

近江鉄道線存続に向けた 沿線自治体との協議について

2022年2月14日

近江鉄道株式会社

1. 近江鉄道(株)の概要

近江鉄道

商 号	近江鉄道株式会社
設 立	1896（明治29）年6月16日
本社所在地	滋賀県彦根市駅東町15番1
代 表 者	代表取締役社長 飯田 則昭
資 本 金	4億 500万円
事業内容	鉄道事業、自動車運送事業、観光事業、不動産事業
大 株 主	西武鉄道株式会社（議決権比率100%）
関連会社	湖国バス株式会社、近江タクシー株式会社 近江トラベル株式会社、土山ハイウェイサービス株式会社
単体収支実績 (2020年度)	営業売上 66.0億円（内、鉄道 8.0億円） 営業損益 ▲11.1億円（内、鉄道 ▲ 8.1億円）

2. 近江鉄道線の概要

近江鉄道

開業	1898（明治31）年6月 彦根～愛知川開業
営業路線	① 本線：47.7km（米原～貴生川、25駅） ② 多賀線：2.5km（高宮～多賀大社前、2駅） ③ 八日市線：9.3km（八日市～近江八幡、6駅） 合計：59.5km（33駅）
沿線自治体 （1県5市5町）	滋賀県、 彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、 日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 ※ 沿線市町人口：49.7万人（2020年4月現在）
従業員数・ 主要施設	① 従業員数：105名（2020年4月現在、パートアルバイトを除く） ② 営業車両：18編成36両 ③ 踏切道：175箇所（うち4種30箇所） ④ 長大橋梁：7箇所（50m以上のもの築造後120年経過） ④ 隧道：2箇所

2. 近江鉄道線の概要

近江鉄道

滋賀県の行政区画と鉄道路線略図



輸送密度については、JR接続駅である彦根駅や近江八幡駅に接続する路線が高い。

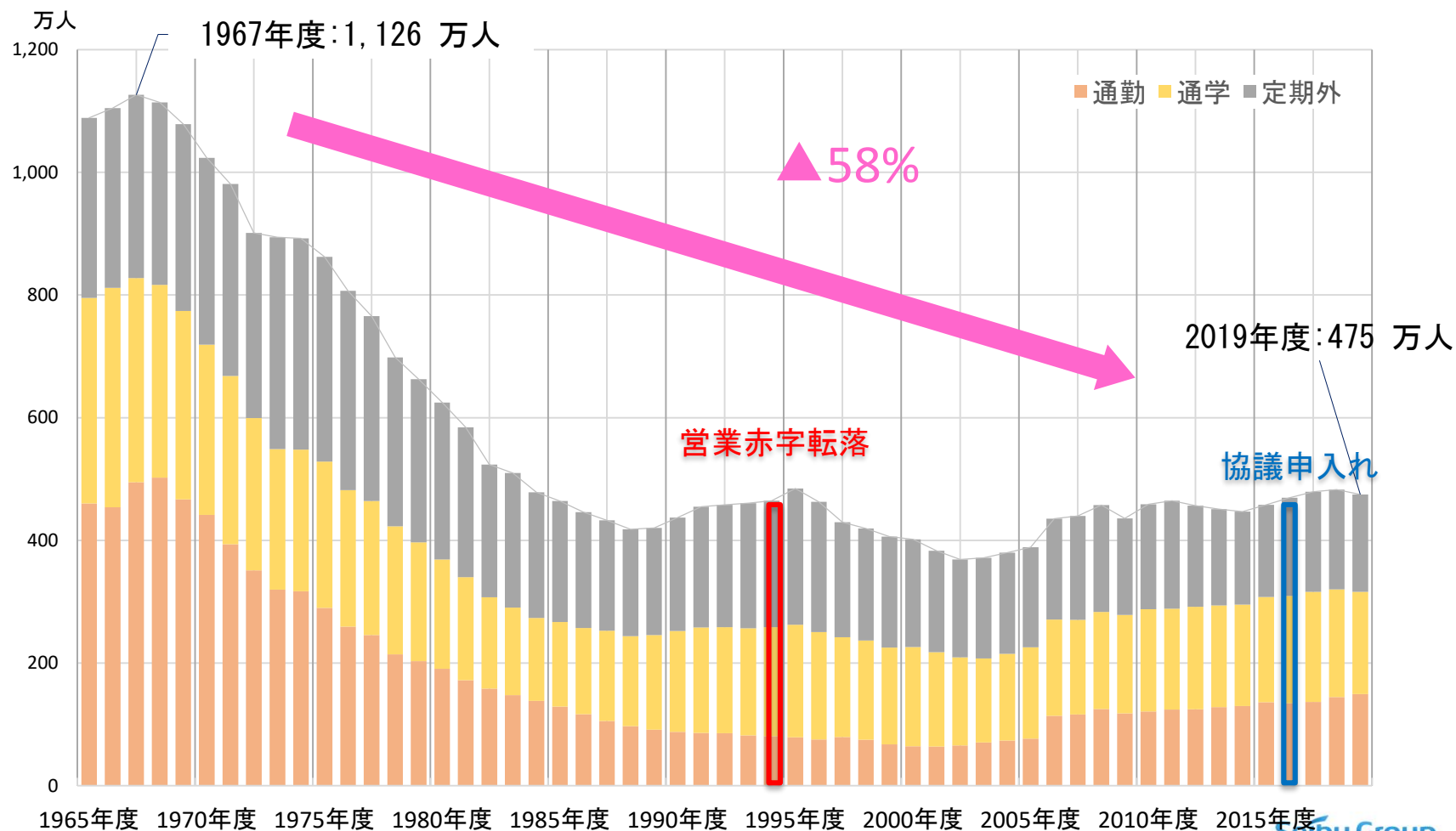
線区	営業キロ	輸送密度	最混雑列車
全 線	59.5km	1,786人	253人
① 米原～彦根	5.8km	525人	64人
② 彦根～高宮	4.1km	2,754人	167人
③ 高宮～八日市	15.4km	1,411人	175人
④ 八日市～水口	18.5km	1,088人	167人
⑤ 水口～貴生川	3.9km	1,425人	109人
⑥ 高宮～多賀大社前	2.5km	676人	110人
⑦ 八日市～近江八幡	9.3km	4,605人	253人

※輸送密度は2019年度実績、最混雑列車は2017年0D調査による。

3. 近江鉄道線の経営状況について

近江鉄道

ピーク時と比べ、輸送人員は半減



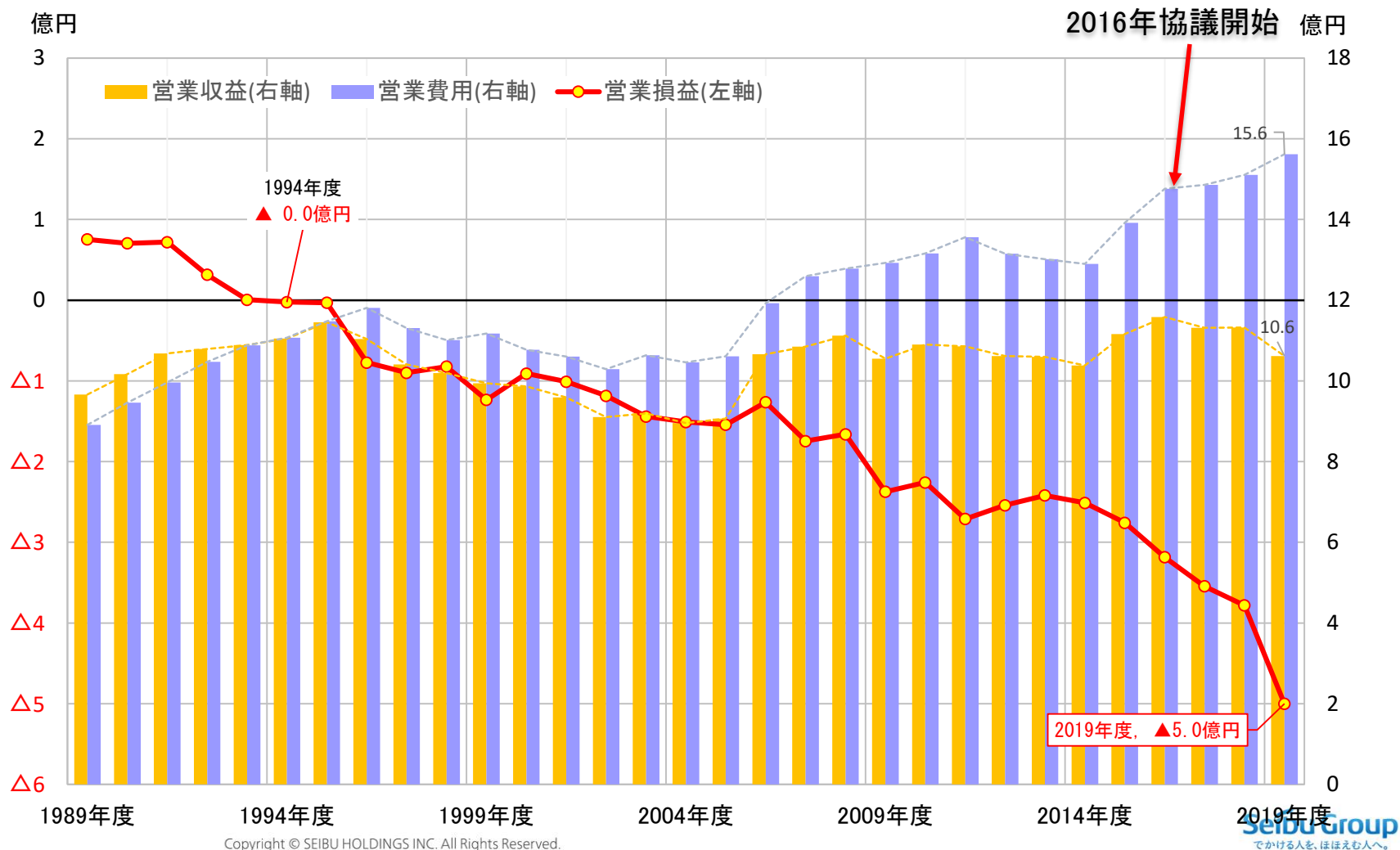
Copyright © SEIBU HOLDINGS INC. All Rights Reserved.

Seibu Group
でかける人を、ほほえむ人へ。

3. 近江鉄道線の経営状況について

近江鉄道

コロナ前で26期連続の営業赤字 (累計赤字約50億円)



4. 近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道

2016年 近江鉄道線の維持が困難との判断に基づき、関係自治体と協議を開始。

① 協議申し入れ

2016年 6月 滋賀県へ鉄道事業の経営状況説明と協議を申し入れ

2016年 9月～10月 沿線5市5町へ経営状況の説明と協議参加を申し入れ

② 近江鉄道に関する勉強会

2017年 1月 近江鉄道から、鉄道の利用状況・経営状況などの情報を提供し、
～2018年 2月 今後の地域公共交通政策等について情報を共有
※課長級、全8回 および 県と近江鉄道にて議案協議

③ 協議開始についての関係各所との調整

④ 任意協議会(正式名称:近江鉄道線活性化再生協議会)

2018年12月 滋賀県・沿線10市町部長級、近畿運輸局、有識者、当社で、
～2019年 7月 廃止の場合の影響、代替手段、存続スキームを調査・検討
※協議会 3回、幹事会 7回

存続の方向性やスケジュールなどを共有

※「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査」実施(2019.3)次頁

4. 近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道

定性面（鉄道存廃のメリット・デメリット）

鉄道存続のメリット	鉄道廃止のメリット
- 交通弱者の移動手段の確保 - 現在の「まちの構造」の維持 - 地域イメージ、知名度の維持 - 定時性の確保、小さな環境負荷、など	- バスへの転換による年間コストの低減（ただし、初期投資は必要） - 線路敷の活用

定量面（代替手段との比較）

公共交通	所要時分 (米原～貴生川)	初期投資額	年間損益
鉄道の存続	84分	———	▲5.1億円
バスへの転換	149分	29.6億円	▲4.3億円
BRTへの転換	未検証	119.6億円	▲11.5億円
LRTへの転換	未検証	112.1億円	未算定

※ 滋賀県が専門機関へ委託した調査報告による。

※ バス・BRTにおいては、乗務員を確保できない可能性に言及している。

4. 近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道

⑤ 法定協議会を設置することに合意

2019年 8月

滋賀県知事と沿線10市町長の会議で合意

⑥ 法定協議会(正式名称:近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会)

2019年11月～

滋賀県知事、沿線10市町長、交通事業者(近江鉄道含む)、利用者代表、有識者等で、**鉄道の存廃や運営形態を含む、地域公共交通計画の策定を目指す**

法定協議会設立以降、

⑦ **近江鉄道線全線の存続**を決定 2020年3月 ※クロスセクター効果の実施 次頁

⑧ **2024年度から公有民営化方式による上下分離へ移行**を決定 2020年12月

⑨ **地域公共交通計画の策定と提出** 2021年10月

4. 近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道

定量面（クロスセクター効果）

第2回法定協議会(2020.3.25) 資料抜粋

3. クロスセクター効果の算出結果

- 近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認できた

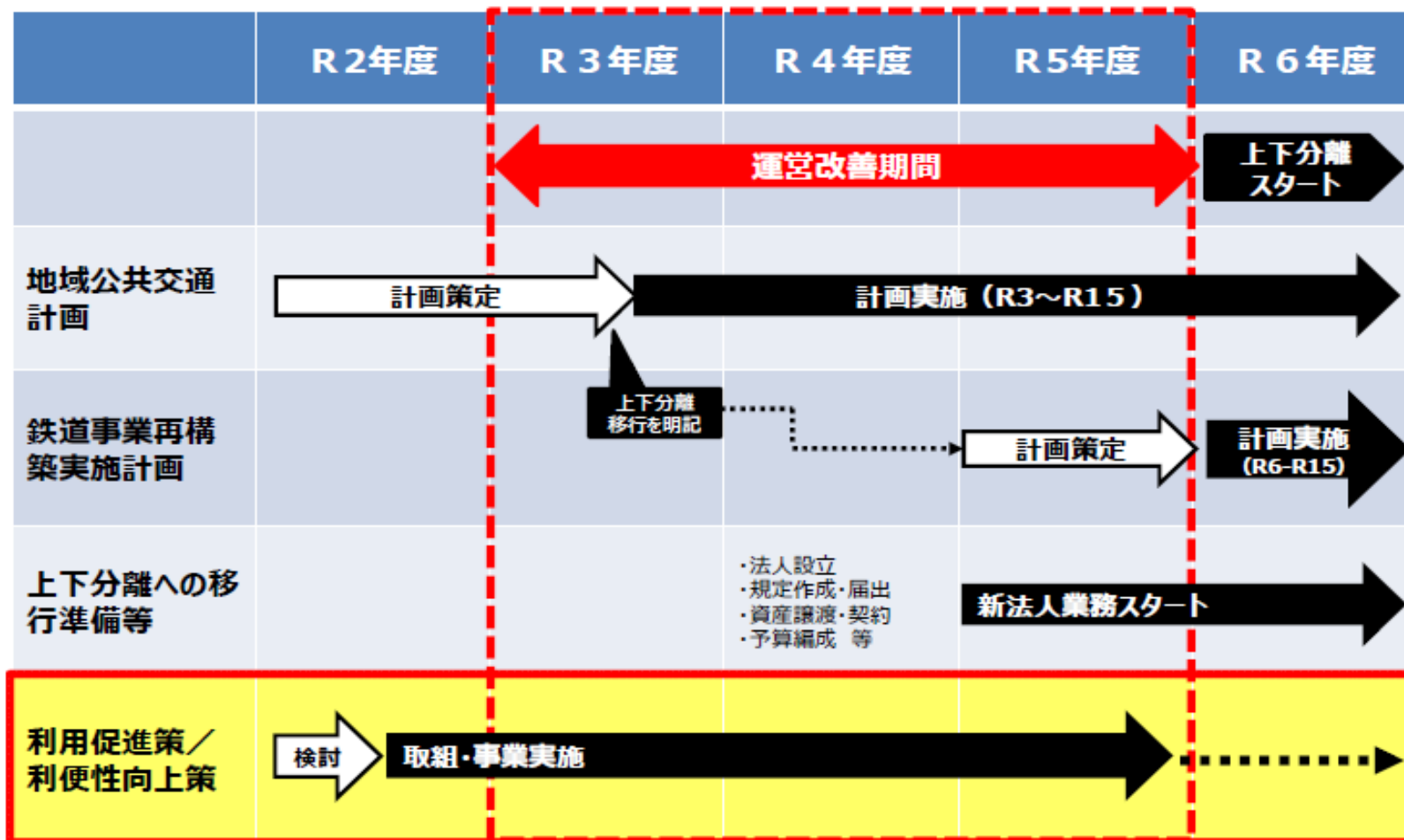


近江鉄道線を維持存続の方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

5. 今後のスケジュール

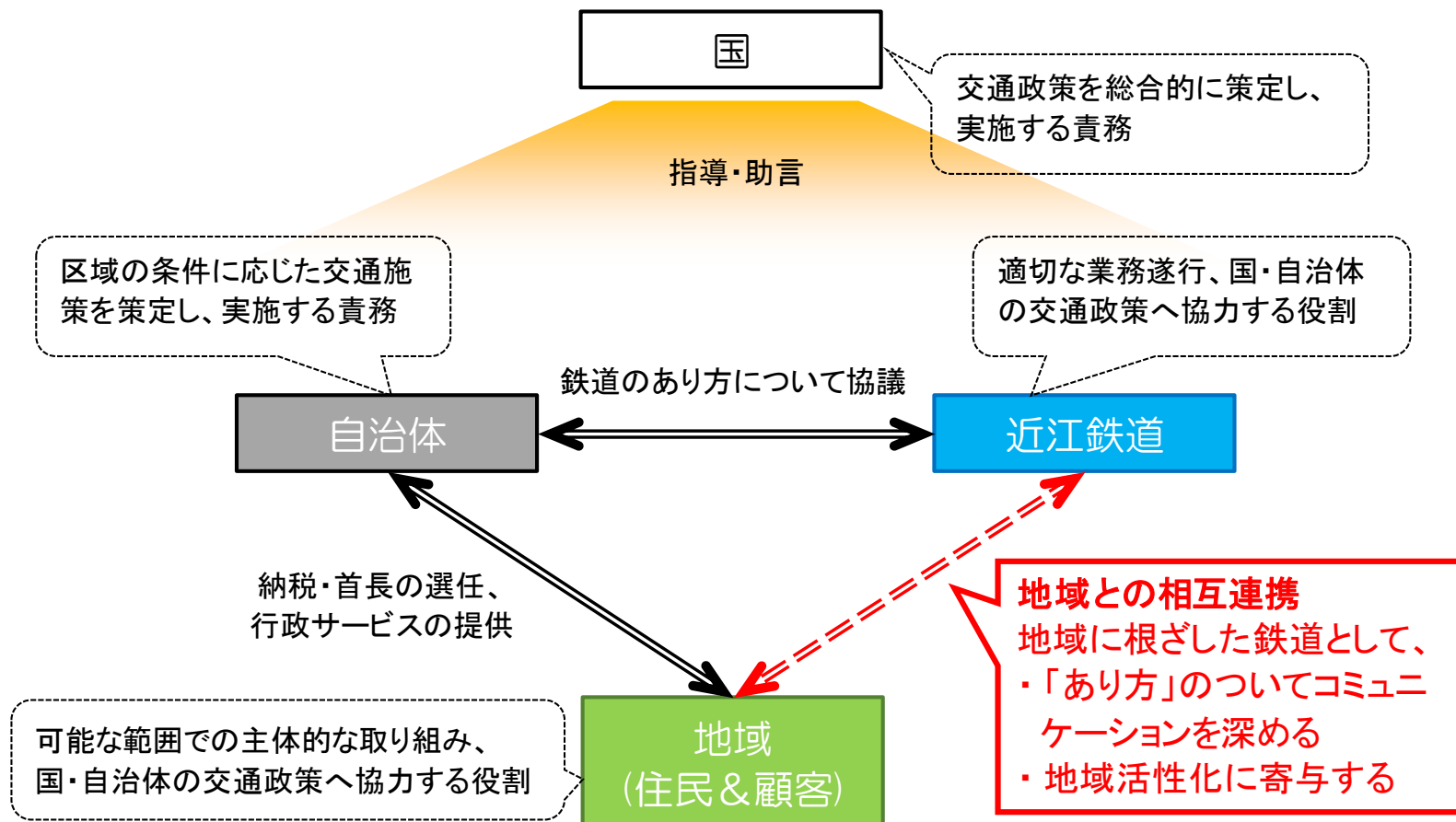
近江鉄道

第5回法定協議会(2020.12.17) 資料抜粋



6. 交通政策基本法における 役割分担と近江鉄道の経営努力

近江鉄道



近江鉄道線を理解してもらい、利用へとつなげるための自助努力が必要。