

3. 近江鉄道の活性化に向けた課題

(1) 安全対策

近江鉄道の安全で円滑な運行を維持・確保するうえで、線路施設や電路施設等の整備・更新は必要不可欠であり、これまで国の補助制度等も活用するなかで、計画的に施設整備を進めてきた。

鉄道の安全設備の基準が時宜の変遷を遂げて年々厳しくなるなか、優先順位をつけつつ施設整備を進めてきたが、必要な施設整備が未完了となっている箇所も残されている。

このため、近江鉄道及び沿線地域の活性化につながる施設の更新・改善については、今後も計画的・継続的な整備を進めていく必要がある。

これまでの施設整備の内容と今後必要と考えられる施設整備、また、今後10年間（H24～H33）に必要と考えられる施設整備を以下に示す。

◆線路/線路工作物

種別	これまでの施設整備内容 (H10～H23)	今後必要と考えられる 施設整備	今後10年間の 施設整備 (H24～H33)
レール更新等	<ul style="list-style-type: none"> ・佐和山トンネル重軌条化 ・多賀駅留置線新設 ・彦根～高宮間レール重軌条化 	<ul style="list-style-type: none"> ・37KN レール (30kg ・40KN 一部含む) を 50KN レールへ更新 	<ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間のうち、八日市駅～貴生川駅間を重点的に整備
コンクリート枕木化	<ul style="list-style-type: none"> ・彦根～八日市間整備 ・朝日大塚～日野間整備 ・曲線部整備 (鳥居本～彦根、彦根口～高宮 ほか9か所) ・京セラ前～桜川間整備 (木製) 	<ul style="list-style-type: none"> ・木製枕木のコンクリート枕木化 	<ul style="list-style-type: none"> ・八日市駅～貴生川駅間のレール更新にあわせて、老朽化の激しいものから順次整備
分岐器の更新・重軌条化等	<ul style="list-style-type: none"> ・分岐器重軌条化 (貴生川、尼子、鳥居本、五箇荘、愛知川、武佐、豊郷) ・ポイント融雪設備更新 (鳥居本、彦根口、高宮) ・分岐器修繕 (彦根口、彦根、新八日市、鳥居本、彦根、多賀大社前、高宮) 	<ul style="list-style-type: none"> ・分岐器重軌条化 (日野、多賀) ・ポイント融雪設備更新 (米原、彦根、高宮残、八日市) 	<ul style="list-style-type: none"> ・分岐器重軌条化 (日野、多賀) ・ポイント融雪設備更新 (米原、彦根、高宮残、八日市)
橋梁の修繕	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知川、犬上川橋脚補強 ・愛知川瀬替え工事 ・橋梁補修 (水口川、日野川、佐久良川、愛知川、宇曾川、芹川、犬上川および小橋梁 47か所) 	<p>【完了】</p> <p>※将来的には経年変化による老朽化への対応が必要</p>	—
トンネル	<ul style="list-style-type: none"> ・清水山トンネル法面崩落防止 	<ul style="list-style-type: none"> ・佐和山トンネル、清水山トンネルの漏水対策 	—
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・高宮駅曲線部改修 ・脱線防止用ガードレール設置 ・日野～水口石橋間軌道嵩上げ ・フジテック前～米原線路移設 	—	—

◆電気/保安/通信施設

種別	これまでの施設整備内容 (H10~H23)	今後必要と考えられる 施設整備	今後 10 年間の 施設整備 (H24~H33)
変電施設	<ul style="list-style-type: none"> 高宮変電所 (制御電源盤更新 H10、遮断機・整流器更新 H14、整流器改修 H18、遮断機改良 H19・20、変成器更新 H22) 八日市変電所 (変成器・遮断機更新 H15、整流器更新 H23) 水口変電所 (変成器更新 H16、制御器改良 H19) 米原変電所の新設 (H23) 	<ul style="list-style-type: none"> 高宮、八日市各変電所 (信号高圧用変圧器、22Kv 遮断器、制御盤、遠方監視制御装置、電源装置、について更新) 水口変電所 (制御盤、遠方監視制御装置、電源装置、6.6kV 遮断器の更新) 近江八幡駅に出力 1,000kW の変電所 回生車両の対応設備 	<ul style="list-style-type: none"> 高宮、八日市各変電所 (信号高圧用変圧器、22Kv 遮断器、制御盤、遠方監視制御装置、電源装置、について更新)
電車線 ・き電線	<ul style="list-style-type: none"> 電車線更新 き電線分岐器設備設置 電車線張力調整装置更新 き電線改修・延伸 (愛知川～五箇荘駅間：4 か所 H12、彦根～鳥居本駅間 H13、高宮～五箇荘駅間 H13、米原～鳥居本駅間 H21) 電車線セクション新設 (桜川～日野間) 	<ul style="list-style-type: none"> 日野～貴生川 (張力調整装置) 鳥居本～彦根、多賀線 (張力調整装置) 水口石橋～貴生川間き電線 	—
コンクリート柱化	<ul style="list-style-type: none"> コンクリート柱化 (鳥居本～彦根間 H13、高宮～五箇荘間 H13、五箇荘～八日市間 H21、米原～鳥居本間 H22) 	<ul style="list-style-type: none"> 八日市～貴生川間コンクリート柱化 	—
列車集中制御装置 (CTC)	<ul style="list-style-type: none"> センター設備 (H10~H12) 駅装置追加 (五箇荘・愛知川・豊郷駅 H10、高宮・彦根口・彦根・鳥居本・米原駅 H11、桜川、日野、水口、貴生川駅 H12、尼子駅 H15) PRC 化 (H13) 地震計設置 (H10) PRC 論理装置改良 (H18) CTC 中央装置更新 (H22・H23) 	<p>【完了】 機器の老朽化による更新が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> CTC 駅装置の更新 (19 駅)
自動列車停止装置 (ATS)	<ul style="list-style-type: none"> 閉塞信号機附帯 (八日市～五箇荘 H10、彦根～尼子 H11、八日市～桜川 H12) ATS 地上子の増設 (五箇荘、愛知川、豊郷、高宮、彦根口、桜川、日野、水口、貴生川、尼子駅 H10~H14) 分岐器附帯 3 か所設置 	<p>【完了】 法整備の変遷に伴う対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 経年による逐次更新 	<ul style="list-style-type: none"> 経年による逐次更新
通信設備関連	<ul style="list-style-type: none"> 列車無線基地局改修 緊急地震速報受信装置 	<ul style="list-style-type: none"> 通信ケーブルの更新 	—
連動装置	<ul style="list-style-type: none"> 彦根口、尼子、高宮、彦根駅 	<ul style="list-style-type: none"> 継電連動装置の更新が逐次必要 (桜川、日野、水口、貴生川、平田) 	<ul style="list-style-type: none"> 継電連動装置の更新 (桜川、日野、水口、貴生川、平田)

◆駅施設/その他

種別	これまでの施設整備内容 (H10~H23)	今後必要と考えられる 施設整備	今後 10 年間の 施設整備 (H24~H33)
駅舎改修	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎改良 (八日市駅、米原駅) ・ 駅舎新築 (愛知川駅、武佐駅、高宮駅、尼子駅、多賀大社前駅、平田駅) ・ 新駅開業 (河辺の森駅、フジテック前駅、スクリーン駅、ひこね芹川駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー未対応駅の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー未対応駅のうち、優先順位の高いものから5駅程度を順次整備
行違い設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 尼子駅行き違い設備設置 	—	—
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホーム嵩上げ改良 (長谷野駅、桜川駅、朝日大塚駅、朝日野駅、日野駅、水口駅) ・ ホーム拡幅 (彦根駅) ・ ホーム改良 (豊郷駅、武佐駅、平田駅) ・ 雨量記録計設置 ・ 風速計および特殊信号発光器設置 (4か所) ・ 排水設備工事 (水口駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 冠水防止工事 (鳥居本駅、愛知川駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 冠水防止工事 (鳥居本駅、愛知川駅)

◆車両関係

種別	これまでの施設整備内容 (H10~H23)	今後必要と考えられる 施設整備	今後 10 年間の 施設整備 (H24~H33)
車両・車体更新	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車体更新 (701号 : H10、804・805・806号 : H11、807号 : H13、808号 : H14、809号 : H15) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両、車体の老朽化に伴う更新が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 8編成の増備予定 ・ 老朽5両の廃車
車両附帯安全設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 803、821、822号ブレーキ制御器更新 ・ 出入口ステップ設置 ・ ATS車上子更新 ・ 電車屋根更新 ・ 主抵抗器更新 ・ 列車無線装置更新 ・ 貨車制動装置改良 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行記録装置の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行記録装置の導入

◆踏切保安施設

種別	これまでの施設整備内容	今後必要となる施設整備
踏切保安施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全176踏切中、第1種踏切135、第4種踏切41箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第4種踏切の廃止または第1種踏切化整備

(2) バリアフリー対策

今後、沿線の高齢化は更に進むことが見込まれていることから、待合室の設置やスロープの設置・改良、誘導ブロックの設置などのバリアフリー対策により、高齢者や障がい者が利用しやすい環境を構築することが必要である。

また、今回のアンケート調査結果から、駐車場や駐輪場の増設に対するニーズも多く挙げられているとともに、観光誘客に向けてレンタサイクルへのニーズも多く、駐車場や駐輪場の整備やレンタサイクルの拡充など、駅の利用環境の改善も求められる。

表 駅施設の状況

改築後50年以上が経過した駅

駅名	改築後経過年	ホーム	B F 対応	待合室	列車接近装置	EV	スロープ	誘導ブロック	トイレ	点字案内板	点字自動券売機	行先案内装置	転落防止柵
米原	3	島式2面2線	●		○	—	○	○	○	○	○	○	○
フジテック前	5	片面1線	●	○	○	—	○	○	○				○
鳥居本	80	島式2面2線	●	○		—	○	○	△				○
彦根	30	島式2面2線	●	○	○	○	○	○	○			○	○
ひこね芹川	2	片面1線	●		○		○	○	○	○			○
彦根口	111	対面式2面2線		○	△	—							
高宮	9	対面式1面1線 島式2面2線		○	△	—		△	○				○
スクリーン	4	片面1線	●	○	○	—	○	○	○	○			○
多賀大社前	9	凹型4面2線	●	○	○	—	○	○	○				○
尼子	8	島式2面2線	●	○	○	—	○	○	○				○
豊郷	15	対面式2面2線	○	○	△	—	△	○	○				○
愛知川	11	対面式2面2線	●	○	△	—	○	○	○				○
五箇荘	11	対面式2面2線		○	△	—		○	○				○
河辺の森	7	片面1線	●	○	○	—	○	○	○				○
八日市	13	対面式1面1線 島式2面2線	●	○		○	—	○	○	○	○	○	○
長谷野 (駅舎なし)	111	片面1線	○		△	—	△	○					○
大学前	21	片面1線	●	○	△	—	—	○					○
京セラ前	20	片面1線			△	—		○					○
桜川	111	対面式2面2線		○	△	—		○					○
朝日大塚 (駅舎なし)	111	片面1線	○		△	—	△	○					○
朝日野 (駅舎なし)	111	片面1線	○		△	—	△	○					○
日野	111	対面式2面2線		○	△	—		△	○				○
水口松尾	22	片面1線				—		○					○
水口	17	対面式2面2線		○	△	—		○	△				○
水口石橋	54	片面1線		○	△	—		○					○
水口城南	22	片面1線	●	○	△	—	○	○	○				○
貴生川	30	島式2面2線	●	○		○	○	○	○			○	○
新八日市	98	対面式2面2線		○	△	—			△				○
太郎坊宮前 (駅舎なし)	98	片面1線	●		△	—	—	○	○				○
市辺	14	対面式2面2線	●	○	△	—	○	○	△				○
平田	3	対面式2面2線	●	○	○	—	○	○	○				○
武佐	11	対面式2面2線		○	△	—		○	○				○
近江八幡	30	島式2面2線	●	○	○	○	—	○	△		○	○	○
全33駅			22	25	29	4	18	31	24	4	3	5	32

※各駅の施設状況については近江鉄道資料から作成。

※BF対応 ●：公共交通移動等円滑化基準第4条の基準（スロープの勾配は1/12以下など）に適合している設備により、段差が解消（乗降場ごとに高齢者、障害者等の円滑な通行に適合する経路を1つ以上確保）している駅

○：上記基準は満たしていないものの、乗車の際の経路の確保が出来ており、段差が解消している駅

※列車接近装置 △：列車接近時に隣接する踏切の警報機が鳴動

※スロープ ○：基準に適合 △：基準不適合または一部設置 —：フラット構造のため設備不要

※誘導ブロック △：一部設置

※トイレ △：バリアフリー未対応施設

(3) 乗継ぎ改善

近江鉄道では、米原駅・彦根駅・貴生川駅・近江八幡駅の4駅でJRと接続しており、他の駅と比べて利用者が多い駅となっている。また乗継ぎ駅では、各駅とも橋上駅舎化され、乗換え動線はエレベーターの整備によりバリアフリー化されている。

沿線住民や利用者からは他鉄道・バスとの乗継ぎしやすさに対する改善ニーズが高く、乗継時の料金制度やダイヤ接続における抵抗の緩和など、乗継ぎの改善が必要である。

◆ダイヤ接続

- JR 琵琶湖線と接続する米原駅、彦根駅、近江八幡駅では、JR 線の運行本数がピーク時には8本/時と多く、近江鉄道とJRの乗換え時間は短くなっている。
- JR 草津線と接続する貴生川駅では、双方が単線のため運行頻度が少なく、ダイヤが接続していない時間も存在する。この場合は20分以上の乗換え時間がある場合もある。
- 近江鉄道の各線区が接続する八日市駅では、昼間時間帯の運行本数が少ないため、ダイヤが接続していない便に乗車すると、30分以上の乗換え時間がある場合もある。

表 近江八幡方面からの乗換え時間（八日市駅）
※近江鉄道相互、昼間時間帯

近江鉄道 (八日市着)	近江鉄道 (八日市発)	行き先	乗換え時間 (分)
10:30	10:33	貴生川	3分
11:02	11:16	米原	14分
11:30	11:33	貴生川	3分
12:02	12:11	米原	9分
12:30	12:33	貴生川	3分
"	12:34	米原	4分
13:02	13:16	米原	14分

※H24.3.17ダイヤ

表 草津方面への乗換え時間（貴生川駅）
※近江鉄道→JR（草津方面）、7時～9時

近江鉄道 (貴生川着)	JR (貴生川発)	乗換え時間 (分)
7:36	7:42	6分
7:57	8:03	6分
	8:22	25分
(8:25)	—	—
8:47	8:54	6分

※H24.3.17ダイヤ

◆料金支払い

- JR と近江鉄道の乗継ぎに対する料金割引制度はなく、また、近江鉄道では IC カードが導入されていないことから、乗継ごとに乗車券を購入する必要があり、乗り継ぎに際しての抵抗感が生じている。

◆情報提供

- JR と近江鉄道、近江鉄道とバスの乗継ぎにおいて、利用者に対して、時刻表などの情報が共有されるような提供が不十分である。

(4) 運行本数の確保

近江鉄道は、米原～高宮間を除き、ピーク時 2～4 本、昼間時 1～2 本の運行となっている。

運行本数の増強に対するニーズは、主に利用者から挙げられており、要望される水準としては、ピーク時に 4 本程度、昼間時に 2～3 本程度となっている。この要望水準に達しているのは、米原駅～彦根駅間および八日市駅～近江八幡駅間となっている。

今後、利用者の満足度向上や利用促進につなげるため、現在利用されていない層からも移動手段として選択されるように、運行本数などのサービス水準を向上させる必要がある。

図 近江鉄道各区間の運行本数（本/時・片側）

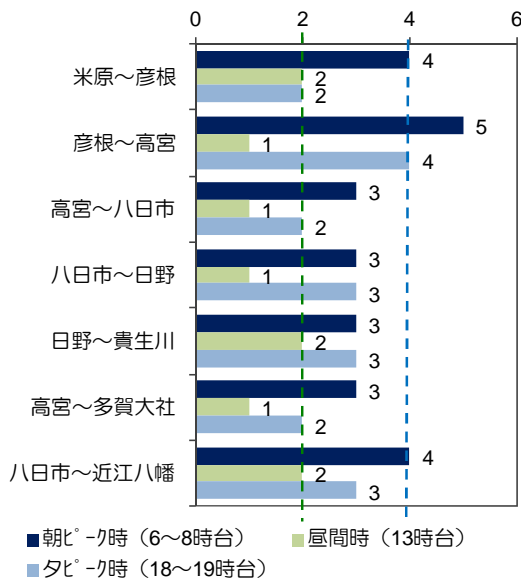
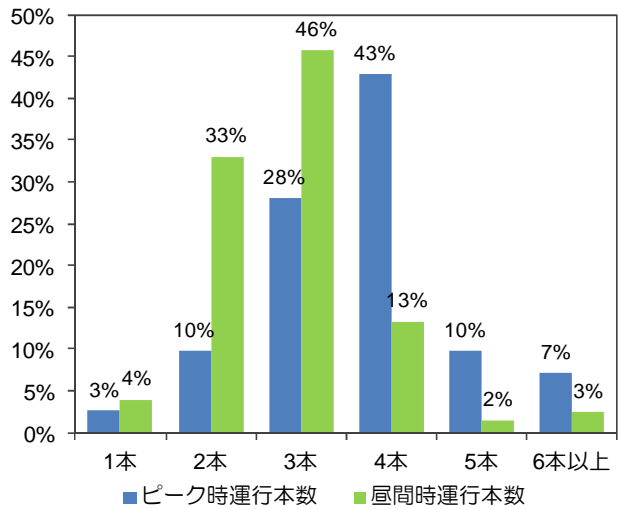


図 運行本数に対する利用者の要望水準



※近江鉄道の利用頻度が月1回以上と回答された方で、かつ、運行本数の増強に対して「強く思う」と回答された方の要望

(5) 利用の促進

近江鉄道の沿線では、外出目的によらず、近江鉄道の沿線市町内を目的地とする外出行動が多い。しかし、現況では、その多くがマイカーで移動しており、道路交通や環境に負荷を与えている状況にある。また、沿線住民においては、近江鉄道のことを全く知らない人も存在しており、近江鉄道に対する関心度が低下している。

また、利用者や沿線住民から運賃に関する改善ニーズが高い一方、近江鉄道が実施している企画乗車券やサイクルトレインなどは、今回のアンケート調査結果においても利用者から好評を得ており、こうした取組みを更にPRしていくことによって利用の拡大を図る必要がある。

こうしたことから、近江鉄道の路線図や時刻表の配布、企画乗車券などの取組みのPR、イベントの企画などにより近江鉄道への関心を高め、近江鉄道の利用を促進することが必要である。

【参考】 現行の企画乗車券について

昼間割引回数券：10時から16時の利用に限り、9回分の運賃で11回乗車できるきっぷ。

S.Sフリーきっぷ：土・日・祝日（年末年始を除く）におとな550円、こども280円で近江鉄道全線を1日乗り放題できるきっぷ。

お昼間得々パス：9時から16時の利用に限り、近江鉄道全線を乗り放題できるきっぷ。1ヶ月2,000円～でパスを購入し、一乗車につき100円が必要。

びわこ京阪奈線フリーきっぷ：土・日・祝日（年末年始を除く）に近江鉄道と信楽高原鐵道の全区間がおとな1,000円、こども500円で利用できるきっぷ。

ウォーキング・ハイキングフリーきっぷ：ウォーキング・ハイキングされる方であれば毎日（年末年始を除く）利用が可能なきっぷ。おとな550円、こども280円で近江鉄道全線を1日乗り放題できるきっぷ。きっぷの購入には申込用紙の記入が必要。

ワンコインエコパス：ノーマイカーデーの推進を図るため、登録された事業所のマイカー・バイク通勤者を対象に、毎週金曜日については、1乗車現金100円（ワンコイン）にて電車・路線バスの利用ができる。

【参考】 運賃について

・輸送人キロ（人一人を1km運ぶ）あたりの運賃収入では、近江鉄道は、他の地方鉄道（民営）と比べて平均的な値を示している。

※輸送人キロあたりの運賃収入 = 年間運賃収入 / 年間輸送人キロ

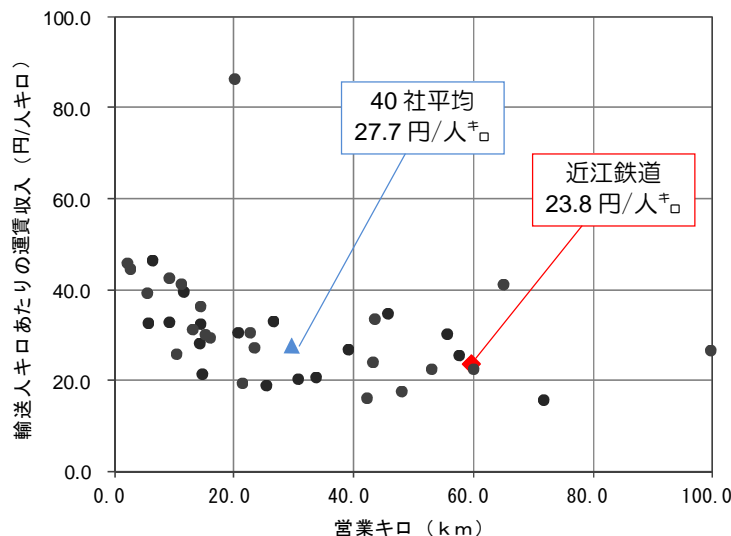


図 輸送人キロあたりの運賃収入（地方鉄道 - 民営 40社）

資料：平成20年度鉄道統計年報から作成

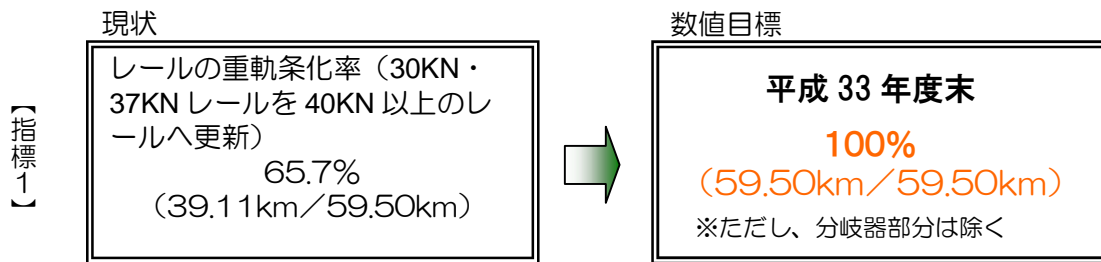
4. 近江鉄道の活性化に向けた基本方針と目標

近江鉄道の維持確保改善に向けた5つの課題を踏まえ、近江鉄道の活性化に向けた基本方針と目標を以下に示す。

基本方針1：安全な輸送の確保

- 老朽化した線路・電路等各設備の更新、安全対策を行い、安全な輸送を実現する。

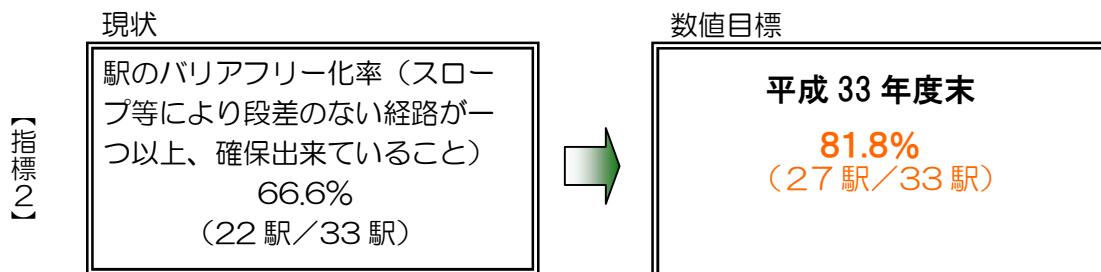
目標1：計画的な安全設備整備の実施



基本方針2：利便性の向上

- 利用実態に応じた運行ダイヤ、JR等との乗継ぎしやすさの向上などにより近江鉄道の機能を強化し、湖北・湖東・東近江・甲賀地域における公共交通ネットワーク全体の利便性向上を図る。また、駅施設のバリアフリー化等により利用環境の改善を図る。

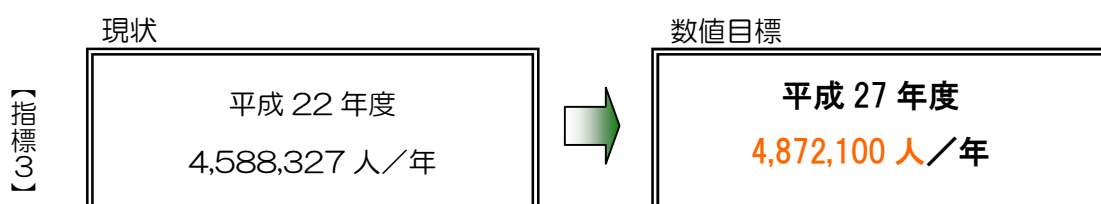
目標2：駅のバリアフリー対策等の実施による高齢化への対応



基本方針3：利用促進

- 経営改善のため、近江鉄道のPRによる利用促進、バスとの連携強化、駐車場・駐輪場等の駅施設の拡充による利用圏域の拡大などによる新規利用者の開拓、観光誘客のほか、マイカー利用からの転換を促進し、近江鉄道の利用促進を図る。

目標3：近江鉄道の利用者数の増加



※（びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会「利用客目標達成プログラム」（H18年度～H27年度）の目標値によるもの。）

5. 目標達成のための施策とその実施に関する事項

(1) 推進体制

近江鉄道は、沿線地域における移動手段（交通手段）であるだけでなく、人の交流や地域の活性化など、湖北・湖東・東近江・甲賀地域にとって重要な役割を担っており、今後も地域に密着した交通機関として、維持していくことが望ましく、大いに利用される事が重要である。

このため、鉄道事業者は、自ら鉄道輸送サービスの向上に努めるとともに、鉄道施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、合理化、サービス改善等を図り、自立的な経営を目指していくことが必要であり、さらに地域と協力して鉄道利用を喚起していくことが重要となる。

また、地域住民や企業等は、地域の鉄道輸送サービスを維持し、かつ、そのサービスを一層魅力あるものにしていくため、鉄道事業者と連携しつつ、「自分たちの鉄道」という思いのもとに、地域が一丸となって支えていく取り組みが重要となる。

そこで、鉄道事業者、沿線市町（行政）が中心になって、地域住民や企業等の各主体に働きかけていくとともに、各主体の取り組みを支援し、利用しやすい環境を整えていくことで、近江鉄道の利用や沿線地域を活性化していくこととする。

○鉄道事業者：近江鉄道(株)

(公共交通ネットワーク全体については、JR 西日本・JR 東海・信楽高原鐵道(株)の鉄道事業者、湖国バス等のバス事業者、タクシー事業者と連携して取り組む)

○地 域 住 民：沿線の地域住民

○企 業 等：沿線の企業、学校、商業施設、観光協会や商工会等の地域組織等

○関 係 行 政：国、滋賀県、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）

(広域的な協力が必要な事業については、沿線市町および県で構成する、「びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会」で取り組む)

※次頁以降の「実施主体とスケジュール」に関する凡例

凡例	①スケジュール	短期:3年以内に着手 中長期:3年以降に着手
		————— : 実施 : 調査・検討
	②役割分担	企業等:観光事業者、一般企業、商店街等 事業者:交通事業者(鉄道・バス・タクシー等) ◎:主体的に行う ○:活動に協力する

(2) 目標達成のための施策と実施スケジュール

目標達成のために行う施策を以下に示す。

基本方針1：安全な輸送の確保

線路設備や電路設備、信号保安設備等の更新、防護設備の整備等の安全対策を実施する。

①安全輸送設備の整備

i. 線路設備、電路設備、信号保安設備、防護設備の整備・更新（別表参照）

レールの重軌条化、枕木のコンクリート化等により、軌道設備を強化することで、安定性の向上、乗り心地の向上および脱線リスクの逡減を図る。

また、鉄道の輸送管理の根幹である CTC 装置等、信号保安施設の更新により、列車運行の統括的管理を強化させるとともに、事故防止と情報の一元化の強化を図り、安全輸送と利用者への効果的な情報提供を図る。

さらに、駅構内の排水設備の設置により、軌道の損傷や碎石の流出を防ぎ、電気設備及び車両の事故防止を図り列車の定時運行を確保する。

ii. 車両設備の整備、更新（別表参照）

車両の検査・点検の計画的な実施及び車両設備の計画的な整備により、運行中の事故・故障等を防ぎ、安全走行を図る。

iii. 踏切設備の整備

警報機および遮断機のない第4種踏切41箇所（平成22年度末現在）については、踏切事故防止の観点から、原則廃止することとし、協議会を開催した中で廃止としない踏切については、安全対策を講じる。

iv. その他の安全対策

その他安全輸送に係る各種設備の整備・更新を必要に応じて実施。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担					
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県	国
i	線路設備、電路設備、信号保安設備、防護設備の整備・更新	国の補助制度を活用し、県及び沿線市町により、必要な安全輸送設備の整備費に関して補助（別表参照）				◎	○	○	○
ii	車両設備の整備、更新	→				◎			○
iii	踏切設備の整備	→				◎	◎	◎	○
iv	その他の安全対策	→				◎			

基本方針2：利便性の向上

近江鉄道相互や他交通機関との乗継ぎの改善、駅の利用環境の改善などにより、サービス水準の向上に取り組む。

①利用しやすいダイヤ・料金制度等の整備

i. JRおよび近江鉄道各線間の乗継ぎ改善

JRおよび各線相互間における接続や乗継ぎの円滑化を図るため、ダイヤ調整や乗り継ぎ情報の提供等の充実を図る。

ii. 利用しやすい割引制度の検討と既存制度の周知

他路線と比べて運賃が割高なことが近江鉄道を利用しない理由とする人が多く、利用者の運賃割高感の軽減が求められていることから、利用しやすい割引制度の更なる検討や既存割引制度の更なるPRを図る。

iii. 運行本数の増強

利用頻度の高い利用者からの改善ニーズが高く、通勤・通学利用者の始業、帰宅時間帯等に合った、運行間隔、運行本数の見直しにより、利便性の向上を図る。

iv. ICカードシステムの導入

ICカードの導入に向けた検討を進め、運賃支払いの簡素化や鉄道・バスの相互利用による利便性向上等を図る。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以降)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	JRおよび近江鉄道各線間の乗り継ぎ改善	→				◎		
ii	利用しやすい割引制度の検討と既存制度の周知	→				◎		
iii	運行本数の増強	→				◎		
iv	ICカードシステムの導入	→			◎		

②施設・設備の充実

i. 駅舎内のバリアフリー化

高齢化社会の進展を見据えつつ、利用者を取り込んでいくため、駅舎内の段差解消、視覚障がい者用誘導ブロックの設置等、バリアフリー化を図る。

ii. 駅の設備充実（駐車場・駐輪場・待合い施設等）

駐輪場については、ほぼ全ての駅で整備されているものの、一部の駅においては設置台数が不足しているというデータもあることから、順次整備していくとともに、駅周辺駐車場の整備や、待ち時間の快適性の確保として風雨の避けられる待合い施設の整備などのニーズが多かったことから、これら利用環境の整備を図る。

また、駅を街中の核として、情報発信力やコミュニティ性を向上させ、地域住民や来訪者にとって身近で快適な空間となるよう拠点性を高める。

iii. 車両の改善

新型車両の導入や、車内車いすスペースの確保などを進める。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	駅舎内のバリアフリー化	→				◎	○	○
ii	駅の設備充実（駐車場・駐輪場・待合い施設等）	→				◎	◎	○
iii	車両の改善	→				◎		

③アクセス整備

i. 路線バス・コミュニティバス等の2次交通との連携強化

鉄道ダイヤとバスダイヤのスムーズな連絡、鉄道駅を拠点とした路線の整備、鉄道・バス乗り継ぎ割引等の運賃施策の検討等、端末交通であるバス路線の整備により、鉄道の利用促進を図る。

ii. 自転車の活用

駅から目的地までの足として、機動性が高く環境にも優しい自転車の活用により、鉄道利用の促進を図る。

- ・ レンタサイクル配備駅の拡大、レンタサイクル乗り捨てシステムの検討、鉄道との割引制度の検討、サイクルトレインの拡充 等

iii. パーク&ライドの充実

パーク&ライドによる鉄道利用促進につながるよう、新規駐車場の整備に加えて、既存の有料駐車場などと提携する等の方策を検討し、駅前での駐車場整備を進める。

- ・ 公共施設の駐車場、商業施設の駐車場の活用や、鉄道定期と月極駐車場のセット料金の設定 等

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	路線バス・コミュニティバス等の2次交通との連携強化	→				◎	◎	○
ii	自転車の活用	→		○	○	◎	○	○
iii	パーク&ライドの充実	→		○	○	◎	◎	○

基本方針3：利用の促進

潜在的な利用者への働きかけを行う。

①地域連携による取り組み

i. 地域の商店街等との連携による利用促進

鉄道利用者への付加サービスなどを商業団体と共に検討するなど、鉄道および街の活性化を目的に、地域の商店街等との連携を図る。

ii. ノーマイカーデーの徹底

一定の日や月を設定し、可能な限りマイカーを利用せず、公共交通機関を利用する日として、個人や事業所ごとに運動に取り組んでもらえるように呼びかけると共に、「ワンコインエコパス」の利用促進や、飲食店での特典付与の取り組みなどにより、運動を広める。

iii. 誘客イベント等の展開

各地の文化催事や伝統的祭り、芸術祭やグルメイベントなど、様々な誘客イベントを積極的に展開・支援し、鉄道利用による誘客を図る。

iv. 観光施設とのタイアップ企画

観光施設と交通をセットにした商品の企画や、観光ボランティア等による付加サービスを組合せたプランの設定、旅行代理店等との連携により、近江鉄道の全国発信を図る。

v. イメージキャラクター等の活用

地域のゆるキャラやイメージキャラクター等の活用により、親しみを持てる鉄道として情報を発信する。

vi. 沿線地域の特産品開発

観光資源を利用した商品や、他地域との差別化が図れる特産物等を開発し、近江鉄道沿線地域を全国に向けて発信し、地域の活性化を図る。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	地域の商店街等との連携による利用促進	→	→ (見直し・継続)		◎	◎	○	○
ii	ノーマイカーデーの徹底	→	→		◎	◎	◎	◎
iii	誘客イベント等の展開	→	→ (見直し・継続)	◎	◎	◎	◎	◎
iv	観光施設とのタイアップ企画	→	→ (見直し・継続)		◎	◎	◎	○
v	イメージキャラクター等の活用	→	→ (見直し・継続)		○	◎	◎	○
vi	沿線地域の特産品開発	→	→ (見直し・継続)	○	◎	○	○	○

②マイレール意識の醸成

i. モビリティマネジメントの実施

鉄道利用の促進には、サービス向上などに加え、利用者自らが過度な自動車利用から公共交通を適切に利用するように意識を転換することが重要であることから、公共交通利用のメリットや、公共交通の便利な利用方法などの情報を提供するなどして、交通行動の転換を促していく。

（乗り換え時刻表の配布や、会議等の開催案内へのダイヤの記載の徹底、「かしこいクルマの使い方」出前講座の実施等）

ii. 沿線企業との協力による通勤利用の拡大

駐車場の縮小・廃止や通勤手当の見直し、事故リスクの認識や教育に対する取り組みを呼びかけ、マイカー通勤を自粛する通勤者、事業所数を増やしていく。

iii. 学校行事等での活用

学校行事や子ども会行事等で普段から鉄道に親しむことで、次代を担う小学生のマイレール意識の醸成により近江鉄道の利用促進を図る。

（学校行事利用時の運賃補助、ギャラリートレインの運行等）

iv. サポータークラブの設立

沿線地域の人や団体が中心となって、近江鉄道を持続可能な公共交通として守り、盛り上げていくことで、地域の発展をめざすサポート活動の展開を支援する。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	モビリティマネジメントの実施	→		○	○	○	◎	◎
ii	沿線企業との協力による通勤利用の拡大	→			◎	◎	◎	◎
iii	学校行事等での活用	→		◎		◎	◎	◎
iv	サポータークラブの設立	→		◎	◎	◎	○	○

③観光利用の促進

- i. 沿線観光コースの開発（ハイキング、サイクリング、他）
 鉄道を利用した周遊コースやサイクルトレインと合わせて沿線スポットを巡るサイクリングコース等、魅力的な観光コースの提案により、来訪者の増加を図る。
- ii. 目的地の魅力向上
 既存の観光施設だけでなく、地域の新たな素材を掘り起こし、歴史的価値やおもてなしなど付加価値をつけて、沿線地域の魅力向上を図る。
- iii. 観光パンフレット、沿線マップ等の作成
 公共交通等を利用する旅行者向けの交通・観光情報を収集し、周遊できるマップやパンフレットを作成し、利用促進に活用する。
- iv. 体験型観光（農村生活体験等の教育旅行など）における鉄道利用の促進
 地域の自然、歴史、文化、伝統産業などに実際に触れることを通じて、ほんものを体験できる観光の提案を行う。
- v. 地域イベント等の情報発信強化
 広報誌、フリーペーパー、テレビ・ラジオ、インターネットなどの多様な媒体を活用し、地域情報の発信を行う。
- vi. イベント列車の運行
 鉄道を移動手段としてだけでなく、列車そのものを楽しむ、移動空間を楽しむといったイベント列車の運行により、新たな顧客開拓に取り組むとともに、話題性のある列車運行による鉄道路線自体の知名度アップを図る。

【実施主体とスケジュール】

No.	施策・取組	スケジュール		役割分担				
		短期 (3年以内)	中長期 (3年以上)	住民	企業等	事業者	市町	県
i	沿線観光コースの開発	→	→ (見直し・継続)		○	○	◎	
ii	目的地の魅力向上	→	→	○	◎		◎	
iii	観光パンフレット、沿線マップ等の作成	→	→ (見直し・継続)		◎	◎	◎	○
iv	体験型観光における鉄道利用の促進	→	→ (見直し・継続)		◎	○	○	○
v	地域イベント等の情報発信強化	→	→ (見直し・継続)		◎	◎	◎	◎
vi	イベント列車の運行	→	→ (見直し・継続)			◎		

【参考】鉄道軌道安全輸送設備等整備事業計画

(単位：千円)

設備・保存費の区分	整備の概要	安全輸送設備整備実施年度												備考
		24年度		25年度		26年度		27年度		28年度		29年度		
		事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	
線路設備	37kg(30kg・40KN 一部含む)レールを50KNレールへ更新	66,195	貴生川駅(同駅構内含む)～水口城南駅間 延長1625m	91,370	貴生川～水口城南駅～水口松尾駅間 前年度継続 延長2,500m	62,132	水口駅～水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,700m	62,132	水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,700m	36,548	水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,000m	39,107	水口松尾～日野駅～朝日野駅間 前年度継続 延長1,070m	
線路設備	木製まくら木をPCまくら木に更新	31,727	貴生川駅(同駅構内含む)～水口城南駅間 延長700m	38,800	水口城南駅～水口松尾駅間 前年度継続 延長2,500m	26,384	水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,700m	26,384	水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,700m	15,520	水口松尾駅～日野駅間 前年度継続 延長1,000m	16,607	水口松尾～日野駅～朝日野駅間 前年度継続 延長1,070m	
信号保安設備	CTC 駅装置の更新	36,100	新八日市駅 平田駅	25,000	八日市駅	65,000	八日市線 3駅の更新	65,000	本線豊郷～五箇荘 3駅の更新	110,000	本線米原～高宮 5駅の更新	90,000	本線桜川～貴生川 4駅の更新	
防護設備	落石等防護設備(線路側溝)	8,988	鳥居本、愛知川冠水防止工事											
合計		143,010		155,170		153,516		153,516		162,068		145,714		

設備等の区分	整備の概要	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
車両設備	車両更新・車両検査(重要部・全般)	[増備]1編成 [検査]10両(5編成)	[増備]3編成 [検査]6両(3編成)	[増備]1編成 [検査]6両(3編成)	[増備]1編成 [検査]6両(3編成)	[増備]1編成 [検査]10両(5編成)	[増備]1編成 [検査]12両(6編成)

(単位：千円)

設備等の区分	整備の概要	安全輸送設備整備実施年度										合計	備考
		30年度		31年度		32年度		33年度					
		事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所				
線路設備	37kg(40KN 一部含む)レールを50KNレールへ更新	91,370	日野駅～朝日野駅間 前年度継続 延長2,500m	109,644	朝日野駅～朝日大塚駅～桜川駅間 前年度継続 延長3,000m	109,644	桜川～京セラ前～長谷野駅～八日市駅間 前年度継続 延長3,000m	65,314	長谷野駅～八日市駅間 前年度継続 延長1,784m			733,456	貴生川～八日市駅間 延長19,879m
線路設備	木製まくら木をPCまくら木に更新	38,800	日野駅～朝日野駅間 前年度継続 延長2,500m	46,560	朝日野駅～朝日大塚駅～桜川駅間 前年度継続 延長3,000m	46,560	桜川～京セラ前～長谷野駅～八日市駅間 前年度継続 延長3,000m	27,691	長谷野駅～八日市駅間 前年度継続 延長1,784m			315,033	貴生川～八日市駅間 延長18,954m
信号保安設備	CTC 駅装置の更新	20,000	本線尼子駅 1駅更新									411,100	CTC 駅装置更新 19駅
防護設備	排水路整備											8,988	排水路整備
合計		150,170		156,204		156,204		93,005				総計	1,468,577

設備等の区分	整備の概要	30年度	31年度	32年度	33年度	合計
車両設備	車両更新・車両検査(重要部・全般)	[増備] - [検査]8両(4編成)	[増備] - [検査]8両(4編成)	[増備] - [検査]10両(5編成)	[増備] - [検査]12両(6編成)	[増備] 8編成 [検査] 88両(44編成)

※計画区間につきましては、線路状態等により変更の可能性があります。また、車両増備および検査時期についても、融通車両の在庫状況等により変更の可能性があります。
 ※鋼材(レール)等の価格変動幅が非常に大きく計画延長に変更が生じる可能性があります。