

令和 7 年 2 月 18 日

東員町議会 北勢線対策検討特別委員会 委員長 片松 雅弘 様

議会運営委員会 南部 豊

研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 2 月 6 日（木）
研修（視察）先	滋賀県 大津市 滋賀県庁
目的（テーマ等）	「近江鉄道の再生に向けた取り組み」について
参加議員名 （複数の場合）	北勢線対策検討特別委員会 委員 6 名 議会事務局 2 名
資料添付の有無	有 ・ ④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》

今回は、滋賀県庁にて土木交通部 県東部地域公共交通支援室 室長 森原 広将氏 事務局 1 名 より「近江鉄道の再生に向けた取り組みについて」をテーマに研修を受けました。

・近江鉄道の沿革

1892 年（明 25）元彦根藩士西村捨蔵（元農商務次官）が日野商人と近江鉄道創設を協議
1896 年（明 29）近江鉄道株式会社設立
1898 年（明 31）彦根―八日市間開業
1900 年（明 33）八日市―貴生川間開業
1914 年（大 3）多賀線開業
1916 年（大 5）宇治川電気（関西電力の前身）の系列会社化となる
1931 年（昭 6）米原―彦根間開業
1943 年（昭 18）箱根土地（後のコクト、現在のプリンスホテル）の経営傘下となる
1944 年（昭 19）八日市鉄道株式会社を合併。新八日市―近江八幡間営業開始
1946 年（昭 21）八日市―新八日市間延長
2016 年（平 28）近江鉄道株式会社が西武鉄道株式会社の完全子会社化
県東部地域の 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

・営業路線 営業 59.5 km 33 駅

・施設および職員の数 車両 43 両 橋梁 120 箇所（延 1788m）
施設 トンネル 2 箇所（延 488m）踏切 175 箇所
変電所 4 箇所

職員（鉄道部門）104 人（本社部門 13 人、現業部門 91 人）

・近江鉄道線の乗車人員（1962/ S 37～2023 年/ R 5）

1967 年（1126 万人）をピークに 2002 年 369 万人 2020 年 369 万人
2023 年には、459 万人と増加傾向であるがほぼ横ばい。

・近江鉄道（株）鉄道事業に係る営業損益の推移（1988 年―2023 年）

1994 年から 29 年間営業赤字が継続。

施設維持更新費の増加により、赤字額は継続的に拡大。

令和 3 年度は鉄道資産の減損損失に伴う減価償却費の減少により営業損失が改善

・令和 6 年度 輸送実績（令和 6 年 4 月 1 日～10 月 31 日）令和 5 年度増減比

通勤定期 +3% 通学定期 +5% 定期計 +4% 定期外 +5%

・「近江鉄道線の全線存続」の合意に至ったポイント①

1. 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果

- ：近江鉄道は、地域、年代、目的等を問わず、沿線地域全体の交通手段として大きな役割を果たしている。
- ：高校生の約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。自家用車等の送迎が増加すると、家族等の負担増大、道路渋滞の発生。
- ：安全に移動できるという安心感を与えているとともに、町のにぎわいの創出や町のシンボルとなっている。

・合意ポイント②

- ：近江鉄道線の有する価値を数値的に見える化することで、鉄道が地域における重要なインフラであることを示す。
- ：鉄道は単なる移動手段ではなく、多方面にわたりさまざまな効果を有する。
- ：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

・合意ポイント③

- ：他モードへの転換には近江鉄道線を鉄道線として存続させる以上の優位性を認めるに至らない。
- ：転換することのデメリットや沿線地域への影響等を総合的に勘案すると鉄道として存続することが最もふさわしい。

・合意ポイント④

- ：自治体職員が住民や利用者等の声を生で聞くことで、アンケートだけでは見えにくい地域における移動の実態や公共交通の果たす役割を把握。
- ・近江鉄道(株)に対する国・県および沿線市町の財政的支援等。

所感

内容的には理解できる部分も多くありましたが、当町との数字が大きくあり、あまりにも理解に苦しむところであつたことは、否めないことと思いました。(特に、財政的支援など)

しかし、アンケート調査結果などの回収や設問内容など、今後当町にも参考にする所も多くあつたように思います。