

第3回近江鉄道線活性化再生協議会

2019年7月29日（月）14:30～15:30

於：東近江市役所

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-清水純一郎・企画振興課長、甲良町-村岸勉・企画監理課長、多賀町-本田正浩・企画課課長補佐

（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、宇都宮浄人・関西大学経済学部教授

（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） 町田敏章・（一財）地域公共交通総合研究所専務理事

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

司会（県）

（本日の資料の確認）

進行は座長の土井先生にお願いいたしたいと存じますので、どうぞよろしくお願いたします。

土井座長 本協議会も3回目ということで、次回からは次第にもありますとおり、法定協議会に移行するというのが議題になります。前回の協議会では皆さんから有意義なご発言をいただきまして、何とか法定協議会の手前まで来ることができました。皆さんのおかげでございます。ありがとうございます。

それから前回の協議会で、日野町さんが日野駅をふるさと納税の活用により改築されたというお話がありました。そこで、本日ここに来る前に日野駅に寄ってきました。

駅舎のカフェでコーヒーを飲んで、少しは地域経済に貢献してきました。駅が地域の人たちの活動の場となる試みはすごくいいなと思いました。皆さんも、いろんな取組をいただけたらありがたいと思います。また、そのような情報交換も協議会の場でやっていただければと思います。

それでは着座いたしまして、今日の議事次第に基づきまして議事を進行させていただきますと思います。

議題の最初でございます。地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画につき

まして、近畿運輸局さんのほうから御説明をよろしくお願ひいたします。

近畿運輸局 原課長 このたび、法定協議会へ 10 月に移行されるということで、改めて、活性化再生法とそれに基づく網形成計画について、簡単ではございますけれども、私のほうから御説明させていただければと思います。

資料の 3 ページ、まず活性化再生法について簡単に説明させていただきます。活性化再生法の中で、それぞれ自治体が努力義務を課せられているということでございます。

ちょっと読み上げさせていただきますけれども、まず、地域公共交通網の形成に資する、地域公共交通の活性化及び再生を推進するためという共通目的があり、国は、情報収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならないとなっております。

続いて、地方公共団体に目を向けますと、都道府県は各市町村の区域を越えた広域的な見地から必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

市町村についてはですね、都道府県とかぶるところなんですけれども、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

最後に、公共交通事業者ですけれども、旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならないとなっておりますので、ここにいる皆さんが、それぞれ法律上の努力義務が課せられているということをまず御認識していただければ幸いです。

4 ページで、その活性化再生法がどういう法律かを簡単に説明させていただきます。

まず、左上に書いてございますけれども、交通政策基本法の具体化ということです。交通政策基本法は平成 25 年にできたんですけれども、これは交通に関する理念法と申していただければいいのかなど。その理念に基づいて、具体的に何をやるのかというのをこの活性化再生法で定めていくというイメージを持ってもらえればと思います。

右の方の目標の下にポイントというのがありますが、後ほど少し詳しく御説明しますが、地方公共団体が中心となって、まちづくりなど関連施策と連携した上で、面的な公共交通ネットワークを再構築するというのがポイントになってございます。

公共交通ネットワークの再構築というイメージが左にございますが、ちょっと白黒でわかりにくい部分もありますが、例えば A 市と B 町と C 村があり、左では個々の市町村が別個に路線を引いているようなイメージが、右の図では中心部から小さな拠点や商業施設へ太い線、これは幹線系統と呼ばれるものですが、交通圏を意識して、公共交通ネットワークを再構築する。拠点間や拠点と居住をネットワークで結ぶといったことでそれぞれの路線の役割を明確化していく、あるいは運行の効率化を図っていく。その結果として、公共交通の利便性、効率性が向上されて、持続可能な公共交通網が形成されることにより公共

交通ネットワークが再構築されるということです。

スキームについては5ページに、少し詳しく書いているので、5ページで説明させていただきます。

まず、国の方が基本方針を作成しており、基本方針に基づいて、各地方公共団体においてつくられるのが、地域公共交通網形成計画と言われる、まさにこの10月から立ち上げる法定協議会で、目指すものになると思いますけれども、これを地方公共団体が作成します。

こちらも後ほど少し詳しく説明しますが、よく我々は、この網形成計画を各地域における公共交通のマスタープランだと言っています。網形成計画は全国でかなりの数が出てきているんですけども、各地域によって計画の内容に濃淡もあります。

この公共交通網形成計画というマスタープランを具体化する、実施していくためのものが下にございます地域公共交通特定事業というものです。

網形成計画の中に具体的な事業を書いてその上でつくる計画が、6つございますけれども、こういった計画を作って、具体化・実施に移していくというスキームになっております。

ここでいう地域公共交通特定事業について、それぞれ少し詳しく説明していますのは6ページのスライドでございまして、上から見ていくと、軌道運送、道路運送、海上運送、これらについては、定時制、速達性及び快適性に優れた運送を確保する事業ということです。その下に鉄道事業再構築事業、いわゆる上下分離方式といった、その事業構造の変更を行います。

それから地域公共交通再編事業、これは平成26年にできた比較的新しいものですが、路線網の再編やデマンド交通への転換を組み合わせた、ネットワークの再構築を図る事業。1番下にございますが、鉄道再生事業ということで、これは事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業ということでございます。今回、この近江鉄道線活性化再生協議会で、仮に特定事業ということまで踏み込んで議論していくということであれば、鉄道事業再構築事業になるのかなと思ひまして、そのことについては7ページに概要を示しております。

継続が困難または困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象といたしまして、地方公共団体と鉄道事業者が共同で、再構築事業の計画を作成するということになってございます。計画内容としては、経営の改善や、地方公共団体の支援、あと事業構造の変更、上下分離とかそういったことです。目的を書いて、国土交通大臣がこれを認定すると特例措置、あるいは支援措置が得られるというスキームになっております。

ただ、地域公共交通網形成計画を作成すれば、必ず鉄道事業再構築事業はじめとする特定事業をやらなければいけないというわけではなく、後で、全国の例もごらんいただきますが、多くの自治体では、地域公共交通網形成計画の策定で終わっていて、具体的特定事業までは至っていないというのが現状でございます。

続きまして、網形成計画について少し詳しく御説明したいと思っております。

9ページをごらんください。

まずは、全国の網形成計画の策定状況ですけれども、この4月末までで全国で510件ほど

の網形成計画が策定されておりまして、33 件が再編実施計画、これは特定事業の中の一つですけれども、再編実施計画までいっているのが、510 件中 33 件というのが現状でございます。

一方網形成計画自体は、全国で 500 件ほどつくられていて、かなり、全国的に、この考え方が浸透してきているのかなという印象を持っています。

次の 10 ページのスライドが網形成計画のイメージということですが、先ほど申し上げたとおり、地域公共交通のマスタープランということで、交通ネットワークを具体化、明確化するための計画となっております。地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにして、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載ということで、下にイメージ図がございますけれども、ここにある、左に鉄道があって、さらに幹線バスで支線バスとあって、そこからデマンド交通が伸びている。各モードの役割を網形成計画の中で明確化します。あとは、幹線バスから吹き出しで伸びている結節点整備や共通定期、待合環境の改善など、利用者にとっての利便性向上の取組というのも併せて記載することになります。

こういったことを記載していただいて、全体として、地域にとってのマスタープランを作成していただくのが網形成計画となります。

続いて 11 ページ、これは網形成計画を記載事項ということですので、ご覧いただければと思います。

中で、①から⑦までございますけれども、①についてはですね、国のほうで方針を作っているんですが、各網形成計画の中でも、その地域ごとの基本的な方針というのを記載いただく必要があります。②については計画の区域ということですが、今回の近江鉄道線の件で話しますと、沿線自治体が計画の区域になるのではないかと思います。

続いて、計画の目標ですが、こちらはこれまでも議論がなされてきたとおり、まずは近江鉄道線の存続ということがあるのかなと思います。

その他、①から⑦までを協議会の中で議論いただいて、網形成計画の中に記載していただく必要がございます。

続きまして網形成計画制度のポイントということですが、先ほど法律の概要の中でも少しお話したように①から③までのポイントがあると思っております。

一つ目が地方公共団体が中心となること、二つ目がまちづくりや観光戦略など関連分野と連携すること。

三つ目が面的な公共交通ネットワークを再構築すること。これら三つのポイントをしっかり押さえていただくことで、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成することができると思っております。

この 3 つのポイントについてですね、少し詳しく見ていきたいと思いますが、まず一つ目地方公共団体が中心となって取り組むということですが、なぜ地方公共団体が中心となって取り組む必要があるのかということですが、利用者にとっては、移動する目的というのは様々ございまして、その目的を達成するための手段として交通があります。

手段として交通分野の整合性を図る必要があるだろうと考えたときに、それぞれの分野について網羅的にきちんと把握して整理できているのは、各地域の総合行政を担う地方公共団体しかあり得ないのではないかという思想のもと、地方公共団体が中心となって取り組んでいただきたいということです。

真ん中に書いてございますけれども、まちづくり、観光、医療福祉、今現在の制度にとどまらず、地域に即して今後の方向性について把握しているのは、やはり地方公共団体だと思っております。

かつ、こういった多様な分野との連携が必要になってきたときに、多元的な調整能力を持つという意味からも、地方公共団体の役割が非常に重要なもの、不可欠なものになっていると思っております。

続いて、二つ目のまちづくりや観光施策と連携して取り組むべき理由ですけれども、資料の14ページ、地域におけるさまざまな分野の戦略を公共交通からのアプローチで実現するということです。

先ほど申し上げたとおり、交通はあくまでも手段でございまして、その先には目的があります。その目的との整合性もないままに手段だけ議論しても仕方がないという意味で、まちづくりや小さな拠点との関係性、観光、そのほか考えられますのは、教育ですとか、医療福祉といった観点からも、整合性をとる計画を作成する必要があります。

最後、ポイントの三つ目ですけれども、公共交通ネットワークの面的に再構築するべき理由は、面的と言っているのは、線ではなく面ということで、今回の近江鉄道線の協議会に当てはめてみますと、近江鉄道線だけで考えるのではなくて、例えば、近江鉄道線の駅から、運行している路線バスですとか、そういったものを含めて、面的に計画を考えていただく必要があります。

理由としましては、言わずもがなと思いますが、利用者にとっては地域で使う公共交通というのは、近江鉄道線だけ使っている人はそんなに多くはないと思います。近江鉄道線に乗って、駅から何かの目的のために、バスなり、自家用車かもしれませんけれども、そういった単一路線、単一モードを使っているわけじゃないので面的に考えていただく必要があります。ネットワーク全体を見渡して、効率性や利便性のバランスがとれた公共交通ネットワークの形成に向けて、議論いただく必要があるかと思えます。

16 ページに参考として、地域公共交通のクロスセクター効果ということで、こういった観点も踏まえて、網形成計画策定に向けた議論を進めてほしいと言う意味で、資料をつけていますが、公共交通は交通だけじゃなくて、その先には目的があるということを何度も言っていますけれども、それもあって、経済活性化、健康増進、観光振興等多面的に効果が発生するものだというところでございます。

その下に記載してございますのは、地域公共交通は、支出と収入の補助金で補填することで運行を継続しているが、補助金を減らそうとすると、費用の削減、サービス水準の低下、利用者減少という負のスパイラルを起こしてしまう。

では、ここでいうクロスセクター効果というのを、真ん中に四角で囲んでいますとおり、

地域公共交通サービスを確保することで、医療や福祉、まちづくり等、多様な行政施策の費用を節約できるという言い方が正しいかどうかわかりませんが、例えば、この場でも議論のありました近江鉄道線を廃止した時のバスの代替費用、これも一つのクロスセクター効果ですし、近江鉄道線が廃止されたときに、親の送迎負担がどうなのかですね、通学バスを代わりに走らせなければいけない。そういった、まず、赤字の路線を廃止したからといって、補助金はその分節約できたというわけではなくて、その裏では、何か別の負担が発生しているのではないかと。それがクロスセクター効果ということでございます。なかなか定量的に示すことは難しいものではあるんですけども、富山市の事例ですと、消費額が30億円増加ということで、公共交通を利用しやすくすることでこういった効果も得られたという試算もございます。

このクロスセクター効果は、今後の地域公共交通の議論・協議していく上で、非常に重要な視点だと我々も考えてございますので、ぜひ近江鉄道線活性化再生協議会の場でも、こういった視点を取り入れて、皆様に議論していただければと思っております。

最後に、近畿の事例を二つ取り上げています。いずれも、近江鉄道線と同様、鉄道沿線に関する網形成計画の例です。

一つ目が京都、兵庫の北部の北近畿タンゴ鉄道沿線地域ということで、北近畿タンゴ鉄道、今は京都タンゴ鉄道になっていますけれども、ピーク時から比べて鉄道利用者数と運輸収入が3分の2まで減少したということもあって、まちづくりですとか観光振興といった地域戦略と一体となった公共交通網の再編に向けて、網形成計画を作成しております。

二つ目のポツの右側にありますとおり、「海の京都」等の魅力的な観光まちづくりや駅中心のコンパクトなまちづくりと連携した公共交通網を形成するという一方で、地域の拠点同士を結ぶ公共交通としての鉄道、それから、拠点と目的地を結ぶ公共交通（バス）、いずれも、双方を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会の実現に向けて、網形成計画をつくっております。

計画の概要は、割愛させていただきますけれども、この事例の特徴としましては、当計画の概要の3ポツの①にございますが、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けたという例でもございます。平成27年から上下分離をしたという事例の一つであります。

もう一つは、18ページの事例の②、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画、ということで、それは、兵庫県の神戸市など3市共同で作ったわけでございます。

背景にあるのは、北近畿タンゴ鉄道とよく似てはいるんですけども、神戸電鉄粟生線の維持というものを目的として、鉄道とバスの連携強化やまちづくりとの連携といった観点から、網形成計画を作成しております。

こちらは、先ほどの北近畿タンゴ鉄道の例とは違って、特定事業、鉄道事業再構築実施事業には至っておらず、今のところ、網形成計画作成後の動きはないというあれですけども、特定事業への移行というのは、現時点では動きが見られないという状況です。網形成計画を作るということを目的に、法定協議会に移行していただくんですけども、その先に必ずしも、上下分離をはじめとする特定事業があるというわけではないということは一つ

ご認識いただければと思っております。

最後の19ページ、支援制度ということで、こういった地域の公共交通ネットワークの実現に向けて国交省としても御支援させていただいております。

上から三つ目のハコで地域公共交通調査等事業というのがございまして、その中の一つ少しだけ文字を大きくしてございますが、地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査ということで、策定に係る費用の一部を国としても補助させていただいております。

さらには、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対して、特例措置により後押ししていくということで、以前、この場でも御紹介させていただきましたけれども、地域公共交通協働トライアル推進事業ということで、今年度から始まる事業で、こちらを活用いただき、国交省としても、近江鉄道線の取組を御支援させていただきたいと思っておりますので、皆様、どうぞよろしくお願い申し上げます。

土井座長 御説明ありがとうございます。ただいま御説明いただきました内容につきまして、御質問、御意見がございましたら、どうぞよろしくお願いいたします。

東近江市 7ページの鉄道事業再構築事業の中で、継続が困難または困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象とあるが、決まったガイドラインがあるのか、あるいは運行事業者の独自判断によるものか教えていただきたい。

近畿運輸局 原課長 明確な指標はありませんが、計画そのものが地方公共団体と鉄道事業者が共同で作る必要がございますので、お互いの共通認識として、このままでは近江鉄道線は継続が困難な、あるいは困難となるおそれがあるということが、双方の認識として一致いただく必要があるかと思っております。

土井座長 ほかに御意見、御質問はございますか。では、1点だけ。ここで書いてあるクロスセクター効果は各分野別の代替費用に該当するものです。ここから補助金を引いたものが、本来のクロスセクター効果になります。ちょっと専門的な話ですけども、こういうものの見方もあるということをお覚えていただければ助かりますので、よろしくお願いいたします。

土井座長 特にご意見がないようでしたら、二つ目の議題、「法定協議会への移行と近江鉄道沿線自治体首長会議の開催について」でございます。これについては特に資料はございませんけれども、この議題について少し、前回の協議会も振り返りながら、法定協議会に移行することにつきましては、私のほうから紹介させていただきたいと思っております。

前回の協議会で、近江鉄道さんから、会社としてわかりやすく、しかも正直な御説明をいただきまして非常に良かったと思っております。

そのおかげで現状認識について理解も深まったと思います。

そこでいろいろ議論をさせていただいた結果、今日も一番後ろの資料に付いていたと思いますが、参考資料というのがあります。

これは前回の近江鉄道線活性化再生協議会において、議論していただいた内容についての確認事項を6点ほどにまとめられたものでございます。

もう一度おさらいのために、確認事項を皆さんと見ていきたいと思居ます。

一つ目は、知恵を出し合って、近江鉄道沿線の自治体の皆さんや市民の皆さん、それからこの鉄道を運行される事業者の皆さんと一緒にやっという事です。日野町さんの日野駅の話もそうですし、これからもいろんな形で、知恵を出し合っているものをつくっていきましょうという事です。近江鉄道線の鉄道や結節の駅をお互いうまく使って地域に有用なものとしていきましょうという事が1点目です。

それから2点目は、令和3年度をタイムリミットとして、できるだけ新しい形で事業の継続をしていかないといけない。今まで行政が出している鉄道の安全維持に対する補助につきましても、リミットが来てしまうので、それまでに新しいスキームをつくらなければならないという事が二つ目です。

3点目に、経費節減の話でございます。これ以上の経費節減は近江鉄道では非常に難しい状況にあるということを確認しました。

4点目、これもすごく大事な事だと思います。事業構造の転換にあたって、例えば鉄道事業再構築事業により上下分離をしていくことを考えると、現在近江鉄道さんがお持ちの残存簿価が48億ぐらいあるのですが、それを近江鉄道の中で消化していくということで、仮に上下分離した場合の残存簿価については行政の皆さんに負担してもらえないようにしていきたい。そういう余力があるうちに、できるだけ新しい仕組みを作りましょうというのが4点目です。

それから5点目には、鉄道事業について分社化も一つの選択肢としてあるということでした。今すぐ分社化をやるということではないと思いますが、検討をしていくということです。

6点目、これもよく議論に出てきたわけですが、橋梁やトンネルといった特殊構造物の大規模改修についてはこれからの課題ということで、引き続き新たに設立する法定協議会で議論していくということです。

基本的にこの6点の内容の多くは法定協議会で議論していく内容になるわけですが、論点を整理することができたということです。

以上の6点をこれからも法定協で議論をしていき、近江鉄道線の事業を再構築していくかということについての議論を深めていくというスタート地点の共通認識にしていきたいということで、前回はまとめまして、次回の法定協議会につなげていきたいと考えてございます。

以上をもちまして、法定協議会への移行、それから近江鉄道沿線のこうした内容につきまして、沿線自治体首長会議を開催するという事について、御異議ございませんでしよ

うか。よろしいですか。

(異議なしの声)

土井座長 ありがとうございます。これから法定協議会におきまして、近江鉄道線の維持存続、それからふさわしい存続形態、費用負担の方向につきまして、皆さんと引き続き議論をしていくということを含めて、これからの先ほど近畿運輸局原課長さんのほうから御説明のありました、地域公共交通網形成計画を策定していくこととなりますので、引き続きよろしく願いいたします。

では、3点目の議題に移りたいと思います。

近江鉄道沿線自治体首長会議の開催概要と今後のスケジュールにつきまして事務局の方から説明をお願いします。

事務局 資料2、近江鉄道沿線自治体首長会議の開催について(案)ということでごらんいただけますでしょうか。

まず開催日時と出席者ですけれども、開催日時は令和元年8月27日火曜日の13時から15時に、アピアホールで実施をする予定をしております。

出席者でございますが、沿線市町におかれましては、市長及び町長、県は知事、近江鉄道株式会社におかれましては代表取締役社長、近畿運輸局さんにおかれましては、現在調整中ではありますが、交通政策部長さん、鉄道部長さんを予定しております。

2番目、当日の議題等でございますが、一つ目として、これまでの協議経過等について、主な協議項目でありますとか、確認事項について御説明をさせていただきます。

二つ目として、法定協議会でありますとか、地域公共交通網形成計画等について、国土交通省近畿運輸局のほうから、ご説明をいただく予定をしております。

そういった説明を、前段にさせていただきますと、三つ目として、法定協議会の設置合意ということで、これは各首長さん同士で、設置について合意をいただくということで予定をしております。

その後、四つ目としまして、今後のスケジュールの確認、また五つ目として、当日の時間にもよりますが、公共交通全般、近江鉄道全般の意見交換というものを予定しております。続きまして、今後のスケジュールの観点もあるんですが、資料3のほうですが、法定協議会の設置及び近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画策定というところではありますが、1番目計画の目的ですけれども、先ほど運輸局さんの説明にもございましたように、この網形成計画というのは、近江鉄道沿線地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする、マスタープランとなるものでありまして、地域公共交通政策の原本となるもので、まちづくりですとか、関係者との連携強化ですとか、公共交通機関同士の役割分担を明確化につなげるというものになります。

2番目の計画作成のための協議会、いわゆる法定協議会と呼ぶものですけれども、計画作成

の主体は県及び沿線市町が共同して作成をするというふうに考えております。構成メンバーでございますが、地方公共団体や公共交通事業者はもちろんですが、そのほかにも道路管理者、公安委員会、地域公共交通の利用者の部分であります、学識経験者、また、商業施設であったり、地元の企業、病院、学校、観光事業者等々の多様な主体のメンバーを想定しております。

三つ目の法定協議会設置のメリットですが、今申し上げましたように、自治体や交通事業者だけではなくて、住民、利用者、利害関係者等と、多様な主体と協議をしていく場ということが1点あります。

また、協議会の通知を受けた者は、協議に応じなければならないということで、原則声掛けをさせていただいた方については、この協議会に御参加いただくということになりますし、またこの協議会の構成員は、この法定協議会で、決まった協議結果は尊重しなければならないことになっておりますので、そういったメリット等があるかなと考えております。三つ目、法定協議会における主な協議事項ですが、たくさんあるんですけども、ステップ第1から第2、第3という形で記載しておりますけれども、まずは、第1ステップとして、基本的な方針の設定ということで、まず、地域がどういう方向を目指していくのかという将来像、その中で、公共交通が果たすべき役割、また、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性ということで、この中で、存続形態でありますとか、費用負担の方針等も、まず決めていく必要があるのではないのかなと考えております。

その次の第2ステップとして、目標の設定ということで、目標でありますとか、数値目標および選定した理由ですとか、目標値・年次および設定理由等々の目標を固めた上で第3ステップとして、この目標設定のために具体的に行う施策、事業の策定ということで、その施策・事業の概要ですとか、実施主体でありますとか、事業エリア、実施時期等々の具体を決めていくという形になろうかと思っております。

最後4番目の今後のスケジュールですが、先ほど申しましたように、首長会議まず、8月27日に開催させていただきます。

その後、合意が得られましたら、9月から10月にかけて行われます県及び市町の各議会のほうで、議会に対して、法定協議会設置を報告いただくこととなります。

報告をいただいた後、あくまで予定ですけども10月の下旬に法定協議会を設置していくという想定をしております。その後、法定協議会の中で、住民、利用者向けのアンケート調査をさせていただいて、その中で、利用者の意向もきちんと踏まえた上で、基本的な方針の設定をして、目標の設定、具体的な事業の策定ということで計画案を策定していく方向で考えております。この網形成計画の策定を令和3年度中に目指すということになると思っております。

その進む方向にもよりますが、上下分離をはじめ、鉄道事業の構造を変更するような場合は、先ほど説明にもありましたように、鉄道事業再構築実施計画を策定して、令和4年度には新たな形態へ移行できるよう、進めてまいりたいと考えております。

土井座長 ただいま御説明いただきまして御説明に関しまして、御意見あるいは御質問をいただければと思います。

土井座長 この内容で確認いただいたということでございます。こういうスケジュール、それからこういう進め方で、これからの取組に生かしていきたいということでございますし、今後とも皆様方の積極的な御参加をいただきますよう、どうぞよろしく願いいたします。そのほかに、この議題外に何か皆さんの御意見あるいは、御質問等ございますでしょうか。

土井座長 議事そのものは終了ということになりますが、少しだけ追加です。確認事項の最後の6点目にトンネル・橋梁の話が出てきます。今日もたくさんの方が傍聴にいらっしやっているので、橋梁・トンネルの大規模修繕の必要性という、今にも壊れるんじゃないかと御心配をかけてしまうかもしれません。基本的には普段の使用に全く支障のない状態ということを確認されているということですので、これからの大規模修繕をどうしていくかということです。現状が非常に危険な状態ということはないことを御承知おきいただければありがたいと思います。

宇都宮委員 今回はこういう形で法定協議会に行くということになりまして、非常によかったなというふうに思っております。私からは質問ではなく、感想とコメントです。地域鉄道の再生に若干が関わったこともある立場から言うと、一つはこの確認事項にもありますとおり、近江鉄道にまだ体力がある中で、前向きなことができるということが非常に重要なことと思っております。ぎりぎりになってしまうとい身動きがとれなくなってしまう。したがって、今回この段階でこういう協議会ができて、皆さんの御意見を踏まえ、地域が前向きに進められることはある意味ではよかったなと。言い換えると、ここですでずるしてしまうと、どんどん追い込まれて、取り返しがつかなくなってくる。そのあたりは今後、市長さんはじめ自治体でいろいろな御意見が出る中でいろいろあるとは思いますが、そこは改めて認識していただく必要があるんじゃないかなと思います。

それからもう一つ、確認事項で「役に立つものにしていく」とありますけれども、今も役に立っていると思うし、むしろ地域にとって宝物ではないかと思う。むしろ他の地域にはない、これだけ立派な鉄道があるわけですね。

そういうものを活かしながら地域づくりができる。これまでの右肩上がりの時代の地域づくりというのは、若い人の雇用場を作って、そのために工場を誘致して、そのため道路等のインフラをつくる、こういったところが地域活性化だったんですけども、今は働く場がないというより、人手が足りない。そういった成熟した社会の中で、どのように地域をよくしていくか、QOLという言い方をしますが、目標は、成熟した豊かな社会でどれだけのクオリティを維持できるか。そうなると、結局、若い人もそこに続けたい、場合によってはよそからも訪れたい地域という、そういうふうな、今までの右肩上がりの時代

とは発想の転換がされてくることになる。そのとき、近江鉄道のようなしっかりした鉄道があるということはむしろ大きな財産なわけで、その財産を使って、しかも今後は近江鉄道さんのような事業者だけではなく、地域自身、そしてこの協議会ですと住民も含めた、そういった方々が自分たちのものとして、プランできる形になっていくという、ある意味では非常に前向きなものですので、ぜひそのあたりを今後各個別の自治体さんの中でお話をされるときに、非常にポジティブな流れになったんだと新しい時代の中でそういうことを意識していただけるといいのではないかなと。言わずもがなのことでございますけれども、ちょっとコメントさせていただきました。

土井座長 ほかに御意見あるいは御質問等がございましたらお願いします。そうしましたら、本日の第3回近江鉄道線活性化再生協議会は以上とさせていただきたいと思えます。事務局のほうからよろしくをお願いします。

司会（県） ありがとうございます。それでは、閉会に当たりまして、当協議会会長の四塚より、一言御挨拶をさせていただきます。

四塚会長 皆さん御苦労さまでございました。閉会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げたいと思えます。

まずこの当協議会の座長として、協議会の進行ならびに協議会として先ほどの6点の確認事項のとりまとめにご尽力いただきました土井座長には厚く御礼申し上げます。

また学識の先生方をはじめ、近畿運輸局様におかれましては、それぞれの専門的な知見に基づいた確かな御助言・御指導を賜りましたこと、問題解決に向けて議論が活性化したことに深く感謝申し上げる次第でございます。

若干くどくなるかもしれませんが、前回の7月3日の協議会において、近江鉄道から確認事項への回答をいただきまして、改めて現状について確認をさせていただいて、その内容をもとにこの協議会として6点の確認事項にまとめたということでございます。

この近江鉄道の問題につきましては、基本は鉄道事業だけでは赤字が継続し、将来的には運行ができなくなるということが出発点でございます。先般の近江鉄道の資料にもありますように、累計の赤字額が44億円でした。これはいわゆる会社として累損があるというわけではないですけれども、鉄道事業としては44億円、継続して25年間赤字経営ということでございました。

将来的に見ても、この赤字は継続すると。

昨年度の決算では約4億円の赤字になっているということでございます。

その中で、確認事項の4点目にありますように、前回の協議会の中で、将来的に発生する、現在の残存している（将来、減価償却になるであろう）48億円については、今回、事業構造を変更するのであれば、先ほどおっしゃったように、今は近江鉄道としてはまだ余力があるので、その分の48億円については、特別損失に計上するという表明もあったわけでござ

ざいます。

大変重い会社としての決断と受け止めをさしていただいているわけでございます。

例年 4 億円のうちの大きな部分が減価償却費と固定資産税ということでございますので、一定、その部分が解消されるということになるのではないかという想像ができるわけでございます。

こうしたことも踏まえて、これから、県はもとより、沿線市町、また近江鉄道さんも一緒になって、この協議会を一つステップアップさせていただいて、次回は 8 月に首長会議の開催、さらにはそれを踏まえて 10 月には法定協議会に移行するというところで、次なるステージに移っていくということでございますので、この 6 点の確認事項を前提にして、この地域の将来にとってふさわしい、地域公共交通ネットワークの策定ができますように、新たな議論のスタートになるということを念願したいと思います。

法定協議会には、多様な主体の方々に御参画いただく予定でございますが、将来の近江鉄道線をどのように維持存続させていくかにつきましては、法定協議会を設置させていただいた後に、先ほど原課長のほうからお話がありましたトライアル事業を活用させていただきながら、住民・利用者のアンケートを実施をさせていただいて、また、地域住民の方との対話、企業等のヒアリング、また沿線市町の議会、県議会の議員の皆様方の考えなど、幅広い方々の御意見も踏まえながら、丁寧かつ慎重に議論を進めさせていただきたいと考えておりますので、皆様方には引き続き、また御指導・御鞭撻・御協力をいただきますようお願い申し上げます。閉会のご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

司会（県） これをもちまして、近江鉄道線活性化再生協議会を閉会いたします。ありがとうございました。