

第3回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

2020年6月2日（火）13:00～14:30

於：東近江市総合運動公園布引体育館

参加者：

（沿線市町） 彦根市-大久保貴・彦根市長、近江八幡市-小西理・近江八幡市長、甲賀市-岩永裕貴・甲賀市長、東近江市-小椋正清・東近江市市長、米原市-平尾道雄・米原市長、日野町-藤澤直広・日野町長、愛荘町-有村国知・愛荘町長、豊郷町-伊藤定勉・豊郷町長、甲良町-野瀬喜久男・甲良町長、多賀町-久保久良・多賀町長

（滋賀県） 三日月大造・滋賀県知事

（公共事業者） 近江鉄道株式会社-飯田則昭・代表取締役社長、信楽高原鐵道株式会社-尾中庄一・常務取締役業務部長、西日本旅客鐵道株式会社-野口明・京都支社地域共生室長、（一社）滋賀県バス協会-野村義明・専務理事

（道路管理者） 国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所-森本和寛・所長

（公安委員会） 滋賀県警察本部交通部交通企画課-山口隆・課長補佐

（公共交通利用者） 滋賀県教育委員会高校教育課-富江宏・課長、滋賀県PTA連絡協議会-塚本晃弘・会長、滋賀県民生委員児童委員協議会連合会-菊井シゲ代・理事、びわこ学院大学教育福祉学部-逢軍・教授、甲良町老人クラブ連合会-松宮正次・副会長、滋賀県地域女性団体連合会-山本身江子・副会長

（学識経験者） （一社）グローバル交流推進機構-土井勉・理事長、関西大学経済学部-宇都宮浄人・教授、滋賀県立大学環境科学部-轟慎一・准教授

（その他） 国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局-田内文雄・支局長、（社福）東近江市社会福祉協議会-川南壽・常務理事、（公社）びわこビジターズビューロー-西川直治・専務理事、滋賀県商工会議所連合会-高村潔・理事

（オブザーバー） 国土交通省近畿運輸局交通政策部-八木貴弘・部長、国土交通省近畿運輸局鉄道部-廣瀬洋一・部長

事務局

定刻になりましたので、ただいまから第3回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会を開催いたします。

本日は新型コロナウイルス感染症の対策のため体育館をお借りして開催しております。3密を避けるため、座席の間隔を十分にとり、窓や入口を開けて換気を行っております。会場が広いので音声が反響し、お聞き苦しい場面があるかもしれませんが、なにとぞ御容赦いただきますようお願いいたします。また、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、県外出張ができず欠席された委員もいらっしゃいますので、ウェブ会議システムZOOMを使い中継を行っておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、資料の確認をします。次第、出席者名簿、資料1、資料2-1、資料2-2、資料2-3、資料3、それとあわせて近江鉄道株式会社より新型コロナウイルス感染症拡大による業績への影響についてという資料、加えて委員の皆さまには沿線住民・利用者等アンケート調査報告書とクロスセクター効果分析調査報告書をお配りしております。

続きまして、本日は令和2年度に開催します初めての会議であり、この度の人事異動で交代のあった委員を御紹介させていただきます。一言ずつ御挨拶をお願いいたします。

まず、近江鉄道株式会社代表取締役社長飯田則昭様。

飯田委員

4月1日から近江鉄道の社長に就任しました飯田と申します。ちょうど新型コロナウイルス感染拡大の真ただ中に就任しました。現在業績も厳しい状況ですが、しっかり対応したいと社内で議論をしております。この協議会においては、鉄道事業の運営をいい形で持続させていけるよう、私どももよい対応ができるよう努めてまいりたいと考えています。よろしくお願いいたします。

事務局

続きまして、国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長の田内文雄様。

田内委員

4月に着任いたしました田内と申します。滋賀運輸支局として沿線の地域公共交通全般を支援してまいりたい、できる限りのことをやらせていただきたいと考えていますのでよろしくお願いいたします。

事務局

最後にオブザーバーとして参加いただいております国土交通省近畿運輸局鉄道部長

の廣瀬洋一様。

廣瀬オブザーバー

国土交通省近畿運輸局鉄道部の廣瀬でございます。4月1日に着任しました。本協議会は昨年度近江鉄道線の全線存続を決められ、これから実現のための具体的な議論を始められる大切な時期と認識しております。鉄道、バスといった公共交通機関は地域経済のために大変重要でございます。公共交通機関が持続できるよう、この地域の皆さまの将来にお役に立てるようしっかりアドバイスしてまいりたいと考えております。

事務局

ありがとうございました。それでは、早速ですが、議事に移ります。議長は三日月会長にお願いしたいと存じますのでよろしく願いいたします。

議長：三日月会長

本日はお忙しい中御参加いただきありがとうございます。

新型コロナウイルス感染症対策に最前線であたっている皆さま、近江鉄道をはじめとする公共交通機関、また、エッセンシャルワークとして感染リスクと闘いながら地域を担っていただいている皆さまに感謝を申し上げます。

さて、3月に近江鉄道線の全線存続を決めたあとの初めての協議会となります。本日は、全線存続とはどういうことを意味するのか、そのためには何を決めていかなければいけないのか、また、それぞれの主体はどのような役割を担うことになるのかという3点を議論し、今後の計画策定につなげてまいりたいと考えております。

本日は、14時30分までの予定となっておりますので、円滑な議事進行に協力賜りますことをお願い申し上げ、開会にあたりましての議長としての挨拶とさせていただきます。

それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。

まず、議題の1、副会長の選任につきまして事務局から説明をお願いいたします。

事務局

副会長をお願いしておりました近江鉄道株式会社前社長の喜多村委員が退任されたことにもない副会長が1名空席となっております。協議会規則第5条第1項において副会長は2名置くこととなっており、同条2項では役員は委員のうちから互選することとなっております。事務局としましては近江鉄道株式会社社長の飯田委員に副会長をお願いしたいと存じます。

議長：三日月会長

事務局から説明がありました役員案に対しまして御意見・御質問はございますか。

(会場：なし)

議長：三日月会長

それでは、飯田委員を副会長とすることにつきまして賛成の方は挙手をお願いします。

(会場：挙手多数)

議長：三日月会長

賛成多数と認めます。飯田委員におかれましては副会長としてよろしく申し上げます。

続きまして、2つ目の議題であります全線存続のイメージにつきまして事務局から説明をお願いします。

事務局

資料1に基づき説明

議長：三日月会長

次に、関連いたしますので資料2についても説明をお願いします。

冒頭申し上げた通り、3月に皆さんの御意見を伺いながら全線存続を決めましたが、全線存続とはということを改めて皆さんと共有しながら協議を進めていきたいと存じますので、ただいま説明がありました内容も含めまして後ほど御意見を伺うこととしたと思います。それでは事務局よろしく申し上げます。

事務局

資料2-1、資料2-2、資料2-3に基づき説明

議長：三日月会長

今までの説明に対する質疑としたいところですが、新型コロナウイルス感染症に関する近江鉄道株式会社の影響について急遽資料を作成していただきましたので、これにつきまして飯田副会長に説明をしていただいた後に御議論をお願いしたいと思います。

飯田委員

近江鉄道といたしまして3月から5月の間の新型コロナウイルス感染症の影響について簡単に報告をいたします。

当社の鉄道事業に関して申し上げますと、通勤定期、通学定期、それ以外とございま

すが、3月は通勤定期については対前年同月比+3%でありましたが、通学定期、それ以外につきましては3月の時点でそれぞれ-21%、-39%という数字でございました。3月はトータルで対前年同月比-25%でございます。

4月になると学校の休校や企業の仕事の仕方の変化、また観光に来るお客様が減り、トータルで-49%となりました。

5月はまだ概算でございますが、通勤定期がさらに影響が出まして-14%、通学定期が-74%、それ以外が-65%ということで、トータルでは対前年同月比-54%となり、売上は半分を割っておる状況です。

営業損益につきましては昨年の3月すでに赤字となっておりますが、その額が対前年比24%ほど増加してしまいました。4月になりますと損失額がさらに拡大し、3.2倍になっております。

御参考までにバス事業についても申し上げます。グループの中では近江鉄道と湖国バスの2社で運営しておりますが。路線バスが3月から5月にかけて収入が-21%、-45%、-55%ということでございました。損失額につきましても、対前年同月比で3月は損失額が4%増加し、4月になりますと対前年同月比で3倍以上となっております。

そして、貸し切りバスについてはさらに影響が深刻でございまして、運送収入と委託輸送をあわせまして3月は-59%、4月は-75%、5月は-83%という収入の状況でございます。

このほかの事業を含めて、近江鉄道全体としては、売上高については、3月は対前年同月比-28%、4月は-51%と売上高は半減となっております。営業損益につきましては、3月は損失額が2.3倍に拡大、4月は昨年3800万円ほど利益が出ておりましたが、それが1億9千万円ほどの赤字となっております。

新型コロナウイルス感染拡大の影響で特に観光のお客様、団体でバスを利用するお客様、買い物されるお客様が減少し、通勤通学の体系が変わりテレワークなどをされる方が増えたことなどの影響でこの3か月このような推移できておるということを報告いたします。

議長：三日月会長

ありがとうございました。速報としてまとめていただきました。影響は長期化することも想定されます。こういったことも前提にこれからの議論を進めたいと思います。

それでは、これまでの説明に対しまして皆さまから御意見、御質問を承りたいと考えます。

小西委員

資料2-2の役割イメージについてですが、行政的な書き方となっているのが気にな

ります。住民の皆さんに積極的に利用をしてもらうには、魅力がないといけない。ここに書いてあるほとんどが鉄道事業者と行政の仕事だなと感じています。

企業や関係団体についてはそれがビジネスになるからやるのであって、長い目で見て彼らには近江鉄道で売り上げをあげる必要性がないわけです。事業者も近江鉄道を使ってくれといういわれはないわけです。

そういった状況のもと、どういう風に我々が作り上げるかということなので、ほとんどが鉄道事業者と行政の役割であるのではと考えます。このように記述すると主体がぶれてしまうと感じます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。今のような御意見が出ると思ったので、資料1を最初に付けました。3月に全線存続をみんなで決めたわけですが、天から与えられるものでもなければ、じっとして利用が増えるわけでもありません。したがってまずは安全安心に運行されること、それと同時に、サービスや利便性の向上に努めながら、みんなが一体となって全線存続させるということを確認しませんか。そして、資料2-1にありますように、持続可能な運行とあわせて近江八幡市長がおっしゃいましたように地域密着でより利用を広げていただけるようにしようじゃないか。せっかく、JRやSKRとつながっているので、さらにネットワークを充実したものにする必要があるのではないのでしょうかということから協議を進めていこうと思っていますので、こういう作りこみをするのに対しては御意見をいただければと思います。

それでは、まず、学識の御経験のある方ということで委員をお願いしております土井先生、宇都宮先生、轟先生から口火を切っていただきたいと思います。

土井委員

3つ意見を申し上げたいと思います。

まず、新型コロナウイルス感染症の影響について近江鉄道さんからお話いただきましたが、極めて厳しい状況だと思います。6月、7月になりますと少しはましになる可能性もありますが、第2波が来るかもしれないということを考えますと、今のスケジュール以外のオプションを考えておいたほうがよいのではと考えます。本来近江鉄道線を全線存続するという話が、今回の新型コロナウイルス感染症の景況でもっと深刻な状況になってしてしまう可能性があります。大きな目標を大切にしながらできるだけ意見を交わし臨機応変にどういったサポートができるのかということについて話し合った方がよいと思います。

2つ目です。基本的に資料1、資料2はなるほどと思っていますが、資料2-1の対応策の持続可能な運行体制の検討の2つ目の黒丸のところの東近江市と連携した社会実験事業、OD調査の記述する位置については、定量的な判断材料を獲得するというこ

とで他の項目と非常に関係がありますので、枠の外に書き、定量的な判断材料をもとに的確な取組を考えましょうという整理をした方が中身についてもよいデータをとることができると思います。特に社会実験については、工学部出身でありますので、実験は必ず仮説を持って出てきた答えを検証することが大切です。この社会実験事業についても、しっかり仮説を持ち、それを検証しその成果をどのように生かすのかという点を大事にしてほしいと思います。

そして、OD調査について、これは駅と駅の出発地から目的にどのように移動されているか調査するものですが、近江鉄道さんのデータを見ていると新型コロナウイルス感染症の関係で、今後どのようになるかは分かりませんが、近年の利用者は微増傾向にあります。何となく減っていると思いがちですが、どこかの区間、あるODが増えている可能性がありますので、それをきっちり把握することが、この調査の目的の重要なところだと感じています。また、OD調査だけでなく、定期券データなどすでに近江鉄道さんに蓄積されているデータがあります。今日の新型コロナウイルス感染症のお話でも通勤定期と通学定期では減少傾向が異なります。近江鉄道の利用状況や変化を把握するために、現在だけでなく、過去のデータについても、分析していくことで、今後重点的に取り組む施策が見えてくるようになります。OD調査とともに既存の紙で蓄積されたデータをデジタルなデータとして定量的な分析することで施策実施の示唆を得ることができます。

最後に、資料2-3ですが、この地域公共交通計画は先週国会で成立した地域公共交通活性化再生法の改正した計画の名前ですが、法改正によりいくつか特徴のあるものが出ています。今回の法改正で追加されたものに、「財源について記述しましょう」、そして「まちづくりと連携させましょう」、「観光についてもふれましょう」。必須の項目ではありませんが述べるのが望ましいとなっています。特にこの場合は財源の話は近江鉄道の再構築について重要であるので、できる限り議論をきっちりすることが、次の鉄道事業再構築事業に結びつけるのに必要であると思います。

議長：三日月会長

貴重な御意見ありがとうございます。続いて宇都宮先生、轟先生。そして、そのあと、滋賀県地域女性団体連合会の山本委員、滋賀県民生委員児童委員協議会連合会の菊井委員にお願いいたしますので御準備をお願いします。

宇都宮委員

私から3点申し上げます。1点目については、先ほど近江八幡市長さんからも発言がありました。自治体の方に改めて頑張っていただきたいと申し上げたいと思います。住民や企業の方などがしっかりと関わられるようにお膳立てしていただくことが大切です。こういった計画策定は今回初めてという方も多いかもかもしれませんが、自治体の方に

必死になっていただくようお願いします。

2点目については、事業計画に社会実験事業が上がっていますが、私の専門の経済学で最初に教わることは、仮説検証を行うとき、経済学は実験ができないということです。というのも社会条件は常に変わりますので、実験というのは条件が変わってしまうと結果が変わってしまう。土井先生もおっしゃいましたが、社会実験は何を仮説とし、なにを検証するのか、しっかりと設定することが大切です。特に、今回新型コロナウイルス感染症の影響があり、いろんな意味で社会条件が変わっていますので、このあたりの条件の違いの影響を見極めないと間違った結果になるので気を付けないといけないと申し上げたいと思います。

3点目ですが、自治体の方ができる実験以外のやり方として、オーソドックスな方法ですがMM、モビリティマネジメントというものがあります。地域の住民の方の行動変容を促すにあたって、近江鉄道の問題や環境の問題を御存知ない方も多いためと思いますので、一緒に考えていくという姿勢が必要かと考えます。とりわけ、新型コロナウイルス感染症の影響もあり自家用車で移動する方が増え、その結果、交通事故が増えていることを考えますと、住民との対話によって、過度に自家用車に依存しないよう改めて行政が頑張してほしいと思います。このことに関連しまして、公共交通計画の目標、方針と書かれていますが、ヨーロッパの場合は、アウトカムすなわち成果目標の一つに交通分担比で自家用車利用率を何パーセントにするなどと設定しています。特に環境関連では、SDGsがうたわれている中、こういった目標設定がされています。目先の事業の収支だけではなく、地域としての交通や生活のカギとなるような指標をしっかりと設定することが大切だと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。続いて轟先生お願いします。

轟委員

都市計画・まちづくりの観点から申し上げます。資料2-1、2-2、2-3の中で「まちづくり」という言葉が出てきますが、水色の冊子（クロスセクター効果報告書）の市町アンケート結果を見る限りでは、具体的な土地利用など都市計画に係る施策に踏み込んだ段階には至っていない結果となっており、実際に施策を組み込んでいく検討が必要だと思いました。現在、都市計画では滋賀県まちづくり基本方針を検討していますが、人口減少が進む中で、市街化調整区域の地区計画や開発許可制度をどう扱っていくのか、抜本的な見直しが必要ではといった議論が進んでいます。そうした状況にあって、どこに重点的に居住誘導・都市機能誘導をはかっていくのか、市町の判断が問われる段階に入ってきました。立地適正化計画を策定しコンパクト+ネットワークのまちづくりを進めている市町もありますし、国土交通省は最近、ウォークアブルなまちづくりという、

居心地がよく歩きたくなるまちなか形成を提唱しています。コンパクト＋ネットワークでは鉄道やバスの結節点をふくむエリアで都市機能誘導・居住誘導をはかることとなりますので、近江鉄道駅周辺での居住・就業・教育・消費・受療・介護等の機能誘導に踏み込んだ議論が求められます。人の移動などフローの話は出てきていますが、人の定着や土地利用などストックの部分も含めて今後さらに包括的に施策を展開していく必要があると思います。

議長：三日月会長

ありがとうございました。それでは、他の委員の皆さまからも御意見をいただければと思います。山本さんお願いします。

山本委員

女性会の代表としまして、今回の新型コロナウイルス感染症の影響で見直されたのは家庭で過ごす時間、都市一極集中型まちづくりなどではないかと思います。家庭教育の在り方や昔からある日本的な価値観などを見直す時間をもらえました。この3か月の間でそれぞれの家庭で価値観や環境問題、暮らしのリズムのあり方というものを見直せ、無駄といわれる時間例えば鉄道で移動するゆったりした時間の価値について見直されたので今後に生かせるのではないかと考えています。

女性団体としては、家庭教育の見直しを進めていき、地域から鉄道や環境を守っていく施策のお手伝いができればと考えています。

議長：三日月会長

ありがとうございます。菊井委員お願いします。

菊井委員

資料には住民の立場として利用すると書いていますが、高齢化率が高くなり、高齢者の運転免許返納が進んでいるが、私の住むところは電車が通っているが、駅まで距離があり、歩いて行けない状況です。買い物、通院などで交通手段は必要。ちょこっとバスやちょこっとタクシーがありますが回数が少ないと聞いたりします。駅まで行けるよい手段があればと思っています。

議長：三日月会長

ありがとうございます。高村委員お願いします。

高村委員

私たち経済団体は、行政や自治会、まちづくり協議会と連携して地域経済の活性化や

中心市街地の活性化に取り組んでいますが、その中で近江鉄道線や駅というのは強力なツールであります。近江鉄道線が存続しなければいけないので、継続そのものを目的と位置付け地域活性化の施策を実施していく必要があると考えています。駅までなんとか行けたとしても、そのあと目的地まで行ける移動手段が必要ですので、公共交通のネットワーク化について計画の中で取り組む必要があります。

沿線の経済団体としては、まちの活性化に近江鉄道の継続をしっかりと取り込んでいかなければいけない。それをもとに地域の活性化に取り組まなければいけないと思っています。

議長：三日月会長

ありがとうございます。そのほかの委員の方で御発言いかがでしょうか。逢委員お願いします。

逢委員

資料を読みましたが、現段階では骨組みのようなものなのでこれから具体的に肉付けを行う必要があると思っています。先ほど専門の先生が自らの経験からいくつかおっしゃったような社会実験や過去の経験や海外の事例も重要であります。なによりも自分の地域、滋賀県や沿線自治体のニーズをしっかりと把握することが必要で、地域の特性に合ったような施策ややり方が重要です。

利用促進策や交通を生かした地域活性化を検討する際などに5市5町でアイデアを出し合って取り組んでほしいと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。そのほかの委員の方はいかがでしょうか。それでは塚本委員お願いします。

塚本委員

今般の新型コロナウイルス感染症の影響の議論の中で、教育の現場では9月入学やオンデマンド学習について学校や家庭学習の場で話題になっています。そういうことも含めて大きな構造の変容を求められている時代になると感じています。今回の近江鉄道の存続の議論でも大きな変容を踏まえて物事を考えられればと思っています。近江鉄道を存続するためという小さな話ではなく、日本社会やこの地域をどう変えていけばいいかという大きな視点で考えられるとよいと思います。

地域住民に期待される積極的な利用、市民団体との連携といった役割は、言葉だけではイメージしづらいものです。経済効率性だけではとらえられない大きなビジョンを持って議論ができればよいと考えています。

議長：三日月会長

ありがとうございます。きわめて重要な視点でのお話だと思います。それでは、沿線市町長の皆さまから御意見いただきたいと思います。愛荘町長お願いします。

有村委員

愛知川駅は、愛知高校があり学生の利用多い状況です。今年度、愛荘町としては駅舎のトイレの改修・環境整備を行います。今後も、近江鉄道をより住民の皆さんに利用いただける環境整備を進めたいと考えています。例えば自転車や自動車が駐車しやすい環境などが必要ではないかと考えています。そこで、協議会として各自自治体のハード面の取組に対する助成がメニューになれば取り組みやすいと考えますので検討いただければと思います。

議長：三日月会長

ありがとうございます。それでは、多賀町長お願いします。

久保委員

存続に向けて議論をする中で、よいところをさらに伸ばすことが必要と考えます。安心安全、定時運行は大きなメリット・強みだと思いますのでそれを伸ばす。特に高校生の通学、会社勤めの方の通勤手段として。さらに利便性をあげるにはどうしたらよいか今一度考える必要があると感じます。

また、有村町長もおっしゃいましたが、環境のよいところに人は集まりますので、トイレ、駅舎をきれいにすることは必要と感じます。行政、地域皆さんと協力してよりよい愛着の持てる駅舎、トイレの整備に取り組んでいくことで先に進むことができるのではないかと思います。

議長：三日月会長

ありがとうございます。日野町長お願いします。

藤澤委員

日野町では、5月31日に駅舎再生プロジェクトの仕上げとして日野駅鉄道ミュージアム鉄道資料展示室をオープンしました。小さなスペースですが、四季折々の電車が走る風景や歴史が分かる資料、懐かしい資料が展示されています。高校生の通学や通勤手段を確保することをベースにしながらも、近江鉄道の持つ歴史や文化といったこの地域を支えてきた重みを実感しました。

新型コロナウイルスにより気づかされたことは、都会の脆弱さ。このようなほどよい田舎で心地よく暮らすなかで、公共交通も大事なファクターであるということが分かつ

たわけでありますので、通学通勤をベースとしつつも広く近江鉄道を利用してもらいながら、この地域のことをよい地域だと思ってもらえるような取組を。すぐにはできないかもしれませんがこのような視点が大切だと思っています。

議長：三日月会長

ありがとうございます。甲良町長いかがでしょうか。

野瀬委員

存続するということが全体で決定されていますので、この近江鉄道沿線エリアが発展することが滋賀県全体の発展につながるという展望を持って取り組むことが必要と考えます。近江八幡市長がおっしゃったように、行政の取組が重要で、甲良町は幸い今年度が総合計画の改定年度なので、しっかりこの協議会に参画してまちの計画にもこのことを謳えるよう頑張りたいと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。豊郷町長いかがでしょうか。

伊藤委員

豊郷町には大型スーパーが2店あり、新型コロナウイルスの影響で朝から晩まで車がいっぱいになっていました。豊郷町は、駅が地域の核になっていないのが一番の問題。また、市民活動がものすごく低下しています。そのような中、いかに関心をもってもらい、駅を核にしたまちづくりをするか、賑わいを取り戻すかが課題となっています。

豊郷町には新幹線の車両と近江鉄道が一緒になるところがありまして、それを生かして撮り鉄の皆さんも含めて観光ができればと思っています。他の地域の田舎の鉄道が観光地になったという話もありますのでいろんなところでアイデアを出し合って盛り上げていきたいと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。続いて米原市長お願いします。

平尾委員

近江鉄道を全線存続させて、どういう地域をつくるかの共通理解を持つべきであろうと思います。そのことについては資料でイメージが出されていますが、結果としてこの事業で便利になった、快適になった、そして訪れる人が増えたという結論になればと思います。米原では、米原駅の東口に新しいまちづくりを起こそうと思っています。近江鉄道を含めて琵琶湖東部全体の滋賀県の新しい窓口として、新幹線につながる、いずれ

は、リニアにもつながってもらう。沿線の人だけでは支えることができないと思っていますので、訪問人口、関係人口を含めて、どれだけ外から招き入れることができるかが重要でございます。そういったことも共通に理解して結節点としてどうアクセスさせるかも議論していきたいと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。甲賀市長いかがでしょうか。

岩永委員

資料1にあります全線存続の概念の中にかねてから申し上げておりました安全安心を最優先にということを書いていただいていることに深く感謝します。

また、貴生川駅については、近江鉄道、信楽高原鐵道、そしてJRがあり、同じ改札を使い、場合によってはホームを共有しています。今後のまちづくりを考える、また、公共交通ネットワークの再構築を考えていく上では、JRさんの御理解がかなり大きくなってくると考えます。ぜひJRさんにも特色ある公共交通ネットワークづくりに特段の御理解と御協力をいただきますよう改めてお願いいたします。

最後に、様々な方から話がでております新型コロナウイルスの影響についてです。積極的に、前向きに、まちづくりに近江鉄道を生かしていきたいという思いは強く持っていますが、このあと資料3で御説明がありますように今後のスケジュールの中で存続形態や費用負担についても議論し、結果を出していかなければいけないこととなっています。甲賀市は、先ほどの甲良町さんと同様に、総合計画の第1期が今年度終了して次年度から第2期が始まるという状況にあり計画づくりに取り組むこととしていましたが、新型コロナウイルスへの対策関係で、市職員が新しい計画づくりに着手できないという状況になっておまして、計画づくりを一旦先延ばしにするということを決定させていただいている状況です。この協議会で今後地域密着の利用促進策を検討するに当たって観光・福祉・教育・商工などかなり横断的に市も役割を果たしていかななくてはいけないところにどれくらい人的な投資ができるか心配をしております。

また、財政負担等に対しましても経済が低迷している中でどれくらいの税収が減ってしまうのか交付税措置がどういう形になるのか、そして、今年度事業についても苦渋の決断で落としていかなければいけない事業や繰り越していかなければならない事業もあるなど、まだまだ不透明な要素が多い状況であります。この中でしっかりと建設的に議論を行うためにはそれ相応の細やかな協議、そして各自治体の新型コロナウイルス対策に係る対応状況に御配慮いただきながら進めていただく必要があると思っておりますので、ぜひそのあたりについても御留意をお願いしたいと思います。

議長：三日月会長

ありがとうございます。近江八幡市長はいかがでしょう。

小西委員

先ほどもコメントしましたが、個人が大切だと思っています。一人一人が遊びに来るために近江鉄道に乗るといふようなこと。例えば八日市のジーンズ屋さんのように魅力ある店には近江鉄道に乗って買いに来る人も多い。そういったように、一人ひとりのまちづくりに対する努力が根っここのところが必要だと感じます。

議長：三日月会長

ありがとうございます。彦根市長はいかがでしょう。

大久保委員

前回の会議で全線存続が決まったわけですが、改めて東近江市長のリーダーシップをお願いしたいと思います。

議長：三日月会長

東近江市長はいかがでしょう。

小椋委員

開催について心配しておりましたが、皆さまのおかげで法定協議会が開催できました。出席いただきありがとうございます。そして飯田社長がおっしゃいましたように、新型コロナウイルスの影響があり大変な赤字となっております。新しい社長がどのような判断をされるか心配していましたが、ダイヤどおり走らせていただいております。そういう意味でも協議会として頑張っていかなければいけないと思っています。

新型コロナウイルス感染症対策でさまざまありますが、先ほど日野町長さんや塚本さんから話でしたが、従来のステレオタイプ、価値観を変える大きなチャンスになるのではないかと考えています。一つは東京一極集中の脆弱性が露呈したと思っています。大津市は京都に近いので少し異なるかもしれませんが、東近江市を中心する5市5町は、大都市と同じ感染症対策を行う必要はないと最初から思っていました。東京や大阪といった巨大都市がいかに脆弱であり住み心地が悪いということが分かったと思います。ロングスパンで見ますとおそらく近江鉄道を中心にこの5市5町は大変魅力的な地域だと思っております。多くの方が人生を過ごす地として捉えてくれないかと思っています。

もう一つは豊かさの価値観とは一体何だろうということです。貨幣経済至上主義の下ではリッチとはお金を持っているということでありましたが、今後は豊かさとお金とは

別のところに価値を見出す時代がくると思っています。お金とは手段であり目的ではありませんので。

このような2つのファクターを前提として考えると、米原から貴生川にわたるこの5市5町ほど人生を過ごすのに素晴らしい地域はないんだということを私たち首長が自負心を持つべきですし、知事にも持っていただきたいと思えます。滋賀県、そして各市町はこれまであまり自己PRをしておりませんが、災害に強いこと、具体的に申しますと自然災害における経済的損失が全国最下位であることなどを含めて、滋賀県はすごいところということをもっともっと全国に知事からPRしていただき、その中で近江鉄道という素晴らしいローカル線があるのだということ発信してほしい。地域間交通はJRがありますが、地域内交通は見事に近江鉄道が担っています。愛荘町はまさに西武の発祥地でもありますし、そういった歴史と近代性、また、森、里、川、湖と鈴鹿から琵琶湖まで続く自然の豊かさ、そういった多様性のあるところにこれから人は豊かさを求めていくのではないかと勝手に期待しております。皆さんで宣伝しましょう。

もう一点、岩永市長おっしゃるように財政的に厳しい、これからどのようなことが起きるかわからない状況ではありますが、東近江市では、昨年度は桜川駅にトイレを完成させました。一度見に来ていただきたい、立派すぎるトイレを作りました。また、太郎坊宮前駅についても今工事中であります。私たちが自治体として具体的に何ができるか、これは、ハード、ソフト両面についてですが、協議会という枠組みができましたので、実践していこうという合言葉を皆さんに申し上げたいと思えます。ちょっとでもいいから、一歩でも二歩でも前に進むんだという具体策をそれぞれの方に進めていただけるような動きを作っていきたいと考えます。

議長：三日月会長

ありがとうございました。それぞれの観点からそれぞれのお立場から御意見をいただきました。今いただいたことを含めて後ほど私の方から申し上げたいと思えます。

続いて4つ目の議題であります今後のスケジュールについて事務局から説明いただいたのちに最終の議論をしたいと思えます。それでは説明をお願いします。

事務局

資料3に基づいて説明

議長：三日月会長

今の事務局からの説明に対してご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。ないようでしたら、私から少し、先ほどいただいた御意見も踏まえて3点ほど申し上げます。

まず、新型コロナウイルスの影響は、まだこれで終わりというような状況ではない。

この影響はしっかりと見極めたいと思います。そのうえで事務局から説明のあったスケジュール等についても皆さんにお諮りしながら柔軟に設定し、対応していくということとさせていただきたいと思います。そのうえで多くの委員の皆さんからあったように今回の新型コロナウイルスに向き合うことで随分わかったこと、変わってきたこと、まさに、小椋市長もおっしゃいましたが滋賀県的な暮らし、風土よさの再確認等、ベースの共通認識として協議会で皆さんと確認できればと思っています。

そういう意味で2点目ですが、次の法定協議会までに全線存続してこの地域がどうあるのか、この地域でどう暮らせるかというイメージをお示ししながら、みんなで共通確認できるようにしたいと思います。近江鉄道線が全線残っていて、それとJRやバス交通がつながって、これから長生きできるようになり、また、多くの方が来られた時に、どのような地域イメージが持てるのか、暮らしができるのかということをみんなで再確認できるようなそういうイメージを案として出し、皆さんと一緒に議論したいと思います。その際に例えば都市計画のプランや、それぞれの地域の総合計画などともからめて議論したいと思います。

3点目は、今回、私が新型コロナウイルスの対応を数か月行いまして強く感じるのですが、見えないものを見える化した時に、人は動く、もしくは動きが変わるのではないかということです。新型コロナウイルスの感染状況はこうなっています、ウイルスの特徴はこうなっています、このような呼びかけをしたときに人の行動は変わりました。商業施設の状況はこうなっていますので御協力をなど、見えないものを見える化した時に人の考えや行動は変わるのではないかという仮説を持つにいたりました。近江鉄道のありようについても、定期の状況やスマホを持った人の動きがどうなっているのか、どう変わっているのか変わっていないのか、そういうものも近江鉄道さんにも御協力いただいて、また最新の機器等も駆使しながら、みんなで共有して次の計画づくりに反映できるような議論をぜひ今年度していきたいと考えております。

このような一堂に会する会議が何回も持てる状況になるには、感染状況が落ち着かなければいけませんし、そうなるようにお互いが努力しながら、時に書面協議になることがあるかもしれない、時にWEB開催になるかもしれませんが、ぜひ皆さんとは密に議論しながら計画づくりの土台を作っていくたいと考えていますので、皆さまの引き続きの御協力をよろしくお願ひしたいと思います。

最後になりましたが、法律も改正され、さらにいろんな視点も加えられているようでもありますので、国土交通省におかれても引き続きの御支援・御協力をお願ひしたいと思いますし、今日は御発言の機会が十分取れませんでした、JR西日本や信楽高原鉄道、またバス協会など近江鉄道とつながる交通機関とのネットワークは重要でございますので、こういった観点も今後の議論に付け加えていきたいということを申し上げ、今日の議論を閉じさせていただき、進行を事務局にお返ししたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

事務局

委員の皆さまには、長時間にわたり熱心に御議論いただきありがとうございました。次回は先ほども説明しましたとおり、8月に開催させていただく予定をしております。詳細につきましては改めて皆さまに御連絡しますのでよろしくお願いたします。本日はこれで閉会とさせていただきます、どうもありがとうございました。