

東近江市地域公共交通計画

【概要版】



令和4年(2022年)3月

計画の目的

地域公共交通は、通勤・通学、買物、通院をはじめとする人々の移動を支える重要な役割を果たしてきましたが、車（マイカー）移動が常態化し、地域鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなど、地域公共交通を支える交通事業者は厳しい経営環境に直面しています。

地域公共交通は、日常生活における人々の移動を支える移動手段としての役割に留まらず、人々の健康増進、定住促進や人口流出の抑制、土地の価値低下の抑制等、多様な効果をもたらします。

このように地域公共交通がもたらす多面的な効果と本市のまちづくりの方針と連携した地域公共交通のマスタープランとなる「東近江市地域公共交通計画」を策定します。

計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第2次東近江市総合計画」をはじめ、地方創生に関連する「第2期東近江市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、まちづくりに関連する「東近江市都市計画マスタープラン」「東近江市立地適正化計画」などの関連計画との整合性を図ります。

このほか、広域的な上位計画及び関連計画として滋賀県が策定した「滋賀県基本構想」「滋賀交通ビジョン」「都市計画区域マスタープラン」や近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会が策定した「近江鉄道沿線地域公共交通計画」との整合性を図ります。

計画の区域

東近江市全域を計画の区域とします。

計画期間

令和4年度（2022年度）から令和13年度（2031年度）までの10年間とし、施策の取組状況の検証を行うため、計画5年目となる令和8年度（2026年度）に中間見直しを行います。

2

東近江市を取り巻く地域公共交通の現状と問題

現状

<公共交通を取り巻く状況>

近江鉄道の「公有民営」方式への移行

コロナ禍による路線バス・コミュニティバス利用者減少

JR琵琶湖線昼間時間帯の減便

運転手不足の恒常化

<地域の情勢・生活>

広大な市域各地に生活圏が形成も居住地の集住が進む

中山間地域などでの人口減少・高齢化の進行

車（マイカー）移動を中心とした生活スタイルの普及

<居住地・施設の立地>

郊外ロードサイド型店舗の発展

車（マイカー）通勤を前提とした就労場所の郊外化

問題

①車（マイカー）移動が常態化

②公共交通利用者数の減少と
運行維持に係る行政負担の増大

③公共交通の利用意識の不足



地域公共交通は厳しい状況下にあるがニーズは一層拡大

教育

医療・福祉

多様なニーズ

観光

商工業

【本市における地域公共交通に求められる役割】

①市民の暮らしを支える移動手段

市民が活力を持って、安心して暮らすためには、通勤・通学や買物、通院等の日常生活における安定した移動環境が求められます。本市の地域公共交通は、市民の生活を支える移動手段としての役割を担います。

②まちづくりを支え、地域の活力創出のための移動手段

本市では、まちづくりの方針として、魅力ある地域拠点の連携を掲げています。都市拠点と地域拠点を効果的に結び、各拠点を往来できる環境を構築・維持することで、中心市街地をはじめ、地域の活力創出を支える移動手段としての役割を担います。

③来訪者の移動を支える移動手段

市民の日常生活だけでなく、観光やレジャー等を目的とした来訪者が、車（マイカー）に頼らずに周遊できる交通環境を構築することで、来訪者の移動を支える移動手段としての役割を担います。



東近江市の地域公共交通の課題

①誰もが便利に安心して使える地域公共交通サービスの実現

- ・誰もが安心して暮らせるまちづくりのため、車（マイカー）に頼らずとも日常生活における安定した移動が可能な環境づくりが求められます。
- ・本市が目指す将来都市構造の実現に向け、幹線（鉄道・路線バス）、支線（コミュニティバス）で構成される公共交通ネットワークによる各拠点の連絡強化が必要です。
- ・公共交通間の乗り継ぎ利便性向上に関するニーズも多く、切れ目のない公共交通ネットワークを形成するためには、交通結節点の機能強化が必要です。

②人と環境にやさしい交通環境づくりの推進

- ・少子高齢化社会を踏まえ、ユニバーサルデザインを取り入れた、誰もが利用しやすい交通環境の充実が求められています。
- ・脱炭素社会に向けて、運輸部門においても責務を担うことが求められています。

③利用者の視点に立った適切な情報提供の促進及び利用喚起

- ・市民の関心を集め、公共交通の利用増を図るためには、広報等の充実が重要です。
- ・利用者が必要とされる情報を分かりやすく確実に伝達することが求められます。
- ・公共交通を使い慣れていない市民に運行内容を知っていただき、一度使っていただくとともに、公共交通に対する意識や行動の変容を図ることも必要です。

④公共交通サービスの維持

- ・少子高齢化社会においても、まちのにぎわい創出の観点から、公共交通の担い手不足への対応も図りつつ、都市インフラとしての公共交通サービスの維持が必要不可欠です。
- ・脱炭素社会の実現に向けた取組、行政と市民が一体となったサービス維持の観点から、車（マイカー）から公共交通を利用した通勤への転換も促進し、持続的な運行を目指します。

目指す将来像

誰もが安心して住み続けられるネットワーク型公共交通体系の実現



目指す形①：都市インフラとして、まちづくり、地域の活力創出を支える地域公共交通

目指す形②：市民に身近な移動手段としての地域公共交通

目指す形③：市民の生活を支える地域公共交通

基本方針

基本方針 1

まちづくり計画を踏まえた公共交通ネットワークの形成

都市間交流、市内各地域の交流活性化など、まちづくり、地域の活力創出を支えるため、公共交通を利用した移動利便性の向上に向けた駅周辺整備、交通結節点へのアクセス向上の取組を進めることで、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を進めます。

あわせて、駅トイレの洋式化をはじめとする待合環境の整備など、公共交通を利用しやすい交通環境づくりを進めます。

目標 1) 都市間交流を支える公共交通ネットワークの整備

目標 2) まちづくり、地域の活力創出に繋がる公共交通ネットワークの整備

目標 3) あらゆる人に配慮した交通環境の整備

基本方針 2

多様で高度なサービス・利用しやすい交通環境の提供

鉄道・バスなど、複数の交通手段を切れ目なく利用できるよう、バスのダイヤ改正などによる交通結節点での乗り継ぎ改善を進めるとともに、情報提供や運行サービス等に関して ICT の活用を進め、公共交通をより使いやすく、便利な利用環境づくりを進めます。

目標 4) 切れ目のない移動環境の構築

目標 5) 公共交通における ICT の活用

目標 6) 定量的なデータ分析に基づく政策推進

基本方針 3

公共交通の維持に向けた取組の推進

持続可能な地域公共交通の構築のために、行政だけでなく、市民や事業者、その他関係者の協働により地域公共交通を支えていくとともに、市民が公共交通をより身近に感じるためのきっかけづくり、利用機会創出など、公共交通の維持存続の取組を進めます。

また、将来にわたって安全で快適な公共交通を維持していくために、公的な支援に加え、収支構造や運営方法について客観的に評価し、利用者の視点に立ったサービス向上の取組を行います。

目標 7) 市民の地域公共交通に対する意識の向上

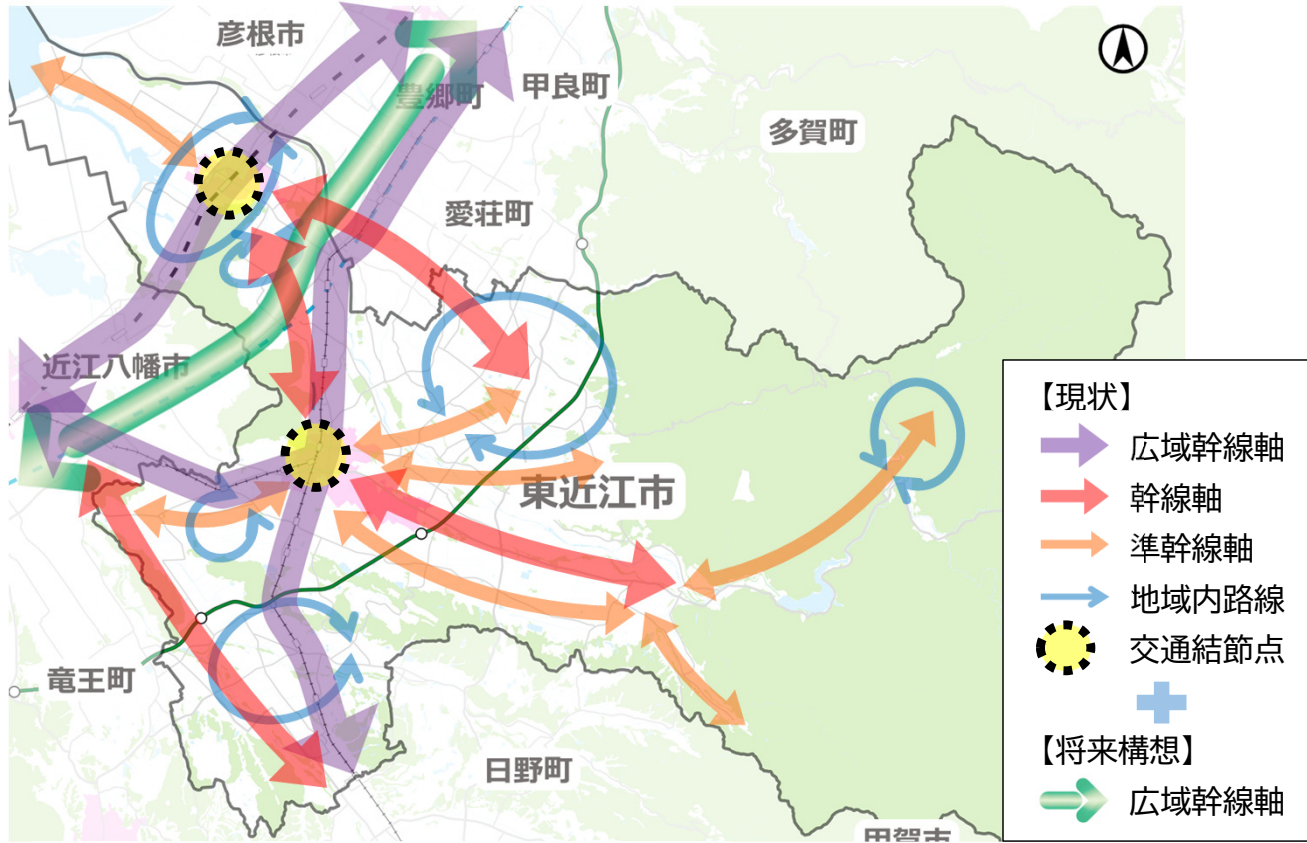
目標 8) 施設等と連携した取組拡大による新たな利用者の創出

目標 9) 運賃外収入拡大に向けた取組推進

公共交通ネットワークの配置の考え方

- (広 域) 鉄道を広域幹線軸とした幹線・準幹線軸を含めた公共交通ネットワークの形成
- (市 内) 都市拠点、副次都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成
- (地域内) 各地域内での移動手段を確保するための地域内路線の整備

【目指すべき将来の公共交通体系】



位置づけ	対象路線	役割、機能、考え方
広域幹線軸	JR（琵琶湖線） 近江鉄道（本線、八日市線）	本市と周辺都市などを連絡する広域移動の主軸を担い、通勤・通学や日常生活、観光等、多様な移動を支える。
幹線軸	路線バス 角能線（コミュニティバス）	市内外の交通結節点と市内地域拠点等を連絡し、市内・市外両方の移動を支え、通勤・通学や日常生活、通院等の様々な移動を支える。
準幹線軸	ちよこっとバス	市内各地域から交通結節点までを連絡し、通勤・通学や買物、通院等、多様な日常移動を支える。
地域内路線	ちよこっとタクシー	地域の施設を連絡し、買物や通院等、日常の移動を支える。また、幹線系路線へつなぐフィーダーの役割も担う。
その他（地域内外）	タクシー	個々のニーズに合わせた自由度の高いサービスを提供
交通結節点	JR能登川駅 近江鉄道八日市駅	鉄道やバスをはじめとした幹線系路線と他の交通機関を連絡する交通拠点

(将来構想)

広域幹線軸	東海道新幹線新駅 びわこ京阪奈線（仮称） 構想	国土軸を担う新幹線で本市と全国各地を結びとともに、びわこ京阪奈線（仮称）において、在来線の重要なバイパス機能の役割を担うことで、通勤・通学や観光等、多様な移動を新たなルートで支える。
-------	-------------------------------	---

施策体系

基本方針・目標	取組	実施施策
<基本方針1> まちづくり計画を踏まえた公共交通ネットワークの形成 目標1) 都市間交流を支える公共交通ネットワークの整備 目標2) まちづくり、地域の活力創出につながる公共交通ネットワークの整備 目標3) あらゆる人に配慮した交通環境の整備	①交通結節点へのアクセス強化	①-1 J R能登川駅東口周辺整備 ①-2 近江鉄道駅周辺整備 ①-3 都市計画道路等の道路整備推進
	②広域交通ネットワークの整備	② 在来線・新幹線とのネットワーク強化
	③まちづくり、地域の活力創出に寄与する公共交通ネットワーク形成	③-1 公共交通ネットワークをいかしたまちづくりの推進 ③-2 中心市街地活性化の取組推進 ③-3 観光・文化スポーツ分野での公共交通活用にに向けた取組推進 ③-4 公共交通網をいかした企業誘致の推進
		④-1 ユニバーサルデザインの推進 ④-2 待合環境等の改善
		④-3 パーク＆ライド、サイクル&バスライドの推進 ④-4 ノンステップ車両・障害者対応車両の拡充 ④-5 環境負荷低減車両導入に向けた検討
		④-5 環境負荷低減車両導入に向けた検討
	⑤鉄道・バスの結節性の向上	⑤ 通勤・通学時の利便性向上（バスのダイヤ改正）
	⑥路線バス・ちょこっとバスの効率的な運行	⑥-1 利用動態・将来需要を見据えた路線バスの路線見直し ⑥-2 利用動態・将来需要を見据えたちょこっとバスの路線見直し ⑥-3 公共交通優先システム（PTPS）導入に向けた検討
		⑦ 停留所の見直し（増設、位置変更、統合等）
		⑧-1 バスロケーションシステムの導入 ⑧-2 MaaS導入に向けた環境整備の推進 ⑧-3 交通系ICカードの利用拡大
<基本方針2> 多様で高度なサービス・利用しやすい交通環境の提供 目標4) 切れ目のない移動環境の構築 目標5) 公共交通における新技術の活用 目標6) 定量的なデータ分析に基づく政策推進	⑧ICTを活用した情報サービスの提供	⑧-1 バスロケーションシステムの導入 ⑧-2 MaaS導入に向けた環境整備の推進 ⑧-3 交通系ICカードの利用拡大
	⑨ちょこっとタクシーの運行見直し	⑨-1 運行エリアの再編・見直し ⑨-2 定時定路線運行からエリア運行への変更 ⑨-3 運行時間の改編
	⑩運賃体系の見直し検討	⑩-1 公共交通ネットワーク維持確保のための収支構造や運営形態の改善 ⑩-2 移動をサービスと捉えた多様な運賃体系や決済システムの検討
		⑪ 自動運転サービスの見据えた取組推進
	⑪自動運転社会を見据えた取組推進	⑪ 自動運転サービスの推進と他地域展開に向けた課題検証
		⑫-1 モビリティ・マネジメントの推進 ⑫-2 広報展開の拡大
	⑫利用者意識の醸成	⑬-1 商業施設等と連携した公共交通利用機会の創出 ⑬-2 観光イベント等との連携 ⑬-3 高齢者のおでかけ機会の創出に向けた健康福祉分野との連携 ⑬-4 近隣市町と連携した公共交通利用施策の実施 ⑬-5 利用者の視点に立ったサービス向上の取組
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
<基本方針3> 公共交通の維持に向けた取組の推進 目標7) 市民の地域公共交通に対する意識の向上 目標8) 施設等と連携した取組拡大による新たな利用者の創出 目標9) 運賃外収入の拡大に向けた取組推進	⑬公共交通利用機会の創出	⑬-1 商業施設等と連携した公共交通利用機会の創出 ⑬-2 観光イベント等との連携 ⑬-3 高齢者のおでかけ機会の創出に向けた健康福祉分野との連携 ⑬-4 近隣市町と連携した公共交通利用施策の実施 ⑬-5 利用者の視点に立ったサービス向上の取組
	⑭多様な手段による運行維持に係る資金の確保	⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
	⑭多様な手段による運行維持に係る資金の確保	⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大
		⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討 ⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保 ⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等） ⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大

評価指標の設定

中間見直しの前年度に当たる令和7年度（2025年度）を目標に、次の指標を設定します。

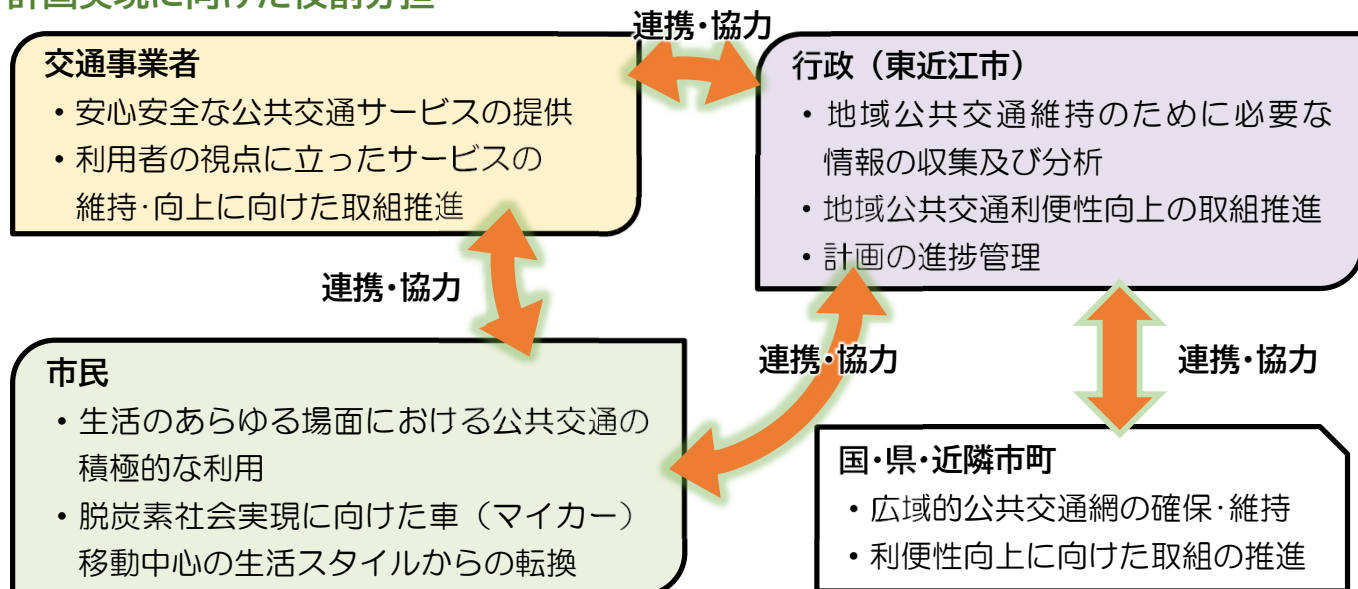
評価指標		基準値（R2）※3	目標値（R7）
1	J R能登川駅乗車数 近江鉄道八日市駅乗車数	5,748人/日 1,608人/日	7,300人/日 2,400人/日
2	近江鉄道年間乗車数（市内13駅）	101万人	135万人
3	鉄道駅和式トイレの洋式化	和式トイレ3駅	和式トイレ 3駅の洋式化
4	路線バス収支率	日八線 38.3% 御園線 28.1% 神崎線 39.2% 角能線 20.0%	H30水準の収支率 日八線 50.7% 御園線 35.9% 神崎線 51.5% 角能線 31.7%
5	ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの年間利用者数	131,883人/年	170,000人/年
6	パーク＆ライド利用台数	4台	30台
7	公共交通に対する満足度	14.4%	20.0%
8	年1回以上の公共交通利用割合 （ちょこっとバス・ちょこっとタクシー）	9.0%	21.0%
9	一時利用におけるICカード利用率	13.0%	50.0%
10	路線バス（角能線を含む）・ちょこっとバス・ちょこっとタクシー運行に係る国・県・市の負担額	35,328万円	基準値からの上昇率 を30%以内に抑える。
11	ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの認知度	[運行ルート・エリア] ちょこっとバス18% ちょこっとタクシー6%	[運行ルート・エリア] ちょこっとバス30% ちょこっとタクシー18%
12	モビリティ・マネジメント学習の実施数	10校20学級	15校30学級
13	買物お帰りきっぷ実施店舗数	1店舗	5店舗
14	広告収入額※1	1,057,700円	1,300,000円
15	少量貨物輸送実施路線※2の拡大	1路線	3路線

※1 J R能登川駅自由通路での壁面広告やちょこっとバスでの車外広告等、運賃以外の収入

※2 少量貨物輸送：旅客と荷物の輸送・運行を合わせて行う形態のことで、バスや鉄道等で一部スペースを荷物の運搬に利用します。

※3 評価指標9 一時利用におけるICカード利用率の基準値はR4.1

計画実現に向けた役割分担





東近江市地域公共交通計画

発 行：東近江市

発行年月：令和 4 年(2022年)3月

編 集：都市整備部 公共交通政策課

〒527-8527 滋賀県東近江市八日市緑町10番5号

TEL：0748-24-5658

FAX：0748-24-1249

URL：http://www.city.higashiomi.shiga.jp/

e-mail：kotsu@city.higashiomi.lg.jp