
近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画

策定基礎調査業務

[沿線住民・利用者等アンケート調査報告書]

令和2年3月

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会



目 次

1. 沿線住民・利用者等アンケート調査の概要	1
1.1. 沿線住民・利用者等アンケート調査の目的	1
1.2. アンケート調査の概要	2
2. 回答者の属性	11
2.1. 沿線住民アンケート調査	11
2.2. 沿線事業所アンケート調査	14
2.3. 沿線学校アンケート調査	16
2.4. 近江鉄道利用者アンケート調査	18
3. 近江鉄道の存続・廃止問題に対する関心	21
3.1. 沿線住民アンケート調査	21
3.2. 沿線事業所アンケート調査	22
3.3. 沿線学校アンケート調査	23
3.4. 近江鉄道利用者アンケート調査	24
4. 近江鉄道の利用状況	25
4.1. 沿線住民アンケート調査	25
4.2. 沿線事業所アンケート調査	32
4.3. 沿線学校アンケート調査	33
4.4. 近江鉄道利用者アンケート調査	34
5. 近江鉄道の公共交通としての役割	35
5.1. 沿線住民アンケート調査	35
6. 将来の近江鉄道への期待	38
6.1. 沿線住民アンケート調査	38
7. 日常行動の実態と利用交通手段の特性	47
7.1. 沿線住民アンケート調査	47
7.2. 沿線事業所アンケート調査	56
7.3. 沿線学校アンケート調査	60
7.4. 近江鉄道利用者アンケート調査	67
8. アンケート調査結果のまとめ	71

<参考資料>

参考資料 1 アンケート調査実施時の配布物	83
○沿線住民アンケート調査の依頼文・調査票.....	85
○沿線事業所アンケート調査の依頼文・調査票.....	91
○沿線学校アンケート調査の依頼文・調査票.....	95
○利用者アンケート調査の依頼文・調査票.....	99
参考資料 2 アンケート調査の自由記述 （利用促進のためのサービスやアイデア）.....	103

1. 沿線住民・利用者等アンケート調査の概要

1.1. 沿線住民・利用者等アンケート調査の目的

(1) 業務の背景

近江鉄道は 1896 年に設立され 1898 年に彦根－愛知川間で開業し 120 年が経過したが、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展等により年々利用者が減少するなか、長期にわたり営業損失が継続し今後も利益が見込めないことや、今後、老朽化した施設設備の更新に多額の設備投資が必要となるなど、交通事業者の経営努力だけで事業を継続することが困難な状況にある。

こうしたなか、平成 25 年に策定された交通政策基本法では、地方公共団体においては、その区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定することが求められるなど、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や地域全体を見渡した公共交通ネットワークの再構築等について地方公共団体が主体的に取り組むことを明確にされたところである。

このような状況を踏まえ、滋賀県と沿線市町では平成 30 年 12 月に近江鉄道線活性化再生協議会を設置し、6 回にわたり近江鉄道線の現状について関係者間で共有を図るとともに、将来にわたって持続可能な近江鉄道線のあり方や再構築の方向性等について議論し、令和元年 11 月に法定協議会を設定された。

今後、近江鉄道線のあり方を議論するにあたっては、住民等の意向の把握と機運の醸成の早急な対応が求められている。

(2) 業務の目的

以上の背景より、沿線住民、事業所、学校、利用者を対象にアンケート調査を実施することにより、沿線住民の機運の醸成、近江鉄道線の存廃の検討および近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画の策定に資する材料を整理、作成することを本業務の目的とする。

表 1.1.1 実施するアンケート調査

調査種別		調査対象者
1	沿線住民	近江鉄道線駅周辺の住民
2	沿線事業所	近江鉄道線の沿線事業所の従業員
3	沿線学校	近江鉄道線の沿線学校の高校・大学等の生徒・学生
4	近江鉄道利用者	近江鉄道線の利用者

1.2. アンケート調査の概要

(1) アンケート調査の調査対象

沿線住民、沿線事業所、沿線学校、近江鉄道利用者の各アンケート調査の調査対象や抽出条件は以下のとおりである。

i) 沿道住民

<対象地域・対象者>

- 近江鉄道駅へ徒歩や自転車でアクセスできる 2,000m 圏内の町丁字を対象とする。なお、八日市駅については路線バスからの乗継ぎ利用を考慮して、湖国バス御園線沿線のバス停から 1,000m 圏内も対象とする。また、日野町については全域を対象とする。
- 対象者は、対象地域在住の 15 歳以上 (平成 31 年 4 月 1 日時点) の住民とする。

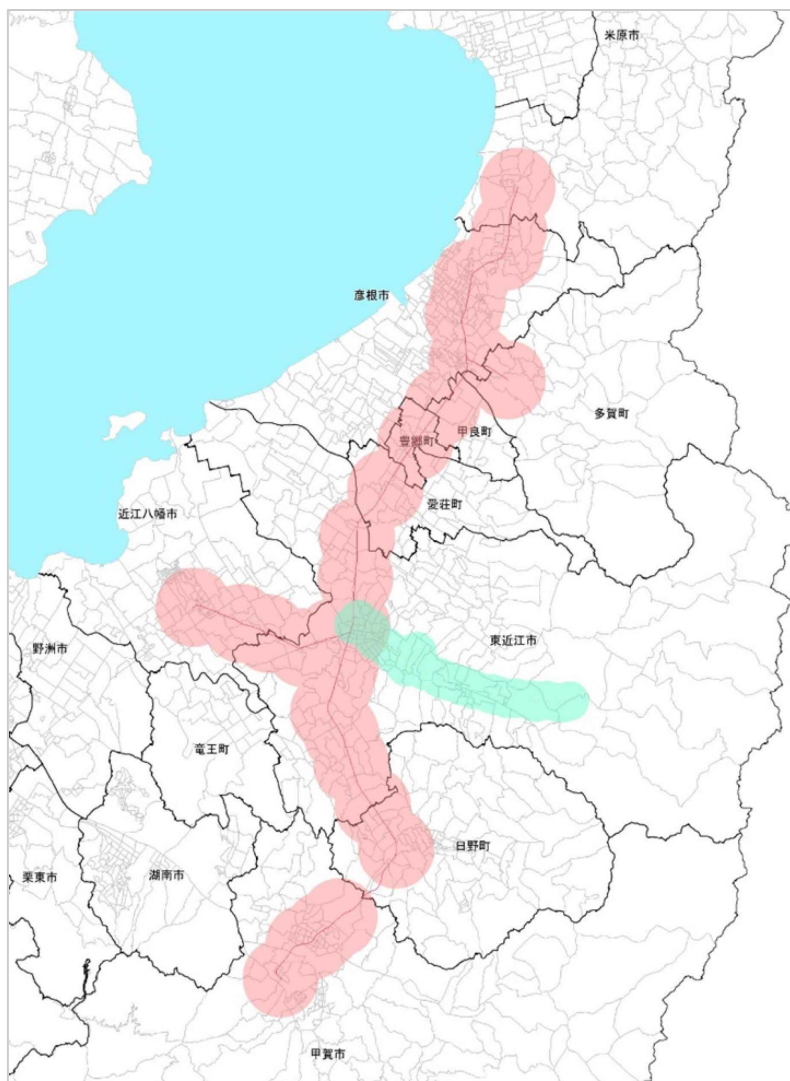


図 1.2.1 近江鉄道沿線地域

<配布件数>

- 沿線市町別の対象町丁字、人口、配布件数を以下に示す。配布件数は、沿線人口での按分を基本とするが、各市町で最低限100件は回収できるように(回収率40%として)少なくとも250件以上を配布する。
- 年代別と男女別の配布件数は、沿線地域人口の各構成比率に応じて無作為に抽出する(沿線地域の人口比率での抽出が難しい場合は、市町全体の比率で抽出する)。

表 1.2.1 沿線住民アンケート調査の対象町字一覧表

沿線市町	沿線町丁字	沿線人口	配布件数
彦根市	旭町, 安食中町, 安清町, 安清東町, 宇尾町, 栄町一丁目, 栄町二丁目, 岡町, 下矢倉町, 河原一丁目, 河原二丁目, 河原三丁目, 海瀬町, 外町, 葛籠町, 宮田町, 京町一丁目, 京町二丁目, 京町三丁目, 橋向町, 極楽寺町, 錦町, 芹橋一丁目, 芹橋二丁目, 芹川町, 芹中町, 芹町, 金亀町, 金剛寺町, 銀座町, 犬方町, 元岡町, 元町, 原町, 古沢町, 戸賀町, 後三条町, 幸町, 広野町, 甲田町, 高宮町, 佐和山町, 佐和町, 笹尾町, 三津町, 山之脇町, 出町, 小泉町, 小野町, 松原一丁目, 松原二丁目, 松原町, 沼波町, 城町一丁目, 城町二丁目, 新町, 森堂町, 正法寺町, 西葛籠町, 西今町, 西沼波町, 川瀬馬場町, 船町, 善谷町, 荘厳寺町, 太堂町, 大橋町, 大東町, 大堀町, 大藪町, 地蔵町, 池州町, 竹ヶ鼻町, 中央町, 中山町, 中藪一丁目, 中藪二丁目, 中藪町, 長曾根町, 長曾根南町, 鳥居本町, 東沼波町, 南川瀬町, 馬場一丁目, 馬場二丁目, 八坂町, 肥田町, 尾末町, 仏生寺町, 平田町, 法土町, 堀町, 本町一丁目, 本町二丁目, 本町三丁目, 野口町, 野瀬町, 野田山町, 里根町	84,043	1,758
近江八幡市	安土町慈恩寺, 安土町小中, 安土町上出, 安土町西老蘇, 安土町石寺, 安土町中屋, 安土町東老蘇, 安土町内野, 為心町上, 為心町中, 宇津呂町, 永原町上, 永原町中, 音羽町, 魚屋町上, 魚屋町中, 金剛寺町, 鍵之手町, 御所内町, 桜宮町, 市井町, 慈恩寺町元, 慈恩寺町上, 慈恩寺町中, 若宮町, 若葉町, 出町, 小船木町, 小幡町上, 小幡町中, 上田町, 新栄町, 新町, 杉森町, 西元町, 西宿町, 西庄町, 西生来町, 西本郷町, 西本郷町西, 西本郷町東, 西末町, 赤尾町, 千僧供町, 多賀町, 大森町, 鷹飼町, 鷹飼町東一丁目, 鷹飼町東二丁目, 鷹飼町南一丁目, 鷹飼町南三丁目, 鷹飼町南四丁目, 鷹飼町北一丁目, 鷹飼町北二丁目, 鷹飼町北三丁目, 鷹飼町北四丁目, 池田町, 竹町, 中小森町, 中村町, 仲屋町上, 仲屋町中, 長光寺町, 長田町, 長福寺町, 土田町, 東町, 縄手町元, 縄手町中, 縄手町末, 南本郷町, 日吉野町, 馬淵町, 博勞町元, 博勞町上, 博勞町中, 白鳥町, 八幡町, 八木町, 板屋町, 武佐町, 北元町, 北末町, 堀上町, 本町, 末広町, 野田町, 友定町	49,595	1,038

沿線市町	沿線町丁字	沿線人口	配布件数
甲賀市	綾野, 宇川, 宇田, 岩坂, 希望ヶ丘二丁目, 希望ヶ丘三丁目, 希望ヶ丘四丁目, 希望ヶ丘本町三丁目, 貴生川, 貴生川一丁目, 貴生川二丁目, 宮の前, 牛飼, 京町, 暁, 元町, 古城が丘, 耕心一丁目, 耕心二丁目, 耕心三丁目, 耕心四丁目, 高山, 高塚, 笹が丘, 三大寺, 山, 市原, 鹿深, 秋葉, 松栄, 松尾, 城東, 城内, 植, 新城, 新町一丁目, 新町二丁目, 森尻, 深川, 神明, 水口, 西林口, 中邸, 中畑, 虫生野, 虫生野中央, 朝日が丘, 的場, 東名坂, 東林口, 南林口, 日電, 梅が丘, 八光, 八坂, 伴中山, 稗谷, 宝木, 北内貴, 北脇, 本綾野, 本丸, 本町一丁目, 本町二丁目, 本町三丁目, 名坂, 巖峨, 杣中	39,632	830
東近江市	ひばり丘町, 愛東外町, 一式町, 稲垂町, 瓜生津町, 栄町, 永源寺高野町, 永源寺相谷町, 横山町, 岡田町, 沖野一丁目, 沖野二丁目, 沖野三丁目, 沖野四丁目, 沖野五丁目, 下羽田町, 下二俣町, 下麻生町, 外町, 蒲生岡本町, 蒲生寺町, 蒲生大森町, 蒲生堂町, 宮荘町, 建部下野町, 建部瓦屋寺町, 建部塚町, 建部上中町, 建部南町, 建部日吉町, 建部北町, 五個荘伊野部町, 五個荘奥町, 五個荘河曲町, 五個荘金堂町, 五個荘五位田町, 五個荘三俣町, 五個荘山本町, 五個荘七里町, 五個荘小幡町, 五個荘新堂町, 五個荘清水鼻町, 五個荘石川町, 五個荘石塚町, 五個荘石馬寺町, 五個荘川並町, 五個荘中町, 五個荘塚本町, 五個荘日吉町, 五個荘平阪町, 五個荘北町屋町, 五個荘木流町, 五個荘竜田町, 五個荘和田町, 五個荘築瀬町, 五智町, 御園町, 幸町, 糠塚町, 高木町, 合戸町, 今崎町, 今代町, 今堀町, 桜川西町, 桜川東町, 札の辻一丁目, 札の辻二丁目, 三津屋町, 山上町, 市原野町, 市子沖町, 市子松井町, 市子川原町, 市子殿町, 市辺町, 寺町, 柴原南町, 芝原町, 蛇溝町, 種町, 春日町, 小今町, 小倉町, 小田蒨町, 小脇町, 昭和町, 上羽田町, 上岸本町, 上大森町, 上南町, 上二俣町, 上平木町, 上麻生町, 尻無町, 神郷町, 神田町, 聖徳町, 聖和町, 西中野町, 青山町, 青野町, 青葉町, 石谷町, 石塔町, 川合寺町, 川合町, 曾根町, 大森町, 大清水町, 大塚, 池田町, 中羽田町, 中戸町, 中小路町, 中野町, 鋳物師町, 長勝寺町, 田井町, 東沖野一丁目, 東沖野二丁目, 東沖野三丁目, 東沖野四丁目, 東沖野五丁目, 東今崎町, 東中野町, 南清水町, 柏木町, 八日市金屋一丁目, 八日市金屋二丁目, 八日市金屋三丁目, 八日市松尾町, 八日市上之町, 八日市清水一丁目, 八日市清水二丁目, 八日市清水三丁目, 八日市町, 八日市東浜町, 八日市東本町, 八日市浜野町, 八日市本町, 八日市野々宮町, 八日市緑町, 布引台一丁目, 布引台二丁目, 布施町, 平田町, 平林町, 北清水町, 妹町, 妙法寺町, 木村町, 野口町, 野村町, 林田町, 鈴町, 和南町, 綺田町, 鯉江町	75,699	1,584
米原市	磯, 下多良, 岩脇, 寺倉, 上多良, 世継, 西円寺, 中多良, 朝妻筑摩, 入江, 梅ヶ原, 梅ヶ原栄, 飯, 番場, 米原, 米原西, 箕浦	10,612	250
日野町	いせの, 河原一丁目, 松尾一丁目, 松尾二丁目, 松尾三丁目, 松尾四丁目, 松尾	21,873	458

沿線市町	沿線町丁字	沿線人口	配布件数
	五丁目, 村井一丁目, 村井二丁目, 村井三丁目, 大字安部居, 大字奥師, 大字奥之池, 大字音羽, 大字下駒月, 大字河原, 大字鎌掛, 大字熊野, 大字原, 大字佐久良, 大字三十坪, 大字山本, 大字寺尻, 大字十禅師, 大字小井口, 大字小御門, 大字小谷, 大字小野, 大字松尾, 大字上駒月, 大字上野田, 大字深山口, 大字仁本木, 大字杉, 大字清田, 大字西大路, 大字西明寺, 大字石原, 大字川原, 大字増田, 大字蔵王, 大字村井, 大字大窪, 大字大谷, 大字中在寺, 大字中山, 大字中之郷, 大字鳥居平, 大字内池, 大字日田, 大字猫田, 大字迫, 大字平子, 大字別所, 大字豊田, 大字北畑, 大字北脇, 大字木津, 大字野出, 大字里口, 大字蓮花寺, 大字杣, 中道一丁目		
愛荘町	大字愛知川, 大字円城寺, 大字下八木, 大字苜間, 大字沓掛, 大字栗田, 大字市, 大字深草, 大字西出, 大字石橋, 大字川久保, 大字川原, 大字中宿, 大字長塚, 大字長野, 大字島川, 大字東円堂, 大字南野々目, 大字豊満, 大字目加田, 大字野々目	15,833	331
豊郷町	大字安食西, 大字安食南, 大字雨降野, 大字下枝, 大字吉田, 大字高野瀬, 大字三ツ池, 大字四十九院, 大字上枝, 大字杉, 大字石畑, 大字大町, 大字沢, 大字日栄, 大字八町, 大字八目	7,422	250
甲良町	大字横関, 大字下之郷, 大字呉竹, 大字在土, 大字小川原, 大字長寺, 大字尼子, 大字法養寺, 大字北落	5,878	262
多賀町	大字一円, 大字猿木, 大字久徳, 大字月之木, 大字四手, 大字多賀, 大字大岡, 大字中川原, 大字土田, 大字八重練, 大字敏満寺, 大字富之尾, 大字木曾	5,706	250
	合計	316,293	7,011

ii) 沿線事業所

<対象事業所および配布件数>

- 近江鉄道駅から徒歩 10 分程度以内に所在する事業所を対象とする。
- 1 事業所あたりの従業員数が 30 名以上で、できるだけ、市町に偏りなく抽出する。
- 各事業所の従業者数に比例して、配布件数を設定し、合計が 2,000 件になるようにする。
- できるだけ近江鉄道利用者または沿線住民の方に配布していただくよう事業者依頼する。

表 1.2.2 沿線事業所アンケート調査の対象事業所数および配布件数

沿線市町	対象の事業所数	配布件数
彦根市	2 社	300
近江八幡市	3 社	100
甲賀市	3 社	150
東近江市	1 0 社	1,080
米原市	1 社	30
豊郷町	1 社	120
甲良町	1 社	170
多賀町	2 社	50
合計	2 3 社	2,000

iii) 沿線学校

<対象学校および配布件数>

- 近江鉄道駅から徒歩 20 分程度以内に所在する学校の 1 年生を対象とする。

表 1.2.3 沿線学校アンケート調査の対象学校数および配布件数

沿線市町	対象の学校数	配布件数
彦根市	4 校 (彦根東、近江、彦根総合、彦根翔西館)	1,135
近江八幡市	3 校 (八幡、八幡工業、八幡商業)	766
甲賀市	3 校 (水口東中学校※、水口東、水口)	560
東近江市	4 校 (滋賀学園、八日市、八日市南、びわこ学院大※)	807
米原市	1 校 (米原)	241
日野町	1 校 (日野)	160
愛荘町	1 校 (愛知)	121
合計	1 7 校	3,790

※ () 内は対象となる学校名

※「水口東中学校」および「びわこ学院大 (短大含む)」以外は全て高等学校が対象

iv) 近江鉄道利用者

<対象者および配布件数>

- 以下の近江鉄道駅の利用者を対象とする。

表 1.2.4 利用者アンケート調査の対象駅および配布件数

沿線市町	対象の 近江鉄道駅	配布件数		
		平日	休日等	合計
彦根市	彦根	90	61	180
	鳥居本	12	-	
	高宮	17	-	
近江八幡市	近江八幡	80	17	97
甲賀市	貴生川	69	-	130
	水口城南	61	-	
東近江市	桜川	23	-	300
	大学前	25	-	
	八日市	162	-	
	新八日市	90	-	
米原市	米原	29	11	40
日野町	日野	48	32	80
愛荘町	愛知川	50	-	50
豊郷町	豊郷	40	-	40
甲良町	尼子	60	-	60
多賀町	多賀大社前	23	-	23
合計	16駅	879	121	1,000

(2) アンケート調査の内容

- 各調査票の設問内容は以下のとおりである（この内容に従い作成した調査票は参考資料1を参照）。また、調査票の配布や送付に際しては調査ご協力のためのお願い文を添えるものとする。なお、沿線住民アンケート調査、近江鉄道利用者アンケート調査については回収率を高めるためにweb上でもアンケート調査を実施できるようにする。

表 1.2.5 各アンケート調査票の設問内容

項目	設問内容	沿線住民	沿線事業所	沿線学校	近江鉄道利用者
近江鉄道線の存続・廃止問題について	近江鉄道線の存続や廃止に関する話題の認知度	○	○	○	○
近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等	「近江鉄道」の利用状況	○	○	○	○
	「近江鉄道」の利用目的	○	—	—	○
	「近江鉄道」を利用する場面	○	—	—	—
	「近江鉄道」利用増となるサービス改善点	—	○	○	○
近江鉄道の公共交通としての役割	近江鉄道の公共交通としての役割	○	—	—	—
将来の近江鉄道に対する期待	将来の近江鉄道に対する期待	○	—	—	—
	近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア等（自由記述）	○	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問
日常の行動	日常の行動	「通勤・通学」「通勤通学以外」のいずれかを回答	通勤	通学	調査当日の行動
	○行き先・外出頻度（通勤以外）				
	○利用交通手段				
	○自動車が使えないときの手段			※自動車送迎に関する質問を追加質問（公共交通利用可能性、利用しない理由）	※近江鉄道の利用券種、往復利用の有無、出発地目的地、駅までの交通手段を追加質問
	○乗降駅				
	○近江鉄道が使えないときの手段				
○自動車送迎者の属性					
個人属性	年齢	○	○	通学する学校	○
	性別	○	○	○	○
	職業	○	—	—	○
	お住まい	○	—	—	—
	お住まいの郵便番号	○	○	○	○
	移動手段の状況				
	○自動車の運転免許	○	○	—	○
○自動車の運転	○	○	—	○	
○ご家庭にある交通手段	○	○	○	○	
○最寄り駅・最寄りバス停	○	○	○	○	

(3) アンケート調査の実施方法

- アンケート調査の実施方法は以下のとおりである。沿線住民は郵送配布・郵送回収とし、沿線事業所・沿線学校は事業所や学校に配布・回収を依頼し、近江鉄道利用者については手渡し配布・郵送回収とする。

表 1.2.6 各アンケート調査の実施方法

調査対象者		調査方法
1	沿線住民	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町にラベルシールの作成を依頼 ・沿線市町において対象住民の抽出を行い、受託者より対象者へ発送 ・発送の際に返信用封筒を同封し、郵送にて回収
2	沿線事業所	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町が事業所へ訪問して対象の事業所に従業員への配布を依頼 ・回答された調査票は事業所が回収し、受託者宛に郵送（一部、同封された返信用封筒にて個人で郵送）
3	沿線学校	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町が学校へ訪問して対象の学校に生徒への配布を依頼 ・回答された調査票は学校が回収し、受託者宛に郵送
4	近江鉄道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町が近江鉄道の16駅で手渡しにて配布 ・配布の際に返信用封筒に調査票を同封し、郵送にて回収

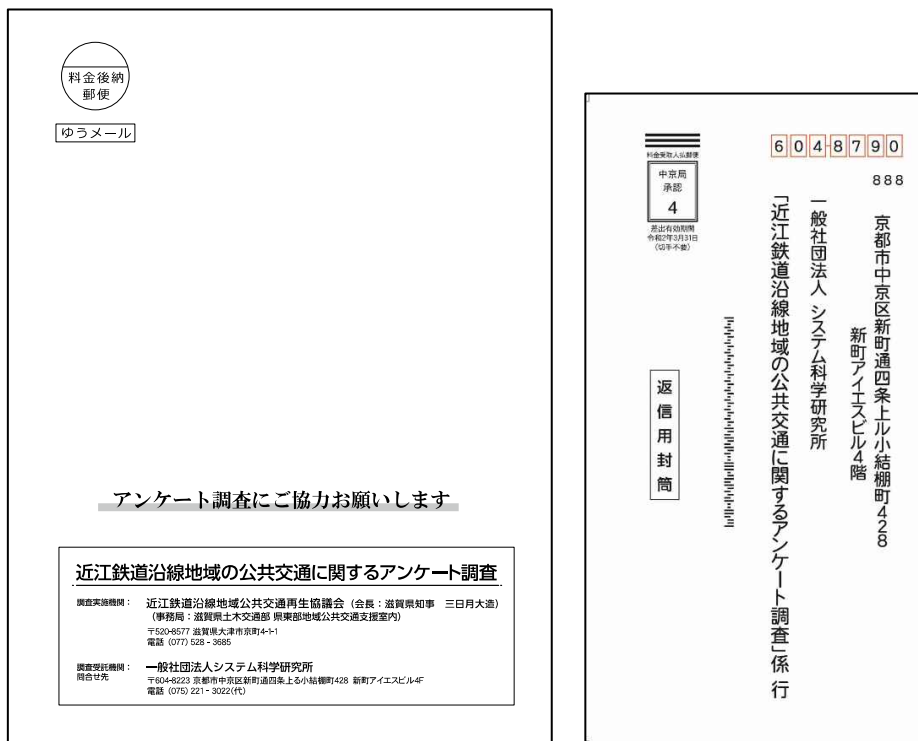


図 1.2.2 往信用封筒(角2サイズ)および返信用封筒(長3サイズ)

(4) アンケート調査の実施期間

- アンケート調査は令和2年1月から準備を開始し、1月下旬から2月上旬にかけて調査を実施。

表 1.2.7 各アンケート調査の実施期間

調査対象者		調査実施期間
1	沿線住民	1月25日(土)～2月10日(月) 締切
2	沿線事業所	1月29日(水)～2月14日(金) 締切
3	沿線学校	1月22日(水)～2月7日(金) 締切
4	近江鉄道利用者	平日：1月29日(水) 配布 休日：2月1日(土)～2月9日(日)に含まれる土日のいずれかで配布 2月21日(金) 締切

(5) アンケート調査の配布・回収件数

- 各アンケート調査の配布・回収件数は以下のとおりである。沿線住民や近江鉄道利用者アンケートでは40%前後と高い回収率が得られており、関心の高さが伺える。

表 1.2.8 各アンケート調査の配布・回収件数

調査対象者		配布件数	回収件数 (回収率)
1	沿線住民	7,011 件	2,831 件 (40.4%)
2	沿線事業所	2,000 件	1,574 件 (78.7%)
3	沿線学校	3,790 件	3,420 件 (90.2%)
4	近江鉄道利用者	1,000 件	374 件 (37.4%)

※事業所および学校は、依頼数を配布件数としている。

2. 回答者の属性

2.1. 沿線住民アンケート調査

- 居住地は、配布件数に応じて、東近江市が 715 件と最も多く、次いで彦根市、近江八幡市、甲賀市と続いている。
- 年齢は 60 代、70 代が約 21% と多く、次いで 50 代、40 代と続いている。
- 性別は女性が若干多い。職業は会社員・公務員が 46.8% と最も多く、専業主夫・主婦は 13.9%、無職は 23.4% となっている。
- 自動車運転免許証は 82.9% が保有しており、79.4% の人が運転できる。一方で、15.3% の運転ができない人も存在する。年齢階層別にみると、70 代、80 歳以上で運転できない人の割合が高い。
- 家庭にある交通手段として自動車が 57.1% と多く、次いで自転車が 34.1%、バイク・原付が 6.6% と続いている。

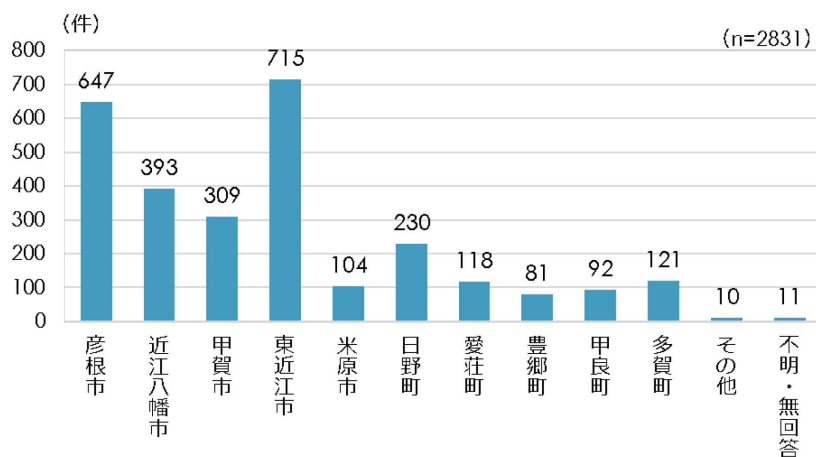


図 2.1.1 回答者の居住地

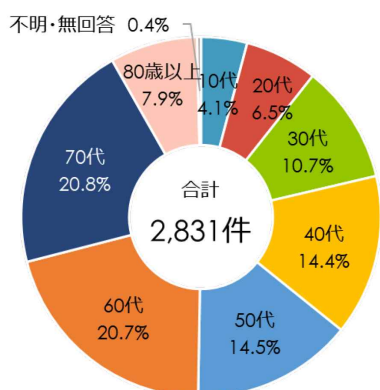


図 2.1.2 回答者の年齢

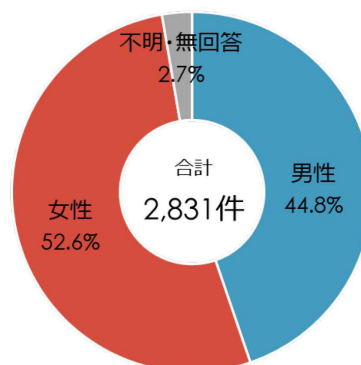


図 2.1.3 回答者の性別

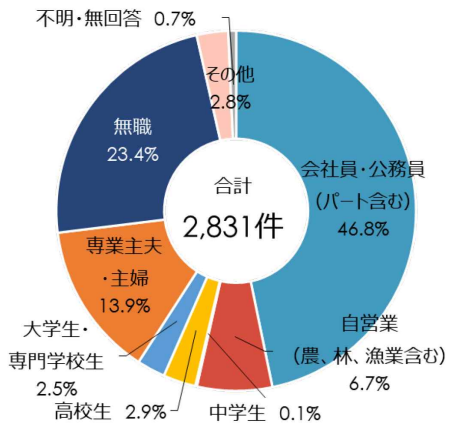


図 2.1.4 回答者の職業

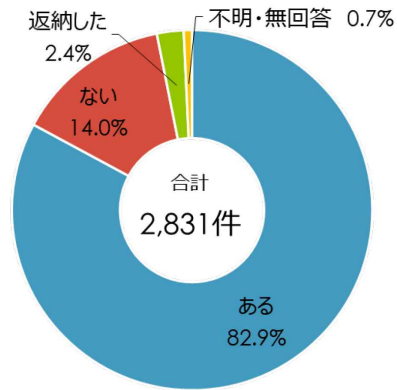


図 2.1.5 回答者の自動車運転免許証の有無

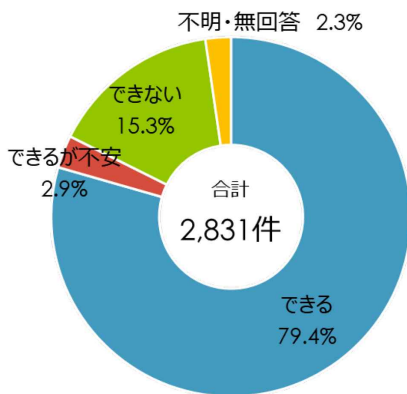


図 2.1.6 回答者の自動車の運転

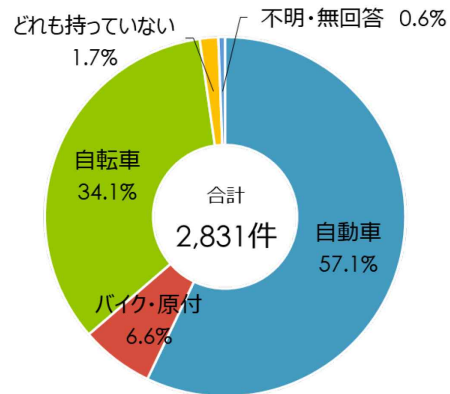


図 2.1.7 回答者の家庭にある交通手段

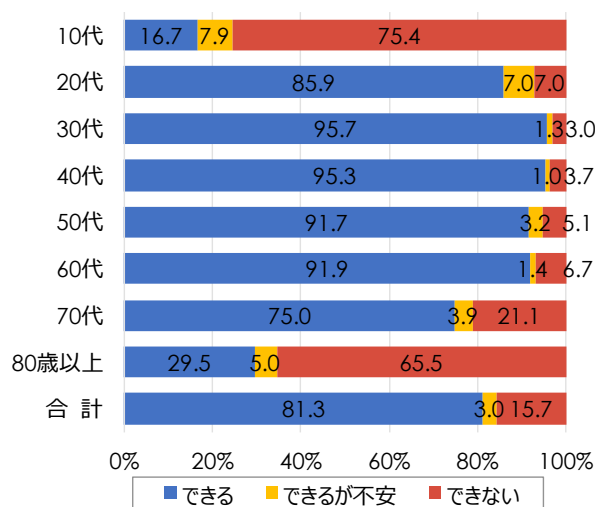


図 2.1.8 年齢階層別の自動車の運転

- 近江鉄道の沿線住民の自宅最寄り駅は、「八日市」が 13.0%と最も多く、次に多い「近江八幡」も 12.2%となっている。
- 次いで「彦根」、「日野」、「南彦根」、「貴生川」、「多賀大社前」と続いている。

表 2.1.1 沿線住民の自宅最寄り駅(2件以上を記載)

順位	最寄駅	件数(割合)
1	八日市	354 (13.0%)
2	近江八幡	332 (12.2%)
3	彦根	245 (9.0%)
4	日野	191 (7.0%)
5	南彦根	167 (6.1%)
6	貴生川	128 (4.7%)
7	多賀大社前	109 (4.0%)
8	市辺	97 (3.6%)
9	豊郷	91 (3.3%)
10	愛知川	89 (3.3%)
10	米原	89 (3.3%)
12	尼子	86 (3.1%)
13	河瀬	56 (2.1%)
14	彦根口	52 (1.9%)
15	高宮	48 (1.8%)
15	水口	48 (1.8%)
17	大学前	43 (1.6%)
18	太郎坊宮前	42 (1.5%)
19	桜川	35 (1.3%)
19	水口城南	35 (1.3%)
21	武佐	32 (1.2%)
22	ひこね芹川	31 (1.1%)
23	新八日市	30 (1.1%)
24	水口石橋	29 (1.1%)
25	水口松尾	27 (1.0%)
26	長谷野	25 (0.9%)
26	平田	25 (0.9%)
28	能登川	24 (0.9%)
29	甲南	21 (0.8%)
30	朝日野	19 (0.7%)
30	鳥居本	19 (0.7%)
32	安土	18 (0.7%)
33	稲枝	17 (0.6%)
34	五箇荘	16 (0.6%)
35	京セラ前	12 (0.4%)
36	朝日大塚	11 (0.4%)
37	坂田	8 (0.3%)
38	三雲	7 (0.3%)
39	河辺の森	5 (0.2%)
39	彦根南	5 (0.2%)
41	スクリーン	3 (0.1%)
42	フジテック前	2 (0.1%)

2.2. 沿線事業所アンケート調査

- 年齢は40代、50代が約29%と多く、次いで30代、20代が続いている。
- 性別は男性が72.4%と多い。
- 自動車運転免許証は95.9%が保有しており、91.6%の人が運転できる。
- 家庭にある交通手段として自動車が57.7%と多く、次いで自転車が32.5%、バイク・原付が7.0%と続いている。

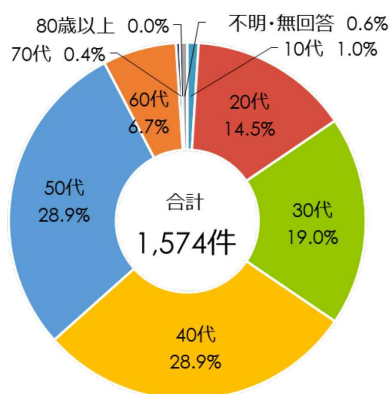


図 2.2.1 回答者の年齢

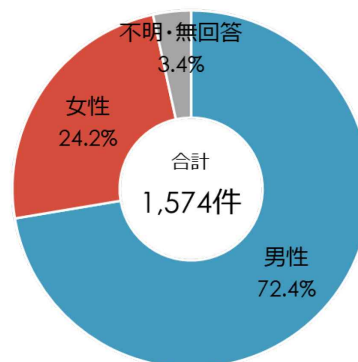


図 2.2.2 回答者の性別

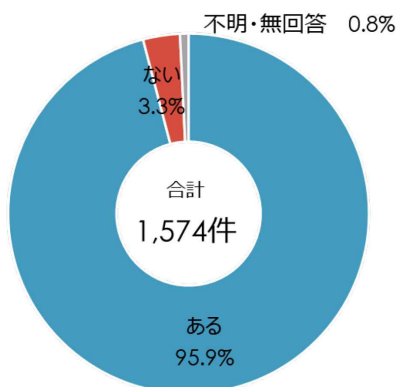


図 2.2.3 回答者の自動車運転免許証の有無

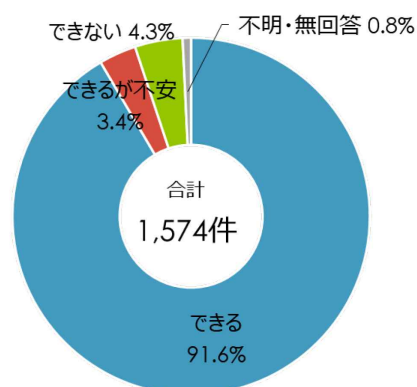


図 2.2.4 回答者の自動車の運転

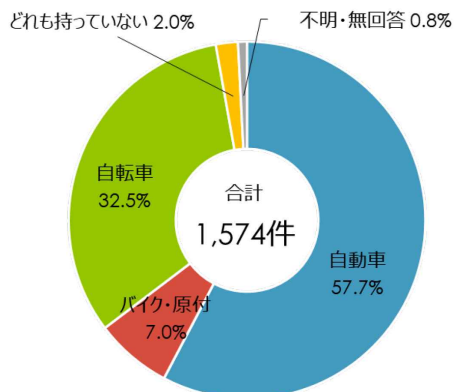


図 2.2.5 回答者の家庭にある交通手段

- 近江鉄道沿線の事業所に通勤する従業員の自宅最寄り駅は、「八日市」が最も多く、全体の約2割を占める。
- 次いで「近江八幡」が10.3%と多くなっている。

表 2.2.1 従業員の自宅最寄り駅(上位 50 位以内)

順位	最寄駅	件数(割合)
1	八日市	299 (19.3%)
2	近江八幡	159 (10.3%)
3	愛知川	68 (4.4%)
4	彦根	57 (3.7%)
5	草津	56 (3.6%)
6	野洲	47 (3.0%)
7	太郎坊宮前	45 (2.9%)
8	守山	43 (2.8%)
9	桜川	41 (2.7%)
10	彦根口	39 (2.5%)
11	南彦根	35 (2.3%)
12	能登川	32 (2.1%)
13	日野	31 (2.0%)
13	京セラ前	31 (2.0%)
15	河瀬	30 (1.9%)
16	新八日市	24 (1.6%)
17	尼子	23 (1.5%)
17	南草津	23 (1.5%)
17	稲枝	23 (1.5%)
20	五箇荘	22 (1.4%)
20	豊郷	22 (1.4%)
22	大学前	20 (1.3%)
23	長谷野	18 (1.2%)
24	篠原	17 (1.1%)
24	貴生川	17 (1.1%)
26	安土	16 (1.0%)
27	武佐	15 (1.0%)
27	瀬田	15 (1.0%)
29	朝日野	13 (0.8%)
30	米原	12 (0.8%)
30	市辺	12 (0.8%)
30	栗東	12 (0.8%)
33	多賀大社前	11 (0.7%)
33	甲南	11 (0.7%)
35	甲賀	10 (0.6%)
35	ひこね芹川	10 (0.6%)
35	朝日大塚	10 (0.6%)
35	高宮	10 (0.6%)
39	寺庄	9 (0.6%)
40	信楽	8 (0.5%)
40	平田	8 (0.5%)
40	水口	8 (0.5%)
43	膳所	6 (0.4%)
43	高槻	6 (0.4%)
43	三雲	6 (0.4%)
46	茨木	5 (0.3%)
46	京都	5 (0.3%)
46	山科	5 (0.3%)
46	甲西	5 (0.3%)
50	長浜	4 (0.3%)
50	石山	4 (0.3%)
50	手原	4 (0.3%)
50	大津	4 (0.3%)

2.3. 沿線学校アンケート調査

- 通学先としては高校が 95.4%と多い。
- 性別は男性、女性の割合が概ね同じである。
- 家庭にある交通手段として自動車は 46.8%と多いが、自転車も 44.8%と多くほぼ同じ割合となっている。

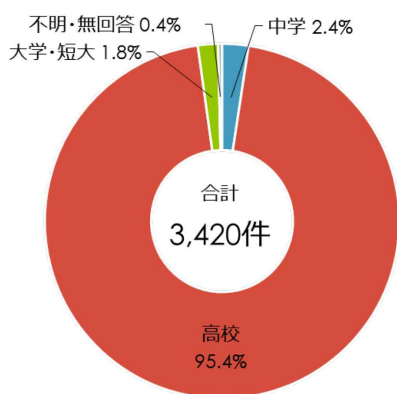


図 2.3.1 回答者の通学先

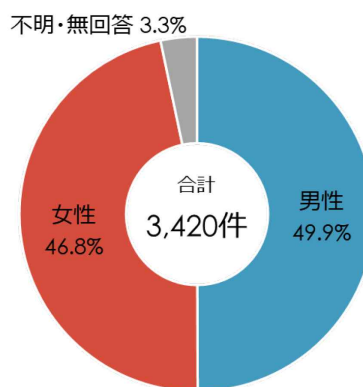


図 2.3.2 回答者の性別

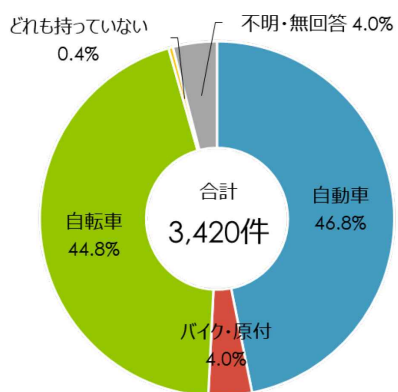


図 2.3.3 回答者の家庭にある交通手段

- 近江鉄道沿線の学校に通う学生の自宅最寄り駅は、「近江八幡」が最も多く、次いで「八日市」、「彦根」、「南彦根」、「能登川」、「日野」、「稲枝」と続いており、JR線の駅が最寄り駅となっている学生が多い。

表 2.3.1 学生の自宅最寄り駅(上位 50 位以内)

順位	最寄り駅	件数(割合)
1	近江八幡	295 (9.3%)
2	八日市	284 (8.9%)
3	彦根	190 (6.0%)
4	南彦根	180 (5.6%)
5	能登川	143 (4.5%)
6	日野	115 (3.6%)
7	稲枝	107 (3.4%)
8	貴生川	94 (2.9%)
9	愛知川	84 (2.6%)
9	篠原	84 (2.6%)
11	河瀬	75 (2.4%)
12	守山	69 (2.2%)
13	長浜	68 (2.1%)
14	三雲	67 (2.1%)
15	野洲	65 (2.0%)
16	桜川	61 (1.9%)
17	新八日市	60 (1.9%)
18	安土	56 (1.8%)
19	水口	54 (1.7%)
20	石部	48 (1.5%)
21	坂田	44 (1.4%)
22	尼子	41 (1.3%)
23	太郎坊宮前	40 (1.3%)
23	朝日大塚	40 (1.3%)
25	五箇荘	39 (1.2%)
26	多賀大社前	38 (1.2%)
27	甲西	37 (1.2%)
28	近江長岡	36 (1.1%)
29	甲南	35 (1.1%)
30	草津	33 (1.0%)
30	彦根口	33 (1.0%)
32	米原	31 (1.0%)
33	豊郷	29 (0.9%)
34	ひこね芹川	25 (0.8%)
34	手原	25 (0.8%)
36	高宮	23 (0.7%)
37	栗東	21 (0.7%)
37	水口松尾	21 (0.7%)
37	石山	21 (0.7%)
37	平田	21 (0.7%)
41	高月	19 (0.6%)
42	市辺	18 (0.6%)
42	寺庄	18 (0.6%)
42	朝日野	18 (0.6%)
45	水口城南	17 (0.5%)
45	瀬田	17 (0.5%)
45	長谷野	17 (0.5%)
48	甲賀	16 (0.5%)
49	虎姫	15 (0.5%)
49	南草津	15 (0.5%)

2.4. 近江鉄道利用者アンケート調査

- 調査票を受け取った駅は、彦根駅が最も多く、次いで八日市駅、近江八幡駅、日野駅と続いている。
- 年齢は50代が27.5%と多く、次いで40代、10代、60代、30代と続く。
- 性別は男性が67.1%と多く、職業は会社員・公務員が69.3%と最も多いが、高校生は14.4%、無職は5.6%となっている。
- 自動車運転免許証は71.7%が保有しており、61.2%の人が運転できる。一方で、25.9%の運転ができない人も存在する。
- 家庭にある交通手段として自動車が49.0%と多く、次いで自転車が39.8%、どれも持っていないが5.2%と続いている。
- 家庭にある自動車の台数は1台が44.0%と多く、次いで2台が29.4%、3台が12.8%と続いている。

表 2.4.1 調査票を受け取った駅

配布駅	件数(割合)
彦根	64 (17.1%)
八日市	56 (15.0%)
近江八幡	43 (11.5%)
日野	39 (10.4%)
貴生川	26 (7.0%)
新八日市	26 (7.0%)
水口城南	23 (6.1%)
愛知川	18 (4.8%)
米原	12 (3.2%)
多賀大社前	11 (2.9%)
尼子	11 (2.9%)
桜川	10 (2.7%)
大学前	10 (2.7%)
豊郷	8 (2.1%)
高宮	7 (1.9%)
鳥居本	3 (0.8%)
水口石橋	1 (0.3%)
南彦根	1 (0.3%)
不明・無回答	5 (1.3%)

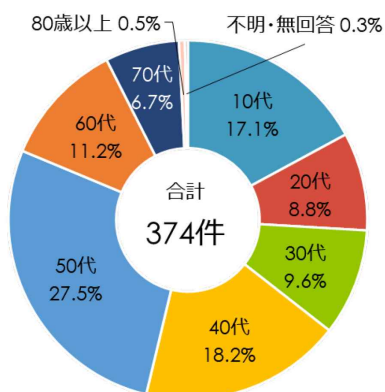


図 2.4.1 回答者の年齢

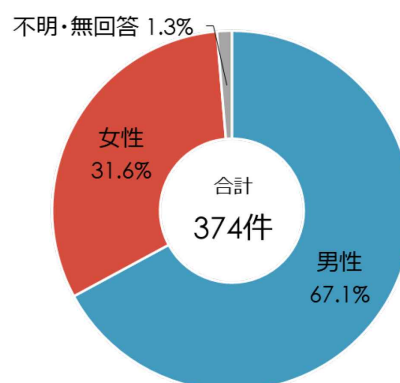


図 2.4.2 回答者の性別

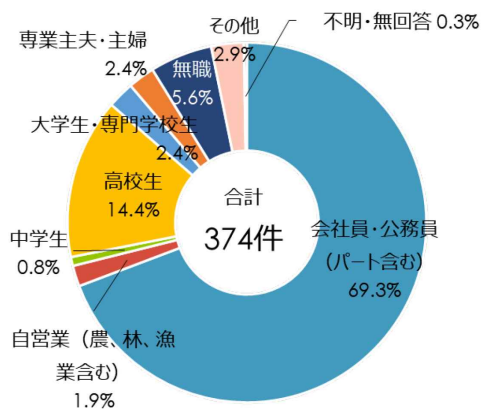


図 2.4.3 回答者の職業

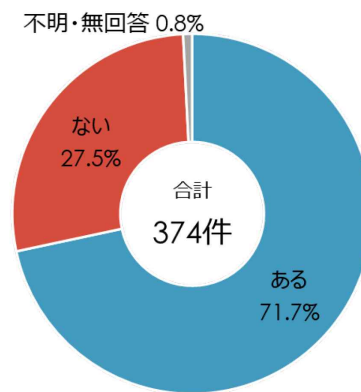


図 2.4.4 回答者の自動車運転免許証の有無

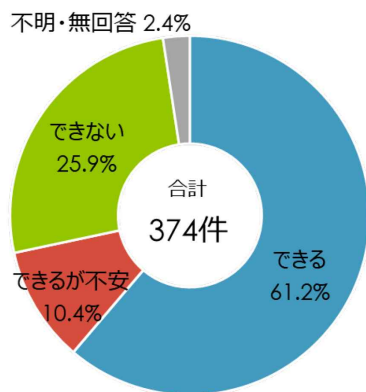


図 2.4.5 回答者の自動車の運転

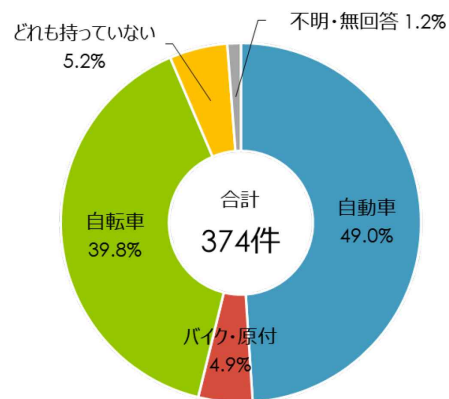


図 2.4.6 回答者の家庭にある交通手段

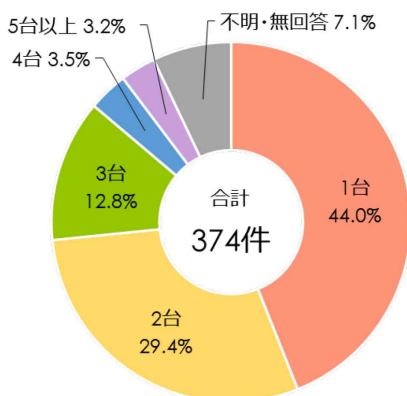


図 2.4.7 回答者の家庭にある自動車台数

- 近江鉄道を利用する人の自宅最寄り駅は、近江鉄道の「八日市」が最も多く、次いで「日野」、「彦根」、「新八日市」、「近江八幡」、「多賀大社前」と続いている。
- 近江鉄道以外の駅では「草津」が10人以上存在するが、特定の駅に集中しているわけではない。

表 2.4.2 近江鉄道利用者の自宅最寄り駅

順位	最寄駅	件数(割合)
1	八日市	58 (15.5%)
2	日野	32 (8.6%)
3	彦根	28 (7.5%)
4	新八日市	23 (6.1%)
5	近江八幡	18 (4.8%)
6	多賀大社前	14 (3.7%)
7	愛知川	11 (2.9%)
7	草津	11 (2.9%)
9	桜川	10 (2.7%)
9	大学前	10 (2.7%)
11	高宮	9 (2.4%)
11	豊郷	9 (2.4%)
13	尼子	7 (1.9%)
13	南彦根	7 (1.9%)
15	鳥居本	6 (1.6%)
16	水口城南	5 (1.3%)
16	長浜	5 (1.3%)
18	太郎坊宮前	4 (1.1%)
18	彦根口	4 (1.1%)
18	米原	4 (1.1%)
18	南草津	4 (1.1%)
18	和歌山	4 (1.1%)
23	貴生川	3 (0.8%)
23	長谷野	3 (0.8%)
23	栗東	3 (0.8%)
23	守山	3 (0.8%)
23	瀬田	3 (0.8%)
23	膳所	3 (0.8%)
23	能登川	3 (0.8%)
30	ひこね芹川	2 (0.5%)
30	五箇荘	2 (0.5%)
30	水口石橋	2 (0.5%)
30	朝日大塚	2 (0.5%)
30	茨木	2 (0.5%)
30	桑名	2 (0.5%)
30	手原	2 (0.5%)
30	石山	2 (0.5%)
30	町田	2 (0.5%)

3. 近江鉄道の存続・廃止問題に対する関心

3.1. 沿線住民アンケート調査

(1) 近江鉄道存廃問題の認知度

- 近江鉄道の存続・廃止の話題について、知っていた人は72.4%である。

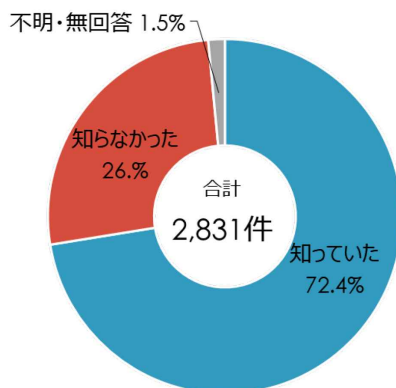


図 3.1.1 近江鉄道存廃問題の認知度

(2) 市町別の近江鉄道存廃問題の認知度

- 市町別に近江鉄道存廃問題の認知度をみると、東近江市、日野町、多賀町の認知度は80%程度であり、沿線住民の関心が高いことが伺える。
- 上記以外でも、愛荘町、豊郷町は比較的認知度が高い。

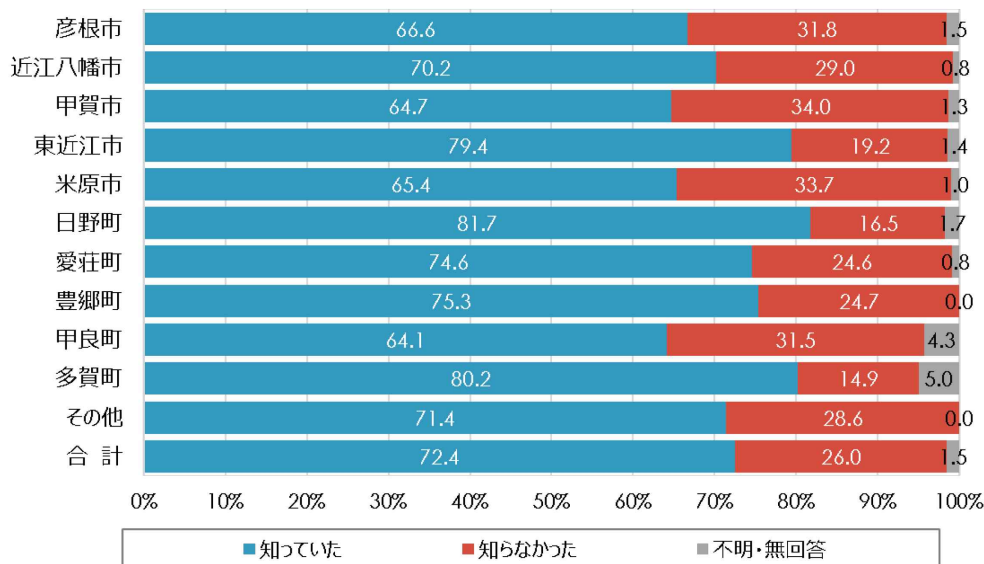


図 3.1.2 市町別の近江鉄道存廃問題の認知度

(3) 年齢階層別の近江鉄道存廃問題の認知度

- 年齢階層別に近江鉄道存廃問題の認知度をみると、70代の認知度が最も高く、知っていた人は85.4%にも及ぶ。
- 全体的に年齢層が高いほど認知度が高いが、一方で近江鉄道利用率の高い10代も70.1%と高い。

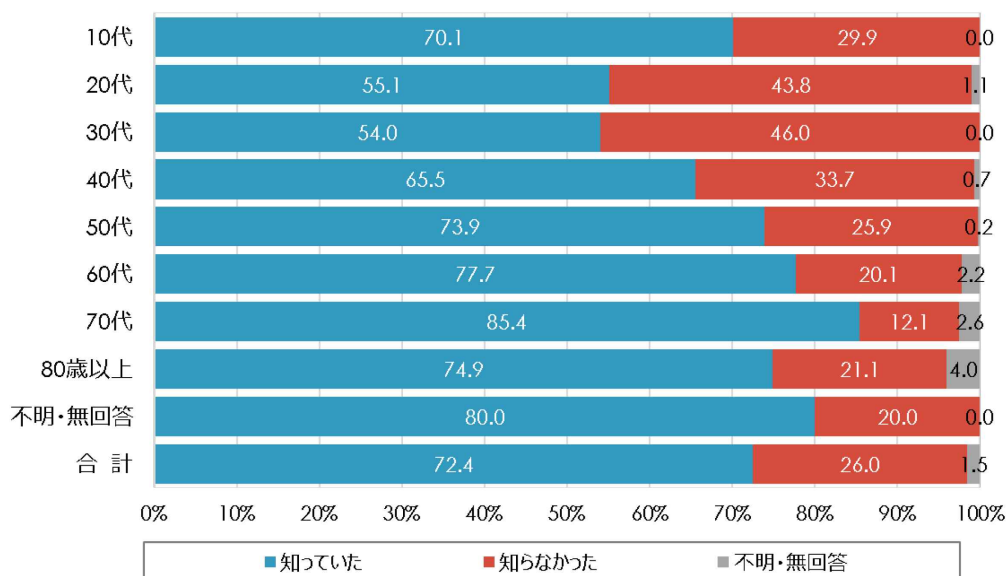


図 3.1.3 年齢別の近江鉄道存廃問題の認知度

3.2. 沿線事業所アンケート調査

(1) 近江鉄道存廃問題の認知度

- 近江鉄道の存続・廃止の話題について、知っていた人は65.1%である。

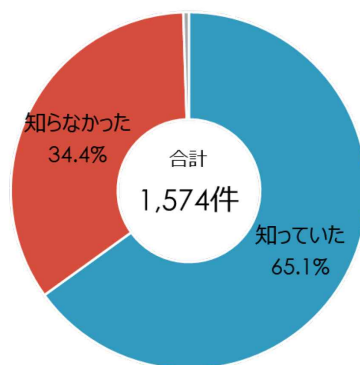


図 3.2.1 近江鉄道存廃問題の認知度

3.3. 沿線学校アンケート調査

(1) 近江鉄道存廃問題の認知度

- 近江鉄道の存続・廃止の話題について、知らなかった人は52.6%である。
- 他の調査対象者である沿線住民、事業所、近江鉄道利用者とは違い、知っていた人よりも知らなかった人の割合が高い。

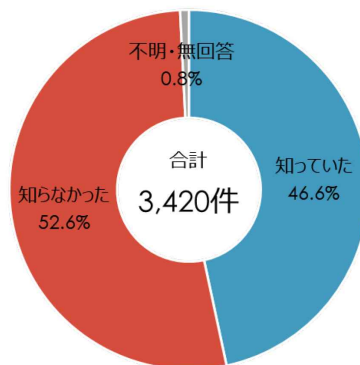


図 3.3.1 近江鉄道存廃問題の認知度

(2) 学校別の近江鉄道存廃問題の認知度

- 学校別に近江鉄道存廃問題の認知度をみると、八日市高校の認知度が最も高く、知っていた人は71.5%となっている。
- 上記以外では、彦根東高校、水口東高校、水口高校、日野高校の認知度は比較的高く、知っていた人が約半数を超える。

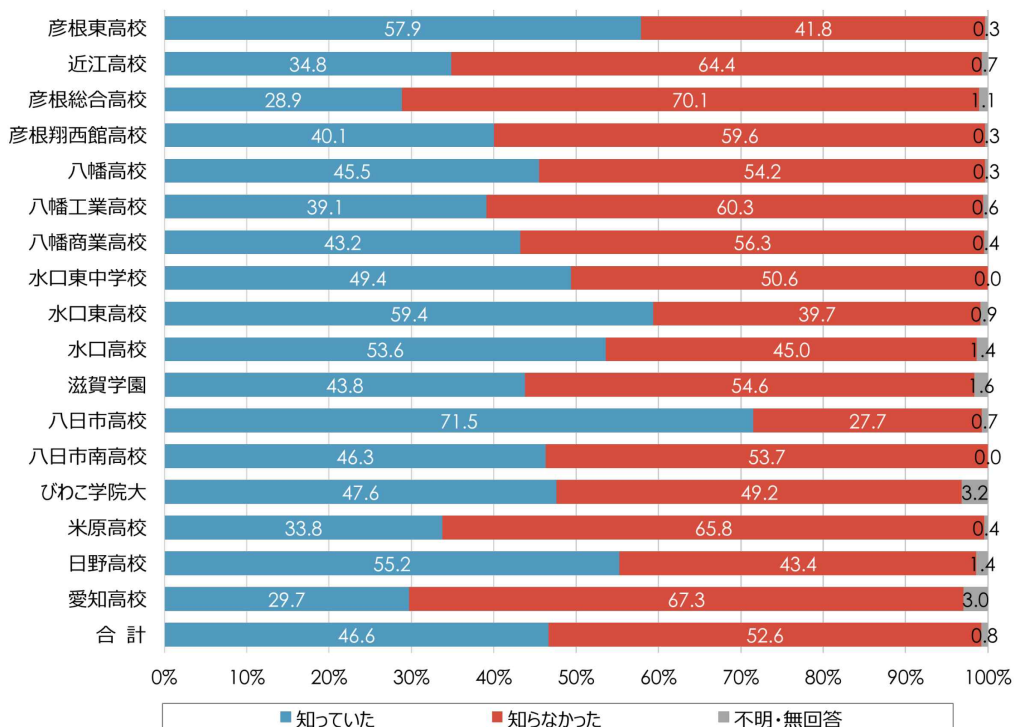


図 3.3.2 学校別の近江鉄道存廃問題の認知度

3.4. 近江鉄道利用者アンケート調査

(1) 近江鉄道存廃問題の認知度

- 近江鉄道の存続・廃止の話題について、知っていた人は 84.2%であり、他の調査結果と比べて高い。

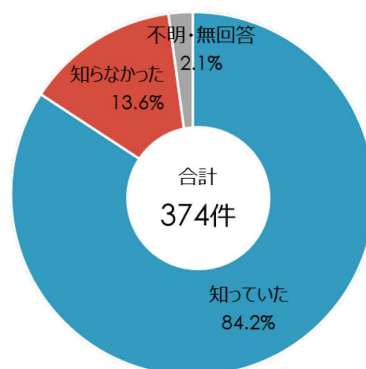


図 3.4.1 近江鉄道存廃問題の認知度

4. 近江鉄道の利用状況

4.1. 沿線住民アンケート調査

(1) 近江鉄道の利用頻度

- 近江鉄道の利用頻度は「それ未満（年数日程度未満）」が 41.3%と最も多く、「年数日程度」が 25.9%、「一度も利用したことがない」が 18.8%と続く。
- 年数日程度以上の利用割合は、約 40%となっている。

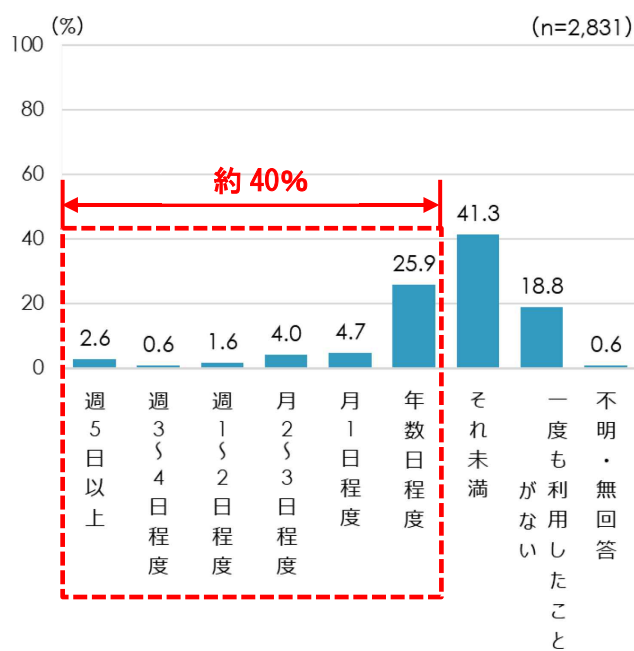


図 4.1.1 近江鉄道の利用頻度

(2) 年齢階層別の近江鉄道の利用頻度

近江鉄道の利用頻度について、週 1 日以上を多頻度（ヘビーユーザー）と、月数回程度（「月 1 日程度」「月 2～3 日程度」の合計）を中頻度（ライトユーザー）に区分し、年齢階層別に集計する。

- 近江鉄道を多頻度利用している人の割合は、不明・無回答を除いた全年齢階層の平均が 4.8%に対し、平均以上の年齢階層は「10 代」「20 代」「30 代」であり、若年層が多いことがわかる。
- 特に「10 代」の割合が高く、35.0%となっている。

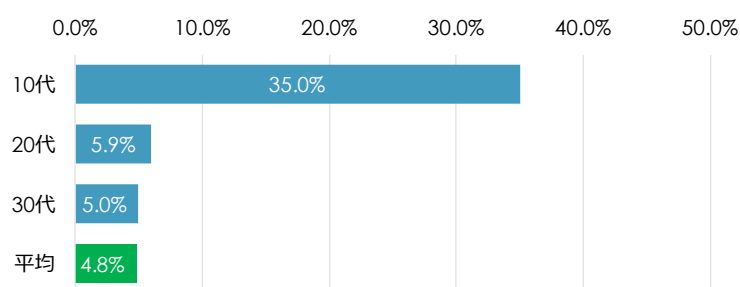


図 4.1.2 年齢階層別の多頻度利用(週 1 日以上)者の割合 ※不明・無回答除く

- 近江鉄道の中頻度利用している人の割合は、不明・無回答を除いた全年齢階層の平均が 34.7%に対し、平均以上の年齢階層は「70 代」「20 代」「50 代」「10 代」であり、老年層と若年層が混在していることがわかる。
- 上記の中でも最も多いのは「70 代」で 41.7%となっている。

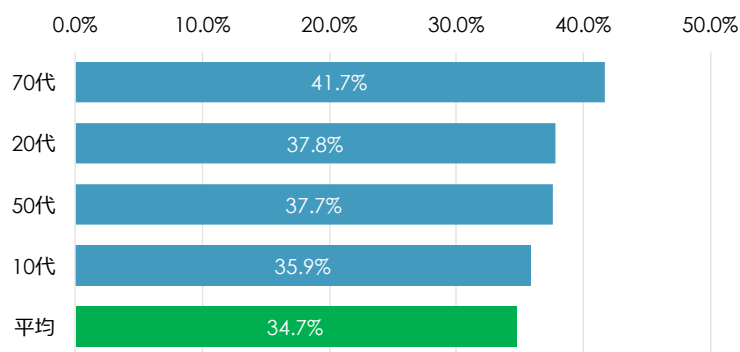


図 4.1.3 年齢階層別の中頻度利用(月数日程度)者の割合 ※不明・無回答除く

(3) 市町別の近江鉄道の利用頻度

年齢階層別の集計と同様に、近江鉄道の利用頻度について、週1日以上を多頻度（ヘビーユーザー）と、月数回程度（「月1日程度」「月2～3日程度」の合計）を中頻度（ライトユーザー）に区分し、市町別に集計する。

- 近江鉄道を多頻度利用している人の割合（全市町の平均）が4.8%に対し、平均以上の市町は6市町存在する。
- 上記の中でも最も多いのは「東近江市」で7.7%となっている。

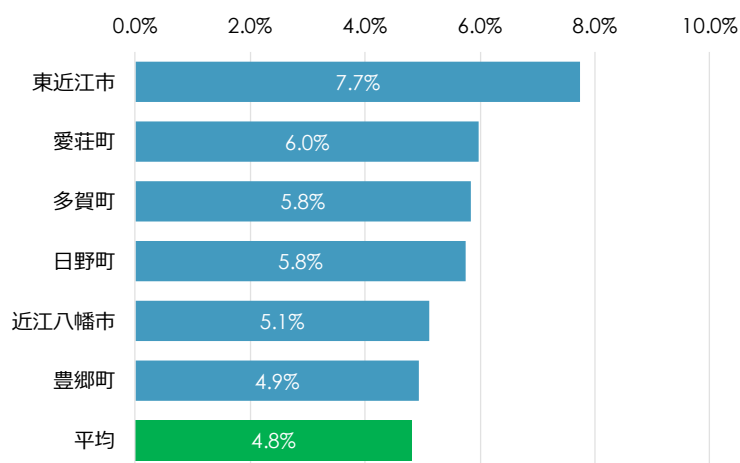


図 4.1.4 市町別の多頻度利用(週1日以上)者の割合 ※不明・無回答除く

- 近江鉄道を中頻度利用している人の割合（全市町の平均）が34.7%に対し、平均以上の市町は「東近江市」「豊郷町」「多賀町」「甲良町」である。
- 最も多いのは「東近江市」で50.0%であり、次に「豊郷町」で40.7%となっている。

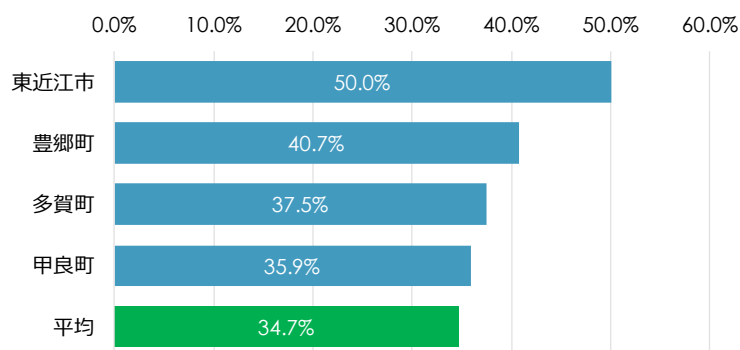


図 4.1.5 市町別の中頻度利用(月数日程度)者の割合 ※不明・無回答除く

(4) 近江鉄道を利用する外出目的(複数回答)

- 外出目的で最も多いのは「観光・レジャー」で32.3%、「その他」は22.5%、「飲食・娯楽」は17.8%と続く。

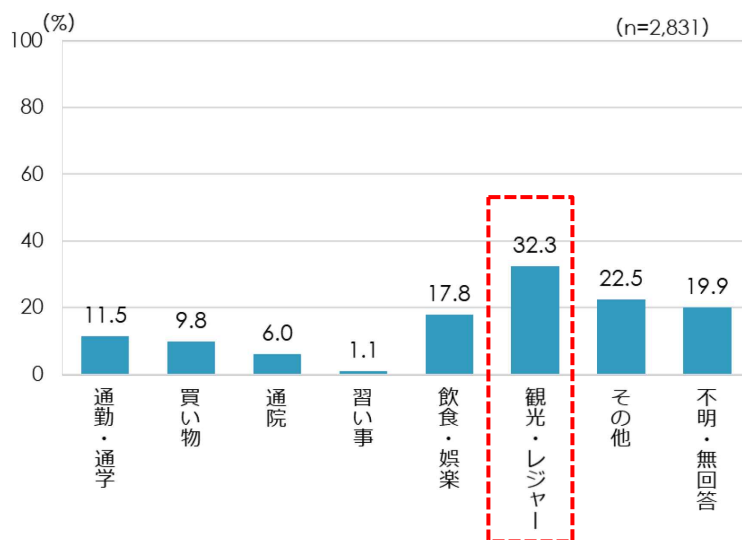


図 4.1.6 近江鉄道利用の外出目的

(5) 市町別の近江鉄道を利用する外出目的(複数回答)

- 近江鉄道を利用する外出目的が「通勤・通学」である割合は、不明・無回答を除いた全市町の平均が14.3%に対し、4市町が平均以上であり、「多賀町」の割合が22.2%と最も高い。
- 「買い物」の割合は同じく全市町の平均が12.3%に対し、3市町が平均以上であり、「東近江市」の割合が18.2%と最も高い。

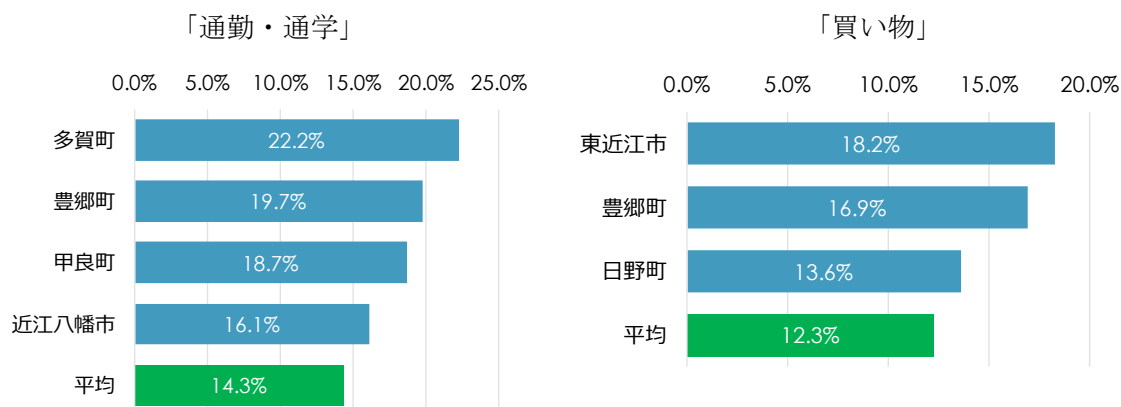


図 4.1.7 市町別の近江鉄道利用の外出目的(1) ※不明・無回答除く

- 「病院」の割合は全市町の平均が7.6%に対し、「愛荘町」「東近江市」のみが平均以上であり、それぞれ14.0%、11.7%となっている。
- 「習い事」の割合は全市町の平均が1.3%に対し、「米原市」「甲良町」「日野町」「東近江市」が平均以上となっている。
- 「飲食・娯楽」の割合は全市町の平均が22.3%に対し、5市町が平均以上であり、「東近江市」の割合が31.2%と最も高い。
- 「観光・レジャー」の割合は全市町の平均が40.4%に対し、4市町が平均以上であり、「甲賀市」の割合が48.0%と最も高い。
- 以上のことから、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ことがわかる。

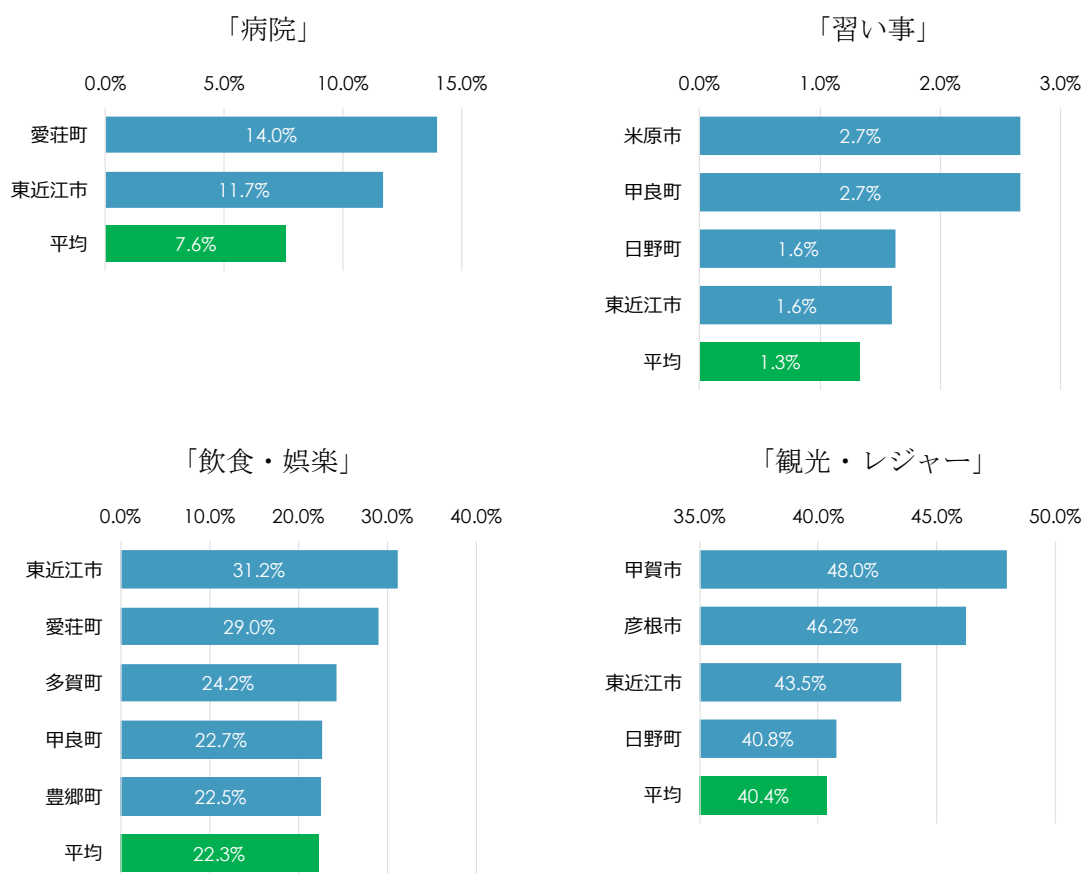


図 4.1.8 市町別の近江鉄道利用の外出目的(2) ※不明・無回答除く

(6) 近江鉄道を利用する場面(複数回答)

- 近江鉄道を利用する場面として「自動車を送迎してもらえないとき」が最も多く 29.2%となっている。
- 次に多いのは「旅行にでかけるとき」の 27.6%で、「お酒を飲むとき」「降雪や大雨で自動車が使えないとき」も 20%以上と比較的多い。

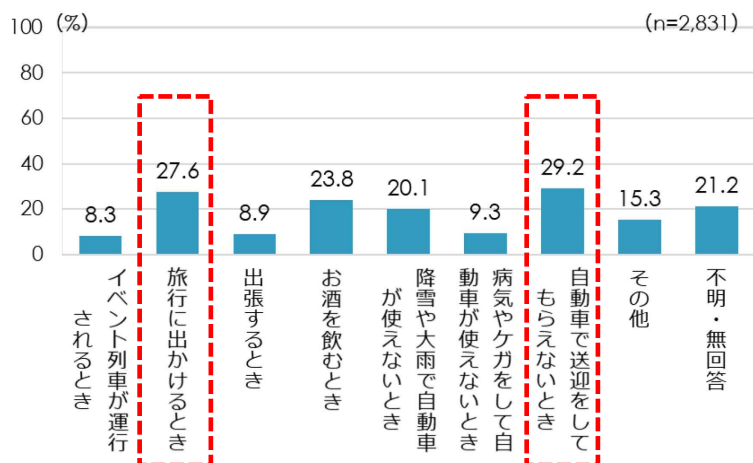


図 4.1.9 近江鉄道を利用する場面

(7) 年齢階層別の近江鉄道を利用する場面(複数回答)

- 10代、20代、50代では「自動車を送迎してもらえないとき」に近江鉄道を多く利用し、30代、40代では「お酒を飲むとき」に多く利用される。
- 60代、70代は「旅行にでかけるとき」、80代は「その他」に近江鉄道を多く利用していることから、それぞれの年齢階層の事情により、近江鉄道の利用機会があることがわかる。

表 4.1.1 年齢階層別の近江鉄道を利用する場面 ※不明・無回答除く

	イベント列車が運行される時	旅行に出かけるとき	出張するとき	お酒を飲むとき	降雪や大雨で自動車が使えないとき	病気やケガをして自動車が使えないとき	自動車を送迎してもらえないとき	その他
10代	4.3	30.4	2.2	4.3	25.0	4.3	56.5	21.7
20代	2.1	32.2	19.9	41.8	30.8	11.6	48.6	11.6
30代	7.4	30.3	18.0	40.2	27.5	12.7	32.4	18.9
40代	12.7	31.0	17.3	38.7	28.8	11.5	38.4	16.7
50代	13.5	28.6	17.8	34.5	28.3	8.6	36.6	17.8
60代	13.8	35.3	9.5	31.9	23.5	11.4	30.6	20.5
70代	11.2	46.0	3.4	23.7	22.8	14.4	39.6	17.6
80歳以上	6.2	34.6	1.2	8.0	19.1	13.0	32.1	37.0
平均	10.6	34.9	11.3	30.2	25.5	11.6	37.1	19.5

(8) 市町別の近江鉄道を利用する場面(複数回答)

- 近江八幡市、甲賀市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町では「自動車で送迎をしてもらえないとき」に近江鉄道を多く利用し、東近江市は「旅行にでかけるとき」に多く利用される。
- それぞれの地域の事情により、近江鉄道を利用する場面が様々であることがわかる。

表 4.1.2 市町別の近江鉄道を利用する場面 ※不明・無回答除く

	イベント列車が運行される時	旅行に出かけるとき	出張するとき	お酒を飲むとき	降雪や大雨で自動車が使えないとき	病気やケガをして自動車が使えないとき	自動車で送迎をしてもらえないとき	その他
彦根市	14.7	28.4	8.9	21.5	26.9	10.1	25.3	28.8
近江八幡市	9.7	19.8	7.6	25.2	23.4	11.9	32.0	28.1
甲賀市	7.4	35.7	11.7	23.5	22.6	12.6	43.5	17.8
東近江市	9.2	52.2	18.5	42.7	26.1	15.1	42.7	9.7
米原市	13.2	19.1	5.9	14.7	17.6	1.5	17.6	33.8
日野町	8.0	39.0	8.0	20.3	16.6	8.6	42.8	19.3
愛荘町	10.0	28.9	4.4	34.4	26.7	12.2	42.2	18.9
豊郷町	10.3	26.5	7.4	35.3	33.8	13.2	50.0	5.9
甲良町	8.3	18.1	9.7	31.9	33.3	6.9	37.5	23.6
多賀町	12.1	32.7	8.4	40.2	38.3	12.1	46.7	11.2
その他	3.0	0.0	0.0	2.0	1.0	0.0	3.0	4.0
平均	10.6	35.1	11.3	30.0	25.5	11.8	37.1	19.5

4.2. 沿線事業所アンケート調査

(1) 近江鉄道の利用頻度

- 近江鉄道の利用頻度は「年数日程度」が最も多く 27.6%となっているが、利用頻度の高い「週5日以上」も 22.7%と比較的多い。
- 「それ未満」「一度も利用したことがない」は合わせて約 30%となっている。

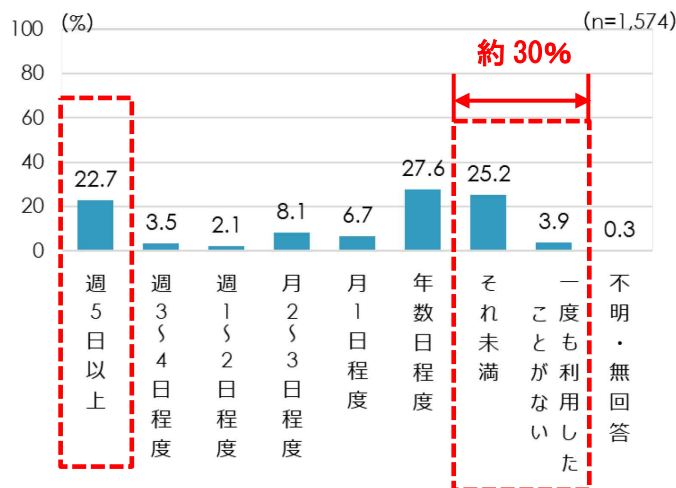


図 4.2.1 近江鉄道の利用頻度

(2) 近江鉄道利用増となるサービス改善点

- 近江鉄道をもっと利用したくなる改善点として、「強く思う」「思う」を合計した上位3位は、「運賃を下げる」「運行本数を増やす」「他の鉄道との乗り継ぎを良くする」である。

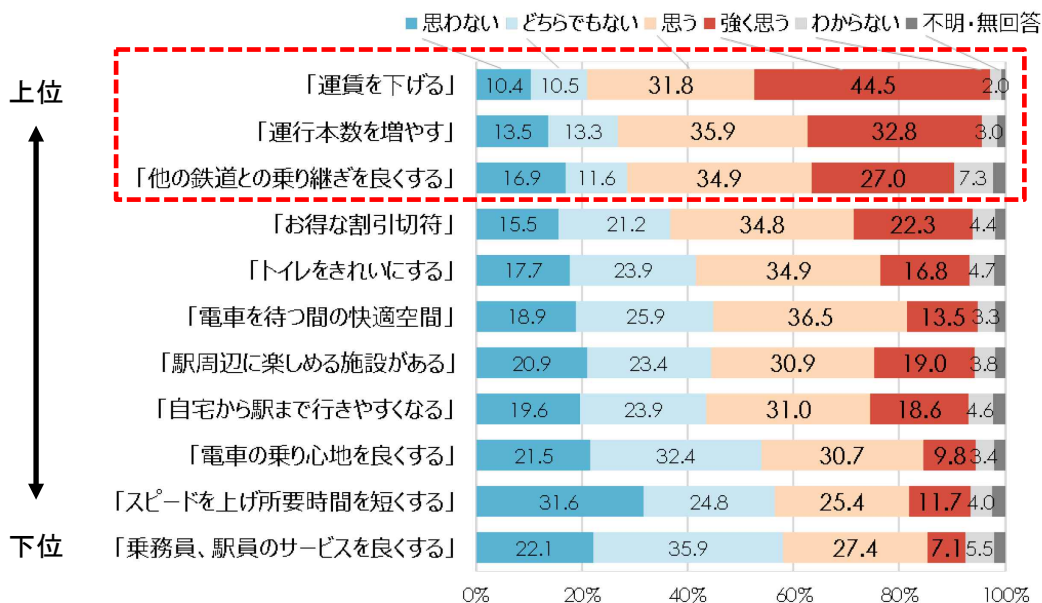


図 4.2.2 近江鉄道利用増となるサービス改善点

4.3. 沿線学校アンケート調査

(1) 近江鉄道の利用頻度

- 近江鉄道の利用頻度は「年数日程度」が 30.3%と最も多く、利用頻度の高い「週 5 日以上」は 18.4%となっている。
- 年数日程度以上を合計すると、回答者全体の 2/3 を占める。

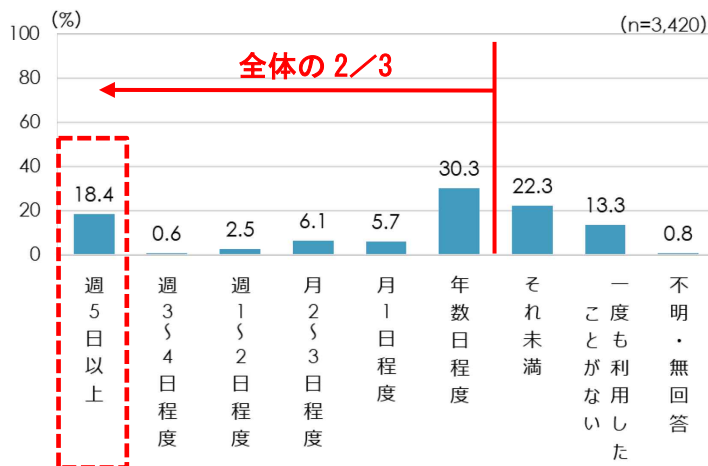


図 4.3.1 近江鉄道の利用頻度

(2) 近江鉄道利用増となるサービス改善点

- 近江鉄道をもっと利用したくなる改善点として、「強く思う」「思う」を合計した上位 3 位は、「運賃を下げる」「運行本数を増やす」「電車を待つ間の快適空間」である。

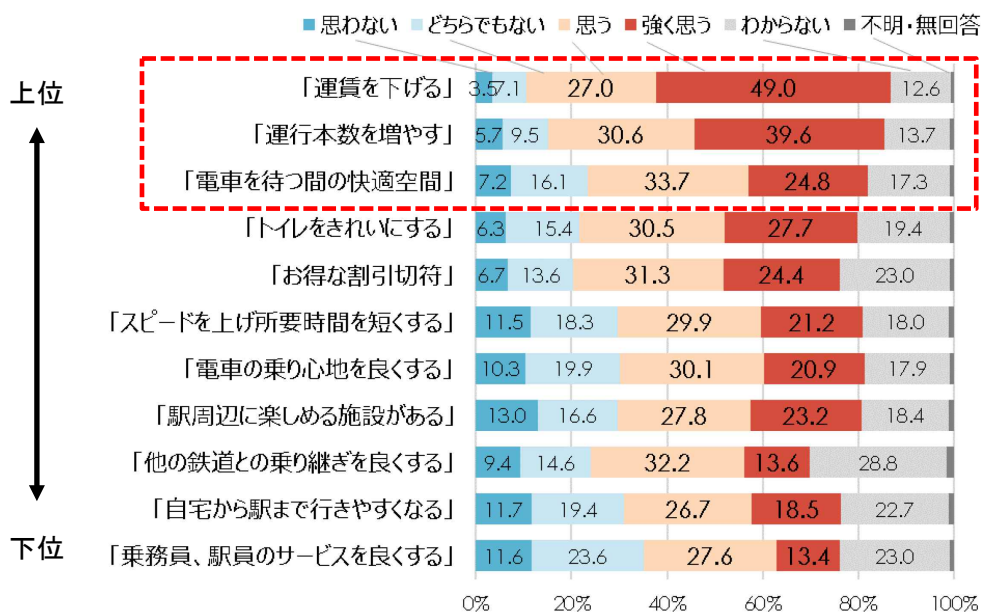


図 4.3.2 近江鉄道利用増となるサービス改善点

4.4. 近江鉄道利用者アンケート調査

(1) 近江鉄道の利用頻度

- 近江鉄道の利用頻度は「週5日以上」が最も多く59.4%となっている。
- 次に割合が高いのは「年数日程度」で10.2%となっている。

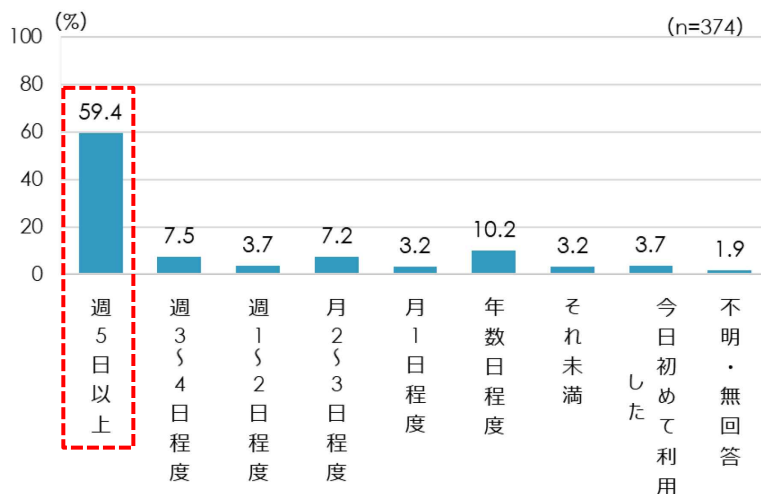


図 4.4.1 近江鉄道の利用頻度

(2) 近江鉄道利用増となるサービス改善点

- 近江鉄道をもっと利用したくなる改善点として、「強く思う」「思う」を合計した上位は、「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」である。

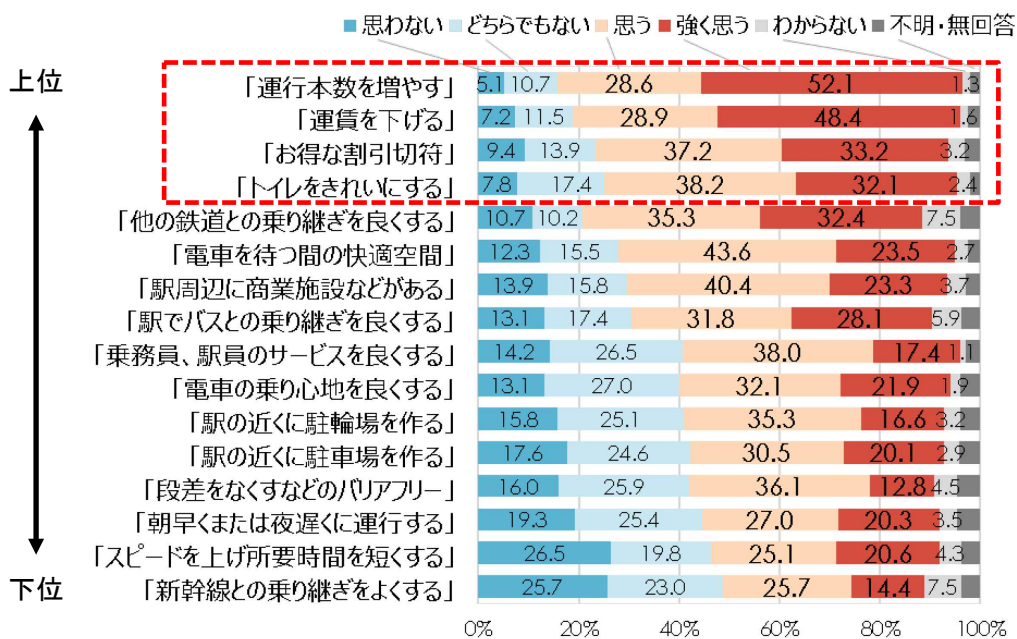


図 4.4.2 近江鉄道利用増となるサービス改善点

5. 近江鉄道の公共交通としての役割

5.1. 沿線住民アンケート調査

(1) 近江鉄道の公共交通としての役割

- 近江鉄道の公共交通としての役割は、「通勤、通学の移動手段」が72.4%と最も多くなっている。
- 上記以外で、「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」が61.2%、「自動車を利用できない場合の移動手段」が59.9%、「将来、免許証を返納したときの移動手段」が46.7%と、約半数の人が近江鉄道の役割として挙げている。これらは、利用するための現在の役割ではなく、将来の見通しを踏まえた役割といえる。

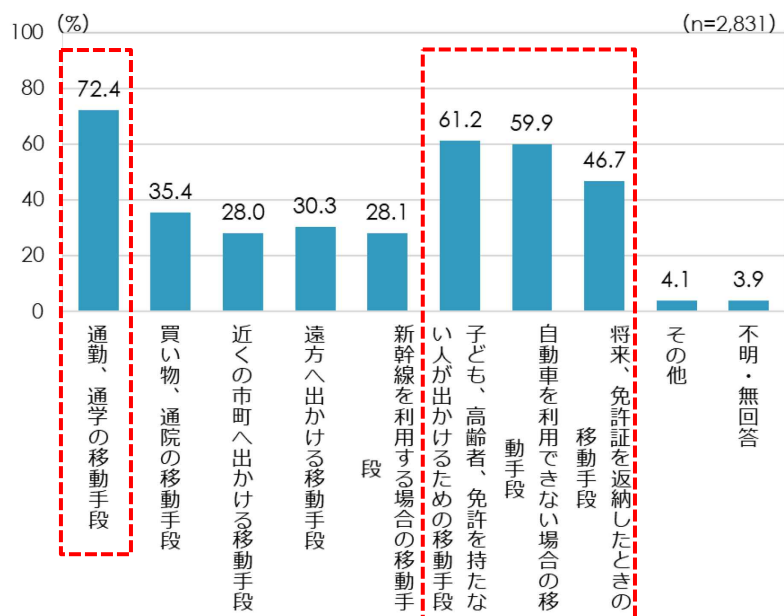


図 5.1.1 近江鉄道の公共交通としての役割

(2) 年齢階層別の近江鉄道の公共交通としての役割(複数回答)

- 年齢階層別にみても、どの年齢層においても近江鉄道の役割として「通勤、通学の移動手段」を挙げている人が多い。
- 上記以外で「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」についても、年齢階層に関わらず割合が高いことがわかる。
- 50代～70代にかけては「将来、免許証を返納したときの移動手段」を挙げている人が多く、自身の近い将来の状況を踏まえた結果であると考えられる。

表 5.1.1 年齢階層別の近江鉄道の公共交通としての役割 ※不明・無回答除く

	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

(3) 市町別の近江鉄道の公共交通としての役割(複数回答)

- 市町別に近江鉄道の役割をみても、「通勤、通学の移動手段」を挙げている人が多い。
- 上記以外で「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」についても、市町に関わらず割合が高いことがわかる。
- 「将来、免許証を返納したときの移動手段」を役割として挙げている人は、「東近江市」「日野町」「愛荘町」「甲良町」「多賀町」で多く、これらの市町はJR線が運行していない（あるいは運行区間が短い）地域である。

表 5.1.2 市町別の近江鉄道の公共交通としての役割 ※不明・無回答除く

	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

(4) 近江鉄道利用頻度別の近江鉄道の公共交通としての役割(複数回答)

近江鉄道の利用頻度について、多頻度（ヘビーユーザー）である週1日以上、中頻度（ライトユーザー）である月数回程度（「月1日程度」「月2～3日程度」の合計）、それ未満に区分し、近江鉄道の公共交通としての役割を集計する。

- 前述した年齢階層別や市町別と同様に、「通勤、通学の移動手段」を役割として挙げている人が多く、特に週1回以上の利用者の88.2%に及ぶ。
- 「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」と「自動車を利用できない場合の移動手段」においては、近江鉄道をほとんど利用していない人（それ未満）でも割合が高い。上記のことから、現在近江鉄道を利用していない人にとって、自身のまわりの人や地域にとって、また自身の将来やもしものときの利用可能性において、近江鉄道が役割を果たしているといえる。

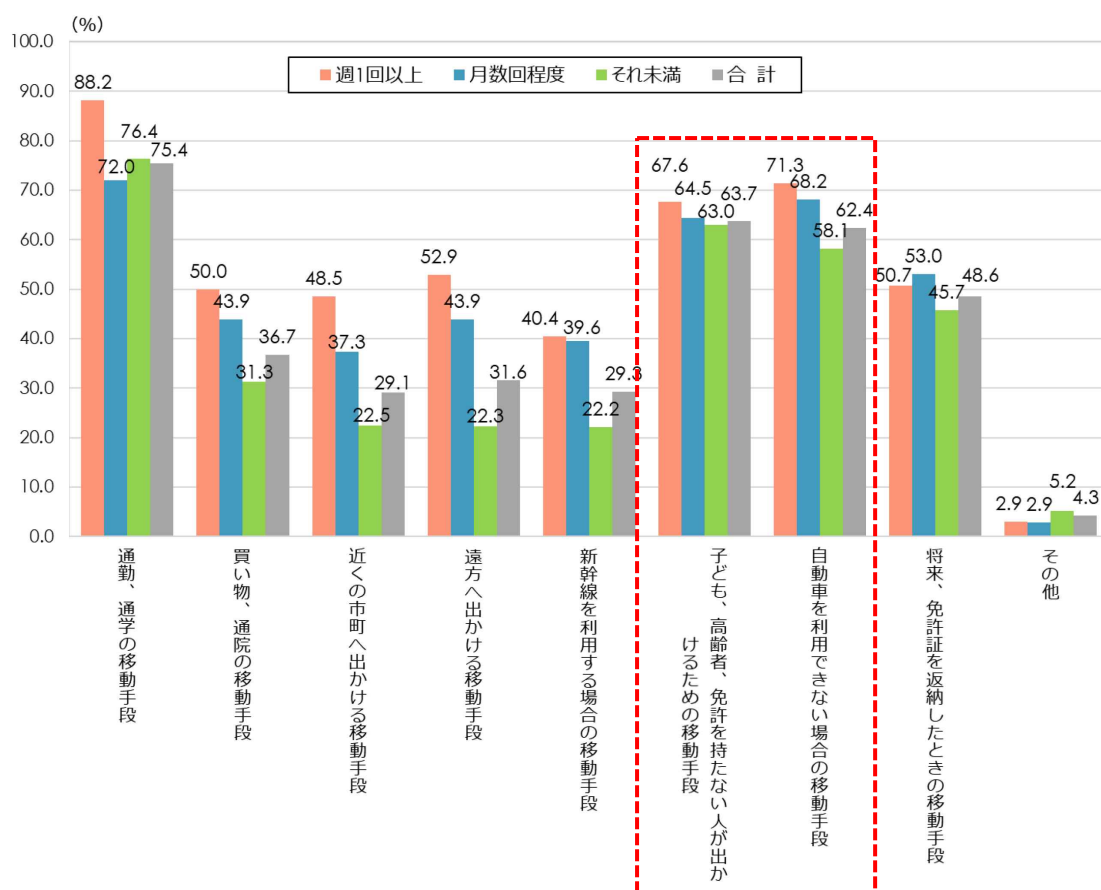


図 5.1.2 近江鉄道利用頻度別の近江鉄道の公共交通としての役割

6. 将来の近江鉄道への期待

6.1. 沿線住民アンケート調査

(1) 将来の近江鉄道への期待

- 沿線住民が将来の近江鉄道へ期待していることとして、「いつでも利用できるという安心感」が 62.2%と最も多く、次に「自動車免許証を返納後も安心、安全に移動できる」が 55.1%となっている。両者はいずれも“安心・やすらぎ”に関する内容であり、いずれも現在は決してたくさん利用していないが、近江鉄道が存在していることの安心感や将来の利用可能性に対して期待が表れているといえる。
- 上記以外では「多くの人を訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す」が 51.3%、「鉄道・駅が、まちの中心や地域のシンボルとなる」が 43.9%と多い。

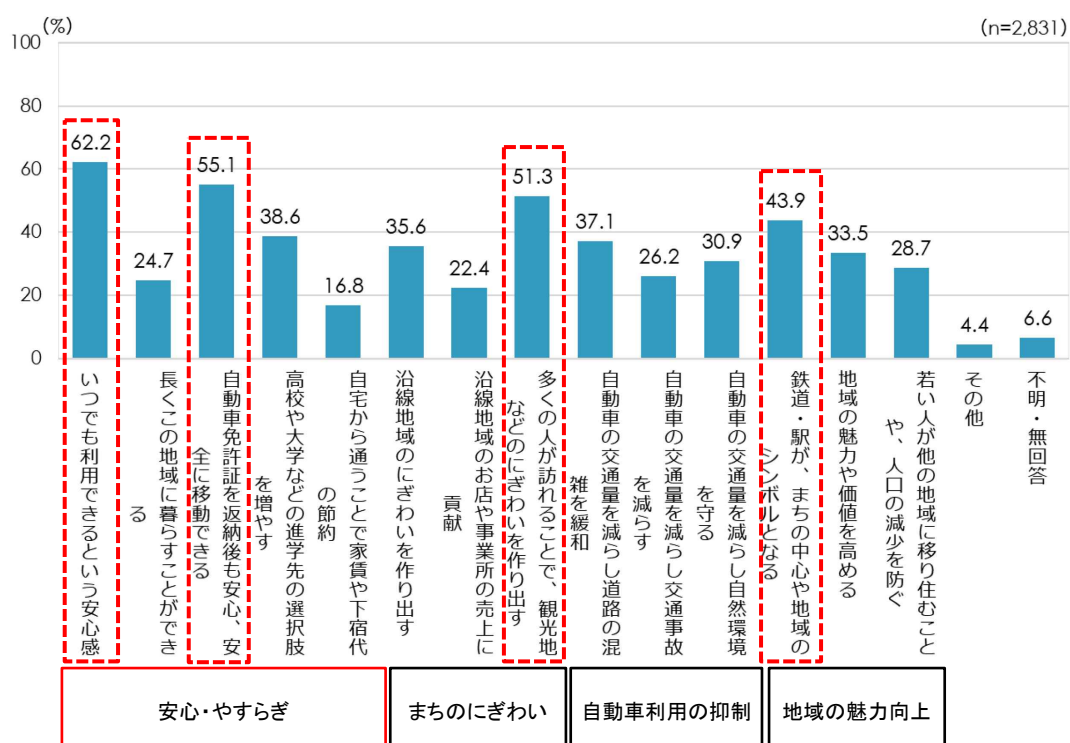


図 6.1.1 将来の近江鉄道への期待

- 「その他」の主な意見は下記のとおりである。
 - ・ 駅構内の清掃整備等のボランティアを募り、駅と地域の人々との関わりを深める。
 - ・ J Rが止まった時の代替経路。
 - ・ 通勤、通学。特に通学手段として主要のJ Rの駅までの大切なもの。
 - ・ レトロな風景。のどかな田園風景にあった鉄道。
 - ・ 小さなお子様にとって喜んでもらえる電車。
 - ・ 自然災害により他の公共交通機関が使用できなくなった場合のリスクヘッジ（注：リスクを予測してリスクに備えること）。
 - ・ T Vで取り上げられて、鉄道ファンの方々が訪れてくれること。
 - ・ 公共交通が存在することで、社会全体としてのエネルギー使用量が減少。
 - ・ ローカル線の良さを発信する事による観光客増加。
 - ・ 安心できること、移動時間が確実なこと。
 - ・ 学生や高齢者などの自動車を運転できない人でも気軽に他の市町へ移動できる。
 - ・ J Rの車体に比べ、色が明るくてかわいいので孫が喜ぶ。見た目が素敵。
 - ・ 通勤通学に生活していく上でどうしても必要。
 - ・ 子供たちが保育園からお散歩で多賀大社前駅に行き電車に乗らせてもらったり、見たりさせてもらって楽しんでいる。地域に貢献している。
- など

(2) 年齢階層別の将来の近江鉄道への期待(複数回答)

- 年齢階層別にみても、どの年齢層でも将来の近江鉄道への期待として「いつでも利用できるという安心感」を挙げている人が多い。
- 上記以外で「自動車免許証を返納後も安心、安全に移動できる」は30代以上で、「多くの人を訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す」は40代以上で、割合が高くなっている。
- また、「高校や大学などの進学先の選択肢を増やす」では若年層で、「鉄道・駅がまちの中心や地域のシンボルとなる」では老年層で、割合が高くなっている。

表 6.1.1 年齢階層別の将来の近江鉄道への期待 ※不明・無回答除く

	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	自動車免許証を返納後も安全に移動できる	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に貢献	多くの人を訪れることで、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	2.7
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

(3) 市町別の将来の近江鉄道への期待(複数回答)

- 市町別にみても、どの市町でも「いつでも利用できるという安心感」「自動車免許証を返納後も安心、安全に移動できる」を挙げている人が多い。
- 上記以外で彦根市、近江八幡市、東近江市、日野町、豊郷町、多賀町では「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」、東近江市、米原市、豊郷町、多賀町では「鉄道・駅がまちの中心や地域のシンボルとなる」を挙げる人の割合が高い。
- 沿線地域の住民は、地域の状況に応じて近江鉄道に対して様々な期待をしているといえる。

表 6.1.2 市町別の将来の近江鉄道への期待 ※不明・無回答除く

	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	5.2
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

(4) 近江鉄道利用頻度別の将来の近江鉄道への期待(複数回答)

近江鉄道の利用頻度について、多頻度(ヘビーユーザー)である週1日以上、中頻度(ライトユーザー)である月数回程度(「月1日程度」「月2~3日程度」の合計)、それ未満に区分し、近江鉄道への期待を集計する。

- 「いつでも利用できるという安心感」は、週1日以上、月数回程度において割合が非常に高く、それぞれ85.0%、78.7%となっている。ただし、近江鉄道をほとんど利用していない人(それ未満)も57.5%と半数以上の方が期待している。
- 「自動車免許証を返納後も安心、安全に移動できる」「多くの人を訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す」についても、近江鉄道をほとんど利用していない人(それ未満)の50%以上が期待している。このことから、現在近江鉄道を利用していない人も、地域のため、自身の将来やもしものときのために、近江鉄道に期待しているといえる。

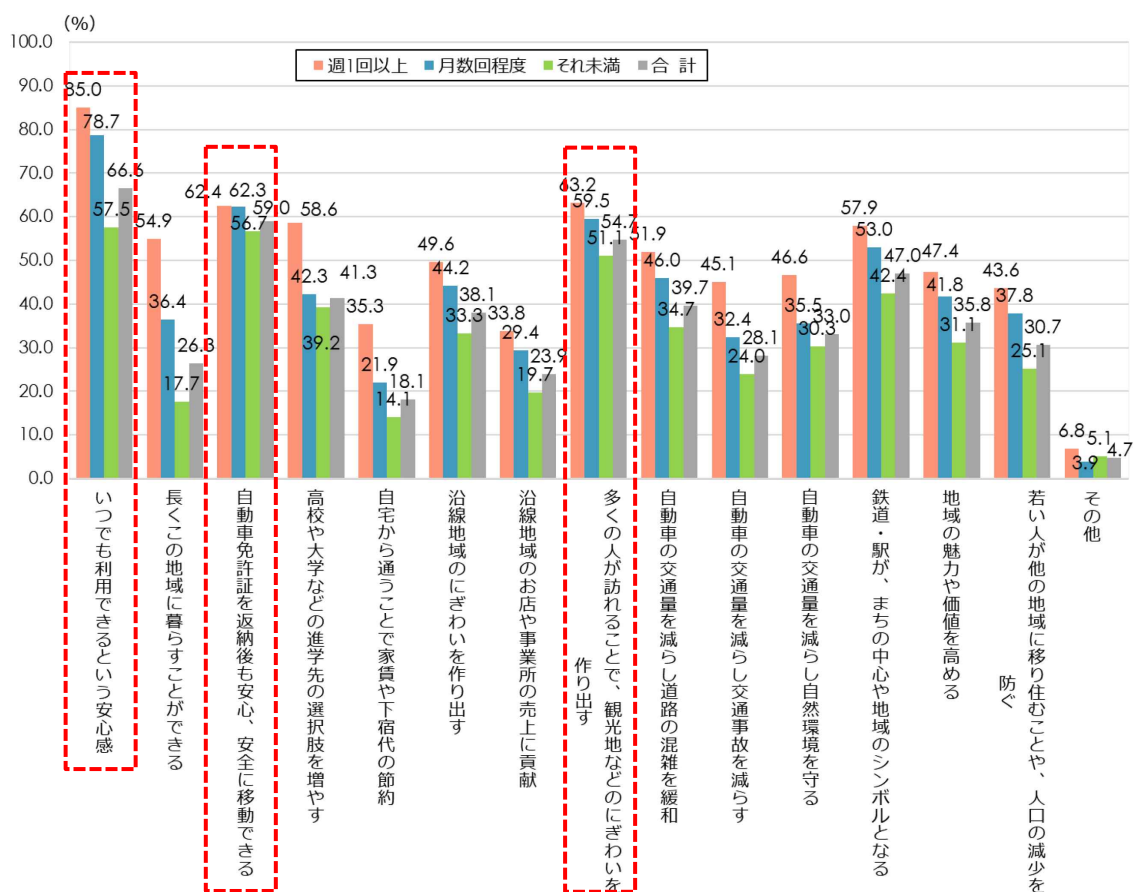


図 6.1.2 近江鉄道利用頻度別の将来の近江鉄道への期待 ※不明・無回答除く

(5) 近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア等(自由記述)

i) サービスやアイデアに関する意見の傾向 (大分類)

- 回答者のうち記述のあった割合は、近江鉄道利用者アンケートで 62.6%、事業所アンケートで 48.9%、沿線住民アンケートで 31.7%、沿線学校アンケートで 28.0%であった。
- 記述内容をみると、各アンケート調査ともに、運賃値下げや割引等のお得な切符に関する意見、イベント等の開催に関する意見が多かった。

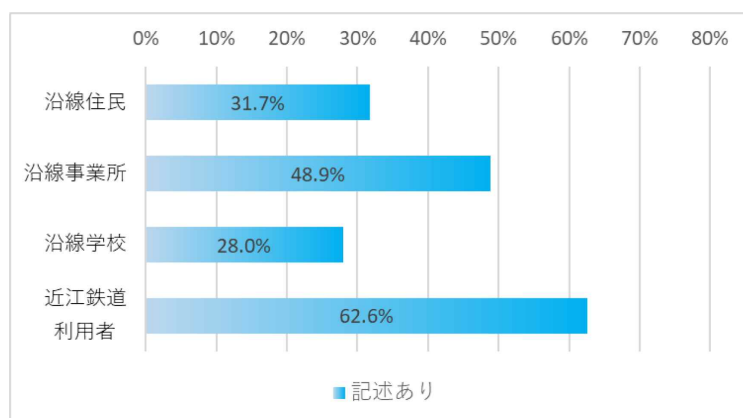


図 6.1.3 利用促進のためのサービスやアイデアに関する記述のあった割合

表 6.1.3 近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア(大分類)

分類		沿線住民	沿線事業所	沿線学校	近江鉄道利用者
1	運賃	329 (36.6%)	255 (33.2%)	396 (41.4%)	40 (17.1%)
2	ダイヤ(時間延長)	14 (1.6%)	44 (5.7%)	2 (0.2%)	13 (5.6%)
3	ダイヤ(本数・頻度)	103 (11.5%)	220 (28.6%)	324 (33.9%)	49 (20.9%)
4	速達性	22 (2.4%)	53 (6.9%)	55 (5.8%)	16 (6.8%)
5	路線	37 (4.1%)	23 (3.0%)	27 (2.8%)	6 (2.6%)
6	輸送力増強	7 (0.8%)	4 (0.5%)	10 (1.0%)	3 (1.3%)
7	乗継ぎ	33 (3.7%)	161 (20.9%)	38 (4.0%)	52 (22.2%)
8	端末交通利便性	47 (5.2%)	87 (11.3%)	19 (2.0%)	2 (0.9%)
9	設備	43 (4.8%)	77 (10.0%)	90 (9.4%)	38 (16.2%)
10		35 (3.9%)	35 (4.6%)	74 (7.7%)	19 (8.1%)
11		37 (4.1%)	57 (7.4%)	28 (2.9%)	13 (5.6%)
12	駅駐車場(駐輪場)	22 (2.4%)	31 (4.0%)	4 (0.4%)	17 (7.3%)
13	情報提供	47 (5.2%)	21 (2.7%)	14 (1.5%)	11 (4.7%)
14		57 (6.3%)	20 (2.6%)	2 (0.2%)	1 (0.4%)
15	集客誘客の取組み	219 (24.4%)	70 (9.1%)	26 (2.7%)	32 (13.7%)
16		85 (9.5%)	102 (13.3%)	37 (3.9%)	31 (13.2%)
17	乗務員・駅員対応	14 (1.6%)	23 (3.0%)	24 (2.5%)	14 (6.0%)
18	事業形態	9 (1.0%)	15 (2.0%)	0 (0.0%)	3 (1.3%)
19	取組みのための仕組みづくり	11 (1.2%)	5 (0.7%)	3 (0.3%)	2 (0.9%)
20		9 (1.0%)	4 (0.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21	その他	86 (9.6%)	44 (5.7%)	46 (4.8%)	18 (7.7%)

ii) サービスやアイデアに関する個別意見（中分類）

- 個別の意見をみると、どの調査対象でも、「運賃の値下げ」、「運行本数を増やす、待ち時間を短く」を求める意見が多い。
- 沿線事業所アンケート、近江鉄道利用者アンケートでは、他の交通手段との「乗継ぎ利便性の向上」に関する意見が多い。また、沿線学校アンケートや近江鉄道利用者アンケートでは「車内設備の改善（乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi）」、「トイレの設置、改善（きれいに）」に対する意見も多い。
- その他では、「イベントの実施」、「便利な施設の設置（コンビニ、カフェ、ATMなど）」、駅周辺への「企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致」による利用促進が有効であるとの指摘も目立つ。
- 具体的な意見やアイデア例については参考資料2に掲載する。

表 6.1.4 近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア(中分類①)

NO	大項目	中項目	沿線住民	沿線事業所	沿線学校	近江鉄道利用者
1	運賃	運賃値下げ	251	215	375	32
		運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	48	49	20	3
		各種割引の実施(ポイントカード、特定対象者割引等)	41	5	3	8
2	ダイヤ(時間延長)	始発、終発の時間延長	0	0	1	6
		始発の繰り上げ	1	2	0	4
		終発の繰り下げ	14	43	1	3
3	ダイヤ(本数・頻度)	運行本数を増やす、待ち時間を短く	93	164	324	18
		曜日や時間帯による運行本数の増便	10	68	19	26
		運行間隔を短く	0	3	3	11
4	速達性	所要時間の短縮	12	40	43	6
		快速、特急電車の設定	10	13	9	10
		遅延を減らす	0	0	3	0
5	路線	駅を増やす	11	7	20	3
		運行区間の変更、新規路線の設定	16	7	7	2
		相互直通運行の実施	7	11	1	0
		発着駅の変更	3	0	0	1
6	輸送力増強	連結車両数を増やす	2	2	10	2
		行き違いのできる駅を増やす	0	0	0	1
		複線化	5	2	0	0
7	乗継ぎ	乗継ぎ利便性の向上(時間接続等)	26	149	38	52
		乗継ぎ利便性の向上(乗換え動線等)	8	9	0	0
		乗継(連絡)駅を増加	0	3	0	0
8	端末交通利便性	バスの増便	14	33	0	1
		新規バス路線の設置	22	16	1	0
		周辺施設とのシャトルバス運行	6	8	0	0
		新規バス停の設置	1	0	1	0
		その他の交通手段による駅アクセス強化	11	23	9	0
		沿線環境整備・安全対策(駅周辺道路、踏切、街灯、バス停等)	4	16	8	1
9	設備	駅舎、ホームの改良	3	24	13	5
		バリアフリー化	2	2	2	4
		駅構内の案内板をわかりやすく	0	13	35	2
		駅舎内の待合室等の設備改善、利用時間延長	18	14	29	9
		トイレの設置、改善(きれいに)	3	16	0	20
		駅構内をきれいに、明るく	8	11	14	0
		ベンチの改良	0	7	0	6
		売店・自動販売機の設置	10	2	2	1
		Wi-Fi設備の設置	0	2	0	0
		切符の販売	0	0	1	1
10	車両の設備、乗り心地の改善	車両改善、新規車両購入	10	18	5	4
		車内設備の改善(乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi)	18	13	67	16
		自転車積載可能車両	10	5	0	0
		線路修繕	0	1	6	0
11	キャッシュレス化、改札の利便性向上	ICカードの導入	31	53	22	13
		クレジット決済可能	6	2	0	0
		自動改札機の導入	1	6	9	3
12	駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	駐輪場の設置、整備	6	4	4	2
		駐車場の設置、整備	18	25	0	11
		レンタカー、レンタサイクルの設置	1	2	0	5
		パーク・アンド・ライドの実施	0	1	0	0

注) 記述内容が複数の中項目に渡る場合は各々で集計している。そのため、中項目の合計値は大項目の集計値と合致しない。

表 6.1.5 近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア(中分類②)

NO	大項目		中項目	沿線住民	沿線事業所	沿線学校	近江鉄道利用者
13	情報提供、案内板の設置		外国語表記案内の設置	0	1	0	0
			無人駅での案内表示(切符購入等)	7	0	0	0
			遅延情報等運行状況の案内	0	4	0	5
			車内、駅構内アナウンスの明確化	0	2	0	0
			運行案内、割引、イベント等の利用関連の情報提供	22	2	12	1
			web、SNS、メディア等での情報発信	14	11	2	3
			観光マップの作成	5	4	0	0
14	情報提供	「近江鉄道の魅力」のPR	遅延がほぼなく確実に動いている	3	3	0	0
			鉄道が環境により乗り物であること	0	5	0	1
			鉄道利用による交通事故の軽減	0	2	0	0
			いつでも座れる	0	3	0	0
			沿線地域の魅力	23	0	0	0
			古い駅舎や車両	13	2	1	0
			車窓の良さ	12	1	1	0
			イメージや認知度を上げる	11	7	0	0
15	集客誘客の取組み	イベント・企画の実施	イベントの実施(鉄道会社・沿線地域・企業)	132	47	21	22
			企画電車の運行	56	16	2	5
			蒸気機関車の導入	2	0	1	0
			観光地とタイアップ	32	17	0	7
			名産品の販売	7	7	0	0
			更なるラッピング電車の実施	19	4	5	1
16	沿線地域等との連携・協力		便利な施設の設置(コンビニ、カフェ、ATMなど)	27	69	25	10
			企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致	50	10	14	20
			沿線の環境整備	1	4	1	0
			企業による利用促進活動	2	7	0	0
			企業との提携	4	2	0	5
			利用者等へのニーズ調査の実施	1	7	0	0
17	乗務員・駅員対応	乗務員や駅員の増員・サービスの改善	乗務員、駅員の配置、増員	6	6	11	3
			乗務員・駅員の態度・サービスの改善	7	11	12	11
			駅等における各種サービスの改善	2	7	1	0
18	事業形態	新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	LRT・BRTの設置	8	7	0	3
			新規事業に切り替え	1	8	0	0
19	取組みのための仕組みづくり	県や国との協力体制・財源の確保	官公庁との連携による利用促進	6	1	0	2
			補助金の受給	2	4	0	0
			クラウドファンディング、寄付等の活用	3	0	3	0
			電車や駅での広告収入	1	0	0	0
			現行運賃の維持	1	0	0	0
20	車が必要ないまちづくり		車が必要ないまちづくり	3	3	0	0
			MaaSへの対応	1	1	0	0
			近江鉄道の更なる活用(自動運転の実施等)	5	0	0	0
21	その他	その他	存続・廃止に関する意見	53	29	40	3
			利用促進等に関連しない/分類不能	33	15	6	15

注) 記述内容が複数の中項目に渡る場合は各々で集計している。そのため、中項目の合計値は大項目の集計値と合致しない。

7. 日常行動の実態と利用交通手段の特性

7.1. 沿線住民アンケート調査

(1) 日頃の通勤・通学

- 日頃、通勤・通学をしている人は 39.4%である。

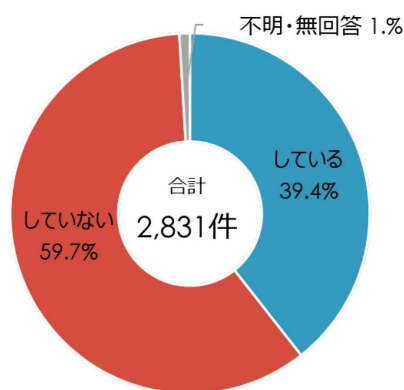


図 7.1.1 日頃の通勤・通学の有無

(2) 通勤・通学の行動

i) 通勤・通学で利用する交通手段（複数回答）

- 交通手段で最も利用されているのは「自動車（自分で運転）」で、70.8%と突出して多い。
- 次に多いのは「JR線」で 15.9%、「自転車」で 15.2%となっており、「近江鉄道」は 11.2%となっている。

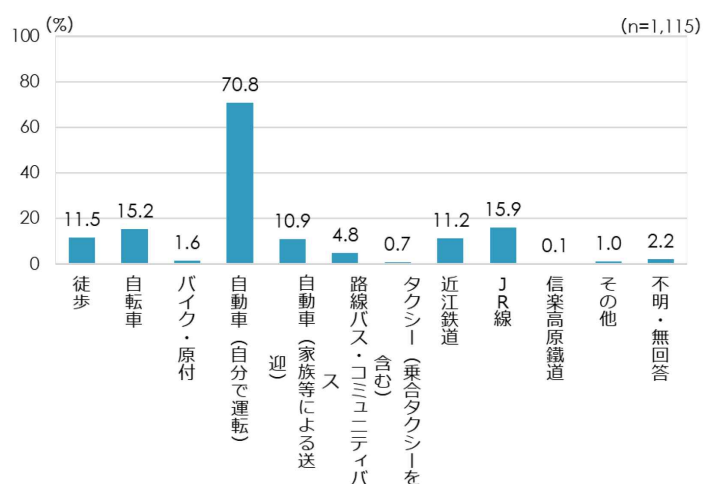


図 7.1.2 通勤・通学の交通手段

ii) 通勤・通学で自動車が使えない場合に利用する交通手段（複数回答）

- 通勤・通学において、自動車が使えない場合には、31.0%が「自転車」、29.8%が「近江鉄道」に転換することがわかる。
- 「路線バス・コミュニティバス」「JR線」への転換も約25%存在する。
- 「その他」の意見のなかには「仕事を休む」が17件（1.9%）あった。また、他に交通手段がない、レンタカー、会社所有のバス等という回答もあった。

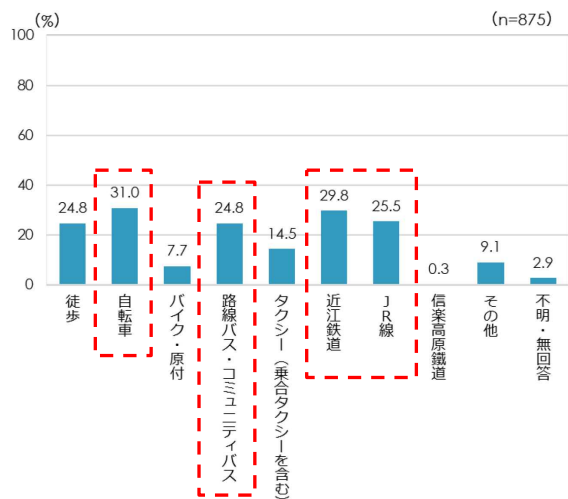


図 7.1.3 通勤・通学で自動車が使えない場合の交通手段

iii) 鉄道（近江鉄道、JR、信楽高原鐵道）を利用する人の乗降駅の組み合わせ

- 通勤・通学での鉄道利用者の乗降駅の組み合わせをみると、「八日市」・「近江八幡」が最も多く、3.8%となっている。
- その他の組み合わせとして多いのは、「近江八幡」・「八日市」、「市辺」・「近江八幡」、「多賀大社前」・「彦根」、「近江八幡」・「守山」、「近江八幡」・「野洲」等と続いている。

表 7.1.1 通勤・通学で利用する乗降駅の組み合わせ(3件以上)

順位	乗車駅 / 降車駅	件数(割合)
1	八日市 / 近江八幡	16 (3.8%)
2	近江八幡 / 八日市	12 (2.9%)
3	市辺 / 近江八幡	9 (2.1%)
4	多賀大社前 / 彦根	8 (1.9%)
5	近江八幡 / 守山	7 (1.7%)
5	近江八幡 / 野洲	7 (1.7%)
7	豊郷 / 八日市	6 (1.4%)
8	河瀬 / 彦根	5 (1.2%)
8	貴生川 / 草津	5 (1.2%)
8	近江八幡 / 石山	5 (1.2%)
8	太郎坊宮前 / 近江八幡	5 (1.2%)
12	近江八幡 / 山科	4 (1.0%)
12	高宮 / 尼子	4 (1.0%)
12	新八日市 / 近江八幡	4 (1.0%)
12	彦根 / 河瀬	4 (1.0%)
12	彦根 / 八日市	4 (1.0%)
12	彦根 / 米原	4 (1.0%)
18	愛知川 / 八日市	3 (0.7%)
18	河瀬 / 能登川	3 (0.7%)
18	貴生川 / 守山	3 (0.7%)
18	貴生川 / 水口	3 (0.7%)
18	近江八幡 / 京都	3 (0.7%)
18	近江八幡 / 草津	3 (0.7%)
18	近江八幡 / 南彦根	3 (0.7%)
18	近江八幡 / 米原	3 (0.7%)
18	水口 / 貴生川	3 (0.7%)
18	南彦根 / 河瀬	3 (0.7%)
18	南彦根 / 近江八幡	3 (0.7%)
18	南彦根 / 南草津	3 (0.7%)
18	尼子 / 八日市	3 (0.7%)
18	日野 / 貴生川	3 (0.7%)
18	日野 / 水口	3 (0.7%)
18	日野 / 八日市	3 (0.7%)
18	八日市 / 京都	3 (0.7%)
18	八日市 / 彦根	3 (0.7%)
18	彦根 / 京都	3 (0.7%)
18	彦根 / 多賀大社前	3 (0.7%)
18	彦根 / 長浜	3 (0.7%)
18	武佐 / 近江八幡	3 (0.7%)

iv) 通勤・通学で近江鉄道と回答した人

①通勤・通学で近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段（複数回答）

- 通勤・通学において、近江鉄道が使えない場合には、59.2%が「自動車（家族等の運転で送迎）」に転換することがわかる。
- 次いで、「自動車（自分で運転）」が24.0%、「自転車」が16.8%、「その他」が16.0%、「タクシー」が14.4%と続いている。

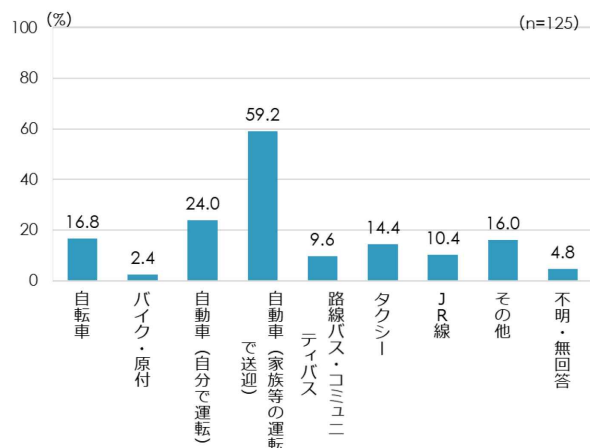


図 7.1.4 通勤・通学で近江鉄道が使えない場合の交通手段

②通勤・通学で近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人（複数回答）

- ①で自動車（家族等の運転で送迎）と回答した人は、71.6%が「母」に送迎してもらおうと回答している。
- 次に多いのは、「父」で48.6%、「その他」（配偶者など）で20.3%、「祖父母」で17.6%となっている。

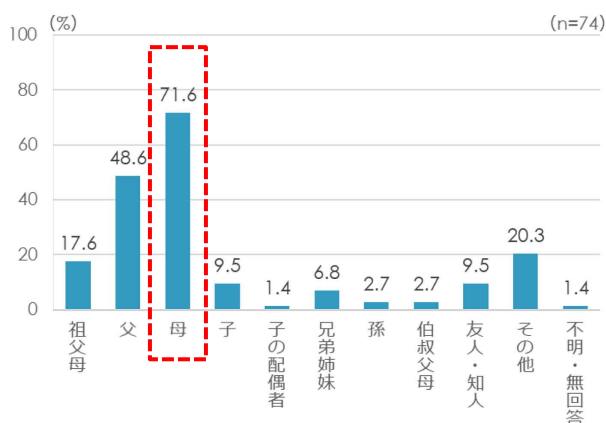


図 7.1.5 近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人

(3) 通勤・通学以外の外出行動

i) 通勤・通学以外の外出目的

- 通勤・通学以外の外出目的は、「買い物」が最も多く 51.0%となっている。
- 次いで、「通院」が 13.0%、「趣味・娯楽」が 11.4%、「その他」が 9.1%と続く。

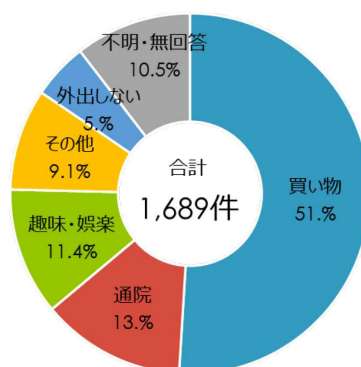


図 7.1.6 通勤・通学以外の外出目的

ii) 通勤・通学以外の外出での移動頻度

- 通勤・通学以外の外出での移動頻度は、「週 1~2 日程度」が 29.4%と最も多くなっている。
- 次に多いのは「月 2~3 日程度」で 20.6%、「月 1 日程度」で 14.5%、「週 3~4 日程度」で 14.3%と続いている。

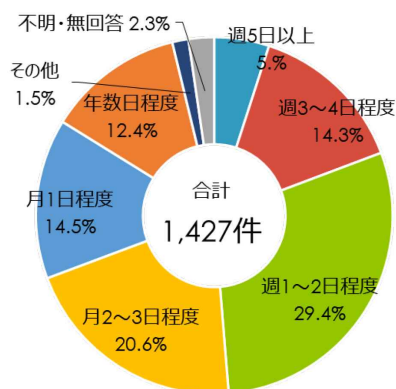


図 7.1.7 通勤・通学以外の外出での移動頻度

iii) 通勤・通学以外の外出で利用する交通手段（複数回答）

- 通勤・通学以外の外出では、66.7%が交通手段として「自動車（自分で運転）」を利用している。
- 次に多いのは「自動車（家族等による送迎）」の22.1%で、3番目が「近江鉄道」の18.4%である。

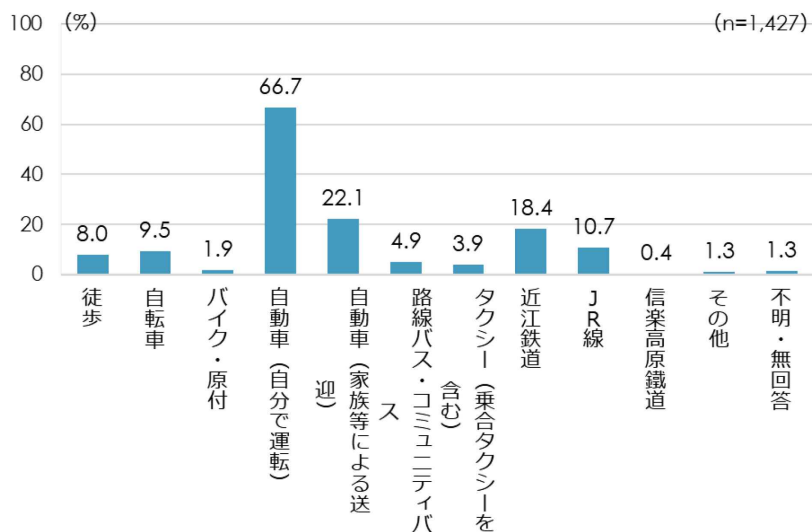


図 7.1.8 通勤・通学以外の外出で利用する交通手段

iv) 鉄道（近江鉄道、JR、信楽高原鐵道）を利用する人の乗降駅の組み合わせ

- 通勤・通学以外の外出で鉄道を利用する人の乗降駅の組み合わせをみると、「八日市」・「近江八幡」が最も多く、11.8%となっている。
- その他の組み合わせとして多いのは、「近江八幡」・「八日市」、「近江八幡」・「京都」、「市辺」・「近江八幡」、「多賀大社前」・「彦根」、「日野」・「水口」、「新八日市」・「近江八幡」等と続いている。

表 7.1.2 通勤・通学以外の外出で利用する乗降駅の組み合わせ(上位 50 位以内)

順位	乗車駅 / 降車駅	件数(割合)
1	八日市 / 近江八幡	65 (11.8%)
2	近江八幡 / 八日市	17 (3.1%)
3	近江八幡 / 京都	13 (2.4%)
3	市辺 / 近江八幡	13 (2.4%)
5	多賀大社前 / 彦根	12 (2.2%)
5	日野 / 水口	12 (2.2%)
7	新八日市 / 近江八幡	10 (1.8%)
8	市辺 / 八日市	9 (1.6%)
9	河瀬 / 京都	8 (1.5%)
9	貴生川 / 草津	8 (1.5%)
9	日野 / 貴生川	8 (1.5%)
12	河瀬 / 南彦根	7 (1.3%)
12	高宮 / 彦根	7 (1.3%)
12	尼子 / 彦根	7 (1.3%)
12	日野 / 近江八幡	7 (1.3%)
12	日野 / 八日市	7 (1.3%)
12	八日市 / 彦根	7 (1.3%)
12	彦根 / 多賀大社前	7 (1.3%)
12	彦根 / 南彦根	7 (1.3%)
20	水口 / 貴生川	6 (1.1%)
20	水口城南 / 貴生川	6 (1.1%)
20	太郎坊宮前 / 近江八幡	6 (1.1%)
20	彦根 / 京都	6 (1.1%)
24	近江八幡 / 草津	5 (0.9%)
24	大学前 / 八日市	5 (0.9%)
24	鳥居本 / 彦根	5 (0.9%)
24	平田 / 近江八幡	5 (0.9%)
24	米原 / 南彦根	5 (0.9%)
29	愛知川 / 彦根	4 (0.7%)
29	近江八幡 / 大阪	4 (0.7%)
29	桜川 / 八日市	4 (0.7%)
29	南彦根 / 京都	4 (0.7%)
29	八日市 / 京都	4 (0.7%)
29	武佐 / 近江八幡	4 (0.7%)
29	米原 / 彦根	4 (0.7%)
29	豊郷 / 彦根	4 (0.7%)
37	貴生川 / 貴生川	3 (0.5%)
37	貴生川 / 京都	3 (0.5%)
37	高宮 / 多賀大社前	3 (0.5%)
37	水口石橋 / 貴生川	3 (0.5%)
37	大学前 / 近江八幡	3 (0.5%)
37	南彦根 / 米原	3 (0.5%)
37	尼子 / 八日市	3 (0.5%)
37	日野 / 日野	3 (0.5%)
37	能登川 / 大阪	3 (0.5%)
37	八日市 / 守山	3 (0.5%)
37	八日市 / 八幡	3 (0.5%)
37	彦根 / 八日市	3 (0.5%)
37	彦根 / 彦根	3 (0.5%)
37	彦根 / 豊郷	3 (0.5%)
37	彦根口 / 彦根	3 (0.5%)

v) 通勤・通学以外の外出で自動車を利用すると回答した人

①通勤・通学以外の外出で自動車が使えない場合に利用する交通手段（複数回答）

- 通勤・通学以外の外出において、自動車が使えない場合には 29.7%が「近江鉄道」に転換することがわかる。
- 「路線バス・コミュニティバス」や「自転車」への転換、「外出をとりやめる」も 20%超の割合となっている。

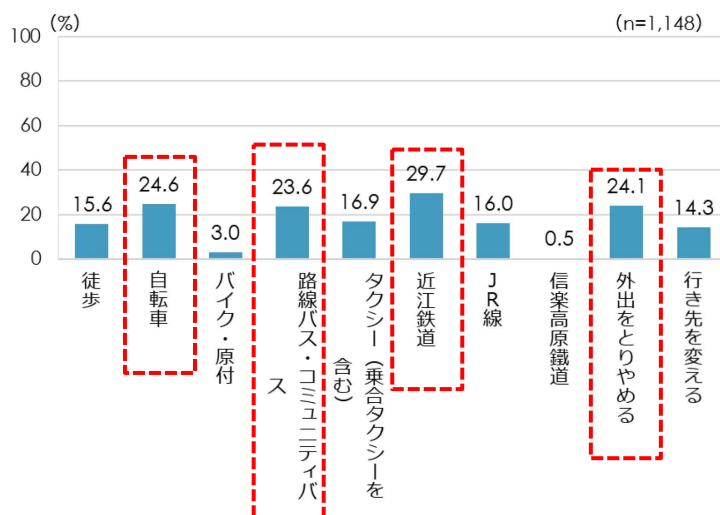


図 7.1.9 通勤・通学以外の外出で自動車が使えない場合の交通手段

vi) 通勤・通学以外の外出で近江鉄道を利用すると回答した人

①通勤・通学以外の外出で、近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)

- 通勤・通学以外の外出において、近江鉄道が使えない場合には半数以上の54.8%が「自動車(家族等の運転で送迎)」に転換することがわかる。
- 次いで、「自動車(自分で運転)」が33.1%、「タクシー」が24.7%、「路線バス・コミュニティバス」が17.1%、「JR線」が12.9%と続いている。

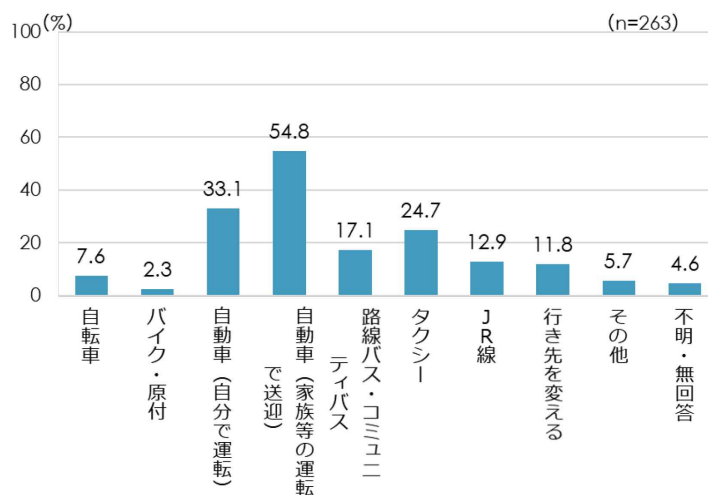


図 7.1.10 通勤・通学以外の外出で近江鉄道が使えない場合の交通手段

②通勤・通学以外の外出で近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人(複数回答)

- ①で自動車(家族等の運転で送迎)と回答した人は、50.0%が「子」に送迎してもらおうと回答している。
- 次に多いのは、「その他」(配偶者など)の38.9%である。

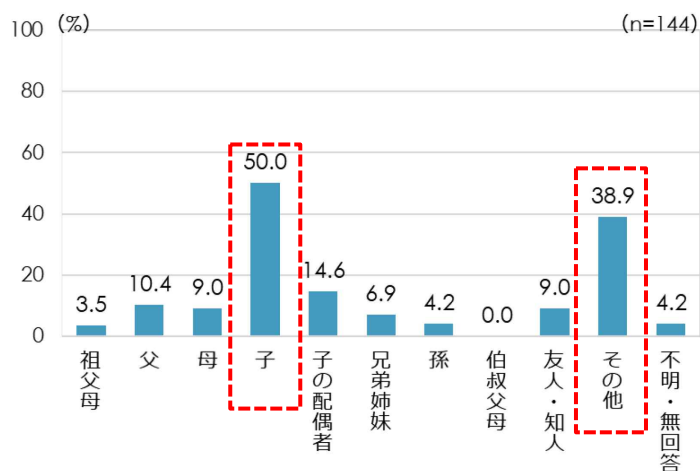


図 7.1.11 近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人

7.2. 沿線事業所アンケート調査

(1) 通勤で利用する交通手段(複数回答)

- 通勤で利用する交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も多く64.0%となっている。
- 近江鉄道利用者に比較的多く配布されていることから「近江鉄道」は28.3%と2番目に多く、沿線住民アンケートと比較(7.1.(2)i))すると「近江鉄道」の割合は10%程度高い。

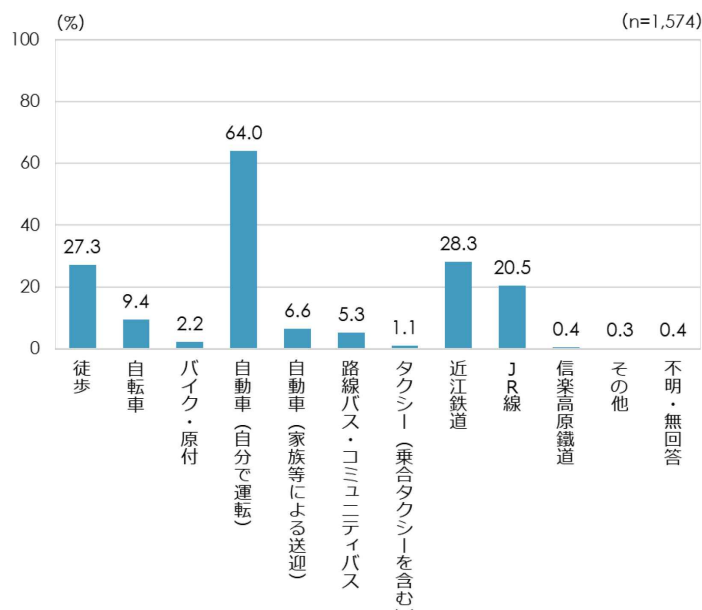


図 7.2.1 通勤の交通手段

(2) 事業所の所在地別の通勤で利用する交通手段(複数回答)

- 彦根市の事業所で「近江鉄道」を通勤手段として利用する割合は高いが、沿線の幅広い地域にわたる事業所で近江鉄道は利用されている。

表 7.2.1 事業所の所在地別の通勤で利用する交通手段

	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	61.1	17.8	2.2	2.8	5.6	10.0	1.1	93.3	84.4	0.0
近江八幡市	21.6	15.9	0.0	67.0	4.5	0.0	0.0	25.0	9.1	0.0
甲賀市	55.5	11.8	4.5	43.6	2.7	10.9	0.0	64.5	63.6	6.4
東近江市	17.7	7.0	2.1	77.8	7.2	4.7	1.3	10.6	5.2	0.0
米原市	32.0	8.0	8.0	64.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36.0	0.0
豊郷町	7.8	8.8	2.9	82.4	7.8	2.9	2.0	14.7	4.9	0.0
甲良町	38.1	0.0	0.0	66.7	4.8	0.0	0.0	42.9	19.0	0.0
多賀町・その他	39.4	10.2	1.5	53.3	8.8	5.8	0.7	46.0	20.4	0.0
合計	27.3	9.4	2.2	64.0	6.6	5.3	1.1	28.3	20.5	0.4

(3) 通勤で近江鉄道を利用する人の居住地

- 通勤での近江鉄道利用者の居住地で最も多いのは「彦根市」で 14.6%となっている。また、「草津市」、「東近江市」の割合も高い。
- 「京都府」や「大阪府」も 6%前後の割合となっており、沿線地域だけでなく、県内外の広範囲から通勤していることがわかる。

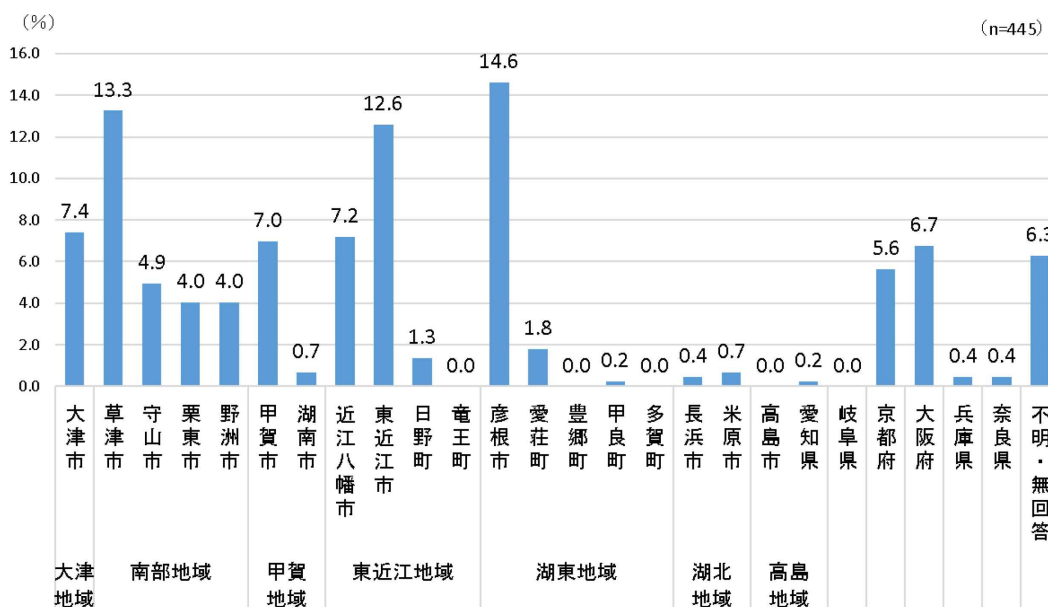


図 7.2.2 通勤で近江鉄道を利用する人の居住地

(4) 通勤で自動車が使えない場合に利用する交通手段(複数回答)

- 通勤で自動車が使えない場合には、53.7%が「近江鉄道」へ転換することがわかる。
- 「路線バス・コミュニティバス」への転換も 27.3%と多い。

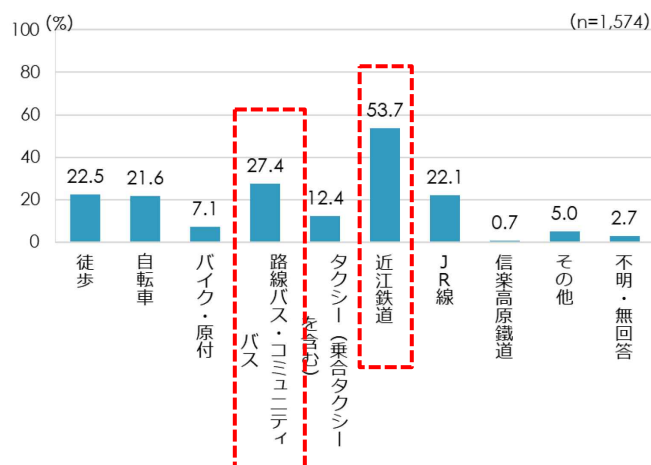


図 7.2.3 通勤で自動車が使えない場合の交通手段

(5) 鉄道(近江鉄道、JR、信楽高原鐵道)を利用する従業員の乗降駅の組み合わせ

- 鉄道を利用する従業員の乗降駅の組み合わせをみると「近江八幡」・「八日市」が最も多く、8.3%となっている。
- 次いで、「彦根」・「スクリーン」、「八日市」・「近江八幡」、「近江八幡」・「京セラ前」、「八日市」・「京セラ前」と続いている。

表 7.2.2 従業員が利用する乗降駅の組み合わせ(上位 50 位以内)

順位	乗車駅 / 降車駅	件数(割合)
1	近江八幡/八日市	66 (8.3%)
2	彦根/スクリーン	39 (4.9%)
3	八日市/近江八幡	30 (3.8%)
4	近江八幡/京セラ前	25 (3.1%)
5	八日市/京セラ前	21 (2.6%)
6	近江八幡/武佐	19 (2.4%)
7	彦根/尼子	17 (2.1%)
8	草津/水口城南	15 (1.9%)
8	貴生川/水口城南	15 (1.9%)
10	彦根/フジテック前	13 (1.6%)
11	彦根/八日市	10 (1.3%)
11	野洲/八日市	10 (1.3%)
13	愛知川/八日市	9 (1.1%)
13	米原/フジテック前	9 (1.1%)
13	尼子/八日市	9 (1.1%)
16	甲南/水口城南	8 (1.0%)
17	彦根口/スクリーン	7 (0.9%)
17	高宮/尼子	7 (0.9%)
17	愛知川/京セラ前	7 (0.9%)
17	守山/スクリーン	7 (0.9%)
17	桜川/八日市	7 (0.9%)
17	近江八幡/豊郷	7 (0.9%)
17	南草津/スクリーン	7 (0.9%)
17	草津/フジテック前	7 (0.9%)
25	愛知川/豊郷	6 (0.8%)
25	彦根/豊郷	6 (0.8%)
25	甲賀/水口城南	6 (0.8%)
25	五個荘/八日市	6 (0.8%)
25	八日市/豊郷	6 (0.8%)
25	守山/八日市	6 (0.8%)
25	信楽/貴生川	6 (0.8%)
25	彦根口/豊郷	6 (0.8%)
25	寺庄/水口城南	6 (0.8%)
25	草津/スクリーン	6 (0.8%)
35	桜川/近江八幡	5 (0.6%)
35	守山/フジテック前	5 (0.6%)
35	京セラ前/近江八幡	5 (0.6%)
35	彦根口/フジテック前	5 (0.6%)
39	手原/水口城南	4 (0.5%)
39	南彦根/米原	4 (0.5%)
39	日野/京セラ前	4 (0.5%)
39	南彦根/八日市	4 (0.5%)
39	ひこね芹川/スクリーン	4 (0.5%)
39	朝日野/京セラ前	4 (0.5%)
39	日野/八日市	4 (0.5%)
39	彦根口/京セラ前	4 (0.5%)
39	彦根口/尼子	4 (0.5%)
39	野洲/スクリーン	4 (0.5%)
39	草津/八日市	4 (0.5%)
39	太郎坊宮前/近江八幡	4 (0.5%)
39	河瀬/近江八幡	4 (0.5%)
39	太郎坊宮前/京セラ前	4 (0.5%)
39	草津/貴生川	4 (0.5%)

(6) 通勤で近江鉄道と回答した人

i) 通勤で近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段（複数回答）

- 通勤で近江鉄道が使えない場合には、「その他」の交通手段を利用する人が29.0%と多く、「自動車（自分で運転）」も28.8%と多いことがわかる。「その他」の多くは徒歩である。
- 他の交通手段も一定数の割合があり、色々な交通手段に分散して転換することを示している。

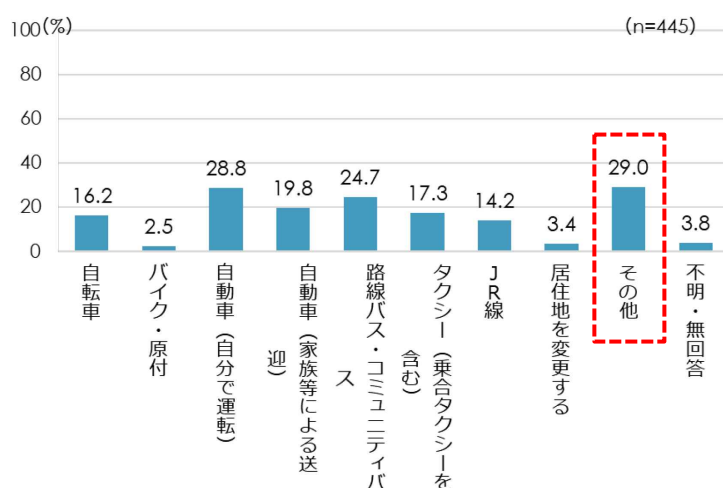


図 7.2.4 通勤で近江鉄道が使えない場合の交通手段

ii) 通勤で近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人（複数回答）

- i) で自動車 (家族等の運転で送迎) と回答した人は、47.7%が「その他」、20.5%が「友人・知人」に送迎してもらおうと回答している。「その他」の多くは配偶者である。
- 「父」や「母」はどちらも26.1%となっている。

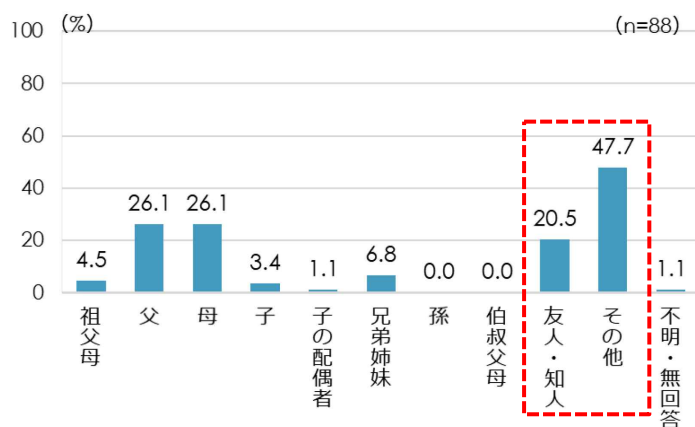


図 7.2.5 近江鉄道が使えない場合に自動車で送迎してくれる人

7.3. 沿線学校アンケート調査

(1) 通学で利用する交通手段(複数回答)

- 通学で利用する交通手段で最も多いのは、「自転車」で 63.5%となっている。
- 次いで、「自動車(家族等による送迎)」が 40.8%、「JR線」が 35.9%、「徒歩」が 28.5%、「近江鉄道」が 21.6%と続いている。

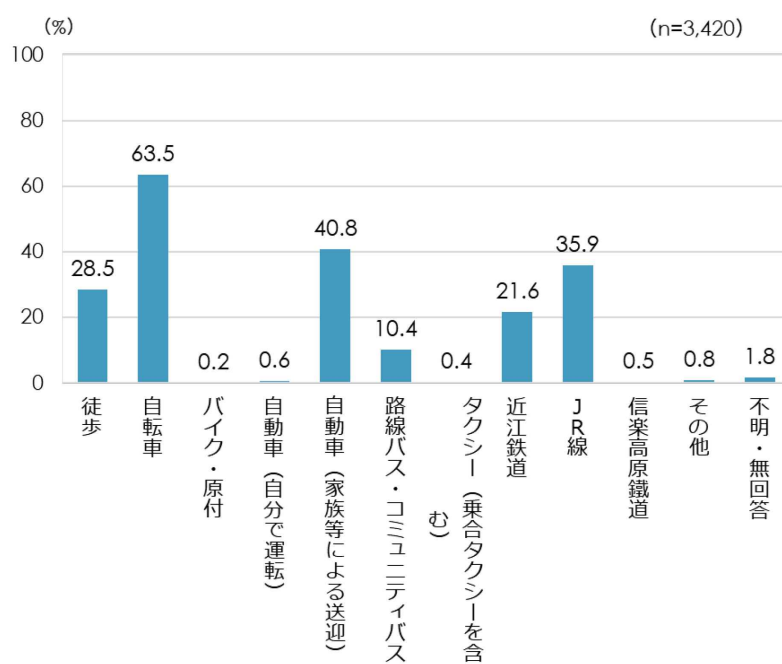


図 7.3.1 通学の交通手段

(2) 通学で鉄道(近江鉄道、JR, 信楽高原鐵道)を利用する学生の乗降駅の組み合わせ

- 通学での鉄道利用者の乗降駅の組み合わせをみると、「近江八幡」・「八日市」、の組み合わせが最も多く、次いで、「近江八幡」・「彦根」、「稲枝」・「近江八幡」、「能登川」・「近江八幡」と続いている。

表 7.3.1 通学で鉄道を利用する学生の乗降駅の組み合わせ(上位 50 位以内)

順位	乗車駅 / 降車駅	件数(割合)
1	近江八幡 / 八日市	61 (3.3%)
2	近江八幡 / 彦根	59 (3.2%)
3	稲枝 / 近江八幡	57 (3.1%)
3	能登川 / 近江八幡	57 (3.1%)
5	八日市 / 近江八幡	53 (2.9%)
6	長浜 / 彦根	52 (2.8%)
7	彦根 / 米原	49 (2.7%)
8	南彦根 / 米原	40 (2.2%)
9	能登川 / 彦根	38 (2.1%)
10	守山 / 近江八幡	37 (2.0%)
11	新八日市 / 近江八幡	36 (2.0%)
12	野洲 / 近江八幡	35 (1.9%)
13	守山 / 彦根	31 (1.7%)
14	稲枝 / 彦根	28 (1.5%)
15	日野 / 水口	24 (1.3%)
16	近江長岡 / 彦根	21 (1.1%)
16	野洲 / 彦根	21 (1.1%)
18	河瀬 / 米原	19 (1.0%)
19	貴生川 / 水口	18 (1.0%)
20	河瀬 / 彦根	16 (0.9%)
20	日野 / 八日市	16 (0.9%)
20	八日市 / 日野	16 (0.9%)
20	八日市 / 彦根	16 (0.9%)
24	愛知川 / 彦根口	15 (0.8%)
24	石山 / 彦根	15 (0.8%)
24	草津 / 彦根	15 (0.8%)
24	南彦根 / 近江八幡	15 (0.8%)
28	稲枝 / 南彦根	14 (0.8%)
28	坂田 / 彦根	14 (0.8%)
28	日野 / 水口城南	14 (0.8%)
28	米原 / 彦根	14 (0.8%)
32	愛知川 / 八日市	13 (0.7%)
32	安土 / 近江八幡	13 (0.7%)
32	近江長岡 / 米原	13 (0.7%)
32	手原 / 貴生川	13 (0.7%)
32	尼子 / 八日市	13 (0.7%)
32	尼子 / 彦根口	13 (0.7%)
32	能登川 / 南彦根	13 (0.7%)
39	稲枝 / 米原	12 (0.7%)
39	河瀬 / 近江八幡	12 (0.7%)
39	高月 / 彦根	12 (0.7%)
39	彦根 / 近江八幡	12 (0.7%)
43	篠原 / 彦根	11 (0.6%)
43	石部 / 貴生川	11 (0.6%)
43	多賀大社前 / 彦根口	11 (0.6%)
43	長浜 / 米原	11 (0.6%)
43	南草津 / 彦根	11 (0.6%)
43	南彦根 / 彦根	11 (0.6%)
43	八日市 / 水口	11 (0.6%)
50	栗東 / 近江八幡	10 (0.5%)
50	甲西 / 貴生川	10 (0.5%)
50	桜川 / 八日市	10 (0.5%)
50	朝日大塚 / 水口城南	10 (0.5%)
50	長谷野 / 日野	10 (0.5%)
50	八日市 / 彦根口	10 (0.5%)
50	彦根 / 彦根口	10 (0.5%)
50	豊郷 / 八日市	10 (0.5%)
50	豊郷 / 彦根口	10 (0.5%)

(3) 通学で近江鉄道を利用すると回答した学生

i) 通学で近江鉄道を利用する学生の居住地

- 近江鉄道を利用して通学している学生は、「東近江市」在住が圧倒的に多い。
- 「近江八幡市」、「日野町」、「彦根市」、「甲賀市」に住んでいる学生も 50 人以上存在している。

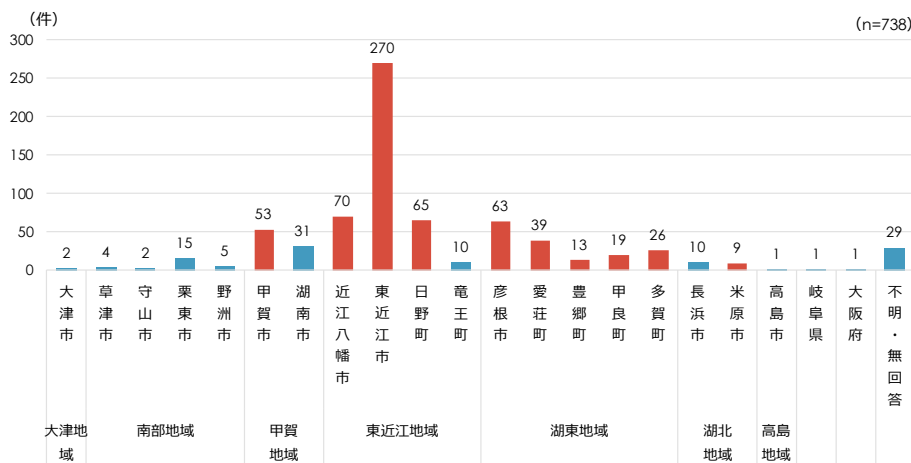


図 7.3.2 通学で近江鉄道を利用する人の居住地

ii) 通学で近江鉄道が使えない場合に利用する交通手段（複数回答）

- 通学の交通手段として近江鉄道が使えない場合、半数以上の 56.8%が「自動車（家族等による送迎）」へ転換することがわかる。
- 次に多いのは「自転車」の 34.1%であるが、「通えなくなる」が 31.7%と比較的多いことも特徴的である。
- 「その他」としては、ほとんどが「徒歩」と回答しており、スクールバスと回答している人もいる。

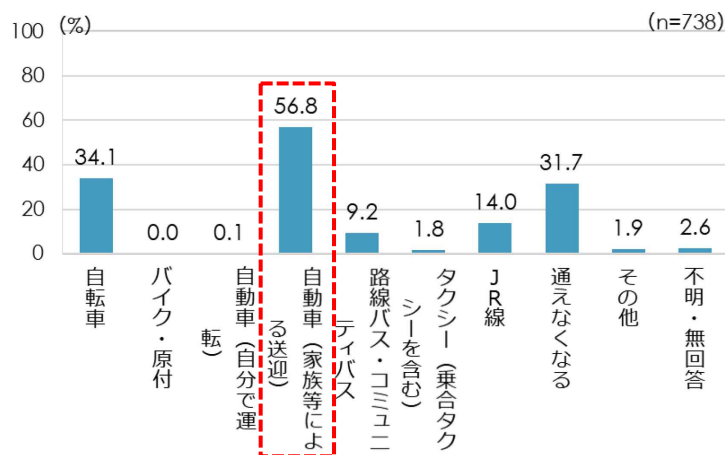


図 7.3.3 通学で近江鉄道が使えない場合の交通手段

iii) 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の居住地

- 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」在住が圧倒的に多い。また、「近江八幡市」、「日野町」、「彦根市」、「愛荘町」に住んでいる学生も10人以上存在している。

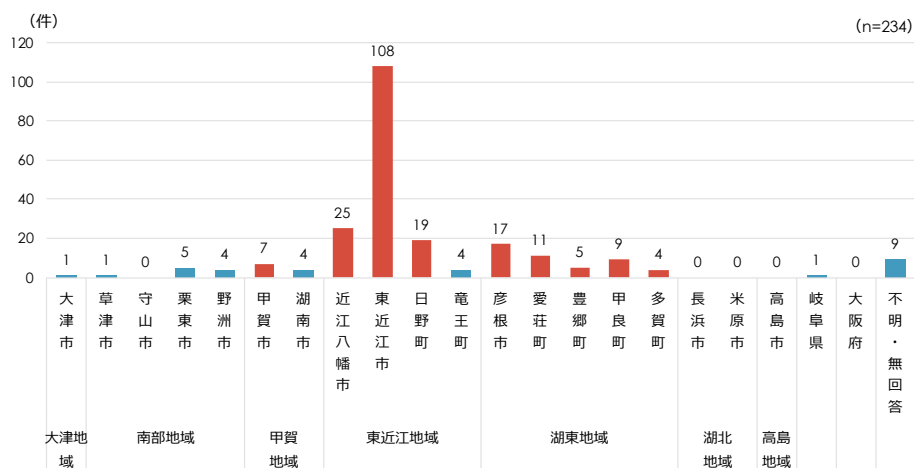


図 7.3.4 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の居住地

iv) 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生がいる学校

- 近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の通学先をみると、「彦根翔西館高校」「八幡高校」「水口高校」「八日市高校」「日野高校」が多い。

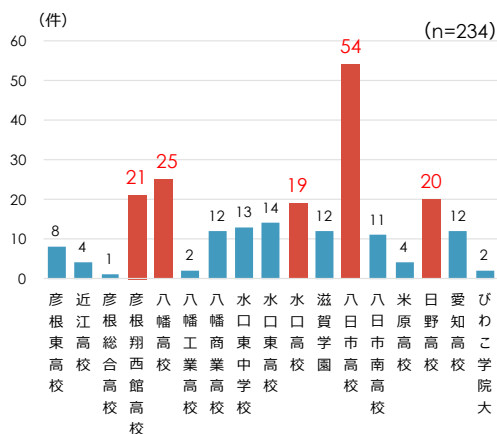


図 7.3.5 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の学校

v) 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の自宅最寄り駅

(通えなくなる学生が多い上位 5 校)

- 近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の自宅最寄り駅は、「八日市」が圧倒的に多い。
- 上記以外の自宅最寄り駅として、「日野」「愛知川」「近江八幡」なども多い。

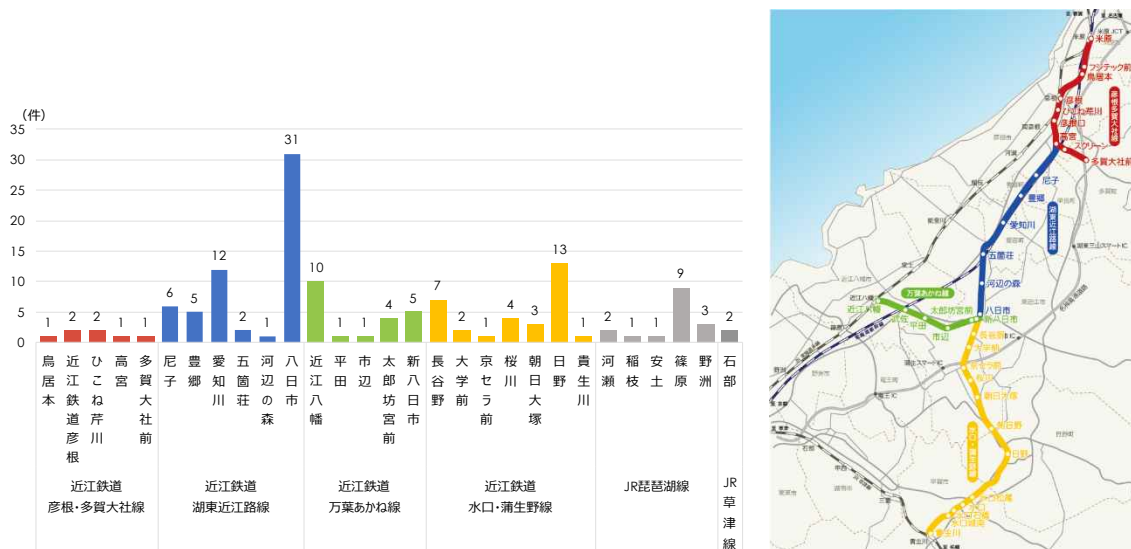


図 7.3.6 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の自宅最寄り駅

(4) 通学で自動車(家族等による送迎)を利用すると回答した学生

i) 自動車で送迎してもらう頻度

- 通学で自動車(家族等による送迎)を利用する学生は、23.9%が「週 5 日以上」と最も多く、次いで「月 2~3 日程度」で 2.0%、「週 1~2 日程度」で 21.6%となっている。

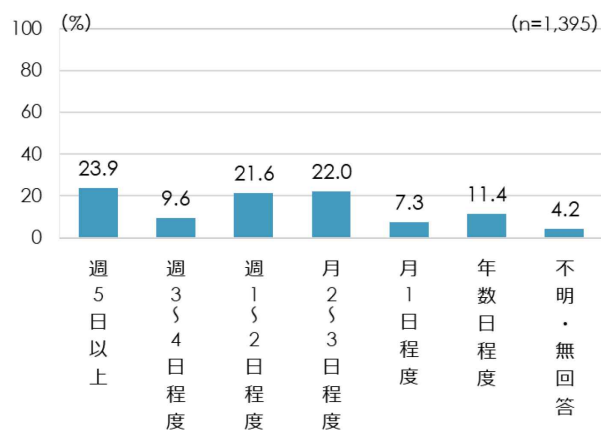


図 7.3.7 自動車で送迎してもらう頻度

ii) 自動車を送迎してくれる人（複数回答）

- i)で自動車（家族等の運転で送迎）を利用すると回答した学生は、69.5%が「母」と回答しており、母への負担が大きいことがわかる。

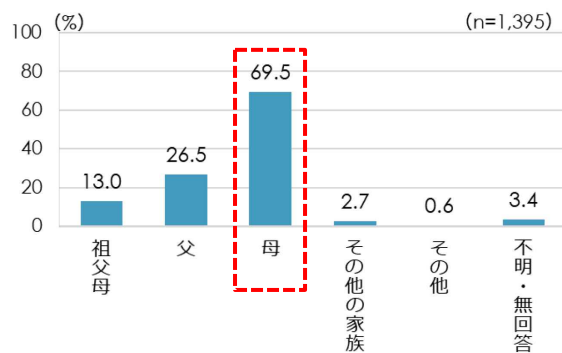


図 7.3.8 自動車を送迎してくれる人

iii) 自動車の代わりに公共交通（鉄道やバス）を利用できるか

- 自動車の代わりに公共交通を利用できる学生は45.6%に及ぶ。

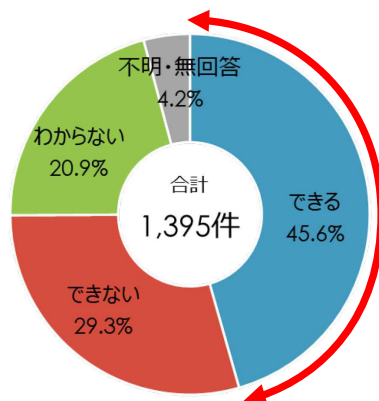


図 7.3.9 公共交通（鉄道やバス）を利用できるか

- iv) できると回答した学生で、公共交通(鉄道やバス)を利用しない理由(複数回答)
- 公共交通を利用しない理由は、「自動車の方が断然早い」が41.7%、「家族が出かけるついで」が33.3%となっている。
 - 「その他」の意見としては、お金がかかるが圧倒的に多く75件あり、悪天候時には利用、駅やバス停が遠い、自転車を利用する等の回答があった。

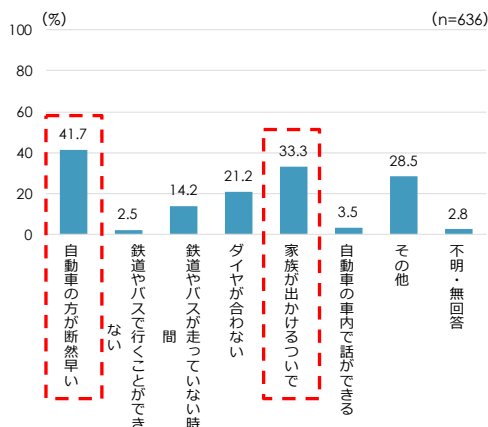


図 7.3.10 公共交通(鉄道やバス)を利用しない理由

(5) 学校別の通学で利用する交通手段(複数回答)

- 通学で利用する交通手段を学校別にみると、ほとんどの学校で「自転車」「自動車(家族等の運転で送迎)」が多いことがわかる。
- 彦根市や近江八幡市、米原市の学校では「JR線」での通学も多い。
- 「近江鉄道」の利用割合の高い学校をみると「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」となっている。

表 7.3.2 学校別の通学で利用する交通手段 ※不明・無回答除く

		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
	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
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
平均		28.5	63.5	0.2	0.6	40.8	10.4	0.4	21.6	35.9	0.5

7.4. 近江鉄道利用者アンケート調査

(1) 調査当日に利用した乗降駅の組み合わせ

- 近江鉄道利用者が利用した乗降駅の組み合わせは、様々な乗降駅に分散しているが、その中でも「八日市」・「近江八幡」、「貴生川」・「水口城南」、「新八日市」・「近江八幡」、「近江八幡」・「八日市」の組み合わせが多い。

表 7.4.1 調査当日に利用した乗降駅の組み合わせ(上位 50 位以内)

順位	乗車駅/降車駅	件数(割合)
1	八日市/近江八幡	16 (4.6%)
1	貴生川/水口城南	16 (4.6%)
3	新八日市/近江八幡	15 (4.3%)
4	近江八幡/八日市	13 (3.8%)
5	近江八幡/武佐	9 (2.6%)
6	日野/貴生川	8 (2.3%)
7	彦根/多賀大社前	7 (2.0%)
8	彦根/八日市	6 (1.7%)
8	彦根/スクリーン	6 (1.7%)
8	八日市/愛知川	6 (1.7%)
11	桜川/八日市	5 (1.4%)
11	八日市/彦根	5 (1.4%)
11	彦根/尼子	5 (1.4%)
11	八日市/水口	5 (1.4%)
11	彦根/高宮	5 (1.4%)
11	彦根/愛知川	5 (1.4%)
17	多賀大社前/彦根	4 (1.2%)
17	近江八幡/愛知川	4 (1.2%)
17	日野/大津	4 (1.2%)
17	高宮/彦根	4 (1.2%)
17	彦根/フジテック前	4 (1.2%)
22	豊郷/彦根	3 (0.9%)
22	尼子/彦根口	3 (0.9%)
22	日野/八日市	3 (0.9%)
22	愛知川/近江八幡	3 (0.9%)
22	日野/彦根	3 (0.9%)
22	近江八幡/大津	3 (0.9%)
22	貴生川/水口	3 (0.9%)
22	米原/多賀大社前	3 (0.9%)
22	貴生川/日野	3 (0.9%)
22	尼子/八日市	3 (0.9%)
22	豊郷/彦根口	3 (0.9%)
22	鳥居本/彦根	3 (0.9%)
34	大学前/水口城南	2 (0.6%)
34	尼子/彦根	2 (0.6%)
34	近江八幡/水口城南	2 (0.6%)
34	草津/水口城南	2 (0.6%)
34	彦根/彦根口	2 (0.6%)
34	愛知川/彦根	2 (0.6%)
34	水口城南/彦根	2 (0.6%)
34	大学前/八日市	2 (0.6%)
34	水口城南/貴生川	2 (0.6%)
34	近江八幡/新八日市	2 (0.6%)
34	日野/近江八幡	2 (0.6%)
34	草津/近江八幡	2 (0.6%)
34	草津/愛知川	2 (0.6%)
34	彦根/鳥居本	2 (0.6%)
34	大学前/日野	2 (0.6%)

(2) 調査当日の出発地

- 調査当日は「自宅」から出発した人が 89.0%となっている。

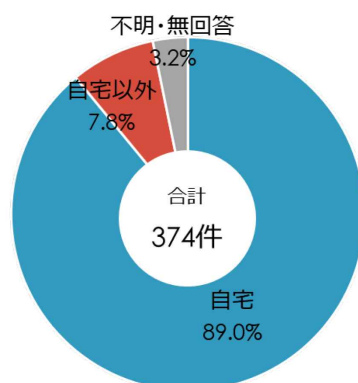


図 7.4.1 調査当日の出発地

(3) 調査当日に利用した券種

- 近江鉄道の利用者は「定期券」利用が 56.9%と最も多く、次いで「切符」が 25.5%、「回数券」が 10.9%と続いている。

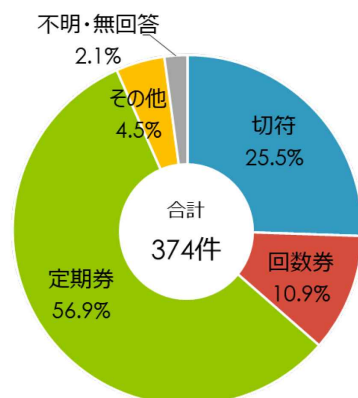


図 7.4.2 調査当日の利用券種

(4) 調査当日の利用方法

- 近江鉄道は「往復」利用する人が多く、85.3%となっている。

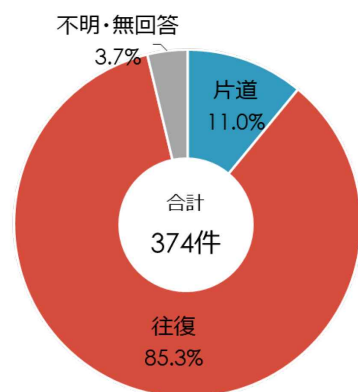


図 7.4.3 調査当日の利用方法

(5) 調査当日の近江鉄道利用の外出目的(複数回答)

- 調査当日で近江鉄道を利用された方は、「通勤」での利用が多く 51.6%となっており、次いで「通学」の 17.9%、「業務・仕事」の 11.2%、「観光・レジャー」の 10.7%となっている。

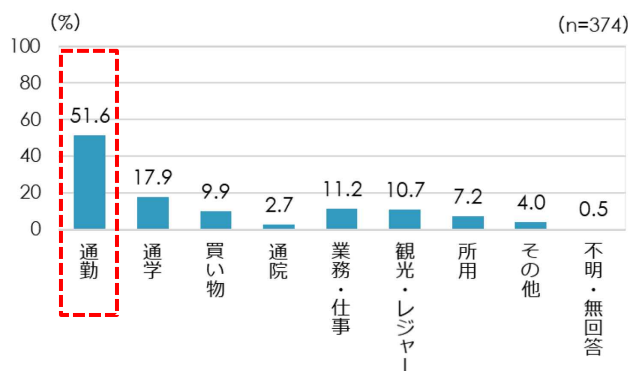


図 7.4.4 調査当日の近江鉄道利用の外出目的

(6) 調査当日の近江鉄道駅までの交通手段(複数回答)

- 近江鉄道駅までの交通手段として利用が多いのは、「徒歩」で 51.3%、「JR線」で 31.3%となっている。
- 「自転車」も 20.9%と比較的多い。「自動車(自分で運転)」「自動車(家族等による送迎)」を合わせると約 20%であり、自動車利用者も一定数存在することがわかる。

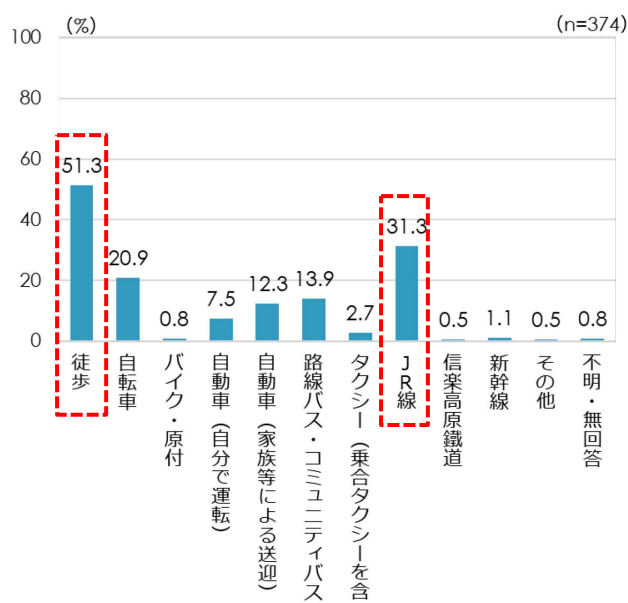


図 7.4.5 調査当日の近江鉄道駅までの交通手段

(7) 近江鉄道が利用できなかった場合の交通手段(複数回答)

- 調査当日に近江鉄道が利用できなかった場合、「自動車(自分で運転)」に26.5%、「自動車(家族等による送迎)」に24.1%、「路線バス・コミュニティバス」に20.3%に転換することがわかる。
- 他の対象者(沿線住民、事業所、学校)と比較して、様々な交通手段に転換することがわかる。

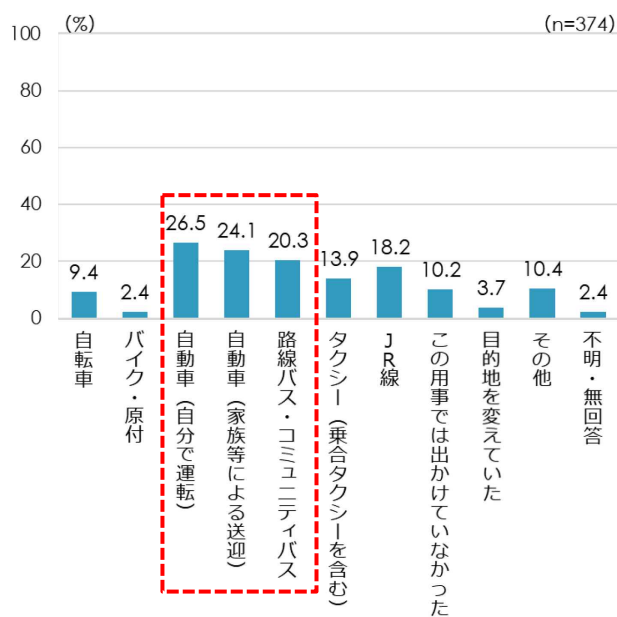


図 7.4.6 近江鉄道が利用できなかった場合の交通手段

8. アンケート調査結果のまとめ

(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%、近江鉄道利用者は約 84%と高い関心度である。

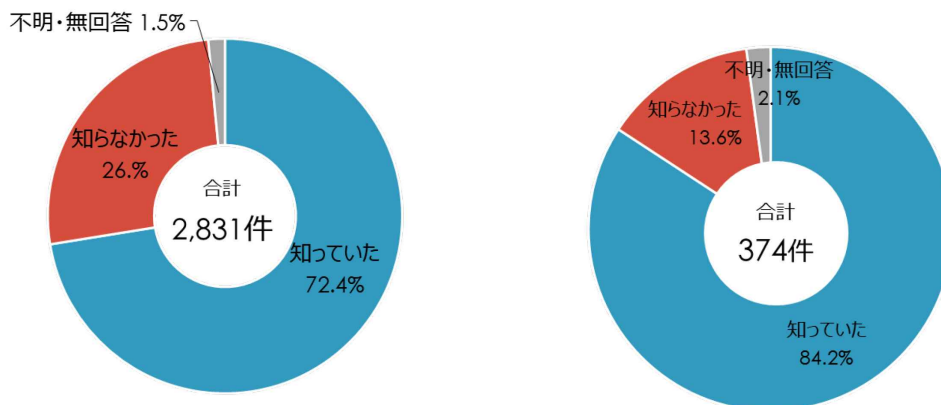


図 7.4.1 近江鉄道存廃問題の認知度(左:沿線住民、右:近江鉄道利用者)【再掲】

(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」で利用しており、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。

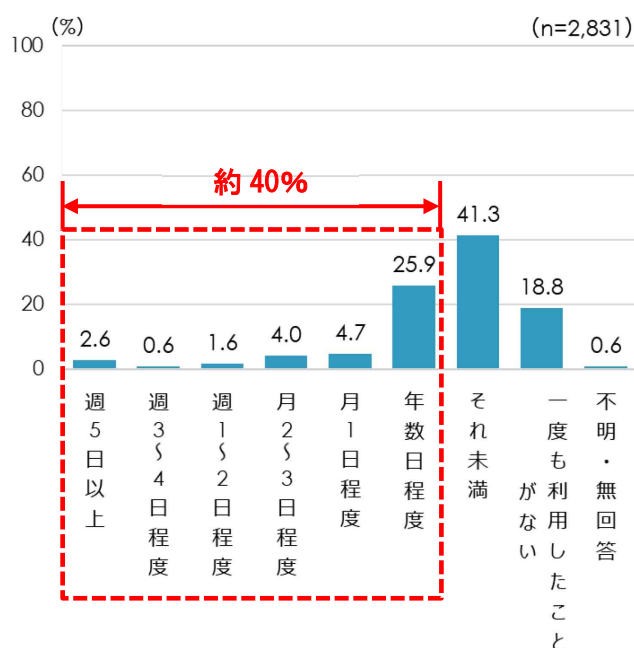


図 7.4.2 近江鉄道の利用頻度(沿線住民)【再掲】

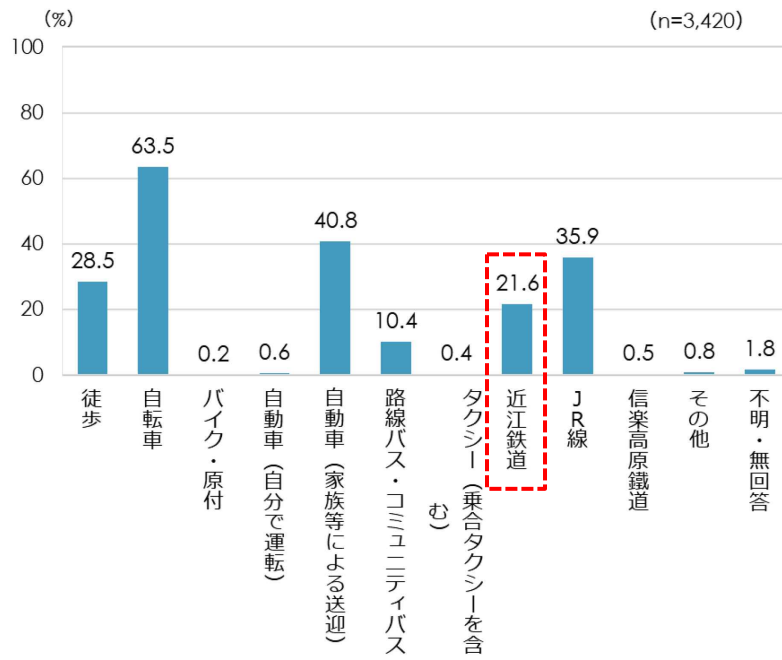


図 7.4.3 通学の交通手段(沿線学校)【再掲】

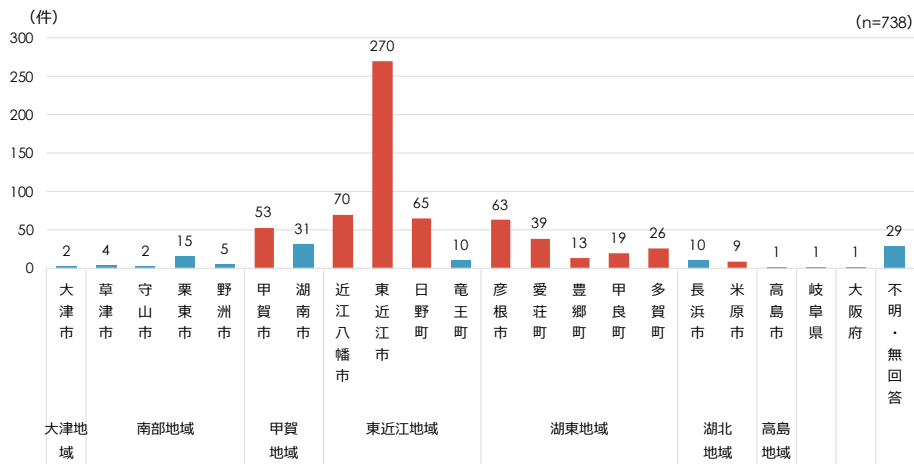


図 7.4.4 通学で近江鉄道を利用する人の居住地(沿線学校)【再掲】

(3) 近江鉄道の利用頻度と市町別の状況

- 「週 1 日以上（多頻度）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（中頻度）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。

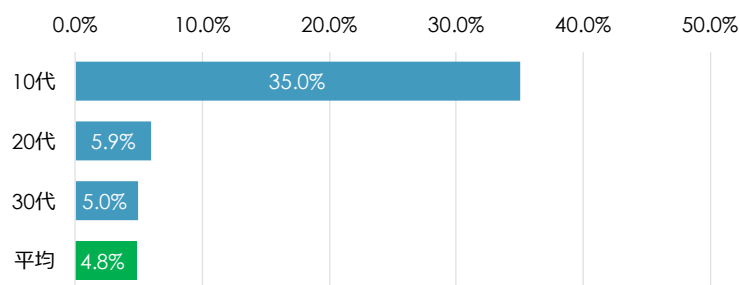


図 7.4.5 年齢階層別の多頻度利用(週 1 日以上)者の割合(沿線住民)【再掲】

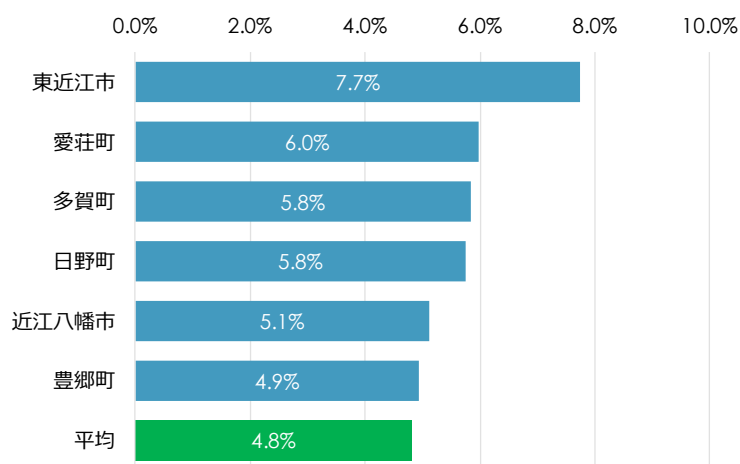


図 7.4.6 市町別の多頻度利用(週 1 日以上)者の割合(沿線住民)【再掲】

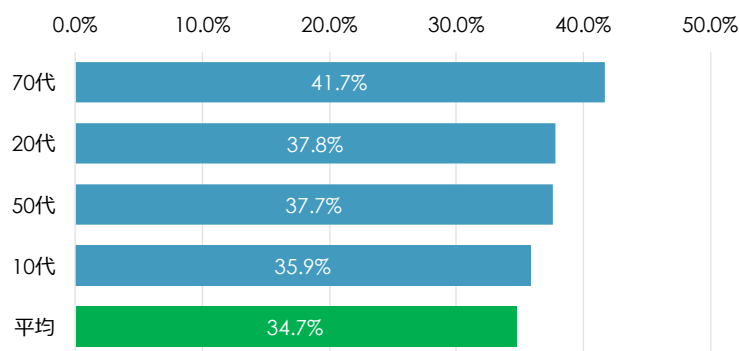


図 7.4.7 年齢階層別の中頻度利用(月数回程度)者の割合(沿線住民)【再掲】

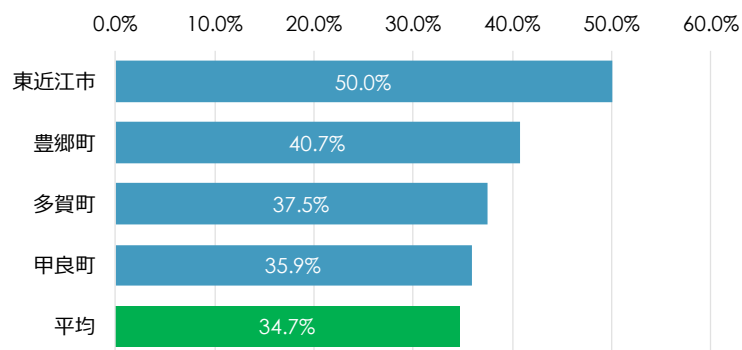


図 7.4.8 市町別の中頻度利用(月数回程度)者の割合(沿線住民)【再掲】

(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。

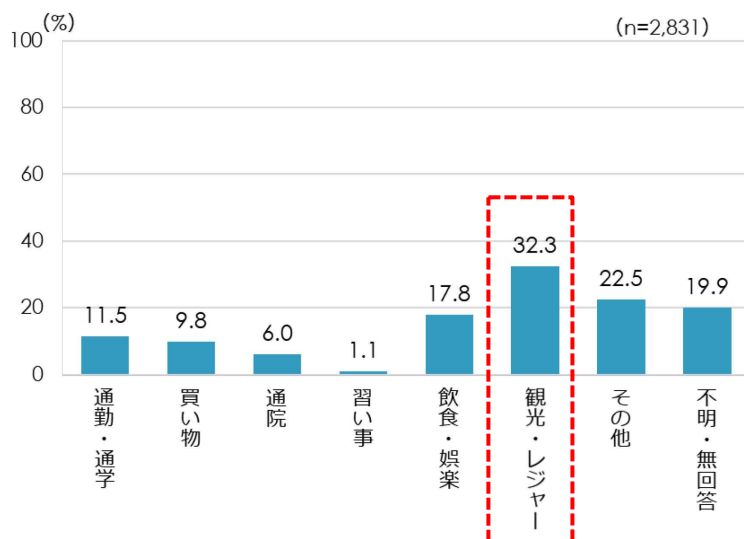


図 7.4.9 近江鉄道利用の外出目的(沿線住民)【再掲】

(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」は約 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。

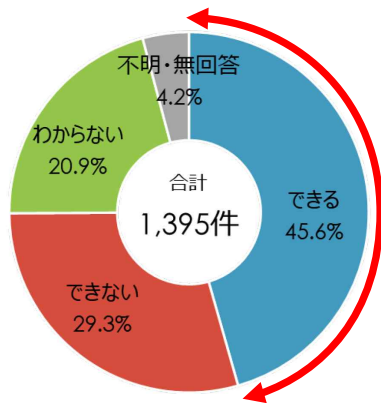


図 7.4.10 自動車による送迎の代わりに公共交通を利用できるか(沿線学校)【再掲】

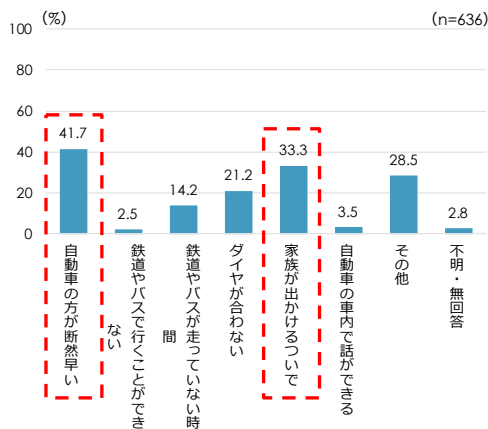


図 7.4.11 公共交通を利用しない理由(沿線学校)【再掲】

(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はなく、草津市、京都府、大阪府など県内外の広範囲にわたる。

表 7.4.1 事業所の所在地別の通勤で利用する交通手段(沿線事業所)【再掲】

	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	61.1	17.8	2.2	2.8	5.6	10.0	1.1	93.3	84.4	0.0
近江八幡市	21.6	15.9	0.0	67.0	4.5	0.0	0.0	25.0	9.1	0.0
甲賀市	55.5	11.8	4.5	43.6	2.7	10.9	0.0	64.5	63.6	6.4
東近江市	17.7	7.0	2.1	77.8	7.2	4.7	1.3	10.6	5.2	0.0
米原市	32.0	8.0	8.0	64.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36.0	0.0
豊郷町	7.8	8.8	2.9	82.4	7.8	2.9	2.0	14.7	4.9	0.0
甲良町	38.1	0.0	0.0	66.7	4.8	0.0	0.0	42.9	19.0	0.0
多賀町・その他	39.4	10.2	1.5	53.3	8.8	5.8	0.7	46.0	20.4	0.0
合計	27.3	9.4	2.2	64.0	6.6	5.3	1.1	28.3	20.5	0.4

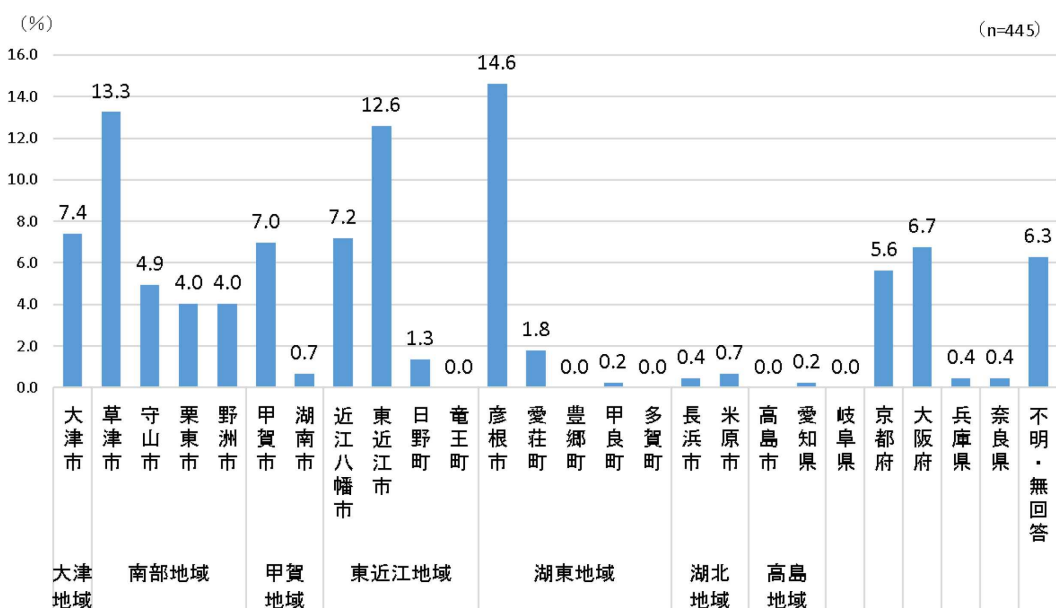


図 7.4.12 通勤で近江鉄道を利用する人の居住地(沿線事業所)【再掲】

(7) 近江鉄道が利用できない場合に利用する交通手段

- どの調査対象者においても、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している。
- 「近江鉄道が使えなくなると通学ができなくなる」学生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。

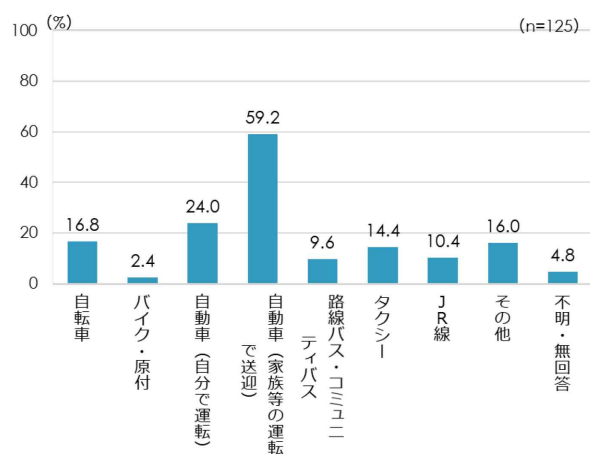


図 7.4.13 通勤・通学で近江鉄道が使えない場合の交通手段(沿線住民)【再掲】

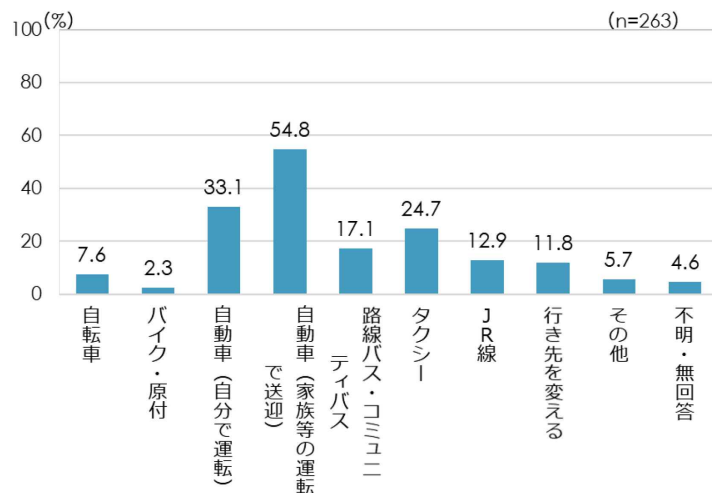


図 7.4.14 通勤・通学以外の外出で近江鉄道が使えない場合の交通手段(沿線住民)【再掲】

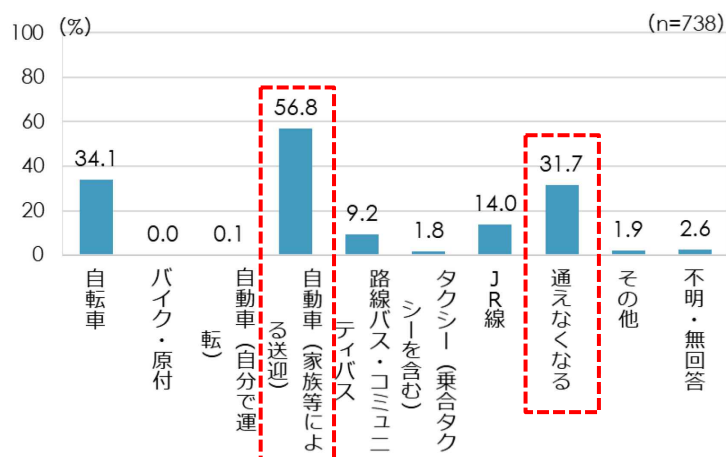


図 7.4.15 通学で近江鉄道が使えない場合の交通手段(沿線学校)【再掲】

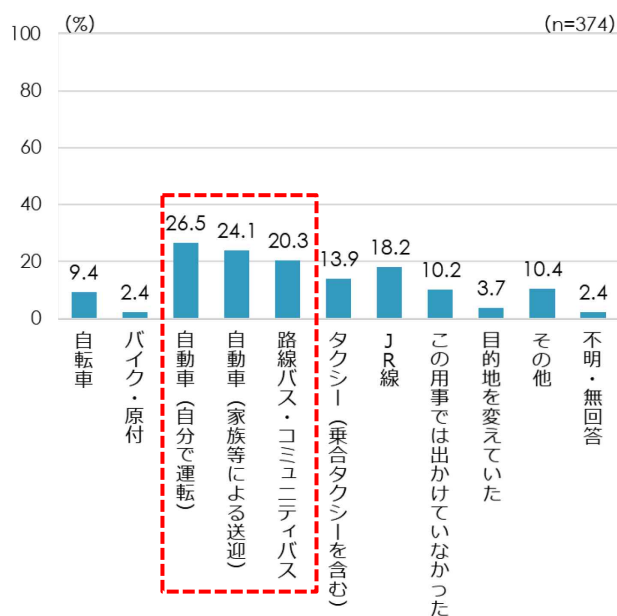


図 7.4.16 近江鉄道が利用できなかった場合の交通手段(近江鉄道利用者)【再掲】

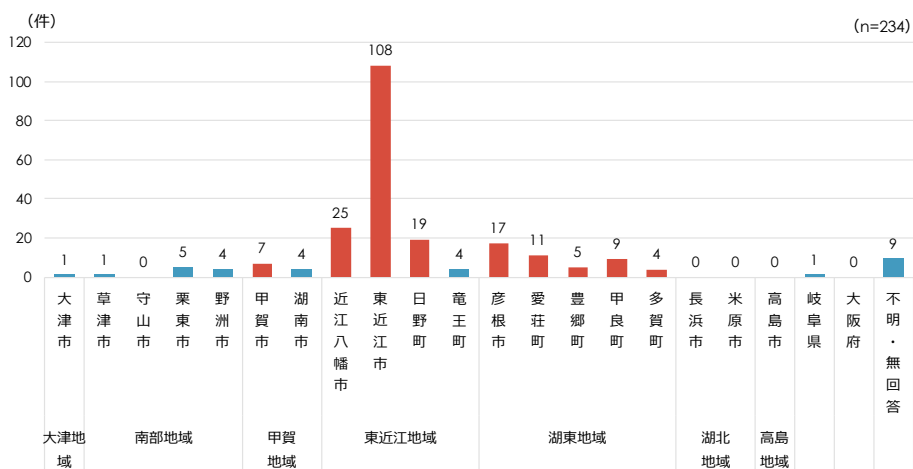


図 7.4.17 通学で近江鉄道が使えない場合に通えなくなる学生の居住地(沿線学校)【再掲】

(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といえる。

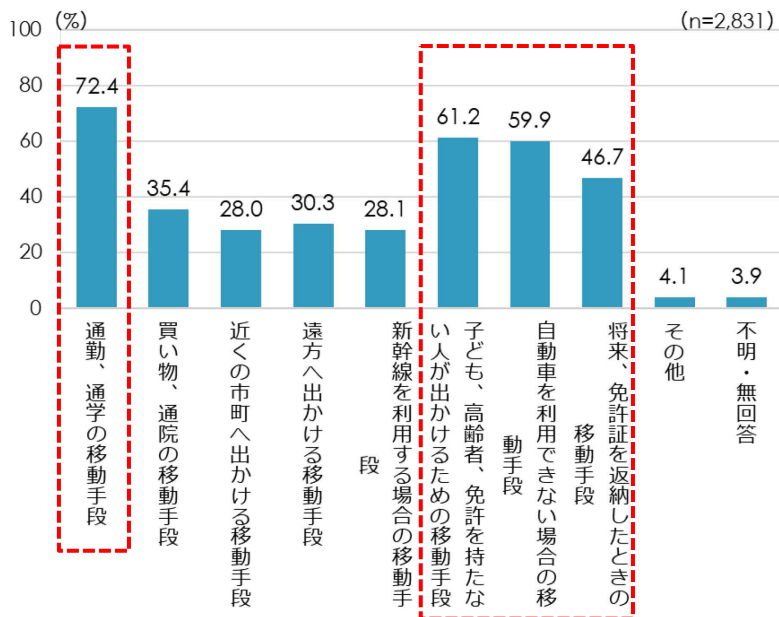


図 7.4.18 近江鉄道の公共交通としての役割(沿線住民)【再掲】

(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されている。
- また、観光地などのにぎわいの創出、まちの中心や地域のシンボルとしての期待も高い。

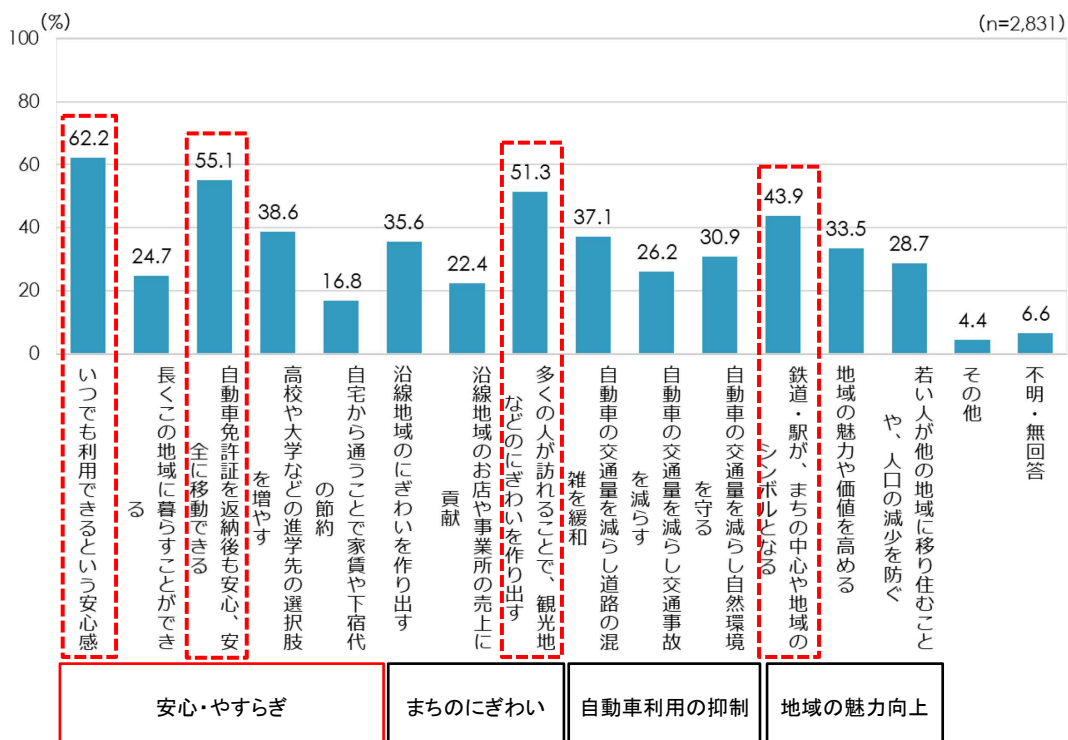


図 7.4.19 将来の近江鉄道への期待(沿線住民)【再掲】

(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。

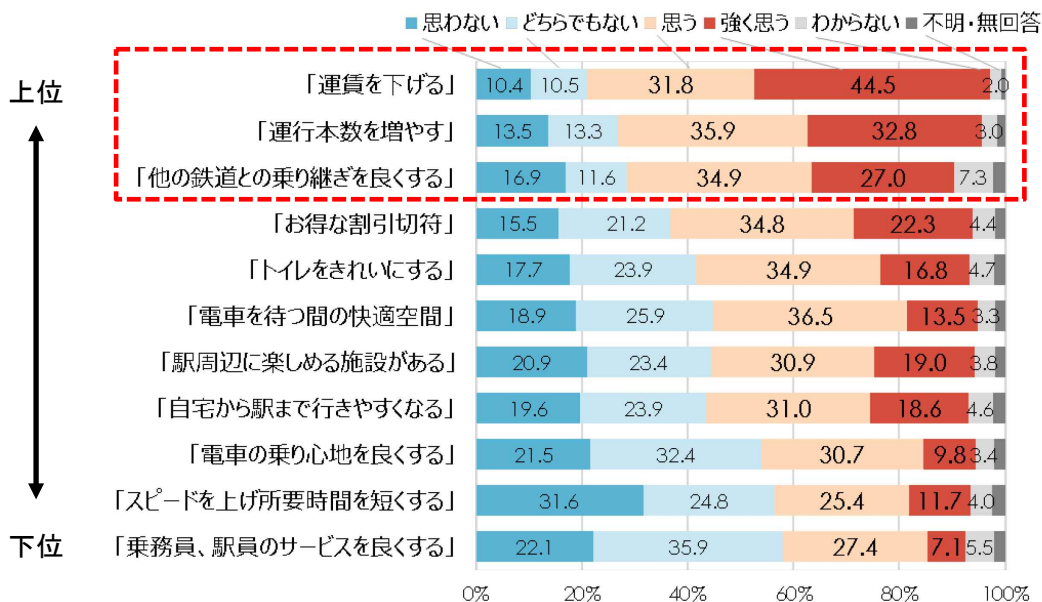


図 7.4.20 近江鉄道利用増となるサービス改善点(沿線事業所)【再掲】

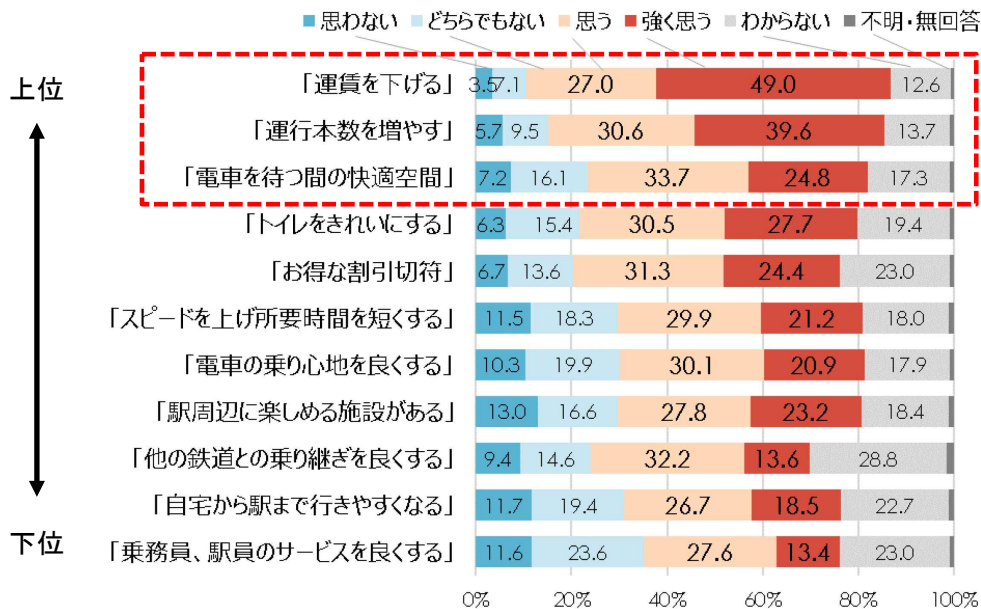


図 7.4.21 近江鉄道利用増となるサービス改善点(沿線学校)【再掲】

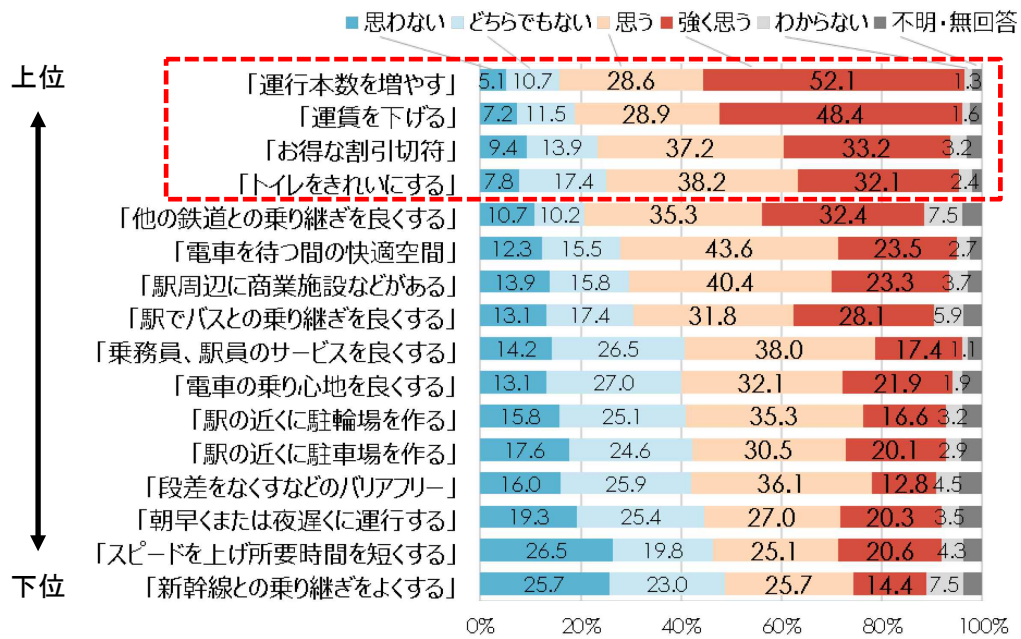


図 7.4.22 近江鉄道利用増となるサービス改善点(近江鉄道利用者)【再掲】

＜参考資料＞

参考資料 1 アンケート調査実施時の配布物

- 沿線住民アンケート調査の依頼文・調査票
- 沿線事業所アンケート調査の依頼文・調査票
- 沿線学校アンケート調査の依頼文・調査票
- 利用者アンケート調査の依頼文・調査票

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

～調査ご協力のお願い～

日頃より、県政・市政・町政にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、近江鉄道線については、沿線人口の減少や自動車中心の生活が定着したことにより、年々利用者が減少し、1994年以降、25年連続で営業赤字が続き、将来にわたって運行を継続することが困難な状況になっています。

そこで、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、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）および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、ぜひあなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

本アンケート調査は、近江鉄道の駅から約2km以内の地域と八日市駅につながるバス路線沿線地域等にお住まいの方で、15歳以上の方（平成31年4月1日時点）から無作為に抽出した7,000名を対象に実施するものです。調査は無記名で行い、結果は統計的に処理いたしますので、個人のお名前や回答内容が外部に漏れることはございません。

ご多忙とは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和2年1月24日

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

会長 滋賀県知事

<回答にあたってのお願い>

1. アンケートは、封筒の宛名のご本人が回答ください。なお、ご本人が記入できない場合は、ご家族の方などがご本人のお考えを聞きながら記入ください。
2. 回答は、あてはまる選択肢の番号に○をつけてください。また、質問後に（ ）の記載がある場合は、その内容に従って○をつけてください。
3. 「その他」など、選択肢に（ ）がついているものを選んだ場合は、（ ）の中にその内容を具体的に記入してください。
4. 回答したアンケートは、同封の返信用封筒に入れて、2月10日（月）までにポストにご投函ください（切手を貼る必要はありません）。
5. アンケート調査はパソコンやスマートフォンからも回答できます。
回答先URL：<https://issr-kyoto.sakura.ne.jp/ohmi/rd.php>
6. なお、本アンケートにかかる業務を一般社団法人システム科学研究所に委託しています。調査の内容などについて、分からないことがありましたら、下記へご連絡ください。



【質問内容に関する問合せ先】一般社団法人 システム科学研究所 (担当: 本田、吉原、古市)

電話 075-221-3022

【調査実施機関】近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

近江鉄道線は、住民の皆さんの通勤や通学、高齢者の通院や買い物を支えるだけでなく、地域の活性化、まちのにぎわいの創出、観光振興など様々な役割を果たしています。

こうしたなか、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、沿線市町および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

将来に向けて地域のニーズに沿った公共交通網を作り上げていくためには、地域の皆さんのご意見が必要です。公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、あなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

問1 近江鉄道線の存続問題についてお尋ねします。

(1) 近江鉄道線の存続に関する話題をニュースや新聞等で知っていましたか。

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

問2 近江鉄道の利用状況についてお尋ねします。

(2) 「近江鉄道」は、ふだんどれくらい利用されますか。

- | | | | |
|----------|------------|------------|-----------------|
| 1. 週5日以上 | 2. 週3～4日程度 | 3. 週1～2日程度 | 4. 月2～3日程度 |
| 5. 月1日程度 | 6. 年数日程度 | 7. それ未満 | 8. 一度も利用したことがない |

(3) 「近江鉄道」をどのような目的で利用されていますか。(あてはまるもの全てに○)

- | | | | |
|----------|------------|-----------|--------|
| 1. 通勤・通学 | 2. 買い物 | 3. 通院 | 4. 習い事 |
| 5. 飲食・娯楽 | 6. 観光・レジャー | 7. その他() | |

(4) 以下のような場面で、「近江鉄道」を利用することはありますか。(あてはまるもの全てに○)

- | | | |
|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| 1. イベント列車(ビア電、ワイン電車など)が運行されるとき | 2. 旅行に出かけるとき | |
| 3. 出張するとき | 4. お酒を飲むとき | 5. 降雪や大雨で自動車が使えないとき |
| 6. 病気やケガをして自動車が使えないとき | 7. 自動車で送迎してもらえないとき | |
| 8. その他() | | |

問3 近江鉄道の公共交通としての役割についてお尋ねします。

(5) 「近江鉄道」はあなたや地域の皆さんの移動手段としてどのような役割を果たしていますか。以下の中からあてはまると思うもの全てに○を付けてください。

- | | |
|----|------------------------------|
| 1. | 通勤や通学のための移動手段 |
| 2. | 買物や通院などの移動手段 |
| 3. | 近くの市町へ出かける場合の移動手段 |
| 4. | 遠方へ出かける場合の移動手段 |
| 5. | 新幹線(米原駅)を利用する場合の移動手段 |
| 6. | 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 |
| 7. | 自動車を利用できない場合の移動手段 |
| 8. | 将来、運転免許証を返納したときの移動手段 |
| 9. | その他() |

問4 将来の近江鉄道に期待することについてお尋ねします。

(6) 将来にわたって近江鉄道がこの地域を運行することによって、あなたの生活やお住いの地域に、どのような効果や役割を期待しますか。以下の中からあてはまると思うもの全てに○を付けてください。

安心、やすらぎ	1. 近江鉄道があることで、いつでも利用できるという安心感 2. 長くこの地域に暮らすことができる 3. 自動車免許を返納後も安心、安全に移動できる 4. 高校や大学などの進学先の選択肢を増やす 5. 自宅から通うことができるため、家賃や下宿代などの費用がかからない
まちのにぎわい	6. 沿線地域のにぎわいを作り出す 7. 沿線地域のお店や事業所の売上に貢献する 8. 様々な地域から多くの人を訪れることで、観光地などのにぎわいを作り出す
自動車利用の抑制	9. 自動車の交通量を減らして、道路の混雑を緩和する 10. 自動車の交通量を減らして、交通事故を減らす 11. 自動車の交通量を減らして、自然環境を守る
地域の魅力向上	12. 鉄道・駅が、まちの中心や地域のシンボルとなる 13. 地域の魅力や価値を高める 14. 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	

(7) 近江鉄道をもっと利用したくなるようなサービスやアイデアがあればご自由にお書きください。

問5 皆様の日常の行動についてお尋ねします。

(8) 日頃、通勤・通学されていますか。

1. している ⇒ <A:通勤・通学> へ	2. していない ⇒ 裏面の <B:通勤・通学以外> へ
------------------------------------	---

<A:通勤・通学>

(9) 通勤・通学先はどこですか。市町名と町丁字または学校名をお答えください。

市町名 [] 町丁字名 []

または(通学の場合)

学校名 []

(10) 通勤・通学先へは、どの交通手段を利用しますか。(利用するもの全てに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車(家族等による送迎)	6. 路線バス・コミュニティバス
7. タクシー(乗合タクシーを含む)	8. 近江鉄道	9. JR線
10. 信楽高原鐵道	11. その他()	

(11) (10)で「4.自動車(自分で運転)」、「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、何らかの事情で自動車が使えないとき、代わりにどの交通手段を利用しますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 路線バス・コミュニティバス	5. タクシー(乗合タクシーを含む)	6. 近江鉄道
7. JR線	8. 信楽高原鐵道	9. その他()

(12) (10)で「8.近江鉄道」、「9. JR線」、「10. 信楽高原鐵道」を利用するとお答えの方、乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅 [] 駅 降車駅 [] 駅

(13) (10)で「8.近江鉄道」とお答えの方、何らかの事情で近江鉄道を使えないとき、どのように通勤・通学をしますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 自転車で行く	2. バイク・原付で行く
3. 自分で自動車を運転して行く	4. 家族等に自動車で送迎してもらう
5. 路線バス・コミュニティバスで行く	6. タクシーで行く
7. JR線で行く	8. その他()

(14) (13)で「4.家族等に自動車で送迎してもらう」とお答えの方、誰に送迎してもらうことになると思いますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 祖父母	2. 父	3. 母	4. 子	5. 子の配偶者	6. 兄弟姉妹
7. 孫	8. 伯叔父母	9. 友人・知人	10. その他()		

問6へお進みください

<B:通勤・通学以外>

(15) 日頃の生活で、よく行く場所(あるいは先月1か月間でよく行った場所)はどこですか。代表的な場所を一つ挙げて、その場所の市町名と施設名(お店や病院などの名前)をお書きください。また、そこへ行く目的も下の選択肢から一つ選んでお答えください。

よく行く場所 市町名 []、施設名 []、目的 []

<目的の選択肢>

- | | | |
|-----------|---------------------|----------|
| 1. 買い物 | 2. 通院 | 3. 趣味・娯楽 |
| 4. その他() | 5. 外出しない ⇒ 次ページの問6へ | |

(16) (15)の「よく行く場所」へは、どれくらい行きますか。

- | | | | |
|----------|------------|------------|------------|
| 1. 週5日以上 | 2. 週3～4日程度 | 3. 週1～2日程度 | 4. 月2～3日程度 |
| 5. 月1日程度 | 6. 年数日程度 | 7. その他() | |

(17) (15)の「よく行く場所」へは、どの交通手段を利用しますか。(あてはまるもの全てに○)

- | | | |
|--------------------|------------------|------------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バイク・原付 |
| 4. 自動車(自分で運転) | 5. 自動車(家族等による送迎) | 6. 路線バス・コミュニティバス |
| 7. タクシー(乗合タクシーを含む) | 8. 近江鉄道 | 9. JR線 |
| 10. 信楽高原鐵道 | 11. その他() | |

(18) (15)の「よく行く場所」へ(17)の交通手段を利用して、どのくらいの時間がかかりますか。

およそ [] 時間 [] 分くらい

(19) (17)で「4.自動車(自分で運転)」、「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、何らかの事情で自動車が使えないとき、代わりにどの交通手段を利用しますか。(あてはまるもの全てに○)

- | | | |
|------------------|--------------------|-------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バイク・原付 |
| 4. 路線バス・コミュニティバス | 5. タクシー(乗合タクシーを含む) | 6. 近江鉄道 |
| 7. JR線 | 8. 信楽高原鐵道 | 9. 外出をとりやめる |
| 10. 行き先を変える | 11. その他() | |

(20) (17)で「8.近江鉄道」、「9. JR線」、「10. 信楽高原鐵道」を利用するとお答えの方、乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅 [] 駅 降車駅 [] 駅

(21) (17)で「8.近江鉄道」とお答えの方、何らかの事情で近江鉄道を使えないとき、どのようにして(15)の「よく行く場所」へ行きますか。(あてはまるもの全てに○)

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1. 自転車で行く | 2. バイク・原付で行く |
| 3. 自分で自動車を運転して行く | 4. 家族等に自動車を送迎してもらう |
| 5. 路線バス・コミュニティバスで行く | 6. タクシーで行く |
| 7. JR線で行く | 8. 行き先を変える |
| 9. その他() | |

(22) (21)で「4.家族等に自動車で送迎してもらう」とお答えの方、誰に送迎してもらうことになると思いますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 祖父母	2. 父	3. 母	4. 子	5. 子の配偶者	6. 兄弟姉妹
7. 孫	8. 伯叔父母	9. 友人・知人	10. その他()		

問6 最後に、あなたご自身についてお尋ねします。

(23) 年齢

1. 10代(15~19才)	2. 20代	3. 30代	4. 40代
5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80歳以上

(24) 性別

1. 男性	2. 女性
-------	-------

(25) 職業

1. 会社員・公務員(パート含む)	2. 自営業(農、林、漁業含む)	3. 中学生
4. 高校生	5. 大学生・専門学校生	6. 専業主夫・主婦
7. 無職	8. その他()	

(26) お住まいの市町

1. 彦根市	2. 近江八幡市	3. 甲賀市	4. 東近江市
5. 米原市	6. 日野町	7. 愛荘町	8. 豊郷町
9. 甲良町	10. 多賀町	11. その他()	

(27) お住まいの郵便番号(※おおよそのお住いの地域を知るための設問です)

□ □ □ - □ □ □ □

(28) 移動手段の状況

○ 自動車の運転免許

1. ある	2. ない	3. 返納した
-------	-------	---------

○ 自動車の運転

1. できる	2. できるが不安	3. できない
--------	-----------	---------

○ ご家庭にある交通手段

1. 自動車()台	2. バイク・原付	3. 自転車	4. どれも持っていない
------------	-----------	--------	--------------

○ 最寄りの鉄道駅 駅名 []

○ 最寄りのバス停(あれば) バス停名 []

質問は以上です。ご協力どうもありがとうございました。

調査票の提出期限は2月10日(月)です。

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

～調査ご協力のお願い～

日頃より、県政・市政・町政にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、近江鉄道線については、沿線人口の減少や自動車中心の生活が定着したことにより、年々利用者が減少し、1994年以降、25年連続で営業赤字が続き、将来にわたって運行を継続することが困難な状況になっています。

そこで、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、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）および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、ぜひあなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

本アンケート調査は、近江鉄道の駅周辺の事業所にお勤めの方を対象に実施するものです。

調査は無記名で行い、結果は統計的に処理いたしますので、個人のお名前や回答内容が外部に漏れることはございません。

ご多忙とは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和2年1月29日

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

会長 滋賀県知事



<回答にあたってのお願い>

1. アンケート調査票を受け取ったご本人が回答ください。
2. 回答は、あてはまる選択肢の番号に○をつけてください。また、質問後に（ ）の記載がある場合は、その内容に従って○をつけてください。
3. 「その他」など、選択肢に（ ）がついているものを選んだ場合は、（ ）の中にその内容を具体的に記入してください。
4. 回答したアンケートは、お渡しした封筒に入れて、2月14日（金）までに事業所からの指示に従って提出してください。
5. なお、本アンケートにかかる業務を一般社団法人システム科学研究所に委託しています。調査の内容などについて、分からないことがありましたら、そちらへご連絡ください。

【質問内容に関する問合せ先】一般社団法人 システム科学研究所 (担当: ほんだ よしはら ふるいち 本田、吉原、古市)

電話 075-221-3022

【調査実施機関】近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

近江鉄道線は、住民の皆さんの通勤や通学、高齢者の通院や買い物を支えるだけでなく、地域の活性化、まちのにぎわいの創出、観光振興など様々な役割を果たしています。

こうしたなか、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、沿線市町および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

将来に向けて地域のニーズに沿った公共交通網を作り上げていくためには、地域の皆さんのご意見が必要です。公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、あなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

問1 近江鉄道線の存続問題についてお尋ねします。

(1) 近江鉄道線の存続に関する話題をニュースや新聞等で知っていましたか。

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

問2 近江鉄道の利用状況等についてお尋ねします。

(2) 「近江鉄道」は、どれくらい利用されますか。

- | | | | |
|----------|------------|------------|-----------------|
| 1. 週5日以上 | 2. 週3～4日程度 | 3. 週1～2日程度 | 4. 月2～3日程度 |
| 5. 月1日程度 | 6. 年に数日程度 | 7. それ未満 | 8. 一度も利用したことがない |

(3) 以下の点が改善された場合に、あなた自身は通勤や業務などで「近江鉄道」をもっと利用すると思いますか。お考えの近い番号に○をつけてください。

	思わない	どちらでもない	思う	強く思う	わからない
JR や信楽高原鐵道、バスとの乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
スピードを早くして、所要時間を短くする	1	2	3	4	5
運行する本数を増やす	1	2	3	4	5
運賃や定期券代を安くする	1	2	3	4	5
お得な割引切符がある	1	2	3	4	5
駅周辺に楽しめたり、時間をつぶせる場所がある	1	2	3	4	5
自宅から駅まで行きやすくなる	1	2	3	4	5
電車を待つための、ベンチ、待合室などを快適にする	1	2	3	4	5
トイレをきれいにする	1	2	3	4	5
電車の乗り心地を良くする	1	2	3	4	5
乗務員や駅員の対応やサービスを良くする	1	2	3	4	5

(4) (3)の項目で「強く思う」「思う」とお答えの項目についての具体的な内容や、その他にも近江鉄道をもっと利用したくなるようなサービスやアイデアがあればご自由にお書きください。

--

問3 皆様の通勤についてお尋ねします。

(5) 普段、どの交通手段で通勤していますか。(駅までの交通手段も含め、利用するもの全てに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車(家族等による送迎)	6. 路線バス・コミュニティバス
7. タクシー(乗合タクシーを含む)	8. 近江鉄道	9. JR線
10. 信楽高原鐵道	11. その他()	

(6) (5)で「4.自動車(自分で運転)」、「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、何らかの事情で自動車が使えないとき、代わりにどの交通手段を利用しますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 路線バス・コミュニティバス	5. タクシー(乗合タクシーを含む)	6. 近江鉄道
7. JR線	8. 信楽高原鐵道	9. その他()

(7) (5)で「8.近江鉄道」、「9. JR線」、「10. 信楽高原鐵道」を利用するとお答えの方、乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅 [] 駅 降車駅 [] 駅

(8) (5)で「8.近江鉄道」とお答えの方、何らかの事情で近江鉄道を利用できない場合、どのように通勤をしますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 自転車で行く	2. バイク・原付で行く
3. 自分で自動車を運転して行く	4. 家族等に自動車で送迎してもらう
5. 路線バス・コミュニティバスで行く	6. タクシーで行く
7. JR線で行く	8. 居住地を変更する(転居する、下宿する)
9. その他()	

(9) (8)で「4.家族等に自動車で送迎してもらう」とお答えの方、誰に送迎してもらうことになると思いますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 祖父母	2. 父	3. 母	4. 子	5. 子の配偶者	6. 兄弟姉妹
7. 孫	8. 伯叔父母	9. 友人・知人	10. その他()		

問4 最後に、あなたご自身についてお尋ねします。

(10) 年齢

1. 10代	2. 20代	3. 30代	4. 40代
5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80歳以上

(11) 性別

1. 男性	2. 女性
-------	-------

(12) お住まいの郵便番号(※おおよそのお住いの地域を知るための設問です)

□	□	□	—	□	□	□	□
---	---	---	---	---	---	---	---

(13) 移動手段の状況

自動車の運転免許

1. ある	2. ない	3. 返納した
-------	-------	---------

自動車の運転

1. できる	2. できるが不安	3. できない
--------	-----------	---------

ご家庭にある交通手段

1. 自動車()台	2. バイク・原付	3. 自転車	4. どれも持っていない
------------	-----------	--------	--------------

ご自宅の最寄り駅

駅名 []

ご自宅の最寄り駅までの所要時間

1. 徒歩で およそ()分
2. 自転車で およそ()分
3. 自動車で およそ()分
4. バスで およそ()分
※いずれかに○を付けてお答えください。

質問は以上です。ご協力どうもありがとうございました。

調査票の提出期限は2月14日(金)です。

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

近江鉄道線は、住民の皆さんの通勤や通学、高齢者の通院や買い物を支えるだけでなく、地域の活性化、まちのにぎわいの創出、観光振興など様々な役割を果たしています。

こうしたなか、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、沿線市町および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、あなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

問1 近江鉄道線の存続問題についてお尋ねします。

(1) 近江鉄道線の存続に関する話題をニュースや新聞等で知っていましたか。

1. 知っていた	2. 知らなかった
----------	-----------

問2 近江鉄道の利用状況等についてお尋ねします。

(2) 「近江鉄道」は、どれくらい利用されますか。

1. 週5日以上	2. 週3～4日程度	3. 週1～2日程度	4. 月2～3日程度
5. 月1日程度	6. 年に数日程度	7. それ未満	8. 一度も利用したことがない

(3) 「近江鉄道」で以下の点を改善した場合、もっと利用すると思いますか。お考えの近い番号に○をつけてください。

	思わない	どちらでもない	思う	強く思う	わからない
JR や信楽高原鐵道、バスとの乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
スピードを早くして、所要時間を短くする	1	2	3	4	5
運行する本数を増やす	1	2	3	4	5
運賃や定期券代を安くする	1	2	3	4	5
お得な割引切符がある	1	2	3	4	5
駅周辺に楽しめたり、時間をつぶせる場所がある	1	2	3	4	5
自宅から駅まで行きやすくなる	1	2	3	4	5
電車を待つための、ベンチ、待合室などを快適にする	1	2	3	4	5
トイレをきれいにする	1	2	3	4	5
電車の乗り心地を良くする	1	2	3	4	5
乗務員や駅員の対応やサービスを良くする	1	2	3	4	5

(4) (3)の項目で「強く思う」「思う」とお答えの項目についての具体的な内容や、その他にも近江鉄道をもっと利用したくなるようなサービスやアイデアがあればご自由にお書きください。

裏面に続きます⇒

問3 皆様の通学についてお尋ねします。

(5) 普段、どの交通手段で通学していますか。(駅までの交通手段、また天候や登下校の時間帯によっては利用する手段も含め、あてはまるもの全てに○。)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車(家族等による送迎)	6. 路線バス・コミュニティバス
7. タクシー(乗合タクシーを含む)	8. 近江鉄道	9. JR線
10. 信楽高原鐵道	11. その他()	

(6) (5)で「8.近江鉄道」、「9. JR線」、「10. 信楽高原鐵道」を利用するとお答えの方、乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅 [] 駅 降車駅 [] 駅

(7) (5)で「8.近江鉄道」とお答えの方、何らかの事情で近江鉄道を使えない場合、どのように通学をしますか。(あてはまるもの全てに○)

1. 自転車で行く	2. バイク・原付で行く	3. 自分で自動車を運転して行く
4. 家族等に自動車で送迎してもらう	5. 路線バス・コミュニティバスで行く	6. タクシーで行く
7. JR線で行く	8. 通えなくなる	9. その他()

(8) (5)で「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、送迎してもらうことはどれくらいありますか。

1. 週5日以上	2. 週3～4日程度	3. 週1～2日程度	4. 月2～3日程度
5. 月1日程度	6. 年数日程度		

(9) (5)で「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、誰に送迎してもらうことが多いですか。

1. 祖父母	2. 父	3. 母	4. その他の家族	5. その他()
--------	------	------	-----------	-----------

(10) (5)で「5.自動車(家族等による送迎)」とお答えの方、自動車の代わりに公共交通(鉄道やバス)で行くことはできますか。

1. できる	2. できない	3. わからない
--------	---------	----------

(11) (10)で「1.できる」とお答えの方、公共交通(鉄道やバス)を使わないのはなぜですか。(あてはまるもの全てに○)

1. 自動車の方が断然早いから	2. 鉄道やバスで行くことができないから
3. 鉄道やバスが走っていない時間帯だから	4. 鉄道やバスのダイヤと時間が合わないから
5. 家族が出かけるついでに送ってもらうから	6. 自動車の車内で話ができるから
7. その他()	

問4 最後に、あなたご自身についてお尋ねします。

(12) 性別 1. 男性 2. 女性

(13) お住まいの郵便番号(※おおよそのお住いの地域を知るための設問です)

□ □ □ - □ □ □ □

(14) 移動手段の状況

○ 自動車の運転免許 1. ある 2. ない

○ ご家庭にある交通手段 1. 自動車()台 2. バイク・原付 3. 自転車 4. どれも持っていない

○ ご自宅の最寄り駅 駅名 []

○ ご自宅の最寄り駅までの所要時間 1. 徒歩で およそ()分 2. 自転車でおよそ()分
3. 自動車でおよそ()分 4. バスで およそ()分
※いずれかに○を付けてお答えください。

質問は以上です。ご協力どうもありがとうございました。

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

近江鉄道線は、住民の皆さんの通勤や通学、高齢者の通院や買い物を支えるだけでなく、地域の活性化、まちなぎわいの創出、観光振興など様々な役割を果たしています。

こうしたなか、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、沿線市町および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

公共交通は皆さんの生活だけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、あなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

問1 近江鉄道線の存続問題についてお尋ねします。

(1) 近江鉄道線の存続に関する話題をニュースや新聞等で知っていましたか。

1. 知っていた	2. 知らなかった
----------	-----------

問2 近江鉄道の利用状況等についてお尋ねします。

(2) 「近江鉄道」は、どれくらい利用されますか。

1. 週5日以上	2. 週3～4日程度	3. 週1～2日程度	4. 月2～3日程度
5. 月1日程度	6. 年に数日程度	7. それ未満	8. 一度も利用したことがない

(3) 「近江鉄道」で以下の点を改善した場合、もっと利用すると思いますか。お考えの近い番号に○をつけてください。

	思わない	どちらでもない	思う	強く思う	わからない
JR や信楽高原鐵道、バスとの乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
スピードを早くして、所要時間を短くする	1	2	3	4	5
運行する本数を増やす	1	2	3	4	5
運賃や定期券代を安くする	1	2	3	4	5
お得な割引切符がある	1	2	3	4	5
駅周辺に楽しめたり、時間をつぶせる場所がある	1	2	3	4	5
自宅から駅まで行きやすくなる	1	2	3	4	5
電車を待つための、ベンチ、待合室などを快適にする	1	2	3	4	5
トイレをきれいにする	1	2	3	4	5
電車の乗り心地を良くする	1	2	3	4	5
乗務員や駅員の対応やサービスを良くする	1	2	3	4	5

(4) (3)の項目で「強く思う」「思う」とお答えの項目についての具体的な内容や、その他にも近江鉄道をもっと利用したくなるようなサービスやアイデアがあればご自由にお書きください。

裏面に続きます⇒

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

～調査ご協力のお願い～

日頃より、県政・市政・町政にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、近江鉄道線については、沿線人口の減少や自動車中心の生活が定着したことにより、年々利用者が減少し、1994年以降、25年連続で営業赤字が続き、将来にわたって運行を継続することが困難な状況になっています。

そこで、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、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）および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

公共交通は利用者である皆さんと目的地をつなぐ移動手段であるだけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、ぜひあなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

ご多忙とは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和2年1月29日

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

会長 滋賀県知事



<回答にあたってのお願い>

1. アンケート調査票を受け取ったご本人が回答ください。
2. 回答は、あてはまる選択肢の番号に○をつけてください。また、質問後に（ ）の記載がある場合は、その内容に従って○をつけてください。
3. 「その他」など、選択肢に（ ）がついているものを選んだ場合は、（ ）の中にその内容を具体的に記入してください。
4. 回答したアンケートは、同封の返信用封筒に入れて、2月21日（金）までにポストにご投函ください（切手を貼る必要はありません）。
5. アンケート調査はパソコンやスマートフォンからも回答できます。
回答先URL：<https://issr-kyoto.sakura.ne.jp/ohmi/us.php>
6. なお、本アンケートにかかる業務を一般社団法人システム科学研究所に委託しています。
調査の内容などについて、分からないことがありましたら、下記へご連絡ください。



【質問内容に関する問合せ先】一般社団法人 システム科学研究所 (担当: 本田、吉原、古市)

電話 075-221-3022

【調査実施機関】近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

近江鉄道沿線地域の公共交通に関するアンケート調査

近江鉄道線は、住民の皆さんの通勤や通学、高齢者の通院や買い物を支えるだけでなく、地域の活性化、まちのにぎわいの創出、観光振興など様々な役割を果たしています。

こうしたなか、将来にわたって近江鉄道線が維持・存続できるよう、令和元年11月に県、沿線市町および関係団体等で「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」を設置し、近江鉄道線を含む沿線地域の公共交通のあり方について議論をはじめました。

将来の公共交通網を作り上げていくためには、利用者の皆さんのご意見が必要です。公共交通は皆さんと目的地をつなぐ移動手段であるだけでなく地域の将来に深く関わるテーマですので、あなたのご意見やアイデアをお聞かせください。

問1 近江鉄道線の存続問題についてお尋ねします。

(1) 近江鉄道線の存続に関する話題をニュースや新聞等で知っていましたか。

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

問2 近江鉄道の利用状況等についてお尋ねします。

(2) 「近江鉄道」は、どれくらい利用されますか。

- | | | | |
|----------|------------|------------|--------------|
| 1. 週5日以上 | 2. 週3～4日程度 | 3. 週1～2日程度 | 4. 月2～3日程度 |
| 5. 月1日程度 | 6. 年数日程度 | 7. それ未満 | 8. 今日初めて利用した |

(3) 以下の点が改善された場合に、あなた自身は「近江鉄道」をもっと利用すると思いますか。お考えの近い番号に○をつけてください。

	思わない	どちらでもない	思う	強く思う	わからない
JRや信楽高原鐵道との乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
駅でバスとの乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
新幹線との乗り継ぎを良くする	1	2	3	4	5
朝早くまたは夜遅くに運行する	1	2	3	4	5
スピードを早くして、所要時間を短くする	1	2	3	4	5
運行する本数を増やす	1	2	3	4	5
運賃や定期代を安くする	1	2	3	4	5
お得な割引切符がある	1	2	3	4	5

(11) どのような目的でお出かけしましたか。あてはまるもの全てに○を付けてください。例えば、通勤のついでに買い物をした場合は1と3に○を付けてください。

1. 通勤	2. 通学	3. 買い物	4. 通院	5. 業務・仕事
6. 観光・レジャー	7. 所用	8. その他()		

(12) 近江鉄道の駅までは(または近江鉄道の駅から目的地へは)、どのような交通手段を利用しましたか。(あてはまるもの全てに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付
4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車(家族等による送迎)	6. 路線バス・コミュニティバス
7. タクシー(乗合タクシーを含む)	8. JR線	9. 信楽高原鐵道
10. 新幹線	11. その他()	

(13) 今日、近江鉄道が利用できなかったとしたら、どうされていきましたか。(あてはまるもの全てに○)。

1. 自転車を利用していた	2. バイク・原付を利用していた
3. 自分で自動車を運転していた	4. 家族等に自動車を送迎してもらっていた
5. 路線バス・コミュニティバスを利用していた	6. タクシーを利用していた
7. JR線を利用していた	8. この用事では出かけていなかった
9. 目的地を変えていた	10. その他()

問4 最後に、あなたご自身についてお尋ねします。

(14) 年齢

1. 10代	2. 20代	3. 30代	4. 40代
5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80歳以上

(15) 性別

1. 男性	2. 女性
-------	-------

(16) 職業

1. 会社員・公務員(パート含む)	2. 自営業(農、林、漁業含む)	3. 中学生
4. 高校生	5. 大学生・専門学校生	6. 専業主夫・主婦
7. 無職	8. その他()	

(17) お住まいの郵便番号(※おおよそそのお住いの地域を知るための設問です)

□ □ □ - □ □ □ □

(18) 移動手段の状況

○ 自動車の運転免許

1. ある	2. ない
-------	-------

○ 自動車の運転

1. できる	2. できるが不安	3. できない
--------	-----------	---------

○ ご家庭にある交通手段

1. 自動車()台	2. バイク・原付	3. 自転車	4. どれも持っていない
------------	-----------	--------	--------------

○ ご自宅の最寄り駅 駅名 []

○ ご自宅の最寄り駅までの所要時間

1. 徒歩で およそ()分	2. 自転車でおよそ()分
3. 自動車でおよそ()分	4. バスで およそ()分

※いずれかに○を付けてお答えください。

質問は以上です。ご協力どうもありがとうございました。
 調査票の提出期限は2月21日(金)です。

参考資料 2 アンケート調査の自由記述
(利用促進のためのサービスやアイデア)

＜参考資料2＞アンケート調査の自由記述（利用促進のためのサービスやアイデア）

(1) 大分類別のクロス集計結果

i) 沿線住民アンケート調査

【居住地別】

	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
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	83 (25.8%)	44 (24.9%)	38 (27.9%)	73 (23.5%)	12 (25.5%)	23 (29.9%)	14 (28.0%)	10 (21.3%)	13 (33.3%)	15 (29.4%)
2 始発、終発の時間延長	3 (0.9%)	4 (2.3%)	3 (2.2%)	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.0%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	27 (8.4%)	21 (11.9%)	7 (5.1%)	28 (9.0%)	5 (10.6%)	5 (6.5%)	2 (4.0%)	5 (10.6%)	1 (2.6%)	1 (2.0%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	3 (0.9%)	4 (2.3%)	1 (0.7%)	8 (2.6%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	2 (4.0%)	1 (2.1%)	2 (5.1%)	0 (0.0%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	7 (2.2%)	6 (3.4%)	5 (3.7%)	9 (2.9%)	1 (2.1%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	1 (2.1%)	3 (7.7%)	4 (7.8%)
6 車両数の増設、複線化等	1 (0.3%)	2 (1.1%)	1 (0.7%)	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	10 (3.1%)	5 (2.8%)	2 (1.5%)	8 (2.6%)	1 (2.1%)	3 (3.9%)	1 (2.0%)	1 (2.1%)	2 (5.1%)	0 (0.0%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	15 (4.7%)	6 (3.4%)	4 (2.9%)	9 (2.9%)	2 (4.3%)	4 (5.2%)	2 (4.0%)	1 (2.1%)	1 (2.6%)	2 (3.9%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	8 (2.5%)	6 (3.4%)	4 (2.9%)	15 (4.8%)	1 (2.1%)	4 (5.2%)	1 (2.0%)	0 (0.0%)	4 (10.3%)	0 (0.0%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	8 (2.5%)	1 (0.6%)	4 (2.9%)	15 (4.8%)	1 (2.1%)	1 (1.3%)	3 (6.0%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	1 (2.0%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	7 (2.2%)	8 (4.5%)	5 (3.7%)	8 (2.6%)	2 (4.3%)	1 (1.3%)	1 (2.0%)	1 (2.1%)	2 (5.1%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	6 (1.9%)	3 (1.7%)	2 (1.5%)	4 (1.3%)	1 (2.1%)	1 (1.3%)	2 (4.0%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	2 (3.9%)
13 情報提供、案内板の設置	20 (6.2%)	3 (1.7%)	2 (1.5%)	10 (3.2%)	1 (2.1%)	2 (2.6%)	2 (4.0%)	1 (2.1%)	1 (2.6%)	2 (3.9%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	10 (3.1%)	4 (2.3%)	9 (6.6%)	10 (3.2%)	2 (4.3%)	8 (10.4%)	5 (10.0%)	2 (4.3%)	1 (2.6%)	5 (9.8%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	55 (17.1%)	30 (16.9%)	33 (24.3%)	56 (18.1%)	7 (14.9%)	12 (15.6%)	6 (12.0%)	8 (17.0%)	4 (10.3%)	8 (15.7%)
16 沿線地域等との連携・協力	22 (6.8%)	10 (5.6%)	5 (3.7%)	22 (7.1%)	4 (8.5%)	6 (7.8%)	2 (4.0%)	7 (14.8%)	3 (7.7%)	3 (5.9%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	4 (1.2%)	3 (1.7%)	0 (0.0%)	1 (0.3%)	2 (4.3%)	0 (0.0%)	3 (6.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	3 (0.9%)	1 (0.6%)	0 (0.0%)	3 (1.0%)	1 (2.1%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力的体制・財源の確保	2 (0.6%)	3 (1.7%)	4 (2.9%)	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	2 (1.1%)	1 (0.7%)	2 (0.6%)	0 (0.0%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	2 (3.9%)
21 その他	28 (8.7%)	11 (6.2%)	6 (4.4%)	20 (6.5%)	3 (6.4%)	4 (5.2%)	2 (4.0%)	5 (10.6%)	2 (5.1%)	5 (9.8%)

【年齢別】

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	19 (28.8%)	35 (31.0%)	62 (30.1%)	62 (28.1%)	61 (27.6%)	38 (18.0%)	43 (24.6%)	9 (17.0%)
2 始発、終発の時間延長	0 (0.0%)	3 (2.7%)	6 (2.9%)	3 (1.4%)	2 (0.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	9 (13.6%)	10 (8.8%)	20 (9.7%)	17 (7.7%)	15 (6.8%)	13 (6.2%)	18 (10.3%)	1 (1.9%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	2 (3.0%)	4 (3.5%)	4 (1.9%)	3 (1.4%)	3 (1.4%)	3 (1.4%)	3 (1.7%)	0 (0.0%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	0 (0.0%)	2 (1.8%)	9 (4.4%)	5 (2.3%)	4 (1.8%)	7 (3.3%)	6 (3.4%)	4 (7.5%)
6 車両数の増設、複線化等	1 (1.5%)	0 (0.0%)	2 (1.0%)	2 (0.9%)	2 (0.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	3 (4.5%)	0 (0.0%)	4 (1.9%)	6 (2.7%)	10 (4.5%)	4 (1.9%)	6 (3.4%)	0 (0.0%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	1 (1.5%)	2 (1.8%)	4 (1.9%)	9 (4.1%)	5 (2.3%)	9 (4.3%)	15 (8.6%)	2 (3.8%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	3 (4.5%)	5 (4.4%)	6 (3.9%)	5 (2.3%)	4 (1.8%)	7 (3.3%)	9 (5.1%)	2 (3.8%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	1 (1.5%)	4 (3.5%)	7 (3.4%)	6 (2.7%)	4 (1.8%)	6 (2.8%)	5 (2.9%)	2 (3.8%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	5 (7.6%)	7 (6.2%)	4 (1.9%)	9 (4.1%)	8 (3.6%)	3 (1.4%)	1 (0.6%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	1 (1.5%)	3 (2.7%)	1 (0.5%)	1 (0.5%)	5 (2.3%)	8 (3.8%)	3 (1.7%)	0 (0.0%)
13 情報提供、案内板の設置	2 (3.0%)	4 (3.5%)	9 (4.4%)	4 (1.8%)	12 (5.4%)	7 (3.3%)	7 (4.0%)	2 (3.8%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	3 (4.5%)	5 (4.4%)	6 (2.9%)	13 (5.9%)	14 (6.3%)	10 (4.7%)	3 (1.7%)	3 (5.7%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	7 (10.6%)	17 (15.0%)	35 (17.0%)	42 (19.0%)	38 (17.2%)	47 (22.3%)	22 (12.6%)	11 (20.8%)
16 沿線地域等との連携・協力	2 (3.0%)	6 (5.3%)	13 (6.3%)	21 (9.5%)	12 (5.4%)	16 (7.6%)	12 (6.9%)	3 (5.7%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	2 (3.0%)	2 (1.8%)	3 (1.5%)	1 (0.5%)	2 (0.9%)	1 (0.5%)	2 (1.1%)	1 (1.9%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	1 (1.5%)	0 (0.0%)	1 (0.5%)	1 (0.5%)	1 (0.5%)	3 (1.4%)	2 (1.1%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力的体制・財源の確保	2 (3.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (1.9%)	3 (1.7%)	2 (3.8%)
20 車が必要ないまちづくり	1 (1.5%)	1 (0.9%)	0 (0.0%)	1 (0.5%)	1 (0.5%)	4 (1.9%)	1 (0.6%)	0 (0.0%)
21 その他	1 (1.5%)	3 (2.7%)	8 (3.9%)	10 (4.5%)	18 (8.1%)	21 (10.0%)	14 (8.0%)	11 (20.8%)

【近江鉄道の利用頻度別】

	週1回以上	月数回	年1回未満
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	18 (22.2%)	12 (21.8%)	299 (26.5%)
2 始発、終発の時間延長	2 (2.5%)	0 (0.0%)	12 (1.1%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	9 (11.1%)	7 (12.7%)	87 (7.7%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	5 (6.2%)	0 (0.0%)	17 (1.5%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	0 (0.0%)	3 (5.5%)	34 (3.0%)
6 車両数の増設、複線化等	2 (2.5%)	1 (1.8%)	4 (0.4%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	5 (6.2%)	1 (1.8%)	27 (2.4%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	1 (1.2%)	2 (3.6%)	44 (3.9%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	6 (7.4%)	2 (3.6%)	35 (3.1%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	4 (4.9%)	2 (3.6%)	29 (2.6%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	2 (2.5%)	2 (3.6%)	33 (2.9%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	1 (1.2%)	2 (3.6%)	19 (1.7%)
13 情報提供、案内板の設置	4 (4.9%)	3 (5.5%)	40 (3.5%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	2 (2.5%)	2 (3.6%)	53 (4.7%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	6 (7.4%)	7 (12.7%)	205 (18.2%)
16 沿線地域等との連携・協力	4 (4.9%)	3 (5.5%)	78 (6.9%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	3 (3.7%)	0 (0.0%)	11 (1.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (0.8%)
19 県や国との協力的体制・財源の確保	1 (1.2%)	0 (0.0%)	10 (0.9%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (0.8%)
21 その他	6 (7.4%)	6 (10.9%)	74 (6.6%)

ii) 沿線事業所アンケート調査

【居住地別】

	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	その他 滋賀県内	滋賀県以外
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	31 (17.7%)	31 (20.7%)	12 (17.6%)	115 (23.0%)	1 (14.3%)	8 (21.6%)	16 (26.7%)	1 (7.7%)	1 (10.0%)	2 (18.2%)	29 (13.0%)	4 (6.1%)
2 始発、終発の時間延長	6 (3.4%)	0 (0.0%)	3 (4.4%)	23 (4.6%)	0 (0.0%)	4 (10.8%)	5 (8.3%)	2 (15.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	30 (17.1%)	23 (15.3%)	11 (16.2%)	72 (14.4%)	0 (0.0%)	3 (8.1%)	14 (23.3%)	3 (23.1%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)	43 (19.3%)	14 (21.2%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	10 (5.7%)	7 (4.7%)	2 (2.9%)	19 (3.8%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)	9 (4.0%)	3 (4.5%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	2 (1.1%)	5 (3.3%)	3 (4.4%)	7 (1.4%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (1.8%)	1 (1.5%)
6 車両数の増設、複線化等	2 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	13 (7.4%)	17 (11.3%)	12 (17.6%)	47 (9.4%)	0 (0.0%)	4 (10.8%)	1 (1.7%)	1 (7.7%)	0 (0.0%)	2 (18.2%)	44 (19.7%)	17 (25.8%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	5 (2.9%)	7 (4.7%)	4 (5.9%)	42 (8.4%)	1 (14.3%)	2 (5.4%)	7 (11.7%)	2 (15.4%)	2 (20.0%)	2 (18.2%)	7 (3.1%)	3 (4.5%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	15 (8.6%)	10 (6.7%)	4 (5.9%)	27 (5.4%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	1 (1.7%)	0 (0.0%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)	10 (4.5%)	7 (10.6%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	2 (1.1%)	5 (3.3%)	2 (2.9%)	13 (2.6%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	1 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (4.0%)	1 (1.5%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	7 (4.0%)	10 (6.7%)	4 (5.9%)	24 (4.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (4.0%)	1 (1.5%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	2 (1.1%)	2 (1.3%)	1 (1.5%)	19 (3.8%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	1 (1.7%)	1 (7.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
13 情報提供、案内板の設置	5 (2.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (0.8%)	0 (0.0%)	2 (5.4%)	1 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (18.2%)	5 (2.2%)	0 (0.0%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	2 (1.1%)	1 (0.7%)	1 (1.5%)	8 (1.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (3.3%)	1 (7.7%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)	3 (1.3%)	0 (0.0%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	11 (6.3%)	14 (9.3%)	4 (5.9%)	18 (3.6%)	3 (42.9%)	3 (8.1%)	2 (3.3%)	1 (7.7%)	0 (0.0%)	1 (9.1%)	9 (4.0%)	3 (4.5%)
16 沿線地域等との連携・協力	18 (10.3%)	10 (6.7%)	2 (2.9%)	28 (5.6%)	2 (28.6%)	3 (8.1%)	4 (6.7%)	1 (7.7%)	3 (30.0%)	1 (9.1%)	19 (8.5%)	8 (12.1%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	1 (0.6%)	1 (0.7%)	1 (1.5%)	6 (1.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (3.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	10 (4.5%)	2 (3.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	4 (2.3%)	1 (0.7%)	1 (1.5%)	4 (0.8%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (1.8%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	2 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	1 (0.7%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
21 その他	7 (4.0%)	5 (3.3%)	1 (1.5%)	20 (4.0%)	0 (0.0%)	1 (2.7%)	2 (3.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (9.1%)	5 (2.2%)	2 (3.0%)

【年齢別】

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	2 (33.3%)	38 (18.6%)	57 (21.0%)	72 (19.8%)	71 (17.3%)	14 (15.7%)	1 (20.0%)	0 (0.0%)
2 始発、終発の時間延長	0 (0.0%)	12 (5.9%)	10 (3.7%)	10 (2.8%)	11 (2.7%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	3 (50.0%)	46 (22.5%)	41 (15.1%)	52 (14.3%)	60 (14.6%)	17 (19.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	0 (0.0%)	9 (4.4%)	12 (4.4%)	11 (3.0%)	17 (4.1%)	4 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	0 (0.0%)	1 (0.5%)	7 (2.6%)	6 (1.7%)	8 (2.0%)	0 (0.0%)	1 (20.0%)	0 (0.0%)
6 車両数の増設、複線化等	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	2 (0.6%)	0 (0.0%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	0 (0.0%)	19 (9.3%)	30 (11.0%)	45 (12.4%)	56 (13.7%)	11 (12.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	0 (0.0%)	15 (7.4%)	11 (4.0%)	30 (8.3%)	26 (6.3%)	5 (5.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	0 (0.0%)	10 (4.9%)	14 (5.1%)	24 (6.6%)	22 (5.4%)	6 (6.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	1 (16.7%)	8 (3.9%)	6 (2.2%)	2 (0.6%)	13 (3.2%)	5 (5.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	0 (0.0%)	8 (3.9%)	13 (4.8%)	17 (4.7%)	18 (4.4%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	0 (0.0%)	1 (0.5%)	9 (3.3%)	8 (2.2%)	10 (2.4%)	3 (3.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
13 情報提供、案内板の設置	0 (0.0%)	5 (2.5%)	5 (1.8%)	3 (0.8%)	7 (1.7%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	0 (0.0%)	1 (0.5%)	6 (2.2%)	6 (1.7%)	7 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	0 (0.0%)	7 (3.4%)	11 (4.0%)	13 (3.6%)	31 (7.6%)	8 (9.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
16 沿線地域等との連携・協力	0 (0.0%)	12 (5.9%)	19 (7.0%)	35 (9.5%)	29 (7.1%)	7 (7.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	0 (0.0%)	1 (0.5%)	3 (1.1%)	11 (3.0%)	7 (1.7%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	2 (1.0%)	5 (1.8%)	1 (0.3%)	4 (1.0%)	2 (2.2%)	1 (20.0%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	3 (0.8%)	1 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.7%)	0 (0.0%)	2 (0.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21 その他	0 (0.0%)	9 (4.4%)	9 (3.3%)	12 (3.3%)	10 (2.4%)	2 (2.2%)	2 (40.0%)	0 (0.0%)

【近江鉄道の利用頻度別】

	週1回以上	月数回	年1回未満
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	47 (11.4%)	44 (16.0%)	163 (24.8%)
2 始発、終発の時間延長	1 (0.2%)	24 (8.7%)	19 (2.9%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	87 (21.1%)	43 (15.6%)	89 (13.5%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	16 (3.9%)	10 (3.6%)	27 (4.1%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	5 (1.2%)	5 (1.8%)	13 (2.0%)
6 車両数の増設、複線化等	1 (0.2%)	0 (0.0%)	3 (0.5%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	75 (18.2%)	39 (14.2%)	46 (7.0%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	7 (1.7%)	25 (9.1%)	55 (8.4%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	38 (9.2%)	15 (5.5%)	24 (3.6%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	14 (3.4%)	4 (1.5%)	17 (2.6%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	23 (5.6%)	16 (5.8%)	18 (2.7%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	0 (0.0%)	8 (2.9%)	22 (3.3%)
13 情報提供、案内板の設置	6 (1.5%)	5 (1.8%)	10 (1.5%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	7 (1.7%)	0 (0.0%)	13 (2.0%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	14 (3.4%)	10 (3.6%)	46 (7.0%)
16 沿線地域等との連携・協力	37 (9.0%)	13 (4.7%)	51 (7.8%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	14 (3.4%)	1 (0.4%)	8 (1.2%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	4 (1.0%)	4 (1.5%)	7 (1.1%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	3 (0.7%)	1 (0.4%)	1 (0.2%)
20 車が必要ないまちづくり	1 (0.2%)	0 (0.0%)	3 (0.5%)
21 その他	13 (3.1%)	8 (2.9%)	23 (3.5%)

iii) 沿線学校アンケート調査

【居住地別】

	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	その他 滋賀県内	滋賀県以外
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	36 (30.0%)	47 (39.5%)	27 (21.4%)	95 (35.7%)	5 (31.3%)	15 (34.9%)	14 (38.9%)	3 (27.3%)	3 (21.4%)	5 (35.7%)	60 (31.9%)	7 (25.9%)
2 始発、終発の時間延長	0 (0.0%)	1 (0.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	26 (23.3%)	26 (23.5%)	33 (26.2%)	75 (29.2%)	3 (18.8%)	16 (37.2%)	12 (33.3%)	2 (18.2%)	6 (42.9%)	5 (35.7%)	46 (24.5%)	10 (37.0%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	3 (2.5%)	8 (6.7%)	4 (3.2%)	10 (3.8%)	0 (0.0%)	1 (2.3%)	3 (8.3%)	0 (0.0%)	1 (7.1%)	0 (0.0%)	11 (5.9%)	3 (11.1%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	2 (1.7%)	1 (0.8%)	6 (4.8%)	6 (2.3%)	2 (12.5%)	1 (2.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	5 (2.7%)	1 (3.7%)
6 車両数の増設、複線化等	1 (0.8%)	0 (0.0%)	2 (1.6%)	3 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	3 (1.6%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	2 (1.7%)	2 (1.7%)	8 (6.3%)	6 (2.3%)	0 (0.0%)	2 (4.7%)	0 (0.0%)	1 (9.1%)	1 (7.1%)	0 (0.0%)	8 (4.3%)	2 (7.4%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	0 (0.0%)	2 (1.7%)	4 (3.2%)	9 (3.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	3 (1.6%)	0 (0.0%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	7 (5.8%)	5 (4.2%)	9 (7.1%)	18 (6.8%)	1 (6.3%)	2 (4.7%)	4 (11.1%)	2 (18.2%)	0 (0.0%)	2 (14.3%)	16 (8.5%)	2 (7.4%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	8 (6.7%)	7 (5.9%)	6 (4.8%)	16 (6.0%)	0 (0.0%)	1 (2.3%)	1 (2.8%)	1 (9.1%)	1 (7.1%)	0 (0.0%)	15 (8.0%)	0 (0.0%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	6 (5.0%)	2 (1.7%)	6 (4.8%)	5 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (9.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (1.1%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (1.6%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
13 情報提供、案内板の設置	1 (0.8%)	3 (2.5%)	2 (1.6%)	4 (1.5%)	1 (6.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.5%)	0 (0.0%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	1 (0.8%)	0 (0.0%)	1 (0.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
15 集客のためのイベント・企画の実施	8 (6.7%)	4 (3.4%)	4 (3.2%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)	1 (2.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (7.1%)	1 (7.1%)	2 (1.1%)	0 (0.0%)
16 沿線地域等との連携・協力	8 (6.7%)	6 (5.0%)	5 (4.0%)	4 (1.5%)	1 (6.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	6 (3.2%)	0 (0.0%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	1 (0.8%)	0 (0.0%)	3 (2.4%)	5 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (5.6%)	1 (9.1%)	1 (7.1%)	1 (7.1%)	2 (1.1%)	2 (7.4%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.5%)	0 (0.0%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21 その他	8 (6.7%)	3 (2.5%)	4 (3.2%)	7 (2.6%)	3 (18.8%)	4 (9.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (7.1%)	0 (0.0%)	7 (3.7%)	0 (0.0%)

【近江鉄道の利用頻度別】

	週1回以上	月数回	年1回未満
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	83 (25.7%)	85 (38.1%)	224 (39.8%)
2 始発、終発の時間延長	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	116 (35.9%)	62 (27.8%)	143 (21.6%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	10 (3.1%)	6 (2.7%)	38 (5.7%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	1 (0.3%)	1 (0.4%)	25 (3.8%)
6 車両数の増設、複線化等	3 (0.9%)	1 (0.4%)	6 (0.9%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	10 (3.1%)	10 (4.5%)	18 (2.7%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	4 (1.2%)	3 (1.3%)	12 (1.8%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	38 (11.8%)	12 (5.4%)	39 (5.9%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	15 (4.6%)	17 (7.6%)	42 (6.3%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	5 (1.5%)	6 (2.7%)	17 (2.6%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	3 (0.9%)	0 (0.0%)	1 (0.2%)
13 情報提供、案内板の設置	3 (0.9%)	3 (1.3%)	7 (1.1%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.3%)
15 集客のためのイベント・企画の実施	3 (0.9%)	3 (1.3%)	20 (3.0%)
16 沿線地域等との連携・協力	11 (3.4%)	2 (0.9%)	24 (3.6%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	7 (2.2%)	5 (2.2%)	12 (1.8%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	1 (0.3%)	0 (0.0%)	2 (0.3%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21 その他	8 (2.5%)	7 (3.1%)	30 (4.5%)

iv) 近江鉄道利用者アンケート調査

【居住地別】

	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	その他 滋賀県内	滋賀県以外
運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	5 (9.1%)	0 (0.0%)	2 (10.5%)	14 (13.3%)	1 (33.3%)	2 (8.0%)	1 (16.7%)	1 (14.3%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	6 (10.5%)	5 (8.8%)
始発、終発の時間延長	1 (1.8%)	0 (0.0%)	1 (5.3%)	5 (4.8%)	0 (0.0%)	2 (8.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	2 (3.5%)	0 (0.0%)
運行本数の増便、運行間隔の短縮	5 (9.1%)	1 (6.7%)	4 (21.1%)	10 (9.5%)	0 (0.0%)	1 (4.0%)	1 (16.7%)	2 (28.6%)	1 (100.0%)	4 (25.0%)	11 (19.3%)	8 (14.0%)
所要時間の短縮、優等列車の運行	3 (5.5%)	0 (0.0%)	2 (10.5%)	5 (4.8%)	0 (0.0%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	2 (3.5%)	2 (3.5%)
駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (5.3%)	1 (1.0%)	0 (0.0%)	2 (8.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (3.5%)
車両数の増設、複線化等	0 (0.0%)	1 (6.7%)	0 (0.0%)	1 (1.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.8%)	0 (0.0%)
他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	6 (10.9%)	2 (13.3%)	4 (21.1%)	15 (14.3%)	0 (0.0%)	3 (12.0%)	1 (16.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (12.5%)	12 (21.1%)	6 (10.5%)
駅へのアクセス利便性の向上	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.8%)
駅設備の改善、バリアフリー化	8 (14.5%)	2 (13.3%)	0 (0.0%)	12 (11.4%)	0 (0.0%)	2 (8.0%)	1 (16.7%)	2 (28.6%)	0 (0.0%)	2 (12.5%)	3 (5.3%)	5 (8.8%)
車両の設備、乗り心地の改善	5 (9.1%)	1 (6.7%)	1 (5.3%)	5 (4.8%)	1 (33.3%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.8%)	3 (5.3%)
キャッシュレス化、改札の利便性向上	1 (1.8%)	2 (13.3%)	1 (5.3%)	4 (3.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (3.5%)	3 (5.3%)
駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	0 (0.0%)	1 (6.7%)	1 (5.3%)	8 (7.6%)	0 (0.0%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	1 (14.3%)	0 (0.0%)	2 (12.5%)	1 (1.8%)	2 (3.5%)
情報提供、案内板の設置	2 (3.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.8%)	4 (7.0%)
「近江鉄道の魅力」のPR	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
乗客のためのイベント・企画の実施	9 (16.4%)	1 (6.7%)	0 (0.0%)	2 (1.9%)	0 (0.0%)	3 (12.0%)	2 (33.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	2 (3.5%)	11 (19.3%)
沿線地域等との連携・協力	6 (10.9%)	2 (13.3%)	1 (5.3%)	9 (8.6%)	1 (33.3%)	3 (12.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	5 (8.8%)	3 (5.3%)
乗務員や駅員の増員・サービスの改善	0 (0.0%)	1 (6.7%)	0 (0.0%)	5 (4.8%)	0 (0.0%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	1 (14.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	3 (5.3%)	1 (1.8%)
新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (3.5%)	1 (1.8%)
県や国との協力体制・財源の確保	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.8%)	0 (0.0%)
車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他	4 (7.3%)	1 (6.7%)	1 (5.3%)	5 (4.8%)	0 (0.0%)	2 (8.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.3%)	2 (3.5%)	0 (0.0%)

【年齢別】

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	7 (11.9%)	4 (12.9%)	6 (16.7%)	5 (6.3%)	13 (10.9%)	3 (8.6%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
2 始発、終発の時間延長	3 (5.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (5.0%)	3 (2.5%)	3 (8.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	7 (11.9%)	6 (19.4%)	3 (8.3%)	8 (10.0%)	16 (13.4%)	5 (14.3%)	3 (17.6%)	1 (33.3%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	4 (6.8%)	2 (6.5%)	1 (2.8%)	3 (3.8%)	4 (3.4%)	2 (5.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.8%)	1 (1.3%)	2 (1.7%)	0 (0.0%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
6 車両数の増設、複線化等	1 (1.7%)	1 (3.2%)	0 (0.0%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	6 (10.2%)	2 (6.5%)	3 (8.3%)	12 (15.0%)	21 (17.6%)	6 (17.1%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (5.9%)	0 (0.0%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	10 (16.9%)	7 (22.6%)	3 (8.3%)	5 (6.3%)	10 (8.4%)	2 (5.7%)	1 (5.9%)	0 (0.0%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	4 (6.8%)	0 (0.0%)	4 (11.1%)	8 (10.0%)	1 (0.8%)	1 (2.9%)	0 (0.0%)	1 (33.3%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	3 (5.1%)	0 (0.0%)	2 (5.6%)	4 (5.0%)	4 (3.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	5 (8.5%)	0 (0.0%)	2 (5.6%)	0 (0.0%)	6 (5.0%)	2 (5.7%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
13 情報提供、案内板の設置	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.8%)	3 (3.8%)	5 (4.2%)	2 (5.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	3 (5.1%)	3 (9.7%)	3 (8.3%)	10 (12.5%)	8 (6.7%)	3 (8.6%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
16 沿線地域等との連携・協力	1 (1.7%)	3 (9.7%)	5 (13.9%)	5 (6.3%)	10 (8.4%)	5 (14.3%)	2 (11.8%)	0 (0.0%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	2 (3.4%)	1 (3.2%)	0 (0.0%)	5 (6.3%)	5 (4.2%)	1 (2.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	1 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (1.3%)	1 (0.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (1.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21 その他	2 (3.4%)	2 (6.5%)	2 (5.6%)	3 (3.8%)	8 (6.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (33.3%)

【近江鉄道の利用頻度別】

	週1回以上	月数回	年1回未満
1 運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	7 (13.7%)	29 (11.4%)	4 (5.9%)
2 始発、終発の時間延長	1 (2.0%)	10 (3.9%)	2 (2.9%)
3 運行本数の増便、運行間隔の短縮	5 (9.8%)	38 (15.0%)	5 (7.4%)
4 所要時間の短縮、優等列車の運行	1 (2.0%)	12 (4.7%)	2 (2.9%)
5 駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	1 (2.0%)	2 (0.8%)	2 (2.9%)
6 車両数の増設、複線化等	0 (0.0%)	3 (1.2%)	0 (0.0%)
7 他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	4 (7.8%)	43 (16.9%)	5 (7.4%)
8 駅へのアクセス利便性の向上	1 (2.0%)	0 (0.0%)	1 (1.5%)
9 駅設備の改善、バリアフリー化	4 (7.8%)	28 (11.0%)	5 (7.4%)
10 車両の設備、乗り心地の改善	2 (3.9%)	12 (4.7%)	5 (7.4%)
11 キャッシュレス化、改札の利便性向上	4 (7.8%)	9 (3.5%)	0 (0.0%)
12 駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	3 (5.9%)	10 (3.9%)	4 (5.9%)
13 情報提供、案内板の設置	2 (3.9%)	6 (2.4%)	3 (4.4%)
14 「近江鉄道の魅力」のPR	0 (0.0%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
15 乗客のためのイベント・企画の実施	8 (15.7%)	8 (3.1%)	14 (20.6%)
16 沿線地域等との連携・協力	1 (2.0%)	19 (7.5%)	11 (16.2%)
17 乗務員や駅員の増員・サービスの改善	2 (3.9%)	12 (4.7%)	0 (0.0%)
18 新しい交通(LRT、BRTなど)の導入	0 (0.0%)	2 (0.8%)	1 (1.5%)
19 県や国との協力体制・財源の確保	0 (0.0%)	1 (0.4%)	1 (1.5%)
20 車が必要ないまちづくり	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
21 その他	5 (9.8%)	9 (3.5%)	3 (4.4%)

(2) 中分類別の具体的な意見の例

i) 沿線住民アンケート調査

大項目		中項目	沿線住民
運賃	運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	運賃の値下げ	
		各種割引の実施（お・イントカード、特定対象者割引等） お得な企画切符の導入	学生割引（5）、高齢者割引（9）、土日週末割引（3）
ダイヤ （時間延長）	始発、終発の時間延長	始発、終発便の時間の延長	
		始発の繰り上げ	
		終発の繰り下げ	
ダイヤ （本数・頻度）	運行本数の増便、運行間隔の短縮	運行本数を増やす、待ち時間を短く	・運行本数：八日市～八幡 ・待ち時間：八日市駅（2）、米原駅、近江八幡駅、多賀大社前駅
		曜日や時間帯による運行本数の増便	
		運行間隔を短く	
速達性	所要時間の短縮、優等列車の運行	所要時間の短縮	
		快速、特急電車の設定	貴生川～米原（2）、八日市～八幡
		遅延を減らす	
路線	駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	駅を増やす	
		運行区間の変更、新規路線の設定	米原～八日市を本線に戻す、山手方面、湖岸向き、米原～大阪線（閑空）
		相互直通運行の実施	
		発着駅の変更	
輸送力増強	車両数の増設、複線化等	連結車両数を増やす	
		行き違いのできる駅を増やす	
		複線化	
乗り継ぎ	他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	乗継ぎ利便性の向上（時間接続等）	貴生川駅（5）、彦根駅（2）、近江八幡駅（2）、米原駅（2）、日野駅
		乗継ぎ利便性の向上（乗換え動線等）	貴生川駅（2）、日野駅、米原駅
		乗継（連絡）駅の増加	
端末交通 利便性	駅へのアクセス利便性の向上	バスの増便	
		新規バス路線の設置	
		周辺施設とのシャトルバス運行	
		新規バス停の設置	
		その他の交通手段による駅アクセス強化	
		沿線環境整備・安全対策（駅周辺道路、踏切、街灯、バス停等）	
設備	駅設備の改善、バリアフリー化	駅舎、ホームの改良	
		バリアフリー化	
		駅構内の案内板をわかりやすく	
		駅舎内の待合室等の設備改善、利用時間延長	
		トイレの設置、改善（きれいに）	
		駅構内をきれいに、明るく	
		ベンチの改良	
		売店・自動販売機の設置	
		Wi-Fi設備の設置	
	切符の販売		
	車両の設備、乗り心地の改善	車両改善、新規車両購入	
		車内設備の改善（乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi）	
		自転車積載可能車両	
線路修繕			
キャッシュレス化、改札の利便性向上	ICカードの導入		
	クレジット決済可能		
	自動改札機の導入		
駅駐車場 ・駐輪場	駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	駐輪場の設置、整備	
		駐車場の設置、整備	
		レンタカー、レンタサイクルの設置	
		パーク・アンド・ライドの実施	

大項目		中項目	沿線住民
情報提供	情報提供、案内板の設置	外国語表記案内の設置	
		無人駅での案内表示（切符購入等）	
		遅延情報等運行状況の案内	
		車内、駅構内アナウンスの明確化	
		運行案内、割引、イベント等の利用関連の情報提供	
		web、SNS、メディア等での情報発信	
	「近江鉄道の魅力」のPR	観光マップの作成	
		遅延がほぼなく確実に動いている	
		鉄道が環境により乗り物であること	
		鉄道利用による交通事故の軽減	
		いつでも座れる	
		沿線地域の魅力	
		古い駅舎や車両	
		車窓の良さ	
イメージや認知度を上げる			
集客誘客の 取組み	集客のためのイベント・企画の 実施	イベントの実施（鉄道会社・沿線地域・企業）	子供向けイベント、スタンプラリー、アニメとのコラボ など
		企画電車の運行	ピア電車、観光列車、キャラクター列車など
		蒸気機関車の導入	
		観光地とタイアップ	歴史巡りツアーなど
	沿線地域等との連携・協力	名産品の販売	
		更なるラッピング電車の実施	
		便利な施設の設置（コンビニ、カフェ、ATMなど）	飲食店（3）、カフェ（3）、スーパー（2）、コンビニ ショッピングモール（17）、企業（7）、住宅団地
		企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致	（4）、学校（3）、病院
		沿線の環境整備	
		企業による利用促進活動	
		企業との提携	
		利用者等へのニーズ調査の実施	
		利用しなくなる工夫の展開	
		乗務員・ 駅員対応	乗務員や駅員の増員・サービスの 改善
乗務員・駅員の態度・サービスの改善			
駅等における各種サービスの改善			
事業形態	新しい交通（LRT、BRTなど） の導入	LRT・BRTの設置	
		新規事業に切り替え	
取組みのための 仕組みづくり	県や国との協力体制・財源の確 保	官公庁との連携による利用促進	
		補助金の受給	
		クラウドファンディング、寄付等の活用	
		電車や駅での広告収入	
	車が必要ないまちづくり	現行運賃の維持	
		車が必要ないまちづくり	
		MaaSへの対応	
		近江鉄道の更なる活用（自動運転の実施等）	
その他	その他	存続・廃止に関する意見	
		利用促進等に関連しない/分類不能	

ii) 沿線事業所アンケート調査

大項目		中項目	沿線事業所
運賃	運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	運賃の値下げ	
		各種割引の実施（ポイントカード、特定対象者割引等）	土日(週末)割引（11）、学生(高校生)割引（3）など
		お得な企画切符の導入	
ダイヤ (時間延長)	始発、終発の時間延長	始発、終発便の時間の延長	
		始発の繰り上げ	
		終発の繰り下げ	
ダイヤ (本数・頻度)	運行本数の増便、運行間隔の短縮	運行本数を増やす、待ち時間を短く	
		曜日や時間帯による運行本数の増便	
		運行間隔を短く	
速達性	所要時間の短縮、優等列車の運行	所要時間の短縮	
		快速、特急電車の設定	
		遅延を減らす	
路線	駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	駅を増やす	
		運行区間の変更、新規路線の設定	
		相互直通運行の実施	
		発着駅の変更	
輸送力増強	車両数の増設、複線化等	連結車両数を増やす	
		行き違いのできる駅を増やす	
		複線化	
乗り継ぎ	他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	乗継ぎ利便性の向上（時間接続等）	八日市駅（13）、米原駅（12）、貴生川駅、彦根駅（9）
		乗継ぎ利便性の向上（乗換え動線等）	貴生川駅、近江八幡駅、彦根駅（2）
		乗継（連絡）駅の増加	
端末交通 利便性	駅へのアクセス利便性の向上	バスの増便	
		新規バス路線の設置	
		周辺施設とのシャトルバス運行	
		新規バス停の設置	
		その他の交通手段による駅アクセス強化	
		沿線環境整備・安全対策（駅周辺道路、踏切、街灯、バス停等）	
設備	駅設備の改善、バリアフリー化	駅舎、ホームの改良	駅舎（7）、改札（2）
		バリアフリー化	
		駅構内の案内板をわかりやすく	
		駅舎内の待合室等の設備改善、利用時間延長	待合室（6）
		トイレの設置、改善（きれいに）	
		駅構内をきれいに、明るく	
		ベンチの改良	
		売店・自動販売機の設置	
		Wi-Fi設備の設置	
		切符の販売	
	車両の設備、乗り心地の改善	車両改善、新規車両購入	
		車内設備の改善（乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi）	冷暖房（4）、車内清掃（3）、座席、電車の振動（2）
		自転車積載可能車両 線路修繕	
	キャッシュレス化、改札の利便性向上	ICカードの導入	
		クレジット決済可能	
自動改札機の導入			
駅駐車場・駐輪場	駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	駐輪場の設置、整備	
		駐車場の設置、整備	
		レンタカー、レンタサイクルの設置	
		パーク・アンド・ライドの実施	

大項目		中項目	沿線事業所
情報提供	情報提供、案内板の設置	外国語表記案内の設置	
		無人駅での案内表示（切符購入等）	
		遅延情報等運行状況の案内	
		車内、駅構内アナウンスの明確化	
		運行案内、割引、イベント等の利用関連の情報提供	
		web、SNS、メディア等での情報発信	
	「近江鉄道の魅力」のPR	観光マップの作成	
		遅延がほぼなく確実に動いている	
		鉄道が環境により乗り物であること	
		鉄道利用による交通事故の軽減	
		いつでも座れる	
		沿線地域の魅力	
		古い駅舎や車両	
		車窓の良さ	
イメージや認知度を上げる			
集客誘客の 取組み	集客のためのイベント・企画の実施	イベントの実施（鉄道会社・沿線地域・企業）	スタンプラリー（4）、地域に密着したイベント（2）、けいおん
		企画電車の運行	ピア電車（4）
		蒸気機関車の導入	
		観光地とタイアップ	
		名産品の販売	
		更なるラッピング電車の実施	
	沿線地域等との連携・協力	便利な施設の設置（コンビニ、カフェ、ATMなど）	コンビニ（12）、飲食店（9）、カフェ（5）
		企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致	企業誘致（4）、住宅地開発（4）
		沿線の環境整備	
		企業による利用促進活動	
		企業との提携	
		利用者等へのニーズ調査の実施	
		利用したくなる工夫の展開	
乗務員・ 駅員対応	乗務員や駅員の増員・サービスの改善	乗務員、駅員の配置、増員	
		乗務員・駅員の態度・サービスの改善	
		駅等における各種サービスの改善	
事業形態	新しい交通（LRT、BRTなど）の導入	LRT・BRTの設置	
		新規事業に切り替え	
取組みのための 仕組みづくり	県や国との協力体制・財源の確保	官公庁との連携による利用促進	
		補助金の受給	
		クラウドファンディング、寄付等の活用	
		電車や駅での広告収入	
	車が必要ないまちづくり	現行運賃の維持	
		車が必要ないまちづくり	
		MaaSへの対応	
		近江鉄道の更なる活用（自動運転の実施等）	
その他	その他	存続・廃止に関する意見	
		利用促進等に関連しない/分類不能	

iii) 沿線学校アンケート調査

大項目		中項目	沿線学校
運賃	運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	運賃の値下げ	定期が高い (58)
		各種割引の実施 (ポイントカード、特定対象者割引等)	
		お得な企画切符の導入	
ダイヤ (時間延長)	始発、終発の時間延長	始発、終発便の時間の延長 始発の繰り上げ 終発の繰り下げ	
ダイヤ (本数・頻度)	運行本数の増便、運行間隔の短縮	運行本数を増やす、待ち時間を短く	部活に合うダイヤ希望 (7)
		曜日や時間帯による運行本数の増便	朝増 (17)、夕増 (6)
		運行間隔を短く	
速達性	所要時間の短縮、優等列車の運行	所要時間の短縮 快速、特急電車の設定 遅延を減らす	
路線	駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	駅を増やす	
		運行区間の変更、新規路線の設定	竜王、永源寺、米原より北
		相互直通運行の実施	
		発着駅の変更	
輸送力増強	車両数の増設、複線化等	連結車両数を増やす	
		行き違いのできる駅を増やす 複線化	
乗り継ぎ	他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	乗継ぎ利便性の向上 (時間接続等)	
		乗継ぎ利便性の向上 (乗換え動線等)	
		乗継 (連絡) 駅の増加	
端末交通 利便性	駅へのアクセス利便性の向上	バスの増便	
		新規バス路線の設置	
		周辺施設とのシャトルバス運行	
		新規バス停の設置	
		その他の交通手段による駅アクセス強化	
		沿線環境整備・安全対策 (駅周辺道路、踏切、街灯、バス停等)	不審者対策 (5)
設備	駅設備の改善、バリアフリー化	駅舎、ホームの改良	駅舎 (9)
		バリアフリー化	
		駅構内の案内板をわかりやすく	
		駅舎内の待合室等の設備改善、利用時間延長	
		トイレの設置、改善 (きれいに)	
		駅構内をきれいに、明るく	虫が多い (10)
		ベンチの改良	
		売店・自動販売機の設置	
		Wi-Fi設備の設置	
		切符の販売	
	車両の設備、乗り心地の改善	車両改善、新規車両購入	
		車内設備の改善 (乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi)	車内アナウンスの音量が大きい (5)
		自転車積載可能車両 線路修繕	
	キャッシュレス化、改札の利便性向上	ICカードの導入	
		クレジット決済可能	
自動改札機の導入			
駅駐車場 ・駐輪場	駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	駐輪場の設置、整備	
		駐車場の設置、整備	
		レンタカー、レンタサイクルの設置	
		パーク・アンド・ライドの実施	

大項目		中項目	沿線学校
情報提供	情報提供、案内板の設置	外国語表記案内の設置	
		無人駅での案内表示（切符購入等）	
		遅延情報等運行状況の案内	
		車内、駅構内アナウンスの明確化	
		運行案内、割引、イベント等の利用関連の情報提供	乗り方が分からない・分りにくい（6）
		web、SNS、メディア等での情報発信	
		観光マップの作成	
	「近江鉄道の魅力」のPR	遅延がほぼなく確実に動いている	
		鉄道が環境により乗り物であること	
		鉄道利用による交通事故の軽減	
		いつでも座れる	
		沿線地域の魅力	
		古い駅舎や車両	
		車窓の良さ	
イメージや認知度を上げる			
集客誘客の 取組み	集客のためのイベント・企画の 実施	イベントの実施（鉄道会社・沿線地域・企業）	スタンプラリー（4）
		企画電車の運行	
		蒸気機関車の導入	
		観光地とタイアップ	
		名産品の販売	
	沿線地域等との連携・協力	更なるラッピング電車の実施	
		便利な施設の設置（コンビニ、カフェ、ATMなど）	コンビニ（10）、カフェ（5）
		企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致	
		沿線の環境整備	
		企業による利用促進活動	
乗務員・ 駅員対応	乗務員や駅員の増員・サービスの 改善	乗務員、駅員の配置、増員	無人駅を無くす（9）
		乗務員・駅員の態度・サービスの改善	
		駅等における各種サービスの改善	
事業形態	新しい交通（LRT、BRTなど） の導入	LRT・BRTの設置 新規事業に切り替え	
取組みのための 仕組みづくり	県や国との協力体制・財源の確 保	官公庁との連携による利用促進	
		補助金の受給	
		クラウドファンディング、寄付等の活用	
		電車や駅での広告収入	
	車が必要ないまちづくり	現行運賃の維持	
車が必要ないまちづくり		MaaSへの対応 近江鉄道の更なる活用（自動運転の実施等）	
その他	その他	存続・廃止に関する意見 利用促進等に関連しない/分類不能	

iv) 近江鉄道利用者アンケート調査

大項目		中項目	近江鉄道利用者
運賃	運賃値下げ、割引制度や企画切符の導入	運賃の値下げ	運賃の値下げ (29件)、定期代の値下げ (6件)
		各種割引の実施 (ポイントカード、特定対象者割引等)	乗継割引、再度乗車の割引、高齢者割引
		お得な企画切符の導入	イベントと連動したお得な切符の販売 (3件)、1dayフリー切符の値下げ (3件)
ダイヤ (時間延長)	始発、終発の時間延長	始発、終発便の時間の延長	
		始発の繰り上げ	
		終発の繰り下げ	
ダイヤ (本数・頻度)	運行本数の増便、運行間隔の短縮	運行本数を増やす、待ち時間を短く	
		曜日や時間帯による運行本数の増便	出勤・登校時間 (14件)、帰宅時間 (14件)、日中 (7件)、休日 (3件)
		運行間隔を短く	30分に1本 (7件)、20分に1本 (3件)、15分に1本 (2件)
速達性	所要時間の短縮、優等列車の運行	所要時間の短縮	スピードを上げる、停車時間を短くする
		快速、特急電車の設定	
		遅延を減らす	
路線	駅の増設、運行区間の変更、相互乗入れ	駅を増やす	水口松尾駅～日野駅の間、水口スポーツの森付近
		運行区間の変更、新規路線の設定	彦根城、イオンモール、布引スタジアムまで延伸
		相互直通運行の実施	
		発着駅の変更	朝の彦根駅～八日市を彦根～多賀大社前に変更
輸送力増強	車両数の増設、複線化等	連結車両数を増やす	
		行き違いのできる駅を増やす	
		複線化	
乗り継ぎ	他の交通機関との乗継ぎ利便性向上	乗継ぎ利便性の向上 (時間接続等)	貴生川駅 (4件)、彦根駅 (4件)、八日市駅 (3件)、近江八幡駅 (2件)、米原駅 (2件)
		乗継ぎ利便性の向上 (乗換え動線等)	
		乗継 (連絡) 駅の増加	
端末交通 利便性	駅へのアクセス利便性の向上	バスの増便	
		新規バス路線の設置	
		周辺施設とのシャトルバス運行	
		新規バス停の設置	
		その他の交通手段による駅アクセス強化	
		沿線環境整備・安全対策 (駅周辺道路、踏切、街灯、バス停等)	
設備	駅設備の改善、バリアフリー化	駅舎、ホームの改良	清潔にしてほしい、きれいな建物にしてほしい、風雨がしのげるようにしてほしい
		バリアフリー化	手すり、スロープの設置
		駅構内の案内板をわかりやすく	上り下りがわかるように看板を設置
		駅舎内の待合室等の設備改善、利用時間延長	待合室の冷暖房完備 (彦根駅、八日市駅、武佐駅、近江八幡駅)
		トイレの設置、改善 (きれいに)	彦根駅、八日市駅
		駅構内をきれいに、明るく	
		ベンチの改良	ベンチを新しくする、増やす
		売店・自動販売機の設置	
		Wi-Fi設備の設置	
		切符の販売	無人駅での回数券の販売
	車両の設備、乗り心地の改善	車両改善、新規車両購入	車内に虫が入らないようにする
		車内設備の改善 (乗り心地、冷暖房、清掃、Wi-Fi)	車内の揺れ、乗り心地の改善 (7件)
		自転車積載可能車両 線路修繕	
	キャッシュレス化、改札の利便性向上	ICカードの導入	
		クレジット決済可能	
自動改札機の導入			
駅駐車場・駐輪場	駅駐車場・駐輪場の使いやすさの向上	駐輪場の設置、整備	平日の駐輪の場所が少ない
		駐車場の設置、整備	八日市駅、市辺駅
		レンタカー、レンタサイクルの設置	
		パーク・アンド・ライドの実施	

大項目		中項目	近江鉄道利用者
情報提供	情報提供、案内板の設置	外国語表記案内の設置	
		無人駅での案内表示（切符購入等）	
		遅延情報等運行状況の案内	運行状況の案内、電車位置情報サービス
		車内、駅構内アナウンスの明確化	
		運行案内、割引、イベント等の利用関連の情報提供	割引制度の宣伝
		web、SNS、メディア等での情報発信	テレビに取り上げてもらう
		観光マップの作成	
	「近江鉄道の魅力」のPR	遅延がほぼなく確実に動いている	
		鉄道が環境にいい乗り物であること	
		鉄道利用による交通事故の軽減	
		いつでも座れる	
		沿線地域の魅力	
		古い駅舎や車両	
		車窓の良さ	
イメージや認知度を上げる			
集客誘客の 取組み	集客のためのイベント・企画の 実施	イベントの実施（鉄道会社・沿線地域・企業）	子供向けイベントの実施（4件）、駅・駅付近等での乗車に繋がるイベントの実施（3件）
		企画電車の運行	観光列車、グルメ列車
		蒸気機関車の導入	
		観光地とタイアップ	信楽高原鐵道や彦根城、安土城などを巻き込んだ観光イベント
		名産品の販売	
	沿線地域等との連携・協力	更なるラッピング電車の実施	
		便利な施設の設置（コンビニ、カフェ、ATMなど）	八日市駅にコンビニ設置、飲食の集まる拠点にする
		企業、商業・公共施設、学校等の大型施設の誘致	八日市駅に商業施設、駅周辺に家族が遊べる施設・テーマパーク
		沿線の環境整備	
		企業による利用促進活動	
		企業との提携	企業から駅までの直通バスの運行
		利用者等へのニーズ調査の実施	
		利用したくなる工夫の展開	
		乗務員・ 駅員対応	乗務員や駅員の増員・サービスの改善
乗務員、駅員の態度・サービスの改善	駅員、運転士が不愛想、対応が悪い		
駅等における各種サービスの改善			
事業形態	新しい交通（LRT、BRTなど） の導入	LRT・BRTの設置	
		新規事業に切り替え	
取組みのための 仕組みづくり	県や国との協力体制・財源の確保	官公庁との連携による利用促進	官公庁の職員に積極的に通勤利用するように改革
		補助金の受給	
		クラウドファンディング、寄付等の活用	
		電車や駅での広告収入	
	車が必要ないまちづくり	現行運賃の維持	
		車が必要ないまちづくり	
		MaaSへの対応	
その他	その他	近江鉄道の更なる活用（自動運転の実施等）	
		存続・廃止に関する意見	
		利用促進等に関連しない/分類不能	