

第4回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

2020年8月18日(火) 10:00~12:20

於：東近江市立八日市文化芸術会館

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・東近江市長、米原市-平尾道雄・米原市長、日野町-堀江和博・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-松田直道・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・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-杉原真也・主幹、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、(一財) 滋賀県老人クラブ連合会-上野善久・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) グローカル交流推進機構-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、(一財) 地域公共交通総合研究所-町田敏章・専務理事、(一社) 滋賀県病院協会事務局長会-川村宏・委員、滋賀県社会福祉協議会会長会-大塚ふさ・副会長、(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-飯田修章・部長、国土交通省近畿運輸局鉄道部-廣瀬洋一・部長

1 開会

事務局：ただいまから第4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。

三日月会長：お忙しいところご参集いただき、ありがとうございます。今日は次第のとおり、議事が5つと盛りだくさんでございます。円滑な進行にご協力をよろしくをお願いいたします。

2 報告

近江鉄道沿線フィールドワークの実施結果について

事務局：資料1により説明

三日月会長：初めての試みでしたが、7～8月の2回に分けてフィールドワークを実施し、近江鉄道の全線・全駅をみんなで見て回り、関係者のお話を伺う機会を持ちました。ご参加いただいた方から、感想や今後の議論の材料になるようなお話を伺えたらと思います。

山本委員：市町の方々の取組みを見せていただきまして、私の立場で思うことは、「学校がなくなるとまちの光が消える」と言われるのと等しく、「駅がなくなるとまちの活性も衰えていくのではないか」ということでした。まち、そして人との繋がりや出入り口として駅は必要ではないかと思えます。市町の大小の差があって、特に日野町はまちが細長く、歴史豊かな見所が町の奥にあり、駅は端にあるというように、立地条件がいろいろと違うのかなと感じ、まちの施策のあり方がこれから問われるのではないかと、駅を見学しながら感じました。

土井委員：私は1日目しか参加できませんでした。フィールドワークを実行するのは大変だったと思います。事務局の皆さまにお礼を申し上げます。沿線市町の首長のご発言はとても詳しいものが多く、皆さま一様に、近江鉄道をこれからどう引っ張っていったらいいのか、地域のリーダーからご意見をいただいたこともたいへん心強く思います。

近江鉄道線は、全線乗車したことはありますが、駅周辺の土地利用までは、電車の中からは見えません。今回は電車から降りて駅の周辺を歩いてみることで、駅を地域の皆さまが大切にしている所が多いことがわかりました。多くの駅周辺には、集落があり、人口も集積しているので、こういう人たちにもうまく乗ってもらえるような仕組みをつくることで利用促進の働きどころがあるのではないかと実感いたしました。

野瀬委員：両日とも参加しました。地元でお出迎えいただいたり、桜川駅・日野駅では、意見交換会をさせていただいたりしました。今日お配りした「地方鉄道の挑戦 鳥取県八頭町長吉田英人（町村週報 R2.5.25 付）」では、若桜鉄道の取組みが紹介されています。8駅すべてで駅を守る会ができているということです。近江鉄道線では、駅を中心とした取組みは未知数なので、三位一体でまちづくりを進めていかねばならないという感想を持ちました。

三日月会長：フィールドワークは、メディアに報道いただきましたし、各駅で首長から熱い思いも伺いました。後ほど、議論等も行いますので、その中で絡めてお話しいただければと思います。副会長の近江鉄道社長からも、何か感想等がございましたら、お願いいたします。

飯田副会長：この2日間、ご参加いただきました皆さまには、初日は雨、2日目は猛暑という厳しい状況のなかでご参集・ご視察いただきまして、誠にありがとうございます。

私自身、4月に赴任してから、新型コロナウイルス感染症の関係で、自社沿線にも関わらず、なかなか出かけられず、忸怩たる思いを持っておりました。こういった機会により、私事ではありますが、地元の皆さま、そして市町の役所の皆さまの様々なご尽力で、いろんな取組みがなされていることがよくわかりました。それぞれの地域にお住まいの方がご自身で考えられたいろんな形の活動に取り組まれていると知ったことが、私にとって何よりも刺激的で、たいへんうれしい思いをしたところでございます。近江鉄道としましても、こうした活動の活発化に貢献してまいりたいというきっかけになりました。

三日月会長：1点は、近江鉄道をはじめ、現場でおもてなしいただく方、運行いただく方、ご案内いただく方が、頑張ってお仕事をされている様子に、心を打たれました。

2点目は、沿線住民の方の熱い思い、おもてなし等に触れることができ、近江鉄道に対する愛着や期待の一端を窺い知ることができました。地域のシニアの方も、高校生も、年代・性別を問わず、多くの方々が近江鉄道への思いをお持ちいただいていることもわかりました。

3点目は、近江鉄道本社前に、「辛苦是経営（経営は辛く、苦しいものだ）」という石碑があるのを見ましたが、明治以降、敷設から維持まで、相当なご苦勞が偲ばれました。豊郷駅でしたか、戦時中、多くの方が出征の見送りに来られ、ホームから人がはみ出してしまわれたというお話があったことなどを見ますと、まさにこの地域の歴史を近江鉄道が刻み、伝えていと感じた次第であります。鉄道をどう守っていくのかについては、みんなで知恵と力を合わせていかなければならないという思いを新たにしたところであります。

2日間にわたり、各市町担当の方にご尽力いただきました。何よりコーディネーターの辻さんには、精力的にご案内いただきました。拍手で御礼に代えたいと思います（一同拍手）。

3 議事

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について

飯田オブザーバー（国土交通省）：資料2により説明

三日月会長：法律の内容、改正内容、全国での策定状況等をご説明いただきました。専門的な説明内容で難しい面もあったかもしれませんが、当協議会では、説明にあった「地域公共交通計画」を策定しようとしているところです。

土井委員：法改正に関する国土交通省の部会委員として参加させていただいたので、近江鉄道について重要な点を補足します。1つは、私たちが地域公共交通計画を何のために策定するかと言うと、地域公共交通のマスタープランを作ることに加え、「地域公共交通特定事業」のうち「鉄道事業再構築事業」（鉄道の上下分離等）に関わることがあります。

この法律で当事業を位置づける際には、様々な議論がありましたが、これまでの我が国の上下分離については、ややもすると、鉄道事業が存続できない状態（病人で例えると、集中治療室に入らないといけない状態）になってからの取組であり、鉄道をいかに残すのかが目的になっているこいが多かったわけです。今回の法改正の中での議論としては、鉄道事業者にまだ余力があるうちに、今までに持っているポテンシャルをできるだけ活かして、上下

分離に限らず地域に生きるようなかたちで鉄道を残していこうということです。

この法改正の前段での議論における考え方も、これは明記されているわけです。地域公共交通計画をこの協議会でつくり上げ、できるだけ早い段階で鉄道事業再構築事業の中身を明確にしていくことが、この法律を使っていくという意味で極めて重要です。

宇都宮委員：今のお話に補足します。なぜ、あえて上下分離をするのか。上下分離により、官と民の責任が明確になるからです。責任分担がクリアになるというのは、様々なことをやっていくうえで重要です。集中治療が必要になってから上下分離とするのではなく、早い段階で責任を明確化するために、上下分離をあえて鉄道再構築事業として加えている理由かと思えます。

三日月会長：地域公共交通特定事業への国の支援措置は、潤沢なのでしょうか。

飯田オブザーバー：法律の特例措置による手続きの簡素化や、上下分離に移行する場合の鉄道局からの支援措置が準備されております。

三日月会長：法律の特例措置以外の財政的な支援措置には、どんなものがありますか。

飯田オブザーバー：特定事業に対する手続きの簡素化や予算的な措置がありますが、上下分離に関しては、予算的な措置が一部ございます。

三日月会長：次回、ぜひ詳しくお聞かせいただければと思います。

この法律に基づいて、様々な計画づくり・事業づくりをしていくということです。

(2) 沿線地域の地域公共交通の課題について

事務局：資料3により説明

三日月会長：沿線の概況から課題の取りまとめまで、データやアンケートの結果に基づいて、説明いただきました。次の議題とも関連しますので、(3)の説明を受け質疑とします。

(3) 沿線地域の目指す姿について

事務局：資料4により説明

三日月会長：計画づくりの中身になります。まず「沿線地域の地域公共交通の課題について」は、皆さまのお考えや状況確認と合っていましたか。

土井委員：概ね、こういう分析でいいと思います。1点、より考えたほうがいい点があります。18頁「②沿線市町の代表交通手段分担率」は、自動車分担が約7割と自動車型社会の現状をデータが裏付けていますが、これを掘り下げてはどうかと思います。この中には、自分で運転される方のほか、クルマで送ってもらう人たちも含まれています。自動車分担率が8割にのぼる他の地域で“自由にクルマを使える人”を調査したところ、「自分でクルマを持っ

ていない」あるいは「運転免許を持っていない」という人が約 3 割いました。こういう人たちは、鉄道・バスでなく、クルマでの送迎に頼らざるを得ないわけです。この送迎について、竜王町の調査で、「送迎が負担だ」という方が約 8 割いました。ほぼ 30～40 歳代の女性が送迎されているので、送迎が負担であって、そのため、「パートに行けない」、「フルタイムで働けない」という状況があるなかで、「仕方なく送迎している」状況があるとのことでした。送迎の負担軽減が公共交通の役割ではないかということです。そうすると、女性の働く機会も増えるのではないのでしょうか。送迎する方も大変なわけです。

また、送迎される人にとっては、通院なら送迎を頼みやすい一方で、遊びに行くために送迎は頼みにくく、交通が潜在化します。自分ひとりで出歩けるよう、公共交通が支えることで、潜在化した交通が顕在化することも考えられます。50 頁の「県東部地域の目指す方向性と将来の姿」に提起されている、「2.地域の目指す将来の姿を考えるうえでのキーワード」も同様かと思えます。「通勤・通学需要の維持」の中で「家族送迎負担軽減」を挙げていますが、より需要を広げていくという観点が抜けていると思えます。

こうした視点から 6 つの課題に加えて、入れ方はご検討いただければと思いますが、需要をつくり出す、あるいはクルマからの転換を図るためのネットワークをつくり出すことが、地域公共交通計画の中で極めて重要であると思えます。

三日月会長：ご指摘のことは、計画に、ぜひ盛り込むべきだと思います。

轟委員：46 頁「課題まとめ」の①「沿線市町のまちづくりに資する地域公共交通ネットワークの形成」については、「まちづくりに資する」という点と、近江鉄道や公共交通網をどう連動させていくかが重要です。44 頁に、駅周辺のまちづくり・都市計画等にふみ込んだ市町へのヒヤリング結果が記載されており参考になりました。

改正前の「地域公共交通網形成計画」及びそれと連動した「立地適正化計画」では、国土交通省の都市構造評価をもとに、公共交通へのアクセシビリティ（例えば、駅から 1km 圏、バス停から 500m 圏の人口密度や土地利用規制はどうなっているのか）等をふまえて、具体的に計画をつくるのが検討課題となっていました。今回の法改正に伴う「地域公共交通計画」ではどこまでふみ込めるか分かりませんが、こういった手法で今回、計画策定を進めていくのか、事務局さんの方で整理いただければと思います。

観光・余暇等の利用も重要ですが、恒常的利用者という点で通勤・通学を考える場合、駅からの徒歩圏や二次交通としてのバス停からの徒歩圏において、土地利用規制や災害ハザードがどうなっていて、居住誘導や都市機能誘導が可能なのかという点は、計画を具体的に策定する上で非常に重要です。是非、そういった視点でふみ込んだ計画を策定していければと思います。

三日月会長：立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連動性や、二次交通と絡めた計画づくりはたいへん重要です。

町田委員：交通事業者としての経験からいくつかお話をさせていただきたいと思えます。

最近では、タクシーを利用される高齢者が多くおられます。市町からタクシー利用券を頂き、バス停までタクシーで移動される事例があります。公共交通であるバス・鉄道の利用促進施

策としてかなり効いている地域もあり、相当の効果があつたと考えております。

また、タクシー利用券の補助はないですが、高齢者が山の上のお寺へのお墓参りに自分だけで行けなくなる中で、1回のお墓参りへ往復1時間以上をかけてタクシーを利用し、料金が往復1万円以上になるといった、高齢者の高額なタクシー利用が出てきていると現場から聞いております。あとは、買物代行でタクシーを使っているということです。

送迎負担の軽減ですが、ある市で私どもが計画策定のお手伝いをする中で、30代の母親へヒアリングをした際、送迎理由を問うたら、「私も過去に送迎されていたから」という返答でした。私もされていたから、私も子どもにしてあげるといふ、送迎が習慣化しているお話でした。経済効果というよりはむしろ習慣なので、この是正は教育分野に関連していくのではなかろうか。「〇〇運動」的なものという観点で利用促進を実施してはどうかと思います。

宇都宮委員：資料の内容はごもっともかと思うのですが、いくつかコメントを申し上げます。

1つは、50頁の「地域の目指す将来の姿」です。「安全安心な通勤・通学」に関連して、コロナ禍をうけ、公共交通から自家用車通勤を奨励する企業があります。これは誤った取り組みです。例えば全国の交通事故死者数は、この半年で1,300名以上(24時間以内即死のケース)にのぼります。このうち半数以上は、65歳以上の高齢者です。こうした方々がクルマを運転し、事故で亡くなることは、感染症よりもリスクが非常に高いのです。安全安心な通勤・通学は、公共交通が支えているのです。新型コロナウイルス感染症が怖いからクルマのほうが良いと論じる評論家がありますが、そうではないと理解いただければと思います。

通勤・通学需要維持が重要である一方で、少子高齢化が進み、通勤・通学目的がなくなるケースもあります。私が国内外で調べた結果を見ると、公共交通の利便性があがれば、高齢者が「気分転換のために動く」「買い物回数が増える」、それによって「人と会う機会が増える」ことが多くなります。そういう意味では、需要維持だけではなく、需要をつくり出していくことが必要です。高齢化が避けられないなかで、高齢者が安心して使える、快適に使える、使いたくなる仕組みにしていくことで、需要を創るということではないかと思います。

言葉尻で恐縮ですが、「維持」「守る」というより、積極的な言葉として、「活用」としたほうが良いと思います。課題5では、「駅を守り育てる」と書いていますので、そういう意識があるのだらうとは思いますが、ぜひ、「維持」「守る」ではなく、もう一歩進んだ表現を意識いただければと思います。

今までは、近江鉄道等も厳しい経営環境の中、攻めの姿勢で取組むことができなかつたと思います。上下分離で下を地域が支えることになれば、運営する会社は攻めの姿勢のリスクを取るきっかけにもなると思うのです。上下分離は、地域が損をするわけではなく、むしろ運営側にプレッシャーがかかります。攻めの姿勢での経営ができる仕組みになるのです。そうすれば、単に「維持」「守る」というだけではなく、「活用」「促進」によって、滋賀県のポテンシャルが活きる地域になるのではないかと思います。その辺を意識した計画とし、その計画が再構築事業につながるようにしていただけたらと思います。

三日月会長：守りだけでなく、攻めの姿勢で行動を起こすべきではないかというご指摘でした。議論が「目指すべき姿」に入っていますが、前回の協議会では、PTA協議会や多くの方から、地域が持っているものを前向きに捉え、どういう地域をつくらうとするのが大事ではないかというご指摘をいただきましたので、「地域の目指す方向性」として記載しています。

平尾委員：フィールドワークでは、改めて公の責任・役割が大きいと感じました。駅や軌道は社会資本・インフラであり、これに対する責任は、鉄道事業者に加え、沿線住民・沿線自治体がどう関わるのかという段階に入ったと感じました。

今日の資料では、現状分析とともに、方向性が示されています。一方で、自治体の首長としては、鉄道事業に対しどのような負担を求められるのかということになりがちです。その点では、特に近江鉄道の鉄道事業にかかる赤字・黒字、また負担者とその規模という価値観ではなく、鉄道事業を社会保障の1つとしてとらえる観点も大事ではないかということです。憲法に保障された生存権も含め、社会保障として移動の自由を保障していくという公共インフラに対する公共団体・自治体の責任をどう果たしていくのかという課題もあると思います。

もう1つは、日野駅で高校生が地域と活動していることに感動したのですが、駅は「人と人との結節点」として、人が寄り集まることで雇用、学び、働き甲斐等を創出しているという価値をきちんと評価すべきだと思います。

また、近江鉄道が意外と早期に電化したことを知りました。地球温暖化を含む環境負荷の問題における鉄道事業の役割について、電気自動車の普及等の経過はあろうかと思いますが、自動車移動から鉄道移動へのシフトを大胆に取り上げるべきだと思います。

もう1点は、駅のトイレが汚いという話に加え、駅がほとんどバリアフリー化されていないということです。障がい・ハンディキャップのある人や高齢者にとって、駅は使いにくいことがわかりました。計画では、障がい者等も使いやすい駅をつくっていくことも掲げていないと、公が負担をしていくきっかけが遠のきます。

最後には、誰がどれだけ負担するのかがとなりますが、単に赤字・黒字の話でなく、多様な価値観を認め合いながら、環境問題、人権問題、移動の問題等を解決していく答えを出すことで、公が負担をして機能発揮をする合意形成に発展するかと思います。

三日月会長：重要な問題提起をいただきました。50頁の「目指す方向性」において、委員がおっしゃったことを表現できるか、検討させていただきたいと思います。

沿線自治体の負担は、次回の協議会で議論を交わさせていただきたいと思います。

(4) 近江鉄道線の利便性向上策について

事務局：資料5により説明

三日月会長：説明のとおり、アンケート結果等を踏まえ、利便性向上策11項目を抽出し、期待される効果と実現に向けての課題を整理し、鉄道事業者の見解をあわせて伺っています。これを踏まえ、53頁の「今後の検討の方向性(案)」のとおり、11項目を3つに整理してはどうかということです。『割引切符、企画切符の導入』および『乗り継ぎの改善』については、鉄道事業者と沿線自治体が連携、協力して実施に向けて具体的な検討を行う、『駅周辺の駐輪場および駐車場の整備』、『駅設備の改善(バリアフリー化、待合施設、トイレ改修)』、『通学定期券の購入補助』については、沿線市町において実施の必要性や可能性を検討する、『キャッシュレス化(ICOCA等対応)』の導入については、費用、工期等を考慮しながら、引き続き、実現可能性を検討していく」としています。3点目については、導入について費用・工期もかかりますが、乗り継ぎ利便性向上や新型コロナウイルス感染症対策という意味

において大変重要ですので、この実現可能性を追求していこうということです。

宇都宮委員：“多額の費用”と記載がありますが、何をもって多額なのか、を意識いただきたく思います。一般市民は、“何千万円”と聞いただけで高いと感じてしまいます。

1つだけ各論を申し上げさせていただくとすれば、「運行本数の増便」について、概算で3億数千万円になりますが、地域公共交通活性化再生法等に基づく国の3分の1補助等どういった施策が活用できるのか。また、不確実とは言え、本数が増えれば、将来の需要は増える等、いくつか観点はあろうかと思えます。実施可否は鉄道事業者の判断だと思えますが、金額を語るときには、多様な視点に気をつけてやらないと、新しいことはできません。

三日月会長：金額を議論するときの表現は、気をつけなければいけないと気に留めます。

野口委員：「キャッシュレス化（ICOCA 等対応）の導入」の検討について、JR としてできる限りの協力はしていきたいと思えます。議論の参考までに、これまで ICOCA を使った誘客の取組みを実施しています。例えば、昨夏には、「ちょこっと関西歴史たび」という企画を実施しました。これは、京都の仁和寺への来訪の際、JR 太秦駅で京福電鉄に乗り換え、仁和寺の最寄り駅である御室仁和寺駅まで行っていただくと、JR 運賃の 20%をポイントでキャッシュバックするキャンペーンでした。また、山科では、京都市に調整いただいたのですが、非公開の仏像をお寺に公開いただき、そうした場所に来ていただく際に、JR と地下鉄をご利用いただくと、JR 分のキャッシュバックをするキャンペーンも実施しております。

地元にある観光資源について、公共交通を乗り継いで利用し、さらには、ポイントバックもしていく等、いろんな角度から誘客・利用促進にも繋がるのではないかと考えておりますので、ICOCA 等についても皆さまとともにご議論できればと思っております。

三日月会長：ICOCA 導入等が実現すれば、誘客・利用促進等の取組みが可能ではというお話でございました。ICOCA は、スマホで決済できるのですでしたか。

野口委員：現時点ではできません。

三日月知事：Suica 等ではできると聞きましたが、次の時代を見通した対策も必要ではないかのご発言される方もいらっしゃるので、併せて皆さまと共有できればと思えます。

本日のご意見を踏まえ、53 頁の「今後の検討の方向性（案）」の 3 項目に従って検討していくことについて、ご賛同いただけますか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：この協議会の確認をもって、この方向性で議論・検討を行っていくということで、（案）の文字を抹消していただければと存じます。

（5）利用促進策検討分科会の設置について

事務局：資料 6 により説明

三日月会長：利用促進策の検討についてです。各市町や県、近江鉄道からメンバーになっていただき、住民の方々からもご参画やご意見を伺うような機会もつくりながら、分科会を立ち上げたいと思うがどうかということですが、いかがでしょうか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：当協議会として、チャレンジを応援していきたいと思います。では、設置についてご承認いただいたということで、本格的に活動をスタートさせていきたいと思いますので、ご指導のほど、よろしくお願いいたします。

4 その他

三日月会長：何かご説明やご紹介がございましたか。

飯田オブザーバー：近江鉄道の話から離れるところもありますが、新型コロナウイルス感染症をうけた公共交通事業への影響につきまして、特に沿線自治体の首長へのお願いということで、説明のお時間を頂ければと思います。

滋賀県内のバス・タクシー・鉄道等の状況について、4～5月の緊急事態宣言発出期間では、非常に厳しい状況で、前年比6～7割減という状況でした。その後は、若干持ち直していますが、企業側では公共交通でなくマイカー通勤を奨励しているとか、テレワークで働き方が変わった等、様々な理由があり、需要が戻ってこない状況です。

コロナウイルス感染防止対策については、国土交通省の二次補正で138億円を用意しました。抗菌・抗ウイルス対策や、旅客減少下での運行に対する運行費等、多岐にわたる用途への補助があり、近江鉄道や信楽高原鉄道等から支援の要望をいただいているところです。

国土交通省の予算は、対象モードが鉄道・バス等多岐にわたるため、行き渡らないところもあります。自治体向けですが、地方創生臨時交付金として二次補正で2兆円が用意されました。使途としては、事業継続、新しい生活等への対応といった事業に充当ができます。

滋賀県では、新型コロナウイルス感染症に関して、感染防止対策や運行維持に関する経費へ支援をしています。また、全国いろいろな自治体で、感染防止対策や利用促進策として、バス・タクシーに対して支援されているということですが、

MaaSやキャッシュレス化等に対しても、臨時交付金が活用できます。沿線自治体におかれましては、交通分野への支援をご検討されているとお聞きしている所もございますが、引き続きご検討いただければと思います。

三日月会長：地域公共交通の感染症対策、安全・安心がまず不可欠です。滋賀県では、この交付金等も活用しながら、事業等を用意しておりますので、ご活用いただければと思います。

逢委員：安全・安心の話についてです。うちの学生もそうなのですが、コロナ禍で、公共交通を利用するのは安全かもしれないけれども、安心できないから親がクルマで送迎しています。安全だけれども、安心できないからクルマで送迎しているのです。安全と安心をセットにして考えていただきたいと思います。

27 頁の「近江鉄道の利用実態」のデータでは、「レジャー・観光」が 32.3%、「通勤・通学」が 11.5%です。これは、びわこ学院大学と東近江市が昨年度実施した合同調査の結果とまったく同じ数字です。18 頁の「交通手段分担率」では、自動車が約 7 割となっていますが、その中には公共交通の潜在的な利用者が含まれていると思います。クルマを利用している人たちをどのようにして公共交通にシフトさせるかが非常に重要ではないかと思っています。

びわこ学院大学の学生は、通学時の公共交通利用が 1 割未満ですが、フィールドワークのときに、最寄駅名が「大学前駅」となっているのを「びわこ学院大学前駅」と改名してはという提案がありました。増便や乗り継ぎの改善等があれば、おそらく通勤・通学の利用者が増えるのではないかと思うので、ぜひご検討をお願いいたします。

三日月会長：安全と安心の言葉を使うときには気をつけて使おうというお話でした。また、自動車分担率の分析掘り下げは必要かと思っています。このほか、フィールドワークでお伺いしましたが、「大学前駅」を「びわこ学院大学前駅」に変えてはという要望も頂きました。

土井委員：先ほど国土交通省の発表でもありましたが、新型コロナウイルス感染症で、非常に大きな打撃を鉄道事業者・バス事業者等が受けられています。近江鉄道も打撃を受けているのは、間違いないと思います。

本協議会の法定協議会への移行時に、6 項目の確認事項がありました。大きなものとしては、2021 年に現行の活性化計画が切れるため、安全に対する投資としての国の補助が切れるため、それまでに地域公共交通計画をつくらねばいけないということです。それから、上下分離の話に関わる話かもしれませんが、現在近江鉄道がお持ちの約 48 億円の残存簿価については近江鉄道で対応することになっていました。しかし、近江鉄道に余力があるうちなら、近江鉄道のほうで残存簿価の吸収が可能ですが、時間が経てばその残存簿価を誰が負担するのかなどの費用負担の話になっていく恐れがあります。そのため、早期に方向性を決めないといけないという確認事項があったのを覚えています。

今回の新型コロナウイルス感染症をうけ、経営に大きな影響があるとのことですから、さらに検討を加速しないと、全線を残す方法の選択肢が狭くなっていく可能性があります。新たなスキームについて、議論されていると聞いておりますが、ぜひ検討を加速していただき、なるべく早くこの場で議論することをお願いしたいと思います。そうでないと、これまでの議論が宙に浮いてしまう可能性があります。

三日月会長：次回に向け、全線存続のためのスキーム・枠組みをどのように考えるのかについては、議論いただけるように準備させていただきたいと思います。

小西委員：新型コロナウイルス感染症により、まったく前提が変わった部分もあろうかと思うので、それをもう一度しっかりと議論をしないと。あのままの前提で進むことに非常に危惧を持っています。アフターコロナのなかで公共交通機関がどうなるかについては、原点に立ち返って議論しておくべきかと思っています。

三日月会長：新型コロナウイルス感染症の影響で、地域公共交通の役割やあり方が改めて見つめ直され、変わってきているという前提に立つと、本協議会での議論は重要かと思っています。

計画づくりは、感染症のない平時にやるべきという指摘がある一方、先のことを考え、早期に策定し、次のステージに移るべきではという指摘も両論あろうかと思えます。そのことも含め、次回、協議会としてどういう方向性を出していくのか原案をお示ししたいと思います。

飯田副会長：国土交通省から、新型コロナウイルス感染症によるバス・タクシー・海運への4月から3カ月間の影響についてお示しいただきましたので、近江鉄道の状況をご報告させていただきます。

鉄道の運輸収入は、対前年比で4月が5割弱の減、5月が5割強の減、6月が25%弱の減です。定期券収入が比較的早めに戻ってきていることを踏まえた減少幅の推移です。

鉄道の輸送人員は、対前年比で4月が5割弱の減、5月は5割強の減、6月が2割ほどの減です。鉄道は、ほかの交通モードより減少幅がやや小さくなっておりま

す。鉄道は、他の交通モードと違い、社会的責任を踏まえ簡単に運休・減便するわけにはいかないということ、また運転するからには密な状態をつくらないということ踏まえた便数維持を行ったことから、このようなかたちで推移したものと見ております。

近江鉄道としては、運輸成績等を含め、新型コロナウイルスの影響が厳しく効いてきています。今回の新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いたとしても、2021年3月決算では、今年度を上回る赤字幅が出るのではと見ております。会社全体でも、3カ月おきに決算がありますが、私どもの企業体力からすると、バス・鉄道の交通系事業、不動産系事業等を含めても、非常に厳しい赤字になっています。

私が申し上げるのは僭越以外の何ものでもありませんが、こうした状況を見ておりますと、新型コロナウイルス感染症がある程度落ち着いたとしても、自動車通勤や、テレワーク・オンライン学習が一定の定着を見る可能性があると考えますと、従来のような収益を上げていくことは非常に難しいと思っております。

こうした環境の変化等を踏まえ、僭越ではございますけれども、何とか早期に上下分離その他を含めた新しいスキームに移るご議論になると私どもとしてはたいへんありがたいと思えます。一方で、鉄道事業は、安全・安心がなければ、そもそも鉄道事業を遂行する資格がございません。これに関してはもちろん、会社をあげてしっかり取組んでまいります。

それから、近江鉄道みらいファクトリーという取組みがございます。新型コロナウイルス感染症の関係で活動は止まっていますが、これについても引き続き進めてまいります。これは、利用促進策検討分科会とは色が違い、直接鉄道に乗ってくださいということではありませんが、近江鉄道がこれからも地域の皆さまとともにあるということについては、鉄道を使っただけではないと思っております。地域の皆さまと関わりをもっと深めて、より深い信頼関係を築けるように、一方で私どもの責任として、働くメンバーが豊かになれるようにということも考えて進めてまいりたいと思っております。

三日月会長：決意を込めたコメントをいただきました。共有させていただきたいと思えます。以上をもちまして、本協議会の議事を終了させていただきます。最後に副会長の東近江市長からご挨拶をいただきます。

5 閉会

小椋副会長：委員の皆さまには、フィールドワークで地域の風に触れていただき、議論が抽

象論から具体論に変わってきたということで、今日の協議会は有意義だったと思います。

タイムリーな話として、1つは守りだけでなく「攻めの姿勢」を持たないといけないというお話がございました。それから、新型コロナウイルス感染症の中で、将来にわたるあるべき姿を決定していいのだろうかという不安がありますが、東近江エリアは、米原から貴生川まで、アフターコロナで蘇る・グレードアップしていく地域だと信じて疑いません。アフターコロナに期待する人間であります。

官民が攻める姿勢で、公共交通が必要なものと位置づけることが重要です。さらに、単なる交通拠点としての駅ではなく、日野駅のカフェのように、高齢者にとって居心地のいい場所をつくっていく場、コミュニケーションを持てる場だとフィールドワークを通して感じたところがございます。社会的貢献と言いますか、多様性のある駅の位置づけを、ぜひ近江鉄道と協働して、地域住民の皆さまに提供していくべきではないかと思っております。

今日は、前向きな話をありがたいと思っております。感染症対策と熱中症対策に十分に気をつけ、健康に過ごしていただきたいと思っております。本日はありがとうございました。

以上