

近江鉄道線ダイヤ改正に伴う ちよこつとバスダイヤの一部改正について

東近江市都市整備部
公共交通政策課

1 概要

●対象路線・便

市原線 第1便、第4便
沖野玉緒線 第1便

●改正日

令和8年4月8日（水）

●改正内容

近江鉄道線のダイヤ改正（令和8年3月14日改正）に伴い、鉄道との接続性を維持し、通勤・通学・通院等の日常移動への影響を最小限とするため、関係するちょこっとバス路線において運行時刻を改正しました。

2 市原線の時刻表（改正後）

●第1便

（改正前）

永源寺支所 6時53分発
八日市駅 7時35分着

（改正後）※5分早く出発・到着

永源寺支所 6時48分発
八日市駅 7時30分着

●第4便

（変更前）

永源寺支所 8時30分発
八日市駅 9時18分着

（変更後）※5分遅く出発・到着

永源寺支所 8時35分発
八日市駅 9時23分着

令和8年4月8日改正
ちよこっとバス 市原線
時刻表の一部が変わりました

改正後時刻表

= 改正箇所



※八日市駅発の時刻は変更ありません

永源寺支所 ⇒ 東近江総合医療センター ⇒ 八日市駅

停留所名	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
① 永源寺支所	6:48	8:35	10:32	12:31	14:10	15:10	17:05
② 珍糠所前	6:48	8:35	10:32	12:31	14:10	15:10	17:05
③ 永源寺図書館	6:51	8:38	10:35	12:34	14:13	15:13	17:08
④ 池之脇	6:53	8:40	10:37	12:36	14:15	15:15	17:10
⑤ 上二俣	6:54	8:41	10:38	12:37	14:16	15:16	17:11
⑥ 上二俣中	6:54	8:41	10:38	12:37	14:16	15:16	17:11
⑦ 高木	6:56	8:43	10:40	12:39	14:18	15:18	17:13
⑧ 高木下	6:56	8:43	10:40	12:39	14:18	15:18	17:13
⑨ 市原小学校前	6:57	8:44	10:41	12:40	14:19	15:19	17:14
⑩ 市原野上	6:57	8:44	10:41	12:40	14:19	15:19	17:14
⑪ 市原野下	6:58	8:45	10:42	12:41	14:20	15:20	17:15
⑫ 新出口	6:59	8:46	10:43	12:42	14:21	15:21	17:16
⑬ 新出	7:01	8:48	10:45	12:44	14:23	15:23	17:18
⑭ 一式	7:02	8:49	10:46	12:45	14:24	15:24	17:19
⑮ 石谷	7:03	8:50	10:47	12:46	14:25	15:25	17:20
⑯ 瓜生津	7:04	8:51	10:48	12:47	14:26	15:26	17:21
⑰ 上大森	7:06	8:53	10:50	12:49	14:28	15:28	17:23
⑱ 大森	7:07	8:54	10:51	12:50	14:29	15:29	17:24
⑲ 下大森	7:08	8:55	10:52	12:51	14:30	15:30	17:25
⑳ 豊道	7:09	8:56	10:53	12:52	14:31	15:31	17:26
㉑ 東近江総合医療センター	↓	9:01	10:58	12:57	14:36	15:36	17:31
㉒ 中小路南	7:12	9:01	10:58	12:57	14:36	15:36	17:31
㉓ 中小路東・西	7:14	9:03	11:00	12:59	14:38	15:38	17:33
㉔ 中小路	7:15	9:04	11:01	13:00	14:39	15:39	17:34
㉕ 駒寺	7:17	9:06	11:03	13:02	14:41	15:41	17:36
㉖ 神田	7:18	9:07	11:04	13:03	14:42	15:42	17:37
㉗ 広岡	↓	9:08	11:05	13:04	14:43	15:43	17:38
㉘ 外	↓	9:09	11:06	13:05	14:44	15:44	17:39
㉙ 川合寺	↓	9:10	11:07	13:06	14:45	15:45	17:40
㉚ 緑町東	↓	9:12	11:09	13:08	14:47	15:47	17:42
㉛ 市役所	7:21	9:13	11:10	13:09	14:48	15:48	17:43
㉜ 発達支援センター	7:21	9:13	11:10	13:09	14:48	15:48	17:43
㉝ 八日市高校	7:22	9:14	11:11	13:10	14:49	15:49	17:44
㉞ 広島外科前	7:22	9:14	11:11	13:10	14:49	15:49	17:44
㉟ アピア前	7:23	9:15	11:12	13:11	14:50	15:50	17:45
㊱ 八日市駅	7:30	9:23	11:20	13:19	14:58	15:58	17:53

青字：土日・祝日は運休いたします。

【お問合せ】

東近江市公共交通政策課 電話 0748-24-5658
I P 050-5801-5658



3 沖野玉緒線の時刻表（改正後）

●第1便

（改正前）

東近江総合医療センター 7時02分発
八日市駅 7時37分着

（改正後）※5分早く出発・到着

東近江総合医療センター 6時57分発
八日市駅 7時32分着

令和8年4月8日改正
ちよこっとバス 沖野玉緒線
時刻表の一部が変わりました

改正後時刻表

= 改正箇所



※八日市駅発の時刻は変更ありません

東近江総合医療センター ⇒ ハートピア ⇒ 八日市駅

停留所名	①	③	⑤	⑧	⑩	⑫
① 東近江総合医療センター	6:57	8:26	10:14	13:49	15:18	17:15
② 宝積	7:01	8:30	10:18	13:53	15:22	17:19
③ 新大森団地	7:02	8:31	10:19	13:54	15:23	17:20
④ 玉緒駐在所	7:04	8:33	10:21	13:56	15:25	17:22
⑤ 瓦無	7:05	8:34	10:22	13:57	15:26	17:23
⑥ 下二俣	7:06	8:35	10:23	13:58	15:27	17:24
⑦ 柴原南	7:07	8:36	10:24	13:59	15:28	17:25
⑧ 芝原	7:08	8:37	10:25	14:00	15:29	17:26
⑨ ハートピア	7:11	8:40	10:28	14:03	15:32	17:29
⑩ 消防署前	7:11	8:40	10:28	14:03	15:32	17:29
⑪ 聖徳	7:12	8:41	10:29	14:04	15:33	17:30
⑫ 聖和	7:13	8:42	10:30	14:05	15:34	17:31
⑬ 沖野	7:15	8:44	10:32	14:07	15:36	17:33
⑭ 東沖野二丁目・山田内科前	7:16	8:45	10:33	14:08	15:37	17:34
⑮ 東沖野一丁目	7:17	8:46	10:34	14:09	15:38	17:35
⑯ 八日市営業所前	7:19	8:48	10:36	14:11	15:40	17:37
⑰ 東本町・敬愛病院前	7:20	8:49	10:37	14:12	15:41	17:38
⑱ 西友前	7:21	8:50	10:38	14:13	15:42	17:39
⑲ 発達支援センター	7:22	8:51	10:39	14:14	15:43	17:40
⑳ 八日市高校	7:23	8:52	10:40	14:15	15:44	17:41
㉑ 広島外科前	7:23	8:52	10:40	14:15	15:44	17:41
㉒ アピア前	7:24	8:53	10:41	14:16	15:45	17:42
㉓ 八日市駅	7:32	9:01	10:49	14:24	15:53	17:50

青字：土日・祝日は運休いたします。

【お問合せ】

東近江市公共交通政策課 電話 0748-24-5658
I P 050-5801-5658



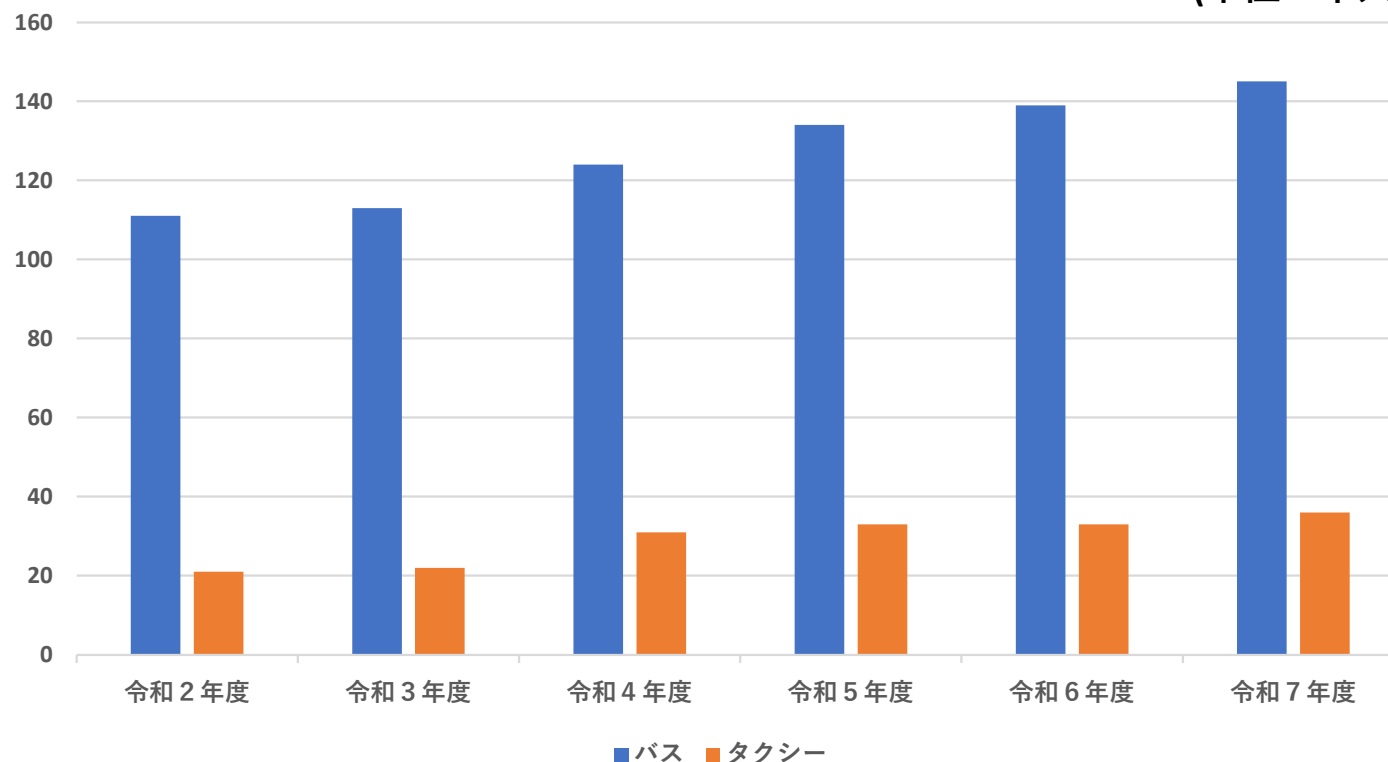
令和7年度東近江市コミュニティバス利用状況等について

東近江市都市整備部
公共交通政策課

1 利用者の推移（全体）

●利用者数

(単位：千人)



年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
バス	111 千人	113 千人	124 千人	134 千人	139 千人	145千人
タクシー	21千人	22千人	31千人	33千人	33千人	36千人

1 利用者の推移（ちょっとバス）

●利用者数

(単位：人)

路線名	令和7年度	令和6年度	増減
市原線	24,785	24,614	171
政所線	1,957	2,056	-99
甲津畑線	894	1,139	-245
湖東線	25,101	24,809	292
愛東線	16,978	16,118	860
沖野玉緒線	18,708	18,065	643
南部御園線	38,082	34,222	3,860
市街地循環線	11,946	11,313	633
市辺上平木線	1,901	2,044	-143
大中線	4,668	5,070	-402
合計	145,020	139,450	5,570

●一日当たりの利用者数

(単位：人)

路線名	令和7年度	令和6年度	増減
市原線	68.5	68.0	0.5
政所線	5.4	5.7	-0.3
甲津畑線	2.5	3.1	-0.7
湖東線	69.3	68.5	0.8
愛東線	46.9	44.5	2.4
沖野玉緒線	51.7	49.9	1.8
南部御園線	105.2	94.5	10.7
市街地循環線	33.0	31.3	1.7
市辺上平木線	7.9	8.4	-0.6
大中線	19.4	21.0	-1.7
合計	409.7	395.1	14.6

1 利用者の推移（ちょっとタクシー）

●利用者数

(単位：人)

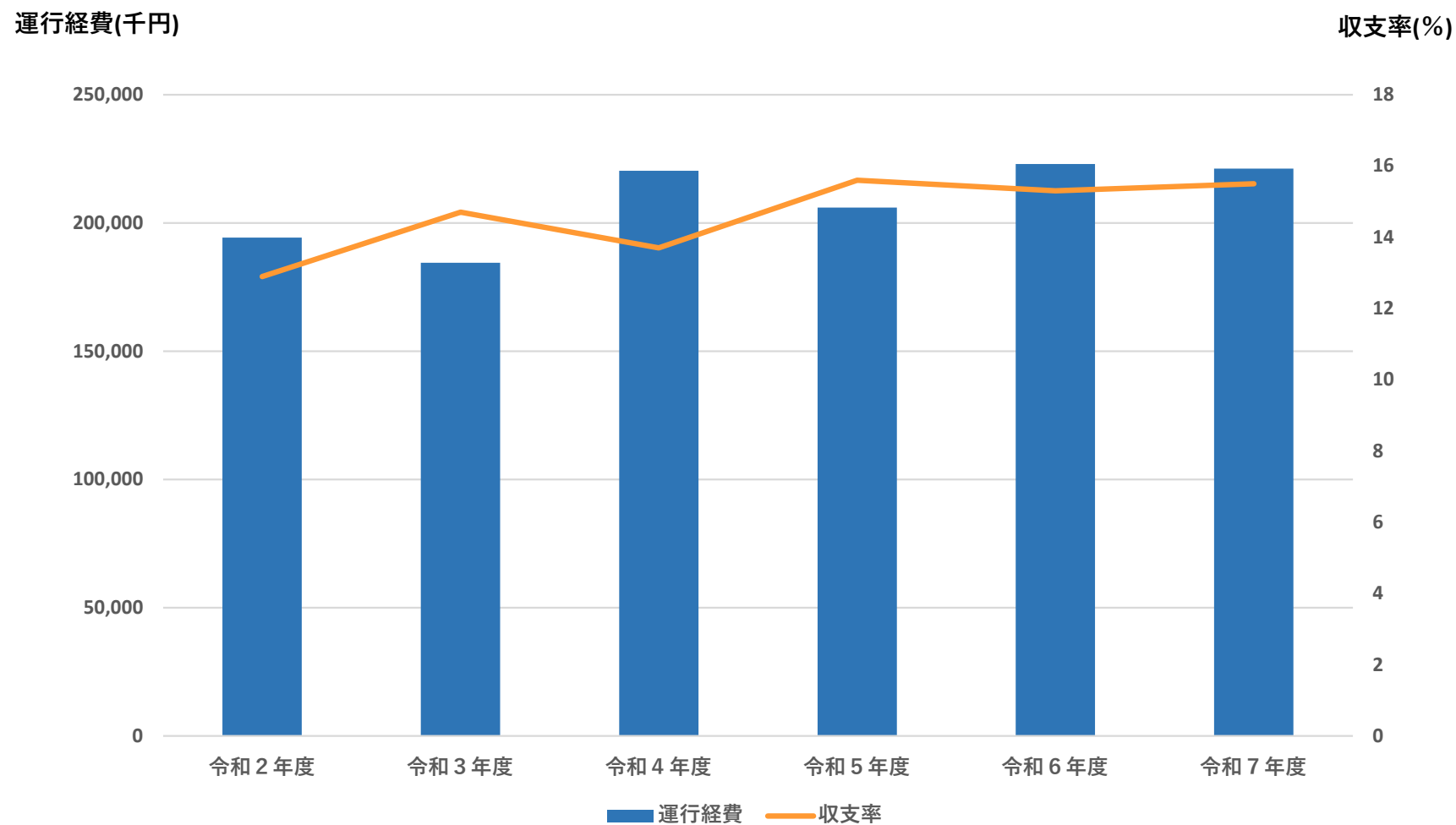
路線名	令和7年度	令和6年度	増減	前年度比
愛東・湖東エリア	2,751	2,330	421	118%
小脇・建部エリア	1,135	1,200	-65	95%
市辺線	2,495	2,366	129	105%
平田線	1,991	1,498	493	133%
蒲生エリア(合計)	8,678	9,163	-485	95%
蒲生エリア(一般のみ)	4,797	4,259	538	113%
五個荘エリア(合計)	3,374	2,354	1,020	143%
五個荘エリア(一般のみ)	2,031	1,154	877	176%
新宮須田線	6,078	6,079	-1	100%
ドリーム城東線	4,668	4,667	1	100%
神郷線	3,821	3,350	471	114%
大中線	774	455	319	170%
合計	35,765	33,462	2,303	107%

●一日当たりの利用者数

(単位：人)

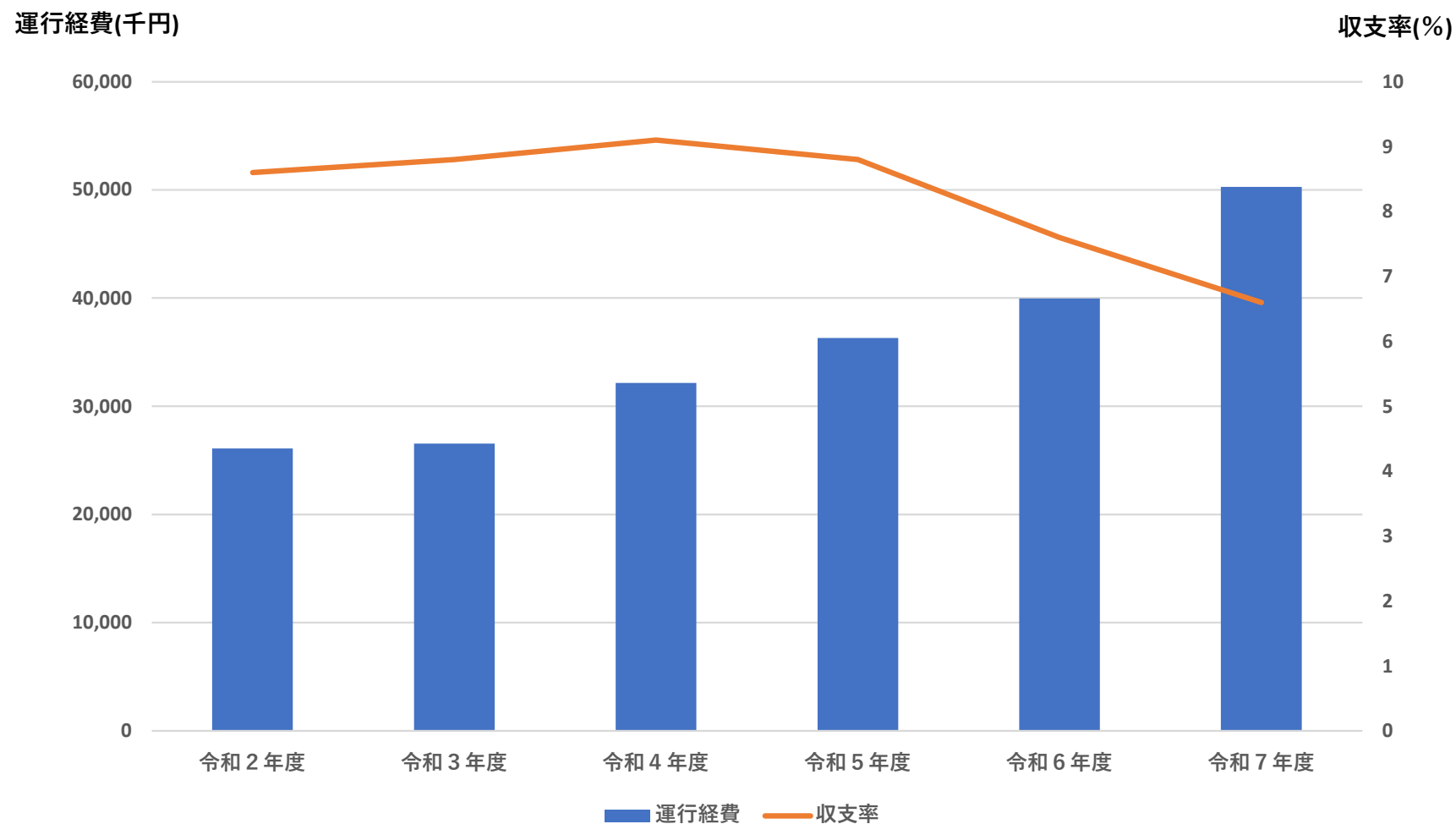
路線名	令和7年度	令和6年度	増減
愛東・湖東エリア	7.60	6.44	1.16
小脇・建部エリア	3.14	3.31	-0.18
市辺線	6.89	6.54	0.36
平田線	5.50	4.14	1.36
蒲生エリア	23.97	25.31	-1.34
五個荘エリア	9.32	6.50	2.82
新宮須田線	16.79	16.79	0.00
ドリーム城東線	12.90	12.89	0.00
神郷線	10.56	9.25	1.30
大中線	5.57	3.27	2.29
合計	102.23	94.45	7.78

2 運行経費と収支率の推移（ちよこつとバス）



	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
運行経費	194,273千円	184,495千円	220,346千円	205,945千円	222,951千円	221,149千円
収支率	12.9%	14.7%	13.7%	15.6%	15.3%	15.5%

2 運行経費と収支率の推移（ちょっとタクシー）



	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
運行経費	26,100千円	26,537千円	32,155千円	36,312千円	39,974千円	50,276千円
収支率	8.6%	8.8%	9.1%	8.8%	7.6%	6.6%

3 収支構造

ちょこっとバス

【令和5年度】 (収支率15.6%)

運行経費 約2億594万円			
市単費負担額 約1億4,701万円	県費補助金 約1,734万円	国費フィーダー 系統補助 約940万円 市街地循環線 大中線に 充当	収入 約3,219万円

【令和6年度】 (収支率15.3%)

運行経費 約2億2,295万円			
市単費負担額 約1億6,299万円	県費補助金 約1,454万円	国費フィーダー 系統補助 約1,142万円 市街地循環線 大中線に 充当	収入 約3,400万円

【令和7年度】 (収支率15.5%)

運行経費 約2億2,115万円			
市単費負担額 約1億4,460万円	県費補助金 約1,354万円	国費フィーダー 系統補助 約864万円 市街地循環線 大中線に 充当	収入 約3,437万円

ちょこっとタクシー

【令和5年度】 (収支率8.8%)

運行経費 約3,631万円		
市単費負担額 約2,579万円	県費補助金 約732万円 ※令和5年度から バス対策及びデマンド運 行について一本化	運賃収入 約320万円

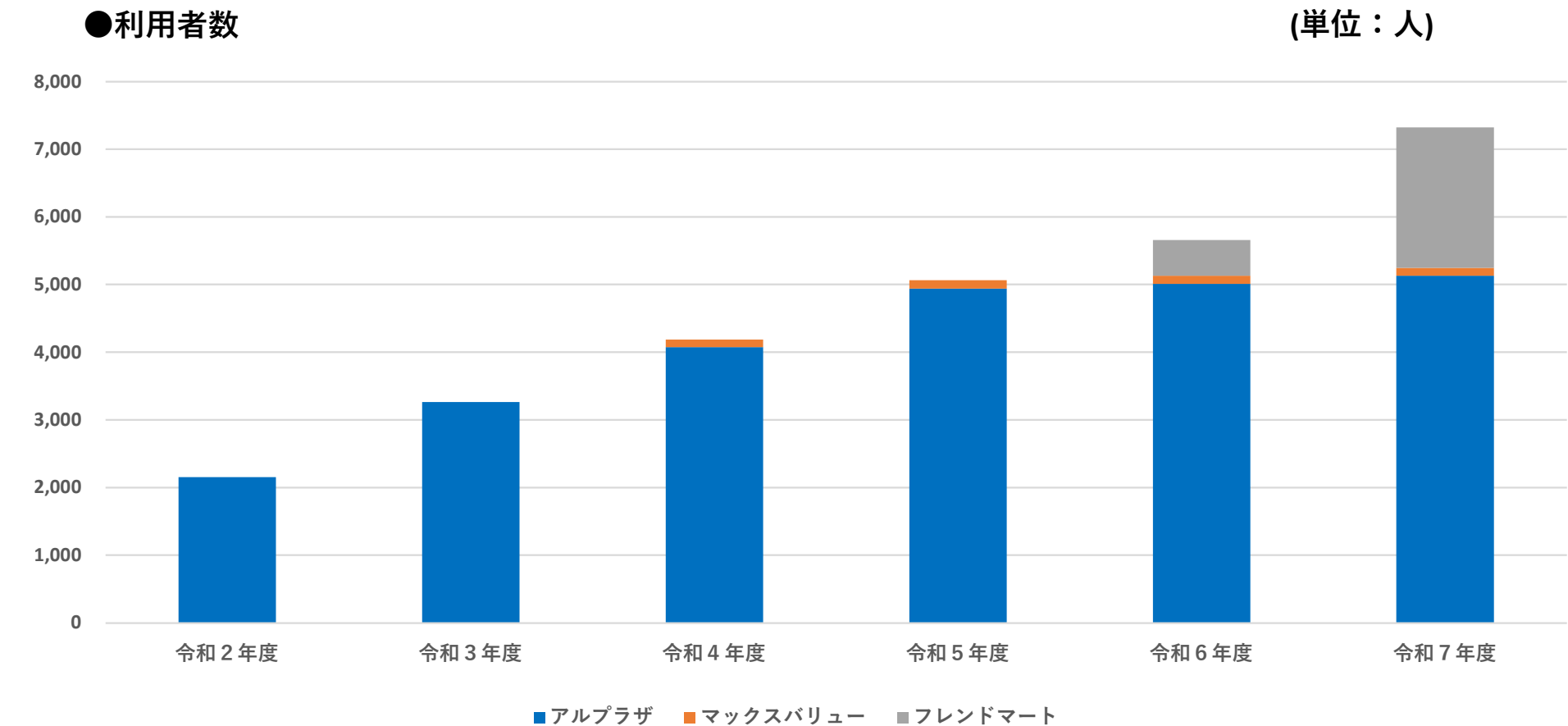
【令和6年度】 (収支率7.6%)

運行経費 約3,997万円		
市単費負担額 約3,001万円	県費補助金 約694万円	運賃収入 約302万円

【令和7年度】 (収支率6.6%)

運行経費 約5,028万円		
市単費負担額 約3,901万円	県費補助金 約794万円	運賃収入 約333万円

4 買物お帰りきっぷ利用者の推移



店舗名	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
アルプラザ	2,152人	3,262人	4,075人	4,938人	5,008人	5,131人
マックスバリュ	—	—	112人	127人	121人	115人
フレンドマート	—	—	—	—	530人	2,077人
合計	2,152人	3,262人	4,187人	5,065人	5,659人	7,323人

2025年度近江鉄道線利用状況について

2026年6月29日
近江鉄道(株)鉄道部鉄道営業課



1. 2025年度利用状況
 - (1)乗車人員（駅別）
 - (2)各種乗車券の販売状況
2. IC0CA利用状況
 - (1)定期券販売先割合
 - (2)定期外のICカード利用率
3. 2025年度実施 主なイベント
4. 2026年度実施予定イベント

1. 2025年度利用状況

近江鉄道

(1) 近江鉄道乗車人員（駅別）

本線	合計			通勤			通学			定期外		
	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率
五箇荘	43,323	38,903	111.4%	14,818	15,870	93.4%	18,390	14,100	130.4%	10,115	8,933	113.2%
河辺の森	5,784	5,745	100.7%	390	540	72.2%	4,385	4,200	104.4%	1,009	1,005	100.4%
八日市	783,109	759,213	103.1%	159,962	157,125	101.8%	341,963	328,032	104.2%	281,184	274,056	102.6%
長谷野	16,185	18,336	88.3%	2,615	2,640	99.1%	11,051	12,832	86.1%	2,519	2,864	88.0%
大学前	28,835	27,617	104.4%	3,665	3,480	105.3%	14,680	12,750	115.1%	10,490	11,387	92.1%
京セラ前	22,910	21,544	106.3%	10,952	9,390	116.6%	4,530	5,942	76.2%	7,428	6,212	119.6%
桜川	47,581	49,332	96.5%	8,543	9,168	93.2%	30,480	31,140	97.9%	8,558	9,024	94.8%
朝日大塚	33,284	34,697	95.9%	3,615	3,480	103.9%	26,290	28,190	93.3%	3,379	3,027	111.6%
朝日野	7,450	8,174	91.1%	2,310	1,590	145.3%	3,105	4,680	66.3%	2,035	1,904	106.9%

八日市線	合計			通勤			通学			定期外		
	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率	2025	2024	増減率
新八日市	144,338	148,635	97.1%	35,647	36,837	96.8%	77,920	82,848	94.1%	30,771	28,950	106.3%
太郎坊宮前	63,037	54,867	114.9%	18,549	16,829	110.2%	30,375	25,140	120.8%	14,113	12,898	109.4%
市辺	73,656	77,214	95.4%	18,454	20,755	88.9%	43,385	46,698	92.9%	11,817	9,761	121.1%
平田	49,733	49,123	101.2%	19,050	18,496	103.0%	15,690	16,560	94.7%	14,993	14,067	106.6%

東近江市計	1,319,225	1,293,400	102.0%	298,570	296,200	100.8%	622,244	613,112	101.5%	398,411	384,088	103.7%
-------	-----------	-----------	--------	---------	---------	--------	---------	---------	--------	---------	---------	--------

(参考)全線	4,965,411	4,818,858	103.0%	1,568,799	1,549,942	101.2%	1,743,131	1,677,940	103.9%	1,653,481	1,590,976	103.9%
--------	-----------	-----------	--------	-----------	-----------	--------	-----------	-----------	--------	-----------	-----------	--------

2

1. 2025年度利用状況

近江鉄道

(2) 各種乗車券の販売状況

・シルバーパス

【実施期間】

2023年10月15日（日）～2025年3月31日（月）

2025年4月1日（火）～好評により継続実施

【会員数】

2023年 5,261名 2024年 7,438名 2025年 5,062名

累計 17,761名

【企画内容】

- ・ 事前申し込みで会員券（紙券）を発行
- ・ 会員券の提示で近江鉄道線内のどこの駅から乗っても
1乗車100円で乗車可能
- ・ 満65歳以上かつ沿線5市5町に在住の方限定



1. 2025年度利用状況

(2) 各種乗車券の販売状況

・ 1 デイスマイルチケット

【企画内容】

- ・ 1日乗り放題のフリー乗車券
- ・ 3月1日のICOCA導入から紙券ではなく電子チケットで販売
- ・ 中高生用のフリー乗車券も設定

【販売内容】

一般用 1,500円/枚 中高生用 1,000円/枚

【販売方法】

iCONPASSもしくはRYDE PASSにて販売（中高生用はiCONPASSでのみ販売）

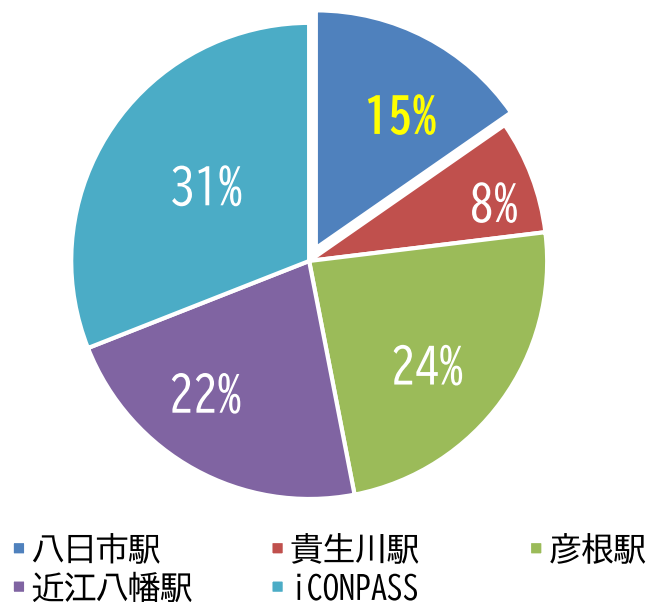
2. IC O C A利用状況

2026年3月1日～5月31日

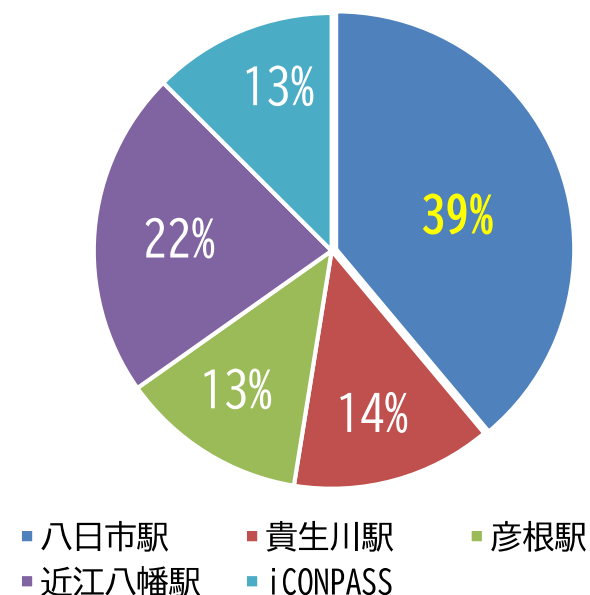
近江鉄道

(1) IC O C A定期販売場所割合（人数ベース）

通勤定期



通学定期

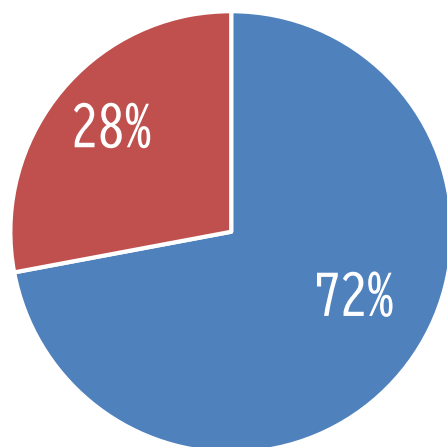


2. IC O C A利用状況

2026年3月1日～5月31日

近江鉄道

(2) 定期外のICカード利用率（人数ベース）



■ ICカード ■ 現金・不足賃

(3) 定期券以外の各種きっぷの利用状況（人数ベース）

- ・ 1 デイスマイルチケット

一般用：121件/中高生用：294件

- ・ こども用交通系ICカード 1 乗車10円
2,189件

3. 2025年度実施 主な企画・イベント

近江鉄道

滋賀大学との連携協定締結

【協定締結の背景・目的】

近江鉄道線についての調査研究に向けて協議を重ねる中で、公共交通をさらに活用して、観光分野など沿線地域の活性化を図ることを目的に幅広い連携協力体制を築くこととなり、協定を締結しました。

【主な連携・協力内容】

- ・鉄道、バス、観光事業に関する調査研究
- ・関連分野でのコンテンツ開発
- ・現地調査やデータ分析等を通じた地域人材育成

【協定期間】

2025年5月23日～2028年3月31日

※以降は1年ごとに自動更新し、段階的に連携を深化

【共同研究発表会を開催】

滋賀大学・近江鉄道共同研究発表会プログラム

日時：令和8年1月21日（水）11時00分～14時20分
会場：近江鉄道本社ビル2階

11:00-11:05	開会挨拶・趣旨説明（近江鉄道）
発表① 11:05-11:45 (質疑応答)	データサイエンス学部 姫野ゼミ生
テーマ	「新規乗客獲得に向けて ～対数線形モデルを用いた予測と提案～」
昼 食	
発表② 12:50-13:30 (質疑応答)	経済学部 岡本ゼミ生
テーマ	「近江鉄道日野駅舎内「なないろ」の事例分析 一駅を拠点とした地域活性化モデル」
発表③ 13:30-14:10 (質疑応答)	経済学部 陳ゼミ生
テーマ	「観光客行動分析による乗車機会創出」
14:10-14:20	総括・閉会挨拶（近江鉄道 藤井 高明社長）



3. 2026年度実施予定 企画・イベント **近江鉄道**

近江鉄道創立130周年企画 ジュニアサッカー大会(仮称)

【概要】

創立130周年を契機に、スポーツツーリズムとして小学生のサッカー大会を開催し、沿線外からの誘客を目指す。鉄道線利用と広域からの誘致により宿泊滞在を促進することで、沿線地域のプロモーションと経済効果を最大化する。次年度以降は上位学年のカテゴリーを開催しリピーターづくりを狙う。

【日程】

2026年11月28日（土）・29日（日）

【開催地・会場】

東近江市総合運動公園布引陸上競技場

近江鉄道創立130周年企画 ガチャログ2026

【概要】

創立130周年企画として、徒歩で周遊するシティロゲイニングを、電車移動ベースにした「ガチャログ」として開催。当社線1日乗車券付きで、チェックポイントを駅周辺の観光地や物販飲食店を中心に設定し、沿線の魅力体感とともに消費行動を誘発する。電車利用で季節にかかわらず楽しめるイベントとして利用促進とともに、話題づくりも狙う。

【日程】※予定

2027年3月6日（土）9：00～16：00

【開催地・会場】※予定

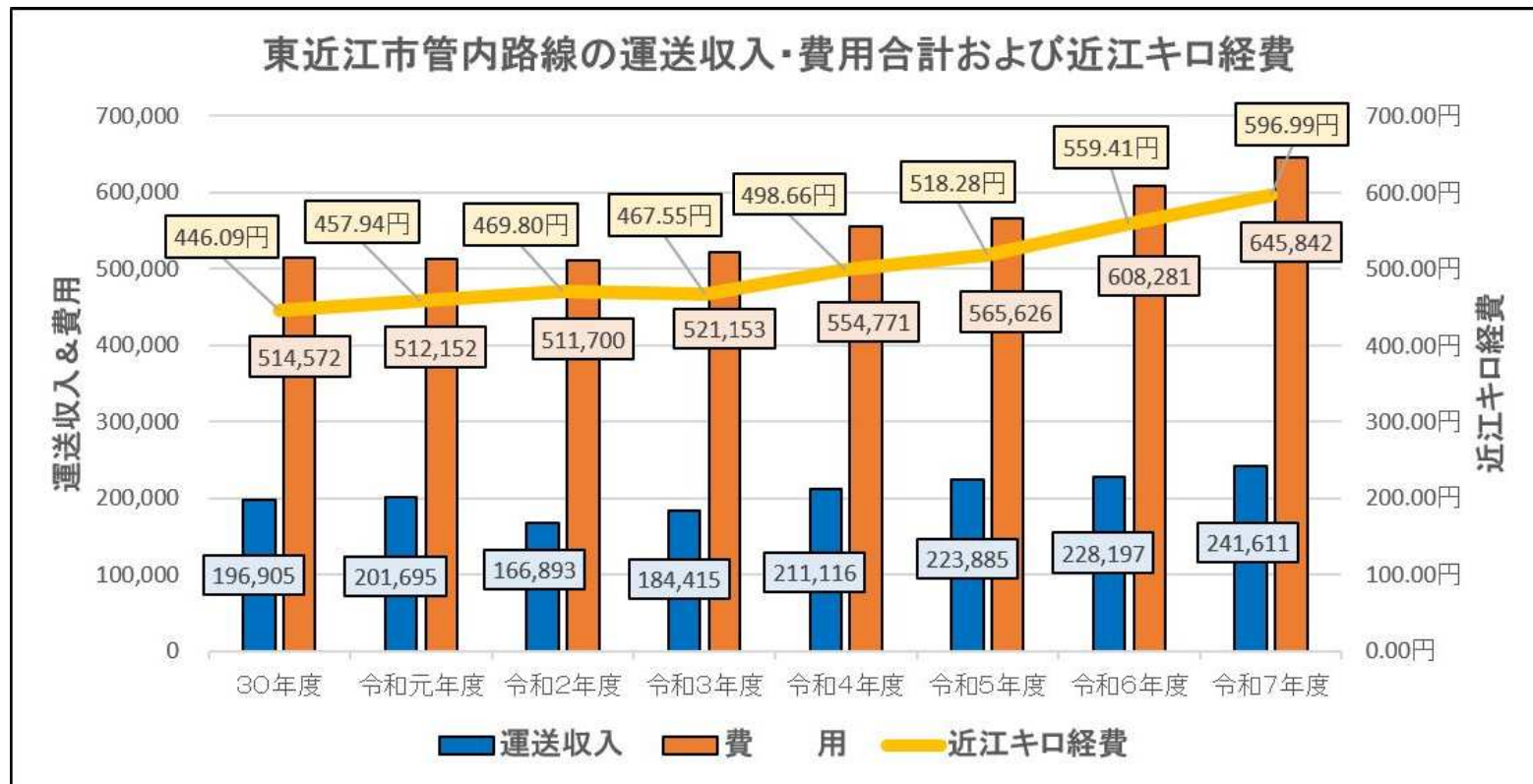
米原駅をスタート・ゴールとし、近江鉄道線各駅にチェックポイントを設置

令和8 年度 東近江市地域公共交通会議資料

近江鉄道株式会社
自動車部

東近江市管内路線運送収入・費用合計および近江キロ経費 **近江鉄道**

(年度計算期間：10月-9月) (税別)



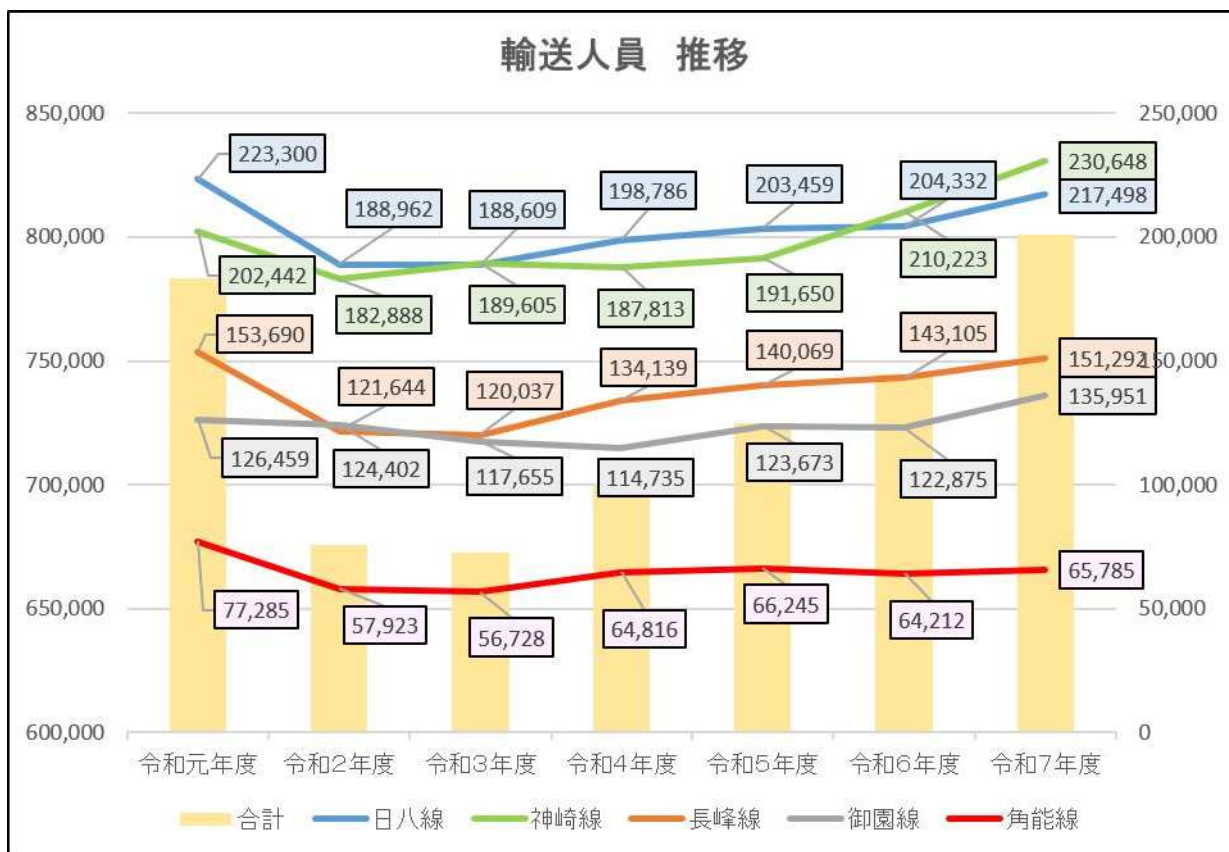
東近江市管内路線・・・日八線、長峰線、御園線、神崎線、角能線

<全路線共通事項>

- ・2019年10月(令和2年度)より**消費税率10%に引き上げ**。
- ・2020年1月(令和2年度)**新型コロナウイルス国内初確認**。
- ・2021年4月(令和3年度)よりICOCA導入に伴い、**①通学・通勤定期回数券を廃止、②回数券の販売を終了**
- ・2025年4月1日(令和7年度)より、**運賃改定実施(一律40円値上げ)、Web定期券購入サービス導入**

東近江市管内路線 輸送人員推移

東近江市管内路線・・・日八線、長峰線、御園線、神崎線、角能線



- ・2023年5月(令和5年度)より**近江鉄道・路線バス通学利用促進補助金**が開始。
- ・コロナ禍に比べると一部減少傾向はあるものの合計では微増
- ・対前年では全路線において増加傾向

近江鉄道

(年度計算期間：10月-9月)

路線	令和元年－ 令和7年比
日八線	97.4%
神崎線	113.9%
長峰線	98.4%
御園線	107.5%
角能線	85.1%
合計	102.3%

【参考】対前年比（10月-9月）

路線	令和6年－ 令和7年比
日八線	106.4%
神崎線	109.7%
長峰線	105.7%
御園線	110.6%
角能線	102.4%
合計	107.6%

Seibu Group
でかける人を、ほほえむ人へ。

東近江市管内路線 輸送人員の比較

近江鉄道

定期券流通枚数		1か月あたり 枚数	定期券利用	SF利用
日八線 (長峰線含む)	2025年度	304	近江八幡駅～長峰集会所前 138%、近江八幡駅～市子殿 130%、 日野高校前 120%	日野高校前 113%、市子殿116%、日野駅101%、
	2024年度	257		
	差異	48		
神崎線	2025年度	189	能登川駅～八日市駅 112%、能登川駅～石塚 171%、能登川駅～川並 331%、 能登川駅～山本200%、	能登川駅～八日市駅 116%、石塚 120%、山本 112%
	2024年度	158		
	差異	31		
御園線	2025年度	51	八日市駅～西友前 296%、八日市駅～八日市営業所 286%、八日市駅～五智前 156%、 八日市駅～妙法寺 130%、八日市駅～村田製作所 41%、	村田製作所122%、妙法寺120%、五智前141%、西友前101%、八日市営業所116%
	2024年度	34		
	差異	17		
角能線	2025年度	36	能登川駅～御幸橋南 162%、能登川駅～愛知川駅 84%、 能登川駅～佐生（佐生団地）98%	愛知川駅～能登川駅 105%、島川166%、湖東記念病院106%
	2024年度	35		
	差異	1		
合計	2025年度	579		
	2024年度	483		
	差異	97		

4. 運賃改定・WEB定期券導入の影響

①運賃改定

一律40円の値上げにより、2025年度の運送収入速報値は交通系ICカード、定期券、現金の合算で、八日市営業所管内については対前年約109.4%となった。

②Web定期券

定期券のお客様のうち、窓口での定期券発行数23,026枚に対し、WEB定期券の発行数は5,373枚となり、約23%程度がWeb定期券システムに移行した。今後も定期券の買替えに合わせてWeb定期券のシェアが向上する見込みであり、利便性向上効果があらわれている。※近江鉄道全体におけるシェア

③収支状況

運賃改定・Web定期券導入により、従来に比べ、一定収支改善があったものの、慢性的な乗務員不足や設備投資にかかる経費は増加している状況のため、引き続き収支改善のための取組みを継続していく。

■ WESTERポイント付与率の改定について

軽油単価高騰の影響を緩和するため、WESTERポイント付与サービス（交通系ICカードのチャージ残高からの路線バス利用に係るポイントサービス）の内容を改定する。

①基本ポイント付与率の引下げ

現行	改定後
10%	5%

※月間1,001円以上のご利用に対し
上記の付与率を乗じたポイントを付与

②特別ポイント制度を新たに導入

項目	内容
名称	特定期間限定 昼間ポイント
付与率	10%
条件	特定期間（8月・2月などの閑散期）かつ、 ・平日昼間（10～16時） ・土日祝日 のご利用に適用

※月間1円以上のご利用に対し
上記の付与率を乗じたポイントを付与

■ 夏休み1DAYパスの販売について

夏休み期間に合わせて、お得な1日乗車券をジョルダンモバイルチケットで販売する。また、アンケート回答者に対してプレゼントキャンペーンを合わせて実施することでお出かけ機会を創出しさらなる利用促進を図る。（詳細は次ページチラシ）

販売価格：500円

対象路線：全線（八日市営業所管内：ちょこっとバス・日野町営バスは除く）

近江鉄道

Seibu Group
でかける人へ、ははとむ人へ

近江バス・湖国バス
乗り放題!

夏休み 1DAYパス

夏休み期間に **スマホで** 使える
お得な近江バス・湖国バス
1日乗り放題乗車券



大人1人
+
こども2人まで
※こども1名以上の同乗が必須です
※大人のみでのご利用は
できません

料金

500円

日程

2026 7.18(土)~8.31(日)

対象路線

大津・あやめ・八日市・彦根・長浜営業所管内の全線

※まめバス、くるっとバス、東近江市ちよこっとバス、日野町営バス、江若バス運行分の琵琶湖大橋線(エコバス)、伊吹山登山バスは対象外

チケットのご購入は
こちらから▶▶▶▶



ご利用にはスマートフォン及びインターネット環境と、ジョルダン乗換案内アプリのインストールが必要です。

※紙の乗車券での販売はございません
※通信料はお客様のご負担となります



さらに アンケートに答えて景品をゲットしよう! くわしくは裏面へ



アンケートに答えて景品をゲット!



抽選で **50名**様に豪華景品をプレゼント!

1名様



天体望遠鏡

5名様



ポケモンカード

5名様



人気のシールセット

3名様



千成亭近江牛選べるギフト券

10名様



オーマリン彦根城
ミニクルーズ 乗船券

5名様



滋賀県和洋菓子店の
選べるギフトプレゼント

1名様

JCBギフトカード
1万円分

10名様

近江バス
オリジナルグッズセット

10名様

QUOカード1,000円分

アンケート参加方法

STEP 1

アプリをダウンロード

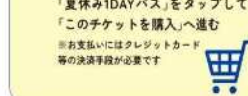
アプリをダウンロードし、「夏休み1DAYパス」を検索



STEP 2

夏休み1DAYパスを
購入

「夏休み1DAYパス」をタップして
「このチケットを購入」へ進む
※お支払いにはクレジットカード
等の決済手段が必要です



STEP 3

バスを使ってバスに乗りよう!

バス乗車時にアプリの「myチケット」からバスを表示



STEP 4

アンケートに回答!

※夏休み1DAYパスをご購入いただいた方限定

- ① チケット購入後、決済メールが届く
- ② メール内のURLからアンケートサイトへ
- ③ アンケートに回答



STEP 5

当選発表について

応募期限 2026年9月上旬
抽選発表 2026年10月上旬
抽選結果は景品の発送をもって
代えさせていただきます



※ご記入いただいた個人情報は、景品の発送および本キャンペーンの運営にのみ使用します。詳細は当社プライバシーポリシーをご覧ください。

お問い合わせ

近江鉄道株式会社 自動車部 TEL.0749-22-3306 (平日 8:30~17:30)

時刻表
こちら



滋賀地域交通計画

【概要版】



SHIGA
SMART
ACCESS
2040s

う。う。ろ。を。へ。す。賀。つ。や。や。し。動。移
み。豊。舊。かん。な。ら。み。

2026年(令和8年) 3月

滋賀県

第1章 計画策定に当たって

計画策定の基本方針

「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて、県民、交通事業者、市町との「公論熟議」を元に、バックキヤスティングでこの5年間に取り組む具体的な施策と財源のあり方をまとめる

計画区域

滋賀県全域

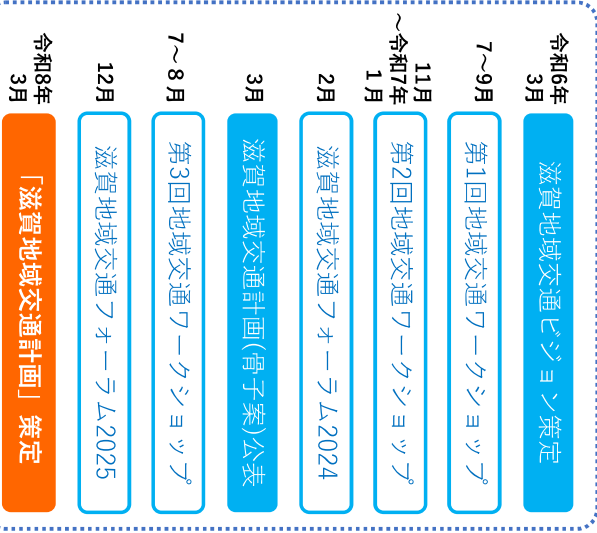
計画期間

令和8年度から令和12年度

計画の目標

滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢の変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築する。

計画策定までの流れ



第2章 滋賀県の地域交通の現状

大津・湖南地域

移動の軸となる鉄道は充足しているが、バスについては、沿線の人口密度を問わず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差がある。

甲賀地域

JR草津線が地域の移動軸となり、コミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えているが、移動の軸となる鉄道路線であっても平日の平均的な運行頻度は1時間に1～2本程度であり、バス路線については更に運行頻度が少ない。

東近江地域

鉄道について、JR琵琶湖線が1時間に4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に2～3本程度となっている。

バスについては、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足しているが、郊外部での運行頻度は低い。

湖東地域

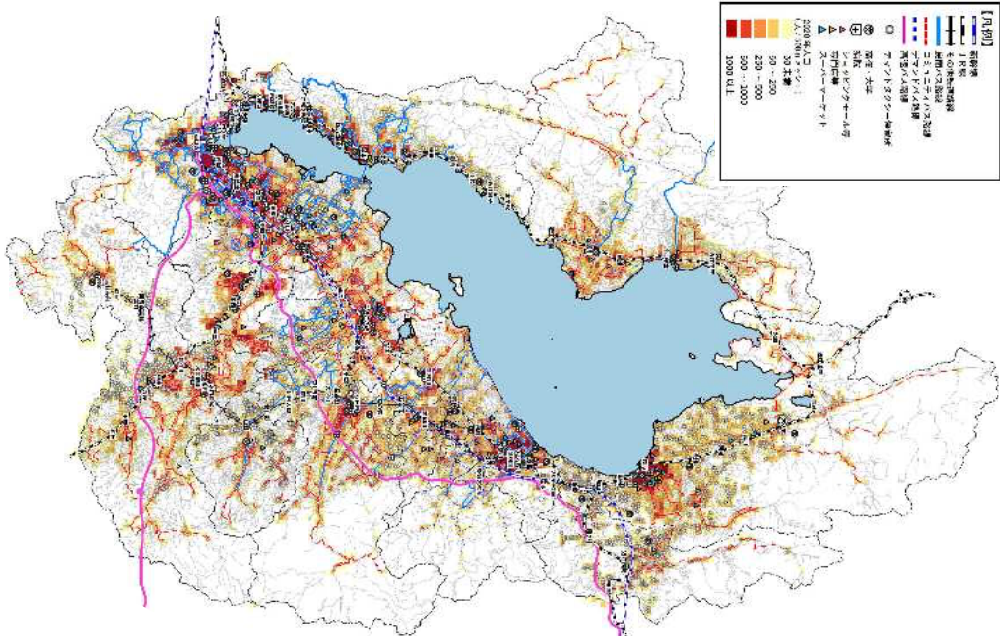
鉄道について、JR琵琶湖線が1時間に3～4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に2～3本程度となっている。

バスについては、運行頻度が1時間に1本以下の路線がほとんどで主要路線以外はデマンド交通が多くを占めている。

湖西地域、湖北地域

移動の軸となる鉄道路線であっても、JR湖西線・JR北陸本線の平日の平均的な運行頻度は1時間に1本程度であり、特にJR湖西線は強風の影響による運転の見合わせが発生している。

また、両地域とも多くのバス路線が20時までには運行を終了しており、タクシーの運行台数も多くないため、地域全体として夜間の移動を自家用車や送迎に依存する状況にある。



滋賀県における地域交通の路線図

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

県民が望む暮らしについて把握し、それを実現するうえで必要な施策を検討するため、ワークショップ、フォーラム、お出かけトーク、滋賀地域交通活性化協議会を開催し、公論熟議を重ねてきた。

ワークショップ



県内を6地域に分け、地域毎の目指す暮らしと、現状の課題、地域の取組を共有し、県民、交通事業者、県・市・町の職員がともに議論

滋賀地域交通活性化協議会



滋賀県内の地域交通の活性化・再生を図るための法定協議会。
構成員：有識者、交通事業者、行政関係者、公共交通利用者等

お出かけトーク



ワークショップで出た意見をもとに、若い世代や高齢者を対象としたイベントにおいて、投票を実施

フォーラム



滋賀県が目指す暮らしの姿を県全体に共有し、施策とその財源のあり方について議論

地域分類毎に目指す暮らしを整理

地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

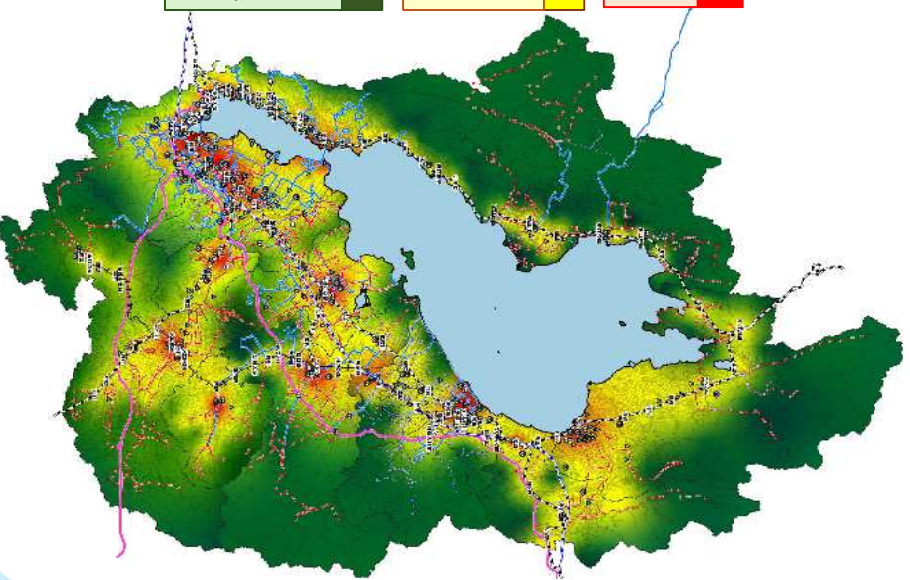
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、地域交通中心
- ・自家用車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
- ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じられる

地域Ⅱ：送迎や地域交通等で移動できる暮らし

- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎の負担が緩和
- ・タクシーやデマンド交通の車両が増えて、待ち時間が減少
- ・地域交通の利用が多い地域は、利便性の高いバス路線が運行されている

地域Ⅲ：地域の状況に適した手段で移動する暮らし

- ・主な移動手段は自家用車だが、自家用車を運転できない人・運転しない人にも、移動手段が確保されている
- ・地域のボランテニア輸送、デマンド交通など様々な手段の活用や、自動運転などの最新技術の実証等、移動手段確保に向けた挑戦が行われている
- ・交通軸となる鉄道、バス路線は適切に維持されている



第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

2040年代に目指す「将来デザイン」[交通軸・交通網]

《交通軸の基本方針》

県外および県内他地域との間の移動手段として、交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、産業立地、観光等訪問者の増加につなげる

《目指すサービスレベル》

鉄道軸 ※特急および新幹線を除く

●JR線

- ・ 朝の通勤通学時間帯で1時間に2本以上の運行
- ・ コロナ禍以前のダイヤレベルへの回復
- ・ 草津線(貴生川駅以東)・北陸本線(長浜駅以北)・湖西線(近江今津駅以北)において、昼間時間帯で1時間に2本以上の運行

●京阪大津線

- ・ 京 津 線：現在の運行状況を維持
- ・ 石山坂本線：現在の運行状況を維持

●近江鉄道線

- ・ 近江鉄道本線において、昼間時間帯で1時間に2本以上の運行
- ・ 八日市線において、終日1時間に4本以上の運行
- ・ 多賀線において、現在の運行状況を維持

●信楽高原鐵道線

- ・ 現在の運行状況を維持

バス軸：接続する鉄道の運行ダイヤに合わせた運行

交通結節点：交通軸と交通網のシームレスな接続

【交通網】

地域Ⅰ：鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、地域交通主体の生活が可能な運行を目指す

地域Ⅱ：路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指す(通勤・通学、通院、買物、観光)

・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学手段の選択肢に・企業の通勤手段の地域交通への転換により渋滞解消と、それに伴う地域交通の定時性を確保

地域Ⅲ：デマンド交通、ライドシェア、福祉有償運送等住民主体の交通など様々な移動手段の活用に加え、自動運転などの最新技術の導入にも積極的に挑戦し、通院、買物など日々の暮らしに必要な移動の確保を目指す

2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算

項目	算出結果
地域交通の利便性向上 ※鉄道駅に20分以内でアクセスできる人口パーセント(デマンド等の時刻表がない移動手段は含まない)	現状：75.8万人(約50%) 実現後：93.9万人(約61%)
自家用車から地域交通転換による交通混雑の緩和	78.57億円/年(短縮時間 10,839時間/日)
自家用車から地域交通転換による環境負荷軽減	1.17億円/年(CO2排出削減量 1.1万トン/年)
自家用車から地域交通転換による健康増進	14.62億円/年(増加歩数1,633歩/人・日)
送迎に係る時間を減少させることによる可処分時間の増加	滋賀県:56.0億円/年(可処分時間：一人当たり100時間/年)
所有する自家用車の台数が減少することによる可処分所得の増加	滋賀県:590億円/年(削減台数：13.4万台)
駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減	173.6億円(初期費用) + 1.7億円/年(転換台数：13,676台)
広域からの通勤者の確保による企業活動の維持・促進	640.4億円/年(通勤が可能となる人数：3,459人)
広域からの来訪による地域経済の活性化 (観光等訪問客の増加に伴う消費額の増加)	38.0億円/年(来訪者の増加人数：84.5万人)
働き手の県外流出	787億円/年(県外への流出人数：6,075人)
自動車産業の売上低下	252億円/年(削減台数：9,500台/年) (税收減少額：2.2億円、自家用車売上減少額：250億円)
経済的負担額の増加	114億円/年(移動にかかる費用：26億円/年)(機会損失額：88億円/年)



第4章 地域交通の再構築における実施方針

【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による 『より良い暮らし』の実現

人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！



【施策の狙い】
・地域交通が充実し、乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化
・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成など

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】
・様々な移動手段を活用して通学手段が充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけが可能に
・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすくなるなど

年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】
・先進技術にも挑戦しながら細かい移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に
・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ること、外出や交流の機会を創出など

本計画に係る施策の範囲



【政策方針】 未来に向けた新たなまちづくり

【実施方針1】
日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】
日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】
「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に、かつ安全に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】
技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

第5章 実施方針に基づく施策および事業

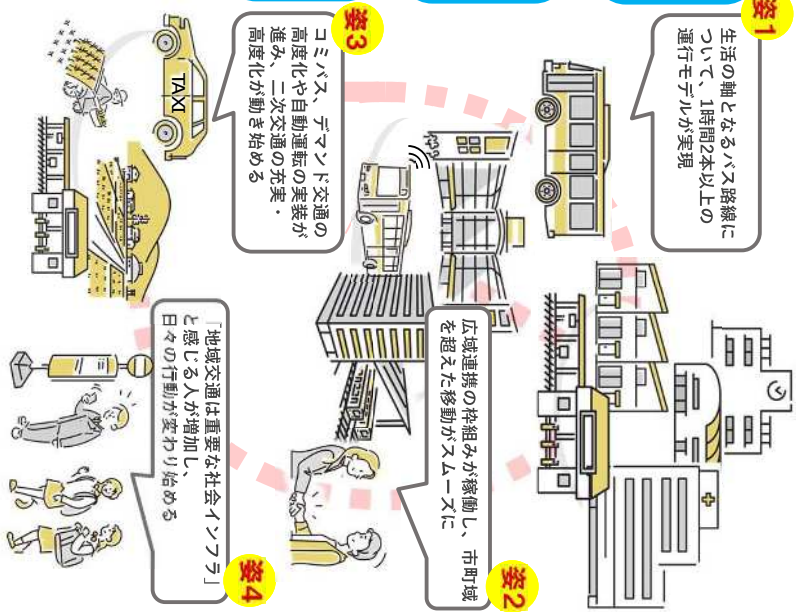
2030年度に目指す「暮らし」と「地域交通」の姿

【目指す姿1】
交通軸となるバス路線の一部で
“1時間2本”を先行実現
→成功事例をつくることで、他市町への波及効果を創出

【目指す姿2】
広域連携の運行スキームが稼働している
→交通軸と網の連携、広域調整の枠組み、
交通事業者との協定の枠組みを構築

【目指す姿3】
二次交通の充実・高度化に向けて動き始めている
→駅までのアクセスが充実し、交通空白地が解消され、
地域内の移動が滑らかに

【目指す姿4】
住民の移動行動が変わり始めている
→行動変容の“兆し”が見え始める



2030年度に向けた5年間のロードマップ



※ モデル的な取組や駅のパワプリー化等は、市町、交通事業者と調整がついた個所から実施

第5章 実施方針に基づく施策および事業

事業一覧

No	事業	概算拠出額（千円）	No	事業	概算拠出額（千円）
1	SNS等（LINE、X、Facebook、Instagram、TikTok等）の活用	700 ～ 1,100	23	コミュニティバス等路線バスの充実、高度化	540,000 ～ 2,160,000
2	乗り方ガイドブック等、紙媒体の活用	7,000 ～ 13,000	24	デマンド交通の充実、高度化	152,000 ～ 404,000
3	地域交通利用促進に係るイベント等の実施	34,000 ～ 50,000	25	グリーン・スマートモビリティ、シェアモビリティ等の導入検討、実証運行	69,000 ～ 103,000
4	沿線企業における意見交換会等の実施	4,800 ～ 5,400	26	ライドシェアの導入検討、実装化	131,300 ～ 190,200
5	各教育機関における交通関連カリキュラムの展開	1,400 ～ 2,000	27	教育、福祉、観光、防災をはじめ他分野との連携検討、促進	-
6	地域交通の乗り方講座の実施	1,000 ～ 2,000	28	サス・スリ・スロ・ステッド等新しい運賃制度の導入検討	9,700 ～ 12,700
7	滋賀の地域交通未来プロジェクト会議の実施	15,600	29	バス、タクシー等の運賃負担軽減制度の導入	18,000 ～ 659,000
8	地域間幹線の運行維持（バス・鉄道）	990,000	30	運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布）	38,000 ～ 56,000
9	コミュニティバス等路線バスの運行維持	167,000	31	シェアリングに準拠可能な駅前広場、バス停留所の整備	-
10	デマンド交通の運行維持	60,000	32	乗換拠点や停留所の環境改善、整備の検討	-
11	ホムナビバス輸送の運行維持	22,500 ～ 30,000	33	既存駅の活用および新駅の検討	-
12	コミュニティバス等路線バスの合理化	-	34	鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備	143,000 ～ 220,000
13	デマンド交通の運行効率化	-	35	ユニバーサルデザイン車両の導入	11,000 ～ 13,000
14	多様な交通モード間での乗換調整	-	36	バスラフ・ナビバスの導入	10,000 ～ 13,000
15	給与水準向上等、運転士の待遇改善等による運転士・担い手の確保	114,000 ～ 168,000	37	自動運転の実証運行、実装化	65,000 ～ 127,000
16	一種免許等保有者等の活用	23,000 ～ 34,000	38	新モビリティ（LRT/BRT等）の研究	11,000 ～ 27,000
17	HPやSNS等による運転士の魅力発信	4,000 ～ 6,000	39	新たな運営体制の研究（運輸連合、路線バス上下分離方式等）	16,000 ～ 32,000
18	交通機となる路線バスの充実、高度化	180,000	40	フランスの県内地域交通ポータルサイトの作成、Maasの研究	5,000 ～ 9,500
19	鉄道の増便実証の検討	-	41	キヤッシュレス化の推進	1,300 ～ 6,500
20	鉄道の増便要望	-	42	バス・ライドシェア等システムの活用	21,000 ～ 43,000
21	JR湖西線における強風対策の検討	600	43	地域交通データプラットフォームの構築に向けた研究	-
22	府県をまたぐ新たな広域移動の検討	500		合計	2,867,400 ～ 5,801,100

概算拠出額
県の令和12年度時点での単年度拠出額の概算。5年間の物価・労務費の上昇率を1.3倍※と見込む。
また、国庫補助率が未確定なことや、県事業の補助率が未決定であることを踏まえ、幅をもって表記している。
※令和3年度から7年度の5年間に係る物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）による

第6章 施策実施のための財源のあり方

事業の実施に必要な費用を賄うための取組

(1) 事業者の収入増に向けた利用促進や利便性向上の取組

地域交通の運行管理を担う事業者の収入増に向けた取組、デジタル技術等を活用した効率化等による運営コストの削減・増加抑制に向けた取組等により、県と市町で分担しているバス等の運行対策に係る補助金等の公費投入額の圧縮につなげることを目指す。

(2) 国費の獲得や国への提案・要望

国、県および市町の連携を深化させ、県、市町から将来の地域交通のあり方に関して積極的に国に対し提案・要望していく。これらの取組等により、地域交通の維持・充実に向けた取組に充当できる国費のさらなる獲得に努める。

(3) 不断の事業見直し

地域交通の維持・充実に積極的に取り組む市町と歩調を合わせた新たな施策を推進するに当たり、予算編成における各種事業の不断の見直しや有利な地方財政措置の積極的な活用等を進め、県のみでできる財源の捻出にも取り組む。

(4) 優先順位をつけた事業実施

(1) ～ (3) の取組のみで賄うことが困難となる場合は、各市町と調整し、(1) ～ (3) により確保できた予算の範囲内で、優先順位をつけて事業を実施することや事業費の圧縮等により施策を進める。

(5) 新たな財源の検討

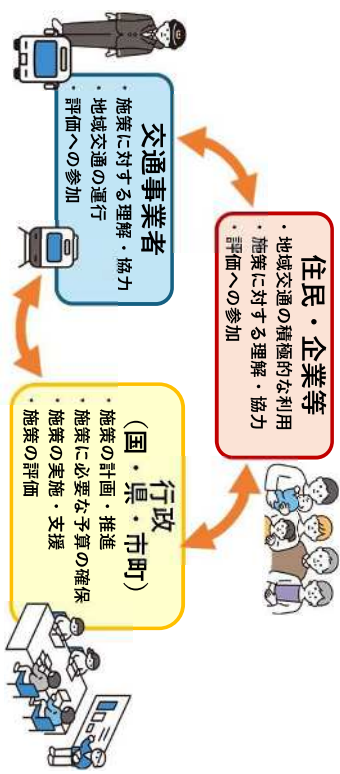
これらの取組に加えて新たな財源を検討する。地域交通の維持・充実をみんなで支えるための方法であり、かつ、安定的にその財源を賄える手段である「新たな税」について、社会情勢の変化を踏まえつつ引き続き丁寧に議論を積み重ねて検討し、結論を得る。

なお、「新たな税」については、滋賀県税制審議会に諮問し議論いただいているところ。「ふさわしい制度のあり方」についての中間答申およびその内容に基づいて県で行った機械的試算の内容を、参考資料として掲載。

第7章 計画の進行管理

各実施主体とその関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、**滋賀県の地域交通に関わる様々な主体**に関与いただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠



【施策の根底にある理念】 移動手段の充実による『より良い暮らし』の実現

【評価指標】（目標：令和12年度）

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなが地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。適切な交通体系のためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適にかつ安全に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

【未来に向けた新たなまちづくり】
交通と一体となった新たなまちづくりに挑戦します

※ 地価は、地域交通以外の様々な要因で上下するものであることから「参考」指標とします

公論熟議による計画の評価、見直しの実施

未来アイデア会議を通じた県民との対話や、「（仮称）滋賀の地域交通サミット」等の枠組みによる市町や交通事業者との議論により**公論熟議を重ね、毎年度予算への反映や、適宜計画を見直し・更新**することで、施策の最適化を図り、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化

・地域交通の利用者数
R7利用者数
⇒ R7利用者数の1.17倍以上

・交通軸となるバス路線の収支率
幹線5路線 R7収支率 ⇒ R7収支率以上に改善
（近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線）
・地域交通への公的資金投入額
県補助(幹線・コミバス)2.7億円⇒3.5億円以下

・地域交通の満足度
県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ 50%
・運転士数（第二種免許保有者数）
路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人
・交通軸となるバス路線において
1時間2本以上運行する路線数（昼間時間帯）
R7：5路線 ⇒ 7～8路線
・「広域交通協議会」が制度化され、実際に運用を開始した地域数
R7：0地域 ⇒ 6地域

・コミュニティバス・デマンド交通の
充実・高度化に取り組んだ市町数
新システムに基づき取り組む市町⇒ 全市町・圏域
・自動運転運行地域数
R7：1地域 ⇒ 2地域

・キャッシュレス化対応できていない事業主体数
R7：2主体 ⇒ 0主体

・代表的な交通結節点の基準地価※
7基準地価 R7価格 ⇒ R7以上に上昇
（大津駅、草津駅、貴生川駅、八日市駅、彦根駅、米原駅、安曇川駅直近基準地番）



フォーラムの様子 (R6)



ワークショップの様子 (R7)

東近江市地域公共交通計画 中間見直しに向けた取組状況について

～課題認識と見直しの方向性～

東近江市都市整備部
公共交通政策課

1 地域公共交通計画とは

計画の概要

市が公共交通を将来にわたり維持・確保するための基本方針

【基本方針 1】 まちづくり計画を踏まえた公共交通ネットワークの形成

【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

【基本方針 3】 公共交通の維持に向けた取組の推進

計画期間と中間見直し

- ・ 計画期間 : 令和 4 年度から令和13年度まで（10年間）
- ・ 中間見直し : 令和 8 年度（計画策定から 5 年目）

⇒ **社会情勢や利用実態の変化を踏まえ、中間見直しを実施**

中間見直しの視点

- | | |
|--------------|------------|
| ・ 利用実態・移動ニーズ | 【サービスの妥当性】 |
| ・ 市民ニーズ・満足度 | 【市民満足度】 |
| ・ 市の財政負担 | 【持続可能性】 |

2 政策方針に基づく施策の実施状況

計画では3つの基本方針、14の取組方針、38の施策を位置付け概ね計画に沿って取組を進めている。

成果

- 停留所の新設・移設やダイヤ改正等による利便性向上（施策⑤、⑥、⑦、⑨）
- バスロケーションシステムによる利用環境の整備（施策⑧）
- モビリティマネジメントやイベント連携等による利用促進施策を実施（施策⑫、⑬）
- 公共交通利用環境の整備（自転車駐車場整備）（施策④）
- 自動運転サービスの継続運行（施策⑪）

課題

- ✓ 鉄道、路線バス、ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの更なる乗り継ぎ改善（施策⑤、⑥、⑦、⑨）
- ✓ ちょこっとタクシーのエリア再編等による運行の最適化と収支改善（施策⑨）
- ✓ 更なる公共交通利用意識の醸成（施策⑫）
- ✓ パーク＆ライドの新たな候補地の検討（施策④）

【まとめ】 公共交通の利便性向上は進展した一方、
更なる利用者の確保と持続可能な運行体制の確保が課題

3 評価指標（K P I 15項目）による達成状況の検証

主な達成項目

- ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの年間利用者数
- 鉄道駅和式トイレの洋式化

改善している項目

- ・ 公共交通に対する満足度
- ・ 路線バス収支率
- ・ 一次利用における I Cカード利用率
- ・ パーク＆ライド利用台数

課題が残る項目

- ✓ 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）
- ✓ ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの認知度
- ✓ モビリティマネジメント学習の実施数

【まとめ】 利用者数は回復傾向にあり、今後は利用頻度や認知度向上が必要

4 アンケート結果（利用者・市民目線）

調査概要

- 令和7年12月実施
- 対象：市内在住者6,561人（無作為抽出）
- 回答：3,239件（**回答率：49.4%**）

主な結果

- 移動実態
移動はマイカー中心
- 市民ニーズ
公共交通の必要性は認識されている
特に通院・買物等の日常移動への対応を求める声が多い
- 不満点
ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの運行本数の増便・乗り継ぎ改善

**【結論】 通院・買物等の日常移動への対応と
乗り継ぎの利便性向上が求められている**

5 ヒアリング結果（関係者・事業者目線）

分野	主な意見
交通事業者（5社）	運転手不足・担い手確保が最大の課題
教育（学校関係）	学校の統廃合を見据えた通学手段の確保
福祉（1団体）	高齢者の通院・買物等移動支援と関係機関との連携
医療（6施設1団体）	通院時の複数回乗継ぎ・長時間移動への対応 家族送迎負担の軽減
商工（2団体）	駅へのアクセス向上と来訪促進
観光（1団体）	観光施設間を結ぶ移動手段の充実

【まとめ】 医療・福祉との連携や限られた輸送資源を踏まえた持続可能な運行体制の確保が課題

6 調査・評価結果から見た主な課題

調査結果

■ 施策の実施状況

- ・ 利便性向上は進展
- ・ 更なる利用者の確保と収支改善

■ K P I 評価

- ・ 公共交通利用割合の向上
- ・ ちょこっとバス・ちょこっとタクシーの認知度向上

■ 市民アンケート

- ・ 通院・買物等の日常移動への対応
- ・ 乗り継ぎ改善

■ ヒアリング調査

- ・ 医療福祉との連携
- ・ 運転手不足への対応

抽出された主な課題

①日常生活を支える利便性向上

⇒施策評価、K P I、市民アンケート

②医療・福祉分野との連携

⇒市民アンケート、医療・福祉ヒアリング

③持続可能な運行体制の構築

⇒施策評価、K P I、ヒアリング

7 中間見直しにおける主な検討事項

課題	検討の方向性
①日常生活を支える利便性向上	
・通院・買物等の移動ニーズへの対応 ・通学を含めた移動手段の確保	➡ ・通院・買物移動での利便性向上 ・ダイヤ・乗り継ぎ改善 ・エリア運行の在り方検討
②医療・福祉分野との連携	
・通院手段の確保 ・高齢者の外出支援	➡ ・医療機関送迎との連携強化 ・高齢者の外出支援との連携
③持続可能な運行体制の構築	
・運転手不足の深刻化 ・運行経費の増加	➡ ・利用実態を踏まえた運行の最適化 ・利用促進と認知度向上

【目指す公共交通の姿】

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

通院・買物等の日常移動を支えながら持続可能性な公共交通を目指す

8 計画見直しまでのスケジュール

令和8年度

・ 6月29日

東近江市地域公共交通会議

現状を踏まえた課題認識と方向性の共有

・ 10月15日（予定） ダイヤ等（素案）の提示・意見照会

東近江市地域公共交通会議

ダイヤ等（素案）の内容協議

・ 2月10日（予定） 東近江市地域公共交通会議

計画全体の確認



・ 3月31日 東近江市地域公共交通計画の改訂

東近江市地域公共交通計画

中間見直し参考資料

東近江市都市整備部
公共交通政策課

1 施策の実施状況

取 組		実施施策	取組状況
基本方針1	①交通結節点へのアクセス強化	①-1 J R能登川駅東口周辺整備	道路管理者と連携し、整備手法や事業化の可能性について課題整理・検討を進めている。
		①-2 近江鉄道駅周辺整備	近江鉄道線の利用状況や駅周辺整備（八日市駅東西連絡通路）の動向を踏まえ、関係部局と連携しながら、公共交通の利便性向上に資する整備の方向性について検討を進めている。
		①-3 都市計画道路等の道路整備推進	道路整備計画との整合を図りながら、関係部局において事業の進め方や優先順位について整理・検討を進めている。
	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	J Rや近江鉄道線のダイヤ改正等の動向を踏まえ、円滑な乗り継ぎ確保に向けて、コミュニティバスのダイヤ改正等運行見直しを順次実施している。
	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	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	地域公共交通計画の見直しと合わせ、まちづくり施策との連携による相乗効果が図れるように取組の方向性について検討を進めている。
		③-2 中心市街地活性化の取組推進	令和4年度からちよこっとバス市街地循環線の実証運行を開始し、八日市駅から八日市文化芸術会館や八日市図書館をつなぐなど中心市街地における回遊性の向上や公共施設へのアクセス向上に取り組んでいる。
		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	観光・文化スポーツ分野との連携可能性について、情報収集や関係部局との情報共有を行っており、今後の具体的な取組につなげていく。
		③-4 公共交通網をいかした企業誘致の推進	企業誘致や働く人の移動環境の視点も踏まえ、公共交通の利便性向上に資する取組の可能性について、関係部局と情報共有を図っている。
	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	公共交通利用環境の改善の一環として、関連施設におけるバリアフリー・利用環境の改善を進めている。
		④-2 待合環境等の改善	利用者が安心して公共交通を利用できるよう、バス停等における待合環境の改善について、現地状況や利用実態を踏まえながら、必要に応じて対応を進めている。
		④-3 パーク＆ライド、サイクル＆バスライドの推進	近江鉄道市辺駅徒歩5分の市営駐車場において、18台分を確保しているほか、他の鉄道駅においてもパーク＆ライド整備に向け、用地の検討等を行っている。また、鉄道駅周辺において自転車駐車場を適正に整備することで、サイクル＆ライドを推進している。
		④-4 ノンステップ車両・障害者対応車両の拡充	ちよこっとバスにおいては全車両でノンステップ車両を導入しており、路線バスや一般タクシーについても交通事業者によるバリアフリー対応車両の導入状況を踏まえながら、利用環境の改善を図っている。
		④-5 環境負荷低減車両導入に向けた検討	公共交通における環境負荷低減に向け、国の動向や交通事業者の導入状況等を注視しながら、導入可能性について情報収集に努めている。

1 施策の実施状況

	取 組	実施施策	取組状況
基本方針2	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）	J Rや近江鉄道線のダイヤ改正等の動向を踏まえ、円滑な乗り継ぎ確保に向けて、コミュニティバスのダイヤ改正等運行見直しを順次実施している。
	⑥路線バス・ちよ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	路線バスについては、交通事業者における運行状況や利用実態を踏まえ、必要に応じて交通事業者と情報共有や意見交換を行っている。
		⑥-2 利用動態・将来需要を見据えたちよこっとバスの路線見直し	ちよこっとバスについては、利用実態や利用者ニーズ、鉄道等の接続性を踏まえながら、より利便性が高く効率的な運行となるよう、必要に応じて運行内容の検証・見直しを行っている。
		⑥-3 公共交通優先システム（P T P S）導入に向けた検討	公共交通の定時制向上に資する施策として、他自治体の事例や導入効果等の情報収集に努めているが、本市の道路交通環境や費用対効果を踏まえると、現時点では導入に至っていない。
	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）	利用実態や周辺環境の変化、地域からの要望等を踏まえながら、必要に応じて停留所の増設や位置変更等について検討し、対応を行っている。
	⑧ I C T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	令和4年度にちよこっとバスにバスロケーションシステムを導入し、リアルタイムでの運行情報の把握を可能とすることで、利用者の利便性向上を図っている。
		⑧-2 M a a S 導入に向けた環境整備の推進	M a a Sについては、他自治体の導入事例や活用状況等の情報収集を行っているが、費用対効果や本市における導入手法の整理など検討すべき課題があることから、現時点での導入には至っていない。
		⑧-3 交通系 I Cカードの利用拡大	ちよこっとバスでは、政所線及び甲津畑線を除く路線で I C O C Aを導入しているほか、路線バスにおいても交通系 I Cカードが利用可能となっている。さらに、令和8年3月から近江鉄道線でも I C O C Aが導入され、公共交通利用時の支払の利便性向上や乗り継ぎしやすい環境づくりが進んでいる。

1 施策の実施状況

	取 組	実施施策	取組状況
基本方針2	⑨ちよ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	利用状況や地域ニーズ、他の公共交通との役割分担を踏まえながら、より効率的かつ利便性の高い運行エリアの在り方について検証を行っている。
		⑨-2 定時定路線方式からエリア運行への変更	利用者ニーズや運行の効率性、持続可能な運行体制の確保の観点から、より効果的な運行方式について情報収集・検討を行っている。
		⑨-3 運行時間の改編	利用実態や利用者ニーズを踏まえながら、より利用しやすい運行時間の在り方について検証を行っている。
	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	公共交通の持続可能な運行に向け、他自治体の運賃設定や運行状況等の動向を注視しているが、現時点では大きな運賃改定の動きが見られないことから、本市においてもちよこっとバス・ちよこっとタクシーの運賃は現行の200円を維持している。
		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	ちよこっとバスでは、政所線及び甲津畑線を除く路線でＩＣＯＣＡを導入しているほか、路線バスにおいても交通系ＩＣカードが利用可能となっている。さらに、令和８年３月から近江鉄道線でもＩＣＯＣＡが導入され、公共交通利用時の支払の利便性向上や乗り継ぎしやすい環境づくりが進んでいる。
	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	自動運転サービスとして、奥永源寺けい流カーを運行しており、地域の高齢者をはじめとした住民の移動手段として活用している。合わせて、令和６年度には株式会社ブリヂストンと連携協定を締結し、エアフリータイヤの実装に向けた連携を進めるなど、自動運転技術を活用した持続可能な地域交通の実現に向けて取り組んでいる。

1 施策の実施状況

	取 組	実施施策	取組状況
基本方針3	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	高齢者サロンや県と連携した小学校での交通環境学習など、様々な機会を通じて、身近な公共交通の利用方法や活用方法について啓発を行い、将来の公共交通利用者の育成に取り組んでいる。
		⑫-2 広報展開の拡大	市広報紙による公共交通利用促進の啓発や、ケーブルテレビでのちょこっとバスCMの放映などを通じて、公共交通を自分事の移動手段として捉えてもらう「マイバス意識」の醸成を図り、利用促進に取り組んでいる。
	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	商業施設と連携し、買物お帰りきっぷ事業の対象を拡大するなど、公共交通を利用するきっかけづくりやおでかけ機会の創出に取り組んでいる。
		⑬-2 観光イベント等との連携	観光イベント等の開催に合わせ、公共交通利用による来場を促進するため、帰路運賃の無料化など利用促進策を実施し、公共交通の利用機会の創出に取り組んでいる。
		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	高齢者の外出機会の確保を図るため、健康福祉分野と連携し、高齢者サロン等を活用した交通環境学習を実施し、コミュニティバスの利用方法の周知及び利用促進を図っている。
		⑬-4 近隣市町と連携した公共交通利用施策の実施	近隣市町と連携し、近江鉄道線の利用促進に向け、イベント開催による利用促進策を実施している。
		⑬-5 利用者の視点に立ったサービス向上の取組	利用者の視点に立ったサービス向上の取組として、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、令和2年度及び令和3年度に定期券購入支援補助金を実施した。合わせて、令和3年度には補助金利用者を対象としたアンケート調査を実施し、その結果を踏まえ、近江鉄道・路線バス通学利用促進補助金制度を開始した。
	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	ちょこっとバス停留所へのネーミングライツ導入について、令和7年度にネーミングライツ制度を導入し、市ホームページ等で募集を行っている。
		⑭-2 車両ラッピング等による運賃外収入の確保	車両ラッピング等による運賃外収入の確保について、市ホームページ等を通じて、ラッピング広告を含む車外広告の募集を行い、運賃外収入の確保に取り組んでいる。
		⑭-3 多様な原資の活用（ふるさと寄附等）	多様な財源確保の取組として、近江鉄道線の存続に向けたガバメントクラウドファンディングを実施し、鉄道の維持及び利用促進事業の財源確保を図っている。
		⑭-4 少量貨物輸送実施路線の拡大	ちょこっとバス政所線に続き、令和5年度から奥永源寺けい流カーにおいても少量貨物輸送を実施している。

2 評価指標の達成状況

基本方針1	N O	指標	基準値 (R2)	目標 (R7)		実績 (R7)	評 価
	1	JR能登川駅乗車数 近江鉄道八日市駅乗車数	能登川駅 5,748人/日 八日市駅 1,608人/日	能登川駅 7,300人/日 八日市駅 2,400人/日	➡	能登川駅 6,315人/日 八日市駅 2,145人/日	テレワークや人口減少等により目標未達。 鉄道・バスとの接続性向上により利用促進に取り組む。
	2	近江鉄道年間乗車数 (市内13駅)	101万人	135万人	➡	132万人	人口減少やマイカー利用型地域により目標未達。 鉄道・バスとの接続性向上により利用促進に取り組む。
	3	鉄道駅和式トイレの 洋式化	和式トイレ3駅	和式トイレ3駅洋式化	➡	洋式化完了	計画どおり整備を完了 (市辺駅、新八日市駅、 五箇荘駅)
	4	路線バス収支率	日八線 38.3% 御園線 28.1% 神崎線 39.2% 角能線 20.0%	日八線 50.7% 御園線 35.9% 神崎線 51.5% 角能線 31.7%	➡	日八線 43.3% 御園線 31.0% 神崎線 45.3% 角能線 43.3%	通学定期補助を実施し利用促進を図っているが、 引き続き近江バスと連携し、 更なる利用促進に取り組む。
	5	ちよこっとバス・ちよこっとタクシーの年間利用者数	131,883人/年	170,000人/年	➡	180,785人/年	各種利用促進による公共交通利用機会の創出により、 利用者数が年々増加。 更なる利用促進と利便性向上に取り組む。
	6	パーク＆ライド利用台数	4台	30台	➡	18台	市辺駅徒歩5分にある市営駐車場は18枠ある。 引き続き、新たな駐車場候補地の調査・検討を進める。

2 評価指標の達成状況

	N O	指標	基準値 (R2)	目標 (R7)		実績 (R7)	評 価
基本方針2	7	公共交通に対する満足度	14.4%	20.0%	▶▶	18.3%	利用者ニーズを踏まえ、利便性向上と情報発信に取り組む。
	8	年1回以上の公共交通利用割合 (ちょこっとバス、ちょこっとタクシー)	9%	21%	▶▶	9%	マイカー依存などにより公共交通利用が進まなかった。利用者ニーズを踏まえ、利便性向上と情報発信に取り組む。
	9	一時利用におけるICカード利用率	13% ※R4.1	50%	▶▶	25%	目標は未達だが、利用率は約2倍でキャッシュレス化に効果があった。 近江鉄道線へのICOCA導入によりちょこっとバスにおける利用率向上が期待できる。
	10	路線バス（角能線を含む）・ちょこっとバス・ちょこっとタクシー運行に係る国・県・市の負担額	35,328万円	基準値からの上昇率を30%以内に抑える	▶▶	41,820万円	上昇率は30%以内で抑えることができたが、燃料費や人件費の高騰により国・県・市の負担額は上昇。 今後、より一層の利用促進により乗車人員の増加を図る。

2 評価指標の達成状況

	N O	指標	基準値 (R2)	目標 (R7)		実績 (R7)	評 価
基本方針3	1 1	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%	ちょこっとバス 30% ちょこっとタクシー 18%	▶▶	ちょこっとバス 16% ちょこっとタクシー 6%	ちょこっとバス・ちょこっ とタクシーの認知度が低く、 利用につながっていない。 高齢者サロンへの出前講座 や商業施設と連携した買物 お帰りきっぷ等により認知 度向上を図る。
	1 2	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	▶▶	8校14学級	小学校と連携し継続的に実 施しているが、学校側の要 望に基づくため、目標未達。 次世代の公共交通利用者の 育成に向け、学校側で取り 組みやすいように県と連携 を進める。
	1 3	買物お帰りきっぷ事業 実施店舗数	1店舗	5店舗	▶▶	3店舗	毎年5店舗以上に働きかけを しているが、事業者負担が 課題で目標値に至っていな い。外出機会創出のため、 更なる店舗の拡大を図る。
	1 4	広告収入額	1,057,700円	1,300,000円	▶▶	1,123,100円	ちょこっとバスの車外広告 や能登川駅壁面広告、ネー ミングライツの活用により 自主財源確保に努めている。
	1 5	少量貨物輸送実施路線数	1路線	3路線	▶▶	2路線	現在、ちょこっとバス政所 線及び自動運転サービスで 実施している。 物流課題への対応策として 引き続き可能性を検討する。

資料6

令和7年度 東近江市地域公共交通会議 収支決算書 (案)

1 【収入の部】 (単位：円)

2	科目	予算現額	収入済額	備考
3	負担金	6,160,000	5,655,870	東近江市からの負担金 5,655,870円
4	補助金	15,117,000	12,538,000	地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金 8,842,000円
5				地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域公共交通調査事業) 3,696,000円
6	諸収入	2,000	1,750	利息
7	合 計	21,279,000	18,195,620	

8 【支出の部】

9	科目	予算現額	支出済額	備考
10	事業費	21,277,000	18,192,000	地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金 交付事業 (近江鉄道㈱) 8,842,000円
11				地域公共交通計画中間見直し支援業務 9,350,000円
12	事務費	2,000	1,870	振込手数料 1,870円
13	合 計	21,279,000	18,193,870	

14	収支差引	0	1,750	
----	------	---	-------	--

15 【繰越額の計算】

16 収入18,195,620円 − 18,193,870円 = 1,750円 (翌年度へ繰越)

監査報告書

令和7年度東近江市地域公共交通会議の会計事務全般について監査を執行したところ、収入支出に伴う関係処理及び監査帳簿は、いずれも正確かつ適正であることを認め、東近江市地域公共交通会議要綱第4条第4項の規定に基づき、ここに報告します。

令和8年6月29日

東近江市地域公共交通会議

会長 南 川 喜代和 様

監査実施日：令和8年 6月 4日

監査委員

湖東信用金庫

川 口 中 寛 

監査実施日：令和8年 6月 4日

監査委員

一般社団法人東近江市観光協会

山 口 万 智 

路線バス及びちよこっとバスを対象とした国庫補助金の申請について

東近江市都市整備部
公共交通政策課

路線バス及びちょこっとバスを対象とした国庫補助金の申請について

事業期間:令和8年10月1日～令和9年9月30日

- 1 路線バスを対象とした国庫補助金申請について
- 2 ちょこっとバスを対象とした国庫補助金申請について

令和8年6月29日

（名称） 東近江市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
本市には、近江鉄道が運行する路線バスである日八線、御園線、神崎線の3路線5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る。 日八線は、JR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い路線である。 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ある。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る。 神崎線は、近江鉄道八日市駅から五個荘地域を通り、JR能登川駅までを結ぶ路線である。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る。 このように市内外の交通結節点と市内地域拠点等を連絡し、市内外における通勤・通学や通院等の様々な日常生活の移動を支えていることから、コミュニティバス路線との効果的な接続を行い、地域の実情に応じた公共交通ネットワークを構築することで幹線軸として持続可能な運行を図っていく必要がある。	
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	
(1) 事業の目標	
路線バスは地域拠点と交通結節点を結ぶ重要な役割があることから、まちづくり計画を踏まえた公共交通ネットワークの構築を進めることにより、収支率の向上を図る。	
○路線バス収支率の向上	
<令和2年度>	<令和8年度>
日八線	38.3% ⇒ (令和7年度の実績43.3%)
御園線	28.1% ⇒ (令和7年度の実績31.0%)
神崎線	20.0% ⇒ (令和7年度の実績45.3%)
○路線バスに対する満足度の向上	
満足度 20%以上（直近年度の実績 18.3%）とする。	
(2) 事業の効果	
路線バスの3路線5系統を維持することにより、通勤・通学・通院のほか、高齢者等外出促進など日常生活に必要な移動手段が確保できる。 また、本市コミュニティバスとのネットワークを構築することで、効率的な運行体系が実現できるとともに、地域活性化にもつながる。加えて、高齢者ドライバーの事故減少やマイカーからの転換による環境負荷の低減を図ることができる。	
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	
・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者） ・ 鉄道や路線バスも含めた公共交通ネットワークが分かる路線図を掲載した本市コミュニティバスの時刻表を作成・全戸配布（東近江市） ・ 小学生・中学生に対するモビリティマネジメント教育の実施（東近江市、県、事業者） ・ 高齢者サロンにおける出前講座の実施（東近江市） ・ 全国共通交通系ICカード（ICOCA）利用率の向上（東近江市、運行事業者） ・ 東近江市近江鉄道・路線バス利用促進補助金による市内中学生・高校生を対象にした利用促進及び新規利用者の掘り起こし（東近江市）	

別 紙（地域間幹線系統）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る路線5系統について、その運行に係る費用総額のうち、經常欠損額の45%を限度として「東近江市生活交通路線維持費補助金交付要綱」、「生活交通路線維持に係る国庫補助金制度」及び「滋賀県バス運行対策費補助金交付要綱」に基づき、国（2分の1）、県（4分の1）及び市（4分の1）が補助を行っている。 また、収支率が55%を満たさない場合は、その差額について、市が単独補助を行い路線バスの維持継続を図っている。 ※詳細は地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者の満足度について市民意識調査を実施 ・路線ごとの収支について数値指標に対する評価を実施
7. 補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
3. 2のように、県、事業者との連携による利便性の向上及び利用促進を図る。
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フリーダー系統のみ】
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（1）事業の目標
※該当なし

（２）事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国库補助金を受けようとする場合のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表７」を添付。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国库補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国库補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和 8 年 6 月 29 日 地域間幹線系統確保維持改善計画の内容について協議
19. 利用者等の意見の反映状況
本会議には自治会代表者、利用者の代表、各種団体の代表者が委員として参加いただいており、本計画について審議いただいた。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）	東近江市八日市緑町 10 番 5 号
（所 属）	公共交通政策課
（氏 名）	小杉、村田
（電 話）	0748-24-5658
（e-mail）	kotsu@city.higashioni.lg.jp

1 路線バスを対象とした国庫補助金申請について(R8.10.1～R9.9.30運行分)

【地域間幹線系統補助】

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率 1/2

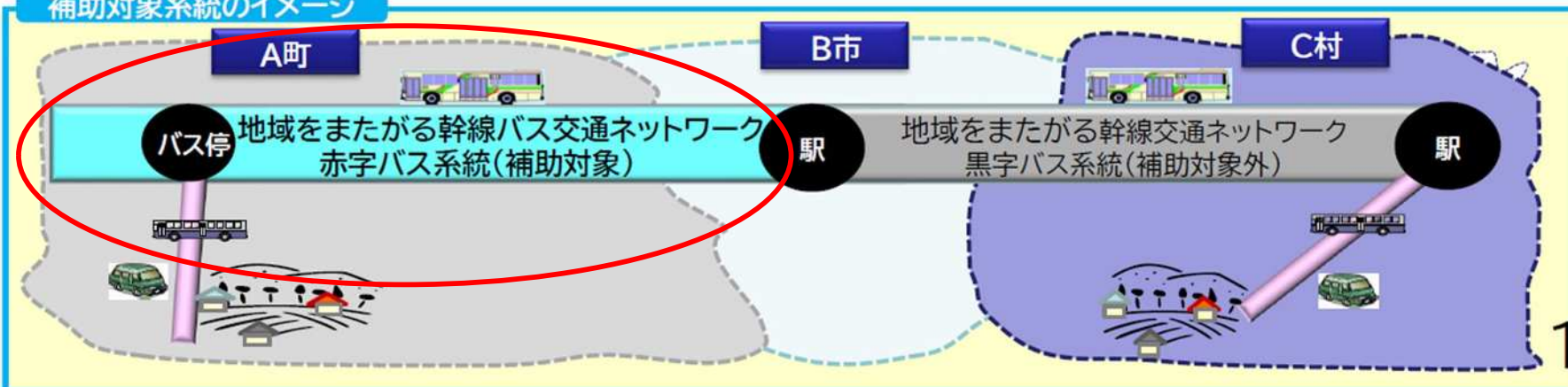
○ 主な補助要件

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

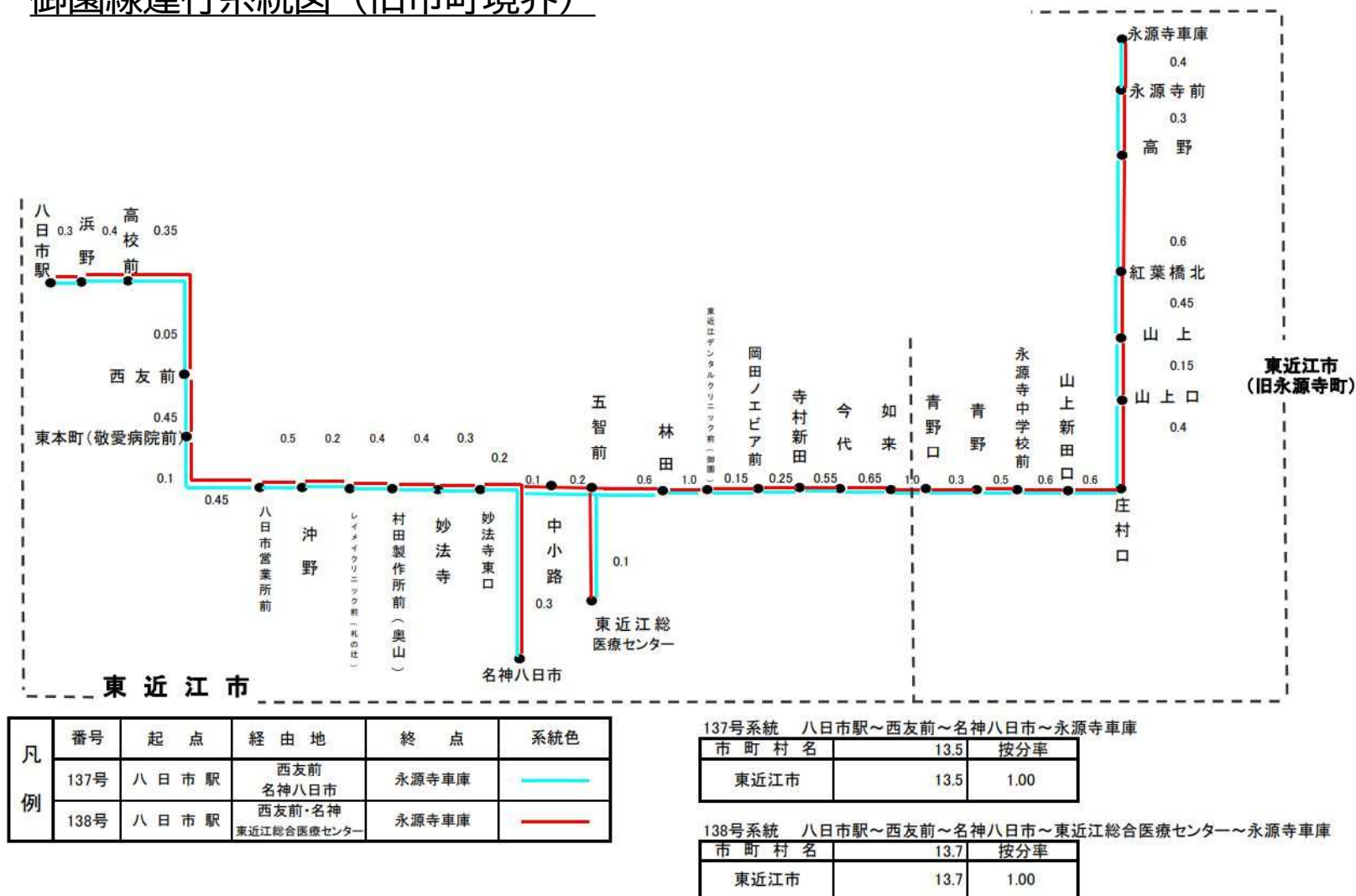
※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

補助対象系統のイメージ



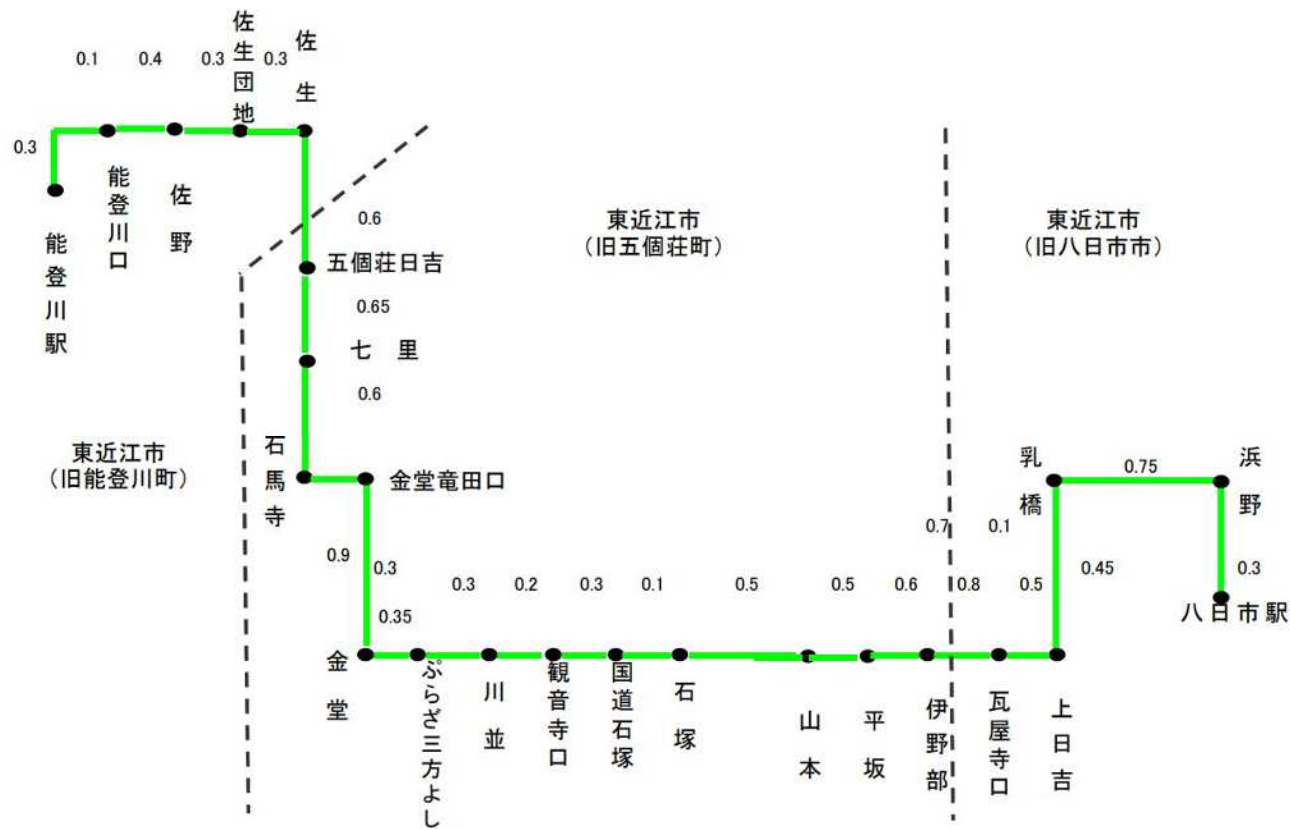
1 路線バスを対象とした国庫補助金申請について

御園線運行系統図（旧市町境界）



1 路線バスを対象とした国庫補助金申請について

神崎線運行系統図（旧市町境界）



凡例	番号	起 点	経 由 地	終 点	系統色
	6号	八 日 市 駅	七 里 石 塚	能登川駅	—

6号系統 八日市駅～七里～石塚～能登川駅

市 町 村 名	10.1	按分率
東近江市	10.1	1.00

2 ちょっとバスを対象とした国庫補助金申請について(R8.10.1～R9.9.30運行分)

【地域内フィーダー系統補助】

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

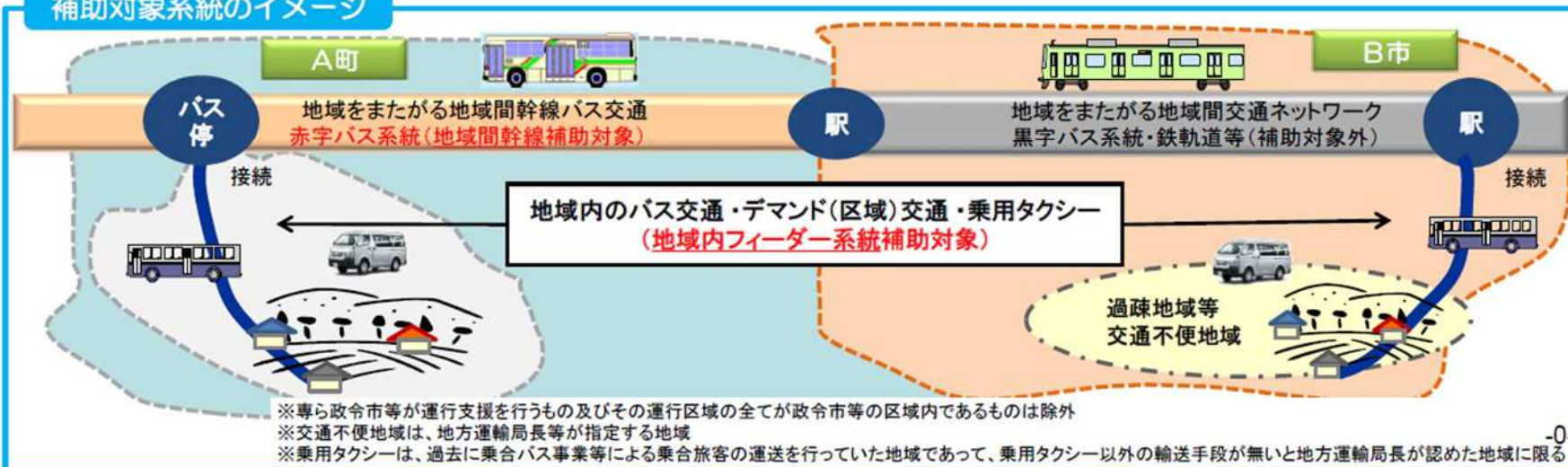


- 補助率
1/2以内

○ 主な補助要件

- 市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- 補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- 路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- 経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



2 ちょこっとバスを対象とした国庫補助金申請について

能登川地区



大中線

平日の運行は ちょこっとバス

※予約の必要はありません。



大中 ⇒ 能登川支所 ⇒ 能登川駅西口 ⇒ 能登川病院

停留所名	①	③	⑤	⑦	⑨	⑪
大中	7:00	9:12	11:30	13:40	15:20	17:37
栗見新田	7:02	9:14	11:32	13:42	15:22	17:39
栗見出在家	7:04	9:16	11:34	13:44	15:24	17:41
宮前	7:04	9:16	11:34	13:44	15:24	17:41
能登川北小前	7:08	9:20	11:38	13:48	15:28	17:45
福堂	7:09	9:21	11:39	13:49	15:29	17:46
福堂東	7:09	9:21	11:39	13:49	15:29	17:46
乙女浜北	7:11	9:23	11:41	13:51	15:31	17:48
乙女浜	7:13	9:25	11:43	13:53	15:33	17:50
山路西	7:14	9:26	11:44	13:54	15:34	17:51
伊庭西	7:16	9:28	11:46	13:56	15:36	17:53
伊庭	7:18	9:30	11:48	13:58	15:38	17:55
山路	7:20	9:32	11:50	14:00	15:40	17:57
国書館・能登川アリーナ前	7:17	9:33	11:51	14:01	15:41	17:58
能登川グラウンド前	7:18	9:34	11:52	14:02	15:42	17:59
松尾医院前	7:18	9:34	11:52	14:02	15:42	17:59
能登川支所	7:19	9:35	11:53	14:03	15:43	18:00
水谷整形外科1	7:20	9:36	11:54	14:04	15:44	18:01
能登川駅西口	7:25	9:41	11:59	14:09	15:49	18:06
能登川駅東口	7:29	9:45	12:03	14:13	15:53	18:10
能登川南小	7:30	9:46	12:04	14:14	15:54	18:11
能登川病院	7:35	9:51	12:09	14:19	15:59	18:16

能登川病院 ⇒ 能登川駅東口 ⇒ 能登川支所 ⇒ 大中

停留所名	②	④	⑥	⑧	⑩	⑫
能登川病院	8:25	10:45	12:52	14:35	16:53	18:43
能登川南小	8:26	10:46	12:53	14:36	16:54	18:44
能登川駅東口	8:28	10:48	12:55	14:38	16:56	18:46
能登川駅西口	8:33	10:53	13:00	14:43	17:01	18:51
水谷整形外科2	8:33	10:53	13:00	14:43	17:01	18:51
能登川支所	8:35	10:55	13:02	14:45	17:03	18:53
松尾医院前	8:35	10:55	13:02	14:45	17:03	18:53
能登川グラウンド前	8:36	10:56	13:03	14:46	17:04	18:54
国書館・能登川アリーナ前	8:37	10:57	13:04	14:47	17:05	18:55
山路	8:37	10:57	13:04	14:47	17:05	18:55
伊庭	8:39	10:59	13:06	14:49	17:07	18:57
伊庭西	8:41	11:01	13:08	14:51	17:09	18:59
山路西	8:43	11:03	13:10	14:53	17:11	19:01
乙女浜	8:45	11:05	13:12	14:55	17:13	19:03
乙女浜北	8:47	11:07	13:14	14:57	17:15	19:05
福堂東	8:49	11:09	13:16	14:59	17:17	19:07
福堂	8:49	11:09	13:16	14:59	17:17	19:07
能登川北小前	8:50	11:10	13:17	15:00	17:18	19:08
宮前	8:54	11:14	13:21	15:04	17:22	19:12
栗見出在家	8:54	11:14	13:21	15:04	17:22	19:12
栗見新田	8:56	11:16	13:23	15:06	17:24	19:14
大中	9:04	11:24	13:31	15:14	17:32	19:22

青字：土日・祝日は運休いたします。

土日・祝日の運行は ちょこっとタクシー

※予約が必要です。



大中 ⇒ 能登川支所 ⇒ 能登川駅西口 ⇒ 能登川病院

停留所名	①	③	⑤	⑦	⑨	⑪
大中	7:00	9:12	11:30	13:40	15:20	17:37
栗見新田	7:02	9:14	11:32	13:42	15:22	17:39
栗見出在家	7:04	9:16	11:34	13:44	15:24	17:41
宮前	7:04	9:16	11:34	13:44	15:24	17:41
能登川北小前	7:08	9:20	11:38	13:48	15:28	17:45
福堂	7:09	9:21	11:39	13:49	15:29	17:46
福堂東	7:09	9:21	11:39	13:49	15:29	17:46
乙女浜北	7:11	9:23	11:41	13:51	15:31	17:48
乙女浜	7:13	9:25	11:43	13:53	15:33	17:50
山路西	7:14	9:26	11:44	13:54	15:34	17:51
伊庭西	7:16	9:28	11:46	13:56	15:36	17:53
伊庭	7:18	9:30	11:48	13:58	15:38	17:55
山路	7:20	9:32	11:50	14:00	15:40	17:57
国書館・能登川アリーナ前	7:21	9:33	11:51	14:01	15:41	17:58
能登川グラウンド前	7:22	9:34	11:52	14:02	15:42	17:59
松尾医院前	7:22	9:34	11:52	14:02	15:42	17:59
能登川支所	7:23	9:35	11:53	14:03	15:43	18:00
水谷整形外科1	7:24	9:36	11:54	14:04	15:44	18:01
能登川駅西口	7:29	9:41	11:59	14:09	15:49	18:06
能登川駅東口	7:33	9:45	12:03	14:13	15:53	18:10
能登川南小	7:34	9:46	12:04	14:14	15:54	18:11
能登川病院	7:39	9:51	12:09	14:19	15:59	18:16

能登川病院 ⇒ 能登川駅東口 ⇒ 能登川支所 ⇒ 大中

停留所名	②	④	⑥	⑧	⑩	⑫
能登川病院	8:25	10:45	12:52	14:35	16:53	18:43
能登川南小	8:26	10:46	12:53	14:36	16:54	18:44
能登川駅東口	8:28	10:48	12:55	14:38	16:56	18:46
能登川駅西口	8:33	10:53	13:00	14:43	17:01	18:51
水谷整形外科2	8:33	10:53	13:00	14:43	17:01	18:51
能登川支所	8:35	10:55	13:02	14:45	17:03	18:53
松尾医院前	8:35	10:55	13:02	14:45	17:03	18:53
能登川グラウンド前	8:36	10:56	13:03	14:46	17:04	18:54
国書館・能登川アリーナ前	8:37	10:57	13:04	14:47	17:05	18:55
山路	8:37	10:57	13:04	14:47	17:05	18:55
伊庭	8:39	10:59	13:06	14:49	17:07	18:57
伊庭西	8:41	11:01	13:08	14:51	17:09	18:59
山路西	8:43	11:03	13:10	14:53	17:11	19:01
乙女浜	8:45	11:05	13:12	14:55	17:13	19:03
乙女浜北	8:47	11:07	13:14	14:57	17:15	19:05
福堂東	8:49	11:09	13:16	14:59	17:17	19:07
福堂	8:49	11:09	13:16	14:59	17:17	19:07
能登川北小前	8:50	11:10	13:17	15:00	17:18	19:08
宮前	8:54	11:14	13:21	15:04	17:22	19:12
栗見出在家	8:54	11:14	13:21	15:04	17:22	19:12
栗見新田	8:56	11:16	13:23	15:06	17:24	19:14
大中	9:04	11:24	13:31	15:14	17:32	19:22

2 ちょっとバスを対象とした国庫補助金申請について

6 市街地循環線

八日市駅 ⇄ 市役所 ⇄ 南部コミュニティセンター ⇄ 図書館・江州音頭会館前 ⇄ 八日市駅



で表記している停留所で乗り継ぎ整理券を発行いたします。
詳しくはP2をご覧ください。

ちょっとバス



右回り（八日市駅 ⇒ 市役所 ⇒ 南部コミュニティセンター ⇒ 図書館・江州音頭会館前 ⇒ 八日市駅）

停留所名	①	③	⑤	⑦	⑨
① 八日市駅	8:08	9:30	12:30	14:30	16:20
② アピア前	8:08	9:30	12:30	14:30	16:20
③ 八日市北小前	8:10	9:32	12:32	14:32	16:22
④ 建部東穂作会館	8:11	9:33	12:33	14:33	16:23
⑤ 南眼科医院前	8:11	9:33	12:33	14:33	16:23
⑥ つちだ内科医院前	8:12	9:34	12:34	14:34	16:24
⑦ 市役所	8:13	9:35	12:35	14:35	16:25
⑧ 西友前	8:14	9:36	12:36	14:36	16:26
⑨ 東本町・敬愛病院前	8:15	9:37	12:37	14:37	16:27
⑩ 八日市営業所前	8:16	9:38	12:38	14:38	16:28
⑪ 東沖野一丁目	8:18	9:40	12:40	14:40	16:30
⑫ 東沖野二丁目・山田内科前	8:19	9:41	12:41	14:41	16:31
⑬ 生長の家前	8:20	9:42	12:42	14:42	16:32
⑭ 南部コミュニティセンター	8:21	9:43	12:43	14:43	16:33
⑮ ひばり丘団地	8:22	9:44	12:44	14:44	16:34
⑯ マックスバリュ東近江店	8:25	9:47	12:47	14:47	16:37
⑰ 文芸会館・青葉メディカル前	8:27	9:49	12:49	14:49	16:39
⑱ 図書館・江州音頭会館前	8:28	9:50	12:50	14:50	16:40
⑲ JAグリーン近江前	8:29	9:51	12:51	14:51	16:41
⑳ アピア前	8:29	9:51	12:51	14:51	16:41
㉑ 八日市駅	8:36	9:58	12:58	14:58	16:48

左回り（八日市駅 ⇒ 図書館・江州音頭会館前 ⇒ 南部コミュニティセンター ⇒ 市役所 ⇒ 八日市駅）

停留所名	②	④	⑥	⑧	⑩
① 八日市駅	8:50	10:30	13:30	15:30	17:20
② アピア前	8:50	10:30	13:30	15:30	17:20
③ JAグリーン近江前	8:50	10:30	13:30	15:30	17:20
④ 図書館・江州音頭会館前	8:51	10:31	13:31	15:31	17:21
⑤ 文芸会館・青葉メディカル前	8:52	10:32	13:32	15:32	17:22
⑥ マックスバリュ東近江店	8:54	10:34	13:34	15:34	17:24
⑦ ひばり丘団地	8:55	10:35	13:35	15:35	17:25
⑧ 南部コミュニティセンター	8:56	10:36	13:36	15:36	17:26
⑨ 生長の家前	8:57	10:37	13:37	15:37	17:27
⑩ 東沖野二丁目・山田内科前	8:58	10:38	13:38	15:38	17:28
⑪ 東沖野一丁目	8:59	10:39	13:39	15:39	17:29
⑫ 八日市営業所前	9:01	10:41	13:41	15:41	17:31
⑬ 東本町・敬愛病院前	9:02	10:42	13:42	15:42	17:32
⑭ 西友前	9:03	10:43	13:43	15:43	17:33
⑮ 市役所	9:05	10:45	13:45	15:45	17:35
⑯ つちだ内科医院前	9:06	10:46	13:46	15:46	17:36
⑰ 南眼科医院前	9:07	10:47	13:47	15:47	17:37
⑱ 建部東穂作会館	9:07	10:47	13:47	15:47	17:37
⑲ 八日市北小前	9:08	10:48	13:48	15:48	17:38
⑳ アピア前	9:11	10:51	13:51	15:51	17:41
㉑ 八日市駅	9:18	10:58	13:58	15:58	17:48

令和8年6月29日

（名称） 東近江市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
バス交通は、地域住民、特に高齢者や児童・生徒、障害者など交通弱者が日常生活を送る上で欠かすことのできない重要な移動手段であり、超高齢社会の進行によりその重要性は一層高まっていくことが予想される。 こうした中で、大中線は、平成18年の市町合併時、東近江市能登川地区のＪＲ琵琶湖線西側（琵琶湖側）が公共交通空白地であったため、翌年10月から『能登川地区コミュニティバス実証運行』を開始し、3年半の検証を経て、平成23年度から本格運行に移行し高齢者等交通弱者の重要な交通手段として運行している。 市街地循環線は、東近江市の核である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推進する「東近江市中心市街地活性化基本計画」と連携し、中心市街地の活性化を図るため令和4年4月1日から運行を開始している。 当該地域においては、今後も高齢者をはじめ、すべての人々が持続的に利用できる生活交通手段である「バス交通」を効果的に運行し、地域の生活交通手段の維持確保を図っていく必要がある。	
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	
（１）事業の目標	
【大中線】 能登川病院～ＪＲ能登川駅～能登川西部地域を結ぶ大中線の運行を維持確保し、沿線自治会や商店街、事業者との連携により利用促進を図る。 利用者数 1日平均30人（直近年度の実績19人）とする。 大中線の収支率を20%以上（直近年度の実績7.8%）とする。 大中線の利用満足度を20%以上（直近年度の実績18.3%）とする。 大中線の公費負担額 14,044千円（経費15,299千円－収益1,255千円）	
【市街地循環線】 八日市駅～市役所～図書館～八日市駅を循環する市街地循環線の運行を開始している。 沿線自治会や商店街、事業者との連携により利用者確保を図る。 利用者数 1日平均40人（直近年度の実績33人）とする。 市街地循環線の収支率を20%以上（直近年度の実績11.2%）とする。 市街地循環線の利用満足度を20%以上（直近年度の実績18.3%）とする。 市街地循環線の公費負担額 19,111千円（経費21,413千円－収益2,302千円）	
（２）事業の効果	
能登川病院、ＪＲ能登川駅へ向けたコミュニティバス「大中線」を運行することによって、能登川西部地域に居住している人々のバス利用機会の創出を図ることができるとともに公共交通空白地の解消が図れる。 八日市駅周辺の中心市街地を「市街地循環線」が運行することによって、中心市街地に居住している人々、中心市街地に来訪した人々のバス利用機会の創出が図ることができるとともに、中心市街地のにぎわいの創出が図れる。 特に、自動車を自由に利用することが困難な高齢者や児童・生徒などの交通弱者の移動手段として重要な役割を果たすことができる。 また、自動車交通から公共交通への転換を促すことで環境負荷の低減や高齢者の外出支援を図ることができる。	

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・公共交通ネットワークがわかる路線図、時刻表の作成・全戸配布（東近江市） ・沿線商店街、事業者との連携による利用促進啓発事業の展開（東近江市・事業者） ・高齢者サロン等における公共交通利用方法の啓発、目的別時刻表の配布（東近江市） ・小学校・中学校に対するモビリティマナープロジェクト教育の実施（東近江市、県、運行事業者） ・高齢者サロンにおける出前講座の実施（東近江市） ・高齢者を対象としたコミュニティバス無料お試しキャンペーンの実施（東近江市） ・沿線自治会館等での乗車券販売（沿線自治会） ・全国共通交通系ＩＣカード（ＩＣＯＣＡ）利用率の向上（東近江市、運行事業者） ・バスの位置情報や混雑状況等リアルタイムでの情報配信（東近江市）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表１」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
東近江市から運行事業者への運行委託料については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・路線やバス停ごとの利用者動向について、モニタリングを実施 ・利用者の満足度について市民意識調査を実施 ・路線ごとの収支について数値指標に対する評価を実施
7. 別表１の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表１の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フイーダ－系統のみ】
令和２年国勢調査人口 112,819 人 うち、人口集中地区以外人口 76,028 人 交通不便地域等 9,549 人（永源寺、愛東地区） ※根拠法：過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年6月29日 地域公共交通計画認定申請について協議・承認
19. 利用者等の意見の反映状況
本会議には自治会代表者、利用者の代表、各種団体の代表者が委員として参加いただいており、本計画について審議いただいた。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）	東近江市八日市緑町 10 - 5
（所 属）	公共交通政策課
（氏 名）	小杉、村田
（電 話）	0748－24－5658
（e-mail）	kotsu@city.higashiomori.lg.jp

令和8年度 //

東近江市 近江鉄道・路線バス

通学利用促進

補助金のご案内

移動時間も
読書・勉強時間に！行き帰りが一緒
だと友達と仲良く
なりやすい！

補助対象となる方

東近江市に在住する中学・高校生で、近江鉄道・路線バスを利用し通学する下記の条件を満たす方

補助金の申請条件

近江鉄道・路線バスの
どちらかを利用1カ月当たりの
通学定期券の金額が
12,000円
を超えた金額を市が補助します。近江鉄道・路線バスの
両方を利用1カ月当たりの
通学定期券の金額が
17,000円
を超えた金額を市が補助します。

補助対象路線

近江鉄道

全線

路線バス

御園線、神崎線、
日八線、長峰線、
角能線

申請方法

申請方法①

市公共交通政策課又は
最寄りの支所に提出

申請方法②

郵送で申請

申請方法③

オンライン
申請

申請はこちらから→

詳細は
市HPで確認注意
事項

- ① 必ず市HPで概要を確認の上、申請期間内に補助金の申請をしてください。
- ② 本補助金は、予算の範囲内で交付します。予算の範囲を超えた場合は、申請を受付していた場合でも補助の対象とならない場合があります。



申請期間

令和8年5月7日 木 ▶ 令和9年3月31日 水

デジタル・プロジェクト
ProjectPIONEER CITY
東近江イノベーション
HIGASHIOMISM

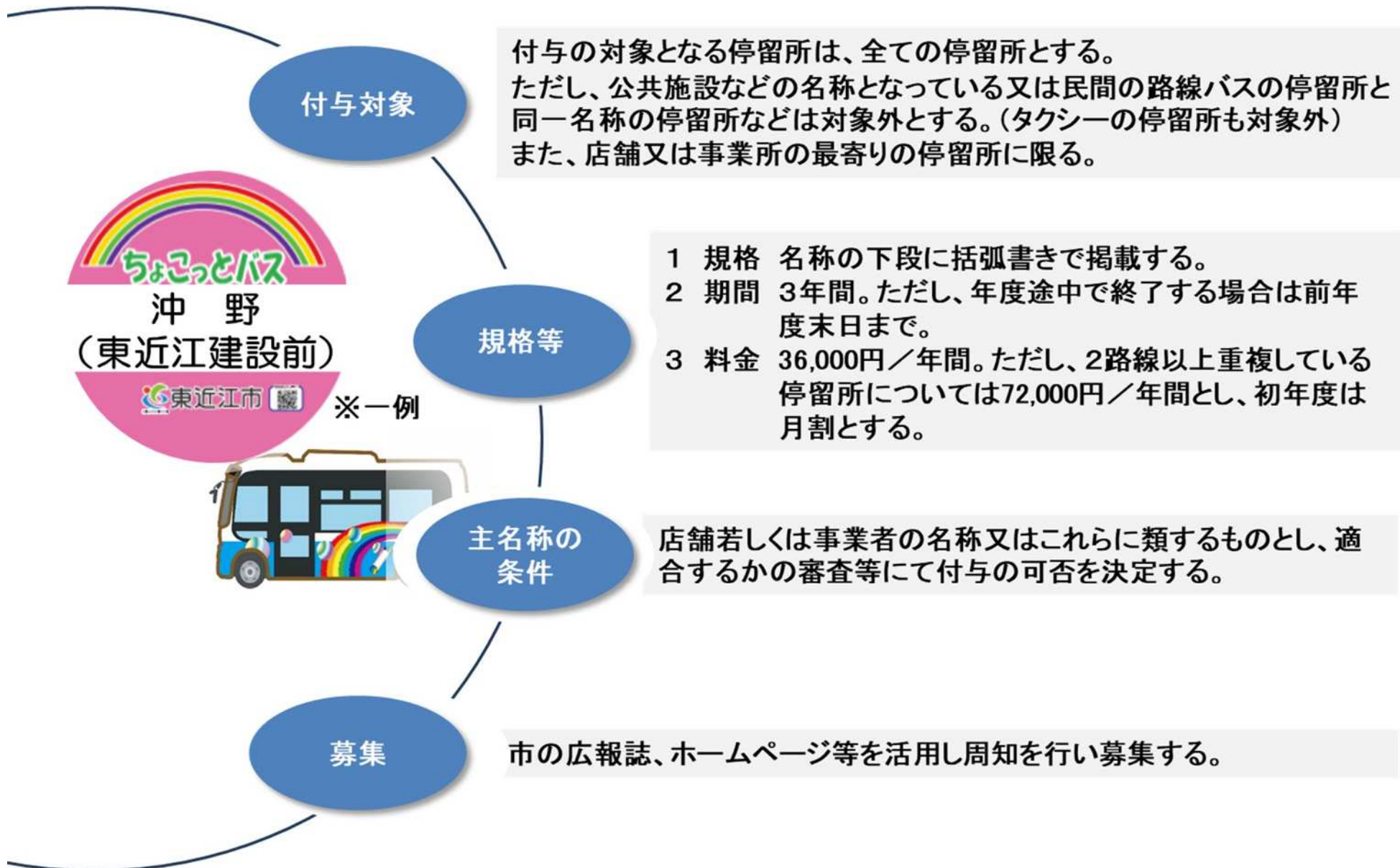
お問合せ

東近江市都市整備部公共交通政策課
〒527-8527 東近江市八日市緑町10番5号

☎ 0748-24-5658

乗ってみたい！をつくる。

ちよこっとバス停留所へのネーミングライツ導入について



奥永源寺

けい流カニ



奥永源寺の美しい自然を
自動運転で感じてみませんか？



1往復約30分・300円

乗車予約受付中！！

奥永源寺地域自動運転事務局

TEL：0748-56-3065

(年末年始を除く：9時～16時)

- ・どなたでも
ご乗車いただけます
- ・定員が5名となりますので
事前予約頂くことを推奨します

音声ガイドサービス、
記念乗車券の販売もしています！



数量限定
一枚1,000円
(一日乗車券)

◎サービスに関するお問い合わせ 東近江市 都市整備部公共交通政策課 TEL：0748-24-5658 (平日のみ)

