

第8回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

2021年10月1日(金) 16:00~17:30

於: 東近江市役所 新館3階317、318、319会議室

参加者

(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	松田直道・常務取締役業務部長
西日本旅客鐵道株式会社	平野暁子・京都支社地域共生室課長代理
(一社) 滋賀県バス協会	野村義明・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 中尾勝・所長

(交通管理者)

滋賀県警察本部交通部交通企画課 黒川昭登・課長補佐

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会高校教育課	岸村米和・主幹
滋賀県PTA連絡協議会	塚本晃弘・会長
滋賀県民生委員児童委員協議会連合会	菊井シゲ代・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	藤居喜久男・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	田内文雄・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	高村潔・理事

(オブザーバー)

国土交通省近畿運輸局交通政策部	飯田修章・部長
国土交通省近畿運輸局鉄道部	廣瀬洋一・部長

1 開会

三日月会長：こんにちは。今日もそれぞれにお忙しいところ、御臨席をいただきまして、ありがとうございます。

昨日で緊急事態宣言が解除となりましたけれども、その間、新型コロナウイルス感染症対策にそれぞれのお立場で御協力いただいておりますことに心から感謝を申し上げたいと存じます。とはいえ、後ほどお話があるのかもしれませんが、この感染症の影響で公共交通ならびに地域の経済、観光業もそうですけれども、さまざまな面で苦境にあるのも事実でございます。こういった状況をどう打開して克服していくのか、皆様と一緒に考えていきたいと思っております。

また、この近江鉄道の取組が1つのモデルになるように力を合わせていければと考えております。そういう意味で、今日の議題は非常に重要なものとなりますので、限られた時間ではございますが、御協力を賜りますことをお願い申し上げます。

本題に入ります前に、委員の変更がございましたので、御紹介させていただきます。滋賀県老人クラブ連合会 上野委員が御退任されまして、新たに藤居委員が御就任されました。せっかくの機会ですので、一言御挨拶をどうぞ。

藤居委員：老人クラブ連合会の藤居でございます。よろしくお願いたします。

三日月会長：お住まいは愛荘町から来ていただきましたので、どうぞよろしくお願いたします。それでは、早速、会議次第に従って、進めさせていただきます。

2 報告

(1)近江鉄道株式会社の2021年度第1四半期累計決算について

飯田委員：資料1により説明

三日月会長：今の御説明・御報告に対して、御質問等はございますか。後のことにも関連いたしますので、少し報告事項をそれぞれ受けてから、御意見等を賜ることにいたします。

(2)近江鉄道線および沿線地域の活性化に向けた取組について

事務局：資料2により説明

三日月会長：たいへん楽しいイベントや、精力的な取組の御報告がございました。(1)近江鉄道の経営状況、(2)ご利用状況と利用促進のための取組、この2つの報告事項に対して、何か御意見や御示唆はありますか。

土井委員：御説明いただいた資料2・7頁が近江鉄道線活性化分科会の活動と関係するものだと思います。これだけを見ると、データ分析に力が置かれているように見えます。確かにデータ分析は、科学的な根拠をもって物事を語るために欠かせないものです。ただ、データがあれば何でもできるかと言うと、それもまた間違いです。データ分析に加えて、地道な現状把握作業も必要だということをコメントさせていただきます。実際に現場の人たちがどういう活動をされているか、企業の皆様がどういうことで定期を買われているのか、沿線の高校生の皆様がどのような定期を買っておられるか、どういう人までは定期を買っているけれども、どういう人は定期を買っていないといったことも、現場に行かないとわからないのです。現場でわかったことをベースに集計をしていくことで、次の施策の展開について数字でもって語るができるということになります。ぜひ、いろんなかたちで現場の声を聞くということが大事になります。

既に近江鉄道㈱でそういう取組をされていますけれども、現場のヒアリングをしていくことは、これから鉄道利用者を増やしていく、あるいは、馴染んでもらうために欠かすことができないことです。そういう活動に参加しようという人たちもたくさんいらっしゃると思いますが、ぜひ沿線市町の職員の皆様も、より一層、現場へ一緒に行くことをお考えいただくとありがたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

三日月会長：データ分析をしつつ、データの周りがある、さまざまな情報等も加味して、利用促進の施策を考えていこうというたいへん建設的な御意見でございました。それ以外に何かございますか。どんなことでも結構です。これはどういう数字とか、これはどんな状況等の御質問は、よろしいですか。後の報告事項にも関連するかもしれませんが、言葉や数字が難しくなるかもしれませんが、次の議題にまいりましょう。

(3)近江鉄道株式会社の鉄道事業を中心とする経営・財務状況調査結果について

事務局：資料3により説明

三日月会長：なるべく専門的な難しいことをわかりやすく説明するように言っていたのですが、ちょっと難しかったかもしれません。ただ、上下分離で持続可能な鉄道にしようというときに、鉄道事業者の経営状況には、わからないことが多くあります。それを専門家の視点を入れて、改めて数字にして、また、他社と比較するとどういう状況になっているのか、この場で改めて皆様と共有したいということで、まとめていただいたものでございます。何か御意見・御質問等はございますか。

宇都宮委員：御報告、ありがとうございました。今回の経営状況の調査は、今後地域で支えていく鉄道がしっかりと効率的な経営が行われているか、という問題意識で御覧になっている方が多いと思います。実際に営業費用等はむしろ、他社に比べても少ない費用で、収益を出しているという御説明もございました。

それはそうなのですが、持続的に鉄道を運営していく上で気になったのは、運転士が退職していつているという事実です。御承知の方も多いかもかもしれませんが、運輸業は他産業と比べて賃金水準が一般的には低いと言われております。近江鉄道㈱はさらに、人件費だけではないでしょうが、営業費もかなり絞り込んでおられます。そういった状況を踏まえて、「なるほど、よくやっている」という御評価もあるかもしれません。しかし、しっかりと優秀な人材が持続的にこの事業に入って地域を支えてくれるのかどうかという観点から、費用比較を見ていく必要があると思います。ともすると、効率性という視点だけに立ってしまうかもしれませんが、持続可能なまち・地域・交通をつくっていくという観点が必要です。その際、運転士不足というのは、全国的な問題となっているわけであり、この辺りも含めて考えていく必要があるということで、コメントさせていただきました。

土井委員：営業費用が低いのは、よく努力をしていることもありますけれども、やはり他社に比べて営業費用が低くということはコストカットが進み、どこかに歪みが出る可能性があります。私もその分野の専門家ではないので、わからないところがありますが、例えば高速運転ができる路盤の維持ができていくかどうか気になります。これから上下分離でサービス水準を上げていこうというときには、高速運転で利便性を上げていくことが大事です。また、2頁の「運転士等8名の退職により運転士が不足」というのは、運行頻度を上げていく際に非常に大きなハードルになると思います。営業費用を抑えるということも大事だと思えますが、営業費用を上げて、サービスを上げていくことも、次を考えると、こ

れから視点の中に入れていかないといけないと思います。

また、3頁の「新型コロナウイルス感染症による需要減少の影響により、令和2年度における輸送人員は前年比で22%減少」ということなので、資料2の3頁にある令和2年度のOD調査結果をそのまま受け止めて分析していてもいいのかもしれない、気になります。これは専門的な話なので、どのデータを使うのがいいのか一緒に考えていきたいと思いました。

三日月会長：どの時点のデータで計画をつくっていくのか、たいへん重要だと思います。コロナの影響を受け過ぎている時点だけではない分析というのが必要になってくるでしょう。

今日は会社の吊し上げの場面ではございませんが、営業費用を下げ過ぎるとマイナスの面もあるのではという指摘はあろうかと思えます。

こういう機会でない、なかなか言えないこと、聞けないこともあるかと思いますが、いかがでしょうか。

町田委員：6頁の「上下分離事例の概要」では、素晴らしい調査・分析をされて、他社比較をしっかりとされたという印象を受けております。この比較表の中で、われわれも実際に内部者として関与した経験もある中で、いくつか感じたことを述べさせていただきます。

2頁、組織人事で出向者を受け入れるのは通常でもありますが、結果的に分離した後、第2種・第3種鉄道事業者では、第2種は出向者を排除し、できるだけ安い人件費のプロパーに入れ替えていく傾向が非常に多いです。これは意識されておられると思いますが、どのようにやっていくのかというのが1つの課題であろうということが、まず1点です。

三日月会長：専門用語を共有しておきますと、第2種・第3種鉄道事業者というのは、どういう意味でしたか。

町田委員：要するに、運行事業者と、上下分離の下物を持っている資産保有会社と考えていただければと思います。

三日月会長：運行するほうが第2種鉄道事業者、線路や車両を持っているほうが第3種鉄道事業者ですね。

町田委員：そう理解いただければと思います。難しいことを述べるつもりはございませんが、コロナ後の最近の傾向からしますと、例えば、3頁の「事業」の(2)-①で「通勤定期の割引率が低い」とありますが、逆に上げている事業者もあります。現状で相当に文句が出ていない限り、下げるよりも、サービス水準をどう上げていくかを優先させる議論が多いと考えているのが実態です。

いろいろと書いてありますが、「財務状況」の(2)-②に「運送費のうち、線路の修繕費の増加により、線路保存費が増加傾向にある」というのは、実は非常に重要なポイントです。第3種鉄道事業者が今後コントロールして対応しなければならない課題です。どういう傾向にあって、今どうなっていて、何が問題なのか明らかにしていけないと、上下分離後に大変なことにならないように、しっかりと意識して押さえていただいたほうが、よろしいのではないかと考えております。

過去の経験値は積み上がっていますが、環境がコロナ禍でかなり変わっておりますので、サービス水準についての意識がだいぶ上がってきていると、マーケット全体を見て感じているところです。運賃の高低という議論よりは、逆に「今、利用者は減っているので、減便されるよりサービス水準を維持してほしい」というのです。要は、運賃を上げる方向で議論をしている地域・交通機関・自治体等がございます。広い目を見て、御検討されたら

よろしいかと思えます。

国土交通省の自動車局でも、今、運賃を上げることについてパブリックコメントを開いて、そろそろ結論が出るのではないかということです。そんなことも頭の中に入れておいたほうがいいのではないのでしょうか。

三日月会長：重要な御指摘でございました。運転する人がいないとサービス水準も保てないし、運賃は高いより低いほうがいいのですが、サービス水準との兼ね合いもあります。

また、線路の修繕費をよく見て、上下分離をしないと、あとで設備・線路を持つ自治体の負担が出てくるので、この辺りはより精緻なデューデリジェンスと言いますか、しっかりとした分析なり仕分けが必要な点です。その後のサービス向上、列車の高速化にも繋がるのか、繋がらないのかということに分けることにもなると思えます。

それ以外に何かございますか。専門家の皆様だけではなくて、利用者や住民の視点等から、こういう数字をみんなが共有して議論する場はあまりないと思えます。もし何かありましたら、この後の議論にも絡みますので、今、説明のあった数字を横目に見ていただきながら、次の議事に入っていければと思います。むしろ本日の主要議題であります、これから近江鉄道をどのように盛り立てて、乗ってもらえるようにするのかという地域公共交通計画の案が出来上がってまいりましたので、皆様と議論をしたいと思えます。

3 議事

(1)近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）について

事務局：資料 4-1・4-2・4-3 により説明

三日月会長：御説明いただいたとおり、委員の皆様のお意見も頂きながら、かつ、パブリックコメントで7～8月にかけて、案に対するさらに広い御意見を承りました。意見は、15人・31件しかなく、私は1,500人3,000件の間違いではないかと思いました。ただ、この手の行政の計画はパブリックコメントを実施しても、ほとんど直さないまま原案どおり確定とするのが多い中、一部御紹介いただきましたようにたいへん建設的な御意見等も頂いております。先ほど御説明があったとおり、さまざまな修正・追加、特に新駅設置等についても、地域のまちづくりにも強く連動いたしますので、計画の中に加えてはどうかということで修正して、今日、お諮りされております。何か、この資料、また、これまでの説明に対して、御意見・御質問等がございますか。

飯田オブザーバー：パブリックコメントを受けて、テレワークやリモート授業の浸透を追記されるという話でございました。また、利用者を459万人（令和5年度）、コロナ前（令和2年度）の96%に見込むという御説明があったかと思えます。コロナの影響で、例えば地域的に関東と関西でも減り具合が違っておりますし、また、同じ関東・関西の中でも、路線特性みたいなものもあり、傾向が違う所も出ています。この96%はどういうことで見込んだ数字なのでしょう。各事業者とも今後、どう想定するのか、かなり悩んでいるところですが、御説明いただければありがたいです。

事務局：詳細な積み上げは、事務局として把握していないところではございますが、コロナ前の数字から段階的に上昇を見込んだ上で、いろんな勾配の可能性がある中で、真ん中くらいの数字を取って、96%としたということです。

飯田委員：近江鉄道(株)より、補足で説明させていただきます。テレワークの普及、あるいは、ほかの要因も含めたりして、コロナ前の水準と同じようにお客様が移動されるとは見込め

ないのが前提としてあるべきだと考えております。いろいろと細かな条件設定があったものですから、一概に「これをやったから、コロナ前の目標値からマイナス 4%にした」という仔細な御説明はできませんけれども、ある一定、戻らないことを加味した結果と御理解いただけると、たいへんありがたいです。

三日月会長：全国を御存知の国土交通省の観点から、何かコメントがあれば、お願いします。

飯田オブザーバー：現時点では場所によっていろいろと違いがありますが、今後どのように戻っていくのかについては、予測が難しく、皆様、非常に悩んでいらっしゃると思います。もし「こういう考えに基づいて」ということがあれば、私も非常に勉強になると思って、お聞きした次第です。

三日月会長：コロナ禍（令和 2 年度）が 370 万人で、目標（令和 5 年度）が 459 万人というのは、相当高い目標ではないですか。

飯田委員：近江鉄道としての中期経営計画をつくる上でベースになる数字です。3 年間の計画になるのですが、3 年間でどのように動向が変わっていくかというのは、仔細に予測を付けにくいところがございます。私どもの目標値ということでございますので、ほかの環境がもしかしたら途中でいろいろと変わる、あるいは、今つかみ切れていない要素が発現してくるかもしれません。3 年後には元に戻るという期待を込めた数字であると、この場ではお話しさせていただきます。

三日月会長：令和 6 年度からの新しいスキームでの経営というところまで、できる限り、先ほど説明のあった利用促進も含めて、皆様に御利用いただける、今よりもよい状態になって、新スキームに移行していこうという意欲も、この計画の中に持っておこうということと理解いたしました。

飯田委員：それで申し上げますと、今後そのまま何もしないで数字が戻ってくるということではなく、今日の報告事項(2) の中でも御提案をいただいておりますけれども、鉄道沿線の活性化をはじめ、お客様に御利用いただくためのさまざまな取組というのを、この数字を目標に進めていこうという意図を含んでいるものと御理解いただければと思います。

三日月会長：そういう意味で言えば、資料 4-3 の 25 頁以降が、その目標に向かって何をやるのかということが書かれたものになります。そして、25 頁に一覧がございますように、この中でも「重点」と書いた取組事項については、特に力を入れて取り組んでいこうということがございます。26 頁以降は、その具体的な内容等が記されている構成になっておりますので、ぜひ皆様方にも改めて御確認いただければと存じます。

この点、これ以外について、御意見・御質問等がございますか。この間、委員の皆様にも、いろいろな御意見も頂いた上で、今日に至っておりますので、できる限り盛り込んで、案をつくってきたという経緯がございます。よろしいですか。

宇都宮委員：委員として議論しつつも、その後に気づいたということで、資料 4-1 『近江鉄道沿線地域公共交通計画（原案）』への意見・情報募集の 15 名のうち 1 名として私もコメントを提示させていただきました。その点、もう少し詳しく説明いたしますと、この半年間、脱炭素という動きが大きく出てまいりました。これはこの協議会発足以降の社会情勢の大きな変化であろうかと思えます。海外、欧州・米国ともに、脱炭素という動きを受けて、自家用車依存を減らして、公共交通へシフトすることをかなり強く政策的に進めております。そういった観点も踏まえて、「過度に自家用車に依存することのない社会」という文言を入れていただきました。海外のニュースを見ていると、この半年間、世界は本当

にわれわれが気づいている以上に、日々、「脱炭素」「環境」の話がヘッドラインに載っている現状です。日本にいるとなかなか気づきませんが、そういった状況であるという意識を持っていただきたいと補足させていただきます。

それから、基本方針 5 の「⑩MaaS や自動運転技術に関する社会実験への積極的関与」についての議論は、国土交通省をはじめ、積極的に推進されているわけです。実際、補助金等もあるみたいですが、「IT 系のメーカーが積極的であるから、やる」ということではなく、「何のために、どのようなアウトカムを求めるのか」という目的と手段を明確にする必要があります。ともすると全国の動きを見ていると、私の目からは手段と目的が逆転している、つまり、何か新しい ICT を使うことが目的になっているような、計画や実証実験をよく見ます。しかも、その実証実験がどうなったのか、それ以降、公表されていないケースもございますので、よく見極めていただきたいということです。

もう少し具体的に申し上げれば、確かに自動運転技術はいろんな意味で進歩しており、例えば、近江鉄道沿線で言うと、鉄道の駅から離れた地域の方が「自動運転でアクセスできたらいい」と感じられるかもしれません。ただ、レベル 5 の自動運転技術は、専門家が見ても、中期的には実現しないものになっています。当面、自動運転は、限られた範囲の、限られたインフラの下で実用化されるということをしっかりと見据えないと、何となくぼんやりとやってみようということでは、資料 4-2 の 3 にはっきりと書きましたけれども、「費用や人材の無駄遣い」になります。それ以外にやることもあるにも関わらず、そうやってしまっただけでは意味がないということです。そういう思いを込めて、コメントさせていただきました。

三日月会長：それ以外に何かございますか。

土井委員：先ほど会長が言われたように、いろんな意見をたくさん盛り込んだのは、すごくいいことだと思います。ただ、25 頁の「目指すべき姿を実現するための施策」ということで、基本方針 5 つのなかに 13 施策・30 事業もあって、さらに「重点」の赤丸が付いている事業が 16 もあるわけです。これらを全部いっぺんにやるのは、なかなか難しい話です。限られた人員、限られた予算をどこかに集中投資をしないとダメです。

次はアクションプランみたいなものを考えていって、地域の人にとっても、「あっ、近江鉄道、変わったね」というようなできるだけわかりやすいものを見つけて、そこに集中投資をしないと、効果が見えないこともあります。現段階ではこの内容でいいと思いますけれども、この協議会の中で優先順位を明確に定めて、それについて、協議会のメンバーの皆様で力を合わせて、1 つひとつ実現していくプロセスがすごく大事かと思っています。その点、これからも議論を続けていきたいと思っています。

もう 1 点、細かいことで、以前にも申し上げたと思いますが、23 頁の「本計画の目標」のいちばん下に「近江鉄道線利用者の利用満足度」というのが挙がっており、目標が「現状より増加」という指標になっています。ただ、回答する人によって満足度は違いますし、同じ人でも時間が経てば、満足度の水準が変わっていく可能性もあります。満足度をその時点、時点で測るのはいいのですが、満足度を増加させていくというのは、これは、出たところ勝負みたいなのがあります。今回、指標として設定するのはいいと思いますが、実際には例えば、「どの点が不満ですか」と聞くほうが、政策を改善していくためには役に立つ指標になると思います。このままにしておいても構いませんが、実際に使うときには、満足・不満足の間隔を明確にして指標を見ていくようにしないとダメです。無

力感に陥ると、せっきくの努力がもったいないです。その辺りの使い方を考えていきましようということを意見として申し上げたいと思います。

三日月会長：それ以外に何かございますか。それでは、さまざまな御意見を頂きながらつくってきた経緯もございませし、いくつか追加で頂いたコメント等、特に宇都宮委員から頂いた、脱炭素の問題意識、自家用車依存から公共交通利用促進にいかにか転換させていくのかという御指摘は、まさに近江鉄道の計画が問われ、試されるということだと思ひます。

後半に土井委員がおっしゃった、23頁の利用者満足度の測り方については、今後の見せ方で工夫をしていきたくと思ひます。

ほかにないようでしたら、計画（案）のとおり、この法定協議会において決定することに御異議はございませんか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：せっきくですから、拍手で確認しましょうか。

一同：（拍手）

三日月会長：ありがとうございます。それでは、「案」の字を抹消いただき、近江鉄道沿線地域公共交通計画として、今後われわれで共有し、ともに努力してまいりたいと存じます。

なお、私から1点提案がございませ。先ほど土井委員からも御指摘いただいたとおり、25頁の「目標を実現するために取り組むべき施策および事業」の重点で赤丸をつけているのが16事業もあり、何が重点かわからない状況です。とは言え、法律で定められた計画ですので、一応、全部書かなければならぬし、その中で重点を選んだ経緯もあります。もちろん、市・町・県議会もそうですけれども、事業年度ごとの予算があつたりするので、すべてを「ここで、いつやる」と書けないというのがあります。

ただ、せっきく定めた計画の実効性を担保するためにも、「最重点」という、この16事業の中でも特に力を入れていくものを今後、いくつとここでは申し上げませませんが、できれば、3～5程度選んで、みんなの共通認識にしていこうと提案したいと思ひますが、いかがでしょうか。御異論がないようでしたら、その検討をこの法定協議会に設定した近江鉄道線活性化分科会（座長 土井委員）で、御自分で提案して御自分の所に返つてきたという流れですが、特に大事なことだと思ひますので、今後、「重点」の中の「最重点」をみんなで考えて確認していくということで、よろしいでしょうか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：この点についても御確認いただいたということで、よろしくお願ひいたします。

4 その他

三日月会長：予定した議題は以上でございませ。珍しく時間内にすべての議題が終わりましたので、この機会に、近江鉄道線や公共交通について、何か御案内や御意見等がございませたら、承りたいと思ひます。逢委員、映画の件は、よろしいですか。

逢委員：映画『ガチャコン！』の撮影は、コロナ禍で延期されました。もともと9月23日から撮影が予定されていましたが、11月21～23日の撮影になっております。ちなみに、三日月知事にも御出演いただけるということで、たいへんありがたいと思ひております。

三日月会長：何の役かはまだ聞いていませんけれども、何でもやりますので。

東近江市の広報紙もたいへんいいものを付けていただひておりますが、小椋市長から何かありますか。

小椋委員：広報誌については、後ほど述べさせていただきます。

逢委員：言い忘れました。今回、映画に皆様から御寄付を頂きまして、もともと予定していた目標金額 120 万円を大きく上回り、200 万円を超えました。皆様からの御支援・御協力、本当にありがとうございました。この場をお借りして、お礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

会場：(拍手)

三日月会長：コロナにもたくさんの御支援をいただいているのですけれども、やはり志ある所には、いろんな御心も集まるということで、感謝したいと思います。ぜひ、有効に使って、近江鉄道線の魅力とか今後の活性化に繋がる、いい映画をつくっていただければと思います。

それ以外に何かございますか。御意見等がないようでしたら、最後に副会長の小椋市長から閉会の挨拶をいただきたいと思います。

5 閉会

小椋市長：13 駅が東近江市にあるということで、大変なプレッシャーと責任を感じています。あまり強引に私どもから押し付けるわけにもいきませんが、今日も知事をはじめ、沿線 5 市 5 町の首長様にお越しいただき、ありがとうございます。まずもって、感謝を申し上げます。また、飯田社長をはじめ、近江鉄道(株)の幹部の皆様もありがとうございます。委員の皆様にも本当に心から感謝しております。

先ほど知事から広報紙の『広報 ひがしおうみ』の話がありましたが、ちょうど 1 年くらい前に、フィールドワークで近江鉄道に乗った際にも、広報紙で特集記事を出させていただきました。広報紙は、市民の皆様に、1 戸ずつ新聞折込みで配布しております。タイムリーなかたちにした意図は、近江鉄道に対して、まずは興味を持っていただく、目を向けていただくという意図もございます。

例えば、「バスは ICOCA が利用できるようになりました」「近江鉄道は非常に頑張っています」「トイレは全て水洗トイレにしました」等、アップデート情報を市民の皆様にお伝えし、近江鉄道線が本当に快適な移動手段であると知っていただきたいと思います。また、土井委員、宇都宮委員の話のように、まさにゼロエミッションを実現しなければならないと感じております。

現在の状況で近江鉄道線を考えるのではなくて、10～20 年先、この地域の公共交通機関がどうあるべきなのかを考えた場合、いつも申し上げているのは、自家用車を自分で運転できなくなる時代はすぐに来るということです。また、その先を考えたときに、県の内陸部で大量輸送ができる公共交通機関である近江鉄道線の存在がいかに価値のあるものなのかということです。

もう 1 つは、沿線市町にとって、公共交通機関の鉄道駅があることがいかに価値のあるものなのかということです。そういったことも、われわれ首長として、もう一度、自覚する必要があるでしょう。そういう時期がきっと来ると思います。われわれは次の世代に引き継ぐ大きな責任もあろうかと思っております。

そういう思いを持って、東近江市としては先頭を切って「近江鉄道線がなくなったら、東近江市は成り立たなくなってしまう」と飯田社長に言っております。実際、そこまで極端なことを感じているわけです。そういった思いで必死になって、維持・存続を決めてい

ただいたのは、本当にありがたいことです。将来にわたって、さらに快適性・利便性が高くなるような仕組みづくりを、沿線市町と県でつくり上げていく、大きな一歩が今、踏み出せたかと理解しております。私の立場としては、本当に皆様に感謝をするばかりでございます。引き続き、今後とも御理解・御支援をお願い申し上げて、本日の閉会の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

三日月会長：次回は3月開催ということですが、皆様ありがとうございました。

以上