

2023年7月1日 web公開用
15:05-15:50

近江鉄道

近江鉄道の活性化 取り組み報告

近江鉄道株式会社
構造改革推進部
山田和昭

Seibu Group
でかける人を、ほほえむ人へ。

近江鉄道の期成

北陸、近江、伊勢神宮を
鉄道で結ぼう

元彦根藩士・大阪府知事・農林大臣

西村捨三翁

北陸の物産を近江商人が仕入れ京阪神に販売
北陸からの伊勢神宮参拝
利便性向上を図る狙い

北前船は主に近江高島商人が運航してきたご縁



電車には何人乗れるでしょうか？



- 1両あたり 定員120 ~ 160人
- 北陸鉄道700系 $125人 \times 2両 = 250人$
 - 定員でバス6台分
- 高度成長期には、定員の3倍乗せる輸送も……

- ◆大量 一度に大量の人を運べる
- ◆高速 駅以外は基本止まらない(信号待ちが無い)
- ◆定時 遅れない、確実に移動できる
- ◆単純 だけど難しい

ドア1箇所故障すると全線に影響 信頼性・頑健性が必要

1万回に1回でもミスは許されない

安全第一

鉄道は地域の「時短ツール」

- **高速**だから
職場・学校から離れた地域にも住むことができる
運転せずに済むので移動時間を有効に使える
読書、勉強、休息、、
中距離以上の通勤通学に効果発揮
一斉に通学する高校生の輸送
- **定時**だから
遅れない、確実に移動できるので、
余裕時間を少な目にできる

鉄道は地域の「賑わいツール」

- **大量＝高密度**だから
安い（利用が多い場合）
少ない運転士で大人数を運べる
道路と駐車場で街がスカスカにならない
人の集積を作りやすい
歩行者数→来店客数→購買客数
地域ならではの小商いが生まれやすい
逆：大施設大駐車場で県外資本が集客
- **単純**だから
観光客・地域外の人にわかりやすい、
PRしやすい

鉄道は地域の「福祉ツール」

- 自家用車と運転が不要なので

未成年含め、約3割の人は運転ができない

障がい、病気、怪我、貧困、、、+飲酒

運転できなくても通勤通学通院できる

自動車を持たなくても就労できる

2台目・3台目の自動車の家計負担が減る

通勤用自家用車は昼間駐車場で遊んでいる・・・

毎日の送迎、「タクシー人生」を軽減

鉄道は地域の「交流ツール」

- 駅を拠点・玄関に仕立てやすい

駅はランドマークになりやすい

沿線に沿って高校の同級生・先輩後輩が繋がる

世代・地域をまたがる「通学」体験

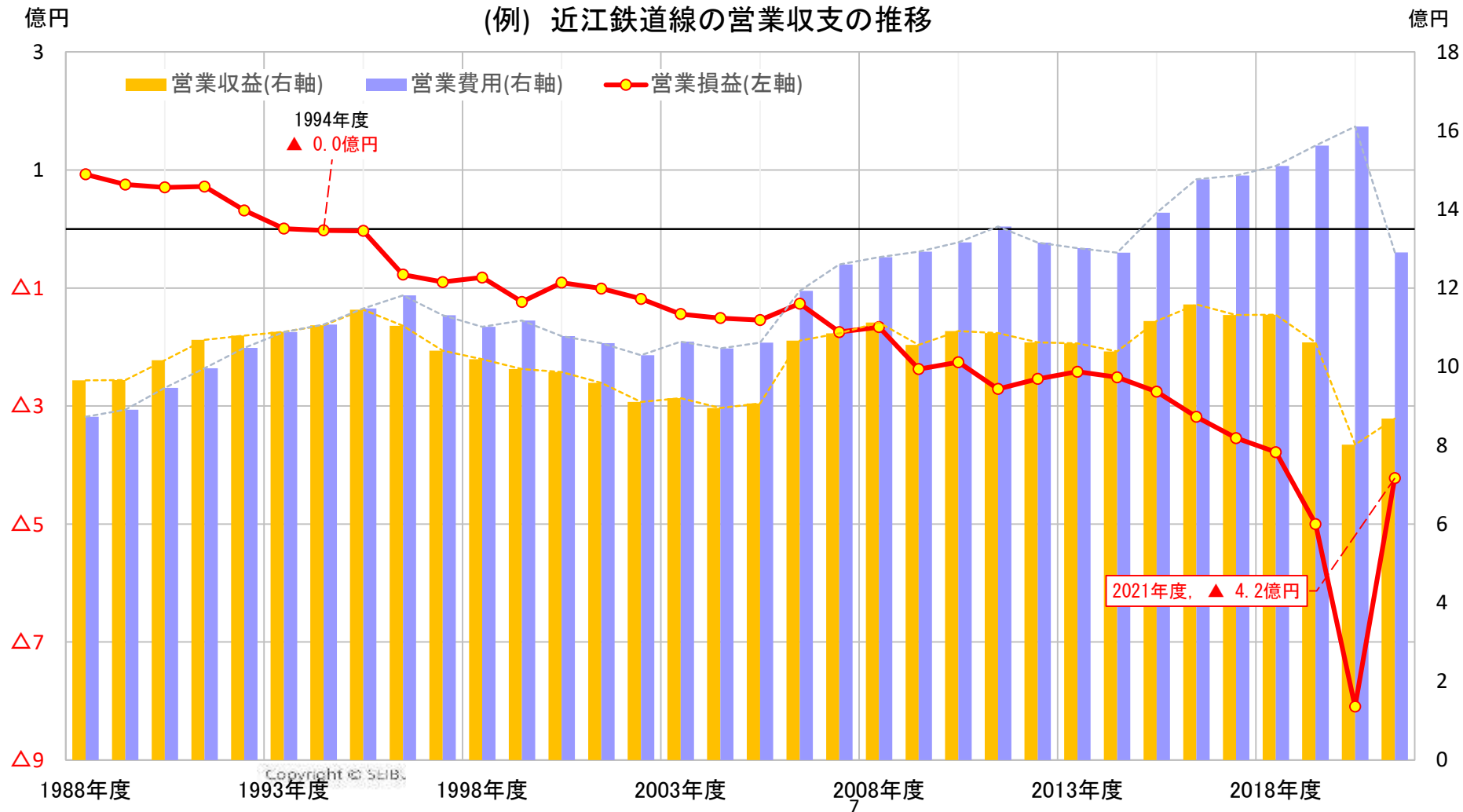
高校は別々でも通学は一緒

家でも学校でもない公共空間の体験、社会性獲得

飲酒しても安く帰宅できる→**飲食店の売り上げ**

例：終電が遅くなったら駅前飲食店が増えた

鉄道が赤字になるのはなぜ？



赤字の原因：インフラ維持

近江鉄道

トンネル、鉄橋、線路、電路、信号装置、車両

屋外なので錆びたり腐ったり割れたり、、、

毎晩、どこかで設備を取り換えたり、直したり、

工事をしています。



営業車両×36両
1両約40トン

年間列車走行距離
1,175,000km
年間車両走行距離
2,350,000km



送電設備 59.5km
電柱 ×2,900本
変電所 ×4



線路 59.5km
枕木 ×110,000

踏切 ×175
鉄橋 ×143
トンネル ×2

利用が減ると負担が増える

近江鉄道

インフラ維持は「固定費」で**社会全体では「乗れば乗るほど得になる」性質**があります。
ご利用が減ると一人当たりの負担が重くなり、赤字や公的助成が発生します。



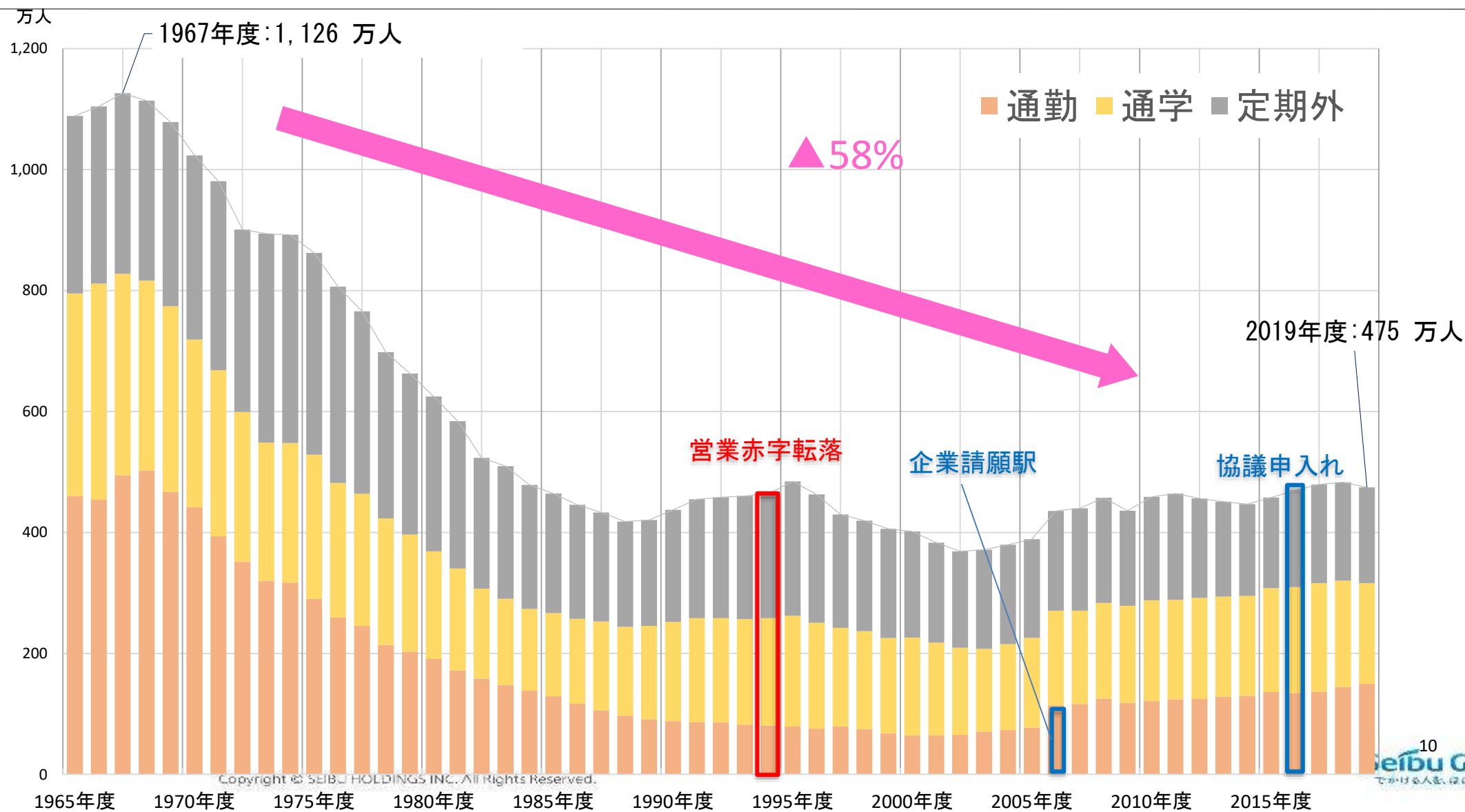
100万人が利用すれば1人あたり1,000円



1万人の利用だと1人あたり10万円！
運賃だけでは賄えず他事業や公的助成で支える

輸送状況（ピーク時と比べ、輸送人員は半減）

近江鉄道



もし、鉄道がなくなったら？

京福電鉄2年半停止→交通麻痺、通学困難

電車代行バスの運行 【2年5ヶ月】

しかし・・・

- ・ 定時性が確保できない（特に冬季）
- ・ 乗り心地が悪い（クルマ酔い）・・・等の問題



・ **バス離れ** (マイカー・家族による送迎)

2年5ヶ月間で電車乗客の50%以下になり、代行バスは電車の代替にならないことが実証される



・ **一般道の交通渋滞**



関係ないと思っていた人も
電車の重要性を認識

福井県 元京福電鉄、現えちぜん鉄道の輸送状況

全国交通流動マップ／トラフィックブレイン

<https://qgis.t-brain.jp/traffic/>

鉄軌道輸送密度 [百人]

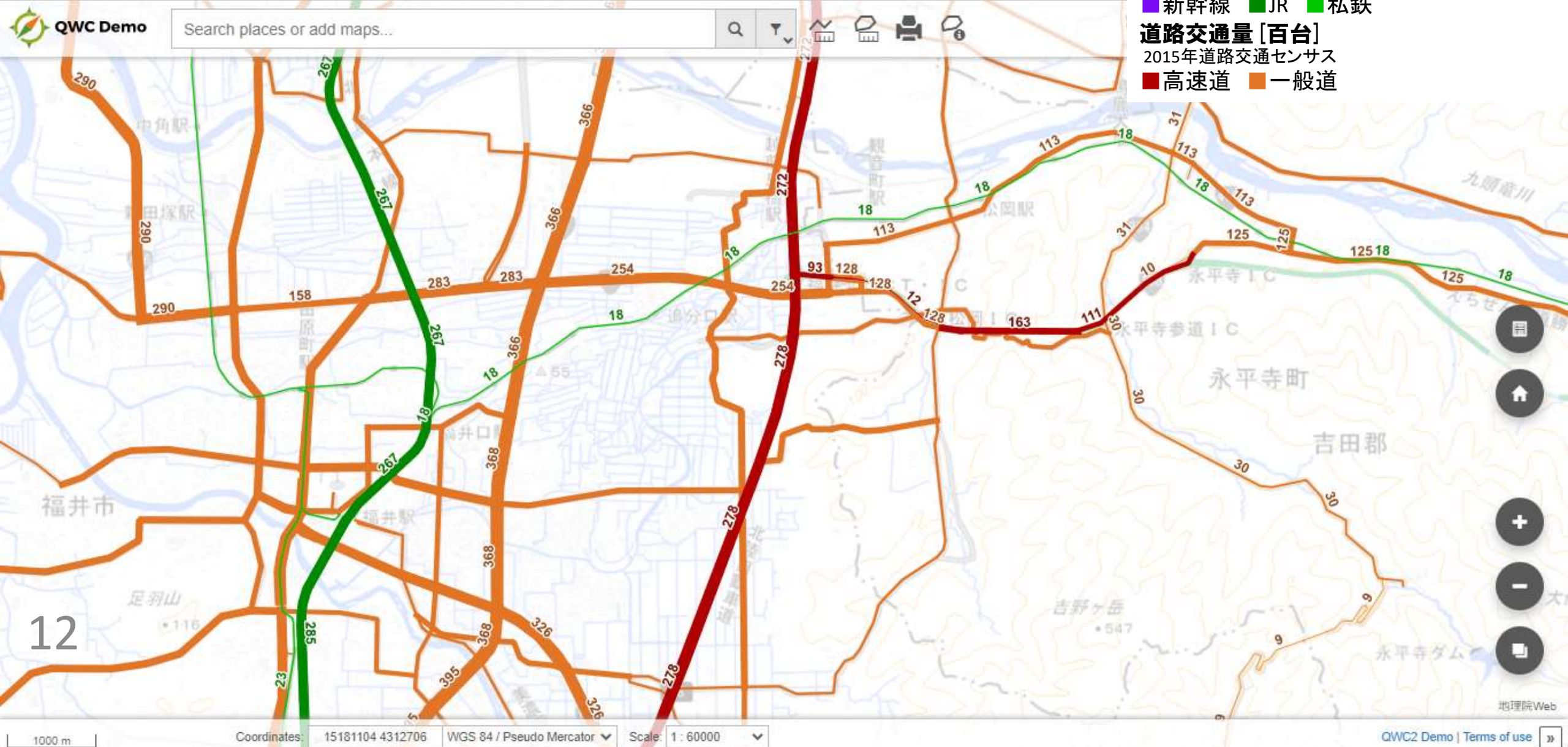
2019年度鉄道統計年報・各社資料

■新幹線 ■JR ■私鉄

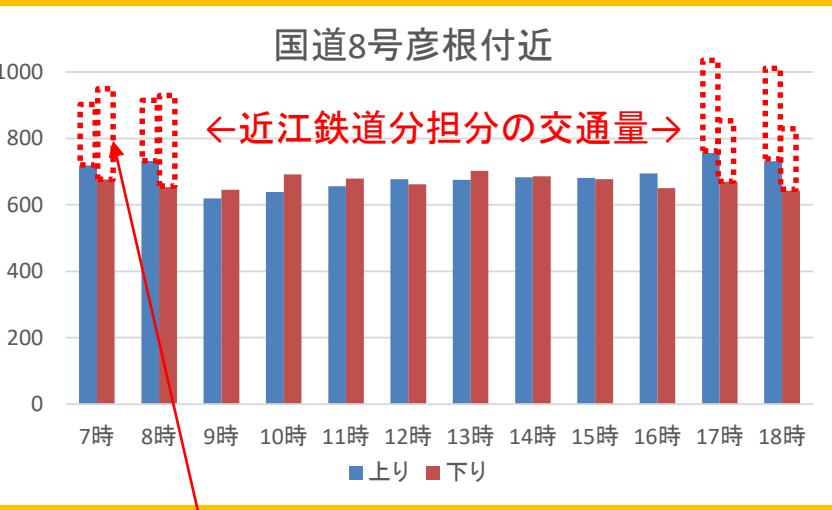
道路交通量 [百台]

2015年道路交通センサス

■高速道 ■一般道



近江鉄道がなくなると彦根は・



近江鉄道本線
朝9時までの輸送人員
上り281人、下り541人
7時、8時に等分と想定

近江鉄道分の交通量が道路
に行くと
現状で渋滞している国道8号
は完全に麻痺する恐れあり

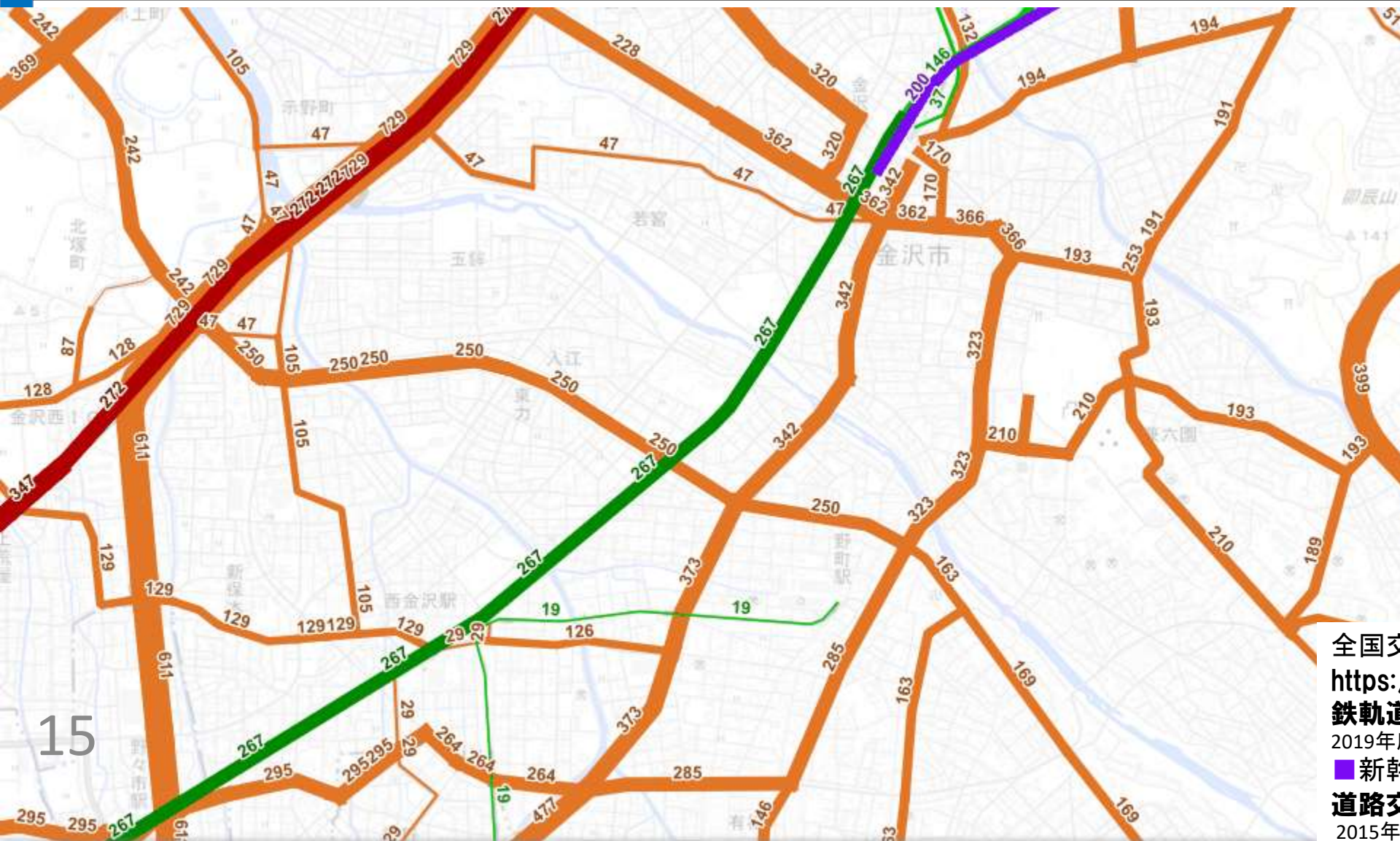
全国交通流動マップ／トラフィックブレイン
<https://qgis.t-brain.jp/traffic/>
鉄軌道輸送密度[百人]
2019年度鉄道統計年報・各社資料
■新幹線 ■JR ■私鉄
道路交通量[百台]
2015年道路交通センサス
■高速道 ■一般道

近江八幡-八日市

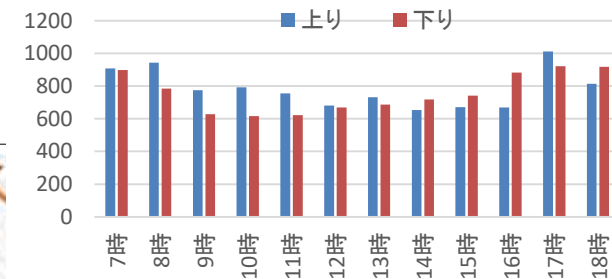
近江鉄道が止まると421号が麻痺に至る恐れ
+1000台は渋滞10km相当
逆にあと300人が鉄道に乗ると渋滞解消の可能性



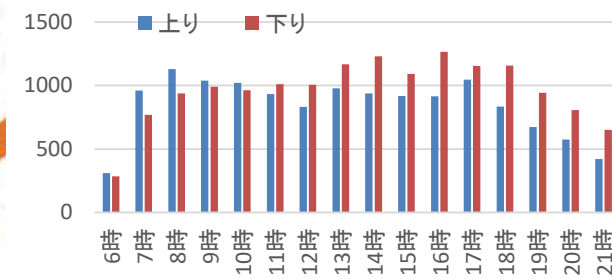
金沢市内



国道416号流量(台/時)



国道157号時間流量(台/時)



15

全国交通流動マップ／トラフィックブレイン

<https://qgis.t-brain.jp/traffic/>

鉄軌道輸送密度 [百人]

2019年度鉄道統計年報・各社資料

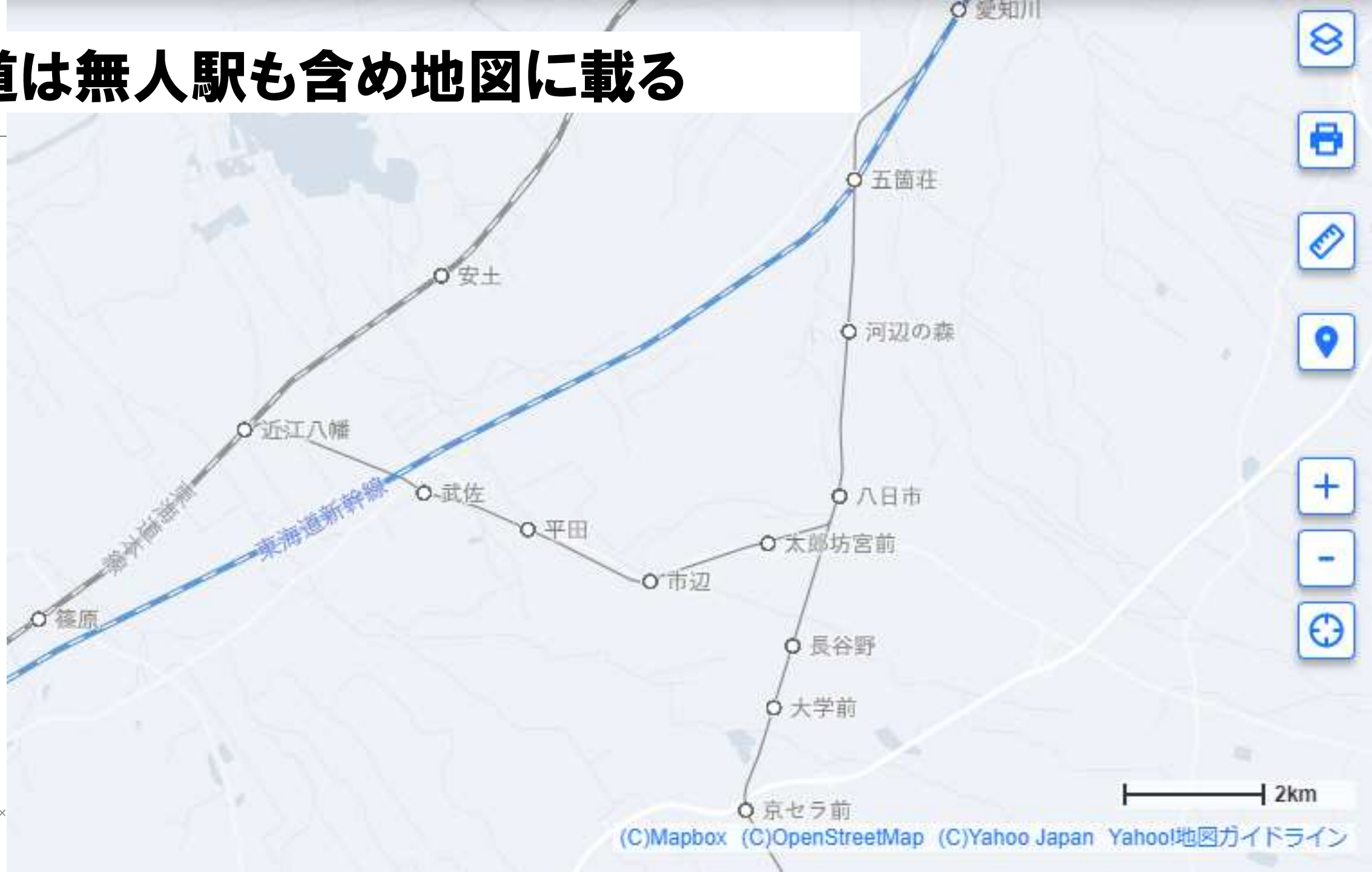
■ 新幹線 ■ JR ■ 私鉄

道路交通量 [百台]

2015年道路交通センサス

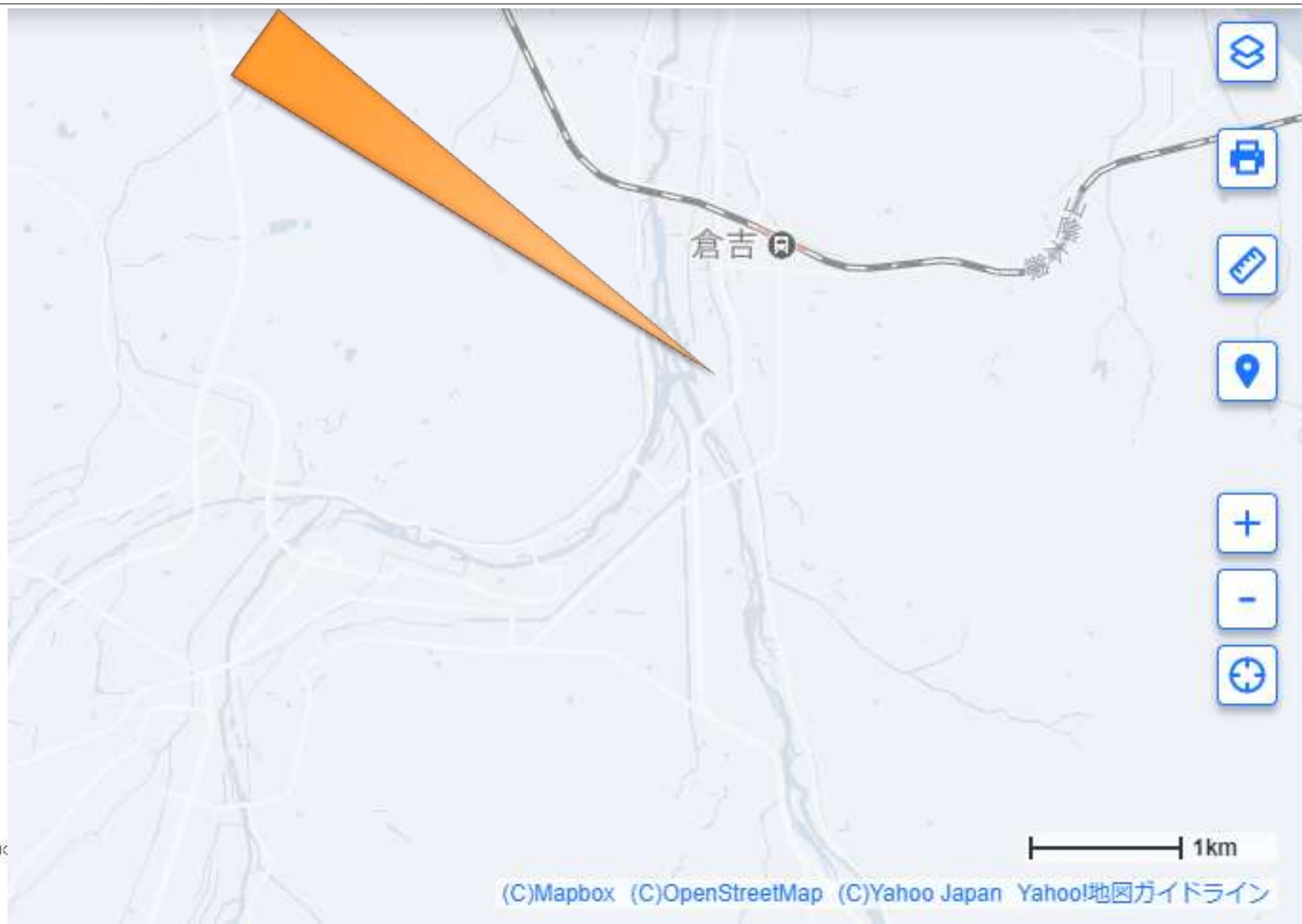
■ 高速道 ■ 一般道

鉄道は無人駅も含め地図に載る



路線図から消えた鳥取県倉吉市の中心街

近江鉄道



- 鉄道が便利だと渋滞が減る
- 鉄道が便利な場所に人が集まり、住まう
 - 通学、通勤、通院、買い物しやすい
 - 商売が繁盛する
 - お店も増えて若者も起業しやすい
 - 活気ある街には文化も生まれ、観光先にもなる
 - 事情がある方々も暮らしやすい・生きやすい

エレベータが売り場にお客様を運ぶように、**便利な鉄道は街に人を引き寄せます。**

エレベータは運賃を取りませんが、売り場の売り上げや家賃で運営されています

鉄道を使って街を元気にしよう が、本来の考え方です

近江鉄道線の存続に向けた協議

近江鉄道

2016年 近江鉄道線の維持が困難との判断に基づき、関係自治体と協議を開始。

① 協議申し入れ

2016年 6月

滋賀県へ鉄道事業の経営状況説明と協議を申し入れ

2016年 9月～10月

沿線5市5町へ経営状況の説明と協議参加を申し入れ

② 近江鉄道に関する勉強会

2017年 1月

～2018年 2月

近江鉄道から、鉄道の利用状況・経営状況などの情報を提供し、今後の地域公共交通政策等について情報を共有
※課長級、全8回 および 県と近江鉄道にて議案協議

③ 協議開始についての関係各所との調整

④ 任意協議会(正式名称:近江鉄道線活性化再生協議会)

2018年12月

～2019年 7月

滋賀県・沿線10市町部長級、近畿運輸局、有識者、当社で、廃止の場合の影響、代替手段、存続スキームを調査・検討
※協議会 3回、幹事会 7回

存続の方向性やスケジュールなどを共有

※「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査」実施(2019.3)次頁

鉄道存続の検討

定性面

鉄道存続のメリット	鉄道廃止のメリット
<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者の移動手段の確保 現在の「まちの構造」の維持 地域イメージ、知名度の維持 定時性の確保、小さな環境負荷、など 	<ul style="list-style-type: none"> バスへの転換による年間コストの低減（ただし、初期投資は必要） 線路敷の活用

定量面

公共交通	所要時分 (米原～貴生川)	初期投資額	年間損益
鉄道の存続	84分	— — —	▲5.1億円
バスへの転換	149分	29.6億円	▲4.3億円
BRTへの転換	未検証	119.6億円	▲11.5億円
LRTへの転換	未検証	112.1億円	未算定

※ 滋賀県が専門機関へ委託した調査報告による。

※ バス・BRTにおいては、乗務員を確保できない可能性に言及している。

4. 近江鉄道線の存続に向けた協議

- ⑤ 法定協議会を設置することに合意
2019年8月 滋賀県知事と沿線10市町長の会議で合意
- ⑥ 法定協議会(正式名称:近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会)
2019年11月～ 滋賀県知事、沿線10市町長、交通事業者(近江鉄道含む)、利用者代表、有識者等で、
鉄道の存廃や運営形態を含む、地域公共交通計画の策定を目指す

法定協議会設立以降、

- ⑦ **近江鉄道線全線の存続**を決定 2020年3月 ※クロスセクター効果の実施 次頁
- ⑧ **2024年度から公有民営化方式による上下分離へ移行**を決定 2020年12月
- ⑨ **地域公共交通計画の策定と提出** 2021年10月

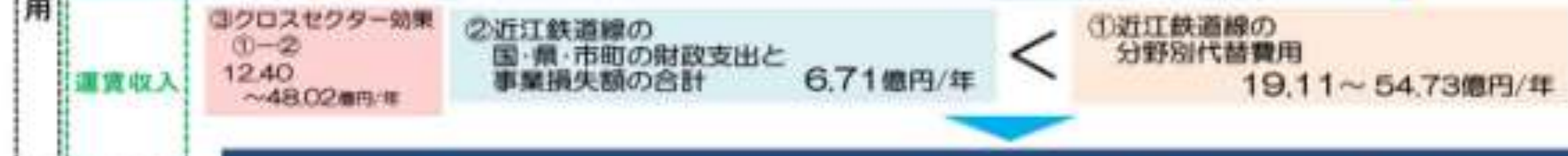
廃止にすると19~55億円の費用が毎年必要に⇒鉄道存続へ クロスセクター効果の算出

・近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認できた

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	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,518万円/年	1,518万円/年	11,175万円/年
	通院のためのタクシー券配布	8,378万円/年		
	医師による住診	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	2,262万円/年	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	17,350万円/年	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	694万円/年	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收減少	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	
分野別代替費用の合計			191,059万円/年	547,265万円/年

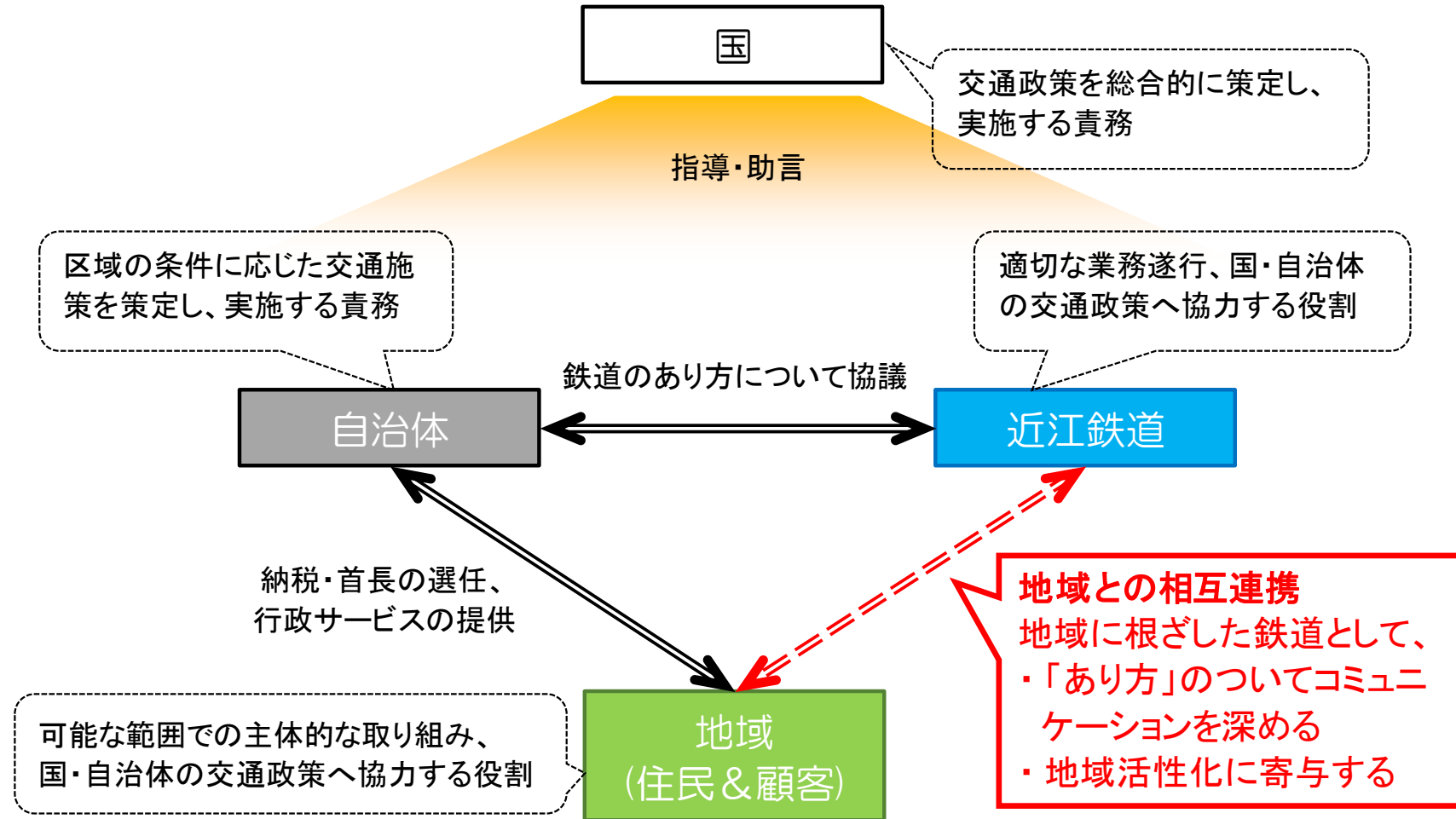
数値化が可能な
行財政負担項目による
算出結果
↓
ここでは数値化が難しく
算出されていない
分野別代替費用も多くあり、
その詳細は次頁に示す

第2回法定協議会(2020.3.25) 資料抜粋



近江鉄道線を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

6. 交通政策基本法における役割分担と近江鉄道の経営努力



近江鉄道線を理解してもらい、利用へとつなげるための自助努力が必要。

上下分離方式...鉄道の線路やトンネル・鉄橋・送電設備などインフラ部分を行政が保有し、メンテナンスに責任を持つ方式です。近江鉄道路線は59.5kmと長く、5市5町にまたがるため調整・実現に5年間かかりました。

鉄道は必要？全線存続決定までの5年間

STEP① 2016年～協議申し入れ

STEP② 2017年～行政課長レベル勉強会を開催

STEP③ 2018年～公共交通と鉄道のあり方を調査

STEP④ 2019年～法定協議会(県知事・沿線市町長らと)

鉄道がなくなれば3割の学生が通学できなくなること、
廃止した方が負担が増えることなどから

上下分離方式による全線存続で合意

STEP⑤ 2021年度～ 3年間の運営改善期間

STEP⑥ 2024年度～ 上下分離

いままで 運行を守るため人・コストを削り赤字を縮小
運行以外は何もできない状態

これから 公共交通として地域に貢献できるよう、
地域と共に行動する企業へ

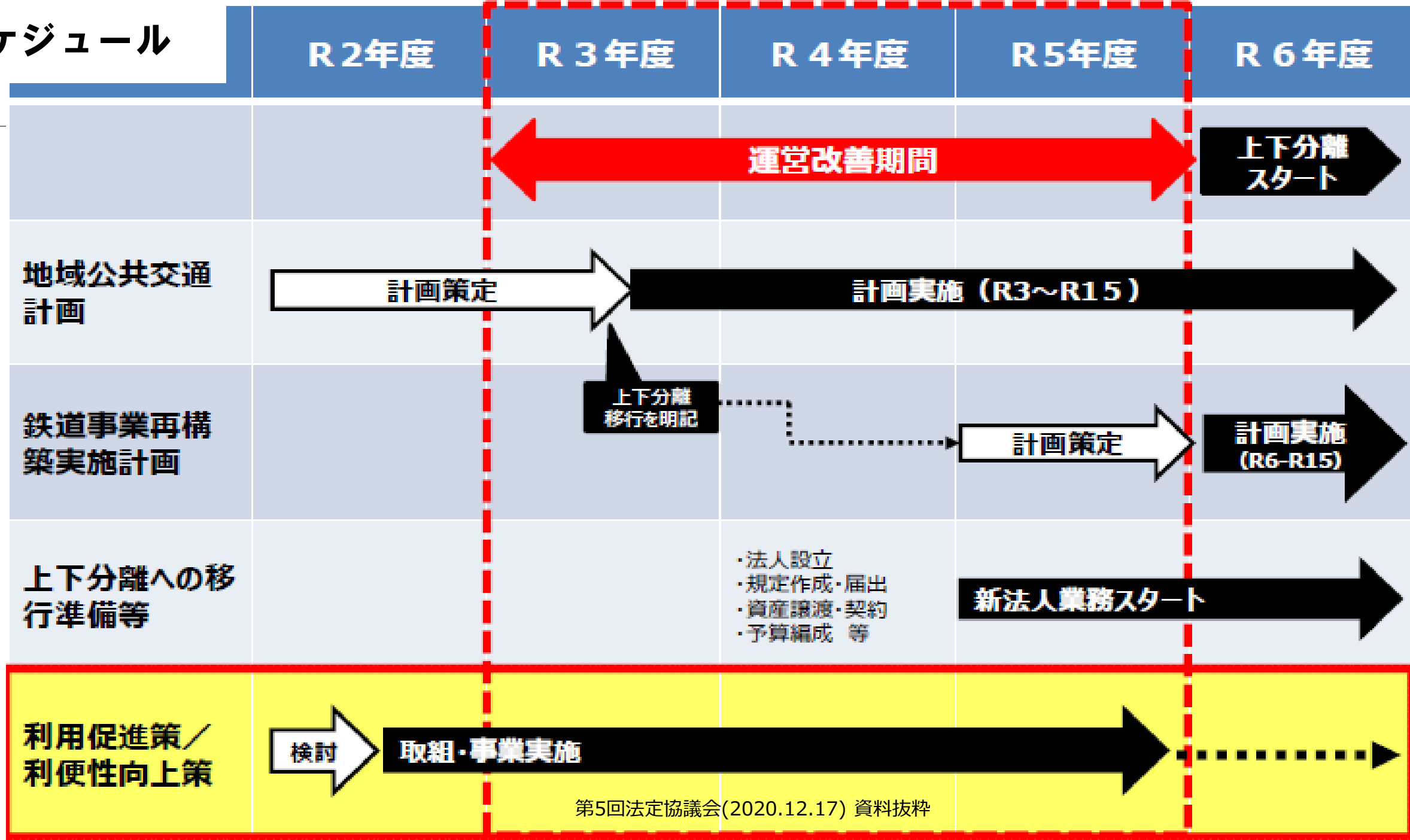
利用される

鉄道へ

愛着を持たれる

鉄道へ

スケジュール



第5回法定協議会(2020.12.17) 資料抜粋

大手民鉄の「電鉄モデル」

近江鉄道

なぜ、阪急は黒字なのでしょう？

自社で土地開発・沿線開発を行い、外部性の利益の一部を自社でも受けられるようにしているから

「電鉄モデル」は世界でも稀な日本の発明

近江鉄道の場合、**資本不足**で鉄道を建設するのがやっとでした

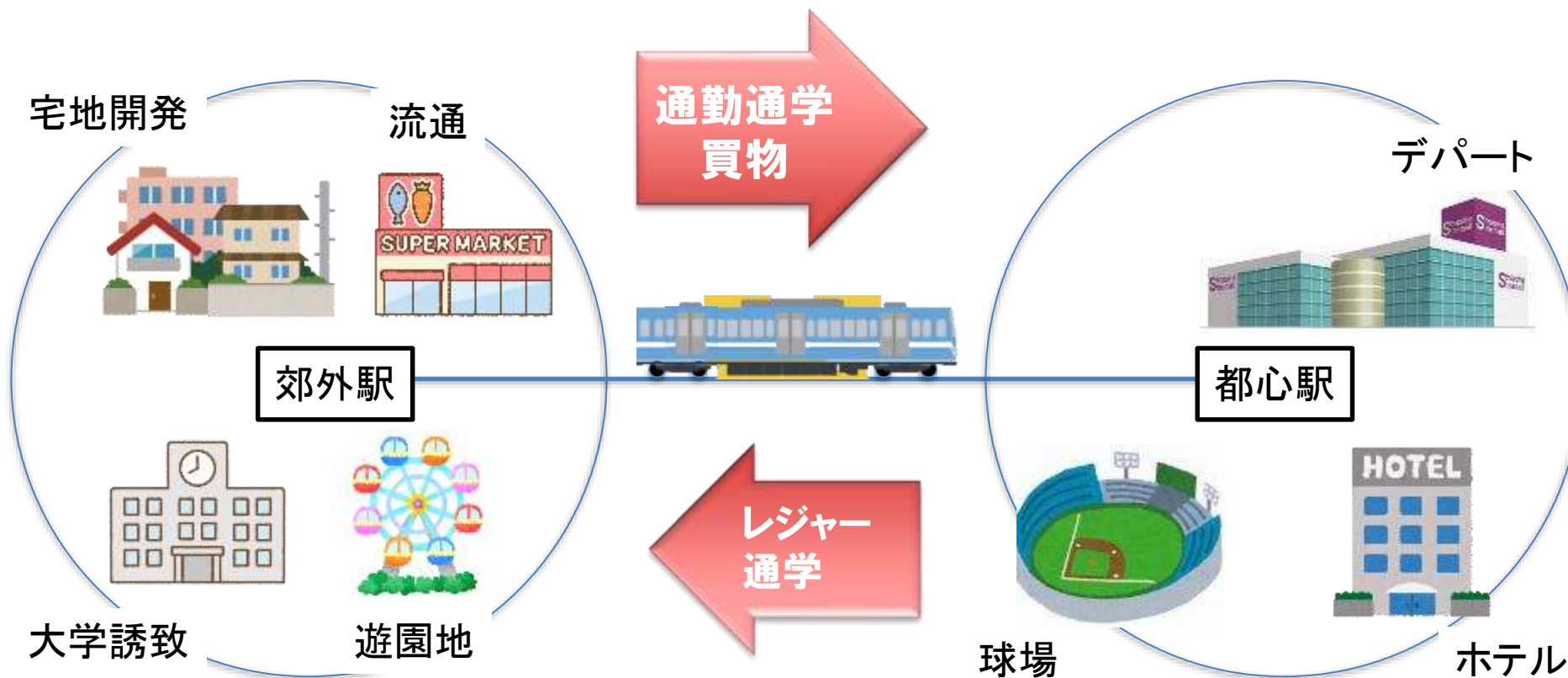
近江鉄道はモーターレーゼーションの変革の影響から利用者が減り、それを補うために運賃を上げ、更に利用客が減るというスパイラルに陥っていて、外部性が低くなっています。

資本が小さい民間単独で行うには無理があるので行政との連携が必須になります

電鉄モデル 地域開発 & 鉄道需要創出

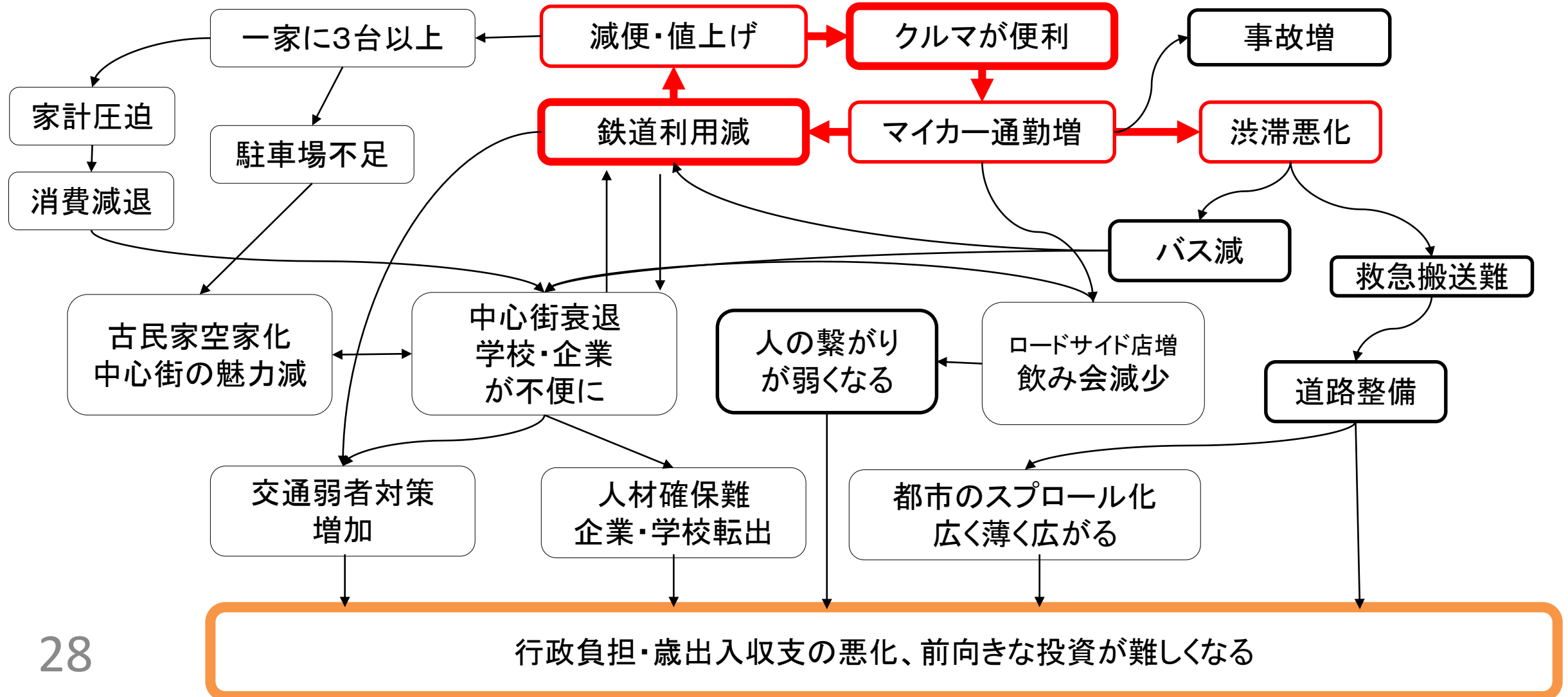
大都市郊外開発で稼ぐ

大都市開発で稼ぐ



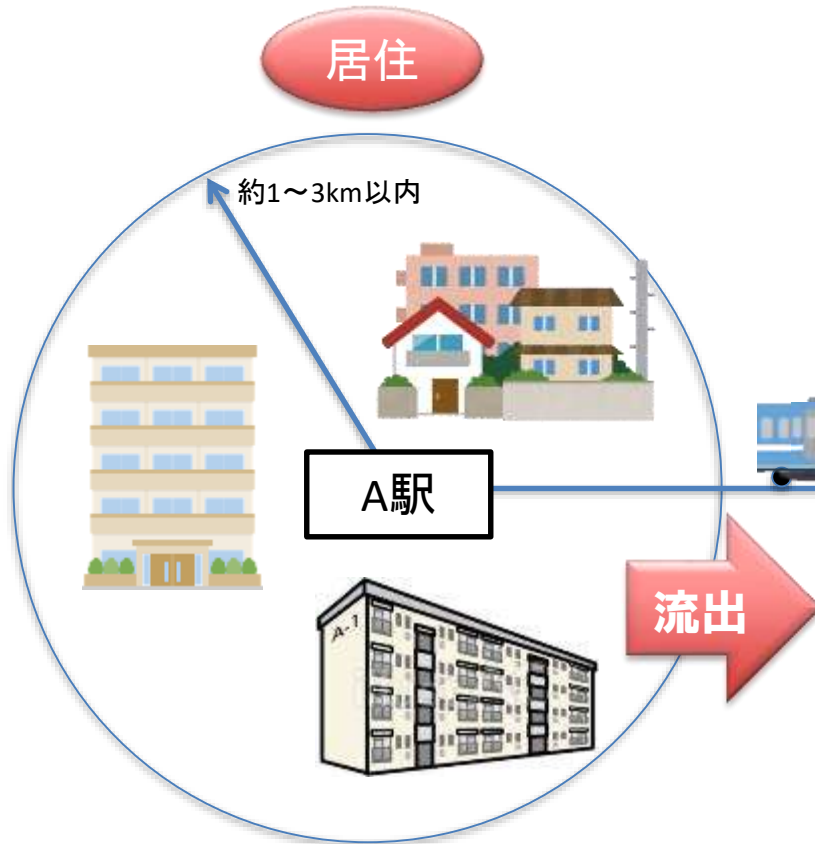
大量輸送で稼ぐ

交通問題の改善は、さまざまな問題の緩和に繋がる可能性



駅勢圏人口と流出入は、まちづくりの「結果」

駅勢圏夜間人口



駅勢圏の就業就学人口・集客施設



A駅の駅勢圏≡徒歩/自転車/バスアクセス圏

B駅の駅勢圏≡徒歩/自転車圏
商業施設・病院などは徒歩圏

利用される鉄道へ

お得なきっぷは企画し、整理してきた

近江鉄道

・ 休日におでかけ1デismイルチケット

おとな900円、こども450円で全線1日乗り放題。金土日および祝日利用可能(年末・年始を除く)。沿線施設割引特典付き。

・ びわこ京阪奈線フリーきっぷ

おとな1,050円、こども530円で近江鉄道と信楽高原鐵道が全線乗り放題。土日および祝日利用可能。

・ 定期でおでかけきっぷ

100円で定期券の区間外(近江鉄道線内に限る)を1回のみご利用できます。土日および祝日利用可能(年末・年始を除く)。

※通勤・通学定期券をお持ちのお客様のみ利用可能。

毎日発売(平日もご利用可能です)

・ 学活フリーきっぷ

おとな900円、こども450円で全線1日乗り放題。園児から大学生までの学生及び児童で10名以上の団体(引率を含む)。毎日発売。

・ お昼間得々パス

1ヶ月2,400円。別途、一乗車に付き100円が必要。

時間限定(9:00～16:00)。

・ お～み満喫パス

おとな2,000円【フリー区間】近江鉄道(電車)全線、近江鉄道バス全線、湖国バス全線【往復】八幡山ロープウェー

・ 近江レール2デイパス

※外国人旅行者の方のみ発売いたします。

・ 米原乗り継ぎ往復きっぷ

八日市以遠(貴生川方面・近江八幡方面)⇄米原駅との往復割引きっぷです。(※3日間有効)

・ 普通回数券

時間に限定なく10回分の運賃で11回乗車していただけるお得な回数券です。

・ 昼間割引回数券

9回分の運賃で11回ご乗車いただけます。

毎日発売。時間限定(10:00～16:00)。

この数倍の企画を立て、売れる物だけ残してきた
しかし、無関心な方々には発信しても耳目に入らず・・・

- ビール電車
- 地酒電車
- ワイン電車
- ギャラリートレイン
- 運転体験
- ガチャコンまつり
- ありがとうフェスタ

人手を減らしている中で労力がかかる割に利益は少なく、
地域プレゼンス向上的事業に・・・
ただし、無関心な方々にはなかなか響かない

利用される鉄道へ：定期客にターゲットを見直し

近江鉄道

セグメント		増加数	1年利用	10年利用
通勤客		10人	7,200人 ※30往復×12ヶ月	72,000人
通学客		10人	7,200人	21,600人 ※高校3年間利用
観光客		10人	20人	40人 ※5年毎利用

足元人口もあり、毎日繰り返し乗っていただける定期客が最も重要

近江鉄道線の移動分担率は2%！なぜ？

近江鉄道

2021年6月 沿線企業30社、17校への訪問・聞き取りを開始

頂いたお言葉

- 運賃が高い ガソリン代の2倍
- 列車が少ない 30-60分間隔
- 駅までいけない 路線バスは八日市のみ
- 高校卒業は電車卒業 ほぼ100%離脱
- 関係が無い・知らない 普段乗っていないので無関心

事実

もあるが

「思い込み」も

「あと一歩」も



従来から企画も発信もしているが、

無関心だと

耳に入らず

利用者の期待に応えていない「嫌々使う」「逃げる」「無関心」状態を改善すれば利用は増え、鉄道は活かされ、住民の評価は高まる

普段お乗りにならない98%の住民の皆様に

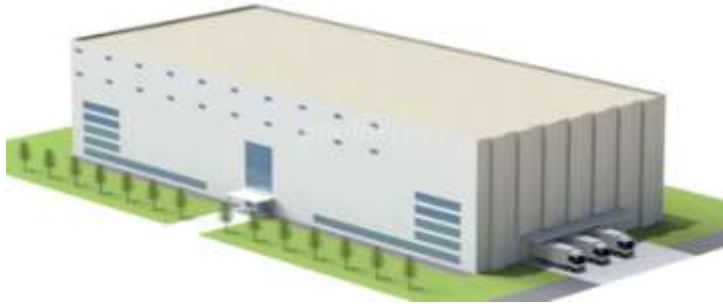
(莫大な費用がかかる広告宣伝を使わずに)

いかに関心を持っていただき思い込みを払拭するか？

通勤の課題をそれぞれで解決していた

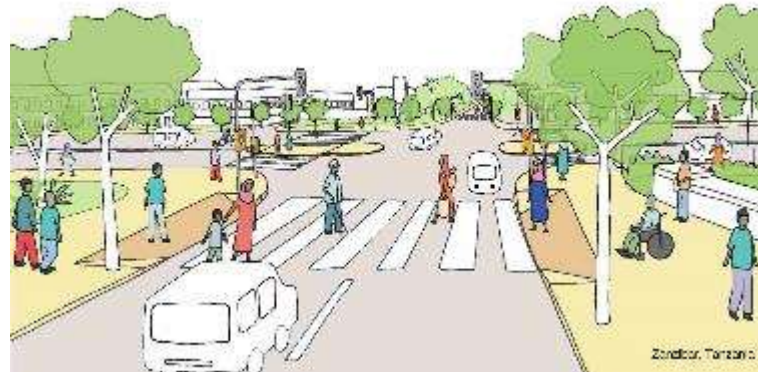
近江鉄道

企業



- 就業時刻の調整
- 従業員協議・啓発
- 通勤待遇を電車通勤向きに
- 通勤環境整備
- 駅設置費用／土地の提供
- 運休時代行バス手配

企業／自治体



- 通勤経路の整備
歩道、横断歩道、橋、街路灯等
- 駅トイレ設置・清掃
企業誘致の一環として
渋滞解消・交通安全として

鉄道



- ダイヤの調整
快速電車停車、直通設定
- 団体割引定期
- 飲食店定期券特典など
通勤者メリット
- 密な連絡連携

9/15 法定協主催 沿線企業 意見交換会で 通勤課題と成功事例を共有

近江鉄道



自動車通勤をする方々に駅前飲食店の立ち寄りを図り、コロナで疲弊した駅前飲食店の活性化(常連客増)と鉄道の利用促進(電車通勤の楽しさを味わっていただき、抵抗感を下げる)

駅周辺飲食店

- バルイベントの企画実施
- 定期券提示特典提供
- 誘客クーポン的参加



沿線企業

- 従業員・組合への告知協力



鉄道

- 企業への告知依頼
- 駅での告知
- バルイベント向け企画乗車券

近江鉄道を使った通学、メリットを考えてみましょう♪

① 自宅から高校までの通学手段を考えてみましょう。



A. 近江鉄道を使った通学

自宅 → 高校

B. 近江鉄道を使わない通学

自宅 → 高校

② 自分で考えた通学手段のメリットとデメリットをそれぞれ考えてみましょう。

	A. 近江鉄道を使った通学	B. 近江鉄道を使わない通学
メリット		
デメリット		

近江鉄道

近江鉄道マスコットキャラクター 駅長がらこん

自転車/自動車送迎防止策 高校学校説明会で配布/説明



- ①八幡高校
- ②八幡岡南高校
- ③近江兄弟七学園
- ④八幡工業高校
- ⑤八幡市養護学校
- ⑥米原高校
- ⑦近江高校
- ⑧近江商業高校
- ⑨近江総合高校
- ⑩近江特別養護学校
- ⑪米原高等養護学校
- ⑫米原南養護学校
- ⑬八幡市立養護学校
- ⑭八幡市立養護学校
- ⑮八幡市立養護学校
- ⑯八幡市立養護学校
- ⑰八幡市立養護学校
- ⑱八幡市立養護学校

- 近畿運輸局
「近江鉄道沿線地域における公共交通利用促進の在り方に関する調査」
- 近畿運輸局HP報告書



電車通学の先輩が投稿した「青春21文字メッセージ」

入選作の一部 / 最終審査員 億万哲さん

「横すわっていい？」そんなの いいに決まってる
同じ改札 制服の時は 川上る鮭 私服の時は 熱帯魚
冬服の君に 恋をした。夏服の君に 嫉妬した。
母がスマホを触る中、本に夢中な君に 恋をしていた
イヤホン壊れて 車窓からセミの声、夏を知る
晴れの日 恋から自転車の君 雨の日 電車で君がいる
イコカより 切符派なのは 君との思い出 残すため

青春の21文字
公式サイト

毎年2月末～4月
あかね号にて展示

【お問合せ】
(近江鉄道の通学定期券について)
近江鉄道 鉄道部
TEL:0749-22-3303

近江鉄道



高校への進学は不安がいっぱい？



それなら近江鉄道で楽しくエコな通学♪

通学定期券を買って見せるだけ
土休日は+100円で定期区間外も乗れる

時刻表 乗り方動画

決まった時刻に移動して
毎日規則正しい生活

電車で一緒の子が友達になりやすいよ

移動時間で読書や勉強できる

事故や渋滞遅れの心配なし

感染症対策もばっちり
電車内消毒・抗菌コーティングも

家でも学校でもない「公共」「社会」を体験

電車内の消毒

自動車はとても便利だけど、頼り過ぎると...

渋滞

みんなが自家用車を使うと渋滞に自動車 路面電車

※同じ50人が通過を促した場合
自動車は渋滞発生、路面電車はスムーズ



お金がかかる

自動車が1台増えると年間**55万円**

※中古車 年利 約4% 利用年数 5年
毎日1時間利用で **+410円/日**

お父さんやお母さんの貴重な時間を使う

高校3年間で**360時間**

※1時間通学距離3000m、1日1時間通学、週5日通学として計算
交通事故のリスクも!

こんなに **お得!** 近江鉄道の通学定期券

土曜休日は **+100円** で近江鉄道全線に乗れる

土曜休日は「定期でお出かけきっぷ」片道100円で定期区間外でも近江鉄道全線に乗れる。部活などの移動に便利!

八日市-日野の通学定期券の場合	きっぷ	通学定期券	お得!
八日市⇄彦根1往復	1,520円	200円	1,320円
八日市⇄近江八幡1往復	920円	200円	720円

指定期間・区間が**毎日乗り放題** 月に12日以上往復で利用するなら通学定期券の方がお得!

八日市-日野 (片道530円)	月に22日往復の場合	きっぷ	通学定期券	お得!
八日市⇄日野22往復	23,320円	11,710円	11,610円	

通学定期券を購入すると自治体から補助や特典がもらえることも。
※令和3年度は東近江市、愛荘町で実施



通学定期券のお買い求めは、近江鉄道 八日市駅・近江八幡駅・彦根駅など職員がいる駅で

※学校が発行する通学証明書または生徒手帳が学生証になります。
※通学定期はご自宅と学校の最寄り駅間の区間以外では発行できません。
※一部の学校では入学説明会で定期購入受付を予定しております。



- 年代が近い高校現役生が後輩の中学生に向けて学校を紹介
- 学校選びの参考としてもらう
- 沿線市町の中学校の教室に掲示
- 「学校の情報が多くなるのは歓迎」／中学
- 「生徒の成果が広まるのは嬉しい」／高校

① 米原高校 (最寄り: 米原駅)

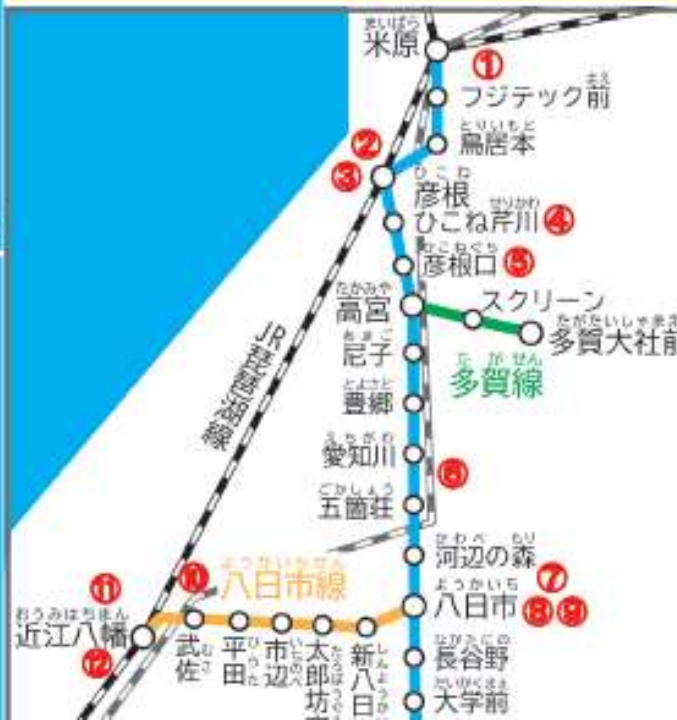
② 近江高校 (最寄り: 彦根駅)

③ 彦根東高校 (最寄り: 彦根駅)

④ 彦根総合高校 (最寄り: ひこね岸川駅)

⑥ 愛知高校 (最寄り: 愛知川駅)

先輩がオススメする、私の高校はここが素晴らしい!



⑤ 彦根翔西館高校 (最寄り: 彦根口駅)

⑦ 滋賀学園高校 (最寄り: 栗田の森・八日市駅)

愛着を持たれる鉄道へ

タウンミーティング 彦根/八日市/水口 延72名参加 近江鉄道





コロナのためオンライン化

5. 愛着を持たれる鉄道へ

近江鉄道

①近江鉄道みらいファクトリー

えき〇かつBOX



駅清掃活動・ひな飾り付け・つなぐ駅長選任・メッセージカードなど

PR動画BOX



Youtube公式チャンネルへの動画投稿

パートナーズクラブ「ガチャのるっ！」BOX



協賛施設の特典・スタンプラリー・会員限定イベントなど

5. 愛着を持たれる鉄道へ

近江鉄道

①近江鉄道みらいファクトリー

駅ピアノBOX

このピアノは「近江鉄道みらいファクトリー」の発祥地として
実施したタウンミーティングでの「駅にピアノを置けばいい
そう!」というご意見が実現したものです。

ミーティングにご参加いただいた駅南側商店から、ご協賛の
お申し出をいただき、東近江市および東近江市音楽協会様
のご協賛、ご協力により、演奏会内容の駅発着のどなたでも
自由に演奏していただけるピアノとしてこの場に設置いたし
ました。

ぜひ多くのお客さまに聞いていただいて、八日市駅とまちの
あらたな賑わいに役立てていただければ幸いです。

2020年7月7日 近江鉄道株式会社

ピアノをご提供いただいた
坂本利尚様、東近江市に
八日市駅南側から協賛を
お願いいたしました。



八日市駅へ滋賀県内初の駅ピアノを設置

デニムBOX



八日市のデニムメーカーとコラボした乗
車券、駅員のジャケット・ポロシャツ等

これらの情報をTwitterにて発信。

2021年2月から 約1年半で12,000フォロワー突破



公式Twitterはコチラ



LINE公式アカウントはコチラ

LINE公式アカウントでも友達募集。

Copyright © SEIBU HOLDINGS INC. All Rights Reserved.

Seibu Group
でかける人、ほえる人へ。

5. 愛着を持たれる鉄道へ

②地域の皆さまによる取り組み



日野駅観光交流施設なないろ

2017年、日野駅再生PJにより寄付金等で再生された日野駅の待合スペースを、近隣住民が立ち上げた一般社団法人が日替わりカフェなどを運営し、観光交流施設として活用。年数回イベントも開催する。

映画「ガチャコン！」

近江鉄道の駅や沿線を舞台にしたハートフルムービーで、沿線出身の監督により、寄付金や地域住民のエキストラ出演もあり、2022年2月に公開。



近江鉄道線活性化交流会

2022年1月、沿線各地で独自に近江鉄道線活性化に取り組む各種団体が集い、取り組み紹介や意見交換を行なった。この中で各地の団体が**同時多発でイベントを開催するアイデア**などが出された。

沿線19団体と近江鉄道が初顔合わせ

近江鉄道

お互い、面白い事
やってるね！

沿線各地で同時多発に
イベントやったら
もっと面白くなるよね！

その日は近江鉄道線を
無料にして、沿線を
回遊してもらいましょう！



「高いから乗らない」と
言われ続けてきたけど
無料なら何人来るかな？
普段は3千人。9千人なら
街に賑わい作れるかな？



彦根駅

33駅中11駅で地元団体によるイベントを同時開催。



八日市駅前商店街



貴生川駅 花火



日野駅舎・駅前広場



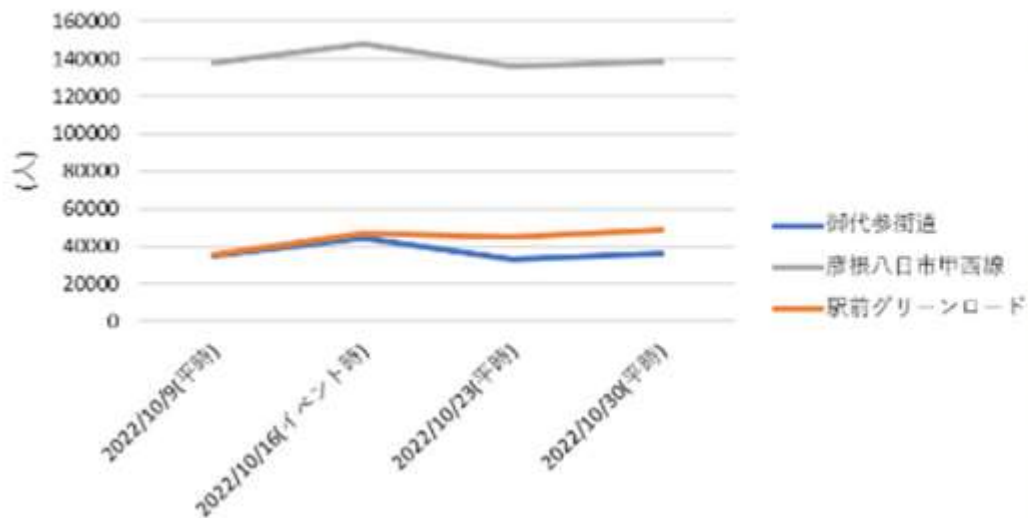
朝日大塚駅付近 鉄フル



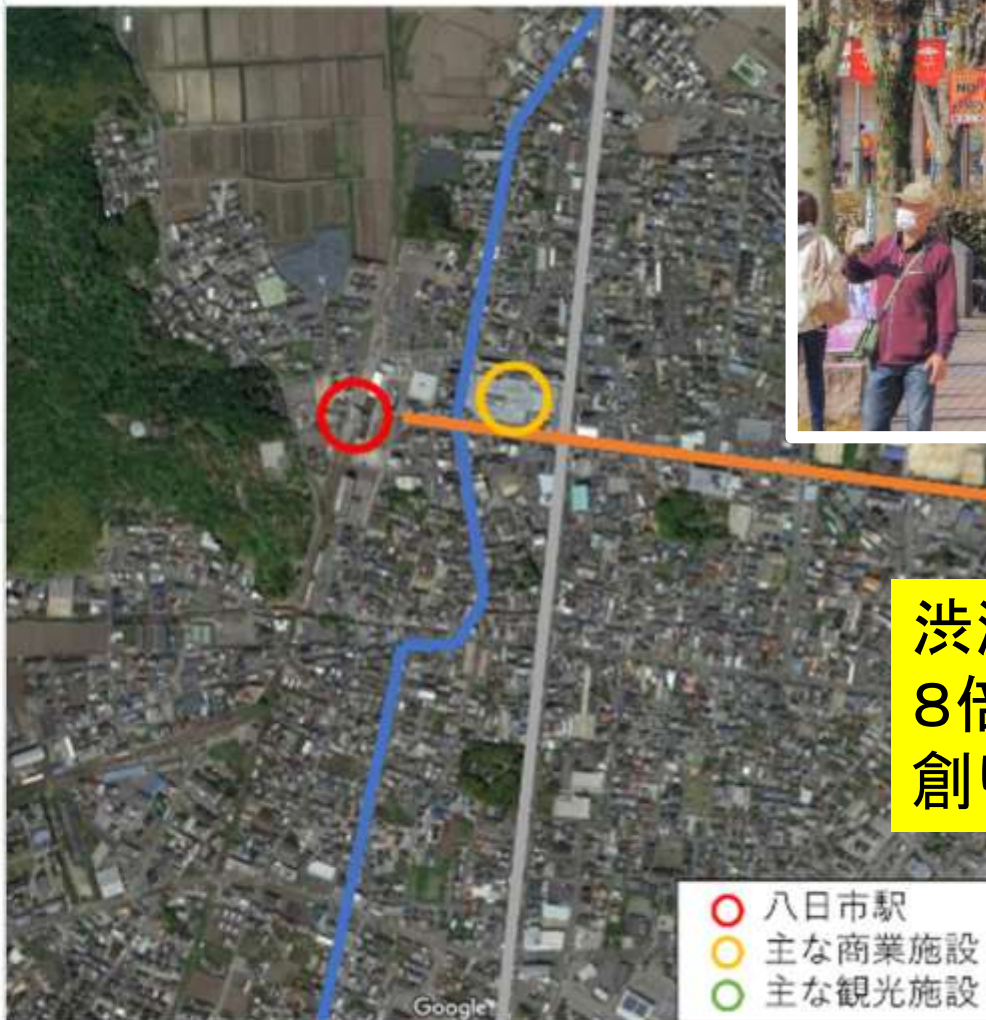
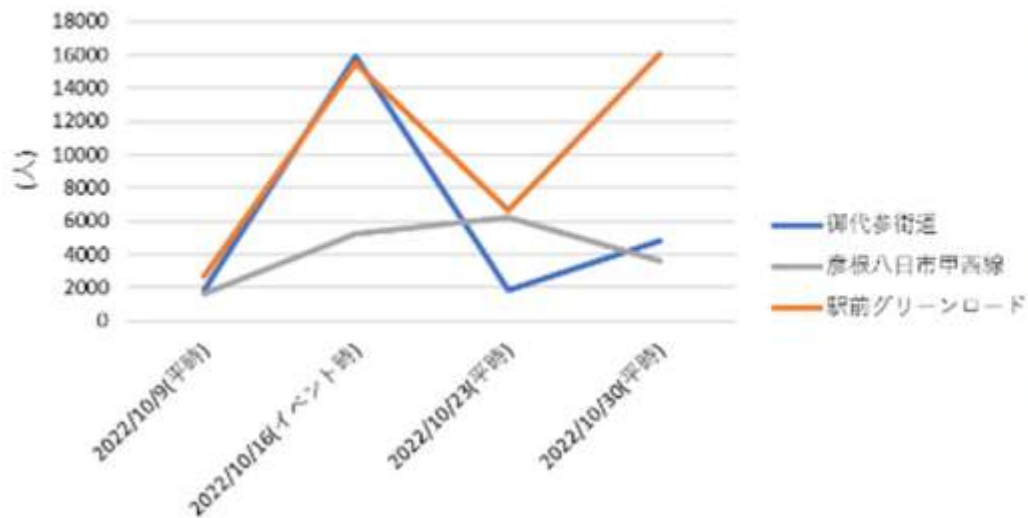
八日市駅前は普段の8倍の人出、渋滞は発生せず

本研究ではGPSデータであるKDDI Location Analyzerから提供されたデータを使用して分析を行った。本データはauスマートフォンユーザーのうち、個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計されたデータの提供を受け、加工、再編集したものである

八日市駅周辺の交通量(自動車)



八日市駅周辺の交通量(徒歩)



渋滞を起こさずに
8倍の賑わいを
創り出した

- 八日市駅
- 主な商業施設
- 主な観光施設



中央復建コンサルタンツ(株)、富山大学都市デザイン学部牧原翔馬作成

●ご利用

通常 3千人／日 → 想定1万2千人(3～6倍) → 実際3万8千人

●運行

沿線連携イベントへの参加や各駅周辺にある飲食店等の利用が増加し、地域経済へ波及

臨時電車を20本運行、電車や各駅での事件、事故等の発生は無く、無事に終えることができた。

●反省点

- ・各駅で電車に乗り切れない事象、彦根駅や八日市駅で入場制限を行い
ご利用のお客さまに大変ご迷惑をお掛けすること
- ・各駅前のロータリーや路上、施設への無断駐車が多数発生した。

「全線無料デイ」をきっかけとして、普段は近江鉄道線を利用されない多くの方が電車に乗車いただき、当初の目的としては達成した。



事前や事後の反響は大きかったが、最も大事な街の賑わいを取り上げない報道が多かったことには課題もあった。記者やデスクへの意識付け、啓発活動も重要。

- **全国に報道** 全国紙、地元紙、通信社配信
- TWITTERの投稿が6234いいね！2457RT
- 紹介記事がYAHOOニュースTOPに
- **NHK全国ニュース**
- 毎日放送 **ニュース特集**
- 当日は **twitterトレンド**に
- 11/29 NHK滋賀リサーチ
 - <https://www3.nhk.or.jp/lnews/otsu/20221129/2060012080.html>

普段利用しない住民の関心が高まった

想定以上の混雑、街の賑わい、全国への発信、**鉄道のポテンシャルを可視化**

大人数が動いたことで 政治・団体・住民の意識も変化



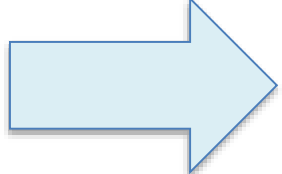
近江鉄道とどう関わるのが見えた（八日市商工会青年部 ジャズフェス・駅前イルミ等活動）

とにかくすごい人で、あの日はすごかった（各団体・市民）

町全体に人があふれ活気づくイベントとなりました。この混雑に参加したすべての方が、何らかの形で近江鉄道のことが気になり足を運ばせたのだと思うと、この取り組みは大成功だと思います。（個人ブログ）

「近江鉄道は良いボールを投げたな」数字もすごいけどお客と沿線でイベントをやった住民らの「実感」「感情」が最大の実績になるのではないかなと、そう私は思います。（個人ブログ）

2023.10.14 「ガチャフェス」実施概要 近江鉄道

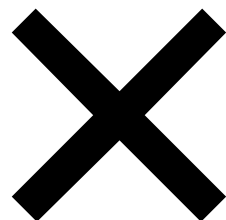
- イベント名 近江鉄道グループにぎわいづくりDAY「ガチャフェス」
- 開催日 2023年10月14日(土) 初電から終電まで ※10/14「鉄道の日」
- 名称由来 「ガチャコン」×「フェスティバル」の造語。地域のみなさま、お客さま、近江鉄道グループが一体となり“お祭り”のようににぎわいのなかで楽しんでいただきたいという想いを込めている。
- 開催目的
 - ・駅前のにぎわい創出。
 - ・沿線地域へ誘客し、活性化を図る。
 - ・乗車体験の創出、乗車価値の検証。

目的達成に向け「近江鉄道にぎわい隊」が一丸となって地域へ働きかける
※近江鉄道にぎわい隊は、沿線各地域でガチャフェス当日を一緒に盛り上げてくださる方と出会うために、地域に出向く近江鉄道グループ社員全社横断チーム
- 開催内容
 - ・近江鉄道線 おとな「1日100円」、こども「無料」
 - ・近江鉄道グループのバス、船、ロープウェイ こども「無料」
 - ・沿線団体、自治体によるイベントを同日開催（**=地域イベント**）
- 告知方法 ニュースリリース、ホームページ、SNS、ポスター・チラシ等
- 想定利用者数 約20,000人
- その他
 - ・観光庁等の補助金活用を申請。
 - ・売上の全額は沿線地域の小学向けMM教育への活用や、みらいファクトリーの一環として、駅周辺の清掃活動等で協力してくださる団体活動の補助に充てる。

鉄道で街を素敵にするコト、一緒に考えませんか？

地域の熱

地域を良くしたい
子供の育ち
神輿を担ぐ
無償奉仕
多様な人
暮らし・なりわい
歴史・文化・風土
商い



鉄道のチカラ

大量安全高速輸送
ランドマークに
駅：地域拠点
信頼性
メディアの扱い
人と地域を繋ぐ
鉄道ファン200万

鉄道の事情

引っ越せない
➡地域とともに浮き沈み
市町を跨る
➡広域連携メリットを各地に

今まで …… 「**鉄道**をどうするか？」

これからは…… 「**鉄道**でどうするか？」

