

近江鉄道線の経営状況について

2018年12月
近江鉄道株式会社

近江鉄道線は、1898年(明治31年)に彦根～愛知川間で開業し、
本年で開業120周年を迎えました。

これまで『ガチャコン電車』の愛称で親しまれつつ、通勤や通学
に地域の鉄道として沿線の皆さまに支えられてまいりました。
また、国や沿線自治体の皆さまからもご支援をいただきつつ運
行を続けております。

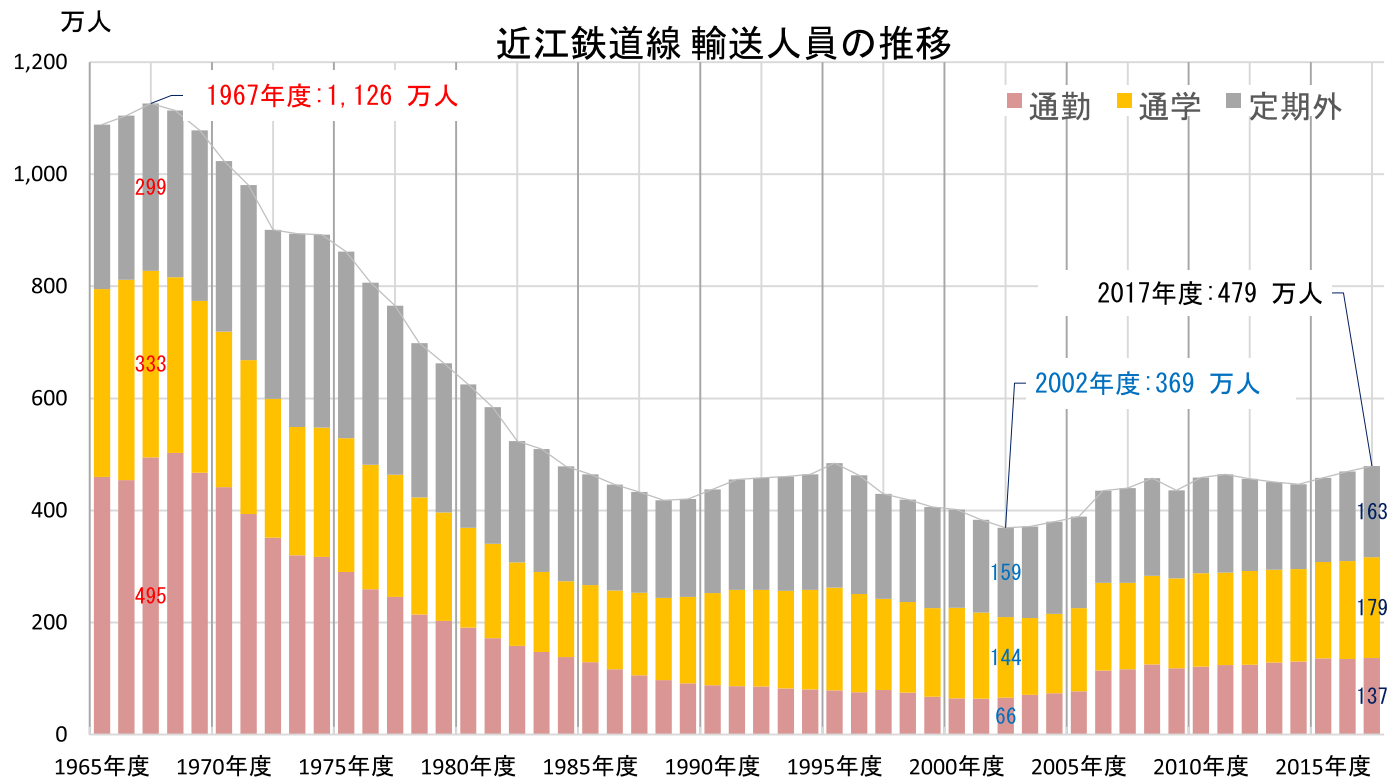
これからも、皆さまとともに歩み続けることを願っております。

しかし、全国の地域鉄道と同様に、その経営状況は厳しく、
今後も民間企業の経営努力で維持していくことが困難な見通し
にあります。

本資料では、これまでの経営状況の推移および今後の見通し
についてご説明させていただきます。

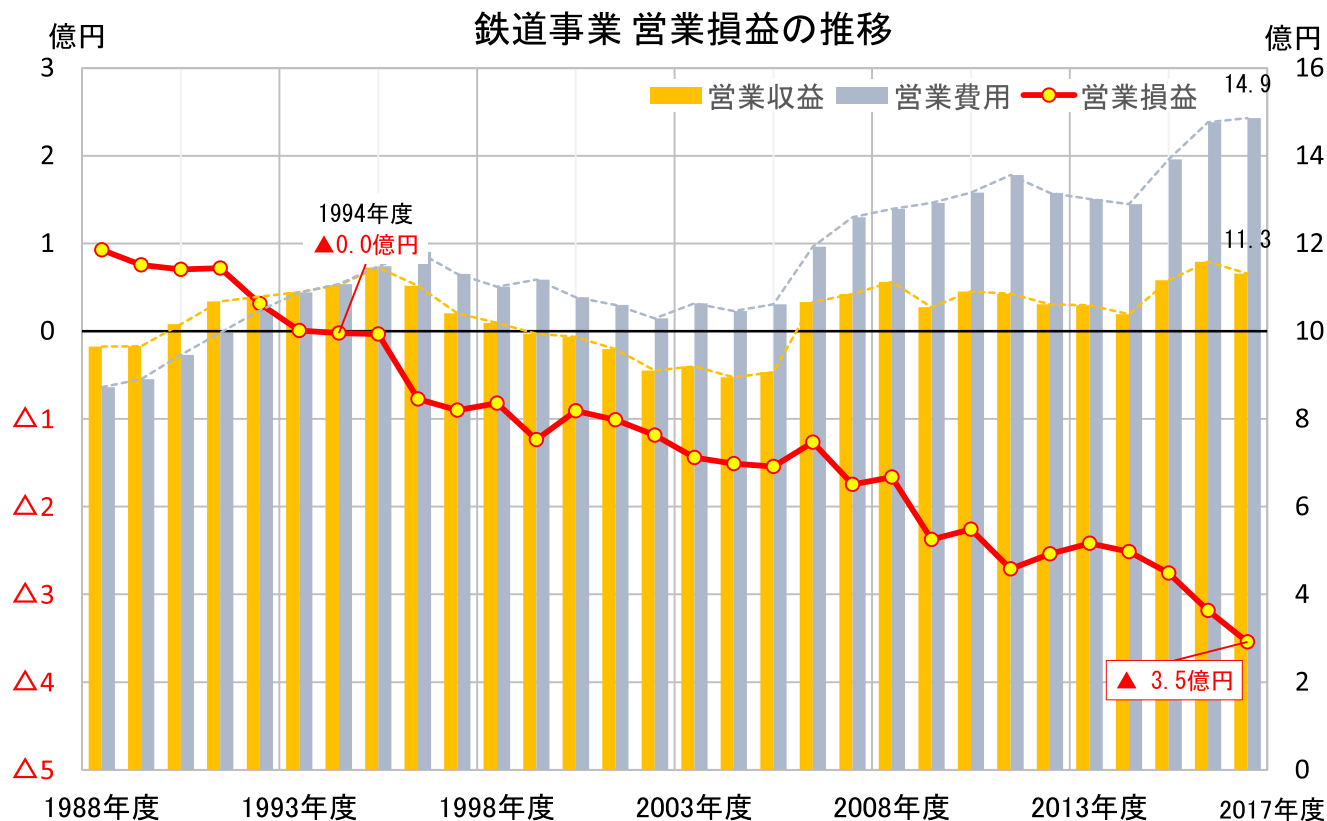
皆さまに、近江鉄道線の経営状況についてご理解いただけれ
ばと思います。

1. 輸送人員の推移



- 直近(2017年度)の輸送人員は479万人でした。
- 1968～89年度に輸送人員が大幅に減少し、最高を記録した1967年度1,126万人の半分以下に減少しています。
- 2006年にフジテック前駅、2008年にスクリーン駅が開業したことで通勤利用が増加するなど、最も落ち込んだ2002年度の369万人からは110万人増加しています。(増加のうち59万人は上記2駅の利用)

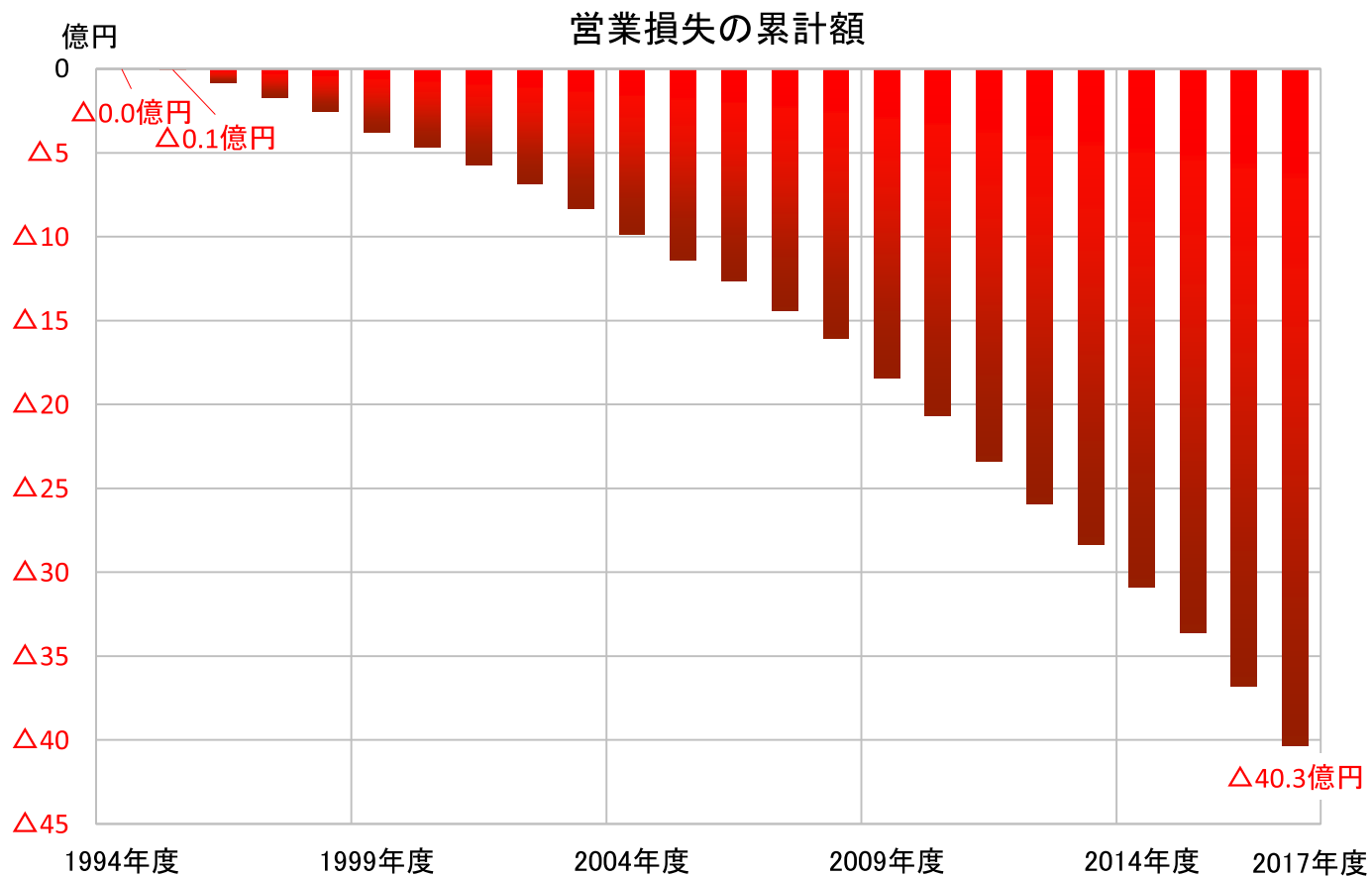
2. 経営成績の推移



※ 当社の営業損益は、補助金等受入れ後の損益状況を示しております

- 2017年度は、11.3億円の営業収益に対して営業費用が14.9億円で、3.5億円の営業赤字となりました。
- 1994年度から**営業赤字が24年間連続しています**。
- 人件費や減価償却費など費用の増加により、**赤字額は継続的に拡大**しています。

2. 経営成績の推移



□ この24年間の赤字額の累計は、40億円を超えました。

3. これまでの収支改善努力

① 増収の取り組み



フジテック前(2006年)、スクリーン(2008年)の開業
→ 2017年度には59万人のご利用がありました



ビア電、ワイン電車、地酒電車などイベント列車の運行
→ 2017年度は5,000名以上のお客さまにご乗車いただきました



©2005TOMYTEC/イラスト:伊能津

『豊郷あかね』や『駅長がちゃこん』などグッズの販売

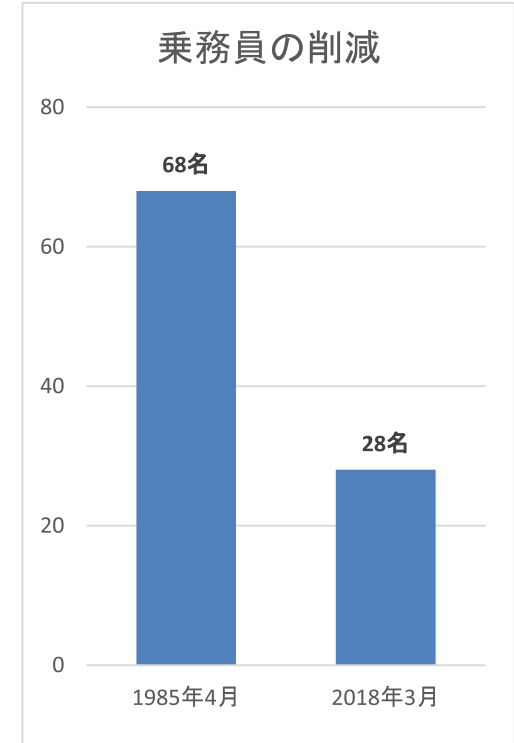
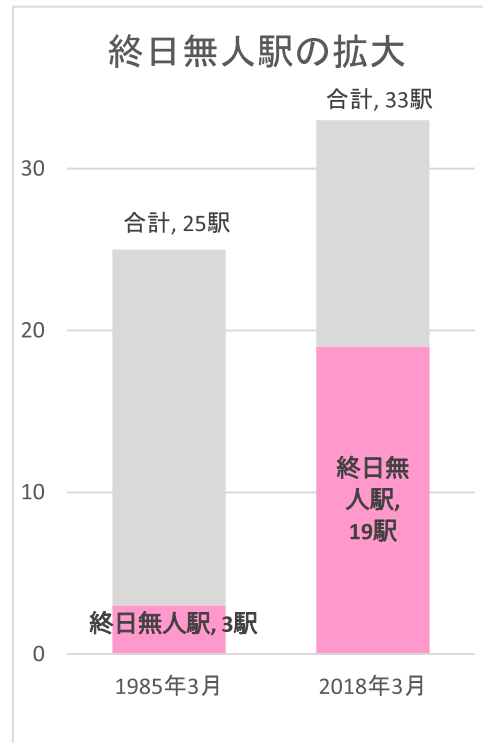
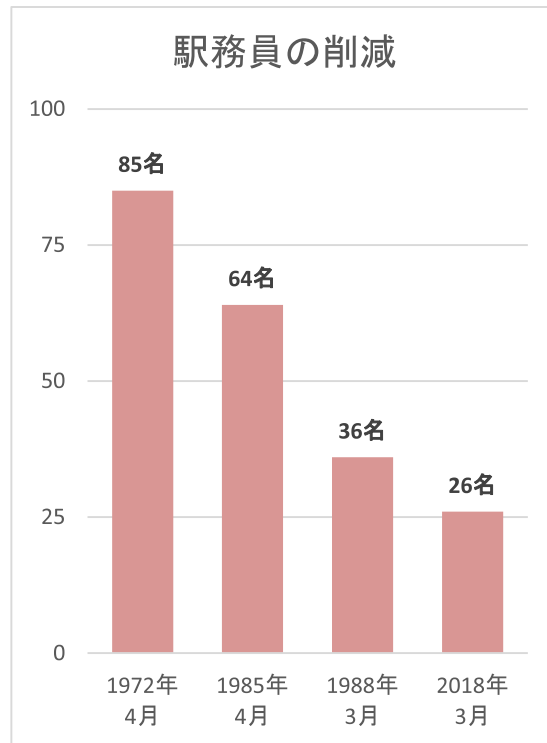


がちゃこん祭りや電気機関車イベントに合計2,000人以上が来場
電車運転体験などのイベントも開催

3. これまでの収支改善努力

② 効率的な運営への取り組み

- 信号自動化による駅業務の合理化
1972年米原～近江八幡、1987年全線で導入
- 駅の終日無人化による人員削減
- ワンマン運転実施による乗務員の削減
1986年八日市～貴生川、1987年全線で実施

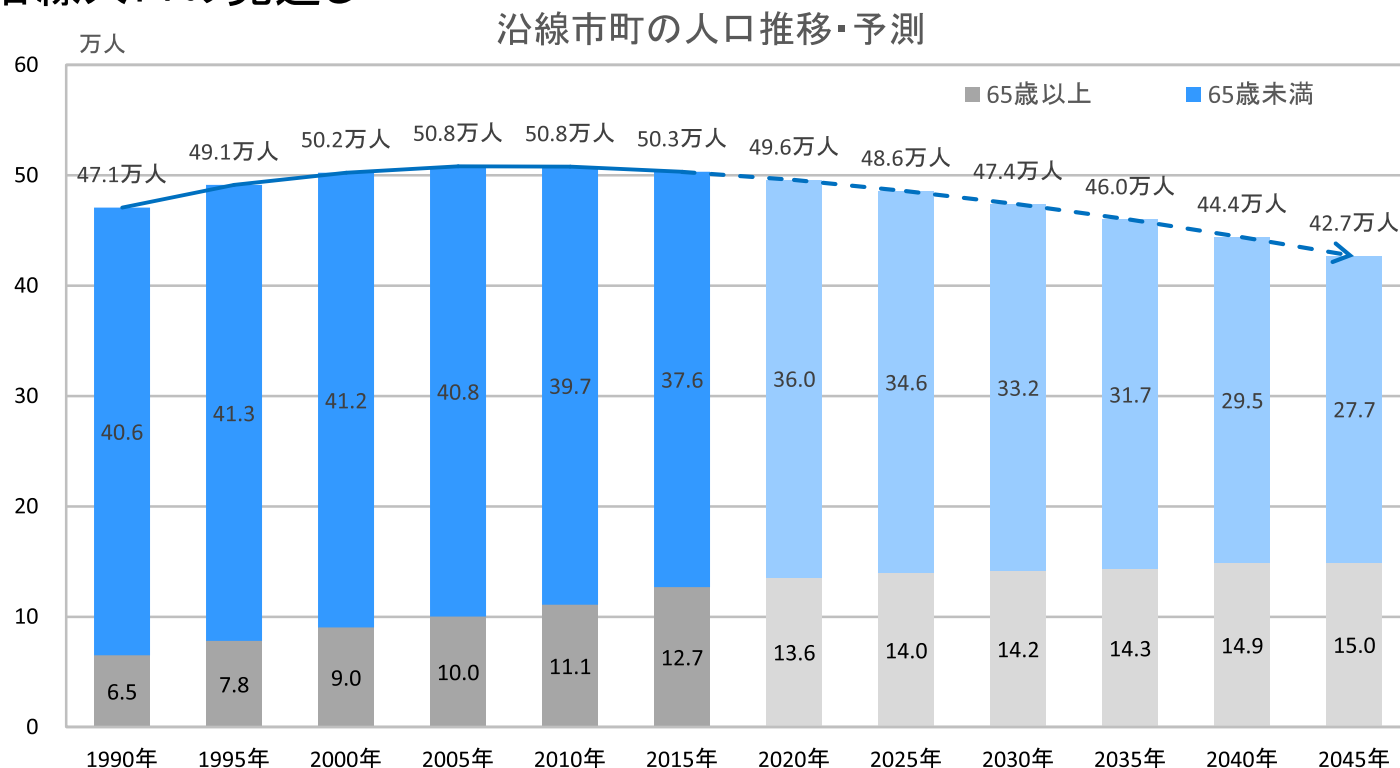


□ ワンマン運転化や駅の終日無人化を進めるなど合理化に努めてまいりました。

これらの取り組みにもかかわらず、営業赤字は拡大してきました。

4. 今後の見通し

① 沿線人口の見通し



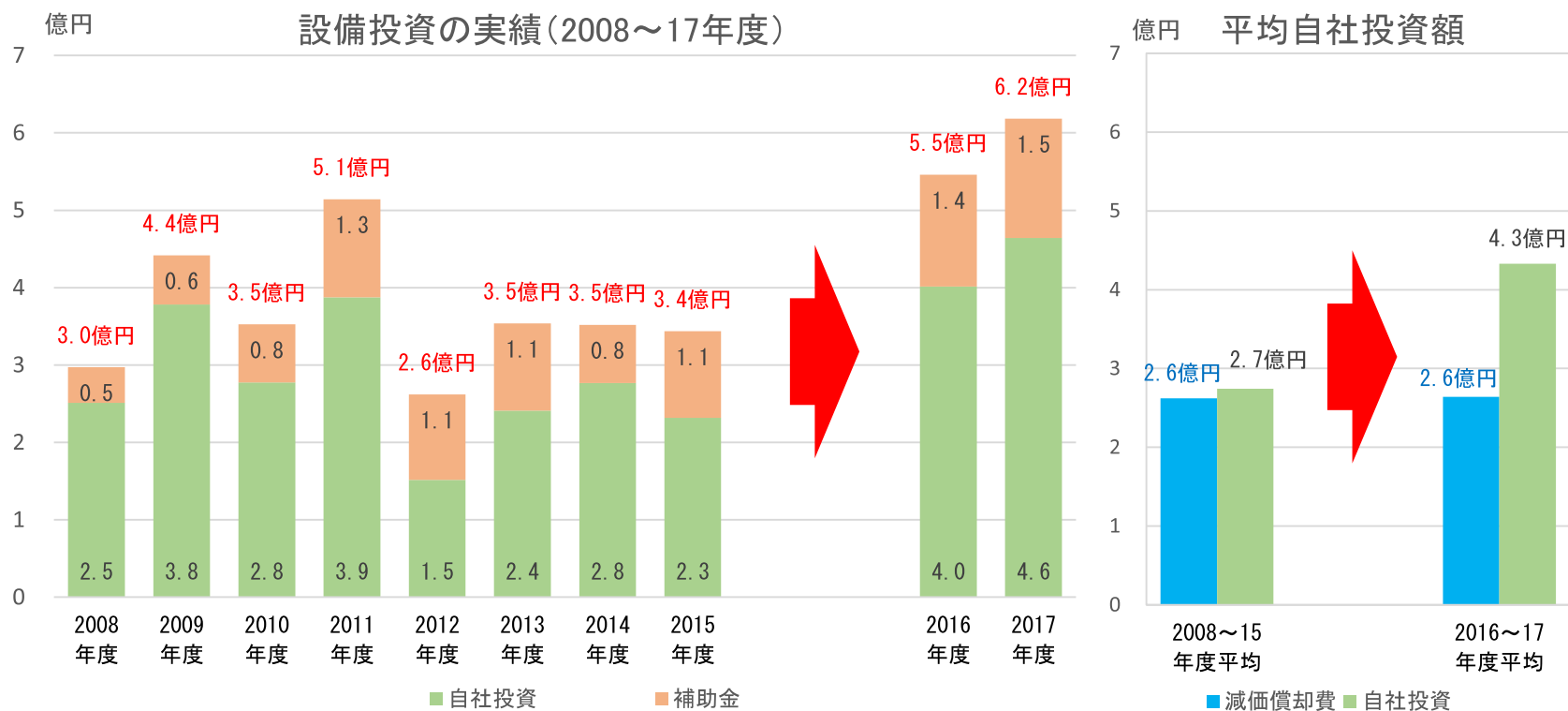
※ 近江鉄道線沿線の5市5町の人口を示しています。

※ 2015年以前は国勢調査結果を、2020年以降は「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所) (<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/t-page.asp>)をそれぞれ加工して作成しています。

- 沿線市町の総人口は2015年に減少に転じています。
- 今後は65歳以上の人口は増加し、公共交通の重要性は増すものと考えられる一方、総人口は更なる減少が見込まれ、**長期的には輸送人員の減少が懸念されます。**

4. 今後の見通し

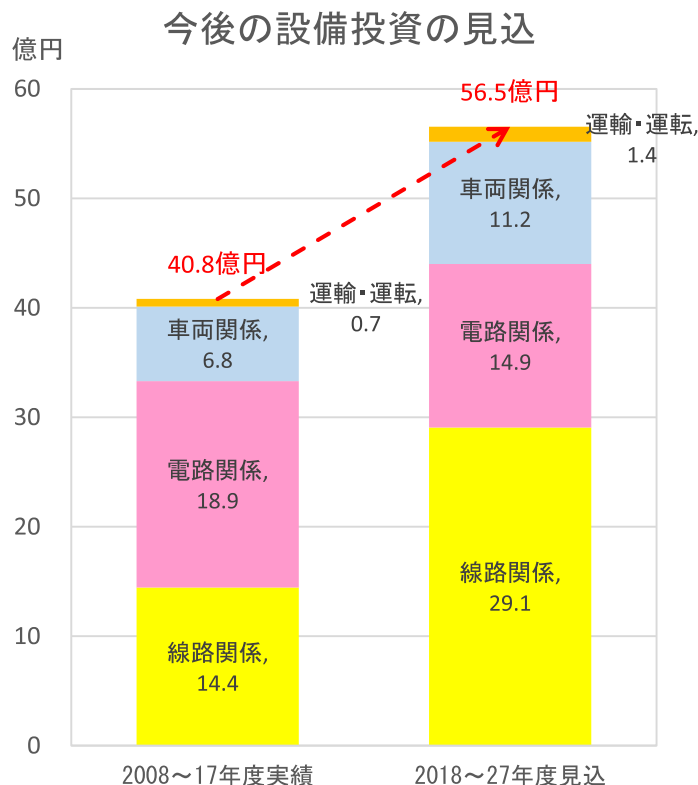
② 設備投資の増加



※ 固定資産取得額により自社投資を、同圧縮額により補助金を集計しております。

- 2008～2015年度には減価償却費を目安に不要不急の投資を抑えるなど、費用の抑制にも取り組みました。
- しかし、施設の老朽化に対応するため、2016年度からは再び設備投資が増加しております。

4. 今後の見通し



- 引き続き施設の老朽化への対応は必要で、今後10年間で、過去10年間の約4割増(+15.7億円)となる56.5億円の設備投資が見込まれています。
- 主な内訳は、レールの取替え、橋梁の補修、踏切道の補修など線路関係で14.6億円の増加、車両の置換えなどの車両関係で4.3億円増加などで、主に、老朽化した施設の更新を行なうためのものです。
- 設備投資は、近江鉄道線の運行を安全に継続するために必要で、損益がさらに悪化することが見込まれます。

今後も営業赤字を解消することは困難な見通しです。

5. 線区ごとの利用状況

路線図



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

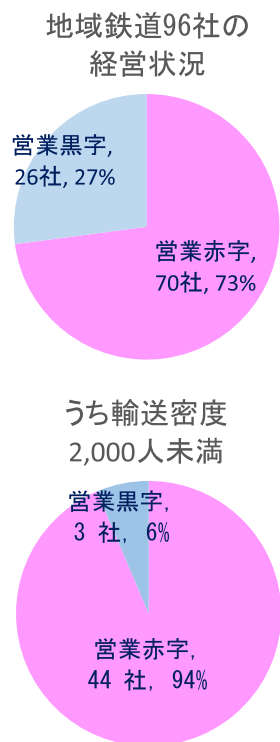
※ 輸送密度とは、営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員で輸送規模を示す指標です。2017年度の実績値を掲載しています。

※ 最混雑列車は、当社が実施したOD調査による2017年度の特定日の数値を掲載しています。

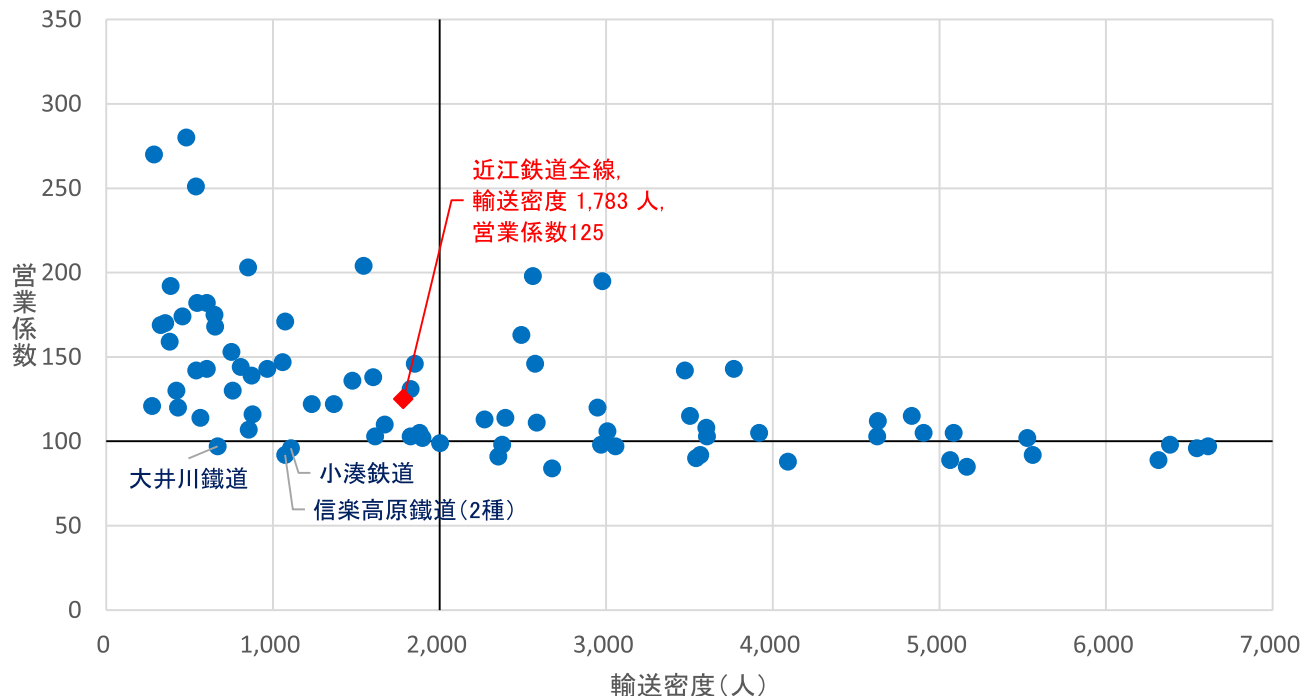
- 多くの線区で、**路線維持が難しいとされる輸送密度2,000人を下回っています。**
- その一方で、最も混雑する通勤通学時間帯には、ほとんどの線区で最混雑列車の乗車人員が100名を超え最大で253人になるなど、**バスなど他の交通機関で代替することも難しい状態です。**
- また、車両の検査・修繕を行なう車両基地は彦根電車区の1箇所のみで、**電車区に接続しない線区を独立して運行することはできないため、路線全体のあり方を検討する必要があります。**

6. 地域鉄道の経営環境

① 地域鉄道の経営状況



地域鉄道の輸送密度と営業係数の分布



※ 営業係数とは、100円の営業収益を得るのに要した営業費用を表す指数で、100を超える路線は営業赤字です。
 ※ 鉄道統計年報[平成27年度]を加工して作成しています。
 ※ 信楽高原鐵道(2種)は運行のみを担う事業者で、自治体が施設を保有しております。(公有民営化実施済み)

- 近江鉄道を含む73%の事業者が営業赤字で、地域鉄道は厳しい経営環境におかれています。
- 特に、輸送密度2,000人未満では、94%が営業赤字で、黒字経営を行なうことはきわめて難しくなっています。

近江鉄道株式会社

管理本部管理部 総務課

TEL. 0749-22-3301 (平日8:30～17:30)

Mail. info@ohmitetudo.co.jp