

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	6
5. 目標実現のための施策	8
6. 計画の進捗管理	13

1. 計画策定の背景・経緯と目的

近江鉄道線は、明治 31(1898)年、本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、令和元(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(2025)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 年間を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	・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	・沿線市町の高齢化率は、いずれも今後増加が進む見込み。 ・愛荘町を除く9市町では、2045年に高齢化率が30%を超える見込み。
③ 人口分布	・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	・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	・彦根～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺で授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	・沿線高等学校等の生徒数は、約11千人。 ・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	・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	
① 沿線市町の目的別の人の動き	・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	・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%を超えるが、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	・徒歩と自転車約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	・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号などで混雑率1を超える路線がある。

項目	内容
② 道路整備の状況	・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	・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の影響で、2020年度は大幅に利用者が減少。 ・通勤・通学での利用が全体の約66%を占める。 ・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	・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。 ・近年、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。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、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（各種アンケートより）	・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 沿線のバス交通等の現状	・彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で90便/日以上がバスが接続している。 ・沿線の北部地域は、愛のりタクシー（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。

(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。
- ・県や沿線市町の上位計画で掲げる「コンパクトなまちづくり」、「駅周辺の整備」等に基づき、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・新幹線・信楽高原鐵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感染症の影響等の減少要因を抱えており、10 年後、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。
- ・アンケートにおいて、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、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・交流資源と連携し、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「自分たちが支えていかなければならない」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

- ・沿線地域では自家用車に依存する生活が定着しているが、環境にやさしい公共交通機関を積極的に利用し、環境負荷の低減を図ることが必要である。

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

- ◎琵琶湖、伊吹山地、鈴鹿山脈等に囲まれ、山から琵琶湖に注ぐ河川によって形成される自然豊かな里山や田園により、日本の原風景が残っている。
- ◎古の時代より政治・文化の中心として発展し、また、近代・現代の日本の礎を築いた源流地域としても、歴史・文化的な資源が多い。
- ◎地域に愛され、120年の長きにわたり、人々の生活を守るだけでなく、沿線地域の文化を育んできた鉄道が存在する。
- ◎近江商人が生まれ、「三方よし精神」は、企業が担うべき社会的貢献や責務など我が国における近代資本主義の礎となる。
- ◎地域包括ケアシステムの全国モデルとされるなど、地域福祉先進地域である。
- ◎二次交通や他の交通機関との結節利便性や高速道路や国道など都市圏へアクセスできる立地優位性、高い工業生産高、「ゆりかごから看取りまで」が完結できる地域特性など、持続可能な発展地域である。

【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、みんなで守り抜く

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、将来にわたり日本の持続的な発展の中心地として、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築いていく。

【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4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

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(*1)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・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

(*1) 沿線地域内で完結する地域間幹線を対象とする。(下表赤枠内の路線が対象)

表 沿線地域における国庫補助対象のバス路線等

系統種別	沿線市町村・区域	運行主体	補助対象路線
地域内 フィーダー	東近江市	近江鉄道	大中線(能登川病院～福堂～大中)
	近江八幡市	近江八幡市	市民バス各路線(コミュニティバス)
		近江鉄道	江頭線(近江八幡駅～官庁街通り～中江頭) 舟木線(近江八幡駅～官庁街通り～船木)
	湖東圏域	湖東圏域公共交 通活性化協議会	愛のりタクシー各路線(予約型乗合タクシー)
地域間幹線	近江八幡市、 東近江市	近江鉄道	日八線①(近江八幡駅～日野駅～北畑口) 日八線②・③(近江八幡駅～桜川駅～長峰集会所) 御園線(八日市駅～東近江総合医療センター～永源寺車庫) 神崎線(八日市駅～石塚～能登川駅) 岡屋線(近江八幡駅～竜王口～東洋電機製造前) 八幡アウトレット線(近江八幡駅～三井アウトレットパーク)

資料：近畿運輸局提供資料より作成

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 通学定期券の購入補助を行い、全利用者の約 1/3 を占める学生の通学定期券の購入を促進する ④ 官公庁・沿線企業の通勤や沿線に立地する学校への通学における公共交通利用促進を図る（ノーマイカードーの推進、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	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る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	より多くの人が利用しやすく・親しみやすい各種の利便性向上策により、時代や地域の要請に柔軟に対応する
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	・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を向上し、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	⑫ 2021年3月よりICカードへの対応を開始する路線バスについてはそのエリアの拡大を検討するとともに、デマンド型交通・一般タクシーについても導入を検討のうえ、必要に応じて実施する。 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
期待される効果	・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	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 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
期待される効果	・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

※：駅舎に係る整備の場合

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行い、地域公共交通の利用を促進する
具体的事業の内容	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 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 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 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
期待される効果	・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	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 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 ㉒ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】 ㉓ 各種イベントの実施・展開【再掲】
期待される効果	・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得

※：バス事業者のみ

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	㉔ 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 ㉕ 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 ㉖ 企業版および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 ㉗ 沿線地域や学校等と連携し、駅周辺の美化活動や駅の保存活動を行う ㉘ 全国の地域鉄道が連携するイベント（スタンプラリー等）への参画など、他の地域鉄道との連携を図る
期待される効果	・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得

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 年間で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（2024）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」方式の上下分離の準備を整えること、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を推進するための分科会（（仮称）近江鉄道線再構築検討分科会）と、上記②を推進するための分科会（（仮称）近江鉄道線活性化分科会）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。