

『近江商人×MM』の発想で守る地域公共交通

滋賀県東近江市 都市整備部 公共交通政策課

走る電車の音から「ガチャコン」の愛称で親しまれている近江鉄道線は、1896年(明治29年)に創業された滋賀県の中東部地域5市5町を結ぶ延長約60kmの全国でも最古級の私鉄であり、沿線住民をはじめ年間約500万人が利用する幹線交通であるが、赤字経営が常態化し将来の存続が厳しい状況にある。

2019年(令和元年)11月、国の活性化再生法に基づき、鉄道会社と県や沿線市町、学識者、利用者代表などのメンバーによる法定協議会が発足し、令和2年3月の同協議会で近江鉄道線の全線存続が、令和3年3月には令和6年度に上下分離方式への移行が合意されたが、行政や地域住民等の一体感醸成が急務である。

近江商人の「三方よし(売り手よし、買い手よし、世間よし)」の発想で、地域鉄道を「乗って守る」意識の醸成を図る試行と成果を報告する。

近江鉄道を取り巻く現状と課題



近江商人や地元有志により創業され120年をこえる近江鉄道線は、本線(47.7km)と八日市線(9.3km)、多賀線(2.5km)の2支線で構成され、33ある駅はそれぞれの地域で古くから路線バスなど二次交通の結節点や賑わいの拠点である。

沿線住民約50万人の通勤通学や通院、買い物などの生活密着型の利用のみならず、観光来訪者の移動手段として、地域における基幹交通としての役割を果たしてきたが、モータリゼーションの進展等により、利用者数は1967年(昭和42年)度の約1,126万人をピークに減り続け、2019年(令和元年)度には約475万人と最盛期の半分以上、新型コロナウイルス拡大の影響を被った2020年(令和2年)度には約369万人まで落ち込んでいる。

運行事業者である近江鉄道株式会社は、運行にかかる経費の徹底的な見直しに加え、これまで利用促進イベントの開催や割引きっぷの販売等に取り組んできたが、安全輸送に係る固定経費の削減は難しく、自力による事業再生は限界に達しつつあった。

課題の抽出と試行の選択

近江鉄道線に対するこれまでの沿線自治体や住民意識は、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」、「交通系ICカードやキャッシュレス決済ができない」等が調査時に上位を占めている。また多くの地方鉄道を取り巻く状況と同様、「鉄道事業は運行事業者の自己責任」という認識であった。

近江鉄道線の利用に関しては、利用者内訳が通勤、通学、定期外(切符等)で3等分されており、地方ローカル鉄道では珍しい傾向である。また、近隣のJR線や私鉄と比べて運賃が高価であり、以下の3点について、公費投入による社会実験を実施し、その効果を検証してみることにした。

- ①近江鉄道線の運賃を県内のJR線並みに平準化、かつサブスクリプション化し、沿線地域はもとより県内外の潜在需要を顕在化する。
- ②新型コロナウイルス拡大の影響下で休校等による通学定期の大幅な落ち込みを回復しつつ、地元経済の好循環を支援する手段を講じる。
- ③次代を担う若い世代の公共交通離れを防ぐため、学生を中心にコミュニティバスなど二次交通利用の動機づけを図る。

試行の概要と主な成果

①近江鉄道全線乗車キャンペーン

目的：定(低)額乗り放題の特別切符を発行し、近江鉄道線の潜在需要を顕在化させる

方法：大人500円、小人100円(既存の半額相当)
近江鉄道全線1日乗り放題の特別切符発行

期間：令和2年9月4日から11月3日までの金・土・日・祝日(30日間)

対象：近江鉄道利用者

成果：①販売枚数24,533枚 対前年比約1.9倍
(大人23,246枚、小人1,287枚)
②利用者内訳は43%が沿線外利用者
(県内沿線外15.2%、関西圏14.8%、東海圏8.7%等)
③主な利用目的は10~40代は「親子利用」、「校外活動」、40~50代は「小旅行・観光」
④低額サブスク化は、沿線外は新規利用者開拓、沿線地域は複数回利用に効果

※同時期の感染症拡大の一時鈍化とGOTOキャンペーン開始も影響



②近江鉄道通学定期券購入支援補助金

目的：新型コロナウイルス拡大の影響による休校等、通学定期収入の落ち込みを早期に平常化し、学生のいる世帯への支援と地域商店等への還元支援を行い、学生の公共交通利用を確保する

方法：3か月以上の有効期限をもつ近江鉄道線及び路線バス定期購入学生に対し、一人5,000円分(鉄道・バスを併用する場合は10,000円分)の有効期限付き地域商品券を交付

期間：令和2年7月1日から9月30日まで

対象：本市に住所を有し近江鉄道線、路線バスを利用して通学中・高・大学生

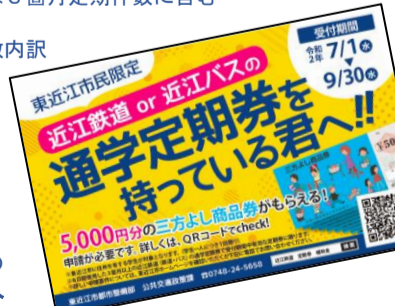
成果：①申請件数は775件
(当初試算していた利用学生見込数の約75%に相当)
②地域商品券は半年以内に市内商店で消費
③市内学生の通学動態および近江鉄道線と二次交通(路線バス、コミュニティバス等)との結節利便性に対する思いが可視化
※他の公共交通との結節利便性、登下校とダイヤの整合性などを併せて図らなければ通学利用への転換は困難(自治体単独、事業者単独では不可能)

○申請実績

・申請件数(のべ件数)	775件
・補助金交付済額[三方よし商品券]	387.5万円

○申請内訳等

・期間別申請件数内訳	
3箇月定期券	566件
6箇月定期券	209件
※通学学期定期券は3箇月定期券数に含む	
・交通機関別申請件数内訳	
近江鉄道線	655件
路線バス(近江鉄道バス)	120件
※うち、近江鉄道と路線バス利用の併用申請は2人	



③学生応援おとしキャンペーン(2年目)

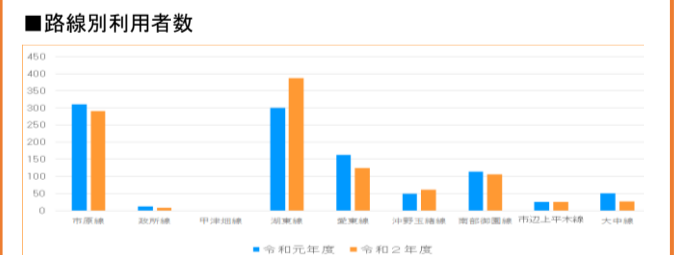
目的：学生を対象に市が運行するコミュニティバス「ちょこっとバス」運賃を期間限定で無料化、さらに学生回数券を半額にすることで通学時の公共交通利用の習慣化を図る

方法：通常一便200円(定額)の運賃を2学期開始時に合わせて無料化。
さらにアンケート回答者は、学生回数券(15枚綴り)を半額で購入可

期間：令和2年9月1日から14日まで
(半額回数券購入は30日まで)

対象：「ちょこっとバス」を利用して通学する中学生・高校生・大学生・専門学校生など

成果：キャンペーン期間中(全9路線において)学生利用者数1,028人
回数券販売実績272冊(4,080枚)
※いずれも例年同時期利用の1.6倍



今後の課題

- 継続利用者の創出
「キャンペーンで無料だから乗った」との利用者がいることから利用機会の創出には繋がっている。しかしながら、その後継続して通学利用するまでには至っていないことから、通学利用を後押しする必要がある。(例:学期定期券や年間定期券の導入による割引率の拡大)
- ダイヤの改正
キャンペーン利用者の4割程度が市外、県外への通学に「ちょこっとバス」を利用しているため、近江鉄道線、JR線への接続も調整する必要がある。
- 停留所への駐輪場の整備
停留所へ駐輪場などを整備することで、現在、停留所が近くにない、利用できない学生を救済することができる。

まとめ [検証と考察にかえて] ~「利用者、運行事業者、地域社会の“三方よし”」に気づくMMとなり得たか?

新型コロナウイルス拡大の影響下で公共交通利用者数は、一時、前年比の-70%~-90%まで落ち込んだが、運賃の低廉化や定期収入減の早期回復、二次交通のお試し期間設定など、取組ごとにターゲットを絞り込み、時局を見て展開したことで、新たな需要喚起や公共交通利用者の掘り起こしにつながった。

沿線の観光情報発信の一元化や、キャッシュレス決済システムの導入等、アフターコロナを見据えた今後の諸課題は、運行事業者や自治体で解決することは難しい。人材や情報を統合的に活用できるプラットフォームとして、法定協議会と地域公共交通計画を最大限に活用していかなければならない。

地域鉄道の維持存続は、単に沿線住民の移動権を保障するだけではない。かつて、近江商人が商売で得た富を世間に還元し、地域力のレベルアップを図ったように「乗って守る」ことが、クロスセクター効果による地域の持続的発展にも繋がるというわかりやすく、取り組みやすい施策の展開が今後さらに求められる。