

近江鉄道線の活性化再生に向けた検討状況について(報告)

1 これまでの検討経過について

年月	主な内容
平成28年6月	近江鉄道株式会社より県へ状況説明 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・今後、老朽化した施設の更新に多額の設備投資を必要 ・民間企業の経営努力による事業継続は困難
平成28年9月～10月	近江鉄道株式会社より沿線市町へ状況説明
平成29年1月～ 平成30年2月	近江鉄道に関する勉強会(計8回開催)
平成30年7月	近江鉄道のあり方検討に向けた「副首長級キックオフ会議」
平成30年12月～	近江鉄道線活性化再生協議会(現在まで計5回開催) (※H31.3(仮称)(仮称)近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議から名称変更)

2 「近江鉄道線活性化再生協議会」における検討状況

協議会では、将来の近江鉄道線の基本的方向性等について議論を行ってきたところ。

(1) 協議会のメンバー

- 滋賀県：理事(交通政策担当)
- 沿線市町：彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町の担当部課長
- 鉄道事業者：近江鉄道株式会社取締役執行役員管理本部構造改革推進部長
- 学識経験者：一般社団法人グローバル交流推進機構 土井理事長(座長)
関西大学経済学部 宇都宮教授
滋賀県立大学環境科学部 轟准教授
- 一般財団法人地域公共交通総合研究所副理事長
- 国土交通省近畿運輸局(交通政策部交通企画課長、鉄道部計画課長)

(2) これまでの主な協議事項

- ① 近江鉄道線の現状分析
- ② 近江鉄道線がなくなった場合に想定される影響、問題点等の整理
- ③ 代替交通手段(バス、BRT等)の導入した場合のメリット、デメリット
- ④ 鉄道線を存続する場合の存続パターンおよび費用
- ⑤ 近江鉄道線に係る鉄道事業者としての見解

(3) 主な確認事項

これまでの協議会において、以下の事項について確認した。

<p>① 事業継続のタイムリミットは令和3年度であること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、近江鉄道㈱が実施する安全輸送設備整備に係る自治体補助の根拠となる「近江鉄道活性化計画(2012年～2021年)」が令和3年度末に終期を迎えるため、新たな支援スキームの策定が必要。 ・ また、近江鉄道㈱に余力があるうちに新たな体制へ移行することが望ましい。
<p>② 近江鉄道線を鉄道として維持存続することが望ましいこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を廃止した場合、道路渋滞や通勤・通学の利便性の低下等のさまざまな問題点が発生すること。 ・ バスやBRT等に転換した場合、「多額の初期投資が必要」、「バス利用者が鉄道運行時より大幅減少する」、「乗務員の確保が困難」などデメリットが多い。
<p>③ 存続形態や財政負担等の具体については、法定協議会で議論すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査を通して、沿線住民や学校、事業所等、幅広い方々の意向も踏まえて判断する。
<p>④ 近江鉄道株式会社から、「これ以上の経費削減は単独ではできない」という見解が示されたこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ これまで、ワンマン運転の導入、終日無人駅の拡大、信号自動化による駅業務の合理化など事業者としてとりうるコスト削減は可能な限り実施。
<p>⑤ 近江鉄道株式会社から、「鉄道部門の分社化も一つの選択肢である」という見解が示されたこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道部門の分社化は今後の協議状況を踏まえ、検討すべき課題との認識。

3 今後のスケジュール

予 定		摘 要
令和元年7月29日	近江鉄道線活性化再生協議会	・ 法定協議会への移行 ・ 首長会議の開催
令和元年8月下旬	沿線市町首長会議	・ 法定協議会の設置 ・ スケジュール等の確認
令和元年9月～10月	県・市町議会への報告	・ 法定協議会を設置することの報告
令和元年10月下旬	法定協議会	・ 法定協の設置要綱、体制、検討事項、スケジュール等の確認、合意
令和元年10月～ 令和2年3月	アンケート調査	・ 沿線住民・利用者等の利用実態および意向把握
令和元年～ 令和2年度	近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画の策定	・ 持続可能な地域公共交通活性化および推進に関する基本的な方針ならびにそれを達成するための事業等
令和3年度	(※必要に応じて) 鉄道事業再構築実施計画の策定 → 国土交通大臣の認定	・ 地方公共団体の支援内容 ・ 事業構造の変更内容 ・ 事業実施に必要な資金の額およびその調達方法等
令和4年度	新たな体制への移行	・ 事業構造の転換

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」

「地域公共交通網形成計画」の作成および実施に関し必要な協議を行うため、現行の「任意協議会」から「法定協議会」へ移行し、将来の近江鉄道線のあり方を含む、地域にとって望ましい公共交通網のすがたについて議論を行う。

H30.12～R元.7
現行協議会

R元.10～
法定協議会

「地域公共交通網形成
計画」の策定

1 法定協議会の構成メンバー

関係する公共交通事業者等、道路管理者、公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の多様な主体。

2 法定協議会における協議事項

1. 近江鉄道線の利用者実態の分析、評価
2. 地域公共交通の問題点および課題の整理
3. 「地域公共交通網形成計画」に記載すべき事項
4. 近江鉄道線の存続形態（路線、代替交通手段含む）
5. 近江鉄道線の維持存続に必要な費用および負担 等

3 「地域公共交通網形成計画」の記載事項

1. 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および再生の推進に関する基本的な方針
2. 地域公共交通網形成計画の目標
3. 目標を達成するために行う事業およびその実施主体に関する事項
4. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項 等

4 「地域公共交通網形成計画」を策定するメリット

①地域公共交通政策の憲法	②まちづくりとの連携強化	③関係者間の連携強化	④公共交通機関同士の役割分担の明確化	⑤公共交通担当者の遺言（政策の継続性）
計画に事業の位置づけが明確化されることにより、事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズになる。	コンパクトな都市構造を実現する網形成計画の検討が可能になる。	関係者間による協議・意見交換・合意のもと計画を策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができる。	鉄道、バス、タクシーなどを一体的として検討することで、公共交通機関同士の連携を強めたり、方針や事業を関係者全員で考えることができる。	計画が遺言として次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、諸手続きの省力化が図れる。