

## 近江鉄道沿線自治体首長会議

2019年8月27日（火）13:00～15:00

於：アピアホール

参加者：

（沿線市町） 大久保貴・彦根市長、小西理・近江八幡市長、岩永裕貴・甲賀市長、小椋正清・東近江市長、平尾道雄・米原市長、藤澤直広・日野町長、有村国知・愛荘町長、伊藤定勉・豊郷町長、野瀬喜久男・甲良町長、久保久良・多賀町長

（国） 八木貴弘・国土交通省近畿運輸局交通政策部長  
井野則明・国土交通省近畿運輸局鉄道部長

（交通事業者） 喜多村樹美男・近江鉄道（株）代表取締役社長

（滋賀県） 三日月大造・滋賀県知事、四塚善弘・滋賀県理事（交通政策担当）

**知事** 日頃の本県の交通行政に、それぞれの立場で、御理解・御協力いただいておりますことに感謝申し上げたいと思います。

また120年以上にわたりまして、大変厳しい経営も乗り越えながら、私たち県民、町民、市民の足として、鉄道事業を担っていただいている近江鉄道株式会社の関係者の皆様方には心から敬意を表し、感謝を申し上げたいと存じます。

近江鉄道株式会社から、平成28年度に県および沿線市町が、鉄道事業の推移や今後の課題にかかる状況説明を受けたことを契機にこの間、県、市町、鉄道事業者の3者が勉強会やフォーラム等開催しながら現状と課題の共有に努めてまいりました。

また昨年12月には、市町、県、近江鉄道株式会社および学識経験者ならびに国土交通省近畿運輸局にも参画いただきまして、近江鉄道線活性化再生協議会を設置いたしまして、今後の近江鉄道線のあり方について本格的な議論をスタートしたところでございます。

この協議会におきまして、今後も近江鉄道線が必要であることにつきましては、関係者間でおおむね共有できたところですが、一方で、具体的な将来の選択肢を考える上で必要となる存続形態、財政負担等につきましては、市、町ごとに、それぞれにさまざまな考え方があることも明らかになったところでございます。

当然行政だけではなくて、町民の皆様方、市民の皆様方ならびに観光等で御来訪される方々の交通便利性のこともよくよく汲み取っていかなければならないとも考えているところでございます。

こうした中、去る7月29日には、近江鉄道線活性化再生協議会の最終回となる協議会を開催いたしまして、今後、近江鉄道線の維持存続を目指して、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会を設置することについて、全会一致で承認されたところでございます。

こうした経過を踏まえまして、本日は、沿線市町、県、そして近江鉄道株式会社のトップが初めて一堂に会し、令和元年10月に法定協議会を設置して、将来の近江鉄道線のあり方

に関して、存続形態や財政負担等も含めて具体的な議論を始めることについて、国土交通省近畿運輸局を含めて、関係者間で意思統一を図ることを目的に、本日は開催されるものがございます。

この会議が、将来の地域にとって、あのときが大変重要な会議だったと振り返っていただくことができるよう、しっかりと議論することを共に誓い合い、円滑な進行に御協力いただくことをお願い申し上げ、挨拶とさせていただきます。一緒に頑張りましょう。どうぞよろしくお願いいたします。

**司会** それでは、これより議事に入らせていただきたいと思います。議事の進行は、滋賀県理事の四塚が務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

**県四塚理事** お手元の次第でございますように議題が1から5までございます。まず次第1のこれまでの検討経過等について、事務局での説明をお願いします。

**事務局** まず資料1をごらんください。これまでの検討経過について御説明を申し上げます。

まず、概要でございますけれども、平成28年度6月に県ならびに沿線市町に対して、近江鉄道から鉄道事業の現状や今後の課題等について、状況説明がございました。

それを受けまして、平成28年度から29年度にかけて勉強会を開催し、沿線市町、県、近江鉄道の三者で、現状や課題について、共有してまいりました。

平成30年度には平成31年度に法定協議会の設置を見据え、部課長クラスによる検討会を設置しまして、設置に向けた準備・調整を進めてまいりました。

また併せて、調査検討やフォーラム等も開催し、気運の醸成にも努めてまいったところがございます。

詳細は2番で経過をまとめております。かいつまんで説明をさせていただきます。

平成28年6月に近江鉄道から状況説明ということで、長期にわたり営業損失が継続しており、今後も利益が見込めない、あるいは老朽化施設がたくさんございますので、この更新に多額の設備投資が必要になる、そういったことも含めて、民間企業の経営努力による事業継続は困難だというような説明がございました。

これを受けて、平成29年の1月に、県、市町の課長級、近江鉄道の三者で勉強会を設置して、翌年の30年2月まで勉強会を開催いたしました。

その中で、鉄道事業の推移、今後の課題、利用状況や利用促進、また近畿運輸局にも御協力いただき、交通に関する法律面、あるいは上下分離を実施している岐阜県の養老鉄道へ先進地視察し、ヒアリングなどもしてまいったところがございます。

また勉強会をしている最中の29年12月には、新聞報道で、近江鉄道が同社単独で維持することが、将来的に困難になるというような見通しの報道もなされたところであります。

そのような経過を踏まえまして、平成30年の7月に、平成31年度中に法定協議会の設置

を目指しましょうということで、副首長級によりますキックオフ会議を開催し、意思統一を図ったところでございます。

こうした経過を経まして、昨年30年の12月、近江鉄道線活性化再生協議会を設置して、7月までの間に、市町の部課長級、学識経験者、近畿運輸局も交えて、近江鉄道の現状分析や近江鉄道がなくなった場合の影響、問題点、また代替交通手段を導入した場合の話でありますとか、また鉄道線を存続する場合の存続パターン、費用について協議をしてまいりました。

またあわせて、近江鉄道さんからは、鉄道事業者としての意向についても、御説明をいただいたというところでございます。

これが主だった検討経過でございます。

続きまして、資料2でございますが、昨年12月に立ち上げました近江鉄道線活性化再生協議会における確認事項についてでございます。

この協議会では、計6回にわたって議論をし、その中で次の6項目について確認をしたところでございます。

1番目が、基本姿勢ということで、この中では、知恵を出し合って、近江鉄道線を役に立つものにしていくということ、沿線自治体、市民、事業者で共有することが重要である。そういった中で、近江鉄道線を、地域の財産として、どう活かしていくかという姿勢で議論するというを確認しております。

2番目が、議論の目標期限ということになります。

これは令和3年度、具体的には令和4年3月31日をタイムリミットとして、新たな事業継続のスキームも作らなければならないということを確認しました。これにつきましては、現行、国、県、沿線市町で、近江鉄道活性化計画に基づき、近江鉄道線の施設設備整備に対する事業費の補助を実施しておりますけれども、この計画が平成24年度から令和3年度までの10カ年の計画ということになります。

その計画期間の満了までに、新しい今後のあり方とそれを踏まえた後継計画を策定することが必要であるという意味でございます。

3番目、鉄道事業の現状ということになります。

近江鉄道株式会社では、これ以上の経費削減は、単独では難しい状況にあるということが示されました。

これにつきましては、平成6年度から25年間連続して営業赤字が継続をしており、営業損失が累計で44億円を超えるという状況でございます。

また、これまで会社として様々な増収、またコスト削減策の取組を進められたが、施設の老朽化に伴い、安全運行に必要な設備投資が今後も増加する見込みであるということで、自社の経営努力だけで鉄道事業を継続することが困難であるという状況になっております。

4番目、今後の議論に向けた鉄道事業者としての姿勢ということでございますが、事業構造の転換にあたって、具体的には上下分離方式の場合ですけれども、現在約48億円の残存簿価は特別損失で計上して、新たな体制には引き継がないという意向が示されました。

つまり、近江鉄道の余力があるうちに、次の新しい継続方法を定めることが重要であるということを確認しました。

また、今後のあり方を検討する上で、鉄道部門の分社化についても、一つの選択肢であることが示されたということでもあります。

続いて、5番目、存続形態の議論における課題ということですが、現在近江鉄道には100年を超える橋梁が7本、トンネルが2本ということで、今後、大規模な改修の必要性も見込まれるところがございます。

日々こういった施設は、安全点検で安全は十分確保いただいているところがございますが、やはりそのような懸念がございますので、この鉄道資産の譲渡や鉄道事業の存続形態を議論する上で、安全管理責任や費用負担上の懸念が非常に大きいという問題でもありますので、この課題については、引き続き、法定協で議論していくことが必要ではないかということを確認したところがございます。以上です。

**県四塚理事** 今まで検討経過と再生協議会における確認事項を説明させていただきました。それでは、ただいまの説明に対しまして、御質問、御意見等ございましたら、御発言をお願いいたします。

(あとでまとめて発言するとの声あり。)

**県四塚理事** それでは議題2に移らせていただきたいと思います。鉄道事業者としての意向について、御説明をお願いします。

**近江鉄道** 改めまして、近江鉄道の社長の喜多村でございます。

本日、この首長会議の席におきまして、発言の機会を与えていただきまして誠にありがとうございます。

またこのたびは、近江鉄道線の今後について、検討を重ねていただき、これにつきましても大変深く感謝を申し上げる次第です。

さて、先ほど来、御説明もありましたとおり、当社の鉄道事業は、25期連続の赤字というような状況でございます。

この件につきましては、約3年前に滋賀県の西嶋副知事に、近江鉄道線の現状を踏まえ、今後の地域としての公共交通のあり方というものをぜひ御検討いただけないでしょうかということをお願いを申し上げました。

御存じのとおり、鉄道事業は、お客様からいただいている運賃、定期あるいは定期外含めてでございます、これによって成り立っております。

さらに、設備投資に対して、国および沿線自治体から補助金をいただいております。

こういう収入に対し、支出としましては、固定費の人件費、あるいは、設備維持更新費また動力費というようなものが主な支出という形になっております。

こういう収支構造をとっております関係で、乗っていただくお客様が増減するということは、運賃収入が上下するという事で、近江鉄道線におきましては、かつてのピーク時から半減をしているという状況でございます。

コストダウンを図ってもなかなか固定的経費を賄えないという状況が続いてきてございます。

これまで、当社としても、沿線に新駅を開設するというようなこともやってまいりました。新たな通勤客を取り込むということで、定期利用客を増やすというようなこと、あるいは、各種イベント列車を走らせる、あるいはイベントを実施するというようなことで、新たな定期外旅客を増やす努力もしてまいりました。

また、列車の運転も現在ワンマン化しておりますけれども、ターミナル駅以外については無人化を進めてまいり、経費削減にも努めてまいったわけでございます。

この25期を通算しますと、鉄道事業の赤字は44億ということになっておりますけれども、加えて線路、あるいはいろいろ車両等を含めまして施設の老朽化に伴いまして、鉄道事業の使命である安全運行をなんとでも維持しようとする、これからますます、設備投資、あるいは修繕が必要なことが見込まれます。こうしたことを踏まえまして、やはり一企業の経営努力だけではなかなか、維持継続できないということに至りまして、今日に至ったというわけでございます。

次に、現状近江鉄道自身は、鉄道事業は確かに赤字かもしれないけれども、会社としては黒字ではないか。あるいは親会社が西武鉄道で、西武グループがバックにいるじゃないかということも、いろいろ聞くわけでございますけれども、これについても若干コメントさせていただきますと思います。

近江鉄道は、鉄道事業以外に、バス事業、あるいは不動産事業、観光事業などを営んでおります。また子会社まで含めますと、船舶事業、あるいは旅行業、タクシー事業、こういったことを幅広く展開をさせていただいているわけです。

会社の事業としては、事業ごとに中長期的な計画を立てまして、各事業の利益がきちっと出るかどうかということを考えて施策を実施してまいっております。

当社においても、事業ごとの収支責任を負っているわけでございまして、現在西武グループ各社は、持ち株会社の下で各事業会社それぞれが経営努力をするということを求められているわけでございます。

そういうグループ全体の事業運営に対して、株主、あるいはさまざまステークホルダーがいて、こうしたところからも監視を受けることになっています。西武鉄道は、近江鉄道の100%親会社でございますけれども、鉄道事業運営については、必要な人材を派遣する、あるいは、鉄道車両、線路、マクラギ等の資材を格安で提供するという事で、同じグループ会社の鉄道会社として、必要なサポートはしてくれております。

しかしながら、子会社の赤字事業を親会社がそのまま面倒を見るということは到底できるものではございません。また、これまでの他社事例を見ましても、他の大手私鉄におきましても、鉄道事業自体が黒字であっても、一部の赤字線区がどうしても持ちこたえられ

ないというようなところを、再構築を受けて切り離すという選択をされたところもございます。

当社においては、線区ごとの収支によって一部切り離すといったことは現在考えておりませんが、こういった例もございます。また、近江鉄道グループ自身の歴史を見ましても、過去における事業形態から大きく現在変貌を遂げております。

特に、かつて稼ぎ頭でありました観光事業等におきましても、ホテル、スキー場、ボーリングと、大変幅広くやっておりましたが、不採算ということによって、撤退あるいは閉鎖をしてきたということもございます。

こういうことを繰り返すことで会社としては生き残っていくと。そのために、事業ごとの経営改革をやってきたということもございます。

しかしながら、鉄道事業は、その公共性から単年度で赤字だからといってすぐやめられるというものではございません。

そのため、当社としてはこれまで25期赤字ではありますけれども、ぎりぎりまで経費削減をして、辛抱しながらやってまいりました。

会社としての事業継続性を判断し、収益改善を求められるということは、しかしながらやっぱり一般の会社と同じでありまして、その際に、会社全体の収支がとれているから、鉄道事業の赤字はいいじゃないかという判断はできないということもございます。

当然ながら、会社としての収支を維持するために、ほかの事業の収益で埋めていくということになりますと、結果的に他事業の従業員の処遇も維持できないということにもつながりかねないことであります。

御存じのとおり、全国的に今、バス、タクシー等においても、運転手不足ということで、なかなか路線バスの維持も難しい状況であります。

こういうことがございますと、やはり路線バスの維持、あるいはサービス向上もできなくなってくるということにもつながりかねないということもありますので、ぜひこの点については御理解を賜りたいと思います。

今回の再構築に対しての、我々のスタンスでございますけれども、これは3年ほど前に、県のほうにお話をしてお願いをした当時と何ら変わるものではございません。

当社としては、地域とうまく連携をしながら、地域の生活を支える公共交通がどうあるべきかということを、沿線の皆さんと一緒に考えていきたいと考えております。

当社の鉄道が走っている沿線の住民の皆様、あるいは利用者の皆様に対して、近江鉄道を含めて今後の地域交通がどうあれば最もよいのかというようなことも、ぜひお考えをいただきたいと申し上げます。

これから策定をされます、地域公共交通網形成計画によりまして、タクシーあるいはバスなどと一体になって、鉄道が幹線としての役割を果たしていければと考えております。

現在、毎日当社を使って通勤あるいは通学をしていただいているお客様がいます。

当社としては現在、廃止というようなことを表明は一切しておりません。しかしながら、当社単独では鉄道事業の継続が難しいと申し上げますので、このまま経営状態が何

も変わらないということになると、我々ももちろん望んでおりませんが、結果として廃線せざるを得ないということにもなりかねないと考えております。

当社は今回、立ち上げていただきます法定協議会の検討で、なるべく1日も早く結論が出ることを望んでおりますけれども、それまでの間はどれだけ赤字が出ようと、歯を食いしばって安全運行に努めていこうと考えております。

我々は、今後においても、鉄道事業で地域の皆様、あるいは利用者の皆様に貢献ができるということであれば大変幸せだと考えております。

長期的に経営が安定化できるようになれば、今までなかなかサービスとしても、十分だとは当然思っておりませんが、今までできなかったサービスができるようになる、あるいはより使いやすくなって快適な鉄道になるというようなことまで、努力を重ねてまいりたいと考えてございます。

以上、現在の鉄道事業者として見解ということでお話をさせていただきました。どうもありがとうございました。

**県四塚理事** ありがとうございました。それでは、ただ今の御説明に対しまして、御質問・御意見等ございましたらよろしく申し上げます。

では、今の段階では、御質問はないということで、後ほどまとめて伺います。

続きまして、議題の3つ目、地域公共交通の再生について、近畿運輸局から御説明をいただきたいと存じます。どうぞよろしく申し上げます。

**近畿運輸局八木交通政策部長** 国土交通省近畿運輸局交通政策部長の八木でございます。

運輸局では、鉄道、バス、タクシー等交通全般、そして観光振興全般を所管しております。常日ごろから皆様方には、地域の振興に向けて、連携させていただいていることに深く感謝しているところでございます。

本日は、私から、地域公共交通の再生についてということで、今後のこの協議会の進め方に当たっての前提といいますか、公共交通の再生についての仕組み、考え方について、ポイントを説明させていただきたいと思っております。

まず表紙の次、2ページ目、前提として国全体の取組の法制度の背景について簡単に説明させていただきます。

皆様方、御承知かと思えますけれども、全国的に見ましても、地域公共交通サービスというのは、大変厳しい状況になってきております。

2ページ目の右側に、地域公共交通サービスの衰退ということで記載させていただいておりますが、二つ目のポツ、鉄軌道については、2000年以降に、41路線・約895kmが廃止されています。

また、その下のところですが、バスも厳しくなっておりまして、公共交通空白地が増えてきている。そして、交通事業者については、経常収支が赤字のところが増えてきているということでございます。

さらに、今後さらに急激な人口減少がくるということでありまして、そのことで、地域公共交通をめぐる環境がますます厳しいものになることが予想されてございます。

次のページ、3 ページ、そのような状況を踏まえまして、法令上の制度がどうなっているかの概観を説明させていただきます。背景ですが、地域公共交通活性化再生ということが、喫緊の課題となっている中、平成 19 年 10 月に、地域公共交通活性化及び再生に関する法律というのが施行されてございます。

これは、地域公共交通について、これまで交通事業者の取組に焦点が当たっておりましたけれども、地域における主体的な取組や創意工夫を総合的に推進していかなきゃならない。市町村のほうで計画をつくって交通対策をやっていくことを法律上位置づけて制度化したものでございます。

ただ、平成 19 年に法律ができてからもっと状況が厳しくなり、右側に環境の変化と書かせていただいておりますが、人口減少、少子高齢化が加速度的に進展しています。

そこで、平成 25 年 12 月に交通政策基本法が施行されております。

これは、当時、三日月知事にも御尽力いただき、与野党で、基本法ということで通していただいたわけですが、交通というものを、交通事業者だけではなく、きちんと正面からとらえて、交通に関する基本理念というものを明らかにし、それに対して関係者が各々どのような立場なのかを明らかにした法律でございます。

これを具体化する形で、翌年、平成 26 年 11 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正する法律が施行されております。これは 19 年の最初の法律から一步踏み込んでおりまして、交通政策基本法の基本理念にのっとりまして、地域公共交通網形成計画という新たな計画制度が創設されております。

これは、地方公共団体の方々が中心となって、まちづくりと連携させて、交通ネットワークの形成を図っていこうというようなものでございました。

以上が概観ですけれども、個別にもう少し詳しく御説明させていただくのが 4 ページ以降でございます。

まず、交通政策基本法、平成 25 年の 12 月に施行されておりますけれども、その中で、メインになっていますのが、2 条以降の基本理念でございます。

これについては、まず 2 条のところでは交通の果たす機能に鑑みようということで、交通事業というのが、営利事業ではあるけれどもしかし、大きな機能を持っているということが法律上きちんと書かれたわけでございます。

国民の自立した生活の確保、あるいはその地域間交流などの観点で大きな機能を持っている。それから、国民の交通等に関する基本的需要の充足が重要だ、こういうところをきちんと基本的認識に立って、交通政策というのはやっていかなきゃいけないということが法定化されたわけでございます。

また、関連しまして、主な規定事項の 2 つ目ところに、国、地方公共団体等々の責務ということが規定されているということを行き書いてございますけれども、ここで国につきましては、交通に関する施策を総合的に策定・実施をしていくということでございますが、



地方公共団体につきましても、区域の地域の自然的、経済的、そして社会的条件、その地域の条件に応じた交通施策というものを、策定・実施することが法律上規定されてございます。

また、それを受けまして次の地域公共交通活性化再生法では、もう少しさらに具体的に規定されておりまして、口頭で御説明しますと、国につきましてもは、基本方針を作成して、地域公共交通活性化を推進していくんですけども、その中で、必要な情報集積、分析・提供、活性化再生を推進していこうという役割がある。都道府県につきましては、広域的見地から助言その他の援助をしていただくとともに、市町村の方々と密接に連携して、主体的に活性化再生に取り組んでいただく。

それから、市町村の皆様方には、関係者と相互に密接な連携をとっていただいて、主体的に活性化再生に取り組んでいくことが法律上規定されたわけでございます。

次のページ、5ページをごらんください。

法律上は色々と書いているわけですが、基本的な考え方というものが26年8月に、交通政策審議会の最終取りまとめに記載されてございます。地域公共交通の実現に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方でございます。

ここで新たな制度的枠組みというものが、地域公共交通活性化再生法の改正内容でございました。

こちらで謳われたのは、問題解決の方向性として、これまで民間事業者の事業運営に任せるといった形で取り組んでいくというのがメインでありましたけれども、それだけではなくてプラス、地域の総合行政を担っていただいている地方公共団体の方々に先頭に立っていただき、地域の関係者みんなで知恵を出し合って、合意を図っていこう。

そして3番目ですけれども、交通ネットワーク全体、地域全体トータルで、みんなで新しい地域のあり方を構想して実現を図っていこうという、そういう方向で進めていって問題解決に取り組んでいこうということが謳われたわけでございます。

その下、6ページでございます。こういった考え方を具体化するものとしまして、地域公共交通活性化再生法が改正され、現在に至っております。

ポイントは、右側で、①地方公共団体の方々に中心になっていただいて、②まちづくりなど関連施策と連携し、③面的な交通ネットワークを考えていこうとするものでございます。具体的なスキームといたしまして、その下ですけれども、地域公共交通網形成計画という地域公共交通に関するマスタープランというものをみんなで作り上げていこうということでございます。

右側に少し小さく書いてございますが、事業者と協議の上、地方公共団体が関係者と協議会を開催して、策定していこうということでございます。

さらに網形成計画ができた後、さらに場合によっていくつかの個別事業を始めていくということになった場合に、手続特例など規定しているのが法律の中身です。

そこで、この地域公共交通網形成計画をつくる協議会が、最後の7ページでございます。

みんなが集まれば協議会なわけですけれども、法律上位置づけられた法定協議会というも

のについては、それぞれ法律上の効果が生じるということでございます。

第 1 には、法律の第 6 条の地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は協議会を組織することができるとなっております。そこで、関係者の皆様方に集まっていたいて、網形成計画をつくっていくに当たって右側に二つの義務を記載してございます。

一つは、協議応諾義務でございます。協議が始まると通知を受ければ、民間事業者の方であっても、関係する方々は協議の場に入ってくださいということです。

それから二つ目、その下、結果尊重義務ということでございます。協議会で協議が整った場合については、その協議の結果を尊重しなければならないということです。いざ協議に基づいて、みんなで何かをやるという段になって急に反対するといったことは、基本的にはだめで、みんなで話し合った結果を尊重しようということでございます。

以上、公共交通の再生についての関連する法制度とその考え方について御説明させていただきましたが、ポイントはやはり先ほどの 5 ページ一番下の 3 点です。

関係者みんなで話し合っ、地域全体のネットワークを考えていくということが、まさにポイントでございます。

この地域につきましては、既にそのような取組が進められつつあるわけですが、私も近畿運輸局といたしましても、こういった地域の取組に関して、できる限りの御協力をさせていただこうと思っておりますので、今後ともぜひ、よろしくお願いいたします。

**県四塚理事** ありがとうございます。ただいまの地域公共交通活性化再生法に基づく網計画の策定についての御説明に対し、御質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

**近江八幡市** 地域公共交通網形成計画、いわゆるマスタープランをつくるのに、法定協議会はコンパルソリーなのかどうか。

**近畿運輸局八木交通政策部長** 協議会については組織することができるという法律上規定されているということで、コンパルソリーではないです。

**県四塚理事** ほかによろしいですか。

**知事** もう一つ関連して、この 6 ページの下のところ、先ほど御説明のあったこの地域公共交通網形成計画をつくり、地域公共交通特定事業に認定されたら、法律の特例措置等により計画の実現を後押しとありますが、具体的にどのような財政措置等があるのか。

**近畿運輸局八木交通政策部長** それは事業の中身によってもいろいろ違いますが、二つ大きくございます。

一つは法律上の特例措置として、手続き特例がメインになっています。大勢の方々が計画

を立てて、具体的な事業をやっていこうとしますと、国土交通省の関係で、いろんなその各事業法の手続きがあるんですが、それについては、大胆に省略と言いますか、計画の手続きをすることで、個別の事業法に基づくいろんな許認可、届出などについては、かなりの部分が省略されるという意味での法律上の効果がございます。

もう一つは、予算面での支援ということもございますが、これは事業の中身によってそれぞれですが、一部若干補助についての上乗せがあったりします。

**県四塚理事** よろしいですか。

**米原市** 地域公共交通網形成計画を法定協議会で作るんだと聞いていた。しかもその計画の中で、存続形態、財政負担はまだ決まってないわけですけども、近江鉄道の存続維持、運行の中身もこの中で決めていくということで理解をしてよいか。地域公共交通網形成計画の中身は、我々が関心を示していて、態度表明を求められている法定協議会を作るというポイントの中に、近江鉄道の維持存続等の中身が出来上がると理解してよいか。

**県四塚理事** 市長さんの御質問ですけれども、次の4番の議題で説明をさせていただく内容になっているので、よろしくお願ひしたい。

では、4番目の「地域公共交通活性化再生法に基づく協議会の設置について」を議題とさせていただきます。よろしくお願ひします。

**事務局** 資料の4をごらんください。近江鉄道線活性化再生協議会の法定協議会への移行について、ということでございます。

これまで、昨年12月に設置しました近江鉄道全線活性化再生協議会におきまして議論してきたわけですけれども、この協議体を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会として移行設置するというものでございます。

1番の目的としましては、活性化再生法に基づきまして、先ほど説明にございましたように、近江鉄道沿線地域にとって望ましい公共交通網を示すマスタープランとしての地域公共交通網形成計画を作成するために設置をするものであります。

この計画では、地方公共団体が中心になりまして、まちづくりでありますとか、観光戦略等の関連施策と連携しまして、面的な公共交通ネットワークを再構築するための計画でございます。公共交通機関としての役割分担を明確にするためのものでもございます。

2番目、構成員ですが、これまで地方公共団体、交通事業者を主体として議論をしてまいりましたが、これに加えて、地域公共交通の利用者、例えば、商業経済関係団体の方、教育関係、観光関係といった形で、多種多様な主体で構成をしてまいりたいと思います。

3番目、設置の効果でございますが、1番目、先ほどの説明にも出ましたように、協議応諾義務ということで、通知を受けた者は、協議に応じなければならないとか、結果尊重義務ということで、協議会で出された協議結果については、尊重しなければならないというこ

とでございます。

併せまして、2番目でございますけれども、網形成計画の策定にありますとか、それに関する調査等にかかる費用について、国の財政支援が期待できるという効果があると思いますし、3番目ですけれども、今後各計画の策定を行った上で、事業構造の変更を仮に行った場合につきましては、自治体の起債措置が認められますとか、国庫補助の嵩上げ等の期待ができるということでございます。

4番目としまして、協議事項でございますが、現行の近江鉄道活性化計画が令和3年度で計画期間が終了しますので、それ以降のあり方について、まずは近江鉄道線の路線の存廃でありますとか、存続形態、また財政負担等の基本事項をまず、結論を出した上で、この地域の地域公共交通網形成計画を策定してまいりたい、ということであります。

まずは、近江鉄道線の維持存続を目指しまして、こういった基本事項について合意をしたうえで、地域公共交通網の協議をしてまいりたいと考えております。

5番目の協議の流れでございますが、第1ステップとして、基本的な方針の設定ということで、路線の存廃、存続形態、財政負担についての基本的な方向性を決めた上で、第2ステップとして、目標の設定ということで、具体的に公共交通の利用者数の目標値を決めたいと、第3ステップとして具体的な施策及び事業の中身について、議論させていただくという形で、地域公共交通網形成計画を策定してまいりたいということでございます。

事務局の説明は以上でございます。

**県四塚理事** それではこの件に関しまして御質問等ございましたらよろしくお願ひいたしたい。

**日野町** 今の4番目ですが、レジュメの次第のところについては、協議会の設置についてという書きぶりになっていますが、資料4の表題部分は移行についてとなっています。

設置についてなのかなと思ったんですが、今の説明を聞いていると、構成員も違うメンバーが入ってくると言われましたが、移行という言葉にこだわる理由があるのか。

新しいメンバーが入るのであれば、これまでの議論を踏まえて、新しいステージの法定協議会を設けるといこととするのであれば、移行よりも設置の方が馴染む気がするんですけども何か意味があるのかどうか、教えてください。

**事務局** 今の御質問でございますが、町長がおっしゃいますように、法定協議会の設置ということで、資料は移行となっておりますが、設置ということで、訂正をさせていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

**米原市** 先ほど、法定協議会としては、何度も出てきた地域公共交通網形成計画をつくるんだという再三説明がありました。

今資料4の説明でいくと、協議事項ということで、名前を近江鉄道活性化計画ということ

を言いながら中に、近江鉄道線の路線の存廃あるいは存続形態さらには財政負担の基本的な事項について結論を出すということである。

我々としては、法定協議会という、かなり厳しい状況に入っていくということであれば、むしろこの協議事項になっている近江鉄道線の存続の話とか、あるいは存続形態、財政負担ということもある程度見えて、それから地域の公共交通をどうつくっていくのかというマスタープランを作るという順序の方が良いと思うが、この順序でよいのか。もう少し申し上げると、法定協議会の設置によって、近江鉄道が本当に再生できるのか、県も含めて沿線地域が近江鉄道線を残すという共通理解はあっても、そのことを通して、どういう、運行形態、あるいはどういうふうな将来展望を描けるのかがはっきり今、私どもの中で見えきれてないのに、法定協議会をつくって、公共交通網形成計画を作ると言われても、その元になる近江鉄道がどういう運行形態になるのか、そのことがもっと見える必要があるのではないのかと私は思っています。もし、こういう順序ですということであればそういう説明をしてほしい。

**県四塚理事** 米原市長さんの御質問は大変大事なことだと思うので、事務局で回答をお願いします。

**事務局** 米原市長の御質問でございますけれども、近江鉄道線がまずどういった形であるかというのは、この地域の幹線、公共交通の核としての位置づけがございます。

そうした中で、この地域全体の公共交通のあり方を議論していく上では、まずは近江鉄道線がどうあるべきなのかということから、スタートさせていただくべきかと考えております。

そうした上で、近江鉄道線がどういう形で残るのか、あるいは極端な話、なくなるのかということも含め、またそうした場合には、代替交通はどういったものが考えられるのか、そういったことも含めてのマスタープランというふうを考えて進めていきたいと考えております。

**米原市** 順序としてはここに書かれている協議事項の近江鉄道活性化計画は令和3年で一応終了するので、それ以降の計画をつくるという建前の中で、近江鉄道の存廃、存続形態、沿線の財政負担がまずは決まるという理解でよろしいか。

**事務局** はい。そのとおり。

**知事** それが一番下の第1ステップというものです。

**東近江市** 平尾市長の質問に対する明確な答えになっていない。私の質問と一緒に、法定協議会を作ってメンバーが増えますと、従来、検討されていた担当者であるとか、鉄道事

業者、あるいは事務局あたりは理解しているかもしれませんが、そもそも資料1の平成28年6月の、近江鉄道線活性化再生協議会のこれまでの検討経過の中の、摘要の三つ目のポイントで、民間企業の経営努力による事業継続は困難、これを前提としているわけです。なぜ、困難なのか。25年間の赤字を続けてきた近江鉄道は、こういった努力をしてきて、PLはこうで、したがって、民間企業単体での事業継続は不可能になりましたというところをしっかりとこの法定協議会をやるにしても、その前段として我々が理解しておかないと、近江鉄道が沿線市町に丸投げした経緯が聞きたいわけで、そうしたら、近江鉄道にこれは無理なんだという認識を私たちが持った上で真剣に取り組んでいかないと。

この根拠がわかっていますか。私には全然理解できない。今日はこの説明があるんだと思っていました。民間企業の経営努力による事業継続が困難。私はこれに対して過去市長になってから近江鉄道に散々言ってきた。こういうことにトライしてはどうですか。あるいは米原発の電車がずっと高宮で多賀の方に行く。前に豊郷町長からはっきり聞いたが、豊郷町は近江鉄道をまちづくりのあてにはしていない。本線がないから。つまり、新幹線に接続してない近江鉄道は、広域的な公共輸送機関としては機能していないのと一緒に。かつて米原―貴生川間が本線であり、近江八幡に行く近江八幡線（八日市線）、多賀線だった。今の近江鉄道はスクリーン駅ができたがために、最大乗客数の利便性を図るのは民間企業として当然でしょうという切り返しが私に対してあった。果たしてこういったことが本当に地域に受け入れられているのかどうか。

そしてもう一つ、東海道新幹線の米原駅にひかり号が1時間に1本停まります。近江鉄道も1時間に1本です、100%とは言わないけれども、東京へ行く人が本当に多い。沿線のビジネスマンが。それに対して、近江鉄道としては、JRとの乗りかえ駅は彦根と決めています。こういったことを私たちは周知した上で、私は営業努力が足りないというのはそこですよ。

本当に沿線市町の意向を聞いて、ニーズに応じるような経営をなさってきたのかどうか。そういったことも含めて、今この時点で、もう経営が無理なので、沿線市町で検討してくださいというのはちょっとおかしいんじゃないか。法定協議会をやるのはいいけれども、その前提となる近江鉄道のこれまでの足跡の中でどういう努力をしてきたのか。そういったことも明らかにしていただかないと、納得がいかないと私は思いますが、豊郷町長もはっきり言ってください。はっきり言っておられたじゃないですか。

豊郷にとって、鉄道の駅があるのはまちづくりに大変大きなこと。それがまちづくりのために機能していないとしたら、このこと自体がね、我々も反省しないとイケないが、自治体ももう少し鉄道事業者と寄り添って、一緒になって住民の利便性さらに鉄道利用の促進を図らないとイケない。

私は今ね、もう少し努力の結果を、推移を見てからやっていかないと、本当にこれから先の将来の人たちに大きな汚点を残すんじゃないかなっていう、そんな気がしてならないので、入口論として、ちょっと質問させていただきたいと思います。

**豊郷町** すぐ単刀直入にしゃべりますので申しわけない。昔は、やはり彦根・米原に行く電車があり、だから利便性が地域にはありました。

それが今は、高宮止が大半です。だから豊郷の人間はあまり乗りません。彦根・米原に行く電車があればいいんですけれども、そういう中で、やっぱりこれをどういうふうに再生させていくのか、そこから切り口を探していかないと難しいだろうと思います。

駅の近くに豊郷病院がありますから、やはりたくさん利用客は、病院のためにあるんですけども、それはものすごく重要な交通網だと思っておりますけれども、これをさらにこれからの時代に、やはり高齢化社会の中で、利便性を高めるのであれば、やはり米原・彦根まで延伸し、本線は本線でしっかり押さえていただくということが大切であると思ふ。

**東近江市** 近江鉄道を使って、ディズニーランドに行きましょうと日野の町長に言っていたんです。

**県四塚理事** 東近江市長さんと、豊郷町長さんから、そもそも法定協議会に移行する前に、近江鉄道から経営努力による事業継続が困難であるという、要は根拠をもう少しはっきり言ってほしいという話だと思います。後で近江鉄道さんからお話しいただきますが、その前に他の市町さんはいかがでしょうか。

**近江八幡市** そもそも、言いたいことがいっぱいあって、ちょっととりとめもないかもしれないんですけど、スケジュールを説明される前に言っておかなきゃいけない。

まず、東近江の小椋市長もおっしゃったけど、この経過の中で、長期にわたり営業損失が継続しており、今後も利益が見込めないということは、我々がずっと背負うということ。民間が経営努力をして利益が見込めないということは公共がやってもよくなるはずはなく、見込みがないから何とかしろと言っている。これが一つ大前提。その認識のもとで、我々にとって多分 1 番大事なものは、まちづくり、観光振興等の地域戦略の一体性の確保というこの部分だと思う。滋賀県の場合、北海道や九州の過疎地ではなくて、これから人口も増え、工場立地もしているし、いろんなことが起こっている時期です。

だから、私は法定協云々を言う前に、この部分の議論をきっちりやらないと乗客が増えていかないんです。

今のまま、例えば市町の力で何か抜本的なことをやれと言われてたってなかなか難しいのが実態。話を蒸し返して申しわけないけれども、私、昔国政の世界にいたときに國松知事にびわこ空港をやったらどうかといったが、再度に確認したところ、東京に行く空港はいらなと言われ、いいえアジアですよと言ったが、蹴ったわけですよ。

日野町さんには申し訳ないけれど、あれができていれば近江鉄道も違うわけですよ。ある意味で。それはもう過去の話だからいいとして、この地域をどうやって活性化していくのかという、例えば東近江に布引の運動公園があるが、Jリーグの話もある。日野町に県庁

を持ってくる、あるいは中小企業庁を持ってくるなどいろんな話があるだろうと思うけれども、そういった抜本的にその乗客を増やして地域振興をしていくという案をきっちり地域で考えて、ある程度そのコンセンサスがあった上で法定協の話にならないと。単純にこの赤字を抱えこんで、小手先でどうこうではなく、ミケ電、タマ電など、両備の会長に来てもらって勉強会をしたが、法定協の前にまだまだ議論しなければいけないこと、みんな考えないといけないことがいっぱいあると思うんですよ。

ここで今ずっとスケジュールを考えているが、事務局で2年3年詰めてきたというのが、事実を確認して、さっきちょっと平尾市長もおっしゃったんだけど、路線の存廃、存続形態、財政負担はほとんど経営に関するところで技術的な話なので、この鉄道をどうやって活性化していくとかもっと我々は違う議論を、きっちり法定協の前に、のっぴきならないような事態になる前にやっておくべき。どういう方向かわからないが、今日首長会議は初めてなので、議論を深めていくことが必要じゃないかなと。

法定協をつくるかどうかの採決をとると聞いているが、拙速なんじゃないかなと私は思います。

もちろんタイムリミットはあると思うが、それならそれで議論の回数を増やしていけばよい。今のままで、議会や住民に説明をしてもなかなか了解を得づらいなと私は思っております。

**甲賀市** 前提が多分みんなばらばらで、共通の認識がないのかなと思います。そもそも、まずはお伺いしたいのは県のほうで事務局を持ってやっていただいていますけど、県はどういう立場で、今ここにおられるのかということと、前提として廃止もあるということでしょうか。

**県四塚理事** 可能性としてゼロではない。

**甲賀市** それも検討の選択肢の一つということですね。あと、近江鉄道さんの立場ですけれども、今日どこまで決めるのかという話もあるが、ここで決められたことについて全て従う、何が決まっても一緒になってやっていくという立場なのかどうか。また、ここでのこの決定プロセスは多数決なのか、全会一致なのか。

**県四塚理事** 法定協に移行するのは全会一致で。ですから議論を深めていただいて、それで法定協に皆さんが合意をするというのが大前提と考えています。その前提でご議論いただければと思う。

**愛荘町** 愛荘町は堤家出身のまちですので、近江鉄道に向ける思いもあり、また愛知高校もあり、乗降客数も13万とそこそこ多い。愛知高校の大切な通学の足となっているので、愛知川の駅も近江鉄道もしっかり維持していきたいと個人的にも思っているところです。



これから存廃含め、存続形態、最も大事なところとして財政負担というところもございませぬけれども、おそらく住民の皆さんも、今よりもっと利便性を高めていったものに少なくともして行ってほしいという率直な思いは、私ども政策形成過程にいる者に要望として上がってくると思いますし、それは答えていきたいというところでもございますので、現状のサービス、利便性をより高めたものにしていかなければならないというところに知恵を使えればと思っています。例えば、15分に1本は絶対に走ってくれ、それが例えば300円くらいで乗れる。そして乗降客も増えていく、そんな未来が描ければ大変ありがたい。まず今日はスタートですので、皆さんと知恵を出していきたい。

**多賀町** 法定協議会が存続に向けて進めていくなれば、やはりもっと議論する余地があると思いますけど、今も理事が言われましたけど、存続だけが前提でないのであれば、今のような議論をして、近江鉄道さんのほうからも、いろんなことを具体的な話を聞かせていただくようなことも、法定協議会の中でできるのではないかなと思っています。

また、私は沿線の市町にとって、近江鉄道線があることによって、まちづくりの核になっているという地域もあると思います。多賀大社は近江鉄道を使ってお参りする人も増えていきますので、そのために道づくりして、できるだけお客さんが来てくれる、駅から多賀大社へ流れるような取組もしていますので、そういう面からすると、これから10年ほど先を見ると、また、今来ている観光の方だけではないと思います。これから逆にそういうふうな電車で来たり、電車に来てウォーキングとかサイクリングで観光地を巡る方も増えてくるのではないかなと思っていますので、そういうことも期待しながら、やはり、法定協議会の中で、いろいろな議論をしていけばよいと思っています。

**甲良町** 出雲の武将<sup>あまこ</sup>尼子氏発祥の地である当町の駅名は<sup>あまご</sup>尼子でございます。今の利用形態は、駅近くに企業がありまして、企業従業員の最寄駅です。具体的に、町民がどう使うかということは、見えておりません。

ただ、駅舎を改築して、公共交通をつぶしてはいけないということは、共通認識だと思いますので、勉強会では、民間鉄道の経営は本来国が補助を出すべきだという議論も教えていただきましたし、今まで勉強会で積み上げられてきましたので、私は、次のステージである法定協議会で議論をして、皆でマスタープランを協力して作ればよいと思います。

**豊郷町** 私、課長から聞いていた中身と若干違うので、ちょっと戸惑っていますが、しっかりと前向きにとらえてこれから考えていきたいと思っています。

**日野町** 日野町にとりまして、近江鉄道というのは大変大事な公共交通機関であります。朝の近江鉄道は、日野高校に来る子どもたちが八日市からも水口からも来ますし、逆に、八日市や水口へ行く子どもたちもいるということで、通学手段としてなくてはならないのでありますし、やはり車に乗れない交通弱者の方にとっても大変大事なものであるとい

うことで、冒頭のこれまでの議論の経過の中で、おおむね存続をするということでは大体そういうコンセンサスだという報告がありましたので、私は当然そういう方向で議論をしていただきたいなと思っております。

その中で、東近江市長がお話しされたように、東京へもっと行きやすいダイヤになりはしないのかとか、近江八幡市長がおっしゃったように、もっと地域の活性化とマッチしたプランニングが大事ではないかという御指摘はそのとおりだと思いますので、それも含めて十分議論すればいいと思います。

併せて、県の立場はどうなんですかと甲賀市長がお話しされましたが、私は地域公共交通に関わるこの法律ができた、これまでは、民間事業者に任せてきたんだけど、これは、地域全体の課題であるから、自治体、国も県も市町も、トータルで考えて取り組むんだという法律だとお話がありました。まさに滋賀県にとって、JRだけでなく、近江鉄道は、湖東地域の大切な公共交通機関であることは間違いありませんので、県はやはり、湖東地域のそれぞれの利便性向上と地域の活性化のために、主体的に大きな滋賀県の課題として取り組んでいただく。今日も知事がお見えいただいている中で、大変心強いなというふうに思わせていただきました。

それと言いますのも、やはり沿線市町の調整だけでは当然、米原市や近江八幡市や彦根市のように起点になるところと、私たちのようにそこに頼っているところとは、若干の立場が違いますので、県全体として湖東地域の地域公共交通をどうするのかということ、今後の活性化の議論や財源負担の問題の中で、県が主体的にイニシアティブをもって、議論が進めばいいなと思っている。

この期限までに議論をするというスケジュール感がありましたが、先ほど、社長がお話されましたけれども、いろんな、まだまだすっとならない部分があるにしても、この間、利用者が少なくなりながらも歯を食いしばってやってきたんだという話がありましたので、鉄道事業者として、先ほど言いにくいことを言ったのではないかと思いますけれども、何も変わらなければ、ちょっと厳しいよというお話がありましたので、それはそれで、近江鉄道が現在考えておられることですので、私はやはり、今出てきた意見も踏まえて、私たちは存続に向けて、県がイニシアティブをとりながら、沿線市町の課題や問題意識・提案も含めて大いに議論をして良い答えが出る。そしてそのために、国の補助制度も含めて、地方創生というのであれば、やはりこういうところこそ、もっと財源対策すべきという世論をつくっていく必要があるだろうと思っておりますので、ぜひ議論が深まることを期待したいと思います。

**米原市** 今、日野町長さんのおっしゃったことと重なりますが、やはり知事ですよ。県ですよ。

どうされるのかというところが、私たちは、主体性ということから言えば、例えば法定協議会つくるんだと言ったときに、実は法定協議会の会長は知事がやるということが見えているとかですね、そういうリーダーシップが欲しいと思いますし、もう1点はやはり財政

の問題です。米原市においては、東口の鉄道公共清算事業団用地をクリアランス事業するときに、近江鉄道に大変協力いただく形で事業を進めました。

そのことを通して、米原駅構内については、本当に新しい設備に既に駅舎を含めて終わっている。

これについては相当の負担をしてきた経過もありますので、仮に、当然これも財政負担の話が今後出てくるだろうと思いますけれども、今さらとかさらにといい財政負担を伴う話は非常に厳しい。議会も市民の目線も、また近江鉄道に負担するののかということについては相当の重い課題であるということをお願いしておきたい。

その言い方として、先ほど出ましたように、国の流れの中で作れる計画となれば、当然国の財政的な支援や負担が担保としてあるということが、法定協を立ち上げる段階で、明確に打ち出してもらったうえで、法定協議会を始めるという結論に至ってほしいと思います。

**彦根市** いろいろな意見があろうと思うが、喜多村社長が冒頭おっしゃったが、私自身の認識は来るところまで来てしまっているということでございます。

法定協議会を立ち上げて、今後どうしていくかということと並行して、いろんなアイデアがあると思うので採用していただくということもあると思うし、また、プロジェクトを立ち上げて、利用促進を図っていけるという希望が出るということも重要だと思います。

ただし、残念ながらここへ来て、厳しい状況ということ間違いないと。そしてさらに我々が、仮に財政負担という話になればさらに厳しいものがある。

したがって、ぜひ、いろんな認識があるかもしれませんか、厳しい局面なので、きちっと責任を持って対応していく場面に移っていくということを共有していかなければならないと思っております。

**東近江市** 先ほどの質問にまだ回答がないんですが、先ほど質問をさせていただいた東近江としての立場と、ぜひお願いしておきたい思いをお話しさせていただきたい。

御承知のように、東近江というのは本市だけで13の駅がございます。大変な財政負担です。過去の経緯をずっとみていただくとわかるんですけども、いかに東近江市が近江鉄道に頼っているか、近江鉄道あつての東近江市の発展だろうということは本当に地域の皆さんも理解されています。

したがって、この問題が出てきたときに、知事に泣きついたらいいですか、絶対存続していただかないと困る。これが前提ということ。大体皆さんがそういう理解と、要望をされているなというふう聞いていて、改めてちょっと安心したんですが、ただ、先ほどあのような質問をしたのは、法定協議会に入ってしまうとこういった議論ができる場面がなくなるんじゃないかという懸念があったので、法定協を作ってから、先ほどの質問にコミットしていただくという形もありうるんですね。それでちょっと安心しました。

もう1つは、超高齢社会では、免許は持っていても自分で運転できない時代がもう10年先に来る。この地域内交通を今存続させないと、後世の方たちに申し訳ないという思い

が強い。大量輸送である電車とバスとでは比較にならない。何十人単位と何百人単位ですからね。

大量に輸送するという意味では、バスやBRTでは絶対に代えられないということを前提として、今頑張りどころだということはいつも社長に申し上げておるわけなんですね。

そして、単に、県内の東部の地域に関わる問題じゃなくて、県政全体の浮揚にも大きく関わってくる問題である。これ間違いないと思っています。

企業誘致しかり、そして高校、大学への通学しかり、そして居住定住に関してもしかり。つまり、東近江市は非常に評判がいいんだけど、いかにも交通の便が悪い。これが致命傷になるんですね。近江鉄道がなくなれば。だから、喜多村社長に私たちのアキレス腱を握られているなという感じを持っているんですよ。

こういったことも含めて、皆さんのコンセンサスの中で、近江鉄道の存続を前提として、あるいは最初から上下分離で、そのあとの財政負担や技術的な解決をどうするのっていう、そういう法定協議会になってもらおうと困るなと思っているんです。行政も努力しなくちゃいけないと思います。

ようやく歩み寄りが出てきたから、私たちは私たちが、もう少し近江鉄道の利用促進を行政の指導ないしは行政行為としてやっていかなきゃいけないなと思うんですよ。

このことが、今まであまり十分にできていなかったというのは間違いないと思っております。

だって私と社長が、トップ同士がこういうコミュニケーションを持つのはおそらく初めてだと思いますので、これから、やっぱりこういう機会を頻繁に持って、私たちは地域住民のためにやっているわけでございまして、決して自分のためじゃない、この地域の活性化、滋賀の発展のために、ツールとしての近江鉄道を私たちは最大限効果を発揮できるように形で、維持存続をさせていただきたいなと。

これだけは、思いとしてしっかり申し上げておきたい。

これからの歩み寄りとお互いに我慢なきゃいけないという、そういう部分をしっかりお約束を申し上げたいと思います。よろしくお願いします。

**近江八幡市** もう一度申し上げるが、あくまで鉄道事業として考えましょう。財政支援にフォーカスしないでほしい。

例えば、近江鉄道の八日市線がなぜあるかは、飛行場があったからで、西武鉄道や都市交通はそこで宅地を開発して、デパートを作って、沿線開発と一体で鉄道事業はやってきたんですよ。それを抜きに、鉄道だけ切り離して考えたら絶対失敗するに決まっている。

民間でやってもそれが限界があるから、官と合わせてやりましょう。定住をさせるバイアスをかけるとか、そういうバイアスがいるでしょっていう話。

1番最初から僕はしゃべっているけど、そこに何か新しい施策がいるでしょうと。結局鉄道だけやっても赤字が嵩むだけなので、どういう事業をそこに設けていくのか。学校かもしれないし、宅地かもしれないし、工場かもしれないが、そこにどういうエンターテインメン

トをつけるか。鉄道会社がなぜ野球チームを持っているのかという話ですよ。そういうところも総合的な方法をやっぱり考えていかないと、結局、お金の話ばかりを議論しても、近江鉄道だけでは限界があるというのがそもそも始まりという気がする。そこもよろしくお願ひしたい。

**県四塚理事** ありがとうございます。先ほど、甲賀市長さんから県はどういう立場でというご質問があったが、米原市長さんがご説明いただいた部分にもなるが、私なりに考えた県の立場は、先ほどの近畿運輸局から御説明のあった資料の6ページのとおり、平成25年に交通政策基本法ができて、そのあと、地域公共交通活性化再生法が改正されました。そのときに、今まで交通の計画は法律上市町村が作るということになっていたが、鉄道やバスは広域にわたる部分があり、なかなか市町単独では効果がないということもあり、法改正の中で、市町村とともに都道府県が作るができるようになりました。これは基礎自治体と広域自治体の役割ということで、都道府県は広域自治体の役割が当然でございますので、そういう意味では、鉄道網、まさに近江鉄道の問題は、一義的には先ほど説明にあった、地方公共団体が先頭に立ってという主たるリーダーシップを発揮するのは、県が役割を担うべきであるという位置づけの中で事務局をさせていただいている。そういうことで取り組んでいる。

**近畿運輸局八木交通政策部長** 今の話との関連で先ほど、私の説明した資料の5ページ、6ページあたりがポイントだろうと思う。県と市町との関係ですけれども、法律改正をしたときに、それまで市町村が計画を作るとあったものを地方公共団体と記載を変えております。それは先ほど四塚理事から話があったとおりでありまして、広域の観点で物事を見なければならぬということでもあります。それで、先ほど来、法定協議会をどの段階で話をすべきか、あるいは法定協議会がスタートする検討の議論の前提をどこまできちんと共通認識を持つかということで、各首長の皆様から色々なご意見があったのかなと思います。ちょっと私の先ほどの説明が言葉足らずだったかなと思います。5ページ、6ページに書いてございます。説明の中で少し省略してしまったんですけれども、この法定協議会というものは、まさにこの協議会の場で、鉄道なら鉄道のことだけを考えるのはよろしくない。むしろ、5ページのところをごらんいただきますと、考慮すべき事項に記載してございますが、まちづくりですとか、あるいは観光振興ですとか、そういったことを地域戦略と一体的に考えないといけないわけです。鉄道事業が赤字だ黒字だとかという議論をして、どう黒字化するかというところだけ話をしていても、なかなか進まなくて、鉄道というのは、地域のあり方そのものなんだと。だから、ある路線の話だけするのではなく、地方公共団体の皆様方に入っていただいて、そして幅広い観点で、まちづくり全体で、地域のあり方全体でしっかり議論していくということが法律の眼目でございます。

それを議論する場として、法律上法定協議会というものが設けられています。法定協議会の間では何か特定の鉄道路線をどうするのかというのを考えて、その結論に向けて手続を進めるというようなものではございませんで、むしろ、この法定協議会の中で、地域のあり方そのものをしっかり将来に向けて議論していくことが、法律上は予定されている、そういう仕組みでございます。最初の説明で少し端折ってしまったので、補足させていただきます。

### 近畿運輸局井野鉄道部長

鉄道部長の井野です。去年の4月に近畿運輸局に着任しましたが、少し前には鉄道局で地方鉄道を担当しておりました。

地方鉄道で大変厳しい状態になったときに、現地へ飛んで行き、お悩みになられている市町の首長さんや関係者の相談を承りながら、ともに考えていく、そういう仕事をしてきました。

幾つかの再構築を含む取組に関わってきましたが、やはりそれぞれの首長さんの思いは、先ほどからの各首長の皆様のご発言と同様でございます。「もし廃線になったらどうしたらいいだろう。」「残す場合にどういう負担が必要となるのだろう。」「今まで鉄道事業者さんが実施してきたことをいきなり行政が担うことになるので、不安感をお持ちになりながらお話をされていました。

そういう中で、一つずつひもといていきながら、進めていくことにはなりますが、まず何が一番大事かという、先ほど近江鉄道の社長さんもおっしゃっていましたが、利用者が半分になってしまいました。どんな企業でも利用者が半分、つまり収入が半分になれば、行き詰まってしまいます。

法定協議会の間では、まずそういうところをどうしていくのか。例えば、電車が30分に1本では利便性が低いので、もっと頻度を高めないと地域の方々に利用していただけないのではないか。そういうこともこの法定協議会でしっかりと議論しながら、費用のことも含めて、活性化のための検討をしていただきたいと思います。

資料4の5の「協議の流れ」のステップ1で、公共交通の活性化に向けた取組の方向性としながら、括弧の中で路線の存続・存続形態・財政負担と書かれており、皆様はここに大きな不安感をお持ちかと思いますが、乗っていただくことが、結果的には負担感を減らすことに繋がるという相対関係にあります。

私が出席した市の課長クラスの会議での話ですが、会議に来るのに鉄道を使っていたかと思えば、みんな車だった。これが非常に厳しくなっている沿線の実態です。

例えば、市町の職員の利用から増やしていく。また一般市民の方々に利用していただくために、どのように利便性を高めるべきかなどについて、この法定協議会の中でしっかりとご議論いただきながら、もちろん近江鉄道にもご努力をいただいて、市町としてもできることを検討していただきたいと思います。

先ほど、近江八幡市長さんからは住宅開発と一緒にというお話をいただきました。高齢

化社会の中で、昔のように鉄道事業者みずからが住宅を開発するという形にはなりにくいかもしれませんが、それにかわるものとして「地域のまちづくり・活性化」ということを中心に置き、その中で、鉄道を位置づけていく。例えば、病院や高校へのアクセスも含めて、それをどういう形で、公共交通として面的に整備していくかなどを十分に議論いただくことが非常に有益ではないかと思えます。

先ほど、東近江市長さんがおっしゃっていましたが、免許の返納が進んだ少し先の将来のことも踏まえ、鉄道単体ではなくて、フィーダー輸送についてもしっかりと議論いただきたいと思えます。

一つか二つぐらいの市町で議論するとすごく話がスムーズに進みますが、多くの市町が関わると、それぞれの立場や考えの違いが大きくなります。

同じように多くの市町が関わって再構築されたところでも、はじめのうちは、やはりいろいろ意見がありましたが、それを話し合う中で、一つの方向性を導き出したという事例があり、私もサポートさせていただきましたが、「本当にこの地域をよくするにはどうすべきか」ということを念頭において議論をしていただくと有益ではないかと思えます。少し話が長くなりましたが、過去に経験したことを踏まえてお話をさせていただきました。

**県四塚理事** 懇切丁寧に御説明いただきまして、ありがとうございます。

それでは、各首長さんのほうからいろんな近江鉄道に対する御意見、質問等ございましたので、近江鉄道の喜多村社長からひと言お願いします。

**近江鉄道** ありがとうございます。さまざまな御意見をお伺いさせていただいて、冒頭に私の方からお話をさせていただいたんですけれども、ちょっとまだわかりづらい話だったのかなと思えますけれど、我々自身も、この鉄道事業の赤字をそのまま自治体の皆さんに丸投げするというつもりではありません。

そういう意味で、地域の皆さんとやっぱり、いかに連携をしていくか、地域にとってどうあるべきか、鉄道というのはある意味一つのツールでありますので、それを使ってどういうふうな形で地域活性化をしていただけるのか。

それにおいて我々がお手伝いさせていただけるんだったらありがたい、そういう趣旨でお話をさせていただきました。

小椋市長さんの方からも、いろいろ具体的なお話をいただきました。何回もお話をさせていただいている間ではございますけれども、よくわかります。

有村町長がおっしゃったように、確かにダイヤをもっと増やしてほしい。あるいはもっとサービス向上してほしいと。それはそれぞれおっしゃることはその通りだと思います。

我々自身も、サービスという点では利用者の皆さんが100%満足するものが提供できているとは到底思っておりません。

しかしながらここまでのところで、何とか踏ん張って、少しでも乗っていただく方を拾って、何とかして継続していこうという中で、ダイヤを組んできた。そういう中で、やっ

ぱりそれに対して御不満を持たれる方が当然あると思うんです。

やっぱり、ダイヤ上もっと本数を増やしたり、あるいはいろんな施設を向上させたりということも、本当にお客様が喜んでいただけるならやりたい。

ただ、現在のところはなかなかそういう状況にないということは御理解いただければと思います。ただ、これまでの勉強会、それから任意の協議会の中で、今まで我々がやってきた経営努力とかそういうことについても、御説明をしてきたつもりであつたんですけども、まだまだ足りないよということだと思います。

そういう意味では、今後、協議会の中で今さらもう 1 回やっぱりその辺も詳しく聞きたいということであれば、当然我々はやっぱりきちっと説明をしていかなきゃいけないと思っております。

先ほど岩永市長さんから、最終的に結論がどうなっても呑むのかというふうにおっしゃつたんですけど、これはちょっと仮定の話なのでどうなってもと言っても、そのとおりですとは申し上げにくいですが、我々はやっぱり事業者として、地域の皆さん、および利用者の皆さんに喜んでいただける、なおかつ、事業として、企業として存続できる形態になれば当然、それは喜んでやらせていただきたい。そういう意味では、本当に今後ぜひ、我々自身が役立つことがあればぜひやりたいという気持ちでございます。

ちょっと答えになっていないかもしれないですけども、そういうつもりでございます。

**県四塚理事** ありがとうございます。予定の時間も迫ってまいりまして、最後に三日月知事から総括をよろしく願います。

**知事** ありがとうございます。とてもいい議論ができたと思います。あえて皆様方に、私から提起させていただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。今、縷々説明もありました。そして問われ、答えもしてきましたけれども、法律に基づく協議会を立ち上げて議論しませんか。そして、先ほど来お話がありましたように、沿線地域の、例えばまちづくりをどうするか、地方創生も絡めてどうするか、これも含めて議論しましょう。新幹線との接続やJRの接続、さらには二次交通の接続も含めて、どうしていくんだという議論を一緒にしましょう。

そして、この資料 4 にあるように、構成員も今よりメンバーが増えますと、さらにいろんな御意見も出てくるでしょう。そこでの議論を通じて、先ほど、喜多村社長からありましたように、近江鉄道もこれまでの努力や悩みの部分も御説明いただいて、より深く理解するきっかけにしましょう。と同時に、町民の皆さん、市民の皆様方と一緒に考える。

そして、ある意味では腹をくくって、物事を決めて、負担すべきことがあるんだったら負担をし、この法定協を立ち上げて議論すれば、内容にもよると言われましたけれども、国のいろんな支援だとか、また財政措置も可能になっている。こういうものを活用しながら今後の方向性をつくっていきましょう。いかがででしょうか。多数決ということではないですけども、あえて私から。そして、最後になりましたけども、米原市長から、県のリー



ダーシップを發揮せよ。知事としても先頭に立って努力せよ。だから私は今日来ました。県としてイニシアティブを持ってやらないと。あるいは会長を担うぐらいの気持ちでやれ。そういう強いお話があったことを踏まえて、今後のメンバーのことや、法定協議会の運営についても、しっかりと検討してまいりたいと思います。このことを御理解いただいた上で、いかがでございましょう。この場でお諮りいたしますが、法定協立ち上げについて御賛同いただけますでしょうか。

(異議なしの声 多数あり)

**近江八幡市** 市議会への報告が、この9月議会になっている。

**県四塚理事** 委員会報告とはいきませんか。

**東近江市** 議会との関係はどうなっているのか。市議会の報告が条件なのか。

**事務局** 法定協議会の立ち上げに際しましては、議会の議決を経る必要がないということになってございますが、それぞれ市町議会あるいは県議会にも、しっかりと御報告して立ち上げられたらというふうに考えております。

**近江八幡市** 議会である程度議論しておかないと、報告しておしまいというふうにはならない。だから、そういう方向性でということに対しては、今合意しておいてもいいけれど、確定の判断を求められても困る。

**知事** どうですか、議会との関係はそれぞれの市町でも同じでしょう。9月、10月に行われる市町議会で、法定協議会の設置に合意したという報告もなかなか難しいのか。

**日野町** これだけオフィシャルになっているんだから、どのみち報告はしないといけない。

**近江八幡市** 入るか入らないかわからない。方向性としては理解するが、勝手に私が決めるわけにいかない。

**知事** それでは、確かにそれぞれの市民、町民がいらっしゃるわけですから、そこへの説明は今後丁寧にすることといたしまして、いかがでしょうか。この法定協議会を、沿線市町と県とで設置していこうということについては、御同意いただけますか。ここは大事なところなので、みなさんの目と顔を見ながら決めていきたいと思うんです。よろしいですか。

(異議なし)

**近江八幡市** 入るかどうかは結果次第ということで。

**知事** だからそこは留保つきということですね。説明にも努力してください。では、設置ということで、一緒に頑張っていきましょう。

**県四塚理事**、4番の議題については以上とさせていただき、最後に今後のスケジュールについて、事務局より御説明申し上げます。

**事務局** 先ほど来ありますように、今後、市町議会等への御説明をいただいた後に、10月下旬に法定協議会を設置したいと思います。そのあと、速やかに、沿線住民、利用者等に対して、アンケートを実施させていただいたり、また、座談会、フォーラム等を開催しまして、沿線住民の皆さん等に対して、近江鉄道線の現状を御説明し、現状の共有や機運の醸成を図ってまいりたいと存じます。

これらを踏まえまして、令和2年度中に、地域公共交通網形成計画を作成したいと思っております。

この地域公共交通網形成計画の中で、存続形態が明らかになりますので、その存続形態によっては、例えば上下分離というような選択をした場合につきましては、令和3年度に鉄道事業再構築実施計画の策定が必要になってきますので、そちらを作成しまして、令和4年度に、新たなスキームに移行するという流れになります。

**県四塚理事** これについて御質問があればお受けします。

**米原市** 今、活性化やまちづくりについても、法定協議会を設置してから十分にやるんだということは、特に東近江市長や近江八幡市長などみんなからあったので、この原則は原則としつつも、今日の会議を踏まえた運営について、また事務局で考慮いただけたらと思います。

**県四塚理事** 当然今日の議論を踏まえて、運営をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。他ございませんか。

**甲賀市** 法定協を立ち上げる前に確認しておきたいんですけど、県は強力なリーダーシップを持ってですね、これは沿線自治体それぞれ事情が全く異なりますので、そこの利害のぶつけ合いをしても話が前に進まないということもあって、知事からも先ほどありましたけど、強力なリーダーシップを持ってやっていただけるということを再度確認しておきますので、よろしく願いします。

それと近江鉄道さんですけど、さっきから申し上げているように、どういう感じになっていくのかということ、実はもう私は信楽高原鐵道、第3種事業者のトップもやらせていただいています。数字ばかりではなく、本当に安全運行というのは非常に重たいものですし、そこを求めていく。また、信楽高原鐵道の場合、上下分離をしまして、税を投入するということは、かなりですね、近江鉄道さんに御努力をいただかなければならないことが本当にたくさん増えてきます。例えば信楽高原鐵道の社長は無給です。

それで社員さんなども、かなりそういったところを理解を得ながら頑張って歯を食いしばってやっていただかないと、なかなか市民理解は得られないというような本当に厳しい状況もございますので、先ほど、いかなる案が出てきても、しっかり近江鉄道さんとして一緒にタッグを組んでやっていただけるのかということを確認させていただいたわけですので、そういった前提をしっかりとつくった上で、県がリーダーシップを発揮していただくことと、近江鉄道さんも一緒になって、地域の活性化、そしてまたここで決まったことには一緒になって連携をしてやっていくっていうこの二つだけは、大前提として、確認をしておきたいなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

**知事** 県は私を含めてしっかり対応していきます。そして、その中でみんなで合意して、決めたことはみんなに従って取り組む。そういう内容をしっかりと作りたいと思いますので、御協力よろしくをお願いします。

**県四塚理事** 本日は大変有意義な活発な御議論をいただきましてありがとうございました。本日の議題について、全て終了しました。

また先ほどございました、法定協議会の設置についての各議会への報告、議論についてはよろしくようお願い申し上げまして、本日の会議は終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。