

## **(仮称) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会**

2019年11月5日(火) 9:30~11:10

於：東近江市役所 317、318、319 会議室

参加者：

**(沿線市町)** 彦根市-大久保貴・彦根市長、近江八幡市-小西理・近江八幡市長、甲賀市-岩永裕貴・甲賀市長、東近江市-小椋正清・東近江市長、米原市-平尾道雄・米原市長、日野町-藤澤直広・日野町長、愛荘町-有村国知・愛荘町長、豊郷町-伊藤定勉・豊郷町長、甲良町-野瀬喜久男・甲良町長、多賀町-久保久良・多賀町長

**(滋賀県)** 三日月大造・滋賀県知事

**(公共事業者)** 近江鉄道株式会社-喜多村樹美男・代表取締役社長、信楽高原鐵道株式会社-尾中庄一・常務取締役業務部長、西日本旅客鐵道株式会社-野口明・京都支社地域共生室長、(一社)滋賀県バス協会-野村義明・専務理事、(一社)滋賀県タクシー協会-野崎善則・常務理事

**(道路管理者)** 国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所-森本和寛・所長

**(公安委員会)** 滋賀県警察本部交通部交通企画課高齢者交通安全推進室-古谷英生・室長

**(公共交通利用者)** 滋賀県教育委員会高校教育課-阪尻寛・主査、滋賀県PTA連絡協議会-塚本晃弘・副会長、びわこ学院大学教育福祉学部-逢軍・教授、(一財)滋賀県老人クラブ連合会-上野善久・副会長、滋賀県地域女性団体連合会-山本身江子・副会長

**(学識経験者)** (一社)グローバル交流推進機構-土井勉・理事長、関西大学経済学部-宇都宮浄人・教授、滋賀県立大学環境科学部-轟慎一・准教授

**(その他)** 国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局-山岸斉・支局長、(一財)地域公共交通総合研究所-町田敏章・専務理事、(一財)滋賀県病院協会事務長会-川村宏・委員、滋賀県市町社会福祉協議会会長会-宮部庄七・副会長、(公社)びわこビジターズビューロー-西川直治・専務理事、滋賀県商工会議所連合会-高村潔・理事

**(オブザーバー)** 国土交通省近畿運輸局交通政策部-八木貴弘・部長、国土交通省近畿運輸局鉄道部-井野則明・部長

## 挨拶（滋賀県知事）

それぞれのお立場で日々地域公共交通の活性化等に様々な形でご尽力いただいておりますことに敬意を表し感謝申し上げたいと存じます。もう言わずもがなだと思いますが、日々使っております地域の公共交通、これは文化の生命線であると同時に、私たちの生活になくってはならない、例えば通勤、通学さらには地域の活性化、交流人口の増大等まさになくってはならないものでございます。しかしながら、昨今人口減少や高齢化等々で大変厳しい経営環境であることをお互い共有しなければなりません。今日から本格的に議論致します近江鉄道線、今日は喜多村社長にも御臨席いただいておりますが、120年を超える歴史を持つ鉄道線でございます。33の駅があり、それぞれのまちにとって大切な玄関口でもございます。沿線距離は60キロでございますが、県内の市町長もお見えですけど、5つの市と5つの町をつなぐ形で通っている。大切な多賀大社等にも行っている。JRとも米原、彦根、近江八幡、貴生川で接続駅をもっているこういう鉄道線でございます。こうしたなか、平成28年度に近江鉄道株式会社から経営課題に係る状況説明を受けました。大変、努力もされていますが、厳しい経営環境であるということを受けまして、県、市町、鉄道事業者の3者が中心となりながら勉強会やフォーラム等を開催してまいりました。昨年12月には近江鉄道線活性化再生協議会を設置して今後の方向性等について議論してまいりました。去る8月27日にその会議での一つの集大成として近江鉄道線維持存続を目指した地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会を設置することについて合意を得たところでございまして、それを受けての本日の開催ということになりました。いよいよですね、一番大切な地域の皆様のお声も改めてしっかりと伺いしながら今後の存続形態ですとか、かかる財政負担の在り方についてもしっかりと議論をしてまいりたいと考えているところです。最初の関門は、鉄道として維持存続するべきかどうか、このことの合意を我々が持てるかどうか、鉄道としてこの線を残すということの、この合意を得られるかどうか最初の関門であると考えているところであります。いたずらに時間だけを掛けるのではなくて、しかし、将来歴史にとって、未来にとって大変重要な協議会でございますので、しっかりと議論を積重ねてまいりたいと思っておりますので、委員各員の皆様方のご協力を心からお願いを申し上げます。県と致しましても知事と致しましてもしっかりとリーダーシップを発揮致しますので、決意申し上げて簡単ですけども冒頭の挨拶とさせていただきます。皆様どうぞよろしくお願い致します。

## 司会（県）

（本日の資料の確認）

それでは続きまして、自己紹介移りたいと思います。本日は第一回目の会議でございますので、出席の委員様から一言ずつ自己紹介をいただければと思います。それでは、小椋東近江市長様より時計回りで順によろしく申し上げます。

## 自己紹介

**司会（県）** 続きまして、次第の4番報告等に移らせていただきます。(1) これまでの検討経過等について、それから(2)の近江鉄道線の概要について事務局よりご説明を申し上げます。

**事務局** それでは、資料に従いまして説明させていただきます。私は県東部地域公共交通支援室の森原と申します。どうぞよろしくお願いいたします。では、着座にて説明させていただきます。まず、資料1でございます。これまでの検討経過について簡単に説明致します。まず、具体的な経過と致しまして2番目の方でございますけれども、先ほど知事から説明がございましたが、平成28年6月近江鉄道株式会社様より県の方に状況説明がございました。その中で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ということ。また、今後老朽化した設備の更新に多額の設備投資の費用が掛かる。また、民間企業の経営努力では事業継続が困難であるとの申し出がありました。それに伴いまして、平成29年1月から平成30年2月にかけて近江鉄道に関する勉強会を県、市町の課長級の皆様、近江鉄道の3者で勉強会を計8回開催させていただいております。その中で、鉄道事業の推移ですとか、課題ですとかそれぞれの利用状況、また利用促進事業、費用対効果、また近くで上下分離されています養老鉄道さんへのヒアリングですとか、そういったことで理解に努めてきたところでございます。そういった中で、平成29年12月には新聞報道がございまして、単独による維持が困難といった記事が出ているところです。その後、平成30年7月に沿線市町の副首長級によりますキックオフ会議を開催させていただいております。その中で、県と5市5町の間で平成31年度中、令和元年度中ですけれども法定協議会の設置することを確認しております。その後、平成30年12月から令和元年7月にかけて、当法定協議会の前身となります、近江鉄道線活性化再生協議会、これは任意の協議会になりますが、立ち上げまして令和元年の7月まで計6回を開催しております。この中のメンバーとしましては、県、市町の課長級の方、近江鉄道さんに加えまして、学識経験者の先生方また、運輸支局さんに参画いただいて協議を進めて参りました。その中で、主な協議事項としましては、近江鉄道線の現状分析でありますとか、近江鉄道線がなくなった場合に想定される影響や問題点等の整理、また、鉄道を廃止して代替交通手段を導入した場合のメリット、デメリットまたそれに係る費用等。またその中で、鉄道事業者としての意向についても説明いただいているところでございます。こうした、任意の協議会での協議を得まして、8月27日近江鉄道沿線市町の首長、知事がここで初めて会議を開きまして、そこで法定協議会を設置するというところで合意を得たところでございます。続いて次のページ。平成30年12月に立ち上げました近江鉄道線活性化再生協議会における確認事項について、大きく6点ございます。簡単に説明しますと、1つ目が基本姿勢ということで知恵を出し合って近江鉄道線を役に立つものにしていくことを沿線自治体、市民、事業者で共有することが重要であるということで近江鉄道線を地域の財産としてどう活かしていくかという姿勢で確認してまいりました。続いて2番目、議論の目標期限ですけれども、令和3年度、具体的には令和4年3月31日をタイムリミットとして、新たな事業継続のスキームを作らなければならないことを確認致

しました。これに関しては、現行の近江鉄道活性化計画に基づいて国、県、沿線自治体が近江鉄道線の施設整備に対して補助をしています。この計画が平成24年度から令和3年度までの10年間の計画でございます。この計画の満了までに次の後継計画として、新たなスキームを作成することが必要でございます。また3つ目、鉄道事業の現状について、近江鉄道株式会社では、単独でのこれ以上の経費削減は難しい状況であるということで、輸送人員の大幅な減少によりまして、自社の経営努力だけで鉄道事業を継続することは困難であるという現状を共有しました。平成6年度から25年間経営赤字が継続しており営業損失が44億円を超えている。これまでも増収やコスト削減への取り組みにも努めてこられました。施設の老朽化に伴いまして、安全運行維持に必要な設備投資が増加する見込みであることを確認致しました。続いて4番目、今後の議論に向けた鉄道事業者としての姿勢として、近江鉄道株式会社が事業構造の転換にあたっては、約48億円の残存簿価を特別損失で計上し、新たな体制には引き継がないことを明言されました。できるだけ余力のあるうちに継続方法を決めることが重要である。また、鉄道部門の分社化についても一つの選択肢であるということが示されました。今後法定協議会において存続形態を議論していくにあたっては、鉄道事業継続に向けた近江鉄道の姿勢を共有したところです。続いて5番目、存続形態の議論における課題とし、橋梁、トンネル等の大規模改修等に係る費用は今後の課題であり、引き続き法定協議会でも議論していくこと。橋梁やトンネルにかかる安全管理責任や費用負担上の懸念が大きいことから、鉄道資産の譲渡等、鉄道事業の存続形態を議論するにあたっては、これらの取扱いについて慎重な検討が必要である。以上がこれまでの検討経過でございます。

続きまして資料2に移らせていただきます。近江鉄道線の概要についてでございます。1つ目のシートでございますが、近江鉄道線は北は米原市から南は甲賀市まで5市5町に跨る鉄道でございます。全59.5キロ、33駅を有する鉄道でございます。市町によっては、複数の駅を有するところもございまして、例えば東近江市さんですと13駅ございますし、彦根市さんですと7駅、甲賀市さんですと5駅、たくさん駅を有している市町もございます。また、2番目の橋梁、トンネルの数ですけれども、非常にたくさん有しているところがございます。続きまして主な橋梁、トンネルのところは、120年を経過している橋梁、トンネルもございます。こういった中で、維持や修繕に多額の費用が必要になるということ。続きまして、次のページ、年間乗車人員です。昨年度の乗車人員は約483万人、1日あたりは1万3000人の方が利用している状況。モータリゼーションの成長に伴いまして、ピーク時の昭和42年の1126万人に比べると半分以下の乗車人数になっている。近年の乗車人員については、一番少ない乗車人員は平成14年度ですが、そこから比べると114万人増加している。新たな通勤利用客を取り組むために新駅の設置ということで、平成18年にはフジテック前駅、平成20年にはスクリーン前駅を開業し、通勤利用客の増加にも寄与している。両駅だけで66万人が増加している。平成26年度以降は毎年利用者が増加している状況で通勤利用者が伸びている。沿線に位置する工場の拡張等も増加要因としてある。続きまして次のページ、各駅の年間乗車人員については、ご覧いただくと

分かる通り、JR琵琶湖線に接続している彦根、近江八幡駅の利用が多いですし、また、近江鉄道線の中心部に位置する八日市駅の利用は70万人を超えている。一方で3万人に満たない駅も7駅ございまして、駅によって利用者数が大きく異なる状況でございます。駅の周辺に学校や工場がある場所については利用が多いと言えると思います。続きまして、線区別輸送状況ですが、八日市～近江八幡間の利用が最も多く、輸送密度が4000人を超えている状況でございます。一方で、米原～彦根間、高宮～多賀大社間は1000人を切る状況にあります。このように路線によって大きく異なり、特に通勤、通学時におけるJR駅への接続のしやすさや周囲の道路渋滞の状況が利用に大きく関係していると思われまします。続きまして、定期・定期外別利用状況ですが、通勤、通学の定期利用が全体の3分の2を占めており全国の地域鉄道の中でも高い水準であることから、地域の生活にとって重要な役割を果たしている。しかし、今後沿線の人口減少に伴い、利用客の減少が避けられないなか、沿線住民の利用推進や観光客の利用者の確保も重要となっている。続きまして、鉄道事業に係る営業損益の推移についてですが、1994年度からは25年間赤字が継続している状況でございます。特に施設維持更新費などの増加に伴い赤字が増加している。昨年度は3億8000万円の営業損失を計上。続きまして、近江鉄道線が赤字になった理由として、様々な理由が考えられるが、主に輸送人員がピークに比べ半減しているところにある。また、半減したことにより、営業費用を営業収入で賄うことができなくなった。次の近江鉄道の経営努力ですが、近江鉄道では、コストの削減や増収のための様々な取り組みがございまして。例えば、コスト削減策としてワンマン運転の実施。終日無人駅の拡大等もされています。また、増収策として、新駅の開業や企画乗車券の販売、サイクルトレイン、グッズ販売等もあげられる。またこれらの取り組みに加えて、近江鉄道を理解してもらい利用へとつなげる自助努力として、乗換案内の改善や駅前での時刻表の配布、沿線イベントへの出展、ワイン電車、ガチャコンまつり、最近では11月2日に開館しました鉄道ミュージアム等々で取り組みされている。最後に、近江鉄道に対する国、県及び沿線市町の財政的支援の状況についてですが、これまで、国、県、沿線市町が協調しまして近江鉄道さんが実施しているレールの更新ですとか、枕木のPC化、CTCの更新等々の安全輸送設備に対してその費用の一部を負担している。これ以外にも施設整備が鉄道運行には必要でございまして、平成10年度から平成30年度の実績では修繕・施設投資に118億円を要している状況にございまして。その内、国、県、市町が上記を含めて31億円を負担して、近江鉄道さんが残り88億円を負担している。今後も設備投資の増加が見込まれる一方で、県及び沿線市町の財政状況も厳しくなってくるのが想定されます。

以上で検討経過、近江鉄道の概要について説明を終わります。

**司会(県)** 議事に入ります前のこれまでの検討経過等と近江鉄道の概要についての説明でございました。ただいまの説明に対して、御質問、御意見等がございましたら御発言をお願い致します。

**野村委員** バス協会の野村でございます。今までの議論の経過について先ほど事務局の方から説明がございましたけれども、私滋賀県のホームページを拝見させていただきまして、今までの勉強会や任意の協議会の議事録が公開されていますので見させていただきましたが、その議事録の中を読むにあたって、その時々で様々な資料が使用されています。今後のお願いですが、こういった協議会の内容については、多くの市民の方に知ってもらう必要があるのですが、議事録だけではなく、資料についてもホームページに掲載していただけたらと思います。

**事務局** ただいまいただきました意見については、議事録については公開しております。その他の資料については、個別に判断させていただきます。

**司会（県）** 他に御質問、御意見等ございませんでしょうか。

他に御質問、御意見ございませんようですので、続きまして、次第の5、議題に移りたいと思います。

本日は最初の協議会でありますので会長が選出されておられません。したがって、会長選出までの議事につきましては、滋賀県理事の四塚が議長を務めさせていただきます。

それでは四塚理事、議長席へお願いします。

**四塚理事** 失礼を致します。滋賀県道路交通部の四塚でございます。規約また、役員が決まるまで私が議長の任を務めさせていただきますのでよろしくお願い致します。それでは、議事に入らせていただきます。

第1号議案、近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会規約（案）について事務局から説明させていただきます。

**事務局** 事務局の県東部公共交通支援室の大池でございます。資料3をご覧ください。近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会規約（案）でございます。第1条、近江鉄道線は、120年以上にわたり、県東部地域における基幹交通軸であり、沿線地域の住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、経営状況の悪化により事業継続が一体となり、近江鉄道線の再生とそれに伴う公共交通網の再構築を目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し、必要な協議を行うために当協議会を設置するものがございます。

第2条でございます。協議会は前条の目的を達成するため、次の業務を行います。4点ございます。網形成計画の策定、変更及び評価に係る協議に関すること。網計画の実施に係る協議に関すること。網計画に位置付けられた事業の実施に関すること。前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

第3条協議会は別表に掲げる団体等をもって組織するとございます。別表（第4条関係）がでございます。上から地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体。今回は県及

び沿線5市5町になります。公共交通事業者等ということで近江鉄道さん、信楽高原鉄道さん、西日本旅客鉄道さんに加え、バス協会、タクシー協会さんに御参画いただいております。道路管理者、公安委員会、公共交通の利用者ということで各団体さんに御参画いただいております。学識経験者については、任意協議会からお世話になっております。3人の先生方に引き続きお願いしております。最後、その他協議会の運営上必要と認められる者として各団体の皆さまに御参画いただいたところです。

再度資料3に戻ります。第5条です。役員の定数及び選任につきまして、会長1名、副会長1名、監事2名でございます。この役員は前条第1項の規定による委員のうちから、これを互選するとなっております。

第7条会議について説明いたします。協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。会議は、委員の過半数の者が出席しなければ、開くことができないとなっております。次は、4項でございます。会長は、会議への代理出席を認めることができる。ただし、学識経験者として委嘱された委員の代理出席についてはこの限りではございません。

第5項、会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障があると認められる協議については非公開で行わせていただきます。

第8条にいきます。協議会は、次に掲げる事項の議決または認定を行うものとするということで、規約の制定および改廃に関する事、事業計画、事業報告、予算及び決算に関する事、諸規定の制定及び改廃に関する事、第2条各号に関する事、その他協議会の運営に関する重要な事項に関する事とさせていただきます。

次に第10条に飛ばさせていただきます。協議結果の尊重義務についてです。協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならないとされています。

規約については終了します。

続きまして、(参考)と書いております近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の運営イメージについて説明致します。皆様にご参加いただいておりますのが、一番上に書いております近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会です。その下に近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会幹事会を設置致します。こちらの幹事会につきましては、協議会の運営に関する協議であったり、協議会へ提出する議案及び資料等に関する協議、重要な協議事項の事前調整等を行って参ります。その下には、担当課長会議を設けまして、幹事会運営に関する協議ですとか、沿線地域におけるニーズ及び活用方策等に関する協議、網形成計画の策定等に必要な調査事業の実施に関する調整や協議、地域フォーラム等の実施に関する協議等々を行って参りたいと思います。一番左に分科会がございます。現時点では分科会は設置していませんが、今後必要に応じて分科会を設置していきたいと思っております。

事務局からの説明は以上です。

**四塚理事** ありがとうございました。では、ただいまの説明に対しまして、御質問、御意見ありましたら御発言をよろしくお願い致します。

**近江八幡市長** 近江八幡市長の小西でございます。この規約について、第7条3項会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。ですが、準備会の時、我々首長としては、決議事項の尊重義務がありますので、全員の賛同を前提に準備委員会をしていたと思いますが、別表の法第6条第2項第1号の県及び市町については全員の賛同を前提にさせていただきたいと思います。他の首長さんの意見も聞いていただけたらと思うのですが、市民の生活を預かる我々としては、そこに要件がなければ当協議会に参加することはできないと私は考えています。

**四塚理事** ただいまの近江八幡市長様からご意見いただきましたが、他の委員の皆さまは意見ございませんでしょうか。

**甲賀市長** 甲賀市でございます。1点確認をさせていただきたいのですが、目的についてでございます。前回8月27日に近江鉄道沿線自治体首長会議において法定協議会設置に関して説明等々行われ、その場で確認をさせていただいたんですが、法定協議会を設置する前提として廃止ということも選択肢にあるのかと確認させていただきましたが、お答えとしては、可能性はゼロではないということで、検討の選択肢の一つになってくるというお答えをいただいているんですけども、この目的を見ていると、少しそのあたりの説明と違うように読み取れます。そこについて説明いただきたいと思います。

**四塚理事** 第1条の目的の部分と第7条の会議についての質問がございました。事務局の方から説明をお願いします。

**滋賀県知事** まず小西市長の7条3項についてですが全員同意じゃないとということですか。

**近江八幡市長** いや、法第6条第2項第1号の県と各首長については全員同意とし、あとの委員は多数決でいいと思います。そこは譲れないところで、全部が全員同意というのはいかないかも知れないが、今回責任あることをやっていかないといけないということで、そこは全員同意にしておかないと私は問題あると思います。ここは譲れないところです。

**滋賀県知事** 規約の条文はこれでいいということですか。

**近江八幡市長** 第何条の第何項で法第6条第2項第1号の委員については全員同意を前提とするなどの文章を入れてほしい。書面決議だけは全員になっていて、会議での決議は過半数はおかしい話である。但し書きなどでも文面として必要である。  
東近江市長さん、一番影響があると思いますがどう思いますか。



**東近江市長** 首長について、非出席の場合代理出席の者に権限を与えるのかどうか。その時点で文言として書く必要があるのかどうか。首長も委員であるから首長だけ特例とするのは法規上好ましくはないと思います。組織として方向性を決定する時は過半数にしておかなければ、例えば1人頑固として意見を曲げないことがあればこの協議会は話が進まないことになる。私は規約の上で一委員である首長を取り出して書くということは法規の上でよくないと思います。

**四塚理事** ありがとうございます。他の首長さんどうでしょうか。米原市長さんどうでしょうか。

**米原市長** 書面決裁はそのままでいいと思いますし、会議での過半数については、会議では3分の1の賛成があればいいのかなと考えています。

もう1点私から発言させていただきたいのですが、第5条の協議会の役員の関係でございますが、再生会議についての当事者は県、沿線市町、鉄道事業者の3者だと思っています。会長、副会長はこの3者がお互いに責任を負うべきだと思います。そのため副会長2名として3者が鉄道事業者、沿線市町、県が分け合うという形にさせていただきたいが、事務局の考えをお願いします。

**四塚理事** ありがとうございます。

日野町長さんお願いします。

**日野町長** 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方団体として県と沿線市町が入っている。そういう意味では他の委員さんとは役割が違うと思う。小椋市長のおっしゃるルー尔的にはこの書き方しか仕方がないというのもわかるが、書いてあるもので議会に説明する必要があるので7条のところで全員一致とするという文言を入れたいほうがいいと思う。結局沿線市町全員の合意がないまま進むことはないと思うので文言を入れておいてもいいと思います。

**四塚理事** ありがとうございます。愛荘町長さんお願いします。

**愛荘町長** 全ての首長の同意は必要であると思いますので、文言として載せてもいいと思います。

**四塚理事** ありがとうございます。豊郷町長さんお願いします。

**豊郷町長** 豊郷の伊藤です。5市5町の首長が合意してこそ前に進むのでどこかで表記しておいたほうがいいのかなと思います。

**四塚理事** ありがとうございます。甲良町長さんお願いします。

**甲良町長** 沿線市町あるいは県との合意形成のやり方ですが、この協議会での規約ですが私はこのままでいいと思います。

**多賀町長** 私も首長の全員合意は必要であるかなと思います。

**東近江市長** 少し補足させてください。私は協議会の開催時に5市5町が合意していない議案について俎上にのせるということがないと思っています。この協議会そのものは私たち首長も他の委員さんも同じである。そうなれば法規の規約として差異をつけることに違和感があります。前提は全首長合意であげるということですのでそれで理解していただきたいです。

**近江八幡市長** 理解はしません。明文化して書かれないものはいつどこで変わるかわからないので納得できません。

**四塚理事** 彦根市長さんお願いします。

**彦根市長** 私の想いは、規約の文章としてはこれでいいのではないかと考えている。そもそもプロセスとして、議案としてあげてくる時に各市町で合意がなければ心配ということなので、第11条の幹事会で全会一致とすると入れるのはどうか。

**四塚理事** 協議会の前に幹事会を開催することとしています。この幹事会には担当の部課長級の職員さんをメンバーとして開催することとなっております。ここで合意したものをこの協議会にあげる仕組みでございますので、各市町の合意があつて初めて協議会が開催される仕組みとなっております。

この協議会の所管をしていただいております、近畿運輸局の交通政策部長様から御意見いただければありがたいと思います。

**近畿運輸局交通政策部長** 近畿運輸局交通政策部長の八木でございます。先程からこの協議会の意思決定について議論されているかと思いますが、説明させていただきます。地域公共交通活性化再生法に基づく協議会の意思決定の仕方については、一律に全員合意でないといけないなどの決まりがあるわけではございません。法律的なことを説明しますと、この協議会は地方公共団体をはじめとした委員さまで様々なことについて協議されると思いますが、出口は地域公共交通網形成計画を作ることが一つのポイントとなっております。地域公共交通網形成計画は協議会で作るわけでありませんで、地方公共団体で最後作ることにありますので、地方公共団体の皆さまの賛成がなければ作れないということにな

ります。先ほどから御懸念、御心配いただいている点は地域公共交通網形成計画作る段階において自治体によって納得できない話のまま進んでいくということはないかと思えます。前段階としての協議の場の意思決定についてどう進めていくのがいいのかについてはケースバイケースです。

**四塚理事** 第7条について近畿運輸局交通政策部長様から御意見いただきました。

**近江八幡市長** 少しよろしいでしょうか。最初から議論して積上げていくことが大事である。決め方に縛りはないということですので考えていただきたい。幹事会の話ですが、課長級の職員ということでは話にならない、幹事会の上にもう一つ何かを作っていただきたい。

**四塚理事** 幹事会については、基本的には部課長レベルの会議としており、部長さんがいらっしゃる市町においては部長さま、部長さまがいらっしゃらない市町については課長さまが出席される会議になります。幹事会での協議事項を持ち帰って首長に確認いただくということにさせていただきたいと考えています。

**近江八幡市長** 各市町がバラバラで確認するのではなく、幹事会であったことを協議会の前に一度首長だけ集めて議論すればいいだけの話で、協議会だけで全て決めるのはどうなのか。

**滋賀県知事** 今の近江八幡市長の話はもっともで、構成員としてこの会議で決まったことは実行を前提としますので、市民・町民への説明責任を負うため、この前提でしっかり議論をしていこうということです。そこで、折衷案としまして、第2条に(4)を創設し、(1)から(3)の決定については法第6条第2項第1号に掲げられる団体の全員合意を原則とするとの文言を入れて現在の(4)を(5)にし、網形成計画にかかる別表に掲げられる県から沿線5市5町の全員合意を必要条件にする。ということではいかがでしょうか。

**近江八幡市長** それで大丈夫です。

**滋賀県知事** 甲賀市長の目的の部分に廃止という選択肢はありえるのかとの点についての説明ですが、ある意味ここは公共交通の再生協議会ですからこういった目的の書き方になっておりますが、冒頭私の挨拶で申し上げたように、最初から存続ありきから議論をスタートすると利用者の皆様方や色々な御意見を十分汲み取ったといえないのではないかということから、先ほど甲賀市長がおっしゃったことについては含まれた内容であると考えていますので、だからこそ第一段階のハードルは本当に必要なのか、残すのかということから我々の御意見としましょうということでも申し上げたつもりですので、こういった説明で御理解いただけましたら書きぶりについてはこの第1条のままで進めさせていただきたいと

思います。

**甲賀市長** ありがとうございます。甲賀市は信楽高原鐵道の列車事故を経験しております。費用負担はもちろんなんですけれども安全管理についてもですね徹底的に議論を深めて責任の所在も明確にしていかなければ存続ありきの方向性については受け入れがたいところがあります。先ほど知事がおっしゃったようにそういった議論を重ねていただけるようによろしくをお願いします。

**四塚理事** ありがとうございます。先ほど米原市長さんの方から第5条の役員について会長は1名、副会長は2名で県、沿線市町、鉄道事業者が一体となつてとの申し出がありましたので、副会長を2名とする案が出ましたが、その件についてはいかがでしょうか。

(賛成の声)

ありがとうございます。それでは、第2条の第4項について知事が申しました内容について法第6条第2項第1号の全員合意の文言を入れさせていただきます。

**滋賀県知事** 大事なところなので正確にいきましょう。第2条の(4)に前(1)から(3)号の決定については法第6条第2項第1号に掲げられる団体の全員合意を原則とする。と入れます。そして新たに(5)を付け加えまして(4)に書かれております内容を(5)としませんか。なお、米原市長の方からありました、第5条につきましては、(2)の副会長について1名改め2名に修正するというところでいかがでしょうか。

**四塚理事** ただいまの内容でよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

それでは、修正させていただき後日委員様へ送付致します。

2つ目の議案でございます、役員を選出についてです。規約の第5条において、会長1名、副会長2名、監事2名となっております。また、第4条第1項の規定による委員の中から互選することとなっております。役員を選出方法についてですがいかが致しましょうか。

(事務局一任の声)

事務長一任の声をいただきましたがよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

ありがとうございます。それでは事務局の方から事務局案を説明致します。

**事務局** それでは事務局案を説明させていただきます。会長でございますが、会長は三日月滋賀県知事。副会長は、小椋東近江市長様と近江鉄道株式会社喜多村社長様、監事は、大久保彦根市長様と藤澤日野町長様をお願いしたいと存じます。以上でございます。

**四塚理事** ありがとうございます。ただいま事務局より事務局案を提案いただきましたが、よろしいでしょうか。

(異議なしの声)

異議なしの声をいただきましたので、それでは、会長については、三日月滋賀県知事、副会長については、小椋東近江市長様、近江鉄道株式会社喜多村社長様、監事については、大久保彦根市長様、藤澤日野町長様をお願いしたいと思います。

それでは、進行は会長の三日月滋賀県知事をお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

**会長** 改めまして、皆さまがたの御同意をいただきまして会長に就任することとなりました滋賀県知事の三日月でございます。大変緊張感のある状況で長をお預かりすることになりましたので、どうしていいか戸惑うこともあります。また、私自身この会長を引き受けるにあたり正直悩みました。今色々な意見をいただいて、例えば副会長に就任されました、近江鉄道株式会社喜多村社長、これも事前に議論したんですが、事業者である私どもが入っていいのかということで悩まれました。しかし、皆さまの御選任ということでお受けになりました。先ほど甲賀市長から大変重要なお話がありました。鉄道は乗られる方の安全をお預かりする、命をお預かりするものでございますので、経営形態がどうなるのか、金額がどうなるのか、だけではとどまらない大変大きな責任を有するもので、安易に自治体が切った貼った、官だ民だということではないということをおっしゃったのだと思います。そういったことを一定期間内で色々な考え方があると思います。たくさん駅のある自治体から1つしか駅のない自治体まで、また普段乗られるかたから滅多に乗られない方まで、また、県内にお住まいの方から県内にお住まいじゃない方まで色々な御意見があるところをこの法定協議会で一定の合意形成をしなければならぬ大変大きな責任がございますので、会長としても県としても知事としてもしっかりと役割を果たしたいと思いますが、どうぞ皆様方の格段の御協力、お力添えを心からお願い申し上げて私の冒頭の挨拶とさせていただきます。

それでは議事を進めさせていただきます。第3号議案。令和元年度近江鉄道沿線地域公共

交通再生協議会事業計画（案）および収支予算（案）について、事務局より説明をお願いします。

**事務局** 事務局から資料4に基づきまして説明致します。目的については、地域公共交通網形成計画を策定するために必要な協議及び事業等を実施することと致します。事業期間につきましては、設置の日から令和2年3月31日までとします。事業内容につきましては、協議会、幹事会、分科会、分科会は必要に応じて設置します。担当課長会議においても必要に応じて開催したいと思っております。主な事業内容については、沿線市町の総合計画等の現状整理を行ったうえで、近江鉄道線の活用方策等の検討。沿線住民、利用者等を対象としたアンケート調査の実施、地域フォーラム等の開催、近江鉄道線が有する沿線地域への多面的効果分析、近江鉄道線の路線存続のあり方に関する協議、その他協議会の目的を達成するために必要な事項の協議を行って参りたいと存じます。裏の参考を御覧ください。先ほど御説明しましたとおり、沿線住民と利用者等のアンケート調査を行って参りたいと思っております。このアンケート調査の（案）として示させていただいております。調査地域に関しましては、沿線地域5市5町でございます。調査対象としましては、沿線住民約7000名程度、沿線事業者として20社程度、沿線学校17校、近江鉄道利用者500名程度を考えております。調査方法は、沿線住民は市町において対象民を抽出いただきまして、委託業者から対象住民に対して発送致します。沿線事業所、沿線学校につきましては、市町から、沿線事業者の従業員、沿線学校の生徒への配布をお願い致します。近江鉄道利用者につきましては、15駅程度で市町において駅に立っていただき配布いただきますようよろしくお願いいたします。回収は郵送にて回収を考えております。実施スケジュールですが、質問内容等々については市町と協議中でございまして、実際アンケートを実施するのは12月上旬を予定しております。12月下旬には回収したいと考えております。アンケートの取りまとめについては、1月上旬から2月下旬にかけて行って参りまして、最終報告が3月末ということですので、次回の協議会が3月に予定しておりますので、その時には報告したいと考えております。有効回収率は約4割を見込んでおります。

調査内容については、沿線住民、利用者等の利用実態、近江鉄道及び地域公共交通サービス改善及び利便性向上等に関する要望、将来の近江鉄道に関する意向を確認させていただきたいと考えております。

次に資料5収支予算案について御説明させていただきます。歳入につきましては、県の負担金800万円、国からいただく補助金が800万円、計1,600万円でございます。歳出につきましては、先ほど申し上げましたアンケートと近江鉄道線が有する沿線地域への多面的効果分析を合わせまして委託させていただきます、委託料が1,600万円でございます。以上でございます。

**会長** 今、資料4ならびに資料5の説明をいただきました。ただいまの説明について御質問、御意見ありませんでしょうか。

**近江八幡市長** アンケートが基準になり大事ですが、こういった質問にするのか十分に吟味いただきたい。また、対象住民の抽出ですが、世帯主にするのか個人にするのか含め考慮いただきたい。

**東近江市長** 心配ごとがございます。1つ目がアンケートの開催時期、調査時期が厳寒期、ただでさえ車で行こうかと思う時期、一番鉄道を使わない時期に実施というのが一つ。それと、役所の論理で年度末にまとめないといけないからと少し拙速すぎないか。もう少しロングスパンで。なぜこうしたことを申し上げるかという、この問題が出てきてから自治体にも責任があるとつくづく感じています。自治体ももっともっと努力する必要がある。最近色んなところでもっと近江鉄道を使いましょうと呼びかけているんですね、もう少しアンケートを実施するまでの周知期間をいただきたい。こういった努力を続けた後に行うアンケートと今すぐ行うアンケートでは結果が変わってくる。今すぐとったアンケートが小西市長がおっしゃったようにベースになってくれば大変なことになったりしないか、ちょっと懸念がありますので考慮いただきたい。

**会長** 今お二方がおっしゃった意見は極めて重要な意見として判断致します。設問項目や周知方法、またこの時期でいいのかこういったこと十分配慮のうえですね、まずは今回こういった内容で実施させていただき、その周知についても最大限努力させていただくということも含め、この一回でいいのかということについても今回の結果等を見ながら今後の検討に資する調査を実施したいと考えておりますがよろしゅうございますか。

(異議なしの声)

その他御質問、御意見ございますか。

それでは、第3号議案令和元年度近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会事業計画(案)及び収支予算(案)について原案どおりとさせていただいてよろしゅうございますか。

(異議なしの声)

ありがとうございます。それではこの通り承認されたものとし、しっかりと実施していきたいと存じます。

続きまして、その他としまして、今後のスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

**事務局** 今後のスケジュールについて説明致します。資料6でございます。本日11月5日1回目の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会でございます。これ以降ですけれども、今年度にかけて、沿線住民向けのアンケート調査を実施致します。そこで利用実態ですとか、

意向を把握していきたいと思います。また、合わせて沿線地域効果分析調査ということで、近江鉄道、地域公共交通が有する多面的な効果を定量的に分析して参りたいと思います。続きまして、沿線住民、利用者向けのフォーラム等の開催を合わせて実施します。その中で、利用者等の意見聴取及び沿線地域における機運の醸成、近江鉄道の現状や経営努力の説明を行いたい。3つ目ですが、各市町におきましては、総合計画の現状の整理、近江鉄道線のニーズや活用方策の検討ということで、これは各市町で検討していただいたり。また、地域にあります地域公共交通会議を活用して地域のニーズに活用していただくことを考えております。こうした、アンケートやフォーラムを実施し、次の2回目の協議会を3月下旬に開催を予定しております。その中でアンケート調査の結果やフォーラムで出た意見の報告、近江鉄道線の役割ですとかニーズ、活用策についても報告を考えております。

翌年度の令和2年度につきましては、地域公共交通網形成計画の策定がございまして、協議会としては年3～4回開催予定で、合わせて分科会も適宜開催していく。上半期の目標としましては、鉄道事業の運営形態の決定、自治体財政負担の合意を目指して参りたいと思います。下半期については、その方向性に応じた地域公共交通網形成計画の策定をさせていただきたいと思います。翌、令和3年度につきましては、現状維持または事業構造の変更によって大きく2つ想定しております。現状維持の場合におきましては、令和4年度以降の自治体の財政負担や経営改善策等の準備を進め、令和4年度から新たなスキームによる再生を図っていきます。また、事業構造の変更の場合は、事業資産の譲渡でありますとか、上下分離等々の大きな変更の場合ですが、さらに次の計画として、鉄道事業再構築実施計画を策定いたします。令和4年度から事業構造の変更による新たな運営体制への移行を目指して参ります。事務局からは以上でございます。

**会長** 今、事務局から先の先まで説明がありましたが、一步ずついきましょう。

何か御質問、御意見ございますでしょうか。

よろしゅうございますか、少しずつ丁寧に進めて参りますのでよろしくお願ひします。

それ以外で御質問、御意見ございますか。

**土井委員** 近江鉄道線の存続の在り方に関する協議には多くの資料も必要で、検討のためには費用もかかると思うので、今年度は無理としても来年度で、実のある議論になるように予算をしっかりと確保するように御検討いただけたらと思います。

**会長** 貴重な御意見ありがとうございます。検討させていただきます。

その他御意見、御質問ございましょうか。

**塚本委員** 先ほど、アンケートの中身についてこういうことしていくと書かれていたましたが、利便性であるとか、費用対効果であるとか、そういうことを中心に話されていくと思いますが、それが中心に話されると文化的な良さなどがなくなっていくと思います。多面的な



効果分析の中に文化的な面を入れていただき、アンケートに文化としての側面も含んでいただきたい。

**会長** その点も含めたアンケート内容を考えていきたい。  
その他ございますか。

**逢委員** アンケートについてですが、調査数についてです。沿線住民7,000人、近江鉄道利用者500名、有効回収率40パーセント程度となっていますが、参考数の根拠を示していただきたい。

**町田委員** 本日は私どもが作成しました報告書を配布しております。特に、第6章には交通政策基本法の理念も記載しているので、御一読いただき御活用ください。

**会長** ありがとうございます。その他にもたくさん御意見おありかと思いますが、アンケートについては出発点になるかと思えます。今後このような内容でさせていただきたいと御連絡致しますのでその際にはしっかりと確認いただくようお願いいたします。それでは以上で私が進める議事は全て終了しましたので、進行を事務局に返したいと思えます。

**司会(県)** スムーズな議事進行に御協力いただきありがとうございました。次回開催時は改めて御連絡致しますのでよろしく申し上げます。本日はこれで閉会させていただきます。ありがとうございました。