

## 第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和2年12月17日（木）13時～15時

場所：東近江市立八日市文化芸術会館

### 1 開会

### 2 報告

(1) 近江鉄道株式会社における2020年度第2四半期累計期間決算と業績見通しについて

資料1

(2) 近江鉄道全線ワンコインキャンペーンの実施結果について

資料2

(3) 利用促進策検討分科会の取組経過について

資料3

### 3 議事

(1) 将来の近江鉄道線のあり方（案）について

資料4

(2) 地域公共交通計画の基本方針と目標（案）について

資料5

### 4 その他

### 5 閉会



第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 出席者名簿

【敬称略】

	所属・団体名等	氏名
委員	滋賀県知事（会長）	三日月 大造
	東近江市長（副会長）	小椋 正清
	彦根市長	大久保 貴
	近江八幡市長	小西 理
	甲賀市長	岩永 裕貴
	米原市長	平尾 道雄
	日野町長	堀江 和博
	愛荘町長	有村 国知
	豊郷町長	伊藤 定勉
	甲良町長	野瀬 喜久男
	多賀町長	久保 久良
	近江鉄道株式会社代表取締役社長（副会長）	飯田 則昭
	信楽高原鐵道株式会社常務取締役業務部長	松田 直道
	西日本旅客鐵道株式会社京都支社地域共生室 室長代理	福嶋 暁子
	一般社団法人滋賀県バス協会専務理事	野村 義明
	一般社団法人滋賀県タクシー協会専務理事	濱田 隆久
	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所長	森本 和寛
	滋賀県警察本部交通部交通企画課高齢者交通安全推進室長	関札 幸夫
	滋賀県教育委員会高校教育課 主査	武原 正樹
	滋賀県PTA連絡協議会 会長	塚本 晃弘
	びわこ学院大学教育福祉学部教授	逢 軍
	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会副会長	上野 善久
	滋賀県地域女性団体連合会副会長	山本 身江子
	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長	土井 勉
	関西大学経済学部教授	宇都宮 浄人
	滋賀県立大学環境科学部准教授	轟 慎一
	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長	田内 文雄
	一般財団法人地域公共交通総合研究所専務理事	町田 敏章
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会副会長	大塚 ふさ
	公益社団法人びわこビジターズビューロー事務局長	上田 重和
滋賀県商工会議所連合会理事	高村 潔	
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	飯田 修章
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	廣瀬 洋一

# 第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 席次表

令和2年12月17日(木)13:00～  
東近江市立八日市文化芸術会館

【敬称略】

出入口

滋賀県立大学環境科学部	関西大学経済学部	(一社)グローバル交流推進機構	滋賀県教育委員会 高校教育課	滋賀県警察本部 交通企画課	国土交通省近畿地方整備局滋賀県国道事務所	森本 和寛	
轟 慎一	宇都宮 浄人	土井 勉	武原 正樹	関札 幸夫			
滋賀県商工会議所 連合会 高村 潔						(一社)滋賀県タクシー協会 濱田 隆久	事務局
(公社)びわこビ ジ ターズビューロー 上田 重和						(一社)滋賀県バス協会 野村 義明	
滋賀県市町村社会福 祉協議会会長会 大塚 ふさ						西日本旅客鉄道株 式会社 福嶋 暁子	
(一財)地域公共交 通総合研究所 町田 敏章						信楽高原鉄道株式 会社 松田 直道	
滋賀県地域女性団 体連合会 山本 身江子						近江鉄道株式会社 飯田 則昭	
(一財)滋賀県老人 クラブ連合会 上野 善久							
びわこ学院大学 教育福祉学部 逢 軍						議長席	
滋賀県PTA連絡協 議会 塚本 晃弘						滋賀県知事 三日月 大造	
国土交通省近畿運 輸局滋賀運輸支局 田内 文雄						東近江市長 小椋 正清	
国土交通省近畿運 輸局交通政策部 飯田 修章						彦根市長 大久保 貴	
国土交通省近畿運 輸局鉄道部 廣瀬 洋一						近江八幡市長 小西 理	
						甲賀市長 岩永 裕貴	
						米原市長 平尾 道雄	
	多賀町長 久保 久良	甲良町長 野瀬 喜久男	豊郷町長 伊藤 定勉	愛荘町長 有村 国知	日野町長 堀江 和博		

記者席	随席
-----	----

入口・受付

(1) 2020年度第2四半期累計期間決算 (2020年4月1日～9月30日)

科 目	2020年度実績	2019年度実績	増 減	
営業収益	2,975百万円	4,921百万円	△ 1,946百万円	△40%
うち鉄道事業	377百万円	560百万円	△ 182百万円	△33%
営業利益	△ 703百万円	216百万円	△ 919百万円	-
うち鉄道事業	△ 447百万円	△ 223百万円	△ 224百万円	-
経常利益	△ 674百万円	248百万円	△ 922百万円	-
当期純利益	△ 478百万円	165百万円	△ 643百万円	-

【参考】鉄道輸送人員 (2020年4月1日～9月30日)

種 別	2020年度実績	2019年度実績	増 減	
通勤定期	701,579人	751,930人	△ 50,351人	△7%
通学定期	614,947人	906,339人	△ 291,392人	△32%
定期計	1,316,526人	1,658,269人	△ 341,743人	△21%
定期外	451,356人	826,446人	△ 375,090人	△45%
合計	1,767,882人	2,484,715人	△ 716,833人	△29%

(2) 2020年度の業績見通しについて

科 目	予 想 値	2019年度実績比	
営業収益	6,198百万円	△ 3,181百万円	△34%
うち鉄道事業	765百万円	△ 296百万円	△28%
営業利益	△ 1,468百万円	△ 1,586百万円	-
うち鉄道事業	△ 820百万円	△ 320百万円	-
経常利益	△ 1,167百万円	△ 1,699百万円	-
当期純利益	△ 798百万円	△ 1,139百万円	-

- ※ 当該予想は、西武ホールディングスが9月24日に発表した連結業績予想の一部を構成しており、上記予想は当該予想の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成しています。このため、実際の業績は、今後さまざまな要因によって予想数値と異なる場合があります。
- ※ なお、コロナ禍の影響の長期化を鑑み、今後も6～7月の状況が継続する事を見込んで作成しています。



# 近江鉄道全線乗車キャンペーン結果報告

東近江市都市整備部  
公共交通政策課



## 1 キャンペーンの概要①

### キャンペーンの目的

- ・ 利用者がワンコインの500円で近江鉄道全線を乗り放題できるフリーきっぷを購入できるよう支援し、近江鉄道線存続の機運を高めるとともに切符の利用を主とした新たな利用者の掘り起こしを目的として近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の支援を得ながら同事業を実施した。



### ・キャンペーンの内容

- ・切符名称 ワンコインスマイルきっぷ
- ・期 間 令和2年9月4日(金)から同年11月3日(火・祝)までの 金、土、日、祝日限定(30日間)
- ・価 格 大人500円、小人100円
- ・対象路線 近江鉄道全線

# 1 キャンペーンの概要②

## ・広報活動

### ■東近江市の取組み

- ・チラシ配布 東近江市内小学校、中学校、高等学校、大学
- ・ポスター掲示 ちよこっとバスへの車内広告、金融機関(4行)、市内スーパーマーケット(15店舗)
- ・広報紙 市広報紙(9月号)
- ・マスメディア 東近江スマイルネット「こんにちは市役所」、NHK「おうみ発630」、記者クラブへの情報提供
- ・Web掲載 市ホームページへの掲載

### ■近江鉄道(株)の取組み

- ・チラシ設置 有人各駅
- ・ポスター掲載 電車・路線バスへの車内広告  
近江鉄道全駅の掲示板
- ・Web掲載 近江鉄道(株)ホームページへの掲載

**9月4日(金)スタート! ワンコインで1日乗り放題  
近江鉄道全線乗車キャンペーン!**

本市が中心となり、滋賀県や沿線市町とともに沿線住民の皆さんをはじめ、できるだけ多くの皆さんに広く近江鉄道を利用する機会を持ていただくため、一日に何回でも利用できる近江鉄道全線乗車キャンペーンを実施します。

お出かけの際には、ぜひ近江鉄道をご利用ください。

**■内容** 近江鉄道乗車を1日何回でも利用できるきっぷを数量・期間限定で特別価格で販売します。

**■期間** 令和2年9月4日(金)から11月3日(祝)までの毎週金・土・日曜日、祝日限定

**■対象者** 近江鉄道を利用される人(市内外は問いません)

**■金額** 大人500円(通常900円)、小児100円(通常450円)(小学生以下)

**■購入場所** 近江鉄道有人駅窓口および車内

広報ひがしおうみ(9月号)

近江鉄道グループ  
近江鉄道(電車)

ワンコインスマイルきっぷ

ワンコインで1日乗り放題! 近江鉄道全線乗車キャンペーン

お得なワンコインに乗って  
ぶらりと遊びに行こう!

ワンコインスマイルきっぷ! 特別価格!

9/4~11/3までの金・土・日曜日限定

大人 500円 小児 100円

近江鉄道有人駅窓口  
小学生以下

近江鉄道(株)ホームページ

# 1 キャンペーンの概要②

## ・広報活動

### ■県、沿線市町の取組み

- ・滋賀県 県広報紙(9-10月号)、ホームページへの掲載、県庁・各土木事務所へのポスター・チラシの設置、県政記者クラブへの情報提供
- ・彦根市 彦根市広報紙への掲載(10月号)、湖東圏域公共交通ニュースレターへの掲載  
ポスター掲示(彦根駅自由通路、市営駐輪場)  
チラシ配布(図書館、彦根城博物館、観光協会、商工会議所)
- ・愛荘町 ポスター掲示(湖東三山館あいしょう、愛知川ふれあい本陣、  
ハーティーセンター秦荘、るーぶる愛知川)
- ・日野町 広報紙(10月号)、ホームページへの掲載、「日野め〜る」配信  
ポスター掲示(日野駅、日野駅観光案内交流施設「なないろ」、観光協会)
- ・5市5町 庁舎へのポスター掲示、チラシ設置

### ■関係団体の取組み

- ・SNS発信 びわこビジターズビューロー「Twitter、Facebook」

500円で全線が1日乗り放題!

**近江鉄道ワンコイン乗車キャンペーン**

目的: 近江鉄道では毎年多岐なイベント、イベントを開催し、沿線住民の皆さんをはじめ、できるだけ多くの皆さんに広く近江鉄道を利用する機会を持ていただくため、一日に何回でも利用できる近江鉄道全線乗車キャンペーンを実施します。

お出かけの際には、ぜひ近江鉄道をご利用ください。

**■内容** 近江鉄道乗車を1日何回でも利用できるきっぷを数量・期間限定で特別価格で販売します。

**■期間** 令和2年9月4日(金)から11月3日(祝)までの毎週金・土・日曜日、祝日限定

**■対象者** 近江鉄道を利用される人(市内外は問いません)

**■金額** 大人500円(通常900円)、小児100円(通常450円)(小学生以下)

**■購入場所** 近江鉄道有人駅窓口および車内

県広報紙 プラスワン

ワンコインで1日乗り放題!  
近江鉄道全線乗車キャンペーン

目的: 近江鉄道では毎年多岐なイベント、イベントを開催し、沿線住民の皆さんをはじめ、できるだけ多くの皆さんに広く近江鉄道を利用する機会を持ていただくため、一日に何回でも利用できる近江鉄道全線乗車キャンペーンを実施します。

お出かけの際には、ぜひ近江鉄道をご利用ください。

**■内容** 近江鉄道乗車を1日何回でも利用できるきっぷを数量・期間限定で特別価格で販売します。

**■期間** 令和2年9月4日(金)から11月3日(祝)までの毎週金・土・日曜日、祝日限定

**■対象者** 近江鉄道を利用される人(市内外は問いません)

**■金額** 大人500円(通常900円)、小児100円(通常450円)(小学生以下)

**■購入場所** 近江鉄道有人駅窓口および車内

日野町広報紙  
(10月号)

近江鉄道全線乗車キャンペーン

ワンコインで1日乗り放題!

近江鉄道全線乗車キャンペーン

ワンコインで1日乗り放題!

近江鉄道全線乗車キャンペーン

ワンコインで1日乗り放題!

びわこビジターズビューロー(Facebook)



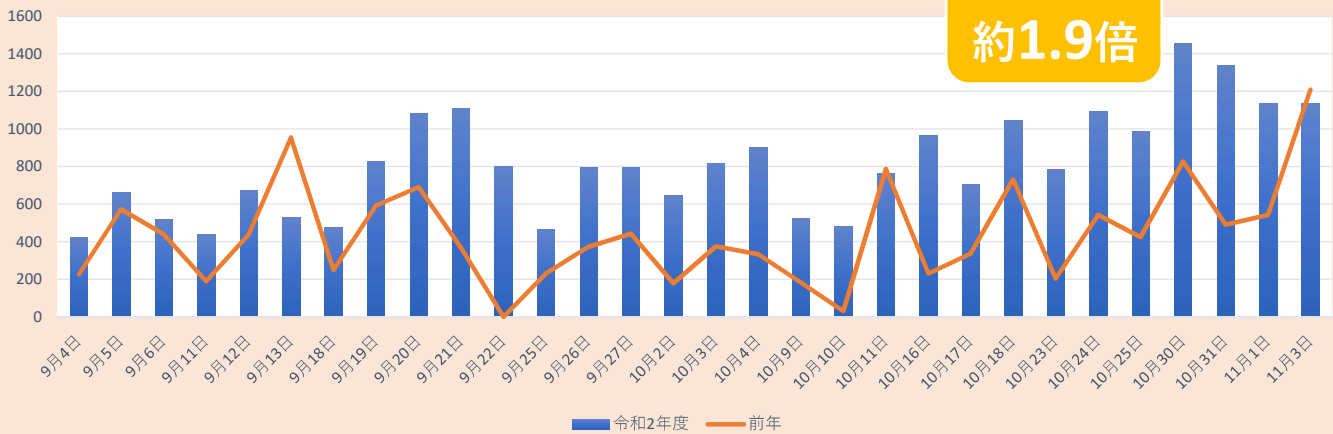
## 2 キャンペーン結果①

・販売枚数	24,533枚
(内訳)	大人 23,246枚
	小人 1,287枚
・事業費	9,919,350円
(内訳)	きっぷ補填額 9,748,850円
	チケット印刷代 170,500円



ワンコインスマイルきっぷ販売実績

昨年対比  
約1.9倍



## 2 キャンペーン結果②

### ・ワンコインスマイルきっぷ購入場所分布図

#### ワンコインスマイルきっぷ

- ・京阪神、県内南部からの来訪者が多く、JRからの乗継駅である近江八幡駅の販売数が一番多い結果となった。
- ・電車内での販売(無人駅から無人駅の利用)は574枚と全体の2.3%を占めた。

#### びわこ京阪奈線フリーきっぷ

- ・9月、10月販売枚数  
大人 457枚(昨年 243枚)  
小児 12枚(昨年 12枚)
- ・NHK連続テレビ小説「スカーレット」の影響もあり近江鉄道線と併せて信楽高原鐵道を利用する方が増加した。



# 3 アンケート結果①

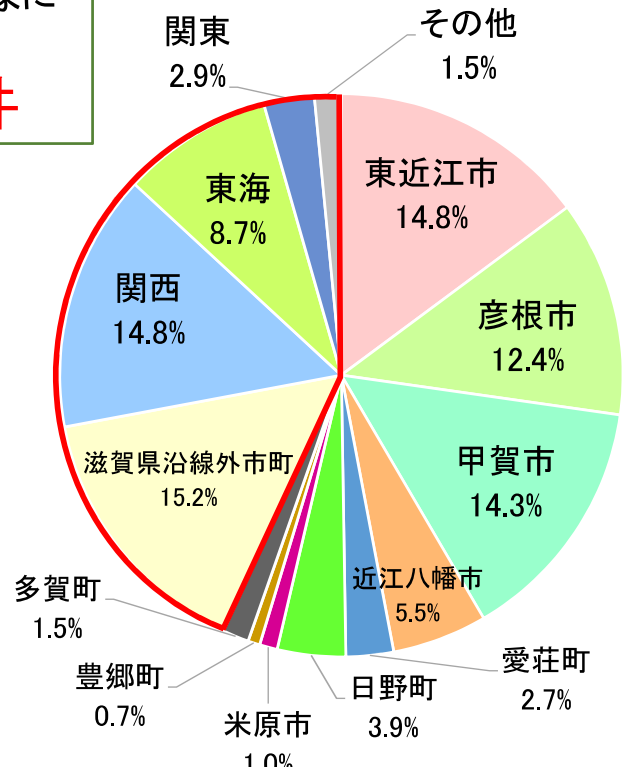
## ・アンケート調査

ワンコインスマイルきっぷ全利用者を対象にアンケート調査を実施した。

アンケート回収件数 **587件**

### ■利用者の居住地内訳

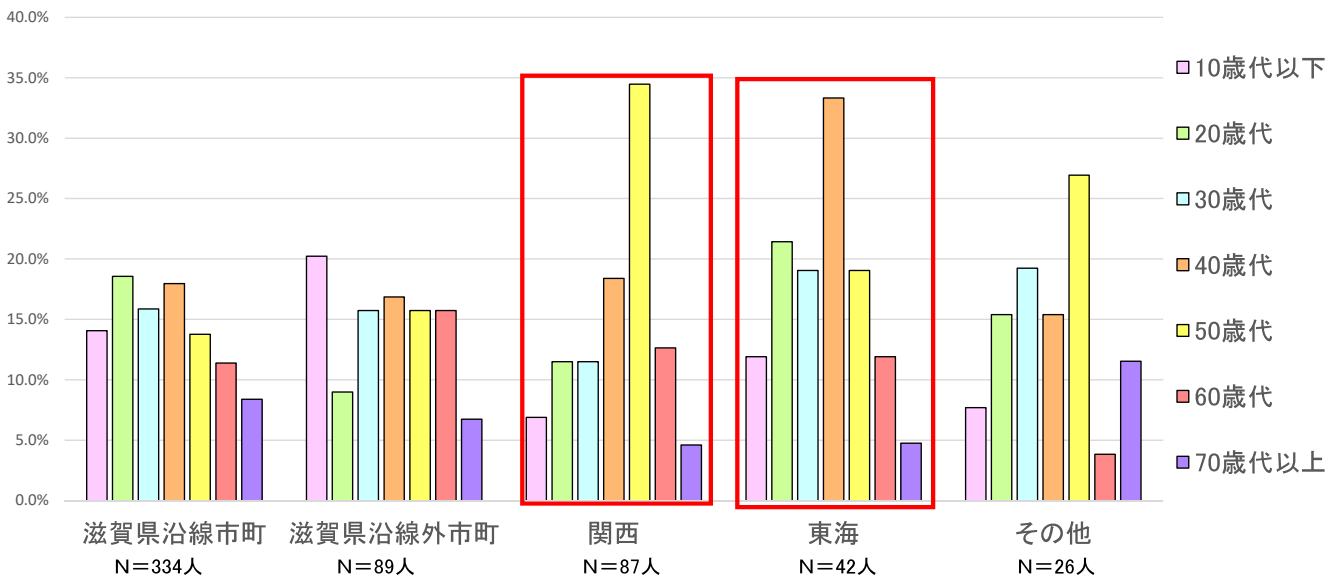
- ・ 沿線外からの利用者が43%を占めた。
- ・ 沿線外は、湖南地域、特に大津市・草津市・守山市からの利用が多くあった。
- ・ 関西圏(滋賀県以外)については、京阪神JR沿線沿い在住者の利用が大半であった。
- ・ 東海については、愛知県が大半だが、岐阜県、三重県からの利用もあった。



# 3 アンケート結果②

### ■利用者の居住地別の年代

- ・ 沿線市町では、10歳代以下から40歳代までの利用者が多く、親子での利用や学校での部活動等の利用が多い。
- ・ 関西圏や東海地方については、40歳代、50歳代の利用が多く「旅行・観光」等で利用している方が多い。



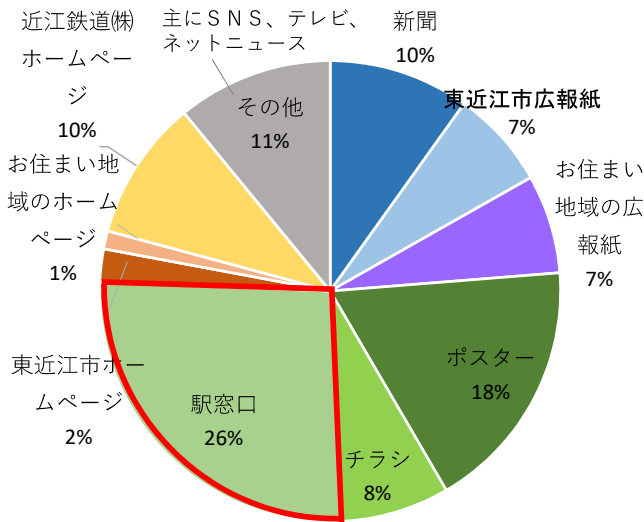
### 3 アンケート結果③

#### ■ 今回の企画をどこで知ったか(複数回答可)

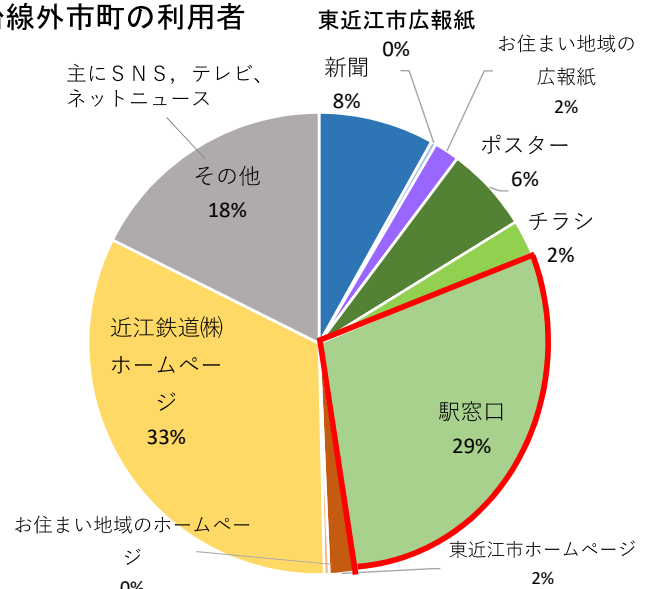
- 沿線利用者、沿線外利用者ともに駅窓口での割合が高く、駅員さんによる呼びかけで購入したとの声が多くあった。
- 沿線外利用者は、近江鉄道(株)のホームページを確認されている傾向がある。

沿線外利用者に対し広報する際は、近江鉄道(株)ホームページで広報することも有効である。

#### ・沿線市町の利用者



#### ・沿線外市町の利用者



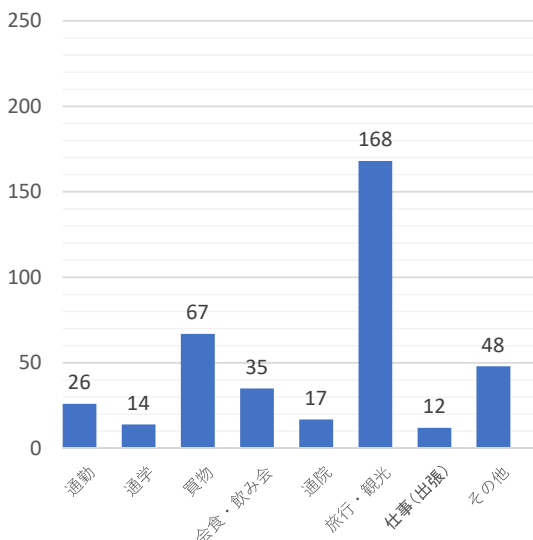
### 3 アンケート結果④

#### ■ 購入目的(複数回答可)

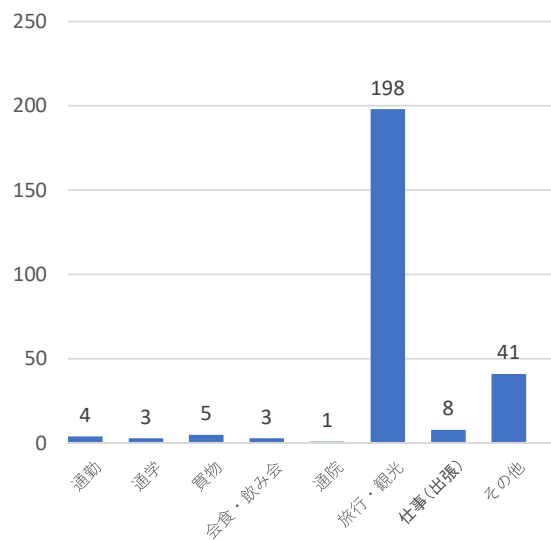
- 沿線外利用者の大半は「旅行・観光」であった。その他についても乗り鉄が趣味の方など娯楽での利用が多かった。
- 沿線の利用者については、「旅行・観光」の利用が多いものの、沿線外の利用に比べ買物や会食・飲み会など日常利用での購入が目立った。

その他に関しては、学生による部活動での利用が多かった。

#### ・沿線市町の利用者



#### ・沿線外市町の利用者

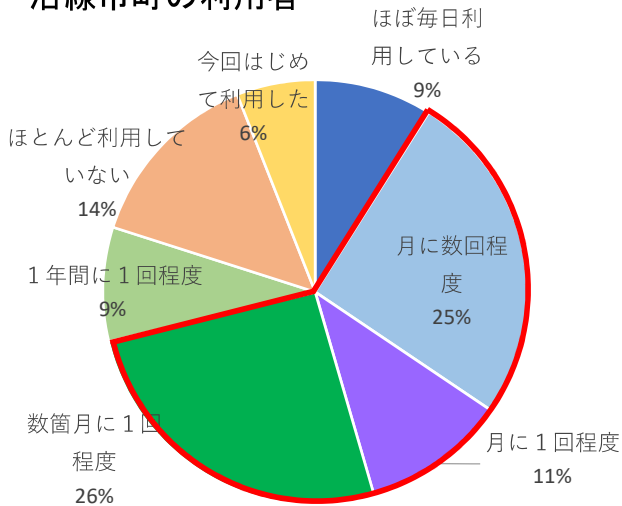


### 3 アンケート結果⑤

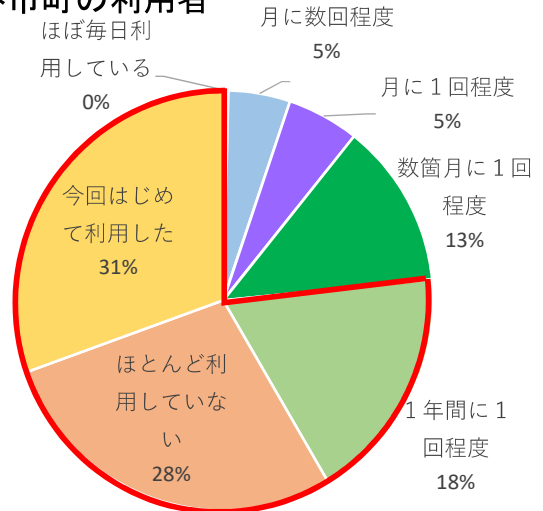
#### ■ 近江鉄道の利用頻度

- 沿線市町利用者については、月に数回や数箇月に1回などたまにしか近江鉄道線を利用しない方が多かった。  
キャンペーンは近江鉄道線の利用頻度が少ない利用者に対して利用の底上げと利用機会の創出に効果的であった。
- 沿線外利用者については、利用頻度が少ない利用者が大半であり、キャンペーンの実施により近江鉄道線を利用した方が大半であった。

#### ・沿線市町の利用者



#### ・沿線外市町の利用者



### 4 利用者の声

#### ■ 沿線市町利用者の声

交通系ICカードを利用できるようにしてほしい。  
駅窓口でクレジットカードを使えるようにしてほしい。

#### ■ 沿線外市町利用者の声

沿線の観光地がみつけづらく、沿線の飲食店等を含め、まとめて掲載されている観光パンフレット等がほしい。  
オススメのコース紹介などがあると嬉しい。

駅周辺の施設の入場券がついた乗車券や飲食店等の商品券つき乗車券、レンタサイクルと組み合わせた乗車券などがほしい。

今回のキャンペーンをきっかけに初めて近江鉄道線を利用した。(沿線外の県内在住者や関西圏の利用者)

既存商品である「1デイスマイルチケット」の存在を知らなかった。  
900円でも安いと感じる。

## ■1デスマイルチケットの認知度の向上

- ・ 電話問合せの際、「1デスマイルチケット」の存在を認知している方が少ないように感じた。
- ・ 関西圏、東海地方を中心にPRを行い認知度上昇を図る必要がある。
- ・ 1デスマイルチケットを活用した全線周遊ルート等を作成し、沿線外利用者を取込むことで新規利用者の増加につながる。

## ■近江鉄道沿線の観光地の統合的な情報発信

- ・ 現状、各市町の観光情報がバラバラに掲載されており、利用者がいくつもの観光サイトを調べる必要がある。
- ・ 沿線の観光地をまとめたサイトを作成することで近江鉄道を利用した観光を行いやすくなる。
- ・ 観光情報や飲食店の情報などテーマ別にまとめることで利用者の利便性が上昇する。(パンフレットは現地でしか手に入らないためWEBサイトやSNSを活用。)

## ■沿線市町利用者を対象とした利便性向上

- ・ 沿線市町利用者に対しては、京阪神へ外出する際に近江鉄道線を利用してもらうことで利用者増加につながる。  
よって、近江鉄道線を利用することで特典を得られる企画が有効である。
- ・ 例えば
  - ⇒ 近江鉄道線を利用することで京阪神の施設が割引になる。
  - ⇒ JRを利用する際にJR駅沿いのコインパーキングを利用するよりも近江鉄道を利用する方が安くなる。

## ■近郊沿線外利用者を対象とした需要の掘り起こし

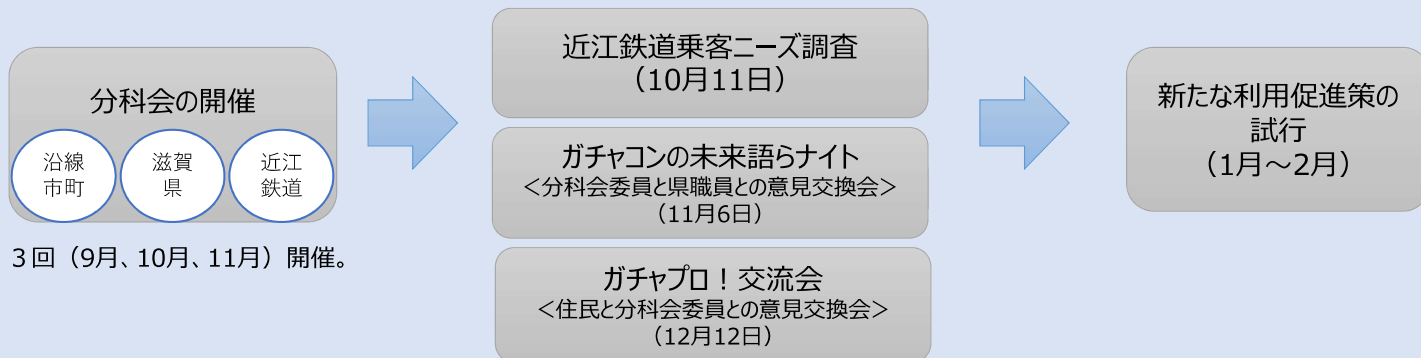
- ・ 沿線外利用者を中心に今回のキャンペーンを機会に初めて近江鉄道線を利用した方が多かった。
- ・ 40歳代以降は関西圏や東海地方からの利用者が多いことから、観光に重きをおいた周遊プランやキャンペーン等を企画し、関西圏、東海地方を中心にPRしていくことで新規利用者の獲得が図れる。



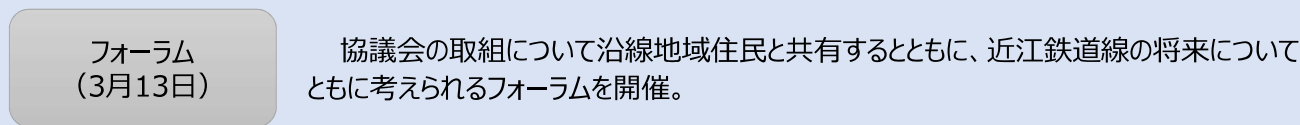
- ✓ 事業者、行政、住民が連携した近江鉄道線の利用促進策の検討および試行を行うため、沿線市町、滋賀県、近江鉄道の若手職員（社員）を委員とする分科会を令和2年9月に近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会内に設置したところ。
- ✓ 利用促進策の検討のテーマは、「観光」「中高生」「子育て」「自転車」の4つとした。

取組スケジュール

1 利用促進策の検討・試行



2 沿線住民の近江鉄道線に対する関心・機運の醸成 ※法定協主催



分科会の各班で検討している利用促進策 概要

観光班

沿線の観光地等P R電車の定期運行

沿線地域の魅力発信 × 観光客の利用促進

- 通常運行をしている近江鉄道線の車両を活用した観光地やイベント等のP R電車の定期運行。
- 毎月1回（2週間程度）、沿線市町や団体が企画し、近江鉄道と連携して実施。

～試行イメージ～  
• 観光協会等と連携し、通常運行する車内で沿線市町で行われるひなまつり関連のイベントのPRを行う。

中高生班

沿線の高校生と協働で近江鉄道沿線パンフレットの作成

若者の郷土愛醸成 × 高校生の利用促進

- 高校生の利用促進のため、沿線の高校と連携し、高校生をターゲットとした沿線スポット紹介パンフレットを作成。
- 毎年1校程度とパンフレットを作り、沿線高校に配布する。

～試行イメージ～  
• 彦根東高校（新聞部）と連携し、高校生の利用促進につながるパンフレットを作成する。

子育て班

子どもが楽しめるお絵描き電車の定期運行

子育て支援 × ファミリー層の利用促進

- 子育て世代の利用促進のため、車内で子どもがお絵描きを楽しめる「お絵描き電車」の定期運行。
- 通常運行する車両の一部を活用し、窓に水性ペンで自由に書けるような企画を想定。

～試行イメージ～  
• かきみそのCAO（東近江市内の子育て支援団体）と連携し、臨時電車を使い、お絵描き電車を試行する。

自転車班

サイクルトレインを活用した沿線地域の観光地スタンプラリー

沿線地域の観光振興 × サイクリストの利用促進

- サイクルトレインを活用し、沿線地域の観光地をスタンプラリー。
- グーグルマップ上にポイントを落とし、1カ月程度の期間ですべてのポイントを巡った人には特産品を贈呈。

～試行イメージ～  
• NPO法人五環生活と連携し、彦根駅を拠点としてWEBスタンプラリーを試行する。



# 近江鉄道乗客ニーズ調査 結果概要

## 日程

- ✓ 10月11日（日） 8:00～14:30 米原駅～多賀大社前駅～近江八幡駅～八日市駅～日野駅～貴生川駅

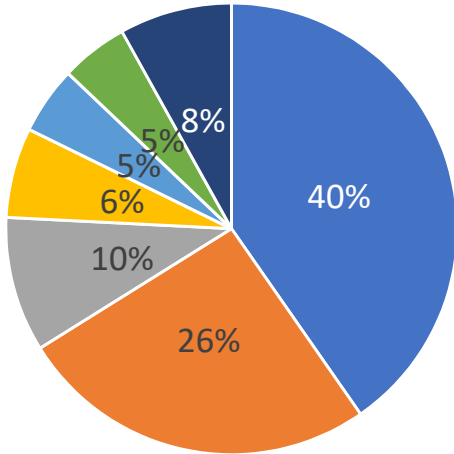
## 参加者

- ✓ 分科会委員11名（観光班3名、中高生班4名、子育て班3名、自転車班1名）、鉄道フォトライター辻良樹氏

## 実施内容

- ✓ 第1回分科会で設定した4テーマのターゲットとなる乗客から利用目的や乗車ニーズを聞き取った。（延べ75名）

## 利用目的



- 観光
- 買い物
- イベント
- その他（通院、写真撮影等）
- 通学
- レジャー
- 知人等宅訪問

## 主な意見

- ✓ ワンコインキャンペーンで利用したが、沿線の案内をあわせて行ってほしい。
- ✓ ワンコインキャンペーンがあったので家族で利用。車と異なりのおんびり移動できるのがよい。
- ✓ デートや遊びで近江鉄道を使うのはよいが、沿線のおすすめスポットが思い浮かばない。おしゃれカフェがあれば利用する。
- ✓ 子ども（1歳）と初めて利用。子どもも喜んでいるのでまた利用したい。駅周辺の子どもが楽しめるスポットの紹介があるとよい。
- ✓ サイクリングマップ・コースがほしい。子どもと一緒に自転車で出かけられるのがよい。
- ✓ レンタサイクルがあると持ち込まなくても駅周辺をサイクリングできる。



# ガチャコンの未来、語らナイト。（利用促進策検討分科会委員と県職員との意見交換会） 結果概要

## 日程

- ✓ 日時：11月6日（木） 18:00～20:00
- ✓ 場所：滋賀県庁北新館 5-A会議室

## 参加者

- ✓ 分科会委員12名（市町職員4名、県職員2名、近江鉄道社員6名）、県職員11名

## 実施内容

- ✓ 6班に分かれて「①賑わいのある鉄道にあるもの」、「②10年後の近江鉄道のあり方」について意見交換した。

## 主な意見（①賑わいのある鉄道にあるもの）

- ✓ 沿線住民が鉄道や駅に愛着を持っている。
- ✓ 適度に乗客があり、車内や駅に笑い声が響いている。声掛け挨拶が交わされている。
- ✓ 鉄道会社の社員が元気でやる気がある。
- ✓ 魅力的な目的地（魅力的なお店など）、観光地がある。沿線にきれいな景色がある。
- ✓ 駅舎に集える場所がある。
- ✓ 鉄道に乗ること自体が楽しいと思える仕掛けがある。
- ✓ 駅や鉄道を生かしたイベントがある。

## 主な意見（②10年後の近江鉄道のあり方）

- ✓ 住民から愛されていて、ボランティア駅長が活躍し、33駅で住民と協働した清掃活動が行われている。
- ✓ ICカードが使えるようになっており、利便性が向上している。
- ✓ イベント電車が運行しており、多くの住民が乗車を楽しんでいる。
- ✓ 公共交通機関の価値（環境面等）を住民がしっかり理解できている。
- ✓ 線路上空でドローンを活用した物流が行われている。
- ✓ 駅周辺に施設（公共施設、商業施設、スポーツ施設）が集積している。
- ✓ 駅周辺に駐車場が増え、パークアンドライド利用者が増えている。
- ✓ 沿線地域の観光地のブランディングが進み、近江鉄道を使って観光に行くことがトレンドとなっている。
- ✓ 電車が沿線に立地する企業の主要な通勤手段となっている。
- ✓ さまざまなイベント電車が運行されている。





## 日程

- ✓ 日時：12月12日（土）14:00～17:00
- ✓ 場所：東近江市役所新館3階 会議室

## 参加者

- ✓ 分科会委員20名
- ✓ 一般参加者20名（高校生2名を含む。）

## 実施内容

- ✓ 「観光」、「中高生」、「子育て」、「自転車」の4つのテーマの利用促進策および試行計画を分科会各班から発表。
- ✓ その後、一般参加者の皆さんとテーマごとに「良い点」「改善点」を話し合い、利用促進策に取り入れる視点やアイデアを整理した。

## 各班での意見交換内容

### 観光班

- 観光協会等と連携して通常運行車両でひなまつり関連のイベントをPR。
- ✓ 車内で写真映える展示をしたり、身に着けられる衣装を用意をすればどうか。
- ✓ 今後、月ごとにテーマを決めて運営できないか。

### 中高生班

- 彦根東高校（新聞部）とともに利用促進パンフレットを作成。
- ✓ 高校生の意見を取り入れて内容を決めたほうがよい。
- ✓ 沿線スポットの割引などの特典も盛り込んだほうが利用につながる。

### 子育て班

- 子育て支援団体と連携して、臨時電車を使い、お絵描き電車を試行。
- ✓ ケガの防止に気を付けながら、車内マナーについても教えられる場にすべき。
- ✓ 文具用品メーカーと協働できないか。

### 自転車班

- 五環生活と連携して、彦根駅を拠点としてWEBスタンプラリーを試行。
- ✓ 電車内やホームページでサイクルトレインの案内を強化したほうがよい。
- ✓ 試行をする際は、一般の自転車ユーザーも一緒に取り組むべき。





# 将来の近江鉄道線のあり方（案）について

1

## 1. 存続形態

◆以下の検討の視点に沿って、3つの存続形態について、県、沿線自治体、鉄道事業者の三者において検討した。

### (1) 検討の視点



### (2) 存続形態別の特徴

存続形態	支援スキーム	特徴
運行経費補てん	自治体が鉄道事業者の運行経費を支援。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の財政的支援が得られない。</li> <li>● 事業者のインセンティブが乏しく、またコスト削減意識が働きにくい。</li> </ul>
みなし上下分離	自治体が鉄道施設を保有しているとみなし、自治体が鉄道事業者の設備投資、修繕に係る経費を支援。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上下分離と類似した形態であるが、起債や国庫補助金の高上げなどの国の財政支援措置が得られない。</li> <li>● 自治体が設備投資の内容や妥当性等を判断することが困難。</li> </ul>
「公有民営」方式による上下分離	鉄道事業者は運行に専念。自治体が鉄道施設を保有し、設備投資、維持修繕費等を負担することにより、事業者の資産保有に伴う費用負担を軽減。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の財政支援が最も手厚い。</li> <li>● 施設保有団体を設置し、施設保有や管理に係る業務負担が生じる。</li> <li>● 自治体は鉄道事業者として安全管理責任を負う。</li> </ul>

### (3) 存続形態（案）

令和3年度から令和5年度までを運営改善期間とし、令和6年度から「公有民営」方式による上下分離へ移行する。

#### <理由>

- 3年間の「運営改善期間」を設けて、沿線自治体、事業者、沿線住民等が一体となって利用者の増加および事業収支の改善を図ることにより、より良い状態で「公有民営」方式に移行することができる。
- 鉄道運行は事業者、鉄道施設の保有は自治体と役割分担を行うことにより、鉄道の維持存続に向けた責任を明確化できるとともに、持続的かつ安定的な運行体制を構築できる。
- 起債や国庫補助金の高上げなど、国の財政支援により沿線自治体の財政負担の軽減を図ることができる。

2

## 2. 運営改善期間の取組

◆令和3年度から令和5年度までの3年間は運営改善期間とし、沿線自治体、鉄道事業者、沿線住民等が一体となって、利便性向上策や利用促進策に取り組むこととする。

### (1) 目的および必要性

- ① 利用者の増加および事業収支の改善を図ることで、**より良い状態で公有民営方式に移行**することができる。
- ② 運営改善の取組を通じて、沿線自治体と鉄道事業者間に**厚い信頼関係を構築**することができる。  
また、**全線存続に向けた沿線住民等との一体感や、さらなるマイルール意識を醸成**することができる。

### (2) 取組内容

(例)

割引切符、企画切符の導入  
および乗り継ぎの改善

「駅周辺の駐輪場および駐車場の整備」、「駅設備の改善（バリアフリー化、待合施設、トイレ改修）」、「通学定期券の購入補助」

キャッシュレス化（ICOCA等対応）  
の導入

鉄道事業者と沿線自治体が連携、協力して実施に向けて具体的な検討を行う。

沿線市町において実施の必要性や可能性を検討する。

費用、工期、仕様等を考慮しながら、導入に向けて検討していく。

### (3) 目標設定

- ◆「地域公共交通計画」において、**運営改善期間中の取組に関する「数値目標」を設定**し、取組を行う。  
(例：利用者数、営業収支、イベントの実施回数など)

3

## 3. 「公有民営」方式（上下分離）の基本的なスキーム

### 第二種事業者（鉄道事業者）

鉄道事業者は「第二種事業者」として、第三種事業者が保有する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

上

運行



運行に専念

○運行や乗務員、車両（※）等

※車両は第三種事業者が保有する場合もある

無償譲渡

無償貸与

### 第三種事業者（自治体）

自治体は「第三種事業者」として、鉄道施設等を保有し、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる

下

鉄道施設保有

土地保有



駅

○線路や駅舎に係る土地等  
○線路、駅等の鉄道施設

自治体が鉄道施設を保有することにより、安定的・継続的かつ地域の声を反映した輸送の実現

## 4. 「公有民営」方式（上下分離）への移行に向けた手続き等の流れ

＜令和3年度～令和5年度＞

① 利用者の増加および鉄道事業収支の改善

沿線自治体、鉄道事業者、沿線住民等が一体となって、利用促進等に取り組む。

＜令和4年度＞

② 鉄道施設管理団体の設立

沿線自治体が保有することとなる鉄道施設・設備等の資産を管理する団体を設立。

＜令和5年度＞

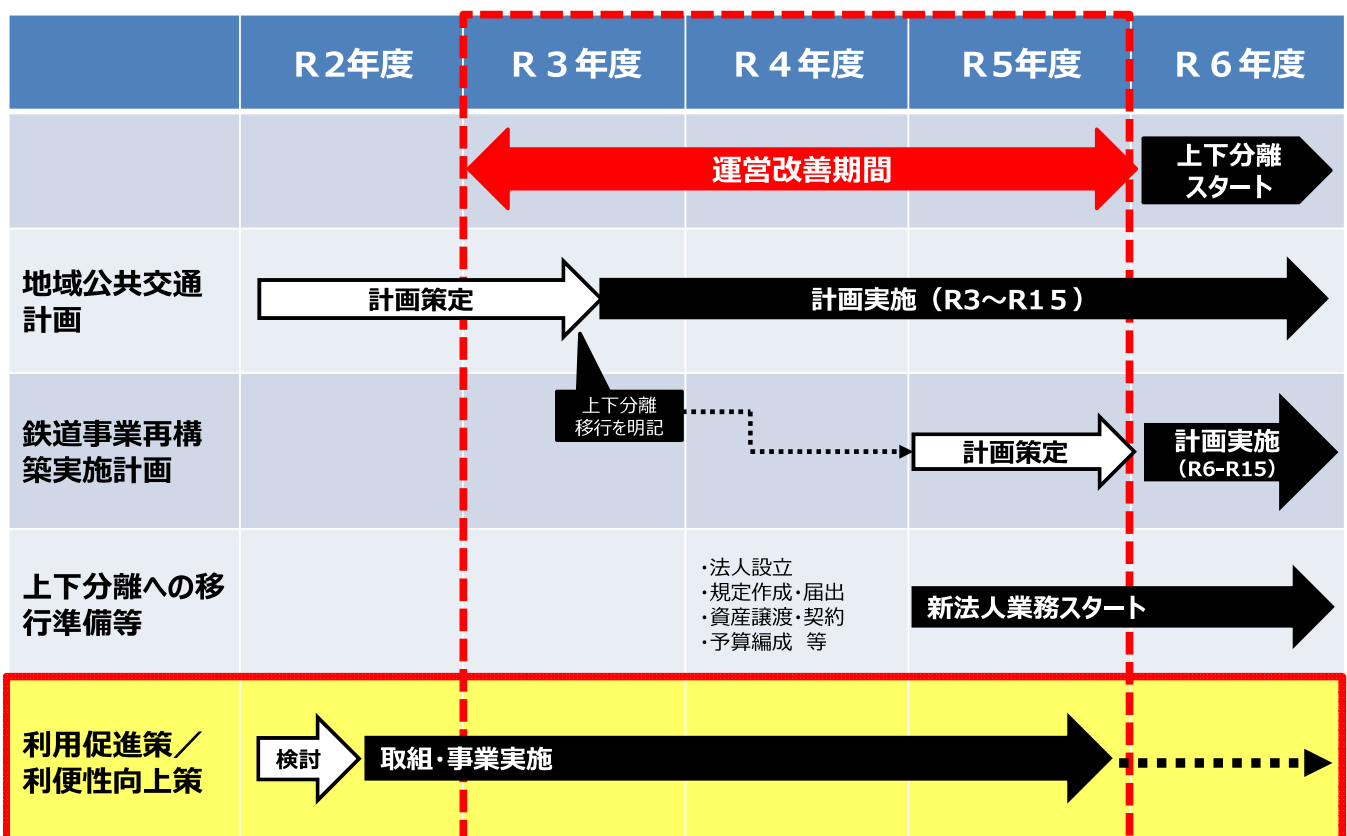
③ 鉄道事業再構築実施計画の策定

令和6年度から10年間で、運行事業者の収支均衡等を図ることを目指した計画を策定。

「公有民営」方式による上下分離への移行  
(令和6年度～)

5

## 5. 新たなスキームの形態およびスケジュール



6

## 6. 自治体の費用負担

### (1) 自治体の費用負担の対象

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

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

### (2) 県と沿線市町の負担割合

県：沿線市町 = 1：1 とする。

### (3) 沿線市町間の負担割合

「①駅数、②営業キロ、③住民定期利用者数」の3つの指標に基づき、下記の按分割合により、沿線市町間の負担割合を定める。

按分指標	按分割合	東近江市	彦根市	甲賀市	近江八幡市	日野町	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	米原市
駅数	50%	39.4%	21.2%	15.2%	6.1%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
営業キロ	20%	34.7%	16.7%	11.2%	7.1%	9.6%	5.8%	5.0%	3.9%	2.5%	3.5%
住民定期利用者数	30%	49.0%	12.9%	6.3%	10.6%	8.7%	5.4%	2.0%	2.2%	2.0%	0.8%

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

## 第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

# 地域公共交通計画の基本方針と目標（案）について

## 1. 地域公共交通の課題

### 課題① 沿線市町のまちづくりに資する地域公共交通ネットワークの形成

- ✓ 地域公共交通は、それ単独で成立・形成するものではなく、県や沿線市町のまちづくりとの連携・連動が必要。
- ✓ 県や沿線市町の上位計画で掲げる「コンパクトなまちづくり」、「駅周辺の整備」等に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークの形成が必要。

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

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

### 課題③ 利便性の高い地域公共交通サービスの実現による通勤・通学需要の維持

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

### 課題④ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

- ✓ 沿線の人口減少・少子高齢化という厳しい状況で定期利用の維持を図ることとあわせて、定期外利用者の増加に向けた取組を進めていくことが必要。
- ✓ 沿線地域に点在する豊かな自然・歴史・文化等の観光・交流資源と連携し、利用促進につなげていくことが必要。

### 課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする機運の醸成

- ✓ 地域の支えなくして地域公共交通を維持することは困難であり、沿線地域の関係者（住民・企業・学校関係者等）に「自分たちが支えていかなければならない」と感じてもらうことが必要。
- ✓ 日頃から地域公共交通の利用状況・経営状況を周知したり、愛着や親しみを持ってもらいマイレール・マイバス意識を醸成することが必要。

### 課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

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



## 2. 地域公共交通の将来像と基本方針(案)

### ■ 地域公共交通の将来像 (案)

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

### ■ 将来像実現のための基本方針と取組の方向性 (案)

#### 基本方針

#### 1. 近江鉄道線を再生・活性化する

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

#### 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

近江鉄道線を補完するバスやデマンド型交通等を今後も維持し、地域全体として移動しやすい環境を守る

#### 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

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

#### 4. 関係者が連携・協働して地域公共交通利用を促進する

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

#### 取組の方向性

- ① 近江鉄道線の利便性向上
- ② 「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更

- ① 二次交通ネットワークの維持・確保
- ② 二次交通の利便性向上

- ① 過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進
- ② 沿線地域の活性化

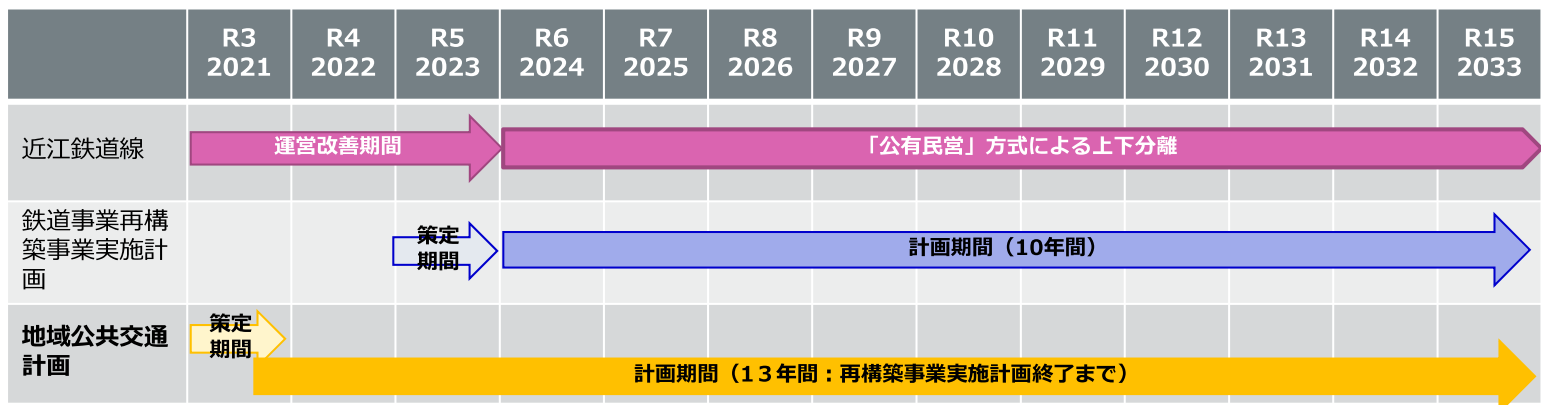
- ① 地域公共交通利用の意識醸成
- ② 各種施策を推進・支援するための体制構築

2

## 3. 計画の期間(案)

- 近江鉄道線については、令和3(2021)年度からの3年間を運営改善期間とすること、さらに令和6(2024)年度の「公有民営」方式による上下分離への移行にあわせ、令和5(2023)年頃をメドに「鉄道事業再構築事業実施計画」(計画期間：2024年度～2033年度)を策定することを念頭に置き、計画期間を以下のとおり設定する。ただし、期間中の状況を踏まえ、必要があれば見直すものとする。

計画期間：令和3(2021)年度～令和15(2033)年度：13年間(再構築事業実施計画終了まで)



3



# 4. 計画の目標(案)

基本方針	取組の方向性	指標	目標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	①近江鉄道線の利便性向上	近江鉄道線の利用者数（定期・定期外・全体） ※事業者より提供	定期：現状維持を基本 定期外：現状より増 ※R2年度実績を踏まえる
	②「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更	近江鉄道線の鉄道事業の営業収支・自治体負担額 ※:事業者より提供	営業収支：営業収支均衡 自治体負担額：上下分離前に想定した負担総額
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	①二次交通ネットワークの維持・確保	補助対象路線（バス・デマンド型交通）の利用者数・収支率・自治体負担額 ※該当する市町より提供	現状維持を基本 ※R2年度実績を踏まえる
	②二次交通の利便性向上	近江鉄道線に接続するバス・デマンド型交通の利用者数 ※該当する市町・バス事業者より提供	現状維持を基本 ※R2年度実績を踏まえる
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化化する	①過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進	沿線市町の自動車の交通手段分担率 ※'21年,30年ℙ-ソトリップ調査（予定）結果より把握	67.8%以下 （2010年ℙ-ソトリップ調査値より減少）
	②沿線地域の活性化	沿線市民の公共交通に対する利用満足度 ※今後アンケートを実施して把握	R3年度以降に実施するアンケート結果より設定
4. 関係者が連携・協働し、地域公共交通利用を促進する	①地域公共交通利用の意識醸成		
	②各種施策を推進・支援するための体制構築		

4

# 5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

## 基本方針 1. 近江鉄道線を再生・活性化する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①近江鉄道線の利便性向上	利用しやすい料金設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学定期券の購入補助</li> <li>割引乗車券・企画乗車券の導入（全線ワンコイン乗り放題等）</li> </ul> <p>等</p>
	運行内容の充実・改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数の増便</li> <li>所要時間の短縮</li> </ul> <p>等</p>
	近江鉄道線に接続する他の交通との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>キャッシュレス決済の導入（ICOCA等）</li> <li>駅周辺の駐輪場・駐車場の整備</li> </ul> <p>等</p>
	駅設備の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合空間の充実や交流施設等の整備</li> <li>トイレの改修</li> </ul> <p>等</p>
②「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更	「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の鉄道事業再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業再構築実施計画の策定</li> <li>鉄道事業再構築事業の実施</li> </ul> <p>等</p>

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

5

## 5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

### 基本方針 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①二次交通ネットワークの維持・確保	バス・デマンド型交通ネットワークの維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>近江鉄道駅を基点とする路線の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統・フィーダー系統）の実施</li> </ul> 等
	既存のバス・デマンド型交通の補完	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域が主体となって生活交通等を確保する取組の推進・支援（自家用有償旅客運送等）</li> </ul> 等
②二次交通の利便性向上	バス・デマンド型交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス・デマンド型交通の見直しの実施（ダイヤ調整、路線見直し、新設、増便、デマンドシステムの見直し等）</li> </ul> 等
	その他の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー車両の導入</li> </ul> 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

6

## 5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

### 基本方針 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進	駅周辺の交通結節機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎、駅前広場、駅周辺の道路の整備</li> </ul> 等
	近江鉄道線と連携したまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点施設整備</li> </ul> 等
②沿線地域の活性化	駅周辺のにぎわいの創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺への施設誘致、住宅開発誘導</li> <li>まちづくりや観光拠点としての駅施設の有効活用（イベントスペース、常設カフェ等）</li> </ul> 等
	来街者・観光客の誘客促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベントの実施（イベント列車の運行、駅起点のウォーキングイベント等）</li> <li>沿線一体となった観光案内（マップ作成、情報発信、アテンダント配置等）</li> <li>観光団体、観光施設、商店街との連携（スタンプラリーの実施等）</li> </ul> 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

7

# 5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

## 基本方針 4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①地域公共交通利用の意識醸成	地域公共交通に接したり、考えたりする機会の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通環境学習、乗り方教室等の実施</li> <li>官公庁・沿線企業の通勤における公共交通利用促進</li> <li>沿線の地域公共交通に関する情報発信</li> </ul> 等
	マイレール・マイバス意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>近江鉄道パートナーズクラブの拡大</li> <li>関連グッズの企画・販売</li> <li>ふるさと納税制度の活用</li> </ul> 等
②各種施策を推進・支援するための体制構築	広域的な連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>県・市町・交通事業者による利用促進策検討組織の発足</li> <li>他の地域鉄道との連携</li> </ul> 等
	地域との連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域住民や利用者との定期的な意見交換</li> <li>沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動</li> </ul> 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

## 近江鉄道線地域公共交通計画の構成(案)と検討フロー

