

第5回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

2020年12月17日(木) 13:00~15:00

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 【副会長】
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)

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	飯田則昭・代表取締役社長 【副会長】
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	福嶋暁子・京都支社地域共生室 室長代理
(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 関札幸夫・高齢者交通安全推進室長

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会高校教育課	武原正樹・主査
滋賀県PTA連絡協議会	塚本晃弘・会長
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専務理事	町田敏章・専務理事
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	上田重和・事務局長
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

三日月会長：お足元の悪い中、御臨席ありがとうございます。また、コロナ対策、鳥インフルエンザ対策を含め、皆様方には御協力、お力添えを心から感謝申し上げます。

今日は、地域の未来にとっても、近江鉄道線にとっても、重要な節目となる協議会になるかと思えます。皆様方には忌憚なく御意見等を頂き、次に向けた一歩を進められるように会長として頑張ってまいりたいと思えますので、議事進行に御協力お願いいたします。

2 報告

(1)近江鉄道株式会社における 2020 年度第 2 四半期累計期間決算と業績見通しについて

飯田委員：資料 1 により説明。

町田委員：参考資料 1 により説明。

三日月会長：ただいまの報告については、委員からお聞きになりたいことがあるかと思えますが、報告事項を一括して説明したのち、御質問・御意見等を承ることといたします。

(2)近江鉄道全線ワンコインキャンペーンの実施結果について

東近江市：資料 2 により説明

三日月会長：報告(1)は、コロナ禍の影響で厳しい現状にあるという様々なお声や分析結果でした。報告(2)は、コロナ禍ではありましたが、この秋に取り組んだワンコイン全線乗車キャンペーンから得られた結果等について、今後に繋がるヒント等でした。

関連して、この協議会の中に利用促進策検討分科会をつくり、若手の皆様方が鋭意御検討いただいている途中経過について御報告いただきます。

(3)利用促進検討分科会の取組経過について

事務局：資料 3 により説明

三日月知事：報告事項について、委員の皆様方からご質問等はございますか。一括での質問では議論が拡散しますので、まずは資料 1「2020 年度第 2 四半期累計期間決算と業績見通し」・参考資料 1「公共交通経営実態調査報告書」についての御質問等をお受けします。

((1)近江鉄道株式会社における 2020 年度第 2 四半期累計期間決算と業績見通しについて)
土井委員：状況がよくわかりました。地交研の調査は、私も少しお手伝いしました。大きなトレンドとしては、コロナ禍が収まったとしても、バス・鉄道の利用者は、8割くらいしか戻らないのが全国的な傾向になると思えます。資料 1 では、全体で 29%の減少で、コロナ後でも、もっと戻るとありがたいのですが、20%くらいという想定でした。

注目すべきは 2 点あります。1 つは通勤定期です。現状は、7%減程度とのことですが、通勤定期は企業が費用負担するものですから、今後の就労形態の変化で、定期から回数券に替える企業が出る可能性があります。これを考慮すると、次年度以降の減少の程度は、どうなるかわからなことに気を留めておいたほうがいいと思えます。

もう 1 つは、定期外です。現状は 45%減とのことですが、残りの 55%がどんな人なのか把握しないとイケません。この把握は、近江鉄道だけでは難しいので、沿線地域の皆様と協力して、どういう人が乗っているのか、そうした人をどう増やすかといったデータを整理し、考えていくことで利用促進のための重要な情報を得ることができると思えます。

加えて、通勤定期も、近江鉄道だけで調べるのは大変なので、沿線地域の皆様と力を合わせ、企業の動向を見据えながら、「近江鉄道で通勤ください」とアピールすることで少しでも下げ止まりを狙うことが必要になるのだと、データから読み取れると思います。現状のデータから、今後どうしたらいいかという考えをさらに深めていくことが大事かと思います。

三日月会長：ほかにございますか。

町田委員：地域公共交通の利用者が減少した分は、概ね自家用車に転換したと報告されています。自家用車が増えると、渋滞が発生するのではと思います。渋滞によりバスがダイヤどおりに運行できず、バスに対する信頼性の評価が下がる負のスパイラルが発生します。

今日は、鉄道にフォーカスして報告しましたが、地域公共交通も自家用車も使用する道路は同一であり、ネットワークは全てが繋がっていることを意識して施策等を考えていただくのがいいと思います。

三日月会長：近江鉄道の利用状況が、今後どう変化していくのか。就労形態等については、企業・事業所の動向等を鉄道会社だけでなく協力して調べたらどうかということでした。また、定期外利用者が減少する中で、残った55%の利用者は、どのような方で、どのような目的で御乗車いただいているのか等を調べることで次への対策が見えるだろうということでした。

また、鉄道利用者が自家用車での移動に代わり、そのことが公共交通（特にバス）の遅延を生み、評価の低下に繋がっているという御指摘も、重要なことだと思います。

近江鉄道全線ワンコインキャンペーンの実施結果ならびに協議会の利用促進策検討分科会の報告も含めて、何か御意見・御質問等があれば、お受けしたいと思います。

((2)近江鉄道全線ワンコインキャンペーンの実施結果について)

((3)利用促進検討分科会の取組経過について)

宇都宮委員：全線乗車キャンペーンのお話は、興味深く拝聴しました。御報告では、沿線外からの潜在需要が確認されたとありました。沿線内も含めると思うのですが、潜在需要の考え方を皆様に改めて考えていただけたらと思います。

ローカル鉄道等の地方交通を検討する際は、利用者がいないという議論が出てきます。近江鉄道に関しても、新たに投資をしても、乗らないのではという議論があるかと思えます。今は乗ってなくても、実は潜在的に乗る人がいるということです。

投資の費用便益分析のような議論の際は、潜在需要の概念をなかなか計算上で組み込めません。現在の需要をベースに判断せざるを得ませんが、それでは潜在需要の過小評価になるということを皆様に御理解いただけたらと、報告を拝聴しました。

三日月会長：沿線だけでも宝物がたくさんあり、まだ知らないことがあります。今回のキャンペーンでは、東近江市の担当課へ彦根の情報を教えてほしいと電話があったことをうけ、沿線の情報を知っておかないといけないと気づいたことが1つの成果かもしれません。ぜひ次に活かしていきたいと思えます。潜在需要をどのように見て、投資や利用促進に繋げるかというのは、重要な視点だと私も思いました。

山本委員：潜在需要には、食育・教育の話が入るのではと思います。

キャンペーン期間中に開催された日野駅再生プロジェクト完了式には、たくさんの方にお越しいただきました。コロナの時期で日野菜を試食いただけませんでしたので、本日は

委員の皆様にお配りしております。お持ち帰りいただきたいと思います。私の主人は、定年後、日野菜の振興に目覚めました。知事が地元にお見えになることで、まちの活性化、日野菜に対する意識が向上したのは事実です。地元の間が動くだけではなく、他地域から感心を持って足を運んでいただくのを目にすると、地元の人が自分たちに誇りを持ち、自分たちがやっていることを見直せるチャンスがあると、今回のキャンペーンで実感しました。

コロナ禍でも、行政はキャンペーンを思い切って実行したと思います。その思い切りが、まちの皆様を動かし、企業・農協も自営業も協力的に動いてくれるようになりました。この先、青少年が大人たちの踏ん張っている姿を見て、子どもが自分の時代をどうしていかうかという学びに結びついてほしいというのが、潜在需要ではないかと思います。

三日月会長：日野町の PR をありがとうございました。それでは、次の議事に移ります。

3 議事

(1) 将来の近江鉄道線のあり方(案)について

事務局：資料 4 により説明

三日月会長：全線存続を 3 月に決めて以降、形態、スケジュール、費用負担割合等を、自治体や鉄道会社で実務的に調整してきた結果、現時点の案を取りまとめていただきました。

関連して、「公有民営」方式への移行時の国の支援について御紹介いただきます。

飯田オブザーバー：参考資料 4 により説明。

三日月会長：委員の皆様から御意見・御質問等はございますか。

塚本委員：より多くの需要を掘り起こしていく取組は大切だと伺いました。令和 3~5 年の 3 年間の運営改善期間については、資料 4 3 頁「運営改善期間の取組」で、「(2)取組内容」の例が書いてあります。ワンコインキャンペーンで利用者から「周辺に観光場所はないか」という声があったことなどの経験を活かしていただきたいです。

ここに書いてあるのは、乗る必要がある人に向けての取組ですが、乗りたい人を増やす視点があってもよいと思います。滋賀県はスマホ保有率が高く、最近の若者はスマホに入れたアプリを使う等、使い慣れています。一方で、バーチャルなデジタル環境でも、人との繋がりや地域の面白さ・温かさを求める動きもありますので、3 年間の運営改善期間を有効に使うためには、そこへの対応が求められるのではと思います。まちづくりの視点から、まちの魅力をアピールするスマホアプリを開発して、乗りたい人を増やしていく取組があれば、潜在需要の掘り起こしが進むのではと思います。

土井委員：全線存続、上下分離という方針のもと、沿線市町の費用負担が決められたことは、大変素晴らしいと思います。御決断されるにあたり、御苦勞も多々あったと思います。存続をまず決め、それを具体的な上下分離という形に進まれたというのは重要な一歩かと思えます。

1 点目は、資料 4 7 頁で、自治体の費用負担対象が 6.4 億円とされています。前々回の法定協議会で報告したクロスセクター効果では、全線廃線した場合、利用者の移動を支えるためには別途 19 億円/年以上の費用がかかるという試算でした。これを踏まえると、6.4 億円/年の費用は十分意味のある数字だと思います。さらに精査していかないといけないので、次の段階では、デューディリジェンス（財務・経営分析調査）も必要かと思えます。

2点目は、潜在需要が大事という話です。公共交通と自動車の比較では、自動車が強い点が多いですが、公共交通が強い点もあります。1点目は自分で運転しなくてもよく、飲酒した際でも移動できること、2点目は潜在需要を顕在化する効果があることです。これは、今回の実験でもわかったことです。3点目は移動する人を束ねられることです。通勤・通学の多数の利用者をまとめて電車で運べるので、道路の負担を減らせます。全線存続を決めた以上は、こうした特徴を活かしながら、どのように有効活用していくかが大事です。

利用促進も大事ですが、鉄道を活かしていくのであれば、企業から見て魅力ある地域、企業が投資をしたくなるような地域を、鉄道事業者だけでは難しいので、地域と一緒に考えるということです。それから、住みたくなる地域をつくるということです。鉄道があり、それを支える地域の仕組みがあって、企業が投資をしたくなり、人々が住みたくなる地域をつくる、そうして商業も賑わうという地域をつくり出すことが大事です。

3点目は、鉄道だけで考えるのではなく、フィーダーであるバスや自転車で駅まで行きやすくする、あるいは鉄道のサービスを向上させることを、これから議論してはどうかと思います。今回の方向づけが、議論のスタートラインになると思うので、魅力ある地域づくりのために、近江鉄道線が果たすべき役割について、議論を進めていけたらと思います。

三日月会長：それ以外にございますか。

平尾委員：沿線市町で近江鉄道を支えることは、異論ありません。ただ、財政負担は、沿線市町の住民の理解・納得が得られるよう、合理的な数字を根拠に算出いただきたいです。負担割合の按分指標のうち、営業キロは、設備投資や維持補修等にかかる責任の範囲を示す指標です。設備投資や維持補修等にかかる経費は、例えば車両等の経費であれば、全体の営業距離としての指標となることは理解できます。しかし、線路・電路・橋梁等には、補修・修繕が必要な区間と不要な区間があると考えます。10年間の計画期間内に補修・修繕の必要のない区間は、営業キロの総延長から除き、補修・修繕が必要な延長で按分するのが合理的と考えます。この考え方は、担当課長会議・幹事会等でも、以前より米原市として発言しています。米原市では、独自の改修区間がありますが、本市以外でも独自に改修した区間があるでしょう。だからこそ、未改修区間についてみんなで負担しようという考え方に賛意を示してきました。

負担金が何のためかを考えたら、単に近江鉄道(株)や上下分離の組織運営者だけではなく、これから必要な補修・修繕に要する経費のための負担であるという考え方を押さえ直す必要があります。結果としては、米原市の負担が少なくなるかもしれませんが、私たちとしては、市民の理解・納得を得るためには、合理的な数字を根拠にした算出による提案をしてほしいと思います。これは平時のことであり、災害への対応が必要となる場面に対する御意見もありますが、災害時には別途災害対応をすることになるろうかと思えます。

米原市は、沿線自治体調整会議でも、営業キロの指標について様々な意見を申し上げてきました。県・市町の各担当諸氏の受け止め方については、この場では言い合いません。自治体の費用負担以外の件は、米原市として理解・合意しますが、「(3)沿線市町間の負担割合」は、このままでは合意できません。財政負担は、継続審議としていただきたいです。

三日月会長：それ以外に何かございますか。

逢委員：3点あります。1つ目は、今回の資料です。今回の議題の内容は、先日京都新聞へ掲載されました。このような大事なことは時間をかけて議論することが必要ですので、委員にはもう少し早く配っていただきたいです。少なくとも新聞に出た時点で配付すればよか

ったと思います。

2点目は、負担割合の按分割合です。駅数（50%）、営業キロ（20%）、住民定期利用者数（30%）の按分率は、どのような根拠で算出したのですか。

3点目は、この3指標以外に、例えば、経済効果を加えてはどうでしょうか。JR駅と接続のある地域では、営業キロは少なくても、駅を出てまちを利用することで経済効果が出てくると思います。一方で、八日市駅は利用者数が多いですが、ハブ駅であり駅外には出ず駅内で乗り継ぎをしてしまうので、駅周辺への経済効果は試算しないとわかりません。

三日月会長：資料が報道で先に公表された件は、私どもの預かり知らない面もありますが、申し訳ないと思います。まずは、3指標の案分割合について、回答願います。

事務局：3指標の按分割合についての考え方です。経済効果をどのように計るか、JRの接続駅ではどうかという先生の御指摘はそのとおりかと存じます。JR接続駅は、多くの乗降客がいますが、駅外へ出ず乗り換える方が多いのではないかと推察します。この辺りは、正直に言うと現時点で精緻に把握できていません。

一方、住民の利用度合いを計る意味で、定期利用者数を指標としています。また、駅は、地域への受益効果が最も高いだろうと沿線市町と事務局の見解が一致したので、駅数を指標としました。営業キロは、将来的な受益効果や、管理の意味合いもあるので、駅数よりも比率を下げ整理しました。様々な指標を比較検討した上で、沿線首長の御意見等も踏まえ、3つの指標に絞ってこの割合を事務局から提案しています。

三日月会長：より精緻に按分割合を計算する必要があったかもしれませんが、現時点では、按分指標を駅数、営業キロ、住民定期券利用者数としてはどうかということです。さらに、この3指標の按分割合は、数字が変わると市町間負担割合が変わります。様々な御意見がある中で、50%・20%・30%の割合を案として提示しています。

米原市長の問題提起は、市民意向を受けた重要なものです。米原市区間の大部分は、市の負担等もあり、高架化され頑丈な線路になっています。その他の線区との違いを按分割合でどう考慮するかについて、市民への説明責任が果たし得ないということです。この点は、先日の沿線自治体調整会議等で米原市長から御提起いただいたことを考慮して、営業キロの按分割合を20%と小さくしています。

また、県という自治体の負担程度についても随分と議論をしましたし、私自身も悩んだ部分があります。近江鉄道線が5市5町に跨り、県にもたらす効果・影響は小さくないと判断し、県が半分負担のうえ沿線市町と分担する枠組みで全線存続、維持・活性化するプランでどうかと考えたところです。

まずはこれでスタートし、修繕済みの区間と今後修繕を要する区間については、米原市長からの問題提起を付記し、今後の具体的な議論で調整してはいかがでしょうか。

平尾委員：知事の発言はたいへん重いと思いますが、本議題は、法定協議会の議決事項です。ここで決めたことが、あとから何か違う理由で不明確になるのは、よろしくないと思います。私は自治体の長として、市民や議会に報告しなければなりません。

昭和62年の国鉄分割民営化で国鉄清算事業団に移行した米原駅構内の広大な貨物操車場の土地をどうするのか、米原市は、滋賀県と議論し、土地区画整理事業を行うこととしました。その際、近江鉄道の移設なしには一体的な土地利用ができないということになりました。区画整理事業でかかった14億円のうち、米原市は4億円を支出しています。これを引き受けた米原市は、この土地活用を始めようとしています。

近江鉄道の全線存続は、私たちも期待を持って参加したいと思えます。だからこそ、議会では、修繕が不要な区間を算定基準に置く負担に対し意見を受けています。これを受け、私は会議で発言してきました。設備投資・修繕費 6.4 億円に、本市の区画整理区間の補修・修繕費用が含まれるなら納得しますが、おそらく含まれていません。その区間が按分区間に含まれるのはおかしいです。試算段階では、今後 10 年以内に補修・修繕・設備投資の対象とならない区間は営業キロから除いてほしいと申し上げています。本市以外でも、そうした事情があれば整理したうえで、再提出いただきたく、継続審議を求めます。

三日月会長：重要な問題提起です。一方で、そうしたことを勘案した上でこの按分割合と県の負担割合を議論してきた経緯があります。私からの案は、これでスタートし、具体的にどこをどう直すかという議論の中で、米原市長の意見等を整理したいというものです。

米原駅は唯一の新幹線駅であり、県外からのお客様をお迎えする、もしくは、県外へ出掛ける方を近江鉄道で繋いで米原駅で乗り換えていただく重要な役割を果たす結節点です。今後の活性化策で盛り込まねばならない土地活用の問題等もあるので、そうした中で協力させていただくということで、いかがでしょうか。

平尾委員：法定協議会での議決について、後ほど様々な考慮を加えたとおっしゃるのであれば、付帯決議か動議をつけていただかない限り、私は賛成できません。

本法定協議会の立ち上げの際に 5 市 5 町の首長と理解をしたのは、限りなく全会一致で物事を進めようということでした。負担金で見れば米原市は最少額ですが、正確・合理的な数字で物事を進めたということにしてほしいです。そうでなければ、法定協議会の議決とは何なのか。どこかの総会のように、総員賛成で前に進めるわけにはいかないと思います。

三日月会長：私が口頭で申し上げた内容を、法定協議会で付帯として確認すればよいですか。

小椋副会長：この論点は、この場で解決しないと尾を引きます。法定協議会での決定事項が、後にアレンジされるよう留保すると、何のための法定協議会かということになります。

米原市長の気持ちはわかりますが、東近江市でも同様の例があります。距離や原因は違いますが、約 6 億円を東近江市で負担し、踏切 2 箇所を拡張のうえ、踏切の前後へ引き込み線を 1 箇所設置しました。この区間は、10 年以上修繕を要しません。現時点で、問題点を先送りするだけです。米原市長には、各市町が過去に米原市と同様に近江鉄道線に対し負担していることを御理解いただかないと、法定協議会は前に進みません。御理解と御協力をお願いします。米原市議会や住民への説明が必要であれば、これは事務方の方が寄せて頂いてきちっと説明させて頂く、ということにしておかないと。法定協議会の決定は、留保を避けたいです。

三日月会長：いろんな自治体がそれぞれの事情を飲み込んで、ここに至っているところもありますので、まず第 1 期は、この割合でスタートし、かかる懸案課題については、次の計画の中で議論したらいかがかと思うのですが、いかがでしょうか。

平尾委員：知事の発言は、あとから対処するという点が、私の考え方と異なります。議決のあとで付帯決議によるアレンジが想定されるものは、本来議案とすべきではありません。東近江市の例を含め、先行投資について事務方で情報を整理し、設備投資・修繕等が必要でない区間は省いたうえで、駅数、営業距離、定期利用者数を算出すべきと私は思います。

もしそのことができていなかったということであれば、そのことをやり直したうえで議案として提出していただきたい。

三日月会長：お言葉ですが、そうした御指摘を踏まえ、3 指標のうち営業キロの按分割合を小

さくした経過があります。米原市の御意向等を踏まえたかたちで調整してきたことは、御理解いただきたいです。

私が申し上げているのは、法定協議会での議決をあとで変えるということではありません。この法定協議会の議決事項は、地域公共交通計画に盛り込み、具体的な負担等をしていきたいと思えます。米原市の御意向等については、この場での提起を踏まえ、次期計画策定や、具体的な事業個所の決定の際に議論したいという意味で申し上げます。

平尾委員：法定協議会の議案として示された数字は、議決されればこのまま使われることとなります。そうでないものを、あとからやりますとお互いに納得するのはよろしくありません。全会一致の原則から外れても構わないので、私はこの負担割合に賛成できないと申し上げておきます。あとは、事務局での御判断、議事進行を見守ります。

三日月会長：それ以外に何か御意見はありますか。

宇都宮委員：統計の専門家として申し上げます。統計データを扱う際は、詰めるところは詰めますが、絶対に詰めきれません。統計データによる判断は、95%の信頼性をもとにするケースが多いです。計算の積み上げは重要ですが、不確実な状況は常に起こり得ます。統計学は、数字をどのように飲み込むかということです。今後、首長の皆様の説明について、細かい数字について聞かれることがあると思えますが、統計は95%を1つの目安としており、あとは、按分割合50：20：30のような決定を最後にやらざるを得ません。

統計の世界では、以上のようなことがあることを一般論として申し上げます。そうでないと、計画期間が10年とのことでしたが、8年、あるいは11年、12年ならどうか。統計では、詰めきれない部分が出ます。その不確実性を考慮しながら、割合を決めないと議論は固まらないのではないかと、統計数字を扱う立場としてコメントします。

三日月会長：その他、御意見等はございますか。

米原市長の御提起がありました。塚本委員から頂いた、潜在需要の掘り起こしも重要です。土井委員から頂いた、公共交通の強みを活かすこと、沿線企業の投資の対象になる、また、住みたい人を増やす取組、さらに、駅からのフィーダー輸送を含む交通体系に関するお話もありました。今後、本計画で、そうした視点を盛り込んでいければと思います。

改めてお諮りします。資料4 7頁6(3)は、会長判断で、引き続き市町・県で調整が必要とし、継続議論とします。資料4 1から6(2)までについて、皆様方にお諮りするということで、いかがでしょうか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：ありがとうございました。米原市長は、よろしいでしょうか。

平尾委員：はい。

三日月会長：6(3)（沿線市町間の負担割合）は、引き続き議論し、法定協議会に諮ります。

(2) 地域公共交通計画の基本方針と目標（案）について

事務局：資料5により説明

三日月会長：今年度から来年度にかけ、地域公共交通計画を皆様と一緒に議論をしてつくっていくということです。なお、資料5 5頁以降に記載の「個別の具体的な取組」は、一例であり決定ではありません。行政目線で何を言っているのかわからない言葉を羅列したところもございませぬ。これを議論の出発点とし、今後、みんなで議論して叩き上げる作業が必要かと思えます。議論等は次回以降でしっかり行ってまいりますので、この点を含みお

きいただき、この時点で御意見等がございましたら、お願いいたします。

小西委員：地域公共交通計画は必要だと思います。この計画は、上位にある広域の都市計画での土地利用方針等があって初めて意味を持ちます。この議論はこの場ではないかもしれませんが、沿線市町、特に県が主導いただかないといけない部分だと思います。

令和3年頃に概略を示していただいた中で、本計画に反映いただければいいのではと思います。そうでないと、絵に描いた餅になるので、検討いただければありがたいです。

三日月会長：たいへん重要な御指摘です。必ずこの御意見が出ると思っておりました。

轟委員：私は今、県の都市計画で滋賀県都市計画基本方針を策定中ですが、交通計画とも連携をはかりたいと思っています。特に、駅周辺地域等の土地利用など、交通とあわせた制度設計が必要であると思っています。

近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）では資料5の5頁から「目標達成に向けた施策・事業（案）」が掲げられており、市町レベルの二次交通やまちづくりとの連動については、6～7頁に挙がっていますが、本計画は、県と10市町の広域的な計画なので、指針を示すにとどまる可能性もあります。そのため、近江鉄道線地域公共交通計画策定に続いて重要なのは、市町レベルの地域公共交通計画を策定することです。二次交通の詳細については、近江鉄道沿線地域公共交通計画では対応しきれないと思われるので、各市町での地域公共交通計画の策定が必要となります。

あわせて、各市町の都市計画マスタープラン・立地適正化計画等を見直し、駅周辺地域をはじめ土地利用の規制誘導等を再検討する必要があります。「都市計画と交通の連携」および「広域レベルと市町レベルの連携」をはかりながら、具体的な施策や制度設計につながるような実効性のある計画をつくっていただければと思います。

土井委員：2点お話しします。バスの計画ならこれでいいですが、本計画は鉄道の計画です。

1つは評価指標です。都市計画との関連で言われましたが、鉄道であれば、沿線の人口動向もそれなりにインパクトがあるので、従業員人口、夜間人口、昼間人口等、いろんな見方がありますが、指標として加えてはどうでしょうか。

もう1つは、8頁の計画の広域的な連携のイメージです。本計画は、基本的に県内・沿線市町を視野にしたものになるのでしょうか、地図のスケールが小さいように思うので、もっと広域の視点が重要です。先ほどのワンコインスマイルきっぷの報告でも、利用者のうち25%が県外の人とのことですから、県外の人へ乗りに来てもらう仕組みをきちんとつくっていくことです。最近のはやり言葉で言うと、ローカルMaaSのようなものをJRと一緒に作り上げるなど、広域的な視点が重要です。大きめの地図を用意して、鉄道への集客をイメージすることが有効になるので、検討いただけたらと思います。

三日月会長：都市計画、まちづくりとの関連のお話でした。駅周辺との兼ね合い、また、近江鉄道の地域公共交通計画に留まらず市町の計画と連動させる取組、沿線人口、広域的な連携等、盛り込まねばならないこと、書き方を変えねばならないことがあると思います。

その他の視点で、何かありますか。最後の議事は、十分に時間が取れませんでしたので、本日お示しした柱建てに対して頂いた御意見等も踏まえ、次回以降で詳細に議論させていただきたいと思います。ぜひ、各委員の方でお持ち帰りいただき、他地域の公共交通計画と比較いただいたり、それぞれの分野、兼ね合いの中でご意見等を醸成いただいたりして、思いついたこと等を次回までに事務局にお寄せいただければと思います。

4 その他

三日月会長：資料 4 の議事により、留保とした市町間の負担割合を除き、近江鉄道線を全線存続させるために、令和 3～5 年度の 3 年間で運営改善期間として、令和 6 年度から上下分離方式で移行していくことについて御確認いただきましたので、この方針に基づき、また一歩、皆様と力を合わせて取組を進めてまいりたいと思います。

5 閉会

事務局：委員の皆様方には、長時間にわたり熱心に御議論をいただきありがとうございました。次回法定協議会は、来年 3 月を予定しています。詳しくは改めてご連絡します。