

第7回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 議事録

2021年6月23日(水) 15:30~17:40

於：米原市役所本庁舎1階 コンベンションホール

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

藤原弘・彦根市都市建設部長
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】
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
野口明・京都支社地域共生室 室長
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

後藤寛・課長補佐

(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

岸村米和・主幹
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)

関西大学経済学部
滋賀県立大学環境科学部

宇都宮浄人・教授
轟慎一・准教授

(その他)

(一社) 滋賀県病院協会
滋賀県社会福祉協議会会長会
(公社) びわこビクターズビューロー
滋賀県商工会議所連合会

川村宏・事務長会委員
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

事務局：開会にあたり、会場をご用意いただいた米原市長より挨拶を賜ります。

平尾委員：本日はようこそ米原市においでいただきました。ご覧のとおり米原市庁舎は5月6日に開庁したばかりでございます。本日、第7回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の会場にお越しいただきましたこと、心から歓迎を申し上げますとともに、新庁舎で会議をしていただくことを光栄に存じます。誠にありがとうございます。

先ほど触れさせてもらいましたけれども、米原市は平成の合併で誕生した市であります。坂田郡旧4町が集まって、16年間、分庁体制で庁舎機能を維持してまいりました。その間、さまざまな議論がありました。統合すること、どこに庁舎を建てるのか、合併新市ならではの紆余曲折があって、結果として、米原駅の東口に市庁舎を議会ともども、市民の皆様を設置をしていただくことになりました。

庁舎機能に加えて特に出てきた市民の声は、米原市役所の職員が今いる庁舎でないものにしてほしい、市民が集える、あるいは、市民がそこに集まって、さまざまな情報を交換する、しかも、それは米原市民ばかりではなくて、できれば広く滋賀県、もちろん全国の人が集まってもらえる場にしてほしいというものでした。

そのことは実は、米原市は新幹線駅がありながら、坂田郡旧4町、もちろん当時の米原町では、この駅を徹底活用する力はありませんでした。だからこそ、私たちは合併しようということで新市を誕生させました。新市の誕生のイメージは、まさに大きな社会世論である、新幹線駅を活用していくことが、滋賀県内での米原市の位置・役割を発揮することに繋がるのではないかといった思いでした。

この3階フロアには、2022年8月に駅の自由通路から連絡通路を完成させます。今年の夏には工事着手に入りたいと思っております。名実ともに、新幹線駅に直結した市役所というのは、関西にもそれほど数はないのではないかと思っております。そういったことを含めて、新しい思いに立って、職員はもちろん、市民も米原市の新時代をここからつくってほしい、そして、職員が努力を惜しまずに励んでほしいという声を市役所に届けていただいております。

気づかれたと思いますけれども、庁舎南側には、広大な市有地が広がっております。この場でも何回か説明させてもらいましたが、旧国鉄貨物ヤード、いわゆる操車場で、国鉄清算事業団用地から、県用地、そして、当時の米原町用地というかたちで、区画整理事業を行いました。市街地創生ということで、ここに新しい中心市街地をつくっていききたい、しかも、ここにできる市街地は、米原市だけではなく、できれば滋賀県東の玄関口としての、もてなしや賑わいを創出するまちづくりを進めたいということです。一定、県用地もございますので、三日月知事ともども、米原市はこの土地利用を何とか民間事業者を中心に一步、二歩と年内に明らかに前に出せるように努力をしている最中でございます。

そして同時に、ここに近江鉄道駅があります。近江鉄道米原駅は、起点であり、終点だと思っておりますので、5市5町の鉄道沿線の皆様と連携しながら、ここにどんな市街地を誕生させることができるのか、そして、健全に動く近江鉄道線がどこで、どのような役割を果たすのか、私たちはこの市役所を東口に設けた意味を、どう繋いでいくことができるのか、懸命な努力を重ねたいと思います。皆様方ともども、滋賀県に新しいまちなみをつくり、そこに上下分離方式の民間鉄道でありますけれども、市民・県民が動かす鉄道のまちをぜひつくっていききたいという思いで一杯でございます。今後とも、米原市に対する息

憚のないご指導・ご鞭撻を賜りますことを心からお願いして、開会のご挨拶とさせていただきます。今後ともよろしく願いいたします。

事務局：彦根市長として和田市長が新たに就任されましたが、市議会の関係で欠席となりました。メッセージを頂戴していますので、代理出席いただいている彦根市都市建設部長よりご代読いただきます。

藤原委員（代理）：本日は、市長欠席のため、代理で出席させていただいております。どうぞよろしく願いいたします。市長からメッセージを預かっておりますので、皆様へお伝えさせていただきます。

今年4月の彦根市長選挙におきまして、新たに彦根市長となりました和田裕行でございます。本日は、令和3年度の第1回目、そして私が市長に就任して1回目の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会が開催されるとのことですが、別の公務の日程と重なりまして、本日は欠席とさせていただきます。私もたいへん残念に思っておりますが、ご出席の皆様におかれましては、なにとぞご容赦くださいますようお願いいたします。

さて私は、市長就任以前から、将来の夢として近江鉄道にトーマスを走らせたいと強く願っております。できれば、蒸気機関車にトーマスのカラーリングをして走らせることが私の理想とするところですが、あまりそこにこだわらず、別の形であっても全国の皆さんに喜んでいただけるのではないかと考えております。仮に実現すれば、近江鉄道の集客だけでなく、沿線の活性化にも大きく貢献すると考えられますので、今後何かの折には皆様にご相談に乗っていただければと思っております。また、本日は将来の近江鉄道線のあり方を決定する近江鉄道沿線地域公共交通計画について審議される重要な会議と聞いております。ご出席の皆様の活発な議論により、近江鉄道線の将来が明るく、確かなものになることを祈念いたしまして私のメッセージとさせていただきます。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

三日月会長：改めまして、こんにちは。今日もそれぞれにお忙しいところ、米原市役所にお集りいただきまして、ありがとうございます。また、常日頃、後ほど報告される、近江鉄道線を盛り上げるために、さまざまな活動にお力添え・ご尽力をいただいていることを心から敬意を表し、感謝を申し上げたいと思います。また、冒頭、米原市長からもご挨拶がありましたけれども、米原市長をはじめ、市役所の皆様方にも、本日の会議の準備、また、おもてなし等にご協力をいただきました。心から感謝を申し上げたいと思います。

また、今日はそれぞれの市町から、さまざまなパンフレットのご紹介、ならびに地域女性団体連合会の山本副会長から、お酒やご飯のお供になる日野菜のお漬物も頂きました。政所の平番茶もございますので、適宜、のどを潤していただいて、会議に臨んでいただきますよう、ご案内申し上げます。なお、恒例になりましたけれども、会長が議長を務めさせていただきます。円滑な議事進行にご協力を賜りますことをお願い申し上げて、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

2 報告

(1)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1により説明

三日月会長：ご報告のあった内容につきまして、何かご質問等はございますか。後ほどの(2)の報告事項、こういう状況にありながら、取り組んできたこともございますので、一括し

て報告をいただいた後に、ご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 2-1～2-3 により説明

三日月会長：とても気合の入った説明で、しかし、ほとんど文字ばかりでしたので、もう少し写真等があると、いろんなご紹介ができたかもしれません。おかげさまで各地域や会社で国の支援を受けながら、さまざまな取組が展開され、今年度も展開していくというご報告でございました。

関連いたしますので、次に今年度、近江鉄道沿線地域における公共交通の利用促進に関する調査を近畿運輸局が実施されるということですので、ご紹介いただけますか。

飯田オブザーバー：資料 2-4 により説明

三日月会長：国としても、「近江鉄道沿線高等学校の公共交通機関の利用に関する調査」を予定しているということです。この間議論のあった特に通学等の利用実態を調べて、さらに利用していただくためにどういう取組ができるのか、検討していくということでございます。これまでの報告事項・内容等に、何かご質問・ご意見のある方はいらっしゃいますか。

岸村委員：高校生を対象にした調査をいただくということです。地域公共交通を将来にわたって支えていく点で考えますと、やはり次世代となる高校生に、公共交通のよさ・大切さを感じてもらうことは、非常に重要だと考えております。通学等において利用してもらうことももちろんでございますが、そのためには、保護者の負担軽減、それから、利用を促すための料金設定、部活動・校外学習等の団体利用等にご配慮いただく等、ご検討いただけたら、たいへんありがたいと考えております。また、利用を高めていただくためには、通学時間帯の運行本数についても検討いただけるとたいへんありがたいと考えております。併せて、よろしく願いいたします。

三日月会長：大いに検討いたしましょう。その前に、教育委員会としては、調査への全面的な協力をお約束いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。公立高校も私立高校も、全面的に協力してもらうようにバックアップしていただきたいと思います。

その他、何かございますか。

宇都宮委員：ご報告ありがとうございました。単に近江鉄道線のためというよりは、沿線全体が活性化して盛り上がっていく感じがあります。第三者的なコメントで恐縮ですが、とても心強く、私自身がわくわくするようなご報告であったと思います。

教育委員会からもお話がありましたが、特に通学定期について、自治体が補助されているということでした。実は交通経済学の教科書では、何年も前から、こうすべきであるという議論があったのです。通学定期補助は、沿線の若い人の教育を支えるもので、これが全部鉄道会社の負担、つまり結果的に鉄道に乗った人だけが学生を支えるという構図になっているのは、不公平な仕組みです。つまり、通学定期の割引分を交通事業者がすべて負担するということは、結果的に事業者が課す運賃に上乗せされます。運賃は誰が払っているかと言うと、鉄道を利用している人です。言い換えると、クルマを使っている人は負担していないこととなります。けれども、本当は高校生も含めた通学、教育というのは本来地域で支えるもので、教育政策ということを考えても本来、こちらのほうが正しいと、経済学的には常に言われてきた議論なのです。実際、通学定期の割引というのは、明治時代に国策として国鉄が始めたのがきっかけです。そういう意味では、今回、東近江市、そして

新たに他の市町も始められるということは、ある意味では、非常に理にかなった施策だと思ひまして、経済学者の一人として、コメントさせていただきました。

三日月会長：たいへん重要な観点からのコメントだったと思ひます。その他、何かございますか。たいへん多くの取組をしてきましたし、今年度もいたします。また、国からは調査もあれば、観光庁の令和2年度第3次補正での補助金がついたということですので、近江鉄道線のみならず、繋がる信楽高原鐵道、さらには、ワーケーションを考えた施策等とも連携して取り組んでいくこととございます。

一方、冒頭にご説明があったように、輸送実績は、ご利用者が100万人以上減り、営業損益は鉄道事業だけで8億円の赤字ということとございます。こういったことが出発点に、もしくは、前提になっていくのだろうということをお場では共有したいと思ひます。それでは、進行の時間等もございまして、ほかにないようでしたら、この報告事項をご確認いただいた上で、これ以降、議事に入ってまいりたいと思ひます。

3 議事

(1) 令和2年度事業報告および決算について

事務局：資料3、4により説明

三日月会長：監事をお務めいただいた日野町長、何かコメントはございますか。

堀江委員：監査報告書にあるとおり、適正と考えております。

三日月会長：何かご質問・ご意見等はございますか。先ほど報告のあった内容とも一部、重複することがあったかもしれません。もしご意見等がないようであれば、令和2年度 当協議会の事業報告および決算を承認することにご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：異議なしと認め、承認されたことと決定いたします。ありがとうございました。

(2) 近江鉄道線活性化分科会および近江鉄道線再構築分科会の設置について

事務局：資料5により説明

三日月会長：今、事務局から説明がありました、新たに分科会を2つ設置したいという提起に対しまして、何かご意見・ご質問等はございますか。特に、この運営改善・事業改善を図っていく期間ですので、より具体的な取組をこの法定協議会の下に、これらの分科会をつくり、進めていきたいという計画でございました。それでは、この内容につきまして、採決を行いたいと思ひます。両分科会設置をご承認いただけますか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：ご異議なしと認め、両分科会を設置することとさせていただきます。また、具体的な両分科会での検討結果を法定協議会等にご報告いただきますので、それを受けて、それぞれの委員の方にもご意見をいただきながら進めてまいりたいと思ひます。

(3) 近江鉄道沿線地域公共交通計画原案について

三日月会長：次に、議題(3)「近江鉄道沿線地域公共交通計画原案について」は、資料6ならびに資料7になります。今年度策定する地域公共交通計画に基づき、鉄道事業者と沿線自治体と関係者が一体となって、運営改善に向けて取組を進めていくにあたりまして、上下分離方式を取ることにしております。令和6年度に行います上下分離以降、鉄道の運行を

担う第二種鉄道事業者をこの段階で決定し、鉄道事業の取組自体を明らかにしたほうが、今後の具体的な検討をしていく上で望ましいであろうと考えております。つきましては、皆様にお諮りするために、まずは第二種鉄道事業者につきまして、ご協議いただきたいと存じます。

①第二種鉄道事業者について

事務局：資料6により説明

三日月会長：今後、どのように発展・活性化させていくのか、また、維持・存続させていくのかという地域公共交通計画原案を議論してまいります。それにあたり、令和6年度の上り下り分離以降、いわゆる、上物である鉄道の運行を担う第二種鉄道事業者をどうするのかについて、そもそも法制度がどうなっているのか、また、他の地域でどうなっているのか、どういうことを期待するのか、説明がございました。この時点までで、何かご質問・ご意見等がある方はいらっしゃいますか。要は簡単に言うと、今、担っていただいている近江鉄道(株)にするのか、それ以外に募るのかというのが、主要なテーマです。そのことについて、皆様がどのようにお考えになるのかについて、この場で決めて先に進もうということです。いかがですか。

西川委員：私は近江鉄道線の第二種鉄道事業者につきましては、近江鉄道(株)しかないという思いで述べさせていただきます。理由は3点ございます。1点目は、これまで120年にわたりまして、近江鉄道(株)は安全運行に努めていただいて、今日まで至っております。説明にもございました、ノウハウ・人材、あるいは、体制の面でも、問題ないと思います。大袈裟な言い方かもしれませんが、近江鉄道(株)は県民の誇りになっているのではないかと考えております。

2点目です。私は現在、滋賀県の観光振興を担っています。観光地を結ぶ広域観光を考えたときに、近江鉄道(株)は当然、鉄道をお持ちですけれども、バスもお持ちです。グループの中ではタクシー、あるいは、船、ケーブルカー等もお持ちになっていますので、駅を拠点とした観光振興を図る上では、すごく大きな効果・成果を上げられる会社だと思っております。

3点目です。当団体も、市町との関係もしっかりと連携しているのですけれども、今、説明を聞いていまして、近江鉄道(株)はしっかりと市町と連携されておりまして、運営改善計画に努めておられます。先ほどの令和2年度の事業は、しっかりと活性化の成果を上げておられます。令和3年度におきましても、高校生を活用したイベントのほか、先ほどの説明の中で、びわ湖ホールと近江鉄道(株)がコラボをされると言われていましたが、私がびわ湖ホールで事務局長をしていたときには、全然考えられなかったことです。そんな新しい取組を始めておられますので、総合的に考えますと、やはり近江鉄道(株)しかないのです、ぜひとも近江鉄道(株)に決めていただければと思います。

有村委員：今ほど、知事から近江鉄道(株)で行くかどうかというご発言がありました。他委員からもご発言がありましたけれども、結論から申し上げますと、やはりノウハウをお持ちの近江鉄道(株)に担っていただきたいという意見でございます。いろんな機会を捉え、私からもお話しさせていただいておりますけれども、人材派遣や車両・設備等に関しましても、西武ホールディングスからの支援のあることが、いちばん他の事業者と比較をした上でも、そのサポートの手厚さが大きな要素として、ぜひ近江鉄道(株)に担ってい

ただければ、ありがたいという思いであります。

それとともに、特に若手社員の皆様が誇りを持って仕事をされていることもございます。そういう点におきましては、今後も地域に愛されることはもちろんでございますが、今後の鉄道施設の整備は、第三種事業者である自治体が担うこととなりますので、第二種事業者の近江鉄道(株)においては、意欲のある若手社員のご提言等も取り入れながら、利便性向上により努めていただくことも、併せてご期待を申し上げたいと思っております。

堀江委員：日野町としましても、近江鉄道(株)にお願いしたいという思いでございます。いくつか理由はありますが、25 ページに「第二種鉄道事業者に対して期待する事項」のうち、町としましても、③の「二次交通との接続」がポイントだと思っています。先ほどもお話がございました、バス・タクシー等とうまく連携していくことが、これからの可能性を大いに含んでいるのではないかと思います。

冒頭の報告にもございましたが、当町では、今後3年間で公共交通の再編をしていこうと思っております。その上で、近江鉄道(株)のご協力も必要になってくることもあり、ぜひとも近江鉄道(株)にお願いしたいこともございます。そして、せっかくの機会ですので、もし近江鉄道(株)に頑張ってもらえるのであれば、2点ほどお願いしたいことがあります。

1点目は、先ほど申し上げました、鉄道のみならず、バス・タクシーとの連携が今後、かなり重要になってくることです。部門が違うとは思いますが、密に連携を取っていただきたいのです。卑近な例ですと、近江鉄道線で日野駅に到着した瞬間に、もうバスが出てしまっていることが現実にあります。もちろん、その他のいろんな都合があるとは思いますが、同じグループの交通事業者であれば、部門のセクショナリズムではなくて、連携を深く取って、努力していただきたいと思っております。

2点目です。今回、東近江市等がワンコインキャンペーンの取組を活発にさせていただいたと思っております。やはり料金値下げは、大きな1つの施策です。先ほど定期券のお話もございましたが、ポイントではないかと思っています。1人の方に1,000円を払っていただくより、3、4人の方が300円、400円を払っていただくほうが、より活性化して盛り上がると思っております。そういったことも、柔軟に捉えていただきたいと思っております。

小西委員：事務局でまとめていただいた5項目の「第二種鉄道事業者に対して期待する事項」がありますが、これについては近江鉄道(株)にコミットしていただければ、いちばん望ましいのではないかと思います。よろしく願いいたします。

平尾委員：いまさらの議論になりますけれども、上下分離方式で5市5町は、下部の責任を持つこととなります。当然、パートナーとしての上部を、どのように選定したのかについては、後世を含めて、自治体が説明責任を持つこととなります。今、出ているさまざまな賛成のご意見は、私も「なるほど」と頷かせてもらいます。しかしながら、物事の選定においては、一定の比較と選定というプロセス・手続きがあったのかについて、答えられる条件が今のところ見られません。たいへん失礼な言い方ですが、「今、ここに集まっている委員が『これでいい』と決めたから、決まったのです」ということで、いいのかどうかです。むしろ、例えば公募をして、第二種鉄道事業者はほかになかったのか、あるいは、ほかに募ったのかどうか、こういったプロセスが必要ではないかと思っております。

「実現に向けて目指すべき方向性」の⑤「持続的で安定的な鉄道事業の運営」ということで、近江鉄道(株)からは「西武鉄道」という名前が出ています。もちろん、この間、い

ろんな議論が出ていますので、ここに書かれている内容は、ほかの事業者にはない支援だろうとは思いますが。若干、立ち入って気になりますのは、「期待する事項」の最後に出てきます、「さまざまな支援を受けられる体制を有している」という文言です。さまざまな支援の中に、経営安定のための資金、財政的な問題等を、上部を運営する上で、近江鉄道(株)本体以外に、西武鉄道ホールディングスが支援するという内容を含んでいるのかどうかです。たいへん僭越な質問になりますけれども、上下分離という点で言うと、上部の運営会社である鉄道事業者が、どのような持続性・安定性を持った経営が望めるのかどうかについても、われわれ下部の自治体が確認をした上で判断したいと思えます。繰り返しますけれども、手続き・プロセスにおいて、今一步、十分ではないと思えますので、意見として発言させてもらいました。

岩永委員：25 ページの資料を見ていて、①～⑤まで方向性が示されております。②～⑤については、これから存分に挑戦をしていけばいい内容だと思えますが、①「地域鉄道の安全・安心な利用」だけは別格だと思っています。私は議論が始まる前から、とにかく安全性の確保が大前提になってくると何度も申し上げております。

先ほどもご紹介がありましたとおり、信楽高原鉄道も上下分離をして、施設を保有する第三種鉄道事業者に甲賀市が位置づけられております。ただ、甲賀市が自ら保守管理をする技術力は十分に持ち合わせていないわけです。実際は、第二種鉄道事業者の信楽高原鉄道に施設の保守管理を委託して、安全性の確保に努めているところであります。

先ほど米原市長がおっしゃったような公募であるとか、さまざまな決定プロセスはたいへん大切になってこようとは思いますが、安全というものを考えたときには、しっかりと近江鉄道線の現状や、強み・弱みをしっかりと把握することが大切です。安全運行ができる事業者を選定する意味においては、保守管理の技術力を持っている点で、近江鉄道(株)が第二種鉄道事業者になっていただいて、今後の話かもしれないけれども、第三種鉄道事業者の保有する施設の維持管理・保守管理も含めて、信楽高原鉄道と同じようなかたちで関わっていただくのが、安全を確保していくために最重要ではないかと考えております。

三日月会長：それぞれの観点から、ご意見が出されました。そのほかにございますか。

宇都宮委員：私からは1つだけ、手続き論も含めて申し上げます。実は、ヨーロッパの上下分離というのは、ヨーロッパの規則で入札をしなさいという規定がございます。そういう意味では当然にして、第二種事業者が従前の事業者であることは前提にしていらないのですが、実を言うと、ヨーロッパですら、一定規模の大きさを下回る鉄道は入札をしなくてもいいことになっています。つまり、随意契約で従前の事業者であることが地方鉄道等ではよくあるかたちです。なぜかと言うと、今まさに甲賀市長がおっしゃったように、鉄道というのは、地域に根差し、安全で非常に高度な技術を持っている点がございます。したがって、安易に公募をかけること自体、経済学者がいう取引コストが生じるという考えがあるため、EU では、随意契約という取引も認めているのです。そういう意味において、先ほど透明性の話がございましたけれども、入札を原則とする規則のあるEU ですら、そういう状況です。鉄道の安全認識は、それだけ重要だということだけは申し上げておきます。

あと、私の個人的な意見としては、先ほどもご指摘がありましたように、この地域公共交通計画は、単に近江鉄道線だけではなく、地域全体のネットワークという観点が重要だと思います。そうなったときに、関連事業を持っておられる近江鉄道(株)がおやりになれば、非常に大きなメリットがあるわけです。この点については、かなりロジカルに正しい

選択になるのではないかと感じています。

轟委員：入札が適切でない場合もあるというのは分かりますが、その一方で、第二種事業者の選定をはかる上では、公募も1つの方法かと思えます。今はまだ決定していない段階であり、これから選定して最終的に決定するにあたり、第二種事業者に何を求めるのかをしっかりと議論した上で最終的に決める、そのプロセスが重要だと思います。

都市計画・まちづくりの立場から申し上げたいのは、次の議題で出てくると思いますが、近江鉄道沿線地域公共交通計画原案の冒頭に、国の第2次交通政策基本計画の目標の1つ「コンパクト・プラス・ネットワーク」が掲げられています。第三種事業者の市町・県においては、駅を中心としたコンパクトな市街地形成に向けて本格的に取り組んでいこうとしています。資料7-2には、県の都市計画区域マスタープランや市町の都市計画マスタープラン等が掲載されていますが、県・市町としても、人口減少・少子高齢化の中でこれからの市街地をどう形成していくか、どのようにまちづくりを行っていくか、検討を進めているところです。第二種事業者においても、しっかりとその役割を担っていただくことを、伝えておく必要があると思います。

それらをふまえ、3点、申し上げます。1点目は、これから少子高齢社会・成熟社会を迎えるにあたり、市民生活のセーフティネットとして、利便性をはじめとするサービス向上をはかっていただきたい。

2点目は、交通のベストミックスです。各市町においても地域公共交通計画の策定を検討している中で、駅を基点としたバス・タクシーをはじめ、さまざまな交通事業者等とも、柔軟に連携をはかっていただきたい。

3点目は、住民・来訪者のための駅舎および駅周辺空間において、にぎわい創出・まちづくりを進めるために、市民・行政をはじめ、さまざまな民間事業者等とも、しっかり連携していただきたい。それらによって、沿線文化の醸成に寄与していただきたい。

第二種事業者の決定においては、以上の点をふまえていただきたいと思えます。

逢委員：皆様がおっしゃったことはよくわかるのですが、近江鉄道(株)は歴史、運営ノウハウ、コスト、それから、知名度でかなり優位に立っているのではないかと考えています。ただ、今の状況では、5市5町の納税者をどのように納得させるのか、つまり、今の体制・体質をどのように構造改革をしていくのかがポイントということです。

それから、どのような営業努力をするのか、見えるようなものがなければ、おそらく納税者は納得できないと思っています。近江鉄道(株)が運営することに反対ではないですけども、要するに、見えるようなものが需要ではないかと思っています。

塚本委員：例えば、公募でその他の交通事業者を考えたときに、近江鉄道(株)以外にどのような事業者が該当するのか、私の頭にはまったく思い浮かびません。歴史上、近江鉄道(株)が現在に至るまで安全運行に努めて、運営していただきましたことへの敬意も含めまして、近江鉄道(株)への期待はあります。

25ページの「期待する事項」について、私の願いといたしましては、近江鉄道(株)が今後、どんなことに力点を置いて、運営していくのかという宣言文があればいいと思っています。今、委員がおっしゃった納税者等への理解も含めまして、厳しい言い方になるかもしれませんが、一部の利用者、市民・住民、納税者の中には、近江鉄道線が赤字運営に至った今までの責任はどこにあるのか、何が原因なのかとお考えになる方もおられると思います。これから、多額の税金を投入して再生していくわけですから、今後、公益に資す

る、どのようなことをしていくのか、近江鉄道(株)の宣言文として出していただけたら、第二種鉄道事業者としての期待を埋めていけるという安心感が生まれるのではないかと思います。

上野委員：個人的なことと言えば、75年前に初めて近江鉄道線に乗りました。当時は轍(わだち)の電車でしたが、その面影がいまだに残っています。というのは、いろんな事業が展開されていくのですけれども、文化財としての近江鉄道線のあり方について、1例として、「近江鉄道ミュージアム」と連携してイベントを行うとか、あるいは、ミュージアムを利用する学校関係に働きかけていく等も考えられます。

活性化と言いましても、何かイベントをするだけではありません。委員ならば電車くらいは全線に乗らなければと思って2回ほど乗りました。八日市駅から尼子駅までの間、1つひとつの駅間で次の駅周辺の名所や公園の紹介、近江商人の説明等が電車内で流れてきます。そのときに車窓を見ていましたら、彼岸花、ひまわり、ソバの花の群生地等が沿線を飾っています。1つのイベントではなく、これらの日常化された場所がしっかりと続いていくといいのではないかと思います。今日も電車で来たのですが、乗り心地がいいことはありませんけれども、文化財として残してほしいと常に思っています。

山本委員：先ほどの委員と同じで、近江鉄道線の歴史を思うと、近江鉄道(株)にお願いするしかないかなど。ほかに思いつく事業者はございません。先ほどの日野菜の話ではないですけれども、昔は日常生活に必要とされていたのですが、今は社会、時代が変わってきて、交通機関が変わり、人口が少なくなり、食生活が変わってきたから、日野菜も離れつつあるのではないかと思います。

一方で生活リズムが変わったからもうダメなのではなくて、昔のよさを取り戻さなければならない、大量生産・大量消費から変わろうとしている時代ではないかと思います。映画をつくってくださるように、今はチャンスではないかと思っています。近江鉄道線に昔のよさを取り戻すためのチャンスをいただけるのではないかと期待しております。

大塚委員：何と言っても、歴史があることが大きいと思います。先ほど甲賀市長から、信楽高原鐵道の件で、「安全第一」の運行を経験されているお話を聞いて、そういうことなのかと改めて思いました。

報告書の中でも、いろんな取組をいただいていること、それから、近江鉄道(株)から、西武鉄道でいろんな工夫をされていることを形として見させていただきました。例えば、今、米原駅に青い電車があるのですけれども、西武鉄道ではドラえものの「どこでもドア」のラッピング電車が走ったとか、すごく斬新な思いつきをされていることも知っております。系列で斬新なことをされているので、何かヒントをもらっていただけるのではないかと思います。

また、先ほど納税者のお話もありましたけれども、近江鉄道(株)に決まれば、決意表明として、どんな鉄道にしていくという前向きなメッセージを沿線住民に出していただけたらいいと思っています。近江鉄道(株)以外に相応しい鉄道事業者があるのか、今のところ、わからないので、近江鉄道(株)しかないと考えています。

もう1つ、私の住んでいる地域の方は、何らかのかたちで近江鉄道(株)の関連で勤められた方がたくさんいらっしゃいます。電車・バス・タクシー等、馴染みの深い、歴史のある会社ですので、ぜひお願いしたいと思います。

高村委員：県民・市民・町民の皆様が納得していただくには、公募が1つの手段と思うわけ

ですけれども、応募してこられる事業者をどれだけ正確に検証できるのかということになります。近江鉄道(株)については、数字だけではないデータと言いますか、いろいろと感覚とか、沿線市民がしっかりと持っているわけです。ある意味、正確な検証ができていないのではないかと思います。そういう中でも、最初から決めつけてはいけない、ちゃんと手順を踏まねばいけないという話もあろうかと思います。

しかし、ここは近江鉄道(株)にお任せして、その代わり、既存の考え方ではなく、JR近江八幡駅からJR西日本が乗り入れ、近江鉄道八日市駅まで直通運行してもらおうくらいの極端な計画を立てていただいたり、それだけではなく、ぐるりと回っていただいたりしてもいいと思います。今の乗降客や採算ラインも踏まえて考えていただくと、経済活性化にも寄与するのではないかと思います。

それと、各沿線市町において、都市拠点と地方拠点のネットワークを構築しておられると思いますけれども、そのネットワークによって、近江鉄道の駅を今まで以上に、もっと強くしっかりと結びつける計画を立てていただけると、ありがたいと思います。

三日月会長：それ以外に、行政関係、また、事業者の方々で何かご意見等はございますか。1点、事務局からお願いします。

事務局：本日お諮りしております資料について、若干補足をさせていただきます。この法定協議会における、近江鉄道線の今後の活性化に向けた議論ですけれども、近江鉄道(株)から、「自社努力だけでは、継続が困難」とあり、地元の要請も受けまして、県、沿線5市5町、関係団体とで協議をしてまいりました。既に決定していただいているように、運営改善に取り組んだ上で、上下分離に移行するというところでございます。

先ほども、公募あるいは選定という表現でご議論いただいておりますけれども、事務局で前提としておりますのは、まずもって近江鉄道(株)が上下分離の要請を受けて以降、現在も安全に、第一種鉄道事業者として運行していただいている前提があると思っております。まったく何もないゼロから、事業者を選定する状況ではないと思っております。

そういった意味で、本日お集りいただいている趣旨は、沿線地域、自治体、あるいは、関係団体として期待するものは何かということをお示しして、それに対して、近江鉄道(株)は、それにお応えいただけるのかどうかを、まずご議論いただくのが大事なのではないかということです。そういったことを前提にご議論を深めていただければと思います。

三日月会長：多くの委員の方からご意見も頂きました。そして今、事務局からの補足もございました。多くの方から述べていただいたように、現在運行を担っていただいている近江鉄道(株)が、どのような思いで、どのような決意で、今後に臨もうとされているのかも、たいへん重要な論点・視点であろうかと思いますので、近江鉄道(株)の飯田社長からご発言を頂きたいと思っております。

飯田委員：近江鉄道(株)の決意、取組姿勢について、あらかじめ資料にまとめたものをお配りしました。こちらを読み上げるかたちで意思表示をさせていただきます。

<当社の目指すもの>は、会社としてのいわゆるポリシーでございます。“地域・社会の発展、環境保全、安全で快適なサービスの提供”は、鉄道事業のみならず、様々なモードまたは交通事業以外でも共通の近江鉄道(株)としてのポリシーであるのご理解いただければと思います。これまでもこうしたポリシーに則って事業を進めてきたわけでございます。

創業から125年、鉄道線の開業からも123年ということで、地域の皆さまにずっと支えて頂いたことについて、この場をお借りして改めて感謝御礼を申し上げたいと思っております。

鉄道事業を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展等の影響をうけて収入が減るといことがずっと続いてまいりました。こういうことに対し、経費削減その他工夫をしてまいりましたが、先程事務局の方からもお話頂いたとおり、一民間事業者での事業継続が困難という見通しに至ったわけでございます。そういう中で、2016年に県および沿線市町の皆様に対しまして「近江鉄道線の今後のあり方」についてご検討願えないかという申し入れをさせていただき、今日この場に至るまでさまざまな角度からこの地域におけます近江鉄道線のあり方をご協議いただいていたわけでございます。

そして昨年度には、2024年度からの「公有民営方式による上下分離」への移行と、それ以前の3年間を運営改善期間として、沿線自治体、沿線住民の皆さま等と事業者が一体となって、より良い状態になれるよう取り組んでいくことになっておりまして、事業者としてしっかり取り組んで参りたいと考えております。その内容を以下に記載してございます。

まずもって「①安全安心」でございます。“さらなる安全輸送の追求”をトップに掲げさせていただきました。これまでも自然災害にとまなう運休はございましたが、長期の運休や2次災害を発生させることなく復旧させることが出来ました。さらには、未然防止策も、経験の中あるいは他社事例を含めた検討の中で行い、リスクの低減を図っております。こういった流れで培ってまいりましたノウハウやスキルに今後さらなる磨きをかけ、輸送の上で最大求められる安全安心なサービスに引き続き務めてまいります。

続きまして、“学生の方々、あるいは高齢者の方々、交通弱者と言われる方々への対応についても一層の充実”に努めてまいりたいと考えております。コロナ禍でも地域の皆さまのニーズに沿い、利用しやすいサービスの提供ということで、具体的には、今も実施いただいております定期券補助、助成券といったものでより良い形での対応を考えていく、あるいは皆様とご相談しながら新しいものを築いていくことを考えているものでございます。

次に「②地域の賑わい創出」に努めてまいりたいというものでございます。まず“交通ネットワークの充実強化”では、これも何名かの方々からお話を頂きましたが、他の公共交通との連携という意味では、現在当社グループが受託運行させていただいておりますコミュニティバス・コミュニティタクシーとの連携を強めることは当然でございますが、そうしたものを初めとして、現在近江鉄道グループで運営しております様々な交通網との連携をより深めてまいりたいと考えているところでございます。それから、“地域住民の皆様との協働に基づくサービス向上”でございます。これまで当社のみで実施してまいりましたイベント等だけでなく、活性化分科会、あるいは近江鉄道みらいファクトリーといった既に活動がなされているものもでございます。こうした活動の中から新たな需要を生み出し、さらなる活性化に地域住民の皆さまと共に取り組んでまいりたいと考えております。

3点目として、「③持続的な経営」をあげさせていただいております。“西武グループからの継続的なサポート”でございます。今もそうですが、要員、車両、その他線路や様々な中古資材の提供を受けております。こうしたことは、今後も引き続き西武グループからの協力をもらえることを確認しているところでございます。

最後になりますが、近江鉄道線は開業以来、通勤や通学など地域の鉄道として沿線の多くの皆さまにご利用いただいております。湖東地域におけます重要な交通インフラの一端を担ってまいりました。これからも地域の皆様に必要とされ続けるように努力を重ねてまいりたいと考えてございます。

この後、まだ近江鉄道(株)として進めていかなければならない、さまざまなこともござ

います。スキームに関しまして、もし第二種鉄道事業者ということで務めさせていただく折には、現在の近江鉄道(株)、あるいは、そこから分社化した会社として運営することも考えておりますので、その点、お含みおきいただければと思います。

最後になりますけれども、既に行われている取組として、先週の土曜には、東近江市でガチャコン祭りを開催しました。東近江市からもご協賛いただき、あるいは、沿線市町の方々から多大なるお力添えをいただいて、無事に終了したことについて、改めて御礼を申し上げたいと思います。1,200人を超えるご来場をいただきました。冒頭に事務局からもお話がございましたが、7月10日からは、近江ナゾトキ電車ということで、電車に乗って、謎解きを通じて沿線の魅力に触れていただく企画をしております。終了したガチャコン祭りと、これから行われる近江ナゾトキ電車と、2つのイベントをご紹介します。

こういった取組を今後もいろんなかたちで持続・継続させていきたい、あるいは、まったく新しい企画、いろんな取組もできようかと思っております。そういったものに関しまして、地域の皆様とともに、沿線の発展のために近江鉄道(株)として、しっかりと尽力してまいりたいと申し上げて、決意表明と言いますか、私どもの現在の思いを述べさせていただきました。お時間をいただいて、ありがとうございます。

三日月会長：今、近江鉄道(株)からお話がありました。これまでのことを踏まえて、また、今、お話のあったことを含めて、何かご意見・ご質問をお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

平尾委員：説明ありがとうございます。1点だけ、分社化という言葉が出ましたが、どのように捉えていいのか、われわれは戸惑っているわけです。先ほど申し上げましたように、近江鉄道(株)本体を西武鉄道がいろいろなかたちで支援することをもって、持続的・安定的な経営を図っていくことまでは承知していたわけです。分社化となると、近江鉄道(株)の下や横に運営するための第二種鉄道事業者が仮に登場するとなった場合、これを支援するのは当然、親会社と言うか元会社である近江鉄道(株)になります。そのことをもってしても、なお、西武鉄道の持続的な支援はあると理解しておいていいのでしょうか。

飯田委員：今の分社化につきましては、現在の近江鉄道(株)の子会社というイメージでございます。先ほどご紹介いただいた他社事例の中に、まったく同様のかたちではございませんけれども、元々の大手会社から独立して運営してきた会社が、何例かご紹介されていたように思います。イメージとしましたら、それと似たところがございます。

つまり、鉄道事業の収支を明確にしておく必要があるだろうということをもって、分社化したほうがはっきりするのではないかという、進め方の上での1つのスキームでございます。分社化しても、なおかつ、近江鉄道(株)の子会社であることは当然、西武ホールディングスの一員であることに変わりはありません。先ほどから申し上げておりますような、西武鉄道からの人的支援、あるいは、車両をはじめとした、さまざまな資材の支援については、確約が取れていることに変わりはありません。

平尾委員：そうであれば、なおさら、分社化の問題は極めて現実的な話なのか、今後3年間の運営改善期間の中で収斂して、方針が出てくるのかどうか、われわれに先行きの状況をご説明いただけたらと思います。

飯田委員：もし当社が第二種鉄道事業者となりますれば、この協議会の席上でしっかりと経緯について、ご報告をさせていただくこととなります。

三日月会長：そのほか、ご質問等はございますか。予定していた会議の時間を延長させてい

ただきたいと思います。ほかにご意見等がないようでしたら、本席の議事進行をする会長として提案したい事項がございます。

2点お諮りいたします。1点目、当法定協議会で、第二種鉄道事業者を決定したいと思っております。その第二種鉄道事業者は、2024年度から2033年度の10年間、鉄道事業再構築実施計画を担う鉄道事業者として、当協議会で決定したいということです。この協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第6条 第1項に基づき設置している協議会でございます。すべて公開で公平かつ透明性を持って、運営させていただいております。多くの委員の皆様にご参画いただいていると同時に、私、知事を含め、沿線市町の市長・町長の皆様方におかれましては、市民・町民の負託を受けて、ご参加いただいております。こういったメンバーで議論し、決定することに、私は合理性が担保されていると判断しております。この協議会で上下分離後の鉄道事業を担っていただく第二種鉄道事業者を決定することについて、提起させていただきます。

2点目、その鉄道事業者には、近江鉄道(株)を充てることを提案させていただきたいと思っております。理由はいくつもあります。私自身も直前まで悩み、考えましたが、4つを理由にしたいと思っております。1つ目は、何より安全性でございます。鉄道事業者である以上、乗る人・運ぶ人を安全に運行できる会社であることについて、その責任が果たせるかどうかです。近江鉄道(株)は、さまざまな苦労はあったとは思いますが、この間、それを担ってられました。2つ目は、継続性でございます。現在もそうですが、今後3年間、運営改善期間を設けた上で、令和6年度から上下分離で新たな運行形態に移行していく継続性を担う会社として、どの鉄道事業者がいいのか、他の事業者では、代替性が困難ではないかと判断いたします。3つ目は、関係性と発展性でございます。沿線市町との関係、また県との関係、観光・教育をはじめとする諸団体との関係、ならびに、後半にご指摘がありました、西武ホールディングスとの関係を含め、これらの関係性を大事にしながら、さらによりよくしながら、今後のさまざまな課題を抱える、同時に可能性でもある、例えば、人口減少も長寿化もそうでしょう。コロナで冷え切った観光をどのように発展させていくのか、沿線事業者、また市民・町民の皆様方の移動手段となる発展性に期待したいということです。4つ目は、何よりいちばん心配していた、近江鉄道(株)が引き続き、鉄道事業者として運行しようかと決意いただいたことです。鉄道事業を運行することは、並々ならぬ苦労・ご負担もあろうかと思っております。もちろん会社としての責任を果たしてもらうことが必要ですが、コロナ禍でさらに不透明性・不確実性が予想される中で、引き続き第二種鉄道事業者として運行を担いたい旨の意思表示がございました。

したがって、もう一度、総括をいたしますが、会長として2点、この場で提起させていただきます。1点目は、法律に基づき設置された、当協議会で、第二種鉄道事業者を決定することです。2点目は、その第二種鉄道事業者に近江鉄道(株)を充てることについて、改めて提起させていただきたいと思っております。2点の会長からの提起にご賛同いただけますか。

平尾委員：意見があります。知事の提案はもっともだと思いますが、1点だけ確認します。先ほど飯田社長に確認させてもらったように、現在の近江鉄道(株)を第二種鉄道事業者とする判断を今、知事は求められたように思います。飯田社長から今後、分社化を想定されていると明言されておられます。私たちは「現在の近江鉄道(株)を第二種鉄道事業者にする」と本日判断したとして、少なくとも運営改善期間の3年間に、分社化される方針があ

ると私は認識しているわけですが、このことについては齟齬が生まれないのかどうか、確認だけはしていただきたいと思います。

三日月会長：その他、ございませんか。今のご質問について、飯田社長から何かご見解はございますか。

飯田委員：分社化等については、運営改善期間の間に理由や内容をしっかりとお示しさせていただき、2024年の上下分離のときに、分社なら分社というかたちになるということでございます。

三日月会長：会長といたしましては、改めて2点、提起させていただきます。1点目は、この協議会で第二種鉄道事業者を決定すること、2点目は、2024年から2033年までの10年間、近江鉄道(株)、ならびに、近江鉄道(株)から分社化を検討されている会社に、第二種鉄道事業者として運行を担わせることをこの場で提起させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。もちろん会社として、分社化の計画がある場合には、しっかりと当法定協議会で諮っていくことにいたしましょう。

小西委員：私の感覚では、2つのことが一緒になってしまっています。ここでは、第二種鉄道事業者は近江鉄道(株)にしておいて、分社化はまた別の議論にしておかないといけないと思います。当然、近江鉄道(株)がやっておられる、ほかの事業もあるわけです。それを併せて、この場で決めるというのは、問題があるのではないのでしょうか。取りあえず、第二種鉄道事業者を近江鉄道(株)としておいて、分社化については、別の議論にしたほうがすっきりすると思いますが、いかがでしょうか。

三日月会長：ほかに何かご質問はございませんか。たいへん失礼いたしました。それでは、改めて提起させていただきます。本法定協議会で、第二種鉄道事業者を決定することが1つ目の提起です。2つ目の提起は、2024年度から2033年度までの10年間、第二種鉄道事業者につきましては、現近江鉄道(株)とすることを提起させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。ご異議、ございませんか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：ありがとうございます。会長として提起させていただいた、2点について本協議会でご承認を賜ったことを確認させていただきます。

②近江鉄道沿線地域公共交通計画原案について

三日月会長：3-②の議題につきましては、定刻を経過しており、資料を見ていると、内容が大部ですので、今日ご紹介をさせていただいた上で、詳しくは次回の法定協議会に譲ることになると思いますが、事務局からご説明をお願いします。

事務局：資料7-1、7-2により説明

三日月会長：資料7-2は大部にわたるものですが、今後のためにはこの計画が最重要です。ただ、今日は時間がないので、省略した説明になってしまいました。先ほどから多くのご意見を頂きました、社員・若手の活躍、もしくは、観光面、二次交通との接続、料金面、さらには、生活の移動手段、まちづくりとの関連等も盛り込みながら、よりよい沿線地域にしていく、それを担う鉄道にしていくといったことが求められるということです。この場でご意見等がございましたら、承りたいと思います。本格的な議論をするには、今日は時間がないので、この後、それぞれにおいて賜りますご意見等を踏まえるかたちで盛り込む、また、修正するといったプロセスを経ていきたいと思っています。

この場では、何か全体を通じて、これだけは言っておきたいことがございましたら、お受けしたいと思います。

轟委員：事務局に伺います。今後の意見回収ですが、今日の会議の場だけでなく、意見を出せる機会がありますでしょうか。あと、それらを受けた後、オーソライズを経ずに、パブリックコメントに出すのでしょうか。パブリックコメントが終わってから「原案」の言葉を取る段階もあるかと思いますが、それらのスケジュールを教えてくださいと思います。

三日月会長：大事なことです。では、事務局からお願いいたします。

事務局：正直に言うと、この議題に関して時間がなくなるとは想定しておりませんでした。

本来であれば、この場で頂いたご意見を踏まえまして、修正したものを委員の皆様に見ていただく機会を設けようと思っておりましたが、ご意見を頂く時間が既がない状況です。皆様からご意見を頂く期間を、あまり長くは取れないかもしれませんが、設けさせていただいた上で、その反映状況をさらにお示ししたのもをもって、パブリックコメントに臨みたいということでご理解いただけないでしょうか。

三日月会長：委員、今の答えでよろしいですか。

轟委員：はい。

三日月会長：それ以外に何かございますか。本日は、会長の議事進行にいろいろと問題がございまして、大事な議論でしたので、時間を要したこともございます。大切な計画原案について、十分に意見を賜る時間が取れませんでした。ただ、委員からもお話がございましたので、資料7-2をご覧いただいて、委員の皆様方から改めてご意見を賜る時間を設けさせていただきます。大部、細部にわたる資料ですので、多くのご意見があろうかと思えます。皆様方は団体や地域を抱えていらっしゃる、それぞれ関係者がいらっしゃると思えますので、そういった方々とも、できれば協議・共有していただいて、ご意見を賜る期間をできるだけ長く取らせていただきます。スケジュールありきではなくて、改めて修正原案をみんなで作って、確認した上で、より広く町民・市民・県民の皆様方、また多くの国民の皆様方等にご意見を賜る、いわゆるパブリックコメントを行っていく手続きにさせていただきたいと思えますが、よろしいでしょうか。

一同：「異議なし」の声あり。

三日月会長：それでは、そのように進めることをご確認いただいたということで、今日は皆様からご意見を頂く時間は割愛させていただきます。ご協力、ありがとうございます。以上で、今日予定した議題はすべてでございます。

4 その他

三日月会長：その他、ご紹介・ご意見等がある方はいらっしゃいますか。

逢委員：近江鉄道映画制作プロジェクトがスタートしましたが、私もそのプロジェクトの実行委員も務めております。今回の映画には、近江鉄道線の歴史、沿線で展開されたさまざまな活動を盛り込む予定でございます。

また、役者以外にも地域住民や生徒・学生等、60名以上のエキストラに出演してもらう計画も立てております。いわゆる市民参加型の映画づくりによって、近江鉄道線、そして、自分が生活している地域に愛着を持ち、近江鉄道線の持つ魅力・価値を多くの方々と共有して、地域活性化に繋がりたいと考えております。映画製作として、近江鉄道線の利用促進、

それから、地域活性化の1つの起爆剤になることを願っています。

寄付は1口2,000円なので、ぜひ皆様のご支援をどうぞよろしくお願い申し上げます。また、撮影日は9月23日から25日までの3日間で、26日が予備日になっています。三日月知事は、多忙とは存じますが、ぜひ映画にご出演いただきたいと思っています。車掌役でも運転手役でも何でも、演じたい役がございましたら、脚本は変更できますので、ぜひご検討のほど、よろしくお願いいたします。

三日月会長：ご要望もいただきましたので、ぜひ調整させていただきます。

宇都宮委員：時間が押していますが、1点だけ発言します。その他資料で「第2回公共交通経営実態調査結果（地域公共交通総合研究所）」が配布されています。旅客が5割減少した企業が半分以上（47%）、借金返済に10年以上を要する事業者が全国的に続出しております。この資料は、そういう事実関係を共有するための資料ですが、実は滋賀では、こうした事態になる前に、早くから手をつけて議論してきたのがこの協議会ということになります。これは非常によかったのではないかと思います。今回の事態に直面し、全国の事業者は、なし崩し的にどうしようかという議論になっていますが、そういう意味で、近江鉄道線のスキーム、今後のわれわれのあり方が全国的に注目されていることを付け加えておきたいと思えます。

三日月会長：ますますプレッシャーがかかってまいりました。ただ、おかげさまで皆様のご協力を得て、たいへん厳しい経営状況にあり、加えてコロナ禍で非常に厳しくなっているけれども、こうしてみんなでどうしたらいいかを考える場があり、一定の手続きを踏んで進んできていることについて、お互いに成果として共有したいと思えます。さらに今後も頑張ってもらいましょう。

それ以外に何かございますか。以上をもって、本法定協議会を終了とさせていただきます。ご協力、ありがとうございました。

5 閉会

事務局：委員の皆様方には、長時間にわたりご議論いただきまして、誠にありがとうございました。次回の法定協議会におきましては、地域公共交通計画の最終合意をいただくべく、開催いたしたいと考えております。時期につきましては、今日のご意見と資料7-2へのご意見をしっかりと聞いて、確定する流れでございます。現在のところ、その日程も踏まえまして、10月頃の開催を予定しております。詳しくは改めて日程調整をさせていただいた上で、ご連絡を申し上げますので、よろしくお願いいたします。

三日月会長：今の点は、今日、十分にご意見を賜る時間が取れませんでしたので、柔軟に考えます。10月頃の1回で合意ということではなく、8月、9月、10月といったところで議論をする時間を設けることも含めて、考えたいと思えます。ぜひこの点、改めてご提起を申し上げて、事務局のご案内を修正させていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局：本日は、これで閉会させていただきます。ありがとうございました。

以上