動車線と提携して高速バスを運行し、高山市から関西方面への移動を担う公共交通機関である。 | | |
| ⑪市民の関わり | 市民は移動手段やツアー旅行等で当社(近鉄グループ全体)のサービスを利用している。 | | |
| ⑫経緯 | 平成11年に財団法人岐阜県市町村振興協会(現在の名称は公益財団法人岐阜県市町村振興協会)から県内鉄道整備促進を目的として鉄道株式が寄附され、市が受け入れた。(高山市は出資していない) | | |
| 出資時の状況 | | | |
| その後の経緯 | 寄附を受けた当時は、県内鉄道整備促進を目的としての寄附であるため、売却をしないよう通知されていた。平成25年に県内自治体から当該株式の売却の可否について寄附者(公益財団法人岐阜県市町村振興協会)に照会した結果、株式の売買は現在の保有者である各自治体の裁量に委ねるとのことであった。高山市においては、増資や売却を行わず継続して保有している。 | | |

5. 課題等

| 項目 | | 市所管課 | 団体 |
|------------------------------------|------|---|--|
| S W O T 分 析 | 内部分析 | 強み | <ul style="list-style-type: none"> ・事業規模は全国ではないものの、関西圏の公共交通事業者として一定のシェアを堅持している。また近鉄グループ全体で公共交通事業だけでなく幅広い事業を展開している。 ・関西圏において相応のブランド力を有するインフラ事業者である。 |
| | | 弱み | <ul style="list-style-type: none"> ・人々の移動需要に業績が連動し、コロナ禍のような社会変化に弱い。 |
| | 外部分析 | 機会 | <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響縮小により、国内利用者だけでなく、インバウンドも見込めるため、今後も収益の拡大が期待できる。 ・脱炭素社会の存在が高まる中で、環境負荷の低い移動手段として存在感が高まる。 |
| | | 脅威 | <ul style="list-style-type: none"> ・テレワーク、オンライン会議の普及により、出張などのビジネスでの利用が減少する。 |
| 事業面 (必要性、公益性、採算性、収益性など) | | <ul style="list-style-type: none"> ・関西圏を中心とした公共交通事業者として不可欠な企業である。 | |
| 財政面 (財務状況の現状や将来の見通しなど) | | <ul style="list-style-type: none"> ・自己資本比率は18.2%であるが、人の流れが回復傾向にあり、運輸業、流通業およびホテル・レジャー行で増収となった。新型コロナウイルス感染症の影響縮小によりさらなる人流の増加、観光需要の回復が見込まれ、今後は収益性がさらに改善されていくと考えられる。 | |
| 施設・設備 (所有する建物や設備等の状況など) | | — | |
| 組織・人員体制 (役員や従業員等の状況など) | | — | |
| 公共施設等総合管理計画 (方針と今後の考え方) | | — | |
| 自由記載 (団体や事業の今後のあり方や果たすべき役割について) | | <ul style="list-style-type: none"> ・当社の事業は、上記「事業面」に記載のとおり、市にとって今後も必要なものである。市が保有している当社有価証券のあり方については今後検討していく。 | |