

第1回（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

2018年12月27日（木）14：30～17：00

於：東近江市役所東庁舎 317～319 会議室

参加者：

（沿線市町） 彦根市-宮永幹雄・都市建設部交通対策課長（代理出席）、近江八幡市-江南仁一郎・総合政策部長、甲賀市-橋本義信・建設部長、東近江市-大和田聡・市民環境部長、米原市-本田忠光・地域振興部長、日野町-西河均・総務政策主幹、愛荘町-小杉善範・総合政策部長、豊郷町-清水純一郎・企画振興課長、多賀町-上野俊治・企画課係長（代理出席）

（滋賀県） 四塚善弘・土木交通部管理監（地域公共交通担当）

（学識経験者） 土井勉・大阪大学 CO デザインセンター特任教授、宇都宮浄人・関西大学経済学部教授、轟慎一・滋賀県立大学環境科学部准教授

（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） 大上真司・（一財）地域公共交通総合研究所副理事長

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、山岸齊・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長

事務局（県） 芝 本日はお忙しいところありがとうございます。ただいまから第1回（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を開催いたします。私が本日司会をさせていただきます。開催にあたり、会長からご挨拶いたします。

県（四塚管理監） 平素より交通行政へのご協力、ご理解をありがとうございます。本日は年末の忙しい中ご出席をありがとうございます。先般11月20日に開催した講演会では、定員を超える方々にご参加いただきました。12月に開催された市町の議会でも、近江鉄道に関する複数の質問が出るなど、意識の高まりを感じます。

さて、今回新たに立ち上げます、この準備調整会議では、今年度県が調査委託しております、いわゆる「ケーススタディ調査」の結果等を議論の素材としながら、各委員の皆様とともに「将来の近江鉄道線の基本的方向性」を策定し、平成31年度中に法定協議会へ移行することを目的としております。

今年度はケーススタディ調査を行い、将来の近江鉄道の基本的方向性を作成し、進めていきたいと考えています。地域公共交通ネットワークの維持確保はもとより、20年30年先を見ても大切なことです。ぜひ幅広い議論をお願いしたいですし、沿線市町の委員の皆さまにおかれては、住民、事業所、学校などの意見を聞き、ニーズの把握に努め、各分野に与える効果などを把握しながら、主体的、積極的にご議論賜りたい。

本日はよろしくお願いいたします。

事務局（県） 芝 出席者は自己紹介をお願いいたします。

県（四塚管理監） 改めてよろしくお願いいたします。

有識者（土井教授） よろしくお願いいたします。

有識者（宇都宮教授） よろしくお願いいたします。

有識者（轟准教授） よろしくお願いいたします。

彦根市 部長の藤原の代理出席です。よろしくお願いいたします。

甲賀市 よろしくお願いいたします。

米原市 よろしくお願いいたします。

愛荘町 よろしくお願いいたします。

近畿運輸局（山岸） よろしくお願いいたします。

近畿運輸局（原） よろしくお願いいたします。

近江鉄道 よろしくお願いいたします。一言だけ申し上げさせていただきます。近江鉄道線の厳しい経営状況を受けまして、委員の皆様にはご出席いただきましてありがとうございます。また、このような協議の組織を立ち上げていただいた滋賀県様には厚く御礼申し上げます。しっかり検討してまいります。

地交研 よろしくお願いいたします。

多賀町 課長の山本の代理出席です。よろしくお願いいたします。

豊郷町 よろしくお願いいたします。

日野町 よろしくお願いいたします。

東近江市 よろしくお願いいいたします。本日は本市に足を運んでくださりありがとうございます。
います。

近江八幡市 よろしくお願いいいたします。

事務局（県）芝 配布資料を確認します。次第、名簿、配席図、資料 1（設置要綱）、資料 2（今後のスケジュール）、資料 3（中間報告書（未定稿））です。過不足あれば申し出てください。

では議事に入ります。この調整会議は本日が初回なので、座長がおりません。一旦四塚が座長を務めます。

県（四塚管理監） では設置要綱案について、事務局から説明をお願いします。

事務局（県）森原 設置要綱案について説明します。第 1 条は目的について。第 2 条は協議事項について。第 3 条は組織等について。別表も参照してください。副会長は 10 月の会議でお諮りしたとおり「彦根市、甲賀市、東近江市、日野町」にお願いすることとし、設置要綱第 3 条第 6 項に規定する職務代理者を東近江市にお願いしたいと考えています。第 4 条は調整会議について。会議の議長は座長に務めていただきます。第 5 条は幹事会について。別表も参照してください。第 6 条は事務局について。第 7 条はその他についてです。

県（四塚管理監） 今の説明に関し、議案通り、本会議の設置要綱にご意見はありませんか。

委員 （異議なし）

県（四塚管理監） 本会議を設置することについて承認をいただきました。次は座長の選出についてです。要綱 4 条 3 項にある通りですが、事務局案はありますか。

事務局（県）芝 座長は、公共交通への造詣が深い、土井先生にお願いしたいと思います。

県（四塚管理監） 事務局案のとおり土井先生でよろしいですか。

委員 （異議なし）

県（四塚管理監） 土井先生を座長に選出いたしました。これからの議事運営を土井先生にお願いいたします。

有識者（土井教授） ただいま座長に選任いただきました。四塚さん、近江鉄道さんの挨拶にもあったが、この地域で近江鉄道が果たす役割は大きい。その役割を 20 年 30 年後も果たせるようなまちづくりを考えたい。これは大変重要なことで、鉄道やバスの単体を考えるのも大事だが、大げさに言えば、そのまちの姿をどう考えていくか、社会をどう築いていくかという観点とも近い話だ。すでに人口減少は始まって、大変なことだと耳にタコができるぐらい聞かされていると思う。対応策として、どこかから人を呼んでくるという考え方も有り得るが、住みたいのに出ざるを得ない人も多い。そういう人が出ていかなくて済む社会を作ることも大事だ。

先日、滋賀県の人々の移動の現状を調べる機会があった。あるまちで生まれ育ち、働き場所もそのまちだが、他の都市に住んでいるという人がおられた。その人は障害があって、自動車運転免許証が取れない。クルマがないとこのまちでは生活できないので他の都市に住んでおられる。そういう現実が、調べると結構多い。運転免許を取らない若者が増えたことはご存知の方も多いと思う。これまで公共交通は高齢者と高校生の移動を支えるものと思いがちであったが、それだけではない。若者にとっても大切なものになりつつある。自由にクルマを使うことができない人たちをどうやって支えるのかは、人口流出を止める大事なポイントとなる。

ここ東近江市にも立派な歩道がある。八日市駅から歩いてきたら歩道に看板が置いてあったが、歩道から見ると何の看板かわからなかった。車道に出てみると、この付近の案内看板だとわかった。付近案内図は歩行者が見ると理解できる大きさなのに、車道に向いて設置されていることが不思議なことだと思う。このまちはクルマ重視だと感じた。

多くの都市がクルマを移動手段の中心と考えてまちを作ってきたが、果たしてそれでよかったのか？人口の流出を防ぎ、人々が歩きやすく生活しやすいまちを作るには、鉄道やバスの仕組みをしっかりとしないといけない。この地域では、こうした仕組みがせつかくあるのに、もっと活用しないともったいない。そういう議論もしながら、近江鉄道の果たす役割や、人の集まり方・集め方を考えていきたい。どういう鉄道事業が展開されるか、それに代わるものはあるのか等についても考えていきたい。先ほど会長が言われたように、積極的に議論していきたい。

質問もしてほしいし、できれば本日はお一人一回はご発言をお願いし、皆さんと意見を共有したい。それについてもご協力いただきたい。

では議事を進行したい。

承認事項の 3 番目、今後のスケジュールイメージについての説明を、事務局からお願いしたい。

事務局（県）森原（資料 2 を説明）現行の活性化計画が 2021 年度まで継続する。それを念頭に置きながら、この会議で、運行形態や存続方式など、将来の近江鉄道の基本的方向性について考えていきたい。議論の内容や結果を適宜副首長、首長会議にも報告し、そこ

で意見集約、合意形成を図っていききたいと考えている。最終的には首長会議で基本的な方向性、法定協の設置について合意を図ったうえで、2019 年度中に法定協を設置したい。設置したら、以降は地域公共交通網形成計画等、必要な計画を策定していききたい。

2 番目の「主な検討事項」については、資料に記載のとおりであるが、これらの検討を行い「将来の近江鉄道の基本的方向性案の策定」を目指していききたい。事務局からは以上。

有識者（土井教授） この件に対して意見はあるか。なければ次の議題に進みたい。

次は「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査」の中間報告についての説明を、地交研さんをお願いしたい。

地交研（磯野） （中間報告書について説明（バス関連を除く））

地交研（原） （中間報告書について説明（バス関連））

有識者（土井教授） ありがとうございます。今の内容に関して意見や質問がある方はどうぞ。まず初回なので私から、初めて説明いただいたので分かっていないところを確認したい。

一つは近江鉄道の現在の収入について。前年との比較や、収支が 3 億 5000 万円の赤字ということは読み取れるが、収入と費用はどのくらいか？

地交研（磯野） 2017 年度の営業収入が 11 億 3168 万円、費用の合計が 14 億 8605 万円、その差額が約 3 億 5000 万円（26 ページ参照）。ここには補助金の圧縮記帳が含まれているので、本質的には補助金分も含める必要があり、5 億数千万円の赤字となる。

有識者（土井教授） この費用と、バスなり BRT なりの費用構造を比較したのか。

地交研（原） そうだ。

有識者（土井教授） バスも BRT もコストがあまり変わらない印象だ。また、バス化する場合、近江鉄道さんの資産はどうなるのか。廃線前提だと、資産の計上方法は大きな問題だろう。鉄道敷の道路化にも費用がかかるのではないか。

また、せつかくバスを入れるのであれば、利便性を上げないと利用者が逸走しかねない。現在は八日市線で日中 30 分間隔、他では 1 時間間隔ぐらいの頻度で電車が走っているが、「バスに変わったらお客さんが増えた」となるぐらいのサービス水準、ダイヤ編成にしたいともったいない。私たちは、現状をよくしていく改革を議論しているので、そのような仮定での試算結果があったほうが、資料の作り方としても幅が広がると思うので、検討い

ただきたい。

地交研（原） 資産の計上については考慮していない。BRTに転換する場合の、鉄道敷を道路に作り替えるコストは計算している。バス転換した場合の60%という転換率は、やむを得ない数字と考えている。バスをBRTに再転換した場合は、バスより2割程度は増加するだろう。

有識者（土井教授） バスに転換すると速達性が低下したり定時性も保てなくなるので、40%ぐらいの逸走が見込まれるということか。乗務員は頑張っ集めるとして、便数を増やしてカバーすることはできないだろうか？

地交研（原） 鉄道をバス化はするものの、運行本数を増やしてサービスをよくして…という中では、驚くほど増えたというような事例はない。バス化により減少した状況から、再び増加するという事例はある。

有識者（土井教授） 経費が大して変わらないのに利用者が4割も減少する、というのは、住民にはなんだこれは？と思われる可能性がある。今以上の水準をできる限り維持するためにどうしたらいいのか、というのを議論のベースにしたいという気持ちがある。そういうことも念頭に置いていただけたらと思う。

甲賀市 利用者が60%に減少するようなモード転換は、果たして選択肢になりうるのだろうか？市民も含めて理解も得られるのか、問題になるだろう。バス化してもバスに移行しなかった残りの40%の方はどういった移動をするのか？

地交研（原） バスに移行しなかった方々がマイカーに切り替え、結果として渋滞が悪化した、という事例はある。

甲賀市 そういった実績があるのか。甲賀市では高校生の利用が多いが、渋滞が悪化するのは厳しい。地域によっては自転車への転換もあり得るだろうし、必ずしもクルマに転換するとは限らないのではないかと、思うが。

地交研（原） 全てがクルマに移行したわけではないが、実態としてそういう状況が生まれた事例があった、ということだ。

甲賀市 例えば貴生川駅～水口城南駅の区間だと、利用の大半は高校生だ。バス転換の状況は、地域によって違った形になるのではという思いがある。

有識者（宇都宮教授） 京福電鉄のケースは、詳細な結果が出ているので、お示しいただくとわかりやすい。日立電鉄のケースでは、通学のパターンが明らかに変わった。鉄道がバスに転換されると、まず高校生の通学エリアが変わる。統廃合に追い込まれることもある。そもそも高齢者が動かなくなる。全てがクルマに転換するわけではない。

私自身、数年前に近江鉄道沿線の住民を対象としたバス・鉄道についてのアンケート調査を行ったことがある。ご活用いただけるのであれば使っていただきたい。

鉄道とバスのサービス水準が同じ場合、バスと鉄道にどのくらいの価値の差を感じるかを調べたところ、2割程度だった。バスが鉄道より2割安くなるならバスでもいい、という意味だ。同じサービスを提供している場合でも、バスと電車との間には何らかの差がある。バスだと子供が酔う、とか、子供がふらっと動けるから電車がいい、といった差だ。これも、今後の参考にしていきたい。

バスと電車との比較に関して、それぞれの利用者についても、現在いる利用者だけではなく、ポテンシャルとしての利用者を考慮する視点も欲しい。鉄道のケースで言えば、「利用しているから価値を見出している」とは限らず、「いざというときに乗りたい」、「年をとった時に乗りたい」、「地域としての存在価値」、そういう観点から価値を見出している方もいる。近江鉄道を考える上でも同様で、事業者としては乗ってもらわないと困るだろうが、「将来乗るかもしれない人」も重要だ、ということも認識した上で、この会議では検討したらいいと思われる。

有識者（土井教授） ありがとうございます。

彦根市 交番表について。バスに転換した時に必要となる車両数と運転手数を教えていただきたい。

地交研（磯野） 41 ページの一番下を参照いただきたい。全線転換の時は彦根営業所と八日市営業所の数値を合算した人数・台数となる。

彦根市 フルタイム 83 人に加えて短時間 44 人、合計 127 人が必要になるということか。

地交研（原） そうだ。

東近江市 この中間報告は、前半部分では近江鉄道の経営の現状、今までの取り組みなどを紹介し、後半部分ではモードを転換した場合どうなるのか、の論点になっているようだ。本市としては、前回も示させていただいたが、「近江鉄道の確保」から考えていただきたい。

「はじめに」の文章は、共感するところが多い。特に最後の 3 行に示された認識は、本市の考え方と近い。その認識に基づき、各種調査や、経営改善、収入増加、経費削減に向

けた取り組みを書きいただいている。私どもも常々、同じようなことや、もっと乗客を増やすために考えることはないか、と考えている。

代替モード云々以前に、最大の論点は、「鉄道が地域に必要なかどうか」ではないか。この調整会議はそれが大前提で、鉄道が必要だからこそ、滋賀県のリーダーシップの下、我々が集まっている。大前提に鉄道の必要性があり、経営努力が足りない云々とは私どもも思っていない。先ほどから話が出ている、「鉄道を維持していくために、行政や市民県民が一体となって、今後何をしたらよいか？」という議論にしたい。バス転換も、いろいろな選択肢の一つとしては知っておかなくてはいけないし、市民県民が「バス転換のほうがいいのでは」と思えるデータがあるなら出してもいいが、新しいシステムへの転換はコストもかかるし、成功に導く運営も大変だ。様々な先進地もあるだろうが、まず前提として今の鉄道の確保、そこを見失うことがないようにしていくのが必要と感じた。

有識者（土井教授） 資料の目次の中に、近江鉄道の現状分析はあるが、今日近江鉄道が地域で果たしている役割について明確に述べている項目がないようだ。経営が苦しい、増収策やコスト削減策を考える、他の交通モードも検討する、ということで、その結果を記すことは大事だが、項目「3」と「4」の間に「現在の近江鉄道の役割」について記載することも必要だと思われる。最終報告には入れていただきたい。

東近江市さんのお話も、これからどうしていくかという観点だったし、出席者の皆さんから一言ずつ、「私たちはこういうことを考えている」とか、気になった点などを沿線市町→国→県→有識者、という順番で伺いたい。

彦根市 公共交通については、湖東圏域として取り組んでおり、地域公共交通網形成計画も策定している。近江鉄道は地域幹線として大きな役割を果たしていると考えているが、地域公共交通網形成計画では路線バスやデマンドバスの記述が中心になっており、鉄道については詳述していない状況だ。

本市内では、通勤通学で多くの人が近江鉄道を使わせていただいている。

甲賀市 前回お話したことをもう一度ご紹介させていただきたい。近江鉄道は、開業 120 年を超える歴史がある。インフラ施設の老朽化も進み、将来、大規模な改修計画の必要性も出てくると考えている。そのような中でのバス代替という議論についてはやはり、市民への説明責任がある。議論は当然しておかなくてはならないが、鉄道、という部分については反対はない。橋梁やトンネルが数多いので、その部分の将来にわたる改修費用の試算については非常に興味がある。そこをしっかりと調査検討していきたいと思っている。

米原市 本日は現状分析やバスの代替等について説明いただいたものと考えている。

私の経験の話をする、米原駅の区画整理の際、軌道移設時にバスの代行輸送を行った

が、実績上近江鉄道の普段の利用者数より、代行バスの利用者数のほうが少なかったという印象がある。今日の資料は現状分析が主であったが、今後施設にかかる投資等、次のステージが気になるところだ。

愛荘町 私は今回初めて参加した。バスで代替となると、本町内では国道 8 号が渋滞している。バイパスの計画はあるが、本当にできるのか？と感じる。北の方の地域では雪も降るが、降雪時は道が動かなくなる。難しいだろう。バス代替した場合にも橋梁やトンネルが走行できるのか、という点も不明である。

町内に高校もあるので、鉄道の維持、ということで考えていけないといけない、と認識している。

近江鉄道 我々も今後、鉄道を維持していきたいと考えているので、その意味で東近江市様からの「鉄道が必要」とのご発言には大変ありがたい思いがした。

地交研様の資料の中で提案いただいた増収策、コスト削減策の中で、特に「地域連携協働型」が必要かなと感じている。今までは、自分たちだけで頑張ってしまう傾向が強かった。

実際に今月初めに、東近江市様の協力を初めていただきながらハイキングイベントを開催した。28 ページの資料では、ハイキングを 3 回開催して参加者計 88 人という状況だが、おかげさまで今回は 1 回の開催で 120 名もの参加をいただいた。お互いに協力し合うと相乗効果が生まれると感じているので、今後も取り組んでいきたいと考えている。

有識者（土井教授） 近江鉄道さん自身が「鉄道を維持していきたい」とおっしゃったのは、重要なご発言だ。ありがとうございます。

多賀町 バス転換について。現状私どもの町には多賀大社があり、正月三が日は近江鉄道で参拝に来る人も多いがクルマでの来訪者も多く、道が渋滞する。そんな状況で、鉄道をバスに転換した場合、果たして参拝できるのか？という疑問もあり、バス転換は難しいかなと感じている。地域住民も近江鉄道を使って通学通勤している。今後どのような形になっていくかはわからないが、鉄道の存続を基本に考えていきたい。

豊郷町 当町は県内で面積が最小で、移動距離も短く、移動手段としても町民の近江鉄道の利用は多くないのが現状。一方、当町は沿線の市町群の中間に位置している。他モードへの転換について言及されている、今日の資料を見る限りでは、東近江市さんの言うように、バス化したいのかと思ってしまうのが心配だ。情報の独り歩きも懸念される。

有識者（土井教授） 今日の資料はあくまで中間報告だが、他モードを検討した後、本来

であればモード間全体のまとめが必要だ。そうしないと、何がどうなっているかわからない。

最終報告では、各モードを検討した結果を整理していただきたい。

日野町 大多数の意見と同じだ。他モードへの転換ありきではなく、選択肢として提案しているものと考えさせてもらっている。

今の日野駅にはとても愛着を持っている。近江鉄道さんの協力もあって改築もしたし、今年度は上屋も整備した。基本は近江鉄道の存続、これが望むところだし、開業後 120 年経って、施設の長寿命化の課題もあるので、有効活用できるものは活用して、後世に残していくものでは、と考えている。鉄道を何とかして存続できないかなと考えており、まずそこから議論をしていきたい。

東近江市 皆さんの意見をうかがって心強く思っている。前回は申し上げたが、東近江市には 13 の駅がある。近江鉄道は市民の大切な移動手段であるし、単なる移動手段だけではなく、地域の産業、経済、観光、先程来言及されている通学という観点からは教育、そういった様々なファクターを支えている。この会議では、滋賀県全体からみでの、主要な地域公共交通、というところに焦点を当てて議論していきたい。

近江八幡市 八日市～近江八幡を結ぶ路線があり、近江八幡は JR との結節点になっている。輸送密度も高く、皆さんに近江鉄道を使っている。一方で、市民バスが鉄道に並走しているという現状もあり、何とかできないかと感じている。今後はインバウンド観光等も見据えながら検討していきたい。

今日は中間報告であり、最終的にはシミュレーション等検討していただけるということなので、様々な選択肢があってほしいと考えている。

県（四塚管理監） ご意見ありがとうございました。7月の副首長会議の際に、鉄道の存続を前提にしようということを確認しており、それを経て今日の会議がある。様々な議論をブラッシュアップしていきたい。橋梁、トンネルをどう扱うかはポイントだ。

近畿運輸局（山岸） バスと鉄道の連携により、利用者を増やしていくことが大事かと思う。

近畿運輸局（原） 近江鉄道が地域住民の足を支えているという点は皆さんの共通認識だ。一方、経営状況が厳しい中でどうするか。代替手段としてのバス等の説明をいただいたが、厳しい部分もあるように思われる。

近江鉄道存続に向けて同じ方向を向いて、それぞれが自らの役割を果たすことが重要だ

と思う。近畿運輸局としても、オブザーバーという立場ではあるが、協力できる点についてはしっかりと取り組んでいきたい。

地交研（大上） 活発なご議論をありがとうございます。一点、誤解のないように申し上げておきたいのは、地交研はバス転換前提ではないということ。一応の可能性として、課題感も含めて金銭ベースでバス転換についても評価したに過ぎない。

議論の中で、多くの市町が、鉄道の必要性に言及されていたのが重要なポイントだったと感じている。近江鉄道さんも、鉄道は残したい、というスタンスを示してくださった。

我々が気になるのは、「資料2」で平成34年までの時間軸を示していただいているが、鉄道を残したいという近江鉄道さんのご意志がありつつも、現状の水準が続き、しかも設備の維持に一層のコストを要する中で、ご意志はともかくとして、どれだけ鉄道事業として耐えることができるか？という点だ。近江鉄道さんの、今後発生するであろう赤字に耐えられる許容範囲が、この時間軸についていけるか気になっている。

コストが増える要因はいろいろ考えられる。4月以降のテーマかもしれないが、地域の皆さんの生活を守るという観点も含め、一体的に検討していくべきかなと思っている。

有識者（土井教授） 存続するにしても、特に構造物の維持など、今のままでは大変だということだろう。

有識者（轟准教授） 私の専門は都市計画やまちづくりなので、そちらの観点から述べたい。

研究室では駅周辺の土地利用、都市計画の関係や、高齢者を含む生活圏域の調査を行っているが、都市計画の分野では立地適正化計画やコンパクトシティに対して、賛否両論だ。自動運転の技術が進化すれば、コンパクトでなくても良いのでは、という議論もあるようだが、人口が減って税収も減る中で、自動運転は実現できたとしても、その走行空間としてのインフラの維持管理（到達地周辺やそこまでのインフラも含め）はどうするのか？と考えると、一定の集約は考えていかざるを得ない。鉄道駅に限らずだが交通結節点となっている場所を、どうやって市街地形成していくか、これは今後避けられない転換点だ。

滋賀県は2013年まで人口が増加していたので、市街地再編の取り組みはあまり進んでいなかった。が、駅周辺地域で地区計画をかけるなどして、住宅等の整備・供給を進める市町もみられる。また、駅周辺地域において、サ高住（サービス付き高齢者向け住宅）等の立地の動きもみられる。一定の集約的な拠点を作れる公共施設の立地もそうだ。商業施設も、駅から1キロ圏以内に幹線道路があると、ロードサイドと近隣住民の両方に対応できる。近江鉄道沿線にも、そういったポテンシャルがある駅も少なからずあるようだ。また、若い世代、通勤世代、子育て世代などでは、同世代が集まっていることも大事で、必ずしも庭付き一戸建てにこだわるわけではない。集約型の市街地形成を、どのような形で位置

付けていくか、という点は、どの市町でも課題になっている。これらの観点も含めて考えていきたい。

あと、事務局にお願いしたいことがある。今回、準備会のスタートということでもあるし、今までの勉強会の議事録や近江鉄道さんの資料なども含め、この間の成果や課題等を整理したものがあれば良い。今日の中間報告資料に至るまでの意見や展開、課題点（ハードもソフトも含めて）など、それら協議内容をもとに論点整理したものを、次の会議にいただければありがたい。また、今回は準備会という位置付けだが、準備会から法定協に変わるまでに、どこまで決める必要があるのか、着地点はどこなのかをクリアにいただけると議論も明確になりやすい。

今日は課題提起ということで、様々な意見が出て良かった。

有識者（宇都宮教授） 私は経済学者だ。経済学では最小限の費用で最大の効果を求めるわけで、それはそうだが、「効果」とは何か？社会全体の便益を我々は考えている。ここでの議論も、「利用者はこのぐらいだからこの数字」ではなくて、今、近江鉄道が必要という人は少ないとしても、東近江市さんがおっしゃるような「市民の宝」「地域のシンボル」「いざというとき使える」といった観点も踏まえて地域全体への効果を考えたい。国交省さんも、費用対便益を計るが、鉄道の効果については数値化が難しいという問題もありながら、それも大事だ、というスタンスだ。私たちの社会の中で、どのぐらいの効果があるのか議論するのも必要だろうし、それが役割と思っている。チャプターにしてほしい。

今日の資料を踏まえてのコメントとしては、「そうはいつでも厳しいよね」というご意見もあるかと思うが、近江鉄道の収支は、減価償却費を除くとかなり良い線をしているということだ。日本の地方鉄道全体の中でも相対的に良い。それを意識されると良いと思う。

年間 450 万人の利用者を数える鉄道、これがもしバス代替となるなら、日本のかなりの鉄道が存在意義をなくしてしまうぐらいの話だ。一般の方も含め、「(近江鉄道は) 大変らしいよ」だけではなく、そういう点も見たい。そうすれば理解もしやすいだろう。輸送密度についても、ばらつきはあるものこのだけあるわけで、海外であればもっと低くても投資対象となるぐらいだ。そういうことを認識いただければありがたい。

鉄道再構築事業の例として紹介されていたひたちなか海浜鉄道も、延長わずか 14.3 キロ、輸送密度も近江鉄道よりかなり低かった。それが今では年間輸送人員も約 100 万人にまで増加し、延伸も検討されている（国交省の認可はまだ）。鉄道の延伸、利便性向上で、地域がクルマ社会を変えていく、インバウンドに対応していく、そんなケースもある。今後の議論のヒントにいただければ、自分たちの地域の鉄道を考えるきっかけになるだろう。しかも近江鉄道は、京都から 1 時間でアクセスできる立地条件であり、恵まれている。インバウンドも含めポテンシャルは大きいのではないかな。単にトンネルの維持にいくらかかる、ではなくて、もう少し地域全体を見ていく。そういったことを踏まえた議論をお願い

したい。

有識者（土井教授） 締めとして3点ぐらい述べたい。

一つめは、今日ここに来るときのこと。八日市駅から来たが、駅にはルートイン（ホテル）があった。バスの停留所にはホテルは建たない。駅があるからホテルがある。鉄道の存在が、地域に良い効果をもたらす好例だ。

二つめは、なぜ赤字の鉄道を支援するのか？という点について。その結果、地域に対する効果が生まれるならば、それは単なる赤字の補填のみならず、地域を支えるために有益である、という考え方がある（クロスセクター効果）。もし近江鉄道が無くなった場合、利便性の確保のためにどのくらいのコストが発生するのか？買物バス、通院バス等も走らせないといけないだろう。それらを計算してみると、鉄道をやめないほうが良かったという結果になるかもしれない。関係各所にご協力いただかないと、この計算はできないが、そういうこともしてみたら良いだろう。

三つめは、利用者が増えていること。駅の新設が一つの要因のようだが、そのことがサービス水準を押し上げている。適切な取り組みで、利用者は増えるかもしれないということだ。

諦めてはいけない。抽象的な話ではいい答えが出ない。皆さんに、「自分ゴト」として考えていただき、この会議を進めていきたい。いっそのこと、会議を電車の中で開いてもいいと思うし、そういうこともたまにはしてみてもいいだろう。

時間がオーバーしたが、以上で議論を終了します。

事務局（県）芝 長時間のご議論をありがとうございます。次回への宿題もいただき、ありがとうございます。次回は2月4日に開催いたします。