



# 近江鉄道線の活性化再生を中心とする 滋賀県における地域公共交通の取組について

---

令和4年(2022年)3月3日

滋賀県知事

三木 大造

## i 公共交通の役割

- 公共交通は人々の幸せを支え、地域の文化を育むものであり、将来にわたり欠くことのできない社会資本

## ii 近江鉄道線の活性化再生に向けた取組

- 近江鉄道線の価値や役割を共通認識し、他モードへの転換も検討したうえで、全線存続を決定
- 鉄道を安定的かつ持続的に維持存続するため、運営改善(利用促進)の取組を経て、上下分離方式に移行
- 協議の過程で明らかになった課題  
(鉄道事業者との信頼関係の構築、地域との連携協力体制 等)

## iii 本県独自の取組

- 鉄道事業者との連携
- まちづくりと一体となった交通ネットワークの整備
- 地域公共交通を支えるための財源確保の議論

# 1. 滋賀の発展と交通



滋賀県は「交通の要衝」として発展!

交通 = 文化・経済の発展の源

# 2. 公共交通の役割

## 『公共交通』とは

- 民間事業者や自治体等により供給され、旅客運送契約のもとで「**誰もが利用できる運送サービス**」
  - “地域”公共交通は、乗合バスやタクシー、地域鉄道など、**日々の生活に密着した日常的な移動を支えるサービス**

### 個人

- ⋮ + 自家用車等のパーソナルモビリティ

- 外出する行為に伴う身体的活動とコミュニケーションの機会創出  
⇒ **身体的・精神的健康を増進**



しがの  
リズムとイズム  
「シガリズム」

×

「健康しが」

### 社会

- 教育、福祉、産業、観光など、人々の活動の基盤
- CO2ネットゼロの推進  
⇒ **地域の経済的・社会的活力を生み出す**

=

「**交わり、つながる**」という根源的欲求を満たすことで、  
**人々の幸せを支え、地域の文化を育む**

# 3. 近江鉄道線の価値、可能性

## ＜近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会決議文 抜粋＞

- 現状において、地域、年代等を問わず、通勤、通学、日常生活等において幅広く利用されている貴重かつ不可欠な地域公共交通である。
- 近江鉄道線は、福祉・医療、教育、商業、観光等様々な分野において多面的な効果を発揮しているとともに、地域の歴史・文化を形成してきた象徴ともいえる存在である。
- また、人と人が集い、関わり合う社会的結節点であり、まちのにぎわい創出の核でもある。すなわち、地域住民にとって代替のない交通機関であるとともに、地域にとっては将来にわたり欠くことのできない社会資本であり、安全の確保を最優先としつつ、利便性やサービスを向上させることにより、その魅力や価値はさらに高まる可能性を有している。
- 以上を踏まえ、人口減少・超高齢社会においても、県東部地域が魅力と活力を維持し、向上させながら、持続的に発展していくため、安全の確保を最優先に、近江鉄道線は全線存続することとする。

令和2年(2020年)3月25日  
近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、近江鉄道線を軸とする持続可能な交通ネットワークの実現

## 4. 近江鉄道線の上下分離に向けた取組について

---

－ 地域鉄道の活性化再生に向けた協議における課題と必要な国の関与・支援等 －

# (1) 協議を開始するまでの課題

## ① 鉄道事業者と自治体が協議するための組織および協議の旗振り役がない

- ✓ 10市町にまたがる課題であることから、広域自治体である県が事務局となり、勉強会や任意協議会を開催し、本格的な協議に向けた土台作りを行う。

## ② 自治体ごとに鉄道の必要性や問題に対する関心度合いに温度差

- ✓ 市町によって通勤、通学の状況や道路渋滞の状況等もさまざまであり、鉄道の必要性や地域公共交通の課題が異なる。

## ③ 自治体が鉄道事業者の利用状況や経営状況等の情報等を有していない

- ✓ 県市町ともに鉄道事業者に関する情報等を有していないため、問題の緊急度や協議の必要性等を判断することが難しく、関係者が足並みを揃えて迅速に議論をスタートすることが難しい。



## 必要な国の関与・支援等

### ① 協議段階からの国の積極的関与

- ✓ 国が協議の場の立ち上げ段階から積極的に関与し、国と沿線自治体が一体となって地域公共交通の課題解決に向けた議論をできる体制を整備。

### ② 協議における国および沿線自治体の役割の明確化

- ✓ 各協議関係者の役割や責務等を明確にし、地域が主体的に関わって議論を進めることができる仕組みの創設。

### ③ 鉄道事業者の経営状況や利用状況等の説明責任の明確化

- ✓ 鉄道事業者と自治体が鉄道事業に関する情報を共有することで、鉄道に対する理解や関心を高め、鉄道のあり方を地域の課題とする意識づけに寄与。

## (2) 協議過程における課題

### ① 鉄道事業者の情報やデータの入手が難しい

- ✓ 県市町からの要請に対し、鉄道事業者においてデータ開示の検討、調整に時間がかかり、適時、迅速に入手することが難しい。

### ② 鉄道事業者の経営状況等に関する基準や評価指標がない

- ✓ 鉄道事業者を客観的に評価する基準や指標がないため、行政が住民や議会等に対して事業者の経営状況等を正しくわかりやすく説明することが難しい。

### ③ 自治体における鉄道事業、企業会計、企業経営等に精通した職員の不在

- ✓ 県市町職員が内部補助や減価償却の仕組みなど民間企業の会計や経営の仕組み等について精通していないため、鉄道事業者の実状を理解することが困難な状況にある。



## 必要な国の関与・支援等

### ① 自治体の要請に基づく鉄道事業者からの情報の開示

- ✓ 自治体からの要請に対して必要な情報やデータ等を迅速に開示できる制度の創設。

### ② 鉄道事業者の経営状況等を評価できる基準や仕組みの創設

- ✓ 地域が共通の認識のもと安心して議論できるよう鉄道事業者の経営状況等を客観的な基準に基づき評価する仕組みの創設。

### ③ 鉄道事業に精通した国職員等の派遣

- ✓ 鉄道事業に精通した職員等を自治体へ派遣し、地域における協議において助言等を行う。

# (3)上下分離方式移行への課題

## ① 多額の財政負担と税収減等

- ✓ 鉄道施設の保有管理に伴う多額の財政負担とともに、税の減収や負担増（固定資産税、不動産取得税等）が生じる。

## ② 第三種鉄道事業者において必要な人材の確保が困難

- ✓ 第三種鉄道事業者に配置する輸送の安全に係る責任者（安全統括管理者）を確保をすることが困難。

## ③ 第二種鉄道事業者（運行事業者）と第三種鉄道事業者（鉄道施設保有管理者）が連携協力し、円滑な業務運営を行うための体制構築が必要

- ✓ 上下分離後は、安全を確保し、持続的かつ安定的に鉄道の運行および鉄道施設の保有管理を行うためには、第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が適度な緊張関係のもと、相互に情報を共有し、協力しながら事業運営していく必要がある。



## 必要な国の関与・支援等

### ① 国の財政支援策の拡充等

- ✓ 国庫補助制度・地方財政措置の拡充、税の優遇制度等の創設。

### ② 第三種鉄道事業者の輸送の安全の確保および安定的事業運営のための協力、支援

- ✓ 自治体（第三種鉄道事業者）が安全を確保し、鉄道施設を適切に保有管理できるよう、事業運営面や技術面に関する指導、助言や、必要な人材の派遣、紹介等を行う仕組みの創設。

# まとめ（地域において議論を進めるために）

鉄道は地域の文化であり、地域と地域住民にとっては将来にわたり維持されるべき貴重な財産である。このため、まずは鉄道としての活性化再生を目指すことが大前提であって、廃線やモード転換等はいくまで最終手段であり、最初からそれを目指した軽々な議論をされるべきではない。

このことをしっかりと認識をしたうえで、議論を進めることが必要不可欠である。

## i 鉄道事業者と自治体との信頼関係の構築

- 日頃から地域の活性化に向けてコミュニケーションを密にしながら、**顔の見える信頼関係を構築。**

## ii 鉄道の再生・活性化に向けた地域との協働

- **鉄道は地域の文化**であり、鉄道を通じた地域の活性化に向けて、自治体と住民等が一体となって**鉄道、駅を盛り上げようとする機運の醸成。**

## iii 国の積極的関与と地域との連携協力体制

- 鉄道は全国にまたがる基幹交通手段であり、**国が積極的に地域と連携協力し、地域公共交通のあり方を議論。**

# 5. JR西日本と連携した取組

これまでの取組

## ○ 平成23年2月 包括的連携協定の締結

### 【取組項目】

- (1) 駅を核としたまちづくり
- (2) 駅を中心としたアクセス改善
- (3) 低炭素社会の実現と環境保全
- (4) 観光・文化の振興・交流
- (5) 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援
- (6) 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策
- (7) その他、滋賀・びわ湖ブランドの推進、県民サービスの向上および地域と鉄道の持続的発展



(湖西線サイクルトレイン) (草津線ICOCAエリア拡大)

## ○ 各線区における利用促進の取組

- (1) 草津線複線化促進期成同盟会 (昭和41年8月～)
  - ✓ SHINOBI-TRAINの運行
  - ✓ 駅レンタサイクルの整備、沿線住民との連携強化
- (2) 鉄道を活かした湖北地域振興協議会 (平成19年4月～)
  - ✓ SL北びわこ号の運行 (平成7年～令和元年)
  - ✓ 特急北びわこ号の運行 (令和4年2月に運行予定も中止)
  - ✓ 駅レンタサイクルの整備
- (3) 湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会 (平成26年8月～)
  - ✓ 強風対策、駅バリアフリー化
  - ✓ インバウンドの取組 (台南旅行博等への出展)

さらなる取組

## ○ 令和3年10月14日 鉄道利用促進プロジェクトチームの発足 (滋賀県×JR西日本京都支社)

共通認識 鉄道ネットワークの維持強化のためには、要望するだけでなく、県とJR西日本が「一体」となって積極的に利用促進に取り組む必要

メンバー 県およびJR西日本の実務者レベルで構成 (座長 交通戦略課長)

取組項目 地域のブランド発信 鉄道利用促進 DX推進 まちづくり推進



### 令和4年度予算 「全庁で取り組む鉄道利用促進事業」

- ① 通勤時の交通手段の自家用車から公共交通への転換
- ② 観光客の鉄道や二次交通の利用促進 等

# 6. 滋賀交通ビジョンの見直し

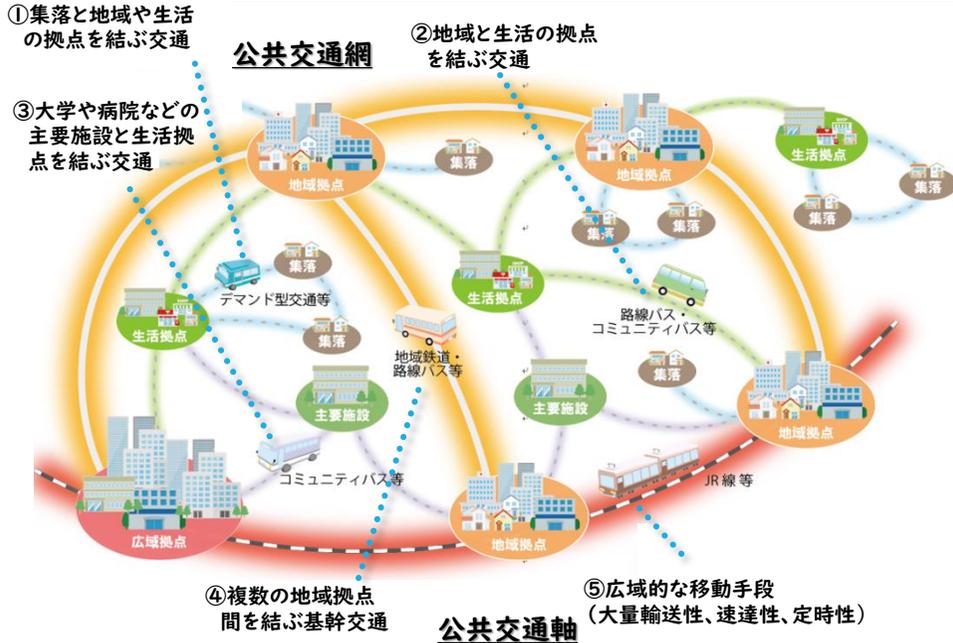
## 現ビジョン策定（H25）策定後の大きな環境変化

- ✓ 滋賀県人口が減少に転じる
- ✓ 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
- ✓ 自動運転・MaaS等、新たな技術・仕組みの開発
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の拡大



令和5年度を目途に  
新たな計画へ見直し

## 滋賀県都市計画基本方針における「拠点連携型都市構造」※の実現



### 公共交通軸



- ✓ **JR線、地域鉄道線**  
大量輸送性、速達性、定時性に優れ、広域移動手段である鉄道線を「交通軸」として最大限活用
- ✓ **市町間をまたぐ幹線路線バス**  
鉄道線を補完する、主に東西方向の広域移動手段として活用

### 公共交通網



- ✓ **地域内路線バス**  
住民に身近な交通手段で、細かな運行ニーズに対応できる路線バスを「交通網」の主たる担い手として最大限活用
- ✓ **コミュニティバス、デマンド交通等**  
路線バスを補完する、交通不便地や空白地における交通手段として活用

※拠点連携型都市構造  
地域の核となる拠点間を公共交通で結び、階層的かつネットワーク化した都市構造

「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」  
地域公共交通ネットワークを構築

## ◎滋賀県税制審議会を設置 (2019年4月1日)

2021年4月21日 答申

「地域公共交通を支えるための税制について、その導入可能性を検討していくべき」



2021年11月19日 諮問

「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について」

- (1) 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について
- (2) 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について
- (3) 税負担を求める場合の税収の用途と課税方式のあり方について

「滋賀交通ビジョンの見直し」と、税制審議会の答申に沿った  
「財源確保の議論」を並行して進めていく

公共交通を維持・活性化するための仕組みづくり