

第12回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

2023年10月24日(火) 15:45~17:20

於：ショッピングセンタープラザアピア 4階 アピアホール

出席者

(沿線市町)

彦根市	和田裕行・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	山本和良・専務取締役業務部長
西日本旅客鐵道株式会社	野口明・京滋支社副支社長
(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	松尾武文・専務理事
(一社) 近江鉄道線管理機構	南川喜代和・代表理事

(道路管理者)

国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所 谷成二・所長 【欠席】

(交通管理者)

滋賀県警察本部交通部 黒川昭登・交通企画課課長補佐

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会高校教育課	富永幸・主幹
滋賀県PTA連絡協議会	山添友美・会長
滋賀県民生委員児童委員協議会連合会	町田勉・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	西澤基治・理事
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	小山晋吾・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	川村宏・事務長会委員
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	二橋省之・理事

(オブザーバー)

国土交通省近畿運輸局交通政策部	小野協子・部長
国土交通省近畿運輸局鉄道部	道久聡・部長

1 開会

事務局越後：甲賀市長は遅刻の連絡がある。34名の出席があり、会議の定足数を満たす。

事務局越後：資料確認。

事務局越後：議事進行を三日月知事に願う。

三日月知事：皆様、それぞれにお忙しいところ、第12回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会にご参加いただき、ありがとうございます。また、常日頃から近江鉄道線を始めとする公共交通をよりよくするために、様々なご尽力・ご助力いただいていることに心から感謝を申し上げたいと存じます。

今日は、次第にも記載のとおり、いよいよ来年度からスタートする新たなスキーム、“公有民営方式による上下分離”に必要な鉄道事業再構築実施計画の概要について議論いたします。それとともに、先般10月14日に開催された、近江鉄道グループにぎわいづくりデー「ガチャフェス」の実施結果の報告等もあります。

また、この協議会が終了した後は、上下分離後にも、人的・物的支援等を確認するために、一般社団法人近江鉄道線管理機構、近江鉄道(株)、そして、西武鉄道(株)にも入っていただく支援協定締結式も開催する予定です。ぜひ委員の皆様には、そういった催しにもご参加いただき、ご確認いただければ幸いです。

今日の予定は17時までに終了するように言われておりますので、円滑な議事進行にご協力いただければと思います。

2 報告

(1)2023年度近江鉄道株式会社の経営状況について

飯田副会長：資料1により説明

三日月知事：ただ今の報告について、何かご意見・ご質問はございますか。おかげ様でお客様も少しずつ回復基調にあるということです。定期外は2019年度と比べてまだ少ないですが、通勤・通学定期は回復基調にあるというご報告でした。ただ、まだ伸びしろの可能性があると思うので、みんなで力を合わせてやっていきたいということです。後ほど、また関連して何かあれば、お聞かせください。

(2)近江鉄道にぎわいづくり DAY ガチャフェスの実施結果について

飯田副会長：資料2及び動画投影により説明

三日月知事：手づくり感が満載の楽しい動画でした。何か関連して、この件でご報告・ご感想をお持ちの方はいらっしゃいますか。

昨年度は無料で、今年度は100円ということで、多くの方にご参加・ご利用いただきました。地域でいろんなイベントも開催していただいたので、そういった意味での一体感はつくれたということでした。今後は1日だけではなく、鉄道の日常利用が進むように、この協議会でも議論して、様々な取組をつくっていければと思います。

11月18日(土)に、法定協議会主催により、先ほどご報告いただいた、ガチャフェスにご参加いただいた団体の皆様と、「近江鉄道線活性化に取り組むみなさんの交流会」を開催し、振り返り等も行うので、併せてご参加いただければと思います。

(3)近江鉄道線活性化分科会の取組状況について

土井委員（分科会座長）：資料 3 により説明

三日月知事：この再生協議会で決めたこと、また議論してきたことをさらに深掘りするために、活性化分科会としてご検討いただいた通学定期券の購入促進に向けて、割引したらどうかといった視点で、一定の試算を出していただきました。通学実態等を把握し、来年度中に割引実施を目指して、さらに検討していきたいということ、また、その他の取組状況についてもご報告がありました。何かご意見・ご質問等がありますか。

近江八幡市長：2 点お伺いします。1 点目は、通学定期について、いくつか疑問点があります。悪いという話ではないですが、11 ページ、自動車（家族による送迎）について、ポテンシャルがゼロとは言わないですが、最寄り駅までの送迎がほとんどで高校まで送るのはそんなに多くないのではないかと想像します。

2 点目、12 ページの試算について、確かに新たに 100 名が通学した場合、840 万円の収入増、3 年間で 2,400 万円になりますが、一方で、現在使っておられる 1,745 人の通学定期券の割引が 2 万円とすると 3,500 万円のコスト増なので、新たに 100 名が増えても採算が合わず、毎年、最低 150 名で帳尻が合います。そういう中でわれわれ自治体としては、通勤定期・通学定期を支援するのはいいとしても、自治体の出すお金は納税によるもので、使われない方の納得感もきちんと求めていかないとなかなか難しいことはご理解いただきたいとあえて言わせていただきます。

3 点目、通勤定期についてはすごく大事な話で、市町首長が会議のたびに再三申し上げているのですが、沿線の都市計画と開発、企業誘致、住宅誘致も含めて、そこがしっかり出来上がっていかないと、なかなか大きなかたちで前に進んでいきません。ぜひとも明確に盛り込んでいただければ、将来の絵図が描けるのではないかと思います。

三日月知事：その他、このテーマであれば、いくらでも結構です。

宇都宮委員：活性化分科会の熱心な活動、改めて敬服する次第です。特に通学定期の取組を重点的にやっておられることについて、私なりのコメントを申し上げたいと思います。

近江八幡市長から、使っていない方の納得感という話もありましたが、われわれ経済学の世界では、もとより通学定期の割引を事業者が負担していること自体が、受益と負担の乖離があるとずっと言ってまいりました。どういうことかと言うと、通学定期を割り引くことによって、行きたい学校に行ける、教育負担が小さくなることは、教育を受けることによって滋賀県がよくなる、つまり、教育を受けてもらうことは、社会全体が受益者であるというのが、経済学の考えです。みんなが教育を受けられる社会にするために、日本では鉄道事業者等の交通事業者が負担をしているのです。さらに言えば、交通事業者が負担している原資は、交通利用者が負担しているのであって、自家用車利用者は負担していないわけです。むしろ、社会全体の受益を一部の人が負担しているという意味において、実は経済学的には、大きな問題であると前から申し上げてきました。

そういう意味では、今回、通学定期を近江鉄道線の利用促進という観点から割引しているのはいいと思いますが、理論的には、社会全体で支える教育政策であることを認識していただいたほうがいいと思います。それは私たちだけが言っているのではなくて、今年地域公共交通活性化再生法が改正され、国会の付帯決議として、“通学定期や障害者割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること。”とあります。つまり、交通事業者のみで負担していることに伴う、受益と負担の乖離を問題視すると国会の付帯

決議がされています。この辺りも踏まえて、ぜひ福祉財源としてはもちろん、近江鉄道線の活性化とありますが、より大きな視点でこの施策に取り組んでいただきたいと思います。

もう1つ、受益と負担のみならず、JR沿線に住んでいる人と近江鉄道沿線に住んでいる人で、なぜ負担額が違うのかということを考えてみても、教育政策から見れば、決して適切なことではないので、ここも平等にすべき問題であるということも付け加えておきます。
三日月知事：近江鉄道線とJRで、通学定期の割引率は違うのでしょうか。

宇都宮委員：手元に詳しい数字は持っていませんが、今の日本の仕組みは、通学定期の割引率はあくまで事業者判断になっていて、全国・各社ばらばらになっています。一般論として言えば、JRは、国鉄時代の割引率をそのまま引き継いでいます。国鉄は国の施策、さらに言えば、戦前は鉄道省の問題だったので、社会政策として通学定期の割引を始めたという歴史的な経緯があります。それを引きずって、国鉄は非常に高い割引率で、JRが引き継いでいます。

そうすると、競争する民間鉄道も割引を導入するわけですが、あくまで各民間事業者の裁量となっています。経済学者は、教育というものを考える、シビルミニマムと考えたときに、そういう施策でいいのだろうかとか吟味してきたわけです。ちなみに、私が居たオーストリア等では、国家の文教予算から負担されています。

三日月知事：たいへん大きな問題提起も頂いたところですが、多くの皆様のご意見があればと思います。

轟委員：たびたび申し上げますが、正利用と逆利用の両輪で進めていく必要があります。今、部会で進めているのは、どちらかと言うと逆利用であり、近江鉄道駅周辺の事業所や学校へ通勤通学して来る人たちの利用促進は非常に大事な視点であると同時に、正利用という駅圏に居住する人たちの通勤通学等の利用をどのように拡大させていくのか、駅圏の住宅供給や都市計画をどのように考えていくのか、これらを併せて進めていくことが必要です。

最優先課題を進めていくのも大事ですが、各市町の地域公共交通計画・都市計画マスタープラン等の中で、近江鉄道駅および駅周辺をどう位置づけていくのかを検証・再検討していく必要があります。各市町の都市計画・地域公共交通計画、総合交通戦略等の再点検とこれからの展望について、併せて作業を進めていただきたいと思います。

もう1点は、11、12ページのデータを見ていると、ドアツードアなライフスタイルが、滋賀の人たちには垣間みられます。自宅と勤務先を「走る個室」としてのマイカーで移動する。自宅から目的地まで「自宅の延長」として移動していくというドアツードアの暮らし方と言えます。

通勤通学にせよ生活利用にせよ、駅に立ち寄る理由、立ち寄りたくなる要素はいったい何なのかというのが本質的な問いとなりますが、そのひとつにサードプレイスがあります。サードプレイスとは、「家庭」でも「学校・勤務先」でもない「第三の場所」のことです。立派なカフェでなくていいので、雨風がしのげてちょっとお茶が飲めて、高齢者やお母さん方がおしゃべりしたり、中高生が自習したり、「家庭・学校・勤務先」以外で過ごせるようなまちの居場所があるのか。地元の人たちや通勤者同士・通学者同士がちょっと立ち寄って、何でもない時間を過ごしてから家へ帰っていく。そういった居心地のいいパブリックスペースが駅周辺にあるかどうかというのが、実際の利用者にとってはとても重要な誘因となります。

そういうサードプレイスを駅周辺につくっていきけるかどうか。こうした場所で生まれるコモンの感覚や愛着の醸成は、公共としても非常に重要な取組として位置付けられます。利便性や経済性も非常に大事ですが、こういった感覚が生まれる場を近江鉄道駅周辺につくっていくことが必要だと思います。

三日月知事：次の議題に関連する話も出てきましたので、次の鉄道事業再構築実施計画の議論に入らせていただいて、ぜひ頂戴したご発言も含めて、それ以外の観点からもご意見を頂ければと思います。

3 議事

(1)鉄道事業再構築実施計画の概要について

事務局大池：資料4により説明

三日月知事：たいへん長い話にお付き合いいただき、ありがとうございます。法律に基づく計画づくりなので、専門用語が多くて、この話を聞くだけで嫌になりますが、みんなでまとまってつくっていかないと、こういう事業展開ができないことをご理解いただきたいと思います。

肝になるのは、最後の20ページ、「7 利用者の利便の確保に関する事項」になります。18、19ページの1から6までを定めていかなければならないことをご理解いただき、主にご議論いただくのは、20ページのどういう取組をして、利用者の利便性を確保したり、乗る人を増やしたりしていくのかと、会長として判断いたします。もちろん、議事に入る前の内容等についても、ご発言があれば承りたいと思います。

彦根市長：3点ほど要望します。回答は結構です。

1点目は、市町で負担していく額の数字が、相当上がっております。相当な覚悟を持って取り組んでいかなければなりません。当然、大阪・関西万博等でも問題になっているように、公共事業費が物価高により今や1.5倍の時代です。ということは、この会議が始まった頃から比較して、5割増しの想定をしなれないといけない覚悟になります。

われわれ市町で負担する中で、教育をどう支えていくか、重要かということもありますが、自治体の負担額が高額になってまいりましたので、われわれ首長も覚悟を持って臨み、実際に利用されていない市民の皆様方に丁寧に説明する必要があります。

2点目、私の地元は彦根市で、彦根城は世界遺産の候補になっております。鉄道沿線に世界遺産候補があるので、また皆様のご協力をいただきたいと思います。必ずゲームチェンジャーになります。通勤・通学とは別で、観光客の需要はあまり議論されていませんが、オーバーツーリズムと言われるくらい人を呼び込みたいと思っております。彦根城は関係ないというのではなく、世界遺産に認められたら、離れている甲賀市の負担も減るくらいの影響が出てくるということで、沿線の皆様のご協力を賜りたいと思います。

3点目、20ページに「④ 枕木オーナー制度の導入」を入れていただき、ありがとうございます。どうせオーナーに費用負担をいただくのであれば、できればNFT（註 Non Fungible Token・非代替性暗号資産）を証明できるものが欲しいと思っております。さらにコンクリート枕木に太陽光発電の埋め込んでいただきたいと思います。そうすると、ものすごい面積の太陽光発電ができて、経費の削減もでき、全国から注目も浴びることができます。枕木として下を支えるだけではなく、運行の電気も支えているということであれ

ば、少々高額であっても、何とか出してやろうかという人も募れるかと思えます。近江鉄道線の運行本数からしても、十分に発電は可能だと思うので、ご検討いただければ幸いです。

二橋委員：今回、近江鉄道線の上下分離になるということで、極論を言えば、下物は県・市町が持つので、道路整備と同じ感覚になると思えます。先ほど鉄道を使われない方がなぜ負担をしなければならないのかという話が出ましたが、道路の話で言えば、道路を使わなくても、道路整備を公共工事でやっているのと同じことではないかと思えます。

「近江鉄道線は、なぜICOCAで乗れないか」という話をいつも聞きます。昔、近江鉄道(株)から、システムを導入するのに莫大な費用がかかるという話を聞いたことがあります。近江鉄道バスでは、導入されています。バスでできて、鉄道でできない理由がよくわかりません。上下分離するのなら、私どもの都合のいい考え方かもしれませんが、鉄道運営とバス運営が同じ扱いになるのではないのでしょうか。

例えば、近江鉄道線を利用するのに、ワンマン電車に回数券で乗る方法があったのと同じように、駅にホームはあるけれども改札がないのなら、バスと同じように車内に改札があるというように切り替えただけでできそうな気がします。素人目線ですが、これだけキャッシュレス化が叫ばれている世の中で、キャッシュレスで乗れない電車はナンセンスです。導入するのにものすごくお金がかかるのもわかるのですが、何とかお金のかからない方法を考えていただきたいと思えます。これだけ全国から注目されている事業なので、何か風穴を開けるようなことができないか、提案したいと思えます。

三日月知事：私もJRはICOCAを使って、近江鉄道線は切符を使って来ました。おっしゃるとおりで、なぜそれができないのか。今日はJRの方も近江鉄道(株)の方もおられますが、あえてここでは回答を求めないようにしたいと思います。20ページにあるICOCAの導入検討、アプリ定期券の導入等、従来のやり方だけではないことについても、ぜひ今後、皆様と一緒に考えていきたいと思えます。

米原市長：今のこの場合は、既に議事に入っていますね。この後、鉄道事業再構築実施計画の採決を求めるかたちですか。

三日月知事：大筋でご理解をいただいて、詳細はまた詰めたいと思えます。

米原市長：ということなので、少し確認させてください。先ほどの説明にもあったように、この鉄道事業再構築実施計画は、国土交通大臣の認定をもらうということです。この場で承認が得られれば、国に提出するわけですが、一貫して首長のレベルで言うと、負担の問題が常に説明できる体制を取っておきたいわけです。

19ページに、設備投資・修繕費の沿線自治体負担額が10年間で73億7,000万円という数字があります。先日の自治体調整会議の際に質問をしました。私たちの認識として、これまでの議論の経過の中ではずっと、10年間で約64億円という金額でした。今一度、法定協議会の場で、改めて、従来から約10億円も増加した理由を正確に説明してほしいと思えます。

また、「*4 令和6年度以降の物価上昇等は加味していない」とわざわざ書いてあります。ということは、提出段階ではこの数字で行くけれども、この先には、いくらになるかわからないということになる。そう思うと、これについては一定の仕切りがなくともいいのかどうかということです。現実に令和5年度中にも物価はどんどん上がっているわけで、今試算している数字が本当に使えるのかどうか、よくわかっていないところがあります。もう一度、改めて明確な説明をお願いします。

三日月知事：一定、この間、共有してきたテーマですが、再度ご質問があったので、説明をお願いします。

事務局大池：設備投資・修繕費の沿線自治体の負担額は、単年度平均で約 7 億 3,000 万円となります。この経費は、*1 で令和 4 年度、5 年度は、近江鉄道(株)に補助している金額に相当するとご説明いたしました。令和 5 年度は、約 6 億 4,000 万円ですので、おっしゃるとおり、それと比べると、年間 1 億円ほど費用が上がっています。

この理由は、6 億 4,000 万円を 2 年間補助すると決めた時点は令和 3 年度で、今は令和 5 年度であり、近江鉄道(株)に聞いたところ、物価上昇で経費が約 30%上昇しているとのこと。1 億円は約 15.6%増の比率になります。なぜ半分で済むかと言うと、先ほど説明した社会資本整備総合交付金という国の新たな手厚い支援があるため、増加率の半分くらいを国庫で賄えるからです。

三日月知事：これまでの物価上昇を織り込んだ上で、この先 10 年間の沿線自治体の負担額を試算しております。ただ、それ以降の物価上昇については、現時点で定かなことがわからないので、加味していないわけです。ただ、直近の補助金額を決めたときから、2、3 年で 30%上昇している分は、そのまま乗せなくても、国庫補助により一部軽減できるのではないかという説明でした。

米原市長：現在の約 30%の物価上昇を含めて試算をしたこと、社会資本整備総合交付金の補助率が 3 分の 1 から 2 分の 1 に変更になるため、県市町の負担が減るということでこの数字を出したことは理解できました。

もう 1 点は、*4「令和 6 年度以降の物価上昇等は加味していない」ということです。現時点はこの数字で行くということは、変更があれば変更計画を出すことになるわけですが、その判断はどこがするのでしょうか。また、そのときに法定協議会はあるのでしょうか。

三日月知事：法定協議会は、引き続きあります。この計画をつくったら法定協議会がなくなるわけではありません。大きな変更等がある場合は当然、協議会の皆様にもお諮りして、構成する自治体も関与した上で決めて、必要な修正・変更を行っていきます。

米原市長：今、物価上昇しているわけなので、令和 6 年度以降には、明らかにこの数字ではない負担がかかってくるでしょう。

三日月知事：どの程度物価が上昇していくかというのはありますが、計画を策定後、すぐ来年度から上がることはあるのかどうか。物事に絶対というのはないので、まだ何とも言えません。

米原市長：「令和 6 年度以降の物価上昇等は加味していない」と書かれていますが、令和 6 年度以降に物価が下がるとは思えません。

三日月知事：下がるとも思えないので、今よりも上がるとすれば、さらにこの額は変わってくるという理解で構いません。

米原市長：ということは、われわれは地元の議会とか、市民レベルで説明するときに、金額がここに書かれていないものが、令和 6 年度以降に出てくる可能性があり、それは支払う義務を負っていると説明せざるを得ません。

三日月知事：沿線自治体としては、そうなります。

米原市長：負担額がオーバーしたときに、沿線自治体が全部負担していかないといけないとなると、根幹に関わる話に戻ってしまいます。

三日月知事：だからこそ、県も含めて、沿線市町で分担します。そして、この計画を出すこと

で、計画がない場合に比べると国から多くの支援も受けられるかたちでこのスキームを進めていこうということです。われわれも腹をくくって、市民・町民の皆様の説明していかなければなりません。

米原市長：もう1点だけ。実はこの資料にはないのですが、もともとこの議論をしている間に、過去の上下分離スキームの資料の中で、近江鉄道(株)自体が一定の基金とか支払いをするという話がありました。確か今年の8月段階に出ていた資料には、一時金支払というかたちでやったらどうかと。結論は出ていませんが。そういう話が近江鉄道(株)の社長からも出てきません。鉄道事業再構築実施計画検討の際に、一時金の規模とか、そういう支払いの可能性があるのかどうか、そのことだけは明確にしておいてほしいと思います。

事務局大池：一時金の話は、消えてはおりません。金額については、あくまでこの上下分離スキームが確定した時点での近江鉄道(株)のご判断になります。

米原市長：もともと、この問題の発祥は30年間、近江鉄道(株)が赤字を抱えながらもここまで鉄道事業を運営してこられました。私の考えでは、近江鉄道(株)グループが一定の支えをしておられたから、可能であったと思います。今回は、近江鉄道(株)が第二種鉄道事業者として運行するだけになったら、西武グループがされるかもしれませんが、市町は財政負担に耐えられるのかどうか、相当厳しい判断を迫られているわけです。身を切る改革という言葉は使いたくありませんが、近江鉄道(株)という事業者として、今回の計画について、一時金支払というテーマが出ていますが、明確にされていないので、説明をしていただきたいと思います。

三日月知事：まずこの議論は、上下分離で鉄道事業を再構築していくということなので、先ほど商工会議所からも出ていたように、鉄道を道路と同様に社会資本とみなして、自治体や国で力を合わせて、保有も管理もして、よりよくしていくというのが前提です。したがって、金額については、時点ごとにわかったものを皆様と共有し、県・市町で負担をして、国の支援も得ていくということだと思えます。

なお、今後、近江鉄道(株)が第二種鉄道事業者として運営をされて、赤字が出ないスキームにするので、そこで出てきた利益を機構等に還元していただくかたちで計画しています。但し、税制の問題でどれくらいの税が発生して負担しなければならないのか、国の税制改正要望をしています。また国の制度が固まっておらず、このスキームも固まっているとは言えません。

そのため、今の一時金の問題については、この時点で金額がいくらなのか、近江鉄道(株)との間で皆様にご確認いただける状況にはなっていません。次回以降の法定協議会で整理して共有させていただきたいと思います。ただ、いずれにしろ、沿線の市町民、県民に対して、近江鉄道線に乗る方にも乗られない方にもきちんと説明責任を果たしていくことは、おっしゃるとおりなので、引き続きその点は大事に進めていきたいと思えます。

近江八幡市長：いろいろとまだ議論をしなければならない点や様々な課題はあります。私は、賛成しないといけないと思えます。ここでいろんなことを詰めていくことも大事だけれども、とりあえず前に進んでいくことが今は求められていると思えます。ここですべてが解決したわけでもなく、疑問がないわけでもなく、様々な点はあるけれども、賛否を問われれば、一応賛成はさせていただきます。まだ引き続き、いろんな場面で協議しながら進んでいけばいいと思えます。

三日月知事：市長・町長が話すとはほかの委員の皆様が話づらくなります。委員の皆さまは、

そんなことは首長同士でまとめてから出してきてほしいという顔をして、私の顔をご覧になっているように見えます。

山添委員：滋賀県 PTA 連絡協議会の保護者の目線で意見を述べます。通学では、負担が大きいという声をよく聞きます。交通系 IC カードが使えないのは、JR 線と比べると不便だという意見をたくさん頂いております。先ほど、値下げも考えていただいているのですが、もちろん値下げしていただけるのはとてもありがたいと思います。もしアプリ決済等ができるようであれば、ポイントでキャッシュバックをしていただいて、そのポイントが県や市町で使えるなら、経済効果があるのではないかと思います。

もう 1 点、中学生において、部活動を含め、学校外での活動が多くなっています。近江鉄道線を使って、学校区外で部活動等を行うことが多くなってきました。自分の成長をスポーツ等で上げていきたいという本人の思いに保護者も応えたいということで、近江鉄道線を使って移動しておられる生徒もいますし、バスは交通系 IC カードが使えるので、バスの利用もあるかと思います。中学生を対象に定期券等も使えるようになると、近江鉄道線の利用増になるのではないかと思いますので、お伝えさせていただきました。

三日月知事：たいへん建設的なお話だったと思います。そういった観点からも、20 ページの中で議論、検討していきます。確かにポイント還元して、県内で使えるなら、とてもいいことです。

町田委員：地域公共交通総合研究所です。20 ページ、II「1. 鉄道利用促進」で通学定期の議論がだいぶされていたと思います。公共交通研究機関経営者からの話題提供として、ご理解いただければと思います。今の文部科学大臣はもともと、通学の移動に対する負担は、文部科学省が持つべきというモットーを持っておられる方です。それに対して、現在の国土交通省における公共交通政策担当の高官とだけ申し上げますが、学割負担の在り方についての法改正は今まさにタイミングとおっしゃっています。言うまでもなく、タイミングというのは必ずあるので、現体制下が本課題提示のタイミングかと存じます。

2 点目、交通系 IC カードは、日本のどの交通事業者も「入れたい」と唱えておられます。一方で、ヨーロッパに行ってみると信用乗車方式が基本です。日本でなぜ信用乗車ができないかと言うと、日本の法律では、乗車料金の 3 倍までしか罰金が取れないことになっているのと比較して、ヨーロッパではかなり高い罰金額を設定できるため、国民が小さい頃から 10 万円もの罰金を取られるとわかっているため、信用乗車が成立している一因です。

交通系 IC カード導入がすべてではありません。この面の検討も必要ではないかと思っております。

西澤委員：滋賀県老人クラブ連合会です。高齢者は、免許を返納したり、近くのお買い物だけ車を使って、長距離移動には公共交通機関を利用したりしたいという人もいます。施策として何かできないかと考えたときに、先日、新聞に「近江鉄道線シルバーパス」の記事が出ていました。これはいいと思って、今日はさっそくシルバーパスを使って、ここに来ようと思って、駅へ行きました。申込用紙がないかと聞いたら、ないという返答でした。今後、もう少し宣伝していただきたい。1 乗車 100 円で乗れると、本当にありがたいと思います。各駅にも申込用紙を置いていただき、広く PR をしていただけると、高齢者にとって非常にありがたいので、よろしく願います。

三日月知事：近江鉄道(株)社長のような発言をしていただきました。さっそくご乗車いただき、ありがとうございます。もっとわかりやすく駅等でご紹介したり、もっと利用しやすく、

申し込みを簡単にしたり、まだ改善の余地があるかと思います。シルバー世代の方にも日常利用を促す、たいへん重要な施策だと思います。より多くの方に知っていただき、ご利用いただけるようにしていきたいと思います。

土井委員：活性化分科会の報告に関していくつかご質問いただきました。使わない人をどうするかということについては、商工会議所から明確にご回答いただきました。なぜ通学定期に注力するのかについても、宇都宮委員から非常にわかりやすくご説明いただきました。

ドアツードアとか、行先が大事だとか、駅の周辺もすごく大事だという話がありました。これは、この場にいる皆様にとっても、自分事として考えていただきたい内容です。鉄道についてこの場で議論していますが、鉄道から外側のまちについては、各行政の皆様、地域の皆様、ガチャフェスに参加されている皆様が地域を盛り上げていくことがすごく大事です。こういう連携をいかに作り上げていくのかというのが、われわれのミッションです。今日、ぜひ一緒にやっていきたいという人が増えていただけるとすごくありがたいです。例えば日野町では、駅に立派な施設をつくれ、地域の皆様も取組を進めておられます。もっと賑やかにしていくためには、地域の人たちのパワーがすごく必要になります。ぜひ皆様の地域のパワーを見せていただけたら、すごくありがたいです。

宇都宮委員：地域まちづくりとの懸け橋ということで、「まちづくりと交通の広場しが 2023」というチラシを配布しています。これは別に行政が関わるわけではなく、われわれ市民レベルで、しかも、まちづくり環境系のいろんな団体の方と交通をセットにして、滋賀から交通まちづくりの人材を育てていこうという取組です。国土交通省の認定も受けています。年内に4回のフォーラムとフィールドワークを行うということで、第1回には、80名以上にご参加いただきました。先日のガチャフェスでもフィールドワークをして、さっそく勉強してまいりました。そういう人材を育てて、滋賀の機運を盛り上げていくべく、今の土井先生のお話を具体化しております。ぜひここにいらっしゃる方に宣伝していただき、実際にご参加いただければと思います。

三日月知事：精力的に取り組んでいただいて、全国からも注目されているので、みんなで力を合わせて進んでまいります。

ほかにないようでしたら、先ほど説明のあった、「鉄道事業再構築実施計画」については、まだ詳細は詰めなければなりません、大筋の方向性をご理解いただけたということで、よろしいでしょうか。

一同：「異議なし」の拍手あり。

三日月知事：ありがとうございます。以上、承認していただきました。詳細については、様々、お伺いしていきたいと思います。

それ以外に何かございますか。よろしいですか。私の進行がまずかったために、時間を超過してしまいましたが、これからは繋がる、たいへんいい議論ができました。人々の暮らしをよりよくしていくために、近江鉄道線があるわけなので、事業者、行政だけではなく、みんなで力を合わせて取組をつくり、盛り上げていくことを念頭に置いて頑張りたいと思います。引き続き、ご支援・ご指導を賜りますようお願い申し上げ、私の司会を閉じさせていただきます。皆様、ありがとうございます。

一同：(拍手)

4 閉会

事務局越後：委員の皆様方には、熱心にご議論くださりまして、ありがとうございます。次回は3月下旬の開催を予定しておりますが、詳しくは改めてご連絡を申し上げますので、よろしく願いいたします。以上をもって、本日の第12回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会を閉会させていただきます。

なお、引き続き、「近江鉄道線の安全運行の確保及び利便性の向上に関する支援協定締結式」に移りたいと思います。

以上