

令和 7 年 2 月 10 日

東員町議会 議長

伊藤 治雄 様

東員町議会

片 松 雅 弘

研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 2 月 6 日（木） ～ 2 月 7 日（金）【 2 日間】
研修（視察）先	滋賀県近江鉄道・福井県えちぜん鉄道
目的（テーマ等）	・ 近江鉄道の再開に向けた取り組みについて ・ 地域鉄道の廃止から再開について
参加議員 （複数の場合）	北勢線対策検討特別委員会委員
資料添付の有無	有 ・ 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、所感

北勢線対策検討特別委員会で滋賀県の近江鉄道に上下分離方式と福井県のえちぜん鉄道に廃止から再開された地域鉄道を視察研修を予定しましたが、大きな寒波が到来し日本海側は大雪で高速道路や国道が通行止めとなるとのことで2月7日に予定していた福井県えちぜん鉄道への視察は中止しました。

2月6日に近江鉄道の再生に向けた取り組みについて滋賀県庁土木交通部、森原さんから説明をお聞きしました。

近江鉄道は5市5町（人口約50万人）にまたがる広域鉄道ネットワークです。

路線は、33駅59.5営業キロを走ります。

2016年からは西武鉄道の完全子会社となり職員（鉄道部門）は104人（本社部門13人現業部門91人）です。

乗車人員は1967年には1126万人でしたが2002年2020年には369万人、2023年には459万人となっています。

1994年度から29年間赤字が続き施設維持更新費の増加により赤字額は継続的に増大していました。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、今後老朽化した施設の更新に多額の設備投資が必要になり民間企業の経営努力による事業継続は困難と考え近江鉄道から県に「近江鉄道や地域公共交通の在り方を検討する仕組みを構築してほしい」と検討要請があり、近江鉄道地域公共交通再生協議会設置準備調整会議などを経て「一般社団法人近江鉄道線管理機構」で鉄道事業再構築実施計画から「公有民営方式による上下分離をスタートしました。

近江鉄道線の前線存続の合意に至ったポイントは沿線住民等にアンケート調査を行い、高校生等の約3割が近江鉄道を使えなくなると通学できなくなると回答し自家用車等の送迎が増えると家族への負担増大や道路渋滞の発生も見込まれることやクロスセクター方式の検討や他モードや代替えとの比較検討、地域フォーラム、学校などにもヒアリングして近江鉄道の現状・役割・価値・将来の可能性等について整理し認識を共有したうえで近江鉄道線の前線存続を決議されました。

令和3年度から令和5年度めで「運営改善機関」を設けて、令和6年度から「公有民営」方式による上下分離へ移行しました。

公有民営は、鉄道事業者は運行に専念し自治体が鉄道施設を保有し、設備投資、維持修繕費等を負担することにより費用負担を軽減する方法です。

また近江鉄道線管理機構は、国の社会資本整備総合交付金を上手に活用しています。

ローカル鉄道に対する交付金措置や税制特例措置は見習うべきだと思います。

しかし令和6年度は黒字化したとはいえ今後の設備投資費や修繕費の増加の可能性や社会資本整備総合公金などの財政支援は他の地域からの申し込みや要望が増加傾向にあり予算獲得が年々難しくなりなど課題も多くあります。

しかし今回の視察研修で一番感じたことは、鉄道事業者・沿線自治体のやろうとする熱意が伝わってきました。もっと熱く、桑名市・東員町・いなべ市が一丸となって今後の在り方を真剣に検討していくべきだと思います。

視察し現地視察し生の声を引けたことは、大変参考になり、有意義な研修でした。