

## 第2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

2019年2月4日（木）14:30～

於：東近江市役所新館 313～315 会議室

参加者：

（沿線市町） 彦根市-藤原弘・都市建設部長、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・総務政策主監、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、甲良町-村岸勉・企画監理課長、多賀町-山本三千夫・企画課長

（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、山岸斉・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長

**事務局（県）芝** 本日はよろしくお願ひいたします。只今から第2回会議を始めます。前回会議は中間報告、次回は最終報告だが、今日は次回の最終報告に向けての会議。座長を土井先生にお願いしたい。

**有識者（土井教授）** 本日はお忙しいところご参集くださりありがとうございます。前回、近江鉄道線を残そうという大きな方向について県、市町、事業者の皆さんでの確認が行われた。その活動について近畿運輸局からも支援していこうとなり、基本的な方向が定まった。それを共有しながら今日は進めたい。ついては積極的なご発言をいただき、豊かな会議にできればと思うのでご協力いただきたい。

議題1 近江鉄道線が無くなった場合に想定される問題点、影響について事務局から説明を。

**事務局（県）森原** 近江鉄道線は5市5町、全長59.5キロにまたがっている。地域によって通勤通学の状況や周辺道路の混雑状況、学校の立地、JRとの距離等様々に異なっている。市町によって利用実態も異なり、近江鉄道線の役割も様々。今後、鉄道を存続する場合、代替交通手段を考える場合それぞれを検討していく上で、万が一廃線となった場合の問題点を地域ごとに提示しておくことが重要ではないか。そこで事前に各市町に、鉄道がなくなった場合に想定される点を聞いているので、各市町より説明いただきたい。

有識者（土井教授） では各市町からご説明いただきたい。

（以下、各市町が資料 1 をベースに説明）

**近江八幡市** 資料 1 に補足して説明します。

1 点目、代替バスの課題について。どこの市町もそうなると思うが、代替バスに転換することで利用者は減少方向に向かう、あるいは自動車を使う人が増えるのではないか。本市の場合、国道 8 号が通っているが、バスのルート選定にもよるが通勤通学者を代替バスでさばけるのかも心配だ。乗り換え需要の予測データもないので推測だが、代替バスによる八日市～近江八幡の輸送は課題が多いのではと考えている。

2 点目、影響のある利用者属性について。本市の場合、市内から八日市などの高校に通学している生徒がいる。また市内には近江兄弟社を含め高校が 4 校あり、近江八幡駅方向に近江鉄道を使う生徒も相当数いる。万が一廃止となった場合、市内の高校への進学者が増加する、あるいは高校の進学先が変わってくることになるのではないか。現在、市内から八日市高校等市外の高校への進学者が 300 名程度おり、市内在住の高校生の 14%となっている。これを多いとみるか少ないとみるかだが、限定的ともいえる。

商業面では、市内には市民バスが並走しているので影響がないかなと思う。近江八幡駅は結節点、通勤者の利用も多いのでそのあたりも考慮が必要だ。

3 点目、まちづくりへの影響については、他市町とは異なるかもしれないが、限定的かなと考えている。その他については資料 1 を参照いただきたい。

**東近江市** 大きく分けて 6 種類の影響があると考えている。

1 点目は、渋滞について。近江八幡市さんからもあったが、当市も道路渋滞の発生を懸念している。現在、近江鉄道で通勤通学利用している市民が、代替輸送手段に転換することとなった場合、鉄道と並行している主要な道路はいくつかあるが、これらは朝夕の通勤通学のラッシュ時には渋滞が日常化しているので、それに拍車がかかるだろう。渋滞がいよいよ深刻化することを心配している。

2 点目は運転手確保の困難。市内の定期バス、市が委託しているコミュニティバス、こういったバス輸送があるが、それぞれの事業者からは近年、運転手不足について本当に困っていると相談を受けている。全国的に不足している中、バスへの代替は運転手が確保できるか心配だ。

3 点目は駅前の賑わい。平成 29 年度に「東近江市中心市街地活性化基本計画」を策定した。八日市駅を核としたエリアに賑わい、再生、魅力創出のための仕掛けづくりを進めている。既に八日市駅隣接にホテルも開業し、駅前近くの、従前は賑わいがあった商店街に仕掛けをしていて、新しい店舗もできた。八日市駅、新八日市駅、太郎坊宮前駅など主たる駅の駅前では整備も進めている。賑わいを取り戻していけるかな、という中であり、賑わいの

創出に大きな影響が出るだろう。

4点目は通学、志望高校への影響だ。市内に高校はいくつかあるし、高校生にとって鉄道は大切な通学手段だ。東近江市市内から来る生徒、市外から来る生徒、それぞれの移動手段に大きな影響が出る。

5点目はびわこ学院大学への影響だ。びわこ学院大学は近江鉄道に最寄り駅があり、ここを使っている学生にも影響が出るだろう。

6点目は観光。本市も観光戦略に基づき様々な取り組みを進めている。その中で、観光してもらうための手段として近江鉄道は大事だ。もし廃止されることになると観光戦略やいろいろな施策において抜本的な見直しが迫られることになる。

**日野町** 日野駅の利用状況は、近年、横ばいから増加傾向に転じている。定期券が8割を超え、うち通学定期券が9割に上っている。町内には日野高校があり、ここへ通学する生徒や、日野町在住で近隣の市町に通学する高校生が近江鉄道を多く利用している。定期外では平日はビジネス利用、土休日は観光客、中高生のクラブ活動、買物等が中心だ。

日野駅舎は平成29年に改築し、木造の前駅舎を活かし再生、その中に交流スペースも併設した。オーナーが日替わりのカフェとなっており、賑わいを見せている状況だ。このことで直接近江鉄道の利用が増えたわけではないが、駅に少しでも来る人を増やしたいという観点から、そのような取り組みを進めている。

鉄道が無くなった場合の影響としては7点考えられる。

日野駅では特に通学対応が問題だ。バス輸送では交通渋滞が懸念される。現状でも、日野町内では一部4車線化してはいるものの2車線の区間が大半であり、朝夕は混雑が常態化している。それが一層激しくなると考えている。

電車が廃止になった場合、日野高校への入学者の減少も予測され、ひいては高校の統合の問題も出てくるのではと危惧している。また、町内の高校生が志望校に通学できないということになれば、町外の高校に進学する生徒が、高校入学と同時に町外に転出してしまうのではないかと危惧も抱いている。

駅については、せっかく駅を改築再生したのに駅の機能が低下してしまうことで、取り戻しかけていた賑わいが失われ、再び閑散としてしまうようになることも危惧している。

駅は玄関口。今まで地元の熱い思いと商店街の努力で賑わいを取り戻しつつあったところ、その火を消す可能性があることには危惧している。

JR線との接続が悪化することにより、八日市や貴生川経由で来訪する観光客の減少も目に見えている。近江鉄道沿線市町とのつながりでいろいろな取り組みもしていたが、それができなくなるのではと考えている。

**豊郷町** 豊郷駅は、町民の通勤利用は多くない。通学利用もそれほど多くないのではないかと。町内の高校生は多くはJR利用であり、自転車通学も多いと聞いている。町外から豊郷

駅に来る人は、(本町には大企業も高校もないので)通勤や通学利用ではない。豊郷病院に来る高齢者や、旧豊郷小学校を訪れる観光客だ。彼らに影響があるだろう。

豊郷駅前には、いわゆる商店街も形成されていない。商店街はどちらかと言えば中山道沿いに展開されており、国道 8 号を中心に賑わっているので、廃線の影響は大きくないだろう。

通勤利用も、今でも彦根市～東近江市間では自家用車で移動している人がほとんどで、それより遠くに行く人はほとんどが JR だ。廃線を機に新たに自動車交通量が増加するということは考えにくいのではないか。ただ、近隣市町からの通過交通は増えるので、町内道路への影響は出てくると思う。

高校進学は、JR で通学しにくい翔西館高校や愛知高校、八日市高校を志望する中学生が減るだろう。彦根、近江八幡方面へは、現在でも JR 利用がほとんどなので、あまり影響はないだろう。私の子供が高校生だが、同級生の通学状況を聞いてみたら JR 利用が多いとのこと。塾通いで遅くなることを考えると駅までも親が送迎している、家から 5 分の豊郷駅でも家から 10 分の JR の駅でも手間は変わらないので目的地までの運賃が安くなる JR を選択する、ということだった。

**多賀町** 多賀大社前駅の利用状況は調査したことがないが、沿線高校への通学生や、彦根駅で JR に乗り継いで JR 沿線への通学に使う人たちが使っている。通勤利用は、多賀町内は不明だが、町外から町内の工業団地への通勤は、路線バスの混雑により近年鉄道利用が増加している。通院需要はほとんどない。観光面では、河内風穴や多賀大社への需要がある。多賀大社の参拝目的の利用者は、道路状況が悪くなっていることもあり、年々増加している。積雪時など、天候不良時の鉄道利用も増加している。

湖国バス彦根営業所の運転者不足により、3 月いっぱい湖東圏域の一部路線バスが廃止される。そのような状況で、そもそも鉄道をバスで代替することが可能なかどうか。運転手確保が課題となっている中、代替バスの運行業務を受託できる事業者がいるのか。

近江鉄道は正月の多賀大社への参拝客の利用が非常に多く、周辺道路も渋滞する。国道を中心に、彦根市内まで渋滞が伸びることもある。鉄道が廃止され、皆クルマで参拝しないといけなくなった場合は、道路環境がさらに悪化する。参拝客自体が減少する可能性もあり、経済悪化も懸念される。

町内の工業団地の従業員による、彦根駅や南彦根駅からのバス利用は増加していて、朝夕は混雑しているが、運転者不足でバスの増便ができない。そのため近江鉄道の通勤利用も増加している。今後さらに通勤利用が増加すると、その分鉄道利用者が増加する構図だが、それをバスで代替できるのか。

**甲良町** 町内の近江鉄道の駅は尼子駅で、彦根市と本町の境界に位置している。町内に高校はないので、近江鉄道は主に地元住民が、彦根市方面などへの通学に利用している。通

勤利用としては、尼子駅前にある古川 AS への需要がある。廃線された場合、住民の通勤通学に影響はあるが、商店街もないので、不動産価格の下落などの影響は少ないだろう。ただ、鉄道での通勤ができなくなり、マイカーに転換されてしまうと、ただでさえ、日常的に混んでいる国道 8 号まで渋滞が慢性化するだろう。彦根市と隣接している駅（エリア）なので、他市町まで混雑を波及させてしまいかねない。そういう点も考慮しながら代替案を検討したい。

**愛荘町** バスは鉄道に比べ定時性も低く、住民は選択しなくなるだろう。その結果、国道 8 号の慢性渋滞はさらにひどくなる。通学の利便性低下により、町内高校の志望者の減少や、近江鉄道線で通う他の自治体の高校への進学者が減少することが考えられる。

資料の 4 項目めでは輸送能力を考慮している。愛知川駅近くに情報発信の拠点を整備し、中仙道へ誘客すること等を検討しているが、その見直しも必要になる。

先週の金曜日、彦根市内から愛知川駅まで近江鉄道を利用したが、彦根駅を 20 時 3 分に出て、愛知川駅には 20 時 26 分に着いた。その間 6 駅なので、1 駅 4 分かかっている。クルマだとそうはいかず、道路交通に転換したら渋滞もさらにひどくなり、利便性も悪くなるということを実感した。

**米原市** 近江鉄道利用者は定期券利用が半数近くを占めている。JR から近江鉄道に乗り換えてフジテック、スクリーンまで利用、という需要が多いのかなと推察している。通学は彦根方面への需要が多い。鳥居本の方が米原駅まで利用して米原高校に通ったり、米原駅から JR に乗り換えて長浜方面に向かうニーズがある、と把握している。鉄道をバスで代替した場合、朝夕の通勤通学時間帯における国道 8 号の混雑が懸念される。デマンドタクシーを他市へ直接乗り入れているが、このタクシーや乗用車の利用が増えるだろう。市民生活への影響は、現在の近江鉄道線が JR と並走するルートということもあり、直接的には市内在住者による需要がどの程度あるかは不明確だが、買物や通院目的の利用は JR が多いかなと考えている。賑わい、まちづくりの観点からは、近江鉄道線には JR との接続や新幹線、北陸線との結節の機能がある。米原駅の都市機能（新幹線停車駅）の重要性を考えながら評価していきたい。

**甲賀市** 市内には、近江鉄道線の駅は貴生川駅をはじめ 5 駅ある。定期利用者の割合は 6 ～7 割だ。特に水口高校、水口東高校、市役所周辺の官庁街の利用者が多い。朝夕、特に貴生川と甲賀病院までのコミュニティ路線は、朝は 15 分に 1 本の便がある。ここに代替バス（大型 2～3 台と試算している）が走るのは、道路状況も考慮すると厳しい案かなと理解している。また、近江鉄道線が廃止された場合、JR 貴生川駅からの草津線の利用者も減るのではと考えている。バス代行案には懸念している。

**彦根市** 近江鉄道線の駅は市内に 7 駅あり、年間 140 万人が利用している。鉄道が廃止された場合の影響は大きいと考えている。現在特に調査はしていないが、市内の幹線道路は特に国道 8 号をはじめ、慢性的に渋滞している。現在、近江鉄道線はスクリーンやフジテックへの通勤者が相当数利用しており、これらの方々がクルマ移動に転換すると渋滞のさらなる悪化が懸念される。

彦根口駅は、数年前に統合開校した翔西館高校への通学需要が年間 20 万人程度ある。高校の前の道は狭隘でバスも入れない。鉄道が廃止された場合の影響は大きい。

市民生活への影響を考えると、ひこね芹川駅等、既存バスがアクセスしていない駅がある。彦根口駅を走るバスも 3 月末に廃止される。現在、これらの駅は公共機関等へのアクセス口として機能しているが、鉄道が無くなると公共交通不便地域となると考えている。バス路線への転換については、近江鉄道線は並行道路がないので周辺道路の渋滞が見込まれ、移動時間も増大するだろう。費用対効果の観点からも慎重な検討が必要だ。

各鉄道駅を核とした街づくり計画を策定しているので、そこにも影響が出てくる。

**有識者（土井教授）** ありがとうございます。意見質問等は。

**有識者（宇都宮教授）** みなさん懸念される通りだろうと思う。渋滞に伴い、高校生の通学に親の負担が発生してしまう。仕事をする人の時間がとられ、時間が無駄になるということだ。精神的な苦痛もあるだろう。京福電鉄の時、そういう問題が起きた。渋滞がもたらす社会的な問題についても、改めて意識する必要があるだろう。

2 点目は、今回は「近江鉄道線がなくなった場合」という前提で議論しているが、本来我々や滋賀県が目指すのは、現状維持、だけではなく、既に起こっている渋滞や、過度のクルマ依存に伴う影響を良くしていこう、ということであろう。現状より良くしていくという話も必要で、鉄道を廃止してしまうと、今、既にある大きな問題を改善することができなくなるという観点も考えなくてはいけない。

それから、渋滞の議論について言えば、路盤を作り変えて全部 BRT 化する前提であれば、（専用軌道の走行になるので）渋滞の影響はないという考え方もある。ただし、この場合、全線を BRT 化する場合であって、部分 BRT 化に留まるとしよせん、どこかで渋滞の影響を受けてしまい定時性を確保できない交通になってしまうので、全線 BRT 化という条件に留意する必要がある。

また、現在の近江鉄道は一定の表定速度があるが、今の日本の BRT システムではバス専用道側に、つまり自動車交通を優先する側に踏切が設置されている。バスは、その都度踏切が開くのを待ちながら、言ってみれば減速しながら通過するイメージだ。自家用車が誤ってバス専用道に入るリスクがあるとのことだが、これでは現在の鉄道の表定速度を維持するのは難しいということも理解する必要がある。

**有識者（轟准教授）** 問題が市町によって結構異なるという印象を受けた。3点ある。

1点目は、せっかく各市町から出たアンケートであり、共通項目を立てられる部分もあるだろう。ぜひ地交研さんで一覧化するなど整理をしてもらいたい。項目によっては、市町が調査したデータもあるだろうが、共通してあるデータ（鉄道に直結するデータなど）もあるだろう。今後、市町負担の問題が出てきたとき、どう分担するかという段階や、市民へどう説明するかという段階などで必要になることでもあるので一度、この整理をしたらいい。

2点目は、都市計画とまちづくりの観点だ。都市計画は一般に10年先を見越してつくるが、どの市町も恐らく人口減少や少子高齢化に伴い、市街地再編をせざるを得ない状況になっているだろう。公共施設やインフラを今のかたちで維持できるか。市町により異なるだろうがやはり駅周辺エリアをどう位置づけるか、駅周辺をはじめとする市街地に、ある程度集約していく方向で動いて行かざるを得ないだろう。社会変化を受けたまちづくりのあり方の検討が必要で、交通の観点だけでなく、都市計画や医療福祉、教育などの観点からも検討していく必要がある。

3点目は、冒頭に座長からお話があったが、前回の会議で近江鉄道は残す方向でまとまったという理解でよろしかったか。そういう方向で市町や県、近江鉄道がまとまったということであればその前提で、次にどう存続させるかという議論を進めていくことになる。前回議事録も見たが、概ねどの辺りまで合意できているかということを確認していった方がよい。

**有識者（土井教授）** 地交研（受託コンサル）や近江鉄道さんもいらっしゃるのでコメントをいただきたい。

**地交研（大上）** 各市町さんが課題を整理された中、概ね7つの切り口があったと考える。1つは渋滞。2つ目は学生の通学や進学。3つ目はまちづくり、街の賑わい。そのほか観光、他地域とのつながり、高齢者の通院、通勤といった課題があった。土井先生からの指摘があったが、これは人の生活そのものである。学生、勤労者、高齢者、親御さんいろいろにかかわる問題なので、公共交通をどのように使って魅力的な街を作るか、多面的な検討が必要だろうと改めて感じた。

我々の最終報告では、いろいろな交通に代替していくとき、各市町の負担がどうなるか、や、市民生活へどのような影響があるか、などの評価もしていきたい。

**近江鉄道（小端部長）** 勉強会等を通じてご利用状況についてのデータを出させていたが、我々鉄道事業者から見た利用状況と、自治体の皆さんが感じていただいているご利用の状況とは、新鮮な面もありつつ、大枠は変わらないかなと感じた。ただ、ピンポイントがずれてしまうかもしれないが、前回の会議も含めて「鉄道が無くなると渋滞が…」と

というのは、「鉄道がないよりはあったほうがいいよね」というニュアンスに聞こえてしまう。やはり、我々ほどの地域でも「必要」「あってほしい」と言われる存在になるように頑張らないといけないと思った。

**有識者（土井教授）** どの地域でも必要と言われるように、よろしくをお願いします。

**近畿運輸局（原）** 渋滞や通学の観点から、鉄道が無くなると困ってしまうことはよくわかったが、現段階ではまだ抽象的な印象がある。例えば甲賀市さんからは、廃止時の駐輪場整備の必要性を挙げていただいたが、通勤通学需要をクルマが受け持つようになって渋滞が深刻化した場合、各市町として新たにどういう行政サービスを提供しないといけないのか、という観点から考えてみれば、近江鉄道の重要性がわかるのではないかと。

**近畿運輸局（山岸）** 轟先生がおっしゃっていたように、各市町が想定している問題点を「○×△」を使って表にまとめるなど、だれが見てもわかるように整理していただきたい。市町の皆さんが本当に近江鉄道線の存続で合意されているのかどうかを明確にする必要がある。

**県（四塚管理監）** 各市町のご意見をうかがい、渋滞その他それぞれ置かれる状況は違うことを踏まえて、県としては次年度、新年度予算で住民、特に高校生や沿線の企業、会社がどういう意向を持っているかを知るアンケート調査をしたい。先程の7つの分類の中でどうなのか、についても、皆さんの意見を参考にさせていただきたいと考えている。

**有識者（土井教授）** 「近江鉄道はいらないよ」、という話は、この会議の主なテーマではない。どうやって残していこうか、という視点で、廃線した場合の想定を濃淡ありつつお話しいただいたということ。近江鉄道が道路の混雑緩和に機能していることが、今日の話もわかった。また、天候も重要な要素で、降雪の際などでは道路交通へのインパクトは大きく鉄道の輸送力に期待できることがある。これらを踏まえて、地域全体の安全、安心して地域に住むためにどうするか、という視点で考えたい。渋滞の影響についても、時間当たりのコストを掛け算すると、どれぐらいの損失があるか計算できる。その結果に対して何をするか。道路整備だという答えが出てくるかもしれないが、それはお金も時間もかかる。すでに渋滞している状況でもある。今の渋滞に対して、「しょうがないから鉄道を残す」ではなく、モーダルシフトとか、あるものをもっと活用しよう、というスタンスで問題点をプラスの方向に転換して考えると、「こういう使い方がある」という話になる。そういう視点で考えていけば、近江鉄道線の価値を皆さんで共有できるだろう。

**有識者（土井教授）** 次の議題に進みます。進めるためには法定協議会が必要で、そのた



めの合意事項やスケジュールについて事務局から説明願います。

**事務局（県）森原**（資料 2 と 3 を説明）

**有識者（土井教授）** 資料 2 の 2 ページ目 4 番の 3 つ目のマルに、地域公共交通網形成計画の策定項目がある。これを作るのがミッションになってくると思うが、ここで議論しているのは近江鉄道だ。地域公共交通網形成計画はネットワークがテーマなので、エリア全体の交通網をどうするか、その中でどういう役割を近江鉄道が果たすか、そういうイメージを共有できていればいいのだが、2 番目の項目も近江鉄道内の話だ。そのあたりをきちんと整理するとより理解しやすいと思うが、事務局の考えはいかがか。

**事務局（県）芝** ご指摘の通りで、今回、議論の発端としては近江鉄道が経営困難で、そこからまず 5 市 5 町をどうしようという話になっている。

ただ網形成計画は地域のネットワークを検討するものなので、まず幹線としての鉄道があり、そこに対して地域のバスやタクシーをどう結節するか。あるいは JR をどうするか。それを考えていく必要はあるが、まず計画を策定する中では地域の幹線である近江鉄道がどうあるべきかを出してから、そこから考えていきたい。

**有識者（土井教授）** 国道 8 号がすごく混んでいるという話が出ている。それを拡幅で対応するのか、全ては無理かもしれないがバスと鉄道にシフトしてもらうことで混雑緩和に近づけているか、利用者をどう獲得していくかを考えたとき、重要な話だ。一番目に近江鉄道線の存廃があげられているが、まず現状を知りましょう、データを見ましょう。利用者のデータは定期券利用者の話が出ていたが、PT データを確認するとどういう属性がどういう OD で使っているかが見えてくる。「こういう人に使ってもらうにはどうしたらいいか」を考える上で分かりやすくなる。ゼロ番目で、そういう分析をきちんとしたうえで話をすべきだ。いきなり費用負担の話になると「少ないほうがいい」という話になりかねない。データに基づいた話をするのが、結果的に早くまとまる可能性があるだろう。

**事務局（県）芝** 滋賀県だと PT も圧倒的に自動車、鉄道やバスは数パーセント。そのためこれだけ…というのがあるので、地域の移動事情がどうなのかを示したうえで議論していくのは大事と考えている。各地域の PT などのデータを使い、全体の移動需要に対して公共交通がどこまでカバーしていくか、どうやって対応していくか、それを議論できる形にしていきたい。

**有識者（宇都宮教授）** 今回の各市町への事前調査は、地域から近江鉄道がなくなった場合どうなる？という質問だったから「問題ある／ない」、といった話だったが、存廃問題を

議論する時は、「問題の有無」ということでもなく、各市町がどういうまちづくりをしようとしているのか、各市町のベクトルを意識したうえで進める必要がある。「鉄道が無くなったも今と同じ」という結論だけではいけないだろう。各市町もそういう観点から検討するとより建設的な議論になるだろう。

近江鉄道さんは、こういう議論では立場上「これだけコストを削ります」になってしまいがちだが、どれだけ絞るかではなく、鉄道事業者にはいろいろな選択肢—イベントで増収、だけではなく—を前向きに広い観点から出していただきたい。

**有識者（轟准教授）** スケジュールと基本事項の確認。法定協への移行に際しては、資料2の裏面3-1~3-3のいずれかを5月を目途に定め、その上で次のステップに移っていくということが条件と思ってよろしいか。（事務局：良い）

各市町が、このスケジュールで市町の庁内レベルでの合意が取れるのか危惧される。4~5月に存廃や存続形態の議論を詰める、県と市町である程度一致した方向で進めるということだが、各市町レベルで合意できるならよいがスケジュール的には厳しいのではないか。

また、今挙がっている協議事項は、法定協でどうかたちで協議・運営するかを考える上で重要だが、準備会議での協議・合意としてはもう少し調査結果等をふまえてまとめていく方がよいのではないか。

あと、3月の最終報告とはどのような内容か。

**事務局（県）森原** 資料ではタイトなスケジュールを示しているので、市町さんに持ち帰っていただき議論してほしい。協議事項はあくまでも案として掲げている。項目の取捨や入替については、幹事会で実際に検討する中で整理していきたい。

3月の最終調査報告書では、鉄道を存続する場合、代替交通を導入する場合の費用、形態やそのために必要な選択肢等についてのパターンを示させていただく。この最終調査報告書を4月以降の議論の材料としたい。

**有識者（土井教授）** 一つ一つが議論になるような内容なので、できるだけ事前に資料を示していただき、効率的な進め方をしていただきたい。

**近江鉄道（小端部長）** 宇都宮先生のご指摘にあった「近江鉄道が実施する経営改善策」について、我々は独立した会社として当然に損益を改善する努力をしてきたし、これからも続けていきますが、やはり前回の議論を踏まえて、単に数字がどうかというよりも、地域に「近江鉄道があつて良かった」と思ってもらえる取り組み、わかってもらえる取り組みが重要と考え、そういった取り組みをいくつか行うことを社内で決定して動いている。その一方で、今後の計画として努力を示さなければいけないとなったときに、金額を努力するのか、そうではなくて会社としてのあり方をきちんとするのが経営改善なのか、今日

の資料では例として示されていますが、そのあたりを議論いただき、示していただければ、4月というスケジュールに向けて当社も進めていかなくてはいけないかなと考えている。その意味でもう少しヒントがいただければと考えている。

**有識者（土井教授）** 前回も増収策としてハイキングや企画電車などに取り組んでいるとお話があった。ヒントになりそうなことがあれば、ということだが…

今日近江鉄道に乗って、沿線にけっこう住宅があると感じた。ただ人々が住んでおられるかどうかはわからず、空き家も多いかもしれない。市町としても空き家対策はまちづくりにおいて重要な取り組みの一つのはずで、鉄道だけでは難しく自治体との協働が必要だが、駅周辺の空き家対策は人口を増やして乗客を増やすことにつながるもので、行政、事業者、住民に望ましい結果をもたらす。これによっていきなり商店街が復活するわけではないが、人口が沿線に集まることは重要なことだと考えられる。ヒントになるかわからないが、感想ということで。他にも、ご意見があれば事務局に寄せていただきたい。

**有識者（宇都宮教授）** 具体案があるわけではないが…イベント列車等に取り組む以上の幅広い案を出してほしい。民泊もあり得るだろう。近江鉄道近くの家を宿として1週間滞在する。外国人は京都は何度も来ているので、今度は滋賀県へ、近江沿線へ、となる。彼らは一度は名所旧跡を見るが、その後は自分が全く知らないもの、「非」日常ではなく「異」日常を見るようになる。日本人たちがどういう生活をしているのかを体験したいようだ。沿線で暮らしてみる体験も含まれるだろう。いろいろなアイデアを出していただければと思う。

**東近江市** 近江鉄道さんもいろいろアイデアを出されているが、例えば運賃やダイヤなど、そういう直接的な改善策もあるのかなと思っている。先程新幹線の話があったが、新幹線との接続を少しでも市民の希望要望に合致するような形で改善していくというのも一つだろう。東近江市で提案させていただこうと思っているのはパークアンドライドだ。市内の駅については行政の方で駐輪場を設置しているが、どうしてもクルマ社会の中、クルマで行って鉄道に乗り換える要望にこたえる形で駐車スペースを確保するというサービスの向上を考えていきたい。それを含めて運賃が安くなれば乗降客が増えるだろうが、いたずらに安くすればいいわけではない。いろいろ思案しながら進めていただきたい。

3月にそこそ最終的な考えを確定するとのことだが、今の会議体としてのスケジュール目標である「10月の法定協設置」これが最も大きい「3月にどういう形で近江鉄道を存続するかの答えを出す」というのは時期尚早かと個人的には感じている。4～5月には県がアンケート調査をされると聞いているし、資料3の中で一番気になるのは議会との関係だ。資料には「法定協への移行について報告」とあるが、市民の皆さんや市民の代表である議会との意見交換、調整も非常に重要だ。まちづくりの根幹にかかわることと考えているの

で、そういったことについては本会議の開催される時期、その合間を含めて調整を進めていきたい。資料 3 を見ると議会とのかかわりが最後の報告だけに見えるが、そういったことも意識しながら進めていきたい。

3 月で答えは出ないのではということも含めて申し上げたかった次第だ。

**有識者（土井教授）** 近江鉄道さんの増収策等への要望と、事務局のスケジュール案に対するの意見。素案のベースになる考え方については、もう一度きちんと確認したほうが良い。

**事務局（県） 芝** 3 月と申し上げたのは、あくまでも今年の調査事業、ケーススタディ調査の結果がそろそろの来月 3 月で、それで検討の材料ができるということだ。それをもって、4～10 月に決めてもらえないかということであり、説明が悪かった。

2022 年度が近江鉄道活性化計画の切り替わり時期だ。3 年間で決めなくてはいけないことを考えると、遅くとも半年後、10 月には法定協を設置しないといけない。

県議会、市議会への報告事項も含まれているが、それを 9 月ではなく 6 月や 3 月で決めてほしいということではない。

**有識者（土井教授）** 平成 31 年 7 月に第 7 回準備調整会議を開催し、基本事項案を確定、とある。ここに向けて進めていくということですね。

**近畿運輸局（原）** 法定協に移行したら網計画の策定に進むと思うが、策定にあたっては地域全体の交通ネットワークを考える必要がある。近江鉄道だけではなく、近江鉄道の駅を起点に走っているバスなども含めての検討が求められる。バス事業者としての近江鉄道さんにも参画いただく必要がある。

鉄道沿線の地域公共交通網形成計画としては、兵庫県の神戸市、三木市、小野市の例があるので参考になるのではないかな。

**有識者（轟准教授）** もう一点確認したい。市町レベルの地域公共交通網形成計画として、例えば、湖東圏域では 1 市 4 町で地域公共交通網形成計画を策定しており、その計画の中でバス網や愛のりタクシーを網羅している。それらと、今回の地域公共交通網形成計画で計画するものとはどういう関係か。10 市町レベルでつくるのか。

**事務局（県） 芝** 地域公共交通網形成計画は湖東圏の 1 市 4 町で作られている。各市町レベルで作っているものもあるだろう。今ここで作るものは沿線 5 市 5 町のものだが、先行する網形成計画と違うものになるわけでも、それを阻害するものでもない。先行計画を考慮して策定していく。

**有識者（轟准教授）** 湖東圏域の網形成計画のようなものを、他の市町も含めて5市5町で作るということか。

**事務局（県）芝** 地域内の隅々までの計画を作るのか、幹線とそれにつながるものまでを作るのか、の違いだ。

**有識者（轟准教授）** 網形成計画を策定する主体は、法定協か。

**事務局（県）芝** そうだ。

**有識者（土井教授）** レイヤーが違うということだ。エリアは空間的には同じだが、計画の中身が少し違ってくる。

**有識者（土井教授）** 議題（3）の説明をお願いしたい。

**近江鉄道（小端部長）** こういう形での議題の取り上げ方になると思っておらず、口頭での説明になることをご容赦いただきたい。

前回の会議で、増収の取り組みやコスト削減の取り組み提案を、地交研さんから中間報告書にいくつか記載いただいていた。同会議では、皆さんに近江鉄道線が必要と確認していただいたわけであり、当社としても皆さんに必要としていただけるような取り組みが早急に必要だろうと社内で議論した。

地交研さんに提案いただいた中で、既にいくつか取り組もうとして動いているものがある。例えば31ページにある沿線への時刻表配布。時刻表を作ってはいるが、社員自らが配布して利用をお願いすることまではしていなかった。3月のJRのダイヤ改正に合わせて当社もダイヤ改正するので、そのタイミングでの実施を計画している。提案では戸別訪問とあるが、まずは地域の方々に乗っていただく切っ掛けになるような「地域の時刻表」様のものを全戸配布したい。これには、市町のご協力もいただくことになると思うので相談させてほしい。

こどもや有名人による車内イベントの提案もあった。当社グループの中でも、こども向けのイベントを強化しようという方向性があるので、ゴールデンウィークにこどもの車内放送をしてはと鉄道部で協議している。

また、外からご来訪の方にJRからの乗り換えがわかりにくく、案内が不十分ではないかというご指摘に関しては、当社としては案内をしている立場なので「それでいいのでは…」とも感じるが、サービスを提供する側の我々のご利用下さる方々の間に壁があるということだろう。利用される方の目線に立って再点検し、案内看板を変えるべく予算措置を図っ

ている。市町や JR さんの土地にある看板については、関係各所とも協議させていただきたい。

社内では、少しでも我々の意欲を感じていただけることを早急に始めようと決めて取り掛かるところなので、今後、個別にその思いで相談させていただくので乗っていただきたい。

**有識者（土井教授）** 特に案内看板は、変わると明確に「あれ、変わったな」と目につくので、ぜひインパクトのあるものを作っていただきたい。

議論は以上とし、皆さん持ち帰って首長さんにこうやって進めていきたいと説明し、理解していただくようお願いしたい。

では事務局に返します。

**事務局（県）芝** 長時間にわたりありがとうございます。次回は 3 月です。また、シンポジウムを 3 月 10 日にも開催しようと考えております。場所はアピアホール、鉄道がどうやって再生していったのか、というテーマを考えている。改めてご案内させていただきます。本日はこれで閉会させていただきます。ありがとうございました。