

参考資料3 地域別カルテ

本市は市域が広範であり、地域によって特性が異なります。

各地域の特徴を考慮した検討を行うため、市内8つの地域に関して、地域特性や課題、公共交通の改善の方向性等についてカルテ形式でまとめました。

表 本計画策定における地域区分

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 東近江市内の地域

東近江市の特性・課題と改善の方向性【地域カルテ全体版】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・八日市地域や能登川地域に高校や商業施設等、主要施設が多く集積しており、東近江市の中心となっている。五箇荘地域は愛宕町と隣接しており、国道8号沿いに建物が集積している。愛東・湖東地域や蒲生地域は各支所の周辺に施設があるほか、田園地域の中に集落が形成されている。永源寺地域は国道421号及び県道高木八日市線沿いに集落が形成されている。
- ・八日市地域から玉緒・御園地域、能登川地域に人口集中地区(DID)があり、H27年とR2年の国勢調査を比較すると、面積は拡大を続けているが、能登川地域では人口密度は低下している。

(2) 人口状況

- ・東近江市の人口は、R2年国勢調査では112,819人で、H27年と比較し1,361人減少している。
- ・年代別人口では、40～49歳や65～74歳が多い。[図1]

(3) 人口推移

- ・人口が多い65歳から74歳人口が、今後10年で後期高齢者となる。[図1]
- ・令和2年時点での高齢化率(65歳以上)は27.2%で上昇傾向にあり、愛東・湖東地域や永源寺地域は特に高くなっている。[図2] ※地域別高齢化率は各地域カルテ参照
- ・30歳から44歳にかけて人口はわずかに増加しているものの、20歳から24歳人口の10% (約800人) が市外に流出する等、20歳代の人口流出が顕著である。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、20歳から24歳の人口減少率が10%を超えているが、25歳以降の人口はおおむね維持している。[図4]

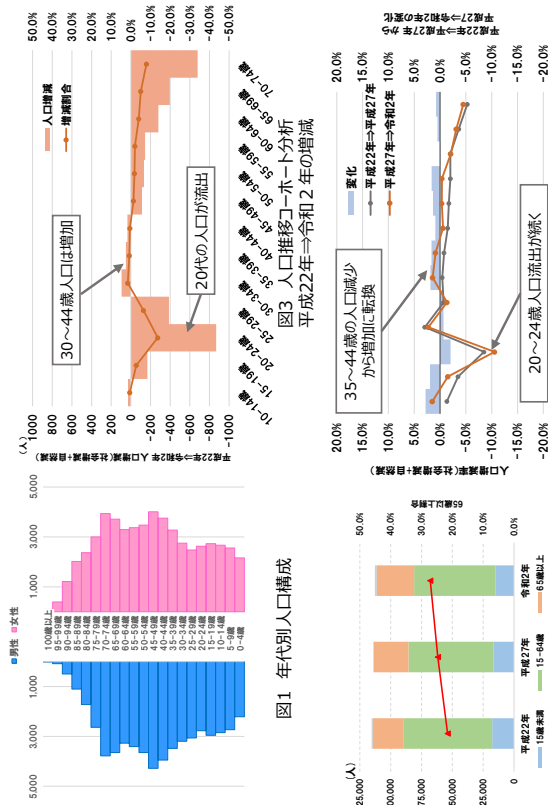


図1 年代別人口構成

図2 人口推移

図3 人口推移

図4 人口推移

2 施設立地・公共交通

(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット
スーパーマーケット23店舗 (大型商業施設、道の駅含む)
八日市地域 ... 5店舗 (マルプラザ八日市、西友八日市店等)
玉緒・御園地域 ... 1店舗 (マックスバリュ八日市店)
平田・市辺地域 ... 1店舗 (マミッシュセンター)
永源寺地域 ... 2店舗 (八百屋、道の駅愛宕永源寺交流の里)
五箇荘地域 ... 1店舗 (フレンドマート五箇荘店)
愛東・湖東地域 ... 4店舗 (道の駅あいとらマーガレットステーション、フレンドマート湖東店等)
能登川地域 ... 5店舗 (フレンドマート能登川店、フレスコ能登川店、丸富能登川店等)
蒲生地域 ... 4店舗 (フレンドマート蒲生店、ジョッパー桜川等)
- ・総合病院・公立診療所
総合病院8施設、公立診療所6施設
八日市地域 ... 2施設 (東近江敬愛病院、青葉病院)
玉緒・御園地域 ... 1施設 (東近江総合医療センター)
平田・市辺地域 ... 2施設 (永源寺診療所、永源寺東部出張診療所)
永源寺地域 ... 1施設 (永源寺診療所、永源寺東部出張診療所)
五箇荘地域 ... 1施設 (神崎中央病院)
愛東・湖東地域 ... 4施設 (近江温泉病院、湖東記念病院、あいとう診療所、湖東診療所)
能登川地域 ... 1施設 (能登川病院)
蒲生地域 ... 3施設 (蒲生診療所、長峰診療所、靖物師診療所)
- ・学校
小学校22校、中学校10校、高等学校5校、養護学校1校、専門学校1校、短期大学1校、大学1校、専門学校1校、準専門学校1校
八日市地域 ... 小学校4校、中学校2校、高等学校4校
玉緒・御園地域 ... 小学校2校、中学校1校、養護学校1校、短期大学1校、大学1校
平田・市辺地域 ... 小学校1校、中学校1校、準専門学校1校
永源寺地域 ... 小学校2校、中学校1校、専門学校1校
五箇荘地域 ... 小学校1校、中学校1校、専門学校1校
愛東・湖東地域 ... 小学校5校、中学校2校、専門学校1校
能登川地域 ... 小学校4校、中学校1校、高等学校1校
蒲生地域 ... 小学校3校、中学校1校
- ・企業
八日市地域 ... 市役所周辺に国・県の出先機関や銀行の支店等が集積
玉緒・御園地域 ... 八日市IC周辺、国道307号沿い、布引丘陵等に電子機器等の大規模工場が立地
平田・市辺地域 ... 布引丘陵地には3つの工業団地が立地し、電子機器等の大規模工場が立地
永源寺地域 ... 国道421号 (玉緒・御園地域境) 沿いに複数企業が集積
五箇荘地域 ... 愛知川沿いを中心に様々な業種の工場、国道8号沿いには物流施設が立地
愛東・湖東地域 ... 湖東工業団地をはじめ3つの工業団地等に建築関係をはじめとする企業が進出
能登川地域 ... のどがわ、志賀工業団地や能登川駅周辺等に工場が立地
蒲生地域 ... 近江鉄道本線沿いに5つの工業団地が立地

(2) 公共交通の状況

- ・東近江市には、JR (1路線1駅)、近江鉄道 (2路線13駅)、路線バス (4路線6系統)、ちよこっとバス (9路線)、ちよこっとタクシー (10路線12エリア)、タクシー (8事業者) が運行している。
- ・近江鉄道の利用者は横ばいで推移。
- ・路線バスの収支率は横ばいで推移。
- ・ちよこっとバスの年間利用者は14万人前後で推移。
- ・ちよこっとタクシー利用者は2万7千人前後で推移。近年増加傾向が見られた。
- ・令和2年度は新型コロナウイルスの影響で公共交通も利用者の減少、収支率の悪化が見られた。

東近江市の特性・課題と改善の方向性

【地域カルテ全体版】

3 市内在住者の移動実態と市内施設への来訪実態

(1) 通勤

① 市内在住者の移動実態

- ・市内及び隣接市町への通勤には主に車（マイカー）が利用されている。
- ・大阪・京都方面への通勤にはＪＲが利用されており、近江鉄道八日市駅からＪＲ近江八幡駅経由の利用や能登川駅からの利用がある。
- ・通勤時間南に交通が集中する国道421号八日市ＩＣ付近や国道8号等では、渋滞が発生している。

② 市内施設への来訪実態

- ・大半が車（マイカー）通勤だが、ＪＲ沿線居住者等、一部では近江鉄道をはじめとした公共交通を利用し、八日市駅周辺や官庁街への通勤の流れがあるほか、複数の企業が駅とのシャトル便を運行している。しかし、工業団地は郊外にあることや勤務時間等の影響もあることから車（マイカー）通勤が主となっている。

(2) 通学

① 市内在住者の移動実態

- ・小・中学校
・小学校や中学校から遠方に居住する児童は、スクールバスや路線バス・ちよこっとバスで通学している。
- ・市内の高校は八日市地域に集積しており、八日市地域周辺に居住する学生の通学手段は自転車を中心だが、一部で保護者の送迎が見られる。
- ・市外の高校への通学はＪＲ・近江鉄道の利用が多くあり、最寄り駅までは自転車や路線バス・ちよこっとバスの利用があるものの、保護者による送迎も見られる。
- ・専門・大学

② 市内施設への来訪実態

- ・隣接市町から八日市高校、八日市南高校への通学では、近江鉄道、路線バスの神崎線の利用が多くあるが、自転車や保護者の送迎も見られる。
- ・滋賀学園中学・高等学校は、学校と各地域を結ぶスクールバスを運行している。
- ・専門・大学
- ・京阪神方面からの通学でＪＲの利用はあるが、びわこ学院大学・びわこ学院短期大学部への通学では近江八幡駅からのスクールバスの運行により近江鉄道の利用がほとんどない。

(3) 通院

① 市内在住者の移動実態

- ・各地域に個人医院や診療所があり、かかりつけ医は地域内での通院が多い。
- ・総合病院への通院は、診療科目によって通院する病院が異なる。
- ・かかりつけ医や総合病院への通院は、大半が車（マイカー）移動であり、自分自身で送迎できない場合は、家族が送迎していることが多いが、路線バス、ちよこっとバス、タクシーを利用した通院もある。

(4) 買物

① 市内在住者の移動実態

- ・スーパー等日常の買物は地域内や隣接地域で行われているが、衣料品等は近江八幡市等、市外への買物移動が見られる。

(5) 観光

- ・市内有数の観光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、太郎坊宮、永源寺、白濱寺などの古刹、豊かな自然環境の奥永源寺等があるが、車（マイカー）や観光バスでの来訪が多い。

1～3＋ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 地域全体

- ・車（マイカー）移動が中心となっている一方で高齢化が進んでおり、高齢者で運転免許証の自主返納を考えている人も多い。
- ・市街化区域に集む一方で、中山間地域、農村集落では高齢化が顕著になっている。
- ・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。

(2) 通勤

- ・工業団地が愛知川沿い・布引丘陵地をはじめ郊外に立地している。多くは車（マイカー）通勤であり、公共交通を利用した通勤形態転換に向けた取組を進めて行く必要がある。

(3) 通学

- ・幼少期から継続的なモビリティ・マネジメントを行い、公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に（二かしく）利用する意識醸成を図る必要がある。
- ・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していく必要がある。
- ・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していく必要がある。

(4) 通院

- ・公共交通の乗り継ぎ等により、車（マイカー）移動と比べて移動時間が長時間となることから、高齢者の外出支援を踏まえつつ、移動時間の短縮等について検討する必要がある。

(5) 買物

- ・八日市駅周辺だけでなく、国道8号や国道421号沿いに商業施設が立地しており、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る。

(6) 観光

- ・観光需要に対応を含めた、ＩＣＴを活用した観光に使える公共交通の情報提供が求められている。
- ・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必要がある。

(7) 広報・その他

- ・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。利用者が必要とする情報を分かりやすく確実に伝達することが求められる。
- ・公共交通を使い慣れない市民に運行内容を知らせていただき、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必要がある。
- ・少子高齢化社会に対応したユニバーサルデザインを取り入れた交通環境の充実が求められる。

東近江市における取組方針

- 1 将来のまちづくりを踏まえた公共交通ネットワークの形成
- 2 多様で高度なサービス・利用しやすい交通環境の提供
- 3 運行維持に向けた取組の推進

地域別の特性・課題と改善の方向性 【八日市地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- 行政機関、高校、商業施設等、主要施設も多く集積しており、東近江市の中心部となっている。
- 人口の多くは、古くから市場町として栄えた八日市駅周辺から国道421号沿いに集中しており、人口集中地区（DID）になっている。
- 人口集中地区（DID）は、S40年国勢調査では面積1.10km²・人口密度は8,340人/ha、H12年国勢調査では面積4.16km²・人口密度は4,928人/haと面積は拡大も人口密度は低下していたが、R2年国勢調査では面積5.03km²・人口密度は4,760人/haと人口密度は高まっている。
- 近江鉄道太田駅周辺の市街化区域内において居住誘導可能な未利用地がある。

(2) 人口状況

- 人口は、R2年国勢調査では28,023人で、H27年と比較し、946人増加している。
- 年代別人口では、40歳代が最も多く、次に65～74歳代、30歳代が多い。【図1】
- 南部地区を中心に外国籍の居住者が集まっている。

(3) 人口推移

- 令和2年時点での高齢化率（65歳以上）は22.8%で、市内で最も高齢化率は低いが、八日市駅周辺では高齢化率が35%を超える町が複数ある。【図2】 ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- 25歳から44歳の人口流入が続いており、増加率は40%近く、人数換算では900人を超えており、このことが八日市地域の人口増加につながっている。【図3】
- H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、多くの年代で人口流入状況は維持できているが、20歳から24歳の人口増加数が鈍化している。【図4】

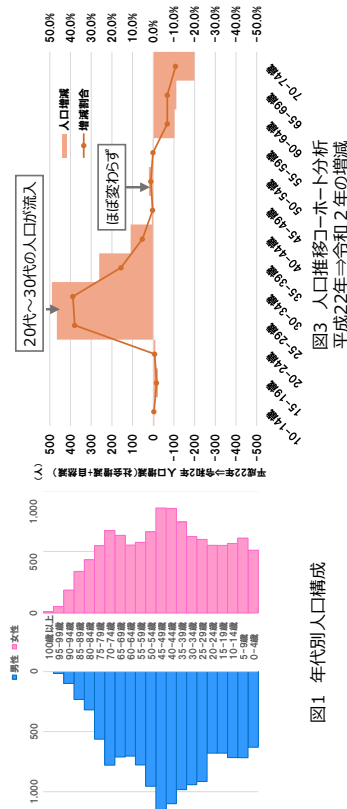


図1 年代別人口構成

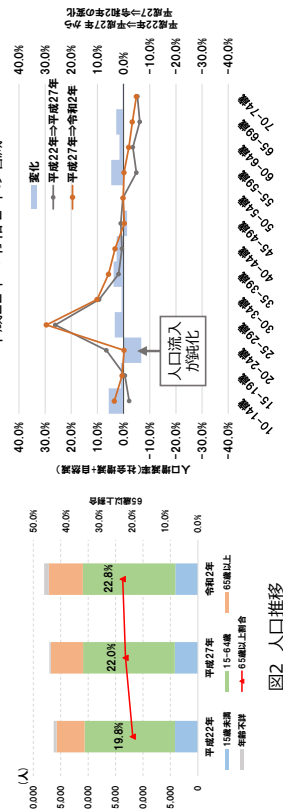


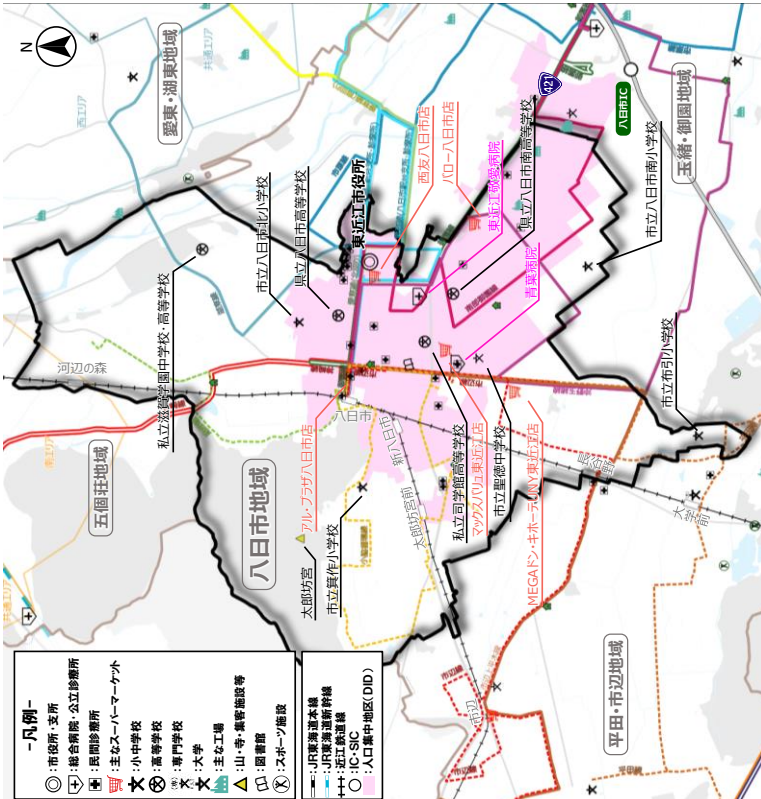
図2 人口推移

図3 人口推移コーホート分析

平成22年⇒平成27年⇒平成27年⇒令和2年の比較

例) 25-29歳人口増減の算出方法
平成27年度の25-29歳人口-平成22年度の20-24歳人口

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- 主なスーパーマーケット：アル・フラザ八日市や西友八日市店等、5店舗が立地
 - 総合病院・公立診療所：東近江総合病院や青葉病院が立地
 - 学校：小学校4校、中学校2校、高等学校4校
 - 企業：市役所周辺に国・県の出先機関や銀行の支店等が集積
- ### (2) 公共交通の状況
- 近江鉄道八日市駅は、路線バス（2路線）、ちよこっとバス（6路線）、ちよこっとタクシー（4路線）が乗り入れる等、近江鉄道八日市駅と各地域を結ぶ交通結節点となっている。
 - 近江鉄道新八日市駅は近江八幡方面への通学利用者が多く、南部地区在住の学生の利用が多い。
 - 令和3年度に近江鉄道太田駅周辺整備工事が完了し、交通アクセスが向上した。
 - 近江鉄道八日市駅と各地域を結ぶ路線は数多くある一方で、八日市図書館をはじめとする主要地方道沿線八日市駅周辺沿いにある公共施設や人口集中地区（DID）等を循環する路線がない。
 - 路線バスである近江鉄道バス御園線では、国道421号沿いの交通量が多いため、朝・夕の通勤・通学時間帯や休日昼間では運行が停止している。
 - 近江鉄道八日市線（八日市駅～太田駅前駅）利用客数、路線バスの収支率は横ばい状態で推移
 - ちよこっとタクシー・小規模路線の利用者は増加傾向も、建設費はほとんど利用がない状況

地域別の特性・課題と改善の方向性 【八日市地域】

3 地域内在住者の移動実態と地域内施設への来訪実態

- (1) 通勤
- ① 地域内在住者の移動実態
- ・八日市地域周辺の企業のほか、隣接市町をはじめ地域外への通勤も見られ、多くは車（マイカー）通勤である。
- ② 地域内施設への来訪実態
- ・ＪＲ沿線居住者等、一部では近江鉄道をはじめとした公共交通を利用し、八日市駅周辺や官庁街への通勤の流れはあるが、多くは車（マイカー）通勤である。
- ③ 出張者の来訪実態
- ・コロナ禍前は、八日市駅前等のホテルに長期滞在し、日野町にある日野第二工業団地へのタクシー利用が多くあったが、現在は出張利用が大きく減少している。
- (2) 通学
- ① 地域内在住者の移動実態
- ・地域内の通学は自転車を中心だが、一部で保護者の送迎が見られる。
 - ・近江八幡、彦根、日野・水口方面への通学は近江鉄道、能登川方面への通学は、路線バスである近江鉄道バス神崎線の利用がある。
 - ・近江鉄道八日市線各駅からＪＲ近江八幡駅を経由し京都方面への通学利用が多い。
- ② 地域内施設への来訪実態
- ・隣接市町や能登川地域から八日市高校、八日市南高校への通学では、近江鉄道、路線バスである近江鉄道バス神崎線の利用が多くある。
 - ・滋賀学園中学・高等学校は、学校と各地域を結ぶスクールバスを運行している。
- (3) 通院
- ① 地域内在住者の移動実態
- ・地域内に診療所が多数あり、かかりつけ医は地域内での通院が多い。
 - ・総合病院への通院は、診療科目によって通院する病院が異なるが、東近江総合医療センター、東近江敬愛病院、湖東記念病院への通院が多い。
 - ・診療所、総合病院ともに、大半が車（マイカー）移動である。自身が車（マイカー）で通院できない場合は、家族が送迎していることが多いものの、路線バス、ちよこっとバス湖東線、タクシーを利用した通院もある。
- ② 地域内施設への来訪実態
- ・人口遠征患者の送迎サービスを実施している事例があるが、大半が車（マイカー）で通院している。
- (4) 買物
- ① 地域内在住者の移動実態
- ・日常の買物ができる店舗が多く立地しており、地域内での買物移動が多い。
- ② 地域内施設への来訪実態
- ・旧八日市内の地域や永源寺地域、愛東・湖東地域などからの買物移動がある。
- (5) 観光
- ・市内有数の観光客入込数がある太郎坊宮は、車（マイカー）での来訪がほとんど。
 - ・聖徳太子にゆかりのある寺等が複数あり、観光客誘客に向けた取組が進められている。

1～3＋ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

- (1) 地域全体
- ・近江鉄道八日市駅は重要な交通結節点であり、市内各地域拠点と中心市街地間の移動、近江鉄道を経由し、ＪＲ沿線をはじめとする円滑で広域的な移動が可能な環境整備が求められる。
 - ・東近江市中心市街地活性化基本計画に基づき、駅前ホテル誘致や中心市街地への新規出店が進んでいるとともに、新たに「まちなかキャンパス」整備が計画される等、市内外から近江鉄道八日市駅周辺地域の移動需要創出と連携した公共交通網の整備が必要となる。
- (2) 通勤
- ・通勤・通学時間帯では、国道421号等での交通渋滞による近江鉄道バスの遅延が発生しており、交通関連ビッグデータを活用しなから移動需要を把握し、公共交通を利用した通勤形態転換に向けた取組を進めて行く必要がある。
 - ・近江鉄道八日市駅や官公庁周辺地域は、公共交通を利用した通勤は可能であるが、多くは車（マイカー）通勤であり、公共交通を利用した通勤形態転換に向けた取組を進めて行く必要がある。
- (3) 通学
- ・幼少期から継続的なモビリティ・マネジメントを行い、公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に（二かしく）利用する意識醸成を図る必要がある。
 - ・近江鉄道八日市駅の乗り継ぎ利便性を高める必要がある。
- (4) 通院
- ・停留所の位置が分かりにくい、時刻表が見つからないといった声や、停留所の待合環境が悪いという意見もあり、誰もが利用しやすい待合環境の整備が求められる。
- (5) 買物
- ・地域内在住者の利用のほか、買物のための各地からの来訪も見られるが、その多くが車（マイカー）による来訪であり、商業施設が集積している地域の優位性をいやすため、地域事業者等と連携しながら公共交通を利用したお出かけ機会を創出することが重要である。
- (6) 観光
- ・地域内には聖徳太子ゆかりの寺社仏閣があり、観光部局やまちづくり部局等と連携し、公共交通を組合せた施策を検討していく必要がある。
 - ・本市の都市拠点として様々な施設が集積しており、一定の移動需要はあることから、利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対応を続ける必要がある。
- (7) 広報・その他

八日市地域の取組方針

- 1 近江鉄道八日市駅は交通結節点であり、近江鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を向上させ、通勤・通学に使いやすい公共交通を目指す
- 2 市のにぎわい創出の中心的役割を担う地域であり、地域内外からの来訪利便性を向上させるとともに、地域内を便利に循環できる移動手段を整備する
- 3 商業施設が集積している強みを活かし、商業施設と連携した取組を推進する
- 4 継続的にモビリティ・マネジメントを行い、通勤・通学利用拡大を推進する

地域別の特徴・課題と改善の方向性【玉緒・御園地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・玉園中学校周辺や国道421号沿線の一部が人口集中地区（DID）になっている。
- ・八日市1C付近には大型商業店舗、飲食店が立地する等、郊外型商業施設が集積している。
- ・八日市1C周辺、国道307号沿い、布引丘陵等には、電子機器をはじめとする大規模工場が立地している。

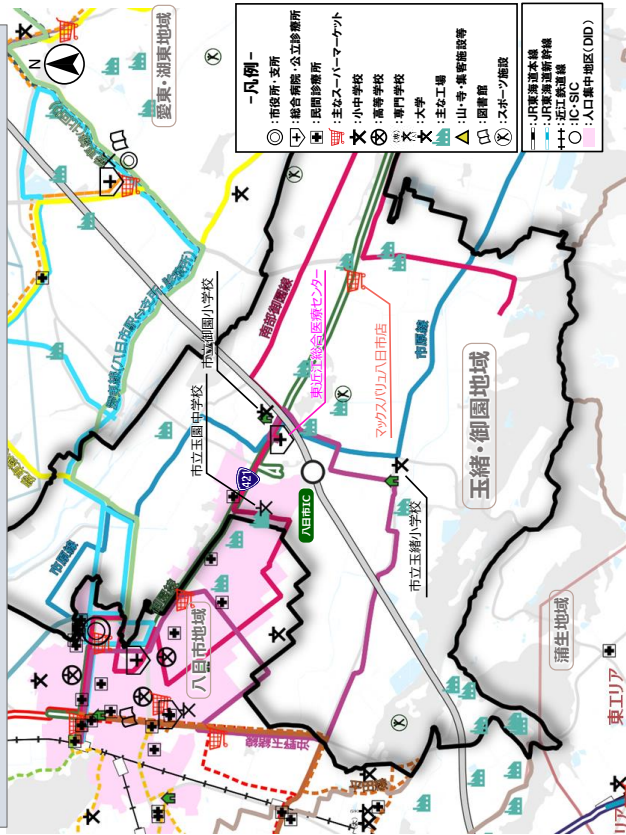
(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では11,061人で、H22年と比較し、290人増加している。
- ・年代別人口は、35歳までの人口が多く、今後10年で後期高齢者人口が大幅に増加すると見込まれる。[図1]
- ・八日市1C周辺に外国籍の居住が集中している。

(3) 人口推移

- ・令和2年時点での高齢化率（65歳以上）は24.2%で、市平均よりも低いが、市街化調整区域に該当する町では高齢化率が30%を超えている町がある。[図2] ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- ・25歳から34歳の人口流入が続いている結果、特に25歳から29歳の増加率は約35%、人数200人近い人口増であり、このことが玉緒・御園地域の人口増加につながっている。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、25歳から29歳の人口流入が鈍化し、30歳から34歳については減少している。[図4]
- ・他地域と異なり、20歳から24歳の人口流入が続いている。[図3][図4]

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：マックスバリュ八日市店
- ・総合病院・公立診療所：東近江総合医療センター
- ・学校：小学校2校、中学校1校
- ・企業：八日市1C周辺、国道307号沿い、布引丘陵等に電子機器等の大規模工場が立地

(2) 公共交通の状況

- ・路線バスの御園線（近江鉄道八日市駅⇄東近江総合医療センター⇄永源寺車庫）が国道421号沿いを運行している。
- ・ちよこっとバスは、4路線（沖野玉緒線・南部御園線・市原線・愛車線）が地域内を運行している。国道421号の交通量が多いため、朝夕の通勤・通学時間帯や休日屋間で遅延が発生している。
- ・路線バスである近江鉄道バス御園線は、運行ルート上に工場等が立地しているが、コロナ禍前においても収支率が35%前後であり、市内を通る路線バスで最も収支率が厳しい状況にある。
- ・（コロナ禍前）ちよこっとバス南部御園線の1便平均利用者が11.49人、沖野玉緒線の1便平均利用者は6.48人と利用者が多い路線である。

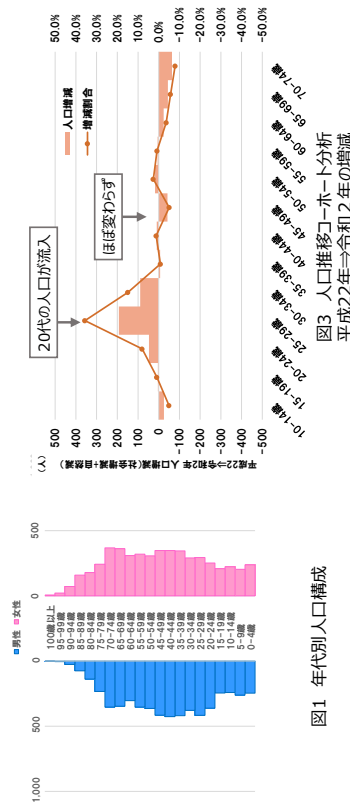


図3 人口推移レポート分析

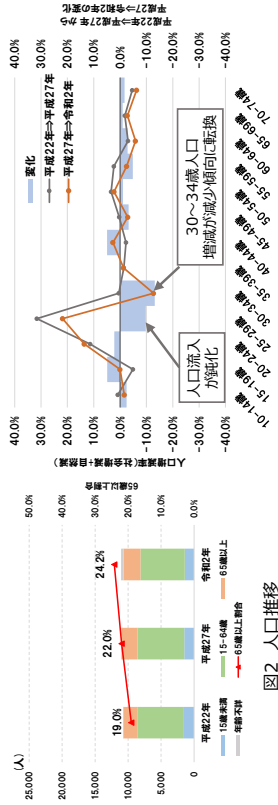


図4 人口推移

図2 人口推移
平成22年⇒平成27年と平成27年⇒令和2年の比較

例) 25～29歳人口増減の算出方法
平成27年度(25～29歳)人口-平成22年度の20～24歳人口

地域別の特性・課題と改善の方向性 【玉緒・御園地域】

3 地域内在住者の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

① 地域内在住者の移動実態

- ・車（マイカー）通勤が多いことから国道421号/八日市IC付近等では常に混雑している。

② 地域内施設への来訪実態

- ・各地から工場への通勤は車（マイカー）が大半で、国道421号の八日市IC付近等では常に混雑している。
- ・近江鉄道八日市駅から近江鉄道バス神崎線やちよこっとバス南部御園線を利用した通勤もある。

(2) 通学

① 地域内在住者の移動実態

- ・八日市地域の高校への通学は自転車が大半だが、一部で保護者の送迎も見られる。
- ・市外への通学は自転車又は保護者の送迎で最寄りの近江鉄道駅まで移動している。
- ・御園小学校では、一部児童はちよこっとバス南部御園線を利用し通学している。

② 地域内施設への来訪実態

- ・東近江総合医療センターへの通院や地域内のかかりつけ医への通院が多いが、大半は車（マイカー）での移動となっている。

(3) 通院

① 地域内施設への来訪実態

- ・東近江総合医療センターは、市内の中核病院の一つであり、永源寺地域等の他地域からの通院が多くあり、コロナ禍前は駐車場が満車になり入庫待ちができるほどであった。公共交通の利用としては、八日市駅方面から路線バスである近江鉄道バス御園線やちよこっとバス玉緒線等の利用がある。

② 地域内施設への来訪実態

- ・国道421号沿い、八日市地域の野々宮交差点から八日市IC付近にかけて、商業施設、飲食店が多数立地しており、これらの店舗利用を目的とした往来が多い。

1～3+ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 地域全体

- ・名神高速道路八日市IC、国道421号周辺には大規模工場等が立地しており、一般車両・大型車とも往来が多くあり、通勤・通学時間帯では交通渋滞が発生しており、通勤・通学利用増を目指し、バスの定時性を確保していく必要がある。

(2) 通勤

- ・通勤時間帯の交通渋滞による近江鉄道バスの遅延が発生しており、交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、公共交通での通勤の可能性について検討していく必要がある。

(3) 通学

- ・地域内に居住する学生のほとんどが八日市地域を経由して通学しているが、最寄りの近江鉄道八日市駅まで保護者の送迎で通学している学生がいることから、近江鉄道バス、ちよこっとバスを利用した通学を促す施策について検討する必要がある。
- ・幼小期から継続的なモビリティ・マネジメントを行い、公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度（ニカしく）利用する意識醸成を図る必要がある。

(4) 通院

- ・東近江総合医療センターは、市内各地域から通院があり、午前9時から午前11時の通院ピーク時には駐車場が混雑していることから、公共交通を利用した通院への監視を促す必要がある。
- ・旭東記念病院をはじめ、地域外にある総合病院への通院移動もあることから、通院移動の時間を考慮したちよこっとバス・ちよこっとタクシーの運行形態について検討していく必要がある。

(5) 買物

- ・地域住民の買物は車（マイカー）が中心であるが、中心市街地活性化等をはじめとするにぎわい創出の取組と連携しながら公共交通を利用したお出かけ機会を創出していく必要がある。

(6) 広報・その他

- ・利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対処を続ける必要がある。
- ・路線バス・ちよこっとバスの停留所を近接して設置している地域があることから、地域の状況を踏まえつつ停留所の見直しを行う必要がある。

玉緒・御園地域の取組方針

- 1 八日市駅を発着する近江鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を向上させることで、通勤・通学において、鉄道だけでなく、バスについても利用しやすい公共交通を目指す
- 2 通勤時間帯や休日の夕方等の混雑時における定時運行性確保に向けた取組を進める
- 3 東近江総合医療センターをはじめ、他地域から通院等の移動が多い施設へ公共交通ネットワークの充実に向けた対応を進める
- 4 モビリティ・マネジメントを行い、通勤・通学利用の拡大を推進する

地域別の特性・課題と改善の方向性 【平田・市辺地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・田園地域に農村集落が点在し、布引丘陵地には住宅団地が形成されている。
- ・近江鉄道大学駅に隣接して、びわこ学院短期大学部が立地している。
- ・布引丘陵地には工業専用地域が設定され、電子機器製造をはじめとする大規模工場が立地するとともに、名神高速道路黒丸パーキングエリアにスマートインターチェンジ設置に向けた取組が進んでいる。
- ・名神高速道路黒丸パーキングエリアにスマートインターチェンジ設置・開通を見据え、周辺地域の施設整備や土地の有効活用等を踏まえ、(仮称)文化スポーツ学研ゾーン構想の検討が進められている。

(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では6,897人で、H27年と比較し、397人減少している。
- ・年代別人口では、60代・70代が最も多く、30歳から34歳の人口が前回の20代や35歳から50歳代までと比べ少ない。[図1]

(3) 人口推移

- ・令和2年時点での高齢化率(65歳以上)は33.1%と市平均よりも高く、人口が最も多い65歳から74歳人口が、今後10年で後期高齢者となる。[図1] [図2]
- ・19歳までの人口は変わらないが、20歳から39歳までの人口が流出しており、特に30歳から34歳の人口の5人に2人が人口流出している。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減率比較を見ると、25歳から34歳の人口減少率は低下しているが、依然として人口流出の割合が高い傾向が続いている。[図4]

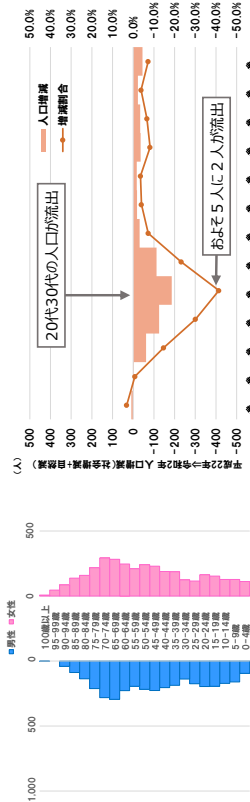


図1 年代別人口構成

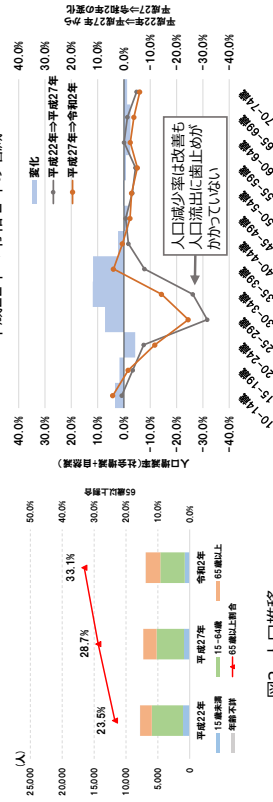


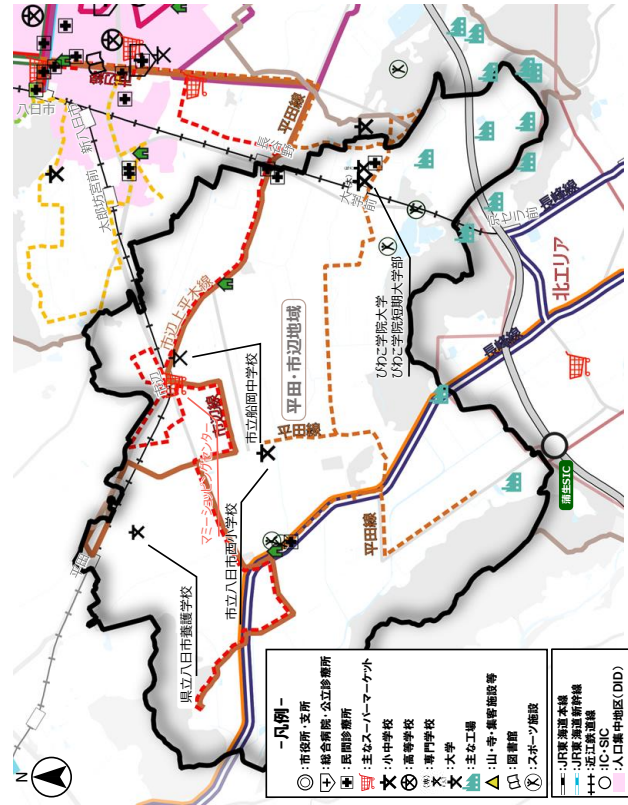
図2 人口推移

図3 人口推移コーホート分析

平成22年⇒平成27年と平成27年⇒令和2年の比較

※)25-29歳人口増減の算出方法
平成27年度の25-29歳人口-平成22年度の20-24歳人口

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：マミージョショッピングセンター
- ・総合病院・公立診療所：地域内になし
- ・学校：小学校1校、中学校1校、養護学校1校、短期大学1校、大学1校
- ・企業：布引丘陵地には3つの工業団地が立地し、電子機器等の大規模工場が立地

(2) 公共交通の状況

- ・地域内に近江鉄道(本線、八日市線)、路線バス(1路線2系統)、ちよこつとバス(1路線)、ちよこつとタクシー(2路線)が運行している。
- ・近江鉄道を利用した通勤・通学を促進することを旨とし、R3年9月から市辺駅徒歩5分にある市営あかね駐車場を活用したパーク＆ライドの実証実験を開始し、利用拡大の取組を進めている。
- ・コロナ禍前では、近江鉄道市辺駅及び平田駅利用者数は横ばい、長谷野駅及び大学駅前駅利用者は増加傾向で推移している。
- ・路線バスは、JR近江八幡駅と日野駅を結ぶ系統(日八線)、JR近江八幡駅と蒲生地域の長峰団地を結ぶ系統(長峰線)が運行しており、高校生を中心に通学利用がある。
- ・コロナ禍前での路線バスの収支率は50%前後で推移している。
- ・ちよこつとバス市辺上平木線は早期1便のみの運行で、八日市西小学校への通学利用が大半になっており、少子化により利用者数が減少傾向にある。
- ・ちよこつとタクシー市辺線の利用者は減少傾向にあるが、平田線は通学利用があり利用者数は増加している。

地域別の特性・課題と改善の方向性【平田・市辺地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・地域内地域外問わず、ほとんど車（マイカー）通勤となっている。

(2) 通学

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・近江鉄道利用促進の取組として、令和3年9月から近江鉄道市辺駅徒歩5分にある市営あかね駐車場を活用したパーク・アンド・ライド実証実験を開始し、1名の通勤利用がある。

(3) 通院

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・路線バス沿いの集落では、JR近江八幡駅への通学利用が多い。
 - ・布引丘陵地の住宅団地に居住する学生は、近江八幡市や京阪神方面への通学では近江鉄道市辺駅・彦根方面の場合は近江鉄道大学前駅又は近江鉄道長谷野駅を利用する等、通学先に応じて駅を使い分けている。

(4) 買物

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(5) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(6) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(7) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(8) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(9) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(10) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(11) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(12) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(13) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(14) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(15) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(16) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(17) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(18) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(19) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

(20) その他

- ① 地域内在住者の移動実態
- ・市辺地区は八日市地域、平田地区は近江八幡方面への買物移動が多い。

1～3 + ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 地域全体

- ・八日市地域、御園・玉緒地域、永源寺地域等から近江八幡市方面への車（マイカー）移動では当該地域を通過することから、車（マイカー）で近江八幡市方面へ移動する移動需要を公共交通の利用に転換していくための施策について検討していく必要がある。
- ・今後10年間で、高齢高齢者の人口が大幅に増加することが想定されることから、健康福祉部局と連携し、公共交通を利用したおでかけ機会を創出していく必要がある。

(2) 通勤

- ・当該地域は、市内各地から近江八幡市方面への通勤経路上にあることから、近江鉄道を利用した通勤への転換に向けた取組を行う必要がある。
- ・当該地域を通過する路線バスは、近江八幡市内等での交通渋滞により遅延が発生していることから、交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、公共交通を通勤の可能性について検討していく必要がある。

(3) 通学

- ・当該地域は、市内各地から近江八幡市方面への通学経路上にあることから、近江鉄道を利用した通学への転換に向けた取組を行う必要がある。
- ・ひわこ学院大学生・短期大学部生の近江鉄道を利用した通学への転換に向けた課題整理を行う必要がある。

(4) 通院

- ・東近江総合医療センターをはじめとする総合病院に通院する場合、複数の公共交通を乗り継いで移動する必要があることから、利用しやすい運行サービスを検討していく必要がある。

(5) 買物

- ・地域住民の買物移動は車（マイカー）が中心であるが、商業施設と連携しながら、公共交通を利用したおでかけ機会創出について検討する必要がある。

(6) 広報・その他

- ・利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対応を続ける必要がある。
- ・高齢者の移動を確保するため、集落のちよっとタクシー停留所の位置については適時見直しを検討していく必要がある。

平田・市辺地域の取組方針

- 1 近江八幡市方面への移動に近江鉄道を利用した通勤・通学ができるよう、パーク・アンド・ライドの利用者拡大に向けた取組を進める
- 2 路線バスについては、近江八幡地先の渋滞解消について、沿線自治体とともに道路管理者等と協議し、定時運行の確保に向けた協議を行う
- 3 モビリティ・マネジメントを行い、通勤・通学利用を推進する
- 4 健康福祉部局と連携しつつ、高齢者の公共交通を利用したおでかけ機会の創出を図る

地域別の特性・課題と改善の方向性 【永源寺地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・国道421号及び県道高木八日市線沿いに集落が形成されている。
- ・石樽トンネル開通をはじめ、国道421号の整備が進んでおり、中部圏との交通軸としての役割が拡大している。
- ・近年のキャンプをはじめとするアウトドアレジャー人気の高まりを受けて、永源寺東部地域では路上駐車等、オーバーツーリズムの問題が出ている。

(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では4,911人で、H27年と比較し、472人減少している。
- ・年代別人口は、65歳から74歳が最も多く、次いで40歳代、50歳代の人口が多く、20歳代、30歳代の人口が少ない。[図1]

(3) 人口推移

- ・人口が最も多い65歳から74歳人口が、今後10年で後期高齢者となる。[図1]
- ・令和2年時点での高齢化率(65歳以上)は37.5%と市内で最も高齢化率が高く、高齢化率が40%を超えている時が多数ある。[図2] ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- ・15歳から39歳までの人口が流出しており、特に20歳から29歳人口の5人に2人が人口流出している。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減率比較は、25歳から39歳の人口減少が悪化しており、若年層の人口流出が加速している。[図4]

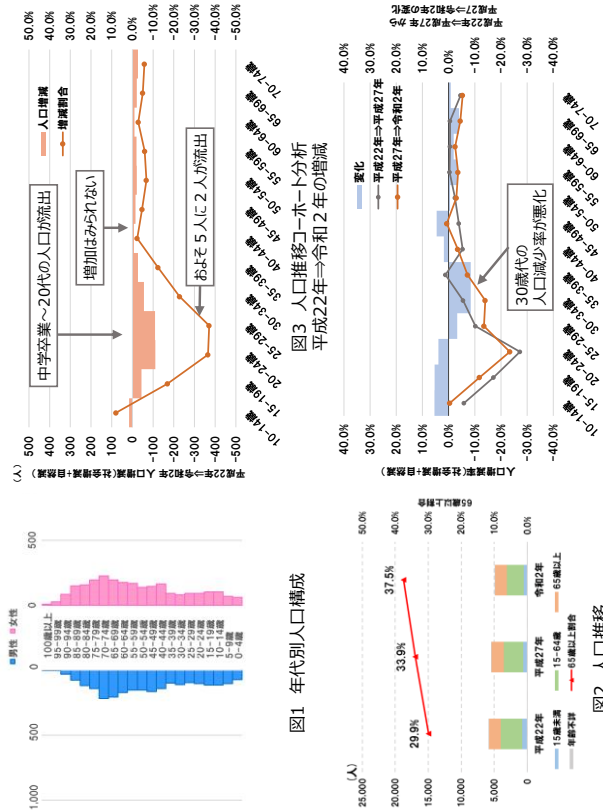
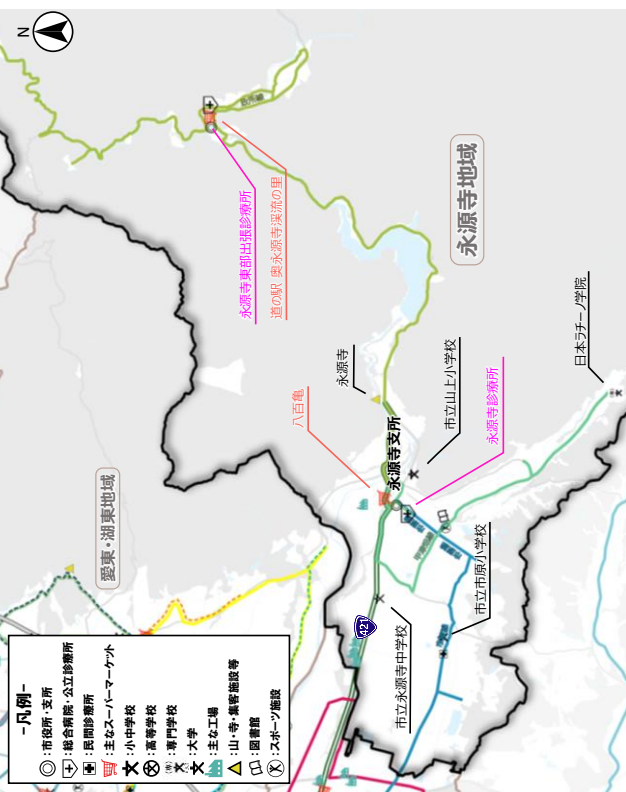


図2 人口推移

図3 人口推移コーホート分析
平成22年⇒平成27年⇒令和2年の比較

※25-29歳人口増減の算出方法
平成27年度の25-29歳人口-平成22年度の20-24歳人口

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット: 八百亀、道の駅「奥永源寺溪流の里」の2店舗
- ・総合病院・公立診療所: 永源寺診療所、永源寺東部出張診療所
- ・学校: 小学校2校、中学校1校、専門学校1校
- ・企業: 国道421号(玉緒 御園地域)沿いに複数企業が立地

(2) 公共交通の状況

- ・路線バス(1路線)、ちよこっとバス(3路線)に加え、全国2例目となる自動運転(レベル2)での運行が奥永源寺地域で行われている。
- ・路線バスは、国道421号を通り、近江鉄道八日市駅を結ぶ御園線が地域の幹線交通の役割を担っているが、コロナ禍前においても収支率が35%前後であり、市内を通る路線バスで最も収支率が厳しい状況にある。
- ・ちよこっとバス市原線は県道高木八日市線沿いの集落と近江鉄道八日市駅を結び、政所線、甲津畑線は地域内の交通結節点である永源寺支所と地域内を結んでいる。
- ・ちよこっとバス市原線は、東近江コミュニティバス第4次再編計画に基づき、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、1便平均利用者数が971人と利用者が多い路線である。
- ・ちよこっとバス政所線、甲津畑線は、特に高齢化が進んでいる地域の重要な移動手段であるが、沿線人口が少ないため、1便平均利用者数は1名程度である。
- ・奥永源寺地域での自動運転では、地域住民だけでなく、キャンプ場や道の駅「奥永源寺溪流の里」利用者等の利用があり、1便平均利用者数は2名程度である。

地域別の特性・課題と改善の方向性【永源寺地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

① 地域内在住者の移動実態

- ・ほとんどが車（マイカー）通勤となっている。

(2) 通学

① 地域内在住者の移動実態

- ・興永源寺地域をはじめ、自宅から小・中学校まで遠距離となる児童は、スクールバスで通学している。
- ・興道高木八日市線沿い住の高校生による、ちよこっとバス市原線を利用した通学が見られるが、国道421号沿い住の高校生や大学生以上の学生は近江鉄道最寄駅まで家族の送迎がほとんどとなっている。

(3) 通院

① 地域内在住者の移動実態

- ・かかりつけ医は、永源寺診療所等への通院が多く、車での移動が困難な高齢者には訪問診療が行われている。
- ・東近江総合医療センターをはじめ、総合病院への通院の大半が車（マイカー）移動、次いで家族の送迎が多いが、路線バスの御園線やちよこっとバス市原線を利用した通院も見られる。

(4) 買物

① 地域内在住者の移動実態

- ・地域内外問わず、車（マイカー）での買物移動が大半である。
- ・地域内の八百屋に加え、他店による移動販売が実施されている。
- ・地域外への買物はマックスバリュ八日市店等が多く、買物お帰りのきっぷ事業を利用してアピオへの買物移動も見られる。

② 地域内施設への来訪実態

- ・永源寺地域に近い愛東・湖東地域の一部地域からの買物移動が見られる。
- ・道の駅興永源寺渓流の里は、観光客の利用が多い。

(5) 観光

- ・観光シーズンの休日は、キャンプ場や登山客等が多く訪れており、近年では路上駐車等、オーバーツーリズムの問題が起きている。

1～3＋ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 全体

- ・70歳以上の高齢者が多く、高齢者夫婦や高齢者の単身世帯も多いため、高齢者が安心して移動できる環境を整備していく必要がある。
- ・居住地域によっては、地域外への移動時には複数の公共交通機関を乗り継ぐことになるため、乗り継ぎ利便性の向上について検討する必要がある。

(2) 通勤

- ・交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、公共交通を利用した通勤利用に向けた取組について検討していく必要がある。

(3) 通学

- ・自宅から小・中学校まで遠距離となる児童の通学手段が確保できるよう、東近江市教育委員会と連携した対応を継続していく必要がある。
- ・高校生以上については、近江鉄道最寄駅まで保護者の送迎も見られることから、バス・鉄道を利した通学がしやすい環境を整える必要がある。

(4) 通院

- ・かかりつけ医は永源寺診療所が多いため、地域内各地からの移動手段を確保する必要がある。
- ・東近江総合医療センターをはじめ、地域外の総合病院への通院手段を確保する必要がある。

(5) 買物

- ・買物お帰りのきっぷ事業の利用者も一定数あることから、車（マイカー）移動だけでなく公共交通を利用した日常の買物ができる環境を整える必要がある。
- ・地域外店舗への買物も多いことから、公共交通間の円滑な乗り継ぎが求められる。

(6) 観光

- ・道の駅周辺では、コロナ以降特にキャンプ客等による路上駐車の対応等に苦慮していることから、公共交通を利用した移動の可能性について、商工観光部局と検討していく必要がある。

(7) 広報・その他

- ・利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対応を続ける必要がある。

永源寺地域の取組方針

- 1 公共交通の乗り継ぎ利便性の向上を図り、八日市方面への移動を支援する
- 2 健康福祉部局と連携しつつ、高齢者の公共交通を利用したおでかけ機会を創出を推進する
- 3 モビリティ・マネジメントを行い、通勤・通学利用の拡大を推進する
- 4 オーバーツーリズムに関わる対策の中で、パーク＆ライドの実施可能性について商工観光部局と検討を進める

地域別の特性・課題と改善の方向性 【五個荘地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

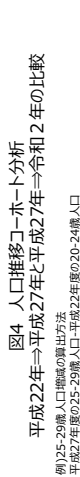
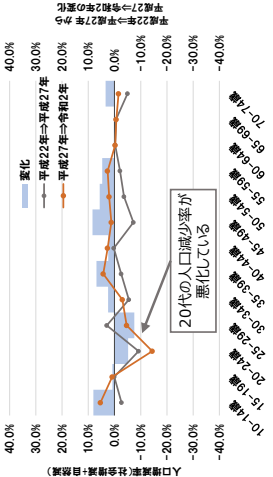
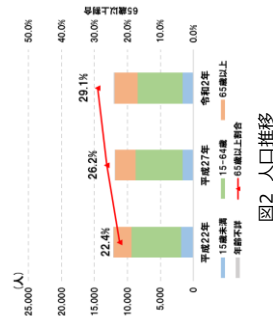
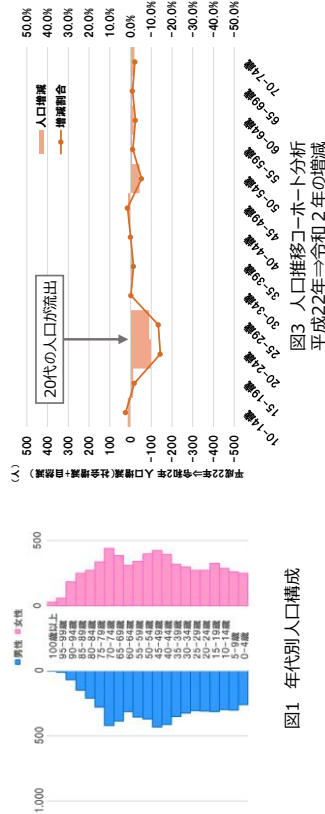
- ・国道8号に沿う形で市街化区域に人口が集中し、隣接する能登川地域と八日市地域の間は田園地域が広がり、集落が点在している。
- ・国道8号は国工軸であり、物流や通勤等での往来が多くあり、飲食店や物流施設が集積している。
- ・愛知川はいき等に繊維をはじめ、様々な業種の工場が立地しており、朝・夕は国道8号、特に御幸橋周辺で渋滞が発生している。

(2) 人口状況

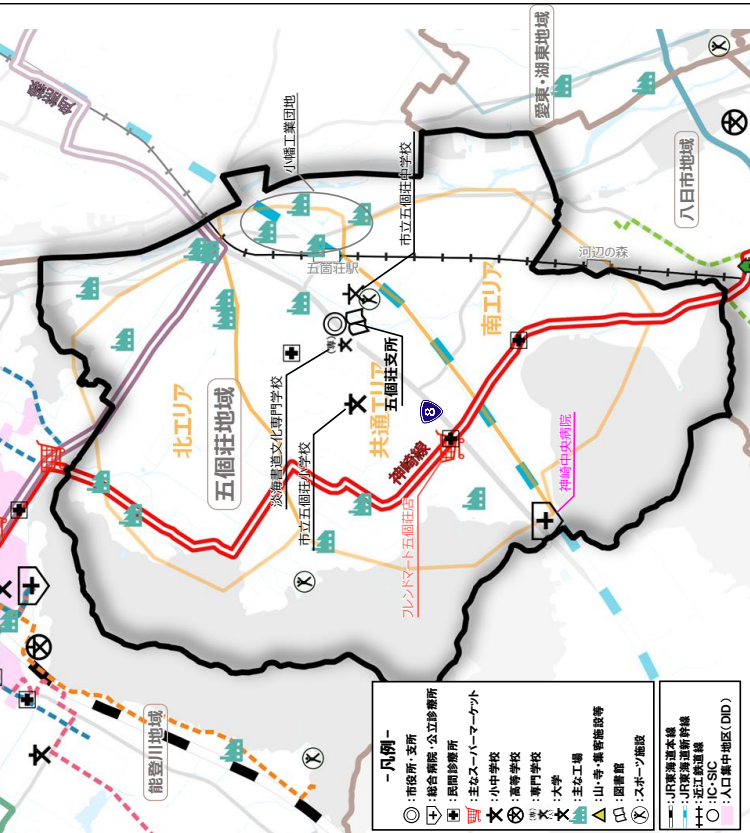
- ・人口は、R2年国勢調査では12,108人で、H27年と比較し、180人減少している。
- ・年代別人口は、40歳から49歳及び65歳から74歳の人口が多くとなっている。【図1】

(3) 人口推移

- ・人口が多い65歳から74歳人口が、今後10年で後期高齢者となる。【図1】
- ・令和2年時点での高齢化率(65歳以上)は29.1%で、市平均よりも高く、市街化調整区域では高齢化率が30%を超えている町がある。【図2】 ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- ・10代や30歳以上の人口は現状を維持しているが、20歳から29歳の人口が流出している。【図3】
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、20歳から29歳人口の人口減少率が悪化しているが、その他の年代の人口増減率は微増となっている。【図4】



2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：フレンドマート五個荘店
- ・総合病院：公立診療所：神崎中央病院
- ・学校：小学校1校、中学校1校、専門学校1校
- ・企業：愛知川沿いを中心に様々な業種の工場が立地し、国道8号沿いには物流施設が立地

(2) 公共交通の状況

- ・地域内を近江鉄道、路線バス(2路線)、ちよこっとタクシーが運行している。
- ・近江鉄道五個荘駅利用者の85%が通勤・通学での利用であり、利用者は年々増加傾向にある。
- ・路線バスである近江鉄道バス神崎線は、八日市高校や能登川高校等の学生の通学利用や五個荘小学校児童の通学利用があるとともに、観光シーズンには五個荘金堂地区への観光利用があり、コロナ禍前の収支率は50%前後で推移している。
- ・路線バス(コミュニティバス扱い)の角能線は、通学等での利用があるが、H28年度収支率49.1%がR1年度収支率31.9%に悪化している。
- ・ちよこっとタクシー五個荘エリアは、3つのエリアに分け、地域内移動を補完しており、五個荘小学校児童の通学利用がある。

地域別の特性・課題と改善の方向性 【五個荘地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態	
(1) 通勤 ① 地域内在住者の移動実態 ・地域内外への通勤を問わず、大半が車（マイカー）通勤となっている。 ② 地域内施設への来訪実態 ・車（マイカー）通勤がほとんどとなっている。 (2) 通学 ① 地域内住民の移動実態 ・高校生の通学では、彦根方面へは近江鉄道が多く利用され、八日市地域や能登川地域へは自転車による通学が主であるが、路線バスの利用もある。 ・五個荘小学校から離れた地域に住む児童は、通学に路線バスの神崎線やちよっとタクシーを利用している。 (3) 買物 ① 地域内住民の移動実態 ・フレンドマート五個荘店への買物が多い。居住地により、市内では八日市地域や能登川地域、市外では近江八幡市や愛荘町への買物移動があり、大半は車（マイカー）移動となっている。 (4) 通院 ① 地域内住民の移動実態 ・かかりつけ医に加え、能登川病院や神崎中央病院等への通院が多い。大半は車（マイカー）移動で、一部ちよっとタクシーの利用もあるが、エリアが3つに分かれており、目的地によっては乗り継いで移動する必要がある。 (5) 観光 ・路線バスの神崎線沿いには、国の重要伝統的建造物群保存地区となっている五個荘金堂地区があり、イベント開催時に多くの観光利用が見られるが、多くは車（マイカー）での来訪となっている。	1～3 + ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理 (1) 全体 ・国道8号は広域移動の幹線移動路であるが、朝・夕の通勤時間帯に交通渋滞が発生しており、国道8号を横断する路線バスは運行遅延が発生していることから、バスの定時性を確保していく必要がある。 ・現行のちよっとタクシーの運行形態は、エリアが3つに分かれており、利用方法が分かりにくく、使いにくいという声を踏まえ、利用しやすい運行形態について検討する必要がある。 (2) 通勤 ・朝・夕の通勤時間帯では、国道8号で交通渋滞が発生しており、定時運行確保に向けた検討を進める必要がある。 ・交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、隣接市町とも協議をしながら、公共交通を利用した通勤の可能性について検討していく必要がある。 (3) 通学 ・高校生の通学では、近江鉄道五箇荘駅を利用し通学する学生も多く、自転車駐車場の収容台数を超過した利用がある等、駅利用環境の改善が求められる。 (4) 通院 ・現在の運行エリアを見直し、五個荘地域内の医療機関へのアクセス性向上について検討を行う必要がある。 (5) 買物 ・地域内での買物利用でのちよっとタクシーの利用は多くないことから、ちよっとタクシーを利用した買物移動等、おでかけ機会を創出していく必要がある。 (6) 観光 ・路線バスである近江鉄道バス神崎線の沿線には、五個荘金堂地区をはじめとした地域観光資源があることから、商工観光部局での観光資源の魅力を高める取組を進めるとともに、来訪者が公共交通を利用して移動しやすいよう環境整備を進めて行く必要がある。 (7) 広報 ・ちよっとタクシーのエリア運行について、利用方法や停留所の位置等の情報提供を進めていく必要がある。
五個荘地域の取組方針 1 近江鉄道バスの定時運行確保に向けた取組検討 2 近江鉄道五箇荘駅利用環境の整備 3 ちよっとタクシーの運行形態（エリア運行）見直し 4 商工観光部局と連携した公共交通利用環境の整備	

地域別の特性・課題と改善の方向性 【愛東・湖東地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・各支所の周辺に公共施設が集積しているほか、田園地域の中に集落が形成されている。
- ・近年、湖東第三小学校周辺で宅地造成が行われており、子育て世代の人口流入が想定される。
- ・愛東地区には湖東工業団地をはじめ3つの工業団地、湖東地区には大手住宅メーカーの本社工場等がある。

(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では12,841人で、H27年と比較し、711人減少している。
- ・年代別人口を見ると、65歳から74歳の人口が多く、次いで40歳から49歳、15歳から19歳の人口が多い。[図1]

(3) 人口推移

- ・人口が多い65歳から74歳人口が、今後10年で後期高齢者となる。[図1]
- ・令和2年時点での高齢化率は33.5%で、市平均よりも高く、中山間地域に近い町になるほど高齢化率が高い傾向にある。[図2] ※即別高齢化率は本編13ページ参照
- ・19歳までの人口は維持しているが、20歳から34歳の人口の流出が多く、特に25歳から29歳の人口は40%近い減少率となっている。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、35歳から39歳人口は増加に転じたが、20代の人口減少率は悪化している。[図4]

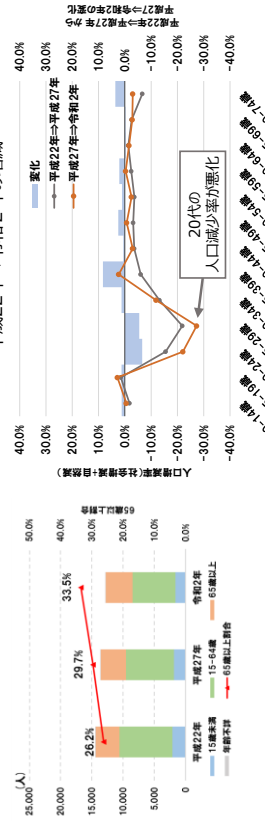
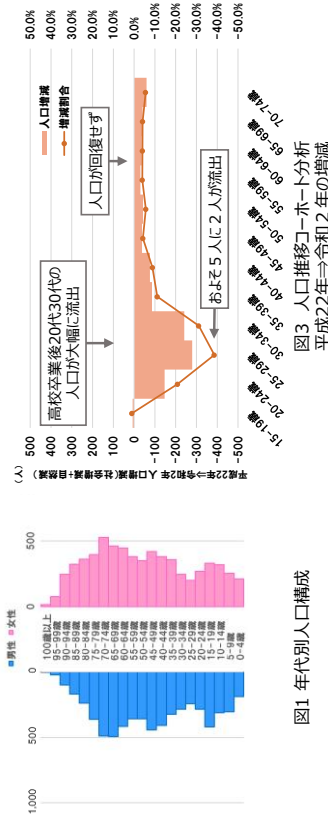
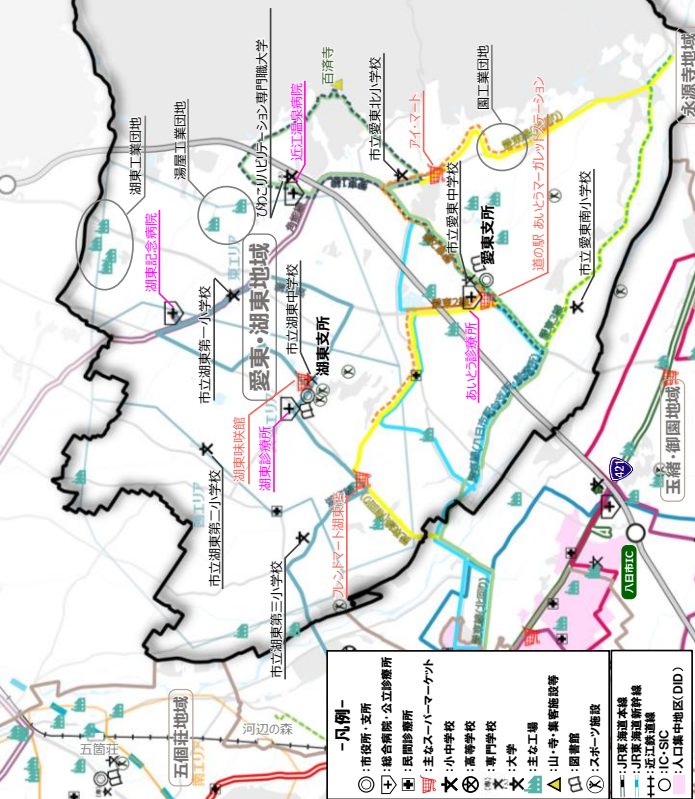


図3 人口推移コーホート分析
平成22年⇒平成27年と平成27年⇒令和2年の比較

例) 25-29歳人口増減の算出方法
平成27年度の25-29歳人口-平成22年度の20-24歳人口

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：道の駅あいとうマーガレットステーション、フレンドマーケット湖東店等、4店舗
- ・総合病院・公立診療所：近江温泉病院、湖東記念病院、あいとう診療所、湖東診療所
- ・学校：小学校5校、中学校2校、専門職大学
- ・企業：湖東工業団地をはじめ、3つの工業団地等に建築関係をはじめとする企業が進出

(2) 公共交通の状況

- ・地域内を路線バス（1路線）、ちよこっとバス（2路線）、ちよこっとタクシー（3路線、3エリア）がある。
- ・路線バス（コミュニティバス扱い）の角能線は、愛東地区の市ヶ原から湖東地区北部の湖東記念病院を通り、愛荘町を経由し、JR能登川駅までを結ぶ幹線交通の役割を担っている。
- ・ちよこっとバスは、交通結節点である近江鉄道八日市駅と愛東地区、湖東地区を結んでいる。
- ・ちよこっとバス愛東線は、小学生や高校生の通学利用やアピオ等への買物利用があるが、利用者は減少傾向にある。
- ・ちよこっとバス湖東線は、八日市高校への通学や湖東記念病院への通院での利用が見られ、コロナ禍前では1便平均利用者は628人の利用があった。
- ・ちよこっとタクシーは、地区内での移動を確保するために運行しており、愛東地区では定時定路線、湖東地区ではエリア運行を行っている。
- ・ちよこっとタクシーでは、定時定路線の愛東地区では利用者は減少傾向にあるが、エリア運行を行っている湖東地区では利用者が増加（コロナ禍前）している。

地域別の特性・課題と改善の方向性【愛東・湖東地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・地域内の工業団地や地域外の工場等への通勤が多く、ほとんどが車（マイカー）通勤となっている。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・地域内に複数の工業団地や工場があり、ほとんどが車（マイカー）通勤となっている。

(2) 通学

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・八日市地域にある高校への通学では自転車での通学が多く見られるが、ちよこっとバス愛東線及び湖東線を利用した通学も見られる。
 - ・市外の高校への通学では、近江鉄道八日市駅の利用やちよこっとバス愛東線の利用が見られるが、湖東線では市外への通学に適したダイヤがないため、駅まで保護者の送迎も見られる。

(3) 通院

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・かかりつけ医は、地域内通院が多く、大半は車（マイカー）移動となっている。
 - ・総合病院への通院は、湖東記念病院への通院が多いが、東近江医療センターへの通院も見られ、大半は車（マイカー）移動となっている。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・湖東記念病院には、八日市地域等、他地域からの通院も多く、大半は車（マイカー）移動であるが、路線バスである近江鉄道バス能線やちよこっとバス湖東線を利用した通院も見られる。

(4) 買物

- ① **地域内住民の移動実態**
 - ・地域内での買物は、フレンドマート湖東店が多く、大半が車（マイカー）移動となっている。
 - ・地域外では、菟塚地区南部では玉緒・御園地域への買物移動が多く、湖東地区では八日市地域や愛宕町への買物移動が見られ、大半は車（マイカー）移動となっている。

(5) 観光

- ・道の駅あいとうマーガレットステーションは、県内有数の観光入込客数を誇り、週末は県外をはじめ遠方からの利用者も多くあるが、大半が車（マイカー）や観光バスでの来訪が多い。
- ・百済寺は、湖東三山の一つであり、紅葉の名所と知られ、紅葉シーズンは多くの観光客があるが、ほとんどが車（マイカー）移動となっている。

1～3 + ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 全体

- ・互いの往来も多くあることから、両地区間を跨いだ移動手段の確保が必要である。
- ・高齢化率が高く、総合病院への通院も多い。地域内の湖東記念病院のほかに、東近江総合医療センターへの通院移動があるが、ちよこっとバスを乗り継いで移動が必要となり、移動時間が長時間となることから、移動時間の短縮等について検討する必要がある。

(2) 通勤

- ・地域内に大規模な工場が立地していることから、交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、公共交通を利用した通勤形態への転換に向けた取組を進めて行く必要がある。

(3) 通学

- ・高校生等の通学については、近江鉄道鳥飼駅まで保護者の送迎もあることから、バスと鉄道を利した通学がしやすい環境を整える必要がある。
- ・集落が点在する地域特性から、ちよこっとバスの速達性・利便性を確保しつつ、幅広い通学利用を確保するための施策について検討する必要がある。

(4) 通院

- ・当移地域内から東近江総合医療センター、他地域から湖東記念病院への通院利用でちよこっとバスを利用した場合、乗り継ぎ等により移動時間が長時間となり、移動時間の短縮等について検討する必要がある。

(5) 買物

- ・地域内での買物が多いが、他地域に比べ買物頻度が少なく1回の買物量が多いという特徴があることを踏まえ、ちよこっとタクシーを利用した買物移動がしやすい環境を整えていく必要がある。

(6) 観光

- ・道の駅あいとうマーガレットステーションや百済寺は、市外からの観光客も多いことから、観光部局が進める取組を踏まえつつ、公共交通における施策について検討していく必要がある。

(7) 広報

- ・利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対応を続ける必要がある。

愛東・湖東地域の取組方針

- 1 ちよこっとタクシーの運行形態（エリア運行等）見直し
- 2 地域特性を踏まえちよこっとタクシー停留所の見直し実施
- 3 通学利用の促進を目指し、サイクル&バスライドの検討
- 4 モビリティ・マネージメントを行い、通勤・通学利用の拡大推進

地域別の特性・課題と改善の方向性 【能登川地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・JR能登川駅は新快速停車駅であり、市内だけでなく隣接市町村からも通勤・通学利用があるなど、交通結節点の役割を果たしている。
- ・JR能登川駅を中心に人口集中地区（D1D）があり、近年では都市計画道路能登川北部線を中心とした宅地造成が活発で、人口集中地区（D1D）の面積が拡大も、人口密度は低下している。
- ・官民連携での大型分譲マンション開発事業やR4年2月に新たな垣見線通開通等、駅周辺の再開発の取組が加速している。
- ・愛知川沿いには、のどがわ、志賀工業団地等に複数の工場が立地している。

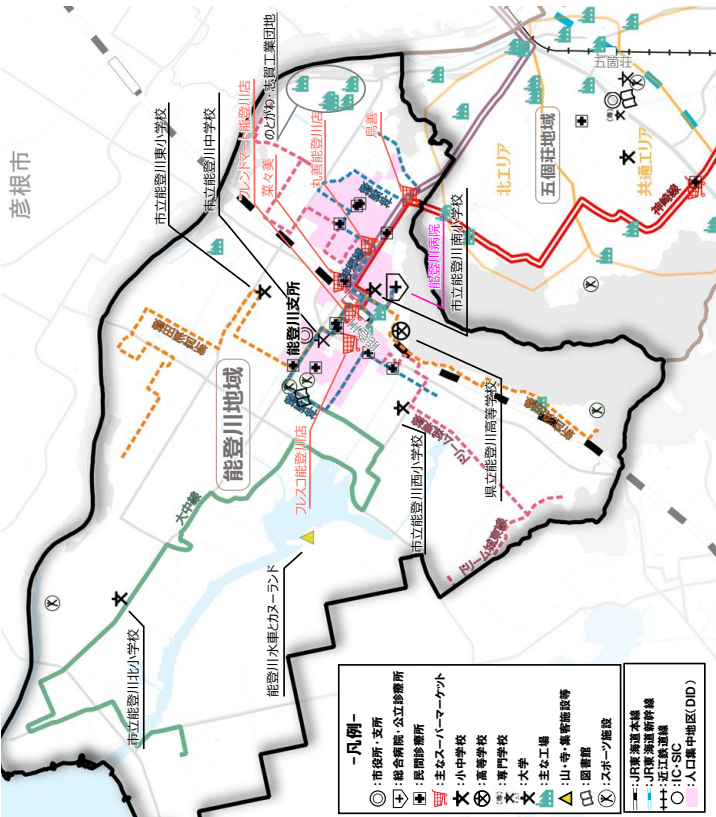
(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では22,978人で、H27年と比較し102人減少している。
- ・年代別人口では、他の年代と比較し、20歳から24歳の人口が少なく、65歳から74歳の人口が多く、今後10年で後期高齢者の数が大幅に増加することが見込まれる。[図1]

(3) 人口推移

- ・令和2年時点での高齢化率（65歳以上）は27.4%で、市平均よりも低いが、市街化調整区域を中心に高齢化率が高い町がある。[図2] ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- ・10代の人口は維持、30歳から34歳の人口が流入しているが、20歳から29歳の人口が流出している。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、多くの年代で人口増減率は微増減の状況で推移しているが、20歳から24歳の人口減少率が高い状況が続いている。[図4]

2 施設立地・公共交通

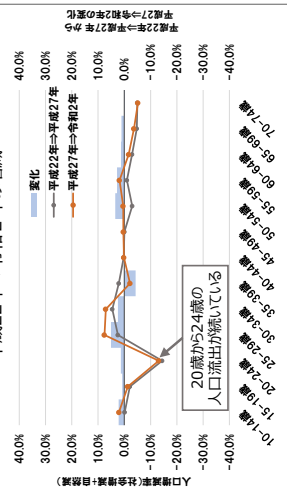
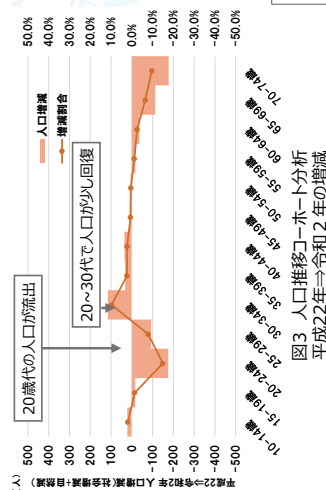


(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：フレンドマート能登川店、フレスコ能登川店、丸善能登川店等、5店舗
- ・総合病院・公立診療所：能登川病院
- ・学校：小学校4校、中学校1校、高等学校1校
- ・企業：のどがわ、志賀工業団地や能登川駅周辺等に工場が立地

(2) 公共交通の状況

- ・JR能登川駅は、路線バス（2路線）、ちよこっとバス（1路線）、ちよこっとタクシー（3路線）が乗り入れる等、能登川地域内や各地域を結ぶ交通結節点となっている。
- ・路線バスの神崎線は、JR能登川駅と近江鉄道八日市駅間、角能線（コミュニティバス扱い）はJR能登川駅と愛宕町、愛宕・畑実地域を結ぶ幹線交通軸となっている。
- ・路線バスの神崎線は、八日市高校や能登川高校等の学生の通学利用や五箇荘地域にある五箇荘金堂地区への観光利用があるが、収支率は50%前後に推移している。
- ・路線バス（コミュニティバス扱い）の角能線は、愛知高校等の学生の通学利用があるが、収支率が近年悪化傾向にある。
- ・ちよこっとバス大中線は、沿線沿いにあるパソコンサクールの通学利用等があるが、休日ダイヤの利用では1日の利用者が0人の日がある。
- ・ちよこっとタクシーは、各路線とも利用者が多くあり、利用者のほとんどが能登川駅周辺の利用となっている。



例)25-29歳人口増減の流出方法

平成27年度の25-29歳人口⇒平成22年度の20-24歳人口

図1 年代別人口構成

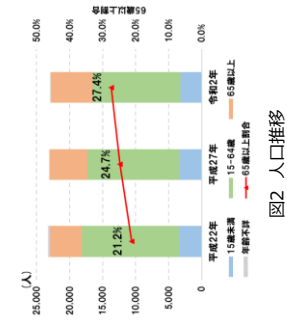


図2 人口推移

地域別の特性・課題と改善の方向性 【能登川地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・京都方面への通勤には電車、市内や隣接市町への通勤には車（マイカー）が多い。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・大半が車（マイカー）通勤だが、JR沿線沿いからの通勤もあり、複数の企業が駅とのシャトル車を運行している。
- ③ **出張者の来訪実態**
 - ・コロナ禍前までは、愛荘町も含む愛知川沿いの工場への出張利用が多く、JR能登川駅周辺のタクシー利用の7～8割が出張利用であった。

(2) 通学

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・八日市方面、愛知高校への通学を除き、JRでの通学が中心であり、最寄駅までは自転車又は保護者の送迎で移動している。
 - ・能登川東小学校では、一部児童はスクールバスを利用して通学している。
 - ・能登川北小学校では、近年の酷暑を踏まえ、下校時にちよこっとバス大中線を利用して下校している。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・能登川高校への通学は、市内の他地域在住者は路線バスの利用が多い。
 - ・パンコンスワールへの通学では、ちよこっとバス大中線の利用がある。

(3) 通院

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・総合病院への通院は、近江八幡市立総合医療センターや彦根方面が多い。
 - ・個人医院への通院に加え、能登川病院への通院も多く、車（マイカー）での移動が大半となっている。
 - ・能登川病院への通院については、車（マイカー）以外では、行きのみ家族等の送迎、帰りは病隣のマイクロバスを利用する事例もある。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・能登川病院は、R1年度にアイセンター開設等により、地域外からの通院も多い。

(4) 買物

- ① **地域内住民の移動実態**
 - ・能登川駅周辺店舗への買物が多いが、地域外の近江八幡市や豊郷町への買物移動も多く、大半が車（マイカー）での移動となっている。
 - ・ちよこっとタクシーを利用した買物では、フレンドマート能登川店への利用が多い。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・能登川地域に近い五箇荘地域からの買物がある。

1～3＋ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 全体

- ・地域内での移動需要は、おおむねJR能登川駅周辺に集約されることから、各地域とJR能登川駅周辺を結ぶ公共交通網を構築していく必要がある。
- ・能登川地域の特徴として、ちよこっとバスの運行により現状のちよこっとタクシーの運行本数を確保できないのであれば、ちよこっとタクシーでの運行維持を支持する意見が多いことを踏まえ、ちよこっとタクシーでの運行を前提としつつ、更なる利便性向上について検討していく。

(2) 通勤

- ・朝夕の通勤時間帯では、国道8号で交通渋滞が発生しており、路線バスの定時運行確保に向けた検討を進める必要がある。
- ・ちよこっとバス大中線は、駅への直線的な運行ルートでないため、通勤・通学での利用がしにくいとの声があり、利用状況を踏まえつつ、運行ルートの見直しを検討する必要がある。

(3) 通学

- ・JR能登川駅近くの商業施設に店舗利用目的以外で自転車を駐輪している事例が多くあることから、商業施設と連携しながら、適切な対応を行う必要がある。
- ・能登川北小学校では、夏場等にちよこっとバスを利用した下校の要望があり、通学利用を見据えた対応を検討していく必要がある。

(4) 通院

- ・能登川病院は、地域外からの利用者が増加傾向であり、公共交通を利用した移動環境を整えるとともに、市外への通院移動に対応した鉄道駅とのスムーズな乗り継ぎが求められる。

(5) 買物

- ・地域内での買物は、JR能登川駅周辺が多いため、買物利便性を確保した運行形態を検討する必要がある。

(6) 広報・その他

- ・高齢者にとって時刻表が見つからないといった声があることから、地区別での分かりやすい時刻表の作成について検討する必要がある。
- ・JR能登川駅車口は、停車場として近江鉄道株式会社が発行許可を得た上で使用しているが、一般車両がバス停車位置に一時停車する等、円滑なバス運行に支障が生じており、交通事業者をはじめ関係機関にて対応を検討していく必要がある。

能登川地域の取組方針

- 1 通勤・通学利用を見据えたちよこっとバス大中線のダイヤ改編
- 2 駅周辺商業施設への自転車駐車に係る対応
- 3 能登川病院への新たな通院需要に対応した運行ダイヤの検討
- 4 能登川駅東口バス停車場への一般車両停車に係る対応

地域別の特性・課題と改善の方向性 【蒲生地域】

1 地域概況

(1) 土地利用状況

- ・市街化区域である蒲生支所周辺に施設が集積しているが、大部分が市街化調整区域となっている。
- ・蒲生地域の人口の約5割が長峰団地に集中し、平野部では農村集落が点在している。
- ・近江鉄道沿線沿いに5つの工業団地が立地しており、電子機器をはじめとする大規模な工場が立地している。

(2) 人口状況

- ・人口は、R2年国勢調査では14,000人で、H27年と比較し、772人減少している。
- ・年代別人口は、20歳から39歳の人口が少なく、45歳から64歳の人口が多い。[図1]

(3) 人口推移

- ・令和2年時点での高齢化率(65歳以上)は23.5%で、市平均よりも低いが、町別で見ると高齢化率が30%を超える町が多くある。[図2] ※町別高齢化率は本編13ページ参照
- ・15歳から34歳にかけての人口が流出しており、特に20歳から29歳の人口は30%前後減少している。[図3]
- ・H22年からH27年とH27年からR2年での人口増減比較では、15歳から34歳にかけての人口が流出の傾向は変わらず、25歳から34歳人口減少率は更に悪化している。[図4]

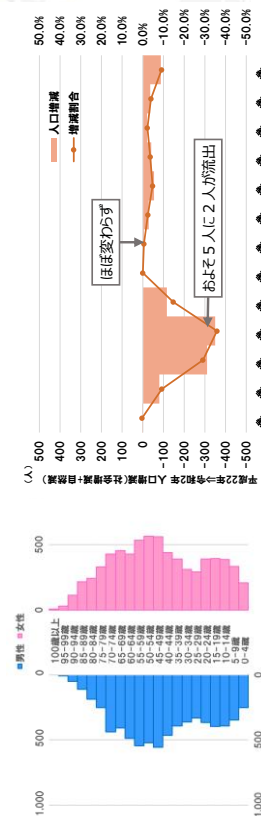


図1 年代別人口構成

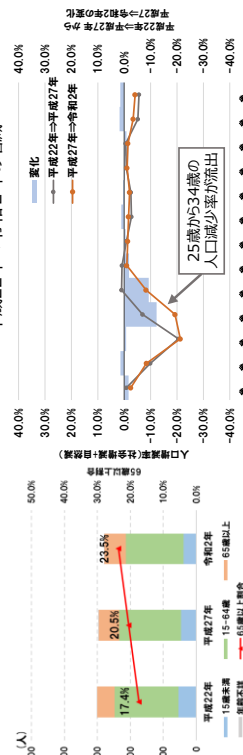
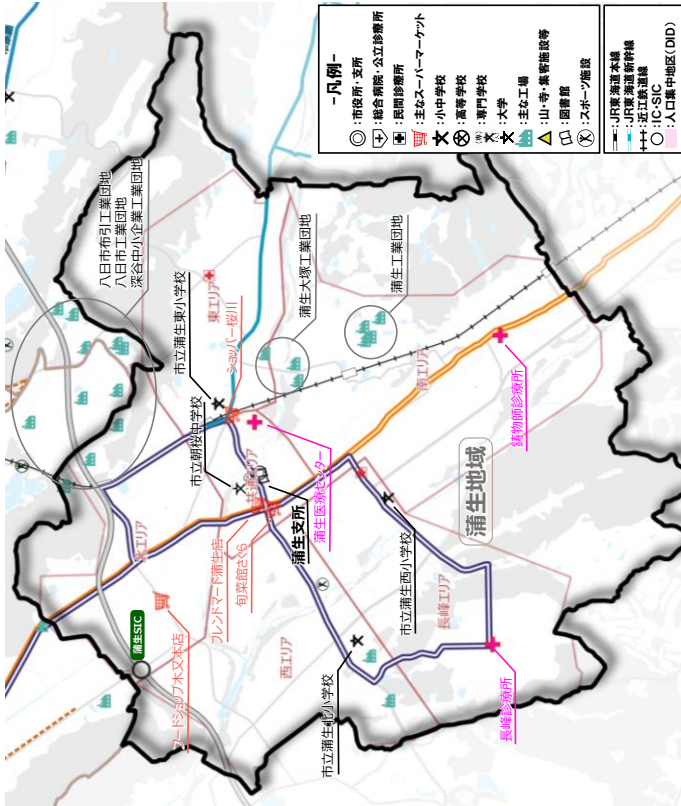


図2 人口推移

平成22年⇒平成27年⇒令和2年の比較
図4 人口推移コア・ポート分析

※15-29歳人口増減の算出方法
平成27年度の25-29歳人口-平成22年度の20-24歳人口

2 施設立地・公共交通



(1) 施設の立地状況

- ・主なスーパーマーケット：フレンドマーケット蒲生店、ショッパー桜川等、4店舗
- ・総合病院・公立診療所：蒲生医療センター、長峰診療所、鍼灸師診療所
- ・学校：小学校3校、中学校1校
- ・企業：近江鉄道本線沿いに5つの工業団地が立地

(2) 公共交通の状況

- ・地域内を近江鉄道(3駅)、路線バス(1路線2系統)、日野町営バス(1路線)、ちよこっとタクシー(5エリア)が運行している。
- ・近江鉄道は、八日市・彦根方面や水口方面への通学利用が多くあるが、桜川駅をはじめ、近年利用者は減少傾向にある。
- ・近江鉄道桜川駅では、平成27年度に自転車駐車場増設、令和元年度に公衆トイレ設置を行い、駅の利用性向上を図った。
- ・路線バスは日八線があり、大きくはJR近江八幡駅と蒲生地域を結ぶ日野町方面までを結び系統と長峰団地を結ぶ2系統の計3系統を運行。主にJR近江八幡駅方面への高校生の通学利用が多くあるが、コロナ禍前の収支率は50%前後で推移していた。
- ・ちよこっとタクシー蒲生エリアは共通エリアと北・東・南・西エリアの計5エリアで運行し、利用者もコロナ禍前までは増加傾向で推移していた。

地域別の特性・課題と改善の方向性 【蒲生地域】

3 地域内住民の移動実態と地域内施設への来訪実態

(1) 通勤

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・地域内にある工業団地に加え、近江八幡市や日野町の工業団地等への通勤が多く、車（マイカー）移動となっている。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・近江鉄道沿線に工業団地が複数あり、車（マイカー）通勤が大半となっている。

(2) 通学

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・高校生は、八日市・近江八幡・水口の3方面に通学が多く、八日市・水口方面には近江鉄道、近江八幡市方面には路線バスを利用している。
 - ・蒲生西小、蒲生東小に通う児童で、小学校から遠い集落に住む児童はスクールバスで通学している。

(3) 買物

- ① **地域内在住者の移動実態**
 - ・地域内のスーパーの利用が多く、八日市地域や近江八幡市、日野町等へ買物移動もあるが大半は、車（マイカー）移動となっている。

(4) 通院

- ① **地域内住民の移動実態**
 - ・かかりつけ医は地域内の診療所や個人医院や蒲生医療センターが多く、総合病院への通院は東近江総合医療センターや日野記念病院等への移動があるものの、大半が車（マイカー）移動となっている。
- ② **地域内施設への来訪実態**
 - ・蒲生医療センターは、最先端がん診療棟が完成し、今後市内外からの通院利用の増加が見込める。

1～3+ヒアリング・アンケート調査等を踏まえた課題整理

(1) 全体

- ・地域人口の半数が集中している長峰団地内は地形に勾配があり、特に高齢者になると徒歩や自転車での移動は難しく、買物は団地外に行く必要があることから、地域の特性を考慮したルートや停留所の見直しを検討していく必要がある。
- ・現行のちよこっとタクシーの運行形態では、同一エリア・共通エリアとの移動に限られており、使いにくいという声を踏まえ、運行形態の見直しについて検討する必要がある。

(2) 通勤

- ・近江八幡市や日野町方面等への車（マイカー）通勤が多く、交通渋滞もあることから、交通関連ビッグデータを活用しながら移動需要を把握し、公共交通を利用した通勤形態転換に向けた取組を進めて行く必要がある。

(3) 通学

- ・路線バスによる通学利用が多くあるが、交通渋滞による遅延が発生していることから、路線バスの定時性確保に向け、隣接自治体等、関係機関とともに対応策について検討していく必要がある。
- ・東近江市教育委員会が運行しているスクールバスについては、担い手確保が難しくなっていることから、東近江市教育委員会と対応策を検討していく必要がある。

(4) 通院

- ・現在のちよこっとタクシーの運行エリア体制を見直すことで、地域内の医療機関へのアクセス性向上について検討する必要がある。

(5) 買物

- ・地域住民の買物は、車（マイカー）での移動が中心であるが、商業施設と連携しながら、公共交通を利用したお出かけ機会創出にむけた取組を検討する必要がある。
- ・ちよこっとタクシーの停留所については、買物ニーズを踏まえ検討することで、地域内の買物移動の利便性向上について検討する必要がある。

(6) 広報・その他

- ・利用方法やアクセス方法、時刻表等を改めて周知するとともに、公共交通に対するニーズの変化を常に把握し、適切に対応を続ける必要がある。
- ・高齢者の移動を確保するため、集落のちよこっとタクシー停留所の位置については必要に応じて見直しを検討していく必要がある。

蒲生地域の取組方針

- 1 ちよこっとタクシーの運行形態（エリア運行）見直し
- 2 長峰団地をはじめ地域の特性を踏まえた停留所の見直し
- 3 路線バスの定時運行確保に向けた対応について検討を進める
- 4 健康福祉部局と連携しつつ、高齢者の公共交通を利用したお出かけ機会の創出



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