

近江鉄道を核とした地域活性化のための 「鉄学連携」の試み

逢 軍

PANG Jun

1 はじめに

「要想富、先修路」（豊かになろうとしたら、まず道路を作れ）は、まちづくりにかんしてよく使われる中国の諺である。中国では「衣食住」とともに「行」という移動を示す言葉と一緒に用いられて「衣食住行」と使われる場面が多い。つまり移動手段は、生存するためには必要不可欠なものであり、その地域に住まう人々の QOL を担保する重要なツールなのである。

かつて鉄道は、日本の近代においては地域の発展のためにかかせない重要なインフラであり、生産地から産出された物資を消費地まで運搬し、人々を都市へと運ぶ重要な役割を担いながら、地域の富を創出してきた。とりわけ地方鉄道は、地域の経済を飛躍的に発展させただけでなく、そこに住まう人々の生活水準を上げるために非常に大きな役割を果たしてきた。つまり地方鉄道の敷設は地域の夢であり、発展の象徴であり、宝であった。

ところが高度成長期以降、幹線道路や名神自動車道などの高速自動車網も整備されはじめてモータリゼーションが発展し、イオンモールなど駐車場が整備された大規模商業施設が各地に建設された。そこでは生活必需品の供給だけでなく、映画館やショッピングモールが併設されて地域の娯楽までも担うようになり、生活様式が一変して鉄道への依存度が著しく低下した。そのため、人流が変化して、かつてのように駅前や駅に通じる商店

街は閑散としてシャッター街が続出、沿線地域の賑わいを見られることが少なくなってしまった。そのため地方鉄道事業者は利用者の減少とともに高い維持管理コストに苦しみ、廃線に追い込まれる路線も少なくはない。現在、多くの鉄道事業者が営業赤字に陥っている。とりわけ都市への一極集中と生産人口世代の流出、少子高齢化の趨勢は、地域鉄道の経営の未来にとって極めて厳しい逆風の環境となっている。

本稿で取り上げる近江鉄道もその例外ではない。近江鉄道は近江商人の尽力により明治 31（1898）年に開業した滋賀県下で最古の私鉄である。戦後は西武グループの傘下に置かれ、高度成長期まで地域の発展を担ってきた。しかしながら近年、利用者の減少と施設の老朽化による設備投資などが経営を圧迫し、平成 6（1994）年度を境に営業赤字に転じてしまった。以降、バス事業などの多角経営で赤字を補填してきたものの、27 年間で 57 億円の赤字を累積し、現在まで幾度も廃線か存続かについて議論の俎上にのせられてきた。

一方で、近江鉄道は、地域住民にとって幼い頃から長年、親しんできた愛着のある乗り物であり、通勤、通学、通院や買い物など日常生活にかかせない大事な移動手段である。特に自動車を買えない、運転できないような交通弱者にとって廃線は生存権に関わる重要な問題なのだ。

近江鉄道を存続するか廃線するかについての議論は、令和元（2019）年 11 月、近江鉄道沿線 5

市5町で地域公共交通活性化再生法に基づいて「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」（会長：三日月大造滋賀県知事）が設置され、翌年3月に全線の存続が正式に決定した。2024年度からは運行体制は「上下分離方式」に移行する。つまり近江鉄道は「公有民営」の形で運営がされることになる。鉄道の線路やトンネル・鉄橋・送電設備などインフラ部分を行政が保有し、メンテナンスに責任を持つ方式になるため、維持に必要な費用は、県と沿線の5市5町が負担をしていく。公的資金を投入することが決定した以上、どのようにして経営を改善し、利用者の促進につなげるのかについては喫緊の重要な課題となっている。

本稿は、筆者が近年、勤務先の大学の実務を超えて、公私共に関わっている近江鉄道と地域活性化に関する調査研究の事例と実践をもとにして、地方鉄道はどこまで沿線の地域活性化の鍵となりうるか、産学連携における大学の役割とはなにかについて考察、検討するものである。本稿では、産業のなかでも鉄道を中心とした大学との連携事業を「鉄学連携」と称して議論を展開する。本稿の事例における鉄学連携の「鉄」は近江鉄道、「学」は、筆者の在籍するびわこ学院大学である。鉄学官として登場する「官」は、びわこ学院大学の所在地である東近江市および滋賀県が主となる。

2 東近江市と公共交通の概要

東近江市は滋賀県の南東部に位置し、東は鈴鹿山脈、西は琵琶湖に面している。日本のほぼ中央部にあり、近畿圏と中京圏の中間にある。西端は琵琶湖に面しており、東部は山地で、西部に向かってなだらかな丘陵地や平野へと広がる。一体は、森・里・川・湖といった豊かな自然に恵まれた、美しい田園風景を形成している。

滋賀県は平成の大合併によって、50の市町村

から19の市町（13市6町）となった。東近江市では、平成17（2005）年、八日市市、永源寺町、五箇荘町、愛東町、湖東町が合併して東近江市が誕生し、平成18（2006）年に、能登川町、蒲生町が東近江市と合併して1市6町になった。

東近江市には深遠な歴史があり、豊富な伝統文化資源を有している。八日市の市場は聖徳太子によって開かれたという伝承が残っている。近江商人ゆかりの地である五箇荘町、紅葉の名所として永源寺と百濟寺、世界で活躍するスポーツ選手も祈願に訪れる「勝利と幸福を授ける神様」である太郎坊宮（阿賀神社）、ガリ版印刷の発祥の地である蒲生町、木地師の発祥の地である小椋谷、また五箇荘金堂の町並み、伊庭の水辺景観、永源寺と奥永源寺の山村景観は、平成27（2015）年に日本遺産にも認定されている。

東近江市は内陸型の工業地帯でもある。昭和40年代以降には、名神高速道路をはじめとした高速道路網の整備を契機に、東近江市内にも数多くの工業団地が作られ、工業基盤の拡充と充実が図られた。現在、京セラや村田製作所、IT関連工場等の企業や事業所が操業している。

東近江市の人口は、平成17（2005）年の国勢調査の11万6千人をピークとして人口減少に転じた。平成17（2005）年からの10年間で65歳以上人口が急激に増加し、生産年齢人口が減少した。令和4（2022）年2月1日現在、人口は約112,903人で滋賀県4位、面積は388.37km²で滋賀県5位である。世帯数は45,819世帯、65歳以上の人口は30,461人で、人口の約3割弱を占める。

近江鉄道沿線は、滋賀県下でいち早く鉄道を敷設したことから、交通の要衝の地となり、かつては市場まちとして栄えた。第二次世界大戦時には、八日市には軍営の飛行場があり、近江鉄道は軍事物資の輸送に用いられた。昭和57（1982）

年には、八日市市を中心に近郊市町の16万人を供給対象とする県内の第1号の公設の地方卸売市場として、八日市公設地方卸売市場（市辺町）が設置された。現在、八日市駅近辺には市庁舎があり、周辺は東近江市商業の中心的な役割を担っている。付近にはショッピングセンターや歴史ある酒蔵などがあり、スターバックスや滋賀から全国展開しており、バームクーヘンで有名なクラブハリエの路面店も営業している。一方で、かつて賑わっていた駅前に通じる旧来の商店街は、シャッターを下ろした店が目立ち、閑散としている。

東近江市にはJR1路線1駅（東海道本線琵琶湖線）、路線バス3路線、ちょこっとバス（コミュニティバス）10路線、ちょこっとタクシー10路線12エリア、タクシー8事業者、スクールバス5路線、近江鉄道3路線33駅のうち13駅があり、近江鉄道沿線5市5町の中で最も多い。

びわこ学院大学は東近江市にある唯一の大学であり、近江鉄道本線「大学前」駅の「大学」とは、びわこ学院大学のことである。大学前駅を下車するとすぐ目の前にキャンパスが広がる。後述するが、東近江市が実施した市民意識調査¹⁾でも、約8割超の人が近江鉄道は重要であると考えている。つまり東近江市市民にとって近江鉄道の存続は極めて重要であり、今回の上下分離方式でも相応の分担が見込まれるだけでなく、万が一、廃線となった場合に市民は大打撃をうけることになる。

今後、人口構造が大きく転換する中で、どのように人口減少を食い止めるのか、近江鉄道を含む地域公共交通の利用者増の方策は、持続可能な地域づくりのための喫緊の課題となっている。そのため東近江市は平成19（2007）年に「東近江市総合計画」を策定した。平成27（2015）年「第2次東近江市総合計画」の定住促進と流出抑制の方針を打ち出して、2040年に10万人、2060年9万

人を維持する将来目標人口を設定した。また平成28（2016）4月には「東近江市中心市街地活性化協議会」を設立し、「東近江市中心市街地活性化基本計画」を策定した。この計画の基本理念は「暮らし続けたい、訪れたい、商いしたい街の創造」であり、この基本理念のもとに、具体的な基本方針と目標を設定し、目標を達成するための55の事業が計画されている。

その中のひとつが、東近江市まちづくり公社と東近江市商工会議所が共同で組織し、筆者もアドバイザーとしてかかわっている「東近江市中心市街地活性化協議会」である。具体的には、これまでホテルルートイン東近江八日市駅前の誘致に成功している。（平成29（2017）年3月、開業7階建180室）。ほかに古民家活用事業、延命新地地区町並み環境整備事業、延命公園整備事業、道路空間有効利用事業、中心市街地商業等空き店舗再生支援事業、駐車場整備事業などを計画している。また八日市駅市有地活用事業の「観光交流・オフィス・分譲マンションの複合ビル」は、東近江市の定住人口増に寄与すると期待している。

しかし人口構成からみると将来、高齢化による沿線住民の人口減少は止めようがない。ゆえに近江鉄道の利用者の増加をはかることによって地域に人を呼び込み、かつての賑わいを取り戻すことが主要な政策のひとつとなる。前述の「第2次東近江市総合計画」と「東近江市中心市街地活性化基本計画」は着々と推進をしてきたのだが、行政が計画するだけでは限界があり、地域の住民が主体的に参画できる仕組み作りが喫緊の課題となっている。つまり現在の住民たちが東近江市に対する地域愛を醸成し、主体性を持ってこれらの計画に積極的に参画することが重要であり、これが地域づくりの要でもあり、持続的な発展のために必須となる。そこで近江鉄道は、外部の人々と地域沿線の住民をつなぐための重要なツールとなり、

「目的」ともなるのだ。

次節では、近江鉄道の概要を紹介し、近江鉄道にかかわる近年の実践例を紹介する。

3 近江鉄道の歴史と現況および近年の近江鉄道を利用した実践例

3-1 近江鉄道の歴史と概況

前述したように近江鉄道は湖東平野を走る鉄道で、旧彦根藩士が発議し明治の近江商人の資力によって建設された歴史のある私鉄である。明治31（1898）年開業以来、通勤や通学など、地域住民の移動手段として大きな役割を果たし、地域の経済活動と住民の日常生活にとって欠かせない存在になった。同時に地域のシンボルとして「近鉄」の略称や「ガチャコン」の愛称で沿線の学生や市民に親しまれてきた。

近江鉄道は全長 59.5 km で、彦根多賀大社線、湖東近江路線、水口蒲生野線、万葉あかね線の 3 路線計 33 駅がある（図表 1）。米原駅から貴生川駅までは 28 駅、近江八幡駅から八日市駅までは 5 駅がある。近江鉄道は JR の 4 駅（琵琶湖線の

米原駅、彦根駅と近江八幡駅、草津線の貴生川駅）と接続しており、そのうち米原駅は東海道新幹線と接続している。沿線には 5 市 5 町（東近江市、彦根市、近江八幡市、甲賀市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）があり、京セラ、フジテック、スクリーンなどの大企業、彦根城、近江商人の発祥の地、太郎坊宮などの観光名所や本学をはじめとした大学や高校、中学校などの教育機関がある。滋賀県 19 市町のうち、10 の市町に近江鉄道の駅があり、合計すると近江鉄道に關係するエリアは滋賀県の県土と総人口の約 3 分の 1 を占める。図表 1 中の円枠で囲んでいるエリアは東近江市内にある 13 駅である。この 13 駅は近江鉄道のほぼ中心に位置し、八日市駅は本線と万葉あかね線を結ぶハブ駅で、東近江市の玄関口といっても過言ではない。現に八日市駅に東近江市庁舎がある。

一方で、モータリゼーション化した生活スタイルの普及や少子高齢化、沿線人口の減少により、近江鉄道の輸送人員は 1967 年度に最大の 1,126 万人をピークに、昭和 43（1968）年から平成元



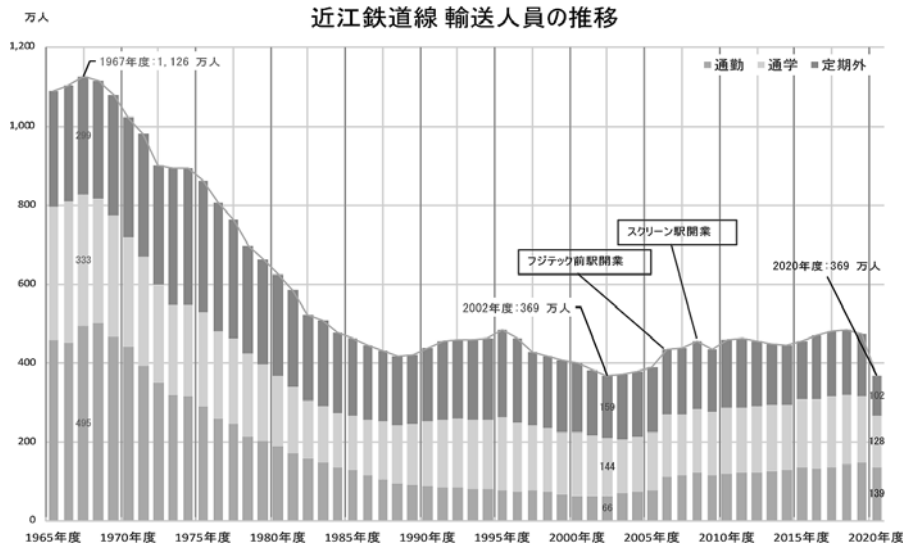
図表 1 近江鉄道路線図

出所：近江鉄道 HP 路線図より筆者加筆

(1989) 年度に大幅に減少し、現在は3分の1以下となっている。平成14(2002)年度には369万人まで減少した。その後、米原市が工場誘致に成功したフジテック前駅とスクリーン駅の開業により、通勤客は微増したものの、令和2(2020)年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響に

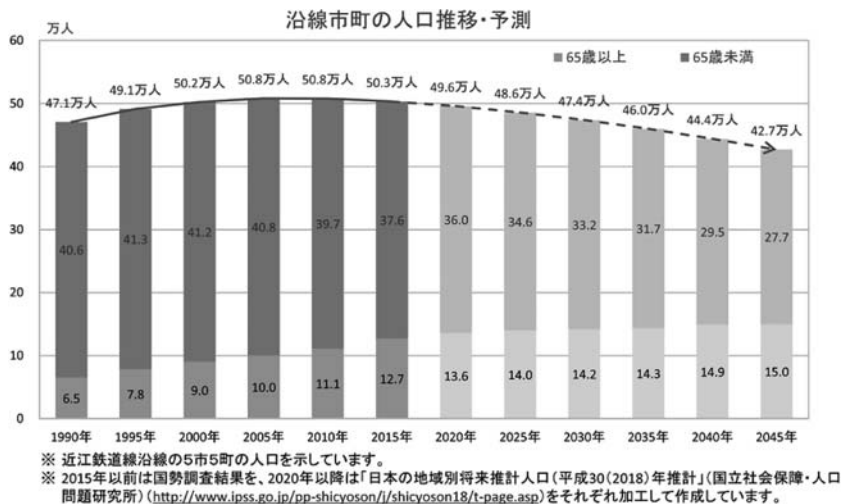
より、過去最低だった平成14(2002)年度とほぼ同じ水準にまで輸送人員が減少した(図表2)。

また、図表3のように、沿線5市5町の総人口は平成27(2015)年度を境に減少に転じおり、今後も減少が続く見込みである。開業後120年の歳月が経過し、鉄道施設の老朽化は深刻であり、



図表2 近江鉄道線輸送人員の推移

出所：近江鉄道(株)提供資料



図表3 近江鉄道沿線市町の人口推移

出所：2018年12月近江鉄道株式会社「近江鉄道の経営状況について」公表資料

多大な施設投資と維持コストが見込まれる。

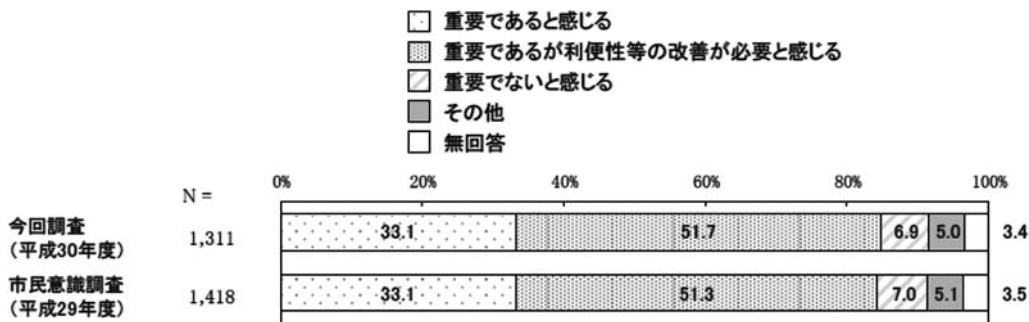
これまで近江鉄道はさまざまな収支改善努力をし続けてきた。例を挙げると駅務員と乗務員の削減、終日無人駅の拡大などの人件費のコスト削減、不要不急の投資抑制、フジテック前駅、スクリーン駅の開業による利用者増などの経営努力だけでなく、ビア電車、ワイン電車、地酒電車の運行などのイベント列車の運行、ワンデーチケット、「ガチャコンまつり」などのイベント、電車運転体験などである。後者のような観光イベントを開催することは一時的な集客効果はあるものの、運賃が高い、本数が少ないための利便性が確保できないなどの原因で、恒常的な電車離れは止められず、鉄道本体による営業赤字は拡大しつづけている。

東近江市が毎年実施している市民意識調査によると、東近江市内の公共交通に満足していないと答える人は46.3%である。一方で、近江鉄道に対して、「重要であるが利便性等の改善が必要とを感じる」と回答した割合が51.7%と最も多く、次いで「重要であると感じる」が33.1%と続く。これらを合計すると84.8%となり、「重要であるが改善が必要だと考える人」は約5割にのぼっており、近江鉄道は東近江市市民にとって欠かせない存在でありながらも、何らかの不便や不満を持つ人が半数を占めている状況となっている（図表

4)。

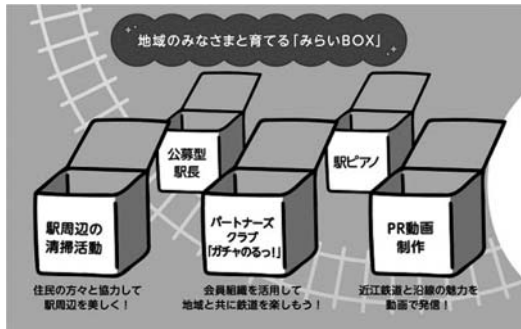
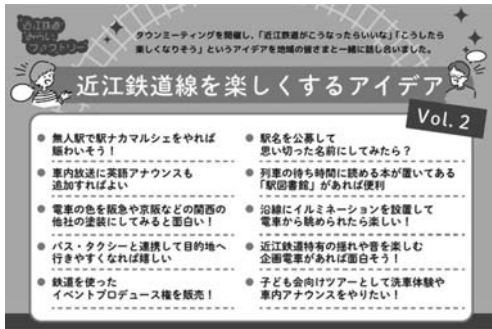
前述したように、2020年に近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会により、近江鉄道全線の存続が決定している。一方で、運行体制は「上下分離方式」に移行するため、「公有民営」の形で費用については県と沿線5市5町が負担する。協議会では、近江鉄道沿線地域の持続的な発展に向けて、利用者・住民・行政・鉄道事業者及び関係団体などが一体となり、まちづくりと地域公共交通の維持・確保・改善に取り組む必要を強調し、実施すべき施策や事業などを検討・合意し、着実に実行していくために「近江鉄道沿線地域公共交通計画」を策定した。沿線地域は近江鉄道の存続の必要性を認識しているのだが、赤字路線を維持しようとするれば、(おそらく巨額の) 応分負担が生じ、それは地域が継続的に支えなければならない。鉄道は地域にもたらす「利益」を考える際には、鉄道事業者の採算の視点だけではなく、地域としての視点で考えていく必要がある。一方で、事業である以上、「利益」を度外視するわけにはいかない。いかにWin-Winの関係として地域全体を黒字化するか、場あたりに思いついたアイデアを実践していくのではなく、エビデンスに基づいた科学的な戦略と実践が必要となる。

ここまで述べてきたように東近江市および近江鉄道沿線には多くの「文化的・歴史的資源」と



図表 4 東近江市公共交通についての意識調査

出所：東近江市市民意識調査 (R 2.11 実施対象、18歳以上)



図表 5 近江鉄道みらいファクトリーで出されたアイデアの例と「みらい BOX」

出所：近江鉄道（株）HP

「美しい豊かな自然」が存在している。このような地域資源の活用は、近江鉄道を核として地域の「利益」を最大化する可能性を秘めている。

3-2 近江鉄道の努力と近江鉄道を盛り立てる市民たち

2019年10月、近江鉄道は鉄道事業の経営状況が厳しく、民間企業の経営努力による事業継続が困難である見通しから、滋賀県および沿線市町に対して近江鉄道線の今後のあり方について、自ら地域住民とのコミュニケーションを深めるために、「近江鉄道みらいファクトリー」と称したワークショップの取り組みを開始した²⁾。ワークショップは、彦根、八日市、水口と3ヶ所で開催、沿線住民から近江鉄道線を楽しむアイデアが数多くだされた（図表5）。その中から近江鉄道はアイデアを5つに絞り込み「みらいBOX」と名付けて、実現可能な身近なところから新たな取り組みを開始している。

さまざまな市民団体も、近江鉄道を中心としたイベントを企画し、盛り立てようと努力をりはじめた。コロナ禍で集客イベントがなかなか開催できない状況ではあるが、少しずつ活動が成果をあげはじめている。

このような状況下、大学はいったいどのような実践が可能となるであろうか。「鉄学連携」を語

る前に、まずは鉄道利用人口を増やすための方策について分析をしていきたい。

4 鉄道利用人口を増やすための方策について

鉄道の利用人口を増やすための方策について考察した場合、人口の分類として①定住人口、②観光人口、③関係人口の3方面が考えられる。以下は各項目にしたがって、過去および現在まで実践されてきたこと、また今後について検討していく。

①定住人口

A、定住人口の促進

東近江市は定住促進のため、オーダーメイド移住体験～Visit Higashiomi～、オンライン移住相談、暮らし体験（お試し居住）住宅、婚活支援などの具体的な政策を打ち出している。八日市駅前市有地活用事業で観光交流、オフィス、分譲マンションの複合ビルを建設することも定住人口の増加に対して期待ができる。一方で、日本全体が少産多死の局面にはいるため、一定の効果が見られたとしても、東近江市の人口が自然減少することを止めることはできず、長期的視野に立った人口増加は難しいと考えられる。

B、現住民への鉄道利用促進への働きかけ

現在の住民に対する地域交通需要の掘り起こしも重要な方策になる。当然のことながら運行本数を増やして交通の利便性を高めて、利用者に「車よりも鉄道利用が便利」と思われることが最善の策ではあるが、コストを勘案した場合には非常に厳しいものがある。ここでひとつの方策として、未来の利用者への啓蒙活動、モビリティ・マネジメントが考えられる。

モビリティ・マネジメントとは、多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みを指す。びわこ学院大学では、令和元（2019）年から令和2（2020）年にかけて、滋賀県、東近江市、県内の小学校、近江鉄道株式会社、近江鉄道沿線市町と連携して「環びわ湖大学・地域コンソーシアム」大学地域連携課題解決支援事業である「地域公共交通を維持確保していくためのモビリティ・マネジメントの研究」を実施した。

人口減少社会の到来に伴い、全国的に地域公共交通の利用者は減少していく傾向にある。地域住民の大切な移動手段である地域公共交通を維持確保していくためには、利用者増が必要不可欠であり、その中でも特に未来の地域を担う子どもたちが主体的に公共交通の意義や利便性、重要性について普段から継続的に考えるようになることが重要である。そのため、子どもたちが公共交通に対する問題意識を醸成することを目的に、子どもたちに対して公共交通全般について考察するプログラムを実施した。最近、親が車にしか乗らないために、公共交通機関に乗ったことのない小学生すら存在している。幼少期から地域の公共交通に親しみを持ち、自発的な行動を育てることを目的にモビリティ・マネジメントに取り組むことによって将来のライフスタイルをマイカー中心から公

共交通中心へとシフトさせ、子どもたちが公共交通環境学習をすることによって親の世代にも公共交通に対しての問題意識を持つという、双方向の効果を期待するものである。

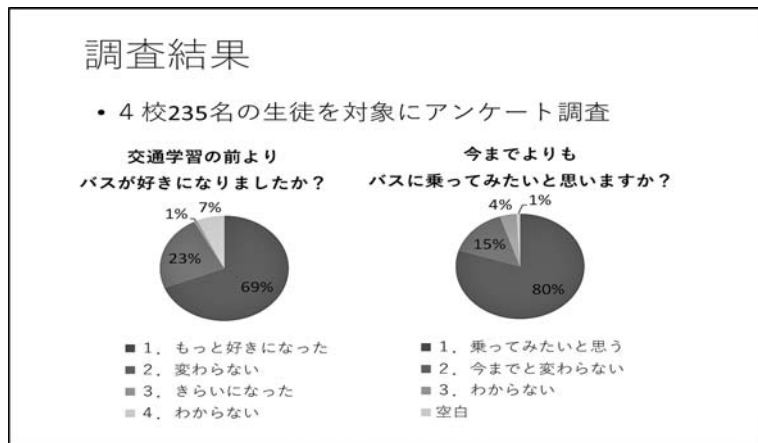
令和元（2019）年、令和2（2020）年と、学習はびわこ学院大学の学生、滋賀県と東近江市の職員が担当、講師となり、近江鉄道沿線にある小学校にて、公共交通に対する問題意識を醸成するためのプログラムを実施した。令和元（2019）年度は東近江市の小学校、7校337名を対象に公共交通環境学習を実施、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により9月までは実施できない状態にあったため、スケジュール的には、当初の予定よりかなり遅れたのだが、9月から10校の小学校のエントリーがあり、実施校と連携してコロナウイルス防止対策を講じながら、9月から12月まで、10校550名の生徒を対象に実施することができた。2年間で計17校887名の生徒を対象に公共交通環境学習を実施した。

学習内容は座学とバスの乗車体験の2限に分けられる。まず、1限目は、座学でパワーポイントを使用しながら、「しがけんのりもの、車以外の乗り物の学習、公共交通ってなに？、東近江市の公共交通、バスのことを学習しよう、公共交通、〇×クイズ、きっぷの買い方」について教室で学ぶ。2限目は、実際のバスを校庭に設置し、使用して乗車体験を行う。はじめに紙芝居を使用して、校庭でバスの乗り方、降り方、バス内部の説明、乗車マナーについて説明をした後、バリアフリー教育として車椅子での乗車体験、またお楽しみ企画として、バスの「観察や秘密を見つけよう！」と題したバスの工夫や仕組みについて学んぶプログラムである。

モビリティマネジメント教育の実施後、4校235名の生徒を対象にアンケート調査を実施した結果が図表6である。



写真1、2 モビリティ・マネジメントの様子 バス乗車学習と車椅子での乗車体験
筆者撮影



図表6 モビリティマネジメント教育効果について

出所：公共交通環境学習実施後アンケートの結果をもとに筆者作成

アンケート調査の結果、69% はバスが好きになり、またバスに乗ってみたいと回答した生徒は80% に上っている。自由記述の感想には「普段からバスにのりたい」、「公共交通への興味が湧いた」、「バス代金の支払い方がわかった」、「バスの工夫や仕組みが理解できた」、「ヘルプマークについて知ることができた」「楽しかった」「地域の人への思いやりの気持ちを学んだ」、「公共交通機関に対する知識と興味が深まった」などの記述があった。

アンケートの結果からは、公共交通環境学習に

よって生徒たちの公共交通に対する意識が高まっており、教育効果が高く得られたといえよう。

モビリティ・マネジメント教育を実施することによって、子どもたちは環境や公共交通についての意識が高まり、将来の利用者の創出につながる。また子どもたちは学校での学習内容を、家に帰って楽しかった体験として親に報告することで、親の世代に対しても公共交通に対する意識を醸成することに役立つ。近年の温暖化、環境に対する意識の高まりとともに、子供を通して潜在的利用者として親世代へも需要を掘り起こし、公共

交通へとシフトをする効果が徐々に浸透することを期待している。

②観光人口

観光人口の誘致として、近江鉄道だけではなく沿線の各名所でも歳時記にあわせたさまざまな取り組みやイベントが企画されているのだが、ここでは近年、特に傑出したイベントを紹介したい。

A. 3万人を誘致した人気アイドル「ももいろクローバー」のコンサート

平成30(2018)年、東近江市は人気アイドル「ももいろクローバー」のコンサートを誘致した。最寄駅は「大学前」となる布引運動公園特設グラウンドに特設ステージが設置され、2日間で3万人超を集客した。JRの近江八幡駅からシャトルバスが運行されたのだが、普段は無人駅の「大学前」にもかなりの利用者が見込まれた。ライブ前日に毎日新聞がライブ開催にかんして「無人駅、春の一大事 ファン3万人、さばけませぬ 滋賀・東近江市で週末コンサート 自動改札なし、近江鉄道の不安」と報道したことから騒動となり、当日には大学前駅にTVニュース取材陣が大挙してやってきた³⁾。以下は毎日新聞の報道である。

近江鉄道に市からコンサート誘致の方針が伝えられたのは昨年10月ごろ。対応の検討を始めたが、すぐに「主たる輸送手段として使ってもらうことはできない」との結論に達した。ホームの長さから車両の編成を増やせず、増発は30分に1本間隔が限度。1編成の定員は約260人で、輸送能力が足りないのは明らかだった。

主催者も、近江鉄道の利用は控えるよう公式ホームページで呼び掛けているが、市は少なくとも1日1000人以上は同駅を利用すると試算。同社もツイッターなどでファンの投

稿を検索しながら、利用客数の「試算」が続いている。広報担当の北原翔主任は「利用者数の想定ができない。全く使われないのはさみしいが、使ってくださいとも言えず、何と呼び掛けていいかわからない」と頭を抱えている(毎日新聞2018年4月19日報道)

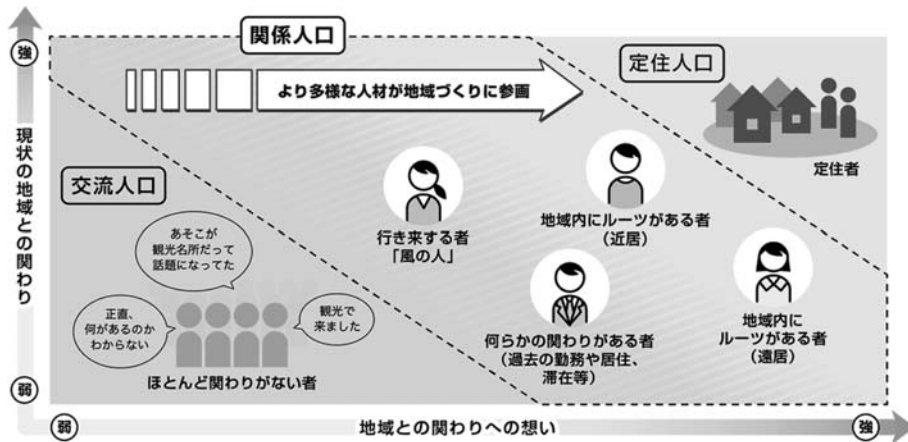
ライブ当日はファンや運営側の甚大な努力により大きな混乱はなく、無事に2日間のコンサートは終了、ももクロが参拝した太郎坊宮にも大勢のファンが観光に訪れた。

B. 季節にあわせたイベント列車の企画「ビア電、ワイン電、近江の地酒電」

鉄道ファンには撮り鉄、乗り鉄、音鉄、飲み鉄などさまざまなジャンルがあるのだが、近江鉄道は、夏にはビア電車、秋にはワイン電車、冬には近江地酒電車が運行している。それらは飲み鉄を超えた「飲みたい人」たちがやってくる季節性のイベントで、一般の集客効果と宣伝効果が見られており、リピーター客も多い。

しかし、いずれのイベントも限定的で、一過性の性格が見られる。一方で、このようなイベントは「一発花火」となる可能性が極めて高い。コロナ禍の前は、京都や鎌倉など日本を代表する有名な観光地ではインバウンド観光客の急増により、オーバーツーリズムの問題が顕在化していた。地域で受け入れが可能なキャパシティに応じた持続可能かつ継続的な観光開発を行うことが重要となる。

前述したように、東近江市は、豊富な地域資源を有するが、市民すら知らない観光資源が多い。そのため、東近江市は「知っていただく」「訪れていただく」「好きになっていただく」という観光戦略を策定している。それらを実現していくために「地域資源の磨き上げ」「積極的な誘客」「情報発信」「受け入れ環境の整備」「人づくりとネッ



図表7 関係人口の図解

出所：法務省関係人口ポータルサイト

トワークの構築」という5つの柱をうち立てた。しかし単発のイベントが多く、継続的、定期的なリピーター客の獲得にはつながっているとは言い難い。また発信力の弱さ、滞在時間が短い、発掘できていない観光資源もある、などの課題も残されている。

イベントは、その後のリピーター客と持続的な関係人口の獲得につながるような仕掛け作りが必要となる。ここに大学生たちが参画し、若者の視点と企画、行動力、発信力を活かすことができれば、問題解決の一助につながると考えられる。これらの取り組みについては次章で詳述する。

③関係人口

前述したように、定住人口の劇的な増加は地方都市にとって極めて難しい課題であり、近年、関係人口の議論が注目されている。

関係人口とは、「移住した定住人口でもなく、観光に来た交流人口でもない、地域と多様に関わる人々を指す」と総務省は定義する。さらに、「地方圏は、人口減少・高齢化により、地域づくりの担い手の不足という課題に直面しているが、地域によって若者を中心に、変化を生み出す人材が地域に入り始めており、『関係人口』と呼ばれ

る地域外の人材が地域づくりの担い手となることが期待されている」と付け加えている。総務省の関係人口ポータルサイトでは、地域への関心と関与の二つの軸で図解している(図表7)。

島根県で活躍する社会学者の田中輝美は関係人口についての議論を整理し、「関係人口とは特定の地域に継続的に関心を持ち、関わるよそのものである」定義する(2021:77)。つまり地域に「関心」を持ち、「関与」していく「よそのもの」が重要なポイントとなる。人口減少が止まらない地方都市にとって、地域の持続的な発展は、いかに地域と継続的にかかわってくれる関係人口を獲得していくしくみ作りが重要となる。

そのために大学ができることは何か。以下では、びわこ学院大学による「鉄学連携」-近江鉄道を核とした地域づくりの実践例を紹介し、しくみ作りのためのデザイン・概念図について検討する。

5 「鉄学」連携でできることーびわこ学院大学の実践ー

本稿では産学連携のなかでも、鉄道と大学の連携にかんして「鉄学連携」と名付けたことを冒頭

で説明をした。では「鉄道」×「大学・学生」で一体どのような実践が可能であろうか。以下では、これまでの活動に基づいて論考を進めていく。

5.1 びわこ学院大学地域調査プロジェクトチーム設立の経緯と活動

まず現在、本学における連携の中心となっている「びわこ学院大学地域調査プロジェクトチーム（以下、びわ学 PJ チーム）」について紹介する。きっかけは平成 29（2017）年、環びわ湖コンソーシアムの地域問題解決プロジェクトに、筆者が、近江鉄道をテーマとして提起したことにはじまる。近江鉄道の「大学前駅」は無人駅だが、ホームから大学のキャンパスまで徒歩約 1 分間の至極、便利な距離にある。それにもかかわらず、あまりに乗り換えの接続や運行本数が少なく、利便性が悪いために学生の利用者数が少ない。もっとも身近な地域問題であり、解決策が重要であると考えられた。

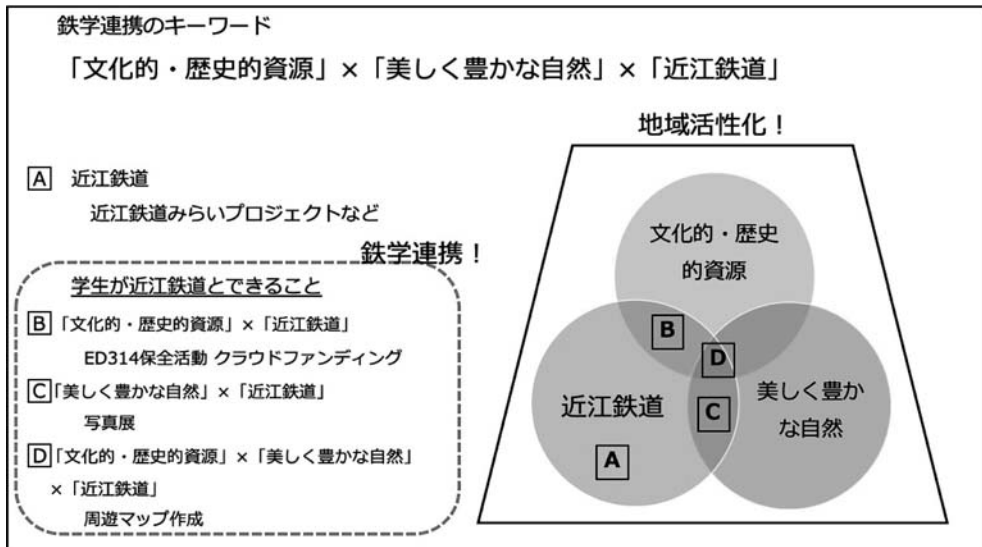
同年 5 月、近江鉄道問題に取り組みたい有志を募集したところ、同じ問題意識を抱えた 12 名の学生たちが集まった。学生の視点で近江鉄道をどのようにすれば、存続が取り沙汰されることなく安定して運営され、沿線地域の活性化にもつながるのだろうか。「若者目線から何かおもしろいことを考えよう！」と、学生有志により「びわこ学院大学地域調査プロジェクトチーム」が結成された。大学の講義科目「地域社会学」、「地域共生論」、「東近江の地域学」の受講生たちも巻き込み、東近江市からの委託調査の案件も入りはじめて、活動は次第に大規模になっていった。

まずは現状を知ることからはじめようと、びわこ学院大学の学生の通学状況についての悉皆調査「『学生よし・地域よし・近江鉄道よし』の三方よしの通学プランに関するアンケート調査」（びわこ学院大学プロジェクトチーム 2019）をおこな

った。アンケートの結果、近江鉄道を通学に利用している学生は 1 割未満に過ぎなかったことが判明した。JR 近江八幡駅からはスクールバスがでているのだが（所要時間 20 分）有料で本数も少ない。近江八幡発大学行スクールバスは 1 日 4 本、大学発近江八幡行は 1 日 6 本のみで、こちらも不便である。部活やサークル活動をしたり、図書館で勉強したりしていると時間が合わず、車がなければやはり近江鉄道を利用するしか方法はない。ところが近江鉄道のダイヤは、昼間は 1 時間に 1 本しかなく、ダイヤは授業の時間と合わない。例えば、13 時から 14 時 30 分の 3 限目に出席しようと思っても、大学前に到着する電車は 13 時 3 分で、授業終了 5 分前の 14 時 25 分に次の電車が出発する。八日市駅の乗り換えには 30 分以上の待ち合わせ時間が発生する。学生たちが利用しなくなるのも無理はなからう。

次に、東近江市内にある近江鉄道の 13 駅周辺を歩きながらフィールドワークを実施した。その頃から次第に東近江市からの委託調査が舞い込みはじめ、市と連携して「近江鉄道万葉あかね線利用者アンケート調査」、「近江鉄道の活用による地域活性化」（2017～2019）、「地域公共交通を維持確保していくためのモビリティ・マネジメントの研究」（2019～2020）、「東近江市中心市街地活性化に関する実証的研究」（2021～現在進行中）を実施した。また学生の活動として注目を集め、何度もマスコミから取材を受けた「『近江鉄道 13 景 in 東近江』写真展」、「近江鉄道 ED 314 保存活用プロジェクト」については別に項を立てて詳述する。

現在まで、びわ学 PJ チームは課外活動として 4 年間で 30 名以上の学生が活動し、その活動内容の蓄積や近江鉄道についての知識は、学生たちによって後輩に引き継がれている。よくある大学の鉄道研究会と大きく異なる点は、鉄道をツール



図表 8 鉄学連携と地域活性化に取り組むためのキーワードと戦略の概念図

出所：筆者作成

として地域づくりを研究し、実際に活動し、協働する体制が整っているところにある。

これまで筆者は、びわ学 PJ チームとともに大学の外部組織や市民とさまざまな活動プロジェクトテーマを協働してきた。これまでの活動を俯瞰し、分類したところ、地域活性化のための戦略とそのためキーワード、図式が見えてきた。それが図表 8 である。

東近江市の特徴を活かすための鉄学連携のキーワードは、「文化的・歴史的資源」×「美しく豊かな自然」×「近江鉄道」である。鉄学連携による地域活性化のためのプロジェクトは、この 3 つの輪が重なった部分である B、C、D に焦点をあて、戦略的に計画する必要がある。

以下、B、C、D にしたがってびわ学 PJ チームが取り組んできたプロジェクトを紹介する。

5.2 「文化的・歴史的資源」×「近江鉄道」

近江鉄道 ED 314 保存活用プロジェクト クラウドファンディングへの挑戦

まず「文化的・歴史的資源」×「近江鉄道」である B のプロジェクトを紹介する。

近江鉄道 ED 31 形 4 号機 (ED 314) は大正 12 (1923) 年に製造された国産最古級電気機関車である。平成 16 (2004) 年まで近江鉄道において貨物列車と工事用列車牽引等で活躍していたが、現役引退後は、彦根にある近江鉄道ミュージアムに展示されていた。しかし平成 29 (2017) 年末、近江鉄道株式会社は維持困難を理由に旧型電気機関車を解体処分すると発表した。同時に輸送費用負担を条件に無償譲渡も検討すると発表された。

ED 31 形電気機関車 (313~315 の 5 輛) は、国産初期の電気機関車として大正 12 (1923) 年に芝浦製作所と石川島造船所の共同で製造された。蒸気機関車が全盛で、極めて少数の電気機関車も外国から輸入したものが多かった大正時代、日本製の ED 31 形電気機関車は日本のものづく

りの歴史上、大変価値の高い電気機関車である。

近江鉄道株式会社の解体の発表を受けて、平成30（2018）年1月、facebookのグループ「ガチャコンズ近江鉄道応援隊」の主要メンバーが世話人として、びわ学PJチーム、(株)滋賀報知新聞社、(株)近江酒造、地元議員、会社員、地域住民など、企業や市民有志を招集し、東近江市内にED 314の保存活用について協議をはじめた。会議では、日本の産業遺産・近代化遺産としてのED 314を保存し、後世にその功績を伝えると共に、この極めて貴重な歴史的・文化的資源の活用による新たな「まちづくり」に資する活動全般を行うことを目的とし、早急解体を回避すべきとの認識が一致した。

その後、明治時代に近江鉄道の株主であったという縁がある近江酒造株式会社が、会社の敷地内を保存場所とする意思の申し出があり、場所の確保の目処がたった。次に輸送資金の調達のために令和元（2019）年1月「近江鉄道 ED 314 保存活用プロジェクト」を立ち上げ、クラウドファンディング（以下、CFと略す）の利用を決定した。筆者が代表となり、びわ学PJチームの学生が活動の中心となった。以降、学生たちは市民有志らと一緒に掲載ページの作成とお披露目イベント企画や地域の名産品を中心とした返礼品の選定作業に入った。

返礼品の選定は、近江鉄道沿線の地元の特産品とした。近江鉄道のイラストのラベルを新たに作成した限定品のびわこ学院大学と近江酒造株式会社のコラボ日本酒、蒲生農協のジャム、米やモロコ醤油などの入った食料品の詰め合わせセット、東近江商店街に実店舗があり、ネットで大人気のデニム洋品店 FORTY NINES に特注したトートバッグなど地元が誇る商品で構成された返礼品を決定した。その後、CF期間の途中から地元で人気の洋菓子店パピエの焼菓子や、近江鉄道株式会

社からも寄贈を受けて、鉄道ファン垂涎の非売品の近江鉄道グッズや、通常は抽選となるほど人気の電車運転体験や電車区見学会も返礼品に加わった。これらの返礼品はCFのページに写真付きで掲載されるため、多大な広告効果もあわせ持つ。興味を持ってサイトを訪れた方々に対して近江鉄道および沿線の魅力をアピールすることが可能となった。地元特産品の存在やその魅力を知ってもらうことで地元店舗の売り上げ増に貢献し、地域活性化・近江鉄道の利用促進にもつながると考えられた。

令和元（2019）年10月1日「Readyfor」サイトで60日間のCFがスタートした。目標額は500万円を設定した。学生たちは、ポスターとチラシを制作し、授業の合間に市役所や、飲食店、ショッピングモール、ゴルフ場、駅構内、銀行、コミュニティセンターなどさまざまな場所で草の根の広報活動をおこなった。また、びわこ放送に生出演し、NHKをはじめ、新聞各社からも大きく取り上げられた。

11月29日 408人の寄付者により、5,805,000円が集まりCFが成立した。直接の口座振込による支援を含め約700万円超の支援金が集まった。募集の60日間のページ閲覧者はのべ10,212人、国内のみならず中国、マレーシア、台湾など、多くの国と地域の支援者から支援を受けた。12月14日深夜ED 314は、近江鉄道彦根工場から近江酒造（株）へと陸送され、設置が完了、12月21日午後3時14分（ED 314に因んで）近江酒造（株）にてED 314一般公開記念式典が開催された。

以上のように、CFを通して、ED 314は解体の危機を免れて、地域で保存することに成功した。最大の功績は、行政の支援を頼らず学生を中心として、市民有志や企業、行政、団体など地域の方々と鉄道ファンとの連携、すなわち、さまざま



近江鉄道ED314保存活用プロジェクト—解体危機からの救出！
5,805,000円
2018年11月23日

写真3 ED31形4号機 目標達成のCFのHP

出所：Readyfor HP



写真4 塗装イベントの様子

出所：筆者撮影

な人を巻き込んで成功したところにある。「お金を出す」という行為は、参加の意志を明確に表明することである。ふるさと納税も同じ原理であるが、遠隔から参加可能なCFは、新たな地域の応援団を獲得する重要な手段となる。

さてED314の保存には成功したが、ED314を地域の産業遺産として活用し、地域活性化につなげていくことこそが保存の最大の目的である。現在、コロナ禍の波が何度も押し寄せてきて、なかなか思うように計画が進まないのだが、現在まで塗装イベントや鉄道ファン向けの撮影会を実施している。今後も、ED314は、年月が経つほどに多くの価値のある地域の産業遺産であるという共

通認識の醸成が何よりも重要であろう。そうすることで新たな歴史の物語が紡がれていくのだ。

5.3 「美しく豊かな自然」×「近江鉄道」

地域愛の醸成と地域鉄道の価値発見—「近江鉄道13景 in 東近江」写真展

次に「美しく豊かな自然」×「近江鉄道」であるCのプロジェクトを紹介する。

C. 地域愛の醸成と地域鉄道の価値発見—「近江鉄道13景 in 東近江」写真展

まちづくりには、まず地域の人々が自分のまちに愛着を持つことが重要となる。そのため、自分のまちのなかの「美」を再発見することがその重要なきっかけとなる。中国の宋の時代の詩人、蘇軾の書いた『題西林壁』の中に、「不識廬山真面目，只緣身在此山中」（廬山の正体を知らざるは、ただ、その山の中に居るからである）という一節がある。地域の人々は周りの自然の美を日常の風景として見慣れてしまい、気づかなくなりがちである。写真として「他者の目」によって瞬間を切り取り、価値の見える化を行うことで新たに美を再認識、再発見することが可能となる。

びわ学PJチームの学生たちは、2018年11月3日の学園祭開催に合わせて、東近江市にある近江鉄道13駅の写真展を企画した。学生と教職員から写真を公募し、最終的に100点以上、駅舎や駅周辺の風景、車窓からの風景などの写真が寄せられ、その中から60点を選び展示をした。写真展の名前は「近江八景」に因んで「近江鉄道13景 in 東近江」とした。

びわ学PJチームの学生たちは「みんなの目で見つけた近江鉄道沿線の美を、誰かに伝えて、一緒に愛を育んでいきたい」とのメッセージを込め展示を行った。沿線の「美」を再確認し、メッセージを発信し、地域の人々とともに地域愛を育む。イベント企画は利用者の促進にはつながるだ

ろうが、それよりもまず、若者たちが地域の住民とともに自分の住む地域の「美」を再発見し、主体的に行動することが大切だと考えた。

大学祭での写真展は大好評で盛況のうちに終了した。1日だけの展示のはずであったが、その後、地域の住民や行政から次々に展示のオファーを受けて、令和2(2020)年2月までに近江鉄道八日市駅ギャラリー、東近江市役所市民ギャラリー、太郎坊宮、八日市商工会議所、地域のコミュニティセンター、湖東信用金庫ロビーなど、計13回の写真展を開催した。写真展の様子は、新聞やTVなどにも取り上げられ、滋賀報知新聞では3回にわたって写真の解説と地域の紹介の連載が掲載された。

写真展を鑑賞することにより、普通、見過ごしていた地域の「美」を再発見することが可能となった。電車は移動手段として必要なツールではあるが、地方鉄道の魅力はそれだけにはとどまらない。地方鉄道では、都市部の鉄道のような速さと利便性以外の価値が体験できる。車窓からの田園風景や、乗り換え接続の待ち時間に下車し、駅周辺を散歩し、寄り道をすることで小さな発見ができる。そしてスマートフォンで気軽に撮影してインスタグラムなどのSNSに写真をアップすることで、また新たな地域の美を発信することが可能となる。写真展は外部の「自発的」利用者と地域内部の「潜在的」利用者の創出に寄与をしたと考えられる。そして日常にありふれた「美しく豊かな自然」に気付き、四季折々の美を発信することで、また地域に関心を持ち、継続的に関わりを持ってもらうことも可能となる。

5.4 「文化的・歴史的資源」×「美しく豊かな自然」×「近江鉄道」

中心市街地活性化プロジェクトー周遊マップ作成

最後に「文化的・歴史的資源」×「美しく豊かな自然」×「近江鉄道」の3つが重なるDの部分のプロジェクトを紹介する。

D. 中心市街地活性化プロジェクトー周遊マップ作成

これはまだ現在進行形のプロジェクトである。東近江市中心市街地活性化協議会は平成29(2017)年に「東近江市中心市街地活性化基本計画」(平成29年3月24日内閣総理大臣認定)を策定した(令和3(2021)年まで5年間)。この計画の基本理念は「暮らし続けたい、訪れたい、商いしたい街の創造」である。この理念を実現するために、学生たち若い世代の発想と行動力が欠かせないと考え、びわ学PJチームは令和3(2021)年から東近江市と連携して「東近江市中心市街地活性化に関する実証的研究」を実施している。研究は観光人口と関係人口を呼び込むことを目的としており、東近江中心市街地、とりわけ近江鉄道八日市駅周辺を調査し、学生の視点で「様々な世代および多様な人々が訪れたい所」になる方策および観光開発の可能性を探っている。

まず最初の作業として、近江鉄道ミュージアムのある八日市駅から、ED314の保存場所である近江酒造までの周遊ルートや蔵巡りなど、学生とともに観光商品の開発をして、周遊マップを作成している。八日市駅から近江酒造までのエリアは延命新地(旧遊廓跡)や御代参街道、寺院などの物語性のある歴史的資源が豊富にあり、特産品の店や飲食店も集中している。学生たちはまず沿線の本町商店街、大通り商店街などを実際に歩き、商店街や延命新地、御代参街道周辺の気になる店や飲食店へ取材を試みた。現在は、マップに地域



写真 5、6 大学前駅周辺の清掃活動と、映画撮影用に名称を変更した大学前駅
出所：筆者撮影（2021年）

の観光スポットの歴史や店の特徴などを記入し、マップを見た人が「訪れてみたい」と思ってもらえるような紹介文を作成、実際に歩いて時間を測定し、周遊ルートマップに落とし込む作業をしている。

これらの作業により、学生たちの目線で地域の新しい魅力を再発見し、地域や企業の人々と協働し、また学生たちが地域鉄道の魅力を知って貴重な産業遺産でもあることを再認識でき、地域活性化につながる効果を期待している。

5.5 映画「ガチャコン」～沿線地域住民参加の映画による地域づくり

ここまで、びわこ学院大学 PJ チームの活動を見てきたが、最近の近江鉄道にかんする特筆すべき活動として、沿線住民参加型の映画制作について少し紹介しておきたい。

近江鉄道の歴史、日常にあふれる価値、また沿線で展開される活動を盛り込み、近江鉄道の持つ魅力や価値を多くの方と共有することを目的として映画「ガチャコン」の制作が企画された。映画制作のために、近江鉄道映画制作実行委員会を発足した。メンバーは桜川駅活性化プロジェクト、近江鉄道 ED 314 保存活用プロジェクト、八日市

地区まちづくり協議会、(一社) こうけん舎、日野町、日野高校、聖泉大学、あいのみ企画室、カメラマンの有志である。実行委員会の事務局を務める「あいのみ企画室」は、東近江市内にある市民団体で、平成 26 (2014) 年から様々な地域資源の題材とした映画づくりをしている。映画監督には、東近江市出身のムラヤマ・J・サーシ氏を起用し、撮影、企画、制作資金の寄附を広く市民から募集した。寄付総額は 245 名、40 団体から 214 万円が集められた。市民からも広くエキストラ出演者を募集、地元協力者などを加え、約 100 名がエキストラとして参加、元鉄道マンの三日月大造滋賀県知事も運転士役で出演した。

物語の主人公はガチャコン愛の強い女子高校生で、舞台は、近江鉄道にまつわる沿線スポット (ED 314) や日野駅、桜川駅、大学前駅、八日市駅、新八日市駅など、日常生活の風景である電車の中で繰り上げられる 50 分間のハートフルムービーである。

映画のロケ撮影の前には、社員と市民有志と学生の 20 名以上が集まり、大学前駅の清掃活動が行われた。長い間、手入れがされていないために、駅周辺には木々が鬱蒼と生い茂っていたのだが、ぱっさりと伐採された。また駅舎の壁は本

学の美術講師によりペイントされ、映画では「びわこ学院大学前」駅の名称で撮影された。

映画のお披露目は令和4(2022)年2月4日、当初は八日市文化芸術会館で企画していたのだが、コロナ禍のためにYouTubeによるライブ配信となった。約1000人が視聴し、映画上映後には、近江鉄道地域活性化フォーラムが開催されて、近江鉄道にかかわる地域の取り組みが紹介され、オンラインにて楽しい時間が広く共有された。

6 おわりに ～多くの人をまきこむ「しかけ」づくりから鉄学官民の協働作業へ

ここまで、近江鉄道を核としたさまざまな実践を紹介してきた。クラウドファンディングや映画制作などの活動を通じた取り組みが功を奏し、多くのアクターが近江鉄道に注目しはじめ、大学生も含めた多くの人々が新たに活動に参加し、近江鉄道を盛り立てようと奮闘している。鉄学連携による地域活性化のために大学が担うことが可能な役割とは、多くの人を巻き込む「しかけ」づくりを戦略的に考えることにある。そして学生たちが自由な発想で行動し、地域のアクターとも自主的に協働できるような役割や空間を与えていく。そうすると学生たちが自分たちの目線でなにか「おもしろい」ことを見つけ、そこに新たな発信が生まれ、関心を持つ仲間を集めて、多くの人を巻き込んでいくための触媒となる。そして結果的とし

て新たな関係人口が生まれて育っていくことこそが、鉄学連携の最大の貢献となろう。

近江商人は「三方よし(売り手よし、買い手よし、世間よし)」を経営哲学としてきた。現代の「鉄学」は、三方だけではなく官・民との協働作業により地域活性化へと結びつき、「全方よし」となることが今後の目指すべき「哲学」となるであろう。

大学の参画と聞くと、学生の参加がまず想起され、若者世代が参加することにより組織が「若返り」活性化すると勘違いされがちである。だが大学は研究機関であり、知の蓄積が存在する場所でもある。これまでの活動のなかで蓄積されたものを整理し、そして分析し、そこから導き出された知見を、いかにしてまた社会へと還元していくか、これこそが鉄学連携にとって重要なのである。そのための検証作業を怠ってはならないと肝に銘じ、今後も近江鉄道の利用促進による地域活性化を前に進めていく所存である。

〔注〕

- 1) 東近江市 平成30年度市民意識調査結果報告書
- 2) 近江鉄道株式会社2019年10月24日「近江鉄道みらいファクトリー」(2022年2月6日取得, https://www.ohmitetudo.co.jp/file/railway_newsrelease_20191024_nrrqxecidokvijoqwnollhjqueseqjxcv.pdf)
- 3) 毎日新聞2018年4月19日「無人駅、春の一大事ファン3万人、さばけません 滋賀・東近江市で週末コンサート 自動改札なし、近江鉄道の不安」(2022年2月6日取得, <https://mainichi.jp/articles/20180419/ddf/007/200/010000c>)

〔参考文献〕

- びわこ学院大学地域調査プロジェクトチーム, 2019「『学生よし・地域よし・近江鉄道よし』の三方よしの通学プランに関するアンケート調査 報告書」。
- びわこ学院大学地域調査プロジェクトチーム, 2021「近江鉄道 ED 314 の保存活用による地域活性化～クラウドファンディングへの挑戦を通して～」『第10回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 滋賀 2021 報告集』21-22 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 滋賀・実行委員会。
- 藤井聡・谷口綾子・松村暢彦編著, 2015『モビリティをマネジメントする～コミュニケーションによる交通戦略』学

芸出版社.

原田昇編著, 2015『交通まちづくり～地方都市からの挑戦～』鹿島出版会.

東近江市百科編集委員会編, 2008『～鈴鹿から琵琶湖まで～まるごと東近江市百科』.

東近江市企画部企画課編, 2017『第2次東近江市総合計画』東近江市.

彦根商工会議所事業委員会編, 2007『近江鉄道コレクションブック』.

近江鉄道株式会社, 2018「近江鉄道線の経営状況について」.

近江鉄道沿線地域公共交通活性化協議会, 2021「近江鉄道沿線地域公共交通計画」.

逢 軍・山本享志, 2021, 「近江鉄道『万葉あかね線』の利用に関するアンケート調査の結果分析」『びわこ学院大学・びわこ学院大学短期大学部研究紀要第12号, 41-62.」

逢 軍, 「近江鉄道沿線の魅力再発見 びわこ学院大学地域調査 PT『近江鉄道十三景 in 東近江』, 『滋賀報知新聞』連載 (2019. 5. 1, 2019. 5. 8, 2019. 5. 15).

滋賀県教育委員会, 2000『滋賀県の近代化遺産－滋賀県近代化遺産（建造物等）総合調査報告書－』.

田中輝美, 2016『ローカル鉄道という希望』河出書房新社.

———, 2020『すごいぞ、関西ローカル鉄道物語』140 B

———, 2021『関係人口の社会学－人口減少時代の地域再生』大阪大学出版社.

鉄道まちづくり協議会編, 2004『どうする？鉄道の未来「地域を活性化するために」』緑風出版.

【参考 URL】

総務省 HP「関係人口ポータルサイト」(2022年1月7日取得, <https://www.soumu.go.jp/kankeijinkou/about/index.html>)

東近江市「平成30年度市民意識調査結果報告書」(2022年2月6日取得,

http://www.city.higashiomi.shiga.jp/cmsfiles/contents/0000010/10255/H30_shiminishikichosa.pdf)

