

近江鉄道株式会社の鉄道事業を中心とする 経営・財務調査

■ 調査の概要	P1
■ 調査結果の概要	P2
■ 参考資料	
過去5年間の鉄道事業実績	P5
同業他社との比較	P6
将来収支計画	P9

調査の概要

- 調査目的：本調査は、近江鉄道線の持続可能な運行体制の検討のための現況把握および課題等の整理。
- 調査対象期間：平成28年度から令和15年度

＜主な調査項目＞

項目	調査内容	確認資料
1. 組織・人事	・ 役員の状況 ・ 組織体制 ・ 人員配置の状況 ・ 採用・退職の状況	・ 組織図 ・ 業務分掌規程 ・ 株主総会議事録 ・ 取締役会議事一覧 ・ 人員配置表 ・ 採用・退職状況表
2. 設備・インフラ	・ 鉄道事業に計上されている固定資産の内容 ・ 上下分離にあたり論点となる資産の有無	・ 固定資産台帳 ・ ITシステム一覧
3. 事業の状況	・ 運行状況、利用状況の概況	・ 鉄道事業実績報告書
4. 財務状況	・ 全社的財務状況 ・ 鉄道事業の収益・費用の内訳 ・ 本社費用等の共通費用の部門別配賦状況 ・ 鉄道事業におけるグループ内取引の内容 ・ 外部委託の状況	・ 事業報告書、決算書 ・ 営業明細 ・ 一般管理費配布資料 ・ グループ間取引データ ・ 契約一覧表
5. 収支計画	・ 今後の収支予測に係る仮定、根拠	・ 鉄道事業の収支計画 ・ 修繕、投資計画

調査結果の概要（１）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
1. 組織・人事	(1) 人員不足 ① 令和元年度において 運転士等8名の退職により運転士が不足 しており、令和2年3月のダイヤ改正により、平日ダイヤ及び休日ダイヤともに列車の運行距離数を減らしている状況。令和5年度末のダイヤ改正で列車の運行距離を令和2年以前の水準に戻すことを目指している。	
	② 令和3年4月時点で 西武鉄道からの出向者を10名受け入れ ている。	
2. 設備・インフラ	(1) 資産の老朽化・調達 ① 旅客車両については 西武鉄道から中古車両を購入 することにより調達し、改造して使用している。	
	② 保有旅客車両37両のうち、最も新しいものでも西武鉄道における竣工から36年が経過しており、近江鉄道における使用年数が15年を超えているものは23台と 老朽化が進んでいる 。	
	③ 工事発注については、グループ会社であるかを問わず、 社内規程に沿って相見積りを取る等の手続を経て相手先を決定 している。なお、西武建設に対し修繕等の工事発注を一部行っている。	

調査結果の概要（2）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
3. 事業	(1) 新型コロナウイルス感染症流行の影響 ① 新型コロナウイルス感染症による需要減少の影響により、 <u>令和2年度における輸送人員は前年比で22%減少</u> した。	5
	(2) 運賃の状況 ① 1人1キロあたり運賃は同業他社と比較して高く、 <u>相対的に収益性は高い</u> と言える。 <u>通勤定期の割引率が低い</u> ことが1つの要因と考えられる。	7
4. 財務状況	(1) 営業収益 ① 鉄道事業営業収益について、対営業キロ、車両キロ共にキロ単位当たりの <u>収益性は同業他社の平均より相対的に高い</u> 。	
	② 1人1キロあたり運賃が高い <u>定期外の構成割合が40%超と相対的に高く、構造的に収益性に寄与</u> している。	
	(2) 営業費用 ① 近江鉄道の営業キロ・車両キロあたりの営業費用（減価償却費を除く）は同業他社と比較して低い水準にあり、 <u>同業他社の平均と比して、少ない費用で収益を得ている</u> と考えられる。	8
	② 運送費のうち、 <u>線路の修繕費の増加により、線路保存費が増加傾向</u> にある。	
	③ 営業キロ当たり修繕費、車両キロあたり修繕費は <u>同業他社との比較で相対的に低い水準</u> である。	

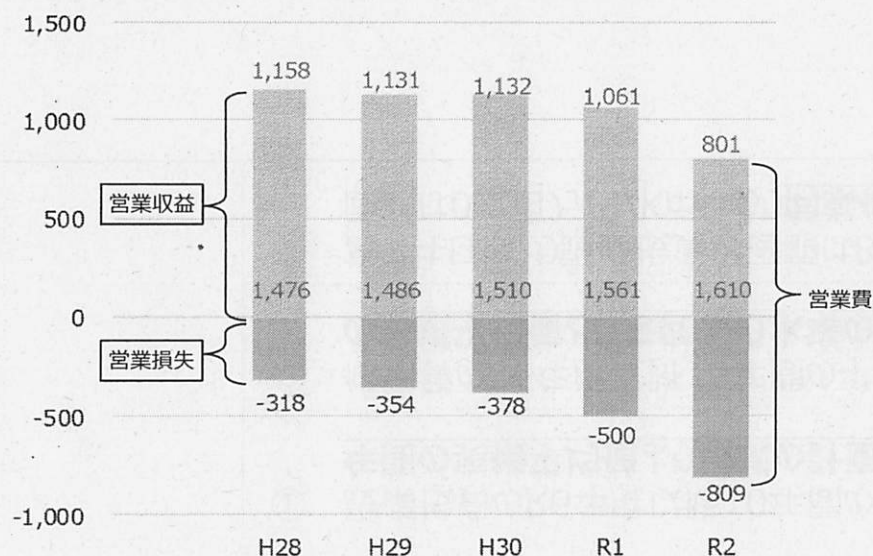
調査結果の概要（3）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
5. 収支計画	(1) 計画の前提条件	
	① 旅客運輸収入については、 <u>新型コロナウイルス感染症流行前の96%の水準でR6年度からの10年間一定と計画</u> している。	9、10
	② 営業費用について、人件費は採用、定期昇給の影響を積上げ、修繕費は修繕計画に即した金額を計上するほかは、 <u>概ねR5年度の数値がR6年度以降10年間も継続する計画</u> としている。	10
	(2) 過去実績との比較結果（設備投資費および修繕費）	
	① 設備投資のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは <u>過去5年間の実績平均値より微減の計画</u> となっている。	11
	② 修繕費のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは <u>過去5年間の実績平均値とほぼ同等の水準の計画</u> となっている。	11
	③ 営業キロあたり設備投資計画額は8.5百万円/Km、車両キロあたり設備投資計画額は0.2百万円/Kmであり <u>同業他社との比較で相対的に平均程度</u> である。	

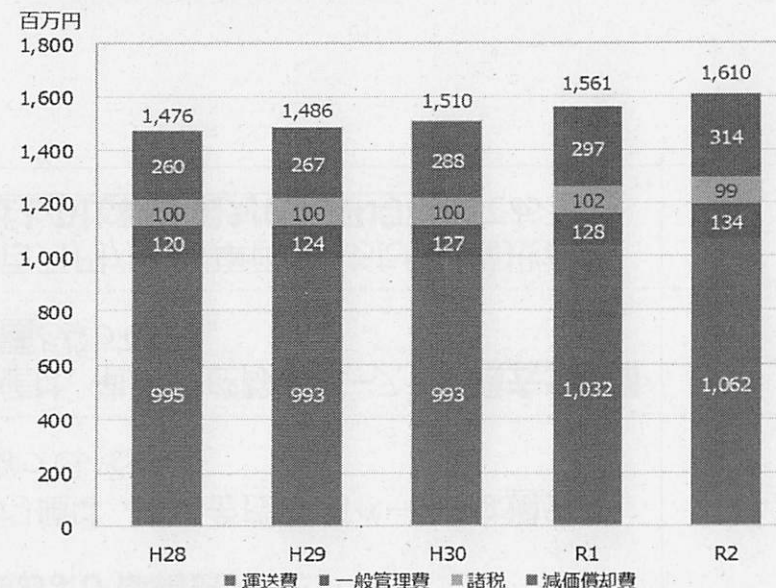
鉄道事業 損益計算書推移

参考資料

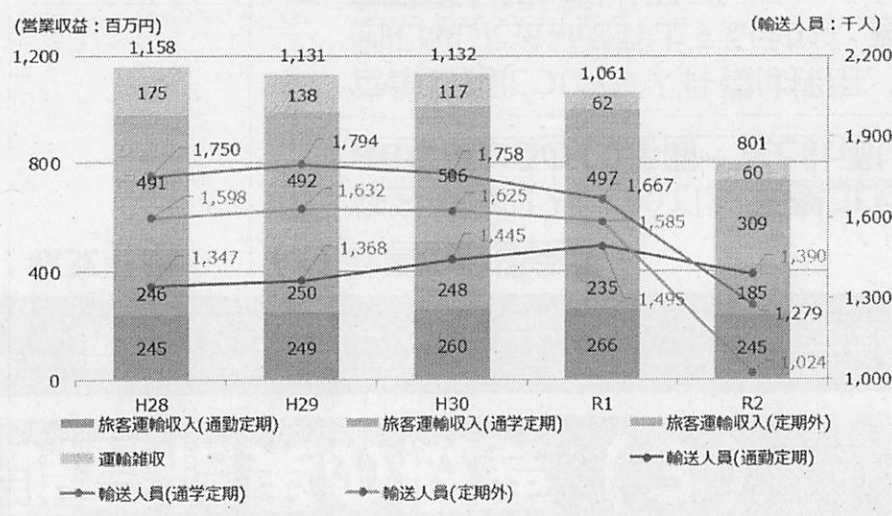
■ 鉄道事業営業収益・営業費・営業損失の推移



■ 鉄道事業営業費の内訳



■ 鉄道事業営業収益の内訳



- 鉄道事業営業損失は、過去5年間営業損失が継続しており、その損失額は年々増加している。
- R2年度は新型コロナウイルス感染症の流行により通学定期と定期外の輸送人員が大きく落ち込んだ。
- 営業収益は、定期外の旅客運輸収入の比率が最も多い。
- 運輸雑収が年々減少しているのは、土地貸付料及び広告料の大半を鉄道事業以外の事業に移管したためである。
- 鉄道営業費の内訳は、運送費が大半を占めている。

比較対象会社の概要

- これまで国土交通省による鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた上下分離事例6件との比較を実施した。
- なお、地域性、歴史など前提条件が各社異なるため、単純な比較とはならない。
- 各事例の概要と、上下分離による第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者の組み合わせは下表のとおりである。

■ 上下分離事例の概要

鉄道名称	上下分離 実施年度	旧第一種 事業者	沿線 自治体	営業キロ (km)	駅数 (駅)	輸送人員 (千人)	事業者 区分	事業者名称	営業収益 (百万円)	営業費用 (百万円)	営業損益 (百万円)	職員数 (人)
若桜鉄道	H21	若桜鉄道(株)	2町	19.2	9	351	第二種	若桜鉄道(株)	288	297	△ 8	18
							第三種	若桜町	-	65	△ 65	0
							第三種	八頭町	-	163	△ 163	0
信楽高原鐵道	H25	信楽高原鐵道(株)	1市	14.7	6	416	第二種	信楽高原鐵道(株)	159	151	7	20
							第三種	甲賀市	-	145	△ 145	0
京都丹後鐵道	H27	北近畿タンゴ鐵道(株)	5市2町	114.0	32	1,651	第二種	WILLER TRAINS(株)	1,045	1,219	△ 174	160
							第三種	北近畿タンゴ鐵道(株)	142	1,232	△ 1,090	6
四日市あすなろう鐵道	H27	近畿日本鐵道(株)	1市	7.0	9	2,806	第二種	四日市あすなろう鐵道(株)	451	397	53	39
							第三種	四日市市	-	502	△ 502	5
伊賀鐵道	H29	近畿日本鐵道(株)	1市	16.6	14	1,349	第二種	伊賀鐵道(株)	313	375	△ 62	47
							第三種	伊賀市	-	358	△ 358	0
養老鐵道	H29	近畿日本鐵道(株)	3市4町	57.5	27	6,231	第二種	養老鐵道(株)	1,488	1,409	78	118
							第三種	(一社)養老線管理機構	-	857	△ 857	4
近江鐵道	R6予定	近江鐵道(株) (西武HD(株)子会社)	5市5町	59.5	33	4,828	第一種	近江鐵道(株)	1,132	1,510	△ 378	100

■ 各事例における第二種事業者と第三種事業者の組み合わせ

第二種 第三種	第一種事業者を 第二種へ転換	新設
自治体	- 若桜鐵道 - 信楽高原鐵道	- 四日市あすなろう鐵道 - 伊賀鐵道
新設	-	養老鐵道
第一種事業者を 第三種へ転換	-	京都丹後鐵道(新設会社を公募)

出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

【用語説明】

第一種鉄道事業者：

第一種鉄道事業（他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のもの）の許可を受けた者

第二種鉄道事業者：

第二種鉄道事業（他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業。）の許可を受けた者

第三種鉄道事業者：

第三種鉄道事業（鉄道線路を第一種鉄道事業者を譲渡する者譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業者を譲渡する者に専ら使用させる事業）の許可を受けた者

出典：鉄道事業法をもとに作成

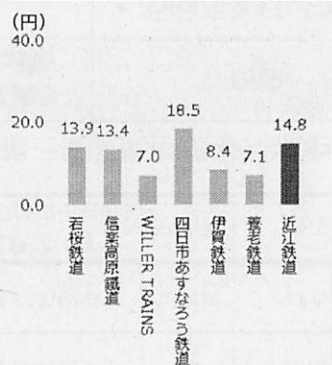
運賃 1人1キロあたり運賃・定期運賃割引率

■ 運賃の状況 (1人1キロあたり運賃)

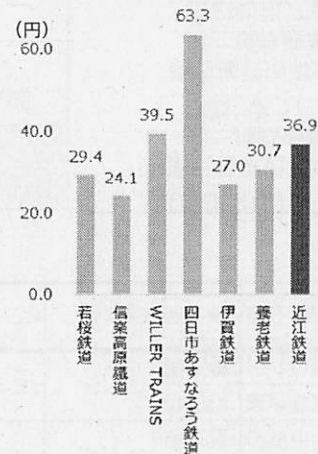
1人1キロあたり運賃 (通勤定期)



1人1キロあたり運賃 (通学定期)



1人1キロあたり運賃 (定期外)



出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

● 各指標について

1人1キロあたり運賃：旅客1人を1キロ輸送すると仮定した場合の運賃

1人1キロあたり運賃 = 運賃収入 ÷ 旅客人キロ

定期運賃割引率

$$= 1 - \frac{\text{通勤又は通学定期運賃}}{\text{普通運賃} \times 30 \text{往復}}$$

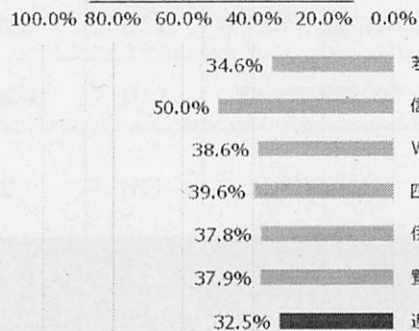
● 他社比較

1人1キロあたり運賃：近江鉄道は中程度～やや高水準

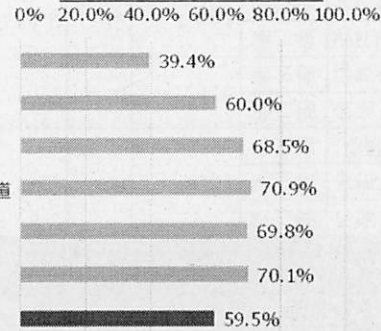
定期運賃割引率：近江鉄道は低めに設定

■ 運賃の状況 (定期運賃割引率)

定期運賃割引率 (通勤)



定期運賃割引率 (通学)



出典：「数字でみる鉄道2020」(発行:運輸総合研究所 監修:国土交通省鉄道局)

- 1人1キロあたり運賃 (通勤定期) は26.8円であり、営業キロが7キロと極端に短い四日市あすなろ鉄道を除いては最も高く相対的に収益性は高いと言える。通勤定期の割引率が低いことが1つの要因と考えられる。
- 1人1キロあたり運賃 (通学定期) は14.8円であり、比較的高い部類に入る。
- 1人1キロあたり運賃 (定期外) は36.9円であり、四日市あすなろ鉄道を除いては2番目に高く、相対的に収益性が高いと言える。

鉄道事業営業費用 営業キロ・車両キロ比較

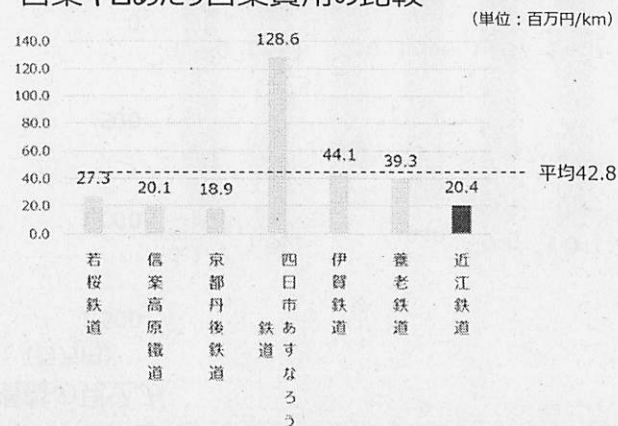
■ 営業費用、営業キロ及び車両キロあたり営業費用（減価償却費を除く）の比較

出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

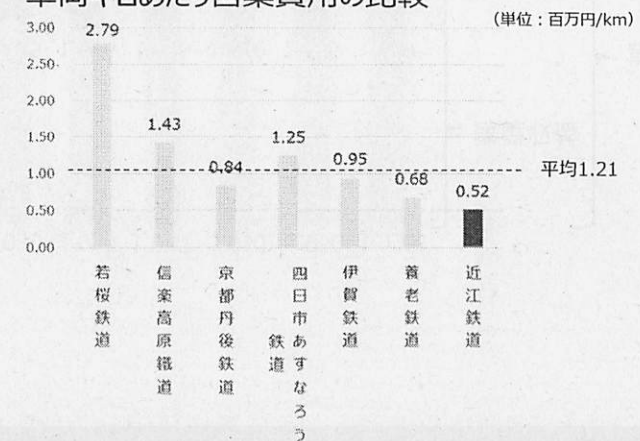
鉄道名称	事業者区分	事業者名称	営業費用 (百万円)	営業費用内訳					減価償却費 を除く 営業費用 合計 ① (百万円)	営業キロ ② (km)	車両キロ ③ (km)	営業キロ あたり 営業費用 ①/② (百万円/km)	車両キロ あたり 営業費用 ①/③ (百万円/km)
				人件費 (百万円)	動力費 (百万円)	修繕費 (百万円)	減価 償却費 (百万円)	その他 経費 (百万円)					
若桜鉄道	第二種	若桜鉄道(株)	297	90	8	161	-	36	525	19.2	188.0	27.3	2.79
	第三種	若桜町	65	10	4	44	-	6					
	第三種	八頭町	163	22	4	117	-	19					
信楽高原鉄道	第二種	信楽高原鉄道(株)	151	88	8	29	1	23	295	14.7	207.0	20.1	1.43
	第三種	甲賀市	145	14	-	46	-	85					
京都丹後鉄道	第二種	WILLER TRAINS(株)	1,219	624	156	1	3	*1 433	2,160	114.0	2,586.0	18.9	0.84
	第三種	北近畿タンゴ鉄道(株)	1,232	185	-	745	151	150					
四日市あすなろう鉄道	第二種	四日市あすなろう鉄道(株)	397	260	14	6	-	116	900	7.0	719.0	128.6	1.25
	第三種	四日市市	502	-	-	52	-	449					
伊賀鉄道	第二種	伊賀鉄道(株)	375	244	23	66	1	40	732	16.6	773.0	44.1	0.95
	第三種	伊賀市	358	-	-	20	-	338					
養老鉄道	第二種	養老鉄道(株)	1,409	869	121	227	4	186	2,261	57.5	3,318.0	39.3	0.68
	第三種	(一社)養老線管理機構	857	12	-	734	1	109					
近江鉄道	第一種	近江鉄道(株)	1,510	636	128	240	295	209	1,214	59.5	2,333.0	20.4	0.52

*1 京都丹後鉄道の営業費用合計は、WILLER TRAINSと北近畿タンゴ鉄道の営業費用合計から、WILLER TRAINSが北近畿タンゴ鉄道に支払う鉄道施設及び車両の使用料137百万円を除いている。

■ 営業キロあたり営業費用の比較



■ 車両キロあたり営業費用の比較

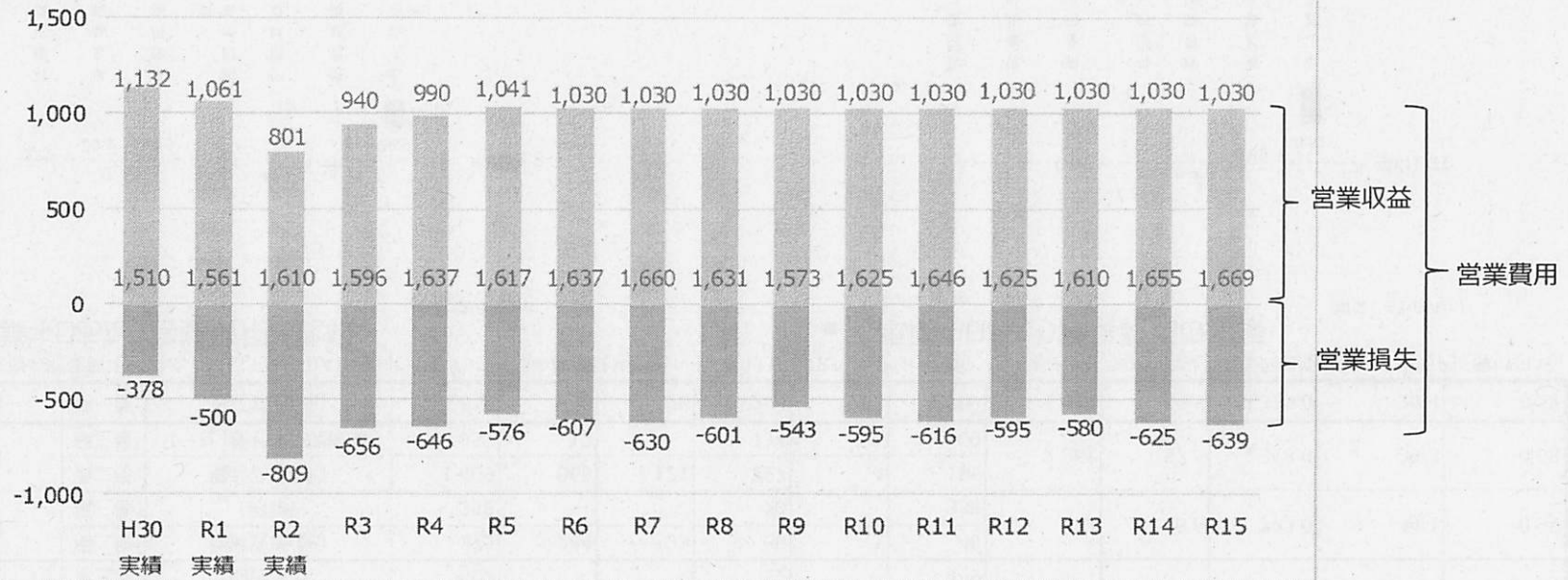


● 近江鉄道の営業キロ・車両キロあたりの営業費用（減価償却費を除く）は他鉄道会社と比較して低い水準にある。

収支計画の見込み 1/2

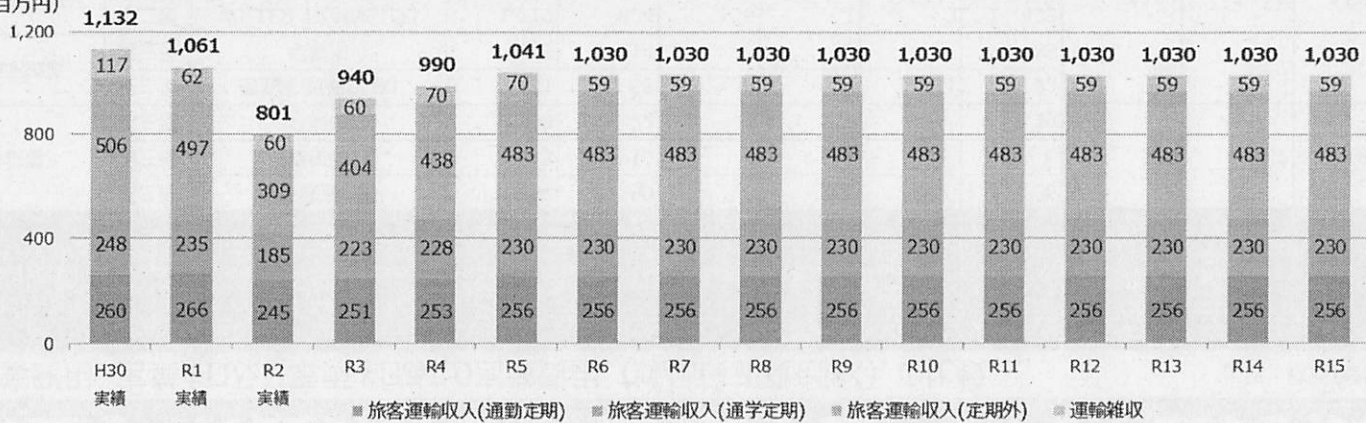
■ 損益の見込み

(百万円)



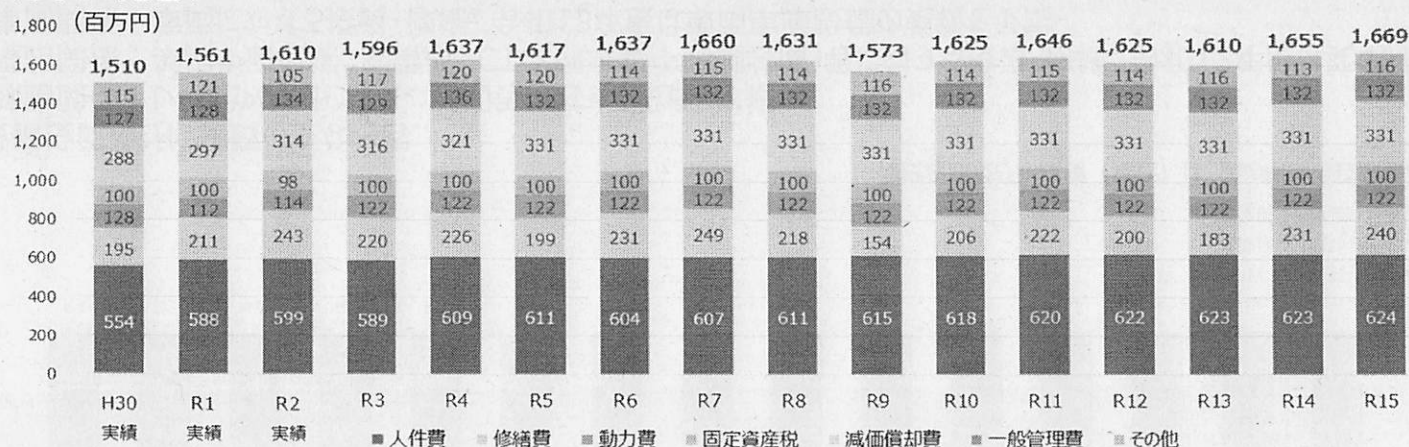
■ 営業収益の見込み

(百万円)



収支計画の見込み 2/2

■ 営業費用の見込み



■ 将来収支計画の算定の考え方

(営業収益)

- ・ R3～R5年度は段階的な回復を見込み、R5年度は新型コロナウイルス感染症流行前の96%で策定
- ・ 定期収入、定期外収入：R5年度の数値を横置き
- ・ 雑収入：テナント撤退により減少する土地貸付収入と構内営業収入を減じたほかはR5年度の横置き

(営業費用)

- ・ 人件費：現在不足している要員をR5年度で充足する計画とし、R6年度以降は定期昇給分を積み上げ
- ・ 修繕費：年度ごとの修繕計画に即した金額を計上
- ・ 減価償却費：減損損失計上前のR5年度の額を横置き
- ・ その他：以下のものを除きR5年度の額を横置き

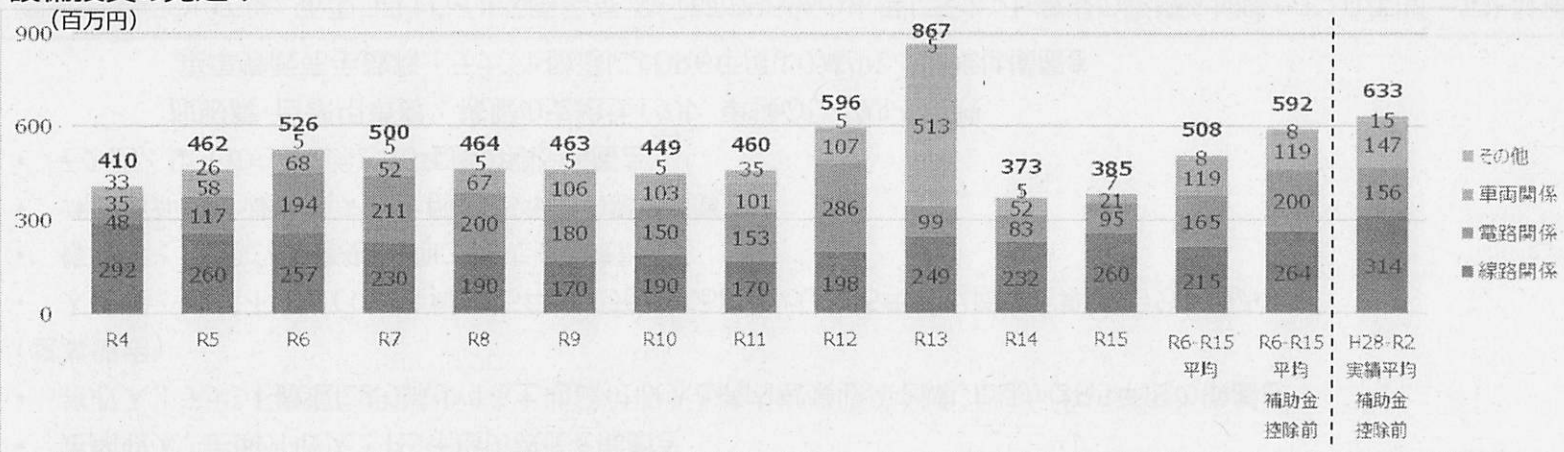
被服費・自家用車費：被服の支給サイクル、車検のサイクルを反映

乗車券販売手数料：テナント撤退によりR6年度より減少し、以降は横置き

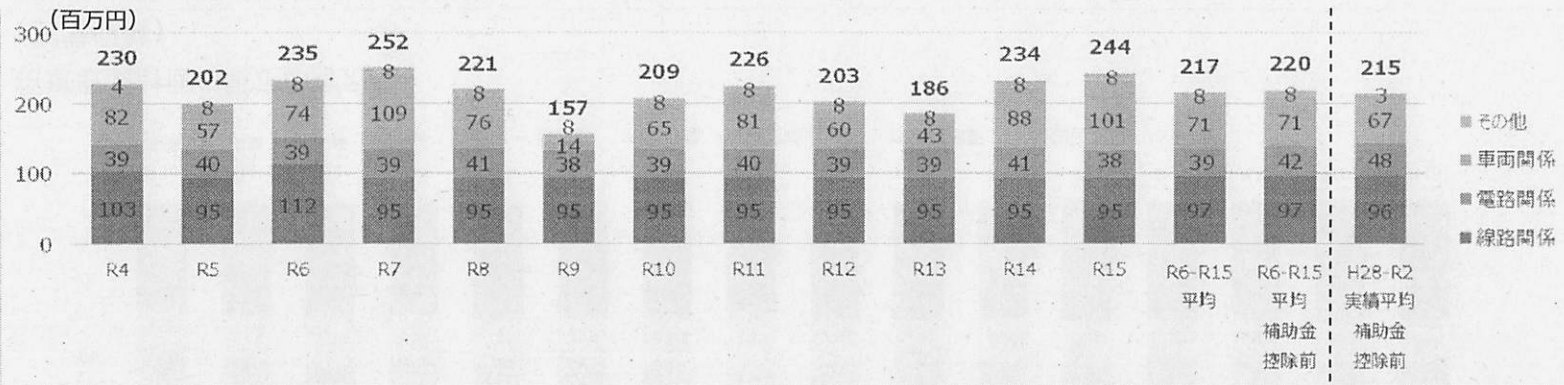
- 営業収益については、新型コロナウイルス感染症流行前の96%の水準にテナント撤退の影響を加味して10年間一定と計画している。
- 営業費用について、人件費は採用、定期昇給の影響を積み上げ、修繕費は修繕計画に即した金額を計上するほかは、概ねR5年度の数値がR6年度以降10年間も継続する計画としている。

設備投資及び修繕費の見込み

■ 設備投資の見込み



■ 修繕費の見込み



* 設備投資額及び修繕費（見込）は、国の補助金控除後の金額

➤ 設備投資及び修繕費の主な内容

- 線路関係：レールや橋、トンネル、踏切等に対する投資・修繕
- 電路関係：架線や通信線、変電所、CTC(列車集中制御装置)等に対する投資・修繕。令和12年度は変電所機器更新を予定
- 車両関係：車両に対する投資・修繕。令和13年度は車両車庫設備の更新を予定

- 設備投資のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは過去5年間の実績平均値より微減の計画となっている。
- 修繕費のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは過去5年間の実績平均値とほぼ同等の水準の計画となっている。