

将来の近江鉄道線のあり方（案）について

1

1. 存続形態

◆以下の検討の視点に沿って、3つの存続形態について、県、沿線自治体、鉄道事業者の三者において検討した。

(1) 検討の視点



(2) 存続形態別の特徴

存続形態	支援スキーム	特徴
運行経費補てん	自治体が鉄道事業者の運行経費を支援。	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の財政的支援が得られない。 ● 事業者のインセンティブが乏しく、またコスト削減意識が働きにくい。
みなし上下分離	自治体が鉄道施設を保有しているとみなし、自治体が鉄道事業者の設備投資、修繕に係る経費を支援。	<ul style="list-style-type: none"> ● 上下分離と類似した形態であるが、起債や国庫補助金の嵩上げなどの国の財政支援措置が得られない。 ● 自治体が設備投資の内容や妥当性等を判断することが困難。
「公有民営」方式による上下分離	鉄道事業者は運行に専念。自治体が鉄道施設を保有し、設備投資、維持修繕費等を負担することにより、事業者の資産保有に伴う費用負担を軽減。	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の財政支援が最も手厚い。 ● 施設保有団体を設置し、施設保有や管理に係る業務負担が生じる。 ● 自治体は鉄道事業者として安全管理責任を負う。

(3) 存続形態（案）

令和3年度から令和5年度までを運営改善期間とし、令和6年度から「公有民営」方式による上下分離へ移行する。

<理由>

- 3年間の「運営改善期間」を設けて、沿線自治体、事業者、沿線住民等が一体となって利用者の増加および事業収支の改善を図ることにより、より良い状態で「公有民営」方式に移行することができる。
- 鉄道運行は事業者、鉄道施設の保有は自治体と役割分担を行うことにより、鉄道の維持存続に向けた責任を明確化できるとともに、持続的かつ安定的な運行体制を構築できる。
- 起債や国庫補助金の嵩上げなど、国の財政支援により沿線自治体の財政負担の軽減を図ることができる。

2

2. 運営改善期間の取組

◆令和3年度から令和5年度までの3年間を運営改善期間とし、沿線自治体、鉄道事業者、沿線住民等が一体となって、利便性向上策や利用促進策に取り組むこととする。

(1) 目的および必要性

- ① 利用者の増加および事業収支の改善を図ることで、**より良い状態で公有民営方式に移行**することができる。
- ② 運営改善の取組を通じて、沿線自治体と鉄道事業者間に**厚い信頼関係を構築**することができる。
また、**全線存続に向けた沿線住民等との一体感や、さらなるマイルール意識を醸成**することができる。

(2) 取組内容

(例)

割引切符、企画切符の導入
および乗り継ぎの改善

「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」

キャッシュレス化（ICOCA等対応）
の導入

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。

沿線市町において実施の必要性や可能性を検討する。

費用、工期、仕様等を考慮しながら、導入に向けて検討していく。

(3) 目標設定

- ◆「地域公共交通計画」において、**運営改善期間中の取組に関する「数値目標」を設定**し、取組を行う。
(例：利用者数、営業収支、イベントの実施回数など)

3

3. 「公有民営」方式（上下分離）の基本的なスキーム

第二種事業者（鉄道事業者）

鉄道事業者は「第二種事業者」として、第三種事業者が保有する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

上



運行に専念

○運行や乗務員、車両（※）等

※車両は第三種事業者が保有する場合もある

無償譲渡

無償貸与

第三種事業者（自治体）

自治体は「第三種事業者」として、鉄道施設等を保有し、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる

下

鉄道施設保有

土地保有

○線路や駅舎に係る土地等
○線路、駅等の鉄道施設



自治体が鉄道施設を保有することにより、**安定的・継続的かつ地域の声を反映した輸送の実現**

4

4. 「公有民営」方式（上下分離）への移行に向けた手続き等の流れ

＜令和3年度～令和5年度＞

① 利用者の増加および鉄道事業収支の改善

沿線自治体、鉄道事業者、沿線住民等が一体となって、利用促進等に取り組む。

＜令和4年度＞

② 鉄道施設管理団体の設立

沿線自治体が保有することとなる鉄道施設・設備等の資産を管理する団体を設立。

＜令和5年度＞

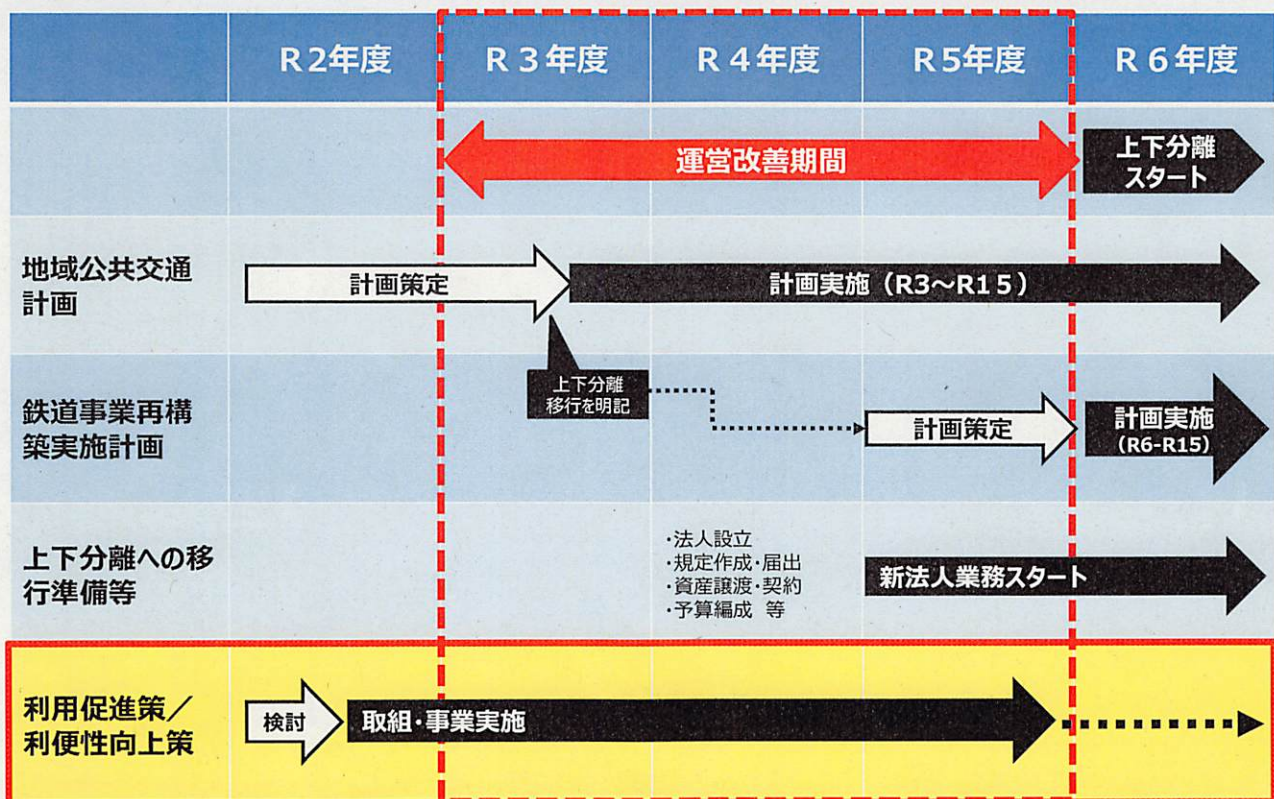
③ 鉄道事業再構築実施計画の策定

令和6年度から10年間で、運行事業者の収支均衡等を図ることを目指した計画を策定。

「公有民営」方式による上下分離への移行
(令和6年度～)

5

5. 新たなスキームの形態およびスケジュール



6

6. 自治体の費用負担

(1) 自治体の費用負担の対象

	費用負担の対象費用
令和4年度、5年度	鉄道事業者の設備投資費および修繕費 ※支援金額は設備投資費および修繕費の合計額を上限とするが、各年度の鉄道事業に係る事業者営業損失相当額がこれを下回る場合は、事業者営業損失相当額とする。 ※現時点での近江鉄道（株）で計画されている設備投資費と修繕費は、各年度概ね640百万円程度。
令和6年度以降 (公有民営化後)	公有化する鉄道施設に係る設備投資費および維持修繕費 等 ※財政負担の対象は、現時点で自治体間で認識を共有できているものを記載している。

(2) 県と沿線市町の負担割合

県：沿線市町 = 1 : 1 とする。

(3) 沿線市町間の負担割合

「①駅数、②営業キロ、③住民定期利用者数」の3つの指標に基づき、下記の按分割合により、沿線市町間の負担割合を定める。

按分指標	按分割合	東近江市	彦根市	甲賀市	近江八幡市	日野町	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	米原市
駅数	50%	39.4%	21.2%	15.2%	6.1%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
営業キロ	20%	34.7%	16.7%	11.2%	7.1%	9.6%	5.8%	5.0%	3.9%	2.5%	3.5%
住民定期利用者数	30%	49.0%	12.9%	6.3%	10.6%	8.7%	5.4%	2.0%	2.2%	2.0%	0.8%

	東近江市	彦根市	甲賀市	近江八幡市	日野町	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	米原市	県	計
市町間負担割合	41.33%	17.81%	11.71%	7.63%	6.05%	4.29%	3.13%	2.95%	2.62%	2.48%	-	100.00%
【参考】 県市町間負担割合	20.67%	8.91%	5.85%	3.81%	3.02%	2.15%	1.57%	1.47%	1.31%	1.24%	50.00%	100.00%

地域公共交通計画の基本方針と目標（案）について

9

1. 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

- ✓ 地域公共交通は、それ単独で成立・形成するものではなく、県や沿線市町のまちづくりとの連携・連動が必要。
- ✓ 県や沿線市町の上位計画で掲げる「コンパクトなまちづくり」、「駅周辺の整備」等に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークの形成が必要。

課題② 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

- ✓ 近江鉄道線は、沿線地域内をつなぐとともに、JR線・新幹線・信楽高原鐵道とも接続する広域的かつ基幹的な交通であり、今後とも重要なインフラとして地域にとって欠かせない存在。
- ✓ 今後の維持のためには、事業者・自治体・沿線住民が当事者となり、それぞれの役割を果たすことにより経営の安定を図ることが必要。

課題③ 利便性の高い地域公共交通サービスの実現による通勤・通学需要の維持

- ✓ 通勤・通学は近江鉄道線利用者の約2/3を占めるが、今後、人口減少・少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの影響等の減少要因を抱えており、10年後、20年後を見据えた需要の維持に向けた取組が必要。
- ✓ アンケートにおいて、近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点として「運行本数」「運賃」「他鉄道との乗り継ぎ」等が挙げられており、こうしたニーズを踏まえたサービスの改善・確保が必要。

課題④ 観光・集客資源等と連携した地域公共交通の利用促進

- ✓ 沿線の人口減少・少子高齢化という厳しい状況で定期利用の維持を図ることとあわせて、定期外利用者の増加に向けた取組を進めていくことが必要。
- ✓ 沿線地域に点在する豊かな自然・歴史・文化等の観光・交流資源と連携し、利用促進につなげていくことが必要。

課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする機運の醸成

- ✓ 地域の支えなくして地域公共交通を維持することは困難であり、沿線地域の関係者（住民・企業・学校関係者等）に「自分たちが支えていかなければならない」と感じてもらうことが必要。
- ✓ 日頃から地域公共交通の利用状況・経営状況を周知したり、愛着や親しみを持ってもらいマイルール・マイバス意識を醸成することが必要。

課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

- ✓ 沿線地域では自家用車に依存する生活が定着しているが、環境にやさしい公共交通機関を積極的に利用し、環境負荷の低減を図ることが必要。

10

2. 地域公共交通の将来像と基本方針(案)

■ 地域公共交通の将来像 (案)

県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、
近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク

■ 将来像実現のための基本方針と取組の方向性 (案)

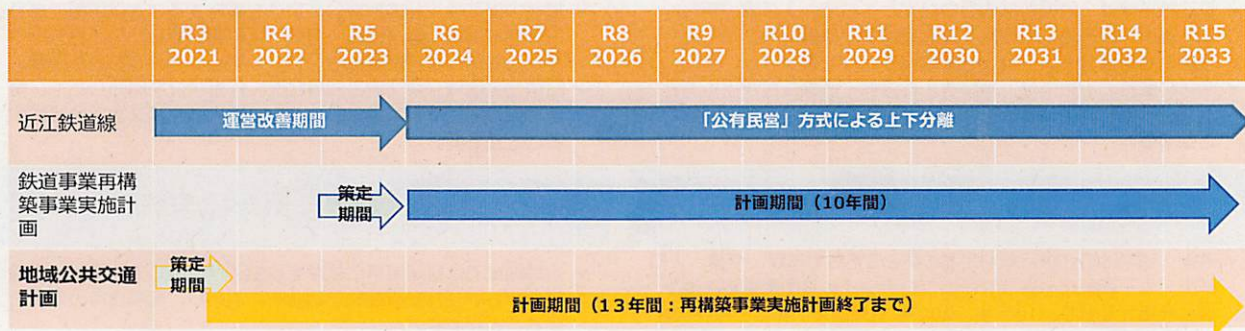
基本方針	取組の方向性
1. 近江鉄道線を再生・活性化 県東部地域にとって必要不可欠な近江鉄道線について、経営の改善と持続可能な事業スキームへの事業構造の変更により、今後も路線を維持する	① 近江鉄道線の利便性向上 ② 「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更
2. 近江鉄道線の二次交通を充実 近江鉄道線を補完するバスやデマンド型交通等を今後も維持し、地域全体として移動しやすい環境を守る	① 二次交通ネットワークの維持・確保 ② 二次交通の利便性向上
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化 沿線のまちづくりと沿線地域の活性化を推進し、長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていく	① 過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進 ② 沿線地域の活性化
4. 関係者が連携・協働して地域公共交通利用を促進 行政・事業者・住民等の関係者が課題を共有したうえで積極的に利用促進を図るとともに、持続的に施策を推進するための環境を創出する	① 地域公共交通利用の意識醸成 ② 各種施策を推進・支援するための体制構築

11

3. 計画の期間(案)

- 近江鉄道線については、令和3(2021)年度からの3年間を運営改善期間とすること、さらに令和6(2024)年度の「公有民営」方式による上下分離への移行にあわせ、令和5(2023)年頃をメドに「鉄道事業再構築事業実施計画」(計画期間：2024年度～2033年度)を策定することを念頭に置き、計画期間を以下のとおり設定する。ただし、期間中の状況を踏まえ、必要があれば見直すものとする。

計画期間：令和3(2021)年度～令和15(2033)年度：13年間(再構築事業実施計画終了まで)



12

4. 計画の目標(案)

基本方針	取組の方向性	指標	目標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	①近江鉄道線の利便性向上	近江鉄道線の利用者数(定期・定期外・全体) ※事業者より提供	定期：現状維持を基本 定期外：現状より増 ※R2年度実績を踏まえる
	②「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更	近江鉄道線の鉄道事業の営業収支・自治体負担額 ※：事業者より提供	営業収支：営業収支均衡 自治体負担額：上下分離前に想定した負担総額
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	①二次交通ネットワークの維持・確保	補助対象路線(バス・デマンド型交通)の利用者数・収支率・自治体負担額 ※該当する市町より提供	現状維持を基本 ※R2年度実績を踏まえる
	②二次交通の利便性向上	近江鉄道線に接続するバス・デマンド型交通の利用者数 ※該当する市町・バス事業者より提供	現状維持を基本 ※R2年度実績を踏まえる
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化化する	①過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進	沿線市町の自動車の交通手段分担率 ※'21年,30年パーソナルモビリティ調査(予定)結果より把握	67.8%以下 (2010年パーソナルモビリティ調査値より減少)
	②沿線地域の活性化		
4. 関係者が連携・協働し、地域公共交通利用を促進する	①地域公共交通利用の意識醸成	沿線市民の公共交通に対する利用満足度 ※今後アンケートを実施して把握	R3年度以降に実施するアンケート結果より設定
	②各種施策を推進・支援するための体制構築		

13

5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

基本方針1. 近江鉄道線を再生・活性化する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①近江鉄道線の利便性向上	利用しやすい料金設定	<ul style="list-style-type: none"> 通学定期券の購入補助 割引乗車券・企画乗車券の導入(全線ワンコイン乗り放題等) 等
	運行内容の充実・改善	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数の増便 所要時間の短縮 等
	近江鉄道線に接続する他の交通との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済の導入(ICOCA等) 駅周辺の駐輪場・駐車場の整備 等
	駅設備の改善	<ul style="list-style-type: none"> 待合空間の充実や交流施設等の整備 トイレの改修 等
②「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の事業構造の変更	「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道線の鉄道事業再構築	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築実施計画の策定 鉄道事業再構築事業の実施 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

14

5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

基本方針 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①二次交通ネットワークの維持・確保	バス・デマンド型交通ネットワークの維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道駅を基点とする路線の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・フィーダー系統)の実施 等
	既存のバス・デマンド型交通の補完	<ul style="list-style-type: none"> 地域が主体となって生活交通等を確保する取組の推進・支援(自家用有償旅客運送等) 等
②二次交通の利便性向上	バス・デマンド型交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> バス・デマンド型交通の見直しの実施(ダイヤ調整、路線見直し、新設、増便、デマンドシステムの見直し等) 等
	その他の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー車両の導入 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

15

5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

基本方針 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①過度に自家用車に依存しないまちづくりの推進	駅周辺の交通結節機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎、駅前広場、駅周辺の道路の整備 等
	近江鉄道線と連携したまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 拠点施設整備 等
②沿線地域の活性化	駅周辺のにぎわいの創出	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺への施設誘致、住宅開発誘導 まちづくりや観光拠点としての駅施設の有効活用(イベントスペース、常設カフェ等) 等
	来街者・観光客の誘客促進	<ul style="list-style-type: none"> イベントの実施(イベント列車の運行、駅起点のウォーキングイベント等) 沿線一体となった観光案内(マップ作成、情報発信、アテンダント配置等) 観光団体、観光施設、商店街との連携(スタンプラリーの実施等) 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

16

5. 目標達成に向けた施策・事業(案)

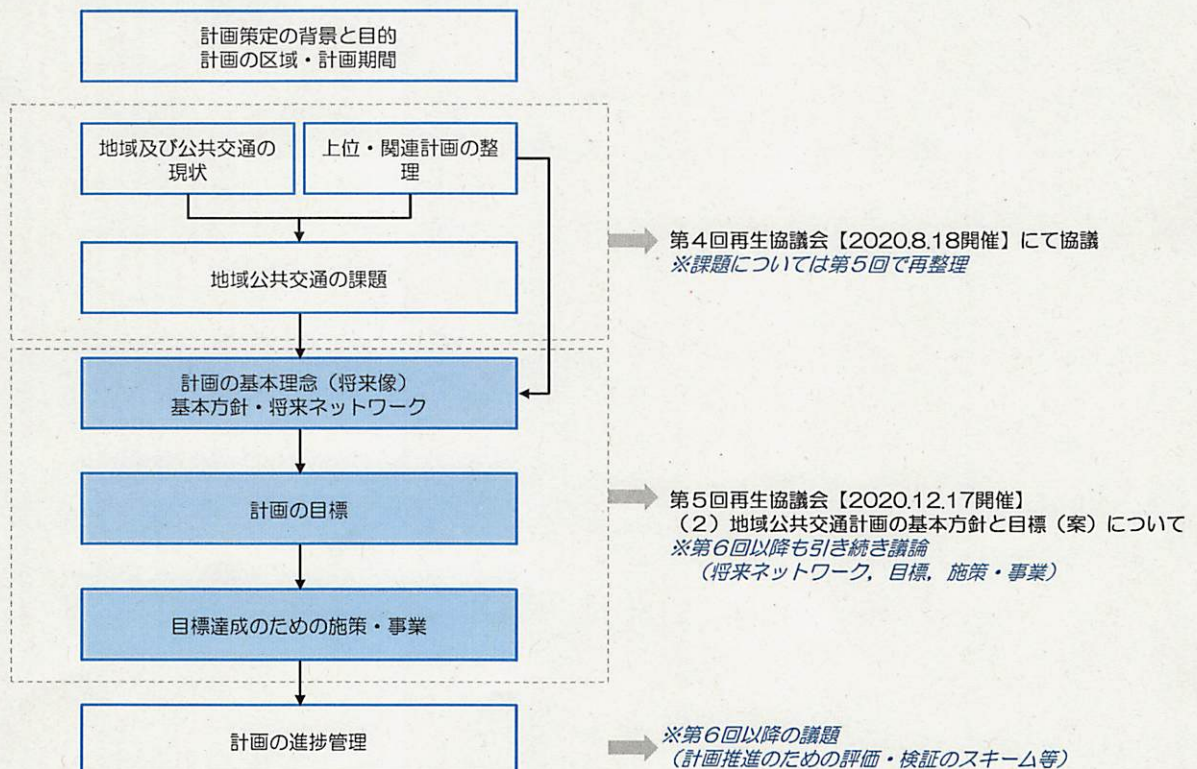
基本方針4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

取組の方向性	施策(案)	個別の具体的な取組の一例
①地域公共交通利用の意識醸成	地域公共交通に接したり、考えたりする機会の向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通環境学習、乗り方教室等の実施 官公庁・沿線企業の通勤における公共交通利用促進 沿線の地域公共交通に関する情報発信 等
	マイレール・マイバス意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> 近江鉄道パートナーズクラブの拡大 関連グッズの企画・販売 ふるさと納税制度の活用 等
②各種施策を推進・支援するための体制構築	広域的な連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> 県・市町・交通事業者による利用促進策検討組織の発足 他の地域鉄道との連携 等
	地域との連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域住民や利用者との定期的な意見交換 沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動 等

※個別の具体的な取組については、現在検討中のもので確定ではない。

17

近江鉄道線地域公共交通計画の構成(案)と検討フロー



18