

近江鉄道線公有民営化への軌跡と今後について

2025年9月16日
近江鉄道株式会社



1. 近江鉄道株式会社の概要



商号	近江鉄道株式会社
設立日	1896(明治29)年6月16日
本社所在地	滋賀県彦根市駅東町15番1
代表者	代表取締役社長 藤井 高明
資本金	4億500万円
事業内容	鉄道事業、自動車運送事業、観光事業、不動産事業
株主	西武鉄道株式会社(議決権比率100%)
関連会社	湖国バス株式会社、近江タクシー株式会社 近江トラベル株式会社、土山ハイウェイサービス株式会社
単体収支実績 (2024年度)	営業売上 99.1億円(内、鉄道事業14.6億円) 営業損益 6.9億円(内、鉄道事業60万円)

2. 近江鉄道線の概要



開業日	1898(明治31)年6月11日 彦根～愛知川 開業
営業路線	本線: 47.7km (米原～貴生川、25駅) 多賀線: 2.5km (高宮～多賀大社前、2駅) 八日市線: 9.3km (八日市～近江八幡、6駅) 全線: 59.5km (33駅)
沿線自治体	5市5町 彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市 日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 ※沿線市町人口:48.6万人(2024年10月現在)
従業員数	122名(2025年7月現在、パートアルバイトを除く)
施設	車両: 40両 橋梁: 142箇所(延1,854メートル) 長大橋梁: 7箇所(50m以上のもの築造後120年経過) 踏切: 175箇所(内、第4種30箇所) トンネル: 2箇所(延488メートル)

3. 近江鉄道線の概要



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、輸送の規模を示す指標です。

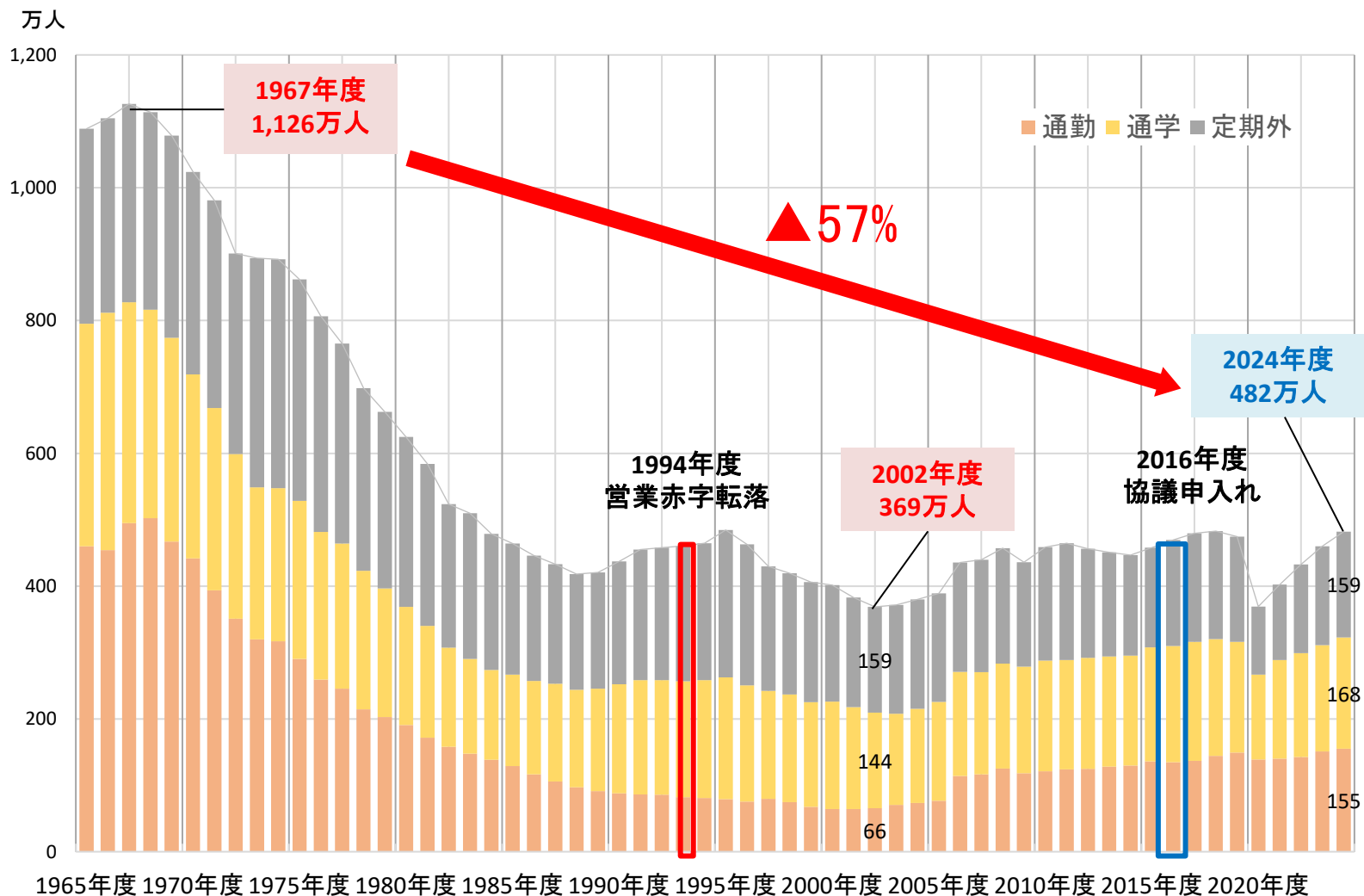
近江鉄道線における輸送密度は、JR接続駅である彦根駅や近江八幡駅に接続する線区が高い状況です。

線区	営業キロ	輸送密度	最混雑列車
全線	59.5km	1,848人	253人
① 米原～彦根	5.8km	544人	64人
② 彦根～高宮	4.1km	3,130人	167人
③ 高宮～八日市	15.4km	1,616人	175人
④ 八日市～水口	18.5km	1,107人	128人
⑤ 水口～貴生川	3.9km	1,391人	167人
⑥ 高宮～多賀大社前	2.5km	819人	110人
⑦ 八日市～近江八幡	9.3km	4,412人	253人

※輸送密度は2024年度実績、最混雑列車は2017年OD調査による

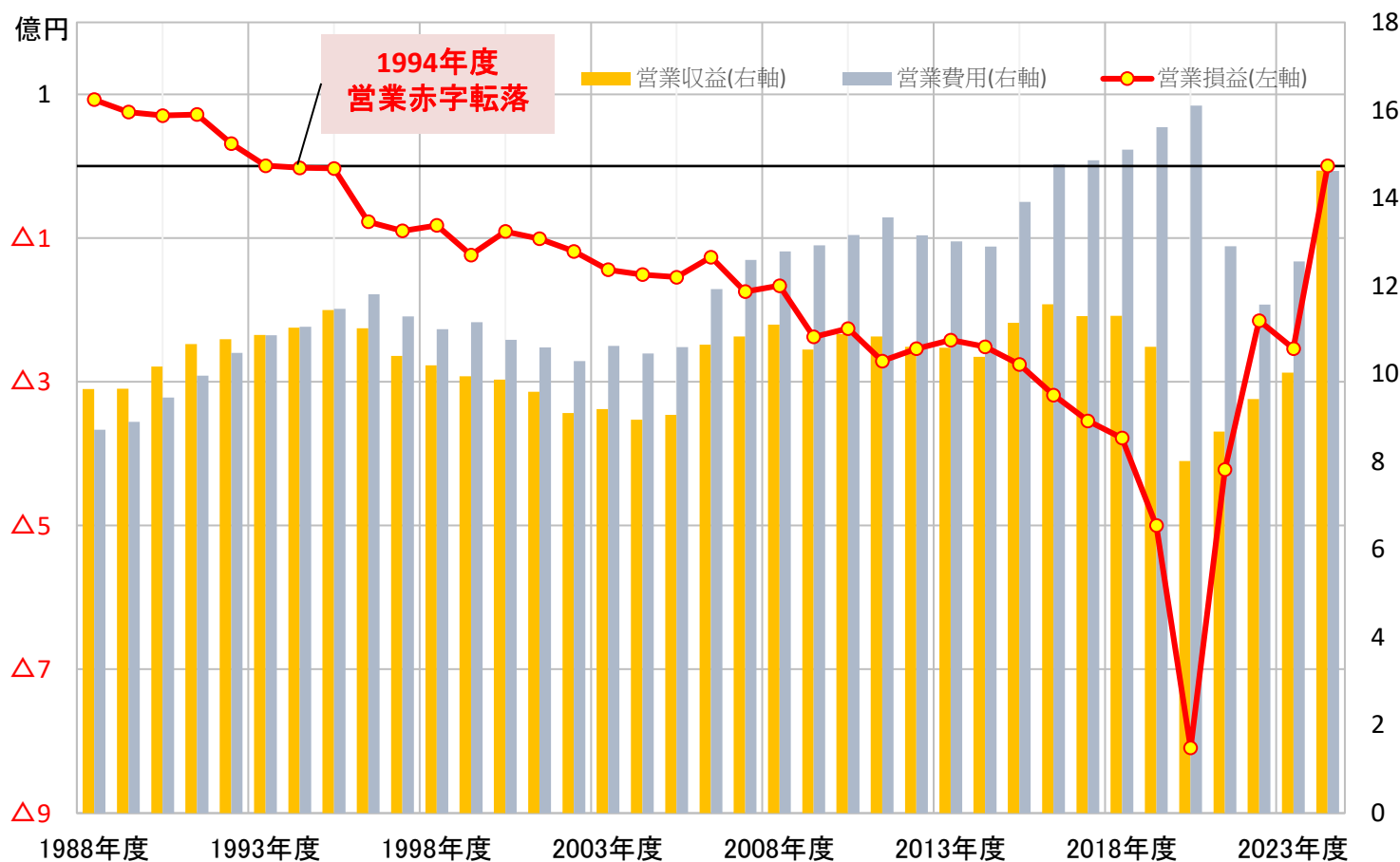
4. 近江鉄道線の経営状況について

【輸送人員】 1967年度のピーク時と比べ一時は3分の1近くまで減少



4. 近江鉄道線の経営状況について

【営業損益】 1994年度以降、30期連続の営業赤字が解消

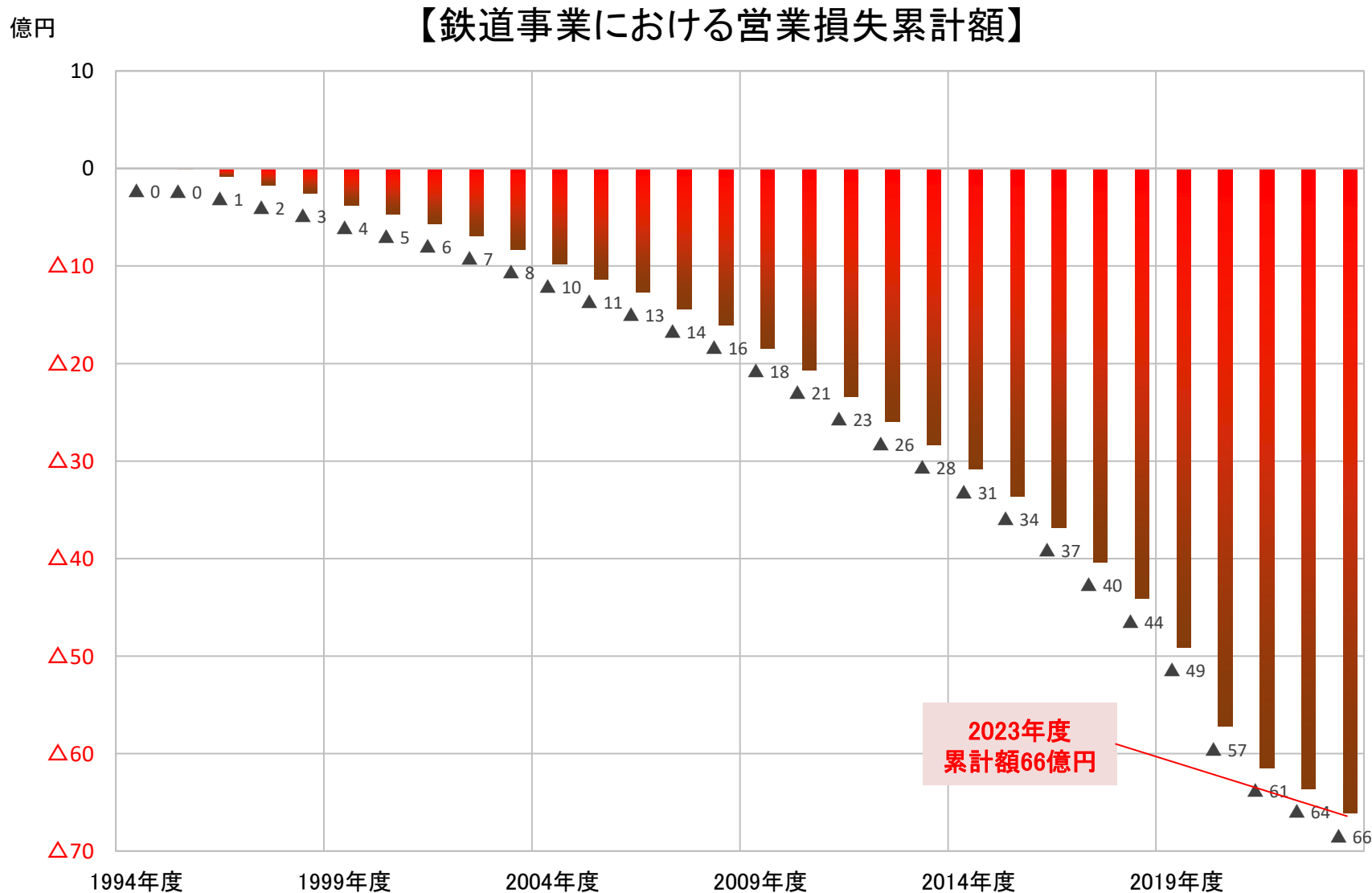


※2020年度末に鉄道固定資産の減損処理を行なったため、2021年度は減価償却費約3億円が減少した。

※2022年度、2023年度は自治体補助金による修繕費の直接控除(約2億円)により収支改善した。

※2024年度は公有民営方式による上下分離により赤字から脱却した。

4. 近江鉄道線の経営状況について



5. 近江鉄道線の存続に向けた協議



2016年 近江鉄道線の維持が困難との判断に基づき、関係自治体と協議を開始。

① 協議申し入れ

2016年 6月 滋賀県へ鉄道事業の経営状況説明と協議を申し入れ

2016年 9月～10月 沿線5市5町へ経営状況の説明と協議参加を申し入れ

② 近江鉄道に関する勉強会

2017年 1月 近江鉄道から、鉄道の利用状況・経営状況などの情報を提供し、
～2018年 2月 今後の地域公共交通政策等について情報を共有
※課長級、全8回 および 県と近江鉄道にて議案協議

③ 協議開始についての関係各所との調整

④ 任意協議会(正式名称:近江鉄道線活性化再生協議会)

2018年12月 滋賀県・沿線10市町部長級、近畿運輸局、有識者、当社で、
～2019年 7月 廃止の場合の影響、代替手段、存続スキームを調査・検討
※協議会 3回、幹事会 7回

存続の方向性やスケジュールなどを共有

※2019.3「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査」実施 (次頁P.8)

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査」

定性面（鉄道存廃のメリット・デメリット）

鉄道存続のメリット	鉄道廃止のメリット
<ul style="list-style-type: none">交通弱者の移動手段の確保現在の「まちの構造」の維持地域イメージ、知名度の維持定時性の確保、小さな環境負荷、など	<ul style="list-style-type: none">バスへの転換による年間コストの低減（ただし、初期投資は必要）線路敷の活用

定量面（代替手段との比較）

公共交通	所要時分 (米原～貴生川)	初期投資額	年間損益
鉄道の存続	84分	— — —	▲5.1億円
バスへの転換	149分	29.6億円	▲4.3億円
BRTへの転換	未検証	119.6億円	▲11.5億円
LRTへの転換	未検証	112.1億円	未算定

※ 滋賀県が専門機関へ委託した調査報告による。

※ バス・BRTにおいては、乗務員を確保できない可能性に言及している。

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

⑤ 法定協議会を設置することに合意

2019年 8月 滋賀県知事と沿線5市5町長の会議で合意

⑥ 法定協議会(正式名称:近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会)

2019年11月～ 滋賀県知事、沿線5市5町長、交通事業者(近江鉄道を含む)、利用者代表、有識者等で、**鉄道の存廃や運営形態を含む「地域公共交通計画」の策定を目指す**

⑦ 2020年3月 第2回法定協議会

近江鉄道線全線の存続を決定 ※クロスセクター効果の実施(次頁P.10)

⑧ 2020年12月 第5回法定協議会

2021年度から2023年度までを運営改善期間(利用者の増加や収支改善を図る期間)とし、**2024年度から公有民営方式による上下分離への移行を決定**

⑨ 2021年10月 第8回法定協議会

「近江鉄道沿線地域公共交通計画」の策定

⑩ 上下分離後の運行体制が決定

2022年10月 第10回法定協議会にて、鉄道事業を分社化せずに
近江鉄道株式会社を第二種鉄道事業者とすることが決定

2023年1月 滋賀県と沿線5市5町で構成し、**第三種鉄道事業者として鉄道資産を保有・管理する「一般社団法人近江鉄道線管理機構」を設立**

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

定量面 (クロスセクター効果)

第2回法定協議会(2020.3.25)

資料抜粋

近江鉄道線の必要性や効果を定量的に把握することを目的に、交通分野だけでなく多様な分野も含めた近江鉄道線の有する多面的な効果(クロスセクター効果)を算出

クロスセクター効果とは

「医療」や「商業」・「まちづくり」等の交通分野以外の右図に示す多様な行政分野において、地域公共交通の代わりに行政施策を実施とした場合の費用を算出することにより把握できる地域公共交通の有する多面的な効果



< 交通分野が関連する多様な分野 >

・近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認できた



数値化が可能な行政負担項目による算出結果
↓
ここでは数値化が難しく算出されていない分野別代替費用も多くあり、その詳細は次頁に示す

近江鉄道線を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

- ⑪ 2023年10月
西武鉄道(株)、近江鉄道(株)、(一社)近江鉄道線管理機構との間で、
「近江鉄道線の安全運行の確保及び利便性の向上に関する支援協定」を締結
- ⑫ 2024年2月
「鉄道事業再構築実施計画」策定、国土交通省へ提出
※「鉄道事業再構築実施計画」について 次頁
- ⑬ 「公有民営方式」による上下分離への移行

2024年4月1日 国土交通省による「**鉄道事業再構築実施計画**」の認定
※「鉄道事業再構築実施計画」(次頁P.12~13)

2024年4月6日 「**新生近江鉄道出発式典・出発式**」を開催



認定書交付式
2024.4.1 近畿運輸局にて



「新生近江鉄道出発式典」
2024.4.6 米原市役所にて



「新生近江鉄道出発式」
2024.4.6 近江鉄道米原駅ホームにて

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道線の鉄道事業再構築実施計画

1. 鉄道事業再構築事業を実施する路線及びその区間

近江鉄道線 全線(59.5km)

2. 地方公共団体その他の者による支援の内容

- (1) 一般社団法人近江鉄道線管理機構による鉄道施設・設備、車両の保有
近江鉄道株式会社から無償譲渡を受け、滋賀県および沿線10市町で構成する一般社団法人近江鉄道線管理機構が鉄道施設・設備、車両を保有し、同社に無償で貸し付ける。
- (2) 滋賀県および沿線10市町による設備更新、維持修繕費用の負担
一般社団法人近江鉄道線管理機構が保有・管理する鉄道施設の設備投資、維持修繕に要する費用を滋賀県および沿線10市町が負担する。
- (3) 沿線地域における利用促進のための活動
沿線の地域住民、学校、企業等との協働連携による駅の清掃や駅舎および駅周辺におけるイベントの開催等を通じ、地域住民等のマイルール意識の向上や沿線地域外からの鉄道利用を促進する。
- (4) 沿線自治体による利用促進策
 - ・ 近江鉄道線を軸としたまちづくりの推進
 - ・ 二次交通の確保・改善
 - ・ 交通環境学習の実施による未来の公共交通利用者の育成

3. 旅客鉄道事業者の事業構造の変更の内容

現在、第一種鉄道事業者である近江鉄道株式会社を第二種鉄道事業者とし、一般社団法人近江鉄道線管理機構を第三種鉄道事業者とする公有民営方式による上下分離に移行する。

5. 近江鉄道線の存続に向けた協議

4. 鉄道事業再構築実施事業の実施予定期間

2024(令和6)年4月1日～2034(令和16)年3月31日(10年間)

5. 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額

事業費 158.3億円(国:42.2億円、沿線自治体116.1億円) ※計画期間10年の合計(単位:億円)

6. 利用者の利便の確保に関する事項

- ▶ 近江鉄道線の輸送の安全の確保 ……鉄道施設・設備の更新、駅舎・駅設備等の改修・改良
- ▶ 鉄道の魅力およびサービスの向上……他社線との接続改善、レストラン列車の運行
- ▶ 通学・通勤定期利用の促進……通学定期の運賃値下げに係る調査・研究
- ▶ シームレスな輸送サービスの提供……交通系ICカード等のキャッシュレス導入
- ▶ 地域との連携によるにぎわい創出と人々の交流による地域の活性化……ガチャフェス、近江鉄道みらいファクトリー

7. 鉄道事業再構築事業の効果

(1) 近江鉄道線の利用者数

計画終了年度(令和15年度)にコロナウイルス感染症発生前(令和元年度)の輸送人員に回復する。
(約473万人) ※令和4年度輸送人員:約433万人

(2) 第二種鉄道事業者の事業収支

計画初年度(令和6年度)から継続的な第二種鉄道事業者の営業収支の均衡を実現する。
※令和4年度鉄道事業営業損益:▲214百万円

(3) 国および地方公共団体の支出額

上記5のとおり。ただし、自然災害の発生や社会情勢の変化等により、支出額が変動する場合がある。

6. 近江鉄道線の上下分離スキーム

上下



列車の運行
施設や車両の維持・管理

近江鉄道株式会社
(第一種鉄道事業者)



上



列車の運行を担う

運行事業者
(第二種鉄道事業者)

近江鉄道株式会社

下



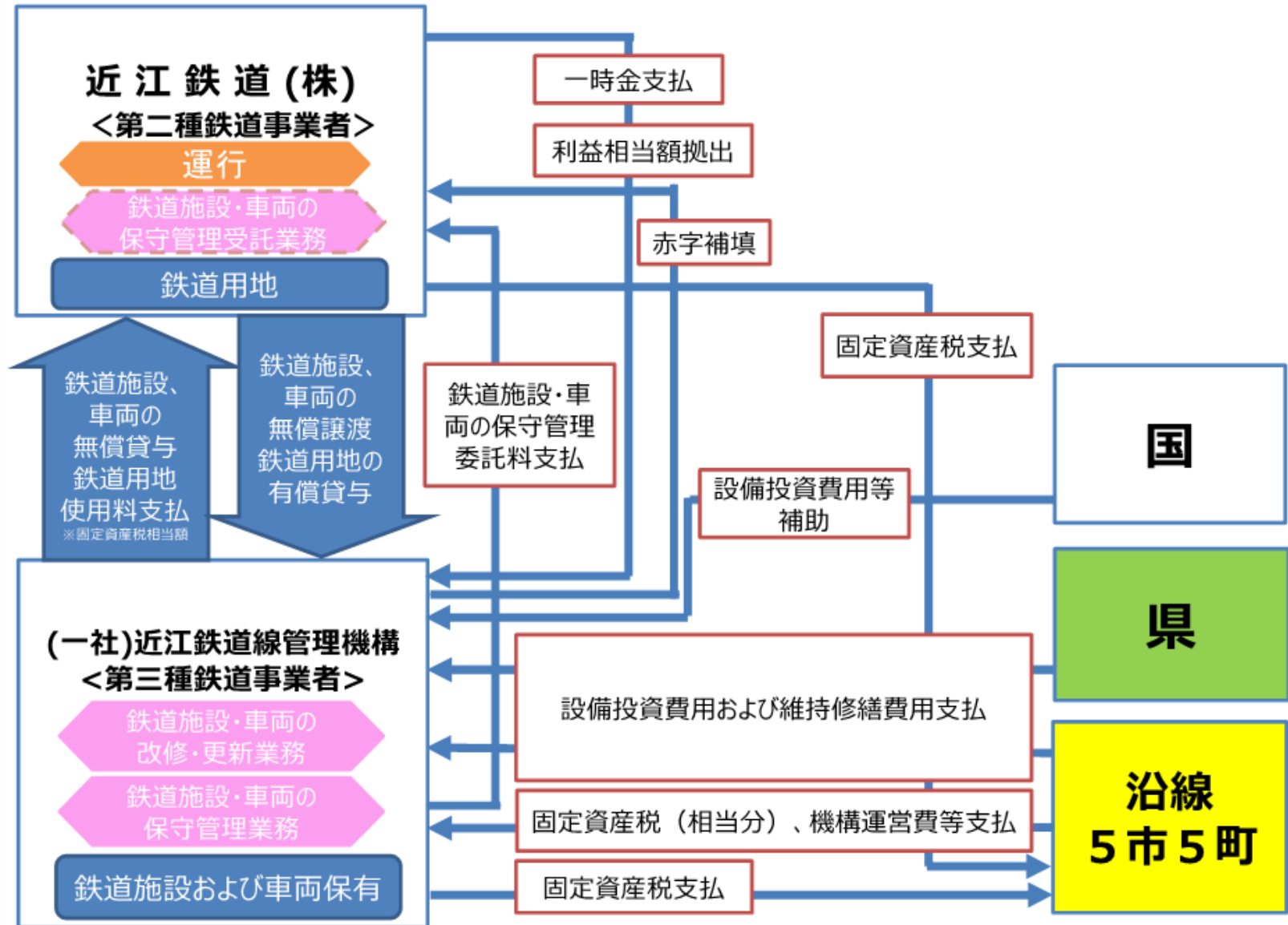
施設や車両の維持・管理

自治体など
(第三種鉄道事業者)

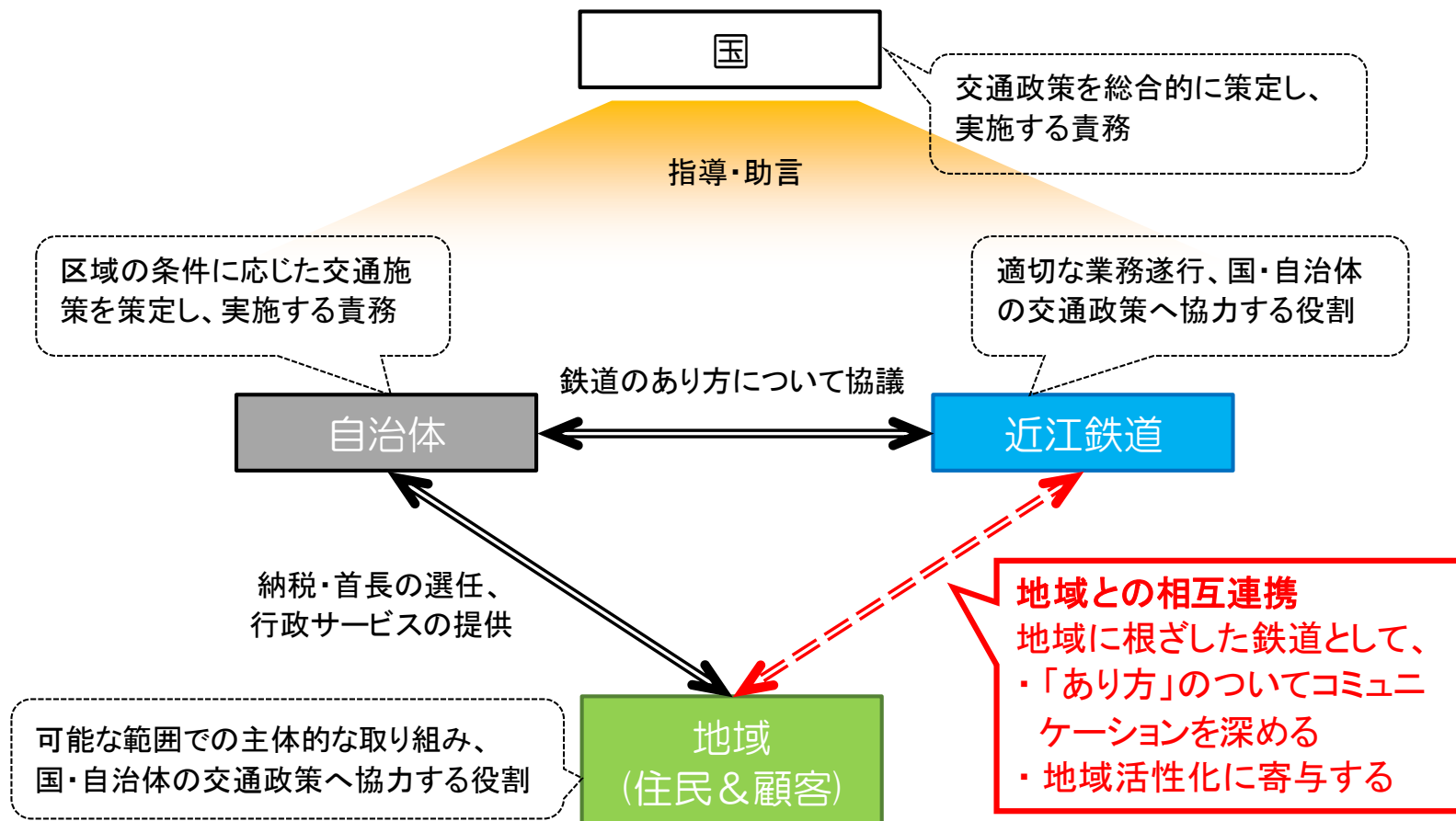
一般社団法人近江鉄道線管理機構
滋賀県、東近江市、彦根市、甲賀市、近江八幡市、日野町、愛荘町、
豊郷町、甲良町、多賀町、米原市(県および沿線10市町)で構成

「公有民営化」方式とは、自治体が第三種鉄道事業者となり、鉄道施設や車両(「下」部分)を保有管理し、これを運行事業者(第二種鉄道事業者)に貸し付ける方式。

6. 近江鉄道線の上下分離スキーム



7. 交通政策基本法における 役割分担と近江鉄道の経営努力



近江鉄道線を理解してもらい、利用へとつなげるための自助努力が必要

8. 地域に根差した鉄道を目指して

近江鉄道みらいファクトリー

「近江鉄道がこうなったらいいな！」「こうしたら楽しくなりそう！」というアイデアを、沿線地域の皆さんと近江鉄道の社員と一緒にカタチにしていく取り組みで、2019年から実施しています。



目的

- ①近江鉄道が地域との共生に行動を始めたことを伝える
- ②地域の方々とのコミュニケーションを図る
- ③地域の方々と一緒に考えたアイデアをできることから実現させる

沿線のにぎわいの創出

8. 地域に根差した鉄道を目指して

近江鉄道みらいファクトリー

◆タウンミーティングの開催



◆YouTubeチャンネル運用



◆近江鉄道パートナーズクラブ「ガチャのるっ！」



◆えき〇かつ、駅ピアノ、メーカーコラボ



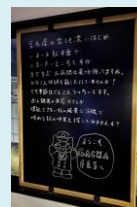
駅清掃活動



つなぐ駅長選任



八日市駅ピアノ設置
(滋賀県内初)



駅メッセージ
ボード設置



デニムメーカーとコラボ

8. 地域に根差した鉄道を目指して

「近江鉄道線 全線無料デー」 & 「ありがとうフェスタ」

2022年10月16日に、「近江鉄道線 全線無料デー」を実施し、沿線団体による連携イベントや、「近江鉄道グループありがとうフェスタ」を同日開催し、沿線各地では多くのお客さまで賑わいました。



【実績】

- ▶ 利用者数：約38,000人
※目標数：約10,000人（通常の1日当たりの利用者数約3000人）
- ▶ 11駅で「連携イベント」を開催

8. 地域に根差した鉄道を目指して

「近江鉄道グループにぎわいづくりDAY『ガチャフェス』」

近江鉄道沿線のにぎわいづくりや活性化を目的として「近江鉄道グループにぎわいづくりDAY『ガチャフェス』」を2023年度から開催しています。

開催当日は、近江鉄道線がおとな1日100円、こども無料で乗り自由となり、沿線の駅前や駅周辺では地域のみなさまによるイベントが開催されます。



GACHA
FES ガチャフェス
近江鉄道グループにぎわいづくりDAY
2024

【2023年度実績】

- ▶ イベント参加者数：約20,000人
- ▶ 地域イベント：21駅、49会場で開催

【2024年度実績】

- ▶ イベント参加者数：約19,000人
- ▶ 地域イベント：22駅、59会場で開催

8. 地域に根差した鉄道を目指して

2024年4月1日 “新生” 近江鉄道、始動。

駅待合環境プロジェクト

近江鉄道沿線 多賀木匠塾
地域公共交通再生協議会 × (滋賀県立大学)

滋賀県産材を活用した駅待合環境整備の取り組みとして
滋賀県立大学の学生が製作したベンチ等を駅に設置



水口石橋駅



高宮駅



豊郷駅

地域と連携した駅装飾活動

「地域の駅」として愛着を持っていただくため、
メッセージボードの設置や地域の方々による駅装飾を実施



彦根駅



メッセージボード



豊郷駅

「“新生” 近江鉄道」PR活動



彦根駅でのPR活動の様子 (2024年4月1日)

沿線10駅で当社、沿線市町、近江鉄道
線管理機構の職員でチラシを配布し、
「“新生” 近江鉄道」のPRを実施

8. 地域に根差した鉄道を目指して

お得な企画乗車券

シルバーパス

《実施期間》

2023年10月15日(日)～2024年3月31日
(上記の予定だったが好評のため現在も継続実施中)

《会員数(累計)》

2023年10月～2025年7月末現在 14,586名

《企画内容》

- ・事前申し込みで会員券を発行
- ・会員券の提示でどこの駅から乗っても**1乗車100円で乗車可能**
- ・**65歳以上かつ沿線5市5町に在住の方限定**

《滋賀県全域への対象拡大》

国スポ・障スポに合わせ会員登録者を全県に拡大

- ・申込期間 2025年9月1日(月)～2025年10月31日(金)
- ・利用期間 2025年9月6日(土)～2026年3月31日(火)
- ※申し込みはWEBとなります。パス券についてもスマホ画面となります。



シルバーパス見本

8. 地域に根差した鉄道を目指して

他社とのコラボ企画

京都鉄道博物館への「近江鉄道100形」特別展示

《展示期間》

2024年10月29日(火)～2024年11月24日(日)
(※入線セレモニー:2024年10月29日(火)11:00～)

《展示場所》

本館1F「車両のしくみ/車両工場」エリア

《展示車両》

「近江鉄道100形電車」(モハ102号車、モハ1102号車)

《内容》

- ①入線セレモニー
- ②車内公開
- ③近江鉄道グッズ販売ブース
- ④沿線市町によるPRブース
- ⑤講演会
- ⑥運転席台見学

《反響》

近江鉄道(電車)【公式】@みらいファクトリー(公式X)

インプレッション: **210,000件**

いいね: **2,289件**

リポスト: **518件**



入線セレモニー

＜最も反響が大きかった投稿＞



近江鉄道(電車)【公式】@... · 2024/10/28 ...
【#ガチャコン京都へいく】

普段単線の近江鉄道が複々線を走行！！



🗨️ 8 🔄 518 ❤️ 2289 📺 21万 📌 📶

施設等の更新

近江鉄道ミュージアムリニューアル

【概要】

2019年開設時以来のリニューアル。

近江鉄道線沿線の情報発信拠点として

気軽に見て、触れて、知るのコンセプトを強化。

【リニューアル内容】 2025年5月24日竣工

- ①沿線ジオラマの作成
- ②沿線5市5町紹介パネルのリニューアル
- ③方向幕コーナー、展示ショーケースの新設
- ④その他、年表のリニューアル、配置変更を実施



※ピックアップ箇所イメージ



駅ベンチの取り替え

【内容】

老朽化していた駅ベンチを更新。

さらに、お子様にベンチの裏へ近江鉄道のキャラクター「駅長がちゃこん」のシールを張り付けていただきました。(八日市・彦根)

【更新駅】

八日市駅、貴生川駅、彦根駅、近江八幡駅



9. 今後の鉄道事業における取り組みについて



①安全運行・体制を確立し、お客さまから信頼される鉄道を目指します

- ▶ 管理機構や県・沿線自治体と連携した安全運行・体制の確立
- ▶ 西武グループ鉄道三社会による技術・知見の共有による従業員のスキルアップ
- ▶ 処遇改善(ベースアップ・福利厚生等)の実施による雇用の継続と確保

②沿線地域と連携し、にぎわいの創出・利用促進策を実施し、お客さまや沿線住民から愛される鉄道を目指します

- ▶ ガチャフェスなどの連携をきっかけとして、沿線団体との取組みの拡充
- ▶ 沿線企業との連携(企業意見交換会、地酒電車、キリン滋賀工場50周年企画ビア電等)
- ▶ 夏休み親子体験ツアーなどによる親子で鉄道に親しんでいただく取組の継続
- ▶ 「シルバーパス」の継続
- ▶ 「夏休み子ども10円1デイパス」の継続
- ▶ 期間限定の格安フリー乗車券の発売などによる乗車機会の創出
- ▶ 駅設備の更新



③利便性改善に取り組み、お客さまサービスの向上を目指します

- ▶ 交通系ICカード(ICOCA)の導入 ※ICOCA導入について(次頁P.26)
- ▶ ダイヤ改正



沿線自治体と連携し、 鉄道事業へ交通系ICカードを導入



沿線住民や利用者のニーズに対応した利便性向上策として、JR西日本の交通系ICカード「ICOCA」を2025年度(2026年3月予定)に導入する。

従前より、鉄道事業へのICOCA導入については、お客さまより要望があったものの、事業損益を考えると導入する事が出来なかったが、上下分離移行に伴う沿線自治体との協議により連携を深める事で、ICOCA導入について合意形成が図れた。

当社バス事業には先行してICOCAを導入しており、鉄道事業への展開によって更にシームレスなサービス提供が可能となる。

さらに「みなさまに必要とされる近江鉄道」へ



ご清聴ありがとうございました。