

第4回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会 次第

日時：令和2年8月18日（火）10時～12時

場所：東近江市立八日市文化芸術会館

1 開会

2 報告

近江鉄道沿線フィールドワークの実施結果について

資料1

3 議事

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について

資料2

(2) 沿線地域の地域公共交通の課題について

資料3

(3) 沿線地域の目指す姿について

資料4

(4) 近江鉄道線の利便性向上策について

資料5

(5) 利用促進策検討分科会の設置について

資料6

4 その他

5 閉会

第4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	大久保 貴
	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	濱田 隆久
	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所長	森本 和寛
	滋賀県警察本部交通部交通企画課課長補佐	山口 隆
	滋賀県教育委員会高校教育課 主幹	杉原 真也
	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副会長	上野 善久
	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局長会委員	川村 宏
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会副会長	大塚 ふさ
	公益社団法人びわこビズターズビューロー専務理事	西川 直治
	滋賀県商工会議所連合会理事	高村 潔
オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部長	飯田 修章
	国土交通省近畿運輸局鉄道部長	廣瀬 洋一

日程

- ✓ 7月25日（土） 13:40～17:50 八日市駅 → 多賀大社前駅 → 米原駅
- ✓ 8月6日（木） 8:00～16:20 近江八幡駅 → 八日市駅 → 貴生川駅

参加者

- ✓ 協議会委員、市町担当者等 （1日目） 42名、（2日目） 46名

実施内容

- ✓ 近江鉄道やバスを利用し、**全線、全駅を視察。**
- ✓ 駅や周辺のまちづくりについて**各市町の首長や担当者から説明。**
- ✓ 愛知川橋梁、電車区、鉄道ミュージアムなど**近江鉄道の現況について近江鉄道社員から説明。**
- ✓ ED314保存活用プロジェクト、桜川駅開通120周年プロジェクト、蒲生地区まちづくり協議会、びわこ学院大学、（一社）こうけん舎、日野高校等**住民団体との座談会**の開催。

座談会での声

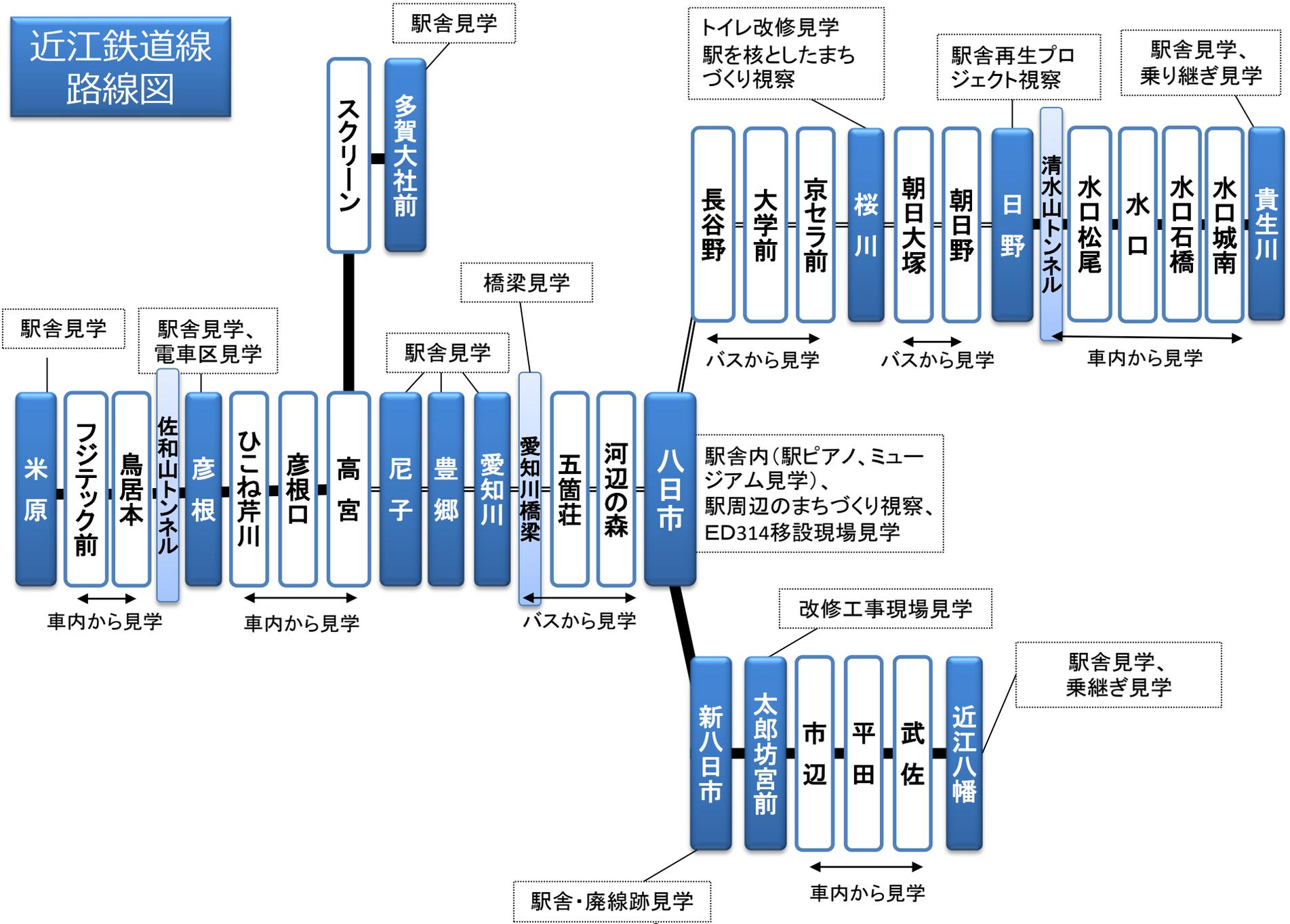
- ✓ 「愛着のある桜川駅、地域のイベントなどを通して盛り上げたい」（蒲生地区まちづくり協議会、桜川駅開通120周年プロジェクト）
- ✓ 「様々な主体が協力して移設したED314。これをシンボルにまちづくり、自治体を超えた連携につなげたい」（ED314保存活用プロジェクト、びわこ学院大学）
- ✓ 「駅舎内の日替わりカフェ『なないろ』を通して町全体に賑わいが生まれ、住民がまちに愛着を持つきっかけになっている」（こうけん舎）
- ✓ 「高校生が地域の中で活躍できる場、学べる場。生徒も『地域の人に喜んでほしい』『地域への還元を』と意欲的」（日野高カフェ @Home）

感想

- ✓ 各駅の個性や取組が理解でき、他の自治体の職員と一緒に回ることで今後の展開などの相談もできた。
- ✓ 鉄道とは単なる移動手段ではなく、人と人の結節点であり、まちづくり、人づくりに大いに寄与していることを実感。



近江鉄道線 路線図



基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティサービス事業計画

【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)

地域公共交通利便増進事業 (改正前:地域公共交通再編事業) (事業者)	貨客運送効率化事業 【新設】 (事業者)	軌道運送高度化事業 (LRTの整備) (事業者)	道路運送高度化事業 (BRTの整備) (事業者)	海上運送高度化事業 (海上運送サービス改善) (事業者)	鉄道事業再構築事業 (鉄道の上下分離等) (事業者)	地域旅客運送サービス 継続事業 【新設】 (事業者)	鉄道再生事業 (廃止届出がなされた鉄道の維持) (事業者)
地域公共交通利便増進実施計画 (改正前:地域公共交通再編実施計画) (地方公共団体)	貨客運送効率化実施計画 (事業者)	軌道運送高度化実施計画 (事業者)	道路運送高度化実施計画 (事業者)	海上運送高度化実施計画 (事業者)	鉄道事業再構築実施計画 (地方公共団体・事業者)	地域旅客運送サービス継続実施計画 (地方公共団体)	鉄道再生実施計画 (地方公共団体事業者)

<独占禁止法特例法に
おいて措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置 - 4 -

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

地域公共交通網形成計画の策定状況一覧(令和2年6月末時点) 国土交通省

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2020年6月末までに、**598**件の地域公共交通網形成計画が策定され、**38**件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定。また、2020年3月末までに、**209**自治体が地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を両方策定。(参考:立地適正化計画策定都市数・・・310)

北海道 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美唄市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 余市町 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 喜更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町 枝幸町 鹿部町 八雲町 流石町 更別村 鶴居村	岩手県 岩手県(うち盛岡市、花巻市、北上市は立地適正化計画策定済み) 八幡平市 釜石市 古宮市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 宮古市、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市 陸前高田市 一関市 久慈市 盛岡市 若手町 大槌町 矢野町 山田町 金ヶ崎町	山形県 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市、南陽市、川西町、白鷹町 新庄市 小国町 福島県 福島県、田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村、福島市、郡山市、いわき市、相馬市 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多野市 白河市 須賀川市 二本松市 福島県、会津若松市、喜多野市、会津美里町、会津坂下町、湯川村 棚倉町 刈谷町 三郷市 飯能町 楡町 会津美里町 ときがわ町 小川町 鳩山町 魚津市 喜見町 常陸町 川島町 茨城県 水戸市 日立市 常陸太田市 かずみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 潮来市 つくば市 鹿嶋市 市原市 筑西市 高萩市 ひたちなか市 常陸大宮市 つくばみらい市 守谷市 古河市 石岡市 坂東市 銚田市 城里町 大子町 東海村	栃木県 真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市、芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市、大田原市、那須町、那須川町 栃木市 上野原市 甲府市 新潟県 柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 新潟市 群馬県 太田市 前橋市 埼玉県 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 上里町 ときがわ町 小川町 鳩山町 魚津市 喜見町 常陸町 川島町 千葉県 東金市 鴨川市 君津市 行方市 南房総市 稲敷市 大網白里市 白井市 津幡町 志賀町 中能登町 東京都 東京都・中央区、港区、江東区 多摩市 武蔵野市	神奈川県 藤沢市 海老名市 伊勢原市 真鶴町 湯河原町 山梨県 甲州市 北杜市 上野原市 甲府市 長野県 松本市・山形村 飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、幸谷村、砥別村、千代村、売木村、天龍村、売木村、高木村、豊丘村、大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 箕曲町 箕曲町 信濃町 佐々木町 立科町 中川村 高山村 大桑村 白馬村 福井県 福井市、大野市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 鯖江市 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 大野市 福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町 岐阜県 恵那市 高山市 恵山市、中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山県市 大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町(養老線沿線地域) 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町、東白川村 養老町	静岡県 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県、沼津市(戸田地区)、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、函南町、東伊豆町、河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 菊川市 沼津市 小山町 愛知県 豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 弥富市 清須市 長久手市 豊田市 蒲郡市 神戶市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 みよし市 東郷町 山崎町 武豊町 南知多町 東浦町 飛鳥村 設楽町、東栄町、豊根村	三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 志摩市 紀北町 和歌山県 和歌山市 紀の川市 田辺市 京都府 木津川市 福知山市 京都府、綾部市、南丹市、京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府、宮田町、和東町、樺山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町 京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹波市、伊根町、長野町、豊原市(北宇治鉄道沿線地域) 兵庫県 豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加西市 加東市 たつの市 小野市 三木市、小野市、神戸市 洲本市、淡路市、南あわじ市 加西市 西脇市 三木市 朝来市 福崎町 多可町 滋賀県 彦根市、彦根町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 総社市 備前市 岡山市 久米南町 吉備中央町 和気町 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県)	大阪府 河内長野市 岸和田市 岸和田市 三交市 岸和田市 和泉市 彦根市 阪南市 太子町 奈良県 奈良県下全39市町村(うち桜井市、葛城市、生井寺市、大和郡山市、天理市、高市町、川西町、田原本町、大和町は立地適正化計画策定済み) 宇陀市 五條市 天理市 広陵町 吉野町 鳥取県 鳥取県、鳥取市、岩美市、若桜町、智頭町、八頭町 鳥取県、倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町 島根県 鳥取県、松江市、出雲市(一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 雲南市 邑南町 吉賀町 岡山県 倉敷市、江津市、川本町、美郷町、邑南町、広島県、三次市、安芸高田市(三江線沿線地域) 高梁市 井原市 高梁市 赤松市 赤松市 備前市 岡山市 久米南町 吉備中央町 和気町	広島県 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 竹原市 北広島町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 福山市 世羅町 海田町 山口県 宇部市 周南市 光市 長門市 美祢市 小松島市 新上五島町 徳島市 三好市 防府市 山口市 岩国市 萩市 柳井市 香川県 高松市 小豆島市 三木町 愛媛県 愛媛県全域(うち松山市、伊予市、宇和島市、四国中央市、西条市、西予市、八幡平市、南予市は立地適正化計画策定済み)※再編実施計画は南予地域のみに 東温市 西予市 大洲市 新居浜市 那珂川町 久山町 岡田町 久山町 今治市 宇和島市 西条市 愛南町 鬼北町 砥部町	高知県 高知市 福毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会(室戸市、安芸市、高知市、香南市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、島路村、芸西村) 高知県北地域公共交通協議会(本山町、大豊町、土佐町、大川村) 田野町 川内町 津野町 中土佐町 安田町 四万十町 大月町 徳島県 小松島市 阿波市 徳島市 つるぎ町 福岡県 福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 行橋市 朝倉市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 直方市 福津市 岡田町 久山町 那珂川町 芦屋町 速賀町 築上町 鞍手町	佐賀県 佐賀県全域(うち小城市、嬉野市は立地適正化計画策定済み) 佐賀県、唐津市、玄海町 伊万里市 鹿島市 小城町 鳥栖市 武雄市 杵築市 中津市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町 長崎県 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市 香崎市 平戸市 新上五島町 熊本県 熊本市、嘉島町 八代市 福岡県 水俣市 合志市 久吉市 荒尾市 上天草市 天草市 宇城市 山鹿市 大津町 美里町 和水町 戸北町 山都町 水上村 小吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相模村、五木村、山江村、球磨村、あざぎり町 熊本県、南阿蘇村、高森町	大分県 大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市 大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市 大分県、佐伯市、津久見市 大分県、大分市、別府市、由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町 大分県、国東市、杵築市、日出町、姫島村 宮崎県 宮崎県、日向市、門川町、美郷町、諸峰村、椎葉村 えびの市 都城市 小林市 日南市 延岡市 串間市 宮崎県 門川町 高原町 鹿児島県 薩摩川内市 鹿屋市 日置市 姪浜市 南さつま市 霧島市 奄美市 志布志市 いちき串木野市 和泊町、知名町 さつま町 沖縄県 沖縄市 那覇市 糸満市
--	--	--	--	--	---	--	---	--	---	---	--

表は地域公共交通網形成計画策定済みの団体
 ・赤字は立地適正化計画策定済みの団体 :209件
 ・オレンジ色は再編実施計画策定済みの団体 :38件

第4回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

沿線地域の地域公共交通の課題について

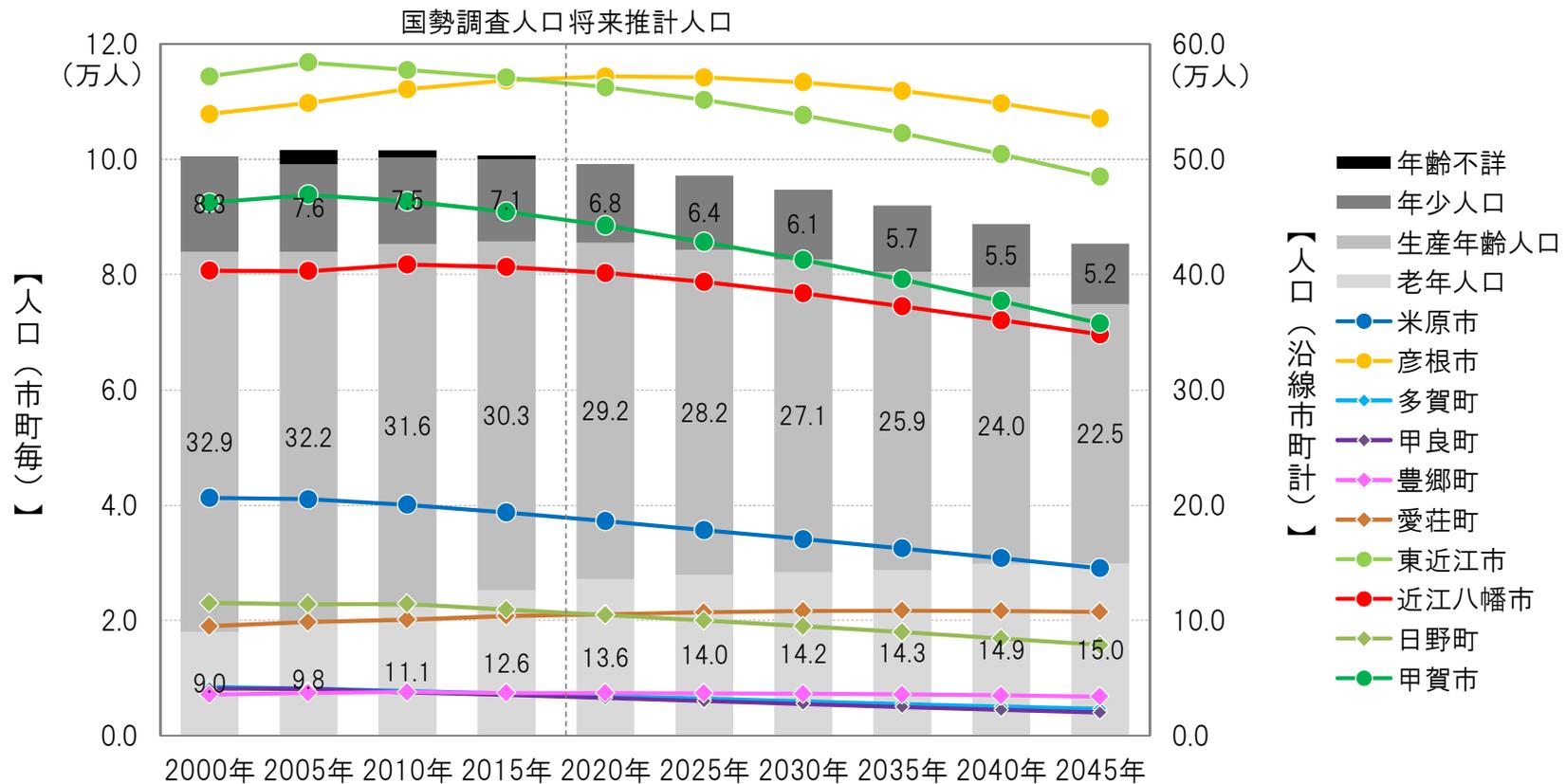
2020年8月18日

1. 近江鉄道沿線地域の現状	2
1) 沿線地域の概況	2
2) 人の動き	9
3) 自動車交通	13
4) 公共交通	15
2. 地域公共交通に関するトピック	26
3. 将来都市像（上位計画）	29
4. 現況のまとめ	32
5. 沿線自治体の課題・問題認識	34
6. 地域公共交通の課題のまとめ	39

1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

①人口の推移（将来を含む）

- 沿線市町の人口は、2010年頃をピークに減少
 - 現在人口が増加している彦根市等でも、2025年以降は減少の見込み
 - 年齢階層別の増減は、年少・生産年齢人口は減少、老年人口は増加
- 【2015年→2045年】 年少人口 : 約7.1万人→約5.2万 (-26.6%)
 生産年齢人口 : 約30.3万人→約22.5万人 (-25.7%)
 老年人口 : 約12.6万人→約15.0万人 (+18.7%)

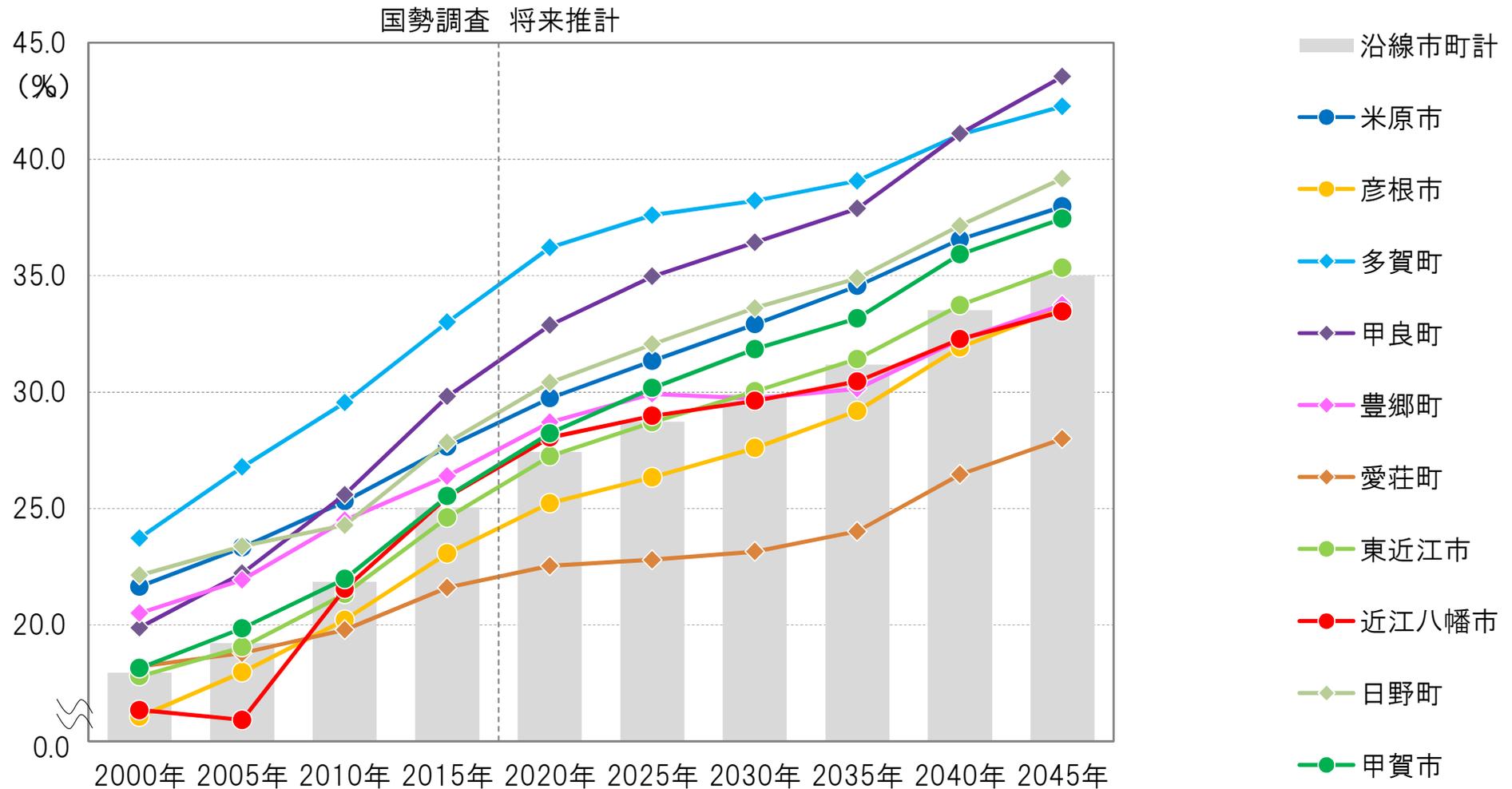


出典：2000～2015年までは国勢調査、2020年～2045年は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

② 高齢化の推移

- 沿線市町の高齢化率は、いずれも増加の見込み
- 愛荘町を除く9市町では、2045年に高齢化率30%超



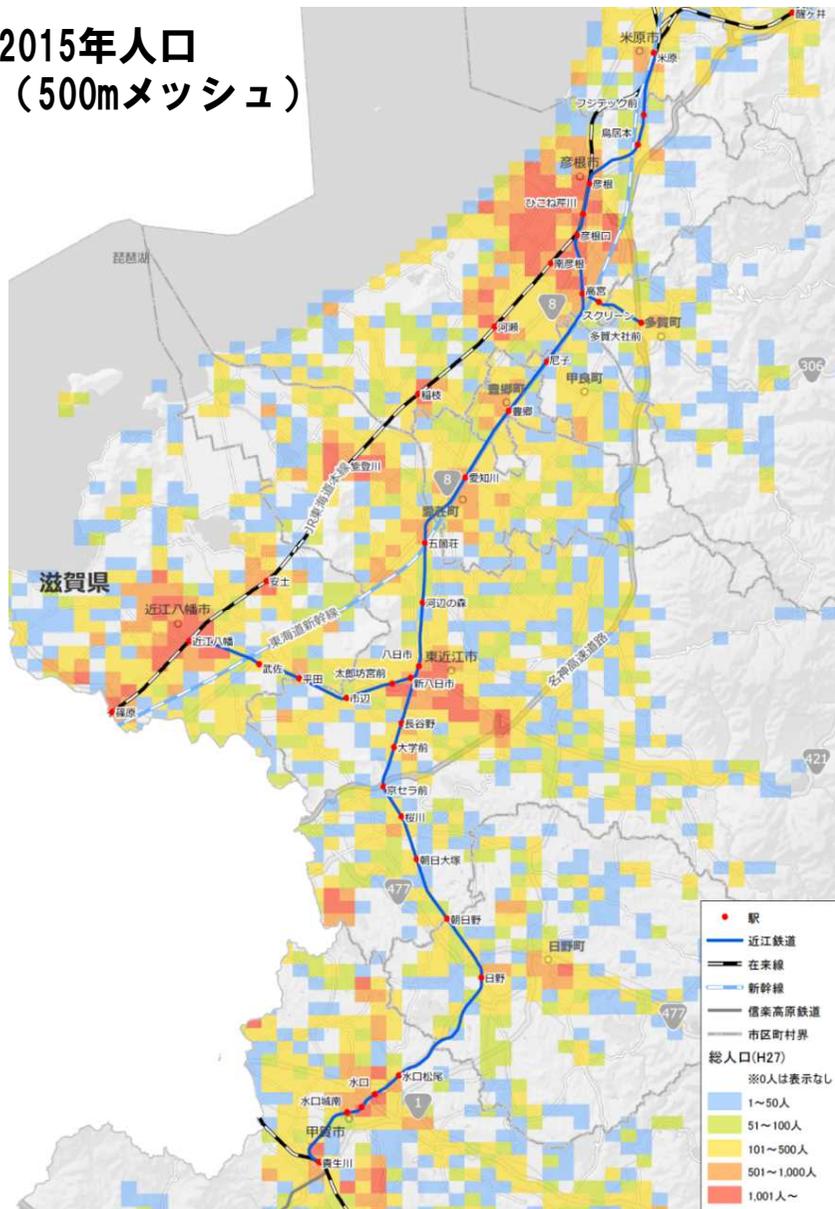
出典：2000～2015年までは国勢調査、2020年～2045年は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

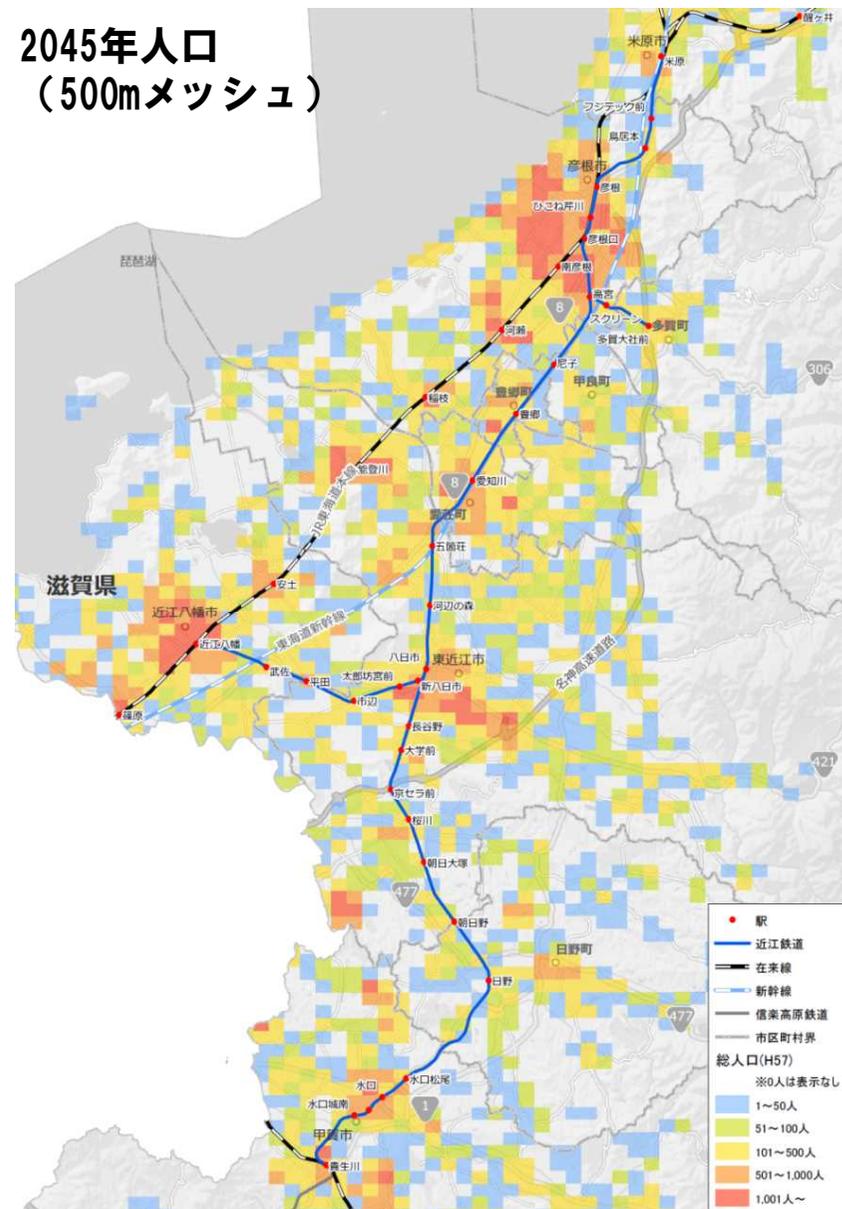
③人口分布

- 沿線では、彦根、近江八幡、八日市、水口駅周辺で人口が集中
- 将来人口は、郊外部を中心に減少が進行

2015年人口
(500mメッシュ)



2045年人口
(500mメッシュ)



1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

③ 土地利用と人口密度

- 国道8号や市町の中心部で建物用地が分布
- 近江鉄道沿線では、田・森林が多く分布し、駅周辺でも建物用地が少ない駅も見られる。

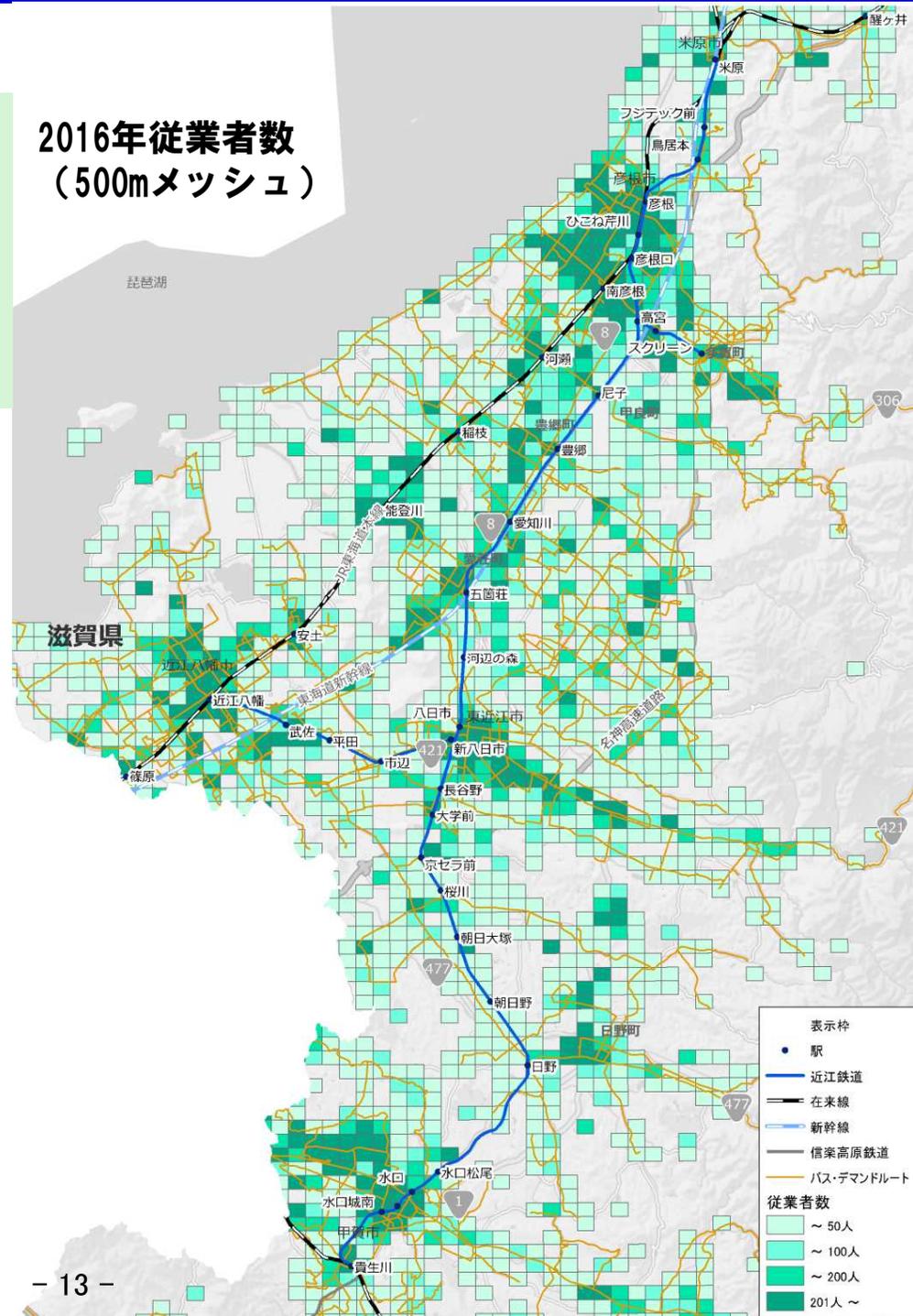


1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

④ 企業立地の状況

- 彦根駅～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺で従業者数が多い地域が分布
- 従業員規模の大きな事業所は、高宮、武佐、八日市、京セラ前駅周辺などに分布

2016年従業者数
(500mメッシュ)



1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

⑤沿線高等学校等の生徒数

- 沿線高等学校等の生徒は、約11千人
- 彦根、八日市、近江八幡、水口駅周辺に多く分布

表. 沿線の主な高等学校等（学校アンケート対象）

学校名	所在市町	全校生徒数
彦根東高校	彦根市	952
近江高校		769
彦根総合高校		582
彦根翔西館高校		1,031
八幡高校	近江八幡市	944
八幡工業高校		660
八幡商業高校		709
水口東中学校	甲賀市	239
水口東高校		696
水口高校		713
滋賀学園	東近江市	622
八日市高校		907
八日市南高校		351
びわこ学院大		438
びわこ学院大（短）		157
米原高校	米原市	718
日野高校	日野町	468
愛知高校	愛荘町	342
		11,298

※2019年5月現在（県教育委員会まとめ）



※近江鉄道駅から徒歩20分程度以内に所在する高校等を表示

1. 近江鉄道沿線地域の現状 1) 沿線地域の概況

⑥ 主要な観光・集客施設

- 沿線市町には、ラコリーナ近江八幡、多賀大社、彦根城等、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地。

表. 県内の観光入込客数上位30施設（平成29年度）

順位	観光地名	市町名	年間観光入込客数(人)
1	ラコリーナ近江八幡	近江八幡市	2,833,900
2	黒壁ガラス館	長浜市	1,951,900
3	多賀大社	多賀町	1,701,300
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	839,100
5	彦根城	彦根市	836,300
6	滋賀県希望が丘文化公園	野洲市他	787,100
7	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	719,300
8	道の駅 妹子の郷	大津市	694,000
9	日牟禮八幡宮	近江八幡市	684,500
10	びわ湖パレイ	大津市	607,100
11	比叡山ドライブウェイ	大津市	596,600
12	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	564,200
13	近江神宮	大津市	564,000
14	矢橋帰帆島公園	草津市	546,700
15	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	543,000
16	比叡山延暦寺	大津市	529,200
17	道の駅 あいとウマ・ガレット・ステーション	東近江市	513,400
18	豊公園	長浜市	464,800
19	マキノ高原・さらさ	高島市	446,100
20	道の駅 塩津海道あぢかまの里	長浜市	444,400
21	道の駅 みずどりステーション	長浜市	434,100
22	滋賀県立琵琶湖博物館	草津市	426,200
23	八幡堀	近江八幡市	404,000
24	道の駅 伊吹の里	米原市	401,300
25	ファーマーズマーケットおうみんち	守山市	390,900
26	奥比叡ドライブウェイ	大津市	384,600
27	田村神社	甲賀市	364,600
28	滋賀県立陶芸の森	甲賀市	359,200
29	2017びわ湖大花火大会	大津市	350,000
30	スパリゾート雄琴 あがりゃんせ	大津市	342,700

沿線市町に立地する施設

図. 沿線の主要な集客施設



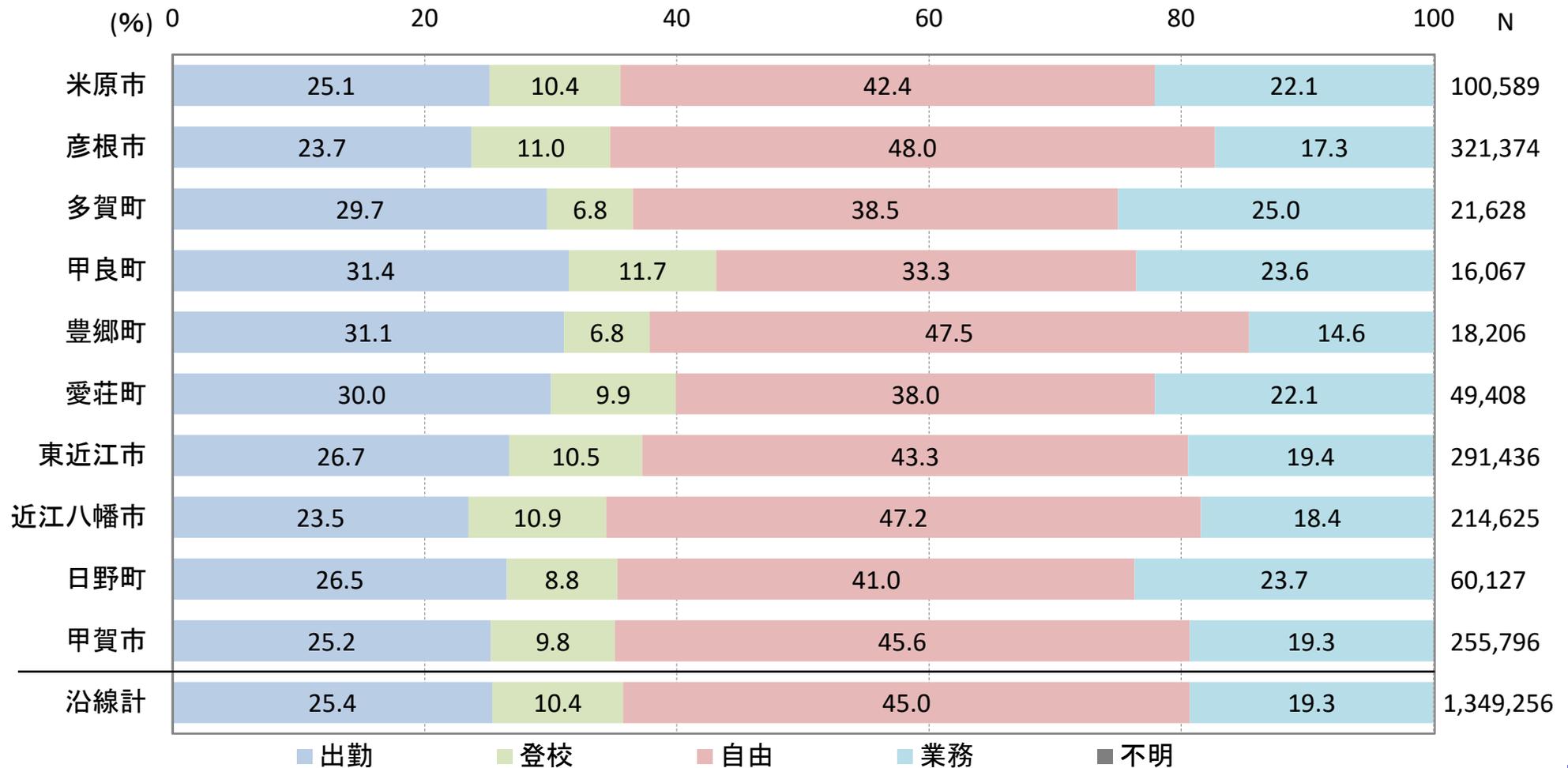
出典：平成29年
滋賀県観光入込
客統計調査

※国土数値情報（2014年現在）より。対象は、催事が開催できる空間を有する施設及び興業・スポーツなどが観覧できる観覧席を有する施設など、交流拠点の形成や周辺の地域資源を加えた交流ゾーンの拠点となる施設。

1. 近江鉄道沿線地域の現状 2) 人の動き

①沿線市町の目的別の人の動き

■ いずれの市町でも、自由目的、次いで出勤目的の割合が多い



※帰宅を除く

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年度)

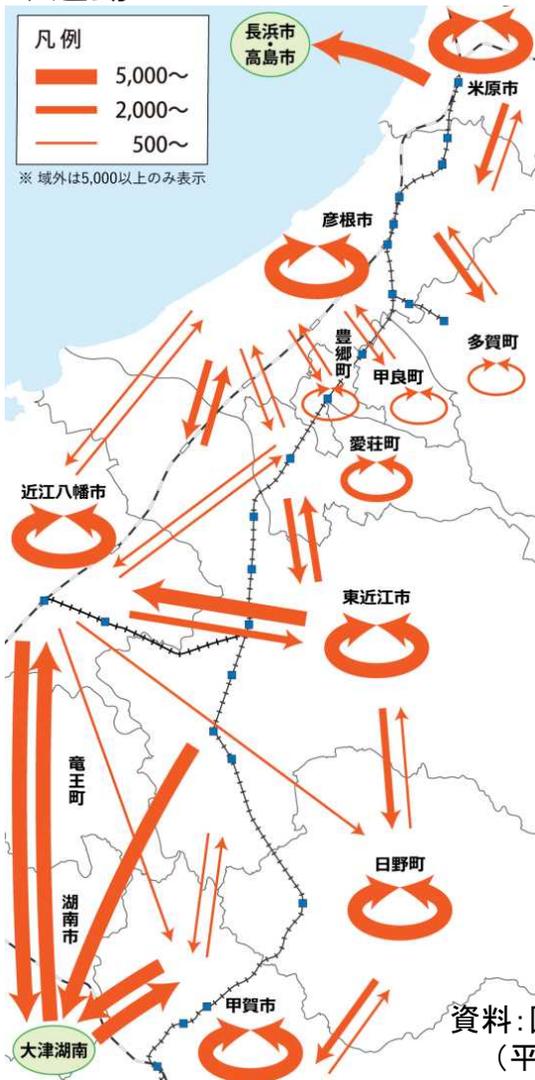
図 目的別発生集中量 (平日)

1. 近江鉄道沿線地域の現状 2) 人の動き

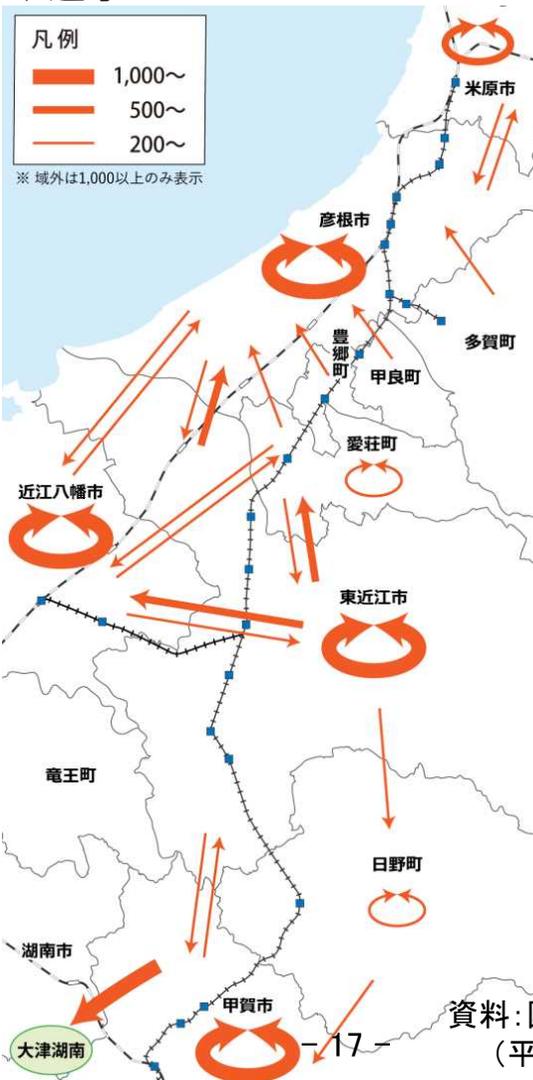
① 目的別の人の動き

- 通勤は、市町内及び隣接市町間の流動（東近江市→近江八幡市等）が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は天津湖南、米原市は長浜市・高島市への流動が多い
- 通学及び自由目的は、市町内流動が主。

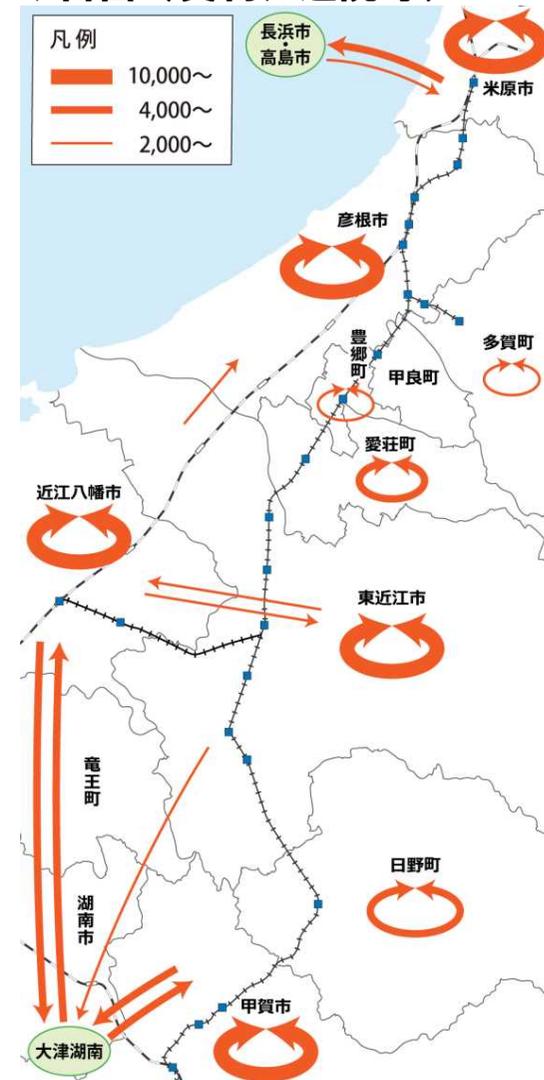
◆通勤



◆通学



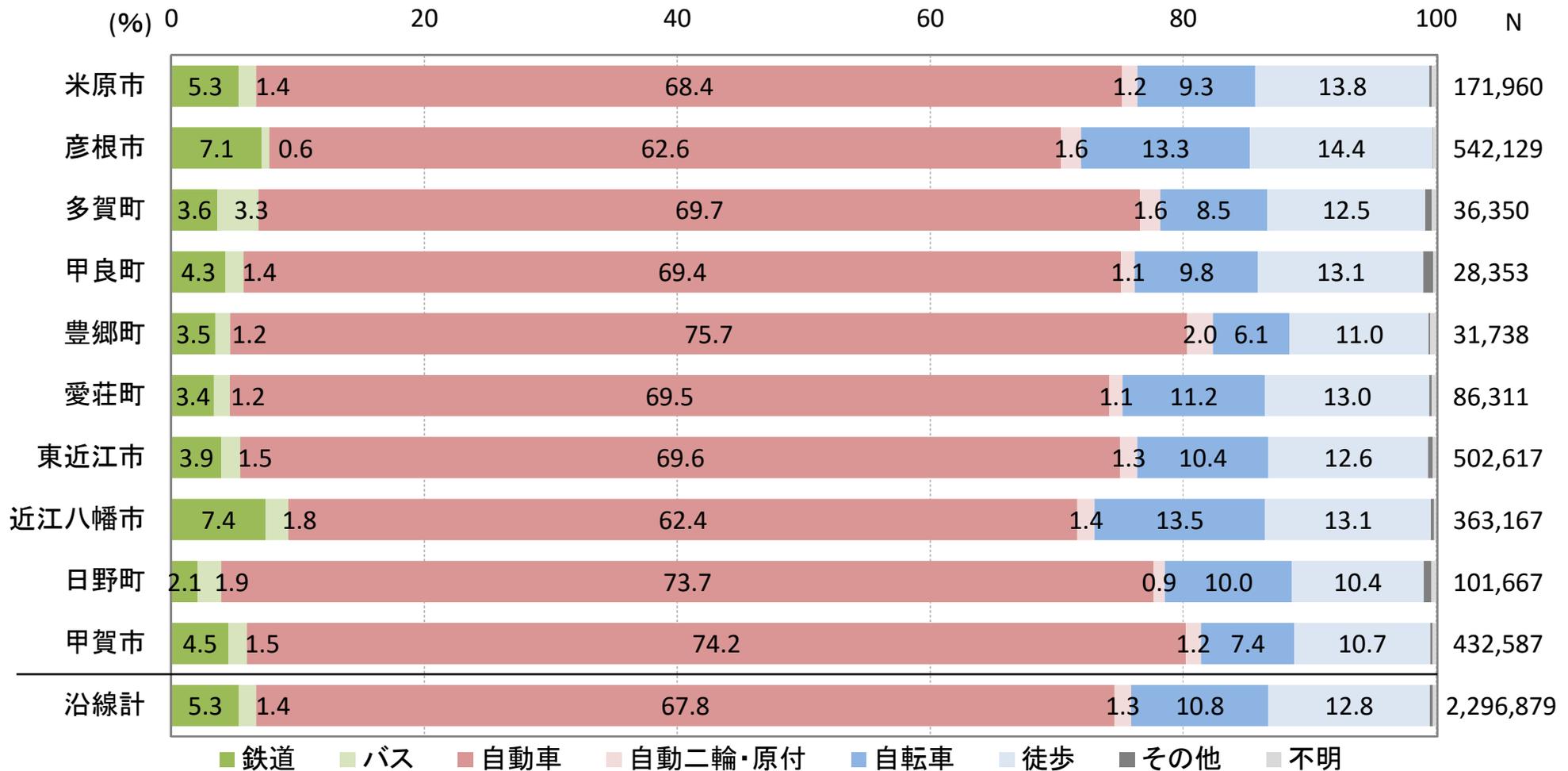
◆自由（買物、通院等）



1. 近江鉄道沿線地域の現状 2) 人の動き

②沿線市町の代表交通手段分担率

- いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超える。
- 鉄道は、近江八幡市、彦根市、米原市が5%を超えるが、他市町5%未満。
- バスは、いずれの市町とも5%未満。



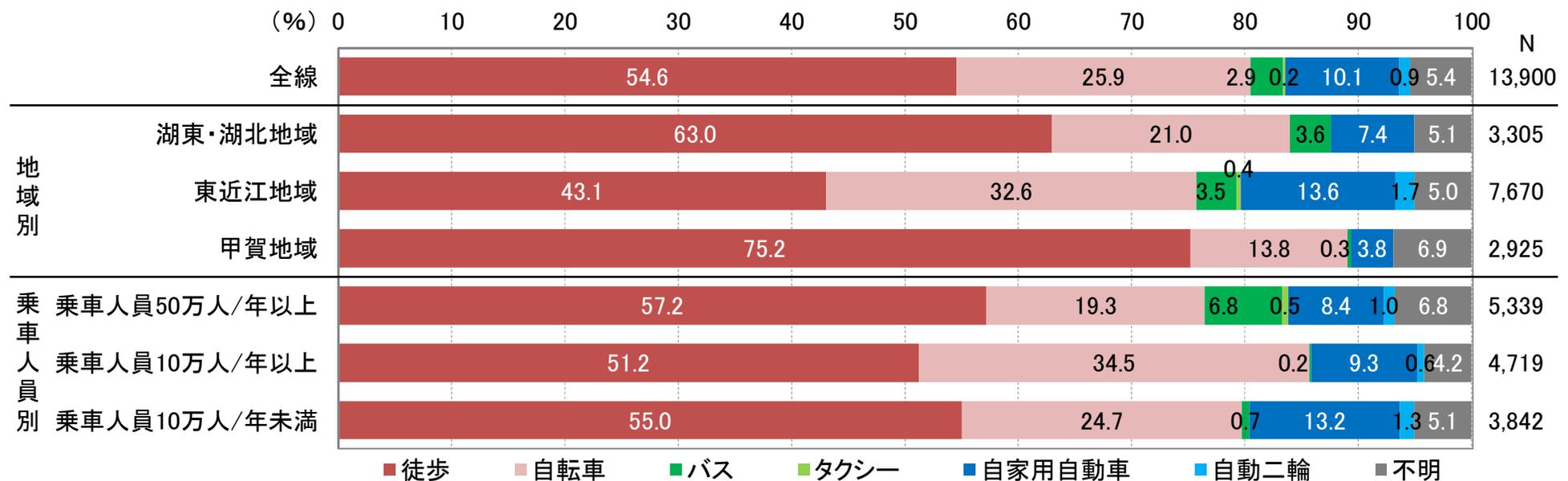
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年度)

図 手段別-発生集中量

1. 近江鉄道沿線地域の現状 2) 人の動き

③ 駅端末代表交通手段の利用状況

- 全線では、徒歩と自転車約8割を占める
- 地域別では、甲賀地域で徒歩の割合が高い。東近江地域は徒歩の割合が低く、自家用車の割合が比較的高い。
- 乗車人員別では、乗車人員50万人以上の駅ではバス、乗車人員10万人未満の駅では自家用車の利用率が比較的高い。



※乗車人員50万人/年以上：彦根、近江八幡、八日市

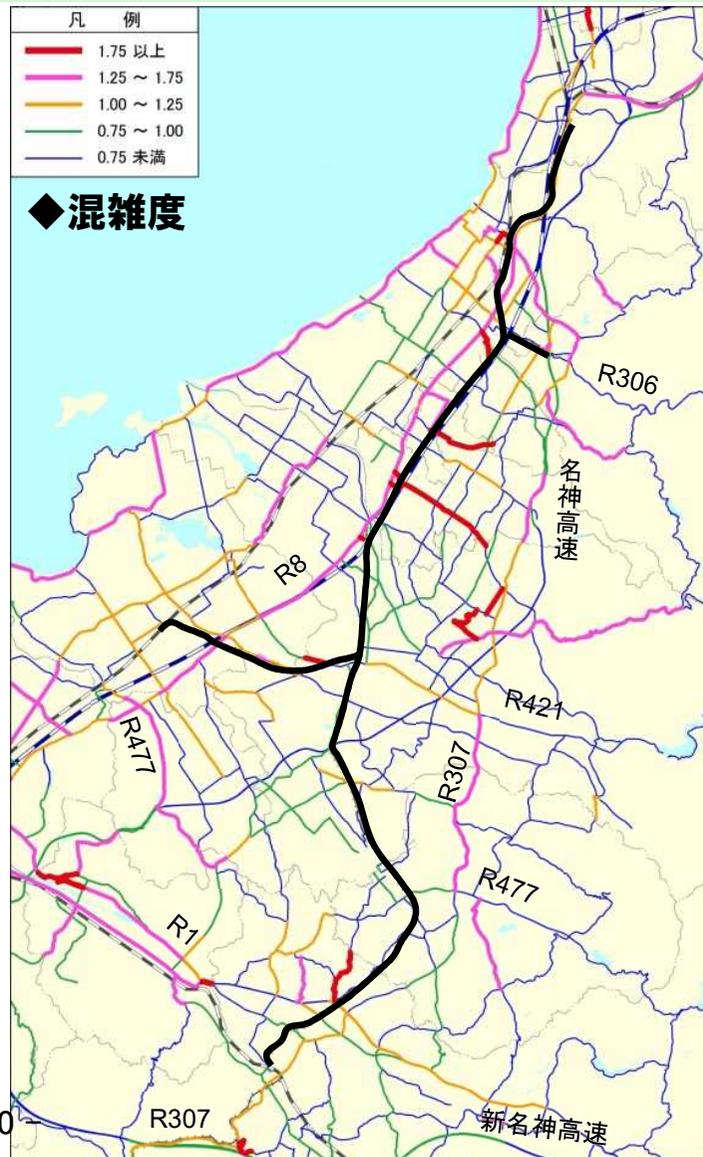
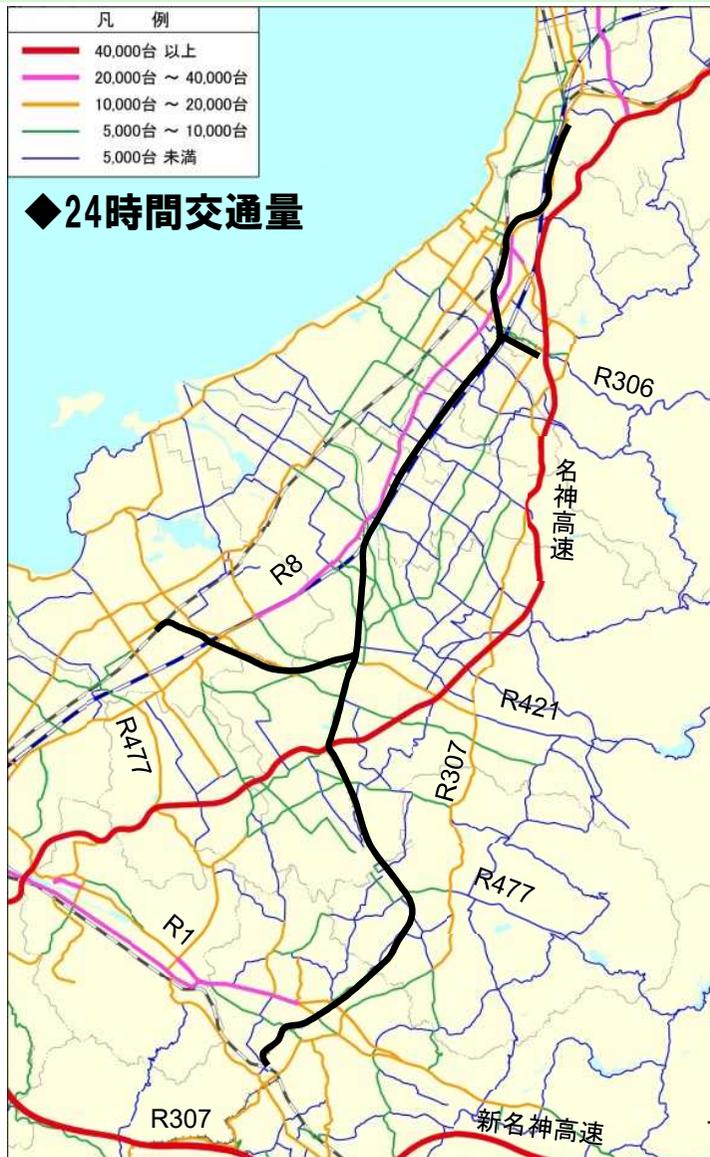
※乗車人員10万人/年以上：彦根口、スクリーン、愛知川、日野、水口、水口城南、貴生川、新八日市

資料：H22近畿圏パーソントリップ調査

1. 近江鉄道沿線地域の現状 3) 自動車交通

① 幹線道路の交通量と混雑状況

- 交通量は、国道8号及び1号を中心に多い
- 混雑度は、近江鉄道と交差する東西方向や平行する南北方向、国道1号などで1を超える路線がある



— 近江鉄道線

資料：
H27交通センサス

1. 近江鉄道沿線地域の現状 3) 自動車交通

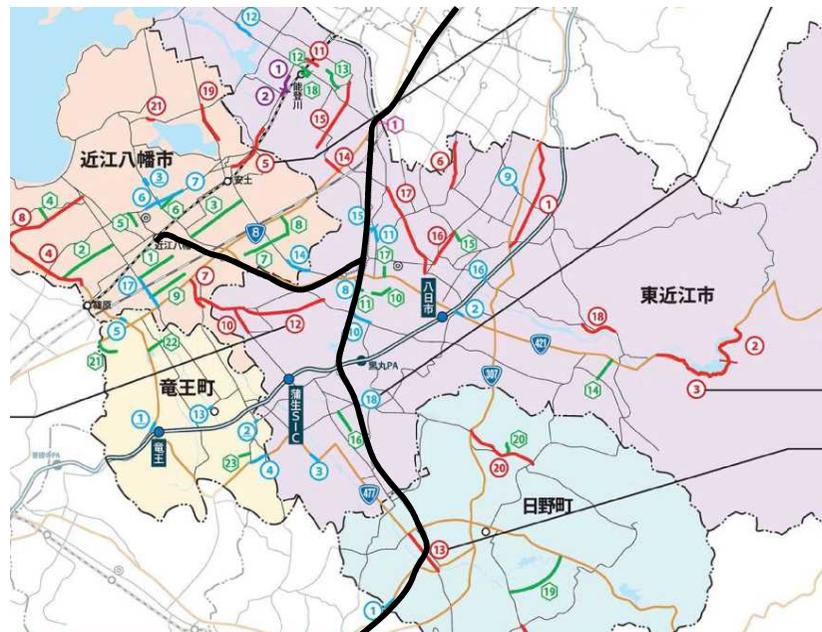
②道路整備の状況

■ 近江鉄道沿線では、国道8号バイパス等の計画が進行し、将来的に道路交通環境の改善が見込まれる。

長浜土木
事務所管内



湖東土木
事務所管内



東近江土木
事務所管内



甲賀市土木
事務所管内

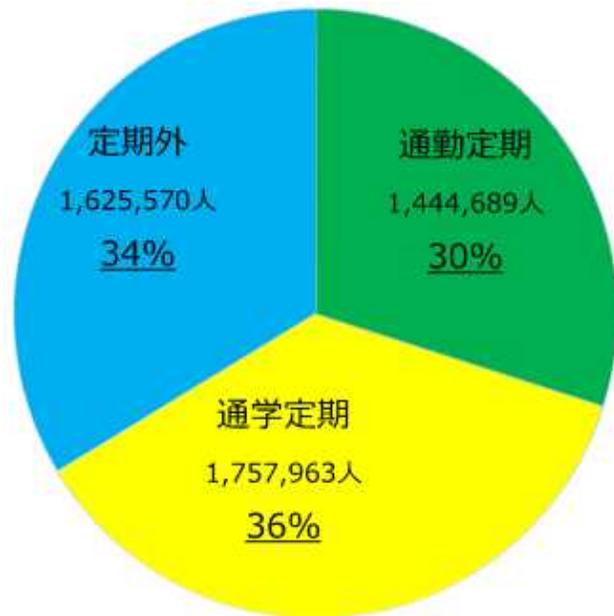
— 近江鉄道線

出典：滋賀県道路
整備アクションプ
ログラム2018

① 近江鉄道線の現状

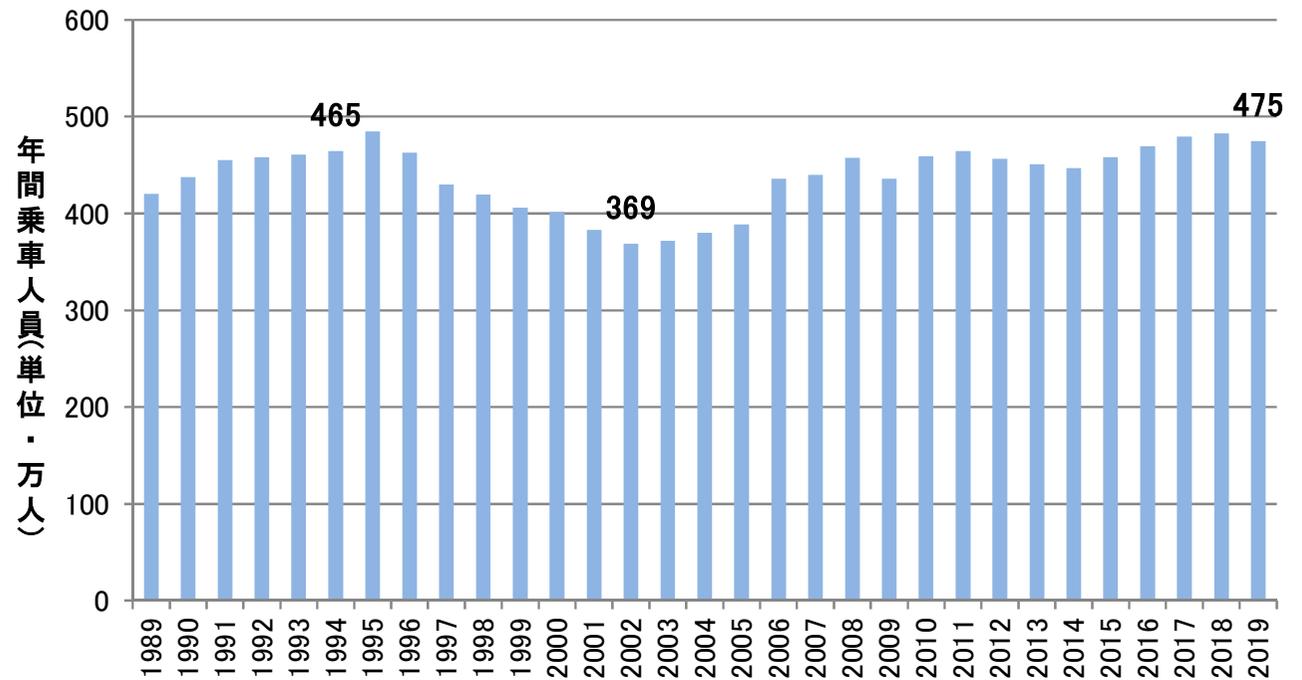
(1) 利用者数（全体）

- 年間利用者数は1995年度以降減少し、2002年に約370万人まで落ち込むが、その後回復し、2019年度は475万人
- 通勤・通学が全体の66%



出典：近江鉄道資料

図 定期・定期外別利用状況（2018年度）



出典：近江鉄道資料より作成

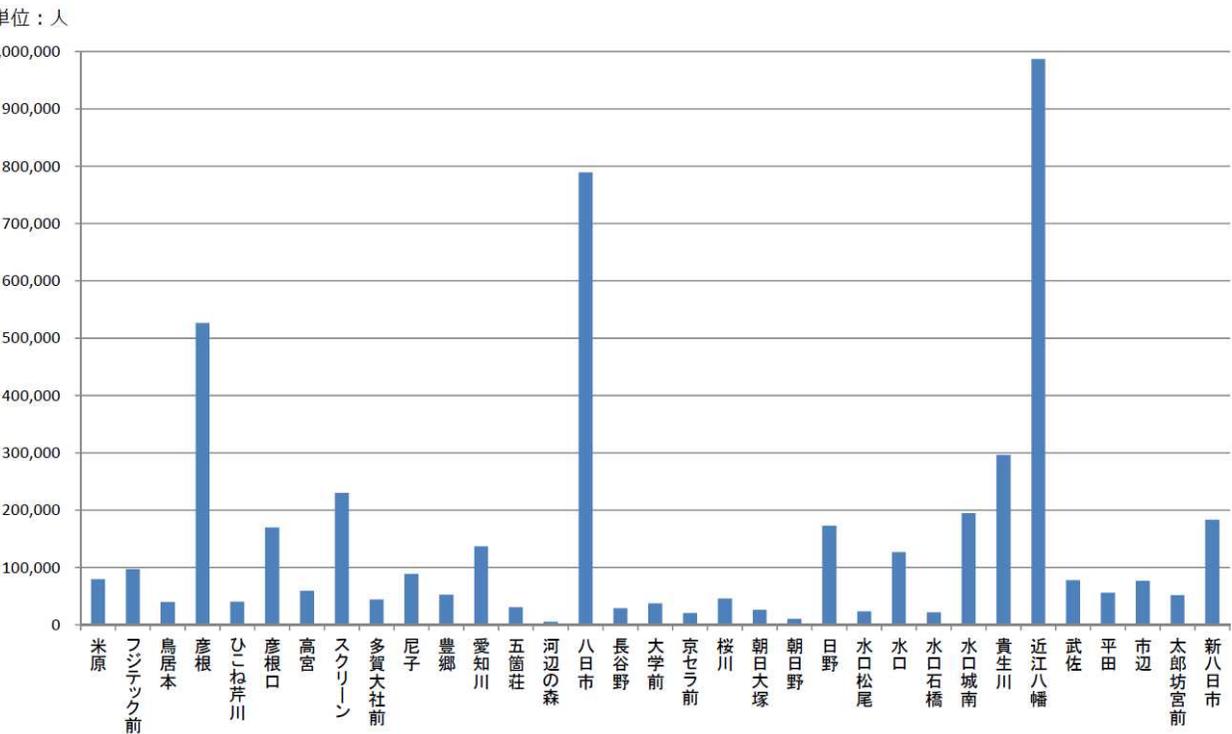
図 年間乗車人員の推移

1. 近江鉄道沿線地域の現状 4) 公共交通

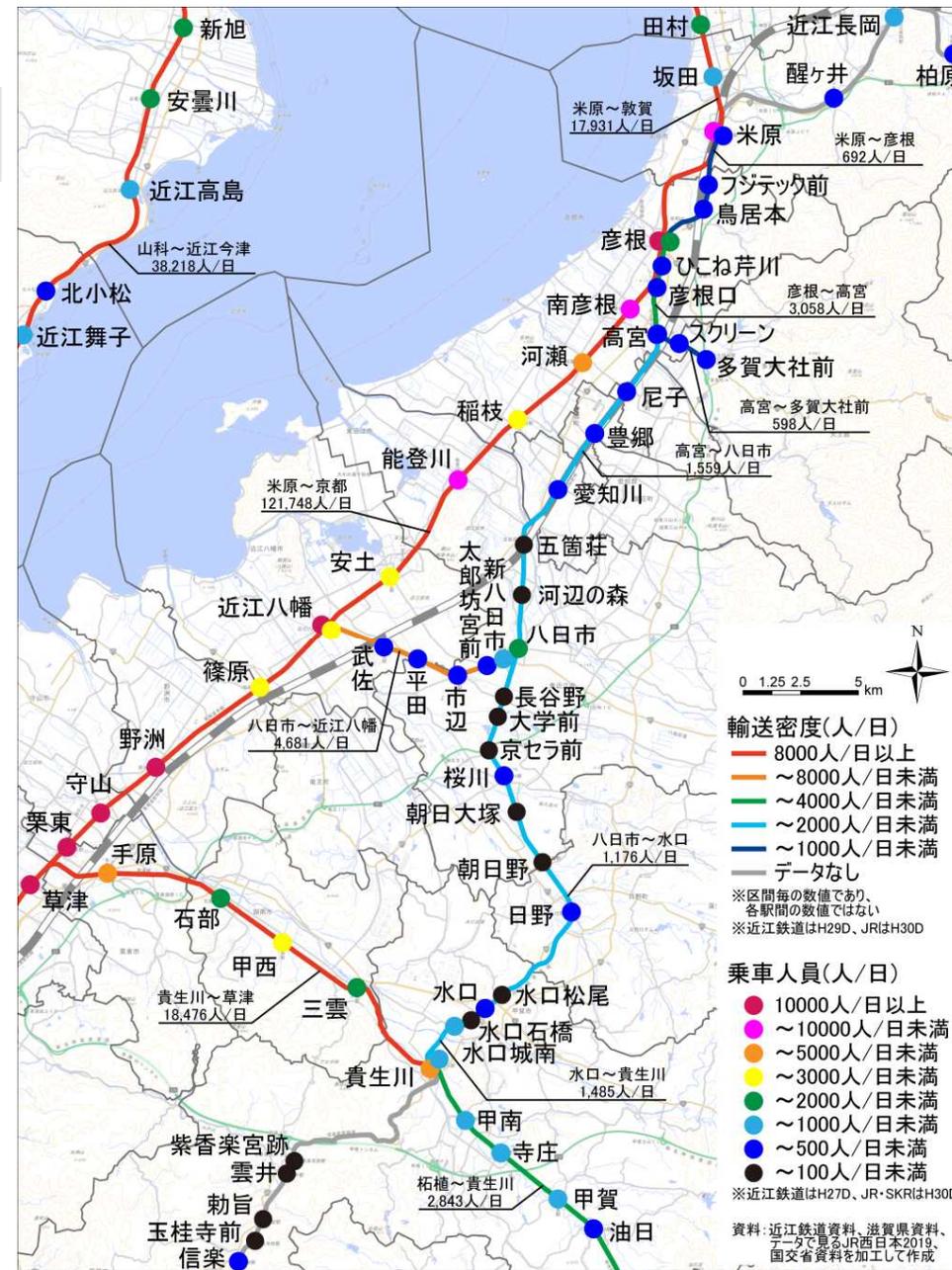
① 近江鉄道線の現状

(2) 利用者数 (区間別・駅別)

- 区間別の輸送密度は、近江八幡～八日市間で4,000人/日、彦根～高宮間で3,000人/日を上回るが、それ以外の区間は2,000人/日未満
- 駅別の乗車人員は、近江八幡、八日市、彦根の各駅が突出している。全33駅中、22駅が年間10万人未満



出典：近江鉄道資料
 各駅の年間乗車人員 (2018年度)



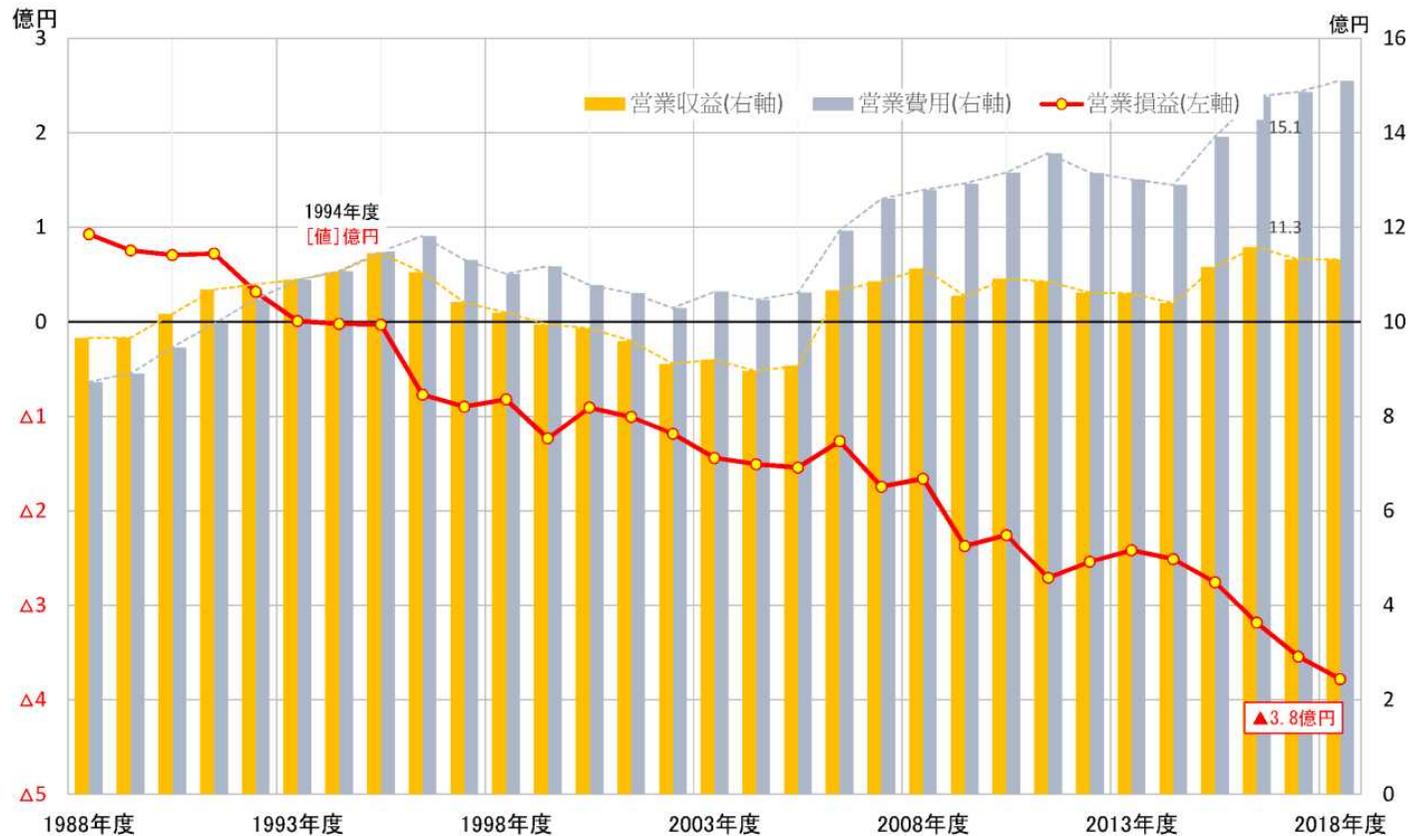
出典：近江鉄道資料、滋賀県資料、データで見るJR西日本、国土交通省資料を加工して作成

輸送密度と乗車人員

① 近江鉄道線の現状

(3) 収支状況

- 1994年度以降営業赤字が続き、2018年度は3.8億円、2019年度は5.0億円の営業赤字。営業収益は横ばいからやや微増で推移しているが、増加する営業費用が収支に大きく影響している。



※ 営業損益は、補助金等受入れ後の損益状況を示しております

出典：近江鉄道資料

図 営業損益の推移

1. 近江鉄道沿線地域の現状 4) 公共交通

②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(1) 利用状況

- 沿線高校等の学生の約2割が通学で利用。自転車が6割強で最も多く、次いで自動車が約4割。
- 沿線事業所従業員（近江鉄道利用者または沿線住民を中心に配布）の約3割が通勤で利用。自動車が約7割で最も多い。
- 通勤・通学以外では、沿線住民の約2割が利用。自動車が約9割で最も多い。

《学校》

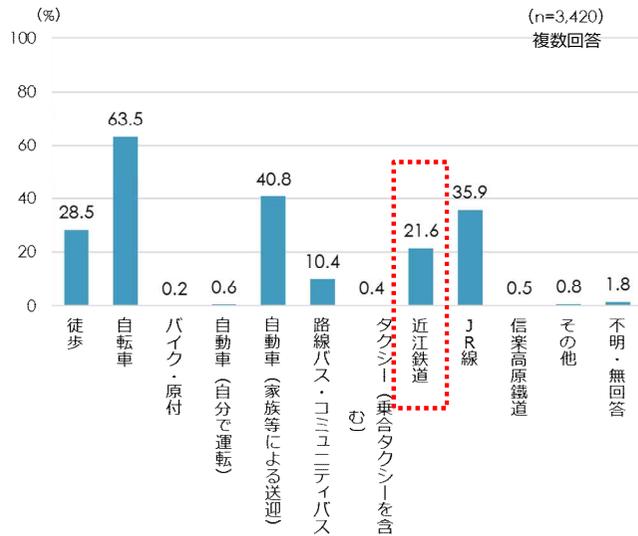


図 通学の交通手段

※アンケート回答者は、近江鉄道駅から徒歩20分程度に所在する学校（中学校1、高校15、大学（短大含む）1）の1年生を対象。

《事業所》

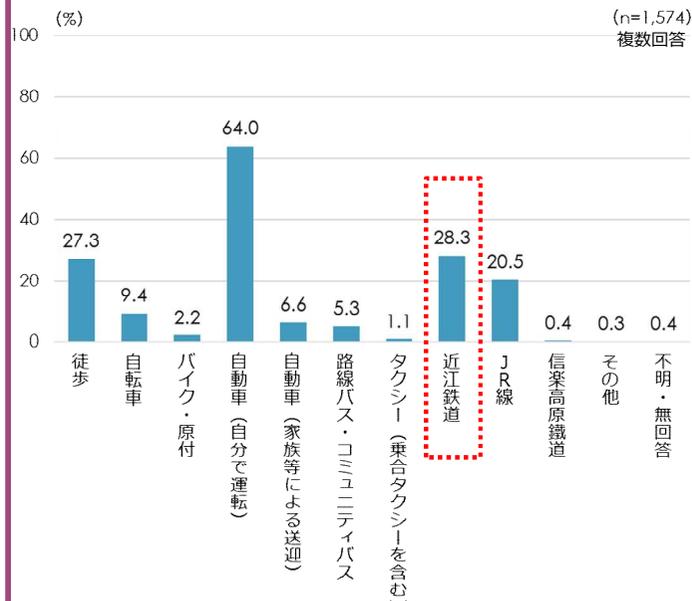


図 通勤の交通手段

※アンケート回答者は、近江鉄道駅から徒歩10分程度以内に所在する従業員数30名以上事業所を対象とし、できるだけ近江鉄道利用者または沿線住民の方に配布していただくように事業所に依頼。

《沿線住民》

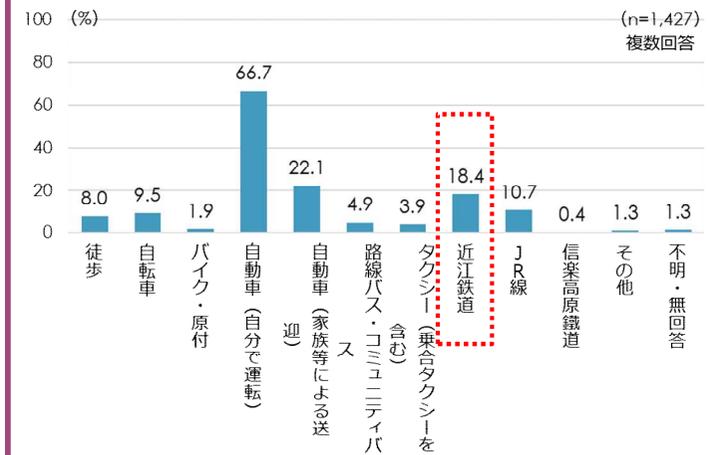


図 通勤・通学以外の交通手段

※アンケート回答者は、沿線人口での按分を基本とするが、各市町最低250件配布。年代・男女別の配布件数は、沿線地域人口の構成比率に応じて無作為の抽出。

②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(2) 利用頻度

- 沿線高校等の学生は、「年数日程度」以下が7割弱。
- 沿線事業所従業員は、「年数日程度」以下が約6割弱。
- 沿線住民は、「年数日程度」以下が約9割弱。

《学校》

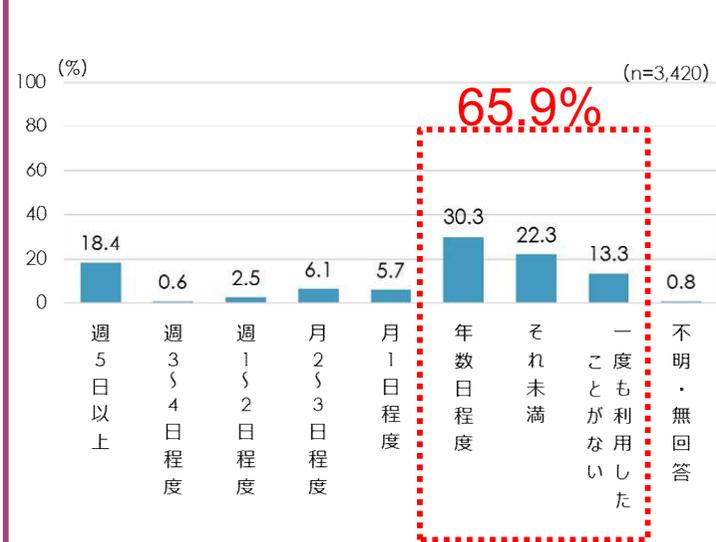


図 近江鉄道の利用頻度

《事業所》

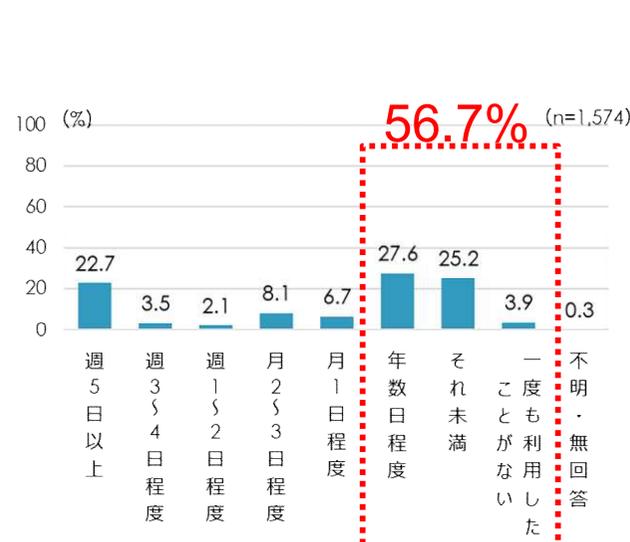


図 近江鉄道の利用頻度

《沿線住民》

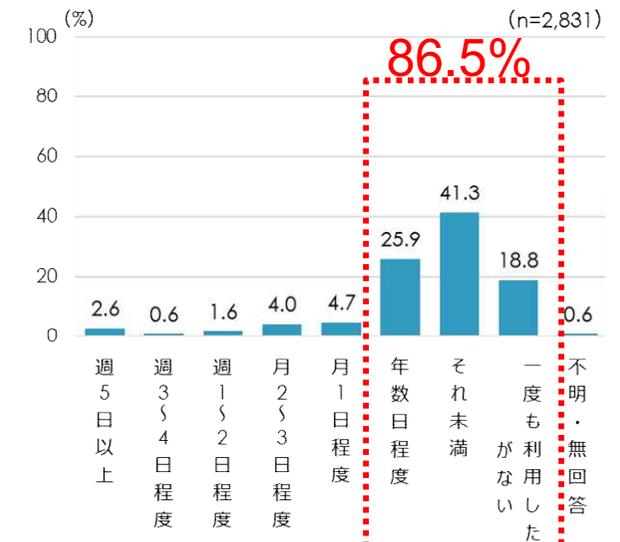


図 近江鉄道の利用頻度

②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(3) 利用目的

- 近江鉄道の利用目的で最も多いのは、「観光・レジャー」（約3割）、次いで「飲食・娯楽」（約2割弱）。
- 近江鉄道を利用する場面で最も多いのは、「自動車で送迎してもらえないとき」（約3割）で、自動車の次として利用される位置づけ。次いで、「旅行に出かけるとき」（約3割弱）。

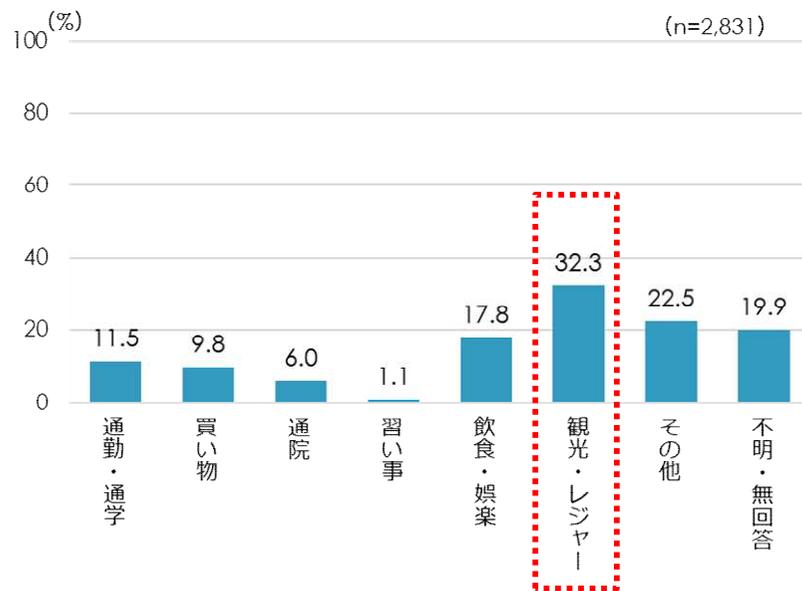


図 近江鉄道利用の外出目的

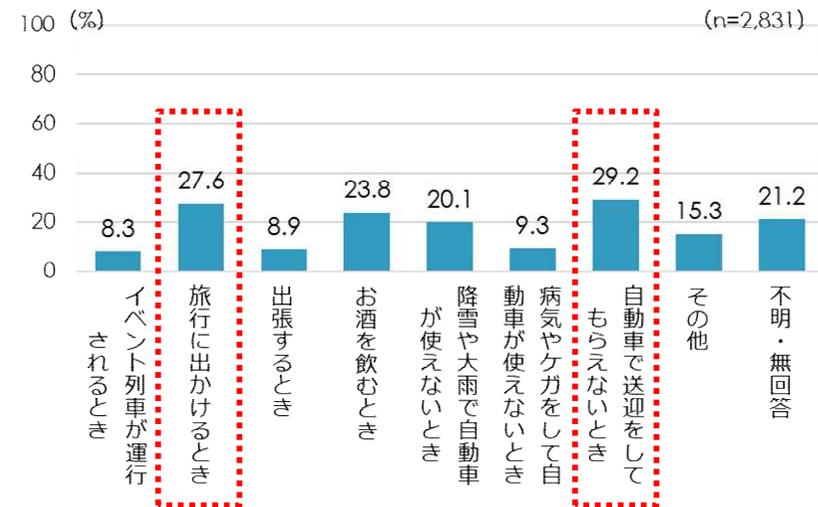
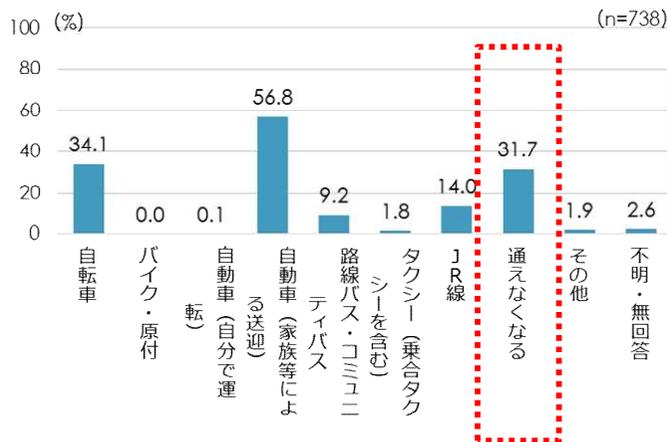


図 近江鉄道を利用する場面

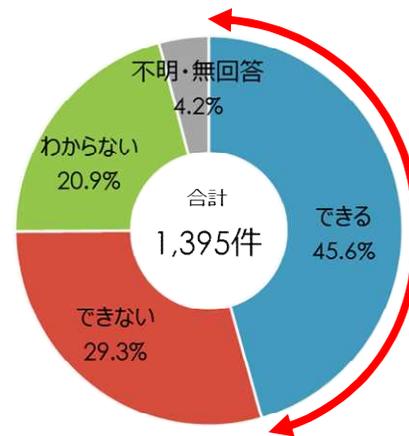
②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(4) 通学における交通手段

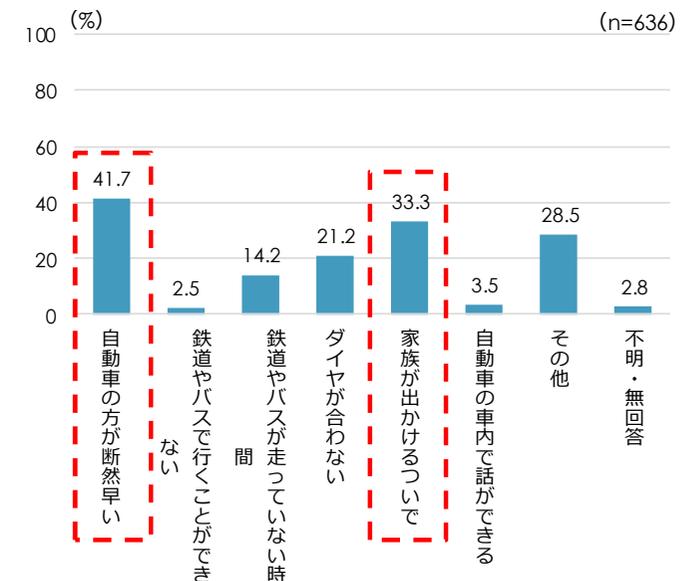
- 近江鉄道を利用する学生の代替交通手段としては、「自動車（家族等の運転で送迎）」が約6割、「通えなくなる」が約3割。
- 自動車で通学する学生のうち、約46%が「自動車の代わりに公共交通を利用できる」
⇒近江鉄道をはじめとする公共交通手段への転換の可能性がある。
- 実態としては、「自動車のほうが断然早い」「家族が出かけるついで」などの理由で、公共交通を利用してない。



☒ 通学で近江鉄道が使えない場合の交通手段



☒ 通学で公共交通が利用できるか (自動車に通学する学生)



☒ 公共交通(鉄道やバス)を利用しない理由

②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(5) 通勤における交通手段

- 通勤で自動車が使えない場合の代替交通手段としては、近江鉄道が約5割で最も多い。ついで、路線バス・コミュニティバスが約3割。

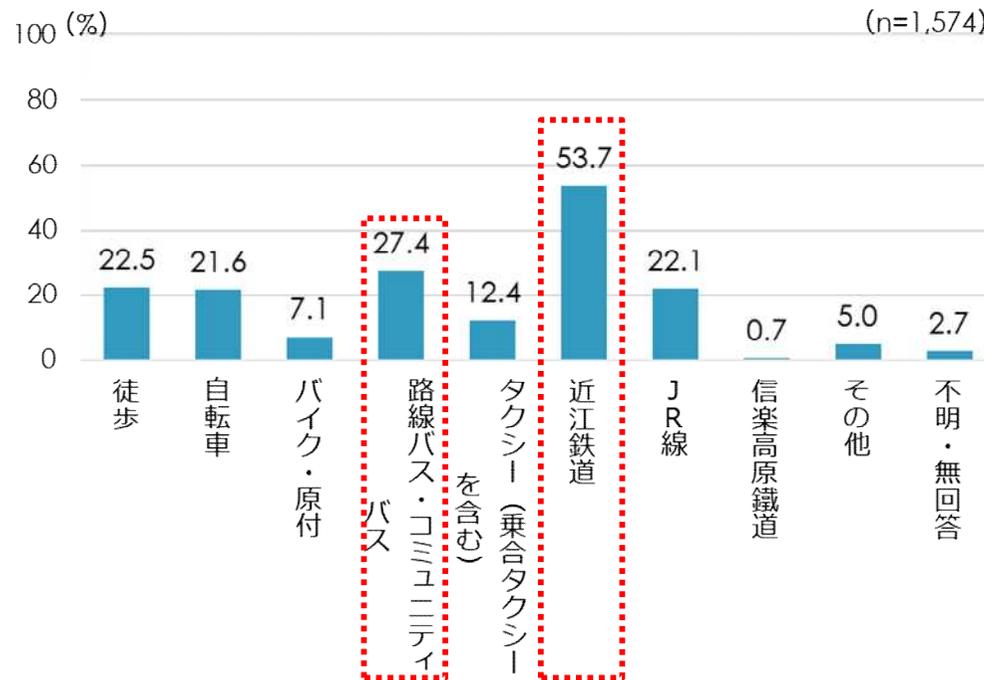


図 通勤で自動車が使えない場合の交通手段

1. 近江鉄道沿線地域の現状 4) 公共交通

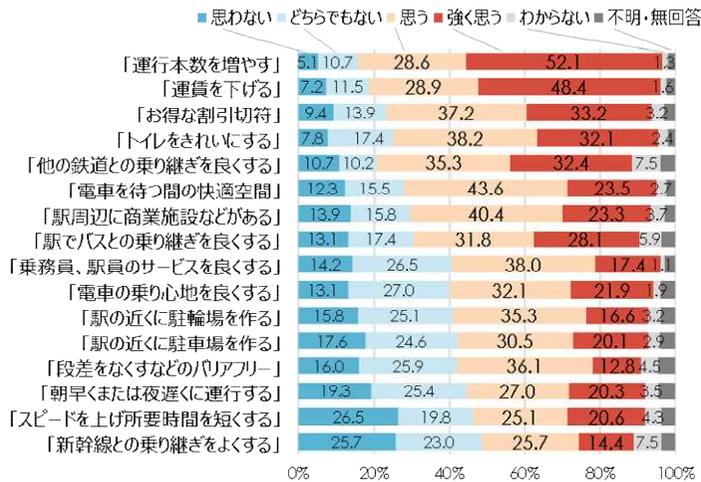
②近江鉄道線の利用実態（各種アンケートより）

(5) 近江鉄道をもっと利用したくなるための改善点

- 「運行本数の増加」、「運賃を下げる」、「他の鉄道との乗り継ぎを良くする」、「お得な割引切符」、「トイレをきれいにする」を望む声が多い。

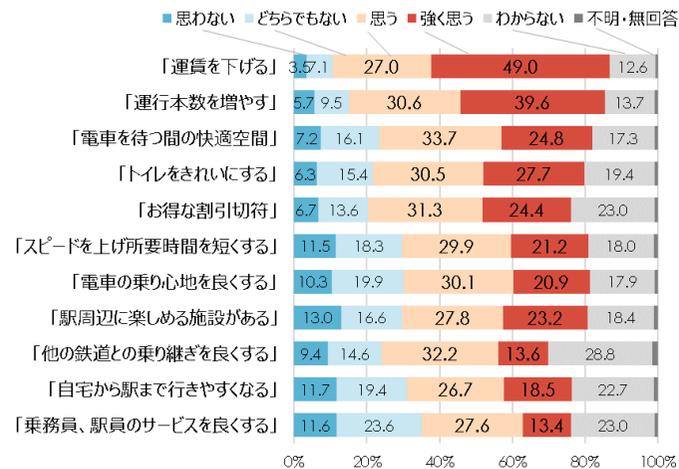
《利用者》

上位項目：①本数増、②運賃値下げ、③割引切符、④トイレ美化



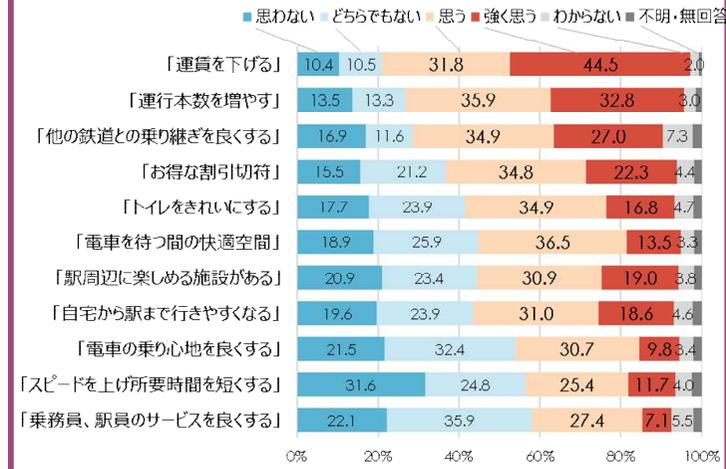
《学校》

上位項目：①運賃値下げ、②本数増、③電車待ち環境快適化、④トイレ美化



《事業所》

上位項目：①運賃値下げ、②本数増、③他鉄道との乗継改善、④割引切符



1. 近江鉄道沿線地域の現状 4) 公共交通

③ 鉄道沿線のバス交通等の現状

- 彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で90便/日以上がバスが接続している。
- 北部地域は、愛のりタクシー（デマンド型乗合タクシー）が運行し、多くの駅で接続している。
- 駐車場は、33駅中13駅（約39%）で設置。駐輪場は、33駅中28駅（約85%）で設置。

市町	駅	JR	バス		タクシー		駐車場		駐輪場	
			路線	コミバス	デマンド乗合	一般(常駐)	公営	民営	公営	民営
米原	米原駅	○	22		126	○	○	○	○	不明
彦根	フジテック前				22					
	鳥居本前駅				65				○	
	彦根駅	○	107		43	○		○	○	○
	ひこね芹川駅									
	彦根口駅		1		24					
	高宮駅				52					○
多賀	スクリーン駅		21							
	多賀大社前				28	△※	○			○
甲良	尼子駅		22		24	○	○			○
豊郷	豊郷駅				94	○	○			○
愛荘	愛知川駅		28		56		○			○
東近江	五箇荘駅				10					○
	河辺の森駅									○
	八日市駅		54	41	59	○		○	○	○
	新八日市駅									○
	太郎坊宮前駅				12					○
	市辺駅			1	17					○
平田駅			13						○	
近江八幡	武佐駅								○	○
	近江八幡駅	○	169	66		○		○	○	○

市町	駅	JR	バス		タクシー		駐車場		駐輪場	
			路線	コミバス	デマンド乗合	一般(常駐)	公営	民営	公営	民営
東近江	長谷野駅			1	17					○
	大学前駅				18					○
	京セラ前駅		34		10					○
	桜川駅		34	6	10					○
	朝日大塚駅				10					○
	朝日野駅				10					○
日野	日野駅		47	21	1	○	○			○
甲賀	水口松尾駅									○
	水口駅				69					○
	水口石橋駅				93	6			○	○
	水口城南駅				68	17	○	○	○	○
	貴生川駅	○			94	11	○	○	○	○



※バス・デマンドタクシーは、各駅から乗車できる便を集計
 ※駅直結の便がない場合、300m以内の停留所を集計（斜体表示）
 ※多賀大社前駅のタクシーは、朝・夕のみ常駐

④ バス路線等維持のための補助の現状

- 沿線地域で運行する路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーに対して、国・県・沿線自治体の協調による補助を行っている。

表 沿線地域における国庫補助対象のバス路線等

系統種別	沿線市町村・区域	運行主体	補助対象路線
地域内 フィーダー	東近江市	近江鉄道	大中線（能登川病院～福堂～大中）
	近江八幡市	近江八幡市	市民バス各路線（コミュニティバス）
		近江鉄道	江頭線（近江八幡駅～官庁街通り～中江頭） 舟木線（近江八幡駅～官庁街通り～船木）
	湖東圏域	湖東圏域公共交通活性化協議会	愛のりタクシー各路線（予約型乗合タクシー）
地域間幹線	近江八幡市、東近江市	近江鉄道	日八線①（近江八幡駅～日野駅～北畑口） 日八線②・③（近江八幡駅～桜川駅～長峰集会所） 御園線（八日市駅～東近江総合医療センター～永源寺車庫） 神崎線（八日市駅～石塚～能登川駅） 岡屋線（近江八幡駅～竜王口～東洋電機製造前） 八幡アウトレット線（近江八幡駅～三井アウトレットパーク）

2. 地域公共交通に関するトピック 1) 地域鉄道

<全国の状況>

- 地域鉄道事業者の約76%が経常収支赤字（2017年度）
- 輸送人員は、2011年度からはわずかに回復傾向。
- **車両、トンネル、橋梁の老朽化が進行**し、それらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応が課題。
- JR四国では、R2.3ダイヤ改正で運転手不足等による減便を発表



図 地域鉄道の輸送人員の推移

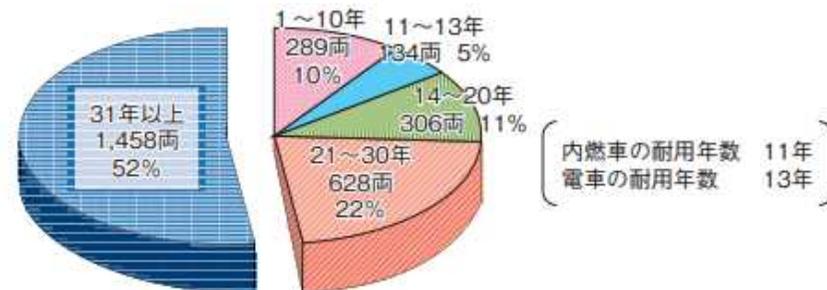


図 地域鉄道の鉄道車両の車齢（2017年度末実績）

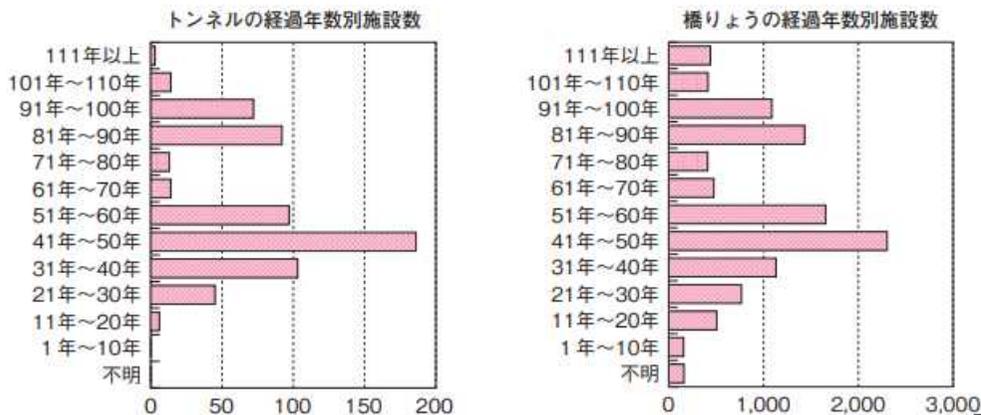


図 地域鉄道の施設の現状
（トンネル・橋梁の経過年数）

2. 地域公共交通に関するトピック 3) コロナ禍の影響

<全国の状況>

- 新型コロナウイルス感染症は、交通事業者の経営に大きな影響を及ぼしており、今後状況が長期化すれば、さらなる悪化が懸念される。

新型コロナウイルス感染症により「交通崩壊」の危機 半数の交通事業者が8月末には事業継続困難に

(交通事業者：バス・鉄道・タクシー・船舶)

現在の状況が続いた場合に
事業継続が難しくなるタイミング

緊急アンケート結果より

6月中には1割

7月までには4社に1社が

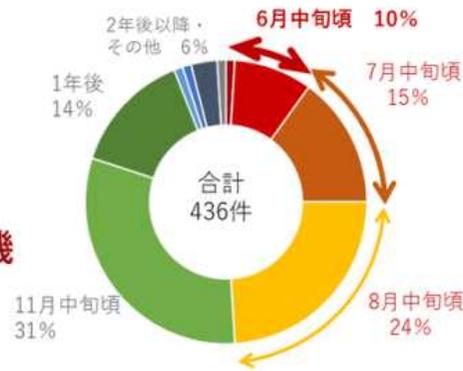
8月までには半数が倒産の危機

特にタクシーは深刻

(17万人の雇用 3,400社の倒産の危機！)



一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議
「緊急アンケート：新型コロナウイルス感染症の拡大と政府による自粛要請が公共交通事業者に与える影響」(令和2年5月27日)



出典：日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ

図 全国交通事業者アンケートの結果

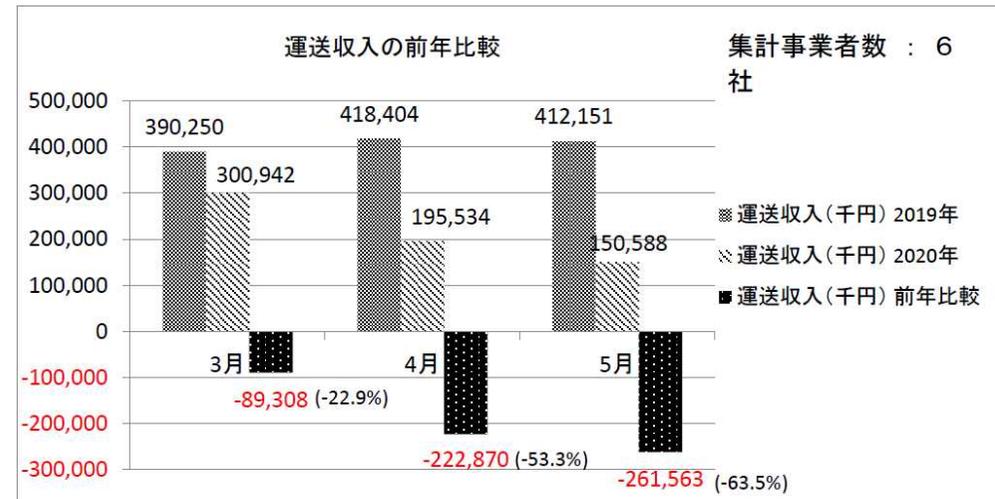
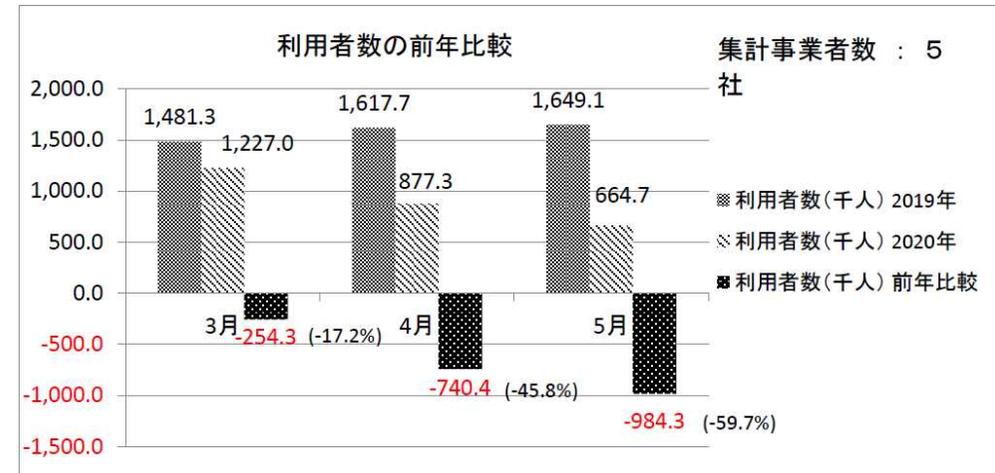


図 新型コロナウイルスによる
県内バス事業者への影響

① 県の上位計画における公共交通の位置づけ

滋賀交通ビジョン（2013年12月）

《理念と将来像》

基本理念	滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通
広域交通の将来像	近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通
地域交通の将来像	地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」交通

《地域交通政策の方向性》

1 公共交通を主体とした「エコ交通の推進」	<ul style="list-style-type: none"> (1) 「エコ交通ネットワーク」の形成 (2) 自転車を利用しやすい環境づくり (3) 公共交通の利用促進と県民の意識変革
2 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> (1) 県全域における交通空白域の改善 (2) バス利用を促進する環境整備 (3) 関係者の役割分担による公共交通の維持 (4) 県民や地域コミュニティとの協働でつくる地域公共交通体系
3 まちづくりと一体となった交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> (1) 地域が主役の交通まちづくり (2) 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 (3) 安全・安心な交通網の整備

②沿線市町の上位計画における公共交通の位置づけ

自治体	総合計画や都市計画マスタープランにおける公共交通の位置づけ
東近江市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道各駅のアクセス道路の整備、駅前広場の整備、駐車場・駐輪場の整備等により交通結節点機能の強化を図る。 近江鉄道の列車増便等利便性向上を働きかける。 市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等の運行を図る。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用から公共交通利用へのシフトチェンジを目指して、「公共交通基幹軸」としてJR東海道本線・近江鉄道、公共交通基幹軸を補完する「公共交通支援軸」として路線バスを位置づける。また、鉄道や路線バスへのアクセスが困難な地域を「公共交通支援エリア」と位置づけ、愛のりタクシーによる生活交通支援を図る。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> 高齢社会に対応するバリアフリーの観点から、公共交通機関の再整備を図る。 近江鉄道八日市線は、重要な公共交通機関としての役割を認識し、地域と相協力して維持、整備充実を図る。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道、信楽高原鐵道沿線の市街化動向にあわせて、JRと連携の強化を図り、利便性の向上を促進し持続的な運行をめざす。 貴生川駅周辺の交通結節機能の強化、貴生川駅を中心とする公共交通ネットワークの強化を図る。 駅周辺において駅前広場や駐車場の整備を促進し、キスアンドライドやパークアンドライドを推進する。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上と利用を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。 バスや乗合タクシー等については、利便性と満足度が高く、安心して利用できる公共交通体系への再編を図る。

②沿線市町の上位計画における公共交通の位置づけ

自治体	総合計画や都市計画マスタープランにおける公共交通の位置づけ
日野町	<ul style="list-style-type: none"> • 日野駅周辺道路の整備等により駅の利便性を高める。日野駅を拠点とした公共交通網の整備により各地域との連携を強化し、利用者の拡大を図る。 • バス交通の利用促進を図るため、町営バスの路線網の見直しや運行ダイヤの充実、運行情報の提供などによる利便性の向上について事業者と協議する。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> • 運行形態などを見直しを検討し、愛のりタクシーの充実・利用促進に努める。 • 近江鉄道線が通勤、通学等に必要な交通軸であることを理解し、沿線地域全体で維持・活性化に向けた方策を検討する。 • 増加が見込まれる移動制約者の日常生活等における移動手段の確保、利便性の向上を図るため、時代に即した新たな交通施策を検討する。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> • 高齢者の外出支援サービス（すまいるたうんばす）の維持向上を図るとともに、予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」の一層の利便性の向上に努める。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> • 近江鉄道をより利用しやすくするため、近江鉄道本線の近代化設備整備を促進する。 • 尼子駅舎や駐車場、駅前親水公園などの適正な維持管理を図る。 • 愛のりタクシーの拡充やタウンバスなどの新たな運行などを検討する。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> • 町の玄関口として、多賀大社前駅のアクセス道路や駅前空間の充実に努める。 • 観光施策との連携などによる近江鉄道の利用促進に努める。 • 主に高齢者や自動車を利用しない人の日常生活に必要な移動の確保を図る。

4. 現況のまとめ

項目	まとめ	
1) 沿線地域の概況	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2010年以降減少に転じ、今後も減少が続く見込み。年少・生産年齢人口が減少し、老年人口が増加する傾向。 彦根駅～高宮駅周辺、近江八幡駅、八日市駅、水口駅周辺で従業者数が多い地域が分布。 沿線の高等学校等の生徒数は約11,000人。 沿線市町には、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地。 	
2) 人の動き	<ul style="list-style-type: none"> 通勤流動は、各市町内及び隣接市町間が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は天津湖南、米原市は長浜市・高島市への流動が多い。 通学、自由目的流動は、各市町内が主。 	
3) 自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> 国道8号及び1号を中心に交通量が多く、近江鉄道と交差する東西方向や平行する南北方向、国道1号などで混雑度が高い路線がある。 国道8号バイパス等の計画が進行し、将来的に道路交通環境の改善が見込まれる。 	
4) 公共交通	近江鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は2002年度以降回復傾向で、2019年度は1994年度よりも多い475万人。 収支状況は、1994年度以降営業赤字が続き、2018年度約3.8億円、2019年度5.0億円の営業赤字。 沿線高校等の学生の約2割が通学で近江鉄道を利用。 通勤・通学以外では、沿線住民の約2割が利用するが、利用頻度は「年数日程度」以下が大多数。 自動車に通学する学生のうち、約46%が「自動車の代わりに公共交通を利用できる」が、「自動車の方が断然早い」「家族が出かけるついで」などの理由で、公共交通を利用しない。 通勤自動車が使えない場合の代替交通手段としては、近江鉄道が約5割、路線バス・コミュニティバスが約3割。
	バス等	<ul style="list-style-type: none"> 彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で90便/日以上がバスが接続している。 沿線地域北部は、愛のりタクシーが運行し、多くの駅で接続している。 駐車場は33駅中13駅（約39%）、駐輪場は33駅中28駅（約85%）で設置。

項目	まとめ
<p>5) 地域公共交通を取り巻く環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 全国の地域鉄道事業者の約76%が経常収支赤字。輸送人員は、2011年度からはわずかに回復傾向だが、老朽化する車両、トンネル、橋梁の更新費用が課題。 • 全国のバス事業者の約69%が赤字。運転士不足を要因とする減便や廃止が全国で増加。 • 新型コロナウイルスの影響で、地域公共交通事業者の経営悪化が深刻。公共交通を避ける意識も働き、6月以降もコロナ禍以前の利用状況には戻っていない。
<p>6) 将来都市像（上位計画）</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 県の交通ビジョンでは、地域公共交通政策の方向性として、公共交通を主体とした「エコ交通の推進」、社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり、まちづくりと一体となった交通の整備が示されている。 • 各市町ともに、高齢者をはじめとする住民生活を支える公共交通の充実を図り、利用促進や公共交通へのシフトを図る。 • 近江鉄道については、基幹的な公共交通として位置付け、利用促進、交通結節点機能の強化、JRとの連携強化、駅周辺の基盤（アクセス道路・駅前広場・駐輪場・駐車場等）の整備を図り、維持していく。 • バス（路線バス・コミュニティバス）や愛のりタクシーについては、充実や拡充によって利便性向上と利用促進を図る。

5. 沿線自治体の課題・問題認識

① 近江鉄道線（利用状況、将来の展望、住民の関心等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none">近江鉄道線を含め、東近江市全体の公共交通を見据えた本市独自の地域公共交通計画を策定する必要がある。
彦根市	<ul style="list-style-type: none">平成30年度までの数年間にわたっては、年間乗降者数は増加傾向にあったが、令和元年度は再び減少に転じている。定期利用者が多く、通勤・通学手段としてのニーズが高いと考えられる。彦根駅は、市外の居住者が彦根駅でJRと接続して利用することが多く、JRとのダイヤの接続を維持することが必要。彦根口駅・高宮駅・ひこね芹川駅・鳥居本駅は、彦根駅でのJRとの接続を維持して、地域公共交通ネットワークの一部として機能することが期待される。彦根口駅は、彦根翔西館高校が開校してから利用が増加しているが、駅舎やトイレが取り壊されており、また、自転車駐車場も未整備で、整備について検討が必要。彦根口駅では自転車駐車場に上屋等の施設がなく、整備が必要。鳥居本駅は駅舎が国の登録有形文化財に指定されており、保存・活用について検討が必要。鳥居本駅は、トイレが使用不能となっており、修繕が必要。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none">市内2駅を含め近江鉄道八日市線における利用がある中で、必要性や利便性、費用対効果等様々な観点からの調整を行いつつ、公共交通事業者や関係機関等との連携により、引き続き利用促進の取組が必要となっている。また、観光振興と鉄道利用を結びつけていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none">利用状況は、水口高、水口東中高の県立学校への通学、水口城南駅周辺の官庁街への通勤が大半を占め、市内だけでなく沿線市町外自治体からの利用があるため、存続問題は沿線市町だけでなく、利用者すべての問題でもある。将来の展望としては、少子高齢化により、利用者の減少は見込まれるが、リニア新幹線の開通を見据えても、近江鉄道の貴生川駅でのJR草津線との接続は亀山方面のアクセスとしても役割が大きいと考える。市民の関心は、本市の特徴として、市全域から水口高、水口東中高の通学、城南駅周辺の官庁街への通勤が多いため、沿線市民だけでなく、沿線外の市域でも問題意識を持たれている。
米原市	<ul style="list-style-type: none">JRと平行しており、住民の関心があまりない。

5. 沿線自治体の課題・問題認識

① 近江鉄道線（利用状況、将来の展望、住民の関心等）

日野町	<ul style="list-style-type: none">日野駅の利用は、<u>朝・夕の通勤・通学がメイン</u>となっており、日中の利用は少ない状況である。日野町では、平成28年度から、「近江鉄道日野駅再生プロジェクト」に取り組み、<u>駅の再生と新たな交流の場となる観光案内交流施設「なないろ」</u>を設けた。「なないろ」は、住民の憩いの場となり、多く人で賑わっている一方で、自家用車で来られる場合が多く、公共交通機関の利用が少ないため、<u>公共交通機関と結び付けた利用促進が必要</u>である。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none">運行本数が少なく、<u>「待たずに乗れる」という間隔とは言い難い</u>状況。また<u>運賃についても、他の鉄道に比べ、割高感</u>がある。<u>鉄道からバスへの乗り継ぎに関しても、バスの本数が少ないため、不十分</u>と感じる。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none">利用者が少なく、<u>近江鉄道への関心が薄い</u>。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"><u>町民が鉄道に乗りたいと思えるようなまちづくり</u>を目指す。
多賀町	<ul style="list-style-type: none">高校生の交通手段となっているため、<u>通学に近江鉄道を利用する高校生の保護者の関心は非常に高い</u>。

5. 沿線自治体の課題・問題認識

②二次交通（バス、乗合タクシー、一般タクシー等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節機能を充実し、制限なく運行事業者が利用できるような仕組みが必要。コミュニティバスや路線バスとの細かな乗継設定や、バスや鉄道の一体化した料金体系の構築。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> 一部の駅を除き、二次交通への接続は十分とはいえない状況にある。 乗合タクシーに乗り継いでの利用は、生活交通としての利用では運賃設定が高額になる。 現状の利用状況を踏まえ、少なくとも平日は、近江鉄道をJRと接続する二次交通として考えるべき。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> 駅からの移動利便性を確保する路線バス・タクシー、市民バスの確保維持に努める。また、鉄道を利用した観光来訪者の移動利便性向上のため、観光二次交通（レンタサイクル、シャトルバス等）のさらなる活用も視野に入れていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> 本市交通網は、貴生川駅を交通結節点とし、JR草津線、信楽高原鐵道、近江鉄道を基幹として形成している。また、近江鉄道はバスとともに貴生川駅から水口中心部への二次交通としての役割も果たしている。 市コミュニティバスは、貴生川駅を中心として路線を形成しているため、近江鉄道市内区間と並行して運行している区間が多くあり、今後は役割分担も考慮する必要がある。 上記の通り、近江鉄道自体が、貴生川駅から水口中心部への二次交通的な役割を果たしており、貴生川駅以外の近江鉄道駅で交通ターミナルを形成している駅はない。（乗り入れのみ）
米原市	<ul style="list-style-type: none"> 観光客など市外からの来訪者向けの交通が課題。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> 日野駅からまちなか、病院、観光施設等へのアクセスについては、一定距離があることから、徒歩圏内から外れており、二次交通との接続が重要になる。 現状では、路線バス（日八線）および日野町営バスが接続しているが、時間帯によっては、鉄道との接続時間が十分に確保できていない場合もあるため、改善が必要となる。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道バス（角能線）については、H31.4より乗務員不足により、土・日・祝は1日6本（平日14本）しか運行しておらず、乗合タクシーも一時間前の予約が必要であるなど、二次交通の充実が課題。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> なし。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> 時刻表の基準となるのがJRであること。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーと近江鉄道との乗り換えをいかにシームレスに行うか。また、多賀町から彦根駅に向かう公共交通機関である近江鉄道と湖国バスの並走関係をどのように維持するか。

5. 沿線自治体の課題・問題認識

③ 駅周辺のまちづくり（まちなのにぎわい、道路交通 等）

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> 八日市駅を中心としたまちづくりを進めていく中、<u>交通結節点としての機能をさらに充実</u>していく必要がある。また、観光を目的とした来訪者の滞在時間延長等<u>駅周辺を活用した魅力的な仕組みづくり</u>が必要。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> 現状では通勤・通学利用者が多いと思われるため、<u>それ以外の乗客（観光目的など）の取り込み</u>には今後の検討が必要である。 <u>彦根口駅東口には、駅前広場が都市計画決定</u>されており、今後検討が必要。 <u>彦根駅周辺</u>は立地適正化計画で都市機能誘導区域としており、<u>今後、公共施設を集中</u>させていく方針となっている。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> <u>近江八幡駅周辺については、都市機能の集積・整備が進んでおり</u>、生活拠点及び都市拠点等との連携を支える交通ネットワークを維持・確保するとともに、駅前としてふさわしい景観づくりとバリアフリー等に配慮した施設づくりを引き続き行っていく必要がある。また道路交通については、<u>観光客増加の影響から国道、県道での渋滞</u>の状況がある。また必要な市道改良について計画的に進めていく。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> <u>貴生川駅周辺</u>は、市内最大の交通結節点として、<u>人口集約機能を強化させる</u>ため、魅力ある地域となる基盤整備や交流拠点の整備、アクセス道路の強化等の検討を進めている。 市内の主要市県道にある<u>近江鉄道踏切4箇所のうち2箇所</u>で特に平日夕方の帰宅時間や休日での<u>道路渋滞が生じている</u>。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺に集客できるような施設がない。 米原駅東口における<u>統合庁舎の建設や商業施設等の誘致を見据えた交通網の充実</u>。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> 体験型教育旅行等では、<u>県外から近江鉄道を利用して日野町を来訪される方も増加傾向</u>にある。 一方で、まちなかの観光がメインとなっているため、<u>日野駅を町の観光ルートの起点</u>とし、駅周辺と町内の観光施設や観光資源との連携をより一層深め、<u>観光情報の発信や交流機能の向上を一体的に進める</u>必要がある。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> 愛荘町として『<u>鉄道の利便性の向上</u>』や『<u>近江鉄道線を活かしたまちづくり、観光振興</u>』を積極的に取り組んでいきたいと考えており、利用者の方が快適に過ごせる環境づくりを含め、<u>駅前環境の整備の必要性</u>を感じている。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> 現在駅前の道路を拡幅しているが、<u>駅前商店街もなく、駅を中心としたにぎわいをつくりにくい</u>。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランでも<u>住宅用地として計画</u>をしている。 また<u>今後は総合計画としてまちなのにぎわいを計画</u>している。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> 駅～多賀大社前での参道を整備中（R2未完了）。<u>歩いてまちを散策してもらいながら商店に賑わい</u>を取り戻したい。 将来的には参道から車を排除して、歩いて参る施策展開により駅の価値も高めたい。

④ その他

東近江市	<ul style="list-style-type: none"> なし。
彦根市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道駅は、旧来の住宅地の付近に位置していることが多く、古い市街地の空き家対策など人口減少対策を行う必要がある。 沿線高校の定員の維持、駅周辺への事業所の誘致など、通勤・通学利用の増加を図る必要がある。
近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> なし。
甲賀市	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道は基幹交通であるとともに二次交通としての役割も果たしているため、市内区間と並行してコミュニティバスが運行している区間が多くあることから、市内での近江鉄道の役割を明確に、効率的な運行形態を構築する必要がある。
米原市	<ul style="list-style-type: none"> 米原駅サイクルステーションのさらなる活用（サイクリングの拠点として全国初の新幹線駅直結型のサイクルステーション。スポーツバイクのレンタルも可能）。
日野町	<ul style="list-style-type: none"> なし。
愛荘町	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道のみでの利便性向上等も重要であるが、近江鉄道、バス、乗合タクシーの接続性を向上させるためのダイヤや運用の改善、更に滞留しやすくするための駐車場整備等のインフラ準備が重要。特に前者については、近江鉄道社内での部署間での連携も必要になるが、全体として使い勝手が良くなれば、会社全体としての利益向上となると思料。
豊郷町	<ul style="list-style-type: none"> なし。
甲良町	<ul style="list-style-type: none"> なし。
多賀町	<ul style="list-style-type: none"> なし。

6. 地域公共交通の課題のまとめ

沿線地域の現状

沿線地域の概況

人の動き

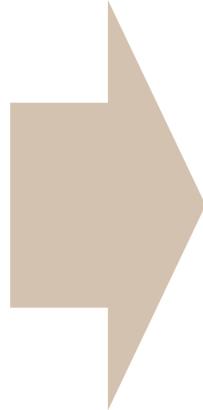
自動車交通

公共交通

地域公共交通を
取り巻く環境

沿線自治体の
将来像

沿線自治体の
課題・問題認識



地域公共交通の課題

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

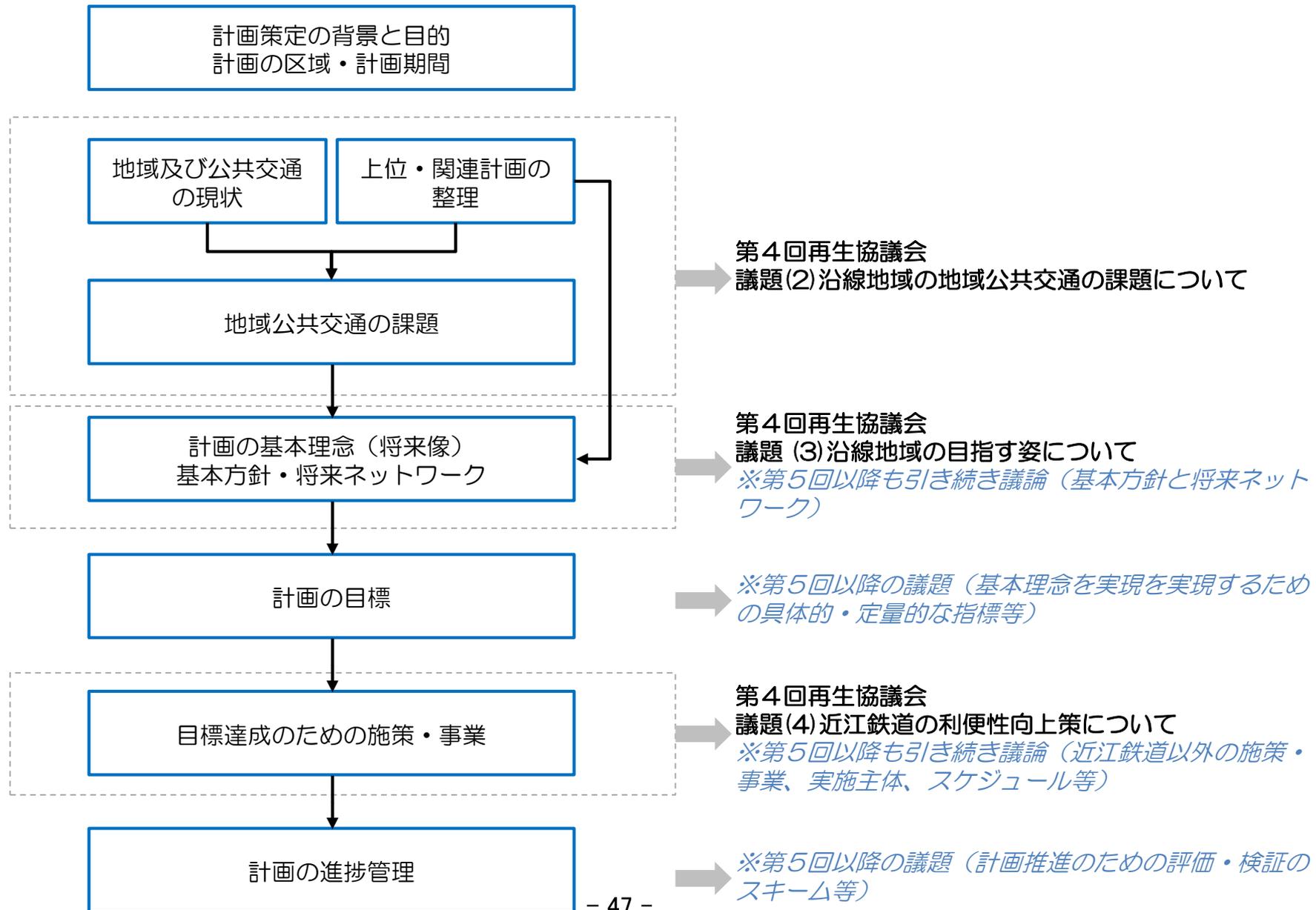
課題② 利便性の高い地域公共交通サービスの提供による通勤・通学需要の維持

課題③ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

課題④ 事業者・自治体・沿線住民が一体となった近江鉄道線の安定的な運行体制の実現

課題⑤ 地域公共交通を自ら守ろうとする機運の醸成

課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減



未来へあかねさす湖東地域のために

～近江鉄道沿線地域の将来像イメージ～

資料4

★近江鉄道沿線地域が有する歴史・文化とポテンシャル★

◎自然豊かな日本の原風景

- ・近江鉄道の沿線地域は、鈴鹿山脈や伊吹山地など四方を山に囲まれ日本最大の琵琶湖を有する。
- ・天野川、宇曾川、犬上川、愛知川、日野川、野洲川は琵琶湖に注ぎ、森・川・里・街・湖の一貫性をもった里山や田園など日本の原風景ともいえる文化圏を形成している。
- ・気候の変動が穏やかであり、自然災害による被害が極めて少なく、加えて強固な岩盤層に支えられ強い耐震性を持つ。

◎いにしへの時代より政治・文化の中心

- ・多賀信仰、自然への畏怖と共生を促す信仰の拠点（太郎坊宮他）
- ・聖徳太子信仰が広がり、仏教が広く根付いた地域
- ・古墳時代から豪族の拠点
- ・鬼室集斯らによる渡来人文化の影響を受けた史跡や、数多い中世城郭跡など、豊かな歴史文化に彩られた地域
- ・万葉集にも詠まれた蒲生野、天智天皇が遷都しようとした匱奈野
- ・水稻や小麦の生産が盛んな肥沃で豊かな穀倉地帯
- ・「地上の楽園」とルイス・フロイスにたたえられた百濟寺を含め、多くの神社仏閣や城郭城跡など国宝や重要文化財などの文化財が現存
- ・佐々木や京極、六角や足利、織田信長や蒲生氏郷など、戦国時代を含めた中世は惣村が発達し群雄割拠した地域
- ・中山道、東海道、北國街道、御代参街道（多賀大社～伊勢神宮）など街道文化の形成と琵琶湖の水運との連携など「近江を制する者、天下を制す」と言われ重要な役割を果たす
- ・多賀まつり、日野まつり、芋くらべ祭、左義長まつり、東近江大凧まつりなど、多彩な祭と民俗文化

◎地域に愛され守り継がれる鉄道

- ・元彦根藩士の明治政府官僚の西村捨三と財力豊かな近江日野商人らが私財を投じて近江鉄道を創設
- ・現在も駅舎の再生や利活用、沿線の清掃活動等を通して地域住民の想いが鉄道運行を支え、まちのにぎわいの創出にもつながっている

◎近代・現代日本の礎を築いた源流地域

- ・木地師や近江商人など、先進性を持った人々が全国へ発展
- ・渡来人、イエズス会宣教師、朝鮮通信使、W・M・ヴォーリスなど異国の人々や異文化と、長きにわたり共生してきた地域
- ・近江上布など豊富な自然資源のワイズユースや節度ある自然との共生と、農耕と信仰を通じて「自助・共助・互助」で地域を守り育てる滋賀の自治の原点となる惣村自治文化を創出
- ・「三方よし」の精神は、近年における「企業が担うべき社会的貢献や責務」の先駆的思想であり、近世における近江商人の全国における活動が、我が国における近代資本主義の礎となる
- ・安土桃山時代における湖東地域出身の大名や奉行は文治派の「近江衆」として頭角を現し、近代官僚制度の基礎を形成

◎地域から全国に広がる社会福祉モデル

- ・地域ケアシステム（障害者ケアマネジメント）の全国モデルとなる甲賀モデル（滋賀モデル）
- ・障害者グループホームの全国モデル（信楽の民間ホーム）
- ・ボードレスアート・ミュージアムNO-MA展示スペース

◎未来を拓く可能性を秘めた、持続可能な発展地域

- ・世界的企業の立地集積。高等教育機関、先端研究所の集中
- ・日本を代表するグローバル企業の生産拠点も多く立地している
- ・自然環境を基盤に交通網を維持・発展させることで、人とひとが助け合い、学び合い交流し、長寿や子育ても楽しみ、安心して過ごせる地域
- ・沿線の高い工業生産高。二次交通や他の交通機関との結節利便性
- ・主要な高速道路や国道など都市圏へのアクセスできる立地優位性と多様な交通インフラを組み合わせることによる多様な人の動きの実現。
- ・豊かな自然環境とインフラ整備、所得の安定等による快適な住環境。
- ・「ゆりかごから看取りまで」が完結できる地域特性

県東部地域の目指す方向性と将来の姿

1. 地域の目指す方向性

- 自然環境と歴史文化資源に恵まれ生産力が豊かな地域を、明治から大正・昭和・平成・令和の時代120年以上もの間、人とモノ、まさに文化を乗せて運んだ「近江鉄道」。
- 長年、地域住民の足として利用されてきたのみならず、米原駅で東海道新幹線と、彦根・近江八幡・貴生川で東海道本線や信楽高原鐵道と結節し、まさに地域を貫く基幹鉄道の役割を果たす。

近江鉄道は、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。こうしたことを踏まえ、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、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住民、事業者、県および沿線市町が一体となり取り組み、将来にわたり日本の持続的な発展の中心地として、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築いていく。

2. 地域の目指す将来の姿を考えるうえでのキーワード

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	歩いてまちを散策、コンパクトな市街地、交通結節機能強化、ポスト（ウィズ）コロナ、キャッシュレスで結ぶ公共交通ネットワーク、子育て環境向上
2	利便性の高い地域公共交通サービスの提供による通勤・通学需要の維持	安全安心な通勤・通学、災害に強い（止まりにくい）鉄道、リモートワーク・分散勤務、家族送迎負担軽減、多様な通勤手段、企業立地促進、立地優位性維持
3	観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進	二次交通との接続改善、駅起点の観光、キャッシュレス化、街道文化と鉄道、サイクル+鉄道、びわこ学院大学や沿線高校の交流活動
4	事業者・自治体・沿線住民が一体となった近江鉄道線の安定的な運行体制の実現	三位一体の収支改善、地域と一体となった利用促進、目に見える化、危機感共有
5	地域公共交通を自ら守ろうとする機運の醸成	駅の徹底活用、駅での交流、集い、駅を守り育てる、高齢者等の通院手段確保、トイレ環境整備
6	公共交通機関の利用による環境負荷の低減	脱炭素社会促進、交通環境学習、道路渋滞削減

利便性向上策の実施可能性の検討

- ・今よりもっと便利で快適な近江鉄道線とするために、前年度に実施した沿線住民・利用者等アンケート結果等を参考に、以下11項目の利便性向上策について、今後の検討の方向性（案）を整理しました。
- ・なお、「鉄道事業者の見解」については、自治体の支援の有無等、何ら前提を示さない下での見解です。

I. 利便性向上策検討候補

	利便性向上策	期待される効果	実現に向けての課題	鉄道事業者の見解
1	運賃の値下げ	<ul style="list-style-type: none"> ・潜在的利用客の利用喚起（通学、通勤） ・新たな利用者の掘り起こし（観光等） ・他鉄道との周遊切符による観光客等の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃減収による事業収支悪化 ・実施効果（利用者増）の予測が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・単価低下による減収が見込まれる一方で、利用者増加による増収も期待できます。しかし、全体として増収となる見通しを立てることができないため、実施できません。 ・単価の低下に対して確実に補填される場合には実施可能と考えます。（事例：東近江市によるワンコイン乗車キャンペーン）
2	通学定期券の値下げ	<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用客の増加 ・通学利便性の向上 ・学生にとってはMMの機会になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃減収による事業収支悪化 ・実施効果（利用者増）の予測が困難 	
3	割引切符、企画切符の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな利用者の掘り起こし（観光等） ・他鉄道との周遊切符による観光客等の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃減収による事業収支悪化 ・実施効果（利用者増）の予測が困難 	
4	運行本数の増便 （運行間隔の短縮、始発・終電の時間延長）	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間の短縮 ・他交通機関との乗り換え利便性向上 ・早朝深夜運行による通勤利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士、車両、電力の確保 ・通勤・通学時間帯の線路容量不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学時間帯に増発を実施する場合には、少なくとも運転士の増員（1名あたり5百万円/年）、車両増備（1編成あたり120百万円）、電力の増強（変電所増設200百万円）が必要です。運行計画によって必要な内容は異なり、場合によっては行き違い施設の新設も必要となることがあります。 ・増発の実施までに、運転士養成に1.5年の期間と人件費10百万円を必要とします。 ・現在は運転士が不足しており、要員確保にも課題があります。 ・抜本的な利便性向上が図られる施策として望ましいものと考えますが、赤字解消を見込むことができない現状の厳しい経営状況では実施できません。

利便性向上策の実施可能性の検討

	利便性向上策	期待される効果	実現に向けての課題	鉄道事業者の見解
5	所要時間の短縮	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学利便性の向上 ・自動車通勤からの電車利用への転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・線路の重軌条化や路盤等の改良 ・途中駅における行き違い設備の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の最高速度70km/hを100km/h程度に引き上げるためには、少なくとも路盤改良に50億円（施工延長約50km）、重軌条化に50億円（残区間約50km）が必要と見込まれます。 ・抜本的な利便性向上が図られる施策として望ましいものと考えますが、赤字解消を見込むことができない現状の厳しい経営状況では実施できません。
6	乗り継ぎの改善	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学利便性の向上 ・自家用車からの電車利用への転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換え利便性が低下する駅が生じる ・実施効果の予測が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の多いJR乗換駅や八日市駅での接続を考慮してダイヤを編成しています。そのため、現状の運行本数のままで中間駅の時刻を見直せる可能性は限られています。 ・個別の改善要望については、上記の考え方の整合性を鑑み、個別に検討します。
7	車内設備・乗り心地の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の快適性向上 ・電車を活用した新たな観光誘客 	<ul style="list-style-type: none"> ・線路の重軌条化や路盤等の改良 ・新型車両の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り心地の改善を図るには車両の改善よりも線路の整備が重要で、路盤改良に50億円（施工延長約50km）、重軌条化に50億円（残区間約50km）が必要と見込まれます。 ※ 現在、年間1kmずつ実施しています。
8	キャッシュレス化（ICOCA等対応）	<ul style="list-style-type: none"> ・他交通機関とのシームレスな乗り継ぎ ・運賃割高感の軽減 ・近江鉄道線の利用者データの収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・多額の導入経費 ・導入効果の予測が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・ICOCA導入には初期費用として5億円以上、維持費用に10百万円/年以上を必要とすることが見込まれます。 ・利用者にメリットの大きい施策として望ましいものと考えますが、赤字解消を見込むことができない現状の厳しい経営状況では実施できません。

利便性向上策の実施可能性の検討

	利便性向上策	期待される効果	実現に向けての課題	鉄道事業者の見解
9	駅周辺の駐輪場および駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライドの推進による利用者増 ・道路渋滞の軽減、交通事故減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備スペースの確保 ・整備費用 	—
10	駅設備の改善（バリアフリー化、待合施設、トイレ改修）	<ul style="list-style-type: none"> ・待合環境改善（清潔、防犯） ・高齢者、障害者等の利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・設備投資の負担増（自治体、事業者） ・国庫補助基準の緩和（利用者数） 	—
11	通学定期券の購入補助	<ul style="list-style-type: none"> ・潜在的利用客の利用喚起 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助費用 ・実施効果（利用者増）の予測が困難 	—

※「鉄道事業者の見解」に記載の事業費は、事務局より提示した内容をもとに想定した概算金額です。

Ⅱ. 今後の検討の方向性（案）

- ◆ 「割引切符、企画切符の導入」および「乗り継ぎの改善」については、鉄道事業者と沿線自治体が連携、協力して実施に向けて具体的な検討を行う。
- ◆ 「駅周辺の駐輪場および駐車場の整備」、「駅設備の改善（バリアフリー化、待合施設、トイレ改修）」、「通学定期券の購入補助」については、沿線市町において実施の必要性や可能性を検討する。
- ◆ 「キャッシュレス化（ICOCA等対応）」の導入については、費用、工期等を考慮しながら、引き続き、実現可能性を検討していく。

目的

- ✓ 事業者、行政、地域住民が連携した近江鉄道線の利用促進策の検討および試行を行うため、沿線市町、滋賀県、近江鉄道の若手職員（社員）を委員とする利用促進策検討分科会を設置する。

期間

令和2年9月から

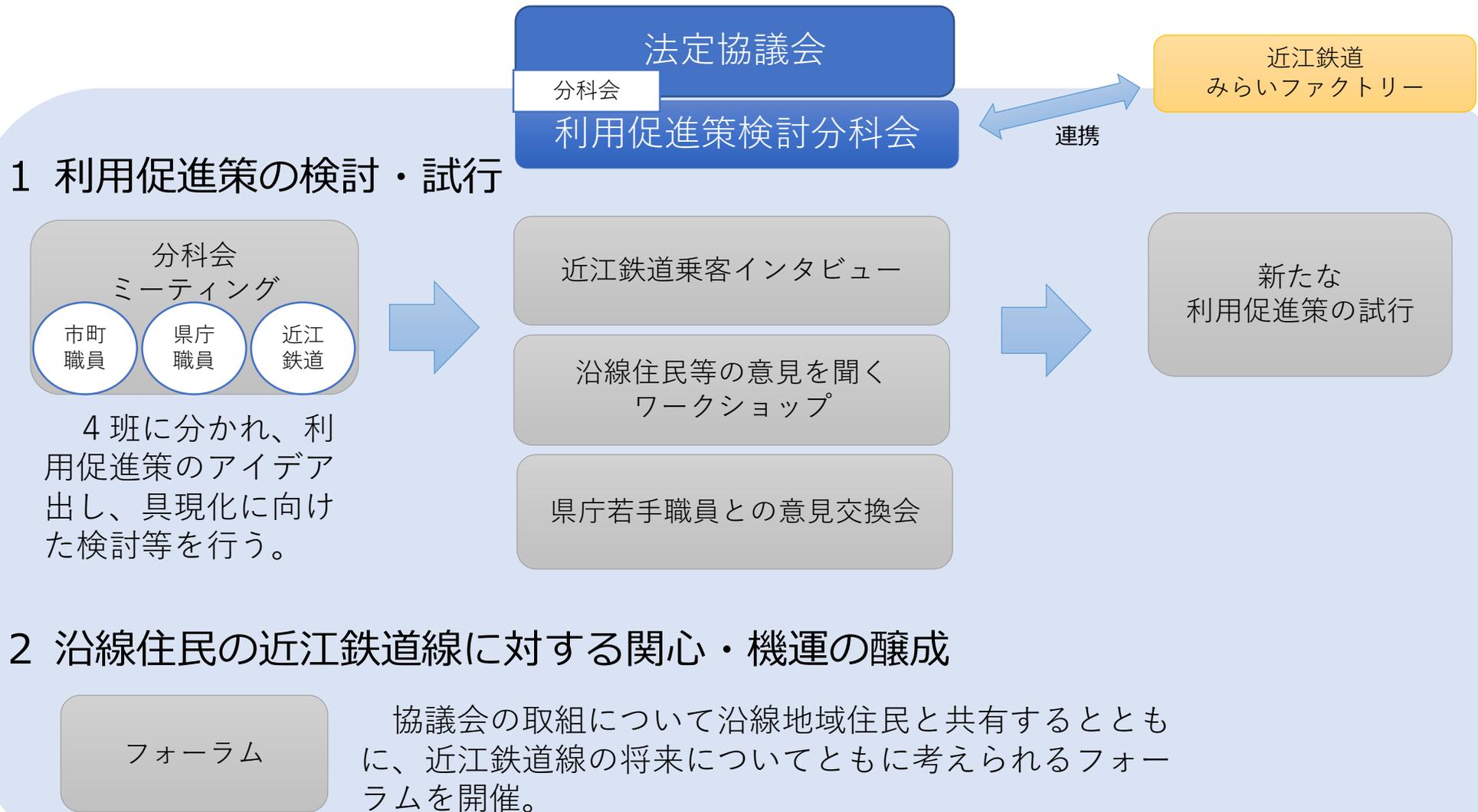
取組内容

- 1 利用促進策の検討・試行**
 - ・ 分科会の開催（検討）
 - ・ 近江鉄道乗客インタビュー
 - ・ 沿線住民とのワークショップ
 - ・ 県庁若手職員との意見交換会
 - ・ 新たな利用促進策の試行
- 2 沿線住民の近江鉄道線に対する関心・機運の醸成**
 - ・ フォーラムの開催

委員

所属	氏名	所属	氏名
彦根市	高野 文博	近江鉄道	田中 亮
近江八幡市	梅村 佑希		宮崎 直也
甲賀市	中村 正太		松岡 知香
東近江市	福岡 周真		水谷 樹奈
米原市	佐藤 研吾		赤田 和也
日野町	志村 昌俊		福田 北斗
愛荘町	北村 明仁		奥秋 大
豊郷町	内田 千嗣		小嶋 靖子
甲良町	宮崎 理恵		
多賀町	集治 智哉		
甲賀土木事務所	音島 実穂		
東近江土木事務所	外村 宜久		
湖東土木事務所	澤居 知歩		
長浜土木事務所	松崎 優希菜		

利用促進策検討分科会 取組イメージ



※分科会の利用促進策検討の取組は、法定協議会で報告し、地域公共交通計画の内容に反映させる。