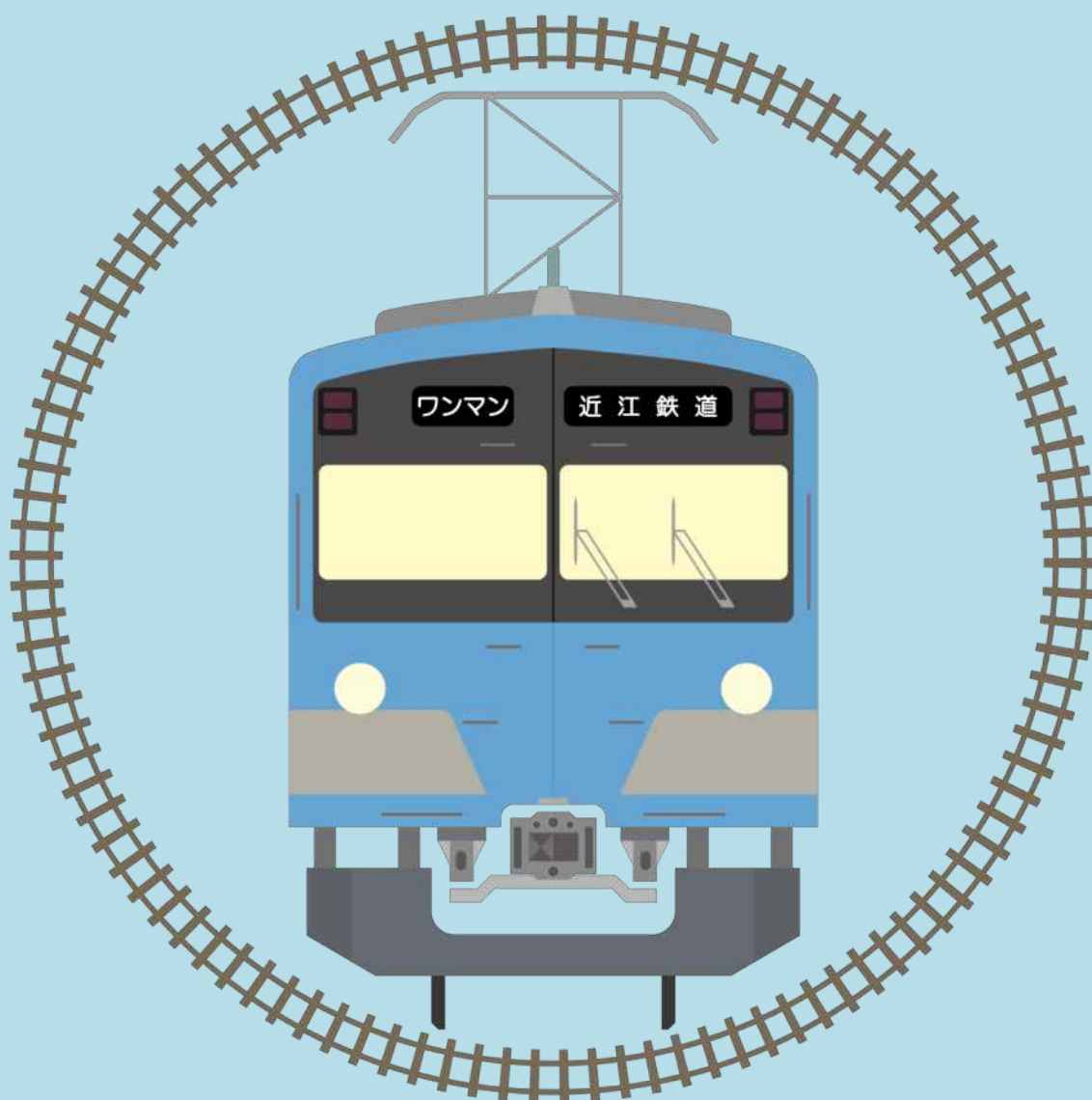


近江鉄道沿線地域公共交通計画 原案



令和3年(2021年)年6月

目次

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の背景・目的	1
1-2. 計画の位置付け	2
1-3. 計画の区域・期間	2
2. 近江鉄道沿線における地域公共交通の課題	3
3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針	16
3-1. 近江鉄道沿線地域の将来像とそれを支える地域公共交通の姿	16
3-2. 計画の基本方針	17
3-3. 計画の目標	19
4. 近江鉄道沿線地域における地域公共交通ネットワークの構築に向けて	20
5. 目指すべき姿を実現するための施策	21
6. 計画の評価・検証・見直し	65
6-1. 計画の推進体制	65
6-2. 計画の推進にあたっての各主体の役割	66

資料編

1. 近江鉄道線を取りまく環境	1
1-1. 地域公共交通（近江鉄道線）	1
1-2. 地域公共交通（JR、信楽高原鐵道、二次交通）	23
1-3. 沿線地域の概況	29
1-4. 人の動き	35
1-5. 自動車交通	37
2. 上位・関連計画における公共交通の位置付け	39
2-1. 広域的な上位・関連計画	39
2-2. 沿線市町の上位・関連計画	47
2-3. 現状および上位・関連計画のまとめ	54
3. 沿線市町の課題・問題認識	57

1. はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

(1) 計画策定の背景

近江鉄道線は、明治31年(1898年)の開業以来、地域の移動手段として、通勤、通学、買い物、通院など、幅広い用途で利用され、特に移動弱者(子ども、高齢者、運転免許を持たない人)にとっては生活になくてはならないものとして、沿線地域に必要とされてきました。同時に、地域のシンボルとして“ガチャコン電車”の愛称で親しまれてきました。

一方で、自動車利用を中心とした生活スタイルの普及等から、その利用者は昭和42年度(1967年度)の年間1,126万人をピークに平成14年度(2002年度)には年間369万人まで減少しました。加えて、沿線市町(東近江市、彦根市、近江八幡市、甲賀市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)の人口は、平成27年(2015年)を境に減少に転じており、長期的にはさらに厳しい経営環境におかれることが想定されます。

また、開業後120年を超え鉄道施設の老朽化が進んでおり、今後も継続して設備投資の必要性が見込まれることなどから、営業費用は増加傾向にあります。以上の要因から、近江鉄道線は、平成6年度(1994年度)以降継続して営業赤字となっています。

上記を踏まえ、近江鉄道線の今後のあり方について、沿線地域の将来像や他の地域公共交通との連携・役割分担等とあわせて検討すべき時期にきています。

(2) 計画策定の目的

近江鉄道沿線地域の持続的な発展に向けては、住民・利用者、行政、鉄道事業者および関係団体等が一体となり、まちづくりと地域公共交通の維持・確保・改善に取り組む必要があり、実施すべき施策や事業等を検討・合意し、着実に実行していくため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)(以下、地域公共交通活性化再生法)第5条第1項に基づき、「近江鉄道沿線地域公共交通計画(以下、本計画)」を滋賀県と沿線市町が共同して策定するものです。

なお、本計画は近江鉄道線を中心とした沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画(マスタープラン)となるものです。

1-2. 計画の位置付け

本計画は、近江鉄道沿線地域において、近江鉄道線を軸とした地域公共交通政策に取り組むためのマスタープランと位置付けます。

そのため、上位計画となる「滋賀県基本構想」「滋賀交通ビジョン」等に即したうえで、地域のまちづくりや都市計画に関する基本的な方針を示す各市町の都市計画マスタープラン等との連携を図ります。また、沿線地域で既に策定されている地域公共交通網形成計画等の計画と整合を図ります。

なお、本計画は、滋賀県および沿線市町が一体となり、近江鉄道線を軸とした地域公共交通について定めるとともに、沿線市町または圏域が個別に策定する地域公共交通計画（今後策定されるものも含む）と相互に連携することを目指します。

1-3. 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

計画の対象区域は、近江鉄道線の沿線地域とします。

また、近江鉄道沿線地域は、近江鉄道線が存する沿線市町（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）の範囲とします。

(2) 計画の期間

計画の対象期間は、計画策定時点から、今後策定を予定する鉄道事業再構築実施計画（計画期間：令和6年度(2024年度)～15年度(2033年度) 10年間）終了まで（令和3年度(2021年度)～15年度(2033年度) 13年間）とします。

2. 近江鉄道沿線における地域公共交通の課題

現状および沿線自治体の課題・問題認識（詳細は資料編を参照）を踏まえ、近江鉄道沿線における地域公共交通の課題を整理しました。

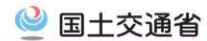
課題① 沿線市町のまちづくりに資する地域公共交通ネットワークの形成

- 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連携・連動することが必要です。
- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画等、県や沿線市町の上位計画で掲げるまちづくりの方向性に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

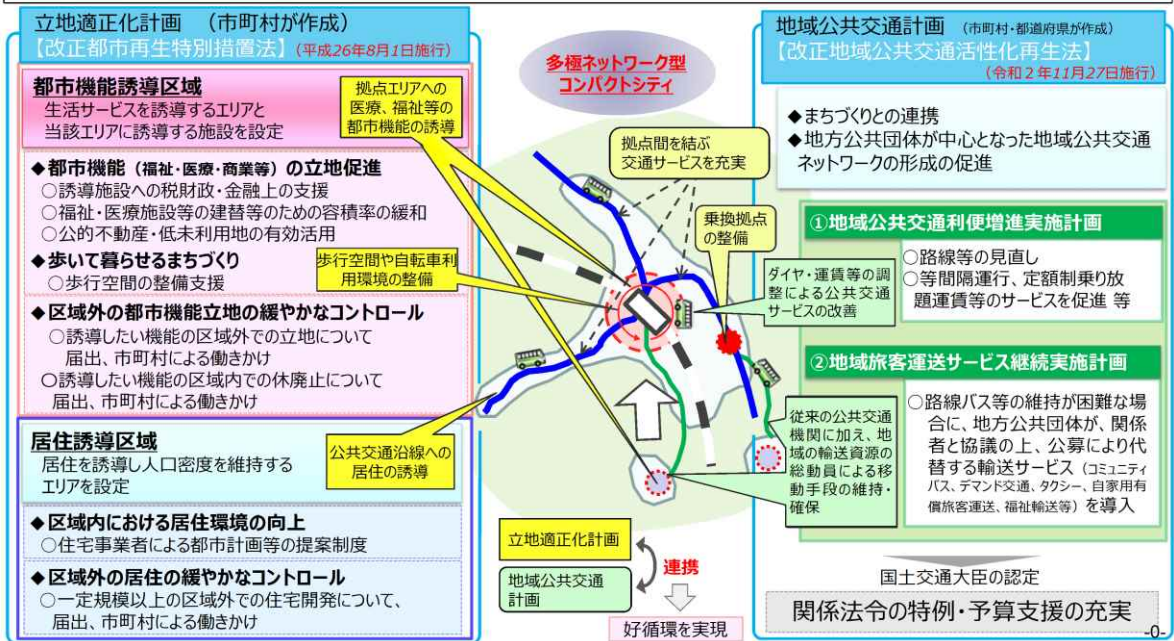
【課題を見出した背景・現状】

- 人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持し、高齢者が安心して暮らせるよう地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを進めるため、平成26年(2014年)に立地適正化計画制度（生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導・集約する制度）とともに、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられました。（コンパクト+ネットワークの推進）

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度



- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進。**
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援。**



出典：国土交通省資料

図 コンパクト+ネットワークのための計画制度

○交通分野が直面する危機などを踏まえた政策方針として、令和3年(2021年)5月に策定された第2次交通政策基本計画(計画期間:令和3年度(2021年度)~令和7年度(2025年度))において、目標の1つとして「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」が掲げられています。

第2次交通政策基本計画の目標、施策		
<p>A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出等 <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー整備目標の実現(旅客施設、ホームドア、車両等) ・「心のバリアフリー」の強化 ・新幹線の車椅子用フリースペース等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの受入環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 ・移動そのものの観光資源化等 	<p>B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化</p> <p>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線、リニアの整備促進 ・基幹的な道路網整備、四車線化 ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進 ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等 <p>目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政手続のオンライン化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築 ・自動運転の実現に向けた開発等 ・無人航空機による荷物配送実現 ・海事産業の国際競争力強化 ・インフラシステムの海外展開等 <p>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化 ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減 ・物流ネットワークの構築 ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等 	<p>C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等 ・台風襲来時の船舶の走鐘事故防止 ・TEC-FORCEの機能拡充・強化 ・BCP策定・防災訓練の実施(道の駅、空港、港湾) ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等 <p>目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの衛生対策等の支援 ・安全な自動車の開発・実用化・普及 ・運輸安全マネジメントの充実 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等 <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進 ・公共交通の利用促進(MaaS普及等) ・グリーン物流の実現 ・エコエアポートなど航空の低炭素化 ・カーボンニュートラルポートの形成 ・ゼロエミッション船の商業運航等

出典：国土交通省資料

図 第2次交通政策基本計画の概要

○県や沿線市町の上位計画では、近江鉄道線を幹線的な交通軸、多くの近江鉄道線駅周辺地域が拠点として設定しており、拠点を中心としたコンパクトなまちづくりを進めていく方向性が示されています。

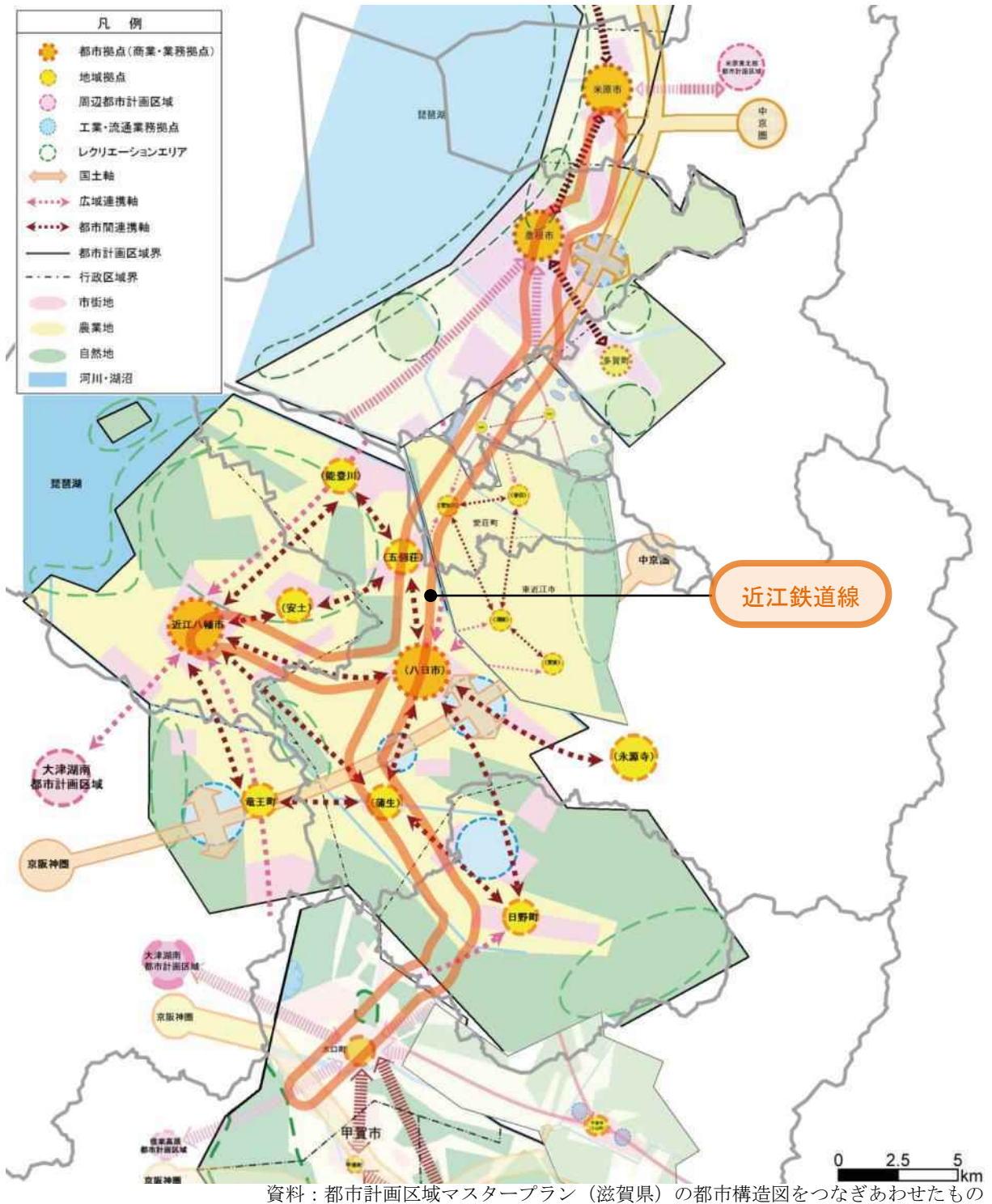
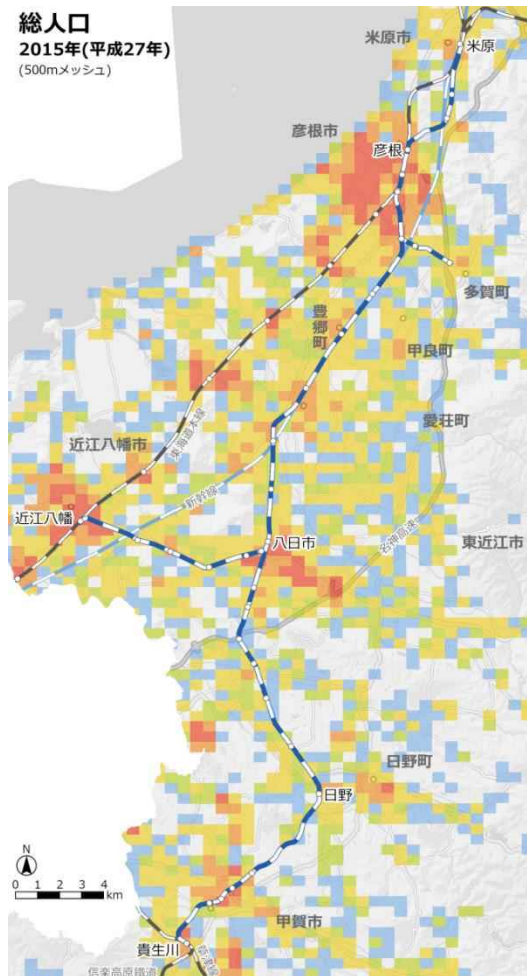
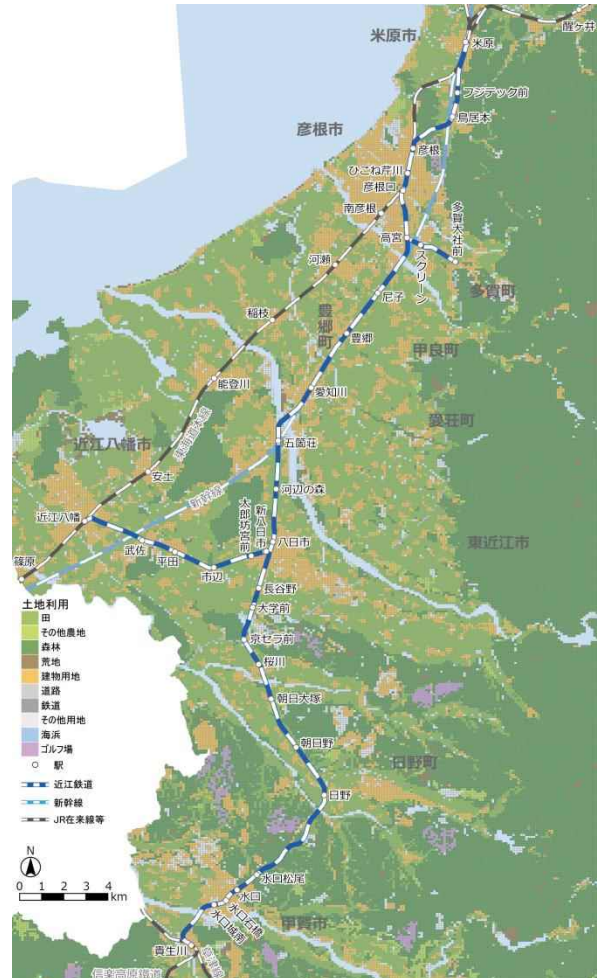


図 近江鉄道沿線市町における都市計画区域マスタープランでの空間構成

○沿線地域では彦根、近江八幡、八日市、水口駅周辺で特に人口の集中が見られますが、駅周辺においても未利用地がある駅も見られます。居住誘導または企業立地を進めることで、利用者確保に向けた取組を進める必要があります。



資料：国土数値情報（H27 国勢調査）
図 沿線の人口分布(平成 27 年(2015 年))



資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュ）
図 沿線の土地利用現況(平成 28 年(2016 年))

○近年では、平成 18 年(2006 年)にフジテック前駅、平成 20 年(2008 年)にスクリーン駅が開業していますが、年間乗車人員は平成 17 年(2005 年)→18 年(2006 年)で約 47 万人、平成 19 年(2007 年)→20 年(2008 年)で約 18 万人増加しており、沿線の企業立地がもたらす影響は大きいと言えます。

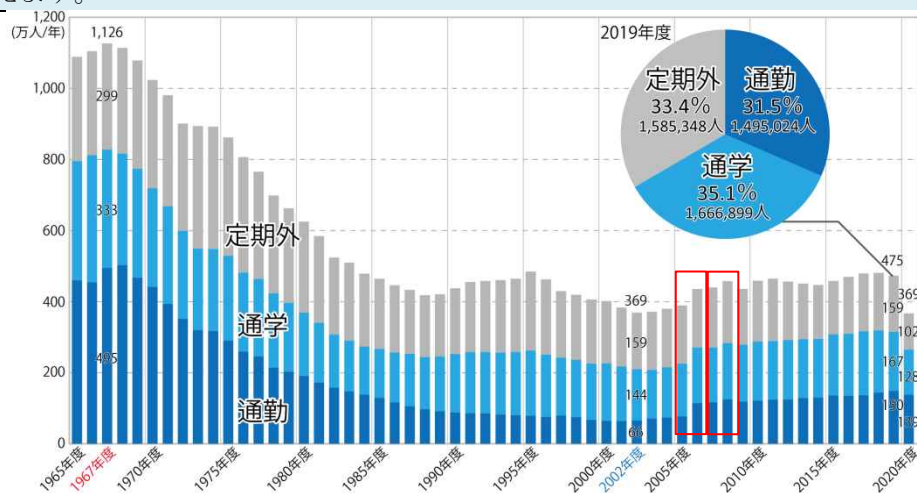


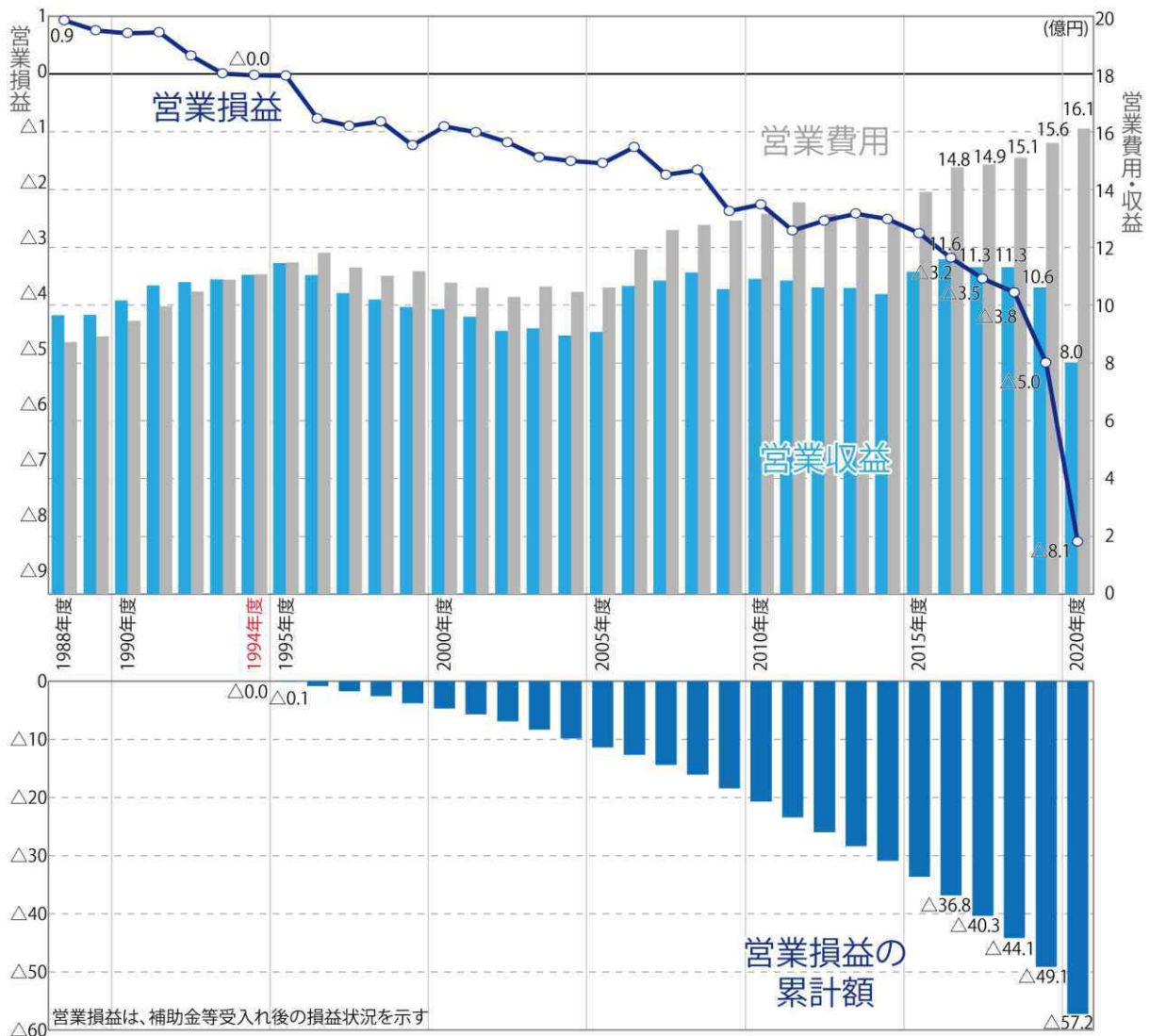
図 近江鉄道線の乗車人員の推移

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

【課題を見出した背景・現状】

○近江鉄道線は、平成6年(1994年)以降営業赤字が続いており、令和元年度(2019年度)は約5.0億円の営業赤字となりました。さらに、令和2年度(2020年度)は新型コロナウイルス感染症(以下、新型コロナ)の影響により、営業収益が大きく減少し、約8.1億円の営業赤字となりました。



資料：近江鉄道資料

図 近江鉄道線の営業損益の推移

○近江鉄道線について、鉄道から他モードへの転換は鉄道存続以上の優位性はないこと、また、近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の視点からも効果的であると考えられます(クロスセクター効果)。

表 近江鉄道線を他モードに転換する場合の比較

モード	メリット	デメリット	コスト
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・転換が容易 ・鉄道運行終了後翌日からでも実施可 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性の喪失 ・乗務員不足 ・転換率6割 ・輸送力の低下 ・環境負荷の増大 ・交通渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランニングコストは鉄道に比べ減少(641円/km) ・全線転換で30億円の初期投資が必要
BRT	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道並みの速度 ・定時性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・代替バス等初期コストが2回必要 ・乗務員不足 ・転換率8割 ・輸送力の低下 ・環境負荷の増大 ・交通渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランニングコストは鉄道に比べ増加(1,644円/km) ・全線転換で120億円の初期投資が必要
LRT	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボリックな存在となり得る ・定時性、速達性 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地に軌道の新設が必要 ・道路拡幅のための用地確保が必要なケースあり ・全車両をLRVに置換えが必要 ・既存の駅施設の低床化改良が必要 ・ニーズや施設整備等、将来的な見通しが不透明 	<ul style="list-style-type: none"> ・全線転換で112億円以上の初期投資が必要
鉄道	—	—	・ランニングコストは1,271円/km

出典：地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書(H31.3)

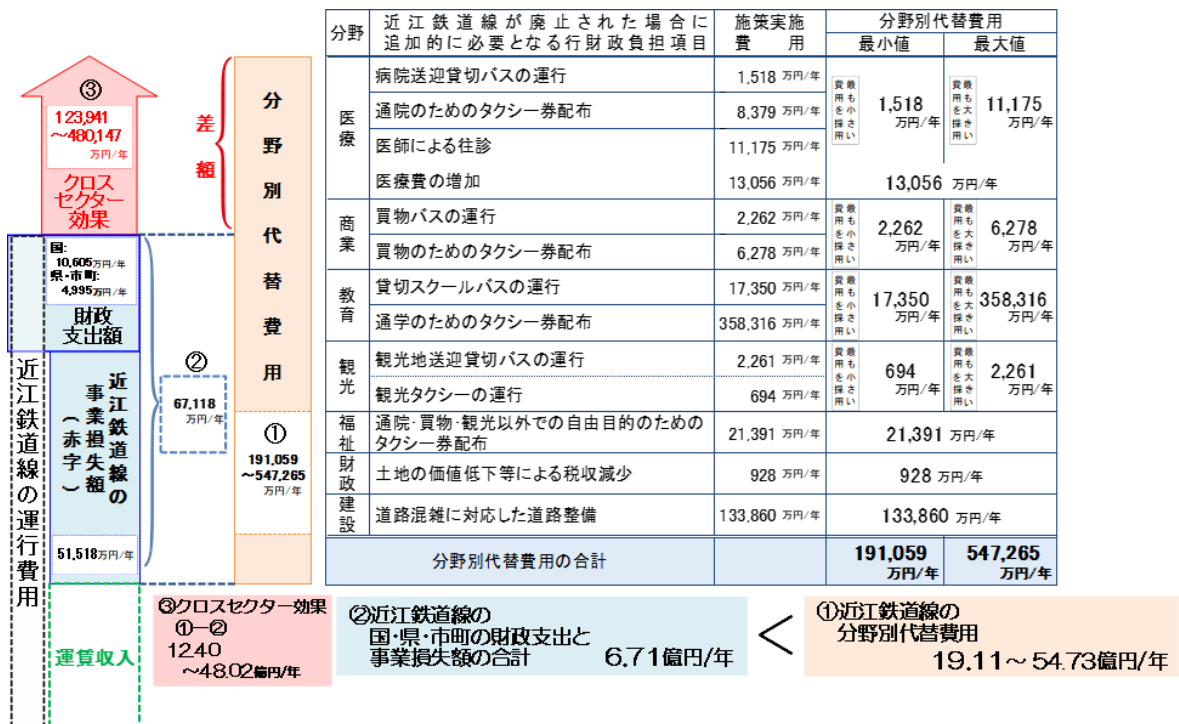


図 近江鉄道線のクロスセクター効果

課題③ 近江鉄道線の利用を支える通勤・通学需要の維持

- 通勤・通学は近江鉄道線利用者の約 2/3 を占めていますが、今後、人口減少・少子高齢化の進展や新型コロナの影響等の減少要因を抱えており、コロナ禍後、そして 10 年・20 年後を見据えた需要の維持に向けた取組が必要です。
- 令和元年度(2019 年度)実施の沿線住民・利用者等アンケート調査において、近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点として「運行本数」「運賃」「他鉄道との乗継ぎ」等が挙げられており、こうしたニーズを踏まえたサービスの改善・確保が必要です。

【課題を見出した背景・現状】

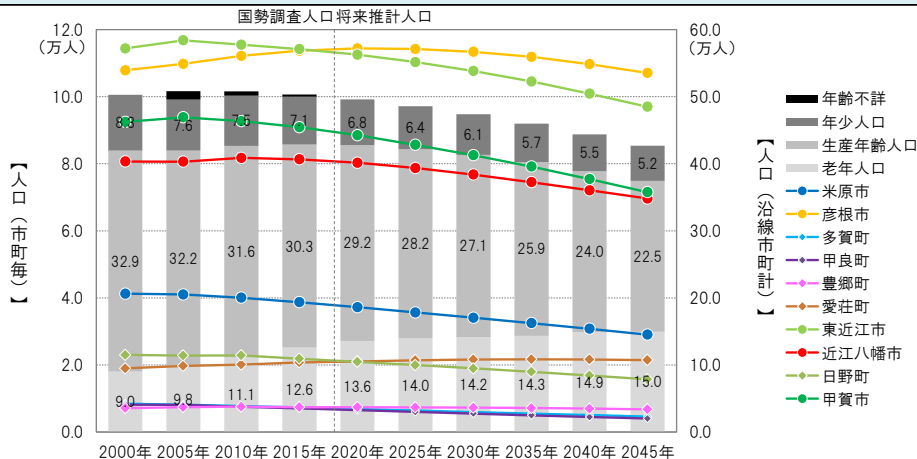
○通勤定期利用者は近江鉄道線全体の約 32%、通学定期利用者は約 35%を占め、通勤・通学利用者が全体の約 2/3 を占めており、利用者数が最も少なかった平成 14 年度(2002 年度)と比較して、通勤・通学利用者は 1.5 倍に増えています。



資料：近江鉄道資料

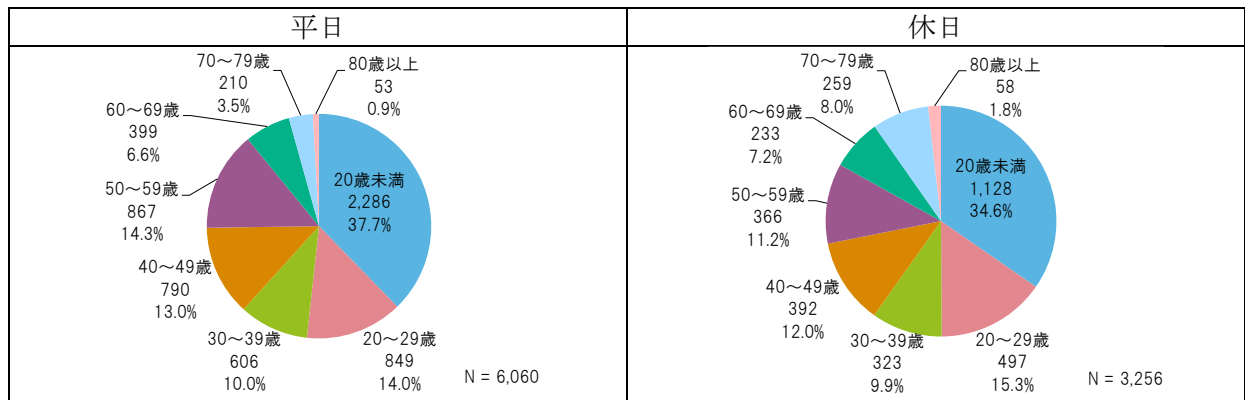
図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

○沿線 10 市町の総人口は平成 22 年(2010 年)をピークに減少に転じ、今後減少が続く見込みです。
○近江鉄道線利用者の 2/3 を占める通勤・通学を支える年少・生産者年齢人口が減少する一方、現状近江鉄道線をあまり利用していない高齢者は増加する見込みです。



資料：2000～2015 年は国勢調査、2020 年～2045 年は国立社会保障・人口問題研究所 H30 推計

図 沿線 10 市町の人口推移



資料：近江鉄道線利用実態調査(OD調査)

図 近江鉄道線利用者の年齢構成

○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、利用者、沿線高校等の通学者、沿線事業所等の通勤者とも、「運行本数の増加」「運賃値下げ」が最も多くなっています。また、「お得な割引切符」「トイレの美化」「他の鉄道との乗継ぎ改善」を求める声も多くなっています。

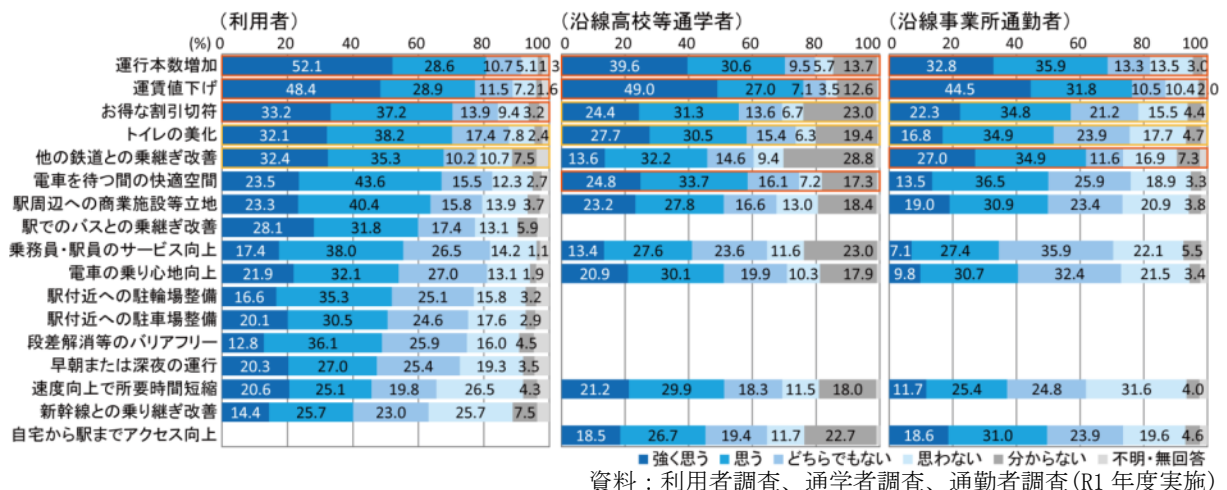


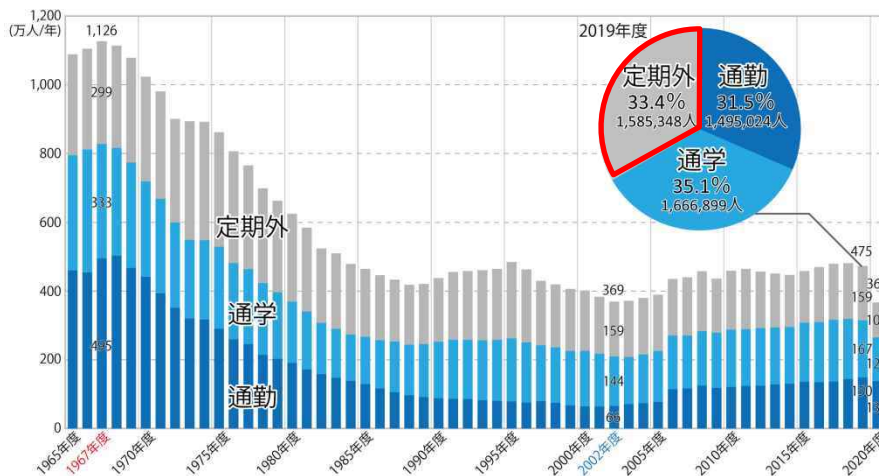
図 近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点

課題④ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

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

【課題を見出した背景・現状】

○定期外利用者は近江鉄道線全体の1/3を占めています。利用者が最も少なかった平成14年度(2002年度)と比較して、通勤・通学については増加する一方、定期外利用者は横ばいです。



2002年度→2019年度

通勤：66万人→150万人
 通学：144万人→167万人
定期外：159万人→159万人

資料：近江鉄道資料

図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

○近江鉄道線と接続するJR線各駅の利用者数は増加しています。新幹線停車駅である米原駅は定期利用者割合が減少しており、外国人を含む観光客の割合が増加していると考えられます。

【平成22(2010)年を1.00としたときの1日平均乗車人員の推移】

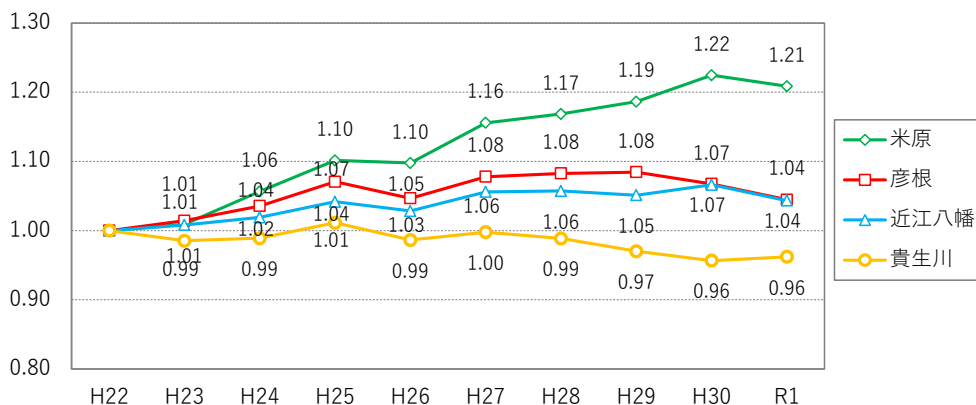
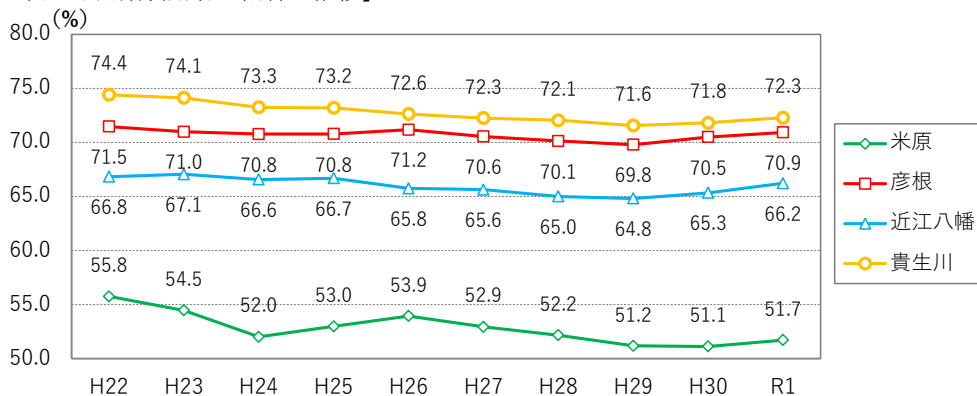


図 近江鉄道線と接続するJR線各駅の利用者数推移①

【乗車人員に占める定期利用者の割合の推移】



資料：滋賀県統計書

図 近江鉄道線と接続するJR線各駅の利用者数推移②

○近江鉄道線沿線には、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地しており、観光客数は新型コロナ前までは増加傾向にありました。

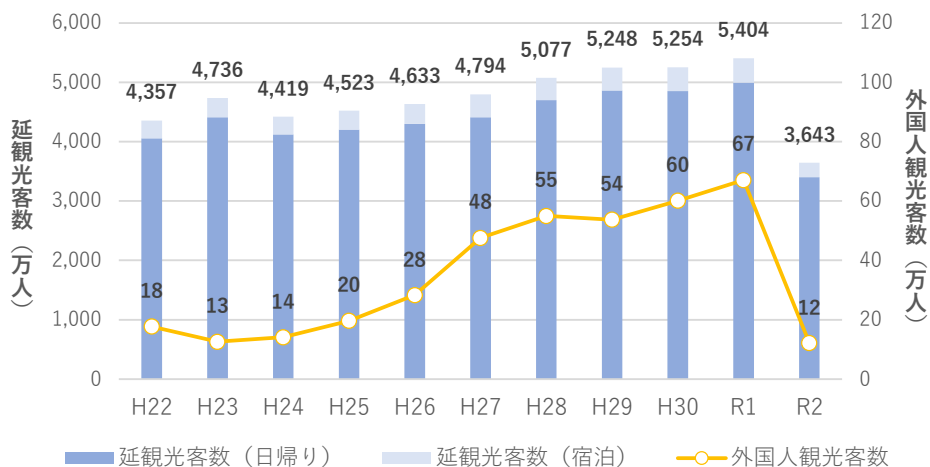
表 県内の観光入込客数上位 30 に含まれる沿線市町の施設 (令和元年(2019年))

順位	観光施設名	市町名	年間観光入込客数(人)
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	3,226,900
3	多賀大社	多賀町	1,783,300
7	道の駅 あいとうマカレットステーション	東近江市	782,200
9	彦根城	彦根市	766,700
10	日傘禮八幡宮	近江八幡市	715,000
18	太郎坊宮	東近江市	499,300
20	陶芸の森	甲賀市	421,500
25	道の駅 伊吹の里	米原市	390,200
26	田村神社	甲賀市	389,500
27	八幡堀	近江八幡市	367,400

出典：令和元年滋賀県観光入込客統計調査 (滋賀県)



※陶芸の森、道の駅伊吹の里、田村神社は地図外



※令和2年(2020年)は速報値
出典：滋賀県観光入込客統計調査 (滋賀県)

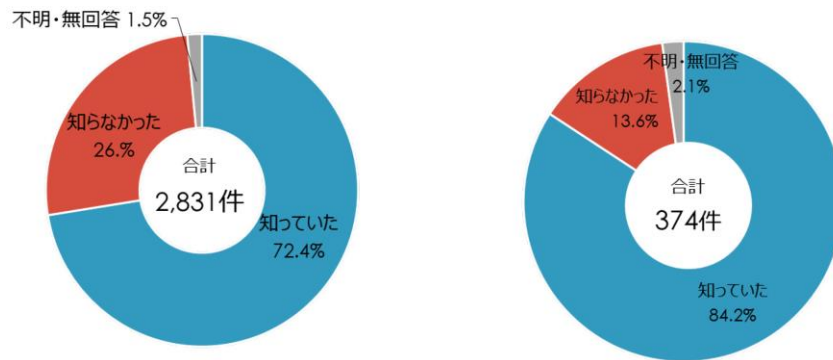
図 滋賀県の観光客数の推移

課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする気運の醸成

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

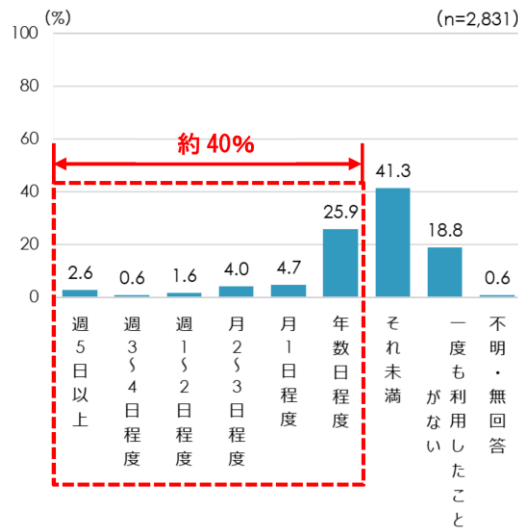
【課題を見出した背景・現状】

○近江鉄道の存廃問題に対する認知度は高いものの、その利用状況については、沿線住民の約6割が「年数日程度未満（の利用）」「一度も利用したことがない」と回答しています。



資料：通学者調査、通勤者調査、沿線住民調査（R1年度実施）

図 近江鉄道存廃問題の認知度と利用頻度（沿線住民）

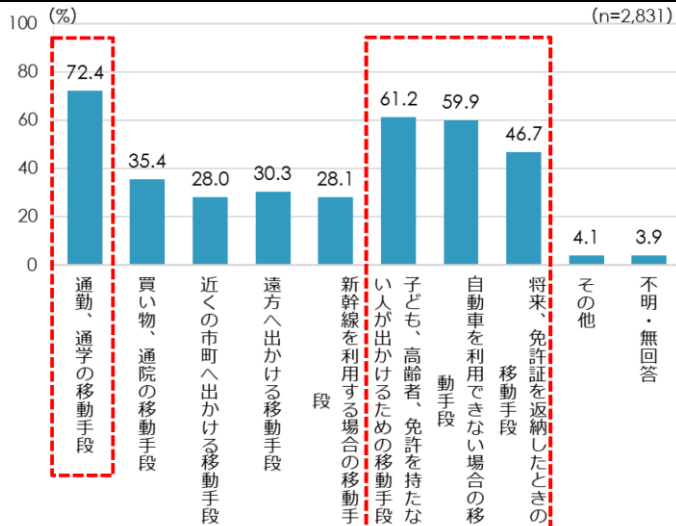


資料：通学者調査、通勤者調査、沿線住民調査（R1年度実施）

図 近江鉄道の利用頻度（沿線住民）

○沿線住民が考える近江鉄道の役割については、「通勤、通学の移動手段」が約7割と最も高くなっていますが、「子ども、高齢者、免許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」との回答も約4~6割と高くなっています。

○このことから、通勤、通学で利用する以外の沿線住民の多くにとって近江鉄道線は、将来の見通しを踏まえての役割という位置付けになっています。



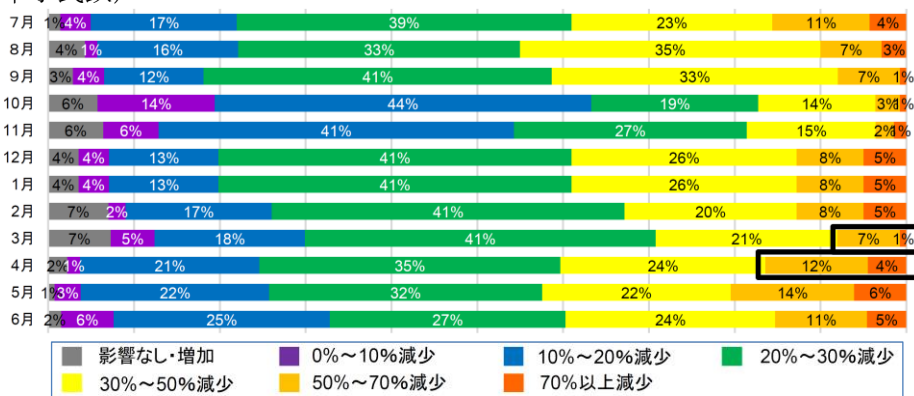
資料：沿線住民調査（R1年度実施）

図 近江鉄道線の公共交通としての役割（沿線住民）

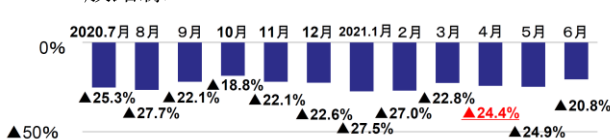
○新型コロナの影響により、全国の地域公共交通は危機的な状況に直面しています。今後状況が長期化すれば、交通事業としての継続が難しくなったり、状況が収束しても利用者が回復しないといった点が懸念されます。

【輸送人員の比較（2020年と2019年との比較）※5、6月は見込み】

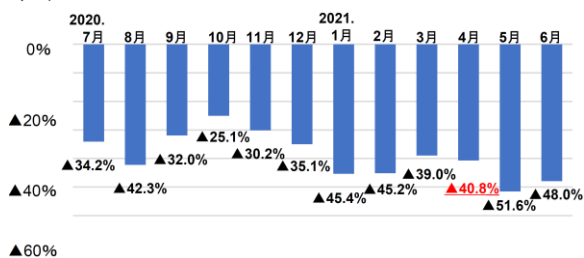
■鉄道（中小民鉄）



■一般路線バス



■タクシー



出典：国土交通省資料（令和3年(2021年)4月末現在）

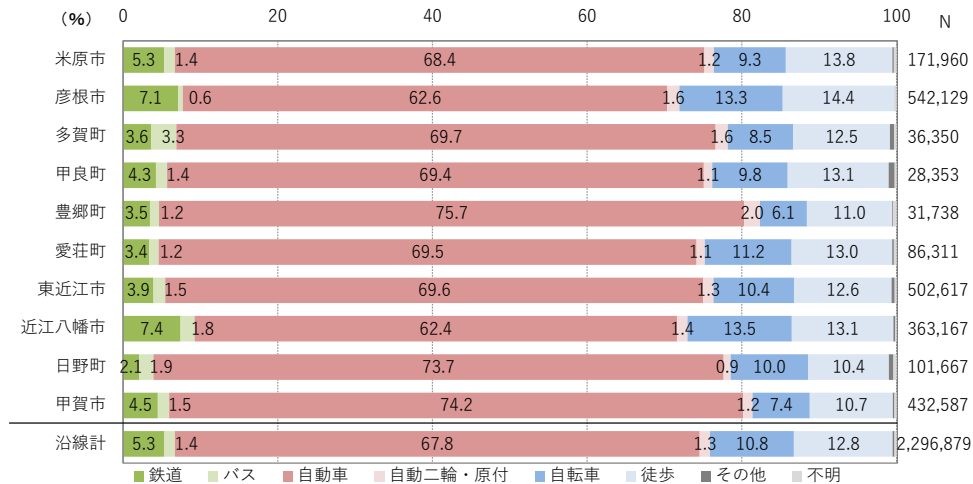
図 新型コロナによる交通業界への影響

課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

■沿線地域ではマイカーに依存する生活が定着していますが、電車やバス等の公共交通機関の利用が環境負荷を低減することを理解し、積極的に利用していく必要があります。

【課題を見出した背景・現状】

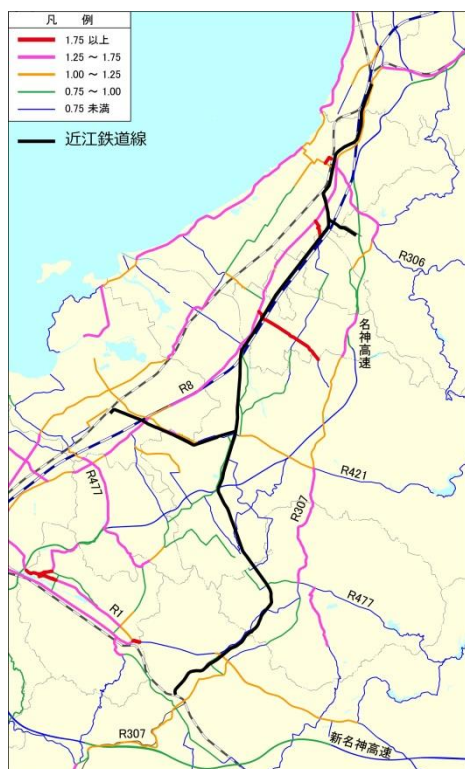
○人の移動における代表交通手段としては、いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超えています。一方、公共交通（鉄道・バス）を利用する割合は低くなっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

図 沿線市町の交通手段別発生集中量

○近江鉄道線と交差する東西方向、並行する南北方向、国道1号などで混雑度が高くなっており、これを解消するための道路整備が進められています。



資料：平成27年度道路交通センサス

図 主要道路の混雑度



資料：滋賀県道路整備アクションプログラム2018

図 道路整備の状況

3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針

3-1. 近江鉄道沿線地域の将来像とそれを支える地域公共交通の姿

近江鉄道沿線地域のポテンシャルを踏まえ、地域の将来像を明確化したうえで、これを支える地域公共交通の位置付けを次のように決めました。

【近江鉄道沿線地域のポテンシャル】

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

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

【近江鉄道沿線地域の将来像】

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

近江鉄道線は、地域の自治、福祉の向上にもつながる文化そのものである。また、人と人が集い、つながり、新たな出会いや活力をもたらす存在であることから、住民の幸せを作ることができ、住民はその幸せを感じることができる。

こうしたことを踏まえ、安全性の確保およびコロナ禍後の対策を第一としながら、その利便性やサービスの向上を図り、将来にわたり安定的な運行体制の実現に向けて、住民・事業者・県および沿線市町が一体となり取り組み、将来にわたり持続的な発展の拠点として、さらに価値と地位を高め、社会の変化に対応した地域をみんなで作っていく。

【地域の将来像を支える地域公共交通の姿】

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

3-2. 計画の基本方針

沿線地域の将来像を支える地域公共交通を実現するため、本計画では5つの基本方針を設定します。

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、路線を再生・活性化する

平成6年(1994年)以降鉄道事業の営業赤字が続き、交通事業者単独での事業継続が難しいことから、自治体、鉄道事業者、地域が一体となり、利用促進や利便性向上に係る取組等を進めるとともに、鉄道施設の保有と鉄道の運行を切り離す「公有民営」方式による上下分離により、将来にわたり持続可能なかたちで路線を再生・活性化します。

基本方針2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

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

沿線地域内において過度にマイカーに依存しない環境負荷の少ない日常生活を実現し、沿線地域外から点在する観光・交流施設へも公共交通でアクセスしやすくするために、近江鉄道線とその二次交通が連携し、沿線地域全体で移動しやすい環境を整えていきます。

具体的には、近江鉄道線の駅に接続する路線バス・コミュニティバスやデマンド型交通等について、路線の再編・見直し・新設等による利用しやすいネットワークを構築する等、利便性の向上に向けた取組を推進していきます。

基本方針 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

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

近江鉄道線を持続可能な地域公共交通としていくために、まちづくりと一体となって、長期的な視点から鉄道利用者の増加を目指した取組を推進します。

具体的には、沿線地域の魅力の向上を目指して、近江鉄道線の駅を中心とするコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めるとともに、近江鉄道線沿線に人が集う仕掛けを様々な角度から展開することによりにぎわいの創出を図ります。

基本方針 4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

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

コロナ禍によって近江鉄道線をはじめ地域公共交通は大幅な利用者数の減少に直面し、コロナ禍が収束しても従来の水準に戻らないことが予想されます。利便性向上のための様々な方策を講じつつ、行政・事業者・住民等の関係者全員が沿線地域の地域公共交通に対する危機感を共有し、みんなで守り育てる意識を醸成し、積極的に利用する行動につながる取組を推進します。

あわせて、沿線住民・沿線地域に限らず、近江鉄道線への愛着を育み、近江鉄道線を応援しようとするムーブメント(運動)へと押し上げるような取組も行っていきます。

基本方針 5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する

ICT(情報通信技術)の進展に伴う新技術やビッグデータ等を積極的に活用し、新たな価値やサービスの創出を目指すとともに、地域課題の解決を図る

定量的かつ客観的に現状認識し、適切な施策の立案につなげていくために、近江鉄道線の利用実態など公共交通や人の移動に関するデータを把握・分析したり、公共交通等に関するデータのオープン化を進めていきます。

また、沿線地域の将来を見据えて、ICTの進展に伴って開発が進む自動運転やMaaS等の公共交通に関する新技術に対しても積極的に関わっていきます。

3-3. 計画の目標

基本方針を実現するための具体的な指標および目標を、以下の通り設定します。

表 本計画の目標

基本方針	指標	目標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	近江鉄道線の利用者数 (定期・定期外・全体)	○定期：現状より増加 ○定期外：現状より増加 ○全体：現状より増加 →近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務調査の結果に基づき、収支均衡等の観点も踏まえ、設定することとする。
		現状：約 370 万人 (R2 年度(2020 年度)) 目標：約●万人 (R15 年度(2033 年度)) ※現状は R2 年度実績値
	近江鉄道線の鉄道事業の 営業収支・自治体負担額	○営業収支：収支の均衡 ○自治体負担額：上下分離前に想定した負担総額を超えない ※自然災害等の発生に伴い計画外の負担が発生した場合は、必要に応じて見直す
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	近江鉄道線駅に接続する バス・デマンド型交通路 線全体の利用者数	○合計利用者数：現状より増加 →全体として、まずは R1 年度(2019 年度)水準を目指し、回復の状況を見て、目標を見直すこととする。 現状：約 351 万人 (R2 年度(2020 年度)) 目標：約 416 万人 (R15 年度(2033 年度)) ※現状は R2 年度実績値 ※新型コロナによる利用への影響を踏まえ、必要に応じて見直す
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	沿線市町の自動車の 交通手段分担率	○67.8%以下(2010 年パートトリップ 調査値) ※自動車分担率は増加傾向にあり、地域公共交通の比重は相対的に低下している。近江鉄道沿線地域全体として交通手段のマネジメントを行う必要がある。
4. 関係者が連携・協働し、地域公共交通の利用を促進する		
5. ICT 等の活用により多様なニーズに対応する	近江鉄道線利用者の 利用満足度	○現状より増加 ※現時点では利用満足度を把握していないことから、今後の近江鉄道線の利便性向上策の基礎資料とするため、継続的かつ効率的に意見集約可能な方法により満足度やニーズの把握を行う。

4. 近江鉄道沿線地域における地域公共交通ネットワークの構築に向けて

(1) 近江鉄道線を軸とした地域公共交通ネットワークの構築に向けた本計画と沿線市町・圏域における地域公共交通計画の位置付け

沿線地域では、近江鉄道線をはじめとする鉄道に加え、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーおよび一般タクシーによって、近江鉄道線各駅と拠点（県の都市計画区域マスタープランや各市町の都市計画マスタープラン等により設定）を結ぶ地域公共交通ネットワークが形成されており、沿線地域における通勤・通学や日常生活における移動を支えています。本計画では、近江鉄道線を基幹インフラに位置付け、これに接続する二次交通を維持・確保することを地域公共交通ネットワークの土台とします。

沿線市町や圏域において策定する地域公共交通計画については、近江鉄道線を軸として二次交通がこれに接続する地域公共交通ネットワークを維持・確保していくという前提に立ち、各市町の上位計画等との整合を図りながら、それぞれの地域に応じた公共交通ネットワークを定めていくこととします。

(2) 地域公共交通ネットワークを構成する要素

構成要素	位置付け・役割		
拠点	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の生活利便性を向上し、広域的な利用が見込まれる市街地において、居住や都市機能の集積を図るエリアです。 県の都市計画区域マスタープランや各市町の都市計画マスタープラン等で整理した将来都市構造に位置付けられる拠点（都市拠点、地域拠点等）とします。 具体的には、近江鉄道を含む鉄道駅周辺や、市役所・町役場周辺等が該当します。 		
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 拠点間あるいは拠点内（拠点から目的地）の移動を担う交通手段として、沿線地域をカバーし、便利で快適な地域公共交通ネットワークを構築します。 具体的には、広域幹線、沿線地域内基幹、拠点間/拠点アクセスの3つのネットワークにより構成します。 		
	構成要素	役割	主な交通モード
	広域幹線ネットワーク	沿線地域と地域外（京都・大阪方面、名古屋方面）を結び、広域な幹線軸としての役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> J R 東海道本線・草津線 東海道新幹線
	沿線地域内基幹ネットワーク	沿線地域内の都市間の移動に対応するとともに、広域幹線ネットワークに接続し、広域移動ニーズにも対応する地域内の幹線軸としての役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線 信楽高原鐵道
	拠点間/拠点アクセスネットワーク	広域基幹ネットワークや沿線地域内基幹ネットワークに接続し、拠点間の移動や、各拠点と最終目的地までの移動ニーズに対応する役割を担う。	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス コミュニティバス デマンド型乗合タクシー

5. 目指すべき姿を実現するための施策

目標を実現するために取り組むべき施策および事業を以下の通り設定し、運営改善期間（令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)）に注力して実施または検討するものを、重点事業として位置付けました。

基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

施策	事業	重点
(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○
(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	②上下分離方式による運営体制への確実な移行	○
	③鉄道事業再構築実施計画の策定	○
(3) 通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	④通学定期券の購入促進	○
	⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	○
(4) 運行内容の充実・改善を図る	⑥利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等）	○
	⑦快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等）	○
(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧割引乗車券・企画乗車券の導入	○
	⑨キャッシュレス決済の導入	○
	⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備 ⑪駅設備等の整備	

基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

施策	事業	重点
(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善	○
	⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	
(2) 二次交通の利便性を向上する	⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	
	⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】	

基本方針3 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策	事業	重点
(1) 沿線地域のまちづくりと連携する	⑮駅周辺の交通結節機能の整備	
	⑯駅周辺のにぎわい創出機能の整備	
	⑪駅設備等の整備【再掲】	
(2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）	○
	⑱各種イベントの実施・展開	○
	⑲自転車を活用した観光の促進	

基本方針4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策	事業	重点
(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する	⑳交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	○
	㉑沿線地域住民や利用者との意見交換	
	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】	○
	⑱各種イベントの実施・展開【再掲】	○
(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉒近江鉄道パートナーズクラブの拡大	
	㉓関連グッズの企画・販売	
	㉔ふるさと納税制度等の活用	○
	㉕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	
	㉖他の地域鉄道との連携	

基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

施策	事業	重点
(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉗人の移動実態等の定量的な把握・分析	○
	㉘公共交通等に関するデータのオープン化	○
	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】	○
(2) 公共交通に関する新技術に対応する	㉙MaaSや自動運転技術に関する社会実験への積極的関与	

基本方針 1 近江鉄道線を再生・活性化する

施策(1)	近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する
施策のねらい	施設の老朽化が進んでいるなかにおいても、今後も鉄道事業の原点である安全・安定な輸送の確保を最優先に取り組み、利用者・沿線住民から信頼される鉄道をめざす

事業①	安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備				重点事業
事業の概要	近江鉄道線を持続的に運行し、鉄道事業の原点である安全・安定な輸送を確保するため、継続的な施設・設備の保守・維持管理による長寿命化に取り組みながら、必要な施設・設備の整備・更新を図るとともに、安全で安心な運行の実現に向けて、安全管理の徹底を図る				
期待される効果	・近江鉄道線の安全運行の確保				
実施・検討主体	◎鉄道事業者 ○県、関係市町				
検討事項・手順	・既存の鉄道施設・設備の長寿命化 ・必要な鉄道施設・設備の整備・更新				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
				継続実施	

施策(2)	「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する
施策のねらい	近江鉄道線の線路、駅、車両等の設備の保有者と鉄道の運行を行う者を分離（上下分離）し、鉄道の安全運行の確保および鉄道事業の経営の安定を図るとともに、まちづくり・観光施策等との連携を実現する

事業②	上下分離方式による運営体制への確実な移行 重点事業				
事業の概要	令和4年度(2022年度)および5年度(2023年度)は近江鉄道線の施設整備・修繕に係る費用について、県、関係市町は近江鉄道(株)に対して支援を行うとともに、令和6年度(2024年度)以降の近江鉄道線の新たな運営体制の構築に向け、第三種鉄道事業者として、近江鉄道線の設備を保有し、整備・維持修繕等を実施する組織を設立するとともに、必要な資産の譲渡を完了する				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線の存続と安全運行の確保 ・持続可能な運営体制の構築 				
実施・検討主体	◎県、関係市町 ○鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度(2022年度)、5年度(2023年度)の近江鉄道(株)に対する支援内容の決定 ・県、関係市町による設立準備組織を立ち上げ、組織形態や出資・出向など諸事項を決定し、新組織を設立する ・近江鉄道(株)と協議し、第三種鉄道事業者として保有する資産を決定し譲渡契約を締結する 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	上下分離スキームの詳細検討	第三種鉄道事業者の設立	資産の譲渡譲受		

事業③	鉄道事業再構築実施計画の策定 重点事業				
事業の概要	令和6年度(2024年度)以降の新たな体制による近江鉄道線の運営に向け、県、関係市町および鉄道事業者が共同で、鉄道事業再構築実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受ける				
期待される効果	・近江鉄道線の存続と安全運行の確保				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な収支均衡を達成するために必要なハード施策・ソフト施策の検討 ・県、関係市町、鉄道事業者により構成される検討組織により策定する 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

施策(3)	通勤・通学利用者数の維持・増加を図る
施策のねらい	通勤・通学利用者は、全利用者の約 2/3 を占める近江鉄道線の主要顧客であるが、沿線人口の減少、少子高齢化の進展、新型コロナの影響に伴う働き方の変化により今後減少が想定されることから、維持・増加を図り、鉄道事業運営のベースとなる運賃収入を確保する

事業④	通学定期券の購入促進 重点事業				
事業の概要	<p>全利用者の約 1/3 を占める学生の通学における近江鉄道線利用を維持・増加させるため、通学定期券の購入を促進する</p> <p>【東近江市の取組】 令和 2 年度(2020 年度)より通学定期の購入に対する補助を行っており、令和 3 年度(2021 年度)についても、近江鉄道の鉄道または路線バスで通学する学生を対象に、定期券の購入期間に応じた金額の「三方よし商品券」で補助。鉄道・バス両方を利用する場合は、それぞれに対して補助。</p> <p>【愛荘町の取組】 令和 3 年度(2021 年度)、近江鉄道の鉄道または路線バスで通学する学生を対象に、定期券の 20%を補助する通学定期券購入補助金制度を実施。</p>				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎関係市町				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・各市町の状況に応じた購入促進策の検討・実施・継続 ・沿線市町の学校に対する周知・PR 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	← 検討・各市町の状況に応じて実施 →			← 各市町の状況に応じて実施 →	

【実施・検討主体】 ◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



出典：東近江市ホームページ

図 東近江市の通学定期券購入キャンペーン（令和3年度(2021年度)）

愛荘町在住の学生を応援！！
近江鉄道 & 路線バス

通学定期券 購入キャンペーン

愛荘町では、近江鉄道の通学にかかる経済的負担の軽減と、公共交通の利用促進を目的として、通学定期券の購入費用の一部を補助します。

申請期限 **令和4年 3/31(木) まで**

学生1人につき
1回限り！

補助金額
通学定期券
購入額の**20%**

※ 100円未満の端数切捨て
※ 鉄道、バスいずれかを利用している場合は上限1万円
※ 鉄道とバス両方を利用している場合は上限2万円

- ◆ 愛荘町に住所を有する学生が購入する通学定期券が対象となります。ただし利用開始日から8日以上経過したものに限りです。
- ◆ 対象路線…近江鉄道全線、路線バス(角能線)
- ◆ 対象路線の鉄道、バス両方を利用している場合は、鉄道・バスそれぞれに補助金を交付します。
- ◆ 申請には対象となる定期券の写しが必要となります。

制度の詳細は、愛荘町HPをご覧くださいー



出典：愛荘町ホームページ

図 愛荘町の通学定期券購入キャンペーン（令和3年度(2021年度)）

事業⑤	通勤、通学における公共交通利用の促進 重点事業				
事業の概要	<p>コロナ禍において公共交通が直面する厳しい状況の打開を図る観点からもエコ通勤等を推進していく必要があり、官公庁・沿線企業の通勤や沿線学校への通学における公共交通利用の促進を図る</p> <p>【鹿児島県の取組事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿児島県では、「エコ通勤割引パス」を発行し、自動車等での通勤者が毎週水曜日にエコ通勤割引パスを使えば、市電・パスを半額（小人運賃）で利用できる。 <p>【福井県の取組事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 福井県は、クルマに頼り過ぎている生活を見直し、公共交通機関や自転車を利用するカー・セーブ運動を推進している。 平成21年度(2009年度)からは毎週金曜日を「カー・セーブデー」として、対象となる公共交通機関において、運賃支払い時に参加証を提示すると、運賃が最大半額割引となる。 令和3年(2021年)3月現在、256企業・団体が参加。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学利用者数の維持・増加 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	<p>◎県、関係市町、鉄道事業者</p> <p>○沿線企業、沿線学校</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> 沿線企業や学校の始業・終業に合わせたダイヤや行き先の変更等の検討 官公庁が率先し、職員（県、関係市町）に対する近江鉄道等をはじめとする公共交通を利用した通勤の促進 沿線の企業・学校が参加・継続意欲を持てる仕組みの構築（エコ通勤参加企業の公表や参加特典の付与、「エコ通勤優良事業所認証」取得の促進、モビリティ・マネジメントの推進等） 鉄道事業者が沿線の企業や学校に対する働きかけやニーズ等を把握し、定期の購入促進やサービスの見直し等を図る 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	<p>—————▶</p> <p>【県・市町】実施, 【鉄道事業者】沿線企業・学校への働きかけ等を実施</p>				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



出典：鹿児島県ホームページ

図 鹿児島県におけるエコ通勤の取組

次の4つのうち、1つ以上の項目に取組みにご協力ください！

- ① カー・セーブデー（毎週金曜日）にはクルマの利用を控え、公共交通機関や自転車等で通勤
- ② 仕事や家庭での3 km以内の移動では自転車利用を心がける
（「福井バイコロジスト宣言」への参加促進）
- ③ 相乗り通勤や共同送迎により、共同でクルマを利用
- ④ 公共交通機関や自転車の積極的な利用について、職員に啓発する
〈1つでも取組める場合、別紙のカー・セーブ運動参加申込書をご提出ください。〉

① カー・セーブデー（毎週金曜日）

【対象者】

カー・セーブ運動に参加する企業・団体等のうち、カー・セーブデー（毎週金曜日）に参加可能な自動車通勤者

【参加方法】

別紙のカー・セーブ運動参加申込書に、対象者の氏名等を記入しご提出ください。
（運賃が200円超の方に限ります。）後日、参加証を交付します。

【特典（運賃割引）】

カー・セーブデーの通勤において、運賃の支払時に参加証を提示すると最大半額割引されます。（金曜日に限ります。）

通常運賃 200円超～400円 ⇒ 200円
通常運賃 400円超～ ⇒ 半額（10円未満切上げ）



【割引対象の公共交通機関】

京福バス（路線バス全線）、福井鉄道（路線バス全線）、大和交通（路線バス（名田庄線））
※えちぜん鉄道（三国芦原線・勝山永平寺線）はカー・セーブデー回数券の購入・利用による参加となります。（普通運賃10回分の値段で13回利用可能）
※福井鉄道（福武線）はフライデーフリーバス（金曜日専用の月極フリー乗車券）の購入・利用による参加となります。（1か月2,920円）

出典：福井県ホームページ

図 福井県におけるカー・セーブ運動の取組

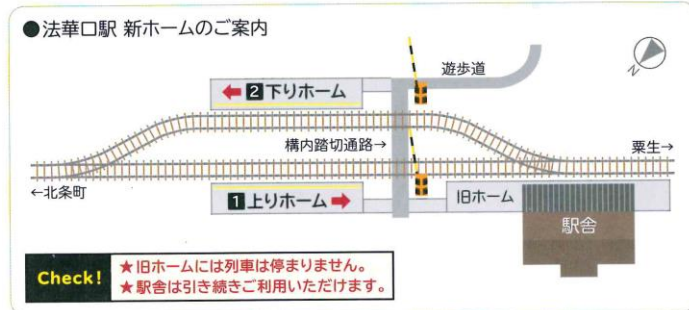
施策(4)	運行内容の充実・改善を図る
施策のねらい	速達性や快適性といった鉄道としての根幹となるサービス向上策により、沿線地域の住民の日常生活や地域における観光の移動を支え、広域的な幹線としての役割を果たす

事業⑥	利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等） 重点事業				
事業の概要	<p>運行本数の増便、路線内（八日市駅、高宮駅）や他社線（JR線、新幹線、信楽高原鐵道）との乗継ぎの改善、所要時間短縮等の手法について、車両や軌道等の設備投資等の実現に向けて早急に検討を開始し、利便性の向上を図る</p> <p>【利便性向上の事例（行き違い設備の整備）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北条鐵道（兵庫県）では、朝ラッシュ時におけるJR加古川線・神戸電鉄との接続増による通勤・通学の利便性向上を図るため、法華口駅に列車の行き違い設備を整備（令和2年(2020年)8月）。 ・これに伴い1日5往復（朝3往復、夜2往復）が増便。 ・整備にあたっては、幹線鐵道等活性化事業を活用。また、設備投資額の1/3にあたる北条鐵道負担分は加西市が企業版ふるさと納税で調達。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鐵道線の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鐵道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増に有効と考えられる利便性向上策と実施に必要な費用の検討 ・整備手法の検討 ・利便性向上策の費用対効果を勘案し、施策の優先順位を決定 ・可能な施策については運営改善期間における実施を目指す 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	実施の可能性を検討し、施策の優先順位決定 可能な施策は実施			施策の優先順位に応じて、実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

法華口駅 列車行違い交差設備完成!

長らく開業時のままの線路で営業してきましたが、この度、法華口駅に列車の行違いができるようホームを新設しました。これにより平日の朝に3往復、夜に2往復増便し、通勤・通学がより便利になります。また、法華口駅から鶴野飛行場跡までの遊歩道が下りホームより整備されているため観光にも便利になります。



平日(上り) 北条町から粟生・神戸・大阪方面

※2020年9月1日(火)より改正 ※増便ダイヤ前後のみを掲載しています。

北条町	増便		増便		増便		増便		増便		増便			
	5:41	6:10	6:42	7:12	7:43	8:21	9:39	18:53	19:18	19:48	20:18	20:48	21:43	22:47
播磨横田	5:44	6:13	6:45	7:15	7:46	8:24	9:42	18:56	19:21	19:51	20:21	20:51	21:46	22:50
長	5:47	6:16	6:48	7:18	7:49	8:27	9:45	18:59	19:24	19:54	20:24	20:54	21:49	22:53
播磨下里	5:50	6:19	6:51	7:21	7:52	8:30	9:48	19:02	19:27	19:57	20:27	20:57	21:52	22:56
法華口	5:54	6:23	6:55	7:25	7:56	8:34	9:52	19:06	19:31	20:01	20:31	21:01	21:56	23:00
田原	5:56	6:25	6:57	7:27	7:58	8:36	9:54	19:08	19:33	20:03	20:33	21:03	21:58	23:02
網引	5:59	6:28	7:00	7:30	8:01	8:39	9:57	19:11	19:36	20:06	20:36	21:06	22:01	23:05
粟生	6:04	6:33	7:05	7:35	8:06	8:44	10:02	19:16	19:41	20:11	20:41	21:11	22:06	23:10

平日(下り) 大阪・神戸・粟生から北条町方面

※増便ダイヤ前後のみを掲載しています。

JR	■加古川・神戸・大阪方面から		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ				
	大阪発	三ノ宮発	加古川着	加古川発	粟生着	17:52	18:15	18:52	19:15	19:45	20:45	21:45			
	—	—	5:00	5:24	5:58	6:51	8:12	17:52	18:15	18:52	19:15	19:45	20:45	21:45	
	—	—	5:36	6:01	6:25	7:14	8:40	18:16	18:39	19:16	19:39	20:08	21:08	22:08	
	—	—	6:37	6:49	7:10	7:44	9:12	18:46	19:09	19:46	20:12	20:39	21:39	22:39	
	加古川発	5:44	6:08	6:41	6:56	7:17	8:00	9:17	18:50	19:14	19:49	20:16	20:49	21:44	22:47
	粟生着	6:09	6:34	7:09	7:25	7:47	8:26	9:42	19:15	19:39	20:16	20:42	21:14	22:09	23:12
JR <th colspan="2">■西脇市から</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th>	■西脇市から		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ				
	西脇市発	5:47	6:17	6:46	7:17	7:46	8:28	9:45	18:55	18:55	19:54	19:54	20:52	21:47	—
	粟生着	6:07	6:37	7:07	7:41	8:07	8:48	10:05	19:17	19:17	20:14	20:14	21:12	22:07	—
神戸電鉄 <th colspan="2">■小野・鈴蘭台・新開地方面から</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th> <th colspan="2">のりかえ</th>	■小野・鈴蘭台・新開地方面から		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ		のりかえ				
	新開地発	5:12	5:19	5:41	6:31	7:08	7:31	8:56	18:08	18:23	18:54	19:24	19:57	20:45	21:48
	粟生着	6:04	6:33	6:59	7:44	8:19	8:44	10:00	19:16	19:35	20:04	20:32	21:05	21:52	22:53

出典：北条鉄道行違い設備完成パンフレット

図 北条鉄道における行き違い設備の整備

事業⑦	快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等） 重点事業				
事業の概要	<p>車内設備や乗り心地の改善等の手法について、車両や軌道等の設備投資や車内改装等の実現に向けて早急に検討を開始し、快適性の向上を図る</p> <p>【新型車両導入の事例：信楽高原鐵道】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 25 年(2013 年)4 月の上下分離後に、新型車両を 2 編成導入（平成 27 年(2015 年)、平成 29 年(2017 年)）。 <p>【既存車両リニューアルと新型車両導入の事例：四日市あすなろう鐵道】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年(2015 年)4 月の上下分離後、4 年間をかけてすべての車両（14 両）を更新（うち 8 両は改造、6 両は新造）。 改造・新造にあたっては、冷房化や座席改良による快適な車内環境の向上を行うとともに、快適性を向上させるための工夫が施されている。 <p>＜車両の改造・新造にあたっての主な工夫＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 座り心地向上のため、座面のクッションを厚く、背もたれを高くする。 手すりを子供や身長の高い利用者に配慮し、2 名が握れるハート形の手すりを腰掛肩部に設置。 冷房装置等の設置による座席数の減少を補うため、軽く腰掛けられるベンチシートを設置。 省エネ化を図るため、照明設備（車内灯）に LED を採用。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 近江鐵道利用者の利用満足度の向上 近江鐵道線の利用者数の維持・増加 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鐵道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> 利用満足度の向上や利用者増に有効と考えられる快適性向上策と実施に必要な費用の検討 整備手法の検討 利便性向上策の費用対効果を勘案し、施策の優先順位を決定 可能な施策については運営改善期間における実施を目指す 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	<p>実施の可能性を検討し、施策の優先順位決定 可能な施策は実施</p>			<p>施策の優先順位に応じて、実施</p>	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【401系（平成27年(2015年)～）】



【501系（平成29年(2017年)～）】



出典：信楽高原鐵道ホームページ

図 信楽高原鐵道の新型車両導入事例

【平成28年(2016年)以降公募により統一した外観デザイン】



【車内の快適性に対する工夫】



出典：車両技術 252号（日本鐵道車輛工業會）

図 四日市あすなろう鐵道における新型車両導入事例

施策(5)	その他のサービス改善により利便性の向上を図る
施策のねらい	より多くの人々が利用しやすく、親しみやすい鉄道となるよう、地域や利用者の声に対応する

事業⑧	割引乗車券・企画乗車券の導入 重点事業				
事業の概要	<p>全線ワンコイン乗り放題等、ニーズに合った割引乗車券や企画乗車券を検討・開発・販売し、その実施結果や鉄道事業者の採算性等を検証し、必要に応じて導入を図る</p> <p>【令和2年度(2020年度)の全線ワンコインキャンペーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年(2020年)9月4日～11月3日の金、土、日、祝日において、近江鉄道線全線1日乗り放題の「ワンコインスマイルきっぷ」(大人500円、小学生(小学生)100円)を販売した。販売枚数は対2019年比1.9倍となる24,533枚。 令和3年度(2021年度)についても、東近江市が実施予定。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線の利用者数の維持・増加 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> 利用ニーズに合った割引内容の検討 利用対象者や対象地域に応じたキャンペーンのPR キャンペーンにあわせた観光等の情報発信による需要の掘り起こし 実施結果や鉄道事業者の採算性の検証とそれを踏まえた実施内容の改善、導入の必要性の検討 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	継続実施			実施の可能性を検証し、必要に応じて導入	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



出典：東近江市ホームページ

図 令和2年度(2020年度)の全線乗車キャンペーンの広報チラシ

【販売実績】



【キャンペーンを通して出てきた今後の課題】

■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。

■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

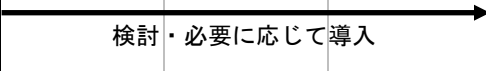
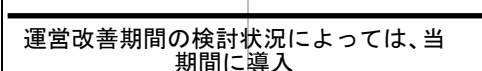
- ・現状、各市町の観光情報がバラバラに掲載されており、利用者がいくつもの観光サイトを調べる必要がある。
- ・沿線の観光地をまとめたサイトを作成することで近江鉄道を利用した観光を行いやすくなる。
- ・観光情報や飲食店の情報などテーマ別にまとめることで利用者の利便性が上昇する。(パンフレットは現地ではか手に入らないためウェブサイトやSNSを活用。)

■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。

出典：東近江市作成資料


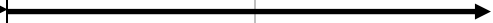
図 令和2年度(2020年度)の全線乗車キャンペーンの実施結果

事業⑨	キャッシュレス決済の導入 重点事業				
事業の概要	<p>交通系 IC カード等による乗降やクレジットカードによる定期券購入等、キャッシュレス決済の導入を検討のうえ、必要に応じて導入を目指す。</p> <p>【令和 2 年度(2020 年度)の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カード (ICOCA) とクレジットカードを用いた非接触決済 (Visa タッチ) について、仕組みや機能、導入費用等について比較検討。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道利用者の利用満足度の向上 近江鉄道線の利用者数の維持・増加 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ICOCA と Visa タッチ、その他サービスについて比較検討の深度化 (システムの方式、費用負担のあり方、国庫補助制度等の外部財源の検討等) 令和 3 年度(2021 年度)に比較検討の深度化を行い、導入を決定する場合は、運営改善期間中の導入を目指す。 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
					

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

	比較項目	ICOCA (交通系ICカード)	Visaタッチ
①	利用するカードの種類	<ul style="list-style-type: none"> 専用ICカード スマートフォンへも搭載予定 (2023年春からサービス開始予定) 	<ul style="list-style-type: none"> タッチ決済対応クレジットカード、デビットカード、プリペイドカード スマートフォン、スマートウォッチへも搭載可
②	全国の導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 全国の主なJRや私鉄等で導入 	<ul style="list-style-type: none"> 京都丹後鉄道(2020.11導入)、南海電鉄・福岡市営地下鉄(実証実験予定)
③	利用者に対するポイント還元	<ul style="list-style-type: none"> 月当たり一定回数以上の利用を条件にポイント付与 	<ul style="list-style-type: none"> 利用毎にポイント付与
④	定期券への対応	<ul style="list-style-type: none"> 定期券情報搭載可 	<ul style="list-style-type: none"> 現在開発中 (2021年末目標)
⑤	地元商店等との連携 (割引、ポイント付与など)	<ul style="list-style-type: none"> 仕組みとして対応可能 	<ul style="list-style-type: none"> 対応可能
⑥	利用者データの活用、分析	<ul style="list-style-type: none"> 原則乗降データのみ 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降データ+α ※ 旅客属性 (年代、居住地等)、乗降前後の消費行動の分析
⑦	訪日外国人の利便性	<ul style="list-style-type: none"> 専用ICカード購入必要 	<ul style="list-style-type: none"> 手持ちのクレジットカードが利用可

図 ICOCA と Visa タッチの比較

事業⑩	駅周辺の駐車場・駐輪場整備				
事業の概要	パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドによる利用促進を図るため、駅周辺の駐車場や駐輪場を確保する				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 ・近江鉄道利用者の利用満足度の向上 				
実施・検討主体	◎関係市町				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場・駐輪場の充実が必要な駅の選定 ・対象駅周辺における空き駐車場や、駐車場・駐輪場として利用できる可能性のある公有地の抽出 ・沿線の駐車場や遊休地を登録し、近江鉄道利用者に貸し出す駐車場共有（シェアリング）サービス導入可能性の検討 ・運営改善期間中に沿線全線における可能性検討を行い、実施可能な場所から適宜実施を目指す。 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	 沿線全域で検討のうえ、 実施可能な場所から適宜実施			 継続実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【豊郷駅前】



【鳥居本駅前】



図 近江鉄道駅周辺におけるお客様専用駐車場

事業⑪	駅設備等の整備				
事業の概要	<p>待合空間や交流施設の整備、トイレの改修、駅や車両のバリアフリー化といった駅設備等の整備・充実を図る</p> <p>【日野駅再生プロジェクト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大正3年(1914年)に建てられた木造駅舎を100年先まで残し、まちの玄関口としてにぎわいを創出するため、地域との協働により、日野駅再生プロジェクトとして立ち上げ(平成28年度(2016年度)～令和元年度(2019年度))。 ・1年目：一部雨漏りや部材の老朽化・破損のあった駅舎の再生。観光案内交流施設「なないろ」を開設。 ・2年目：部材の腐食が見られた上りホーム待合所の上屋の再生。 ・3年目：タッグローダー(駅構内等で貨車の移動に使われた車両移動機)の保存・展示および鉄道資料展示室の整備。 <p>【愛知川駅におけるトイレ改修】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛荘町では令和2年度(2020年度)に愛知川駅のトイレ改修を実施。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	<p>◎関係市町</p> <p>○鉄道事業者、地域住民</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・整備・充実を図る設備の抽出と実施内容の検討 ・整備手法の検討 ・関係市町に加え、施設保有者(第三種鉄道事業者)および運行事業者(第二種鉄道事業者)の意見を踏まえ検討、実施 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【リニューアルした駅舎】



【鉄道資料展示室】



図 日野駅再生プロジェクトの取組



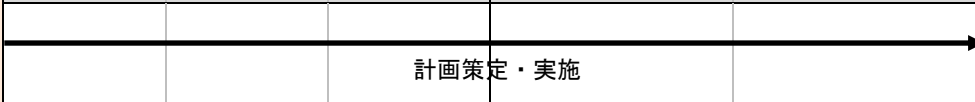
図 愛知川駅におけるトイレ改修

基本方針 2 近江鉄道線の二次交通を充実する

施策(1)	利用しやすい二次交通ネットワークを構築する
施策のねらい	近江鉄道線を軸として、近江鉄道線に接続する二次交通の維持・確保・改善によりネットワークを整え、沿線地域全体として公共交通により移動しやすい環境を整備する


事業⑫	二次交通ネットワークの維持確保・改善 重点事業				
事業の概要	近江鉄道線の各駅に接続する路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通等について、令和3年度(2021年度)に策定を予定している「滋賀県都市計画基本方針」や地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、必要に応じて、路線維持・再編・新設、ダイヤ調整や増便、デマンドシステムの見直し等を行い、二次交通ネットワークの維持確保・改善を図る				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通の利便性向上 ・公共交通利用者数の維持・増加 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、バス・タクシー事業者 ○鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・路線に対する運行補助の継続（特に複数市町を走行する補助路線） ・現状の利用実態・移動ニーズや観光の視点も踏まえ、近江鉄道と連携して公共交通利用がしやすくなる供給形態の拡充・見直し（運行本数・経路・ダイヤ・運賃等の見直し、利用しやすい運行形態への変更等） ・バス・タクシー事業者との調整 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	継続実施			→	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

事業⑬	沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施																			
事業の概要	<p>近江鉄道線につながる沿線市町・圏域として、本計画との整合を図りつつ、各地域の実情に応じた地域公共交通計画を策定・実施する</p> <p>(※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正(令和2年(2020年)11月)により、地域公共交通計画の策定が努力義務化)</p> <p>策定済の市・圏域については、近江鉄道沿線地域公共交通計画の内容に基づき、既存計画の見直しを図る</p> <p>【地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)の策定状況】</p> <table border="1" data-bbox="475 645 1350 1003"> <tr> <td data-bbox="475 645 778 779">策定済</td> <td colspan="4" data-bbox="778 645 1350 779"> <ul style="list-style-type: none"> ・湖東圏域 (彦根市, 愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町) ・甲賀市 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="475 779 778 853">策定予定 (令和3年度(2021年度))</td> <td colspan="4" data-bbox="778 779 1350 853"> <ul style="list-style-type: none"> ・東近江市 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="475 853 778 1003">策定予定 (時期未定)</td> <td colspan="4" data-bbox="778 853 1350 1003"> <ul style="list-style-type: none"> ・米原市 ・近江八幡市 ・日野町 </td> </tr> </table>					策定済	<ul style="list-style-type: none"> ・湖東圏域 (彦根市, 愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町) ・甲賀市 				策定予定 (令和3年度(2021年度))	<ul style="list-style-type: none"> ・東近江市 				策定予定 (時期未定)	<ul style="list-style-type: none"> ・米原市 ・近江八幡市 ・日野町 			
策定済	<ul style="list-style-type: none"> ・湖東圏域 (彦根市, 愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町) ・甲賀市 																			
策定予定 (令和3年度(2021年度))	<ul style="list-style-type: none"> ・東近江市 																			
策定予定 (時期未定)	<ul style="list-style-type: none"> ・米原市 ・近江八幡市 ・日野町 																			
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域における移動の確保に向けた沿線市町の方向性や考え方の共有 																			
実施・検討主体	◎関係市町																			
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線を軸として二次交通がこれに接続する地域公共交通ネットワークを維持・確保する前提のもと、各沿線市町や圏域における移動ニーズに応じた持続可能な地域公共交通サービスの提供、移動ニーズに応じた持続可能な地域公共サービスの提供や、まちづくりと連携した駅周辺の交通結節機能やにぎわい創出機能の整備、自然、歴史、文化等の観光資源を活用した利用促進に向けた具体的な施策の立案・実施 ・可能な限り運営改善期間内の計画策定を目指す 																			
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間																
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15															
																				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

施策(2)	二次交通の利便性を向上する
施策のねらい	近江鉄道線に接続する二次交通の利便性向上策により、沿線地域全体として公共交通により移動しやすい環境を整備する

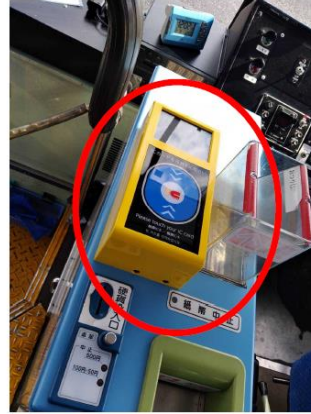
事業⑭	二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入				
事業の概要	<p>令和3年(2021年)3月よりICカードへの対応を開始する路線バスの対応エリアの拡大およびデマンド型交通・一般タクシーへのキャッシュレス決済の導入、導入に伴うモード間の連携や地域との連携等を検討のうえ、必要に応じて実施する</p> <p>【バス路線におけるICカードの導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道および湖国バスでは、令和3年(2021年)3月27日より、路線バスおよび一部路線を除くコミュニティバス(米原市コミュニティバス、日野町営バスを除く)において、ICOCAをはじめとする交通系ICカード全国相互利用サービスを開始。 ・これにあわせて、ICOCAポイントサービス、バスICOCA定期券(金額式定期)を導入。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通の利便性向上 ・公共交通利用者数の維持・増加 				
実施・検討主体	<ul style="list-style-type: none"> ◎関係市町 ○県、バス・タクシー事業者 				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済に対応していない二次交通(日野町営バス、愛のりタクシー、一般タクシー等)におけるサービス導入の検討 ・導入手法の検討 ・バス・タクシー事業者との調整 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	<p>【バス】エリア拡大検討 【デマンド型交通・一般タクシー】検討し、必要に応じて実施</p> 				

事業⑬	沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施 【再掲】
【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する	

【ICカード読み取り機】

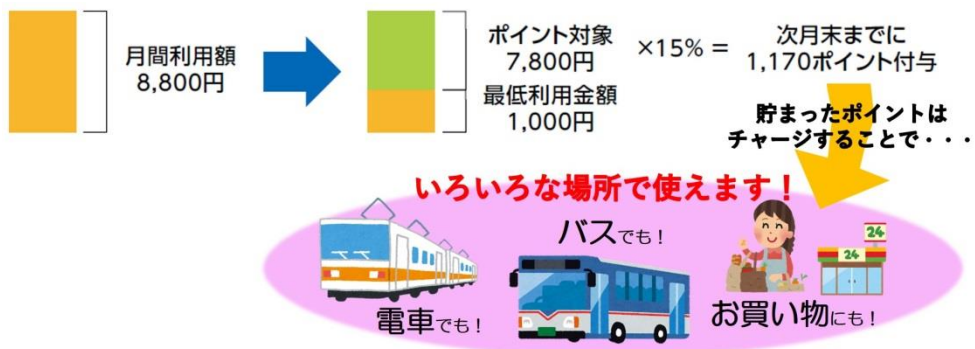


〈乗車時のICカードリーダー〉



〈降車時のICカードリーダー〉

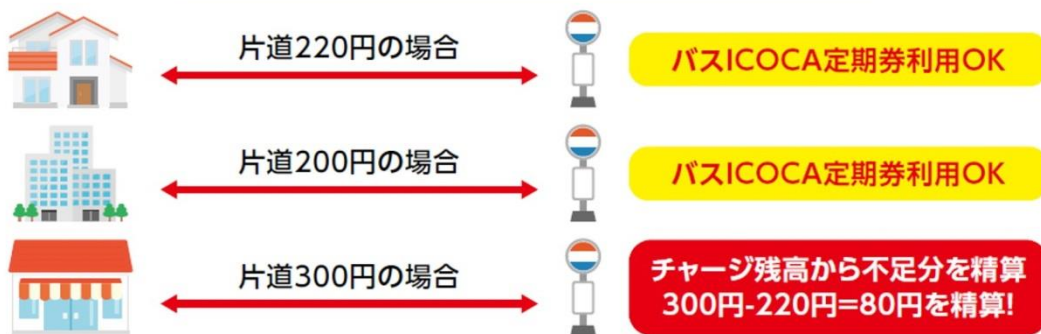
【ICカードの導入に伴うポイントサービス】



【ICカード導入に伴う金額式定期の発売】

金額式定期：発券した定期券の片道運賃以内なら、ICカード導入路線はどのエリアでも利用可能で、乗り越し時に定期券の設定運賃を超える乗車も、差額だけで乗り越しが可能。

たとえば・・・片道運賃220円区間の定期券をお持ちの場合




出典：近江鉄道プレスリリース資料、近江鉄道ホームページ

図 路線バスにおけるICカードへの対応

基本方針 3 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策(1)	沿線地域のまちづくりと連携する
施策のねらい	駅を中心とする利便性の高いまちとしていくことにより、近江鉄道線等をはじめとする公共交通を日常的に利用できる環境を整備する

事業⑮	駅周辺の交通結節機能の整備				
事業の概要	駅前広場、駅周辺の道路等の各種交通結節機能を整備し、駅を中心に公共交通を利用して移動しやすいまちづくりを進める				
期待される効果	・公共交通の利用者数の維持・増加				
実施・検討主体	◎関係市町 ○鉄道事業者、バス・タクシー事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の計画や事業の推進（都市計画決定済みの道路等） ・駅の利用状況や位置、交通結節状況や既存計画等を踏まえ、交通結節機能を整備すべき駅の選定や機能・規模の検討、実施 ・公共交通担当部局に加え都市計画、土木担当部局等と連携して検討、実施 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	 実施の必要性を検討し、状況に応じて実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



図 彦根駅西口（駅前広場整備計画）

【八日市駅】

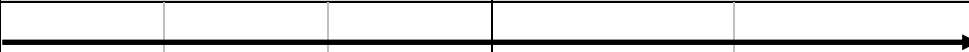


図 豊郷駅前（アクセス道路整備）

【日野駅】



図 駅前広場での交通結節の事例

事業⑬	駅周辺のにぎわい創出機能の整備				
事業の概要	<p>複合施設や庁舎等の拠点機能を持った施設整備や、駅周辺への企業・商業施設・公的機関等の施設誘致、住宅開発誘導、空き家バンクの有効活用等、駅周辺のにぎわいを創出する機能の整備を図る</p> <p>【東近江市における取組：八日市駅前市有地活用事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八日市駅に隣接する東近江市有地を事業用地とし、東近江市が整備を行う駅前広場整備事業と、官民連携で実施する拠点施設整備事業からなる。 ・令和2年度(2020年度)に拠点施設整備に係る民間事業者を公募し、事業者より分譲マンションを含む複合ビルの提案があり、令和2年(2020年)10月に基本協定、令和3年(2021年)5月に事業協定を締結し、整備に向けた準備が進められている。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町の人口の維持・増加 ・駅周辺のにぎわいの創出 				
実施・検討主体	<p>◎関係市町</p> <p>○県、鉄道事業者、市民団体等</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画との整合を図りながら、都市計画区域マスタープランおよび、各市町の都市計画マスタープラン・立地適正化計画・国土利用計画・総合計画等における位置付けを確認し、必要に応じて、土地利用方針や拠点整備等について改定するとともに、具体の施策を策定・実施 ・既存の計画や事業の推進（都市計画決定済みの道路等） ・施設整備と併せ、施設で行う取組等ソフト面について市民団体等と連携した検討 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
					
			実施可能な個所から適宜実施		

事業⑭	駅設備等の整備 【再掲】				
【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する					

新・八日市まちなか暮らし

初の八日市駅前
徒歩1分
分譲マンション

八日市エリア最高層の
ランドマークとなる
住まい

市街地定住
賑わい促進

今までになかった
八日市暮らし

完成予想図



建築計画概要



構造・規模	鉄筋コンクリート造 14階建
建築面積	416.71 m ²
延床面積	4,663.18 m ²
建物高さ	44.65 m
観光交流施設	1階
商工会議所施設	2～3階
分譲マンション(44戸)	4～14階

※完成予想図は、計画段階のものであり、関係機関との協議等により変更となる場合があります。

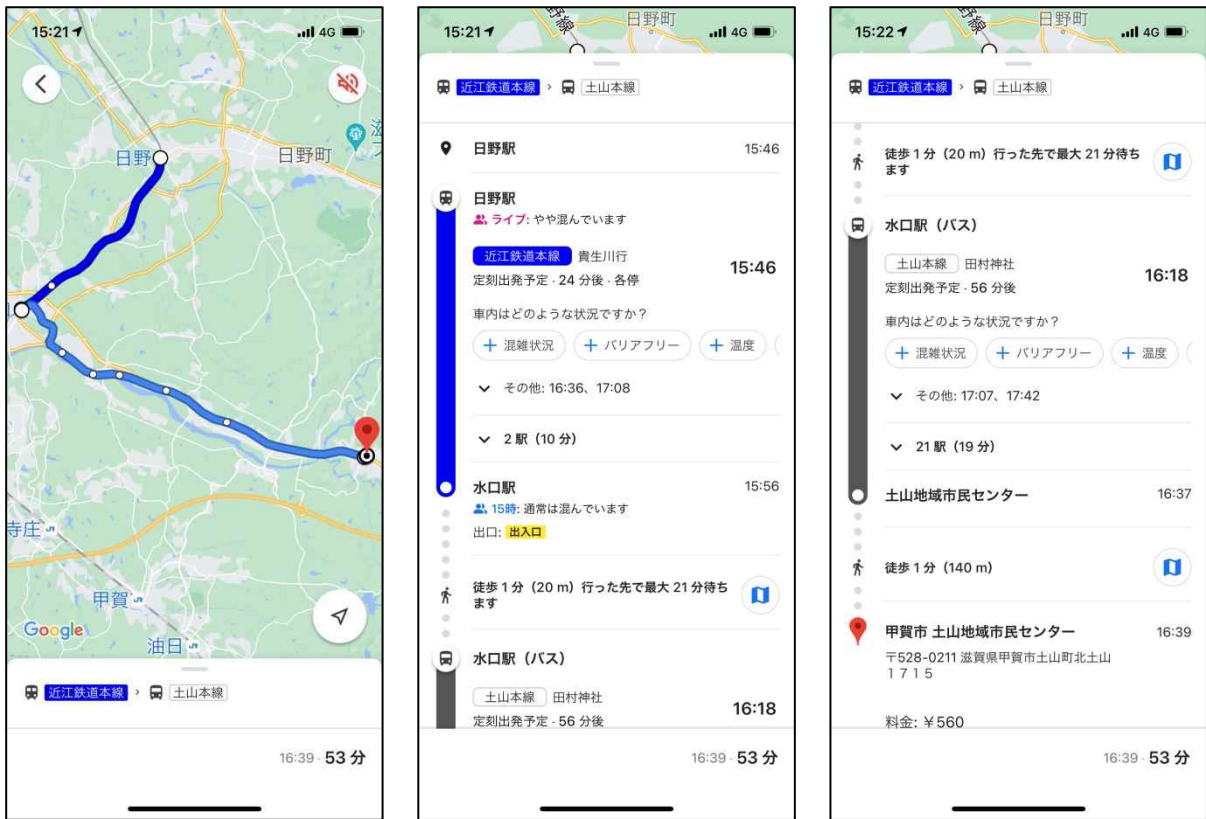
出典：八日市駅前市有地活用事業 事業概要書

図 八日市駅前市有地活用事業の概要

施策(2)	沿線地域の活性化施策と連携する
施策のねらい	沿線地域で古くから培われてきた自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用して沿線地域内外に向けて戦略的なコミュニケーションを図り、地域公共交通の利用を促進する

事業⑰	積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等） 重点事業				
事業の概要	<p>様々な媒体を活用し、地域公共交通や観光案内等に関して、沿線地域が一体となって積極的かつ継続的な情報の受発信を行う</p> <p>【Google マップ上での乗換検索】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市コミュニティバスは、バス情報をオープンデータとして公開しており、主要な乗換検索サービスや大手地図サイト（Google マップほか）で検索が可能。 <p>【観光と交通を統合したアプリの提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信州ナビ（長野県公式アプリ）：長野県では、来訪者だけでなく、居住者にも便利な「県内のバス・鉄道等の交通案内」や「観光情報」をまるごと提供するスマートフォン向けアプリ「信州ナビ」を運用。 ・ぐんま乗換コンシェルジュ（群馬県公式アプリ）：公共交通の利用促進の一環として、県内の公共交通情報等を簡単に検索できる公共交通・観光・健康情報アプリ「ぐんま乗換コンシェルジュ」を公開。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・定期外利用者の維持・増加 ・沿線地域の観光客数の増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	<p>◎県、関係市町</p> <p>○鉄道事業者、バス・タクシー事業者、観光団体、市民団体 等</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通は、沿線の情報をまとめた冊子やポータルサイト、あるいは Google マップ等の乗換検索への登録など、PR 方策の検討、実施 ・観光案内は、各市町単位でなく近江鉄道沿線の視点から資源整理、モデルコース作成、冊子やポータルサイト作成等を検討、実施 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
					
	検討			実施可能な箇所から適宜実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



出典:Google Maps

図 Google マップにおける経路検索の結果の例（近江鉄道＋甲賀市コミュニティバス）

このアプリで
ぐんまの鉄道・バスを
乗りこなせ。

ダウンロード
無料

2019.03.28 リリース

- 鉄道・バス・タクシーの経路検索（料金、所要時間等）が可能
- 県内の観光・イベント情報、オススメ観光コースを案内
- ウォーキング・トレッキングコースを案内（日々の歩数や消費エネルギーを表示）

県内全ての
鉄道・路線バス
に対応

ぐんま乗換
コンシェルジュ

群馬県 県土整備部 交通政策課 TEL: 027-897-2869 Mail: koutsuuka@pref.gunma.lg.jp

ぐんま乗換
コンシェルジュ

公共交通・観光・健康情報アプリ

経路検索 地図表示 詳細ルート表示 時刻表

出発地と目的地を入力すると鉄道・バス・タクシーを利用したルートが検索できます。

地図上で目的地までのルートを確認できます。GPS機能を活用して、現在地も確認できます。

【詳細ルート表示】をタップすると、目的地までの詳細ルートや所要時間、料金が確認できます。

【時刻表】をタップすると、時刻表が表示されます。

観光・イベント情報
オススメ観光モデルコース

県内の観光情報をエリア、カテゴリ、イベントカレンダーから検索できます。

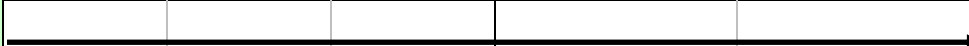
県内のオススメ観光モデルコースも案内しています。

ウォーキング・トレッキングコース案内

公共交通利用で健康づくりをサポート、地域のウォーキング・トレッキングコースも案内しています。日々の歩数や消費エネルギーも表示されます。

出典：ぐんま乗換コンシェルジュリーフレット

図 ぐんま乗換コンシェルジュの概要

事業⑱	各種イベントの実施・展開 重点事業				
事業の概要	イベント列車の運行やガチャコンまつり等の従来から実施されているイベントを継続するとともに、上下分離のタイミング等、時機を捉えたイベントを検討・実施する。また、取組の実施にあたっては、沿線地域の観光団体、観光施設、商店街、JRとの連携を図る				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近江鉄道線の存在感の向上 ・ 定期外利用者の維持・増加 ・ 沿線地域の観光客数の増加 ・ 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎関係市町、鉄道事業者、観光団体、市民団体、商店街 等				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存のイベント等の継続、改善、PR ・ 新たなイベント検討、地域等との連携拡大 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
					
	【既存】 継続実施 【新規】 検討・必要に応じて実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【イベント列車「ビア電」】



【駅ピアノ(八日市駅)】



【駅ホームでのイベント】



【近江鉄道パートナーズクラブ 会員向けスタンプラリー】

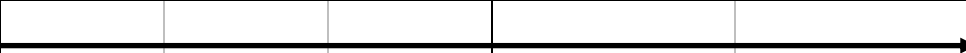


図 近江鉄道線において実施されている各種イベントの一例



利用促進策検討分科会 観光班では、近江鉄道線車内で、県内 10 市町で実施する「びわ湖のひな人形めぐり」のPRを観光協会と連携して実施（令和 3 年（2021 年）2～3 月）

図 利用促進策検討分科会 観光班における活動

事業⑱	自転車を活用した観光の促進				
事業の概要	<p>サイクルトレイン（彦根駅を除く本線・多賀大社線で実施）の有効活用（利用区間の拡充、利用可能駅の拡大等を含む）、レンタサイクルの拡充等、自転車を活用した観光促進を図る。</p> <p>また「ビワイチ・プラス」（自転車で琵琶湖を一周すること（ビワイチ）に対して、湖岸を走り抜けるだけでなく途中で内陸部に寄り道を提案したもの）など、サイクリングにかかるイベント等との継続的な連携を図る。</p>				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期外利用者の維持・増加 ・ 沿線地域の観光客数の増加 ・ 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	<p>◎関係市町、鉄道事業者</p> <p>○県、観光団体 等</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存のレンタサイクル等について、地域公共交通等とあわせて整理、PR ・ レンタサイクルの設置駅の増加に向けた需要等調査、実施方法検討 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
					
	実施方法等を検討し、実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



図 駅へのレンタサイクル等設置の例（愛知川駅、米原駅）

湖東みどころ縦断とサイクリトレイン 59.5km 4時間45分 中級 ★★

米原駅サイクルステーションで自転車を借りてスタート。鉄道の風景を楽しんで、中山道を南下する。鳥居本の宿場町を越え、左折して芹川沿いを走り、多賀大社へ。集落内を南へ進み、道の駅せせらぎの里こららではがっつり飯や本格ピザなどが味わえる。甲良町を通り抜け、坂を登れば金剛輪寺。坂を下って古墳公園の中を通り、宇曾川を渡って、再び急坂を登って百済寺へ。下って道の駅あいとうマーガレットステーションのフルーツジェラートで一息つこう。左折して、永源寺へ。一路西へ行けば、戦争遺跡の八日市飛行場掩体壕跡。森の中をくぐる自転車道を少し楽しんでから、幹線道路を北上、国道421号から線路を渡って太郎坊宮へ。八日市駅まで来たら、自転車がそのまま載せられる近江鉄道で米原駅へ戻る。



多賀大社 (たがたいしゃ)
「お多賀さん」と親しまれる古社。祭神は日本の国生み・神生みを行った伊弉諾、伊弉那。奥書院庭園は史跡・名勝。大きな釣り鐘が神社にはめずらしい。参道は観光客と土産物屋でにぎわい、親切餅が名物。



戦国大名藤堂高虎ふるさと館 和の家
古民家を改修した施設。観光での休憩、地元が自慢の食事、土産物購入のほか様々な体験ができ、地元の交流拠点でもある。藤堂高虎や滋賀県ゆかりの漫画が観覧可。



金剛輪寺 (こんこうりんじ)
行基の開山による天台宗の寺院で湖東三山のひとつ。本堂は国宝、重要文化財の三重塔や木造十一面観音像などを間近に拝むことができる。紅葉やツツジ、シャクナゲの名所。



八日市飛行場掩体壕跡
サイクリングロード沿いの、戦時に陸軍の八日市飛行場の軍用機を隠していた施設。現在は緑に埋もれるように、コンクリート製の有蓋掩体壕を2基確認することができる。



出典：「ビワイチ・プラス」サイクリングガイドマップ

図 ビワイチ・プラスでの位置付け



図 利用促進策検討分科会 自転車班における活動

利用促進策検討分科会 自転車班では、びわこ湖東路観光協議会が主催するKOTOSPOTを活用してNPOや自転車愛好団体ら16名と沿線スタンプラリーと意見交換を実施（令和3年（2021年）2月）

基本方針 4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策(1)	地域公共交通利用に対する意識を醸成する
施策のねらい	沿線地域で近江鉄道線をはじめとする地域公共交通に対する危機感を共有し、みんなで守り育てる意識をもって、積極的に利用する行動につなげる

事業⑳	交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施 重点事業				
事業の概要	地域公共交通に接したり考えたりする機会を向上させるため、交通環境学習、乗り方教室、出前講座や、学校における各種活動（社会見学・校外活動等）における公共利用の促進を図る。				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数の維持・増加 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎県、関係市町 ○鉄道事業者、バス事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> 既存の取組（近江鉄道の乗車体験やバス教室等）の周知・実施調整 効果的なモビリティ・マネジメント手法の検討 新たな取組について、内容、対象者や実施時期等の調整 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	【既存】継続実施			【新規】検討・実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



図 県内のバス教室の様子



図 近江鉄道の車両を利用した学習イメージ

事業⑳	沿線地域住民や利用者との意見交換				
事業の概要	沿線地域にお住まいの方や地域公共交通を実際に利用する方のニーズを把握するため、意見交換を行う 【近江鉄道みらいファクトリーにおけるタウンミーティング】 ・「近江鉄道がこうなったらいいな」「こうしたら楽しくなりそう」というアイデアを沿線地域の皆さんと近江鉄道(株)社員と一緒に話し合う取組で、令和2年度(2020年度)はオンラインで開催。				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者や内容の検討 ・実施主体や方法等の検討、実施 ・収集した意見の整理、反映方法の検討、実施 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
				→	
			検討・実施		

事業㉑	積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等） 重点事業 【再掲】
------------	---

事業㉒	各種イベントの実施・展開 重点事業 【再掲】
------------	---

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【令和元年度(2019年度)タウンミーティング】

— 地域のみなさまと作る、鉄道の「みらい」 —

近江鉄道
みらい
ファクトリー

参加
無料

「近江鉄道」ディスマイルチケット！
引換券プレゼント！

11/16 ± 13:00~15:30
1/18 ± 13:00~15:30
2/15 ± 13:00~15:30

近江鉄道
みらい
ファクトリー

タウンミーティングを開催し、「近江鉄道がこうなったらいいな」「こうしたら
楽しくなりそう」というアイデアを地域の皆さまと一緒に話し合いました。

近江鉄道線を楽しくするアイデア

Vol. 1

- 駅にカフェがあれば、そこで待ち時間が過ごせる
- 駅や電車をそのまま使った宿泊施設に泊まりたい
- 近江鉄道線を応援するチームを作ってみんなで活動したい！
- 地域のグルメを楽しめる電車を走らせてみたら面白い！
- トイレをきれいにしてほしい！
- 車内で結婚式、披露宴をすれば思い出になる
- 天井ガラス張り、床畳敷の電車で車内の照明を消して、星空を眺めたい
- 八日市駅にストリートミュージシャンの演奏スペースが欲しい！
- のんびり走る車内でマッサージやヨガでリラックス！
- お子さまがデザインしたラッピング電車って夢がある！

【令和2年(2020年)オンラインタウンミーティング】

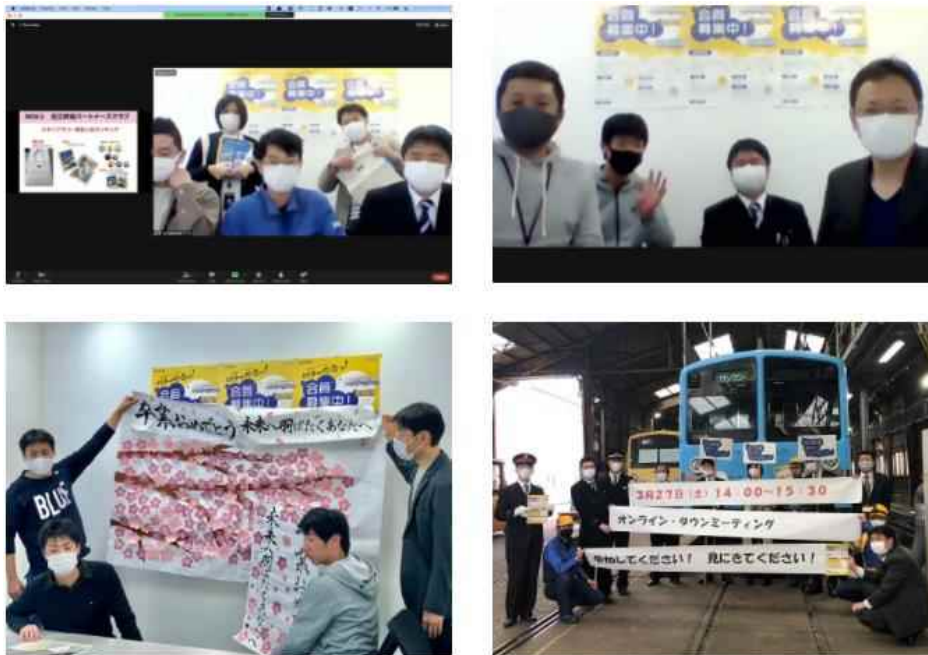


図 近江鉄道(株)が実施した「近江鉄道みらいファクトリー」による意見交換の様子

施策(2)	近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす
施策のねらい	近江鉄道線を通勤・通学のための交通手段だけではなく、様々な人が行き交うコミュニティの場としても沿線地域のまちにとって欠かせない存在へと引き上げる

事業②	近江鉄道パートナーズクラブの拡大				
事業の概要	令和2年(2020年)12月にスタートした近江鉄道パートナーズクラブ会員の拡大や、会員限定イベントの充実、協賛施設の拡大を図り、より多くの方々に近江鉄道沿線を楽しんでいただくことを目指す				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を活用した沿線地域の活性化 ・ 公共交通の利用者数の維持・増加 ・ 新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎鉄道事業者、沿線施設(協賛店)等 ○関係市町				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者と関係市町が連携したPR ・ 会員特典の拡充、開発(沿線協賛施設の拡大等) 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	→ 継続実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

年会費

正会員：1,000円、家族(子ども)会員：500円、協賛会員：10,000円

会員特典

- ①ワンデスマイルチケット引換券の申請(正会員は・家族(子ども)会員はひとり1枚、協賛会員は10枚)
- ②会員限定スタンプラリーへの参加
- ③オリジナル会員証の発行
- ④沿線協賛店でのサービス(割引等)

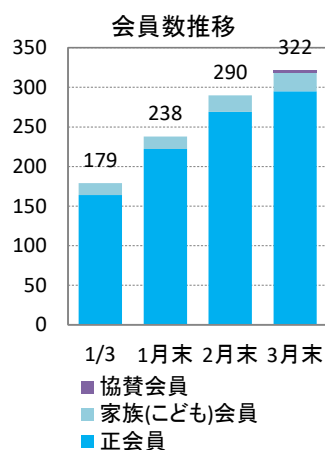


図 近江鉄道パートナーズクラブの概要

事業②	関連グッズの企画・販売				
事業の概要	既存の関連グッズの販売を継続し、各種オーナー制度の導入等の新たなグッズの企画・検討を行う				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・現行グッズのPR、販売促進 ・新たなグッズの開発、販売 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
				→ 継続実施、拡大検討	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

近江鉄道グッズ

いいね! 0 ツイート

販売場所

○近江鉄道の駅窓口（彦根駅・八日市駅・近江八幡駅・貴生川駅）
○通信販売
※グッズによっては駅・通信販売のいずれかのみのお取り扱いのものや、一部の駅のみのお取り扱いのものもございます。

商品名に★が付いているものは、通信販売対応商品です。
※対応商品であっても通信販売分の在庫がない場合がございます。

電車・駅長がちゃこんグッズ



★100形電車くつした★



★電車&駅長がちゃこんシャープペン★



★電車&駅長がちゃこん消しゴム★



★電車ものまじ★



★聞いて作る! パーパーラフトボーズ★



★駅長がちゃこん八日市駅アクリルキーホルダー★



★電車&駅長がちゃこん消しゴム★



★電車&駅長がちゃこん消しゴム★



★電車&駅長がちゃこん消しゴム★

鉄道むすめグッズ



★鉄道むすめクリアファイルホルダー「量産あかね」/「白野せりか」★



★鉄道むすめ写真アクリルキーホルダー「量産あかね」/「白野せりか」★



★鉄道むすめミニクリアファイル「量産あかね」/「白野せりか」★



★鉄道むすめミニのぼり「量産あかね」/「白野せりか」★



★関西鉄道むすめコラボミニのぼり



★鉄道むすめトートバッグ



★鉄道むすめ「白野せりか」アクリルキーホルダー★



★鉄道むすめ「量産あかね」ボールペン★



★鉄道むすめ駅名キーホルダー★

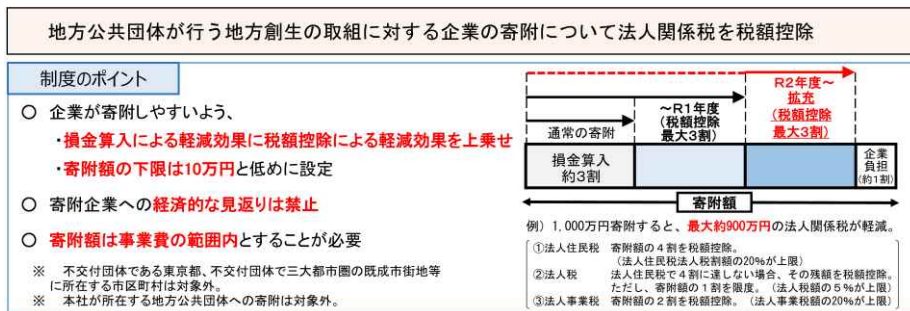


★鉄道むすめ「量産あかね」スマホケース★

図 近江鉄道グッズのホームページでの扱い状況

事業④	ふるさと納税制度等の活用 重点事業				
事業の概要	企業版や個人版ふるさと納税に基づく寄附を募るとともに、施策・事業の実施にあたってクラウドファンディング等を活用する等、新たな資金調達手段により事業を推進する				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線を支える新たな仕組みの創設 ・近江鉄道線を盛り上げる機運の醸成 				
実施・検討主体	◎県、関係市町 ○沿線企業				
検討事項・手順	・実施方策の検討、実施				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	検討・実施			継続実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



出典：内閣官房・内閣府総合サイト

図 企業版ふるさと納税の制度概要

企業版ふるさと納税制度の活用

概要

- ✓ 沿線市町・県・近江鉄道(株)が連携し、**近江鉄道沿線に立地する企業や近江鉄道にゆかりのある企業等から企業版ふるさと納税制度に基づく寄附**を募り、「全線ワンコイン乗り放題事業」、「コアターゲット向けツアー」事業実施のための原資に充てる。
(事業費：約1,300万円、地方創生交付金：約650万円、**企業版ふるさと納税：約650万円**)
- ✓ **企業とともに、地域住民の幹線交通である近江鉄道線を支える機運を醸成**する。

活用に向けた流れ




※すでに東近江市の総合戦略、地域再生計画に位置付けあり。 令和2年4月から 5月 6月議会 9月から

アプローチできる可能性のある企業

(沿線企業) 京セラ、SCREENホールディングス、ルートインホテルズ、三菱ロジスネクスト等
 (近江商人) 伊藤忠商事、丸紅等 (近江鉄道(株)と関わりのある企業) 伊藤園等

出典：東近江市作成資料

図 企業版ふるさと納税制度の活用イメージ

事業⑫	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				
事業の概要	近江鉄道線に愛着を持つ既存のファンや団体、沿線地域や学校等と連携し、駅周辺の美化や駅の保存等の活動に取り組む				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・マイレール意識（愛着）の向上 ・近江鉄道線を盛り上げる機運の醸成 				
実施・検討主体	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、学校 等				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な取組の実施 ・さらなる PR 等によるマイレール意識の醸成と参加者・参加団体の増加 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	 検討・実施可能な個所から適宜実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

【新八日市駅（令和3年(2021年)4月）】



【多賀大社前駅（令和2年(2020年)12月）】



【日野駅（令和2年(2020年)10月）】



図 近江鉄道みらいファクトリーにおける継続的な駅周辺の清掃活動（地域と鉄道事業者と一緒に実施）

事業②⑥	他の地域鉄道との連携				
事業の概要	全国の地域鉄道が連携するイベント（スタンプラリー等）への参画等、他の地域鉄道との連携を図る				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の維持・増加 ・新たな利用者層の獲得 				
実施・検討主体	◎鉄道事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・全国の地域鉄道との関係性構築 ・連携方策の検討、実施 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
				→	
				継続実施	

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

NEWS RELEASE

2020年6月23日 1/2

地方鉄道をつなぐ、沿線を元気にする「鉄印帳」の販売開始

～全国40の鉄道会社のオリジナル印「鉄印」を集める旅に出よう～



※各鉄道会社の鉄印イメージ（各300円～）
※鉄印のデザインは変更したり、複数ある場合もあります。

【定価】2,200円（税込）

【体裁】蛇腹折り、48ページ、タテ16cm×ヨコ11cm

【販売】初版5,000部

各鉄道会社の指定窓口で販売 ※読売旅行、日本旅行の旅行商品としても販売します。

第三セクター鉄道等協議会（東京都墨田区太平1-11-7/会長 出田貴康<肥薩おれんじ鉄道株式会社 代表取締役社長>）は、同協議会に加盟する鉄道会社と関係会社の連携事業として、地方鉄道と沿線地域の振興を目的とした「鉄印帳」の販売（制作は読売旅行読売出版社）と、「鉄印」の記帳を2020年7月10日から開始します。

今企画は、鉄印帳を購入して、各鉄道会社の指定窓口で乗車券の提示と記帳料（300円～）を支払うと各社のオリジナル印「鉄印」がもらえるという新しい鉄道旅の提案です。

出典：読売旅行読売出版社、第三セクター鉄道等協議会

図 全国の第三セクター鉄道が連携して実施するスタンプラリー「鉄印帳」の例

基本方針 5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

施策(1)	公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する
施策のねらい	近江鉄道線を含む公共交通の利用実態や人の移動に関する情報やデータを把握・分析・共有し、様々な施策の検討・展開に活用していくことで、新たな価値やサービスの創出と地域課題の解決を図る

事業⑱	人の移動実態等の定量的な把握・分析 重点事業				
事業の概要	既存データやビッグデータの活用、OD 調査の実施等により、沿線地域における人の移動実態等を定量的に把握し、公共交通の活性化に向けた分析等を行う				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・住民・利用者の理解と共感 ・鉄道、バス事業の業務効率化、生産性向上 ・地域活力の維持・活性化 				
実施・検討主体	◎県、関係市町、鉄道事業者、バス事業者 ○タクシー事業者				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・実施時期、規模等の調査計画検討、調査実施 ・結果の分析、利用促進等への活用 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
				→	
	必要な調査を計画的に実施				

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

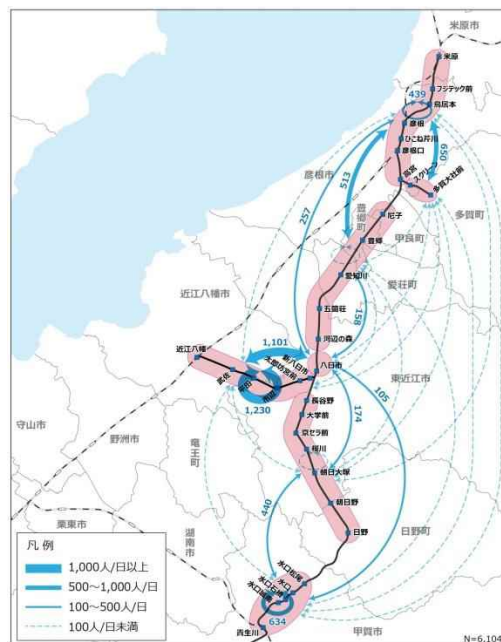


図 OD 調査の実施と結果のとりまとめイメージ

事業⑳	公共交通等に関するデータのオープン化 重点事業				
事業の概要	<p>移動実態や公共交通の利用状況に関するデータを把握収集およびオープン化し、多様な主体がまちづくりや地域課題の解決に活用できるようにする</p> <p>【標準的なバス情報フォーマットによる公共交通データのオープン化】</p> <ul style="list-style-type: none"> バスに関する情報には、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の「静的情報」と、遅延情報や位置情報などリアルタイムで変動する「動的情報」があるが、静的・動的どちらのフォーマットも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification=標準的なバス情報フォーマット)を基本とすることで、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映することができる。 標準的なバス情報フォーマットは平成29年(2017年)3月に国土交通省にて制定され、全国で276事業者(令和2年(2020年)9月現在)がオープンデータとして公開している。 				
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 住民・利用者の理解と共感 鉄道、バス事業の業務効率化、生産性向上 地域活力の維持・活性化 				
実施・検討主体	<p>◎県、関係市町</p> <p>○鉄道事業者、バス・タクシー事業者</p>				
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線/コミュニティバスを含めたデータのオープン化事例の整理 データ整備、活用方策の検討 				
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間	
	R3	R4	R5	R6～R10	R11～R15
	<p>実施の可能性を検討し、必要に応じて実施</p>				

事業㉑	積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等) 重点事業 【再掲】				
【実施・検討主体】	◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する				



標準的な
バス情報
フォーマット

ワンソース

マルチユース

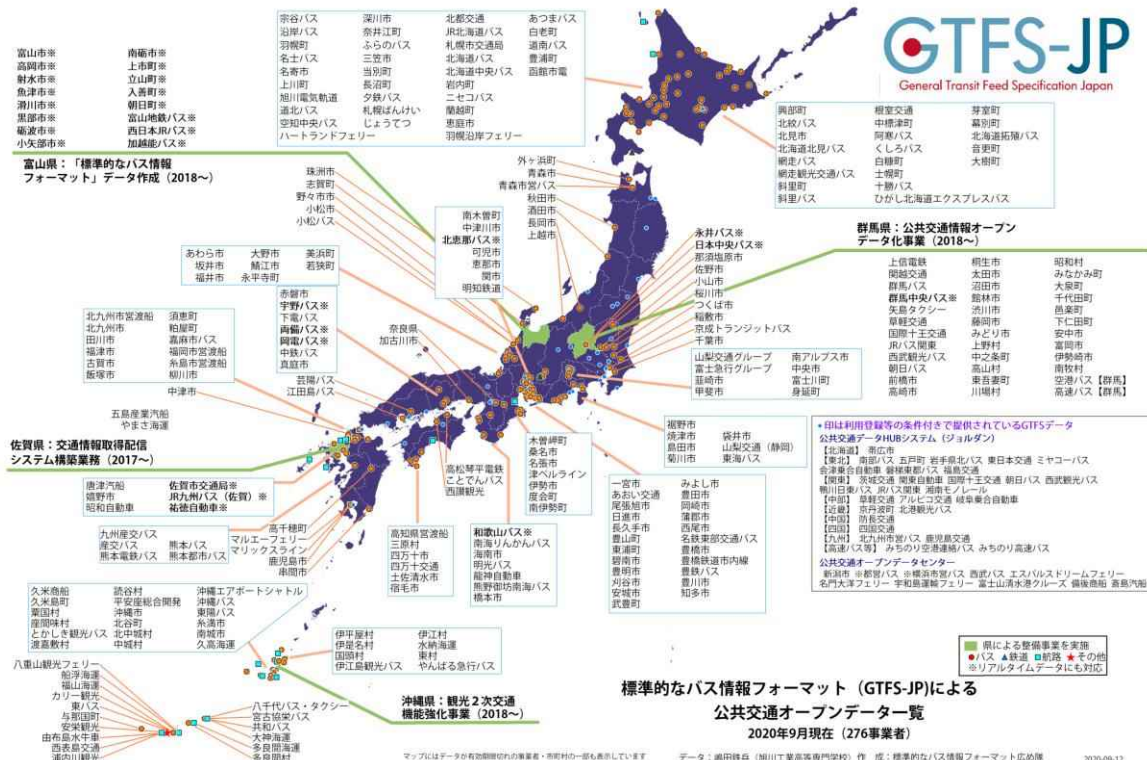


岡山都市圏におけるバスデータの多目的利用

- *1 トラフィックブレイン「公共交通オープンデータ 活用事例と発展への期待」より
- *2 Sujiya Systems「その看板」

出典：国土交通省資料

図 バスにかかる情報のオープン化とその活用事例



標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)による
公共交通オープンデータ一覧
2020年9月現在 (276事業者)

出典：標準的なバス情報フォーマット/GTFS オンラインセミナー (令和2年(2020年)9月資料)
図 全国における標準的なバス情報フォーマットによる公共交通オープンデータの状況

施策(2)	公共交通に関する新技術に対応する
施策のねらい	情報通信技術の進展に伴って開発が進む新たなモビリティサービスの導入に向けた動きに積極的に関わり、沿線地域の将来を見据えて、地域・交通課題の解決策を模索する

事業⑳	MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験への積極的関与			
事業の概要	<p>MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験へ積極的に関与し、得られた知見や情報を関係者間で共有するとともに、必要に応じて導入を目指した取組への展開を図る</p> <p>(※)Mobility as a Service の略。鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等のいろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること(2015年のITS世界会議で設立されたMaaS Allianceより)</p> <p>【大津市の取組事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSアプリ「ことことなび」にて、鉄道・バス・ケーブルカー・ロープウェイが一日乗り放題の企画乗車券を販売するほか、観光スポットや近隣店舗等の立ち寄りスポット、クーポン情報等を提供し、地域内移動の利便性向上、誘客・周遊の促進の効果を検証(令和2(2020)年10~12月) ・MaaSアプリ「ことことなび」のダウンロード数は2,063件、デジタル乗車券の販売枚数が1,095枚。新型コロナの影響を受けたものの、大津市内・比叡山一带を周遊できるデジタル乗車券「ことこと 比叡山周遊」については紅葉スポットや比叡山延暦寺のイベント情報とのアプリ内連携を強化した結果、利用枚数が昨年に比べ200件程度増加 ・交通機関・施設の混雑情報をリアルタイム配信した結果、出町柳駅等主要駅を確認したユーザーが多く、交通機関の混雑状況に関心が見られた。 			
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の外出機会の増加 ・移動満足度の向上 ・新たな利用者の獲得 			
実施・検討主体	◎関係市町 ○県、鉄道事業者、バス・タクシー事業者			
検討事項・手順	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験を行う目的の明確化 ・社会実験内容や費用負担等を検討 			
スケジュール	運営改善期間			再構築事業実施期間
	R3	R4	R5	R6~R10
				R11~R15

【実施・検討主体】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する



▲MaaSアプリ「ことことなび」操作画面

左からトップ画面、スポット情報、クーポン検索、有料クーポン



▲企画乗車券かんたん表示機能 利用イメージ

アプリの主な機能

- ・観光スポット、近隣店舗等の立ち寄りスポット案内（無料）
- ・イベント情報・混雑情報提供（無料）
- ・企画乗車券購入機能（クレジットカード決済）
- ・クーポン配信 ※企画乗車券購入者のみ利用可
- ・交通、乗換案内（無料）
- ・NFCおよびQRコードを活用した企画乗車券かんたん表示機能（無料）
- ・スタンプラリー（無料）

出典：大津市プレスリリース資料

図 大津市の実証実験で導入した MaaS アプリ「ことことなび」の概要

6. 計画の評価・検証・見直し

6-1. 計画の推進体制

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

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

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

なお、令和6年度（2024年度）以降の推進体制については、令和5年度（2023年度）に策定予定の鉄道事業再構築実施計画にかかる関係者との協議の中で決定することとします。



図 今後の推進体制

6-2. 計画の推進にあたっての各主体の役割

第3章で示した将来像の実現に向け、第5章で示した各事業をそれぞれの実施・検討主体が責任をもって取り組んでいくこととなりますが、それとあわせて、計画全体を推進していくために各主体が担うべき役割を以下の通り整理しました。

主体	役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道線上下分離後の新たな運営体制の構築に向け、第三種鉄道事業者としての組織を設立し、その運営を行う。 ・地域公共交通計画の全体管理を行いながら、法定協議会を運営する。 ・関係者間のパイプ役となり、課題認識の共有・解決に向けた気運を醸成する。 ・各市町・圏域における地域公共交通計画を策定・推進する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の担い手として、安全で快適なサービスを提供する。 ・利用促進や収益増に向けた取組を積極的に推進するとともに、経営の効率化等による経営改善に向けた努力を継続する。 ・事業者が置かれている状況や経営環境、利用状況について情報やデータを提供する。
沿線住民	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・活性化に向け、地域公共交通に関連するイベントに参加するなどして、これを支える意識を醸成するとともに、自ら積極的に地域公共交通を利用する。
関係機関 (沿線企業、商業施設、観光施設 等)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・活性化や環境負荷低減の観点から、公共交通を利用して地域や施設を訪れたいくなるような取組に協力する。 ・通勤や業務等における移動における公共交通の積極的な利用に努める。

資料編

1. 近江鉄道線をとりまく環境

1-1. 地域公共交通（近江鉄道線）

1-1-1. 近江鉄道線の概要

近江鉄道線は、米原駅～貴生川駅を結ぶ本線、八日市駅～近江八幡駅を結ぶ八日市線および高宮駅～多賀大社前駅を結ぶ多賀線の3路線（平成25年(2013年)より下図のとおり路線愛称を設定）、計59.5kmからなる私鉄で、滋賀県東部地域の市町（米原市、彦根市、多賀町、甲良町、豊郷町、愛荘町、東近江市、近江八幡市、日野町、甲賀市）を結んでいます。現存する滋賀県最古の私鉄として、電車の走行音に由来する「ガチャコン電車」の愛称で沿線に親しまれており、通勤・通学をはじめとした生活に欠かせない移動手段として運行しています。

運行事業者	近江鉄道株式会社（第一種鉄道事業者）		
軌間	1,067mm		
営業キロ	59.5km（全線単線）		
電化方式	直流1,500V 架空電車線方式		
路線概要	本線	47.7km（米原～貴生川 25駅）	
	八日市線	9.3km（八日市～近江八幡 6駅）	
	多賀線	2.5km（高宮～多賀大社前 2駅）	計59.5km（33駅）
	※八日市線、多賀線の駅数は、本線の駅を除く		



資料：滋賀県 HP を加工

※近江鉄道では、平成25年(2013年)に図のとおり路線愛称を設定。

図 近江鉄道線 路線図

1-1-2. 近江鉄道線の歴史と今後のあり方に関する検討の経緯

近江鉄道線は、沿線の江州米を始めとする産物の搬出や、湖東地域と伊賀方面を結ぶ往來の利便性向上を目的とし、明治31年(1898年)に彦根～愛知川間開業とともに誕生しました。その後、延伸や買収等を経て、昭和21年(1946年)には現在の路線網が完成しています。また、戦時中には、陸軍八日市飛行場(東近江市沖野)へのアクセス手段として新八日市～御園間が営業していました。

一方で、道路網の発達や自家用車の普及により、旅客輸送人員は、昭和42年度(1967年度)の1,126万人/年から平成14年度(2002年度)には369万人/年まで減少(約67%減)したほか、貨物輸送数量も減少し、郵便輸送廃止(昭和59年(1984年))、貨物輸送廃止(昭和63年(1988年))に至っています。

こうした状況より近江鉄道(株)の鉄道事業は、平成6年度(1994年度)以降徐々に営業赤字が拡大していたことから、平成28年(2016年)に近江鉄道(株)から滋賀県および沿線市町に対し、今後民間企業の経営努力による事業継続が困難であるとの説明があり、鉄道事業者と沿線自治体が一体となった近江鉄道線の今後のあり方にかかる検討が始まりました。

その後、近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会(地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会)が設置され、「公有民営」方式による上下分離により、近江鉄道線を全線にわたって存続していく方針が合意されました。本計画は、この合意に基づき策定されるものです。

<近江鉄道線の歴史>

明治22年(1889年)	7月	東海道本線 関ヶ原-米原-馬場(現 膳所)間開業
	12月	関西鉄道(現 JR草津線) 草津-三雲間開業
明治23年(1890年)	2月	関西鉄道(現 JR草津線) 三雲-柘植間開業(全通)
明治26年(1893年)	11月	地元有志44名により会社設立願、鉄道施設申請を通信大臣に提出
明治29年(1896年)	6月	会社設立、鉄道施設の免許状が下布
明治31年(1898年)	6月	彦根-愛知川間 12.1km 開業
	7月	郵便輸送開始
		愛知川-八日市間 7.4km 開業
明治33年(1900年)	10月	八日市-日野間 12.5km 開業
	12月	日野-貴生川間 9.9km 開業
大正2年(1913年)	12月	<湖南鉄道> 八日市口(現・新八日市)~新八幡(現・近江八幡)8.7km 開業
大正3年(1914年)	3月	高宮-多賀間 2.5km 開業
大正14年(1925年)	3月	彦根-多賀間電化
昭和3年(1928年)	4月	高宮-貴生川間電化
昭和4年(1929年)	3月	<八日市鉄道>新八日市-近江八幡間が八日市鉄道となる
昭和5年(1930年)	10月	<八日市鉄道>新八日市-飛行場(のちの御園)間 2.8km 開業
昭和6年(1931年)	3月	彦根-米原間 5.8km 開業
昭和19年(1944年)	3月	八日市鉄道株式会社を合併(近江八幡-新八日市-御園間)
昭和21年(1946年)	1月	八日市-新八日市間 0.6km 開業
		新八日市-近江八幡間電化
	8月	八日市-新八日市間電化
昭和23年(1948年)	8月	新八日市-御園間 2.8km 休止(1964年(昭和39年)9月廃止)

昭和 42 年 (1967 年)	—	当年度の旅客輸送人員が 1,126 万人/年を記録。以降は輸送人員が減少
昭和 59 年 (1984 年)	1 月	郵便輸送廃止
昭和 61 年 (1986 年)	4 月	LE-Car (レールバス) 運行開始 (平成 8 年 (1996 年) 9 月運行終了)
昭和 62 年 (1987 年)	5 月	全線ワンマン運行開始
	12 月	単線自動信号化 (ARC) 完成
昭和 63 年 (1988 年)	3 月	貨物輸送廃止
平成 3 年 (1991 年)	10 月	220 形運行開始 (初の冷房車両)
平成 6 年 (1994 年)		当年度より、近江鉄道㈱の鉄道事業が営業赤字となり、以降赤字額が拡大
平成 8 年 (1996 年)	7 月	「近江ピア電」運行開始
平成 9 年 (1997 年)	8 月	800 形・820 形運行開始
平成 10 年 (1998 年)	—	当年度～令和 3 (2021) 年度で施設整備事業への財政的支援を国、県、沿線市町で実施 (平成 10 年度 (1998 年度)～30 年度 (2018 年度) 修繕・設備投資費 118 億円のうち 31 億円を支援)
	6 月	700 形「あかね号」運行開始 (令和元年 (2019 年) 5 月運行終了) 八日市駅舎改築
	12 月	列車集中制御化・自動進路制御化 (CTC・PRC) 完成
平成 12 年 (2000 年)	10 月	八日市駅が「近畿の駅百選」に認定
平成 14 年 (2002 年)	3 月	「サイクルトレイン」運行開始
平成 15 年 (2003 年)	10 月	鳥居本駅が「近畿の駅百選」に認定
平成 19 年 (2007 年)	3 月	彦根駅構内に「近江鉄道ミュージアム」開館 (平成 30 (2018) 年 12 月閉館)
平成 20 年 (2008 年)	10 月	愛知川橋梁が「登録有形文化財」に登録
平成 25 年 (2013 年)	3 月	路線愛称を設定 (彦根・多賀大社線、湖東近江路線、水口・蒲生野線、万葉あかね線) 鳥居本駅舎が「登録有形文化財」に登録
	6 月	900 形「淡海号」運行開始
	12 月	100 形「湖風号」運行開始
平成 28 年 (2016 年)	6 月	820 形「赤電」復刻色車両運行開始 近江鉄道㈱より滋賀県へ、今後民間企業の経営努力による事業継続が困難と説明
平成 29 年 (2017 年)	1 月	滋賀県、沿線市町、近江鉄道㈱により、 ～ 近江鉄道線の現状や今後の課題等にかかる勉強会を 8 回開催
平成 30 年 (2018 年)	12 月	滋賀県、沿線市町、近江鉄道㈱、学識経験者、近畿運輸局により、 ～ (仮称) 近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議 (改: 近江鉄道線活性化再生協議会) を 6 回開催
令和元年 (2019 年)	5 月	「あかね号」700 形から 900 形へ継承
	11 月	八日市駅構内に「近江鉄道ミュージアム」開館 第 1 回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 (法定協議会) を設置・開催 沿線住民、利用者等アンケート調査、沿線地域効果分析調査 (クロスセクター効果等)
令和 2 年 (2020 年)	3 月	第 2 回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会を開催し、近江鉄道線の全線存続を決議

資料：近江鉄道ミュージアム掲示資料に加筆

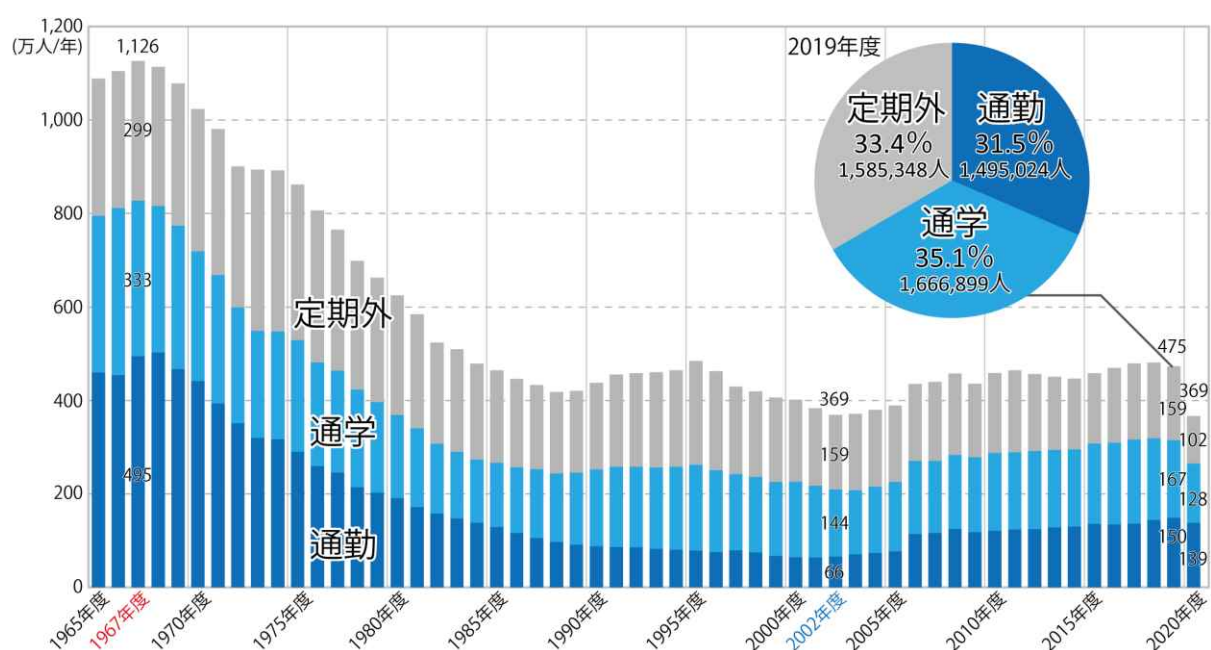
1-1-3. 近江鉄道線の現状

(1) 利用状況

① 利用者数（全体）

年間利用者数は昭和42年度(1967年度)以降減少し、平成14年度(2002年度)に約370万人まで落ち込みますが、その後回復し、令和元年度(2019年度)は約475万人になっています。しかし、令和2年度(2020年度)は、新型コロナの影響で利用が大きく落ち込み、約369万人(前年比約22.2%減)となっています。

定期(通勤・通学)の利用者は、全体の66.6%(令和元年度(2019年度))を占め、地域の生活を支える交通として定着しています。



※2020年度は新型コロナの影響により、特に定期外利用が大幅に減少したため、通勤・通学・定期外の割合は、2019年度値を掲示している(円グラフ)。

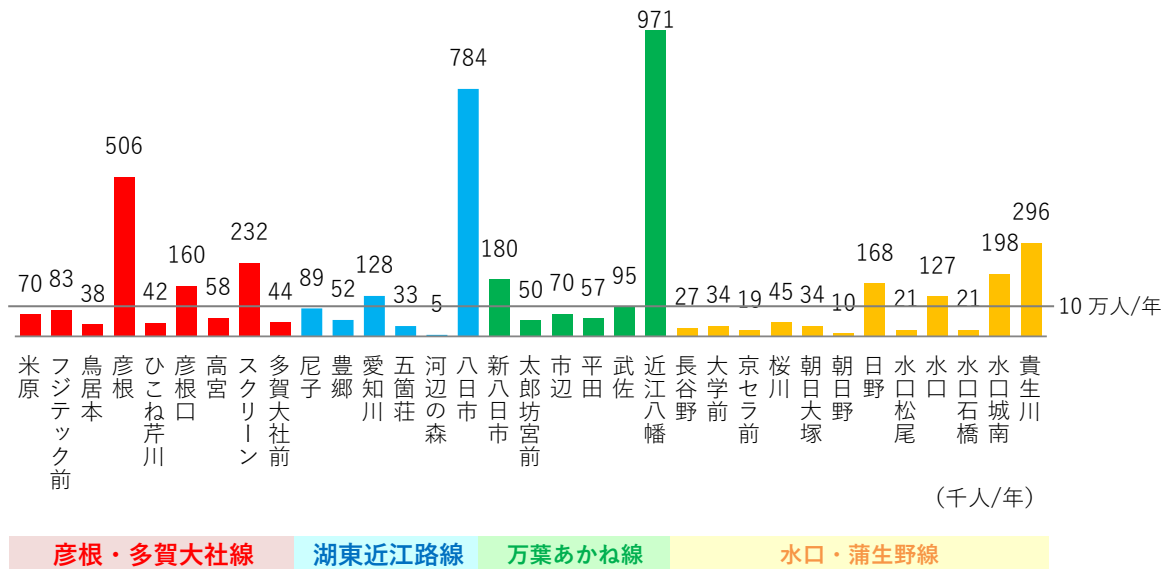
資料：近江鉄道資料

図 年間乗車人員の推移

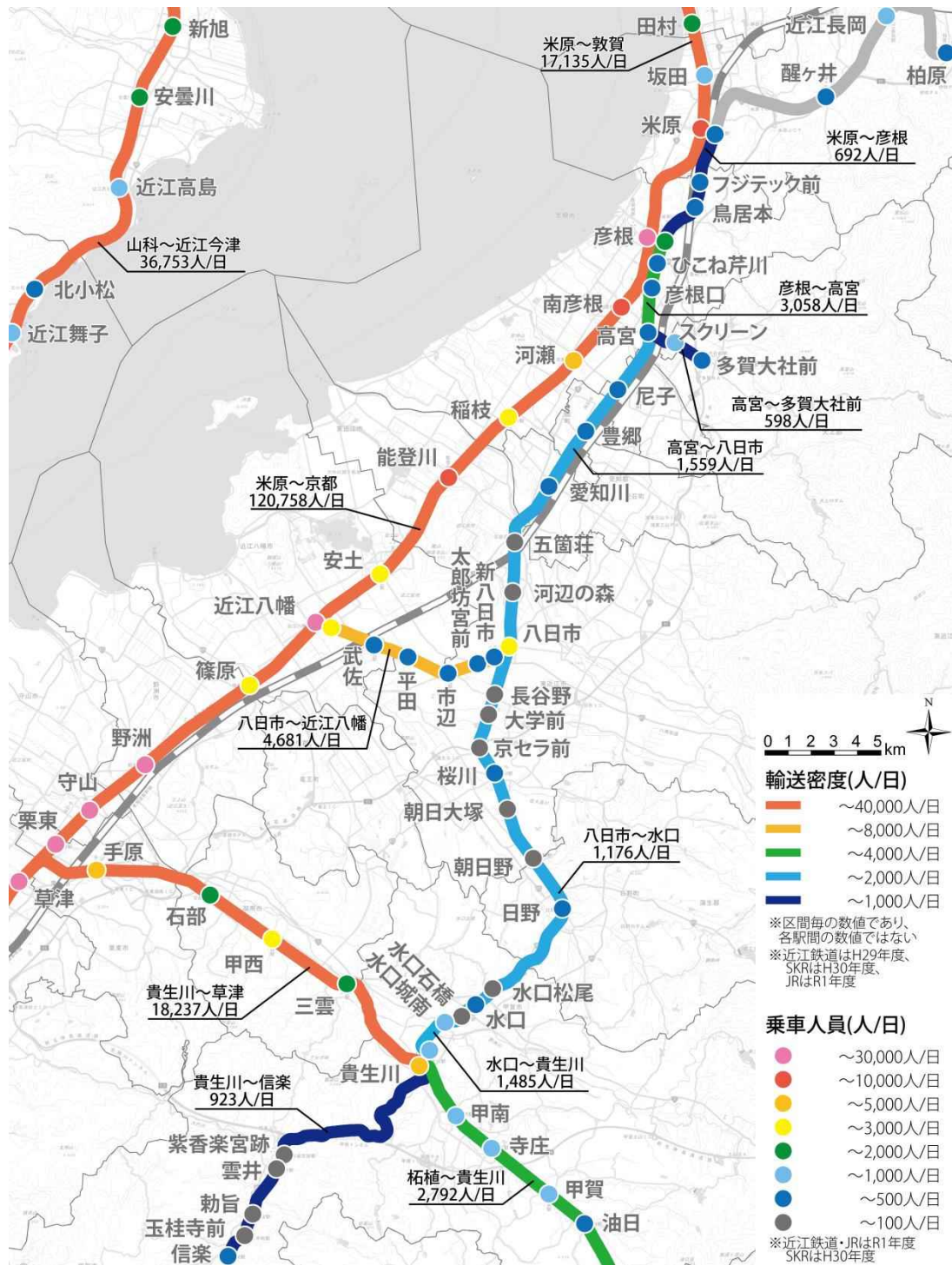
② 利用者数（区間別・駅別）

駅別の乗車人員は、近江八幡、八日市、彦根駅で突出して多くなっています。一方で、全33駅中22駅が10万人/年未満となっています。

区間別の輸送密度は、近江八幡～八日市間4,681人/日、彦根～高宮間3,058人/日である一方、これ以外の区間では2,000人/日未満となっています。近隣のJR草津線の貴生川～草津間（18,237人/日）と比較すると、大きく下回っています。



資料：近江鉄道（令和元年度(2019年度)）
 図 各駅の年間乗車人員（令和元年度(2019年度)）



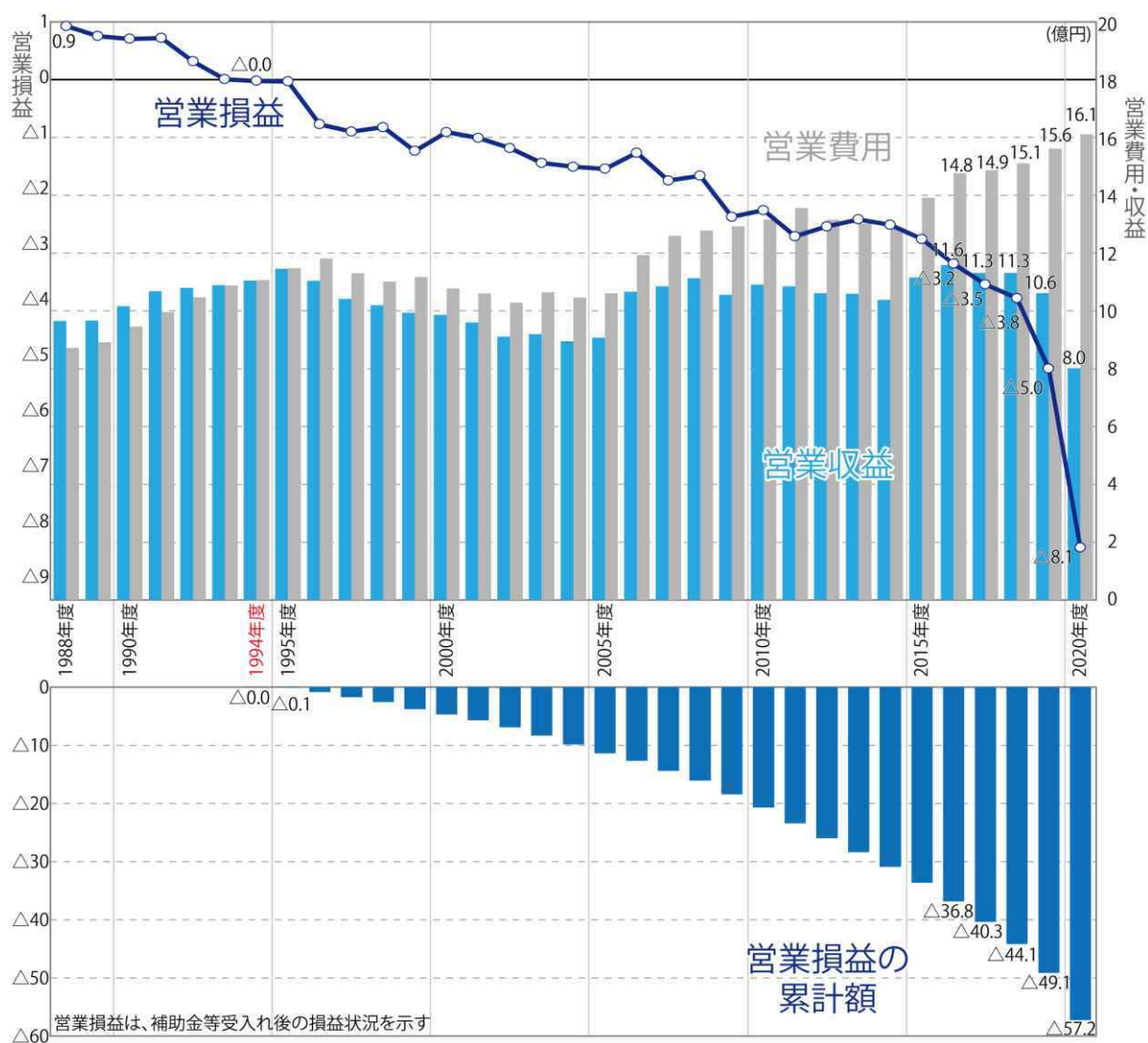
輸送密度資料：[近江鉄道]近江鉄道資料 [JR]データで見るJR西日本2020 [SKR]鉄道統計年報
 乗車人員資料：[近江鉄道]近江鉄道資料 [JR]平成30年度(2018年度)滋賀県統計書 [SKR]国土交通省国土数値情報駅別乗降客数

※近江鉄道の乗車人員=年間乗車人員÷365日、SKRの乗車人員=1日あたり乗降人員÷2
 ※輸送密度(1日1kmあたりの利用者数)
 =各路線の年度内の旅客輸送人キロ÷当該路線の営業キロ÷年度内営業日数

図 輸送密度と乗車人員

(2) 収支状況

平成6年度(1994年度)以降営業赤字が続き、平成30年度(2018年度)は約3.8億円、令和元年度(2019年度)は約5.0億円、令和2年度(2020年度)は約8.1億円の営業赤字となっています。近年は、営業収益が横ばいからやや微増で推移しているのに対し、増加する営業費用が収支に大きく影響していましたが、令和2年度(2020年度)は新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少し、営業赤字が大きく増加しました。



資料：近江鉄道資料

図 鉄道事業の営業損益の推移

(3) 利用実態 <住民等アンケート調査（令和元年度(2019年度)実施）>

① 調査実施の目的

令和元年(2019年)11月に法定協議会として設置された近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において近江鉄道線のあり方を議論するにあたり、住民等の意向把握、沿線住民の気運醸成、近江鉄道線の存廃検討および近江鉄道沿線地域公共交通計画策定に資する材料を作成・整理するため、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した。

② 調査概要

■調査の対象

○通学者	近江鉄道線駅から徒歩20分程度以内に所在する学校(中学校1、高校15、大学(短大含む)1)の1年生計3,719名
○通勤者	近江鉄道線駅、または路線バス等の乗継ぎを考慮してバス停から徒歩10分程度以内に所在する従業員数30名以上の事業所23社に勤務する従業員計2,000名(事業者へ、近江鉄道線利用者または沿線住民にできるだけ配布いただくよう依頼)
○沿線住民	原則として沿線(近江鉄道線駅から2km圏内)にお住まいで、平成31年(2019年)4月1日時点で15歳以上の人から無作為抽出。市町毎配布数は、沿線人口で按分(ただし、各市町最低250票配布)。 年代・男女別の配布件数は、沿線人口の構成比率に応じて設定
○近江鉄道線利用者	16駅(沿線10市町各1駅以上)で計1,000名

■アンケートの設問内容

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的手段				※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)
	○乗降駅				※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
	○近江鉄道が使えないとき的手段				
○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	○	○	○	○	

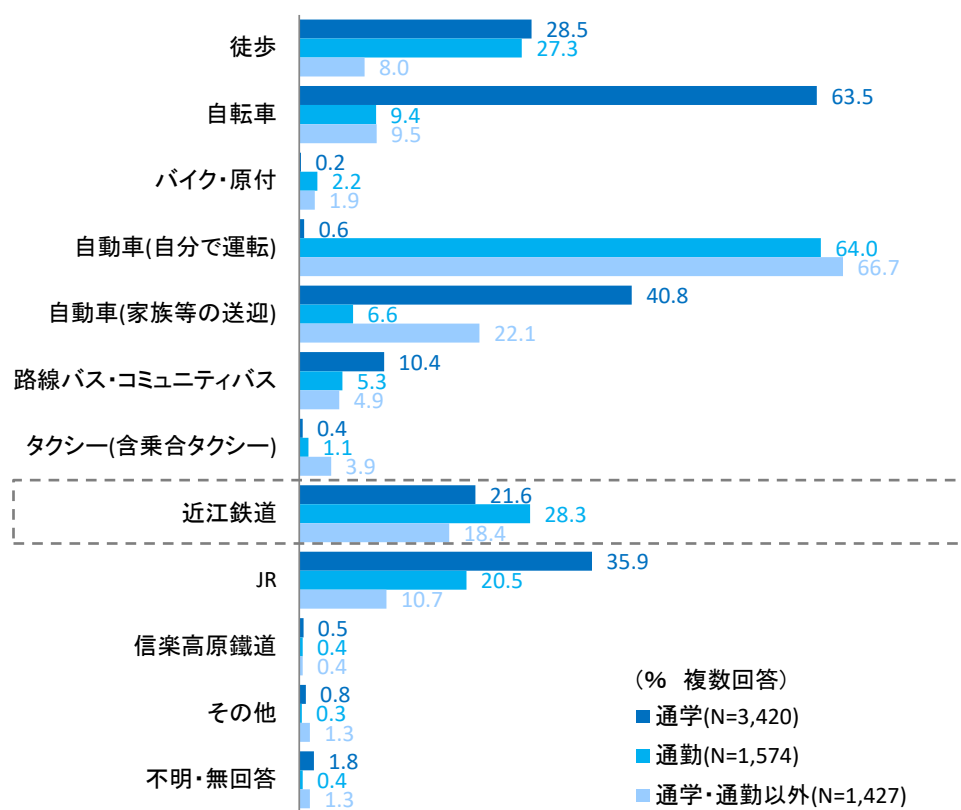
③ 調査結果の概要

a. 利用状況

沿線に立地する学校への通学者のうち、約2割が近江鉄道線を利用しています。自転車が約6割、徒歩が約3割にのぼる中、家族等の送迎も4割にのびます。鉄道の利用は、JR線が約4割にのぼる一方で、近江鉄道線はその約半数にとどまります。

沿線事業所従業員（近江鉄道線利用者または沿線住民を中心に配布）の約3割が近江鉄道線を利用しています。一方で、自動車を自分で運転しての移動が約6割と最大になっています。

沿線住民の通勤・通学以外での移動をみると、通勤と同様に自動車を自分で運転しての移動が最も多く約7割にのぼる一方で、近江鉄道線の利用は、約2割にとどまります。



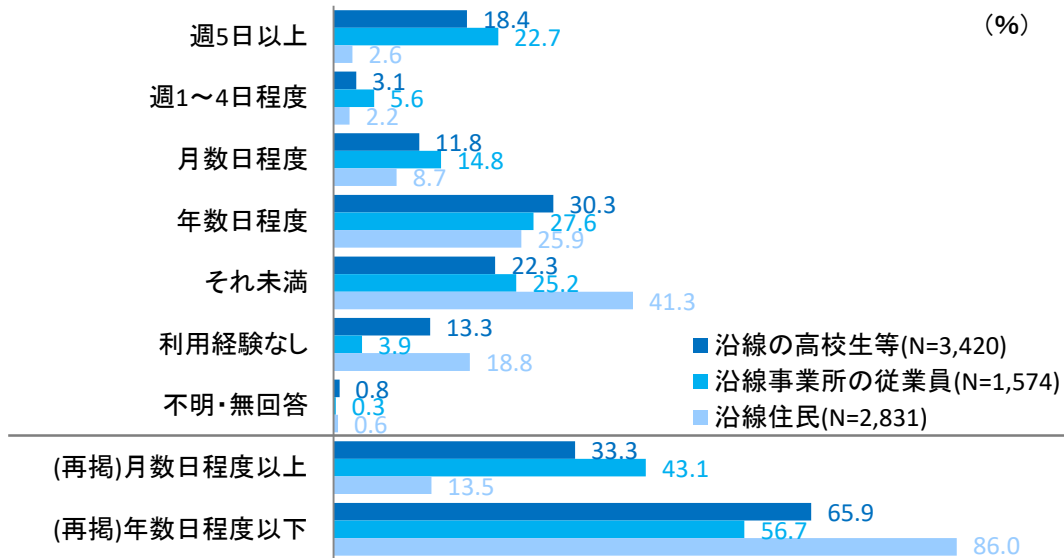
資料：通学は通学者調査、通勤は通勤者調査、通学・通勤以外は沿線住民調査(R1年度実施)

図 移動目的別の交通手段

b. 近江鉄道線の利用頻度

沿線の高校生等および沿線事業所の従業員のうち、通学・通勤利用で週5日以上利用する人が約2割みられます。一方、沿線の高校生等の約7割、沿線事業所の従業員の約6割が年数日程度以下の利用にとどまっています。

沿線住民は、月数日程度以上利用する方が約1割にとどまります。



資料：通学者調査、通勤者調査、沿線住民調査(R1年度実施)

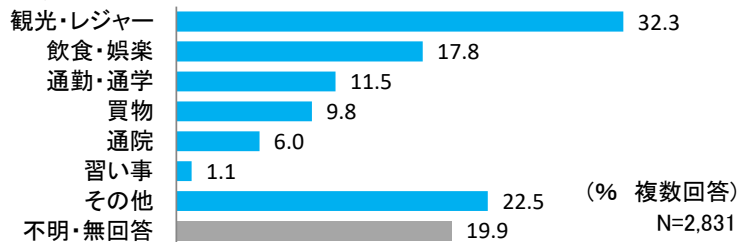
図 近江鉄道線の利用頻度

c. 近江鉄道線の利用目的

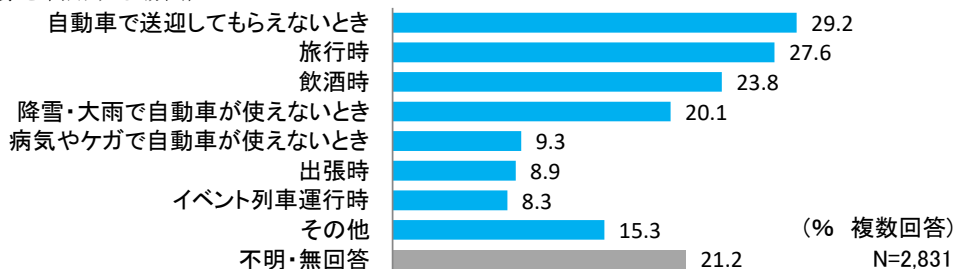
近江鉄道線の利用目的は、観光・レジャーが約3割、飲食・娯楽が約2割となっており、非定常的な利用が多くなっています。

近江鉄道線を利用する場面は、自動車で送迎してもらえないときが約3割と、自動車の補助としての位置付けが大きくなっています。

(近江鉄道線を利用した外出の目的)



(近江鉄道線を利用する場面)



資料：沿線住民調査(R1年度実施)

図 近江鉄道線を利用する場面

d. 近江鉄道線の代替手段

通学者調査では、「通えなくなる」人が3割以上に上り、近江鉄道線が通学に必要な不可欠であることが分かります。また、代替手段としては自動車という回答も多く、通学者調査、通学・通勤以外の調査では、「自動車（家族等の送迎）」が5割を超えるほか、通学者調査を除き、「自動車（自分で運転）」が約3割にのぼっています。

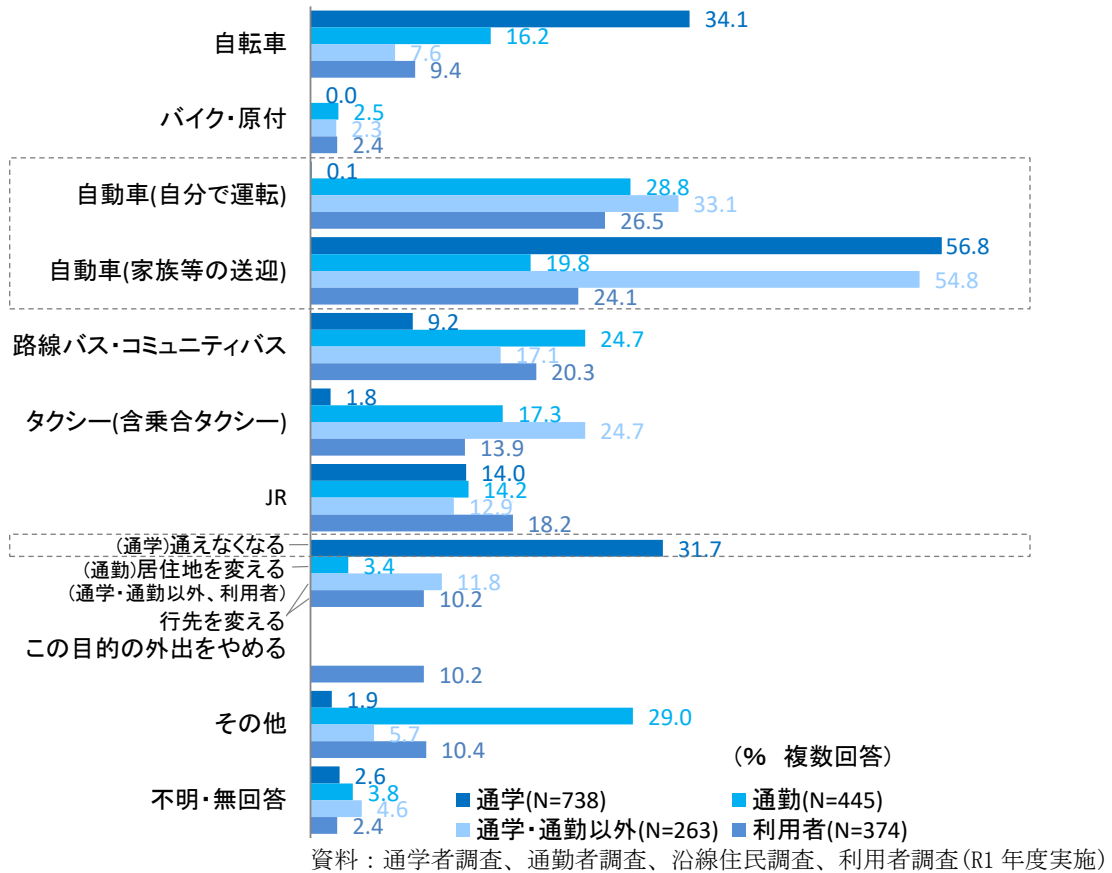


図 近江鉄道線が使えない場合の代替交通手段

e. 地域公共交通を利用しない理由

自動車に通学する学生のうち、約5割が「自動車の代わりに公共交通で通学できる」と回答しており、近江鉄道線をはじめとする地域公共交通への転換の可能性があります。

一方、地域公共交通を利用しない理由は、「自動車のほうが早い」「家族が出かけるついで」などが多くなっています。

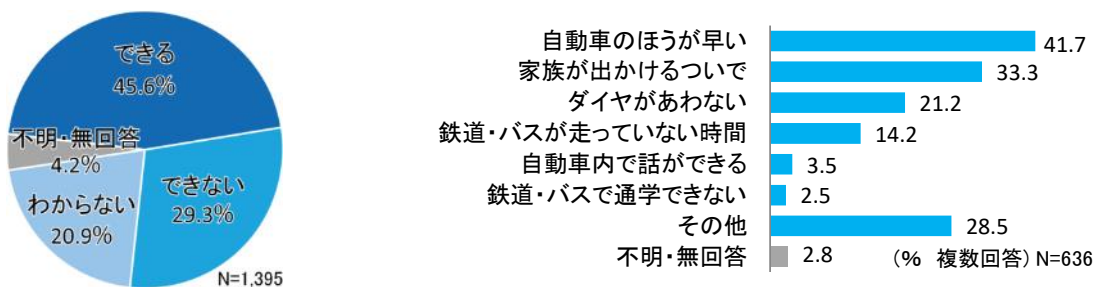
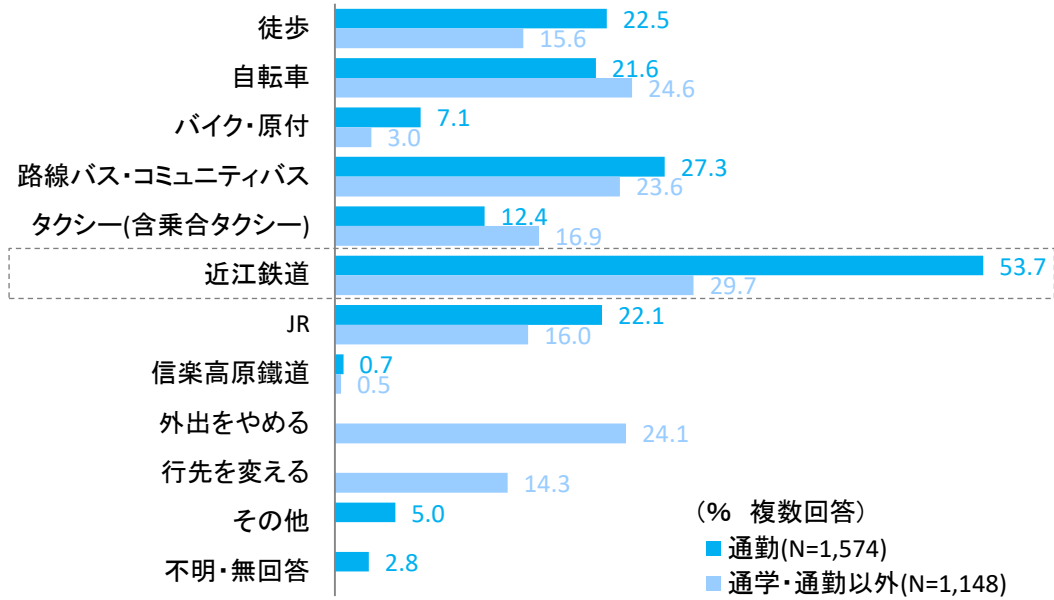


図 通学で公共交通が利用できるか 図 公共交通（鉄道やバス）を利用しない理由
 ※アンケート回答者は、沿線高校等の通学者のうち、前図における自家用車での通学者
 資料：通学者調査 (R1 年度実施)

f. 自動車の代替手段

自動車が使えない場合の交通手段は、近江鉄道が通勤で約5割、通学・通勤以外で約3割と最大です。通勤では、路線バス・コミュニティバスが約3割と多く、地域公共交通へ転換する可能性があります。



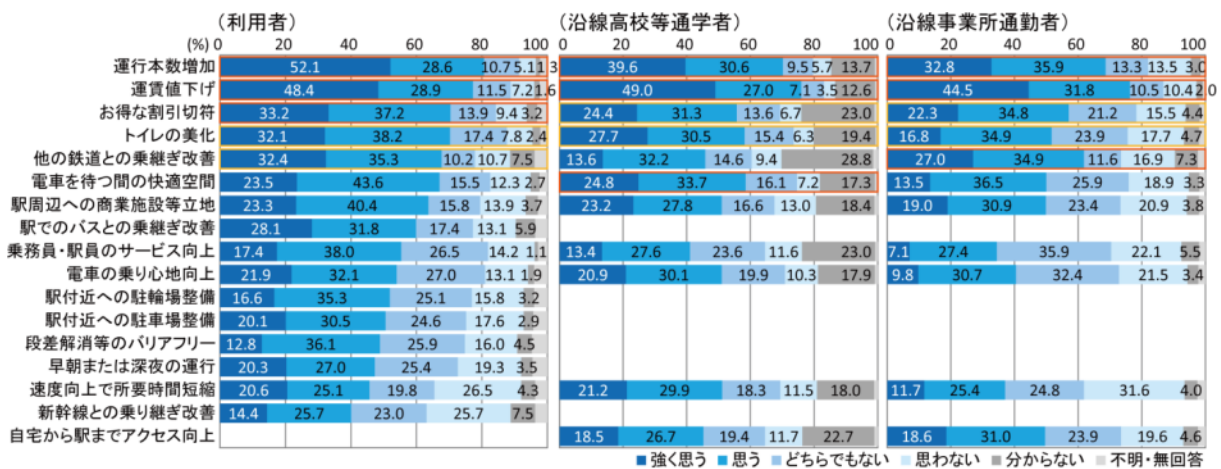
資料：通勤者調査、沿線住民調査(R1年度実施)

図 自動車が使えない場合の交通手段

g. 近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点

改善点は、利用者、沿線高校等の通学者、沿線事業所等の通勤者とも、「運行本数の増加」「運賃値下げ」が最も多くなっています。また、「お得な割引切符」「トイレの美化」「他の鉄道との乗継ぎ改善」も比較的上位に入っています。

また、沿線高校等通学者については、「電車を待つ間の快適空間」が3番目に多くなっています。



資料：利用者調査、通学者調査、通勤者調査(R1年度実施)

図 もっと利用したくなるための改善点

(4) 利用実態 <近江鉄道線利用実態調査 (OD調査) (令和2年度(2020年度)実施)>

① 調査実施の目的

近江鉄道沿線地域公共交通計画の策定にあたり、近江鉄道線の利用実態を定量的に把握し、今後の利便性向上や利用促進、施策の立案に資する基礎的な資料とする。

② 調査の概要

調査日時	令和2年(2020年)11月15日(日)、11月18日(水) 始発の発車～最終電車の到着まで
調査対象駅	近江鉄道線全駅(33駅)
調査項目	① 乗車駅・降車駅 ② 主な利用目的 ③ 使用する切符の種類 ④ 近江鉄道線利用前後の移動手段 ⑤ 近江鉄道線の利用頻度 ⑥ 属性(職業・年齢・居住地) 等
調査方法	① 調査票の形式 利用者がご自身で調査票の選択肢を折り込んで回答する形式 ② 配布・回収方法 各駅改札で調査票の配布・回収を行った。乗車時に各駅の改札口付近の調査員より受け取った調査票を乗車中に回答し、降車駅の改札口付近に配置した調査員が回収、または、改札付近に配置した回収ボックスに投入していただいた。
調査用紙の回収状況	11月15日(日): 3,320票 11月18日(水): 6,104票

③ 調査結果の概要

a. 人の動き

平日・休日ともに近江八幡～八日市駅間の利用が全体の約4割にのびります。

地域をまたいでの長距離移動は比較的少なく、平均乗車距離は平日 8.1km、休日 10.0km（営業キロ 59.5km の約15%）です。

b. 利用目的

平日は、通勤が43.2%、通学が34.6%で約8割にのびります。

休日は、観光・レジャーが27.8%、次いで通学17.8%、通勤12.3%となっており、休日でも通勤・通学での利用が多くみられます。

表 利用目的別 利用者数

	(平日)		(休日)	
	回答数	%	回答数	%
通勤	2,621	43.2%	405	12.4%
通学	2,103	34.6%	582	17.8%
通院	92	1.5%	28	0.9%
買い物	138	2.3%	264	8.1%
飲食・娯楽	149	2.5%	292	8.9%
観光・レジャー	284	4.7%	911	27.8%
業務・仕事	370	6.1%	156	4.8%
帰宅	533	8.8%	344	10.5%
その他の用事	227	3.7%	582	17.8%
計	6,517	-	3,564	-
回答者数	6,072	100.0%	3,272	100.0%

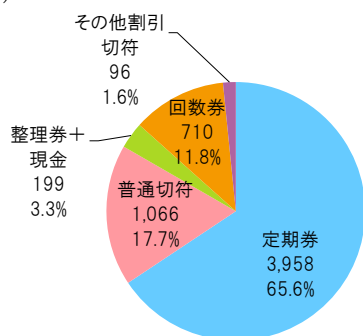
資料：近江鉄道線利用実態調査（OD調査）

c. 利用券種

平日は、定期券が65.6%、次いで普通切符、回数券の順です。

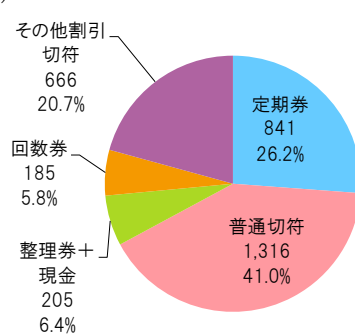
休日は、普通切符が41.0%、次いで定期券、その他割引切符の順です。

(平日)



N = 6,029

(休日)



N = 3,213

資料：近江鉄道線利用実態調査（OD調査）

図 利用券種別 利用者数

d. 駅まで/駅からの移動手段

乗車前・降車後とも徒歩が最も多く、乗車前が約4割、降車後は約6割にのびます。次いで、自転車やその他鉄道となります。自家用車は、乗車前で約15%、降車後で10%を下回るほか、バスや乗合タクシー等は、乗車前・降車後とも5%前後です。

表 利用手段別 利用者数

○駅までの移動手段
(平日)

(複数回答)

	回答数	%
徒歩	2,356	39.0%
自転車	1,609	26.7%
自動車(自分で運転)	162	2.7%
自動車(自分以外が運転)	722	12.0%
新幹線	76	1.3%
その他の鉄道	1,537	25.5%
バス	221	3.7%
乗合タクシー	10	0.2%
タクシー	31	0.5%
その他	70	1.2%
計	6,794	-
回答者数	6,034	100.0%

(休日)

(複数回答)

	回答数	%
徒歩	1,259	38.6%
自転車	702	21.5%
自動車(自分で運転)	119	3.6%
自動車(自分以外が運転)	383	11.7%
新幹線	75	2.3%
その他の鉄道	860	26.4%
バス	130	4.0%
乗合タクシー	8	0.2%
タクシー	23	0.7%
その他	51	1.6%
計	3,610	-
回答者数	3,262	100.0%

○駅からの移動手段
(平日)

(複数回答)

	回答数	%
徒歩	3,490	57.8%
自転車	882	14.6%
自動車(自分で運転)	83	1.4%
自動車(自分以外が運転)	351	5.8%
新幹線	61	1.0%
その他の鉄道	1,278	21.1%
バス	273	4.5%
乗合タクシー	7	0.1%
タクシー	44	0.7%
その他	53	0.9%
計	6,522	-
回答者数	6,043	100.0%

(休日)

(複数回答)

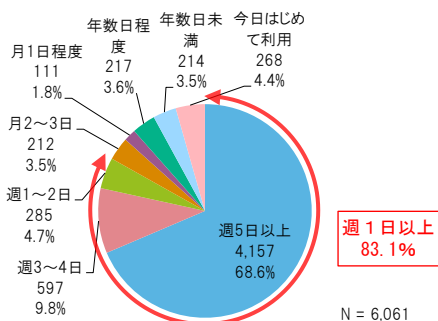
	回答数	%
徒歩	1,795	55.2%
自転車	384	11.8%
自動車(自分で運転)	69	2.1%
自動車(自分以外が運転)	218	6.7%
新幹線	52	1.6%
その他の鉄道	718	22.1%
バス	166	5.1%
乗合タクシー	12	0.4%
タクシー	42	1.3%
その他	61	1.9%
計	3,517	-
回答者数	3,252	100.0%

資料：近江鉄道線利用実態調査（OD調査）

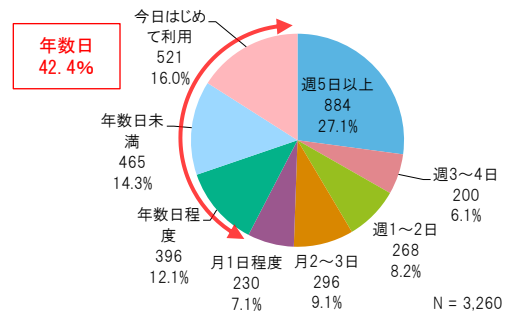
e. 利用頻度

平日は、週5日以上が約7割、週1日以上利用が8割以上である一方で、休日は、年数日程度以下の利用者が約4割にのびます。

○利用頻度
(平日)



(休日)



資料：近江鉄道線利用実態調査（OD調査）

図 利用頻度別 利用者数

f. 利用者層

【職業】平日・休日ともに会社員・公務員等が最も多く、次いで高校生となっており、この2属性で平日は76.2%、休日は58.2%を占めます。休日は平日に比べ、中学生の割合が高くなっています（平日2.4%、休日7.4%）。

【年齢】平日・休日ともに20歳未満の利用が最も多く、次いで20～29歳の順となっており、30歳未満で平日は51.7%、休日は49.9%と約半数を占めます。これに比べ、60歳以上は平日11.0%、休日17.0%とやや少なくなっています。

【居住地】平日・休日ともに東近江市が最も多く、次いで平日は彦根市、近江八幡市の順、休日は甲賀市、彦根市の順で、沿線10市町が占める割合は平日69.8%、休日64.5%となっています。休日は平日に比べ、滋賀県外からの利用の割合が高くなっています（平日12.9%、休日21.5%）

表 利用者層(職業、年齢、居住地別)

	(平日)	(休日)
職業	<p>N = 6,059</p>	<p>N = 3,261</p>
年齢	<p>N = 6,060</p>	<p>N = 3,256</p>
居住地	<p>N = 6,029</p>	<p>N = 3,243</p>

資料：近江鉄道線利用実態調査（OD調査）

g. 区間別の利用状況

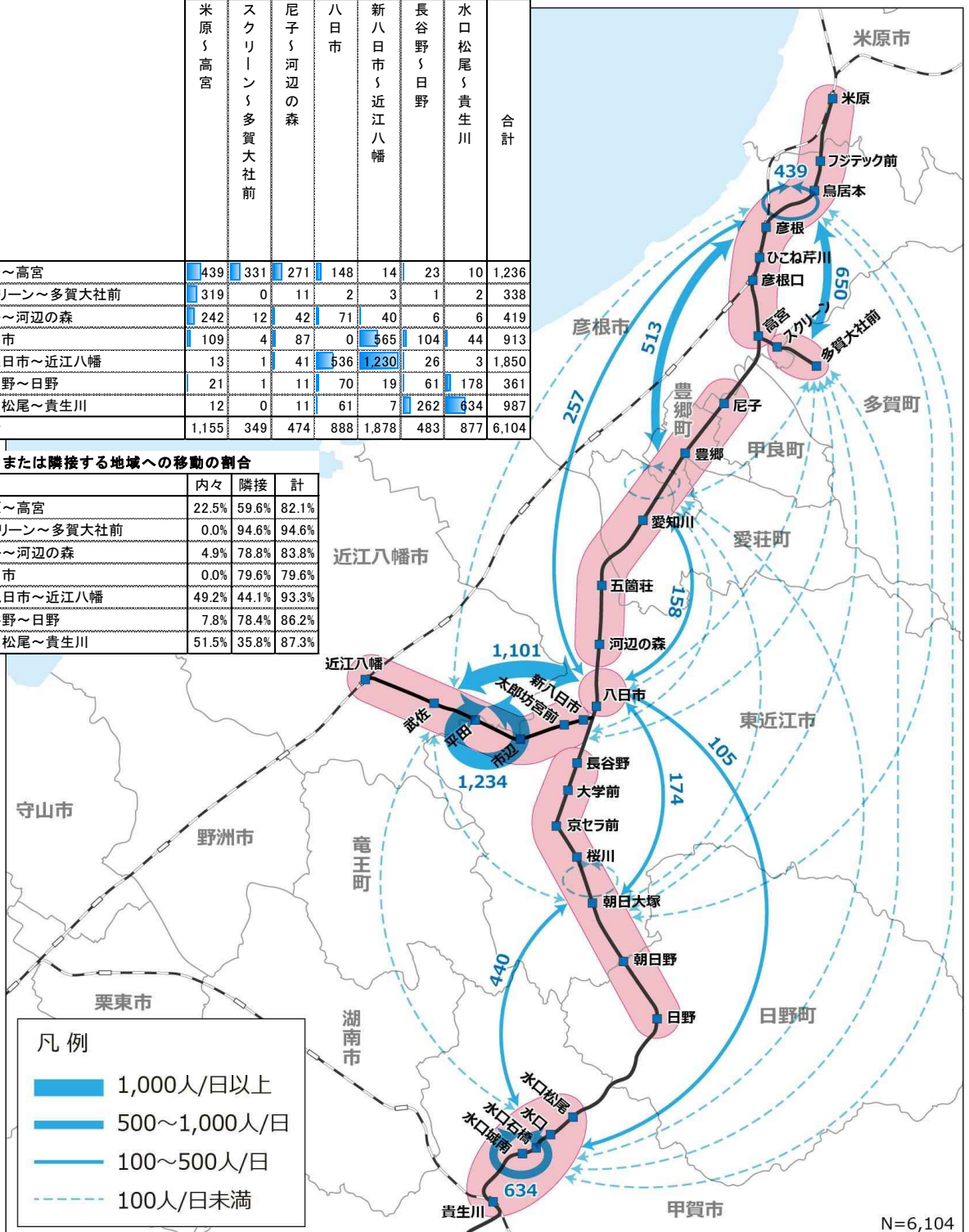
沿線を7つの地域で区分し、地域間での移動状況を整理したところ、平日は、「新八日市～近江八幡」内々での乗降が最も多く（1,230人）、全体の20.2%を占めています。これに次いで、次いで、「八日市」⇄「新八日市～近江八幡」が多く（1,101人）、全体の18.0%となっています。

また、各地域とも地域内々および隣接する地域への移動が約8割以上となっており、地域をまたいでの長距離の利用は少なくなっています。

【平日】

降車地域	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	合計
	米原～高宮	スクリーン～多賀大社前	尼子～河辺の森	八日市	新八日市～近江八幡	長谷野～日野	水口松尾～貴生川	
乗車地域								
① 米原～高宮	439	331	271	148	14	23	10	1,236
② スクリーン～多賀大社前	319	0	11	2	3	1	2	338
③ 尼子～河辺の森	242	12	42	71	40	6	6	419
④ 八日市	109	4	87	0	565	104	44	913
⑤ 新八日市～近江八幡	13	1	41	536	1,230	26	3	1,850
⑥ 長谷野～日野	21	1	11	70	19	61	178	361
⑦ 水口松尾～貴生川	12	0	11	61	7	262	634	987
合計	1,155	349	474	888	1,878	483	877	6,104

	内々	隣接	計
① 米原～高宮	22.5%	59.6%	82.1%
② スクリーン～多賀大社前	0.0%	94.6%	94.6%
③ 尼子～河辺の森	4.9%	78.8%	83.8%
④ 八日市	0.0%	79.6%	79.6%
⑤ 新八日市～近江八幡	49.2%	44.1%	93.3%
⑥ 長谷野～日野	7.8%	78.4%	86.2%
⑦ 水口松尾～貴生川	51.5%	35.8%	87.3%



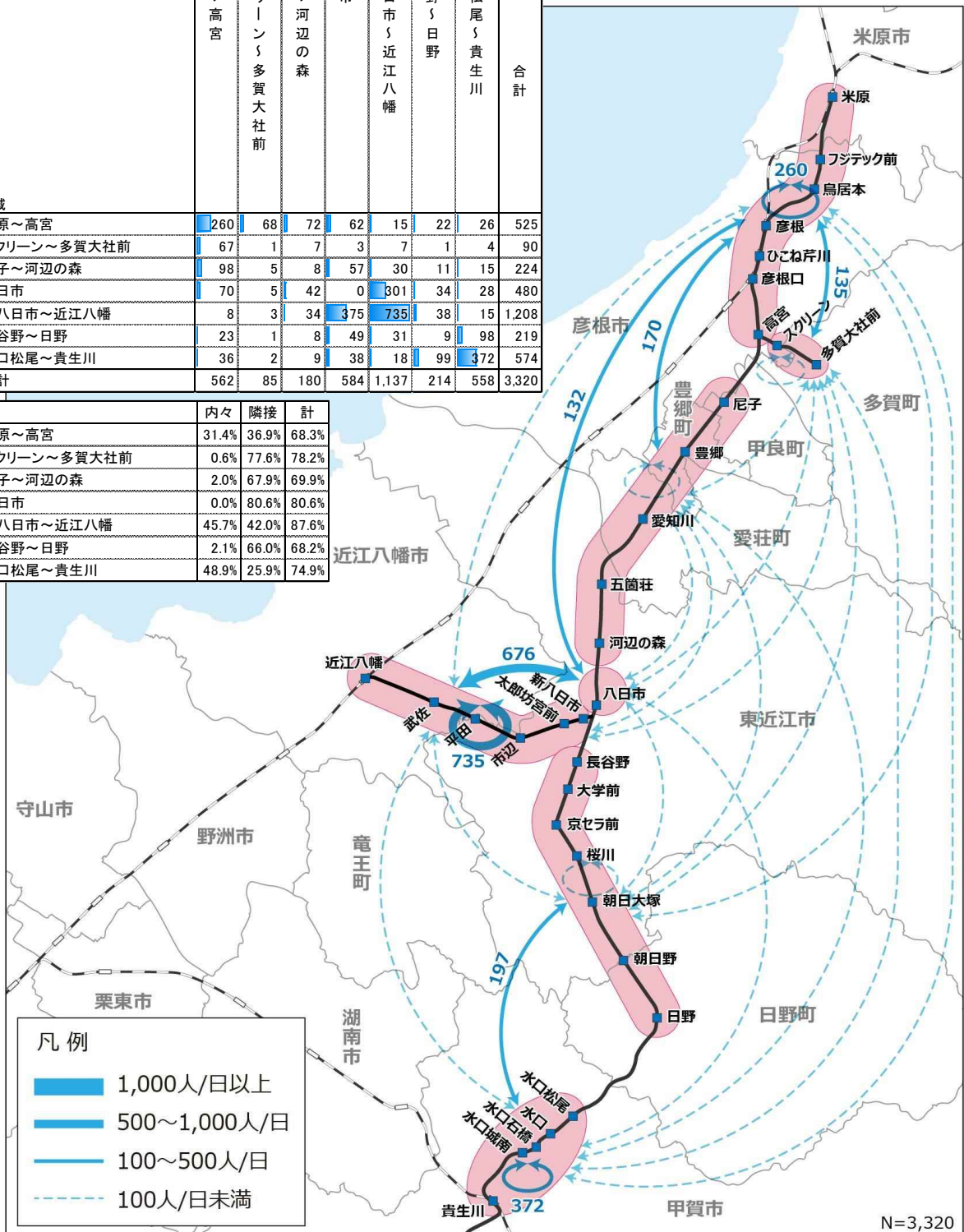
N=6,104

休日は、「新八日市～近江八幡」内々での乗降が最も多く（735人）、全体の22.1%を占めています。これに次いで、「八日市」⇔「新八日市～近江八幡」が多く（676人）、全体の20.4%となっています。また、平日同様、各地域とも地域内々および隣接する地域への移動が約7割以上となっており、地域をまたいでの長距離の利用は少なくなっています。

【休日】

降車地域	① 米原 ～ 高宮	② スクリーン ～ 多賀大社前	③ 尼子 ～ 河辺の森	④ 八日市	⑤ 新八日市 ～ 近江八幡	⑥ 長谷野 ～ 日野	⑦ 水口松尾 ～ 貴生川	合計
乗車地域								
① 米原～高宮	260	68	72	62	15	22	26	525
② スクリーン～多賀大社前	67	1	7	3	7	1	4	90
③ 尼子～河辺の森	98	5	8	57	30	11	15	224
④ 八日市	70	5	42	0	301	34	28	480
⑤ 新八日市～近江八幡	8	3	34	375	735	38	15	1,208
⑥ 長谷野～日野	23	1	8	49	31	9	98	219
⑦ 水口松尾～貴生川	36	2	9	38	18	99	372	574
合計	562	85	180	584	1,137	214	558	3,320

	内々	隣接	計
① 米原～高宮	31.4%	36.9%	68.3%
② スクリーン～多賀大社前	0.6%	77.6%	78.2%
③ 尼子～河辺の森	2.0%	67.9%	69.9%
④ 八日市	0.0%	80.6%	80.6%
⑤ 新八日市～近江八幡	45.7%	42.0%	87.6%
⑥ 長谷野～日野	2.1%	66.0%	68.2%
⑦ 水口松尾～貴生川	48.9%	25.9%	74.9%



1-1-4. 近江鉄道線の存続・廃止に関する検討経緯

(1) 近江鉄道線の存続・廃止について

＜地域公共交通ネットワークのあり方検討調査（平成30年度(2018年度)実施）＞

近江鉄道沿線地域における基幹的な地域公共交通ネットワークとして、鉄道以外の選択肢を検討した結果、鉄道から他モードへの転換には、鉄道として存続させる以上の優位性を認めるに至らないという結論に至りました。これを踏まえ、公有民営方式（いわゆる上下分離方式）による事業構造の変更や、運営スキーム（第二種/第三種鉄道事業者の保有する施設の範囲）の検討を進め、近江鉄道線を鉄道として維持存続を図っていく必要があります。

表 近江鉄道線の鉄道としての存続/廃止時の効果と課題

比較	効果	課題
存続時	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者の移手段の確保 公共交通を中心とした「まち」の構造の維持 地域のイメージ、知名度等の維持 他地域からの集客効果 他の交通手段に比べ高い定時性 他の交通手段に比べ低い環境負荷 	<ul style="list-style-type: none"> 今後も厳しい経営が継続すること 今後、維持管理コストが増大すること 技術要員の人材確保が難しいこと 労使共栄策の確保が必要であること 存続活動の拡大・継続が一層必要となること
廃止時	<ul style="list-style-type: none"> 線路敷を活用した施策（自転車道など） バス転換による運営コストの低減（但し、車両購入等の初期投資は必要） 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の「まち」のつくりが崩壊すること 交通弱者の移手段が消滅すること 来訪者減による「賑わい」の減少 交通事故、渋滞、環境問題の深刻化 自動車を運転しない人のための送迎が必要 先行事例では代替交通の利用者は鉄道に比べて4割以上減少。収支が悪化し維持コストが増大

出典：地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書(H31.3)

表 近江鉄道線を他モードに転換する場合の比較

モード	特徴	メリット	デメリット	コスト
バス	<ul style="list-style-type: none"> 一般的なバスを想定。 鉄道運行終了後翌日から運行可能。 表定速度が大幅に低下し、車両も鉄道に比べ大幅に小型化するため、輸送力が低下。 	<ul style="list-style-type: none"> 転換が容易 鉄道運行終了後翌日からでも実施可 	<ul style="list-style-type: none"> 定時性の喪失 乗務員不足 転換率6割（逸走率4割） 輸送力の低下 環境負荷の増大 交通渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ランニングコストは鉄道に比べ減少（641円/km） 全線転換で30億円の初期投資が必要
BRT	<ul style="list-style-type: none"> バス高速輸送システム。 一般のバスや連節バスが専用道路を走行することにより、鉄道並みの速度、定時制、大量輸送が可能。 転換には1年以上の諸工事や道路整備期間を要し、その間代替バスを運行。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道並みの速度 定時性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 転換に時間を要する（代替バス等初期コストが2回必要） 乗務員不足 転換率8割（逸走率2割） 輸送力の低下 環境負荷の増大 交通渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ランニングコストは鉄道に比べ増加（1,644円/km） 全線転換で120億円の初期投資が必要
LRT	<ul style="list-style-type: none"> 近代化した路面電車システム。 一般的な路面電車と同様市街地は道路空間上を走行。車両は高性能でバリアフリーに対応し、旧来の路面電車より速達性、利便性が大幅に向上。 普通鉄道の整備に比べ低コストとされるが、軌道の整備、新規車両の投入等を伴うため、バス等に比べるとコストがかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> シンボリックな存在となり得る 定時性、速達性 	<ul style="list-style-type: none"> LRTの特徴を生かすため、市街地に軌道の新設が必要 新たな道路拡幅のための用地確保が必要なケースあり 全車両をLRVに置換えが必要 既存の駅施設の低床化改良が必要 日本へ導入されて日が浅く、ニーズや施設整備等、将来的な見通しが不透明 	<ul style="list-style-type: none"> 全線転換で112億円以上の初期投資が必要
鉄道	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ランニングコストは1,271円/km

出典：地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書(H31.3)

(2) 近江鉄道線の役割 <クロスセクター効果分析調査(令和元年度(2019年度)実施)>

従来、地域公共交通の整備効果は、沿線住民や観光客等の移動手段としての意義・必要性の観点から整理されてきました。しかしながら、地域公共交通は人々の移動を支えることで、福祉や医療等の行政分野に対して生み出す多面的な効果が期待でき、その運行に伴う財政支出以上の効果を生む可能性があります。地域公共交通単体で赤字運行だからといって安易に廃止するのではなく、地域公共交通を補助金等の公的資金で支える意味を明確化していくことが必要であることから、近江鉄道線の運行により、他の行政分野に対して生み出す多面的な効果を「近江鉄道線のクロスセクター効果」として整理しました。

その結果、仮に近江鉄道線を廃止した場合に要する分野別代替費用は、最小で19.1億円/年と推計されました。これを国・県・市町の財政支出額および近江鉄道線の事業損失額の合計6.7億円/年と比較すると、近江鉄道線のクロスセクター効果は、12.4億円/年(=19.1-6.7億円/年)と推計される結果となりました。加えて、交通安全、定住促進、環境分野など、数値化が難しいが費用増加が見込まれる行財政負担項目が存在することにも留意が必要です。

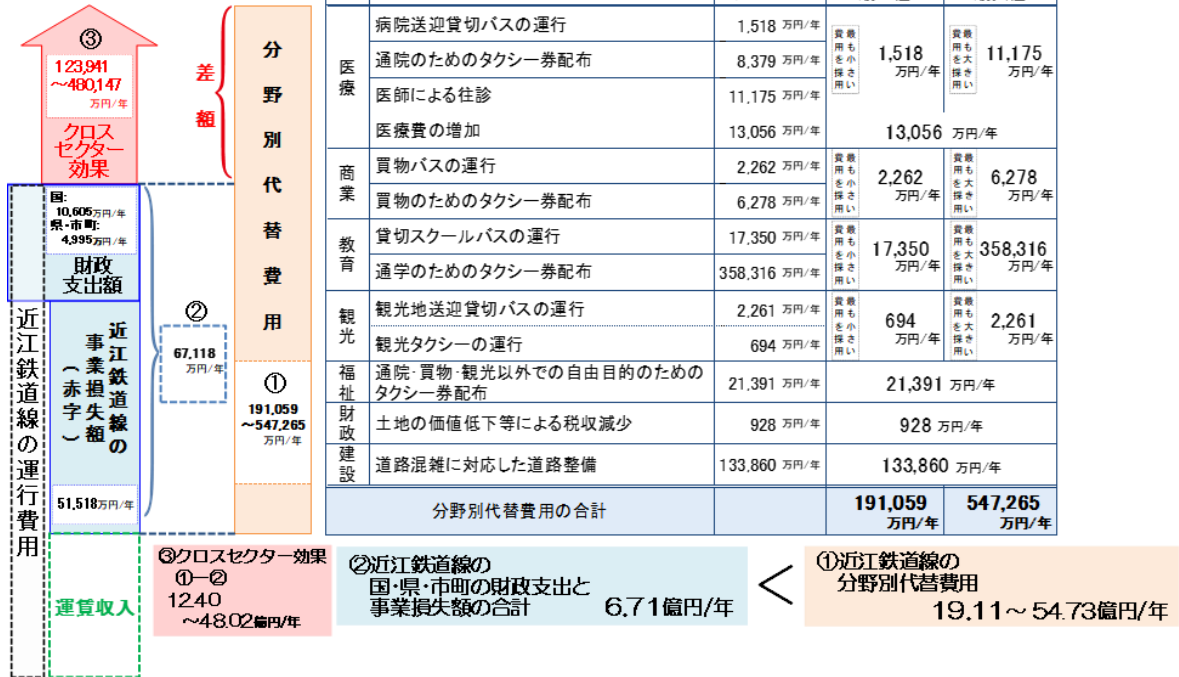
以上を踏まえ、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の視点では効果的であるという結果となりました。



資料：地域公共交通 赤字=廃止でいいの？(平成30年3月 近畿運輸局)を加工

図 地域公共交通が提供する多面的な効果に関連する行政分野

(近江鉄道線のクロスセクター効果)



(数値化の難しい行財政負担項目)

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

出典：クロスセクター効果分析調査報告書(R2.3)

図 “クロスセクター効果”の視点による近江鉄道線廃止時の代替費用

参考 地域鉄道にかかる全国の現状

地域鉄道事業者（新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線を運営する中小民鉄及び第三セクター）は、令和2年度(2020年度)末時点で全国に95社あります。

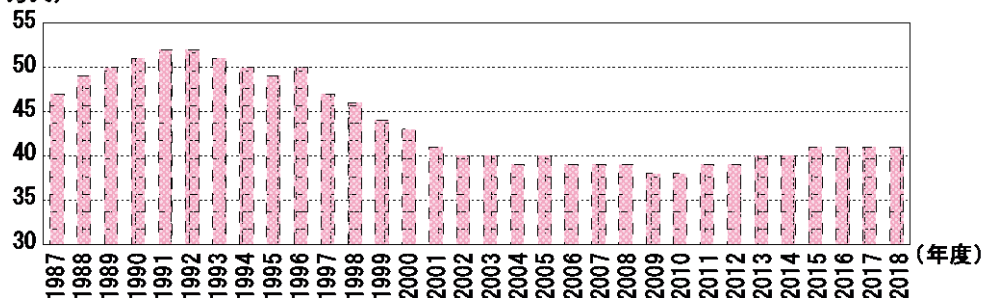
地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って極めて厳しい状況が続いており、平成30年度(2018年度)には72%が経常収支で赤字を計上しています。

輸送人員は、平成23年度(2011年度)以降わずかに回復傾向がみられるものの、ピーク時の平成3年度(1991年度)と平成30年度(2018年度)を比較すると約21%の減少となっています。

こうした状況のなか、車両、トンネル、橋梁の老朽化が進行しており、これらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応などが課題となっています。

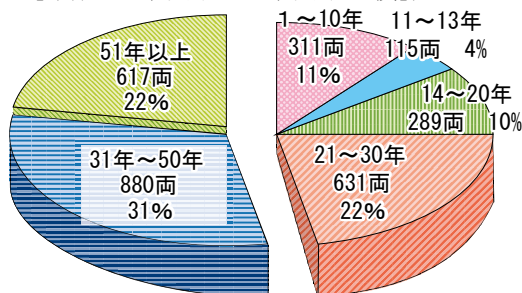
加えて、地域鉄道に限らず全国の鉄道事業者で運転手等の不足が顕在化しており、例えばJR四国では、令和2年(2020年)3月のダイヤ改正で、運転手不足等による減便を行っています。

(地域鉄道の輸送人員推移)
(千万人)



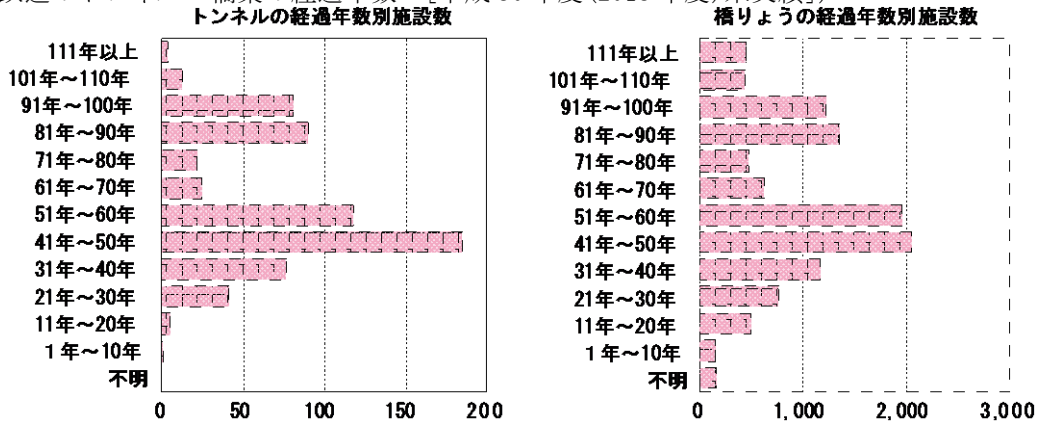
注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

(地域鉄道の鉄道車両の車齢 [平成30年度(2018年度)末実績])



注：地域鉄道事業者（中小民鉄又は第三セクター）96社を対象
注：内燃車の耐用年数11年、電車の耐用年数13年
資料：国土交通省鉄道局作成

(地域鉄道のトンネル・橋梁の経過年数 [平成30年度(2018年度)末実績])



注：中小民鉄及び第三セクターの地域鉄道事業者（96社）を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

出典：令和2年版交通政策白書（国土交通省）

図 地域鉄道にかかる全国の現状

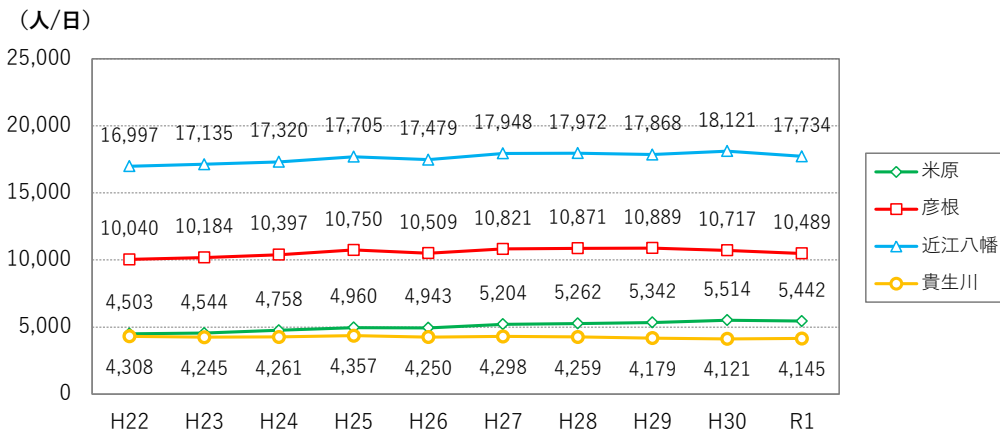
1-2. 地域公共交通（JR、信楽高原鐵道、二次交通）

(1) 近江鐵道線に接続するJR線各駅の利用状況

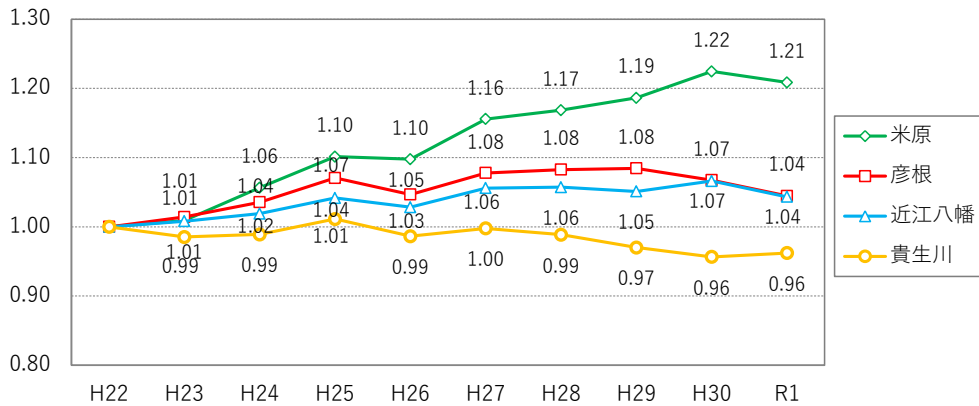
近江鐵道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の4駅でJR東海道本線・草津線に接続しています。接続するJR線4駅の利用者数は、貴生川駅を除き増加傾向にあります（最近10年で米原駅23%増、彦根駅・近江八幡駅5%増、貴生川駅4%減少）。

定期利用者の割合は、新幹線停車駅である米原駅は約51%で減少傾向にあり、定期外利用者の割合が増えています。米原駅を除く3駅は約7割で、ほぼ横ばいで推移しています。

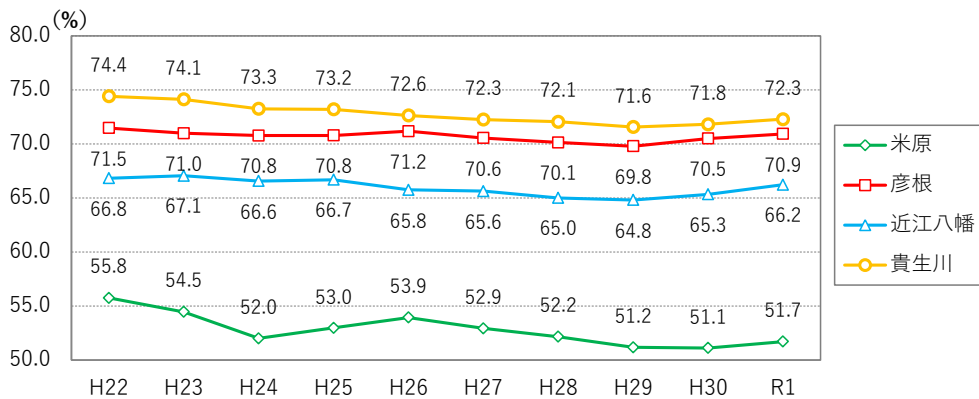
【1日平均乗車人員の推移】



【平成22(2010)年を1.00としたときの1日平均乗車人員の推移】



【乗車人員に占める定期利用者の割合の推移】



資料：滋賀県統計書

図 JR線各駅の利用者数推移

(2) 信楽高原鐵道の利用状況

近江鐵道線は、貴生川駅で信楽高原鐵道信楽線に接続しています。信楽高原鐵道は、平成 25 年(2013 年)4 月に公有民営方式の上下分離の経営体制に移行していますが、利用者数は減少傾向にあります。また、令和 2 年度(2020 年度)は新型コロナの影響により、利用者数は前年比約 28%減となっています。

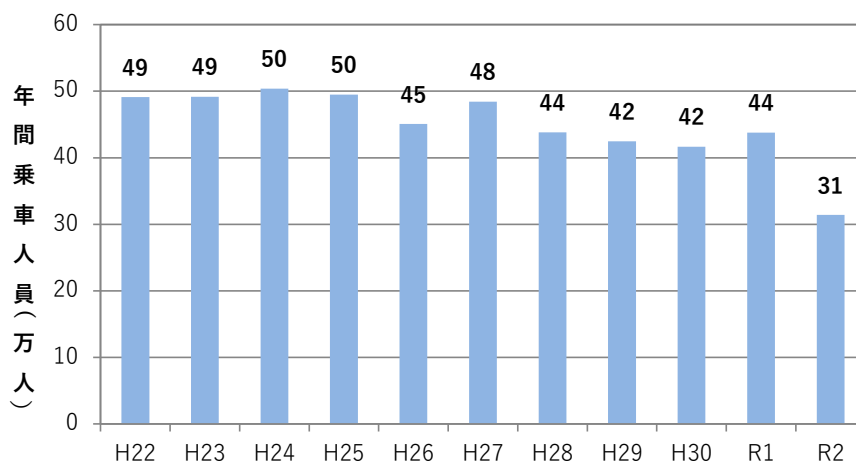


図 信楽高原鐵道の利用者数推移

(3) 近江鉄道沿線のバス交通等の現状

① 近江鉄道線各駅への接続状況

バスは、彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で90便/日以上が接続しています。

デマンド型乗合タクシーは、愛のりタクシー（沿線北部地域）、ちょこっとタクシー（東近江市）、デマンドタクシー（日野町）、みなくちデマンド、コミタク（甲賀市）等多くの駅で接続しています。

駐車場は33駅中13駅（約39%）、駐輪場は28駅（約85%）でそれぞれ設置されています。

表 各駅の二次交通等接続状況

市町	駅	JR	バス※1		タクシー※1		駐車場		駐輪場	
			路線	コミバス	デマンド乗合	一般(常駐)	公営	民営	公営	民営
米原	米原	○	22		126	○	○	○	○	不明
彦根	フジテック前				22					
	鳥居本前				65				○	
	彦根	○	107		54	○		○	○	○
	ひこね芹川									
	彦根口		<i>1</i>		24					
	高宮				108				○	
	スクリーン		<i>21</i>							
多賀	多賀大社前		5+16		84	△※2	○		○	
甲良	尼子		22		24	○	○		○	
豊郷	豊郷				194	○	○		○	
愛荘	愛知川		28		56		○		○	
東近江	五箇荘				10				○	
	河辺の森								○	
	八日市		54	42	43	○		○	○	○
	新八日市								○	
	太郎坊宮前				12				○	
	市辺			<i>1</i>	17				○	
	平田			1					○	
	長谷野			<i>1</i>	17				○	
	大学前				18				○	
	京セラ前		40		10				○	
	桜川		40	6	10				○	
朝日大塚				10				○		
朝日野				10			○	○		
近江八幡	武佐							○		
	近江八幡	○	169	71		○		○	○	○
日野	日野		47	21	1	○	○		○	○
甲賀	水口松尾			<i>3</i>					○	
	水口			82					○	
	水口石橋			14+79	6			○	○	
	水口城南			76	11		○	○	○	
	貴生川	○		94	11	○	○	○	○	

資料：各交通事業者、市町資料（令和3年(2021年)5月時点）

※1:バス・デマンドタクシーは、各駅から乗車できる便を集計

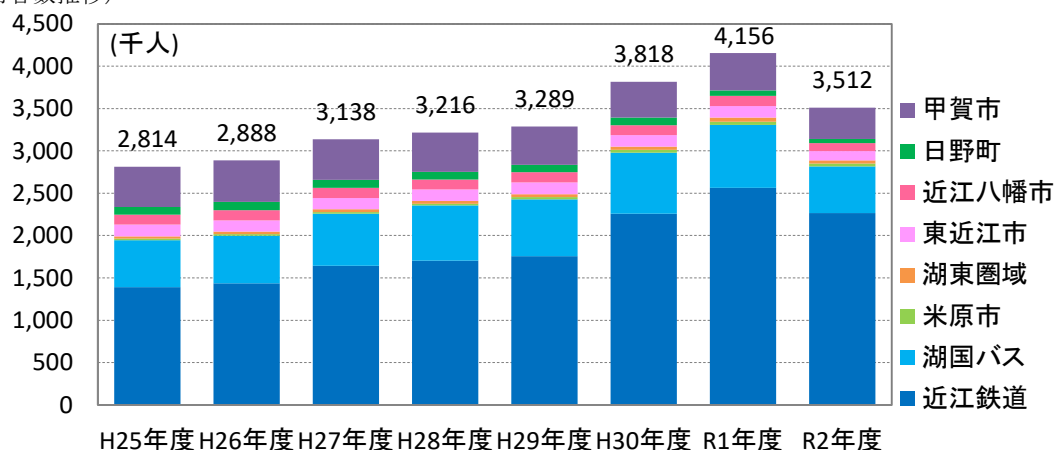
駅直結の便がない（または少ない）路線は、駅から300m以内の停留所を集計（斜体表示）

※2:多賀大社前駅のタクシーは、朝・タのみ常駐

②近江鉄道線各駅に接続するバス等の利用者数

近江鉄道線に接続する路線バス、コミュニティバスおよび乗合タクシーの利用者数は増加傾向にあり、平成25年度(2013年度)から令和元年度(2019年度)の間で1,341千人/年(47.7%)増加しています。一方で、令和2年度(2020年度)は、新型コロナの影響を受け、前年度比644千人/年(15.5%)の減少となりました。

(利用者数推移)



H25年度 H26年度 H27年度 H28年度 H29年度 H30年度 R1年度 R2年度

※数字は各年度 ただし平成26年(2014年)の湖国バスのみ10~9月

※近江鉄道に関しては、平成30年度(2018)年度より定期券利用者数の算出方法を変更している。(変更前は1定期券につき1回利用→変更後は2回利用としてカウント)

※集計対象路線

- 近江鉄道 八幡村田線、江頭線、八幡市内線、医療センター行、船木線、長命寺線、神崎線、御園線、角能線、日八線、八幡アウトレット線(美松台経由)、八幡アウトレット線(弓削経由)、八幡竜王線、長峰線、岡屋線
- 湖国バス 木之本米原線、米原工業団地線、城北・大藪線、南彦根ベルロード線、平田線、三津屋線、甲良線、多賀線
- 米原市 まいちゃん号 西地域、西地域・東地域間利用
- 湖東圏域 愛のりタクシー 小野線、宮田線、山手線、松原線、河内線、大君ヶ畑線、萱原線、甲良線、石寺線、新海浜線、日夏線、河瀬東・豊郷線、亀山線、愛荘西部線、金剛輪寺線
- 東近江市 ちょこっとバス 市原線、愛東線、湖東線、南部御園線、沖野玉緒線、市辺上平木線
- 近江八幡市 ちょこっとタクシー 小脇循環線、建部線、市辺線、平田線、五箇荘エリア、蒲生エリア
- 日野町 あかこんバス 全12コース
- 日野町 日野町営バス 桜川線、鎌掛線、平子・西明寺線、湖南サンライズ線、南比線、中山線
- 日野町 日野町デマンドタクシー 十禅師-日野駅
- 甲賀市 八田線、広野台線、和野・中畑線、三雲駅・市役所線、貴生川甲賀病院線、貴生川巡回線、土山本線、希望ヶ丘・水口線、広域水口線、土山甲賀病院直通便、寺庄-甲南-甲賀病院線、みなくちデマンド、コミタク柏木エリア、コミタク貴生川エリア

資料：市町・交通事業者資料

図 近江鉄道線に接続するバス等の利用者数推移

(4) バス路線等維持のための補助の現状

沿線地域で運行する路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーに対して、国・県・沿線自治体の協調による補助を行っています。

表 沿線地域における国庫補助対象のバス路線

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

参考 路線バスにかかる全国の現状

乗合バス事業者の71.2%が赤字で、最近9年間で約9,500kmの路線が廃止されています。運転士の人件費は下降傾向で、離職率も高く、高齢化が進んでいます。業界全体として運転手不足の状況で、減便や廃止を検討するバス会社が増えています。

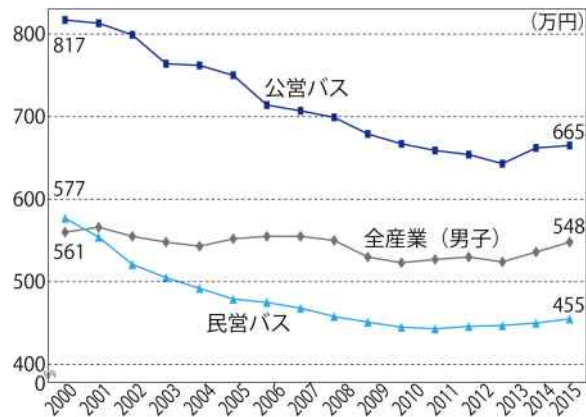


※調査対象事業者：保有車両30両以上の245者(2018年度)



資料：令和2年版交通政策白書

図 一般路線バス事業者の厳しい経営環境



注1：バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
注2：調査産業計(男子)のデータを「全産業(男子)」とした。
注3：年間所得＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与其他特別給与額」から国土交通省自動車局作成
きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：賃金構造基本統計調査(厚生労働省)、国土交通省自動車局調べ

出典：平成29年版交通政策白書

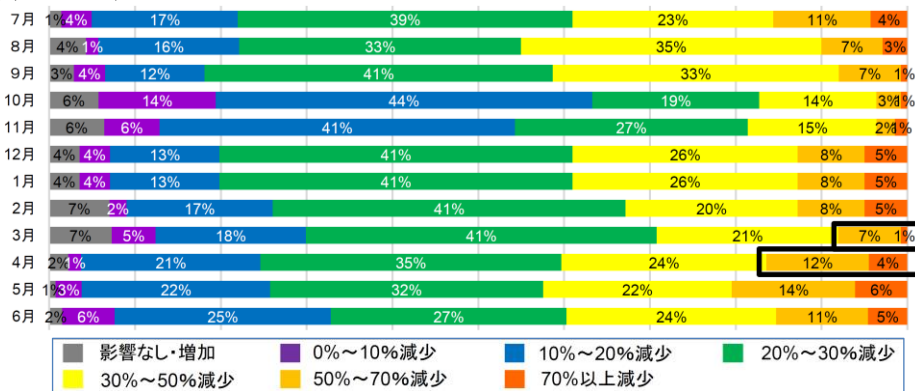
図 バス会社従業員の年間所得の推移

参考 全国の地域公共交通にかかる新型コロナの影響

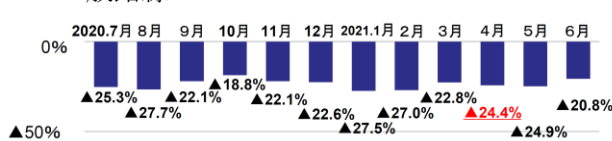
新型コロナは、交通事業者の経営に大きな影響を及ぼしており、今後状況が長期化すれば、さらなる悪化が懸念されます。

【輸送人員の比較(2020年と2019年との比較) ※5, 6月は見込み】

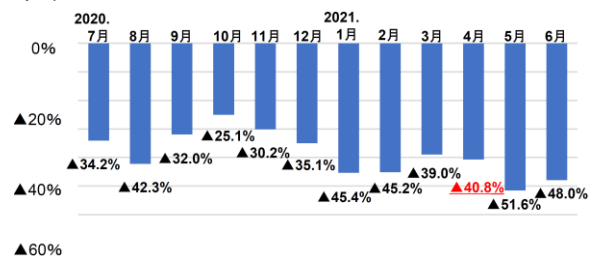
■鉄道(中小民鉄)



■一般路線バス



■タクシー



出典：国土交通省資料(令和3年(2021年)4月末現在)

図 新型コロナによる交通業界への影響

1-3. 沿線地域の概況

(1) 沿線人口の推移

沿線市町の人口は、平成22年(2010年)頃をピークに減少しています。現在人口が増加している彦根市等でも、令和7年(2025年)以降は減少する見込みです。

年齢階層別の増減は、年少・生産年齢人口は減少する一方で、老年人口は増加しています。

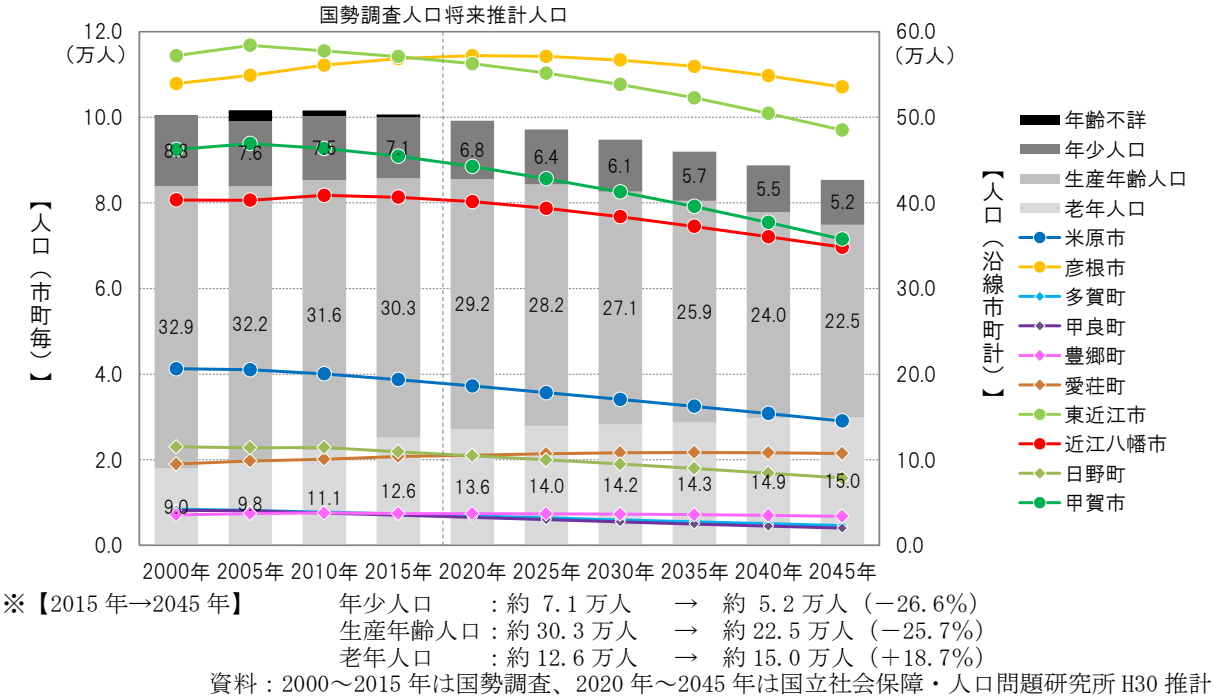


図 人口推移

(2) 高齢化率推移

沿線市町の高齢化率は、いずれも増加の見込みです。愛荘町を除く9市町では、令和27年(2045年)に高齢化率が30%超となります。

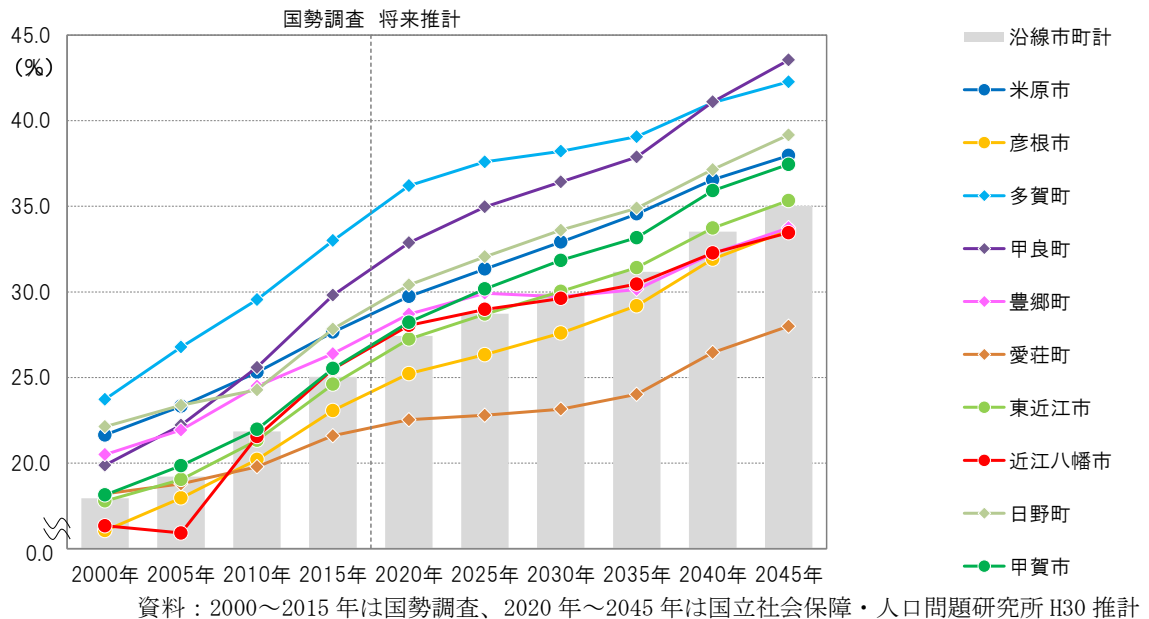
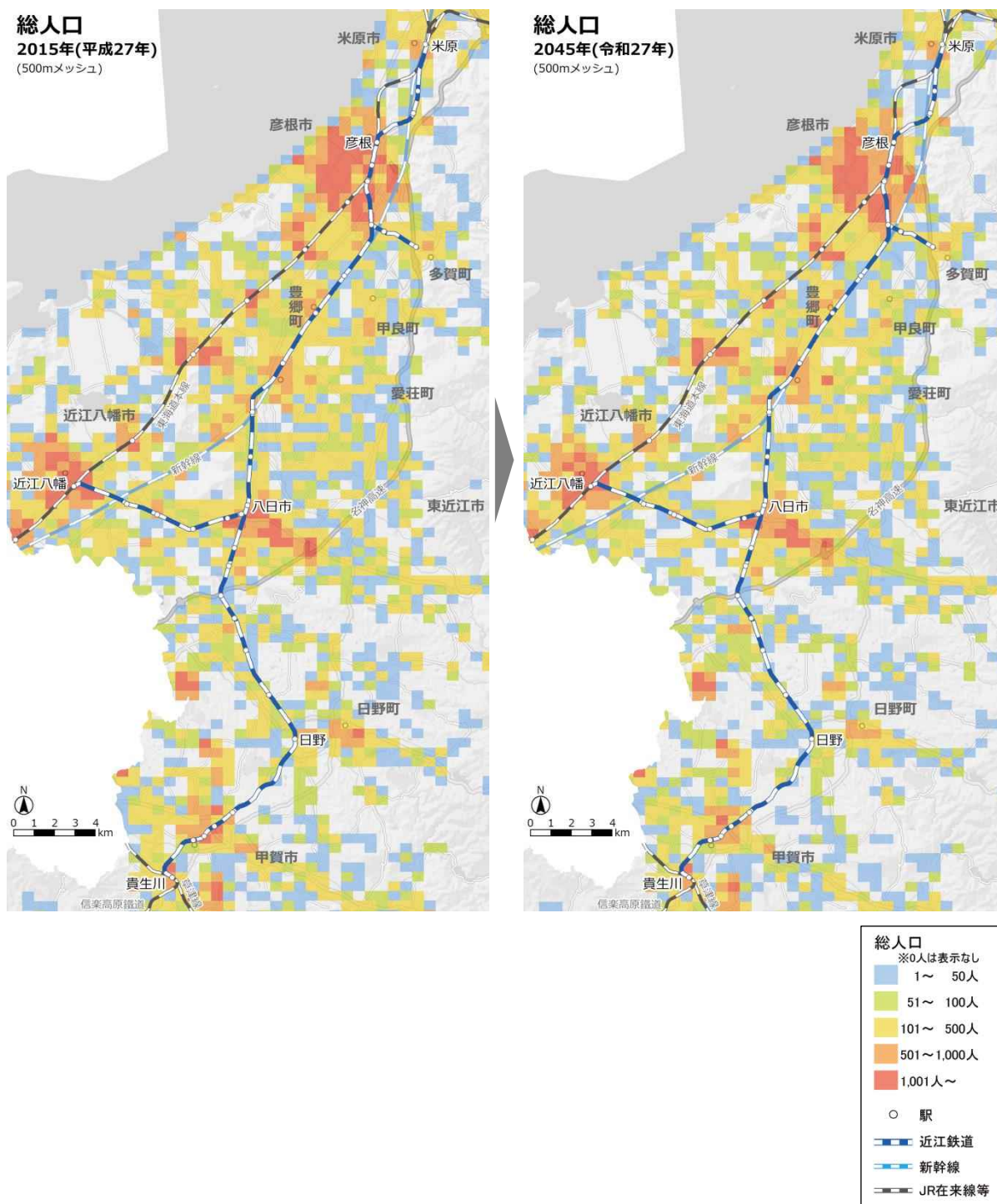


図 高齢化率推移

(3) 人口分布

沿線では、彦根、近江八幡、八日市、水口駅周辺で特に人口の集中がみられます。

将来人口は、郊外部を中心に減少が進むことが推計されています。

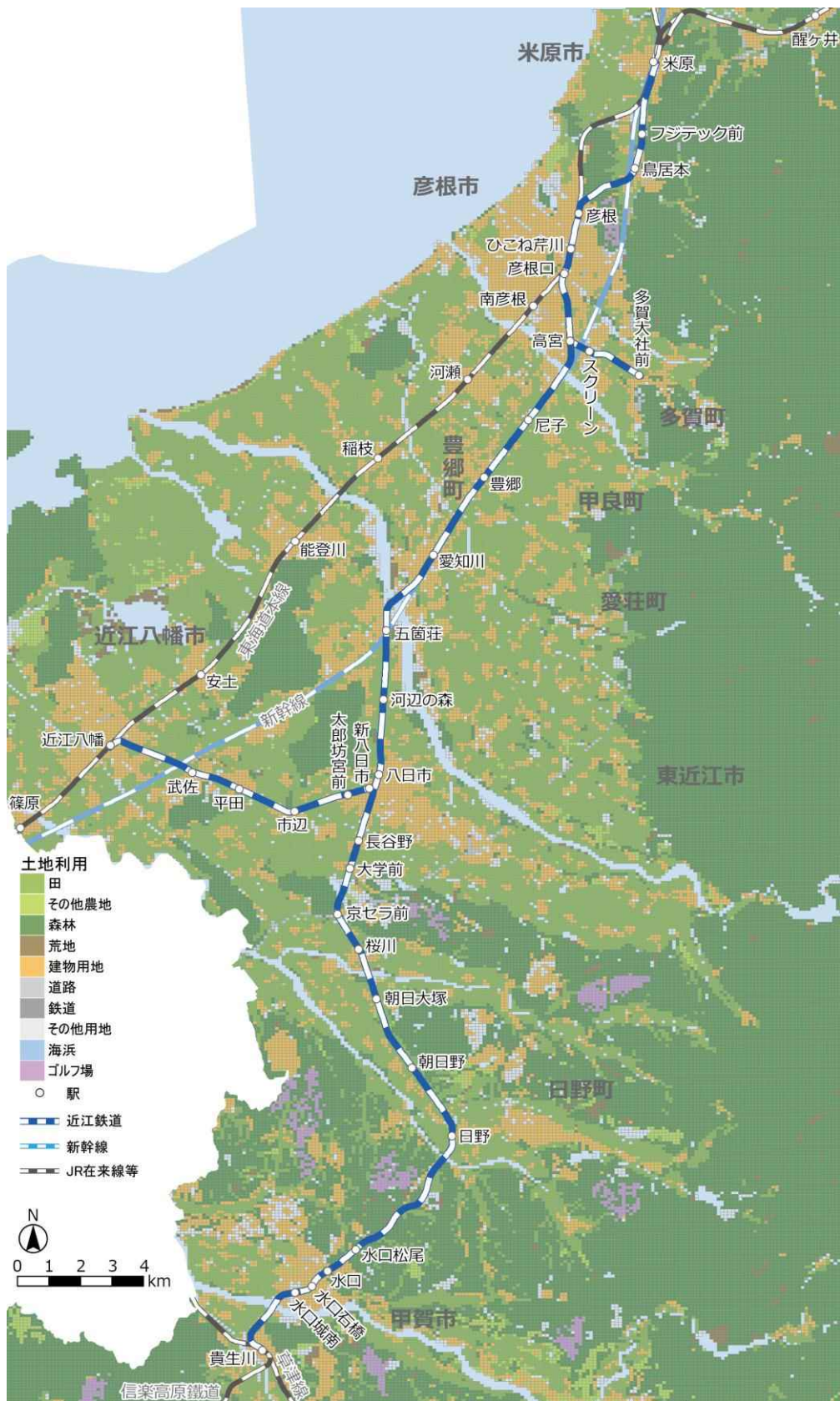


資料：国土交通省 国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H27 国勢調査、H30 国政局推計)

図 人口分布推移

(4) 土地利用と人口密度

国道8号や市町の中心部で建物用地が分布しています。近江鉄道沿線では、田・森林が多く分布し、駅周辺でも建物用地が少ない駅も見られます。

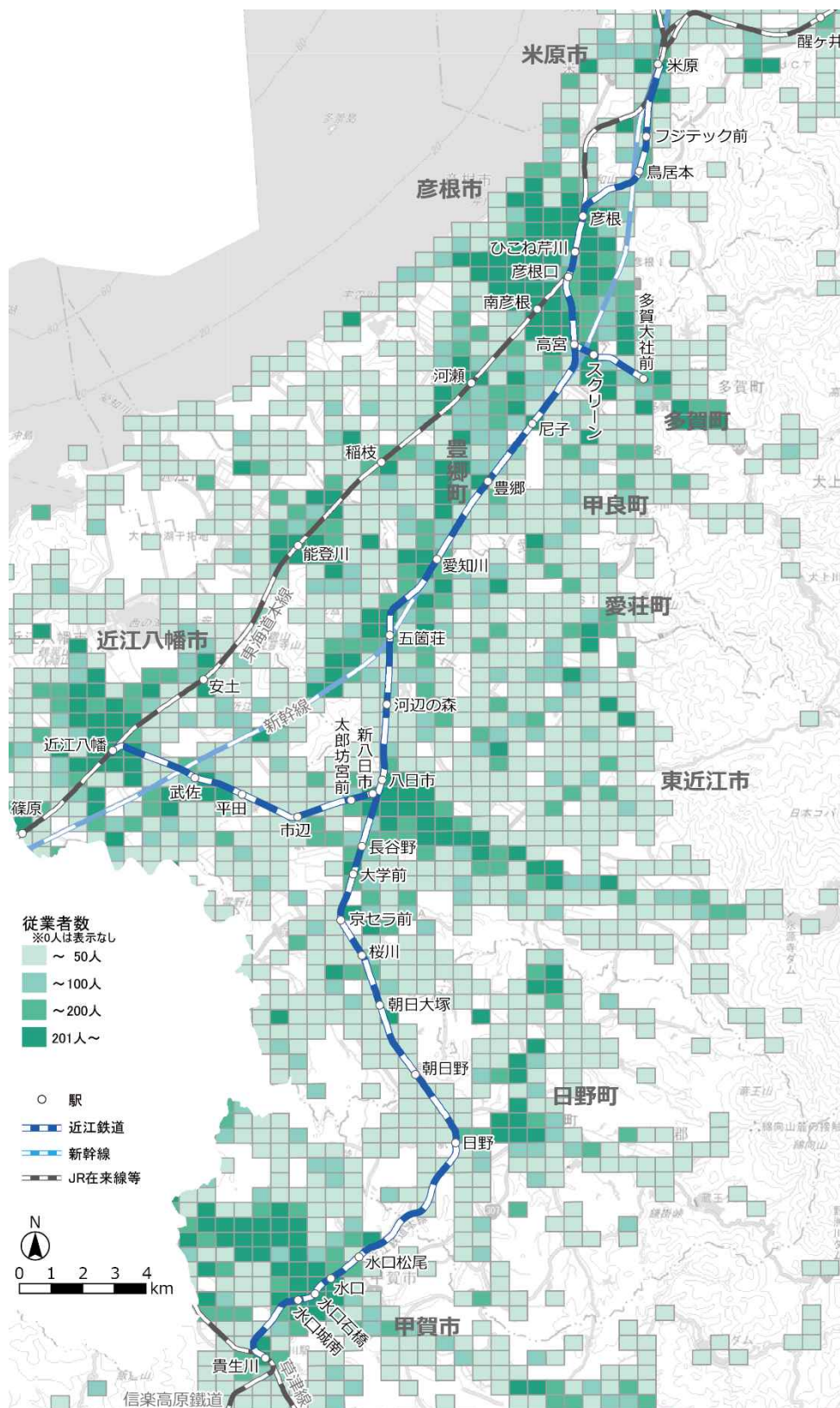


資料：国土交通省 国土数値情報 土地利用細分メッシュ (H28年度 100mメッシュ)

図 土地利用

(5) 企業立地の状況

従業者数が多い地域は、彦根駅～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺に分布しています。また、従業員規模の大きな事業所は、高宮、武佐、八日市、京セラ前駅周辺などに分布しています。



資料：H28 経済センサス（500mメッシュ）

図 従業者数分布

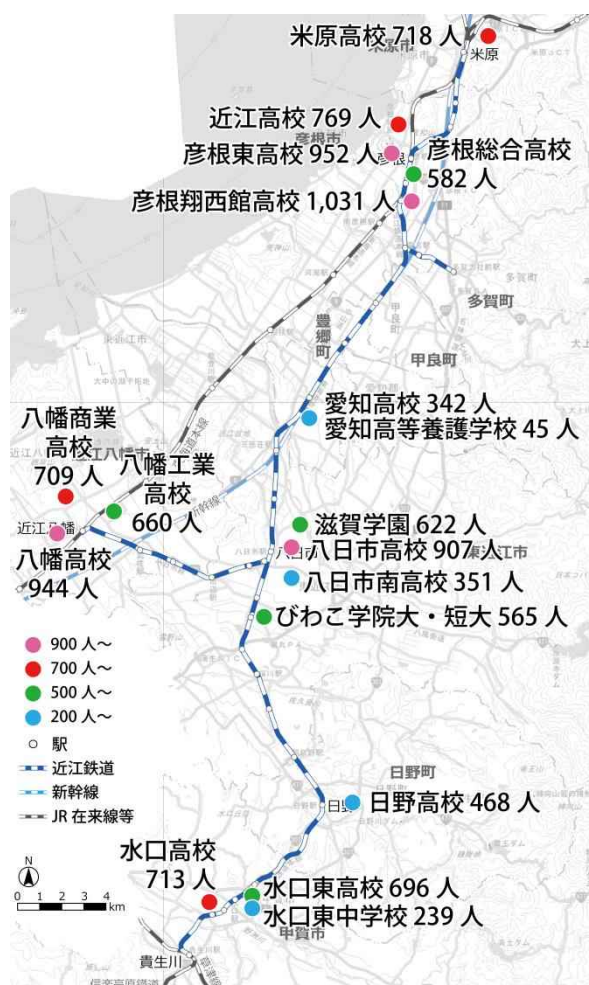
(6) 沿線高等学校等の生徒数

沿線高等学校等の生徒は約 11 千人で、特に彦根、八日市、近江八幡、水口駅周辺に多く分布しています。

表 沿線の主な高等学校等

所在市町	学校名	最寄駅	駅からの距離	全校生徒数
米原市	米原高校	米原駅	約 14 分	718
彦根市	彦根東高校	彦根駅	約 14 分	952
	近江高校	彦根駅	約 19 分	769
	彦根総合高校	彦根駅	約 4 分	582
	彦根翔西館高校	彦根口駅	約 1 分	1,031
愛荘町	愛知高校	愛知川駅	約 9 分	342
	愛知高等養護学校	愛知川駅	約 9 分	45
東近江市	滋賀学園	河辺の森駅／八日市駅	約 20 分／約 24 分	622
	八日市高校	八日市駅	約 11 分	907
	八日市南高校	八日市駅／新八日市駅	共に約 22 分	351
	びわこ学院大	大学前駅	約 1 分	438
	びわこ学院大 (短)	大学前駅	約 1 分	157
近江八幡市	八幡高校	近江八幡駅	約 11 分	944
	八幡工業高校	近江八幡駅	約 18 分	660
	八幡商業高校	近江八幡駅	約 20 分	709
日野町	日野高校	日野駅	約 24 分	468
甲賀市	水口東高校	水口駅	約 10 分	696
	水口東中学校	水口駅	約 10 分	239
	水口高校	水口城南駅	約 6 分	713
計				11,343

資料：数字で見る滋賀の教育（令和元年(2019年)5月1日時点 滋賀県教育委員会）



※近江鉄道駅から徒歩 20 分程度以内に所在する高校等を表示

図 沿線高等学校等の全校生徒数

(7) 主要な観光・集客施設

沿線市町には、ラ コリーナ近江八幡、多賀大社、彦根城等、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地しています。県全体の観光客数は、令和元年(2019年)まで増加傾向が続き、特に外国人観光客数は大きく増加していますが、令和2年(2020年)は新型コロナの影響により大幅に減少しています。

表 県内の観光入込客数上位 30 施設 (令和元年(2019年))

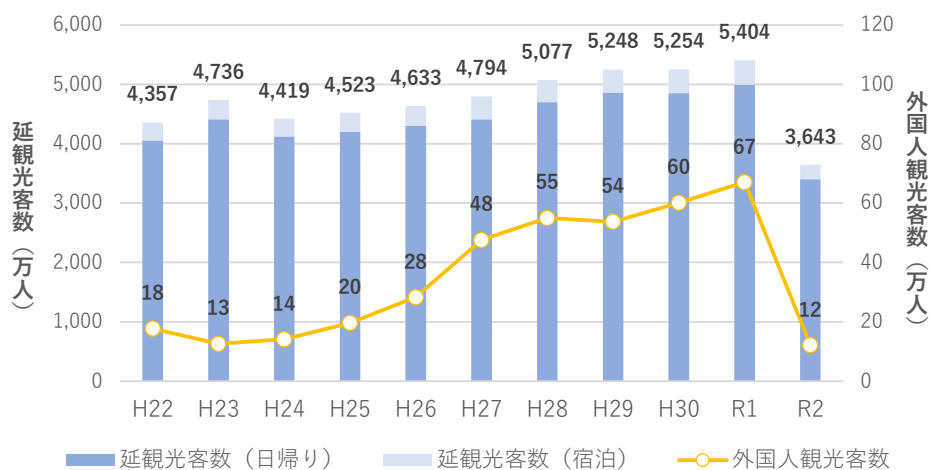
順位	観光施設名	市町名	年間観光入込客数(人)
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	3,226,900
2	黒壁ガラス館	長浜市	2,227,700
3	多賀大社	多賀町	1,783,300
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	855,100
5	希望が丘文化公園	野洲市 他	843,500
6	道の駅 妹子の郷	大津市	837,000
7	道の駅 あいとうマガレットステーション	東近江市	782,200
8	草津川跡地公園(区間2・区間5)	草津市	774,500
9	彦根城	彦根市	766,700
10	日牟禮八幡宮	近江八幡市	715,000
11	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	628,800
12	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	559,000
13	比叡山ドライブウェイ	大津市	530,500
14	矢橋帰帆島公園	草津市	514,900
15	比叡山延暦寺	大津市	513,500
16	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	509,000
17	琵琶湖博物館	草津市	506,800
18	太郎坊宮	東近江市	499,300
19	マキノ高原・さらさ	高島市	450,400
20	陶芸の森	甲賀市	421,500
21	道の駅 せせらぎの里こうら	甲良町	420,900
22	道の駅 湖北みずどりステーション	長浜市	408,700
23	豊公園	長浜市	408,200
24	道の駅 塩津海道あぢかまの里	長浜市	404,100
25	道の駅 伊吹の里	米原市	390,200
26	田村神社	甲賀市	389,500
27	八幡堀	近江八幡市	367,400
28	びわ湖大花火大会	大津市	350,000
29	道の駅 アグリ郷栗東	栗東市	345,200
30	ファーマーズマーケットおうみんち	守山市	340,800

※ 沿線市町に立地する施設



※陶芸の森、道の駅伊吹の里、田村神社は地図外

出典：令和元年滋賀県観光入込客統計調査(滋賀県)



※令和2年(2020年)は速報値

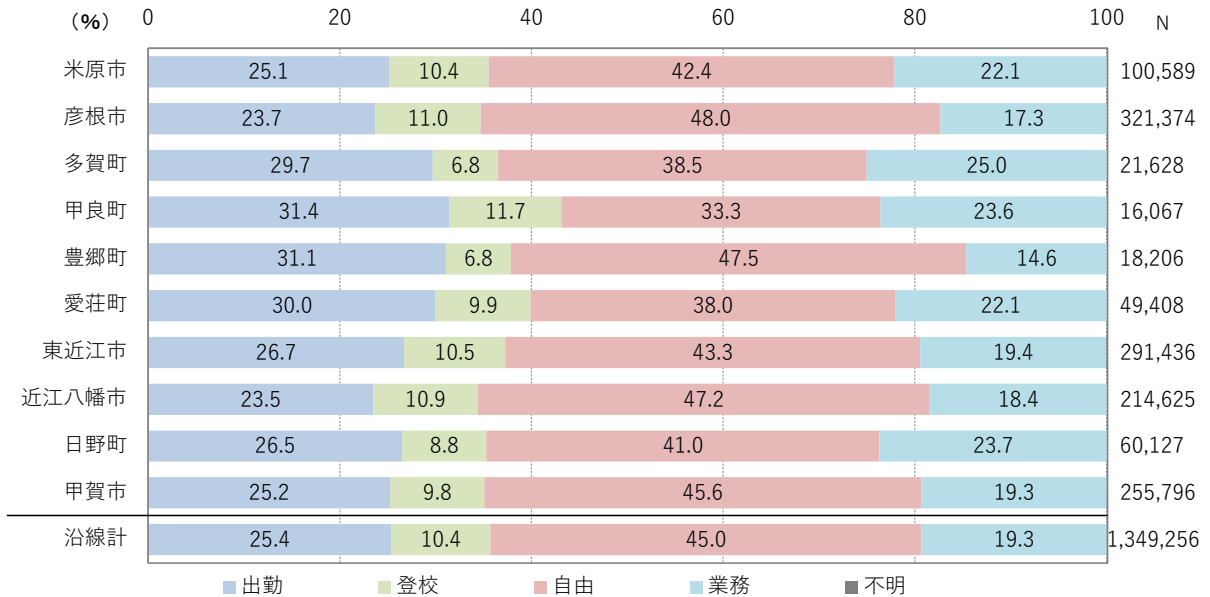
出典：滋賀県観光入込客統計調査(滋賀県)

図 滋賀県の観光客数の推移

1-4. 人の動き

(1) 沿線市町の目的別の人の動き

いずれの市町でも、自由目的、次いで出勤目的の割合が多くなっています。

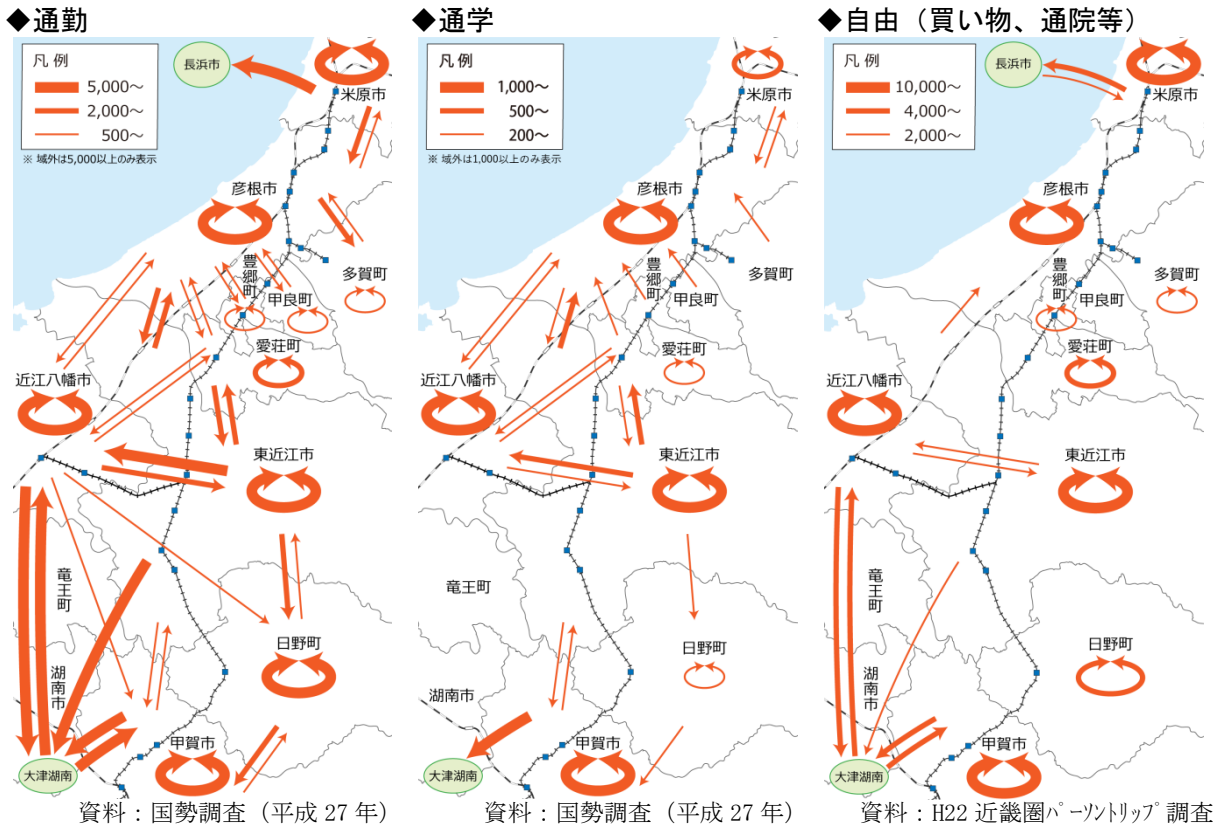


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

図 目的別発生集中量（平日）

通勤は、市町内および隣接市町間の流動（東近江市→近江八幡市等）が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は天津湖南エリア、米原市は長浜市への流動が多くなっています。

通学および自由目的は、市町内流動が主となっています。



資料：国勢調査（平成27年）

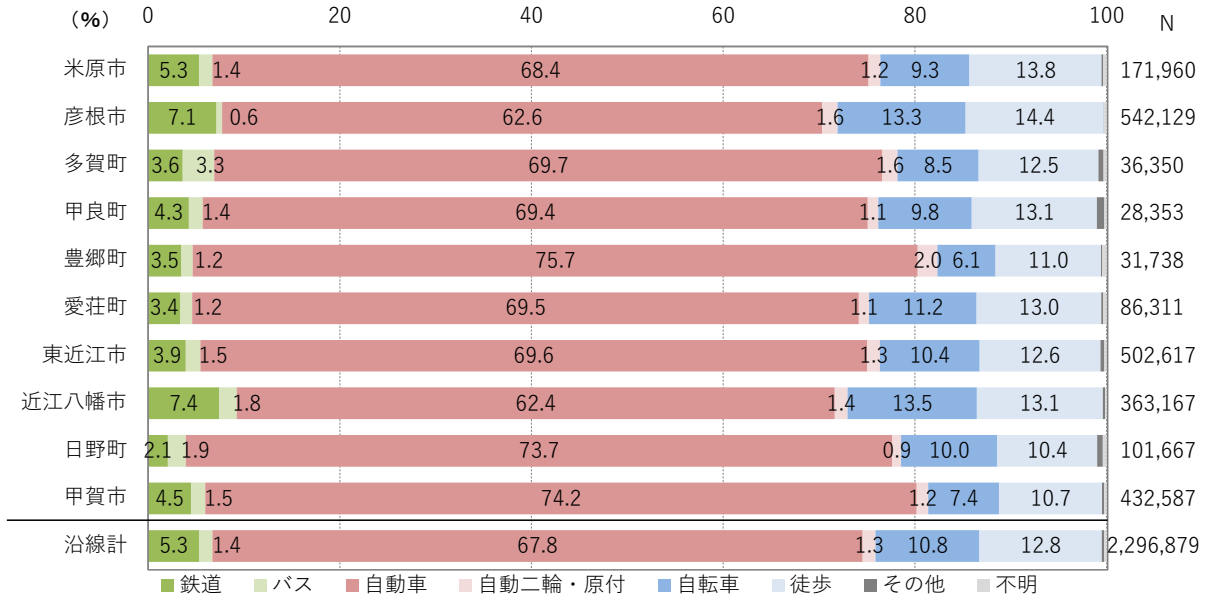
資料：国勢調査（平成27年）

資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

図 流動図

(2) 沿線市町の代表交通手段分担率

いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超えています。鉄道は、近江八幡市、彦根市、米原市が5%を超えています。バスは、いずれの市町とも5%未満となっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

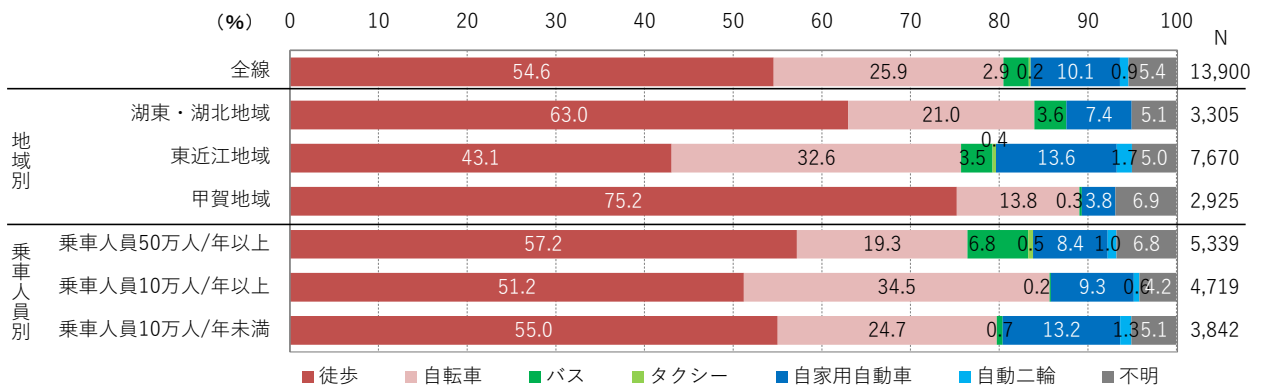
図 交通手段別発生集中量

(3) 駅端末代表交通手段

全線では、徒歩と自転車で約8割を占めています。

地域別では、甲賀地域で徒歩の割合が高くなっています。東近江地域は徒歩の割合が低く、自家用車の割合が比較的高くなっています。

乗車人員別では、乗車人員50万人以上の駅ではバス、乗車人員10万人未満の駅では自家用車の利用率が比較的高くなっています。



※乗車人員50万人/年以上：彦根、近江八幡、八日市

※乗車人員10万人/年以上：彦根口、スクリーン、愛知川、日野、水口、水口城南、貴生川、新八日市

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

図 駅端末代表交通手段の利用状況

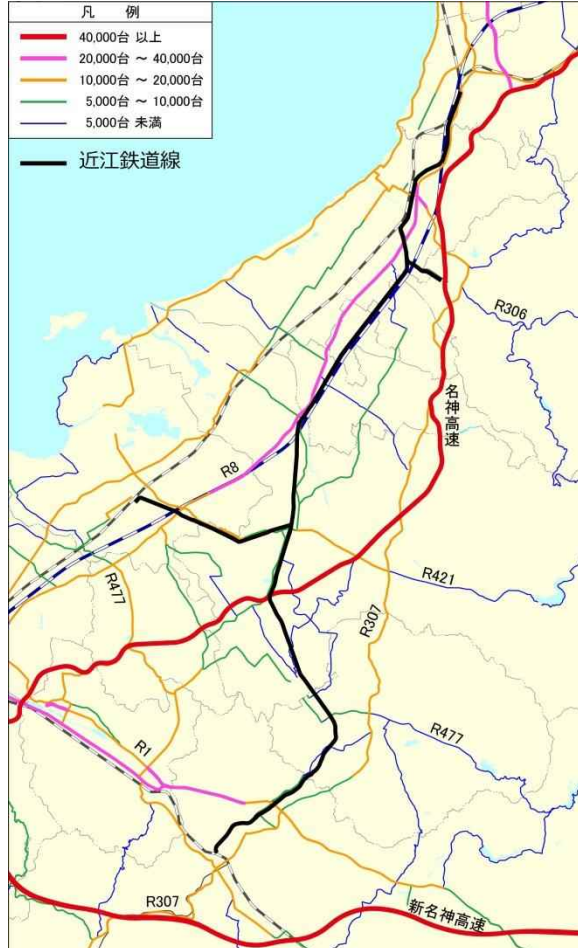
1-5. 自動車交通

(1) 幹線道路の交通量と混雑状況

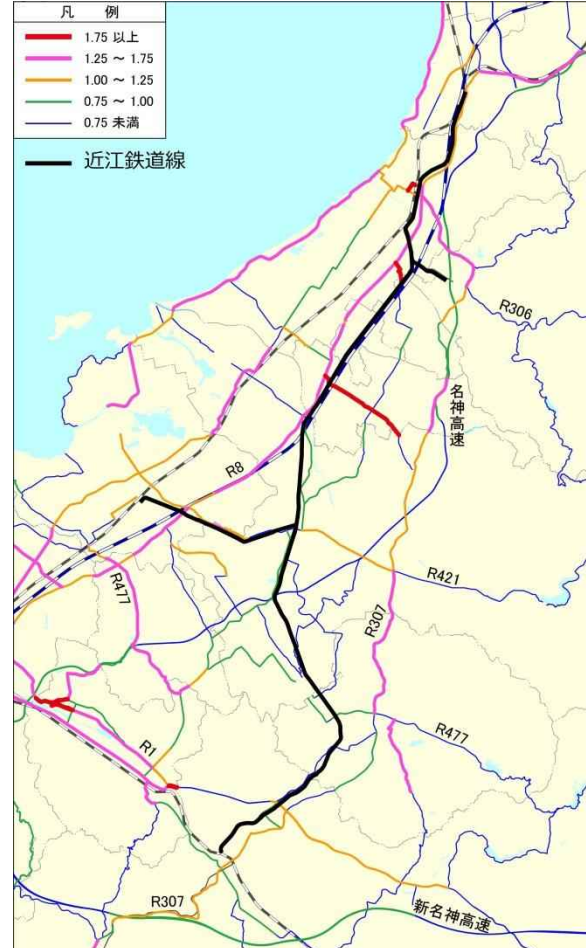
交通量は、国道8号および1号を中心に多くなっています。

混雑度は、近江鉄道線と交差する東西方向や平行する南北方向、国道1号などで1を超える路線があります。

(24時間交通量)



(混雑度)



資料：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

図 24時間交通量図と混雑度図

(2) 道路整備の状況

近江鉄道沿線では、国道8号米原バイパスをはじめとする道路整備等の計画が進行しており、将来的に道路交通環境の改善が見込まれます。



資料：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018 を加工・合成
 図 道路整備の状況

2. 上位・関連計画における公共交通の位置付け

2-1. 広域的な上位・関連計画

(1) 滋賀県基本構想実施計画（平成 31 年(2019 年) 3 月，滋賀県）

滋賀県基本構想は、2030 年に向けた県の将来ビジョンを示したもので、「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念に自分らしい未来を描ける生き方と、その土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指としています。

滋賀県基本構想実施計画は、基本構想に基づき県の取組を着実に進めるうえで必要な主要政策を定めたもので、第 1 期実施計画として令和元年度(2019 年度)～令和 4 年度(2022 年度)における 18 の政策で構成されます。公共交通に関しては「コンパクトで移動や交流しやすい交通まちづくり」として、以下の内容が示されています。

政策 (2)	コンパクトで移動や交流しやすい交通まちづくり		
政策の目指す方向	誰もが暮らしやすいコンパクトなまちづくりに向け、県全体の基本的な方針を策定し、駅などの拠点での賑わいを創出するまちづくりを推進するとともに、社会構造の変化に対応した地域公共交通ネットワークづくりの検討を進めます。		
目標	指標	2018 年 (現状)	2022 年 (目標)
	立地適正化計画の策定公表数 (計画) ※累計	5	9
	県東部の交通軸 (近江鉄道線) の利用者数 (人/日)	12,864	13,070
	県全体のバス交通の利用者数 (人/日)	58,016	58,890
施策の展開	<p>①暮らしやすいコンパクトなまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが暮らしやすいコンパクトなまちづくりに向け、新たに県全体の基本的な方針を策定し、公共交通沿線や日常生活の拠点に都市機能を緩やかに誘導するなど、駅等の拠点での賑わいを創出するまちづくりを推進するとともに、都市の動向を的確に把握し、地域ごとに計画的なまちづくりを推進します。 <p>②地域を支える新たな公共交通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の生活に欠かせない社会インフラとしての鉄道やバス交通のあり方を、利用者の動向、運転者不足等担い手の状況、費用負担の観点から検討します。 地域公共交通における運転者不足等への対応やシェアリングエコノミーといった観点から、自動運転等の新たな技術による移動手段の導入可能性の検討を含め、モビリティ・マネジメントの取組を進めます。 		

(2) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（滋賀県）

滋賀県では、県内の11の各都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）を策定しています。近江鉄道線沿線では、5つの都市計画区域（彦根長浜、近江八幡八日市、甲賀、湖東、豊郷甲良）が該当します。

①彦根長浜都市計画区域（平成28(2016)年12月）

対象区域	彦根市、長浜市の一部、米原市の一部、多賀町の一部
鉄道・バス等に関する整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・JR各線、近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駅前広場、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。また、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。 ・今後、必要性が高まるバス交通ネットワークについて、教育・医療・福祉施設の配置や利用状況を勘案し、バス停の改善等必要な施設整備を促進する。
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道近代化（全線）
将来都市構造図	

②近江八幡八日市都市計画区域（平成 31 年（2019 年）3 月）

<p>対象区域</p> <p>鉄道・バス等に関する整備方針</p>	<p>近江八幡市、東近江市の一部、日野町、竜王町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 東海道本線や近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する道路および駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備を促進する。また、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。 ・ 近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町においては、住民のニーズに的確に対応したコミュニティバスの運行に努める。
<p>主な整備目標 （公共交通関連）</p>	<p>近江鉄道の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（実施中）</p>
<p>将来都市構造図</p>	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点（商業・業務拠点） 地域拠点 周辺都市計画区域 工業・流通業務拠点 レクリエーションエリア 国土軸 広域連携軸 都市間連携軸 都市計画区域界 行政区界 市街地 農業地 自然地 河川・湖沼

③甲賀都市計画区域（令和3年(2021年)5月）

<p>対象区域</p> <p>鉄道・バス等に関する整備方針</p>	<p>甲賀市の一部</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 草津線は複線化の早期実現など、輸送力の強化、通勤・通学等の時間の短縮を図る。また、近江鉄道、信楽高原鐵道についても、沿線の市街化の動向、J R との連携の強化を図り利便性の向上を図るとともに、びわこ京阪奈線（仮称）鐵道構想を推進する。 ・ 鐵道駅の周辺や中心商業地などに駐車場の整備を推進し、自動車から鐵道への乗り換えを行うパークアンドライドを促進するものとする。また、駐輪場については、放置自転車の防止など景観にも配慮して、駅周辺など人が集まる所に駐輪場を整備する。
<p>主な整備目標 （公共交通関連）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近江鐵道本線近代化（全線）（実施中） ・ 信楽高原鐵道近代化（全線）（実施中）
<p>将来都市構造図</p>	<p>● 都市拠点（商業・業務拠点）</p> <p>● 地域拠点</p> <p>● 周辺都市計画区域</p> <p>● 工業・流通業務拠点</p> <p>● レクリエーションエリア</p> <p>→ 国土軸</p> <p>→ 広域連携軸</p> <p>→ 都市間連携軸</p> <p>— 都市計画区域界</p> <p>--- 旧行政区域界</p> <p>■ 市街地</p> <p>■ 農業地</p> <p>■ 自然地</p> <p>■ 河川・湖沼</p>

④湖東都市計画区域（平成31年（2019年）3月）

対象区域	東近江市の一部、愛荘町の一部
鉄道・バス等に関する整備方針	<p>・近江鉄道の持続的発展など、鉄道・バス等の公共交通機関の確保・維持・利便性向上を促進するとともに、その利用を支援する駅前広場の整備等を検討する。また、鉄道・バスのバリアフリー化を要請していくとともに、引き続き、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。</p>
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（実施中）
将来都市構造図	<p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点（商業・業務拠点） ● 地域拠点 ○ 周辺都市計画区域 ● 工業・流通業務拠点 ○ レクリエーションエリア → 国土軸 → 広域連携軸 → 都市間連携軸 — 都市計画区域界 - - - 行政区域界 市街地 農業地 自然地 河川・湖沼

⑤豊郷甲良都市計画区域（令和2年(2020年)3月）

<p>対象区域</p> <p>鉄道・バス等に関する整備方針</p>	<p>豊郷町、甲良町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道の持続的発展など鉄道・バス等の公共交通機関の確保・維持・利便性向上を促進するとともに、その利用を支援する駅舎や駐輪場の適正な維持管理を図る。 ・びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。 ・路線バスの拡充やデマンドタクシー等により、公共交通網の整備を図る。
<p>主な整備目標 （公共交通関連）</p>	<p>近江鉄道（全線）（実施中）</p>
<p>将来都市構造図</p>	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点(商業・業務拠点) 地域拠点 周辺都市計画区域 工業・流通業務拠点 レクリエーションエリア 国土軸 広域連携軸 都市間連携軸 都市計画区域界 行政区境界 市街地 農用地 自然地 河川・湖沼

各都市計画区域の将来都市構造図をつなぎあわせると、近江鉄道沿線のほか、JR線や主要幹線道路周辺等でいわゆる“都市・地域拠点”が設定されています。近江鉄道は、拠点同士の連携等でいわゆる“軸”として機能することが期待されています。

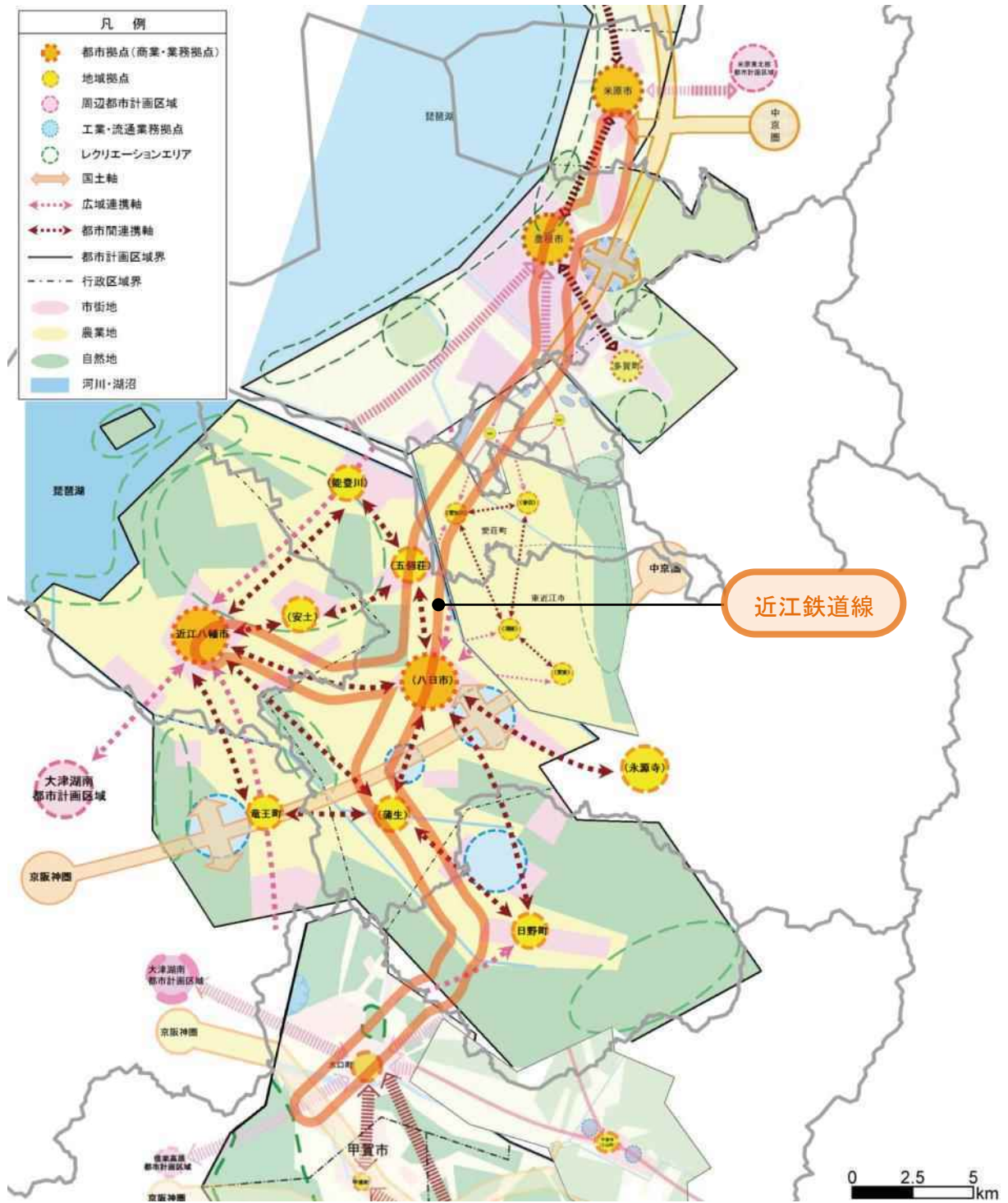


図 近江鉄道沿線市町における都市計画区域マスタープランでの空間構成

(3) 滋賀交通ビジョン（平成 25 年(2013 年)12 月 滋賀県）

滋賀県交通ビジョンは、滋賀県基本構想の部門別計画として策定されたもので、2030 年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望し、これからの県の交通政策の基本的な方向を定めたものです。

《理念と将来像》

基本理念	滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通
広域交通の将来像	近畿、中部、北陸の「要」となって 3 圏域の広域的発展を牽引する交通
地域交通の将来像	地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結う」交通

《地域交通政策の方向性》

1 公共交通を主体とした「エコ交通の推進」	(1) 「エコ交通ネットワーク」の形成 (2) 自転車を利用しやすい環境づくり (3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革
2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	(1) 県全域における交通空白域の改善 (2) バス利用を促進する環境整備 (3) 関係者の役割分担による公共交通の維持 (4) 県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域公共交通体系
3 まちづくりと一体となった交通の整備	(1) 地域が主役の交通まちづくり (2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 (3) 安全・安心な交通網の整備

2-2. 沿線市町の上位・関連計画

(1) 沿線市町の計画における公共交通の位置付け

沿線市町における計画における公共交通の位置付けは、次のとおりです。

表 沿線市町の計画における公共交通の位置付け

市町	総合計画や都市計画マスタープラン等における公共交通の位置付け
東近江市	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスを中心とした「公共交通軸」を生かして、利便性の高い公共交通ネットワークを形成する。 ・近江鉄道各駅のアクセス道路の整備、駅前広場の整備、駐車場・駐輪場の整備等により<u>交通結節点機能の強化</u>を図る。 ・関係機関と連携し、<u>近江鉄道線の活性化に向けた働きかけを推進</u>する。 ・市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、<u>需要に対応した効率的なコミュニティバス等の運行</u>を図る。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>自動車利用から公共交通利用へのシフトチェンジ</u>を目指して、「公共交通基幹軸」としてJR東海道本線・近江鉄道、公共交通基幹軸を補完する「公共交通支援軸」として路線バスを位置付ける。また、鉄道や路線バスへのアクセスが困難な地域を「公共交通支援エリア」と位置付け、愛のりタクシーによる生活交通支援を図る。 ・彦根市都市交通マスタープランでは、ハード対策とソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系を立案し、<u>主な鉄道駅を「連携ポイント」、路線バスの主な目的地を「目的地ポイント」と位置付け</u>、各ポイントのネットワークの充実を図る。 ・彦根市総合交通戦略では、過度に自家用車利用に依存することなく、各交通モードが連携し適切な役割分担のもと、地方公共団体や関係機関等が協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会に対応したバリアフリー化、モビリティ・マネジメントや駅周辺への居住・都市機能の誘導等、まちづくり一体となった取組により、<u>公共交通の利便性向上および利用促進</u>を図る。 ・地域を結ぶ公共交通機関である<u>近江鉄道八日市線は、公共交通事業者や関係機関、地域と連携し、その機能の維持を図る。</u>
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道、信楽高原鉄道沿線の市街化動向にあわせて、<u>JRと連携の強化</u>を図り、<u>利便性の向上を促進し持続的な運行</u>をめざす。 ・貴生川駅周辺の<u>交通結節機能の強化</u>、貴生川駅を中心とする<u>公共交通ネットワークの強化</u>を図る。 ・駅周辺において駅前広場や駐車場の整備を促進し、<u>キスアンドライドやパークアンドライドを推進</u>する。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上と利用を促進</u>するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。 ・バスや乗合タクシー等については、利便性と満足度が高く、安心して利用できる公共交通体系への再編を図る。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>日野駅周辺道路の整備</u>等により駅の利便性を高める。<u>日野駅を拠点とした公共交通網の整備</u>により各地域との連携を強化し、利用者の拡大を図る。 ・<u>バス交通の利用促進</u>を図るため、町営バスの路線網の見直しや運行ダイヤの充実、運行情報の提供などによる利便性の向上について事業者と協議する。

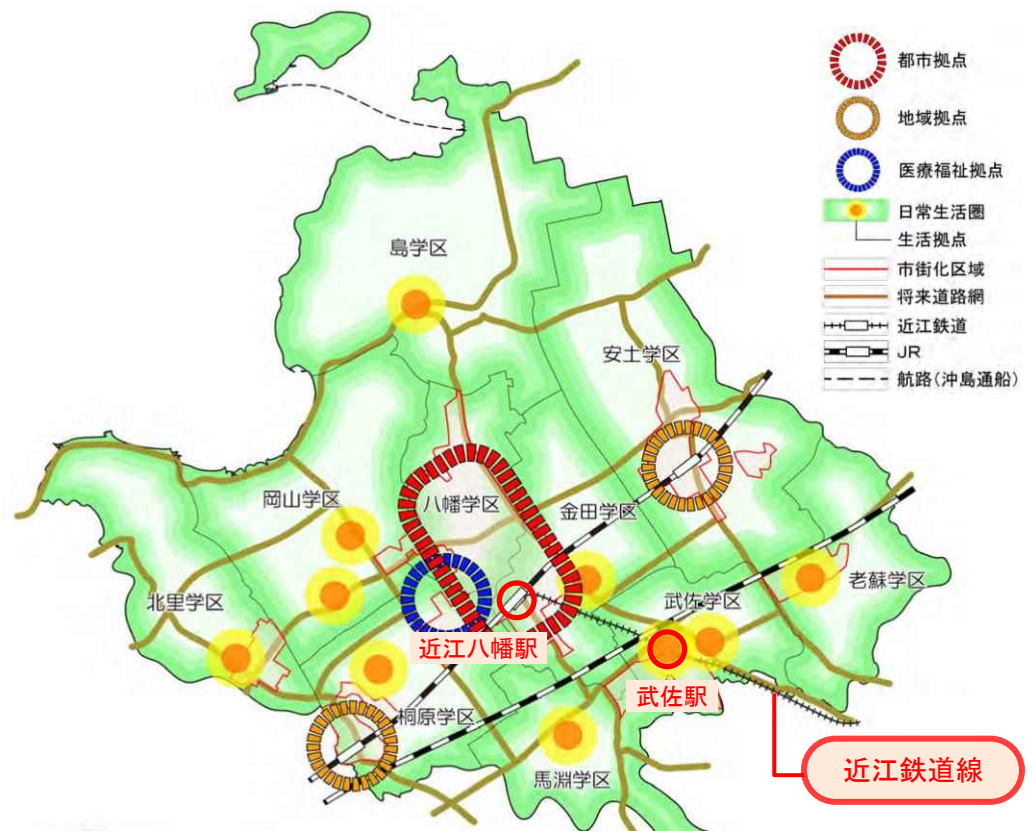
市町	総合計画や都市計画マスタープラン等における公共交通の位置付け
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行形態などの見直しを検討し、<u>愛のりタクシーの充実・利用促進</u>に努める。 ・ 近江鉄道線が通勤、通学等に必要な交通軸であることを理解し、<u>沿線地域全体で維持・活性化に向けた方策を検討</u>する。 ・ 増加が見込まれる移動制約者の日常生活等における移動手段の確保、利便性の向上を図るため、時代に即した新たな交通施策を検討する。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の外出支援サービス（すまいるたうんばす）の維持向上を図るとともに、予約型乗合タクシー「<u>愛のりタクシー</u>」の<u>一層の利便性の向上</u>に努める。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近江鉄道をより利用しやすくするため、<u>近江鉄道本線の近代化設備整備</u>を促進する。 ・ 尼子駅舎や駐車場、駅前親水公園などの適正な維持管理を図る。 ・ <u>愛のりタクシーの拡充やタウンバスなどの新たな運行</u>などを検討する。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町の玄関口として、<u>多賀大社前駅のアクセス道路や駅前空間の充実</u>に努める。 ・ 観光施策との連携などによる<u>近江鉄道の利用促進</u>に努める。 ・ 主に<u>高齢者や自動車を利用しない人の日常生活に必要な移動の確保</u>を図る。

【参考】各市町の上位・関連計画における将来都市構造イメージ



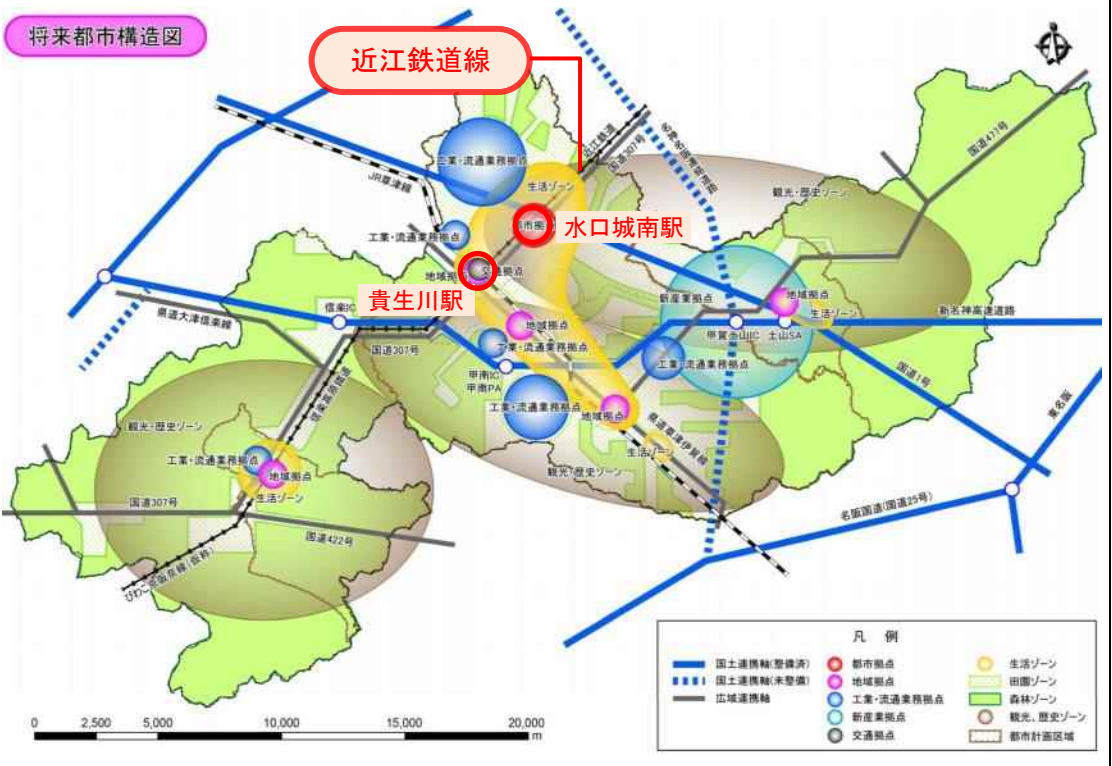
市町 将来都市構造イメージ

近江八幡市



資料：近江八幡市都市計画マスタープラン（改訂版）（令和3年(2021年)6月）

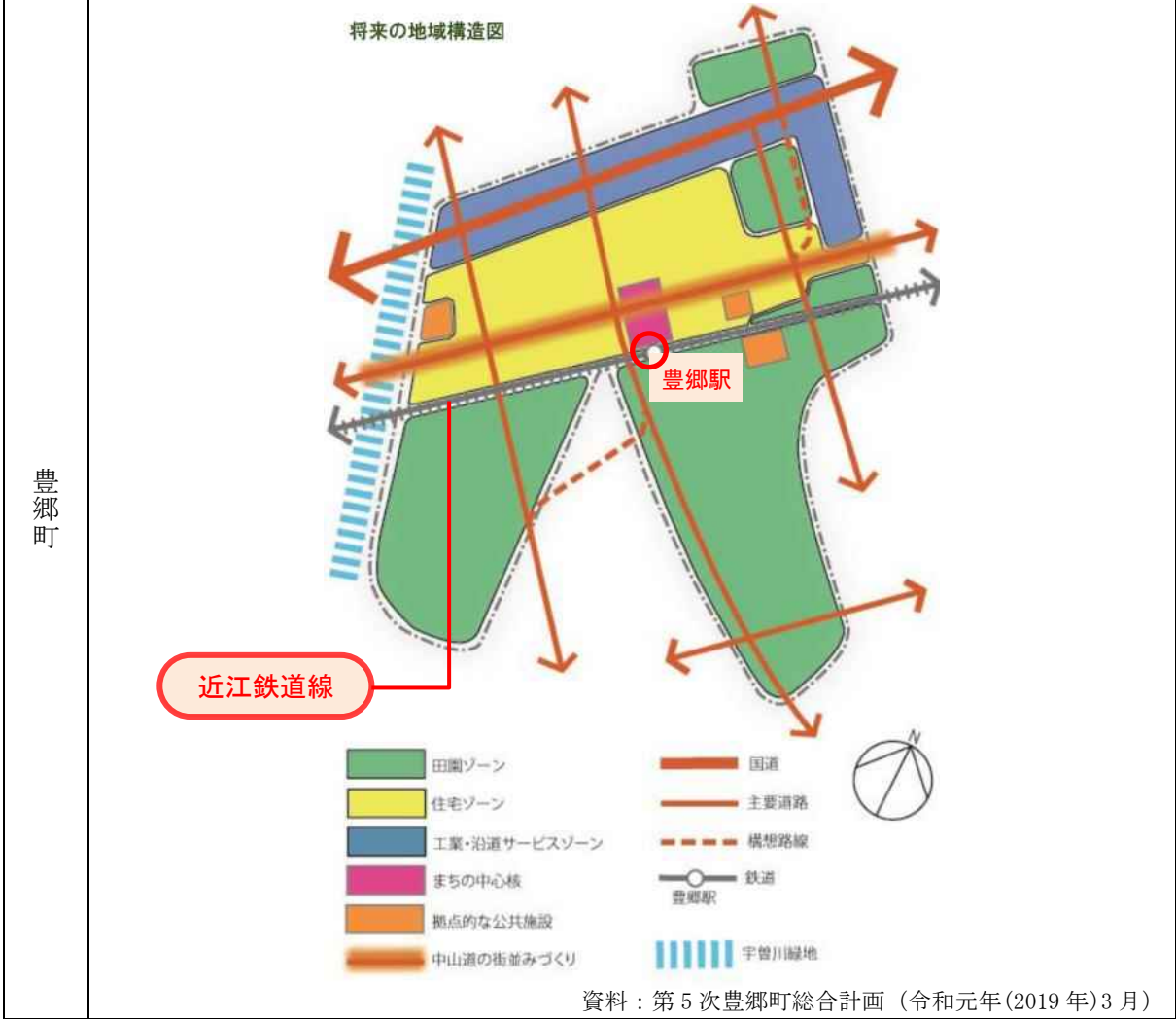
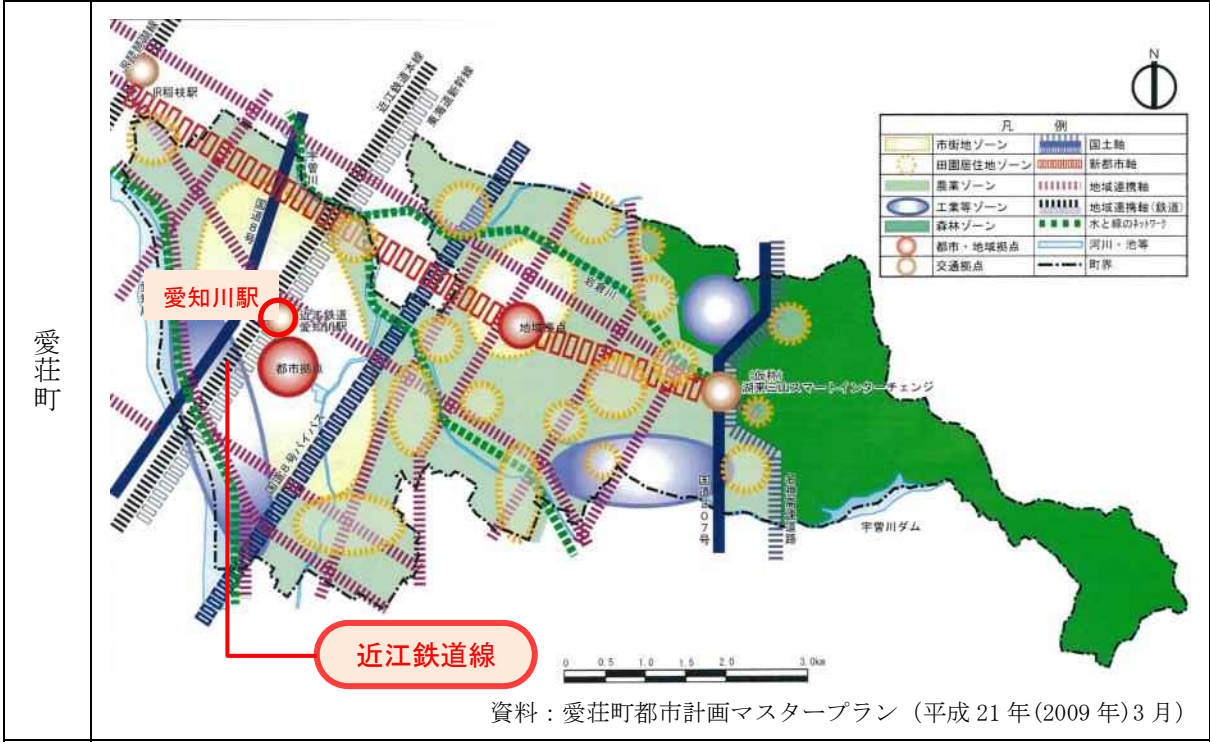
甲賀市



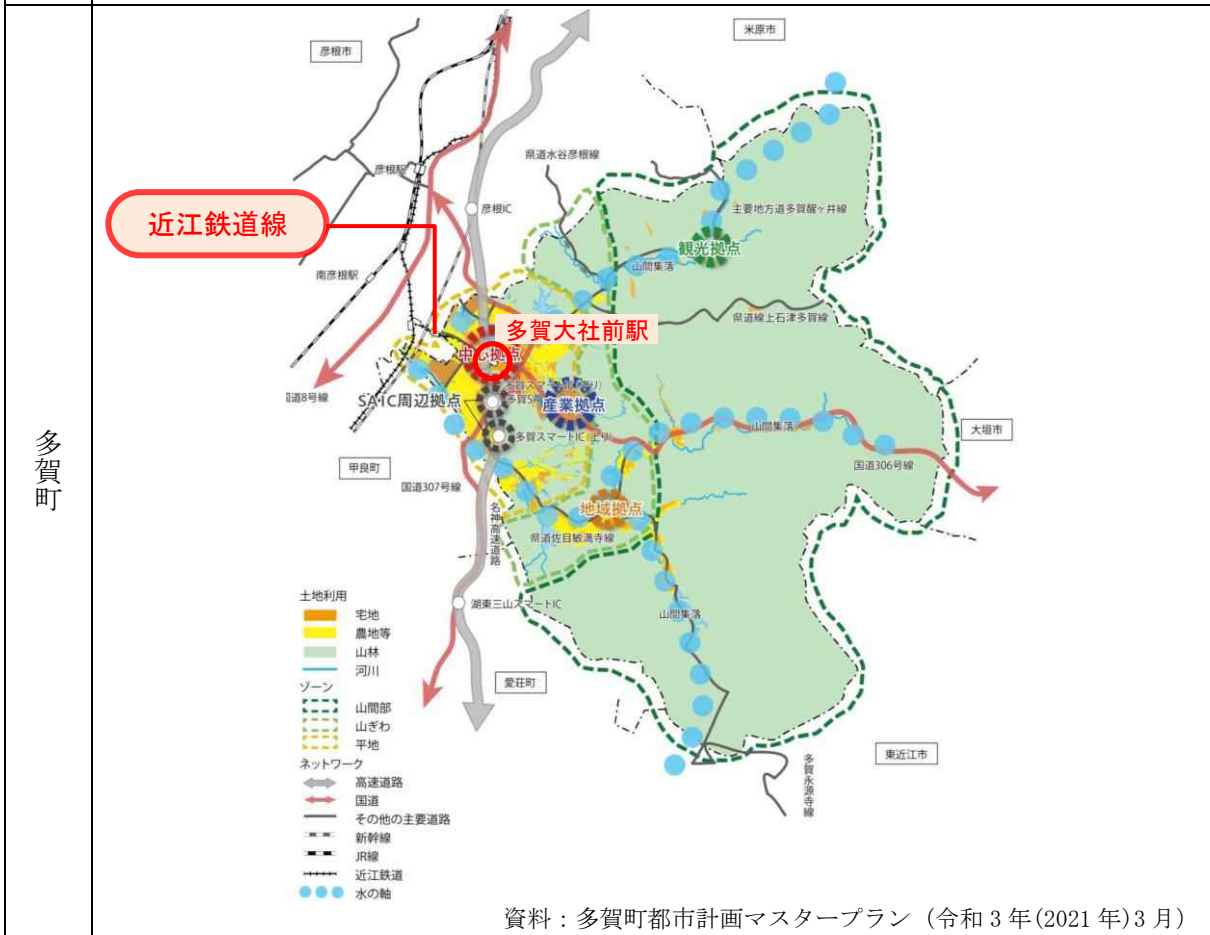
資料：甲賀市都市計画マスタープラン（平成29年(2017年)8月）

市町	将来都市構造イメージ
米原市	<p>※市北部は割愛している</p> <p>資料：米原市都市計画マスタープラン（平成28年(2016年)12月）</p>
日野町	<p>資料：日野町都市計画マスタープラン（令和元年(2019年)11月(部分改訂)）</p>

市町 将来都市構造イメージ



市町 将来都市構造イメージ



2-3. 現状および上位・関連計画のまとめ

現状および上位・関連計画における地域公共交通の位置付けは、次のとおりです。

表 現状および上位・関連計画における地域公共交通の位置付け まとめ

項目	内容
1) 地域公共交通	[近江鉄道]
① 近江鉄道線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は平成7年(1995年)以降減少し、平成14年(2002年)に約370万人まで落ち込む。その後、令和元年度(2019年度)は約475万人まで回復するが、令和2年度(2020年度)は新型コロナの影響で約369万人と大幅に減少。 ・通勤・通学での利用が全体の約66%を占め、地域の生活を支える交通として定着している。 ・区間別輸送密度は、近江八幡駅～八日市駅間で4,000人/日、彦根駅～高宮駅間で3,000人/日を上回るが、それ以外の区間は2,000人/日未満。 ・駅別の乗車人員は、近江八幡、八日市、彦根の各駅が突出している。全33駅中22駅は年間乗車人員が10万人未満。
② 近江鉄道線の収支状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成6年度(1994年度)以降、営業赤字が続く。毎年の営業赤字は増加傾向にあり、平成30年度(2018年度)は約3.8億円、令和元年度(2019年度)は約5.0億円、令和2年度(2020年度)は約8.1億円の営業赤字。 ・利用者増への取組等により、近年は、営業収益が横ばいからやや微増で推移しているのに対し、増加する営業費用が収支に大きく影響していたが、令和2年度(2020年度)は新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少し、営業赤字が大きく増加。
③ 近江鉄道線の利用実態 <住民等アンケート調査(R1年度)>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況：学生の約2割、事業所従業員(近江鉄道利用者または沿線住民を中心に配布)の約3割、沿線住民の約2割が近江鉄道を利用している。 ・利用目的：近江鉄道を利用する場面で最も多いのは、「自動車で送迎してもらえないとき」(約3割)で、自動車の次の交通手段として利用される位置付けとなっている。 ・通学における交通手段：近江鉄道利用者の代替交通手段としては「自動車」が約6割、「通えなくなる」が約3割。 ・近江鉄道をもっと利用したくなるための改善点：「運行本数の増加」「運賃を下げる」「他の鉄道との乗継ぎを良くする」「お得な割引切符」「トイレをきれいにする」を望む声が多い。
④ 近江鉄道線の利用実態 <近江鉄道線利用実態調査(OD調査)(R2年度)>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的としては、平日は通勤・通学が大半、休日は観光・レジャーが最も多いが、通勤・通学もこれに次いで多い。 ・利用頻度は、平日は週1日以上が約8割、休日は年数日程度以下が4割を占める。 ・利用年齢層は、平日・休日とも30歳未満が5割の一方、60歳以上は2割未満。 ・駅間利用状況は、平日・休日とも近江八幡～八日市駅間の利用が全体の4割を占めており、地域をまたいでの長距離での利用は少ない。

項目	内容
⑤ 近江鉄道線の役割 〈クロスセクター効果分析調査(R1年度)〉	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線を廃止した場合に要する分野別代替費用は、最小で 19.1 億円/年と推計。 これを国・県・市町の財政支出額および近江鉄道線の事業損失額の合計 6.7 億円/年と比較すると、近江鉄道線のクロスセクター効果は 12.4 億円/年。 加えて、交通安全、定住促進、環境分野など、数値化が難しいが費用増加が見込まれる行財政負担項目が存在。 以上を踏まえ、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の視点では効果的。
⑥ 近江鉄道線の存続形態 〈地域公共交通ネットワークのあり方検討調査(H30年度)〉	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線を鉄道から他モードへ転換するには、鉄道として存続させる以上の優位性を認めるに至らない。 近江鉄道線を鉄道として維持存続を図るため、公有民営方式（いわゆる上下分離方式）による運営の検討や、運営スキーム（第二種/第三種鉄道事業者の保有する施設の範囲）を検討。
2) 地域公共交通 [JR、信楽高原鐵道、二次交通]	
① JR線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の 4 駅で JR 東海道本線・草津線に接続し、接続する 4 駅における JR 線利用者数は貴生川駅を除き増加傾向にある。
② 信楽高原鐵道の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 信楽高原鐵道は平成 25 年(2013 年)に公有民営方式の上下分離の経営体制に移行しているが、利用者数は減少傾向にある。
③ 沿線のバス交通等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で 90 便/日以上がバスが接続している。 沿線では、ちょこっとバス・ちょこっとタクシー（東近江市）、日野町営バス（日野町）、愛のりタクシー（沿線北部地域）等のコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーが運行し、多くの駅で接続している。 沿線地域で運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーに対して、国・県・沿線市町の協調により運行補助。 駅前の駐車場は全 33 駅中 13 駅、駐輪場は全 33 駅中 28 駅で設置。
3) 沿線地域の概況	
① 人口の推移	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町の人口は平成 22 年(2010 年)頃をピークに減少。 現在人口が増加している彦根市でも令和 7 年(2025 年)以降は減少の見込み。 年少・生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加。
② 高齢化の推移	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町の高齢化率は、いずれも今後増加が進む見込み。
③ 人口分布	<ul style="list-style-type: none"> 彦根、近江八幡、八日市、水口の各駅周辺に人口が集中。 将来人口は、郊外部を中心に減少が進む見込み。
④ 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道沿線は、田・森林が多く分布し、駅周辺でも建物用地が少ない駅も見られる。
⑤ 企業立地の状況	<ul style="list-style-type: none"> 彦根～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺で従業者数が多い地域が分布。 従業員規模の大きな事業所は、高宮、武佐、八日市、京セラ前駅周辺等に分布。
⑥ 沿線高等学校等の生徒数	<ul style="list-style-type: none"> 沿線高等学校等の生徒数は約 11 千人。今後、少子化に伴い減少が進む見込み。 彦根、八日市、近江八幡、水口の各駅周辺に多く分布。
⑦ 主な観光・集客施設	<ul style="list-style-type: none"> 沿線市町には、ラ コリーナ近江八幡、多賀大社、彦根城等、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地。

項目	内容
4) 人の動き [H22 パーソントリップ調査、H27 国勢調査より]	
① 沿線市町の目的別の人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれの市町でも自由目的、次いで出勤目的の割合が多い。 ・通勤は、市町内および隣接市町間の流動が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は天津湖南エリア、米原市は長浜市への流動が多い。 ・通学および自由目的は、市町内流動が主。
② 沿線市町の代表交通手段分担率	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超える。 ・鉄道は近江八幡、彦根、米原の各市で5%超だが、他市町は5%未満。 ・バスはいずれの市町とも5%未満。
③ 駅端末代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩と自転車で約8割を占める。 ・乗車人員50万人以上の駅ではバス、10万人未満の駅では自動車の分担率が高い。
5) 自動車交通	
① 幹線道路の交通量と混雑状況	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量は、国道8号と1号を中心に多い。 ・近江鉄道と交差・平行する方向、国道1号等で混雑率1を超える路線がある。
② 道路整備の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号バイパス等の計画が進行し、将来的に道路交通環境の改善が見込まれる。
6) 上位・関連計画	
① 将来都市像（上位計画）	<ul style="list-style-type: none"> ・県の交通ビジョンでは、地域公共交通政策の方向性として、公共交通を主体とした「エコ交通の推進」、社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり、まちづくりと一体となった交通の整備が示されている。 ・各市町ともに、高齢者をはじめとする住民生活を支える公共交通の充実を図り、利用促進や公共交通へのシフトを図る。 ・近江鉄道は、基幹的な公共交通として位置付け、利用促進、交通結節点機能の強化、JRとの連携強化、駅周辺の基盤（アクセス道路・駅前広場・駐輪場・駐車場等）の整備を図り、維持。 ・バス（路線バス・コミュニティバス）や愛のりタクシーは利便性向上と利用促進。

3. 沿線市町の課題・問題認識

沿線地域における地域公共交通（近江鉄道線、二次交通、駅周辺のまちづくり）について、沿線市町に対してヒアリング（書面）を実施し、課題認識を把握しました。

(1) 近江鉄道線（利用状況、将来の展望、住民の関心 等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道線を含め、市全体の公共交通を見据えた<u>本市独自の地域公共交通計画を策定する必要</u>がある。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> 年間乗降者数は、平成 30 年度(2018 年度)までの数年間増加傾向にあったが、令和元年度(2019 年度)は再び減少に転じた。<u>定期利用者が多く、通勤・通学手段としてのニーズが高い</u>と考えられる。 <u>彦根駅</u>は、市外居住者が彦根駅で J R と接続して利用することが多く、<u>J R とのダイヤの接続を維持することが必要</u>。 <u>彦根口駅・高官駅・ひこね芹川駅・鳥居本駅</u>は、彦根駅での J R との接続を維持して、<u>地域公共交通ネットワークの一部として機能することが期待</u>される。 <u>彦根口駅</u>は、彦根翔西館<u>高校開校から利用が増加</u>しているが、駅舎やトイレが取り壊されており、自転車駐車場も未整備のため、整備の検討が必要。 彦根口駅の自転車駐車場は、上屋等の施設がなく整備が必要。 <u>鳥居本駅舎は国の登録有形文化財</u>になっており、保存・活用について検討が必要。 鳥居本駅は、トイレが使用不能となっており、修繕が必要。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> 市内 2 駅を含め近江鉄道八日市線の利用がある中、必要性や利便性、費用対効果等様々な観点からの調整を行いつつ、公共交通事業者や関係機関等との連携により、引き続き<u>利用促進の取組が必要</u>となっている。また、<u>観光振興と鉄道利用</u>を結びつけていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は、県立学校(水口高、水口東中高)への通学、水口城南駅周辺の官庁街への通勤が大半を占め、<u>市内だけでなく沿線市町外自治体からの利用</u>があるため、<u>存続問題は沿線市町だけでなく、利用者すべての問題</u>。 将来の展望は、少子高齢化による利用者減少が見込まれるが、リニア新幹線の開通を見据えても、<u>貴生川駅での J R 草津線との接続は亀山方面のアクセスとして役割が大きい</u>と考える。 本市の特徴として、市全域から水口高、水口東中高の通学、城南駅周辺の官庁街への通勤が多いため、<u>沿線市民だけでなく、沿線外の市域でも問題意識</u>を持たれている。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> 米原駅は J R 在来線・新幹線の結節点駅であり、市民や市外利用者のほとんどが J R を利用しており、<u>近江鉄道線に対する住民の関心が高くない</u>。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> 日野駅の利用は、<u>朝・夕の通勤・通学がメイン</u>となっており、日中利用は少ない状況。 日野町では、平成 28 年度(2016 年度)から、「近江鉄道日野駅再生プロジェクト」に取り組み、<u>駅の再生と新たな交流の場となる観光案内交流施設「なないろ」</u>を設けた。「なないろ」は住民の憩いの場となり、多くの人で賑わっている一方で、自家用車で来られる場合が多く、公共交通機関の利用が少ないため、<u>公共交通機関と結び付けた利用促進が必要</u>。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数が少なく、<u>「待たずに乗れる」という間隔とは言い難い</u>。 <u>運賃は、他の鉄道に比べ、割高感</u>がある。 <u>鉄道からバスへの乗継ぎは、バスの本数が少ないため、不十分</u>と感じる。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少なく、<u>近江鉄道への関心が薄い</u>。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> <u>町民が鉄道に乗りたいと思えるようなまちづくり</u>を目指す。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> 高校生の交通手段であり、<u>通学に近江鉄道を利用する高校生の保護者の関心は非常に高い</u>。

(2) 二次交通（バス、乗合タクシー、一般タクシー 等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>交通結節機能を充実</u>し、制限なく運行事業者が利用できるような仕組みが必要。コミュニティバスや路線バスとの<u>細かな乗継ぎ設定</u>や、<u>バスや鉄道の一体化した料金体系の構築</u>。 ・自動運転をはじめとした先進技術を取り入れ、公共交通網の充実に活用する。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> ・一部の駅を除き、<u>二次交通への接続は十分とはいえない</u>状況にある。 ・<u>乗合タクシーに乗り継いでの利用</u>は、生活交通としての利用では<u>運賃設定が高額</u>になる。 ・現状の利用状況を踏まえ、少なくとも平日は、<u>近江鉄道をJRと接続する二次交通として考えるべき</u>。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からの移動利便性を確保する路線バス・タクシー、市民バスの確保維持に努める。また、鉄道を利用した観光来訪者の移動利便性向上のため、<u>観光二次交通（レンタサイクル、シャトルバス等）</u>のさらなる活用も視野に入れていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・本市交通網は、貴生川駅を交通結節点とし、JR草津線、信楽高原鐵道、近江鉄道を基幹として形成している。また、<u>近江鉄道はバスとともに貴生川駅から水口中心部への二次交通としての役割</u>も果たしている。 ・<u>市コミュニティバスは</u>、貴生川駅を中心として路線を形成しているため、<u>近江鉄道市内区間と並行して運行している区間が多く</u>あり、今後は役割分担も考慮する必要がある。 ・上記の通り、近江鉄道自体が、貴生川駅から水口中心部への二次交通的な役割を果たしており、貴生川駅以外の近江鉄道駅で交通ターミナルを形成している駅はない。（乗り入れのみ）
米原市	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客など<u>市外からの来訪者向けの交通が課題</u>。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> ・日野駅からまちなか、病院、観光施設等へのアクセスについては、一定距離があることから、徒歩圏内から外れており、<u>二次交通との接続が重要</u>になる。 ・現状では、路線バス（日八線）および日野町営バスが接続しているが、時間帯によっては、<u>鉄道との接続時間が十分に確保できていない場合もあるため、改善が必要</u>となる。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道バス（角能線）は、乗務員不足により平成31年(2019年)4月から土・日・祝は1日6本(平日14本)しか運行しておらず、乗合タクシーも1時間前の予約が必要など、<u>二次交通の充実が課題</u>。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> ・なし。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>時刻表の基準となるのがJR</u>であること。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>乗合タクシーと近江鉄道との乗り換えをいかにシームレスに行うか</u>。また、多賀町から彦根駅に向かう公共交通機関である<u>近江鉄道と湖国バスの並走関係をどのように維持</u>するか。

(3) 駅周辺のまちづくり（まちなのにぎわい、道路交通 等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 八日市駅を中心としたまちづくりを進めていく中、<u>交通結節点としての機能をさらに充実</u>していく必要がある。また、観光を目的とした来訪者の滞在時間延長等<u>駅周辺を活用した魅力的な仕組みづくり</u>が必要。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>彦根駅周辺(特に西口)では、都市再生整備計画により環境整備</u>を行っている。 ・ 彦根駅周辺は立地適正化計画で都市機能誘導区域としている。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>近江八幡駅周辺については、都市機能の集積・整備が進んでおり</u>、生活拠点および都市拠点等との連携を支える交通ネットワークを維持・確保するとともに、駅前としてふさわしい景観づくりとバリアフリー等に配慮した施設づくりを引き続き行っていく必要がある。また道路交通については、<u>観光客増加の影響から国道、県道での渋滞</u>の状況がある。また必要な市道改良について計画的に進めていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>貴生川駅周辺</u>は、市内最大の交通結節点として、<u>人口集約機能を強化させる</u>ため、魅力ある地域となる基盤整備や交流拠点の整備、アクセス道路の強化等の検討を進めている。 ・ 市内の主要市県道にある<u>近江鉄道踏切 4 箇所のうち 2 箇所</u>で特に平日夕方の帰宅時間や休日での<u>道路渋滞が生じている</u>。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺に集客できるような施設がない。 ・ 米原駅東口における<u>市役所本庁舎の建設や民間主導によるまちづくり開発を見据えた交通網の充実</u>。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 体験型教育旅行等では、<u>県外から近江鉄道を利用して日野町を来訪される方も増加傾向</u>にある。 ・ 一方で、まちなかの観光がメインとなっているため、<u>日野駅を町の観光ルートの起点</u>とし、駅周辺と町内の観光施設や観光資源との連携をより一層深め、<u>観光情報の発信や交流機能の向上を一体的に進める</u>必要がある。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 愛荘町として『<u>鉄道の利便性の向上</u>』や『<u>近江鉄道線を活かしたまちづくり、観光振興</u>』を積極的に取り組んでいきたいと考えており、利用者の方が快適に過ごせる環境づくりを含め、<u>駅前環境の整備の必要性</u>を感じている。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在駅前道路を拡幅しているが、<u>駅前商店街もなく、駅を中心としたにぎわいをつくりにくい</u>。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画マスタープランでも<u>住宅用地として計画</u>をしている。 ・ また<u>今後は総合計画としてまちなのにぎわいを計画</u>している。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅から多賀大社前までの参道を整備中。<u>歩いてまちを散策してもらいながら商店に賑わい</u>を取り戻したい。 ・ 将来的には参道の車両交通量を抑制し、歩いて参る施策展開により駅の価値を高めた

(4) その他

東近江市	<ul style="list-style-type: none">・ <u>近江鉄道駅でパークアンドライドを推進</u>し、近江鉄道線利用者の増加を図る必要がある。
彦根市	<ul style="list-style-type: none">・ 近江鉄道駅は、旧来の住宅地の付近に位置していることが多く、<u>古い市街地の空き家対策など人口減少対策</u>を行う必要がある。・ 沿線高校の定員の維持、駅周辺への事業所の誘致など、<u>通勤・通学利用の増加</u>を図る必要がある。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none">・ 近江鉄道は基幹交通であるとともに二次交通としての役割も果たしているため、市内区間と並行してコミュニティバスが運行している区間が多くあることから、<u>市内での近江鉄道の役割を明確に、効率的な運行形態を構築する必要</u>がある。
米原市	<ul style="list-style-type: none">・ 米原駅 <u>サイクルステーションのさらなる活用</u>（サイクリングの拠点として全国初の新幹線駅直結型のサイクルステーション。スポーツバイクのレンタルも可能）。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none">・ 近江鉄道のための利便性向上等も重要であるが、<u>近江鉄道、バス、乗合タクシーの接続性を向上させるためのダイヤや運用の改善、更に滞留しやすくするための駐車場整備等のインフラ準備</u>が重要。特に前者については、近江鉄道社内での部署間での連携も必要になるが、全体として使い勝手が良くなれば、会社全体としての利益向上となると思料。

※近江八幡市、日野町、豊郷町、甲良町、多賀町は意見なし