

第3回（仮称）近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議

2019年3月19日（火）14：15～16：15

於：アル・プラザ八日市 4階アピアホール

参加者：

（沿線市町） 彦根市-宮永幹雄・都市建設部交通対策課長（代理出席）、近江八幡市-嵐孝雄・総合政策部次長（代理出席）、甲賀市-橋本義信・建設部長、東近江市-大和田聡・市民環境部長、米原市-本田忠光・地域振興部長、日野町-正木博之・企画振興課参事（代理出席）、愛荘町-森野聖久・企画振興課主事（代理出席）、豊郷町-清水純一郎・企画振興課長、多賀町-山本三千夫・企画課長

（滋賀県） 四塚善弘・土木交通部管理監（地域公共交通担当）

（学識経験者） 土井勉・大阪大学 CO デザインセンター特任教授、宇都宮浄人・関西大学経済学部教授、轟慎一・滋賀県立大学環境科学部准教授

（交通事業者） 小端努・近江鉄道（株）執行役員構造改革推進部長

（その他） 大上真司・（一財）地域公共交通総合研究所副理事長

欠席者：

甲良町

オブザーバー：

原辰幸・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長、山岸斉・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長

事務局（県） 芝 （挨拶）（配布資料確認）（工程確認）

有識者（土井教授） 年度末のお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。今日は、会議の開始時間を直前に15分にさせていただきました。昨日皆さんに連絡があったと思いますが、近江鉄道の八日市駅着の時間とできるだけ合わせようと思いました。皆さん電車で来られましたか？こんなふうに、やり方を工夫していきたいと思います。

3月10日に開催された、住民を交えたシンポジウムに多くの方がご参加くださったということです。今日お越しにいただいている岡山電気軌道の礪野専務と、北条鉄道の佐伯副社長のお話でした。お世辞にもきれいとは言えなかった単線のローカル鉄道ですが、地域の皆さんが「やったるで～」と自発的努力でトイレと駅舎をどんどんきれいにしていった。お金がある人は寄付をしたりする形でも支えてきた。鉄道をみんなで支えようという機運が起こってきたお話でした。参加された皆さんもそれを感じられたでしょう。

それと宇都宮先生が連載されている日本経済新聞の「やさしい経済学」で交通まちづく

りについての資料があります。我々の議論とも関係ありますから、ぜひ目を通していただきたい。

我々の会議の大きな方向性は、近江鉄道の鉄道機能をどうやって継続していくか、ということ。1回目、2回目に議論しました。なくなったら高校生が困る、クルマに転移したら国道8号があふれる。道路拡幅しようとしてもそのお金はバカにならない。どうやって有効に鉄道を活用していこうかということを議論してきました。

今日はよろしくをお願いします。

では1番目の議題、法定協議会の設置に必要なことについて事務局からお願いします。

事務局（県）森原 資料1、2について。前回提示したものをベースにしている。各市町に持ち帰って中身を検討いただき、前回の幹事会で中身を検討したが、特段の修正点もなかったので、この形で進めさせていただきたい。

資料1の1ページ中段に、前回の調整会議でいただいたご意見を反映させた。3番の「基本事項の項目」を議論する上で、こういう視点が必要ではないかとの意見である。基本事項を考える上でのこのような視点を持ちながら、今後のあり方について議論をしていきたい、追記させていただいたもの。

彦根市 基本事項について、彦根市は、こういったことについて市として合意するためにまだ時間が必要かなという状況だ。来年度の法定協議会の設置に向けて市としても考え方をまとめる必要があると思うが、どのぐらい時間をいただけるか？

事務局（県）芝 前回も示したように今年10月の設置を目指しているので、まずはそこが一つの基準点になるかと考えている。それに対してどういった障害があるのかなというのが先だろうと認識している。

彦根市 10月の設置までにこの基本事項の内容について各市町が一定の見解を示して、それで5市5町で合意を得るという手続きという理解でよいか。

事務局（県）芝 おっしゃる通り。資料1④の法定会議が10月。それまでに議会で報告をしていただき、議会の同意を得る段取りである。市町や県の議会にかけるために、8月には合意事項を整理したうえで議会に諮る準備が必要。①②については6～7月までにはある程度固めて、議会同意に向けて準備をしてもらいたい。

彦根市 市として、近江鉄道を存続させることについて目立った反対はないと思っている。今後おそらくこの合意までの間に市として負担しなければいけない金額等が示されると思う。それも含めてきちんと議論がまとまるかは少し不安なところがあるということをご理

解いただきたい。

有識者（土井教授） この、基本設置合意に必要な基本事項の 2 ページに負担内容や存続形態が書かれているので、そのあたり議論いただけたらいいのではないかと。

一つずつ階段を上がっていかないと、皆さんの合意、お気持ちを積み上げるのは難しい。まずは協議会設置に必要な基本事項をご確認いただき、詰めていくということだ。他にご質問等なければこれでご了解をいただいたということによろしいか。

一同 異議なし

有識者（土井教授） ありがとうございます。これから基本事項をしっかりと議論していきたい。次の議題について、事務局より資料 3～6 について説明願います。

事務局（県）森原 資料 2 については、前回、鉄道が無くなった場合に想定される地域への影響、問題点を報告いただき、内容を 8 つのカテゴリに分類した。あくまでも参考で、市町により影響の多寡はあるだろうが、総じて沿線 5 市 5 町の意見を取りまとめると概ねこの 8 点になる。ご参照いただきたい。

資料 3 の 4 ページ。今年度調査事業をしているが、来年度も引き続き議論の材料にするために調査検討を行う。これは来年度、国交省の支援もいただきながら 1600 万円の予算で準備している。国交省から先日、補助金の内示をいただいたところ。地域交通協働トライアル推進事業を活用する。

事業は 2 つ行う。1 つは沿線住民アンケート。サービス改善、利便性向上への要望や、今後の方向性、あり方に関することを住民、事業所の皆さんに伺う。もう 1 つは沿線地域へのクロスセクター効果分析。地域公共交通が無くなることによって、逆に行政にどのくらいコストがかかるようになるのか試算したい。地域公共交通は医療、商業、教育さまざまな分野に関連しており、無くなることで様々な影響がある、それを数値化することによって住民の方に目に見える形で公共交通の重要性を示したい。オプション価値分析は、効果の定性的な分析。近江鉄道線の有する価値を示したいと考えている。

5 ページの、今後のスケジュールについて。現行の活性化計画は平成 24 年から 10 か年計画で、国・県・市町で設備整備の補助、支援をしている。それに代わるものとして、「現行スキームを踏襲する場合」と「事業構造を転換する場合」があるが、現行の活性化計画に代わる計画として、地域公共交通網形成計画、あるいは再構築計画を策定していくことになる。

組織については、現在は準備調整会議があるが、来年度の調査事業は協議会が実施することになる。補助金の受け皿も協議会となる。準備調整会議は来年度中に法定協議会に移行する予定なので、今回補助金をいただく組織を、予め現行の調整会議から来年度設置予

定の法定協の名称に変更していただきたいという要請が国交省からあった。そこで、本会議を「近江鉄道線再生協議会」に替えさせていただきたい。任意の位置づけで、基本事項の合意後、法定協議会に移行したい。事務的手続き上、先行的に会議体の名称だけを法定協議会の名称に変更するもの。その他は一切変更しない。来年度からは新しい再生協議会の名称で、資料に記載している調査検討などを行っていききたい。

地交研（大上） 名称の変更には異存ないが、資料1の1ページ追記の点線の中には「交通だけではなく様々な観点で」と書かれている。多面的な視点を持って検討すると定義しているのに、7ページ別表のメンバーにそういう専門家が入っていないことに違和感を感じる。

事務局（県）森原 現行の調整会議はどちらかというと基本的方向性を議論する場だ。実際の再生にあたって観光やまちづくりの視点については法定協の中でメンバーを拡充するとともに、必要に応じて分科会等を設置して多面的に議論していきたい。メンバーはあくまでも基本合意が得られるまでのものだ。

近畿運輸局（原） 2点ある。1点目は予算について。事務局の説明にあったように、平成31年度予算の成立が前提となるが、地域公共交通協働トライアル推進事業を活用いただくこととしており、予算面でご支援させていただきたい。

本事業は、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、県と複数市町を含む協議会が主体となった協働による、網形成計画の策定等の先行的取り組みをする場合に支援するもの。全国で網形成計画が策定されているが、複数自治体による計画策定の例がまだまだ少ない。一方、行政圏と国民の交通圏は必ずしも一致せず、公共交通ネットワークのあり方を考える上では交通圏の考え方が重要と考えている。交通圏全体を見据えた公共交通ネットワークの形成を後押しするため、平成31年度予算において新たなメニューとして支援するもの。

2点目は名称について。個人的な感覚になってしまうかもしれないが、「再生」という言葉だけでは、「近江鉄道線の事業構造をどうするか」や「自治体の財政負担をどうするか」など、鉄道そのものをどうしていくか、という点に限定されそうな印象を受ける。先ほど指摘があったが、医療や福祉も含めたもろもろを考える上で、「活性化」という言葉を入れていただければ、地域全体で近江鉄道線を盛り上げていくイメージになるのではないかと。「近江鉄道線活性化再生協議会」ではいかがか。

有識者（土井教授） 名称の提案と幅広いアプローチのためのスケジュール感を考えたほうがという指摘だった。

有識者（轟准教授） 資料 4 を使って確認させていただくが、当初の予定が「近江鉄道線地域公共交通再生協議会」だった名称を、「近江鉄道線再生協議会」に変更するということか。略称ではなく、正式名称か。近江鉄道の鉄道だけでなく、それを含めた地域交通をどうするか、沿線の活性化やまちづくりをどうするかの見点が必要だ。資料 5 の第 2 条（協議事項）は従前のままだが、条文にあるようなことだけではないのではないか。先ほど言ったような点も協議できる場にするということを確認しておいたほうが良いのではないか。

有識者（土井教授） 任意の協議会と公的な法定協のの違いだ。法定協では、網形成計画の策定を行う。それにあたっては交通圏として全体で交通をどうしていくのか、あるいは幹線とフィーダーの機能分担などが重要な点になる。今の視点から抜けているわけではない。大上委員の言われた、いろいろなセクターの人に正式に入らせていただくのは法定協か、その分科会だが、それを待っているわけにはいかない。そこで資料 4 の一番下にあるように沿線への効果（クロスセクター効果）を調べましょう、ということだ。医療や教育、道路へのインパクトなどはそこで分析する。その際、広く関係者にもヒアリングをしていかななくてはいけない。法定協の前段としてそういう活動が必要だ。そういう形で進んでいけば、懸念されているようなことには対応できるだろう。

名前については、確かに役割は再生だけではないので「活性化」と入れる方がいいのではと思う。ご意見がなければ名称の変更の変更という形を変えましょうということだ。

名称変更について確認をしたい。

（名称変更について異議なし）

では次の議題、報告書案について地交研から説明下さい。

地交研（磯野） （報告書の説明）（LRT、今後 10 年間の見通しの説明）

地交研（原） （報告書の説明）（バスの部分の説明）

有識者（土井教授） 報告書 67 ページに代替 LRT の初期投資額がある。軌道敷設費が 7 キロとあるが、その 7 キロ以外の区間はどうか？

地交研（磯野） そこまで厳密に検討していない。他の区間でも必要とは思っている。LRT は街中を走るのが基本であり、水口市街なども道路空間の走行を検討すべきだろう。速達性を優先する区間は郊外部だ。この数字は、あくまで試算する上での前提としたものだ。

有識者（土井教授） 高校生は例えば八日市の高校に通うのに、けっこう長い距離を利用

したりするが、それは試算に含んでいるか。

地交研（礒野） LRT 化する場合、街中を走った後また鉄道に戻るなので時間がかかる。それらの想定はしていない。

有識者（土井教授） ということは、代替ルートというよりは、LRT をフィーダーとして入れてみたときにコストがどのくらいかかるかということのを試算したのか。

地交研（礒野） そうだ。

有識者（宇都宮教授） 近江鉄道の現行スキームの設備投資額には、車両の費用はどのような考え方にに基づき試算されているのか。BRT 化や LRT 化の場合、コストがかかることだったか？

地交研（礒野） 車両に関するコストは、表 36 の「車体更新」として記載している。

有識者（宇都宮教授） 新造車ではなく、今の車両を更新して若干きれいになる程度で 10 年間使うイメージか。

地交研（礒野） そうだ。

有識者（宇都宮教授） 本来であれば車両ももう少し刷新できればと思う。沿線に対するインパクトが大きい。

東近江市 気になったのは、報告書 2 分冊目、鉄道を存続するスキームのくだりで、公有民営方式に特化した形でいろいろな論理が進められている点だ。公有民営の範疇に含まれる、みなし上下分離方式や完全な上下分離等ご検討いただいているが、公有民営方式を採用するかどうかはこの協議会の中で全く定まっていない状態と判断している。公有民営方式が近江鉄道、市町どちらにとっても良いと読めてしまうが、自治体としては細かい数字も見ながら、彦根市さんがおっしゃった通り費用がどのくらいかかるかが焦点だ。それが全く見えない中、公有民営方式ありきのニュアンスであることには危機感を感じる。

12 ページの「最後に」は非常に共感した。「次の 4 点～」もまさにその通りで賛成だが、1 ページめくると「公有民営方式に移行し」とある。これは誰が決めたのか？ 公有民営方式ありきに見えてしまい、気になる。このまま活字になって出てしまうのは私は反対だ。

公有民営方式は、複数ある選択肢の中の一つとして議論をさせていただくもので、細かい数字やデータも参考に判断していきたいが、報告書に書かれると公有民営方式ありきに

なってしまうので反対したい。

有識者（土井教授） そのあたりはどのようなスタンスで記載したのか。

地交研（磯野） 自治体負担額を低減するには公有民営方式の導入しかないと考えている。現行に補助金を入れていっても、構造的な転換ができない。資金の垂れ流しになる恐れがあるので、行政からの支援を有効なものにする方策として構造転換できる公有民営方式（上下分離）を提言している。

東近江市 公有民営方式で自治体負担額が間違いなく低減されるということについて、いずれ数字の根拠を示していただけるのか。

地交研（磯野） 現在、減価償却費を 3 億円計上している。事業者が設備を持たなくなれば減価償却費がほとんどかからなくなる。そうすれば自治体の支出も事業者の収支も好転していくし、好転すればさらに自治体の負担額も減るということだ。

東近江市 会計上の観点から考えれば、減価償却費は現金が必要ない経費だ。減価償却費は必要があって会計の中で計上が認められているものと思うが、公有化すると全く消えるのか？近江鉄道の施設の老朽化により減価償却費が大きくなっているという背景もあるが。

地交研（磯野） 減価償却費がなくなるわけではないが、公有民営方式にすることにより、国からの補助金が減額されることなく満額支給されるようになるし、今は補助金対象外の車両関係の費用にも補助金を活用できるようになるなど、あらゆる面でコストが減ってくる。自治体が施設を保有する機構を設立する場合、減価償却費自体はその機構が負担するようになる。事業者は運営だけに専念できるようになる。

東近江市 第三セクターなどを設立したとしても、そこに減価償却費が発生するのではな
いか。

地交研（磯野） 国との協議次第だ。

東近江市 減価償却費そのものの議論をしても意味がないかもしれないが、本来、現金を内部留保しておき、施設の耐用年数が過ぎたらその資金を使って施設を更新するものだろう。近江鉄道が上の運営だけになった場合、資産を持たなくなるので減価償却費が不要になるというロジックは理解するが、実際に施設や設備を保有することになる機関が結局は負担しないとイケないのだろう。国がみてくれるなら良いが、自治体が負担することにな

るのではないか。

地交研（磯野） 自治体が負担するが、その分補助額も増額され、今より負担が減る。車両もそうだ。車両の補助率は現在、規定の補助率（1/3）からさらに減額されているが、それも規定額が補助されるようになる。自治体の負担は今より確実に減ることになる。

東近江市 実例や実績ベースにお話しいただいているとは思いますが、既に公有民営化された事例を示しながら「最終的にどういう方式をとるのか？一つの方法として公有民営化がある」と提案いただくなればわかるが、地交研としては今の段階で公有民営化が良いと断言しているということか。

地交研（磯野） 先に書いたように、他モードによる代替は難しい。ではどんな方法を取るか？それについては皆さんで決めることであって、我々は提案までだ。

東近江市 今の提案については私どもも十分検討させていただきたい。方法についてはこの会議の中で決めていくと理解させていただく。

有識者（土井教授） 報告書の発行者が専門家の立場である地交研だ。これがもしこの会議体が発行した報告書ということであればご意見はまだまだあるかと思うが、今までの経験を勘案した上で上下分離が望ましい、というのが専門家のご意見だ。ただその場合、インフラの負担の仕方についてなど、関心は高いはずだが、それについてはこれから議論していくということによろしいか。

甲賀市 当市は国や県のご協力もいただきながら、信楽高原鐵道を上下分離方式で運営しているが、その立場からは、報告書の結論めいた部分については、妥当な選択肢であろうと認識する。各市町の持ち分が結果的に大きなウェイトを占めてくることになるが、その中での選択肢としては記載の手法が有効だろう。ただ、東近江市さんもお指摘の通り、近江鐵道線には信楽高原鐵道以上に古い施設が多い。橋も長い。信楽高原鐵道は、2013年に台風18号の影響で橋桁が流された際、鐵道を残すかどうかという議論になったが、国や県の協力で復旧した。上下分離して以降は黒字経営をしているという現状がある。それを踏まえると、報告書記載の手法を導入した上で、市町の関心事が金額や負担割合に向かう、というのは決して間違っただけではないだろう。

バスの代替については前回から言い続けているが、鐵道に並行して走っているコミュニティバスにも乗っていただければクリアできるのでは？という気もする。その辺の試算はしていないと思うが。

もう一点は、鐵道を存続するためには利用者を中心に確保しないといけない。コミュニ

ティバス、コミュニティタクシーを駅で結節させる必要性も出てくる。各市町のコミュニティバスの運行計画も近江鉄道線に合わせて編成しなおすなど、そういったことも将来的には必要になるだろう。

有識者（土井教授） 広範にわたるご発言をいただいた。幹線交通と二次交通をつなげていく必要があるのはその通りだ。網形成計画でそのあたりのつながりを作らないと利用促進は難しい。イベントだけでは大きく安定して利用者は増えない。インフラとして残すために地域がお金を出すのも、利用しやすいものにしていくのが目的である。地域のコミュニティバスもうまくネットワークさせ、その幹線として近江鉄道線が維持できればいいだろう。

県（四塚管理監） 東近江市さんからご意見いただいたように、最後の取りまとめの内容は基本的におっしゃる通りと考えるが、この会議で上下分離を決めたわけではない。これから内容を丁寧に説明いただいて検討していきたい。一つのポイントになるのは減価償却費や橋梁などかと思うが、それをどう考えるかというのが大事だ。あとは鉄道会社の最大限の経営努力も前提だろう。それを踏まえてこれからの議論を進めていきたい。

有識者（土井教授） 私の理解が間違っているかもしれないが、年間の赤字が3~4億円、そのうち3億円が減価償却費、固定資産税が1億円。上下分離すればそれを切り離すことができ、上のオペレーションが持続可能なものになるということか。もし赤字にならない運営が可能になるのであれば、上の運行を担当する事業者は公募してもできる可能性がある。下の部分は保守管理に長けた事業者がインフラとして保有することでコスト削減を図ることができる。それに対して自治体の皆さんが出資する—インフラとしての公共交通と上のビジネスとしてのオペレーションを切り分ける、こんなロジックになるだろう。ただロジックだけでは合意とともに、具体的にどのぐらい費用が必要か、今後見ていかないといけないだろう。

公有民営は、インフラとビジネスを分けるという理解でよいか。

有識者（宇都宮教授） 座長がおっしゃった通りだろう。付け加えると、インフラを抱える事業者は、お相撲さんが、相撲を取る土俵が崩れないようにかかりつきりになっているようなイメージ。相撲を取るどころではない。そこがクリアになれば、お相撲さんはどういう技で戦うかなど、これまで以上に取り組みに注力できるようになるだろう。鉄道であれば、沿線における関係性も含めて大きな生産性の向上にもつながるだろう。お相撲さんには土俵固めに汗をかいてもらうのではなく、相撲を取るのに頑張ってもらおうということだ。

東近江市 鉄道事業者の仕事の範疇が気になる。彼らの仕事は鉄道を走らせるだけではないだろう。土俵を固めるのも大きな仕事として担ってもらい、それも採算性に含めた上で、電車を走らせるのではないか。古い施設の更新には大きなお金がかかる。近江鉄道が一番の課題は施設更新になってくるだろう。大きくお金がかかるために経営が困難になる、それをどうにかするために一言い方は悪いが一沿線自治体に丸投げするというのはどうなのか。舞台を整えるのが自治体の仕事なのか。重要な税金を使う話でもあるし、トンネルその他大きなお金がかかる下部分は沿線市町が負担してあげて、事業者は安心して上だけ、という考え方は、私としては理解できていない。費用も含め、すべて考慮した上で最終的に判断していくのが我々担当者の正直なスタンスだ。

近江鉄道さんは経営改善に汗を流されている最中で、去年から今年にかけていろいろ取り組まれている。どういう展開になるか見させていただきながら、土俵を行政が担当すべきかどうか考えていきたい。

地交研（大上） 今回の議論の前提について、改めて申し上げたい。我々が担当しているのは、あくまでも調査のレポートの作成であり、これは我々からの提案であって決定事項ではない。上下分離に移行した場合に、自治体の負担がどの程度になるかについては、今回の報告書ではあえて出していない。近江鉄道さんの経営努力や、その上で発生する費用その他、前提条件についてまず膝を突き合わせて議論してからでないと、数字は出していない。それが今後、法定協議会に向けた合意形成における一番大きなポイントだと考えている。

今回の報告書では、中途半端な数字は出していない。今後、関係者が皆テーブルについてきちんと話し合いながら詰めていきたいし、これからも一緒に議論させていただきたい。

有識者（土井教授） 上下に分けたらあとは上も下もそれぞれ勝手に、というのは望ましくない。費用負担の観点からは、線路使用料をインフラ側が求める方法もあり得るし、そういったことも含めて議論の対象になるだろう。きちんと議論できる場を作らなくてはならないし、皆さんは疑問に思ったことをどんどん出してほしい。大きい方向感がずれてしまうと、何度も同じ議論の繰り返しになりかねないので、一つずつ積み重ねていきたい。

有識者（轟准教授） 公有民営化すれば固定資産税はかからないが、元々そこにあった費用は存在したままで、それが不要になるとか、国の補助金が増額されるとかで会計上は成り立つのかも知れないが、そもそものコスト自体が改善されるわけではない。国の補助金が減っていったらどうなるのか、固定資産税としてあった分はどうするのか？出どころが国税にせよ地方税にせよ、本当に市町が下を持つのかということのを慎重に検討しないといけないだろう。

有識者（土井教授） 固定資産税の支払いを免れることを目的にこういう議論をしているわけではなく、そもそもインフラとしてどうするかが大事だ。行政は公共政策として地域に必要なものをインフラとして行政財産で保有し活用している。公園や道路には固定資産税はかからないのは税金逃れではなく、インフラだからである。

いろいろご質問もあるかもしれないし、この場では聞きにくいこともあるだろう。ぜひ事務局に、忌憚のない意見を寄せていただきたい。

近江鉄道（小端部長） 本会議に対しての、弊社のスタンスを改めてご説明したい。

まず、施設整備のお金を会計上付け替えることで利益を上げたいと考えているわけではない。我々は、近江鉄道線が今後も必要であると考えているが、4～5 億円に上る赤字を抱えたままでは継続的に維持できない状態になる。我々が必要と考えている鉄道をどうやって維持するのか、あるいは維持しなければ代替するのか、そういったことについて皆さんに考えていただくのが弊社の意図であり、利益を上げたいわけではない。利益がなくても、収支的に最低限のところまで継続できれば、それが地域貢献になるかなとも思っている。弊社の利益になるかどうかということでは全くない。

また、「1 時間に 1 本では運行本数が少ない」等といったご意見もあるが、まずは鉄道としての形を整えるのに尽力しているところだ。それが何とかなってから、サービスの改善にも着手できると考えているので、そこはご理解いただきたい。

有識者（土井教授） サービス改善はとっても大事だ。イベントもいいが、サービス改善が本質だ。そのお考えに基づいた取り組みをお願いしたい。

今日の報告書は、皆さんから首長さんまで上げていただき、初めて見たという方も多いと思うが、既に議論した内容にも修正があったということでもあり、皆さんでご理解いただいたうえで、内部での情報共有をお願いしたい。

今日の議論をまとめるとすれば、一つはスケジュール感をもって来年度 10 月には法定協議会を作るということ。そして会議体の名称に「活性化」を入れるということ。その場合、会議の場は利用者代表からバス事業者から大所帯になるので、この会議と実務的な会議の 2 本立てで進めたほうが良いということになるかもしれない。そこは今後の検討だ。こういった点について今日、確認したと考えている。

なお、この場の議論のテーマは「近江鉄道」の活性化や再生ではなく、「近江鉄道『線』」の活性化や再生だ。そういう意味でも、皆さんとは鉄道機能をどうやって持続可能なものにしていくか、という議論もしていきたい。

住んでいて良かったと思える街にしていくために皆さんで頑張っていくんだ、ということについても了解いただけていると考えている。

今日皆さんから出たご意見は今後に生かしていくし、言い足りない意見もぜひ、事務局

に寄せていただきたい。

以上で本日の準備調整会議を終了します。

事務局（県）芝 ありがとうございました。次回は4月に第4回目の協議会を開催します。