

## 第6回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

2021年3月22日(月) 16:00~17:30

於：東近江市役所 新館3階 会議室

### 参加者

#### (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

大久保貴・彦根市長  
江南仁一郎・近江八幡副市長  
岩永裕貴・甲賀市長  
小椋正清・東近江市長 【副会長】  
平尾道雄・米原市長  
堀江和博・日野町長  
有村国知・愛荘町長  
伊藤定勉・豊郷町長  
野瀬喜久男・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】

#### (公共事業者)

近江鉄道株式会社  
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

飯田則昭・代表取締役社長 【副会長】  
松田直道・常務取締役業務部長  
福嶋暁子・京都支社地域共生室 室長代理  
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

森本和寛・所長

#### (公共交通利用者)

滋賀県教育委員会高校教育課  
滋賀県PTA連絡協議会  
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

富江宏・課長  
塚本晃弘・会長  
逢軍・教授  
上野善久・副会長  
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

土井勉・理事長  
宇都宮浄人・教授

#### (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専務理事  
(一社) 滋賀県病院協会  
滋賀県社会福祉協議会会長会  
(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

田内文雄・支局長  
町田敏章・専務理事  
川村宏・事務局長会委員  
大塚ふさ・副会長  
西川直治・専務理事  
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  
国土交通省近畿運輸局鉄道部

飯田修章・部長  
廣瀬洋一・部長

## **1 開会**

**三日月会長**：皆様、お忙しいところ、御臨席ありがとうございます。それぞれのお立場で、近江鉄道をはじめとする地域公共交通、また、地域の活性化に御尽力をいただいていることに心から敬意を表し、感謝を申し上げたいと存じます。

今回の法定協議会もたいへん重要な協議の場となります。皆様と実りある議論、そして前向きな決定ができますよう、議長・会長として意を用いてまいりたいと思いますので、御協力のほどよろしく申し上げ、挨拶とさせていただきます。

今日も資料が盛りだくさんですが、事務局にはわかりやすい端的な御説明をお願いいたします。

## **2 報告**

### **(1)近江鉄道線利用実態調査（OD 調査）結果の概要について**

事務局：資料 1 により説明

### **(2)利用促進策検討分科会の取組結果について**

事務局：資料 2 により説明

### **(3)近江鉄道線へのキャッシュレス導入にかかる検討状況について**

事務局：資料 3 により説明

**三日月会長**：説明の内容について、それぞれ御意見・御質問等があれば、お伺いしたいと思います。議事内容は分けて、お伺いいたします。

#### **<(1)について>**

**三日月会長**：利用実態の調査結果の共有ということで、かなり興味深い、今後に活かせる結果等も出ております。今後の計画策定に活かしていくということでございます。

#### **<(2)について>**

**三日月会長**：利用促進検討分科会において、5市5町・県、ならびに近江鉄道の若手の職員・社員の皆様がたいへん精力的に検討され、4つの分野で取り組んでいただきました。

#### **<(3)について>**

**三日月会長**：現在、検討中でございます、キャッシュレス決済の導入検討状況につきまして、何か御意見・御質問がある方はいらっしゃいますか。

**宇都宮委員**：決済の方法について検討されているのは、非常にいいことではないかと思っております。その際、ICOCA と Visa タッチの比較として、「(1)仕組み、機能」と「(2)投入に係る費用および工期」を検討されていますが、もう 1 つ、「メンテナンス、耐用年数」も比較的成本がかかりますので、そこもしっかりと確認した上で御検討いただければと思います。

**三日月会長**：関連して、ほかに何かございますか。

**土井委員**：いろいろと検討されていることに敬意を表したいと思います。特に大事なものは、先ほどメンテナンス費用の話がありましたが、加えて手数料です。手数料の帰属先を含め、きちんと検討をしましょう。せっかくのお金が域外流出するのはもったいないので、その点も含め、相応しいものを検討しようということでお願いできればと思います。

三日月会長：お二方からたいへん重要な話として、メンテナンスや手数料がどうなっているのか、どこに帰属するのか等の提起をいただきました。現時点で何かわかっていることがあれば、回答をお願いします。

事務局：特に Visa タッチは、通常のクレジットカードと同様に手数料が生じます。利用件数によっても大きく料金が変わってくることもございますので、十分に考慮し、先生の御意見も踏まえて、検討を進めてまいりたいと考えております。

三日月会長：いずれにしても、たいへん重要なテーマですし、まだ不明なこともあるようですので、引き続き、調査の上、協議・検討していきたいと思っております。それ以外に何かございますか。おそらく、その他のことにも関わると思っておりますので、次の報告事項を受けたのちに質問等があれば、承ることといたします。

#### **(4)2020 年度近江鉄道株式会社の経営状況について**

飯田委員：資料 4 により説明

三日月会長：最新の近江鉄道の経営状況等を皆で共有すると同時に、専門的な御説明も若干ございましたが、令和 6 年度から上下分離することに伴い、近江鉄道という会社が施設等の資産を持たなくなります。減価償却費が計上できなくなることを踏まえて、減損損失の会計処理を行うという説明がございました。

何か皆様方から御質問・御確認はございますか。いずれにいたしましても、若干の持ち直しはあるものの、前年度に比べて大幅に利用の減少、収益等の減少がみられる状況です。こういったことを前提にしながら、今後の対応状況を検討していかなければなりません。以上で、報告事項を終了させていただきます。

### **3 議事**

#### **(1)自治体の費用負担（案）について**

事務局：資料 5 により説明

三日月会長：前回、十分にわかりやすい御説明ができていたわけではなかったため、かなりの提起がございました。その点を確認した上で、11 頁の最下段に沿線市町、県も含めた負担割合を再度提起したいという御説明でした。また、12 頁にありますように、割合を確定するまでの流れについて改めて確認すると同時に、通常の設定投資・維持修繕費のみならず、災害が起こった場合、例えば、平成 25 年に上下分離方式の信楽高原鐵道で被災した例もありますので、その場合も 11 頁の負担割合でしっかりと復旧を支援する枠組みも併せて、今回、決めておこうという御説明がございました。

平尾委員：前回の法定協議会で発言した内容は、今回、上下分離方式ということで、公的な財政支出をする前提で、そこに使われる数字等について、沿線の市町としましては、市民の税金として負担がかかってくることに、非常に高い関心を持たれておりますし、われわれも持っております。概算として示されました 6.4 億円という数字を、全線存続というかたちで 5 市 5 町が負担していく中で、とりわけ米原市の場合、1 つの事情があったわけですから、昭和 61 年の国鉄分割民営化で、旧貨物ヤードが国鉄清算事業団用地になったということで、用地を使って新しい市街地創造をしようと、手法としては区画整理事業になりました。そのときに、近江鉄道は JR 線（旧国鉄）とは離れた所を走っていました。そこで、JR 線に沿わせるために、米原市の負担で近江鉄道線を大きく移設しました。このことをもって、

鉄軌道の基盤なり、鉄軌道そのものも、機能更新をしたわけです。そのときの負担の問題は、米原市は合併をしましたがけれども、旧米原町の負担ということで、合併後もこの議論はかなりされていて、今でも話題になるわけです。

今回、全線存続という中で、5市5町が負担をしていくときに、米原市の負担の中身がどのようなものかというのは、市民・議会の関心がたいへん高いので、私から発言させていただきました。6.4億円という数字の中に、新たな投資、設備更新等がカウントされてくるのか、前回、十分な説明がなかったわけです。

先ほど丁寧な説明をしていただきまして、私どもの理解としては、米原市で機能更新したものは、大規模には含まれないと理解しました。もう少し極端な言い方をすると、5市5町・県が負担する6.4億円の中に、米原市が従前に機能更新をした部分については、新しい投資、あるいは、設備維持のための費用は、カウントされないことが明らかになったと理解させていただきました。

もともと米原市としては、近江鉄道の全線存続による上下分離方式での鉄道運営事業については、全面的に関わっていききたいし、皆様と歩調を合わせたいという思いに変わりはありません。さらに、先ほど説明がございました、6.4億円はあくまでも概数であって、その都度、第三者的な機関も交え、公明な説明責任が果たせるよう数字が提供されるということですので、今の説明で了承させていただいて、理解していききたいと思います。

**町田委員**：地域公共交通総合研究所です。合意がなされ、おめでとうございます。この先の形でございますけれども、私どもは、かつて岐阜県の養老鉄道の再生に関わらせていただいたことがございます。そのときには、この先、担当者がいろんな形で交代したり、いろんな事情があったりする中で、安定的な管理・運営を下（第三種鉄道事業者）でどうやって図っていくのか、組織体系を非常に深く検討した経緯がございます。

今は、形として一般社団法人 養老線管理機構という名前で設立されております。各種情報はすぐに取れますので、今後の話だとは思いますが、次の課題もあることを一言だけ述べさせていただきます。

**三日月会長**：上下分離の際、施設等を管理する法人のあり方については、次回の法定協議会で御議論・御決定いただくことといたします。その他、何か負担割合のことで御意見・御質問はございませんか。

先ほど事務局から説明があり、そして、米原市長からの前回・今回の御発言を受けて、令和4年度から令和15年度の間においては、再投資となるような大規模投資が発生しないことを改めて確認することができました。加えて、米原市以外の市町区間での整備事業についても、改めてどういったことが想定されるのか確認した上で、11頁にある流れで精査をした上で、最終確定をしていこうということで、ルール等も併せて確認したいと思います。それでは、市町間の負担割合につきましては、11頁最下段にあるような内容で御確認いただいてもよろしいですか。

一同：「異議なし」の声あり。

**三日月会長**：それでは、異議なしと認め、11頁の最下段のとおり、また、12頁の流れのとおり、確認させていただきました。併せまして、災害が発生した場合の復旧費用につきましても、自治体間の負担割合、県1：市町1、市町間は合意された負担割合の原案どおり適用することとしてよろしいですか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：この点も異議なしと認め、決定させていただいたことを確認させていただきたいと存じます。その上で、先ほどお話がございました、法人のあり方等につきましては、また別途、議論の上、確認をさせていただきたいと思っております。

## **(2)地域公共交通計画骨子(案)について**

事務局：資料6により説明

三日月会長：資料は大体、小さな字ほど大事なことが書いてありまして、段々と字が小さくなってまいりました。これからの「3. 近江鉄道沿線をより活性化していくための将来像、ならびに計画の基本方針」、「4. 計画の期間と目標」、さらには「5. 目標実現のための施策」をこのような柱で考えてはどうか等の説明がございました。御質問はございますか。

土井委員：14頁の「目標実現のための施策」一覧と、資料1「2. 調査結果の概要」を見比べてみると、何をしなければいけないか、よくわかってきます。資料1には、平日・休日の利用目的別の「利用者割合」が出ています。平日の通勤・通学を合わせると8割くらいの方がいらっしゃいます。休日でも通勤・通学が3割くらいで、観光より多いです。

通勤・通学で定期を使われている方は、一人で年間250日間で通勤・通学されているとすれば、往復の合計で500回の乗車になります。そのため、通勤・通学定期を買っている人が1人減ると、年間で500回分の利用が減少し非常に大きなダメージを受けることになります。まさに近江鉄道の定期券利用者が「死命を制する」(相手の運命を左右する急所を押える)ことになります。このため、通勤・通学の定期利用者をしっかり維持し確保し、増加を促すことが必要だと思います。

さて14頁を見ると、近江鉄道を再生・活性化することは、非常にいいことです。(2)の「通勤・通学利用者数の維持・増加を図る」というのは、このとおりですけれども、もっと重点的な取組みをするべきです。コロナの状況を踏まえると、通学定期は戻る可能性があるでしょうが、通勤はテレワークが進んでいくと、いきなり利用者が減ってしまいます。すごくダメージで響いてきます。ぜひとも、企業の皆様の所へ出掛けていって定期券の販売や、定期利用者を増やすために、企業の人たちに相応しい定期は何か、早急に考えなければなりません。通学についても、中学3年生の方々が高校に行くときには、定期を保持してもらおうような地道な活動をやっていないと、今の定期利用さえ維持するのが難しくなります。是非、重点的な施策として位置づけされることが必要だと思います。

それと連動して、(3)の「運行内容の充実・改善を図る」も、上下分離をしたということは、今までの運行以上にサービス向上が目に見える形で市民の皆様にご存知いただく必要があります。昨年11月に、地域公共交通活性化再生法が改正されました、たまたま私はその場の委員としていたわけですが、上下分離についてもっと積極的に議論することになりました。これまでの上下分離は、経営が立ち行かなくなった鉄道事業者を救うものが中心でしたが、そうではなく、余力があるうちに上下分離していただいて、サービスを向上することで、地域での役割を果たしていくことが必要になります。こうした意味でも近江鉄道は上下分離のリーディングプロジェクトとして全国的に重要な立場にあると思います。サービス向上・利便性向上についても積極的に御検討いただけたらありがたいと思います。

経営資源も限られますから、何もかもというのはなかなかできないかもしれませんが、その中でも重点的な施策としてしっかりと議論をして、利用者の皆様に「上下分離をして、近江鉄道が変わった」と感じてもらえるようなサービス内容をつくり上げていくことが望

まれるのではないかと思いますので、ぜひ御検討のほど、よろしくお願いたします。

**三日月会長：**たいへん重要な御提起をいただきました。その他、何かございますか。

**野村委員：**先生からお話があったことについて、私も話をさせていただこうかと思っていました。御説明にはなかったのですが、もう少しページをめくると、19 頁に(2)「地域公共交通の課題」が出てきます。いちばん気になったのが、課題②の 2 つ目に「近江鉄道線の今後の維持存続のため」と書いてあるのですが、「維持」では、これ以上のことは望めないと文言を読んで感じました。では、どうすればいいのかを考えてみました。鉄道駅周辺の企業がご利用されるでしょうけれども、沿線から少し離れた企業に営業活動が必要ではないかと思えます。そういった意味では、二次交通の改善も必要になってまいります。今の二次交通では、社員の方に御利用いただけるような状況にはないと感じております。例えば、以前、日野駅から離れた企業をまわって見たところ、自動車利用があるため、道路が混雑していると聞いていましたので、何とかバス交通を利用させていただくよう改善をすればいいと思っています。市町の中には、コミュニティバスも走っていただいているのですが、できるだけ系統が単純なものが望ましいということです。そうなれば、御利用者数も上がってきますし、そういうことも含めて改善する必要があると思っています。

**三日月会長：**たいへん重要な御提起でございました。

**宇都宮委員：**お二人の御意見をそのまま引き継ぐ格好になります。私も最初に「維持」という言葉に引っかかったわけです。増やすことが現実的ではないかということ、そうではなく、各地の地方鉄道の再生として、ひたちなか海浜鉄道（茨城県）、万葉線（富山県）では、沿線人口は減っても、さまざまな取り組みによって定期券が伸びている事例もあります。やれば実現できる内容になります。

今日の OD 調査にあったように、二次交通からの利用が少ないということであれば、この部分を増加させるという発想で方針を立てていただきたいと思います。14 頁の施策 2-(1)に「⑪二次交通ネットワークの維持・確保・改善」とあり、どちらかと言うと、何とか維持しようというニュアンスが漂っていますが、そうではなく、二次交通をうまく活用して、沿線地域全体として公共交通の需要を拡大していただきたいと思います。

それから、以前実施したアンケートでいちばん多かった意見は、増便だったと思います。増便については、施策 1-(3)「⑤利便性の向上（増便・乗継改善・所要時間短縮等）」が重点施策になっていません。運営改善期間の 3 年間では実施できないかもしれませんが、やはり検討は開始していただく必要があります。

資料を拝見いたしますと、なかなか微妙な言葉が書かれています。25 頁の施策 1-(3)「⑤運行本数の増便、乗継の改善、所要時間短縮等の手法について、車両や軌道等の設備投資等の実現性を慎重に検討」と書いてあり、非常に奥歯に物が挟まった表現になっています。ほかも同様かと言うと、そうではなく、施策 5-(2)では、「⑳ MaaS や自動運転技術に関する社会実験への積極的に関与」する施策もあるのですが、施策 1-(3)では「実現性を慎重に検討」となっており、姿勢に違いを感じます。実際、新しい設備ができるのは、3 年後ではないかもしれないけれども、「積極的に関与し、そのための検討を即座に開始」としていただきたいと思います。

一方、MaaS の「社会実験への積極的な関与」は、14 頁の施策一覧表でも、「積極的な関与」と書いてあり、もちろん、積極的に関与していただくのはいいのですけれども、ここについてのそもそもの方針が、データの活用が目的になっていないか、私は気にしております。

ます。社会実験は、何もかも積極的に関与するのではなく、むしろ何のためにやるのかをしっかりと検討した上で、実験をしていただきたいのです。全国でいろんな実験をやっていますが、正直に言うと、必ずしも成果が出ているとは限りません。むしろ自動運転技術というのは、近江鉄道の再生にどう関係するのか、議論があらうかと思えます。MaaS・自動運転技術という昨今の Buzz ワードに載ったものを盛り込んだという印象を受けざるを得ません。資料にある MaaS の注釈を見ると、「鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等のいろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること」とあるように、まさに二次交通を統合していくのが目的なのだとなれば、それをしっかりとやるべきです。

**三日月会長：**通勤・通学の話が出てきましたが、何か御意見はございませんか。

**逢委員：**通勤・通学について、びわこ学院大学では、9%の学生しか近江鉄道を利用していません。近江八幡駅から大学前駅まで、ほとんどの学生が利用していません。というのは、ダイヤの問題、それから待ち時間の問題があります。先ほどお二方の先生から話がありましたが、定期確保の意味では、うちの大学は定期利用者が少ないです。

先日、近江鉄道と話し合いをしました。今のところ、ダイヤ改正、待ち時間短縮等は難しいと回答頂きました。近江鉄道を批判するわけではないですが、計画骨子は美しいビジョンが書かれていますが、具体的にどのようにやっていくのか、それから、大学の潜在的な利用者を掘り起こしていくためには、一層の努力が必要ではないかと思っております。

**三日月会長：**大学前駅がありながら、鉄道利用は 9%しかなく、ダイヤの問題、待ち時間の解消に課題があるのではないかというお話がございました。それ以外に何かございますか。今日は、何か決めるというよりも、この場でできるだけ多くの御意見を頂いておいて、次回・次々回に決定していきたいという趣旨のものでございます。市民・町民、また利用者の皆様方にも、骨子（案）にどういったことが必要なのか、広く御意見を承れればと思えます。今日は、八日市商工会議所の会頭にも来ていただいておりますが、経済界の皆様方を含め、沿線企業、沿線と言っても駅前だけではなく、少し広げたかたちで、どうしたらマイカー利用から鉄道利用・二次交通利用に繋がっていくのかといった趣旨で、さらに皆様方のご意見をお聞きした上で、地域公共交通計画をまとめていきたいと考えているところです。

**廣瀬オブザーバー：**これからは利用者を増やしていくことがキーポイントです。通勤・通学定期は、先生方のご発言のとおり、利用者数に大きく影響します。この法定協議会の特徴は、多くの市町をまたいでいますので、各市町の役所職員から定期利用者を毎年 1 人ずつ増やしていくのも一手ではないかと思えます。

現在、コロナ禍で公共交通利用者が激減しています。その中でも利用者が増えた事例が 2 例ございました。1 つは、神戸市が北神急行という第三セクターを買い取って市営化した事例で、民から官になり運賃はほぼ半額になりました。料金の引き下げにより、この区間の利用者が増えたことが確認できました。次に、兵庫県の北条鉄道も第三セクターの事例です。単線片道 30 分間隔で電車が行き来するため 1 時間に 1 本のダイヤでしたが、行き違い装置を設置し、通勤通学時間帯の運行本数を増やしたことで、定期利用者が増えたという結果が出ております。

コロナ禍の難しいタイミングかもしれませんが、運賃をもう少し安くしてみたり、ダイヤを増やしたり、そういった思い切ったことも公的資金を入れるから検討できるのではない

いかと思います。

**三日月会長**：各地の事例を御紹介いただきました。やはり利用者をいかに増やすのかという視点でもっと考えるべきという御提起でございました。国からの支援もさらに頂けると、さらにありがたいと思いますので、引き続き、お力添えをよろしく願いいたします。

**塚本委員**：東近江市長には、聖徳中学校卒業式に御臨席いただき、ありがとうございました。祝辞では、「『君たちが卒業して、このまちに帰ってきたい』と思える地域づくりをしていきたい。魅力ある市をつくっていききたい」という決意を述べていただいております。今、近江鉄道の通学定期を持っている子どもたちが、学生時代が終わるとどこかへ行ってしまっています。魅力あるまちづくりをすることで、このまちに住み、お勤めいただき、近江鉄道を使っただくという視点に立ったときに、まちづくりというのはすごく大切だと思います。施策3-(1)に「沿線地域のまちづくりと連携する」とありますが、私の青年時代には、車に乗る若者がすごく多く、いかに車にとって便利なまちづくりをするかというのが1つの魅力的な要素であったかと思いますが、これからは、近江鉄道のさらなる利用を考えていくことが大切です。最近の若者は、マイカーを持ちたくても持てない、経済的な環境に置かれていることもあるのなら、いかに公共交通を利用して、魅力ある地域に住んでいただけるかという視点を持ったまちづくりを、各市町には心掛けていただければ、卒業後、わがまちに帰ってきて、住もうという若者が増えるのではないかと思います。

**三日月会長**：まったく同感です。そのために、近江鉄道を全線残し、よりよいものにしていくということです。引き続き、そのための計画がつかれるよう取り組んでまいります。

御自分の意見がまだまとまっていないという方もいらっしゃると思います。委員の皆様方からは、各団体を代表して出席されている方もおられるので、会員の皆様、組織の皆様にメール・手紙・FAX等で御意見をお聞きできるような仕組みも、事務局を通じて準備させていただきます。のちほど、御意見等を頂ければと思います。

それでは、本日、頂いた御意見も踏まえて、次の法定協議会でさらに、よりよいものにしてお諮りすることにしたいと思います。いずれにしましても、冒頭に御説明のあった、利用実態調査やアンケート調査といったものに基づいた計画や施策を、もっとつくっていくことが肝要です。そういった点をより盛り込んで、慎重に検討ではなく、積極的に取り組める計画になるように、事務局の皆様、よろしく願いいたします。

### **(3)規約の改正について**

事務局：資料7により説明

### **(4)令和2年度補正予算(案)について**

事務局：資料8により説明

### **(5)令和3年度事業計画(案)および予算(案)について**

事務局：資料9・10により説明

**三日月会長**：規約の改正等、若干事務的になりましたが説明がありました。資料9のとおり、令和3年度には、地域公共交通再生協議会を引き続き、6、9、3月に予定しています。それに伴い、フォーラム開催、また、先ほど議題となりました、計画原案につきましても、さらに議論していくということです。40頁を御覧いただきましたらおわかりのとおり、パブリックコメントも7月に予定しております。先ほどの議論にもありましたように、できるだけ多くの市町民・県民、学生・通勤者、利用者の皆様方からの御意見を伺えるような

仕組み等につきましても、検討の上、御提示してまいりたいと思います。この点も併せて、お含みおきいただいた上で御確認いただきたいと思います。何かございますか。議題(3)～(5)につきましては、原案のとおり可決させていただくことでよろしいですか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：ありがとうございました。それでは、そのように決定したことを確認させていただきまして、以上で予定している議事はすべて終了となりました。

#### **4 その他**

三日月会長：懸案でございました、自治体の費用負担割合は、決定いただきました。本当にこれからが本番です。近江鉄道線を全線存続させ、何より沿線地域の皆様方に、「やっぱり全線残っていてよかった」と思っていたいただけるような公共交通に仕立てられるよう、皆様のご協力を得て、一緒に頑張ったいと思います。どうぞよろしく願いいたします。それでは、シナリオにはないのですが、最後に当協議会の副会長である東近江市長から、閉会のご挨拶をいただきます。

小椋委員：本日はたいへんご苦勞さまでございました。3月1日に無事にこの場に戻ってまいりました。また、引き続きよろしく願い申し上げます。

今日は、懸案になっておりました負担割合について、すべて合意をいただき、ほっとしております。本日、具体的な話が出されたので、傍聴の皆様にも非常にわかりやすい内容であったと思っております。特にお二方の先生から檄を飛ばしていただき、非常に心に響いております。逆に言いますと、やればできるという事例の話も運輸局から示していただきました。沿線市町で必死に頑張っ、何とか運営改善期間の3年間にできることを、スピード感をもって、積極的にやりたいと思っております。何とか当協議会でバックアップしていければと思っております。

とは言え、昨日、首都圏での緊急事態宣言が解除され、全国で緊急事態宣言が解除されたムードではありますが、非常に怖い状況にもあります。それぞれコロナ禍の下、そして、年度末の御多忙の中、ほとんどの委員の皆様にご出席いただいたことに対して、心から感謝を申し上げ、お礼の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

#### **5 閉会**

三日月会長：最後に大事なことを確認するのを忘れていたそうです。本日の第6回法定協議会で、委員の皆様のご役職が解かれる予定になっていました。ただ、全線存続も負担割合も決まりましたので、引き続き、計画をつくり、確認するお力添えを賜りたく、引き続き、委員として、この協議会をお支えいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

一同：「拍手」。

三日月会長：ありがとうございます。皆の前で聞かれたら、なかなか断りづらいこともあると思いますが、伏してお願い申し上げます。以上で終了とさせていただきます。

事務局：委員の皆様方には、長時間にわたり熱心に御議論いただき、ありがとうございました。次回は6月に開会させていただく予定です。詳しくは改めて御連絡を申し上げますので、よろしくお願い申し上げます。本日はこれにて終了とさせていただきます。

以上