

第14回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

令和6年(2024年)12月13日(金) 14:30~16:30

於: ショッピングセンターアピア 4階 アピアホール

出席者

(沿線市町)

彦根市
近江八幡市
甲賀市
東近江市
米原市
日野町
愛荘町
豊郷町
甲良町
多賀町

和田裕行・彦根市長
小西理・近江八幡市長
岩永裕貴・甲賀市長
小椋正清・東近江市長 【副会長】
角田航也・米原市長
堀江和博・日野町長 (欠席)
有村国知・愛荘町長
伊藤定勉・豊郷町長
寺本純二・甲良町長
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
(一社) 近江鉄道線管理機構
信楽高原鐵道株式会社
西日本旅客鐵道株式会社
(一社) 滋賀県バス協会
(一社) 滋賀県タクシー協会

飯田則昭・代表取締役社長 【副会長】
南川喜代和・代表理事
山本和良・専務取締役業務部長
財剛啓・京滋支社長
野村義明・専務理事
松尾武文・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

谷成二・所長 (欠席)

(交通管理者)

滋賀県警察本部交通部

木枝和行・交通企画課課長補佐

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会事務局
滋賀県PTA連絡協議会
滋賀県民生委員児童委員協議会連合会
びわこ学院大学教育福祉学部
(一財) 滋賀県老人クラブ連合会
滋賀県地域女性団体連合会

北野賢昭・高校教育課主幹
山添友美・会長
町田勉・理事
逢軍・教授
西澤基治・理事
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
関西大学経済学部
滋賀県立大学環境科学部

土井勉・理事長
宇都宮浄人・教授
轟慎一・准教授 (欠席)

(その他)

国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局
(一財) 地域公共交通総合研究所
(一社) 滋賀県病院協会
滋賀県社会福祉協議会
(公社) びわこビジターズビューロー
滋賀県商工会議所連合会

杉田茂・支局長
町田敏章・専務理事
川村宏・事務長会委員 (欠席)
大塚ふさ・会長会委員
西川直治・専務理事
二橋省之・理事 (欠席)

(オブザーバー)

国土交通省近畿運輸局交通政策部
国土交通省近畿運輸局鉄道部

岩崎靖彦・次長
道久聡・部長

1 開会

○滋賀県知事 皆様には、常日頃、それぞれのお立場で人々の暮らしがより良いものになるよう活動いただいております、心から感謝申し上げます。また、本日、私もＪＲと近江鉄道を乗り継いでここまで来たが、交通事業者の皆様におかれては、大変多くの方々の日常の交通手段の確保に御尽力いただいていることに感謝申し上げます。雪が降り積もる時期で大変ではあるが、今後ともよろしく願いたい。

 本日の会議は、通算では第14回であるが、今年度初めての会議となる。何より、4月に公有民営化してから最初の会議となる。この間の状況や取組結果等についても共有させていただくほか、アンケートの結果に基づき意見交換を実施する予定。できるだけ多くの意見を交わし合える時間を長くとりたいので、進行にご協力をお願いしたい。

 本日は国土交通省近畿運輸局からもオブザーバーとしてお越しいただいているが、日本の公共交通政策の中でも、この近江鉄道の状況というのは非常に注目されているところ。地域公共交通・デザインという中で我々はフロントランナーを歩かせていただいていると自負しているところ。ぜひみんなで力を合わせて頑張っていきたい。

○新任委員の紹介

 角田委員（米原市長）

 杉田委員（国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長）

 池内委員（滋賀県警察本部長）

 北川様（国土交通省近畿運輸局交通政策部長） ※オブザーバー

2 報告

(1) 2024 年度上半期近江鉄道株式会社の経営状況について（資料 1）

○飯田副会長

～資料 1 により説明～

上半期の決算は、上下分離になってから初めての決算ということでもあり、特徴のある結果が出ているという点について、予めご承知おきいただきたい。

鉄道事業決算について、昨年度と比べ、営業収益は 2 億 4 千万円の増となった。注意書きにもあるとおり、（一社）近江鉄道線管理機構から保守管理業務を受託しており、その収入が 2 億円余り、土地使用料の 1 千万円余り、乗客が増えた分の増加もあり、増収という結果が出ている。一方で、営業損益は昨年度 2 億円の赤字であったところ、今年は 9 千 5 百万円の黒字となった。こちらに関しては、固定資産税、動力費、一般管理費、その他が減少したことが寄与してこのような数字となった。

輸送実績について、通勤定期・通学定期・定期外それぞれの項目で、対前年度比で増加している。コロナ前との比較では、通学定期が若干下回っていることと、定期外の乗客が戻り切っていない状況。

○三日月会長

ただ今の報告について、ご意見・ご質問はあるか。

久しぶりに増収や黒字という文字を見て、少し安心した。コロナ禍の影響も少しずつ脱しつつあるのかと思う。ご利用いただく皆様のおかげでもあり、何より安定運行を守っていただいている関係者の皆様の御尽力のおかげでもある。

後ほど意見交換の時間もあり、関連する議題もあるので、一連ご報告いただいた後に、委員の皆様からご感想や意見を述べていただきたい。

(2) 近江鉄道線への ICOCA 導入進捗状況について（資料 2）

○飯田副会長

～資料 2 により説明～

○三日月会長

公有民営化という新しいスキームの中で、J R との乗換えがスムーズになるように、また、切符を買って乗るということではなく、多くの方が利用されている ICOCA で乗り降りできるようにしようというところを 1 つの目標としてきた。当初は来年 9 月から行われる国スポ・障スポに間に合うようにしていただきたいとお願ひしていたが、営業しながらの工事・設置ということもあり、少し時間がかかるようで、来年度内に導入することを目標に進めていただくこととなった。できれば、2026 年

3月のダイヤ改正に間に合ったらいいなと、ご報告を聞きながら考えていたが、できるだけ早く導入していただくように進めていただきたい。

委員から何かご質問はあるか。

○野村委員 バスの定期は搭載できないとのご説明であったが、バスと近江鉄道の両方に定期券で乗車される方は、ICOCAを2枚持つというイメージで良いか。

○飯田副会長 J Rと近江鉄道、J Rと近江バスの組み合わせであれば1枚のICカードに両者の定期券を搭載できるが、近江鉄道と近江バスの組み合わせになると、定期券を1つのカードに搭載できないため、近江鉄道用と近江バス用の2枚の定期券を持っていただくこととなる。

○野村委員 定期券の利用だけでなく、現金引き去りも可能か。

○飯田副会長 現金引き去りでのご利用も可能。定期券をお持ちでない方が、近江鉄道に乗車される際に、入場機にタッチをして、降車時に出場機にタッチをしていただくと、チャージ分から乗車運賃を引き去りできる。

○三日月会長 J RのICOCA定期券を持っている方は1枚で、近江鉄道の定期券も使えるという理解で良いか。

○飯田副会長 1枚のICOCAに、近江鉄道と近江バスの組み合わせの定期券情報が入れられない。組み合わせの場合はJ Rが必ず入っている必要がある。あるいは、単体の近江鉄道だけ、近江バスだけの定期券を搭載することは可能。

○三日月会長 詳細な仕様は、導入が近づいてきたら再度ご説明いただきたい。できるだけ多くの皆様にご理解いただけるようにしよう。

（３）近江鉄道線利用促進の取組み状況について（資料３）

（４）ガチャフェス 2024 開催結果について（資料４）

○近江鉄道(株)

～資料３、４により説明～

○土井委員

ただ今の報告を受け、数年前とは勢いが違う印象を持った。上下分離の効果というのは、こういったところに出てくる。特に、ガチャフェスは順調に定着しており、沿線で活動されている方の交流が生まれたり、参加者も単に鉄道に乗るのではなく、沿線が盛り上がっているので行ってみようという動機付けに繋がっていることがとても大事だと思う。沿線の皆様の活動に対し、近江鉄道が上手く関わって掘り起こしされている点も非常に良いと思う。

ガチャフェスの参加者は基本的に 30～40 代が中心ということで、家族連れかと思う。子育て世代の方は、日常では車移動がメインであり、鉄道に乗る機会が無いが、こういった機会に一度乗ってみようということで、鉄道の利用体験に繋がっている。ガチャフェスを続けていることで、年々少しずつ、鉄道の利用を体験される方が増えている。普段車を利用されている方にも、近江鉄道が身近なものになるきっかけとなるので、ぜひ、この活動は続けていただきたい。

最初の報告にもあったが、通勤定期利用者が増えている。雇用確保という点からも近江鉄道が役立っていることがわかる。昨年度までは本協議会の下部組織の分科会で沿線企業の交流会を２年間実施し、自社の通勤方法について情報交換するなどして、普段は交流の無い沿線企業の繋がりが生まれた。できれば、この様な取り組みは続けていただきたい。ただし、近江鉄道が実施主体となると、企業からは鉄道事業の利益のために実施しているように捉えられかねないため、可能であれば、協議会という枠の中で近江鉄道と一緒にあって、鉄道の利用を促進していく形が良い。その結果、企業としても事故が減る、駐車場を整備しなくても良いなどのプラスの面を感じることができるはず。通勤が近江鉄道など公共交通利用になると、沿線の商業施設などの利用も増え、地域の活性化に寄与することになる。協議会としてもその背中を押せるような取り組みを考えていけたら良いと考える。

○三日月会長

今までとは勢いが違う、とお声をいただいた。今までは、経営が厳しい、乗車人数が少ないのでどうしよう、という話が多かった。以前より乗車人数が増えたり、三世代で乗車される方がおられたり、データで見ると分かることも多い。

他に何かご意見はあるか。

○近江鉄道線管 鉄道施設の維持管理にかかる経費は、沿線 5 市 5 町と県で負担しているが、近江
理機構南川代表 鉄道の鉄道事業で出た利益は、近江鉄道線管理機構に寄付していただき、積み立て
理事 を行い、今後の施設整備に充てていくというスキームとなっている。鉄道施設を預
からせていただいている第三種鉄道事業者の立場としては、第二種鉄道事業者の近
江鉄道さんに儲けていただかなければいけないという前提で、シルバーパスについ
て 2 点提案したい。

資料 P14 では、シルバーパスが好評につき 2024 年 4 月 1 日以降も継続実施と記
載があるが、是非とも来年度も継続実施でお願いしたい。東近江市の中でお話を
聞いたのだが、これまでは県内 1 日バス旅行に行っておられた団体が、バスはやめ
てシルバーパスを活用して近江鉄道で旅行に行かれることになったとのこと。利用
者としては移動のコストを抑えられるので、例えば、八日市駅から彦根のお城まつ
りに行くことも選択肢として出てくるなど、単に安いだけではなく、これまでとは
違う方向性も出てくる。継続実施については是非ご検討いただきたい。

次に、ガチャフェスの実施結果資料を見ると、沿線外からの参加者が 16%おられ
る。そのうち半分以上の方が、1 日 100 円で乗り放題だからという理由で参加され
ている。また、第三種の経費については、滋賀県に半分負担していただいているこ
とも考えると、シルバーパスの対象を滋賀県内 65 歳以上の方まで拡大していただ
くというのはどうか。今まで近江鉄道に乗車されたことが無い方も乗りやすくなり、
人が増える、人が増えるのにぎわいの創出にもつながる。収支を計算していただか
ないといけないとは思いますが、シルバーパスの対象を県域まで拡大することについて、
是非ともご検討いただき、利益確保につなげていただきたい。

○三日月会長 非常に説得力のあるご提案だったかと思うが、これについて、滋賀県老人クラブ
連合会の西澤委員、ご意見などはあるか。

○西澤委員 特に、免許返納を考えなければならないような高齢者は、その様な面でシルバー
パスがあると非常にありがたい。私も周囲の方々に近江鉄道に乗ることをお勧めす
る時に、シルバーパスがあるとお勧めしやすい。また、かなりの方がシルバーパス
をご存知であり、最近登録された方もおられるので、万が一令和 6 年度末で制度が
終了してしまうと気の毒である。来年度もその先もずっと継続していただきたい。

先日も米原まで近江鉄道を利用したが、乗り換えが必要であり、乗り換え待ちも
20 分以上あるので、どうしても並行で走っている J R を使う選択肢が出てきてしま
う。せっかくシルバーパスを利用して近江鉄道に 100 円で乗車できるのに、時間が

合わずに高い方のＪＲを利用せざるを得ないケースもある。次のダイヤ改正では、直通で米原まで行けるようなダイヤを考慮いただけたらありがたい。

高齢者は昼間の乗車が多いが、近江鉄道は昼間に１時間に１本しか走っていないので、どうにかならないか。本日の会議も、八日市駅に１４時２７分着の電車があったが、それでは間に合わないので、１時間前の１３時２７分着の電車で来ざるをえなかった。この点についても改善いただけるとありがたい。

○三日月会長 ＪＲと近江鉄道の比較になると難しいが、相互に乗りやすく、より便利になることが望ましいのではないかと思います。

他にも様々なご意見が出てきそうではあるが、後の議題でも関連しそうなものがあるので、一旦論議事項に移り、その内容もお聞きいただいた上で、改めてご意見を頂戴したいと思う。

１点だけ近江鉄道さんに確認であるが、シルバーパスはどこかで終わる予定はあるか。

○飯田副会長 現在のところ、継続する方向ではある。大変多くの方に好評いただいているということをお願いしている。登録者数も１万１千人を超え、より多くの方にご利用いただける形で定着してきたところでもあるため、しばらく大事に進めたいと思う。

○三日月会長 今ほど、近江鉄道株式会社の飯田社長から、シルバーパスは継続する意向であると伺ったが、沿線外の住民の方まで対象を拡げることについて、沿線市町の長の皆様は何かご意見はあるか。

○小椋副会長 近江鉄道線の維持のために滋賀県も費用を負担されているので、シルバーパスの対象を滋賀県全域に拡大すべきだという論点。反対に、沿線の住民に限ると理屈が立たない。

○三日月会長 これはかなり前向きなご提案である。対象の拡大について、前向きに検討を進めたいと思うが、皆様賛成いただけそうか。後ほど一括でご意見をいただいて、最後にどういう方向性にするのかを考えていきたい。

3 論議事項

近江鉄道沿線地域 通学に関するアンケート調査結果および滋賀交通地域ワークショップにおける意見について（資料５）

○東近江市・
滋賀県担当課

～資料５により説明～

○三日月会長 中高生向けのアンケート並びに現在県内各地でのワークショップで出た意見を集約してご紹介いただいた。とりわけ、後段のワークショップでは、一部のご意見の紹介ではあるが、送迎の負担やダイヤの不便さ、運賃負担の重さが住民の方の困りごとやためらいに繋がっているということが見て取れる。アンケート結果からは、やはり運賃・定期代を安くしてほしいという意見や、中学生の進路選択時に、高校進学後にどうやって通学するのかを意識してもらうために、公共交通環境学習の機会を設けることが有効・重要ではないかとのご指摘もあった。

近江鉄道に限らず、バスや JR も含めた形でも良いので、幅広い観点から委員の皆様のご意見を頂戴したい。

○土井委員 個人的にも交通政策問題の中で送迎を取り扱うことが多い。シルバーパスで高齢者の移動は優遇されている一方で、若者、特に運転免許を持っていない高校生の移動に対してはあまり光が当たっていない部分がある。送迎問題は、高校生たちの移動を家庭内でなんとか処理しようというところにある。特に母親が送迎するケースがとても多い。これは、色々なデータを調べてみても、公共交通サービスが多いところは家族送迎が少なく、サービスが少ないところは家族送迎に頼らざるを得ない状況。送迎に頼ると、母親の負担が多く、役割の固定化にも繋がってくる。母親がパートタイムやフルタイムで働きたいとの希望があっても、送迎を担っている間はなかなか就労の機会も得られないというジェンダーの問題も出てくる。

また、家族送迎もしてもらえない、公共交通のサービスも低い場合は、自転車での移動が基本となってくるが、長い距離を自転車で走るとは危険でもあり、天候や外気温の影響も大きい。結局、悪天候になった時は親が送迎をしなければならず、親は自分の時間を上手にコントロールして生活しなければいけない。その分、働き方にも制限がかかってくる。親に送迎してもらうことに対して、子どもが遠慮してしまうこともあり、送迎してもらう方にとっても自分で出かけられることが大事である。家族送迎の時間が家族の時間になるという面もあるが、送迎以外の手段

も選択肢として位置付けることが大事である。そのために交通事業者が公共交通のサービスを上げていくことはもちろん、事業者だけで難しい部分は公的に支援していくことも大切。前回の会議で宇都宮委員が、通学定期を家庭で負担していることはおかしいのではないかと意見されていた。社会的な意味を考えていくと、一家庭だけが頑張るのではなく、将来働いてもらう若い世代をしっかりと社会で支えていく方法を見出して、全体で支える仕組みを作ることも大事。送迎を公共交通の利用に転換することも、公共交通の利用者数を増やす重要なツールとなる。近江鉄道は上下分離して、地域みなさんが使いやすい鉄道を目指していくということであるとすると、移動のしやすさ、送迎負担の軽減をこの協議会でも議論していけたら良いのではないかな。

○三日月会長 家族送迎、とりわけ、母親に負担が重く偏っているとすれば、地域で母親になることをためらう方が出てくることに繋がるかもしれない。これはそれぞれの市町・県の存亡にも関わる話とも言える。また、通学の負担を家庭だけに任せて良いのかという社会的なテーマでもある。

○宇都宮委員 前回、私から通学定期の負担について発言したが、今のお話しの続きで申し上げると、進路選択に影響があるとの回答が多かったということは、滋賀県に住んでいる方が思うような教育を受けられないということでもあり、社会の損失でもある。このようなことを無くしていくことが、結果的に社会のためになるという意味でも、社会で負担しなければならないと、改めて今回のデータを見て感じた。

送迎に関して、単に母親の負担の問題だけでなく、送迎による渋滞が発生する面でも問題がある。混雑の外部効果とも言うが、渋滞によって、送迎を担っている母親のみならず、他の人々も送迎の渋滞に巻き込まれたが故に動けなくなったり、到達時間が長くなったりするなどの影響が出る。交通量が増えることで事故が発生するリスクも増え、社会全体の問題となってくる。逆にそういったコストを減らすという意味でも社会を支えていくことが重要。

土井委員のご発言にもあったが、私が別途宮城県で行った調査でも、親の送迎に頼るしかなく、学生がストレスを感じているという結果が出ている。将来の滋賀県を担う若い世代のことを考えると、社会全体で支えることが必要であると今回の調査結果を見て改めて感じた。

先ほど、ガチャフェスの調査結果も興味深く聞かせていただいたが、イベントの来場者のほとんどが、普段は近江鉄道を使っておられない方であるが、そうした方

の来場が年々少しずつ増えている。こういったデータは今後も是非継続して取っていただきたい。このように少しずつ変化するデータが、最終的には近江鉄道の価値を表すことにもなる。小さな変化が今後の近江鉄道の活性化や沿線の活性化に影響を与えてくるのではないかと思う。驚いたのは、通学定期券が安くなると新たに近江鉄道を利用するという回答が 19%、今利用する近江鉄道の駅より自宅に近い近江鉄道の駅を利用するという回答を合わせると合計25%の方が増え、今利用している方が 60%であることから、合計すると 85%の方が近江鉄道を利用することになる。通学定期券を安くすることができるかどうかは別として、ちょっとした動きで大きく利用が増える可能性、つまり、潜在的な需要はまだまだあるということが改めて認識できるデータだと思う。

○三日月会長 通学という観点では、PTAの方も非常に関心が高いと思うが、滋賀県PTA連絡協議会会長の山添委員、なにかご意見などはあるか。

○山添委員 運賃や定期代が安くなることが本当に利用まで繋がるかどうか。実際に送迎となると車での移動がメインだが、現在、ガソリン代が高騰している中で、バスや近江鉄道の運賃がどれだけ安くなるかという点は、家庭を持つものとしても、考えるべきところであり、悩むところでもある。また、昨今、タイパ（タイムパフォーマンス）という言葉が世間でも良く取り上げられるが、物事に時間を使う価値がどれだけあるかを、保護者だけでなく子ども目線でも考える。そうするとダイヤの本数も重要になってくる。行先によっては公共交通を使う方が早いケースも考えられる。私自身も2人の子どもの送迎を1人で担っており、もちろん電車で行かせることも考えるが、道中の事故の可能性を思うと、やはり送迎を選ぶことになる。家庭での負担はもちろん感じているが、なぜその負担を抱えながらも送迎をするかという、子ども達の未来のためであるので、保護者としても、様々な面で補助のようなものがあると大変ありがたい。

○三日月会長 朝晩に子ども2人の送迎を1人で担うとなると、相当な負担だろうと思う。コストパフォーマンス以外にもタイムパフォーマンスという視点が入ってくるだろうというご意見をいただいた。

滋賀県市町社会福祉協議会会長会の大塚委員、なにかご意見などはあるか。

○大塚委員 自身は幸い駅に近いところに自宅があるので、自身の子どももよく近江鉄道を利用させていただいたが、子どもが学校を選ぶ時に、何十万とかかる通学定期代を心配していた。また、駅を見ていると、送迎の車も多く、急いでおられるのかスピードが出ていることもある。小学生の通学と重なると危険なので、登校時は必ず大人が見守っており、自治会も生活道路である旨を周知する看板を掲げて注意喚起をしている。

通学とは関係ないが、この場をお借りして一つ申し上げたい。ガチャフェスが開催される際に、せっかく地元にとたくさんの方が来てくださるのだから、地元の朝日大塚駅の清掃をしようと呼びかけを行ったところ、駅の近くの住民が集まってくれ、草刈りや駅舎の装飾を実施した。作業の最中に、近江鉄道の運転手の方が「ありがとうございます」と言ってくださり、参加した住民はとても喜んでいて。自分たちの線路だという意識が醸成される良い機会になったと思うので、ガチャフェスはぜひ今後も続けていただきたい。

○三日月会長 大変励みになるお話をいただいた。

他に、滋賀県地域女性団体連合会の山本委員、なにかご意見などはあるか。

○山本委員 今の説明では、家族送迎の負担、とりわけ母親の負担が重いとの話が出ていたが、その負担が自身の学びになる側面や、家族の負担に対し感謝する心が育つという側面もあるのではないか。今は子育て世帯が休日に遊びに行く場所が大型スーパーであることが多い。これが例えば遊びの方向性や遊びの質が変わってくると、ダイヤの不便さも、普段できない家族との対話の時間になったり、外出先で出会った方との対話の経験に繋がったりする。マイカーであると、家族しかいない空間で多少行儀が悪い子も、公共交通機関を使うことで交通マナーを学ぶ社会的教育の機会になると考える。ダイヤの不都合さをマイナスと捉えるのではなく、待ち時間に読書をするなど、ゆとりのある時間の使い方ができたり、親は親で子どもが外で過ごす間に自身の時間を持てるとも言えるのではないか。子が社会で過ごす時間の一部に公共交通があり、その中で様々な人との関わりを持つことで、コミュニケーション能力が育まれると考える。

○三日月会長 先ほどの大塚委員のお話では、通学の車が小学生の通学に影響を及ぼしているというご意見、山本委員からは、公共交通をきっかけとした学びや時間の使い方についてご意見をいただいた。

他に、びわこ学院大学教育福祉学部の逢委員、なにかご意見などはあるか。

○逢委員

通学アンケートでは、潜在的な利用者が明らかになったので、これから掘り起こす作業が必要になる。ダイヤの利便性のこともあるので、運賃や定期代を安くすると本当にどれだけの新規利用者が獲得できるか疑問があるが、利用促進で新たに利用者を増やすためには、沿線だけでは限界があると思う。利益が無いと運賃を安くしたり、本数を増やすことができない。利益を増やすためには、沿線だけではなく県外にも目を向けて考える必要がある。

沿線には我が校のびわこ学院大学があり、貴生川方面からの通学には近江鉄道を使うことになるが、近江鉄道線のダイヤと始業時間・終業時間が合わず、始業の1時間以上前に到着したり、終業後も長い待ち時間が生じており不便。近江鉄道側にも事情があるのは承知しているが、例えば、近江鉄道と大学がもう少し協議して、大学の講義の時間をずらすことを考えたり、近江鉄道側からも提案していただく場を設けてはどうか。話し合いで解決策が見つかるか分からないが、上手くいけば通学定期券の利用者は増えると思う。

最後に提案であるが、来年のびわこ学院大学の学園祭は11月3日開催を予定しているので、その時に合わせてガチャフェスを開催してはどうか。びわこ学院大学の前には大学前駅があるので、両者の日程を合わせると利用者も増えると思う。

○三日月会長

大学と近江鉄道のダイヤとでもっと意見交換ができるのではないかという話は、企業の皆さんとの意見交換の中でも、営業時間をダイヤに合わせて変えてみようというお話もあったので、まだまだできることはあると思う。また、学園祭をガチャフェスに合わせて実施するという話も、どちらのイベントの日程をもう片方のイベントの日程に寄せにいくかなどは調整する余地があるのではないかと思うが、学園祭だけではなく、市町で実施している様々なお祭りをガチャフェスに合わせて実施するという点もまだまだ可能性がある。

自治体の首長の中でご意見のある方はおられるか。

○彦根市長

あくまでも首長側の意見、特に財政的に苦しい自治体の代表として意見させていただく。上下分離で第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者に分かれて、自治体で一定額を負担しているところであり、市民の貴重な税金を財源としている。南川代表理事がおっしゃったように、稼ぐ視点が非常に重要である。サービスをどんどん充実させていくと、もし収益が下がるようなことがあれば、結局、我々に税負担で返

ってくる。料金を下げれば乗客が増えると思うのではなく、実証実験をしてデータを取って、料金を下げたから乗客が増え、トータルの利益が増えるという、しっかりとしたデータが必要である。今後必ず人口は減少していくわけであり、パイはどんどん狭くなっていくので、今回、一旦この黒字を見て安心して、サービスをどんどん提供していくことは危険。サービスの拡大に重点を置くよりも、サービスをすることによって結果的に増収に繋がるという視点が非常に重要だと考える。そういう面から考えると、外貨の獲得は非常に重要である。サービスを下げて結局税金で補填することになると意味が無くなる。もちろん、社会全体で負担すべきだという論点はある。通勤・通学を増やす取組は素晴らしいが、世界を見れば 70 億のパイがあるので、我々は最新鋭の電車を保有していなくても、例えば、有名なスポットがロコミで世界に広まり、乗客が増えるという視点も是非持ってほしい。アフターコロナで我々もこれからインバウンド客の獲得に真剣に取り組んでいくので、近江鉄道も人を引っ張ってくる取組みをしてほしい。例えば、高島市のメタセコイア並木は景色がきれいで大きく話題となり、観光客が一気に増えた。何かきっかけがあれば、人を引っ張ってくることができる。シルバーパスの取組みも、定期外の乗客を増やすという非常に良いアイデアだと思う。実施により既存の乗客の単価が下がるのではなく、新たな顧客の獲得に繋がり、シルバーパスの対象者だけでなく、一緒にお孫さんやご家族も乗車されると、それも収益に繋がり、地域の活性化にも繋がる。ぜひ、外貨を稼ぐことを意識して実施してほしい。

ガチャフェスに関しても、彦根のアンケートでは来訪者が多いが、近江鉄道の利用者が少ないということは、駅に来ているだけ、通過しているだけで鉄道を利用していないということ。当日、彦根ではご当地キャラ博が開催されていたが、そちらには規模が違う、数万人の来訪者があった。そこから 1 人でも多く近江鉄道の方に引っ張ってくるために、ブースを出す、ゆるキャラを連れて来るなど工夫するだけでも全然違うのではと思う。インバウンド客や県外からの誘客を図り、外貨を獲得して、黒字幅が大きくなってからサービスの充実をすれば良い。県域内でやっている以上、サービスの向上の向上をすると我々が税收で負担することになる。せっかく大事な公共交通機関をみんなで負担して守っていこうということで上下分離をしたところなので、これからは利益を出す方向で、かつ、それが後のサービス向上にも繋がるというような視点で今後もご議論いただければと思う。

○三日月会長

私が述べようと思っていたことを彦根市長におっしゃっていただいたので、他にもご意見はあるかと思うが、時間の関係もあり、この議題をここまでとしたいと思う。

私の方からは、利用促進をさらに進めるということで3点ご提起申し上げ、次の協議会までに検討をしていきたいと思う。

1点目、ガチャフェスについては、みなさんにもご好評いただいております、今年はいいにくの雨ではあったが、多くのみなさんにご参加いただいております、もっと盛り上げよう、もっと何かできるのではないかとご意見もいただいておりますので、来年に向けて、本協議会でも最大限のバックアップをして皆で盛り上げていきたい。

2点目、稼いで収益を上げ、持続可能な鉄道経営をしていくということからすると、利用者を増やす、今まで乗っておられなかった方に乗っていただくようにするという観点から、シルバーパスは大変有効だというご意見があったかと思うので、継続実施と沿線外ご利用拡大を検討したいと思う。これについても、次回の協議会にお諮り申し上げ、決めていきたい。

3点目、中高生のアンケートやワークショップでの意見について、今回様々ご議論いただいたところ。未来のある中高生への応援と、送迎負担の軽減、利用拡大を行っていくために、通学利用をどのように拡大していくことについては、引き続き議論・検討していきたい。例えば、運賃を下げることや公的に支援することについてはまだ十分に議論ができていないように思うので、その取っ掛かりとしてシルバーパスのような中高生向けのパスを近江鉄道株式会社の皆さんと一緒に検討し、例えば部活の時の利用、友達と出かける時の利用を促すような、仕組み・仕掛けを皆さんと一緒に議論・検討していきたい。具体的なことは、次回の協議会等でお諮りすると同時に、併せて、そのことがどれだけの利用・どれだけの収益に繋がるのかということをご皆さんと共有しながら、今後の近江鉄道活性化策に繋げていきたいと思う。

以上3点も含めて、皆様の中でご異議のある方はおられるか。

(異議の声なし)

では、その様な方向で、次回協議会にお諮りしていきたい。

4 その他

デジタル地域コミュニティ通貨「ビワコ」について（資料別途配布）

○滋賀県

市町振興課長

～別途配布資料により説明～

○三日月会長

沿線市町では、近江八幡市、日野町、甲賀市、多賀町が「ビワコ」を活用した取組をされているが、何かコメント等はあるか。

○近江八幡市長

「ビワコ」の使い方について、ポイントはたった1つで、交換する商品があれば、いかようにでもできる。例えば、売れない野菜でもいいので、交換商品になるようなものをいかにかき集めて来られるかがミソ。

○三日月会長

今回のご紹介で初めて「ビワコ」のことを知った方もおられるかと思う。小西市長がおっしゃったように、「ビワコ」のポイントを獲得すると何ができるのか、また、お客様に来てほしいお店と行きたい人を繋いだり、参加してほしいイベントと参加できる人や参加したい人を繋いだり、「ビワコ」の交換によって様々な企画を充実させていくことができる。本日、逢委員や和田市長がご意見として述べておられた、エリア外からお客様をお招きし、周遊していただくためのツールにも使えるのではないかと考える。モデル地域に入っていないから使えないのかというと、決してそのようなことは無く、令和8年度までは県も負担をしながら、モデル地域に入っていない沿線市町では近江鉄道も含めて一緒に使えるようにしようという思いもあり、今回ご紹介させていただいた。東近江市でも使っていただけるとのことなので、色々な企画をご考案いただければと思う。

タクシー（二次交通）について

○三日月会長 議題は以上であるが、その他、この機会にご発言等されたい方はおられるか。

○小椋副会長 法定協議会で議論をお願いしたい件がある。二次交通としてだけではないが、タクシーについて、コロナ禍が一段落したにも関わらず、東近江市内では夜になるとタクシーが走っておらず問題と感じている。昼間の時間帯はリモートワークをする企業がコロナ禍と比べて減り、ビジネスパーソンが出張などで移動されることも増えており、タクシーの数も昼間はほぼ回復している。夜は全くタクシーが無い日が多い。働き方改革による規制から生じる運送業界の 2024 問題も関係するのかもしれないが、タクシー会社が企業努力をされていないのではないかと。本協議会にはタクシー協会の専務理事も委員として入っておられるので、是非、協会を通じてタクシー会社に伝えていただきたい。住民が苦勞していることや、観光政策、忘年会シーズンの需要もあり、市内の飲食店業者はタクシーの運行に期待している。彦根や近江八幡など、JR との接続駅があるところでもタクシーの数が十分ではなく、東近江では全くタクシーが走っていない。この場で問題提起しておくので、すぐに対応していただきたいことと、沿線市町で論議をしていただきたい。

○三日月会長 この協議会では近江鉄道のことを議論しているが、近江鉄道の駅まで行くまたは駅から帰る手段が無いことも重要な問題で、是非、次回以降、二次交通のことも議論したい。タクシー業界にはその業界の様々なお悩みやご苦勞もあろうかと思うので、そういった議論も是非していきたい。国土交通省近畿運輸局も本日オブザーバーとして出席いただいているが、局でも全国の事例等をお持ちであろうかと思う。また事例のご紹介やご指南をいただけるとありがたい。

4 閉会

○近江鉄道株式会社 飯田則昭代表取締役社長 退任挨拶

以上