

出典：新潟市「新潟市 BRT 第 1 期導入計画」、
http://www.city.hitachi.lg.jp/shimin/014/001/003/p004937_d/fil/04804_20110728_0018.pdf 等。内部・八王子線の整備費用は、Web 上の各種サイトに頻出する「25～30 億円」の平均をとった。

表 26 より、全線転換時の初期投資額は、約 2 億円/km（投資総額約 120 億円÷営業キロ 59.5km）となるが、他地域の事例では 3.5 億円～4.3 億円/km と、それを凌駕するコストとなっている。表 26 の計算では、駅舎やホームの改修コストを含んでいないが、一般的に都市のシンボル軸等として導入される BRT では、デザインにも配慮されることも多く、単純な代替バスの導入に比べれば、コストがかかる傾向にある。

表 27 の単価を近江鉄道線に当てはめた場合の初期投資額を、表 28 に示す。

表 28 他地域における BRT 整備費を援用した場合の概算コスト

近江鉄道 BRT 化区間		キロ当たり整備費		
		新潟市	ひたち BRT	内部・八王子線
		4.3 億円/km	3.5 億円/km	3.9 億円/km
全線	59.5 km	256 億円	208 億円	232 億円
八日市～貴生川	22.4 km	96 億円	78 億円	87 億円

既存事例をベースに試算する限り、近江鉄道線を BRT 化する場合、整備費用は区間導入の場合で 80～100 億円程度、全線導入の場合で 200 億円以上に達することとなる。

これらの点を踏まえると、近江鉄道の BRT 化には課題も多いものと思われる。

5.3.3 想定収入

バス転換後 1 年以上の諸工事、道路整備期間を経て BRT に再転換するとどのくらい利用者回復を図れるか、他県の事例を参考に収入を想定する。

BRT では、鉄道利用者の 80% を目標にする事例があり、バスへの転換に伴う利用者の逸走（約 40%）から、努力によっては 2 割程度は利用者が回復するものと想定する。

5.3.4 年間運行経費および収支

近江鉄道線の全線を BRT に転換するケースにおいて、代替 BRT の年間運行経費・収支を表 29 にまとめた。

表 29 BRT 転換時の年間運行経費・収支

	転換費用	考え方
経常収益	963,820 千円	
営業収益	926,420 千円	
営業外収益	37,400 千円	
経常費用	2,110,670 千円	
営業費計	1,931,330 千円	
人件費	713,290 千円	バス転換時の運行体制を継続しつつ、運行を BRT に切替えることから、バス転換時の人件費と同額とした。
燃料油脂費	63,760 千円	
修繕費	34,090 千円	
車両償却費	345,100 千円	バス転換時のバスの償却費に、連節バスの償却費を加えた。
建物他償却費	20,760 千円	
道路転用・舗装費用	631,460 千円	道路転用工事費用のうち、償却処理となるものとした。
道路用地賃貸借料	(未定)	現段階では、線路敷にかかる固定資産税相当で借地するか、公設民営で公の所有となり無償貸与となるか想定できないため、未定とした。(鉄道敷(延長 59.5 キロ)にかかる固定資産税も不明である)
諸経費	76,550 千円	
一般管理費	46,320 千円	
営業外費用	179,340 千円	
経常損益	-1,146,850 千円	
総実車走行キロ	1,284 千 km	
収支率	45.66%	
キロ当たり費用	1,643.82 円	

5.4 バス・BRT 代替に関する見解

前項までの検討により、バス、BRT による転換においては、運転者の確保が極めて厳しい上、インフラとしての公共交通の後退、環境負荷の増大等のリスクが多いことを示す分析結果が多く得られた。

- ① 他地域では、
 - ・ 鉄道廃線
 - ⇒代替バスを運行するも道路混雑が悪化
 - ⇒代替バスの定時性が確保できず、利用者が大きく減少
 - ⇒数年後、問題の打開のため、線路跡地を有効活用すべく自治体を中心となって BRT の導入を決定・整備
 - ⇒関係者による支援体制を組み、鉄道時代の 7 割程度の利用者の確保を目指すといった事例も見られる。代替バス時代に比べると、現在の BRT 利用者は増加しているが、さらなる利用者の増加による目標達成までは時間を要している。
- ② BRT では、運行中の鉄道を廃止し、線路敷に舗装等の工事を施してからの運行となる。近江鉄道線の規模（全線 59.5km）となれば工事は 1 年以上の期間を要するが、折りからの労働者不足等を考慮すると、工期が伸びてしまうリスクもある。
- ③ 前述の、「鉄道は廃止されたが BRT がまだ運行していない」段階も、何らかの移動手段を提供しなくてはならない。代替バスの運行が現実的ではあるが、結果的に代替バスの導入、BRT の導入と、初期コストが 2 回発生してしまうこととなる。それらすべてのコストを考慮すると、BRT は鉄道に比べ約 4 割もの費用増（代替バスのみの運行であれば、鉄道の 8 割程度に抑えられる）となり、収支の改善は見込めない。
- ④ 近江鉄道線の利用者は、米原～多賀大社前間、八日市～近江八幡間、日野～貴生川間の朝の通学・通勤需要が突出しており、朝の 2 時間程度の運行に 33 編成の車両と 37 人の運転者を必要としている。そのため、運行原価はバスで 641 円/km、BRT では 1644 円/km に達し、周辺地域の標準（408 円/km）の 1.6 倍（バス）～2.5 倍（BRT）にも達する高コスト構造となってしまう。
- ⑤ 仮に、朝の時間帯に必要な短時間仕業（計 33 仕業）を 8 時間勤務の正規運転者で満たす場合、労働時間単価が極めて高く、非生産的な計画となる。
- ⑥ バス、BRT では、その輸送力の低さゆえ鉄道より多くの運転者を必要とする。

現下の労働力市場を踏まえると、計画を満たすだけの運転者の採用には相当な労力、コスト、期間を要することが想定される（表 30、31、出典：警察庁交通運転免許課、滋賀県警運転免許課資料）。

表 30 地域における大型二種免許保有者数の推移

地域	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
滋賀県	10,719 人	10,465 人	10,186 人
京都府	20,583 人	20,128 人	19,610 人

表 31 滋賀県における大型二種運転免許試験合格者の推移

地域	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
滋賀県	130 人	115 人	136 人

平成 29 年度における滋賀県内のバス運転者の求人は 13 件（採用状況は不明）。大型二種免許取得者を対象とした求人や、それへの応募等と、労働市場での動きが活発に行われているとの情報は得られていない。

- ⑦ 乗務員は開業まで順次採用していくこととなるが、一定数揃わない限り開業できない（他地域では、1 年かけて 60 人の採用、などの例がある）ことを考えると、運行開始前に既に相当のコストを要することが懸念される。
さらに、大型二種免許保持者・保有者は減少傾向にあり、現役運転者の引退後はさらなる労働力不足が待ち受ける可能性が高い。
- ⑧ バスの総運行距離が長く、二酸化炭素排出量は全線バス転換時で年間 1,700 トン以上に達するものと試算される。ピーク時は最大で 5 台のバスが連行することもあり、地球環境、沿線環境に与える負荷が大きい。
- ⑨ 他県の事例から、バス運行による自動車交通量が増えるだけでなく、鉄道を利用していた人の多くがクルマ利用に転換することは容易に想像される。
結果、渋滞の伸長に繋がり、地域全体の交通需給バランスを混乱に巻き込むことが懸念される。（図 31）

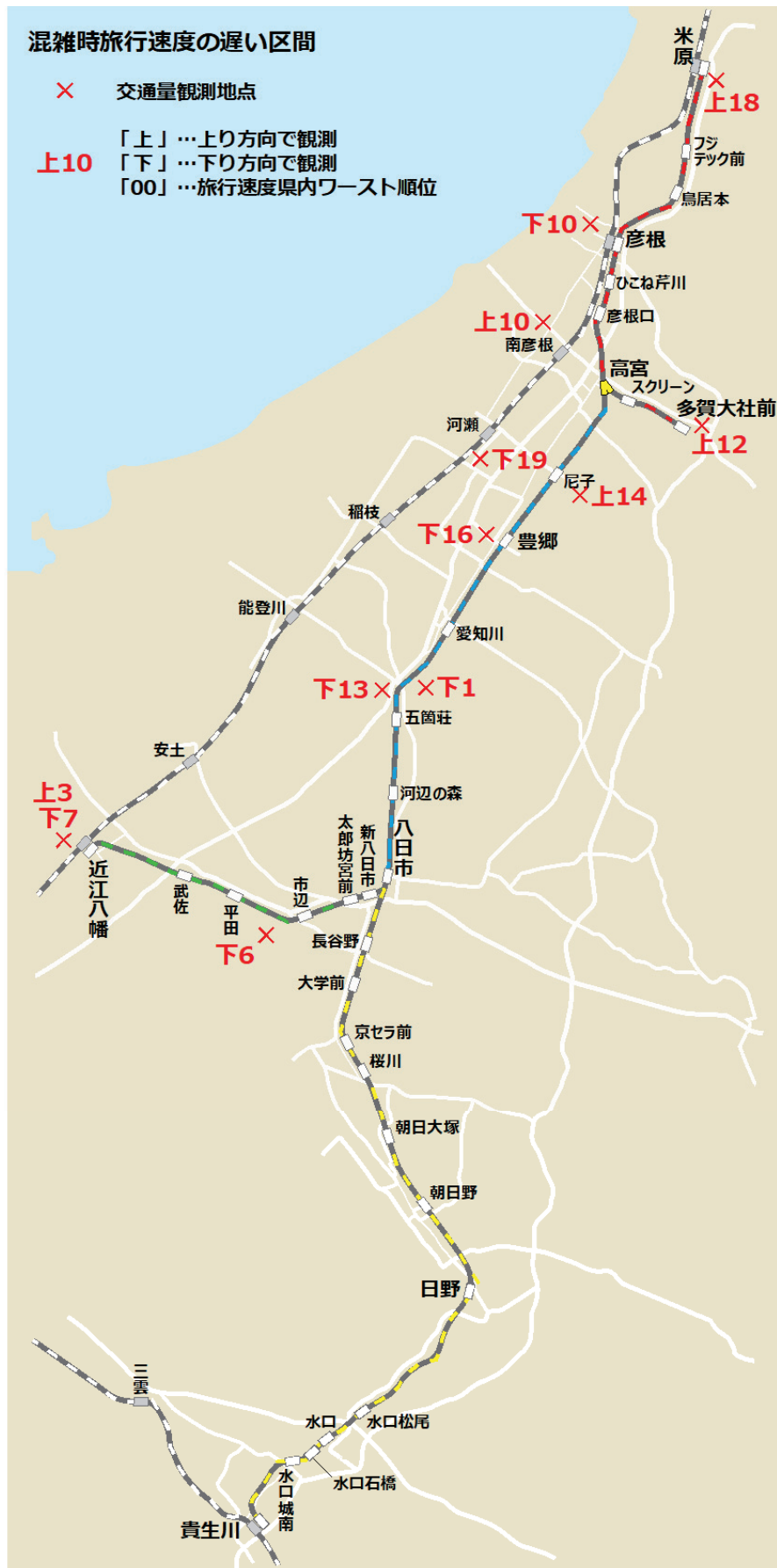


図 31 混雑時旅行速度の遅い区間（平成 27 年度交通センサスデータより）

5.5 LRT による代替輸送

5.5.1 想定ルート

図 32 に、代替 LRT の想定ルート例を示す。

LRT では、定時性の確保や速達性の向上から、専用空間の走行が基本となる。そのため、ルートは基本的に現在の近江鉄道線の軌道敷をそのまま踏襲することとなるが、一般道路上に併用軌道設けることで、きめ細かいサービスの提供をしなければならない。



図 32 代替 LRT の想定ルート例

5.5.2 初期投資額

LRT の整備は普通鉄道の整備に比べ低コストとされるが、軌道の整備、車両の投入等を伴うため、バス化等に比べればコストはかかる。

一方、コスト面を重視して最小限の投資しか行わない場合は、LRT の長所を引き出せず、LRT 化の意味がない。

LRT としての特長を生かし、利便性を高めるためには、現在の鉄道線を根本的に変換する必要がある。そのためには、少なくとも投資を伴う以下のような取り組みが必要となる。

- ・ 基本的には現在の軌道敷を流用するが、沿線主要駅付近や甲賀市内等では市街地の道路敷内に軌道の新設する。(※軌道敷設費用は電路整備も含め複線 1km あたり約 5 億円と見込まれる。表定速度の向上、定時性の確保のための優先信号システム、軌道信号の整備なども含まれる)
- ・ しかし、近江鉄道線沿線の市街地では道路幅員が狭い区間も多く、道路敷に軌道を敷設するために道路拡幅のための用地確保が必要となるケースが見込まれ、投資額が増加すると考えられる。
- ・ 既存の駅施設を低床化改良する。(1 駅あたり 2000 万円程度と見込まれる)
- ・ 駅勢圏の拡大のため、駅間距離の長い区間を中心に新駅を設置する。(1 駅あたり 3000 万円程度と見込まれる)
- ・ 車両を全て LRV に置き換える。(5 連節・30m 級車両で 1 編成約 3 億 5000 万円程度と見込まれる)
- ・ 既存の軌道敷を流用する区間内において、踏切保安設備を改良する。

これらの整備に要するコストを表 32 にまとめる。

用地取得、踏切改良等の不確定要素を除いても LRT 化における初期投資には約 112 億円超が必要となる。

表 32 代替 LRT の初期投資額

費目	単価	数量	額	備考
軌道敷設費	5 億円 /km	7km	35 億円	米原、近江八幡、貴生川各駅付近約 1km ずつおよび彦根、八日市各駅前 後 1km ずつを想定
用地取得費	-	-	不明	走行ルート等により異なる
駅施設改良	0.2 億円 /駅	33 駅	6.6 億円	既存全駅を対象とする
新駅建設費	0.3 億円 /駅	25 駅	7.5 億円	駅間距離が 1km 以上の区間に 1 駅ず つ新設するものとする（本線+20 駅、 多賀線+1 駅、八日市線+4 駅）
車両購入費	3.5 億円 /編成	18 編成	63 億円	現行 16 仕業+点検 1 編成+予備 1 編 成とする
踏切改良費	-	-	不明	走行ルート等により異なる
計			112.1 億円～	

6. まちづくり等への影響

6.1 交通政策基本法の理念の理解

交通政策基本法が平成 25 年 12 月に施行された。同法では交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識を示した。（第二条）

さらに、交通政策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨とし、大規模災害対応、および環境への配慮義務も定めた。

また、交通に関する施策の推進は、「まちづくり」、「観光立国の実現」その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならないと交通政策の基本的スタンスを明確にしている。地方自治体、事業者、国民等の役割も明確な役割を示している。

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

少子高齢化の急速な進展のなかで、住みやすく住み続けたい地域を創造していくには、法の精神を理解し、まちづくりや観光等、地域の総合的政策の基礎である公共交通の維持・活性化のために関係者の連携及び協力の体制を構築していくことが必要である。

6.2 近江鉄道線のまちづくり等の観点からの議論の姿勢とポイント

これまで「(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」の二回の議論の中で、まちづくり等を議論していく論点が提示されてきており、議論の姿勢やポイント等が提示されてきた。本報告書の近江鉄道線の再生にむけた提案とあわせて、次の地域公共交通網形成計画等の策定にむけた議論のベースとして論点を記す。

(姿勢やポイント)

- ・地域にとっての「近江鉄道線」の役割を、各市町で再考し価値を再認識することが必要である。
- ・近江鉄道を幹線とする鉄道とバスを中心とする交通ネットワークを形成する。
- ・人口減少の中で、鉄道単体やバス単体をどうするかを考えるのも大切であるが、住むまちの姿をいかに描くかも重要である。
- ・20年、30年後を見据えた各市町のまちづくりを各市町の責務として考えをまとめていくべきである。
- ・すでにある鉄道、バス、タクシー等を活用していろいろな動きができるまちづくりを考えることが重要である。

- ・自らの市町における近江鉄道の果たす役割を再認識し、人の集まる方法や人を集める方法を考える。
- ・近江鉄道に今は乗らなくても「将来は利用する」「鉄道や駅は地域にとってのシンボル」「いざというときは役にたつ」といったような、潜在的利用者（ポテンシャルな利用者）を考慮した地域としての「存在価値」を考える。
- ・クロスセクター効果という理論がある。公共交通への補助は、単純な赤字補填のみならず地域を支えるための支出であるという考え方であり、国の協力を得て県、市町で協力して計測してはどうか。
- ・近江鉄道線沿線エリアは京都から1時間の位置にあり、インバウンド観光客誘致に資する潜在的観光資産はあり、民泊などの活用をしていくことも検討に値する。

6.3 基本的検討の枠組み

上記調整会議にて行っている下記の枠組みを各市町で議論・整理し、近江鉄道線が当該市町における価値や鉄道線の廃止が与える影響の再検討を行う。

沿線市町を中心としたアンケートやクロスセクター分析等を実施して、下記の枠組みのような検討を深め、本報告書にある鉄道経営との総合的検討を進めることが望まれる。

<p>近江鉄道線が廃線になると代替交通手段の確保は困難であるとともに、沿線地域の社会生活や将来のまちづくり等へ多大な影響を及ぼすことが想定されることから、こうしたことを十分見極めたうえで、将来の近江鉄道線のあり方を検討する必要がある。</p>	
<p>1 道路渋滞の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕通勤・通学ラッシュ時の慢性的渋滞の発生 ・国道8号線等主要幹線道路の交通量増大 ・生活道路の自動車通行量の増加 	<p>2 通学利便性の低下、進学先選択への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通学や親の送迎の増加 ・通学手段が限られることによる進学先選択の制限 ・沿線地域の高等学校や大学の志望者数の減少 ・地元高校生の町外への流出
<p>3 通勤、通院の環境悪化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の工場や工業団地等への通勤者の利便性低下 ・自家用車を利用した通勤者の増加 ・道路混雑による通勤時間の増大 ・高齢者の通院利便性の低下 	<p>4 代替交通（バス）導入の困難性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替バスの運転手不足 ・定時性確保が困難 ・バス利用転換による既存バスのさらなる混雑（増便困難） ・鉄道利用者のバス転換の限界（利用者の逸走）
<p>5 まちづくりへの影響、街のにぎわいの衰退</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の中心市街地活性化、都市整備、まちづくり計画等への影響 ・JR駅利用者の減少や駅機能の低下 ・駅前や地元商店街等のにぎわいの衰退 ・公共交通空白地域や交通不便地域の拡大 	<p>6 観光客や観光戦略等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の観光客減少 ・観光ルート造成への影響 ・市観光戦略への支障
<p>7 他地域とのつながりの低下</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町とのつながりや共通の取組がなくなる ・JRとの接続悪化による県外観光客の減少 	<p>8 新たな設備等整備の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通学の増加にともなう通学路の街灯整備、歩道拡幅 ・新たな駐輪場の増備

表 33 鉄道廃線時に想定される影響、問題点（出典：滋賀県土木交通部交通戦略課資料）

7. 現行スキームによる今後の見通し

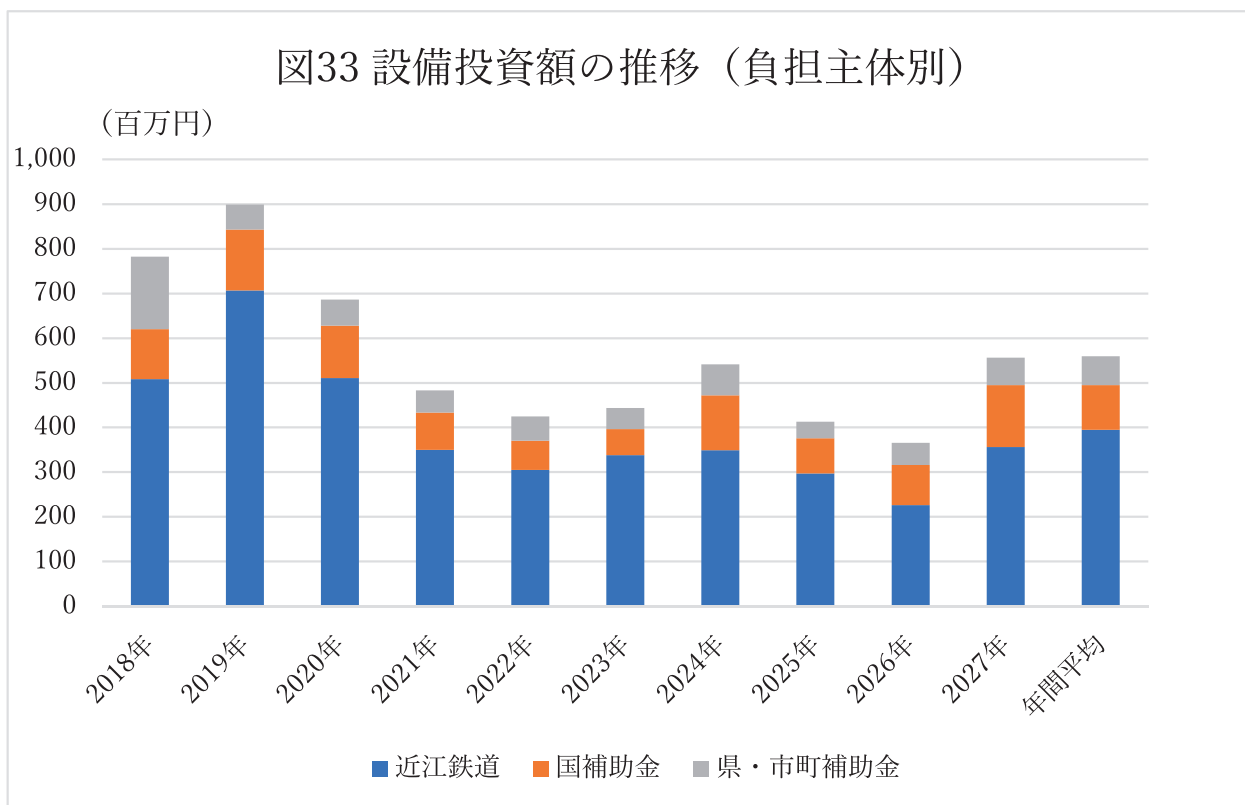
7.1 今後10年間の収支シミュレーション

表4、表5に示した過去の収支や設備投資費、減価償却費の推移をベースに、今後の見通しについて検討する。検討にあたっては、経年による構造物の劣化や老朽化に伴う保守費用の増加等も考慮した。

7.1.1 設備投資計画

近江鉄道線では、今後10年間で年間約5億5,956万円の設備投資を計画している。これに対し、現行制度下では国からの補助金を年間約1億38万円、県・沿線市町からの補助金を年間約6,448万円、それぞれ見込んでおり、近江鉄道の負担額は年間約3億9,469万円を見込んでいる。

設備投資の見通しを、図33に示す。(出典：近江鉄道資料)



7.1.2 今後10年間の収支シミュレーション表

これらの前提条件、所与条件を踏まえた、今後10年間における収支予測を図34および表34、35に示す。表中の語彙の意味は以下の通り。

- ・ 自治体の修繕補助金：現在の県及び沿線市町補助制度の補助額
- ・ 自治体の設備投資額：現在の県及び沿線市町補助制度の補助額
- ・ 事業者の営業損益を0にした場合の負担額：近江鉄道線の営業損失+自治体の修繕及び設備投資額の合計

近江鉄道線の今後10年間の設備投資負担額が大きいことに加え、固定資産税等の税負担が年間約9,622万円、減価償却費が年間約3億2,143万円の見通しとなり、営業損失は年間約5億1,518万円に達する。事業者の営業損益を0にした場合の負担額は、設備投資も含めて年間平均約5億6,513万円となる。

単なる赤字補填では経営努力が反映されないため、近江鉄道としては営業努力を維持するためのモチベーション低下が懸念される一方、自治体にとっては鉄道を維持するための公的な負担だけが発生し続けてしまう見通しとなっており、このままのスキームで経営を継続していくことは困難と言わざるを得ない。

(このスキームには、近江鉄道の現状の経営努力、経費削減策等を上回る取組等は含まれていない)

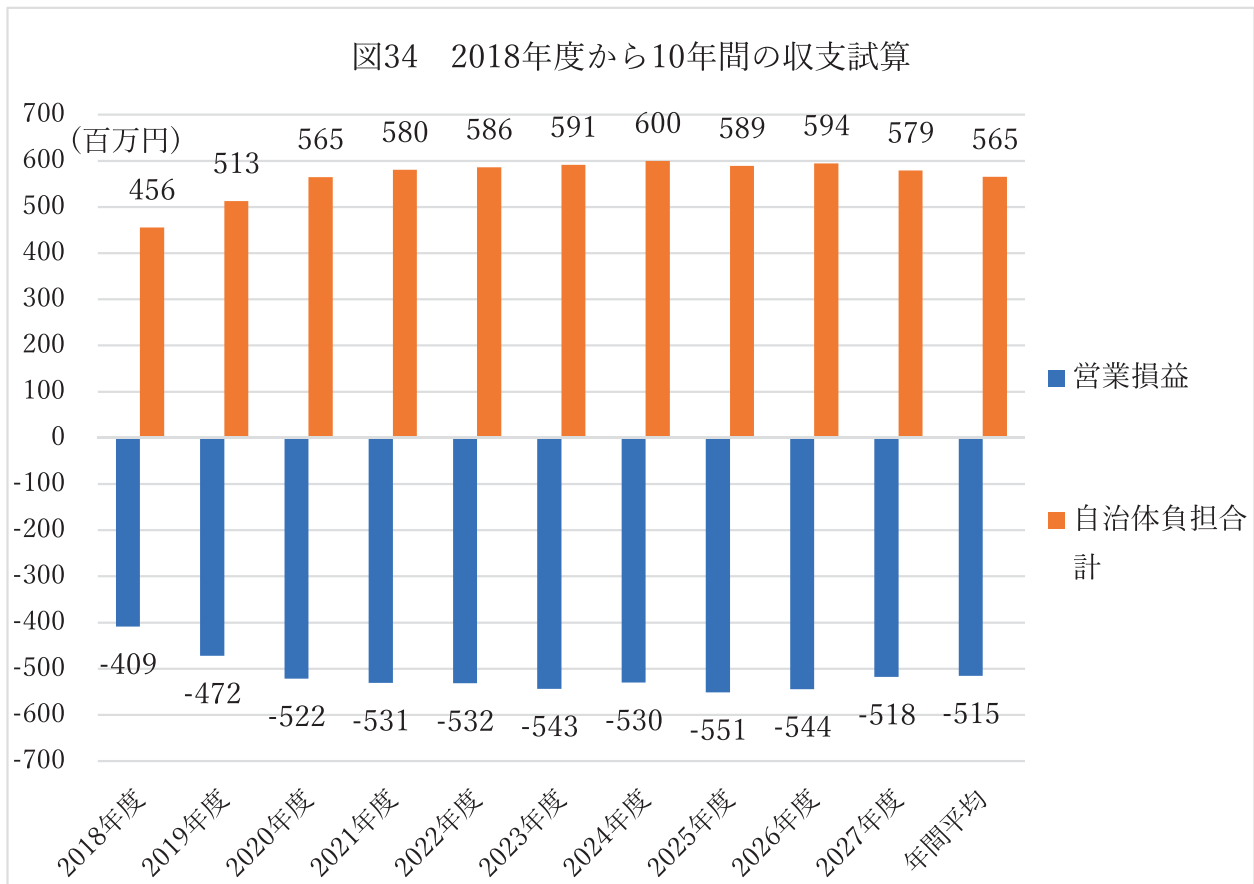


表 34 今後 10 年間の収支見通し (単位: 万円)

損益		計画(現制度)													
		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	10年間計			
営業収入	運輸収入	99,300	97,970	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	97,958	980,931			
	運輸雑収	10,121	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	5,822	62,521			
	合計	109,422	103,792	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	103,780	1,043,453			
営業費用	線路保存費	内訳	人件費	4,991	5,383	5,317	5,362	5,362	5,407	5,407	5,357	5,362	5,312	53,262	
		内訳	修繕費	7,448	8,948	7,548	7,548	7,548	9,548	7,548	7,548	7,548	7,548	78,780	
		内訳	軌道・道床など	6,710	8,210	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	6,810	69,400
			土木構築物・排水設備など	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	250
			橋梁	5	5	5	5	5	2,005	5	5	5	5	5	2,050
			駅施設・建物など	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	1,250
			その他	583	583	583	583	583	583	583	583	583	583	583	5,830
	その他経費	839	839	839	839	839	839	839	839	839	839	839	8,393		
	計	13,279	15,170	13,705	13,750	13,750	15,795	13,795	13,744	13,750	13,699	140,435			
	電路保存費	内訳	人件費	4,299	4,739	5,298	5,700	5,521	5,568	5,568	5,591	5,591	5,591	53,465	
		内訳	修繕費	3,664	3,514	3,564	3,599	3,590	3,564	3,564	3,564	3,599	3,590	35,811	
		内訳	電気一般	1,550	1,410	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	14,640	
			通信機器・設備など	265	115	115	150	141	115	115	115	150	141	1,422	
			電力線設備など	1,724	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	1,749	17,464	
			変電所設備	115	230	230	230	230	230	230	230	230	230	2,185	
その他		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100			
その他経費	603	603	603	603	603	603	603	603	603	603	6,035				
計	8,566	8,857	9,466	9,902	9,714	9,735	9,735	9,758	9,793	9,784	95,311				
車両保存費	内訳	人件費	4,486	4,651	5,140	5,518	5,484	5,529	5,529	5,529	5,529	5,529	52,924		
	内訳	修繕費	6,818	4,553	6,631	5,813	5,853	4,473	5,813	7,113	7,073	5,813	59,953		
	内訳	電車一般	6,555	4,260	6,338	5,520	5,560	4,180	5,520	6,820	6,780	5,520	57,053		
		機関車一般													
		その他	263	293	293	293	293	293	293	293	293	293	2,900		
	その他経費	1,449	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	1,252	12,722			
	計	12,753	10,457	13,024	12,584	12,589	11,254	12,594	13,894	13,854	12,594	125,599			
運転費	内訳	人件費	19,397	19,370	19,378	19,337	19,348	19,367	19,158	19,177	19,196	19,252	192,980		
		内訳	動力費	13,580	13,580	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	13,980	139,000		
		経費	664	575	642	642	642	642	642	642	642	642	6,372		
	計	33,641	33,524	34,000	33,959	33,970	33,988	33,780	33,799	33,817	33,873	338,351			
	内訳	人件費	12,677	12,417	13,194	13,340	13,464	13,840	13,338	13,338	13,348	13,348	132,303		
		内訳	修繕費	360	328	328	328	328	328	328	328	328	3,310		
		内訳	経費	4,008	3,907	4,040	4,040	4,040	4,190	4,190	4,190	4,190	40,987		
	計	17,045	16,652	17,562	17,708	17,832	18,358	17,856	17,856	17,866	17,866	176,601			
	保守管理費	内訳	人件費												
			内訳	動力費(車両)	220	220	220	220	220	220	220	220	220	2,200	
内訳			経費	726	715	715	715	715	715	715	715	715	7,162		
計	946	935	935	935	935	935	935	935	935	935	9,362				
輸送管理費	内訳	人件費	9,145	9,010	9,371	9,319	9,307	9,307	9,307	9,307	9,307	9,307	92,687		
		内訳	経費	3,135	2,992	2,892	2,892	2,892	2,742	2,742	2,742	2,742	28,509		
		計	12,279	12,002	12,263	12,211	12,199	12,049	12,049	12,049	12,049	12,049	121,196		
一般管理費	内訳	人件費	8,661	8,637	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	8,686	86,789		
		内訳	修繕費	65	21	22	22	22	22	22	22	22	258		
		内訳	経費	4,597	4,883	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	4,701	47,084		
計	13,322	13,542	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	13,409	134,132				
諸税		9,911	9,718	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	9,574	96,223			
減価償却費	内訳	建物	2,240	2,644	3,278	3,290	3,132	3,049	2,976	2,956	2,941	2,809	29,316		
		構築物	15,726	16,162	16,607	16,806	16,854	16,653	16,422	16,796	16,941	16,948	165,915		
		機械装置	4,271	4,444	4,358	4,292	4,284	3,985	3,879	3,807	3,129	2,731	39,181		
		車両運搬具	5,475	6,231	6,973	7,659	7,971	8,563	9,049	9,577	9,462	8,596	79,555		
		工具器具備品・その他	701	567	677	676	627	654	634	620	596	594	6,346		
		無形固定資産	118	114	114	114	114	114	111	104	104	104	1,111		
計	28,532	30,163	32,008	32,838	32,983	33,016	33,071	33,860	33,173	31,782	321,426				
合計	150,274	151,019	155,944	156,869	156,954	158,113	156,797	158,878	158,220	155,566	1,558,636				
営業損益		-40,852	-47,227	-52,164	-53,090	-53,174	-54,333	-53,017	-55,099	-54,440	-51,787	-515,184			
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	内訳	国	11,230	13,630	11,733	8,417	6,557	5,787	12,305	7,873	8,933	13,917	100,382	
			内訳	県	2,511	2,689	2,889	2,889	3,222	2,744	4,222	2,111	2,933	3,667	29,878
			内訳	市町	1,622	1,344	1,444	2,044	2,211	1,972	2,711	1,656	2,067	2,433	19,506
	計	15,363	17,663	16,067	13,350	11,990	10,503	19,238	11,640	13,933	20,017	149,765			
	修繕工 事に關 連する もの	内訳	国	567	567	567	567	567	567	567	567	567	5,667		
			内訳	県	378									378	
			内訳	市町	189									189	
	計	1,133	567	567	567	567	567	567	567	567	567	6,233			
	合計	内訳	国	11,797	14,197	12,300	8,983	7,123	6,353	12,872	8,440	9,500	14,483	106,048	
			内訳	県	2,889	2,689	2,889	2,889	3,222	2,744	4,222	2,111	2,933	3,667	30,256
内訳			市町	1,811	1,344	1,444	2,044	2,211	1,972	2,711	1,656	2,067	2,433	19,694	
総計	16,497	18,230	16,633	13,917	12,557	11,070	19,805	12,207	14,500	20,583	155,998				
自治体の修繕補助金		567										567			
自治体の設備投資額		4,133	4,033	4,333	4,933	5,433	4,717	6,933	3,767	5,000	6,100	49,383			
自治体負担額合計		4,700	4,033	4,333	4,933	5,433	4,717	6,933	3,767	5,000	6,100	49,950			
営業損益を0にした場合の負担額合計		45,552	51,260	56,497	58,023	58,608	59,050	59,951	58,865	59,440	57,887	565,134			

7.2 鉄道存廃の検討

前項に示したように、仮にこのままの運営形態で推移する場合、近江鉄道線の収支が好転する見込みが少ないうえ、自治体の支出も高止まりの傾向が続いてしまうものと思われる。このような情勢を踏まえると、将来にわたって鉄道を存続することが難しくなることも考えられる。

そこで、鉄道を存続した場合、廃止した場合に一般的に想定される効果と課題について概観した。以下に挙げる鉄道廃止時・存続時それぞれの効果や課題からは、鉄道を存続するメリット、鉄道を廃止するデメリットがそれぞれ大きいことがうかがえる。

7.2.1 鉄道を存続させた場合の【効果】

- 1 自家用車を利用しない人たちの「生活の足」を確保できる。
- 2 駅を交通結節点、ランドマークとし、駅を拠点に広がる、公共交通を中心とした「まち」の構造が維持できる。
- 3 地域のイメージや知名度、地域住民の誇らしさ等、定量的な評価の難しい効果が得られる。
- 4 高齢者が安心して自動車の運転免許証を手放すことができる。
- 5 人口の高齢化、年齢の長寿命化に伴う、認知症や歩行障害、肥満等が課題となる中、自家用車の運転が難しい高齢者の外出機会を増やす手段として活用できる。
- 6 他地域から、一定規模の人を集める装置として活用することができる。
- 7 他の交通手段に比べ、定時性が高い。
- 8 他の交通手段に比べ、環境負荷が低い。

7.2.2 鉄道を存続させた場合の【課題】

- 1 近年、乗降客・輸送量は増加傾向にあるとはいえ、ピーク時に比べれば半減程度水準で推移していること、今後は沿線人口の減少に伴い乗降客数が減少に転じることが見込まれることなどから、厳しい経営が継続する。
- 2 保安度向上・近代化に適切に対応するための維持管理コストが増大する。
- 3 技術要員の人材確保が難しい。（近年、志望者が減少しているため）
- 4 労働組合との労使共栄策を確保していく必要がある。
- 5 地域住民のマイレール意識を向上させ、移動手段として自ら鉄道を利用するように促すための存続活動の拡大・継続がより一層、必要となる。

7.2.3 鉄道を廃止した場合の【効果】

- 1 鉄道線を利用した新たな施策（自転車道等）が実施できる。
- 2 鉄道の代替手段としてバスを導入する場合、初期投資はかかる（車両購入等）ものの、運営コストは低減される。

7.2.4 鉄道を廃止した場合の【課題】

- 1 街の顔と言える中心駅が機能を停止することで、既存の「まち」の作りが崩壊する。駅前には衰退し、寂れた空間となり、地域イメージの悪化にもつながる。
- 2 自家用車を利用しない人たちの**移動手段が消滅**する。
- 3 地域への来訪者が減少し、観光、コンベンション等によってもたされる「賑わい」が**減少**する。
- 4 人々の移動手段が鉄道から自動車利用に転換するため、道路交通にかかる負担が大きくなり、**交通事故、渋滞、環境問題等**が深刻化する。
- 5 高齢者や年少者等、自動車を運転しない人々のための**送迎交通が必要**となり、それを支える住民等の負荷が増加する。
- 6 先行事例によると、鉄道廃止後の代替交通（バス）の利用者は**鉄道に比べて6割以下まで減少**している。運賃収入で運営することも難しく、**結局は維持コストがかさ**んでしまう。

8. 鉄道存続を支援するスキーム

近江鉄道線を現行制度による運営体制のまま存続させることは、自治体負担が増加していくことから難しいことがうかがわれるが、鉄道を廃止した場合のデメリットも大きいことがわかる。

ここで、鉄道を存続させるための方策として、あらゆる面での経営努力を図ったうえで、近江鉄道が固定資産税や減価償却費を大きく負担することなく、今後少なくとも10年間は沿線市町の負担を少なくできることを目標に、公有民営方式（いわゆる上下分離方式）による運営について検討を行うこととした。

公営による運営であれば、利用者や住民の希望や需要に基本的には対応せざるを得ず、収支を勘案しても一線を引きにくくなるような場面も生じかねないが、民間による運営であれば、経営・執行の意思決定が速く、経営・安全のバランスに配慮しながら経営を行うため、適切なサービスを行うことができる。

公有民営方式の仕組みは、現在では大きく3種類に大別される。

表36にそれぞれの概要を示し、その後各方式について詳述する。

注：鉄道事業の形態について

第一種事業者…運行と施設保有を担う事業主体。

第二種事業者…運行のみを担う事業主体。

第三種事業者…施設保有のみを担う事業主体。

表 36 公有民営方式の事例

分類	役割分担	施設の運営管理	導入事例
1	【第一種】 鉄道事業者 【第二種】 - 【第三種】 -	自治体が鉄道事業者に再委託、または鉄道事業者が直営	福井鉄道、三陸鉄道 以下はいわゆる「みなし上下分離方式」：仙台空港鉄道、上毛電気鉄道、上信電気鉄道、万葉線、えちぜん鉄道、井原鉄道、肥薩おれんじ鉄道、一畑電車、富山ライトレール
	<ul style="list-style-type: none"> 自治体が施設を鉄道事業者から譲受または購入する。国からの設備補助率が最大1/3（減額の可能性あり）に留まる。 固定資産税や減価償却費は第一種事業者にかかるため、鉄道事業者が赤字決算の場合、スキームによっては自治体の負担額が増加する。 本方式が地域公共交通網形成計画における「鉄道再構築事業」の認定対象となりうるかは現段階では不明。 鉄道事業者が施設を保有し続ける形態は「みなし上限分離方式」と呼ばれ、施設の運営管理には国、県、自治体から補助金等が充当される。 		
2	【第一種】 - 【第二種】 鉄道事業者 【第三種】 自治体	第三種事業者が第二種事業者に委託	若桜鉄道、信楽高原鉄道、四日市あすなろう鉄道、富山地方鉄道（環状線区間）、青い森鉄道
	<ul style="list-style-type: none"> いわゆる「上下分離方式」。減価償却費や固定資産税、設備の老朽化、日常点検費等を自治体が持つことで、鉄道事業者の負担が軽減される。 		
3	【第一種】 - 【第二種】 鉄道事業者 【第三種】 施設管理団体	第三種事業者が第二種事業者に委託	北近畿タンゴ鉄道、養老鉄道
	<ul style="list-style-type: none"> 自治体により設立される施設管理団体は運営や管理に関与しないため、運営管理責任が明確になり、鉄道事業の経営が容易になる。 自治体が施設を保有せず、自治体の業務負担が発生しない。 施設管理団体に対し、減価償却費や固定資産税が発生する。 		

8.1 鉄道事業者は現状スキームのまま、用地を自治体に提供する方式

鉄道事業者は、従来と同様に第一種鉄道事業者として鉄道事業を継続するが、軌道・施設用地等を手放すもの。用地に対して賦課される固定資産税の負担を削減できる。

場合によってはインフラも自治体に譲渡または売却する例もみられ、その場合はインフラ維持のための費用負担も免れることができる。

しかし、設備投資に対する国からの補助が最大 1/3（減額もありうる）にとどまり、用地以外の固定資産税や減価償却費も第一種事業者にかかるため、鉄道事業者が赤字決算で、それを自治体が補填するスキームが適用されている場合、自治体の負担額が増加する。

また、用地は鉄道事業者が保有し続けるが、その維持管理費に対し国、県、自治体等から補助金が充当される、いわば「みなし上下分離方式」のスキームもあり、導入事例が多い。

なお、本スキームでは地域公共交通網形成計画における「鉄道再構築事業」としての認定が受けられるか、本報告書執筆時点では不明である。

表 37～39 に事例を示す。

表 37 鉄道事業者が用地のみ自治体に譲渡または売却する例：運営・管理の移管状況

第一種事業者	施設等の保有者			施設等の提供形態	再構築事業
	鉄道用地	車両	インフラ/施設等		
福井鉄道	福井市、鯖江市、越前市 (有償譲受※)	福井鉄道	福井鉄道 (インフラ)	無償貸与	認定
三陸鉄道	沿線自治体(無償譲受) (トンネル、橋梁も含む)	三陸鉄道	三陸鉄道 (鉄道施設)	無償貸与	認定
仙台空港鉄道	宮城県(購入) (土地、高架橋、駅舎等)	仙台高速鉄道	仙台高速鉄道(軌道、電路設備等)	貸付	-

※…福井県も補助を行っている。

表 38 鉄道事業者が用地のみ自治体に譲渡または売却する例：支援構造

事例	支援対象	支援元	支援内容
福井鉄道	福井鉄道	国	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助 鉄道軌道輸送高度化事業費補助
		福井県	設備投資費用補助
		沿線自治体	維持修繕費用および関連経費を補助
	沿線自治体	福井県	鉄道用地取得費の一部を補助
三陸鉄道	三陸鉄道	国	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助
		国	鉄道軌道輸送高度化事業費補助
		県、沿線自治体、 関係市町	設備投資費用補助
			鉄道施設・車両にかかる修繕・維持管理費用補助
仙台空港鉄道	仙台空港鉄道	宮城県	売却代金支払