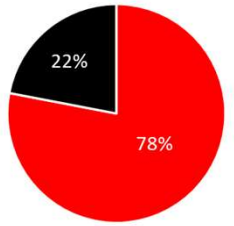


ローカル鉄道:延命ではなく再生へ！ 近江鉄道線・上下分離方式への軌跡から考える

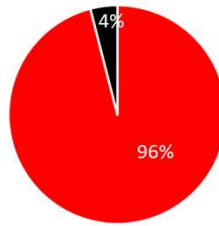
土井勉(グローバル交流推進機構) 森原広将(滋賀県) 山本享志(東近江市) 和田武志(近江鉄道)

1. ローカル線を巡る閉塞状況 政府も対応策に動き出す



■赤字事業者 ■黒字事業者

2019年度



■赤字事業者 ■黒字事業者

2021年度

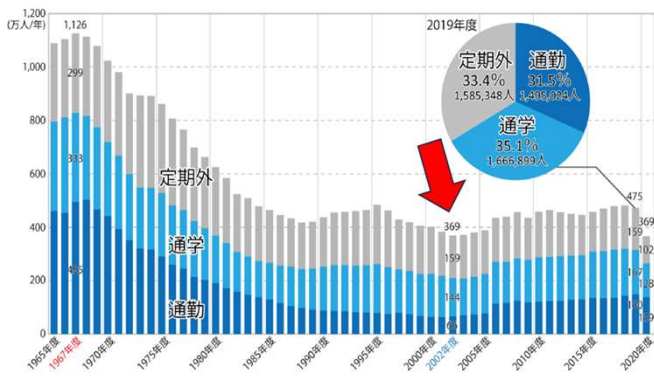
地域鉄道95社の収支状況(国土交通省資料)



JR西日本の線区別輸送密度2019年度

ローカル線をどのように扱うのか？国土交通省でも国が主導して「再構築協議会」の創設など様々な取り組みがスタート。

2. 「延命」か「再生」か？ 近江鉄道を「再生」のリーディングプロジェクトに



※2020年度は新型コロナウイルスの影響により、特に定期外利用が大幅に減少したため、通勤・通学・定期外の割合は、2019年度値を掲示している(円グラフ)。

図 年間乗車人員の推移

資料: 近江鉄道資料

- 2016年に近江鉄道(株)から滋賀県に、今後民間企業の経営努力による事業継続は困難と表明(25期連続赤字)
- しかし、乗車人員のデータなどを見ると利用は増えている。様々な経費の増加も経営を圧迫

- ⇒ 2017年沿線10市町と滋賀県、近江鉄道で勉強会
- ⇒ 2018年近江鉄道線活性化再生協議会(任意協議会)
- ⇒ 収支の分析、バス・BRTなどに代替する費用算定
- ⇒ 時間軸を想定し早急に法定協議会開催を確認

3. 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会(法定協議会)2019年~



JBpressで「近江鉄道線血風録」を連載中

10市町+県+事業者=簡単に意見はまとまる訳はない
任意協議会でも相互不信:親会社の西武に助けてもらえないのか/会社の内部補助で継続できないのか?等

⇒感情が先行するため「データとファクト」で共通認識をつくる必要がある

⇒決め手となったデータ

①クロスセクター効果を算出。仮に鉄道を廃線にした場合の代替移動手段整備の費用と現状の財政支出の差額が約12億円/年

②乗車人員の1/3が通学:彼らの足を支える必要

⇒2020年3月(第2回法定協)で「全線存続」の決議

写真は、協議会後の記者会見(小椋東近江市長、三日月滋賀県知事、喜多村近江鉄道社長)

上下分離を行うことで、近江鉄道の運行は継続することになった。しかし、これはゴールではない。近江鉄道線を使って人々が自由闊達に動き、交流し魅力ある地域をつくり出すことが目的である。そのため、2024年4月の上下分離開始に向けて、様々な取り組みを進めている。