

## 第9回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和4年3月29日（火）10時30分～12時

場所：東近江市役所新館3階 会議室

### 1 開会

### 2 報告

2021年度近江鉄道株式会社の経営状況について

資料1

### 3 議事

(1) 令和3年度事業報告および決算見込みについて

資料2～4

(2) 近江鉄道線活性化分科会の取組状況について

資料5

(3) 近江鉄道線再構築分科会の検討状況について

資料6

(4) 令和4年度事業計画（案）および予算（案）について

資料7～10

### 4 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

資料11～12

### 5 閉会



第9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長	野口 明
	一般社団法人滋賀県バス協会専務理事	野村 義明
	一般社団法人滋賀県タクシー協会専務理事	松尾 武文
	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ジターズビューロー事務局長	濱 秀樹
滋賀県商工会議所連合会理事	高村 潔	
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	飯田 修章
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	廣瀬 洋一

第9回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 席次表

令和4年3月29日(火)10:30～  
東近江市役所新館3階会議室

【敬称略】

(一財)地域公共交通総合研究所 町田 敏章	滋賀県立大学 轟 慎一	関西大学経済学部 宇都宮 浄人	(一社)グローバル交流推進機構 土井 勉	滋賀県教育委員会 高校教育課 岸村 米和	滋賀県警察本部 交通企画課 黒川 昭登
--------------------------	----------------	--------------------	-------------------------	----------------------------	---------------------------

滋賀県商工会議所連合会 高村 深	国土交通省近畿地方整備局滋賀県国道事務所 中尾 勝					事務局
(公社)びわこビズターズビューロー 濱 秀樹	(一社)滋賀県タクシー協会 松尾 武文					
(一社)滋賀県病院協会事務局長会 川村 宏	(一社)滋賀県バス協会 野村 義明					
滋賀県市町社会福祉協議会会長会 大塚 ふさ	西日本旅客鉄道株式会社 野口 明					
滋賀県民生員児童委員協議会連合会 菊井 シゲ代	信楽高原鉄道株式会社 松田 直道					
滋賀県地域女性団体連合会 山本 身江子	近江鉄道株式会社 飯田 則昭					
(一財)滋賀県老人クラブ連合会 藤居 喜久男	議長席					
びわこ学院大学教育福祉学部 逢 軍	滋賀県知事 三日月 大造					
滋賀県PTA連絡協議会 塚本 晃弘	東近江市長 小椋 正清					
国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局 田内 文雄	彦根市長 和田 裕行					
国土交通省近畿運輸局交通政策部 飯田 修章	近江八幡市長 小西 理					
国土交通省近畿運輸局鉄道部 廣瀬 洋一	甲賀市長 岩永 裕貴					
	米原市長 平尾 道雄					
	多賀町長 久保 久良	甲良町長 野瀬 喜久男	豊郷町長 伊藤 定勉	愛荘町長 有村 国知	日野町長 堀江 和博	

記者席	随席
-----	----

## 2021年度 近江鉄道株式会社の経営状況について

## 1. 2021年度の業績見込みについて

科 目	2021年度見込み	2020年度実績	2020年度実績比	
営業収益	7,079百万円	6,602百万円	+477百万円	+7%
うち鉄道事業	875百万円	801百万円	+74百万円	+9%
営業利益	△ 228百万円	△ 1,112百万円	+884百万円	-
うち鉄道事業	△ 377百万円	△ 809百万円	+432百万円	-
経常利益	257百万円	△ 530百万円	+787百万円	-
当期純利益	66百万円	△ 3,885百万円	+3,951百万円	-

百万円未満を四捨五入

- ※ 当該予想は、西武ホールディングスが2月24日に発表した連結業績予想の一部を構成しており、上記予想は本資料の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成しています。このため、実際の業績は、今後さまざまな要因によって予想数値と異なる場合があります。
- ※ 2021年度の鉄道事業の営業利益は、増収および減損損失による減価償却費（310百万円）減少により改善を見込んでおります。ただし、当期純利益には今年度取得した鉄道事業資産の減損損失（特別損失）484百万円も見込んでおります。
- ※ 2020年度の当期純利益には、上下分離への移行合意に伴う鉄道事業資産の減損損失5,118百万円と減損損失による法人税等調整額（今後の収益による法人税等の削減効果）▲1,555百万円を含んでいます。

## 2. 2021年度第3四半期累計期間決算について

科 目	2021年度実績	2020年度実績	増減	
営業収益	5,349百万円	4,929百万円	+420百万円	+9%
うち鉄道事業	664百万円	598百万円	+66百万円	+11%
営業利益	△ 100百万円	△ 809百万円	+709百万円	-
うち鉄道事業	△ 263百万円	△ 606百万円	+343百万円	-
経常利益	4百万円	△ 768百万円	+772百万円	-
当期純利益	△ 85百万円	△ 507百万円	+422百万円	-

百万円未満を四捨五入

- ※ 本年度（2021年度）の鉄道事業の営業利益は、増収および減損損失による減価償却費（234百万円）減少により改善しております。ただし、当期純利益には、今年度取得した鉄道事業資産の減損損失（特別損失）223百万円を計上しております。

## 輸送実績について（2021年4月1日～12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	1,059,897人	+2%	△ 6%
通学定期	1,186,682人	+21%	△ 12%
定期計	2,246,579人	+11%	△ 9%
定期外	854,692人	+12%	△ 31%
合計	3,101,271人	+11%	△ 16%



## 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 事業実績

## 【会議の開催】

区分	月 日	内 容 等
協議会	R3. 6. 23 [第7回]	【報告】2020年度近江鉄道株式会社の経営状況、近江鉄道線および沿線地域の活性化に向けた取組 【議事】令和2年度事業報告および決算、近江鉄道線活性化分科会および近江鉄道線再構築分科会の設置、近江鉄道沿線地域公共交通計画原案
	R3. 10. 1 [第8回]	【報告】近江鉄道株式会社の2021年度第1四半期累計決算、近江鉄道線の利用促進に向けた新たな取組、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 【議事】近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）
	R4. 3. 29 [第9回]	【報告】2021年度近江鉄道株式会社の経営状況 【議事】令和3年度事業報告および決算見込み、近江鉄道線活性化分科会の取組状況、近江鉄道線再構築分科会の検討状況、令和4年度事業計画（案）および予算（案）、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について
幹事会	R3. 6. 16	6/23協議会の協議内容等
担当課 長会議	R3. 4. 28 R3. 5. 25 R3. 8. 27 R3. 10. 28 R4. 1. 17 R4. 3. 1	地域公共交通計画策定および実施に係る調整等

## 【実施事業】

## 1 地域公共交通計画策定・評価

## (1) 地域公共交通計画のとりまとめ

- ・第7回（6/23開催）協議会において、地域公共交通計画原案を協議
- ・第8回（10/1開催）協議会において、パブリックコメントで提出された意見と計画への反映状況を説明。これを踏まえて修正した地域公共交通計画案を協議し、了承を得る。

## (2) パブリックコメントの実施

- ①実施期間：令和3年7月21日（水）～8月20日（金）
- ②意見の数：15人 31件
- ③意見の内容：31件中、25件が目指すべき姿を実現するための施策に対する意見であった。

## (3) 計画の評価

- ・第9回（3/29開催）協議会において、近江鉄道（株）の今年度の経営状況や、今年度の計画に掲げる事業の取組実績から計画の評価を実施。

## 2 近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務状況調査

近江鉄道線の持続可能な運行体制の検討のため、近江鉄道（株）の組織、財務、鉄道事業の現況把握および課題等を整理。

第8回（10/1開催）協議会において、調査結果を報告。

## 3 フォーラムの開催

### （1）近江鉄道線活性化に取り組む皆さんの交流会

沿線地域で近江鉄道線の活性化に向けて積極的に取り組んでいる団体が、自らの活動内容を発信することにより、団体同士の連携を深めるとともに、新たな活動を創出する場づくりとして、令和4年1月15日に東近江市役所で開催。

沿線各地で近江鉄道の活性化に取り組む43名の皆さんが集まり、熱い思いや取組を共有するとともに、連携できる事業アイデアを検討。「ゆるキャラ電車」、「全駅イルミネーション」、「団体同士が連携し、同日に沿線の様々な場所でのイベント実施」など様々なアイデアが生まれた。

### （2）近江鉄道線活性化フォーラム

近江鉄道を舞台とした映画「ガチャコン！」のオープニング上映会に合わせ、近江鉄道線活性化フォーラムを2月4日（金）にオンライン配信形式で開催。

ムラヤマ・J・サーシさん（映画「ガチャコン！」監督）、ラブ守永さん（同映画の主演）、永尾美久さん（ガチャ・コン音楽祭コーディネーター）、中島みちるさん（NPO 法人エトコロ主宰）をパネリストとして近江鉄道の可能性と価値について考え、視聴者からは、「近江鉄道の魅力を改めて認識しました。また乗車します」などの感想が寄せられた。

## 4 近江鉄道線活性化分科会における取組状況

別途報告



## 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 収支決算見込み

(歳入)

(単位：円)

			予算額	決算見込額	差額	備考
款	項	目				
1	負担金	1 負担金	9,250,000	9,250,000	0	県負担金
1	負担金	1 負担金	9,250,000	9,250,000	0	市町負担金
2	補助金	1 補助金	1,485,000	1,485,000	0	国庫補助金
3	繰越金	1 繰越金	5,150,000	5,678,169	528,169	
計			25,135,000	25,663,169	528,169	

(歳出)

(単位：円)

			予算額	決算見込額	差額	備考
款	項	目				
1	運営費	1 会議費	454,000	450,990	3,010	3/29協議会開催経費
		2 事務費	273,000	264,318	8,682	契約印紙代、振込手数料等
2	事業費	1 事業費	4,950,000	4,950,000	0	地域公共交通計画策定調査業務委託料
		1 事業費	17,160,000	17,160,000	0	経営財務調査委託料
		1 事業費	813,000	577,983	235,017	近江鉄道線活性化フォーラム
3	予備費	1 予備費	1,485,000	270,270	1,214,730	近江鉄道線定期券利用状況分析業務委託
計			25,135,000	23,673,561	1,461,439	歳入決算見込額—歳出決算見込額 =1,989,608円を令和4年度 へ繰越見込



### 基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体	
①	安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	鉄道施設・設備の整備	●レールの重軌条化 ●PCマクラギ化、道床交換、 ●踏切遮断器更新 ●点字ブロック設置等	近江鉄道(株) (国、県、沿線市町が補助)
②	上下分離方式による運営体制への確実な移行	近江鉄道線の上下分離に向けた経営・財務調査	近江鉄道(株)の鉄道事業の経営状況や上下分離に向けた課題等を整理(R3.10.1法定協で報告済)	法定協
④	通学定期券の購入促進	定期券購入支援事業	中学生以上の近江鉄道線、市内路線バスの通学定期券の購入支援 912人(958件)に補助	東近江市
			中学生以上の近江鉄道線、路線バス(角能線)の通学定期券の購入支援 (R4.2末現在、102件補助)	愛荘町
⑤	通勤・通学における公共交通利用の促進	沿線事業所、学校ヒアリング	通勤通学の実態と交通手段選定事情聞き取り調査。事業所：39事業所、学校：16校	近江鉄道(株)、活性化分科会
		近江鉄道沿線地域における公共交通利用促進の在り方に関する調査等業務	高校1年生及びその家族を対象としたアンケート調査の実施 高校説明会での入学後における通学定期券利用啓発資料の配布及びアンケート調査の実施 高校1年生向けワークショップの開催	近畿運輸局
		公共交通利用促進	職員の出張における近江鉄道利用を促進するため、近江鉄道の回数券を購入(94枚)	東近江市
		通勤・通学における移動の公共交通の転換促進の実証実験(わたむき自動車プロジェクト)	通勤・通学における移動の公共交通への転換促進に向けた実証実験 人流データ分析・公共交通施策立案	日野町

# 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑥ 利便性の向上	近江鉄道新駅設置検討	近江鉄道線に近接する医療施設への通院利便性向上を図るための新駅設置効果について検討を行う。	東近江市
⑧ 割引乗車券・企画乗車券の導入	近江鉄道全線乗車キャンペーン	近江鉄道全線をワンコイン（大人500円、子ども100円）で乗り放題できる企画切符を委託発行し利用促進を図る。（大人23,259枚、小人1,841枚販売）	東近江市
	デニムコラボ1日乗車券の発売	沿線のデニムブランドと協働し、パッチ素材を使用した1日乗車券を限定販売（200枚完売）	近江鉄道(株)
⑨ キャッシュレス決済の導入	デジタルチケット（RYDE PASS）導入	フリー乗車券（びわこ京阪奈線フリーきっぷ、ワンコインスマイルチケット、信楽高原鉄道フリー乗車券、）をデジタルチケット（RYDE PASS）により購入できるようにした。	近江鉄道(株)、信楽高原鉄道(株)、甲賀市
⑩ 駅周辺の駐車場・駐輪場整備	パークアンドライド事業	市辺駅に近接する市有地を活用し、パークアンドライドによる近江鉄道の利用促進を図る。（利用者：累計5名）	東近江市
	駐輪場整備	豊郷駅駐輪場の改築	豊郷町
⑪ 駅設備等の整備	日野駅舎等維持管理	観光交流施設なないろの施設修繕やメンテナンス、日野駅トイレ・駐輪場、駐車場の清掃委託等	日野町

## 基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

計画における事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑫ 二次交通ネットワークの維持確保・改善	コミュニティバス等の運行	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・デマンド型交通等を維持・確保する。	県、全市町
⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	湖東圏域公共交通活性化協議会事業	湖東圏域地域公共交通網形成計画に基づき、路線バスの実証運行や愛のりタクシーの運行等。	湖東圏域公共交通活性化協議会（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）

# 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	地域公共交通網形成計画の実施	甲賀市公共交通網形成計画に基づき、コミュニティバス等の運行や時刻表の作成等を実施。	甲賀市
	地域公共交通計画の策定	東近江市地域公共交通計画を策定	東近江市
⑭ 二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	デジタルチケット（RYDE PASS）導入	コミュニティバスのフリー乗車券をデジタルチケット（RYDE PASS）により購入できるようにした。	甲賀市
	路線バス(角能線)のICOCA導入支援	バス車両におけるICOCA機器導入支援	愛荘町

## 基本方針3 近江鉄道沿線の街づくりを進め、地域を活性化させる

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑮ 駅周辺の交通結節機能の整備	近江鉄道太郎坊宮前駅周辺整備事業（3カ年事業）	近江鉄道太郎坊宮前駅自転車駐車場整備、ホーム上屋整備、駅前広場整備	東近江市
⑰ 積極的な情報発信	近江鉄道「びわ湖のひな人形めぐり」PR電車の運行	沿線地域で開催されるひなまつりイベントを車内でPRする列車の運行（2/19～3/31）	利用促進担当者会議、近江鉄道(株)
	ガチャもり通信の発行	近江鉄道や沿線地域に関わる話題についてお知らせする広報紙の発行（月1回程度）	法定協
	観光交通周遊アプリ開発（わたむき自動車プロジェクト）	周遊アプリの開発と実証実験	日野町
⑱ イベントの実施	近江鉄道線活性化に取り組む皆さんの交流会	近江鉄道線の活性化に積極的に取り組んでいる団体同士の交流会を開催(1/15、43名参加)	法定協
	近江鉄道線活性化フォーラム	近江鉄道を舞台とした映画「ガチャコン！」の監督、出演者等のパネリストと共に近江鉄道の可能性について考えるオンラインフォーラムを開催(2/4)	法定協
	近江鉄道歴史体感近江めぐりスタンプラリー	沿線観光施設等18か所のスタンプラリーを実施（参加者総数：約1,000名）	近江鉄道(株)、利用促進担当者会議
	湖東三山周遊シャトルバス	彦根駅より湖東三山寺院へシャトルバスを運行（11/20～11/23）	湖東三山連絡協議会

# 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑱ イベントの実施	体験型観光推進事業	湖東圏域の観光資源に触れてもらう体験型着地観光（年2回）	びわこ湖東路観光協議会
	近江鉄道×駅メモシリーズ コラボキャンペーン	①デジタルスタンプラリー、②コラボ記念フリーきっぷ、③コラボグッズ販売、④キャラクターパネル、⑤ヘッドマーク掲出（R3.2/1～9/30 参加者：4,628人）	近江鉄道(株)
	近江ナゾトキ鉄道	鉄道を利用した謎解きゲームを7/10～12/26の間実施。（参加者；1,117名）	近江鉄道(株)
	ガチャコンまつり	6/19に開催。地元商店、沿線市町、他社鉄道事業者のブース設置とステージPRも実施。（来場者：1,222名）	近江鉄道(株)
	電車運転体験	彦根駅構内で電車の運転体験を実施（7/2～4の他7日間、13回 参加者114人）	近江鉄道(株)
	近江鉄道ミュージアム周年祭	11/3に開催。新グッズ販売、部品販売、入場券配布、鉄道むすめ臨時列車運行など	近江鉄道(株)
	映画「ガチャコン」制作	沿線有志が中心となって寄付金を募り、近江鉄道を題材とした自主映画を制作。（令和3年秋から令和4年2月まで）	映画「ガチャコン」制作実行委員会
	ガチャ・コン音楽祭の開催	車内放送にてオリジナル各駅案内ソングの放送、近江鉄道無人駅での音楽会の実施。	びわ湖芸術文化財団
	日野駅におけるイベントの実施	日野駅ホームでのコンサート、駅舎ライトアップ等イベントの開催（7/24）	日野町文化振興事業団 日野駅前通共栄会
	鉄道乗車で日野駅なないろで利用できる「100円クーポン」を配布	日野駅観光案内で、鉄道乗車券を提示された方に、「日野駅なないろ」で利用できる100円クーポンを配布	日野町、こうけん舎 《びわこ京阪奈線（仮称） 期成同盟会が一部補助》
日野駅おかみさんマルシェ	日野ギンザ商店街と日野駅前通共栄会のおかみさん企画によるマルシェ（11/14）	日野ギンザ商店街 日野駅前通共栄会	

# 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑱ イベントの実施	旅するスイーツCNLプロジェクト	近江鉄道(株)が、(株)クラブハリエ、(株)ジェイアール東海高島屋と協業し、ラコリーナで焼き上げたショコラバウムを環境負荷の低い鉄道を利用して名古屋まで輸送する取組(1/26、2/2、2/7 各日108個輸送)	(株)クラブハリエ、(株)ジェイアール東海高島屋
⑲ 自転車を活用した観光の促進	レンタサイクル事業	レンタサイクルの貸し出し	湖東圏域、多賀町
	シェアサイクルシステムの導入検討	シェアサイクルシステムの試験導入に向けた検討	利用促進担当者会議
	サイクルトレインのPR強化	HPに社員おすすめサイクリングコース紹介「ガチャRIDE」ページ新設(5/1～)。Youtube公式チャンネルにPR動画を公開(9/3～)	近江鉄道(株)

## 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

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑳ 交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	交通環境学習	公共交通について、座学あるいは利用方法等の実地で学習(延べ78校)	県、市町、バス事業者など
	小学生体験学習支援	小学生の公共交通を利用した体験学習に対する支援。(延べ10団体 計349人)	びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会
㉑ 沿線地域住民や利用者との意見交換	近江鉄道みらいファクトリーオンラインタウンミーティング	みらいファクトリーの取組ごとにオンラインによる意見交換(計4回、住民参加23人)	近江鉄道(株)
㉒ 近江鉄道パートナーズクラブの拡大	近江鉄道パートナーズクラブの拡大	会員数拡大、限定イベントの充実、協賛施設の拡大(新会員151人で会員数473人に。協賛店は6店増加し57店へ)	近江鉄道(株)
㉓ 関連グッズの企画・販売	グッズ制作、販売	2連アクリルキーホルダー、路線図手ぬぐい、鉄道むすめグッズ(和歌山電鐵コラボ含む)など	近江鉄道(株)
㉔ ふるさと納税制度等の活用	ガバメントクラウドファンディング	近江鉄道線に係る設備投資及び安全に要する経費の一部をガバメントクラウドファンディング(12/1～12/31)により161万円を調達。	東近江市

# 令和3年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組実績

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
②⑤ 地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり	ボランティア駅長任命	日野駅にボランティア駅長「つなぐ駅長」として11/14に駅観光交流施設を運営する一般社団法人の代表理事及び理事を任命	近江鉄道(株)
	カフェの運営	日野駅観光案内交流施設「なないろ」でのカフェ運営	こうけん舎
	時計塔の寄贈	愛知川駅前に時計塔を設置（寄贈）（令和4年1月）	愛知ライオンズクラブ
	駅ギャラリー作品展	愛知川駅コミュニティハウス「るーぶる愛知川」にて1ヶ月ごとに著名人の多彩な作品を展示	(一社)愛荘町観光協会
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	駅周辺の美化活動	新八日市（4/3）、日野駅(7/18)、鳥居本駅(10/30)、京セラ前～朝日野間各駅(6/13,11/14)、多賀大社前(12/4)、大学前（11/13）の各駅で清掃活動を実施。	近江鉄道(株)および地域の団体等との共同作業
	花壇の整備	愛知川駅前花壇の整備	いち市ボランティアの会
②⑦ 他の地域鉄道との連携	（連携先：和歌山電鐵、長野電鉄、伊豆箱根鉄道、その他ステーションメモリーズに登録各社）	ガチャコン祭りでの他社ブース設置、オンラインゲームでのコラボ企画、鉄道むすめコンテンツを活用したコラボグッズの販売など	近江鉄道(株)

## 基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
②⑧ 人の移動実態等の定量的な把握・分析	近江鉄道定期券利用者実態調査	通学・通勤定期利用申込書を基礎情報に、通学定期券利用の上位10校の各校別利用者状況や定期利用者の駅勢圏を分析。	近江鉄道(株)、活性化分科会
	近江鉄道線利用者満足度調査	近江鉄道沿線地域公共交通計画の目標値の一つである利用者満足度に係る調査内容の検討	活性化分科会
	持続可能な地域公共交通のあり方に関する調査研究・ビックデータ活用による旅客流動分析 実証実験事業	住民アンケートの実施およびマイカー通勤者の現状の移動ルート及びルート毎の移動量の把握等	日野町



## 1. 選定のポイント

- 近江鉄道線の経営改善を図るため、鉄道利用者の7割以上を占める通勤、通学利用客の維持、増加を図ることが必要。
- これまでのアンケートやヒアリング結果を踏まえ、住民や利用者からのニーズが高い増便や乗り継ぎ改善を図ることが必要。
- こうした取組を効果的に実施するため、利用者属性や利用実態等について把握、分析が必要。
- 新たな利用促進や利便性向上の取組を実施するためには、ふるさと納税制度等新たな財源の確保やみんなで鉄道を支える機運の向上が必要。
- 将来にわたり鉄道が地域に愛され、駅を地域活性化の拠点とするため、沿線住民等を中心とした駅の更なる活用や魅力づくりが必要。



## 2. 最重点事業

近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる「5.目指すべき姿を実現するための施策」から選定

- 「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」
- 「⑥利便性向上」
- 「⑳人の移動実態等の定量的な把握・分析」
- 「㉒ふるさと納税制度等の活用」
- 「㉓地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり」

[計 6 項目]

# 令和3年度における最重点事業の取組結果のまとめ

## <近江鉄道線の経営改善>

### 「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」、「⑥利便性向上」

#### 【令和3年度の取組】

- ・公共交通利用促進の在り方に関する調査等業務（高校生、中学生を対象としたアンケート調査、ワークショップ）
- ・沿線企業・学校ヒアリング
- ・デジタルチケット販売アプリ（RYDE PASS）の導入
- ・通学定期券購入補助の実施

### 「⑳人の移動実態等の定量的な把握・分析」

#### 【令和3年度の取組】

- ・定期券利用者状況調査、分析
- ・近江鉄道線利用者満足度調査内容の検討

### 「㉒ふるさと納税制度等の活用」

#### 【令和3年度の取組】

- ・ガバメントクラウドファンディングの試行
- ・企業版ふるさと納税の実施検討

### 【見えてきた課題】

- ✓ 高校生の通学ニーズはまだまだ期待ができる
- ✓ 沿線企業従業員が公共交通を利用する接点がない。
- ✓ 駅のポテンシャルが十分生かしていない。（駅勢圏が小さい、形がいびつ。）
- ✓ 既存のサービスの周知不足、定期券販売方法など基本的なサービス不十分。

### 【今後の方向性】

- ✓ 沿線企業の従業員の近江鉄道線利用のきっかけづくり。
- ✓ 駅勢圏拡大に向け、住民、高校への利用呼びかけ。施策検討。
- ✓ 既存のサービスの周知徹底、基本的なサービス拡充。

## <沿線地域の活性化>

### 「㉓地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり」

#### 【令和3年度の取組】

- ・各駅（日野駅、桜川駅、多賀大社前駅、鳥居本駅、大学前駅、新八日市駅等）での住民主体の取組
- ・近江鉄道みらいファクトリーの推進（ボランティア駅長、駅清掃等）
- ・「近江鉄道活性化に取り組む皆さんの交流会」での関係者の交流、意見交換
- ・駅を拠点としたシェアサイクルシステムの導入検討

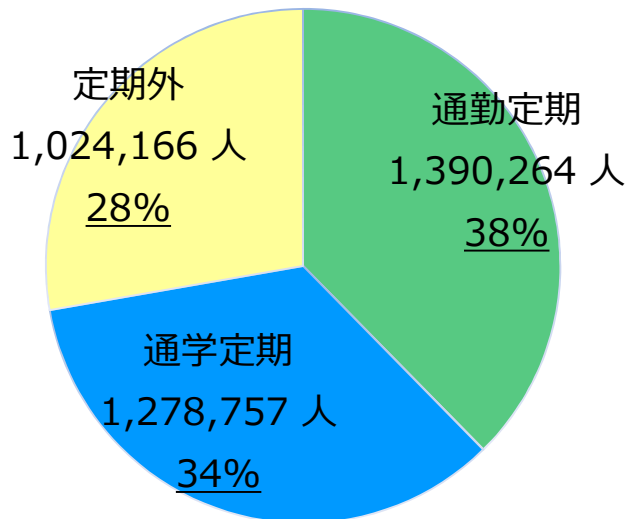
### 【見えてきた課題】

- ✓ 沿線の活性化に取り組む団体の横のつながりが不十分。
- ✓ 駅及び周辺の利便・快適性の向上が必要。
- ✓ 新たな取組が生まれるきっかけが少ない。
- ✓ シェアサイクルシステムの有効性の検証。

### 【今後の方向性】

- ✓ 近江鉄道沿線で活動する関係者がつながれる場づくり。
- ✓ 自治体と連携した施設、設備の改善。
- ✓ 活動団体、近江鉄道、自治体が連携したイベントの実施。
- ✓ シェアサイクルシステムの試験導入。

## 近江鉄道線の定期・定期外別 利用状況（2020年度）



○定期と定期外利用の内訳を見ると、**定期利用が全体の3/4**近くを占め、全国の地域鉄道の中でも高い数値になっていることが特徴。

○定期利用が多く、**近江鉄道線は県民の日常生活に密着した路線**であると言える。

## 聞き取り調査の実施概要

期 間 2021年6月21日～

内 容 通勤・通学の実態と交通手段選定事情聞き取り

優先

対 象 最寄り駅から1 km以内（徒歩移動圏内）の

27事業所

最寄り駅から3 km以内（自転車移動圏内）の71事業所

※駐車場総数およそ7,000台

通学定期10人以上の学校

22校

沿線市町の官公庁

沿線市町の病院等

訪問済 39事業所(役所7、病院2を含む)、16校

## 利用者増・増収を図るために、今なすべきこと

イベントの開催か？切符の購買促進か、定期利用者の確保開拓か？

同じ10人を増やすなら誰を増やすのか？

種類		増加数	1年利用	10年利用
通勤客		10人	7,200人 ※月30往復×12	<b>72,000人</b>
通学客		10人	7,200人	<b>21,600人</b> ※高校3年間利用
観光客		10人	20人	40人 ※5年毎利用

**結論：毎日繰り返し乗っていただけの定期利用者を獲得することが最も効率的**

# 通学定期利用拡大の取組例

高校入学説明会に社員が赴き、定期券購入の申し込みや利用のメリットについて説明。

## 【説明会配布チラシ】

近江鉄道を使った通学、メリットを考えてみましょう♪

①自宅から高校までの通学手段を考えてみましょう。



A. 近江鉄道を使った通学	
自宅 →	→ 高校
B. 近江鉄道を使わない通学	
	→ 高校



みましょう。  
使わない通学

高校への進学は不安がいっぱい？



### それなら近江鉄道で楽しくエコな通学♪

通学定期券を買って見せるだけ  
土休日は+100円で近江鉄道全線にも乗れる

移動時間で  
読書や勉強できる

事故や渋滞  
遅れの心配なし

感染症対策もばっちり  
電車内消毒・抗菌コーティングも

決まった時刻に移動して  
毎日規則正しい生活

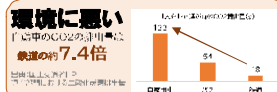
電車と一緒に子供が友達に  
なりやすいよ

家でも学校でもない  
「公共」「社会」を体験

### 渋滞



自動車はとても便利だけど、頼り過ぎると...



### お金がかかる

自動車が1台持っていると年間55万円  
毎日1時間以上で+410円/日

お父さんやお母さんの  
貴重な時間を使う

高校3年間で360時間  
交通事故のリスクも！

### こんなに「お得！」近江鉄道の通学定期券

土曜休日は  
+100円で近江鉄道全線に乗れる

定期でお出かけきっぷ  
¥100 見本

土曜休日は「定期でお出かけきっぷ」片道100円で定期区間外でも近江鉄道全線に乗れる。部活などの移動に便利！

八日市-日野の通学定期券の場合・・・

きっぷ	通学定期券	
八日市⇄彦根1往復 1,520円	200円	1,320円
八日市⇄近江八幡1往復 920円	200円	720円

### 指定期間・区間が毎日乗り放題 月に12日以上往復で利用するなら通学定期券の方がお得！

八日市-日野(片道530円) 月に22日往復の場合・・・

きっぷ	通学定期券	
八日市⇄彦根22往復 23,320円	11,710円	11,610円

通学定期券を購入すると自治体から補助や特典がもらえることも。  
※令和3年度は東近江市、愛荘町で実施

通学定期券のお買い求めは、近江鉄道八日市駅・近江八幡駅・彦根駅など職員がいる駅で

※学校が発行する通学証明書または市県庁舎の学生証が必要になります。  
※通学定期券は全自治体と学校の員数に合わせた回数以外では発行できません。  
※一部の学校では入学説明会で定期購入受付を予定しております。

### 近江鉄道と主な学校



【お問合せ】  
近江鉄道の通学定期券について  
近江鉄道 総務課  
TEL:0749-22-3303

★デザインや内容は、社員が現役高校生から“監修”も受けて作成

## 定期券利用促進の目標

### 1 R6年度の営業収益の参考値

10億3,000万円

うち旅客運送収入9億7,000万円

(近江鉄道株式会社経営・財務調査報告より)

### 2 R3年度営業収益見込み

8億7,500万円

うち旅客運送収入8億1,800万円

当初計画のR3年度旅客運送収入 8億8000万円

R2年度と比較して定期券利用者は想定通り回復しているが、定期外利用者は半数程度の回復

### 3 定期券利用促進による目標達成(R3→R6年度)のために必要な定期券利用人員

当初計画：通勤500万円増 39人、通学700万円増 67人

※1人あたり平均定期券購入額 通勤127千円/年、通学105千円/年として算定

### 4 コロナ禍R3年度を基準に、R6年度に増加させる旅客運送収入額

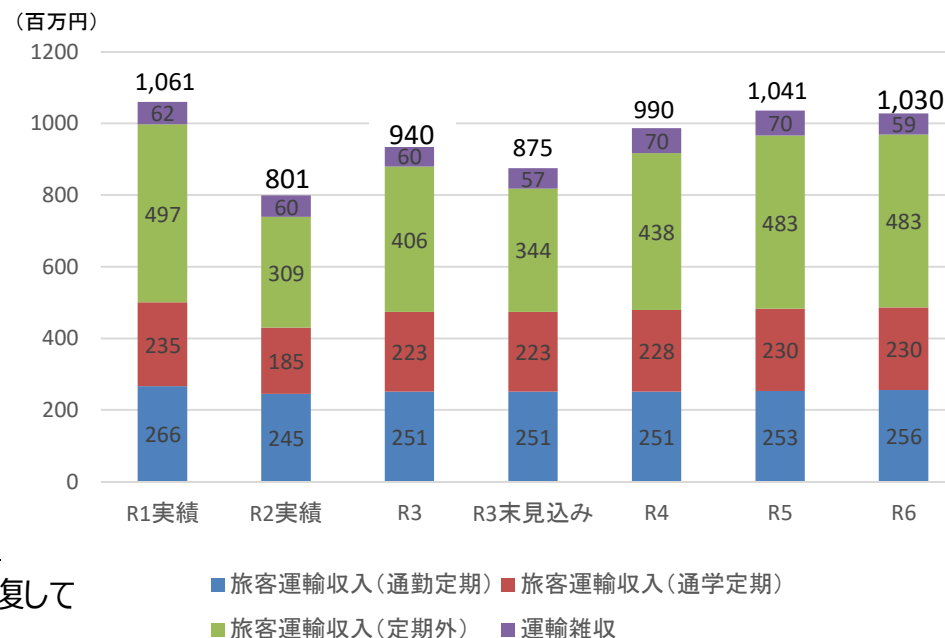
1億5,200万円 (当初計画に基づけば9000万円)

※コロナ禍からの回復(コロナ前の94%)を見込む

※定期外の減少6200万円を定期券でカバーする場合 → 定期券全体 534人 [通勤・通学定期収入の平均から想定]

※仮に回復が8割(3000万円減少)となった場合 → 定期券全体 257人 [同上]

【営業収益の見込み】 (「近江鉄道株式会社経営・財務調査報告」から抜粋し編集)



# 近江鉄道線定期券利用状況分析

## 1 概要

- 通勤・通学利用の促進策を検討するため、2022年1月1日時点で有効な定期券購入申込書の記載内容(住所、利用区間、学校名)をもとに、利用状況を調査分析。
- 入力データ件数  
通勤定期券:1,201件、通学定期券:2,271件

## 2 調査分析項目

### ① 学校(利用人数上位10校)別通学定期利用者の居住地および利用区間

	学校名	利用者数
1	八日市高校	377
2	彦根翔西館高校	303
3	愛知高校	137
4	八幡高校	121
5	八幡商業高校	118

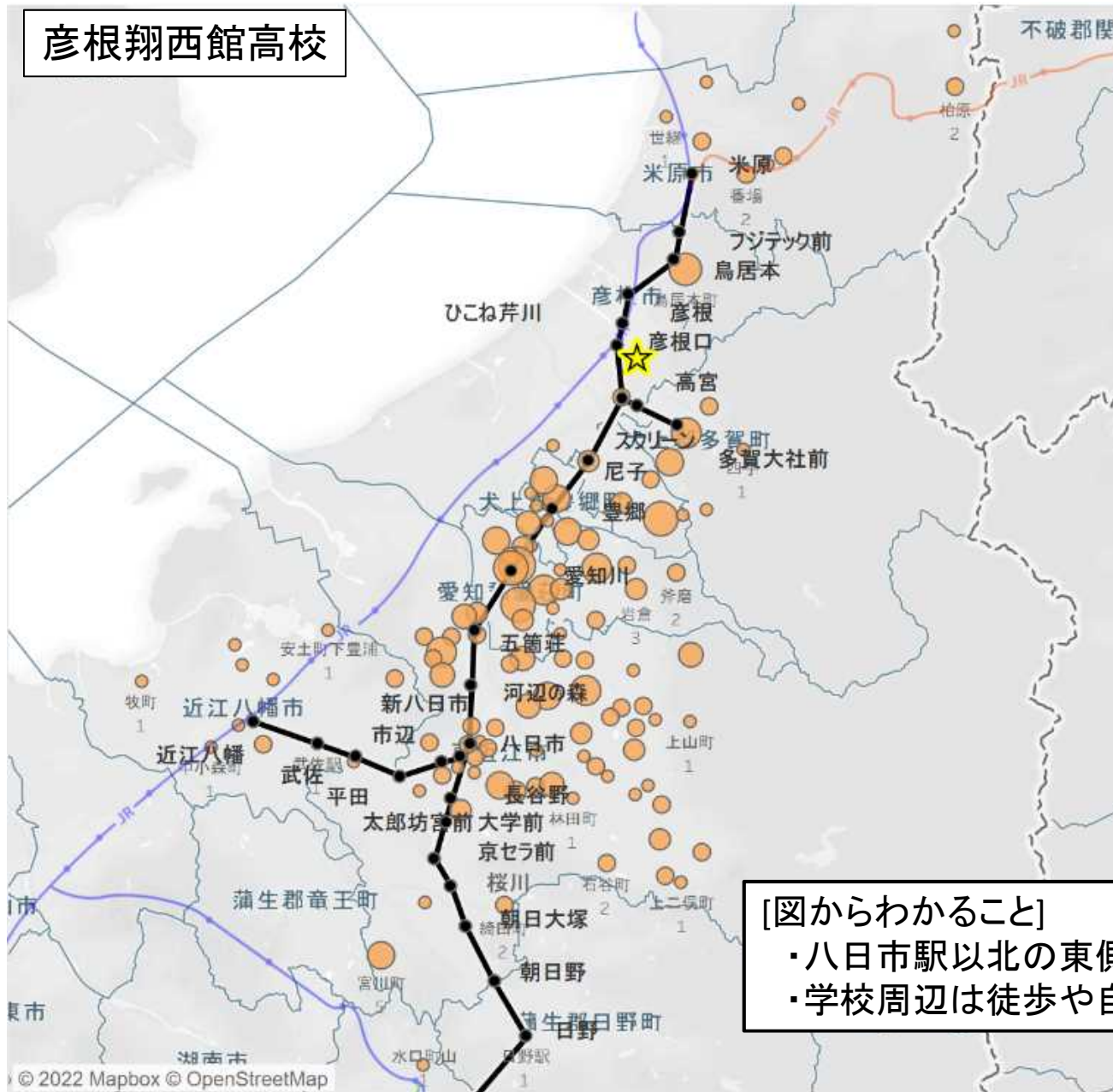
	学校名	利用者数
6	日野高校	116
7	水口高校	112
8	滋賀学園高校	76
9	彦根総合高校	74
9	彦根東高校	74

### ② 駅勢圏

### ③ 通学定期券利用者の出発駅・目的駅別利用状況

# 学校（利用人数上位10校）別の通学定期利用者の居住地および利用区間（例）

彦根翔西館高校



乗車駅\下車駅	彦根口	割合
鳥居本	7	2.3%
彦根	33	10.9%
多賀大社前	17	5.6%
尼子	27	8.9%
豊郷	34	11.2%
愛知川	90	29.7%
五箇荘	28	9.2%
河辺の森	1	0.3%
八日市	46	15.2%
新八日市	3	1.0%
太郎坊宮前	4	1.3%
市辺	1	0.3%
平田	1	0.3%
長谷野	3	1.0%
桜川	7	2.3%
水口松尾	1	0.3%
合計	303	100.0%
割合		100.0%

※図中に示す丸の大きさは利用する人の多さを示す。

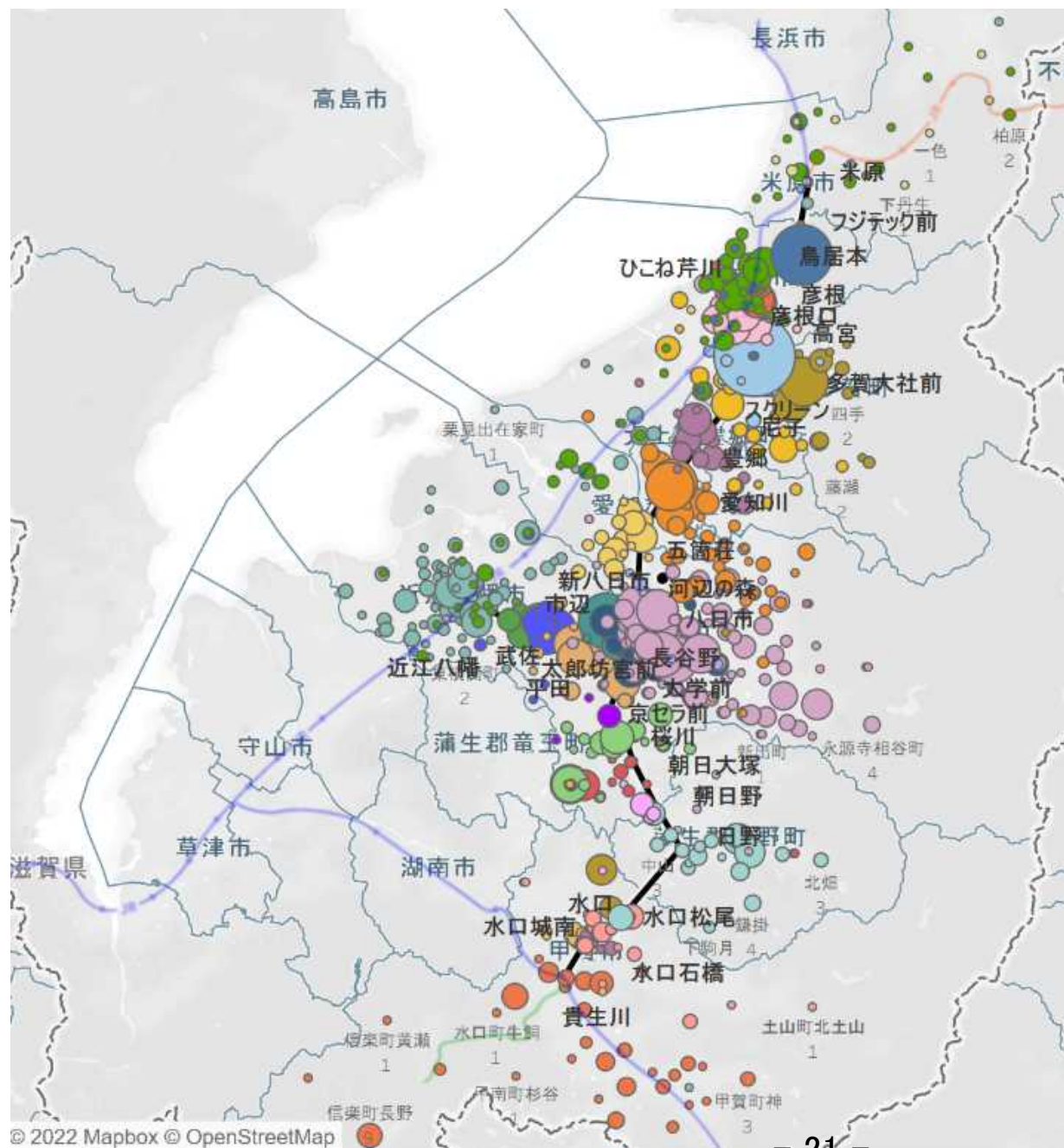
[図からわかること]

- ・八日市駅以北の東側地域からの利用が多い。
- ・学校周辺は徒歩や自転車での通学と推測される。

10 km



# 通勤・通学定期からみた駅勢圏の調査分析



- |       |      |
|-------|------|
| 米原    | 市辺   |
| 鳥居本   | 平田   |
| 彦根    | 武佐   |
| ひこね芹川 | 近江八幡 |
| 彦根口   | 長谷野  |
| 高宮    | 大学前  |
| スクリーン | 京セラ前 |
| 多賀大社前 | 桜川   |
| 尼子    | 朝日大塚 |
| 豊郷    | 朝日野  |
| 愛知川   | 日野   |
| 五箇荘   | 水口松尾 |
| 河辺の森  | 水口   |
| 八日市   | 水口石橋 |
| 新八日市  | 水口城南 |
| 太郎坊宮前 | 貴生川  |

※図中に示す丸の色は、その地域から利用する駅を、また丸の大きさは利用する人の多さを示す。

## 通勤定期券利用者の出発駅・目的駅別利用状況

	出発駅		目的駅				出発駅		目的駅		
	利用者数	順位	利用者数	順位			利用者数	順位	利用者数	順位	
米原駅	16	21	14	20			桜川駅	19	18	8	24
フジテック駅	0	32	7	25			朝日大塚駅	1	31	3	30
鳥居本駅	41	8	11	22			朝日野駅	4	28	0	32
彦根駅	361	1	127	5			日野駅	11	24	12	21
ひこね芹川駅	32	11	23	15			水口松尾駅	16	21	4	28
彦根口駅	115	5	29	13			水口駅	17	20	32	12
高宮駅	68	7	17	16			水口石橋駅	10	25	17	16
尼子駅	13	23	87	7			水口城南駅	19	18	155	4
豊郷駅	31	12	55	8			貴生川駅	216	3	46	9
愛知川駅	33	9	41	10			スクリーン駅	2	29	359	1
五箇荘駅	28	14	17	16			多賀大社前駅	20	16	9	23
河辺の森駅	0	32	0	32			近江八幡駅	318	2	286	2
八日市駅	176	4	227	3			武佐駅	20	16	124	6
長谷野駅	6	27	3	30			平田駅	29	13	28	14
大学前駅	7	26	4	28			市辺駅	33	9	16	19
京セラ前駅	2	29	38	11			太郎坊宮前駅	28	14	5	27
							新八日市駅	93	6	6	26

※表中で青色に着色した欄は、出発駅、目的駅それぞれの利用者数上位10駅と、その順位を示す。

# 令和4年度 最重点事業取組計画について

## <近江鉄道線の経営改善>

「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」、「⑥利便性向上」

- ① <<新>>高校入学説明会等で近江鉄道の利用呼びかけ
- ② 通学定期券購入補助
- ③ 沿線企業、学校へのヒアリング(潜在需要開拓)
- ④ <<新>>沿線企業との意見交換会
- ⑤ <<新>>「定時退社バル」の企画
- ⑥ 企画定期の開発、お得なきっぷの周知
- ⑦ 日野町わたむき自動車プロジェクトの展開
- ⑧ <<新>>基本的なサービスの拡充（駅窓口でのクレジットカード決済対応等）
- ⑨ <<新>>デジタルチケット販売アプリ「RYDE PASS」を活用したフリー切符購入促進
- ⑩ 全線乗車キャンペーンの実施（ワンコインスマイルチケットの発売）

「⑳人の移動実態等の定量的な把握・分析」

- ① 定期券利用状況調査、分析（昨年度調査との比較分析）
- ② 近江鉄道線利用者満足度調査・分析

「㉑ふるさと納税制度等の活用」

- ① 企業版ふるさと納税制度の活用
- ② ガバメントクラウドファンディングの展開

## <沿線地域の活性化・利便性向上>

「㉒地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり」

- ① 近江鉄道活性化に取り組む団体交流会
- ② <<新>>活性化に取り組む団体、近江鉄道、自治体が連携したガチャコンまつりの開催
- ③ <<新>>日野駅再生5周年記念イベント
- ④ <<新>>パーク&ライド駐車場の整備
- ⑤ <<新>>駅を中心としたシェアサイクルシステムの実証導入
- ⑥ 近江鉄道みらいファクトリーの推進

○駅周辺の施設整備  
(トイレ、駐車場、駐輪場等)

## <活性化分科会の重点検討課題>

サービス向上と利用者増を図る取組検討

- ① 定期券販売方法の検討（利用者視点）
- ② 決済方法改善（ICカード化等研究）
- ③ 増便のための課題精査、情報収集・精査
- ④ 自治体と連携した営業戦略・手法の研究



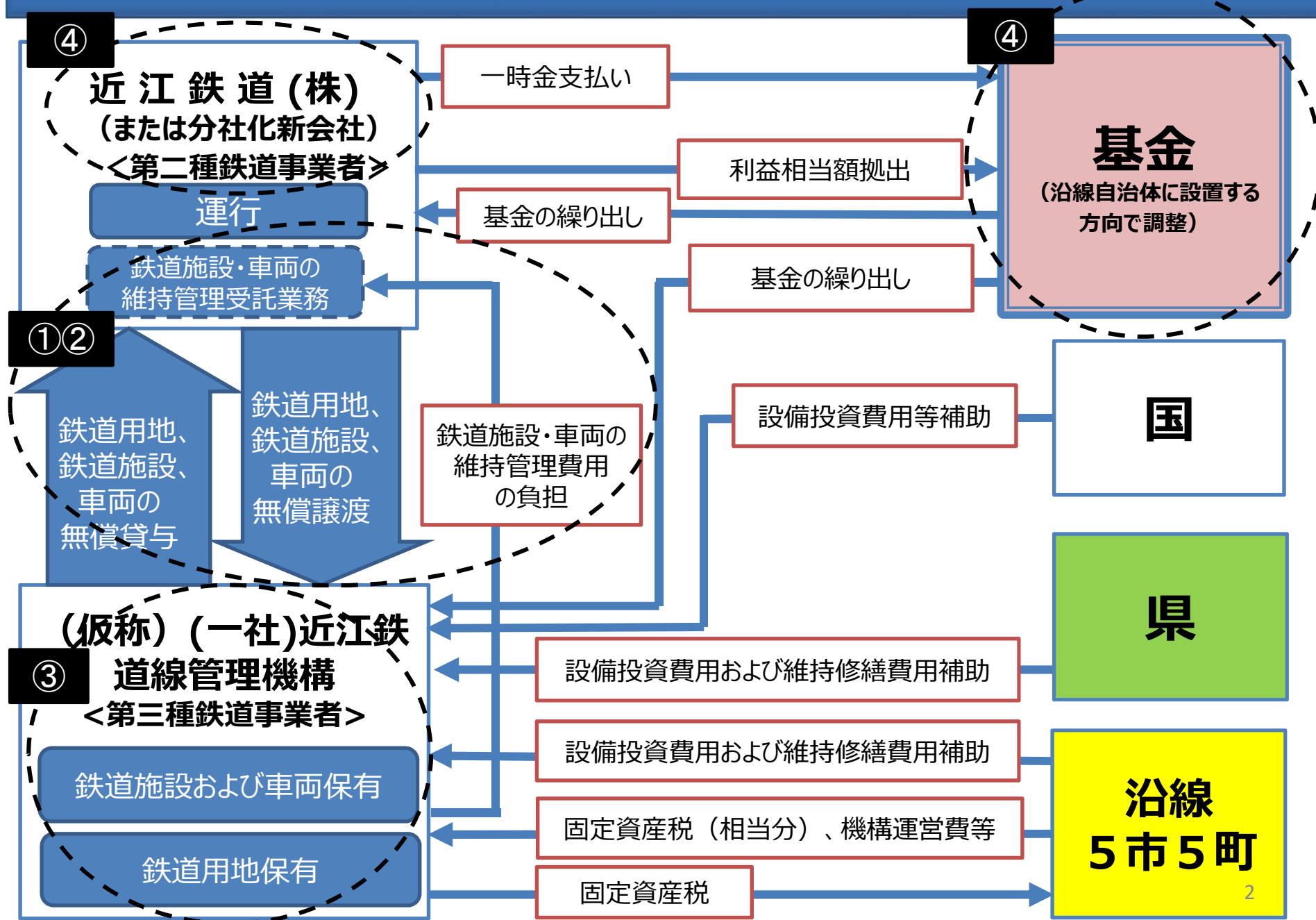
## (1) 今年度の検討事項

	内容	検討結果
①近江鉄道（株）と鉄道施設管理団体の業務分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近江鉄道（株）において鉄道事業として行っている業務をどのように鉄道施設管理団体と分担するか検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第二種鉄道事業者は列車の運行、第三種鉄道事業者は鉄道施設の維持管理を主たる業務分担とする</li> <li>● 運行サービス改善や利便性向上策に対し、自治体から提案する機会とその実効性の確保を鉄道事業再構築実施計画において規定 <b>【P27～28のとおり】</b></li> </ul>
②近江鉄道（株）から鉄道施設管理団体への譲渡資産	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近江鉄道（株）の現有する鉄道事業資産のうち、どの範囲までの資産を譲り受けるかについて、近江鉄道（株）の持続可能な経営の実現を視野に検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近江鉄道（株）の現有する鉄道事業資産の分類と、業務執行の効率性等を加味し、近江鉄道（株）から鉄道施設管理団体へ現有するすべての鉄道事業資産を譲渡する</li> </ul>
③鉄道施設管理団体のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 団体の運営形態、構成、役員、事務所の設置場所等、そのあり方について検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道施設管理団体は県と沿線市町で構成する一般社団法人とし、事務所は彦根市内に設置</li> <li>● 理事は構成団体の過半数である6団体（負担割合上位5市町および県）7名で、代表理事は東近江市とする <b>【P29のとおり】</b></li> </ul>
④上下分離体制の安定的運営に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近江鉄道線の安定的で持続可能な運営に向け、基金の設置や第二種鉄道事業者の運営体制を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第二種鉄道事業者に発生した利益相当額の全額を基金に繰り入れる。（ただし、今後の状況を踏まえ、必要に応じて見直す。）</li> <li>● 第二種鉄道事業者の運営体制については引き続き検討を重ね、令和4年9月に開催予定の協議会において協議</li> </ul>

## (2) 次年度の検討予定

- 近江鉄道（株）と鉄道施設管理団体の業務と責任に関する詳細検討
- 鉄道施設管理団体の業務内容や組織体制
- 鉄道事業再構築実施計画策定準備 など

## 2 近江鉄道線の上下分離スキーム（案）

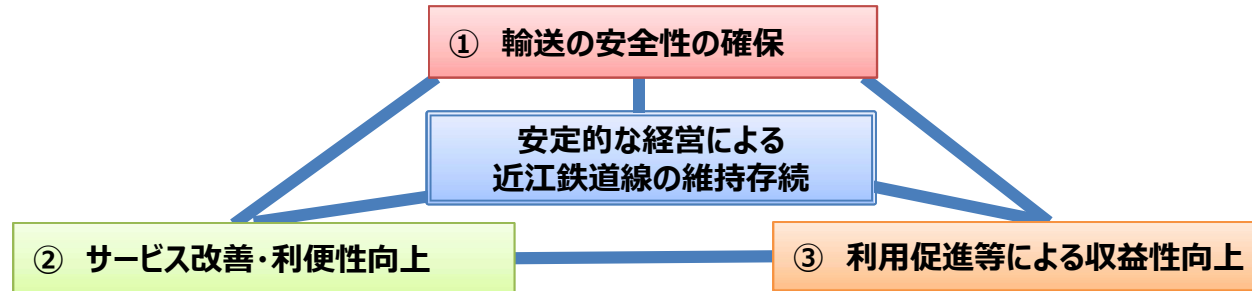


# 3 上下分離により近江鉄道線が目指す姿と業務分担

## (1) 基本的な考え方

- ① 上下分離により、鉄道施設管理団体が鉄道資産を保有することで近江鉄道（株）の費用負担を軽減し、近江鉄道（株）は経営効率の向上や運行サービスの改善に努め増収を図ることで、**抜本的な経営改善を実現し、近江鉄道線を安定的に維持する。**
- ② 近江鉄道（株）と鉄道施設管理団体は、**適切な役割分担と緊密な連携の下、近江鉄道線の運営を一体的に担っていく。**
- ③ 鉄道施設管理団体は、**近江鉄道（株）による積極的な収益増加につながる取組を支援し、近江鉄道（株）が基金へ繰り入れる利益の最大化を図る。**

## (2) 上下分離後の近江鉄道線運営における目指す姿と課題

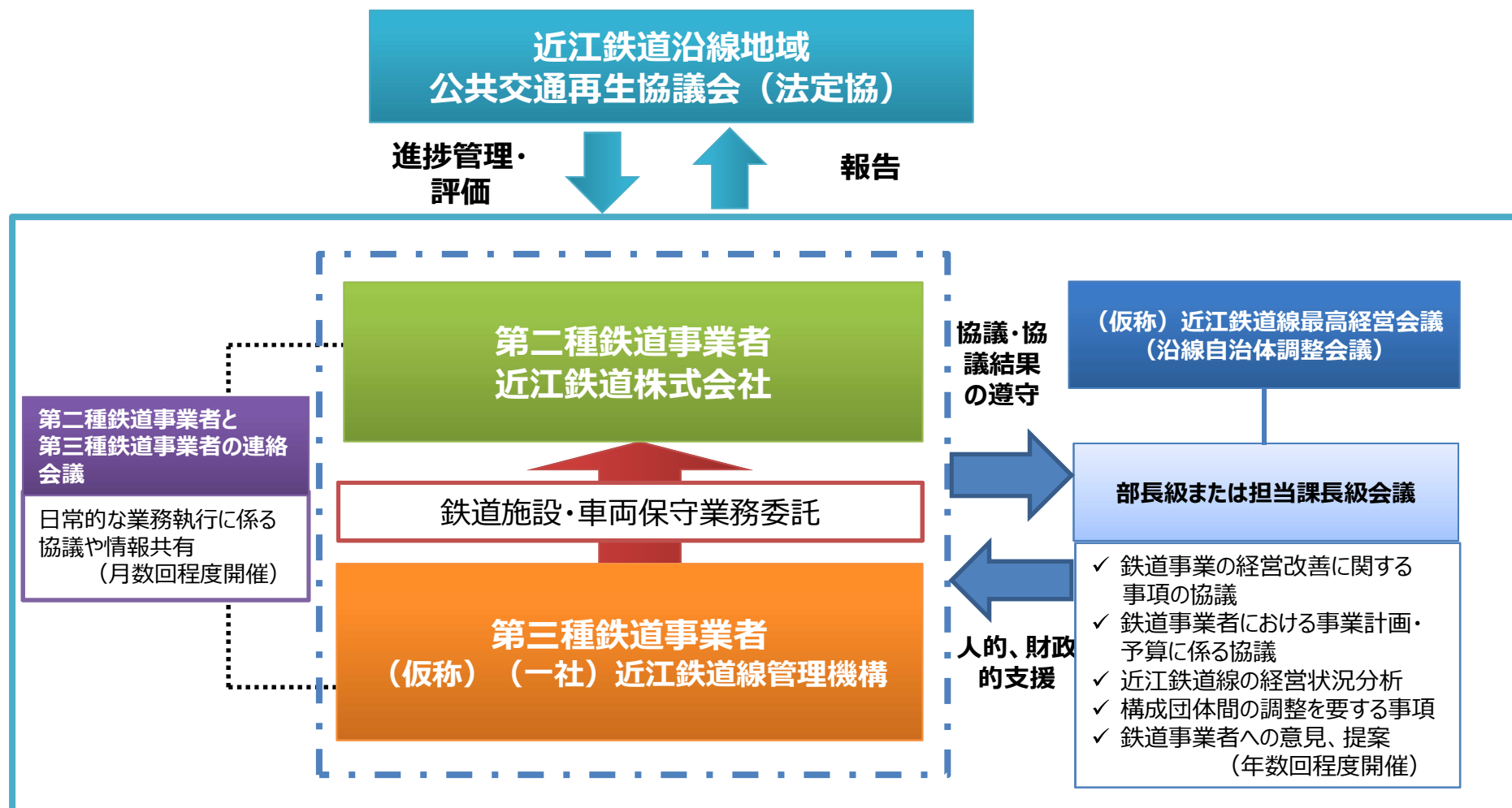


## (3) 課題に対応した主な業務分担（案）

	近江鉄道（株） （第二種鉄道事業者：運行事業者）	（仮称）（一社）近江鉄道線管理機構 （第三種鉄道事業者：鉄道施設保有事業者）
①輸送の安全の確保	● 鉄道の安全な運行	● 鉄道施設・設備の維持管理
②サービス改善・利便性向上	● 鉄道企画（ニーズに対応した運賃設定、商品開発、ダイヤ編成など）	● 車両・施設の快適性の向上
③利用促進等による収益性向上	● 鉄道営業（利用者確保に向けた沿線営業、イベント、グッズ作成など） ● 駐車場、駐輪場、テナント賃貸事業および鉄道広告事業等の収益事業	● 近江鉄道線の活性化に向けた沿線自治体間や事業者との連携が必要な取組等の調整

※ 上記業務は連携して進めていくため、定期的に両事業者間で連絡会議を開催するとともに、第二種鉄道事業者および第三種鉄道事業者の業務に対して、沿線自治体の意見や提案のできる場を設置する。

## 4 上下分離後の事業実施体制のイメージ





## 5 鉄道施設管理団体の概要

検討項目		判断理由等	検討結果
運営形態		<ul style="list-style-type: none"> <li>一部事務組合、一般社団法人、一般財団法人、株式会社の4つの運営形態を検討したうえで、迅速な意思決定や初期費用等を重視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>一般社団法人</b></li> </ul>
社員（構成団体）		<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの「近江鉄道線のあり方」に関する協議経過を踏まえ、関係自治体のすべてが参画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>県および沿線市町（計11団体）で構成。</b></li> </ul>
役員	理事	<ul style="list-style-type: none"> <li>理事会運営の機動性となるべく多くの団体の参画を考慮し、構成団体の過半数となる6団体から輩出することとし、負担割合の高い5市町および県とした</li> <li>団体の意思決定や業務執行の利便性等を考慮し、代表理事を担う自治体にはさらに1名を割り当て</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>理事会を設置</b>                      （代表理事）東近江市                      （理事）東近江市 （理事）彦根市                      （理事）甲賀市 （理事）近江八幡市                      （理事）日野町 （理事）滋賀県</li> </ul>
	監事	<ul style="list-style-type: none"> <li>理事会設置の場合は1名以上が必要であるが、複数の関与が必要と判断</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2名</b> 理事会構成団体以外の市町で持ち回り</li> </ul>
安全統括管理者		<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の安全を管理する責任者で事業者ごとに1名選任する必要があり、第二種鉄道事業者の同職との兼任も可能であるものの、第三種鉄道事業者として独自の安全判断を重視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>第二種鉄道事業者との兼任ではなく、第三種鉄道事業者で独自に選任</b></li> </ul>
団体事務所の設置先		<ul style="list-style-type: none"> <li>第二種鉄道事業者との日々の連絡調整や業務の効率性を重視し、第二種鉄道事業者の本社所在地とした</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>彦根市内</b></li> </ul>



## 令和 4 年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 事業計画（案）

### 1 会議の開催

- ① 協議会 2 回程度開催

日程	内容
9 月	運営改善期間中の取組内容等の中間報告 ほか
3 月	運営改善期間中の取組内容等の報告および令和 5 年度事業計画・予算を協議

- ② 分科会 近江鉄道線活性化分科会および近江鉄道線再構築分科会を各 4 回程度開催
- ③ 幹事会、担当課長会議等は必要に応じて開催

### 2 近江鉄道（株）の鉄道施設・設備の整備および修繕への補助

近江鉄道線の輸送の安全を確保するため、近江鉄道（株）が実施する鉄道施設・設備の整備や修繕に対し補助する。

### 3 鉄道施設管理団体の設立準備

近江鉄道線の上下分離において、「下」を担うことになる鉄道施設管理団体（法人）の令和 4 年 12 月設立に向け、定款や各種規程等を整備する。

### 4 近江鉄道線活性化に取り組む皆さんの交流会

沿線地域で近江鉄道線の活性化に向けて積極的に取り組んでいる団体が、自らの活動内容を発信することにより、団体同士の連携を深めるとともに、新たな活動を創出する場づくりとして交流会を開催する。

### 5 近江鉄道線活性化に向けた沿線企業意見交換会【近江鉄道線活性化分科会事業】

沿線事業所が一堂に会し、通勤の実態や課題を共有するとともに、近江鉄道線の活性化策等について意見交換会を行う。

### 6 定期券利用状況調査・分析【近江鉄道線活性化分科会事業】

近江鉄道（株）が行う定期券利用状況調査結果（住所地、通学先、定期利用区間等）を基に、利用実態や駅勢圏等について、前年度調査と比較分析を行う。



## 令和 4 年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会収支予算(案)

## 1. 歳入予算

(単位：千円)

款	項	目	予算額	備考
1	負担金	1 負担金	334,003	県負担金
			346,003	市町負担金
3	繰越金	1 繰越金	1,980	令和3年度より
合 計			681,986	

## 2. 歳出予算

(単位：千円)

款	項	目	予算額	備考
1	運営費	1 会議費	1,500	協議会・分科会の運営
		2 事務費	480	事務費、振込手数料等
2	事業費	1 事業費	640,406	補助金 (鉄道施設設備の整備および修繕)
			26,100	●委託料 (鉄道施設管理団体設立準備業務委託) ●設立登記費用等
			400	活性化に取り組む皆さんの交流会
			300	沿線企業意見交換会
			300	定期券利用状況調査・分析
			12,000	鉄道施設管理団体運営費拠出金 (団体設立後に拠出)
3	予備費	1 予備費	500	予備費
合 計			681,986	



### 基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
① 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	鉄道施設・設備の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●レールの重軌条化、</li> <li>●PCマクラギ化、道床交換、●橋梁の修繕</li> </ul>	近江鉄道(株) (国、県、沿線市町が補助)
② 上下分離方式による運営体制への確実な移行	鉄道施設管理団体設立準備	上下分離における「下」を担うことになる鉄道施設管理団体の令和4年度中の設立に向けた準備を行う。	法定協
④ 通学定期券の購入促進	定期券購入支援事業	中学生以上の近江鉄道線、路線バス（角能線）の通学定期券の購入支援	愛荘町
⑤ 通勤・通学における公共交通利用の促進	沿線事業所、学校ヒアリング	沿線企業、学校へのアプローチを継続しつつ、定期券の販売促進と公共交通利用を働きかける。	近江鉄道(株)、活性化分科会
	公共交通利用促進	職員の出張における近江鉄道利用を促進するため、近江鉄道の回数券を購入	東近江市
	通勤・通学における移動の公共交通の転換促進の実証実験（わたむき自動車プロジェクト）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学における移動の公共交通への転換促進に向けた実証実験</li> <li>・町内周遊アプリの充実</li> <li>・1日カーフリーデーの実施</li> <li>・オンデマンド交通実証実験</li> <li>・日野駅等ターミナルでの賑わいづくり</li> </ul>	日野町
⑧ 割引乗車券・企画乗車券の導入	近江鉄道全線乗車キャンペーン	近江鉄道全線をワンコイン（大人500円、子ども100円）で乗り放題できる企画切符を委託発行し利用促進を図る。	東近江市
	乗車券の販売・継続の検討	イベント・キャンペーン等に合わせた企画乗車券の発売、継続的に発売する通年発売型割引乗車券の販売・継続の検討	近江鉄道(株)
⑨ キャッシュレス決済の導入	クレジットカード決済	駅窓口でのカード払い対応	近江鉄道（株）
	デジタルチケット（RYDE PASS）活用	デジタルチケット（RYDE PASS）による乗車券購入の普及・啓発	近江鉄道(株)、信楽高原鐵道(株)、甲賀市

# 令和4年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組計画

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑩ 駅周辺の駐車場・駐輪場整備	パークアンドライド事業	市辺駅に近接する市有地を活用し、パークアンドライドによる近江鉄道の利用促進を図る。	東近江市
	駐輪場整備	五箇荘駅駐輪場の改築	東近江市
⑪ 駅設備等の整備	日野駅舎等維持管理	観光交流施設なないろの施設修繕やメンテナンス、日野駅トイレ・駐輪場、駐車場の清掃委託等	日野町
	駅トイレ洋式化工事	市辺駅のトイレの洋式化	東近江市
	駅水道改修工事	鳥居本駅の水道改修	彦根市

## 基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑫ 二次交通ネットワークの維持確保・改善	コミュニティバス等の運行	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・デマンド型交通等を維持・確保する。	県、全市町
	バスロケーションシステム整備事業	コミュニティバス（ちよこっとバス）全車両にバスロケーションシステムおよび乗降カウンターを設置し、近江鉄道に接続する二次交通の利便性向上を図る。	東近江市
	バス・鉄道活性化事業	コミュニティバス実証運行路線として、八日市駅前循環線を新設する。	東近江市
	グリーンスローモビリティ実証実験	彦根駅や彦根城の周辺で、グリーンスローモビリティを運行する社会実験を行う	彦根市
⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	湖東圏域公共交通活性化協議会事業	湖東圏域地域公共交通網形成計画に基づき、路線バスの実証運行や愛のりタクシーの運行、交通環境学習等の実施。	湖東圏域公共交通活性化協議会（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）
	地域公共交通計画の策定	地域公共交通網形成計画の後継となる地域公共交通計画を策定	甲賀市
		市の地域公共交通計画を策定	近江八幡市



# 令和4年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組計画

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑭ 二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	デジタルチケット（RYDE PASS）活用	デジタルチケット（RYDE PASS）による乗車券購入の普及・啓発	甲賀市

## 基本方針3 近江鉄道沿線の街づくりを進め、地域を活性化させる

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑯ 駅周辺のにぎわい創出機能の整備	定時退社バル	駅周辺でのバルの開催と公共交通利用のきっかけとなるよう、バルへ参加しやすいような鉄道・バスのフリー切符の企画・販売	近江鉄道(株)、沿線経済団体、利用促進担当者会議等
⑰ 積極的な情報発信	近江鉄道イベントPR列車の運行	沿線地域で開催されるイベントを車内でPRする列車の運行	利用促進担当者会議
	ガチャもり通信の発行	近江鉄道や沿線地域に関わる話題についてお知らせする広報紙の発行（月1回程度）	法定協
	沿線PR動画の制作	沿線PR動画を住民と共同で制作・公開 話題性のあるプレスイベントの開催等	近江鉄道(株)
⑱ 各種イベントの実施・展開	近江鉄道線活性化に取り組む皆さんの交流会	沿線地域で近江鉄道の活性化に取り組む団体同士の交流会の開催。	法定協
	近江鉄道線活性化に向けた沿線企業意見交換会	近江鉄道の通勤利用における課題等について意見交換する。	活性化分科会
	ガチャコンまつり	ガチャコンまつりの開催とこれにシンクロした地域イベント開催の働きかけ	近江鉄道(株)、沿線自治体、地域団体
⑲ 自転車を活用した観光の促進	レンタサイクル事業	レンタサイクルの貸し出し	湖東圏域、多賀町
	サイクルトレインの有効活用	サイクルイベント、レンタサイクルとの連携など。	近江鉄道(株)
	近江鉄道沿線地域でのシェアサイクルシステムの実証導入	シェアサイクルシステムの実証導入、サイクルトレインを活用したツアー等の実施	利用促進担当者会議、近江鉄道(株)

# 令和4年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組計画

## 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

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑳ 交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	交通環境学習	公共交通について、座学あるいは利用方法等の実地で学習	県、市町、バス事業者など
	小学生体験学習支援	小学生の公共交通を利用した体験学習に対する支援。	びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会
㉑ 沿線地域住民や利用者との意見交換	近江鉄道みらいファクトリーオンラインタウンミーティング	取組ごとの対面式による意見交換会	近江鉄道(株)
㉒ 近江鉄道パートナーズクラブの拡大	近江鉄道パートナーズクラブの拡大	定期利用者が100円で入会できる制度の設置、協賛店とのコラボイベント開催、協賛施設の拡大（目標会員数800人）	近江鉄道(株)
㉓ 関連グッズの企画・販売	グッズ制作、販売	コラボを中心とした新規商品の開発とイベント等への出店による既存商品の販売拡大	近江鉄道(株)
㉔ ふるさと納税制度等の活用		近江鉄道線に係る設備投資及び安全に要する経費の一部をガバメントクラウドファンディングにより調達する。	東近江市
㉕ 地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり	カフェ運営・日野駅舎改修5周年イベント	日野駅観光案内交流施設「なないろ」でのカフェ運営と日野駅改修5周年イベントの実施	こうけん舎
	ボランティア駅長任命	「つなぐ駅長」の実施駅を増加させる。1駅→4駅を目標とする。	近江鉄道(株)
	駅ギャラリー作品展	愛知川駅コミュニティハウス「るーぶる愛知川」にて1ヶ月ごとに著名人の多彩な作品を展示	(一社)愛荘町観光協会
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	駅周辺の美化活動	地域の皆様と共に清掃活動を行う。	近江鉄道(株)および地域の団体等との共同作業
	花壇の整備	愛知川駅前花壇の整備	いち市ボランティアの会

# 令和4年度 近江鉄道沿線地域公共交通計画に掲げる取組計画

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
⑳	他の地域鉄道との連携	ガチャコン祭りでの他社ブース設置、オンラインゲームでのコラボ企画、鉄道むすめコンテンツを活用したコラボグッズの販売など	近江鉄道㈱

## 基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

計画の事業番号・事業名	事業名	事業の詳細	実施主体
㉑	人の移動実態等の定量的な把握・分析	近江鉄道定期券利用者実態調査	近江鉄道㈱、活性化分科会
	近江鉄道線利用者満足度調査	4月1日から1か月間、近江鉄道線利用者に対し満足度を調査し、分析を実施。	活性化分科会
	わたむき自動車プロジェクト	人の移動の実態把握、実証実験におけるデータ収集、それらの分析等	日野町



## 令和 4 年度近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会スケジュール（案）

	項 目	摘 要
R 4 4 月～ R 5 3 月	鉄道施設管理団体（一般社団法人）設立準備業務	・鉄道施設管理団体となる一般社団法人の設立に向けた定款（案）や各種規程の作成、および事務所立ち上げ等の準備を行う。
R 4 6 月	近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（書面開催）	・令和 3 年度協議会決算の承認について
R 4 夏頃	近江鉄道線活性化に向けた沿線企業意見交換会	・沿線企業が一堂に会し、通勤の実態や課題、近江鉄道線の活性化策等について意見交換を行う。
R 4 9 月	第 10 回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会	・運営改善状況について ・第二種鉄道事業者の運営体制について
R 4 11 月	近江鉄道線の盛り上げ団体交流会	・近江鉄道線の活性化に積極的に取り組む団体が、他の団体と連携を深め、新たな活動の創出の機会となるよう交流する。
R 4 12 月	鉄道施設管理団体（一般社団法人）設立総会	・定款案について協議し、一般社団法人を設立する。
R 5 3 月	第 11 回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会	・令和 4 年度事業報告および決算見込みについて ・令和 5 年度事業計画（案）および予算（案）について



### 1. 国土交通省 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」

各地のローカル鉄道が危機的状況にある中で、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、改めて利用者視点に立ち、地域モビリティを刷新していく取組を促す政策のあり方を議論するため、国土交通省が令和4年2月に新たな有識者検討会を設置。

#### (1) 検討会の目的

- 鉄道事業者と沿線地域の間で、あるべき公共交通のあり方に関する前向きな協議が進まない状況。具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強かに促す。
- 「デジタル田園都市国家構想」の基盤となる利便性・持続性の高い基幹的地域モビリティを再構築。
- 鉄道事業者と沿線地域が合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む

#### (2) 検討会における論点

- 鉄道事業者と沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便・持続性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。
- 「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- 「出口論」として、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

#### (3) 検討会の構成メンバー

- 【委員】竹内 健蔵 東京女子大学教授（座長）、板谷 和也 流通経済大学教授、加藤 博和 名古屋大学大学院教授、羽藤 英二 東京大学大学院教授、宮島 香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員、森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）
- 【オブザーバー】<鉄道事業者>日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、JR東日本、JR東海、JR西日本  
<バス事業者>日本バス協会、<タクシー事業者>全国ハイヤー・タクシー連合会  
<自治体関係団体>全国知事会、全国市長会、全国町村会  
<国土交通省>総合政策局交通政策課、地域交通課、道路局企画課、都市局街路交通施設課、自動車局総務課企画室、旅客課
- 【事務局】国土交通省 鉄道局 鉄道事業課

## (4) 検討会の開催状況とスケジュール

全国の地域鉄道再生のモデルケースとして、近江鉄道(株)飯田代表取締役社長と三日月知事から近江鉄道線の活性化再生に向けた取組等について説明。

### ● 第1回検討会(R4.2.14)

鉄道事業者よりヒアリング (JR東日本、JR西日本、近江鉄道)

<飯田代表取締役社長> 近江鉄道線の存続に向けたこれまでの協議状況や今後のスケジュールについて説明。

### ● 第2回検討会(R4.3.3)

地方自治体よりヒアリング (滋賀県、広島県)

<三日月知事>

- ✓ 近江鉄道線に係る協議過程で得た経験等に基づき、必要な国の関与のあり方や支援策について意見陳述。
- ✓ また、本県における地域公共交通を支えるための税制の導入可能性に関する検討状況や、まちづくりと一体となった計画づくり等についても紹介。

- 第3回検討会(論点整理)、第4回検討会(とりまとめ案の検討)、第5回検討会(とりまとめ ※R4.7頃)  
→ 今夏までに結論を得て、国の概算要求等に反映

## 2. NHK総合テレビ かんさい熱視線 「鉄道減便 コロナ禍の先に何が」

<放映日:令和4年3月11日(金)午後8時>

鉄道的大幅減便や終電繰り上げが相次ぐとともに、人口減少やコロナ禍で利用者が減少し、地方路線のあり方が課題となるなか、当法定協議会の宇都宮委員が解説者として、近江鉄道線の上下分離を紹介。また、JR線の現状、鉄道存在の重要性、鉄道維持の考え方等についても解説。

 近江鉄道線のあり方は、地域鉄道再生のリーディングモデルとして、全国的に注目されている



## 【参考】「第2回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」ヒアリングにおいて滋賀県から説明した提案内容等

### I 必要な国の関与のあり方や支援策（抜粋）

#### ① 協議段階からの国の積極的関与

国が鉄道の活性化・再生に向けた協議段階から積極的に関与し、国と沿線自治体が一体となって地域公共交通の課題解決に向けた議論をできる体制を整備。

#### ② 鉄道事業者の経営状況や利用状況等に関する情報の開示、共有

鉄道事業者が自治体と鉄道事業に関する情報を開示、共有することで、鉄道に対する理解や関心を高め、鉄道のあり方を地域の課題とする意識づけに寄与。

#### ③ 鉄道事業者の経営状況等を評価できる基準や仕組みの創設

地域が共通の認識のもと安心して議論できるよう鉄道事業者の経営状況等を客観的な基準に基づき評価する仕組みの創設。

#### ④ 国の財政支援策の拡充等

鉄道施設の保有管理等に係る費用に対する国庫補助制度・地方財政措置の拡充、税の優遇制度等の創設。

#### ⑤ 輸送の安全の確保および安定的事業運営のための国の協力、支援

自治体（第三種鉄道事業者）が安全を確保し、鉄道施設を適切に保有管理できるよう、事業運営面や技術面に関する指導、助言や、必要な人材の派遣、紹介等を行う仕組みの創設。

### II 滋賀県独自の取組（公共交通を維持・活性化するための仕組みづくり）

#### ① JR西日本と連携した取組

包括連携協定の締結、各線区における利用促進の取組、鉄道利用促進プロジェクトチーム

#### ② 滋賀交通ビジョンの見直し

令和5年度を目途に新たな計画へ見直し（滋賀県都市計画基本方針における「拠点連携型都市構造」の実現）

#### ③ 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性検討

滋賀県税制審議会の検討状況



## 現ビジョン策定（H25）策定後の大きな環境変化

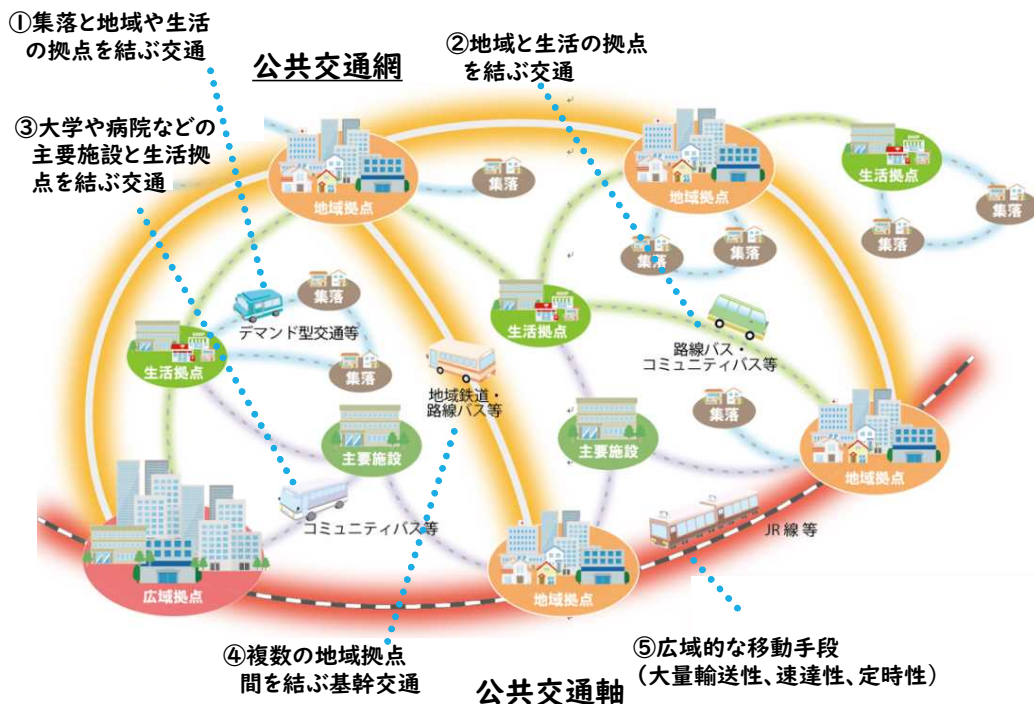
- ✓ 滋賀県人口が減少に転じる
- ✓ 近江鉄道線の事業継続が課題として浮上
- ✓ 自動運転・MaaS等、新たな技術・仕組みの開発
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の拡大



令和5年度を目途に  
新たな計画へ見直し

## 滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定） 「拠点連携型都市構造」※の実現

※ 地域の核となる拠点間を公共交通で結ぶ、階層的かつネットワーク化した都市構造



### 公共交通軸



- ✓ **JR線、地域鉄道線**  
大量輸送性、速達性、定時性に優れ、広域移動手段である鉄道線を「交通軸」として最大限活用
- ✓ **市町間をまたぐ幹線路線バス**  
鉄道線を補完する、主に東西方向の広域移動手段として活用

### 公共交通網



- ✓ **地域内路線バス**  
住民に身近な交通手段で、細かな運行ニーズに対応できる路線バスを「交通網」の主たる担い手として最大限活用
- ✓ **コミュニティバス、デマンド交通等**  
路線バスを補完する、交通不便地や空白地における交通手段として活用

# 地域公共交通を支えるための税制の導入可能性検討

- 2019年4月1日 滋賀県税制審議会 設置
- 2021年4月21日 滋賀県税制審議会 答申  
「地域公共交通を支えるための税制について、その導入可能性を検討していくべき」
- 2021年11月19日 滋賀県税制審議会 諮問  
「地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について」
  - (1) 目指すべき滋賀の地域公共交通の姿に向けた税負担の議論のあり方について
  - (2) 地域公共交通施策における県と市町の役割分担を踏まえた税負担の考え方について
  - (3) 税負担を求める場合の税収の使途と課税方式のあり方について

## 滋賀交通ビジョンの見直しと並行して財源確保について議論



「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」  
地域公共交通ネットワークを構築



しがの  
リズムとイズム  
「シガリズム」



「健康しが」



1. 趣旨

- 近年、都市を取り巻く環境は大きく変化し、人口減少、高齢化、市街地拡散、自然災害の頻発・激甚化、コロナ禍を契機とした変化などへの対応が求められている。
- また、我が国が目指しているSociety5.0※の実現が、経済や社会に大きなインパクトをもたらすとされている。
- このような中、本県では、多様な人々が集う「未来へと幸せが続く滋賀」を目指しており、安全・安心な生活や経済活動を支えるため、**概ね20年後を見据えた**本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示した「滋賀県都市計画基本方針」を策定する。

※IoT、ビッグデータ、AI等最先端の技術を活用して経済発展と社会的課題の解決を両立し、誰もが快適で活力に満ちた質の高い生活をおくることができる「人間中心の社会」

2. 役割・位置づけ

- 本方針は、法的な位置づけはないが、法定計画である「都市計画区域マスタープラン」および「市町の都市計画マスタープラン」の上位方針という位置づけ（図1）のもと、現在の11都市計画区域（図2）に限らず、**県土全体を対象**とする。

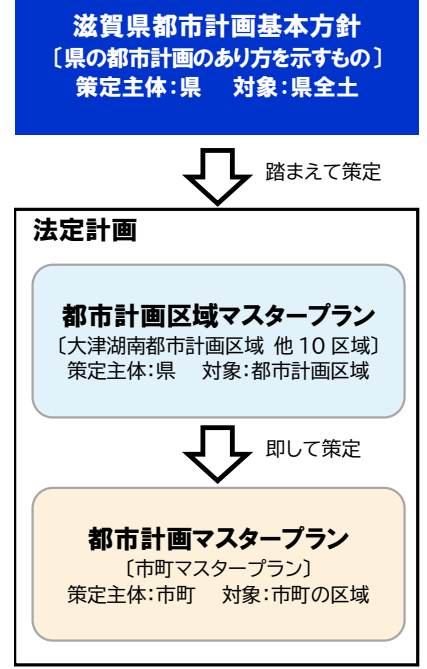


図1 基本方針の位置づけ

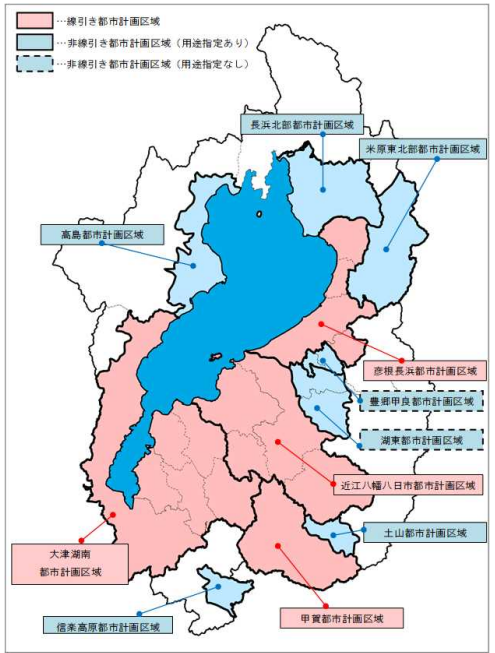


図2 滋賀県の都市計画区域（11区域）

3. 滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望

- 人口減少・超高齢社会
- 地域公共交通サービスの利用者減少
- 市街地の無秩序な拡大と低密度化
- 自然災害の頻発・激甚化 等

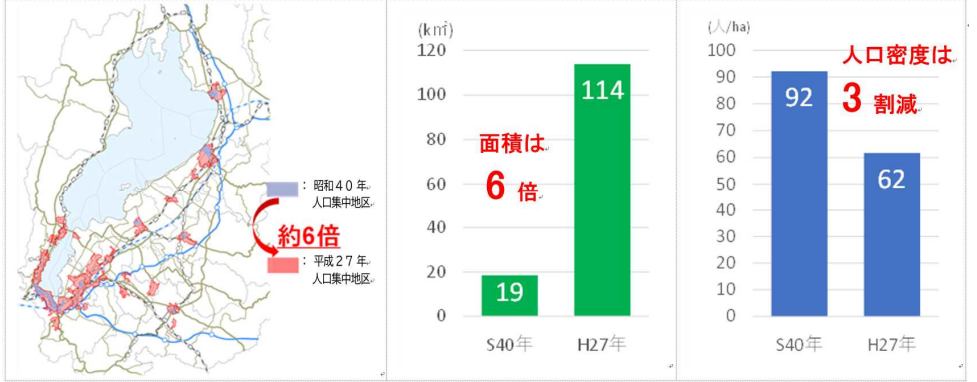


図3 人口集中地区の区域図と人口集中地区面積・人口密度の推移

4. 都市の将来像

滋賀県基本構想（平成31年3月）  
「みんなで目指す2030年の姿」

- 人 自分らしい未来を描ける生き方
- 経済 未来を拓く新たな価値を生み出す産業
- 社会 未来を支える多様な社会基盤
- 環境 未来につなげる豊かな自然の恵み

- 都市の将来像
- 住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会
  - 成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会
  - 拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会
  - 自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会
  - 歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会

## 5. 目指すべきまちづくりの方向性

### 5-1. 拠点連携型都市構造への転換

- 依然として開発圧力が高く、市街地が拡大している地域がある一方で、県内の多くの地域においては、少子化により人口が減少し、空き地や空き家の課題が出てきている。今後は、既成市街地の低密度化および中心市街地の空洞化の進行等により、道路・公共交通等のインフラに係る維持管理・運営効率の悪化などの問題が顕在化するおそれがある。
- このような状況を踏まえ、低密度な拡散型の都市構造から、既存のストックを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指す（図4）
- 本方針においては、自然を活かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指す。
- 「拠点連携型都市構造」とは、一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域毎に存在する核となる多様な拠点（市街地の駅周辺、旧町役場周辺、農山村集落等）に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造を形成するものである。
- また、災害ハザードエリアにおける立地規制や移転促進を図るとともに、宅地の嵩上げや河川整備等により居住地の安全性を高めることで、災害に強く・安全な拠点への人口集積・機能強化を図る。

### 5-2. 目指すべきまちづくりの方向性

- 本基本方針の都市の将来像および「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、5つの目指すべきまちづくりの方向性を示す。

#### 方向性1

職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成

#### 方向性2

滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり

#### 方向性3

人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成

#### 方向性4

災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり

#### 方向性5

滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり

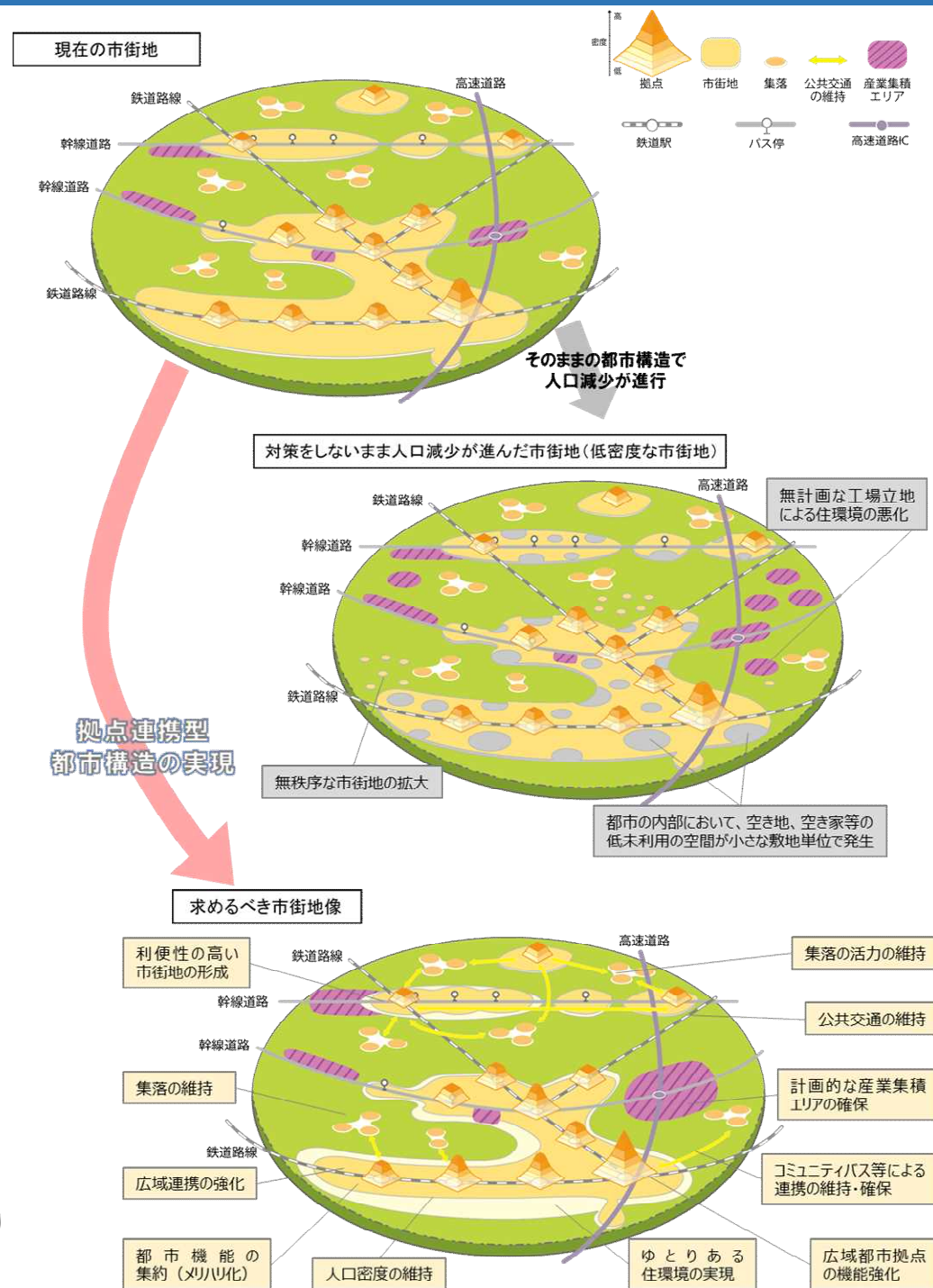


図4 将来都市構造のイメージ

## 6. 5つ方向性の実現に向けた取組

### 6-1. 滋賀県における将来都市構造の考え方

- ・ 拠点連携型都市構造を具現化するため、地域に応じた階層的かつネットワーク化した拠点と公共交通を県と市町の役割分担のもと設定する。

#### (1) 拠点の設定

- ・ 拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定する。
- ・ **県は**、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部（市役所・役場周辺）を対象として、「主な拠点（広域拠点および地域拠点）」を位置付ける。
- ・ **市町は**、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」等において身近な生活に密着した活動を支える拠点として「生活拠点」および「主要施設」等を独自に位置付ける。

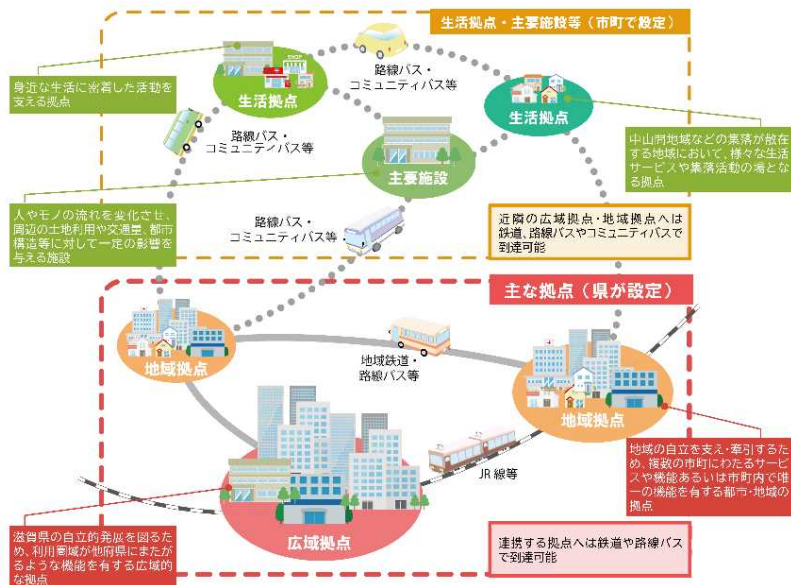


図5 地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築（イメージ）

#### (2) 公共交通軸等の設定

- ・ **県は**、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定する。
- ・ **市町は**、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「公共交通網」として、各市町で策定する地域公共交通計画等において設定する。

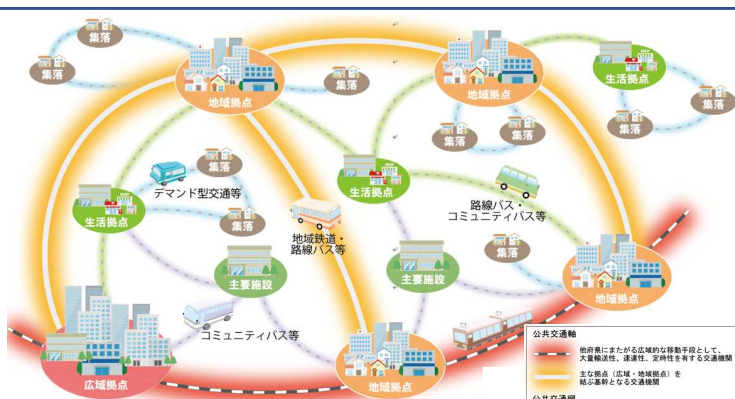


図6 公共交通軸と公共交通網のイメージ

#### (3) 主な拠点と公共交通軸の設定

- ・ 当基本方針で定める「主な拠点」と「公共交通軸」の設定は下図のとおり。今後、市町や地域における地域公共交通協議会、公共交通の運行状況の実情等を踏まえて、適宜見直しを行う。

##### ■参考 主な拠点抽出の流れ

- 【Step1】  
 ・ 下記施設を対象として、主な拠点候補を一次抽出。  
 ①主要な鉄道駅（＝有人鉄道駅）  
 ②現在の市役所・町役場および旧町村役場（1960年以降に合併した市町村を対象）  
 ※①と②の1km圏域が重複する場合、①を優先
- 【Step2】  
 ・ 抽出した拠点について、市町の計画（都市計画マスタープランまたは立地適正化計画）における位置づけを確認し、下記AまたはBに該当する場合は、県の主な拠点から除外。  
 A：市町の計画に特に位置づけがない場合。  
 B：市町の計画において、単なる生活拠点として、位置付けられている場合。

「主な拠点」については、市町の都市計画マスタープランや立地適正化計画の改訂等を踏まえて、今後、必要に応じて適宜見直しを行う。

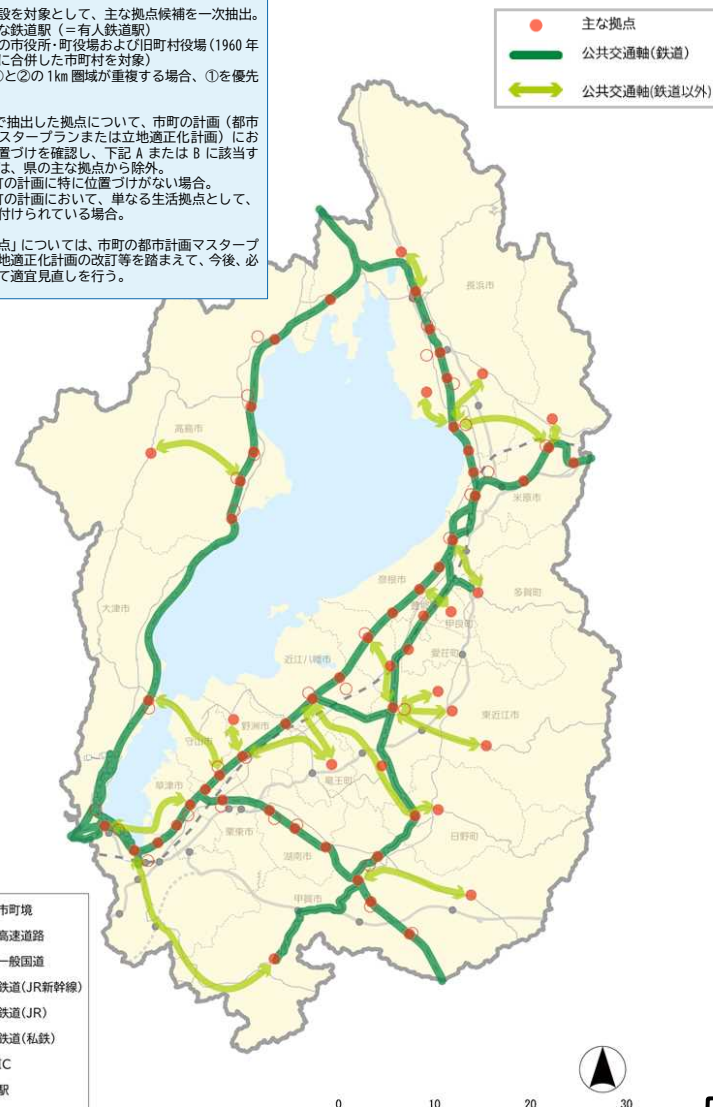


図7 主な拠点と公共交通軸の設定

## 6-2.まちづくり施策の進め方

### 【ポイント】

- 都市の利便性や良好な自然環境、地域の文化を将来にわたって引き継いでいくため、市街地や農地など、それぞれの地域の状況や特性を踏まえ、**無秩序な市街地拡大防止を図る**地域において、**区域区分等による適切な土地利用コントロール**を実施する。
- 主に持続可能な拠点形成の観点から、**既存ストックの有効活用を基本**とした効果的・効率的な土地利用コントロールを行う。具体には、**居住・生活サービス機能の集積・誘導を図る区域の明確化**を進める。
- 多様な産業創出の観点から、**IC（SIC含む）周辺等においては**、周辺環境との調和を図りながら、また、従業者の居住・通勤環境等の立地条件も踏まえつつ、新たに**工場や物流拠点の企業立地に必要な用地の計画的な確保**に努め、秩序ある土地利用の実現を目指す。
- さらに、安全なまちづくりの観点から、**激甚化する自然災害に対応した、持続可能で強靱な都市を目指すための土地利用コントロール**を実施する。具体には、**災害ハザードエリアにおける新たな開発や市街化を抑制**する。

## 7. 地域の実情に応じた整備・開発及び保全の方向性について

- 「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、地域毎の実情や将来像、特性に応じたものとする観点から、**県内を5つの地域（圏域）に区分し**、各地域（圏域）の特性を活かした拠点の形成・都市機能の強化の方向性等を定める。



## 8. 主要関連計画等の推進

- 本基本方針の考え方を念頭におき、**主要関連計画等に基づくインフラの整備等を推進**。

## 9. 実現に向けて

- 県民、事業者、行政が、それぞれの分野において、まちづくりの役割を担い、**連携と協働によるまちづくりを推進**する。行政内部においても、都市計画に関わる部門のみならず、国や市町、庁内の関係部局など、**幅広く連携を図りながら計画的に推進**。

6-2 まちづくり施策の進め方	5目指すべきまちづくりの方向性				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>(ア) 計画的な土地利用</b>					
<b>【持続可能な拠点形成のための土地利用】</b>					
<b>&lt; 既成市街地における集積・誘導するエリアの設定と都市機能の誘導 &gt;</b>					
○市街地や公共交通の利用が容易なエリアにおいて、居住・生活サービス機能の誘導・集積を図る区域の明確化	●		●		
○広域的に影響を及ぼす大規模集客施設の市街地の拠点への立地誘導	●		●		
<b>&lt; 既成市街地以外での市街地拡大抑制 &gt;</b>					
○まとまりのある良好な市街地を形成し、無秩序な市街地拡大防止を図る地域において、区域区分による土地利用コントロールの実施	●	●	●	●	●
○非線引き都市計画区域における特定用途制限地域の活用	●	●	●	●	●
○市街化調整区域のバイパス沿線において、集客施設や居住・生活サービス施設などの無秩序な立地を抑制することによる拠点の空洞化防止	●				●
○他法令に基づく規制誘導手法を活用した重層的な土地利用の規制・誘導	●				●
○居住・生活サービス機能の誘導・集積のための土地の確保が困難な拠点において、必要に応じて拠点に近接した区域での必要最小限かつ計画的な市街地の形成	●				
○市街化区域における市街化が見込まれない地域や人口減少により人口密度の低下が見込まれる地域、居住誘導区域外における立地規制により居住の誘導がなされた地域などにおける逆線引きの積極的な検討	●				●
<b>【多様な産業創出・農林業振興のための土地利用】</b>					
○広域交通アクセスに優れるインターチェンジ(スマートインターチェンジ含む)周辺・主要路線沿いや既存の工場集積地など既存ストックの活用が可能なエリアにおいて、必要に応じた新たな工業用地や物流拠点などを計画的に確保		●			
○工業用地や物流拠点などの確保に係る公的関与の状況等に応じた区域区分の随時見直しの実施		●			
○本県の農林業を支え、県土の保全にも寄与している農林業に従事する方が居住する農山村集落を維持するための居住・日常生活サービス機能の誘導	●	●			
<b>【安全なまちづくりのための土地利用】</b>					
○災害ハザードエリアにおける新たな開発・市街化の抑制					●
○安全な土地利用および住まい方への誘導					●
○安全な地域への居住や生活サービス機能の誘導					●
<b>(イ) 計画的な都市施設の配置及び整備、自然環境の保全</b>					
○拠点における既存ストックの改変による居心地が良く歩きたくなる空間の形成など、官民連携による市街地整備やまちなかの居住・生活サービス機能の更新	●	●	●		
○駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置、過度な自動車流入の抑制など公共交通結節点の機能強化・充実	●		●		
○都市公園の整備、機能強化、適切なマネジメント、官民連携によるにぎわい創出	●				
○大規模自然災害に備えた市街地の安全対策の推進					●
○居住誘導区域外など居住を誘導しない区域において、居住環境の再構築や自然的環境への転換	●				●
○防災・減災のための緑とオープンスペース(街路空間、緑地・公園、都市農地、水辺空間、民間空地など)の保全および確保					●
○都市公園を核とした公園、広場、緑地等のオープンスペースの充実とネットワーク化、都市緑化の推進	●				●
○農地や樹林地、水辺など身近な自然環境の保全					●
○防災・減災、環境保全、地域振興など自然環境が有する多面的な機能の活用					●