

第9回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

2022年3月29日(火) 10:30~12:10

於：東近江市役所 新館3階 317、318、319 会議室

出席者

(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】

(公共交通事業者)

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	野口明・京都支社地域共生室長
(一社) 滋賀県バス協会	野村義明・専務理事
(一社) 滋賀県タクシー協会	松尾武文・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 黒川昭登・交通企画課課長補佐

(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	濱秀樹・事務局長
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：おはようございます。それぞれにお忙しいところ、東近江市へお集まりいただきありがとうございます。また、常日頃公共交通政策、地域経済、福祉などそれぞれの分野や、コロナ対策について御協力頂いておりますこと厚くお礼申し上げます。本日は、限られた時間ではありますが、議題は盛り沢山でありますので挨拶は控えさせていただきます、早速議事に入りたいと思います。

まず、報告事項といたしまして資料1により近江鉄道（株）の経営状況について飯田副会長からお願いします。

2 報告

(1)2021年度近江鉄道株式会社の経営状況について

飯田副会長：経営状況の報告の前に、「近江鉄道資料①、②（列車脱線事故について）」により先日発生してしまいました事故について簡単に報告させていただきます。短期間で二度の脱線事故ということで御利用のお客様、沿線の関係機関の皆様、関係各位には、大変な御迷惑をおかけいたしました。この場をお借りしてお詫び申し上げます。大変申し訳ありませんでした。簡単に事故の経緯について報告させていただきます。

資料①の方が岡路踏切道という彦根口駅付近の踏切でございます。12月27日（月）、前日から大雪が降っておりました次の日でございますが、こちらで13時47分頃脱線したということです。様子は下の写真で御確認できると思います。次の事故も同様ですが、直ちに国土交通省運輸安全委員会が調査に入っております。結論が出るまでに半年から1年かかるということで、委員会ともコンタクトを取りながら推定原因を持ちそれにより再発防止策をとっておるところでございます。

この岡路踏切道の事故については、図の4番のように車輪の下に踏切道の路面そして圧雪という絵があります。通常は圧雪と記載してあるところが溝になっており、そこに車輪が挟まって踏切を通っていくということですが、折からの大雪、また車の通行もあることによって踏切道が雪で押し固まり溝が埋まってしまったところに乗り上げてしまったというのが、私どもの原因の推定でございます。次の雪に備え、降雪時の対応というのをしっかりと検討していかなければならないという風に思います。写真でもお分かりいただけるように、雪の中運転をさせたわけですが、この判断についても運営上の課題があると感じております。電車には係員が乗っておりましたが、幸いケガをしたものはおりませんでした。

続いて資料2多賀線の脱線事故です。こちらは2月7日（月）21時頃ということでございます。こちらは、多賀大社前駅を発車した電車が高宮駅にかかる手前の右カーブで脱線したものです。こちらは途中駅、スクリーン駅から従業員の方が100名程度乗車しておりましたが、幸いどなたもお怪我をされておりません。事故の原因推定ですが、鉄道の曲線部分に関しましては、どうしても両方のレールにバランスよく重みがかかるというものではありません。右上の図ではレールが3本あるように見えますと思いますが、右レールの内側にあるものが、脱線防止装置ということで、手前から奥に向かって右へカーブをします。左側のレールに遠心力で圧力がかかる箇所でございます。外飛び出そうとしてもガードレールが支えて大きく外れないようにする装置です。今回は、右側のレールと脱線防止装置の間に車輪が落ちているものでございました。

この区間には、木の枕木がかなりありまして、傷んでおりました。枕木とレールを犬釘という太い釘で止めるんですけれど、これも緩んでおりました。緩み、幅が開いて脱線したというのが私どもの推定でございます。こちらについては、応急措置で枕木を交換する、犬釘をしっかりと打ちとめるといったことを行っておりますし、近畿運輸局の御指摘により、同様の箇所、急なカーブでは同じ現象が起こる可能性があるということで、枕木をコンクリート製に替えるような対応を実施しなければならないということで、今後計画的に対応してまいるといふものでございます。

以上2件の事故の報告でございます。いずれにいたしましても鉄道というものは安全にお客様をお運びしてはじめて価値があるものでございます。そういった点でも皆様に御心配御迷惑おかけしたと、私としても大変重く受け止めております。安全最優先として施策を進めてまいりたいと思っておりますので、今後とも引き続き御指導いただければと思います。

飯田副会長：資料1により説明

三日月会長：只今事故の報告、並びに経営状況について御説明ありましたが、なにか御質問ございますでしょうか。何かありましたら後ほど承るといふことにしまして、早速議題に入りたいと思っております。

3 議事

(1)令和3年度事業報告および決算見込みについて

事務局：資料2、3、4により説明

三日月会長：様々御質問もあろうかと思いますが、次の議題に関連いたしますので、質疑はのちに一括して承ることとします。

(2)近江鉄道線活性化分科会の取組状況について

土井委員（活性化分科会長）：資料5により説明

三日月会長：この間の精力的な御検討並びに計画の中で最重点事業と選定した事業にかかる取組を御紹介いただきました。同時に、収益改善に向け、定期券利用者の増加を図ろう、そして具体的に何名増やそうという目標を定めて取組を進めていただいております。今の御説明・御報告に対して、なにか御質問ございますでしょうか。

土井委員：疑問点があれば、分科会メンバーである市町や県へ質問いただければ、分科会からお答えできると思っておりますのでよろしく申し上げます。

三日月会長：もしこの後御質問等がございましたら、お気軽にお尋ねいただきたいと思います。ぜひ沿線の学校や企業等への働きかけについて力をあわせて精力的に行いたいと思うし、取組を通じて出されるアイデアを具現化して実行していくと、加えて、それぞれの地域にある駅の特色のある駅づくりにも、皆様と力をあわせて新年度に取り組んでいきたいと思っております。

議事(1)のうち、令和3年度の事業報告は、前段ありました説明のとおり承認することに御異議ございませんでしょうか。

一同：異議なしの声。

三日月会長：それでは御承認いただいたことといたします。説明がありました通り令和3年度決算につきましては、確定したのち書面にて改めて協議させていただくこととします。

(3)近江鉄道線再構築分科会の検討状況について

渡辺座長（滋賀県東部地域公共交通支援室長）：資料6により説明

三日月会長：この内容についてなにか御意見、御質問ございますでしょうか。

土井委員：基本的に、この内容でよいと考えております。ただ1点気になったのは、25 ページ 資料6「1(1)④上下分離体制の安定的運営に向けた課題」の検討結果にある“利益相当額の全額を基金に繰り入れる”点であります。この検討結果は考え方のひとつだと思いますが、例えば、鉄道事業者がかなり努力して利用促進を図りサービス向上に取り組んだ結果、利用者が増加して利益が上がった場合には、なんらかのインセンティブを設けてはどうでしょうか。第二種鉄道事業者の経営において、更なるサービス向上への機運を高めるよう考えていただくのであれば、全額を繰り入れるのではなく、協議しながら進めても良いかと思えます。一度御検討いただければありがたいと思ひ発言しました。

三日月会長：今御指摘いただいた点は、実務者協議でも同趣旨の意見を賜っておりますようですので、今の御意見を踏まえ今後検討したいと思います。

平尾委員：座長の説明の中にありましたが、25 ページ 資料6「1(2)次年度の検討予定」で“鉄道事業再構築実施計画策定準備”とありますが、ここの中で第三種鉄道事業者における具体的な投資や維持管理の費用負担の内容が出てくると想定しております。先ほど近江鉄道飯田社長から説明がありましており2件の脱線事故が起きております。踏切内での圧雪の状況に対して試験運転といえども車両を動かして脱線させているものと、高宮駅ではカーブ地点で枕木を止める犬釘といわれるものの不備による脱線が起きているものです。

正確な情報ではないので誤りなら訂正いただきたいのですが、どうも近江鉄道では保線における点検業務について、他の事業者では月単位で点検をしているものが、年単位での点検であると聞いております。現場に対する安全対応が、私から言うと遅れた状況が続いており、このことにより第三種鉄道事業者として自治体が受け持った時にどのような新しい負担が発生するのかと非常に懸念しております。

というのは、もともとこの法定協議会で議論していた5市5町の負担の問題では一定5億円や6億円という数字が示されてそれを負担しましょう、負担割合はこうしましょうという議論がありました。しかしながら、当時示された負担金額が、安全第一といわれるとそれは必要ですねということで一方的には言いませんが、鉄道事業再構築事業の中で安全度を高めるということとなれば枕木を変えなければならない、点検頻度も上げなければいけないということになれば、当然負担金のボリュームが増えることになるわけですね。

そのことにおいて、私どもから言えば、一定の条件がつけられるのか、あるいは限度額が定められるのか、そのあたりの議論をしっかりとやっていかないとと思ひます。ここで決まりましたからその負担は当然ですよと迫られましても沿線自治体としては財政上の問題もありますので気になっております。

もう一点ですが、しっかりと法的な整理をしておいてほしいということ、つまりは、沿線市町が抱える責任とか権限はどのようなことになるかということ。構成員となるわけでありますので、法的にも権限もあいまいにしてスタートさせるのではなく、議会や市民に対する説明責任を負っている立場でもありますので、その点については次年度事業の中で明らかにしてほしいということです。

まとめますと、今後の費用負担の限度額や安全ということでの青天井となってしまうような議論はきちっと我々に説明をして公開してほしいということ。そして、責任や権限の

問題については単にみんなでやりましょうというレベルでは済まないのでは法的にきちっと整理いただき、我々に責任や権限があるのであればしっかりと事前にそのことも知らしめてほしいということです。

三日月会長：ただいまの点は、次年度、業務の詳細を検討する際に、また、鉄道事業再構築実施計画策定の準備を行う際に整理し決めてまいりたいと思いますのでよろしくお願ひします。

宇都宮委員：私から大きく3点コメントさせていただきます。1点目は、第二種鉄道事業者となった事業者の自由度を下手に奪わないような事業実施体制にさせていただきたいと思ひます。第二種鉄道事業者になった以上、そこは民間事業として創意工夫、アイデアを充分発揮できるような形としていただき、協議会等が一挙手一投足をあまり縛って柔軟に動けなくならないようにさせていただきたいと思ひます。

2点目は、そうは言いながら、結果責任も含めインセンティブをもって効率的に運営を進める仕組みを組み込む必要があります。近江鉄道線に適用せよというわけではございませんが、例えば欧州の場合ですと、上下分離の契約を結んだ時には「ボーナス・ペナルティ制度」というものもございまして、例えば顧客満足度調査を行い、よい結果が出ればボーナスが出ますし、よくなければペナルティがあるような、ある種の厳しい結果責任を問われることもある。そういうように公が一挙手一投足をがちがちに見るわけではございませんが、民間ならではの力を発揮できる仕組みにさせていただきたいと思ひます。

3点目、27頁資料6「3(1)基本的な考え方」に、“③鉄道施設管理団体は、近江鉄道(株)による積極的な収益増加につながる取組を支援し、近江鉄道(株)が基金へ繰り入れる利益の最大化を図る”と挙げられております。結果的にはそれでよいかもしれませんが、鉄道施設管理団体であるインフラの部分について米原市長からも発言がありましたが、沿線市町が長い目で近江鉄道の投資計画を含めて見ていく必要があると思ひます。言い換えると、インフラへしっかり投資することによって、第二種鉄道事業者の近江鉄道としても、運行頻度増加等の新しいサービスが可能となります。それについては、単なる利益、基金の収益増加ではなく、地域公共交通によって地域が潤うための投資計画について第三種鉄道事業者が絡んでいかねばならないと思ひます。“安全のための”という議論とは別に、もっと前向きな投資をすることも議論いただき、地域のためになるような鉄道にするスキームにさせていただく必要があると感じております。

三日月会長：制度の根幹にかかわる議論も出てきました。ほかに御意見はありますでしょうか。今おっしゃった自治体の責任・権限、費用負担の問題、さらには安全のための負担だけでなく投資としての部分、第二種鉄道事業者の自由度やインセンティブ、参考としてのボーナス・ペナルティ制度を含め、来年度の再構築分科会で議論を深めていきたいと思ひます。

(4)令和4年度事業計画(案)および予算(案)について

事務局：資料7、8、9、10により説明

三日月会長：内容についてご意見、御質問ございますでしょうか。令和6年度からの上下分離に向けて鉄道事業再構築にかかる実務的な準備を進めます。あわせて、運営改善期間に入っているため、更なる利用促進、サービス改善、施設の機能向上を図ってまいります。なお、35ページ資料9「基本方針1「①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整

備」のなかで、脱線事故の調査をうけた重点的な工事等もこの項目の中で実施する予定と
いうことですのであわせて付言させていただきます。この内容で御承認いただけますで
しょうか。

一同：異議なしの声。

三日月会長：御承認いただいたものと決し、進めてまいりたいと存じます。最後に、国土交
通省で設置されています「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する
検討会」に関して意見交換できればと思います。

4 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

事務局：資料 11 により説明

三日月会長：皆さま方に御参画いただきながら法定協議会は、これまで9回開催してきまし
たけれども、全国からも注目される取組となっているので、さらに皆様と力を合わせて取
り組みを進めてまいりたいと考えております。また、参考として資料 12「滋賀交通ビジョ
ンの見直し」を配布しています。近江鉄道線を含む県全体の交通ビジョンの見直しを、ま
ちづくりの方針（滋賀県都市計画基本方針）に沿って進める内容であり、御参考にしてい
ただければと思います。

こういったことも御覧いただきながらなにか関連して御意見、御質問、御報告がござい
ましたら承りたいと思います。

逢委員：映画「ガチャコン！」について一言述べさせていただきます。私は、今回の映画制作
実行委員会委員を務めており、委員会を代表してこの場で御礼申し上げたいと思います。
この度は、映画「ガチャコン！」制作、上映にあたりまして、皆様からの多大な御支援、御
協力を賜り誠にありがとうございました。2月4日の「近江鉄道線活性化フォーラム」で
の映画の公開と、その後3日間の You Tube での一般公開で総再生回数 2,859 回、コメン
ト数は 868 件となりました。皆様のおかげで映画は好評であり、多方面から大きな反響が
ありました。

また、三日月知事には、御出演いただきありがとうございました。かつて鉄道マンでい
らっしゃったこともあり、自然な演技で、現場のスタッフも賞賛していました。ありがと
うございます。三日月知事のラストシーンの台詞である「出発進行」は今の近江鉄道のこ
ともかもしれません。プロデューサーの谷さんには、全方向的に指揮をとっていただき、映
画がスムーズに発車、進行し、終点へ無事に到着できました。今回の映画ガチャコン！を
制作し、映画が持つ表現力の豊かさと、SNS 時代における映像の持つパワーと拡散力には、
計り知れない大きな可能性があることを確認しました。今後は、近江鉄道 33 駅の沿線住民
を中心に草の根活動で映画を広報して小規模で手軽な上映会を重ね、そこから徐々に広い
地域へじわじわと拡大することを考えております。また、今回の映画の成功に味を占め、
実行委員会では第二弾の映画制作を検討しています。企画がまとまれば改めて御報告しま
すので、また御支援、御協力のほどよろしく申し上げます。本当にありがとうございました。

塚本委員：土井座長から御報告いただきました「議事(2)近江鉄道線活性化分科会の取組状況
について」では、定期券販売拡大に向けた駅窓口でのクレジットカードへの対応に言及が
ございましたが、通学定期を考えた場合、本人はクレジットカードを持っていない年齢で
ありますので親から何万円かのお金を預かって学生本人が窓口で購入する場合がありますか

と考えられます。一方で、PayPay等のQRコード決済は、場合によってはクレジットカードより手数料の事業者負担金額が小さいことがありますし、窓口でQRコードを掲示すればよいので導入が容易であるということもあると思いますが、こうした手法の導入は検討されなかったのでしょうか。

土井委員：御提案いただいた決済手段や、新しい決済システム「RYDE PASS」等、いろいろ今後新しいものを取り入れていければと思います。また、取扱手数料は気になるころでありますのでなるべく抑えたいということと、現金決済は継続して残していくということになるかと思えます。特に通学定期は、入学手続き時の学校に直接販売に伺うことをもうすでに組み込まれていますが、今後さらに重点的に取り組むことを考えています。

三日月会長：特に通学定期はクレジットカード以外の様々な配慮が必要だと思えますので、引き続き議論をいたしましょう。

和田委員：「議事(2)近江鉄道線活性化分科会の取組状況について」について、地に足のついたまさに脱線しないしっかりした計画と感じております。一点私の意見として発言したいのですが、利用実態は、観光が2割強で、7割が通勤・通学客であることを受け、そちらに重点をおくマーケティングを行うとのことでしたが、そもそも定期を伸ばすというのは至難の業だと感じています。人口増に取り組まない限り、マーケットは限られるわけでありませぬ。観光客は、“10人増加しても1年の利用者数は10人(資料16頁 資料5「同じ10人を増やすなら誰を増やすのか?」)”と説明がありましたが、私は違う見方もあると感じています。例えば小椋市長が毎年ももいろクローバーZを誘致すればものすごい数の利用者が一度に訪れることとなります。また、多賀大社さんがお千代保稲荷(岐阜県)のように毎月末賑わえば、それでもやはり観光客は増加するわけです。観光客というのは、パイがすごく大きいわけで、リピーターになっていただければ、説明のように5年に1回の利用というわけではありません。我々が第三種鉄道事業者となって沿線市町が取組を行うこととなりますので、沿線地域のまちづくりの取組として、例えば、四季にあわせて各駅に各市町が物産を持ち寄り、物産展をするなどで集客もできます。観光の取組も定期との両輪で今後皆さんと検討いただきたいと思います。彦根市では、彦根城世界遺産登録の国内推薦を目指して滋賀県と一緒に取り組ませていただいております。先日もラッピング電車の運行を始めていただき大変ありがたく思っております。近江鉄道線はほとんどが旧彦根藩であり、甲賀市、日野町には申し訳ないのですが、近江八幡、八日市、米原までが旧彦根藩であった地域ですので、彦根市だけのことでなく本地域全体にかかる話題でございます。彦根城世界遺産を一過性にするのではなく、彦根城だけでは弱いので、沿線地域で一体となった観光圏を作って、さらにリピーターを創出したいと取り組んでおります。そういった意味でも、両輪として観光のエッセンスを加えていただいて、沿線地域と一緒に盛り上げていただきたいと思います。人口減、少子高齢化の中で、通学通勤に固執すると伸びしろがなかなかないということで、まだまだほかの鉄道と違って近江鉄道線は、観光にポテンシャルを持っており、広域な観光の取組を皆さんと一緒に協議して進めたいと思えます。今後とも御協力をよろしくお願いしたい。

三日月会長：大変熱いメッセージをいただきました。まずは第一弾として通学需要喚起との説明が分科会としてありましたが、23頁 資料5「令和4年度 最重点事業取組計画について」のとおり、活性化分科会の重点検討課題として“サービス向上と利用者増を図る取組検討”を掲げており、今御発言のあった内容を盛り込みつつ、定期外、観光需要もしっかり

りと取り込めるよう共有し議論したいと思っておりますのでよろしくお願いします。

町田委員：お手元に資料「第3回公共交通経営実態調査報告書（令和4年3月15日 一般財団法人地域公共交通総合研究所）」が配布されておりますが、ポイントと位置づけを少し御説明して、日本全体から見てこの近江鉄道の取組がどういう位置づけになっているのか考えていただければと思っております。

今回は3回目の調査になり、鉄軌道と船、路線バスの約520社を対象として直接経営者の声を聞いております。回答は約102社からいただき、統計的にも優位なデータです。実は最近ではコロナも落ち着いておるような雰囲気を皆さん感じておられると思っておりますが、7ページに今回の調査結果をまとめておりますのでご覧いただきたいと思っております。

交通事業者におきましては非常に状況が悪くなっております。本日の協議会の議論は面白い話題だと感じています。近江鉄道の議論は非常に良いタイミングで議論を開始いただき、三日月知事のリーダーシップで議論が進んでいるので素晴らしいことと思っておりますが、依然として日本全体をみると旅客の減少幅は深刻な状況にあるということです。特に、今回は、50%以上の大幅減少があるといった事業者は前回調査比1.5倍の25%まで増加している状況です。

二点目がリモートでの勤務等が定着しており、ベースの利用者が約2割減ったところからどう持ち直すかというところでは。

三点目は、債務超過という厳しい言葉で書いておりますが、これは全体で見ますと3月比で比べると1.6倍増加している、つまり悪くなっている状況です。業界で申し上げますと旅客船の業界が非常に厳しい状況です。次に鉄道です。

四点目ですが、赤字額が各社発生しておりますが、特に鉄軌道の会社では、返済が不可能であるとの回答が6割にも上っている状況です。これは非常に厳しい財政状況であって、今まで借入れを行ってきたものの、返済が今後できないと回答している事業者さんが多いという厳しい状況が分かります。

回答事業者の半数以上が一見平常運行しているように見えますが、補助金や支援金がない場合、一年以内に経営の維持が困難になろうという回答が5割を超えております。ほぼすべての回答事業者が政府の支援が必要と三回の調査にわたり継続しておりますので、これが経営者の実態であります。

本日は、少し厳しいことを申し上げましたが、全体を見た中でこの近江鉄道のプロジェクトは国から見てもリーディング案件であるとこれではっきりとわかってくるのではないかと感じております。

三日月会長：ウクライナ情勢が不透明であり、さらに原油価格上昇でさらに環境の悪化が想定されます。情報・結果を共有し、さらに我々の取組を充実させたいと思っております。

野口委員：国の検討会「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の紹介をうけて一言コメントさせていただきます。今しがたの調査結果もお伺いしましたが、弊社も本当に厳しい経営状況がここ数年続いております。こうした中で、国の政策課題として正面から取り上げていただいたことに本当にありがたく思っております。この35年間、本当に一生懸命我々も努力してきました、運賃値上げも消費税増税にかかるもの以外は実施してきておりません。皆に支えていただきながらここまで頑張ってきたわけですけれども、やはり環境が大きく変わりましたし、コロナによって社会の行動変容が進み、鉄道利用がコロナ前の状態には戻らないと考えております。そういった中で、地域の

まちづくりとあわせた最適な交通体系を地域とともに実現していきたいと考えております。この検討会でも、知事から御紹介いただいたときいておりますが、こうした状況を踏まえ、滋賀県とは昨年10月から利用促進のプロジェクトチームを立ち上げていただき、取組を進めていただけることになりました。このような状況の中こうした御支援をいただけることに弊社としてもありがたく思っておりますので、この場をお借りしてお礼を申し上げたいと思います。

三日月会長：本日はダイヤ改正のことは議論いたしませんけれども、様々な利用促進が実り、利用者が増加し、増便せざるを得ない状況を皆さんと作っていきたくと思いますのでよろしくをお願いします。せっくなので山本委員いかがですか。

山本委員：数字とか大きな企業の企画立案は聞かせていただきましたが、目に見えない利用する方々の価値観や捉え方がコロナ禍によりずいぶん見直されていると感じております。宇都宮委員が当初より仰っていたように、通学、通勤でも鉄道を利用する価値はどこにあるか、例えば、鉄道の利用により、エネルギー削減等に自分が寄与できていると教育のなかで伝える必要を感じます。

また、キャッシュレス化が進み、現金を持たない、おつりを知らない子どももいると伺っていますので、あえて現金を使って切符を買うという教育も必要と感じています。鉄道再生とあわせ、学校教育、幼児教育から価値観の再構築に取り組み、家族そろって鉄道を利用いただくとよいと感じました。

三日月会長：まさに鉄道が存在する意味、鉄道の乗る価値を最大化できるように、皆さんと共有し、次世代へつなげるよう取り組んでいきたいと思っております。

宇都宮委員：今の話を伺いまして、NHK「かんさい熱視線」に出演した際に一つ発言できなかったことがございます。それはSDGsで、最近、この言葉はどこでも聞かれると思いますが、まさにこの近江鉄道を含めて公共交通によるまちづくりをするということは、様々な側面でSDGsに関わっているということ意識いただきたいと思っております。車ではなく公共交通を使うことでSDGsや脱炭素につながるということをテレビで話せなかったのここでお話させていただきます。

三日月会長：私が申し上げようと思っていたことを山本委員、宇都宮委員に発言いただきましたので、以上でこの会議は終了したいと思います。ありがとうございました。

6 閉会

事務局：次回の法定協議会は9月頃を予定しており、詳細は改めて御連絡を申し上げます。本日は長時間にわたり熱心に御議論をくださりありがとうございました。

以上