

第6章 基本方針と計画の目標

1 目指す将来像

本市のまちづくりの方向性や、地域公共交通の現状や抱える課題等を踏まえ、公共交通の将来像（あるべき姿）を次のように設定します。

<公共交通の将来像（あるべき姿）>

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

2 基本方針

本市の地域公共交通の目指す将来像の実現に向けた基本方針を以下のように設定します。

なお、地域公共交通の課題と基本方針（取組の方向性）の関係を次頁に示します。

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。

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。

基本方針3 公共交通の維持に向けた取組の推進

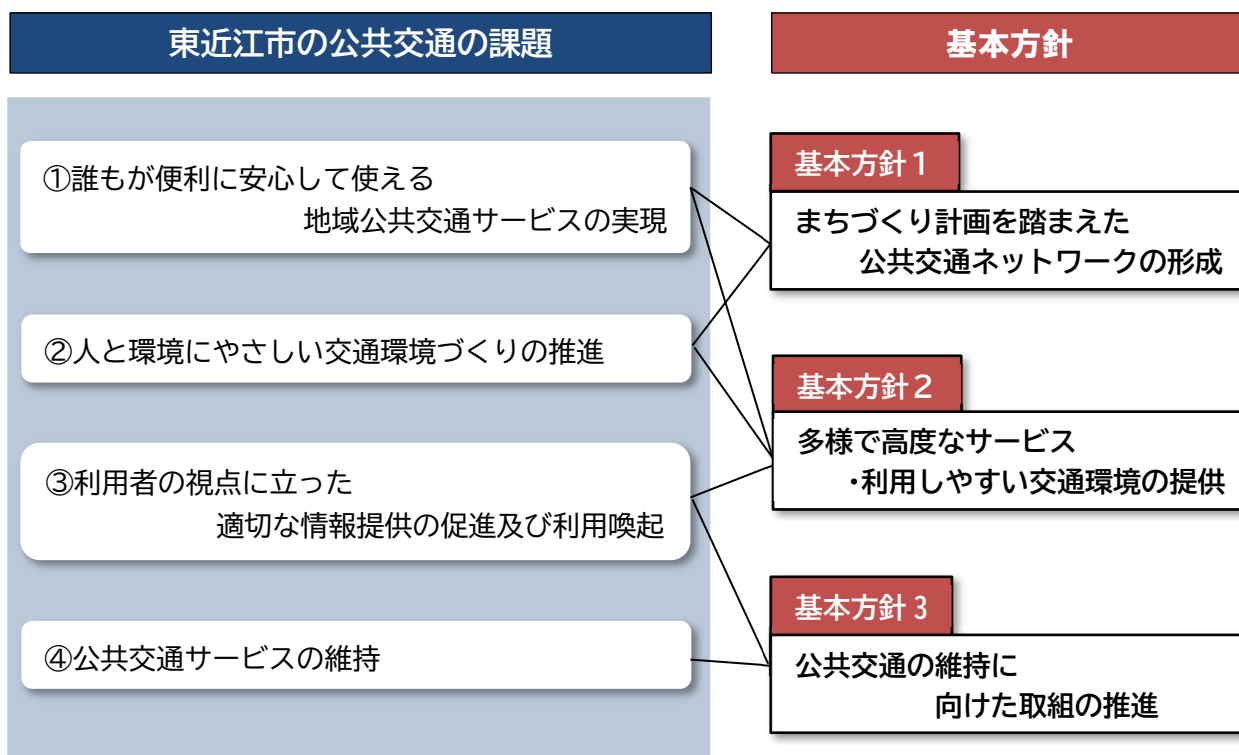
持続可能な地域公共交通の構築のために、行政だけでなく、市民や事業者、その他関係者の協働により地域公共交通を支えていくとともに、市民が公共交通をより身近に感じるためのきっかけづくり、利用機会創出など、公共交通の維持存続の取組を進めます。

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。

■ 東近江市の公共交通の課題への対応方針

<地域公共交通の将来像（あるべき姿）>

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



3 公共交通ネットワークの配置方針

本市の将来のまちづくりと移動ニーズを踏まえ、まちの発展に寄与し、誰もが快適に移動できる効率的かつ効果的な公共交通ネットワークを形成するため、各公共交通機関の役割を次のとおり設定します。

(1) 公共交通ネットワーク配置の考え方

本市は、通勤・通学で京阪神や彦根方面及び隣接市町などへの広域の往来が多いことや、本市への公共交通を利用した移動を促進するため、ＪＲや近江鉄道で形成する広域幹線軸の確保が必要です。その上で、広域幹線軸につながる利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築するとともに、交通結節点へのアクセス性を向上させることで、広域・地域内いずれも便利で快適に移動できる公共交通環境づくりを目指します。

公共交通ネットワーク構築に向けて、現在ある公共交通網の維持を目指すだけでなく、東海道新幹線新駅やびわこ京阪奈線(仮称)構想をはじめとする将来構想の実現に向けた取組も進めます。

<公共交通ネットワーク配置の考え方>

(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

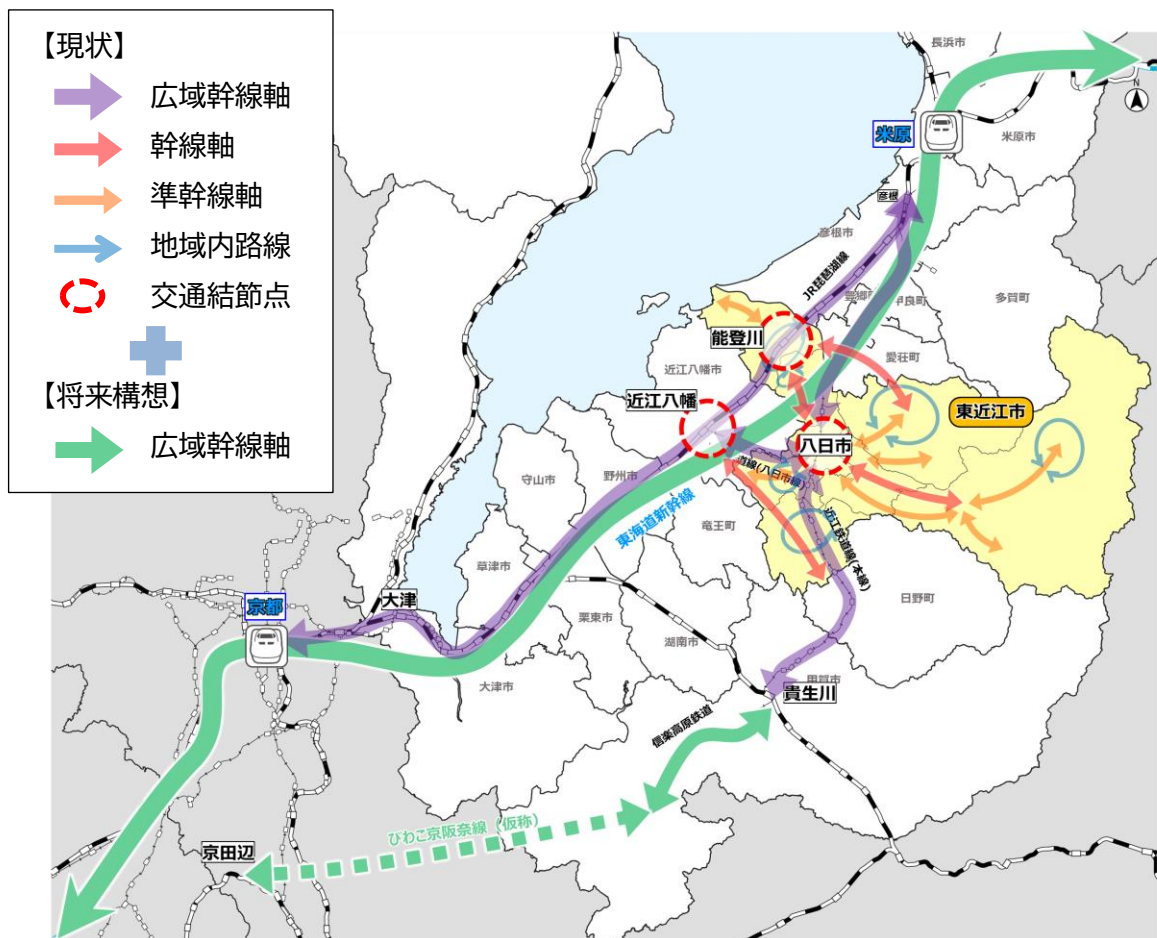


(市 内) 都市拠点、副次都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成

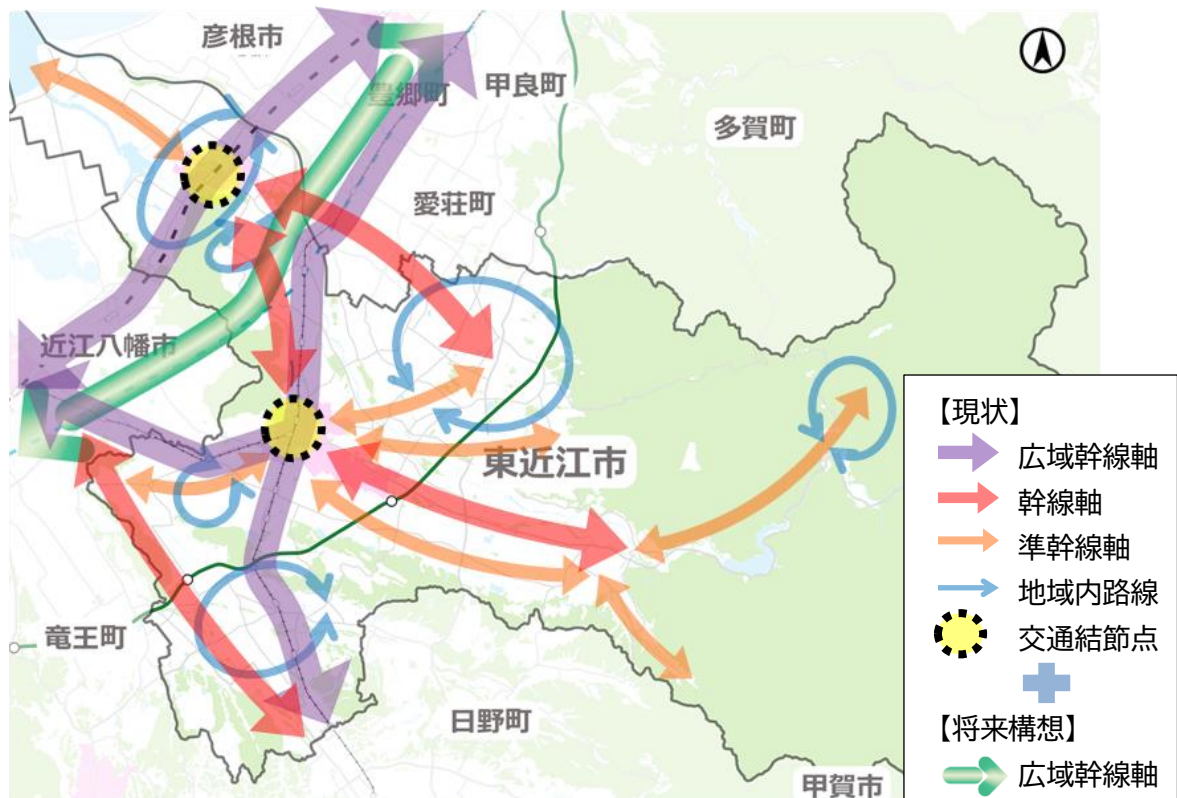


(地域内) 各地域内での移動手段を確保するための地域内路線の整備

【 目指すべき将来の公共交通体系（広域） 】



【 目指すべき将来の公共交通体系（東近江市近隣地域） 】



(2) 役割と位置づけ

位置づけ	対象路線	役割、機能、考え方	確保・維持
広域幹線軸	J R（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。	J Rは、沿線自治体・県等 とともに事業者との協議 により、一定水準のサービ スを確保 近江鉄道は、国・県・沿線自 治体から安全輸送につい て補助を実施し、令和6年 度以降は「公有民営」方式 に移行し運行を確保
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。	地域公共交通確保維持事 業（幹線補助）、県補助金等 を活用し、持続可能な運行 を確保
準幹線軸	ちょこっとバス	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。	地域公共交通確保維持事 業（フィーダー補助）、県補 助金等を活用し、持続可能 な運行を確保
地域内路線	ちょこっとタクシー	地域の施設を連絡し、買物、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。	県補助金等を活用し、持続 可能な運行を確保
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	事業者との協議により、一 定水準のサービスを確保
交通結節点	J R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）

位置づけ	対象路線	役割、機能、考え方
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ぶとともに、 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。

(3) 地域公共交通の確保について

下記のように、各公共交通機関がそれぞれの役割を担い、求められる機能を発揮することで、本市における有機的な公共交通ネットワークが構築されることから、利用促進や利用環境改善を進めると同時に、必要な補助・支援等を得ながら地域公共交通を確保・維持していく必要があります。

■鉄道

ア JR

JRは、京阪神や彦根方面の通勤・通学、買物、通院といった日常生活、観光、ビジネスなど、中長距離の大量輸送機関として多様な移動を支える幹線軸です。JR能登川駅は新快速停車駅でもあり、広域ネットワークを形成する中で重要な役割を担っています。

JR能登川駅の1日平均乗車数は、駅周辺での宅地開発等により微増傾向で推移してきましたが、新型コロナ感染拡大により減少しています。

新型コロナ感染収束後を見据え、JR能登川駅へのアクセス性向上や駅周辺の整備を進めるとともに、令和4年（2022年）3月12日ダイヤ改正以前のサービスの確保・維持できるよう、沿線自治体及び滋賀県が一体となり、取組を進める必要があります。

イ 近江鉄道

近江鉄道は、沿線自治体で最多となる13駅が本市にあり、市内各地から彦根方面、近江八幡方面、貴生川方面等を連絡し、通勤・通学、買物、通院といった日常生活、観光、ビジネスなど、多様な移動を支える市民にとって身近な公共交通です。

一方で、経営状況は、平成6年度（1994年度）から営業赤字が続いており、さらに、新型コロナ感染拡大の影響により非常に厳しい経営環境下にあり、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することが決定しています。

今後、法定協議会において鉄道事業再構築実施計画を策定し、国からの支援も得ながら、本市をはじめ、沿線自治体・滋賀県が一体となり、近江鉄道の安全で安定した輸送の確保に努めます。

■路線バス・角能線

ア 路線バス

路線バスは、近江鉄道八日市駅やJR能登川駅及び近江八幡駅と市内地域拠点などを連絡し、通勤・通学、買物、通院といった日常生活、観光、ビジネスなど、幹線軸として様々な移動を支えています。

近江鉄道八日市駅やJR能登川駅及び近江八幡駅などでは、鉄道や他の地域内交通と連絡し、本市の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。

その一方、利用者の減少などにより路線の維持が困難になっており、国の地域公共交通確保維持事業、県補助金等により路線を確保・維持することが求められます。

イ 角能線

本市及び愛荘町で共同運行している角能線は、コミュニティバス路線ですが、JR能登川駅や

近江鉄道愛知川駅の鉄道駅と本市及び愛荘町の各地域拠点とを連絡し、通勤・通学、買物、通院といった日常生活、観光、ビジネスなど、幹線軸として様々な移動を支えています。

J R 能登川駅や近江鉄道愛知川駅では、鉄道や他の地域内交通と連絡し、本市や愛荘町の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。

その一方、利用者の減少などにより本市と愛荘町の行政負担は増加していることから、滋賀県コミュニティバス運行対策補助金（以下「県補助金」という。）等により路線を確保・維持することが求められます。

なお、角能線は、本市と愛荘町を通る路線であり、国の地域公共交通確保維持事業の補助要件を満たす可能性があることから、今後、愛荘町と協議の上、国の地域公共交通確保維持事業での路線の確保・維持を目指します。

■ちょこっとバス

ア ちょこっとバス市原線、愛東線、湖東線、沖野玉緒線、南部御園線、市辺上平木線、大中線、市街地循環線（令和4年4月1日からの新規路線）

交通結節点である J R 能登川駅、近江鉄道八日市駅と本市各地域拠点などを結ぶ路線で市民の生活に欠かせない路線ですが、欠損額を市が負担していることから、国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）、県補助金等により路線を確保・維持することが求められます。

イ ちょこっとバス政所線、甲津畑線

永源寺地区の各集落と永源寺支所を結ぶ路線であり、点在する集落から同地区の地域拠点への移動を支援しています。また、永源寺支所では路線バスや別のちょこっとバス路線への乗り継ぎにより、広域な移動も可能となっており、地域住民の移動に欠かせない路線ですが、欠損額を市が負担していることから、県補助金等により路線を確保・維持することが求められます。

■ちょこっとタクシー

予約があった時に運行するちょこっとタクシーは、地域内の施設を連絡し、市民の日常の移動を支えるとともに、鉄道・路線バスなどへ繋ぐフィーダーの役割を担っていますが、欠損額を市が負担していることから、県補助金等により運行を確保・維持することが求められます。

表 補助系統に係る事業及び実施主体（令和４年度以降）

種別	系統名	起点	終点	車両	運行 主体	補助事業 の活用
路線 バス	日八線（北畑方面）	近江八幡駅南口	北畑口	大型バス車両	近江鉄道	幹線補助
	日八線 （長峰団地方面）	近江八幡駅南口	長峰集会所前			
	御園線	八日市駅	永源寺車庫			
	神崎線	八日市駅	能登川駅			
ティ バス コミュニ	角能線	能登川駅	市ヶ原	大型バス車両	東近江市 愛荘町	県補助金 ※今後国補助 の活用を検討
ちょこつとバス	市原線	八日市駅	永源寺支所	中型バス車両	東近江市	県補助金
	政所線	君ヶ畑	永源寺支所	13人乗り ワゴン車両		
	甲津畑線	甲津畑	永源寺支所	8人乗り タクシー車両		
	愛東線	八日市駅	愛東支所・診療所経由 八日市駅	中型バス車両		
	湖東線	八日市駅	湖東記念病院経由 八日市駅			
	沖野玉緒線	八日市駅	東近江総合 医療センター			
	南部御園線	八日市駅	土器			
	市边上平木線	鳴谷	八日市駅			
	大中線	大中	能登川病院			
	市街地循環線	八日市駅発着				
ちょこつとタクシー	市辺線	鳴谷	八日市駅	タクシー車両	東近江市	県補助金
	平田線	上羽田平石	八日市駅			
	ドリーム 城東線	ドリームハイツ 集会所	城東東			
	新宮須田線	新宮西	やわらぎの郷公園			
	神郷線	神郷	愛宕神社			
	大中線	大中	能登川病院			
	小脇・建部エリア	エリア運行				
	愛東・湖東エリア					
	五個荘エリア					
	蒲生エリア					

<全路線共通>

事業許可区分：４条乗合

運用形態：路線バス、コミュニティバス、ちょこつとバス・・・路線定期運行

ちょこつとタクシー（下記以外）・・・路線不定期運行

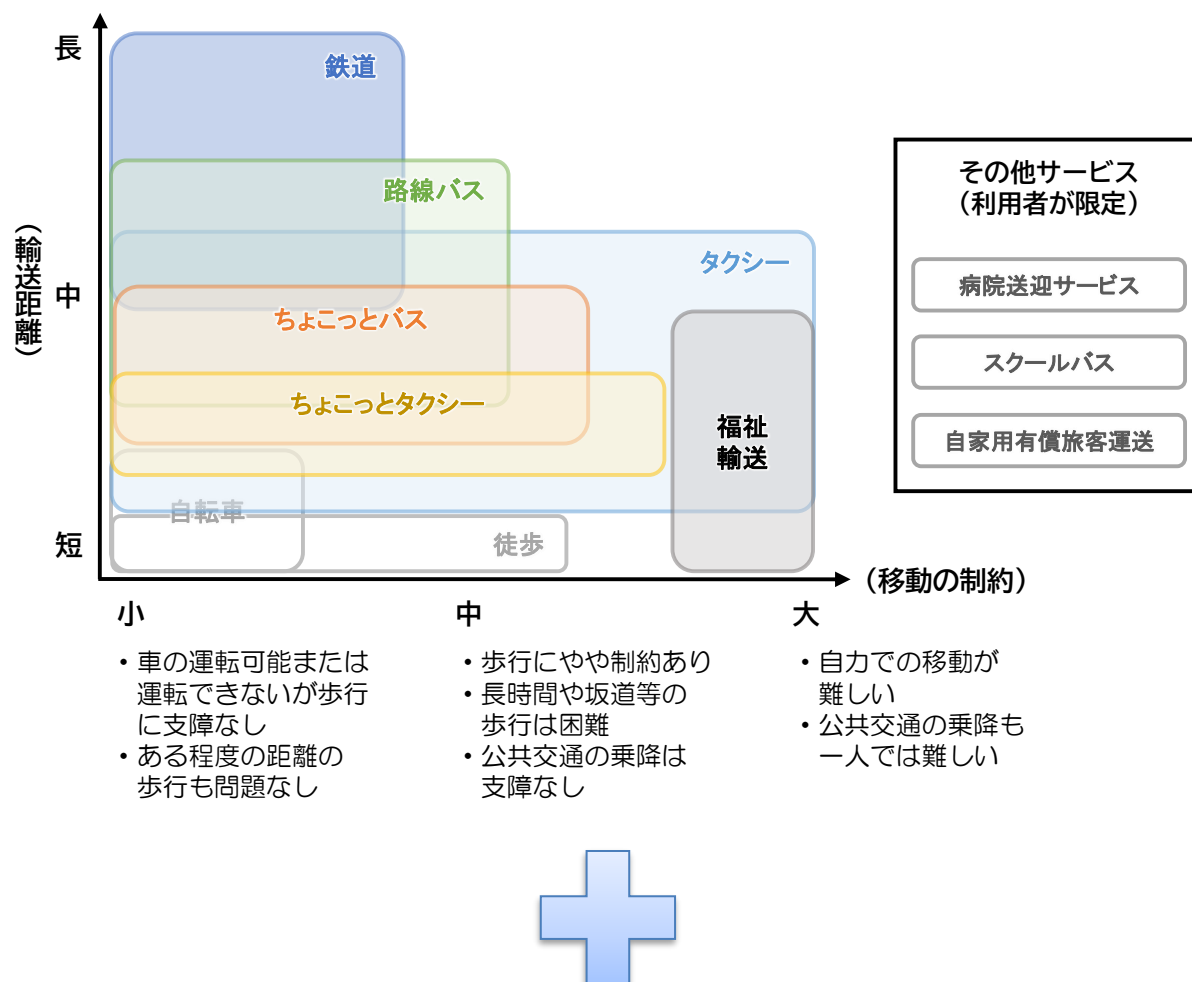
ちょこつとタクシー

（小脇・建部エリア、愛東・湖東エリア、五個荘エリア、蒲生エリア）・・・区域運行

車両更新：予定あり

(4) 地域旅客運送サービスの移動領域

各移動手段でカバー領域が異なりますが、役割を分担することで、自由に移動できる人や移動に制約がある人等、すべての人が必要な移動が可能になるよう、公共交通の利用環境を整備します。



< 自動運転技術の活用・展開 >

- ・上記に加え、ドライバー不足の解消や高齢者の移動支援等に向けた交通手段の確保に向け、自動運転技術を活用した公共交通サービスの導入についての取組も推進します（主に短距離領域）。
- ・現在、道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした自動運転サービスを実施していますが、地域の受容性や運行に関する課題等を検証しながら、他地域への導入・展開を進めます。

図 地域における輸送サービスのカバー領域

4 計画の目標と評価指標

本市が目指す公共交通の将来像の実現に向けて、地域公共交通の課題への対応の方向性として設定した基本方針を実現するための計画目標と、目標の達成状況を評価するための指標及び目標値を次のとおり設定します。

指標の目標年度は、計画の中間見直しの前年度に当たる令和7年度（2025年度）とします。

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

鉄道は、都市間交流を支える公共交通ネットワークであり、多くの人が利用しています。利用促進に向けては、駅までの一層のアクセス性向上が求められ、近江鉄道八日市やＪＲ能登川駅等へのアクセス性の向上を図るとともに、パーク＆ライドの整備を進めます。

路線バスは地域拠点と交通結節点を結び、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーは市内の駅を網羅的にカバーすることで、本市のまちづくり計画や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を進めます。

これらに加えて、鉄道駅で和式トイレの洋式化等、あらゆる人に配慮した交通環境の整備を進めます。

評価指標 1	基準値（Ｒ２）	目標値（Ｒ７）	評価方法
ＪＲ能登川駅乗車数	5,748 人/日	7,300 人/日	事業者所有データ により毎年計測
近江鉄道八日市駅乗車数	1,608 人/日	2,400 人/日	

評価指標 2	基準値（Ｒ２）	目標値（Ｒ７）	評価方法
近江鉄道年間乗車数（市内 13 駅）	101 万人	135 万人	事業者所有データ により毎年計測

評価指標 3	基準値（Ｒ２）	目標値（Ｒ７）	評価方法
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	事業者所有データ により毎年計測

評価指標 4	基準値（Ｒ２）	目標値（Ｒ７）	評価方法
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%	事業者所有データ により毎年計測

評価指標 5	基準値（R 2）	目標値（R 7）	評価方法
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	乗降データにより毎年計測

評価指標 6	基準値（R 2）	目標値（R 7）	評価方法
パーク＆ライド利用台数	4 台	30 台	市所有データにより毎年計測

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 I C T の活用

目標 6）定量的なデータ分析に基づく政策推進

地域公共交通の利用促進に向け、バスのダイヤ改正による鉄道との乗り継ぎ改善を進め、切れ目のない移動環境の構築を目指します。

また、交通分野において M a a S をはじめ、I C T の活用が進められていることを踏まえ、本市においても I C T の活用を進めます。

さらに、I C T の活用した定量的なデータ分析をもとに、より便利かつ将来にわたって利用できる公共交通政策を推進します。

評価指標 7	基準値（R 2）	目標値（R 7）	評価方法
公共交通に対する満足度	14.4%	20.0%	市所有データにより毎年計測

評価指標 8	基準値（R 2）	目標値（R 7）	評価方法
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%	市民意識調査により期間内で 2 回計測

評価指標 9	基準値（R 4.1）	目標値（R 7）	評価方法
一時利用における I C カード利用率	13.0%	50.0%	事業者所有データにより毎年計測

評価指標 10	基準値（R 2）	目標値（R 7）	評価方法
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。	市所有データにより毎年計測

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) 運賃外収入拡大に向けた取組推進

地域公共交通を維持していくには、まちづくりと公共交通が連携し、通勤・通学に公共交通が利用しやすいまちづくりを進めるとともに、市民の公共交通に対する意識の向上が必要となります。

本市では、公共交通の重要性は認識しつつも、市民の公共交通の利用頻度は低いことから、商業施設等と連携しながら、運転免許証の自主返納を考えている高齢者をはじめ幅広い世代に対して公共交通の利用機会創出の取組を拡大するとともに、市民にとってわかりやすい情報提供に努め、公共交通の認知度向上を図ることで、新たな利用者を創出します。

このほかにも、市が管理するJR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をはじめ、運賃以外の収入確保を目指します。

評価指標 11	基準値 (R2)	目標値 (R7)	評価方法
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%	市民意識調査により 期間内で2回計測

評価指標 12	基準値 (R2)	目標値 (R7)	評価方法
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	市所有データにより 毎年計測

評価指標 13	基準値 (R2)	目標値 (R7)	評価方法
買物お帰りきっぷ事業実施店舗数	1店舗	5店舗	市所有データにより 毎年計測

評価指標 14	基準値 (R2)	目標値 (R7)	評価方法
広告収入額	1,057,700円	1,300,000円	市所有データにより 毎年計測

評価指標 15	基準値 (R2)	目標値 (R7)	評価方法
少量貨物輸送※実施路線数	1路線	3路線	市所有データにより 毎年計測

※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が荷物の運搬に利用します。

第7章 目標達成のための施策

1 施策体系

計画の目標達成のために実施する施策の体系は、次のとおりです。

表 計画目標達成のための施策体系

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 JR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公共交通利用環境の整備	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
	⑤鉄道・バスの結節性の向上	⑤ 通勤・通学時の利便性向上（バスの時刻改正）
	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	⑦ 停留所の見直し（増設、位置変更、統合等）
	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 Ma a S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 定時定路線方式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
<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	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利用者意識の醸成	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
	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
<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充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		

2 施策内容

計画の目標達成のために実施する施策内容は、次のとおりです。

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、地域の活力創造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

取組① 交通結節点へのアクセス強化

施策①-1 J R能登川駅東口周辺整備

【実施概要】

- J R能登川駅東口では、一般車両がバス停車位置に一時停車するなど、円滑なバス運行に支障が生じていることから、J R能登川駅東口周辺整備を進めることで、ターミナル機能を強化し、J R能登川駅へのアクセス性の向上を目指します。

【取組内容】

- 都市計画道路能登川北部線佐生工区をはじめとするJ R能登川駅へのアクセス道路の整備を進めるとともに、J R能登川駅東口駅前広場整備に向けた取組を進めます。
- 土地利用が円滑に行えるよう、J R能登川駅東口周辺地域で地籍調査を推進します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	道路整備をはじめとする事業推進

【実施主体】 東近江市

施策①-2 近江鉄道駅周辺整備

【実施概要】

- 近江鉄道八日市駅及び新八日市駅は、第2期東近江市中心市街地活性化基本計画や平成28年度(2016年度)に検討を行った「近江鉄道駅周辺整備基本計画及び活性化検討業務」の結果を踏まえつつ、駅の利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- 駅周辺の回遊性を高めることにつながる八日市駅東西連絡通路整備や延命公園整備等の検討を進め、官民一体で駅周辺のにぎわい創出に向けた取組を推進します。
- 新八日市駅南口のロータリー整備を行い、通勤・通学利用の利便性、八日市文化芸術会館へのアクセスの向上を目指します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	計画・検討

【実施主体】 東近江市 【協力】 近江鉄道株式会社

施策①-3 都市計画道路等の道路整備推進

【実施概要】

- ・本市の交通結節点であるＪＲ能登川駅や近江鉄道八日市駅と各地域拠点間の道路整備を進めることで、駅へのアクセス向上及びバスの利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・市が策定した東近江市道路整備アクションプログラム 2019、滋賀県が策定した東近江土木事務所道路整備アクションプログラム 2018 に基づき、道路整備を推進します。
- ・道路整備と並行して、路線バス・ちよこっとバスの路線見直し（施策⑥-1、施策⑥-2）を行い、公共交通の利便性を高めます。

《東近江市道路整備 アクションプログラム 2019》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和４年度以降	道路整備の推進

【実施主体】 東近江市、滋賀県

取組② 広域交通ネットワークの整備

施策② 在来線・新幹線とのネットワーク強化

【実施概要】

- ・平成 26 年（2014 年）に公表した「新幹線新駅設置検討調査」の結果を踏まえ、東近江地域での新幹線新駅の設置について検討します。
- ・びわこ京阪奈線（仮称）構想は、滋賀県や沿線自治体と連携しながら、構想実現を目指します。

【取組内容】

- ・新幹線新駅の設置について、近隣市町（本市、近江八幡市、日野町及び竜王町）と検討します。
- ・びわこ京阪奈線（仮称）構想実現に向けて、びわこ京阪奈線フリーきっぷの販売、鉄道ヘッドマーク事業などを通じて、構想実現に向けた取組を推進します。

《びわこ京阪奈線での企画きっぷ》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和４年度以降	新幹線新駅設置の近隣市町での検討、びわこ京阪奈線（仮称）構想実現に向けた取組推進

【実施主体】 東近江市、滋賀県、近江鉄道沿線自治体等

取組③ まちづくり、地域の活力創造に寄与する公共交通ネットワーク形成

施策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

【実施概要】

- ・近江鉄道駅周辺などの土地利用について検討を進め、東近江市立地適正化計画で謳われている公共交通等により地域拠点から都市拠点・副次都市拠点へとつながる多極ネットワーク型の都市構造の構築・維持を目指します。

【取組内容】

- ・公共交通機関の駅周辺においては、農業振興地域をはじめとする土地利用規制を積極的に見直し、事業用地や宅地などを確保することで、持続可能な公共交通ネットワーク整備に向けた取組を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	区域区分の見直し検討

【実施主体】 東近江市

施策③-2 中心市街地活性化の取組推進

【実施概要】

- ・本市中心市街地の現状などを踏まえ、官民が一体となって本市の核である近江鉄道八日市駅周辺の中心市街地のにぎわい創出と商業等の活性化を目指します。

【取組内容】

- ・第2期東近江市中心市街地活性化基本計画に基づき、駅周辺の回遊性を高めることにつながる八日市駅東西連絡通路整備や延命公園整備等の検討を進め、官民一体で駅周辺のにぎわい創出に向けた取組を推進します。
- ・中心市街地の土地利用が円滑に行えるよう、地籍調査を推進します。

《八日市駅前市有地活用事業》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	中心市街地活性化に向けた取組の推進

【実施主体】 東近江市、商工団体、民間事業者、地域住民

施策③-3 観光・文化スポーツ分野での公共交通活用に向けた取組推進

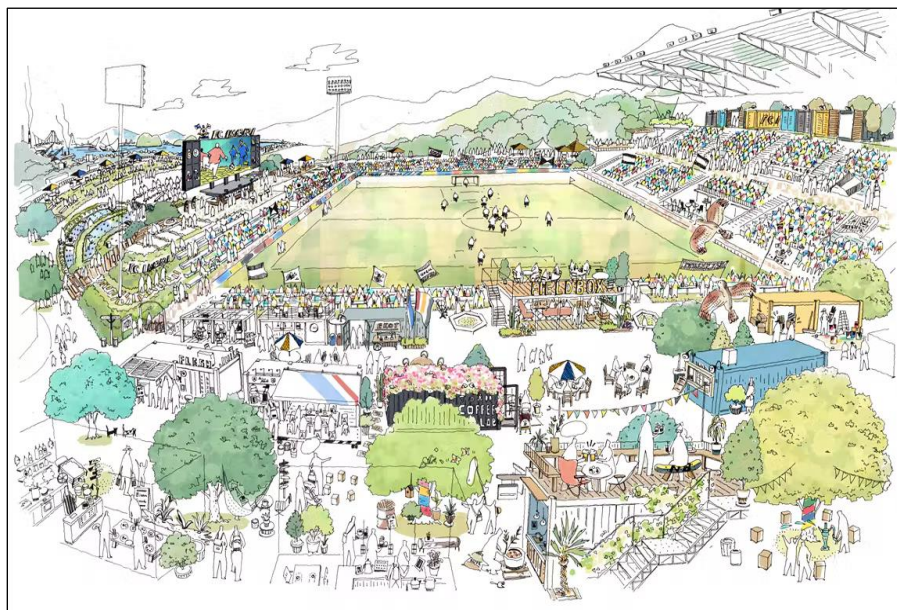
【実施概要】

- ・観光・文化スポーツ分野において、車（マイカー）だけでなく、近江鉄道、ＪＲをはじめとする公共交通を利用した来訪者の増加を目指します。

【取組内容】

- ・（仮称）文化スポーツ学研ゾーン構想及び博物館構想の策定を進め、サッカーＪリーグ３部の今治ＦＣが進める「里山スタジアムプロジェクト」の取組に代表されるように、地域とヒトをつなぐ、文化・交流拠点の形成について検討を進めます。
- ・近江鉄道新八日市駅南口のロータリー整備を行うとともに、八日市文化芸術会館においてライブコンサートをはじめとするエンターテインメントの誘致を進め、公共交通を利用した移動需要及び中心市街地のにぎわいの創出を目指します。
- ・本市には、歴史文化遺産、観光スポット、スポーツ施設等が多くあることから、公共交通と連携した企画きっぷの販売などの取組を行います。

《今治ＦＣ「里山スタジアムプロジェクト」》



資料：今治ＦＣ「里山スタジアムプロジェクト」

クラウドファンディングＨＰ

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和４年度	（仮称）文化スポーツ学研ゾーン構想及び博物館構想の策定
令和５年度以降	計画策定を踏まえた取組の推進

【実施主体】

東近江市、交通事業者

【協力】

東近江市観光協会など

施策③-4 公共交通網をいかした企業誘致の推進

【実施概要】

- ・近江鉄道沿線やバス路線周辺に企業誘致を進め、公共交通を利用した通勤を促すことで、持続可能な公共交通ネットワーク構築を目指します。

【取組内容】

- ・既存の公共交通ネットワークと（仮称）黒丸S I C設置など広域道路インフラ整備を最大限にいかした企業誘致を進めるとともに、近江鉄道京セラ駅周辺などの立地の優位性が高いエリアにおいて、市街化調整区域や農業振興地域をはじめとする土地利用規制について関係機関と協議・連携し、企業誘致可能な事業用地を創出します。
- ・通勤での公共交通利用を促すには近江鉄道の運行本数増加は必要不可欠であることから、電気設備など、必要なインフラ整備について、近江鉄道株式会社や滋賀県及び沿線自治体と協議します。
- ・のたがわ・志賀工業団地付近では、新たに橋を架ける工事が行われていることから、企業誘致と連動しつつ、バス路線についても検討を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	企業誘致の推進

【実施主体】 東近江市、滋賀県、近江鉄道沿線自治体、近江鉄道株式会社

取組④ 公共交通利用環境の整備

施策④-1 ユニバーサルデザインの推進

【実施概要】

- ・誰もが暮らしやすいまちづくりを進めるため、施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進することによって、誰もが暮らしやすいまちを目指します。

【取組内容】

- ・移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を策定します。
- ・和式トイレの洋式化、ピクトサインの整備を進め、全ての人々に優しい交通環境の実現を図ります。

《駅におけるユニバーサルデザインの事例
（近江鉄道八日市駅トイレの洋式化）》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和5年度 ～令和6年度	基本構想の策定
令和7年度以降	基本構想に基づく取組の推進

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策④-2 待合環境等の改善

【実施概要】

- ・公共交通の利用に際し、待合環境などに関する改善要望が多くあることを踏まえ、公共交通を利用しやすい環境整備を目指します。

【取組内容】

- ・市及び交通事業者は、利用者の多い停留所に通路シェルターやベンチ設置などを行い、待合環境の整備を進めます。
- ・地域の停留所は、停留所沿線の民間事業者及び自治会が主体となってベンチ設置などの待合環境の整備を進めます。

《バス待合環境の整備 (通路シェルター) 事例》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	待合環境（通路シェルター、ベンチ等）の取組推進

【実施主体】 東近江市、交通事業者、民間事業者、自治会

施策④-3 パーク&ライド、サイクル&バスライドの推進

【実施概要】

- ・自宅近くの駅や停留所近くに車（マイカー）や自転車を駐車できる環境を整えることで、公共交通利用へ転換を促し、公共交通を利用した通勤・通学利用者の増加を目指します。

【取組内容】

- ・近江鉄道の駅近くに駐車場を確保し、近江鉄道を利用した通勤・通学利用を支援します（パーク&ライド）。
- ・停留所近くに自転車駐車場を確保し、バスを利用した通勤・通学利用を支援します（サイクル&バスライド）。

《市営あかね駐車場を活用した パーク&ライド事例》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	関係者調整、駐車場や駐輪場の整備

【実施主体】 東近江市、近江鉄道 【協力】 土地所有者

施策④-4 ノンステップ車両・障害者対応車両の拡充

【実施概要】

- ・利用者に優しい交通環境づくりに向けて、鉄道駅へのユニバーサルデザイン導入を進めるとともに、路線バスやちょこっとタクシーにおけるバリアフリー化を目指します。

【取組内容】

- ・路線バスにおいて、ノンステップバスの導入及び拡充を進めます。
- ・ちょこっとタクシーにおいても、ユニバーサルデザイン車両の導入を図り、人に優しい交通環境を実現します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	・路線バス車両更新に合わせたノンステップ車両の導入 ・ちょこっとタクシー車両にユニバーサルデザインタクシーの導入

【実施主体】 東近江市、交通事業者

《ノンステップバス
(路線バス(近江鉄道))》



施策④-5 環境負荷低減車両導入に向けた検討

【実施概要】

- ・世界的に脱炭素の取組が加速しており、国内でも大都市では環境負荷低減車両の導入が進められていることから、本市においても、公共交通関係車両への環境負荷低減車両の導入を目指します。

【取組内容】

- ・環境負荷低減車両の導入に向けた課題整理を行うとともに、国等の支援動向等を踏まえつつ、車両導入に向けた検討を進めます。

《小型EVバス》



資料：日野自動車HP

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	環境負荷低減車両導入に向けた検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

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ICTの活用

目標6) 定量的なデータ分析に基づく政策推進

取組⑤ 鉄道・バスの結節性の向上**施策⑤ 通勤・通学時の利便性向上（バスのダイヤ改正）****【実施概要】**

- ・路線バスやちよこっとバスを利用しない理由として、利用したい時間帯に運行がないことを挙げる人が多く、また、鉄道アクセスの向上や乗り継ぎの利便性向上のニーズも高くなっていることから、通勤・通学時間帯のダイヤを改正し、利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・通勤・通学時間帯におけるちよこっとバスのダイヤを調整し、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- ・ちよこっとバス湖東線において、八日市駅への早朝便を増便します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度	ちよこっとバスのダイヤ改正

【実施主体】 東近江市、交通事業者**取組⑥ 路線バス・ちよこっとバスの効率的な運行****施策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****【実施概要】**

- ・路線バスを持続的に維持していくためには、同一方向への移動需要を確保していく必要があります。利用実態、地域の人口動態及び道路事情の変化を捉えつつ、利用者ニーズと今後のまちづくりを見据えた路線バスの路線見直しを行い、利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・定時運行性、利用者動向やまちづくりの動向を踏まえ、路線バスの路線見直しを検討します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	路線の見直しについて検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策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

【実施概要】

- ・ちょこっとバスを持続的に維持していくためには、同一方向への移動需要を確保していく必要があります。利用実態、地域の人口動態及び道路事情の変化を捉えつつ、利用者ニーズと今後のまちづくりを見据えたちょこっとバスの路線見直しを行い、利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・「施策⑧-1 バスロケーションシステムの導入」記載のとおり、乗降システムを設置し、定時運行性、利用者動向やまちづくりの動向を踏まえ、ちょこっとバスの路線の見直しを行います。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和8年度	利用動向の検証及び路線見直しの検討
令和9年度	新たなダイヤでの運行実施

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策⑥-3 公共交通優先システム（PTPS）導入に向けた検討

【実施概要】

- ・朝・夕の通勤時間帯での交通渋滞によるバスの遅延が常態化しており、このことがバスを利用しない大きな理由として多く挙げられていることから、バスの定時性を高め、利用者の増加を目指します。

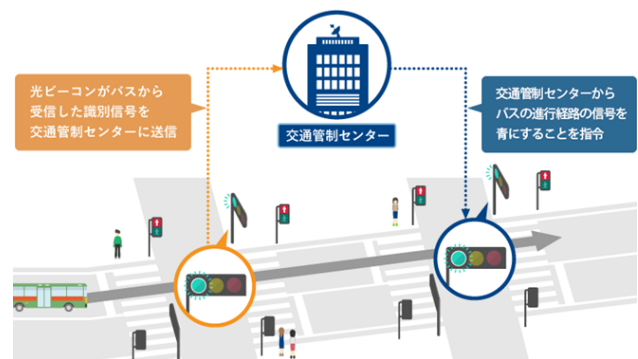
【取組内容】

- ・路線バスにおける定時運行向上に向けて、公共車両優先システム（PTPS）※の導入に向けた検討を行います。

【公共車両優先システム（PTPS）】

バス等の公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置、停止時間を極力短縮する信号制御、専用レーンの違法走行車両への警告等を通じて支援するシステム

《PTPSによるバスを優先した信号制御のイメージ》



資料：愛知県ITS推進協議会HP

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	導入に向けた関係者との協議・検討

【実施主体】 交通管理者（滋賀県警）、道路管理者（国、滋賀県、東近江市）

取組⑦ 停留所の見直し

施策⑦ 停留所の見直し（増設、位置変更、統合等）

【実施概要】

- ・バスを利用しない理由として、住まいや商業施設の近くに停留所がないことを理由に挙げる人も多くいることから、適切な停留所の配置により利用者の増加を目指します。

【取組内容】

- ・移動需要を的確に捉えた上で、商業施設や病院等要望の多い地点への停留所の設置や移設を進め、利便性の向上を図ります。
- ・路線バスとちよこつとバスの停留所が近距離にある場合等は、停留所の統合を行う等、利用者目線での停留所の見直しを実施します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	停留所の見直し（増設、移設、統合等）

【実施主体】 東近江市、交通事業者

取組⑧ ICTを活用した情報サービスの提供

施策⑧-1 バスロケーションシステムの導入

【実施概要】

- ・スマートフォン等でバスの経路やダイヤなどの情報が容易に検索できるバスロケーションシステムをちよこつとバスに導入し、ちよこつとバスを利用しやすい環境整備し、利用者の増加を目指します。

【取組内容】

- ・ちよこつとバスにバスロケーションシステムを導入します。
- ・バスロケーションシステムの活用方法や利便性を広く周知し、利用促進を図ります。
- ・乗降システムによる定時運行性、利用者動向を把握し、ダイヤ改正や利用促進に活用します。

《路線バスで導入されている
バスロケーションシステム表示例》



資料：近江鉄道HP

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度	ちよこつとバスへのバスロケーションシステムの導入
令和5年度以降	利用実態を踏まえた利用促進の検討・実施

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策⑧-2 MaaS導入に向けた環境整備の推進

【実施概要】

- デジタル技術の進展に伴い、交通分野においても複数の交通手段に関する情報提供だけでなく、他分野のサービスと連携した多様で一体的な情報提供を行うMaaS※の取組が進められており、MaaS導入に向けた環境整備を目指します。

【MaaS（マース：Mobility as a Service）】

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス（国土交通省HPより）

【取組内容】

- 将来的なMaaSの展開に向け、サービスを広く浸透させるための基盤づくりと公共交通に関する情報（停留所、運賃、ダイヤ情報等）のオープンデータ化を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	公共交通に関する情報のオープンデータ化の検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策⑧-3 交通系ICカードの利用拡大

【実施概要】

- 路線バス、ちょこっとバス（一部路線除く）においては、令和3年（2021年）3月27日から交通系ICカードであるICOCAを導入しました。

【取組内容】

- ICOCA未導入である路線への導入を検討するとともに、ICOCAの利用拡大に努めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	ICOCA利用拡大

【実施主体】 東近江市、交通事業者

《交通系ICカード使用イメージ》



取組⑨ ちょこっとタクシーの運行見直し

施策⑨-1 運行エリアの再編・見直し

【実施概要】

- ・現行のちょこっとタクシーのエリア運行は、地域内の共通エリアとその他エリア間のみ移動可能となっていますが、隣接するエリアとのつながりが強い地区やエリア外近傍への移動等、エリアの再編により、利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・湖東エリア、五個荘エリア、蒲生エリア等において、運行可能エリアの拡大や統合を進めます。
- ・ちょこっとタクシーのエリア外にある医療機関等、利用ニーズがある施設への運行について検討を進めます。

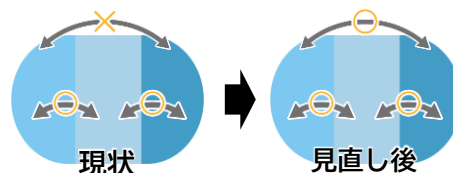
【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度	運行エリアの再編・見直し
令和8年度	運行エリアの再編・見直しの検証

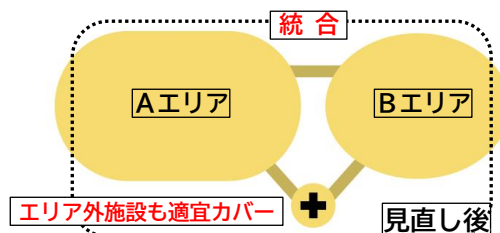
【実施主体】 東近江市、交通事業者

《エリア運行の見直しイメージ》

■ 往来可能エリアの見直し



■ エリアの統合、拡大



施策⑨-2 定時定路線運行からエリア運行への変更

【実施概要】

- ・定時定路線運行をしているちょこっとタクシー路線は、目的地まで移動する場合に近距離の移動でも遠回りで時間がかかる、乗り継ぎが必要、利便性が低いなど、利用者数が伸び悩む要因の一つとなっていることから、利用ニーズを踏まえた見直しを行い、利便性の向上を目指します。

【取組内容】

- ・定時定路線運行をしているちょこっとタクシー路線で利便性が低い路線などは、運行方式を定時定路線運行からエリア運行に変更します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度	運行方式（定時定路線運行からエリア運行）の見直し

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策⑨-3 運行時間の改編

【実施概要】

- ・ちょこっとタクシーの運行はデマンド運行（予約があった時のみ運行）であるものの、運行時刻が設定されており、利用したい時間帯に運行がないことがちょこっとタクシーを利用しない理由として挙げる人も多いことから、時間帯に縛られない運行形態について検討し、デマンド交通の利便性の向上を目指します。

《ダイヤの変更イメージ》

【取組内容】

- ・分単位のダイヤはフリーとし1時間に1本運行する、利用時間を限定しないデマンド運行を導入します。

現在のダイヤ	①便	7:00
	②便	8:00
	③便	9:00
	④便	10:00
	:	:
▶		
フリーダイヤ	①便	7時台
	②便	8時台
	③便	9時台
	④便	10時台
	:	:

【実施時期】

1時間に1本運行で、乗車時刻は自由に

実施時期	実施内容
令和4年度	蒲生エリアにて乗車時間のフリー化の実証実験を実施
令和5年度以降	乗車時間のフリー化の効果検証及び他エリアへの展開検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

取組 ⑩ 運賃体系の見直し検討

施策⑩-1 公共交通ネットワーク確保・維持のための収支構造や運営形態の改善

【実施概要】

- ・持続可能な形で公共交通ネットワークを確保・維持していくためには、収支構造や運営形態の改善を図る必要があり、必要な検討を進めます。

【取組内容】

- ・東近江市第5次コミュニティバス再編計画期間中のちょこっとバス・ちょこっとタクシーの収支状況を踏まえ、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの運賃体系や運営形態の改善について検討を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度 ～令和7年度	ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの収支状況の検証
令和8年度	運賃形態や運営形態の改善検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

施策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

【実施概要】

- ・移動目的があることで、はじめて公共交通は利用されることから、交通だけでなく他のサービスとも連携しながら多様な運賃体系や決済システムの導入について検討を進めます。

【取組内容】

- ・MaaS導入に向けたオープンデータ化とともに、交通以外の他のサービスとも連携し、新たな決済システムについても導入を検討していきます。
- ・ちょこっとバス・ちょこっとタクシーにおいては、長期の定期券の販売を行うことで、より通勤・通学で利用しやすい環境整備を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度	ちょこっとバス・ちょこっとタクシーでの長期定期券の販売開始
令和5年度以降	決済システム導入に向けた検討

【実施主体】 東近江市、交通事業者

《デジタルチケット販売アプリ「RYDE PASS」》



取組⑪ 自動運転社会を見据えた取組推進

施策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

【実施概要】

- ・バス運転手の不足が深刻化しており、課題解消に向けた手段の一つとして自動運転が期待されており、道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした自動運転サービスを通じて、将来的に市街地をはじめ他地域での展開に向けて、安定的な事業継続に向けた検証を重ねていきます。

《道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした自動運転サービス》



【取組内容】

- ・道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした自動運転サービスを推進し、安全性の向上や運転手の不足といった課題解決に向けて検証を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした自動運転サービス推進及び他地域への展開に向けた課題検証

【実施主体】 東近江市、交通事業者、道路管理者、

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

取組 ⑫ 利用者意識の醸成

施策⑫-1 モビリティ・マネジメントの推進

【実施概要】

- ・公共交通を持続的に維持していくためには、「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」へと意識や行動を変えていくモビリティ・マネジメントを推進し、市民の公共交通利用意識の醸成を目指します。

【取組内容】

- ・小中学生だけでなく、保護者をはじめ幅広い世代が車（マイカー）を利用しつつも、適度に公共交通を利用する意識の醸成を図るため、モビリティ・マネジメントの取組を進めます。
- ・幹線交通軸を利用した通勤への転換を目指し、企業・事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの取組を進めます。

《市内小学校でのモビリティ・マネジメント学習の様子》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	モビリティ・マネジメントの実施

【実施主体】 東近江市、交通事業者、東近江市教育委員会、 【協力】 民間事業者

施策⑫-2 広報展開の拡大

【実施概要】

- ・公共交通の利用情報に関する認知度が低く、広報等による利用者増加に取り組むべきといった意見や、路線図が分かりづらい、見づらいといった声も挙げられていることから、情報周知による利用者の増加を目指します。

【取組内容】

- ・分かりやすい公共交通マップを作成します。
- ・市広報紙「広報ひがしおうみ」や市ホームページ等を通じて、公共交通を利用したおでかけ提案等、利用促進を定期的に行います。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	分かりやすい公共交通マップの作成、広報実施

【実施主体】 東近江市、交通事業者

《「広報ひがしおうみ」

による情報提供例》



取組 ⑬ 公共交通利用機会の創出

施策⑬-1 商業施設等と連携した公共交通利用機会の創出

【実施概要】

- ・平成25年度（2013年度）からショッピングプラザアピア（以下「アピア」という。）で2,000円以上の買物をした人に、ちよこつとバス1乗車分の回数券（お帰りきっぷ）を進呈し、おでかけ機会の創出、公共交通利用促進の取組をしており、実施店舗の拡大を図り、公共交通の利用促進及び地域の活性化を目指します。

【取組内容】

- ・買物お帰りきっぷ事業実施店舗の拡大、利用者の増加を目指します。

■令和2年度（2020年度） 買物お帰りきっぷ利用実績

実施店舗 1店舗

利用実績 4,079枚（前年比25%減）

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	実施店舗の拡大

【実施主体】 東近江市 【協力】 商業施設

《アピアと協働で実施している 買物お帰りきっぷ事業》



施策⑬-2 観光イベント等との連携

【実施概要】

- ・本市では、市内外から多くの来訪がある観光イベントを毎年実施しています。このような観光イベントと連携し、公共交通を利用したおでかけ機会の創出を図り、市民に公共交通を身近なものと感じてもらうように取組を行います。

【取組内容】

- ・公共交通関連のイベント開催、他のイベントとの連携（バスのPR、グッズ販売、割引チケットの販売など）を進めます。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	イベントの開催・連携

【実施主体】 東近江市、交通事業者 【協力】 イベント事業主体

施策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

【実施概要】

- ・運転免許証の自主返納後も高齢者が住み慣れた地域で自分らしく生きがいを持って暮らすことができるよう、健康福祉部局が進める施策と連携した取組を行います。

【取組内容】

- ・健康福祉部局や東近江市社会福祉協議会などと連携し、高齢者が運転免許証の自主返納前から公共交通を活用したおでかけ機会の創出を図ります。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	連携施策の実施

【実施主体】 東近江市 【協力】 東近江市社会福祉協議会

施策⑬-4 近隣市町と連携した公共交通利用施策の実施

【実施概要】

- ・近隣市町及び滋賀県などと連携し、広域幹線軸や幹線軸である鉄道や路線バスの利用促進に向けた施策を行います。

【取組内容】

- ・近江鉄道全線乗車キャンペーンをはじめ、本市と近隣市町及び滋賀県などと連携しながら、沿線住民の公共交通利用機会創出を図ります。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	施策の検討・実施

【実施主体】 東近江市、滋賀県、近隣市町

《近江鉄道 全線乗車キャンペーン》



施策⑬-5 利用者の視点に立ったサービス向上の取組

【実施概要】

- ・公共交通利用者の視点に立ったサービス向上の取組を行うことで、市民の公共交通利用意識の醸成、公共交通の利用促進を図ります。

【取組内容】

- ・公共交通利用者に交通事業者のサービス向上に関するニーズ調査を行い、サービス向上に向けた取組を行います。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	利用者のニーズ調査及びサービス向上の取組推進

【実施主体】 東近江市、交通事業者

取組 ⑭ 多様な手段による運行維持に係る資金の確保

施策⑭-1 停留所へのネーミングライツ導入の検討

【実施概要】

- ・運賃収入以外の新たな収入源として、停留所にネーミングライツ※を導入する事例が全国で見られることから、本市においてもネーミングライツの導入を目指します。

【ネーミングライツ】

停留所名に沿線の事務所、店舗等の名称を付けることにより、命名権料を得る方法

【取組内容】

- ・命名権料だけでなく、バス利用者用の自転車駐車場提供など、様々な視点から路線バス、ちょこっとバスの停留所へのネーミングライツの導入に関する検討をした上で募集を行います。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	路線バス、ちょこっとバスの停留所へのネーミングライツの導入

【実施主体】 東近江市、交通事業者

《停留所ネーミングライツの導入例》



資料：高槻市HP

施策⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保

【実施概要】

- ・市が保有する駅施設やバス車両への広告掲載、バス車体への広告（ラッピングバス）を募集し、広告収入等、運賃外収入の確保を目指します。

《事例：ちよこっとバスでのラッピングバス》



【取組内容】

- ・市が管理する駅施設やバス車両を活用した効果的な施策を検討し、随時実施します。

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	車内広告・ラッピングバスによる運賃外収入拡大の取組推進

【実施主体】 東近江市

施策⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等）

【実施概要】

- ・公共交通の運行を支える手法として、ふるさと寄附を活用する事例が全国で多く見られることから、本市においても、ふるさと寄附等を通じて、行政だけでなく、多くの人々とともに公共交通を支えていく仕組みの構築を目指します。

《事例：本市が実施したガバメントクラウドファンディング》



【取組内容】

- ・ふるさと寄附等を通して、多くの人々による公共交通を支える取組を進めます。
- ・支援いただいた資金を公共交通維持・利用促進施策に活用します。

資料：ふるさとチョイスHP

【実施時期】

実施時期	実施内容
令和4年度以降	ふるさと寄附の実施

【実施主体】 東近江市

施策⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大

【実施概要】

- ・公共交通の利用拡大を図る手法の一つとして、全国各地で路線バス等において、乗客だけでなく農産物等の貨物も運搬する少量貨物輸送の取組が試行されており、本市においても少量貨物輸送の実施路線拡大について検討し、運賃収入の増加を目指します。

【取組内容】

- ・本市では、平成 28 年度（2016 年度）からちょこっとバス政所線で、地域で生産された産品を永源寺支所から道の駅奥永源寺溪流の里まで輸送する少量貨物輸送を実施しており、路線バス、ちょこっとバスでの少量貨物輸送実施路線の拡大について検討、実施します。

■令和 2 年度（2020 年度）少量貨物輸送実績

実施路線 ちょこっとバス政所線

輸送実績 164 件（収入 16,400 円）

《事例：ちょこっとバス政所線での少量貨物輸送》



【実施時期】

実施時期	実施内容
令和 4 年度以降	少量貨物輸送実施路線の拡大検討・実施

【実施主体】 東近江市、交通事業者

3 計画の達成状況の評価

(1) 役割分担

本計画は、交通事業者、市民及び行政が互いに連携・協力しながら目標達成に向けた取組を進めます。また、本計画における目標の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「東近江市地域公共交通会議」において、定期的に施策の実施状況等の報告、協議を行います。

また、近隣自治体との連携しながら市外も含めた移動環境の整備を推進します。

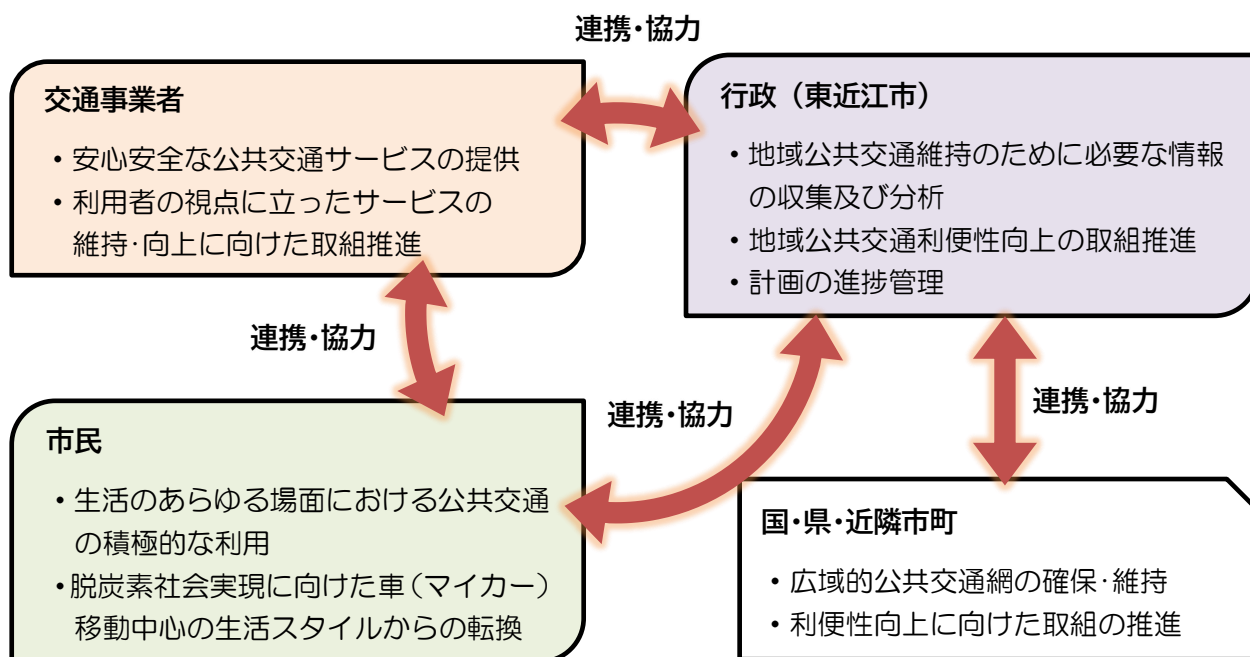


図 目標達成に向けた役割分担

(2) 事業の推進

目標達成に向けて、設定した施策や事業を推進しますが、地域公共交通を取り巻く環境の変化も捉えつつ、必要に応じて適宜内容の見直しや改善を行い、本市が目指す公共交通の将来像である「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」を目指します。

表 モニタリング・評価の予定時期

	実施時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	備考
地域公共交通会議の開催	毎年2回 開催予定	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	モニタリング結果の報告、 計画内容・目標の見直し等
ちよこつとバス・ちよこつとタクシーの運行内容の見直し検討	毎年度後半	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	利用状況や市民ニーズ等を踏まえた見直しの必要性を検討
地域公共交通の利用者数、収支状況の調査	随時											
指標(8), 11) 以外の目標の評価	毎年度後半	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
指標(8)年1回以上の公共交通利用割合	令和8年度後半 令和13年度後半					◆					◆	
指標(11)ちよこつとバス・ちよこつとタクシーの認知度						◆					◆	
市民アンケートの実施	令和7～8年度 令和12～13年度					調査 準備・実施				調査 準備・実施	結果 分析	目標(8), 11) 中間調査、計画評価時調査
計画の評価	令和8年度後半 令和13年度後半					◆					◆	
計画内容・目標の見直し	令和8年度後半 令和13年度後半				中間 見直しに 向けた準備	中間 見直し				計画評価に 向けた準備	計画 評価	
その他												

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

(1) 東近江市コミュニティバス再編計画

ちょこっとバス・ちょこっとタクシーは、コミュニティバスとして本市が運行しており、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。

東近江市コミュニティバス再編計画（以下「再編計画」という。）は、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次再編計画については平成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、運行してきました。

第4次再編計画の策定に当たり、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

(2) 第4次再編計画期間中の取組結果

第4次再編計画期間中における4つの「基本方針」と3つの「利用促進施策」の取組結果は次のとおりになります。

ア 4つの基本方針に基づいた取組結果

- ・通勤・通学需要に対応した路線では、利用者の大幅増が図れたことから、引き続き重点的に取組を進めます。
- ・基本理念を踏まえ、中心市街地のにぎわい創出に寄与する市街地循環線の運行や観光来訪者対策について具体的検討をする必要があります。
- ・ちょこっとタクシーは、運行方法を定時定路線運行からエリア運行に変更したことにより、利用者が増加したエリアがあることから、今後も地域の要望や利用実態を踏まえた利便性向上を検討していく必要があります。

表 各基本方針の主な取組内容と取組結果

基本方針1 誰もが利用しやすい環境整備	
(1)定時定路線化の検討と実証運行	
■主な取組内容等 ・実証運行路線であった甲津畑線をちょこっとバスとして定時定路線化（H29） ・湖東線を湖東西線と湖東東線の2路線に分割し実証実験を実施（H29） ・中山間地域での公共交通の足を確保するとともに、政所線運行時間を補完する地域の身近な公共交通として一日6便自動運転サービスを導入（R3）	■取組結果 ・甲津畑線の利用者数が大幅増 [H28 290人 ⇒ R1 1,775人] ・湖東西線の利用が低迷(収支率 9.5%)、湖東線全体(西線・東線)の収支率が悪化 [H28 16.8% ⇒ H29 14.3%] ・湖東西線・湖東東線を統合、収支率改善(H30 21.8%) ・自動運転サービスの本格運行開始（R3）
(2)ちょこっとタクシーの運行内容見直し	
■主な取組内容等 ・五個荘エリアは定時定路線からエリア運行へ転換（H29） ・湖東エリアは定時定路線からエリア運行へ転換（H30） ・定時定路線（小脇循環線、平田線、市辺線等）にショートカットルートを設定	■取組結果 ・五個荘エリアの利用者が増加 [H28 1,952人⇒R1 2,083人] ・湖東エリアの利用者が大幅増 [H28 228人⇒R1 1,107人] ・ショートカットルートの設定により定時定路線の速達性を向上
(3)情報メディアを活用した情報提供	
■主な取組内容等 市ホームページで時刻表を掲載	■取組結果 市ホームページ以外に分かりやすい情報発信を求める声あり
基本方針2 鉄道や路線バスとの連携強化	
(1)地域公共交通ネットワーク強化による利便性の向上	
■主な取組内容等 社会資本整備総合交付金等を活用し、近江鉄道太郎坊宮前駅にロータリーを整備	■取組結果 ちょこっとタクシー乗入利便性を改善
(2)公共交通乗り継ぎにおける運賃設定の検討	
■主な取組内容等 ちょこっとバス・ちょこっとタクシーにおける乗り継ぎ可能な停留所を追加	■取組結果 ちょこっとタクシーの総利用者数が増加 [H28 26,247人⇒R1 27,370人]
基本方針3 利用者のニーズに沿った路線設定	
(1)系統や時刻表の見直しによる効率的な運行	
■主な取組内容等 基本方針1-(1)と同様	■取組結果 基本方針1-(1)と同様
(2)通勤・通学時間帯を合せた系統の新設	
■主な取組内容等 ちょこっとバス市原線において近江鉄道の通学利用が多い午前7時40分台に合わせたダイヤ変更を実施	■取組結果 市原線の利用者が大幅増 [H28 22,508人⇒R1 26,422人]
(3)地域のバス交通を生かした路線の設定	
■主な取組内容等 永源寺地区でスクールバスの定員を超える利用希望者がいたため、ちょこっとバス政所線の運行本数を1本増便	■取組結果 中山間部地域における通学利用が可能に
基本方針4 コミュニティバスの新たな付加価値の創出	
(1)登山観光客向けルートの実証運行	
■主な取組内容等 道の駅「奥永源寺溪流の里」を拠点とした自動運転サービスを実施（R3）	■取組結果 自動運転サービスの本格運行開始（R3）
(2)福祉施策と連携した高齢者外出支援	
■主な取組内容等 地域サロン等において、公共交通の利用方法について出前講座を実施	■取組結果 地域サロンや自治会等で買物ツアーなどが行われた
(3)中心市街地活性化に係る循環バスの検討	
■主な取組内容等 市街地における循環バスのニーズ調査を実施	■取組結果 第5次再編計画で運行を実施

イ 第4次再編計画における利用促進施策

- ・高齢者及び学生に向けた利用促進、モビリティ・マネジメントについても継続的に実施しました。
- これらの取組を第5次再編計画においても継続的に実施していく必要があります。

表 利用促進施策の主な取組内容と取組結果

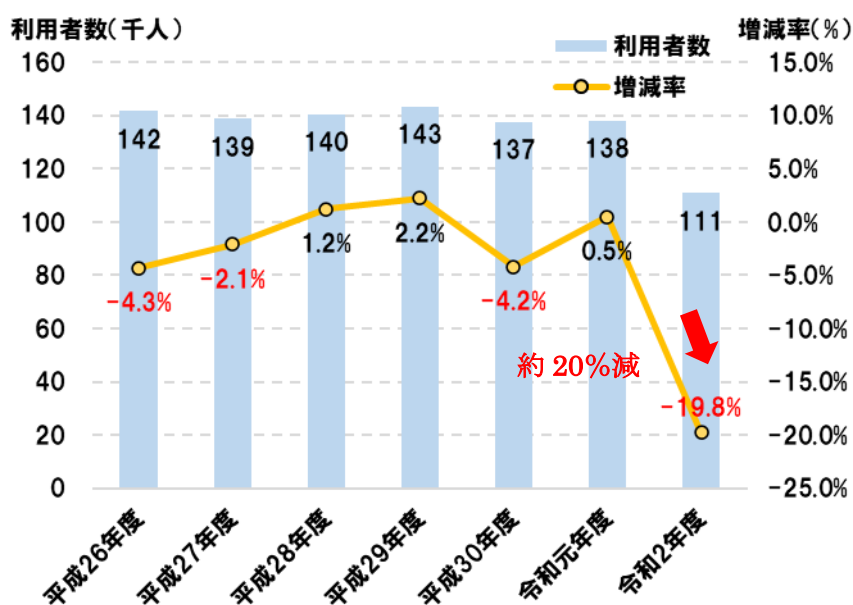
利用促進施策1 地域や事業者との連携による利用者の創出	
(1)商業施設や地元商店等との連携	
■主な取組内容等 アピアと協働で買物お帰りきっぷ事業を実施	■取組結果 アピア以外で実施店舗拡充を図る
(2)沿線自治会を対象とした啓発の推進	
■主な取組内容等 H30年から大中線の沿線6自治会で回数券の販売を開始	■取組結果 販売箇所数の増加が図れた
利用促進施策2 公共交通関係機関との連携強化	
(1)運行事業者との連携による新たな利用促進施策の推進	
■主な取組内容等 ・ちょこっとバスにおいて2週間無料で乗車できる学生応援お試しキャンペーンを実施 ・シルバーウィーク期間（H29）に65歳以上のちょこっとバス利用運賃を無料とする取組を実施 ・路線バス及びちょこっとバスにおいて、R3年3月27日からI C O C Aを導入	■取組結果 ・キャンペーン期間中の高齢者・学生の利用促進が図れた - 学生応援お試しキャンペーン [R3 通常時 約630人 ⇒キャンペーン時 1,027人（約1.6倍）] ・特に市民ニーズが高かったキャッシュレス対応を実施
(2)国、県及び市と運行事業者が協働し広域的な利用促進施策を検討	
■主な取組内容等 本市と隣接する湖東圏域と協働でH29からエコサマー（保護者同伴小学生2名無料）、R3では路線バスだれでも無料DAYを実施	■取組結果 子育て世代の利用促進、マイカー依存からの転換喚起が引き続き必要
利用促進施策3 マイバス意識の醸成の推進	
(1)サポーター制度の創設	
■主な取組内容等 地域活動と連携したお出かけツアーの実施	■取組結果 継続的な実施に向けた仕組みづくりが必要
(2)モビリティ・マネジメントの推進	
■主な取組内容等 小学校を中心にモビリティ・マネジメントを実施	■取組結果 実施実績：7校（H29）、6校（H30）、7校（R1）、10校（R2）、10校（R3）

2 ちょこっとバスの利用状況

(1) ちょこっとバスの利用状況

ちょこっとバスは、第4次再編計画から新たに甲津畑線をちょこっとタクシーからちょこっとバスに運行形態を転換し、現在、9路線を運行しています。

平成26年(2014年)以降の利用者数を見ると、140,000人前後で推移しましたが、令和2年(2020年)は、新型コロナの影響により、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 ちょこっとバス利用者数推移

第3次再編計画の最終年度である平成28年度(2016年度)と第4次再編計画期間中で新型コロナの感染拡大前である令和元年度(2019年度)の路線別利用者数を比較すると、通学時間帯の運行時間の見直しを実施した市原線は3,914人(17.4パーセント)の増加、利用者数が少なかった系統を廃止した沖野玉緒線は1,127人(7.3パーセント)の増加、ちょこっとタクシーからちょこっとバスに運行形態を変更した甲津畑線は、1,485人(612.1パーセント)増加しています。

その他の路線については、利用者数は減少しており、大中線は2,843人(-22.0パーセント)、市辺上平木線は1,337人(-21.9パーセント)減少しています。

1便当たりの利用者数を見ると、年間利用者数が増加した市原線及び沖野玉緒線、運行本数を0.5便減便した南部御園線では1便当たりの利用者数は増加しましたが、それ以外の路線については1便当たりの利用者数は減少しています。

運行経費から運賃収入を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、利用者数が多い路線ほど1人当たりの欠損額は低い傾向があります。

表 令和２年度ちよこつ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	4,584
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	14.7%	24,323	721
大中線	7,529	1,652	19,293	8.6%	17,641	2,343
合計	110,863	16,977	153,497	11.1%	136,521	1,231

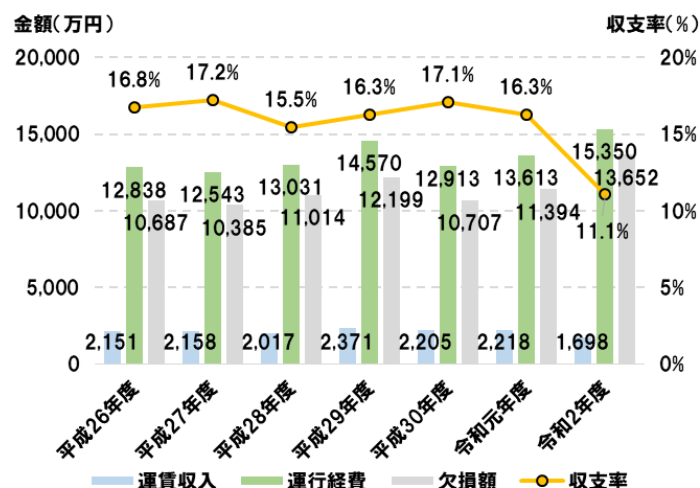
※市辺上平木線は１便のため、南部御園線に含む。

資料：東近江市公共交通政策課作成

(2) ちよこつとバスの収支状況

ちよこつとバス９路線については、交通事業者に委託運行しており、運行経費から運賃収入を差し引いた欠損分を委託料として交通事業者に支出しています。

収支率は、17パーセント前後で推移していましたが、令和２年度（2020年度）は新型コロナの影響により利用者が減少したことで収支率が5.2パーセント減少の11.1パーセントとなり、欠損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 ちよこつとバス運賃収入及び運行経費推移

3 ちょっとタクシーの利用状況

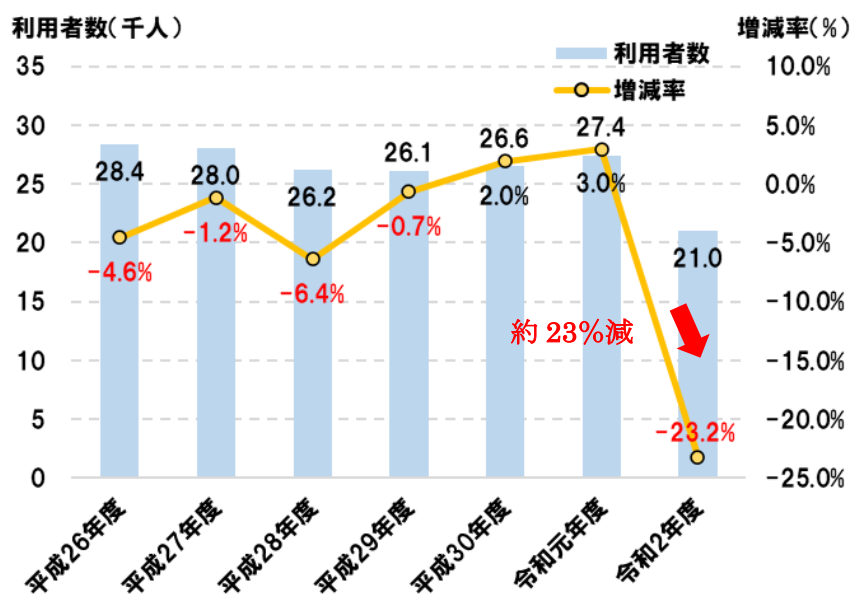
(1) ちょっとタクシーの利用状況

予約制乗合タクシーであるちょっとタクシーについては、ちょ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。

ちょっとタクシーは、次期再編計画策定の都度、路線の見直しや定時定路線運行からエリア運行への転換を行い、現在 10 路線 12 エリアで運行しています。

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、エリア運行の浸透などにより、平成 30 年度（2018 年度）、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）の利用者数は、新型コロナの影響で約 23 パーセント減の 21,020 人と大きく減少しています。



資料：東近江市統計書

図 ちょっとタクシー利用者数推移

第3次再編計画の最終年度である平成28年度（2016年度）と第4次再編計画期間中で新型コロナの感染拡大前である令和元年度（2019年度）の路線別利用者数を比較すると、エリア運行をしている全てのエリアで利用者が増加しています。

特に、湖東エリアでは、定時定路線運行からエリア運行に転換したことにより利用者が 879 人（385.5 パーセント）増加しています。

一方で、定時定路線運行の愛東1線、2線、3線、市辺線及び建部線では、第4次再編計画策定前と比較して大幅に利用者が減少しています。

表 ちょこっとタクシー利用者数の比較（平成 28 年度・令和元年度）

路線名	平成28年度…①	令和元年度…②	増減(②－①)	
	年間利用者数	年間利用者数	年間利用者数	増減率
愛東1線	173	62	-111	-64.2%
愛東2線	296	138	-158	-53.4%
愛東3線	881	498	-383	-43.5%
湖東エリア(注1)	228	1,107	879	385.5%
小脇循環線	1,095	1,669	574	52.4%
建部線	94	26	-68	-72.3%
市辺線	3,597	2,454	-1,143	-31.8%
平田線	3,434	3,666	232	6.8%
五個荘エリア	1,952	2,083	131	6.7%
蒲生エリア	634	1,312	678	106.9%
ドリーム城東線	5,050	5,466	416	8.2%
神郷線	2,975	3,772	797	26.8%
新宮須田線	5,548	5,117	-431	-7.8%
合計	25,957	27,370	1,413	5.4%

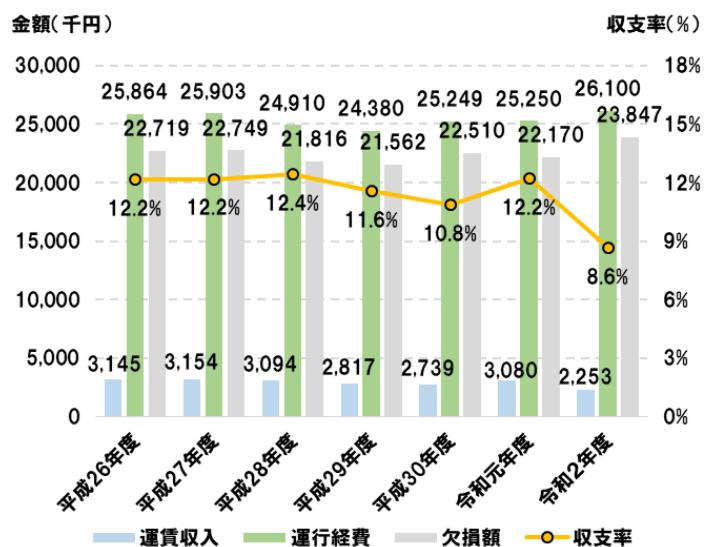
※湖東エリア：平成 28 年度は定時定路線運行

資料：東近江市公共交通政策課作成

(2) ちょこっとタクシーの収支状況

ちょこっとタクシーについては、ちょこっとバス同様、1 乗車 200 円の運賃設定としており、運行経費を運行地区やブロック別に 1 運行単位で 1,500 円から 2,310 円までの運行単価を設定し、交通事業者に委託運行しています。

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）については、運行単価の改定より、運行経費が上昇したことにより、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

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

第4次再編計画期間中のちょこっとバス・ちょこっとタクシーの運行内容について、次のとおり路線別に検証しました。

なお、利用者数については、新型コロナ以前の令和元年度（2019年度）の利用実績と第3次再編計画最終年度となる平成28年度（2016年度）の利用実績で検証します。

(1) ちょこっとバス

○市原線

第4次再編計画による見直し内容	通学利用者の確保を目指し、八日市駅行き始発時間を繰り下げし、午前6時53分永源寺支所発、午前7時35分八日市駅着に変更しました。
便数 (第3次→第4次)	7便 → 7.5便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 22,508人 → 26,422人 3,914人増 1便平均利用者数 8.88人 → 9.71人 0.83人増
運行内容の検証	・近江鉄道八日市駅行き始発便を近江鉄道八日市駅午前7時40分台のダイヤに合わせたことで、学生の利用者が大幅に増加しています。 ・昼間の時間帯は、買物お帰りきっぷ事業を利用した利用者がいます。 ・八日市駅行き最終便については、八身ワークキャンパス通所者や東近江総合医療センター利用者の利用があります。

○政所線

第4次再編計画による見直し内容	・昼間時間帯のデマンド型運行を定時定路線運行に変更しました。 ・ちょこっとバス甲津畑線新設に伴い、甲津畑経由を廃止しました。 ・山上小学校児童の下校時における利用要望を踏まえ、1便増便（デマンド型運行）しました。
便数 (第3次→第4次)	5便 → 5便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 3,155人 → 2,587人 568人減 1便平均利用者数 1.94人 → 1.43人 0.51人減
運行内容の検証	・甲津畑経由廃止に伴い利用者数は減少しています。 ・平成28年（2016年）6月から少量貨物輸送を開始し、運賃収入以外の収入確保に努めました。（令和2年度取扱実績 16,400円）

○甲津畑線

第4次再編計画による見直し内容	デマンド型運行から定時定路線運行に変更しました。
便数 (第3次→第4次)	2.5便（※） → 4.5便 ※第3次の便数はちょこっとタクシー甲津畑線での運行本数
利用者数 (H28→R1)	利用者数 290人 → 1,775人 1,485人増 1便平均利用者数 1.09人
運行内容の検証	デマンド型運行から定時定路線運行に変更したことにより、利用者は大幅に増加しています。

○愛東線

第4次再編計画による見直し内容	南回り、北回りの1日運行本数を1日4便から1日5便に増便を行いました。
便数 (第3次→第4次)	8便 → 10便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 21,397人 → 20,160人 1,237人減 1便平均利用者数 7.39人 → 5.55人 1.84人減
運行内容の検証	・運行本数を増便しましたが、利用者数、1便平均利用者数ともに減少しています。 ・午前7時10分及び午前7時58分愛東支所・診療所発は高校生の通学利用が、午前7時32分八日市駅発は愛東北小学校児童の通学利用があります。 ・昼間の時間帯では、アピア前、愛東支所・診療所及びマーガレットステーションへの利用が一定数あります。

○湖東線

第4次再編計画による見直し内容	通勤・通学での利用者増を見込み、平成29年度(2017年度)に湖東線を湖東西線、湖東東線の2路線に拡充する実証運行を行いました。
便数 (第3次→第4次)	9便 → 9便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 21,138人 → 20,502人 636人減 1便平均利用者数 6.49人 → 6.28人 0.21人減
運行内容の検証	・平成29年度(2017年度)に実証運行をした湖東西線及び湖東東線は、湖東西線の利用者数の低迷等により、平成30年度(2018年度)に従来の湖東線に運行形態を変更しました。 ・湖東地区から八日市高校への通学利用が一定数見られます。 ・八日市駅から滋賀学園高校や湖東記念病院への利用者が一定数見られます。 ・通勤・通学利用が多い、近江鉄道八日市駅に午前7時40分台発の電車に接続するダイヤがありません。

○沖野玉緒線

第4次再編計画による見直し内容	利用者が少なかった八日市文化芸術会館、八日市郵便局前経由の系統を廃止しました。
便数 (第3次→第4次)	7便 → 7便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 15,342人 → 16,469人 1,127人増 1便平均利用者数 6.05人 → 6.48人 0.43人増
運行内容の検証	・人口集中地区(DID)である南部地区の住宅地を通過するバスの本数が増えたことにより利用者数が増加しています。 ・東近江市福祉センターや東近江総合医療センターを目的とした利用が多くあります。

○南部御園線

第4次再編計画による見直し内容	利用状況を踏まえ、午後2時20分八日市駅発を減便しました。
便数 (第3次→第4次)	9便 → 8.5便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 37,819人 → 35,451人 2,368人減 1便平均利用者数 11.00人 → 11.49人 0.49人増
運行内容の検証	・午前8時18分八日市駅発については、通勤や東近江総合医療センターへの通院利用者等で、満員に近い利用があります。 ・午前7時20分発は、御園小学校児童の通学利用があります。

○市辺上平木線

第4次再編計画による見直し内容	見直しなし
便数 (第3次→第4次)	0.5便 → 0.5便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 6,102人 → 4,765人 1,337人減 1便平均利用者数 24.91人 → 19.69人 5.22人減
運行内容の検証	・鳴谷や上平木から八日市西小学校児童の通学利用が大半を占めますが、少子化により、利用者数は減少傾向にあります。

○大中线

第4次再編計画による見直し内容	見直しなし
便数 (第3次→第4次)	6便 → 6便
利用者数 (H28→R1)	利用者数 12,896人 → 10,053人 2,843人減 1便平均利用者数 5.09人 → 4.62人 0.47人減
運行内容の検証	・山路町にあるコンピューター専門学校への通学利用が一定数あります。 ・近年の酷暑に伴い、能登川北小学校児童の下校時での利用があります。 ・能登川北小学校児童下校時に利用する場合、ダイヤが下校時間と合っていないため、ダイヤの改善を要望する声があります。 ・土・日・祝日では、1日を通して利用者が0人の日もあるなど、利用者が非常に少ない状況にあります。

(2) ちょこっとタクシー

○往復路線

路線名	建部線、愛東1線、愛東2線、愛東3線、市辺線、平田線 新宮須田線、ドリーム城東線、神郷線
運行内容の検証	・建部線、愛東1線、愛東2線、愛東3線及び市辺線では、利用者が大幅に減少しています。 ・能登川地区のちょこっとタクシー路線（新宮須田線、ドリーム城東線及び神郷線）は、多くの利用者がいます。 ・平田線では、羽田南への通勤利用があります。

○循環線

路線名	小脇循環線
運行内容の検証	八日市駅や大型商業施設であるアピアへの利用が多くあります。

○エリア運行

路線名	五個荘エリア、湖東エリア、蒲生エリア
運行内容の検証	・エリア運行に移行した湖東地区は、大幅に利用者が増えています。 ・五個荘地区では、五個荘小学校児童の通学利用が大半を占めています。 ・エリア間での利用方法が分かりにくく、利用しにくいとの要望の声が多くあります。

(3) 検証結果等を踏まえた課題整理

第4次再編計画の検証結果（計画の実施状況とその効果）、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの利用状況と市民の考え方を把握するために令和3年（2021年）2月に実施した「ちょこっとバス、ちょこっとタクシー、路線バスの利用に関するアンケート」の調査結果（送付数1,000件、回答数463件、回答率46.3パーセント）、市政要望、関係機関への聞き取り調査結果及び交通政策をはじめとする社会動向を踏まえ、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの現状課題を次のように整理をしました。

■ ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの現状と課題

コミュニティバスの現状	
第4次再編計画の検証	■基本方針 基本方針1 誰もが利用しやすい環境整備 基本方針3 利用者のニーズに沿った路線設定 ・市原線に代表されるように、需要が見込める時間帯に合わせたダイヤ改正を行い、利用者数の維持・増加を図る必要がある。 ・定時定路線運行からエリア運行に転換したちょこっとタクシーの地区では利用者数が増加したが、運行エリアの再編・見直しの声がある。 ・スマートフォン等から容易に時刻表や路線が検索できるよう改善を求める声が多い。 ・全車両（ワゴンタイプ車両を除く）でノンステップバスを導入し、バリアフリー対応を図れた。 ・新型コロナでの非接触対策として、市民から導入要望が多くあった交通系ICカードICOCAシステムを全車両（ワゴンタイプ車両を除く）に導入した。 基本方針2 鉄道や路線バスとの連携強化 ・鉄道ダイヤと連動したちょこっとバス・タクシーのダイヤを求める声が多い。 基本方針4 コミュニティバスの新たな付加価値の創出 ・政所線での少量貨物輸送やちょこっとバス車両への車外広告の募集を行い、運賃以外での収入獲得を図れた。 ■利用促進施策 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 ・買物お帰りきっぷ事業実施店舗は1店舗であり、実施店舗の拡大を図る必要がある。 利用促進施策2 公共交通関係機関との連携強化 ・「エコサマー(保護者同伴小学生2名無料)」「ちょこっとバス学生応援お試しキャンペーン」をはじめとする利用促進事業を行い、新規利用者の獲得に努めた。 利用促進施策3 マイバス意識の醸成の推進 ・小学校や高齢者サロンへの出前講座を通してモビリティ・マネジメントを実施した。
市民意識	
アンケート調査等から見えるコミュニティバスの利用状況	■コミュニティバスの利用状況 ・直近1年間で、「コミュニティバスを利用した」との回答は約8%と非常に少ない。 ・利用しない理由は「マイカーなどで自分で移動できる」が大半となっている。 ・利用する理由では「お酒を飲みに行く日に利用」「JRに乗り継いで出かける日（通勤・通学を除く）に利用」との回答が多くある。 ■公共交通利用に関する認知度 ・「バスの乗降方法を知っている」との回答は約77%と認知度は高い。 ・ちょこっとバスの「最寄り停留所」の認知度は約49%であるが、それ以外の「運行ルート」「運行本数」等は「知らない」との回答が80%前後と認知度が低い。 ・ちょこっとタクシーは、認知度に係る調査項目において「最寄り停留所」をはじめ、全ての調査項目で「知らない」との回答が80%を超えており認知度が低い。 ■公共交通の将来に対する考え ・一部地区では、利用の少ないちょこっとバス路線に対しては、運行本数の削減よりもちょこっとタクシーへの移行を支持する人が多い。 ■自由意見 ・ちょこっとバスの路線、時刻表検索や運行情報がスマートフォン等で容易に検索できないなど、市民が利用するための情報を容易に把握できる環境整備を求める声が多い。 ・自宅から最寄り停留所まで距離があるため、停留所の増設を求める意見がある。 ・将来自分が高齢者になり、運転免許証の自主返納をした場合などに、公共交通機関がないと生活が不安との回答が多くある。

交通政策や社会の動向

●まちづくりに係る国の動向

- ・都市計画マスタープランや立地適正化計画と公共交通が連動したまちづくりを推進している。
- ・「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりとして、ウォークアブルなまちづくりを推進している。

●自動運転・新たな交通サービスの導入

- ・全国各地で自動運転の実証実験が進められている。（本市では、道の駅奥永源寺溪流の里を拠点とした本格運行を開始）
- ・自動運転レベル4（完全無人化）の実現に向けて道路交通法改正が行われる見込み
- ・日本型MaaSをはじめデジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入や通勤・通学での公共交通利用促進に向けた取組が進められている。

【県内先進事例】

甲賀市…バスロケーションシステム導入

日野町…わたむき自動車プロジェクト

竜王町…チョイソコ竜王

●脱炭素社会への取組

- ・地球温暖化対策の国際的な枠組みであるパリ協定を契機に脱炭素に向けた動きが世界的に加速している。
- ・自動車業界では、EV車両等の開発が進められ、路線バス、ちょこっとバスにおいてもEV車両をはじめとする環境負荷低減車両の導入が進みつつある。

●その他

- ・高齢者の重大事故報道を受け、高齢者の運転免許証の自主返納数が増加傾向にある。
- ・道路交通法一部改正に伴い、令和4年（2022年）5月から違反歴のある高齢ドライバーに技能検査が義務化される。
- ・「団塊の世代」と呼ばれる世代が、後期高齢者の年齢に達し、公共交通へのニーズが高まる可能性がある。
- ・バス及びタクシー乗務員の減少及び高齢化が進み、将来的な公共交通の担い手不足が懸念される。



コミュニティバスの課題

①運行方式・ルートの利便性向上

- ・利用者の利用実態や将来需要を見据えたちょこっとバスのダイヤ改正やちょこっとタクシーの運行形態の見直し
- ・買物や通院事情を踏まえたルートや停留所の見直しの検討
- ・第2期東近江市中心市街地活性化基本計画をはじめとするまちづくり計画と連動した新規路線の検討

②鉄道との連携強化

- ・市外への通勤・通学事情を踏まえた増便やダイヤ改正の検討

③適切な情報提供の促進

- ・利用者目線に立ったちょこっとバス・タクシーでのおでかけ方法などの提案
- ・モビリティ・マネジメントの推進によるマイバス意識の醸成

④ICTを活用した公共交通サービスの高度化

- ・バスの運行位置情報、混雑状況、時刻表等のオープンデータ化の検討
- ・デマンド型運行を中心に新たな公共交通サービスの検討
- ・奥永源寺地域での自動運転サービスの他地域展開に向けた検討

⑤脱炭素社会を見据えた対応

- ・EVバス車両をはじめとする環境負荷低減車両導入に向けた課題検討

⑥他のサービスとの連携強化

- ・買物お帰りきっぷ事業等の推進

5 東近江市コミュニティバス第5次再編計画

これまで整理した第4次再編計画の検証を踏まえ、次のとおり第5次再編計画を策定します。

(1) 計画の目的

「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「需要に見合った効率的な運行」「交通事業者との連携」及び「市民のマイバス意識の醸成」を基本的な考えとして、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの持続性のある運行形態を確立するため、運行指針となる「東近江市コミュニティバス第5次再編計画」を策定します。

(2) 計画期間

本計画の期間は、令和4年（2022年）4月1日から令和9年（2027年）3月31日までの5箇年とします。

なお、再編計画については、第5次再編計画で最後とし、以降については東近江市地域公共交通計画において運行指針を定め、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーを運行していくこととします。

(3) 基本方針

前頁での取組検証を踏まえ、利用者目線に立ったちょこっとバス・ちょこっとタクシーの運行を目指し、次の基本方針を定めます。

表 第5次再編計画における基本方針

基本方針	取組方針	実施施策
<基本方針1> 快適・多様な 利用環境の整備	利用環境の改善	待合環境等の改善 サイクル&バスライド促進に向けた検討
	車両・システムの高度化	環境負荷低減車両導入の検討
<基本方針2> 利便性の高い 交通サービスの提供	ちょこっとバスの 運行見直し	市街地循環線の導入 商業施設への乗り入れ検討 停留所の位置・設置数の見直し
		エリア運行の内容見直し 定時定路線方式からエリア運行への変更及び広域化 運行時間の改編（フリー運行の実証実験推進）
	鉄道駅・路線バスとの 結節性の向上	通勤・通学時の利便性向上（ダイヤ改正） 停留所の位置・設置数の見直し
		多様な運賃支払方法の導入
	I C Tを活用した 情報サービスの提供	バスロケーションシステムの導入（ちょこっとバス） 先進事例の研究（ちょこっとタクシー）
	自動運転サービスの拡充	自動運転サービスの本格運用に向けた検討・改善
	マイバス意識の醸成	モビリティ・マネジメントの推進
	商業施設との連携	買物お帰りきっぷ事業実施店舗の拡充
<基本方針3> 運行維持に向けた 取組の推進	多様な収入源の確保	バス停留所へのネーミングライツ導入の検討 車両ラッピングや車両広告による収入確保 少量貨物輸送実施路線拡大の検討

(4) 各路線の見直し案

「基本方針 2 利便性の高い交通サービスの提供」を踏まえ、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの運行について、次のとおり改善します。

表 ちょこっとバスの運行内容改善策の一覧

路線名	第4次再編計画期間中の振返り	改善内容等
市原線	通学実態に即したダイヤ改善により利用者数が増加しています。	利用者数の維持、増加に向けた取組をさらに進めます。
政所線	通学に合わせたダイヤ改正を実施も、利用者数は減少傾向にあります。	・利用者の減少傾向に歯止めをかけ、利用者数の増加に向けた取組を進めます。 ・愛東線については、少量貨物輸送の実施について検討を進めます。
甲津畑線	1 便平均利用者数が 1 人を下回っています。	
愛東線	運行本数を増便するも、利用者数の減少が著しい状況にあります。	
【拡充】 湖東線	近江鉄道八日市駅を利用し、市外への通勤・通学する時間帯のダイヤの運行がありません。	早朝での増便（始発時間の繰上）を行います。
沖野 玉緒線	老朽化した県営・市営大森団地の建て替えに伴い、新たな停留所を整備する必要があります。	建て替え地周辺に停留所を新設します。
南部 御園線	近江鉄道八日市駅を利用し、市外への通勤・通学する時間帯のダイヤがありません。	既存利用者に配慮しつつ、早朝での増便（始発時間の繰上）を検討します。
市辺 上平木線	少子化に伴い、八日市西小学校への通学利用者数が減少傾向にあります。	新たな利用需要創出を目指した運行形態を検討します。
大中線	・通勤・通学での利用を図るため、早朝便のみ伊庭町地先をショートカットする意見があります。 ・能登川北小学校児童の下校時に利用したいとの要望があります。 ・土日の運行は 1 日を通して利用者数が少ない状況にあります。	・通勤・通学利用を目指し、早朝便のみ伊庭町地先停留所のショートカット運行を実施します。 ・能登川北小学校児童の下校時間に合わせてダイヤ変更します。 ・土日祝運行をちょこっとタクシーに転換します。
【新設】 市街地 循環線	・第 2 期東近江市中心市街地活性化基本計画において、市街地循環バスの運行検討項目に挙げられています。 ・大型商業施設、公共施設に循環するバス運行を求める声があります。	令和 4 年度（2022 年度）から市街地を循環する新路線運行します。

表 ちょこっとタクシーの運行内容改善策の一覧

路線名	第4次再編計画期間中の振返り	改善内容等
【拡充】 愛東線	・ 定時定路線運行のため愛東地区内の移動がしにくく、利用者数が減少傾向にあります。 ・ 旧町単位での運行設計であり、地域特性と合致していません。 ・ 東近江総合医療センターへの通院は多くありますが、ちょこっとバス・タクシーを利用すると移動時間が長大となっています。	・ 愛東地区の定時定路線運行をエリア運行に転換します。 ・ 愛東地区と湖東地区を一つのエリアに統合します。 ・ 東近江総合医療センターへのエリア外運行を実証運行として行います。
【拡充】 湖東エリア	・ 旧町単位での運行設計であり、地域特性と合致していません。 ・ 東近江総合医療センターへの通院は多くありますが、ちょこっとバス・タクシーを利用すると移動時間が長大となっています。	
【拡充】 小脇循環線	循環路線のため、近くの停留所でも遠回りすることがあります。	小脇循環線及び建部線を定時定路線運行からエリア運行に転換するとともに、両路線を統合します。
【拡充】 建部線	短路線で、利用がほとんどありません。	
市辺線	利用者数が減少傾向にあります。	駅との結節機能を高めるために、近江鉄道平田駅に停留所設置を検討します。
平田線	通勤利用があり、利用者数は増加傾向にあります。	現行の運行形態を維持します。
【拡充】 五個荘エリア	北エリアと南エリア間での移動ができないため、改善を求める声があります。	五個荘エリア内の3エリアを統合します。
【拡充】 蒲生エリア	・ 共通エリア以外へのエリアに移動ができないため、改善を求める声があります。 ・ 定時運行のため、近江鉄道や路線バスとの接続が悪い状態となっています。	・ 蒲生エリア内の6エリアを統合します。 ・ 定時運行から1時間毎での時間帯フリー運行を実証運行として行います。

路線名	第4次再編計画期間中の振返り	改善内容等
ドリーム 城東線	大中線早朝便での伊庭町地先ショートカットへの対応が必要となっています。	大中線早朝便の伊庭町地先ショートカットに伴い、伊庭、伊庭西停留所の増設を行います。
神郷線	第3次再編計画と比較し、定時定路線運行で最も利用者数の伸び率が高くなっています。	現行の運行形態を維持します。
新宮須田線	やわらぎの郷公園まで延伸を行いました。	

(5) 利用促進施策

ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの利用者数の推移、「ちょこっとバス、ちょこっとタクシー、路線バスの利用に関するアンケート」の調査結果、市政要望、関係機関への聞き取り調査結果を踏まえ、利便性を向上、市民のマイバス意識の醸成を図ります。

利用促進施策① ～サイクル&バスライド促進に向けた取組～

サイクル&バスライドは、停留所付近に設置された自転車駐車場に自転車を止め、バスに乗り換えて目的地に向かうことを言います。

自治会や土地所有者などの協力を得ながら、停留所近くに自転車駐車場を整備し、自宅近くに停留所がない市民でも、最寄の停留所まで自転車で移動利用できる環境整備を進めながら、利用者の増加を目指します。

《市内でのサイクル&バスライドの事例（路線バス日八線 市子殿停留所）》



利用促進施策② ～定期券の多様化～

ちょこっとバス・ちょこっとタクシーでは、現在、「回数券（15枚綴）」「1日乗車券」「1箇月乗車券」を販売していますが、利用者から「長期期間の乗車券販売」「乗車券利用開始日の運用改善」「販売場所の拡充」などの要望がありました。

このような要望を踏まえ、次の改善を行います。

利用者の声	改善内容																								
長期期間の乗車券販売	・名称を「乗車券」から「定期券」に変更します。 ・1 箇月定期券に加え、3 箇月及び6 箇月定期券の販売を開始します。 ・長期の定期券には一定額割引を行います。																								
	<table><tr><th></th><th>大人</th><th>学生</th><th>子ども</th></tr><tr><td>1 箇月定期券</td><td>6,000円</td><td>4,500円</td><td>2,200円</td></tr><tr><td>3 箇月定期券</td><td>17,000円</td><td>12,700円</td><td>6,300円</td></tr><tr><td>割引額</td><td>△1,000円</td><td>△800円</td><td>△300円</td></tr><tr><td>6 箇月定期券</td><td>32,000円</td><td>23,800円</td><td>12,000円</td></tr><tr><td>割引額</td><td>△4,000円</td><td>△3,200円</td><td>△1,200円</td></tr></table>		大人	学生	子ども	1 箇月定期券	6,000円	4,500円	2,200円	3 箇月定期券	17,000円	12,700円	6,300円	割引額	△1,000円	△800円	△300円	6 箇月定期券	32,000円	23,800円	12,000円	割引額	△4,000円	△3,200円	△1,200円
		大人	学生	子ども																					
	1 箇月定期券	6,000円	4,500円	2,200円																					
	3 箇月定期券	17,000円	12,700円	6,300円																					
	割引額	△1,000円	△800円	△300円																					
	6 箇月定期券	32,000円	23,800円	12,000円																					
割引額	△4,000円	△3,200円	△1,200円																						
長期の乗車券利用開始日の運用改善	・新規購入は7 日前から事前購入を可能とします。 ・乗車券の継続購入は14 日前から事前購入を可能とします。																								
販売場所の拡充	各地区まちづくり協議会において回数券や長期の乗車券販売ができるよう協議を行い、順次販売場所の拡充を目指します。																								

利用促進施策③ ～バスロケーションシステムの導入～

ちょこっとバスの時刻表については、市ホームページで掲載していますが、スマートフォン等で容易に検索ができないため、ちょこっとバスを利用したい市民や本市を訪れる人々から、市に電話で問合せをいただいております。特に雨や雪の日には運行情報について、電話で多くの問合せがある状況です。

このように、「時刻表が探しにくい」「運行情報が分からない」という状況では、「ちょこっとバスは使いにくい」という印象を市民に与えることとなり、公共交通の利用離れの一因となります。

このことを踏まえ、スマートフォン等で、「誰もが簡単にちょこっとバスの運行情報を知ることができる」ことを目指し、バスの経路やダイヤなどの情報が容易に検索できるバスロケーションシステムの導入を目指します。

《甲賀市コミュニティバスへのバスロケーションシステム導入事例》



資料：甲賀市HP

利用促進施策④ ～デマンド型を中心とした新たな公共交通サービスの検討～

ちょこっとタクシーは、1乗車当たりの運行単価を設定し、運行を委託していますが、乗合率の低さやタクシー事業者の運転手不足などの課題があり、持続可能な形でのデマンド運行について検討していく必要があります。

このような課題に対して、デマンド型運行の乗合率を高め、さらに民間事業者からも協賛・広告料を得る形で運行するデマンド型運行の導入事例が全国で増えてきており、近隣市町でも実証運行が行われています。

本市は市域が広く、地域によってちょこっとタクシー利用頻度や利用実態が異なることなどを踏まえながら、本市にとって最適なデマンド型の運行形態について検討を進めていきます。

《予約制乗合ワゴン「チョイソコ」》



資料：アイシン精機株式会社HP

利用促進施策⑤ ～モビリティ・マネジメントの推進～

モビリティ・マネジメントとは、「過度に車（マイカー）に頼る状態」から「公共交通や徒歩など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えていく一連の取組のことをいいます。

本市では、小学校や高齢者サロンなどで、モビリティ・マネジメントを実施しています。小学校でのモビリティ・マネジメントでは、ちょこっとバスの乗車体験といった取組をしており、小学校によっては、ちょこっとバスを利用した校外学習の事前学習として活用する事例もあります。

このような活動を通して、将来、大人になっても、車（マイカー）を利用しつつも、適度に公共交通を利用する意識の醸成が図れるよう、継続的に取組を続けていく必要があります。

また、児童だけでなく、保護者に対するモビリティ・マネジメントのあり方についても検討、実施することで、幅広い世代の公共交通利用に対する意識の醸成を図ります。

《市内小学校でのモビリティ・マネジメント学習の様子》



利用促進施策⑥ ～買物お帰りきっぷ事業～

平成 25 年度（2013 年度）からアピアと連携し、2,000 円以上の買物をされた人に 1 乗車分の回数券を進呈する「買物お帰りきっぷ事業」を実施しています。

現状、アピアのみでの実施となっていますが、ちょこっとバスの運行路線沿いにある商業施設と連携し、実施店舗の拡大を図り、公共交通を利用したおでかけ機会の創出を図ります。

《アピアと協働で実施している 買物お帰りきっぷ事業》

アピアのお帰りきっぷ事業

東近江市とアピアの協働企画！

市民の皆さんへの生活支援に加え、公共交通機関の利用促進による循環社会実現への貢献、高齢者や障がい者などの交通弱者の方への支援を目指します。

ちょこっとバス「お帰りきっぷ」プレゼント！

2,000円以上お買上で
帰りの「ちょこっとバス」が**無料！！**

○当日お買上レシート合計
2,000円以上で
お一人さま1枚 当日乗車券進呈

○お帰りきっぷお贈り場所は
1階 平和堂店舗カウンター
3階 平和堂サービスカウンター

○期間 令和4年1月1日～令和4年12月31日

期間延長

アピア専門店
SHOPPING PLAZA
A.L. PLAZA

(6) 運賃体系について

ちよこっとバス・ちよこっとタクシーの収支率の低下により、市の財政負担は増加傾向です。

第3次再編計画では収支率の改善を図るため、平成28年度（2016年度）において収支率30パーセントを見込めない場合は、運賃改定に向けての検討を行うこととしています。

また、東近江市地域公共交通計画においても、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、収支構造や運営方法について客観的に評価することとしています。

一方で、新型コロナによる公共交通離れが懸念されていることを踏まえると、第5次再編計画において運賃改定を行うことは難しいことから、第5次再編計画期間中は運賃を据え置き、地域公共交通の多面的な効果を示すクロスセクター効果を踏まえた利用促進等の取組を重点的に行うこととし、第5次再編計画期間終了後のダイヤ改正時に運賃見直しについて検討を行うこととします。