

第10回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

令和4年10月26日(水) 15:45~17:45

於：東近江市役所新館3階会議室

出席者

(沿線市町)

彦根市
近江八幡市
甲賀市
東近江市
米原市
日野町
愛荘町
豊郷町
甲良町
多賀町

和田裕行・彦根市長
小西理・近江八幡市長
岩永裕貴・甲賀市長
小椋正清・東近江市長 【副会長】
平尾道雄・米原市長
堀江和博・日野町長
有村国知・愛荘町長
伊藤定勉・豊郷町長
野瀬喜久男・甲良町長
久保久良・多賀町長

(滋賀県)

滋賀県

三日月大造・滋賀県知事 【会長】

(公共交通事業者)

近江鉄道株式会社
信楽高原鐵道株式会社
西日本旅客鐵道株式会社
(一社) 滋賀県バス協会
(一社) 滋賀県タクシー協会

飯田則昭・代表取締役社長 【副会長】
松田直道・常務取締役業務部長
財剛啓・京滋支社支社長
野村義明・専務理事
松尾武文・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

中尾勝・所長

(交通管理者)

滋賀県警察本部

黒川昭登・交通部交通企画課課長補佐

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会
滋賀県PTA連絡協議会
びわこ学院大学教育福祉学部
(一財) 滋賀県老人クラブ連合会
滋賀県地域女性団体連合会

武原正樹・高校教育課主幹
山添友美・会長
逢軍・教授
西澤基治・理事
山本身江子・副会長

(学識経験者)

(一社) グローカル交流推進機構
関西大学経済学部
滋賀県立大学環境科学部

土井勉・理事長
宇都宮浄人・教授
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
(一財) 地域公共交通総合研究所
(一社) 滋賀県病院協会
滋賀県社会福祉協議会会長会
(公社) びわこビジターズビューロー
滋賀県商工会議所連合会

戸田辰司・支局長
町田敏章・専務理事
川村宏・事務長会委員
大塚ふさ・副会長
濱秀樹・事務局長
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
国土交通省近畿運輸局鉄道部

柳瀬孝幸・部長
原澤正則・部長

1 開会

三日月会長：皆様、こんにちは。今日もお忙しいところ、御参加いただきありがとうございます。日頃は近江鉄道をはじめ、それぞれの分野で御尽力・御活躍をいただいていることに敬意を表し、感謝を申し上げたいと存じます。今日は17時15分までお時間をいただいております。次第にあるとおり「5 意見交換」では、「近江鉄道線の通勤・通学利用を増やすために」というテーマでディスカッションをする時間を設けております。必ず一言はしゃべって帰っていただけるように議事を進行したいと思っておりますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

2 新任委員の紹介

財委員：9月までは京都支社と名乗っておりましたが、10月以降は京滋支社となりました。管轄をするエリアを「京都・滋賀」としっかりと明示しようという会社の方針です。6月に着任をしまして、本来であれば、皆様方にきちんと御挨拶をしなければならないのに遅れまして申し訳ございません。名刺には、英語で Kyoto & Shiga と明記をしています。しっかりと10月以降、鉄道の利用促進もそうですが、地域の皆様方と一緒にいかにまちづくり、地域活性化ができるかを新たな使命として、支社の業務を開始しております。また、具体的に皆様と近江鉄道の利用促進も含めて動いていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

山添委員：先日は知事におかれましては、訪問を受け入れてくださって、誠にありがとうございました。私も5月に承認いただき、会長として役目をさせていただいております。本日初めて、この会に参加させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

西澤委員：愛荘町愛知川老人クラブ連合会会長をしています。この6月まで愛荘町観光協会会長でした。特に一ぶる愛知川の指定管理をいただきまして、愛知川駅とは長い付き合いをさせていただきました。皆様の議論の中に少しでも入れたらと思っております。よろしくお願いたします。

戸田委員：この会議には、今回から初めて参加させていただきます。立場上、できるだけ尽力、協力させていただいて、近江鉄道の再生協議会ということでございますので、何かの力になれるよう頑張りたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

柳瀬オブザーバー：私は昔、国土交通省で鉄道局におりまして、地域公共交通活性化再生法改正に携わっておりました。当時は若く、細かい手続きをやっていて、まさに上下分離のスキームに関わっており、今日、このようなかたちで、そのスキームに則って、近江鉄道が盛り上がっているのが、本当にうれしく思っております。近畿運輸局という立場でございますが、引き続き近江鉄道の活性化に向けて、あらゆる支援をしてみたいと思っておりますので、皆様の御指導・御鞭撻のほど、よろしくお願いいたします。

原澤オブザーバー：近江鉄道の再生に向け、近畿運輸局といたしましても、国土交通省本省と連携を取りつつ、できる限りのことをやっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

3 報告

(1)近江鉄道線 全線無料デイの実施と同日開催イベントの開催結果について

飯田副会長：資料1により説明

(2)2021年度近江鉄道株式会社の経営状況について

飯田副会長：資料2により説明

三日月会長：先般行われた無料デイについて、関連イベントも含め御紹介いただきました。

また、直近の経営状況を御説明いただきました。何か御意見・御質問等がございますか。

10月16日の近江鉄道無料デイは、JR西日本で何か変化はございましたか。

財委員：私も実際に拝見しました。大きな混乱はなかったですが、あとで調べてみますと、近江鉄道との接続4駅（米原駅・彦根駅・近江八幡駅・貴生川駅）をトータルで見ると、コロナ前の同じ曜日で比べてみて、京都駅がまだ7割くらいしか戻っていないところ、この4駅は大体2倍くらいの御利用がありました。先ほど飯田副会長から、普段近江鉄道を使われないお客様の利用があったと御説明がありましたが、おそらく普段、鉄道を御利用でないお客様がいらしたのではと感じました。公共交通を使っただけ、いきつけにはなつたと感じているところです。

三日月会長：それ以外に何か御質問・御意見等がございますか。当日はいろいろと御協力をいただき、ある意味では御迷惑をおかけしました。駅員の方が「こんなたくさんの人を運んだのは久しぶりだ。見たことがない」として、随分と気概・生きがいを感じてお仕事をされている様子が印象的でした。無料にして、どなたも乗っていただけなかったら、この法定協議会はどうしたらいいのかと考えていたのですけれども、たくさんの方に乗っただけでよかったと思っております。後ほどの利用促進の議論にも繋がると思いますので、御意見等はそちらで賜ることといたします。

4 議事

(1)第二種鉄道事業者となる近江鉄道株式会社の組織（経営）形態について

三日月会長：昨年6月に米原市役所で行った法定協議会にて上下分離した後、近江鉄道（株）を分社化する検討をするという発言が飯田社長からありました。その場でも疑問や御不安の声もございました。その後、自治体側と近江鉄道（株）との協議において分社化するメリットとしては、例えば意思決定が迅速化できるとか鉄道事業の決算が明確化できるとかいうことも共有されました。一方で、分社化すると鉄道とバス、レジャー事業との連携、近江鉄道グループの総合力が発揮されにくくなるのではないかという懸念や、また西武グループからの支援が引き続き得られるのかという自治体側からの不安もございました。こういう協議の過程で昨年末から年始にかけて雪の影響もありましたが、2度の脱線事故もありまして、こういった事故を再発させないように、何より安全第一の第二種鉄道事業者として役割を発揮していくためには、分社化せずに今の近江鉄道（株）の体制でスケールメリットを活用して対応を続けていくことが必要であるとの説明を近江鉄道（株）から自治体側にいただいたところでございます。

したがって自治体側としてこれを受け止め、改めて第二種鉄道事業者は現在の近江鉄道（株）の組織にて担っていただきたい旨をこの法定協議会に提案させていただきたいと思っております。補足等ございましたら飯田社長よろしく申し上げます。

飯田副会長：本件につきましては三日月会長の説明のとおりでございます。様々な経緯がありまして、分社化しないで第二種鉄道事業者を担わせていただきたいとの思いでございます。どうぞ御検討のほどよろしく申し上げます。

三日月会長：何か御意見・御質問はございますか。

宇都宮委員：本件、結果的にはよかったのではないかということで意見を述べます。先ほどありましたように、今回の協議会は近江鉄道沿線地域であって、まさにバス・タクシーも含めて近江鉄道㈱が経営をしておられます。その総合力を活かしてはじめて沿線がよくなるということで、我々は取り組んでいます。そういう意味で、今回、一体となって経営を進めていただければ、良いことです。一方で、会計的な明瞭性、迅速な決断は、どういう組織でも求められるものですから、しっかり対応いただいた上で、ぜひ近江鉄道㈱の総合力を発揮していただくことが、近江鉄道沿線全体の活性化に繋がると思っております。

三日月会長：その他、何か御意見・御質問はございますか。概ね皆様方の御表情を見ておりますと、安堵とか、賛成とか、頑張ろう、よろしくといった、いろんなお顔が確認できます。改めて確認させていただきますが、上下分離後の第二種鉄道事業者は、現在の近江鉄道㈱としてよろしいですか。

一同：「異議なし」の声と拍手。

三日月会長：第二種鉄道事業者は、近江鉄道㈱とすることと決しました。

(2)第三種鉄道事業者となる鉄道施設管理団体について

事務局：資料3により説明

三日月会長：御説明の内容について、何か御意見・御質問等はございますか。

土井委員：資料3の第三種鉄道事業者の形態は、概ね、これでいいと思います。今回の近江鉄道線の上下分離は、残すことが目的というより、鉄道を使ってよりよい地域づくりを行っていくことが目的です。皆様御承知のように、鉄道事業は北風が吹いている状況で、上下分離を選択する路線も多くなってくると思います。近江鉄道は、そのお手本になるプロジェクトになると思いますので、まず第二種・第三種鉄道事業者の緊密な連携が必要になります。

具体的に言うと、沿線自治体の皆様も一緒になってお客様を増やしていくことを考えないといけません。そうすると、そこで上がった利益をインセンティブとして第二種事業者にも持たせないと、モラルハザードが起こるかもしれません。モラルハザードというのは、自分たちが努力しても、しなくても収入が同じだとやる気をなくすみたいなことです。そうしたことがないよう、お互いに努力をして利益を分け合うかたちで、上下分離を進めていくことが望ましいと思います。目的は、各会社単体の利益を上げるというより、地域全体の利益を高めることとして考えていただければありがたいと思います。

三日月会長：それ以外に何か御意見・御質問はございますか。

町田委員：私どもは過去、上下分離のお手伝いを4件程度させていただきました。規模感でいちばん似ているのは養老鉄道線で、事務局の皆様とも議論させていただきました。第二種・三種鉄道事業者が走り出した後は、コミュニケーションを密に、毎日のように歩いて行ける距離にあることが非常に重要なポイントだと何度も申し上げてきました。第三種鉄道事業者は、彦根にできるとお聞きしております。

第三種鉄道事業者として自治体の皆様が鉄道施設保有者になりますが、養老鉄道では、年1回の総会で決めた方針に基づき運営する体制がメリットと考えられています。近江鉄道線では、どういう形で運営するのか、今後決められると思いますが、経営方針について各市町に1回1回の承諾を得ていくか、どのような方法をとるのか大きな課題だと思いま

すので、よく御検討されて、決めていかれたらよろしいのではないかと思います。

三日月会長：それ以外に何かございますか。両委員の御意見は、どれも大事なことです。活性化を明確に目的の中に入れて、プロジェクトが進むようにすべきだとか、第二種・三種鉄道事業者間のコミュニケーションを密にするための運営のあり方について、今後さらなる検討をされたしということですので、そうしたことをしっかり進めていきたいと思いません。その他、ないようでしたら、この内容で鉄道施設管理団体を設置することに御承認いただけます方は拍手をお願いしたいと思います。

一同：拍手。

三日月会長：第三種鉄道事業者となる鉄道施設管理団体を原案どおり設置することを決定しました。なお、16頁にある設立総会は、年の瀬も押し迫った12月27日に予定されています。出席者欄を見ますと堅い人たちがばかりですので、当法定協議会の委員の方々に御参加をお願いしようと事務局に聞きましたら、是非ということですので、万障お繰り合わせの上、御参加いただき、盛り上げていただければと思います。

5 意見交換「近江鉄道線の通勤・通学利用を増やすために」

(1)近江鉄道線活性化に関する取組状況と今後の予定

事務局：資料4により説明

三日月会長：書ききれていないイベントやお祭りなどもあると思います。先般の「ご当地キャラ博 in 彦根 2022」にはたくさんの方が来られたそうです。来年度は近江鉄道線の駅にも、ゆるキャラが来てくれるということがあってもいいかもしれません。

和田委員：実行委員会には、そのように伝えておきます。

三日月会長：八日市では、二五八祭ののぼりが出ていましたが、今週末に行われるのですか。

小椋副会長：11月3日に予定されています。

三日月会長：今日のテーマは通勤・通学ですが、近江鉄道の沿線でイベントがどんどん組み込まれていくように考えています。近江八幡市長が頑張って旗振りいただいています BIWAKO ビエンナーレは、近江鉄道の鳥居本駅で展示いただいているのでしたか。

小西委員：鳥居本駅のほか、いくつかの駅にも展示しております。結構メインの作家様の展示がありますので、ぜひ見てください。価値はあると思います。駅舎には、見にくいですが天使が4体おります。

三日月会長：おかげさまで、いろんなことが鉄道に絡めて行われ始めています。さらに盛り上げていきたいと思いません。

(2)取組紹介

土井委員：資料5により説明

堀江委員：資料4～8により説明

柳瀬オブザーバー：資料7により説明

飯田副会長：資料8により説明

(3)意見交換

三日月会長：今まで説明した取組紹介を踏まえた感想や意見、学校・事業所・企業に求めること、さらには自治体・鉄道事業者に求めること、私たちがやったらいいなと思うこと、

といったテーマで御意見を頂ければと思います。初めに、これまで頂いたことの感想や御意見等がありましたら、頂ければと思います。

野村委員：日野町のカーフリーデイについて、感想を述べさせていただきます。私は、前日から八日市駅近くのホテルに宿泊し、早朝から参加させていただいたところです。日野町長からお話でしたが、日野町内では、企業立地が盛んであり、工場周辺の道路がマイカー通勤で混んでいるという課題を解決したいということもあり「わたむき自動車プロジェクト」も含めて、取り組まれています。

事業者に求めることとして、どうして山の中に工場をつくって、従業員の通勤を考えた企業立地をしないのか、非常に不思議に思っています。私からすると、従業員に好きな方法で通勤しなさいと言っているように見えます。工場をつくる以上は、従業員通勤のため、公共交通機関が整備されている所に設けるか、あるいは整備をした上で企業立地を考えることが、企業の社会的責任だと思いました。滋賀県では工場立地が進んでいますが、多くの場合がそういう意識を持っていただいているのではないかと前から感じています。

先ほど知事からお話があったとおり、従業員の通勤をマイカーから公共交通に転換いただくためには、何かの便利さがなければ難しいということもあります。特に私が利用している地域のバス運賃の均一区間やゾーン区間では、1つの定期券でどこの系統でも乗れる取組を大手会社が実施していますので、そうしたことも含め、今後、滋賀県内のバス会社にも考えていただき、従業員の方により公共交通機関を利用いただく取組ができればと思います。バス協会としても、企業といろいろとお話していきたいと思っております。

有村委員：利用者増加の観点で、愛荘町から御報告いたします。昨年のご報告しましたが、愛荘町では、学生の定期利用に対する応援として、申請者へ1人あたり1万円の補助をしています。東近江市でも、昨年度に実施されていらっしゃると思います。

宇都宮先生から前回御報告いただいたとおり、イベントによる魅力向上はもちろん大事だが、固定客である定期利用者をいかに増やすかが地域交通にとって肝要とお教えいただいたことで、「わが意を得たり」と言うか「この政策はよし」ということで、強い思いを持ってやっています。特に学生の定期利用の促進を関係者と増強していければと思っています。愛荘町では、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した事業ですが、今後も何とか続けたいと思っています。教育現場には、高校では県教育委員会、ほかには各市町の教育委員会にお力を頂き、情報提供ができればと思うところです。

利用者増加は、まちづくりにも関係してきます。駅の利便性の向上のため、駐車場やロータリーの整備を愛知川駅で進めていかねばなりません。自治振興交付金等を含め、財源をより活用してやっていかねばならないところもあります。国に対しては、沿線のトンネルや橋梁、路線の整備にお金は費やしていただいています。それとともに、地域の皆様が近江鉄道に乗ろうと思っただけの環境整備も恒常的にしっかりとお金を充てていけるよう、財源確保へ、引き続き取り組めればと思っています。以上2点です。

三日月会長：項目を分けるより、それぞれ御関心のあることについてご発言いただくほうがいいのではないかと思います。それぞれ自由に御発言いただくことにいたします。

逢委員：東近江市をはじめとした沿線自治体が一緒になって、金・土日祝に限り、大人500円、子ども100円のワンコインで近江鉄道全線が乗り放題の「ワンコインスマイルきっぷ」が販売されています。今年で3年目になりますが、例年以上に売れ行きが好調で、期間中に売り切れるかもと東近江市の担当者から聞いております。近江鉄道では、以前から大人

900 円、子ども 450 円で全線乗り放題の「1 デイスマイルチケット」や、定期券を持っていたら土日祝に 100 円プラスするだけでどこまでも利用できる「定期でおでかけきっぷ」もあります。ほかにも、便利でお得な切符がありますが、私は最近知りましたし、わが校の学生はほとんど知らない状況です。時刻表に小さな欄で紹介が載っていますが、ほとんど見られません。いろんな商品がありますが、「ワンコインスマイルきっぷ」が売り切れても終了ではなく、引き続き近江鉄道線に乗っていただくため、次に繋げていく仕組みが必要だと考えます。近江鉄道(株)として、営業戦略があるでしょうか。多くの方は、紹介欄が小さく分からないと思うので、工夫をして周知できるようにしていただきたいと思います。

もう 1 つは、土井先生のお話のとおり、近江鉄道線は、存続だけではなく、沿線地域活性化が重要な課題になると思います。去年、近江鉄道線を舞台とした映画「ガチャコン！」を皆様の御協力の下で制作しました。改めて感謝を申し上げます。2 月 4 日のオンライン上映会を皮切りに、沿線各地で上映会を実施し、You Tube を含め延約 8,000 人の方に視聴いただきました。また、DVD の制作もしたところです。お手元にお配りしたチラシのとおり、今年度は第 2 弾の映画制作に取り組んでいます。第 2 弾は八日市高校の協力を得て、高校生が主役となるストーリーとする予定です。主役となる高校生は公募により 15 名の応募をいただき、先週の土曜日のオーディションにより、主役となる高校生 2 名を決定しました。一般エキストラの公募は、12 月末まで受け付けていますので、御興味のある方はぜひ御出演をお願いいたします。なお前作では、滋賀県知事と日野町長に御出演いただきました。今作も、制作に必要な資金は市民や団体の皆様による寄付で調達しています。現在、目標の 8 割ほどの寄付が集まっていますが、まだ目標には届いておりませんので、委員・関係者の皆様には、御協力よろしく申し上げます。

また、お手元のチラシは、びわこ学院大学の学生が作成したものです。八日市駅周辺の周遊マップで、学生の若者視点でつくったものです。

西澤委員：愛知川駅前は、道路を広げていただき、車がたくさん通れるようになりました。愛知川駅は通学時間となる 7 時半から 8 時過ぎまで、生徒の送迎が多くみられます。どの駅でもそうですが、駐輪場・駐車場・ロータリーを整備していく方向で努力したいと思っています。特に愛知川駅前、私も朝に孫を送迎しますが、先日も三叉路で車同士が接触して問題になっていましたので、気をつけてほしいと思います。

愛荘町では、定期補助を実施いただいておりますが、告知のタイミングが非常に難しいと感じます。私の孫は彦根まで通学していますが、近江鉄道での通学は高いのでダメだと言います。補助が出ていると息子に言ったところ「そんなのがあるのか。いつからだ」という反応でした。わかってもらえる周知方法があればいいと思います。

三日月会長：せつかくの制度も知られないと意味がないので、重要だと思いました。

山本委員：先日は、主人が近江鉄道と近江バスで飲みに行き、私は久しぶりに駅まで迎えに行きました。価値観としては、乗って行く労力から思うと、運賃は高いものではないと実感したようです。このコロナ禍をうけ、生活習慣の見直しや、今まで当たり前であった価値観を考え直すことに大きな課題があると思っています。

先ほど知事もおっしゃったように、1 時間の通勤・通学時間に本が読めるのは、何よりの良さです。ラジオ番組で、“社会人になって、本を読むのが趣味になった”と聞いて、よいことを聞いたと思って、紹介させていただきました。

大塚委員：ここ何週間か、NHK の番組「おうみ発 630」で近江鉄道線が出ています。最近、

京セラ前駅から近い蒲生の古墳が紹介されました。とても嬉しいことで良かったと思うのですが、いかにも駅が寂しいという思いを受けました。

もう1つ違う話ですが、私は滋賀県土木事務所の地域ワーキング会議に出席しています。そこでは、朝晩の渋滞に対し「道を何とかしないといけない」「道をもっとつくれ」「迂回路をつくったらどうだ」という話が出ます。一方で、この協議会では、もっと公共交通を使おうという話が出ます。両方の会議に出席すると、何とか調整できないかと思えます。一方では車が多く渋滞する、他方では電車に乗る方が少ない、ということで、どうしたらいいのかわかりませんが、何もなければ10分で行ける所が、朝晩の渋滞で20～25分かかります。それだけのことを何とかできないかと思っております。

三日月会長：道路も近江鉄道も、県の土木交通部が担当ではなかったですか。より連携できることがあるのではないかということは、重要な御指摘だと思います。

川村委員：滋賀県には58の病院がありますが、病人、障がい者、車いすや松葉杖の方にとっては、今の駅の状態ではなかなか使いにくく、使用できていないため、対応が必要です。

私の意見ですが、近江鉄道線では、景観上、雑草を何とかしてほしいです。以前いろいろな問題も出たようですが、今後、市町もいろんな所で入って対応してほしいと思います。

「ワンコインスマイルきっぷ」は、病院協会でも活用していました。健康等の面で、ノーマイカーデイやCO2削減にむけて呼び掛けていきたいと思っております。

濱委員：定期券があれば、通勤・通学だけではなく、休日に沿線全体への通行が便利になるメリットがあるということでしたので、ぜひ沿線全体の魅力向上に繋がりたいです。私どもは、今年から体験・体感型コンテンツ「シガリズム体験」という旅行商品の造成を始めています。そうしたものも含めて沿線全体の魅力を向上し、情報発信していけるよう、県と一緒に引き続きやっていきたいと思っております。

三日月会長：定期券購入者へのメリットを沿線全体で広げるとするのは、良いことです。

高村委員：各企業にヒアリングいただき、ありがたいと思っております。企業でも様々に工夫しているのは、心強い限りです。

先ほどのお話にありましたように、駅から徒歩で行けない目的地があると、到着駅から目的地までのアクセスの問題、二次交通の問題を解決しなければなりません。また、駅まで車で行くのであれば、駐車場は当然整備しなければならないでしょう。

催しなどで地域活性化、観光振興とタイアップして分母を大きくする話もありますが、公共交通を利用する比率を上げるためには、アクセス見直しや駐車場整備、二次交通等をやらねばならないのではないのでしょうか。そうすると「(3)自治体、鉄道事業者に求めること」の比率も大きいと思います。民間ではできないこともたくさんあると思います。

三日月会長：「(2)学校、事業所(企業)に求めること」への御意見が少ないように思います。それに限らず、何かございますか。

黒川委員：道路交通の安全と円滑を図るためにも、鉄道利用者が増えてほしいと思います。

私も通勤で電車を利用しており、なぜ車通勤をしないのかと言うと、自分の時間が持てることと、電車のほうが早く着けることです。私は、JR新快速電車を利用していますが、素人意見ですが、近江鉄道でも新快速電車の運用を考えてはいかがでしょうか。

三日月会長：安全で便利で良いということは、映画で表現して「電車通勤なら本が読める」等を発信してもいいのではないですか。

武原委員：高校生が通学でお世話になっています。定期所持者が土日に100円で全線利用で

きる切符は、高校生がどれくらい利用していますか。土日は部活動の練習試合等に行くので、非常にありがたい仕組みかと感じます。ある程度数が出ていればいいですが、そのことを高校生が知っているのかというのが問題かと思います。今年は、夏の体験入学等でチラシをお配りいただいていると聞いています。一番心に刺さるのは、合格後の入学説明会ではないかと思います。近江鉄道(株)では、説明会等で定期券の説明をされていますか。

飯田副会長：切符の利用状況データは、今持ち合わせていませんので御容赦ください。

PR は、入学希望者に対する説明会を 8 月に実施しています。皆様からは、せっかくの制度が知られていないとの御意見を頂いておりますので、機会を捉えて PR したいと思います。

三日月会長：教育委員会の御協力をいただき、合格者へ近江鉄道(株)が説明に行けるようにすればいいのではないのでしょうか。

武原委員：学校の入学説明会で御説明いただけるよう協力させていただきたいと思います。またお声掛けいただけたらと思います。

山添委員：JR 線が止まっても走るのが近江鉄道線ということで、沿線の児童・生徒の保護者として頼りにしています。一方で降雪時の対応について不安があります。今後の設備投資等についての計画をお伺いできればと思います。

三日月会長：JR が止まっても近江鉄道線が止まらないということはないと思いますが、比較的頑張って走っていただいています。雪に対する投資について何かございますか。

飯田副会長：御心配をおかけして申し訳ございません。昨冬も雪による脱線でご迷惑をおかけしました。除雪作業のため、JR のようなラッセル車まではいきませんが、電車の前部へ雪かきをする用具を付ける準備をしており、今後は除雪作業がスムーズになると思います。

三日月会長：道路の除雪でも、公共交通の周辺から始める対策等もぜひ自治体と連携してけると良いと思います。

土井委員：私から 2 点、利用促進のお話をさせていただきます。

1 点目は定期の話です。通勤定期は基本的に企業が負担しており、税控除も約 15 万円/月あるお得な商品です。一方、通学定期は、鉄道事業者が独自に割引を設定しており、思い切った割引ができない状況です。例えば、八日市駅から彦根東高校までの通学では、1 カ月定期が 1 万 8,900 円、1 年間の定期代が 18 万 9,000 円です。通学定期補助を、愛荘町が実施していますが、これだけの金額には及ばないので、焼け石に水の面があります。特に一人親世帯のお子さんが希望の高校に行けるよう、社会として支えることで、地域の人材が育ち持続可能な地域になります。そうすると、公共交通だけでなく、文教予算や定住予算を含めて通学定期をサポートすることが大切なことになるかと思います。是非、通学定期のサポートに取り組むことが望ましいと思います。

2 点目は、上下分離で駅の魅力を高めるのは大事です。例えば、女性が夜に 1 人で待っていても怖くない駅にするために何が必要か考えると、事業者側だけでなく、地域で支える方法もあります。近江鉄道線でも、トイレ掃除を沿線の社会福祉団体が実施しているとステッカーが貼ってある駅もあります。上下分離という機会を活かして、地域と一緒にあって、よりよい駅づくりが期待されます。これからもそういう取組を皆様と一緒に進めたいと思います。

宇都宮委員：いろんな取組がなされているということで、だいぶ地域が変わってきたと思います。取り組まれている皆様に感謝します。それに加えて、私が何を言うのだろうかという

感じはあるわけですが、3点ほど申し上げたいと思います。

まず、渋滞の件は、“100人だったら、100台の車の代わりに、近江鉄道の車両1両で十分に運べます”、公共交通があると渋滞が解消するとぜひおっしゃってください。

次に、今回、高校生の通学の話をしてしていますが、今小学校や中学校の教育でSDGsがキーワードになっています。海外では、小学校・中学校の教育の場で公共交通の重要性を教えると、子どもから親に「公共交通がいい。SDGsに貢献する」と親に波及するケースがあるようです。取り上げていただけたら面白いのではないかと申し上げます。

もう1つは、二次交通の話です。まだバスなどとの関係の話が見えていない気がします。先ほど無料デイクでJR駅の乗客が2倍になったというお話がありました。本当は近江鉄道バスで駅まで来ていただけたら、車で来なくても済んだというようなことがあったのではないかと思います。今後、第二種鉄道事業者が近江鉄道(株)になるので、バス・タクシーを含めた二次交通を、さらに、各自治体では、駅へのアクセスについて、例えば、駅へのちょっとした道路をつくるようなことが、みんなが「駅に簡単に、安全に行ける」きっかけになるとと思います。

海外では、単線駅でもプラットホームが線路の両側にあり、駅の両側から簡単にアクセスできるという駅があります。駅の入り口が片側しかなく、裏側からのアクセスが不便な駅があった場合、両側からアクセスできる道があるだけで、利便性が変わることがあります。そんなことも考えていただくといいのではないかと思います。

轟委員：都市計画の関連でお話します。近江鉄道線の利用者は「通勤」「通学」「それ以外」が各3分の1という話がありましたが、近江鉄道沿線に学校や企業があつての通学・通勤というのもありますし、逆に近江鉄道沿線住民が域外への通学・通勤のためにも使っています。いわゆる正利用・逆利用の両側面があるので、データを区分して見る必要があります。

正利用の話ですが、近江鉄道沿線に暮らすという点で心配していることがあります。お隣の京都市ですが、日本の市町村の中で最も人口減少したということで、今夏、都市計画の見直し、特に駅周辺の土地利用を見直す答申があがってきました。また、これまであまり緩和してこなかった景観計画も見直し、駅周辺居住、特に若者や子育て世代の移住促進をはかろうとしています。

これが、滋賀に及ぼす影響は大きいと県・市町の都市計画部局にはお伝えしています。滋賀県では今年3月、県全体の都市計画マスタープランである滋賀県都市計画基本方針を策定しましたが、その柱のひとつに、拠点連携型都市構造という方針があります。近江鉄道駅周辺も、駅を中心としたウォークアブルな生活圏を目指し、居住誘導や施設立地をはかっていくという方針です。京都等に伍していかなければならない状況にあるのです。

今日の会議は、市町・県の交通部局の方が多くと思いますが、駅周辺の整備・開発や土地利用についても都市部局との協働をお願いします。市街化調整区域については市街化編入だと農政協議等も必要ですが、都市計画法第34条11号区域等の開発許可だけでなく、地区計画等もありますので、駅周辺の居住・都市機能など拠点型まちづくりについて、宅地供給や企業立地、公共公益施設等をどう計画するか、インセンティブをふくめ具体的方策について今年度、都市計画サイドで検討していく必要があります。

町田委員：私はこの協議会ができる前から、4年以上携わらせていただきました。近江鉄道線をめぐる活動は全国から注目されています。皆様が思っている以上に見られています。今回ここまで来られたのは、10市町の首長と知事のリーダーシップのおかげだと思います。

ほかの地域では、こうした動きができず非常に困っています。近江鉄道線がよき事例となるよう、上下分離後も継続して成功を続けていただければと心から思います。

三日月会長：私が最後に言おうと思ったことを言われてしまいました。皆様のご協力のおかげで様々に御注目いただき、いろんな動きが起り始めていることを確認できました。これを一過性で終わらせず、諦めずいろんなことにチャレンジできるよう、この法定協議会でさらに連携して頑張っていきたいと思います。

平尾委員：時間が迫っているので、1点だけ発言させてください。今日の議事で、第二種・第三種鉄道事業者、とりわけ第二種鉄道事業者について近江鉄道(株)の分社化なしということと議決というか、皆様が賛成されました。第三種鉄道事業者は、構成する役員等に、東近江市副市長が代表理事になるということで、明確に方針が出されました。

ところが、第二種鉄道事業者は、議事(1)「近江鉄道株式会社の組織(経営)」とありますが、資料もないです。「分社化しない」と発言があっただけで、第二種鉄道事業者の組織形態等がどうなるのか。12月27日には、第三種鉄道事業者の設立総会を開催するとスケジュールを報告されています。上下分離方式ですから、第二種・第三種鉄道事業者の連携、パートナー関係は大事ですので、われわれとしては、第二種鉄道事業者としての近江鉄道(株)がどのような会社になるのか、明確に情報が示されないと前に進められないという思いに立ってしまいます。今日は時間がありませんので申し上げますが、少なくとも第二種鉄道事業者となる近江鉄道(株)は、ほぼ公共鉄道事業者になるので、そういうスタンスからいくと、既にどのような準備を始めているのか、情報をわれわれに頂きたいと思います。少なくとも12月27日の段階では、どのような会社をパートナーとして第三種鉄道事業者を出発させるのだと、納得がいくように歩みを進めてほしいと思います。

三日月会長：第二種鉄道事業者のあり方は、今日御決定いただきました。今の御指摘も重要で、第二種鉄道事業者がどのような経営をするのか、今後この法定協議会等でも共有し、皆様に御確認いただけるようにしていきたいと思います。

6 閉会

小椋副会長：私の思いは、よくぞここまでたどり着けたということです。近江鉄道(株)の前社長・現社長と議論する中で、鉄道線を残すことを前提に、今日、皆様から出たアイデアが出ていて、本当に実現に向かって、動き出しているという実感を抱きました。JRの状況もそうですが、まさに全国の先鞭をつけているという思いで、引き続いて県と5市5町がまとまって同じ方向を向いていきたいと思います。もちろん米原市長のような厳しい指摘も必要で、そういうプロセスを踏まないといけません。ただ、方向性としては同じ方向を向いて、動き出していることを実感いたしました。ありがとうございました。以後もよろしく願いいたします。

三日月会長：最後まで御協力いただき、感謝を申し上げます。今後ともお力添えをいただくことをお願いいたしまして、今日の締め言葉とさせていただきます。

事務局：次回の法定協議会は、来年3月頃を予定しています。12月27日の管理機構設立総会は、御案内いたしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上