

## 第8回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和3年10月1日（金）16時00分～17時30分

場所：東近江市役所新館3階317、318、319会議室

### 1 開会

### 2 報告

(1) 近江鉄道株式会社の2021年度第1四半期累計決算について

資料1

(2) 近江鉄道線の利用促進に向けた新たな取組について

資料2

(3) 近江鉄道株式会社の鉄道事業を中心とする経営・財務状況  
調査結果について

資料3

### 3 議事

(1) 近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）について

資料4

### 4 その他

### 5 閉会

第8回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 出席者名簿

【敬称略】

	所属・団体名等	氏名
委員	滋賀県知事（会長）	三日月 大造
	東近江市長（副会長）	小椋 正清
	彦根市長	和田 裕行
	近江八幡市長	小西 理
	甲賀市長	岩永 裕貴
	米原市長	平尾 道雄
	日野町長	堀江 和博
	愛荘町長	有村 国知
	豊郷町長	伊藤 定勉
	甲良町長	野瀬 喜久男
	多賀町長	久保 久良
	近江鉄道株式会社代表取締役社長（副会長）	飯田 則昭
	信楽高原鐵道株式会社常務取締役業務部長	松田 直道
	西日本旅客鐵道株式会社京都支社地域共生室課長代理	平野 暁子
	一般社団法人滋賀県バス協会専務理事	野村 義明
	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所長	中尾 勝
	滋賀県警察本部交通部交通企画課課長補佐	黒川 昭登
	滋賀県教育委員会高校教育課主幹	岸村 米和
	滋賀県PTA連絡協議会会長	塚本 晃弘
	滋賀県民生委員児童委員協議会連合会理事	菊井 シゲ代
	びわこ学院大学教育福祉学部教授	逢 軍
	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会理事	藤居 喜久男
	滋賀県地域女性団体連合会副会長	山本 身江子
	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長	土井 勉
	関西大学経済学部教授	宇都宮 浄人
	滋賀県立大学環境科学部准教授	轟 慎一
	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局長	田内 文雄
	一般財団法人地域公共交通総合研究所専務理事	町田 敏章
	一般社団法人滋賀県病院協会事務長会委員	川村 宏
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会副会長	大塚 ふさ
公益社団法人びわこビズターズビューロー専務理事	西川 直治	
滋賀県商工会議所連合会理事	高村 潔	
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	飯田 修章
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	廣瀬 洋一



## 2021年度第1四半期累計決算について

## 1. 決算書について（2021年4月1日～6月30日）

科 目	2021年度実績	2020年度実績	増減	
営業収益	1,683百万円	1,268百万円	+415百万円	+33%
うち鉄道事業	224百万円	164百万円	+60百万円	+37%
営業損益	△ 27百万円	△ 412百万円	+385百万円	-
うち鉄道事業	△ 73百万円	△ 228百万円	+155百万円	-
経常損益	△ 15百万円	△ 385百万円	+370百万円	-
税引前当期純損益	△ 124百万円	△ 447百万円	+323百万円	-
当期純損益	△ 82百万円	△ 302百万円	+220百万円	-

百万円未満を四捨五入

※ 本年度（2021年度）の鉄道事業の営業損益は、増収および減損損失により減価償却費（76百万円）減少により改善しております。ただし、税引前当期純損益には、今年度取得した鉄道事業資産の減損損失124百万円を計上しております。

## 2. 輸送実績について（2021年4月1日～8月31日）

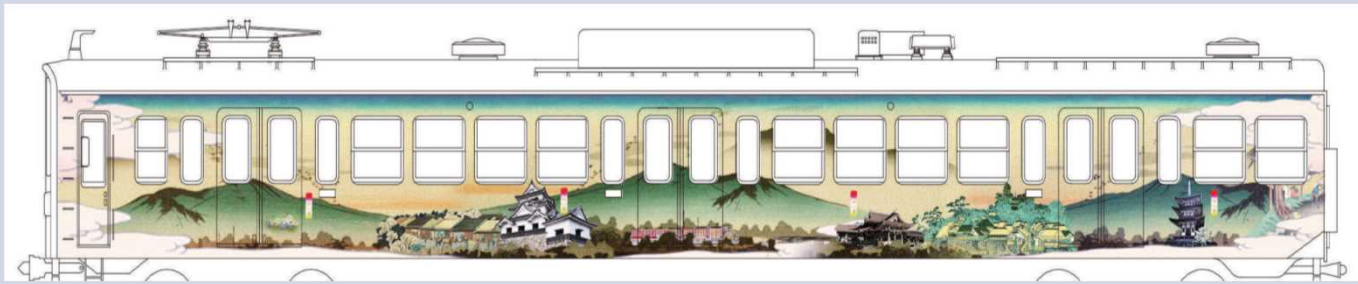
種 別	2021年度実績	2020年度 増減比	2019年度 増減比
通勤定期	603,961人	+3%	△3%
通学定期	664,997人	+39%	△11%
定期計	1,268,958人	+19%	△8%
定期外	446,355人	+24%	△36%
合 計	1,715,313人	+21%	△17%

- ✓ 沿線地域の多彩な歴史資源を近江鉄道でつなぎ、面的に発信することにより、近江鉄道線を利用した観光客の増加を図る。

### 取組概要（実施期間：令和3年11月～令和4年1月予定）

- 歴史好きな女性をターゲットとした沿線地域の歴史名所を巡るスタンプラリーを実施。
- スタンプラリーのパンフレットにはターゲットに訴求力のある飲食施設等も掲載し、地域経済の活性化を支援。
- 近江鉄道線に乗車してスタンプラリーに参加した方には、抽選で沿線地域の特産品をプレゼント。
- 併せて期間中には沿線の観光スポットを描いたPRラッピング電車を運行し、当スタンプラリーを盛り上げ。

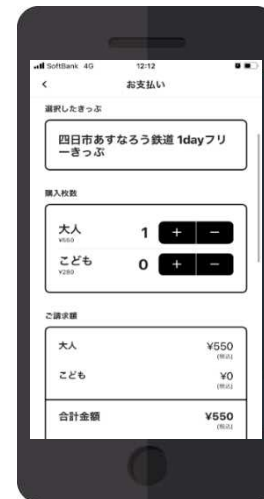
#### 【ラッピング電車イメージ】



### デジタルチケット販売アプリ「RYDE PASS」の活用

- キャッシュレス化の導入に向けた試行的取組として、新たにデジタルチケット販売アプリ「RYDE PASS」を試験的に導入。
- アプリを活用しキャッシュレスでフリー切符を購入し、デジタルチケットを提示し乗車できるしくみを活用し、新規利用者の獲得を目指す。
- アプリ利用者の年齢、居住地、利用区間等のデータを収集、分析し、今後の利用促進等に活用。

※ 財源は、観光庁実施の既存観光拠点再生・高付加価値化事業を活用



【アプリで簡単購入】



【デジタルチケットを駅員に提示】

## 自転車・サイクルトレインを活用した取組

- ✓ 駅を拠点としたシェアサイクルシステムを導入し、二次交通を充実させ、駅から離れた場所への移動の利便性向上を図る。
- ✓ サイクルトレインを活用してシェアサイクルの乗り捨て自転車の運搬を行うことで、非混雑時間帯の車内の有効活用を図る。

### ① 近江鉄道沿線でシームレスに利用できるシェアサイクルシステム構築に向けた試験導入 (実施期間：令和3年11月～令和4年1月)

- 24時間365日、無人で貸し出し可能なシェアサイクルシステムを近江鉄道線の駅や観光施設等を中心に約10カ所、50台設置し、試験的に運用。
- 近江鉄道サイクルトレインを活用し、乗り捨て自転車を運搬して再配置。
- 試験運用後、利用状況等について検証を行い、本格導入に向けた検討を進める。

【利用イメージ】



### ② 駅発着のサイクリングモデルコースの造成

- 駅発着のサイクリングモデルコースを造成し、サイクルトレインやシェアサイクルの利用者に案内。

### ③ シェアサイクルおよびサイクルトレインを活用したサイクリングツアーの実施

- シェアサイクルおよびサイクルトレインを活用した近距離型のサイクリングツアーを2回程度開催。

※ 財源は、観光庁既存観光拠点再生・高付加価値化事業を活用予定。

## 近江鉄道線の利用促進策の検討に向けたデータ分析について

- ✓ 通勤・通学定期利用者データおよび令和2年度に実施した近江鉄道利用実態調査（OD調査）を分析し、効果的な利用促進策の検討につなげる。

### ① 通勤・通学定期の利用実態分析

- 通勤・通学定期利用者のデータ（定期の種類、住所、利用区間）の分析を行うことにより、各駅勢圏を把握するとともに、今後の通勤・通学定期利用者の増加に向けた調査や取組につなげる。

### ② 時間帯、曜日ごとの利用者データの分析

- 令和2年度に実施したOD調査の結果に基づき、時間帯、曜日ごとでさらに分析し、どの区間にどのような利用の可能性があるか等を把握し、ターゲットを絞った企画切符や定期券の可能性の検討につなげる。

### ③ 一般利用者（定期券・回数券以外）のデータ分析

- 一般利用者（定期券および回数券を除く利用者）の利用区間、属性、利用目的等について分析することにより、目的地と連携した取組の検討につなげる。（例：商業施設と連携した切符等）

※ 財源は、近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の予備費を充当。

# 近江鉄道株式会社の鉄道事業を中心とする 経営・財務調査

■ 調査の概要	P1
■ 調査結果の概要	P2
■ 参考資料	
過去5年間の鉄道事業実績	P5
同業他社との比較	P6
将来収支計画	P9



# 調査の概要

- 調査目的：本調査は、近江鉄道線の持続可能な運行体制の検討のための現況把握および課題等の整理。
- 調査対象期間：平成28年度から令和15年度

## <主な調査項目>

項目	調査内容	確認資料
1. 組織・人事	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 役員の状況</li><li>・ 組織体制</li><li>・ 人員配置の状況</li><li>・ 採用・退職の状況</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 組織図</li><li>・ 業務分掌規程</li><li>・ 株主総会議事録</li><li>・ 取締役会議事一覧</li><li>・ 人員配置表</li><li>・ 採用・退職状況表</li></ul>
2. 設備・インフラ	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道事業に計上されている固定資産の内容</li><li>・ 上下分離にあたり論点となる資産の有無</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 固定資産台帳</li><li>・ ITシステム一覧</li></ul>
3. 事業の状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行状況、利用状況の概況</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道事業実績報告書</li></ul>
4. 財務状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 全社的財務状況</li><li>・ 鉄道事業の収益・費用の内訳</li><li>・ 本社費用等の共通費用の部門別配賦状況</li><li>・ 鉄道事業におけるグループ内取引の内容</li><li>・ 外部委託の状況</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 事業報告書、決算書</li><li>・ 営業明細</li><li>・ 一般管理費配布資料</li><li>・ グループ間取引データ</li><li>・ 契約一覧表</li></ul>
5. 収支計画	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 今後の収支予測に係る仮定、根拠</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道事業の収支計画</li><li>・ 修繕、投資計画</li></ul>

上下分離スキーム等の検討に必要な現状、課題の把握

# 調査結果の概要（1）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
1. 組織・人事	<b>(1) 人員不足</b> ① 令和元年度において <b>運転士等8名の退職により運転士が不足</b> しており、令和2年3月のダイヤ改正により、平日ダイヤ及び休日ダイヤともに列車の運行距離数を減らしている状況。令和5年度末のダイヤ改正で列車の運行距離を令和2年以前の水準に戻すことを目指している。	
	② 令和3年4月時点で <b>西武鉄道からの出向者を10名受け入れ</b> ている。	
2. 設備・インフラ	<b>(1) 資産の老朽化・調達</b> ① 旅客車両については <b>西武鉄道から中古車両を購入</b> することにより調達し、改造して使用している。	
	② 保有旅客車両37両のうち、最も新しいものでも西武鉄道における竣工から36年が経過しており、近江鉄道における使用年数が15年を超えているものは23台と <b>老朽化が進んでいる</b> 。	
	③ 工事発注については、グループ会社であるかを問わず、 <b>社内規程に沿って相見積りを取る等の手続を経て相手先を決定</b> している。なお、西武建設に対し修繕等の工事発注を一部行っている。	

## 調査結果の概要（2）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
3. 事業	<p><b>(1) <u>新型コロナウイルス感染症流行の影響</u></b></p> <p>① <u>新型コロナウイルス感染症による需要減少の影響により、令和2年度における輸送人員は前年比で22%減少した。</u></p>	5
	<p><b>(2) <u>運賃の状況</u></b></p> <p>① <u>1人1キロあたり運賃は同業他社と比較して高く、相対的に収益性は高いと言える。通勤定期の割引率が低いことが1つの要因と考えられる。</u></p>	7
4. 財務状況	<p><b>(1) <u>営業収益</u></b></p> <p>① <u>鉄道事業営業収益について、対営業キロ、車両キロ共にキロ単位当たりの収益性は同業他社の平均より相対的に高い。</u></p> <p>② <u>1人1キロあたり運賃が高い定期外の構成割合が40%超と相対的に高く、構造的に収益性に寄与している。</u></p> <p><b>(2) <u>営業費用</u></b></p> <p>① <u>近江鉄道の営業キロ・車両キロあたりの営業費用（減価償却費を除く）は同業他社と比較して低い水準にあり、同業他社の平均と比して、少ない費用で収益を得ていると考えられる。</u></p> <p>② <u>運送費のうち、線路の修繕費の増加により、線路保存費が増加傾向にある。</u></p> <p>③ <u>営業キロ当たり修繕費、車両キロあたり修繕費は同業他社との比較で相対的に低い水準である。</u></p>	8

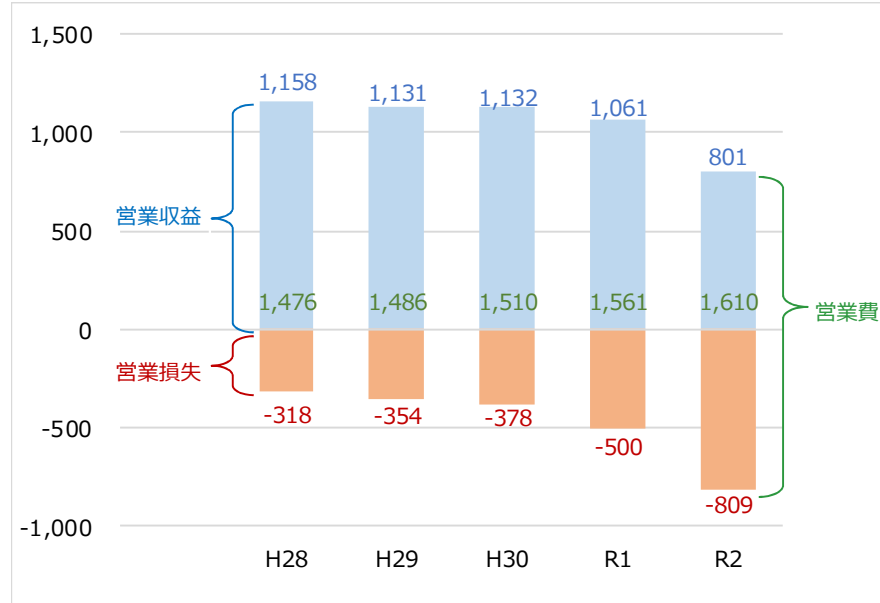
# 調査結果の概要（3）

項目	主な調査結果	参考資料の 該当頁
5. 収支計画	<b>(1) 計画の前提条件</b>	
	① 旅客運輸収入については、 <b>新型コロナウイルス感染症流行前の96%の水準でR6年度からの10年間一定と計画</b> している。	9、10
	② 営業費用について、人件費は採用、定期昇給の影響を積上げ、修繕費は修繕計画に即した金額を計上するほかは、 <b>概ねR5年度の数値がR6年度以降10年間も継続する計画</b> としている。	10
	<b>(2) 過去実績との比較結果（設備投資費および修繕費）</b>	
	① 設備投資のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは <b>過去5年間の実績平均値より微減の計画</b> となっている。	11
② 修繕費のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは <b>過去5年間の実績平均値とほぼ同等の水準の計画</b> となっている。	11	
③ 営業キロあたり設備投資計画額は8.5百万円/Km、車両キロあたり設備投資計画額は0.2百万円/Kmであり <b>同業他社との比較で相対的に平均程度</b> である。		

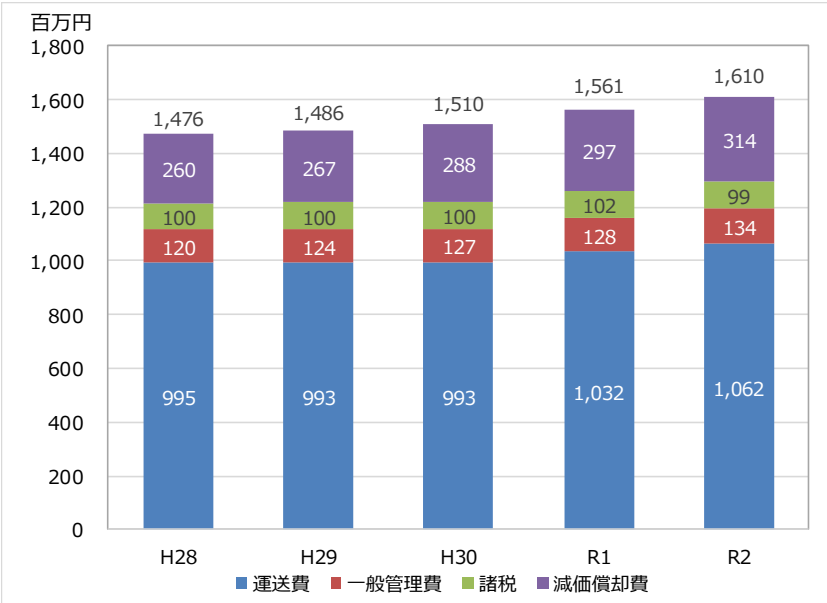
# 鉄道事業 損益計算書推移

参考資料

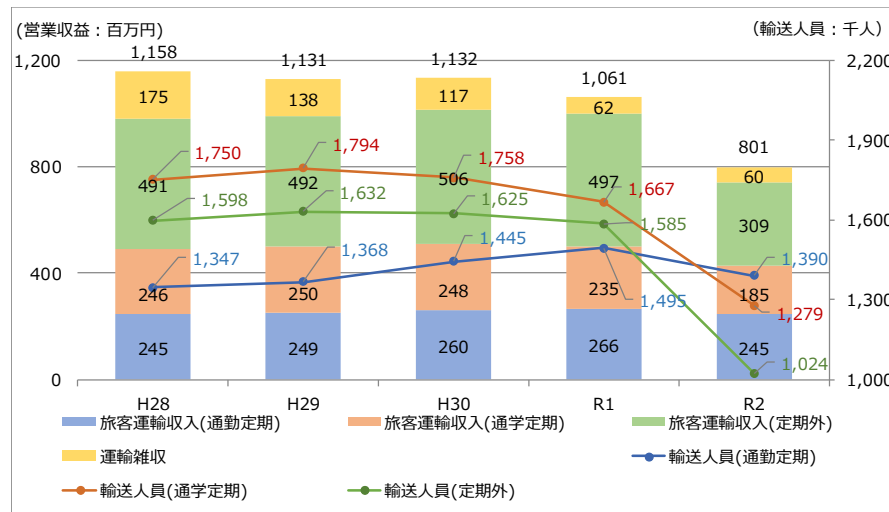
## ■ 鉄道事業営業収益・営業費・営業損失の推移



## ■ 鉄道事業営業費の内訳



## ■ 鉄道事業営業収益の内訳



- ▶ 鉄道事業営業損失は、過去5年間営業損失が継続しており、その損失額は年々増加している。
- ▶ R2年度は新型コロナウイルス感染症の流行により通学定期と定期外の輸送人員が大きく落ち込んだ。
- ▶ 営業収益は、定期外の旅客運輸収入の比率が最も多い。
- ▶ 運輸雑収が年々減少しているのは、土地貸付料及び広告料の大半を鉄道事業以外の事業に移管したためである。
- ▶ 鉄道営業費の内訳は、運送費が大半を占めている。

# 比較対象会社の概要

- これまで国土交通省による鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた上下分離事例6件との比較を実施した。
- なお、地域性、歴史など前提条件が各社異なるため、単純な比較とはならない。
- 各事例の概要と、上下分離による第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者の組み合わせは下表のとおりである。

## ■ 上下分離事例の概要

鉄道名称	上下分離 実施年度	旧第一種 事業者	沿線 自治体	営業キロ (km)	駅数 (駅)	輸送人員 (千人)	事業者 区分	事業者名称	営業収益 (百万円)	営業費用 (百万円)	営業損益 (百万円)	職員数 (人)
若桜鉄道	H21	若桜鉄道(株)	2町	19.2	9	351	第二種	若桜鉄道(株)	288	297	△ 8	18
							第三種	若桜町	-	65	△ 65	0
							第三種	八頭町	-	163	△ 163	0
信楽高原鐵道	H25	信楽高原鐵道(株)	1市	14.7	6	416	第二種	信楽高原鐵道(株)	159	151	7	20
							第三種	甲賀市	-	145	△ 145	0
京都丹後鐵道	H27	北近畿タンゴ鐵道(株)	5市2町	114.0	32	1,651	第二種	WILLER TRAINS(株)	1,045	1,219	△ 174	160
							第三種	北近畿タンゴ鐵道(株)	142	1,232	△ 1,090	6
四日市あすなろう鐵道	H27	近畿日本鐵道(株)	1市	7.0	9	2,806	第二種	四日市あすなろう鐵道(株)	451	397	53	39
							第三種	四日市市	-	502	△ 502	5
伊賀鐵道	H29	近畿日本鐵道(株)	1市	16.6	14	1,349	第二種	伊賀鐵道(株)	313	375	△ 62	47
							第三種	伊賀市	-	358	△ 358	0
養老鐵道	H29	近畿日本鐵道(株)	3市4町	57.5	27	6,231	第二種	養老鐵道(株)	1,488	1,409	78	118
							第三種	(一社)養老線管理機構	-	857	△ 857	4
近江鐵道	R6予定	近江鐵道(株) (西武HD(株)子会社)	5市5町	59.5	33	4,828	第一種	近江鐵道(株)	1,132	1,510	△ 378	100

## ■ 各事例における第二種事業者と第三種事業者の組み合わせ

第三種	第二種	第一種事業者を 第二種へ転換	新設
自治体		<ul style="list-style-type: none"> <li>若桜鐵道</li> <li>信楽高原鐵道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>四日市あすなろう鐵道</li> <li>伊賀鐵道</li> </ul>
新設		-	<ul style="list-style-type: none"> <li>養老鐵道</li> </ul>
第一種事業者を 第三種へ転換		-	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都丹後鐵道(新設会社を公募)</li> </ul>

出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

### 【用語説明】

第一種鉄道事業者：

第一種鉄道事業（他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のもの）の許可を受けた者

第二種鉄道事業者：

第二種鉄道事業（他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業。）の許可を受けた者

第三種鉄道事業者：

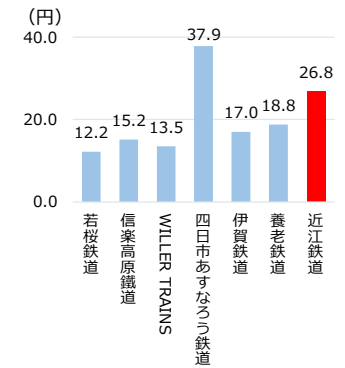
第三種鉄道事業（鉄道線路を第一種鉄道事業者を譲渡する者をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業者を譲渡する者に専ら使用させる事業）の許可を受けた者

出典：鉄道事業法をもとに作成

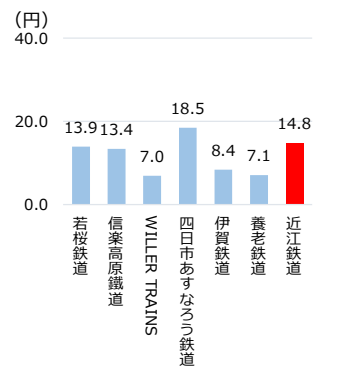
# 運賃 1人1キロあたり運賃・定期運賃割引率

## ■ 運賃の状況（1人1キロあたり運賃）

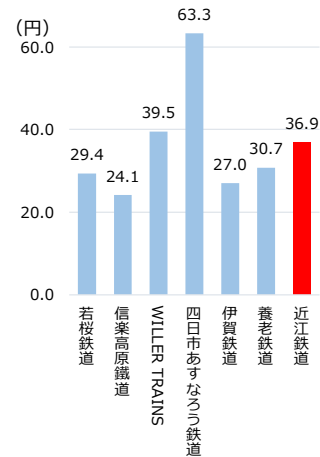
1人1キロあたり運賃（通勤定期）



1人1キロあたり運賃（通学定期）



1人1キロあたり運賃（定期外）



出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

### ● 各指標について

1人1キロあたり運賃：旅客1人を1キロ輸送すると仮定した場合の運賃

1人1キロあたり運賃 = 運賃収入 ÷ 旅客人キロ

定期運賃割引率

$$= 1 - \frac{\text{通勤又は通学定期運賃}}{\text{普通運賃} \times 30 \text{往復}}$$

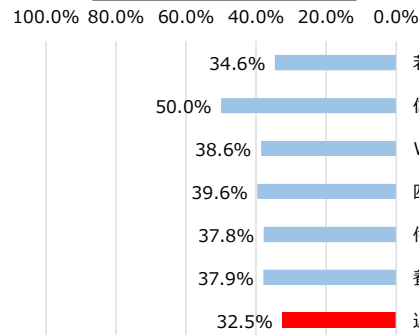
### ● 他社比較

1人1キロあたり運賃：近江鉄道は中程度～やや高水準

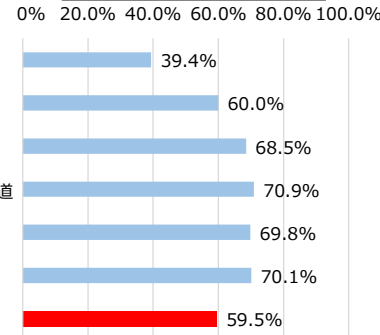
定期運賃割引率：近江鉄道は低めに設定

## ■ 運賃の状況（定期運賃割引率）

定期運賃割引率（通勤）



定期運賃割引率（通学）



出典：「数字でみる鉄道2020」（発行：運輸総合研究所 監修：国土交通省鉄道局）

- 1人1キロあたり運賃（通勤定期）は26.8円であり、営業キロが7キロと極端に短い四日市あすなろう鉄道を除いては最も高く相対的に収益性は高いと言える。通勤定期の割引率が低いことが1つの要因と考えられる。
- 1人1キロあたり運賃（通学定期）は14.8円であり、比較的高い部類に入る。
- 1人1キロあたり運賃（定期外）は36.9円であり、四日市あすなろう鉄道を除いては2番目に高く、相対的に収益性が高いと言える。

# 鉄道事業営業費用 営業キロ・車両キロ比較

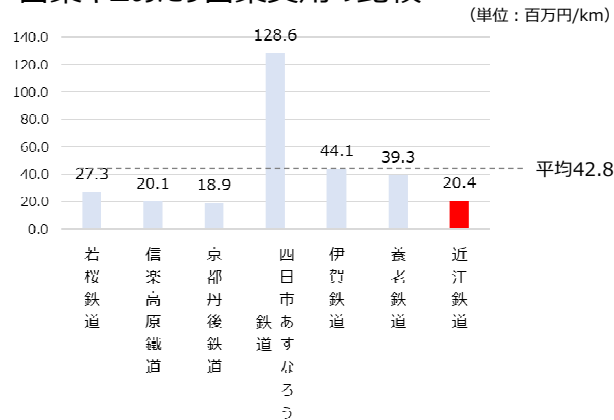
## ■ 営業費用、営業キロ及び車両キロあたり営業費用（減価償却費を除く）の比較

出典：鉄道統計年報 [平成30年度] を基に作成

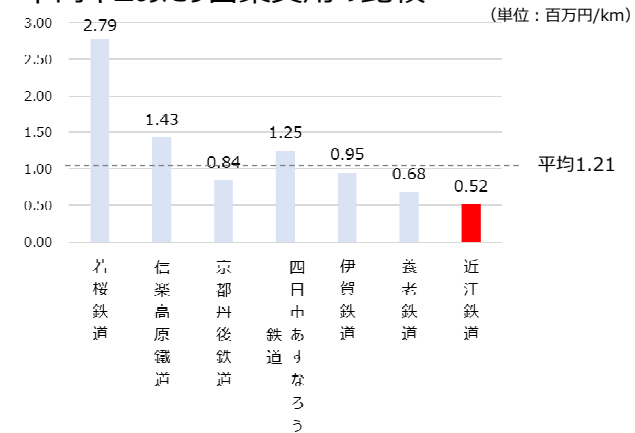
鉄道名称	事業者区分	事業者名称	営業費用 (百万円)	営業費用内訳					減価償却費 を除く 営業費用 合計 ① (百万円)	営業キロ ② (km)	車両キロ ③ (km)	営業キロ あたり 営業費用 ①/② (百万円/km)	車両キロ あたり 営業費用 ①/③ (百万円/km)
				人件費 (百万円)	動力費 (百万円)	修繕費 (百万円)	減価 償却費 (百万円)	その他 経費 (百万円)					
若桜鉄道	第二種	若桜鉄道(株)	297	90	8	161	-	36	525	19.2	188.0	27.3	2.79
	第三種	若桜町	65	10	4	44	-	6					
	第三種	八頭町	163	22	4	117	-	19					
信楽高原鐵道	第二種	信楽高原鐵道(株)	151	88	8	29	1	23	295	14.7	207.0	20.1	1.43
	第三種	甲賀市	145	14	-	46	-	85					
京都丹後鐵道	第二種	WILLER TRAINS(株)	1,219	624	156	1	3	*1 433	2,160	114.0	2,586.0	18.9	0.84
	第三種	北近畿タンゴ鐵道(株)	1,232	185	-	745	151	150					
四日市あすなろう鐵道	第二種	四日市あすなろう鐵道(株)	397	260	14	6	-	116	900	7.0	719.0	128.6	1.25
	第三種	四日市市	502	-	-	52	-	449					
伊賀鐵道	第二種	伊賀鐵道(株)	375	244	23	66	1	40	732	16.6	773.0	44.1	0.95
	第三種	伊賀市	358	-	-	20	-	338					
養老鐵道	第二種	養老鐵道(株)	1,409	869	121	227	4	186	2,261	57.5	3,318.0	39.3	0.68
	第三種	(一社)養老線管理機構	857	12	-	734	1	109					
近江鐵道	第一種	近江鐵道(株)	1,510	636	128	240	295	209	1,214	59.5	2,333.0	20.4	0.52

\*1 京都丹後鐵道の営業費用合計は、WILLER TRAINSと北近畿タンゴ鐵道の営業費用合計から、WILLER TRAINSが北近畿タンゴ鐵道に支払う鐵道施設及び車両の使用料137百万円を除いている。

### ■ 営業キロあたり営業費用の比較



### ■ 車両キロあたり営業費用の比較

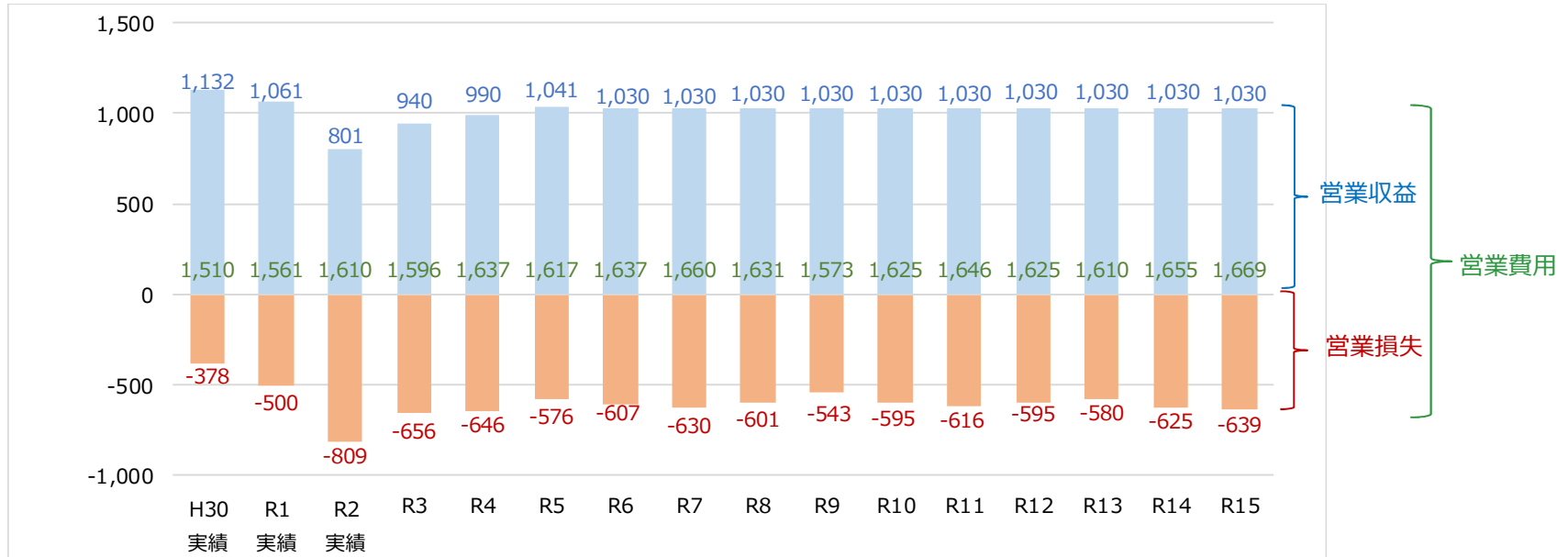


● 近江鐵道の営業キロ・車両キロあたりの営業費用（減価償却費を除く）は他鐵道会社と比較して低い水準にある。

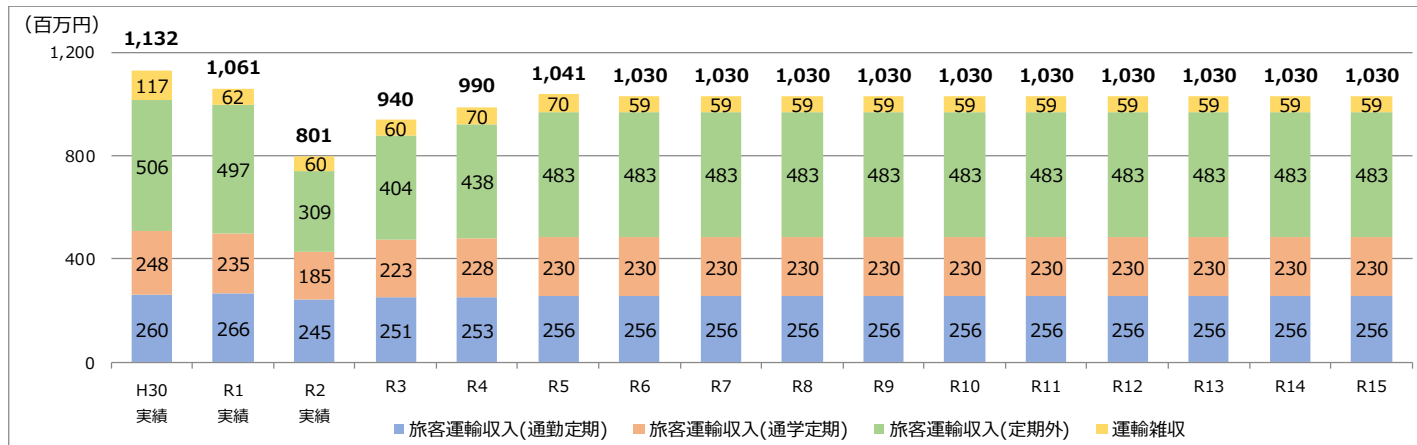


# 収支計画の見込み 1/2

## ■ 損益の見込み (百万円)

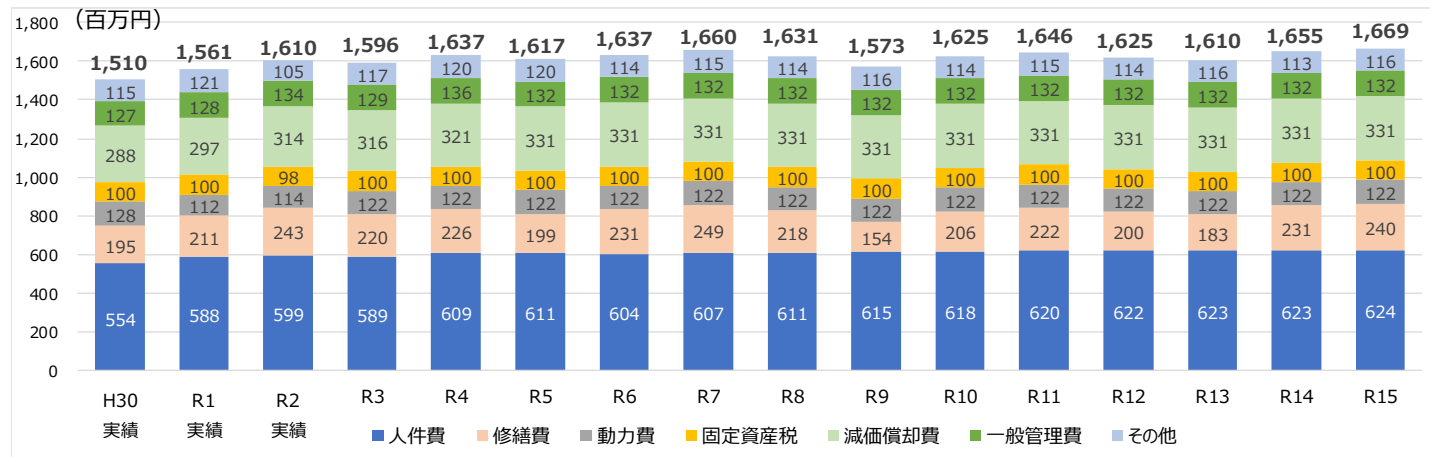


## ■ 営業収益の見込み



# 収支計画の見込み 2/2

## ■ 営業費用の見込み



## ■ 将来収支計画の算定の考え方

### (営業収益)

- R3～R5年度は段階的な回復を見込み、R5年度は新型コロナウイルス感染症流行前の96%で策定
- 定期収入、定期外収入：R5年度の数値を横置き
- 雑収入：テナント撤退により減少する土地貸付収入と構内営業収入を減じたほかはR5年度の横置き

### (営業費用)

- 人件費：現在不足している要員をR5年度で充足する計画とし、R6年度以降は定期昇給分を積み上げ
- 修繕費：年度ごとの修繕計画に即した金額を計上
- 減価償却費：減損損失計上前のR5年度の数値を横置き
- その他：以下のものを除きR5年度の数値を横置き

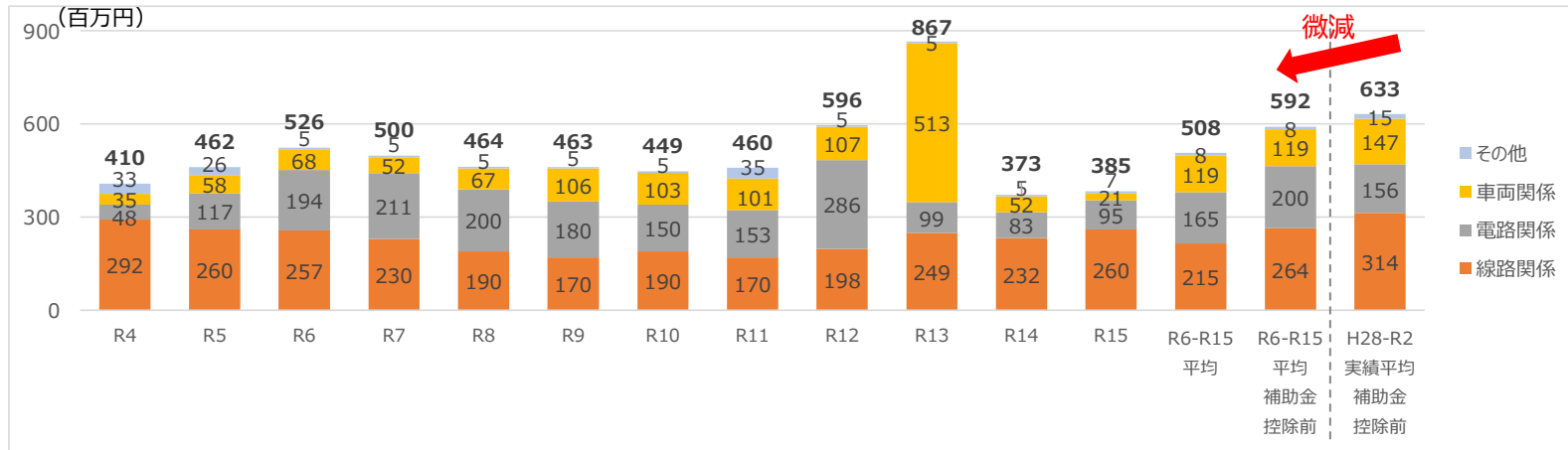
被服費・自家用車費：被服の支給サイクル、車検のサイクルを反映

乗車券販売手数料：テナント撤退によりR6年度より減少し、以降は横置き

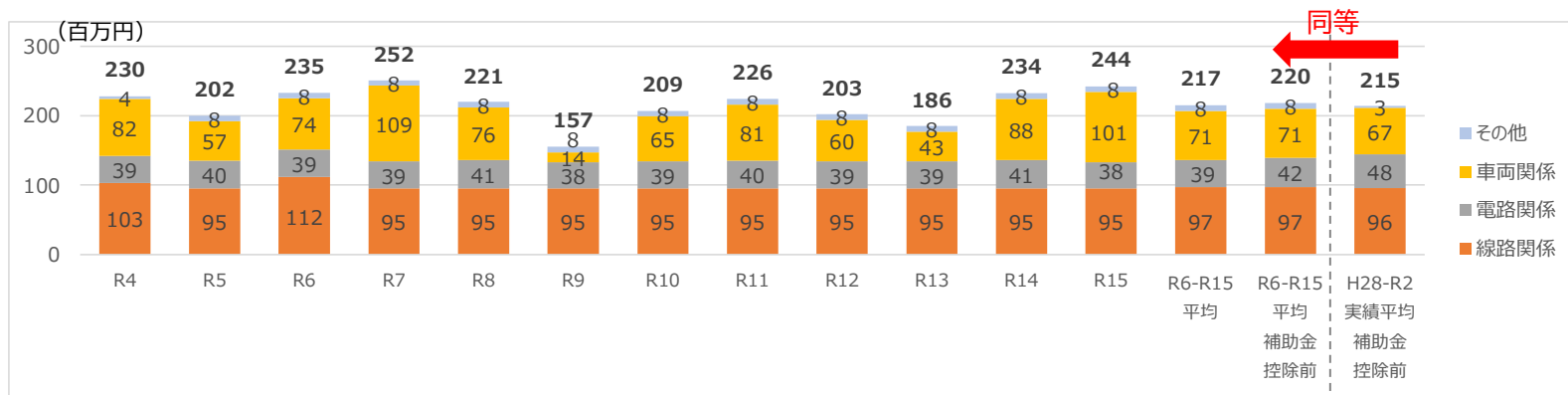
- 営業収益については、新型コロナウイルス感染症流行前の96%の水準にテナント撤退の影響を加味して10年間一定と計画している。
- 営業費用について、人件費は採用、定期昇給の影響を積み上げ、修繕費は修繕計画に即した金額を計上するほかは、概ねR5年度の数値がR6年度以降10年間も継続する計画としている。

# 設備投資及び修繕費の見込み

## ■ 設備投資の見込み



## ■ 修繕費の見込み



\* 設備投資額及び修繕費（見込）は、国の補助金控除後の金額

### ➤ 設備投資及び修繕費の主な内容

- 線路関係：レールや橋、トンネル、踏切等に対する投資・修繕
- 電路関係：架線や通信線、変電所、CTC(列車集中制御装置)等に対する投資・修繕。令和12年度は変電所機器更新を予定
- 車両関係：車両に対する投資・修繕。令和13年度は車両車庫設備の更新を予定

- 設備投資のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは過去5年間の実績平均値より微減の計画となっている。
- 修繕費のR6年度以降10年間の平均値は、補助金控除前ベースでは過去5年間の実績平均値とほぼ同等の水準の計画となっている。

## 1 実施結果

(1) 募集期間 令和3年(2021年)7月21日(水)から令和3年(2021年)8月20日(金)

(2) 提出された意見 15人 31件

## 2 提出された意見・情報の内訳

	項目	件数
(1)	はじめに	0件
(2)	近江鉄道沿線における地域公共交通の課題	0件
(3)	近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針	3件
(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	0件
(5)	目指すべき姿を実現するための施策	25件
(6)	計画の評価・検証・見直し	0件
(7)	計画全般	1件
(8)	その他	2件
	合計	31件

## 近江鉄道沿線地域公共交通計画（原案）に寄せられた意見等とそれらに対する考え方

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
(3) 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針			
1	22	<p>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 ⇒ 過度に自家用車に依存することのない社会を築き、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 (理由) 脱炭素社会に向けて過度な自家用車依存を改めるという姿勢が基本方針に盛り込まれていないため。 なお、「脱炭素社会」というキーワードもどこかに盛り込めればより良いが、これは言葉の問題なので、事務局にお任せする。</p>	<p>ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。</p> <p>沿線地域のまちづくりと活性化を推進し、<u>過度に自家用車に依存することのない社会を築き、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</u></p>
2	22	<p>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 ⇒ 具体的には、過度な自家用車依存を抑制し、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 (理由) 脱炭素社会に向けて過度な自家用車依存を改めるという姿勢が基本方針に盛り込まれていないため。 なお、「脱炭素社会」というキーワードもどこかに盛り込めればより良いが、これは言葉の問題なので、事務局にお任せする。</p>	<p>ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。</p> <p>具体的には、<u>過度な自家用車依存を抑制し、沿線地域の魅力の向上を目指して、・・・</u></p>
3	22	<p>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。 ⇒ 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、ただ単に実証実験を行うのではなく、地域にとっての有用性と実現性を見据えて関わっていくこととします。 (理由) 単に実証実験に参加するだけでは、費用や人材の無駄使いになる。むしろ、社会実験等に参加する際に重要な点は、アウトカムを見据え、その十分な検証を含めて取り組むことである。</p>	<p>ご提案の趣旨を踏まえて、以下のとおり修正します。</p> <p>「また、<u>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、地域における有用性や実現性を見据えて関わっていくこととします。</u></p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
(5) 目指すべき姿を実現するための施策			
4	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滋賀県でも京都のように電車と徒歩だけで生活できるようなコンパクトシティにして欲しい。</li> <li>・ハード面について <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 普段 JR や車で移動して近江鉄道を利用しない人に、レジャーや買い物のために乗ってもらうことで、周辺市民の近江鉄道保存の機運を高めて欲しい。</li> <li>➤ 例えば市営の博物館、公園、プールや図書館を作るときは駅前中心部に作った方がいい。</li> <li>➤ 交流人口を増やすことで、びわこ京阪奈線の実現にもつながる。</li> </ul> </li> <li>・ソフト面について <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ インスタグラム等で沿線の写真に映える観光スポットを情報発信し、人口の多い京阪神や名古屋の人に観光に来てもらったらいい。特に多賀大社と伊勢神宮のつながりはアピールするべき。</li> </ul> </li> </ul>	<p>本計画では、近江鉄道沿線における地域公共交通の課題④として「観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進」を挙げており、課題解決に向けた施策・事業として、利便性の向上（事業⑥）、快適性の向上（事業⑦）、割引乗車券・企画乗車券の導入（事業⑧）、駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑩）、積極的な情報発信（事業⑪）、自転車を活用した観光の促進（事業⑫）等を位置づけています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
5	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最も感じるのは、いずれの駅も、駅中と駅前に買物する場所がほとんどないこと。ちょっとのどが渴いた時も自動販売機しかなく、何かを食べようとしてもコンビニ、ファーストフードはない。駅の清掃や、イベントも大切かもしれないが、駅は人の集まる場所であり、飲食や買物に便利だと、人は駅や駅周辺に足を止める。近江鉄道の運転間隔だと、10 分・15 分電車待ちの時間を過ごすことは多いが、その間、スマホをいじっているしか時間つぶしの方法がない。鉄道事業者は、運賃収入は赤字でも、物販やテナント料の収入が大きいのは今や常識であり、高校生は、地方の鉄道事業者にとって大切な顧客である。都市の駅前にあるマクドナルドやドトール、ロッテリアは、放課後、高校生でいつも満席。</li> <li>・子どもは運転免許がなく、塾や習い事は、親が自動車で送迎するが、駅前に塾や習い事があれば、運行時間に合わせて、開始終了時間を設定すれば、親は安心して自動車を使わなくなる。塾や習い事にも、通学定期を出せば、なお利用は向上する。</li> <li>・最後に、鉄道の命はダイヤ。学校や企業、官公庁の始業や終業を調査して、使いやすいダイヤを考えるべき。それが鉄道の定時性と利便性。近江鉄道は JR 草津線との接続がカギで、「乗換えは 5 分」と、はっきりしていれば、水口から草津まで 40 分で行ける。自動車での移動に対抗できるし、車内で書類に目を</li> </ul>	<p>駅や駅周辺に人が集まるという点については、まちづくりとの連携が重要であると考え、基本方針 3 として「近江鉄道線沿線の街づくりを進め、地域を活性化する」としています。そのなかで、駅周辺の交通結節機能の整備（事業⑮）や駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑯）を位置付けています。塾や習い事による利用については通勤定期が対象になると考えますが、こうした施設についても駅前にあれば、にぎわいを生むきっかけになるものと考えます。</p> <p>ダイヤについては、鉄道の利便性を向上するうえで重要な要素であると考え、増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		通す利便、事故のリスク回避を考えれば、絶対に鉄道を使う。運行を、八日市～日野と日野～貴生川で区切れば、ダイヤは組みやすいはず。運用が難しいという課題があっても、それで客が来なくて、お金が入ってこなければ元も子もない。	
6	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> <li>本線（貴生川～米原）区間は、非常に長く時間がかかる。実際に、貴生川から近江八幡、彦根や米原に行くには、草津経由の JR を利用することが普通となっている。本線全体にわたる長距離の旅客運搬を考えず、JR の走らない地域内の短距離の便利な足を目指して、1) 貴生川～日野、2) 日野～八日市、3) 八日市～高宮、4) 多賀大社～彦根、のように短い区間別に営業戦略を立てる方がよいのではないか。</li> <li>短い区間内の営業で、運営コストを下げ（費用対効果を上げて）、往復本数を増加させて（ピストン運送など）、今後の利用者の増加・集中を期待できないか。</li> <li>一方で、貴生川から彦根まで、JR より早くて安く到着する便をつくれるのであれば、朝や夕方には利用者はありそうに思う。</li> </ul>	<p>運行内容の充実・改善を図るため、増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
7	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数が少なく感じており、運行本数を増やして欲しい。貴生川～米原の区間。</li> <li>金曜日、土曜祝日に実施している近江鉄道全線乗り放題切符の発売値段を据え置きの 880 円のままにして欲しい。</li> </ul>	<p>増便・乗継改善・所用時間短縮等を含む利便性の向上（事業⑥）、割引乗車券・企画乗車券の導入（事業⑧）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
8	25 ～70	1. 鉄道を利用する事業用途の発掘 近江鉄道＋自転車での郵便配達の実施（ポスティング広告など）：鉄道沿いをバイクで郵便配達員が毎日走行しており（八日市・蒲生地区間など）、駅から近い範囲への配達には自転車と近江鉄道を利用できないか。将来的には電動バイク＋鉄道にできないか。（現在は可燃物（バイクの燃料：ガソリン）の持ち込み規制が問題）	鉄道車両で郵便物などの輸送を行う「貨客混載」の取組は、地域鉄道では、明知鉄道（岐阜県）において日本郵便の荷物を列車に乗せて運んでいます（郵便局間輸送）。環境負荷低減の観点から望ましい施策ですが、郵便局の立地状況と鉄道路線及び駅の位置関係や地域における郵便事情等を考慮して検討する必要があります、今後の検討課題であると考えます。
9	25 ～70	2. 駅前バス停スペースの拡大化 通勤で JR 駅までの通勤バスを運行している事業者があるが、近江鉄道駅では駅前スペースが狭くバスが待機できない。自治体が駅前の未利用地（空き家を含む）を取得しスペースを確保することで駅とバスを連携させ、駅周辺環境（バス乗降待ちの渋滞など）改善や通勤利用を促す。「駅前空き家の前にバス停がある」「駅前歩道が狭いので危険」又、「駅を出た後が不便だから自動車で」とならないように他の交通機関との連携が重要。	<p>公共交通を軸としたまちづくりを推進するため、駅周辺の交通結節機能の整備（事業⑤）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>

No	該当ページ	意見・情報等	考え方
10	25 ～70	<p>3. 駅・病院間の自動運転車の試験運行の試験場</p> <p>「病院の近くに新駅を作る」という自治体があると聞いたが、「既存駅と病院間のシャトル運行車」の方がコスト・実現性がある。「自動運転試験」など他の予算を利用することなどを提案しているのか、分析や検討内容を公開出来ないか？あらかじめ新駅設置に必須となる乗降人数やランニングコストなど多様なコスト情報を公開して、余計な検討をさせないで欲しい。</p>	<p>新駅の設置検討については、利便性の向上（事業⑥）の一環であると考えます。ご提案を踏まえ、事業タイトルを「利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等）」とし、事業概要の文章を、「運行本数の増便、路線内や他社線との乗継ぎの改善、所用時間の短縮、<u>新駅の設置等</u>の手法について・・・」に変更します。</p> <p>また、既存駅と病院間の自動運転試験といった考え方については、MaaS や自動運転技術に関する社会実験への積極的な関与（事業⑩）を位置付けています。</p>
11	25 ～70	<p>4. 課題と問題点の見える化をもっとして欲しい</p> <p>協議会で「なぜ利用する条件や要望が採用されないのか」と思っている方がいると思う。ホームページで会議の記録を掲載しているが、詳細が不掲載の為、要望が通らない理由や課題点が見えない。外部委託（大学生サークルやNPOへのアルバイト委託など）を行うなど外部の視点で内容別ダイジェストを作成してはどうか？（経緯編、施策編、要望編など）「費用不足が原因の場合、金額が明確であればクラウドファンディングを試す。」など対策も提案できるのでは？</p>	<p>法定協議会については、令和元(2019)年 11 月より、これまで公開にて 7 回開催し、資料や議事録を公開するとともに、第 7 回協議会は新型コロナウイルス感染症に配慮し、YouTube 配信も実施し、議論の見える化に配慮しています。</p> <p>また、協議会とは別に、幹事会・担当課長会議を随時開催し、沿線市町・事業者を含めて、議論を積み重ねています。</p>
12	25 ～70	<ul style="list-style-type: none"> <li>大都市圏以外の地方ではマイカーによる生活スタイルが定着し、鉄道・バスに対する人々の認識は薄れつつあり、まずはマイカーに依存したスタイルをあらゆる視点から人々の意識を変えていくことが課題。地元滋賀の交通も、国道 8 号などの幹線道路は平日、休日問わず交通量が半端でないほど多い。近年気になった例としてお正月に県内外から多くの初詣客でにぎわう多賀大社、近江鉄道の多賀大社前駅から徒歩圏内で便利であるにもかかわらず、マイカー利用が目立ち、特に正月三が日は激しい渋滞となり、そのうえ駐車場不足による路上駐車などもある。これを少しずつでも緩和していく為、事前にホームページや SNS などを活用し公共交通への利用を、行政からも呼びかけ、アピールできれば渋滞の緩和や温室効果ガスによる環境負荷軽減につながっていく。</li> <li>国道などの沿道、高速道路インター近くには大型商業施設をはじめ店舗や観光施設が続々と進出し、県外からの来訪も多く好調な賑わいを見せているのに対し、鉄道の駅前およびその周辺はひと昔前までは賑わいを見せていたものの、近年ではシャッター商店街が目立つようになり地域のつながりや社交性が薄れていっているように感じる。鉄道が持つ本来の役割というのは、鉄道が走ってその駅周辺に人々が集まり地域の交流の場が生まれていかなければならず、ま</li> </ul>	<p>マイカーから公共交通利用に転換することは、環境負荷の低減からも重要であると考えており、地域公共交通利用に対する意識を醸成するため、交通環境学習・乗り方教室・出前講座等の実施（事業⑫）を位置付けています。</p> <p>駅を中心とした人の交流機能については、待合空間や交流施設の整備を含む駅設備等の整備（事業⑪）、地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり（事業⑮）を位置付けています</p> <p>事業者・行政・住民が一体となって課題に取り組んでいくことに関しては、基本方針 4 として「関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する」を掲げており、その取組として沿線地域住民や利用者との意見交換（事業⑯）を位置付けています。</p> <p>具体的な内容については、令和 3 年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>



No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>ずは沿線が元気にならなければならない。大変良い例として最近近江鉄道日野駅に開設された、なないろカフェのように駅そのものが人々の憩いの場として機能しそこで交流がうまれていくような場所、鉄道を利用することによって付加価値を高められるような場所が今後増えていくことが理想。(駅カフェ・駅にキッズスペースなど)</p> <p>・長引くコロナ禍より大小問わず公共交通を取り巻く環境はどれも大変な状況だが、コロナ後を見据えて、どうすれば二次交通と合わせてもっと便利に利用できるか、イベントなどを通じてより親しんでもらえるかなど、まずは事業者・行政・住民が一体となり課題に取り組んで行くことが大切。その為には事業者・行政・さらに住民も交えて意見を出し合えるワークショップイベントを今後も定期的に企画してもらいたい。</p>	
13	25 ～70	<p>1. コロナ下でのJRとの連携についてコメントが必要</p> <p>JR西日本は赤字ローカル線が多く、減便も加速しており、従来の採算路線でさえもサービス低下は加速するだろう。今後は近江鉄道沿線地域でも、JRのサービス低下が交通ネットワーク全体の低下に繋がる可能性が高い。JRのサービスレベル低下を防ぐための支援、地域としての投資、誘導政策がほぼ語られていないのでは、この計画の土台が崩れる事ではないかと危惧する。</p> <p>交通税の議論は、非常に画期的だが、支援対象にJRも含めることを即刻検討しておかなければならない。</p>	<p>近江鉄道線が接続するJR線(東海道線、草津線)については、イベント等を通じてこれまで以上に連携を図っていくという観点から事業⑱(各種イベントの実施・展開)においてJRとの連携を図ると位置づけています。</p>
14	25 ～70	<p>2. 近江鉄道はLRTである、関係市町村の立地適正化計画の見直し・連携必要</p> <p>全国路面電車ネットワークでは、LRT推進の立場から、いわば国交省のコンパクト&amp;ネットワークの政策をリードしてきた。富山市のLRT成功例などが全国に展開し、主要都市では「立地適正化計画」が策定され、交通と災害を考慮した都市計画が進む。4月1日時点では全国581都市が具体的な取組を行っており、このうち383都市が計画を作成・公表しており、滋賀県でも近江鉄道沿線の彦根市・近江八幡市・東近江市などで策定されているが、それぞれの計画が、連携していないのではないかと感じられる。</p> <p>また公共交通は30分に1本、一日片道30便が採算ライン、あるいは人口増加減少の限界線とも言われるが、近江鉄道沿線の立地適正化計画では、公共交通のサービスレベルの議論が不足している。近江鉄道のサービスレベル設定を行い、今一度各市町村の立地適正化計画を再検討して、落とし込む必要がある。岡山市の立地適正化計画では一日30便以上のバス路線沿いも、居住誘導地域としてい</p>	<p>事業⑱(駅周辺のにぎわい創出機能の整備)の検討事項・手順において、地域公共交通計画との整合を図りながら、都市計画マスタープラン、立地適正化計画等の確認と、必要に応じた改定を行うとしています。</p> <p>国の支援諸制度の活用については、近江鉄道に活用可能な各種補助制度や税の優遇制度を有効に活用していきたいと考えており、国土交通省とも協議しながら積極的に活用していきたい。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>るが、近江鉄道存続ではこうした都市計画的手法をもっと活用して、それに見合う投資をするためのコスト計算を行わなければ、ギリ貧から脱せないのではないか。</p> <p>「近江鉄道は LRT である」との認識を持って、LRT 支援諸制度の拡大解釈も必要なのではないか。低床電車導入や軌道法の適用は LRT の必須条件ではなく、運行頻度やサービスレベルの向上こそが LRT の必須条件だと認識に改めて欲しい。もっと図々しく LRT 支援諸制度を使って欲しい。</p> <p>関係する市町村が多く、しかも大阪・京都の大都市圏に近い割には自動車分担率が高すぎるという、非常に恵まれない状況の中で、公共交通サービスへの公費投入は多大な困難を伴うのは理解できるが、もっと攻めの姿勢でなければ、地域の衰退を止めることはできない。</p>	
15	25 ～70	<p>3. 特に高校生の足確保のため、高校生無料化の施策で救援を</p> <p>高校生などの通学定期比率が全体の 1 / 3 ほどを占めるが、我が国では通学定期の割引率が異様に高く、事業者には大きな負担になっている。行政上は教育費として計上されていない。また一方で通学定期費は家計にとっても非常に大きな負担となっている。我々のコロナ後への提案では、短期策として「小中高校生の通学時公共交通利用の公費負担による子育て支援（事業者の割引負担軽減）」をトップに持ってきた。</p> <p>コロナ下での不採算路線整理は事業者にとってはコストカットになるが、地域にとっては未来を奪うことになる。また高校生にとっては地域への帰属意識を奪い「恋愛誘発効果」さえも奪うことになる。電車はバスに比べて、揺れが少なく、学習スペースや恋愛をはぐくむスペースでもあるのだが、これらは「クロスセクター効果」としては十分に計算出来ない。だが、地域への愛着、大学卒業後のUターンの可能性を考慮すれば、バスの存在しない地域にはまずUターンはなく、バスより鉄道の存在は強力であることは自明である。これを数字で説明しようとするから、住民説明に窮するのである。こうした運動では、学者よりも作家やアーティストを登用して、イメージを上げることが必要だ。</p>	<p>高校生の通学手段の確保という観点では、通学定期券の購入促進（事業④）を位置付けており、現状では東近江市・愛荘町のみ通学定期の購入補助の形で実施されています。今後、各市町の状況に応じて、購入促進策の具体的な検討・実施・継続を進めていきます。</p> <p>また、鉄道のイメージ向上については、近江鉄道パートナーズクラブの拡大（事業②）や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⑤）を通じて愛着を育み、ファンを増やししながら、沿線地域住民や利用者との意見交換（事業⑩）を通じて、イメージアップのためのアイデアを募ったり、具体的な取組や運動につなげていくこととします。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
16	25 ～70	<p>1. 新駅の設置</p> <p>水口地域がきめ細やかな駅配置になっているのに比べ、彦根～八日市は沿線の住宅増加の実態に合っていない。彦根口～高宮（こ線橋付近）、豊郷～愛知川、愛知川～五箇荘（いずれも愛荘町内）の3駅は急いで計画するべき。</p> <p>10年程前までは新駅の設置にも前向きで、企業2駅はもちろん、ひこね芹川も最近徐々にお客様が増えている感があり喜ばしいが、その後新駅の話が出ないのは営業収支の課題もありやむを得ないが、今までの、近江鉄道への行政側の関わり方に問題があったことは否定できない。</p> <p>立派な駅（例えば河辺の森）は不要、停留所のイメージ（例えば水口松尾）でよいと考える。路面電車のように「お客様を拾う」スタンスが求められる。</p> <p>他にもいくつか候補地はあるが、少なくともこの3駅は移行前に方向性だけでも決めていただきたい。</p>	<p>新駅の設置検討については、利便性の向上（事業⑥）の一環であると考えます。ご提案を踏まえ、事業タイトルを「利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等）」とし、事業概要の文章を、「運行本数の増便、路線内や他社線との乗継ぎの改善、所用時間の短縮、<u>新駅の設置等</u>の手法について・・・」に変更します。</p>
17	25 ～70	<p>2. 若年層への働きかけ促進</p> <p>現在の高校生・中学生、および通勤者だけがターゲットではなく「未来の利用者」への働きかけが必要。具体的には、近隣の小学校（低学年）・幼稚園・保育園に対していわゆる出前講座や体験乗車・遠足利用など積極的に販促展開していくべき。幼児については保護者にも同様の効果が期待できる。</p>	<p>ご提案の内容については、事業⑳で交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施を位置付け、対象者について、園児、小学生など将来の利用者を含めた幅広い層をターゲットに取り組んでいるところです。</p>
18	25 ～70	<p>3. その他</p> <p>近江鉄道の運賃はけっして安くはないですが、地方私鉄の他社と比べてとび抜けて高いわけではない。ただ通学定期券の優遇・補助は必要。本来なら沿線市町すべてが実施すべきなのに東近江市・愛荘町だけなのが疑問。</p> <p>数年前に比べたら、ダイヤもJR線との接続は格段によくなっている。高宮での乗り換えが増えて面倒になったとの意見もあるが、ほぼ待ち時間はなく健常者にとっては特に問題はない範囲である。むしろ米原へ行くのに、彦根でJRに乗換えた方が早い、といった点を改めるべき。</p> <p>利便性アップには増便が最も望ましいが、その代わりに日中のパターンが維持できなくなり、2時間に1本になる方ははるかに問題は大きい。ただし朝夕の多客時のダイヤは見直す必要がある。</p> <p>ここまでは住民視線で述べたが、他の地域から多くの観光客および鉄道ファンに来てもらうにはやはり企画切符（スマイルチケット）の拡大運用が肝要。JRの「青春18きっぷ」期間にリンクさせるのも一案。</p> <p>近江鉄道に大都市近郊の大手私鉄なみの利便性を求めるのは間違っており、そ</p>	<p>通学定期に対する補助については、現状では東近江市・愛荘町のみですが、今後、各市町の状況に応じて、購入促進策の具体的な検討・実施・継続を進めていきます（事業④）</p> <p>利便性向上に向けたダイヤの改善については、事業⑥に位置付けており、増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等の実施に向け、早急に検討を開始します。</p> <p>企画乗車券については、事業⑧に位置付けており、現状のワンコインキャンペーンをベースとして、地域外からの利用増に向けた取組の拡大に向けて検討を進めていきます。</p>

No	該当ページ	意見・情報等	考え方
		<p>のダイヤに生活を合わせる、というのが正しい付き合い方。</p> <p>近江鉄道は3方向4駅でJRと接続している。地方には路線がいわゆる「盲腸線」で、なおかつ単独で今も頑張っている私鉄が存在するが、そこから見ればここが羨望の路線であるのは十分に理解できる。現状はかなり「恵まれた環境」にあり将来もけっして暗くはないことを、近江鉄道も行政もいま一度しっかりと自覚していただきたい。</p> <p>近江鉄道の若手社員さんは良く働いておられると近年特に感じているし、これに各市町の若手職員の斬新な発想が加われば必ず道は開けるはず。</p>	
19	25～70	<p>①学生のアンケートで「公共交通機関を利用しない理由」として「自動車の方が早い」という意見が最多だった結果はやはり重要で、今後の取り組みの中でも特に注力せざるを得ないものだと思う。電車のスピードアップだけでなくホームの停止位置移動や信用乗車方式化などで停車時間を切り詰める手もあるかもしれないし、目的地まで早く着くための方策は様々だが、少しでも自動車の利便性に近づく取り組みを絶えず続け、その成果を大いにアピールすべきと思う。</p>	<p>ご提案の点については、利便性の向上（事業⑥）における乗継ぎ改善や所要時間短縮の取組や、キャッシュレス決済の導入（事業⑨）による乗車時の時間短縮等によって、少しでも早く着くための方策を検討していきます。</p>
20	25～70	<p>②沿線自治体の人口が減少しても、駅周辺の人口にはまだ増加の余地があるように思う。通勤需要増加に繋がりやすいマンションや社宅の誘致などが有効ではないか。</p>	<p>駅周辺の人口増加については、駅周辺のにぎわい創出機能の整備（事業⑩）の一環であると考えます。事業概要の事例で挙げた東近江市の八日市駅前市有地活用事業のように、拠点機能を持つ施設や住宅開発誘導などにより、駅周辺のにぎわい創出を図り、駅や駅周辺に人が集まるような取組を進めていきます。</p>
21	25～70	<p>「目指すべき姿を実現するための施策」として30事業列挙されているが、「⑥利便性の向上」に尽きる。利便性が向上さえすれば、④定期券の購入も⑤利用も促進され、利用が増えれば、⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備は直営でも周辺民間運営でもビジネスとして成立する。⑫二次交通ネットワークを充実させる事業者は自然と増える。⑬駅周辺はにぎわう。⑭積極的な情報発信せずとも、⑮各種イベントは盛んに実施・展開されるようになり、⑯自転車を活用した観光は促進される。しかし、1時間に1本というような今の低い利便性のままでは、いずれも進まない。</p> <p>令和2年3月に、(顕在及び潜在的)利用者ニーズを踏まえ、「利便性やサービスを向上させることにより価値や役割はさらに高まる」「全線存続する」と決議したのだから、「利便性やサービスを向上させること」に全精力を注いで欲しい。会社と沿線自治体の人的リソースも、投じられる資金も限られている中、30事業も</p>	<p>計画は令和15年度までの長期間であり、掲載した施策をしっかりと実施していく必要があると考えます。</p> <p>また、重点施策については、上下分離前に近江鉄道の経営改善を図るために、集中的に検討・実施していくものと位置付けており、具体的な内容については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において具体的な内容を固め、可能なものから実施していきます。</p> <p>事業⑥（利便性の向上）については、ご指摘の通り、重点事業の中でも特に重要な施策と考えており、早期に実施に向けた検討を進めていきます。</p> <p>R3「利便性向上の具体的な内容を概略検討」、R4「利便性向上の具体的な内容を詳細検討」としては、との指摘については、</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>列挙し、内 17 事業を「重点」とするようなことをせず、⑥利便性の向上の 1 点に絞って取組むことが、近江鉄道の価値と役割を高め、収益性を向上させ、未来永劫、地域に貢献する鉄道に進化させることになる。</p> <p>⑥利便性の向上の具体的中身として（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮等）とあります。低頻度のまま複数の路線との乗継ぎを改善するには、途中駅での停車時間を調整するしかなく、所要時間短縮と逆行する。増便することで乗継ぎは自動的に改善される。現行、保線が不十分ために低速走行となっているが、適正な保線により莫大なコストを要さずに高速化する方策はある。また、駅間が 2 km 以上あり、線路が目前にありながら駅は遠い箇所が多数ある。</p> <p>以上のことから、⑥利便性の向上として実行すべきは、高頻度化・多駅・（保線技術向上による）高速化の 3 点ではないか。そして、地域公共交通計画の策定において注力すべきは、施策の 30 もの列挙ではなく、高頻度化・多駅・高速化 3 点の具体的な実行内容の精査と考える。今回の原案には以下の検討がなく、近江鉄道を再生・活性化すべく実効ある計画とするには盛り込むことが必須と考える。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 高頻度化に要する地上設備の改修、車両と要員の増</li> <li>2) 低コストに高頻度化する方策</li> <li>3) 駅間の長い区間への居住・就業人口の現行配置と駅設置した場合の増大可能性</li> <li>4) 高速化に必要な保線技術向上策</li> <li>5) 高速化した走行時間の算定と 1) 2) への影響</li> </ol> <p>2) は有人自動運転が効果的。自動車の自動運転の専門家と意見交換すると、異口同音に「自動車より鉄道の方が自動運転は簡単」と言われ、令和 15 年度までに実現できないはずがない。実行策と効果について、添付した『満員電車ゼロ・中速鉄道・有人自動運転による鉄道イノベーション』の「4. 有人自動運転」にまとめている。</p> <p>ここまで練り上がった段階で、上記内容を今回の計画に盛り込むのは非現実なので、施策の列挙を必要最小限に絞り込み、令和 3 年度に「利便性向上の具体的内容を概略検討」、令和 4 年度に「利便性向上の具体的内容を詳細検討」と入れられないか。</p>	<p>具体的な検討を行ったうえで、実施可能な施策は前倒しで進めていく考えから、現在のスケジュール表記（下記）としており、ご提案の趣旨を含んだ内容であると考えます。</p> <p>※スケジュール（R3～R5）の記載 実施方法を検討し、施策の優先順位決定／可能な施策は実施</p>
22	29, 31	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期客を一人でも増やすことが大事なので、通勤通学での利用促進は一丁目一番地だと考える。</li> <li>・これらは重点事業として位置づけられ、様々な取組、検討内容が記載されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学面での「潜在的な需要の取り込み」については、ご提案の内容を踏まえ、事業④の検討事項・手順の 2 ポツ目「沿線市町の学校に対する周知・PR」を「高校入学前の中学 3</li> </ul>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>る点は評価できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ただ、通学面での「潜在的な需要の取り込み」についてももう少し踏み込んだ具体的な記述が必要。</li> <li>→沿線にはびわこ学院大学もあるが、大学前駅があるにも関わらず、朝近江八幡駅では多くの学生が行列を作って何台もの通学バスに乗って大学に向かっている。定期代やダイヤ面のハードルがあると思うが、これらをクリアし、通学バスなどの手段から近江鉄道利用に転換するための施策</li> <li>→原案にある「定期の購入促進」といったお題目だけではなく、企業に対する「エコ通勤優良事業所認証」のような、例えば中学3年生が高校にあがる時に定期を持ってもらうような地道な活動の実施など、通学定期購入促進のための具体的な取組内容の記述</li> <li>・役所の職員の定期利用は大いに賛成。環境面のメリットもあり、これは直ちに実施可能なので、すぐに取組むとともに、行政が率先して公共交通の利用促進に取り組んでいるという姿勢を情報発信することも必要。</li> <li>・なお、通勤についてはコロナ禍というワードはあるが、テレワークへの対応に関する具体的な記述がない。今後重要なテーマなので、テレワーク対応にどのように取り組んでいくのか、方向性だけでも記述が必要。</li> </ul>	<p>年生を対象にした働きかけ等、沿線市町の学校に対する時機を捉えた適切な周知・PR」に変更します。また、事業⑤の検討事項・手順の3ポツ目にも記載のとおり、沿線の企業・学校等が参加・継続意欲が持てる仕組みの構築とし、考えられる取組例として、エコ通勤参加企業の公表・参加特典の付与や、モビリティ・マネジメントの推進等を挙げております。具体的な内容については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「行政が率先して公共交通の利用促進に取り組んでいるという姿勢を情報発信することも必要」については、ご提案を踏まえて、事業⑤の検討事項・手順の2ポツ目の文章を以下のとおり修正します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・官公庁が率先し、(中略)・・・公共交通を利用した通勤の促進および取組の情報発信</li> </ul> </li> <li>・「テレワークへの対応」については、テレワークにより定期利用はコロナ前に比べて約7%程度減少しており（資料編-4参照）、テレワークが定着すればこの傾向が続くことが想定されることから、潜在需要を取り込んでいくことが重要と考えます。事業⑤の事業の概要の冒頭に以下のとおり追記します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>コロナ禍においてテレワークやリモート授業等が浸透し、コロナ禍後には一定程度定着することが想定される。</u>公共交通が・・・</li> </ul> </li> </ul>
23	33	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進にはダイヤの見直し、増便、乗り継ぎといった点の改善が必要。原案には北条鉄道は行き違い設備を設置してこれらの課題に対応した事例があがっているが、近江鉄道ではどのような手法が可能か、注目される。</li> <li>・「検討事項・手順」には具体的な施策は一切記述されていないが、ダイヤ見直し、増便、乗り継ぎ改善や上記の行き違い設備の整備など、対策は限られる。概略でもいいので想定される対策を挙げて優先順位をつけて記述することにより、具体的に取組んでいくという姿勢を示すことが必要。</li> </ul>	<p>具体的な利便性向上策については、令和3年度に立ち上げた近江鉄道線活性化分科会において検討を進めていく予定です。</p>
24	33,	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	ご提案を踏まえて、以下のとおり修正します。

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
	35	⇒ 実施方法を検討し、施策の優先順位決定／可能な施策は実施 (理由) 重点事業であるにもかかわらず、「可能性」を「検討」し」という枕詞は弱い。 重点事業である以上、スケジュールとして「実施」を前提に計画を策定すべきである。	実施方法を検討し、施策の優先順位を決定 可能な施策は実施
25	37	「このほか、近江鉄道や沿線バスも含めて年間で乗り放題となるサブスクリプション型の企画乗車券等も検討」を追加 (理由) 「新たな利用者の獲得」を中長期的に実現するためには、短期間の企画乗車券ではなく、自家用車よりも安価で便利というチケットを提供する必要がある。 なお、昨今の商品形態を考えるとサブスクリプション型が考えられる。	ご提案を踏まえて、以下のとおり追記します。 <u>「全線ワンコイン乗り放題や近江鉄道や沿線のバスも含めて乗り放題となるサブスクリプション型の企画乗車券等、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、・・・」</u>
26	47	事業⑮ 駅周辺の交通結節機能の整備 ⇒ 事業⑮ 駅周辺の交通結節機能、歩行空間の整備  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 ⇒ 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、歩行空間を整備し、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 (理由) 最近の駅前広場等の整備をみていると道路整備はなされるものの、広場を迂回するような歩行者の導線になったり、バス停が駅の入り口から離れ、雨のときに不便であるといったものをみかける。歩行距離の短縮、歩行者の環境整備(例えば駅の出口からバス停までの屋根の設置など)にも重点を置くべきである。	ご提案を踏まえて、以下のとおり対応します。 ・事業のタイトルについて、追加する「歩行者空間の整備」は、事業⑯でも取り込まれる内容であり、“交通結節機能の整備”にも内包されることから、原案どおりとします。 ・事業概要については、ご提案のとおり追記します。
27	69	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⑳ MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験の検討と検証  事業の概要 MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験へ積極的に関与し、 ⇒	ご提案を踏まえて、下記のとおり修正します。 ・事業のタイトルについては、ご提案のとおり修正します。 ・事業の概要については、「MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験には、地域における有用性と実現性を見据えたうえで関与し、」とします。

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>事業の概要 MaaS(※)や自動運転技術に関する社会実験には単に参加するのではなく、地域にとっての有用性と実現性を見据えて関与し、</p> <p>(理由)</p> <p>単に実証実験に参加するだけでは、費用や人材の無駄使いになる。むしろ、社会実験等に参加する際に重要な点は、アウトカムを見据え、その十分な検証を含めて取り組むことである。</p>	
28	37、 56	<p>サービスの一つとして、近江鉄道利用について特に子どもが学校活動や地域体験活動等で利用するとき安全性を確保するためのサポーター「例えば（仮称）ガチャコン隊」を設置して、学校や子ども活動団体が安心して利用できるようにする。</p> <p>サポーターの役割（例）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.利用団体スタッフとともに安全確保</li> <li>2.乗り方等公共交通のマナー指導</li> <li>3.近江鉄道や沿線地域の魅力のPR（クイズ）</li> </ol> <p>(理由)</p> <p>多くの住民は、近江鉄道の役割は子ども、高齢者、免許を持たない人の移動手段とみており、自家用車での移動が主となっている者も将来的には移動手段として利用する公共交通と認識している。そこでやはり児童の遠足や工場見学等の校外活動、子ども対象の地域活動、学生の通学、高齢者の利用をどう増やすかが重要であろう。地理的に自家用車利用が中心の生活も仕方がないが、子どもの頃から何らかの促進事業により鉄道利用の良さ、楽しみ方を多く体験す、成長の過程で利用を定着させることが重要である。しかしながら、学校や地域活動団体が安全に公共交通を利用するにはかなりの引率者が必要であり、リスクを予測して利用につながらない要因の一つになっているとも考える。よって利用を後押しする仕組みが必要である。</p> <p>公共交通を利用するスタートとなる子ども期が重要であり、高齢者までの切れ目ない利用促進策を用意することで生涯において常に身近な存在の近江鉄道になると考える。</p>	<p>ご提案のサービスについては、事業⑩で位置付けた交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施が該当します。</p> <p>なお、“子どもが学校活動等で近江鉄道を利用する際に安全性を確保するためのサポーター”については、基本的には学校関係者（教員・PTA等）、鉄道事業者が主となりますが、これに加えて、地域（自治会等）の協力があることも重要な観点になってくると考えます。こうした取組を進めるためのベースとして、事業⑪（駅設備等の整備）、事業⑫（沿線地域住民や利用者との意見交換）や事業⑬（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）といった取組が非常に重要になってくると考えます。</p>
(7) 計画全般			
29	—	<p>上下分離になって運営、運行体制も刷新されたことで、近江鉄道は変わったと実感できることが大事で、そのためには実施する施策や今後出てくるであろう様々な効果を目に見える形で示していくことが必要。</p> <p>現在の同事業は大変厳しい環境にあると思うが、その中であつてもひたちなか</p>	<p>協議会としましても、本計画の取組状況や効果を広くPRしていきたいと考えています。</p>



No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		海浜鉄道や万葉線は定期客を増やしていると聞くので、これらの事例も大いに参考にしぜひ近江鉄道の再生、活性化に向けて具体的で効果的な施策を展開されることを期待する。	
(8) その他			
30	—	近江鉄道を廃線してほしい。コロナ対策にあまり力が入っていない（全車内窓を空けていない）こと、赤字路線であることが理由。	近江鉄道線については令和 2 年(2020 年)3 月の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において、全線存続することを決議しました。本計画はそれに基づき、関係者が一体となって沿線地域の公共交通を持続可能なものとしていくために策定するものです。
31	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>東近江市は、大合併で 1 市 6 町の寄り合い所帯となったために、大変いびつな地方行政を強いられることになったと考えている。今回の近江鉄道存続は地域エゴの産物で、全地域のコンセンサスが得られているとは思えない。近江鉄道存続は近江鉄道線活性化再生協議会で承認され、法定協議会で近江鉄道沿線地域公共交通計画の原案が作成された段階にあると考える。この過程の中で、配布数 7,011・回収率 40%のアンケートが実施されたようだが、東近江市は、住民投票などして市民の声を聴くべきであったと思う。今回の意見募集に、今さら鉄道存続などの意見は的外れであると認識するものの、やっと巡ってきた発言の機会なので寛大な対応をお願いしたい。</li> <li>東近江市と一括りにすることは適当ではなく、広域な東近江は地域によって様々な事情がある。近江鉄道の駅を持たない能登川地区は対象外であり、近江鉄道を利用するために自家用車を使う永源寺・愛東・湖東地区の住民の利用率は低いだろう。また駅がある五個荘地区ですら、JR 能登川駅に行く方が便利だと思っているのが現状だと思う。近江鉄道にこだわっている地域は八日市と蒲生であろうと考えられる。特に、八日市地区は「東近江市の中心市街地は主要駅の八日市駅前にある。近江鉄道は東近江市の生命線だ。」と小椋市長が発言するように、八日市の地域活性化のキーポイントととらえているようだ。八日市地区は古来より周辺地区からの集積地として発展してきた町で、合併時の核であり、人口も多く歴史も産業も他を抜いている。しかし、市街地は古く、道路も狭隘である。八日市の道路は放射状・環状道路をなしており、その中心が近江鉄道八日市駅だが、パリや田園調布の様には完成度が高くなく、またその必然性には疑問が残る。もし市街地の中心を商業の点から論ずるなら、現状では JR 能登川駅の方が上位であろうと思う。八日市地区は、まず道路整備をしなけ</li> </ul>	<p>近江鉄道線については令和 2 年(2020 年)3 月の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において、全線存続することを決議しました。なお、全線存続にあたっては、近江鉄道線の有する多面的な効果（クロスセクター効果）分析を行い、近江鉄道が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担（医療（病院送迎バスの運行や医療費の増加等）、商業（買物のためのタクシー券配布等）、教育（スクールバスの運行等）、観光（観光タクシーの運行等）、建設（道路混雑に対応した道路整備）等）を試算し、近江鉄道線の価値を定量化したうえで、全線存続することを決定しています。</p> <p>上下分離による再構築実施期間は 10 年間（令和 6 年度～令和 15 年度）ですが、その先を見据え、近江鉄道線だけでなく二次交通を含めて、沿線地域全体で持続可能な公共交通を構築していく必要があると考えています。</p>

No	該当 ページ	意見・情報等	考え方
		<p>れば町の活性化も発展もないだろう。道幅が狭く、変則な地形の店舗が多い市街地を分断するように近江鉄道の線路が3方向に伸びている。本当に近江鉄道が必要なら八日市駅付近は地下鉄にしていきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 朝夕の通勤・通学が近江鉄道利用者の大半であるが、「高校卒業後はほとんど電車に乗っていない」という利用状況では、「近江鉄道は市民の足である」という論は建前でしかない。一方、「滋賀県東部地域では自家用車がなければ生活ができない。」という声は、それほど極論ではない。八日市地区以外の人には自家用車を使わなければ、買物も病院へも行けない。「使わない近江鉄道に金をかけるなら、道路をもっと良くしてほしい。」というのが本音だろうと思う。</li> <li>• 近江鉄道存続問題は旧八日市市の市街再開発とリンクしている。旧市街地が本当に活性化する可能性があるのだろうか。交通アクセスの悪い八日市だからこそ、また別の道を探るべきではないだろうか。頑迷に東近江市の中心でありたいという無謀な計画に全市民が巻き込まれるわけにはいかない。近江鉄道を維持して東近江市の中心として八日市を発展させるのか、廃止して道路やインフラを整備して住みやすい街にするのか、街づくりの方向性からも検討すべきである。鉄道が廃線となって、新たな施策によって復活した地方都市の事例はいくらでもある。</li> <li>• 今回の存続決定は10年間の延命措置。10年後に大変なお荷物を背負ったと後悔する可能性はないか。何年前、八日市を中心に空港誘致問題があり新幹線栗東駅と共に消えてしまったが、今、思うと空港ができてなくてよかったと思う。今度はその逆のケースのようになるのではと心配するばかりである。</li> </ul>	