

東近江市地域公共交通計画

令和4年(2022年)3月



はじめに

人口減少や少子超高齢社会の進展等、我が国の社会構造が著しく変化していく中で、住民の日常生活に密着した移動手段を将来にわたって確保していくことは、持続可能な地域づくりにおける重要な課題です。



本市には、120 年以上の歴史を持つ近江鉄道線や J R 琵琶湖線をはじめ、路線バスや市のコミュニティバスであるちょこっとバス、ちょこっとタクシー等の交通公共機関がそれぞれの特徴を生かして連携し、交通網を形成しています。

しかし、多くの地方都市において鉄道やバスなどの公共交通を取り巻く状況は年々厳しさを増し、路線を維持確保していくために国や地方公共団体が支援している事例が多く、本市も例外ではありません。

現在、過度なマイカー依存社会から脱却し、安全安心で人と環境にやさしい電車やバス等の公共交通を中心とした持続可能なまちづくりを進めていくことが世界的な流れとなっています。

公共交通は、市民生活にとって、安全安心で環境にやさしい移動手段として機能するだけでなく、人々の日常生活における移動を確保することによって、健康を増進し、まちに賑わいをもたらし、人とまちを元気にする、そういった都市交通システムとしての重要な役割を担っています。

このような観点から、様々な交通手段を生い茂る樹木のように体系化し、公共交通は人を幸せにする必要不可欠かつ非常に重要な都市インフラとして位置付けることを目的に、「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」を目指す東近江市地域公共交通計画を策定しました。

この計画のもと、公共交通の充実を図り、市民の皆様と共に本市が持つ魅力をますます高め、住みたくなる、訪ねてみたくなるまちづくりを推進してまいりたいと考えておりますので、御理解と御協力を心からお願い申し上げます。

令和 4 年（2022 年） 3 月

東近江市長 小椋正清

－ 目 次 －

第1章 計画の概要	
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域・期間	2
第2章 東近江市の地域概況と公共交通	
1 地域概況	3
2 東近江市の公共交通	22
3 自動車交通	36
4 地域及び公共交通の現況まとめ	37
第3章 上位・関連計画及び交通政策の動向	
1 上位・関連計画	38
2 交通政策の動向	40
第4章 公共交通の利用状況とニーズ	
1 調査の概要	43
2 調査結果	44
第5章 地域公共交通の役割と課題	
1 地域公共交通の役割	47
2 東近江市における地域公共交通の課題	48
第6章 基本方針と計画の目標	
1 目指す将来像	52
2 基本方針	52
3 公共交通ネットワークの配置方針	54
4 計画の目標と評価指標	61
第7章 目標達成のための施策	
1 施策体系	64
2 施策内容	65
3 計画の達成状況の評価	85
第8章 東近江市コミュニティバス第5次再編計画	
1 東近江市コミュニティバス第4次再編計画の取組状況	87
2 ちょこっとバスの利用状況	90
3 ちょこっとタクシーの利用状況	92
4 東近江市コミュニティバス第4次再編計画後の運行内容の検証	94
5 東近江市コミュニティバス第5次再編計画	100

－ 参考資料編 －

参考資料1 アンケート・聞き取り調査結果	参-1
参考資料2 上位・関連計画の整理	参-28
参考資料3 地域別カルテ	参-48

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的

東近江市は、日本のほぼ中央部、近畿圏と中京圏の間に位置し、東は鈴鹿山脈から西は琵琶湖に面する広大な市域を有し、森・里・川・湖といった多様な姿を見せる豊かな自然の中で、万葉集に詠われた蒲生野や「勝利と幸運を授ける神」として知られ、全国から参拝者が訪れる太郎坊宮、紅葉の名所で知られる永源寺、百済寺など多くの古刹があります。

また、古くから複数の街道が交わる交通の要衝という土地の利をいかし、市場町や商業都市として栄え、高度経済成長期以降、名神高速道路に代表される道路交通の利便性や近畿圏と中京圏の間に位置する地理的条件をいかし、電気機器、IT関連など多くの企業や事業所が集積する内陸工業都市として国土軸の一翼を担いながら発展してきました。

本市が発展する中で地域公共交通は、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。

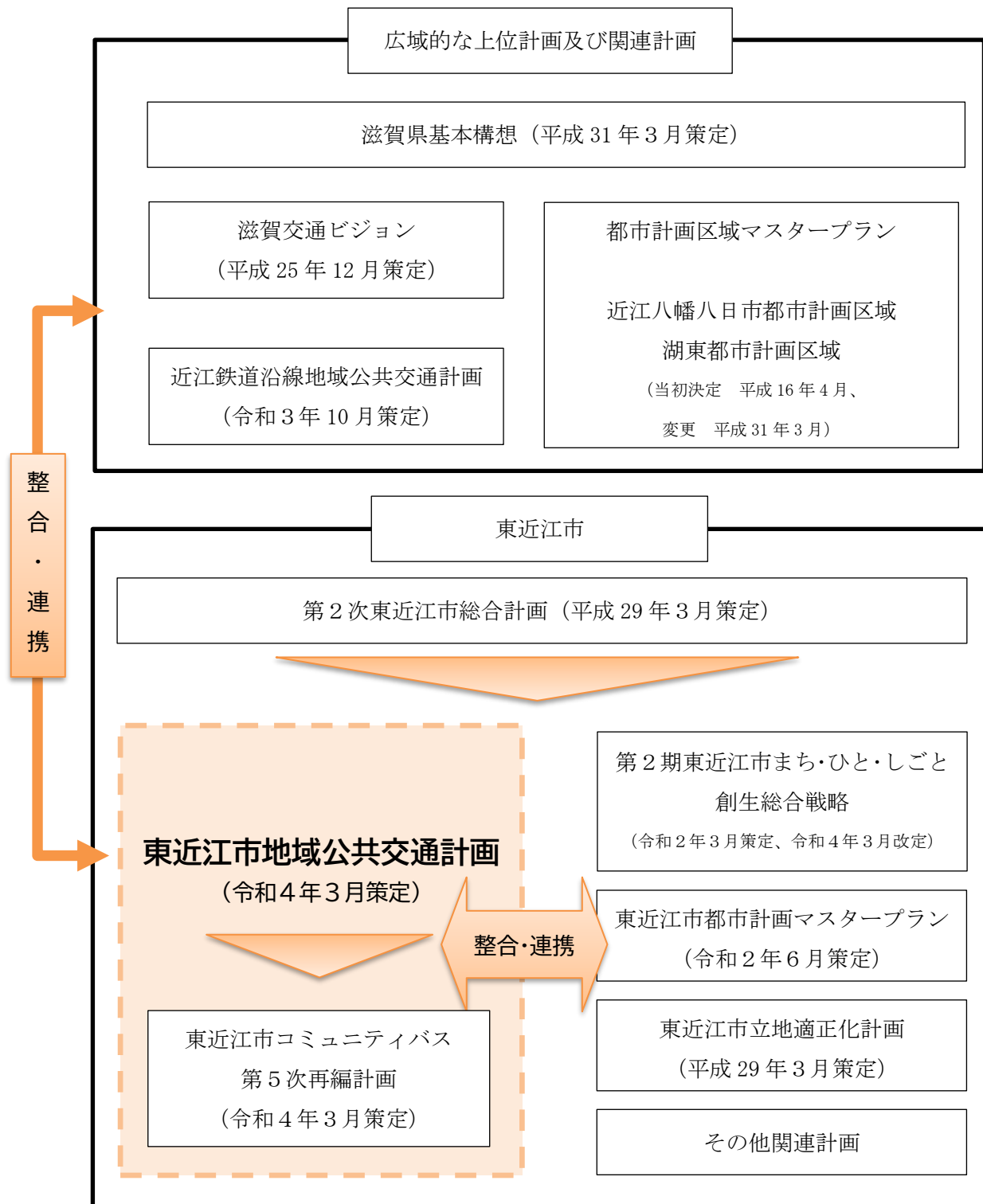
このように地域公共交通がもたらす多面的な効果と本市のまちづくりの方針と連携した地域公共交通のマスタープランとなる「東近江市地域公共交通計画」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項に基づき策定します。

2 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。

また、本計画の策定内容を踏まえ、本市のコミュニティバスの運行指針を定めた「東近江市コミュニティバス再編計画」を策定します。

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」や本市をはじめとする近江鉄道沿線5市5町、滋賀県、利用者代表などで組織された近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会（以下「法定協議会」という。）が策定した「近江鉄道沿線地域公共交通計画」と整合性を図ります。



3 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、東近江市全域とします。

計画期間は令和 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。

また、まちづくりと公共交通政策の連携が、本市の将来都市像実現につながることから、上位計画や関連計画の見直しや社会情勢の変化等に合わせて、適宜、必要な見直しを行います。

第2章 東近江市の地域概況と公共交通

1 地域概況

(1) 位置・地勢

ア 位置・地勢

東近江市は、滋賀県の南東部に位置し、北は彦根市、愛荘町及び多賀町、南は日野町、竜王町及び甲賀市、西は近江八幡市と接しており、東は三重県との県境になっています。

地形は東西に長く、東に鈴鹿山脈、西に琵琶湖があり、鈴鹿山脈と琵琶湖を結ぶ一級河川愛知川が市域の中央を流れ、市の南西部には一級河川日野川が流れています。この両川の流域には平地や丘陵地が広がり、緑豊かな田園地帯を形成しています。さらに地域内には箕作山や^{みつくり}織山^{きぬがさ}をはじめ、豊かな自然に恵まれています。

総面積は、約 388 平方キロメートル（滋賀県総面積の 9.7 パーセント）で、県内で 5 番目に大きな市域を有しており、森林が 56 パーセント、農地が 22 パーセント、宅地が 6 パーセントを占めています。

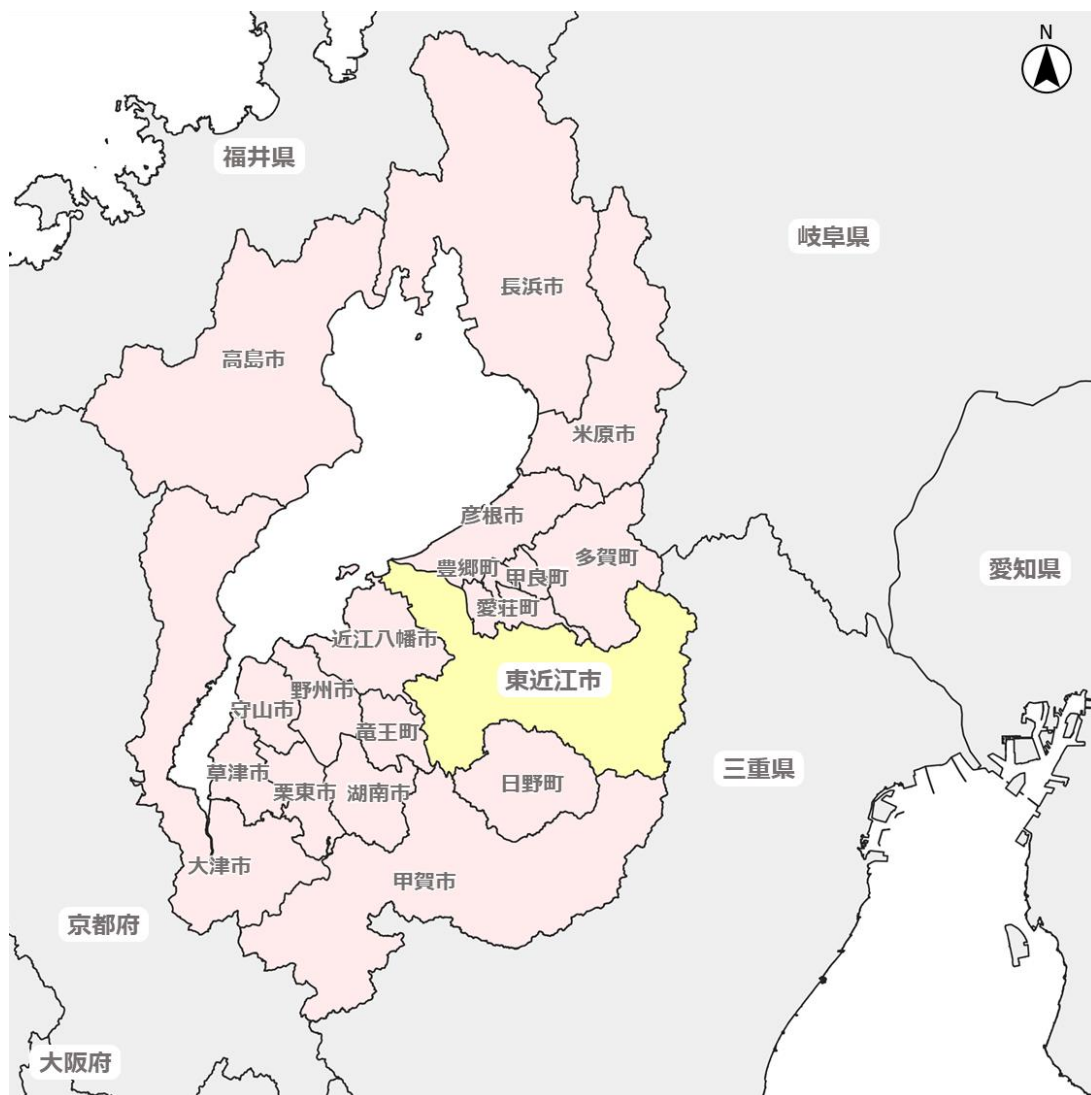


図 東近江市の位置・地勢

イ 地域設定について

本市は、平成 17 年（2005 年）に 1 市 4 町（八日市市、永源寺町、五個荘町、愛東町及び湖東町）の合併により誕生し、平成 18 年（2006 年）に 2 町（能登川町及び蒲生町）と合併をしています。

本計画の策定に当たり、市内の状況を整理する必要があることから、地域を次の 8 つに設定します。

表 地域設定

地域名	対象地区
八日市地域	建部地区、中野地区、八日市地区、南部地区
平田・市辺地域	平田地区、市辺地区
玉緒・御園地域	玉緒地区、御園地区
永源寺地域	永源寺地区
五個荘地域	五個荘地区
愛東・湖東地域	愛東地区、湖東地区
能登川地域	能登川地区
蒲生地域	蒲生地区



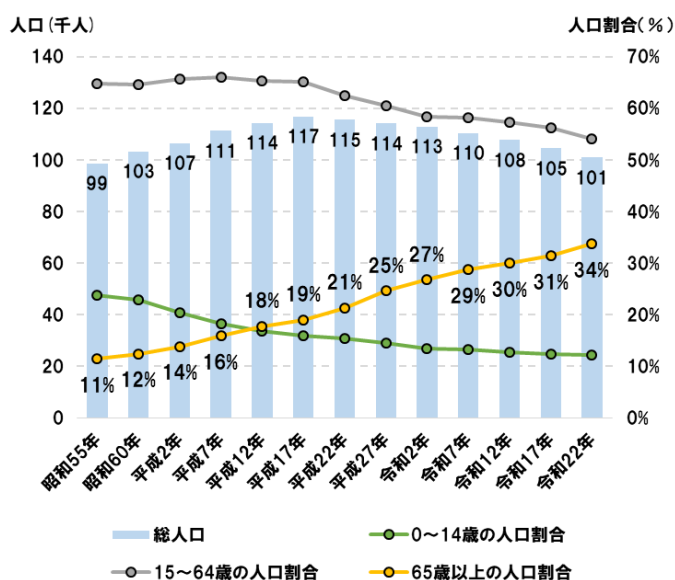
図 地域設定した地域の位置

(2) 人口特性

ア 人口推移

本市の人口は、平成 17 年（2005 年）の 116,797 人をピークに減少に転じ、令和 2 年（2020 年）10 月に行われた国勢調査によると 112,819 人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所が公表した推計（平成 30 年（2018 年）3 月）によると、令和 22 年（2040 年）には本市の人口は、100,903 人まで減少する推計が出されており、令和 2 年（2020 年）からの人口減少率は 10.6 パーセント、約 12,000 人の減少になると予想されています。



資料：S 55～R 2 国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所

図 東近江市の人口推移

人口推移を合併前の旧市町別で見ると、旧八日市市、旧五個荘町及び旧能登川町は、本市の人口がピークとなった平成 17 年（2005 年）とほぼ同じ人口で推移した一方で、旧永源寺町、旧愛東町、旧湖東町及び旧蒲生町では人口が減少しています。

特に、旧永源寺町及び旧愛東町は、平成 17 年（2005 年）の人口からこの 15 年間で約 20 パーセントの人口減少となっており、鈴鹿山脈に近い地域（以下「中山間地域」という。）において特に人口減少が進んでいます。

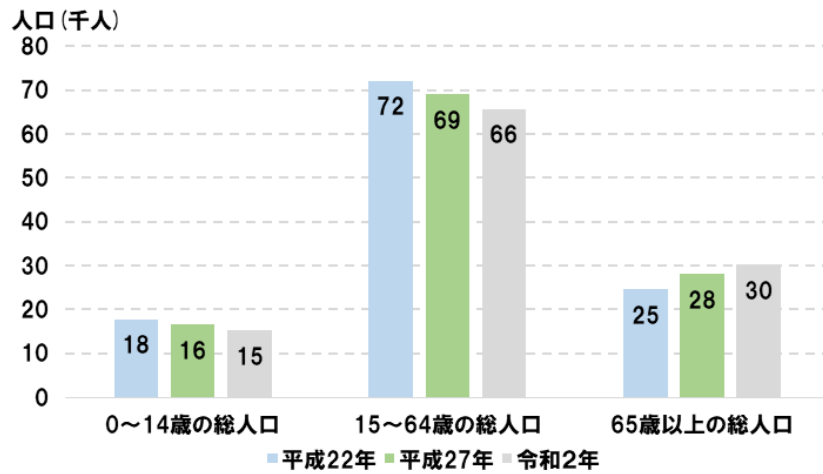
表 旧市町別人口推移

	昭和60年	平成7年	平成17年	平成27年	令和2年	平成17年比
東近江市	103,204	111,322	116,797	114,180	112,819	96.59%
旧八日市市	39,744	42,909	45,997	45,465	45,981	99.97%
旧永源寺町	6,786	6,500	6,050	5,383	4,913	81.21%
旧五個荘町	9,599	11,108	12,136	11,928	12,108	99.77%
旧愛東町	6,247	6,003	5,667	4,990	4,636	81.81%
旧湖東町	9,513	9,244	8,953	8,562	8,203	91.62%
旧能登川町	21,221	22,635	23,148	23,080	22,978	99.27%
旧蒲生町	10,094	12,923	14,846	14,772	14,000	94.30%

資料：S 55～R 2 国勢調査

イ 年齢割合

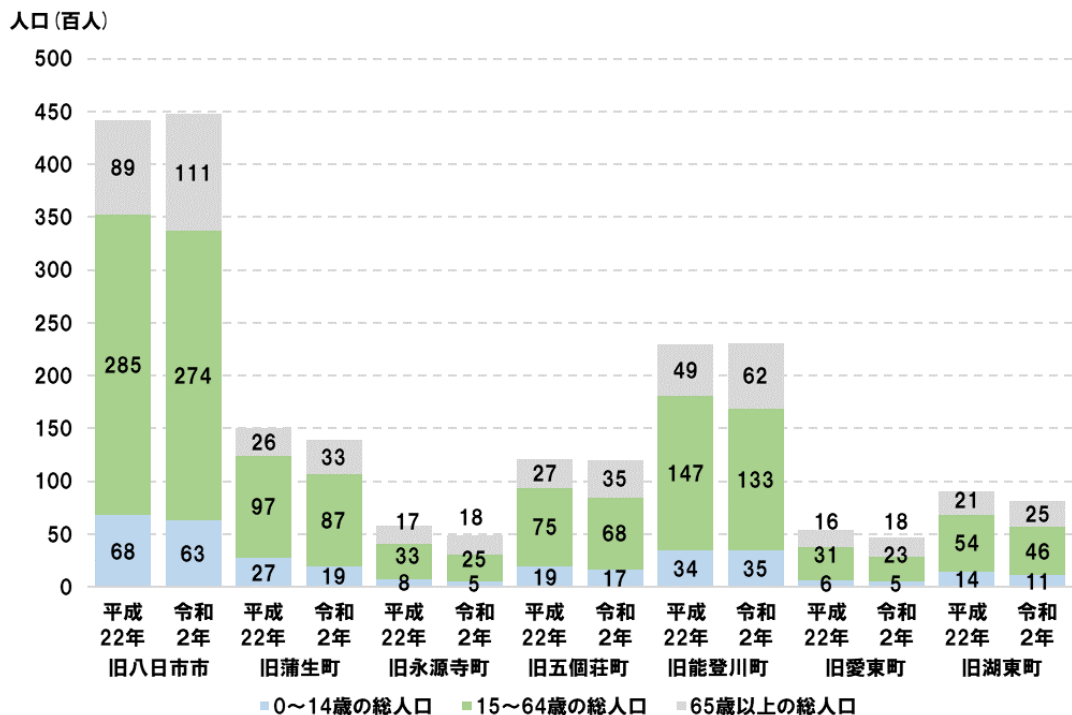
年齢3区分別（15歳未満人口、15～64歳人口、65歳以上人口）の人口を見ると、0～14歳人口及び15～64歳人口は減少する一方で、65歳以上人口は増加しており、高齢化が進んでいます。



資料：H22～R2国勢調査

図 東近江市の年齢3区分別総人口

年齢3区分別の人口を旧市町別で見ると、15歳未満及び15歳から64歳までの人口は、旧能登川町では15歳未満の人口が増加している以外は人口減少し、65歳以上の高齢者人口は全ての旧市町で増加しています。

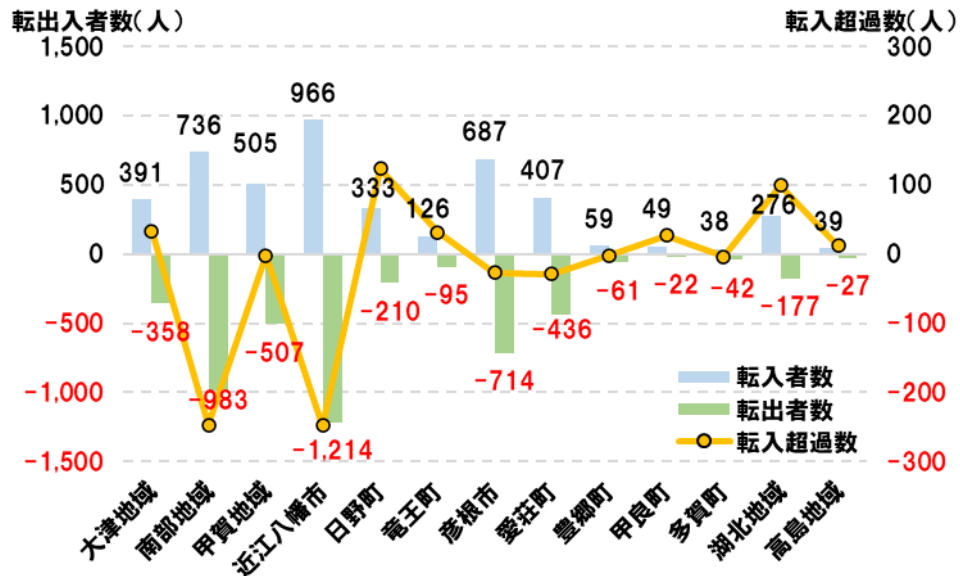


資料：H22・R2国勢調査

図 旧市町別・年齢区分別 人口増減比（平成22年・令和2年比較）

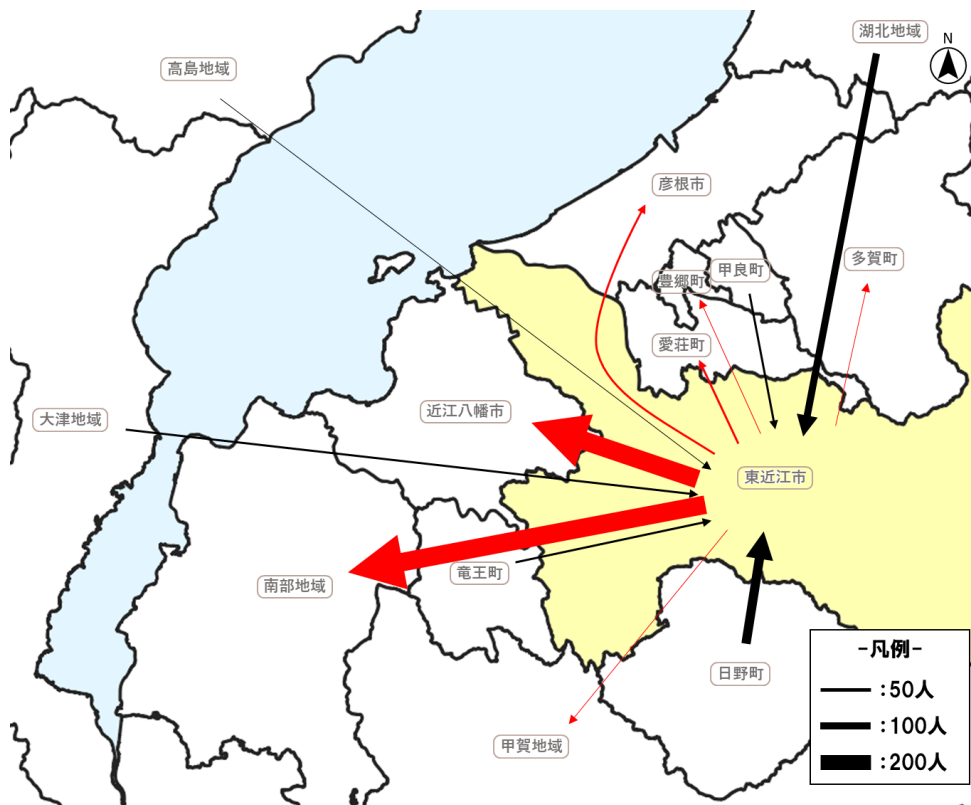
ウ 人口流出入

本市人口の流出入の状況を見ると、ＪＲ琵琶湖線沿線自治体及び大規模な宅地開発が行われている愛荘町への人口流出傾向が強い一方で、隣接する日野町や甲賀地域、湖北地域などからの人口流入があります。



資料：Ｒ２国勢調査

図 転出入者数



資料：Ｒ２国勢調査

図 転入超過人口流動図

年代別の人口流出入の状況を見ると、20 歳未満、30 歳代及び 40 歳代は人口流出よりも人口流入が多い傾向にあります。

人口流出の多い年代は、20 歳から 24 歳及び 25 歳から 29 歳が中心ですが、令和元年（2019 年）及び令和 2 年（2020 年）は、25 歳から 29 歳は人口流出から人口流入に転じています。

表 年代別人口流出入の状況（転入－転出）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
20歳未満	18	17	13	24	12
20～24歳	-82	-96	-71	52	-247
25～29歳	-80	-50	-31	19	50
30歳代	-32	3	18	70	19
40歳代	-23	11	21	13	-10
50歳代	42	-32	6	-4	-43
60歳代	-2	0	6	-5	-28
70歳以上	103	-20	-14	-12	-29
合計	-56	-167	-52	157	-276

資料：東近江市統計書

表 年代別人口流入の状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
20歳未満	622	588	602	656	567
20～24歳	552	619	667	837	695
25～29歳	734	722	821	918	861
30歳代	882	831	959	1,022	943
40歳代	457	448	465	520	507
50歳代	243	196	198	236	254
60歳代	118	106	110	104	99
70歳以上	190	86	107	102	84
合計	3,798	3,596	3,929	4,395	4,010

資料：東近江市統計書

表 年代別人口流出の状況

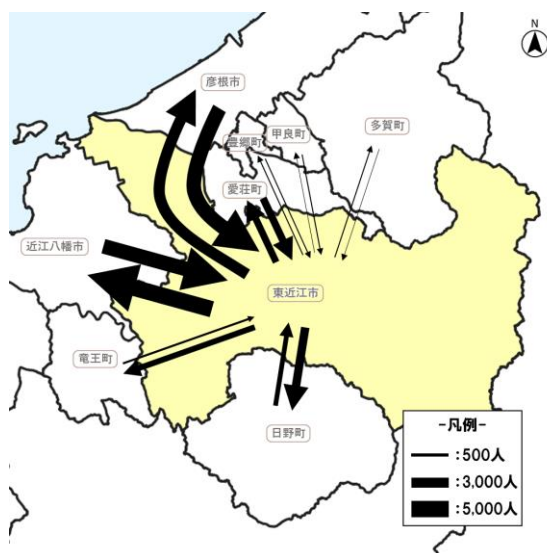
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
20歳未満	604	571	589	632	555
20～24歳	634	715	738	785	942
25～29歳	814	772	852	899	811
30歳代	914	828	941	952	924
40歳代	480	437	444	507	517
50歳代	201	228	192	240	297
60歳代	120	106	104	109	127
70歳以上	87	106	121	114	113
合計	3,854	3,763	3,981	4,238	4,286

資料：東近江市統計書

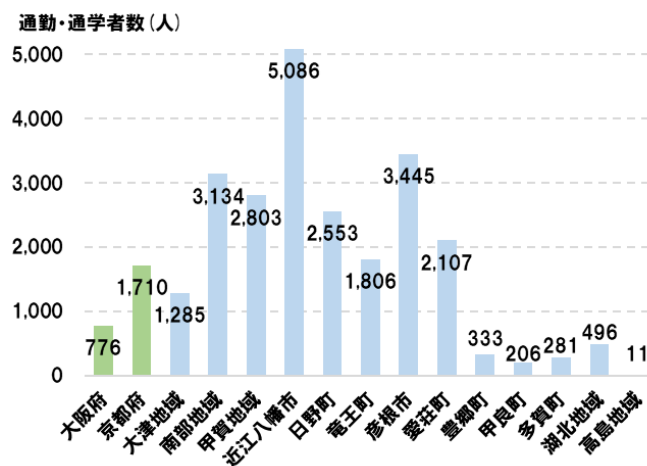
工 通勤・通学流動

本市在住者の市外への通勤・通学の流動を見ると、隣接市町である彦根市、近江八幡市、日野町、竜王町及び愛荘町への流動が多くあります。

本市への通勤・通学の流動を見ると、彦根市、近江八幡市及び愛荘町からの流入が多くあります。



資料：H27 国勢調査



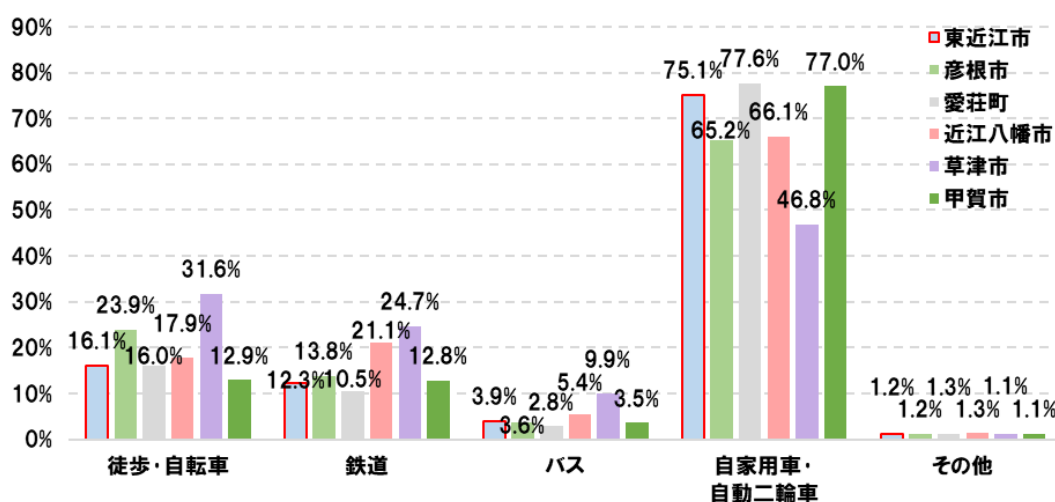
資料：H27 国勢調査

図 東近江市内外への通勤・通学人口流動図

図 東近江市外への通勤・通学数

通勤・通学者の移動手段を市町別に見ると、本市は自家用車・自動二輪車での移動が全体の 75.1 パーセントを占めるなど、甲賀市及び愛荘町と同様、車（マイカー）移動が中心のまちとなっています。

一方で、ＪＲ琵琶湖線沿線自治体では、京阪神に近づくにつれて鉄道利用の割合が高くなっています。

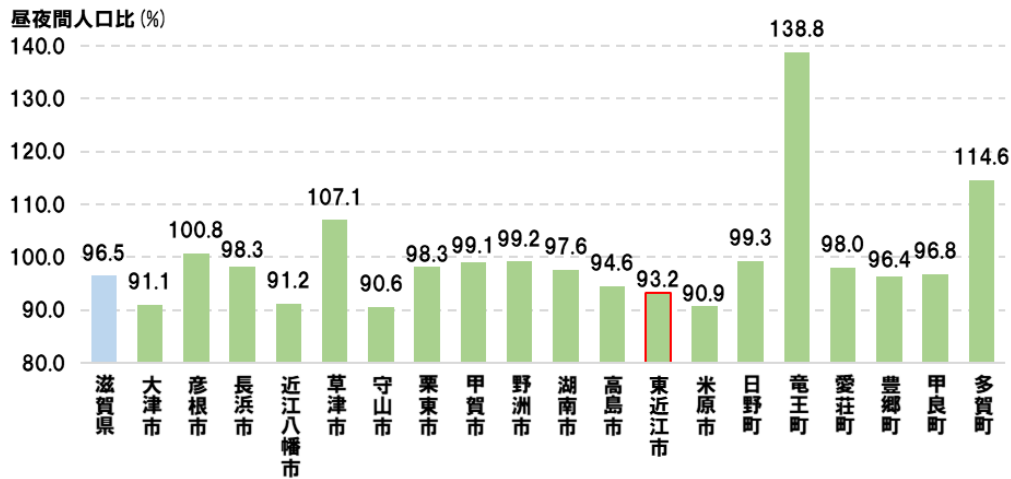


資料：H27 国勢調査

図 通勤・通学者の利用交通手段割合

オ 昼夜間人口比

昼間人口と夜間人口を比較した本市の昼夜間人口比は、93.2 パーセントであり、昼間人口は夜間人口より少なく、本市から周辺の自治体への通勤・通学者が周辺自治体から本市への通勤・通学者よりも多くなっています。



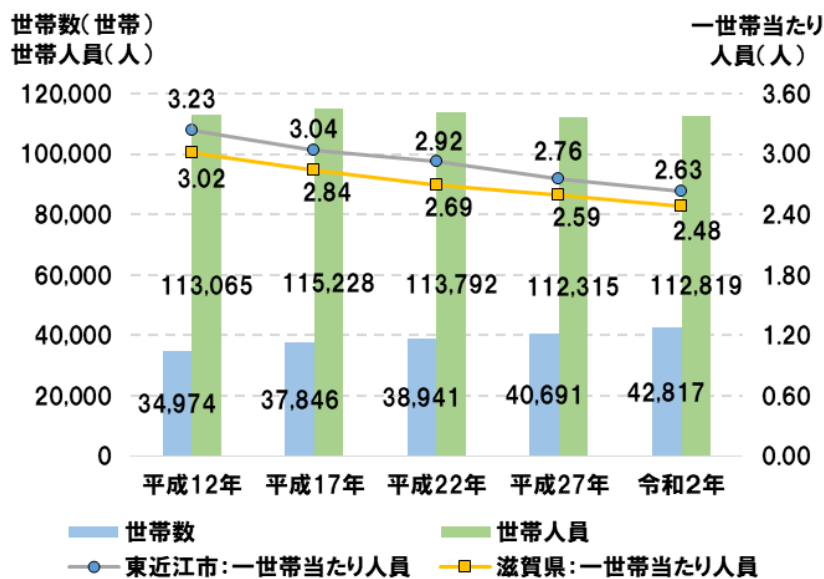
資料：H27 国勢調査

図 昼夜間人口比率

カ 世帯数と世帯人員

滋賀県の世帯数は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少していますが、本市の世帯数は増加しています。

一世帯当たりの人員数は、滋賀県及び本市とも減少傾向ですが、本市の一世帯当たり人員は滋賀県よりも高くなっています。

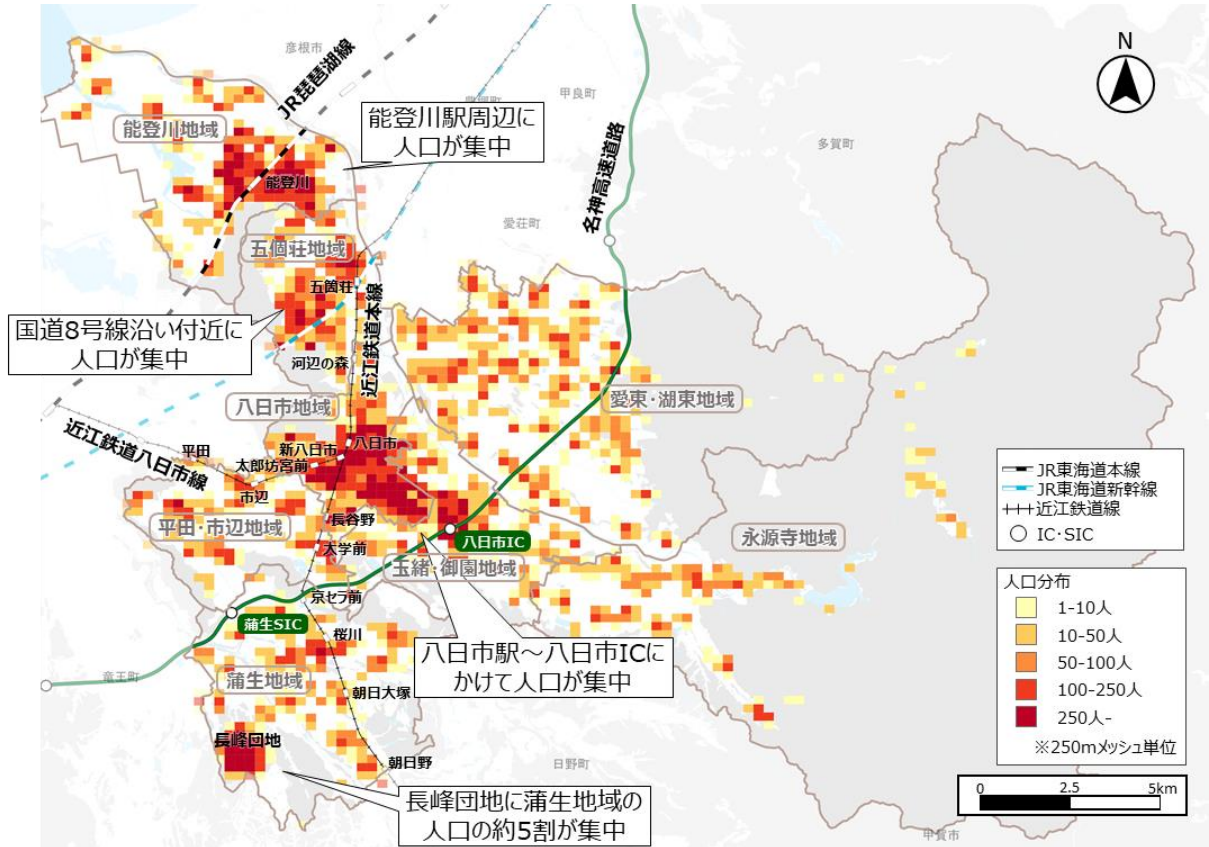


資料：H12～R 2 国勢調査

図 世帯数と一世帯当たり人員

キ 人口分布

本市の人口分布を見ると、八日市地域、玉緒・御園地域の八日市インターチェンジ（以下「八日市IC」という。）付近、五個荘地域の国道8号沿い、能登川地域のJR能登川駅周辺及び蒲生地域の長峰団地に人口が集中し、このほかの地域は人口が点在しています。



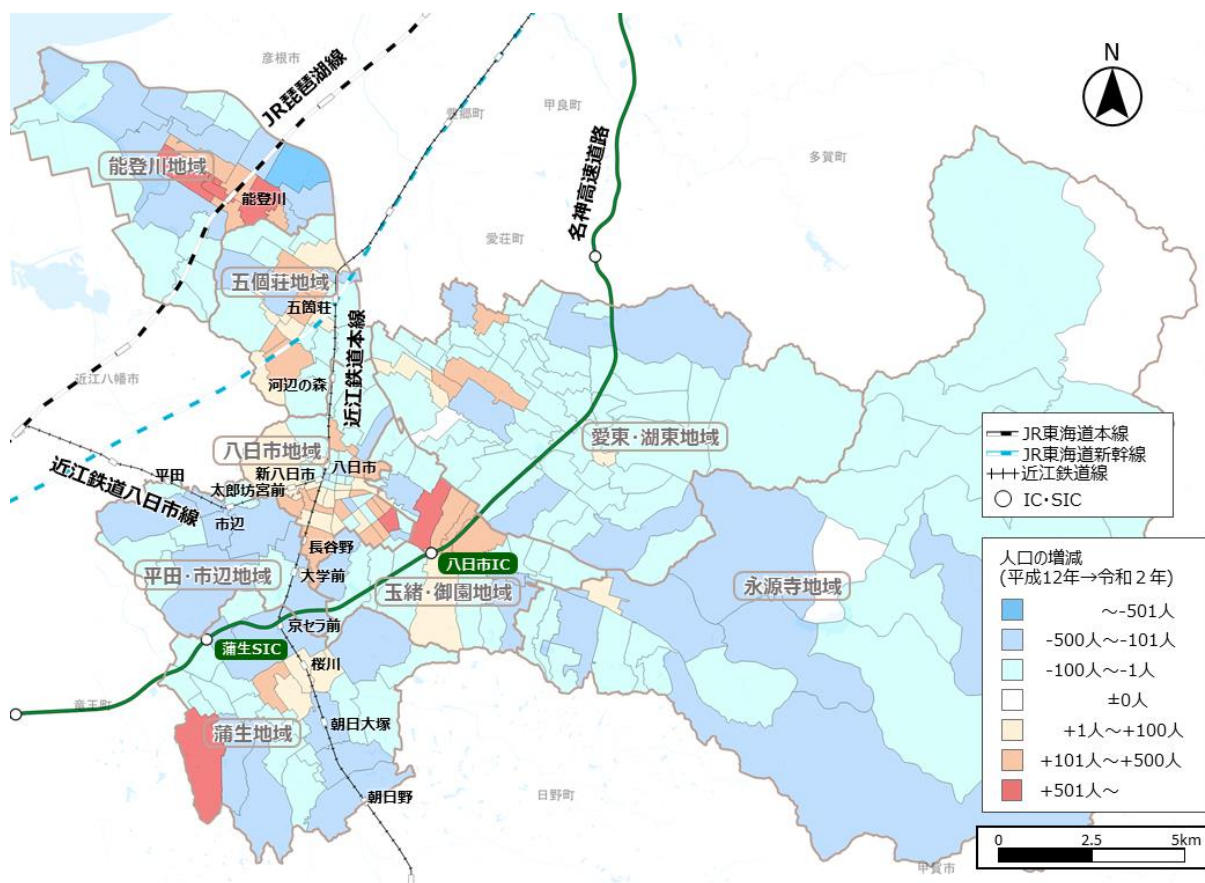
資料：H27 国勢調査

図 東近江市の人口分布

ク 人口増減

平成12年（2000年）から令和2年（2020年）までの20年間の町別人口増減を見ると、後述する本市の将来都市構造における都市拠点に位置付けられている八日市地域の中野地区、南部地区や玉緒・御園地域の八日市IC付近、副次都市拠点に位置づけられている能登川地域のJR能登川駅周辺、地域拠点に位置づけられている五個荘地域の国道8号沿いやコミュニティ拠点に位置付けられている蒲生地域の長峰団地などでは人口が増加しています。

一方で、人口減少している地域を見ると、市街化調整区域、非線引き区域及び都市計画区域外である永源寺地域や愛東・湖東地域の愛東地区の中山間地域や田園地域にある集落（以下「農村集落」という。）を中心に人口が減少しています。



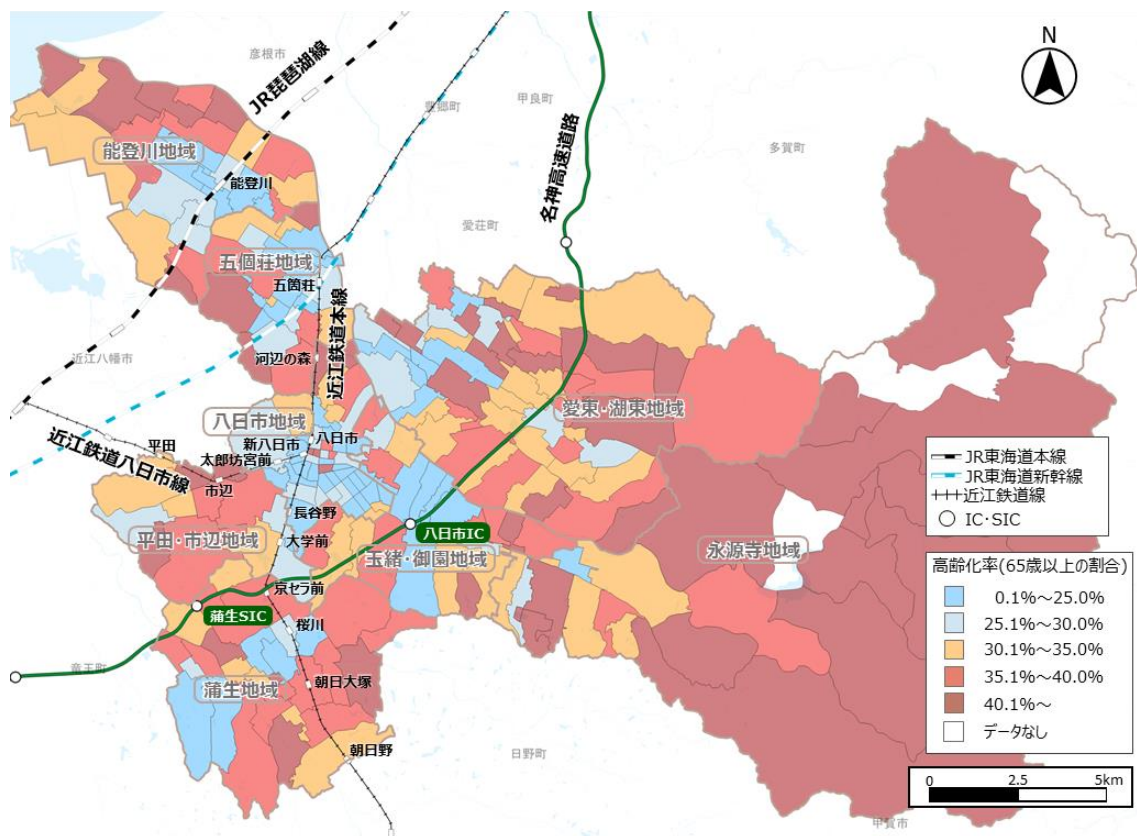
資料：H12・R2 国勢調査

図 東近江市の人口増減

ケ 高齢化率

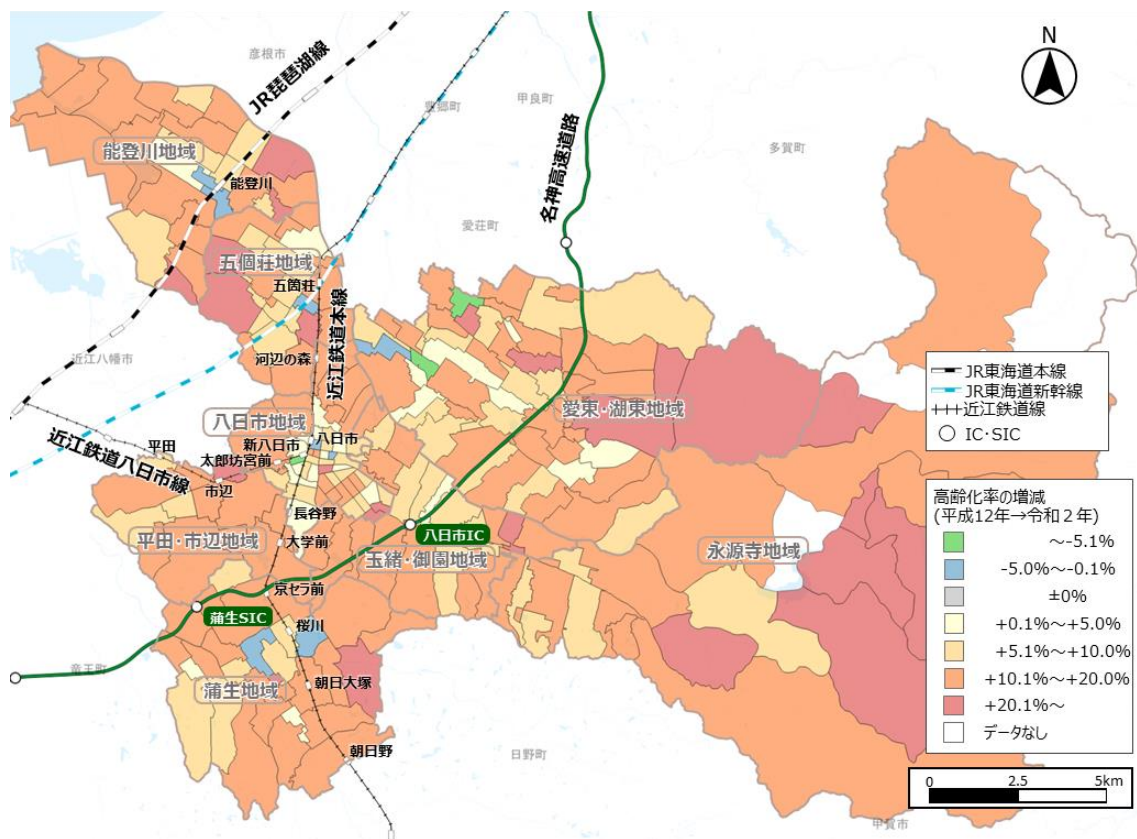
本市の町別高齢化率を見ると、中山間地域や農村集落を中心に高齢化率が30パーセントを超えている町が多くあり、永源寺地域では高齢化率が40%を超えている町が多くあります。

また、令和2年（2020年）の高齢化率を平成12年（2000年）と比較すると、人口が増加している市街化区域と比べて市街化区域と市街化調整区域の分類がされていない市街化調整区域で高齢化が進んでいます。



資料：R 2 国勢調査

図 東近江市の高齢化率



資料：H12・R 2 国勢調査

図 東近江市の高齢化率の増減

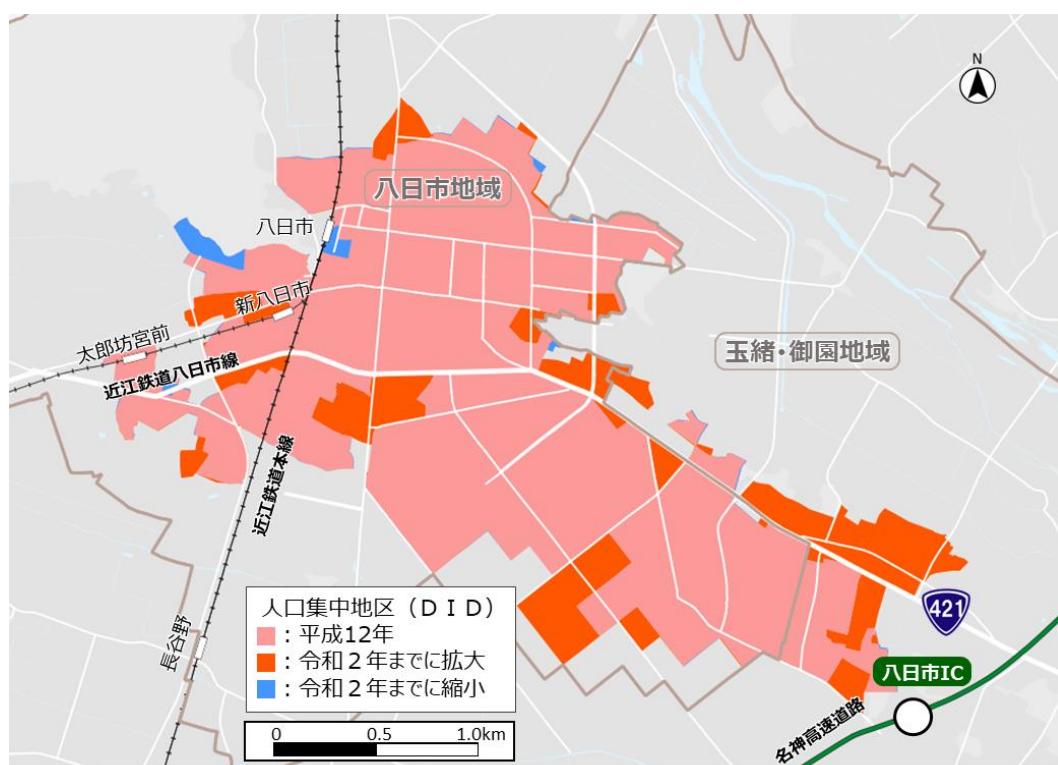
コ 人口集中地区（D I D）の拡大

本市の人口集中地区（D I D）は、昭和 40 年（1965 年）の近江鉄道八日市駅周辺の 1.1 平方キロメートルから令和 2 年（2020 年）には 7.09 平方キロメートルと約 6.4 倍に拡大しており、現在は、八日市地域及び玉緒・御園地域と能登川地域の一部地域に人口集中地区（D I D）があります。

八日市地域及び玉緒・御園地域の人口集中地区（D I D）は、八日市地域にある八日市南小学校及び八日市北小学校周辺での宅地開発や八日市地域並びに玉緒・御園地域での集合住宅の建設等により、令和 2 年（2020 年）と平成 12 年（2000 年）を比較すると、面積は 0.87 平方キロメートル拡大し、1 平方キロメートル当たりの人口密度は 232 人増加しています。

【人口集中地区（D I D）】

国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。



資料：H12・R 2 国勢調査

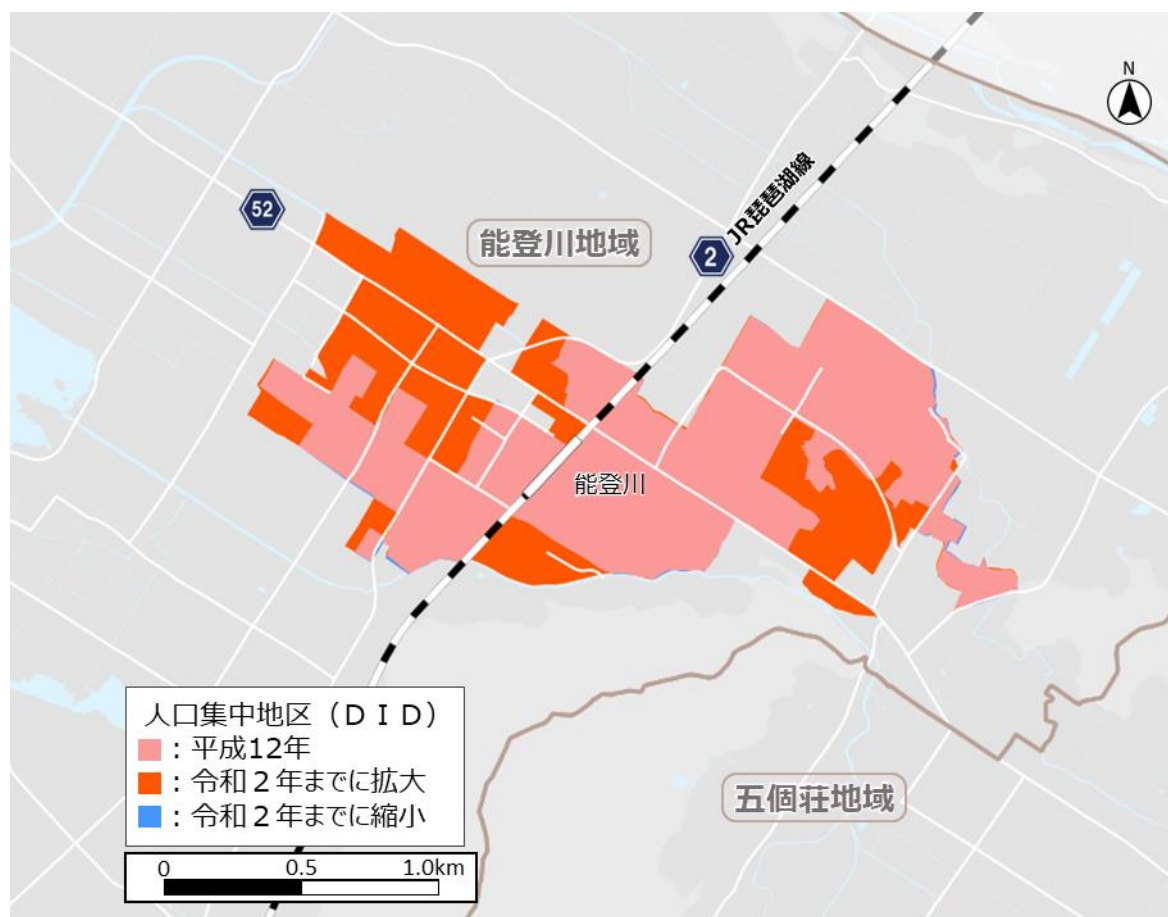
図 人口集中地区（D I D）の変化（八日市地域、玉緒・御園地域）

表 人口集中地区（D I D）の変化（八日市地域、玉緒・御園地域）

人口集中地区（D I D）	面積 (k m ²)	人口密度 (人/k m ²)
平成 12 年（2000 年）	4.16	4,528
令和 2 年（2020 年）	5.03	4,760

資料：H12・R 2 国勢調査

能登川地域の人口集中地区（D I D）は、J R能登川駅周辺での集合住宅の建設や^{たいこうじ}脉光寺町や都市計画道路能登川北部線沿いの^{さの}佐野町、佐生町及び長勝寺町での宅地開発等により、令和 2 年（2020 年）と平成 12 年（2000 年）を比較すると、面積は 0.74 平方キロメートル拡大しましたが、1 平方キロメートル当たりの人口密度は 573 人減少しています。



資料：H12・R 2 国勢調査

図 人口集中地区（D I D）の変化（能登川地域）

表 人口集中地区（D I D）の変化（能登川地域）

人口集中地区（D I D）	面積（k m ² ）	人口密度（人/k m ² ）
平成 12 年（2000 年）	1.32	6,809
令和 2 年（2020 年）	2.06	6,236

資料：H12・R 2 国勢調査

(3) 土地利用

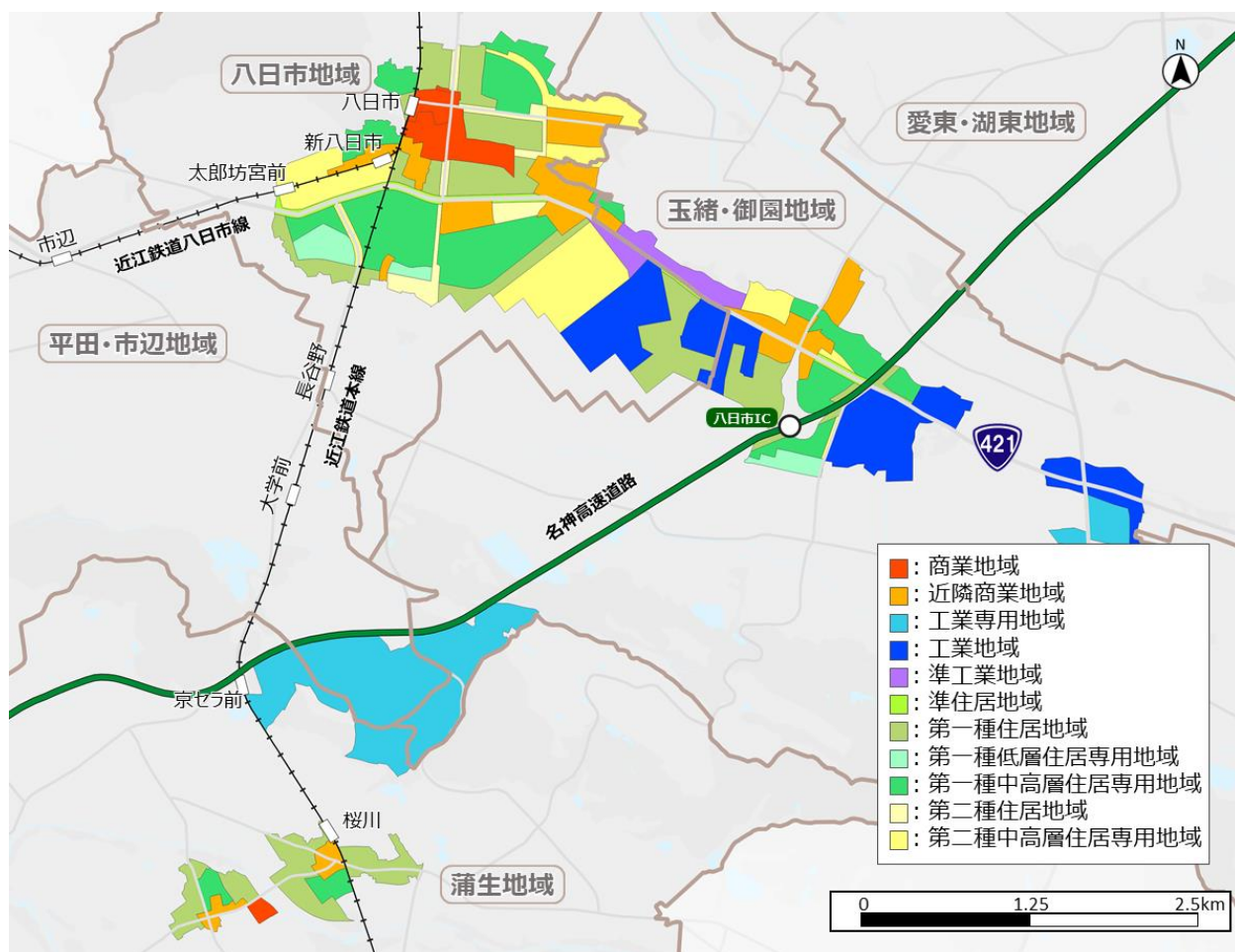
ア 用途地域

本市の用途地域は、八日市地域、玉緒・御園地域、蒲生地域、五個荘地域及び能登川地域に設定しています。

八日市地域、玉緒・御園地域、蒲生地域では、古くから市場町として栄えてきた近江鉄道八日市駅周辺の多くが商業地域及び近隣商業地域であり、本市の都市拠点の役割を担っていますが、車（マイカー）移動の常態化や国道 8 号及び国道 421 号沿いに商業施設が集積したことにより、中心市街地の商業機能は低下しつつありましたが、現在、東近江市中心市街地活性化基本計画に基づき、官民一体でにぎわい創出と商業等の活性化に向けた取組を進めています。

国道 421 号沿いには近隣商業地域に設定しており、家電量販店や飲食チェーン店などが進出しています。

工業専用地域及び工業地域は、大きくは八日市 I C 付近と布引丘陵に設定しており、電子機器をはじめとする製造業が集積しています。

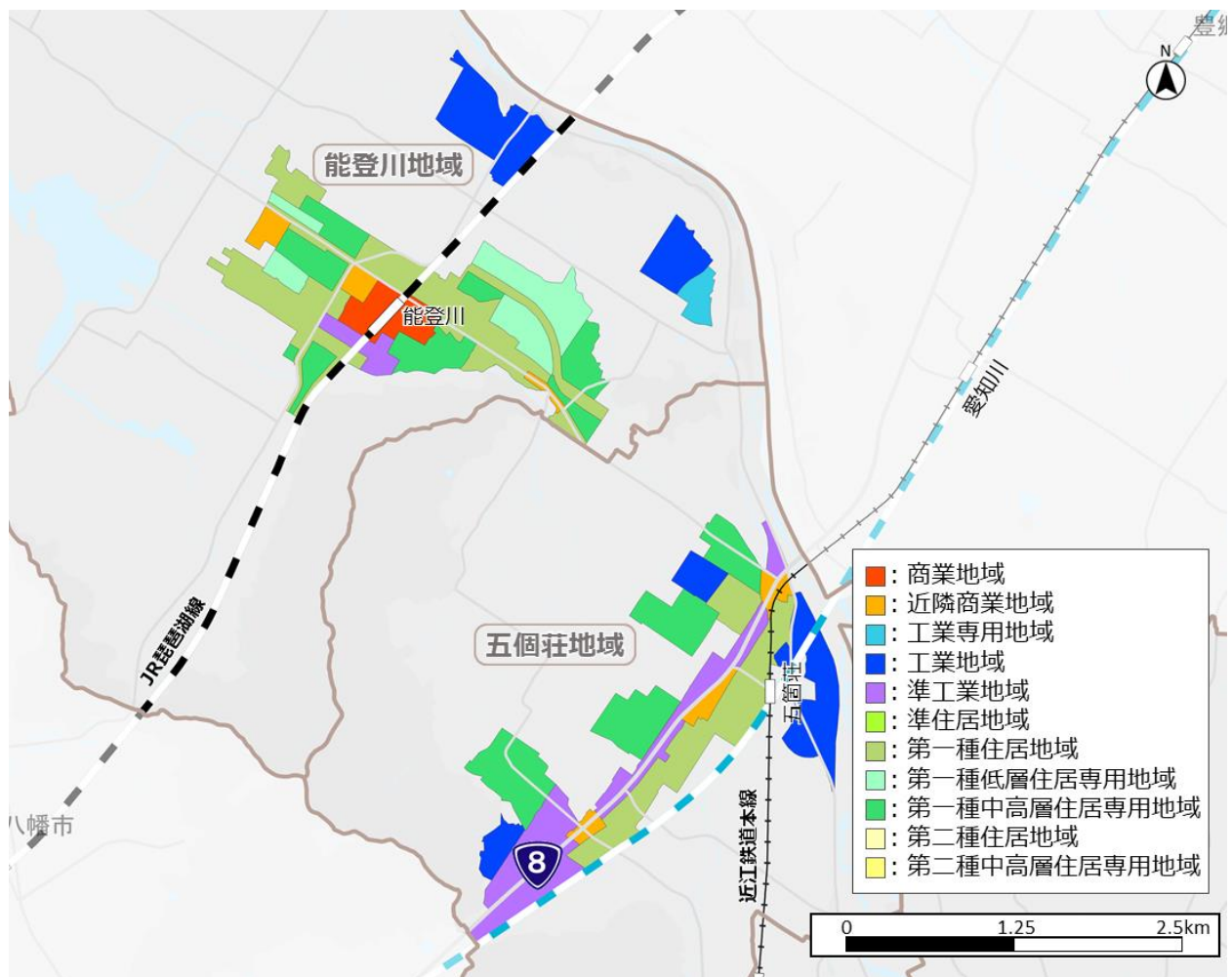


資料：国土数値情報（R 1）

図 用途地域（八日市地域、玉緒・御園地域、蒲生地域）

五個荘地域及び能登川地域では、国道 8 号沿いや J R 能登川駅周辺に商業地域及び近隣商業地域があり、国道 8 号沿いには家電量販店や飲食チェーン店、J R 能登川駅周辺には小売店等が集積しています。

国道 8 号沿いや一級河川愛知川沿いには、工業専用地域、工業地域及び準工業地域を設定しており、製造業や物流企業等が進出しています。



資料：国土数値情報（R 1）

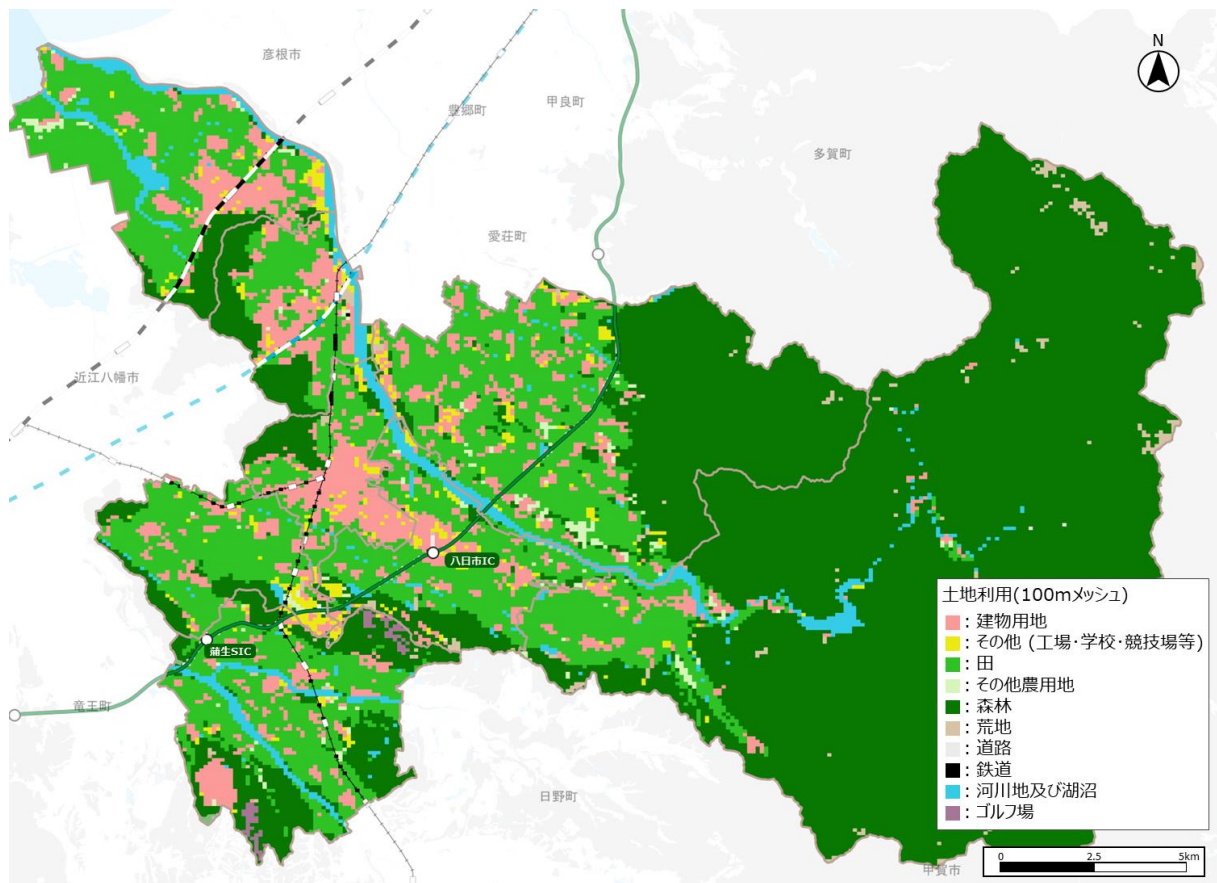
図 用途地域（五個荘地域、能登川地域）

イ 土地利用状況の詳細

本市の土地利用状況の詳細を見ると、建物用地（主に住宅）は「(2) 人口特性 キ 人口分布」と整合しており、八日市地域、玉緒・御園地域、五個荘地域及び能登川地域の市街化区域に該当する地域に集中しています。

また、本市は近畿最大の耕作面積を有する農業が盛んなまちであり、市街化区域以外の多くの平野部は農用地として利用されているとともに、農村集落が点在しています。

土地利用状況と市内外を結ぶ旅客輸送を担い、主要な幹線交通である鉄道沿線を見ると、近江鉄道八日市駅、新八日市駅周辺やＪＲ能登川駅に建物用地（主に住宅）が集積していますが、通勤利用が見込める工場などは土地利用の制約などにより、駅周辺での立地は少なく、多くは名神高速道路、国道８号、国道３０７号、国道４２１号及び一級河川愛知川沿いに立地しています。



資料：国土数値情報（H28）

図 土地利用詳細

(4) 施設配置

ア 本市の主要公共施設（市役所・コミュニティセンター等）

本市の主要な公共施設は、支所及び図書館は合併前の旧市町単位、コミュニティセンターが地区単位で立地しています。



図 市役所・コミュニティセンター等立地状況

イ 高等教育機関

本市には、全日制高等学校が4校、定時制高等学校が1校、通信制高等学校が1校、養護学校が1校、専門学校が1校、短期大学が1校、大学が1校、専門職大学が1校及び準学校法人が1校立地しています。



図 高等教育機関立地状況

ウ 医療施設

本市には、高度急性期及び急性期医療を担う病院が4病院、回復期及び慢性期医療を担う病院が3病院、公立診療所が6診療所のほか、地域医療を担う民間診療所が市内各所に立地しています。



図 医療施設立地状況

エ 商業施設（スーパーマーケット等）

本市には、各地域にスーパーマーケットが立地し、人口が集中している八日市地域及び能登川地域には複数のスーパーマーケットが立地しています。

このほかにも、農業が盛んな本市の特徴として、人気観光施設でもある道の駅あいとうマーガレットステーションをはじめ、農産物直売所が複数立地しています。



図 スーパーマーケット等立地状況

オ 工場集積地

本市は、名神高速道路に代表される道路交通の利便性や近畿圏と中京圏の中間に位置する地理的条件をいかし、八日市 I C 周辺を中心に、名神高速道路、国道 8 号、国道 307 号、国道 421 号及び一級河川愛知川沿いに工業団地が形成されており、電気機器、I T 関連企業などが進出しています。



図 工場集積地

カ 観光資源

本市には、滋賀県観光入込客統計調査で県内有数の入込客数を誇る道の駅あいとうマーガレットステーション、「勝利と幸運を授ける神」として知られ、全国から参拝者が訪れる太郎坊宮や紅葉の名所として知られる永源寺、百済寺などの古刹が点在しています。



図 観光資源

2 東近江市の公共交通

(1) 概要

本市の公共交通は、市内外を結ぶ旅客輸送を担い、主要な幹線交通であるＪＲ、近江鉄道及び路線バス、これら幹線交通を補完する形でコミュニティバスであるちょこっとバス・ちょこっとタクシーを運行しています。

タクシーは、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成 21 年法律第 64 号：以下「活性化法」という。）法第 3 条の 2 の規定により、本市は準特定地域に指定され、2 つの交通圏が設定されており、現在 8 社が事業を行っています。

表 東近江市内の公共交通機関

公共交通機関	路線数	備考
J R	1 路線 1 駅	
近江鉄道	2 路線 13 駅	
路線バス	4 路線 6 系統	コミュニティバス扱いの角能線含む
ちょこっとバス	9 路線	
ちょこっとタクシー	10 路線 12 エリア	
タクシー	8 事業者	



図 東近江市の幹線交通網

(2) 鉄道

本市には、ＪＲと地域鉄道の近江鉄道があります。

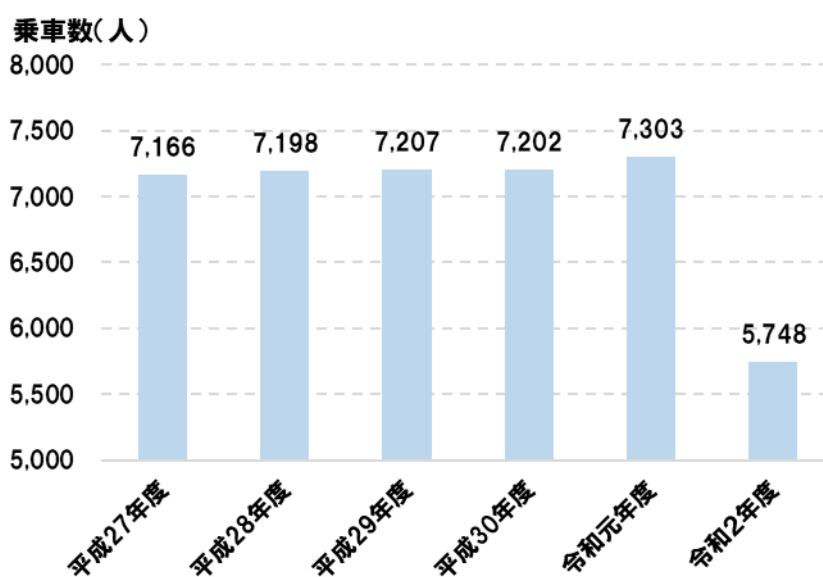
ＪＲは、京阪神方面及び彦根・米原方面への移動手段として大きな役割を果たしている琵琶湖線が本市能登川地域を通過しています。

ＪＲ能登川駅は本市唯一のＪＲ駅で新快速電車停車駅であり、市内在住者及び近隣市町在住者の京阪神方面への通勤・通学などの移動手段として大きな役割を果たしています。

ＪＲ能登川駅の１日平均乗車数は、駅周辺での集合住宅の建設や躰光寺町や都市計画道路能登川北部線沿いの佐野町、佐生町及び長勝寺町での宅地開発等による人口増加により、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）感染拡大前までは増加傾向で推移し、令和元年度（2019年度）は7,303人の１日平均乗車数がありました。

しかしながら、新型コロナによる経営環境の変化等により、令和４年（2022年）３月12日のダイヤ改正で、ＪＲ琵琶湖線草津駅から米原駅間の新快速電車の昼間時間帯における運行本数が１時間当たり２本から１本に減便となりました。

運行本数の減便は、まちづくりや市民生活に大きな影響を及ぼすことから、沿線自治体及び滋賀県が一体となり、利用者数の増加を図り、早期に新快速電車の運行本数の増便を目指す必要があります。



資料：東近江市統計書

図 ＪＲ能登川駅 １日平均乗車数推移

近江鉄道は明治 29 年（1896 年）に現在の湖東地域から東近江地域、甲賀地域に至る広域の発展を願う旧彦根藩士や近江商人らの有志によって設立された私鉄で、地域のシンボルとして「ガチャコン電車」と呼ばれ、市民にとって身近な鉄道として親しまれています。

路線は、本線、八日市線及び多賀線の 3 路線があり、沿線自治体で最多となる全 33 駅中 13 駅が本市にあり、新型コロナ感染拡大前までは、市内 13 駅での年間乗車数は 135 万人前後の利用がありました。

令和元年度（2019 年度）の区間別 1 日当たりの輸送密度は、八日市駅から近江八幡駅間では 4,681 人、八日市駅から高宮駅間では 1,559 人、八日市駅から水口駅間では 1,176 人となっています。

※輸送密度：旅客営業 1 キロ当たりの 1 日平均旅客輸送人員

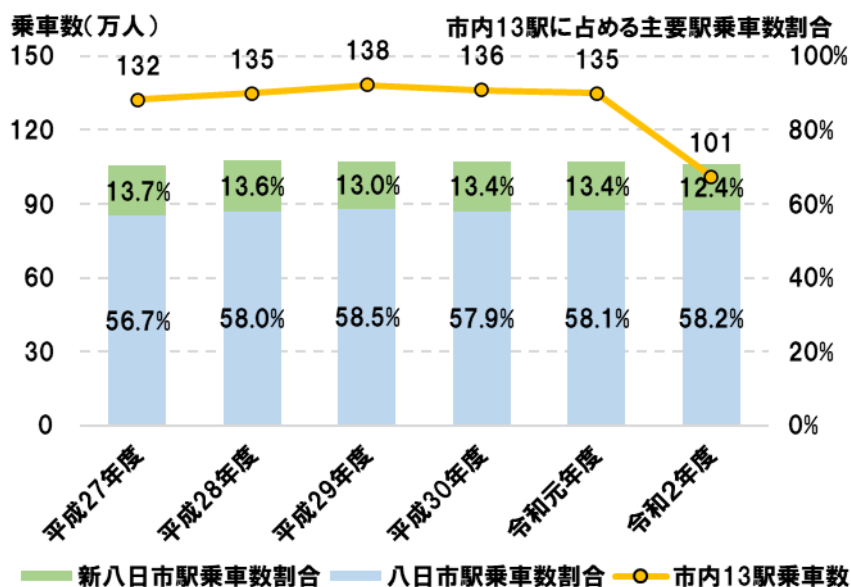


資料：近江鉄道沿線地域公共交通計画

図 近江鉄道の輸送密度と乗車人員

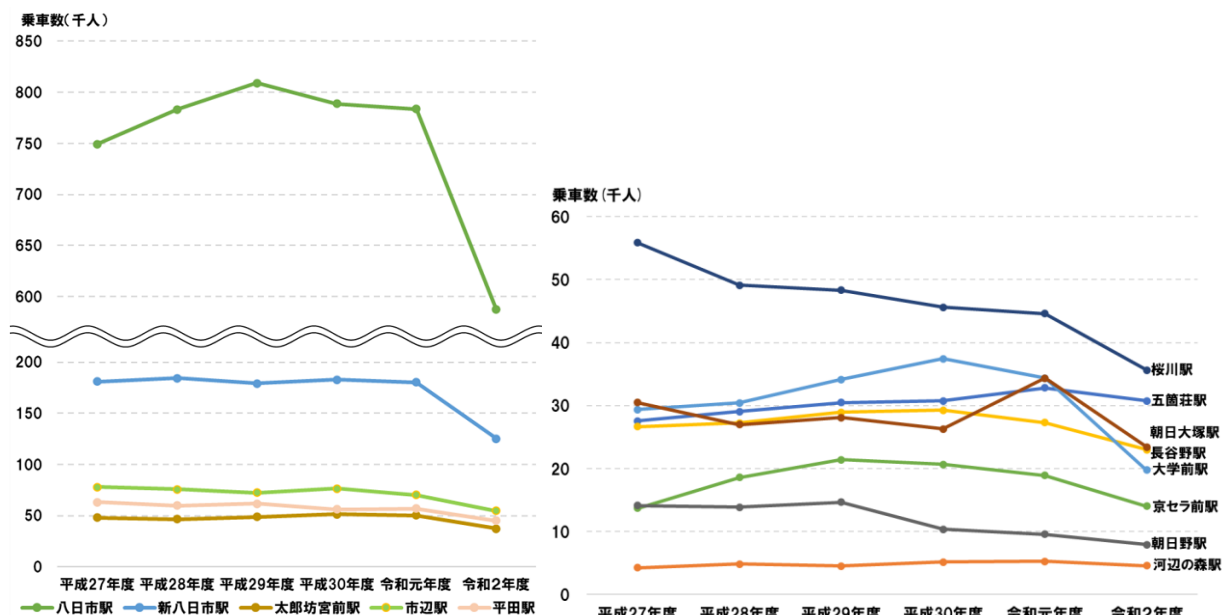
駅別の乗車者数を見ると、市内 13 駅の年間乗車数の約 7 割を八日市駅及び新八日市駅が占めています。

新型コロナ感染拡大前までの利用状況を見ると、八日市駅や五箇荘駅などの一部の駅では乗車数が増加していますが、桜川駅や朝日野駅などで乗車数が減少しています。



資料：東近江市統計書

図 近江鉄道 市内 13 駅年間乗車数推移

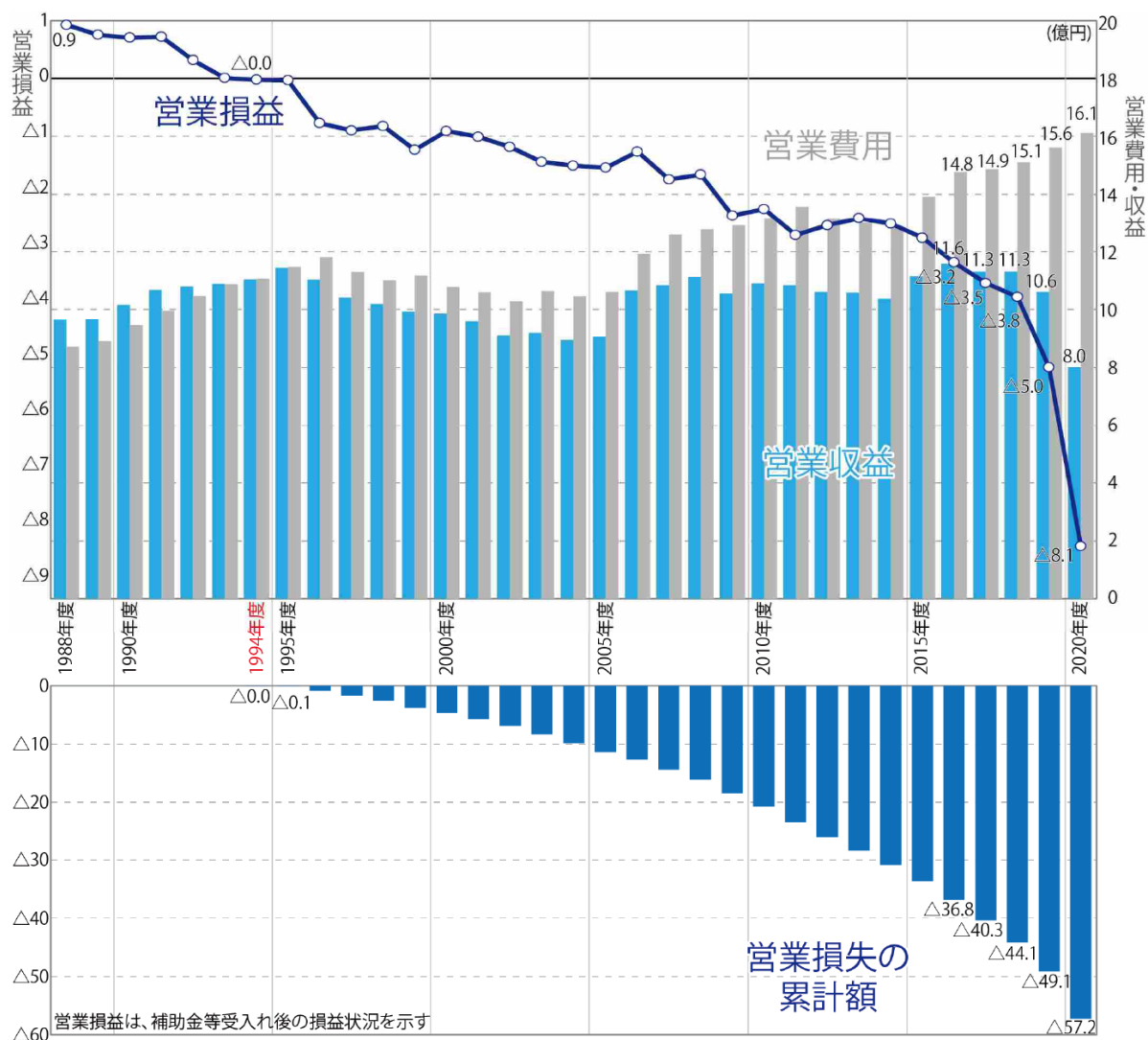


資料：東近江市統計書

資料：東近江市統計書

図 近江鉄道 市内 13 駅別乗車数推移

近江鉄道の経営状況は、平成6年度（1994年度）以降営業赤字に転落して以降赤字が続いており、令和元年度（2019年度）は約5億円の営業赤字、さらに、新型コロナの感染拡大の影響により営業収益が減少し、営業赤字が拡大しています。



資料：近江鉄道沿線地域公共交通計画

図 近江鉄道の営業損益の推移

しかしながら、本市や沿線自治体はもとより、滋賀県民にとって近江鉄道は無くしてはならない幹線公共交通であることから、法定協議会において、令和6年度（2024年度）から「公有民営」方式の上下分離による新たな運行形態に移行し、近江鉄道全線を維持存続することが決定しています。

(3) 路線バス

本市には、近江鉄道が運行する路線バスが日八線、御園線、神崎線の3路線5系統、本市と愛荘町が共同運行するコミュニティバス路線である角能線の1路線1系統が交通結節点となる鉄道駅と市内外の各地域を結んでいます。

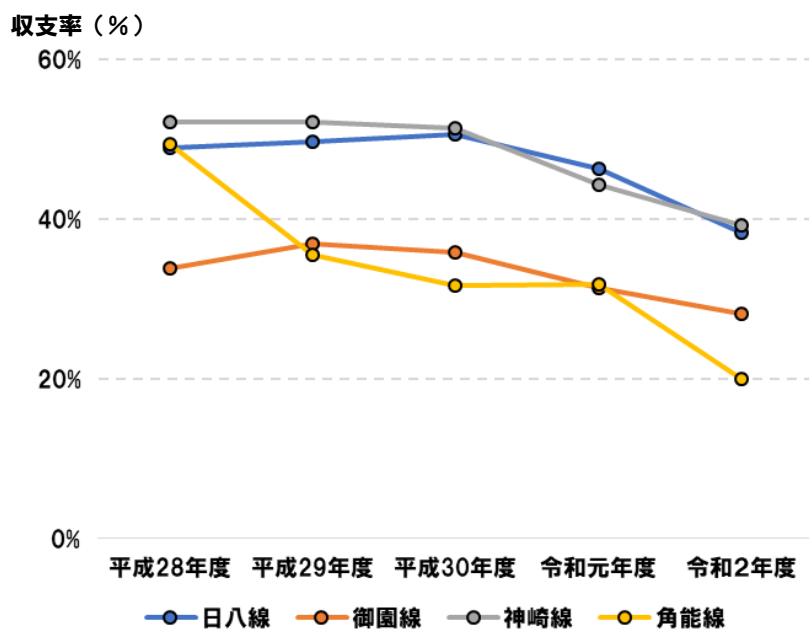
日八線は、J R 近江八幡駅から本市平田・市辺地域の平田地区及び蒲生地域を通り、日野町北畑までを結ぶ系統と蒲生地域の長峰団地までを結ぶ系統等があり、主に高校生や大学生などの通学利用が多くある路線です。

御園線は、近江鉄道八日市駅を起点に国道421号を通り、永源寺地域の永源寺相谷町までを結ぶ路線です。利用者は、近江鉄道八日市駅から東近江総合医療センターへの通院利用や国道421号沿いに立地する工場等への通勤利用などがあります。

神崎線は、近江鉄道八日市駅から五個荘地域を通り、J R 能登川駅までを結ぶ路線です。利用者は、八日市高校や能登川高校への通学利用が多くあります。

角能線は、本市と愛荘町が共同運行しているコミュニティバス路線の位置付けですが、J R 能登川駅から愛荘町を経て本市愛東地区の市ヶ原町までを結んでいます。利用者は、J R 能登川駅経由での通勤や愛知高校への通学利用が多くあります。

運行収支は全路線赤字となっており、新型コロナ感染拡大前でも運賃収入は運行経費の30パーセントから55パーセント程度となっており、欠損分は国・県・市が補助を行っています。



資料：東近江市公共交通政策課作成

図 路線バス収支率推移

(4) ちょこっとバス・ちょこっとタクシー

ちょこっとバス・ちょこっとタクシーは、市内外を結ぶ旅客輸送を担う主要な幹線交通であるＪＲ、近江鉄道及び路線バスを補完するコミュニティバス(ちょこっとバス・ちょこっとタクシー)として本市が運行しています。

このちょこっとバス・ちょこっとタクシーは、バスで通学している学生や高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保し、公共交通空白地を解消するため、「ひとにやさしいバス交通とにぎわいの創出を目指して」を基本理念に、運行指針となる「東近江市コミュニティバス再編計画」を策定し、平成 19 年（2007 年）4 月から運行しています。

平成 19 年（2007 年）4 月からの第 1 次再編計画から第 3 次再編計画までは 3 年毎、直近の第 4 次再編計画は、平成 29 年（2017 年）4 月から令和 4 年（2022 年）3 月までの 5 箇年の運行指針を定め、より効率的で利便性の高いコミュニティバス（ちょこっとバス・ちょこっとタクシー）の運行形態を目指し、運行を行っています。

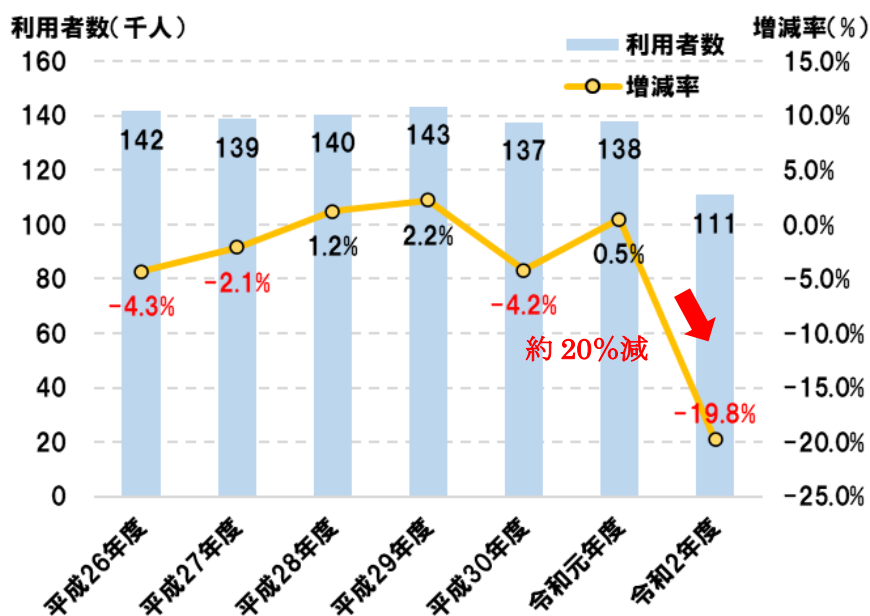
第 4 次再編計画では、次の 4 つの基本方針と 3 つの利用促進施策を定め、取組を行ってきました。

（参考） 第 4 次再編計画における基本方針及び利用促進施策

基本方針 1	誰もが利用しやすい環境整備
基本方針 2	鉄道や路線バスとの連携強化
基本方針 3	利用者のニーズに沿った路線設定
基本方針 4	コミュニティバスの新たな付加価値の創出

利用促進施策 1	地域や事業者との連携による利用者の創出
利用促進施策 2	公共交通関係機関との連携強化
利用促進施策 3	マイバス意識の醸成の推進

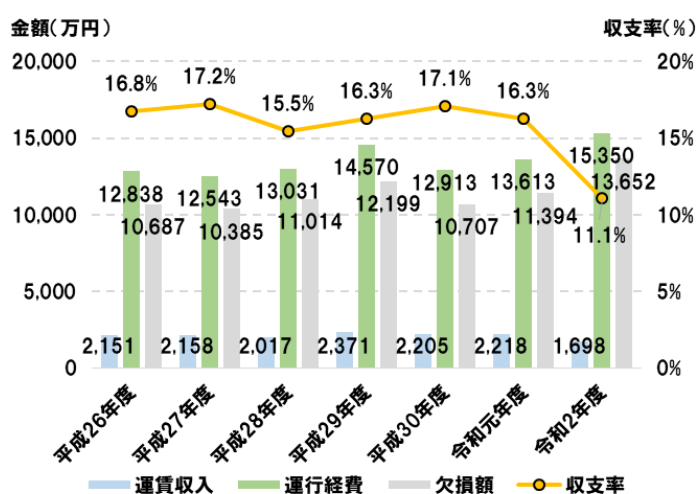
ちよこっとバスの利用者数は、第3次再編計画が始まった平成26年（2014年）以降の年間利用者数は140,000人前後で推移しましたが、令和2年（2020年）は、新型コロナ感染拡大の影響により、年間利用者数が約20パーセント減の110,863人となっています。



資料：東近江市統計書

図 ちよこっとバス利用者数推移

ちよこっとバスの運行経費は、車両更新などにより若干の変動はあるものの、おおむね横ばいで推移してきましたが、新型コロナ感染拡大の影響もあり、令和2年度（2020年度）は市の負担額が増加しています。



資料：東近江市公共交通政策課作成

図 ちよこっとバス運賃収入及び運行経費推移

運行経費から運賃収入を差し引いた欠損額を路線毎の利用者数で割ることで算出する「1人当たり欠損額」を見ると、ちょこっとバス全体での平均は1,231円ですが、利用者数が少ない路線ほど1人当たりの欠損額は高い傾向があります。

表 令和2年度ちょこっとバス路線別収支及び欠損額

路線名	年間利用者数(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)	収支率(%)	欠損額(千円)	利用者一人当たり(円)
市原線	21,843	2,459	24,821	9.9%	22,362	1,024
政所線	2,425	318	11,432	2.8%	11,115	4,583
甲津畑線	1,418	165	6,347	2.6%	6,182	4,360
愛東線	15,151	3,125	24,688	12.7%	21,563	1,423
湖東線	15,948	2,254	21,502	10.5%	19,248	1,207
沖野玉緒線	12,827	2,829	16,916	16.7%	14,087	1,098
南部御園線	33,722	4,175	28,498	14.6%	24,323	721
大中線	7,529	1,652	19,293	8.6%	17,641	2,343
合計	110,863	16,977	153,498	11.1%	136,521	1,231

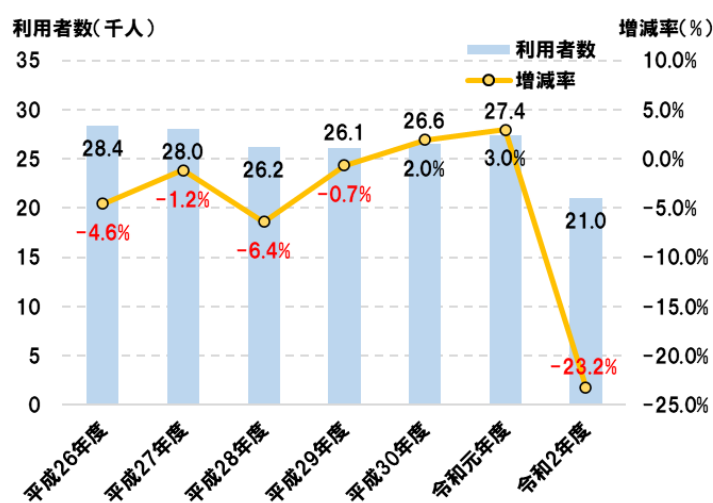
※市辺上平木線は1便のため、南部御園線に含む。

資料：東近江市公共交通政策課作成

予約制乗合タクシーである「ちょこっとタクシー」は、ちょこっとバスでの運行が難しい地域においてタクシー車両を使い、バス路線の補完や公共交通空白地の解消のために運行しています。

平成26年度(2014年度)以降の利用者数を見ると、平成29年度(2017年度)の26,075人まで利用者数は減少しましたが、平成30年度(2018年度)及び令和元年度(2019年度)の利用者数は増加しました。

令和2年度(2020年度)は、新型コロナ感染拡大の影響で年間利用者が約23パーセント減と大きく減少しています。

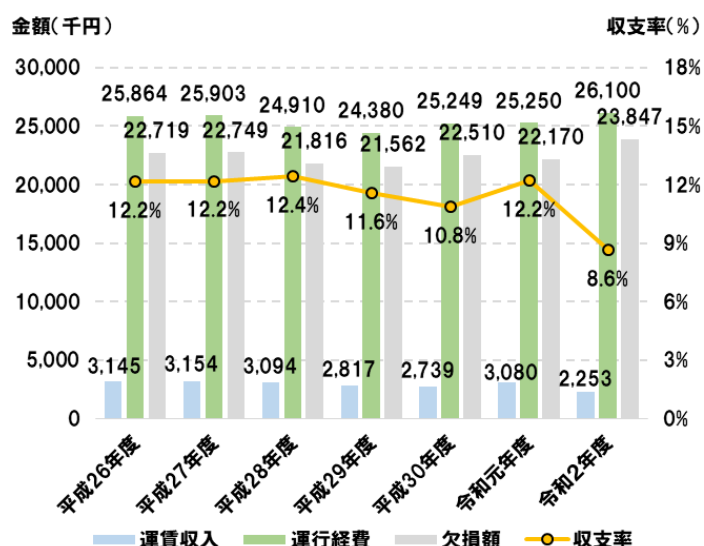


資料：東近江市統計書

図 ちょこっとタクシー利用者数推移

ちょこっとタクシーの運行経費は、ちょこっとバス同様、1乗車 200 円の運賃設定としていますが、運行地区やブロック別に1運行当たり 1,500 円から 2,310 円までの運行経費が発生しています。

ちょこっとタクシーの収支率は、令和元年度（2019 年度）までは 10 パーセント以上を確保していましたが、令和 2 年度（2020 年度）は、運行単価の改定により、運行経費が上昇し、収支率は 8.6 パーセントに悪化しています。



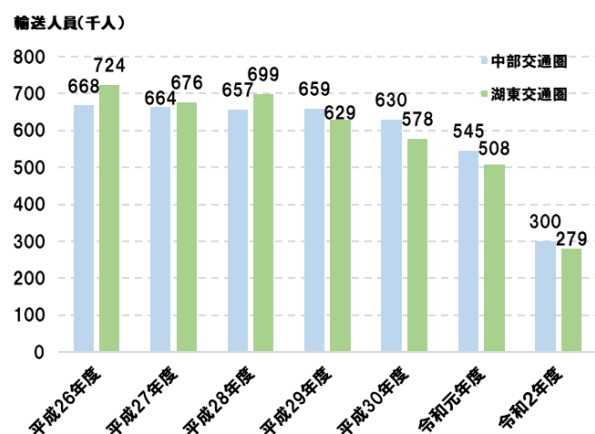
資料：東近江市公共交通政策課作成

図 ちょこっとタクシーの運賃収入及び運行経費推移

(5) タクシー

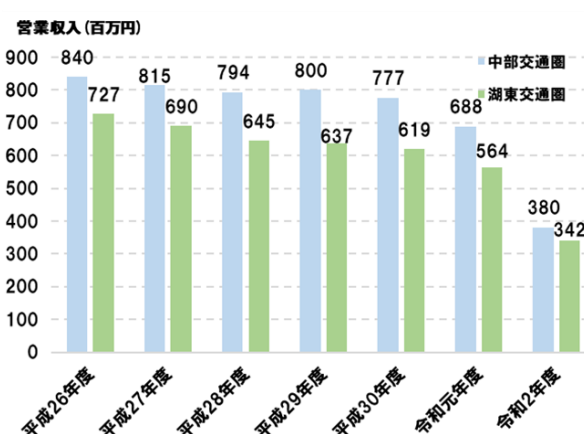
タクシーは、活性化法に基づき、本市では旧八日市市、旧永源寺町、旧五個荘町、旧蒲生町及び旧能登川町が中部交通圏、旧愛東町及び旧湖東町が湖東交通圏と呼ばれる準特定地域に指定されており、中部交通圏及び湖東交通圏ではそれぞれ 5 社が事業を行っています。

中部交通圏は本市のほか、近江八幡市、日野町及び竜王町、湖東交通圏は本市のほか、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町及び多賀町で構成されていますが、両交通圏とも、輸送人員及び営業収入が年々減少している状況が続いています。



資料：近畿運輸局滋賀運輸支局

図 交通圏別輸送人員推移



資料：近畿運輸局滋賀運輸支局

図 交通圏別営業収入推移

(6) その他の移動支援

ア スクールバス

東近江市教育委員会では、永源寺地域の山上小学校及び永源寺中学校、能登川地域の能登川東小学校、蒲生地域の蒲生西小学校及び蒲生東小学校で、計5台のスクールバスを運行しています。また、近江鉄道平田駅近くにある滋賀県立八日市養護学校もスクールバスを運行しています。

私立学校では、滋賀学園中学・高等学校、びわこ学院大学・びわこ学院短期大学部、びわこリハビリテーション専門職大学及び日本ラチーノ学院がスクールバスを運営していますが、運行経費、運転手の確保といった学校の負担は少なくありません。



資料：びわこ学院大学HP

写真 びわこ学院大学・びわこ学院短期大学部スクールバス

イ 病院送迎バス

市内にある病院のうち、東近江敬愛病院（人工透析患者のみ）、神崎中央病院、近江温泉病院、湖東記念病院、能登川病院及び蒲生医療センターの6病院が独自の送迎サービスを行っています。（※病床数100床以上、診療科5種類以上の病院を基準）

ご 案 内						
巡回シャトル運行						
日野記念病院・湖東記念病院・能登川病院・蒲生医療センター へ行きたい患者様をお送りさせていただきます。						
時 刻 表						
A巡回（日野記念病院 → 蒲生医療センター → 八日市駅 → 能登川病院 → 湖東記念病院 → 蒲生医療センター → 日野記念病院）						
1便	日野記念病院発 8:00	蒲生医療センター発 8:20	八日市駅発 8:40	能登川病院発 9:10	湖東記念病院発 9:45	日野記念病院着 10:40
2便	10:00	10:20	10:35	11:05	11:45	12:40
3便	14:00	14:20	14:35	15:10	15:35	16:30
B巡回（蒲生医療センター → 日野記念病院 → 湖東記念病院 → 能登川病院 → 八日市駅 → 蒲生医療センター）						
1便	蒲生医療センター発 8:30	日野記念病院発 8:50	湖東記念病院発 9:20	能登川病院発 10:00	八日市駅発 10:30	蒲生医療センター着 10:50
2便	11:00	11:20	11:50	12:30	13:00	13:20
3便	14:30	14:50	15:20	16:00	16:30	16:50

* 運行上遅れる場合がありますのでご了承ください
 * 土曜日・日曜日・祭日・年末年始は運休させていただきます。
 * 土曜日にご利用を希望されたい方は予約制とさせていただきますので事前受付にお申込下さい。（蒲生医療センター除く）
 お問い合わせは 受付・総務課にご連絡下さい。

資料：医療法人社団昂会HP

図 昂会巡回シャトル時刻表

(7) 公共交通網の人口カバー率

本市の公共交通網は、人口の 94 パーセントをカバーしています。

幹線交通である鉄道・路線バスの人口カバー率は、東近江市全域で約 46 パーセントであり、地域別で見ると、愛東・湖東地域が約 14 パーセントと最も低く、次いで永源寺地域が 34 パーセント、能登川地域が 37 パーセントと続いています。八日市地域は人口の 58 パーセントをカバーしていますが、次頁を見ると、人口集中地区（D I D）に当たる南部地区がカバーできていないことが分かります。

鉄道・路線バスにちょこっとバスを加えた人口カバー率は、東近江市全域で約 72 パーセントとなっています。地域別で見ると、玉緒・御園地域、永源寺地域及び愛東・湖東地域の人口カバー率が大幅に上昇していることが分かります。

ちょこっとタクシーも加えた場合の人口カバー率は約 94 パーセントまで高まりますが、玉緒・御園地域及び永源寺地域が 80 パーセント台後半となっています。

このことから、本市は、幹線交通である鉄道や路線バスに加え、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーで幹線交通を補完することで市内公共交通網を確保しています。

一方、一部地域では人口カバー率が 80 パーセント後半であり、停留所の見直し（増設、位置変更、統合など）について検討していく必要があります。

表 公共交通による人口カバー率

	鉄道・路線バス	鉄道・路線バス・ ちょこっとバス	鉄道・路線バス・ ちょこっとバス・ ちょこっとタクシー
東近江市	46%	72%	94%
八日市地域	58%	96%	99%
平田・市辺地域	64%	87%	93%
玉緒・御園地域	44%	87%	87%
永源寺地域	34%	85%	85%
五個荘地域	62%	62%	92%
愛東・湖東地域	14%	61%	90%
能登川地域	37%	55%	98%
蒲生地域	49%	51%	94%

資料：H27 国勢調査人口データを用いて算出

【公共交通人口カバー率の考え方】

250m メッシュ単位人口（国勢調査）の中心点が、駅・停留所から指定の半径に含まれるものをカバーできていると定義した。

駅・停留所からの半径は地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）を参考に、次のとおり設定した。

鉄道：駅から半径 800m

路線バス：停留所から半径 300m

ちょこっとバス：停留所から半径 300m

ちょこっとタクシー：停留所から半径 300m

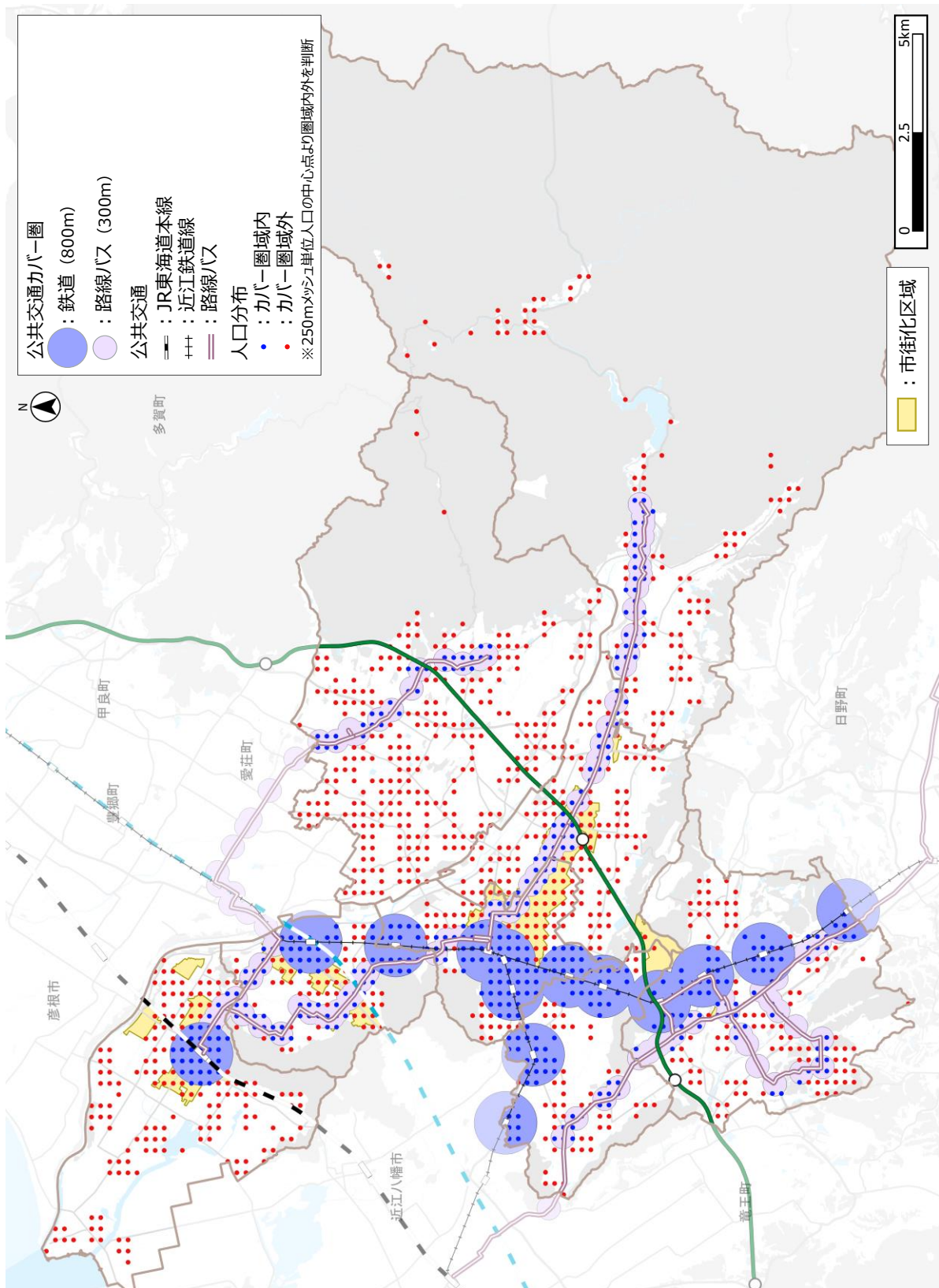


図 鉄道・路線バスによる人口カバー状況

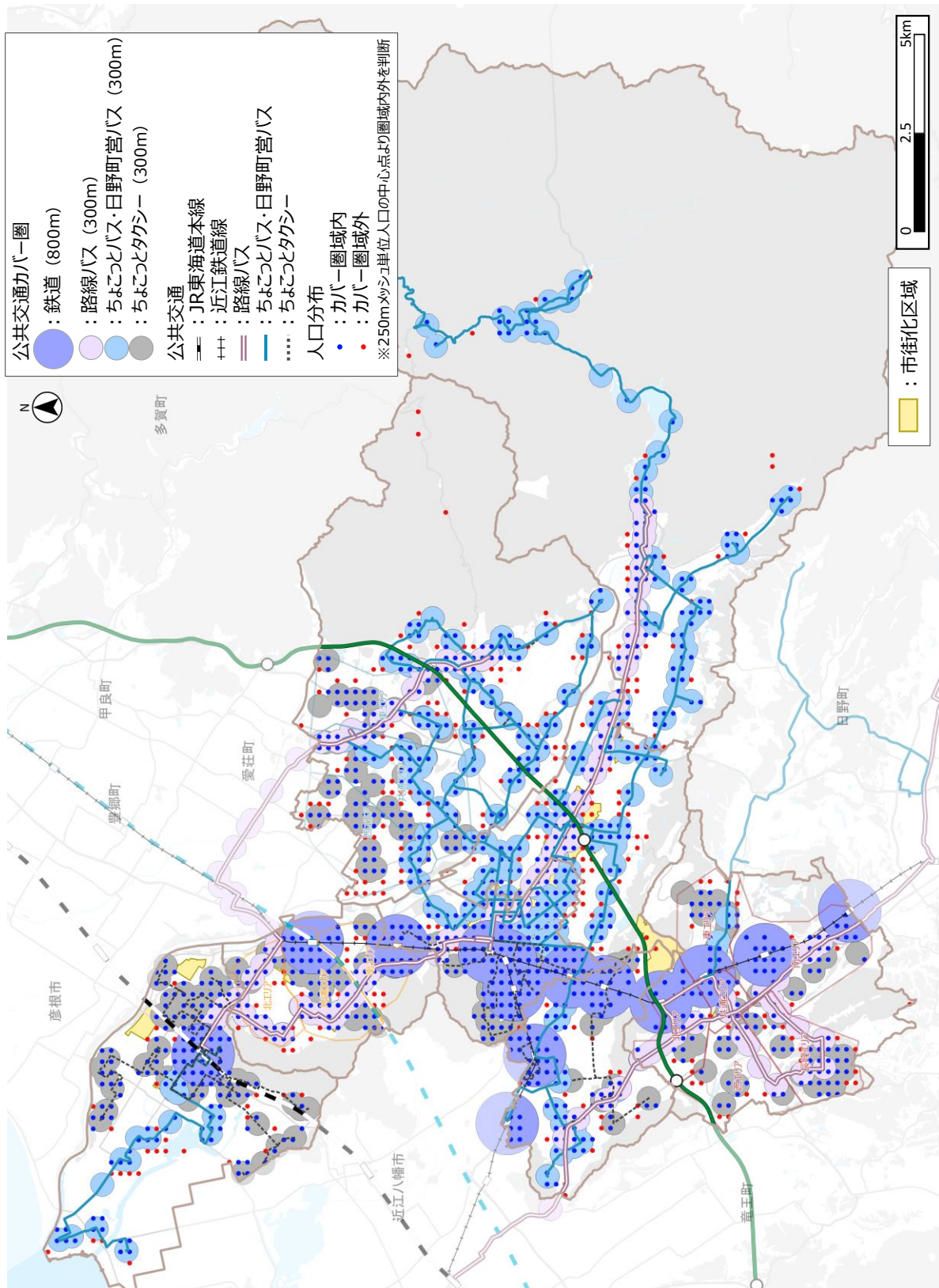
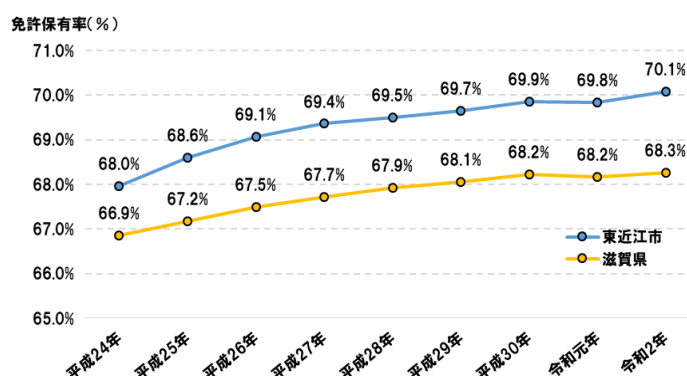


図 公共交通による人口カバー状況

3 自動車交通

(1) 自動車運転免許証保有者数

本市在住者の自動車運転免許証（以下「運転免許証」という。）の保有割合は滋賀県平均よりも高く、保有割合についても年々増加傾向にあります。



資料：滋賀の交通（滋賀県警資料）、東近江市統計書

図 自動車運転免許保有割合

(2) 自動車保有台数

本市の乗用車及び軽自動車の保有台数は増加傾向にあり、令和2年（2020年）の自動車保有台数は、乗用車・軽自動車を合わせると86,990台になります。

本市の18歳以上人口は、令和2年（2020年）国勢調査の結果によると92,540人であることを踏まえると、ほぼ1人につき1台車を保有しています。

表 自動車保有台数

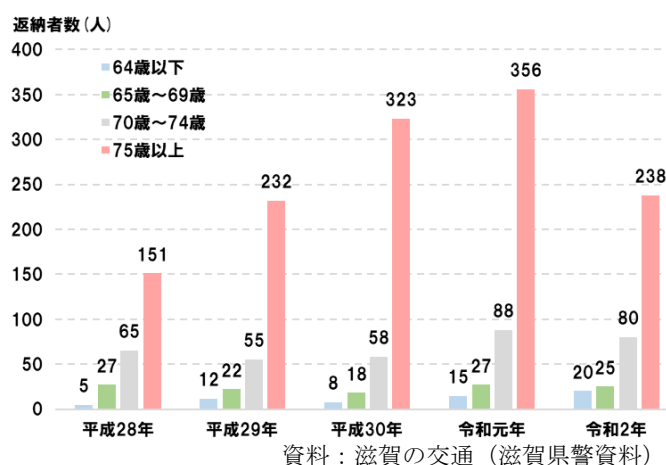
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
東近江市	乗用車	37,334	37,859	38,028	38,791	38,721	38,735	38,804	38,819
	軽自動車	43,283	44,316	45,529	46,392	47,016	47,425	47,604	48,208
	合計	80,617	82,175	83,557	85,183	85,737	86,160	86,408	86,990
滋賀県	乗用車	467,696	466,742	465,232	460,917	459,326	460,950	462,394	462,779
	軽自動車	405,590	415,847	428,448	440,697	445,460	448,573	453,144	461,223
	合計	873,286	882,589	893,680	901,614	904,786	909,523	915,538	923,488

資料：滋賀の交通（滋賀県警資料）

(3) 運転免許証自主返納者数

本市在住者の運転免許証の自主返納者数は、令和2年（2020年）については新型コロナ感染拡大の影響で一時的に減少したと考えられますが、運転免許証自主返納者は年々増加傾向にあり、特に75歳以上の高齢者の自主返納者数が増えています。

このことから、高齢者が住み慣れた地域で生活し続けられるよう、持続可能な移動手段を確保していく必要があります。



資料：滋賀の交通（滋賀県警資料）

図 本市在住者の運転免許証自主返納者数推移

4 地域及び公共交通の現況まとめ

<地域の情勢・生活>

人口減少

- ・人口は11.3万人で、H17をピークに減少。2040年には10万人まで減少する見込み
- ・J R沿線自治体や愛荘町への転出超過となっている。
- ・年代別人口では、20歳代の転出超過の状況が続いている。

高齢化の進行

- ・高齢化率は27%で増加傾向にあり、2040年には34%まで上昇すると予測されている。
- ・中山間地域、農村集落を中心に高齢化率が既に40%を超える地域がある。

車（マイカー）移動が中心のまち

- ・20歳以上人口と自動車保有台数はほぼ「1：1」の状況となっている。
- ・J R琵琶湖線沿線自治体と比べ、通勤・通学での車・自動二輪車での移動割合が高い。
- ・高齢者の運転免許証自主返納者数は年々増加している。

<居住地・土地利用>

広大な市域各地に生活圏が形成も居住地の集住が進む

- ・2つの人口集中地区(D I D)は、拡大を続けている。
- ・市街化区域に集住が進む一方で、中山間地域、農村集落では高齢化が顕著になっている。
- ・近江鉄道沿線などでは、土地利用の制約により、駅周辺の土地利用が難しい。

郊外ロードサイド型店舗の発展

- ・商業機能の中心が中心市街地から国道8号、421号沿いに変遷

就労場所の郊外化

- ・高度経済成長以降、工業団地が愛知川沿い・布引丘陵地をはじめ郊外に立地
- ・公共交通を利用した通勤は6人に1人で、大半が車（マイカー）通勤

<公共交通の現況>

公共交通人口カバー率は94%

- ・幹線交通としてJ R線と近江鉄道、路線バス（4路線）、これらを補完する形でちょこっとバス（9路線）・ちょこっとタクシー（10路線 12エリア）を運行し、公共交通網人口カバー率は94%

<公共交通の収支状況>

厳しい経営環境

■令和元年度（新型コロナ感染拡大）以前

- ・J R能登川駅は、駅周辺の人口増加等により、駅利用者は増加傾向
- ・近江鉄道は、平成6年度から営業赤字が続き、令和6年度から「公有民営」方式に移行
- ・路線バスは、収支率は30～50%程度であり、国・県・市が欠損額を補填
- ・ちょこっとバスは、年間利用者約14万人、収支率16%前後で推移

■令和2年度（新型コロナ感染拡大）以降

- ・J R琵琶湖線昼間時間帯での新快速電車の運行本数減便
- ・各公共交通機関の利用者は大幅に減少し、公共交通網維持に係る行政負担は大幅に増加

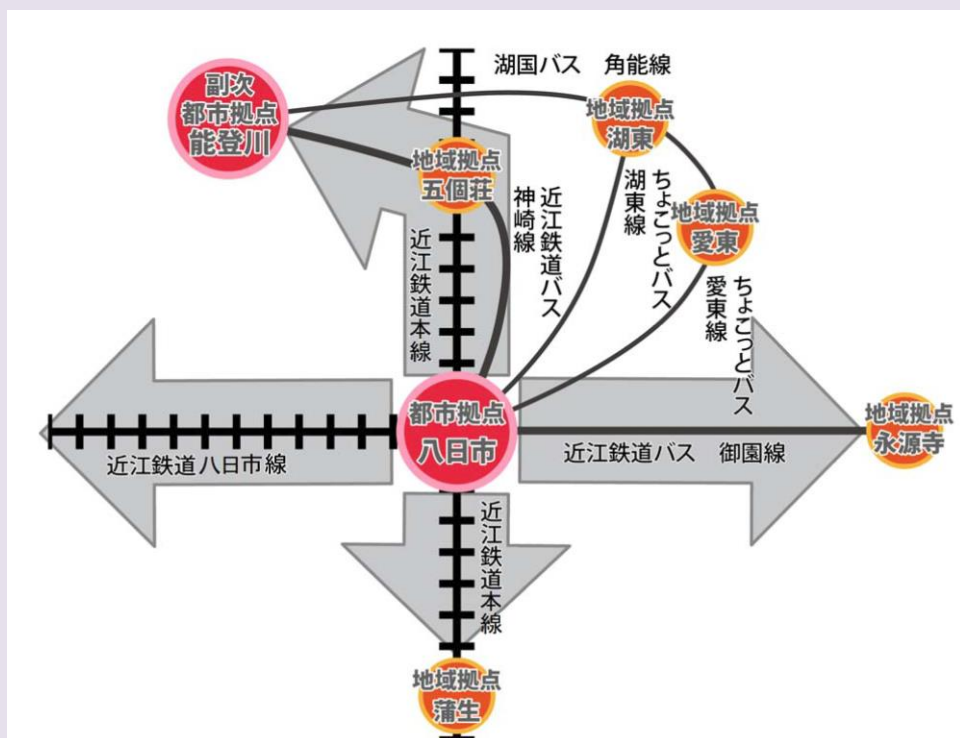
(2) 公共交通に関する方針

<公共交通体系>

公共交通ネットワーク形成

- ・鉄道とバスを中心とした公共交通軸をいかした公共交通ネットワークの形成

- ・公共交通空白地の解消
- ・公共交通による観光交通体系の整備
- ・需要に対応した効率的なコミュニティバス等の運行



参考 公共交通軸のイメージ図

<公共交通とまちづくり>

交通結節拠点の機能の強化

- ・鉄道駅を拠点とした経済・生活圏の形成
- ・アクセス道路の整備、駅前広場の整備、駐車場・自転車駐車場の整備等

市民自ら公共交通利用

- ・市民自ら、鉄道・バスの利用促進により鉄道・バスの運行を維持確保

<公共交通のICT導入>

ICTの導入

- ・近江鉄道八日市駅におけるバス案内表示システム導入の検討
- ・バスロケーションシステムによる運行状況表示・配信システム導入の検討
- ・自動運転等の新技術導入可能性の検討

2 交通政策の動向

(1) 自動運転

自動運転システムは、自動車社会の構造を大きく変化させるとともに、より安全で円滑な運転を可能とするものです。具体的には、現在の道路交通が抱える課題（ドライバー不足、渋滞緩和、交通事故削減等）や、移動に関する社会的な課題（高齢者の移動手段確保等）に対して抜本的な解決手段を提供する可能性があります。

自動運転は5段階に区分され、本市では令和3年（2021年）4月23日から全国で2例目となる本格的な自動運転サービス（レベル2相当）を道の駅奥永源寺溪流の里を拠点に運行しています。

表 運転自動化レベルの定義

レベル	概要	操縦※の主体	対応する車両の呼称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
レベル0	・ 運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
レベル1	・ システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル2	・ システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
レベル3	・ システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・ 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）	条件付 自動運転車 （限定領域）
レベル4	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム	自動運転車 （限定領域）
レベル5	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム	完全自動運転車

※ 認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

J3016 および ASV 推進検討会資料より内閣官房情報通信技術 (IT) 総合戦略室作成

資料：官民 I T S 構想・ロードマップ

（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議, 2021. 6）

(2) M a a S

M a a S（マース：Mobility as a Service）は、地域住民や来訪者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やその他の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済などを一括で行うサービスです。移動の利便性を向上させるとともに、観光や小売り等の交通以外のサービスなどとの連携で、地域が抱える課題の解決手段にもなりうるものとして期待されています。

自動車メーカー、公共交通事業者、I T 企業等が主体となって、全国各地で実証実験及び本格導入が進められています。



資料：国土交通省 H P

図 M a a S のイメージ

(3) CASE

CASE（ケース）とは、Connected（コネクテッド）、Autonomous（自動運転）、Shared & Services（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字をとった造語です。

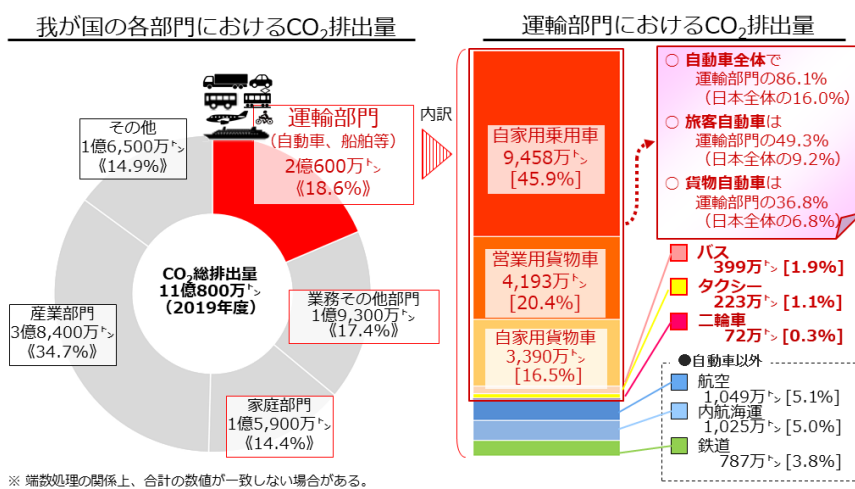
「100年に一度の大変革」ともいわれる時代を迎えた自動車産業の動向を象徴するキーワードであり、ハード面における車の物理的変化とともに異業種を交えたモビリティサービスの重要性を示唆するものとなっています。

(4) 脱炭素社会

脱炭素社会は、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。令和2年（2020年）10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しており、将来の世代も安心して暮らせる持続可能な経済社会をつくるため、脱炭素社会の実現に向けて取り組むことが求められています。

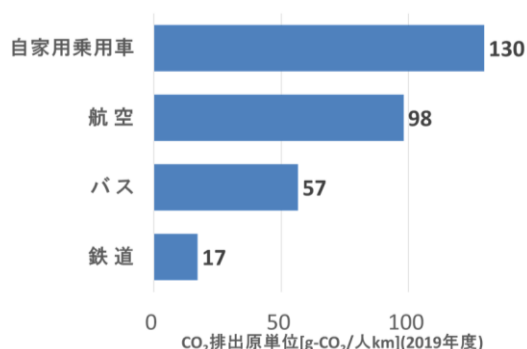
日本における二酸化炭素排出量を部門別に見ると、運輸部門は産業部門に次いで多くありますが、輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を比較すると、多くの人が乗合で移動する鉄道・バスは、車の半分以下であり、公共交通の利用を促進することで、地球温暖化をはじめとする環境問題に貢献します。

また、自動車産業においては、電気自動車（以下「EV車両」という。）などの環境負荷低減車両の開発が進められており、バスにおいてもEV車両などの導入が進められています。



資料：国土交通省HP

図 運輸部門における二酸化炭素排出量



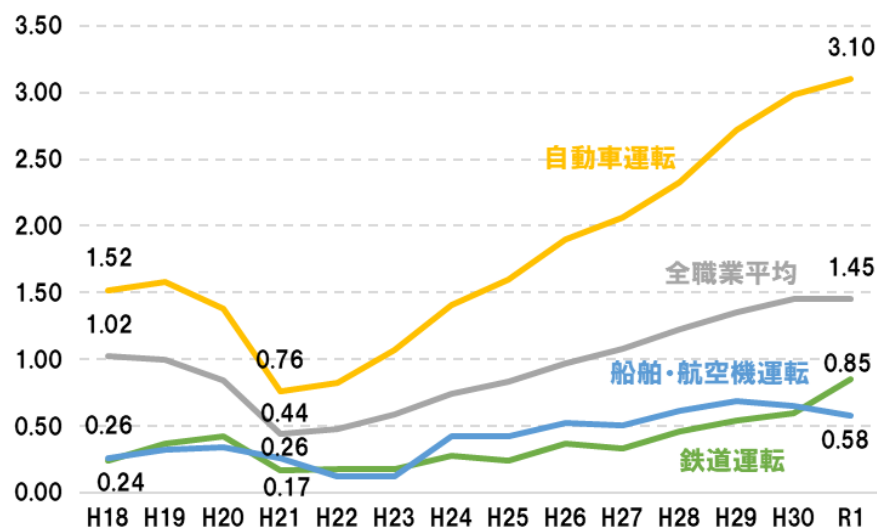
資料：国土交通省HP

図 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

(5) バス・タクシー運転手不足の深刻化

運転事業に関する有効求人倍率を見ると、平成 21 年（2009 年）の時点では有効求人倍率が 1.0 を下回っていましたが、自動車運転に関しては右肩上がりに上昇しており、令和元年（2019 年）では有効求人倍率が 3.10 となっています。

業種別で見ても、自動車運転の有効求人倍率が突出して高く、自動車運転業界の運転手が不足しています。



資料：厚生労働省一般職業紹介状況

図 事業者運転事業の有効求人倍率

(6) 高齢者の運転免許証更新の審査厳格化

近年、高齢者の運転による交通事故が社会問題化していることを踏まえ、令和 2 年（2020 年）に道路交通法が改正され、高齢者講習の内容の変更、運転技能検査制度が導入、75 歳以上で過去 3 年間に一定の違反歴があるドライバーに免許更新時の実車走行検査を義務付けられ、令和 4 年（2022 年）5 月 13 日から施行されます。

このことを踏まえ、高齢者が住み慣れた地域で生活し続けられる移動手段を確保する必要があります。

第4章 公共交通の利用状況とニーズ

1 調査の概要

(1) アンケート調査

	公共交通利用に関する アンケート	近江鉄道定期券購入支援補助金申請 におけるアンケート
調査時期	令和3年3月	令和3年4月1日から7月31日まで
調査目的	①市民の公共交通の利用状況の把握 ②公共交通に対する考えの把握	①近江鉄道線及び路線バスを利用し、 通学する学生の通学実態の把握 ②通学に係る不満や改善点の把握
調査対象	市内在住者1,000人（無作為抽出）	補助金申請者958人
調査方法	郵送配布、郵送回収	補助金申請者に協力依頼
有効回答数	463サンプル（回答率46.3%）	912サンプル ※1箇月定期は最大3回申請可能な ため、1箇月定期券申請者は1回目 のみアンケート対象とした。

※アンケート調査結果の詳細は、参考資料を参照

(2) 聞き取り調査

調査時期	令和3年12月から令和4年1月まで
調査目的	①移動に関する実態 ②公共交通に関する意見や要望
調査対象	東近江市内の行政機関及び医療機関、商業施設、交通事業者等 商工関係：1団体、6施設 医療関係：5施設 教育関係：1団体、5校 観光関係：1団体 交通事業者：5社 行政機関：滋賀県1課、東近江市5課、6支所
調査方法	聞き取り調査

※聞き取り調査結果の詳細は、参考資料を参照

2 調査結果

(1) アンケート調査

アンケート調査結果の概要を以下に整理します。

ア 市民の移動実態

<車（マイカー）の利用環境>

移動は車（マイカー）が中心

- ・自由に車（マイカー）を運転できる人が約8割を占め、週5回以上利用が60%以上となっている。
- ・通勤・通学や買物、通院等の移動手段は、車（マイカー）が大半を占める（送迎を含む。）。
- ・高齢者も週5回以上利用が40%と高い一方、将来の免許返納を考えている人も多い。

<日常の移動実態>

通勤・通学は市内/市外が半々

- ・通勤・通学先は市外が半数を占め、移動手段の80%以上が車（マイカー）となっている。
- ・中山間地域等を中心に近江鉄道定期利用学生の3割近くの家族が駅まで送迎している。

買物・通院は市内が多い

- ・買物は市内店舗の利用が多いが、能登川地域及び蒲生地域は市外の割合が高い。
- ・日常の診察は、自宅近くのかかりつけ医に通院する傾向がある。
- ・専門的な治療は、診療科目に応じて市内総合病院を中心に使い分けている。

イ 市民の公共交通に対する考え方及び利用状況

<公共交通に対する考え>

公共交通の必要性を認める人が多い

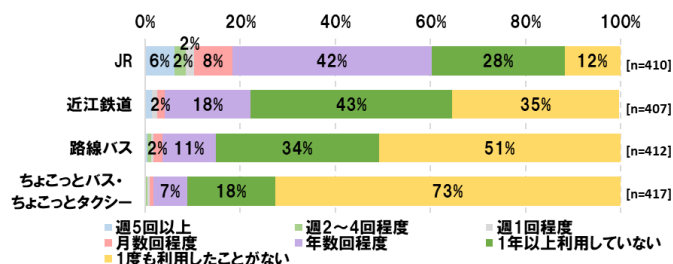
- ・「広く広報を行い利用者増に取り組むべき」と考える人が約77%と、公共交通の必要性を認める人が多い。



<公共交通の利用状況>

地域内の移動になるほど公共交通の利用頻度が低い

- ・JR⇒近江鉄道⇒路線バス⇒ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの順に、利用頻度が低下



<公共交通を利用しない理由>

利用しない最大の理由は車（マイカー）での移動が可能

- ・バスを利用しない理由は「車等で自分で移動できる」が大半だが、それ以外では「利用したい時間帯に運行していない」「近くに停留所がない又は停留所が遠い」等がある。



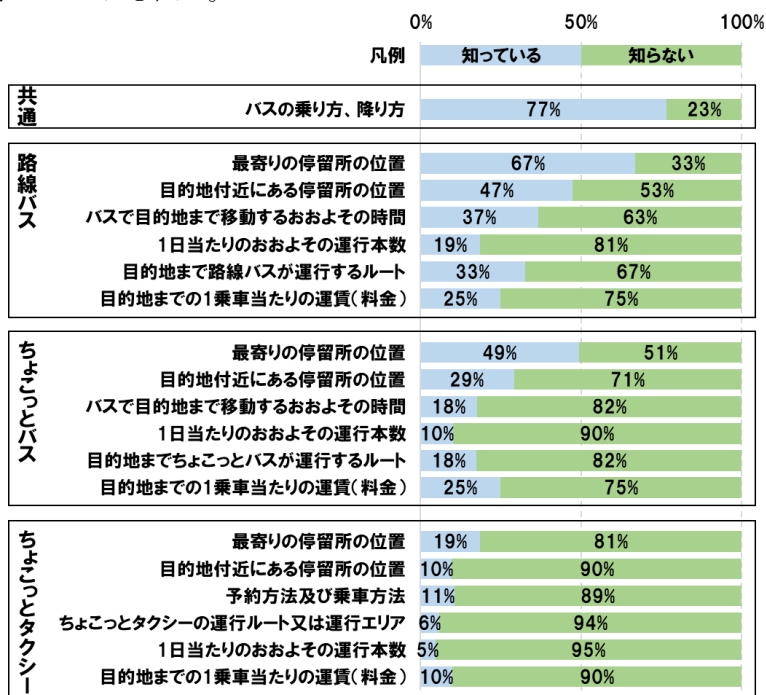
公共交通を利用する場面は「広域移動や移動制約がある時」

- ・バスを利用する理由は、広域移動や飲酒を伴うおでかけ等が約 30%、「車を持っていない」「運転が不安」等、移動手段の制約が多い。

<バス利用に係る認知度>

ちよこっとバス・ちよこっとタクシーの運行内容に関わる認知度が低い

- ・ちよこっとバス・ちよこっとタクシーの認知度は、ちよこっとバスの 1 項目を除き、どの項目も路線バスよりも低い。



[n=422]

ウ 公共交通利用者促進に係る自由記述

<運行に関して>

運行内容の変更・改善を求める声も多い

- ・ J R・近江鉄道との接続の改善
- ・ 各種施設付近、団地内等への停留所の追加
- ・ 朝・夕の通勤・通学時間帯の増便
- ・ ちよこっとタクシーの運行内容の変更
- ・ 乗り継ぎ利便性の向上、乗り継ぎ割引
- 等

<情報提供に関して>

情報提供システムの改善要望が多い

- ・ インターネットでの情報提供
- ・ アプリを利用した情報の提供、受付予約
- ・ バス到着時間が随時分かるように。
- 等

<利用促進に関して>

周知・広報の拡大を求める声も多い

- ・ 利用方法を周知して欲しい。
- ・ 沿線店舗とのサービスの連携
- 等

(2) 聞き取り調査（意見・要望など）

<商工関係>

商業と連携した取組を

- ・買物お帰りきっぷ事業等、商業施設と連携した取組を。

公共交通の通勤利用は困難

- ・夜勤等の就業形態の関係上、公共交通を利用した通勤転換のハードルが高い。

<医療関係>

公共交通利用環境の改善要望

- ・停留所の案内等、公共交通を使い慣れていない人でも分かりやすくしてほしい。
- ・ベンチ等、待合環境を改善する必要があるのではないか。

<教育関係>

通学手段の確保が課題

- ・市内公立小中学校においてもスクールバスの運転手確保が課題となっており、公共交通を利用した通学への転換を検討したい。

近江鉄道の運賃・運行本数が課題

- ・近江鉄道の運賃（定期代）が高く運行本数が少ないため、進学の実選択肢から外れるケースが増えてきている。

公共交通を利用する習慣を

- ・子どもの頃から公共交通を利用する機会が少ないので、子どもの頃から公共交通を利用する機会を持つことが大事ではないか。

<観光関係>

I C Tを活用した情報提供を

- ・観光需要等もあることから、ちょっとしたバスの時刻表をスマートフォン等で検索できるようにしてほしい。

<交通事業者>

利用者が減少

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、利用者が減少

定時性の確保が課題

- ・バスは交通渋滞による慢性的な遅延が深刻

運転手不足

- ・運転手不足、高齢化が深刻、長時間労働・長時間運転への対応が必要

<行政機関>

ちょっとしたタクシーの運行形態の見直し

- ・ちょっとしたタクシーのエリア運行は分かりにくく改善してほしいという声がある。

高齢者のおでかけ機会創出を

- ・外出支援は高齢者支援の大きな課題の一つであり、公共交通を利用したおでかけ機会を創出し、福祉団体等と連携しながら実施できないか。

第5章 地域公共交通の役割と課題

1 地域公共交通の役割

日本では、これまで地域公共交通は主として民間の交通事業者が支えてきましたが、車（マイカー）移動が常態化し、「利用者の減少 → 赤字路線の拡大 → 赤字路線の減便や撤退 → 利便性の低下 → 利用者の減少」という悪循環に陥り、地域公共交通の弱体化が進行しています。

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、医療、教育をはじめとする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、公共交通に係る財政支出以上の効果をもたらす可能性があります。

行政、地域住民及び交通事業者が協力して地域に最適な地域公共交通の全体像を描き、計画的に取り組む実施していくことで、さらに暮らしやすいまちづくりを進めていくことが求められます。

本市では、上位・関連計画との整合性や地域公共交通の現状や課題等を踏まえ、「まちづくりを支える都市インフラとしての地域公共交通」の考えのもと、地域公共交通に求められる役割を次のとおり整理します。

【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。

2 東近江市における地域公共交通の課題

■ 東近江市の地域公共交通を取り巻く環境

<地域の情勢・生活>

人口減少・高齢化の進行

- ・人口は11.3万人で、H17をピークに減少。2040年には10万人まで減少する見込み
- ・高齢化率は27%（R2）であり、2040年には34%まで上昇すると予測されている。
- ・JR沿線自治体や愛荘町への転出超過となっている。
- ・年代別人口では、20歳代の転出超過の状況が続いている。

車（マイカー）移動が中心

- ・車（マイカー）を自由に利用できる人が大半で、車の分担率が70%
- ・一方で、高齢者で運転免許証の自主返納を考えている人も多い。

<居住地・施設の立地>

広大な市域各地に生活圏が形成も居住地の集住が進む

- ・2つの人口集中地区（DID）は、拡大を続けている。
- ・市街化区域に集住が進む一方で、中山間地域、農村集落では高齢化が顕著になっている。

就労場所の郊外化

- ・高度経済成長以降、工業団地が愛知川沿い・布引丘陵地をはじめ郊外に立地

郊外ロードサイド型店舗の発展

- ・商業機能の中心が中心市街地から国道8号、421号沿いに変遷

<公共交通を取り巻く状況>

公共交通の必要性は認識されるも、公共交通の利用頻度が低い

- ・市民に公共交通の必要性は認識されているが、車（マイカー）での移動が中心で、公共交通の利用頻度は低い。
- ・一方で、公共交通を利用する場面は、広域移動や飲酒を伴うおでかけ等が約30%、車を持っていない・運転が不安等、移動手段の制約が多い。

運転手不足

- ・バス、タクシーの運転手不足が恒常化と高齢化が深刻

財政負担の増大

- ・公共交通運行に関する行政負担が増加見込み

<各分野の状況>

教育

- ・スクールバスの運転手確保が課題となっており、公共交通を利用した通学に転換を検討

医療・福祉

- ・外出支援は高齢者支援の大きな課題の一つ

観光

- ・観光需要等を踏まえ、ICTを活用した公共交通の情報提供が求められている。

商工業

- ・企業誘致を進めているが、土地利用の制約が課題

①車（マイカー）移動が常態化

- ・高齢者だけでなく、移動手段が限られる児童・学生が公共交通を利用し、おでかけできる環境を整える必要があります。
- ・75 歳以上を中心に高齢者の運転免許証の自主返納者数が増加しており、高齢者が運転免許証の自主返納後も住み慣れた地域で生活し続けられるよう、車（マイカー）以外のモビリティ（移動性）の確保が求められます。

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

- ・新型コロナ感染拡大前までは、鉄道・バス、コミュニティバスの利用者数は横ばいで推移していたものの、新型コロナ感染拡大により利用者が減少し、行政負担が増大しています。
- ・人口減少社会において、公共交通の運行を維持し、地域の移動手段を確保していくためには、通勤・通学利用を増やすとともに、市民 1 人当たりの利用頻度を高めていく必要があります。
- ・バス、タクシーの運転手不足や高齢化といった担い手の問題も抱えています。
- ・移動手段の確保は重要ですが、公共交通の利用者減少が続き、行政負担の増大により、今後一層公共交通サービスの維持が困難になると想定されます。

③公共交通の利用意識の不足

- ・公共交通の必要性は認識しつつも、自らの移動は車（マイカー）が中心となっており、公共交通の利用意識は低いといえます。
- ・車（マイカー）を中心とした交通環境が抱える様々な問題を踏まえ、「過度に車（マイカー）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（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ意識や行動を変容していく取組が必要です。



地域公共交通は厳しい状況下にあるが、ニーズはますます大きく

◆地域公共交通に対するニーズの拡大

- ・少子高齢化が進む中、高齢者の買物、通院等における移動手段の確保のほか、通勤・通学の移動手段としての役割や観光促進支援等、公共交通に求められる役割は拡大しています。

【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。

上位計画における公共交通の位置づけ

◆ 公共交通体系

- ・鉄道とバスを中心とした公共交通軸をいかした公共交通ネットワークの形成
⇒公共交通空白地帯の解消、公共交通による観光交通体系の整備、需要に応じた効率的なコミュニティバス等の運行

◆ 公共交通とまちづくり

- ・交通結節拠点の機能強化
- ・市民自ら、公共交通の利用を促進

◆ 公共交通のICT導入

- ・バス案内表示システムやバスロケーションシステム等、利便性向上に資するシステム導入
- ・自動運転等の導入可能性の検討

交通政策や社会の動向

◆ ICTや脱炭素社会への対応

- ・自動運転車やMaaSの開発競争が激化
- ・脱炭素に向けた動きが世界的に加速

◆ 高齢者の車（マイカー）運転に関わる環境変化

- ・高齢者の運転免許証の自主返納者数が増加
- ・道路交通法一部改正に伴い、違反歴のある高齢ドライバーの技能検査義務化

◆ まちづくりに係る国の動向

- ・立地適正化計画等と地域公共交通計画が連動したまちづくりの推進
- ・ウォークアブルなまちづくりの推進

東近江市の地域公共交通を取り巻く問題

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



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。