

令和 7 年 2 月 10 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

東員町議会北勢線対策検討特別委員会

副委員長 山崎 まゆみ

## 研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 2 月 6 日 (木)
研修 (視察) 先	滋賀県庁 (滋賀県大津市)
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)	東員町議会北勢線対策検討特別委員会 委員 6 名と 議会事務局 2 名
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》

「滋賀県における近江鉄道の再生に向けた取り組みについて」・・・

説明者＝ 滋賀県土木交通部 県東部地域公共交通支援室室長 兼  
交通戦略課 主席参事 桑原 広将 氏

近江鉄道＝県東部地域の5市5町（人口50万人）にまたがる

営業キロ＝59.5 km、33駅の 広域鉄道ネットワーク

《乗車人員の推移》

- ・アフターコロナは順調回復・・・一因として①大学サテライトキャンパスが駅最寄りにでき、学生利用が増えたこと  
②沿線企業の工場拡張のため従業員の通勤利用が増えたこと

《再生の検討経過》

H28年6月 近江鉄道（株）から県へ検討要請

- ・長期の営業損失
- ・「近江鉄道線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」

H29年1月 「近江鉄道に関する勉強会」

今後の課題、沿線市町の利用状況、使用促進策、他鉄道ヒアリング

R1年7月 「(仮称) 近江鉄道地域公共交通再生協議会設置準備調整会議」

R1年11月 「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」設置（第1回法定協議会）

R2年3月 第2回法定協議会—「近江鉄道の全線存続」を合意

R2年12月第5回法定協議会—「R6年度から公有民営方式で、上下分離の移行に合意」

R3年3月第6回法定協議会—「自治体間の費用負担割合」の合意

R3年10月第8回法定協議会—「近江鉄道地域公共交通計画」策定

R5年4月 一般社団法人近江鉄道管理機構の業務スタート

R6年4月「鉄道事業再構築実施計画」の認定⇨公有民営方式による上下分離のスタート・・・沿線5市5町をまとめる管理機構の立ち上げ

《合意に至ったポイント》

① 沿線住民アンケート調査結果

- ・近江鉄道の存廃を尋ねるのでなく、近江鉄道を日常的に利用していない方、無関心な方にも、利用状況や役割が見える化し、必要性を明らかにする
- ☆地域・年代・目的問わず、沿線地域全体の移動手段として大きな役割
- ☆高校生等約3割が「近江鉄道がないと通学できなくなる」と回答＝渋滞

② 安全移動という安心感、「まちのにぎわい創出」「まちのシンボル」

③ クロスセクター効果等分析結果

A、鉄道維持に必要経費＝6.7億円/年

B、廃止した場合にかかる費用＝19億円/年

◎近江鉄道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効果的！！

④他モード転換等の検討調査試算結果

- (1) バス・転換が容易だが、定時性×、乗務員不足、初期投資 30 億円、  
転換率 6 割
- (2) BRT・乗務員不足、初期投資 120 億円、転換率 8 割
- (3) LRT・シンボリックな存在となり得るが、新たな用地確保必要、  
車両置き換えの初期投資 112 億円以上

◎他モードに転換は、鉄道存続以上の優位性を認めるに至らない

◎ 〃 デメリットや沿線地域への影響を勘案し、鉄道存続が最善！

⑤地域フォーラム、学校や事業所ヒアリング結果

☆生の声を聞き、アンケートだけでは見えない地域の移動の実態と公共交通の果たす役割を把握

- ・まちづくりのルール ・生徒の通学や部活動に必要
- ・障がい者への偏見をなくすことに寄与
- ・特別支援学校ではマナーを学べて、自立促進に寄与
- ☞ 駅＝人と人との関りの結節点、社会参加や自立促進に大きな役割  
サービスや利便性の向上に期待できる

⑥『全線存続』の法定協議会 決議文

☞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  
全線存続の決議

⑦検討の視点

- ★持続可能で安定的な運行体制
- ★事業者と自治体の責任・役割分担の明確化
- ★自治体の財政負担の軽減

《存続形態別の特徴》

- a 運行経費の自治体補填＝国の財政支援が得られない、  
事業者のインセンティブが乏しい、  
コスト削減意識が働きにくい
- b みなし上下分離＝自治体が鉄道施設保有とみなして設備投資、修繕経費を支援  
…自治体が妥当性を判断するのが困難

◎ 「公有民営」の上下分離＝事業者は運転を専念し、

- ・自治体が設備投資、修繕費負担
- ・事業者の資産保有で費用負担の軽減。  
国の財政支援が最も手厚い。施設保有団体の設置。
- ・自治体は鉄道事業者として安全管理責任を負う。

《存続形態の決定》

◎R3～R5 運営改善期間

R6～ 「公有民営」の上下分離方式

- ★鉄道存続維持についての責任の明確化
- ★持続的、安定的な運行体制の構築

★国の財政支援で、沿線自治体の財政負担軽減を図る

《体制》

- 理事会、監事
- 社員（県及び5市5町） ●安全統括管理者（輸送の安全確保の責任者）
- 事務局（沿線自治体から職員派遣）

《国・県・沿線自治体の財政支援》

負担割合

国：県：沿線市町：近江鉄道＝3：2：1：3

主な整備

- ・レール重軌（37 kg→50 kgレールに更新）
- ・枕木PC化（木製だったのを更新）
- ・CTC 駅装置の更新
- ・排水路整備
- ・その他

《自治体の費用負担額》

2024年～2033年 自治体負担は、年間約10億程度

《補助金について》

- 社会資本整備総合交付金
- 地域公共交通再構築基金
  - ・「社会資本整備総合交付金」⇨基幹事業と一体となって必要な事業  
(例) アーケード、観光案内情報板、  
レンタサイクル、道路の歩行者優先化、  
景観計画策定、住生活基本計画策定、

《ローカル鉄道に対する国交省の地方財政措置》

- 地方債100%充当可能
- 元利償還金の45%が普通交付税として措置

《税制特例措置》

- 登録免許税の軽減、不動産取得税の非課税

《今後の課題》

- 事業費の増加（人件費、資材費の高騰）
- 事業利益の活用について市町の認識が異なる事
- 全国的に支援を受ける事業の競争率高まり、国の財政支援が目減り(?)

《所 感》

降雪悪天候理由のため、今回の視察は当初の行程の2日目を中止して、日帰りで近江鉄道のみ視察となりましたが、内容がとてもわかりやすく、非常に有意義な視察研修でした。

近江鉄道再生の取組で参考にさせていただいて、我々沿線自治体が北勢線の検討に取り入れることが必要な視点を多く学ぶことができました。

そのポイントを北勢線に置き換えると、①「北勢線や地域公共交通の在り方を検討す

る仕組みを構築したうえで住民利用者アンケートを実施し、その結果から地域における北勢線の必要性を明らかにし、利用者以外の地域住民にも見える化して、全線存続の合意をなるべく早めに地域で共有、決定する。②存続形態の検討を早めに着手する。③国・県の財政支援（交付金等）を受けるための整備を早めに着手する。

国交省の方向性として、「まちづくりに連動したものを支援する」というものであるため、「沿線自治体各々で公共交通に関するものを含めた”まちづくり構想”を整備した計画を策定する。（近江鉄道では『近江鉄道活性化計画』に相当）

何はともあれ、北勢線の現車両の老朽化で、車両故障が頻繁化しており、故障のたびに間引き運転などで、利用されている住民の皆さんが不自由な思いをされることが増えている事実から、車両更新の必要性は待ったなしの状態です。

いずれにせよ、「北勢線の今後は存続なのか、あるいは代替交通機関とするのかの方向性の決定を一日も早くすること」を再認識させられました。

課題としては、資材高騰・人件費高騰・沿線自治体それぞれの考え方の相違・国の財政支援の将来性の確保が絶対的ではないということ等、課題山積です。

沿線自治体の協調、総意による方向性の決定であるだけに、「北勢線対策協議会」の審議が重要です。我々東員町議会北勢線対策検討特別委員会として、全国の先進地域の視察や、国交省や県の担当部署の説明を伺いに訪問や来庁していただいたり、いままで当委員会活動として、必要と思われる調査や勉強を数々行ってきました。そして東員町に対し、提言も行ってきていることも合わせ、当委員会の今までの取組について高く評価できると思います。

今後については、東員町以外の沿線自治体との連携を考えていけたらと思います。まずは沿線自治体2市の議員間の連携であると思います。市町によって財政状況や住民の公共交通の利用状況も異なり、一本化、合意に向けては相当の困難さがあると想像できますが、勝手に思い込んでいるだけで、一步も踏み出せないのはいけません。

生活者である住民の声、主体である利用者の声、利用されていないが将来の在り方に関心持ってみえる住民の声に耳を傾けながら、その際に必ず子どもを含む若い世代、子育て中の親世代の意見聴取も重要視しないといけないと思います。2市1町の連携での検討に加速をつけていかないといけないと思います。

「まちづくりを考える人を増やし」、「主体的に地域のことに取り組む必要性を感じる人を増やす」ことを議会と行政で取り組んでいく必要性が昨今クローズアップされています。

人口減少と低成長の時代を迎えて、持続可能な地域作りのため、住民がまちづくりを自分事として捉えて関心を持つこと、意見を言う事は必要不可欠なことです。「議会だより広報」というツールも活用しながら、途中経過報告も重要だと思います。住民に納得していただける結論に導く任務をしっかりと務められるように、北勢線対策検討特別委員会の使命を、引き続き全力を尽くしていきたいと思っています。