

第6回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和3年3月22日（月）16時～17時30分

場所：東近江市役所新館3階 会議室

1 開会

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

資料1

(2) 利用促進策検討分科会の取組結果について

資料2

(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

資料3

(4) 2020年度近江鉄道株式会社の経営状況について

資料4

3 議事

(1) 自治体の費用負担（案）について

資料5

(2) 地域公共交通計画骨子（案）について

資料6

(3) 規約の改正について

資料7

(4) 令和2年度補正予算（案）について

資料8

(5) 令和3年度事業計画（案）および予算（案）について

資料9、10

4 その他

5 閉会

第6回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 出席者名簿

【敬称略】

	所属・団体名等	氏名
委員	滋賀県知事（会長）	三日月 大造
	東近江市長（副会長）	小椋 正清
	彦根市長	大久保 貴
	近江八幡市副市長	江南 仁一郎
	甲賀市長	岩永 裕貴
	米原市長	平尾 道雄
	日野町長	堀江 和博
	愛荘町長	有村 国知
	豊郷町長	伊藤 定勉
	甲良町長	野瀬 喜久男
	多賀町長	久保 久良
	近江鉄道株式会社代表取締役社長（副会長）	飯田 則昭
	信楽高原鐵道株式会社常務取締役業務部長	松田 直道
	西日本旅客鉄道株式会社京都支社地域共生室長	野口 明
	一般社団法人滋賀県バス協会専務理事	野村 義明
	一般社団法人滋賀県タクシー協会専務理事	濱田 隆久
	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所長	森本 和寛
	滋賀県教育委員会高校教育課長	冨江 宏
	滋賀県PTA連絡協議会 会長	塚本 晃弘
	滋賀県民生委員児童委員協議会連合会理事	菊井 シゲ代
	びわこ学院大学教育福祉学部教授	逢 軍
	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会副会長	上野 善久
	滋賀県地域女性団体連合会副会長	山本 身江子
	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長	土井 勉
	関西大学経済学部教授	宇都宮 浄人
	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長	田内 文雄
	一般財団法人地域公共交通総合研究所専務理事	町田 敏章
	一般社団法人滋賀県病院協会事務局長会委員	川村 宏
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会副会長	大塚 ふさ
	公益社団法人びわこビズターズビューロー専務理事	西川 直治
	滋賀県商工会議所連合会理事	高村 潔
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	飯田 修章
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	廣瀬 洋一

第6回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 席次表

令和3年3月22日(月)16:00～
東近江市役所新館3階会議室

【敬称略】

出入口

	(一財)地域公共交通総合研究所 町田 敏章	関西大学経済学部 宇都宮 浄人	(一社)グローバル交流推進機構 土井 勉	滋賀県教育委員会 滋賀県高校教育課 富江 宏	国土交通省近畿地方整備局滋賀県国道事務所 森本 和寛	(一社)滋賀県タクシー協会 濱田 隆久		
	滋賀県商工会議所連合会 高村 潔					(一社)滋賀県バス協会 野村 義明	事務局	
	(公社)びわこビジターズビューロー 西川 直治					西日本旅客鉄道株式会社 野口 明		
	(一社)滋賀県病院協会事務局長会 川村 宏					信楽高原鉄道株式会社 松田 直道		
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会 大塚 ふさ					近江鉄道株式会社 飯田 則昭		
	滋賀県民生員児童委員協議会連合会 菊井 シゲ代							
	滋賀県地域女性団体連合会 山本 身江子					議長席		
	(一財)滋賀県老人クラブ連合会 上野 善久					滋賀県知事 三日月 大造		
	びわこ学院大学 教育福祉学部 逢 軍					東近江市長 小椋 正清		
	滋賀県PTA連絡協議会 塚本 晃弘					彦根市長 大久保 貴		
	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局 田内 文雄					近江八幡市副市長 江南 仁一郎		
	国土交通省近畿運輸局交通政策部 飯田 修章					甲賀市長 岩永 裕貴		
	国土交通省近畿運輸局鉄道部 廣瀬 洋一					米原市長 平尾 道雄		
		多賀町長 久保 久良	甲良町長 野瀬 喜久男	豊郷町長 伊藤 定勉	愛荘町長 有村 国知	日野町長 堀江 和博		

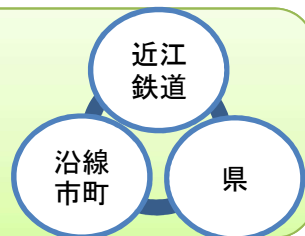
記者席	随席
-----	----

入口・受付

取組内容

分科会の開催（4回）

市町、県、近江鉄道(株)の職員（社員）22名で、「観光」「中高生」「子育て」「自転車」の4テーマにより利用促進策を検討。



近江鉄道乗客ニーズ調査（10月11日）

乗客75名から利用目的やニーズ、各テーマに対する意見を聞き取り。



県職員との意見交換会（11月6日）

近江鉄道に関心のある県職員11名と「10年後の近江鉄道のあり方」等について意見交換。



住民との意見交換会（12月12日）

分科会で検討した利用促進策について住民20名と「良い点」「改善点」を話し合い、取組に取り入れる視点やアイデアを整理。



利用促進策の試行

上記の調査や意見交換の結果を踏まえた利用促進策について、関連団体や住民と連携しながら試行。

試行事業

①観光班

びわ湖のひな人形めぐりPR列車の運行（運行期間：2月19日～3月30日）

- 近江鉄道の通常運行車内で、県内10市町で実施する「びわ湖のひな人形めぐり」のPRを観光協会と連携し実施。



②中高生班

彦根東高等学校新聞部と協働で利用促進パンフレットの制作

- 彦根東高校新聞部4名とともに、彦根駅から多賀大社前駅までの高校生お勧めスイーツ店の紹介パンフレットを制作。
- 同校や彦根駅で配付予定。



③子育て班

お絵かき電車の運行

- 八日市駅から日野駅までの区間で臨時電車を運行し、「楽しいまちを描こう」をテーマに親子35名が車内の窓にお絵描き。（3月13日）



④自転車班

サイクルトレインを活用した沿線スタンプラリーの実施

- びわこ湖東路観光協議会が主催するKOTOSPOTを活用してNPOや自転車愛好団体ら16名と沿線スタンプラリーと意見交換を実施。（2月27日）



利用促進策検討分科会 取組結果（2）

令和2年度の取組の総括

成果

- ✓ 新たな取組を試行し、近江鉄道に移動手段+αの価値を見出すことができた。
- ✓ 近江鉄道の利用者の生の声を聞くことができた。
- ✓ 近江鉄道の利用者や沿線地域の観光地への誘客の増加につながった。
- ✓ 近江鉄道や沿線地域の魅力・新たな可能性をマスメディアやSNSを通じて発信することができた。（メディア掲載数：新聞11回、TV5回）
- ✓ 沿線市町・県と近江鉄道、関連団体（住民）が連携して取り組んだことにより、関係者間のつながりが強まった。

課題

- ✓ 近江鉄道の利用者（特にターゲットとしている利用者層）のニーズをさらにリサーチする必要がある。
- ✓ 持続可能性の高い取組となるような仕組みの構築が必要。（自治体、近江鉄道、関連団体（住民）がスムーズに連携できる体制、資金確保）
- ✓ 取組の効果を定量的に把握することが難しい。（例：びわ湖のひな人形めぐりP R列車の運行によるイベントの誘客効果、彦根東高校新聞部と連携したパンフレットの利用促進効果等）

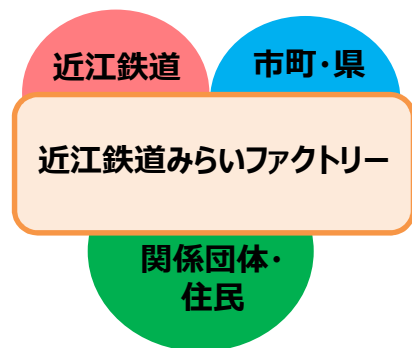
今後の取組の方向性

持続的に取り組める体制を構築しながら、今年度取り組んだ4テーマを軸に取組を進める。

体制

- ✓ 近江鉄道みらいファクトリー*を活用し、近江鉄道、自治体、関係団体、沿線住民が効果的に連携して推進できる体制構築を目指す。

※ 近江鉄道社員と沿線住民がともに近江鉄道を盛り上げる取組を行うもの。現在、駅ピアノの設置、ファンクラブ設立、清掃活動、動画制作を実施。



観光

- ✓ 近江鉄道の通常運行車両を活用して、沿線市町のイベントP R電車等の定期的な運行。
- ✓ 観光大使等が車内アテンダントを行う等の取組もあわせて実施。

中高生

- ✓ 校外学習等の教育活動での近江鉄道の利用促進。
- ✓ 沿線の高等学校と連携した利用促進策の推進。SNS等の活用。
- ✓ 学生向け割引切符の可能性検討。

子育て

- ✓ お絵かき電車の定期実施に向けた調整。
- ✓ 子ども連れ利用者向けの沿線案内マップやイベントの企画。

自転車

- ✓ 関連団体と連携したサイクルトレイン活用企画の実施。
- ✓ 自転車愛好家のニーズ調査、サイクルトレイン利用者実態調査。
- ✓ サイクルトレインを安全に利用できる環境づくり。

(1) 沿線住民、利用者の要望

※R2.1「沿線住民・利用者アンケート調査結果」より

- ① **運賃の割引、ポイント等の付与**
J Rとの併用による運賃割引、利用実績に応じたポイントの付与・還元
- ② **改札における混雑の緩和**
通勤、通学時のスムーズな改札通過による混雑緩和
- ③ **J Rとの共通定期券の導入**
鉄道との連絡定期券による快適な通勤・通学環境の向上
- ④ **鉄道、バスとの乗り継ぎ改善**
カード1枚で鉄道やバスが自由に乗り降りできることによる乗車バリアや運賃支払い手間の解消
- ⑤ **クレジットカード決済の導入**
インバウンド客も含め運賃決済に係る多様な利用者ニーズへの対応

(2) 導入により期待できる効果

- ① **新型コロナウイルス感染拡大防止対策の推進**
運賃收受や切符の確認等にもなう利用客と駅員との非接触の推進
- ② **新たな地域公共交通の活性化**
バスとの定額乗り放題や地域、年齢別の運賃体系の創設など、新たな地域公共交通サービスの提供
- ③ **多様な主体との連携による地域活性化**
交通事業者や地元観光施設等と連携した観光誘客や地域活性化策の実施
- ④ **利用者データの把握、分析**
客観的なデータに基づく迅速かつ効果的なサービスおよび利便性向上策の実施
- ⑤ **乗務員等の負担軽減**
車内や改札で現金を扱う機会が減少することによる乗務員等の負担軽減

近江鉄道線へのキャッシュレス決済導入にかかる検討状況

(1) Visaタッチ決済とは

- ① Visaのタッチ決済は、リーダに**Visaタッチ決済対応のクレジットカード等**（デビットカード、プリペイドカードもあり）をかざすだけで決済が可能
- ② **海外では、Visaの対面取引の約50%が非接触決済**で行われており、日常決済として広く浸透(コロナ禍の中急伸中)
- ③ **2020年には全世界で約50億枚、日本でも3,230万枚(2020年9月時点)**でタッチ決済可能
- ④ 公共交通機関でのVisaタッチ決済が拡大。**世界200以上の公共交通機関で導入され、500都市でプロジェクト進行中**
- ⑤ 国内においては、**京都丹後鉄道をはじめ、京福バス、茨城交通、岩手県北バス、福島交通の一部バス**で導入されているほか、**福岡市交通局や南海電鉄**では実証実験が行われる予定。

機器イメージ (WILLER TRAINS <京都丹後鉄道>)



近江鉄道線へのキャッシュレス決済導入にかかる検討状況

ICOCAとVisaタッチの比較

(1) 仕組み、機能

	比較項目	ICOCA（交通系ICカード）	Visaタッチ
①	利用するカードの種類	● 専用ICカード ● スマートフォンへも搭載予定 （2023年春からサービス開始予定）	● タッチ決済対応クレジットカード、デビットカード、プリペイドカード ● スマートフォン、スマートウォッチへも搭載可
②	全国の導入状況	● 全国の主なJRや私鉄等で導入	● 京都丹後鉄道(2020.11導入)、南海電鉄・福岡市営地下鉄(実証実験予定)
③	利用者に対するポイント還元	● 月当たり一定回数以上の利用を条件にポイント付与	● 利用毎にポイント付与
④	定期券への対応	● 定期券情報搭載可	● 現在開発中（2021年末目標）
⑤	地元商店等との連携（割引、ポイント付与など）	● 仕組みとして対応可能	● 対応可能
⑥	利用者データの活用、分析	● 原則乗降データのみ	● 乗降データ+α ※ 旅客属性（年代、居住地等）、乗降前後の消費行動の分析
⑦	訪日外国人の利便性	● 専用ICカード購入必要	● 手持ちのクレジットカードが利用可

(2) 導入に係る費用および工期

導入費用および導入工期とも**Visaタッチの方が廉価で短期間で導入**できる見込み。（仕様等により変動）



導入システムの方式、自治体の費用負担のあり方、国庫補助制度等の外部財源の活用等について研究を行い、キャッシュレス決済の導入について引き続き検討を進めていく。

(1) 費用負担の基本的な考え方

近江鉄道線を全線存続するために、沿線市町と県が経費を分担し、将来にわたり地域が一体となって近江鉄道線を支える仕組みを構築する。

(2) 費用負担の対象

※財政負担の対象は、現時点で自治体間で認識を共有できているものを記載している。

	費用負担の対象費用
令和4年度および5年度	鉄道事業者の設備投資費および修繕費 ※支援金額は設備投資費および修繕費の合計額を上限とするが、各年度の鉄道事業に係る事業者営業損失相当額がこれを下回る場合は、事業者営業損失相当額とする。 ※現時点での近江鉄道（株）で計画されている設備投資費と修繕費は、各年度概ね640百万円程度。
令和6年度以降 (公有民営化後)	公有化する鉄道施設に係る設備投資費および維持修繕費等

(3) 県と沿線市町の負担割合

県：沿線市町 = 1 : 1 とする。

(4) 沿線市町間の負担割合

按分指標	按分割合	東近江市	彦根市	甲賀市	近江八幡市	日野町	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	米原市	計
駅数	50%	13	7	5	2	1	1	1	1	1	1	33駅
		39.4%	21.2%	15.2%	6.1%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	
営業キロ	20%	20.67965	9.94734	6.67265	4.20211	5.71167	3.46186	2.99563	2.29969	1.48059	2.1	59.5519km
		34.7%	16.7%	11.2%	7.1%	9.6%	5.8%	5.0%	3.9%	2.5%	3.5%	
住民定期利用者数	30%	2,018	531	260	438	359	222	84	91	83	35	4,121人
		49.0%	12.9%	6.3%	10.6%	8.7%	5.4%	2.0%	2.2%	2.0%	0.8%	



	東近江市	彦根市	甲賀市	近江八幡市	日野町	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	米原市	県	計
市町間負担割合	41.33%	17.81%	11.71%	7.63%	6.05%	4.29%	3.13%	2.95%	2.62%	2.48%	-	100.00%
【参考】 県市町間負担割合	20.67%	8.91%	5.85%	3.81%	3.02%	2.15%	1.57%	1.47%	1.31%	1.24%	50.00%	100.00%

令和4年度の自治体の費用負担額確定までの流れ

(1) 近江鉄道(株)による設備投資計画等の作成(～令和3年6月まで)

- ① 安全の確保を最優先しつつ、真に必要な整備事業を厳選。(過去の整備実績や老朽化の状況等を踏まえ必要性を検討)
- ② 実施時期や見積金額等も十分精査し、令和4年度および5年度の設備投資・修繕計画を作成。
- ③ 併せて、令和6年度から令和15年度の収支シミュレーションを作成。

(2) 監査法人による近江鉄道(株)の鉄道事業にかかる経営・財務調査(令和3年4月～9月)

- ① 近江鉄道(株)の鉄道事業にかかる経営財務状況の分析および課題の洗い出し。
- ② 設備投資・修繕計画内容のチェック。(工事内容、見積額、契約方法等)
- ③ 将来需要予測調査の実施と収支シミュレーション内容の分析、助言。

(3) 有識者等を交えた沿線自治体による分析・評価(令和3年6月～11月)

- ① 学識経験者や鉄道事業に精通した専門家を含む協議組織(分科会)を法定協議会に設置。
- ② 分科会において上記設備投資・修繕計画の内容等を分析・評価し、沿線自治体として適切な負担内容を確定。
- ③ 令和5年度の自治体負担額についても仮算定。

【参考：令和5年度および令和6年度以降の費用負担額確定までの流れ】

令和5年度 令和3年度中の仮算定結果をベースに、時点修正を加え、分科会で議論のうえ令和4年11月を目途に負担額確定。

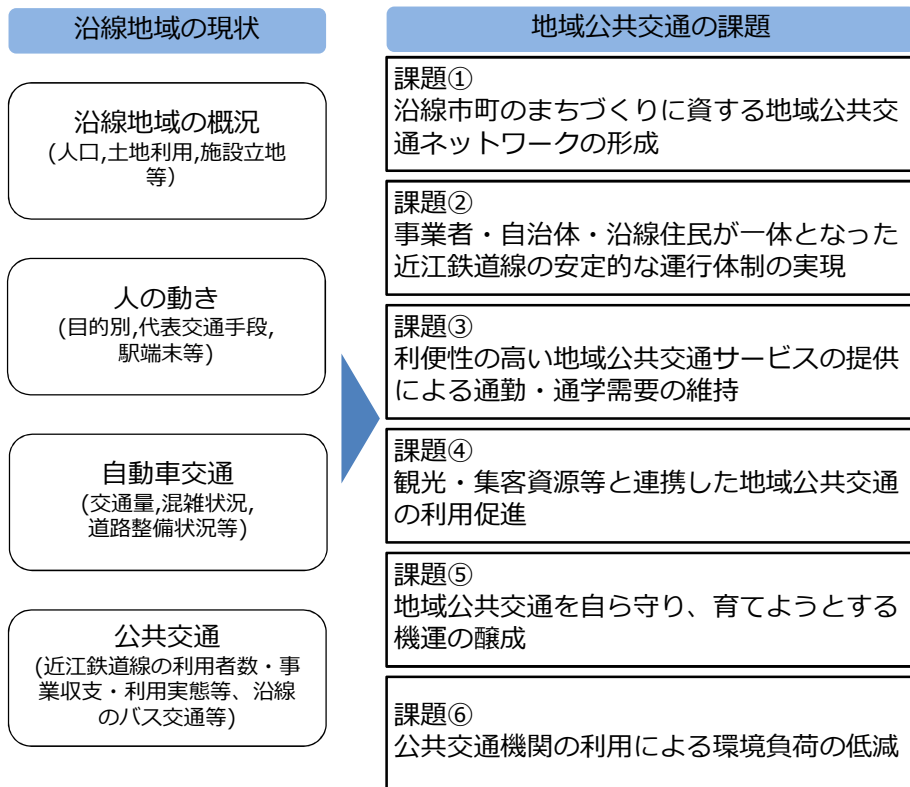
令和6年度以降 ①令和3年度の調査結果を踏まえ、令和4年度上半期中に施設管理団体の保有資産や業務を決定。
②上記①の決定内容を踏まえ、令和5年11月を目途に負担額確定。
(令和5年度中に策定予定の「鉄道事業再構築実施計画」において定める。)

1. 計画策定の背景・経緯と目的

近江鉄道線は、平成28(2016)年に民間企業の経営努力のみでは事業の継続が困難な状況として、近江鉄道株式会社より、県及び沿線市町に対して今後のあり方についての検討要請があった。その後、多方面からのさまざまな議論を踏まえ、令和2(2020)年3月には近江鉄道線を全線存続することを関係者で合意した。

今後、沿線住民・利用者、行政、鉄道事業者及び関係団体等が一体となり、検討すべき課題に取り組みながら、実施すべき施策や事業等について検討・合意し、着実に実行していく必要があることから、近江鉄道線を中心とした沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画（マスタープラン）として、本計画を策定する。

2. 沿線地域の現状と地域公共交通の課題



3. 近江鉄道線沿線地域の将来像と計画の基本方針

- 沿線地域の将来像** 自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域をコロナ禍後の新しい社会においても、みんなとともに築いていく
- 地域公共交通の姿** 県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク
- 基本方針**
 1. 近江鉄道線を再生・活性化する
 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する
 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する
 4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する
 5. 新たな技術やデータの活用により多様な利用者ニーズへ対応し、イノベーションを創出する

4. 計画の期間と目標

計画の期間	令和3(2021)年度～令和15(2033)年度（13年間）
計画の目標	
指標	目標
1. 近江鉄道線の利用者数（定期・定期外・全体）	○定期：現状維持 ○定期外：現状より増加 ※R2年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
2. 近江鉄道線の鉄道事業の営業収支・自治体負担額	○営業収支：収支の均衡 ○自治体負担額：上下分離前に想定した負担総額を超えない
3. 近江鉄道線駅に接続する補助対象路線の各種数値	○利用者数・収支率・自治体負担額：現状維持 ※R2年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
4. 近江鉄道線駅に接続するバス・デマンド型交通路線全体の利用者数	○合計利用者数：現状維持 ※R2年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
5. 沿線市町の自動車の交通手段分担率	67.8%以下（2010年 ^パ -リトリップ ^{リッ} 調査値より減少）
6. 近江鉄道線利用者の利用満足度	R3年度以降に実施するアンケート調査より設定

5. 目標実現のための施策

基本方針	施策	具体的な事業
1.近江鉄道線を再生・活性化する	(1)「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	① 第三種鉄道事業者となる組織の設立 ② 鉄道事業再構築実施計画の策定
	(2) 通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	③通学定期券の購入促進 ④通勤、通学における公共交通利用の促進
	(3)運行内容の充実・改善を図る	⑤利便性の向上（増便・乗継改善・所要時間短縮等） ⑥快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等）
	(4)その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑦ 割引乗車券や企画乗車券を導入 ⑧ キャッシュレス決済の導入 ⑨駅周辺の駐輪場・駐車場整備 ⑩駅設備等の整備
2.近江鉄道線の二次交通を充実する	(1)利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑪ 二次交通ネットワークの維持確保・改善
	(2)二次交通の利便性を向上する	⑫キャッシュレス決済の拡充・導入 ⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実行
3.近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化	(1)沿線地域のまちづくりと連携する	⑭駅周辺の交通結節機能の整備 ⑮駅周辺のにぎわい創出機能の整備
	(2)沿線地域の活性化施策と連携する	⑯ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等） ⑰ 各種イベントの実施・展開 ⑱自転車を活用した観光の促進 ⑲観光団体、観光施設、商店街等との連携
4.関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する	(1)地域公共交通利用に対する意識を醸成する	⑳ 交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施 ㉑沿線地域住民や利用者との意見交換 ⑲積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】 ㉒各種イベントの実施・展開【再掲】
	(2)近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉓近江鉄道パートナーズクラブの拡大 ㉔関連グッズの企画・販売 ㉕ ふるさと納税制度等の活用 ㉖近江鉄道に関する既存ファンや団体、沿線地域や学校等と連携した各種活動の展開 ㉗他の地域鉄道との連携
5.新たな技術やデータの活用による多様な利用者ニーズへの対応とイノベーションの創出	(1)公共交通や移動に関するデータの把握・分析・共有	㉘公共交通や移動に関するデータの把握、分析 ㉙公共交通利用状況等に関するデータのオープン化 ㉚積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】
	(2)公共交通に関する新技術への対応	㉛ MaaS(*)や自動運転技術に関する社会実験への積極的な関与 (*MaaS: Mobility as a Serviceの略。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(2015年のITS世界会議で設立されたMaaS Allianceより)

6. 計画の進捗管理

本計画は、計画の当初3年間を近江鉄道線の「運営改善期間」として位置づけ、①「公有民営」方式による上下分離に向けた具体的な検討および手続等を進めること、そして、②近江鉄道線の経営改善につながる事業を重点的に検討・実施することが非常に重要である。

この2点を着実かつ効率的に推進するために、計画策定主体の「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会(以下、「法定協議会」)」のもとに、上記①および②を推進するための分科会を設置する。法定協議会は、本計画の事業実施・進捗状況や目標達成状況の確認及び評価を行い、必要に応じて見直しを行うこととする。

近江鉄道沿線地域公共交通計画 骨子（案）

令和3（2021）年3月

計画の構成（目次）

1. 計画策定の背景・経緯と目的.....	1
2. 沿線地域の現状と地域公共交通の課題.....	2
3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針.....	5
4. 計画の期間と目標.....	7
5. 目標実現のための施策.....	9
6. 計画の進捗管理.....	15

1. 計画策定の背景・経緯と目的

近江鉄道線は、明治 31 (1898) 年、滋賀県最古の私鉄として開業以来 120 年余にわたり県東部地域の幹線鉄道として、重要な役割を果たしてきた。

しかしながら、近年の人口減少やモータリゼーションの進展等により年々経営状況が悪化し、ピーク時には年間 1,000 万人以上だった利用者数は平成 14 (2002) 年に 369 万人にまで減少した。その後、利用者数は微増傾向で推移しているものの、営業費用の増加に伴い、鉄道事業の営業損益は平成 6 (1994) 年以降赤字が続き、平成 28 (2016) 年には、民間企業の経営努力のみでは事業の継続が困難な状況として、近江鉄道株式会社より、県及び沿線市町に対して今後のあり方についての検討要請があった。これを受けて、平成 29 (2017) 年以降、関係者により各種の検討組織を設置し、将来の近江鉄道線のあり方の議論を進めてきた。

多方面からのさまざまな議論を踏まえ、令和 2 (2020) 年 3 月には、人口減少・超高齢社会においても、県東部地域が魅力と活力を維持し、向上させながら、持続的に発展していくため、近江鉄道線を全線存続することを関係者で決議した。ここでの近江鉄道線の全線存続とは、将来にわたって近江鉄道線の持続可能な運行体制の構築を目指し、安全と安心を最優先に、サービスや利便性の向上に努めながら、沿線地域が一体となって全線を存続させることを意味する。

近江鉄道線の全線存続に向けては、関係者による検討・協議を経て、令和 6 (2024) 年度から上下分離により「公有民営」方式の新たな体制に移行することと、また、より良い状態で新たな体制に移行するために、令和 3 (2021) 年度から 3 年間で運営改善期間として、関係者が一体となって利用促進等に取り組むことが合意された。

今後、住民・利用者、行政、鉄道事業者及び関係団体等が一体となり、検討すべき課題に取り組みながら、実施すべき施策や事業等について検討・合意し、着実に実行していく必要があることから、近江鉄道線を中心として鉄道沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画（マスタープラン）として、本計画を策定する。

2. 沿線地域の現状と地域公共交通の課題

(1) 沿線地域の現状

項目	内容
1) 沿線地域の概況	
① 人口の推移	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町の人口は2010年頃をピークに減少。 現在人口が増加している彦根市でも2025年以降は減少の見込み。 年少・生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加。
② 高齢化の推移	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町の高齢化率は、いずれも今後増加が進む見込み。
③ 人口分布	<ul style="list-style-type: none"> 彦根、近江八幡、八日市、水口の各駅周辺に人口が集中。 将来人口は、郊外部を中心に減少が進行する見込み。
④ 土地利用と人口密度	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道沿線は、田・森林が多く分布し、駅周辺でも建物用地が少ない駅も見られる。
⑤ 企業立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> 彦根～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺で従業者数が多い地域が分布。 従業員規模の大きな事業所は、高宮、武佐、八日市、京セラ前駅周辺等に分布。
⑥ 沿線高等学校等の生徒数	<ul style="list-style-type: none"> 沿線高等学校等の生徒数は約11千人。今後、少子化に伴い減少が進む見込み。 彦根、八日市、近江八幡、水口の各駅周辺に多く分布。
⑦ 主な観光・集客施設	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町には、ラコリーナ近江八幡、多賀大社、彦根城等、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地。
2) 人の動き [H22 パーソントリップ調査、H27 国勢調査より]	
① 沿線市町の目的別の人の動き	<ul style="list-style-type: none"> いずれの市町でも、自由目的、次いで、出勤目的の割合が多い。 通勤は、市町内及び隣接市町間の流動が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は天津湖南、米原市は長浜市・高島市への流動が多い。 通学及び自由目的は、市町内流動が主。
② 沿線市町の代表交通手段分担率	<ul style="list-style-type: none"> いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超える。 鉄道は近江八幡、彦根、米原の各市で5%超だが、他市町は5%未満。 バスはいずれの市町とも5%未満。
③ 駅端末代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩と自転車で約8割を占める。 乗車人員50万人以上の駅ではバス、乗車人員10万人未満の駅では自動車の分担率が高い。
3) 自動車交通	
① 幹線道路の交通量と混雑状況	<ul style="list-style-type: none"> 交通量は、国道8号と1号を中心に多い。 近江鉄道と交差する東西方向や平行する南北方向、国道1号等で混雑率1を超える路線がある。
② 道路整備の状況	<ul style="list-style-type: none"> 国道8号バイパス等の計画が進行し、将来的に道路交通環境の改善が見込まれる。
4) 公共交通	
① 近江鉄道線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 年間利用者数は1995年以降減少し2002年に約370万人まで落ち込む。その後、2019年度は約475万人まで回復するが、新型コロナウイルス（以下、「新型コロナ」）の影響で、2020年度は大幅に利用者が減少（第3四半期まで昨年度比約25%減の見込み）。 通勤・通学での利用が全体の約66%を占め、地域の生活を支える交通

項目	内容
	<p>として定着している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区間別輸送密度は、近江八幡駅～八日市駅間で4,000人/日、彦根駅～高宮駅間で3,000人/日を上回るが、それ以外の区間は2,000人/日未満。 ・駅別の乗車人員は、近江八幡、八日市、彦根の各駅が突出している。全33駅中22駅は年間乗車人員が10万人未満。
② 近江鉄道線の収支状況	<ul style="list-style-type: none"> ・1994年度以降、営業赤字が続く。毎年の営業赤字は増加傾向にあり、2018年度は3.8億円、2019年度は5.0億円の営業赤字。 ・利用者増への取組み等により、近年（新型コロナ前まで）は利用者が増加傾向にあり、営業収益は横ばいからやや微増で推移しているが、増加する営業費用が収支に大きく影響している。 ・新型コロナの影響により、2020年度は営業赤字のさらなる増加が見込まれている。
③ 近江鉄道線の利用実態（令和元年度実施の沿線住民・利用者等アンケート調査*より）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況：学生の約2割、事業所従業員（近江鉄道利用者または沿線住民を中心に配布）の約3割、沿線住民の約2割が近江鉄道を利用している。 ・利用目的：近江鉄道を利用する場面で最も多いのは、「自動車で送迎してもらえないとき」（約3割）で、自動車の次の交通手段として利用される位置づけとなっている。 ・通学における交通手段：近江鉄道利用者の代替交通手段としては「自動車」が約6割、「通えなくなる」が約3割。 ・近江鉄道をもっと利用したくなるための改善点：「運行本数の増加」「運賃を下げる」「他の鉄道との乗り継ぎを良くする」「お得な割引切符」「トイレをきれいにする」を望む声が多い。
④ 近江鉄道線の利用実態（本年度実施のOD調査より）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的としては、平日は通勤・通学が大半、休日は観光・レジャーが最も多いが、通勤・通学もこれに次いで多い。 ・利用頻度は、平日は週1日以上が約8割の一方、休日は年数日程度以下が4割を占めている。 ・利用年齢層は、平日・休日とも30歳未満が5割の一方、60歳以上は2割未満。 ・駅間利用状況は、平日・休日とも近江八幡～八日市駅間の利用が全体の4割を占めており、地域をまたいでの長距離での利用は少ない。
⑤ JR線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の4駅でJR琵琶湖線・草津線に接続し、接続する4駅におけるJR線利用者数は貴生川駅を除き増加傾向にある。（最近10年で米原24%増、彦根・近江八幡7%増、貴生川5%減少）
⑥ 沿線のバス交通等の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で90便/日以上バスが接続している。 ・沿線では、ちょこっとバス・ちょこっとタクシー（東近江市）、日野町営バス（日野町）、愛のりタクシー（沿線北部地域）等のコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーが運行し、多くの駅で接続している。 ・沿線地域で運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーに対して、国・県・沿線市町の協調による運行補助が行われている。 ・駅前の駐車場は全33駅中13駅（39%）、駐輪場は全33駅中28駅（85%）で設置されている。

*：近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会が、近江鉄道沿線住民・沿線事業所・沿線学校・近江鉄道利用者を対象に実施

(2) 地域公共交通の課題

課題① 沿線市町のまちづくりに資する地域公共交通ネットワークの形成

- 地域公共交通は、それ単独で成立・形成するものではなく、県や沿線市町のまちづくりとの連携・連動することが必要である。
- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画等、県や沿線市町の上位計画で掲げるまちづくりの方向性に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークの形成が必要である。

課題② 事業者・自治体・沿線住民が一体となった近江鉄道線の安定的な運行体制の実現

- 近江鉄道線は、沿線地域内をつなぐとともに、JR線（琵琶湖線・草津線）・新幹線・信楽高原鉄道とも接続する広域的かつ基幹的な交通であり、今後とも重要なインフラとして地域にとって欠かせない存在である。
- 近江鉄道線の今後の維持存続のためには、事業者・自治体・沿線住民が当事者となり、それぞれの役割を果たすことにより経営の安定を図ることが必要である。

課題③ 利便性の高い地域公共交通サービスの提供による通勤・通学需要の維持

- 通勤・通学は近江鉄道線利用者の約 2/3 を占めるが、今後、人口減少・少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの影響等の減少要因を抱えており、コロナ禍後、そして 10 年・20 年後を見据えた需要の維持に向けた取組が必要である。
- 令和元年度実施の沿線住民・利用者等アンケート調査において、近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点として「運行本数」「運賃」「他鉄道との乗り継ぎ」等が挙げられており、こうしたニーズを踏まえたサービスの改善・確保が必要である。

課題④ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

- 沿線地域の人口減少・少子高齢化という厳しい状況で、近江鉄道線の定期利用の維持を図ることとあわせて、沿線地域・地域外の定期外利用者の増加に向けた取組を進めていくことが必要である。
- 沿線地域に点在する豊かな自然・歴史・文化等の観光・交流資源も活用し、近江鉄道線をはじめとする地域公共交通の利用促進につなげていくことが必要である。

課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする機運の醸成

- 地域の支えなくして地域公共交通を維持することは困難であり、沿線地域の関係者（住民・企業・学校関係者等）に「みんなで使い、守り、育てていくもの」と感じてもらうことが必要である。
- 日頃から地域公共交通の利用状況・経営状況を周知したり、愛着や親しみを持ってもらい、マイレール、マイバス意識を醸成することが必要である。

課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

- 沿線地域ではマイカーに依存する生活が定着しているが、電車やバス等の公共交通機関の利用が環境負荷を低減することを理解し、積極的に公共交通機関を利用していくことが必要である。

3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針

(1) 近江鉄道沿線地域と将来像とそれを支える地域公共交通

沿線地域のポテンシャル

- ◎東の鈴鹿山脈と北の伊吹山地、その麓に広がるなだらかな丘陵地、そしてこれに続く肥沃な沖積平野、扇状地や水郷地帯を経て琵琶湖につながる地形が豊かな自然を育むとともに、地域に豊かな実りや恵みをもたらしている。
- ◎古代より中山道等の主要道路や湖上交通を含めた交通の要衝として地理的な優位性や利便性を有し、政治・経済・文化の拠点となった時代もあることから、歴史・文化的な資源が多い。
- ◎明治以降の近現代においても、道路（名神高速道路、国道8号等）、鉄道（東海道新幹線、JR線、近江鉄道等）等の主要幹線交通の整備により、交通の要衝としての地理的優勢は変わらず、道路・鉄道沿線を中心に内陸型の工業立地や工業団地の開発が進み、全国有数の内陸工業県である滋賀県下においても、高い製造品出荷額を誇る。
- ◎こうして地域が発展する過程において、近江鉄道は、県東部の内陸平野部における交通を担う存在として明治時代に生まれた。そして約120年以上の長きにわたり、人々の生活を守るだけでなく、沿線地域の文化を育くみ続け、地域に愛される鉄道として存在している。
- ◎交通の要衝であった地域を背景として発祥した近江商人は、江戸時代以降の我が国の経済が発展していく上での大きな役割を担うとともに、その経営哲学として知られる「三方よし」の精神（(商売において)売り手と買い手が満足するのは当然であり、社会に貢献できてこそ良い商売といえる）は、現代の多くの企業の経営理念の根幹となっている。
- ◎三方よし研究会等の医療・保健・福祉の多職種連携により、地域包括ケアシス

豊かな自然と長い歴史に磨き上げられた文化、交通の要衝としての高い交通結節利便性、地理的な優位性に基づく高い工業生産力、ゆりかごから看取りまで安心して暮らせる地域特性等を有し、持続可能な発展を目指していくための素地が備わった地域である。



【近江鉄道沿線地域の将来像】

自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域を
コロナ禍後の新しい社会においても、みんなとともに築いていく

近江鉄道は、地域の自治、福祉の向上にもつながる文化そのものである。また、人と人が集い、つながり、新たな出会いや活力をもたらす存在であることから、住民の幸せを作ることができ、住民はその幸せを感じることができる。こうしたことを踏まえ、安全性の確保およびコロナ禍後の対策を第一としながら、利便性やサービスの向上を図り将来にわたり安定的な運行体制の実現に向けて住民、事業者、県および沿線市町が一体となり取り組み、将来にわたり持続的な発展の拠点として、さらに価値と地位を高め、社会の変化に対応した地域をみんなで作っていく。



【地域の将来像を支える地域公共交通の姿】

県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、
近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク

(2) 計画の基本方針

沿線地域の将来像を支える地域公共交通を実現するため、本計画としては以下の5つの基本方針を設定する。

基本方針1. 近江鉄道線を再生・活性化する

県東部地域にとって必要不可欠な近江鉄道線について、経営の改善と持続可能な事業スキームへの事業構造の変更により、今後も路線を維持する

基本方針2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

近江鉄道線を補完する路線バス・コミュニティバスやデマンド型交通等を今後も維持・改善し、地域全体として移動しやすい環境を守る

基本方針3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

沿線のまちづくりと沿線地域の活性化を推進し、長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていくための環境を整える

基本方針4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

行政・事業者・住民等の関係者が課題を共有したうえで積極的に利用促進を図るとともに、持続的に施策を推進するための環境を創出する

基本方針5. 新たな技術やデータの活用による多様な利用者ニーズへの対応とイノベーションの創出

ICT技術やビッグデータ等を積極的に活用し、新たな価値やサービスの創出を目指すとともに、地域課題の解決を図る

4. 計画の期間と目標

(1) 計画の期間

近江鉄道線の運営改善期間（令和3(2021)年度～令和5(2023)年度）、および、令和6(2024)年度の「公有民営」方式による上下分離への移行にあわせ、令和5(2023)年ごろを目途に策定する「鉄道事業再構築実施計画」の計画期間（令和6(2024)年度～令和15(2033)年度）を踏まえ、本計画の計画期間を、以下の通り設定する。

計画期間：令和3(2021)年度～令和15(2033)年度（13年間）

(2) 計画の目標

基本方針を実現するための具体的な指標および目標を、以下の通り設定する。

基本方針	指標	目標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	近江鉄道線の利用者数 (定期・定期外・全体)	○定期：現状維持 ○定期外：現状より増加 ※R2 年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
	近江鉄道線の鉄道事業の 営業収支・自治体負担額	○営業収支：収支の均衡 ○自治体負担額：上下分離前に想定した 負担総額を超えない
2. 近江鉄道線の二次 交通を充実する	近江鉄道線駅に接続する 補助対象路線の各種数値	○利用者数・収支率・自治体負担額：現 状維持 ※R2 年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
	近江鉄道線駅に接続する バス・デマンド型交通路 線全体の利用者数	○合計利用者数：現状維持 ※R2 年度実績値を踏まえ、必要に応じて見直す
3. 近江鉄道線沿線の まちづくりを進め、地 域を活性化する	沿線市町の自動車の交通 手段分担率	67.8%以下 (2010 年パーソトリップ 調査値より減少)
4. 関係者が連携・協 働し、地域公共交通利 用を促進する	近江鉄道線利用者の利用 満足度	R3 年度以降に実施するアンケート調査 より設定
5. 新たな技術やデー タの活用による多様 な利用者ニーズへの 対応とイノベーション の創出		

5. 目標実現のための施策

目標を実現するために取り組むべき施策及び事業を、以下の通り設定する。

基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

施策（1）「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する

施策のねらい	近江鉄道線の線路、駅、車両等の設備の所有者と鉄道の運行を行う者を分離（上下分離）し、鉄道事業の経営の安定とまちづくり・観光施策等との連携を実現する
具体的事業の内容	① 第三種鉄道事業者として、近江鉄道線の設備を保有し、整備・維持修繕等を実施する組織を設立する ② 県及び沿線市町と鉄道事業者が共同で、鉄道事業再構築実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受ける
期待される効果	・ 持続可能な運営体制の構築 ・ 上下分離にあたっての国からの支援（補助金、税制特例措置）

施策（2）通勤・通学利用者数の維持・増加を図る

施策のねらい	通勤・通学利用者は、全利用者の約 2/3 を占める近江鉄道線の主要顧客であるが、沿線人口の減少、少子高齢化の進展により今後減少が想定されることから、維持・増加を図り、鉄道事業運営のベースとなる運賃収入を確保する
具体的事業の内容	③ 全利用者の約 1/3 を占める学生の通学における近江鉄道線利用を維持・増加するため、通学定期券の購入を促進する ④ 官公庁・沿線企業の通勤における公共交通利用促進を図る（ノーマイカーデーの推進、エコ通勤の導入等）
期待される効果	・ 通勤・通学利用者数の維持・増加 ・ 新たな利用者層の獲得

施策（３）運行内容の充実・改善を図る

施策のねらい	速達性や快適性といった鉄道としての根幹となるサービス向上策により、沿線地域の住民の日常生活や地域における観光の移動を支え、広域的な幹線としての役割を果たす
具体的事業の内容	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し、利便性の向上を図る。 ⑥ 車内設備や乗り心地の改善等の手法について、車両や軌道等の設備投資等の実現性を慎重に検討し、快適性の向上を図る。
期待される効果	・ 近江鉄道線の利用者数の維持・増加 ・ 新たな利用者層の獲得

施策（４）その他のサービス改善により利便性の向上を図る

施策のねらい	より多くの人々が利用しやすく、親しみやすい鉄道となるよう、地域や利用者の声に対応する
具体的事業の内容	⑦ 全線ワンコイン乗り放題等、ニーズに合った割引乗車券や企画乗車券を検討・開発・販売する ⑧ 交通系 IC カードの導入（ICOCA 対応等）、クレジットカードによる定期券購入等、キャッシュレス決済の導入を図る ⑨ パークアンドライド、サイクルアンドライドによる利用促進を図るため駅周辺の駐輪場や駐車場を確保する ⑩ 待合空間や交流施設の整備、トイレの改修、駅や車両のバリアフリー化といった駅設備等の整備・充実を図る
期待される効果	・ 近江鉄道線の利便性向上 ・ 新たな利用者層の獲得

基本方針 2 近江鉄道線の二次交通を充実する

施策（１）利用しやすい二次交通ネットワークを構築する

施策のねらい	近江鉄道線に接続する二次交通の維持・確保・改善によりネットワークを整え、沿線地域全体として公共交通により移動しやすい環境を整備する
具体的事業の内容	⑪ 近江鉄道線の各駅に接続する路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通等について、必要に応じて、路線維持・再編・新設、ダイヤ調整や増便、デマンドシステムの見直し等を行い、二次交通ネットワークの維持確保・改善を図る
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二次交通の利便性向上 ・ 公共交通利用者数の維持・増加

施策（２）二次交通の利便性を向上する

施策のねらい	近江鉄道線に接続する二次交通の利便性向上策により、沿線地域全体として公共交通により移動しやすい環境を整備する
具体的事業の内容	<p>⑫ 2021年3月よりICカードへの対応を開始する路線バスの対応エリアの拡大およびデマンド型交通・一般タクシーへの導入、導入に伴うモード間の連携や地域との連携等を検討のうえ、必要に応じて実施する。</p> <p>⑬ 近江鉄道線でつながる沿線市町・圏域として、本計画との整合を図りつつ、各地域の実情に応じた地域公共交通計画を策定・実施する</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二次交通の利便性向上 ・ 公共交通利用者数の維持・増加 ・ 地域における移動の確保に向けた沿線市町の方針や考え方の共有

基本方針 3 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策（１）沿線地域のまちづくりと連携する

施策のねらい	駅を中心とする利便性の高いまちとしていくことにより、近江鉄道線等をはじめとする公共交通を日常的に利用できる環境を整備する
具体的事業の内容	<p>⑭ 駅舎、駅前広場、駅周辺の道路等の各種交通結節機能を整備し、駅を中心とする利便性の高いまちづくりを進める</p> <p>⑮ 複合施設や庁舎等の拠点機能を持った施設整備や、駅周辺への企業・商業施設・公的機関等の施設誘致、住宅開発誘導、空き家バンクの有効活用等、駅周辺のにぎわいを創出する機能の整備を図る</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・沿線市町の人口の維持・増加 ・駅周辺のにぎわいの創出

施策（２）沿線地域の活性化施策と連携する

施策のねらい	沿線地域で古くから培われてきた自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用して沿線地域内外に向けて戦略的なコミュニケーションを図り、地域公共交通の利用を促進する
具体的事業の内容	<p>⑯ 様々な媒体を活用し、地域公共交通や観光案内等に関して、沿線地域が一体となって積極的かつ継続的な情報の受発信を行う</p> <p>⑰ イベント列車の運行やガチャコンまつり等の従来から実施されているイベントを継続するとともに、上下分離のタイミング等、時機を捉えたイベントを検討・実施する</p> <p>⑱ サイクルトレインの有効活用、レンタサイクルの拡充等、自転車を活用した観光の促進を図る</p> <p>⑲ イベント開催やスタンプラリーの実施、観光ルートの開発等の各種の取組みの実施にあたっては、沿線地域の観光団体、観光施設、商店街との連携を図る</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・定期外利用者の維持・増加 ・沿線地域の観光客数の増加 ・新たな利用者層の獲得

基本方針 4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策（１）地域公共交通利用に対する意識を醸成する

施策のねらい	沿線地域で近江鉄道線をはじめとする地域公共交通に対する危機感を共有し、みんなで守り育てる意識をもって、積極的に利用する行動につなげる
具体的事業の内容	<p>⑳ 地域公共交通に接したり考えたりする機会を向上させるため、交通環境学習、乗り方教室、出前講座を実施したり、学校における各種活動（社会見学・校外活動等）における公共利用の促進を図る</p> <p>㉑ 沿線地域にお住まいの方や地域公共交通を実際に利用する方のニーズを把握するため、意見交換を行う</p> <p>⑳ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】</p> <p>㉒ 各種イベントの実施・展開【再掲】</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得

施策（２）近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす

施策のねらい	近江鉄道線を通勤・通学のための交通手段だけではなく、様々な人が行き交うコミュニティの場としても沿線地域のまちにとって欠かせない存在へと引き上げる
具体的事業の内容	<p>㉓ 令和2(2020)年12月にスタートした近江鉄道パートナーズクラブへの入会会員の拡大を図る</p> <p>㉔ 既存の関連グッズの販売を継続し、各種オーナー制度の導入等の新たなグッズの企画・検討を行う</p> <p>㉕ 企業版や個人版ふるさと納税に基づく寄附を募るとともに、施策・事業の実施にあたってクラウドファンディング等を活用する等、新たな資金調達手段により事業を推進する</p> <p>㉖ 近江鉄道に愛着を持つ既存のファンや団体、沿線地域や学校等と連携し、駅周辺の美化や駅の保存等の活動に取り組む</p> <p>㉗ 全国の地域鉄道が連携するイベント（スタンプラリー等）への参画等、他の地域鉄道との連携を図る</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得

基本方針5 新たな技術やデータの活用による多様な利用者ニーズへの対応とイノベーションの創出

施策（1）公共交通や移動に関するデータの把握・分析・共有

施策のねらい	近江鉄道線を含む公共交通の利用実態や人の移動に関する情報やデータを把握・分析・共有し、様々な施策の検討・展開に活用していくことで、新たな価値やサービスの創出と地域課題の解決を図る。
具体的事業の内容	<p>㉗ 既存データやビッグデータの活用、OD 調査の実施等により、沿線地域における人の移動実態等を定量的に把握し、公共交通の活性化に向けた分析等を行う。</p> <p>㉘ 移動実態や公共交通の利用状況に関するデータをオープン化し、多様な主体がまちづくりや地域課題の解決に活用できるようにする。</p> <p>⑩ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・住民・利用者の理解と共感 ・鉄道、バス事業の業務効率化、生産性向上 ・地域活力の維持・活性化

施策（2）公共交通に関する新技術への対応

施策のねらい	情報通信技術の進展に伴って開発が進む新たなモビリティサービスの導入に向けた動きに積極的に関わり、沿線地域の将来を見据えて、地域・交通課題の解決策を模索する。
具体的事業の内容	㉙ MaaS(*) や自動運転技術に関する社会実験への積極的に関与し、得られた知見や情報を関係者間で共有するとともに、必要に応じて導入を目指した取組みへの展開を図る
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の外出機会の増加 ・移動満足度の向上 ・新たな利用者の獲得

(*)MaaS: Mobilty as a Service の略。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(2015年のITS世界会議で設立されたMaaS Allianceより)

重点事業について

以下の事業については、**重点事業**として、運営改善期間（令和 3（2021）～令和 5（2023）年度）に注力して実施または検討する。

- 事業②：鉄道事業再構築実施計画の策定
- 事業⑦：割引乗車券・企画乗車券の導入
- 事業⑧：キャッシュレス決済の導入
- 事業⑪：二次交通ネットワークの維持確保・改善
- 事業⑯：積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）
- 事業⑰：各種イベントの実施・展開
- 事業⑳：交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施
- 事業㉔：ふるさと納税制度等の活用

6. 計画の進捗管理

今後、計画を推進していくうえでは、計画に掲げた事業の実施状況や目標の達成状況を定期的に確認し、計画の進捗を適正に管理していく必要がある。特に本計画は、計画期間が 13 年間と長期に渡ることから、新型コロナウイルス感染症をはじめとして地域公共交通に影響の大きな不確定の出来事等の発生にも柔軟に対応しながら、より実効性のある計画としていくためにも、必要に応じて事業や目標の見直しを行うことが欠かせない。

本計画は、計画の当初 3 年間（令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度）を近江鉄道線の運営改善期間として位置づけ、①「公有民営」方式の上下分離に関する検討及び手続等を進めること、そして、②近江鉄道線の経営改善につながる事業を重点的に検討・実施することが非常に重要な点である。

この 2 点を着実かつ効率的に推進するために、計画の策定主体である「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（以下、「法定協議会」）」のもとに、上記①および②を推進するための分科会を設置する。法定協議会は、本計画の事業実施・進捗状況や目標達成状況の確認及び評価を行い、必要に応じて見直しを行うこととする。

なお、令和 6（2024）年度以降の推進体制については、令和 5 年度に策定予定の鉄道事業再構築実施計画にかかる関係者との協議の中で決定する。

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会規約の改正について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）の改正（令和 2 年 11 月 27 日施行）に伴い、「地域公共交通網形成計画」の名称が変更されたため、所要の改正を行う。

1 改正の内容

「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」に改正する。

2 施行日

令和 3 年 3 月 2 2 日

3 改正後規約

別添のとおり

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会規約

(目的)

第1条 近江鉄道線は、120年以上にわたり、県東部地域における基幹交通軸であり、沿線地域の住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、経営状況の悪化により事業継続が困難となっている。このため、県、近江鉄道沿線市町、交通事業者、関係団体等が一体となり、近江鉄道線の再生とそれに伴う公共交通網の再構築を目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施に関し、必要な協議を行うために近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 計画の策定、変更及び評価に係る協議に関すること。
- (2) 計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号の決定については、法第6条第2項第1号の団体は全員合意を原則とする。
- (5) 第1号から第3号までに掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会は、別表に掲げる団体等をもって組織する。

- 2 協議会は、前項に定める者のほか、交通政策における法令等について専門的な知識を有する者等にオブザーバーとして参画を求めることができる。

(委員)

第4条 協議会の委員は、前条第1項団体等の中から滋賀県知事が依頼する。

- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残期間とする。
- 3 委員の再任は妨げない。

(役員の定数及び選任)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
 - (2) 副会長 2名
 - (3) 監事 2名
- 2 役員は、前条第1項の規定による委員のうちから、これを互選する。

(役員の職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の会計を監査する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の者が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。
- 4 会長は、会議への代理出席を認めることができる。ただし、学識経験者として委嘱された委員の代理出席についてはこの限りでない。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会の権能)

第8条 協議会は、次に掲げる事項の議決又は認定を行うものとする。

- (1) 規約の制定及び改廃に関すること。
 - (2) 事業計画、事業報告、予算及び決算に関すること。
 - (3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。
 - (4) 第2条各号に関すること。
 - (5) その他協議会の運営に関する重要な事項に関すること。
- 2 前項の規定にかかわらず、協議会において議決すべき事項について特に緊急を要するため協議会を招集する時間的余裕がないことが明らかであると認めるときは、会長は、その議決すべき事項を処分することができる。
 - 3 前項の規定による処分については、会長は、次の協議会においてこれを報告し、その承認を求めなければならない。

(書面決議)

第9条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催できないと認めるときには、書面審議により、議事を決することができる。

- 2 書面審議による議決は、全員一致で決することとする。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第11条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第2条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、滋賀県土木交通部県東部地域公共交通支援室内に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第 14 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 15 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 16 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 17 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

(施行期日)

1 この規約は、令和元年 11 月 5 日から施行する。

(任期の特例)

2 この規約の施行の日以後最初の委員の任期は、協議会の設立の日から令和 3 年 3 月 31 日までとする。

付 則

(施行期日)

この規約は、令和 3 年 3 月 22 日から施行する。

別表（第4条関係）

法律の区分	団体等
<p>地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 (法第6条第2項第1号)</p>	滋賀県
	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	
<p>公共交通事業者等（地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者） (法第6条第2項第2号)</p>	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
	一般社団法人滋賀県バス協会
	一般社団法人滋賀県タクシー協会
<p>道路管理者 (法第6条第2項第2号)</p>	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所
<p>公安委員会 (法第6条第2項第3号)</p>	滋賀県警察本部
<p>公共交通の利用者 (法第6条第2項第3号)</p>	滋賀県教育委員会
	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
	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会
	滋賀県地域女性団体連合会
<p>学識経験者 (法第6条第2項第3号)</p>	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉
	関西大学経済学部 教授 宇都宮 浄人

	滋賀県立大学環境科学部准教授 轟 慎一
その他協議会の運営上必要と認められる者 (法第6条第2項第3号)	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局
	一般財団法人地域公共交通総合研究所
	一般社団法人滋賀県病院協会
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会
	公益社団法人びわこビジターズビューロー
	滋賀県商工会議所連合会
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

令和 2 年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会補正予算（案）

＜1. 歳入予算の補正理由＞

- ・当初予算においては、地域公共交通計画の骨子案策定までの予算を計上。
- ・今回、計画策定までに必要な費用を補正予算として計上するもの。

＜2. 歳出予算の補正理由＞

- ・事業費については、委託事業の入札残等による減。

（歳 入）

（単位：千円）

			当初予算額	補正額	補正後予算額	備考
款	項	目				
1 負担金	1 負担金	1 負担金	10,009	2,177	12,186	県負担金
			10,009	2,177	12,186	市町負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	14,982	△ 4,088	10,894	国庫補助金
計			35,000	266	35,266	

（歳 出）

（単位：千円）

			当初予算額	補正額	補正後予算額	備考
款	項	目				
1 運営費	1 会議費	1 会議費	0	168	168	第3回協議会開催費
	2 事務費	1 事務費	36	77	113	事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	34,964	△ 5,129	29,835	計画策定（OD調査・協議会運営含む） 利用促進策検討分科会 全線乗車キャンペーン
計			35,000	△ 4,884	30,116	翌年度繰越金 5,150千円 （補正後歳入額-補正後歳出額）

令和 3 年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 事業計画（案）

(1) 会議の開催

① 協議会 3 回程度開催

日程	内容
6 月	令和 2 年度事業報告、決算報告 地域公共交通計画（原案）について
9 月	地域公共交通計画（案）について
3 月	運営改善期間中の取組内容等を報告

② 幹事会、分科会、担当課長会議等 必要に応じて開催

(2) 地域公共交通計画の策定

- ① 令和 2 年度にとりまとめた骨子案を軸に、計画の目標、目標達成に向け、各主体が実施する施策等を決定し、計画（原案）を作成
- ② 計画（原案）をもとに、パブリックコメントを実施
- ③ ②を受けて、意見の反映状況を整理し、地域公共交通計画を策定

(3) 近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務状況調査の実施

鉄道資産や業務を適切に分離したうえで、近江鉄道線を公有民営方式による上下分離に移行し、またこれに伴う自治体の適正な財政負担を実現するため、近江鉄道（株）の鉄道事業にかかる経営・財務状況調査を実施する。

(4) フォーラムの開催

沿線地域で積極的な活動を展開している団体が自らの活動内容を発信することにより、団体同士の連携やさまざまな地域で新たな活動が生まれるような場づくりとして、フォーラムを開催する。

～令和 3 年度の利用促進事業の展開について～

運営改善期間中は、沿線自治体、鉄道事業者、地域住民等が一体となって利用促進に取り組むという趣旨を実現するために、その具体的な取組や財源は現在調整中ですので、次回の協議会で報告します。

令和3年度近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会スケジュール（案）

	項目	摘要
R3 4月 ～8月	近江鉄道（株）の鉄道事業に係る経営・財務調査	
R3 6月	第7回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会	・地域公共交通計画原案について
R3 7月	パブリックコメント	
R3 9月	第8回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会	・地域公共交通計画案について
	↓ 地域公共交通計画策定（国へ提出）	
R3 10月	フォーラム①	
R4 3月	フォーラム②	
R4 3月	第9回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会	・計画の進捗管理について

令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会収支予算(案)

1. 歳入予算

(単位：千円)

款	項	目	予算額	備考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	9,250	県負担金
			9,250	市町負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	1,485	国庫補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	5,150	令和2年度より
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	-	
合 計			25,135	

2. 歳出予算

(単位：千円)

款	項	目	予算額	備考
1 運営費	1 会議費	1 会議費	454	協議会開催（計画策定後1回分）
	2 事務費	1 事務費	273	事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	4,950	委託料 (地域公共交通計画策定調査業務)
			17,160	委託料 (近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務調査業務)
			813	フォーラム開催
3 予備費	1 予備費	1 予備費	1,485	予備費
合 計			25,135	