

令和7年2月17日

北勢線対策検討特別委員会

委員長 片松 雅弘 様

北勢線対策検討特別委員会

委員 広田 久男

研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 2 月 6 日 (水) ～ 月 日 () 【 1 日間】
研修 (視察) 先	滋賀県庁
目的 (テーマ等)	滋賀県における近江鉄道の再生取り組みについて
参加議員名 (複数の場合)	(委員長)片松雅弘、(副委員長)山崎まゆみ、 (委員)大谷勝治、三林 浩、南部 豊、広田久男
資料添付の有無	有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

《研修概要、内容》

1. 研修概要

- 1)滋賀県東部地域公共交通支援室 室長 森原広将氏より近江鉄道の再生について、これまでの取り組みを伺った。
- 2)近江鉄道は琵琶湖の東側、5市5町(人口約50万人)にまたがる鉄道で、営業キロ59.5km、乗車人員は1967年(S42)=1126万人をピークに減少し続け2023年(R5)=459万人、1994年(H6)から述べ29年間赤字経営を継続している鉄道会社である。
- 3)2021年(R3)、滋賀県・沿線5市5町・近江鉄道による「近江鉄道沿線地域公共交通計画」を策定し、本格的に再生に向けた取り組みがスタートした。
- 4)近江鉄道を他の交通(バス・BRT・LRT)などと転換した場合の比較調査、また、近江鉄道を廃止した場合に必要な代替え費用と国・県・近隣市町の財政支出額を比較調査(クロスセクター効果分析)など、合理的かつ論理的な調査分析を行っている。
- 5)沿線住民や事業所、学校などのアンケート調査や、自治体職員が障害者施設ほかいろいろなところで利用者の生の声を聴くことを行い、「近江鉄道の全線存続」を決定し、再生に取り組んでいる。
- 6)近江鉄道の再生策は「上下分離方式」を採用している。つまり、鉄道事業者は営業運転を自治体(近江鉄道線管理機構)は鉄道施設・車両の維持管理を行う方式で、責任分担を決め、再生に向け取り組んでいる。
- 7)直近の2024年(R6)上半期の鉄道事業収支は初めて営業損益が+9500万円とプラスに転じている。大学のサテライトキャンパスができたり、工場の拡張など通勤・通学利用が増えていることが要因だと分析している。

2. 所感

- 1)近江鉄道の立ち位置は北勢線と酷似している。そして、再生に取り組んでいる過程も酷似していると判断した。
- 2)地方鉄道を存続するためには是が非でも営業収益を上げること。そして、国・県・近隣市町の強力な支援なしには不可能であること。との結論を得ました。
- 3)近江鉄道と北勢線との違いは、近隣市町、近隣住民、近隣事業者、鉄道運営会社などすべての関係者は再生への取り組みの本気を出し切っていないように感じられる。
- 4)ナローゲージを売りにする再生策、通勤・通学利用者を増やす再生策、観光資源を利用する再生策などなど、あらゆる再生手段を考え抜くことが出来ていないように思われるので、本特別委員会で真剣に取り組んでいきたいと思えます。

以上