

第16回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

令和8年(2026年)3月16日(月)15:45~17:30

於: ショッピングプラザアピア4階 アピアホール

出欠状況

(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

田島一成・彦根市長 (欠席)
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】
角田航也・米原市長
堀江和博・日野町長
有村国知・愛荘町長 (欠席)
伊藤定勉・豊郷町長
寺本純二・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】

(公共交通事業者)

近江鉄道(株)
(一社)近江鉄道線管理機構
信楽高原鐵道(株)
西日本旅客鐵道(株)
(一社)滋賀県バス協会
(一社)滋賀県タクシー協会

藤井高明・代表取締役社長【副会長】
南川喜代和・代表理事
正木仙治郎・代表取締役社長 (代理)
財剛啓・京滋支社長
野村義明・専務理事
松尾武文・専務理事 (欠席)

(道路管理者)

国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所

田崎祥二・所長 (欠席)

(交通管理者)

滋賀県警察本部交通部

井上和幸・首席参事官 (代理)

(公共交通利用者)

滋賀県教育委員会事務局高校教育課
滋賀県PTA連絡協議会
滋賀県民生委員児童委員協議会連合会
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

武原正樹・参事 (代理)
山添友美・会長
中井常雄・理事
逢軍・教授
西澤基治・理事
山本身江子・副会長

(学識経験者)

(一社)グローバル交流推進機構
関西大学経済学部
滋賀県立大学環境科学部

土井勉・理事長
宇都宮浄人・教授
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
(一財)地域公共交通総合研究所
(一社)滋賀県病院協会
滋賀県市町社会福祉協議会
(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

酒井敏一・支局長
小嶋光信・代表理事
川村宏・事務長会委員
森野才治・会長会委員
木村 敦・事務局長 (代理)
二橋省之・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

平山耕吏・部長
山本康彦・部長

1 開会

○滋賀県知事

～あいさつ～

2 議事

(1) 近江鉄道株式会社 2025 年度着地見込みについて（資料1）

○藤井副会長

～資料1により説明～

○三日月会長

ただ今の報告について、皆様方の方でご意見・ご質問等はあるか。おかげさまで営業損益が黒字になっており、皆様方の様々なご支援のおかげ、そして、多くのお客様にご利用いただいております。沿線人口が減少する中で輸送実績も通学定期・通勤定期・定期外も含めてこのような実績を出すことができているということについても、これは一つの成果として確認したいと思う。特に近江鉄道線にICOCAが導入されたことによる更なる乗車人員の増加を目指したい。また、今後ICOCAから得たデータを用いて駅の利用区間や利用日・利用目的などの分析を皆さんと一緒に確認し進めていきたい。

ご意見・ご質問等が無いようであれば、以降の議題の中でも関連する事項もあるので、そちらでお寄せいただきたい。

なお、着地見込みの確定版は、近江鉄道(株)から(一社)近江鉄道線管理機構への振り込み金額が確定次第、後日、事務局を通じて委員の皆様に共有させていただく予定。

(2) 近江鉄道線へのICOCA導入について（資料2）

○近江鉄道(株)

堀口鉄道部部長

～資料2により説明～

○三日月会長

ただ今説明のあったとおり、時間がかかったが、おかげさまで近江鉄道線へのICOCA導入が実現した。定期券購入サービスということで、窓口には並ばなくても定期券が購入できるようになり、高校生・大学生の皆さんには大変喜ばれている。WESTERポイント制度やこどもICOCA1乗車10円が開始した。沿線65歳以上の方々については、大変ご好評いただいているということで1乗車100円のシルバーパスが継続されることとなった。

○三日月会長 ただ今説明があった内容について、また、資料 10 頁に子ども 1 乗車 10 円を活用したファミリー層向けの企画で何かアイデアなどご意見等はあるか。特に PTA の関係でいろいろとご負担いただいている山添委員、御意見はあるか。

○山添委員 ICOCA 導入については保護者の皆様から様々なご意見はあるが、やはり導入していただけたことに関してすごく嬉しいという喜びの声を多く聞かせていただいている。説明にもあったように、WEB 上で定期券が購入できたり、ポイントキャッシュバックは今の時代に沿ったものになったなと感じる。私自身も高校生の子どもがいる中、こういった対応をしていただけることは非常にありがたい。保護者を代表し感謝申し上げる。

こども ICOCA 1 乗車 10 円を活用したファミリー層向けの企画について、これまでも様々なイベントを実施されているので被るところはあるかもしれないが、ファミリー層向けで皆さんが乗ってみたいなと思っていただける企画として、スタンプラリーや子どもたちが近江鉄道の制服を着て車内でアナウンスの体験ができるなど、子どもたちも近江鉄道に乗って、触れていただくといろんな将来の夢にも繋がっていくのではないか。また、子どもたちの中でも「ミッション」というワードが様々なところで使われているが、クイズラリー形式であれば、駅を知りながら自分たちも地域について学ぶことにも繋がる。また、SNS 等でも非常に話題になっているボンボンドロップシールなど、目についてもらいやすい、耳に情報が入りやすいものと近江鉄道を掛け合わせると、効果的ではないかと考える。

○三日月会長 貴重な御意見を賜った。

滋賀県地域女性団体連合会 山本委員、御意見はあるか。

○山本委員 近江鉄道は毎年沿線の風景を撮影した写真のついたカレンダーを発売されている。沿線の大変素晴らしい景色がたくさん掲載されており、これを観光のイベントと繋げてはどうか。先ほど山添委員の御意見の中にも「ミッション」というワードを挙げておられたが、子ども向けだけではなく大人にも有効と考える。例えば、観光と写真撮影を掛け合わせ、沿線の魅力的なスポット、映画の撮影地などを巡って写真撮影をするコンテンツが良いのではないか。その場に居合わせて景色の素晴らしさを実感いただくと良いと考える。

○三日月会長 シールだけではなく、最近琵琶湖の周辺ではキーホルダー、他にも鉄印帳、万博の会場ではアナログのスタンプが大変人気であった。沿線風景は確かに素晴らしいところがたくさんあり、ロケ地巡りも非常に可能性があると思って聞かせていただいた。

（３）滋賀デスティネーションキャンペーンについて（資料３）

○事務局

○近江鉄道(株)
堀口鉄道部部長

～資料 3 により説明～

○三日月会長　ただ今の説明について、ご意見・ご質問等はあるか。

○日野町長 あくまでまだ計画段階っていうことはわかった上で、もう少し南の方でもイベントを実施してほしいということと、やはりＪＲのキャンペーンであるので、結節点となる彦根駅、近江八幡駅、米原駅、貴生川駅との連携というのは当然重要であり、そこと連携したストーリーを描いていただく必要がある。

○三日月会長　おっしゃる通り貴生川駅、彦根駅、米原駅、近江八幡駅はＪＲの結節点として欠かせないので、この点近江鉄道様でこれからの企画をよろしく願いたい。

また、本日は岡山県から地域公共交通総合研究所の代表理事の小嶋さんにもお越しいただいており、岡山県で行われたデスティネーションキャンペーン（以下「DC」）の経験に基づくアドバイスについてコメントをお願いしたい。

○小嶋委員 元氣な近江鉄道になってきたということで大変嬉しく思う。地域公共交通総合研究所では半年に一度全国の調査を行い、各地方鉄道がどのような状況になっているかを把握しているが、コロナ前の乗車人数を超えたという鉄道会社は極めて少ない。大体は乗車人数が1割～2割減ったままの鉄道会社が大半の中、近江鉄道は非常に頑張っておられる。こども ICOCA 1 乗車 10 円の取組も非常に良い。子どもの頃に鉄道に乗る体験は重要。岡山県・和歌山県では、夏休みの期間だけ小学生を対象に無料パスを出したが、近江鉄道の場合は年間ずっと 1 乗車 10 円ということで、全国的にも誇りうる取組。

DCについて、岡山の時のキャッチフレーズは「こころ晴ればれ おかやまの旅」であり「晴れの国」と「アート」が主なテーマであった。「瀬戸芸」は世界の中でもトップ10に入ってくる自治体ロケーションであり、そういう環境の中で色々DCに入れ込むのではなく、「アート」に絞っていこうということになった。滋賀県のDCにおいても1つの信念をどう全国に知らしめていくかが重要。

岡山県の場合は、地元の特産物の「ハエとり紙」を製造している企業がマスキングテープを作っており、マスキングテープを使って電車やバスをラッピングしてアートにした。街中のいたるところのものをマスキングテープでデザインした。それぞれの地域で限定したものを製作・販売したところ、文具ファンは収集を好まれるので、これが回遊性を生むことになった。値段も安い。全国で非常に高く評価をしてくださり、コロナ禍で減っていた乗客も、コロナ直後のDCのおかげでコロナ禍前の水準まで戻った。

滋賀県で参考にしていただきたいのは、いかにして持続可能なサービスを作るか。様々なイベントがあちこちで実施されることも大切だが、DCの期間終了後にそれが持続するように工夫してほしい。その中で大事なことは体験型とストーリー性。ストーリーがあるかどうか、一つの形にまとまっているかどうか、それがわかりやすくなっているかどうか。

もう1点参考にしていただきたいのはおもてなしの姿勢。岡山県は昔から観光県であるにも関わらず、おもてなしが不得意な面があった。DCに合わせて観光に携わる方々へのおもてなし研修を実施し、これが良い形をもって作用したと実感している。

近江鉄道の場合はどうするか。近江鉄道は宝の山だと思っている。私は和歌山電鐵の再建に携わっているが、和歌山電鐵は乗客のほとんどが外国の方。一方、近江鉄道は地元の生活者の方が多く乗車されている。どこの県も同じだが、これからは日本人観光客だけではなく、世界から観光客を呼び込むためのキャンペーンをしていかなければならない。DCは国内向けの誘客キャンペーンだが、海外に向けてどの様に情報発信をしていくかが1つポイントとなってくる。和歌山電鐵の場合は地元の生活者の方の乗車が大幅に減ってきているが、近江鉄道の場合は、地元の生活者の方の乗車に加えてインバウンドを呼び込むと非常に面白い展開になる。

具体的な提案として、1つ目は近江鉄道のゴールデンルートをしっかりとする
こと。米原・彦根・多賀・近江八幡・貴生川といったJRとの接続駅を生かして
ゴールデンルートを作らなければいけない。

2つ目に、近江鉄道の公式キャラクターの「駅長がちゃこん」をモチーフに、
車両をきつねデザインで装飾してはどうか。本日、私がデザインしたラッピング
車両の案をお持ちしたので、是非検討してほしい。近江鉄道は信楽高原鉄道とも
貴生川駅で接続しているので、信楽高原鉄道の「たぬき」と近江鉄道の「きつね」
がコラボして「きつねとたぬきの化かし合い」というストーリーはどうか。
貴生川駅できつねとたぬきが合戦をするなど、様々な仕掛けをしていく。一度こ
のような車両を造っておくと、それがいつか世界にも届いて集客に繋がる。和歌山
電鐵の場合は、ねこ駅長の「たまちゃん」が1つのポイント。近江鉄道の場合、
「駅長がちゃこん」のラッピング車両を1つの基軸として、例えば、近江上布を
車内の装飾にあしらったり、お多賀杓子を電車のつり革としてあしらうなど、地
元産品を絡めた車両にすることもできる。今までのような人を運ぶための乗り物
ではなく、乗っていただく乗り物を作っていくことが一番のポイント。そうする
とDCが1つの契機となりながら、近江鉄道・信楽高原鉄道・JRを使っただけで
なく動機付けにもなる。

また、近江鉄道沿線には多賀大社があり、先ほど少し触れたが、お多賀杓子が
有名。福を呼び込むお多賀杓子を自分用に作る体験を提供し、出来上がった杓子
を持ち帰ってもらう。旅先で手に入れたもので、後々残るものを持ち帰ってもら
うことが重要。幸せを祈って自分で作ったお多賀杓子を持ち帰ってもらうと世界
に広がっていく。それが新たな集客に繋がる。お多賀杓子電車があっても良い。
例えば、お多賀杓子をつり革としてあしらい、その杓子に「大吉」「中吉」など
を書いておみくじの要素を持たせ、つり革を使用した人に楽しんでもらうことも
できる。

DCに向けて、近江鉄道・信楽高原鉄道・JR一体となって大きなストーリーを
作っていくこと。そのストーリーの中で様々なコンテンツを提供していくと、一
過性ではなくなる。ストーリーの無いところにバラバラとコンテンツを作ってし
まうと、結果的にDCが終わると同時にコンテンツも終わってしまい、蓄積に繋が
らない。

鉄道は地域の活性化に役立つことが一番重要である。私ども地域公共交通総合研究所では、それをどう作り上げていくかを考え支援しており、いくらでも知恵を出させていただくので、これからも引き続きよろしくお願いしたい。

○三日月会長 「きつねとたぬきの化かし合い」という面白いテーマをご提案いただいた。ちょうど近江鉄道では西武鉄道から黄色い車両を譲り受け、ドクターイエローを模した「ドクターガチャコン」電車も走らせているところ。ラッピング電車のデザイン案もいただいたので、後ほど共有させていただく。

本日はＪＲ西日本京滋支社の財支社長も出席されているので、DCに向けて一言お願いしたい。

○財委員 DCは全国のＪＲグループのキャンペーンとなる。通常であればかなりの額をかけて宣伝しなければいけないところを、格安でPRできることは大きなメリットとしてご提供できるキャンペーンとなっている。

関東はマーケットも大きいので、そこらいかに来県していただくかが重要と考えている。先ほど小嶋委員からも提案のあったストーリー性を持たせるという点について、関東の皆様はどう響くかを考えていく必要があるかと考える。一例として、滋賀県は西武鉄道との繋がりや秩父とも縁があるので、北関東の方は東海道新幹線を経由しての来県だけでなく、北陸新幹線を使って敦賀経由で来県いただくこともストーリーとして出来上がってくる。敦賀から米原に来ていただき、米原から近江鉄道を利用していただく。関東をイメージしたストーリーを作っていただくことが、滋賀県のDCを契機とした観光の盛り上げに寄与するのではないかと考える。

○三日月会長 DCに向け、たくさんのアイデアや考え方への御意見を頂戴した。皆様の御意見に共通するのは、やはり「ストーリー」「ナラティブ」という仕立てで遡及していくことが大切という点であった。

(４) 近江鉄道株式会社と滋賀大学の連携協定に基づく研究成果について(資料４)

○近江鉄道(株)
藤経営企画部長

～資料４により説明～

○三日月会長 日本で最初にデータサイエンス学部を創設した滋賀大学さんと、経済学部も含めて研究していただいた内容をご紹介します。ただ今の説明について、ご意見・ご質問等はあるか。沿線のびわこ学院大学で教員をされている逢委員、何か御意見はあるか。

○逢委員 1点目は、研究の結果から見ると、ダイヤの改善が必要ではないかと思う。びわこ学院大学の最寄り駅である「大学前駅」のダイヤの見直しをお願いしたい。以前も申し上げたが、大学と相談してほしい。電車の来る時間とダイヤが合わないの、大学の授業を少しズラすことや、電車のダイヤを見直すことなど、まずは相談することが大切なので、是非お願いしたい。

2点目は、発表③「観光客行動分析による乗車機会創出」の研究において、近江鉄道では「回遊性は低く、単一スポット目的の乗車が多い」との結果が出ているので、やはり観光は「点」ではなく「周遊」で魅せることが重要と考える。沿線全体を売り込む、近江鉄道そのものが観光資源となるようにする。

3点目は乗車・来訪の目的を明確にすること。そこにいる理由が何なのかを調査し明らかにすることが重要。

4点目はターゲット別の目的地・コンテンツをつくること。カップル・夫婦向け、高齢者向け、一人旅向け、日帰り、癒しなど様々なテーマで遡及することが重要。

○三日月会長 シニア世代の旅行の話も出てきたが、老人クラブ連合会の西澤委員、何か御意見はあるか。

○西澤委員 シルバーパスを継続していただいたこと、非常にありがたいと思っている。

先日、米原市役所でクラフトビールのイベントが実施されていた。仲間内で、シルバーパスを使えば往復200円で行けると声を掛け、何人か揃って行こうとなった。今後も沿線でイベントをしていただけると、シルバーパスを活用して参加しやすくなると思う。

また、ダイヤの改正があり、不便になったように思う。もう少し改善していただければありがたい。

○三日月会長 色んな方のお出かけの機会づくり、またその手段としてのシルバーパスや近江鉄道という可能性は大いにあると思う。また、先ほど逢委員が述べられたように、点ではなく線・面で、テーマ別で、といったところにもまだ可能性はあると思う。

宇都宮委員からも一言コメントを頂戴したい。

○宇都宮委員 スイスやオーストリアでは、全国・全地点の地域公共交通のサービス水準を可視化している。例えば、本日の協議会の会場であるアピアホールは八日市駅前で、かつ、電車は八日市駅から 30 分に 1 本あり、比較的来訪しやすい。つまり、駅やバス停の近さ、電車やバスがどれぐらいの本数であるかを調べて可視化しランク付けする。これが東近江市役所になると、八日市駅から遠くなり、少しランクが下がるが、市役所までバスの利用が可能なので、例えば、市役所に向かうバスが 10 分に 1 本来れば一気にランクは上がる。各地点それぞれが、駅・バス停へのアクセス、利用する公共交通機関、電車・バスの本数を基準に数値化すると全ての地点の評価・ランク付けができる。そこからさらに、市内の人口が各ランクの地域にどれだけ住んでいるかを見る。例えば、人口のほとんどが下のランクのエリアに住んでいるといったことも明らかになる。あの地域の公共交通は便利だけれど、この地域は利便性が足りていないのではないかなど、それぞれの自治体の公共交通のサービス基準が分かる。

滋賀県の場合、近江鉄道バスの G T F S のデータを提供されていると思うが、G T F S データがあれば、鉄道のダイヤも計算できる。滋賀大学のデータサイエンス学部の方に研究していただいてはどうか。さらにこれらを専門とするコンサルティング会社に指導を受ければできる。例えば、利用促進の取組を頑張っているのになかなか実績に繋がらないケースでも、実は駅からのバスが無いことが原因として判明したり、駅周辺に住んでいる方以外は車移動が基本になっていることが明らかになったりする。

まずは近江鉄道沿線で調査をしていただくと、一時的な近江鉄道の活性化だけではなく、貴重な基礎データとして積みあがる。さらに時を経て新しいダイヤ編成に繋がる、または、減便されているところが明らかになって地域として課題を共有できるようになる。せっかく滋賀大学と連携をされているので、こういった調査研究をしていただくと良いのではないかと考える。

○三日月会長 滋賀大学の学生の方との研究は来年度も予定されているので、できれば滋賀大学だけではなく、びわこ学院大学・滋賀県立大学の方など色々な方にも参画してもらえると良いのではないかな。

この点、滋賀県立大学の轟委員、何か御意見等はあるか。

○轟委員 交通関係の調査で大変なものの1つがパーソントリップ調査かと思う。実際に個々の方々がどう動いているかというデータは取りにくい。通勤・通学者だけでなく、通院・買い物など日常利用者や、旅行者等が、どういう交通手段で、どれぐらいの滞在時間で動いているかなど個々の動態は、非常に貴重なデータとなり、これらを丁寧に調査することは意味がある。サンプルデータでかまわないのでできるだけ把握していくと、様々な人々にとっての交通のありようや、求められる姿が見えてくる。

DC 関連では、ガチャガチャのキーホルダーや鉄印帳が流行った点に注目したい。コレクション性やコンプリートすることの魅力は、旅行者だけでなく、また大人・子どもを問わず、来訪につながる有効な媒体と言えよう。DC を展開するときにはスポットも大事だが、周遊性でみると滋賀県は鉄道で琵琶湖を一周でき、またJR線と近江鉄道線も接続していて周遊が可能である。色々なスポットにコレクションできるコンテンツを設けていくのもよい。レアカードや隠れミッキーのように、希少なアイテムをメジャーでない所にも設けていくことで、新たな周遊が生まれてくる可能性もある。また、ICOCA 子ども10円や1日フリーきっぷなどは、何度も乗れる、つまりどこでも降りられる点が非常に周遊性になじむ。これらのパス・きっぷは、色々な駅で降りてもらえるツールとして有効である。

昨今、旅行者は観光地や観光資源に関する情報はWEB等でかなり入手されているが、その一方、欲しい情報である割になかなかWEB等で探すのが難しい情報もある。例えば、駅からの接続に関する情報や現地の待合環境の情報などがあげられる。駅からのバスやタクシーはどうしたらいいか、予約制か、トイレはあるか、ベンチはあるか、飲食物が買えるか、雨風をしのげる場所があるか、といった情報は旅行者にとって非常にありがたい。これらも含め情報ポータルのあるプラットフォームを整備するなど、旅行者が自由に周遊できる、旅行者自ら主体的にめぐっていただける基盤を整える必要もあろう。

- 三日月会長 様々な御意見をいただいた。近江鉄道線に ICOCA が導入されたので、是非、ICOCA のデータを取って、共有し、分析して更にサービス向上、周遊企画の提案に生かしていければ良い。

(5) 近江鉄道沿線市町および鉄道事業者による利用促進等の

「令和7年度取組実績」および「令和8年度取組計画」について（資料5）

○事務局

○近江鉄道(株)
堀口鉄道部部長

～資料5により説明～

- 三日月会長 ただ今の説明について、皆様方の方でご意見・ご質問等はあるか。
特にご意見等無いようなので、次の議題に移らせていただく。

**(6) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会令和7年度事業実績見込み・収支決算見込み および
令和8年度事業計画（案）・収支予算（案）について（資料6）**

○事務局

～資料6により説明～

- 三日月会長 令和7年度の事業費予算として150万円を計上していながら、結果として15万円弱の執行となっており、十分に事業ができていなかったのではないかと反省はある。来年度以降更なる計画を作り、また、DCに向けたキャンペーンを展開していく形で活用させていただきたいとの説明であった。

ただ今の説明について、皆様方の方でご意見・ご質問等はあるか。

○宇都宮委員 様々な利用促進の実績と次年度の計画をご紹介いただいた。先ほど知事も言及されていたが、今回、ICOCAが近江鉄道線に導入されたことで、データ活用ができる環境が整った。よくある話で、データが集まったので何か分析してくださいという依頼を受けることがある。これではダメで、何のためにデータを取るかを考える必要がある。今年度西武HDと連携し、西武鉄道のレストラン列車「52席の至福」とのコラボを実施されたが、例えば、52席の至福に乗車された方がその後滋賀県に来訪し、近江鉄道に乗っていただけたかどうかをICカードの情報で調査することもできると思う。個人情報をごくまで取り扱うことができるかの問題はありますが、東京で近江鉄道のイベントに参加された方が後日滋賀県に行ってみようと思っただけしているのかどうかを調べてみる。この様に、戦略的にICカードを使うことに意味がある。その辺りを考えていただいた上でICカードのデータ活用を進めていただければよい。

○三日月会長 大変本質的なことだと思う。PRした効果が出ているのか、出ていないのか。ICOCAデータも共有できる部分とできない部分があるかとは思いますが、せっかくICカードが導入されたわけであるので、切符の数を数えて何人乗車したのかということではなく、データで把握し分析すること、その後の対策に生かすということを是非試行していきたいと思う。

他に御意見・御質問は無いかな。無いようであれば、この議題については採決をとって承認を得る必要がある。法定協議会の令和7年度の事業実績・決算見込みと令和8年度の事業計画・予算案についてご承認いただける方は拍手をお願いしたい。

～会場から拍手にて「異議なし」の表明あり～

○三日月会長 拍手多数であるので、この内容で承認されたものとする。

なお、予算については、県・市町の議会の予算承認前となるので、今後それぞれの議会において負担金の予算が承認されることを条件とした成立とさせていただく。

決算については、確定次第、追って書面にて協議させていただくので、よろしくをお願いしたい。

3 その他

(1) 一般社団法人近江鉄道線管理機構 令和8年度事業計画及び収支予算について(資料7)

○近江鉄道線管
理機構池元事務
局長

～資料7により説明～

- 三日月会長 ただ今の報告について、皆様方の方でご意見・ご質問等はあるか。
- 資料 P37 に記載のあるとおり、歳出として保守管理費が大きく増大している。これは資材費や人件費等が高騰していることや、施設が老朽化していることが影響している。もちろん安全第一ではあるので必要なところには必要な経費をかけていくが、このことについては、前段の社員総会において沿線自治体とも課題を共有し、見通しをもって対応していこうとなったので、補足させていただく。

(2) 第10回公共交通経営実態調査 調査報告について(資料8)

○小嶋委員

～資料8により説明～

- 三日月会長 様々な事業者を俯瞰していただいた上で、近江鉄道の状況等についてご評価いただいた。ただ今の説明について、ご意見・ご質問等はあるか。
- 土井委員 近江鉄道が黒字に転換したのは、公有民営化したおかげである。ただ今の小嶋委員のお話を伺うと、黒字部分を従業員の確保にできるだけ回していかないと、早晚人手不足に陥ってしまい、サービスの向上が難しくなってしまう。今できるうちに、労働時間や待遇の改善など、従業員が定着するような工夫を施して欲しい。

5 閉会

○三日月会長

本日予定していた議題は全て終了した。

おかげさまで、公有民営化した成果も出つつある。DC や ICOCA の導入等を起点として更なる活性化・利便性向上に向けた取組を一緒にやっていきたい。

何かこの際、発言したいことはあるか。

○土井委員

本日追加でお配りした資料に掲載の書籍「ガチャコン電車血風録」について、彦根の平和堂の書店でもズラッと並べていただいております、大変嬉しく思っている。また、新書大賞 2026 の記事で当該書籍を紹介いただいた。是非皆様にも手に取っていただきたい。

もう 1 点、本日の議題でも触れられていたが、鉄道の中側だけでなく外側についても、アクセスなどをきちんと分析していくことが重要である。データの話で言うと、近江鉄道の場合は通勤定期の利用が 1 / 3、通学定期の利用が 1 / 3、定期外の利用が 1 / 3 となっている。過去に定期外の利用の方を分析したところ、通勤利用の方で定期券ではなく回数券を使用している方が一定数おられた。今回 ICOCA 導入で回数券が廃止されたことにより、これらの方も IC カードの利用に移行されると思うが、通勤利用の実態が少し見えにくくなってしまうかも知れない。回数券利用だった通勤の方が ICOCA で使いやすいように工夫することで、鉄道利用が日常化して、様々な生活利用に繋がり、大きな需要を生み出すことになる。ひいては雇用の促進、地域経済の活性化にも繋がる。定期の内訳、定期外も観光だけでなく通勤・通学での利用が ICOCA 導入によりどう変化したのかを、ぜひ調査分析してほしい。

こども ICOCA 1 乗車 10 円の取組は非常に良いと思っている。シルバーパスは 1 乗車 100 円で、おじいさん・おばあさんと子どもが一緒に出掛けて色々なところを回ることができる。

○轟委員

DC については、商工観光部局と連携を取られているかと思う。が、交通まちづくりに関しては、都市計画部局と交通部局でしっかりタッグを組んで推進してほしい。都市計画と連動した施策の展開を期待している。

○三日月会長

他に御発言はよろしいか。

では、本日の会議はこれで終了とする。

以上