

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会） における検討状況について

土木交通・警察・企業常任委員会資料
令和2年（2020年）11月11日
土木交通部県東部地域公共交通支援室

1. 近江鉄道線の概要

（1）営業路線

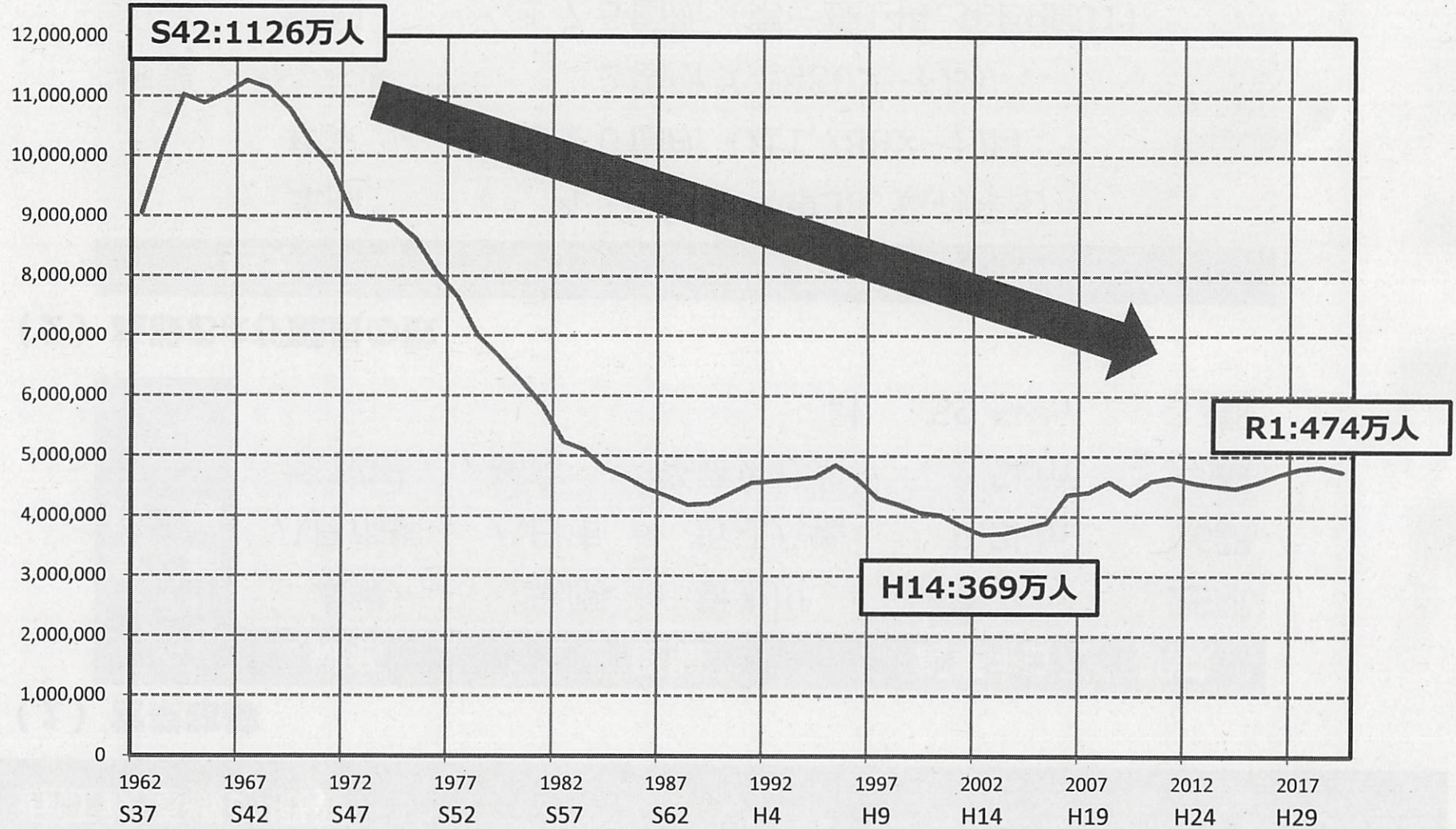
営業 路線	線名	区間	営業キロ	駅数
	本線	米原 ～ 貴生川	47.7km	25駅
	八日市線	八日市 ～ 近江八幡	9.3km	6駅
	多賀線	高宮 ～ 多賀大社前	2.5km	2駅
		計	59.5km	33駅

（2）施設および職員の数

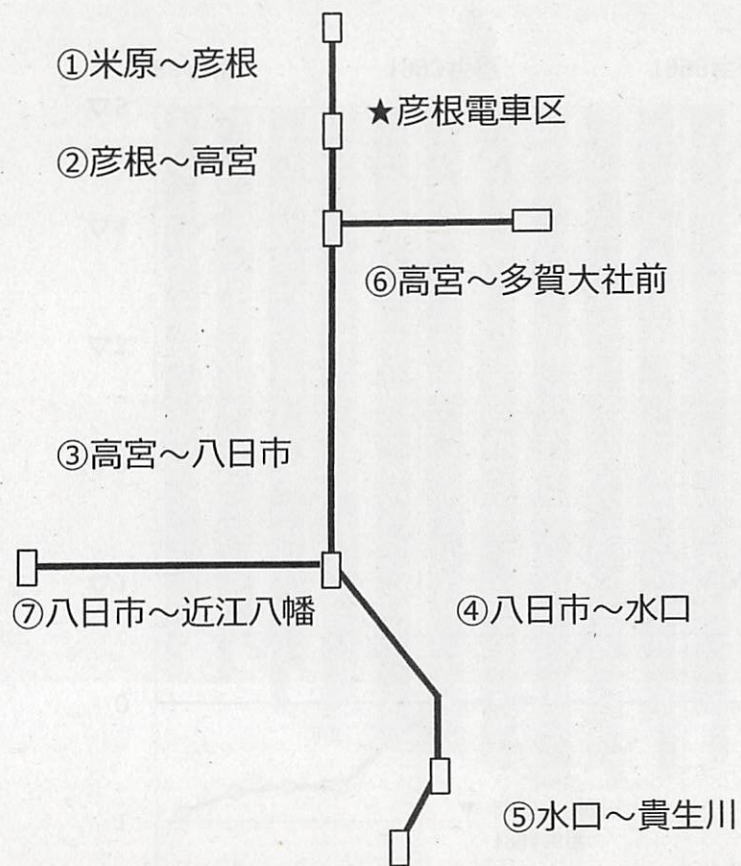
区分	箇所数	
施設	車両	43両（旅客車38、貨物車5）
	橋梁	120箇所（延1,788メートル）
	トンネル	2箇所（延488メートル）
	踏切	175箇所（第一種144、第四種31）
	変電所設備	4箇所
職員（鉄道部門）	103人（本社部門12人、現業部門91人）	

2. 近江鉄道線の年間乗車人員の推移 (1962年/S37-2019年/R1)

単位：人



3. 近江鉄道線の概要 線区別輸送状況 (2017年度)



線区	営業キロ	輸送密度	最混雑列車
全線	59.5km	1,902人	253人
①米原～彦根	5.8km	692人	64人
②彦根～高宮	4.1km	3,058人	167人
③高宮～八日市	15.4km	1,559人	175人
④八日市～水口	18.5km	1,176人	167人
⑤水口～貴生川	3.9km	1,485人	109人
⑥高宮～多賀大社前	2.5km	598人	110人
⑦八日市～近江八幡	9.3km	4,681人	253人

◇輸送密度：1日1kmあたりの平均輸送量（平均通過人員）

◇2017年度の実績値。最混雑列車は2017年度の特定の日の数値

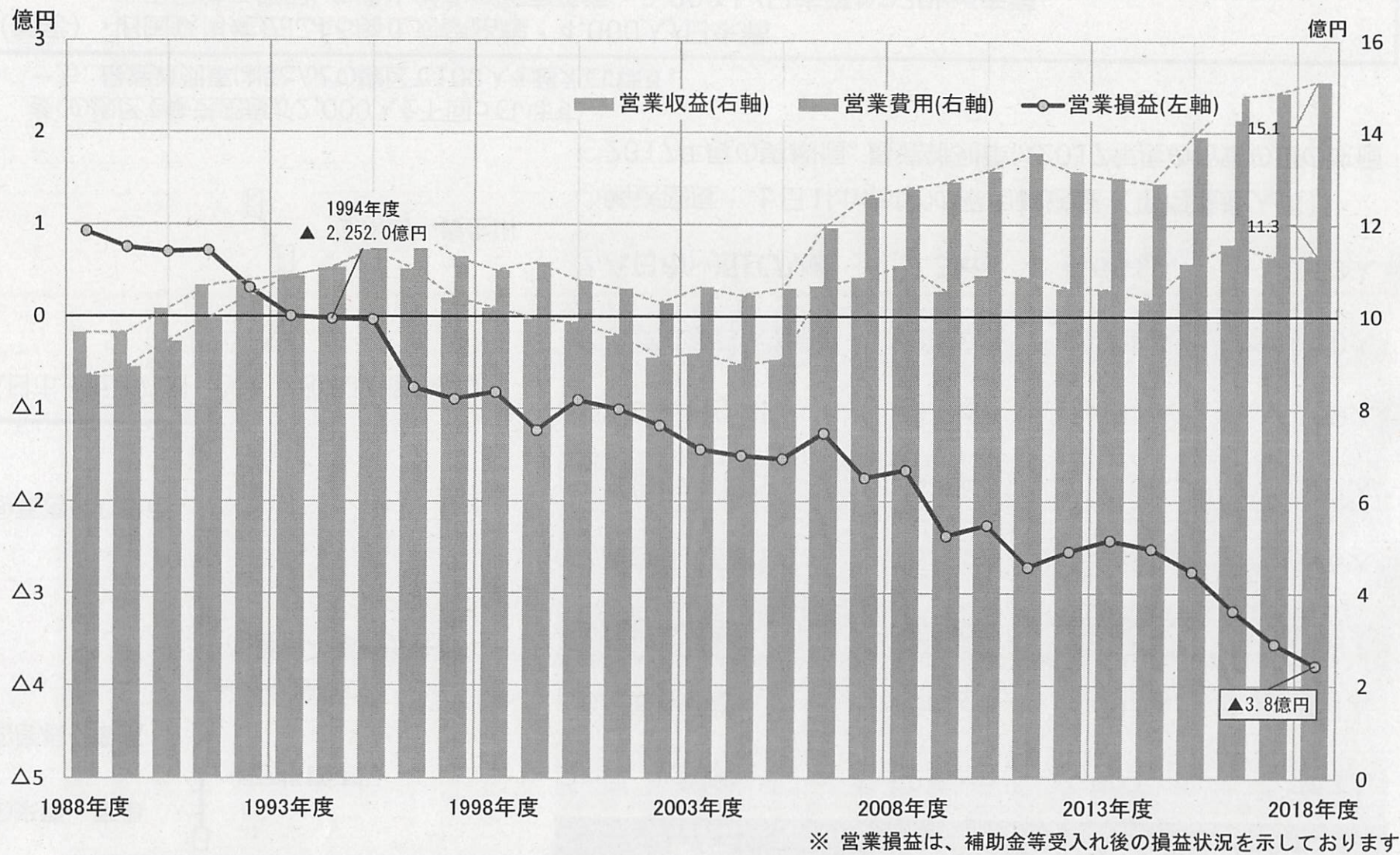
- 多くの線区で輸送密度が2,000人を下回っています。
- 一方、最混雑列車はほとんどの線区で100人を超えています。

(参考) ・旧国鉄再建法による廃止対象路線：4,000人/日未満

・大手民鉄で使用した廃止対象の選定基準：2,000人/日未満かつ30km未満

※JRの輸送密度(2017)：米原－京都121,754人、貴生川－草津18,613人、山科－近江塩津29,734人

4. 近江鉄道線の概要 営業損益の推移 (1988年-2018年)



- 1994年度から25年間営業赤字が継続。
- 施設維持更新費などの費用の増加により、赤字額は継続的に拡大。

5. 直近の近江鉄道線の乗車人員および旅客収入 (R2.4-R2.8)

- 4月～8月の乗車人員および旅客収入は、前年比約3割の減少。
- 「定期券利用者」は前年並みに回復しつつあるが、「定期外利用者」は依然として大きな落ち込み。
- 4月～8月の定期券乗車人員は約2割の減少、定期外利用者は約5割の減少。

近江鉄道株式会社 鉄道事業営業実績

数字は対前年比(R1→R2)の増減率(%)

	4月	5月	6月	7月	8月	4月～8月
乗車人員	△ 48.3	△ 52.8	△ 19.9	△ 17.7	△ 15.4	△ 31.2
定期券乗車人員	△ 43.1	△ 47.7	△ 12.8	△ 5.4	0.5	△ 22.6
定期外乗車人員	△ 58.4	△ 63.4	△ 36.2	△ 39.9	△ 43.0	△ 48.4
旅客収入	△ 49.3	△ 54.2	△ 23.5	△ 24.8	△ 23.4	△ 35.4
定期券旅客収入	△ 38.1	△ 43.5	△ 11.2	△ 5.2	0.0	△ 20.3
定期外旅客収入	△ 60.1	△ 65.1	△ 37.8	△ 42.6	△ 43.6	△ 50.1

6. 近江鉄道（株）に対する国、県および沿線市町の財政的支援の状況

平成10年度～平成23年度

(1)整備スキーム

平成10年度に近江鉄道の施設整備事業に係る支援を計画。

(2)事業費と負担内訳

	負担割合	負担額
国	1/3	967,277千円
滋賀県	2/9	654,438千円
沿線市町	1/9	327,229千円
近江鉄道	1/3	1,214,271千円
事業費総額		3,163,215千円

(3)主な整備内容

- CTC(列車集中制御装置)・ATS(自動列車停止装置)等の導入
- 路盤・橋梁等の改良・修繕、枕木・柱のPC化、電線等の整備
- 信号・保安設備等の整備、設備等の整備 等

平成24年度～令和3年度

(1)整備スキーム

平成24年3月に「近江鉄道活性化協議会」(メンバー：国、県、沿線市町、近江鉄道)が策定した「近江鉄道活性化計画(H24～R3)」に基づき支援。

(2)事業費と負担内訳

	負担割合	負担額
国	1/3	489,525千円
滋賀県	2/9	326,350千円
沿線市町	1/9	163,175千円
近江鉄道	1/3	489,527千円
事業費総額		1,468,577千円

(3)主な整備内容

- レールの重軌条化(37kg→50kgレールに更新)
- 枕木のPC化(木製枕木の更新を含む)
- CTC駅装置の更新(更新時期を迎える19駅の装置を順次更新)
- 排水路設備の整備

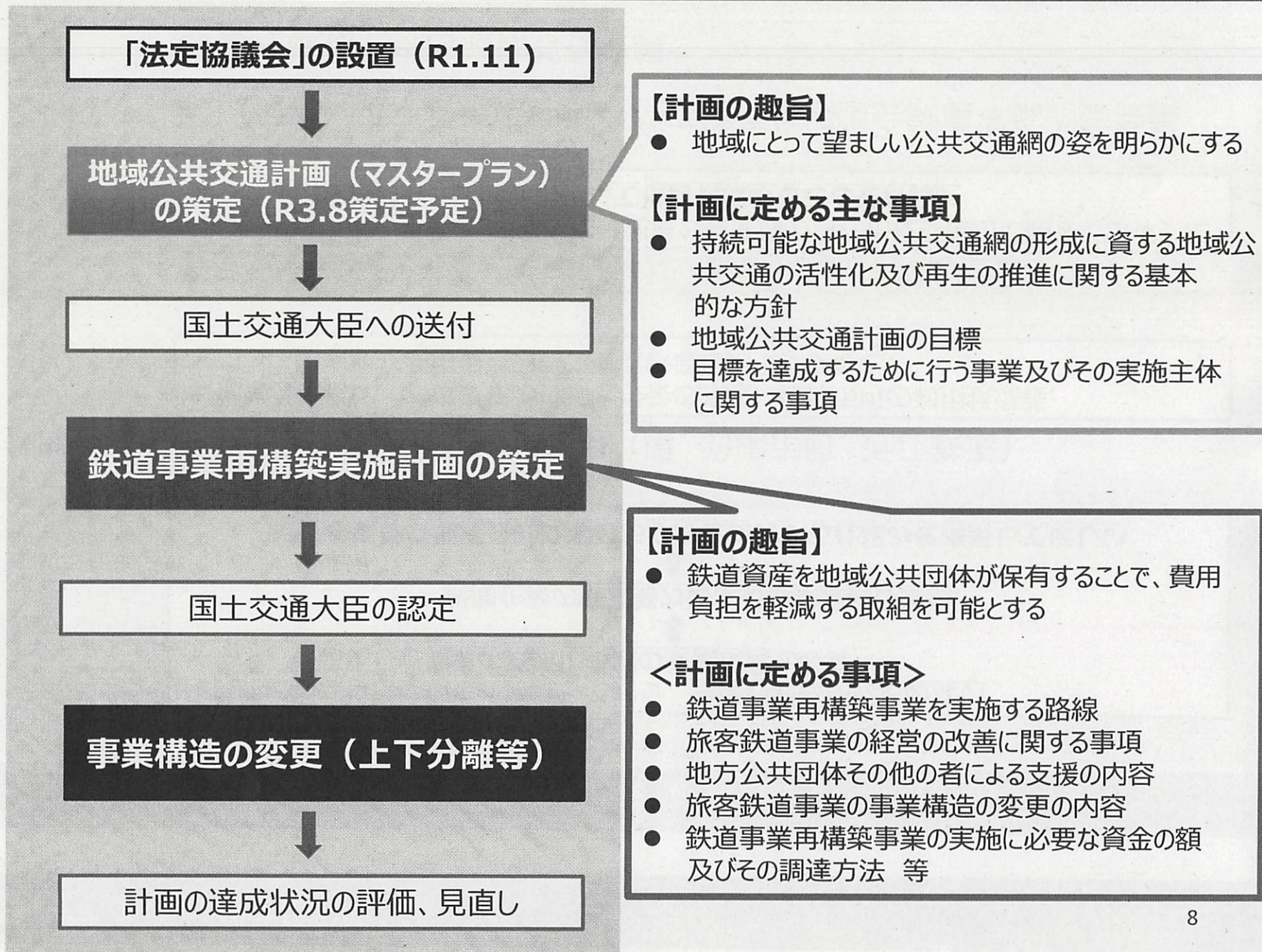
- 上記以外にも施設整備が鉄道の維持には必要で、H10～30年度の実績では、修繕・設備投資に118億円を要しています。

(うち国・県・市町が上記を含めて約31億円を負担し、近江鉄道が残り約88億円を負担しています)

7. これまでの主な検討経過

	主な経過
H28.6	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江鉄道から県へ検討要請 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・長期にわたり営業損失が継続しており、今後も利益が見込めない ・今後、老朽化した施設の更新に多額の設備投資を必要 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">民間企業の経営努力による事業継続は困難</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">近江鉄道線や地域公共交通のあり方を検討する仕組みを構築してほしい</p> </div>
H29.1-H30.2	<ul style="list-style-type: none"> ● 「近江鉄道に関する勉強会」（県、沿線市町、近江鉄道） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>＜勉強会内容＞ 鉄道事業の推移と今後の課題、沿線市町の利用状況等、利用促進策等、養老鉄道ヒアリングなど</p> </div>
H30.7	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江鉄道線のあり方検討に向けた「副首長級キックオフ会議」 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>県および市町は、平成31年度中に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「法定協議会」設置を目指して検討を進めることを合意。</p> </div>
H30.12-R1.7	<ul style="list-style-type: none"> ● （仮称）近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議
R1.8	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江鉄道沿線自治体首長会議
R1.11～	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）の設置

8. 「法定協議会」設置以降の主な流れ



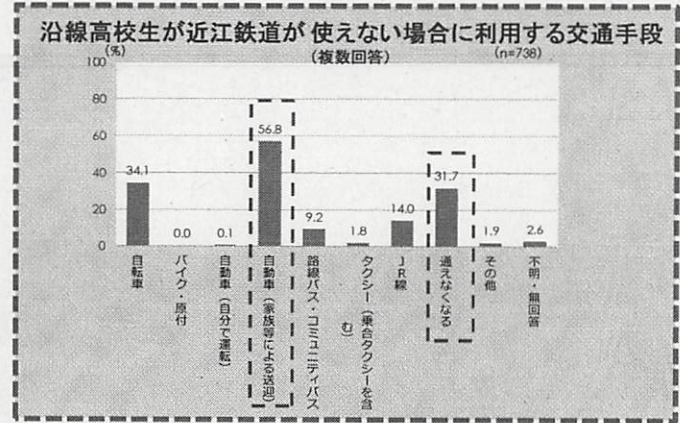
9. 近江鉄道線沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）開催状況

	主な議題等	備考
第1回 【R1.11.5】	<ul style="list-style-type: none"> ● 規約の制定 ● 役員を選出 ● 事業計画（案）および収支予算（案）の承認 	「法定協議会」の設置
第2回 【R2.3.25】	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江鉄道線の存廃について 	<div style="border: 1px solid black; background-color: black; color: white; padding: 5px; display: inline-block;"> 「近江鉄道線の 全線存続」を合意 </div> → 10、11ページへ
第3回 【R2.6.2】	<ul style="list-style-type: none"> ● 「近江鉄道線の全線存続」のイメージ ● 近江鉄道線の全線存続に向けた検討課題と対応方策 	
第4回 【R2.8.18】	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線地域の地域公共交通の課題 ● <u>沿線地域の目指す姿</u> → 12ページへ ● <u>近江鉄道線の利便性向上策</u> → 13ページへ ● 利用促進策検討分科会の設置 	

10. 「近江鉄道線の全線存続」の合意に至ったポイント

1. 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果

- 近江鉄道は、**地域、年代、目的等を問わず、沿線地域全体の移動手段として大きな役割**を果たしていること。
- 高校生等の約3割が「**近江鉄道を使えなくなると通学できなくなる**」と回答。自家用車等の送迎が増加すると、**家族等への負担増大、道路渋滞の発生**も見込まれること。
- **安全に移動できるという安心感**とともに、**まちのにぎわいの創出やまちのシンボル**となる。



2. 近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果

- 医療、商業、観光、教育など**様々な行政分野にわたり有形無形の多面的な効果**を有していること。近江鉄道が廃止された場合に**追加的に必要となる分野別代替費用は、少なくとも約19億円と見込まれること。**



3. 地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果

- 駅は**人と人が関わり集うことができる社会的結節点**である。
- 特別支援学校や作業所へ通う人にとって、**社会参加や自立促進等の機会**として大きな役割を担っていること。
- **サービスや利便性の向上への期待が大きいこと。**

- ＜フォーラム参加者、ヒアリングの主な意見＞
- ✓ **公共交通はインフラ**である
 - ✓ **まちづくりのツール**として鉄道は欠かせない。
 - ✓ **移動の自由を保障するもの。福祉と同じもの。**
 - ✓ **親には送迎を頼みづらい。**

4. 他モード転換等の検討結果

- 他モードへ転換することのデメリットや沿線地域への影響等を総合的に勘案すると、**鉄道として存続することが最もふさわしいこと。**

- ＜他モードへの転換のデメリット＞
- ✓ **多額の初期投資、施設、設備整備コストも大。**
 - ✓ **定時性の喪失**にともなう**信頼性の低下。**
 - ✓ **大量の乗務員の確保が困難。**

11. 近江鉄道線の全線存続について (近江鉄道線沿線地域公共交通再生協議会決議文)

- 人口減少やモータリゼーションの進展により、利用者が減少し、民間企業の経営努力のみでは事業の継続が困難な状況となっている。
- しかし、各種調査等により、現状において、地域、年代等を問わず、通勤、通学、日常生活等において幅広く利用されている貴重かつ不可欠な地域公共交通であることがわかった。
- 近江鉄道線は、福祉・医療、教育、商業、観光等様々な分野において多面的な効果を発揮しているとともに、地域の歴史・文化を形成してきた象徴ともいえる存在である。
- また、人と人が集い、関わり合う社会的結節点であり、まちのにぎわい創出の核でもある。すなわち、地域住民にとって代替のない交通機関であるとともに、地域にとっては将来にわたり欠くことのできない社会資本であり、安全の確保を最優先としつつ、利便性やサービスを向上させることにより、その魅力や価値はさらに高まる可能性を有している。
- 以上を踏まえ、人口減少・超高齢社会においても、県東部地域が魅力と活力を維持し、向上させながら、持続的に発展していくため、安全の確保を最優先に、近江鉄道線は全線存続することとする。

令和2年（2020年）3月25日
近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

12. 県東部地域の目指す方向性と将来の姿

(1) 地域の目指す方向性

- 自然環境と歴史文化資源に恵まれ生産力が豊かな地域を、明治から大正・昭和・平成・令和の時代120年以上もの間、人とモノ、まさに文化を乗せて運んだ「近江鉄道」。
- 長年、地域住民の足として利用されてきたのみならず、米原駅で東海道新幹線と、彦根・近江八幡・貴生川で東海道本線や信楽高原鐵道と結節し、まさに地域を貫く基幹鉄道の役割を果たす。

近江鉄道は、地域の自治、福祉の向上にもつながる文化そのものである。また、人と人が集い、つながり、新たな出会いや活力をもたらす存在であることから、住民の幸せを作ることができ、住民はその幸せを感じることができる。こうしたことを踏まえ、安全性の確保およびコロナ禍後の対策を第一としながら、利便性やサービスの向上を図り将来にわたり安定的な運行体制の実現に向けて住民、事業者、県および沿線市町が一体となり取り組み、**将来にわたり日本の持続的な発展の中心地として、さらに価値と地位を高め、社会の変化に対応した地域をみんなで築いていく。**

(2) 地域の目指す将来の姿

① 沿線市町のまちづくりに資する地域公共交通ネットワークの形成

② 利便性の高い地域公共交通サービスの提供による通勤・通学需要の維持

③ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

④ 事業者・自治体・沿線住民が一体となった近江鉄道線の安定的な運行体制の実現

⑤ 地域公共交通を自ら守ろうとする機運の醸成

⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

13. 利便性向上策の実施可能性の検討

(1) 利便性向上策候補に対する鉄道事業者の見解

利便性向上策案	鉄道事業者の見解	利便性向上策案	鉄道事業者の見解
①運賃の値下げ	<ul style="list-style-type: none"> ● 単価低下による減収が見込まれるが、利用者増加による増収も期待できる。しかし、全体として増収の見通しを立てることができないため、実施できない。 ● なお、単価の低下に対して確実に補填される場合には実施可能と考える。 	⑦割引切符、企画切符の導入	<ul style="list-style-type: none"> ● 割引切符、企画切符については、増収や需要喚起を見込める企画を適時実施しており、今後も積極的に取り組んでいく所存。
②通学定期券の値下げ		⑧運行本数の増便	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士の増員（@5百万円/年）、車両増備（1編成あたり120百万円）、電力の増強（変電所増設2億円）、行き違い施設の新設等が必要。 ● 運転士養成に1.5年、人件費1千万円を必要。
③所要時間の短縮	<ul style="list-style-type: none"> ● 最高速度を引き上げるためには、少なくとも路盤改良に50億円、重軌条化に50億円が必要。 	⑨駅周辺の駐輪場および駐車場の整備	-
④車内設備・乗り心地の改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り心地の改善には線路整備が重要。路盤改良に50億円、重軌条化に50億円が必要と見込まれる。 	⑩駅設備の改善（バリアフリー、トイレ等）	-
⑤乗り継ぎの改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の多いJR乗換駅や八日市駅での接続を考慮してダイヤを編成。中間駅での見直し余地は限定的。 	⑪通学定期券の購入補助	-
⑥キャッシュレス化	<ul style="list-style-type: none"> ● ICOCA導入には初期費用に5億円以上、維持費用に1千万円/年以上を必要と見込まれる。 		

【鉄道事業者】 利用者にメリットが大きいですが、赤字解消を見込めない現状の厳しい経営状況では実施は困難

(2) 今後の検討の方向性

割引切符、企画切符の導入
および乗り継ぎの改善

鉄道事業者と沿線自治体が連携、協力して実施に向けて具体的な検討を行う。

「駅周辺の駐輪場および駐車場の整備」、「駅設備の改善（バリアフリー化、待合施設、トイレ改修）」、「通学定期券の購入補助」

沿線市町において実施の必要性や可能性を検討する。

キャッシュレス化（ICOCA等対応）の導入

費用、工期等を考慮しながら、引き続き、実現可能性を検討していく。 13

14. 地域鉄道の主な存続再生の形態

1. 現行の運行形態等そのまま存続するパターン 運行主体および施設設備の保有主体等の変更なし。

(1) 運行経費補てん

鉄道事業者へ運行に要する経費の一部を支援。

(2) みなし上下分離

鉄道事業者へ施設・設備の保有に係る経費（設備投資、修繕等）を支援。

2. 事業構造を変更して存続するパターン 運行主体や施設等の保有主体の変更を伴う。国の認定必要

(1) 事業の譲渡及び譲受

例) 既存鉄道事業者から新たな鉄道事業者へ事業を譲渡する。

(2) 法人の合併又は分割

例) ・ 別の鉄道事業者と合併する。
・ 一部路線を切り離し、新たな鉄道事業者に分割する。

(3) 事業の実施主体の変更【上記(1)及び(2)に掲げるものを除く】 ＝「公有民営」方式による上下分離

例) 鉄道事業者は、鉄道施設、設備等を地方公共団体へ譲渡し、運行に専念。
地方公共団体は鉄道施設等を保有し、鉄道事業者へ保守管理等を委託する。

(4) 重要な資産の譲渡及び譲受

例) 鉄道事業者が保有する鉄道用地の50%超の資産を地方公共団体が譲渡・譲受する。¹⁴

15. 当面のスケジュール

	会議名等	摘要
R2.11.24	土木交通・警察・企業常任委員会県内視察	近江鉄道乗車・視察
R2.12.12	沿線住民等とのワークショップ（利用促進策検討分科会）	分科会で検討した利用促進策等について意見交換
R2.12.17	近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）	存続形態、財政負担等について議論
R3.3頃	近江鉄道に関する県民フォーラム	時期、テーマ等は未定
R3.3予定	近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）	「地域公共交通計画骨子案」の策定



R3.8（予定） 「近江鉄道沿線地域公共交通計画」の策定



R4以降～ 新たな仕組みによる近江鉄道線の運行存続