

第1回近江鉄道線活性化再生協議会

2019年5月9日（木）14:30～17:30

於：八日市商工会議所 大ホール

参加者：

（沿線市町） 彦根市-藤原弘・都市建設部長、近江八幡市-田村裕一・市民部長、甲賀市-寺村弘・建設部長、東近江市-高川典久・都市整備部長、米原市-的場文男・地域振興部長、日野町-安田尚司・総務政策主監、愛荘町-石田政則・副町長、豊郷町-内田千嗣・企画振興課主事（代理出席）、甲良町-村岸勉・企画監理課長、多賀町-石田年幸・企画課長

（滋賀県） 四塚善弘・滋賀県理事（交通政策担当）

（学識経験者） 土井勉・（一社）グローバル交流推進機構理事長、轟慎一・滋賀県立大学環境科学部准教授

（交通事業者） 小端努・近江鉄道（株）執行役員構造改革推進部長

（その他） 大上真司・（一財）地域公共交通総合研究所副理事長

オブザーバー：

原辰幸・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長、平山敏雄・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長

四塚会長 本日は、第1回近江鉄道線活性化再生協議会を開催したところ、年度はじめ、またゴールデンウィーク明けのお忙しいところ参集いただき、感謝。近江鉄道線のあり方を検討して2年余り。昨年7月にキックオフ会議を開催し、このようなステージで議論することになっている。当面の目標は10月の法定協議会の設置であり、その中では現在の近江鉄道線をどのように活性化し、公共交通として維持していくのかを皆さんで真剣に考えていく場面となる。それぞれ立場もあると思うが、忌憚ないご意見をいただき、議論していただければ。有識者や近畿運輸局におかれては、よろしく御指導をお願いする。

（各委員自己紹介）

土井座長 ご承知のように昨日滋賀県下で大変な事故があった。いろいろな報道を見ると、誰がどういうことでどうなったのかについては軽い判断を行うべきではなく、責任についてもきちんと原因究明をされたあとで考えるべき。ただ、買い物等日常生活を行う際に車を使わざるを得ない人がたくさんいることは紛れもない事実。車は便利な乗り物だが、実際1トン以上もある車が、ゆっくりしたスピードで走っていたとしても、衝撃は質量×速度であるから相当なものになる。車は便利だからみなさんも活用しているが、加害者にも被害者にもなりうる。もし公共交通が使いやすいものであればクルマから転換し鉄道やバスを使って移動する人が増えるかもしれない。すると、こうしたクルマ型社会で起

こる悲惨な事故が防げたかもしれません。そういう意味では、滋賀県は自動車型の街だからとよく報道等でも言われているが、現状はそうかもしれないが、バスや鉄道がしっかりと存在しているのだから、もっと使いやすく、自分たちの生活のツールとして活用していくということをこのような事故を契機に考え、取り組むことができればよいのかなと思う。今日はよろしく願います。

では 1 番目の議題、近江鉄道活性化再生協議会設置要綱の一部改正について事務局から説明をお願いします。

事務局 資料 1 の別表 1、2 について。県および近江八幡市、東近江市、愛荘町の組織改編、ならびに座長の土井先生の所属の変更を踏まえ、下線のとおり改正しようとするもの。

一同 異議なし

土井座長 原案通りの設置要綱で活動を進めていくということを確認した。次の議題について、地域公共交通のあり方検討ネットワーク検討調査報告書について、調査を実施した地域公共交通総合研究所より説明をお願いします。

地交研（磯野研究員） 提案内容を説明する前に、人事異動で委員も変わっているので、少し振り返りをしたのち、9 章の説明をしたい。近江鉄道線のあり方を中心に調査を進めてきたが、報告書の中で提言を行うが、これからの選択肢の 1 つとして活用していただきたい。

報告書 I の 2 ページ、全国の 96 社の地方鉄道の現状。下欄には廃線された路線を掲載。地方鉄道の構造を次のページに掲載。

利用者の減少を受け、収入が下がるが、経費は一定必要であるため、赤字構造が変わらず、鉄道もバスも同じような構造。地方鉄道の現状を頭において、このままではほとんどの事業者が運営できなくなることを理解していただきたい。

国では 2007 年には地域公共交通活性化再生法、2013 年には交通政策基本法が制定された。なぜ法が制定されたのかは地方の鉄道が持たないから。地域公共交通は、国、地方自治体、事業者、沿線住民が一体となって取り組まなければ、事業として成り立たないし、路線も維持できない。68 ページのとおり法の中で各々の役割が定められている。連携して協働して交通政策を行わなければならないとされている。

輸送人員の推移を見ると、近江鉄道については減ると経営努力により駅を新設するなどして、減ったり増えたりしている。普通は減っていくが、今の増加要因は書いており駅の設置である。

ただし、輸送人員はのびているが、次のページを見てみると区間別輸送密度というものがある。路線は 4 千人以上いなければ成り立たないと言われている中、黒字になる路線は近江八幡～八日市間だけであり、なんとか持たせたいのは彦根から高宮の 2,600 くらいで、

あとは赤字。輸送密度の低い路線で、米原～彦根、高宮～多賀大社前は 1,000 を切っているといった路線の現状がある。

コストは、鉄道施設の老朽化による修繕費の増や設備投資の必要性、人件費が高騰する中、営業損益の推移を見てみると、平成 27 年度には経常損失が 3 億 5400 万に膨れ上がっている。これでは運営が困難であることがわかってもらえると思う。

では、この鉄道線をどうするかということで、バスや LRT、BRT といった代替輸送手段を検討した。

輸送密度の低い路線を切ったらどうなるか、また全線代替させた場合も試算してみたが、BRT は二重の投資になること、バス代が高いことなどで、初期投資が 120 億くらいになる。年間の運行経費を 61 ページにあるが、営業損益が 11 億を超えてしまうことになった。私たちの見解として 62 ページにまとめているが、初期投資が多額であること、運転手不足、バスの手配、土地の問題、工期のリスク等からバスや LRT や BRT が代替するのは難しいという結論になった。

また、鉄道を残す場合として、まず現状のままで継続した場合は近江鉄道の損益や自治体の負担額は資料そのⅡの 72 ページのとおり。2018 年から 10 年間の収支試算と営業損益を示し、このままいくとずっと 4 億から 5 億 5000 万くらいの損失で、年間平均 5 億 6500 万の損失が出てくる。

これを自治体の補助金で支援すると、4 億 5000 から 6 億近くまでかかる。これも事業者の営業損益を 0 にした場合である。設備投資額は近江鉄道の提出資料による。

次に上下分離した場合、線路のみ、線路と電路、あるいは線路と電路と車両のすべてを自治体が保有した場合を各々試算しているが、完全分離をすれば事業者は年間 1 億 7900 万円の黒字が出て、自治体の負担は、事業者の営業損益をゼロにした場合は、2 億 9500 万円になる。

全国的に自治体の負担額を見てみると、岡山の井原鉄道は年間 2 億 5000 万でうち県が 1 億程度で市町村が 2 億 4 千万円程度、近畿タンゴ鉄道は 6 億 3000 万、伊賀鉄道は 2 億 7000 万円、福井鉄道は 3 億 6000 万円、若桜鉄道は 1 億 2000 万円、あすなろう鉄道は 2 億 6000 万円ほど。高知の土佐電は最初に県が 50 億、年間 5 億、市町村が 3 億 5000 万円と各地に事例がある。

なぜ、報告書で上下分離のメリットがあるとしたのかは、市民の足を守るために鉄道が必要だということになれば、自治体の負担が今より減ってくるから。これは国の補助額が 1/3 出でおらず、今は 1/4 になったりしているが、現在上下分離しているところには満額出ている。メニューによっては 1/2 のものもある。総務省の特別交付税が負担額の 30% 算定される。残すのであれば、これが一番いいのではないかとということで、一つの選択肢として提案した。ただ、営業損益をゼロとして検討しているので、これだと事業者はいくら努力しても利益が出ないので、努力をする必要がなくなる。

我々は中国バスの再生をしたが、すべてにおいてコストが高かった理由は補助金が減るから努力しないということだった。やはり事業を継続するには利益がないと次のお客様サ

ービスにはつながっていかないし、みなさんに検討していただきたいのは営業損益ゼロではなく、努力した場合は努力に見合う経営の黒字が出る仕組みづくりが大事だと思う。

先ほどの中国バスの事例だが、経営努力をしてコストを下げれば、その削減額の 20%の補助金をもらうという仕組みでやってきた。

ここでは事業者と自治体と沿線の方々に継続できる仕組みを考えてほしい。ぜひ、皆様方で地域の足を守るために、この提案書が一つの資料として役立つことを願っている。

東近江市 3月にも公有民営ありきの文章になっていると指摘したが、修正されていない。これしかないという解釈が一人歩きしないように注意をお願いしたい。またこれも選択肢の一つとして活用するという発言をお願いする。

土井座長 報告書全体の位置づけの話だと思うので、県から見解をお願いする

事務局 今ほど東近江市からご指摘の件について、3月の協議会でもご指摘をいただいた。今回はじめて上下分離の試算結果をお示ししたが、3月にも説明したとおり、上下分離は選択肢の一つであり、上下分離をしなかった場合の試算もあったように、上下分離ありきで検討を進めていくという考えは一切ございませんので、近江鉄道線の活性化、再生にどういう形がふさわしいのかを協議会で議論をしたうえで結論を出していきたいと思う。

四塚会長 補足すると、この報告書はあくまでも滋賀県がキックオフ会議を受けて、これから鉄道を残すことを前提に考えるのであれば、どういう方法があるのかを幅広く議論するための材料を提供するために県が委託調査を地交研にお願いしたもの。一般的な考えでは、信楽高原鐵道や若桜鐵道や養老鐵道でも、上下分離の方法は取りうる一つの有力な選択肢であることは間違いない。知事の記者会見や議会答弁でも上下分離は一つの有力な選択肢であると申し上げていることなので、それを報告書の中に入れていないということはないと思っている。

ただ、報告書はあくまでもこれから議論するためのたたき台なので、なんとなく上下分離がいいということになっているが、いくつかの項目について、一つひとつ議論していかなければならない。一つ目に赤字構造の深掘りし、二つ目に代替交通の可能性を報告書をもとに皆さんで判断する。そうしないと次の段階にはいかない。三つ目に鉄道の利用促進（増収を図る）をどうするか、四つ目に運行支援の方法、運行のパターン。場所によっては代替の選択を考えたいうえで、最後に上下分離なり、どういうスキームで将来負担を考えるかになるのであり、逆に考えてはならない。上下分離という結論が先にあって、後で前提を整理するのではなく、報告書の頭から順番に整理をしたうえで、最後にトータルでどう考えるのかがいいのではないかと私は思う。

この報告書の位置づけは事務局が説明したとおりであるし、考え方は私が述べたことを参考にしていただければと思う。

土井座長 ただいま4点ほど説明していただいたが、大きな方向感として共有できる部分と、様々意見がある部分があると思うが、まずは共有できる点を確認しましょうというのが今回の議論の目的だと思うし、報告書もそうなっていると思う。

東近江市 おっしゃることはよくわかるが、報告書Ⅱの98ページで「近江鉄道が経営努力を図り、公有民営方式に移行し」とあり、まとめの中に選択肢の一つであることが書いてあるならいいが。そのあたりを申し上げている。

土井座長 例えばどういう書きぶりがいいのか。

東近江市 こういった選択肢がある、ということで、別に移行しなくてもよい。

地交研（大上副理事長） 3月にも申し上げたが、あくまでも調査委託を受けた立場として、こういう見解を持っているにすぎないので、これが協議会における決定事項ではないのは間違いない。この報告書の中に、現状のまま存続させたらどうなるか、バス、BRT、LRTにしたらどうなるか、すべての選択肢が検討されているので、これをベースにみなさんで検討していただければいいと思っている。我々がこう書いているからといって、それが協議会の結論ではないということをご理解いただき、これをたたき台としてぜひ活発な議論がなされればいいと思っている。

土井座長 ここは協議会や滋賀県ではなく、地交研の見解として位置づけられるという話ですね。

四塚会長 東近江市さんのご発言は、前回の大和田部長のご指摘と全く一緒ですが、この98ページの書きぶりについてはあくまでも地交研の知見を書いているということをお場で確認し、議事録に明確に記載することでご理解いただければ問題はないかと。

日野町 93ページで完全分離した場合に自治体負担金が3億程度という話があったが94ページの部分で、自治体の実質的負担額と上の方の自治体の修繕補助金の表記の仕方を教えてほしい。

地交研（磯野研究員） 自治体負担額は県と市町を含めたもの。県と市町を分けて記載している部分は、今までの負担割合で記載。この計算方法は85ページ。

日野町 自治体負担額には国と協調している補助金を含んでいるのか。

地交研（磯野研究員） 含んでいる。

土井座長 交付税も入っているのか。

地交研（礒野研究員） 自治体負担額には交付税は入っておらず、実質負担額は特別交付税 30%を引いたもの。

土井座長 93 ページの折れ線グラフは交付税が除かれているのか。

地交研（礒野研究員） そうだ。

土井座長 今回の意見交換には2つの狙いがある。1つは近江鉄道線をどのように残していくか。廃線は国道8号への影響を考えればだめで、公共交通として運ぶ場合はバスやLRT、BRTを試算したところ、今よりもっとお金がかかるので、鉄道線で残すのが現実的である。ここまでは共通の認識は取れると思うが、残すとすれば、どれくらい負担があるかについては、今日出てきた資料の93ページで、値ごろ感をみんなで確認するという意味ですね。

その負担額が見えたので、5億から3億の間で、どうやら着地点がある。それは上下分離（公有民営）でやるかはまだ議論が残るところだが、必要なお金の落ち着き先だ。

ただ、これで終われば再生協議会という名前でやった意味がないので、これプラス、再生していくためには、利用者を増やしていくために、もっと多様な取り組みができるような形でないとだめで、このままキチキチの状態赤字を出し続けている状態では、利用者を増やしていく活動についてもおのずと限界があるといったこともきちんと書いておいてほしい。あるいは協議会でそういうことを書いておくということがないと、キチキチの状態必死で残しましょうということに終始する。それはやめた方がいい。

地交研（礒野研究員） その増収とコスト策を27ページに示している。

土井座長 上下分離と上下分離しなかった場合の想定がこれくらいかということをご理解いただければありがたい。

有識者（轟准教授） 資料Ⅱの方の72ページの図34から91ページの図37までを見ると、保有すればするほど、自治体負担金が減るのは、補助金や交付税の割合が増えるからという理解でよいか。

地交研（礒野研究員） それが一つ。もう一つは減価償却費を施設保有団体が持つことでなくなるため。その数億円を自治体も事業者も負担しなくてよくなる。

有識者（轟准教授） 固定資産税はどうなるのか。

地交研（礒野研究員） 固定資産税は保有をしていなければ必要ない。線路等の固定資産税は施設保有団体が払う。

有識者（轟准教授） ちなみに今固定資産税は1億くらいだが、93ページの図40には出てこないのか。つまり市町では1億の税収が減になるのか。

地交研（礒野研究員） そこまでにはならない。線路や電路等はなくなるが、本社等の建物も入っているので、それがどれくらいかはわからない。そのまま諸税を入れている。

有識者（轟准教授） 自治体は従来の固定資産税が減収になるという理解をしておく必要があり、それは93ページの図40には含まれていないのか。

地交研（礒野研究員） 税収があるようになっている。諸税を事業者が払うとして、それが自治体負担になるため、固定資産税を抜いてもこの数字。

有識者（轟准教授） 自治体は従来の固定資産税が減になるが、その減収分も含んだ数字と理解してよいか。

地交研（礒野研究員） そのとおり。

有識者（轟准教授） 2018年度の自治体負担額は実績か。

地交研（礒野研究員） 実績ではない。

有識者（轟准教授） 2017年度以前の推移は。

地交研（礒野研究員） 25ページにある。実際の数字である。

有識者（轟准教授） 現行のままでいく場合の2018年度の負担額は。

地交研（礒野研究員） 4700万円。19年度からは決めていないので書いていない。

彦根市 今後10年間の収支見通しの中で、修繕費用は何を根拠に出されているのか。

地交研（礒野研究員） 近江鉄道から今後10年間の設備投資の費用を出してもらい、それを入れている。

彦根市 2023年度になると急に額が上がるが、特別何かがあるのか。

地交研（礒野研究員） 細かい資料は今日ないが、数値は確認している。

彦根市 色々と橋梁やトンネルがあるんでしょうけど。

地交研（礒野研究員） 3年ごとにある車両の検査など、すべて入れている。

土井座長 74ページで2023年になるとトンネルに1億かかる。

近江鉄道 2023年度に橋梁の修繕が2000万円に増えるが、毎年橋梁の修繕は補修で設備投資としてやっているが、この年度は設備投資をしていく計画を立てるための調査をするもので定期的に行っており、そのタイミングで上がる。同様にトンネルも修繕計画を調査するための調査費が上がっている。そういう特殊要因がわかっているところだけきちんと見積もるという作り方をしている。

土井座長 トンネルなど特殊構造物は抜本的な話というよりは、調査をして延命化を図るための費用ということか。

土井座長 報告書Iの16ページの輸送人員の推移で、何とはなしに近江鉄道は毎年利用者が減っていると思いがちだが、実は近年は増えている。増えている理由はフジテック前やスクリーンなど、新駅の影響とあるが、明らかに通勤定期が増えているということですね。こうした増加は近江鉄道だけではないかも知れないと、全国のいくつかの鉄道を私なりに調べてみたところ、やはり通勤定期客が近年増えているところが多い。

近江鉄道では利用促進策として様々なイベントに取り組んでおられるが、イベントより通勤定期客を獲得する方が圧倒的に経営にとっても地域の雇用にとっても産業政策にとっても価値があると思う。そうすると、2つの駅の利用する会社の従業員の方が定期を持っておられるのももちろん大事だが、他にも通勤定期を持っている方がいる。あるいは高校生の通学についても定期利用が増えていると記述があると思うが、それならば、ぜひ近江鉄道で定期の利用で駅間利用がどれだけ増えているかをできるだけ明らかにしてほしい。ここからが大事だが、沿線の市町のみなさんも、利用促進をしていくときに、できるだけ自動車に頼らない生活をするために公共交通を使いましょうと近江鉄道や近江鉄道バスも含めて企業や高校に働きかけをしていく。お互いに一緒に汗をかくことで一体感も生まれることになるので、ぜひ増えているトレンドを逃さずにこれからさらに増えていくような取組を沿線市町のみなさんと近江鉄道がやっていただければありがたい。そのためにもどこの駅間で利用が増えているかを過去の推移を含めてぜひ開示いただき、一緒にやっていくということを市町が見つけていくという取組をお願いしたい。赤字の対策をやっている

だけでは面白くないし、必要性を地域の人に感じてもらうためにも活性化し、再生するための取組をお願いしたい。

四塚会長 各市町から色々ご意見いただき、感謝。冒頭にも申し上げたように、鉄道を残すということになれば、2021年度は一つの区切りになる。それを基準に遡ると、2020年度に公共交通網形成計画を作らなければならないので、2019年10月が法定協議会の設立時期となる。議会や予算の日程を加味すればそういうスケジュールになる。上下分離をしなくても、網形成計画は必要になるので、そのスケジュールで議論を進めなくてはならないことを確認させていただいたうえで、先ほどの議論も踏まえ、質問する。

まず、鉄道利用者は波があるが、増えている。費用構造からみると営業経費は大幅に増えているとは思わない。しかし営業損失は増えている。これを近江鉄道としてはどう分析しているのか。

近江鉄道 利用者は横ばい、収入も横ばいもしくは増収と整理しているが、やはり経費については減価償却費、施設の老朽化に伴う経費化や会社の管理経費、2005年の尼崎の事故以降、安全に関するコストが増えているが、社会的要請からやむを得ないと理解。

四塚会長 尼崎の事故以降、社会的な要請で安全管理経費が増えてきているとのことだが、それ以前から高い。

近江鉄道 それだけではなく、それに象徴されるようにということ。

四塚会長 その中の説明文4行目「なお、この損失は国、県、市町からの補助金を圧縮記帳したあとの額であり、2017年度の本来的損失は補助金分を加えた5億3519万円」となっているが、この補助金は赤字補填ではなく、設備投資経費への補助であるが、その補助金が本来の損失なのか。

近江鉄道 地交研の作成だが我々の数字の出し方で説明すると、いただいている設備投資にかかる補助金については圧縮記帳していい、図の営業費の中には既に支出から除いた形で作っているという意味。補助金がもらえず自社ですべて負担するならば、5億3519万円の損失だったという意味で書かれたと理解している。

四塚会長 そうだと思うが、10年間の国の活性化事業で、国、県、市町が負担する前提なので、出さないということ自体ない。本来赤字という表現自体が不適切だと思う。バスは赤字補填だが、鉄道は投資的経費に対する協調補助として、国、地方、事業者で1/3ずつ負担する仕組みがあり、一部事業者負担分が薄まきになって増えていることはあるが、本来なければ事業をしないので、損失に加えるのは不適切ではないか。

地交研（礒野研究員） 色々があるとと思うが、そこは当財団としての見解。

四塚会長 赤字構造がどうなのかが整理すべき項目だと思うが、構造改革推進部の新設で5000万円増えているとあるが、何の事業をやっているのか。

近江鉄道 一般管理費の算出の仕方だが、近江鉄道は鉄道、バス、レジャー施設、不動産事業を経営しているが、これにかかる間接経費（各事業を管理するのに共通する経費）を集中して管理する一般管理部門を作って、管理している。鉄道事業会計規則に基づき、適切な方法で各事業に配分するよう決められている。構造改革推進部の新設等によつての「等」は一般管理費全体が増え、それに伴って鉄道事業に割り振られる分も増えた。それを前提に申し上げると、構造改革推進部は鉄道事業の今後のあり方を検討する、経営企画的な業務をしている部署だが、その部署が新しくできたこと等で、一般管理部門の人件費や経費が増えた。その他の要因もいっぱいあるが、それに代表されることで一般管理費が増えたので、鉄道事業に割り振られる経費も増えた。

四塚会長 構造改革推進部の新設前後の一般管理費の総額はいくらか。

地交研（礒野研究員） 25 ページ。一般管理費には人件費、修繕費、経費があり、当初は6000から7000万で推移し、おそらく2015年に新設されたと思う。コスト削減の中で分社化すれば減ってくると思う。

四塚会長 私は会社全体の一般管理費と構造改革推進部の一般管理費を教えてほしいと言っている。

地交研（大上副理事長） 地交研ではわからない。

近江鉄道 具体的な数字は手元にはないが、一般管理費は事業を管理する部門の経費なので、会社管理やコンプライアンスなど持続的に会社経営を行う上ではきちんとやるという社会的要請を受け、部署の新設や経費の増加につながっている。一般管理費の数字がどうなののかについては、以前の勉強会の段階で、鉄道事業の営業費に占める一般管理費の割合が、他社と比較しても別段突出しているわけではないので、そんなに深堀りして問題視して見なきゃいけないものではないと共有していると理解している。

東近江 大変わかりにくく複雑な内容なので、今の近江鉄道の財務諸表やバランスシートを財務の専門家に分析していただいたもので説明していただいた方がいいのではないかとと思うので、ご検討いただきたい。

地交研（大上副理事長） その辺の数字は2017年度の勉強会である程度共有されていると考えている。

四塚会長 認識が不十分だから、そういう話を今させてもらっている。

近江八幡市 確認したいが、上下分離では市町が施設を持つほど、負担が減ってくるのは補助金や交付税算定の影響ということでよいか。

地交研（礒野研究員） そのとおり。

近江八幡市 逆に上下分離をしない場合、交付税の算定がされないという理解でよいか。

地交研（礒野研究員） 大臣認定がされないといけない。

近江八幡市 みなし上下分離の場合はどうなのか。みなし分離について説明頂きたい。

地交研（礒野研究員） みなしで自治体が国の役割を果たしていく。簡単にはそういうことだが、今まで鉄道事業再構築事業がなかったときにもはじめていたところがあったが、鉄道事業再構築事業を受けず、自治体がすべて保有してやっている形のもの。当初福井鉄道もそうだった。

土井座長 上下分離とはインフラ部分を誰が持つかということだと思うが、インフラ部分を公共が持つのが上下分離で、インフラ部分を事業者が持ったまま、それに対して補助を入れていく。要するにインフラとみなして、上下分離されているとみなしてお金を入れていくというやり方がみなし上下分離ではないのか。

地交研（礒野研究員） そのとおり。事業者保有しているので、固定資産税や減価償却費に対して補助をするという形のものなど様々な形がある。

四塚会長 現行の仕組みの中で投資をすれば、近江が赤字になるので、それに対して自治体が補助しなければならない。みなし上下分離の場合は、上下分離をしたこととして実質は近江鉄道が保有したままだが、下ものの経費はすべて自治体を持つ。その場合は、施設は近江鉄道が持っているので、補助金は出るが、それに対する起債等の措置はない。上下分離の場合は下ものを自治体を持つので、道路や河川などのインフラと同じで起債、交付税措置の対象となる。国の支援が得られやすいのは、上下分離をして起債や交付税措置の対象とすることで、それが一番自治体の負担が減る可能性が高い。

近江八幡市 基本的には起債につなげないと、算定されてこないという理解をすべきか。みなしでは、鉄道事業再構築事業に認定されるかどうかかわからないとあるが、これに該当すれば、同じことかと思って聞いた。

地交研（磯野研究員） 養老鉄道の場合も上下分離の方式で、機構を作った。当初機構は対象にならないと国から言われていたが、熱意が国を動かした。みなさんがやろうとすれば、どんな形でもまちづくりになり、公共交通が持続あるものになれば、国に検討してもらえると思う。

東近江市 苦しい状況はわかるが、専門家による財務状況の分析結果がある方がわかりやすいのではないかと思うので、よろしくお願ひしたい。

日野町 勉強会で資料は出してもらっているが、素人なのでわかりにくい。経営分析の専門家から財務諸表によりわかりやすく説明していただければありがたい。

豊郷町 4月から担当で、勉強会の資料等に目を通していている中でわかりにくい部分があるが、最終的に住民説明が必要になってくるので、理解を深めてまいりたい。

多賀町 前任からはこの状態が続けば鉄道事業を廃止せざるを得ないというのが、近江鉄道の意見と聞いて、会議に臨んでいるが、具体的にあと何年しかもたないのか、どういう状況で経営が立ち行かなくなったのか、その辺がわかればありがたい。

甲良町 今回実際の負担額がわかる資料を提示していただき、また幹事会にも出席し、説明も受けたが、もう少し補足説明の資料が欲しい。勉強会の資料を整理して再度提出してほしい。

近江鉄道 冊子にして送っているが。

甲良町 それを持ってくる形で統一していただけるとありがたい。

愛荘町 1点目、17ページの広告事業については、移管したことにより3700万円くらいの減収を見込み、これに基づき10年間の収支見通しを立てているが、利用促進策において広告事業も収入源の確保になると思うが、25ページでは1億3861万円と3700万円の減収分で見込んでおり、逆に今後10年間を考える上ではプラスをして収支を考えていくべきではないか。2点目、減価償却費がカウントされないから収支が改善できるとの話があったが、減価償却費を積むことは将来の投資額を積み立てていく要素があるので、建物の償却費を見込んでいない分、更新時には所有者が負担していかなければならないことを考えると、

それを加味してトータルコストを考えなければならないのではないか。

地交研（磯野研究員） 減価償却費は積み立てではなく、最初一括で払った値段を少しずつ落としていく形。例えば売り上げが10億、車両購入費を1億円として、一般経費が9億5000万だとすると、10億5000万となり自治体の会計の場合5000万の赤字になるが、企業の場合、定率法を採用すれば車両の償却期間が13年なので770万円ずつ落としていくことになる。企業会計規則で何年で償却するかが決められているので、1年目から一定の利益が出ていることになる。積み立てでなく、払ったお金を償却するということ。

愛荘町 公共団体では起債等で借金をして毎年度単年度予算で返済していく形になるが、いずれにしろ、どこかで負担をしなければならない金額というものが出てくる。減価償却費を落とすことになると、どこかのタイミングで行う投資の負担の方も一定考えなくてはならないのではないか。

地交研（磯野研究員） 1億かかるとして、国が1/3、自治体が2/3ですべて賄われることになる、補助金はすべて圧縮記帳されるので0になり、かからないことになる。

四塚会長 鉄道事業では投資した分はローン払いをしている。その負担が現在3億程度で将来的には5億になる。未償却の減価償却はいくらか。

近江鉄道 約48億円。

四塚会長 48億を明日から何の投資をしなくてもローン払いをしなくてはならない。上下分離をすれば、自治体が負担するので事業者は圧縮記帳で0になるが、自治体にとっては起債による返済になり、それに対し一部交付税措置がある。トータルで見れば、0ではない。愛荘町が言ったのはそういうこと。各々の論理があり、同じ土俵でないので理解ができていないのではないか。そこを説明してほしいというのが先ほどからのご意見。

愛荘町 上下分離をすれば、現行の事業者が負担している1/3の部分も今後特交で措置されるという理解でよいか。

四塚会長 そのとおり。

近江鉄道 これ以前は鉄道部門でバス部門等すべての広告収入を計上していた。より適切にするために鉄道部門だけの収入に計上方法を変えた。今後10年間は横置きで作成。

愛荘町 これまでは他の部門の収入も含んでいたが、今後は鉄道事業の分だけを計上して

いるということで了解。

米原市 今年度初めて会議に参加し、前回の会議の内容は把握して、これからのスケジュールはわかっているが、本日の詳細な説明内容はあまり理解できていないものの、輸送人員が変わっていない中で営業損益がここまで大きくなるのかという印象。一般管理費についてもお聞かせいただいたが、中身はよくわからない。米原市はフジテックができて乗客の増員があったが、輸送人員の増でどれだけ収益の変化があったのか、区間ごとに示してほしい。

土井座長 次への宿題ですね。

甲賀市 収支計算は10年間であるが、橋梁やトンネルなど、老朽化しているので、法令に基づいて定期的に点検や維持補修を行っているはず。中には100年以上の施設もあるので、10年より先を見据えた改良計画ができないのかと思う。

近江鉄道 10年より先の想定はかなり精度が低くなるので、それを基に判断するのは適さないのではないかと考えている。

彦根市 存続していくことはみなさん共通していることだと思うが、具体的な話では認識のズレがある。以前に出していただいたものをまとめたものを改めて提供いただき、もう一度共通認識を図っていただければと思う。

近江鉄道 先程来、一般管理費がよくわからないとの話があるが、鉄道事業だけでなく、レジャーや多岐にわたるので、理解いただくのはかなり難しい。正直私もすべて理解しているものではない。先ほどの説明にさらに補足させていただくと、会社の中で内部監査をしつつ、監査役も置き、適切に処理しているし、他企業と比べて突出して高いわけではないので、そこを深めるのではなく、分社化でより透明化を図れないかなどご提案があるので、その検討を深めていく方が前向きな検討になる。

土井座長 一般管理費を赤字部門に押し付けているのではないかとの推測もできるので、明らかにしてもらった方が話が進みやすいと思う。

近江鉄道 管理部門の経費を鉄道事業会計規則により適切に配分することになっている。適切な方法とは近江鉄道では部門ごとの経費割合で何十年も行っており、恣意的な操作はできないようになっているので、ご理解いただきたい。

土井座長 ご異議ご質問があれば、事務局にお尋ねいただくということで、次の議題に進

ませていただく。「今後の進め方について」事務局より説明をお願いします。

事務局 （資料2により説明。）

近江鉄道 事務局より説明のあった弊社からの回答だが、近江鉄道線のあり方は、この協議会で議論していると理解しているので、質問の内容は委員のみなさんが納得した内容でお願いしたい。つまり、市町の質問を集めただけでは、この場をないがしろにすることにもつながるので、会社としてはそういったものに回答するのは適切でないと考える。

質問をいただく場合も、先ほどの事務局の説明で近江鉄道に対する支援という言い方があり、確かに報告書の中にも鉄道を存続させるための支援があるが、中身は鉄道を存続させるための方策であったりするので、そのあたりの言葉遣いは共通認識がわかるような形でご質問を受けたい。

協議会の委員の皆さんが納得されている質問であれば、きちんと回答をさせていただこうと思っているが、私も委員として協議に参加している立場なので、当然この場での議論を受けて会社の方針を随時見直しているところなので、回答を出したとしても、それはその出した時点の考えだということをご承知いただきたい。このような話し合いの場を通じて、お互いの考えをすり合わせる、歩み寄るのが協議会の場だと思うので、それが我々の最終回答ではないということをご理解いただきたい。

土井座長 近江鉄道への質問に対する回答というよりは、鉄道線を残すことや運営主体、改善策などに対して、現在近江鉄道が考えていることを表明してくださいということだと思いが。

近江鉄道 事務局からの説明に回答とあったので、質問が出てくるものと思っていたが、違うのか。

事務局 回答の部分だが、行政が議会や住民に説明責任を果たすうえで、判断に至った理由を説明していく必要がある。判断の基礎として、行政の考え方もあるが、鉄道事業者としてどのような考えかを持っているのかを踏まえる必要がある。議会や住民に説明するうえで、必要な想定しうる中身、たとえば経営に関する考え方、自社における鉄道事業の位置づけや事業継続ができない理由、事業継続の意思があるのかを改めて確認したいし、近江鉄道としてどれくらいの支援規模を考えているのかをお聞きし、自治体が支援規模を考えるうえでの判断材料としたいので、このような提案をしている。そこは市町を含め近江鉄道と十分にすり合わせをしたうえで、中身については今後幹事会の中で検討させていただきたい。

土井座長 質問をしていくのではなく、近江鉄道にこれからの考えを明らかにしてください

いということか。

事務局 質問になると思うが、どういった項目に回答いただくかは自治体で一定とりまとめたいので、近江鉄道に回答をいただきたいということ。

土井座長 これはちょっと難しい話だと思うので、質問をして答えを求めるのではなく、お互いにこういう方向を目指しましょうということ共有する作業の方が実質的だと思うので、まず大きな方向感を共有し、具体的な話は次に詰めていく話でないといけない。たぶん質問をしていくと具体的な話がいっぱい出てきて結局何が何だかわからなくなって、ぐるぐると議論が回ってしまう可能性があって、それはあまりよろしくない。順番に非常に大きなところから少しずつ詰めていくというやり方で共有すべきことを確認するという進め方でいかがか。

近江鉄道 質問という形式にこだわっているわけではないが、事務局の説明だと、各自治体が議会や住民に説明するための材料ということだが、それが何なのかを明らかにしていかなければならないことと、実質的な議論がこの場で行われているわけなので、こういうことを近江鉄道が表明すべきだということを（委員の）みなさんにご承知おきいただきたい。

四塚会長 近江さんのおっしゃることは理解が難しいですね。

土井座長 私は大体わかりました。

四塚会長 幹事会があるわけなので、その項目を整理し、近江鉄道側が自治体に共通して必要なことに回答する。それを整理したうえで、次に進むことに何か問題があるのか。

近江鉄道 概ねは結構だと思うが、委員の皆さんはこの場で対等な立場で議論しているわけなので、自治体と近江鉄道だけでなく、有識者も含めて委員全員が明らかにすべきということで進めていただきたいと申し上げている。自治体の質問事項をまとめてそれに答えてくれというのは、それはこの場としてはふさわしくないのではないかと会社としては考えている。

四塚会長 この協議会は事務局を滋賀県がやっているもので、事務局と座長の土井先生等、また近畿運輸局とは逐次調整しながら進めさせていただく。

近江鉄道 ぜひそのような形で進めていただきたい。協議会から投げかけられたことについては、会社としてお答えするということになります。

土井座長 ぜひ前向きな議論を幹事会でもやっていただき、お互いに知恵と力を出し合うのがこの場の趣旨なので、そのことをやり易い環境をお互いに作り上げましょう。多少の不信感が空気の中にあるような気がするので、できるだけ払しょくするために互いに持っている材料をきちんと出し合おうということだと思ふ。それから意思を明確に出していくことが大事なので、きちんとお話しただければと思ふ。会社は非常によく努力されていると思ふので、それを明確な会社の意思として期待をしているのが事務局の話だと思ふのでよろしく願ひする。

近江鉄道 それは承知しました。努力いたします。

東近江市 2 (2) のあり方で3パターンがあり、3 (1)②でパターンの確認とあるが、それぞれの提案を示していただけるということによいか、また10月下旬のアンケート結果報告は住民が思っていることについてはもっと早い段階で出していただければと思ふ。

事務局 選択可能なパターンの部分については、大きく上の表に示しているものが選択可能なパターンとしてお示しをさせていただいている。今後、法定協議会を設置するまでに、細かな部分の仕組みは別として、大まかにこの中から選択していくことになると思ふ。アンケートについては、早くという意見もあるが、国庫補助金をいただく関係で、法定協議会が立ち上がってから実施することになったので、前倒しはできない。

土井座長 まだまだたくさん意見はお持ちと思ふが、ぜひ事務局にお話しただければ。活性化計画が2021年度で切れるので、今年の10月には法定協を設置し、網計画を作成しなければ支援がスムーズに流れないので、ご協力いただきたい。基本的には近江鉄道線を残す。その方法には議論があるが、今日の成果は上下分離をした場合の値ごろ感が分かったことで、それをどう負担していくかはそれぞれの立場で考えていただければありがたい。

司会 次回は7月上旬開催予定。