

第2回近江鉄道線活性化再生協議会

2019年7月3日（水）9：45～11：00

於：アピアホール

参加者：

（沿線市町） 彦根市-藤原弘・都市建設部長、近江八幡市-田村裕一・市民部長、甲賀市-寺村弘・建設部長、東近江市-高川典久・都市整備部長、米原市-的場文男・地域振興部長、日野町-安田尚司・総務政策主監、愛荘町-石田政則・副町長、豊郷町-清水純一郎・企画振興課長、甲良町-村岸勉・企画監理課長、多賀町-石田年幸・企画課長

（滋賀県） 四塚善弘・滋賀県理事（交通政策担当）

（学識経験者） 土井勉・（一社）グローバル交流推進機構理事長、轟慎一・滋賀県立大学環境科学部准教授

（交通事業者） 小端努・近江鉄道（株）執行役員構造改革推進部長

（その他） 町田敏章・（一財）地域公共交通総合研究所専務理事

オブザーバー：

原辰幸・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長、平山敏雄・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長

司会（県） 定刻となりましたので、ただいまから、第2回近江鉄道線活性化再生協議会を開催します。

（本日の資料の確認）

それでは早速ではございますが、議事に移りたいと存じます。

進行は座長の土井先生にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしく申し上げます。

土井座長 早朝からお集まりいただきましてありがとうございます。

この協議会は前身から数えると、12月から始まって約半年以上過ぎまして、秋には法定協議会に向けて、活動を進めていきたいということが大きな前提になっておりますので、ぜひ皆さん、本日も議事の進行、それから皆さんの積極的な議論への参加を期待したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは議事を進行させていただきたいと思えます。

その前に、お手元に参考資料が配られていると思います。「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言について」というものがあります。これは、つい2週間ほど前に、国土交通省総合政策局と自動車局が共同で、皆さんもよくよく御存じの交通政策基本法・地域公共交通活性化再生法をそろそろ見直していきたいということを目的にまとめられたものです。

皆さんもしっかりと目を通していただくと、今後の地域公共交通の在り方を考える手が

かりとなるかと思えます。ぜひごらんいただきたいと思えます。

この中の特に 20 ページをごらんいただくと、今までどういう法制度で、地域交通網形成計画や、いろんな再生事業に取り組んできたかということについての振りかえりの分に当たるわけです。20 ページの真ん中ぐらいに併せて法定計画、現在でいう地域公共交通網形成計画では、地域公共交通の維持、利便性向上ということをちゃんとやりましょう、いうことで、「地方自治体と鉄道事業者共同で上下分離をはじめとする事業構造の変更による路線の維持を図る鉄道事業再構築事業」、いうことで上限分離の重要性が挙げられています。

私たちも現在この鉄道事業再構築事業を目指して議論をしているということですので、こういう認識を県民の皆さんとも共有できているのかなと思えます。

それから、35 ページをごらんください。35 ページの 1 番上の段落から、二つ目ですかね。これは何を記載しているかということ、大きく言うと、これからの法制度をどういう風に補助していったらよいかという方向性を提言し、国の人達がこれからの法改正について提言していく、こういう部分に当たるわけですが、法定計画に記載することができる地域公共交通特定事業、鉄道事業再構築事業についても、地域交通の幹線軸の形成ということは非常に重要なもので、利便性の向上とか、まちづくりの連動というのも大事ですけども、「複合的な役割効果が期待されることから、地域において、交通事業者単独での対応が困難になる前に、将来に向けて戦略的に取組を進めることができるよう、これからのさらなる支援を充実すべきだ」ということが記載されています。これはどういうことかということ、いくつかの鉄道事業、バスもそうなんですけども、幹線的な公共交通の赤字で疲弊してしまうと、死に体になってから支援をしても、なかなかその支援の効果が発現しにくい、ということで余力があるうちに、対応が困難になる前にできるだけ地域で戦略的に取組を進めましょう、それについての支援も充実しましょう、ということが記載されています。

私たちの議論も、できるだけまだまだ余力があるうちにできるだけ効果的な支援をしていくことが、結果的には、社会的に有効な支援になるということを理解した上で進めていくということが大事かなっていうふうに感じている次第です。皆さんのほうからもいろんな御意見があるかもしれませんが、こうした大きな法制度の流れというものも参考になるかと思ひ、紹介させていただきました。

それでは、長い挨拶になりましたけれども、議題のほうに書いてございます、「近江鉄道線にかかる鉄道事業者の見解」ということでございます。この前に本協議会から、前回の協議会で、近江鉄道(株)に幾つかの質問事項を出すというお話がありました。

その質問内容について事務局の方から御説明いただいた後、その回答内容について、近江鉄道から御紹介いただければと思ひます。

まず、事務局のほうから御説明をよろしく願いいたします。

県(事務局) 事務局から御説明をさせていただきます。

まず資料 1 をごらんいただけますでしょうか。

今回、「近江鉄道線に係る鉄道事業者としての見解について」ということで、我々行政とし

て、近江鉄道線の存続形態や財政負担等について、必要な判断を行うとともにその判断に至った経過や理由について、今後、県ならびに沿線市町が議会や住民に対して、説明責任を果たしていく上で、まず、その基礎となる鉄道事業者の鉄道事業や行政支援に対する考え方を十分踏まえる必要がある。また、併せて関係者間においても、議論をしておくことが重要だということがございます。

そういう目的で、今回、この協議会の会長から近江鉄道の社長様あてに質問事項を文書でまとめさせていただいております。それがおめくりいただきまして裏面になりますが、ここで訂正をお願いしたいんですけども、ここに近江鉄道株式会社に対する確認・整理しておくべき事項（案）の（案）をとっていただきたい。もう1点が大きな3番目、確認事項例でありますけども、これを確認事項ということで例を取っていただきますように、よろしく願いいたします。ということで、今回この裏面にあります3番に確認事項を大きく4点について文書で質問をしています。

1点目が経営に対する考え方についてということで、近江鉄道における鉄道事業の位置づけ等についてお伺いしています。

2点目、経営改善策ということで、これまでの構造改革の成果や今後の経費削減見込額、経営改善策等についての質問。また3点目、存続形態及び支援規模についてということで、事業者として取りうる存続形態、また、鉄道事業継続のために、具体的な支援内容及び支援規模等についての質問。4点目、設備投資計画ということで、10年間の設備投資計画については、前回までの報告書の中でも記載がありますけれども、11年目以降につきまして、主に橋梁ですとかトンネルの部分について、この改修の見通しについて、質問させていただいております。

それに対して、今日近江鉄道から御回答いただけるということですので、後ほど説明をしていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

土井座長 御説明ありがとうございます。

前回の協議会でも、この確認事項に関する質問が各委員からも大変多く出たと思いますので、それに対する回答をいただくということで、皆さんの認識を深めていただければありがたいと思います。

それでは、近江鉄道の方から、その内容についての御見解を教えてくださいようよろしく願いいたします。

近江鉄道 皆さんおはようございます。近江鉄道の小端でございます。

今般は、協議会に御参加の皆様には、近江鉄道線のあり方のご検討にご尽力をいただきましてありがとうございます。

今般、質問ということでとりまとめた文章を頂戴し、弊社のほうで検討いたしました。

その結果を今日、協議会の会長にご回答するというごさいまして、また併せて今日この会議の場で御説明の時間をいただけるということでありありがとうございます。それでは、

回答の内容について説明させていただきます。

まず、弊社の回答内容ですが、資料2が弊社が作成した回答文書になります。タイトルの次に、確認事項への回答にあたって、という項目がございます。先ほど事務局の御説明のように確認事項を箇条書きでいただいておりますが、この確認事項項目ごとにきちっとお答えできるのかなという懸念もございましたので、あえて弊社の考え方を取りまとめた形で記載をさせていただきました。

その部分から御説明させていただきます。

(資料2「確認事項に対する回答」を読み上げ)

確認事項への回答にあたって

今般は、近江鉄道線の今後のあり方の検討にあたりご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。また、滋賀県様をはじめ沿線市町様には、平素より鉄道事業をはじめとする弊社事業に格別のご高配を賜り、重ねて御礼申し上げます。

近江鉄道線は明治31年の開業以来、通勤や通学など地域の鉄道として沿線の皆さまにご利用いただいております。湖東地域における重要な交通インフラの一端を担っているものと認識しております。これからも地域の皆さまに必要とされ続けるように努力を重ねてまいる所存です。

しかし、弊社の鉄道事業は営業赤字が25年間継続し、その累計は44億円を超えております。鉄道事業は、ご利用いただいたお客さまから頂く運賃により成り立っており、さらに設備投資等に対して国や自治体から補助金を頂戴しております。それに対して安全運行を維持するための固定費用(人件費、施設維持更新費など)や動力費などが主な支出となっております。近江鉄道線では、かつてのピーク時からお客さまが半減しており、経費削減を図るなど経営努力を重ねても、収入によって支出を賄えない赤字の状態が続いております。この状態が今後も継続することは避けられず、このままでは民間事業として経営が立ち行かなくなります。

仮に鉄道を存続できない事態に至れば、沿線の皆さまに多大な悪影響を及ぼすことになり、なんとしてもそのような事態を避けなければならないと考えております。そのため、今般の取組が、一民間企業の事業の救済ではなく、地域の公共交通である鉄道の維持を図っていくためのものであることをご理解いただきますよう、お願い申し上げます。

弊社は、自治体様や地域の皆さまと一緒に、鉄道を維持していく方策を含め、地域の公共交通の将来像について検討してまいりたいと考えております。

それでは、御質問・御確認いただいた項目を申し上げます。

まず、1経営に対する考え方でございます。

①近江鉄道株式会社における鉄道事業の位置づけについて

当社では、鉄道事業のほかバス事業、不動産事業、レジャー・サービス事業を運営しております。鉄道事業は、営業赤字が25年間継続し累計赤字額も44億円を超えるなど、大変厳しい状態にあります。創業以来120年を超える事業であり、地域にとって重要な交通インフラであることを重く受け止めておりますが、この状態が継続するのであれば、民間

事業としての経営が立ち行かなくなります。

②事業継続が困難な理由についてでございます。

直近の 2018 年度では 3.8 億円の営業赤字となっており、鉄道事業による収入で費用を賄えない赤字の状態が 25 年間継続しています。

そのため、様々な増収策や経営努力を重ねてまいりましたが、今後も赤字を解消することは困難であり、民間事業者の経営努力によって鉄道事業を継続することが困難な見通しにあると判断しております。

そして、会社全体では黒字であるにもかかわらず困難である理由に関して、当社のように、種類の異なる事業を複数運営している民間企業では、事業ごとに持続可能かどうかを判断しており、鉄道事業についても事業としての採算性が求められております。

鉄道事業は永年にわたり赤字が継続しているため、バス事業などで得られた利益を、サービス向上などでそれぞれのお客さまに還元すべきところを、鉄道事業の運営に充てる状態が続いております。この状態が継続することは、会社経営の健全性を損なうだけではなく、それぞれの事業のお客さまにとっても好ましい状態ではありません。

鉄道事業は、その事業収入で費用を賄うことができない状態が今後も継続することから、事業継続が困難な見通しにあると判断しております。

③ 事業存続困難の意思表示が 2016 年度となった理由についてでございます。

永年に亘り赤字が継続していた鉄道事業についての分析を行ない、事業継続が困難な見通しであることを確認いたしました。

事業を廃止した場合には、鉄道を頼りとされているご利用者や地域の皆さまに多大な悪影響を及ぼす一方で、この状態を放置し経営状態がさらに悪化すれば、公共交通を維持していくために取り得る方策が奪われてしまうことを危惧いたしました。

そのため、すみやかに事業継続が困難な見通しについて滋賀県様および沿線市町様へ申し入れを行ないました。

④ 鉄道線の存続および鉄道事業維持継続の意思および見通し（鉄道部門分社化含む）でございます。

バス等他の公共交通機関で代替することが困難な状況にあります。そのため、地域の皆さまの協力のもと、今後も鉄道を維持する方法を検討していきたいと考えております。一般の検討が、近江鉄道の赤字事業の救済ではなく、地域の皆さまとの連携によって、公共交通機関である鉄道の維持を図っていくためのものであることをご理解いただきたいと考えております。

当社では、鉄道を頼りとしていただいているご利用者や地域の皆さまに対して、今後も交通事業者としての役割を果たしてまいりたいと考えております。

なお、鉄道部門の分社化については、今後の協議状況を踏まえ、検討すべき課題であると考えております。

⑤ 鉄道線維持に対する公共交通事業者としての社会的責務の認識および地域公共交通を守ることの意識等でございます。

当社では、鉄道は学生・高齢者などいわゆる交通弱者と呼ばれるお客さまにとって欠かせない交通機関であると認識しておりましたので、25年に亘り合計44億円を超える赤字を負担しながらも、運行継続に努力を重ねてまいりました。

しかし、民間企業の事業として維持していくことが限界であることから、地域の皆さまとともに、鉄道の維持を含む、地域公共交通のあるべき将来像を一緒に検討していきたいと考えております。

2. 経営改善策について ① 鉄道事業の持続的発展のためにこれまで行ってきた構造改革の成果について、まず、経営の合理化という形でございますが、信号自動化による駅業務合理化、ワンマン運転の導入、終日無人駅の拡大など運営の効率化を図るため様々な施策に取り組んでまいりました。

次に、増収の取り組みについてでございます。

沿線の企業様や自治体様の協力を得て、フジテック前駅やスクリーン駅などの新駅を開業させ、輸送人員増加に貢献しています。「ビア電」「ワイン電車」「地酒電車」といったイベント列車の運行、「豊郷あかね」「日野せりか」「駅長がちゃこん」といったキャラクターなどを活用したグッズ販売、「ガチャコンまつり」「電車運転体験」などイベントの開催など、事業者としてとりうる施策は可能な限り実施してまいりました。

そのほか取り組みでございますが、ダイヤ改正時の時刻表配布やこども車内放送体験など、ファン獲得や地域の皆さまに関心を持っていただくための取り組みにも着手しております。

この最後のところはこの協議会で御提案いただいたものをまず実行していたということでございます。

② 鉄道事業の持続的発展のために今後必要とする構造改革、③ 改革遂行にあたり支障となっている要因および課題、④ その具体策および経費削減見込み額、このあたりは重なりますので、これをまとめた形で回答させていただいてございます。

まず、経営改善策についてでございます。

今後、事業者として自らの経営努力によって損益の改善に努めてまいりますが、地域から必要とされる鉄道であり続けるために、地域の皆様と一緒に、改善策を進めていきたいと考えております。

以下に、皆さまと検討できれば良いと考えているテーマを列記いたしました。

1点目は、利用促進でございます。

事業者で完結する取り組みだけではなく、地域住民、自治体、事業者が一体となった利用促進の取り組みでございます。

具体策の例ですが、報告書でも提案されている、「公共交通利用促進会議（仮称）」、市民団体や「イベント運営委員会（仮称）」などとの連携による啓発活動やイベントの開催ですね。

次に、まちづくり、地域活性化への活用ということでございます。

まちづくりや地域活性化のツールとして様々な方に鉄道を活用していただくことが考え

られるかなと思います。

具体的には2016年の滋賀県主催による「おいしが、うれしが電車」のような、地酒電車や飲食可能な貸切電車を活用した地域への来訪者増加施策ということでございます。

3点目でございます。

近江鉄道線を利用した観光振興ということです。

利用促進と地域活性化のどちらにも効果がある観光振興施策、具体的には多賀大社、五個荘、太郎坊宮など沿線の観光資源の活用を目的とした、鉄道とまちの一体的な「まちあるき」環境の整備などがございます。

最後4点目でございますが、長期的な目標として増発による利便性向上やさらなるサービス向上も視野に入れ、バス・タクシーと一体となった地域公共交通網において鉄道が幹線としての役割を果たしていくことで、地域から必要とされ続ける交通機関となるために取り組むことも重要です。

最後の経費削減見込みについてでございますが、鉄道事業におけるコスト削減は限界に達しており、安全運行維持の観点からも、現時点で申し上げる経費削減策はなく、経費削減見込み額を算定できません。むしろ、利用促進や地域活性化などに向けた積極策が必要であると考えております。

4ページ、3存続形態および支援規模等について、①これまでの議論における県及び沿線市町の主張に対する見解でございます。

地域の公共交通機関としての鉄道の維持に向け、関係者の皆様の御意見を真摯に受けとめまして、協議していく考えでございます。

②でございます。

一般財団法人地交研がご提示した存続パターンに対する見解でございます。

豊富な知見を有する地域公共交通総合研究所によって存続パターンが示されたということは大きな進展であるというふうに受け止めてございます。

提示されたパターンをもとに、引き続き関係者の皆様と協議を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

③です。事業者として取りうる存続形態。皆様との合意に向けていずれの形態についても協議していく考えであります。

適切な存続形態を検討していきたいというふうに考えております。

ただ、いずれの形態とする場合でも安全運行の確保と地域活性化のためには、安定的な体制を構築することが必要ではないかというふうに考えてございます。

④でございます。

鉄道事業継続のために必要な自治体及び住民からの具体的支援内容及び支援規模・金額についてでございます。

これを二つに分けてございます。

まず、自治体および住民からの支援内容についてです。

地域から必要とされる鉄道であり続けられるよう、近江鉄道線に関心をお持ちいただくと

ともに、利用促進などの施策と一緒に取り組んでいきたいというふうに考えてございます。
次に、自治体からの支援規模・金額でございます。

現状の運行を維持するための金額は、報告書において算定されたものが目安になるというふうに考えてございます。

増発やさらなるサービス向上を行うには原資が必要でございます。近江鉄道線の将来像について今後皆様とともに検討してまいりたいと考えてございます。

最後、4点目、設備投資計画についてでございます。

①の11年目以降の施設改修見通し、主に橋梁およびトンネルについてでございます。

この説明の前に、現在の橋梁、トンネルの維持管理状況について御説明させていただければと思います。

現在、月1回の徒歩検査と8日ごとの列車巡視、2年ごとの通常全般検査を行うことで、安全確認に努めてございます。

2013年には、専門業者による詳細検査を実施しておりまして、その中で計画的な補修で適切に維持管理できるとの評価を得られております。

そのため、この評価に基づきまして毎年1カ所ずつ補修しており、今後も継続していく予定でございます。

今後の見込みについての考えでございます。

次回実はトンネルが本年度着手しているところでございますが、橋梁が2023年度に詳細検査を実施するというところでございます。

次回の詳細検査以降につきましては、新しい検査結果を踏まえて、適切な維持管理方法を検討してまいります。

現時点では特別な費用の増加を見込んでいるものではございません。

以上、御説明させていただき、ありがとうございます。

土井座長 ただいま御説明いただきました内容につきまして、御意見あるいは御質問をいただければと思います。

土井座長 4ページの③、適切な存続形態を検討していきたいというその下、二つ目のポツところで、安全運行の確保と地域の活性化ということですが、確か近代化補助（安全確保のための補助金）の期限があったと思うが、それがあから、活性化再生法に基づくさまざまな法制度に乗せていきたいというふうになったと思うんですが、それはいつでしたか。

近江鉄道 平成24年からスタートする10か年計画で県及び沿線市町からご支援を頂戴しております。10年計画ですので、平成33年度までということで2021年度に終了する。

土井座長 2021年度までということは2022年の春からは新スキームがないことにはこの安全運行の確保が極めて厳しくなるということではよろしいですか。

近江鉄道 はい。

轟委員 私の方から、何点か質問いたします。1点目は、極端な質問ですが、もし万が一、県・市町の方で合意をはかるのが難しかったということで、前回シミュレーションしていただいた形での県・市町の支出が難しくなった場合、仮にですが、近江鉄道さんとして今後どのようなストーリーが考えられるのか。極端な話ですが、考えておく必要もありますのでお伺いしたい。

2点目は、資料2の4ページの3の「③事業者としてとりうる存続形態」の部分で、前回地交研さんから出していただいたのは、営業損益をゼロとした場合の想定でした。県・市町・近江鉄道ともに今後の存続をはかっていきたいとのことですが、近江鉄道さんとしては、ゼロではなく、マイナスも想定しうるのか。一定程度マイナスも担いつつ存続していくというところまで考えが及んでいるのか、それはしないのか。

3点目は、プラスになったとき、それをどういう形で利用していこうと考えているのか、その利用の仕方に見通しはあるのか。まず3点、質問させていただきます。

近江鉄道 まず、1番最初の極端な場合ということで、合意ができない場合、近江鉄道としてはどうするのかということですが、今までの協議とご検討を進めていただく中で、概ね鉄道の維持を図っていくという方向では協議が進んでいるなというふうに感謝してございますので、余りそういった内容を具体的に想定はしていないのでなかなか答えづらいことはあるんですけども、やはりスタートでございます、民間企業として事業継続が困難だということろを具体的に考えていく、というふうになると思う。当然こういった検討の場をいただいて、公開して進めておるわけですので、関係者だけでなく、地域の皆様に広く周知を図る方法であり、近江鉄道が続くかどうかだけではなくて、今後の地域の公共交通がどうあるべきなのかを御参画をいただく中で、今後のあり方を一緒に検討できればと思っています。2点目は、存続形態、近江鉄道として、マイナスという場合も想定できますかということなんですけども、やはり過去25年間赤字が継続して44億円は小さくない額でございますが、やはり民間事業としては事業を続けていく利益は、次の事業を続けていくための原資ですので、そういったものが得られないということがそもそも事業継続が困難だとした根拠といいますか、そういった理由でございますので、今のところはマイナスでもどうかとか、そういった個別具体的なところは、検討しているわけではございませんが、特にそういうことは想定しているわけではないです。

最後にプラスが出てきたらどう活用するのかというところの御質問かと思いますが、まさに今後の議論になってくると思うんですけども、将来的にどういう鉄道像を求めるのかということが非常に大事ななと思っています。長期的な目線ということで回答書に書かせていただきましたが、やはり、もっと増発してほしいということを望むのであれば、例えば、施設としても車両が足りないとか、運転士も不足してございます。それをそれぞれど

ういう役割分担をしていくのかまだわかりませんが、乗務員の養成ですとか、そういった準備に充てていくこともございましょうし、さらなるサービス改善ということであれば、ハードウェアやソフトウェアの整備や従業員教育といったソフト施策もあると思うんですけれども、そういったことに充てていくのかなと。

あくまでもそれは、やはり今後どういいう近江鉄道線がいいのかに向かって、我々の役割の中で努力していくための原資として充てていきたいというふうに考えております。

森委員 あと2点、質問いたします。資料2の3ページの後半「経営改善策について」の中で、「利用促進」については、非常に重要な話でまたいろいろ議論が必要と思います。

質問は、その次の「まちづくり・地域活性化への活用」に関係してお聞きしたいのが、これからのまちづくりを考えていくときに、その一つ上の「利用促進」とも連動しますが、近江鉄道駅がその地域の公共交通網の中で一定のハブ機能、結節点としての機能を持つことが、公共交通網形成計画を立てていく上で大事なことだと思います。で、質問の1点目は、近江鉄道さんでは駅とか、あとバスターミナルとか、タクシープール等において、近江鉄道グループに限らず、公共交通網のハブとなる役割を果たすような取組みがこれまであったのか、これから考えているのか。これら連携は、非常に大事な点ですのでお伺いしたい。

2点目は、駅とその周辺まちづくりについて、例えば、商業機能とか住宅供給とか、拠点性のある駅周辺まちづくりをはかっていくため、不動産等ふくめ、連携等がこれまであったのか、これから考えているのか、お伺いしたい。

近江鉄道 まず1点目のまちづくり、交通のハブ機能としてどうなのかということについて。鉄道を御利用いただくということで、さまざまな方に駅に集っていただく機能がございますし、そういった意味でハブ機能というのは確かにそのとおりだと思いますが、ただ、こういった協議を皆さんと進めさせていただいている中で、いただいている声は、それだけではなくて、やはり町づくり、都市計画といった目線で駅を中心としたまちづくり、まちの構成というのをつくっているということで、そういった面も重要なことというふうに感じてございます。

そういった面では、かつてさまざまな意見で導入していただいているのはコミュニティ駅舎といった事例がございまして、弊社の鉄道事業がなかなか厳しい状況で、駅舎の整備が進まないという状況を受けまして、市町さんのコミュニティ施設等整備とあわせて、駅舎も整備していくみたいなの、そういったようなことも幾つも事例がございまして。

それから直近では、日野町さんがされました日野駅の再生事業がございまして、やはり我々の事業としては厳しいので、財政的には日野町さんにご負担いただいたわけですが、日野町さんはただ町の中で唯一の駅ということで、非常に活性化の核としたいということもございましたので、我々はお力になれるということであれば、駅舎の改築についての色々な調整ですとか、そういったことに汗をかかせていただきまして、今、駅舎が

再生しています。

日野町さんにおかれても非常に町の活性化に苦心、努力されているなどというか、地域の活性化に役立てていただいているなど我々としても感謝しているという事例です。

それから不動産関係なんですけども、弊社は鉄道の沿線に住宅開発の不動産を所有していませんので、今もあまり持っていないものですから、鉄道のいわゆる利用者を増やしていくという相乗効果を狙った住宅開発ですとか、そういったものには資源があまりないものですから、あまり念頭においていない。

土井座長 日野町さんの話が出ましたが、付け加えることがあればお願いします。

日野町 日野駅はもともと老朽化という大きな課題がありました。20年ほど前に駅舎をどうするかという話の中で、駅舎の再生ではなくつぶしてしまって、他の市町と同様にコミュニティ施設等整備補助を活用する案がありました。しかし、何とか残せないかという話もありまとまらなかった経過がありました。その間老朽化が進む中で、3年前にふるさと納税制度のクラウドファンディング型を活用し、皆様の熱い思いと多くの支援により、日野駅の再生整備をさせていただきました。

駅舎の整備には、地元の方々も入っていただいて計画を練り、駅内に休憩所、カフェなどを整備したことで新しい賑わいが生まれ、まちの活性化につながっていることはありがたいことです。

これと関連しまして、今、近江鉄道から説明があった中では、基本的には鉄道事業を撤退したいと思っているわけではなかったのかなという理解をさせていただきました。

そうした意味では、今までも連携して色々と利用促進に取り組んできましたが、近江鉄道が民間事業者であることから、まちの広報等による紹介は少し控えていたところがあったのではないかと思います。しかし、今後は公共交通をしっかりと守っていくという公の責務としてもっと近江鉄道線のPR等を積極的にしていくべきだと思っています。

今までも近江鉄道さんが取り組んでこられたいろんなイベントがありました。

そうしたイベントが、開催される市町だけの情報になって、沿線市町全体に伝わっていないことが多くあると思います。そういうことにならないように、できるだけ早くから沿線市町に情報を提供し、それを沿線市町もしっかりと情報発信、情報共有する仕組みを構築する必要があると思います。

また、近江鉄道線の応援団であるガチャコンズのような市民団体とも連携して進めていくことも大事だと思います。応援団の近江鉄道線を良くしようという気持ちは一緒であり、今回を契機に、もう少ししっかりと連携してやっていくことが必要ではないかと思っています。

土井座長 ぜひこういうコミュニティ駅舎の事例が、各沿線の皆さんの市町で実現できればいいなということだと思います。

土井座長 専門家としてこの協議会に出られている地域公共交通総合研究所さん、お願いいたします。

地交研 このペーパーの意味は重たい。民間事業者が、こういう公的な場で提出する意思表示の位置づけは非常に重たいもので、取締役会や社長、それと、ステークホルダーに了解を取ったうえで出しているペーパーであり、この紙が出てくる背景とペーパーから読み取れる近江鉄道様の「覚悟」であると理解し、単なる資料ではないとお考えいただいた方が良いと思う。

中身につきましては、これから議論をしていって、どこで皆様の合意を得られるかはまさにこれからの話です。

私が言うまでもなく、近江鉄道線をどうやって活性化し、再生するのは、お客様は外から持ってこない限り、もしくは車を使っている方を電車に乗り換えさせない限り、増えていきませんので。人口は社人研の推計からも今後も減っていく。その中でどう維持していくのか。

そのためには、やはり角突き合わせるのではなく、共闘体制で助け合いながら、協議を進めていっていただければ、私どもが、1年弱かけてまとめたのは選択肢ではございますが、あれは私どもも経験をしてきて、生き残れた和歌山電鉄のケースや養老鉄道のケースの元の考え方でございますので、ちょっとアレンジしながら、資料で終わるのではなくて、議論が進んだその先に議論しなくちゃいけないこと、鉄道事業再構築事業の検討あるいは公共交通網形成計画ができた後、あれを見ると、「ああそうなのか」となるはずなので、しばらくはお蔵に入るかもしれませんが、そういう位置づけのものと理解していただければありがたい。ペーパーは真摯に書かれていると思います。

四塚会長 先ほど町田様のほうからお話があったように、私も、このペーパーは近江鉄道さんの覚悟があって、非常に重いと感じております。その中で何点か確認をさせていただきたい。

1 ページ目に、赤字の累積が44億円ということで、近年は3.5億から4億円の赤字という説明で、今までの協議会でおっしゃっていただいていることで、この赤字は、いわゆる累積の赤字が積みあがったものを足しているだけで、会社として赤字があるというわけではないという理解でよろしいか。

近江鉄道 はい。

四塚会長 もう一つは今までから、減価償却費の話が出ておりました。赤字の部分のかなりの部分が減価償却費で、これまでの投資経費が算入される、一般的な会計処理であると思っておりますけれども、先日各市町への説明で愛荘町に伺った際に、副町長さんのほうか

ら例えば構造改革をやった場合に、文章の中でも分社化という言葉も出ていますけれども、そうしたときに、いわゆる残存の減価償却費見合いの額は、特別損失計上するというような発言をされたら、報告を受けているんですけども、金額的にいうと約48億円と聞いているんですが、そのことについて、まず一つは、愛荘町さんの受けとめ方についてと近江鉄道からの説明の内容について、この場で共有いただければと思います。

愛荘町 今会長からご指摘のありました点と資料2ページの③の2つめのポツの公共交通を維持していくための方策のところと密接に関係するののかという思いもございまして、累積赤字が約44億で、損失処理が48億ということで、今の段階であれば会社として損失部分を一定対応していくことが可能な形で新たな運営形態に結びつけていけるというところのニュアンスで③の2つめのポツの公共交通を維持していくための方策がまだ残されているという趣旨で受け止めておるが、そういう理解でよろしいか。

近江鉄道 今、石田副町長おっしゃったとおり、2ページ目の③のところの、一方でこの状態を放置し経営状態が悪化すれば、公共交通を維持していくために取り得る方策が奪われてしまうことを危惧いたしました。その部分で、例えばどういうことなんでしょうかという御質問を頂戴いたしました。

その中で、別に協議を先走っているわけではなくて、過去の事例から申し上げますと、例えば上下分離方式をとったときには、鉄道事業者が無償で自治体様に施設をお渡しすることになっていますよ。それが過去の例です。それに従えば、我々が48億円の鉄道事業資産として計上しているものを無償でお渡しするので、48億円を損失計上することになりますよというようなことが例えでございます。今であれば、会社の経営上は経営危機という状況でございませぬので、そういった処理も含めて選択肢として選べますよと。ただこの状況を放置して、会社の経営が立ち行かなくなると、損失を出すだけで会社全体が持たなくなるということも可能性としてありますので、今のうちから対応していくことが必要と考え、検討を働きかけてまいっているとご説明した。

四塚会長 会議の冒頭で、土井先生のほうから、検討会の報告書をご説明いただいたが、その中の35ページですね。

まさに、公共交通事業者が単独で対応が困難になる前に、将来に向けての戦略的な取組を今なら取れるとことで、この時期に、表明をされたという理解でよろしいでしょうか。

近江鉄道 そこはですね、大元は2ページ目の③のなぜ2016年になったのかの1点目で申し上げた経緯がその通りの経緯でございます。

ただ、状況としては、今であればいろいろな選択肢が考えられるなということもあわせて説明させていただいていると御理解いただきたい。

土井座長 議論が深まってきた気がします。ほかに御意見・御質問をいただければと思います。

ます。

甲賀市 回答をいただき、ありがとうございました。2点ほどお伺いしたいと思います。1の②の事業継続が困難な理由についてでございます。鉄道は公共交通機関でありますことから、一般的には民間企業である以上、赤字の事業改善は理解はできるんですけども、前回の会議を持って議会への状況説明を行いましたところ、やはり、会社としての黒字の部分もあるのになぜ、事業継続ができないのか、またどんな努力をされているかといった意見もございました。

過去の勉強会の資料でも示されているとおり、鉄道事業以外にも不採算部門の清算をされているとお伺いしております。そういったことをもう少し詳しくお示しをいただければどうかというふうに思っております。

次に、4の①の11年目以降の見通しについてでございます。赤字補填や上下分離をにしても、鉄道の存続をしていくには今後一定の費用支出を続けていく必要があります。そのため、先ほど御説明をいただきましたが、日ごろから法に基づく点検や検査など適正な維持管理をされておられるんですけども、支援する判断を行うには一定の中期的な費用の負担を確認しておくことも大切であると考えております。

維持管理につきましては、今後10年間と比べて大幅な増減はないかもしれませんが、橋梁やトンネルを抱える以上、11年目以降の設備投資の試算がやはり知りたいと考えております。以上でございます。

土井座長 御質問ありがとうございます。お答えよろしく申し上げます。

近江鉄道 まず1点目でございますけれども、鉄道事業はこういう状況でございますが、会社全体といたしましては、やはりさまざまな事業の好況、不況をもちまして、いろいろ事業を整理しつつ、会社の姿を変えてきてございます。

今、寺村部長から御説明をということでありましたのは、10年から12年ほど前になるんですけども、弊社では大きくレジヤ部門の整理を行いました。例えば、彦根プリンスホテルの閉鎖や県内各地にございました国民宿舎等の指定管理についても、全て閉鎖ということで、施設を改修する、いわゆるホテル事業（宿泊事業）から撤退しました。

あと県内北部だけではなく、福井県のスキー場を経営しておりましたが、すべて閉鎖しました。また県内3カ所ボーリング場を経営してございましたが、安曇川、大津、彦根こちらもすべて撤退ということで、従前12年ほど前には、やはり会社全体の行く末がかなり厳しいという状態で、会社を残すためには、こういった事業整理も避けては通れないということで、経営改革を進めてきてございました。そういった経緯がございまして、それと鉄道事業は違うんじゃないかとおっしゃる御意見も当然あると思うんですけども、我々民間企業としてやってる以上は、やはり公共性の高い鉄道というのもやはり事業の一つではございますので、これを放置するという事は経営の健全性を損なう大きい問題だと思っ

ていますので、皆さんに御検討をお願いすることになってしまったと感じてございます。

2点目の11年目以降の投資ということでございます。

幹事会等も通じて、皆様各行政様は、道路の管理をされておりますので、道路橋の維持管理といったことで最近長寿命化ということが課題になっているというところもございまして、そういったものと考えてもう少し情報を掲示した中で、議会、住民への説明をされたいという希望も受けてございます。

ただ、そのことについて、我々鉄道事業者でございまして、いわゆる道路橋の長寿命化計画というのは、大変不勉強ながらよくわからない点もあるので、ちょっとそこは情報共有を図りながら、どういった御説明、どういった情報を提供すれば、皆様の役に立つのかなということで、甲賀市さんと情報共有を進めさせていただいているところでございます。概ね甲賀市さんの御希望のところとしては、なんとなく理解はできたところでございませうか、それが、やはり関係市町としては10市町でございますので、これが皆様にとって、そういった情報で役に立つのかどうなのかということも、もう少し事務局にご尽力いただいて、共有をした、その辺の状況を整えたいうで、必要があれば、そういったことも踏まえて、していきたいと思っておりますし、我々の情報だけで足りないということであれば、それをどう補足して御説明していただくようにするのかということは引き続き検討してまいりたいというふうに考えてございます。

土井座長 ほかに御意見・御質問ございましたら、よろしく申し上げます。特にないでしょうか。大丈夫ですか。

土井座長 そうしたらですね、今日皆さんから御意見いただきましたことについての簡単なまとめをさせていただけたらと思います。

一つ目が、日野町さんのお話が、私にとっても非常にインパクトがあったんですが、駅の施設だけではなくて、地域の皆さんにとってもみんなで役に立つような鉄道線として、駅舎も含めて行政・市民・事業者の皆さんで知恵を出し合っているものにしていきたいと思います、それだけの資産価値がありますよというお話をいただいたと思うんですが、まさにそういうことを、この協議会での議論を通じて、皆さんに共有できればいいな、というふうに思います。

それから二つ目には、やっぱり協議会そのものの役割として、タイムリミットがあります。先ほどお話しいただきましたように、今、自治体、国の補助で安全施設の整備をされているわけですが、期限が来る。あと3年以内にきちんとした令和4年度からの事業継続のスキームを作っておかないといけません。これは上下分離かどうかにかかわらず、仕組みを考えるについては、はずすわけにはいきませんということですね。

それから、三つ目なんですけれども、前回も今回もそうですが、鉄道事業者としては、これ以上の経費削減は単独ではなかなか難しい状況にあるということが、適切に述べていただけたということであると思います。

4点目として、このペーパーに書かれてなかったんですけども、事業構造転換、上下分離をする場合に、残存簿価が48億円ぐらいあるということに対して、これは新しく引き継ぐところには持っていかなくて、近江鉄道の中での特別損失として処理していく。この48億円は引き継がない、あるいはその残存簿価は引き継がないということですね。余力があるうちにこういう対応をとらないといけませんということで待ったなしの状況にあります。ということとともに、まずは引き継がれたら重要な項目ですのでそれについては、仮に上下分離した場合には、市町の皆さんの御負担になるようなことはありません。といったことを今お話しいただいたと思います。

それから、5点目です。これも収支をみる場合に大事な話だと思うんですが、今回の、近江鉄道が出されたペーパーで鉄道部門の分社化については、これからの課題ということで、ふさわしい形態をとっていくときに、この分社化も選択肢の一つになるのではないかと、御見解を示していただいています。

最後に6点目ですが、まさに甲賀市さんから話が出てきました。橋梁・トンネルこういったものは、かなり長い年月が経っているが、これについての、点検だけではなくて、もしかしたら将来架け替えみたいなものに、対応していかないといけないとしたら、これをどうしていくのかという課題は残っている、ということであります。

この課題は多分、この協議会で議論していくということだけでなく、これを引き継いだ形での法定協議会で、きちんと内容を共有できればいいのかな、というふうに考えられると思います。

6点に整理させていただきましたけれども、こうした内容を踏まえて、次回の協議会を最終の協議会として、次のステップである、できるだけ早い段階で、法定協議会に移行することが望ましいというふうに、私のほうでは考えます。今私がまとめた内容、それから次回の協議会を最終回として、法定協議会に移行する、その前段として首長会議というものも必要だと思います、こうした6点の確認事項を踏まえて首長会議の開催・法定協議会への移行、ということにつきまして御確認いただけたらありがたいと思います。

今申し上げた点について、御意見・御質問いただければと思いますが、いかがでしょうか。

特に異論がないようでしたら、こういう方向で進めさせていただきたいと思います、また御質問ご意見等ございましたら、事務局のほうに御連絡いただければありがたいと思います。

本日は朝早くお集まりくださりまして、まことにありがとうございます。

こうした皆さんの御意見をいただきながら、この協議会に活かしていきたいと考えてございますので、引き続きどうぞよろしくお願ひしたい。本日の議事は以上で終了ということになります。

司会（県） 委員の皆様には長時間にわたりまして熱心に御議論をいただきましてありがとうございます。

次回でございますけれども、7月29日月曜日、14時30より東近江市役所で開催をさせていただく予定をしておりますので、よろしくお願いいたします。

本日はこれで閉会をさせていただきます。