

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 <会長総括メモ>

近江鉄道線は、旧彦根藩士族と有力近江商人を中心とする地元有志の熱い思いのもとに設立された本県最古の私鉄であり、明治31年の彦根―八日市間開業以来、県東部地域の幹線鉄道として重要な役割を果たしてきたが、利用者の減少により年々経営状況が悪化し、平成28年には「民間企業の経営努力による事業継続は困難」として、近江鉄道から県および沿線市町に対して今後のあり方についての検討要請があった。

これを受けて、平成29年には「近江鉄道に関する勉強会」、平成30年には任意協議会である「(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」、令和元年11月には法定協議会である「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、将来の近江鉄道線のあり方について議論を進めてきた。

<今回の報告事項のポイント>

(1) 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果について

- 近江鉄道は、地域、年代、目的等を問わず、沿線地域全体の移動手段として大きな役割を果たしていること。
- 近江鉄道を通学で利用する高校生等の約3割が「近江鉄道を使えなくなると通学できなくなる」と回答するなど、近江鉄道は通勤、通学に不可欠な交通手段。代替交通手段として自家用車等の送迎が増加すると、家族等への負担増大、さらなる道路渋滞の発生も見込まれること。
- 近江鉄道はいつでも誰でも安全に移動できるという安心感とともに、まちのにぎわいの創出やまちのシンボルとして、将来に向けての期待感が大きいこと。

(2) 近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果について

- 近江鉄道は、沿線地域住民等の貴重な移動手段であるだけでなく、JR線等と米原、彦根、近江八幡、貴生川各駅でつながっていることで、県内公共交通ネットワークを構成しており、このことにより、医療、商業、観光、教育など様々な行政分野にわたり有形無形の多面的な効果を有していること。近江鉄道が廃止された場合に追加的に必要となる分野別代替費用は、少なくとも約19億円と見込まれること。

(3) 地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果について

- 鉄道駅は、人と人が関わり集うことができる社会的結節点として、重要な役割を果たしていること。
- 特別支援学校や作業所へ通うため近江鉄道を利用することが、社会参加や自立促進等の機会として大きな役割を担っていること。
- ダイヤや運行本数の見直しをはじめ、サービスや利便性の向上への期待が大きいこと。

(4) 他モード転換等の検討結果について

- 他モードへ転換することのデメリットや、鉄道廃止に伴う沿線地域への影響等を総合的に勘案すると、鉄道として存続することが最もふさわしいこと。