

3.5 費用構造

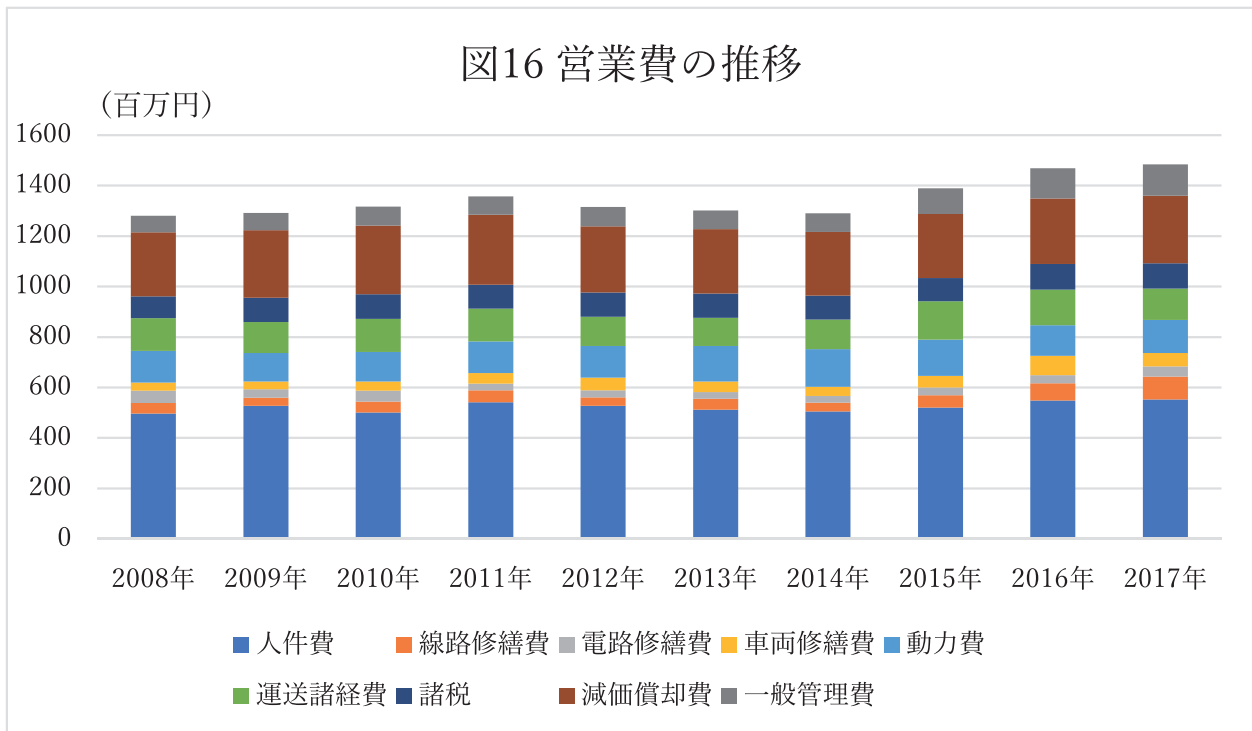
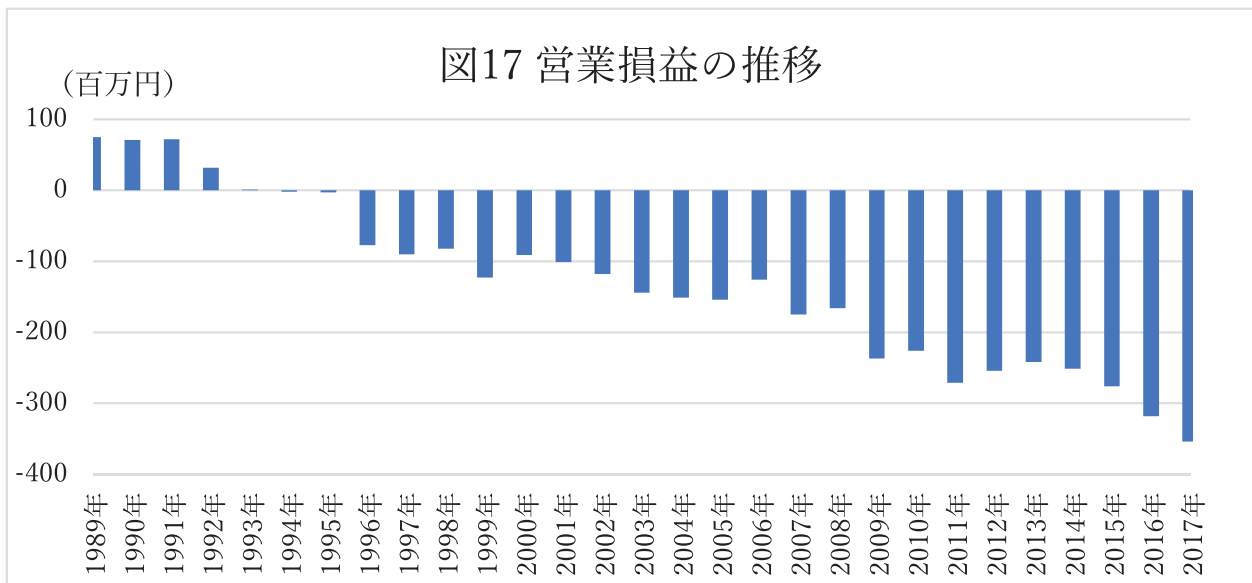


図16に近江鉄道線の営業費の推移を示す。

過去10年間で人件費が11.4%（5,658万円）、修繕費が50.9%（6,224万円）、動力費が4.4%（557万円）増加するなど、営業費も増加傾向にある。

その結果、営業損失は2008年度の1億6,620万円から、2017年度には3億5,438万円に膨れ上がった（図17、近江鉄道資料より）。なお、この損失は国、県、市町からの補助金を圧縮記帳した後の額であり、2017年度の本래の損失は、補助金分に当たる1億8,082万円を加えた5億3,519万円となる。

構造改革推進部の新設等により、一般管理費も約7,000万円から1億2,430万円へ約5,000万円増加している。



3.5.1 人件費

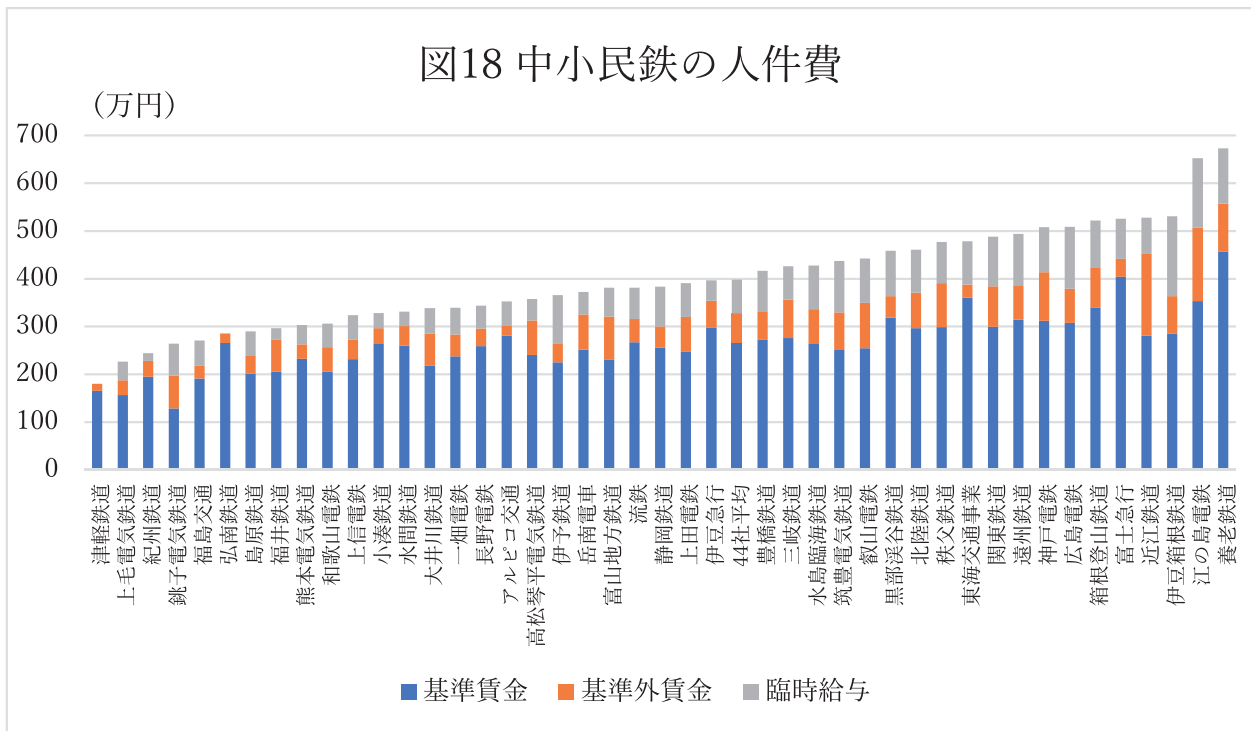


図18に中小民鉄44社の人件費（公表されている人件費の総額を期末人員で除したものを）を示す。（出典：2015年度鉄道統計年鑑。「中小民鉄」は国土交通省Webサイト（<http://www.mlit.go.jp/common/001235837.pdf>）に「地域鉄道事業者」として掲載されている96社から、第三セクター47社、軌道専門事業者5社を除いた44社とした。）

中小民鉄の平均年収は398万円、内訳は年収200万円以下が1社、200万円～300万円6社、300万円～400万円18社、400万円～500万円11社、500万円～600万円6社、600万円以上2社となっている。近江鉄道の平均年収は528万円と、比較的高い部類に位置づけられるが、人件費の水準には地域性や、出向者・再雇用者の有無、企業における基準外賃金の考え方等が反映されている点は留意すべきである。

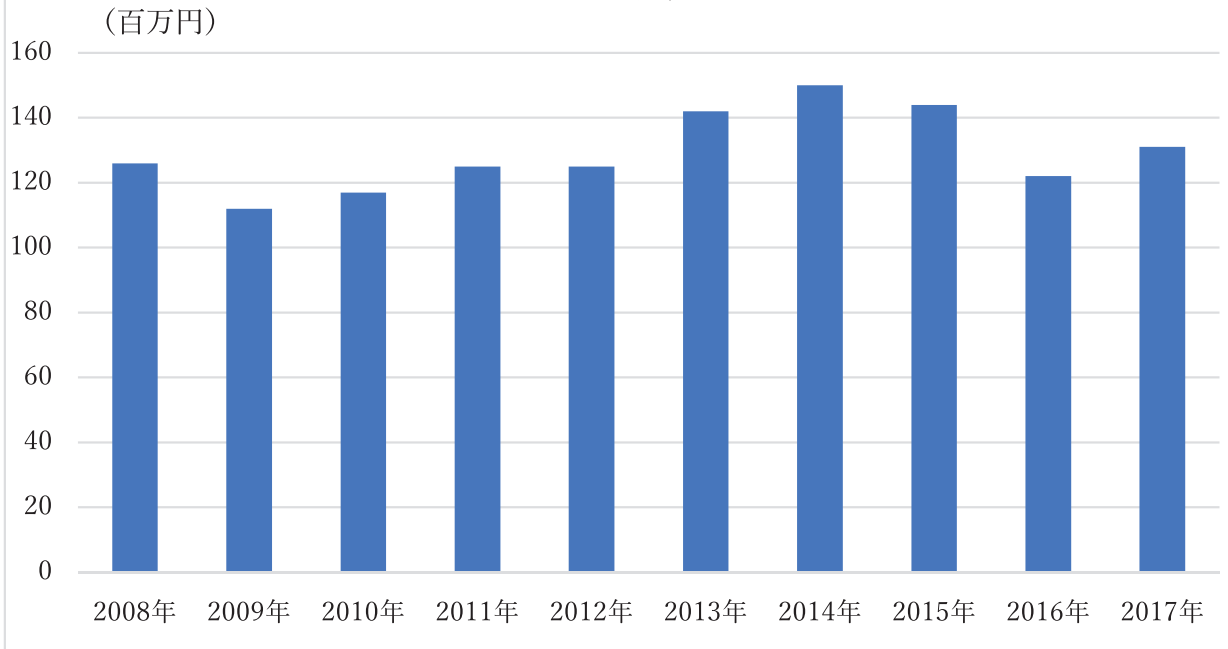
なお、同出典による大手私鉄15社の平均年間給与は684万円である。

3.5.2 動力費

図19に動力費の推移を示す。（出典：近江鉄道資料より）

2017年度の動力費は1億3121万円である。年間走行キロ（約120万キロ）で除すと、列車走行キロ1キロ当たりの動力費は、2両とも電動車であることから、約110円と若干高くなっている。2両編成として車両1両あたりでは1キロあたり約55円となる。（ただし、本図の動力費には車両の保守点検の計上分も含まれており、営業運転車両に費やされる動力費は約1億2900万円である）

図19 動力費の推移



3.5.3 修繕費

図20 修繕費の推移

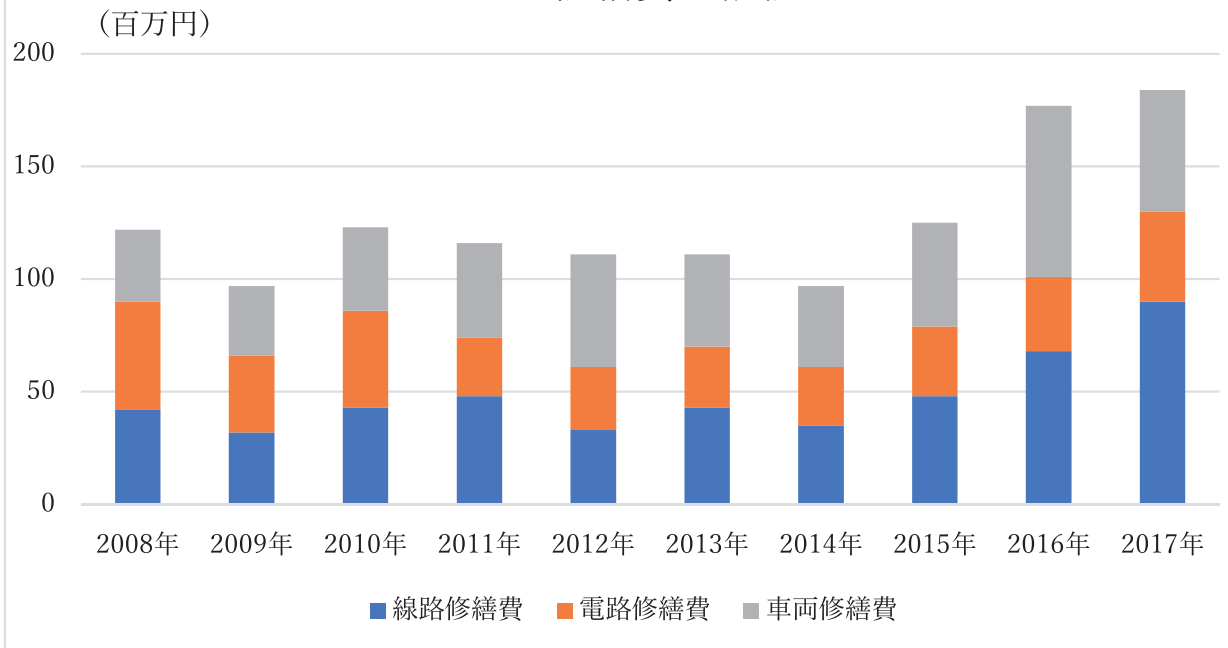


図 20 に修繕費の推移を示す。(出典：近江鉄道資料より)

線路修繕費は、2008 年度～2015 年度までは年間約 3200 万円～約 4800 万円で推移していたが、老朽化に対する安全対策コストの増加等に伴い、2016 年度は約 6800 万円、2017 年度は台風に伴う費用約 1,800 万円を計上したため、約 9000 万円と増加傾向にある。

電路修繕費は、2011年度～2016年度までは年間約2600万円～約3300万円程度にコストを抑えていたが、2017年度には約4000万円に増加した。

車両修繕費は、全般検査（4年ごとに実施）の有無等により、年度による増減が大きくなっているが、過去10年間では若干の増加傾向がみられる。

いずれの費用も、設備の老朽化に伴い、今後も増加していくものと思われる。

3.5.4 設備投資

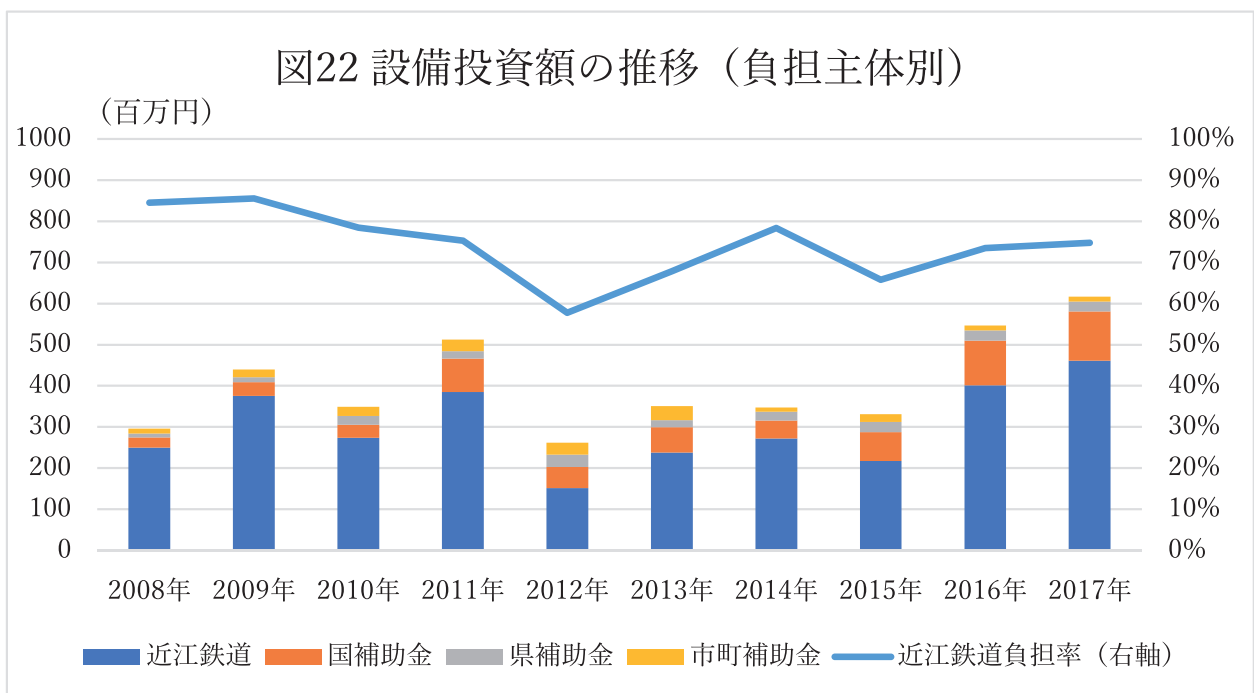
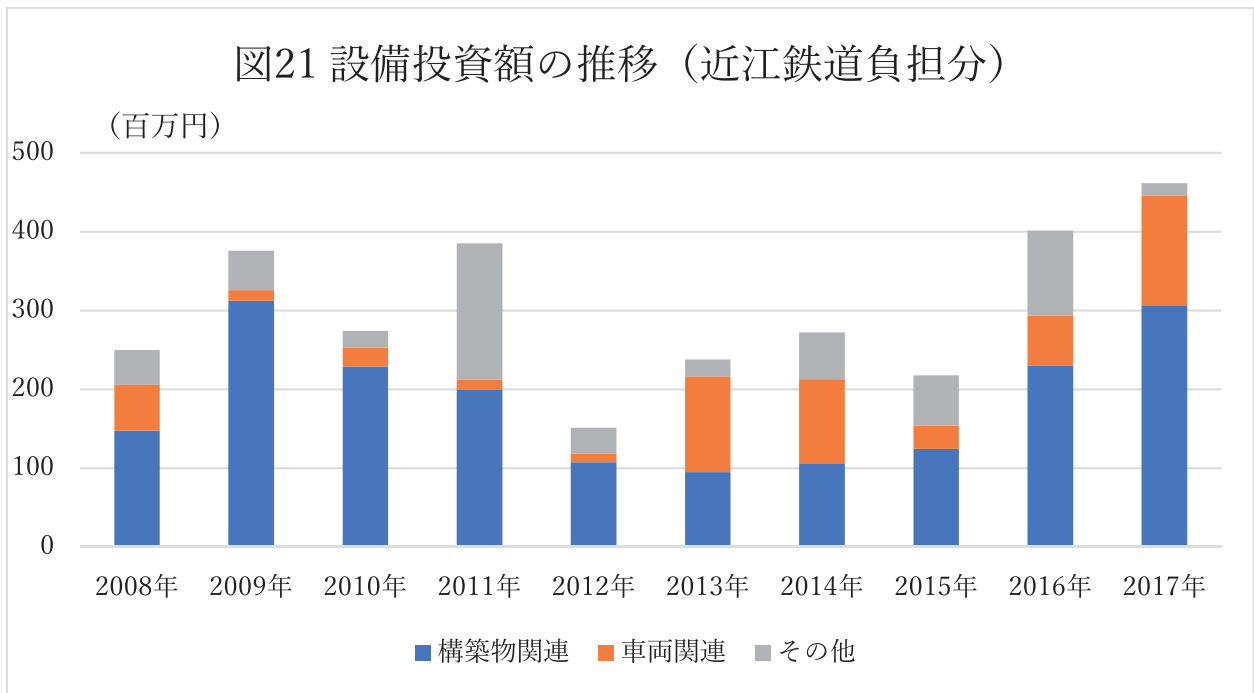


図 21 に、近江鉄道負担分の設備投資費の推移を、図 22 に、負担主体別に見た設備投資の推移を示す。(近江鉄道資料より)

2012 年度の 1 億 5135 万円を底に、近年は上昇傾向が続き、2017 年度には 4 億 6140 万円に上った。特に、施設の老朽化等に対応するための、構築物関連の投資額の増加が目立っている。

国、県、沿線市町より、毎年補助金が支給されているが、例年、設備投資額の大半は、近江鉄道の負担で賄われている。近年は徐々に減ってきたが、2017 年度でも経費の約 75% は近江鉄道が負担している。

3.5.5 償却費、固定資産税等

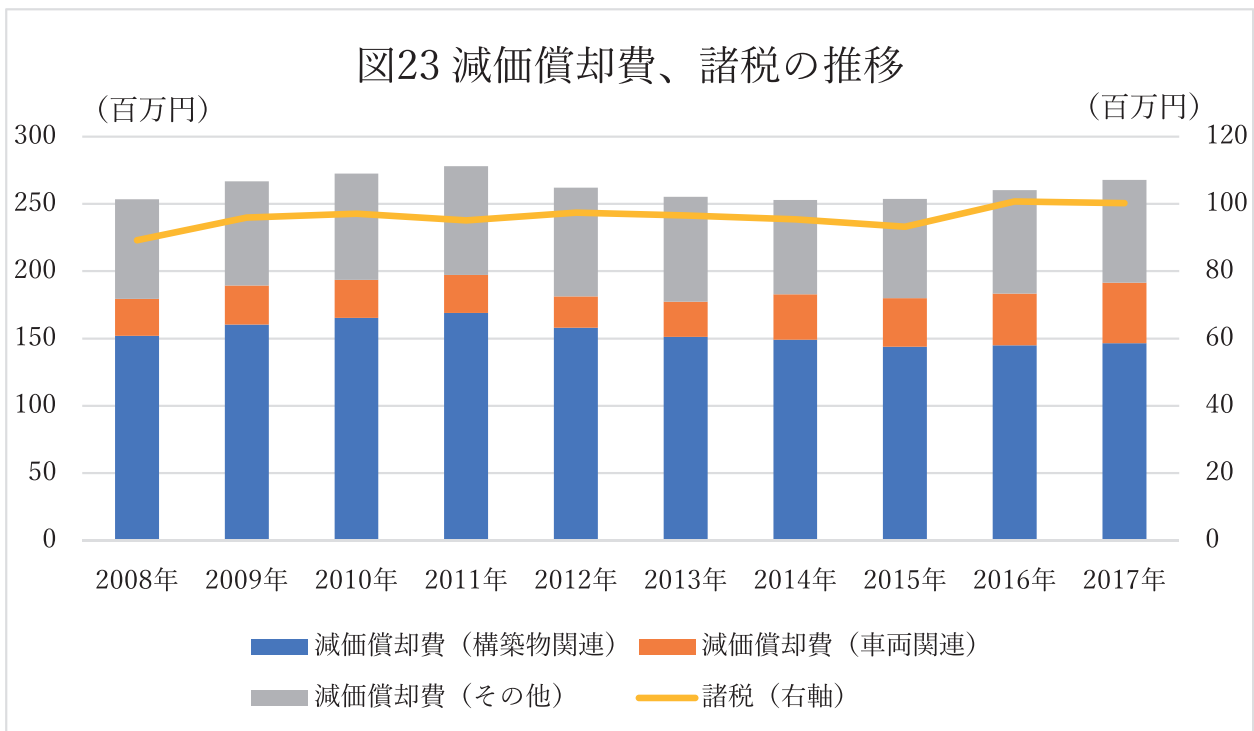


図 23 に減価償却費・諸税の推移を示す。(出典：近江鉄道資料より)

過去 10 年間では、減価償却費は毎年約 2 億 5000 万円～2 億 8000 万円程度計上されており、固定資産圧縮損により 10 年間で 11 億 6600 万円が圧縮されている。また、諸税は 9000 万円～1 億円程度計上されている。

近江鉄道線の毎年の営業損益が、過去 10 年間では約 1 億 7000 万円～3 億 5000 万円であることを踏まえると、減価償却費や諸税が、近江鉄道の経営に大きく影響を及ぼしていると言える。

3.6 過去 10 年間における収支状況の取りまとめ

3.1 項～3.5 項に掲載した、近江鉄道線の各種指標を取りまとめた一覧表を、表 4、表 5 に示す。(出典：近江鉄道資料より)

表 4 過去 10 年間の収支状況の推移 (単位: 万円)

損益		実績												
		2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	実績計		
営業収入	運輸収入	92,417	87,083	90,249	90,964	90,038	90,776	88,199	94,006	98,264	99,307	921,303		
	運輸雑収	18,808	18,428	18,779	17,568	16,115	15,174	15,648	17,578	17,539	13,861	169,497		
合計		111,225	105,511	109,027	108,532	106,153	105,950	103,846	111,584	115,804	113,168	1,090,800		
営業費用	線路保存費	人件費	3,947	4,321	3,874	4,129	4,017	4,269	4,534	4,248	5,041	5,627	44,007	
		修繕費	4,209	3,191	4,330	4,819	3,298	4,332	3,451	4,827	6,830	9,029	48,317	
		内訳	軌道・道床など	2,531	2,082	3,009	4,465	3,119	3,570	3,214	4,364	4,546	5,725	36,625
			土木構築物・排水設備など	111	3	392	0	2	235		75	28	3	847
			橋梁	726	582	493	305		51		13	29		2,200
		駅施設・建物など	182	75	291	1	57	172	110	150	1,846	96	2,979	
		その他	659	449	146	48	120	304	115	238	381	3,204	5,666	
	その他経費	1,711	1,047	1,442	1,330	651	343	405	670	850	841	9,290		
	計	9,867	8,559	9,647	10,279	7,966	8,944	8,390	9,745	12,721	15,496	101,615		
	電路保存費	人件費	3,569	4,430	3,930	4,365	4,478	4,421	4,209	4,841	5,189	4,726	44,159	
		修繕費	4,758	3,404	4,258	2,608	2,798	2,689	2,631	3,151	3,285	4,036	33,619	
		内訳	電気一般	2,383	1,508	2,419	723	1,355	1,930	1,842	1,714	1,598	2,158	17,631
			通信機器・設備など	104	36	45	30	86	49	83	114	194	138	877
			変電所設備	1,688	1,633	1,780	1,790	1,021	654	663	1,152	1,373	1,633	13,387
		その他	362	112	6	61	2	55	38	170	120	86	1,012	
		その他経費	221	115	8	3	334	2	6	1	21	711		
	計	8,714	8,197	8,512	7,312	7,655	7,500	7,295	8,806	9,284	9,539	82,815		
	車両保存費	人件費	3,430	2,923	3,436	5,273	5,465	4,937	4,381	4,427	4,678	4,328	43,278	
		修繕費	3,249	3,093	3,707	4,157	4,968	4,083	3,636	4,635	7,647	5,375	44,551	
		内訳	電車一般	3,080	2,684	3,620	4,103	4,844	3,795	3,469	4,374	7,131	5,036	42,134
			機関車一般	147			1		0					147
		その他経費	413	967	712	1,259	908	923	798	1,115	1,228	1,293	9,617	
	計	7,092	6,983	7,855	10,689	11,341	9,944	8,815	10,177	13,553	10,996	97,446		
	営業費用	運転費	人件費	17,511	16,891	18,854	18,485	19,219	17,107	18,432	19,709	20,299	20,144	186,652
			動力費	12,339	10,946	11,443	12,280	12,251	13,929	14,769	14,213	12,642	12,894	127,706
			経費	409	505	644	509	593	579	538	523	718	751	5,768
		計	30,258	28,341	30,941	31,274	32,063	31,616	33,739	34,444	33,659	33,790	320,125	
		運輸費	人件費	14,041	16,554	12,725	13,532	13,439	13,864	12,835	11,611	12,135	13,619	134,354
			修繕費	74	48	28	160	44	70	42	440	120	90	1,116
			経費	4,116	4,194	4,176	4,658	3,994	4,502	4,975	4,679	4,188	4,300	43,782
		計	18,231	20,796	16,929	18,351	17,476	18,436	17,852	16,730	16,443	18,009	179,252	
		保守管理費	人件費											
			動力費(車両)	226	211	213	201	210	261	244	247	261	227	2,300
			経費	722	571	697	563	543	433	391	662	563	573	5,717
		計	947	782	909	764	752	694	636	909	824	800	8,017	
		輸送管理費	人件費	7,103	7,626	7,262	8,285	6,177	6,631	6,072	7,233	7,467	6,867	70,723
			経費	5,129	4,718	5,097	4,196	4,508	3,788	4,066	6,218	5,578	3,871	47,169
			計	12,232	12,344	12,360	12,481	10,685	10,418	10,138	13,451	13,044	10,738	117,892
		一般管理費	人件費	4,135	4,428	4,825	4,677	5,013	4,986	4,764	6,524	6,973	7,892	54,216
	修繕費		43	41	11	40	1	4	6	13	90	62	312	
経費	2,043		2,496	2,636	2,436	2,641	2,403	2,506	3,659	4,941	4,479	30,241		
計	6,221	6,965	7,472	7,153	7,654	7,393	7,276	10,195	12,004	12,434	84,769			
諸税	8,921	9,597	9,712	9,511	9,743	9,658	9,541	9,319	10,074	10,023	96,099			
減価償却費	内訳	建物	2,338	2,412	2,393	2,335	2,440	2,447	2,214	2,257	2,320	2,241	23,397	
		構築物	15,188	16,041	16,539	16,890	15,814	15,118	14,904	14,390	14,488	14,638	154,011	
		機械装置	3,223	3,296	3,393	3,812	3,805	3,493	3,493	3,789	4,090	4,222	36,617	
		車両運搬具	2,768	2,893	2,811	2,840	2,315	2,606	3,376	3,600	3,848	4,502	31,558	
		工具器具備品・その他	1,041	1,226	1,323	1,433	1,498	1,545	895	818	812	896	11,489	
		無形固定資産	802	818	810	508	343	329	403	526	481	281	5,301	
計	25,360	26,686	27,269	27,817	26,215	25,538	25,285	25,380	26,040	26,781	262,372			
合計	127,844	129,250	131,607	135,631	131,551	130,142	128,967	139,157	147,645	148,605	1,350,400			
営業損益		-16,620	-23,739	-22,580	-27,099	-25,397	-24,192	-25,121	-27,573	-31,842	-35,438	-259,600		
補助金 (安全輸 送対策等 の補助金 制度によ るもの及 び踏切格 上げ)	設備投資工 事に關連 するもの	国	2,461	3,271	3,167	8,100	5,179	6,168	4,305	7,016	10,895	11,942	62,503	
		県	986	1,244	2,111	1,798	2,990	1,765	2,154	2,455	2,407	2,406	20,317	
		市町	1,147	1,839	2,251	2,786	2,901	3,352	1,077	1,850	1,204	1,203	19,610	
	計	4,594	6,354	7,529	12,683	11,070	11,285	7,537	11,320	14,506	15,552	102,430		
	修繕工 事に關連 するもの	国				1,610	851	1,448	1,405	1,295	1,477	1,821	9,907	
		県				202		545	492	546	550	473	2,808	
		市町				101		353	246	273	275	236	1,484	
	計				1,913	851	2,346	2,143	2,114	2,302	2,530	14,200		
	合計	国	2,461	3,271	3,167	9,710	6,030	7,615	5,711	8,311	12,372	13,763	72,410	
		県	986	1,244	2,111	2,000	2,990	2,311	2,646	3,001	2,957	2,879	23,126	
		市町	1,147	1,839	2,251	2,887	2,901	3,705	1,323	2,123	1,479	1,440	21,094	
総計	4,594	6,354	7,529	14,597	11,921	13,631	9,680	13,434	16,808	18,082	116,630			

※ 補助金には補償工事は含まない。 ※ 設備投資工事に關連する補助金には、経費を含むものがあり、本表では経費も含めて計上した。

4. 増収・コスト削減策

4.1 近江鉄道線における増収の取り組み

近江鉄道線においては、鉄道事業の増収に向けた様々な取り組みが行われており、電車運転体験、ハイキング、がちゃこんまつり、ビア電やワイン電車、地酒電車、鉄バル等のイベントが年間 80 日以上開催されている。

表 6 に、2016 年度に取り組まれた主な増収策を示す。(出典：近江鉄道資料より)

表 6 主なイベント (2016 年度実施分)

分類	施策名	実施回数	輸送人数	収支
イベント列車	近江ビア電	46 回	5064 人	79 千円
	ワイン電車	15 回	1132 人	-252 千円
	地酒電車	23 回	2812 人	-316 千円
	JAZZ トレイン	2 回	360 人	-62 千円
	団体貸切列車	6 回	-	619 千円
	収支小計			
イベント開催	ハイキング	3 回	88 人	-1024 千円
	がちゃこんまつり	2 回	-	-717 千円
	電車運転体験	4 回	-	-48 千円
	鉄道ミュージアム	15 回	-	-138 千円
	収支小計			
グッズ販売	鉄道コレクション	-	-	163 千円
	赤電キーホルダー	-	-	48 千円
	がちゃこんぬいぐるみ	-	-	142 千円
	2017 年カレンダー	-	-	86 千円
	豊郷あかね関連グッズ	-	-	1504 千円
	収支小計			
記念乗車券	豊郷あかね記念乗車券	-	660 人	230 千円
	120 周年記念チケット	-	480 人	160 千円
	シリーズきっぷ八日市駅	-	348 人	-14 千円
	収支小計			

(一部重複部分があるため、小計の合計は記載しない)

表のほか、バスやロープウェイ等との連携による観光コースの提案や周遊・フリー乗車券の発売といった、グループの強みを生かした取り組みも行っている。

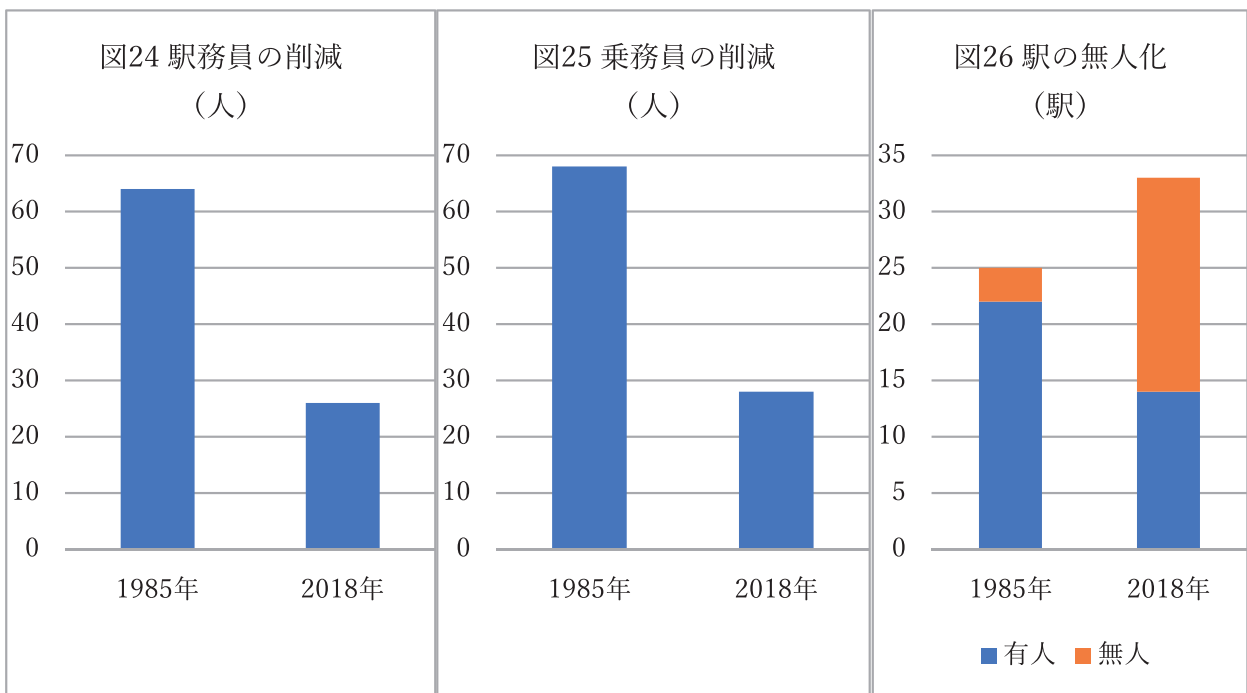
ソフト的施策を積極的に展開する一方で、2006年のフジテック前駅、2008年のスクリーン駅の開業など、1989年から2009年までの約20年間に8駅もの新駅を設置するといった、ハード面での取り組みも積極的に進めていることが特筆される。

一方、収支としてはグッズ販売部門で黒字を計上しているが、イベント部門の赤字幅は大きく、見直し等何らかの改善が必要であるものと言える。

4.2 近江鉄道線におけるコスト削減の取り組み

近江鉄道線では、長期にわたるモータリゼーションの影響を受けた旅客の減少などに対応するため、古くからコスト削減にも積極的に取り組んできている。

図24～26に、1985年（4月）から2018年（3月）における、効率的な運営への取り組み状況を示す。



ワンマン運行や、自動閉塞の導入に伴う要員の削減なども相まって、要員数は30年間では半数以下に削減され、駅の総数が増加する中、無人駅も増加させている。現在は行われていないが、一時期は電路設備の保守経費の低減等を目的とした、閑散区間（八日市～貴生川間）へのディーゼルカーの投入なども行われるなど、合理化にも積極的に取り組まれてきたことは特筆されるべきである。

4.3 増収の取り組み（案）

近江鉄道が実施しているような、多様な集客への取り組みを、あたかも「ちりも積もれば山となる」のように日ごろからこまめに積み重ねていくことは、地域に受け入れられ、利用され、必要とされる公共交通として必要であり、この努力を事業者だけでなく、沿線自治体や沿線住民と一体となって実践していくことこそが、近江鉄道線が今後も輝いていくための重要な手段であるといえる。

地方再生（地方を元気にする）を切り口に、如何に楽しさを演出し、明るく元気なイベントを開催できるかが重要であり、それを事業者と沿線自治体が住民に向かって示す（手本を見せる）ことを、まず実践すべきである。

4.3.1 基本的な増収の取り組み

鉄道の基本的改善策としては、一般的に次の9点があげられる。しかし、地方鉄道では大きな投資は難しく、現在の沿線状況下において、輸送人員を大きく伸ばすことは非常に難しい。例えば増収対策を目的に「増便」を行おうとしても、乗務員の不足、コストの増加という課題に突き当たるため、現状のダイヤを確保したうえで、他交通モードとの乗り継ぎのシームレス化やパターンダイヤの導入といった、質の改善を通じた利用促進を図ることが妥当と言える。

これらを踏まえ、近江鉄道線の増収に向けた取り組み案を提案する。

安全・安定輸送 / 列車本数の増便 / スピードアップ / 低運賃 / お客様サービスの改善 / 車両、駅舎等の斬新なデザイン / 多様なイベント開催 / グッズの拡販 / JRとのタイアップイベント

4.3.2 地域連携・協働型

公共交通利用促進会議（仮称）の設立

近江鉄道線の利用促進について、総合的・横断的に検討する「公共交通利用促進会議（仮称）」を自治体主催で発足させる。様々な取り組みには多くの利害関係者が発生するが、本会議の設置により、関係者間の協力・理解を得やすくすることができる。沿線自治体には近江鉄道線、ひいては地域を元気にするために、公共交通を積極的に活用した企画の提案、展開が望まれる。

市民団体の設立

上記の会議と有機的に連携し、取り組みを展開する市民団体である。「がちゃこんサポーター」「近江鉄道の未来をつくる会」といった位置づけで、地域の足である公共交

通の発展、ひいては地域起こしにつながる様々な社会的な取り組みを、主体的に実施できる市民団体の設立、育成が望まれる。

沿線への時刻表配布及び個別訪問

足で地域を回り、なぜ公共交通を利用しないか、どうすれば利用するようになるか、人々の本音を目の当たりにし、利用促進に向けたきっかけを得るものである。先行事例として、北海道帯広市の十勝バスの取り組みがあり、十勝バスではこのような地道な取り組みを継続して展開していった結果、長年減少していた利用者数が数十年ぶりに増加するといった結果が得られた、としている。

体験コースの設定（芋ほりやタケノコ掘り等）

近年のツーリズムでは、「モノ消費からコト消費」への変化が顕著となっており、非日常を楽しむ人々に「普段味わえない出来事」を提供する観光体験が取り組まれるようになってきた。また、「農ガール」「農ライフ」等、農業への注目も集まっている。

近江鉄道線では、年間数本程度のハイキングが開催されているが、収支は赤字となっている。これらの視点に基づいたハイキングや「〇〇体験コース」を設定し、一層の利用増を目指すものである。

沿線へのヒーリングスポット等の設置

沿線に、癒し効果が体感できる場所を設置、または既にあるスポットと連携を図るものである。具体的には菜の花畑、れんげ畑等の展開や、和歌山電鐵の「たま駅長」にみられるような動物館長、動物駅長の就任等が考えられる。

「癒し」「かわいい (Kawaii)」へのニーズは、今や世界的な広がりを見せており、折りからのインバウンド需要を見据えた上でも、これらの取り組みが望まれる。

沿線の著名人等による車内放送や車内イベント

コミュニティバス等において、親しみを感じてもらうために沿線小学校の児童が社内案内放送の音声を担当するといった取り組みは、比較的行われているほか、広島県の鞆鉄道の路線バスでは、沿線をテーマとした歌の歌手が車内の観光アナウンスを担当している。取り組みの程度によっては、そのこと自体が直接増客、増収につながるわけではないが、様々な取り組みを積極的に行うことによるメディア等への継続的な露出、まずは「近江鉄道線を知っていただく」といった底上げの効果が見込まれる。

4.3.3 地域おまつり型

イベント運営委員会（仮称）の設立

地域のおまつり・イベントへの参加

既存の催事のブラッシュアップ

前項で言及した、近江鉄道線の利用促進を検討する会議体の関連団体として位置づけられる組織である。

59.5kmの長大な路線長を有する近江鉄道線では、各シーズンごとに様々なイベントが地域で行われているが、現時点では、近江鉄道線としての積極的な関与は少ない。地域のハレの日であるイベント、お祭り等に積極的に関与することで、沿線における近江鉄道線の「見える化」が図られ、「鉄道を活用しよう」といった「自分ゴト」意識の醸成にもつながる。地域イベントとの連携の深化のためにも、それを目的とした組織の設立が望まれるほか、その成果は、近江鉄道が主催する「がちゃこんまつり」等のブラッシュアップにも有効である。

スタンプラリーの拡充

近江鉄道では、「つなげて！全国”鉄道むすめ”巡り」「近江鉄道沿線「ぐるーっと廻めぐり」等、多様なスタンプラリーが行われている。

クルマ社会の中、クルマを常用する層は全ての移動をクルマに依存し、クルマ以外の移動手段と出会う機会がほとんどない。スタンプラリーは、このような層に対し、鉄道の利用機会をさりげなく提供する手段であり、参加者が鉄道を「知る」きっかけとして有効に機能するものである。

4.3.4 自助努力型

列車の貸切利用の促進

貸切列車利用を、企業や団体等、また滋賀県や沿線市町の観光協会等とタイアップした上で県外にもPRするものである。2016年度の実績からは、貸切列車の受注1件で約10万円の収益を見込むことができるものと思われる。

飲食電車の多様化

近江鉄道線では現在、ビール、ワイン、地酒といったアルコールを楽しむ電車が運行され、多くの参加者を得ている。これらに加え、「食」にも焦点を当てた電車、例えば沿線のご当地グルメやスイーツを楽しむ電車の運行が考えられる。

一方で、地酒電車などは週4日×約9週間の運行と運行回数が多いものの、2016年度の実績では収支が赤字となっている。参加者の多寡等を分析し、より効率的な運行を行うことにより、収支の改善も図れるものと思われる。

電車運転体験の拡充

現在、近江鉄道線で実施されている「電車運転体験」は、参加費が一人1万円（同行者は1500円）、定員25名の設定だが、収支は赤字となっている。

一方他社では、例えば島根県の一畑電車などのように、参加費2万円～2万3000円（同行者は5000円～8000円）、定員32名と、より高額、大人数の設定になっている。同社では2日間にわたるカリキュラムが組まれるなど、付加価値も高められており、このような取り組みを参考とした電車運転体験のブラッシュアップの検討が望まれる。

4.3.5 高齢者いきいき型

高齢者の外出を促す取り組みの実施

高齢化社会の到来により、高齢者が日常生活を上質に保つことができるようにすることが求められて久しい。一方、少子化・人口減少の影響により、小学校の空き教室の増加が問題になっている。

そこで、沿線の小学校の空き教室をキャンパスに「長寿大学（仮称）」を創設し、「〇〇駅から近江鉄道線で学校に登校して授業を受け、子供たちと一緒に給食を食べて、△△（温泉等）でゆったりしてから帰宅する」というような外出モデルコースを設定し、高齢者の鉄道利用を促進したい。高齢者が元気に外出するようになれば、医療費の削減・税収の増加といった副次的メリットが得られる、波及効果の高い取り組みである。

4.3.6 利便性向上型

公共交通間の乗り継ぎ利便性の維持

近江鉄道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の4か所でJRと、貴生川で信楽高原鉄道と接続するなど公共交通を使った広域的な移動がしやすい環境にあり、現在、相互の接続には配慮がなされていることが多い。（例えば、日中のパターンダイヤ時、近江八幡駅におけるJR新快速との乗り継ぎ時間は、5～10分前後と短い。）

ダイヤの設定には様々な要因があるが、自動車が有する移動の利便性に対抗するため、少しでも乗り継ぎ時間を削減する努力を続けていきたい。

同様に、近江鉄道線と接続する路線バス、コミュニティバス等についても、地域の連携の中、ダイヤ変更等の情報を共有するなどして、公共交通間のシームレスな乗り継ぎを維持できるように取り組むべきであると言える。

4.3.7 交通行動啓発型

学校向け / 住民向け / 職場向け / モビリティマネジメントの実施

モビリティ・マネジメントとは、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策」と定義されている。

個人の移動を考えると自家用車の利便性がきわめて高いが、クルマ利用を前提とした都市構造の変化は、環境破壊や地域社会の分断等の弊害も多く生んでいる。

一方、鉄道を利用することは、社会的コストや環境負荷の低減等、社会的なメリットが大きく、その社会的なメリットは、いずれ個人にも便益としてもたらされる。

そのような考えに基づき、職場や学校への通勤通学、住民の日常的な移動の手段を、近江鉄道線やバス、自転車等を組み合わせた、公共交通を中心とした移動へと変化させていく、モビリティ・マネジメントを実施したい。

4.3.2～4.3.7で紹介した取り組みを対象別に整理し、表7にまとめた。

表7 対象者別取り組み

取組内容／対象者		定期		定期外		
		通勤	通学	高齢者	観光客	その他
地域連携・協働型	公共交通利用促進会議の発足	○	○	○	○	○
	市民団体の設立	○	○	○	○	○
	沿線への時刻表配布及び個別訪問	○	○	○		
	体験コースの設定				○	
	沿線へのヒーリングスポット等の設置				○	
	著名人等による車内放送や車内イベント				○	
地域おまつり型	イベント運営委員会（仮称）の設立				○	○
	地域のおまつり・イベントへの参加			○	○	○
	既存の催事のブラッシュアップ			○	○	○
	スタンプラリーの拡充				○	
自助努力型	列車の貸切利用の促進				○	
	飲食電車の多様化			○	○	○
	電車運転体験の拡充				○	○
高齢者生き生き型	高齢者の外出を促す取り組みの実施			○		
利便性向上型	公共交通間の乗り継ぎ利便性の維持	○	○	○	○	○
交通行動啓発型	モビリティマネジメントの実施	○	○	○		

4.4 コスト削減の取り組み案

4.2 項に既述の通り、近江鉄道線では、1972 年の信号システム変更を端緒に駅係員を削減し、当時 85 名に上っていた駅務員は 2018 年には 26 名まで削減された。また、列車のワンマン運行化による乗務員の削減も進め、1985 年の 68 名から 2018 年の 28 名まで削減している。近年では駅の終日無人化を推進し、1985 年には 3 駅のみだった無人駅を、2018 年には 19 駅まで増やしている。

2017 年度末現在の近江鉄道の鉄道部門における在籍人員は 103 名であり（表 8）、他にパートタイム勤務者 18 名が在籍している。

表 8 近江鉄道の職種別在籍人員数

本社部門				現業部門							合計	
総務	運輸	工務	計	運輸				工務	電気	車両		計
				駅職員	運転士	その他	小計					
5	6	1	12	27	30	7	64	12	6	9	91	103

地方鉄道においては、その職種別業務内容を踏まえると「一人二役～三役」の業務分担制度を導入することが望ましいと思われる。

例えば、管理職であれば現場に出て清掃をし、お客様の案内を行い、他の社員と共に汗をかいて時刻表を配布し、点呼にも立ち会う。技術員であればイベントの接客応援を手伝う。運転士であればお客様の案内や改札業務も行う。

このように、担当する業務のみをこなすのではなく、様々な場面で様々な社員が「見える化」することで、利用者や住民から初めて「鉄道を存続させるために頑張っている」と認識していただけるようになる。

もちろん、コスト（人件費）の削減にもつながる取り組みであり、近江鉄道においても在籍社員の担当する業務について、改めての検討がなされることが望ましい。

また、業務内容や各種手当の見直し、嘱託・再雇用制度による人件費の削減等も検討の余地がある（※ただし、近年の労働力不足が顕著な条件下では難しい課題である）。

そのほか、現時点で検討すべきコスト削減案としては、以下の取り組みがあげられる。

- ・ 電力会社との交渉による電力料金の削減（※近江鉄道では既に入札により電力会社を選定し、これまでに 2 回、受託事業者を変更している）
- ・ 外注工事の受託業者との交渉による、諸経費率の低減の検討については値引き交渉が実施されている
- ・ 赤字部門の分社化の検討

※営業費の削減を目的とした「減便」が俎上に上ることがあるが、安易な減便は利便性の低下を招き、ひいては利用者の減少につながりかねない。現在のダイヤは維持した上で、他の費用項目の削減を検討することが適切である。

5. 他モードへの転換の検討

将来の近江鉄道線のあり方を検討する中で、コストの低減等の観点から、仮に鉄道事業を廃止し、バス、BRT、LRT に転換した場合の試算を行った。

その結果、これらの代替輸送機関では、ランニングコストは鉄道に比べ減少するものの、多額の初期投資が必要となるほか、BRT、LRT の導入時には施設、設備の整備コストも大きくなることを見込まれた。

そのほか、バス代替においては一般道路を走行することによる定時性の喪失と、それに伴う信頼性の低下といったバス特有の課題が発生してしまう。

バス、BRT 代替においては、今日全国的にバスドライバー不足や高齢化が問題となっている中、大量の乗務員を確保できない可能性があるほか、導入する車両がディーゼルエンジン車である場合には、環境負荷も高くなってしまう。

BRT、LRT 代替においては、これらが日本において導入され始めて日が浅く、ニーズや施設整備等、将来的な見通しにおける不確定要素がある。

これらの課題を踏まえると、近江鉄道線の、鉄道から他モードへの転換には、鉄道のまま存続させる以上の優位性を認めるに至らないものと考えられる。

5.1 検討する代替交通モード

ここでは、近江鉄道線の代替手段として、バス、BRT、LRT の 3 種を検討する。

5.1.1 バス

一般的なバス（道路運送法 4 条に基づき運行される、一般乗合バス）を想定する。

鉄道敷外（一般道路）を走行するバスへの転換は、鉄道運行終了後翌日から実施でき、シームレスなモード転換が可能となる。しかし、一般車両との競合等により表定速度は大幅に低下するほか、車両も鉄道に比べ大幅に小型化するため、輸送力も低下してしまう。

5.1.2 BRT

BRT とは「Bus Rapid Transit」の略。用いる車両は路線バスと同等（連節バス等も含む）であるが、専用道路を走行することによって、鉄道並みの速度、定時性ならびに大量輸送を可能にする「バス高速輸送システム」である。

日本で導入されている BRT は、

- ・ 新たな都市交通システムとして、都心部の主要拠点間等を連絡する基幹公共交通軸に導入される、いわば「都市型」
- ・ 鉄道廃止後の鉄道敷をバス専用道として再整備し、導入されるいわば「廃止代替型」
- ・ 廃止代替型の派生型とも言える、災害等により不通となった鉄道の鉄道敷をバス専用道として再整備し、導入されるいわば「災害復旧型」

の 3 種類に分けられる。BRT 化することを目的に、現在運行されている鉄道路線を廃する事例はない。



図 27 BRT の例（左から新潟市（都市型）、茨城県日立市（廃止代替型）、
宮城県気仙沼市（災害復旧型）） 出典：

<https://mainichi.jp/articles/20170819/ddl/k15/010/291000c>

<http://www.city.hitachi.lg.jp/statics/hitachiu/1519/p020.html>

<http://www.asahi.com/special/10005/TKY201208200168.html>

近江鉄道線においてBRT化を行う場合、道路空間の整備状況や投入する車両にもよるが、運行開始後の輸送力はバス代替に比べて高い水準を維持することが可能である。

しかし、近江鉄道線の営業運行終了後に初めて、路盤の舗装化等の工事に着手することができるようになるため、工事中は一般道路を経由する代替バスを走らせる必要が生じる（鉄道運行終了後直ちにBRTを走らせることはできない）ことには留意が必要である。

5.1.3 LRT

LRTとは「Light Rail Transit」の略称で、近代化した路面電車システムを指す。日本では2006年に富山市で運行を開始した「富山ライトレール」がその先駆けとされ、栃木県宇都宮市では現在、国内初となるLRTの新設工事が進められている。一般的な路面電車同様、市街地では道路空間上を走行する、「人にやさしい」交通手段である。

車両は高性能でバリアフリーにも対応したLRV（Light Rail Vehicle）が用いられ、表定速度の向上など、旧来の路面電車に比べ速達性、利便性も大幅に向上している。

富山ライトレールでは、郊外部ではJRが運行していた富山港線（普通鉄道）の軌道敷をそのまま利用、中心市街地では新たに道路上に軌道を敷設し、中心部での利便性、郊外部での速達性の両立が実現した。

欧米でLRT化に伴い沿線の土地利用の見直しなどが図れる事例も多く、交通まちづくりのシンボリックな存在となっている例も多い。



図 28 LRT の例（富山ライトレール（左）、ストラスブール市交通局（フランス）（右）
画像は Wikipedia より

近江鉄道線のLRT化検討においては、高性能で利便性が高く、シンボリックな存在となり得るLRTの特長を生かすことが重要であり、都市間や都市部と郊外部を結んでいる現在の近江鉄道線の機能とLRTの機能をどちらも活かせるようなハード、ソフト両面の整備が必要となる点には留意が必要である。

5.2 バスに関する検討

5.2.1 想定ルート

図 29 に、代替バスの想定ルート例を示す。

代替バスは、鉄道の代替という観点から、全線にわたって可能な限り鉄道の既存駅に立ち寄るルートとしたため、既存の近江鉄道線に比べ、距離は増加している。駅の周辺が狭隘路の場合、駅に立ち寄れず近傍にバス停を設けざるを得ないケースもある。



図 29 代替バスの想定ルート例