

第2回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

2020年3月25日(水) 13:00~15:30

於：アピアホール

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-治武宏典・甲賀市建設部次長、東近江市-小椋正清・東近江市長、米原市-西出始代・米原市地域振興部次長、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-喜多村樹美男・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、(一社)滋賀県タクシー協会-濱田隆久・常務理事

(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・警部

(公共交通利用者) 滋賀県教育委員会高校教育課-杉原真也・主幹、滋賀県PTA連絡協議会-塚本晃弘・副会長、びわこ学院大学教育福祉学部-逢軍・教授、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-山岸斉・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-井野則明・部長

司会 改めまして1つ御案内を申し上げます。

御承知のとおり新型コロナウイルス対策ということで、この会場におきましても、傍聴者の方の席、それから委員の各席についても、一定の間隔をとらせていただいております。

それから会場は換気のために各所開けられるところは開けたりしておりますので、その点は御理解をいただきたいと思います。

また途中で、体調が悪化されたとか、熱が出たというようなことがありましたら、適切な御対応をお願いしたいと思います。

それでは本日の出席の状況について御説明を申し上げますが、ただいま米原市長さんが議会の関係で、出席ができないということで代理の方が後程出席される予定とお伺いしています。

それから、一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会の副会長さんが欠席とお聞きしておりますので、御承知おき願います。

(配布資料の確認)

それでは、早速ではございますが、議事に移りたいと思います。

議長は、三日月会長にお願いします。どうぞよろしくをお願いします。

会長（三日月知事） みなさん、今日は大変お忙しいところ御列席賜りまして誠にありがとうございます。

大変重要な会議になろうかと思っておりますので、よろしく御協力のほどお願いをいたします。

なお、終了の目途は、15時とさせていただきますので、議事進行に御協力賜りますよう、あわせてお願い申し上げます。

それでは座って、進行させていただきます。

まず、報告事項の「1. 近江鉄道沿線住民等アンケート結果」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1-1～1-4により説明。)

会長 資料が少しあちこちにいましたので、参照等でわかりにくさがあったと思いますが、必要があれば御質問をいただければと思います。

今は、アンケートに基づいてわかってきたこと、見えること等について、御報告をいただきました。それでは、この点についての質疑、そして意見交換に移りたいと存じます。

まず、委員の1人であります宇都宮さんから補足や御意見をいただければと思います。

宇都宮委員 関西大学の宇都宮でございます。まずもって、このアンケートの実施に向けて

大変な御尽力をいただいたこと、関係者の皆様に感謝申し上げます。通常我々研究者がやるアンケートだとここまでの回収率になりません。そういう意味で、かなりの数の回収をもって、信頼性の高い結果が得られたのではないかと思います。

その上で、私もこのようなアンケートを今までやってきましたので、改めて、今回、非常に関心をもって見させていただいたんですが、時間も限られてますでしょうから、私がこれはということコメントさせていただきます。まず、先ほど引用にもありましたが、資料1-3の3ページで住民アンケートの調査結果を見ると、通勤・通学の移動手段の役割が7割と高いだけではなく、それに負けず劣らず、6割の方が、子ども、高齢者、免許を持たない方が出かける移動手段である、あるいは自動車が利用できない場合の移動手段である、将来の免許を返納したときの移動手段であると答えているということです。学術的な言葉でいうと、こういうのは、いざというときに使える、選べる、オプション価値と言うんですけれども、これはなかなか、通常のコストベネフィット分析では数値化しにくい。そのことが、今回のアンケート結果で、非常にくっきり表れてきたと。

言いかえると、一見すると現在電車にあまり人が乗っていないと見えても、潜在的に電車に乗るかもしれない人が少なくない。乗ることができる、そのことの重要性というものを、住民の方々が、アンケートを通じてお答えいただいたのではないかなと思うんですね。将来自分の子供がこの電車で通学できる、あるいは自分の子供が将来、いろいろな高校の選択肢がある、これは高校生の選択肢にもありましたけれども、まさに選べるということ、この価値が改めて大切なことが、このアンケート結果でおわかりいただけるかと思います。それからもう一つは、ここにも、赤枠で書いていただいていますけれども、鉄道駅がまちの中心の地域のシンボルになるが43%という点です。通常なかなか計算して、地域のアイデンティティとしていくらかの価値かということは出ないわけですが、今回、アンケートされたうちの半分近く、4割以上の方がこういうことを答えていらっしゃる。これは、学問的に非利用価値といいます、こういうものがくっきりと数値として表れたという意味でも、注目すべきアンケートかなと思います。

要は、近江鉄道の役割というものが、単に通勤、通学利用として乗る、乗らないということに止まらない、プラスアルファの価値が見えたアンケートだったと思います。以上です。

会長 ありがとうございます。沿線市町の市長、町長の皆様方の御意見はのちほど伺いすることといたしまして、そのほかの委員の皆様方で、今、説明のあったこと、また、宇都宮委員からコメントのあったこと等について、御意見、御質問がある方はいらっしゃいますでしょうか。よろしゅうございますか。

後ほど、それぞれ関連すること等もございますので、そのときにでも結構でございますが、ここで少し聞いてみたい、述べてみたいということはございませんでしょうか。

それでは、沿線市町の町長、市長の皆様方、何かコメント、御質問はありますか。よろしゅうございます。

小椋委員（東近江市長） 今、宇都宮先生から一つは非利用の価値という新しい言葉を聞きまして、これが非常に重要なことをごさいます、この地域にとって。私は、前のこの協議会で、近江鉄道は空気のようなものなんだ、あって当たり前、なくなったら大変なことになる。

このアンケートを踏まえて、私なりに感じた印象を發表させていただきたいなと思います。まず、アンケートの回収率が非常に高かったということで、この資料が今後、存続を含めて、地域公共交通を考えるうえで、大変な基礎資料として有効活用できるものになるだろうと、いうふうに感じた次第です。

さらに全般を通じて、想定どおりと言ったら叱られますが、あまりとんでもない結果は出なかったというのが実感でございまして、総じて、近江鉄道線が沿線住民にとって不可欠の移動手段であるだけではなくて、いつも知事がおっしゃるように、沿線、内陸5市5町をつなぐ、まちづくりのための大変大きな手段になっているということも浮き彫りになって来たのかなという印象を受けました。

それともう一つ、特筆したいのは代替手段として、高校生がもしなくなったらどうするかというときに、31.7%でしたっけ、3割以上の高校生が、通えなくなる、通学できなくなるという大変深刻な問題に直面するというので、これはもう、絶対廃線にはならないという大きな基本になりうるのかなということを感じました。

あとはですね、先ほどもまとめていただきましたように、何が足りないのかということで、運行本数、利便性の問題、それから料金の問題、運賃をもう少し下げられないか、あるいは、他の交通機関との接続性の利用、そういったところがやっぱり、私たちが予想しておったようなことを、沿線住民の方は近江鉄道線に望んでおられるんだなということ、わかったようなことをごさいます。

当然我々自治体も努力はしないとイケないんですけども、地域の皆さん、そして事業者とともに、こういった点について改善を加えていかないとイケないということを感じた次第でございまして。

こういったことを受けまして、昨日東近江市議会が終わりました。

一般当初予算も可決いただきまして、その中では、大変近江鉄道に対する利用者促進策を盛り込んでおりまして、今後も様々な施策に取り組んでまいりたいと思っております。以上です。

会長 ありがとうございます。その他の市町は。近江八幡市長どうぞ。

小西委員（近江八幡市長） アンケートをちょっと冷静に見たいということで、例えば、小椋市長がおっしゃった、学校の通学に困るという話ではなく、当市で言えば、今八日市高校に通っている学生がなくなればどうするかというと、八幡の普通科に通うわけで。そういう冷静な見方というのを一定していかないとイケないかな。なんとなく困る困るっ

という議論が進んでいくのもどうなのかと。別に私はなくしたいと思っているわけではないんだけど、このアンケートの結果は結果として、やっぱり冷静に、そのものの数字を見ていく必要があるのではないかな。いろんな話を聞いていて、少し冷静に数字を見ていく必要があるかと。

会長 その他、市町長、ご意見はございますか。それではせっかくの機会ですので、近江鉄道の喜多村社長、どうぞ。

喜多村委員 まずもって、今回こういう形でアンケートをとっていただいたということについて本当に感謝を申し上げます。

それで、まず今回の近江鉄道の問題について、高い関心を持っていただいているんだということについては本当にありがたいことかなというふうに思います。

それと、日ごろ、我々がお客様と、いろいろ接して、いろんな声をうかがっている感想と今回のアンケート調査の結果については、それほど大きくずれるものではなくて、我々が日ごろ肌感覚で感じているものと、そんなに変わらなかった。

といいますのは、やはり通勤・通学で特に頼りにしていただいているんですけども、やはり移動弱者のための重要な役割があるんだよというようなこと、これを認識をしていただいているということ、それと当然でありますけども、鉄道会社でございますので、安全安心が、やはり、特に期待をされている、これも当たり前でございますけども、やっぱりこういうことをしっかりと我々も、認識して日ごろ運行しなくてはいけないということも、改めて認識させていただきました。

それと、これはお客さんからいろんな声をいただきますけども、使い勝手の悪いところ、サービスがもっと向上してほしい、利便性を上げてほしいというようなことについての要望がやはりある、これはもう、現状我々も認識しているところではございます。

現状の経営状態ではなかなか、お客様の要望にこたえるような形になれていないのが正直なところでありますけれども、やはり鉄道を使って、もっと地域を活性化していこう、あるいは、こういうことをツールとして使うことで、より移動を楽しんでいこうということについては、やはり今一度もっと利便性を上げていく、あるいはサービス向上していかなくちゃいけないというのは、今後、やはり将来の課題としてあるんだなということについても、認識をさせていただいたということでございます。

会長 その他、何か御質問・御意見ございますか。

それでは後の説明等も関連することがございますので、次の二つ目、クロスセクター効果の分析結果につきまして、こちらは調査委託先でございますシステム科学研究所様より御説明をお願いいたします。その前に冒頭、お断りしておかなければなりませんでしたけども次第にありますとおり、まず報告を4点これまでやってきたことも含めて事務局等から報告

を受けた後、それぞれの項目について質疑応答を一定させていただいた上で、議事に入ってまいりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それではシステム科学研究所からよろしくお願ひいたします。

システム科学研究所 （資料2により説明）

会長 はい、今御説明がありましたとおり、クロスセクター分析というもので数値ができるもので比較すれば、このような額の効果を算出できるのではないかと。

先ほど、小西近江八幡市長からありましたように、なくなったらなくなつたで、起こる行動変容というものもあろうかと思いますが、現状、それぞれ市町等を出している費用と、代替する政策費用とを算出すれば、このような効果分析もできるのではないかと、そういう御説明でございました。

こちらも御質問や御意見があらうかと思いますが、まずは、この分野の御専門でもいらっしやいますグローバル交流推進機構の土井委員の方からお願ひします。

土井委員 私の専門とするところは、「総合交通政策とまちづくり」の推進なのですが、こうした取組の評価に関するクロスセクター効果も私の研究する一つの分野です。交通のプロジェクトの評価については、皆さんもB/C、費用対効果という言葉が聞かれたことがあるかもしれません。

費用対効果が1以上だったら、このプロジェクトは、投入した費用以上に効果があるということになる評価の方法です。ただ、現状の鉄道やバスについて、B/C、費用対効果の分析では実はなかなかうまくいかない場合があります。

そこで、公共交通が多様な行政分野に及ぼす効果について、クロスセクター効果という概念と、その算定の仕組みを考えたわけです。クロスセクターとは、多様な行政分野に及ぶ、という意味です。

これは簡単に言うと現在、近江鉄道が走っています。でも、これがなくなったときに誰かが何らかの形で今動いておられる方々をサポートしないといけない。通勤・通学、買い物などで鉄道を利用している人たちを別の方法で運ばないと、その人達の生活が成り立たないからです。このサポートする金額（分野別代替費用と言います）から、財政支出や事業損失額を引き算したもののクロスセクター効果です。これが正の値であれば、近江鉄道を維持存続する方が鉄道を廃止して別の施策を実施するよりも財政的にも効果があることを定量的に示すものになります。

よく鉄道の存廃の議論でノスタルジーとか、愛着があるというような表現がよくあります。それもすごく大事ですが、定量的に存廃の意味を見出したいということでクロスセクター効果の算定をしたものを先ほど紹介していただきました。近江鉄道の場合はクロスセクター効果が毎年12億円～48億円ぐらいということになっています。存続することはかなりの

効果があるということです。驚く位の効果があると思いました。

例えば、今後は行政補助をクロスセクター効果がある12億円～48億円を上限として、今以上にサービスの高い鉄道にしていくための根拠とすることもできますというような一つの目安として考えていただくことも可能です。

あるいは、これからの近江鉄道線をみんなで維持していくためにどれぐらいのお金をこれから皆さんで分かち合ってもいいかなという目安を作ることができる、といったようなものになるかと思います。

これからも近江鉄道線の存続や費用のあり方について、いろんな議論が行われと思いますが、近江鉄道線を廃線にするよりも存続して活用する方が効果があるということが今回明らかになりました。これをさらに価値のあるものにしていくのかということ、次に皆さんと議論していくということが望ましいと思います。

会長 ありがとうございます。その他の委員の皆様方で、何か御質問や御意見はございますか。

先ほど土井先生のコメントの中でおっしゃった、B/Cとはどういうものかということ、C分のB、Cがコスト、Bがベネフィットで、要はかけた費用分のベネフィット（便益）が、1を上回っているか下回っているかということで、従来、こういう投資の有用性等を評価していた。

仕組みはあるんだけど、それではなかなか測れない、こういった鉄道やバスというようなものの効果、価値を測る手段として出されてきたのがこのクロスセクター効果であると、そういうことでよろしいですか。

土井委員 適切なコメント、ありがとうございます。

会長 ありがとうございます。

宇都宮委員 選べる。選択肢がある。このようなをオプション価値、あるいは存在することの価値である非利用価値、これらもまさに価値であります。今お話のあったベネフィットには、マニュアル化された形ではなかなか計算できません。ただし、例えば私が以前近江鉄道沿線でアンケート調査をした結果では、オプション価値などによって、鉄道はバスに比べて2割増くらいの価値があるのではないかと推計しています。つまり普通の便益計算で単純に物事を判断することは危険であり、そういう意味で今回のアンケートは非常に意味があると思われま。

会長 何かそれ以外で。小西市長どうぞ。

小西委員(近江八幡市長) ちょっといろいろ御意見を言わせてもらわなければいけないと思うし、確かに考え方としてクロスセクター効果分析はあると思うんですけども、数字の妥当性うんぬんは言えないと思うんですね。僕はいくら投資していいのかという一つの目安としては意義があると思います。

むしろ、さっき言った目に見えない価値というのは、カルチャーとして受け継ぐものにとらえていく。根っこの部分として育てていく部分とか、地域の文化という部分が非常に大事だなと。

確かに数字があるんですけども、この数字が踊ることによってそういう部分がなくなるのは、ちょっと気がかりだなと思いますね。これはこれで意義があると思いますけれども。

会長 いろんな角度からありがとうございます。

土井委員 まさにおっしゃったことで数字がすべてではなくて、人々の気持ちとか、社会を動かしていくっていうのはまさに気持ちがすごく大事ですから、数字はあくまでも一つの目安と考えていただいて、先ほどの繰り返しになりますけども、みんなで育てていこうっていう気持ちをですね、どういうものを旗印として作り上げていくかっていうことが最も大事ですので、それは今近江八幡市長がおっしゃったそのとおりだと思います。

会長 若干、この間で応酬されているようですけども、皆さん、御意見、御質問ございませんか。正面にいらっしゃいます山本さん、わからないことのご質問でも結構ですが、いいですか。

山本委員 結構です。理解できていますので。

会長 その他、何かよろしいですか。市長、町長のほうでも。後程もまた、報告事項に関連いたしますので、まずは一括して報告を求めながら、確認していきましょうか。

3番目の地域フォーラムもこの間、それぞれ行ってきました。また、沿線学校のヒアリングもしてきておりますので、その内容や結果等についても、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 (資料3-1、3-2により説明)

会長 ありがとうございます。最後のほうは、多くの御意見、御要望等もいただいておりますので、今日は行政のみならず、それぞれ交通事業者にもおいでいただいておりますので、共有し、今後につなげていきたいと思っております。

それでは、今、説明があった内容につきまして、フォーラムも主催をしていただきました日

野町、東近江市、それぞれから少し補足等があれば、まず東近江市長どうぞ。

小椋委員（東近江市長） 先ほどの説明で、全て網羅されておりますので、ちょっと感想だけ申し上げますと、大変雪の降る、足元の悪い中で集まっていただけか、不安でしたが、定員 100 人ぐらいのところを 160 人お越しいただきまして大変熱気のあるフォーラムでございました。

その中で、2つ3つに絞って、一番強く残った印象は、びわこ学院大学の逢先生に発表していただいた。

大学前駅というのがあるんですが、あるのに学生が使わない。

これはいったい何なのかということで、非常に先生のほうから、一つ、これは行政の方にも責任があるかもしれない、学生の動向に合わせて授業時間に間に合うようにとか、あるいは J R の琵琶湖線に接続することをもっと、事業者側に強く要請するとか、そのあと裏を知ったら、近江八幡駅まで大学がシャトルバスを運行していらっしゃる。

これはいかがなものかなと、もう喜多村社長はお代わりになるから、今更言ってもしょうがないんだけど、近江八幡駅発、大学前経由日野行きなど、そういった思い切った学生の動線に合わせて思い切ったスケジュール、ダイヤ編成すれば、もっと利用価値が上がるんだろうと。

そしてもう一つは、実は、4月から、八日市駅前に専門職大学が開校いたします。これが近江鉄道を利用していただく、とりあえず 1 学年 120 人。これは間違いなく近江八幡から近江鉄道を使いますので、これで私どもはまちづくりの大きな起爆ができるのかなと。これでびわこ学院の学生さんが、八日市駅で、ここをターミナルとして乗り換えていただく。そして新たな大学の学生さんが界隈をうろうろされる、そこに多く変化が起こるんじゃないかなということも淡い期待を強く抱いておる次第でございます。

総じて言えば、乗りたいけれども、乗ることを躊躇してしまう。先ほどのように、利便性と料金の問題、この問題に特化できるのかなっていうのが、私どものこのフォーラムでも出た様々な意見が実感として持っておられるということです。

何よりうれしかったのは、近江鉄道の存続問題を我が事として、事業者や議員各位、有識者の方が、非常に熱心に参画していただきまして時間が足りなくなったということで、我が事のように問題意識を持っていただくというのは、私としては本当に力強いフォーラムだった、このことだけはお伝えしておきたいと思えます。

会長 続いて日野町長。

藤澤委員（日野町長） 日野町では、2月9日に近江鉄道で地域を元気にするフォーラムを開催いたしまして、140名の町民をはじめ、町外からも、おみえいただいて、何というかあたたかい雰囲気の中でフォーラムをさせていただいたなと思っております。

先ほど御発言いただきました土井先生のほうから基調講演をいただきまして、単に現在の赤字か黒字かだけに目をやるっていうのではなくて、そのバックにある社会的資本としての役割にも目を向けることが大事なんだよというような話をしていただきました。

ここで言いますと、クロスセクター効果というんだというふうに思いますけれども、そういうのを皆さんが聞いて、改めてこの地域の近江鉄道線の果たす役割は大事なんだということとを共通認識されたと思っております。

日野町におきましては、日野駅舎の再生ということで、3年間のプロジェクトを組んで、駅舎を改修いたしました。トータル1億3~4千万かかったんですけども、半分以上、町民や県外も含めた方の御寄附で、この改修ができたということではありますが、それを契機に、駅舎の中で、交流施設といいたいでしょうか、喫茶店も含めて、多くの方が活用されるにぎわいの場となったわけでありまして、こうした取組の結果も含めて大変多くの方が、関心を持っていただいたというふうに思っておりますので、そういう意味では滋賀県という自治体において、JRが走っている地域と、近江鉄道線が走っている地域と、この県内の中で、誰もが移動をすることができるような条件を滋賀全体としても確保する、そして、とりわけ私たち湖東地域にいるものの利便性が広がり、そしてそれを、今以上にうまく活用することによって、元気な地域づくりにつながるという確信を持ったところでございます。

簡単ですが報告させていただきます。

会長 ありがとうございます。皆さんの御意見等をうかがう前に、もうお二方、御意見等をいただいた上で、皆さんの御質問等を承りたいと思うんですけども、学校のヒアリングも行いましたので、教育長の代理で御出席いただいております、県の高校教育課、杉原さん少しコメント、補足をいただけますか。

杉原委員 失礼いたします。先ほどの日野町のフォーラムでは、日野高校の生徒がパネルディスカッションのところで、校内で聞き取りをした結果というふうなものを、近江鉄道の必要性でありますとか、地元の駅の魅力というふうなものを発表させていただいたというふうなこともあったと思います。

また、彦根翔西館高校や愛知高校においては、駅周辺の清掃活動をやったりとかですね、愛知高等養護学校においては、駅舎に学校で栽培した花を飾ったり、生徒が撮影した写真を展示していただいたりというふうなこともございます。

子どもたちにとってはですね、こういうふうな学びの場というような部分でもあるということですし、また、地域交通のあり方というふうなもの、地域の課題というふうなものを、生徒たちが、自分事として関心を持っていくというふうなことも、教育的な部分としては大事だと思っておりますし、またそういったことを発表できる場があったというふうなことも、非常によかったのではないかとこのふうなことも考えております。

会長 はい、ありがとうございました。沿線の事業所という形で御意見もいただきました。滋賀県商工会議所連合会理事の高村さんからもコメントをお願いします。

高村委員 私、滋賀県商工会議所連合会という立場でこの協議会に参加させていただいておりますけれども、この八日市商工会議所の会頭を務めているわけでございます。

今現在、市やまちづくり公社、またまちづくり協議会、地元商店街等、関係する団体や組織と協力して、中心市街地活性化の活動を続けているわけでございますけれども、中心市街地の核となるのはなんと申しましても、近江鉄道八日市駅でございます。

この八日市駅がなくなることになれば、そもそも計画そのものがゆらいでしまうわけでございます。駅前にある商業施設や学校の立地の優位性、必然性が損なわれるわけですよ。それは八日市駅に限らず、沿線の駅周辺はそういうことになろうかと思いますが、その影響、経済的な影響があり、私どもの地域だけでなく、沿線全域にですね、広く及ぶのではないかとこのように思います。

この調査結果でございますけれども、先ほどからのお話にありますように、方向性であるとか、交通弱者と言われる人たちにとって大変重要な交通手段であるとともに、やはり事業者にとっても、利用価値があるということでございますが、このヒアリング対象の25事業所の答えを見てみますと、最初の前提として10分以内の事業所なわけでございますので、ちょっと、送迎バスを3事業者使っているということを加味してもちょっと残念かなという感じはしないでもないわけでございます。

ここは、今まで空気のようなものという表現もございましたけれども、あつて当たり前と思っていた、近江鉄道、八日市駅が、ただ活用するのではなくて、近江鉄道を維持するということを計画の中に要素として取り入れてやっていく中で、こういった事業所にも、一般対象にもそうですけど、何がしかの活動をしていかなければならないと思っております。

この調査結果だけでは見えてきませんが、そもそも滋賀県唯一の平野部を近江鉄道が網羅しているわけですよ。それがなくなるといことになりますと、沿線地域の経済へのマイナスの影響だけではなくて、県にとっても、大変大きなマイナスの影響があると思えます。

そういう意味でも、いろいろ意見はございましょうが、私の意見としまして、経済的な面から申し上げておりますけれども、大変重要性は大きいのではないかと思います。

会長 ありがとうございます。その他の方々から、今の報告、出されたコメント等に対しまして、御意見・御質問はございますでしょうか。もう一つ報告を受けた後にいただきますでしょうか。

せっかくの機会ですので、今日はお一言ずつは言葉を発してもらおうと思っておりますので、早く言うか後で言うかの違いだけですので。それでは報告事項がもう一つございますので。続いて、4番目の、これは以前に出されているものでございますが、地域公共交通ネットワ

一クのあり方検討調査報告書につきまして、事務局から説明を願います。

事務局 （資料4により説明）

会長 今説明あったこと、またこれまでいろいろ報告があったこと等につきまして、何か、委員の皆様方から御質問、御確認等ございますでしょうか。

野村委員 先ほど議長の方から先に言うか後に言うかということでもございましたので、できるだけ早く御意見を申し上げておきたいなと思っております。

先ほど、アンケート集計結果の点で、宇都宮先生がいろいろお話をされた点に関係するんですけれども、私はアンケートの回収率が非常に高く、皆様方の関心が高かったのかなと思います。

それとあわせて、通常のアンケートの回収率と比較しますと、非常に高い回収率かなとは思いますが、1点、資料1-1のところ、沿線住民のところをみますと、40.4%の回収率となっておりますが、私が1番気にしているのは、配布枚数だけとりますと、残る6割の方、こういった方々のお考えはどうか非常に気になる場所なんです。

実は、今後近江鉄道線の存廃も含めて、いろんな利用促進策も含めて検討していく中で、こういう方々は、時々、後出しじゃんけんではないんですけれども、後から文句を言うことが、特に多いのかなというようなことも考えられますし、そういう意味では、いろいろ議論をしていく中で、こういう方々に対しても、今後丁寧な説明をして、近江鉄道について御理解を賜る必要があるかなと思っているところでございます。

会長 私自身も、もうちょっと上がらないかなと思っていた点を御指摘いただきました。沿線住民の代表であります、町長さんや市長さんのコメントもあろうかと思いますが、後ほど受け賜ることといたしまして、ほかの方いかがでしょうか。

轟委員 私の専門は都市・地域計画ですが、人口減少・超高齢社会の地域像としてのコンパクト+ネットワークという視点からも、公共交通は必要という立場です。

存続してほしいという意見はすごく出てくると思いますが、例えばアンケートの中で、そうじゃない意見、要らないというような意見はどういう形が出ていたのか。反対者やサイレントマジョリティがどう考えているのか。今後実際に、県民、住民の皆さんに対してどういう形で理解を求めていくのかを考える上で、非常に大事な部分じゃないかと思えます。

もう1点は、存続させると言ったときに、誰がどう負担するのか、上下分離も含めて。先ほど、本数を増やしてほしい、料金を安くしてほしいと。でも、そのお金がないからこの議論をしている訳で、これだけの負担は必要というコストを含めても、やはり賛成してくれるのか。それは税で賄うのか、利用者に負担してもらうのか、いろいろな形があると思いますが、

コスト感を含めた話での賛成、存続、あるいは転換という部分が、県民、住民の皆さんの理解を得るに際してすごく重要じゃないかと思います。

会長 はい、ありがとうございます。大変重要なご指摘だと思います。

その他、御意見、御質問等ございますでしょうか。ないようでしたら、以上で報告事項等は終了させていただいて、議事に移っていきたくと思います。

「近江鉄道線の存廃について」を議題といたします。

まずこの議題に入ります前に、この間の取組や経過等、要点を私なりにまとめましたので、皆さんにお配りをさせていただきたいと思います。よろしゅうございますか。

では事務局、配ってください。

会長 すいません。昨日の夜までかかって書いたものですので、今日いただいた御意見等については、反映できておりません。

一つ目に報告のあったアンケートの調査結果については、アンケートでお答えいただいた方から得られる傾向を記載しております。

加えて、宇都宮先生がおっしゃった、選べるというオプション価値でありますとか、非利用価値というものについても、価値効果としてはあるんじゃないかという視点であります。最後に轟先生のほうからおっしゃっていただいた、答えていない方々、実は答えてくても選択肢がなくて、いらないと思っている方の声をどう反映していくのか、また今後の施策等に生かしていくのかという、こういった視点は大変重要かと思います。

二つ目のクロスセクター効果等分析については、もう御案内のとおりなんですけれども、分野別代替費用として、少なくとも約19億円という数字が見込まれることに加えて、近江八幡市長から述べていただいた文化的なこともあるのではないかということもございます。

三つ目のヒアリング結果からはですね、ダイヤだとか運行本数の見直し、サービス利便性の向上、こういったことから、さらなる利用促進策もはかれるのではないかといったようなことですか、学校の生徒、特別支援学校の生徒からすれば、社会参加や学ぶ機会というような役割も見逃せないのではないかといったこともあろうかと思います。

最後4番目につきましては、鉄道を廃止し、他の交通モードへの転換等についても、さまざまな勘案をしていただきましたけれども、鉄道を廃止することによるデメリットの大きさと、鉄道を存続することのメリットの大きさというのが、ある意味ではわかった、また強調された、そういった検討結果が示されたということでございます。

一応、会長総括メモとして、私自身でまとめて、皆様方のこれからの議事の御意見開示の一つの参考にしていただければと思います。それでは、本日の議題でございます、近江鉄道線の存廃につきまして、それぞれの皆様方の思い、御意見等を聞かせいただければと思います。できれば、存続もしくは廃止、存続の形態についても言及いただける方については言及をいただければ、短くその理由も述べていただければと存じます。

全市町長の御意見、また近江鉄道株式会社の喜多村副会長の御発言は後程いただくとしまして、順番にまいりましょう。

尾中委員 信楽高原鐵道でございます。弊社は甲賀市と上下分離をしております、地元のご利用のお客様、特に学生様は約6割が使っておられます。今日も資料を見ても、近江鉄道は通学・通勤に欠かせない、交通手段の中でも重要だというのが認識されましたから、存続が望ましいと思います。

ただ、一つ懸念するのは、第2種と第3種鉄道事業者がありまして、甲賀市が第3種、設備を持っていただいています。

これはやっぱり、いろんなところ、国とか県とか、お金の関係の調整とか、大変なものがございしますが、その辺も連絡を密にして、やっぱり存続していきたいと思っております。

会長 ありがとうございます。続いて野口さん。

野口委員 JR 西日本の野口でございます。弊社といたしましては、賛成、反対を申し上げる立場ではございませんけれども、やはり今後の人口の減少などを考えますと、やはり定住人口、交流人口を増やしていく、そういったまちづくりをしていくことが非常に大切かなというふうに思います。

その中で弊社では、交通結節機能の磨き上げは、まちづくりに不可欠だろうと思っておりますので、引き続き、さまざまな方と連携をして、住んでもらえる街、訪れてもらえる街になるように、弊社としても努力してまいりたいと思っております。

会長 バス協会の野村さん。

野村委員 私もですね、今、JRの方がおっしゃられたまちづくりの観点から、近江鉄道、バス共に、活性化の観点で非常に重要なものでございますので、存続の方向で御議論いただければと考えます。

会長 続いてタクシー協会濱田さん。

濱田委員 存廃問題について私どもがどうのってという話ではないので。ただですね、やはり、こういう議題でお話しされることが重要かなと。というのも、やはり市民の方、町民の方に、どういうふうに御説明していくかと、そういう部分の、検討課題を出しているんだなという感じで考えておりますので、現実的に、地域の方はなくなれば本当に困ると思うんですね。それを、市長さん、町長さんがどのように説明していくのかというのは、かなり大きな問題

となりますので、やっぱりこの場は必要じゃないかなというふうに考えております。

会長 ありがとうございます。続いて、国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所の森本さん。

森本委員 滋賀国道の森本です。私どもの立場としましても、存廃について、どうのこうのという立場にはないと思っております。ただ先ほどから意見がございましたが、回収状況で、沿線住民の回収率が4割と、6割が回答されておられないということで、当然、住民のための鉄道でもございますし、その辺の意見をもう少し広く聞いた上で、判断すればよいのかなというところでございます。

会長 続いて、滋賀県警交通企画課の山口さん。

山口委員 警察といたしましても、滋賀国道事務所の森本委員同様存廃の結論的な部分は控えさせてもらいますが、近江鉄道線の必要性は高いということを理解しています。近江鉄道は明治31年に開業され、長い歴史があり、地域のシンボリック的存在であるとともに移動弱者である子どもや高齢者、免許証を持たない方の移動手段という面で、特に必要性が高いと感じております。

会長 土井さん

土井委員 私の結論は、存続をしてほしいということです。

今の地域公共交通活性化再生法という、三日月知事も初代の法律の時に策定に尽力された法律があります。これを今改正することで閣議決定されています。この法改正を行う部会の中間報告の中で鉄道事業の再構築についても触れられています。地方を中心に鉄道についてもこれからは経営が苦しくなる場合が多い。それに対して今まで上下分離をやっている多くの鉄道は、経営が立ちゆかなくなってからやっている。そうするとサービス改善を行う余力がない状況で利用もあまり増えないことがある。

そこにぜひ中間報告の中で書いてほしいとお願いしたことは、鉄道事業の経営にまだ余力のあるうちに、鉄道の事業の再構築に取り組むような仕組みをつくり、サービスを改善することで持続可能なサービス改善を行うことにしましょうという意見を述べさせていただき、文言を入れていただきました。まさに近江鉄道は余力のあるうちに、鉄道を地域のものにふさわしい形につくり上げる、リーディングプロジェクトになっていくものだというふうに思っています。ぜひそういう形を実現して我が国の鉄道事業のお手本になれば、と考えています。

それからアンケートの回収率の話がでました。アンケートの回収率と回収数はやはりこれ

ぐらいは妥当だと思います。アンケートで把握すること困難な事柄もあると思いますが、それについては、今日もお話にもありましたけれども、各地でフォーラムを開くとか、ヒアリングをすとか、別の手段・方法で、いろんな人たちの声を聞いていくことがまちづくりや公共政策として望ましいのです。今日お集まりの委員の皆さんもいろんなチャンネルをお持ちですので、そういうところでも近江鉄道の件についてお話をいただくのが望ましいのかなと思います。

それからコスト負担の話も出ましたけども、コスト負担をよくわかっているのかどうかという話ですけど、まさにこのクロスセクター効果というのが、コストと持っている価値を見合うために必要なもの、そういうことで数字を出しています。できるだけクロスセクター効果的なものを知っていただいて、近江鉄道の値ごろ感というものを御理解いただくということが望ましいというふうに思います。

会長 ありがとうございます。では宇都宮先生、お願いします。

宇都宮委員 まず最初にテクニカルな話ですが、統計処理の専門家として、回答数 2831 を得た結果は非常に信頼度の高いものであることを申し上げておきます。皆様御承知かもしれませんが、日本全国の内閣支持率の世論調査としてもこんな数字はありません。したがって、これは滋賀県のかんりの意見を反映したデータであるということは確信を持っていたいて結構かと思ひます。

その上で、存廃ですけれども、存続ということで準備委員会でもそういう議論を進めていきましたが、今回改めて、アンケート調査や、クロスセクターの結果を含めて、近江鉄道線が、一定のコストはかかっても、それ以上の価値はあるということを示したのではないかなというふうに思っております。したがって、存続という意見ですが、経営形態としてどういうものかということ、これは今後のことと思ひますが、上下分離というお話が出ました。私が言いたいのは、上下分離でもみなし上下分離でもいいのですが、いずれにしても、鉄道というもの、公共交通というものが、この地域のインフラである、先ほど空気というお話もありましたけれども、ということであるとすれば、それは単に、鉄道事業者さんが運賃で稼いで全てを賄うのではなく、何らかの地域が支える仕組みは必要だろうということ。逆に地域が支えることによって、今後の課題として、単に鉄道を残すというだけではなく、先ほど来バス、タクシー、そういった広い公共交通を一体として地域が考えていく、そういう仕組みをつくっていく必要があるんじゃないかなと。

そういう意味では、単に存続で終わりではなく、そこから重要にもなってくるということの条件は必要かと思ひますが、存続が私の意見であります。

会長 ありがとうございます。続いて轟さん。

轟委員 高齢化がさらに進んでいく、人口減少の社会になっていく中で、コンパクト+ネットワークという形にしていかなざるを得ないだろうと思っています。今回アンケートでも、今利用していなくても、加齢等にもない移動制約者になりうると結果として出ていたのは、非常に重要な点です。将来にわたって一定の移動手段を確保していくことが大事だということが認識されていると思います。

存廃についてですが、私は、当面は存続する必要があるという意見です。今後、自動運転やMaaSなど技術が進展してくるでしょうし、バスやデマンドタクシーなど総合的に、公共交通政策をいろいろ工夫し知恵を出し合っていくこと。そういうことを前提として、当面は近江鉄道を存続していく、公共交通を維持していくことが重要であるという立場です。

会長 ありがとうございます。続いて東近江市社会福祉協議会の川南さん、お願いします。

川南委員 私どもの立場としましては、やはり交通弱者の立場でものを見るというふうな形で、お答えをしなくちゃならないかと思うんですけども、東近江市長が最初おっしゃったように地元の住民は、空気と同じように、あつて当たり前という雰囲気、社協にいて、主に高齢者の方とかとお付き合いさせてもらうんですけども、やはり、そういう風な、なくなる、あるいはなくなったらどうなるのかという感はあまりないように思う。あつて当たり前、なくなったら困ると思うが、アンケートを見て、高校生の通学によく使われているんですけども、社協の立場としましては、将来を担う子供たちの育成のための投資というの部分でも、やはり近江鉄道は存続しないといけないんじゃないかと思ひますし、今も申されましたけれども、高齢化になっていって、車に乗るに乘れないという人もどんどん増えていきます。

近江鉄道だけでなく、バスあるいはタクシーも併用していって、初めて高齢化社会に対応できて、その中の1番大きな手段として、近江鉄道はどうしても存続しなくちゃならないかなというふうに思ひます。

あと、空気のようなものであるというふうにも、今申しましたけど、やはり最後の課題の部分でおっしゃいましたまちづくりが崩壊する、にぎわいが減少するということが非常に大きくて、もしなくなったらというふうなことが想像できないというふうな感じにも思ひますので、是非とも存続は必要だというふうに思ひます。

会長 ありがとうございます。続いてびわこビクターズビューローの西川さん。

西川委員 報告書の中では観光の面は、将来の期待というところに出てくるんですけど、なかなか観光の視点というのは目に見えにくいのかなと思うんですけども、ちょっと本日の会議に当たりまして、我々のビューローの会員であります地元沿線の5市5町の観光協会の方々のお話も聞いとかなあかんと思ひまして、観光協会の事務局長さん、あるいはまた一

部ちょっと行政の観光の担当の方に、近江鉄道線の利用の現状とか今後について、個々にお話を伺いました。

その中では近江鉄道の駅と観光資源の間で、まちのにぎわいを生み出しているということで、観光客の交通手段としては、なくてはならない存在だというような御意見、また、近江鉄道の駅を中心に置いて、観光資源を周遊するような観光地域づくりをやっていききたいというような話もお伺いしました。

けれども一方で、観光の視点は大事なんだけれども、それよりもやっぱり地域住民の皆さんの通勤や通学、また市や町の外へ出ていくとか、県外へ出ていくときの交通手段として大切な存在であるという声が強かったのではないかと考えております。

いずれにしても、滋賀の湖北、湖東、甲賀を縦貫している公共交通として必要であるというような声が多かったんじゃないかなと考えています。

また、近江鉄道自身でも、いろんなイベント電車、ビア電、ワイン電車、地酒電車、あるいはサイクルトレインなどを運行されていて、これは根強い人気のある取組で、集客も多いと聞いているんですけども、沿線の市町においても、これまで幾つかの市町が連携して、近江鉄道を絡めた広域の観光のイベントを実施されて、集客を増やしてきたという実績もありますし、また、我々ビューローにおいても、去年、一昨年 of 観光キャンペーンで、近江鉄道を使った特別企画をやらせていただいて、かなりの集客の実績もございます。

そうしたことから、さらに近江鉄道が大好きなファンがたくさんおられますので、そういう方のお力も借りて、関係者が一層連携して、魅力あるイベントを展開することによって、集客に結びつけていく可能性があるんじゃないかと思えます。

そして、昨年11月にビューローのほうで、近江鉄道の風景を、昔懐かしいノスタルジックの風景、魅力満載のローカル線として首都圏等に発信したところ、これが人気の状況を生み出しておまして、そうしたことからこの近江鉄道や沿線の観光資源が、これからも集客の、可能性のある観光素材だと思っておりますので、ビューローとしては、二次交通の弱い滋賀県ですけども、観光客のお客様も交通利用者だと思っておりますので、存続を願っていききたいというふうに思っております。

会長 ありがとうございます。では、高村会頭をお願いします。

高村委員 先ほども申しましたとおりですね、地域活性化のためにはどうしてもなくてはならないものでございますので、中心拠点、地域拠点のネットワークをしっかりとつないで、地域を活性化させていこうということで、核がなくなると大変です。残し方ですけども、現状で残すのがベストだと思う。上下分離しないで。それと、私の周りでは採算の合っているところだけ、必要なところだけ残せばいいじゃないかという意見もありますが、JR線が線であるとすれば、貴生川、近江八幡、彦根、米原で接点があって、乗り換えが必要であるが巡回できるようになっている。線を面にする相乗効果もありますし、それを切ってしまうと

メリットも薄れてしまうのではないか。そういう意味でも今の状態で残す方がよいと考えます。

会長 山本さんどうぞ。

山本委員 娘たちも近江鉄道に乗って水口高校に通いました。高校生のアンケートの中にも、電車で通学ができるにもかかわらず、自家用車で送迎してもらっているとあったので、子どもの自立を育てるために、家庭から子どもたちを送り出しているところが少ないのかなと。自分の足で学校へ通うということすら、離れてしまうことを思うと、何が問題かというところ、学校教育の前に家庭教育の重要性が問われているアンケートの結果かな思わせてもらおうところ、支援学級の子供さんだけでなく、マナーを守る、自立促進というのは、普通の学校の皆さんの、今や小学校ももう送迎に代わっている、集団登校というのは少ないところがある中で、こういうふうなことが、やっぱり一つ課題だなっていうふうに見せてもらっておりましたので、この場で意見を出させてもらうのに、この正月に初詣を、多賀大社へ近江鉄道に乗って行きました。

普通の道路の渋滞の中を、近江鉄道が抜かしていく爽快感がございました。

ですので、車も大事ですけども、やはり鉄道のゆったりとした感覚は、孫を連れて、外の風景を眺めるっていうのは、家族で動くのに大変価値のある時間を過ごさせてもらいましたので、先ほどより、費用対効果でない、価値のある効果というところに見えない効果を見出すのが、地元の方が、私自身が使っていないんだなっていうことも、乗ってみて感じたところでございます。

市町のほうでも、いろいろな工夫をしていただきたいと思います。と思っています。

会長 ありがとうございます。びわこ学院大学 逢先生お願いします。

逢委員 ちょっと安心しました。ここまでは半分ぐらいで、過半数になると思います。

うちの大学には大学前駅がありまして、先ほど宇都宮先生がおっしゃるような、相当非利用な価値があって、本当にシンボリックな存在です。でも学生たちが1割しか利用してないんです。

ですので、いま存続の議論がありあますが、僕も絶対存続しなければならないと思います。

なぜかといいますと、近江鉄道はこの前に報告した時にも申し上げましたように、この地域の背骨なんです。

廃線してしまうと、今のアンケートの結果では21.6%の学生が通学で利用されています。

廃線してしまうと、やっぱり学習権の侵害になります。

そしてそれだけではなくて、やっぱり、免許のない人、あるいは病気のある人、車が乗れない人、特に通院ができなくなれば、その場合、生存権の侵害にもなると思っています。

ですので、ぜひ、存続していただきたいと思っています。

それから、もう1つはうちの大学の学生たちがいろいろな調査をやっていて、なぜ利用しないかと言いますと、やっぱり、学校の授業が始まってから1分後に電車が着き、終わり5分前に電車出発する、そういうようなダイヤの組み方で利用できないんですね。

ですので、もし今の議論では、オプション価値とか、いろんなことを議論されているんですけども、でも、会社は経営なんですよ。乗る人が減ってしまうと、経営にはならないと思います。

ですので、学生たちがいろいろ考えて、もし、近江八幡からスクールバスをやめて、八日市を経由して大学前に来る場合は、かなりですね、八日市駅は学生の町になるではないかと思っています。飲み会とか、今ほとんど近江八幡でやっているんですけども、もし、八日市経由なら、八日市も一つの大学が今年4月にできますので、スクールバスは八日市駅発車とし、そこで大学生の交流などいろいろできれば、先ほど小椋市長がおっしゃったような、鉄道はまちづくりにとって非常に重要なツールではないかと思います。今まで議論されてきて、存続するということは僕は当たり前だと思います。

ただ、これからですね、早急にどのようにして、今アンケート結果にもあるんですけども、6割ぐらい潜在的利用者があると。

うちの大学も3割以上の潜在的利用者がある。どのようにして、この潜在的な利用者を鉄道にシフトさせるかということは非常に重要ではないかと思っています。以上です。

会長 はい、ありがとうございます。続いて、PTA連絡協議会、塚本さん。

塚本委員 意見としては存続を強く表明させていただきたいと思います。

このPTAのですね、というか、この委員の役割を頂戴しましてから、事あるごとにPTAのお母さんたち、お父さんたちに、近江鉄道の話を投稿かけて、御意見をいろいろ求めているわけなんですけれども、特に中学生の親御さんからは、近江鉄道ありきで、高校への選択肢、どこに行けるかということを中心に考えると。もしこれが仮に、近江鉄道が乗れないとなったときに、親が送迎していけるかという、とてもじゃないけど無理ですというようなこともありまして、これはやっぱり、子供の教育機会や、進路の選択を考えますと、ぜひともやっぱり残していかなければならないんじゃないかなというふうに思っております。

さりながら、やはり同時にいただく意見としましては、やっぱり利便性の問題、値段の問題をはじめといたしまして、通学定期が高いんじゃないかとか、それから、これだけキャッシュレスの時代にいまだにクレジットカードやイコカが使えないというようなこともあったり、なかなかそういう利便性についての課題、問題意識は持っていただいているなど、いろんな御意見を聞かせていただく中で、私の感想としてはやっぱり利用者というのは、ある程度わがままなもんなんだなど。便利には使いたいけれども、当然値段はやっぱり安く抑えたいというようなところもありまして、そういう意識を皆さん持っておられるなどと思いまし

た。

結局、その意識の底流には、近江鉄道というものが、まだまだこの地域にある公共交通なんだと思うんです。

それを、いかに地域に愛される近江鉄道、地域に愛される公共交通に脱皮していくのかなど。そこにやっぱり今の多少利便性は悪いかもしれないけれども、やっぱり乗ろうよ。

みんなに愛されている鉄道に乗ろうよ、というような意識が芽生えてくるんじゃないのかなというふうに思わせていただきました。

その中で、先ほど、2月にあった、東近江での地域フォーラムのお話もちよっと出たんですけども、そこで、実は私ごめんなさい、近江鉄道の経営者さんに、少し残念な思いを持ってしまったことがあるんですが、当日時間が余りなくて、最後は皆さんのディスカッションができなかったんですけども、お1人、意見を表明された中に、東近江でびわこジャズ東近江というイベントが春先に毎年あるんですが、今年はコロナの関係でやりませんが、その実行委員をされていた方の御意見の中から、昔、近江鉄道さんに協力していただいて、ジャズトレインを走らせてもらいました。電車の中で、演奏させてもらいましたと、また、復活させてくださいというような御意見がありました。

それに対しての近江鉄道さんの御回答としましてですね、もろもろの事情で、決まったことなので、というような、私からするとちよっところ、あっさりした、そっけないというか、同じことを言うにしても、もうちよっと言い方があるんじゃないのかなというような、思いを持ちながら聞かせていただいた。

それはやっぱり地域に愛されるっていう意識レベルに昇華していくには、経営者さんの姿勢というのもすごく大事なんだろう。

どういう訴えかけをしていくかによって、八日市駅に置かれている駅ピアノなど、すごく支持されていると思います。

それから近江鉄道のチケットを、スマホで写真に撮って、もっと応援だというハッシュタグをつけてSNSにアップされているようなこともいっぱいありますので、そういう、いかに地域に愛される鉄道に意識を昇華させるかといったところに、経営者側の意識も向けていただけたら、これからまた、何かが変わるきっかけがあるんじゃないかなと思わせていただいております。以上です。

会長 はい、ありがとうございました。続いて、教育委員会の杉原さん。

杉原委員 生徒にとって、やっぱり鉄道は、天候とか、道路事情の影響を受けにくく、決まった時刻に、学校に到着することができるという点では非常に優れているというふうにも考えております。

沿線地域の学校に、多くの生徒が近江鉄道を利用して通っているというふうなこともありますので、生徒の通学に必要な交通手段であるというふうに考えております。

会長 ありがとうございます。国土交通省の皆さん。

山岸委員 滋賀運輸支局の山岸でございます。私どもも、存続という方向でお願いしたいと思っております。

今、バスの運転手不足というようなものもありまして、住民の足を確保するという、例えばいいますと、交通空白地をなくすというようなことから、存続の方向で検討をお願いしたいと思っております。

会長 続いて近畿運輸局の八木さん。

八木オブザーバー 滋賀支局長から存続という風な発言もありましたが、私ども国の立場からすれば、存続すべきかどうかについて、地域の皆さんに対してこうすべき、ああすべきとか、これをお願いしますとかいうわけにはいきません。今後の地域のあり方がどうあるべきかという観点から、地域の皆さんで検討いただいて、いずれにしても関係者合意の下で取組みを進めていくことが大変重要かと思っております。

ただ、あえて言えば、今日お話を伺っていて、近江鉄道が、地域の財産だということが、いろんなデータでかなりはっきり出ているのかなというふうに感じております。

今後、これをどうしていくか、どう活用し、よくしていくか、さまざまな観点で、幅広くバスとか他の交通手段も踏まえて、財政的な地元支援も含め、よくよくこれから議論、検討していただくことが大事になってくるかと思っておりますが、私どもも国の立場からできる限りの対応、サポートをさせていただこうと思っております。

会長 ありがとうございます。同じく、鉄道部の井野さん。

井野オブザーバー 先ほど山岸支局長から、存続というお話がありましたけれども、それは、地元の支局長さんのご意見で、国土交通省としては、地元の委員の皆様の御意見を賜る。ちょっと微修正をさせていただきます。その上で、2点ほど、私も長く鉄道行政に関わってまいりましたので、皆様の参考になればということで申し上げます。

1つ目は本日の大きな議題であります存廃ということでございます。

私が役所に入ったころはちょうど国鉄改革がございまして、そのときにも、多くの地域交通線が存続または廃止ということで、日本全国で議論されました。

その中で、地元の熱意でどうしても残したいというところは第三セクターという形で残されていますし、また廃止に至った沿線もあったかと思っております。

そういうところが、その後、30年経って、どうなっているかというのは、これは歴史的な事実としてですね、それが、今、それぞれの地域に現れていると思っておりますけれども、それを全

部つまびらかに整理をして、ここで皆さんと検討するということができないということもあって、本日のこのアンケートですとか、クロスシートとか、こういう形で、それを今、沿線にとらえたときに、なるべく見える化しようと、事務局のほうで御尽力いただいたものというふうに思います。

そういった面から見ると、特にクロスシートの中で、数値化されてないという、その4ページのところでですね。やっぱり地域のコミュニティの問題ですとか、定住の促進の問題とか、そういうところが、多分その地域の行政を扱っておられる首長の皆様には、非常に意味があることかなと思いますし、日本全体で、今、高齢化社会にどんどん進んでいる中でございますので、アンケートの1や2にありましたように、いわゆる今は車を使えるけれども、免許を返納した際に、そのときに、移動の手段をどのように確保するのか、こういう側面になったときにはですね、そういう年齢の方々が非常に高い率で、公共交通というものをとらえているということも、非常に参考になるのではないかと思います。

そういった中で、この資料の5の3ページなんですけども、仮になくなった場合どうということが起こり得るのか、これも非常に興味深い指標でございますので、こういうところを参考にいただきながらですね、今ある鉄道の存在意義というものを評価いただけると非常にいいのかなというふうに思っているのが1点目。それから、2点目は、ちょっとこれは今日の議論から離れて来年度以降の話になるのかもしれませんが、仮に存続したという場合に、多分、首長の皆様の頭の片隅に費用はどうなるのか、こういうことが非常に関心が高いところかと思えます。

その費用の部分については、事務局のほうから上下分離っていうのは一つの方法としてですね、提示されていると思いますけれども、私どもの立場からすると上下分離も一つの手法ですし、上下分離の中でも、いろんなパターンがあるかと思えます。さらには先ほど、今委員の方々の御意見の中にも上下分離はしなくてもというお話もありました。

これは提案ということではありません。あえてちょっとドラスティックなことを申し上げて、頭の整理というか活性化をしていただければと思いますが、結局、今の近江鉄道の経営状態というのは、収入が少なく、費用が多い、さらに施設がちょっと老朽化しているので、投資コストがかかります。こういう関係性にあるんですね。

その中で、やっぱり収入を上げていく、より多くの人に利用していただくというテーマについては、アンケートの中にもありますように、ダイヤとかやっぱりサービスの向上ということで、より乗っていただくような施策をする、これは一つの課題の解決。

もう一つはですね、これ、本当にドラスティックなことを申し上げますが、近江鉄道は赤字といっても自治体に税金を払っておられます。こういった費用を軽減できないかというようなこともあるかもしれない。

それから、投資のところについていえば、今、国と同じような割合で皆さん、投資に対して補助という形でご支援いただいているんですけども、地域の独自の判断で、負担の割合を多くし、より会社の負担感を軽減する、そういう取組もありうるかもしれない。そういう事柄

は、実は来年以降議論される中で、柔軟かつ、いろんなことを大胆に御議論いただきながら、その中で、鉄道がよりよく、地域の皆様に利用していただけるような形態で存続できるかどうか議論していくようなこともありうるんじゃないかと思っています。

最後に1点、先ほど先生のほうからもお話ありましたが、今は鉄道のことだけで議論されておられますけれども、来年以降やっぱりその、この法定協議会で面で、鉄道だけではなくてそこにどうやって、地域の方がアクセスするかっていうとフィーダー輸送的な部分で、バスの関係とかそういうところも、多面的にも御議論いただきながら、よりよい形で進めていただければよいかと思ひますし、私どもも当然、そのためにも一緒に努力させていただき思ひますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

会長 ありがとうございます。申しわけございません。終了目途を15時としておりましたけれども、もしお許しいただければ、10分延長させていただきたいと思ひますので、よろしゅうございますか。

それでは残り、沿線町長、市長から御意見等をいただければと思ひます。多賀町長。

久保委員（多賀町長） 先ほどのアンケートにもありましたように、高校生の通学手段とし、多賀町の多くの高校生が近江鉄道を利用してもらっていますし、また必要とされているものと思ひております。

その理由といたしましては、正確な時間、そして安心・安全に運行していただけるものとして利用してもらっているのだと思ひております。

その高校生の利用を守るためにも、存続が必要であらうと思ひております。

しかしながら、高校生の利用では多賀町全体としては限られているので、その他の利用としては山本さんも言われましたように、正月三が日に近江鉄道を利用していただいています。その他の利用をいかにして伸ばしていくか、それが駅前のにぎわいであるかなと思ひています。総合計画の中でも駅前の再開発という計画もありますので、しっかりと議論しながら、駅前のにぎわいに努めたいと思ひます。

会長 ありがとうございます。次は甲良町長。

野瀬委員（甲良町長） おかげさまで、尼子駅が拠点駅で利用客は減っていません。

しかし、滋賀県で人口が1番少ない、あるいは、人口激減の町であります、アンケートの回答者でも、通勤通学者が多くの比率を占めているということでもあります。

この間、駅舎の整備、駅前広場の整備をやりましたし、減らない原因は、駅前の企業さんの利用が多いということかもしれません。

さらに、駅のにぎわいの拠点として、前向きに進めてまいりたいし、それから、今後、少しありましたように、沿線市町の一員として、行政のセクターとして、どう責任を果たしていく

のかというこのテーマは、この協議会でも、さらに深めさせていただきたいと思っています。

会長 豊郷町長。

伊藤委員（豊郷町長） アンケートの回収率はたぶんうちの町は低いだろうと思います。それでちょっと、結果的に、子どもたちは通学に使っているんですけども、高齢者の需要は買い物に多いというのは、私は理解苦しむところでありまして、地域の皆さん方は、歩いてでも買い物に行ける場所がありますので、ちょっとこれは深堀りをしていかななくてはならないなこのようにも思います。

それと豊郷駅は中心部でもないの、いかにこれを存続していくこととなると、やっぱりいかに駅を使ったまちづくりのプランを立てていかなければならないと思いますのと、やはり機運を上げていかなければ、今後負担の問題もありますので、そこが今後の課題かなと思っています。

会長 愛荘町長

有村委員（愛荘町長） アンケートにもそうございますけれども、愛荘町も県立高校がございまして。その点では、通学に使ってらっしゃる利用者が非常に多い。その点ではこの近江鉄道がしっかりあるということが重要でもあります。

また、住民方の御意見としても私としても、存続ということで力を合わせていきたいと思っています。

ここで、三陸鉄道のように、東日本大震災の復興の象徴というようなことでの、全線の再開ということで、地域の住民の方々に大きな期待としてあったというのとはまた違いまして、この近江鉄道の場合は存在すること、あることが自然なこととしてございますので、これをドラマチックにお伝えしていくということは、本当にハードルが高いなとは思っておりますが、せつかくに知事はじめ多くの方々が存続に向けて進めていこうということでございますので、この共感が社会に広がっていくような形にしていきたいと思っています。

その中では、共感ということは、あくまでソフトの部分にもなってくる。そういう点では、ユーザーにより近い増便であったり、運賃であったり、ICカード等々の利便性を強化するといったソフトの部分の向上も、パッケージの中に含めながら、皆さんに発信をしていくことも今後この議論の中で重要になっているだろうと思っています。

ただ仮に存続という方向で固まっていたならば、この協議会における判断が、将来の世代から、なるほど妥当な判断をしていたただいた、当時の政策決定者には、妥当なことをしてくださったと思っていただけるような、こちらに関しては、ソフトとハード、それから費用面に関して、しっかりとより議論を深めてまいりたいと思います。

会長 日野町長。

藤澤委員（日野町長） 地方創生ということが言われて5年になりますが、地方の元気こそが大事だと思っております。自分の地域で、町の活性化のために、頑張っていきたいと思っておりますが、都会と田舎があってこの国が成り立っていて、滋賀県においても、都市部も農村部もあって成り立っている。

そのためにも、インフラをしっかりと存続させる。その中で、滋賀県、そして湖東地域が、ますます発展するよう努力したいと思います。

また、存続の形態等については、国交省の皆さんの御支援・アドバイス等を得ながら、よりよい方法をしっかりと議論していくことが重要だと思います。ぜひ存続に向けて皆さんとともに頑張りたいと思います。

会長 米原市長代理。

西出委員（代理）（米原市） 今日は米原市長が、議会の関係で欠席ということになりました。急遽私がこの場に出席させていただいております。私の方から、この立場で意見を表明させていただくのは御遠慮させていただきたいと思っておりますので、御了承いただきたいと思います。

会長 続いて、甲賀市長代理。

治武委員（代理）（甲賀市） 甲賀市でございます。本日市長が、3月議会への出席で欠席させていただいております。

市長より、鉄道存続に際しての意見を預かっておりますので、発言をさせていただきたいと思っております。

近江鉄道は、甲賀市にとっても重要な移動手段であり、他市町をつなぐ路線として県東部の活性化に寄与していることから、鉄道を存続させることが望ましいと考えており、存廃の確認に際し、安全の確保を最優先とすることを前提に、引き続き、協議会で議論を進めていくことが必要と考えております。

本市が信楽高原鐵道を所有する経験から、鉄道を維持するには、安全の確保を最優先させる覚悟と責任が伴います。それらを県、沿線市町をはじめとする協議会で共通理解をした上で、鉄道存続により、沿線地域を活性化させるというまちづくりの各点も踏まえながら、必要な議論について、県を中心に建設的に進めていくことが必要であるとのことでございます。

会長 続いて近江八幡市長。

小西委員（近江八幡市長） 3点ぐらいにまとめさせていただきます。

まず、この鉄道がお荷物だと思うなら、やめればいいし、みんな資産だと思い、宝だと思って育てていくのであれば残せばいい。基本的にはわかります。

それから、当市のことはさておき、滋賀県の県域、東近江市を中心とした地域であれば、これはなくすわけにはいかない、まちづくりを考える上で、必要不可欠なものだと認識をしております。

3番目に、これは共通認識として、使わないからといって関係ないわけではないですから、使わない人もいらっしゃると思いますが、地域の事業立地、学校の選択、観光をするにしても、鉄道があるがゆえに発想できることがたくさんある。

これらを説明していけば、御理解いただけるよすがになるかなと思います。

会長 続いて彦根市長。

大久保委員（彦根市長） まず、アンケート調査をはじめ、今日までの様々な準備をしていただいた事務局をはじめ、関係の皆様に御礼を申し上げたいと思います。

私、彦根市としては、この鉄道線が廃止されるということは想像すらできない立場でございます。なんとかしていかなきゃならないという思いで、協議会に臨ませてもらっています。ただ、これから具体的な課題が上がってまいりますので、是非、皆様方のお力をお借りし、知恵を絞って、課題を一つずつ解決して進んでまいりたい。

これまで、知事が大変リーダーシップを発揮していただいて、今日まで来ました。

さらに、これからですね、県のリーダーシップ、そして、何よりもヘビーユーザーの東近江市長のリーダーシップも併せてよろしく願います。

会長 ありがとうございました。東近江市長。

小椋委員（東近江市長） 今日このアンケート結果とそして皆さん方の御意見を伺って、一つは安心・安堵しました。第1段階としては。当然私は、全線、維持存続すべきであるという立場で、一貫してこれまでも言ってまいりました

ただ今後、どのように存続し、費用負担をどうするのか、そういった論議に次のステージでは入らなければいけないと思っています。その前提として、知事の総括メモにも書いてありますように、近江鉄道線は120年の歴史を有し、日本でも有数の歴史と伝統を有する鉄道で、しかも、まさに近江鉄道は大西武グループの一員でありまして、ちょっとほかの三セクになったり、上下分離になったりしているところとはバックグラウンドが違うのかなということで、本当に大きな希望は、喜多村社長がみごとに今度、西武鉄道の社長に行かれると、ということで、怒られるかもしれませんが、ここでプレッシャーを与えておきたいなと思います。

近江鉄道は西武鉄道の子会社ですので、本当に大きな期待を、ある程度必然的に持たせていただきたい。

そして、我々の愛荘町、旧の秦荘町島川、堤康次郎さんを祖とする近江鉄道を一つの文化として、沿線の住民と行政が必死で守って育てて、未来永劫にわたって存続させていくべきものと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

会長 ありがとうございます。それでは最後に、喜多村社長。

喜多村委員 まず、これまでのダイヤの不都合ですとか、あるいは、当社の対応の悪さ、本当におわび申し上げます。まだまだ至らないところがあるなど反省しております。

その上で、この場としては当事者でございますので、私のほうから、鉄道事業をやっている者としての思いを申し上げたいと思っておりますが、私も、大学を卒業し、会社に入社しようということで、鉄道事業に従事する者として、やはり、なぜ鉄道を選ぶかということの一つには、やっぱり鉄道事業を通じて、そのエリアの皆さんに、やっぱり喜んでもらいたいということは、どの現場においても鉄道事業を志す人間の動機というふうに思っております。

私自身も、一生忘れられないなという思いが、9年前の東日本大震災のとき、首都圏で鉄道事業に携わっておりましたけども、やはり帰宅困難者が出たときに、比較的早く回復したんですけど、通常どおり普通に動いているというだけで、本当にあの感謝するよという言葉をいっぱいいただきました。

当たり前の、普通のことをやっていて、こんなに喜んでいただけるということで、やはり、いい仕事を私は選べたなと思ったわけですけども、この存続かどうかということについて、我々とする、やはりなかなか単独で、民間事業としては厳しいですけども、存続することができたとすればですね、本当にやはりこの鉄道というツールを使って、より地域の活性化に結びついて、本当に地元の皆さんが喜んでいただける形になれば、これ以上鉄道事業をやっている人間として幸せなことはないというふうに思っておりますので、そういう気持ちで今後とも、先ほどもお話がありました、安全・安心というのは、何よりやっぱり大事ということは、我々肝に銘じておりますけれども、今後もしっかりやらせていただきたいなと思っております。以上でございます。

会長 以上で、委員の皆様方の御意見を開陳いただきましたけれども、その他、ほかにございますか。おおむね限られた時間でございましたけれども、それぞれの分野、それぞれ背負われるもの、ご専門とされる観点からの貴重な御意見等いただいたことを感謝申し上げます。それでは議事、近江鉄道線の存廃を決するに当たり、会長として、考えをまとめております。お配りし、皆様方に提案させていただきたいと思っておりますがよろしゅうございますか。

(異議なしの声あり)

会長 それでは事務局配ってください。この数年、このテーマのことを考えない日はございませんでした。ここに至るまで、この一言一句、どのように考え、お諮りすればいいのかについて考えておりましたが、先ほど来、皆様方からもさまざまな観点からも、御意見をいただき、改めて、本協議会の会長として提案をさせていただきたいと存じます。

「近江鉄道線の全線存続について（案）」

近江鉄道線は、開通以来 120 年余にわたり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。

人口減少やモータリゼーションの進展により、利用者が減少し、民間企業の経営努力のみでは事業の継続が困難な状況となっている。

しかし、各種調査等により、現状において、地域、年代等を問わず、通勤、通学、日常生活等において幅広く利用されている貴重かつ不可欠な地域公共交通であることがわかった。

近江鉄道線は、福祉・医療、教育、商業、観光等様々な分野において多面的な効果を発揮しているとともに、地域の歴史・文化を形成してきた象徴ともいえる存在である。

また、人と人が集い、関わり合う社会的結節点であり、まちのにぎわい創出の核でもある。すなわち、地域住民にとって代替のない交通機関であるとともに、地域にとっては将来にわたり欠くことのできない社会資本であり、安全の確保を最優先としつつ、利便性やサービスを向上させることにより、その価値や役割はさらに高まる可能性を有している。

以上を踏まえ、人口減少・超高齢社会においても、県東部地域が魅力と活力を維持し、向上させながら、持続的に発展していくため、近江鉄道線は全線存続することとする。

皆様方に改めてお諮りしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

（異議なしの声と拍手あり。）

会長 ありがとうございます。それでは、この提案の案の字を抹消していただき、協議会の決定、結論とさせていただきたいと思えます。

改めて確認いたしますが、近江鉄道線は全線存続ということを決め、具体的にそのために何をするかということについては、引き続き、この協議会でしっかり議論をしてまいりたいと思えますので、委員各位のさらなる御協力をよろしくお願い申し上げ、これにて私の議事を終了とさせていただきます。

皆様の御協力ありがとうございました。