

第 36 回滋賀県首長会議の概要

1. 日 時 令和 7 年 7 月 8 日 (火) 14 時～
2. 場 所 甲賀市 みなくるプラザ ^{ろくしん} 鹿深ホール
3. 出席者 知事、各市町長 ※草津市長、守山市長欠席
4. 概 要

テーマ 1 地域交通ネットワークの充実に向けて

【滋賀県提案概要】

- 各市町が目指す将来の地域交通の姿と、それを実現するための取り組みや課題について、県という広域行政に対して県に求められる役割や施策などについてご意見やご議論をいただきたい。また、今日の議論を踏まえて、今後、計画期間である 5 年間に実施する施策を整理し、滋賀地域交通計画の素案をとりまとめた。
- 滋賀県では、令和 6 年 3 月に滋賀地域交通ビジョンを策定した。自家用車利用を一定の前提としつつ、地域交通により自家用車を使えない人、また使えないときでも日々の生活のために移動ができる、また自家用車を使わないという選択もできるそんな社会を目指していくこととした。
- 今から 20 年後の 2040 年代を見据え、生活拠点と地域拠点など拠点間を交通軸と交通網で繋いで、誰もが行きたいときに行きたいところに移動ができる持続可能な地域交通を目指す姿として描いたところ。
- 各市町の地域交通の運行の現況について整理し、現状をベースに、より利便性が向上した地域交通の姿を目指していければと考えているところ。また、昨年度開催のワークショップを踏まえたそれぞれの地域で将来目指すシナリオを提示しながら、具体的な計画をつくっていききたい。
- 県もちろんだが、各市町の地域交通施策に関する取り組みやトピック等を取りまとめた。県と市町、また民間とも連携して、様々な取り組みにチャレンジしながら、地域交通が充実したより良い暮らしに向けて取り組みを進めてまいりたい。
- 施策を実施するのに必要な概算費用もあわせてお示しをした。この額は、2040 年代に 1 年間に必要となる額ということで試算した。全て県で負担ということではなく、国、県、市町、利用者、事業者等の関係者全員で必要となる費用を算出しているのご理解いただければと思う。今後、検討によって概算費用が前後または増減するという可能性があることも併せてご承知いただきたい。
- 将来デザインを実現するための財源については、運営コストを縮減したり、収入を増やす取り組み、既存の財源の見直しや国庫補助金をさらに取ってきて活用する等にも取り組んでいくが、今後の人口減少などを踏まえると、それだけで全てを賄うことは現実的に困

難で、新たな財源を含めた検討が不可欠であると考えている。まず、より実現性をもった計画となるよう、施策の検討と併せて、新たな財源の在り方についても議論を進めていきたい。

- こういった形で検討している地域交通ネットワークの充実に向けてについてそれぞれの町や市の考えをお聞かせいただきたい。

【各市町長発言概要】

- 2040 年代の持続可能な地域交通の明確なビジョンと施策の方向性を示され、大変ありがたい。2040 年代の滋賀県全域の地域交通将来デザインで広域幹線鉄道である新幹線と停車駅である米原駅の記載がないが、県としてどのように考えているのか。
また、将来デザインを目指すサービスレベルとして示された JR 線の増便目標について、通勤通学の利便性向上、移住定住促進、企業誘致、そして観光客誘致に直結する重要な施策であり、本市の発展にとっても極めて心強く、大変期待をしている。JR 東海道本線は 1 時間に 2 本以上という記載があるが、現状維持を目指すという理解でよいのか。
- より良い暮らしということを皆さんにイメージいただき、新たな税も選択肢にあるということであれば、その使途について納得していただく必要もある。
今、新たな経営基盤がない、足りないという中で今、滋賀の地域交通ビジョンに描くより良い暮らしになると具体的にどう変わるのか。地区ではどのようにになるのか。一つ一つ積み重ねなければ、県民、市民の方の御理解というのはなかなかいただけないのではないのか。本当にミクロのことを議論していただく必要があり、一つ一つどう変わるのか、より良くなるのかということを具体的にお示しいただきたい。
そして 20 年後となると、例えば、京阪電車は今でも経営が大変厳しい。どういう手立てがあるから、現状維持ができるといった手法手段というところが記載されていない。
- 高齢者で交通手段がない人に対してデマンドタクシーを運用している。現時点で移動手段を確保しようとしているが、将来的には、やはり自動運転、もしくは、ライドシェアに結び付けていく必要があると考える。
その視点が 2040 年代の世界の中に入っているか、もしくはどう考えているかを知りたい。
- 地域交通ネットワークの充実に向けての問題意識と方向性については共感するが、現実とのズレがある。現状、高齢化も非常に進んでおり、市民の方が行きたいところ、行かなければならないところに移動することができない厳しい状況にある。
大津市、京都府が通学、通勤圏になるが、実際は電車の本数が少ない。この計画を見ると 1 時間に 2 本以上と書いているが、現実には 1 時間に、昼間 1 本で、風で止まればどうしようもない状況。計画に防風柵が書いていないので、県と一緒に考えていけたらありがたい。
21 ページで黄色に塗っている送迎がいらぬ地域で、現実にはコミュニティバスや路線バスでカバーするのが困難で送迎が必要になっている。具体的には運転手不足が大きい。
ライドシェアとかカーシェア、地方版ライドシェアみたいな仕組みづくりもこの将来デ

ザインに記載いただき、財源も含めて検討をお願いしたい。

- 今行っている A I オンデマンド交通は、ちょうどバスとタクシーの間。町内で民間の移動手段はほぼなく、供給量がないことがまず大前提。大変好評頂いている。ライドシェアは、公共か民間委託か、種類がたくさんありすぎて、一言で言い表せられないが、平日やっているシステムをベースに、ライドシェアの枠組みを用いてやっているところ。

住民の方は、自治体内の移動だけではなく自治体以外にも移動する。移動を自治体の中だけに完結をさせるという行政の都合によって、自治体の範囲内でしか面倒みませんというのは間違いなくニーズに反している。広域的な移動の確保を広域的にみていくということが重要だと思うので、県として方向性を示していただきたい。

- 先ほども出ていた交通軸について、どのように決まっているのか。

交通施策については非常に心を砕いているが、この 7 月に交通施策庁内検討会ということで、まちづくり、福祉、医療、観光、産業界そして教育も入って検討を進めている。県でも地域交通をどういった体制で考えているのか、一つの課でやっているのか、特に健康医療福祉部との連携が非常に大事と思うが、連携をどのようにされているのか聞きたい。

- 公共交通はコストバランス。どこまで行政でやるかだが、行きたいときに行きたいところに行くというのは我々には無理。行かなければいけないところに行けるようにすることが重要。この 4 月まで福祉自動車の運行をしていたが、廃止した。代わりに 3 年ぐらい前から必要な方に移動手段を提供する事業を行っている。

やはり土地土地の事情があって、人口が少なく分散しているところは効果が高く人口が集中していると上手く行かない。規制緩和をフレキシブルな形でしていただきたい。少子高齢化の中で地域の皆さんの力を借りないと難しく、経済力はないし行政で負担していくのも中々難しいので、どこで落ち着き方を見つけるのかを考えながら進めている。

県にお願いしたいのは主要な沿線と鉄道の充実。

【知事発言概要】

- 本当に幅広くご意見を頂いた。規制緩和もどんどんやっていかないといけないと思うし、公共であれ、民間であれ、ライドシェア、自動運転というのはこれからもっともっと広がっていかねばいけない。今年度は自動運転の実証実験を公道で 1 月にやらせていただく予定だが、もちろん安全確認しながらこれらをより広めていけるように努めていきたい。

- 新幹線の話があったが、主に都市間、広域輸送ではなくて地域交通をターゲットにしているので、新幹線は少し書き方が薄かったが、唯一、新幹線の玄関口として、米原駅についてはどこかに記載して今後のあり様を示していければ。北陸新幹線米原ルートは書かなくてもいいか。意見があれば議論もしたいと思うが、とりあえず米原駅については、広域幹線としての役割は記載していきたい。

- 交通軸の決め方、このレベルでいいのかと話があったが、市町の担当者の方と議論の上、

目指すべきはこのレベルではないかということに記載している。一応これを設定し始めているが、もうちょっと増やすべきじゃないかとか、ここまでは15年経っても難しそうだとか、またこれをするためにどれだけ費用がかかるのかということの兼ね合い、それを我々が負担するというのは困るという算段もあると思うので、そこは引き続き議論をしていきたいが、一応そういう経過を経て設定しているということで御理解いただければ。今後さらに流れを詰めていきたい。

○庁内体制については、県は土木交通部の交通戦略課が基本にあって、取り組んでいるが、後段言及いただいた例えば健康医療福祉部との兼ね合いとか、教育委員会との兼ね合いとか、観光との兼ね合い、特に通勤、企業誘致との兼ね合いも当然あるので、県では私を先頭に中心に県政経営会議で議論をしたり、全庁で取り組むテーマとして、交通を位置付けているので、議論を積み重ねていきたい。むしろ交通だけに閉じない議論を広く考えていくべきではないかと考えているところ。

○行きたいところに通学をよりよくしたいというお話とか、具体的な地区の話や2040年に京阪電車はどうなるのかという話があったが、むしろそういう議論を、例えば地区の住民の皆さんや京阪電車とやっていただければ、市がここまで負担しよう、もしくは県にここまで負担してもらおう、今そういう財源が十分ないので、そういったところを僕らがつくるという選択肢はないかということはこの計画づくりの議論の中で行っているので、少なくとも今より良くなる暮らしを追求したい。今1時間に1本であれば、それを1時間に2本にしたり、自治体間の移動で完結するのではなくて、それ以外の駅などにもし行く必要があるならば、それに応えていけるような交通施策を実現するためにどういう体制をとるのがいいのか考えていきたいと思って記載している。それぞれの地域の具体的なサービスレベルまで、20ページに記載している以上のことについて、それぞれの市町で議論いただけるような土台を一緒につくっていきたい。

【各市町長発言概要】

○自由目的の移動をどこまで行政が支えていかなければならないか。ある種、義務感を背負った目的を背負った場合には支えていくという姿勢、ある種、拡大し過ぎた行政サービスを絞り込んでいこうという姿勢を、もう少し見習わなければならないのでは。

2024年の4月から近江鉄道が上下分離方式へ移行され、応分の負担をしているが、自治体には大きな負担で、県ももう少し出してくれてもいいのではという声もあがっている。今回の地域交通ネットワークについて、財政がだんだんと厳しさを増してきている今の自治体にこれ以上どれだけの負担ができるかという不安を十分に払拭できるような県と基礎自治体との役割分担の比率等に多くの関心が寄せられている。

○今後ますます課題として大きくなると思われる福祉の視点が少し弱いのでは。市では福祉輸送に関して、複数の通所介護事業所の送迎を共同で担うことをモデル的に行っている。また担っている一般社団法人が高齢者の買い物の支援をしようということで市単独

でモデル事業を展開している。

資料を見ると、比較的便利な地域、便利さを守ろうとしているのではないかと捉えてしまうが、一方で福祉的な新たな視点というものも重要。県が目指す 2040 年の姿を実現できれば福祉的な点がクリアになるのか、交通弱者が救われるのか。県の考えを聞きたい。

- タクシーについて、県内では今七つの営業区域があって事業者が営業されていると聞いている。テリトリー制だと思うが不具合が生じている。

湖南地域や大津地域は今生活圏が一体的な状況であるので、その辺りの規制緩和も必要。財源の話がでているが、こういうものはお金がかからないので、そこから手をつけていくということも大変大事。

【知事発言概要】

- 何でもかんでも公でやろうと思っているわけではない。民間で採算がとれるところは民間でやっていただき、利用者負担でまかなっていただくのは当然の原則だが、そうならない地域、もしくはそうならなくなりつつある地域、路線等を必要であればやめればいいが、それでも必要だというときに、公の力を尽くして残していく選択肢は持ち続けた方がいいのではないかと。そのときに、基礎自治体だけではなくて、市や町だけではなくて、県も応分の負担をするべきだ、もしくはもっと負担してもいいのではないかとという県民の声があるということは承りたいと思うが、近江鉄道でいうと、当初 3 分の 1 で勘弁してくださいというところを、半分まで出してやるべきだという合意があつて今になっているので、話し合いをそれぞれの路線それぞれの計画で積み重ねていきたい。
- 福祉の視点というのはこれから当然入れていかなければならない。新たな税、財源の検討も、交通税という言い方ではなくて、人々の移動を支える、その移動というのは、行きたいというよりも、行かなければならないところに行くということを、より色濃くつくっていくべきだと考えているので、意見の中で議論を積み重ねていきたい。
- タクシーの営業区域の問題は、私もよく聞く。道路が整備されてきて、いろんな施設への人々の移動と営業区域との不具合をもう少し規制を緩和して、皆さんに便利にご利用いただけるような環境と同時に営業が成り立つという姿勢もどこかで議論を投げかけて考えなければいけない。

【各市町長発言概要】

- リニアについても広域的な視点で計画にぜひ反映をいただきたい。
市ではライドシェアがすごく今人気があつて、小学校区内ぐらいでゴルフカートみたいなものも走らせて、イベントでも活用しながら移動されている。いろんな知恵とか経験が積み上がっている。しっかりと県にはヒアリングをしていただき計画に少しでも反映をしていただきよりよいものになれば。

テーマ2 分収造林事業地の今後の森林整備のあり方について

【長浜市提案概要】

- あり方検討会は第5回の開催をもって意見をとりまとめるという段階に来ており、非常に早いスピードで結論が出る。あり方検討会で出た意見を基に今年度中に県で方針を決定されると聞いている。それも非常に早いと思う。
- 公社林整備のあり方案として公社と森林所有者との分収造林契約を解除して、採算林と不採算林に区別した上で、採算林は森林組合で事業地を引き継いで主伐再造林を進めていき、不採算林は所有者の意向に応じて公的な管理を県と市町の連携によって行うとなっている。しかし、不採算林は管理意欲が湧かず放置される危険性があり、所有者が管理できない場合には、森林経営管理法に基づいて市町が管理することとなる。
- 県が提案した内容だと当然財源が必要となり、森林環境譲与税を充てるべきだという考えもあるが、既存事業に全て使っているため、他の用途に振り分けるのは難しい。
- 市町が責任を負うべきだという点について、森林経営管理法を根拠に言われているが、実質的な趣旨は所有者が放棄した森林を公的管理する趣旨であり、造林公社が管理している森林を市町に責任を負わせる趣旨で使うべきではない。
- 奥地水源林の管理を県と協力して市町が行うのは当然だと思うが、分収造林地の歴史的な経緯からして、一般の森林とは別だと思うので、区別して考えていただきたい。

【県資料説明概要】

- 一定の時間軸の中で検討する必要があるので、あり方検討会については次回で開催で一定の検討とりまとめを行っていただく予定。その後、検討結果を踏まえて滋賀県森林審議会でご議論いただいて、市長会、町村会、首長会議でも議論を深めた上で、年度末に一定の結論を得ていきたいと考えている。
- 市長からは区別して考えるべきだというお話があったが、今回この公社問題を議論する過程で町村会からは、滋賀県の50年先の森林整備を公社問題の解決を通してどのように描くべきか理想像を示すべきだという主張、また19の市町と一緒に森林管理ができる仕組みを考えるべきではないかといった意見もいただいている。やはり私どもは県民だけではなくて近畿1,500万人の命の水源である琵琶湖を預かっており、その水源を形成する森林をどのようにつくっていくのか、守っていくのかという観点も重要であることから、公社問題は県の責任、役割を明確にした上で、方向性を示していくが、分収造林のみならず全体の森林のあり方について県の考え方を共有し、市や町の皆さんとも議論を始めていきたいと考えている。
- 今も長浜市長からあったように色々な課題が森林にはあるし、町や市で、林業職員を確保することが難しいということも承知している。
- 理想とする滋賀県の森林の在り方については、100年後を見据えて、それぞれ儲かるとこ

ろ儲からないところを分けた形で、適地適業を推進してこの森林管理をしていく必要があるのではないかと考えている。それぞれの市町、もちろん山があるところもないところもあるが、山からの全て恩恵はそれぞれが受けるという観点から 19 の市町、県、森林組合で検討を進めていくということにしてはどうか。今回の提起いただいた内容は、既に市長会や町村会でご議論いただいた内容も十分踏まえている。公社林の問題だけではなくて、県全体の森林の議論も進めていくということについての町長や市長のご意見をいただきたい。

【各市町長発言概要】

- 奥地水源林全体をしっかりと考えていくことは知事のおっしゃるとおりだが、公社造林事業は非常に特殊な経緯と事情があるので、奥地水源林として一般化することができない。造林公社は元々あった天然林のところを伐採し、本来そのままにしておけば天然林が育っていく場所を人工林に変えてきた結果、植林した木が成長せず、急傾斜地のために作業道も作れない、極めて管理が難しい場所であり、天然林に戻そうとしても現在のシカの被害がひどいので、戻すことも難しい。当市で言うと人工林の面積の約半分が公社の造林地でかなりの面積を整備してきた。
- 19 市町と言われたが、例えば、西の湖の青湖の発生や琵琶湖岸の砂の問題など、県内の自然を取り巻く環境には様々な課題があり、それも含め 19 市町で連携という発言には大変大きな抵抗感がある。
- 造林公社は昭和 40 年に設立され 60 年の歴史がある。検討を始めて 1 年も経たない中でもう結論を出そうとしているが、あまりにも拙速ではないか。
環境省がネイチャーポジティブという視点を打ち出している。国がこれからの地域政策をどう具体化していくのか、もう少し見極めるべきではないか。
検討会の中で、森林の採算性以外の議論はあったのか。日本の国土の 7 割近く占める森林は、防災等大きな役割を果たしている。また、林業だけでなく漁業にも影響してくる。地球温暖化にしても CO₂の削減に果たす役割の割合は森林の吸収が 93%であり、大きく貢献している。
- 森林には水を貯める機能があるので、集中豪雨のときに一気に河川が増水するのを 1 時間でも避ける効果がある。収益性だけではない。
第 4 回の検討会で市町にも責任をとという話があったが異議を申し入れた。当然公社林は県が管理するものと思うが、県内の森林には、公社林だけではなく個人、市町、森林組合が所有する森林もある。奥地の森林はお金にはほとんどならないが、公益性維持のために何らかの手を打たなければならない。そのためには、市町が県と協力して、奥地林をどのように守り育てるかということもしっかりと市町で議論していく必要がある。
やはり琵琶湖の水を守ること、50 年 100 年先のことを見据えて、山があつて、下流地域があつて琵琶湖があるといった考え方をみんなで共有し、進めていくことが大事である。

○林業職員の確保が大変困難な中で、市町は森林経営管理法に基づく取組をしなければならず、今課せられたことをやるために何とか歯を食いしばって林業職員を採用し、取組を進めている。

山を守ることは大切なことだが、造林公社の後始末のために県と市町のリソースを集めて、職員を集約しろと言われても我々にとっては異議申し立てしかない。この記載は大変遺憾である。

いずれにしても山をどう守るのかという議論は、造林公社の後始末とは分けて、議論していただく必要がある。

○マンパワーの話があったが、今後この話が進められたときに、職員がいないということは、専門的な視点に立った対応が組めない。

職員を抱えていない自治体に対するマンパワーの支援、派遣等々についても一定の方向性を示してもらいたい。専門職員を持ち合わせていない自治体が大半であるということ踏まえた上で、責任分担という議論を並行して進めていく必要がある。

【知事発言概要】

○分収造林事業の後始末とその後の公社林の管理については、これまでの経緯、経過そして現状もあるので、大きくは県が責任を持つべきではないかという、市町長の御指摘は受け止めたい。どういうやり方になるのか分からないが、その方向で分収造林事業あり方検討会に投げかけていきたい。

○公社林以外の奥地水源林のあり方を考えるにあたっては、全ての県民や、将来世代、ネイチャーポジティブと言われたが生態系、防災上も関係する。こうした貴重な森林の管理については、県だけ、市町だけではなくて、携わる人をどうするのかという視点、山のない市町との連携という重要な視点もあるので、併せて検討していくための場作りについて、ぜひ皆様方に御理解いただきたい。

○繰り返しになるが、投げかけた公社林については県の責任を持った形での対応に改めて、次回のあり方検討会でとりまとめてもらう方向で方向修正をしていきたい。それとは別に奥地水源林を19市町および県、森林組合、みんなで管理していく手法について検討する場の設置について、御協力頂きたい。

【各市町長発言概要】

○公社林については県の責任を持った方向で整理していきたいということでそれはありがたい話。その他の森林については、滋賀県と市町の責務だということだったが、別の形で協力していければと思う。知事からお答えいただいたので、ぜひ守っていただきたい。