

## 社会資本総合整備計画

### 『県東部地域の公共交通再構築による拠点連携型「まちづくり」の実現』 の評価

#### ●委員

無料 DAY や飲み鉄向けイベント等の実施により、観光で来られる方もいるし、近江鉄道（株）に就職する学生もいる。雇用の確保や観光客の増につながっている。

また、上下一体での経営はリスクがあるため、上下分離による事業経営は安全、安心、安定の確保につながるため、安心感のある事業だと考える。

ガチャコンのある風景は残してほしいし、通学・通勤等を考えるとなくてはならないと思う。

今後は、より便利な運行サービスや観光客増につなげて欲しい。

1点質問だが、P 19 の社会資本総合整備計画は5年間となっているが、5年間で終わるのか。

#### ○事務局

社会資本総合整備計画のルール上、いったん5年で作成している。鉄道事業再構築実施計画は10年であるため、更新予定である。10年後以降については、またあり方を考えることになる。

#### ●委員

施設の負担がなくなれば、近江鉄道（株）は赤字を免れるのか。

#### ○事務局

赤字の原因は、利用者の減少に伴う収入減と老朽化施設の維持管理の負担増であるため、上下分離により一定黒字が見込まれる。

#### ●委員

近江鉄道線の施設整備だけを対象にしているが、公共交通ネットワークを考えれば、バス等の再構築も必要ではないか。

#### ○事務局

鉄道事業再構築実施計画の中でも二次交通の接続改善や公共交通ネットワークの再編を盛り込んでいるところ。

●委員

基幹事業と効果促進事業に分類されているが、車両の整備は効果促進ではなく基幹事業ではないのか。

○事務局

車両整備を効果促進事業として取り扱うよう国が規定している。

●委員

費用の負担方法は。

○事務局

県と市町で1：1とし、市町間は、駅数、営業キロ、住民定期利用者数で按分して負担割合を決定しており、東近江市が約4割。

●委員

5年後、10年後に黒字化するような近江鉄道（株）の具体策があるのか。

○事務局

ガチャフェスのように沿線地域の団体と連携した周遊性の高いイベントの実施や利用者ニーズを踏まえたサービスの提供に努力される。

●委員

近江鉄道を利用しやすくするような周辺整備に市町も交付金をしっかり活用してほしい。

●委員

鉄道の赤字を純然たる民間の赤字と捉えてはならない。鉄道がまちづくりにとって不可欠であれば、存続する必要があり、鉄道がなくなってもまちの価値が下がらなければ不要ということになり、近江鉄道線は前者。

人口増であればよほど経営下手でない限り黒字化するが、現在のように人口減であれば、赤字となる。民間の営利事業ではなく、公共財と考える必要がある。

まちの市道は利用料が無料のためそもそも赤字である。近江鉄道に乗ることの価値も高めて欲しい。