

近江鉄道沿線地域公共交通計画（原案）に寄せられた意見等とそれらに対する考え方

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
(3) 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針			
1	22	<p>長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていくための環境を整える ⇒ 過度に自家用車に依存することない社会を築き、長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていくための環境を整える (理由) 脱炭素社会に向けて過度な自家用車依存を改めるという姿勢が基本方針に盛り込まれていないため。 なお、「脱炭素社会」というキーワードもどこかに盛り込めればより良いが、これは言葉の問題なので、事務局にお任せする。</p>	<p>ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。 沿線地域のまちづくりと活性化を推進し、<u>過度に自家用車に依存することのない社会を築き、長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていくための環境を整える</u></p>
2	22	<p>具体的には、沿線地域の魅力の向上を目指して、近江鉄道線の駅を中心とするコンパクトで ⇒ 具体的には、過度な自家用車依存を抑制し、沿線地域の魅力の向上を目指して、近江鉄道線の駅を中心とするコンパクトで (理由) 脱炭素社会に向けて過度な自家用車依存を改めるという姿勢が基本方針に盛り込まれていないため。 なお、「脱炭素社会」というキーワードもどこかに盛り込めればより良いが、これは言葉の問題なので、事務局にお任せする。</p>	<p>ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。 具体的には、<u>過度な自家用車依存を抑制し、沿線地域の魅力の向上を目指して、・・・</u></p>
3	22	<p>また、沿線地域の将来を見据えて、ICTの進展に伴って開発が進む自動運転やMaaS等の公共交通に関する新技術に対しても積極的に関わっていきます。 ⇒ また、沿線地域の将来を見据えて、ICTの進展に伴って開発が進む自動運転やMaaS等の公共交通に関する新技術に対して、ただ単に実証実験を行うのではなく、地域にとっての有用性と実現性を見据えて関わっていくこととします。 (理由) 単に実証実験に参加するだけでは、費用や人材の無駄使いになる。むしろ、社会実験等に参加する際に重要な点は、アウトカムを見据え、その十分な検証を含めて取り組むことである。</p>	<p>ご提案の趣旨を踏まえて、以下のとおり修正します。 <u>「また、ICTの進展に伴って開発が進む自動運転やMaaS等の公共交通に関する新技術に対して、地域における有用性や実現性を見据えて関わっていくこととします。」</u></p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
(5) 目指すべき姿を実現するための施策			
4	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県でも京都のように電車と徒歩だけで生活できるようなコンパクトシティにして欲しい。 ・ハード面について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 普段 JR や車で移動して近江鉄道を利用しない人に、レジャーや買い物のために乗ってもらうことで、周辺市民の近江鉄道保存の機運を高めて欲しい。 ➤ 例えば市営の博物館、公園、プールや図書館を作るときは駅前中心部に作った方がいい。 ➤ 交流人口を増やすことで、びわこ京阪奈線の実現にもつながる。 ・ソフト面について <ul style="list-style-type: none"> ➤ インスタグラム等で沿線の写真に映える観光スポットを情報発信し、人口の多い京阪神や名古屋の人に観光に来てもらったらいい。特に多賀大社と伊勢神宮のつながりはアピールするべき。 	<p>本計画では、近江鉄道沿線における地域公共交通の課題④として「観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進」を挙げており、課題解決に向けた施策・事業として、利便性の向上（事業⑥）、快適性の向上（事業⑦）、割引乗車券・企画乗車券の導入（事業⑧）、駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑩）、積極的な情報発信（事業⑪）、自転車を活用した観光の促進（事業⑫）等を位置づけています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
5	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> ・最も感じるのは、いずれの駅も、駅中と駅前に買物する場所がほとんどないこと。ちょっとしたのが渴いた時も自動販売機しかなく、何かを食べようとしてもコンビニ、ファーストフードはない。駅の清掃や、イベントも大切かもしれないが、駅は人の集まる場所であり、飲食や買物に便利だと、人は駅や駅周辺に足を止める。近江鉄道の運転間隔だと、10 分・15 分電車待ちの時間を過ごすことは多いが、その間、スマホをいじっているしか時間つぶしの方法がない。鉄道事業者は、運賃収入は赤字でも、物販やテナント料の収入が大きいのは今や常識であり、高校生は、地方の鉄道事業者にとって大切な顧客である。都市の駅前にあるマクドナルドやドトール、ロッテリアは、放課後、高校生でいつも満席。 ・子どもは運転免許がなく、塾や習い事は、親が自動車で送迎するが、駅前に塾や習い事があれば、運行時間に合わせて、開始終了時間を設定すれば、親は安心して自動車を使わなくなる。塾や習い事にも、通学定期を出せば、なお利用は向上する。 ・最後に、鉄道の命はダイヤ。学校や企業、官公庁の始業や終業を調査して、使いやすいダイヤを考えるべき。それが鉄道の定時性と利便性。近江鉄道は JR 草津線との接続がカギで、「乗換えは 5 分」と、はっきりしていれば、水口から草津まで 40 分で行ける。自動車での移動に対抗できるし、車内で書類に目を 	<p>駅や駅周辺に人が集まるという点については、まちづくりとの連携が重要であると考え、基本方針 3 として「近江鉄道線沿線の街づくりを進め、地域を活性化する」としています。そのなかで、駅周辺の交通結節機能の整備（事業⑮）や駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑯）を位置付けています。塾や習い事による利用については通勤定期が対象になると考えますが、こうした施設についても駅前にあれば、にぎわいを生むきっかけになるものと考えます。</p> <p>ダイヤについては、鉄道の利便性を向上するうえで重要な要素であると考え、増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		通す利便、事故のリスク回避を考えれば、絶対に鉄道を使う。運行を、八日市～日野と日野～貴生川で区切れば、ダイヤは組みやすいはず。運用が難しいという課題があっても、それで客が来なくて、お金が入ってこなければ元も子もない。	
6	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> 本線（貴生川～米原）区間は、非常に長く時間がかかる。実際に、貴生川から近江八幡、彦根や米原に行くには、草津経由の JR を利用することが普通となっている。本線全体にわたる長距離の旅客運搬を考えず、JR の走らない地域内の短距離の便利な足を目指して、1) 貴生川～日野、2) 日野～八日市、3) 八日市～高宮、4) 多賀大社～彦根、のように短い区間別に営業戦略を立てる方がよいのではないか。 短い区間内の営業で、運営コストを下げて（費用対効果を上げて）、往復本数を増加させて（ピストン運送など）、今後の利用者の増加・集中を期待できないか。 一方で、貴生川から彦根まで、JR より早くて安く到着する便をつくれるのであれば、朝や夕方には利用者はありそうに思う。 	<p>運行内容の充実・改善を図るため、増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
7	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数が少なく感じており、運行本数を増やして欲しい。貴生川～米原の区間。 金曜日、土曜祝日に実施している近江鉄道全線乗り放題切符の発売値段を据え置きの 880 円のままにして欲しい。 	<p>増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）、割引乗車券・企画乗車券の導入（事業⑧）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
8	25 ～70	1. 鉄道を利用する事業用途の発掘 近江鉄道＋自転車での郵便配達の実施（ポスティング広告など）：鉄道沿いをバイクで郵便配達員が毎日走行しており（八日市・蒲生地区間など）、駅から近い範囲への配達には自転車と近江鉄道を利用できないか。将来的には電動バイク＋鉄道にできないか。（現在は可燃物（バイクの燃料：ガソリン）の持ち込み規制が問題）	鉄道車両で郵便物などの輸送を行う「貨客混載」の取組は、地域鉄道では、明知鉄道（岐阜県）において日本郵便の荷物を列車に乗せて運んでいます（郵便局間輸送）。環境負荷低減の観点から望ましい施策ですが、郵便局の立地状況と鉄道路線及び駅の位置関係や地域における郵便事情等を考慮して検討する必要があります、今後の検討課題であると考えます。
9	25 ～70	2. 駅前バス停スペースの拡大化 通勤で JR 駅までの通勤バスを運行している事業者があるが、近江鉄道駅では駅前スペースが狭くバスが待機できない。自治体が駅前の未利用地（空き家を含む）を取得しスペースを確保することで駅とバスを連携させ、駅周辺環境（バス乗降待ちの渋滞など）改善や通勤利用を促す。「駅前空き家の前にバス停がある」「駅前歩道が狭いので危険」又、「駅を出た後が不便だから自動車で」とならないように他の交通機関との連携が重要。	<p>公共交通を軸としたまちづくりを推進するため、駅周辺の交通結節機能の整備（事業⑤）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>

No	該当ページ	意見・情報等	考え方
10	25 ～70	<p>3. 駅・病院間の自動運転車の試験運行の試験場</p> <p>「病院の近くに新駅を作る」という自治体があると聞いたが、「既存駅と病院間のシャトル運行車」の方がコスト・実現性がある。「自動運転試験」など他の予算を利用することなどを提案しているのか、分析や検討内容を公開出来ないか？あらかじめ新駅設置に必須となる乗降人数やランニングコストなど多様なコスト情報を公開して、余計な検討をさせないで欲しい。</p>	<p>新駅の設置検討については、利便性の向上（事業⑥）の一環であると考えます。ご提案を踏まえ、事業タイトルを「利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等）」とし、事業概要の文章を、「運行本数の増便、路線内や他社線との乗継ぎの改善、所用時間の短縮、<u>新駅の設置等</u>の手法について・・・」に変更します。</p> <p>また、既存駅と病院間の自動運転試験といった考え方については、MaaS や自動運転技術に関する社会実験への積極的な関与（事業⑩）を位置付けています。</p>
11	25 ～70	<p>4. 課題と問題点の見える化をもっとして欲しい</p> <p>協議会で「なぜ利用する条件や要望が採用されないのか」と思っている方がいると思う。ホームページで会議の記録を掲載しているが、詳細が不掲載の為、要望が通らない理由や課題点が見えない。外部委託（大学生サークルやNPOへのアルバイト委託など）を行うなど外部の視点で内容別ダイジェストを作成してはどうか？（経緯編、施策編、要望編など）「費用不足が原因の場合、金額が明確であればクラウドファンディングを試す。」など対策も提案できるのでは？</p>	<p>法定協議会については、令和元(2019)年11月より、これまで公開にて7回開催し、資料や議事録を公開するとともに、第7回協議会は新型コロナウイルス感染症に配慮し、YouTube 配信も実施し、議論の見える化に配慮しています。</p> <p>また、協議会とは別に、幹事会・担当課長会議を随時開催し、沿線市町・事業者を含めて、議論を積み重ねています。</p>
12	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> ・大都市圏以外の地方ではマイカーによる生活スタイルが定着し、鉄道・バスに対する人々の認識は薄れつつあり、まずはマイカーに依存したスタイルをあらゆる視点から人々の意識を変えていくことが課題。地元滋賀の交通も、国道8号などの幹線道路は平日、休日問わず交通量が半端でないほど多い。近年気になった例としてお正月に県内外から多くの初詣客でにぎわう多賀大社、近江鉄道の多賀大社前駅から徒歩圏内で便利であるにもかかわらず、マイカー利用が目立ち、特に正月三が日は激しい渋滞となり、そのうえ駐車場不足による路上駐車などもある。これを少しずつでも緩和していく為、事前にホームページやSNSなどを活用し公共交通への利用を、行政からも呼びかけ、アピールできれば渋滞の緩和や温室効果ガスによる環境負荷軽減につながっていく。 ・国道などの沿道、高速道路インター近くには大型商業施設をはじめ店舗や観光施設が続々と進出し、県外からの来訪も多く好調な賑わいを見せているのに対し、鉄道の駅前およびその周辺はひと昔前までは賑わいを見せていたものの、近年ではシャッター商店街が目立つようになり地域のつながりや社交性が薄れていっているように感じる。鉄道が持つ本来の役割というのは、鉄道が走ってその駅周辺に人々が集まり地域の交流の場が生まれていかなければならず、ま 	<p>マイカーから公共交通利用に転換することは、環境負荷の低減からも重要であると考えており、地域公共交通利用に対する意識を醸成するため、交通環境学習・乗り方教室・出前講座等の実施（事業⑫）を位置付けています。</p> <p>駅を中心とした人の交流機能については、待合空間や交流施設の整備を含む駅設備等の整備（事業⑪）、地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり（事業⑮）を位置付けています</p> <p>事業者・行政・住民が一体となって課題に取り組んでいくことに関しては、基本方針4として「関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する」を掲げており、その取組として沿線地域住民や利用者との意見交換（事業⑰）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>ずは沿線が元気にならなければならない。大変良い例として最近近江鉄道日野駅に開設された、なないろカフェのように駅そのものが人々の憩いの場として機能しそこで交流がうまれていくような場所、鉄道を利用することによって付加価値を高められるような場所が今後増えていくことが理想。(駅カフェ・駅にキッズスペースなど)</p> <p>・長引くコロナ禍より大小問わず公共交通を取り巻く環境はどこも大変な状況だが、コロナ後を見据えて、どうすれば二次交通と合わせてもっと便利に利用できるか、イベントなどを通じてより親しんでもらえるかなど、まずは事業者・行政・住民が一体となり課題に取り組んで行くことが大切。その為には事業者・行政・さらに住民も交えて意見を出し合えるワークショップイベントを今後も定期的に企画してもらいたい。</p>	
13	25 ～70	<p>1. コロナ下でのJRとの連携についてコメントが必要</p> <p>JR西日本は赤字ローカル線が多く、減便も加速しており、従来の採算路線でさえもサービス低下は加速するだろう。今後は近江鉄道沿線地域でも、JRのサービス低下が交通ネットワーク全体の低下に繋がる可能性が高い。JRのサービスレベル低下を防ぐための支援、地域としての投資、誘導政策がほぼ語られていないのでは、この計画の土台が崩れる事ではないかと危惧する。</p> <p>交通税の議論は、非常に画期的だが、支援対象にJRも含めることを即刻検討しておかなければならない。</p>	<p>近江鉄道線が接続するJR線(東海道線、草津線)については、イベント等を通じてこれまで以上に連携を図っていくという観点から事業⑱(各種イベントの実施・展開)においてJRとの連携を図ると位置づけています。</p>
14	25 ～70	<p>2. 近江鉄道はLRTである、関係市町村の立地適正化計画の見直し・連携必要</p> <p>全国路面電車ネットワークでは、LRT推進の立場から、いわば国交省のコンパクト&ネットワークの政策をリードしてきた。富山市のLRT成功例などが全国に展開し、主要都市では「立地適正化計画」が策定され、交通と災害を考慮した都市計画が進む。4月1日時点では全国581都市が具体的な取組を行っており、このうち383都市が計画を作成・公表しており、滋賀県でも近江鉄道沿線の彦根市・近江八幡市・東近江市などで策定されているが、それぞれの計画が、連携していないのではないかと感じられる。</p> <p>また公共交通は30分に1本、一日片道30便が採算ライン、あるいは人口増加減少の限界線とも言われるが、近江鉄道沿線の立地適正化計画では、公共交通のサービスレベルの議論が不足している。近江鉄道のサービスレベル設定を行い、今一度各市町村の立地適正化計画を再検討して、落とし込む必要がある。岡山市の立地適正化計画では一日30便以上のバス路線沿いも、居住誘導地域としてい</p>	<p>事業⑱(駅周辺のにぎわい創出機能の整備)の検討事項・手順において、地域公共交通計画との整合を図りながら、都市計画マスタープラン、立地適正化計画等の確認と、必要に応じた改定を行うとしています。</p> <p>国の支援諸制度の活用については、近江鉄道に活用可能な各種補助制度や税の優遇制度を有効に活用していきたいと考えており、国土交通省とも協議しながら積極的に活用していきたい。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>るが、近江鉄道存続ではこうした都市計画的手法をもっと活用して、それに見合う投資をするためのコスト計算を行わなければ、ギリ貧から脱せないのではないか。</p> <p>「近江鉄道は LRT である」との認識を持って、LRT 支援諸制度の拡大解釈も必要なのではないかと。低床電車導入や軌道法の適用は LRT の必須条件ではなく、運行頻度やサービスレベルの向上こそが LRT の必須条件だと認識に改めて欲しい。もっと図々しく LRT 支援諸制度を使って欲しい。</p> <p>関係する市町村が多く、しかも大阪・京都の大都市圏に近い割には自動車分担率が高すぎるという、非常に恵まれない状況の中で、公共交通サービスへの公費投入は多大な困難を伴うのは理解できるが、もっと攻めの姿勢でなければ、地域の衰退を止めることはできない。</p>	
15	25 ～70	<p>3. 特に高校生の足確保のため、高校生無料化の施策で救援を</p> <p>高校生などの通学定期比率が全体の 1 / 3 ほどを占めるが、我が国では通学定期の割引率が異様に高く、事業者には大きな負担になっている。行政上は教育費として計上されていない。また一方で通学定期費は家計にとっても非常に大きな負担となっている。我々のコロナ後への提案では、短期策として「小中高校生の通学時公共交通利用の公費負担による子育て支援（事業者の割引負担軽減）」をトップに持ってきた。</p> <p>コロナ下での不採算路線整理は事業者にとってはコストカットになるが、地域にとっては未来を奪うことになる。また高校生にとっては地域への帰属意識を奪い「恋愛誘発効果」さえも奪うことになる。電車はバスに比べて、揺れが少なく、学習スペースや恋愛をはぐくむスペースでもあるのだが、これらは「クロスセクター効果」としては十分に計算出来ない。だが、地域への愛着、大学卒業後のUターンの可能性を考慮すれば、バスの存在しない地域にはまずUターンはなく、バスより鉄道の存在は強力であることは自明である。これを数字で説明しようとするから、住民説明に窮するのである。こうした運動では、学者よりも作家やアーティストを登用して、イメージを上げることが必要だ。</p>	<p>高校生の通学手段の確保という観点では、通学定期券の購入促進（事業④）を位置付けており、現状では東近江市・愛荘町のみ通学定期の購入補助の形で実施されています。今後、各市町の状況に応じて、購入促進策の具体的な検討・実施・継続を進めていきます。</p> <p>また、鉄道のイメージ向上については、近江鉄道パートナーズクラブの拡大（事業②）や沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動（事業⑤）を通じて愛着を育み、ファンを増やししながら、沿線地域住民や利用者との意見交換（事業⑩）を通じて、イメージアップのためのアイデアを募ったり、具体的な取組や運動につなげていくこととします。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
16	25 ～70	<p>1. 新駅の設置</p> <p>水口地域がきめ細やかな駅配置になっているのに比べ、彦根～八日市は沿線の住宅増加の実態に合っていない。彦根口～高宮（こ線橋付近）、豊郷～愛知川、愛知川～五箇荘（いずれも愛荘町内）の3駅は急いで計画するべき。</p> <p>10年程前までは新駅の設置にも前向きで、企業2駅はもちろん、ひこね芹川も最近徐々にお客様が増えている感があり喜ばしいが、その後新駅の話が出ないのは営業収支の課題もありやむを得ないが、今までの、近江鉄道への行政側の関わり方に問題があったことは否定できない。</p> <p>立派な駅（例えば河辺の森）は不要、停留所のイメージ（例えば水口松尾）でよいと考える。路面電車のように「お客様を拾う」スタンスが求められる。</p> <p>他にもいくつか候補地はあるが、少なくともこの3駅は移行前に方向性だけでも決めていただきたい。</p>	<p>新駅の設置検討については、利便性の向上（事業⑥）の一環であると考えます。ご提案を踏まえ、事業タイトルを「利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等）」とし、事業概要の文章を、「運行本数の増便、路線内や他社線との乗継ぎの改善、所用時間の短縮、<u>新駅の設置等</u>の手法について・・・」に変更します。</p>
17	25 ～70	<p>2. 若年層への働きかけ促進</p> <p>現在の高校生・中学生、および通勤者だけがターゲットではなく「未来の利用者」への働きかけが必要。具体的には、近隣の小学校（低学年）・幼稚園・保育園に対していわゆる出前講座や体験乗車・遠足利用など積極的に販促展開していくべき。幼児については保護者にも同様の効果が期待できる。</p>	<p>ご提案の内容については、事業⑳で交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施を位置付け、対象者について、園児、小学生など将来の利用者を含めた幅広い層をターゲットに取り組んでいるところです。</p>
18	25 ～70	<p>3. その他</p> <p>近江鉄道の運賃はけっして安くはないですが、地方私鉄の他社と比べてとび抜けて高いわけではない。ただ通学定期券の優遇・補助は必要。本来なら沿線市町すべてが実施すべきなのに東近江市・愛荘町だけなのが疑問。</p> <p>数年前に比べたら、ダイヤもJR線との接続は格段によくなっている。高宮での乗り換えが増えて面倒になったとの意見もあるが、ほぼ待ち時間はなく健常者にとっては特に問題はない範囲である。むしろ米原へ行くのに、彦根でJRに乗換えた方が早い、といった点を改めるべき。</p> <p>利便性アップには増便が最も望ましいが、その代わりに日中のパターンが維持できなくなり、2時間に1本になる方ははるかに問題は大きい。ただし朝夕の多客時のダイヤは見直す必要がある。</p> <p>ここまでは住民視線で述べたが、他の地域から多くの観光客および鉄道ファンに来てもらうにはやはり企画切符（スマイルチケット）の拡大運用が肝要。JRの「青春18きっぷ」期間にリンクさせるのも一案。</p> <p>近江鉄道に大都市近郊の大手私鉄なみの利便性を求めるのは間違っており、そ</p>	<p>通学定期に対する補助については、現状では東近江市・愛荘町のみですが、今後、各市町の状況に応じて、購入促進策の具体的な検討・実施・継続を進めていきます（事業④）</p> <p>利便性向上に向けたダイヤの改善については、事業⑥に位置付けており、増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等の実施に向け、早急に検討を開始します。</p> <p>企画乗車券については、事業⑧に位置付けており、現状のワンコインキャンペーンをベースとして、地域外からの利用増に向けた取組の拡大に向けて検討を進めていきます。</p>

No	該当ページ	意見・情報等	考え方
		<p>のダイヤに生活を合わせる、というのが正しい付き合い方。</p> <p>近江鉄道は3方向4駅でJRと接続している。地方には路線がいわゆる「盲腸線」で、なおかつ単独で今も頑張っている私鉄が存在するが、そこから見ればここが羨望の路線であるのは十分に理解できる。現状はかなり「恵まれた環境」にあり将来もけっして暗くはないことを、近江鉄道も行政もいま一度しっかりと自覚していただきたい。</p> <p>近江鉄道の若手社員さんは良く働いておられると近年特に感じているし、これに各市町の若手職員の斬新な発想が加われば必ず道は開けるはず。</p>	
19	25 ～70	<p>①学生のアンケートで「公共交通機関を利用しない理由」として「自動車の方が早い」という意見が最多だった結果はやはり重要で、今後の取り組みの中でも特に注力せざるを得ないものだと思う。電車のスピードアップだけでなくホームの停止位置移動や信用乗車方式化などで停車時間を切り詰める手もあるかもしれないし、目的地まで早く着くための方策は様々だが、少しでも自動車の利便性に近づく取り組みを絶えず続け、その成果を大いにアピールすべきと思う。</p>	<p>ご提案の点については、利便性の向上（事業⑥）における乗継ぎ改善や所要時間短縮の取組や、キャッシュレス決済の導入（事業⑨）による乗車時の時間短縮等によって、少しでも早く着くための方策を検討していきます。</p>
20	25 ～70	<p>②沿線自治体の人口が減少しても、駅周辺の人口にはまだ増加の余地があるように思う。通勤需要増加に繋がりやすいマンションや社宅の誘致などが有効ではないか。</p>	<p>駅周辺の人口増加については、駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑩）の一環であると考えます。事業概要の事例で挙げた東近江市の八日市駅前市有地活用事業のように、拠点機能を持つ施設や住宅開発誘導などにより、駅周辺のにぎわい創出を図り、駅や駅周辺に人が集まるような取組を進めていきます。</p>
21	25 ～70	<p>「目指すべき姿を実現するための施策」として30事業列挙されているが、「⑥利便性の向上」に尽きる。利便性が向上さえすれば、④定期券の購入も⑤利用も促進され、利用が増えれば、⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備は直営でも周辺民間運営でもビジネスとして成立する。⑫二次交通ネットワークを充実させる事業者は自然と増える。⑬駅周辺はにぎわう。⑭積極的な情報発信せずとも、⑮各種イベントは盛んに実施・展開されるようになり、⑯自転車を活用した観光は促進される。しかし、1時間に1本というような今の低い利便性のままでは、いずれも進まない。</p> <p>令和2年3月に、(顕在及び潜在的)利用者ニーズを踏まえ、「利便性やサービスを向上させることにより価値や役割はさらに高まる」「全線存続する」と決議したのだから、「利便性やサービスを向上させること」に全精力を注いで欲しい。会社と沿線自治体の人的リソースも、投じられる資金も限られている中、30事業も</p>	<p>計画は令和15年度までの長期間であり、掲載した施策をしっかりと実施していく必要があると考えます。</p> <p>また、重点施策については、上下分離前に近江鉄道の経営改善を図るために、集中的に検討・実施していくものと位置付けており、具体的な内容については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において具体的な内容を固め、可能なものから実施していきます。</p> <p>事業⑥（利便性の向上）については、ご指摘の通り、重点事業の中でも特に重要な施策と考えており、早期に実施に向けた検討を進めていきます。</p> <p>R3「利便性向上の具体的な内容を概略検討」、R4「利便性向上の具体的な内容を詳細検討」としては、との指摘については、</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>列挙し、内 17 事業を「重点」とするようなことをせず、⑥利便性の向上の 1 点に絞って取組むことが、近江鉄道の価値と役割を高め、収益性を向上させ、未来永劫、地域に貢献する鉄道に進化させることになる。</p> <p>⑥利便性の向上の具体的中身として（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等）とあります。低頻度のまま複数の路線との乗継ぎを改善するには、途中駅での停車時間を調整するしかなく、所要時間短縮と逆行する。増便することで乗継ぎは自動的に改善される。現行、保線が不十分ために低速走行となっているが、適正な保線により莫大なコストを要さずに高速化する方策はある。また、駅間が 2 km 以上あり、線路が目前にありながら駅は遠い箇所が多数ある。</p> <p>以上のことから、⑥利便性の向上として実行すべきは、高頻度化・多駅化・（保線技術向上による）高速化の 3 点ではないか。そして、地域公共交通計画の策定において注力すべきは、施策の 30 もの列挙ではなく、高頻度化・多駅化・高速化 3 点の具体的な実行内容の精査と考える。今回の原案には以下の検討がなく、近江鉄道を再生・活性化すべく実効ある計画とするには盛り込むことが必須と考える。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 高頻度化に要する地上設備の改修、車両と要員の増 2) 低コストに高頻度化する方策 3) 駅間の長い区間への居住・就業人口の現行配置と駅設置した場合の増大可能性 4) 高速化に必要な保線技術向上策 5) 高速化した走行時間の算定と 1) 2) への影響 <p>2) は有人自動運転が効果的。自動車の自動運転の専門家と意見交換すると、異口同音に「自動車より鉄道の方が自動運転は簡単」と言われ、令和 15 年度までに実現できないはずがない。実行策と効果について、添付した『満員電車ゼロ・中速鉄道・有人自動運転による鉄道イノベーション』の「4. 有人自動運転」にまとめている。</p> <p>ここまで練り上がった段階で、上記内容を今回の計画に盛り込むのは非現実なので、施策の列挙を必要最小限に絞り込み、令和 3 年度に「利便性向上の具体的内容を概略検討」、令和 4 年度に「利便性向上の具体的内容を詳細検討」と入れられないか。</p>	<p>具体的な検討を行ったうえで、実施可能な施策は前倒しで進めていく考えから、現在のスケジュール表記（下記）としており、ご提案の趣旨を含んだ内容であると考えます。</p> <p>※スケジュール（R3～R5）の記載 実施方法を検討し、施策の優先順位決定／可能な施策は実施</p>
22	29, 31	<ul style="list-style-type: none"> ・定期客を一人でも増やすことが大事なので、通勤通学での利用促進は一丁目一番地だと考える。 ・これらは重点事業として位置づけられ、様々な取組、検討内容が記載されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・通学面での「潜在的な需要の取り込み」については、ご提案の内容を踏まえ、事業④の検討事項・手順の 2 ポツ目「沿線市町の学校に対する周知・PR」を「高校入学前の中学 3

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>る点は評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ただ、通学面での「潜在的な需要の取り込み」についてももう少し踏み込んだ具体的な記述が必要。 →沿線にはびわこ学院大学もあるが、大学前駅があるにも関わらず、朝近江八幡駅では多くの学生が行列を作って何台もの通学バスに乗って大学に向かっている。定期代やダイヤ面のハードルがあると思うが、これらをクリアし、通学バスなどの手段から近江鉄道利用に転換するための施策 →原案にある「定期の購入促進」といったお題目だけではなく、企業に対する「エコ通勤優良事業所認証」のような、例えば中学3年生が高校にあがる時に定期を持ってもらうような地道な活動の実施など、通学定期購入促進のための具体的な取組内容の記述 ・役所の職員の定期利用は大いに賛成。環境面のメリットもあり、これは直ちに実施可能なので、すぐに取組むとともに、行政が率先して公共交通の利用促進に取り組んでいるという姿勢を情報発信することも必要。 ・なお、通勤についてはコロナ禍というワードはあるが、テレワークへの対応に関する具体的な記述がない。今後重要なテーマなので、テレワーク対応にどのように取り組んでいくのか、方向性だけでも記述が必要。 	<p>年生を対象にした働きかけ等、沿線市町の学校に対する時機を捉えた適切な周知・PR」に変更します。また、事業⑤の検討事項・手順の3ポツ目にも記載のとおり、沿線の企業・学校等が参加・継続意欲が持てる仕組みの構築とし、考えられる取組例として、エコ通勤参加企業の公表・参加特典の付与や、モビリティ・マネジメントの推進等を挙げております。具体的な内容については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「行政が率先して公共交通の利用促進に取り組んでいるという姿勢を情報発信することも必要」については、ご提案を踏まえて、事業⑤の検討事項・手順の2ポツ目の文章を以下のとおり修正します。 <ul style="list-style-type: none"> ・官公庁が率先し、(中略)・・・公共交通を利用した通勤の促進および取組の情報発信 ・「テレワークへの対応」については、テレワークにより定期利用はコロナ前に比べて約7%程度減少しており（資料編-4参照）、テレワークが定着すればこの傾向が続くことが想定されることから、潜在需要を取り込んでいくことが重要と考えます。事業⑤の事業の概要の冒頭に以下のとおり追記します。 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>コロナ禍においてテレワークやリモート授業等が浸透し、コロナ禍後には一定程度定着することが想定される。</u>公共交通が・・・
23	33	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進にはダイヤの見直し、増便、乗り継ぎといった点の改善が必要。原案には北条鉄道は行き違い設備を設置してこれらの課題に対応した事例があがっているが、近江鉄道ではどのような手法が可能か、注目される。 ・「検討事項・手順」には具体的な施策は一切記述されていないが、ダイヤ見直し、増便、乗り継ぎ改善や上記の行き違い設備の整備など、対策は限られる。概略でもいいので想定される対策を挙げて優先順位をつけて記述することにより、具体的に取組んでいくという姿勢を示すことが必要。 	<p>具体的な利便性向上策については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
24	33,	実施の可能性を検討し、施策の優先順位決定／可能な施策は実施	ご提案を踏まえて、以下のとおり修正します。

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
	35	⇒ 実施方法を検討し、施策の優先順位決定／可能な施策は実施 (理由) 重点事業であるにもかかわらず、「可能性」を「検討」し」という枕詞は弱い。 重点事業である以上、スケジュールとして「実施」を前提に計画を策定すべきである。	実施方法を検討し、施策の優先順位を決定 可能な施策は実施
25	37	「このほか、近江鉄道や沿線バスも含めて年間で乗り放題となるサブスクリプション型の企画乗車券等も検討」を追加 (理由) 「新たな利用者の獲得」を中長期的に実現するためには、短期間の企画乗車券ではなく、自家用車よりも安価で便利というチケットを提供する必要がある。 なお、昨今の商品形態を考えるとサブスクリプション型が考えられる。	ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。 <u>「全線ワンコイン乗り放題や近江鉄道や沿線のバスも含めて乗り放題となるサブスクリプション型の企画乗車券等、ニーズに合った割引乗車券や企画乗車券、を検討・開発・販売し、・・・」</u>
26	47	事業⑮ 駅周辺の交通結節機能の整備 ⇒ 事業⑮ 駅周辺の交通結節機能、歩行空間の整備 事業の概要 駅前広場、駅周辺の道路等の各種交通結節機能を整備し、駅を中心に公共交通を利用して移動しやすいまちづくりを進める ⇒ 事業の概要 駅前広場、駅周辺の道路等の各種交通結節機能、歩行空間を整備し、駅を中心に公共交通を利用して移動しやすいまちづくりを進める (理由) 最近の駅前広場等の整備をみていると道路整備はなされるものの、広場を迂回するような歩行者の導線になったり、バス停が駅の入り口から離れ、雨のときに不便であるといったものをみかける。歩行距離の短縮、歩行者の環境整備(例えば駅の出口からバス停までの屋根の設置など)にも重点を置くべきである。	ご提案を踏まえて、以下のとおり対応します。 ・事業のタイトルについて、追加する「歩行者空間の整備」は、事業⑯でも取り込まれる内容であり、“交通結節機能の整備”にも内包されることから、原案どおりとします。 ・事業概要については、ご提案のとおり追記します。
27	69	事業⑳ MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験への積極的関与 ⇒ 事業⑳ MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験の検討と検証 事業の概要 MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験へ積極的に関与し、 ⇒	ご提案を踏まえて、下記のとおり修正します。 ・事業のタイトルについては、ご提案のとおり修正します。 ・事業の概要については、「MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験には、地域における有用性と実現性を見据えたうえで関与し、」とします。

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>事業の概要 MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験には単に参加するのではなく、地域にとっての有用性と実現性を見据えて関与し、</p> <p>(理由)</p> <p>単に実証実験に参加するだけでは、費用や人材の無駄使いになる。むしろ、社会実験等に参加する際に重要な点は、アウトカムを見据え、その十分な検証を含めて取り組むことである。</p>	
28	37, 56	<p>サービスの一つとして、近江鉄道利用について特に子どもが学校活動や地域体験活動等で利用するとき安全性を確保するためのサポーター「例えば(仮称)ガチャコン隊」を設置して、学校や子ども活動団体が安心して利用できるようにする。</p> <p>サポーターの役割(例)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.利用団体スタッフとともに安全確保 2.乗り方等公共交通のマナー指導 3.近江鉄道や沿線地域の魅力のPR(クイズ) <p>(理由)</p> <p>多くの住民は、近江鉄道の役割は子ども、高齢者、免許を持たない人の移動手段とみており、自家用車での移動が主となっている者も将来的には移動手段として利用する公共交通と認識している。そこでやはり児童の遠足や工場見学等の校外活動、子ども対象の地域活動、学生の通学、高齢者の利用をどう増やすかが重要であろう。地理的に自家用車利用が中心の生活も仕方がないが、子どもの頃から何らかの促進事業により鉄道利用の良さ、楽しみ方を多く体験す、成長の過程で利用を定着させることが重要である。しかしながら、学校や地域活動団体が安全に公共交通を利用するにはかなりの引率者が必要であり、リスクを予測して利用につながらない要因の一つになっているとも考える。よって利用を後押しする仕組みが必要である。</p> <p>公共交通を利用するスタートとなる子ども期が重要であり、高齢者までの切れ目ない利用促進策を用意することで生涯において常に身近な存在の近江鉄道になると考える。</p>	<p>ご提案のサービスについては、事業⑩で位置付けた交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施が該当します。</p> <p>なお、“子どもが学校活動等で近江鉄道を利用する際に安全性を確保するためのサポーター”については、基本的には学校関係者(教員・PTA等)、鉄道事業者が主となりますが、これに加えて、地域(自治会等)の協力があることも重要な観点になってくると考えます。こうした取組を進めるためのベースとして、事業⑪(駅設備等の整備)、事業⑫(沿線地域住民や利用者との意見交換)や事業⑬(沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動)といった取組が非常に重要になってくると考えます。</p>
(7) 計画全般			
29	—	<p>上下分離になって運営、運行体制も刷新されたことで、近江鉄道は変わったと実感できることが大事で、そのためには実施する施策や今後出てくるであろう様々な効果を目に見える形で示していくことが必要。</p> <p>現在の同事業は大変厳しい環境にあると思うが、その中であつてもひたちなか</p>	<p>協議会としましても、本計画の取組状況や効果を広くPRしていきたいと考えています。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		海浜鉄道や万葉線は定期客を増やしていると聞くので、これらの事例も大いに参考にしてぜひ近江鉄道の再生、活性化に向けて具体的で効果的な施策を展開されることを期待する。	
(8) その他			
30	—	近江鉄道を廃線してほしい。コロナ対策にあまり力が入っていない（全車内窓を空けていない）こと、赤字路線であることが理由。	近江鉄道線については令和 2 年(2020 年)3 月の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において、全線存続することを決議しました。本計画はそれに基づき、関係者が一体となって沿線地域の公共交通を持続可能なものとしていくために策定するものです。
31	—	<ul style="list-style-type: none"> ・東近江市は、大合併で 1 市 6 町の寄り合い所帯となったために、大変いびつな地方行政を強いられることになったと考えている。今回の近江鉄道存続は地域エゴの産物で、全地域のコンセンサスが得られているとは思えない。近江鉄道存続は近江鉄道線活性化再生協議会で承認され、法定協議会で近江鉄道沿線地域公共交通計画の原案が作成された段階にあると考える。この過程の中で、配布数 7,011・回収率 40%のアンケートが実施されたようだが、東近江市は、住民投票などして市民の声を聴くべきであったと思う。今回の意見募集に、今さら鉄道存続などの意見は的外れであると認識するものの、やっと巡ってきた発言の機会なので寛大な対応をお願いしたい。 ・東近江市と一括りにすることは適当ではなく、広域な東近江は地域によって様々な事情がある。近江鉄道の駅を持たない能登川地区は対象外であり、近江鉄道を利用するために自家用車を使う永源寺・愛東・湖東地区の住民の利用率は低いだろう。また駅がある五個荘地区ですら、JR 能登川駅に行く方が便利だと思っているのが現状だと思う。近江鉄道にこだわっている地域は八日市と蒲生であろうと考えられる。特に、八日市地区は「東近江市の中心市街地は主要駅の八日市駅前にある。近江鉄道は東近江市の生命線だ。」と小椋市長が発言するように、八日市の地域活性化のキーポイントととらえているようだ。八日市地区は古来より周辺地区からの集積地として発展してきた町で、合併時の核であり、人口も多く歴史も産業も他を抜いている。しかし、市街地は古く、道路も狭隘である。八日市の道路は放射状・環状道路をなしており、その中心が近江鉄道八日市駅だが、パリや田園調布の様には完成度が高くなく、またその必然性には疑問が残る。もし市街地の中心を商業の点から論ずるなら、現状では JR 能登川駅の方が上位であろうと思う。八日市地区は、まず道路整備をしなけ 	<p>近江鉄道線については令和 2 年(2020 年)3 月の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において、全線存続することを決議しました。なお、全線存続にあたっては、近江鉄道線の有する多面的な効果（クロスセクター効果）分析を行い、近江鉄道が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担（医療（病院送迎バスの運行や医療費の増加等）、商業（買物のためのタクシー券配布等）、教育（スクールバスの運行等）、観光（観光タクシーの運行等）、建設（道路混雑に対応した道路整備）等）を試算し、近江鉄道線の価値を定量化したうえで、全線存続することを決定しています。</p> <p>上下分離による再構築実施期間は 10 年間（令和 6 年度～令和 15 年度）ですが、その先を見据え、近江鉄道線だけでなく二次交通を含めて、沿線地域全体で持続可能な公共交通を構築していく必要があると考えています。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>れば町の活性化も発展もないだろう。道幅が狭く、変則な地形の店舗が多い市街地を分断するように近江鉄道の線路が3方向に伸びている。本当に近江鉄道が必要なら八日市駅付近は地下鉄にしていきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 朝夕の通勤・通学が近江鉄道利用者の大半であるが、「高校卒業後はほとんど電車に乗っていない」という利用状況では、「近江鉄道は市民の足である」という論は建前でしかない。一方、「滋賀県東部地域では自家用車がなければ生活ができない。」という声は、それほど極論ではない。八日市地区以外の人には自家用車を使わなければ、買物も病院へも行けない。「使わない近江鉄道に金をかけるなら、道路をもっと良くしてほしい。」というのが本音だろうと思う。 • 近江鉄道存続問題は旧八日市市の市街再開発とリンクしている。旧市街地が本当に活性化する可能性があるのだろうか。交通アクセスの悪い八日市だからこそ、また別の道を探るべきではないだろうか。頑迷に東近江市の中心でありたいという無謀な計画に全市民が巻き込まれるわけにはいかない。近江鉄道を維持して東近江市の中心として八日市を発展させるのか、廃止して道路やインフラを整備して住みやすい街にするのか、街づくりの方向性からも検討すべきである。鉄道が廃線となって、新たな施策によって復活した地方都市の事例はいくらでもある。 • 今回の存続決定は10年間の延命措置。10年後に大変なお荷物を背負ったと後悔する可能性はないか。何年前、八日市を中心に空港誘致問題があり新幹線栗東駅と共に消えてしまったが、今、思うと空港ができてなくてよかったと思う。今度はその逆のケースのようになるのではと心配するばかりである。 	