

第2回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和2年3月25日（水）13:00～15:00

場所：アピアホール

1 開会

2 報告等

(1) 近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果について

資料1

(2) 近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果について

資料2

(3) 地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果について

資料3、4

(4) 他モードへの転換等の検討結果について

資料5

(平成30年度実施の「地域交通ネットワークのあり方検討調査」より)

3 議 事

近江鉄道線の存廃について

4 その他

5 閉会

第2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
	近江八幡市長	小西 理
	甲賀市建設部次長	治武 宏典
	米原市長	平尾 道雄
	日野町長	藤澤 直広
	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）	喜多村 樹美男
	信楽高原鐵道株式会社常務取締役業務部長	尾中 庄一
	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
	滋賀県警察本部交通部交通企画課 警部	山口 隆
	滋賀県教育委員会高校教育課主幹	杉原 真也
	滋賀県PTA連絡協議会副会長	塚本 晃弘
	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
	滋賀県立大学環境科学部准教授	轟 慎一
	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長	山岸 斉
	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
	社会福祉法人東近江市社会福祉協議会常務理事（兼） 事務局長	川南 壽
	公益社団法人びわこビジ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	八木 貴弘
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	井野 則明

第2回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 席次表

令和2年3月25日(水)13:00～
ショッピングセンターアピア4階 アピアホール

出入口

【敬称略】

滋賀県立大学環境科学部 轟 慎一	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	滋賀県警察本部交通企画課 山口 隆	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	事務局・随席	事務局・随席
(一財)地域公共交通総合研究所 町田 敏章					(一社)滋賀県バス協会 野村 義明		
(社福)東近江市社会福祉協議会 川南 壽					西日本旅客鉄道株式会社 野口 明		
(公社)びわこデジタルズビューロー 西川 直治					信楽高原鐵道株式会社 尾中 庄一		
滋賀県商工会議所連合会 高村 潔					近江鉄道株式会社 喜多村 樹美男		
滋賀県地域女性団体連合会 山本 身江子							
(一財)滋賀県老人クラブ連合会 上野 善久					議長席		
びわこ学院大学教育福祉学部 逢 軍					滋賀県知事 三日月 大造		
滋賀県PTA連絡協議会 塚本 晃弘					東近江市長 小椋 正清		
滋賀県教育委員会高校教育課 杉原 真也					彦根市長 大久保 貴		
国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局 山岸 斉					近江八幡市長 小西 理		
国土交通省近畿運輸局交通政策部 八木 貴弘					甲賀市建設部 治武 宏典		
国土交通省近畿運輸局鉄道部 井野 則明					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 藤澤 直広		

随席

記者席・傍聴席

出入口

近江鉄道沿線住民等アンケートの集計結果について

1 調査の概要

(1) 趣旨

「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）」において、将来の近江鉄道線を含む県東部地域の公共交通のあり方に関する検討を行うにあたり、「近江鉄道や公共交通の利用状況」や「近江鉄道への期待」などについて調査。

(2) 調査対象

対象者	対象者数および選定の考え方
沿線住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 7,011名。 ・ 原則、近江鉄道駅から2,000m圏内の地域にお住まいの平成31年4月1日現在で15歳以上の方から無作為抽出。（東近江市および日野町は対象地域を一部拡大）
沿線事業所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 23社（2,000名）。 ・ 近江鉄道駅から徒歩10分程度に所在する従業員数が30名以上の事業所から選定。
沿線高等学校等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 17校（3,719名）。※各校とも1年生を対象 ・ 近江鉄道駅から徒歩20分程度以内に所在。
近江鉄道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1,000名。 ・ 33駅中の16駅（各市町とも1駅以上）。

(3) 実施期間等

対象者	実施期間	回答締切日
沿線住民	1月24日（金）から順次発送	2月10日（月）
沿線事業所	1月27日（月）から順次実施	2月14日（金）
沿線高等学校等	1月27日（月）から順次実施	2月7日（金）
近江鉄道利用者	1月29日（水）に一斉実施 ・ 朝の通勤通学および昼間時間帯 ・ 一部市町では土日も実施	2月21日（金）

(4) 回答状況

対象者	配布数	回答数	回収率
沿線住民	7,011	2,831	40.4%
沿線事業所	2,000	1,574	78.7%
沿線高等学校等	3,719	3,420	91.9%
近江鉄道利用者	1,000	374	37.4%

2 調査結果の概要

(1) 近江鉄道の存廃に関する話題の認知度

- 沿線住民は約72%、鉄道利用者は約84%と高い関心度。

(2) 近江鉄道の利用状況

- 沿線住民の約4割が「年数日程度以上」利用されている。
- 沿線高等学校等の生徒の約2割が「通学」で利用。通学利用者の居住地は東近江市が最も多く、次いで近江八幡市、日野町、彦根市、愛荘町が多い。

(3) 近江鉄道の利用頻度と市町別の状況

- 「週1日以上の利用者」が多いのは、「10代」で、東近江市・愛荘町・多賀町・日野町、「月数回程度の利用者」は「70代」で、「東近江市・豊郷町・多賀町・甲良町が多く、近江鉄道は幅広い年代および地域で利用されている。

(4) 近江鉄道を利用して外出する主な目的

- 通勤、通学をはじめ、買い物、通院、観光・レジャーなど、幅広い目的で利用されている。

(5) 通学における交通手段の特徴

- 「自動車による送迎の代わりに公共交通を利用できる方」は46%と、通学手段を近江鉄道をはじめとする公共交通へ転換できる可能性がある。
- しかし、「自動車の方が断然早い」、「家族が出かけるついで」などの理由により公共交通を利用しない。

(6) 通勤における交通手段の特徴

- 沿線の幅広い地域にわたる事業所において、近江鉄道が通勤手段として利用されている。
- 近江鉄道を利用する通勤者の居住地は沿線地域だけでなく、草津市、京都府、大阪府など県内外の広範囲にわたる。

(7) 近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段

- どの調査対象においても、代替交通手段として「自動車（家族等の運転で送迎）」「自動車（自分で運転）」の割合が高い。
- 近江鉄道を通学で利用する高校生等の31.7%は、近江鉄道が使えなくなると通学ができなくなると回答。
- 「近江鉄道が使えなくなると通学ができなくなる」生徒の居住地は東近江市が最も多く、次いで近江八幡市、日野町、彦根市、愛荘町と幅広い市町において影響が大きい。

(8) 近江鉄道の公共交通としての役割

- 通勤、通学はもとより、「子ども、高齢者、免許証を持たない人がでかけるための移動手段」、「自動車を利用できない場合の移動手段」、「将来、免許証を返納したときの移動手段」など、移動弱者の移動手段としても重要な役割を果たしている。
- 近江鉄道をほとんど利用しない人の多くが、「子ども、高齢者、免許証を持たない人がでかけるための移動手段」、「自動車を利用できない場合の移動手段」と認識しており、地域のため、もしもの時のために近江鉄道が役割を果たしているといえる。

(9) 将来の近江鉄道に期待すること

- 「いつでも誰でも安全に移動できるという安心感」や、「自動車免許証を返納した後も安全、安心に移動できる」という「安全、安心」の分野で大きく期待。
- また、観光地などのにぎわいの創出や、鉄道・駅がまちの中心や地域のシンボルとしての期待も高い。

(10) 近江鉄道をもっと利用したくなる改善点

- 「運行本数の増加」、「運賃を下げる」、「他の鉄道との乗り継ぎをよくする」、「お得な割引切符がある」、「トイレをきれいにする」を望む意見が多い。

近江鉄道沿線住民等アンケート結果を踏まえた近江鉄道線の必要性

- 1 近江鉄道は、「通勤、通学、買い物、通院」はもとより、「移動弱者（子ども、高齢者、運転免許を持たない人）」の移動手段としても幅広い年代および地域において大きな役割を果たしていること。
- 2 自動車を利用できない場合の代替交通手段として、路線バス等とともに大きな役割を担っているとともに、外出機会を創出する効果も大きい。
- 3 近江鉄道はいつでも誰でも安全に移動できるという安心感とともに、まちのにぎわいの創出やまちのシンボルとして将来に向けての期待感が大きいこと。
- 4 沿線事業所従業員の重要な通勤手段であり、企業、事業所の経済活動にも大きく貢献していること。
- 5 沿線高等学校等の重要な通学手段であるとともに、自動車送迎にともなう家族への負担軽減にも大きく役立っていること。
- 6 通勤・通学の利用者が多いことで朝夕の道路渋滞の緩和に大きく寄与していること。また、鉄道が廃止されると自動車利用が著しく増加し、広範囲にわたり慢性的な道路渋滞の発生が予想され、地域の交通利便性を大きく損ねること。
- 7 公共交通機関を利用できるにもかかわらず利用していない潜在的な利用者は相当数見込まれ、JR やバスとの乗り継ぎの改善、運行本数の増加、運賃の見直し等により地域交通ネットワーク全体の利便性を高めることで大きく利用者を増やせる可能性があること。

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査 調査結果

目次

1. アンケート調査の概要	01
2. 住民アンケート調査結果	02
3. 事業所アンケート調査結果	06
4. 学校アンケート調査結果	08
5. 利用者アンケート調査結果	10
参考資料(アンケート回答者の属性)	12

1. アンケート調査の概要

①アンケート調査の目的

近江鉄道沿線の住民・事業所・学校および近江鉄道利用者を対象に、日頃の公共交通の利用状況や近江鉄道の利用価値、利用促進のためのご意見をお伺いし、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方を考えるための基礎資料とすることを目的とする。

②アンケート調査の内容

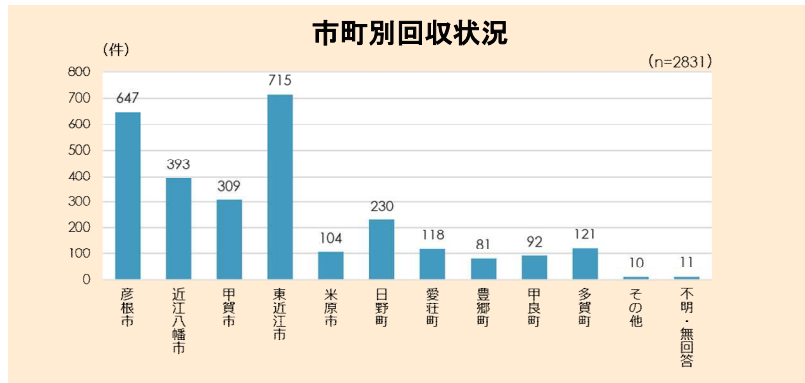
- 近江鉄道線の存続・廃止問題について
- 近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等
- 近江鉄道の公共交通としての役割[住民のみ]
- 将来の近江鉄道に対する期待[住民のみ]
- 交通行動(近江鉄道が使えないときの手段など)
- 個人属性

③アンケートの配布・回収状況

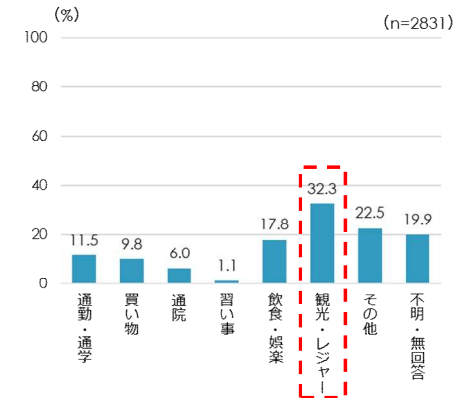
	調査対象 (調査方法)	調査実施期間	配布件数	回収件数 (回収率)
沿線住民	近江鉄道駅周辺の住民 (郵送配布・郵送またはWEBで回収)	1月25日～ ※2月10日締切	7,011件	2,831件 (40.4%)
事業所	近江鉄道沿線の事業所 (事業所に配布・回収を依頼)	1月29日～ ※2月14日締切	2,000件	1,574件 (-%)
学校	近江鉄道沿線の高校・大学等 (学校に配布・回収を依頼)	1月22日～ ※2月7日締切	3,719件	3,420件 (-%)
利用者	近江鉄道利用者 (駅での配布・郵送またはWEBで回収)	平日:1月29日(水) 休日:2月1日(土) ~2月9(日) ※2月21日締切	1,000件	374件 (37.4%)

2. 住民アンケート調査結果

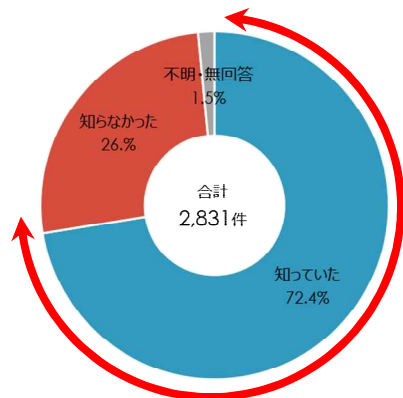
- 「近江鉄道存続の話題を知っていたか」は、72.4%が『知っていた』と回答。
- 「近江鉄道はどれくらい利用するか」は、『年数日程度以上の利用』が39.6%。
- 「外出目的」は、『観光・レジャー』が32.3%で最多。『その他』が22.5%、『飲食・娯楽』が17.8%。
- 『自動車で送迎をしてもらえないとき』『旅行に出かけるとき』などで近江鉄道を利用する人が多い。



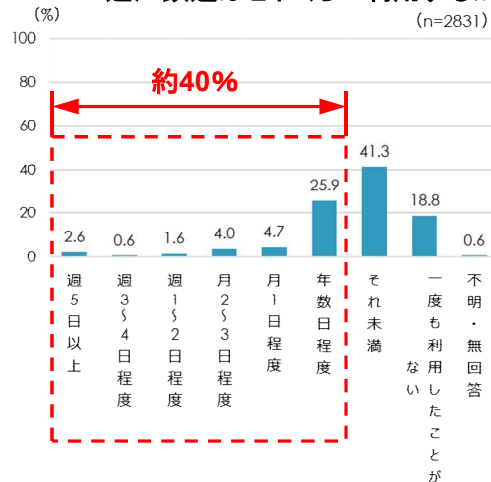
近江鉄道を利用する外出目的(複数回答)



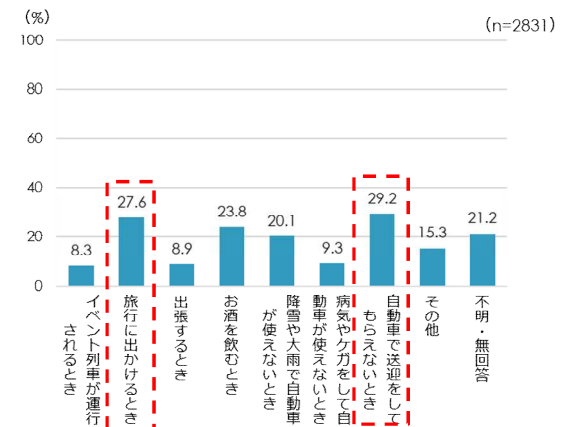
近江鉄道存続の話題を知っていたか



近江鉄道はどれくらい利用するか

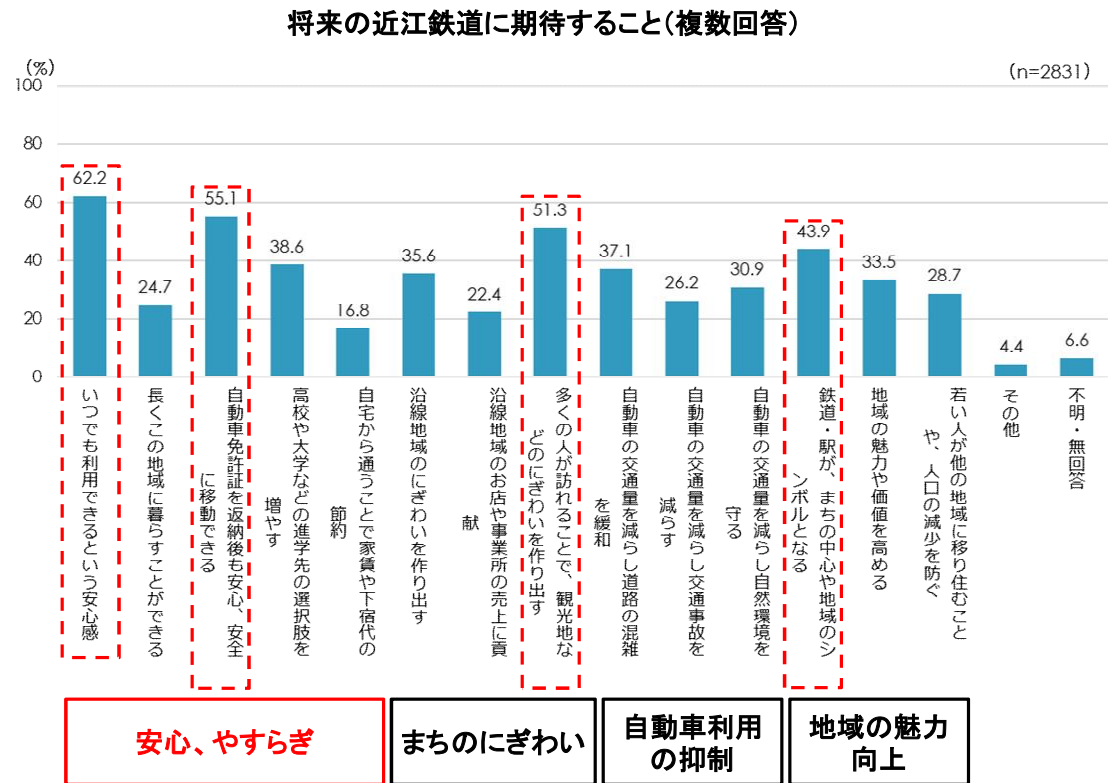
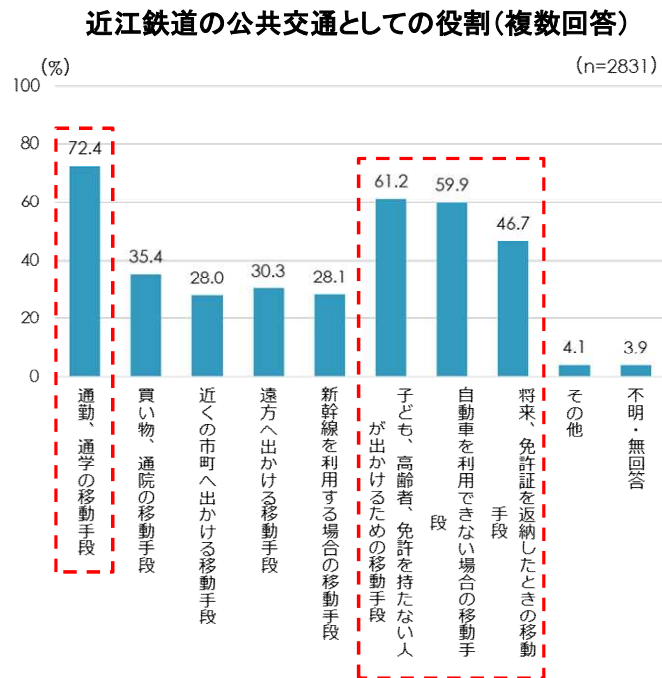


近江鉄道を利用する場面(複数回答)



2. 住民アンケート調査結果

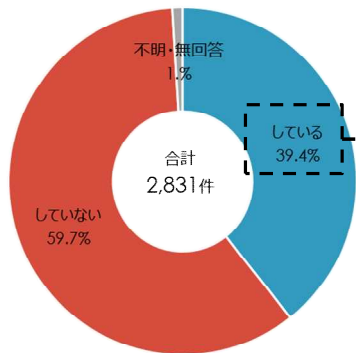
- 「近江鉄道の公共交通としての役割」は、72.4%が『通勤、通学の移動手段』と最多。『子ども、高齢者、免許証を持たない人がでかけるための移動手段』、『自動車を利用できない場合の移動手段』、『将来、免許証を返納したときの移動手段』も約半数。
- 「将来の近江鉄道に期待すること」は、『いつでも利用できるという安心感』が62.2%で最多。地域の住民は、“安心、やすらぎ”の分野で近江鉄道に期待している。



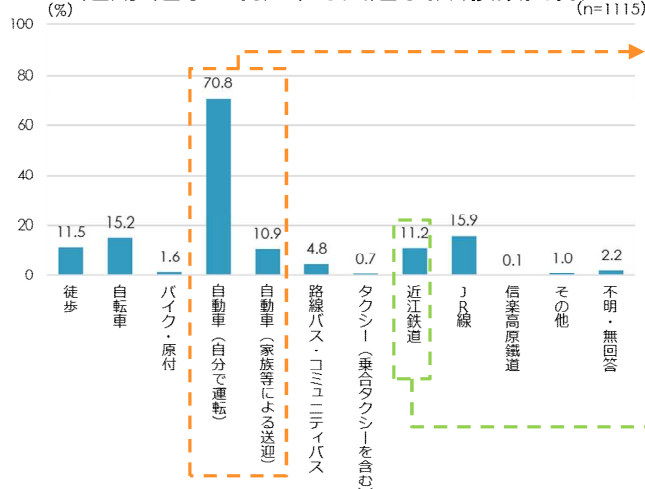
2. 住民アンケート調査結果

- 日頃から通勤・通学をしている人は39.4%。
- 「利用する交通手段」で『近江鉄道』は11.2%、『自動車(自分で運転)』は70.8%が利用。
- 「自動車が使えない場合」は、31.0%が『自転車』、29.8%が『近江鉄道』に転換。『路線バス・コミュニティバス』『JR線』への転換も約25%。
- 「近江鉄道が使えない場合」は、半数以上の59.2%が『自動車(家族等による送迎)』に転換し71.6%が『母』による送迎。

日頃の通勤・通学

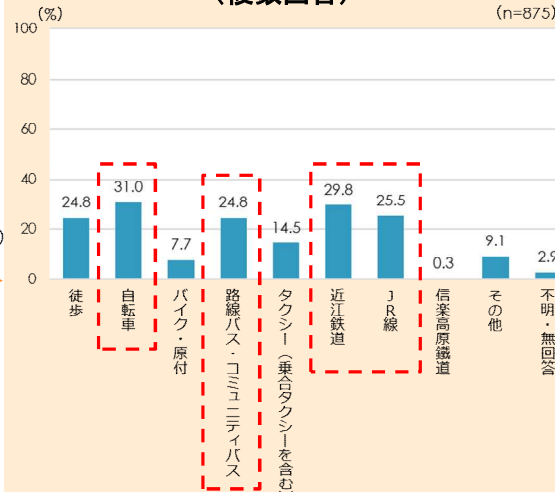


通勤・通学で利用する交通手段(複数回答)



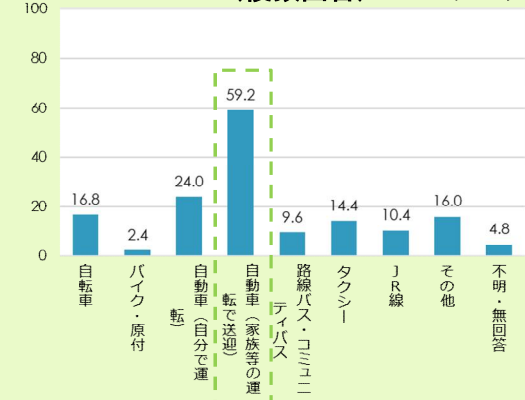
『自動車(自分で運転)』、『自動車(家族等による送迎)』と回答した人

自動車が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)

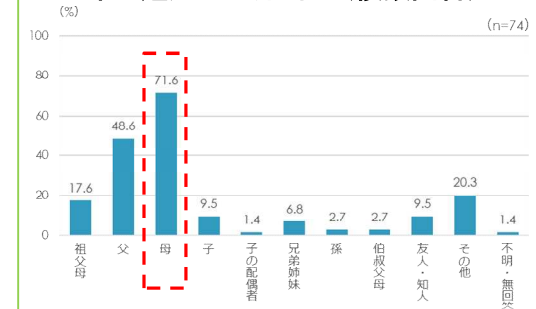


『近江鉄道』と回答した人

近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)



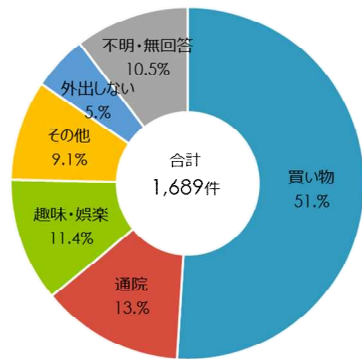
車で送迎してくれる人(複数回答)



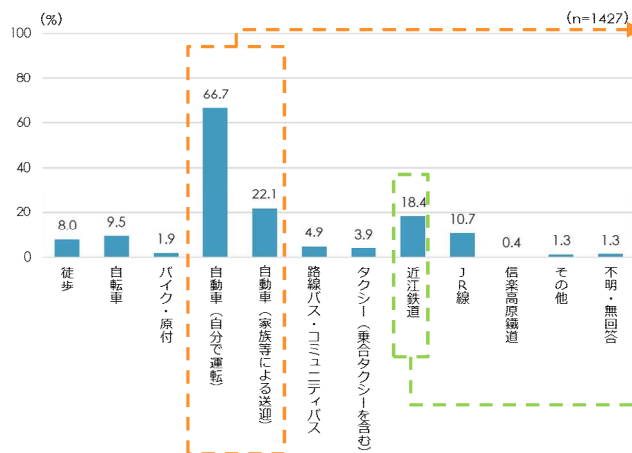
2. 住民アンケート調査結果

- 「通勤・通学以外の主な目的」は『買い物』が51.0%と最多。次いで『通院』、『趣味・娯楽』の順。
- 「利用する交通手段」で『近江鉄道』は18.4%、『自動車(自分で運転)』は66.7%が利用。
- 「自動車が使えない場合」は、29.7%が『近江鉄道』に転換。『路線バス・コミュニティバス』『自転車』への転換、『外出をとりやめる』も20%超の割合。
- 「近江鉄道が使えない場合」は、半数以上の54.8%が『自動車(家族等による送迎)』に転換し50.0%が『子』、38.9%が『その他(配偶者など)』による送迎。

通勤・通学以外で外出する主な目的

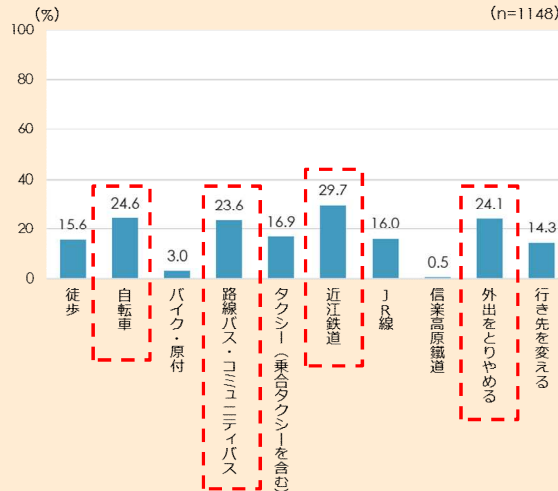


利用する交通手段(複数回答)



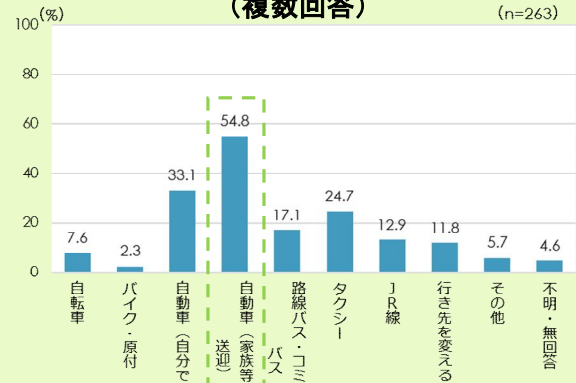
『自動車(自分で運転)』、『自動車(家族等による送迎)』と回答した人

自動車が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)

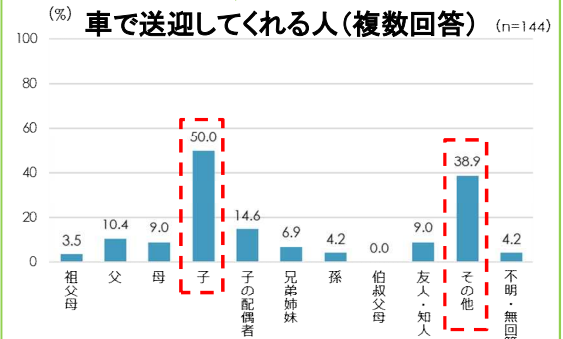


『近江鉄道』と回答した人

近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)



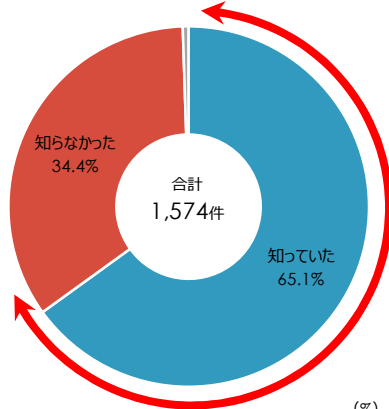
車で送迎してくれる人(複数回答)



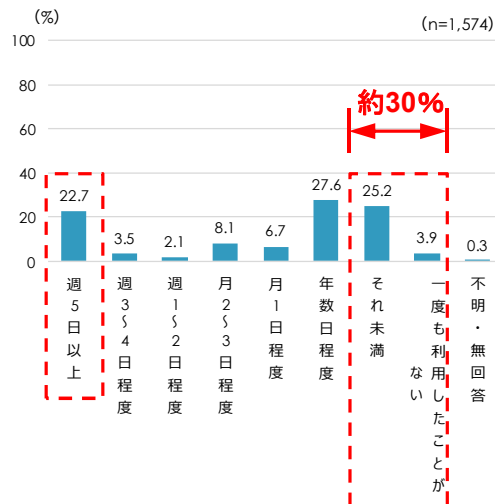
3. 事業所アンケート調査結果

- 「近江鉄道存続の話題を知っていたか」は、過半数の65.1%が『知っていた』と回答。
- 「近江鉄道はどれくらい利用するか」は、『週5日以上』が22.7%。逆に、利用頻度が低い『年数日未満』、『一度も利用したことがない』の合計は約30%。
- 「近江鉄道をもっと利用したくなる改善点」の上位3位は、『他の鉄道との乗り継ぎを良くする』、『運行本数を増やす』、『運賃を下げる』（「強く思う」「思う」の合計）。

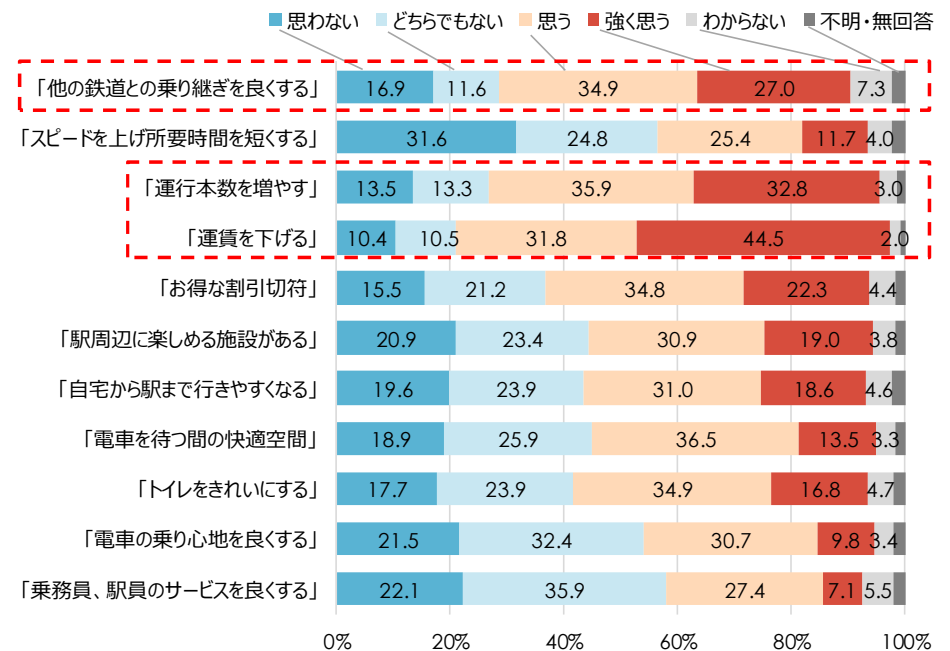
近江鉄道存続の話題を知っていたか



近江鉄道はどれくらい利用するか

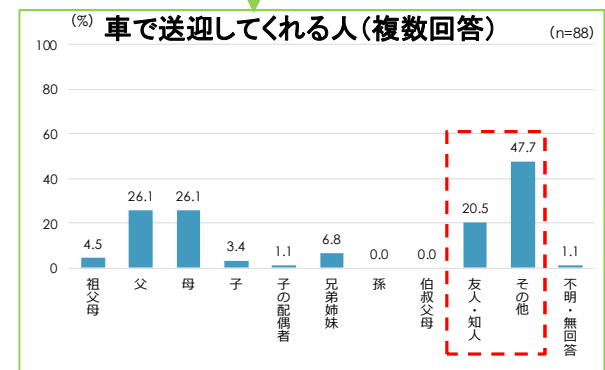
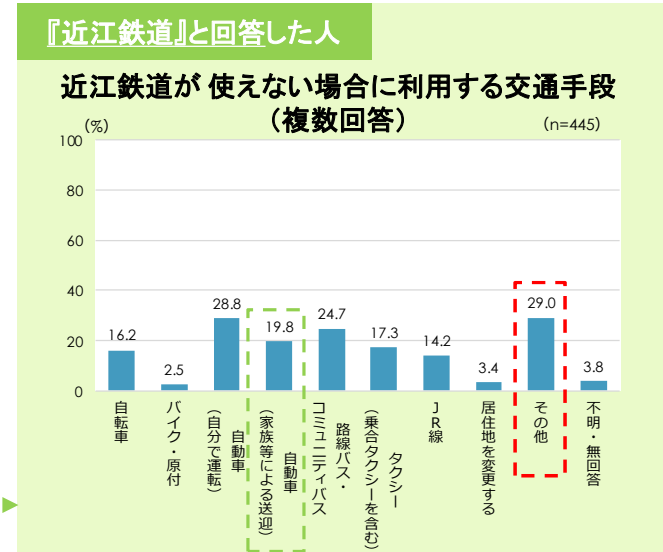
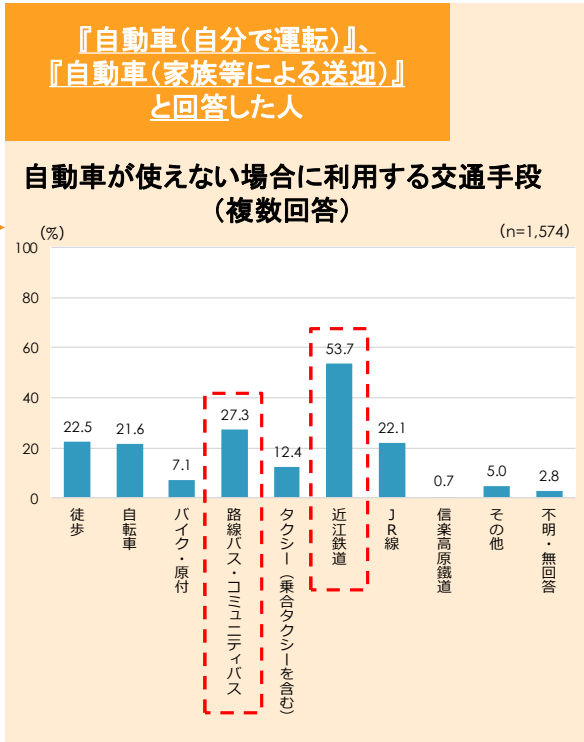
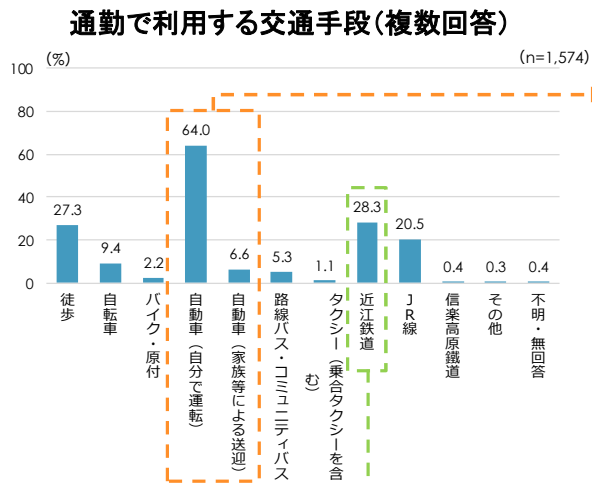


近江鉄道をもっと利用したくなる改善点



3. 事業所アンケート調査結果

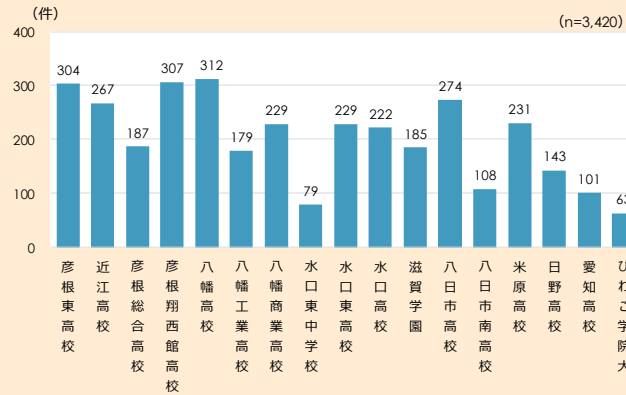
- 「通勤で利用する交通手段」で『近江鉄道』は28.3%、『自動車(自分で運転)』は64.0%が利用。
- 「自動車が使えない場合」は、53.7%が『近江鉄道』に転換。『路線バス・コミュニティバス』への転換も多い。
- 「近江鉄道が使えない場合」は、29.0%が『その他(徒歩など)』に転換。『自動車(家族等による送迎)』への転換は19.8%に留まり、その送迎者は『その他(配偶者など)』が47.7%、『友人・知人』が20.5%。



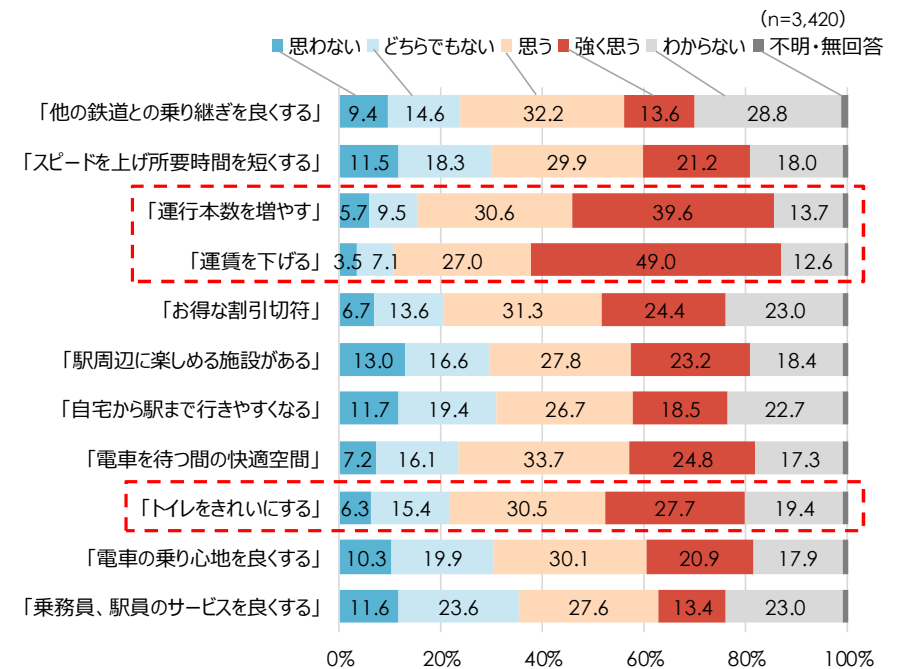
4. 学校アンケート調査結果

- 「近江鉄道存続の話題を知っていたか」は、過半数の52%が『知らなかった』と回答。
- 「近江鉄道はどれくらい利用するか」は、『週5日以上』が18.4%。『年数日程度』以上は全体の2/3。
- 「近江鉄道をもっと利用したくなる改善点」の上位3位は、『運行本数を増やす』、『運賃を下げる』、『トイレをきれいにする』（「強く思う」「思う」の合計）。

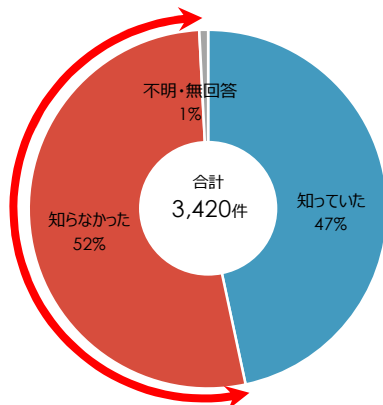
学校別回収状況



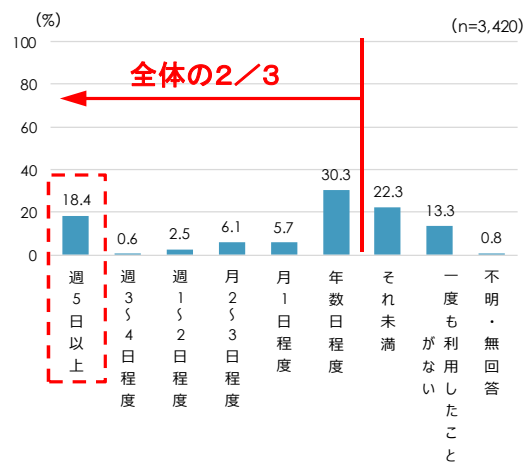
近江鉄道をもっと利用したくなる改善点



近江鉄道存続の話題を知っていたか



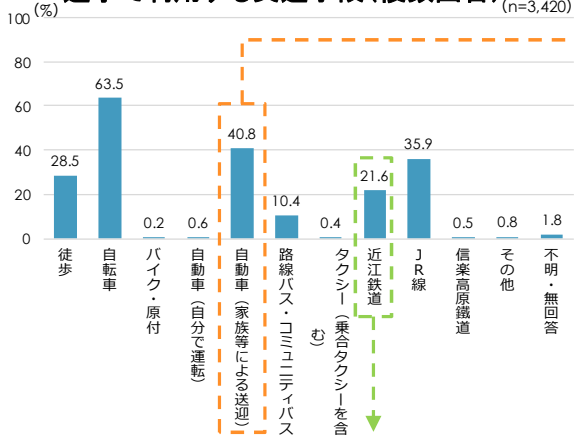
近江鉄道はどれくらい利用するか



4. 学校アンケート調査結果

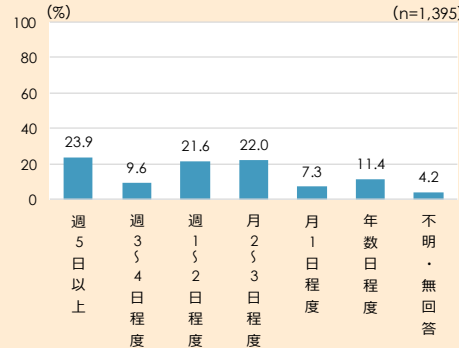
- 「通学で利用する交通手段」で『近江鉄道』は21.6%、『自動車(家族による送迎)』は40.8%が利用。
- 「近江鉄道が使えない場合」は、半数以上の56.8%が『自動車(家族等による送迎)』に転換。
- 「自動車(家族による送迎)」の69.5%が『母』による送迎。公共交通を利用できる人は46%。しかし、『自動車の方が断然早い』、『家族が出かけるついで』などの理由により公共交通を利用しない。

通学で利用する交通手段(複数回答) (n=3,420)

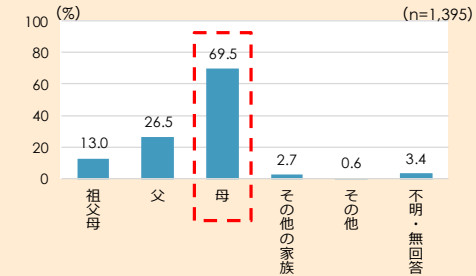


『自動車(家族等による送迎)』と回答した人

車で送迎してもらう頻度

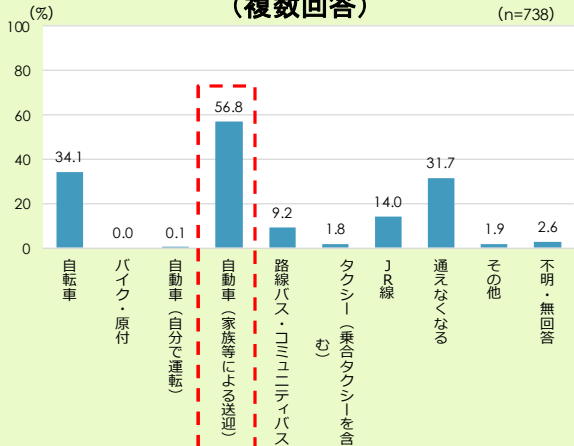


車で送迎してくれる人(複数回答)

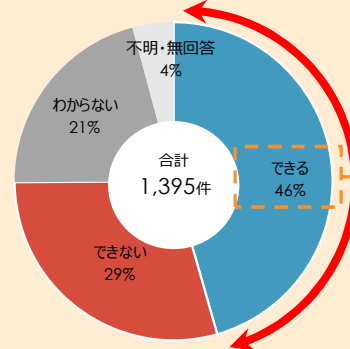


『近江鉄道』と回答した人

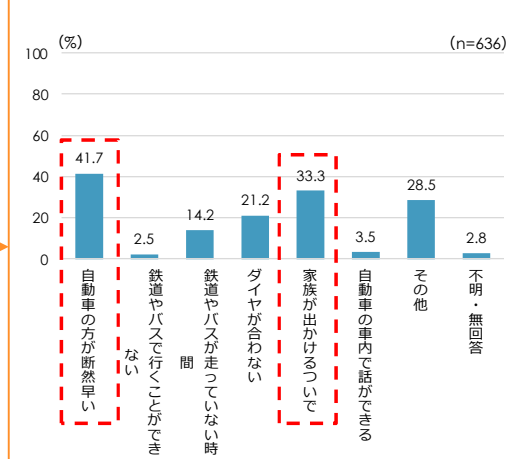
近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段(複数回答) (n=738)



自動車の代わりに公共交通を利用することはできますか



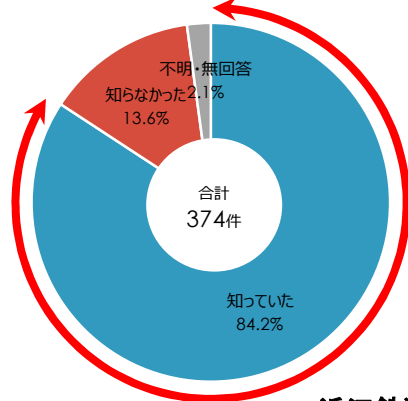
公共交通を利用しない理由(複数回答)



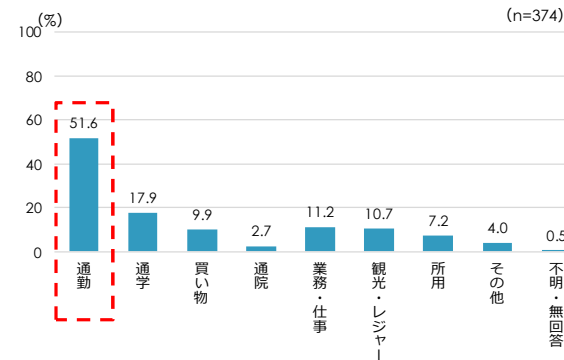
5. 利用者アンケート調査結果

- 「近江鉄道存続の話題を知っていたか」は、84.2%が『知っていた』と回答。
- 「近江鉄道はどれくらい利用するか」は、『週5日以上』が59.4%。
- 「調査当日の外出目的」は『通勤』が51.6%で最多。次いで『通学』の17.9%、『業務・仕事』の11.2%の順。
- 「駅までの交通手段」は、『徒歩』が51.3%。『JR線』からの乗り継ぎは31.3%。『自動車(家族による送迎)』は12.3%。

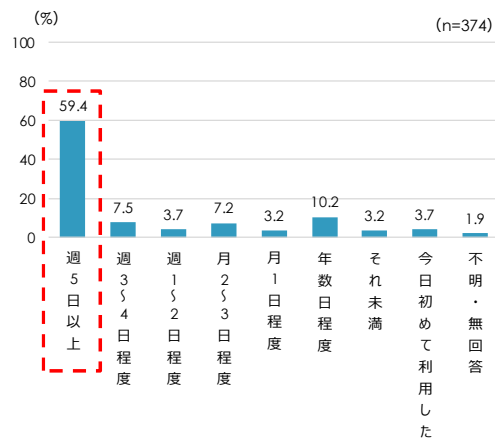
近江鉄道存続の話題を知っていたか



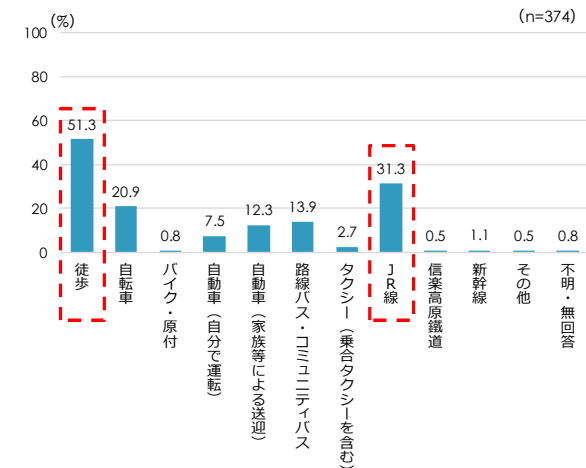
調査当日の外出目的(複数回答)



近江鉄道はどれくらい利用するか



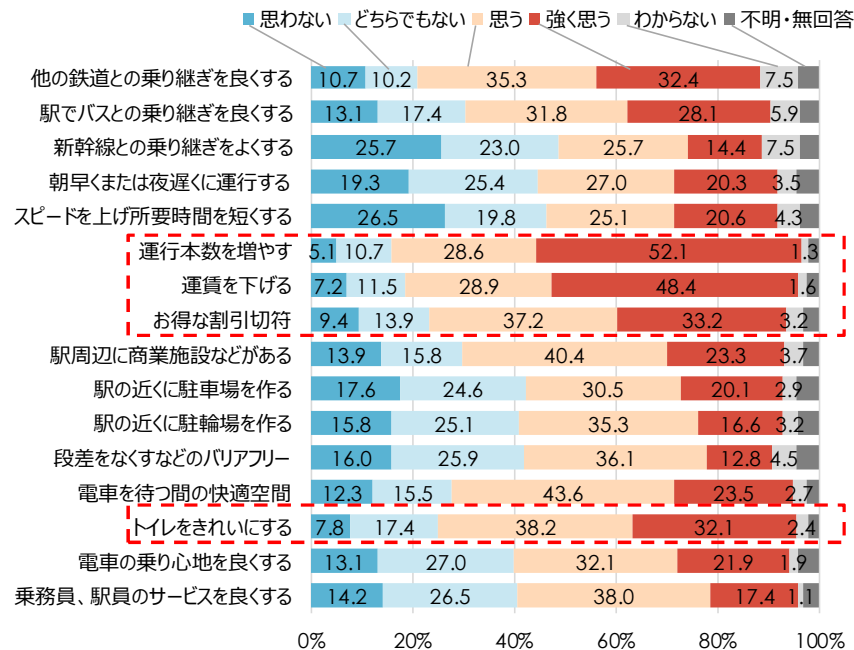
駅までの交通手段(複数回答)



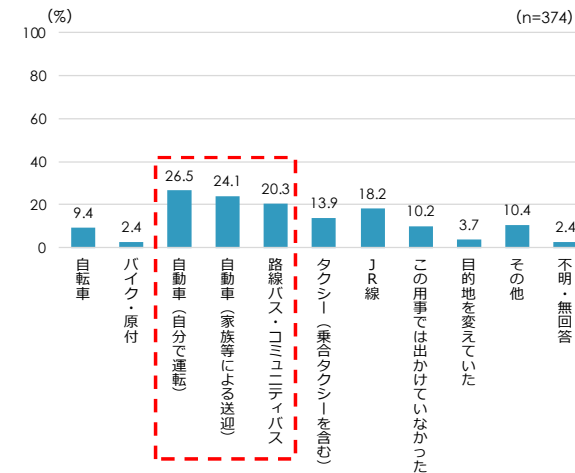
5. 利用者アンケート調査結果

- 近江鉄道をもっと利用したくなる改善点」の上位は『運行本数を増やす』、『運賃を下げる』、『お得な割引切符』、『トイレをきれいにする』（「強く思う」「思う」の合計）。
- 「近江鉄道が使えない場合」は、『自動車(自分で運転)』の26.5%、『自動車(家族等による送迎)』の24.1%、『路線バス・コミュニティバス』の20.3%の順。

近江鉄道をもっと利用したくなる改善点

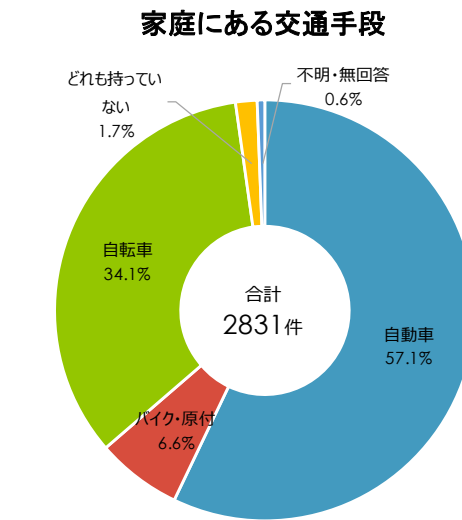
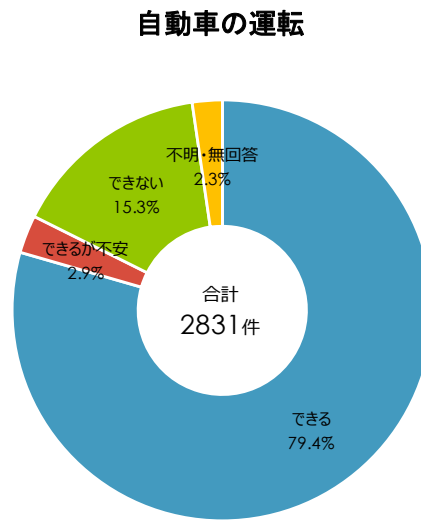
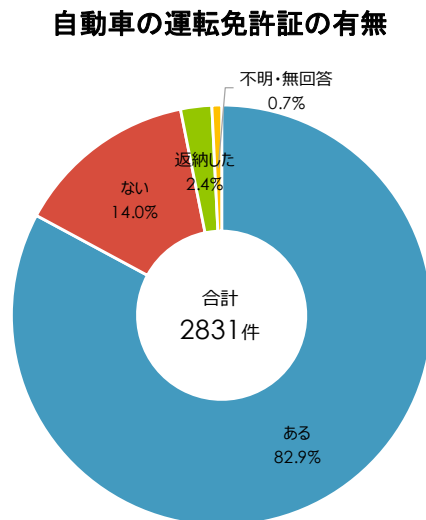
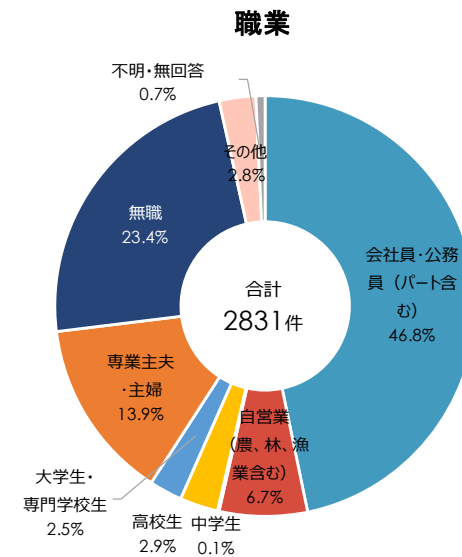
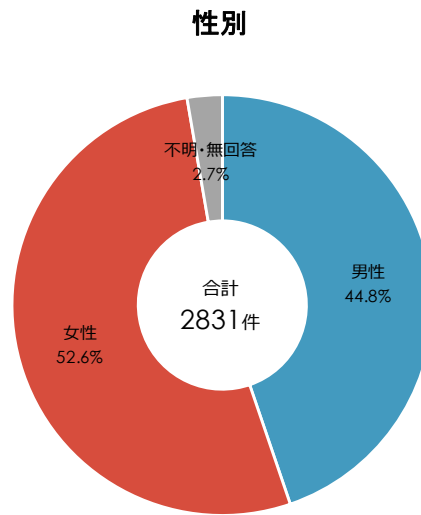
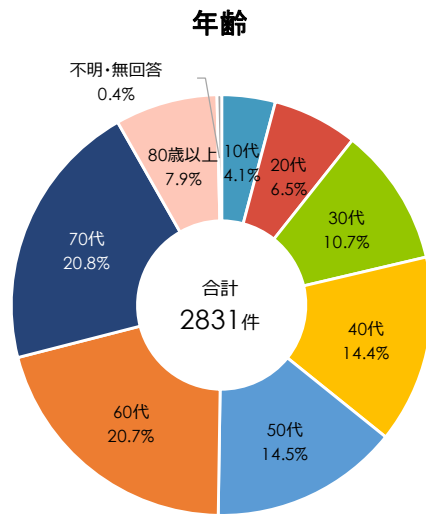


近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段
(複数回答)

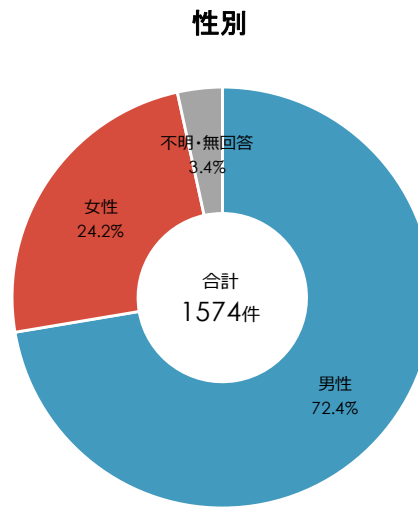
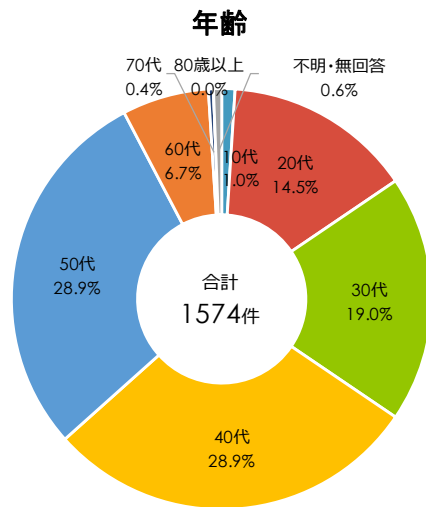


参考資料(アンケート回答者の属性)

参考資料1. 住民アンケート回答者の属性



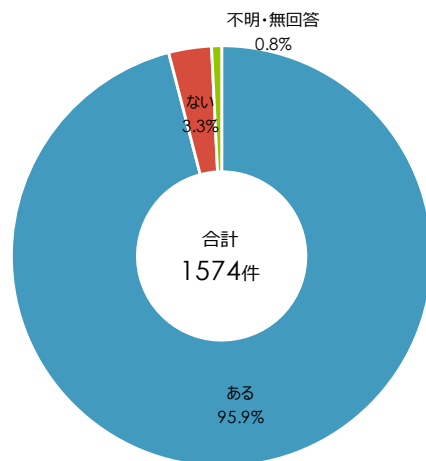
参考資料2. 事業所アンケート回答者の属性



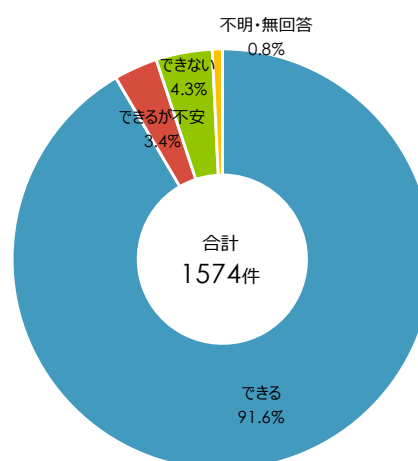
職業

質問していない

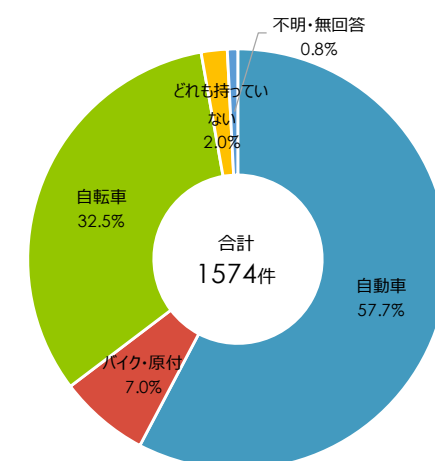
自動車の運転免許証の有無



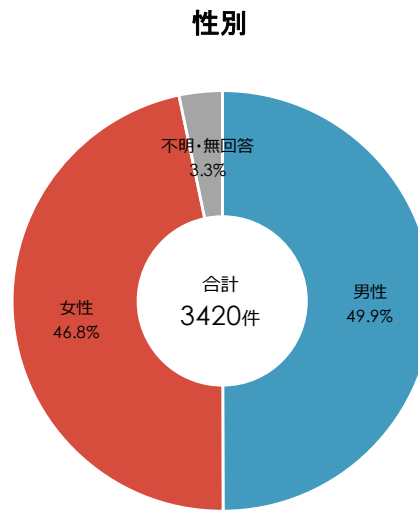
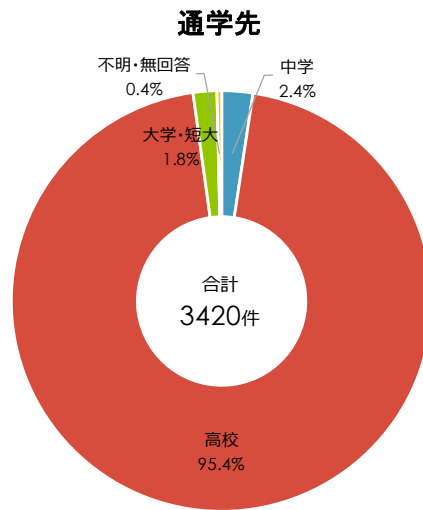
自動車の運転



家庭にある交通手段



参考資料3. 学校アンケート回答者の属性



職業

質問していない

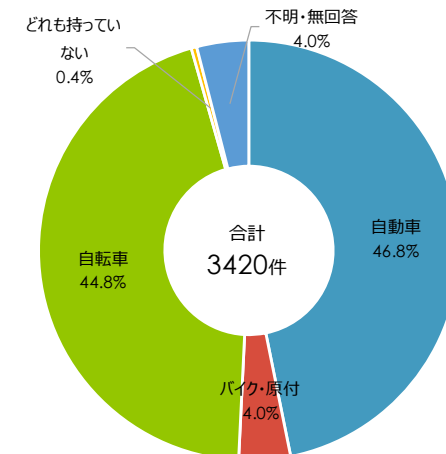
自動車の運転免許証の有無

質問していない

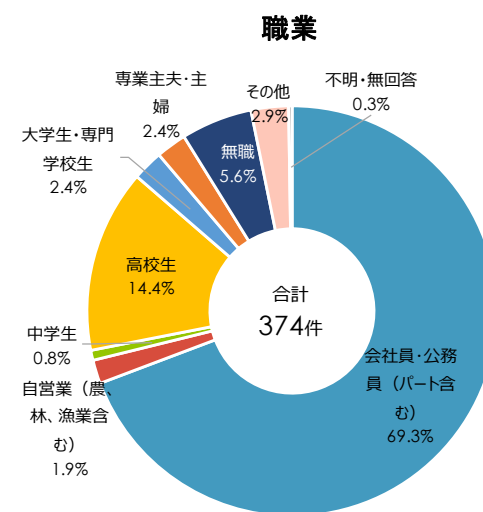
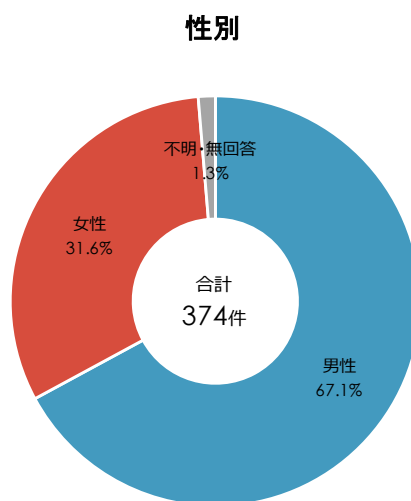
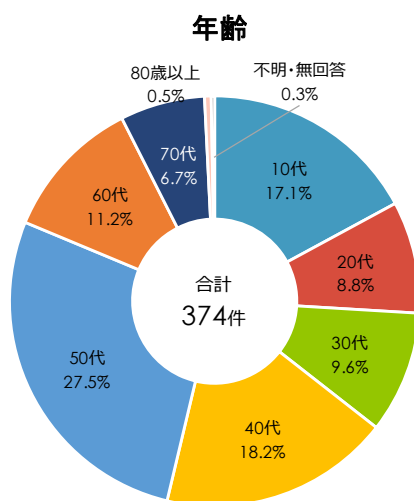
自動車の運転

質問していない

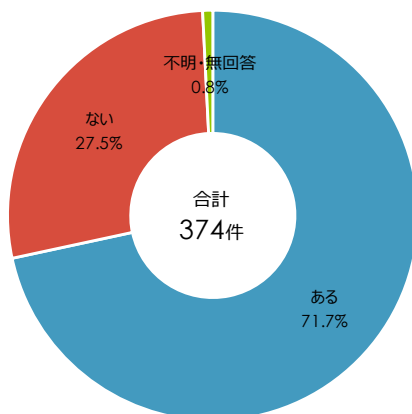
家庭にある交通手段



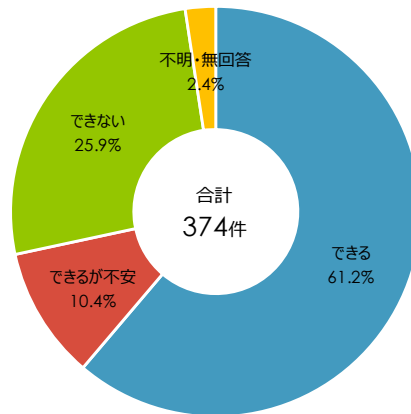
参考資料4. 利用者アンケート回答者の属性



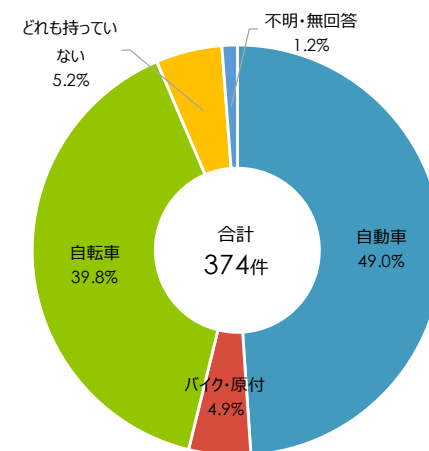
自動車の運転免許証の有無



自動車の運転



家庭にある交通手段



近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査 調査結果(クロス集計結果)

目次

1. 住民アンケート調査結果.....	01
2. 事業所アンケート調査結果.....	07
3. 学校アンケート調査結果.....	09

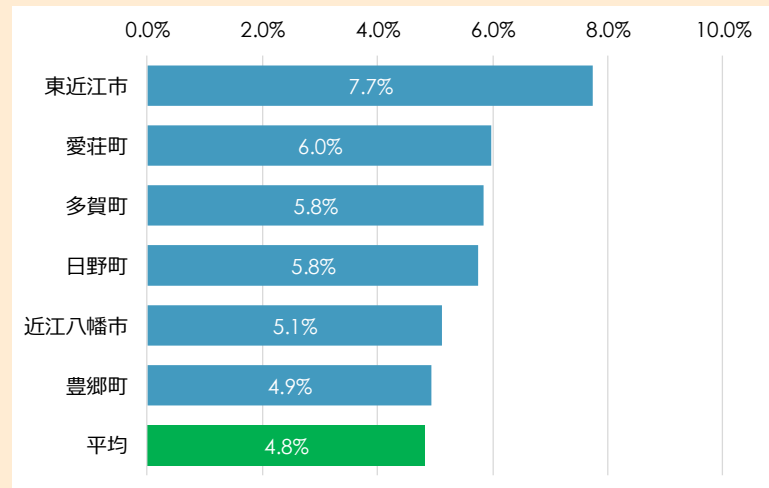
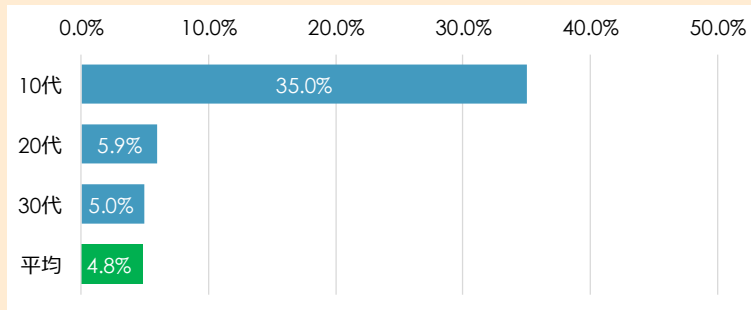
1. 住民アンケート調査結果：(2)「近江鉄道の利用頻度」の年齢階層別や市町別の特徴

- 近江鉄道利用者のうち、『多頻度』利用者が多いのは、年齢階層別では『10代』、市町別では東近江市・愛荘町・多賀町・日野町。
- 『中頻度』利用者では 年齢階層別では『70代』、市町別では東近江市・豊郷町・多賀町・甲良町。
- 近江鉄道利用者は特定の市町に集中しているわけではなく、沿線地域に広く利用されている。

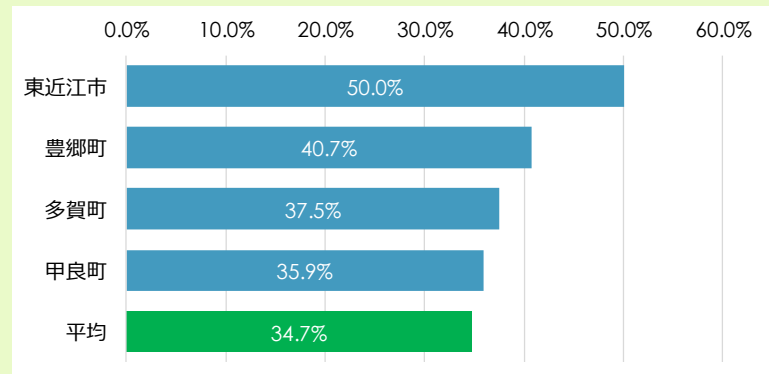
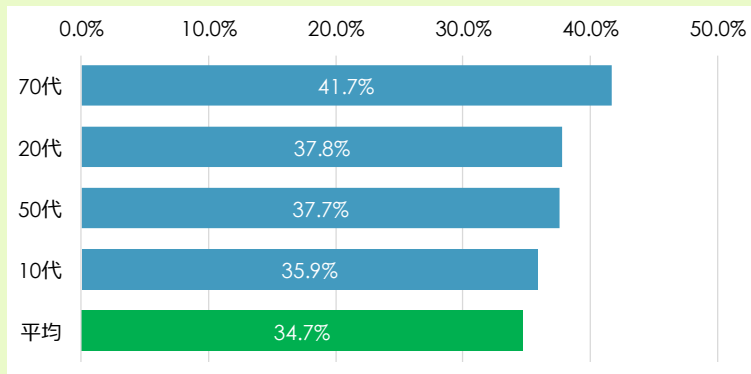
年齢階層別の近江鉄道の利用頻度(回答者の割合)

市町別の近江鉄道の利用頻度(回答者の割合)

多頻度
(週1日以上＝
ヘビーユーザ)



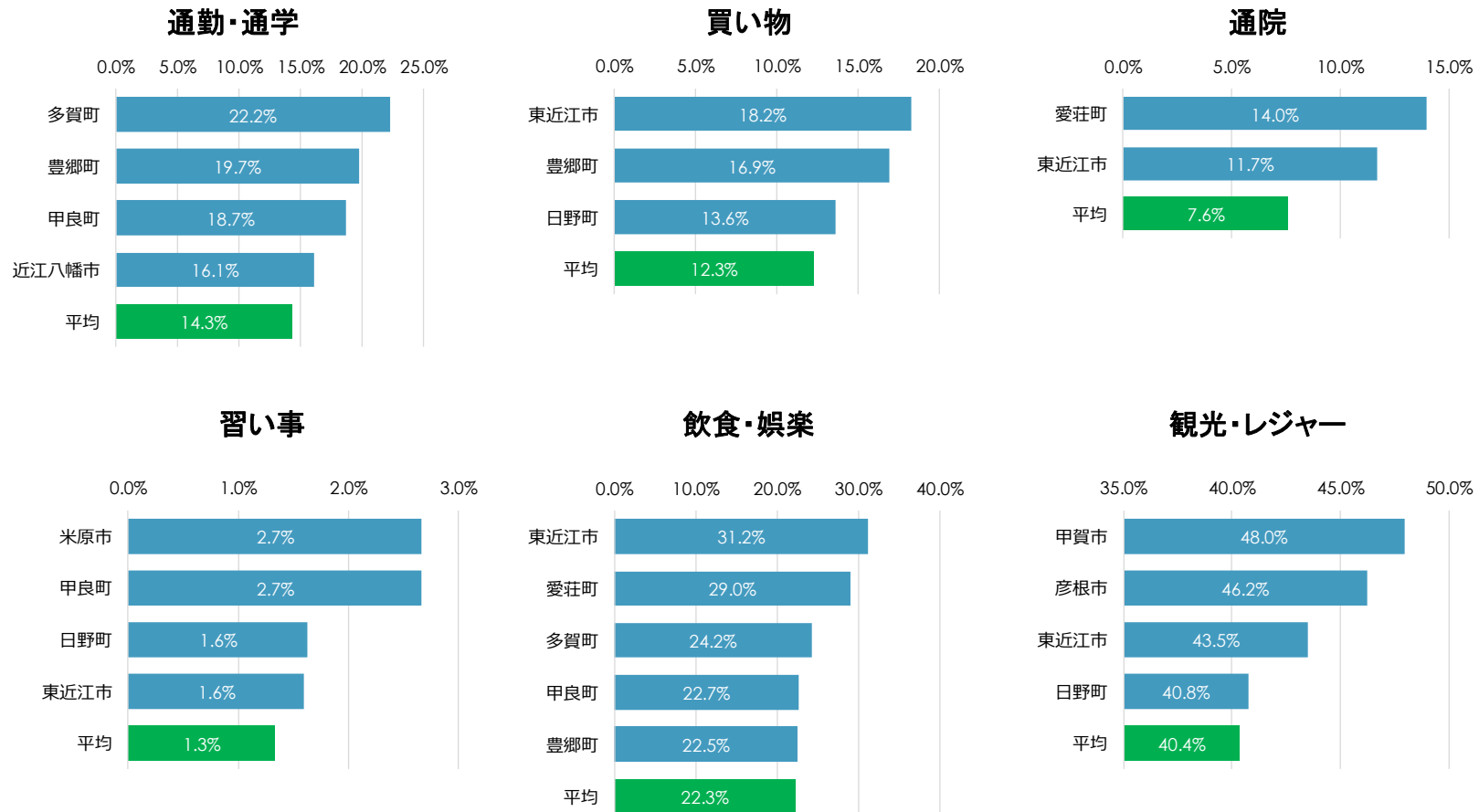
中頻度
(月数回程度＝
ライトユーザ)



1. 住民アンケート調査結果：(3)「近江鉄道の利用目的」の市町別の特徴

- 近江鉄道の利用目的をみると、『通勤・通学』では多賀町・豊郷町・甲良町・近江八幡市の割合が高く、『買い物』は東近江市・豊郷町・日野町、『通院』は愛荘町・東近江市で利用者の割合が高い。
- 『飲食・娯楽』は東近江市・愛荘町・多賀町など、『観光・レジャー』は甲賀市・彦根市の利用者の割合が高い。
- 近江鉄道沿線では、各市町において様々な目的で近江鉄道が利用されている。

近江鉄道の利用目的(各市町での回答者の割合) ※平均より多い市町



1. 住民アンケート調査結果：(5)「近江鉄道の役割」の年齢階層別、市町別の特徴

- 年齢階層、市町のいずれも『通勤・通学』が多い。その他では、『子ども、高齢者、免許証を持たない人が出かけるための移動手段』、『自動車を利用できない場合の移動手段』の割合が高い。
- また、50代から70代にかけては『将来、免許証を返納したときの移動手段』の割合が高い。
- 沿線地域に対して近江鉄道が様々な役割を果たしているといえる。

※50%以上を赤字表示

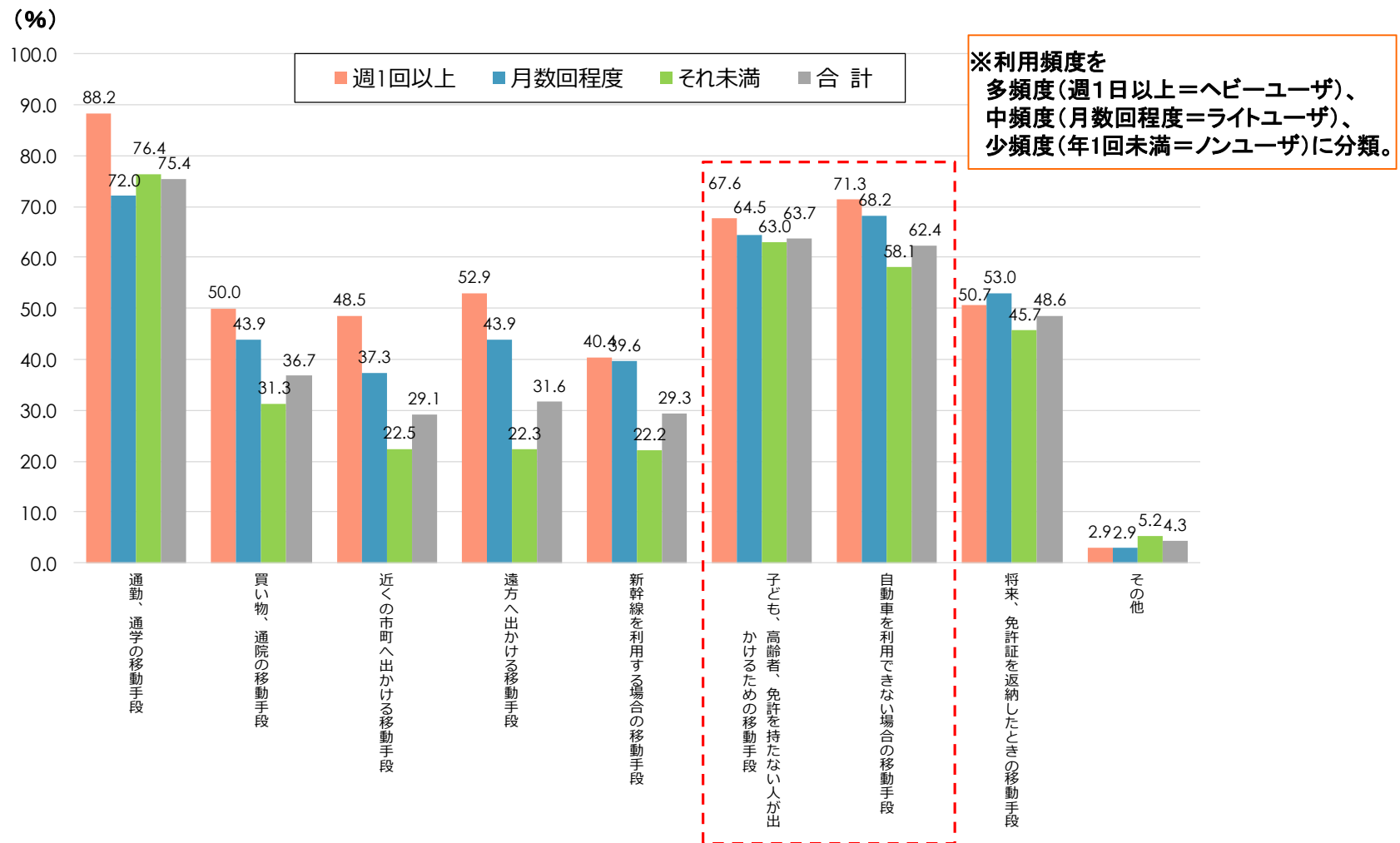
年齢階層別 近江鉄道の役割	(%)								
	通勤、通学の移動手段	買い物、通院の移動手段	近くの市町へ出かける移動手段	遠方へ出かける移動手段	新幹線を利用する場合の移動手段	子ども、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	自動車を利用できない場合の移動手段	将来、免許証を返納したときの移動手段	その他
10代	85.3	26.7	36.2	29.3	17.2	60.3	61.2	26.7	0.9
20代	79.6	34.8	29.3	27.6	21.5	64.6	63.5	37.6	5.0
30代	79.7	27.0	20.9	20.6	23.0	65.2	59.8	38.9	2.7
40代	83.5	34.3	29.8	27.5	23.3	71.3	67.0	45.3	4.0
50代	83.3	39.4	29.5	32.8	33.6	68.7	66.7	54.0	4.3
60代	73.9	36.7	26.3	32.0	27.9	61.5	63.4	53.7	4.2
70代	65.1	42.1	31.6	39.1	38.5	58.6	58.6	57.7	4.3
80歳以上	61.3	44.1	35.8	36.8	33.8	58.3	54.9	42.6	7.8
平均	75.4	36.8	29.1	31.6	29.2	63.7	62.3	48.6	4.2

※50%以上を赤字表示

市町別 近江鉄道の役割	(%)								
	通勤、通学の移動手段	買い物、通院の移動手段	近くの市町へ出かける移動手段	遠方へ出かける移動手段	新幹線を利用する場合の移動手段	子ども、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	自動車を利用できない場合の移動手段	将来、免許証を返納したときの移動手段	その他
彦根市	72.1	36.6	31.4	21.3	26.1	58.8	58.5	45.6	6.5
近江八幡市	75.8	37.1	28.0	19.4	11.3	65.9	63.2	45.7	5.6
甲賀市	75.4	30.0	28.3	36.0	21.5	65.0	60.6	45.5	5.4
東近江市	78.5	40.7	31.8	48.1	44.3	65.8	67.7	52.1	2.0
米原市	59.6	20.2	27.0	10.1	13.5	48.3	48.3	31.5	11.2
日野町	78.9	38.1	30.5	40.8	32.3	66.4	64.1	52.9	2.7
愛荘町	72.6	34.2	23.9	25.6	25.6	60.7	58.1	50.4	4.3
豊郷町	81.5	43.2	23.5	25.9	45.7	76.5	56.8	46.9	2.5
甲良町	76.7	34.4	20.0	17.8	28.9	57.8	65.6	55.6	1.1
多賀町	77.1	42.4	23.7	35.6	33.1	73.7	69.5	61.0	0.8
その他	55.6	33.3	0.0	0.0	11.1	55.6	33.3	55.6	0.0
平均	75.4	36.9	29.1	31.6	29.3	63.8	62.4	48.7	4.3

1. 住民アンケート調査結果：(5)「近江鉄道の役割」の利用頻度別の特徴

- 近江鉄道をほとんど利用していない人も、多くが『子ども、高齢者、免許証を持たない人がでかけるための移動手段』と『自動車を利用できない場合の移動手段』の割合が高い。
- 地域のため、自身の将来やもしものときのために、近江鉄道が役割を果たしているといえる。



1. 住民アンケート調査結果：(6)「将来の近江鉄道に期待すること」の年齢階層別、市町別の特徴

- 年齢階層、市町のいずれも『いつでも利用できることの安心感』が多い。
- その他では、50代から70代にかけて『免許返納後の安心、安全な移動』、『観光地などのにぎわい作り』の割合が高く、10代は『進学先の選択肢を増やす』の割合が高い。
- 近江鉄道に対して、沿線地域は様々な期待をしているといえる。

※50%以上を赤字表示

(%)

年齢階層別 将来の 近江鉄道に期待すること	いつでも利用できるという安心感	長くこの地域に暮らすことができる	自動車免許返納後も安心、安全に移動できる	高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	自宅から通うことで家賃や下宿代の節約	沿線地域のにぎわいを作り出す	沿線地域のお店や事業所の売上に貢献	多くの人が訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す	自動車の交通量を減らし道路の混雑を緩和	自動車の交通量を減らし交通事故を減らす	自動車の交通量を減らし自然環境を守る	鉄道・駅が、まちの中心や地域のシンボルとなる	地域の魅力や価値を高める	若い人が他の地域に移り住むことや、人口の減少を防ぐ	その他
	10代	57.7	22.5	38.7	63.1	21.6	30.6	22.5	49.5	36.0	22.5	27.9	44.1	31.5	24.3
20代	57.5	19.5	39.7	46.0	24.7	26.4	21.3	44.8	35.6	18.4	13.8	39.1	30.5	21.3	6.9
30代	48.6	25.0	52.4	51.4	19.1	29.2	20.5	37.5	33.3	22.9	28.1	35.1	32.6	21.9	7.3
40代	61.9	27.6	56.4	53.1	20.9	29.6	23.7	51.0	36.3	26.0	29.9	41.2	35.3	25.8	5.4
50代	69.1	25.5	57.7	46.4	19.8	37.9	25.0	60.3	38.4	29.4	32.5	53.6	34.0	34.5	3.4
60代	69.9	24.3	69.0	31.8	11.1	42.5	22.4	58.4	42.7	27.4	36.1	47.3	37.6	30.8	3.8
70代	77.4	30.3	67.8	30.3	17.5	46.9	26.5	61.8	46.1	34.9	38.6	53.7	39.5	36.2	3.7
80歳以上	71.9	31.1	52.6	34.7	20.4	46.4	29.1	60.2	38.8	30.6	43.9	51.5	38.3	43.4	6.6
平均	66.6	26.4	59.0	41.4	18.1	38.1	24.0	54.9	39.8	28.0	33.1	46.9	35.9	30.8	4.7

※50%以上を赤字表示

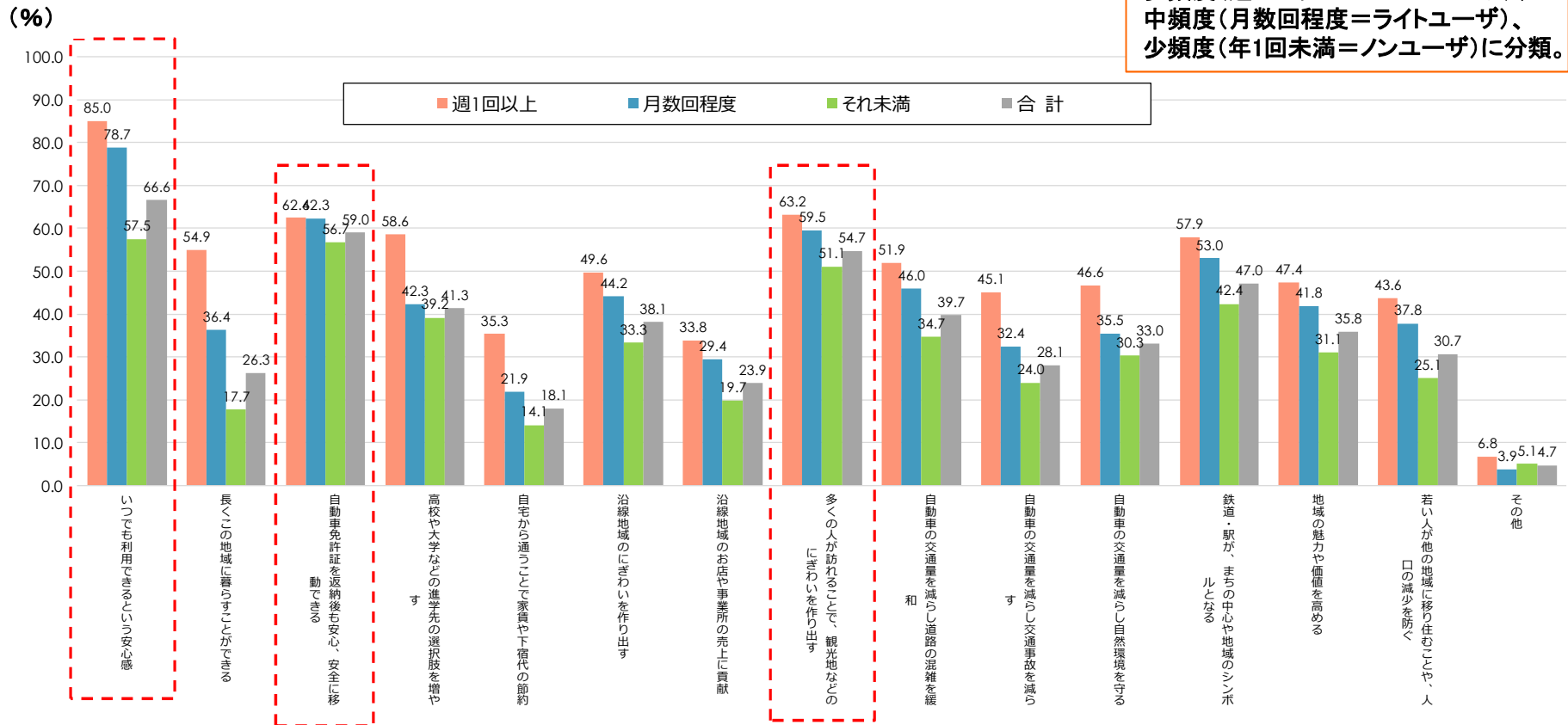
(%)

市町別 将来の 近江鉄道に期待すること	いつでも利用できるという安心感	長くこの地域に暮らすことができる	自動車免許返納後も安心、安全に移動できる	高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	自宅から通うことで家賃や下宿代の節約	沿線地域のにぎわいを作り出す	沿線地域のお店や事業所の売上に貢献	多くの人が訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す	自動車の交通量を減らし道路の混雑を緩和	自動車の交通量を減らし交通事故を減らす	自動車の交通量を減らし自然環境を守る	鉄道・駅が、まちの中心や地域のシンボルとなる	地域の魅力や価値を高める	若い人が他の地域に移り住むことや、人口の減少を防ぐ	その他
	彦根市	62.7	23.8	54.7	31.5	13.3	36.7	23.0	54.3	41.7	23.5	33.7	42.2	37.7	28.2
近江八幡市	59.3	21.7	55.2	46.8	16.7	32.9	23.4	53.2	39.8	29.8	38.7	44.6	35.1	28.7	3.9
甲賀市	63.1	25.9	60.0	41.0	21.0	40.7	21.4	49.3	38.6	29.3	31.0	43.4	35.9	32.8	4.5
東近江市	75.5	32.4	63.3	49.8	22.8	41.1	29.6	54.6	42.9	32.5	32.7	53.7	37.2	35.1	3.7
米原市	62.9	18.0	42.7	25.8	6.7	38.2	25.8	47.2	37.1	22.5	33.7	56.2	31.5	20.2	7.9
日野町	66.7	31.9	60.5	46.7	24.3	45.2	21.4	67.6	31.9	28.1	31.9	50.0	40.0	34.3	4.3
愛荘町	63.4	23.2	61.6	42.9	12.5	30.4	17.0	49.1	28.6	25.0	25.9	41.1	34.8	19.6	6.3
豊郷町	75.3	26.0	66.2	39.0	18.2	39.0	20.8	66.2	37.7	32.5	31.2	50.6	32.5	29.9	3.9
甲良町	65.5	19.5	62.1	35.6	16.1	34.5	19.5	49.4	39.1	23.0	26.4	28.7	18.4	39.1	11.5
多賀町	67.2	27.7	69.7	34.5	15.1	36.1	22.7	65.5	43.7	25.2	34.5	54.6	32.8	26.1	3.4
その他	66.7	11.1	44.4	55.6	33.3	33.3	22.2	44.4	22.2	11.1	33.3	44.4	44.4	33.3	11.1
平均	66.6	26.5	59.1	41.4	18.1	38.2	24.1	55.0	39.7	28.0	33.1	47.1	35.9	30.7	4.7

1. 住民アンケート調査結果：(6)「将来の近江鉄道に期待すること」の利用頻度別の特徴

- 近江鉄道をほとんど利用していない人も、多くが『いつでも利用できることの安心感』、『免許返納後の安心、安全な移動』、『観光地などのにぎわい作り』の割合が高い。
- 地域のため、自身の将来やもしものときのために、将来の近江鉄道に期待しているといえる。

※利用頻度を
 多頻度(週1日以上=ヘビーユーザ)、
 中頻度(月数回程度=ライトユーザ)、
 少頻度(年1回未満=ノンユーザ)に分類。



2. 事業所アンケート調査結果：(5)「通勤の交通手段」の事業所別の特徴

- 沿線の幅広い地域にわたる事業所において、近江鉄道が通勤手段として利用されている。

次頁で居住地を集計

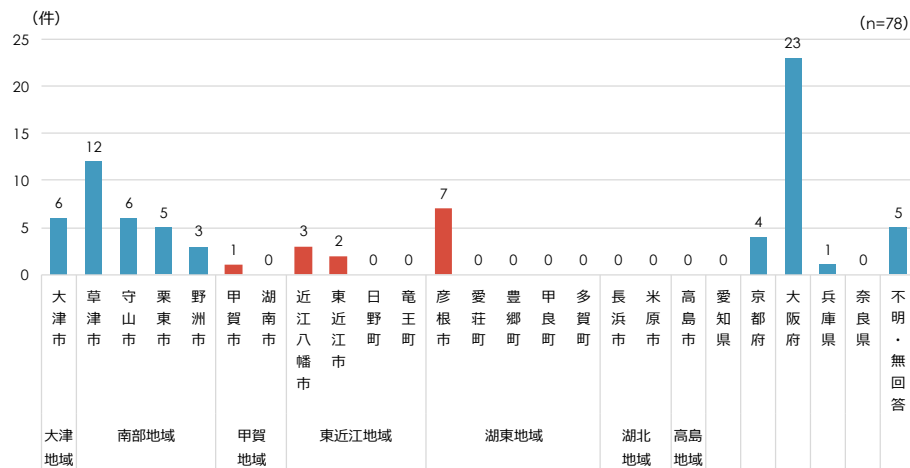
(%)

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車(自分で運転)	自動車(家族等による送迎)	路線バス・コミュニティバス	タクシー(乗合タクシーを含む)	近江鉄道	JR線	信楽高原鐵道	
彦根市	フジテック(株)	67.9	20.2	2.4	2.4	3.6	6.0	0.0	92.9	85.7	0.0
	(株)SCREENホールディングス	55.2	15.6	2.1	3.1	7.3	13.5	2.1	93.8	83.3	0.0
近江八幡市	東海カーボン(株)滋賀工場	11.8	17.6	0.0	76.5	5.9	0.0	0.0	17.6	0.0	0.0
	ナミコー(株)滋賀工場	23.1	11.5	0.0	65.4	3.8	0.0	0.0	28.8	11.5	0.0
	マツヤマ電機(株)滋賀工場	26.3	26.3	0.0	63.2	5.3	0.0	0.0	21.1	10.5	0.0
甲賀市	甲賀市(水口庁舎)	58.8	7.4	5.9	48.5	4.4	13.2	0.0	72.1	67.6	10.3
	甲賀土木事務所	48.6	20.0	2.9	40.0	0.0	8.6	0.0	45.7	54.3	0.0
東近江市	水口税務署	57.1	14.3	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	85.7	71.4	0.0
	京セラ株式会社滋賀八日市・薄生工場	24.8	8.6	1.8	71.6	7.9	6.5	2.9	16.9	7.9	0.0
	ショッピングプラザアピア	10.9	20.0	3.6	63.6	12.7	0.0	0.0	14.5	3.6	0.0
	凸版印刷 滋賀工場	34.6	26.9	3.8	30.8	3.8	15.4	3.8	38.5	15.4	0.0
	シキボウ株式会社	2.0	0.0	0.0	92.2	5.9	3.9	0.0	3.9	0.0	0.0
	日綜産業株式会社	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	株式会社村田製作所	16.0	4.8	0.7	80.3	5.6	5.2	0.0	7.8	5.2	0.0
	株式会社ティラド	25.0	3.0	3.0	81.0	7.0	2.0	1.0	1.0	2.0	0.0
	パナソニック株式会社アプライアンス社JAグリーン近江本店	5.0	0.0	0.0	90.0	15.0	5.0	5.0	5.0	0.0	0.0
	ダイブラ株式会社	10.5	5.3	0.0	84.2	5.3	5.3	0.0	26.3	5.3	0.0
米原市	日本ソフト開発(株)	6.0	6.0	7.2	95.2	8.4	1.2	1.2	2.4	2.4	0.0
	豊郷病院	32.0	8.0	8.0	64.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36.0	0.0
豊郷町	豊郷病院	7.8	8.8	2.9	82.4	7.8	2.9	2.0	14.7	4.9	0.0
甲良町	古川AS(株)	38.1	0.0	0.0	66.7	4.8	0.0	0.0	42.9	19.0	0.0
多賀町及び不明	不明	39.4	10.2	1.5	53.3	8.8	5.8	0.7	46.0	20.4	0.0
	平均	27.3	9.4	2.2	64.0	6.6	5.3	1.1	28.3	20.5	0.4

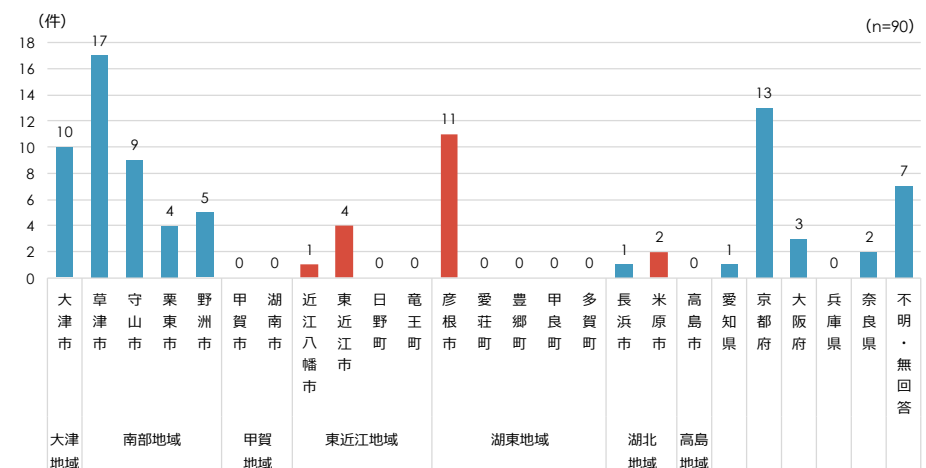
2. 事業所アンケート調査結果：(5)「通勤の交通手段」で近江鉄道利用者の居住地

- 通勤で近江鉄道利用者が多いフジテック、SCREENホールディングスに着目し、近江鉄道を利用する人の居住地を分析。
- フジテックは『大阪府』からの通勤が多く、次いで『草津市』、『彦根市』と続く。
- SCREENホールディングスは『草津市』からの通勤が多く、『京都府』、『彦根市』と続く。

通勤で近江鉄道を利用する人の居住地
【フジテック(株)】



通勤で近江鉄道を利用する人の居住地
【(株)SCREENホールディングス】



3. 学校アンケート調査結果：(5)「通学の交通手段」の学校別の特徴

- 通学の交通手段として、彦根翔西館高校、水口東中学校、水口東高校、水口高校、八日市高校、日野高校、愛知高校は近江鉄道を多く利用。

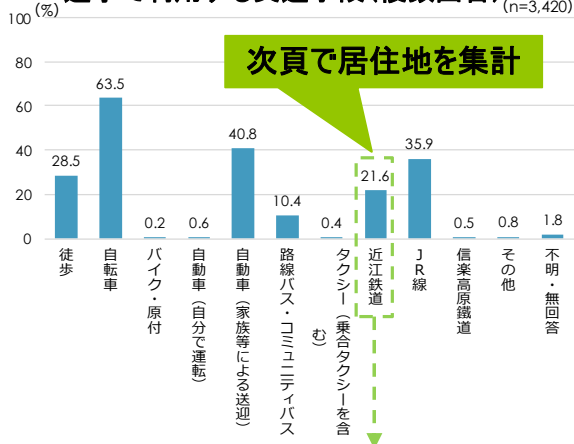
(%)

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車(自分で運転)	自動車(家族等による送迎)	路線バス・コミュニティバス	タクシー(乗合タクシーを含む)	近江鉄道	JR線	信楽高原鉄道	
彦根市	彦根東高校	48.0	52.6	0.0	0.0	48.7	4.3	0.3	7.2	68.1	0.0
	近江高校	25.8	62.9	0.0	0.0	34.1	3.7	0.0	5.6	58.4	0.4
	彦根総合高校	19.3	30.5	0.0	0.0	21.9	6.4	1.1	5.9	68.4	0.0
	彦根翔西館高校	21.5	79.2	0.0	0.0	38.4	0.7	0.0	31.6	22.1	0.0
近江八幡市	八幡高校	45.8	55.4	0.0	0.0	40.7	18.3	0.0	17.0	45.2	0.0
	八幡工業高校	23.5	72.1	0.0	0.0	31.8	10.1	0.0	11.2	27.4	0.0
	八幡商業高校	23.6	67.2	0.0	0.0	41.9	12.2	0.4	14.8	39.3	0.0
甲賀市	水口東中学校	44.3	57.0	0.0	0.0	54.4	27.8	1.3	49.4	26.6	0.0
	水口東高校	21.0	80.3	0.0	0.0	47.2	16.2	0.4	31.9	20.5	3.5
	水口高校	11.7	73.9	0.0	0.0	42.8	16.2	0.0	29.3	16.7	3.2
東近江市	滋賀学園	11.9	55.7	0.0	0.0	27.0	17.8	2.2	17.3	20.0	0.5
	八日市高校	27.7	62.4	0.0	0.0	51.5	12.8	0.0	51.8	9.9	0.0
	八日市南高校	24.1	84.3	0.0	0.0	50.0	14.8	0.0	22.2	4.6	0.0
米原市	米原高校	52.8	57.6	0.0	0.0	48.1	1.7	0.4	5.2	83.1	0.0
日野町	日野高校	21.0	72.7	0.0	0.0	46.9	17.5	1.4	35.0	0.7	0.0
愛荘町	愛知高校	24.8	70.3	0.0	0.0	40.6	1.0	0.0	42.6	2.0	0.0
東近江市	びわこ学院大	15.9	36.5	11.1	30.2	11.1	7.9	1.6	9.5	33.3	0.0
	平均	28.5	63.5	0.2	0.6	40.8	10.4	0.4	21.6	35.9	0.5

3. 学校アンケート調査結果：(7)近江鉄道が使えない場合に「通えなくなる」31.7%の自宅最寄り駅の特徴

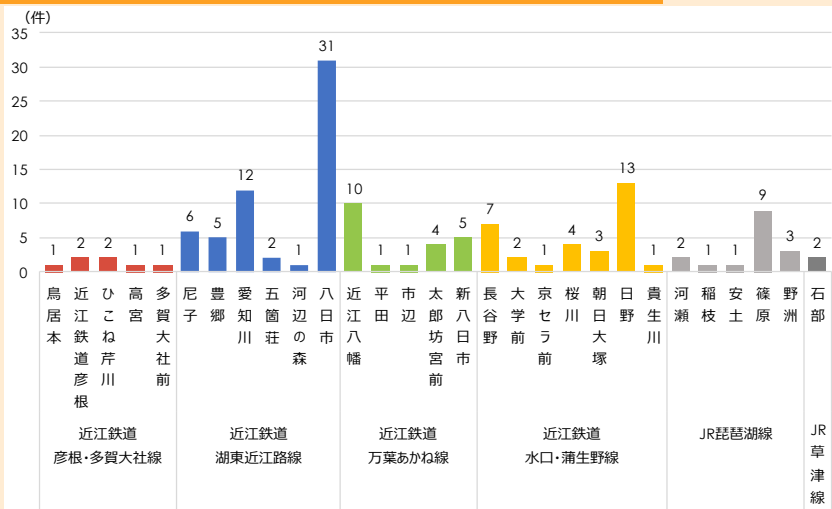
- 「近江鉄道が使えない場合」に、『通えなくなる』学生が31.7%おり、その学生が所属する学校の上位は彦根翔西館高校、八幡高校、水口高校、八日市高校、日野高校。
- 上位5校の学生の自宅最寄り駅は、『八日市』が圧倒的に多い。『日野』、『愛知川』、『近江八幡』なども多く利用している。

通学で利用する交通手段(複数回答) (n=3,420)



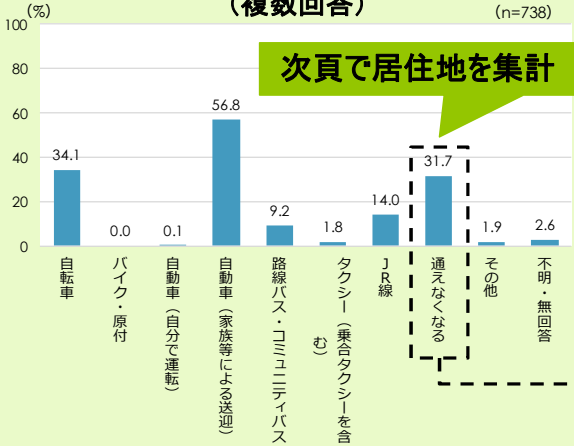
次頁で居住地を集計

通えなくなる学生がいる学校上位5校の自宅最寄り駅



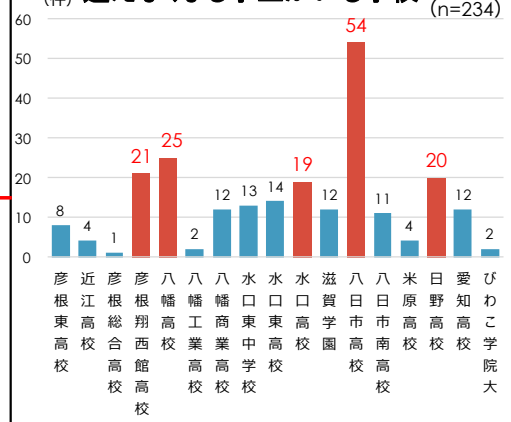
『近江鉄道』と回答した人

近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段(複数回答) (n=738)



次頁で居住地を集計

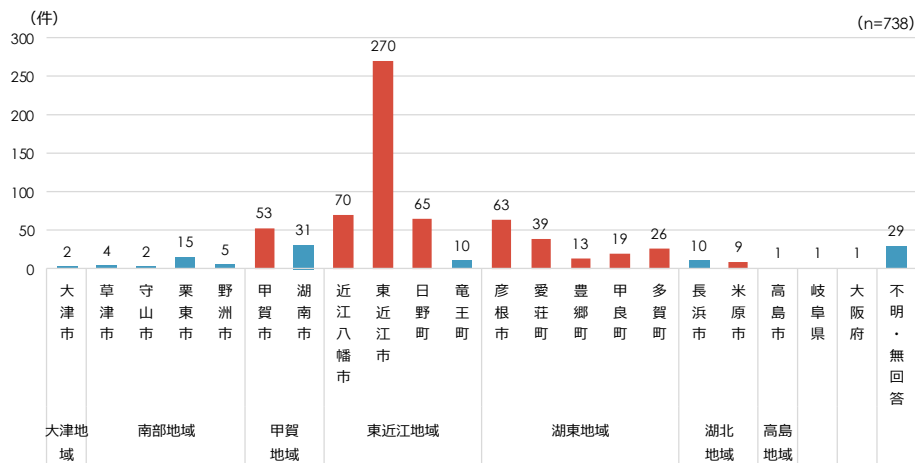
通えなくなる学生がいる学校 (n=234)



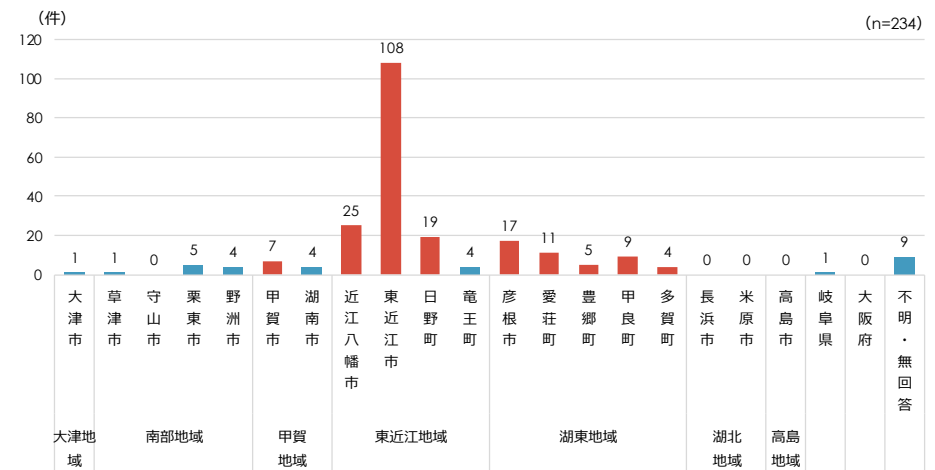
3. 学校アンケート調査結果：(5)「通学の交通手段」で近江鉄道を利用する21.6%、(7)近江鉄道が使えない場合に「通えなくなる」31.7%の居住地

- 近江鉄道を利用して通学している人は、『東近江市』在住が圧倒的に多く、『近江八幡市』、『日野町』、『彦根市』、『甲賀市』に住んでいる学生も50人以上存在。
- 「近江鉄道が使えない場合」に、『通えなくなる』学生は『東近江市』在住が圧倒的に多く、『近江八幡市』、『日野町』、『彦根市』、『愛荘町』に住んでいる学生も10人以上存在。

通学で近江鉄道を利用する人の居住地



近江鉄道が使えない場合に通えなくなる人の居住地



※「通学で近江鉄道を利用する人」738件(21.6%)のうち、134件(18.2%)が「不明・無回答」であったため、自宅最寄り駅から補正できる場合は修正して集計

※「通えなくなる人」234件(31.7%)のうち、37件(15.8%)が「不明・無回答」であったため、自宅最寄り駅から補正できる場合は修正して集計

1. 近江鉄道線の有する多面的な効果(クロスセクター効果)把握の目的

- 近江鉄道線は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り、公共財的役割は非常に大きい
- 近江鉄道線は、経営状況等の悪化により民間企業の経営努力による事業継続が困難
- 滋賀県や沿線市町においても財政難から近江鉄道線に対する支援の財源確保は容易ではない
- 近江鉄道線の必要性や効果は、定性的には把握できているが、定量的に把握できていない



近江鉄道線の必要性や効果を定量的に把握することを目的に、交通分野だけでなく多様な分野も含めた近江鉄道線の有する多面的な効果(クロスセクター効果)を算出

クロスセクター効果とは

「医療」や「商業」・「まちづくり」等の交通分野以外の右図に示す多様な行政分野において、地域公共交通の代わりに行政施策を実施するとした場合の費用を算出することにより把握できる地域公共交通の有する多面的な効果

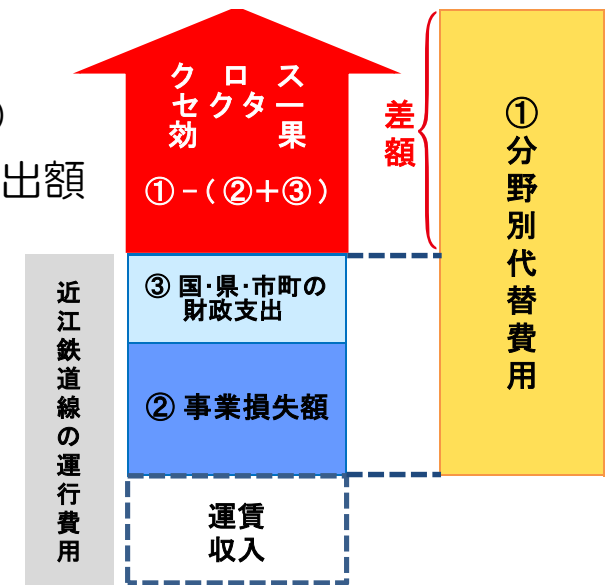


< 交通分野が関連する多様な分野 >

2. クロスセクター効果の算出方法

- クロスセクター効果は、仮に近江鉄道線が廃止された場合に、「医療」「教育」「建設」などの分野別に追加的に必要となる代替費用（右図①）を試算し、近江鉄道線の事業損失額（右図②）と、国・県・市町の財政支出額（右図③）の合計と比較して算出
クロスセクター効果 = ① - (② + ③)

- 分野別代替費用の算出方法は、国土交通省近畿運輸局の「クロスセクター効果算出ガイドライン（案）」を参考に、近江鉄道沿線10市町に実施したアンケート調査結果も踏まえて分野別に代替施策を設定して算出

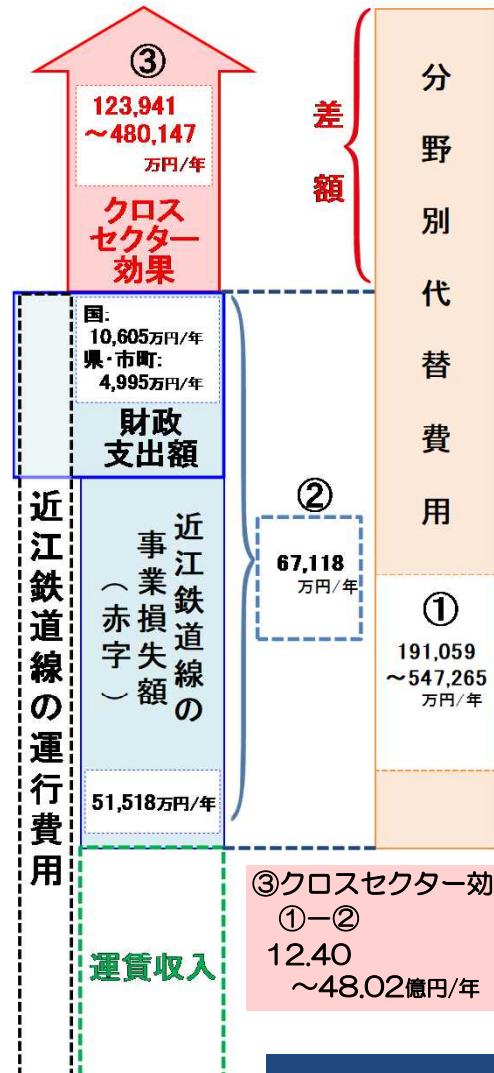


< クロスセクター効果のイメージ >

- 設定した代替施策は、現在近江鉄道線を利用している人の廃止後の移動手段として、通院・買い物・通学・観光・福祉目的での移動に対するバスやタクシーの運行や、通勤利用者が自動車利用に転換することに伴う交通混雑緩和のための道路の拡幅整備等を設定（詳細は次頁に示す）
- 分野別代替費用の算出に当たっては、施策の二重計上がないように配慮し、費用算出に用いる単価等についても分野別代替費用が過大評価とならないように設定
- 各分野において複数の代替施策を設定し、そのうち費用が最も小さいものを選択し、近江鉄道線の分野別費用を把握、参考として最大値も確認

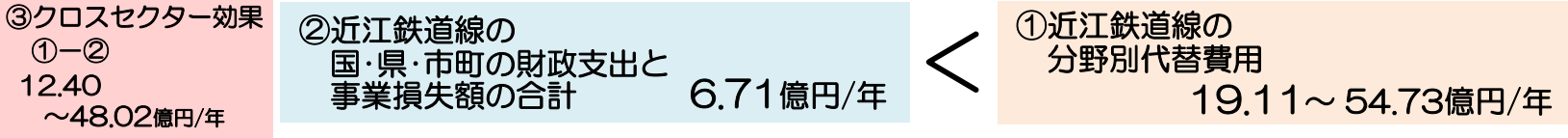
3. クロスセクター効果の算出結果

・近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認できた



分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年	1,518 万円/年 <small>費用を小さく採り</small>	11,175 万円/年 <small>費用を大きく採り</small>
	通院のためのタクシー券配布	8,379 万円/年		
	医師による往診	11,175 万円/年		
	医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行	2,262 万円/年	2,262 万円/年 <small>費用を小さく採り</small>	6,278 万円/年 <small>費用を大きく採り</small>
	買物のためのタクシー券配布	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	17,350 万円/年 <small>費用を小さく採り</small>	358,316 万円/年 <small>費用を大きく採り</small>
	通学のためのタクシー券配布	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	694 万円/年 <small>費用を小さく採り</small>	2,261 万円/年 <small>費用を大きく採り</small>
	観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税収減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

数値化が可能な
行財政負担項目による
算出結果
↓
ここでは数値化が難しく
算出されていない
分野別代替費用も多くあり、
その詳細は次頁に示す



近江鉄道線を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

4. 数値化されていないが近江鉄道線が有するその他の効果

- 前頁に示した近江鉄道線のクロスセクター効果算出結果は、数値化が可能な行財政負担項目の費用を試算して算出したもの
- 建設分野の市町道の道路整備費用のように現況のデータがないために算出出来ないものや、仮に近江鉄道線が廃止された場合に必要となると考えられるが、数値化が難しいために算出していない行財政負担項目は右表に示すように多数ある



前頁で算出したクロスセクター効果以外にも、近江鉄道線は右表に示すような効果や必要性を有している

< 数値化の難しい行財政負担項目 >

分野	近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	近江鉄道線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	近江鉄道線を利用して通学していた生徒が徒歩や自転車で通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	沿線市町外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから沿線市町外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	近江鉄道線がないということで沿線市町外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために沿線市町外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	近江鉄道沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備(市町道)	近江鉄道線利用者が自動車利用により増加する自動車交通に対応するための市町道整備を行う。
	駐車場の整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う近江鉄道線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少や近江鉄道線の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

地域フォーラムの開催概要について

東近江市および日野町で開催した地域フォーラムの概要は以下のとおりです。

1 開催内容

(1) 東近江市「近江鉄道線活性化地域フォーラム 近江鉄道線とわがまちの未来を考える」

- 1 日時
令和2年2月6日(木) 16:00~18:00
- 2 場所
八日市商工会議所 4階大ホール
- 3 参加者数
160名
- 4 内容
 - ◇講演
「地方鉄道を取り巻く状況と持続可能な地域づくり」
講師：国土交通省 近畿運輸局 交通企画課長 原 辰幸 氏
 - ◇報告
 1. 「近江鉄道線の概要について」
報告：近江鉄道株式会社 管理本部構造改革推進部
 2. 「東近江市中心市街地の活性化の取組について」
報告：東近江市企画部 中心市街地整備課
 3. 「私達が考える近江鉄道の活用による地域活性化について」
報告：びわこ学院大学 地域調査プロジェクトチーム

(2) 日野町「みんなで考え、みんなで盛り上げよう 近江鉄道で地域を元気にするフォーラム」

- 1 日時
令和2年2月9日(日) 13:30~16:00
- 2 場所
必佐公民館ホール
- 3 参加者数
140名
- 4 内容
 - ◇基調講演
『公共交通が生み出す多様な価値を考える』
講師：一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉 氏
 - ◇パネルディスカッション
パネリスト
 - ・西塚 和彦 氏(一般社団法人こうけん舎 代表)
日野駅観光案内交流施設「なないろ」で日替わり店主によるカフェを運営。
駅を核としたまちづくりへの想いとこれからの取り組みについて。
 - ・小川 鈴 氏(シンガーソングライター)
故郷の歌、近江鉄道日野駅への想いを込め、作詞・作曲した「あの日の駅に行こう」を生演奏。
 - ・県立日野高等学校 生徒
現役高校生から利用者としての想いと今後の近江鉄道とまちづくりについて。

2 地域フォーラムにおける参加者等の主な意見

(1) 必要性、役割について

	意見等内容	主催	種別
1	近江鉄道を利用しなくても生活が成り立っている人にも大きな影響があり、無関係、無関心ではいられないことが全体を通してわかった。	東近江市	アンケート
2	まちづくりのツールとしても鉄道は欠かせないものである。	東近江市	アンケート
3	高齢化の進む中、鉄道が大変重要になってくる。	東近江市	アンケート
4	公共交通はインフラであるとの見方には大いに賛同する。	日野町	アンケート
5	公共交通は赤字だからやめるという収支だけで考えてはならない。憲法に基づく移動の自由を保障するものと思います。福祉と同じものとして理解が必要と思う。	日野町	アンケート
6	少子高齢化社会を迎え、高齢者の交通事故が多く免許証を返納する方も増え、日常生活のなかで車がないため買い物などに困っている方が多い。	日野町	アンケート
7	大津へ行くにも東京に行くにも不便ですが必要だと思います。	日野町	アンケート
8	人と人が関わり、集うことができる鉄道駅は社会的基節点として重要な役割を果たしている。	日野町	一般パネリスト
9	遊びに行くときなど、利用機会もある。親には送迎を頼みづらい。	日野町	高校生パネリスト
10	鉄道がなくなった場合に、高校への通学が困難になる人も出てくる。また、今後入学する人の数が減ることで、母校がなくなってしまう可能性も危惧される。	日野町	高校生パネリスト

(2) 存廃について

	意見等内容	主催	種別
1	本日を契機に鉄道の存続に向けた取組を市全体に拡げることが重要である。	東近江市	アンケート
2	近江鉄道は、ローカル線として歴史があるため上下分離方式での存続してほしい。	東近江市	アンケート
3	近江鉄道は、東近江市にとって必要な生活の泉であり、赤字を解消し未来永劫存続してほしいと感じた。	東近江市	アンケート
4	高齢者や通学の足として存続してほしい。自らも利用し、地域の啓発も進めたい。	東近江市	アンケート
5	存続ありきではなく、20~30年先もやはり日野はバスやと思います。東桜谷にもバスがほしいと思います。	日野町	アンケート
6	駅舎改修（税金投入？）して廃線はできんわな？今後も鉄道存続のために大きな税金を投入してゆくしか方法がないのかな～皆が喜んで税金を出してくれるなら、もちろん存続賛成ですけど！	日野町	アンケート
7	近江鉄道は絶対廃線させない。	日野町	アンケート

(3) 利便性向上について

	意見等内容	主催	種別
1	住民の意識改革が必要と思う。駅までは車で行くので駅周辺に駐車場が必要である。	東近江市	アンケート
2	各駅へ乗る手段であるバスの連携が大事である。鉄道と行政の連携が大事である。	東近江市	アンケート
3	利用の増加策として、退職者のアクティブライフの交通手段として65歳以上のフリー切符の採用。	東近江市	アンケート
4	運賃が高いのでなかなか利用しづらい。車内の清掃が行き届いていないところがある。	日野町	高校生パネリスト

(4) 利用促進について

	意見等内容	主催	種別
1	市民が盛り上げていくことの重要性がわかった。	東近江市	アンケート
2	乗って残すことが必要である。行政だけに頼ってはいけないとのこと。	東近江市	アンケート
3	高齢者パスを発行し、鉄道やバスの利用促進をして、医療費の軽減にもつながる。	東近江市	アンケート
4	市民一人一人が近江鉄道を利用することも大切と思った。	東近江市	アンケート
5	沿線近くに収容人数の大きな施設を誘致することにより、近江鉄道も本町も少子高齢化もすべて解決する。	東近江市	アンケート
6	もっと近江鉄道を使っていこうと思った。楽しく乗れるように考えて。	日野町	アンケート
7	企業・行政・地域が連携した取り組みが必要だと思う。地域と駅をつなぐ行政の工夫、路線、ダイヤの工夫をする鉄道、それを利用する地域の人々、色々な意味で魅力ある鉄道を目指してほしい。	日野町	アンケート
8	鉄道や駅と関わりを持ち、マイレールの意識をみんなで持つことが大事。	日野町	一般パネリスト
9	高校生が日野駅で地域の住民と触れ合うことで意識の変化も見られる。	日野町	一般パネリスト
10	日野高café@homeの取り組みや日野高フェス（文化祭）を通して、地域の人と高校生とが協力しながら、鉄道を盛り上げていけたらいい。	日野町	高校生パネリスト
11	高校と鉄道会社とがコラボして盛り上げていけるような取り組みができればいい。	日野町	高校生パネリスト

近江鉄道沿線地域における学校および事業所ヒアリング結果の概要について

沿線地域の学校および事業所については、アンケート調査にあわせて、ヒアリングを実施した。

1 学校

(1)ヒアリング対象

高校 15校、中学校 1校、大学 1校、特別支援学校 2校
計19校の校長、教頭等

(2)通学における近江鉄道の利用状況

①	40%以上50%未満	3校	②	30%以上40%未満	2校
③	20%以上30%未満	3校	④	10%以上20%未満	4校
⑤	10%未満	6校	⑥	不明	1校

(3)課外活動等での公共交通利用状況

- 大半の学校で、目的地に合わせ、JR、近江鉄道、貸し切りバス等を使い分けている。
- 大会(布引運動公園)や練習試合等で、近江鉄道を利用するとの回答が多かった。

(4)利用促進策

- 増便、運賃の値下げ、ICカード対応、通勤定期代の値下げ、地元自治体による通学定期購入補助制度の創設を求める意見が複数あった。
- 終電時間の繰り下げ、乗り継ぎの改善、マイルール意識の向上、沿線に飲食や買い物などで利用できる店舗の設置を望む等の意見もあった。

(5)要望

- 生徒の通学や部活動に支障が出るため、存続を切に願う。
- 沿線には学習材料になりそうな史跡や観光地が多くあるので、そうした場所に気軽に行ける企画切符の販売。
- 工場見学などのイベント企画、地域とタイアップした取組やイベントの実施、ワンコインエコパスの復活など。

※増便、運賃の値下げ、乗り継ぎ改善、ICカード対応は要望としても同様に声があった。

(6)近江鉄道を利用した通学に係る主な意見

- 近江鉄道で通学可能であるのに送迎してもらっている生徒がかなりいる。
- 入学当初は近江鉄道を利用しても、自転車通学や自家用車による送迎に切り替える生徒もいるように思われる。通学定期が高額で、運行本数が少なく、登下校に都合の良いダイヤがないことが影響しているのではないかと。
- 交通費を節約するため、最寄りの近江鉄道駅を利用せずに自転車や保護者の送迎により、少し遠くのJR駅まで行くようにする生徒もいる。
- 駅近くの立地をアピールしており、駅近は進学先選定の重要な要素。
- 特別支援学校では、マナーを守ることや自立を促進するため、将来を見据えて近江鉄道を利用している。

2 事業所

(1)ヒアリング対象

25事業所(作業所1事業所含む)の人事あるいは総務担当者など

(2)通勤における近江鉄道の利用状況

①	60%以上70%未満	1事業所	②	20%以上30%未満	1事業所
③	10%以上20%未満	4事業所	④	5%以上10%未満	6事業所
⑤	5%未満	13事業所			

(3)送迎バスを運行

3事業所(うち1事業所は作業所)

(4)近江鉄道利用者数の変化

①変化なし 15事業所

②変化あり(減少) 4事業所

(理由)・支社を大阪から移転させた当時に比べると、定年退職者や滋賀への転居など。
・利便性や悪天候時等の運休リスクから車利用者が増えた。など

③変化あり(増加) 1事業所

(理由:自家用車を持たない外国人労働者および若者が増えた。)

④不明・無回答 5事業所

(5)利用促進策

- 増便、運賃の値下げ、ダイヤ改正(就業時間に合うような)、JR や近江バスとの乗り継ぎ改善が複数あった。
- 近江八幡、彦根から日野方面への直通運転、八日市線から本線への乗り継ぎ改善、IC カード対応、沿線の魅力 PR、鉄道マニアの関心を引く企画列車の運行、近江鉄道の高速化等の意見もあった。

(6)要望

- ICOCA 対応。
 - 冷暖房の改善。
 - 乗り換え案内表示をわかりやすくしてほしい。
 - 車内にトイレを整備してほしい。
 - 雪の日の運休など、案内や情報提供をしてほしい。
 - 京セラ前駅に隣接する踏切の整備(離合困難で歩行者の安全確保のため)
- ※増便、運賃の値下げ、乗り継ぎ改善、IC カード対応は要望としても同様に声があった。

(7)近江鉄道を利用した通勤等に係る意見

- 近江鉄道沿線に住んでいても、JR 駅まで車を運転し、通勤している社員もいる。
- 作業所通所者にとっては、社会に触れる機会となるとともに、地域にとっては、障害者への偏見をなくす役割を担っている。

(8) 広く公共交通への意見等

- 路線バスの利便性向上。
- 路線バスは運行の実態にあったダイヤとし、恒常的に遅れるようなことは避けてほしい。
- バス停に屋根を設置してほしい。
- バスロケーションシステムがあると便利に利用できる。
- 路線バスの増発や最終バスの時刻の繰り下げ。
- 深夜にタクシーが駅前にいないことが多く、0時以降に駅から離れた場所に帰宅困難。
- 河瀬駅発バスの就業時間中の利便性が向上してほしい。
- 公共交通機関の利便性が向上すれば、公共交通機関での通勤者が増え、駐車場確保に注力する必要がなくなり、ありがたい。

地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書 (抜粋)

2019年3月

一般財団法人 地域公共交通総合研究所

1. 他モードへの転換の検討（バス）

（1）バスの特徴

- 一般的なバスを想定。鉄道運行終了後翌日から運行可能。
- 表定速度が大幅に低下し、車両も鉄道に比べ大幅に小型化するため、輸送力が低下。

（2）メリット、デメリット、コスト

メリット	デメリット	コスト
<ul style="list-style-type: none">● 転換が容易● 鉄道運行終了後翌日からでも実施可	<ul style="list-style-type: none">● 定時性の喪失● 乗務員不足● 転換率は6割（逸走率4割）● 輸送力の低下● 環境負荷の増大● 交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">● ランニングコストは鉄道に比べ減少 (1,271円/km → 641円/km)● 全線転換で30億円の初期投資が必要

2. 他モードへの転換の検討（BRTバス高速輸送システム）

（1）BRTの特徴

- 一般のバスや連節バスが専用道路を走行することにより、鉄道並みの速度、定時制、大量輸送が可能。
- 転換には1年以上の諸工事や道路整備期間を要し、その間代替バスを運行。

（2）メリット、デメリット、コスト

メリット	デメリット	コスト
<ul style="list-style-type: none">● 鉄道並みの速度● 定時性の確保	<ul style="list-style-type: none">● 転換に時間を要する（代替バス等初期コストが2回必要）● 乗務員不足● 転換率は8割（逸走率2割）● 輸送力の低下● 環境負荷の増大● 交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">● ランニングコストは鉄道に比べ増加（1,271円/km → 1,644円/km）● 全線転換で120億円の初期投資が必要

3. 他モードへの転換の検討（LRT_{近代化した路面電車システム}）

（1）LRTの特徴

- 一般的な路面電車と同様市街地では道路空間上を走行。車両は高性能でバリアフリーにも対応し、旧来の路面電車より速達性、利便性が大幅に向上。
- 普通鉄道の整備に比べ低コストとされるが、軌道の整備、新規車両の投入等を伴うため、バス等に比べるとコストはかかる。

（2）メリット、デメリット、コスト

メリット	デメリット	コスト
<ul style="list-style-type: none">● シンボリックな存在となり得る● 定時性、速達性	<ul style="list-style-type: none">● LRTの特徴を生かすため、市街地に軌道の新設が必要● 新たな道路拡幅のための用地確保が必要なケースがある● 車両は全てLRVに置き換える必要がある● 既存の駅施設の低床化改良が必要● 日本へ導入されて日が浅く、ニーズや施設整備等、将来的な見通しが不透明	<ul style="list-style-type: none">● 全線転換で112億円以上の初期投資が必要

4. 他モードへの転換の検討（結論）

- ランニングコストは鉄道に比べ減少するものの、多額の初期投資が必要。また、施設、設備の整備コストも大。
- バス代替の場合、一般道路を走行することによる定時性の喪失、それにとともなう信頼性の低下。
- バスドライバーの不足や高齢化にともない大量の乗務員の確保が困難。
- ディーゼルエンジン車の場合、環境負荷が高くなる。
- BRT、LRTは日本に導入されて日が浅く、ニーズや施設整備等、将来的な見通しにおける不確定要素がある。



他モードへの転換には、近江鉄道線を鉄道として存続させる以上の優位性を認めるに至らないものと考えられる。

5. 沿線地域のまちづくり等への影響

◆ 近江鉄道線がなくなった場合（代替交通を導入した場合）に想定される影響、問題点

1 道路渋滞の発生

- ・朝夕通勤・通学ラッシュ時の慢性的渋滞の発生
- ・国道8号線等主要幹線道路の交通量増大
- ・生活道路の自動車通行量の増加

2 通学利便性の低下、進学先選択への影響

- ・自転車通学や親の送迎の増加
- ・通学手段が限られることによる進学先選択の制限
- ・沿線地域の高等学校や大学の志望者数の減少
- ・地元高校生の町外への流出

3 通勤、通院の環境悪化

- ・沿線の工場や工業団地等への通勤者の利便性低下
- ・自家用車を利用した通勤者の増加
- ・道路混雑による通勤時間の増大
- ・高齢者の通院利便性の低下

4 代替交通（バス）導入の困難性

- ・代替バスの運転手不足
- ・定時性確保が困難
- ・バス利用転換による既存バスのさらなる混雑（増便困難）
- ・鉄道利用者のバス転換の限界（利用者の逸走）

5 まちづくりへの影響、街のにぎわいの衰退

- ・駅周辺の中心市街地活性化、都市整備、まちづくり計画等への影響
- ・JR駅利用者の減少や駅機能の低下
- ・駅前や地元商店街等のにぎわいの衰退
- ・公共交通空白地域や交通不便地域の拡大

6 観光客や観光戦略等への影響

- ・沿線地域の観光客減少
- ・観光ルート造成への影響
- ・市観光戦略への支障

7 他地域とのつながりの低下

- ・沿線市町とのつながりや共通の取組がなくなる
- ・JRとの接続悪化による県外観光客の減少

8 新たな設備等整備の必要性

- ・自転車通学の増加に伴う通学路の街灯整備、歩道拡幅
- ・新たな駐輪場の増備

6. 鉄道存廃の検討（1）

◆ 鉄道存続の効果と課題

効果	課題
<ul style="list-style-type: none">• 交通弱者の<u>移動手段の確保</u>• 公共交通を中心とした「<u>まち</u>」の<u>構造の維持</u>• 地域の<u>イメージ、知名度等の維持</u>• 他地域からの<u>集客効果</u>• 他の交通手段に比べ<u>高い定時性</u>• 他の交通手段に比べ<u>低い環境負荷</u>	<ul style="list-style-type: none">• 今後も<u>厳しい経営が継続</u>すること• 今後、<u>維持管理コストが増大</u>すること• 技術要員の<u>人材確保が難しい</u>こと• <u>労使共栄策の確保</u>が必要であること• <u>存続活動の拡大・継続</u>が一層必要となること

7. 鉄道存廃の検討（2）

◆ 鉄道廃止の効果と課題

効果	課題
<ul style="list-style-type: none">• <u>線路敷を活用</u>した施策 （自転車道など）• バス転換による<u>運営コストの低減</u> （但し、車両購入等の初期投資は必要）	<ul style="list-style-type: none">• 既存の「<u>まち</u>」の<u>つくりが崩壊</u>すること• 交通弱者の<u>移動手段が消滅</u>すること• 来訪者減による「<u>賑わい</u>」の<u>減少</u>• <u>交通事故、渋滞、環境問題</u>の深刻化• 自動車を運転しない人のための<u>送迎が必要</u>• 先行事例では代替交通の<u>利用者は鉄道に比べて4割以上減少</u>。収支が悪化し<u>維持コストが増大</u>



＜結論＞ 鉄道を存続するメリットが大きく、かつ鉄道を廃止するデメリットが大きい