資　料　編

1. 近江鉄道線をとりまく環境

1-1. 地域公共交通（近江鉄道線）

1-1-1. 近江鉄道線の概要

近江鉄道線は、米原駅～貴生川駅を結ぶ本線、八日市駅～近江八幡駅を結ぶ八日市線および高宮駅～多賀大社前駅を結ぶ多賀線の 3 路線（平成 25 年(2013 年)より下図のとおり路線愛称を設定）、計 59.5km からなる私鉄で、滋賀県東部地域の市町（米原市、彦根市、多賀町、甲良町、豊郷町、愛荘町、東近江市、近江八幡市、日野町、甲賀市）を結んでいます。現存する滋賀県最古の私鉄として、電車の走行音に由来する「ガチャコン電車」の愛称で沿線に親しまれており、通勤・通学をはじめとした生活に欠かせない移動手段として運行しています。

運行事業者	近江鉄道株式会社（第一種鉄道事業者）
軌間	1,067mm
営業キロ	59.5km（全線単線）
電化方式	直流 1,500V　架空電車線方式
路線概要	本線　47.7km　（米原～貴生川　25 駅） 八日市線　9.3km　（八日市～近江八幡　6 駅） 多賀線　2.5km　（高宮～多賀大社前　2 駅）　計 59.5km（33 駅） ※八日市線、多賀線の駅数は、本線の駅を除く

資料：滋賀県 HP を加工

※近江鉄道では、平成 25 年(2013 年)に図のとおり路線愛称を設定。

図　近江鉄道線　路線図

1-1-2. 近江鉄道線の歴史と今後のあり方に関する検討の経緯

近江鉄道線は、沿線の江州米を始めとする産物の搬出や、湖東地域と伊賀方面を結ぶ往来の利便性向上を目的とし、明治 31 年(1898 年)に彦根～愛知川間開業とともに誕生しました。その後、延伸や買収等を経て、昭和 21 年(1946 年)には現在の路線網が完成しています。また、戦時中には、陸軍八日市飛行場（東近江市沖野）へのアクセス手段として新八日市～御園間が営業していました。

一方で、道路網の発達や自家用車の普及により、旅客輸送人員は、昭和 42 年度(1967 年度)の 1,126 万人/年から平成 14 年度(2002 年度)には 369 万人/年まで減少（約 67%減）したほか、貨物輸送数量も減少し、郵便輸送廃止（昭和 59 年(1984 年)）、貨物輸送廃止（昭和 63 年(1988 年)）に至っています。

こうした状況より近江鉄道㈱の鉄道事業は、平成 6 年度(1994 年度)以降徐々に営業赤字が拡大していたことから、平成 28 年(2016 年)に近江鉄道㈱から滋賀県および沿線市町に対し、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り、鉄道事業者と沿線自治体が一体となった近江鉄道線の今後のあり方にかかる検討が始まりました。

その後、近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会）が設置され、「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って存続していく方針が合意されました。本計画は、この合意に基づき策定されるものです。

＜近江鉄道線の歴史＞

明治 22 年（1889 年）	7 月	東海道本線　関ヶ原－米原－馬場(現 膳所)間開業
	12 月	関西鉄道(現 ＪＲ草津線)　草津－三雲間開業
明治 23 年（1890 年）	2 月	関西鉄道(現 ＪＲ草津線)　三雲－柘植間開業(全通)
明治 26 年（1893 年）	11 月	地元有志 44 名により会社設立願、鉄道施設申請を通信大臣に提出
明治 29 年（1896 年）	6 月	会社設立、鉄道施設の免許状が下布
明治 31 年（1898 年）	6 月	彦根－愛知川間　12.1km 開業
	7 月	郵便輸送開始 愛知川－八日市間 7.4km 開業
明治 33 年（1900 年）	10 月	八日市－日野間 12.5km 開業
	12 月	日野－貴生川間 9.9km 開業
大正 2 年　(1913 年)	12 月	＜湖南鉄道＞八日市口(現・新八日市)～新八幡(現・近江八幡)8.7km 開業
大正 3 年　(1914 年)	3 月	高宮－多賀間 2.5km 開業
大正 14 年（1925 年）	3 月	彦根－多賀間電化
昭和 3 年　(1928 年	4 月	高宮－貴生川間電化
昭和 4 年　(1929 年)	3 月	＜八日市鉄道＞新八日市－近江八幡間が八日市鉄道となる
昭和 5 年　(1930 年)	10 月	＜八日市鉄道＞新八日市－飛行場(のちの御園)間 2.8km 開業
昭和 6 年　(1931 年)	3 月	彦根－米原間 5.8km 開業
昭和 19 年（1944 年）	3 月	八日市鉄道株式会社を合併(近江八幡－新八日市－御園間)
昭和 21 年（1946 年）	1 月	八日市－新八日市間 0.6km 開業 新八日市－近江八幡間電化
	8 月	八日市－新八日市間電化
昭和 23 年（1948 年）	8 月	新八日市－御園間 2.8km 休止(1964 年(昭和 39 年)9 月廃止)

昭和 42 年（1967 年）	―	当年度の旅客輸送人員が 1,126 万人/年を記録。**以降は輸送人員が減少**
昭和 59 年（1984 年）	1 月	**郵便輸送廃止**
昭和 61 年（1986 年）	4 月	LE-Car（レールバス）運行開始（平成 8 年（1996 年）9 月運行終了）
昭和 62 年（1987 年）	5 月	全線ワンマン運行開始
	12 月	単線自動信号化（ARC）完成
昭和 63 年（1988 年）	3 月	**貨物輸送廃止**
平成 3 年　（1991 年）	10 月	220 形運行開始（初の冷房車両）
平成 6 年　（1994 年）		当年度より、**近江鉄道㈱の鉄道事業が営業赤字**となり、以降赤字額が拡大
平成 8 年　（1996 年）	7 月	「近江ビア電」運行開始
平成 9 年　（1997 年）	8 月	800 形・820 形運行開始
平成 10 年（1998 年）	―	当年度～令和 3（2021）年度で**施設整備事業への財政的支援を国、県、沿線市町で実施** （平成 10 年度（1998 年度）～30 年度（2018 年度）　修繕・設備投資費 118 億円のうち 31 億円を支援）
	6 月	700 形「あかね号」運行開始（令和元年（2019 年）5 月運行終了） 八日市駅舎改築
	12 月	列車集中制御化・自動進路制御化（CTC・PRC）完成
平成 12 年（2000 年）	10 月	八日市駅が「近畿の駅百選」に認定
平成 14 年（2002 年）	3 月	「サイクルトレイン」運行開始
平成 15 年（2003 年）	10 月	鳥居本駅が「近畿の駅百選」に認定
平成 19 年（2007 年）	3 月	彦根駅構内に「近江鉄道ミュージアム」開館（平成 30（2018）年 12 月閉館）
平成 20 年（2008 年）	10 月	愛知川橋梁が「登録有形文化財」に登録
平成 25 年（2013 年）	3 月	路線愛称を設定（彦根・多賀大社線、湖東近江路線、水口・蒲生野線、万葉あかね線） 鳥居本駅舎が「登録有形文化財」に登録
	6 月	900 形「淡海号」運行開始
	12 月	100 形「湖風号」運行開始
平成 28 年（2016 年）	6 月	820 形「赤電」復刻色車両運行開始 近江鉄道㈱より滋賀県へ、**今後民間企業の経営努力による事業継続が困難**と説明
平成 29 年（2017 年）	1 月 ～	滋賀県、沿線市町、近江鉄道㈱により、 **近江鉄道線の現状や今後の課題等にかかる勉強会を 8 回開催**
平成 30 年（2018 年）	12 月 ～	滋賀県、沿線市町、近江鉄道㈱、学識経験者、近畿運輸局により、 **（仮称）近江鉄道線地域公共交通再生協議会設置準備調整会議（改：近江鉄道線活性化再生協議会）を 6 回開催**
令和元年　（2019 年）	5 月	「あかね号」700 形から 900 形へ継承
	11 月	八日市駅構内に「近江鉄道ミュージアム」開館 第 1 回**近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（法定協議会）を設置・開催**
	～	沿線住民、利用者等アンケート調査、沿線地域効果分析調査（クロスセクター効果等）
令和 2 年　（2020 年）	3 月	第 2 回近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会を開催し、**近江鉄道線の全線存続を決議**

資料：近江鉄道ミュージアム掲示資料に加筆

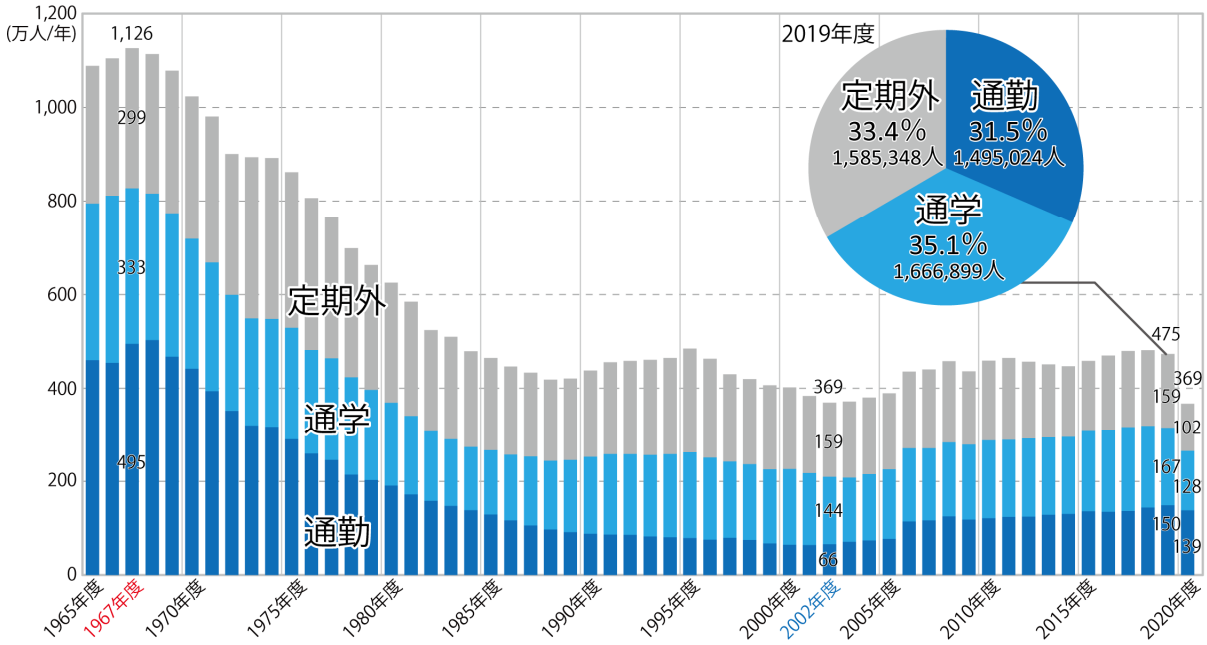
1-1-3. 近江鉄道線の現状

（１）利用状況

① 利用者数（全体）

年間利用者数は昭和 42 年度(1967 年度)以降減少し、平成 14 年度(2002 年度)に約 370 万人まで落ち込みますが、その後回復し、令和元年度(2019 年度)は約 475 万人になっています。しかし、令和 2 年度(2020 年度)は、新型コロナの影響で利用が大きく落ち込み、約 369 万人(前年度比約 22%減)となっています。このうち、通勤定期利用者は同約 7%減、通学定期利用者は同約 23%減、定期外利用者は同約 35%減となっています。

定期（通勤・通学）利用者は、全体の 66.6%（令和元年度(2019 年度)）を占め、地域の生活を支える交通として定着しています。



※2020 年度は新型コロナの影響により、特に定期外利用が大幅に減少したため、通勤・通学・定期外の割合は、2019 年度値を掲示している（円グラフ）。

資料：近江鉄道資料

図　年間乗車人員の推移

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

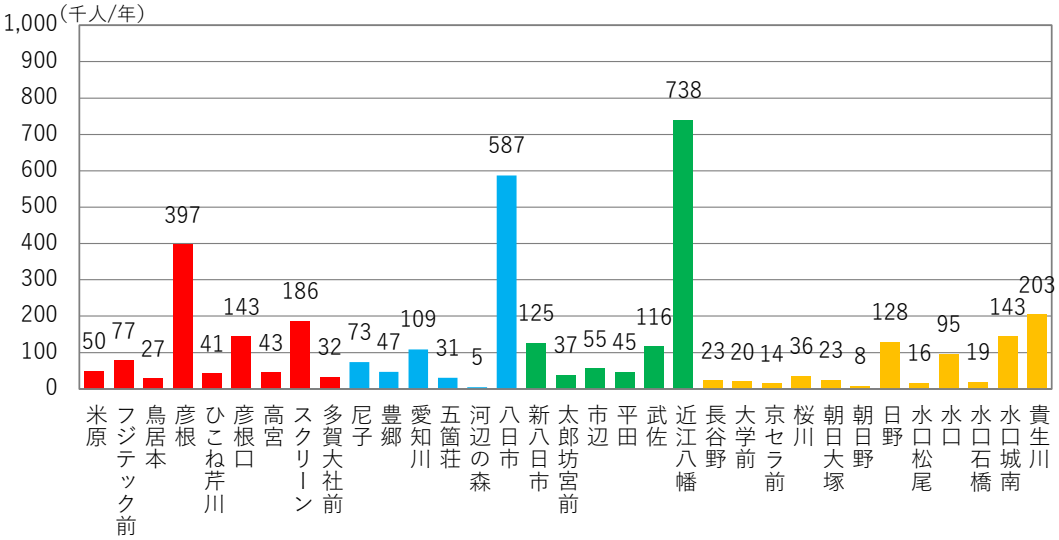
資料：近江鉄道資料

図　乗車人員（令和 2(2020)年度）の前年度との比較

② 利用者数（区間別・駅別）

駅別の乗車人員は、近江八幡、八日市、彦根駅で突出して多くなっています。一方で、全33駅中21駅が10万人/年未満となっています。また、新型コロナの影響により、武佐駅を除く全ての駅で前年度比約6割～9割に減少しています。

区間別の輸送密度は、近江八幡～八日市間4,681人/日、彦根～高宮間3,058人/日である一方、これ以外の区間では2,000人/日未満となっています。近隣のＪＲ草津線の貴生川～草津間（18,237人/日）と比較すると、大きく下回っています。

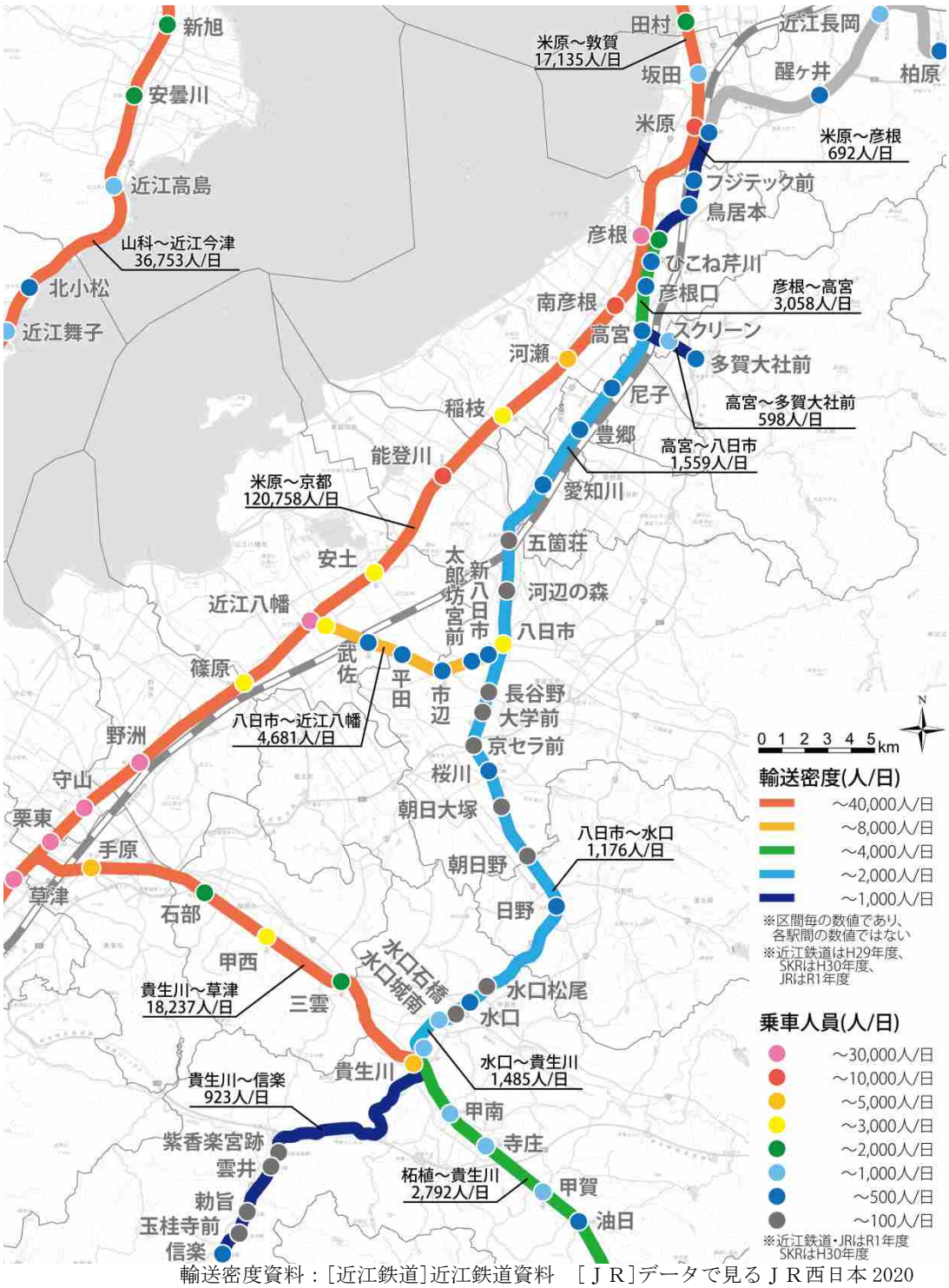


駅名	年間乗車人員（千人）	対前年度比
米原	50	71%
フジテック前	77	92%
鳥居本	27	73%
彦根	397	79%
ひこね芹川	41	97%
彦根口	143	89%
高宮	43	75%
スクリーン	186	80%
多賀大社前	32	73%
尼子	73	83%
豊郷	47	89%
愛知川	109	85%
五箇荘	31	94%
河辺の森	5	87%
八日市	587	75%

駅名	年間乗車人員（千人）	対前年度比
新八日市	125	70%
太郎坊宮前	37	74%
市辺	55	78%
平田	45	79%
武佐	116	123%
近江八幡	738	76%
長谷野	23	84%
大学前	20	58%
京セラ前	14	74%
桜川	36	80%
朝日大塚	23	68%
朝日野	8	83%
日野	128	77%
水口松尾	16	75%
水口	95	75%
水口石橋	19	88%
水口城南	143	72%
貴生川	203	69%

資料：近江鉄道資料

図　各駅の年間乗車人員（令和２年度(2020年度)）



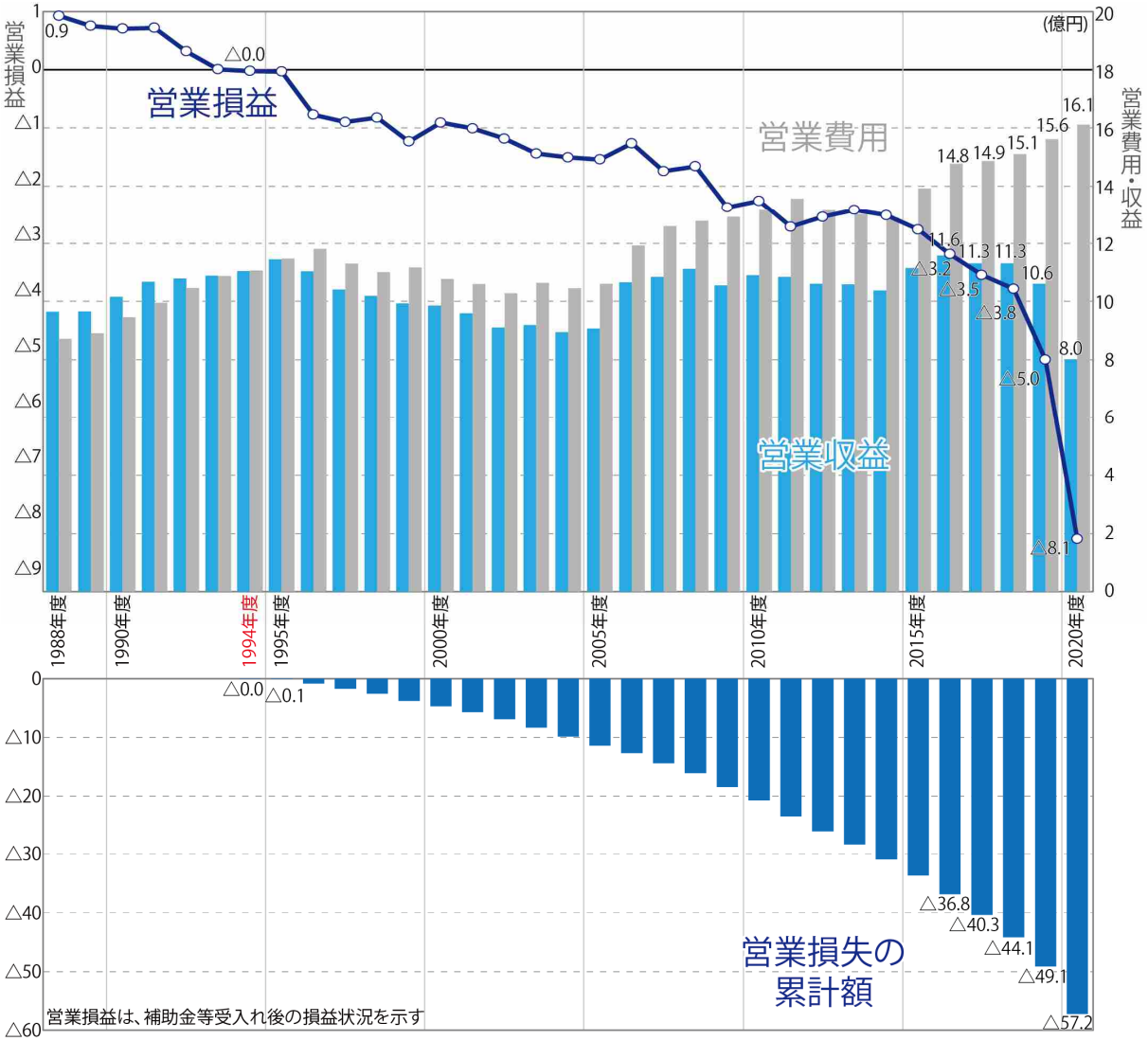
輸送密度資料：[近江鉄道]近江鉄道資料　[ＪＲ]データで見るＪＲ西日本 2020
[SKR]鉄道統計年報
乗車人員資料：[近江鉄道]近江鉄道資料　[ＪＲ]平成 30 年度(2018 年度)滋賀県統計書
[SKR]国土交通省国土数値情報駅別乗降客数

※近江鉄道の乗車人員＝年間乗車人員÷365 日、SKR の乗車人員＝1 日あたり乗降人員÷2
※輸送密度（1 日 1km あたりの利用者数）
＝各路線の年度内の旅客輸送人キロ÷当該路線の営業キロ÷年度内営業日数

図　輸送密度と乗車人員

（２）収支状況

平成 6 年度（1994 年度）以降営業赤字が続き、平成 30 年度（2018 年度）は約 3.8 億円、令和元年度（2019 年度）は約 5.0 億円、令和 2 年度（2020 年度）は約 8.1 億円の営業赤字となっています。近年は、営業収益が横ばいからやや微増で推移しているのに対し、増加する営業費用が収支に大きく影響していましたが、令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少し、営業赤字が大きく増加しました。



資料：近江鉄道資料

図　鉄道事業の営業損益の推移

（３）主要な施設・設備

近江鉄道線の主要な施設・設備は以下のとおりです。主なトンネル、橋梁は、多くが営業開始時にあわせて築造されたもので、築造から 120 年以上経過しています。

表　トンネル、橋りょう、踏切、変電所設備、車両の数

区分	箇所数
トンネル	２箇所（延 488 メートル）
橋梁	１４３箇所（延 1,855 メートル）
踏切	１７５箇所（第一種 144、第四種 31）
変電所設備	４箇所
車両	４１両（旅客車 36、貨物車 5）

資料：（仮称）近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会資料
（平成 28 年度鉄道統計年報を加工）

表　主なトンネル、橋りょう

区分	名称	築造年	長さ
トンネル	佐和山トンネル	１９３１年	３３９．９８ｍ
	清水山トンネル	１９００年	１４７．６５ｍ
橋梁	芹川橋梁	１８９８年	６５．６８ｍ
	犬上川橋梁	１８９８年	２６９．９０ｍ
	宇曽川橋梁	１８９８年	１４１．７３ｍ
	愛知川橋梁	１８９８年	２３８．６６ｍ
	佐久良川橋梁	１９００年	１４７．８３ｍ
	日野川橋梁	１９００年	１３７．１６ｍ
	水口川橋梁	１９００年	２２９．１０ｍ

参考　地域鉄道にかかる全国の現状

地域鉄道事業者（新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線を運営する中小民鉄および第三セクター）は、令和２年度(2020 年度)末時点で全国に 95 社あります。

地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って極めて厳しい状況が続いており、平成 30 年度(2018 年度)には 72%が経常収支で赤字を計上しています。

輸送人員は、平成 23 年度(2011 年度)以降わずかに回復傾向がみられるものの、ピーク時の平成３年度(1991 年度)と平成 30 年度(2018 年度)を比較すると約 21%の減少となっています。

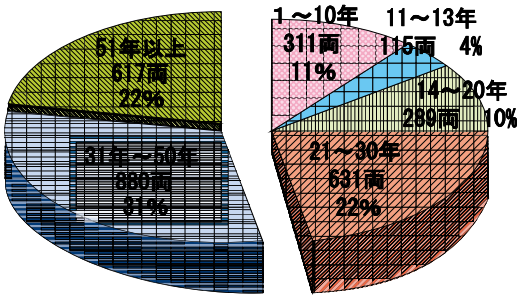
こうした状況のなか、車両、トンネル、橋梁の老朽化が進行しており、これらの更新費用の確保や、高齢化社会の進展に伴うバリアフリー化への対応などが課題となっています。

加えて、地域鉄道に限らず全国の鉄道事業者で運転手等の不足が顕在化しており、例えばＪＲ四国では、令和２年(2020 年)３月のダイヤ改正で、運転手不足等による減便を行っています。

（地域鉄道の輸送人員推移）

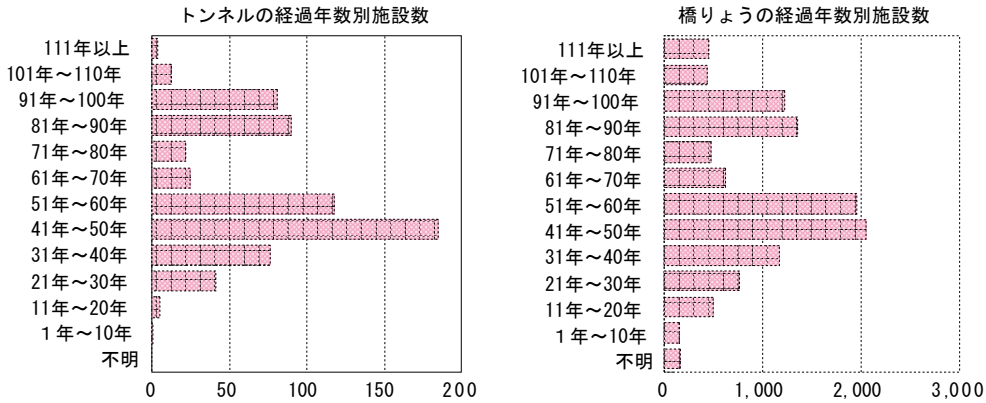
注：1988年度以降に開業したものを除く地域鉄道事業者70社
資料：「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

（地域鉄道の鉄道車両の車齢　［平成 30 年度(2018 年度末実績]）



注：地域鉄道事業者（中小民鉄又は第三セクター）96社を対象
注：内燃車の耐用年数11年、電車の耐用年数13年
資料：国土交通省鉄道局作成

（地域鉄道のトンネル・橋梁の経過年数　［平成 30 年度(2018 年度)末実績]）



注：中小民鉄及び第三セクターの地域鉄道事業者（96社）を対象
資料：国土交通省鉄道局作成

出典：令和２年版交通政策白書（国土交通省）

図　地域鉄道にかかる全国の現状

（4）沿線自治体による駅および駅周辺関連施設の整備状況

平成元年度(1989 年度)以降の沿線自治体による駅および駅周辺関連施設の整備状況は以下のとおりです。

表　沿線自治体による駅および駅周辺関連施設の整備状況（平成元年度(1989 年度)以降）

実施年度	実施内容	備考
平成元年（1989年）	水口松尾駅駐輪場整備 水口城南駅駅前広場、駐輪場、駐車場整備	水口松尾駅開業 水口城南駅開業
平成2年　（1990年）	大学前駅ホーム上屋整備	大学前駅開業
平成3年　（1991年）	京セラ前駅ホーム上屋整備	京セラ前駅開業
平成6年　（1994年）	日野駅駐車場整備	
平成7年　（1995年）	平田駅舎改良 愛知川駅駐輪場整備 豊郷駅コミュニティハウス、駐輪場整備 市辺駅スロープ整備	
平成8年　（1996年）	市辺駅構内通路、ホーム、行き違い設備等の新設 豊郷駅駐車場整備	
平成9年　（1997年）	近江八幡駅ホーム上屋の改良、嵩上げ 市辺駅トイレ整備	
平成10年（1998年）	八日市駅舎改築、改札内エレベーター設置	
平成11年（1999年）	武佐駅トイレ整備 るーぶる愛知川整備	
平成12年（2000年）	彦根駅エレベーター設置 武佐駅舎建て替え 五箇荘駅コミュニティハウス整備	
平成13年（2001年）	高宮駅コミュニティセンター整備 貴生川駅エレベーター、多目的トイレ、点字ブロック等バリアフリー化整備	
平成14年（2002年）	愛知川駅改札内スロープ整備 多賀大社前駅コミュニティハウス整備	
平成15年（2003年）	近江八幡駅エレベーター設置 尼子駅コミュニティハウス整備	
平成16年（2004年）	河辺の森駅整備	河辺の森駅開業
平成17年（2005年）	日野駅前駐輪場増設	
平成18年（2006年）	フジテック前駅駅前ロータリー、トイレ整備 彦根駅エレベーター設置 彦根駅東口整備 平田駅コミュニティハウス整備、平田駅バリアフリー化 太郎坊宮前駅トイレ整備	フジテック前駅開業
平成19年（2007年）	米原－フジテック前間線路移設	
平成20年（2008年）	彦根駅東口駅前広場整備 日野駅前駐輪場新築	スクリーン駅開業
平成21年（2009年）	武佐駅トイレの公共下水道接続 日野駅前駐輪場防犯ミラー設置 米原駅東西自由通路整備	ひこね芹川駅開業
平成22年（2010年）	旧米原駅東口駅舎改修、トイレ整備	
平成23年（2011年）	米原駅東口駅前広場整備	
平成24年（2012年）	豊郷駅やぐら塗装工事	
平成25年（2013年）	武佐駅駐輪場整備 五箇荘駅改札内スロープ整備	

実施年度	実施内容	備考
平成26年（2014年）	日野駅前整備 豊郷駅トイレ改修	
平成27年（2015年）	桜川駅駐輪場整備 八日市駅エレベーター改修	
平成29年（2017年）	彦根駅西口エスカレーター設置 米原駅西口エスカレーター設置 日野駅舎再生、観光案内・交流施設「なないろ」開設	
平成30年（2018年）	彦根駅西口シェルター整備 日野駅上りホーム上屋改修 豊郷駅防犯カメラ設置	
令和元年（2019年）	桜川駅トイレ改修 日野駅鉄道展示資料室の開設、タッグローダーの再生（修繕）、トイレ改修 尼子駅防犯カメラ設置	
令和2年　（2020年）	太郎坊宮前駅、ホーム上屋改修、駐輪場整備 八日市駅トイレ改修 日野駅前駐輪場のLED化 愛知川駅トイレの改修 尼子駅藤堂高虎公自動販売機設置	
令和3年　（2021年） 【予定】	太郎坊宮前駅駅前広場整備 愛知川駅駐輪場拡大 豊郷駅駐輪場改築	

（5）利用実態　＜沿線住民・利用者等アンケート調査（令和元年度(2019 年度)実施）＞

① 調査実施の目的

令和元年(2019 年)11 月に法定協議会として設置された近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会において近江鉄道線のあり方を議論するにあたり、住民等の意向把握、沿線住民の気運醸成、近江鉄道線の存廃検討および近江鉄道沿線地域公共交通計画策定に資する材料を作成・整理するため、令和 2 年(2020 年)1 月～2 月にかけて、沿線住民、事業所、学校、利用者を対象にアンケート調査を実施しました。

② 調査概要

■調査の対象

○通学者　近江鉄道駅から徒歩 20 分程度以内に所在する学校(中学校 1、高校 15、大学(短大含む)1)の 1 年生計 3,719 名＝「通学者調査」と表記。

○通勤者　近江鉄道駅、または路線バス等の乗継ぎを考慮してバス停から徒歩 10 分程度以内に所在する従業員数 30 名以上の事業所 23 社に勤務する従業員計 2,000 名(事業者へ、近江鉄道線利用者または沿線住民にできるだけ配布いただくよう依頼)＝「通勤者調査」と表記。

○沿線住民　原則として沿線(近江鉄道駅から 2km 圏内)にお住まいで、平成 31 年(2019 年)4 月 1 日時点で 15 歳以上の人から無作為抽出。市町毎配布数は、沿線人口で按分(ただし、各市町最低 250 票配布)
年代・男女別の配布件数は、沿線人口の構成比率に応じて設定＝「沿線住民調査」と表記。

○近江鉄道線利用者　16 駅（沿線 10 市町各 1 駅以上）で計 1,000 名＝「利用者調査」と表記

■アンケートの設問内容

項目	設問内容	沿線住民	沿線事業所	沿線学校	近江鉄道利用者
近江鉄道線の存続・廃止問題について	近江鉄道線の存続や廃止に関する話題の認知度	○	○	○	○
近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等	「近江鉄道」の利用状況	○	○	○	○
	「近江鉄道」の利用目的	○	－	－	○
	「近江鉄道」を利用する場面	○	－	－	－
	「近江鉄道」利用増となるサービス改善点	－	○	○	○
近江鉄道の公共交通としての役割	近江鉄道の公共交通としての役割	○	－	－	－
将来の近江鉄道に対する期待	将来の近江鉄道に対する期待	○	－	－	－
	近江鉄道の利用促進のためのサービスやアイデア等（自由記述）	○	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問	○ ※「近江鉄道の利用状況、工夫や改善点等」で質問
日常の行動	日常の行動 ○行き先・外出頻度（通勤以外） ○利用交通手段 ○自動車が使えないときの手段 ○乗降駅 ○近江鉄道が使えないときの手段 ○自動車送迎者の属性	「通勤・通学」「通勤通学以外」のいずれかを回答	通勤	通学 ※自動車送迎に関する質問を追加質問(公共交通利用可能性、利用しない理由)	調査当日の行動 ※近江鉄道の利用券種、往復利用の有無、出発地目的地、駅までの交通手段を追加質問
個人属性	年齢	○	○	通学する学校	○
	性別	○	○	○	○
	職業	○	－	－	○
	お住まい	○	－	－	－
	お住まいの郵便番号	○	○	○	○
	移動手段の状況 ○自動車の運転免許 ○自動車の運転 ○ご家庭にある交通手段 ○最寄り駅・最寄りバス停	 ○ ○ ○ ○	 ○ ○ ○ ○	 － － ○ ○	 ○ ○ ○ ○

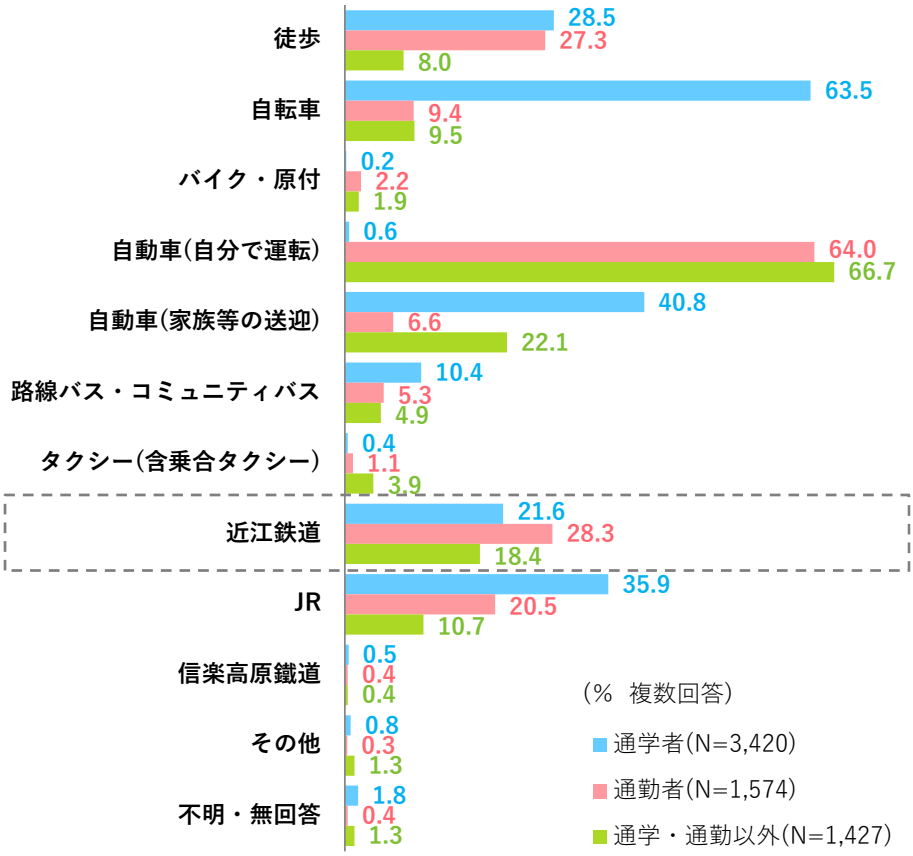
③ 調査結果の概要

a. 利用状況

沿線に立地する高校等への通学者のうち、約 2 割が近江鉄道線を利用しています。自転車が約 6 割、徒歩が約 3 割にのぼる中、家族等の送迎も 4 割にのぼります。鉄道の利用は、ＪＲ線が約 4 割にのぼる一方で、近江鉄道線はその約半数にとどまります。

沿線事業所への通勤者の約 3 割が近江鉄道線を利用しています。一方で、自動車を自分で運転しての移動が約 6 割と最大になっています。

沿線住民の通勤・通学以外での移動をみると、通勤と同様に自動車を自分で運転しての移動が最も多く約 7 割にのぼる一方で、近江鉄道線の利用は、約 2 割にとどまります。



※[通学者]は通学者調査、[通勤者]は通勤者調査の全回答者の集計結果
※[通学・通勤以外]は沿線住民調査において、「日頃、通勤・通学をしていない」と回答した人の集計結果

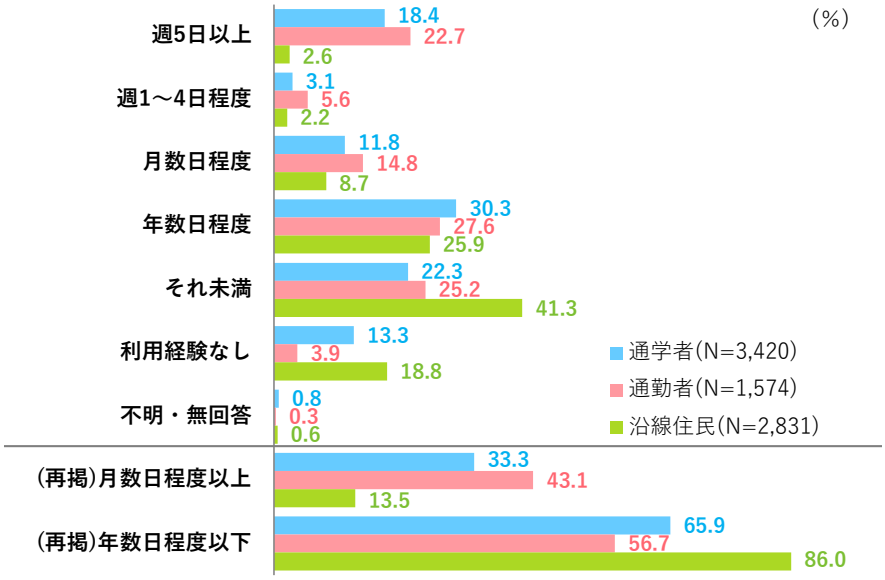
資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　移動目的別の交通手段

b. 近江鉄道線の利用頻度

沿線高校等通学者および沿線事業所通勤者のうち、通学・通勤利用で週 5 日以上利用する人が約 2 割みられます。一方、沿線高校等通学者の約 7 割、沿線事業所通勤者の約 6 割が年数日程度以下の利用にとどまっています。

沿線住民は、月数日程度以上利用する方が約 1 割にとどまります。



※[通学者]は通学者調査、[通勤者]は通勤者調査、[沿線住民]は沿線住民調査の全回答者の集計結果

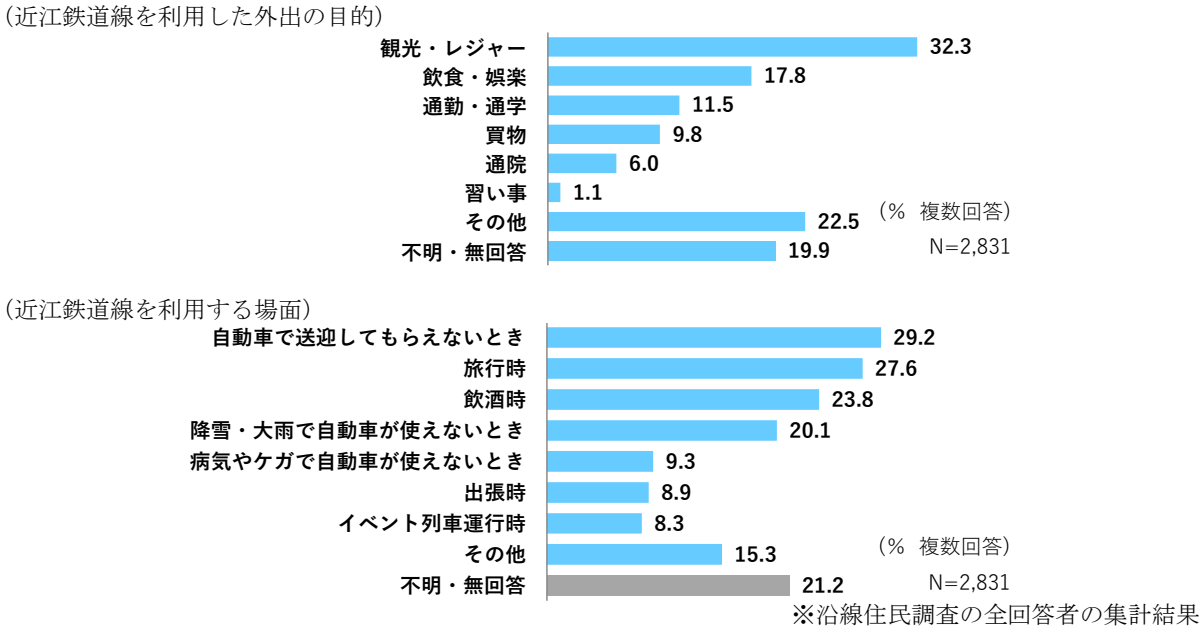
資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　近江鉄道線の利用頻度

c. 近江鉄道線の利用目的

近江鉄道線の利用目的は、「観光・レジャー」が約 3 割、「飲食・娯楽」が約 2 割となっており、非定常的な利用が多くなっています。

近江鉄道線を利用する場面は、「自動車で送迎してもらえないとき」が約 3 割と、自動車の補助としての位置付けが大きくなっています。



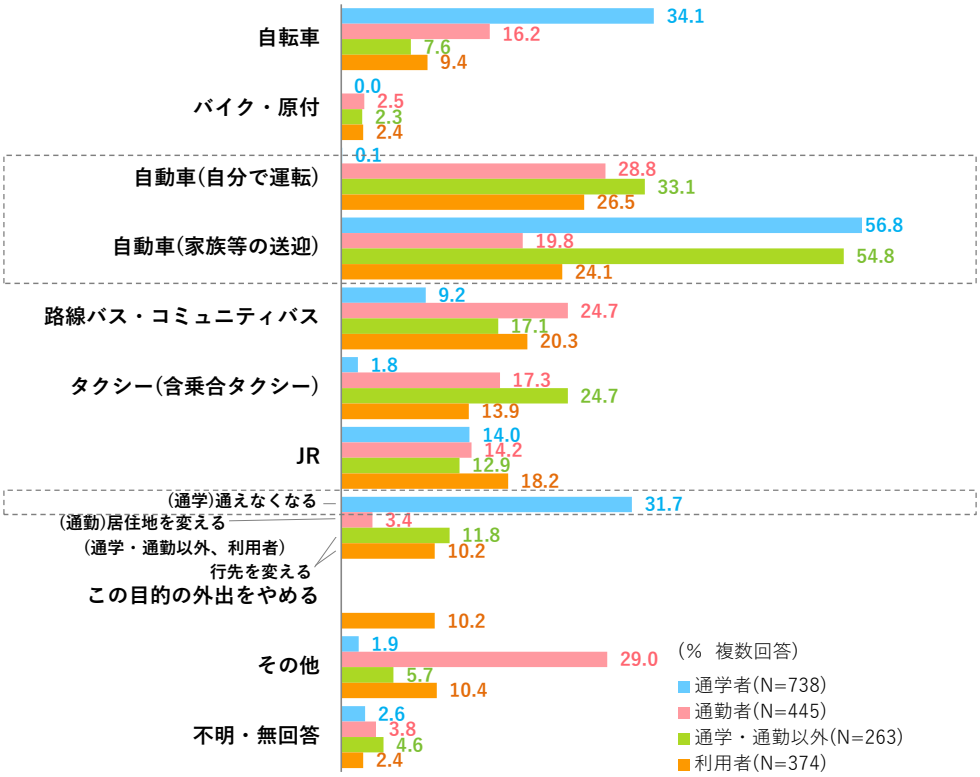
※沿線住民調査の全回答者の集計結果

資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　近江鉄道線を利用する場面

d. 近江鉄道線の代替手段

通学者調査では、「通えなくなる」人が 3 割を超え、近江鉄道線が通学に必要不可欠となっています。また、その代替手段としては自動車という回答も多く、通学者調査、沿線住民調査のうち通勤・通学以外での利用では、「自動車（家族等の送迎）」が 5 割を超えるほか、通学者調査を除き「自動車（自分で運転）」が約 3 割にのぼっています。



※[通学者]は通学者調査において、「通学で近江鉄道線を利用する」と回答した人の集計結果
※[通勤者]は通勤者調査において、「通勤で近江鉄道線を利用する」と回答した人の集計結果
※[通勤・通学以外]は沿線住民調査において、「通勤・通学以外の外出で近江鉄道線を利用する」と回答した人の集計結果
※[利用者]は利用者調査の全回答者の集計結果

資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　近江鉄道線が使えない場合の代替交通手段

e. 地域公共交通を利用しない理由

通学で自動車（家族による送迎）を利用する学生のうち、約 5 割が「自動車の代わりに公共交通で通学できる」と回答しており、近江鉄道線をはじめとする地域公共交通への転換の可能性があります。一方、地域公共交通を利用しない理由は、「自動車のほうが早い」「家族が出かけるついで」などが多くなっています。

図　通学で公共交通が利用できるか

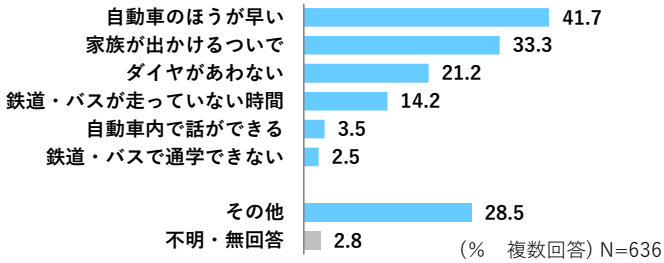


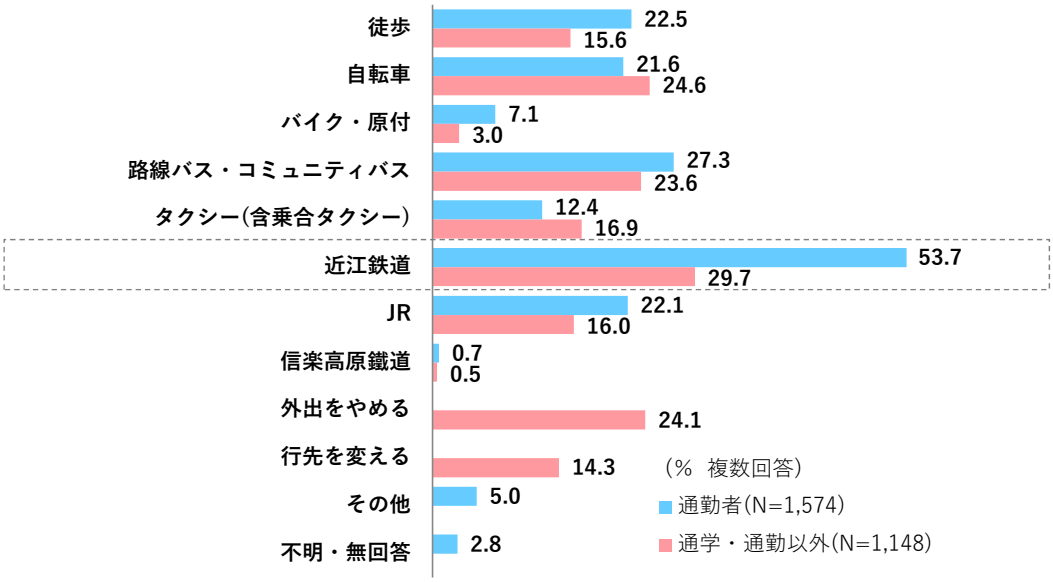
図　公共交通（鉄道やバス）を利用しない理由

※左図：通学者調査において、「通学で自動車（家族による送迎）を利用する」と回答した人の集計結果
※右図：左図において「（自動車の代わりに）公共交通をできる」と回答した人の集計結果

資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

f. 自動車の代替手段

自動車が使えない場合の交通手段は、近江鉄道が通勤で約 5 割、通学・通勤以外で約 3 割と最大です。通勤では、路線バス・コミュニティバスが約 3 割と多く、地域公共交通へ転換する可能性があります。



※[通勤者]は通勤者調査の全回答者の集計結果
※[通勤・通学以外]は沿線住民調査において、「通勤・通学以外の外出で自動車を利用する」と回答した人の集計結果

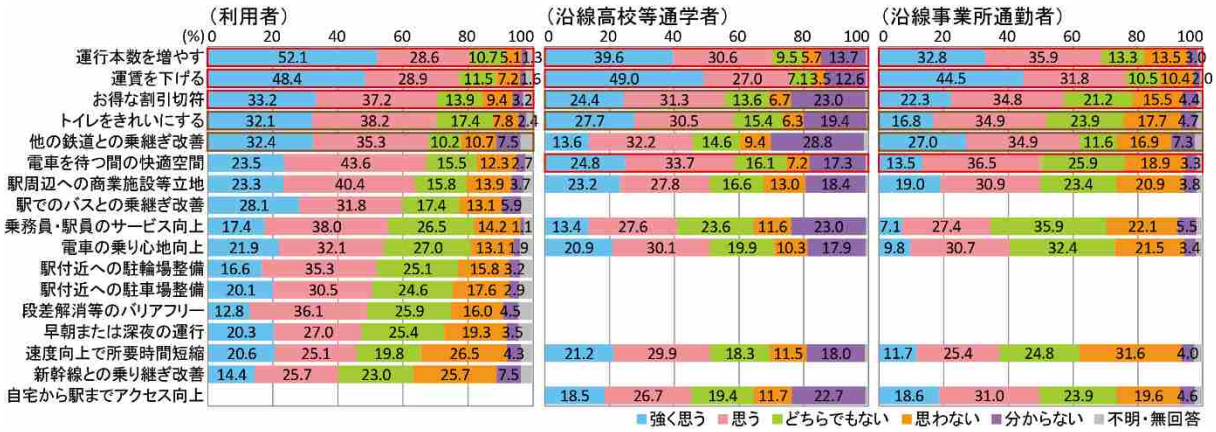
資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　自動車が使えない場合の交通手段

g. 近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点

改善点は、利用者、沿線高校等通学者、沿線事業所通勤者とも、「運行本数の増加」「運賃値下げ」が最も多くなっています。また、「お得な割引切符」「トイレの美化」「他の鉄道との乗継ぎ改善」も比較的上位に入っています。

また、沿線高校等通学者については、「電車を待つ間の快適空間」が 3 番目に多くなっています。



※[利用者]は利用者調査、「沿線高校等通学者」は通学者調査、[沿線事業所通勤者]は通勤者調査の全回答者の集計結果。

資料：沿線住民・利用者等アンケート調査報告書（令和 2 年(2020 年)3 月）

図　もっと利用したくなるための改善点

（６）利用実態　＜近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）（令和 2 年度(2020 年度)実施）＞

① 調査実施の目的

近江鉄道沿線地域公共交通計画の策定にあたり、近江鉄道線の利用実態を定量的に把握し、今後の利便性向上や利用促進、施策の立案に資する基礎的な資料とするものです。

② 調査の概要

調査日時	令和 2 年(2020 年)11 月 15 日（日）、11 月 18 日（水） 始発の発車～最終電車の到着まで
調査対象駅	近江鉄道線全駅（33 駅）
調査項目	① 乗車駅・降車駅 ② 主な利用目的 ③ 使用する切符の種類 ④ 近江鉄道線利用前後の移動手段 ⑤ 近江鉄道線の利用頻度 ⑥ 属性（職業・年齢・居住地）　　等
調査方法	① 調査票の形式 利用者がご自身で調査票の選択肢を折り込んで回答する形式 ② 配布・回収方法 各駅改札で調査票の配布・回収を行った。乗車時に各駅の改札口付近の調査員より受け取った調査票を乗車中に回答し、降車駅の改札口付近に配置した調査員が回収、または、改札付近に配置した回収ボックスに投入していただいた。
調査用紙の回収状況	11 月 15 日（日）：3,320 票 11 月 18 日（水）：6,104 票

③ 調査結果の概要

a. 人の動き

平日・休日ともに近江八幡～八日市駅間の利用が全体の約 4 割にのぼります。

地域をまたいでの長距離移動は比較的少なく、平均乗車距離は平日 8.1km、休日 10.0km（営業キロ 59.5km の約 15%）です。

b. 利用目的

平日は、通勤が 43.2%、通学が 34.6%で約 8 割にのぼります。

休日は、観光・レジャーが 27.8%、次いで通学とその他の用事が 17.8%、通勤が 12.4%となっており、休日でも通勤・通学での利用が多くみられます。

表　利用目的別　利用者数

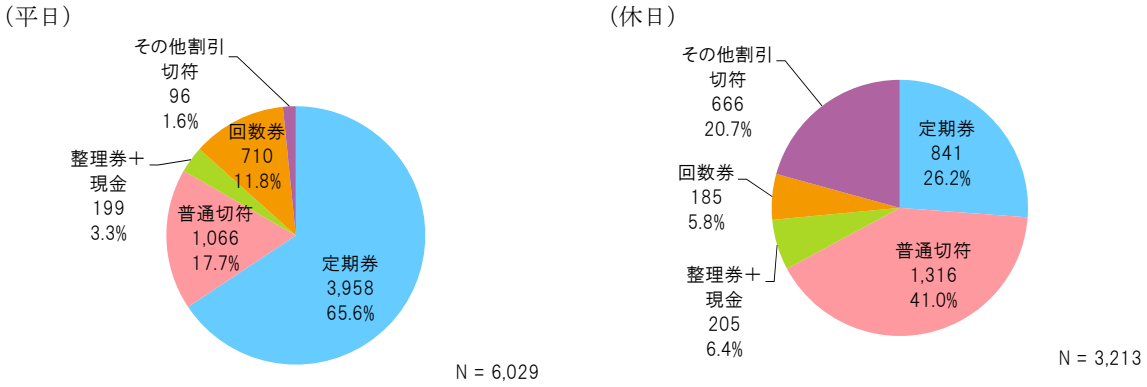
	（平日）	（複数回答）	（休日）	（複数回答）
	回答数	%	回答数	%
通勤	2,621	43.2%	405	12.4%
通学	2,103	34.6%	582	17.8%
通院	92	1.5%	28	0.9%
買い物	138	2.3%	264	8.1%
飲食･娯楽	149	2.5%	292	8.9%
観光･レジャー	284	4.7%	911	27.8%
業務･仕事	370	6.1%	156	4.8%
帰宅	533	8.8%	344	10.5%
その他の用事	227	3.7%	582	17.8%
計	6,517	－	3,564	－
回答者数	6,072	100.0%	3,272	100.0%

資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

c. 利用券種

平日は、定期券が 65.6%、次いで普通切符、回数券の順です。

休日は、普通切符が 41.0%、次いで定期券、その他割引切符の順です。



資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

図　利用券種別　利用者数

d. 駅まで/駅からの移動手段

乗車前・降車後とも徒歩が最も多く、乗車前が約 4 割、降車後は約 6 割にのぼります。次いで、自転車やその他の鉄道となります。自家用車は、乗車前で約 15%、降車後で 10%を下回るほか、バスや乗合タクシー等は、乗車前・降車後とも 5%前後です。

○駅までの移動手段

（平日）

（複数回答）

	回答数	%
徒歩	2,356	39.0%
自転車	1,609	26.7%
自動車（自分で運転）	162	2.7%
自動車（自分以外が運転）	722	12.0%
新幹線	76	1.3%
その他の鉄道	1,537	25.5%
バス	221	3.7%
乗合タクシー	10	0.2%
タクシー	31	0.5%
その他	70	1.2%
計	6,794	-
回答者数	6,034	100.0%

（休日）

（複数回答）

	回答数	%
徒歩	1,259	38.6%
自転車	702	21.5%
自動車（自分で運転）	119	3.6%
自動車（自分以外が運転）	383	11.7%
新幹線	75	2.3%
その他の鉄道	860	26.4%
バス	130	4.0%
乗合タクシー	8	0.2%
タクシー	23	0.7%
その他	51	1.6%
計	3,610	-
回答者数	3,262	100.0%

○駅からの移動手段

（平日）

（複数回答）

	回答数	%
徒歩	3,490	57.8%
自転車	882	14.6%
自動車（自分で運転）	83	1.4%
自動車（自分以外が運転）	351	5.8%
新幹線	61	1.0%
その他の鉄道	1,278	21.1%
バス	273	4.5%
乗合タクシー	7	0.1%
タクシー	44	0.7%
その他	53	0.9%
計	6,522	-
回答者数	6,043	100.0%

（休日）

（複数回答）

	回答数	%
徒歩	1,795	55.2%
自転車	384	11.8%
自動車（自分で運転）	69	2.1%
自動車（自分以外が運転）	218	6.7%
新幹線	52	1.6%
その他の鉄道	718	22.1%
バス	166	5.1%
乗合タクシー	12	0.4%
タクシー	42	1.3%
その他	61	1.9%
計	3,517	-
回答者数	3,252	100.0%

資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

図　利用手段別　利用者数

乗車前・降車後に「その他の鉄道」を利用するのは、平日は会社員・公務員等が最も多く、約６割占めています。週５日以上が約６割であることから、近江鉄道とその他の鉄道を乗り継いで利用する人の約６割が通勤利用者となっています。

休日も、会社員・公務員等が最も多く約５割を占めています。一方、利用頻度は、年数日程度未満（年数日程度、年数日未満、今日はじめて利用）が５割以上を占めており、近江鉄道とその他鉄道を乗り継いで利用する沿線地域外からの利用者が一定数存在しています。

○駅までの移動手段が「その他鉄道」

（平日）　【職業】

	会社員・公務員等	自営業	パート・アルバイト	大学生・専門学校生	高校生	中学生	小学生以下	主婦・主夫	その他	無職
近江鉄道に乗る前の移動手段がその他の鉄道	70.9%	1.3%	5.2%	5.6%	11.1%	2.4%	0.2%	3.3%	1.9%	4.6%
近江鉄道を降りた後の移動手段がその他の鉄道	57.1%	2.2%	6.5%	14.0%	15.6%	2.1%	0.2%	2.4%	2.5%	3.3%
計	64.6%	1.7%	5.8%	9.4%	13.1%	2.2%	0.2%	2.9%	2.2%	4.0%

【利用頻度】

	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月2～3日	月1日程度	年数日程度	年数日未満	今日はじめて利用
近江鉄道に乗る前の移動手段がその他の鉄道	60.9%	10.4%	4.5%	3.4%	1.6%	4.9%	5.8%	8.5%
近江鉄道を降りた後の移動手段がその他の鉄道	60.4%	13.4%	5.5%	3.7%	1.8%	4.3%	5.3%	5.6%
計	60.6%	11.8%	4.9%	3.5%	1.7%	4.7%	5.6%	7.2%

（休日）　【職業】

	会社員・公務員等	自営業	パート・アルバイト	大学生・専門学校生	高校生	中学生	小学生以下	主婦・主夫	その他	無職
近江鉄道に乗る前の移動手段がその他の鉄道	50.6%	6.2%	8.7%	5.7%	14.4%	8.3%	0.5%	5.6%	3.0%	8.4%
近江鉄道を降りた後の移動手段がその他の鉄道	49.1%	5.5%	7.9%	10.1%	13.4%	6.5%	0.8%	6.6%	5.1%	8.1%
計	49.9%	5.9%	8.3%	7.7%	14.0%	7.5%	0.6%	6.1%	3.9%	8.3%

【利用頻度】

	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月2～3日	月1日程度	年数日程度	年数日未満	今日はじめて利用
近江鉄道に乗る前の移動手段がその他の鉄道	14.0%	5.8%	6.5%	7.9%	4.8%	14.5%	20.3%	26.1%
近江鉄道を降りた後の移動手段がその他の鉄道	18.3%	6.0%	7.8%	10.1%	7.7%	12.3%	17.0%	20.8%
計	16.0%	5.9%	7.1%	8.9%	6.1%	13.5%	18.8%	23.7%

資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

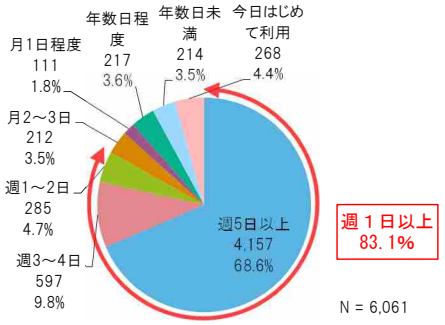
図　近江鉄道に利用前後にその他の鉄道を利用する人の職業・利用頻度

e. 利用頻度

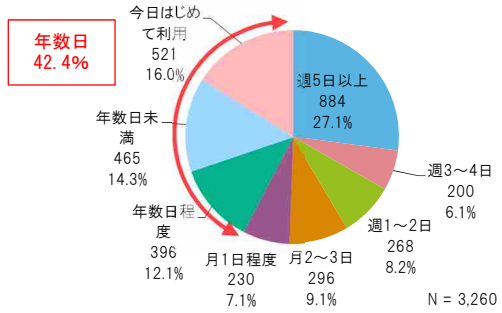
平日は、週５日以上が約７割、週１日以上利用が８割以上である一方で、休日は、年数日程度以下の利用者が約４割にのぼります。

○利用頻度

（平日）



（休日）



資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

図　利用頻度別　利用者数

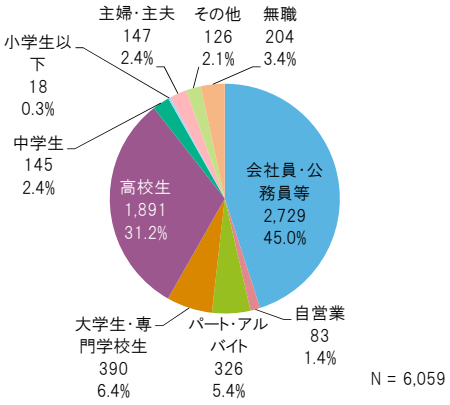
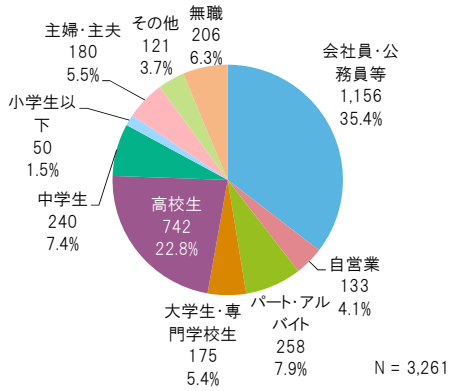
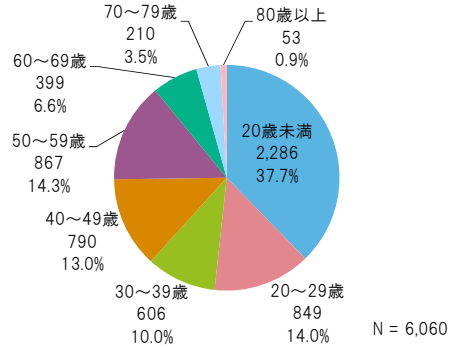
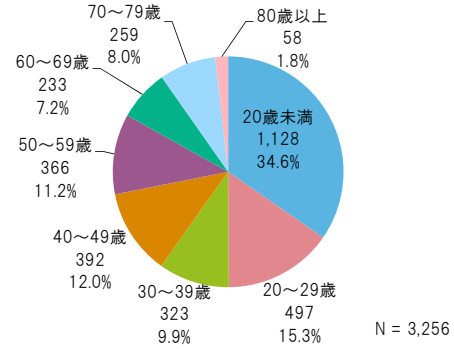
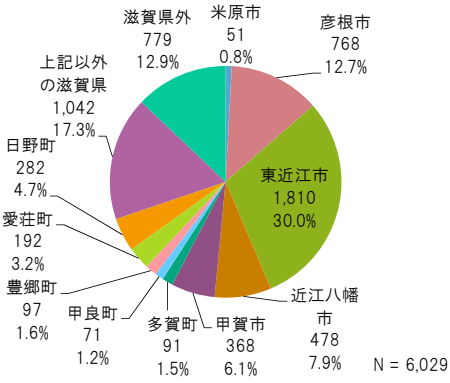
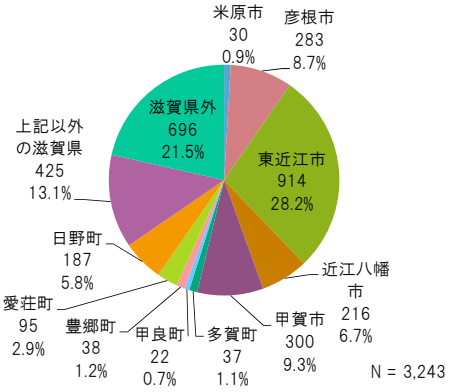
f. 利用者層

【職　業】平日・休日ともに会社員・公務員等が最も多く、次いで高校生となっており、この 2 属性で平日は 76.2%、休日は 58.2%を占めます。休日は平日に比べ、中学生の割合が高くなっています（平日 2.4%、休日 7.4%）。

【年　齢】平日・休日ともに 20 歳未満の利用が最も多く、次いで 20～29 歳の順となっており、30 歳未満で平日は 51.7%、休日は 49.9%と約半数を占めます。これに比べ、60 歳以上は平日 11.0%、休日 17.0%とやや少なくなっています。

【居住地】平日・休日ともに東近江市が最も多く、次いで平日は彦根市、近江八幡市の順、休日は甲賀市、彦根市の順で、沿線 10 市町が占める割合は平日 69.8%、休日 64.5%となっています。休日は平日に比べ、滋賀県外からの利用の割合が高くなっています（平日 12.9%、休日 21.5%）。

表　利用者層（職業、年齢、居住地別）

	（平日）	（休日）
職業		
年齢		
居住地		

資料：近江鉄道線利用実態調査（ＯＤ調査）

g. 区間別の利用状況

沿線を７つの地域で区分し、地域間での移動状況を整理したところ、平日は、「新八日市～近江八幡」内々での乗降が最も多く（1,230 人）、全体の 20.2%を占めています。これに次いで、「八日市」⇔「新八日市～近江八幡」が多く（1,101 人）、全体の 18.0%となっています。

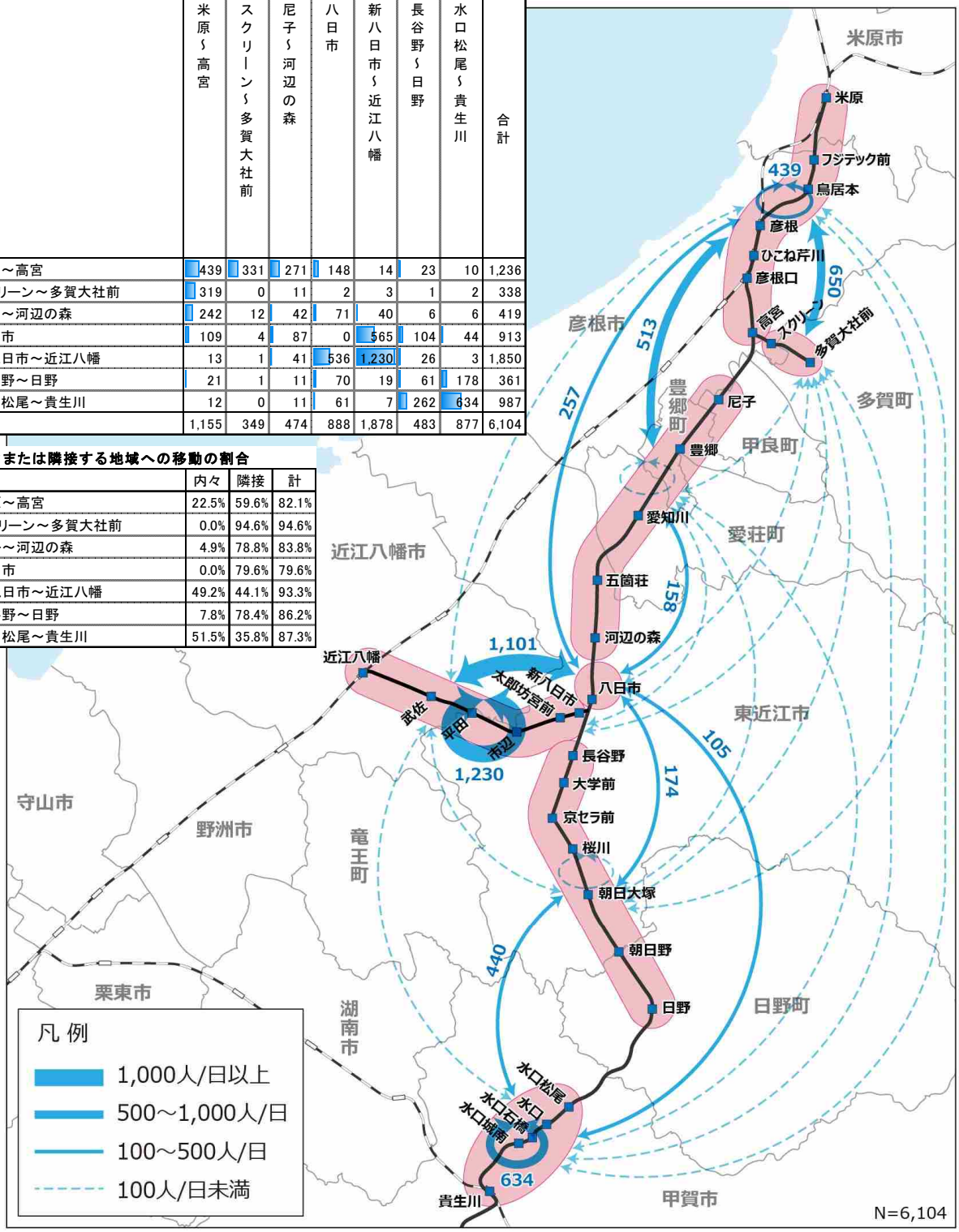
また、各地域とも地域内々および隣接する地域への移動が約 8 割以上となっており、地域をまたいでの長距離の利用は少なくなっています。

【平日】

乗車地域＼降車地域	① 米原～高宮	② スクリーン～多賀大社前	③ 尼子～河辺の森	④ 八日市	⑤ 新八日市～近江八幡	⑥ 長谷野～日野	⑦ 水口松尾～貴生川	合計
① 米原～高宮	439	331	271	148	14	23	10	1,236
② スクリーン～多賀大社前	319	0	11	2	3	1	2	338
③ 尼子～河辺の森	242	12	42	71	40	6	6	419
④ 八日市	109	4	87	0	565	104	44	913
⑤ 新八日市～近江八幡	13	1	41	536	1,230	26	3	1,850
⑥ 長谷野～日野	21	1	11	70	19	61	178	361
⑦ 水口松尾～貴生川	12	0	11	61	7	262	634	987
合計	1,155	349	474	888	1,878	483	877	6,104

地域内々または隣接する地域への移動の割合

	内々	隣接	計
① 米原～高宮	22.5%	59.6%	82.1%
② スクリーン～多賀大社前	0.0%	94.6%	94.6%
③ 尼子～河辺の森	4.9%	78.8%	83.8%
④ 八日市	0.0%	79.6%	79.6%
⑤ 新八日市～近江八幡	49.2%	44.1%	93.3%
⑥ 長谷野～日野	7.8%	78.4%	86.2%
⑦ 水口松尾～貴生川	51.5%	35.8%	87.3%

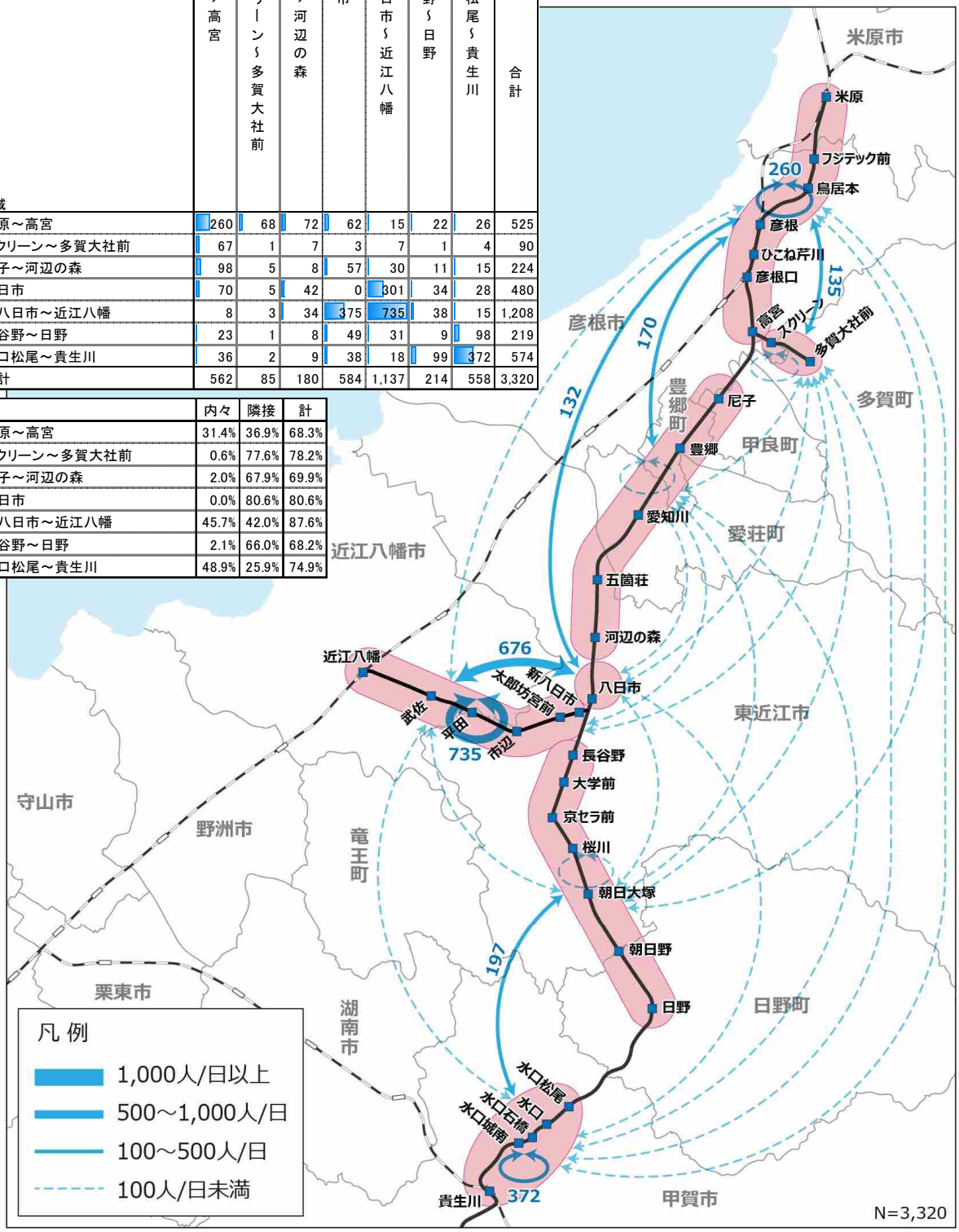


休日は、「新八日市～近江八幡」内々での乗降が最も多く（735 人）、全体の 22.1%を占めています。これに次いで、「八日市」⇔「新八日市～近江八幡」が多く（676 人）、全体の 20.4%となっています。また、平日同様、各地域とも地域内々および隣接する地域への移動が約 7 割以上となっており、地域をまたいでの長距離の利用は少なくなっています。

【休日】

乗車地域＼降車地域	① 米原～高宮	② スクリーン～多賀大社前	③ 尼子～河辺の森	④ 八日市	⑤ 新八日市～近江八幡	⑥ 長谷野～日野	⑦ 水口松尾～貴生川	合計
① 米原～高宮	260	68	72	62	15	22	26	525
② スクリーン～多賀大社前	67	1	7	3	7	1	4	90
③ 尼子～河辺の森	98	5	8	57	30	11	15	224
④ 八日市	70	5	42	0	301	34	28	480
⑤ 新八日市～近江八幡	8	3	34	375	735	38	15	1,208
⑥ 長谷野～日野	23	1	8	49	31	9	98	219
⑦ 水口松尾～貴生川	36	2	9	38	18	99	372	574
合計	562	85	180	584	1,137	214	558	3,320

	内々	隣接	計
① 米原～高宮	31.4%	36.9%	68.3%
② スクリーン～多賀大社前	0.6%	77.6%	78.2%
③ 尼子～河辺の森	2.0%	67.9%	69.9%
④ 八日市	0.0%	80.6%	80.6%
⑤ 新八日市～近江八幡	45.7%	42.0%	87.6%
⑥ 長谷野～日野	2.1%	66.0%	68.2%
⑦ 水口松尾～貴生川	48.9%	25.9%	74.9%



1-1-4. 近江鉄道線の存続・廃止に関する検討経緯

（1）近江鉄道線の存続・廃止について

＜地域公共交通ネットワークのあり方検討調査（平成 30 年度(2018 年度)実施）＞

近江鉄道沿線地域における基幹的な地域公共交通ネットワークとして、鉄道以外の選択肢を検討した結果、鉄道から他モードへの転換には、鉄道として存続させる以上の優位性を認めるに至らないという結論に至りました。これを踏まえ、近江鉄道線を鉄道として維持存続させる方策として、公有民営方式（いわゆる上下分離方式）による運営の検討を行いました。

表　近江鉄道線の鉄道としての存続/廃止時の効果と課題

比較	効果	課題
存続時	・交通弱者の移動手段の確保 ・公共交通を中心とした「まち」の構造の維持 ・地域のイメージ、知名度等の維持 ・他地域からの集客効果 ・他の交通手段に比べ高い定時性 ・他の交通手段に比べ低い環境負荷	・今後も厳しい経営が継続すること ・今後、維持管理コストが増大すること ・技術要員の人材確保が難しいこと ・労使共栄策の確保が必要であること ・存続活動の拡大・継続が一層必要となること
廃止時	・線路敷を活用した施策（自転車道など） ・バス転換による運営コストの低減 （但し、車両購入等の初期投資は必要）	・既存の「まち」のつくりが崩壊すること ・交通弱者の移動手段が消滅すること ・来訪者減による「賑わい」の減少 ・交通事故、渋滞、環境問題の深刻化 ・自動車を運転しない人のための送迎が必要 ・先行事例では代替交通の利用者は鉄道に比べて 4 割以上減少。収支が悪化し維持コストが増大

出典：地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書（平成 31 年(2019 年)3 月）

表　近江鉄道線を他モードに転換する場合の比較

ﾓｰﾄﾞ	特徴	メリット	デメリット	コスト
バス	・一般的なバスを想定 ・鉄道運行終了後翌日から運行可能 ・表定速度が大幅に低下し、車両も鉄道に比べ大幅に小型化するため、輸送力が低下	・転換が容易 ・鉄道運行終了後翌日からでも実施可	・定時性の喪失 ・乗務員不足 ・転換率 6 割（逸走率 4 割） ・輸送力の低下 ・環境負荷の増大 ・交通渋滞	・ランニングコストは鉄道に比べ減少(641 円/km) ・全線転換で 30 億円の初期投資が必要
BRT	・バス高速輸送システム ・一般のバスや連節バスが専用道路を走行することにより、鉄道並みの速度、定時制、大量輸送が可能 ・転換には 1 年以上の諸工事や道路整備期間を要し、その間代替バスを運行	・鉄道並みの速度 ・定時性の確保	・転換に時間を要する（代替バス等初期コストが 2 回必要） ・乗務員不足 ・転換率 8 割（逸走率 2 割） ・輸送力の低下 ・環境負荷の増大 ・交通渋滞	・ランニングコストは鉄道に比べ増加(1,644 円/km) ・全線転換で 120 億円の初期投資が必要
LRT	・近代化した路面電車システム ・一般的な路面電車と同様市街地は道路空間上を走行。車両は高性能でバリアフリーに対応し、旧来の路面電車より速達性、利便性が大幅に向上 ・普通鉄道の整備に比べ低コストとされるが、軌道の整備、新規車両の投入等を伴うため、バス等に比べるとコストがかかる	・シンボリックな存在となり得る ・定時性、速達性	・LRT の特徴を生かすため、市街地に軌道の新設が必要 ・新たな道路拡幅のための用地確保が必要なケースあり ・全車両を LRV に置換えが必要 ・既存の駅施設の低床化改良が必要 ・日本へ導入されて日が浅く、ニーズや施設整備等、将来的な見通しが不透明	・全線転換で 112 億円以上の初期投資が必要
鉄道	－	－	－	・ランニングコストは 1,271 円/km

出典：地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書（平成 31 年(2019 年)3 月）

（２）近江鉄道線の役割　＜クロスセクター効果分析調査（令和元年度(2019 年度)実施）＞

従来、地域公共交通の整備効果は、沿線住民や観光客等の移動手段としての意義・必要性の観点から整理されてきました。しかしながら、地域公共交通は人々の移動を支えることで、福祉や医療等他の行政分野に対して生み出す多面的な効果が期待でき、その運行に伴う財政支出以上の効果を生む可能性があります。地域公共交通単体で赤字運行だからといって安易に廃止するのではなく、地域公共交通を補助金等の公的資金で支える意味を明確化していくことが必要であることから、近江鉄道線の運行により、他の行政分野に対して生み出す多面的な効果を「近江鉄道線のクロスセクター効果」として整理しました。

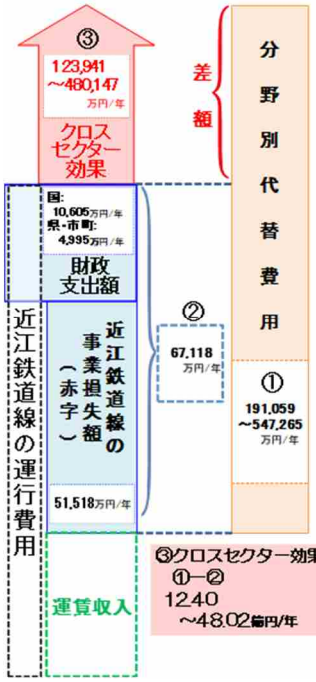
その結果、仮に近江鉄道線を廃止した場合に要する分野別代替費用は、最小で 19.1 億円/年と推計されました。これを国・県・市町の財政支出額および近江鉄道線の事業損失額の合計 6.7 億円/年と比較すると、近江鉄道線のクロスセクター効果は、12.4 億円/年（＝19.1-6.7 億円/年）と推計される結果となりました。加えて、交通安全、定住促進、環境分野など、数値化が難しいが費用増加が見込まれる行財政負担項目が存在することにも留意が必要です。

以上を踏まえ、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の視点では効果的であるという結果となりました。

資料：地域公共交通　赤字＝廃止でいいの？（平成 30 年(2018 年)3 月　近畿運輸局）を加工

図　地域公共交通が提供する多面的な効果に関連する行政分野

（近江鉄道線のクロスセクター効果）



分野	近江鉄道線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用 最小値	分野別代替費用 最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518 万円/年	費用を小さく採用い 1,518 万円/年	費用を大きく採用い 11,175 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	8,379 万円/年		
	医師による往診	11,175 万円/年		
	医療費の増加	13,056 万円/年	13,056 万円/年	
商業	買物バスの運行	2,262 万円/年	費用を小さく採用い 2,262 万円/年	費用を大きく採用い 6,278 万円/年
	買物のためのタクシー券配布	6,278 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	17,350 万円/年	費用を小さく採用い 17,350 万円/年	費用を大きく採用い 358,316 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	358,316 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,261 万円/年	費用を小さく採用い 694 万円/年	費用を大きく採用い 2,261 万円/年
	観光タクシーの運行	694 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	21,391 万円/年	21,391 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税収減少	928 万円/年	928 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	133,860 万円/年	133,860 万円/年	
分野別代替費用の合計			191,059 万円/年	547,265 万円/年

③クロスセクター効果
①－②
12.40
～48.02億円/年

②近江鉄道線の
国・県・市町の財政支出と
事業損失額の合計　6.71億円/年

＜

①近江鉄道線の
分野別代替費用
19.11～54.73億円/年

（数値化の難しい行財政負担項目）

分野	近江鉄道線廃止で必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	近江鉄道線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	近江鉄道線を利用して通学していた生徒が徒歩や自転車で通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	沿線市町外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから沿線市町外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	近江鉄道線がないということで沿線市町外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために沿線市町外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	近江鉄道沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備（市町道）	近江鉄道線利用者が自動車利用により増加する自動車交通に対応するための市町道整備を行う。
	駐車場の整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う近江鉄道線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少や近江鉄道線の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

出典：クロスセクター効果分析調査報告書（令和２年(2020 年)３月）

図　“クロスセクター効果”の視点による近江鉄道線廃止時の代替費用

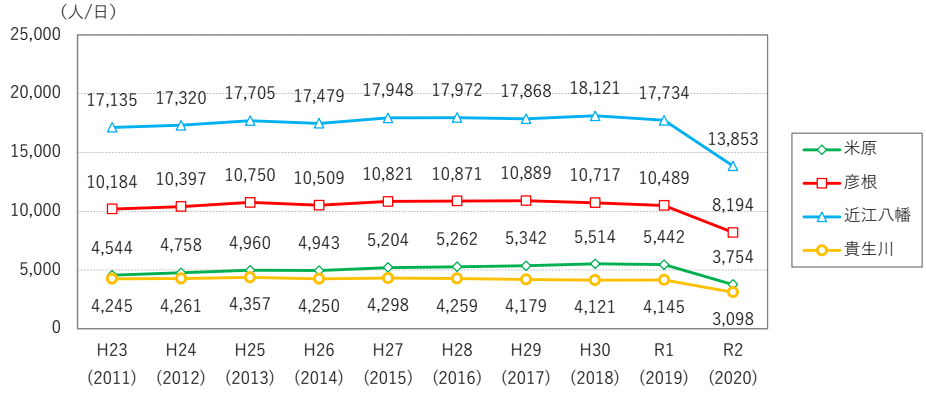
1-2. 地域公共交通（ＪＲ、信楽高原鐵道、二次交通）

（１）近江鉄道線に接続するＪＲ線各駅の利用状況

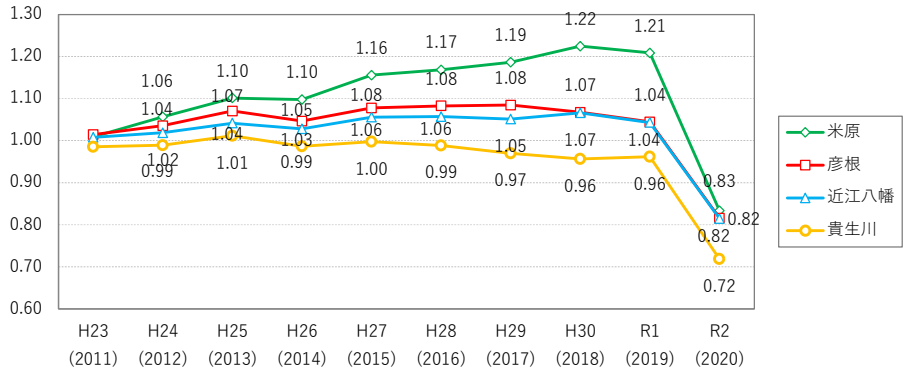
近江鉄道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の４駅でＪＲ東海道本線・草津線に接続しています。接続するＪＲ線４駅の利用者数は、貴生川駅を除き増加傾向にあります（平成 23 年度(2011 年度)～令和元年度(2019 年度)までで米原駅 21%増、彦根駅・近江八幡駅 4%増、貴生川駅 4%減少）。定期利用者の割合は、新幹線停車駅である米原駅は約 51%(令和元年度(2019 年度))で減少傾向にあり、定期外利用者の割合が増えています。米原駅を除く３駅は約７割で、ほぼ横ばいで推移しています。

令和２年度(2020 年度)は新型コロナの影響により、各駅とも前年比約 25～31%減少となっており、特に定期外利用者の減少が顕著です。

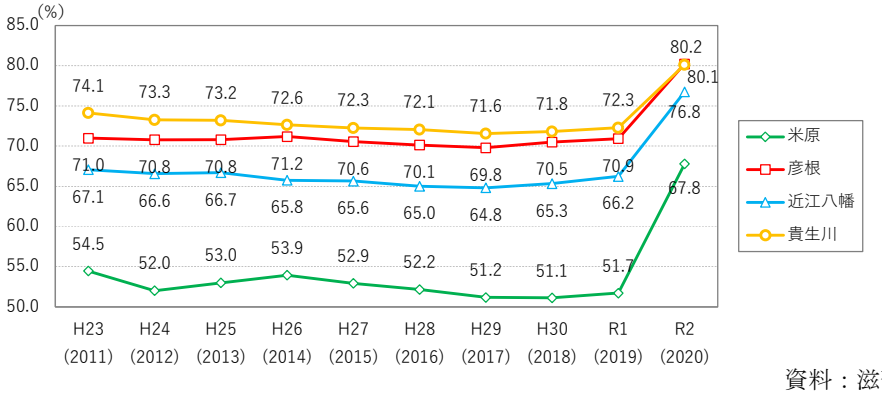
【1 日平均乗車人員の推移】



【平成 23(2011)年を 1.00 としたときの 1 日平均乗車人員の推移】



【乗車人員に占める定期利用者の割合の推移】



資料：滋賀県統計書他

図　ＪＲ線各駅の利用者数推移

（２）信楽高原鐵道の利用状況

近江鉄道線は、貴生川駅で信楽高原鉄道信楽線に接続しています。信楽高原鐵道は、平成25年(2013年)4月に公有民営方式の上下分離の経営体制に移行していますが、利用者数は減少傾向にあります。また、令和2年度(2020年度)は新型コロナの影響により、利用者数は前年比約28%減となっています。

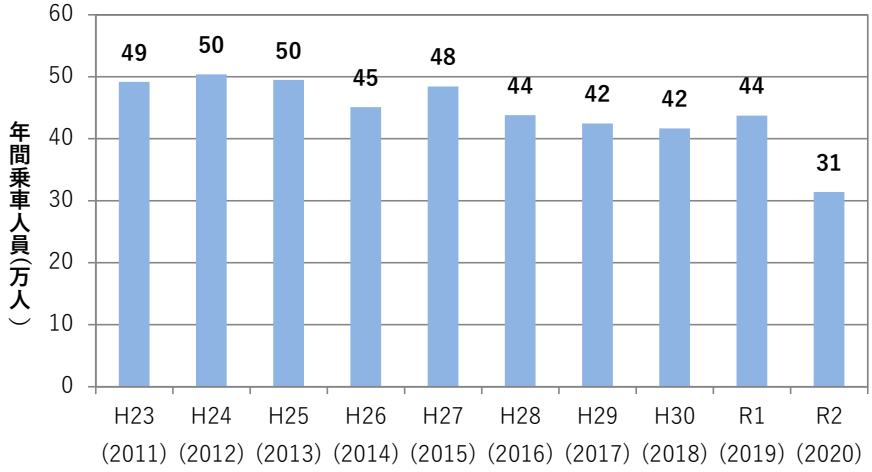


図　信楽高原鐵道の利用者数推移

（３）近江鉄道沿線のバス交通等の現状

①近江鉄道線各駅への接続状況

バスは、彦根、八日市、近江八幡、貴生川、水口石橋の各駅で 90 便/日以上が接続しています。

デマンド型乗合タクシーは、愛のりタクシー（沿線北部地域）、ちょこっとタクシー（東近江市）、デマンドタクシー（日野町）、みなくちデマンド、コミタク（甲賀市）等が多くの駅で接続しています。

駐車場は 33 駅中 13 駅（約 39%）、駐輪場は 28 駅（約 85%）でそれぞれ設置されています。

表　各駅の二次交通等接続状況

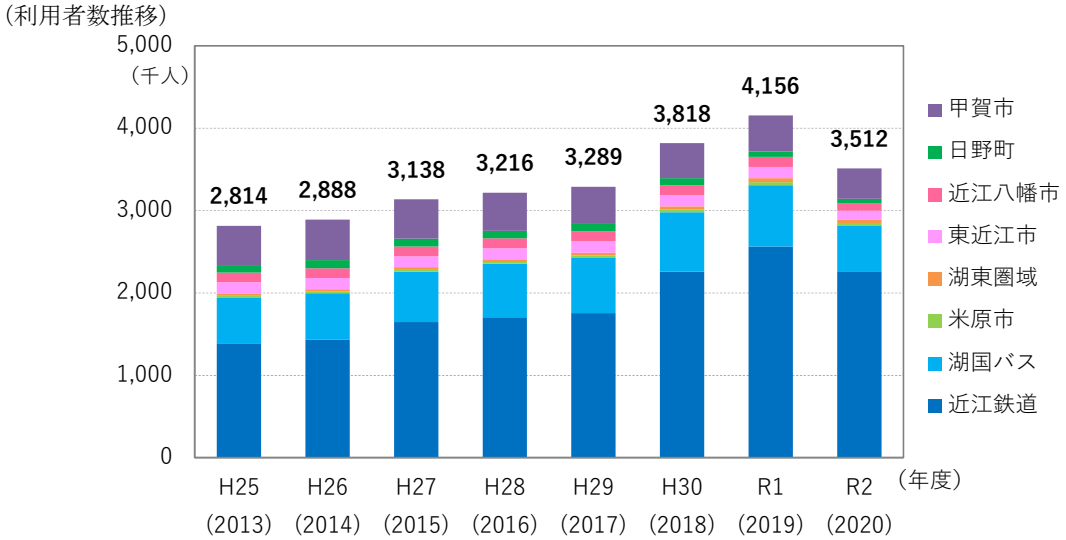
市町	駅	JR	バス※1		タクシー※1		駐車場		駐輪場	
			路線	コミバス	デマンド乗合	一般（常駐）	公営	民営	公営	民営
米原	米原	○	22		126	○	○	○	○	不明
彦根	フジテック前				22					
	鳥居本前				65				○	
	彦根	○	107		54	○		○	○	○
	ひこね芹川									
	彦根口		*1*		*24*					
	高宮				108				○	
	スクリーン		*21*							
多賀	多賀大社前		5+*16*		84	△※2	○		○	
甲良	尼子		22		24	○	○		○	
豊郷	豊郷				194	○	○		○	
愛荘	愛知川		28		56		○		○	
東近江	五箇荘				10				○	
	河辺の森								○	
	八日市		54	42	43	○		○	○	○
	新八日市								○	
	太郎坊宮前				12				○	
	市辺			*1*	*17*				○	
	平田			1					○	
	長谷野			*1*	*17*				○	
	大学前				18				○	
	京セラ前		40		10				○	
	桜川		40	6	10				○	
	朝日大塚				10				○	
	朝日野				10			○	○	
近江八幡	武佐							○		○
	近江八幡	○	169	71		○		○	○	○
日野	日野		47	21	1	○	○		○	○
甲賀	水口松尾			*3*					○	
	水口			82					○	
	水口石橋			14+*79*	*6*			○	○	
	水口城南			*76*	*11*		○	○	○	
	貴生川	○		94	11	○	○	○	○	

資料：各交通事業者、市町資料（令和 3 年(2021 年)5 月時点）

※1: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（または少ない）路線は、駅から 300m 以内の停留所を集計（斜体表示）
※2:多賀大社前駅のタクシーは、朝・夕のみ常駐

②近江鉄道線各駅に接続するバス等の利用者数

近江鉄道線に接続する路線バス、コミュニティバスおよび乗合タクシーの利用者数は増加傾向にあり、平成 25 年度(2013 年度)から令和元年度(2019 年度)の間で 1,341 千人/年（47.7%）増加しています。一方で、令和 2 年度(2020 年度)は、新型コロナの影響を受け、前年度比 644 千人/年（15.5%）の減少となりました。



※数字は各年度　ただし平成 26 年(2014 年)の湖国バスのみ 10～9 月

※近江鉄道に関しては、平成 30 年度(2018 年度)より定期券利用者数の算出方法を変更している。（変更前は 1 定期券につき 1 回利用→変更後は 2 回利用としてカウント）

※集計対象路線

近江鉄道	八幡村田線、江頭線、八幡市内線、医療センター行、船木線、長命寺線、神崎線、御園線、角能線、日八線、八幡アウトレット線(美松台経由)、八幡アウトレット線(弓削経由)、八幡竜王線、長峰線、岡屋線
湖国バス	木之本米原線、米原工業団地線、城北・大薮線、南彦根ベルロード線、平田線、三津屋線、甲良線、多賀線
米原市	まいちゃん号 西地域、西地域・東地域間利用
湖東圏域	愛のりタクシー　小野線、宮田線、山手線、松原線、河内線、大君ヶ畑線、萱原線、甲良線、石寺線、新海浜線、日夏線、河瀬東・豊郷線、亀山線、愛荘西部線、金剛輪寺線
東近江市	ちょこっとバス　市原線、愛東線、湖東線、南部御園線、沖野玉緒線、市辺上平木線 ちょこっとタクシー　小脇循環線、建部線、市辺線、平田線、五箇荘エリア、蒲生エリア
近江八幡市	あかこんバス　全 12 コース
日野町	日野町営バス　桜川線、鎌掛線、平子・西明寺線、湖南サンライズ線、南比線、中山線 日野町デマンドタクシー　十禅師-日野駅
甲賀市	八田線、広野台線、和野・中畑線、三雲駅・市役所線、貴生川甲賀病院線、貴生川巡回線、土山本線、希望ヶ丘・水口線、広域水口線、土山甲賀病院直通便、寺庄-甲南-甲賀病院線、みなくちデマンド、コミタク柏木エリア、コミタク貴生川エリア

資料：沿線市町・交通事業者資料

図　近江鉄道線に接続するバス等の利用者数推移

（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ます。

表　沿線地域における国庫補助対象のバス路線

系統種別	沿線市町村・区域	運行主体	補助対象路線
地域間幹線	近江八幡市、東近江市、日野町	近江鉄道	日八線①（近江八幡駅～日野駅～北畑口）
	近江八幡市、東近江市	近江鉄道	日八線②・③（近江八幡駅～桜川駅～長峰集会所） ※宮川経由、市子松井経由の２系統　「長峰線」の名称あり
	東近江市	近江鉄道	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）
	近江八幡市、竜王町	近江鉄道	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）
地域内フィーダー	東近江市	東近江市	大中線（能登川病院～能登川駅～福堂～大中）
	近江八幡市	近江八幡市	市民バス「あかこんバス」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）

参考　路線バスにかかる全国の現状

乗合バス事業者の 71.2%が赤字で、最近 9 年間で約 9,500 kmの路線が廃止されています。
運転士の人件費は下降傾向で、離職率も高く、高齢化が進んでいます。
業界全体として運転手不足の状況で、減便や廃止を検討するバス会社が増えています。

資料：令和 2 年版交通政策白書

図　一般路線バス事業者の厳しい経営環境

出典：平成 29 年版交通政策白書

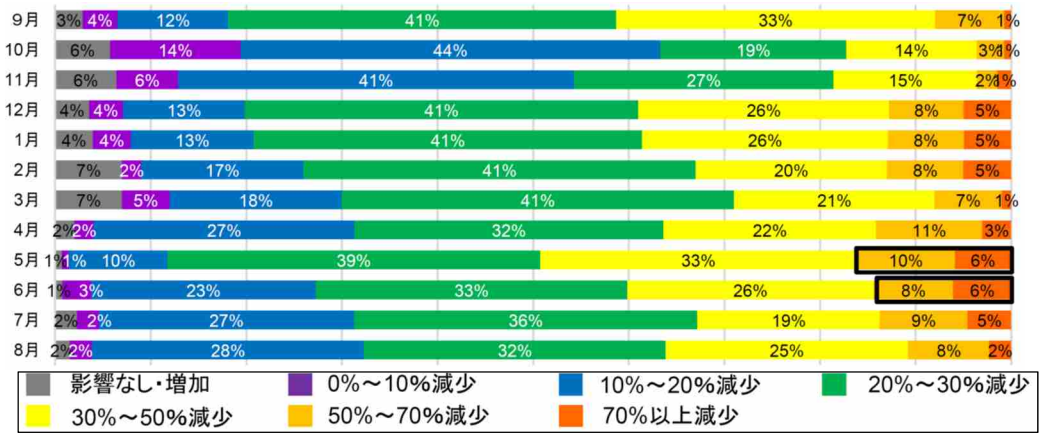
図　バス会社従業員の年間所得の推移

参考　全国の地域公共交通にかかる新型コロナの影響

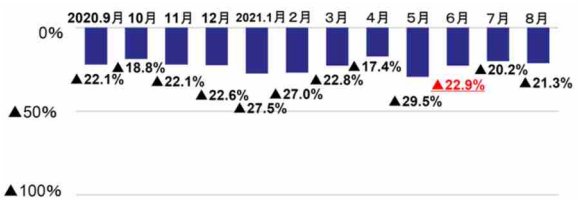
新型コロナは、交通事業者の経営に大きな影響を及ぼしており、今後状況が長期化すれば、さらなる悪化が懸念されます。

【輸送人員の比較（2019 年同月との比較）※7,8 月は見込み】

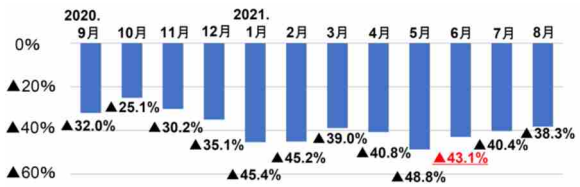
■鉄道（中小民鉄）



■一般路線バス



■タクシー



出典：国土交通省資料（令和 3 年(2021 年)6 月末現在）

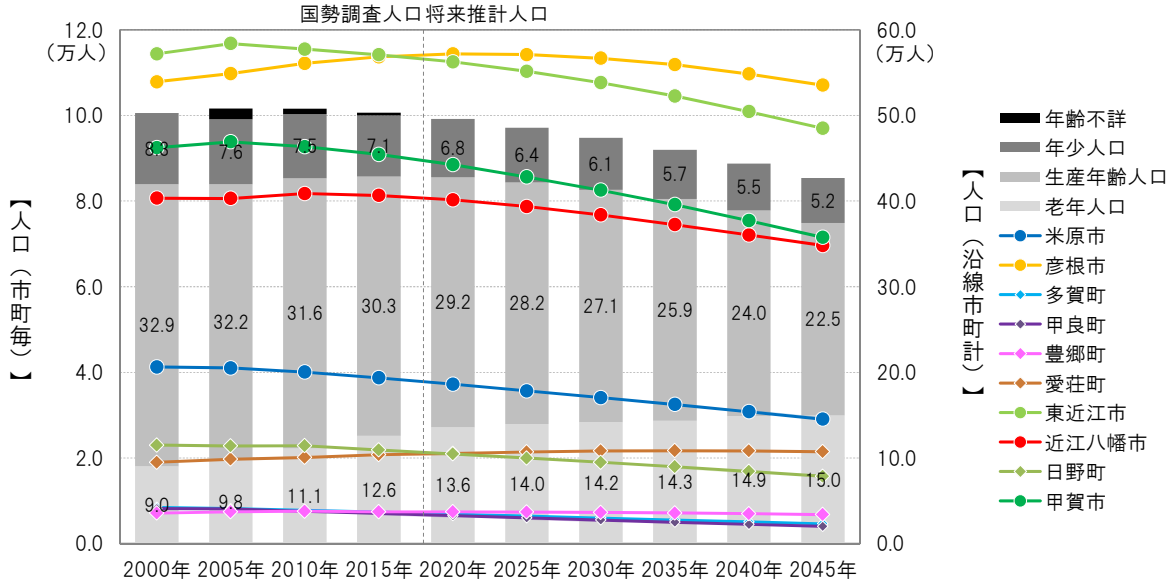
図　新型コロナによる交通業界への影響

1-3. 沿線地域の概況

（１）沿線人口の推移

沿線市町の人口は、平成 22 年(2010 年)頃をピークに減少しています。現在人口が増加している彦根市等でも、令和 7 年(2025 年)以降は減少する見込みです。

年齢階層別の増減は、年少・生産年齢人口は減少する一方で、老年人口は増加しています。



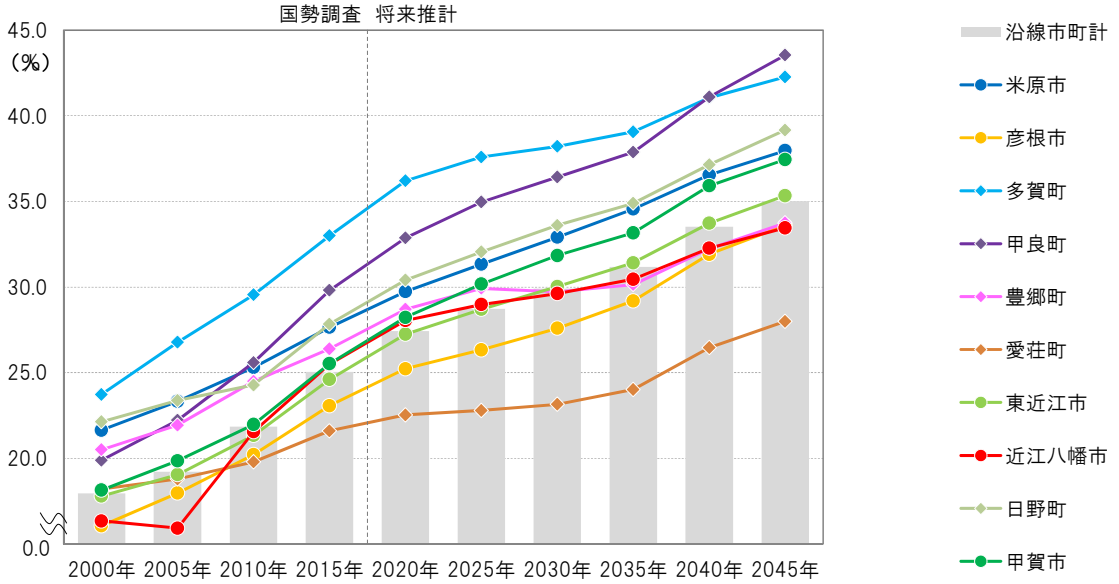
※【2015 年→2045 年】　年少人口　　：約 7.1 万人　→　約 5.2 万人（－26.6%）
生産年齢人口：約 30.3 万人　→　約 22.5 万人（－25.7%）
老年人口　　：約 12.6 万人　→　約 15.0 万人（＋18.7%）

資料：2000～2015 年は国勢調査、2020 年～2045 年は国立社会保障・人口問題研究所の平成 30 年(2018 年)推計

図　人口推移

（２）高齢化率推移

沿線市町の高齢化率は、いずれも増加の見込みです。愛荘町を除く 9 市町では、令和 27 年(2045 年)に高齢化率が 30%超となります。

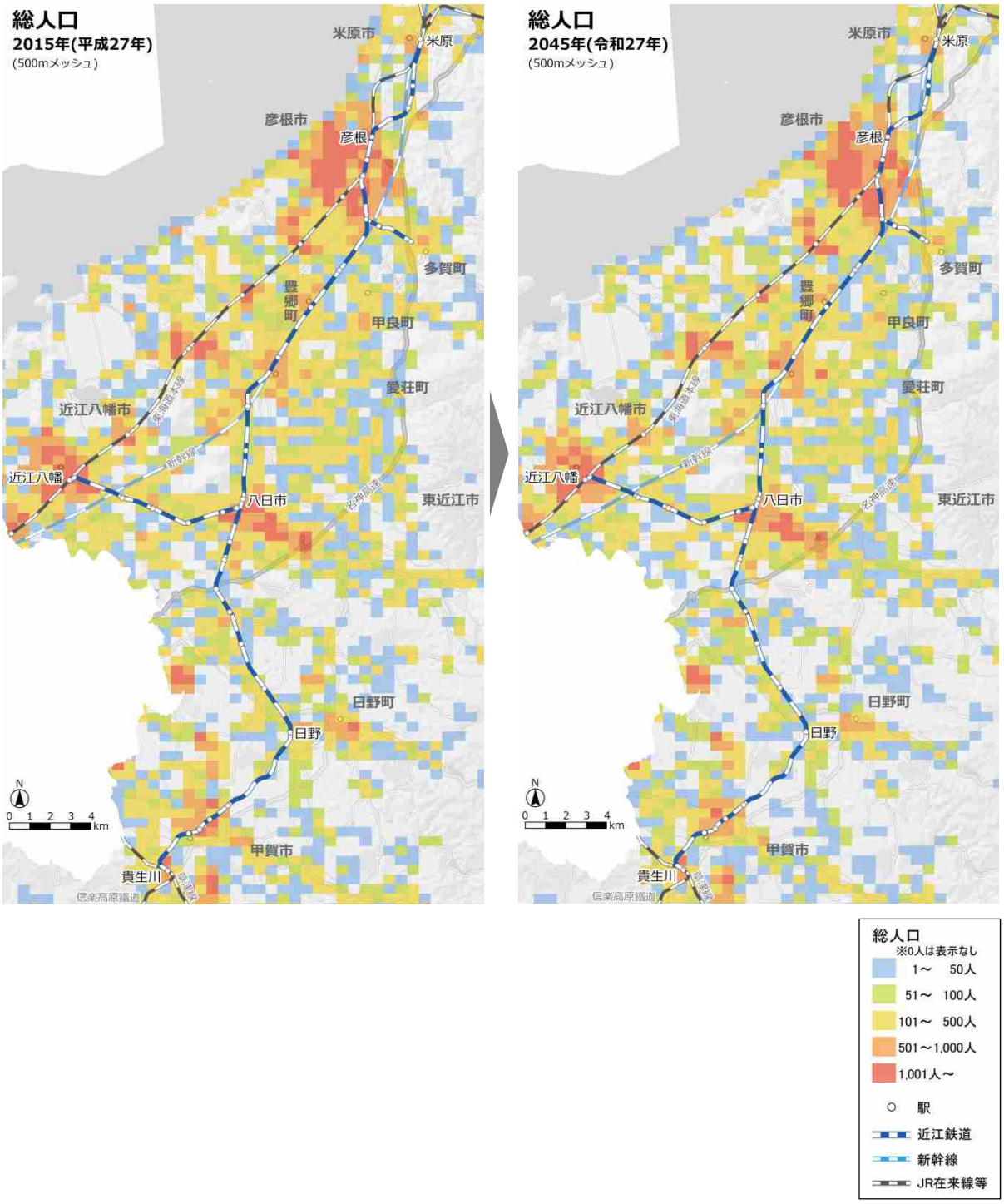


資料：2000～2015 年は国勢調査、2020 年～2045 年は国立社会保障・人口問題研究所の平成 30 年(2018 年)推計

図　高齢化率推移

（3）人口分布

沿線では、彦根、近江八幡、八日市、水口駅周辺で特に人口の集中がみられます。将来人口は、郊外部を中心に減少が進むものの、現在人口が集中する駅周辺地域については、一定程度人口が維持されると推計されています。

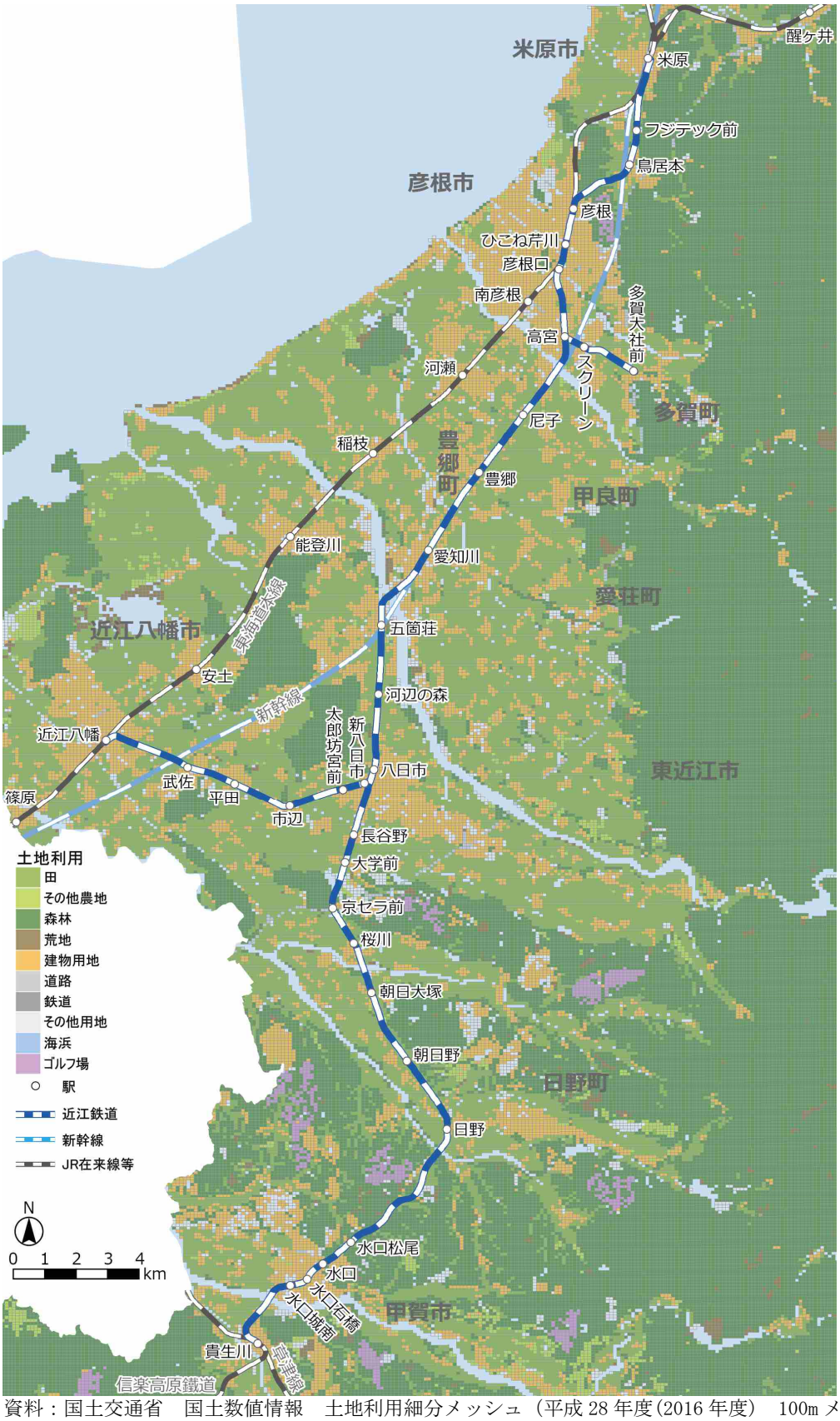


資料：国土交通省　国土数値情報　500m メッシュ別将来推計人口
（2015 年は平成 27 年国勢調査、2045 年は国土交通省国土政策局による平成 30 年(2018 年)推計）

図　人口分布推移

（4）土地利用

国道 8 号や市町の中心部で建物用地が分布しています。近江鉄道沿線では、比較的利用者数が多い駅周辺には建物用地が分布する一方、駅周辺地域でも土地利用の制約等により田・森林が多く分布しているところも見られます。

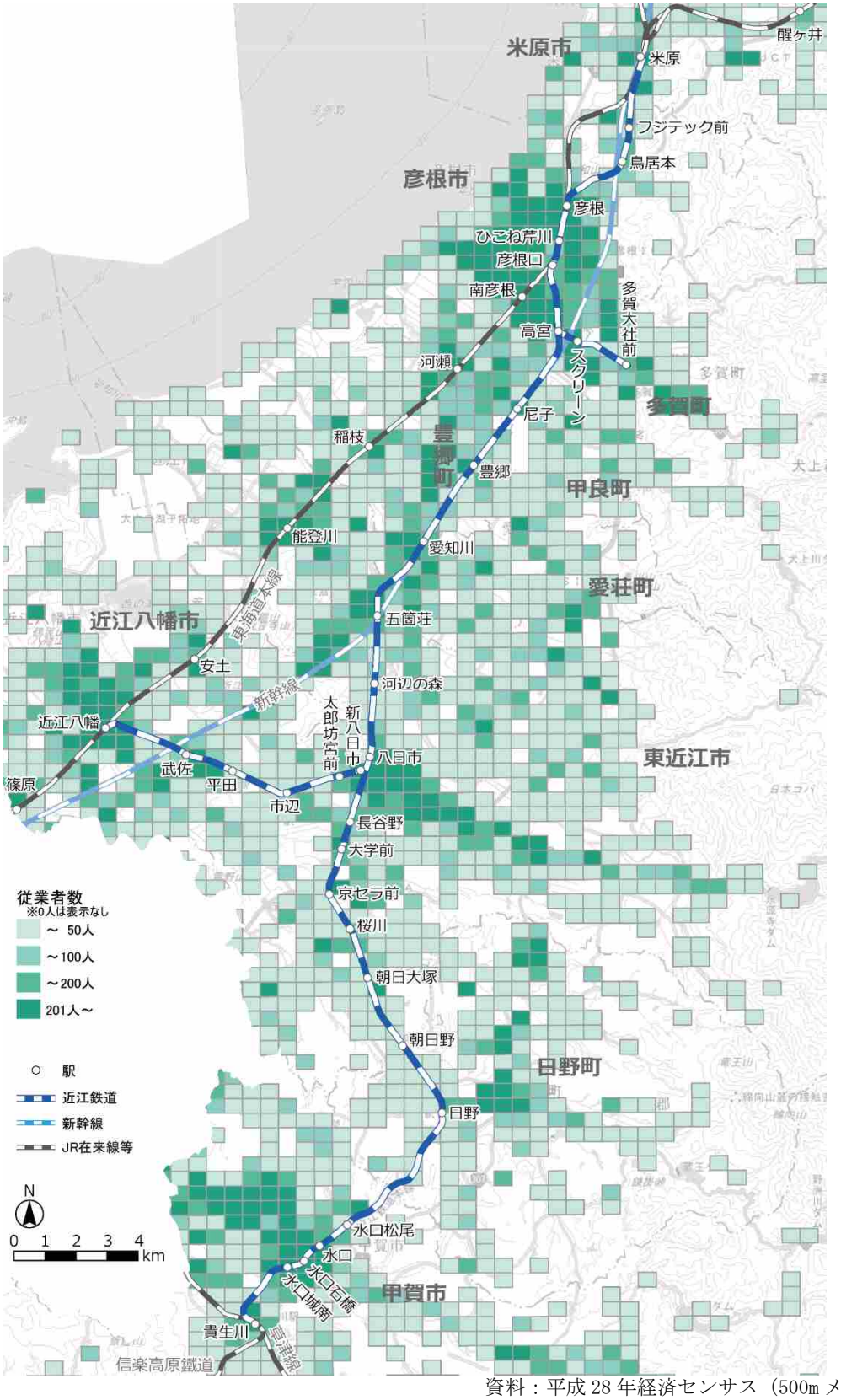


資料：国土交通省　国土数値情報　土地利用細分メッシュ（平成 28 年度(2016 年度)　100m メッシュ）

図　土地利用

（5）企業立地の状況

従業者数が多い地域は、彦根駅～高宮駅周辺、近江八幡駅北側、八日市駅東側、水口駅北側周辺に分布しています。また、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しています。



資料：平成 28 年経済センサス（500m メッシュ）

図　従業者数分布

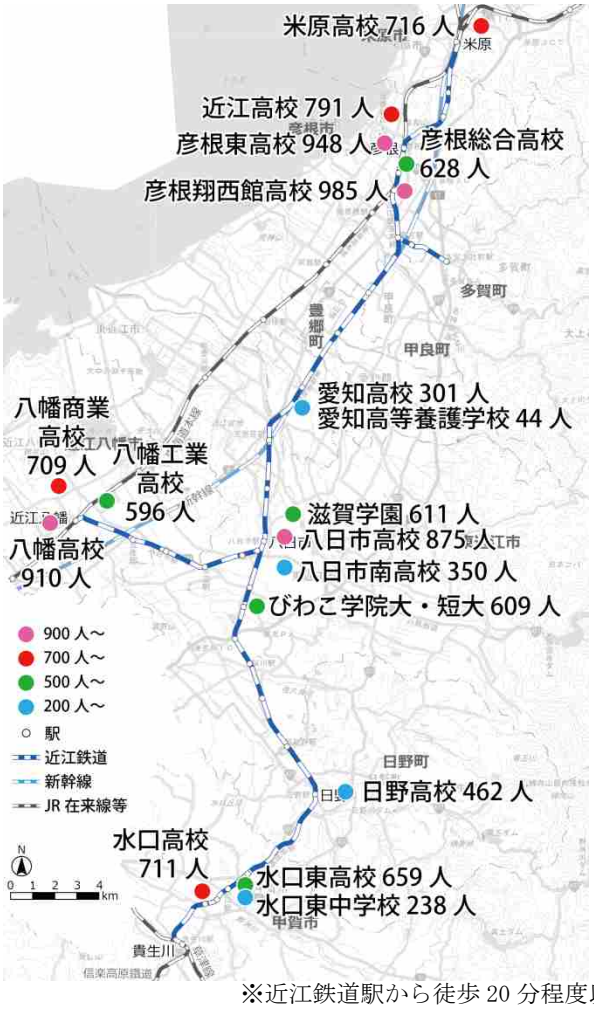
（6）沿線高等学校等の生徒数

沿線高等学校等の生徒は約１万１千人で、特に彦根、八日市、近江八幡、水口駅周辺に多く分布しています。

表　沿線の主な高等学校等

所在市町	学校名	最寄駅	駅からの距離	全校生徒数
米原市	米原高校	米原駅	約 14 分	716
彦根市	彦根東高校	彦根駅	約 14 分	948
	近江高校	彦根駅	約 19 分	791
	彦根総合高校	ひこね芹川駅	約 4 分	628
	彦根翔西館高校	彦根口駅	約 1 分	985
愛荘町	愛知高校	愛知川駅	約 9 分	301
	愛知高等養護学校	愛知川駅	約 9 分	44
東近江市	滋賀学園	河辺の森駅／八日市駅	約 20 分／約 24 分	611
	八日市高校	八日市駅	約 11 分	875
	八日市南高校	八日市駅／新八日市駅	共に約 22 分	350
	びわこ学院大	大学前駅	約 1 分	459
	びわこ学院大（短）	大学前駅	約 1 分	150
近江八幡市	八幡高校	近江八幡駅	約 11 分	910
	八幡工業高校	近江八幡駅	約 18 分	596
	八幡商業高校	近江八幡駅	約 20 分	709
日野町	日野高校	日野駅	約 24 分	462
甲賀市	水口東高校	水口駅	約 10 分	659
	水口東中学校	水口駅	約 10 分	238
	水口高校	水口城南駅	約 6 分	711
計				11,143

資料：数字で見る滋賀の教育（令和２年(2020 年)５月１日時点　滋賀県教育委員会）



※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

図　沿線高等学校等の全校生徒数

（7）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しています。県全体の観光客数は、令和元年(2019 年)まで増加傾向が続き、特に外国人観光客数は大きく増加していますが、令和 2 年(2020 年)は新型コロナの影響により大幅に減少しています。

表　県内の観光入込客数上位 30 施設（令和元年(2019 年)）

順位	観光施設名	市町名	年間観光入込客数（千人）
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	3,226.9
2	黒壁ガラス館	長浜市	2,227.7
3	多賀大社	多賀町	1,783.3
4	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	855.1
5	希望が丘文化公園	野洲市　他	843.5
6	道の駅 妹子の郷	大津市	837.0
7	道の駅 あいとうﾏｰｶﾞﾚｯﾄｽﾃｰｼｮﾝ	東近江市	782.2
8	草津川跡地公園(区間 2・区間 5)	草津市	774.5
9	彦根城	彦根市	766.7
10	日牟禮八幡宮	近江八幡市	715.0
11	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	628.8
12	道の駅 びわ湖大橋米プラザ	大津市	559.0
13	比叡山ドライブウェイ	大津市	530.5
14	矢橋帰帆島公園	草津市	514.9
15	比叡山延暦寺	大津市	513.5
16	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	509.0
17	琵琶湖博物館	草津市	506.8
18	太郎坊宮	東近江市	499.3
19	マキノ高原・さらさ	高島市	450.4
20	陶芸の森	甲賀市	421.5
21	道の駅　せせらぎの里こうら	甲良町	420.9
22	道の駅 湖北みずどりｽﾃｰｼｮﾝ	長浜市	408.7
23	豊公園	長浜市	408.2
24	道の駅 塩津海道あぢかまの里	長浜市	404.1
25	道の駅 伊吹の里	米原市	390.2
26	田村神社	甲賀市	389.5
27	八幡堀	近江八幡市	367.4
28	びわ湖大花火大会	大津市	350.0
29	道の駅 アグリの郷栗東	栗東市	345.2
30	ﾌｧｰﾏｰｽﾞﾏｰｹｯﾄおうみんち	守山市	340.8

※■　沿線市町に立地する施設

※陶芸の森、道の駅伊吹の里、田村神社は地図外

出典：令和元年滋賀県観光入込客統計調査（滋賀県）

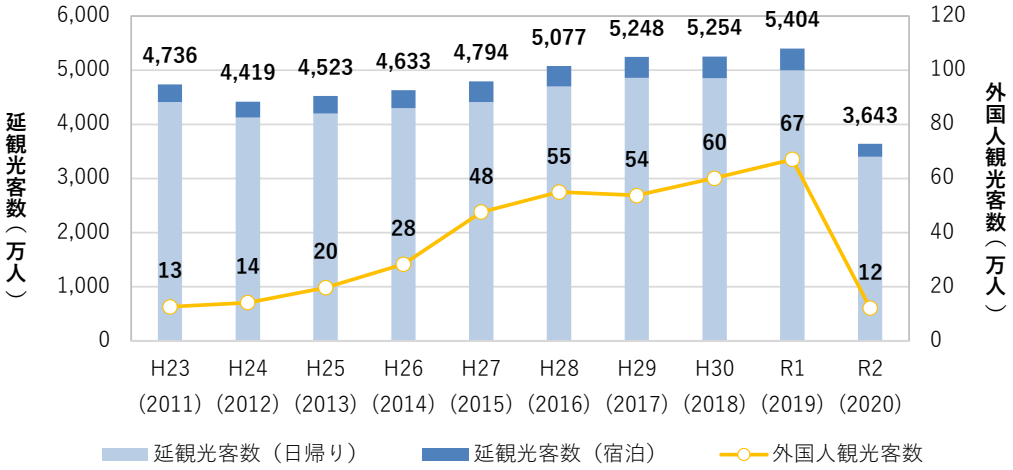
表　沿線市町に立地する施設の入込客数推移
（令和元年(2019 年)調査における上位 30 施設に含まれる施設を対象）

単位：千人

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

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

出典：滋賀県観光入込客統計調査（滋賀県）



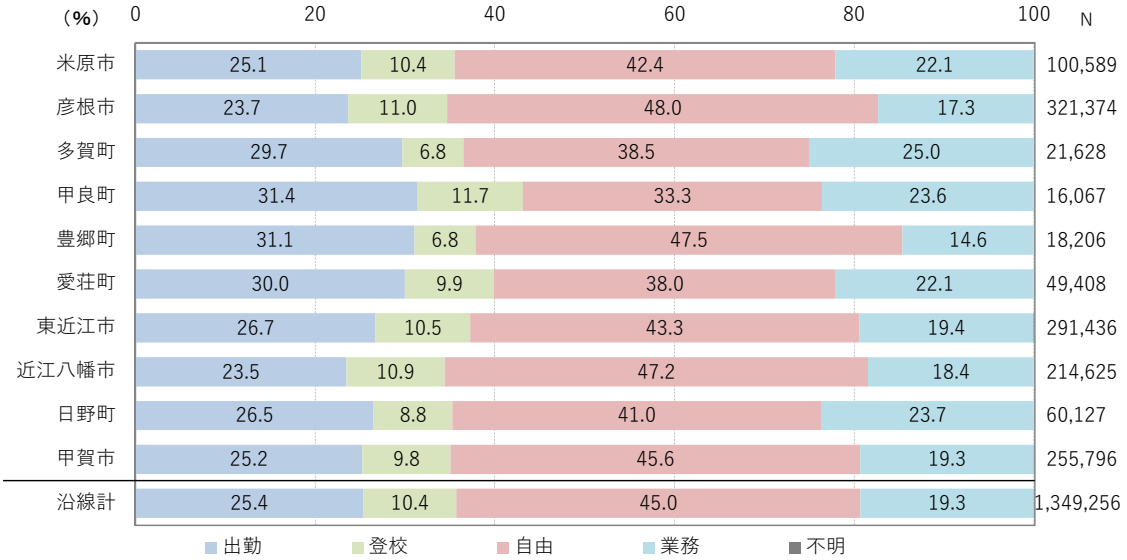
※令和 2 年(2020 年)は速報値
出典：滋賀県観光入込客統計調査（滋賀県）

図　滋賀県の観光客数の推移

1-4. 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くなっています。



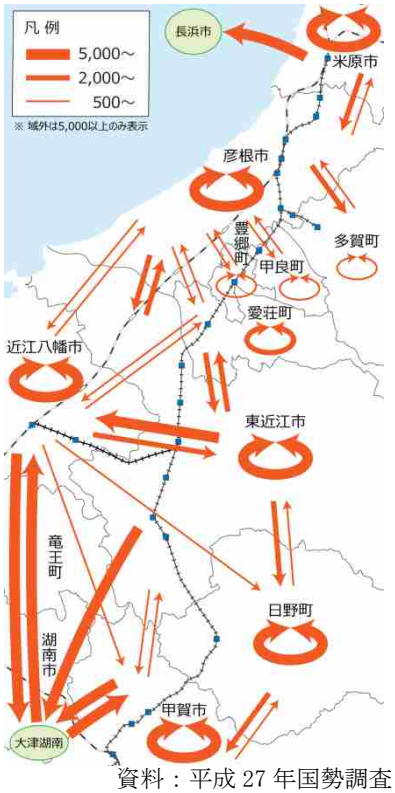
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度(2010 年度)）

図　目的別発生集中量（平日）

通勤は、市町内およ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・甲賀市は大津湖南エリア、米原市は長浜市への流動が多くなっています。

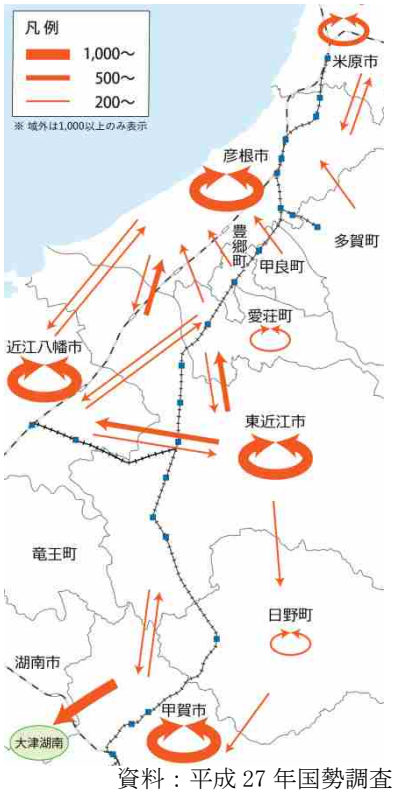
通学および自由目的は、市町内流動が主となっています。

◆通勤



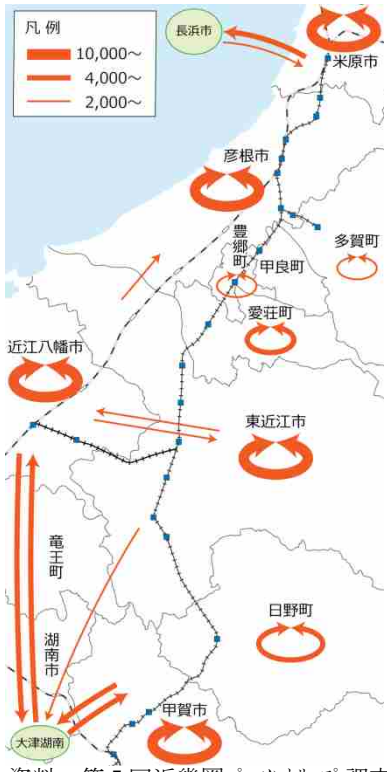
資料：平成 27 年国勢調査

◆通学



資料：平成 27 年国勢調査

◆自由（買い物、通院等）

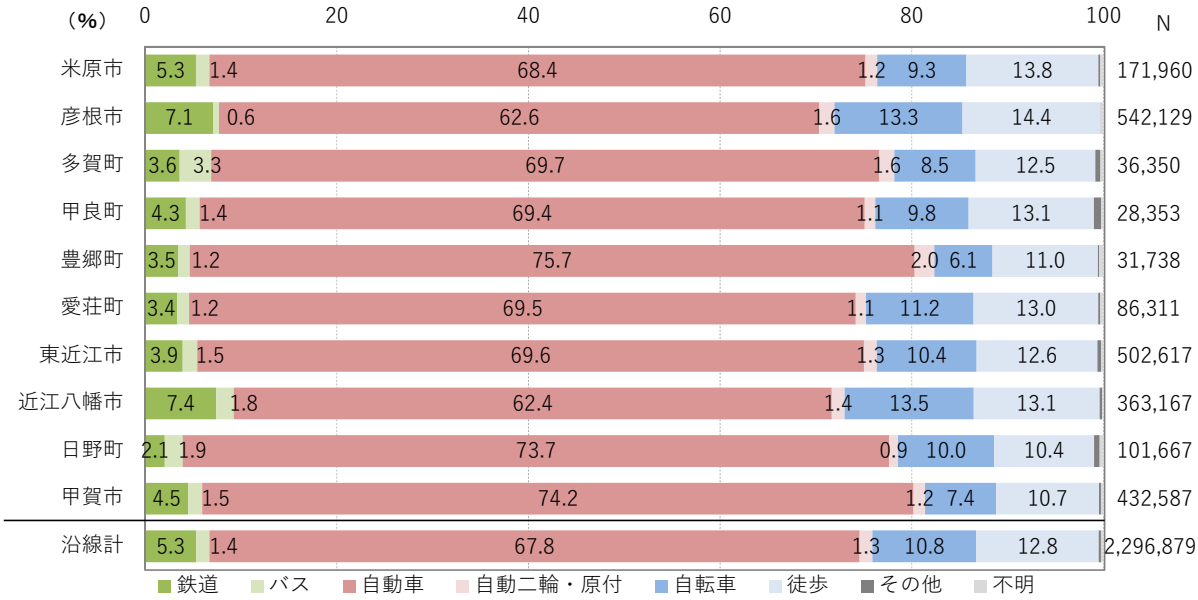


資料：第 5 回近畿圏ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査
（平成 22 年度(2010 年度)）

図　流動図

（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割を超えています。鉄道は、近江八幡市、彦根市、米原市が５％を超えていますが、他市町は5%未満となっています。バスは、いずれの市町とも５％未満となっています。



出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度(2010 年度)）

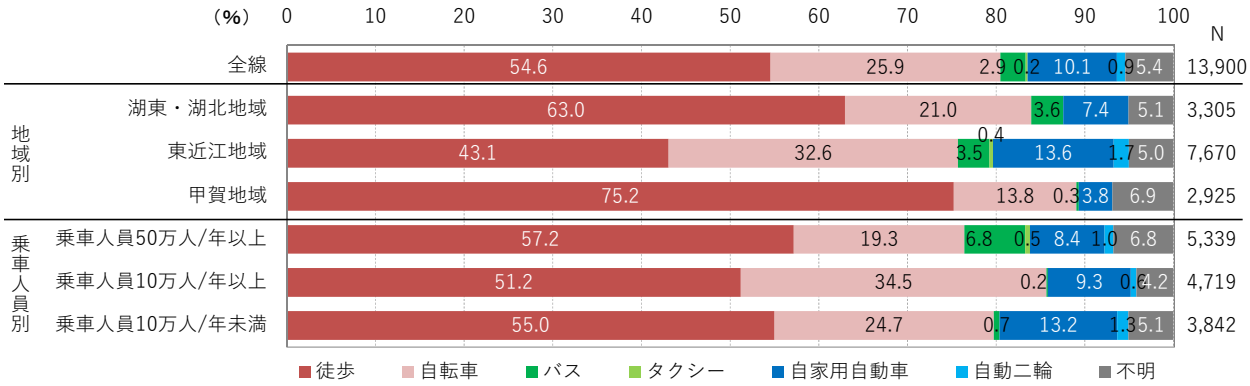
図　交通手段別発生集中量

（３）駅端末代表交通手段

全線では、徒歩と自転車で約８割を占めています。

地域別では、甲賀地域で徒歩の割合が高くなっています。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くなっています。

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くなっています。



※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

出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度(2010 年度)）

図　駅端末代表交通手段の利用状況

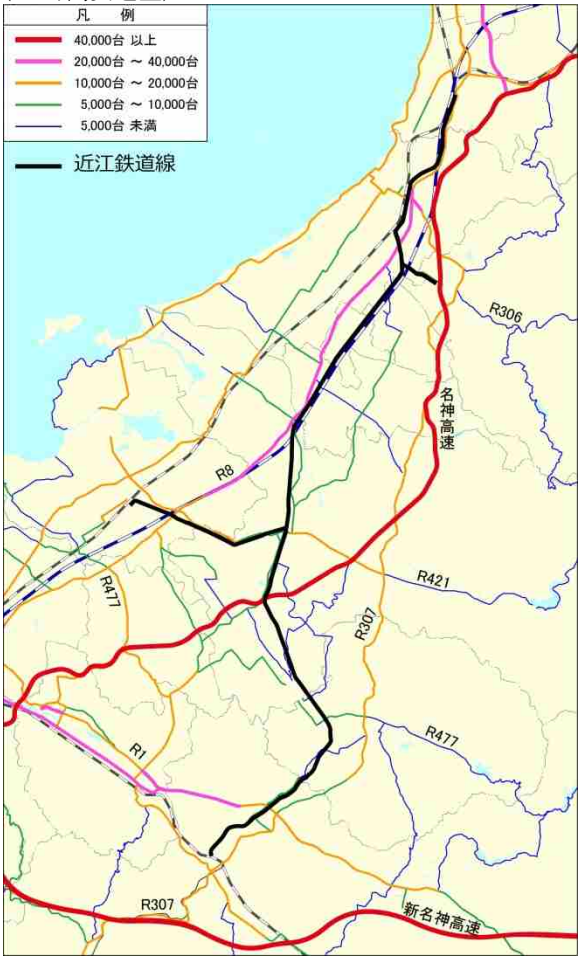
1-5. 自動車交通

（１）幹線道路の交通量と混雑状況

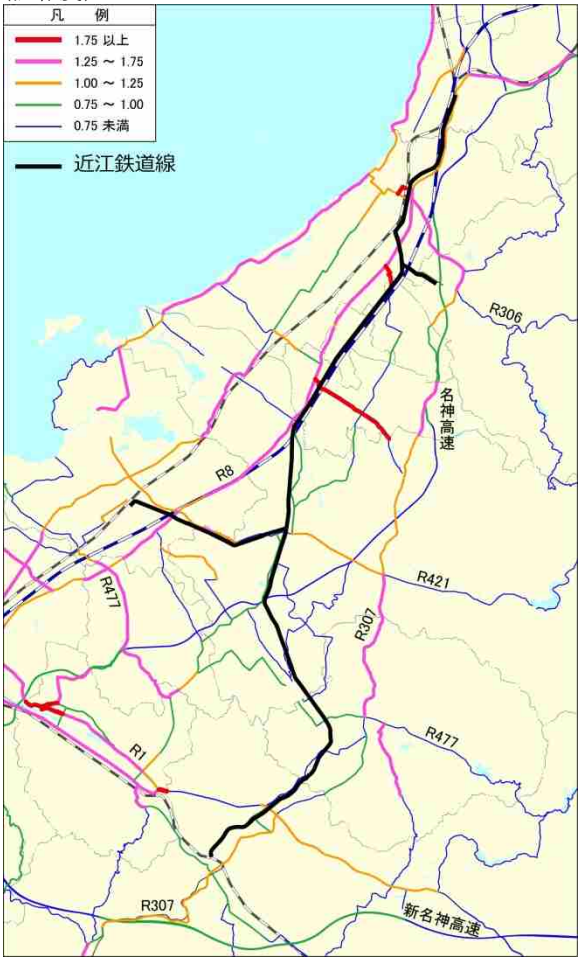
交通量は、国道８号および１号を中心に多くなっています。

混雑度は、近江鉄道線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を超える路線があります。

(24 時間交通量)



(混雑度)

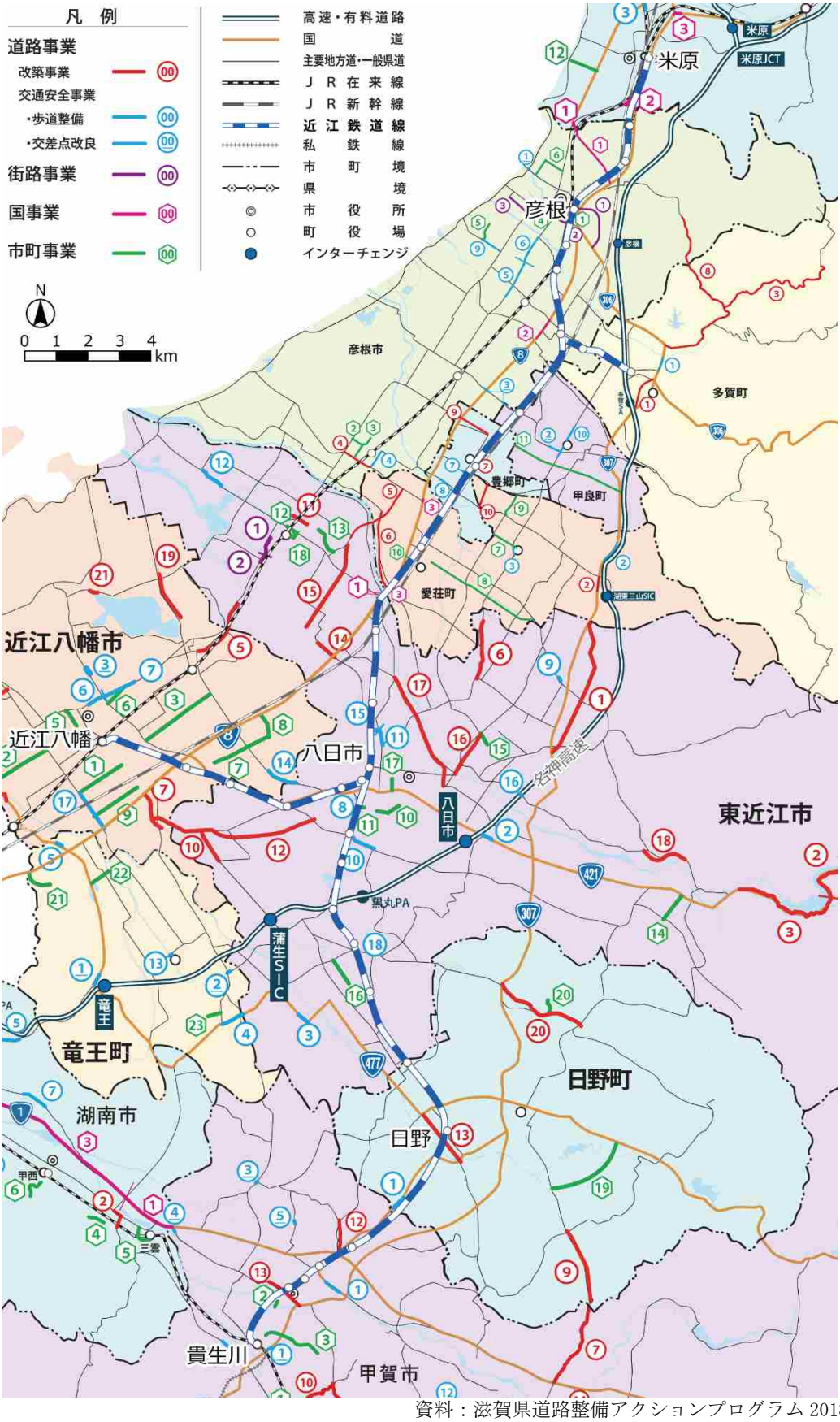


資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

図　24 時間交通量図と混雑度図

（２）道路整備の状況

近江鉄道沿線では、国道８号米原バイパスをはじめとする道路整備等の計画が進行しており、将来的に道路交通環境の改善が見込まれます。



資料：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018 を加工

図　道路整備の状況

2. 上位・関連計画における公共交通の位置付け

2-1. 広域的な上位・関連計画

（1）滋賀県基本構想実施計画（平成 31 年(2019 年) 3 月，滋賀県）

滋賀県基本構想は、2030 年に向けた県の将来ビジョンを示したもので、「変わる滋賀　続く幸せ」を基本理念に自分らしい未来を描ける生き方と、その土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指すとしています。

滋賀県基本構想実施計画は、基本構想に基づき県の取組を着実に進めるうえで必要な主要政策を定めたもので、第 1 期実施計画として令和元年度(2019 年度)～令和 4 年度(2022 年度)における 18 の政策で構成されます。公共交通に関しては「コンパクトで移動や交流しやすい交通まちづくり」として、以下の内容が示されています。

<table>
<tr><td>政策（2）</td><td colspan="3">コンパクトで移動や交流しやすい交通まちづくり</td></tr>
<tr><td>政策の目指す方向</td><td colspan="3">誰もが暮らしやすいコンパクトなまちづくりに向け、県全体の基本的な方針を策定し、駅などの拠点での賑わいを創出するまちづくりを推進するとともに、社会構造の変化に対応した地域公共交通ネットワークづくりの検討を進めます。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">目標</td><td>指標</td><td>2018 年
（現状）</td><td>2022 年
（目標）</td></tr>
<tr><td>立地適正化計画の策定公表数（計画）※累計</td><td>5</td><td>9</td></tr>
<tr><td>県東部の交通軸（近江鉄道線）の利用者数（人/日）</td><td>12, 864</td><td>13, 070</td></tr>
<tr><td>県全体のバス交通の利用者数（人/日）</td><td>58, 016</td><td>58, 890</td></tr>
<tr><td>施策の展開</td><td colspan="3">①暮らしやすいコンパクトなまちづくり
・誰もが暮らしやすいコンパクトなまちづくりに向け、新たに県全体の基本的な方針を策定し、公共交通沿線や日常生活の拠点に都市機能を緩やかに誘導するなど、駅等の拠点での賑わいを創出するまちづくりを推進するとともに、都市の動向を的確に把握し、地域ごとに計画的なまちづくりを推進します。
②地域を支える新たな公共交通の仕組みづくり
・地域の生活に欠かせない社会インフラとしての鉄道やバス交通のあり方を、利用者の動向、運転者不足等担い手の状況、費用負担の観点から検討します。
・地域公共交通における運転者不足等への対応やシェアリングエコノミーといった観点から、自動運転等の新たな技術による移動手段の導入可能性の検討を含め、モビリティ・マネジメントの取組を進めます。</td></tr>
</table>

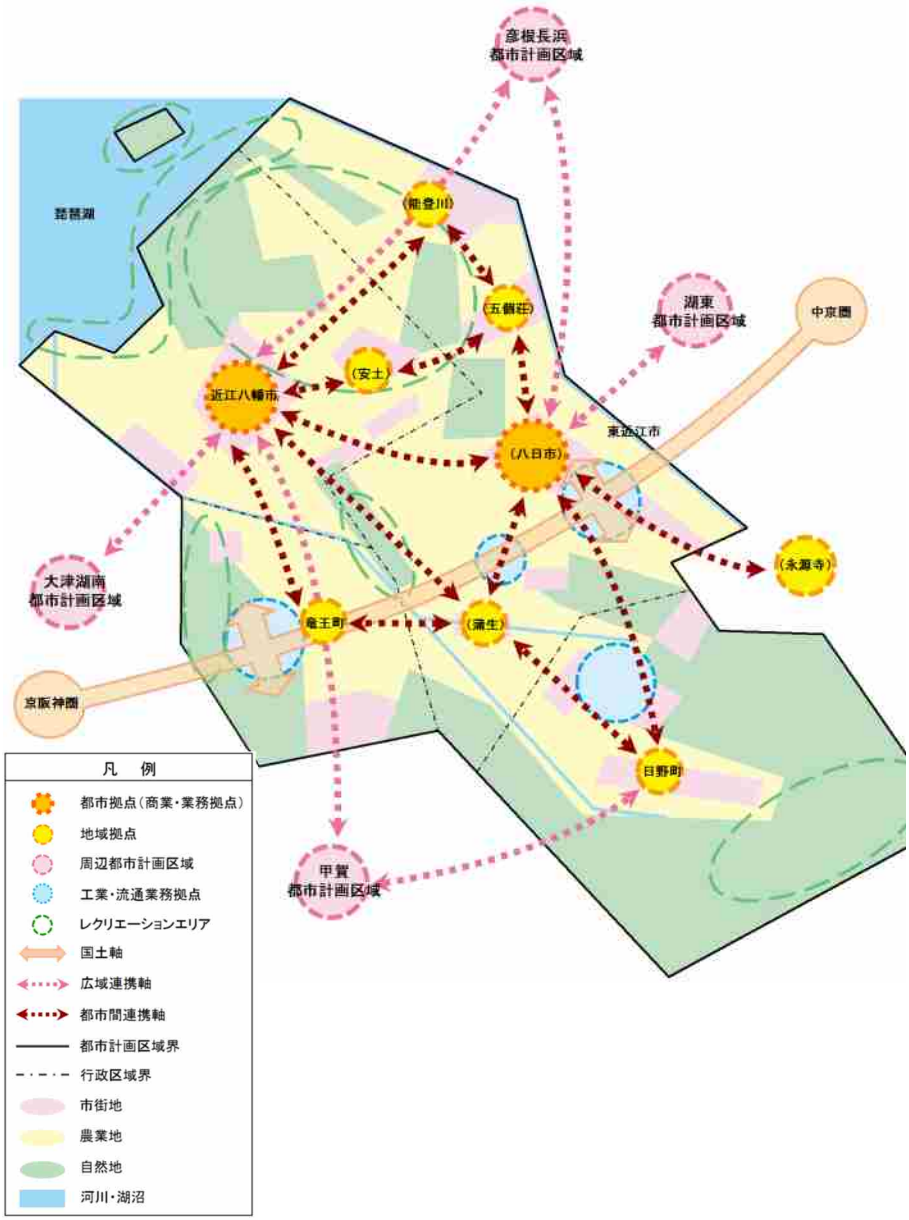
（２）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（滋賀県）

滋賀県では、県内の 11 の各都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）を策定しています。近江鉄道沿線では、5 つの都市計画区域（彦根長浜、近江八幡八日市、甲賀、湖東、豊郷甲良）が該当します。

①彦根長浜都市計画区域（平成 28(2016)年 12 月）

対象区域	彦根市、長浜市の一部、米原市の一部、多賀町の一部
鉄道・バス等に関する整備の方針	・ＪＲ各線、近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上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、駅前広場、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。また、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。 ・今後、必要性が高まるバス交通ネットワークについて、教育・医療・福祉施設の配置や利用状況を勘案し、バス停の改善等必要な施設整備を促進する。
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道近代化（全線）
将来都市構造図	

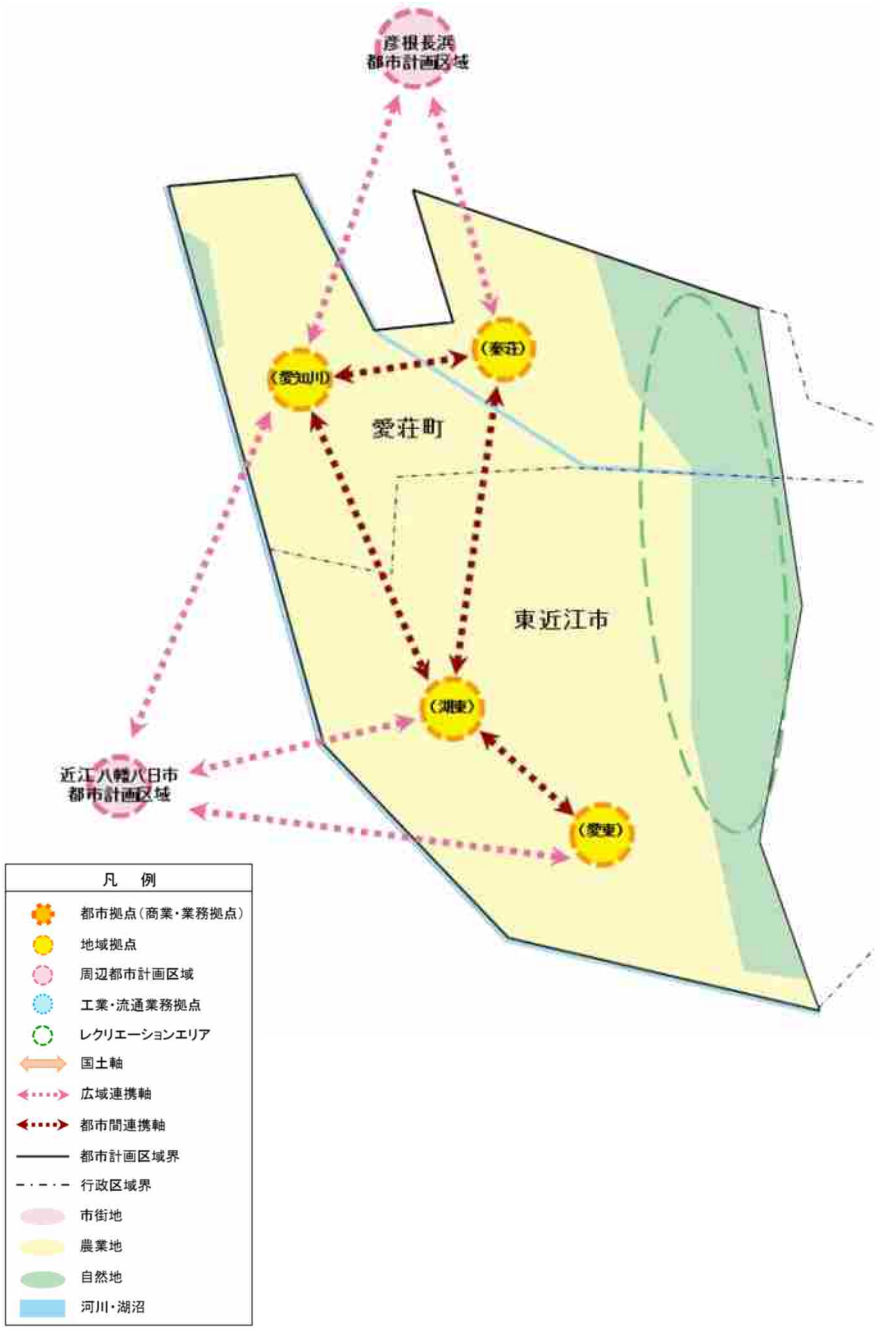
②近江八幡八日市都市計画区域（平成 31 年(2019 年) 3 月）

対象区域	近江八幡市、東近江市の一部、日野町、竜王町
鉄道・バス等に関する整備方針	・ＪＲ東海道本線や近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する道路および駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備を促進する。また、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。 ・近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町においては、住民のニーズに的確に対応したコミュニティバスの運行に努める。
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（実施中）
将来都市構造図	

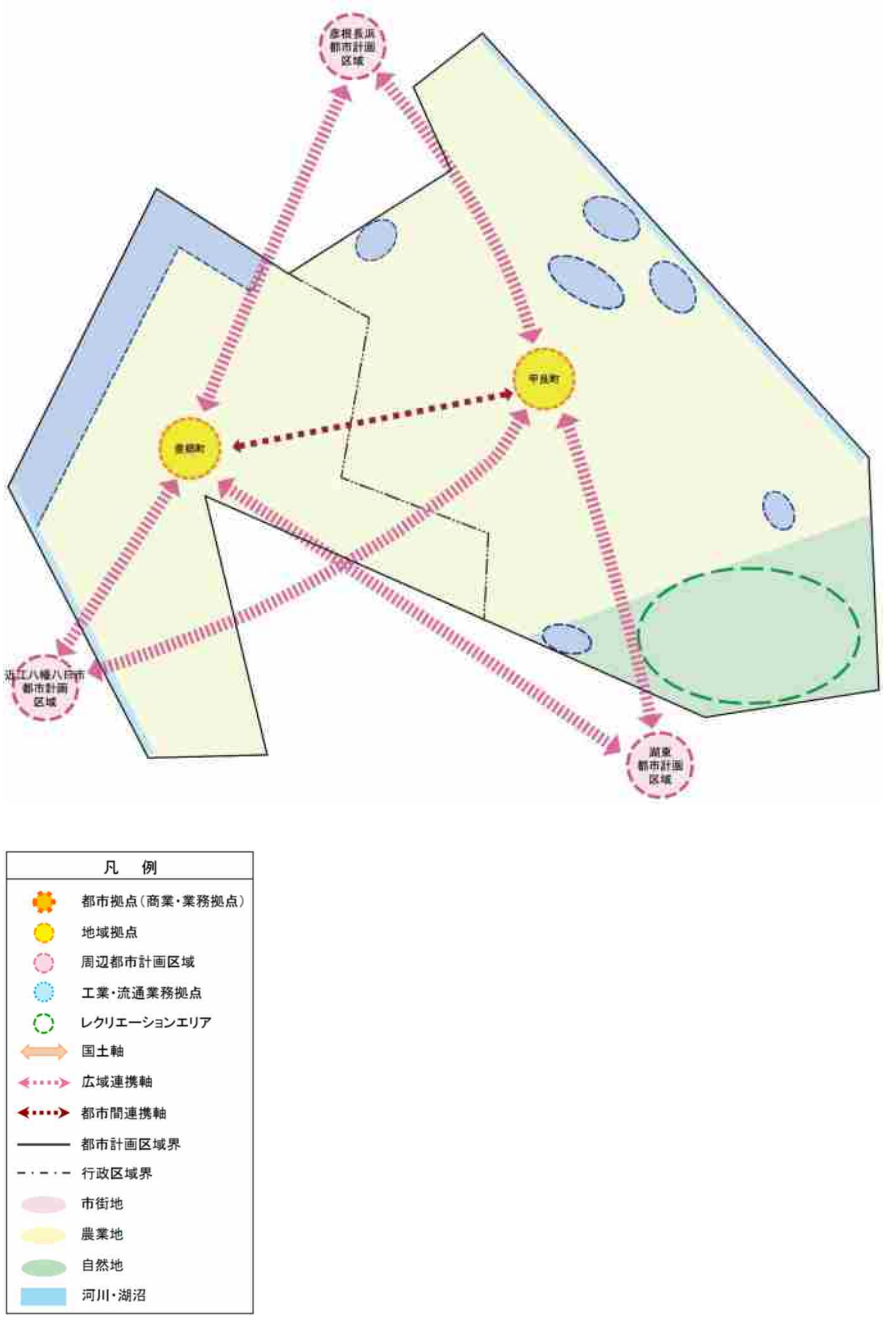
③甲賀都市計画区域（令和３年(2021 年)５月）

対象区域	甲賀市の一部
鉄道・バス等に関する整備方針	・ＪＲ草津線は複線化の早期実現など、輸送力の強化、通勤・通学等の時間の短縮を図る。また、近江鉄道、信楽高原鐵道についても、沿線の市街化の動向、ＪＲとの連携の強化を図り利便性の向上を図るとともに、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。 ・鉄道駅の周辺や中心商業地などに駐車場の整備を推進し、自動車から鉄道への乗り換えを行うパークアンドライドを促進するものとする。また、駐輪場については、放置自転車の防止など景観にも配慮して、駅周辺など人が集まる所に駐輪場を整備する。
主な整備目標（公共交通関連）	・近江鉄道本線近代化（全線）（実施中） ・信楽高原鐵道近代化（全線）（実施中）
将来都市構造図	

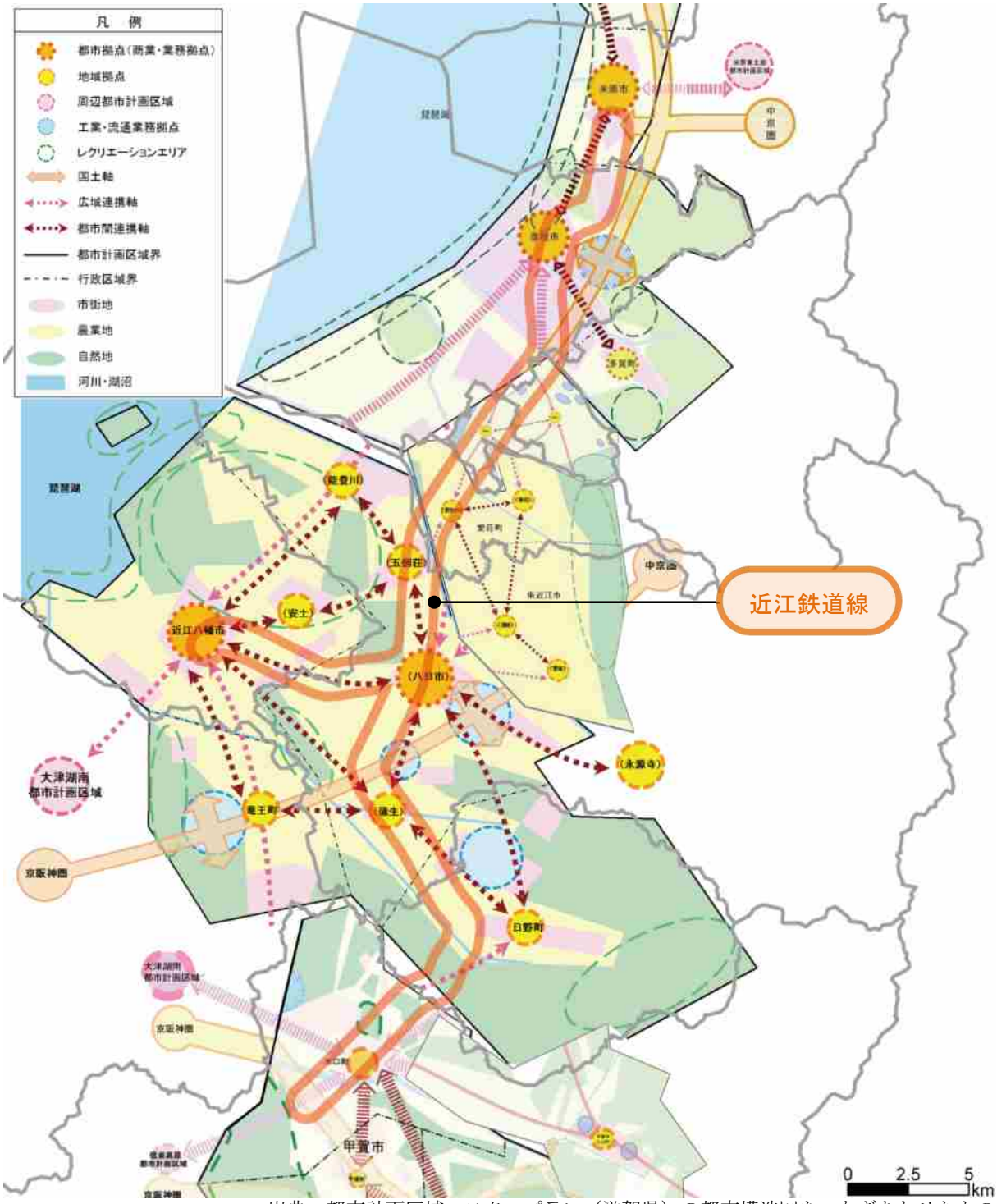
④湖東都市計画区域（平成 31 年(2019 年) 3 月）

対象区域	東近江市の一部、愛荘町の一部
鉄道・バス等に関する整備方針	・近江鉄道の持続的発展など、鉄道・バス等の公共交通機関の確保・維持・利便性向上を促進するとともに、その利用を支援する駅前広場の整備等を検討する。また、鉄道・バスのバリアフリー化を要請していくとともに、引き続き、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（実施中）
将来都市構造図	

⑤豊郷甲良都市計画区域（令和２年(2020 年)３月）

対象区域	豊郷町、甲良町
鉄道･バス等に関する整備方針	・近江鉄道の持続的発展など鉄道・バス等の公共交通機関の確保・維持・利便性向上を促進するとともに、その利用を支援する駅舎や駐輪場の適正な維持管理を図る。 ・びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る。 ・路線バスの拡充やデマンドタクシー等により、公共交通網の整備を図る。
主な整備目標（公共交通関連）	近江鉄道（全線）（実施中）
将来都市構造図	

各都市計画区域の将来都市構造図をつなぎあわせてみると、近江鉄道沿線のほか、ＪＲ線や主要幹線道路周辺等でいわゆる“都市・地域拠点”が設定されています。近江鉄道線は、拠点同士の連携等でいわゆる“軸”として機能することが期待されています。



出典：都市計画区域マスタープラン（滋賀県）の都市構造図をつなぎあわせたもの

図　近江鉄道沿線市町における都市計画区域マスタープランでの空間構成

（3）滋賀交通ビジョン（平成 25 年(2013 年)12 月 滋賀県）

滋賀交通ビジョンは、滋賀県基本構想の部門別計画として策定されたもので、2030 年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望し、これからの県の交通政策の基本的な方向を定めたものです。

《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、まちを結う」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」	（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	（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	（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

2-2. 沿線市町の上位・関連計画

（1）沿線市町の計画における公共交通の位置付け

沿線市町の計画における公共交通の位置付けは、次のとおりです。

表　沿線市町の計画における公共交通の位置付け

市町	総合計画や都市計画マスタープラン等における公共交通の位置付け
東近江市	・鉄道とバスを中心とした「公共交通軸」を生かして、利便性の高い公共交通ネットワークを形成する。 ・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。 ・関係機関と連携し、近江鉄道線の活性化に向けた働きかけを推進する。 ・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	・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付ける。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」と位置付け、愛のりタクシーによる生活交通支援を図る。 ・彦根市都市交通マスタープランでは、ハード対策とソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系を立案し、主な鉄道駅を「連携ポイント」、路線バスの主な目的地を「目的地ポイント」と位置付け、各ポイントのネットワークの充実を図る。 ・彦根市総合交通戦略では、過度に自家用車利用に依存することなく、各交通モードが連携し適切な役割分担のもと、地方公共団体や関係機関等が協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る。
近江八幡市	・超高齢社会に対応したバリアフリー化、モビリティ・マネジメントや駅周辺への居住・都市機能の誘導等、まちづくりと一体となった取組により、公共交通の利便性向上および利用促進を図る。 ・地域を結ぶ公共交通機関である近江鉄道八日市線は、公共交通事業者や関係機関、地域と連携し、その機能の維持を図る。
甲賀市	・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	・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。
日野町	・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。

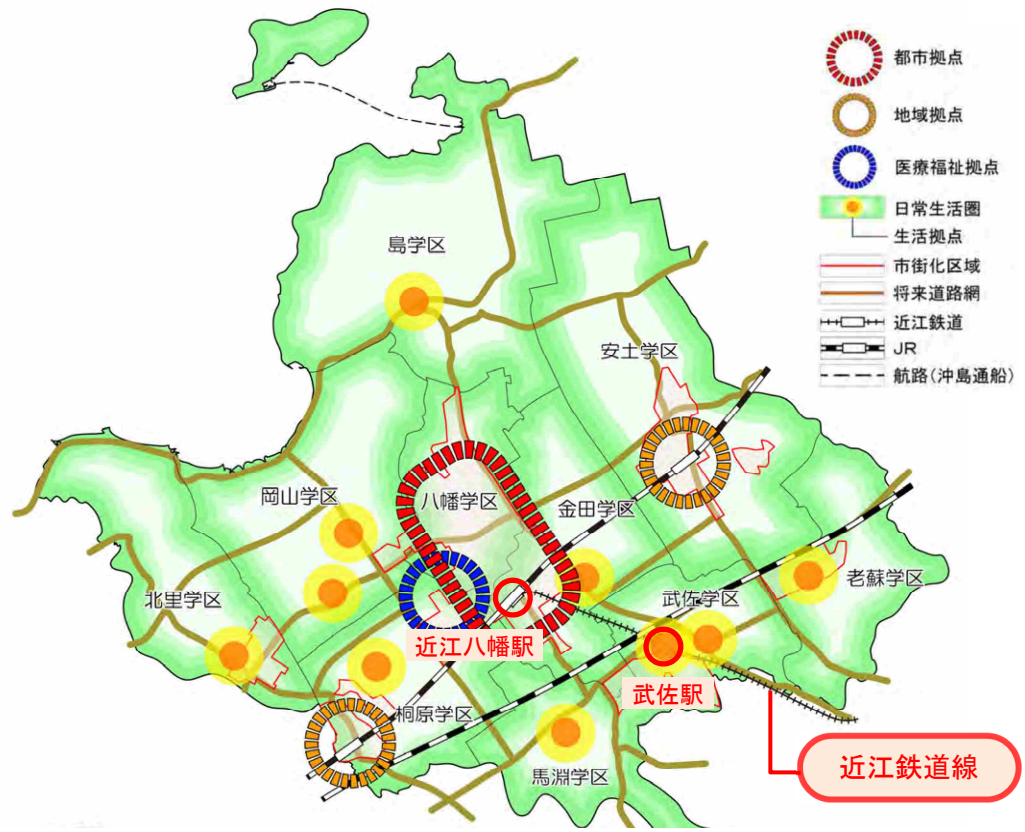
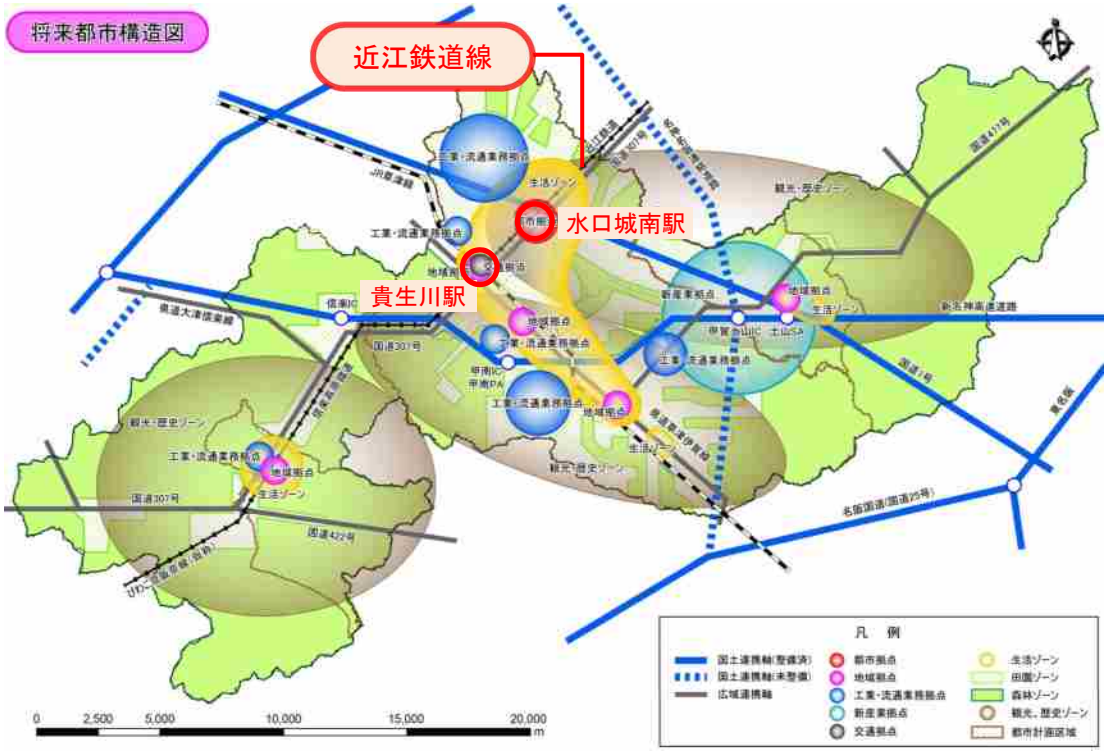
市町	総合計画や都市計画マスタープラン等における公共交通の位置付け
	・バス交通の利用促進を図るため、町営バスの路線網の見直しや運行ダイヤの充実、運行情報の提供などによる利便性の向上について事業者と協議する。
愛荘町	・運行形態などの見直しを検討し、愛のりタクシーの充実・利用促進に努める。 ・近江鉄道線が通勤、通学等に必要な交通軸であることを理解し、沿線地域全体で維持・活性化に向けた方策を検討する。 ・増加が見込まれる移動制約者の日常生活等における移動手段の確保、利便性の向上を図るため、時代に即した新たな交通施策を検討する。
豊郷町	・高齢者の外出支援サービス（すまいるたうんばす）の維持向上を図るとともに、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	・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	・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。

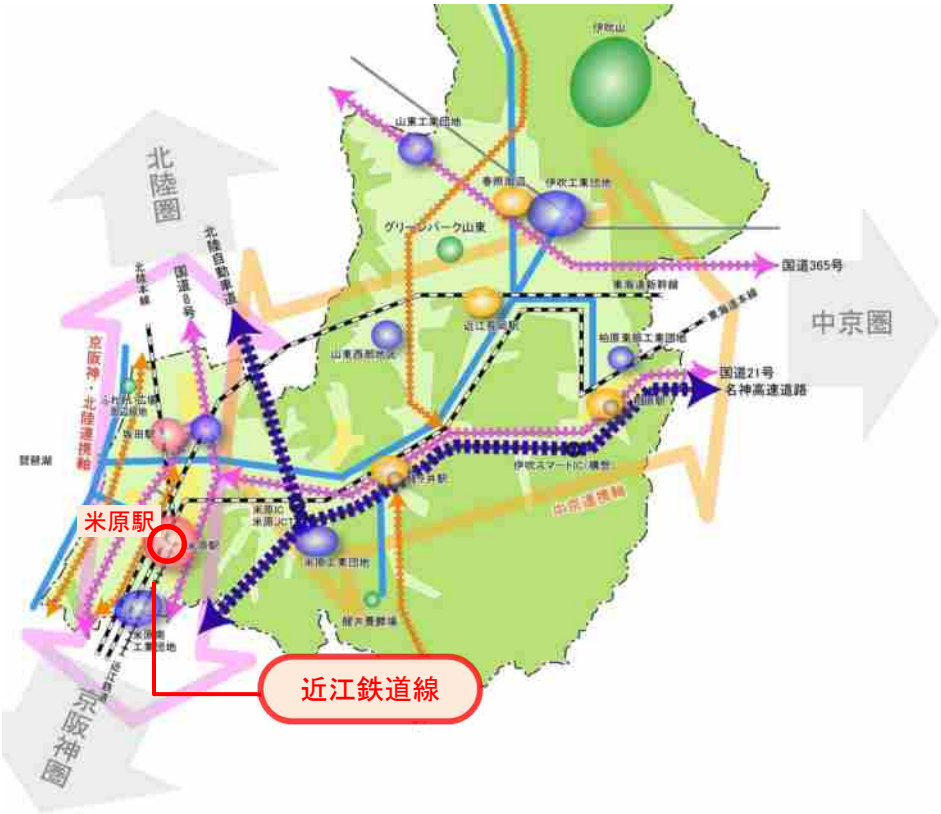
【参考】沿線市町の主な上位・関連計画

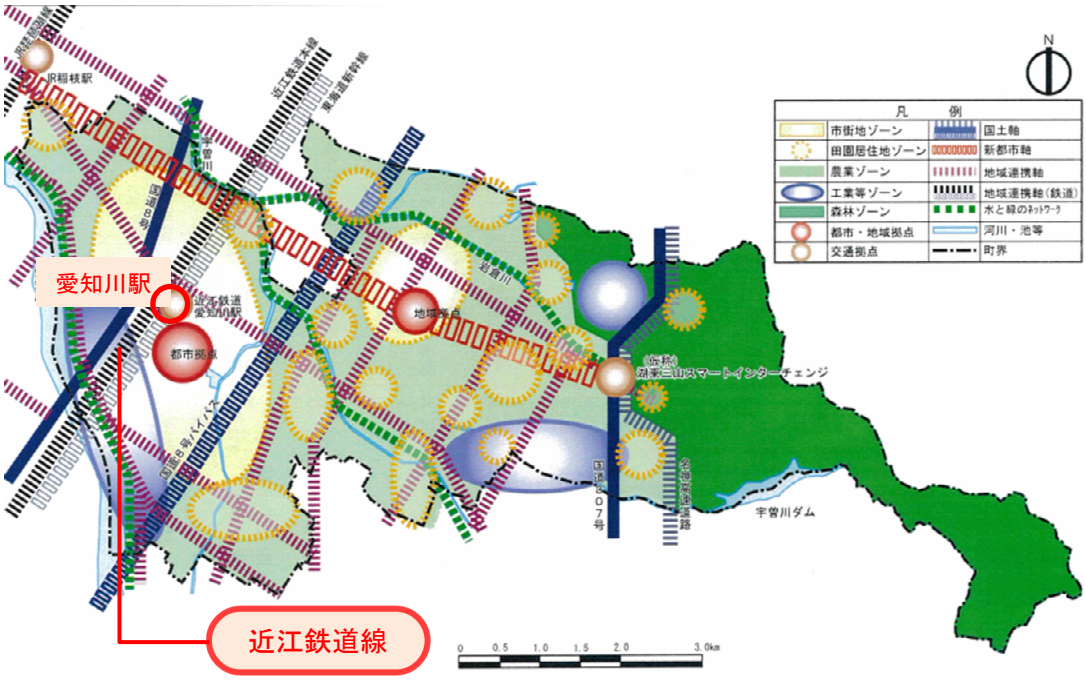
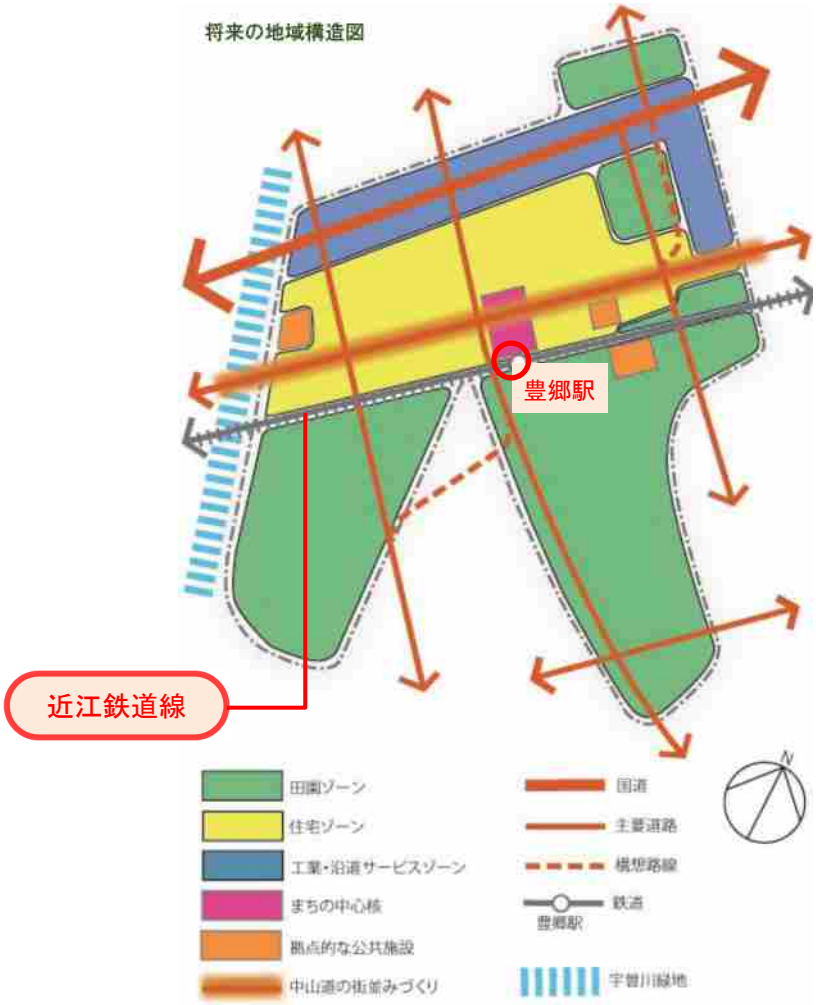
東近江市	第 2 次東近江市総合計画（平成 29 年(2017 年)3 月） 東近江市都市計画マスタープラン（令和 2(2020 年)年 6 月）
彦根市	彦根市総合計画（平成 23 年(2011 年)3 月） 彦根市都市計画マスタープラン（平成 29 年(2017 年)3 月）
近江八幡市	近江八幡市第 1 次総合計画（平成 31 年(2019 年)3 月） 近江八幡市都市計画マスタープラン（令和 3 年(2021 年)3 月）
甲賀市	第 2 次甲賀市総合計画（平成 29 年(2017 年)6 月） 甲賀市都市計画マスタープラン（平成 29 年(2017 年)8 月） 甲賀市地域公共交通網形成計画（平成 29 年(2017 年)6 月）
米原市	第 2 次米原市総合計画（平成 29 年(2017 年)3 月） 米原市都市計画マスタープラン（平成 28 年(2016 年)12 月）
日野町	第 6 次日野町総合計画（令和 3 年(2021 年)3 月） 日野町都市計画マスタープラン（令和元年(2019 年)11 月部分改訂）
愛荘町	第 2 次愛荘町総合計画（平成 30 年(2018 年)9 月） 愛荘町都市計画マスタープラン（平成 21 年(2009 年)3 月）
豊郷町	第 5 次豊郷町総合計画（平成 31 年(2019 年)3 月）
甲良町	第 4 次甲良町総合計画（令和 3 年(2021 年)3 月） 甲良町都市計画マスタープラン（平成 31 年(2019 年)3 月）
多賀町	第 6 次多賀町総合計画（令和 3 年(2021 年)3 月） 多賀町都市計画マスタープラン・国土利用計画（令和 3 年(2021 年)3 月）
湖東圏域	湖東圏域地域公共交通網形成計画（平成 30 年(2018 年)12 月修正） ※対象地域：彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

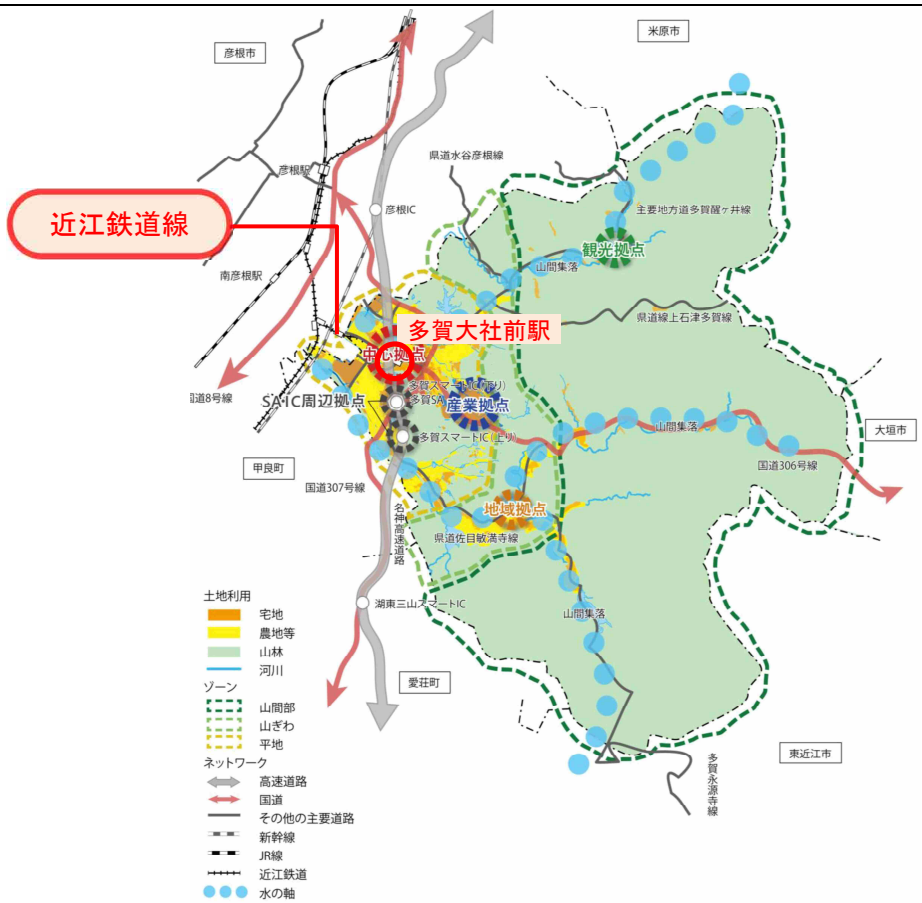
【参考】各市町の上位・関連計画における将来都市構造イメージ

市町	将来都市構造イメージ
東近江市	 資料：東近江市都市計画マスタープラン（令和 2 年(2020 年)6 月）
彦根市	 資料：彦根都市計画マスタープラン（平成 29 年(2017 年)3 月）

市町	将来都市構造イメージ
近江八幡市	 資料：近江八幡市都市計画マスタープラン（改訂版）（令和 3 年(2021 年)6 月）
甲賀市	 資料：甲賀市都市計画マスタープラン（平成 29 年(2017 年)8 月）

市町	将来都市構造イメージ
米原市	 資料：米原市都市計画マスタープラン（平成 28 年(2016 年)12 月）
日野町	 資料：日野町都市計画マスタープラン（令和元年(2019 年)11 月(部分改訂)）

市町	将来都市構造イメージ
愛荘町	 資料：愛荘町都市計画マスタープラン（平成 21 年(2009 年)3 月）
豊郷町	 資料：第 5 次豊郷町総合計画（令和元年(2019 年)3 月）

市町	将来都市構造イメージ
甲良町	 資料：甲良町都市計画マスタープラン（平成 31 年(2019 年)3 月）
多賀町	 資料：多賀町都市計画マスタープラン（令和 3 年(2021 年)3 月）

2-3. 現状および上位・関連計画のまとめ

現状および上位・関連計画における地域公共交通の位置付けは、次のとおりです。

表　現状および上位・関連計画における地域公共交通の位置付け　まとめ

項目	内容
1) 地域公共交通	［近江鉄道］
① 近江鉄道線の利用状況	・年間利用者数は平成 7 年(1995 年)以降減少し、平成 14 年(2002 年)に約 370 万人まで落ち込む。その後、令和元年度(2019 年度)は約 475 万人まで回復するが、令和 2 年度(2020 年度)は新型コロナの影響で約 369 万人と大幅に減少。通勤定期は前年度比約 7%減、通学定期は同約 23%減、定期外は約 35%減。 ・通勤・通学での利用が全体の約 66%を占め、地域の生活を支える交通として定着している。 ・区間別輸送密度は、近江八幡駅～八日市駅間で 4,000 人/日、彦根駅～高宮駅間で 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 駅は年間乗車人員が 10 万人未満。
② 近江鉄道線の収支状況	・平成 6 年度(1994 年度)以降、営業赤字が続く。毎年の営業赤字は増加傾向にあり、平成 30 年度(2018 年度)は約 3.8 億円、令和元年度(2019 年度)は約 5.0 億円、令和 2 年度(2020 年度)は約 8.1 億円の営業赤字。 ・利用者増への取組等により、近年は、営業収益が横ばいからやや微増で推移しているのに対し、増加する営業費用が収支に大きく影響していたが、令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少し、営業赤字が大きく増加。
③ 近江鉄道線の利用実態 〈沿線住民・利用者等アンケート調査(令和元年度(2019 年度)実施)〉	・利用状況：学生の約 2 割、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、沿線住民の約 2 割が近江鉄道を利用している。 ・利用目的：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、自動車の次の交通手段として利用される位置付けとなっている。 ・通学における交通手段：近江鉄道利用者の代替交通手段としては「自動車」が約 6 割、「通えなくなる」が約 3 割。 ・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。
④ 近江鉄道線の利用実態 〈近江鉄道線利用実態調査(OD 調査)(令和 2 年度(2020 年度)実施)〉	・利用目的としては、平日は通勤・通学が大半、休日は観光・レジャーが最も多いが、次いで通学・その他の用事・通勤が多く、休日でも通勤・通学での利用が見られる。 ・利用頻度は、平日は週 1 日以上が約 8 割、休日は年数日程度以下が 4 割を占める。 ・利用年齢層は、平日・休日とも 30 歳未満が 5 割の一方、60 歳以上は 2 割未満。 ・駅間利用状況は、平日・休日とも近江八幡～八日市駅間の利用が全体の 4 割を占めており、地域をまたいでの長距離利用は少ない。

項目	内容
⑤ 近江鉄道線の役割 〈クロスセクター効果分析調査（令和元年度(2019 年度)実施)〉	・近江鉄道線を廃止した場合に要する分野別代替費用は、最小で 19.1 億円/年と推計。 ・これを国・県・市町の財政支出額および近江鉄道線の事業損失額の合計 6.7 億円/年と比較すると、近江鉄道線のクロスセクター効果は 12.4 億円/年。 ・加えて、交通安全、定住促進、環境分野など、数値化が難しいが費用増加が見込まれる行財政負担項目が存在。 ・以上を踏まえ、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の視点では効果的。
⑥ 近江鉄道線の存続形態 〈地域公共交通ネットワークのあり方検討調査(平成 30 年度(2018 年度実施)〉	・近江鉄道線を鉄道から他モードへ転換するには、鉄道として存続させる以上の優位性を認めるに至らない。 ・近江鉄道線を鉄道として維持存続させる方策として、公有民営方式（いわゆる上下分離方式）による運営を検討。
2） 地域公共交通　［ＪＲ、信楽高原鐵道、二次交通］	
① ＪＲ線の利用状況	・近江鉄道線は、米原、彦根、近江八幡、貴生川の 4 駅でＪＲ東海道本線・草津線に接続し、接続する 4 駅におけるＪＲ線利用者数は貴生川駅を除き増加傾向にある。
② 信楽高原鐵道の利用状況	・信楽高原鐵道は平成 25 年(2013 年)に公有民営方式の上下分離の経営体制に移行しているが、利用者数は減少傾向にある。
③ 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/日以上のバスが接続している。 ・沿線では、ちょこっとバス・ちょこっとタクシー（東近江市)、日野町営バス（日野町)、愛のりタクシー（沿線北部地域）等のコミュニティバスや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。 ・沿線地域で運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーに対して、国・県・沿線市町の協調により運行補助。 ・駅前の駐車場は全 33 駅中 13 駅、駐輪場は全 33 駅中 28 駅で設置。
3） 沿線地域の概況	
① 人口の推移	・沿線市町の総人口は平成 22 年(2010 年)頃をピークに減少。 ・現在人口が増加している彦根市でも令和 7 年(2025 年)以降は減少の見込み。 ・年少・生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加。
② 高齢化の推移	・沿線市町の高齢化率は、いずれも今後増加が進む見込み。
③ 人口分布	・彦根、近江八幡、八日市、水口の各駅周辺に人口が集中。 ・将来人口は、郊外部を中心に減少が進む見込み。
④ 土地利用	・近江鉄道沿線は、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。
⑤ 企業立地の状況	・彦根～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、京セラ前駅周辺等に分布。
⑥ 沿線高等学校等の生徒数	・沿線高校等の生徒数は約 1 万 1 千人。今後少子化に伴い減少が進む見込み。 ・彦根、八日市、近江八幡、水口の各駅周辺に多く分布。
⑦ 主な観光・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。

項目	内容
4) 人の動き	［第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度（2010 年度））、平成 27 年国勢調査より］
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。 ・通勤は、市町内および隣接市町間の流動が多いほか、近江八幡市・東近江市・甲賀市は大津湖南エリア、米原市は長浜市への流動が多い。 ・通学および自由目的は、市町内流動が主。
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、彦根、米原の各市で 5%超だが、他市町は５％未満。 ・バスはいずれの市町とも 5%未満。
③ 駅端末代表交通手段	・徒歩と自転車で約 8 割を占める。 ・乗車人員 50 万人以上の駅ではバス、10 万人未満の駅では自動車の分担率が高い。
5) 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 号と 1 号を中心に多い。 ・近江鉄道と交差・平行する方向、国道 1 号等で混雑率 1 を超える路線がある。
② 道路整備の状況	・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。
6) 上位・関連計画	
① 将来都市像（上位計画）	・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。 ・バス（路線バス・コミュニティバス）や愛のりタクシーは利便性向上と利用促進。

3. 沿線市町の課題・問題認識

沿線地域における地域公共交通（近江鉄道線、二次交通）や駅周辺のまちづくりについて、沿線市町に対してヒアリング（書面）を実施し、課題認識を把握しました。

（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	・近江鉄道線を含め、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	・年間乗降者数は、平成 30 年度(2018 年度)までの数年間増加傾向にあったが、令和元年度(2019 年度)は再び減少に転じた。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、彦根翔西館高校開校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、自転車駐車場も未整備のため、整備の検討が必要。 ・鳥居本駅舎は国の登録有形文化財になっており、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	・市内 2 駅を含め近江鉄道八日市線の利用がある中、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	・利用状況は、県立学校(水口高、水口東中高)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。 ・将来の展望は、少子高齢化による利用者減少が見込まれるが、リニア新幹線の開通を見据えても、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役割が大きいと考える。 ・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	・米原駅はＪＲ在来線・新幹線の結節点駅であり、市民や市外利用者のほとんどがＪＲを利用しており、近江鉄道線に対する住民の関心が高くない。
日野町	・日野駅の利用は、朝・夕の通勤・通学がメインとなっており、日中利用は少ない状況。 ・日野町では、平成 28 年度(2016 年度)から、「近江鉄道日野駅再生プロジェクト」に取り組み、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」を設けた。「なないろ」は住民の憩いの場となり、多くの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、公共交通機関と結び付けた利用促進が必要。
愛荘町	・運行本数が少なく、「待たずに乗れる」という間隔とは言い難い。 ・運賃は、他の鉄道に比べ、割高感がある。 ・鉄道からバスへの乗継ぎは、バスの本数が少ないため、不十分と感じる。
豊郷町	・利用者が少なく、近江鉄道への関心が薄い。
甲良町	・町民が鉄道に乗りたいと思えるようなまちづくりを目指す。
多賀町	・高校生の交通手段であり、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。

（2）二次交通（バス、乗合タクシー、一般タクシー　等）

東近江市	・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ぎ設定や、バスや鉄道の一体化した料金体系の構築。 ・自動運転をはじめとした先進技術を取り入れ、公共交通網の充実に活用する。
彦根市	・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	・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	・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。 ・上記のとおり、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	・観光客など市外からの来訪者向けの交通が課題。
日野町	・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	・近江鉄道バス（角能線）は、乗務員不足により平成 31 年(2019 年)4 月から土・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 1 時間前の予約が必要など、二次交通の充実が課題。
豊郷町	・なし。
甲良町	・時刻表の基準となるのがＪＲであること。
多賀町	・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。

（3）駅周辺のまちづくり（まちのにぎわい、道路交通　等）

東近江市	・八日市駅を中心としたまちづくりを進めていく中、交通結節点としての機能をさらに充実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駅周辺を活用した魅力的な仕組みづくりが必要。
彦根市	・彦根駅周辺（特に西口）では、都市再生整備計画により環境整備を行っている。 ・彦根駅周辺は立地適正化計画で都市機能誘導区域としている。
近江八幡市	・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、生活拠点およ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、観光客増加の影響から国道、県道での渋滞の状況がある。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	・貴生川駅周辺は、市内最大の交通結節点として、人口集約機能を強化させるため、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近江鉄道踏切 4 箇所のうち 2 箇所で特に平日夕方の帰宅時間や休日での道路渋滞が生じている。
米原市	・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市役所本庁舎の建設や民間主導によるまちづくり開発を見据えた交通網の充実。
日野町	・体験型教育旅行等では、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、日野駅を町の観光ルートの起点とし、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、観光情報の発信や交流機能の向上を一体的に進める必要がある。
愛荘町	・愛荘町として『鉄道の利便性の向上』や『近江鉄道線を活かしたまちづくり、観光振興』を積極的に取り組んで行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、駅前環境の整備の必要性を感じている。
豊郷町	・現在駅前道路を拡幅しているが、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。
甲良町	・都市計画マスタープランでも住宅用地として計画をしている。 ・また今後は総合計画としてまちのにぎわいを計画している。
多賀町	・駅から多賀大社前までの参道を整備中。歩いてまちを散策してもらいながら商店に賑わいを取り戻したい。 ・将来的には参道の車両交通量を抑制し、歩いて参る施策展開により駅の価値を高めたい。

（４）その他

東近江市	・近江鉄道駅でパークアンドライドを推進し、近江鉄道線利用者の増加を図る必要がある。
彦根市	・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。
甲賀市	・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	・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）。
愛荘町	・近江鉄道のみの利便性向上等も重要であるが、近江鉄道、バス、乗合タクシーの連接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。

※近江八幡市、日野町、豊郷町、甲良町、多賀町は意見なし

4. 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会について

4-1. 規約

近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会規約

（目的）

第１条　近江鉄道線は、１２０年以上にわたり、県東部地域における基幹交通軸であり、沿線地域の住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、経営状況の悪化により事業継続が困難となっている。このため、県、近江鉄道沿線市町、交通事業者、関係団体等が一体となり、近江鉄道線の再生とそれに伴う公共交通網の再構築を目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施に関し、必要な協議を行うために近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第２条　協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

（１）　計画の策定、変更及び評価に係る協議に関すること。

（２）　計画の実施に係る協議に関すること。

（３）　計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

（４）　前各号の決定については、法第６条第２項第１号の団体は全員合意を原則とする。

（５）　第１号から第３号までに掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第３条　協議会は、別表に掲げる団体等をもって組織する。

２　協議会は、前項に定める者のほか、交通政策における法令等について専門的な知識を有する者等にオブザーバーとして参画を求めることができる。

（委員）

第４条　協議会の委員は、前条第１項団体等の中から滋賀県知事が依頼する。

２　委員の任期は、２年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残期間とする。

３　委員の再任は妨げない。

（役員の定数及び選任）

第５条　協議会に次の役員を置く。

（１）　会　長　１名

（２）　副会長　２名

（３）　監　事　２名

２　役員は、前条第１項の規定による委員のうちから、これを互選する。

（役員の職務）

第６条　会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
２　副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
３　監事は、協議会の会計を監査する。

（会議）
第７条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。
２　会議は、委員の過半数の者が出席しなければ、開くことができない。
３　会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。
４　会長は、会議への代理出席を認めることができる。ただし、学識経験者として委嘱された委員の代理出席についてはこの限りでない。
５　会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
６　協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
７　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議会の権能）
第８条　協議会は、次に掲げる事項の議決又は認定を行うものとする。
（１）　規約の制定及び改廃に関すること。
（２）　事業計画、事業報告、予算及び決算に関すること。
（３）　諸規程の制定及び改廃に関すること。
（４）　第２条各号に関すること。
（５）　その他協議会の運営に関する重要な事項に関すること。
２　前項の規定にかかわらず、協議会において議決すべき事項について特に緊急を要するため協議会を招集する時間的余裕がないことが明らかであると認めるときは、会長は、その議決すべき事項を処分することができる。
３　前項の規定による処分については、会長は、次の協議会においてこれを報告し、その承認を求めなければならない。

（書面決議）
第９条　会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催できないと認めるときには、書面審議により、議事を決することができる。
２　書面審議による議決は、全員一致で決することとする。

（協議結果の尊重義務）
第 10 条　協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）
第 11 条　協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

２ 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）
第 12 条　第２条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。
２ 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第 13 条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、滋賀県土木交通部県東部地域公共交通支援室内に置く。
３　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）
第 14 条　協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）
第 15 条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）
第 16 条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）
第 17 条　この規約に定めるもののほか、協議会の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

付　則
（施行期日）
１　この規約は、令和元年 11 月５日から施行する。
（任期の特例）
２　この規約の施行の日以後最初の委員の任期は、協議会の設立の日から令和３年３月 31 日までとする。
（施行期日）
この規約は、令和３年３月 22 日から施行する。

別表（第４条関係）

法律の区分	団体等
地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 （法第６条第２項第１号）	滋賀県
	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
公共交通事業者等（地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者） （法第６条第２項第２号）	近江鉄道株式会社
	信楽高原鐵道株式会社
	西日本旅客鉄道株式会社
	一般社団法人滋賀県バス協会
	一般社団法人滋賀県タクシー協会
道路管理者 （法第６条第２項第２号）	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所
公安委員会 （法第６条第２項第３号）	滋賀県警察本部
公共交通の利用者 （法第６条第２項第３号）	滋賀県教育委員会
	滋賀県ＰＴＡ連絡協議会
	滋賀県民生委員児童委員協議会連合会
	びわこ学院大学
	一般財団法人滋賀県老人クラブ連合会
	滋賀県地域女性団体連合会
学識経験者 （法第６条第２項第３号）	一般社団法人グローカル交流推進機構 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
その他協議会の運営上必要と認められる者 （法第６条第２項第３号）	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局
	一般財団法人地域公共交通総合研究所
	一般社団法人滋賀県病院協会
	滋賀県市町社会福祉協議会会長会
	公益社団法人びわこビジターズビューロー
	滋賀県商工会議所連合会

オブザーバー	国土交通省近畿運輸局交通政策部
	国土交通省近畿運輸局鉄道部

4-2. 委員名簿

【敬称略】

法律の区分	委員
地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 （法第６条第２項第１号）	滋賀県知事　三日月　大造
	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
	東近江市長　小椋　正清
	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
公共交通事業者等（地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者） （法第６条第２項第２号）	近江鉄道株式会社　代表取締役社長　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
	西日本旅客鉄道株式会社　京都支社長　若菜　真丈
	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
道路管理者 （法第６条第２項第２号）	国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所長　中尾　勝
公安委員会 （法第６条第２項第３号）	滋賀県警察本部長　滝澤　依子
公共交通の利用者 （法第６条第２項第３号）	滋賀県教育長　福永　忠克
	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
学識経験者 （法第６条第２項第３号）	一般社団法人グローカル交流推進機構 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
その他地方自治体が必要と認める者 （法第６条第２項第３号）	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 代表理事　小嶋　光信
	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　髙村　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

令和３年（2021 年）10 月現在

4-3. 協議会における検討経緯

日時	回	主な検討内容
令和元年(2019 年) 11 月 5 日	第 1 回	○報告等 ・これまでの検討経緯等について ・近江鉄道線の概要について ○議事 ・近江鉄道線地域公共交通再生協議会規約（案）について ・役員の選出について ・令和元年度 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会事業計画（案）および収支予算（案）について
令和 2 年(2020 年) 3 月 25 日	第 2 回	○報告等 ・近江鉄道沿線住民等アンケート調査結果について ・近江鉄道線のクロスセクター効果等分析結果について ・地域フォーラム、学校および事業所ヒアリング結果について ・他モードへの転換等の検討結果について ○議事 ・近江鉄道線の存廃について
令和 2 年(2020 年) 6 月 2 日	第 3 回	○議事 ・副会長の選任について ・「近江鉄道線の全線存続」のイメージについて ・近江鉄道線の全線存続に向けた検討課題と対応方策について ・協議会の今後のスケジュールについて
令和 2 年(2020 年) 8 月 18 日	第 4 回	○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 ○議事 ・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 ・沿線地域の地域公共交通の課題について ・沿線地域の目指す姿について ・近江鉄道線の利便性向上策について ・利用促進策検討分科会の設置について
令和 2 年(2020 年) 12 月 17 日	第 5 回	○報告 ・近江鉄道株式会社における 2020 年度第 2 四半期累計期間決算と業績見通しについて ・近江鉄道全線ワンコインキャンペーンの実施結果について ・利用促進策検討分科会の取組経過について ○議事 ・将来の近江鉄道線のあり方（案）について ・地域公共交通計画の基本方針と目標（案）について
令和 3 年(2021 年) 3 月 22 日	第 6 回	○報告 ・近江鉄道線利用実態調査（OD 調査）結果の概要について ・利用促進策検討分科会の取組結果について ・近江鉄道線へのキャッシュレス導入に係る検討状況について ・2020 年度近江鉄道株式会社の経営状況について

日時	回	主な検討内容
		○議事 ・自治体の費用負担（案）について ・地域公共交通計画骨子（案）について ・規約の改正について ・令和 2 年度補正予算（案）について ・令和 3 年度事業計画（案）および予算（案）について
令和 3 年(2021 年) 6 月 23 日	第 7 回	○報告 ・2020 年度近江鉄道株式会社の経営状況について ・近江鉄道線および沿線地域の活性化に向けた取組について ○議事 ・令和 2 年度事業報告および決算について ・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について ・近江鉄道沿線地域公共交通計画原案について
令和 3 年 (2021 年) 7 月 21 日 ～8 月 20 日	―	○近江鉄道沿線地域公共交通計画 (原案) への意見・情報募集 (パブリックコメント) の実施
令和 3 年(2021)年 10 月 1 日	第 8 回	○報告 ・近江鉄道株式会社の 2021 年度第 1 四半期累計決算について ・近江鉄道線の利用促進に向けた新たな取組について ・近江鉄道株式会社の鉄道事業を中心とする経営・財務状況調査結果について ○議事 ・近江鉄道沿線地域公共交通計画（案）について

5. 用語集

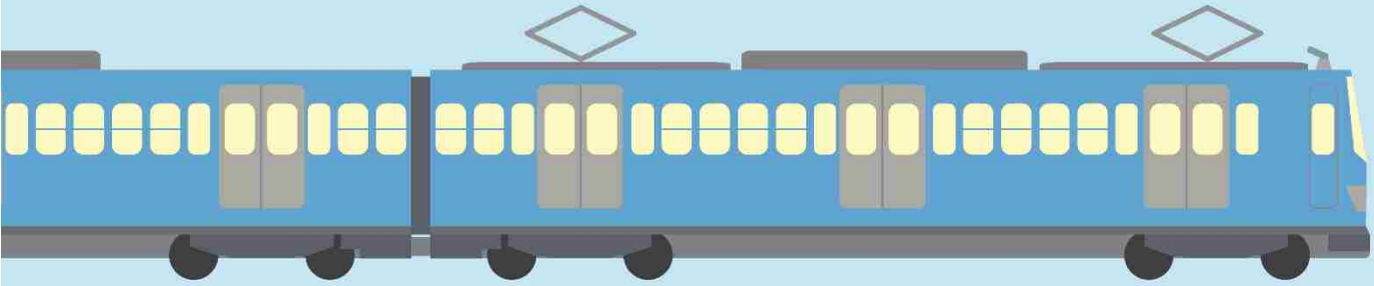
ページ	用語	解説
1,2 他	マスタープラン（都市計画マスタープラン、都市計画区域マスタープランを含む）	基本的な方針として位置づけられる計画。 都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」、都市計画区域マスタープランは「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」。
2 他	立地適正化計画	住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正に誘導するための計画。
4	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持し、高齢者が安心して暮らせるよう地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりと、面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組み。
5	スマートシティ	ICT(情報通信技術)や AI(人工知能)などの先端技術や、人の流れや消費動向、土地や施設の利用状況といったビッグデータを活用し、エネルギーや交通、行政サービスなどのインフラ(社会基盤)を効率的に管理・運用する都市の概念。
5 他	バリアフリー	障壁（バリア）を取り除くということ。 元々は建築用語で、建物内の段差等、生活に支障となる物理的な障壁を取り除く意味合いで使用されていたが、現在では高齢者や障害者等の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアを含めた概念となっており、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味している。
5	ユニバーサルデザイン	障害の有無や年齢、性別、人種などにかかわらず、たくさんの人々が利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方。
10 他	クロスセクター効果	地域公共交通を廃止にしたときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる 地域公共交通の多面的な効果。
11 他	BRT	バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）の略で、連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。
12 他	LRT	ライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）の略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。
11 他	生産年齢人口	年齢別人口のうち、生産活動の中心となる年齢層を指し、15 歳以上 65 歳未満の人口のこと。
17,24 他	デマンド型交通、デマンド型乗合タクシー、デマンドタクシー	電話予約等、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通を指し、ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービス。デマンドは「要求、要請」の意味で、運行方式、運行ダイヤ、発着地等、自由な組み合わせによって様々な運行形態が存在する。

ページ	用語	解説
20	地域包括ケアシステム	高齢者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、「住まい」「医療」「介護」「予防」「生活支援」が切れ目なく一体的に提供される体制。
22 他	ビッグデータ	デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、またスマートフォンやセンサー等 IoT 関連機器の小型化・低コスト化による IoT の進展により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータ。
22 他	MaaS	「Mobility as a Service」の略で、ICT を活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を１つのサービスととらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
23 他	パーソントリップ調査	交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査。 調査結果は都市圏交通実態の分析や将来交通量予測、総合的な都市交通計画（マスタープラン、個別交通計画等）等の検討に活用される。
25 他	キャッシュレス決済	クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法。
25 他	二次交通	複数の交通機関等を使用する場合の 2 種類目の交通機関のことで、主には、鉄道駅から学校や観光地などへ赴く際に利用する路線バス、タクシー等の交通手段。
31 他	エコ通勤	電車通勤、バス通勤、自転車通勤、徒歩通勤など、クルマから環境にやさしい『エコ』な通勤手段に転換すること。
39	非接触決済	非接触 IC を搭載したカード（IC カード）・携帯電話・ウェアラブルコンピュータと、店舗などの決済端末との間を無線通信して決済（電子決済）する仕組み。
40 他	パーク・アンド・ライド	通勤時に、自宅から最寄駅まで自家用車を使い、そこから鉄道を利用して都心の勤務先に行く方法（帰りも最寄駅で降り、駅前の駐車場に置いてある車を運転して帰宅する）を指す。
40	サイクル・アンド・ライド	通勤時に、自宅から最寄駅まで自転車を使い、そこから鉄道を利用して都心の勤務先に行く方法（帰りも最寄駅で降り、駅前駐輪場に置いてある自転車を運転して帰宅する）を指す。
44	努力義務	法律の条文で「～するよう努めなければならない」「～努めるものとする」と規定された義務のことで、必要な措置を講ずるよう努めなければならない。ただし、法的拘束力はなく、罰則などの制裁はなく、当事者の自発的な行為をうながす効果がある。
49	空き家バンク	市区町村が中心となって居住者のいない家を活用し、地域振興などにつなげるために空き家を紹介する制度。2015 年に「空家等対策の推進に関する特別措置法」が施行されたことから、全国で取組が進められている。
49 他	ウォーカブルタウン	生活に必要な環境が、徒歩圏内にあり、自分の足で歩いて生活できる街。
55 他	サイクルトレイン	自転車を鉄道車両内に解体せずに持ち込むことができるサービス。

ページ	用語	解説
57 他	モビリティ・マネジメント	地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康等に配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組。
63	クラウドファンディング	群衆（crowd）と資金調達（funding）を組み合わせた造語。 インターネットを通じて不特定多数の人に資金提供を呼びかけ、趣旨に賛同した人から資金を集める方法。
67 他	OD 調査	人や車あるいは物資の移動の起点（origin）と終点（destinatio）を移動の目的や交通手段などとともに把握するために実施する調査。
69 他	GTFS（標準的なバス情報フォーマット）	バスに関する情報には、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の「静的情報」と、遅延情報や位置情報などリアルタイムで変動する「動的情報」があるが、静的・動的どちらのフォーマットも国際的に広く利用されている「GTFS」（General Transit Feed Specification＝標準的なバス情報フォーマット）を基本とすることで、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映することができる。
74	PDCA サイクル	プロセス等を管理・改善する手法の一つで、Plan=計画、Do=実行、Check=評価、Action=改善という４段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善・最適化していく手法。
資料編-31	フィーダー	地域間交通ネットワークと接続する支線系統をいう。地域間交通ネットワークが地域をまたがる幹線交通であるのに対して、フィーダー交通は地域内の路線バスやコミュニティバス、デマンド交通であることが多い。
資料編-44	シェアリングエコノミー	シェアリングエコノミーとは、インターネットを介して個人と個人・企業等の間でモノ・場所・技能などを売買・貸し借りする等の経済モデル。
資料編-52	キスアンドライド	家族に最寄駅まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤や通学などを行う方法。
資料編-64	都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域。

近江鉄道沿線地域公共交通計画

発行年月：令和３年（2021 年）10 月

編集・発行：近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会

（事務局：滋賀県土木交通部県東部地域公共交通支援室）