

## 第12回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和5年10月24日（火）15時45分～17時

場所：ショッピングプラザアピア4階アピアホール

### 1 開会

### 2 報告

(1) 2023年度近江鉄道株式会社の経営状況について

資料1

(2) 近江鉄道にぎわいづくりDAYガチャフェスの実施結果について

資料2

(3) 近江鉄道線活性化分科会の取組状況について

資料3

### 3 議事

鉄道事業再構築実施計画の概要について

資料4

### 4 閉会



第12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専務取締役業務部長	山本 和良
	西日本旅客鐵道株式会社京滋支社地域共生室長	日當 敦
	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
	一般社団法人近江鐵道線管理機構代表理事	南川 喜代和
	滋賀県警察本部交通部企画課課長補佐	黒川 昭登
	滋賀県教育委員会高校教育課主幹	富永 幸
	滋賀県PTA連絡協議会会長	山添 友美
	滋賀県民生委員児童委員協議会連合会理事	町田 勉
	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	西澤 基治
	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	小山 晋吾
	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専務理事	西川 直治
滋賀県商工会議所連合会理事	二橋 省之	
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	小野 協子
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	道久 聡

第12回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 席次表

令和5年10月24日(火)15:45～  
ショッピングプラザアピア4階 アピアホール

		事務局										【敬称略】
		愛荘町長 有村 国知	日野町長 堀江 和博	米原市長 平尾 道雄	甲賀市長 岩永 裕貴	議長席	滋賀県知事 三日月 大造	東近江市長 小椋 正清	彦根市長 和田 裕行	近江八幡市長 小西 理		
随 行	豊郷町長 伊藤 定勉											近江鉄道株式 会社 飯田 則昭
	甲良町長 野瀬 喜久男											近江鉄道線 管理機構 南川 喜代和
	多賀町長 久保 久良											信楽高原鐵道 株式会社 山本 和良
												西日本旅客鐵 道株式会社 野口 明
	国土交通省近 畿運輸局交通 政策部 小野 協子											滋賀県バス協 会 野村 義明
	国土交通省近 畿運輸局鉄道 部 道久 聡											滋賀県タク シー協会 松尾 武文
	国土交通省近 畿運輸局滋賀 運輸支局 小山 晋吾											グローバル交 流推進機構 土井 勉
	滋賀県警察本 部 黒川 昭登											関西大学経済 学部 宇都宮 浄人
	滋賀県教育委 員会 富永 幸											滋賀県立大学 環境科学部 轟 慎一
		滋賀県PTA 連絡協議会 山添 友美	滋賀県民生委 員児童委員協 議会連合会 町田 勉	びわこ学院大 学教育福祉学 部 逢 軍	滋賀県老人ク ラブ連合会 西澤 基治	滋賀県地域女 性団体連合会 山本 身江子	びわこビジ ネリアス 西川 直治	滋賀県商工 会議所連合会 二橋 省之	滋賀県市町社 会福祉協議会 会長会 大塚 ふさ	滋賀県病院協 会事務長会 川村 宏	地域公共交 通総合研究所 町田 敏章	

出  
入  
口

記者席

傍聴

## 2023年度第1四半期累計決算について

## 1. 決算書について（2023年4月1日～2023年6月30日）

科 目	2023年度実績	2022年度実績	増減	
営業収益	2,332百万円	2,066百万円	+266百万円	+13%
うち鉄道事業	259百万円	240百万円	+19百万円	+8%
営業損益	208百万円	98百万円	+110百万円	-
うち鉄道事業	△ 84百万円	△ 95百万円	+11百万円	-
経常損益	253百万円	135百万円	+118百万円	-
税引前当期純損益	250百万円	132百万円	+118百万円	-
当期純損益	180百万円	93百万円	+87百万円	-

百万円未満を四捨五入

- ※ 本年度（2023年度）の鉄道事業の営業収益は前年比より増収し（前年比+19百万円）、燃料高騰により動力費が増加したものの（前年比+12百万円）、修繕費が実施サイクルの違いから減少したため（前年比▲21百万円）、営業損益は前年比より11百万円改善しました。
- ※ 2020年度に実施した上下分離への移行合意に伴う鉄道事業資産の減損損失に伴い、それ以降取得した資産についても減損処理（特別損失）を行っており基本減価償却費は発生していません。

## 2. 輸送実績について（2023年4月1日～2023年8月31日）

種 別	2023年度実績	2022年度 増減比	2019年度 増減比
通勤定期	639,942人	+6%	+2%
通学定期	715,432人	+2%	△4%
定期計	1,355,374人	+4%	△1%
定期外	608,683人	+16%	△12%
合 計	1,964,057人	+8%	△5%

## <参考>

### 2022年度第4四半期累計決算について

#### 1. 決算書について（2022年4月1日～2023年3月31日）

科 目	2022年度実績	2021年度実績	増減	
営業収益	8,319百万円	7,021百万円	+1,298百万円	+18%
うち鉄道事業	943百万円	868百万円	+75百万円	+9%
営業損益	287百万円	△ 302百万円	+589百万円	-
うち鉄道事業	△ 215百万円	△ 422百万円	+207百万円	-
経常損益	776百万円	273百万円	+503百万円	-
税引前当期純損益	560百万円	△ 14百万円	+574百万円	-
当期純損益	397百万円	△ 9百万円	+406百万円	-

百万円未満を四捨五入

※ 2022年度の鉄道事業の営業利益は、増収および自治体補助金による修繕費の直接控除（203百万円）により収支改善しております。

※ 2020年度に実施した上下分離への移行合意に伴う鉄道事業資産の減損損失に伴い、それ以降取得した資産についても特別損失（減損損失および圧縮損）を行っており、基本減価償却費は発生しておりません。

#### 2. 輸送実績について（2022年4月1日～2023年3月31日）

種 別	2022年度実績	2021年度 増減比	2019年度 増減比
通勤定期	1,429,550人	+2%	△4%
通学定期	1,562,224人	+5%	△6%
定期計	2,991,774人	+4%	△5%
定期外	1,334,130人	+18%	△16%
合計	4,325,904人	+8%	△9%

### 1. 開催日時

2023年10月14日（土） 始発～終電

### 2. 開催目的

- ▶ 駅前のにぎわいの創出
- ▶ 沿線地域へ誘客し活性化を図る

### 3. 開催内容

- ▶ 近江鉄道線 おとな100円、小学生以下のお子さま無料で1日乗り放題
- ▶ 日中時間帯は約30分間隔の「特別ダイヤ」で運行
- ▶ 沿線21駅、49カ所で「地域イベント」を開催
- ▶ 近江バス、湖国バス、八幡山ロープウェー、オーミマリン 小学生以下のお子さま無料

### 4. 開催結果

#### ▶ 近江鉄道線 利用者数

約20,000人 ※目標数 約20,000人

<主要駅 利用者数>

彦根駅：約2,200人、八日市駅：約3,300人、貴生川駅：約1,200人、近江八幡駅：約2,100人

<リストバンド乗車券>

販売枚数：6,594枚（売上659,400円）

<ガチャフェス彦根会場 来場者数>

約2,600人

#### ▶ 地域イベントの状況

49カ所で実施された地域イベントは、どのイベントも多くのお客さまで賑わった。



### 概況

- ▶ 全体として事故やトラブル等の発生は無く、無事に終わることができた。
- ▶ 各駅や電車内も大きな混雑は見られず、安全かつスムーズに移動することができた。
- ▶ 地域イベントは昨年を大きく上回る49カ所で開催され、駅前や駅周辺には多くのお客さまが訪れにぎわいを見せた。
- ▶ 昨年とは異なり、スムーズな移動により沿線の回遊性が向上したため、複数の地域イベントに参加される方が多く見られた。

⇒安全かつスムーズな移動、沿線のにぎわい・活性化を図ることができた。



彦根駅ホーム、改札の様子



電車内の様子





## 令和3年第8回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（令和3年10月1日開催）

『近江鉄道沿線地域公共交通計画（法定計画）』が承認される。

**5つの基本方針 30の事業 19の事業を重点事業に位置づけ**

### 基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化させる

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) その他のサービスの改善により利便性の向上を図る	⑧ 割引乗車券・企業乗車券の導入 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させる

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させる	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 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化させる

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 ⑳ 沿線地域住民や利用者との意見交換 ㉓ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】 ㉔ 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	㉕ 近江鉄道パートナーズクラブの拡大 ㉖ 乗車グッズの企画・販売 ㉗ ふるさと納税制度等の活用 ㉘ 沿線地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり ㉙ 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 ㉚ 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	㉛ 人の移動実態等の定量的な把握・分析 ㉜ 公共交通等に関するデータのオープン化 ㉝ 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	㉞ Man5 や自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	○

会長（知事）から、活性化分科会において「最重点事業を選定し、検討」するよう発言がある。

# 活性化分科会における最重点事業の選定と取組について

令和3年第9回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（令和4年3月29日開催）

上下分離を行うことで、近江鉄道利用者だけでなくまちの人々にも「変わった」を実感していただくことが重要  
最重点事業として下記6項目を選定したことを報告

## 分科会で検討

### 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

（増便・乗継改善・所要時間短縮・新駅設置等）

### ⑧人の移動実態等の定量的な把握・分析

（データで注力する施策を分析）

## 検討状況

高校生・保護者への通学調査を実施し、  
通学定期の運賃値下げについて研究を進める。

キャッシュレス決済を中心に検討  
（導入可否、導入費用、維持費用等）

通勤・通学の利用データを整理

## 沿線市町で実施

### ②4ふるさと納税制度等の活用

### ②5地域の特色を生かした魅力あふれる駅づくり

（待合い環境の整備（ベンチ、トイレ、駐車（輪）場））

## 取組状況

東近江市で実施

令和4年度までの累計寄附額 338万円

豊郷町 豊郷駅自転車駐車場改築

愛荘町 愛荘町ウォークブルタウン創造事業

東近江市 和式トイレ洋式化（2駅）、新八日市トイレ整備 等



# 通学定期券の購入促進に向けた検討①

## 「通学定期券」に着目して取り組む意義

- ✓ 定期利用者を確保することで、安定的な利用が見込める。
- ✓ 通勤通学の際、自動車や家族送迎の選択も多く、定期券利用者を増やすポテンシャルがある。
- ✓ 通学定期の購入は、家計に直接影響を及ぼす割合が高い。
- ✓ 通学における公共交通利用の習慣化は将来の利用者を育む。

## 学校別の通学で利用する交通手段（複数回答）

単位：％

		徒歩	自転車	バイク・原付	自動車(自分で運転)	自動車(家族等による送迎)	路線バス・コミュニティバス	タクシー(集合タクシーを含む)	近江鉄道	JR線	信楽高原鐵道
彦根市	彦根東高校	48.0	52.6	0.0	0.0	48.7	4.3	0.3	7.2	68.1	0.0
	近江高校	25.8	62.9	0.0	0.0	34.1	3.7	0.0	5.6	58.4	0.4
	彦根総合高校	19.3	30.5	0.0	0.0	21.9	6.4	1.1	5.9	68.4	0.0
	彦根翔西館高校	21.5	79.2	0.0	0.0	38.4	0.7	0.0	31.6	22.1	0.0
近江八幡市	八幡高校	45.8	55.4	0.0	0.0	40.7	18.3	0.0	17.0	45.2	0.0
	八幡工業高校	23.5	72.1	0.0	0.0	31.8	10.1	0.0	11.2	27.4	0.0
	八幡商業高校	23.6	67.2	0.0	0.0	41.9	12.2	0.4	14.8	39.3	0.0
甲賀市	水口東中学校	44.3	57.0	0.0	0.0	54.4	27.8	1.3	49.4	26.6	0.0
	水口東高校	21.0	80.3	0.0	0.0	47.2	16.2	0.4	31.9	20.5	3.5
	水口高校	11.7	73.9	0.0	0.0	42.8	16.2	0.0	29.3	16.7	3.2
東近江市	滋賀学園	11.9	55.7	0.0	0.0	27.0	17.8	2.2	17.3	20.0	0.5
	八日市高校	27.7	62.4	0.0	0.0	51.5	12.8	0.0	51.8	9.9	0.0
	八日市南高校	24.1	84.3	0.0	0.0	50.0	14.8	0.0	22.2	4.6	0.0
	びわこ学院大	15.9	36.5	11.1	30.2	11.1	7.9	1.6	9.5	33.3	0.0
米原市	米原高校	52.8	57.6	0.0	0.0	48.1	1.7	0.4	5.2	83.1	0.0
日野町	日野高校	21.0	72.7	0.0	0.0	46.9	17.5	1.4	35.0	0.7	0.0
愛荘町	愛知高校	24.8	70.3	0.0	0.0	40.6	1.0	0.0	42.6	2.0	0.0
	平均	28.5	63.5	0.2	0.6	40.8	10.4	0.4	21.6	35.9	0.5

令和2年3月 第2回法定協議会報告資料「近江鉄道沿線地域公共交通網形成計画策定基礎調査業務」より抜粋  
(通学アンケート回答数 3,420)

- ✓ 学校を問わず、近江鉄道線の利用よりも自動車（家族送迎）が多い
- ✓ 通学に絞った取組をすることで家族送迎から近江鉄道線利用への行動変容が期待できる

# 通学定期券の購入促進に向けた検討②

## 通学定期券利用調査結果（令和5年1月1日時点）

### ■ 市町別

市町名	通勤	スーパー	通学	合計
米原市	13	13	12	38
彦根市	154	157	85	396
東近江市	206	145	857	1,208
甲賀市	47	38	111	196
近江八幡市	85	64	193	342
多賀町	18	5	50	73
甲良町	1	1	40	42
豊郷町	12	15	23	50
愛荘町	20	13	89	122
日野町	11	4	177	192
<b>沿線計</b>	<b>567</b>	<b>455</b>	<b>1,637</b>	<b>2,659</b>
県内他市町	204	305	98	607
県外	98	66	10	174
全線合計	869	826	1,745	3,440

### ■ 沿線高校別

	学校別	人数	割合
上位 10 校	八日市高校	300	17%
	彦根翔西館高校	183	10%
	水口高校	117	7%
	県外の大学・短期大学	103	6%
	八幡商業高校	98	6%
	水口東高校	92	5%
	八幡高校	91	5%
	日野高校	76	4%
	水口東中学	57	3%
	彦根東高校	54	3%
	その他	574	33%
	合計	1,745	100%

### 朝の通勤・通学利用状況（八日市駅）



沿線高校生とのワークショップの様子  
(令和3年度 近畿運輸局主催)



### ■ 通学定期券の割引を実施した場合の試算

1人あたりの年間通学費用  
→ 2割引した場合

10.5万円

8.4万円

近江鉄道(株)は2.1万円の減収になるが

価格低下で新たに100名の  
通学が増加した場合  
(年間72千人利用増)

年間840万円収入増となる。

### 分科会としての指針

教育委員会をはじめ、近江鉄道沿線にある学校の協力を得ながら、通学実態の把握を深め、令和6年度中の通学定期券の割引実施を目途に諸案件を取りまとめていく

# 令和5年度 活性化分科会の取組状況について

## 1 近江鉄道線活性化に取り組むみなさんの交流会

- (1) 日 時 令和5年11月18日(土) 午後2時から午後4時半まで
- (2) 場 所 ゆめまちテラスえち（愛知川駅徒歩5分）
- (3) 内 容 「ガチャフェスから広がる、地域のにぎわい」をテーマに沿線  
一帯でのにぎわい創出に向けてどのような取組ができるか  
アイデアを出し合う。

参考：交流会の様子(令和4年度)



## 2 近江鉄道沿線企業意見交流会

- (1) 日 時 令和6年2月2日(金) 午後2時から午後4時半まで
- (2) 場 所 東近江市役所（八日市駅徒歩15分）
- (3) 内 容 ア 沿線企業の取組事例共有  
イ ワークショップ「新入社員に向けた公共交通を利用した  
通勤スタイルへの誘導について」

参考：企業意見交流会の様子(令和4年度)



## 3 県産材を活用した駅待合環境改善プロジェクト

- (1) 目 的 近江鉄道線を利用する全ての人々が利用しやすい  
駅環境の整備を目指し、多賀木匠塾（※1）の協力のもと、  
県産材を用いて老朽化したベンチ等を更新する。 ※1…滋賀県立大学学生サークル
- (2) 数 量 ベンチ28脚 モニュメント3カ所（最大）

参考：多賀木匠塾が制作したベンチ



# 令和5年度 利用促進担当者会議の取組状況について

## 2班3グループで以下の取組を実施中

### ガチャフェス班

目的：ガチャフェスを通じて、近江鉄道と沿線自治体が一体となり、近江鉄道線をはじめとする公共交通利用機会、まちのにぎわい創出を図る。

#### 主な取組内容

- ✓ 地域の商店や団体との橋渡し
- ✓ 11月18日（土）近江鉄道線活性化交流会に参加、令和6年度に向けた課題整理、提案
- ✓ 市町広報紙掲載や公共施設等でのPRへの協力

### 事業創造・ブランディング班（ブランディンググループ）

取組内容：近江鉄道線をはじめとする公共交通がもたらす多面的な価値を幅広く共有し、公共交通の利用の動機付け、持続的な可能なまちづくりの象徴となるロゴを制作

ロゴデザイン(案)



乗ってみたい！をつくる。

#### ロゴ制作に当たって検討した内容

- ✓ 近江鉄道線の現在と未来のイメージの共有
- ✓ 行政だけでなく、地域住民も共に未来をつくっていくメッセージ性

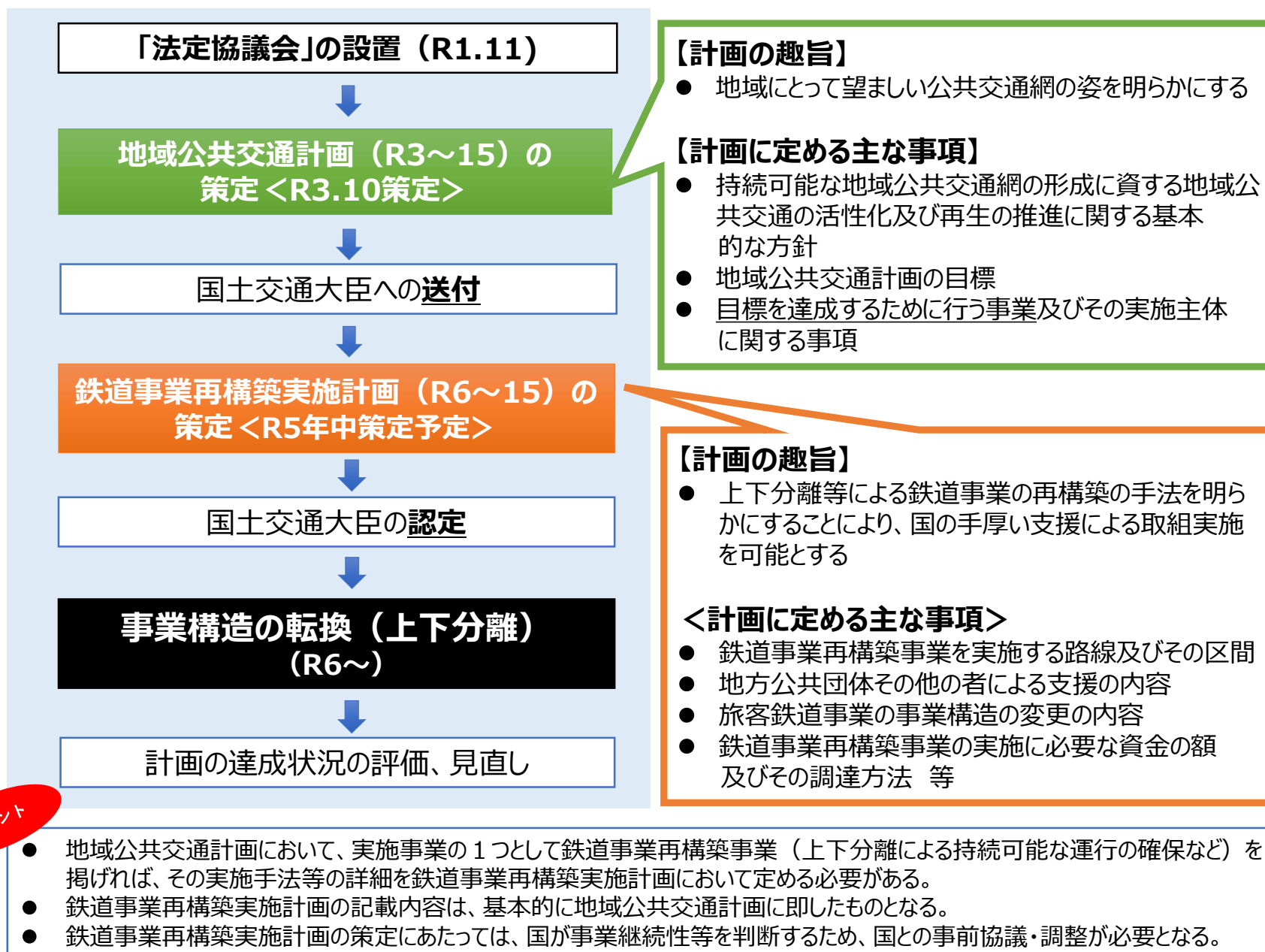
### 事業創造・ブランディング班（事業創造グループ）

取組内容：一時利用者の増加に絞り、継続的に実施可能な利用促進（案）を検討、提案する。

#### 取組状況

- ✓ 「観光列車」、「子育て世帯を中心とした体験ツアー」に絞り、具体的提案内容を検討中



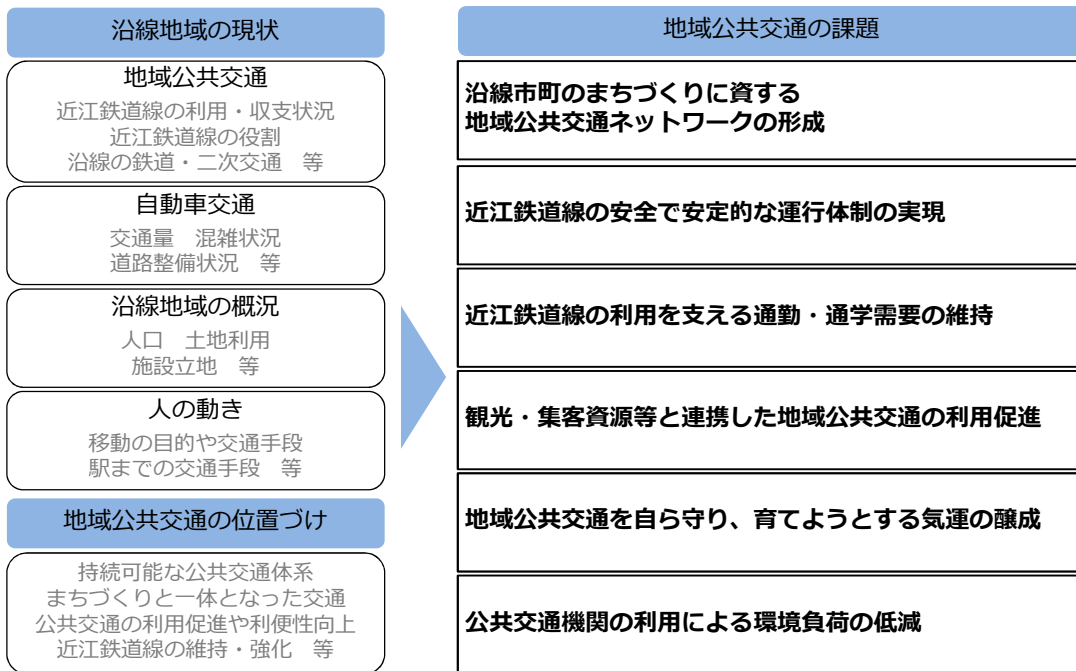


## 1. 計画策定の背景・経緯と目的

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幅広い用途で利用されてきたが、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369万人まで減少した。また、開業後120年を超え鉄道施設の老朽化が進み、営業費用は増加傾向にあり、平成6年度(1994年度)以降継続して営業赤字となっていた。こうした状況より、平成28年度(2016年度)に近江鉄道(株)から滋賀県及び沿線市町に対し、今後民間企業の経営努力による事業継続が困難であるとの説明があったことを受け、近江鉄道線の今後のあり方にかかる検討が始まり、「公有民営」方式による上下分離により、近江鉄道線を全線にわたり存続していく方針が合意された。

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、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)として、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。

## 2. 沿線地域の現状と地域公共交通の課題



## 6. 計画の進捗管理

本計画は、計画の当初3年間を近江鉄道線の「運営改善期間」として位置づけ、①「公有民営」方式による上下分離に向けた具体的な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ある。

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」のもとに、上記①・②を推進するための分科会を設置する。近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会は、本計画の事業実施・進捗状況や目標達成状況の確認及び評価を行い、必要に応じて見直しを行う。— 16 —

## 3. 近江鉄道線沿線地域の将来像と計画の基本方針

### 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、みんなでもとに築いていく

### 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

### 基本方針

1. 近江鉄道線を再生・活性化する
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する
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
5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する

## 4. 計画の期間と目標

### 計画の期間

令和3年度(2021年度)～令和15年度(2033年度) (13年間)

### 計画の区域

近江鉄道沿線地域 (沿線10市町の範囲)

### 計画の目標

指標	目標
1.近江鉄道線の利用者数	○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 (R2年度：370万人 ▶ R5年度：459万人) →計画終了時点(R15年度)の目標値については、R5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。
2.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
3.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	○現状より増加 (R2：351万人 ▶ R15：416万人) →全体として令和元年度(2019年度)水準を目指す ※新型コロナウイルスの影響を踏まえ、必要に応じて見直し
4.沿線市町の自動車の交通手段分担率	○67.8%以下 (平成22年(2010年)パ・ワットリッパ調査値より減少)
5.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 (沿線学校アンケート調査(令和元年度(2019年度)実施)結果より減少)
6.近江鉄道線利用者の利用満足度	○現状より増加 ※継続的かつ効率的に意見集約可能な方法により把握



5. 目指すべき姿を実現するための施策

基本方針	施策	具体的な事業	実施・検討主体	運営改善期間			再構築事業実施期間		
				R4	R5	R6~R10	R11~R15		
1. 近江鉄道線き再生・活性化させる	(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する (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 (3) 通勤・通学利用者数の維持・増加を図る (4) 運行内容の充実・改善を図る (5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	◎鉄道事業者 ○県、関係市町	継続実施					
		②上下分離方式による運営体制への確実な移行	◎県、関係市町 ○鉄道事業者	上下分離スキームの浮城検討	第三種鉄道事業者の設立	買戻の協議交渉			
		③鉄道事業再構築実施計画の策定	◎県、関係市町、鉄道事業者	◎県、関係市町、鉄道事業者	経営改善策等の検討	計画の策定			
		④通学定期券の購入促進	◎関係市町	◎関係市町	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			
		⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	◎県、関係市町、鉄道事業者 ○沿線企業、沿線学校	◎県、関係市町、鉄道事業者	【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	実施の可能性を検討し、実施の優先順位決定、可能な場合は実施			
2. 近江鉄道線の二次交通を充実させる	(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する (2) 二次交通の利便性を向上させる	⑥利便性の向上（増便・乗継改善・所要時間短縮等）	◎県、関係市町、鉄道事業者	継続実施					
		⑦快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等）	◎県、関係市町、鉄道事業者	同上					
		⑧割引乗車券、企画乗車券の導入	◎県、関係市町、鉄道事業者	継続実施					
		⑨キャッシュレス決済の導入	◎県、関係市町、鉄道事業者	検討・必要に応じて導入					
		⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備 ⑪駅設備等の整備	◎関係市町 ◎関係市町 ○鉄道事業者、地域住民	沿線全域で検討のうえ、実施可能な場所から適宜実施					
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化させる	(1) 沿線地域のまちづくりと連携する (2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善	◎県、関係市町、バス・タクシー事業者 ○鉄道事業者	実施可能な個所から適宜実施					
		⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	◎関係市町	継続実施					
		⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	◎関係市町 ○県、バス・タクシー事業者	【バス】エリア拡大検討、【のり型交通、一般タクシー】検討し、必要に応じて実施					
		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】	◎関係市町	※⑬参照					
		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】	◎関係市町 ◎鉄道事業者、バス・タクシー事業者 ◎関係市町 ◎県、鉄道事業者、市民団体等 ※⑬参照	実施の必要性を検討し、状況に応じて実施					
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	(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する (2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	⑳積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）	◎県、関係市町 ○鉄道事業者、バス・タクシー事業者、観光団体、市民団体 等	検討					
		㉑各種イベントの実施・展開	◎関係市町、鉄道事業者、観光団体、市民団体、商店街 等	実施可能な個所から適宜実施					
		㉒自転車を活用した観光の促進	◎関係市町、鉄道事業者、観光団体 等	【既存】継続実施、【新規】検討・必要に応じて実施					
		㉓交通環境学習、乗り方教室、出社講座等の実施	◎県、関係市町 ○鉄道事業者、バス事業者	実施方法等を検討し、実施					
		㉔沿線地域住民や利用者との意見交換 ㉕積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】 ㉖各種イベントの実施・展開【再掲】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等） ※⑬参照 ※⑬参照	【既存】継続実施 【新規】検討・実施					
5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する	(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する (2) 公共交通に関する新技術に対応する	㉗沿線地域の活性化施策と連携する	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校、沿線企業 等	継続実施					
		㉘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】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校 等	検討・実施					
		㉙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】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校 等	検討・実施可能な個所から適宜実施					
		㉚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】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校 等	検討・実施可能な個所から適宜実施					
		㉛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】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校 等	継続実施					
6. ICT等の活用により多様なニーズに対応する	(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する (2) 公共交通に関する新技術に対応する	㉜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】	◎関係市町、鉄道事業者 ○地元組織（自治会等）、沿線学校、沿線企業 等	必要調査を計画的に実施					
		㉝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】	◎関係市町、鉄道事業者、バス・タクシー事業者	実施の可能性を検討し、必要に応じて実施					
				市町の必要性に応じて実施					

# 近江鉄道線再構築実施計画の概要①

## 1 鉄道事業再構築事業を実施する路線及びその区間

近江鉄道株式会社 近江鉄道線全線（59.5 k m）

## 2 地方公共団体その他の者による支援の内容

### （1）一般社団法人近江鉄道線管理機構による鉄道施設・設備、車両の保有

近江鉄道株式会社から無償譲渡を受け、一般社団法人近江鉄道線管理機構が鉄道施設・設備、車両を保有・管理し、同社に無償で貸し付ける。

### （2）滋賀県および沿線10市町による設備更新、維持修繕費用の負担

一般社団法人近江鉄道線管理機構が保有・管理する鉄道施設の設備投資および維持修繕に要する費用を沿線自治体で負担する。

### （3）沿線地域における利用促進のための活動

駅の清掃や駅舎および駅周辺におけるイベントの開催等を通じ、地域住民のマイレール意識の向上や域外からの鉄道利用を促進する。

### （4）沿線自治体による利用促進策

小学生等を対象とする交通環境学習の実施や鉄道を利用した校外学習等への支援を通じて、将来の公共交通利用者を育成する。駅周辺の道路整備やバス等の二次交通の充実による交通結節機能の向上や沿線地域および駅周辺への企業、商業施設等の誘致、住宅開発、駅周辺の更なるにぎわいの創出等により、近江鉄道線を軸としたまちづくりを推進する。

## 3 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容

現行、第一種鉄道事業者である近江鉄道株式会社を第二種鉄道事業者とし、一般社団法人近江鉄道線管理機構を第三種鉄道事業者とする公有民営方式による上下分離に移行する。

## 4 鉄道事業再構築事業の実施予定期間

令和6年4月1日～令和16年3月31日（10年間）

# 近江鉄道線再構築実施計画の概要②

## 5 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額等

(金額は計画期間10年の合計で単位は億円)

項目	事業費	負担額		
		国	沿線自治体	
(1)設備投資・修繕費 *1	線路、電路、車両等の更新や修繕に要する費用	115.9	42.2	73.7
(2)鉄道施設の保守管理費 *2	鉄道施設等の点検・検査費用	25.1	—	25.1
(3)機構運営費 *2	機構事務局職員および安全統括管理者人件費、諸税等	17.3	—	17.3
計		158.3 *4	42.2 *3	116.1

\* 1 : 令和4年度、5年度は近江鉄道（株）に対し、補助している経費。

\* 2 : 事業構造の変更（上下分離）に伴い、追加的に必要となる経費。

\* 3 : 国負担額は、10年間に計画する設備投資の全額に社会資本整備総合交付金が交付され、修繕費は対象事業に既存補助金が交付される想定。

\* 4 : 現時点における一般的な市場価格を踏まえ今後10年間の事業費見込みを試算したものであり、令和6年度以降の物価上昇等は加味していない。

## 6 鉄道事業再構築事業の効果を確認するための目標

### (1) 利用者数

計画終了年度にコロナウィルス感染症発生前（令和元年度）の輸送人員（約479万人）を回復する。

### (2) 事業収支

計画初年度から継続した第二種鉄道事業者の営業収支の均衡を実現する。

### (3) 国／地方公共団体の支出額

上記5の負担額のとおりとする。

ただし、自然災害や社会情勢の変化等により、支出額が変動する場合がある。

# 近江鉄道線再構築実施計画の概要③

## 7 利用者の利便の確保に関する事項

### I 利便性・サービスの向上

#### 1. 増便、接続改善

- ① ●○日中時間帯の1時間に最低2本の運行
- ② ● JR・二次交通（バス・タクシー等）との接続改善
- ③ 二次交通（駅発着コミュニティバス・デマンドタクシー等）の維持確保・改善

#### 2. 鉄道・列車の魅力向上

- ① 地元食材や酒を使ったレストラン列車の運行
- ② 車内設備・乗り心地の改善
- ③ 鉄道を利用し沿線観光地を巡る着地型ツアー商品の造成

#### 3. 駅設備等の美化・快適性向上

- ① 駅設備の改良（椅子、表示物、通路等）
- ② 駅周辺の交通結節機能やにぎわい創出機能の整備
- ③ 計画的な除草作業の強化
- ④ 各駅における美化活動の推進
- ⑤ ○ICOCAの導入検討

### II 利用促進と地域連携の推進

#### 1. 鉄道の利用促進

- ① ●○通学定期の運賃値下げに係る調査・研究
- ② ○基本運賃の値下げに係る検討
- ③ 小学生等の鉄道を利用した校外学習等への補助制度の拡充
- ④ 交通環境学習、乗り方教室等の実施
- ⑤ ○タイムリーな運行情報の提供

#### 2. 定期券利用者の増加

- ① ○アプリ定期券の導入
- ② ●沿線学校、企業等への購入促進活動の実施
- ③ 駅周辺の駐車場・駐輪場整備
- ④ ●○通学定期の運賃値下げに係る調査・研究（再掲）
- ⑤ ●利用実態等調査

#### 3. 地域との連携促進

- ① 地元特産品等の車内・駅販売
- ② 駅周辺のにぎわい創出（近江鉄道みらいファクトリー、ガチャフェス等）
- ③ ●駅施設等を活用したイベント実施
- ④ 観光地、飲食店、他の交通モードとコラボしたチケット販売

### III 収支改善と近江鉄道・西武鉄道グループとの連携強化

#### 1. 新たな収入確保とコスト削減策

- ① 駅名ネーミングライツの販売
- ② ●クラウドファンディングの募集（観光列車の導入経費）
- ③ ●各市町のふるさと納税（個人）への商品提供
- ④ 枕木オーナー制度の導入
- ⑤ 動力費削減のための定期的な電力需給契約の見直し
- ⑥ 物品等購入時や修繕工事時における工法の研究、実践

#### 2. 近江鉄道・西武グループの支援と連携強化

- ① 近江鉄道グループが運行するコミュニティバスやデマンドタクシー等の利便性向上と連携強化
- ② 沿線地域の魅力や近江鉄道線の取組に関する積極的な情報発信
- ③ 西武鉄道株式会社からの継続的支援（人的協力、中古車両の譲渡、中古資材の提供等）

#### （注釈）

##### 下線を付した事業：

令和6年度に新たに実施する取組

##### ●を付した事業：

近江鉄道沿線地域公共交通計画の最重点事項

##### ○を付した事業：

近江鉄道線活性化分科会で検討された利便性向上策