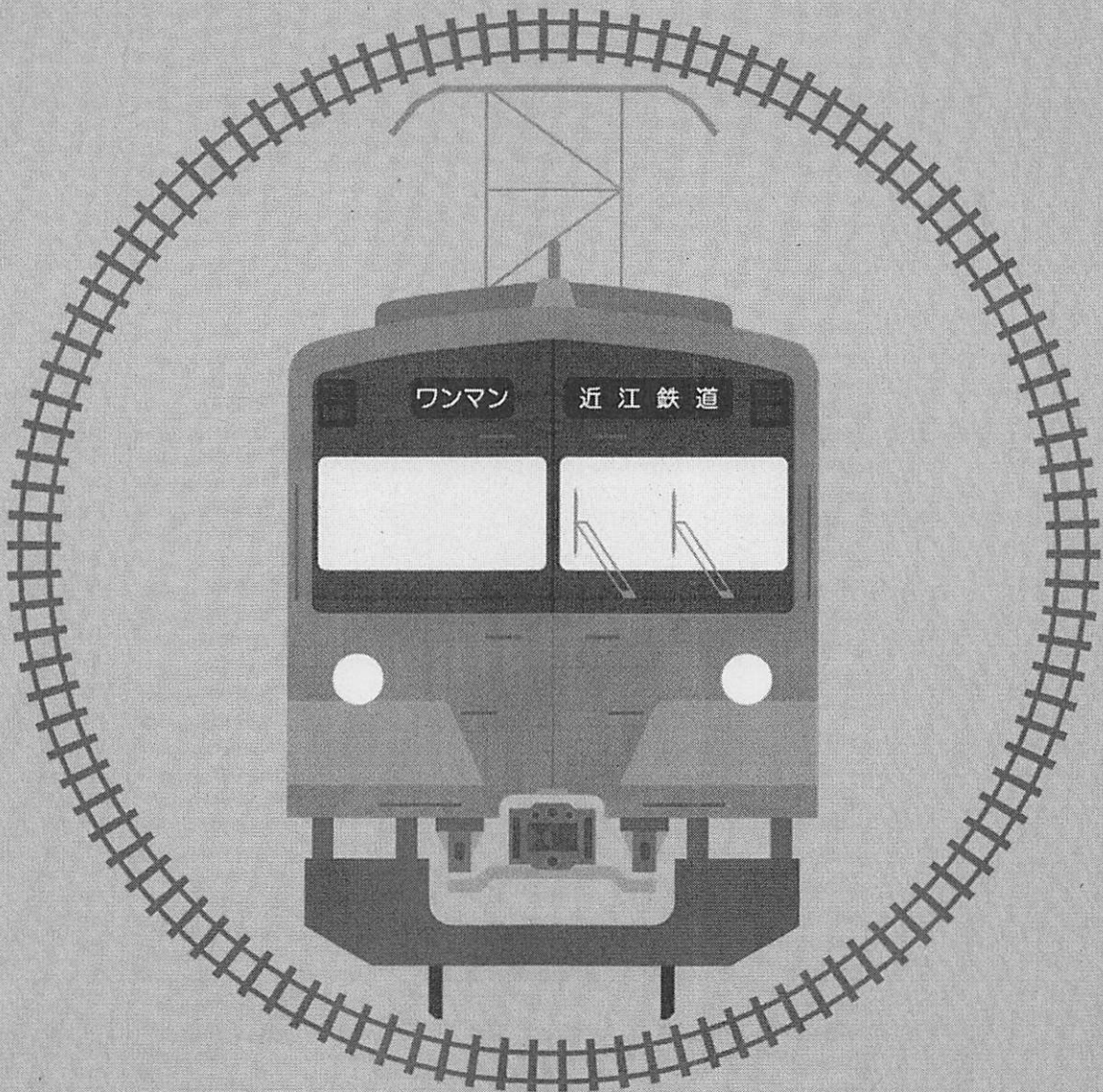


# 近江鉄道沿線地域公共交通計画 (案)



## 目次

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の背景・目的	1
1-2. 計画の位置付け	2
1-3. 計画の区域・期間	2
2. 近江鉄道沿線における地域公共交通の課題	4
3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針	20
3-1. 近江鉄道沿線地域の将来像とそれを支える地域公共交通の姿	20
3-2. 計画の基本方針	21
3-3. 計画の目標	23
4. 近江鉄道沿線地域における地域公共交通ネットワークの構築に向けて	24
5. 目指すべき姿を実現するための施策	25
6. 計画の評価・検証・見直し	71
6-1. 計画の推進体制	71
6-2. 計画の推進方法	72
6-3. 計画の推進にあたっての各主体の役割	73

## 資料編

1. 近江鉄道線をとりにまく環境	1
1-1. 地域公共交通（近江鉄道線）	1
1-1-1. 近江鉄道線の概要	1
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	2
1-1-3. 近江鉄道線の現状	4
1-1-4. 近江鉄道線の存続・廃止に関する検討経緯	24
1-2. 地域公共交通（JR、信楽高原鐵道、二次交通）	27
1-3. 沿線地域の概況	33
1-4. 人の動き	40
1-5. 自動車交通	42
2. 上位・関連計画における公共交通の位置付け	44
2-1. 広域的な上位・関連計画	44
2-2. 沿線市町の上位・関連計画	52
2-3. 現状および上位・関連計画のまとめ	59
3. 沿線市町の課題・問題認識	62

# 1. はじめに

## 1-1. 計画策定の背景・目的

### (1) 計画策定の背景

近江鉄道線は、明治31年(1898年)の開業以来、地域の移動手段として、通勤、通学、買い物、通院など、幅広い用途で利用され、特に移動弱者(子ども、高齢者、運転免許を持たない人)にとっては生活になくてはならないものとして、沿線地域に必要とされてきました。同時に、地域のシンボルとして“ガチャコン電車”の愛称で親しまれてきました。

一方で、自動車利用を中心とした生活スタイルの普及等から、その利用者は昭和42年度(1967年度)の年間1,126万人をピークに平成14年度(2002年度)には年間369万人まで減少しました。加えて、沿線市町(東近江市、彦根市、近江八幡市、甲賀市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)の人口は一部の市町では増加しているものの、総人口は平成27年(2015年)を境に減少に転じており、長期的にはさらに厳しい経営環境におかれることが想定されます。

また、開業後120年を超え鉄道施設の老朽化が進んでおり、今後も継続して設備投資の必要性が見込まれることなどから、営業費用は増加傾向にあります。以上の要因から、近江鉄道線は、平成6年度(1994年度)以降継続して営業赤字となっています。

近江鉄道沿線の各駅には路線バス、コミュニティバスおよび乗合タクシーが接続し、近江鉄道線とともに沿線地域住民の生活を支える重要な地域公共交通の役割を担っていますが、これらを支える交通事業者も厳しい経営環境に直面しています。

上記を踏まえ、近江鉄道線の今後のあり方について、沿線地域の将来像や他の地域公共交通との連携・役割分担等とあわせて検討すべき時期にきています。

### (2) 計画策定の目的

近江鉄道沿線地域の持続的な発展に向けては、利用者・住民、行政、鉄道事業者および関係団体等が一体となり、まちづくりと地域公共交通の維持・確保・改善に取り組む必要があり、実施すべき施策や事業等を検討・合意し、着実に実行していくため、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、地域公共交通活性化再生法)第5条第1項に基づき、「近江鉄道沿線地域公共交通計画(以下、本計画)」を滋賀県および沿線市町が作成主体となり、近江鉄道株式会社をはじめとする関係諸団体等と構成する近江鉄道沿線地域公共交通活性化協議会において協議し、策定するものです。

なお、本計画は近江鉄道線を中心とした沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画(マスタープラン)となるものです。

## 1-2. 計画の位置付け

本計画は、近江鉄道沿線地域において、近江鉄道線を軸とした地域公共交通政策に取り組むためのマスタープランと位置付けます。

そのため、上位計画となる「滋賀県基本構想」「滋賀交通ビジョン」等に即したうえで、本地域のまちづくりや都市計画に関する基本的な方針を示す各市町の都市計画マスタープラン等との連携を図ります。また、沿線地域で既に策定されている地域公共交通網形成計画等の計画と整合を図ります。

なお、本計画は、滋賀県および沿線市町が一体となり、近江鉄道線を軸とした地域公共交通について定めるとともに、沿線市町または圏域が個別に策定する地域公共交通計画（今後策定されるものも含む）と相互に連携することを目指します。

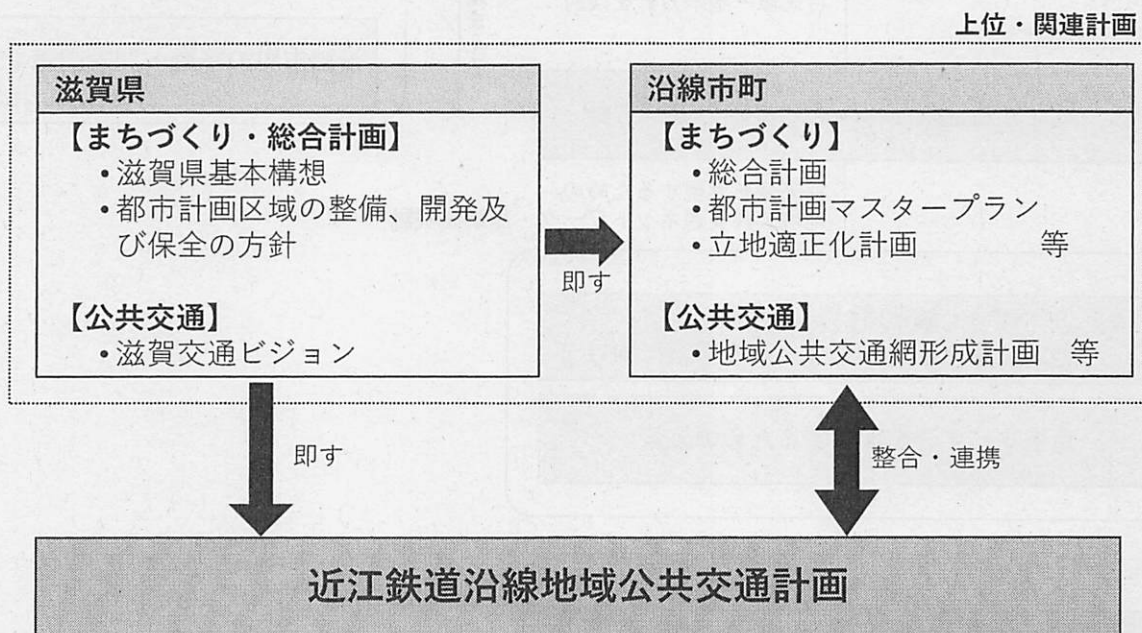


図 計画の位置付け

## 1-3. 計画の区域・期間

### (1) 計画の区域

計画の対象区域は、近江鉄道沿線地域とします。

また、近江鉄道沿線地域は、近江鉄道線が存する沿線市町（彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）の範囲とします。

### (2) 計画の期間

計画の対象期間は、計画策定時点から、今後策定を予定する鉄道事業再構築実施計画（計画期間：令和6年度(2024年度)～15年度(2033年度) 10年間）終了まで（令和3年度(2021年度)～15年度(2033年度) 13年間）とします。

### (3) 計画の構成

本計画の構成は以下の通りです。

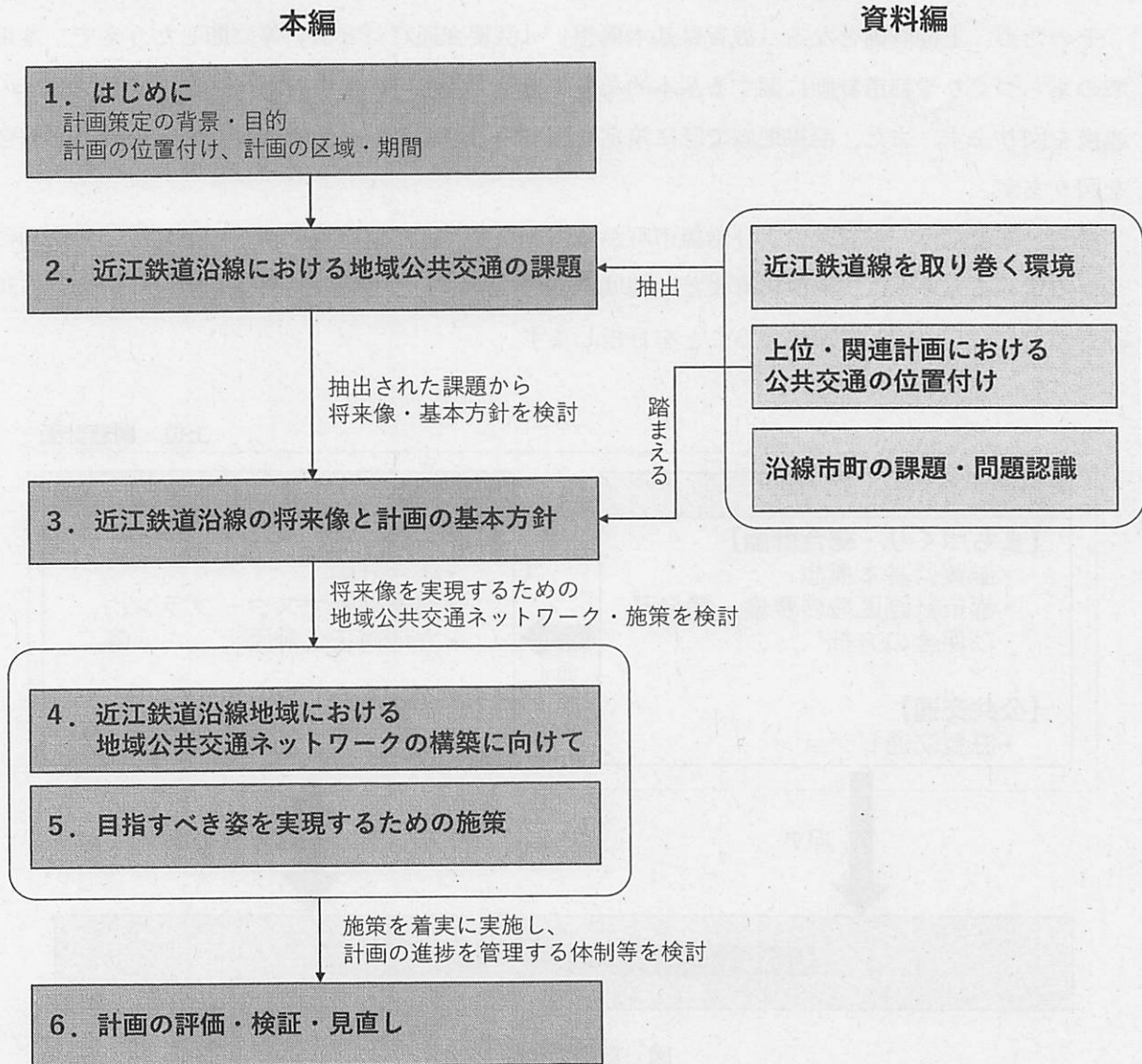


図 計画の構成

## 2. 近江鉄道沿線における地域公共交通の課題

沿線地域や地域公共交通に関するデータ（人口、土地利用、利用者数等）や既往調査（沿線住民・利用者等アンケート等）、県および沿線市町の上位・関連計画、および沿線市町の課題・問題認識（詳細は資料編を参照）から、近江鉄道沿線における地域公共交通の課題を抽出しました。

### 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

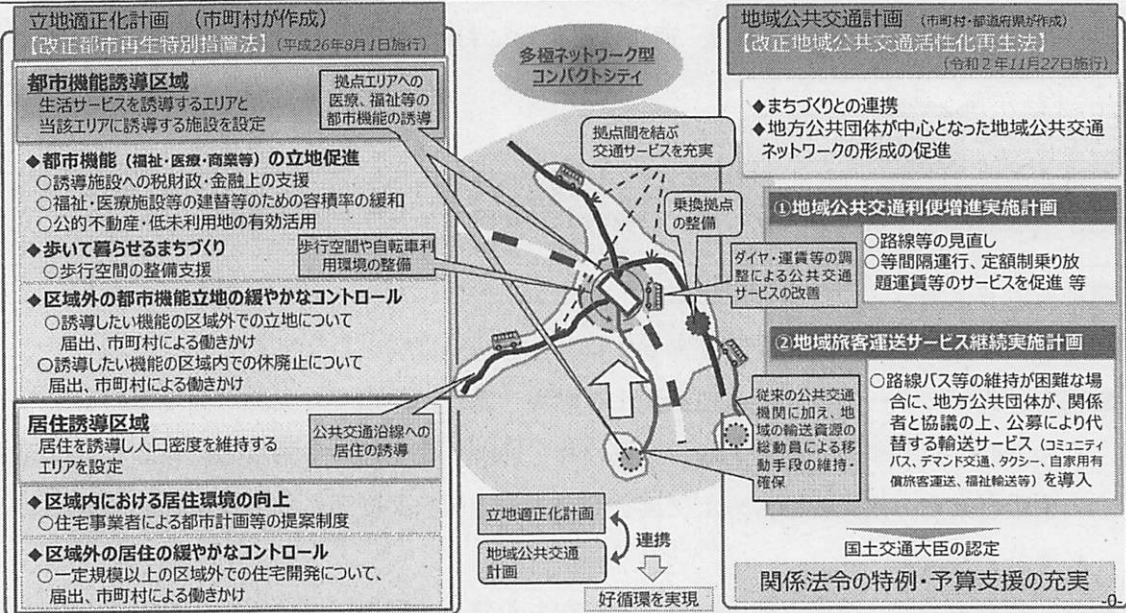
- 地域公共交通は、それ単独で成立・形成するものではなく、県や沿線市町のまちづくりと連携・連動し、まちづくりに資するものとしていく必要があります。
- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画等、県や沿線市町の上位計画で掲げるまちづくりの方向性に基づき、通勤・通学・買い物・通院・観光等の移動目的に対応し、沿線住民の生活を支え、観光客も含めた交流を促進する地域公共交通ネットワークを形成していく必要があります。
- 近江鉄道線では、企業立地にあわせて新駅を設置し、利用者増につなげた実績があり、今後も、まちづくりと連動して地域公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

### 【課題を見出した背景・現状】

○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を進めるため、平成 26 年(2014 年)に立地適正化計画制度（生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導・集約する制度）とともに、まちづくりと連携して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が設けられました。（コンパクト+ネットワークの推進）

# コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。



出典：国土交通省資料

図 コンパクト+ネットワークのための計画制度

○交通分野が直面する危機などを踏まえた政策方針として、令和3年(2021年)5月に策定された第2次交通政策基本計画(計画期間：令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度))において、目標の1つとして「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」が掲げられています。

## 第2次交通政策基本計画の目標、施策

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化	C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
<p><b>目標① 地域が自らデザインする、持続可能な、多様かつ質の高いモビリティの実現</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の維持確保の取組</li> <li>・新型コロナの影響を踏まえた支援</li> <li>・MaaSの全国での実装</li> <li>・多様なニーズに応えるタクシー運賃等</li> </ul>	<p><b>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線、リアの整備促進</li> <li>・基幹的な道路網整備、四車線化</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾政策の推進</li> <li>・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等</li> </ul>	<p><b>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの耐震化、津波・高潮対策等</li> <li>・台風襲来時の船舶の走錯事故防止</li> <li>・TEC-FORCEの機能拡充・強化</li> <li>・BCP策定・防災訓練の実施(道の駅、空港、港湾)</li> <li>・インフラ・車両・設備の老朽化対策等</li> </ul>
<p><b>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと公共交通の連携強化</li> <li>・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現</li> <li>・スマートシティの創出等</li> </ul>	<p><b>目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業界の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政手続のオンライン化</li> <li>・交通関連情報のデータ化・標準化</li> <li>・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築</li> <li>・自動運転の実現に向けた開発等</li> <li>・無人航空機による荷物配送実現</li> <li>・海事産業の国際競争力強化</li> <li>・インフラシステムの海外展開等</li> </ul>	<p><b>目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナの衛生対策等の支援</li> <li>・安全な自動車の開発・実用化・普及</li> <li>・運輸安全マネジメントの充実</li> <li>・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等</li> </ul>
<p><b>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー整備目標の実現(旅客施設、ホームドア、車両等)</li> <li>・心のバリアフリーの強化</li> <li>・新幹線の車椅子用フリースペース等</li> </ul>	<p><b>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化</li> <li>・取引環境改善、共同輸送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減</li> <li>・物流ネットワークの構築</li> <li>・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等</li> </ul>	<p><b>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代自動車の普及促進</li> <li>・公共交通の利用促進(MaaS普及等)</li> <li>・グリーン物流の実現</li> <li>・エコエアポートなど航空の低炭素化</li> <li>・カーボンニュートラルポートの形成</li> <li>・ゼロエミッション船の商業運航等</li> </ul>
<p><b>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンドの受入環境整備</li> <li>・地域での快適な移動環境整備</li> <li>・移動そのものの観光資源化等</li> </ul>		

出典：国土交通省資料

図 第2次交通政策基本計画の概要

○県や沿線市町の上位計画では、近江鉄道線を幹線的な交通軸、多くの近江鉄道線駅周辺地域が拠点として設定しており、拠点を中心としたコンパクトなまちづくりを進めていく方向性が示されています。

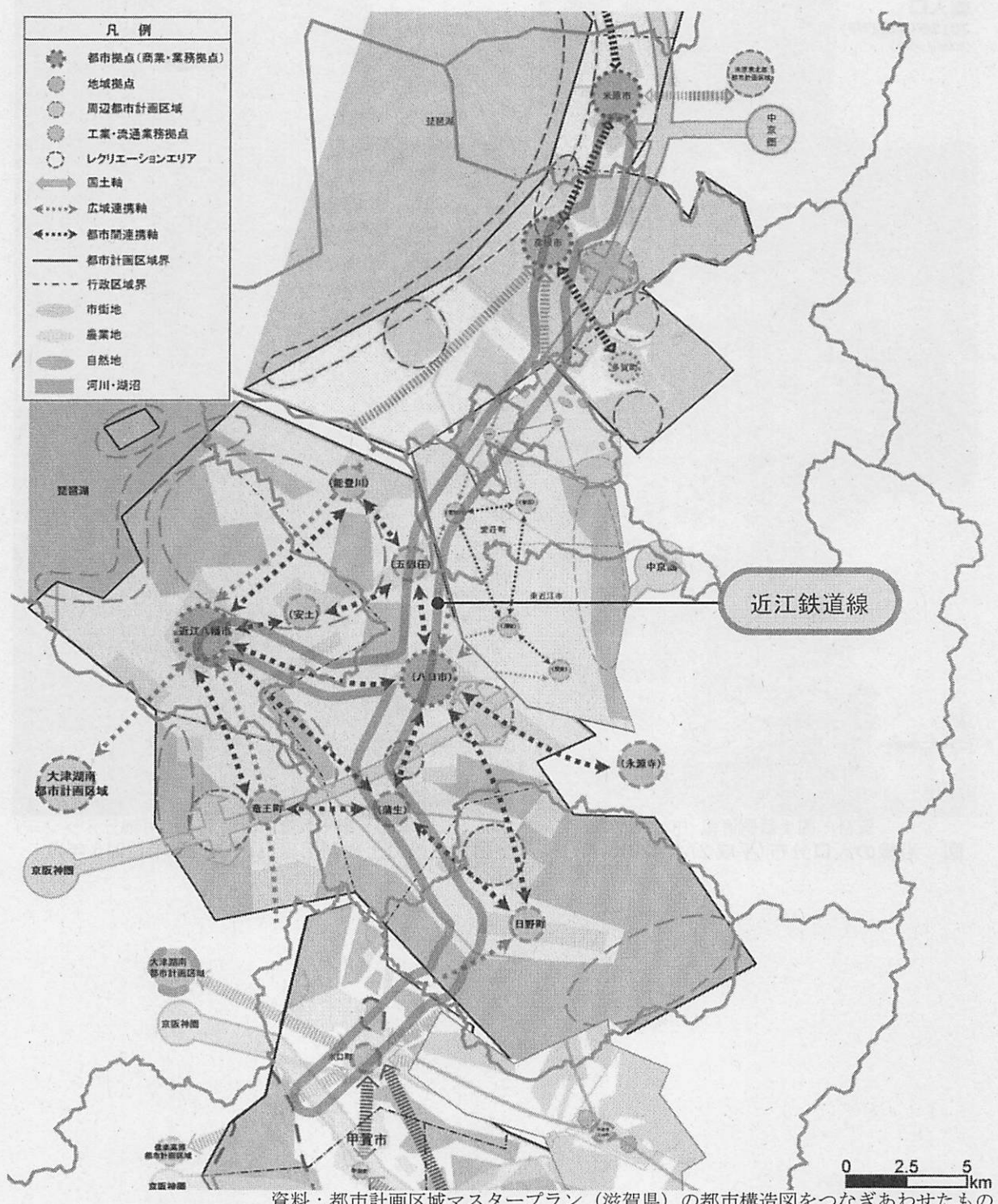


図 近江鉄道沿線市町における都市計画区域マスタープランでの空間構成



○沿線地域では彦根、近江八幡、八日市、水口駅周辺で特に人口の集中が見られますが、駅周辺においても未利用地がある駅も見られます。居住誘導または企業立地を進めることで、利用者確保に向けた取組を進める必要があります。

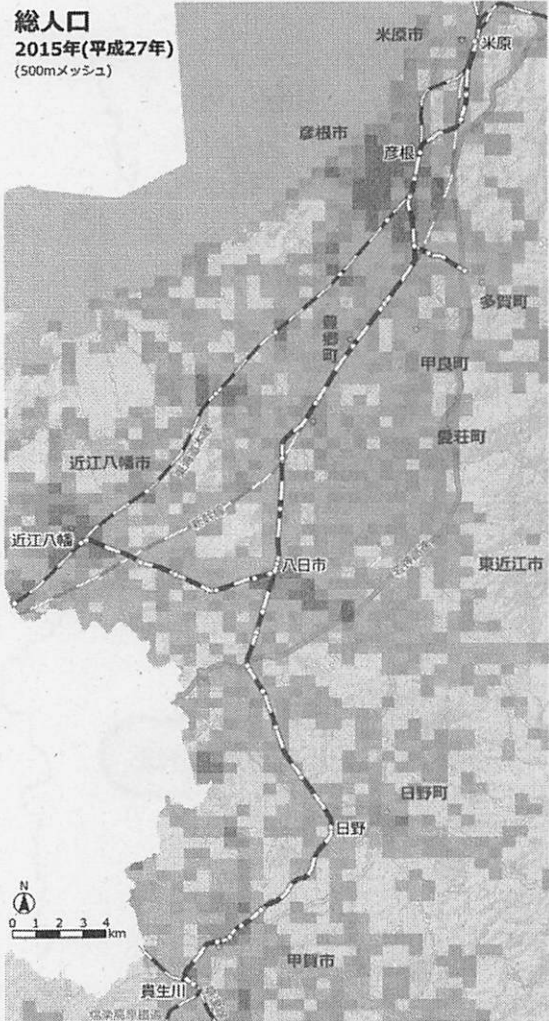


図 沿線の人口分布(平成 27 年(2015 年))

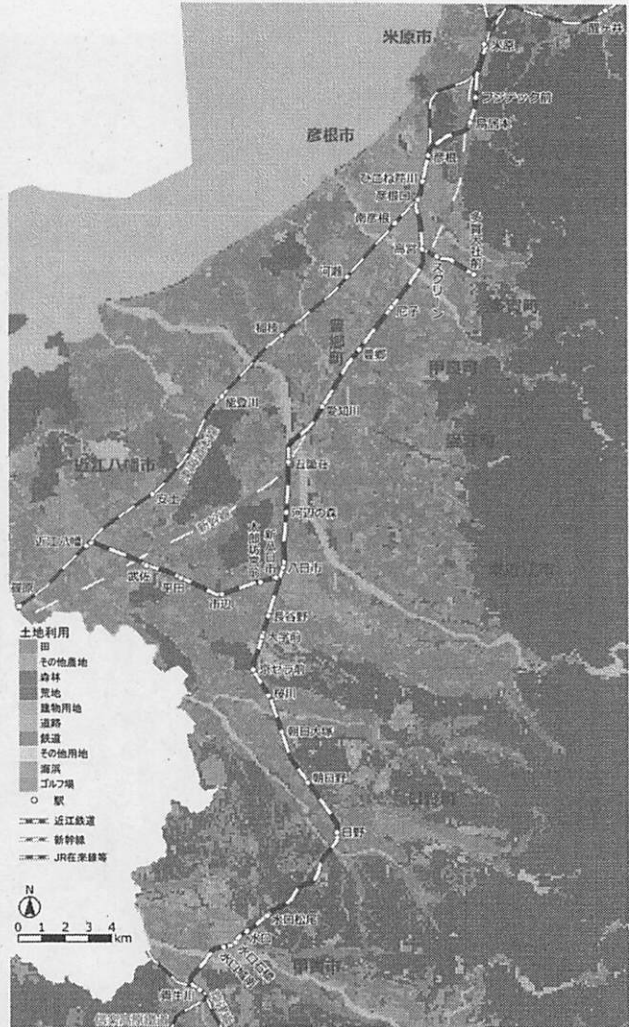


図 沿線の土地利用現況(平成 28 年(2016 年))

○近年では、平成 18 年(2006 年)にフジテック前駅、平成 20 年(2008 年)にスクリーン駅が開業していますが、年間乗車人員は平成 17 年(2005 年)→18 年(2006 年)で約 47 万人、平成 19 年(2007 年)→20 年(2008 年)で約 18 万人増加しており、沿線の企業立地がもたらす影響は大きいと言えます。

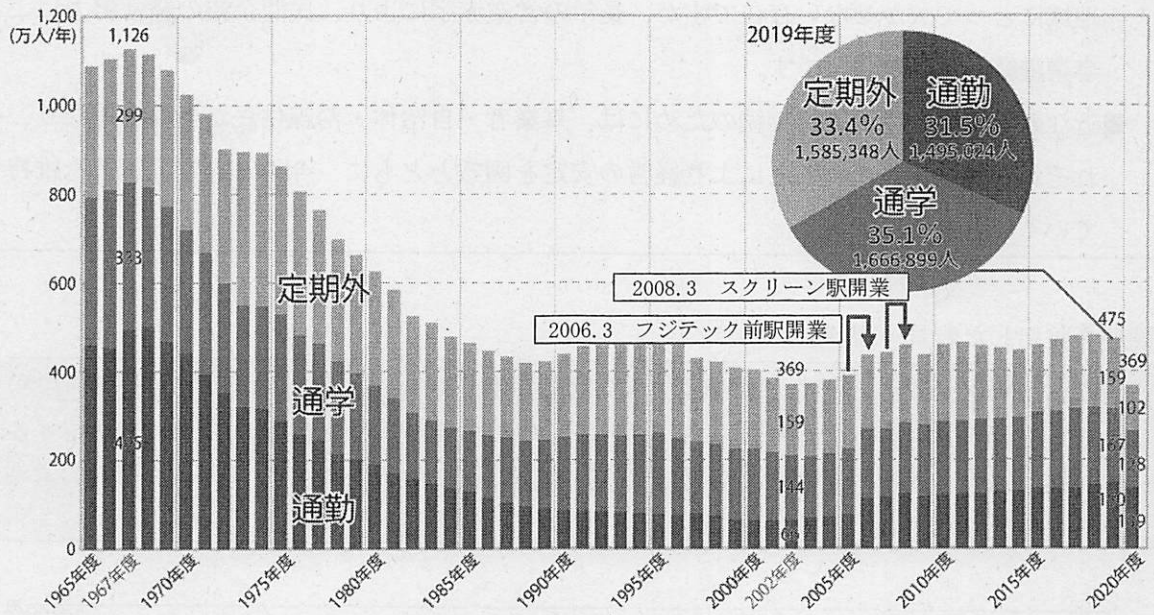


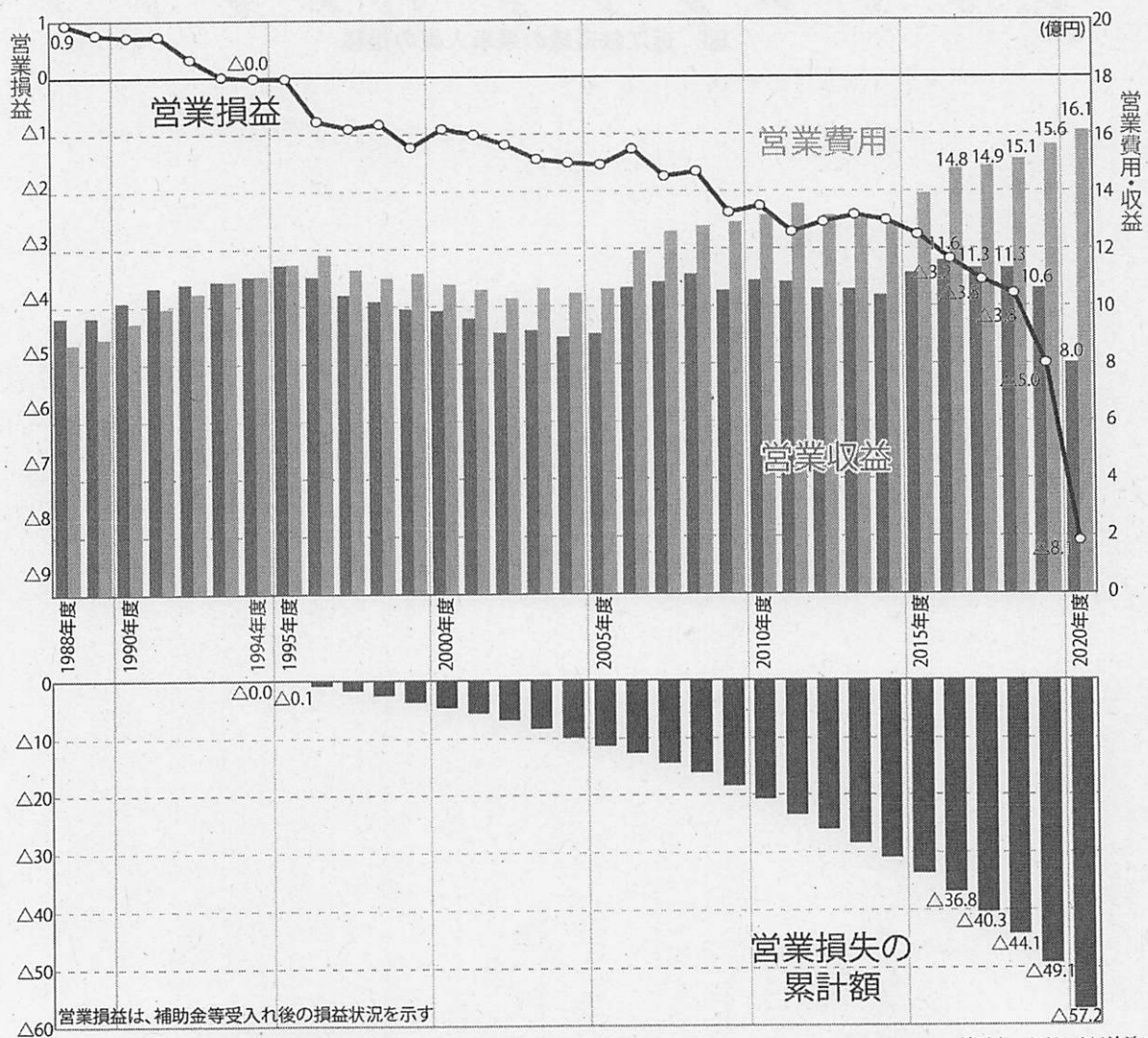
図 近江鉄道線の乗車人員の推移

## 課題② 近江鉄道線の安全で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（東海道本線・草津線）・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ですが、長年の営業赤字により、民間企業の経営努力による事業継続が困難な状況です。
- 近江鉄道線の今後の維持存続のためには、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とともに、今後とも安全運行を維持していく必要があります。

### 【課題を見出した背景・現状】

○近江鉄道線は、平成6年度(1994年度)以降営業赤字が続いており、令和元年度(2019年度)は約5.0億円の営業赤字となりました。さらに、令和2年度(2020年度)は新型コロナウイルス感染症(以下、新型コロナ)の影響により、営業収益が大きく減少し、約8.1億円の営業赤字となりました。



資料：近江鉄道資料

図 近江鉄道線の営業損益の推移

○近江鉄道線について、鉄道から他モードへの転換は鉄道存続以上の優位性はないこと、また、近江鉄道線を維持存続するほうが行財政運営の観点からも効果的であると考えられます(クロスセクター効果)。

表 近江鉄道線を他モードに転換する場合の比較

モード	メリット	デメリット	コスト
バス	・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 ・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	・鉄道並みの速度 ・定時性の確保	・代替バス等初期コストが2回必要 ・乗務員不足 ・輸送力の低下 ・交通渋滞 ・転換率8割 ・環境負荷の増大	・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	・シンボリックな存在となり得る ・定時性、速達性	・市街地に軌道の新設が必要 ・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 ・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(H31.3)



図 近江鉄道線のクロスセクター効果

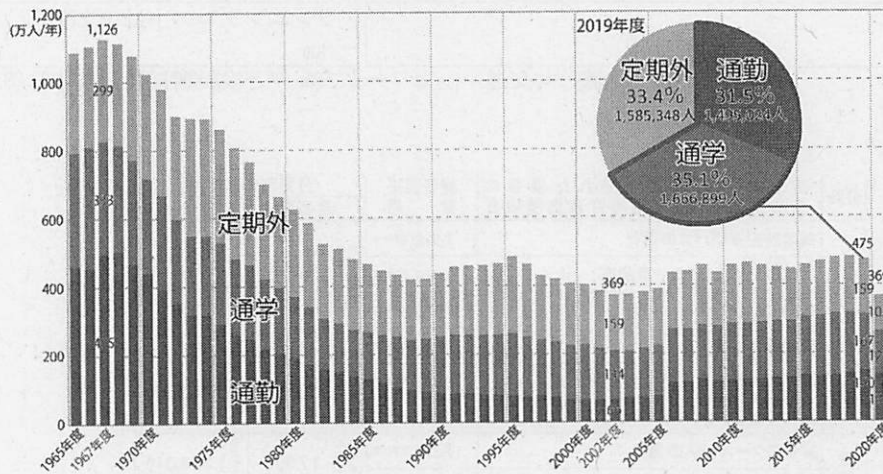
### 課題③ 近江鉄道線の利用を支える通勤・通学需要の維持

■通勤・通学利用者は近江鉄道線利用者の約 2/3 を占めていますが、今後、人口減少・少子高齢化の進展や新型コロナの影響等の減少要因を抱えており、コロナ禍後、そして10年・20年後を見据えた需要の維持に向けた取組が必要です。

■令和元年度(2019年度)実施の沿線住民・利用者等アンケート調査において、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・確保が必要です。

#### 【課題を見出した背景・現状】

○通勤定期利用者は近江鉄道線全体の約 32%、通学定期利用者は約 35%を占め、通勤・通学利用者が全体の約 2/3 を占めており、利用者数が最も少なかった平成 14 年度(2002 年度)と比較して、通勤・通学利用者は 1.5 倍に増えています。



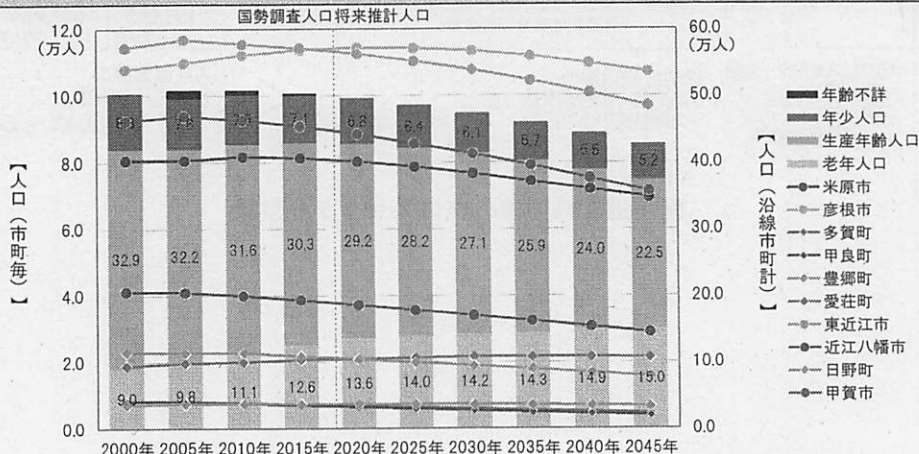
#### 2002年度→2019年度

通勤：66万人→150万人  
 通学：144万人→167万人  
 定期外：159万人→159万人

図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

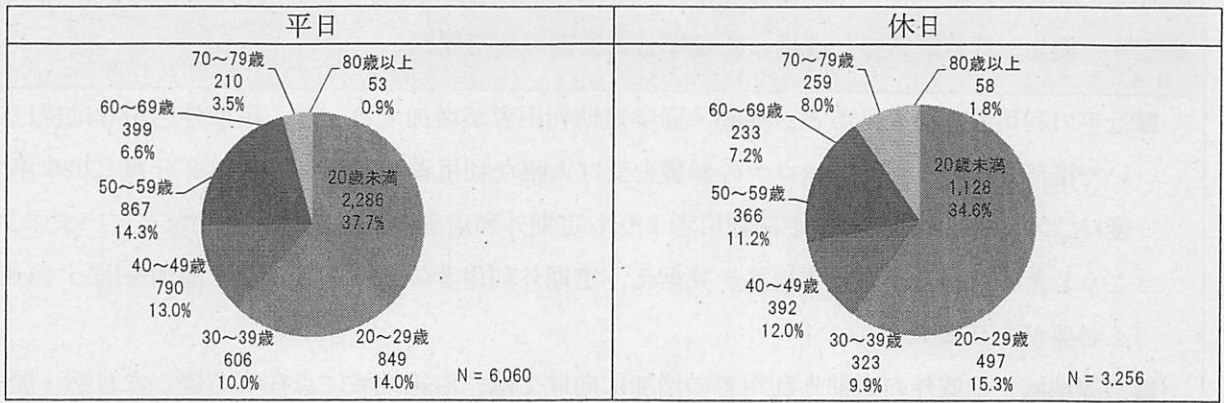
資料：近江鉄道資料

○沿線市町の総人口は平成 22 年(2010 年)をピークに減少に転じ、今後減少が続く見込みです。  
 ○近江鉄道線利用者の 2/3 を占める通勤・通学を支える年少・生産年齢人口が減少する一方、現状近江鉄道線をあまり利用していない高齢者は増加する見込みです。



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 H30 推計

図 沿線市町の人口推移



資料：近江鉄道線利用実態調査(OD調査)

図 近江鉄道線利用者の年齢構成

○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、利用者は「運行本数の増加」、沿線高校等の通学者、沿線事業所等の通勤者は「運賃値下げ」を望む声が最も多くなっています。

○沿線高校等の通学者のうち、公共交通が利用可能だが自動車（家族等による送迎）を利用すると回答した学生が、公共交通を利用しない理由のうち、「自動車のほうが早い」、「家族がでかけるついで」に次いで3番目に多い「その他」の意見としては、“お金がかかる”が圧倒的に多く、金銭的な理由からやむをえず家族等による送迎としている例もあると考えられます。

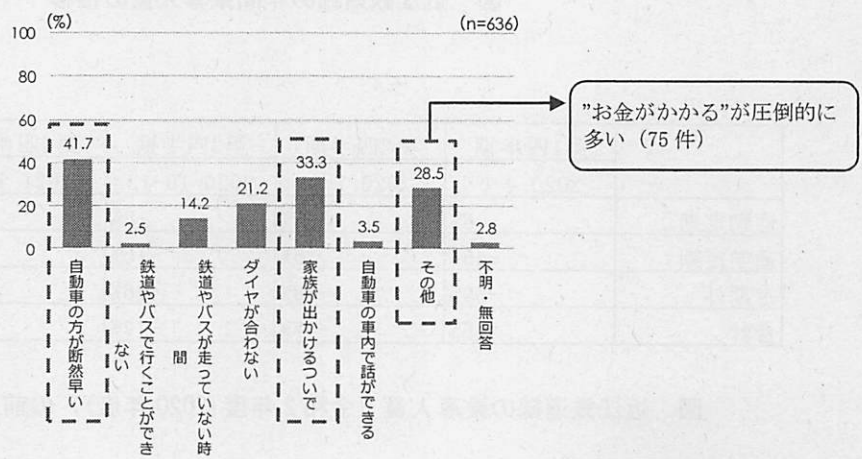
○その他には、「お得な割引切符」「トイレの美化」「他の鉄道との乗継ぎ改善」を求める声も多くなっています。

	(利用者)				(沿線高校等通学者)				(沿線事業所通勤者)										
	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100	
運行本数を増やす	52.1		28.6		10.7	11.3	39.6		30.6		9.5	5.7	13.7	32.8		35.9		13.3	13.5
運賃を下げる	48.4		28.9		11.5	7.2	49.0		27.0		7.1	3.9	12.6	44.5		31.8		10.5	10.4
お得な割引切符	33.2		37.2		13.9	9.4	24.4		31.3		13.6	6.7	23.0	22.3		34.8		21.2	15.5
トイレをきれいにする	32.1		38.2		17.4	7.8	27.7		30.5		15.4	6.3	15.4	16.8		34.9		23.9	17.7
他の鉄道との乗継ぎ改善	32.4		35.3		10.2	10.7	13.6		32.2		14.6	9.4	28.8	27.0		34.9		11.6	16.9
電車を待つ間の快適空間	23.5		43.6		15.5	12.3	24.8		33.7		16.1	7.2	17.3	13.5		36.5		25.9	18.9
駅周辺への商業施設等立地	23.3		40.4		15.8	13.9	23.2		27.8		16.6	13.0	18.4	19.0		30.9		23.4	20.9
駅でのバスとの乗継ぎ改善	28.1		31.8		17.4	13.1	13.4		27.6		23.6	11.6	23.0	7.1		27.4		35.9	22.1
乗務員・駅員のサービス向上	17.4		38.0		26.5	14.2	20.9		30.1		19.9	10.3	17.9	9.8		30.7		32.4	21.5
電車の乗り心地向上	21.9		32.1		27.0	13.1	21.2		29.9		18.3	11.5	18.0	11.7		25.4		24.8	31.6
駅付近への駐輪場整備	16.6		35.3		25.1	15.8	21.2		29.9		18.3	11.5	18.0	11.7		25.4		24.8	31.6
駅付近への駐車場整備	20.1		30.5		24.6	17.6	18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6
段差解消等のバリアフリー	12.8		36.1		25.9	16.0	18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6
早期または深夜の運行	20.3		27.0		25.4	19.3	18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6
速度向上で所要時間短縮	20.6		25.1		19.8	26.5	18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6
新幹線との乗り継ぎ改善	14.4		25.7		23.0	25.7	18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6
自宅から駅までアクセス向上							18.5		26.7		19.4	11.7	22.7	18.6		31.0		23.9	19.6

■強く思う ■思う ■どちらでもない ■思わない ■分からない ■不明・無回答

資料：利用者調査、通学者調査、通勤者調査(R1年度実施)

図 近江鉄道線をもっと利用したくなるための改善点



資料：利用者調査、通学者調査、通勤者調査(R1年度実施)

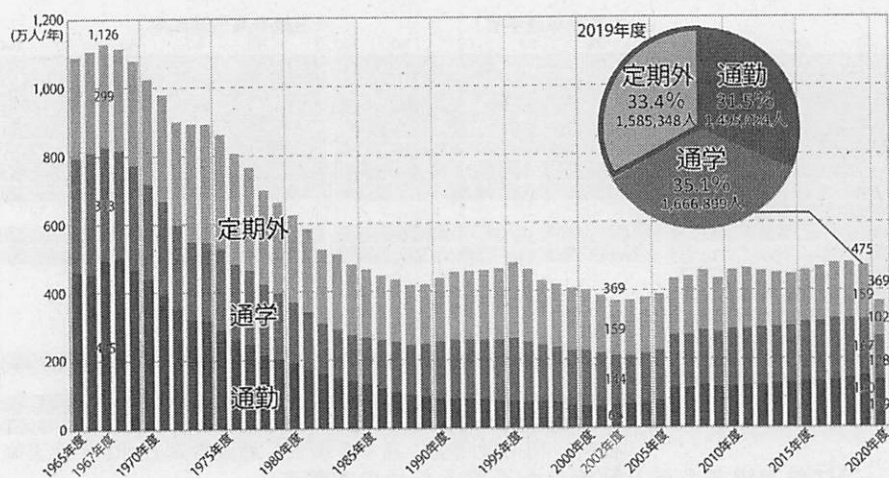
図 公共交通（鉄道やバス）を利用しない理由（通学者）

#### 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

- 近年の利用者推移を見ると、通勤・通学定期利用者が増加する一方、定期外利用者は横ばいで推移しており、新型コロナの影響を受け大幅な利用者減となった令和2年度(2020年度)については、通勤・通学定期利用者よりも定期外利用者の減少率が大きくなっています。こうした状況から、コロナ禍後を見据え、定期外利用者の回復とさらなる増加を図っていく必要があります。
- 沿線地域・地域外の定期外利用者の増加に向けては、沿線地域に点在する豊かな自然・歴史・文化等の観光・交流資源も活用し、近江鉄道線をはじめとする地域公共交通の利用促進につなげていく必要があります。

#### 【課題を見出した背景・現状】

- 定期外利用者は近江鉄道線全体の1/3を占めています。利用者数が最も少なかった平成14年度(2002年度)と比較して、通勤・通学については増加する一方、定期外利用者は横ばいです。
- 新型コロナの影響により、定期外利用者は前年度比約35%減となっており、通勤・通学に比べて落ち込みが大きくなっています。



**2002年度→2019年度**

通勤：66万人→150万人  
 通学：144万人→167万人  
 定期外：159万人→159万人

資料：近江鉄道資料

図 近江鉄道線の年間乗車人員の推移

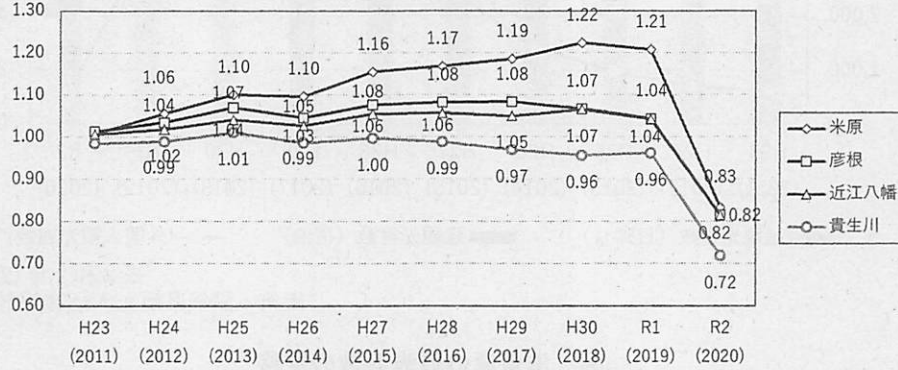
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	年度累計
	2020.4-6	2020.7-9	2020.10-12	2021.1-3	2020.4-2021.3
通勤定期	-6%	-8%	-8%	-7%	-7%
通学定期	-45%	-6%	-16%	-8%	-23%
定期外	-50%	-38%	-26%	-23%	-35%
合計	-35%	-17%	-17%	-13%	-22%

資料：近江鉄道資料

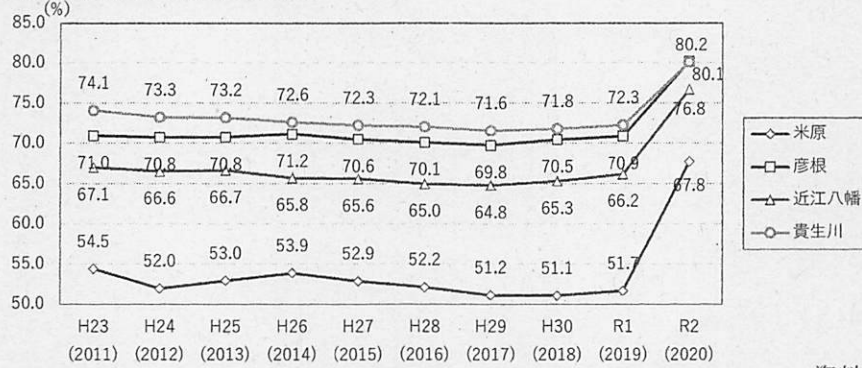
図 近江鉄道線の乗車人員(令和2年度(2020年度))の前年度との比較

○近江鉄道線と接続する JR 線各駅の利用者数は、新型コロナ前までは増加傾向にありました。  
 新幹線停車駅である米原駅は定期利用者割合が減少していますが、外国人を含む観光客の割合が増加していると考えられます。

【平成 22(2010)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

図 近江鉄道線と接続する JR 線各駅の利用者数推移

○近江鉄道線沿線には、県内上位の入込客数を有する集客施設が立地しており、観光客数は新型コロナ前までは増加傾向にありました。

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)

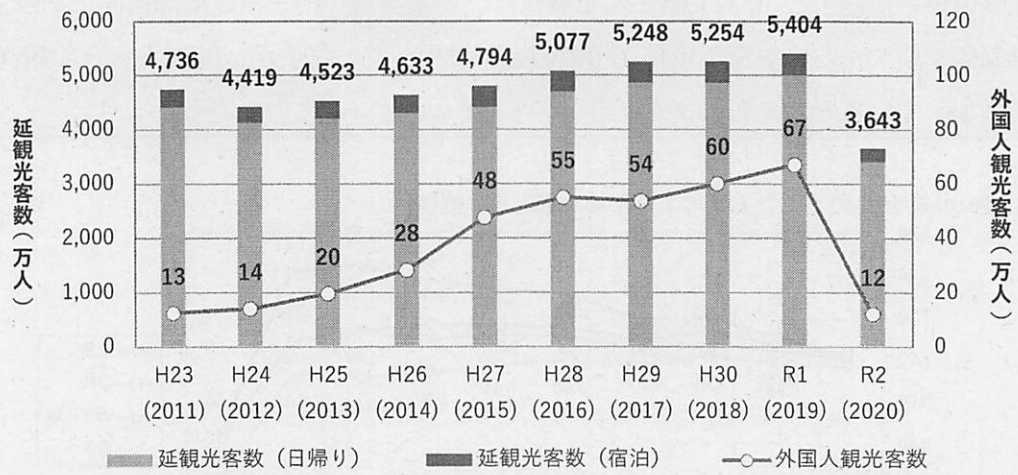
単位：千人

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 あいとウマガ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

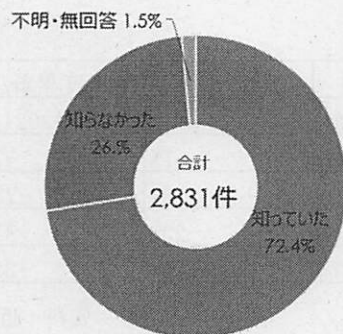
### 課題⑤ 地域公共交通を自ら守り、育てようとする気運の醸成

- 沿線地域における近江鉄道線の利用状況は、約6割が「年数日程度未満（の利用）」「一度も利用したことがない」と回答し、通勤、通学利用以外の沿線住民の多くにとっては、「将来必要になるかもしれないもの」という位置付けになっています。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「みんなで使い、守り、育てていくもの」と感じてもらう必要があります。
- 特に新型コロナの影響により地域公共交通は大きな影響を受けており、事業者や沿線市町は、日頃から地域公共交通の利用状況・経営状況を周知することで危機感を共有するとともに、愛着や親しみを持ってもらうような地域に寄り添った活動を通して、沿線地域のマイルール、マイバス意識を醸成することが必要です。

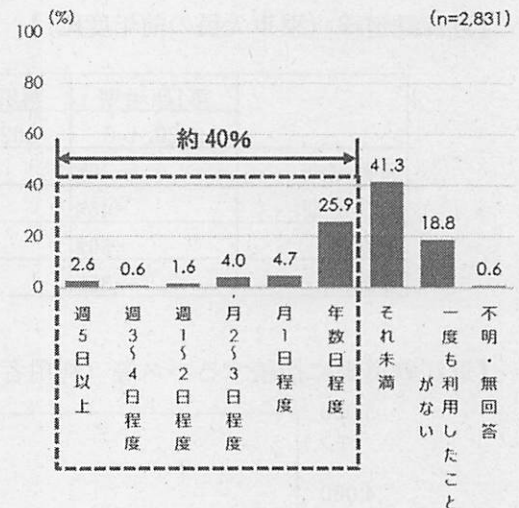
#### 【課題を見出した背景・現状】

○近江鉄道の存廃問題に対する認知度は高いものの、その利用状況については、沿線住民の約6割が「年数日程度未満（の利用）」「一度も利用したことがない」と回答しています。

#### 【存廃問題の認知度】



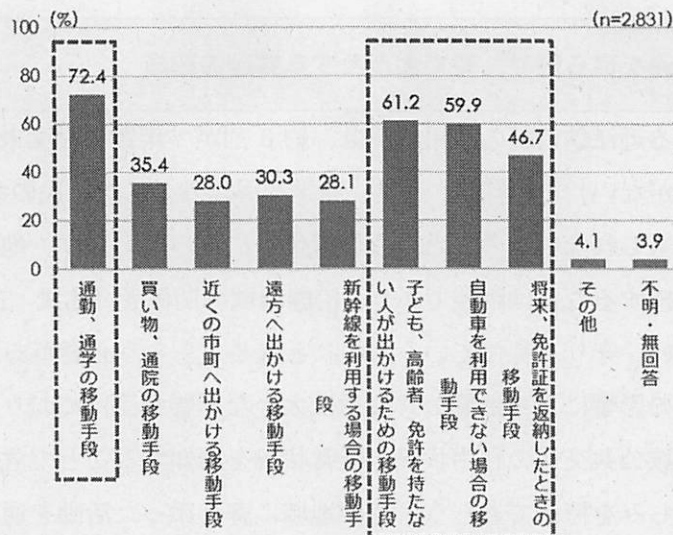
#### 【利用頻度】



資料：沿線住民調査（R1年度実施）

図 近江鉄道存廃問題の認知度と利用頻度（沿線住民）

- 沿線住民が考える近江鉄道の役割については、「通勤、通学の移動手段」が約7割と最も高くなっていますが、「子ども、高齢者、免許を持たない人がでかけるための移動手段」、「自動車を利用できない場合の移動手段」、「将来、免許証を返納したときの移動手段」との回答も約4~6割と高くなっています。
- このことから、通勤、通学で利用する以外の沿線住民の多くにとって近江鉄道線は、将来の見通しを踏まえての役割という位置付けになっています。



資料：沿線住民調査（R1年度実施）

図 近江鉄道線の公共交通としての役割（沿線住民）

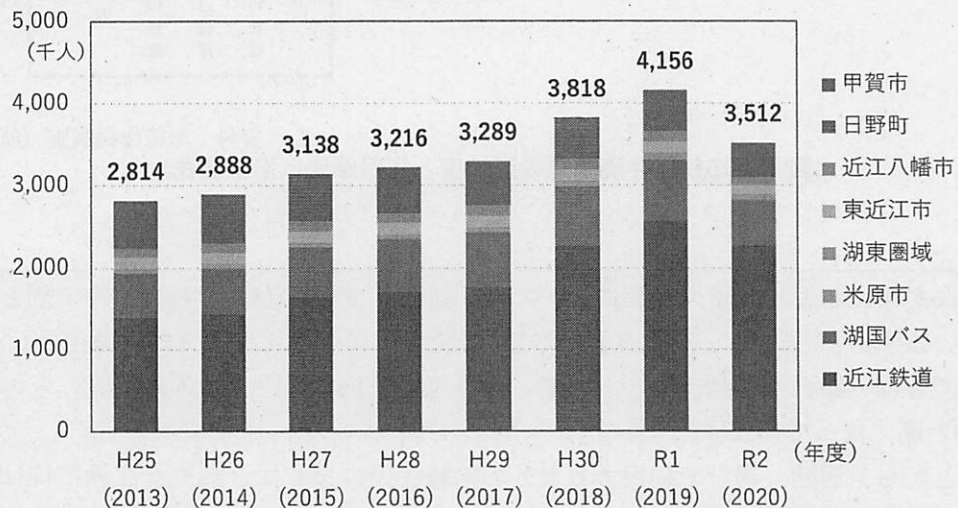
- 新型コロナの影響により、近江鉄道線および二次交通である路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通は大幅な利用者数減となっています。
- 今後状況が長期化すれば、交通事業としての継続が難しくなったり、状況が収束しても利用者数が回復しないといった点が懸念されます。

【近江鉄道線（乗車人員の前年度比）】

	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

【近江鉄道線に接続するバス等（利用者数推移）】

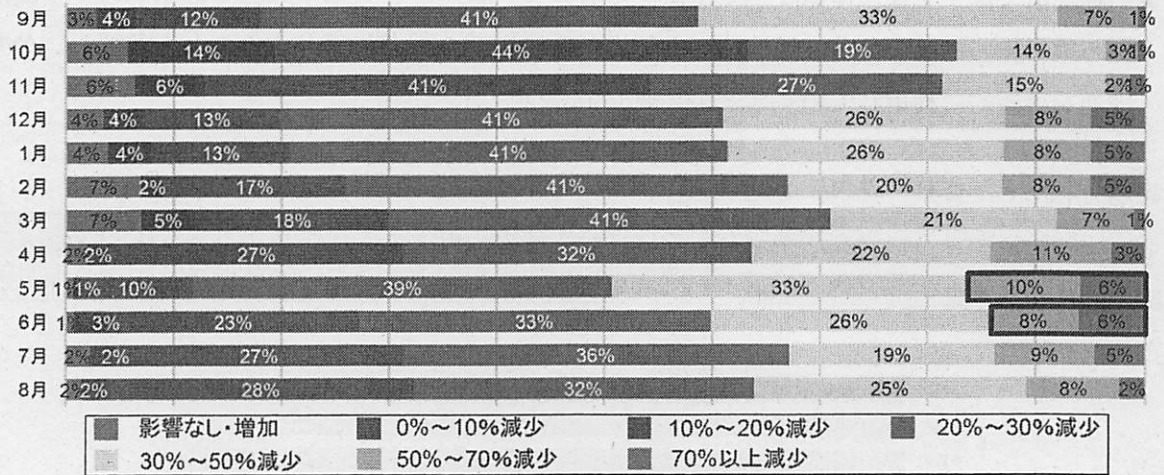


資料：市町・交通事業者資料

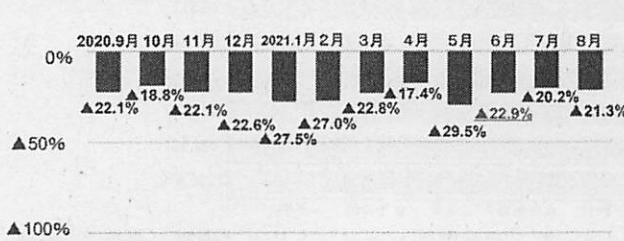
図 新型コロナによる地域公共交通の影響

【輸送人員の比較（2020年と2019年との比較）※7,8月は見込み】

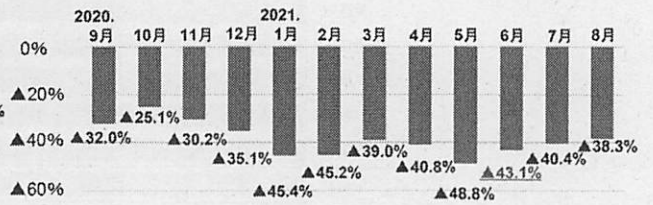
■鉄道（中小民鉄）



■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）

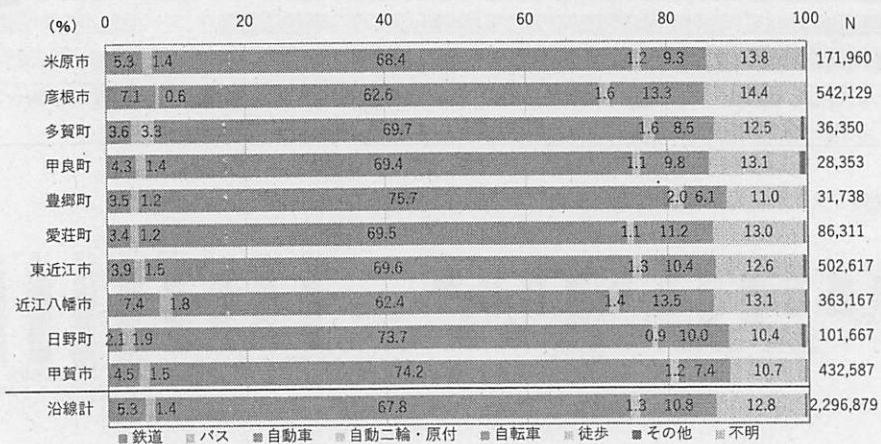
図 新型コロナによる交通業界への影響

## 課題⑥ 公共交通機関の利用による環境負荷の低減

■沿線地域ではマイカーに依存する生活が定着していますが、自動車交通を抑制し、マイカーから電車やバス等の公共交通機関への転換が環境負荷の低減に寄与することを理解し、公共交通を積極的に利用していく必要があります。

### 【課題を見出した背景・現状】

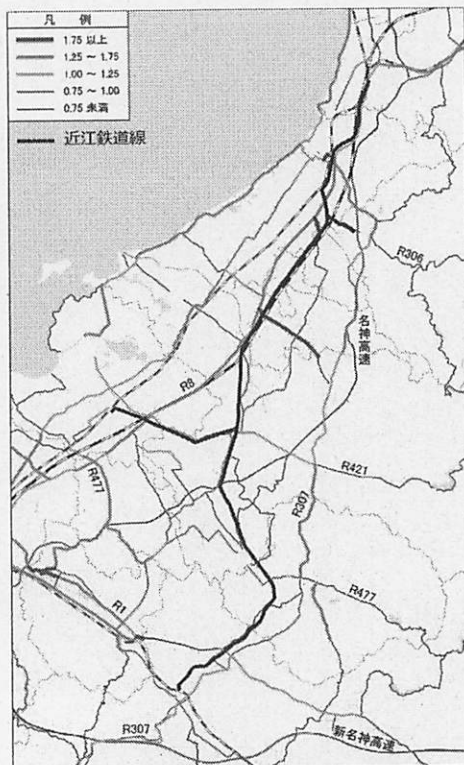
○人の移動における代表交通手段としては、いずれの市町とも、自動車が最多で6割を超えています。一方、公共交通（鉄道・バス）を利用する割合は低くなっています。



出典：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査（平成22年度）

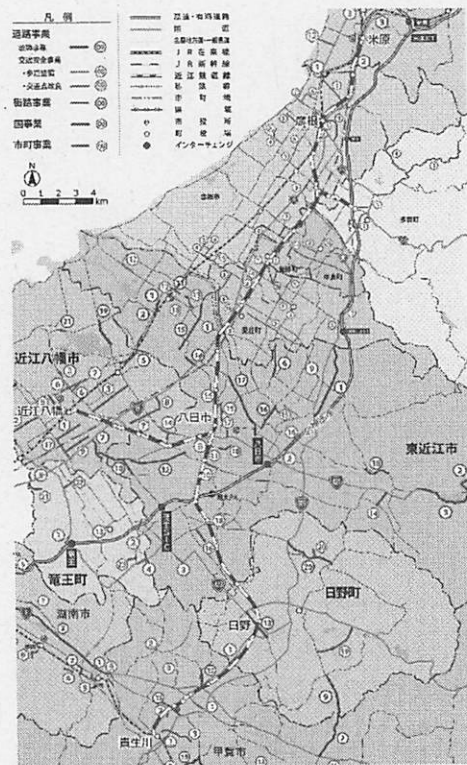
図 沿線市町の交通手段別発生集中量

○沿線地域では、道路混雑を解消するために道路整備が進められていますが、整備によって自動車の利便性が向上することで、さらに自動車利用が増加し、環境負荷が増大する可能性があります。



資料：平成27年度道路交通センサス

図 主要道路の混雑度



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

### 3. 近江鉄道沿線地域の将来像と計画の基本方針

#### 3-1. 近江鉄道沿線地域の将来像とそれを支える地域公共交通の姿

近江鉄道沿線地域のポテンシャルを踏まえ、地域の将来像を明確化したうえで、これを支える地域公共交通の位置付けを次のように定めました。

##### 【近江鉄道沿線地域のポテンシャル】

- ◎豊かな自然：東の鈴鹿山脈と北の伊吹山地、その麓に広がるなだらかな丘陵地、そしてこれに続く肥沃な沖積平野、扇状地や水郷地帯を経て琵琶湖につながる地形が豊かな自然を育むとともに、地域に豊かな実りや恵みをもたらしている。
- ◎豊富な歴史・文化資源：古代より中山道等の主要道路や湖上交通を含めた交通の要衝として地理的な優位性や利便性を有し、政治・経済・文化の拠点となった時代もあることから、歴史・文化的な資源が多い。
- ◎交通の要衝：明治以降の近現代においても、道路（名神高速道路、国道8号等）、鉄道（東海道新幹線、JR線、近江鉄道線等）等の主要幹線交通の整備により、交通の要衝としての地理的優勢は変わらず、道路・鉄道沿線を中心に内陸型の工業立地や工業団地の開発が進み、全国有数の内陸工業県である滋賀県下においても高い製造品出荷額を誇る。
- ◎近江鉄道線の存在：近江鉄道線は、県東部の内陸平野部における交通を担う存在として明治時代に生まれ、約120年以上の長きにわたり、人々の生活を守るだけではなく、沿線地域の文化を育み続け、地域に愛される鉄道として存在している。
- ◎近江商人の発祥地：交通の要衝であった地域を背景として発祥した近江商人は、江戸時代以降の我が国の経済が発展していく上での大きな役割を担うとともに、その経営哲学として知られる「三方よし」の精神（商売において）売り手と買い手が満足するのは当然であり、社会に貢献できてこそ良い商売といえる）は、現代の多くの企業の経営理念の根幹となっている。
- ◎地域包括ケアシステムの構築に向けて：三方よし研究会等の医療・保健・福祉の多職種連携により、地域包括ケアシステムの構築に向け、積極的な取組が展開されている地域である。

豊かな自然と長い歴史に磨き上げられた文化、交通の要衝としての高い交通結節利便性、地理的な優位性に基づく高い工業生産力、ゆりかごから看取りまで安心して暮らせる地域特性等を有し、持続可能な発展を目指していくための素地が備わった地域である。

##### 【近江鉄道沿線地域の将来像】

#### 自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域を コロナ禍後の新しい社会においても、みんなでともに築いていく

近江鉄道線は、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、住民の幸せをすることができ、住民はその幸せを感じることができる。こうした近江鉄道が有する価値と地域を活かし高めるために、これまでも駅舎の有効活用や駅施設の更新等の取り組みが行われてきたところである。

今後は住民・事業者・県および沿線市町がより一体となって、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、その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取り組み、将来にわたり持続的な発展の拠点として、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。

##### 【地域の将来像を支える地域公共交通の姿】

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

### 3-2. 計画の基本方針

沿線地域の将来像を支える地域公共交通を実現するため、本計画では5つの基本方針を設定します。

#### **基本方針 1. 近江鉄道線を再生・活性化する**

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構造への変更により、路線を再生・活性化する

平成6年(1994年)以降鉄道事業の営業赤字が続き、鉄道事業者単独での事業継続が難しいことから、自治体、鉄道事業者、地域が一体となり、利用促進や利便性向上に係る取組等を進めることにより経営の改善を図るとともに、鉄道施設の保有と鉄道の運行を切り離す「公有民営」方式による上下分離により、将来にわたり持続可能なかたちで路線を再生・活性化します。

上下分離にあたっては、近江鉄道株式会社を第二種鉄道事業者とし、自治体が設立する鉄道施設管理団体を第三種鉄道事業者とするとともに、鉄道事業の将来的な収支均衡を達成するために必要なハード施策・ソフト施策を盛り込んだ鉄道事業再構築実施計画を策定します。

#### **基本方針 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する**

近江鉄道線を補完する路線バス・コミュニティバスやデマンド型交通等を今後も維持・改善し、地域全体として移動しやすい環境を守る

沿線地域内において過度にマイカーに依存しない環境負荷の少ない日常生活を実現し、沿線地域外から点在する観光・交流施設へも公共交通でアクセスしやすくするために、近江鉄道線とその二次交通が連携し、沿線地域全体で移動しやすい環境を整えていきます。

具体的には、近江鉄道線の駅に接続する路線バス・コミュニティバスやデマンド型交通等について、路線の再編・見直し・新設等による利用しやすいネットワークを構築する等、利便性の向上に向けた取組を推進していきます。

### **基本方針 3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する**

沿線地域のまちづくりと活性化を推進し、過度に自家用車に依存することのない社会を築き、長期的に近江鉄道線の利用者を増やしていくための環境を整える

近江鉄道線を持続可能な地域公共交通としていくために、まちづくりと一体となって、長期的な視点から鉄道利用者の増加を目指した取組を推進します。

具体的には、過度な自家用車依存を抑制し、沿線地域の魅力の向上を目指して、近江鉄道線の駅を中心とするコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めるとともに、近江鉄道線沿線に人が集う仕掛けを様々な角度から展開することによりにぎわいの創出を図ります。

### **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**

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

コロナ禍によって近江鉄道線をはじめ地域公共交通は大幅な利用者数の減少に直面し、コロナ禍が収束しても従来の水準に戻らないことが予想されます。利便性向上のための様々な方策を講じつつ、行政・事業者・住民等の関係者全員が沿線地域の地域公共交通に対する危機感を共有し、みんなで守り育てる意識を醸成し、積極的に利用する行動につながる取組を推進します。

あわせて、沿線住民・沿線地域に限らず、近江鉄道線への愛着を育み、近江鉄道線を応援しようとするムーブメント(運動)へと押し上げるような取組も行っていきます。

### **基本方針 5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する**

ICT(情報通信技術)の進展に伴う新技術やビッグデータ等を積極的に活用し、新たな価値やサービスの創出を目指すとともに、地域課題の解決を図る

定量的かつ客観的に現状を認識し、適切な施策の立案につなげていくために、近江鉄道線の利用実態など公共交通や人の移動に関するデータを把握・分析したり、公共交通等に関するデータのオープン化を進めていきます。

また、ICTの進展に伴って開発が進む自動運転やMaaS等の公共交通に関する新技術に対して、地域における有用性や実現性を見据えて関わっていくこととします。



### 3-3. 計画の目標

基本方針を実現するための具体的な指標および目標を、以下の通り設定します。

表 本計画の目標

基本方針	指標	目標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	近江鉄道線の利用者数 (定期・定期外・全体)	○定期：現状より増加 ○定期外：現状より増加 ○全体：現状より増加  現状：約 370 万人 (R2 年度(2020 年度)) 目標：約 459 万人 (R5 年度(2023 年度))  ※計画終了時点 (R15 年度(2033 年度)) の目標値については、令和 5 年度(2023 年度)策定予定の鉄道事業再構築実施計画にあわせて設定する。
	近江鉄道線の鉄道事業の 営業収支・自治体負担額	○営業収支：収支の均衡 ○自治体負担額：上下分離前に想定した負担総額を超えない ※自然災害等の発生に伴い計画外の負担が発生した場合は、必要に応じて見直す
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	近江鉄道線駅に接続する バス・デマンド型交通路 線全体の利用者数	○合計利用者数：現状より増加 →全体として、まずは R1 年度(2019 年度)水準を目指し、回復の状況を見て、目標を見直すこととする。  現状：約 351 万人 (R2 年度(2020 年度)) 目標：約 416 万人 (R15 年度(2033 年度))  ※新型コロナによる利用への影響を踏まえ、必要に応じて見直す。
3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化	沿線市町の自動車の交通手段分担率	○67.8%以下(2010 年 <sup>※</sup> 「ソトリップ」調査値) ※自動車分担率は増加傾向にあり、地域公共交通の比重は相対的に低下している。近江鉄道沿線地域全体として交通手段のマネジメントを行う必要がある。
4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進	通学において「自動車(家族による送迎)」を使う割合	○40.8%以下 (2019 年度沿線学校アンケート調査)
5. ICT 等の活用により多様なニーズに対応	近江鉄道線利用者の利用満足度	○現状より増加 ※現時点では利用満足度を把握していないことから、今後の近江鉄道線の利便性向上策の基礎資料とするため、継続的かつ効率的に意見集約可能な方法により満足度やニーズの把握を行う。

※現時点で未設定の目標については、今後、必要な調査等を実施したうえで設定する。見直しの際にも同様とする。

※現時点で未設定の目標の概ねの設定時期は下記の通り。

- ・近江鉄道線の自治体負担額：鉄道事業再構築事業実施計画の策定(R5 年度予定)にあわせて設定する。
- ・近江鉄道線の利用満足度：R3 年度(2021 年度)に調査を実施し、目標を設定する。