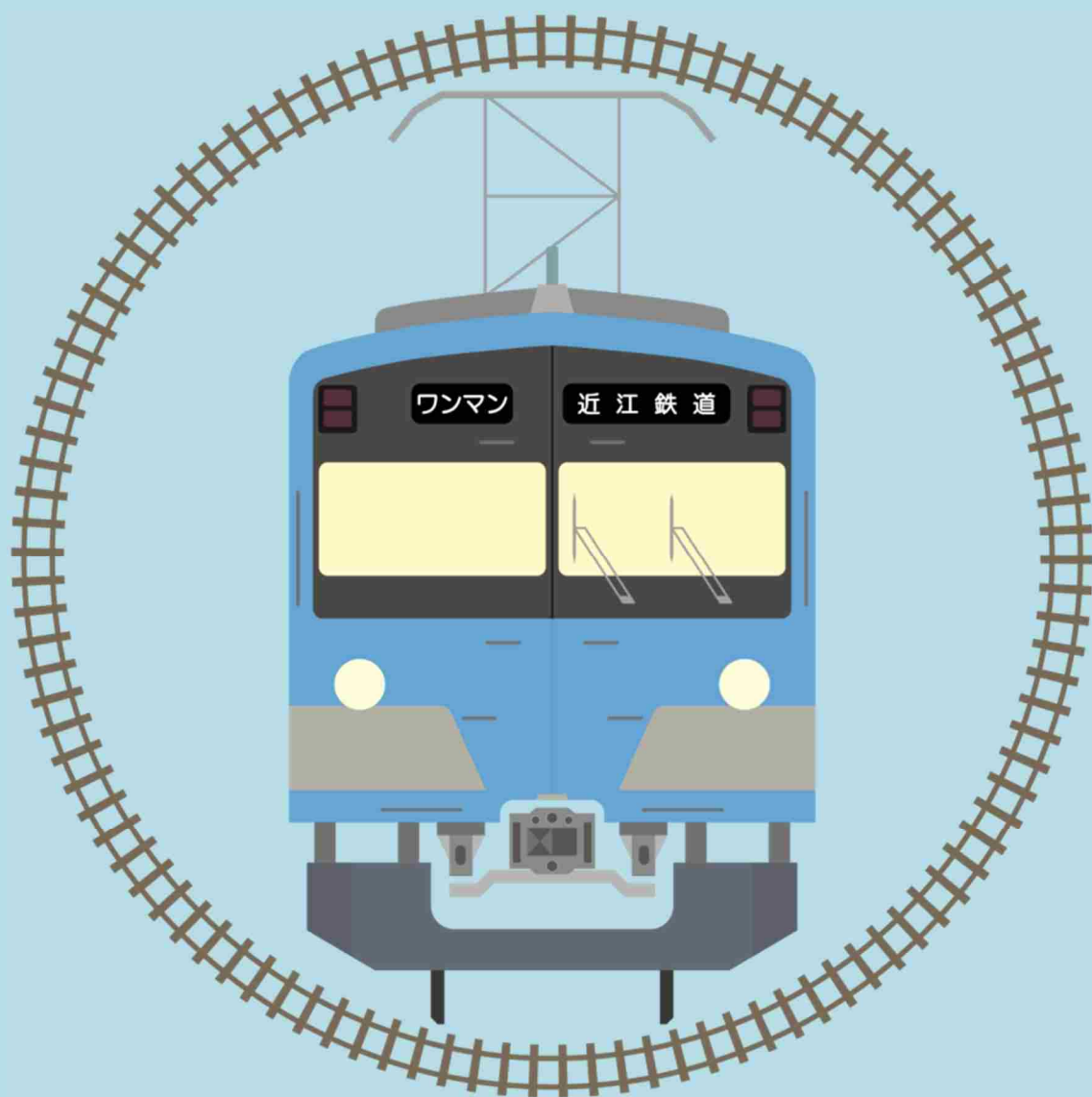


近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）



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	4
3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針	20
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	20
3-2. 計画の基本方針	21
3-3. 計画の目標	23
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	24
5. 目指すべき姿を実現するための施策	25
6. 計画の評価・検証・見直し	71
6-1. 計画の推進体制	71
6-2. 計画の推進方法	72
6-3. 計画の推進にあたっての各主体の役割	73

資料編

1. 近江鉄道線をとりにまく環境	1
1-1. 地域公共交通（近江鉄道線）	1
1-1-1. 近江鉄道線の概要	1
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	2
1-1-3. 近江鉄道線の現状	4
1-1-4. 近江鉄道線の存続・廃止に関する検討経緯	24
1-2. 地域公共交通（JR、信楽高原鐵道、二次交通）	27
1-3. 沿線地域の概況	33
1-4. 人の動き	40
1-5. 自動車交通	42
2. 上位・関連計画における公共交通の位置付け	44
2-1. 広域的な上位・関連計画	44
2-2. 沿線市町の上位・関連計画	52
2-3. 現状および上位・関連計画のまとめ	59
3. 沿線市町の課題・問題認識	62

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)の人口は一部の市町では増加しているものの、総人口は平成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。

近江鉄道沿線の各駅には路線バス、コミュニティバスおよび乗合タクシーが接続し、近江鉄道線とともに沿線地域住民の生活を支える重要な地域公共交通の役割を担っていますが、これらを支える交通事業者も厳しい経営環境に直面しています。

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、利用者・住民、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)」を滋賀県および沿線市町が作成主体となり、近江鉄道株式会社をはじめとする関係諸団体等と構成する近江鉄道沿線地域公共交通活性化協議会において協議し、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、本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。

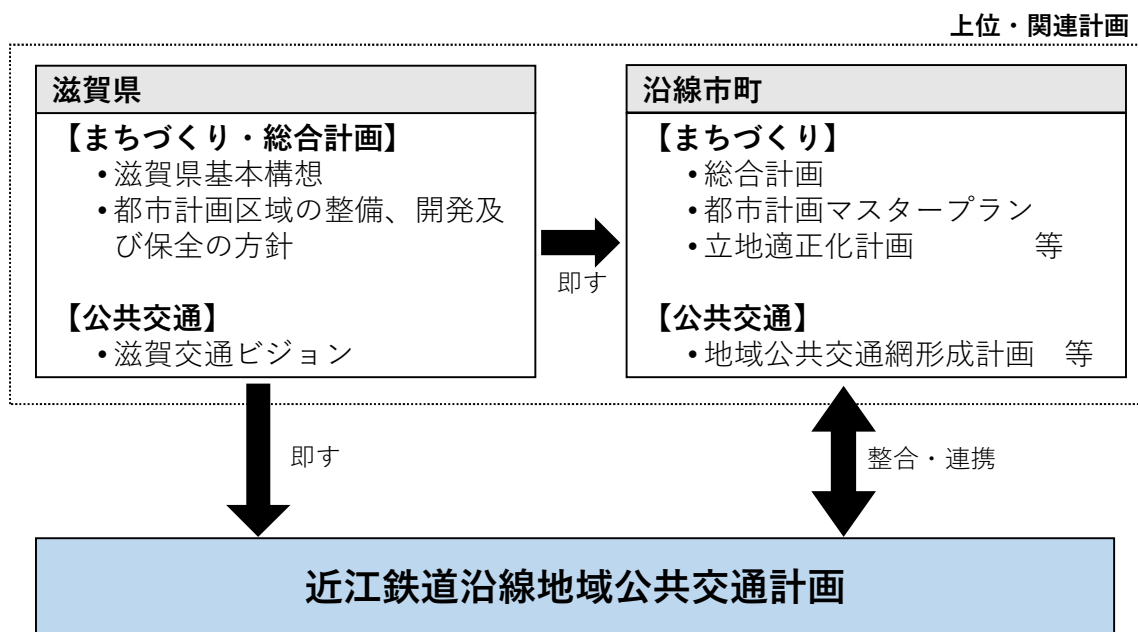


図 計画の位置付け

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。

(3) 計画の構成

本計画の構成は以下の通りです。

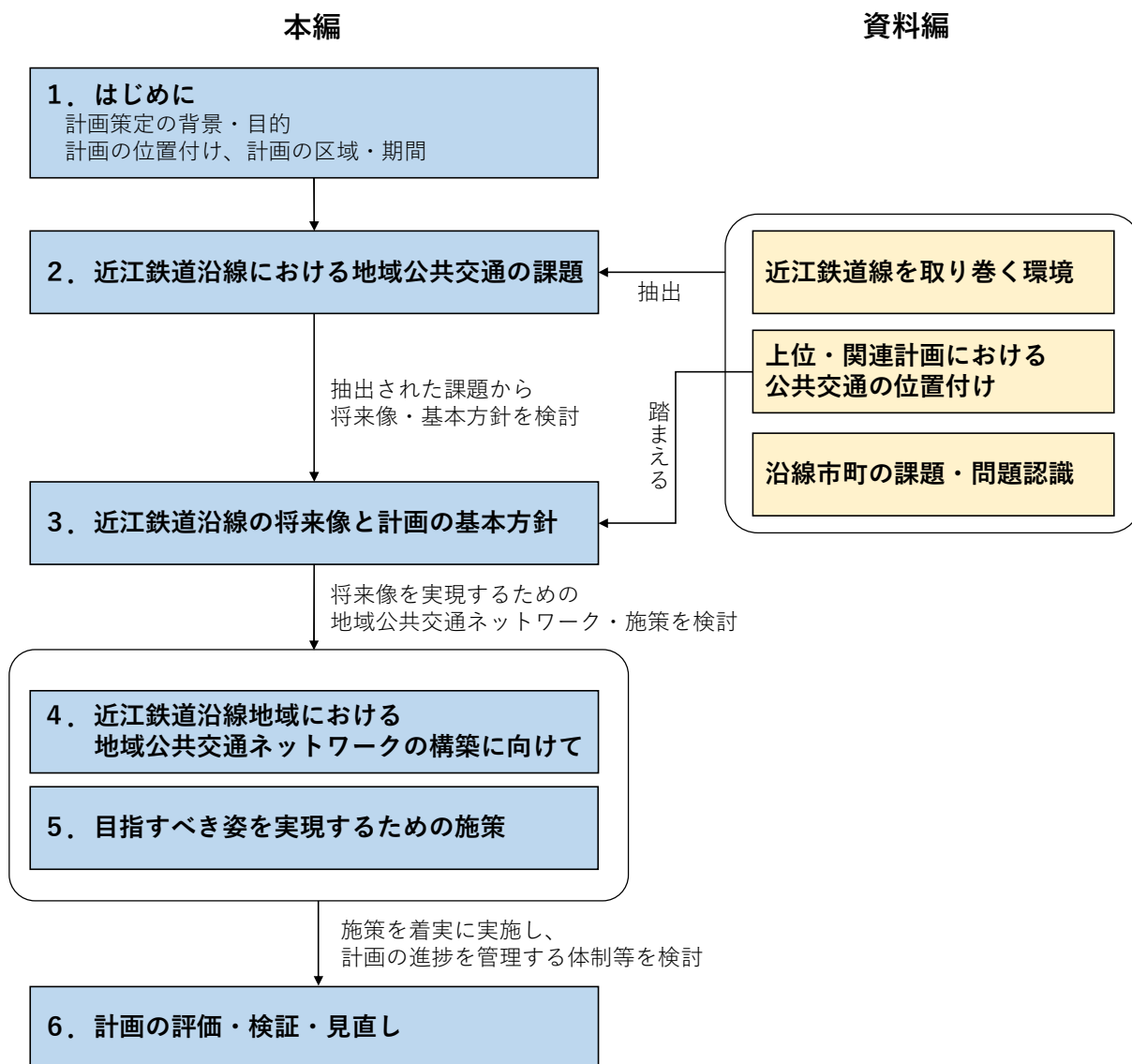


図 計画の構成

2. 近江鉄道沿線における地域公共交通の課題

沿線地域や地域公共交通に関するデータ（人口、土地利用、利用者数等）や既往調査（沿線住民・利用者等アンケート等）、県および沿線市町の上位・関連計画、および沿線市町の課題・問題認識（詳細は資料編を参照）から、近江鉄道沿線における地域公共交通の課題を抽出しました。

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

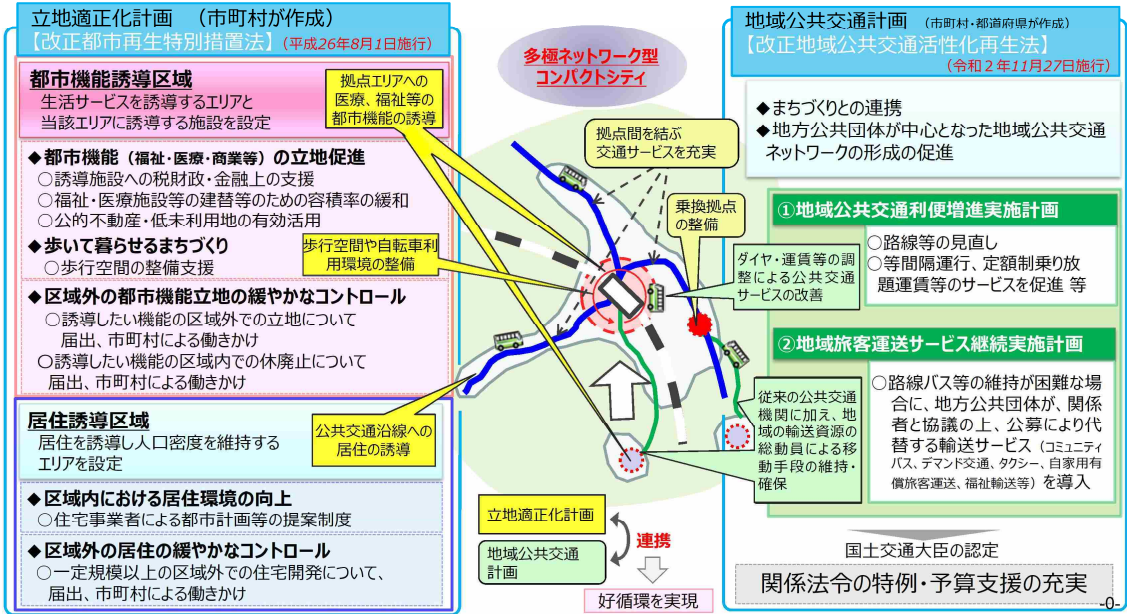
- 地域公共交通は、それ単独で成立・形成するものではなく、県や沿線市町のまちづくりと連携・連動し、まちづくりに資するものとしていく必要があります。
- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画等、県や沿線市町の上位計画で掲げるまちづくりの方向性に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークを形成していく必要があります。
- 近江鉄道線では、企業立地にあわせて新駅を設置し、利用者増につなげた実績があり、今後も、まちづくりと連動して地域公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

【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ら、**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

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	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	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>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 ・新型コロナウイルス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锚事故防止 ・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 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バスターミナルの実現 ・スマートシティの創出等 	<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"> ・新型コロナウイルス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 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>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
<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 		

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。

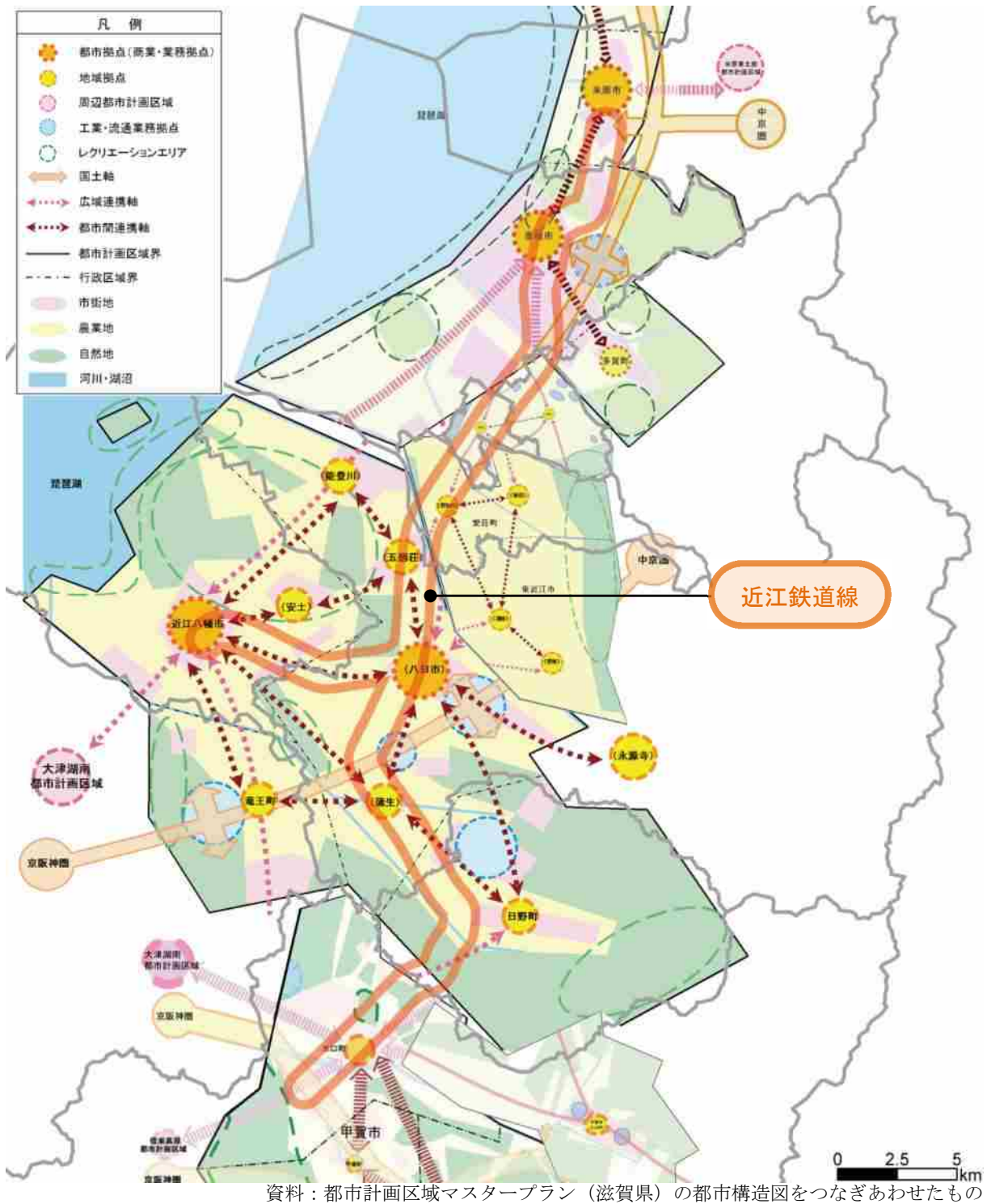


図 近江鉄道沿線市町における都市計画区域マスタープランでの空間構成

○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。

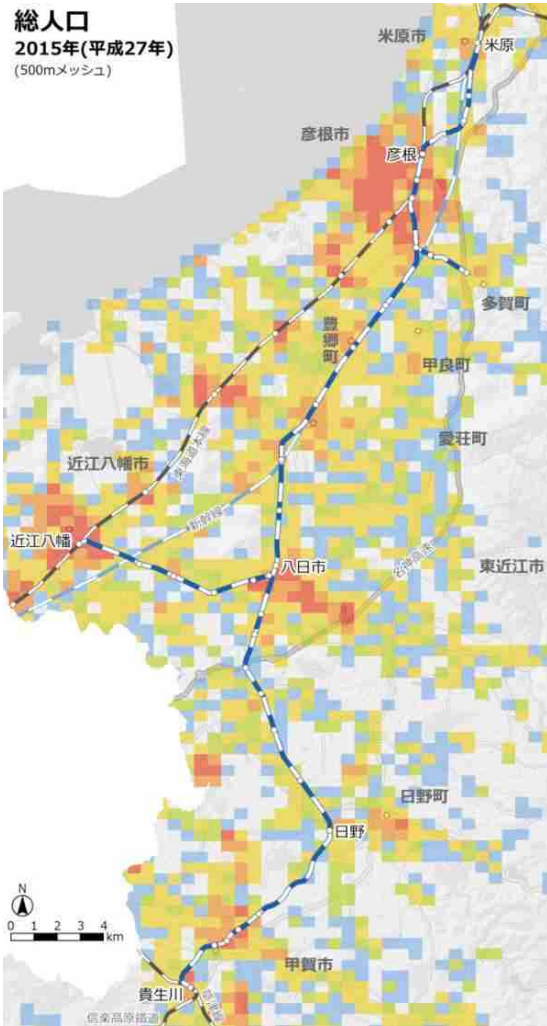


図 沿線の人口分布(平成 27 年(2015 年))

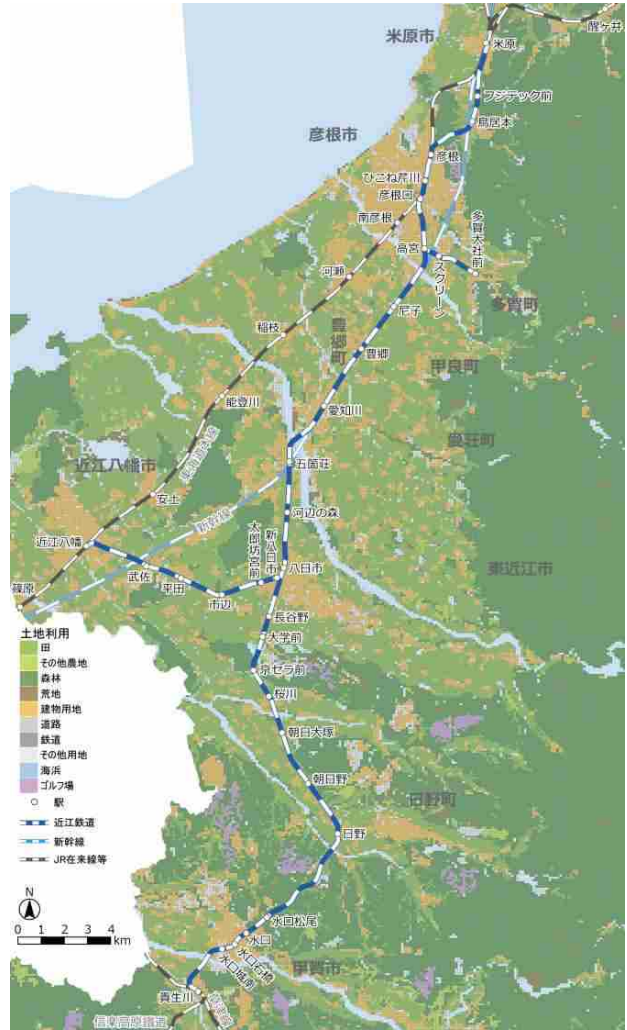
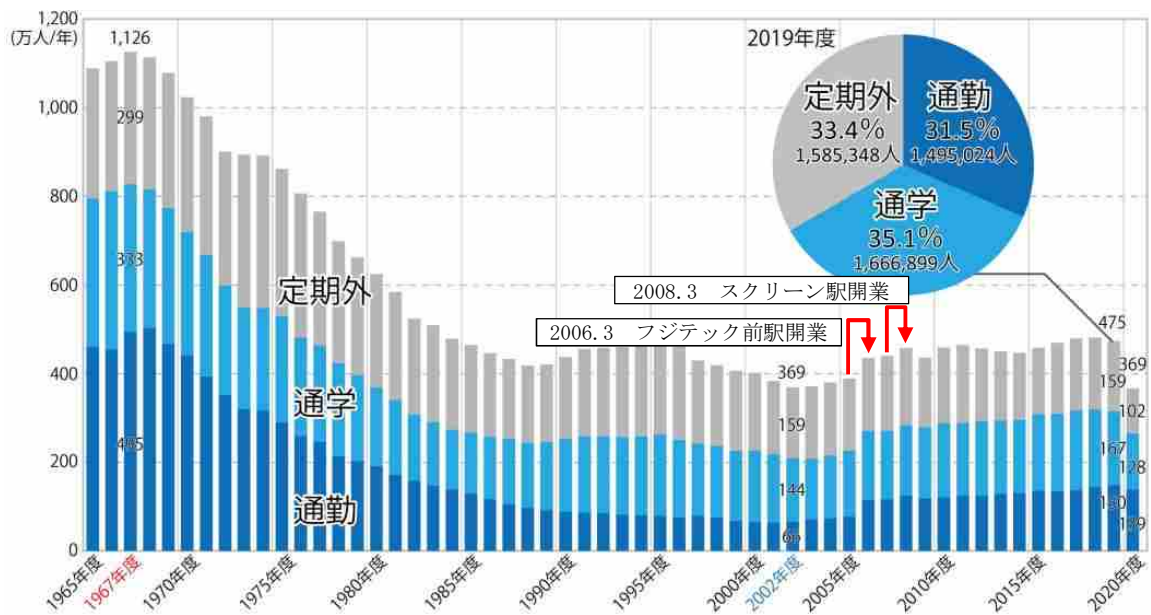


図 沿線の土地利用現況(平成 28 年(2016 年))

○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。

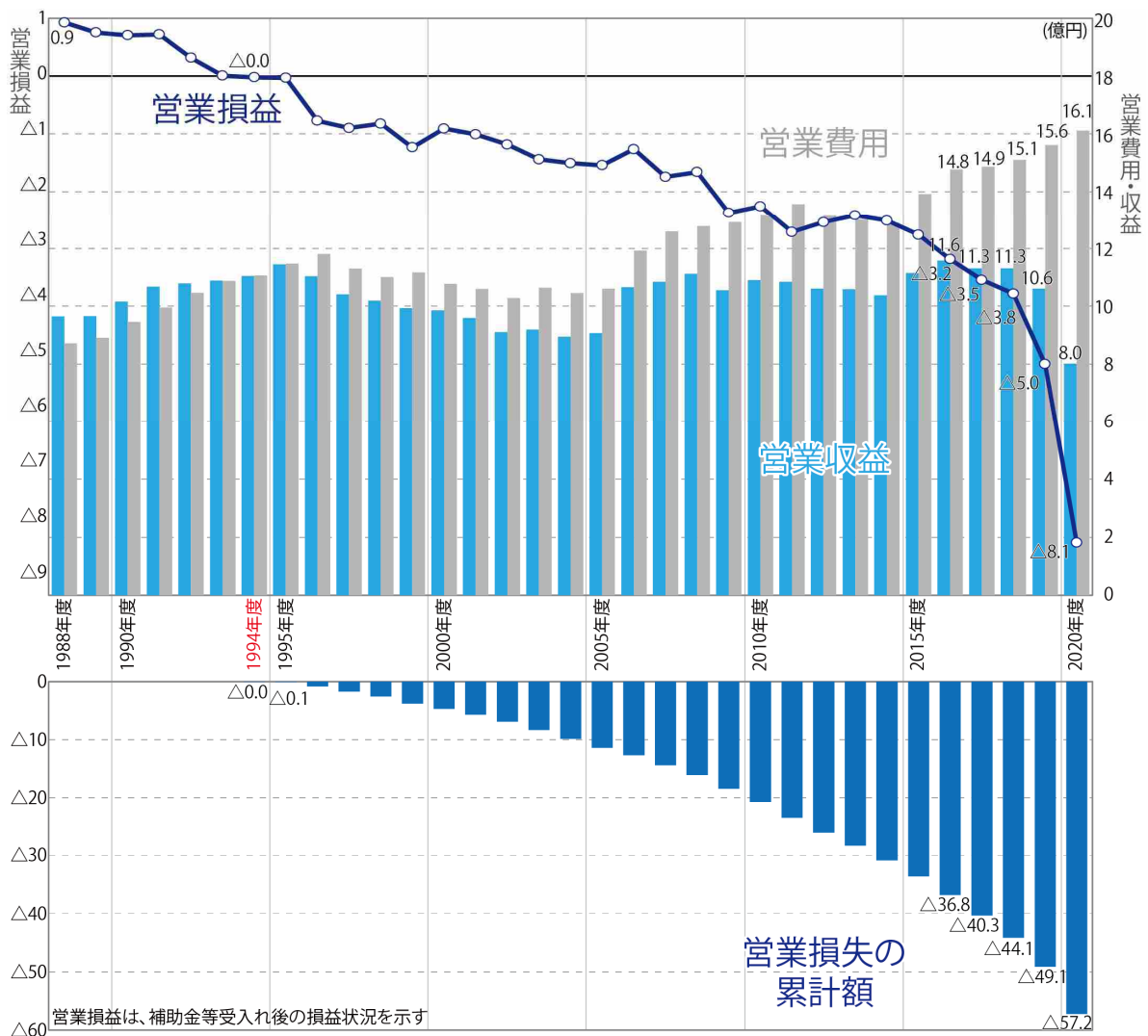


課題② 近江鉄道線の安全で安定的な運行体制の実現

- 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の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が、長年の営業赤字により、民間企業の経営努力による事業継続が困難な状況です。
- 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とともに、今後とも安全運行を維持していく必要があります。

【課題を見出した背景・現状】

○近江鉄道線は、平成6年度(1994年度)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 ・輸送力の低下 ・交通渋滞 ・転換率8割 ・環境負荷の増大 	<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	—	—	<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)

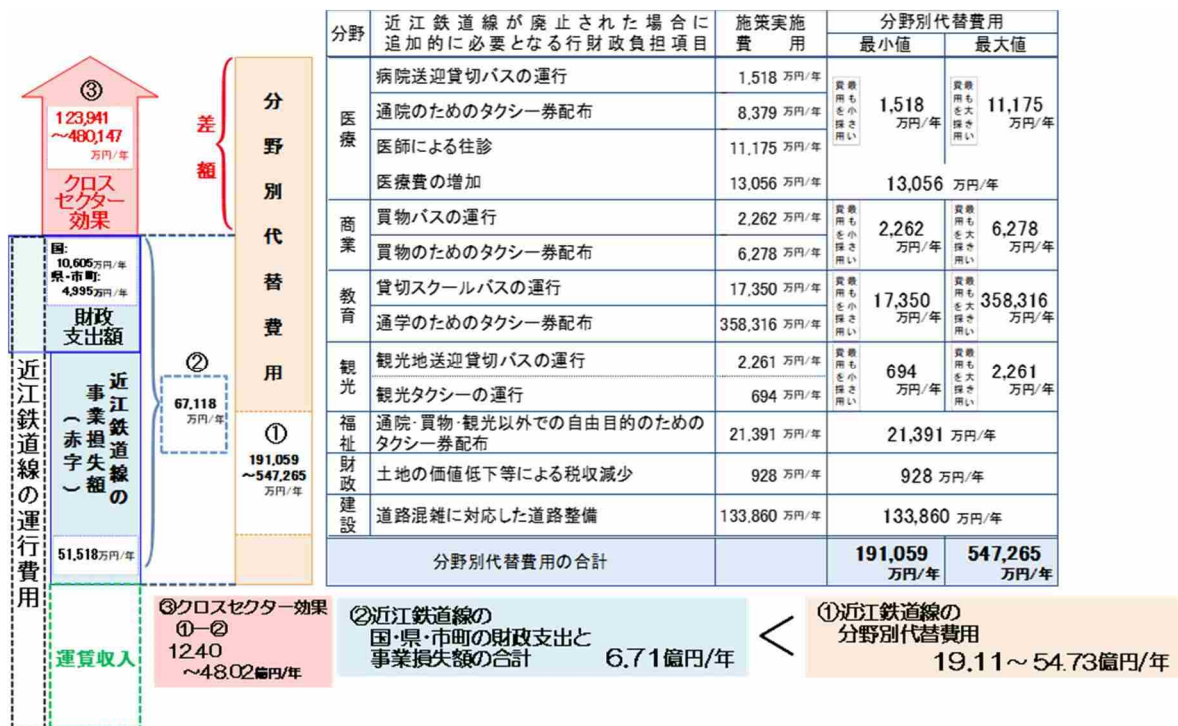


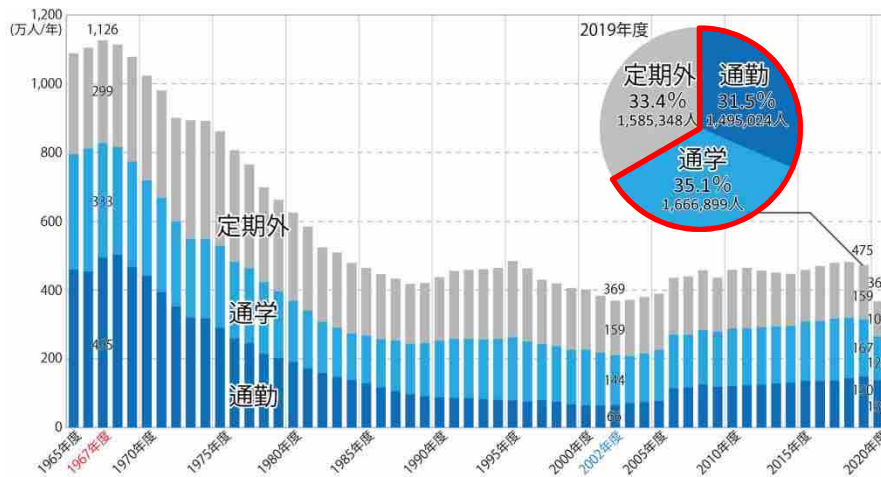
図 近江鉄道線のクロスセクター効果

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・通学利用者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。



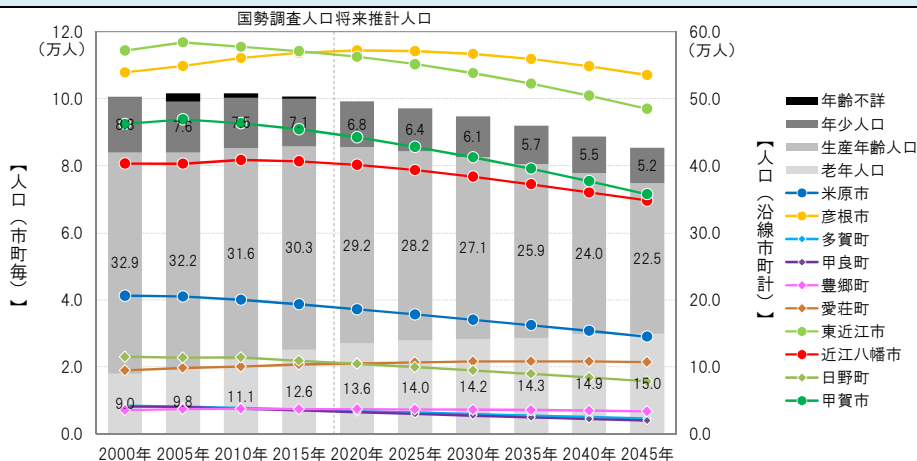
2002 年度→2019 年度

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

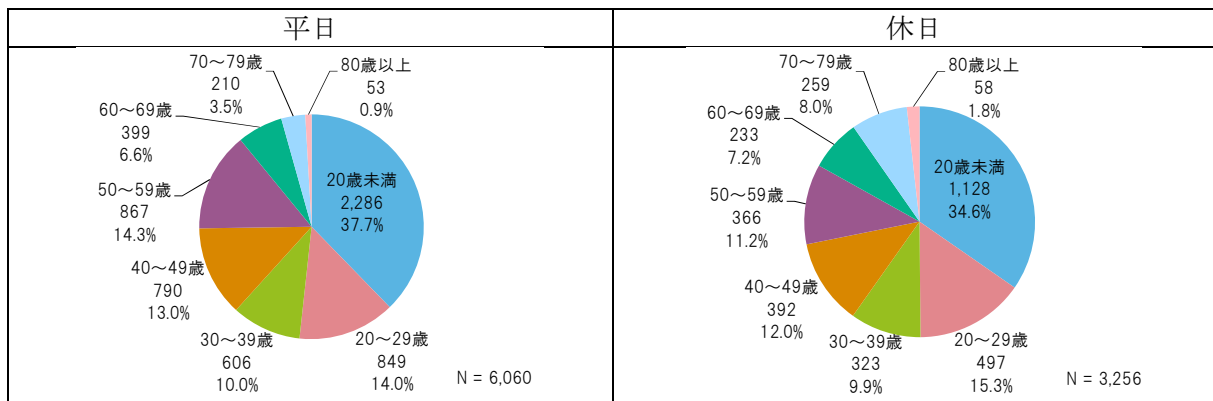
図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

- 沿線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

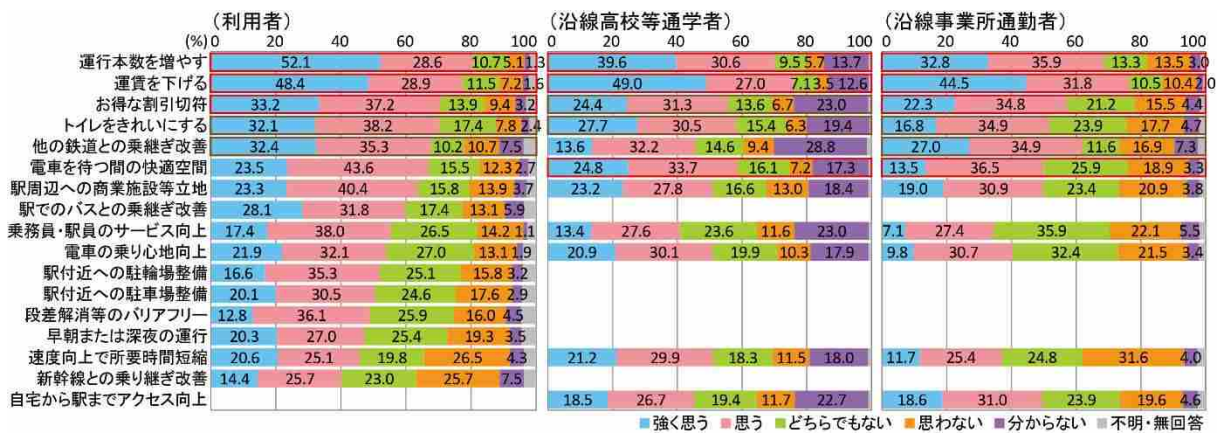
図 沿線市町の人口推移



資料：近江鉄道線利用実態調査(OD調査)

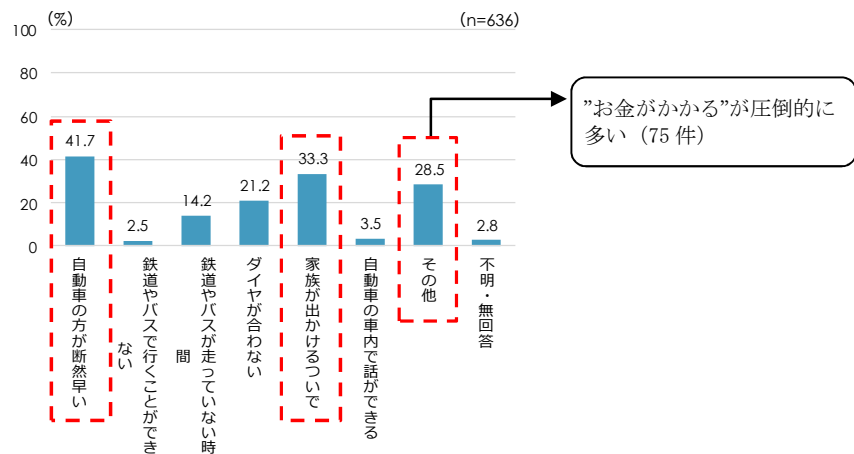
図 近江鉄道線利用者の年齢構成

- 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、利用者は「運行本数の増加」、沿線高校等の通学者、沿線事業所等の通勤者は「運賃値下げ」を望む声が多くなっています。
- 沿線高校等の通学者のうち、公共交通が利用可能だが自動車（家族等による送迎）を利用すると回答した学生が、公共交通を利用しない理由のうち、「自動車の方が早い」、「家族がでかけるついで」に次いで3番目に多い「その他」の意見としては、“お金がかかる”が圧倒的に多く、金銭的な理由からやむをえず家族等による送迎としている例もあると考えられます。
- その他には、「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。



資料：利用者調査、通学者調査、通勤者調査(R1年度実施)

図 近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点



資料：利用者調査、通学者調査、通勤者調査(R1年度実施)

図 公共交通（鉄道やバス）を利用しない理由（通学者）

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

- 近年の利用者推移を見ると、通勤・通学定期利用者が増加する一方、定期外利用者は横ばいで推移しており、新型コロナの影響を受け大幅な利用者減となった令和2年度(2020年度)については、通勤・通学定期利用者よりも定期外利用者の減少率が大きくなっています。こうした状況から、コロナ禍後を見据え、定期外利用者の回復とさらなる増加を図っていく必要があります。
- 沿線地域・地域外の定期外利用者の増加に向けては、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必要があります。

【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・通学については増加する一方、定期外利用者は横ばいです。
- 新型コロナの影響により、定期外利用者は前年度比約35%減となっており、通勤・通学に比べて落ち込みが大きくなっています。



資料：近江鉄道資料

図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

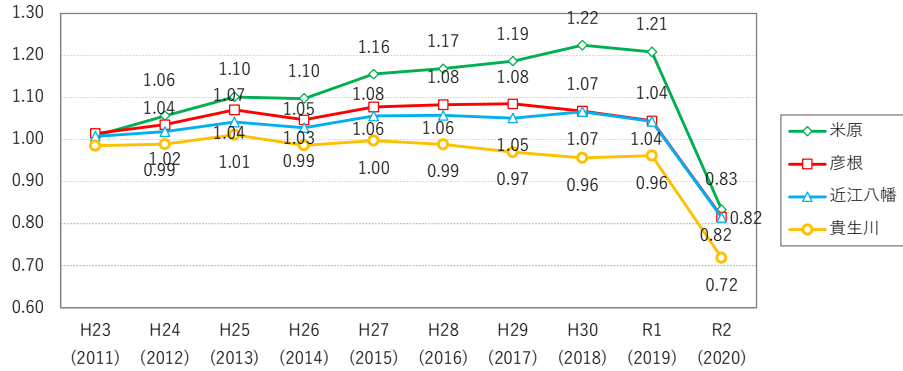
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	年度累計
	2020.4-6	2020.7-9	2020.10-12	2021.1-3	2020.4-2021.3
通勤定期	-6%	-8%	-8%	-7%	-7%
通学定期	-45%	-6%	-16%	-8%	-23%
定期外	-50%	-38%	-26%	-23%	-35%
合計	-35%	-17%	-17%	-13%	-22%

資料：近江鉄道資料

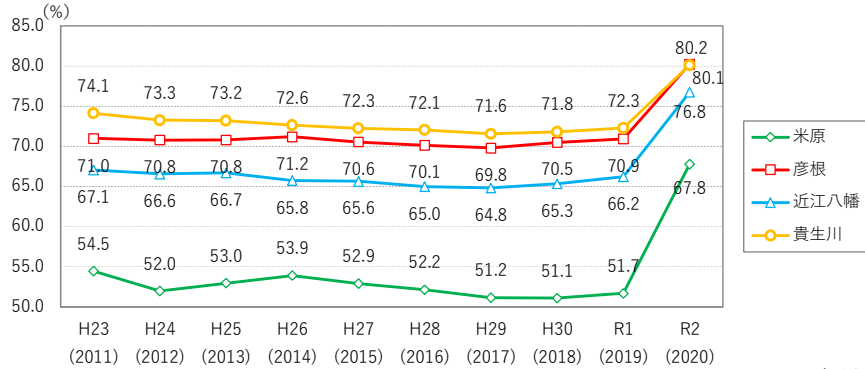
図 近江鉄道線の乗車人員(令和2年度(2020年度))の前年度との比較

○近江鉄道線と接続する JR 線各駅の利用者数は、新型コロナ前までは増加傾向にありました。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いますが、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】



【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

○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。

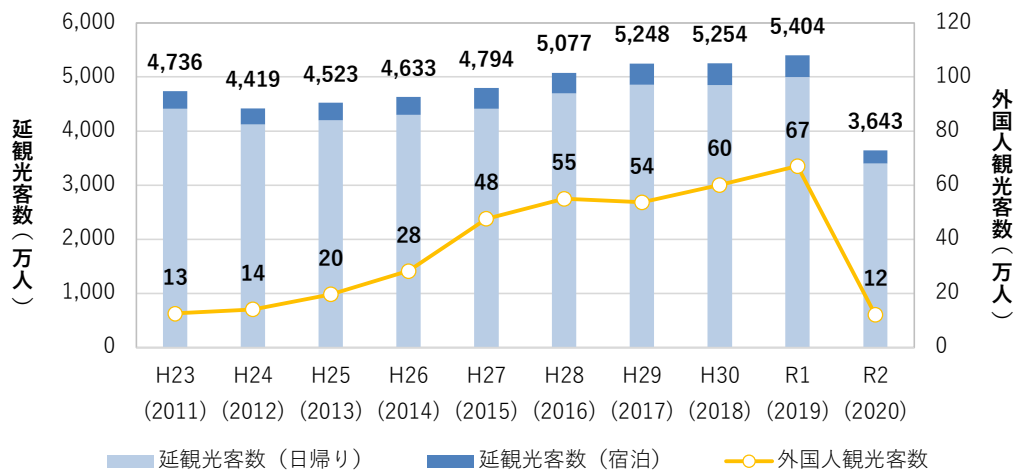
表 沿線市町に立地する施設の入込客数推移
(令和元年(2019年)調査における上位 30 施設に含まれる施設を対象)

単位：千人

観光施設名	市町名	H22 2010	H23 2011	H24 2012	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019
ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	-	-	-	-	-	1,622.1	2,130.7	2,833.9	3,109.7	3,226.9
多賀大社	多賀町	1,657.8	1,599.9	1,602.4	1,643.0	1,620.0	1,609.3	1,668.5	1,701.3	1,687.0	1,783.3
道の駅 あいとウマガレットステーション	東近江市	521.2	463.3	548.8	545.1	503.5	584.9	619.1	513.4	670.4	782.2
彦根城	彦根市	730.5	826.7	719.5	743.0	738.6	786.2	785.4	836.3	726.6	766.7
日牟禮八幡宮	近江八幡市	605.5	634.0	659.7	711.0	714.7	722.3	736.9	684.5	620.5	715.0
太郎坊宮	東近江市	-	-	-	-	-	-	-	-	-	499.3
陶芸の森	甲賀市	325.1	297.5	303.4	347.5	322.7	403.1	382.6	359.2	342.4	421.5
道の駅 伊吹の里	米原市	406.3	390.7	394.9	406.1	407.6	405.0	412.4	401.3	398.0	390.2
田村神社	甲賀市	-	-	-	-	-	-	-	364.6	364.6	389.5
八幡堀	近江八幡市	604.1	596.6	601.0	620.5	618.5	418.2	467.8	404.0	369.7	367.4
道の駅 せせらぎの里こうら	甲良町	-	-	-	-	-	-	-	-	379.1	420.9

※「-」については、県内上位30施設の圏外、または、対象施設からの情報提供がない。

出典：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

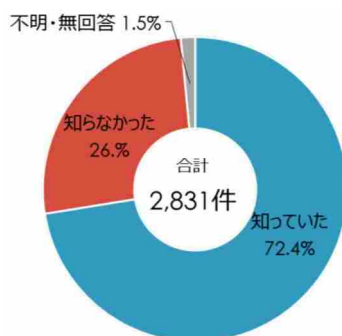
課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする気運の醸成

- 沿線地域における近江鉄道線の利用状況は、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、通勤、通学利用以外の沿線住民の多くにとっては、「将来必要になるかもしれないもの」という位置付けになっています。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」と感じてもらう必要があります。
- 特に新型コロナの影響により地域公共交通は大きな影響を受けており、事業者や沿線市町は、日頃から地域公共交通の利用状況・経営状況を周知することで危機感を共有するとともに、愛着や親しみを持ってもらうような地域に寄り添った活動を通して、沿線地域のマイルール、マイバス意識を醸成することが必要です。

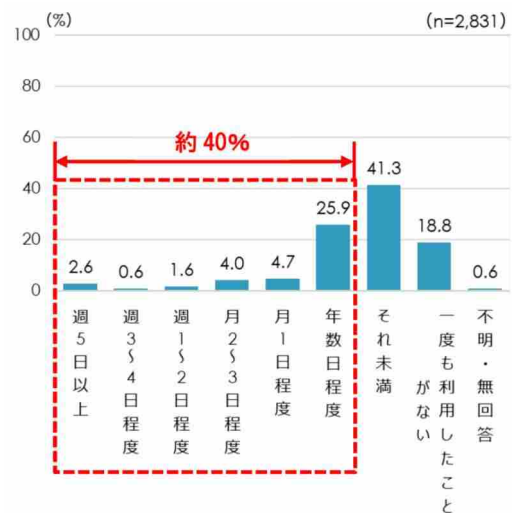
【課題を見出した背景・現状】

○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。

【存廃問題の認知度】



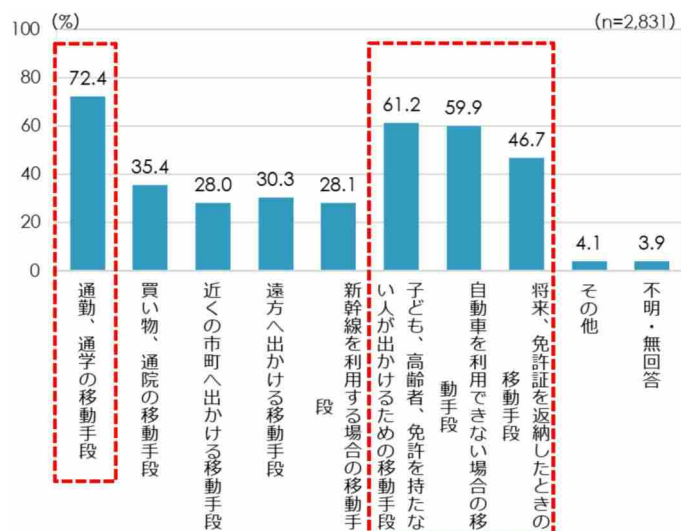
【利用頻度】



資料：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）

- 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、近江鉄道線および二次交通である路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通は大幅な利用者数減となっています。

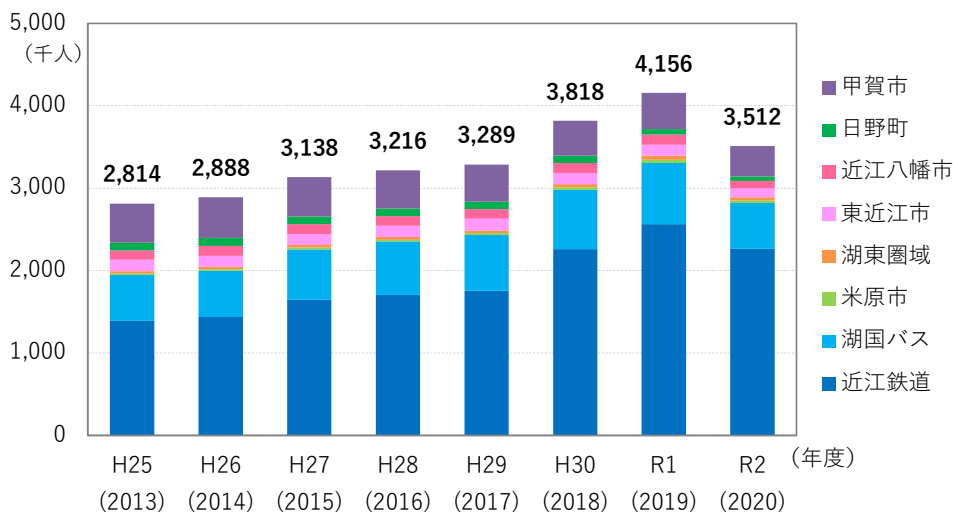
○今後状況が長期化すれば、交通事業としての継続が難しくなったり、状況が収束しても利用者数が回復しないといった点が懸念されます。

【近江鉄道線（乗車人員の前年度比）】

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	年度累計
	2020.4-6	2020.7-9	2020.10-12	2021.1-3	2020.4-2021.3
通勤定期	-6%	-8%	-8%	-7%	-7%
通学定期	-45%	-6%	-16%	-8%	-23%
定期外	-50%	-38%	-26%	-23%	-35%
合計	-35%	-17%	-17%	-13%	-22%

資料：近江鉄道資料

【近江鉄道線に接続するバス等（利用者数推移）】

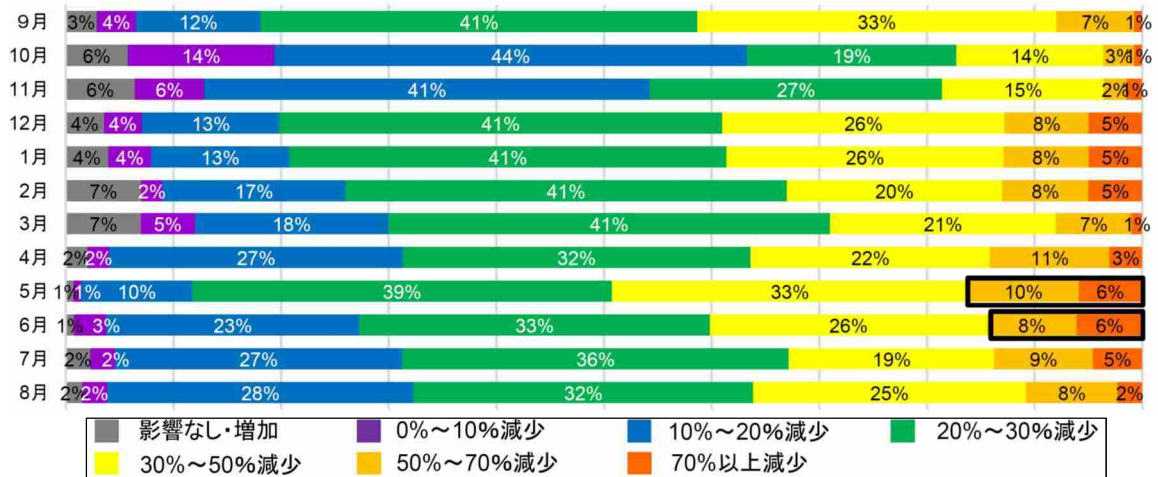


資料：市町・交通事業者資料

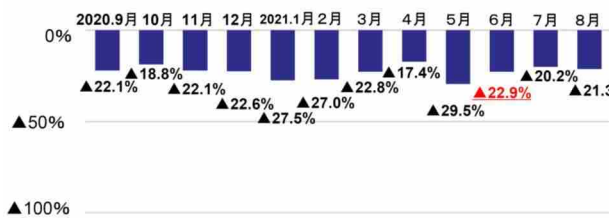
図 新型コロナによる地域公共交通の影響

【輸送人員の比較（2020年と2019年との比較）※7、8月は見込み】

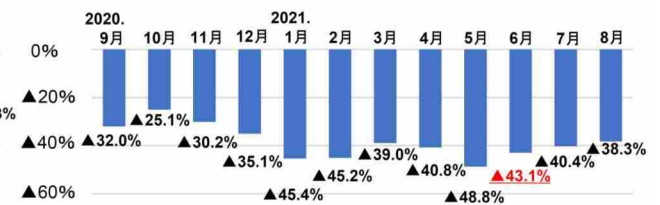
■鉄道（中小民鉄）



■一般路線バス



■タクシー



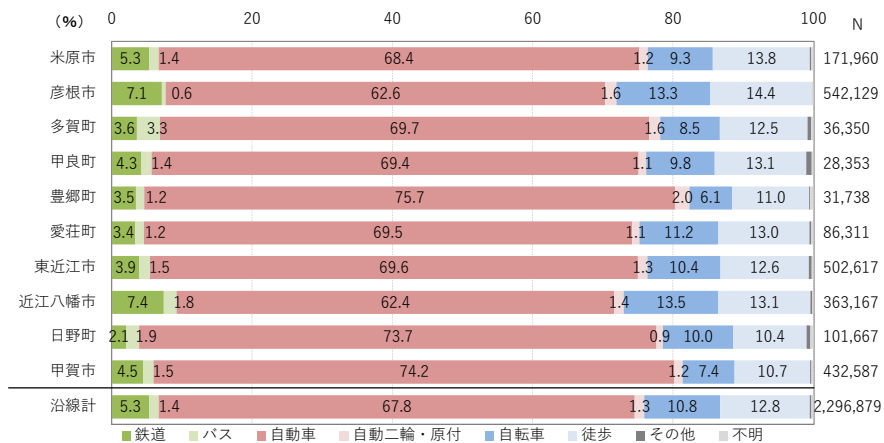
出典：国土交通省資料（令和3年(2021年)6月末現在）
 図 新型コロナによる交通業界への影響

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、自動車交通を抑制し、マイカーから電車やバス等の公共交通機関への転換が環境負荷の低減に寄与することを理解し、公共交通を積極的に利用していくことが必要です。

【課題を見出した背景・現状】

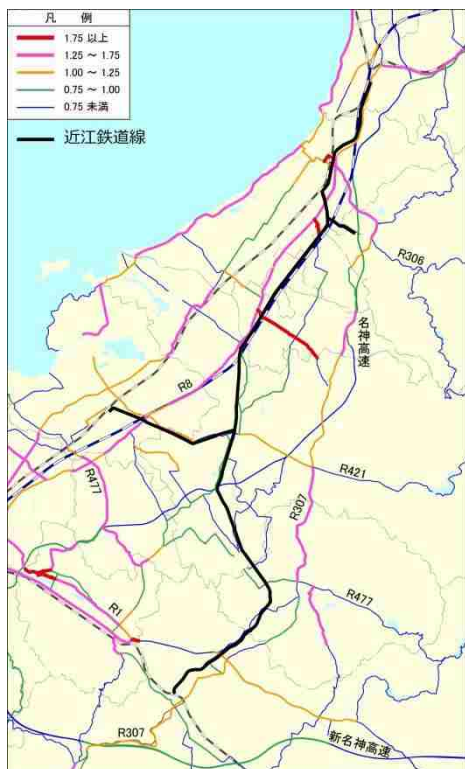
○人の移動における代表交通手段としては、いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超えています。一方、公共交通（鉄道・バス）を利用する割合は低くなっています。



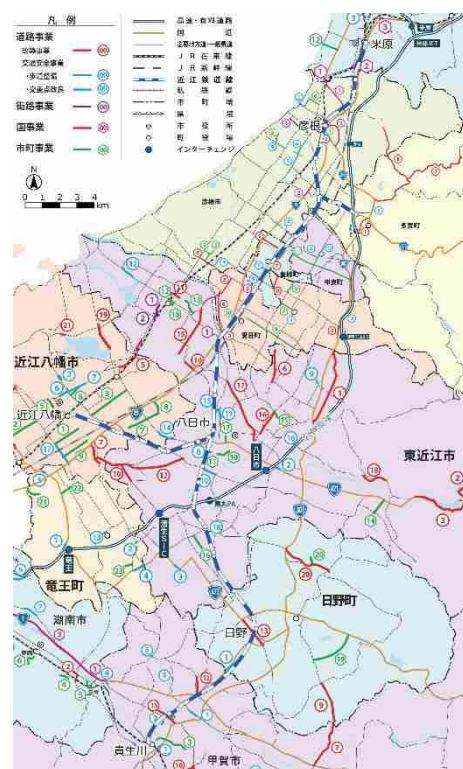
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

図 沿線市町の交通手段別発生集中量

○沿線地域では、道路混雑を解消するために道路整備が進められていますが、整備によって自動車の利便性が向上することで、さらに自動車利用が増加し、環境負荷が増大する可能性があります。



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を加工
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き続け、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。こうした近江鉄道が有する価値と地域を活かし高めるために、これまでも駅舎の有効活用や駅施設の更新等の取り組みが行われてきたところである。

今後は住民・事業者・県および沿線市町がより一体となって、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構造への変更により、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、鉄道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ことにより経営の改善を図るとともに、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。

上下分離にあたっては、近江鉄道株式会社を第二種鉄道事業者とし、自治体が設立する鉄道施設管理団体を第三種鉄道事業者とするとともに、鉄道事業の将来的な収支均衡を達成するために必要なハード施策・ソフト施策を盛り込んだ鉄道事業再構築実施計画を策定します。

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、**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**

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、**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を認識し、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、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。**

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 現状：約 370 万人 (R2 年度(2020 年度)) 目標：約 459 万人 (R5 年度(2023 年度)) ※計画終了時点 (R15 年度(2033 年度)) の目標値については、令和 5 年度(2023 年度)策定予定の鉄道事業再構築実施計画にあわせて設定する。
	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)) ※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	沿線市町の自動車の 交通手段分担率	○67.8%以下(2010 年パートリッパ調査値) ※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・協働して地域公共交通の利用を促進する	通学において「自動車(家族による送迎)」を使う割合	○40.8%以下 (2019 年度沿線学校アンケート調査)
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。

※現時点で未設定の目標については、今後、必要な調査等を実施したうえで設定する。見直しの際にも同様とする。

※現時点で未設定の目標の概ねの設定時期は下記の通り。

- ・近江鉄道線の自治体負担額：鉄道事業再構築事業実施計画の策定(R5 年度予定)にあわせて設定する。
- ・近江鉄道線の利用満足度：R3 年度(2021 年度)に調査を実施し、目標を設定する。

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、近江鉄道線を県東部地域の基幹交通軸として位置付け、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・新駅設置等) 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 ⑮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	⑯駅周辺の交通結節機能の整備 ⑰駅周辺のにぎわい創出機能の整備 ⑱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	⑲積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等) ⑳各種イベントの実施・展開 ㉑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	㉒交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施 ㉓沿線地域住民や利用者との意見交換 ㉔積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】 ㉕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	㉖近江鉄道パートナーズクラブの拡大 ㉗関連グッズの企画・販売 ㉘ふるさと納税制度等の活用 ㉙地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり ㉚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 ㉛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	㉜人の移動実態等の定量的な把握・分析 ㉝公共交通等に関するデータのオープン化 ㉞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	㉟MaaS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	・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 ・高校入学前の中学 3 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 				
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→



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。公共交通が直面するより一層厳しい状況の打開を図る観点からも潜在的な需要を取り込んでいく必要があることから、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"> 沿線企業や学校に対してダイヤを周知し、始業・終業時刻の変更の協力も依頼しつつ、始業・終業にあわせたダイヤ・行き先変更の検討等、相互の調整を図る。 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および情報発信 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および学校に対する働きかけやニーズ等を把握し、定期的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>【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3km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100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パス（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

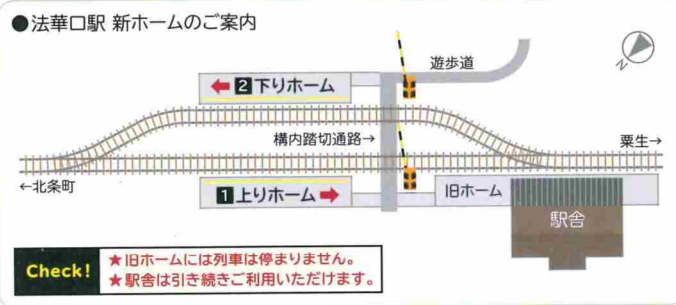
施策(4)	運行内容の充実・改善を図る
施策のねらい	速達性や快適性といった鉄道としての根幹となるサービス向上策により、沿線地域の住民の日常生活や地域における観光の移動を支え、広域的な幹線としての役割を果たす

事業⑥	利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等） 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、新駅設置等の手法について、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"> ・北条鉄道（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、幹線鉄道等活性化事業を活用。また、設備投資額の1/3にあたる北条鉄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
	実施方法 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

※増便ダイヤ前後のみを掲載しています。

※2020年9月1日(火)より改正

		増便	増便	増便	増便	増便	増便								
北条鉄道	北条町	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

増便からの乗り換えは、下記 への接続が便利です。

▼ JR または 神戸電鉄線へ乗り換え ▼

JR	■加古川・神戸・大阪方面		粟生発	6:09	6:38	7:10	7:48	8:09	8:49	10:07	19:22	19:51	20:17	20:57	21:14	22:09	—
	加古川着	6:33	7:05	7:38	8:16	8:37	9:15	10:31	19:48	20:15	20:41	21:23	21:41	22:33	—	—	
	のりかえ																
	加古川発	6:36	7:12	7:47	8:21	8:51	9:22	10:37	19:51	20:22	20:51	21:27	21:47	22:46	—	—	
	三ノ宮着	7:07	7:43	8:18	8:50	9:20	9:51	11:06	20:20	20:50	21:20	21:56	22:16	23:15	—	—	
	大阪着	7:32	8:10	8:47	9:15	9:43	10:13	11:28	20:43	21:13	21:43	22:18	22:38	23:38	—	—	
JR	■西脇市方面		粟生発	6:13	7:13	7:13	7:47	8:26	9:43	11:09	19:20	20:17	20:17	21:15	21:15	22:10	23:13
	西脇市着	6:38	7:38	7:38	8:08	8:49	10:06	11:30	19:41	20:38	20:38	21:36	21:36	22:31	23:34	—	
神戸電鉄	■小野・鈴蘭台・新開地方面		粟生発	6:13	6:49	7:18	7:52	8:09	8:55	10:10	19:25	19:54	20:22	20:45	21:17	22:18	23:19
	新開地着	7:21	7:55	8:33	9:02	9:17	10:01	11:16	20:33	21:05	21:36	21:56	22:26	23:27	—	—	

※鈴蘭台止

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
	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			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

【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、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、小児(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



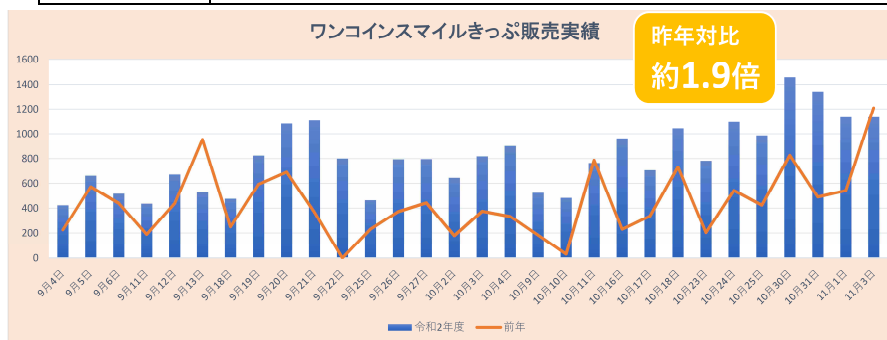
出典：東近江市ホームページ

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

【令和2年度(2020年度)の全線乗車キャンペーンの実施結果】

《販売実績》

販売枚数	24,533枚 (大人 23,346枚、小人 1,287枚)		
事業費	9,919,350円		
	きっぷ補填額	9,748,550円	
	チケット印刷代	170,500円	



《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	<ul style="list-style-type: none"> 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、沿線外利用者を取り込むことで新規利用者の増加につながる。
近江鉄道沿線の観光地の統一的な情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 現状、各市町の観光情報がバラバラに掲載されており、いくつかの観光サイトを調べる必要がある。 沿線観光地をまとめたサイトを作成すれば、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等テーマ別にまとめることで利用者の利便性が向上する。
沿線市町利用者を対象とした利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 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につながる。近江鉄道線利用で特典を得られる企画が有効。 (例) ・近江鉄道線利用により京阪神施設が割引になる ・JR利用の際、JR駅沿いのコインパーキングを利用するよりも近江鉄道を利用する方が安くなる
近郊沿線外利用者を対象とした需要の掘り起こし	<ul style="list-style-type: none"> 沿線外利用者を中心に今回のキャンペーンで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、観光に重きを置いた周遊プラン等を企画し、関西圏・東海地方を中心にPRすれば新規利用者の獲得を図ることができる。

資料：東近江市作成資料を加工

事業⑨	キャッシュレス決済の導入 重点事業				
事業の概要	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。 【令和 2 年度(2020 年度)の検討状況】 ・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	・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	・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
	← 検討・必要に応じて導入			← 運営改善期間の検討状況によっては、当期間に導入	

【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

	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	●全国の主なJRや私鉄等で導入	●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	●月当たり一定回数以上の利用を条件にポイント付与	●利用毎にポイント付与
④	定期券への対応	●定期券情報搭載可	●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)	●仕組みとして対応可能	●対応可能
⑥	利用者データの活用、分析	●原則乗降データのみ	●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	●専用ICカード購入必要	●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

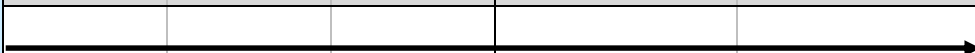
【豊郷駅前】



【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、平成28年(2016年)10月に日野駅再生プロジェクトを立ち上げ、平成29年度(2017年度)から令和元年度(2019年度)までの3か年に下記の整備を行いました。 ・平成29年度(2017年度)：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。 ・平成30年度(2018年度)：部材の腐食が見られた上りホーム待合所の上屋の再生。 ・令和元年度(2019年度)：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。 <p>【八日市駅におけるトイレ改修】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東近江市では令和2年度(2020年度)に八日市駅公衆トイレの和式便器の洋式化および温水洗浄便座の設置を実施。 				
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 ・近江鉄道線利用者の利用満足度の向上 				
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
					
	実施可能な場所から適宜実施				

【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

【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

【改修前（和式）】




【改修後（洋式+温水洗浄便座）】



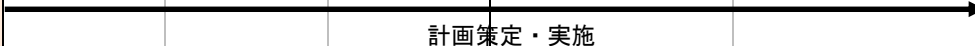
図 八日市駅におけるトイレの改修

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うとともに、病院送迎やスクールバス等の既存の輸送資源の活用等も検討し、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が利用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 ・病院送迎やスクールバス等の既存の輸送資源の把握および有効活用の可能性検討 				
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・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>近江鉄道線でつながる沿線市町・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 1348 1003"> <tr> <td data-bbox="475 645 778 779">策定済</td> <td colspan="4" data-bbox="778 645 1348 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 1348 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 1348 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した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】

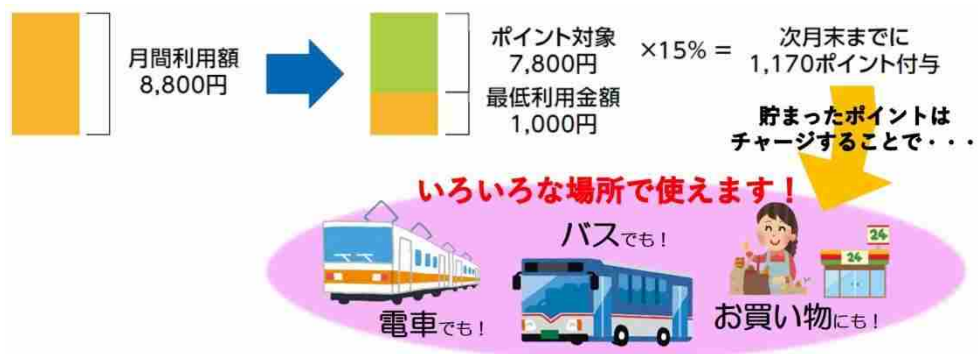


〈乗車時のICカードリーダー〉



〈降車時のICカードリーダー〉

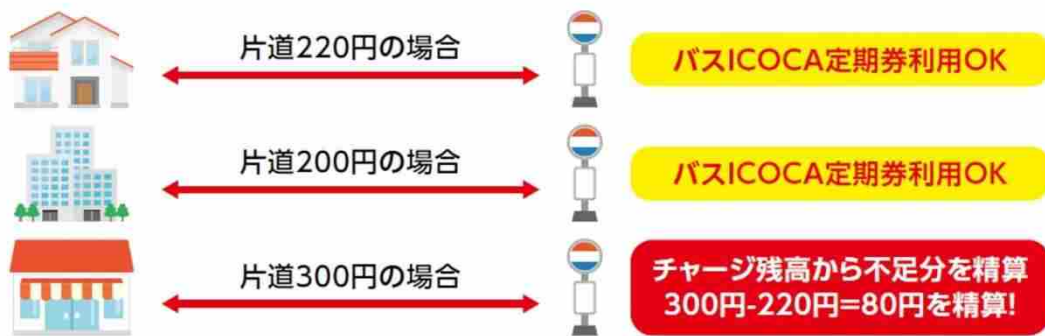
【ICカードの導入に伴うポイントサービス】



【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カード導入路線ほ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)	公共交通を軸としたまちづくりを推進する
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、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				
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】

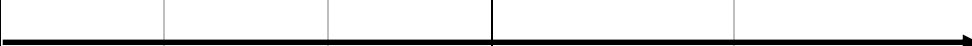


図 豊郷駅前（アクセス道路整備）

【日野駅】



図 駅前広場での交通結節の事例

事業⑩	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とともに、歩行者空間を創出し、居心地がよく歩きたくなる街づくりを推進する</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。 <p>【愛荘町における取組：愛荘町ウォークブルタウン創造事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中山道、愛知川駅、公共施設等の都市機能が集積する一帯を中心エリアとして位置づけ、歩行者空間の創出、観光資源や地域資源の活用、街道の活性化、さらには、各交流拠点施設のネットワーク化に向け取り組んでいる。 				
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
					
	実施可能な箇所から適宜実施				

事業⑪	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

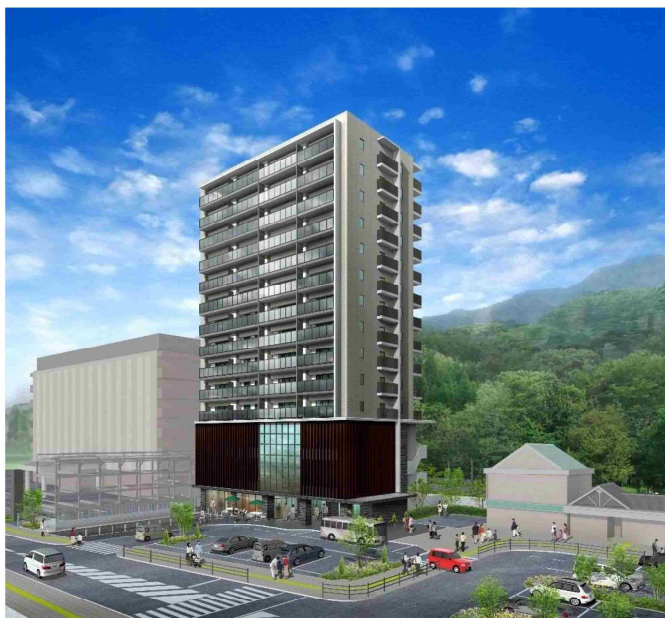
初の八日市駅前
徒歩1分
分譲マンション

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

愛荘町ウォーカブルタウン創造事業(R2年度～)

テーマ
触れ、歩け、賑わいあふれるまち



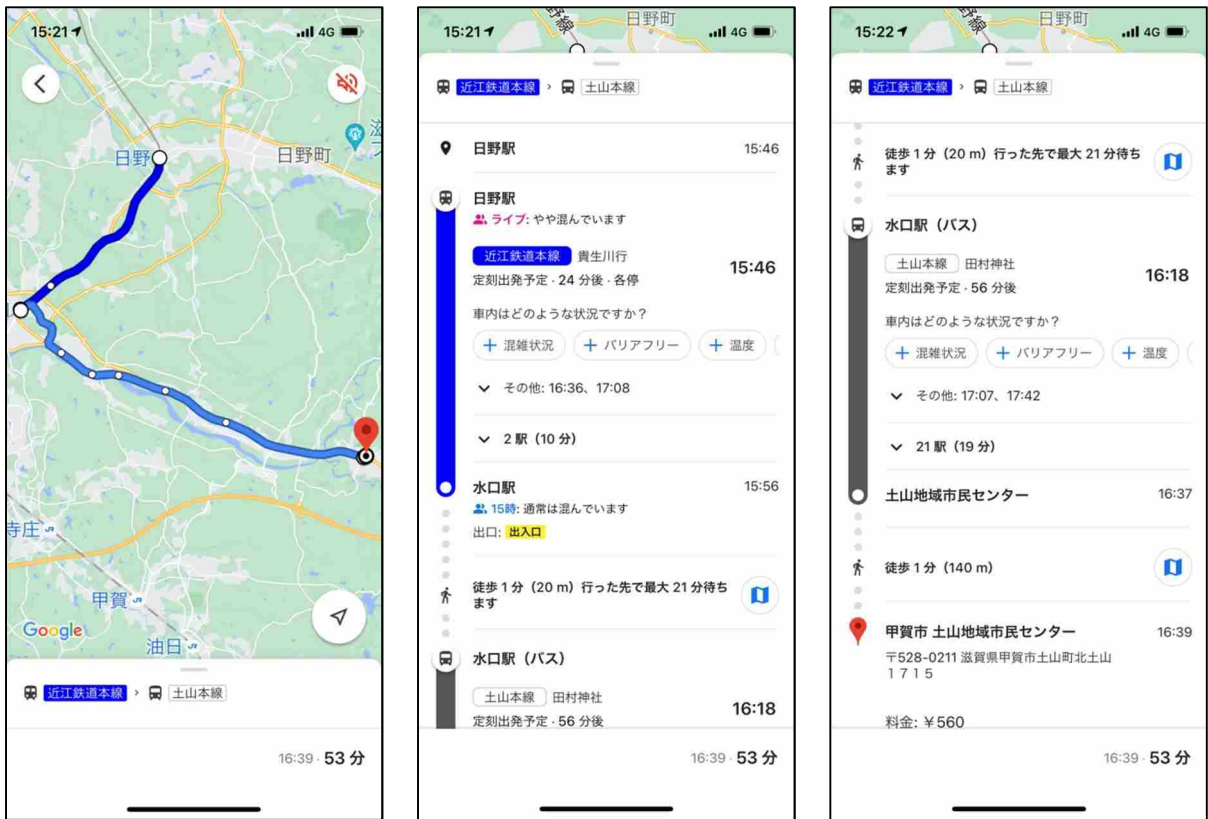
出典：愛荘町ホームページ

図 愛荘町ウォーカブルタウン創造事業の概要

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>沿線地域の自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用し、地域公共交通を利用した移動を促すために、様々な媒体を用いた観光案内や交通案内を行う。</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
Supported by JPHUJANI

TEL : 027-897-2869 Mail : koutsuuka@pref.gunma.lg.jp

今すぐダウンロード
App Store
GET IT ON
Google Play

群馬県 県土整備部 交通政策課
Supported by JPHUJANI

※対応OS: Android4.4以上、iOS9.0以上（一部対応出来ない端末もございます。） ※QRコードはQRコードリーダーアプリのインストールが必要です。

ぐんま乗換
コンシェルジュ

群馬県公式

ダウンロード
無料

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

経路検索: 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。

地図表示: 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: 「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: 詳細ルート表示画面で「時刻表」をタップすると、鉄道・バスの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、商店街との連携を図るとともに、大阪や名古屋方面からの広域集客を図るためにJRとの連携を強化する。				
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
					
	【新規】検討・			【既存】継続実施 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 会員向けスタッフラリ】




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、道の駅せらぎの里こらうらではがっつり飯や本格ビザなどが味わえる。甲良町を迂り抜け、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 (たがたいしゅ)
「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、伊弉那美。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、糸切餅が名物。

戦国大名藤堂高虎ふるさと館 和の家
(せんごくたけむらうとうとうかたらのや) 古民家を改修した施設。観光での休憩、地元米が自慢の食事、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閲覧可。



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
(よういちいちこうじょうえんたいこうあと)
サイクリングロード沿いの、戦時中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、体験乗車、出前講座や、学校の各種活動（社会見学・校外活動等）における公共交通利用の促進を図る。				
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 ・近江鉄道線を盛り上げる気運の醸成 				
実施・検討主体	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）				
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】



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。

近江鉄道線を楽しむアイデア

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、床置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年度(2020年度)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沿線地域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 ・ 近江鉄道線を盛り上げる気運の醸成 				
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)

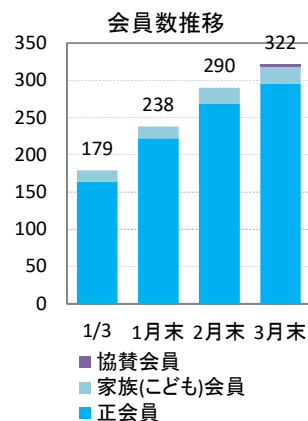


図 近江鉄道パートナーズクラブの概要

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 ・近江鉄道線を盛り上げる気運の醸成 				
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（家持駅・八日市駅・近江八幡駅・貴志川駅）
 ◎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、一部の駅のみで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・駅長がちやくんグッズ



★100形電車くつした★



★電車&駅長がちやくんシャープペン★



★電車&駅長がちやくん酒しぼり★



★電車ものまじ★



★駅長が作る「ペーパー」タブレット★




★駅長がちやくん八日市駅亚克力キーホルダー★







鉄道むすめグッズ



★鉄道むすめクリアアフェイスホルダー「貴城あかね」/「日野せりか」★



★鉄道むすめ写真亚克力キーホルダー「貴城あかね」/「日野せりか」★



★鉄道むすめキラキラアフェイス「貴城あかね」/「日野せりか」★



★鉄道むすめミニのぼり「貴城あかね」/「日野せりか」★



★鉄道むすめミニのぼり「貴城あかね」/「日野せりか」★



★鉄道むすめトートバッグ



★鉄道むすめ「日野せりか」亚克力キーホルダー★



★鉄道むすめ「貴城あかね」ボールペン★



★鉄道むすめ駅名キーホルダー★

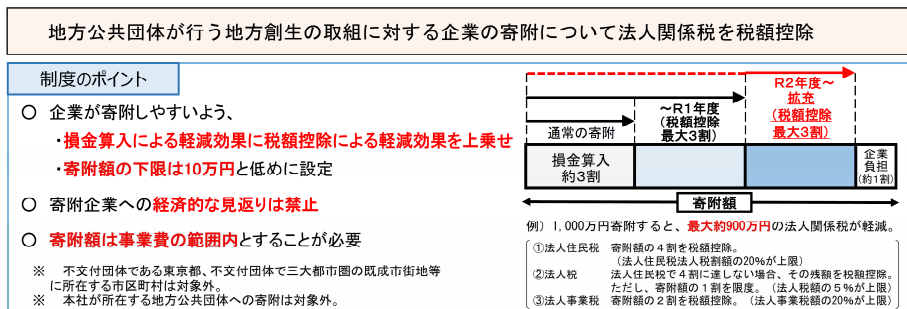


★鉄道むすめ「貴城あかね」スマホケース★

図 近江鉄道グッズのホームページでの取扱い状況

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気運の醸成 				
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⑤	地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり				
事業の概要	<p>駅を地域の情報発信拠点として、地域の魅力や観光情報等の発信、地域の特色を活かした空間演出等により、利用者や沿線住民のワクワク感を醸成するとともに、コミュニティ施設として活用することで利用者や地域住民等との交流促進を図る</p> <p>【魅力あふれる駅づくりの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 情報発信：地元特産品等の展示、地域や観光情報等の発信 ・ 地域性：地元産素材を活用した装飾や駅舎改修等 ・ コミュニティ施設：地元特産品の販売、各種イベントの開催、飲食・交流スペースの設置等 <p>【取組事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日野駅：毎日オーナーが変わる日替わりカフェ ・ 和歌山電鐵貴志川線：猫が駅長を務めることで全国的に有名 ・ 信楽高原鐵道：信楽焼の狸が駅で出迎え ・ J R 大村駅（長崎県）：駅舎内スタジオから地域の情報を伝えるコミュニティFM放送局 				
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気運の醸成 ・ 公共交通利用者数の維持・増加 				
実施・検討主体	<p>◎関係市町、鉄道事業者</p> <p>○地元組織（自治会等）、沿線学校、沿線企業 等</p>				
検討事項・手順	<p>・ 各市町において、鉄道事業者と連携し、駅および駅周辺の魅力づくりや活性化方策を検討</p>				
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 style="text-align: center;">検討・実施可能な箇所から適宜実施</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

事業②⑥	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気運の醸成 				
実施・検討主体	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校 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⑰	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⑳	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	利用促進策等を適切に実施するためには、データに基づいた取組が不可欠であることから、既存の乗車券や定期券の利用実績や利用者属性のデータ化の推進、ビッグデータの活用、利用実態調査（OD調査）の実施等により、近江鉄道線の利用実態や沿線地域における人の移動実態等を定量的に把握するとともに、データ分析・マーケティングに生かすための体制の構築を図る				
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	◎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"> ・近江鉄道定期利用者の利用者属性を正確に把握するため、定期利用申込書に記載する内容の改善 ・利用実態調査の計画検討、調査実施 ・結果の分析、利用促進等へ活用するための検討体制の構築 				
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

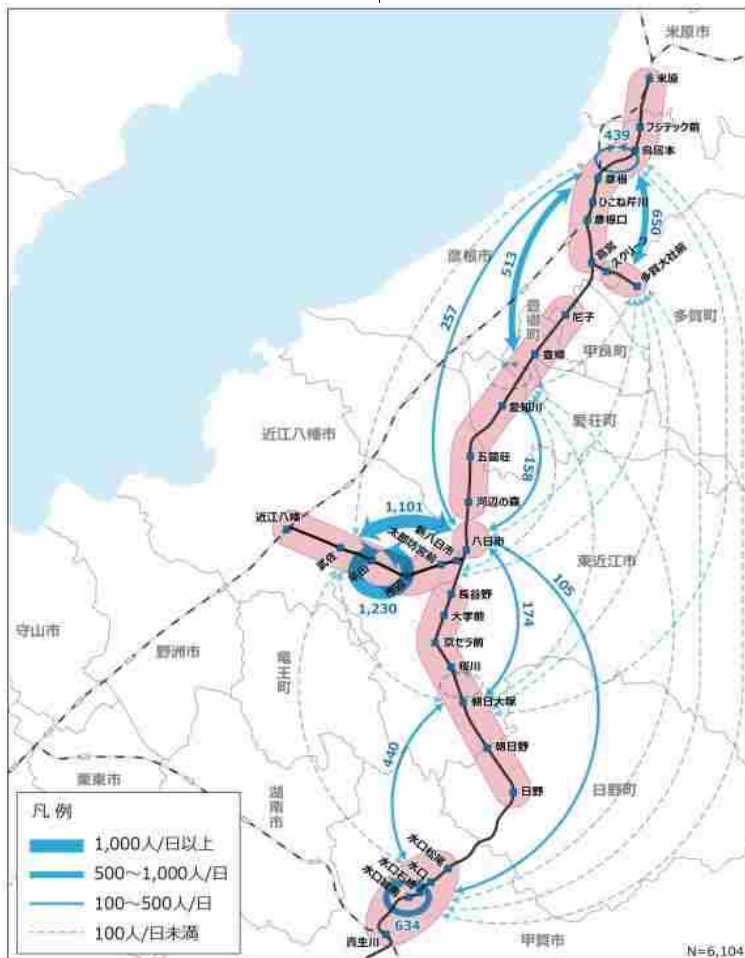
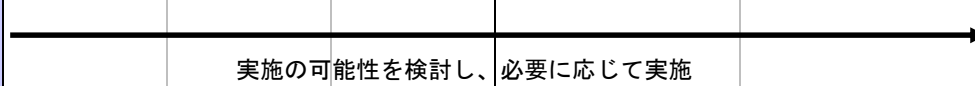
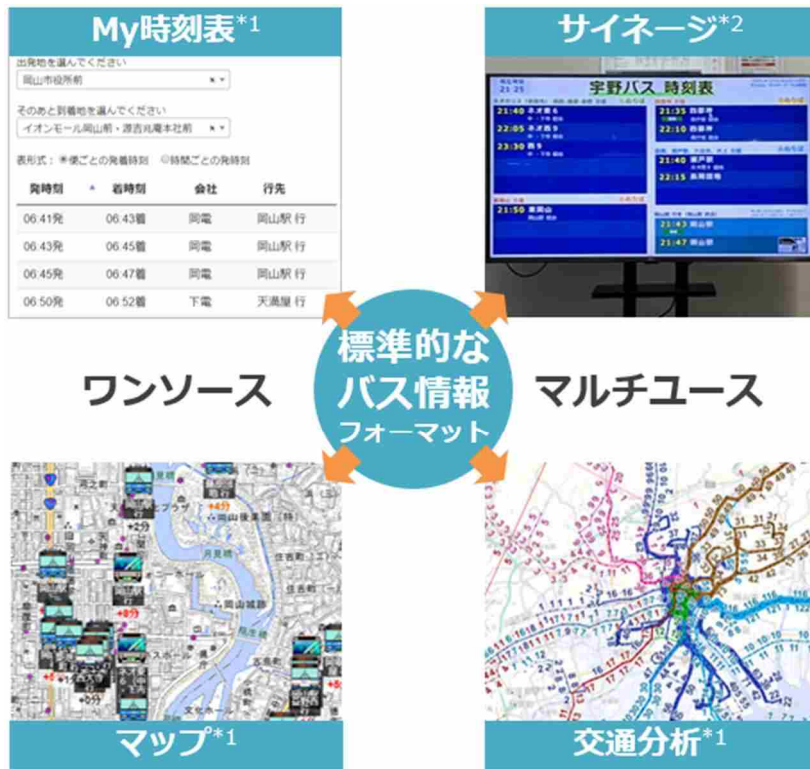


図 利用実態調査(OD 調査)の実施と結果のとりまとめイメージ

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					



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

府県	自治体・交通事業者
滋賀県	甲賀市
京都府	京丹波町 (*1)
大阪府	北港観光バス (*1)、大東市
兵庫県	加古川市、淡路市、香美町、洲本市、西宮市、神戸市、猪名川町、加西市、市川町、赤穂市、佐用町、丹波篠山市、南あわじ市、豊岡市、神戸市営地下鉄
奈良県	奈良県
和歌山県	和歌山バス (*2)、明光バス、龍神自動車、熊野御坊南海バス、南海りんかんバス、海南市、橋本市

*1：利用登録等の条件付きで提供

*2：リアルタイムデータにも対応

資料：標準的なバス情報フォーマットホームページ（令和3年(2021年)6月現在）
 図 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（2021年6月現在、近畿2府4県）

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⑩	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	<p>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、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>(※)Mobilty 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・比叡山一帯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、利用枚数が昨年比に比べ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
				市町の必要性に応じて実施	

【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



▲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年間と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、「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。

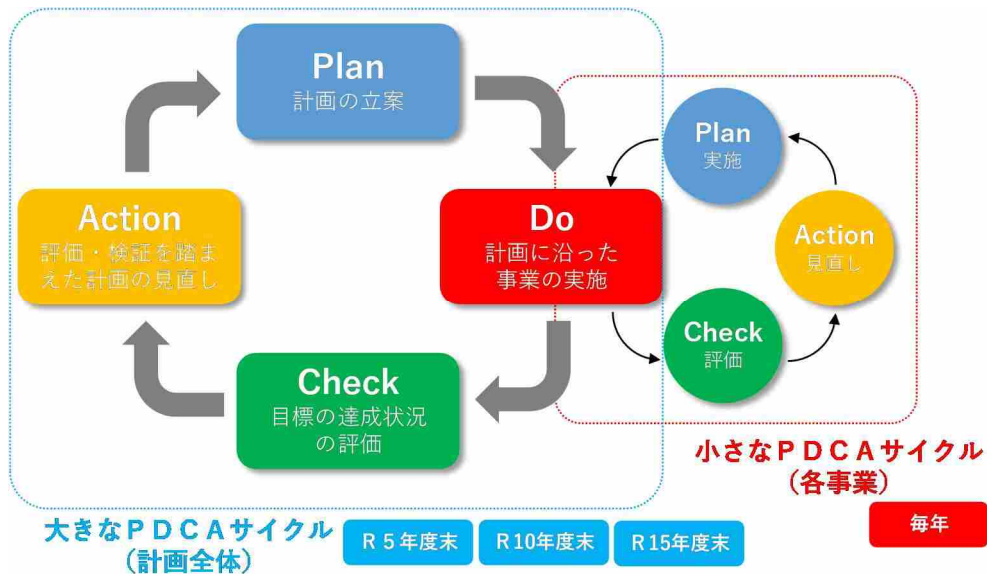
なお、令和6年度(2024年度)以降の推進体制については、令和5年度(2023年度)に策定予定の鉄道事業再構築実施計画にかかる関係者との協議の中で決定することとします。



図 今後の推進体制

6-2. 計画の推進方法

本計画は、新型コロナの影響等による不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証・見直しを行います。PDCAサイクルには、計画期間全体（13年間）を対象とする大きなPDCAサイクルと、毎年のモニタリングを中心とする小さなPDCAサイクル（毎年）があり、この2つを組み合わせることで継続的に計画を推進していきます。



小さなPDCAサイクル	実施時期	毎年
	対象	計画に位置付けた各事業
大きなPDCAサイクル	主な実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施状況の確認 ・指標のうち、毎年確認が可能なものは毎年実施（近江鉄道線および二次交通の利用者数、近江鉄道線の営業収支、自治体負担額）、そうでないものは適切な時期に実施。 ・（必要に応じて）事業の取組内容・スケジュールの見直し
	実施時期	① 令和5年度(2023年度)末（運営改善期間の終了年次） ② 令和10年度(2028年度)末 （鉄道事業再構築実施事業期間の中間年次） ③ 令和15年度(2033年度)末（計画の最終年次） ※上記3時点を基本とし、小さなPDCAを踏まえて計画全体の見直しが必要な場合は実施
	対象	計画全体
	主な実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・（必要に応じて）計画全体の見直し（目標・施策等） ・次期計画の策定（③のみ）

表 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ

6-3. 計画の推進にあたっての各主体の役割

「3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針」で示した将来像の実現に向け、「5. 目指すべき姿を実現するための施策」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">・近江鉄道線の上下分離に向け、第三種鉄道事業者となる組織を設立し、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。・事業者の経営環境や利用状況等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。・通勤や業務等での移動における公共交通の積極的な利用に努める。