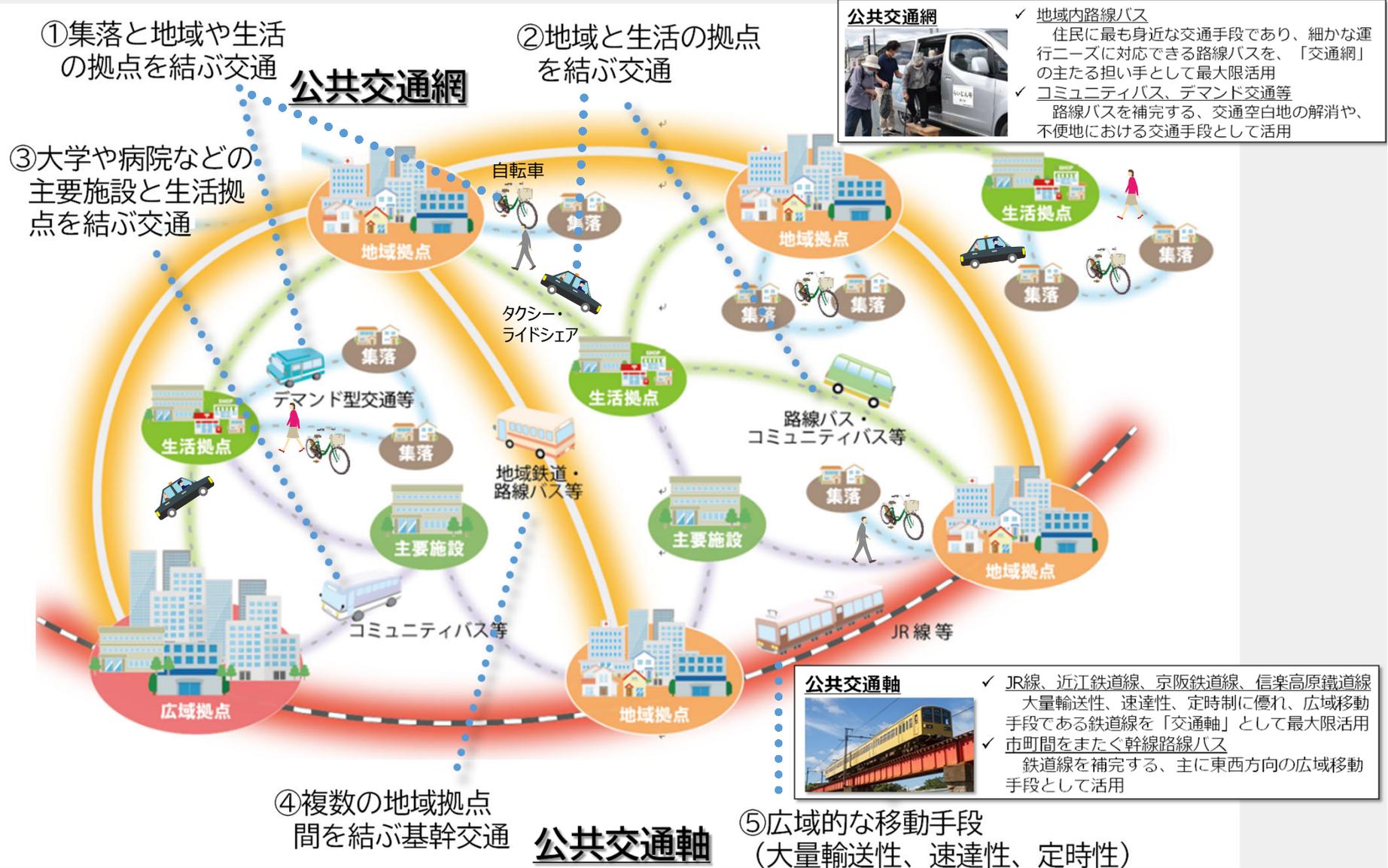


# わたしたちの 地域公共交通の目指す姿と役割

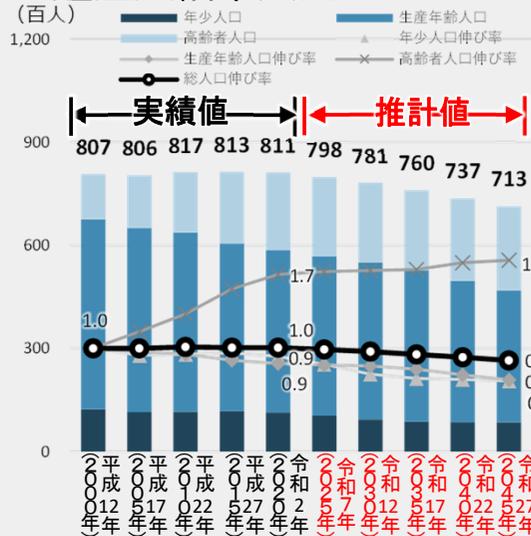
- 地域公共交通は「公共交通軸」と「公共交通網」で構成され、主に以下の交通手段が担う
- 公共交通軸：JR線、地域鉄道線、市町間をまたぐ幹線路線バス
- 公共交通網：地域内路線バス、タクシー、デマンド交通、ライドシェア、自転車等



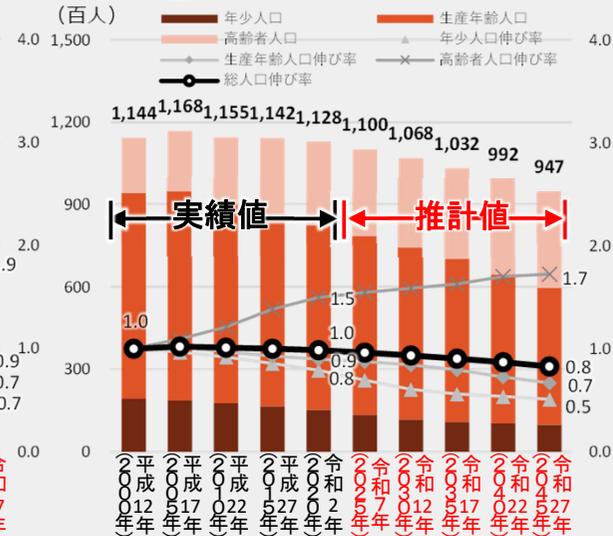
# わたしたちの東近江地域の現状 人口の状況

- 全市町で総人口は将来にわたって減少しているが、高齢者人口は増加・横ばい
- 愛荘町の総人口は他市町と比較して、緩やかな減少

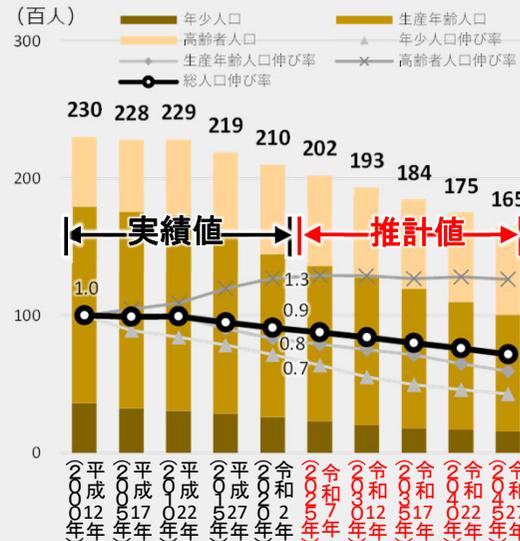
## ▼近江八幡市人口



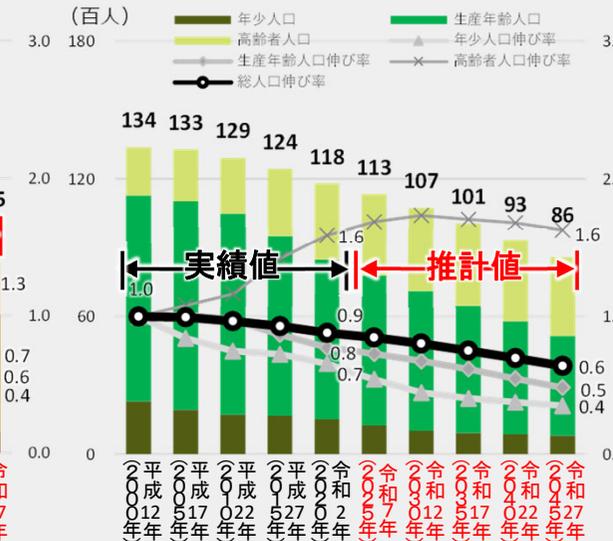
## ▼東近江市人口



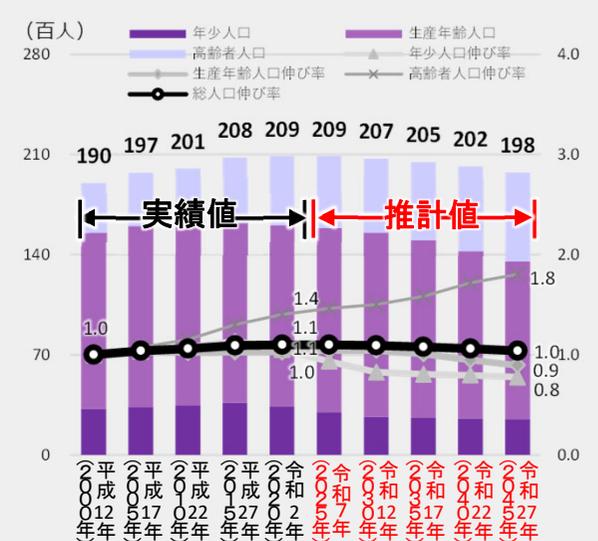
## ▼日野町人口



## ▼竜王町人口



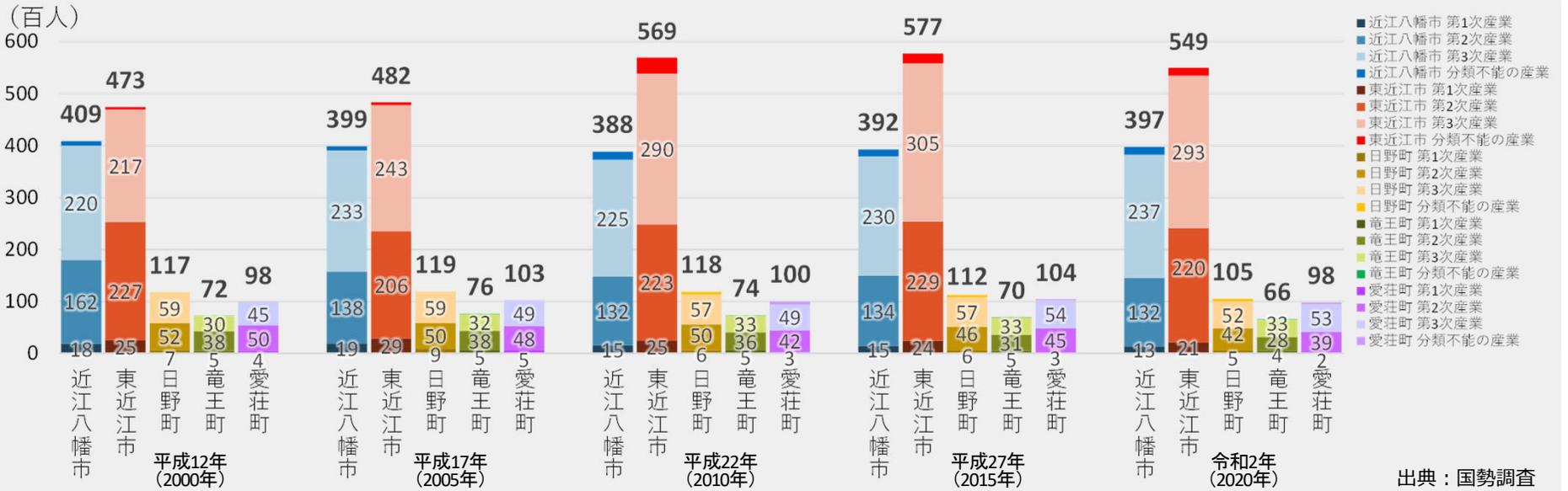
## ▼愛荘町人口



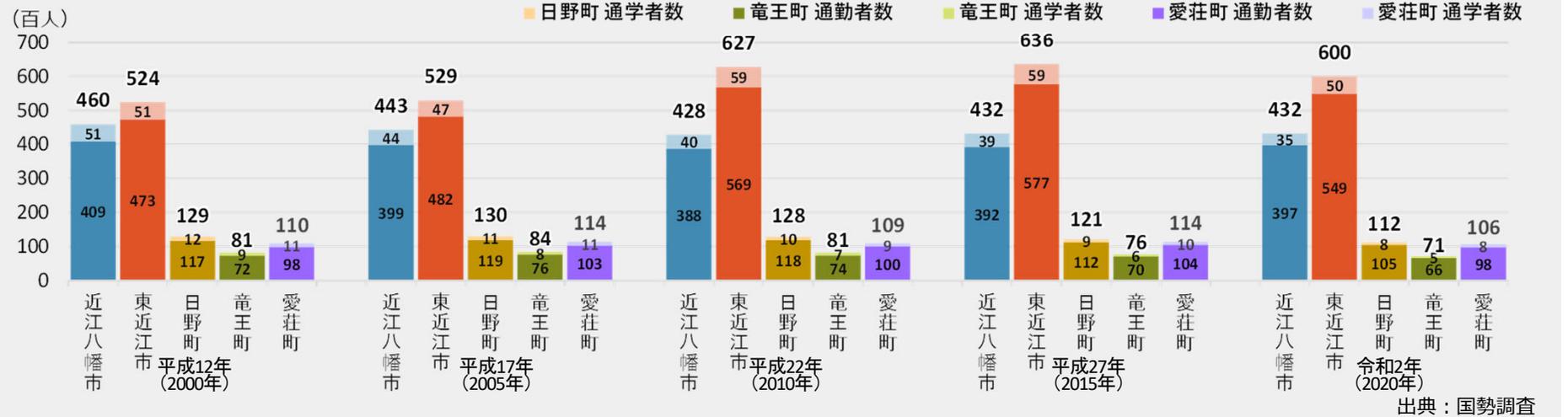
# わたしたちの 東近江地域の現状 人口の状況

- 就業者数は増加が見られる年もあるが全ての市町で近年は減少傾向
- 通勤・通学者人口は近年は減少傾向あるいは横ばい

## ▼就業者人口



## ▼通勤・通学人口

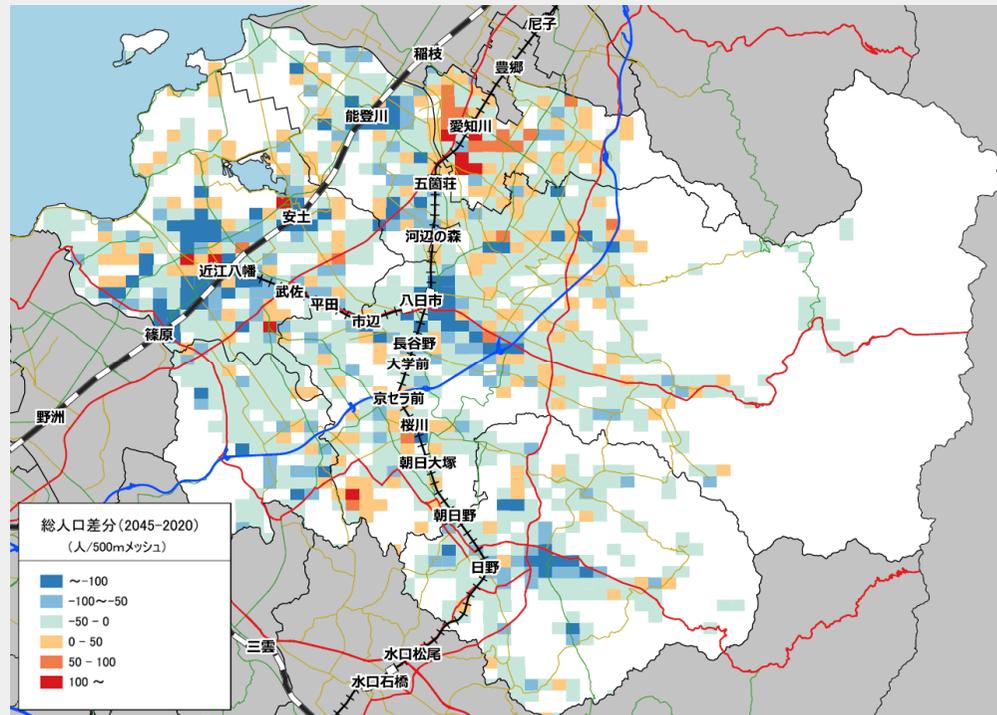


# わたしたちの 東近江地域の現状 人口の状況

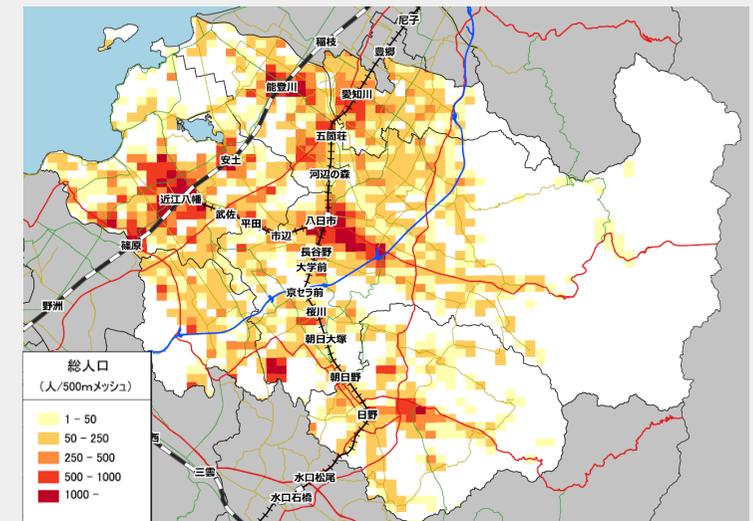
- 現状は近江八幡駅や八日市駅等を主とした駅周辺と、幹線道路沿いに人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来は、現状で人口が多い駅周辺の減少が大きい一方で、愛知川駅周辺や郊外部で人口増加が見られるエリアが一定存在

## ▼人口分布

### 総人口差分 (2045-2020)

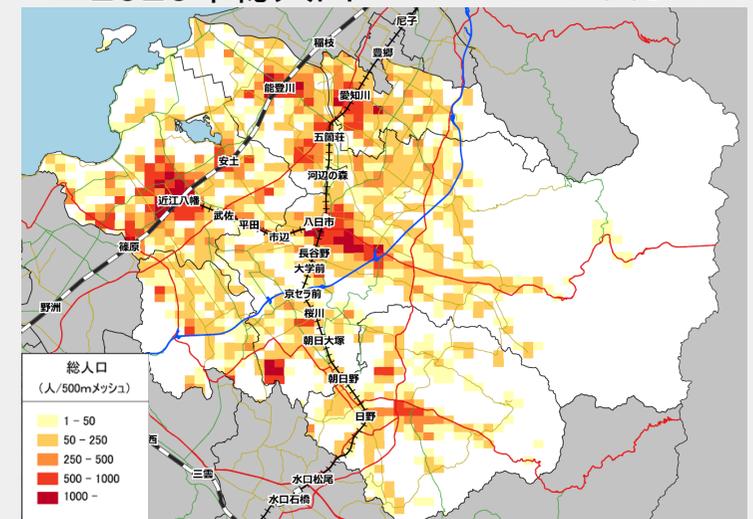


出典：国勢調査、国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計)）



▲2020年総人口

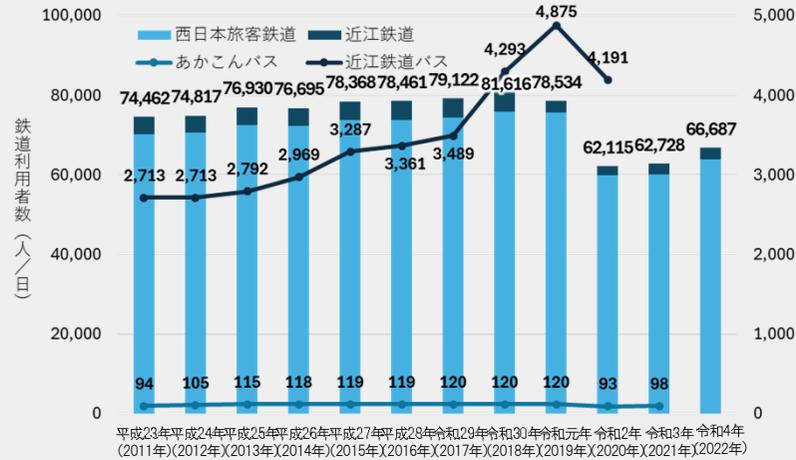
▼2045年総人口



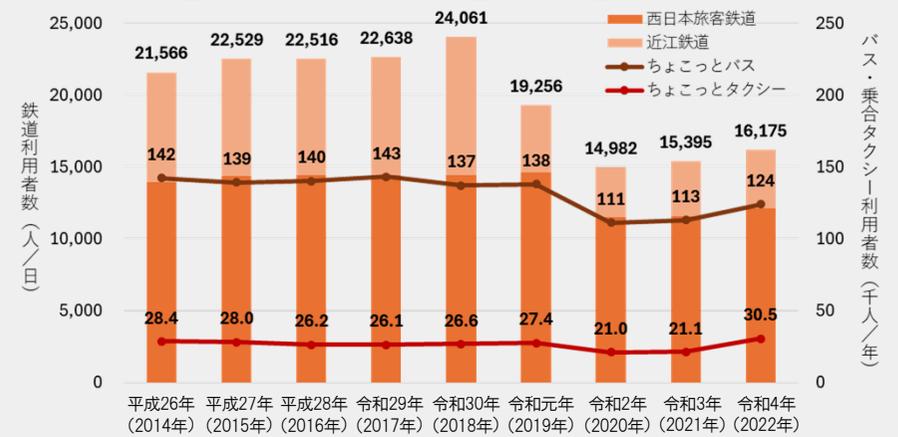
# わたしたちの 東近江地域の現状 移動の状況

- 鉄道・バスの利用者数はコロナの影響によって減少し、コロナ前の水準には戻り切っていない
- 日野町は鉄道については回復傾向にあるものの、バスについては回復がほとんど見られない
- 竜王町はコロナ前の水準近くまで利用者数が回復している

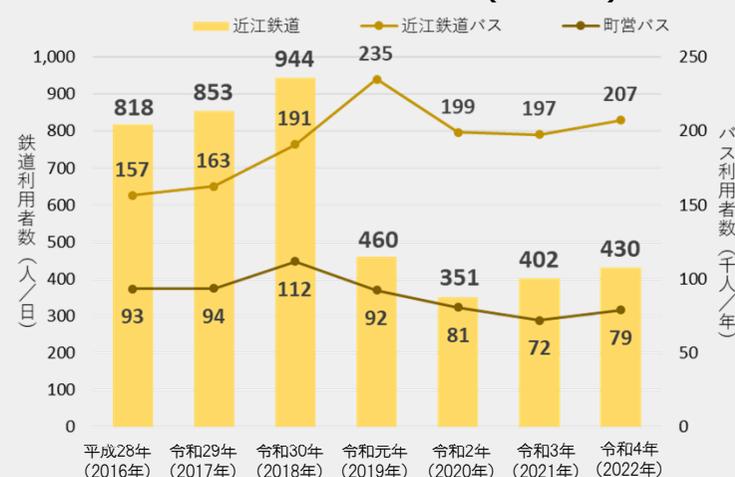
▼公共交通利用者数の変遷（近江八幡市）



▼公共交通利用者数の変遷（東近江市）



▼公共交通利用者数の変遷(日野町)



▼公共交通利用者数の変遷(竜王町)



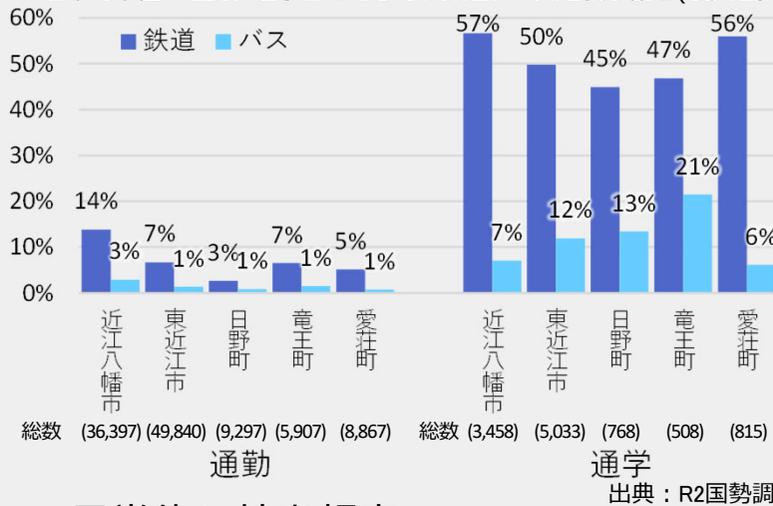
※愛荘町は単体のデータがないことから作成していない

# わたしたちの 東近江地域の現状 移動の状況

- 全市町とも通学での鉄道利用が多く、バスでも通学で相対的に利用が多い
- 通勤・通学以外では、自由目的での鉄道利用が多いものの、バスの利用は相対的に少なく、外出頻度としては、通勤・通学が最も高く、次いで、買い物、自由目的となっている

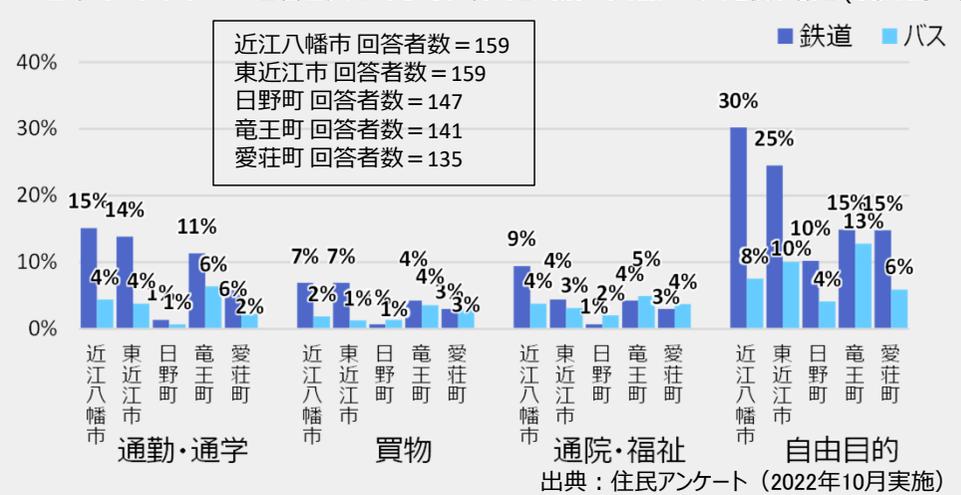
## ▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

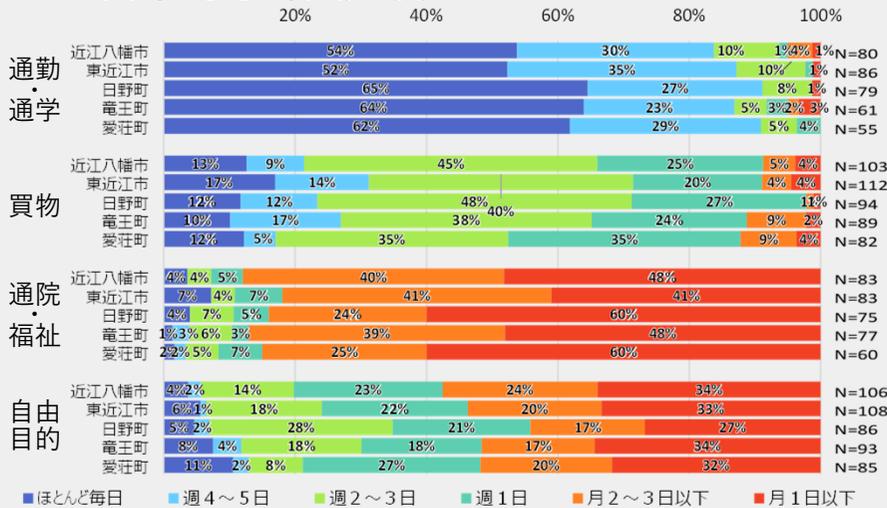


## ▼目的別の利用交通手段割合※

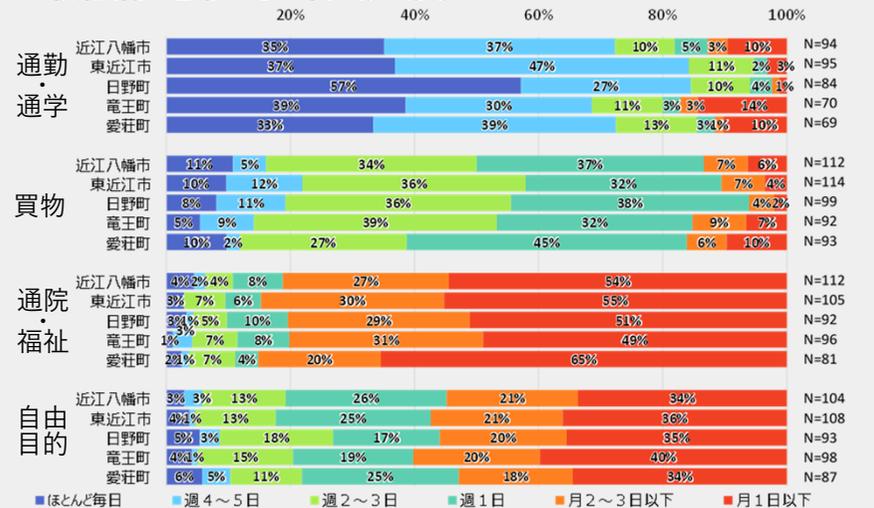
※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



## ▼日常的な外出頻度



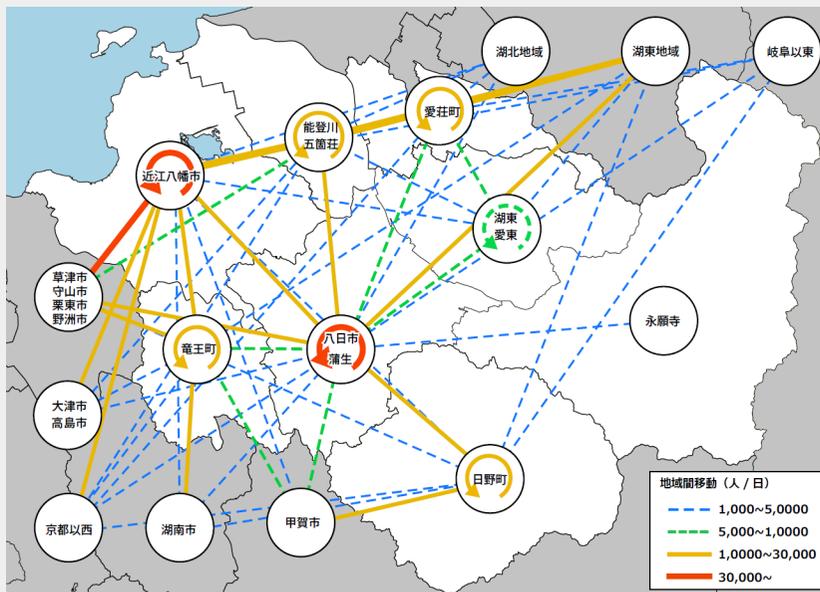
## ▼最低限必要な外出頻度



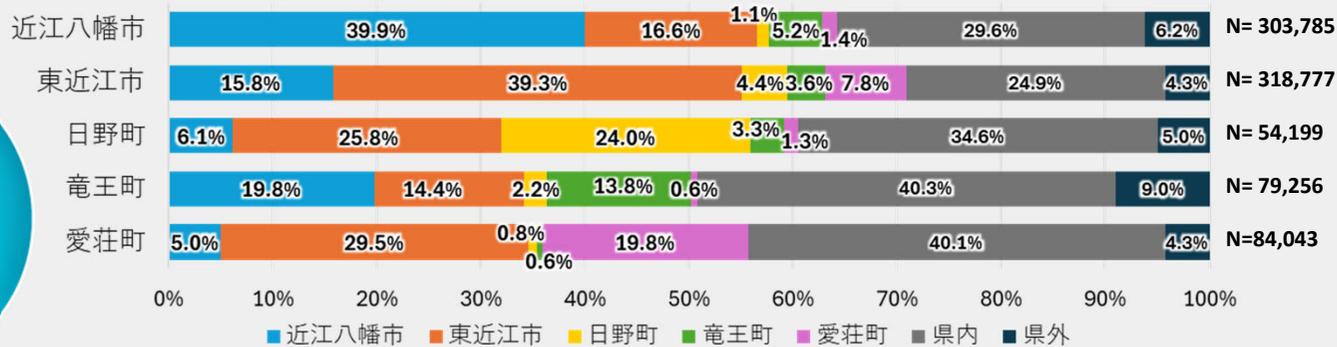
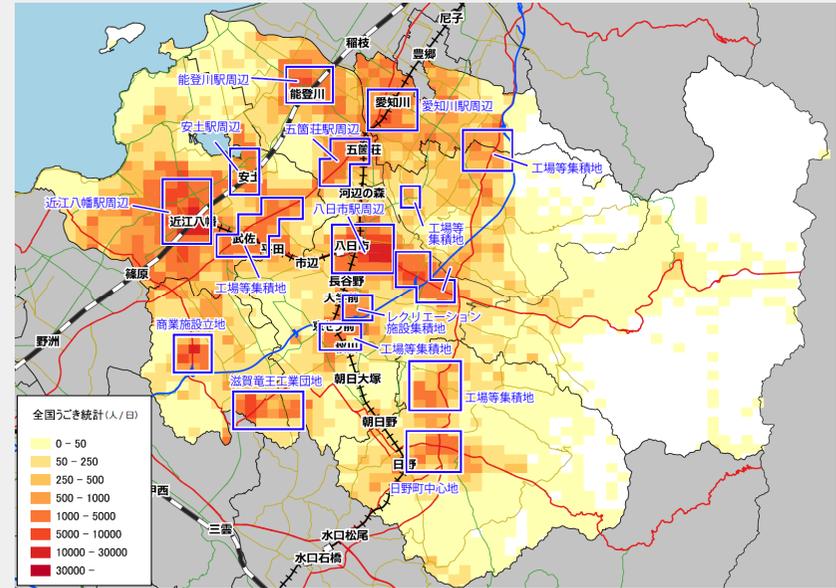
# わたしたちの 東近江地域の現状 移動の状況

- 東近江地域は、近江八幡市と八日市・蒲生の内々および起点とした流合が多く、近江八幡市、東近江市は市内での流動、日野町、愛荘町は東近江市と県内他地域との流動、竜王町は県内他地域との流動が多い
- 発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部にも存在

▼流動図



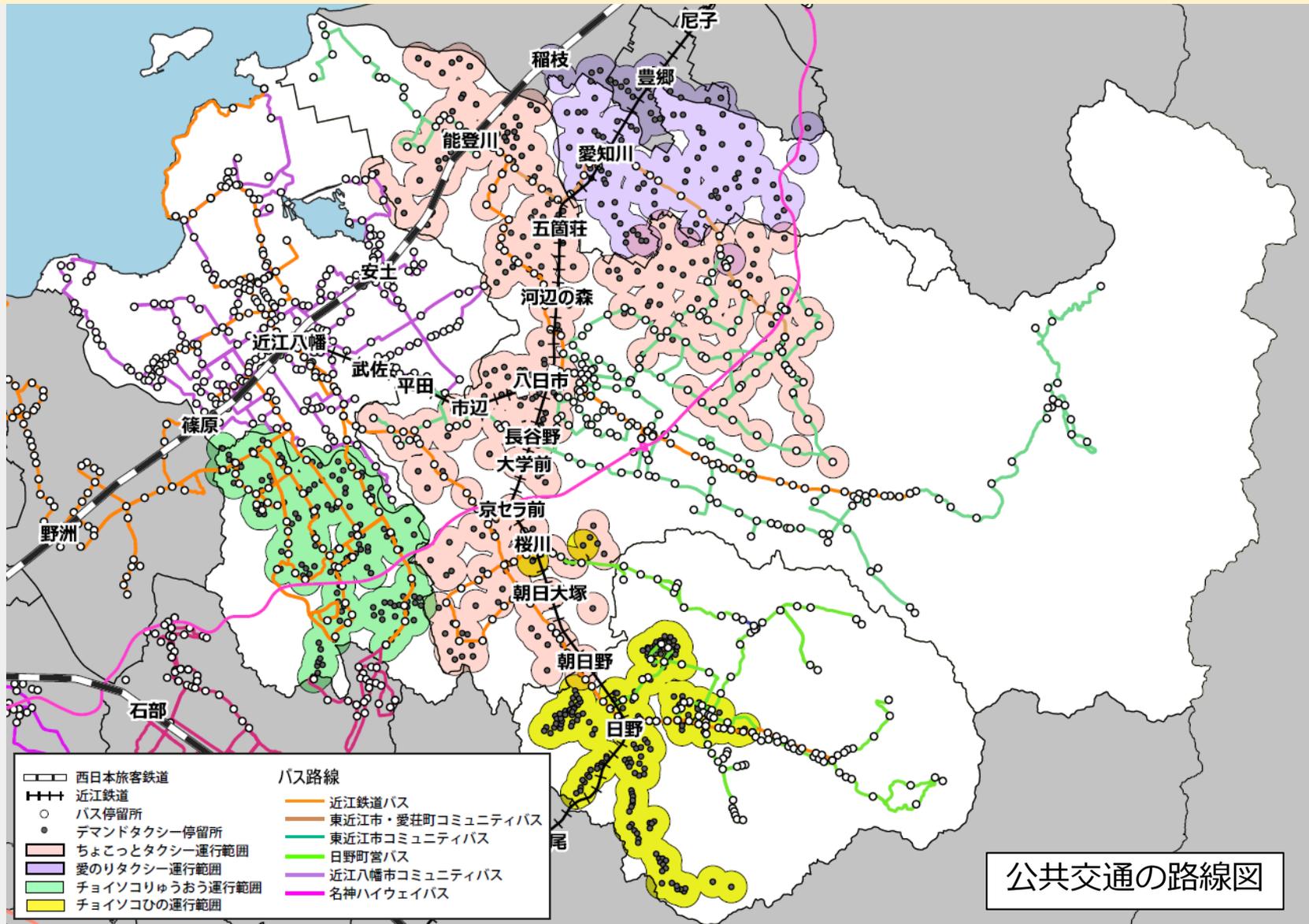
▼発生集中量分布



**発生集中量**  
→ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計。

# わたしたちの 東近江地域の現状 公共交通の状況

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通モードが面的に整備されており、東近江地域全域の移動を公共交通が支えている



# わたしたちの 東近江地域の現状 公共交通の状況

## 鉄道路線（定時・定路線型）

|        |        |          |
|--------|--------|----------|
| JR琵琶湖線 | 近江鉄道本線 | 近江鉄道八日市線 |
|--------|--------|----------|

## 近江八幡市コミュニティバス（あかこんバス）路線（定時・定路線型）

|               |              |           |               |
|---------------|--------------|-----------|---------------|
| 島・沖島町コース      | 馬淵・新巻町コース    | 武佐・末広町コース | 北里・佐波江町・新畑コース |
| 桐原・篠原コース      | 桐原・竹町・東川町コース | 駅南・循環コース  | 島・岡山・王ノ浜コース   |
| 北里・岡山・丸の内町コース | 安土北・金田コース    | 安土南・金田コース | 老蘇・金田コース      |

## 東近江市コミュニティバス（ちよこつとバス）路線（定時・定路線型）

|     |        |      |        |       |
|-----|--------|------|--------|-------|
| 市原線 | 政所線    | 甲津畑線 | 愛東線    | 湖東線   |
| 大中線 | 市边上平木線 | 沖野玉線 | 市街地循環線 | 南部御園線 |

## 日野町営バス路線（定時・定路線型）

|     |         |     |     |     |          |
|-----|---------|-----|-----|-----|----------|
| 桜川線 | 平子・西明寺線 | 鎌掛線 | 南比線 | 中山線 | 湖南サンライズ線 |
|-----|---------|-----|-----|-----|----------|

## 近江鉄道バス路線（定時・定路線型）

|     |     |       |       |           |     |
|-----|-----|-------|-------|-----------|-----|
| 日八線 | 岡屋線 | 八幡村田線 | 八幡野洲線 | 八幡アウトレット  | 神崎線 |
| 八滝線 | 長峰線 | 江頭線   | 八幡竜王線 | 野洲アウトレット線 | 御園線 |

## その他バス路線（定時・定路線型）

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| 東近江市・愛荘町コミュニティバス角能線 | 名神ハイウェイバス |
|---------------------|-----------|

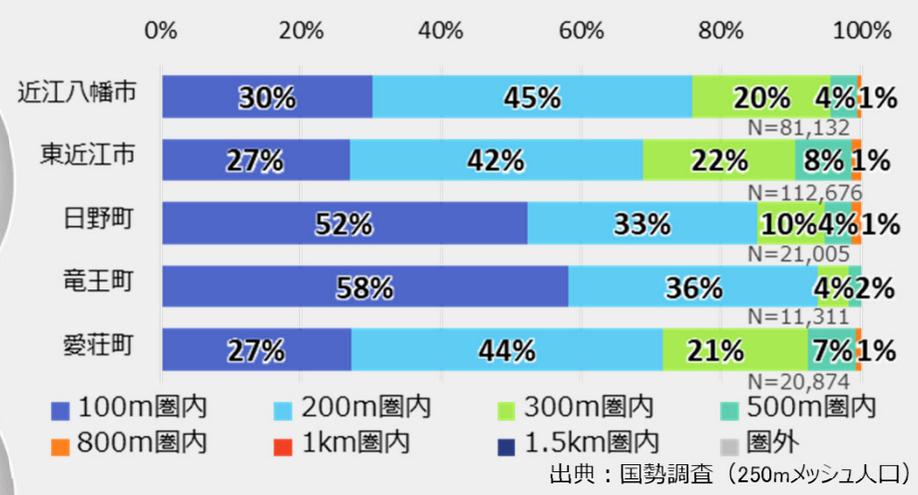
## 予約制乗合タクシー（デマンド型）

|              |              |              |                |                  |
|--------------|--------------|--------------|----------------|------------------|
| ちよこつとタクシー平田線 | ちよこつとタクシー市辺線 | ちよこつとタクシー神郷線 | ちよこつとタクシー新宮須田線 | ちよこつとタクシードリーム城東線 |
| 愛のりタクシー愛荘西部線 | 愛のりタクシー金剛輪寺線 | ちよいソコリゆうおう   | ちよいソコひの        |                  |

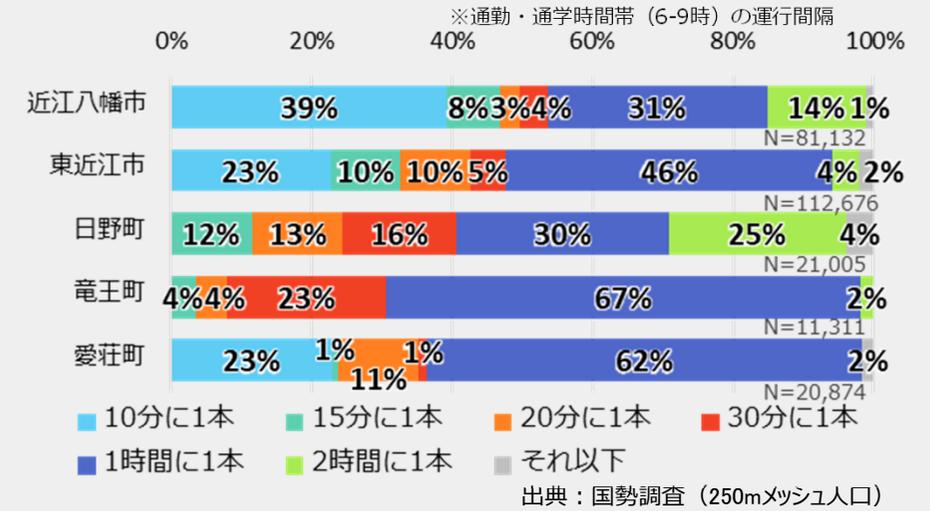
# わたしたちの 東近江地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通300m圏内の人口カバー率は全ての市町で9割以上であり、800m圏になると全ての市町でほぼカバーできる状況
- 公共交通に求めるサービス水準として全ての市町で割合が大きい「30分に1本以上（1時間に2本）」の人口カバー率は多くの市町で半数以下となっている

▼公共交通の人口カバー率



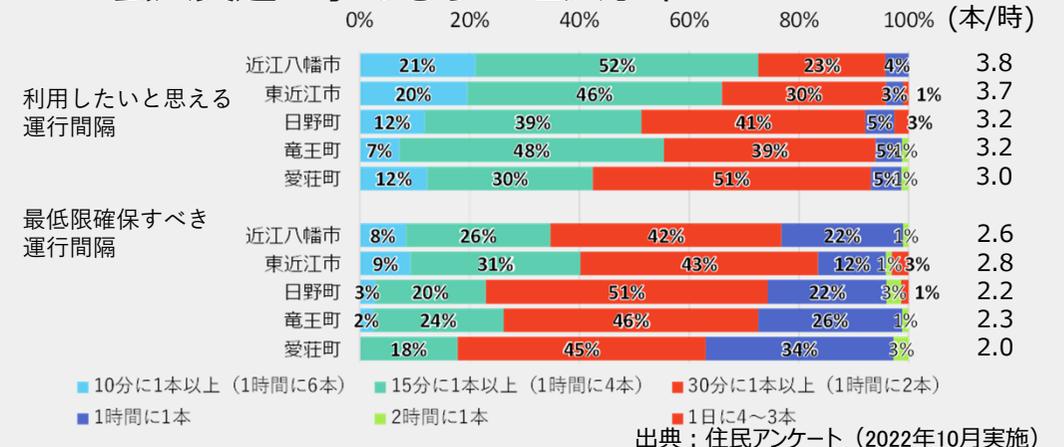
▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

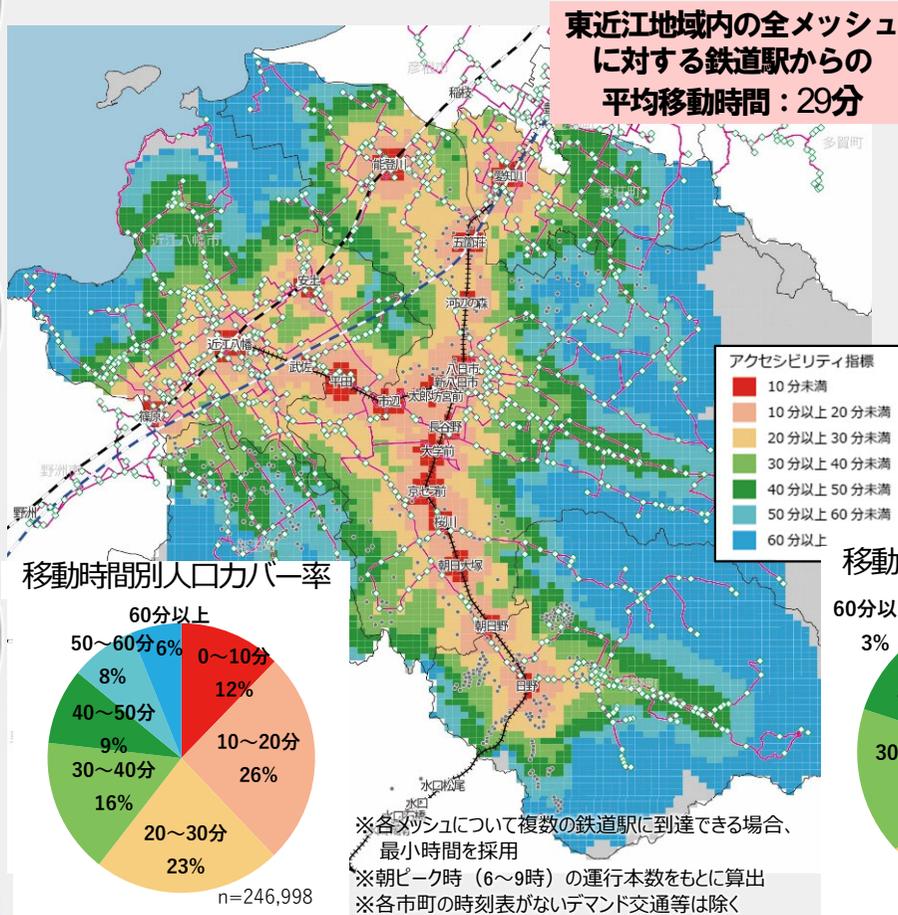
▼公共交通に求めるサービス水準



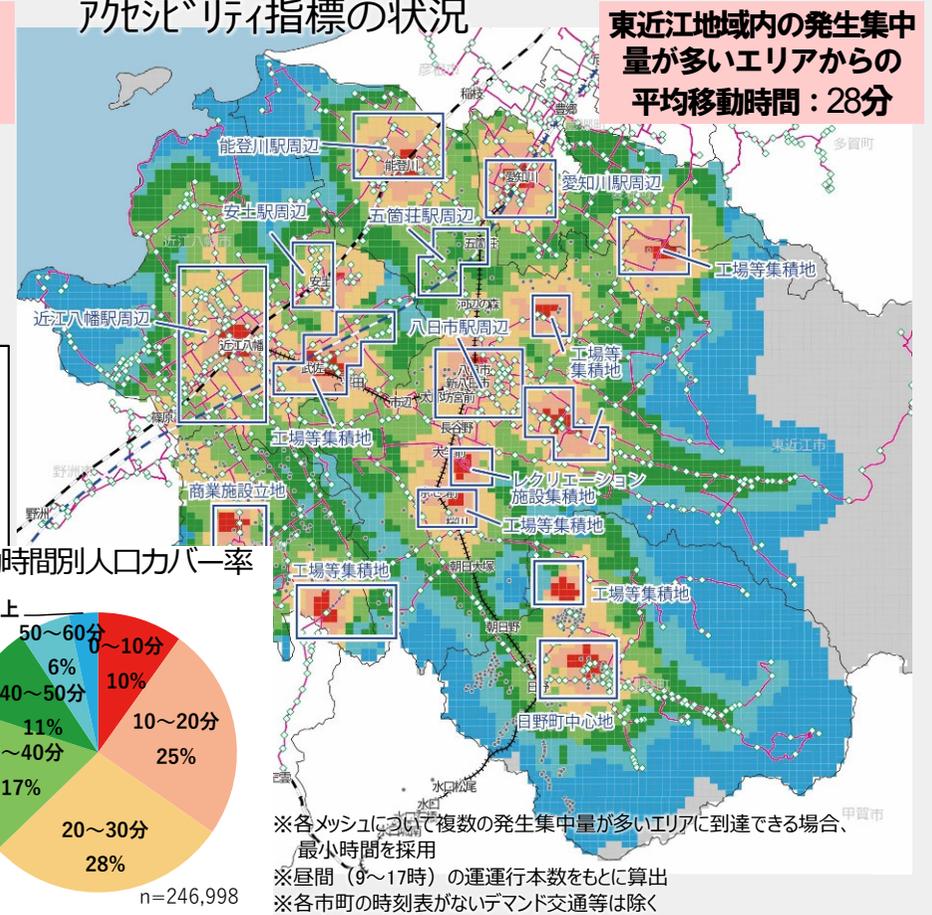
# わたしたちの 東近江地域の現状 公共交通の状況

- 東近江地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約29分
- 東近江地域内の発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約28分

## ▼東近江地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況



## ▼東近江地域内の発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況



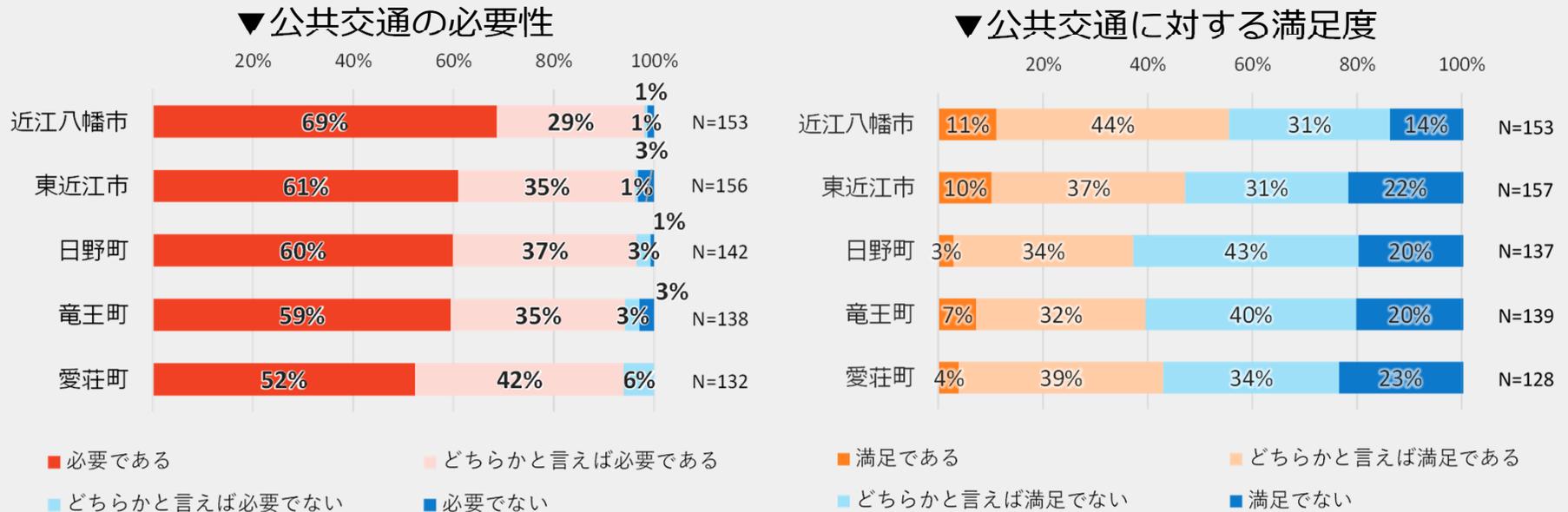
・アクセシビリティ指標とは、都市の暮らしやすさを測る指標のひとつとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもので、公共交通を用いた移動に要する時間および公共交通の運行頻度の多少を反映した所要時間の期待値の合計により求められる指標（アクセシビリティ指標活用の手引き（案）国土技術政策総合研究所（H26.6）参照）。

【算出方法】徒歩の移動時間+公共交通の移動時間+公共交通の待ち時間の期待値  
 ※待ち時間の期待値の算出方法 =  $60分 / (1時間当たりの運行本数 / 2)$   
 運行本数が多い = 待ち時間が減少、運行本数が少ない = 待ち時間が増加

駅等の交通拠点、商業施設等の拠点に対しての  
アクセシビリティを分析

# わたしたちの 東近江地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通の必要性について、全ての市町で「必要である」「どちらかと言えば必要である」と回答した人は9割以上
- 公共交通に対する満足度について、「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は近江八幡市は半数以上である一方で、残りの市町は半数以下



出典：住民アンケート（2022年10月実施）

## 「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

- ・将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

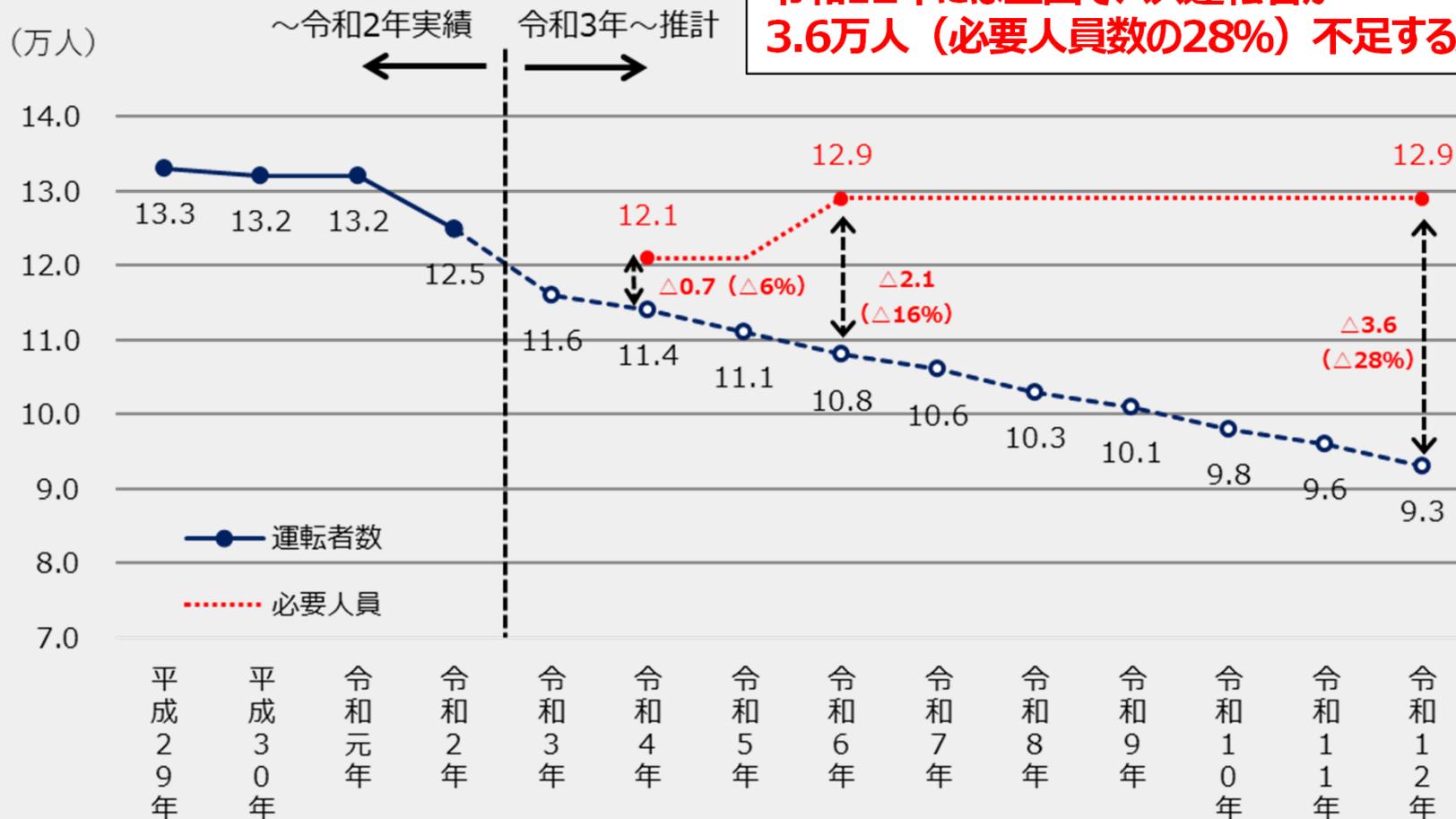
## 「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

# 公共交通の運転者数（全国・路線バス）

- 深刻な人手不足により、減便や路線廃止が相次いでいる
- 令和6年施行の法改正により、現状の輸送規模を維持するためには更なる人員が必要に

## ▼バス運転者数見込み（2023年試算）



**令和12年には全国でバス運転者が3.6万人（必要人員数の28%）不足する見込み**

# わたしたちの 地域公共交通計画が示す課題等 <東近江地域>

|                             | 近江八幡市 (2023.3策定)  | 東近江市 (2022.3策定)  | 日野町 (2024.3策定)   | 竜王町 (2024.3策定)  | 愛荘町 (2024.3策定)  |
|-----------------------------|---|--|--|---|---|
| <b>まちづくり</b><br>(方針)        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ネットワーク型コンパクトシティの推進</li> <li>● 公共交通ネットワークへのアクセス性の向上による生活の質の維持・向上</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 拠点への各種都市施設の集積を図ったうえで、拠点間の連携により不足する機能を補完し、公共交通で結ばれた多極ネットワーク型の都市構造の構築・維持を目指す</li> </ul>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 質の高い都市機能や公共サービス等を提供できる<b>拠点を配置し、各拠点を結ぶ軸</b>（広域連携軸等）によって形成</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>中心核および各拠点間の移動を支える交通ネットワークの形成</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● すべての人が快適に移動できる<b>公共交通ネットワークの維持・充実</b>を図りながら、コンパクトなまちづくりを目指す</li> </ul>                                 |
| <b>移動</b><br>〔現状及び課題〕       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共交通（鉄道・バス）利用者の9割が市外へ移動</b></li> <li>● 市内の移動に自動車を利用する割合が7割</li> <li>● 公共交通の利用頻度の内、近江鉄道、近江鉄道バス、あかこバスの利用頻度は1割未</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>車の分担率が70%</b>。移動は車（マイカー）が中心となっており、公共交通の利用意識は低い</li> <li>● 75歳以上を中心に高齢者の<b>運転免許証の自主返納者数が増加</b></li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>自家用車</b>を利用して移動する人が大半であり、<b>地域公共交通の利用頻度が低い</b></li> <li>● <b>工業団地等</b>への自家用車通勤により朝夕の<b>渋滞が生じている</b></li> <li>● <b>一般タクシー</b>が、すぐに利用したいときに、<b>利用できない</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常の移動を<b>マイカーに大きく依存</b></li> <li>● 町内に駅がない本町にとって、移動手段として<b>路線バスは不可欠</b></li> <li>● 共働きが多い子育て世代にとって、子どもの習い事<b>送迎にかかる負担が大きい</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>通勤時等</b>に国道8号において<b>渋滞が発生</b></li> <li>● 企業送迎や駅前駐車場</li> <li>● の存在による<b>交通渋滞とバス利用の低減</b></li> </ul> |
| <b>交通弱者</b><br>〔現状及び課題〕     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「高齢になったら公共交通機関を利用したい」、「高齢になった時の移動手段に不安がある」等、<b>将来の移動に不安</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>スクールバスの運転手確保が課題</b>となっており、公共交通を利用した通学に転換を検討</li> <li>● <b>公共交通を利用する場面は、広域移動や車を持っていない・運転が不安等、移動手段の制約がある時</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化に伴う<b>移動困難な方の増加</b>が見込まれる</li> <li>● <b>小学生・中学生の遠距離通学</b>があるが、公共交通利用の<b>選択肢のない地域がある</b></li> <li>● <b>高校生・大学生等の公共交通利用に時間制約がある。保護者送迎の負担が生じている</b></li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスの通学定期券代が高いことや、始バスが遅く終バスが早いことが理由で、自転車通学をしたり、<b>親が送迎</b></li> <li>● 障がい者等の移動を担う<b>福祉有償運送</b>においても、高齢化の進行で利用者が<b>増加傾向</b></li> </ul>    | —   |
| <b>公共交通の利便性</b><br>〔現状及び課題〕 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 郊外だけでなく、<b>人口密度が高い地域や高齢者が多い地域でも公共交通空白地域が存在</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>近江鉄道の運賃（定期代）が高く運行本数が少ない</b></li> <li>● <b>バスは交通渋滞による慢性的な遅延が深刻</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>広域的な移動が不便</b></li> <li>● <b>公共交通空白地は少ないが、利便性の高い地区は限定的</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 土日のレジャー利用等により、慢性的な<b>混雑</b>が発生し、<b>路線バスの定時運行にも影響</b></li> </ul>  | —   |
| <b>観光</b><br>〔現状及び課題〕       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 来訪者はほとんどが日帰りで、2～3施設訪れるような観光を行っており、周遊観光を促進するために、<b>公共交通を使った移動手段の確保が必要</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>観光需要等を踏まえ、ICTを活用した公共交通の情報提供が必要</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>観光客の町内移動も、公共交通等の利用をいかにして促進していくかが課題</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町外の駅とを結ぶだけでなく、<b>町内への誘引と人流を生み出す移動手段が必要</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 湖東三山（金剛輪寺）等の<b>観光資源への公共交通が未発達</b></li> </ul>   |
| <b>運行</b><br>〔現状及び課題〕       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ドライバー不足を理由としたバス路線の規模縮小や廃止等が生じ始めている</b></li> <li>● <b>近江鉄道、近江鉄道バス、あかこバスの経営は厳しい状況</b></li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>バス、タクシーの運転手不足が恒常化と高齢化が深刻</b></li> <li>● <b>公共交通運行に関する行政負担が増加見込み</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>バス等の乗務員不足が深刻</b></li> <li>● <b>行政負担額（支出と収入の差額）が、増加傾向</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>乗務員不足等により県内でも路線バスの廃止や減便が急速に進んでいる</b></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>近江鉄道線の持続的な経営継続（上下分離）と官民あがての利用促進</b></li> <li>● <b>路線バス角能線の運行維持及び利用促進</b></li> </ul>                 |

※出典 ●：地域公共交通計画 ○：都市計画マスタープラン

# わたしたちの 東近江地域の将来像 全体図（公共交通系）

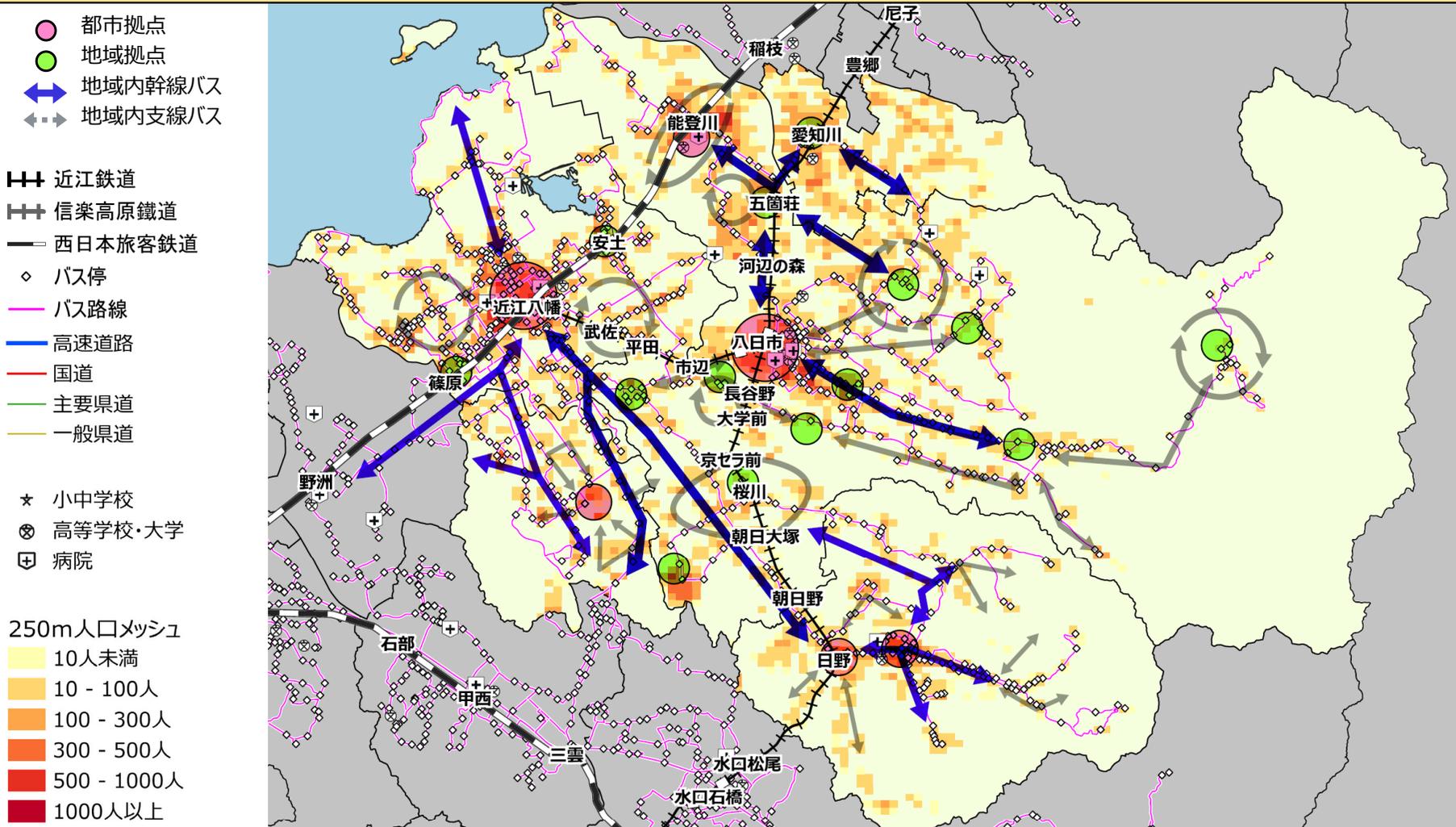
【近江八幡市】全ての市民が将来にわたって安心して暮らし続けられる、地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・充実

【東近江市】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

【日野町】若い人も高齢者も親子連れも来訪者も・・・だれもが利用しやすい公共交通を、みんなが利用しているまち、日野町

【竜王町】移動したい人の移動目的にあった持続可能な移動手段の確保

【湖東圏】公共交通は道路・水道などと同様、住民の安全・安心・快適な生活を支える重要な社会資本であり、まちづくりの重要な装置と位置付け、コンパクトな土地利用と連携したネットワーク化により、機能強化を図る



出典：近江八幡市地域公共交通計画、東近江市地域公共交通計画、日野町地域公共交通計画、竜王町地域公共交通計画、湖東圏地域公共交通計画

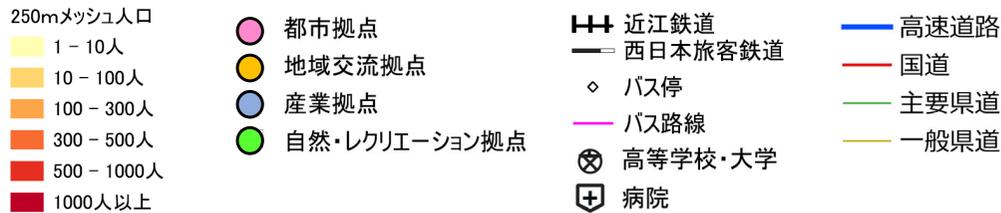
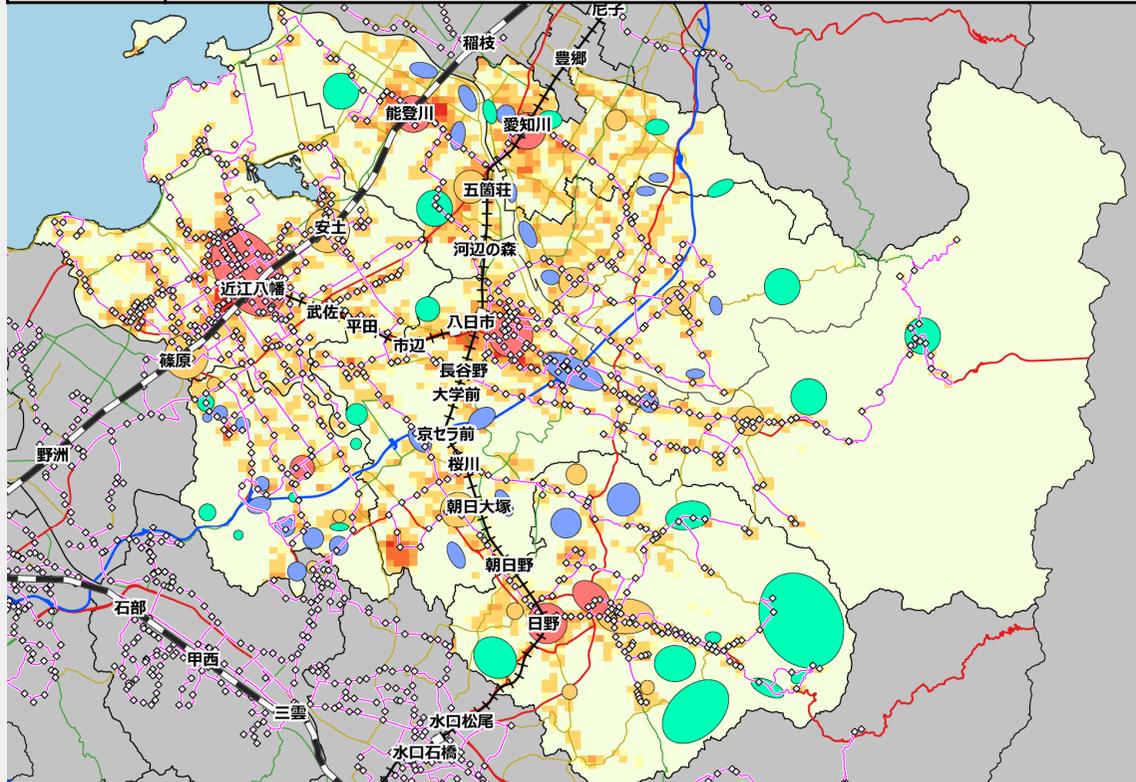
# わたしたちの 東近江地域の将来像

# 各市町の施策（公共交通系）

| 近江八幡市                                | 東近江市                             | 日野町                              | 竜王町                                      | 愛荘町                               |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------------|
| <b>広域連携軸・地域連携軸となる公共交通ネットワークの機能維持</b> | <b>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</b> | <b>地域の輸送資源の総動員</b>               | <b>将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保</b>        | <b>鉄道</b>                         |
| 鉄道のサービス機能・水準の維持                      | 交通結節点へのアクセス強化                    | 近江鉄道バス、日野町営バス等の再編                | 路線バスの効果的・効率的運行                           | 「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道の維持           |
| 航路のサービス機能・水準の維持                      | 広域交通ネットワークの整備                    | A I オンデマンド交通の導入                  | チョイソコリゆうおうの効率的・効果的運行                     | 通勤・通学利用者数の維持・増加に向けた取組             |
| <b>幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携</b>        | 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   | 公共交通通勤の促進                        | 路線バスとチョイソコリゆうおうの連携強化                     | 新たな利用者の確保に向けた取り組み                 |
| あかこんバスの運行                            | 公共交通利用環境の整備                      | ボランティア輸送等との連携                    | 公共交通の利用促進                                | <b>路線バス</b>                       |
| 幹線・地域内フィーダー系統路線の運行                   | <b>多様で高度なサービス・利用しやすい交通環境の提供</b>  | 新たな移動手段、                         | 既存公共交通サービスの高度化                           | 通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成          |
| <b>交通結節点の機能強化</b>                    | 鉄道・バスの結節性の向上                     | 仕組み等の情報収集                        | <b>町民の生活スタイルに応じて適切な移動手段を選択できる交通環境づくり</b> | 鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化（パターンダイヤの本格実施） |
| 主要バス停留所の待合環境整備                       | 路線バス・ちよこつバスの効率的な運行               | <b>地域公共交通のサービス・利用環境の向上</b>       | 子育て世帯が利用しやすい交通環境の充実                      | 老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化            |
| 乗換え・乗継ぎ環境の整備                         | 停留所の見直し                          | 日野町駅におけるターミナル機能の向上               | 高齢者の運転免許証自主返納支援                          | 運転士の担い手不足に向けた対応策の検討               |
| 駅前広場へのアクセス環境の改善                      | I C Tを活用した情報サービスの提供              | まちなかにおけるターミナル機能の向上               | タクシーの利用環境整備                              | <b>乗合タクシー</b>                     |
| <b>日常生活を支える 3次交通の充実</b>              | ちよこつタクシーの運行見直し                   | 利用しやすいバス停に向けた整備・保全               | 福祉有償運送・住民互助等の                            | フィーダー路線としての愛のりタクシー運行              |
| 日常生活を支える新たな交通の検討                     | 運賃体系の見直し検討                       | 公共交通を利用して町民が                     | タクシーの利用環境整備                              | 需要に合わせた運行ダイヤの適正化と持続的な運行継続         |
| バスではカバーしきれない移動ニーズへの対応方法の研究           | 自動運転社会を見据えた取組推進                  | 出かけたいような町のにぎわいづくり                | 福祉有償運送・住民互助等の                            | バスとの競合の見直しによる運営の安定化               |
| <b>周遊観光に資する公共交通サービスの検討</b>           | <b>公共交通の維持に向けた取組の推進</b>          | 観光客を含めた町内周遊促進のための仕組みづくり          | 安全で便利に自動車等を                              | 鉄道・バスと乗合タクシーとの乗換利便性向上             |
| 観光2次交通の工夫と充実                         | 利用者意識の醸成                         | 地域公共交通の活性化と利便性向上につながる I C T技術の活用 | 利用できる環境整備                                | <b>乗換利便性向上、運賃施策、観光施策との連携</b>      |
| 公共交通で行ける観光モデルルートの構築に向けた働きかけ          | 公共交通利用機会の創出                      | <b>地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進</b>       | <b>まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成</b>           | 駅・主要バス停における待合環境向上                 |
| 乗捨てできるレンタサイクル等を活用した周遊促進の検討           | 多様な手段による 運行維持に係る資金の確保            | モビリティ・マネジメント（MM）の実施              | タウンセンター等の交通拠点機能強化                        | 乗換運賃割引の継続と利用促進                    |
| <b>公共交通の利用促進</b>                     |                                  | 地域公共交通に関する情報発信の改善                | 先端技術の導入                                  | 利用しやすい運賃施策の展開                     |
| 潜在的な利用者に向けた利用のきっかけとなるサービスの検討         |                                  | <b>地域公共交通の持続性の確保</b>             |  | <b>MM、情報提供、利用促進の取組</b>            |
| 公共交通の情報発信及び高度化の検討                    |                                  | バス・一般タクシー乗務員確保の支援等               |  | 紙媒体での情報提供 総合時刻表の作成・配布             |
| モビリティマネジメント                          |                                  | 一般タクシーの常駐台数維持の支援                 |  | 新技術を活用した時代の要請に合わせた利便性向上策の実施       |
|                                      |                                  |                                  |  | かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト             |
|                                      |                                  |                                  |  | 各種イベント・地域との連携、各種利用促進・PR           |

# わたしたちの 東近江地域の将来像 全体図 (都市計画系)

| 都市づくりの目標像 |  |
|-----------|--|
| 近江八幡市     | 人がつながり 未来をつむぐ「ふるさと近江八幡」                |
| 東近江市      | 自然と都市・農村が共生する うるおいとにぎわいのまち 東近江市        |
| 日野町       | 時代の変化に対応した日野らしい『住む・働く・憩い楽しむ』場を高めるまちづくり |
| 竜王町       | 誰もがきらりと輝き希望をかなえられるまち                   |
| 愛荘町       | 安心、快適な暮らしと人々の交流が織りなす 愛着と誇りをつむぐまちづくり    |



| ● 都市拠点   | ● 地域交流拠点   |
|--|--|
| 【近江八幡市】多様な都市機能の充実を図り、全市的な生活利便性を確保しつつ地域の活性化を牽引する拠点            | 【近江八幡市】都市拠点との有機的な連携を図りつつ、日常生活を支える機能の維持・向上を図る拠点               |
| 【東近江市】広域・市全体レベルの中心行政機能、文化機能、中心商業機能を集約した拠点                    | 【東近江市】行政サービス、福祉、近隣商業、コミュニティ、防災等身近な都市機能を充実した拠点                |
| 【竜王町】町全体の生活利便性向上のため、多様な都市機能の集積を図る拠点                          | 【竜王町】魅力的な住宅地の整備を促進し、居住環境の向上と定住人口の増加を図る拠点                     |
| 【日野町】既存の生活サービス機能や商業機能の維持・向上を促進する拠点                           | 【日野町】交流・日常生活サービスの中心として自治機能の維持・充実を促進する拠点                      |
| 【愛荘町】都市機能の集積とともに多様な人々の出会い・交流と、まちのストックを活かした取組を通じ活力と魅力の向上を図る拠点 | 【愛荘町】まちの東西それぞれから町域への人の流れを誘導するにふさわしい交流機能の強化、充実を図る拠点           |
| ● 産業拠点   | ● 自然・レクリエーション拠点  |
| 【近江八幡市】※定義なし   | 【近江八幡市】※定義なし   |
| 【東近江市】既存工業地を保全及び整備するとともに、広域交通条件の向上を生き、本市の活力増進を担う産業を強化する拠点    | 【東近江市】歴史・文化遺産の保全と観光交流の活性化を図る拠点                               |
| 【竜王町】工業振興、雇用拡大を牽引する場として工業・流通機能の立地誘導、良好な操業環境の形成、維持を図る拠点       | 【竜王町】観光・交流機能を拡充し観光・レクリエーション機能の充実など魅力を向上することで地域経済の活性化を図る拠点    |
| 【日野町】高速交通網の利便性の高さを活かし産業機能の維持・充実・拡充を促進する拠点                    | 【日野町】豊かな自然環境を保全しつつレクリエーションの場等として活用する拠点                       |
| 【愛荘町】既存産業の操業環境の維持・向上とともに、企業誘致・産業振興等を検討し産業活性化を牽引する拠点          | 【愛荘町】余暇や娯楽と密接につながる機能や、町内外からの集客を図る観光・交流機能等の発揮に向けた環境整備等に取り組む拠点 |

## 近江八幡市

### 美しく活力ある郷土を引き継ぐまちづくり

・美しい風土を守りながら活用することにより、地域の振興と市民のまちへの愛着と誇りにつなげるとともに、次世代へ引き継ぐまちづくりを推進し、特に、「まち育て」の視点を持った取組を促進する。また、農地の活用を通じて都市と農が共生する生活文化を育成するほか、文化的景観の維持・保全や第一次産業の担い手の育成・確保に資するまちづくりを推進します。

### 安全で安心して暮らせるまちづくり

・市民が安全に暮らせるまちを実現するため、防災上重要な道路網の形成をはじめとする都市基盤施設の適切な維持管理・更新、防災機能の充実に資する施設の着実な整備、都市の耐震化・不燃化等とあわせて、総合的な防災・減災対策に取り組む。特に災害時に弱い立場にある市民等にも配慮した防災対策に取り組むとともに、特に大きな災害の発生が予測される区域においては、土地利用の規制・誘導を組み合わせた総合的な対策を講じる。

また、超高齢社会の到来や、外国人観光客の増加といった変化にも適切に対応するため、医療・福祉施策と連携しながら誰もが安心して快適に移動し、活動できるバリアフリーなまちづくりを推進する。

### 持続可能な都市構造を形成するまちづくり

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、本市固有の様々な資源を活かした活力ある地域をつくり、次の世代が愛着と誇りを持って引き継いでいくためには、これまで省みられることが少なかった都市経営の視点を加味しつつ、それぞれの地域特性を踏まえながら、持続可能な都市構造として「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けたまちづくりを推進する。

## 東近江市

### 自然環境、田園風景、歴史・文化遺産の保全及び活用

・美しい景観や歴史・文化遺産の保全・活用し、観光交流の活性化を図るとともに地域の価値を高めるまちづくりを推進する。

### 環境にやさしいまちづくりの推進

・自立・分散型の再生可能・省エネルギーのまちづくりを推進するとともに自然との共生や健全な資源循環にも資する低炭素型ライフスタイルへの転換を図る。

### 地域特性に応じた土地利用の規制、誘導

・都市機能及び居住を適切に誘導し、市街化区域の市街化の促進を図るとともに、地域の活性化の資源として既存ストックの有効活用を推進し地域の活性化を図る。また、地域の魅力を生かしたまちづくりを進めつつ、将来的には自己完結型の都市としての区域の再編について検討する。

### 良好な居住環境の整備推進

・既存ストックを生かしながら、市街地の修復、更新及び整備済の良好な住環境の保全を図りつつ、新たな住宅地整備において良好な居住環境を創出する。

### 産業の活性化を支援する土地利用の誘導

・広域交通の要衝である立地条件を活かし計画的な土地利用を推進するとともに農林水産業、工業、商業、観光のバランスのとれた活性化を支援する土地利用を推進する。

### 身近な生活圏に配慮した都市機能の充実

・各拠点に主要な都市機能を集約し充実するとともに各地域の生活圏に配慮する中で、福祉・医療施設の効果的な配置や福祉施策と連携した、災害にも犯罪に強いまちづくりを推進する。

### 全ての人々が利用しやすい人にやさしいまちづくりの推進

・すべての人々が快適で安心して暮らせ、子育て環境の充実した、いつまでも元気に暮らせるまちづくりを推進する。

### 多様な活動の基盤となる交通ネットワークの形成

・交通網・る交通体系の整備及び充実と、環境負荷の少ない公共交通機関の充実及び効率的な道路体系の整備を図り、整備の見通しが立たない路線については、実効性の観点から見直しを行う。

### 交通結節拠点の機能の強化

・交通結節拠点において土地利用の適正な誘導、アクセスの改善と合わせた交通結節点機能の強化を図るとともにJR能登川駅周辺において、八日市地域をはじめ各地域からのアクセス性の向上を図り、市の一体感の醸成を支援する。

# わたしたちの 東近江地域の将来像 各市町の都市づくり理念・目標

## 日野町

### 若者・子育て世代から高齢者まで 幅広い人にとって魅力あるまちづくり

- ・多様な住環境を活用し、様々な世代と生活様式に対応できる生活の場を目指す。
- ・生活利便性の向上を図り、住み続けることのできる住環境づくりを目指す。

### 日野の大きな魅力である歴史と自然を活用した賑わいと交流のまちづくり

- ・豊かな歴史・自然環境を観光や地場産業の振興に活かしたまちづくりを目指す。

### 広域的交通利便性の高さ

#### 日野の資源を生かした活力あるまちづくり

- ・高速交通網の利便性の高さを活かした産業立地を促進し、多様かつ安定した雇用の場づくりを目指す。
- ・豊かな自然と歴史を生かした観光や特産品の振興等による魅力的な地場産業づくりを目指す。

### 広域から日常生活まで

#### 便利に移動できるまちづくり

- ・広域的な交通ネットワークを活用した開かれた移動と交流のあるまちづくりを目指す。
- ・日常生活を支える多様な交通のあるまちづくりを目指す。

### 激甚化・頻発化する災害等に対応できる

#### 安全・安心のまちづくり

- ・自然災害に対応した防災・減災に取り組むまちづくりを目指す。
- ・小さくまとまりのあるまちを活かした町民主体による安心できる生活の場づくりを目指す。

## 竜王町

### 便利で快適な住み続けたい都市づくり

- ・町内全域にわたる生活の利便性を向上させ、働く場や身近に自然と触れ合う場がある暮らしやすい環境を生かした誰もが「住み続けたい」と思える都市づくりを進める。

### 活力あふれる都市づくり

- ・内交通体系の整備と合わせた戦略的な土地利用の誘導により雇用増大、地域経済を牽引する多様な産業振興を進めるとともに、都市基盤の計画的・効率的な維持管理に取り組み「活力あふれる」都市づくりを図る。

### 安全で安心な都市づくり

- ・防災・減災対策、住宅等の耐震性向上の促進、日頃からの防災情報の周知、住民の自助・共助による防災力の強化やライフラインの確保など、「安全で安心な」都市づくりを進める。

### 豊かで美しい緑が映える都市づくり

- ・気軽に緑と触れることができる魅力的な景観資源を計画的かつ選択的に保全しつつ、都市の魅力づくりのために活用する等、「緑が映える」都市づくりを図る。

### 誰もが輝くことができる都市づくり

- ・町民等の地域活動や生活を支える施設の整備や維持管理を図るとともに、多様な主体がまちづくりの構想や計画段階から参画するなど、実現するためのプロセスに関わることで、誰もが「輝くことができる」都市づくりを図る。

## 愛荘町

### 多様な人々が訪れ交流し活力を生むまち

- ・空き家・空き店舗を活用した活力のあるまちの創出
- ・新たな産業の誘致による雇用機会の創出
- ・都市機能の集積によるまちなかの魅力創出と賑わいの形成
- ・地域ニーズに対応した日常生活サービス機能等の提供
- ・地域資源を活かした町民の愛着と誇りの醸成と魅力発信

### 地域交通が充実した誰もが快適に過ごせるまち

- ・交流の基盤となる道路網の整備
- ・慢性的な交通渋滞の緩和への対策
- ・快適な歩行者・自転車空間の形成とまちなかウォークアブルの推進
- ・誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの強化、形成

### 農・自然と共存した美しいまち

- ・保全すべき優良農地の適切な管理の推進と居住地との調整
- ・都市と農村の交流の促進
- ・緑とふれあい町民の憩いの場となる緑地（公園）の整備推進
- ・持続可能な低炭素型まちづくりの推進

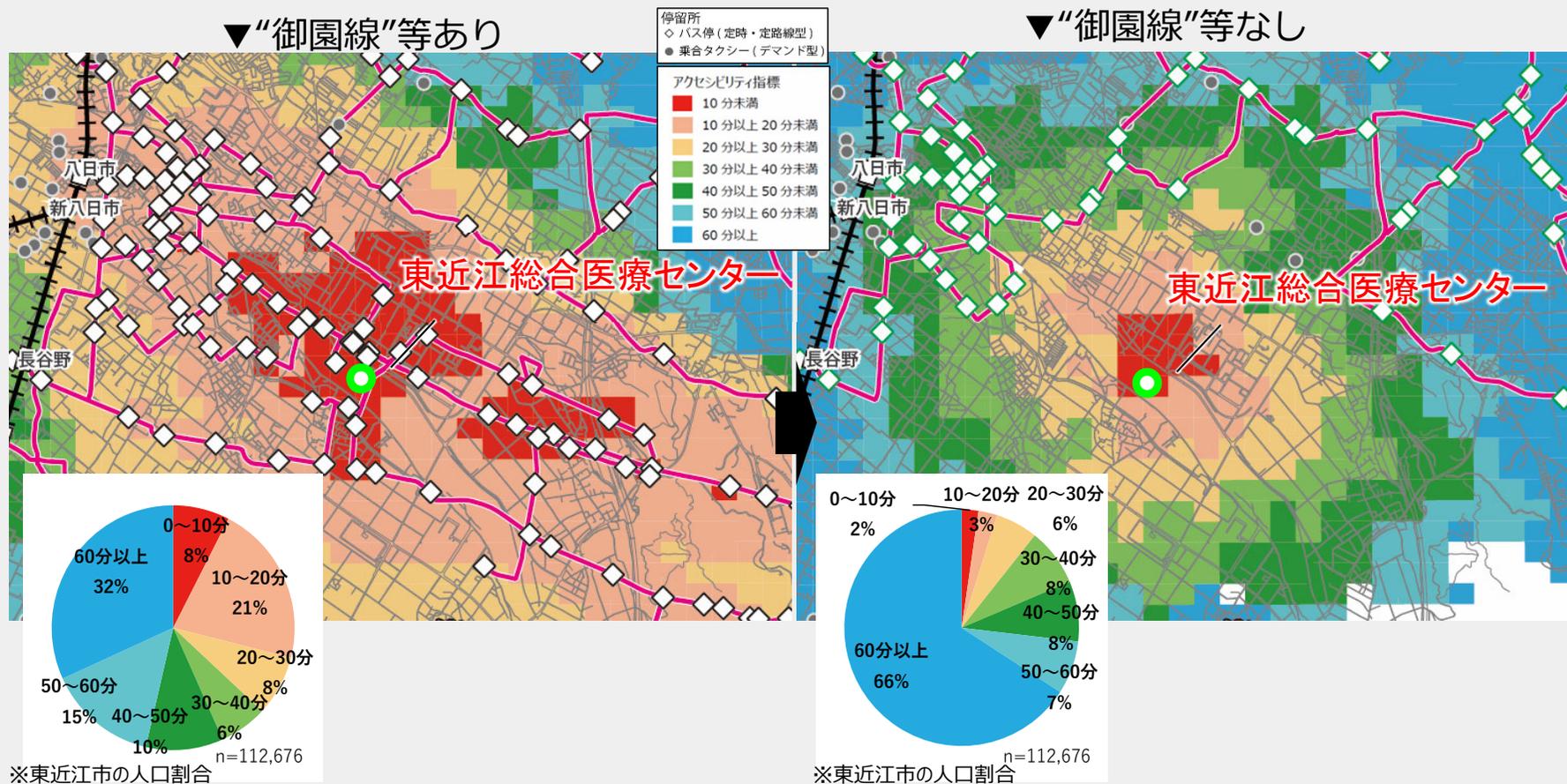
### 年を重ねても健康で安心して暮らせるまち

- ・誰もが便利で快適に暮らせる居住地の形成
- ・生涯を通じて健康に暮らせるまちづくりの推進
- ・災害リスクの低減による安全・安心に暮らせるまちづくりの推進
- ・全世代が交流、活躍できるコミュニティの形成と実践

# “東近江総合医療センター”における公共交通の影響

- 東近江総合医療センターへアクセスする“御園線”等※があることで、東近江総合医療センターへ約30分未満でアクセスできる東近江市の人口は約4割
- 東近江総合医療センターへアクセスする“御園線”等がないと、東近江総合医療センターへ約30分未満でアクセスできる東近江市の人口は約1割

※御園線,市原線,沖野玉緒線,南部御園線



※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標  
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

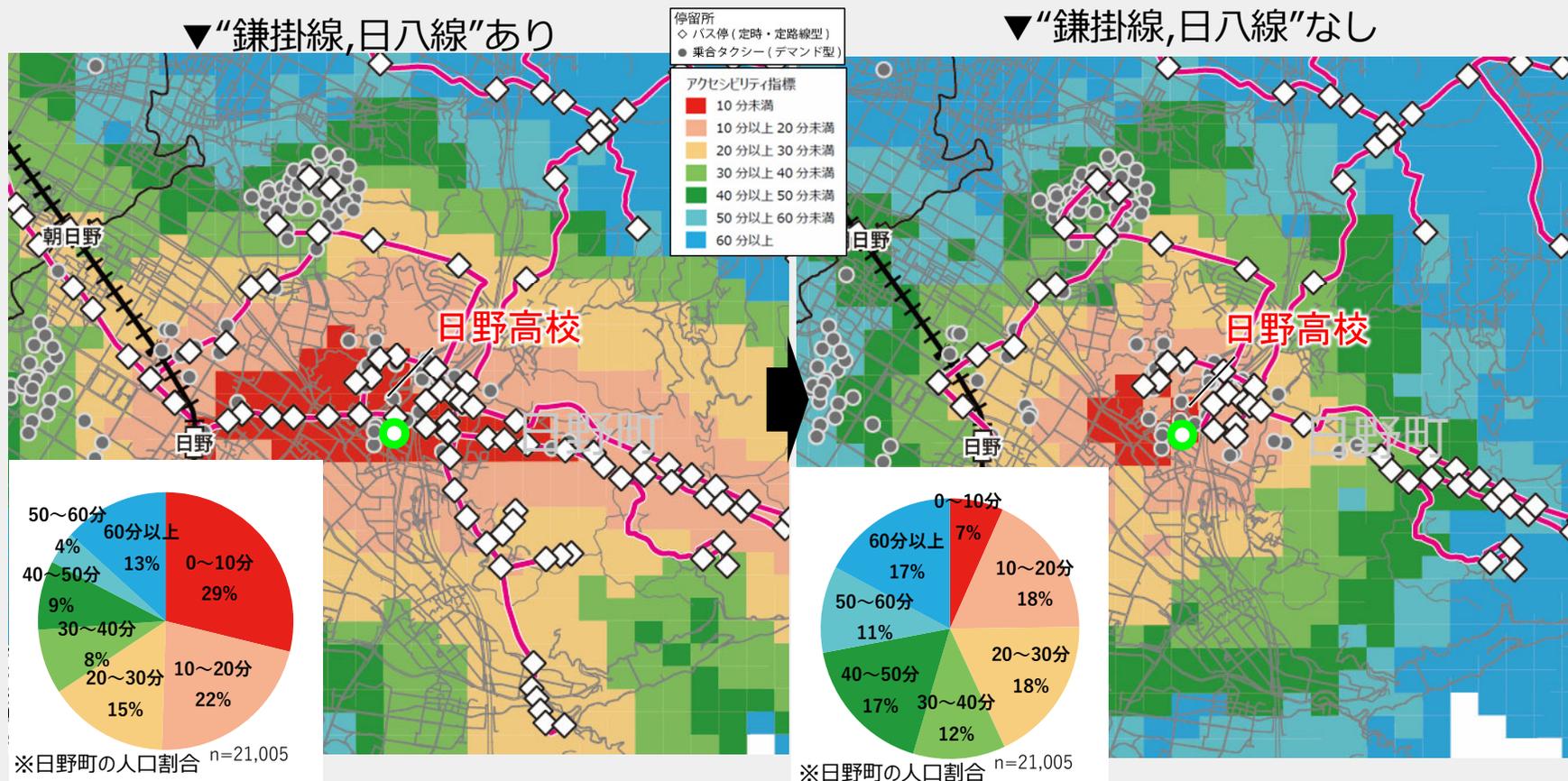
※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“東近江総合医療センター”を目的地として、9~17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから東近江総合医療センターへは何分かかかるかを示す)

※“御園線”等なしの場合は、東近江総合医療センター周辺の近いバス停から徒歩で行く等、東近江総合医療センターへ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

# “日野高校”における公共交通の影響

- 日野高校へアクセスする“鎌掛線,日八線”があることで、日野高校へ約30分未満でアクセスできる日野町の人口は約7割
- 日野高校へアクセスする“鎌掛線,日八線”がないと、日野高校へ約30分未満でアクセスできる日野町の人口は約4割



※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標

※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“日野高校”を目的地として、6~9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから日野高校へは何分かかかるかを示す)

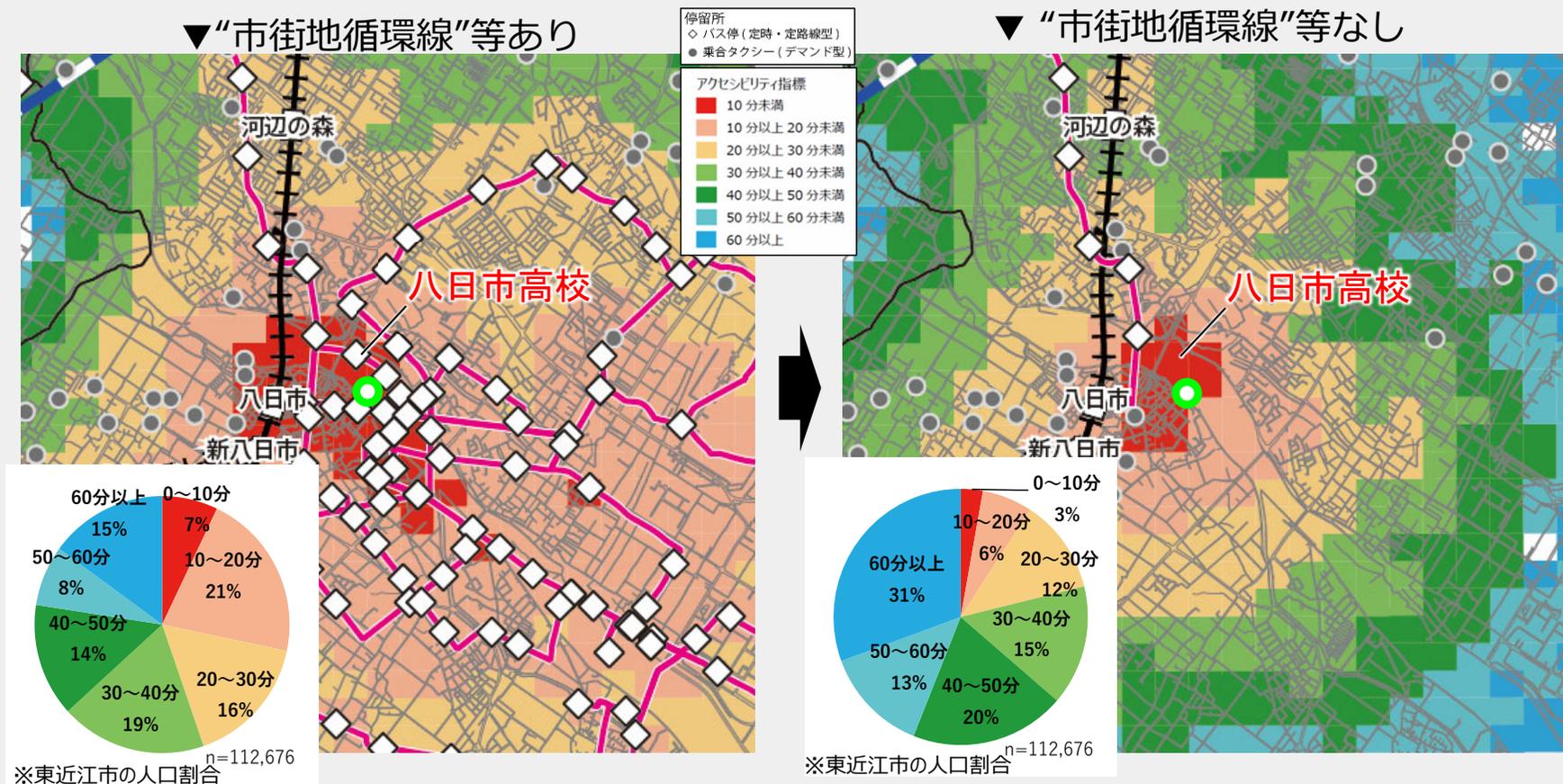
※“鎌掛線,日八線”なしの場合は、日野高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、日野高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

# “八日市高校”における公共交通の影響

○八日市高校へアクセスする“市街地循環線”等※があることで、八日市高校へ約30分未満でアクセスできる東近江市の人口は約4割

○八日市高校へアクセスする“市街地循環線”等がないと、八日市高校へ約30分未満でアクセスできる東近江市の人口は約2割となる

※市街地循環線,市原線,愛東線,沖野玉緒線, 南部御園線,湖東線,御園線



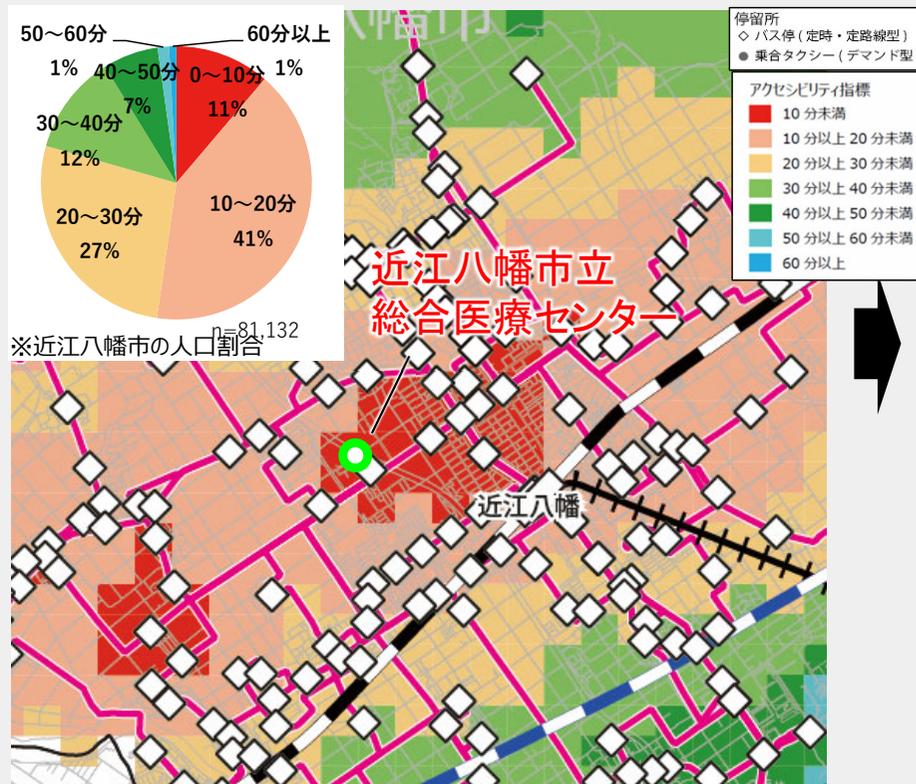
※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標  
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)  
 ※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない  
 ※“八日市高校”を目的地として、6~9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから八日市高校へは何分かかかるかを示す)  
 ※“市街地循環線”等なしの場合は、八日市高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、八日市高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

# “近江八幡市立総合医療センター”における公共交通の影響

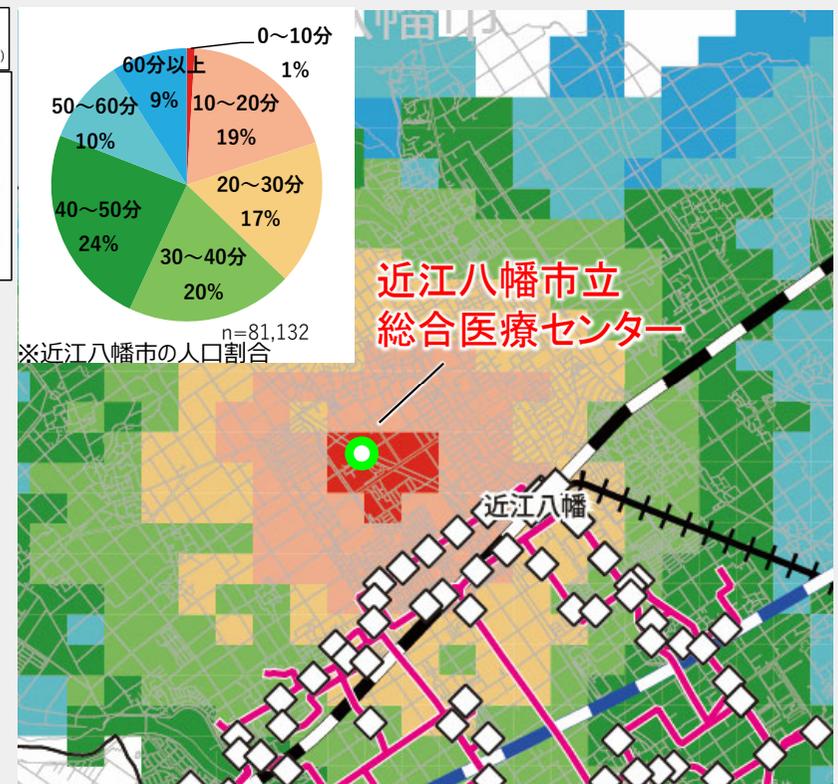
- 近江八幡市立総合医療センターへアクセスする“島・沖島町コース”等※があることで、近江八幡市立総合医療センターへ約30分未満でアクセスできる近江八幡市の人口は約8割
- 近江八幡市立総合医療センターへアクセスする“島・沖島町コース”等がないと、近江八幡市立総合医療センターへ約30分未満でアクセスできる近江八幡市の人口は約4割となる

※島・沖島町コース,馬淵・新巻町コース,武佐・末広町コース,北里・佐波江町・新畑コース,桐原・竹町・東川町コース,桐原・篠原コース,、駅南・循環コース,島・岡山・王ノ浜コース,北里・岡山・丸の内町コース,安土北・金田コース,安土南・金田コース,老蘇・金田コース,八幡市内線,長命寺線,江頭線,船木線

## ▼“島・沖島町コース”等あり



## ▼“島・沖島町コース”等なし

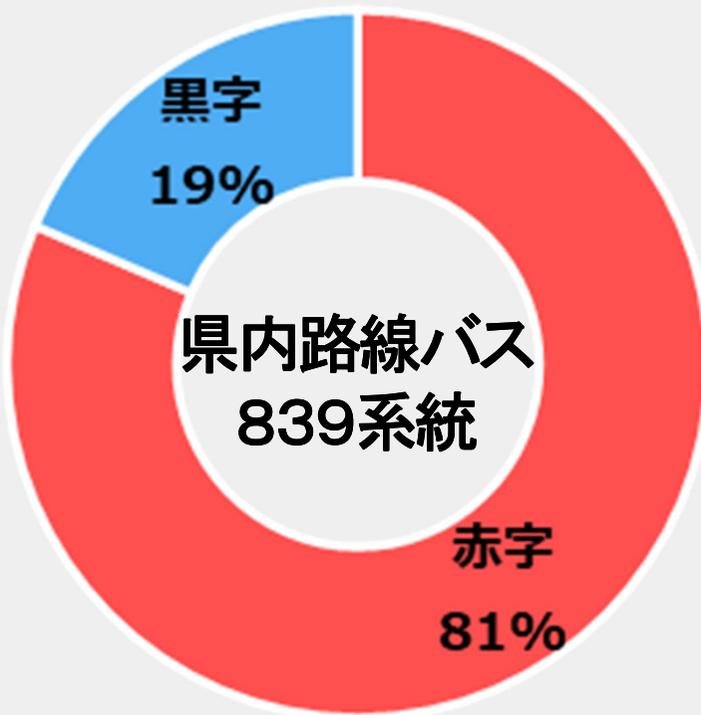


※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標  
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)  
 ※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない  
 ※“総合医療センター”を目的地として、9~17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから総合医療センターへは何分かかるかを示す)  
 ※“島・沖島町コース”等なしの場合は、総合医療センター周辺の近いバス停から徒歩で行く等、総合医療センターへ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

# 公共交通の収支状況（滋賀県・路線バス）

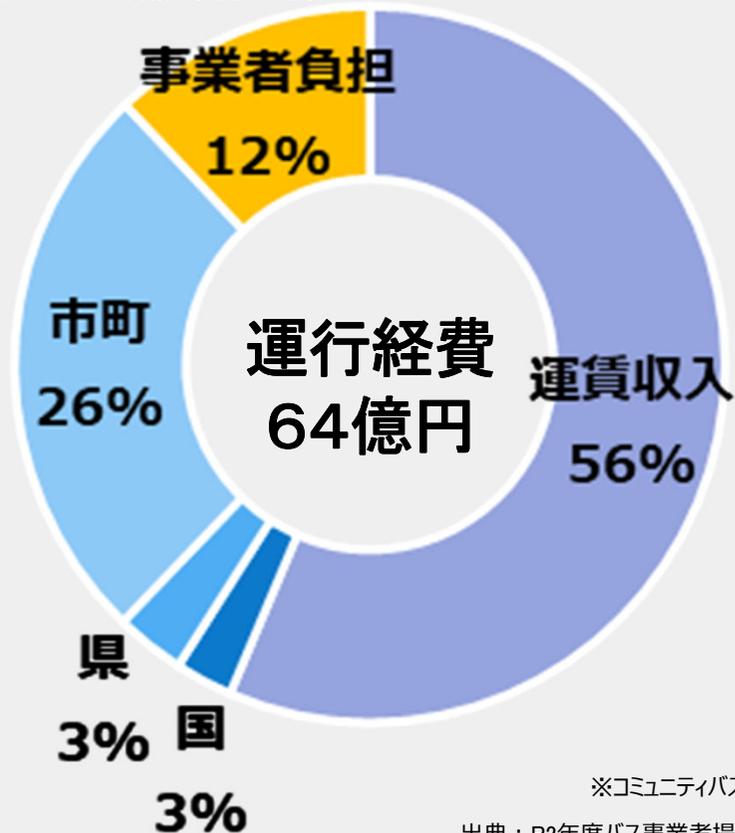
- 県内路線バスの8割が赤字
- 県内における路線バスの費用負担は、運賃収入が約6割、行政負担が約3割となっており、運賃収入だけでは維持が困難な状況

▼滋賀県内路線バス事業の赤字割合



▼滋賀県における路線バス事業の費用負担割合

※滋賀県内のバス事業者全体の平均的な割合であり、事業者により割合が異なる点に留意が必要



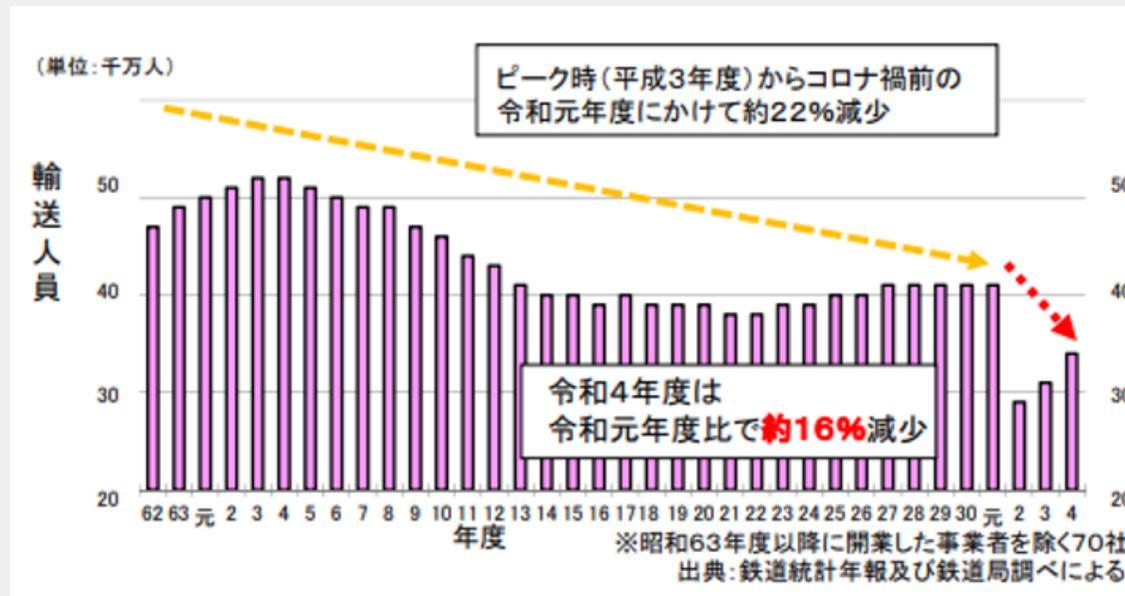
※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

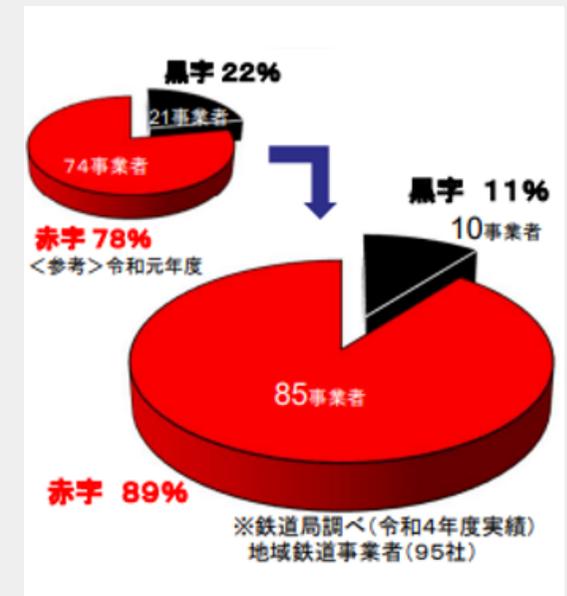
# みんなの 公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○全国的な鉄道の収支傾向として、輸送人員は減少しており、赤字割合は令和元年度から11ポイント増加しているなど、鉄道においても厳しい収支状況

## ▼輸送人員の推移



## ▼経常収支



※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

出典：地域鉄道の現状（国交省）

# 公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

「滋賀県地域交通ビジョン」（令和6年3月）策定にあたり試算された、仮に路線バスや地域鉄道の運行体系を維持し運行本数を維持・増加させた場合に必要な追加コスト

あくまでも追加コストの規模感を把握いただくための参考数値であり、今回のワークショップで議論いただいている、望ましい交通軸の姿（施策案）を実現するための追加コストは、今後積み上げを行い、改めてお示しする予定

## A 現状と同じ運行体系・本数を維持

|         |                                     |
|---------|-------------------------------------|
| 概算追加コスト | 約 <b>25</b> 億円/年 ➡ 県民一人当たり約1,800円/年 |
|---------|-------------------------------------|

## B 運行体系を維持し運行本数を増加

|         |                                     |          |
|---------|-------------------------------------|----------|
| 概算追加コスト | 約 <b>94</b> 億円/年 ➡ 県民一人当たり約6,700円/年 |          |
| サービスレベル | 6～9時、17～20時                         | 25分に1本程度 |
|         | 9～17時                               | 35分に1本程度 |

## C 運行体系を維持し運行本数をさらに増加 ※は、他の取組に係る費用を含む

|         |   |          |
|---------|---|----------|
| 概算追加コスト | 約 <b>101</b> 億円/年 ➡ 県民一人当たり約7,200円/年<br>約 <b>128</b> 億円/年 ➡ 県民一人当たり約9,100円/年※ |          |
| サービスレベル | 6～9時、17～20時   | 20分に1本程度 |
|         | 9～17時   | 25分に1本程度 |

# みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

<財源の議論に係るイメージ>

**(現状)**

**(将来)**

サービス水準を  
向上させる場合

① 運行等にかかるコストの削減

支出と収入のギャップ  
ビジョンの例での試算  
25~128億円

→①②③等により解消

サービス水準をどうするか  
= 施策の議論

乗る人が負担  
(運賃等)

みんなで負担  
(国・県・市町の補助金等  
= 税金)

事業者の負担等(\*)

乗る人が負担  
(運賃等)

みんなで負担  
(国・県・市町の補助金等  
= 税金)

事業者の負担等

② 運賃収入の増加

③ 補助金等の増額

(\*)他の事業利益からの補てん等

支出

収入

支出

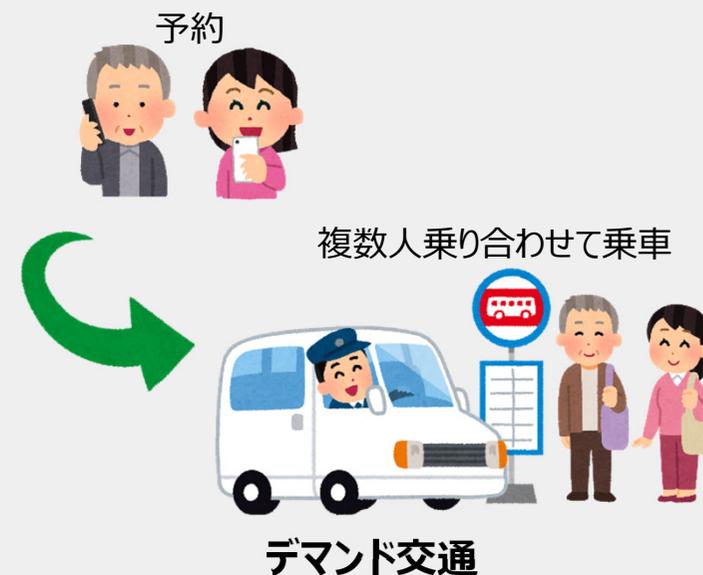
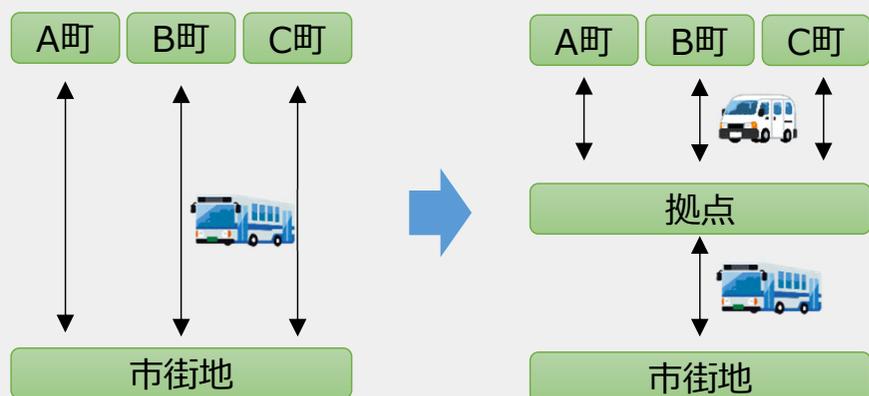
収入

# みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

## (アプローチの例)

### ① 運行等にかかるコストの削減

- ・ 路線の再編（減便、廃線を含む）や運行形態の重点化・効率化
- ・ 新技術の活用や様々な交通手段の連携（自動運転・デマンド交通・ライドシェアなど）
- ・ その他



# みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

## (アプローチの例)

### ② 運賃収入の増加

- ・ 一層の利用促進（利便性の更なる向上、観光客の取り込みなど）
- ・ 運賃等の見直し
- ・ その他



キャッシュレスの促進



交通手段間の接続の改善



多言語化



わかりやすい情報提供  
(路線マップなど)



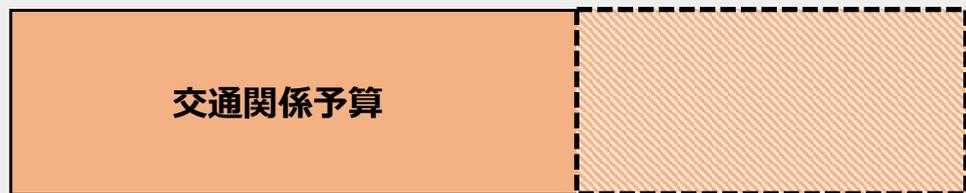
運賃の見直し

# みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

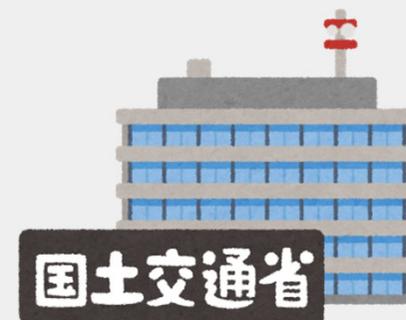
## (アプローチの例)

### ③ 補助金等の増額

- ・ 既存予算の配分見直し（交通以外の分野からの財源捻出など）
- ・ 新たな財源の確保（国等からの資金の獲得や、新たな税など）
- ・ その他



予算配分の見直し



国庫補助金の活用

