

近江八幡市地域公共交通計画

令和5年3月
近江八幡市

はじめに

このたび、2023（令和 5）年度から 2028（令和 10）年度までを期間とする近江八幡市地域公共交通計画を策定しました。

急速な高齢化に伴う高齢単身世帯の増加等から、交通弱者に対する移動手段の確保が必要とされており、今後は、より地域と生活に密着した形で、高齢者をはじめとする交通弱者に対する買い物や通院等の生活支援を行う事が必要と考えています。

本市では 2019（平成 31）年 3 月に、将来のめざすべきまちの姿を共有するため、「人のつながり」をコンセプトとして、【人がつながり 未来をつむぐ 「ふるさと近江八幡」】を将来のあるべきまちの姿とした、「近江八幡市第 1 次総合計画」を策定しました。

第 1 次総合計画に掲げる基本目標の一つである、「時代にあった安全・安心な生活基盤を築き、次世代への礎を築きます」においては、10 年後のめざす姿として、「地域特性に応じた持続可能な公共交通網の導入が図られ、少子高齢・人口減少社会にふさわしい安全で快適に利用できる移動手段が確保されています」と定めています。

本計画では、「近江八幡市第 1 次総合計画」で示された将来のまちの姿を軸として、「地域特性に応じた持続可能な公共交通網」、「少子高齢・人口減少社会にふさわしい安全で快適に利用できる移動手段の確保」を実現するため、「まちづくりの方針をふまえた持続可能な公共交通ネットワークの維持・充実」、「将来にわたって安心して暮らし続けることができる移動環境の整備」、「新しいひとの流れを創出する公共交通サービスの整備」の三つを基本方針と定め、「近江八幡市都市計画マスタープラン」、「近江八幡市立地適正化計画」等と整合を図り、市民が主役となり、市民の幸福度を考えたハートフルなまちづくりと一体となった、地域の身の丈に合う持続可能な交通軸の形成に向けて取り組んでまいりますので、みなさまのご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にご尽力いただきました近江八幡市地域公共交通会議のみなさまをはじめ、アンケートなど、様々な機会でご貴重なお意見やご提案をいただきました多くの方々に心からお礼申し上げます。



2023（令和 5）年 3 月
近江八幡市長 小西 理



目 次

1 章 計画概要.....	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画期間	1
1-4 対象区域.....	2
2 章 上位計画及び関連計画.....	3
3 章 地域公共交通を取り巻く現状と課題.....	4
3-1 地域公共交通を取り巻く現状.....	4
3-2 課題のまとめ	38
4 章 基本方針及び目標	40
4-1 基本理念	40
4-2 基本方針	41
4-3 目標.....	41
5 章 目標を達成するための施策・事業.....	42
5-1 施策体系	42
5-2 各施策の内容	44
6 章 計画の推進及び評価方法	61
6-1 計画の推進体制.....	61
6-2 評価方法	62
6-3 評価指標・数値目標	63

1章 計画概要

1-1 計画の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007（平成 19）年法律第 59 号）に基づき、総合計画をはじめとする本市のまちづくり計画との整合を図りながら、JR 琵琶湖線、近江鉄道線、路線バスといった幹線公共交通と、幹線公共交通を補完する公共交通網である市民バス（愛称：あかこんバス、以下、「あかこんバス」と記載。）を統合的に整理・整備し、近江八幡市における持続可能な公共交通体系を構築することを目的に近江八幡市地域公共交通計画を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「近江八幡市第 1 次総合計画」等を上位計画とし、「近江八幡市都市計画マスタープラン」、「近江八幡市立地適正化計画」等の関連計画と整合を図っています。

また、滋賀県の「滋賀県基本構想」、近江鉄道沿線の「近江鉄道沿線地域公共交通計画」等とも整合を図りながら策定しています。

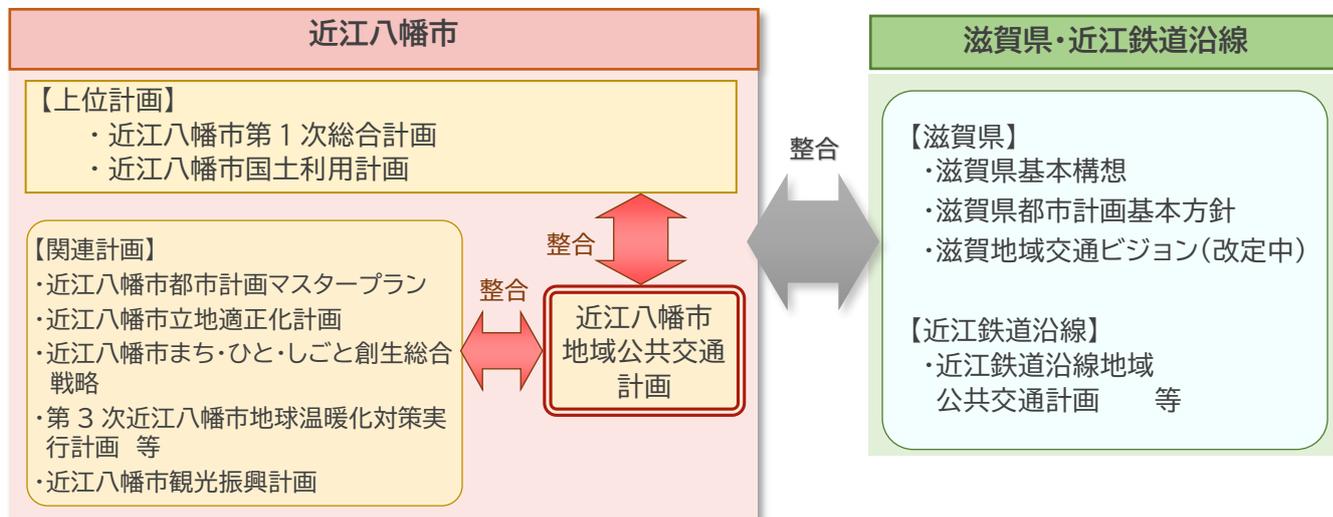


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、計画期間は 2023（令和 5）年度から 2028（令和 10）年度までとしますが、必要に応じて見直しします。

1-4 対象区域

計画区域は、近江八幡市全域とします。

<近江八幡市内の公共交通ネットワークの概況>

■本市には鉄道、バス、航路等の公共交通が存在

- 本市には、JR 琵琶湖線の鉄道駅 3 駅（近江八幡駅、篠原駅、安土駅）、近江鉄道線 2 駅（近江八幡駅、武佐駅）の計 5 駅が存在します。
- バス路線は、近江八幡駅、JR 篠原駅、JR 安土駅を起点とし、近江鉄道バス（4 路線）、あかこんバス（12 路線）によるバスネットワークが形成されています。
- 堀切港と沖島漁港を結ぶ沖島通船が運行する航路が存在します。

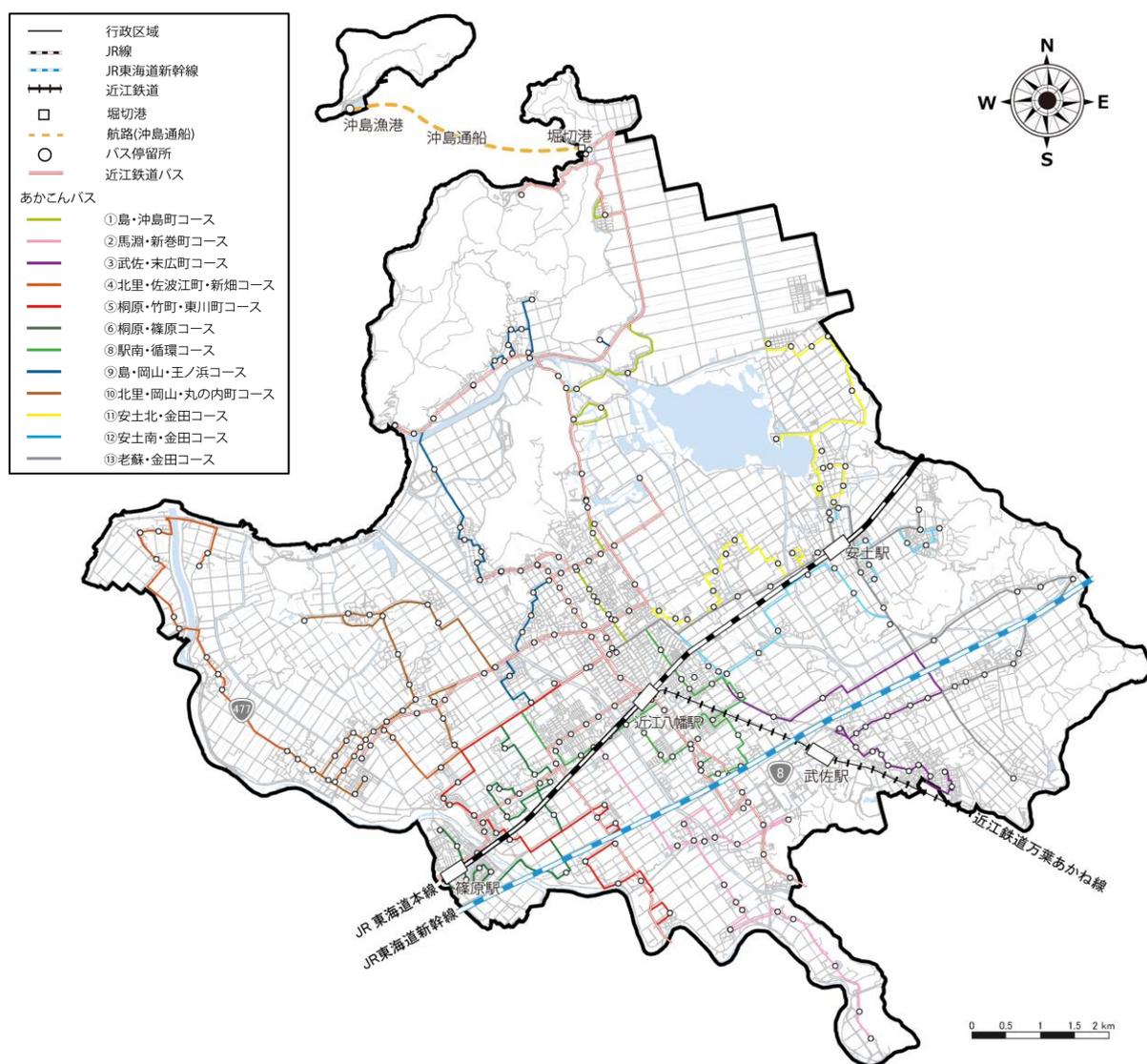


図 1-2 近江八幡市内の公共交通ネットワークの概況

出典：（ベース図）国土交通省国土地理院、（鉄道、バス網）国土交通省国土数値情報を用いて作成

2章 上位計画及び関連計画

滋賀県等の計画を勘案しつつ、本市の上位計画に準拠し、その他関連する計画と整合を図りながら計画を策定します。

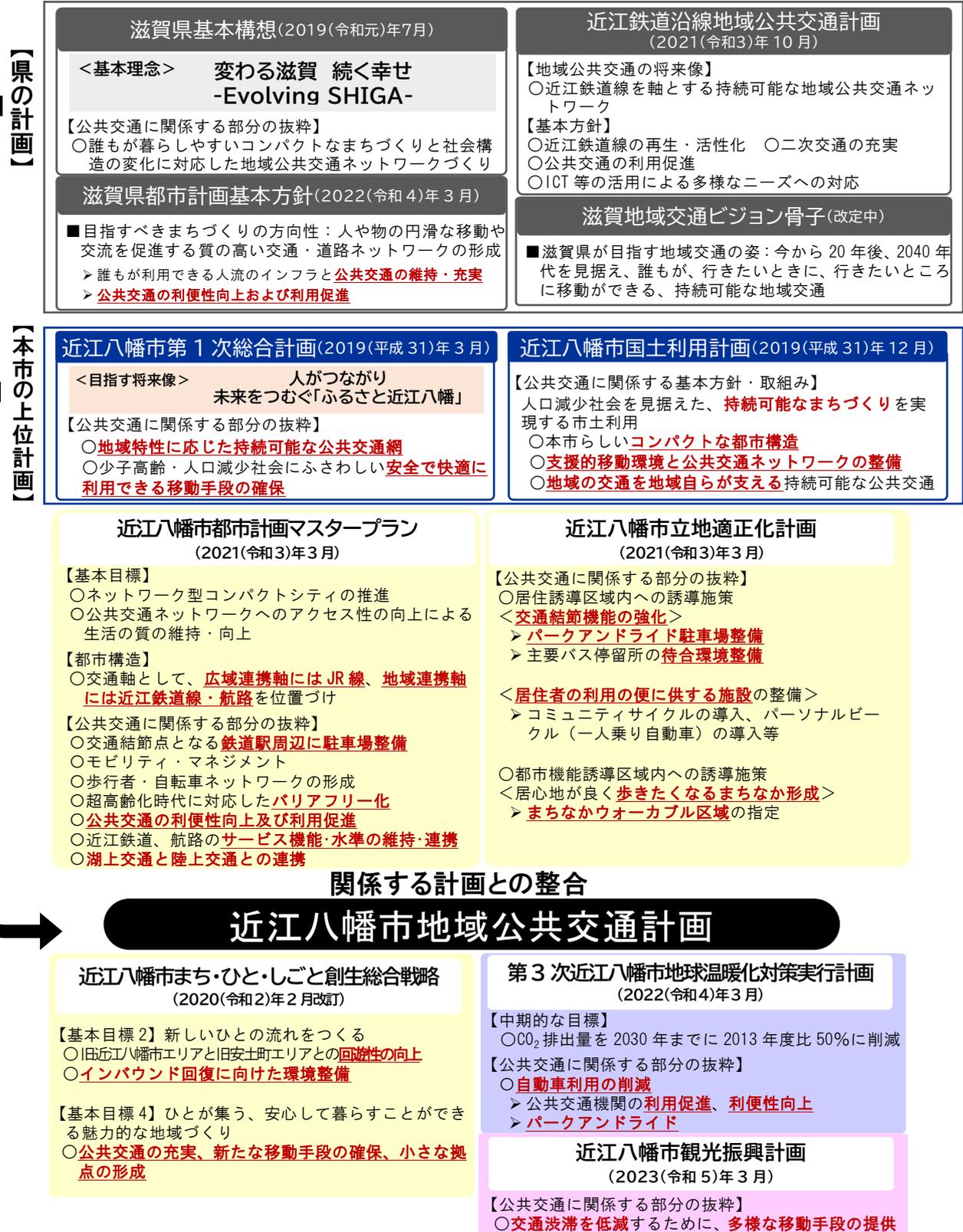


図 2-1 上位・関連計画等のまとめ

3章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域公共交通を取り巻く現状

本章では、2章で整理した、近江八幡市の上位・関連計画における公共交通に係る方針等と、地域公共交通を取り巻く現状から課題について検討します。

課題1 ネットワーク型コンパクトシティの交通軸の機能強化

本市は、駅周辺に主要な日常生活施設や住宅地が駅周辺に集積している一方で、小規模な集落が市内全域に分散しており、郊外部だけでなく市街地でも公共交通空白地域（図 3-6）が存在しています。

近江八幡市都市計画マスタープランで示す目標とする都市構造（図 3-16）を実現するために、まちづくりと一体となった、地域の身の丈に合う、持続可能な交通軸の形成が必要です。

また、交通軸の形成には、地域の輸送資源を総動員し、多様な交通手段を組合せながら、持続可能な公共交通の維持を図る必要があります。

<地域特性>

■ 駅周辺に住宅地が集積する一方で、小規模な集落が分散

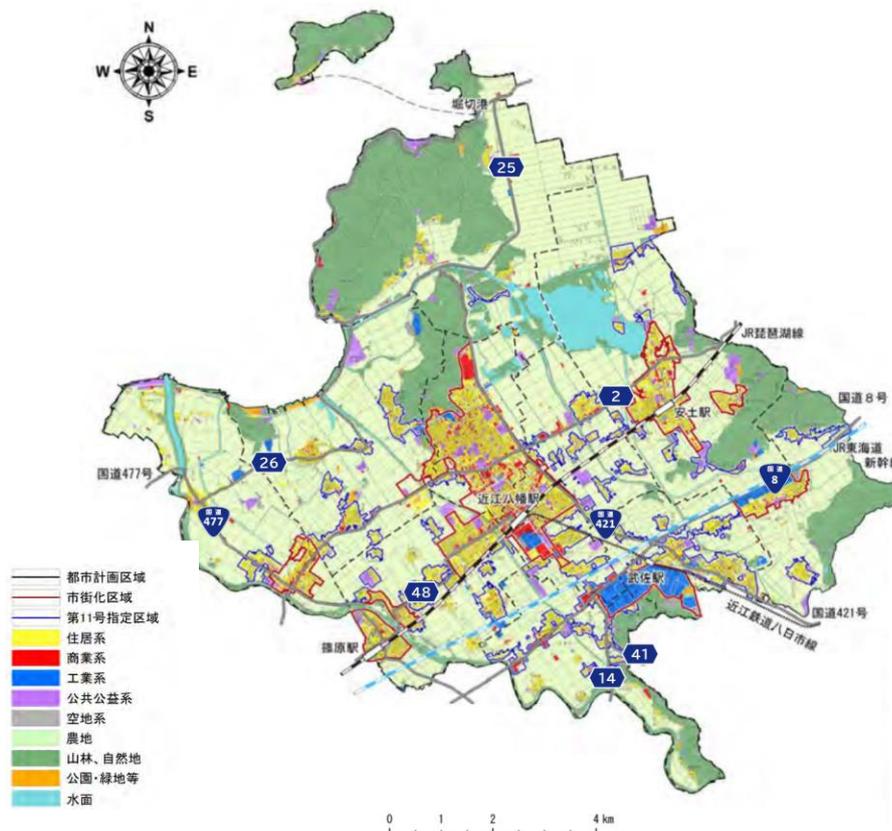


図 3-1 土地利用現況

出典：2014(平成 26)年度都市計画基礎調査より作成



■ 駅周辺の人口密度が高く、主要な日常生活施設が立地

- 近江八幡駅を中心に、JR 篠原駅、JR 安土駅周辺の人口密度が高く、公共施設、医療、商業施設等の日常生活施設は人口が多い地域に集中
- 75歳以上人口比率が20%以上の地域は市内全域に分布

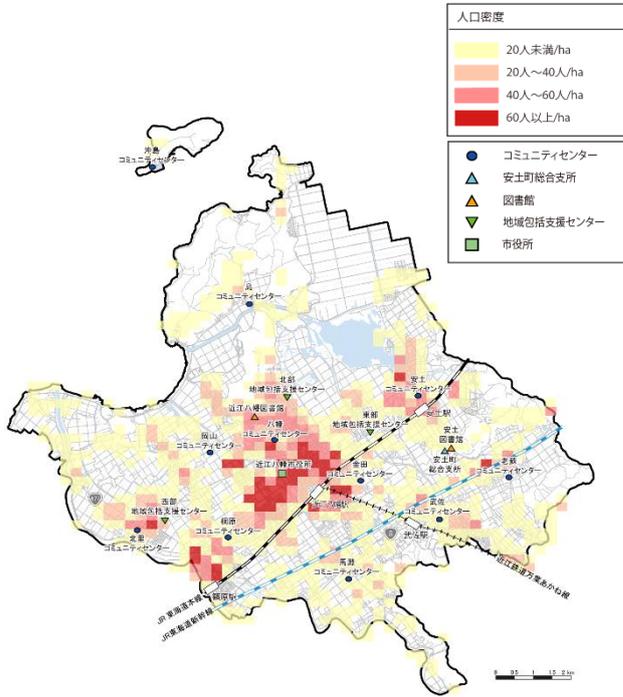


図 3-2 公共施設分布・人口密度

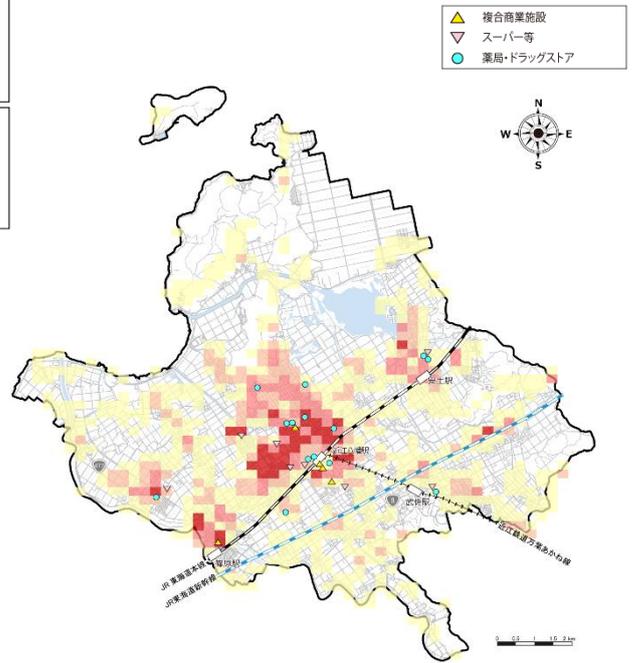


図 3-3 商業施設分布・人口密度

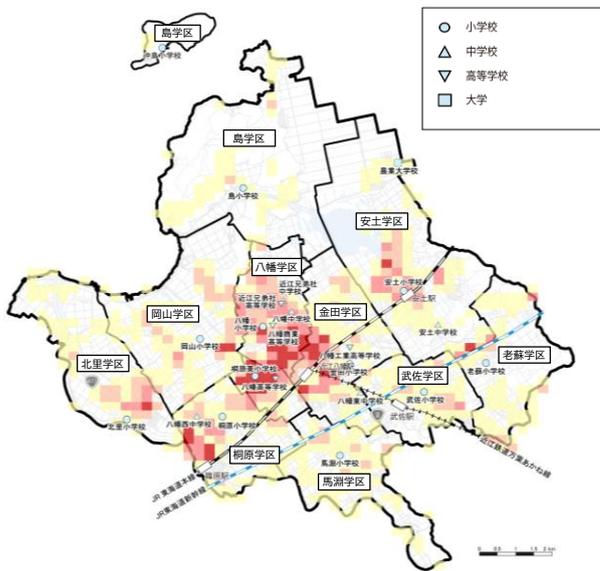


図 3-4 学校分布・人口密度

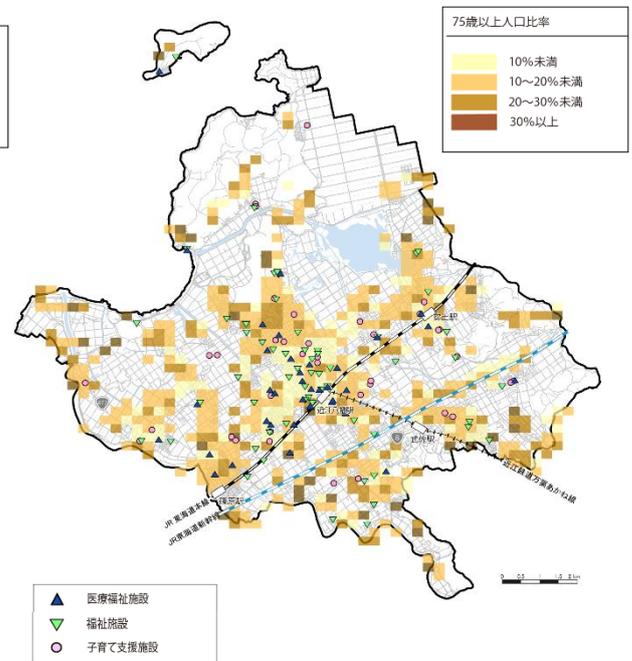


図 3-5 医療福祉施設分布・75歳以上人口比率

出典：（ベース図）国土交通省国土地理院、
（人口密度、施設）2020(令和2)年国勢調査 近江八幡市資料を用いて作成

■ 郊外だけでなく市街地でも公共交通空白地域が存在

- 近江八幡市立地適正化計画の居住誘導区域の設定方針で示している設定要件②に基づき、鉄道駅から800m圏内、又はバス停から300m圏内の区域を公共交通空白地域に設定
- 郊外だけでなく、人口密度が高い地域でも公共交通空白地域が存在

【参考 1】近江八幡市立地適正化計画の居住誘導区域の設定方針

＜居住誘導区域の指定要件＞

- ①将来的に人口密度を維持できる区域
将来的に、人口密度 40 人/ha を割り込むことがないと推定される区域
- ②公共交通網でカバーできる区域
鉄道駅から 800m 圏内、又はバス停から 300m 圏内の区域

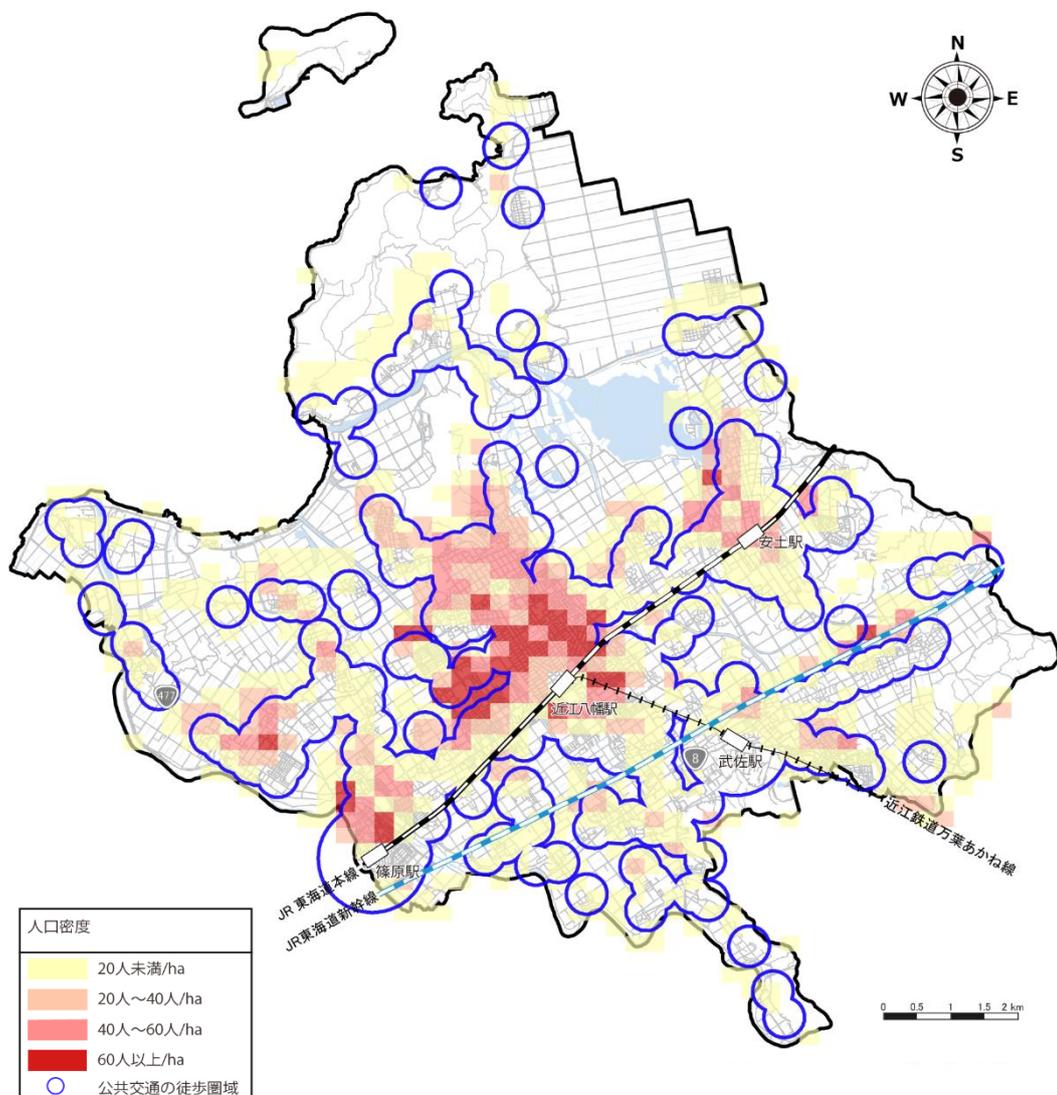


図 3-6 公共交通の徒歩圏域(人口密度)・公共交通空白地域

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、
(人口密度、施設) 2020(令和 2)年国勢調査 近江八幡市資料を用いて作成

課題2 地域に合った移動手段の確保

自動車を中心とした暮らしをしている方が多いなか、自動車の移動は公共交通へ転換の可能性のある潜在ニーズとも捉えることができます。この潜在ニーズに対応した移動手段を確保し、的確に転換を図れば潜在ニーズの顕在化が期待できます。

通勤・通学者（図3-9）の移動手段をみると、2割が鉄道を利用している割に、バスの利用は自動車（家族等の送迎）より少なくなっています。これは、移動手段を持っていない、又は、公共交通の利用勝手が悪いために駅などへの送迎を家族等に頼っていることが考えられます。

また、本市は、高齢化が進展（図3-7）しており、今後も高齢化率が高まる見込みですが、高齢になるほど将来のバスの利用意向が高まる傾向（図3-69）が見られます。

高齢ドライバーの事故が増加傾向（図3-10）となっており、運転免許証保有者は横ばいに推移（図3-11）しているものの、運転免許証を返納している方の約97%が65歳以上（図3-12）となっています。高齢化が進展するとともに、運転免許証を返納した移動手段を持たない高齢者が増加することが見込まれますが、高齢者が多い地域でも公共交通空白地域が存在（図3-13）しています。

社会情勢の変化に合った公共交通網の見直しや少人数での輸送ニーズ等、利用者のポリシーや潜在ニーズに合った移動手段の確保が必要です。

<社会動向>

■ 高齢化の進展

▶ 人口は2010年をピークに減少に転じ、高齢化率も今後増加見込み

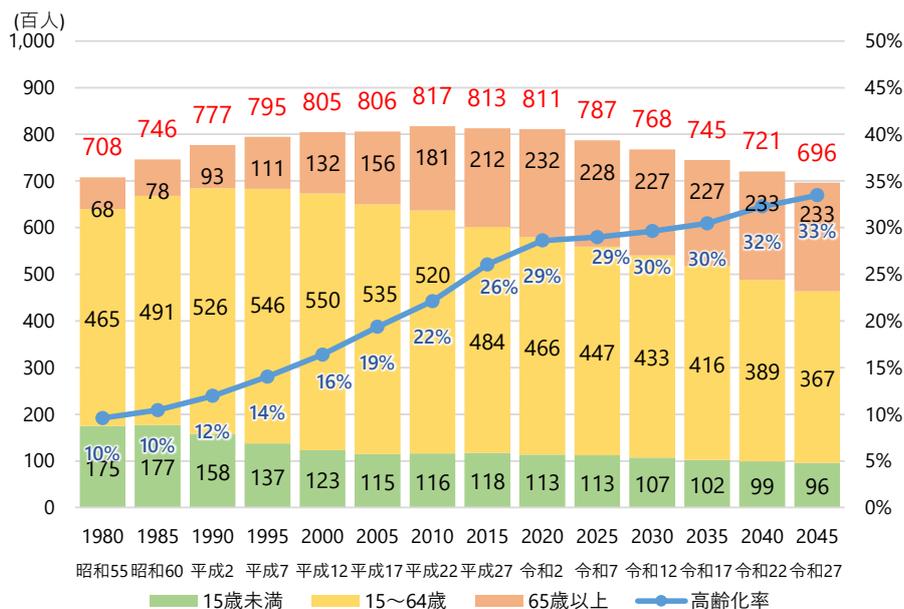


図3-7 年齢構成別人口、高齢化率の推移と将来予測

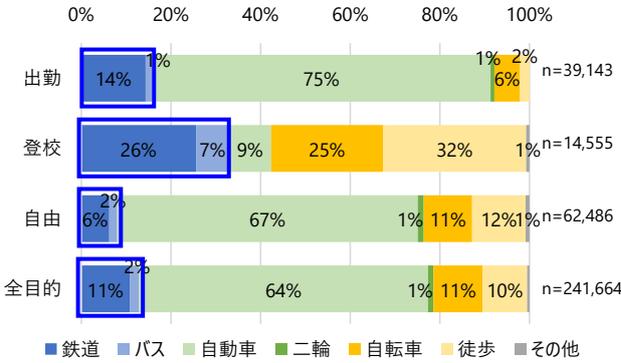
出典：1980（昭和55）年～2020（令和2）年まで近江八幡市ホームページ統計情報、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（2018（平成30）年推計）より作成



■ 自動車を中心とした暮らし

➤ 平日・休日とも出勤、自由、全目的の自動車分担率は約 6～8 割、鉄道・バスは約 1 割程度

【平日】



【休日】

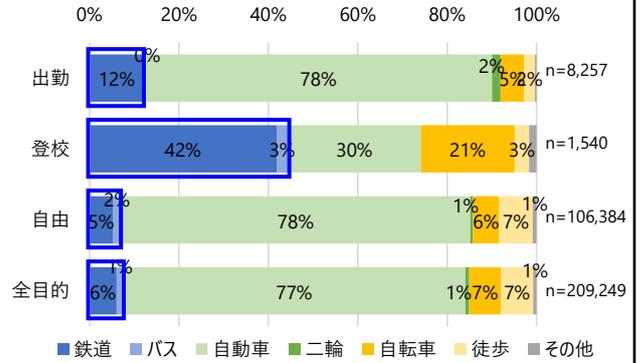


図 3-8 近江八幡市内の目的別代表交通手段別分担率

出典：第 5 回(2010 (平成 22) 年)近畿圏パーソントリップ調査より作成

■ 通勤・通学者の 2 割が鉄道を利用している割に、バスの利用は自動車（家族等の送迎）より少ない

■ すべての目的での外出時で路線バス・あかこんバスより自動車（家族等の送迎）の利用が多い

- すべての目的での外出時移動手段は、自動車（自分で運転）が 7 割、次いで、自転車・徒歩、自動車（家族等の送迎）が 1 割程度を占める
- すべての目的での外出時移動手段は、路線バス、あかこんバスより、自動車（家族等の送迎）が多い

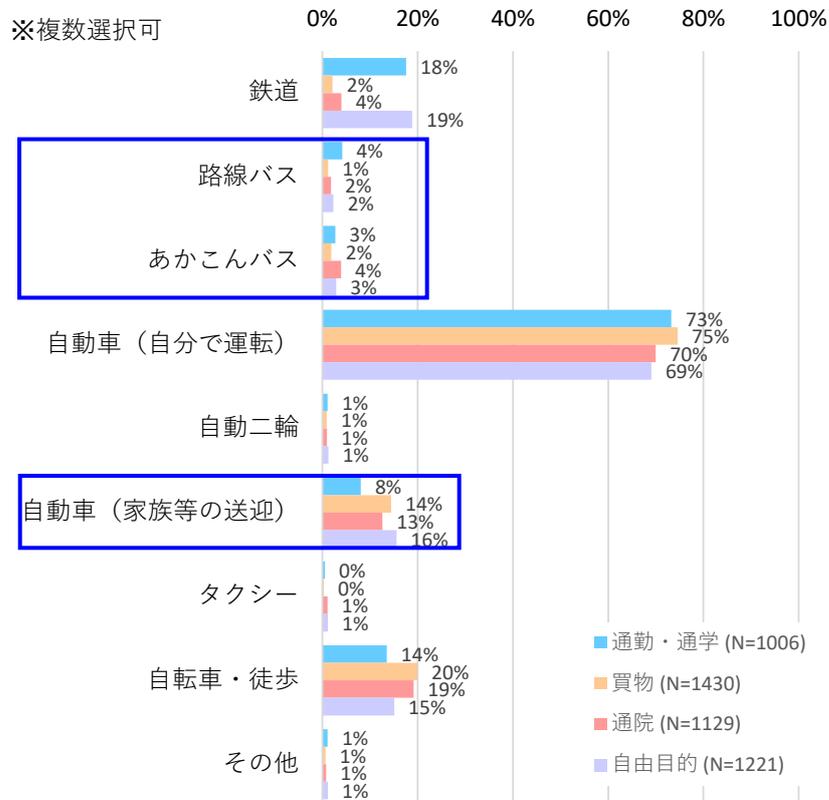


図 3-9 外出目的別の利用する交通手段

出典：2022(令和 4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

■ 高齢者ドライバーの事故が増加傾向

➤ 高齢ドライバーの事故が増加傾向

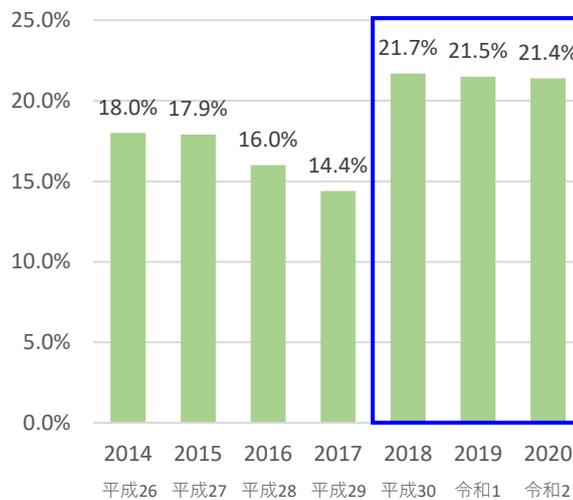


図 3-10 高齢ドライバーの事故が占める割合

出典：第 11 次近江八幡市交通安全計画(2021(令和 3)年度～2025(令和 7)年度) より作成

■ 高齢者の運転免許証の返納が増加見込み

- 運転免許証保有者数や自動車の保有状況は横ばい
- 運転免許証の自主返納者の約 97%が 65 歳以上の高齢者

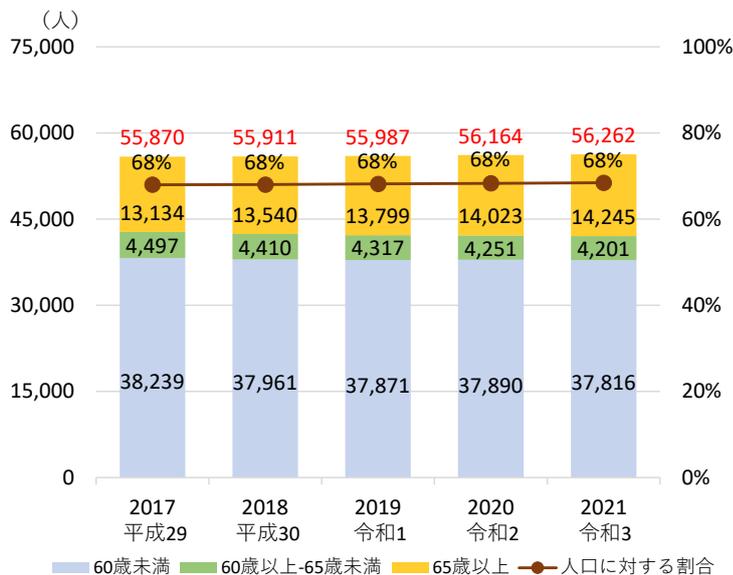


図 3-11 近江八幡市内の運転免許証保有者数の推移と人口に対する割合

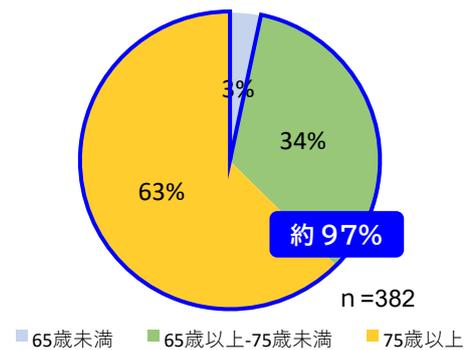


図 3-12 近江八幡市内の運転免許証自主返納者数の割合(2021(令和 3)年)

出典：滋賀県警察本部ホームページ交通年鑑「滋賀の交通」、近江八幡市ホームページ統計情報より作成



■ 高齢者が多い地域でも公共交通空白地域が存在

➤ 75歳以上人口比率が20%以上の地域は市内全域に分布し、公共交通空白地域が存在

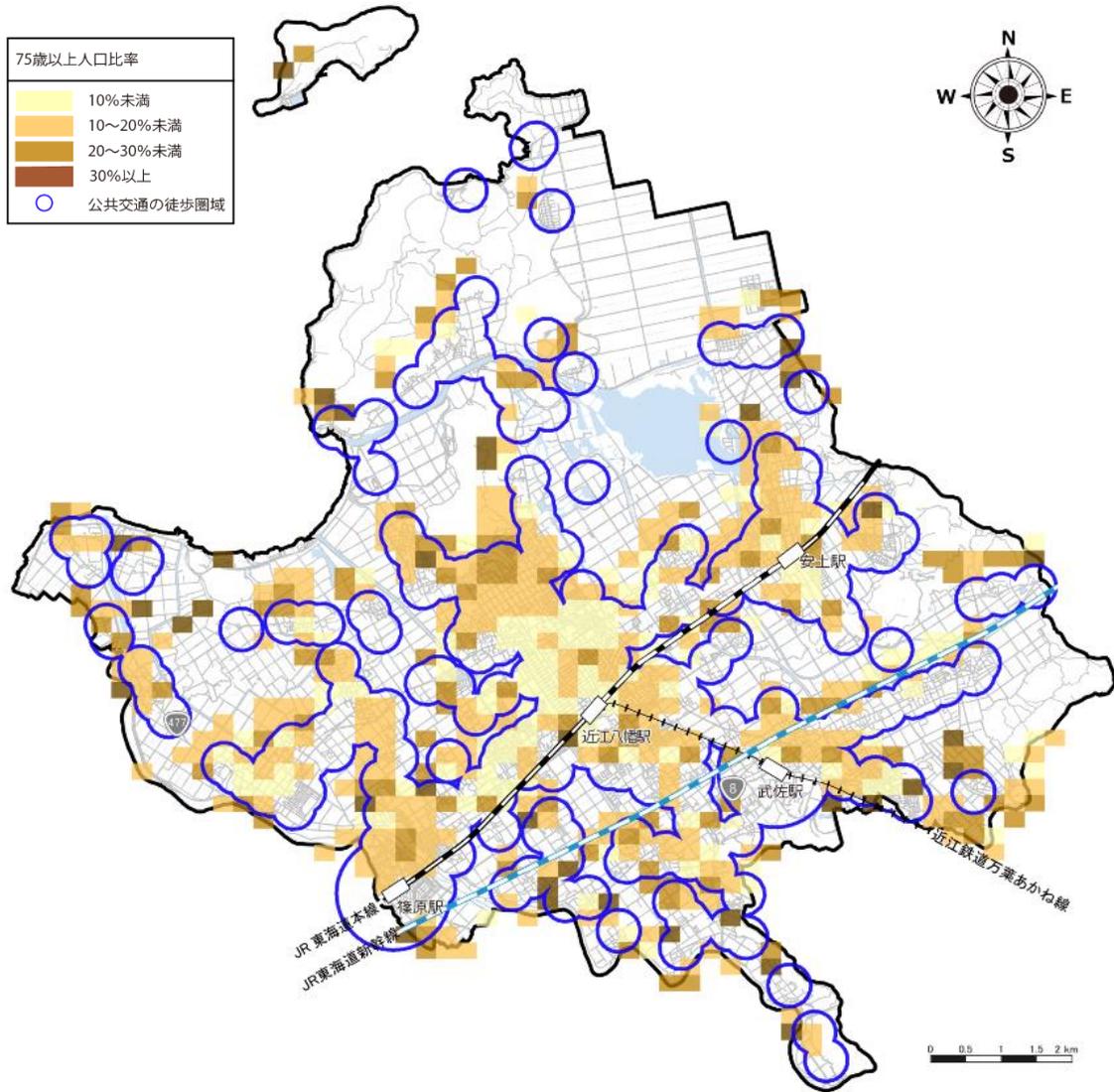


図 3-13 公共交通の徒歩圏域(75歳以上人口比率)

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、
(人口密度、施設) 2020(令和2)年国勢調査 近江八幡市資料を用いて作成

課題3 交通結節点・拠点の機能強化

駅までの移動は、バスの割合と比べ自動車の割合が2~3倍(図3-14)と高い状況です。

公共交通(鉄道・バス)利用者の9割が市外へ移動(図3-15)しています。特に、通勤・通学(図3-17)、自由目的(図3-19)で示す流動図のとおり、市外へ移動する際に、近江八幡駅を拠点に公共交通を利用する方が多くなっています。

また、近江鉄道バスを利用する方は、市外へ移動する際に、近江八幡駅を拠点(図3-25)に公共交通を利用する方が多くなっていることから、ネットワーク型コンパクトシティの実現と、安全で快適な移動環境を確保するために、交通結節点となる駅前広場等の拠点の機能強化が必要です。

また、新たなひとの流れの創出・交流拡大に向け市内の回遊性を高めるために、鉄道⇔バス、バス⇔バス等の乗換えの利便性の向上が必要です。

<移動特性>

■駅までの移動は、バスの割合と比べ自動車の割合が2~3倍

- 駅までの交通手段は平日、休日ともに自動車の割合が高く3割~4割を占める
- バスの割合は、近江八幡駅は1割程度あるが、平日のJR安土駅、JR篠原駅は3%に留まる
- 近江八幡駅のバスと自動車の割合を比較すると、平日は2倍、休日は3倍

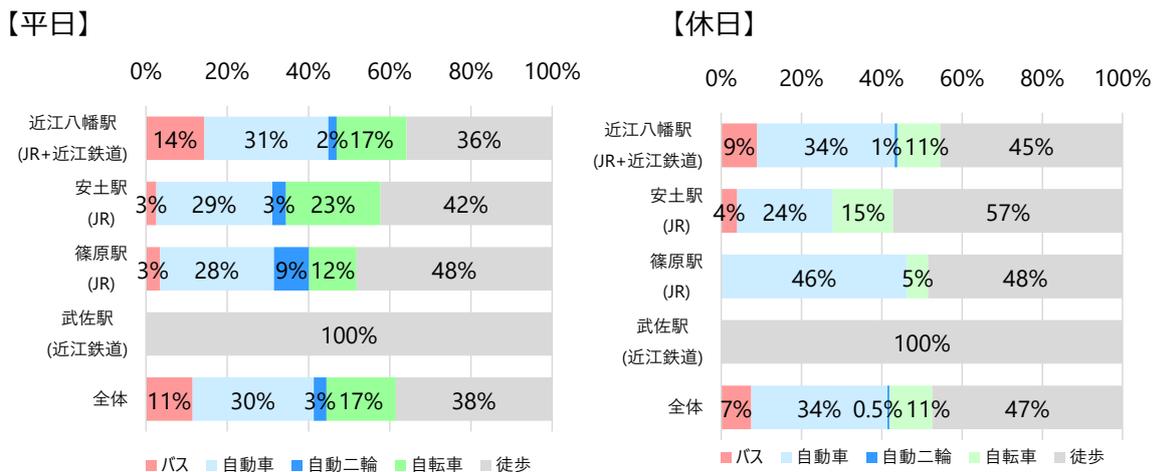


図 3-14 鉄道駅別鉄道端末手段分担率

出典：第5回(2010(平成22)年)近畿圏パーソナルトリップ調査より作成

■鉄道・バス利用者の9割が市外へ移動

- 公共交通(鉄道・バス)を利用する方のうち、市外への移動が9割程度

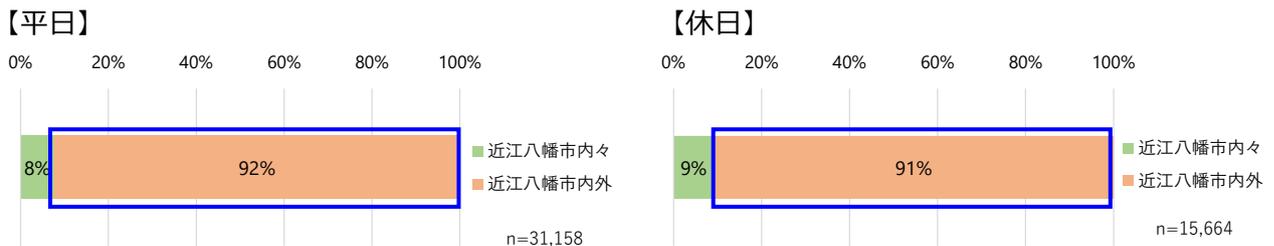


図 3-15 近江八幡市内外の公共交通(バス・鉄道)での移動状況

出典：第5回(2010(平成22)年)近畿圏パーソナルトリップ調査より作成

【参考2】交通結節点とは

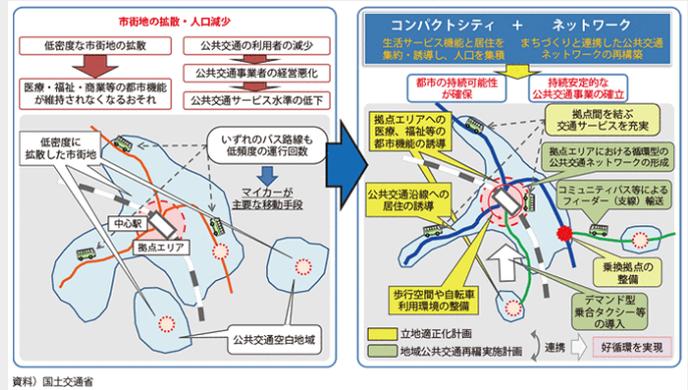
交通結節点とは、複数の同種又は異なる交通手段をつなぐ施設で、鉄道からバスやタクシー等へ乗換えができる駅前広場などを交通結節点又は交通結節施設と呼んでいます。

【参考3】ネットワーク型コンパクトシティとは

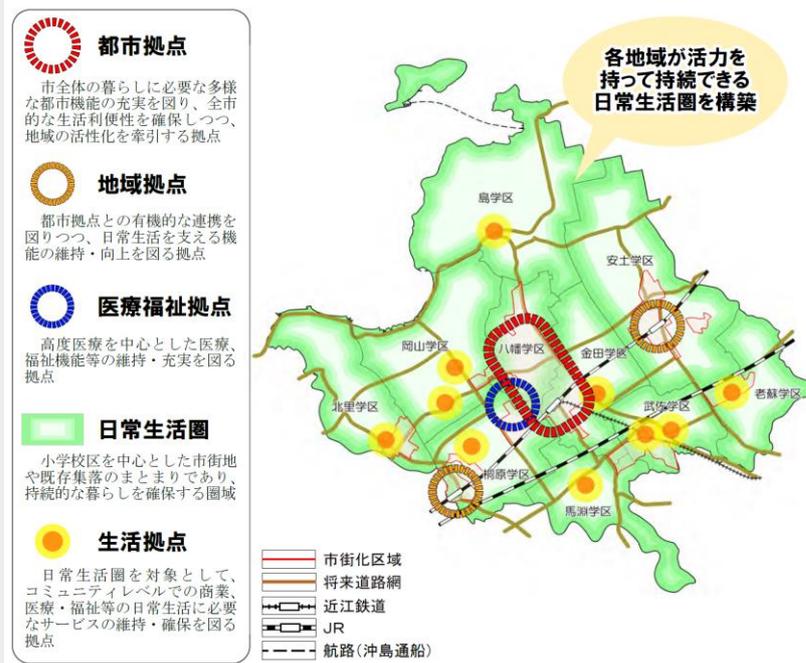
国土交通省では、人口が減少していく一方で、人口密度が低い市街地が拡大すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、徒歩又は公共交通により日常生活を営むことが難しくなることが想定されています。

そこで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進し、拠点エリアへ医療や商業等の都市機能と居住等を集約・誘導し、コンパクトなまちを目指すとともに、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築等を行い、生活利便性の維持・向上や、地域経済の活性化、行政コストの削減、地球環境への負荷の低減等が期待されています。

本市では、近江八幡市都市計画マスタープランの中で、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」を形成するために、目標とする都市構造のなかで交通軸を位置づけています。



出典：国土交通省ホームページより抜粋



<近江八幡市の目標とする都市構造の交通軸>

広域連携軸	市域を超えた広域的な人の移動や物流を支えるとともに、都市・地域拠点間の連携を支える交通ネットワークとして、JR 琵琶湖線、国道 8 号、主要地方道大津能登川長浜線を位置づける
地域連携軸	広域連携軸のアクセスや、都市拠点又は地域拠点と日常生活圏を連携し、市域内の交流を促進する交通ネットワークとして、近江鉄道八日市線、航路、国道 421 号・477 号、主要地方道土山蒲生近江八幡線・近江八幡竜王線、湖岸道路、その他の一般県道を位置づける

図 3-16 近江八幡市の目標とする都市構造

出典：近江八幡市都市計画マスタープランより抜粋

■ 通勤・通学、自由目的で市外への移動が多い

<通勤・通学の動き>

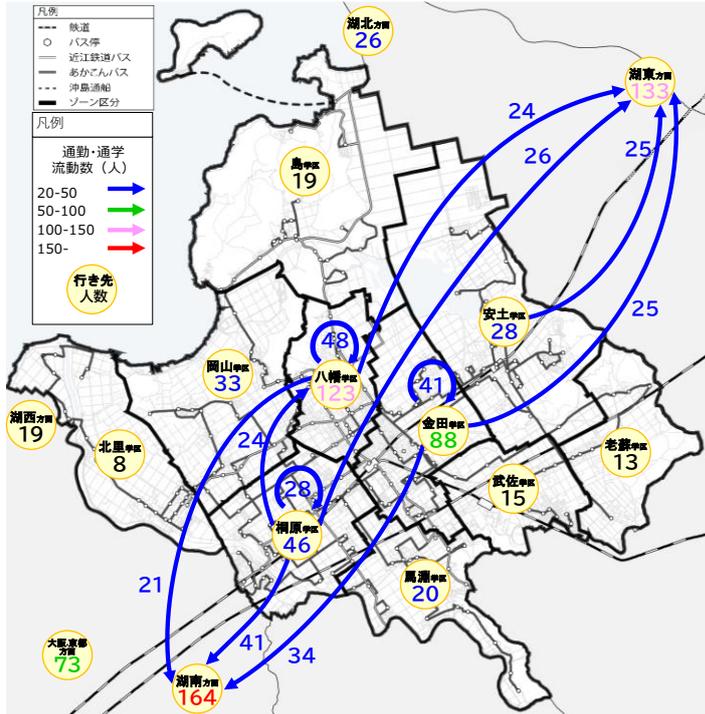


図 3-17 通勤・通学流動図

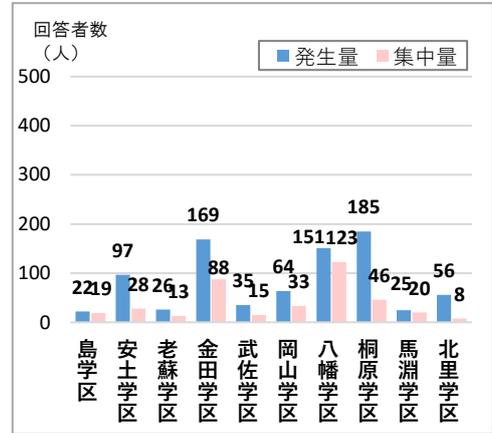


図 3-18 通勤・通学の発生集中量

<自由目的の動き>

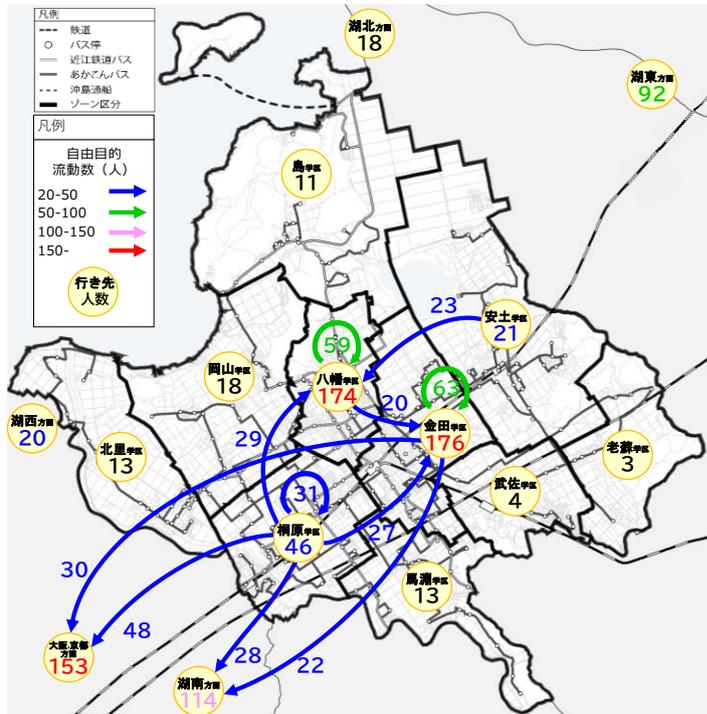


図 3-19 自由目的流動図

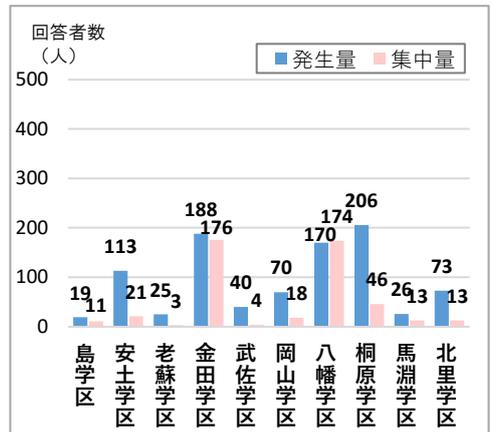


図 3-20 自由目的の発生集中量

※20未満の流動は非表示としている

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、
(流動図、発生集中量) 2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

➤ 通院、買物の移動は、八幡学区、桐原学区、金田学区に集中

＜通院の動き＞

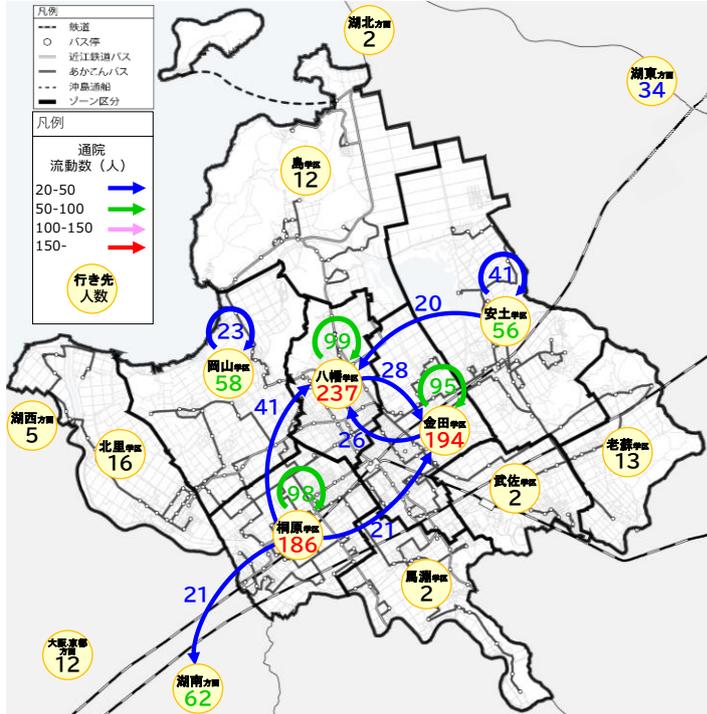


図 3-21 通院流動図

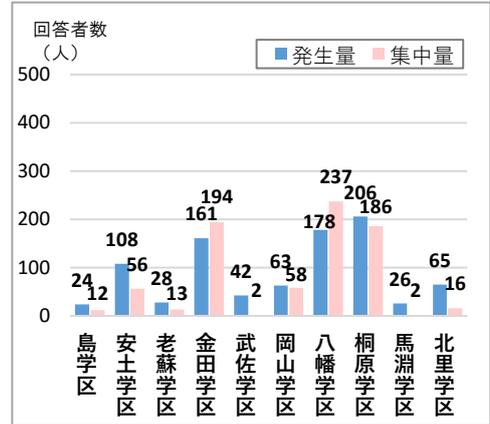


図 3-22 通院の発生集中量

＜買物の動き＞

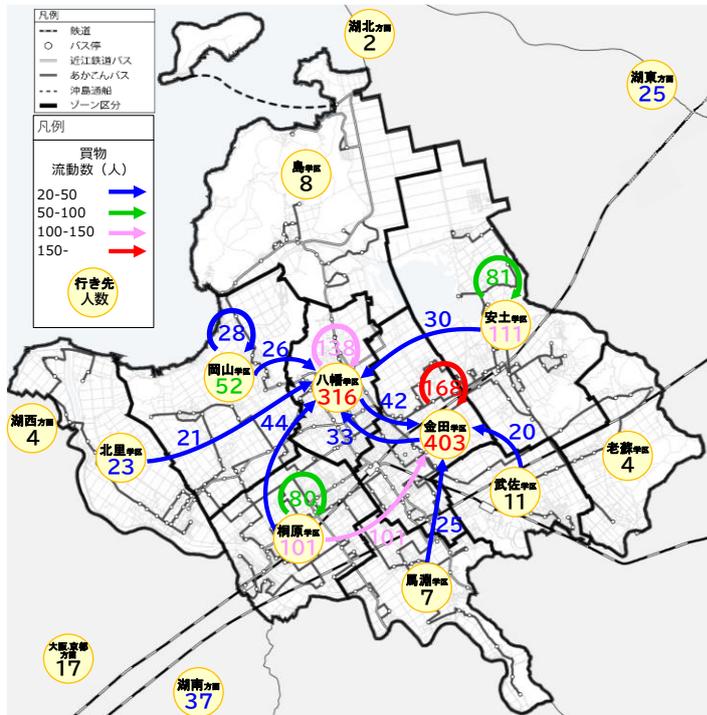


図 3-23 買物流動図

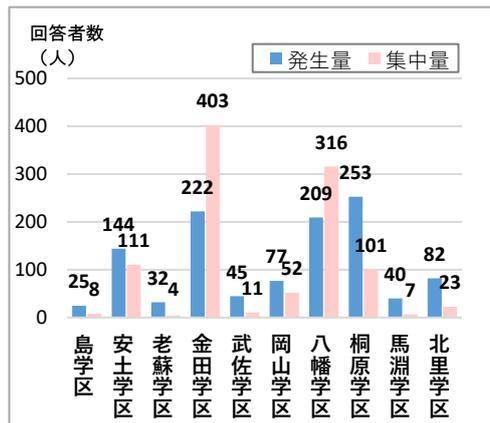


図 3-24 買物の発生集中量

※20 未満の流動は非表示としている

出典：（ベース図）国土交通省国土地理院、

（流動図、発生集中量）2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

■近江八幡駅を拠点とした公共交通の利用が多い

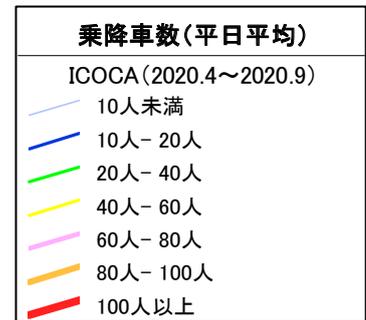
➤ 近江鉄道バスは近江八幡駅を拠点とした利用が多い

【平日】



■平日の乗降者数の多いバス停留所

順位	バス停留所名	乗降者数
1位	近江八幡駅(北口・南口)	1,947
2位	ヴォーリス学園前	1,055
3位	北之庄ラ コリーナ前	122
4位	大杉町八幡山ロープウェイ	93
5位	小幡町資料館前	78



【休日】



■休日の乗降者数の多いバス停留所

順位	バス停留所名	乗降者数
1位	近江八幡駅(北口・南口)	359
2位	ヴォーリス学園前	150
3位	北之庄ラ コリーナ前	58
4位	大杉町八幡山ロープウェイ	43
5位	小幡町資料館前	21

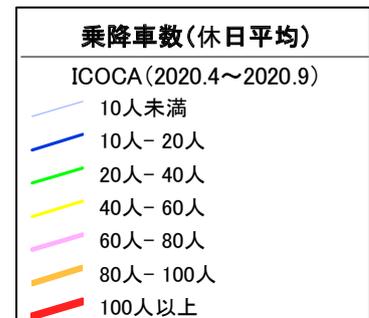


図 3-25 近江鉄道バス利用の動き

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、

近江鉄道バス ICOCA データ(2022(令和4)年4月~9月)より作成 (※乗降者数は0.5人/日 未満は非表示)

<駅周辺の放置自転車の存在>

■近江八幡駅は継続的な移動の円滑化が必要

- 駐輪場の余剰があるものの、近江八幡駅南口に多数自転車が放置されており、歩行の妨げ、美観を損なっている

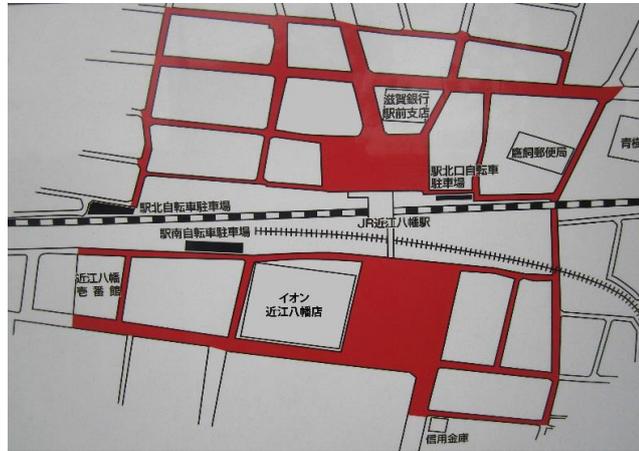


図 3-26 近江八幡駅周辺の自転車等放置禁止区域図

出典：近江八幡市ホームページより抜粋

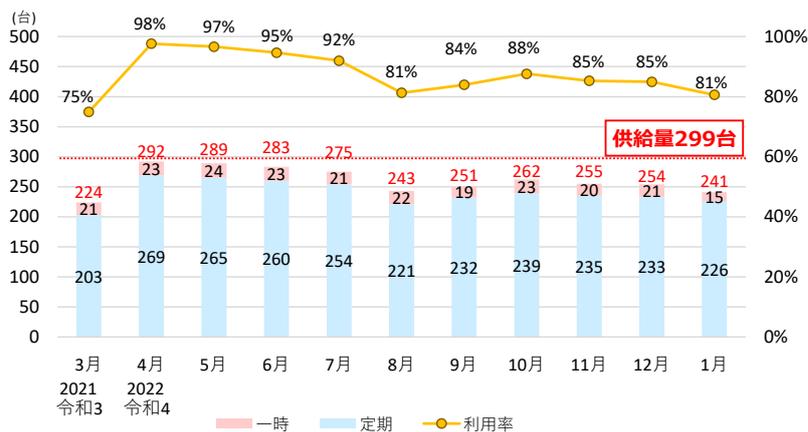


図 3-27 近江八幡駅北口東側自転車駐輪場利用状況

出典：近江八幡市資料より作成

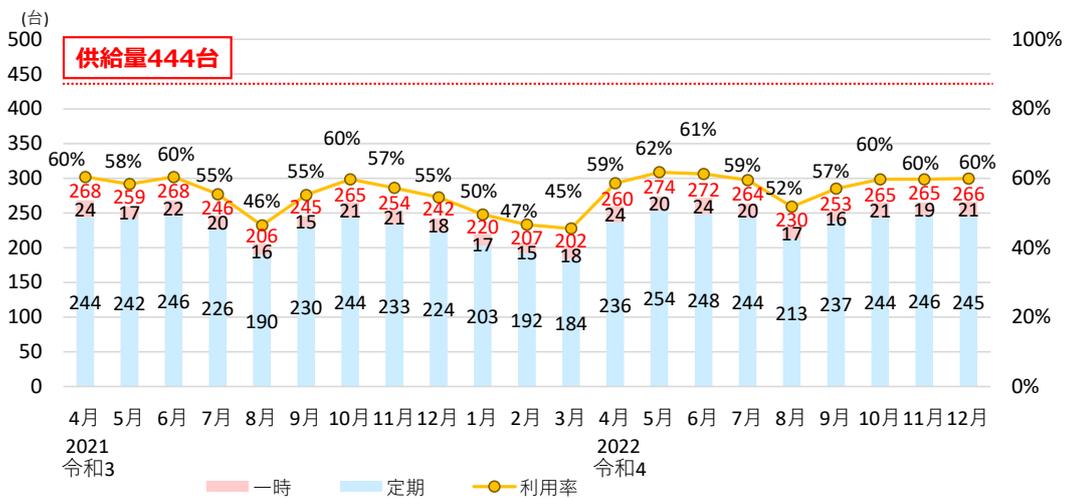


図 3-28 近江八幡駅南自転車駐輪場利用状況

出典：(公財)自転車駐輪場整備センター資料より作成

<JR 安土駅・JR 篠原駅前広場の状況（整備完了）>

■近江八幡駅はバス待ち環境改善の継続

- 近江八幡駅は移動の円滑化・バス待ち環境の改善に向け継続的な取組の実施（JR 安土駅・JR 篠原駅の駅前広場整備は完了済み）



図 3-29 JR 安土駅前の状況



図 3-30 JR 篠原駅前の状況

課題4 公共交通サービス水準の維持・向上

市内の移動状況を見ると(図3-8)自動車を利用する割合が7割を占める一方で、鉄道が1割程度、バス2%と、以前から公共交通の利用が少なく、収支率は近江鉄道バスが5割程度、あかこんバスが3割程度(図3-39、図3-41)に留まっています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響で生活様式が変化し、自動車(自分で運転)(図3-46)を利用する割合が増えました。これにより、本市内を運行する公共交通(JR線、近江鉄道線、あかこんバス、航路、タクシー)の利用(図3-33、図3-34、図3-35、図3-38、図3-40、図3-43、図3-44)が減少し、公共交通事業者の経営環境は大変厳しい状況を迎えています。

また、新型コロナウイルス感染症の感染規模が落ち着いた場合であっても鉄道・バスの利用(図3-47)は完全には復調しないことが想定され、公共交通事業者の経営悪化等に伴う公共交通サービス水準の低下が懸念されます。

そこで、本市内の公共交通の持続性を確保するために、公共交通のサービス水準の維持・向上や、バスの利便性向上に向けた取組が必要です。

<公共交通の利用実態>

■近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用頻度は低い

- ▶ 公共交通(鉄道・バス)の利用は、平日は出勤・登校が多いが、休日は自由(私事)目的の利用が多い
- ▶ JR線は約3割が月1~3日以上利用している一方で、近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用は1割未満

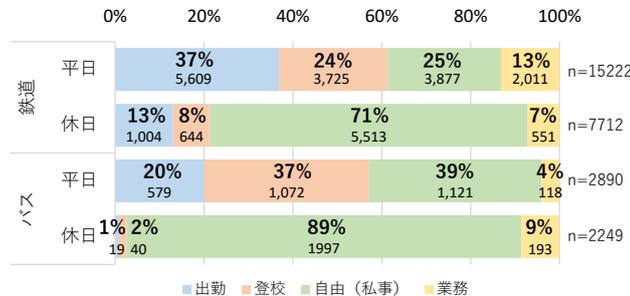


図 3-31 鉄道・バス利用者のトリップ数・目的構成

出典：第5回(2010(平成22)年)近畿圏パーソントリップ調査より作成

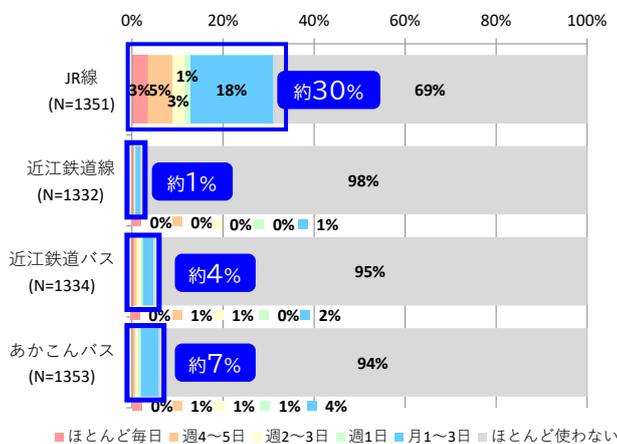


図 3-32 公共交通の利用頻度

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

<鉄道の利用実態>

■ 鉄道利用者が減少傾向だが、公共交通の利用促進策によって利用が増える可能性

- JR 線(近江八幡駅、篠原駅、安土駅)、近江鉄道線(近江八幡駅)の年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症流行前は横ばい傾向を示したが、コロナ流行後は減少している
- 一方、近江鉄道線武佐駅は、周辺企業の公共交通の利用促進により、年間乗客数が増加傾向

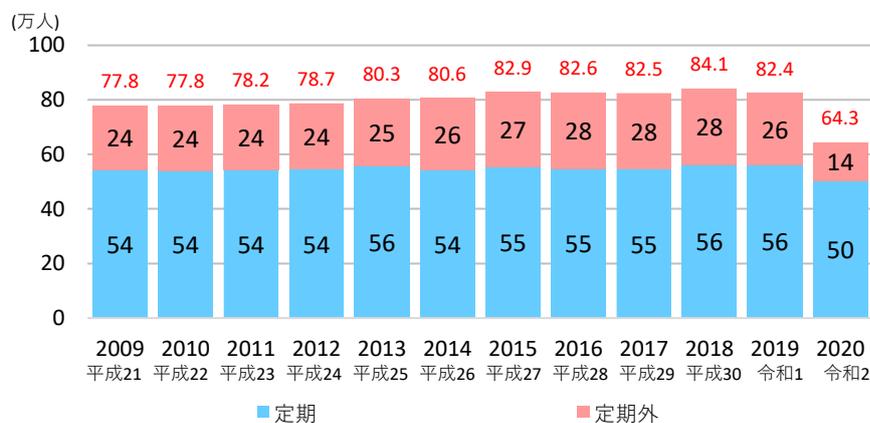


図 3-33 JR 線(近江八幡駅、篠原駅、安土駅) 年間乗客数の推移

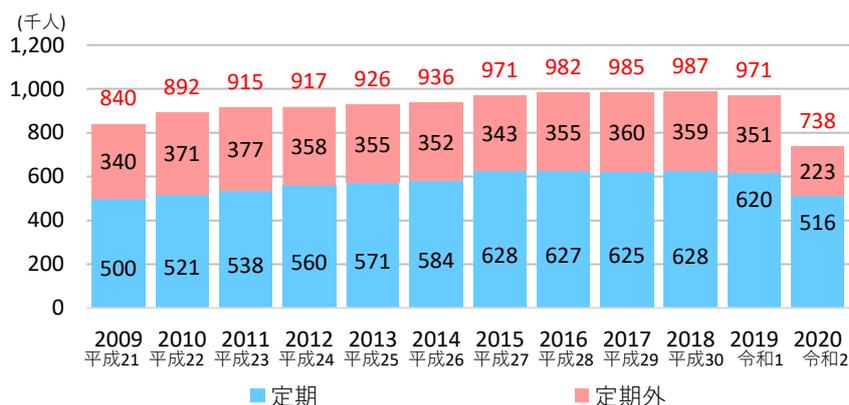


図 3-34 近江鉄道線 近江八幡駅 年間乗客数の推移

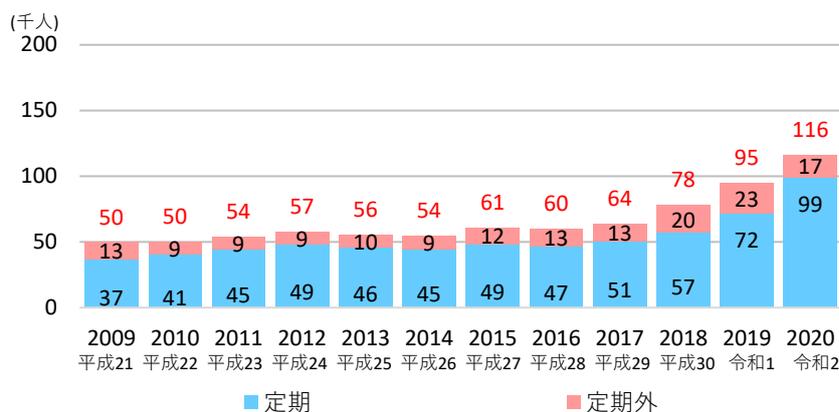


図 3-35 近江鉄道線 武佐駅 年間乗客数の推移

出典：近江八幡市ホームページ統計情報より作成

<鉄道の運行本数>

➤ 鉄道は、通勤・通学時間帯となる早朝、夕方から夜にかけて運行本数が多くなっている

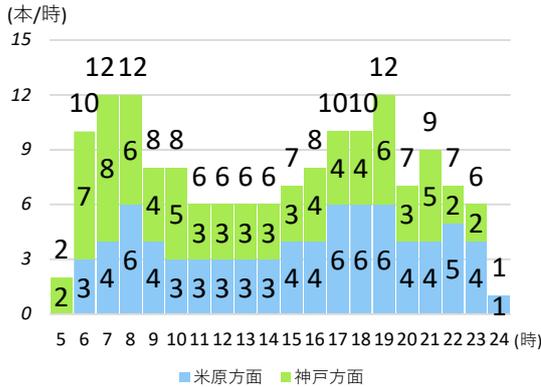


図 3-36 JR線 近江八幡駅 時間帯別運行本数

出典：JR 琵琶湖線のホームページより作成
(2022 (令和 4) .9.26 時点)

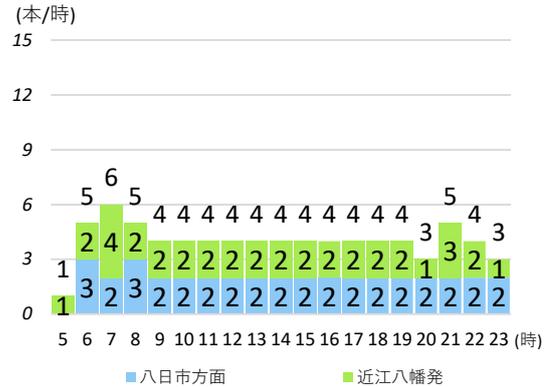


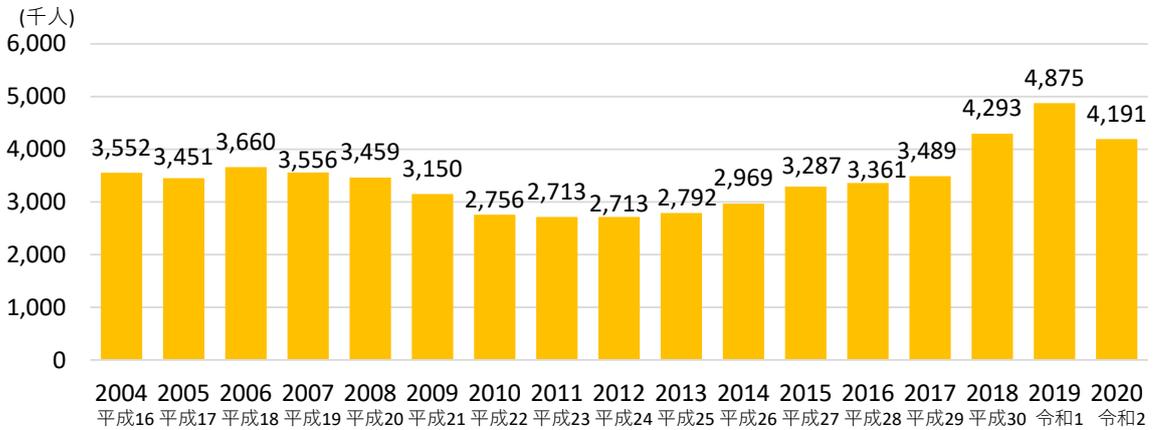
図 3-37 近江鉄道線 近江八幡駅 時間帯別運行本数

出典：近江鉄道線のホームページより作成
(2022 (令和 4) .11.14 時点)

<近江鉄道バスの利用実態>

■ 近江鉄道バスの経済状況は厳しい状況

➤ 新型コロナウイルス感染症流行前は、近江鉄道バスの利用は増加傾向を示していたが、収支率は 5 割程度に留まり、コロナ流行後はさらに収支率が減少している



※近江八幡管内を運行するあやめ営業所の数値

図 3-38 近江鉄道バス 年間輸送人員の推移

	2019 (令和元) 年度	2021 (令和 3) 年度
収入 (千円)	182,664	158,661
支出 (千円)	339,004	347,285
輸送人員 (人)	639,087	536,918
収支率	54%	46%

※八滝線、日八線、長峰 (宮川) 線、長峰 (市子松井) 線、岡屋線、江頭線、八幡アウトレット線から算出

図 3-39 近江鉄道バス収支

出典：近江八幡市資料より作成

<あかこんバスの利用実態>

■新型コロナウイルス感染症の影響であかこんバスの利用が減少

- あかこんバスの近江八幡市内の年間輸送人員は、横ばい傾向を示していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で年間輸送人員は約2割減少
- あかこんバスの収支率は3割程度に留まる
- 停留所となる近江八幡駅北口、市役所、総合医療センターであかこんバスから降車する方が多い

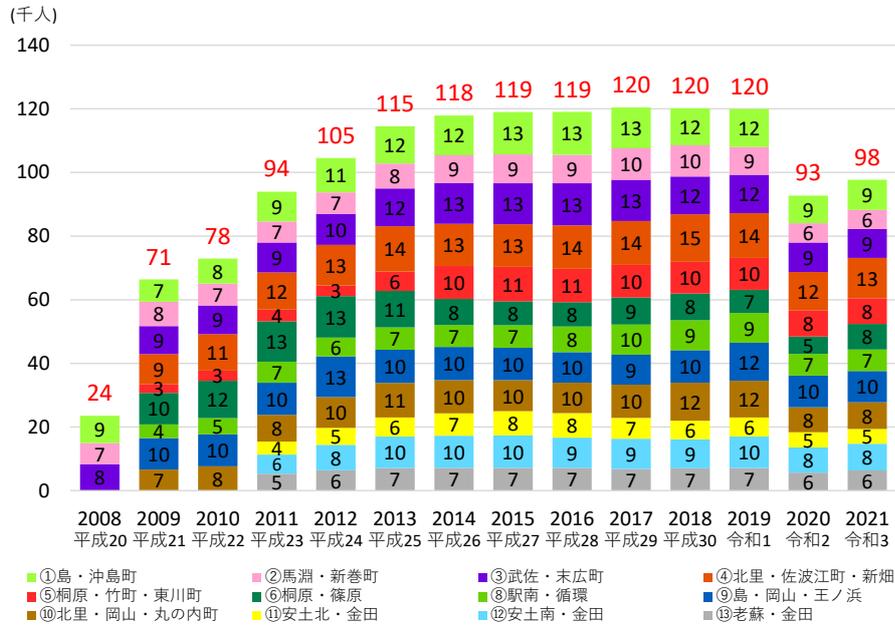


図 3-40 あかこんバス 年間輸送人員の推移

出典：近江八幡市資料より作成

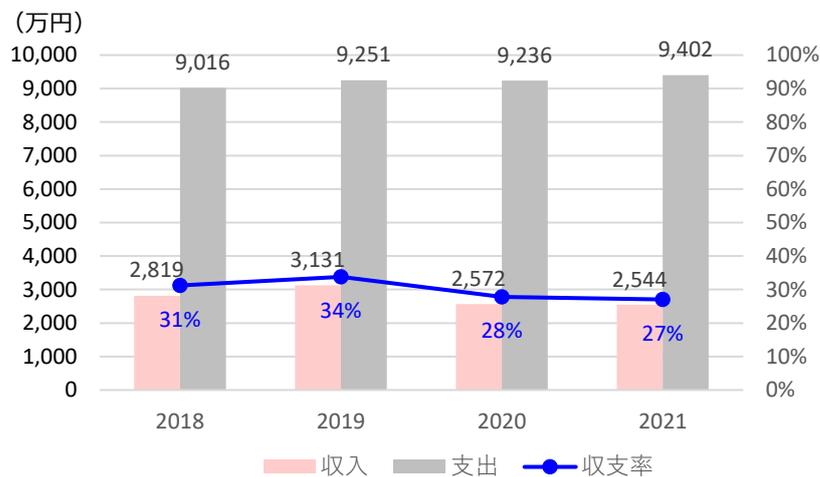


図 3-41 あかこんバス 収支

出典：近江八幡市資料より作成

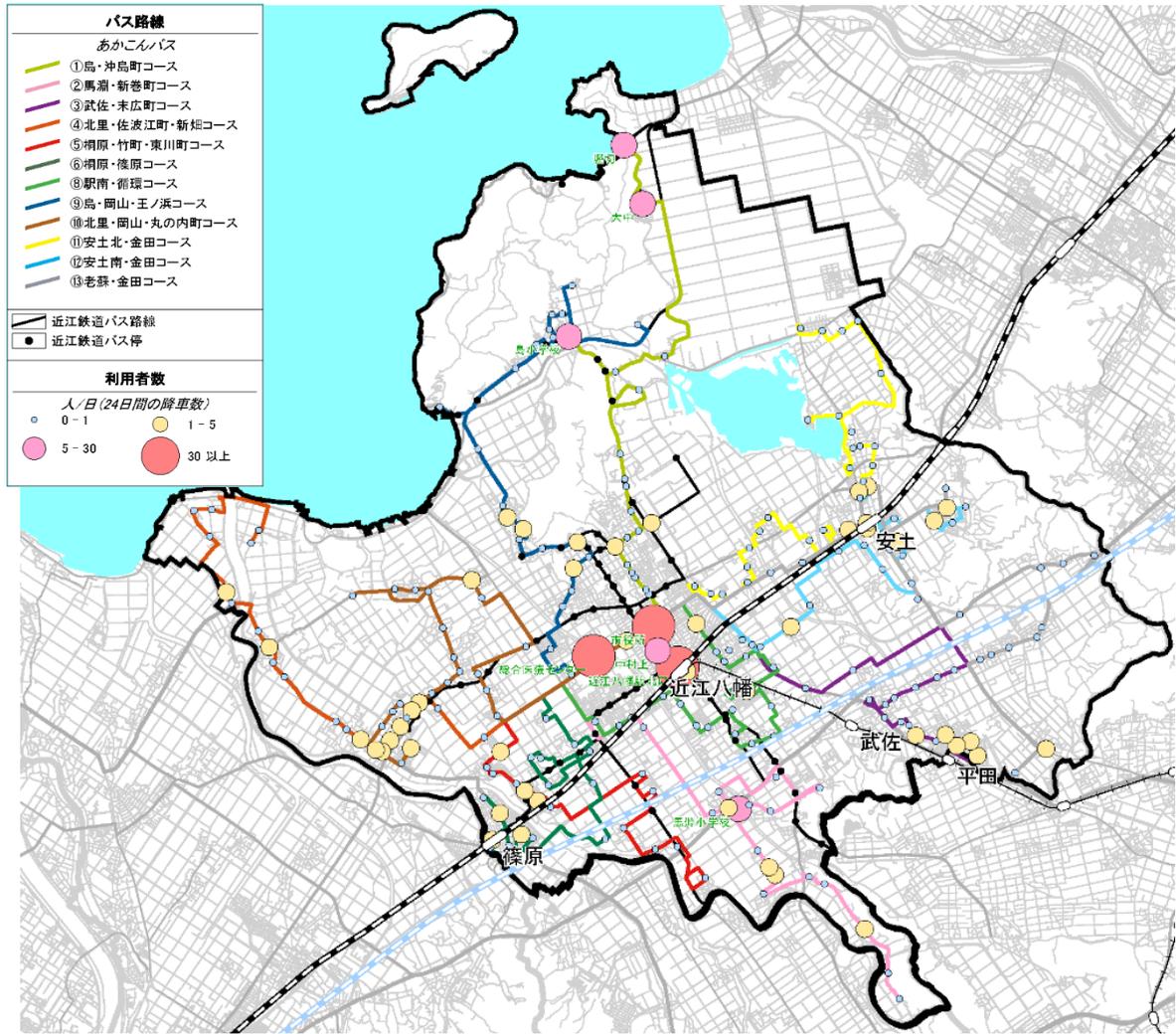


図 3-42 あかこんバス バス停留所別利用者数(降車)

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、(公共交通網) 近江八幡市資料より作成(※2021(令和3)年度の24日分の調査結果)

<タクシー・航路の利用実態>

■新型コロナウイルス感染症の影響でタクシー、航路の利用が減少

- 新型コロナウイルス感染症の影響で、年間輸送人員はタクシーは約 4 割減少、航路（沖島通船）は約 2 割減少

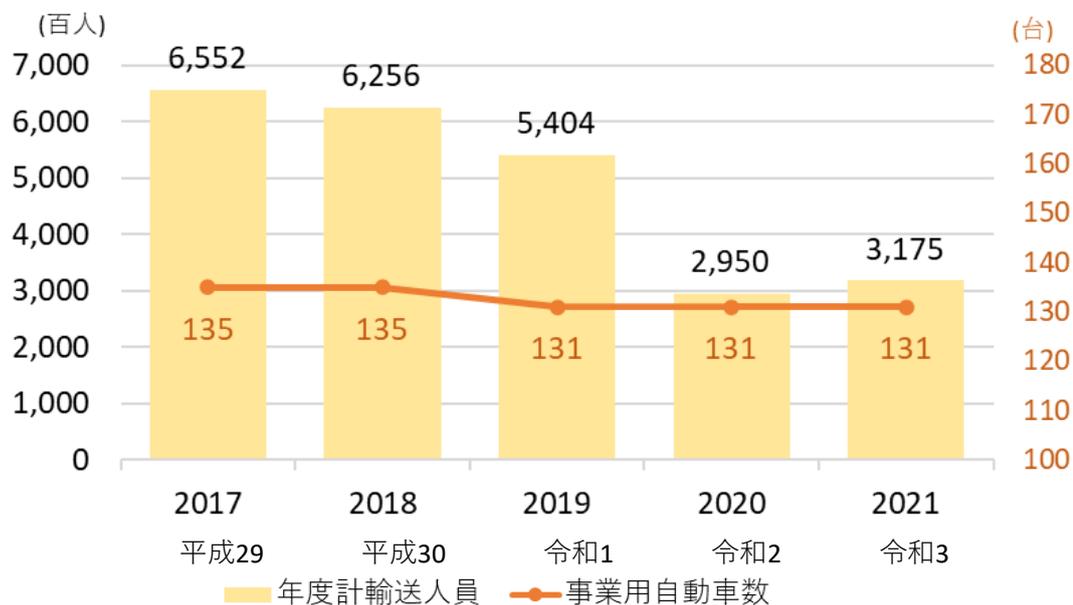


図 3-43 タクシー年間輸送人員と事業者用自動車数の推移

※事業用自動車数は近江八幡市を含む中部交通圏のデータ

出典：滋賀タクシー(株)、滋賀第一交通(株)、(株)長命寺タクシー、近江タクシー(株)提供資料、運輸局資料より作成

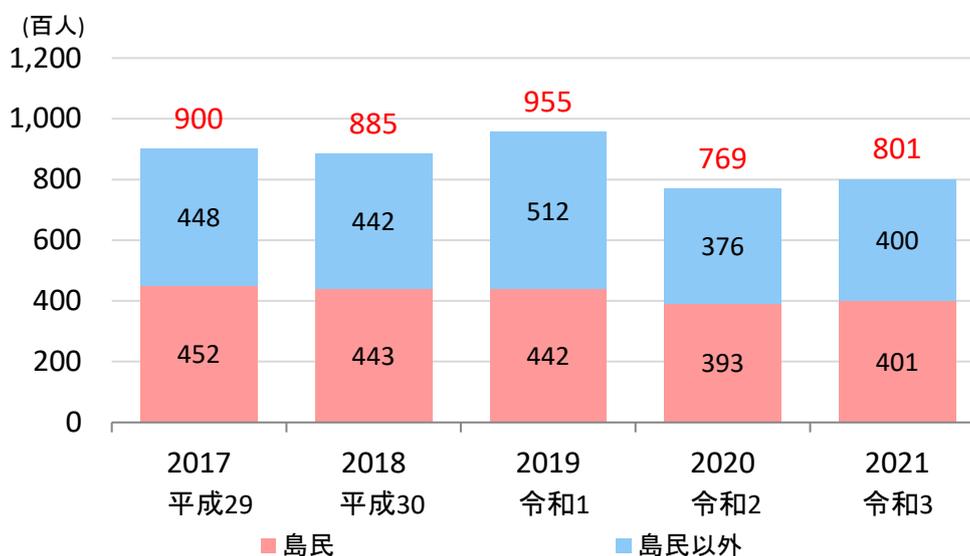


図 3-44 航路(沖島通船)年間輸送人員の推移

出典：近江八幡市資料より作成

<今後の鉄道・バスの利用意向>

■新型コロナウイルス感染症の影響で自動車等に転換した方は、新型コロナウイルス感染症の感染規模が落ち着いた場合であっても鉄道・バスへの利用意向は完全には復調しない

- 新型コロナウイルス感染症の影響で約 6 割の方が、外出機会が減った、移動に関する生活が変化したと回答し、新型コロナウイルス感染症を契機に約 7 割が自動車（自分で運転）を利用するようになっており、新型コロナウイルス感染症の感染規模が落ち着いた場合の鉄道・バスの利用意向は半数に留まる

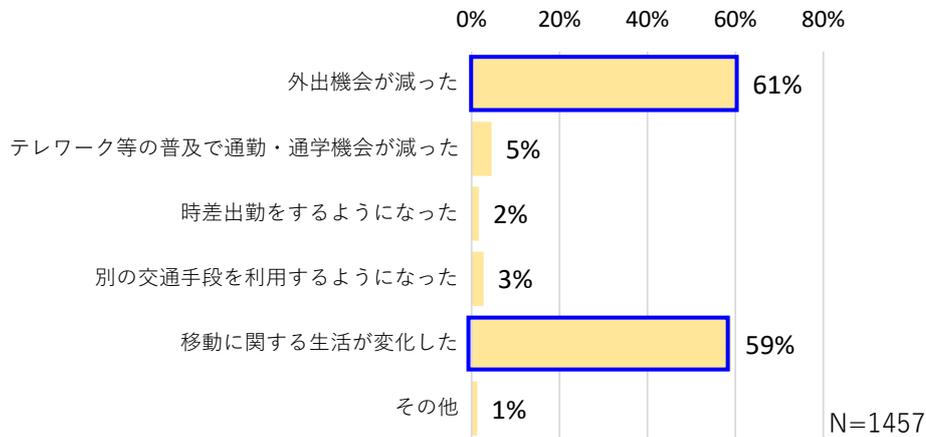


図 3-45 新型コロナウイルス感染症による生活の変化

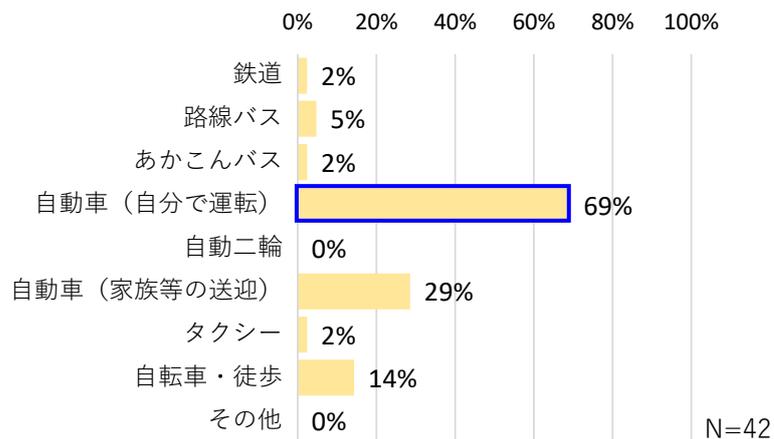


図 3-46 新型コロナウイルス感染症により別に利用するようになった交通手段

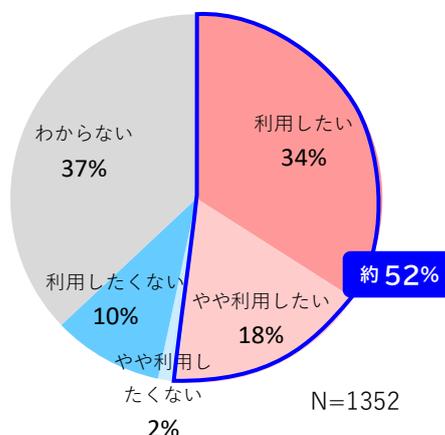


図 3-47 新型コロナウイルス感染症の感染規模が落ち着いた場合の鉄道・バスの利用意向

出典：2022(令和 4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

<公共交通サービス水準・利便性向上についての市民ニーズ>

■近江鉄道バスは通勤時間帯となる平日・朝夕の利用が多く、バスの乗車時間は10分以上20分未満

- 近江鉄道バスは、月曜日～金曜日までの「平日」の利用がそれぞれ約2割程度、「休日」は、土曜日、日曜日とも約5～6%程度
- 近江鉄道バスは、通勤・通学時間帯となる7時台～8時台、17時台～18時台の利用が多い
- 近江鉄道バスを利用する方は、「10分以上20分未満」の利用が多い

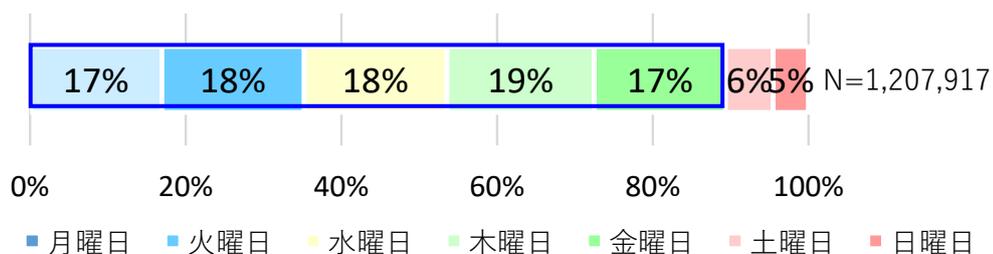


図 3-48 近江鉄道バスを利用する曜日割合

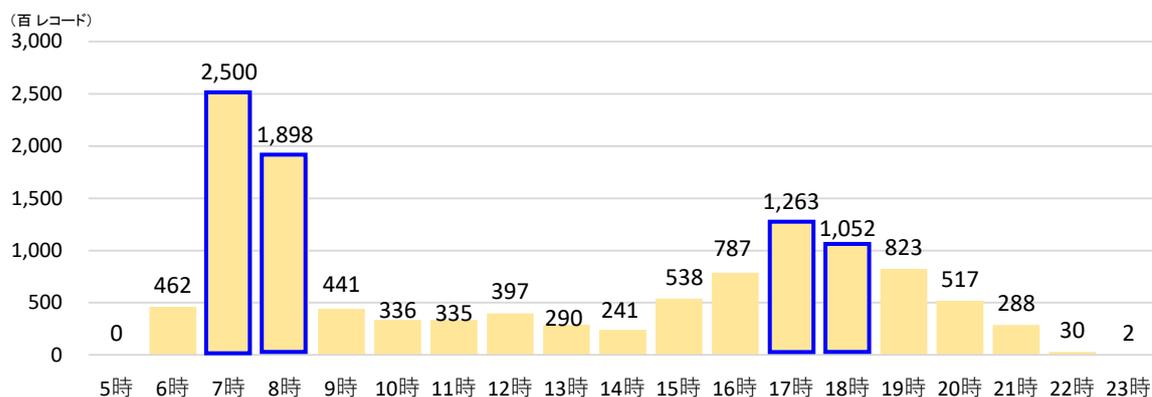


図 3-49 近江鉄道バスを利用する時間帯

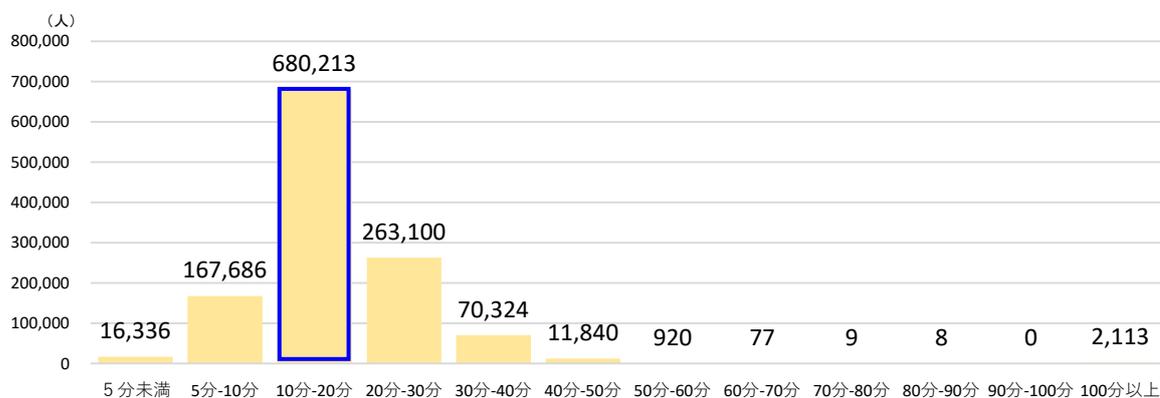


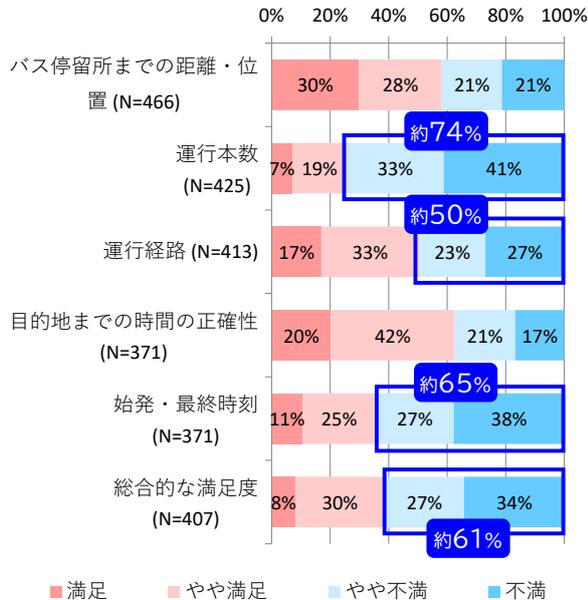
図 3-50 近江鉄道バスを利用する時間

出典：近江鉄道バス ICOCA データ(2022 (令和4) 年4月～9月)より作成

■ バスサービスの利便性向上が求められている

- 近江鉄道バス、あかこんバスとも、運行本数、始発・最終時刻、運行経路に対し「やや不満」、「不満」との回答が半数以上
- 必要だと思うバスの運行曜日は、平日より金曜日～日曜日の週末ニーズが若干高い
- 始発時間は 7～8 時が約 8 割、最終時間は 19 時～20 時が約 6 割を占める

【近江鉄道バス】



【あかこんバス】

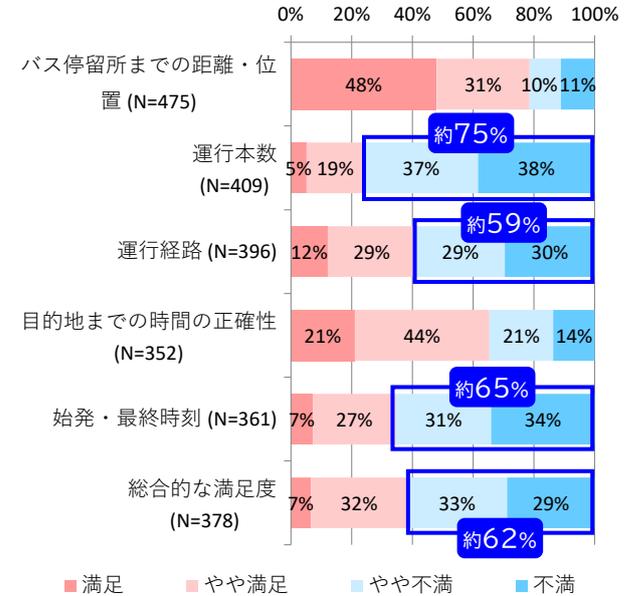


図 3-51 近江鉄道バス、あかこんバスの運行サービスの満足度

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

【運行曜日】

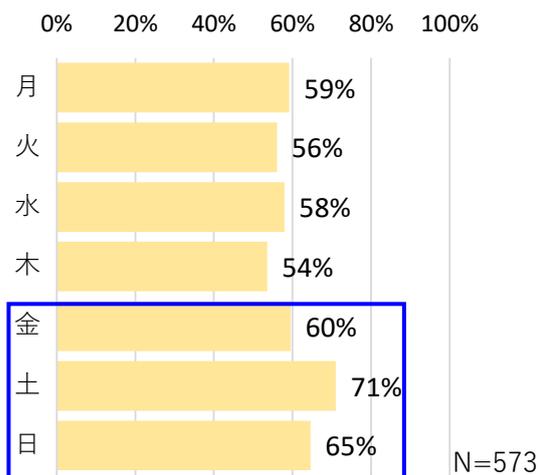
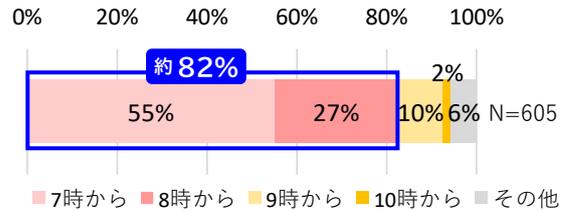


図 3-52 必要だと思うバスの運行曜日

【始発時間】



【最終時間】

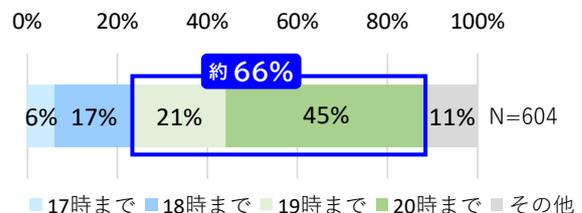


図 3-53 必要だと思うバスの始発・最終時間

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

➤ バスを利用しない理由は、他の交通手段利用、運行本数が少ない、利用時間が合わないが多い

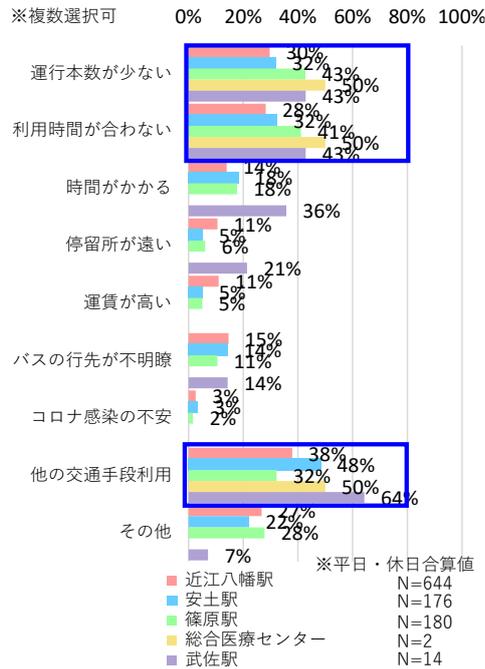


図 3-54 バスを利用しない理由

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民乗継状況調査結果より作成

■ 公共交通の乗換え利便性向上が求められている

- 鉄道⇔バス路線、航路⇔バス路線への乗換の容易さや、駅・バス停留所の屋根や椅子などの待合い環境に対し「やや不満」、「不満」との回答が半数以上

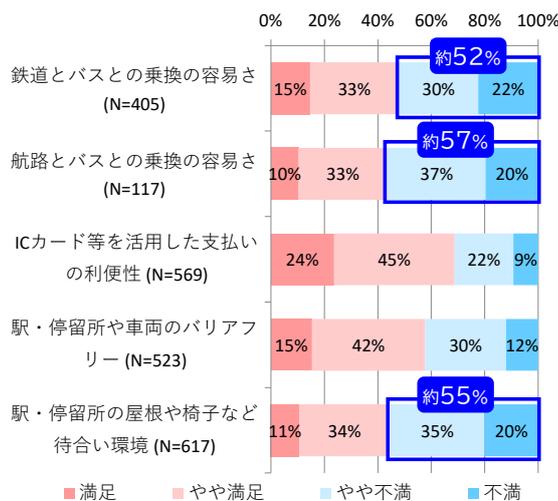


図 3-55 乗換え・待合環境等の満足度

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

課題5 地域の輸送資源の活用

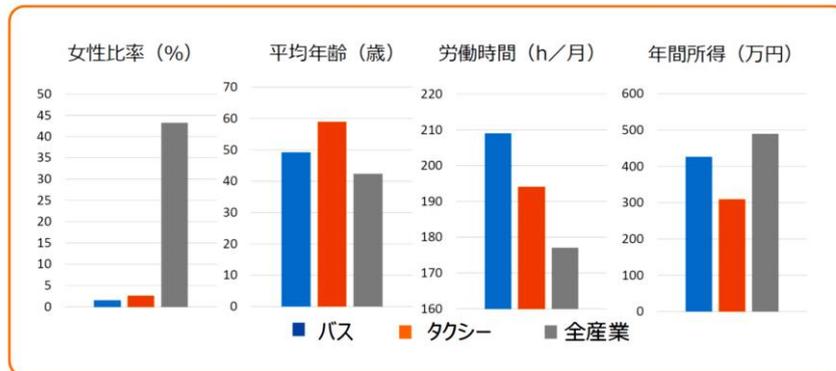
全国的にバス・タクシードライバーの確保が困難（図 3-56）になりつつあり、ドライバー不足が年々深刻化（図 3-57）しています。また、ドライバー不足を理由としたバス路線の規模縮小や廃止等（図 3-58）が生じ始めています。そのため、公共交通の持続性を確保するには、ドライバーの確保や、ドライバーが不足していても公共交通を維持できる取組が必要です。

そこで、新技術・IT 技術を活用した公共交通の利便性向上（表 3-1）や、地域の輸送資源を総動員する取組等を推進する必要があります。

<交通事業者の現状>

■全国的にバス、タクシードライバーの確保が困難、労働力不足へ

- バス、タクシードライバーは、総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低いため、若年者が自動車運送事業等への就業を敬遠していることが考えられる
- また、自動車運転者の有効求人倍率は、全職業平均と比べ平均の約 2 倍高く、ドライバーの確保が困難となっており、自動車運転者の労働力不足が年々深刻化している



注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精査手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成

図 3-56 自動車運送事業等の就業構造

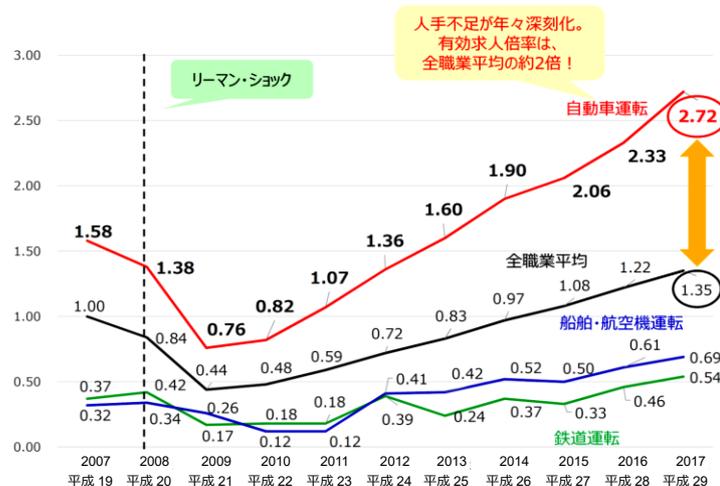


図 3-57 バス・トラック運転手等、自動車運転者の有効求人倍率

出典：交通分野における労働力不足に対応した人材確保・育成方策について(2018(平成30)年6月四国運輸局)より作成
<https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/content/000034791.pdf>

■ドライバー不足によるバス路線の減便・廃止事例も存在

- ▶ 「赤字が常態化しているため」減便・路線廃止するという対応のみならず、「運転手不足により」減便・路線廃止をせざるを得ないという状況が見られ始めている

2019年12月11日ダイヤ改定のお知らせ

いつも京都京阪バスをご利用いただき誠に有難うございます。

このたび弊社では運行回数の変更を実施させていただきます。今回の変更につきましては、主に土曜、休日において昼間時間帯の減便を行うもので、お客様には大変ご迷惑をおかけいたしますが、下記の事情をご賢察の上、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

全国的なバス運転士不足が深刻化する中、弊社も例外ではなく、本年4月に運行時刻の縮小（始発の繰り下げ、終発の繰り上げ）等、誠に苦しい決断ながら事業縮小等の施策を講じて参りました。しかし、今後の地域公共交通を持続させていくための運転士不足の厳しい状況は改善には至らず、更なる事業圧縮の必要に迫られた結果、要員の確保ができるまで今回の土曜、休日の運行回数の変更をさせていただきますことになったものです。

宇治・大久保・淀方面 主な改定内容

[21・21A・21B・27] 号経路（京阪宇治駅～近鉄大久保～京阪淀駅）

●京阪宇治駅発 → 近鉄大久保 → 田井 → 京阪淀駅ゆき

【平日】 18時台 [27] 近鉄大久保ゆきの一部を減便し1時間あたり3便とします。

【土休日】 始発を京阪宇治駅7:06に25分繰り下げ、近鉄大久保6:48に12分繰り上げます。

7時台～19時台を20分→40分間隔に減便します。

●京阪淀駅発 → 近鉄大久保 → 京阪宇治駅ゆき

【平日】 6時台の一部を [21] 京阪宇治駅ゆきから [21A] 近鉄大久保ゆきに変更します。

近鉄大久保発の7時台の一部を減便し1時間あたり3便とします。

【土休日】 始発を7:10に11分繰り下げます。

7時台～18時台を20分→40分間隔に減便します。

立命館宇治・宇治友ヶ丘・太陽が丘・大久保方面 主な改定内容

[240・240A・250A] 号経路（京阪宇治駅～琵琶台口～宇治友ヶ丘～近鉄大久保）

●近鉄大久保発 → 宇治市役所 → 京阪宇治駅 → JR黄檗駅ゆき

【土曜日】 8時台の一部を減便し1時間あたり2便とします。

21時台の運行を取り止め、終発を20:54（宇治市役所ゆき）に30分繰り上げます。

【土休日】 9時台～19時台を20分→40分間隔に減便します。

【休日】 始発を6:52に13分繰り上げ、7時台は1時間あたり1便とします。

●京阪宇治駅発 → 近鉄大久保ゆき

【土休日】 7時台の一部を減便し1時間あたり土曜日は3便、休日は1便とします。

8時台の一部を減便し1時間あたり2便とします。

9時台～19時台を20分→40分間隔に減便します。

終発を20:52に13分繰り上げます。

【休日】 始発を6:49に7分繰り下げます。

[44・45] 号経路（京阪宇治駅～宇治文化センター～太陽が丘）

●京阪宇治駅発 → 宇治文化センター → 太陽が丘

【土休日】 始発を7:22に21分繰り下げます。

7時台、17時台の一部を減便し1時間あたり1便とします。9時台～16時台を60分→120分間隔に減便します。

●太陽が丘発 → 宇治文化センター → 京阪宇治駅

【土休日】 9時台～16時台を60分→120分間隔に減便します。

黄檗方面 主な改定内容

[103・109] 号経路（JR黄檗駅～菟道高校～森本～京阪宇治駅）

●JR黄檗駅発 → 黄檗台循環・京阪宇治駅ゆき

【平日】 7:57 [109] 黄檗台左回りから [103] 京阪宇治駅ゆきへ変更します。

【土曜日】 8:17 [109] 黄檗台左回りを増便します。

【土休日】 8時台、9時台の [103] 京阪宇治駅ゆきを [250A] 近鉄大久保ゆきへ変更します。

10時台～19時台を60分→120分間隔に減便します

19時台の [250] 近鉄大久保ゆきを [103] 京阪宇治駅ゆきに変更し、終発を19:55に11分繰り上げます。

●京阪宇治駅発 → JR黄檗駅ゆき

【土休日】 8時台の運行を取り止めます。

9時台～19時台を60分→120分間隔に減便し、終発を19:22に23分繰り上げます。

○その他においても減便、一部時刻を変更しております 詳しくは時刻表をご覧ください

お問合せ先 京都京阪バス株式会社 管理部業務課 ☎075-981-8800 八幡営業所 ☎075-972-0501

図 3-58 運転手不足による減便等の事例(京都京阪バス)

出典：京都京阪バスホームページより抜粋

<http://www.kyotokeihanbus.jp/00news/topics2019/1211kaitei/06-20191211uji2.pdf>

<交通における新技術の台頭>

■新技術・IT 技術を活用した公共交通の利便性向上

- 交通分野では従来から IT 技術を活用した運営の効率化が図られているが、近年の携帯電話の普及や技術の高度化により、公共交通の利便性が向上する可能性があり、交通における新技術・IT 技術は、超小型モビリティ、MaaS、自動運転技術、AI オンデマンド交通、バスロケーションシステム等がある

表 3-1 交通における新技術・IT 技術

サービス名称	イメージ図	内容
超小型モビリティ	<p>自動車として従来どおり適用される主な基準 衝突安全性(付添資料に適合していることを確認) バックミラーの装備 シートベルトの装備 基準値制マークの表示(車場の前後) (警告)軽自動車ナンバーの装着 車間接近通報装置の装備 ※乗客が急な停車や急発進の発生を感知して自動でブレーキを踏ませる装置 一定車速で走行中に音発生させる装置 遠隔監視の適用 ※緊急停止装置 ※盗難防止機能</p>	超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両となっている
MaaS	<p>利用者 一つのサービスとして提供 検索 予約 決済 出発地 目的地 鉄道 バス タクシー 駅直結 航空機 AIオンデマンド交通 カーシェア グリーンモビリティ シェアサイクル 超小型モビリティ 自動運転 観光 物流 医療・福祉 小売 移動目的とも一体化</p>	MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や観光、医療等の目的地における交通以外のサービス等を最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスで、移動の利便性向上や地域の課題解決に資する手段として期待されている
自動運転技術		自動運転技術は、交通事故の削減や地域の移動手段の確保等に資する技術として、近年、国内外で開発が急速に進展している 国土交通省自動車局で、限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドラインを2019(令和元)年6月に策定している
AI オンデマンド交通	<p>#株式会社NTTドコモより</p>	国土交通省では、MaaSの普及に向けた基盤整備の一環として、AIを活用した効率的な配車等を行うオンデマンド交通の導入を支援している

出典：国土交通省ホームページより抜粋

- 超小型モビリティ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000043.html
- MaaS <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>
- 自動運転 <https://www.mlit.go.jp/common/001295527.pdf>
- AI オンデマンド交通 https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000185.html

出典：境町ホームページより抜粋

- 自動運転技術 <https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002440.html>

出典：兵庫県ホームページより抜粋

- バスロケーションシステム https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000185.html

課題6 日常生活を支える交通手段の確保

バス停留所まで歩いてよいと思う距離は300m程度(図3-60)ですが、2割の方が自宅から最寄りのバス停留所まで300m以上(図3-61)と回答しています。

また、郊外部だけでなく、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(図3-13)しています。そこで、高齢化の進展への備えや、市民が通院や買物等の日常生活を安心して行えるよう、より地域と生活に密着した形で高齢者の買い物、通院等の利便性の確保が必要です。

<徒歩圏域についての市民ニーズ>

■ 自宅から最寄り駅までの距離が1km以上が約5割

➤ 自宅から最寄りの鉄道駅までの距離は、1km以上が半数程度、300mまでは1割未満に留まる

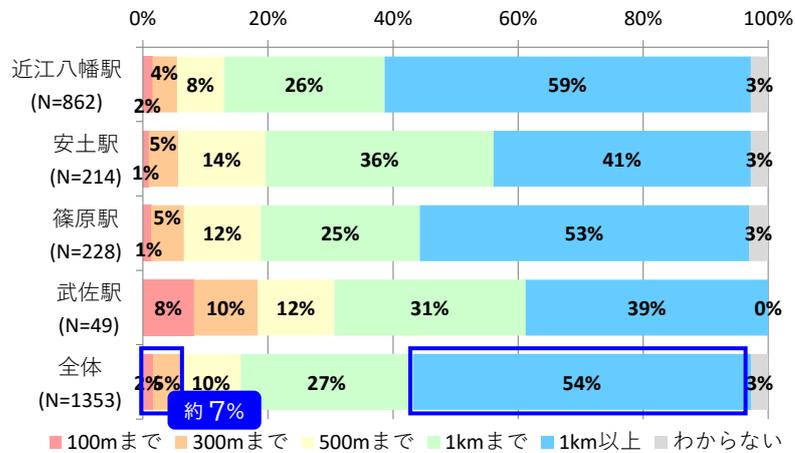


図 3-59 自宅から最寄り鉄道駅までの距離

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

■ バス停留所まで歩いてよいと思う距離は300m程度

- 自宅からバス停留所が300mまでが約6割、バス停留所から目的地が300mまでが約5割を占める
- 一方で、自宅から最寄りのバス停留所まで300m以上と回答した方が約2割

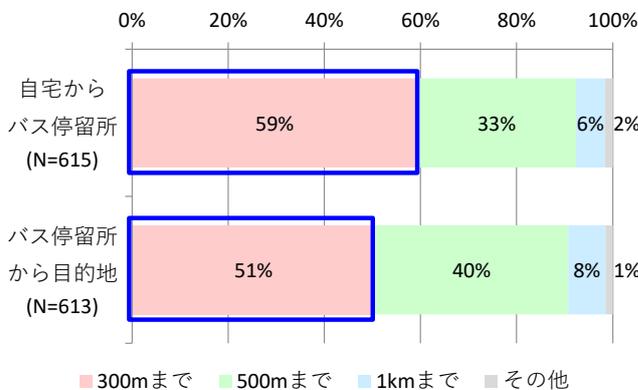


図 3-60 バス停留所まで歩いてよいと思う距離

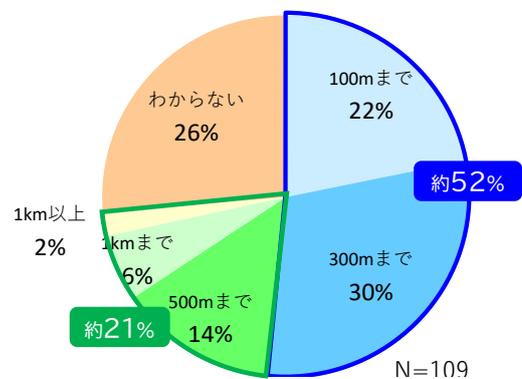


図 3-61 自宅から最寄りバス停留所までの距離

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

課題7 地域資源を活かした新しいひとの流れの創出

本市には、滋賀県内で観光入込客数が1位のラ コリーナ近江八幡、12位の日牟禮八幡宮が立地(表3-2)するも観光客のほとんどが日帰り客(図3-62,図3-63)で、市内を2~3施設訪れるような観光(図3-64)に留まっています。そのため、来訪者の市内滞在時間の拡大や、市内周遊の満足度を高めることによるリピート率の向上に向け、周遊観光を促進するために、公共交通を使った移動手段の確保が必要です。

また、近年においては、特定エリアで旅行速度の低下が発生(図3-65)し、地域住民の生活に影響を及ぼしており、良好な交流が進むよう、市民の暮らしと観光客の利便性について調和を図る必要があります。

そこで、本市が有する地域資源を有効活用し、周遊観光の促進を図るために、旧市街地や安土城跡・沖島等、主な観光地を鉄道・バス・航路等の市内回遊性の向上と、公共交通での往来を促進する取組が必要です。これにより、地域経済の活性化が期待されます。

<観光動向>

■ 誘客力の強い観光資源が立地するも、観光客のほとんどが日帰り客

- 観光入込客数のうち、日帰り観光入込客が約9割強を占める
- 日帰り客は、年々増加していたが、新型コロナウイルス感染症流行前とコロナ流行後と比較すると約3割減少、宿泊客は約4割減少
- 滋賀県内で観光入込客数が1位のラ コリーナ近江八幡、12位の日牟禮八幡宮が立地

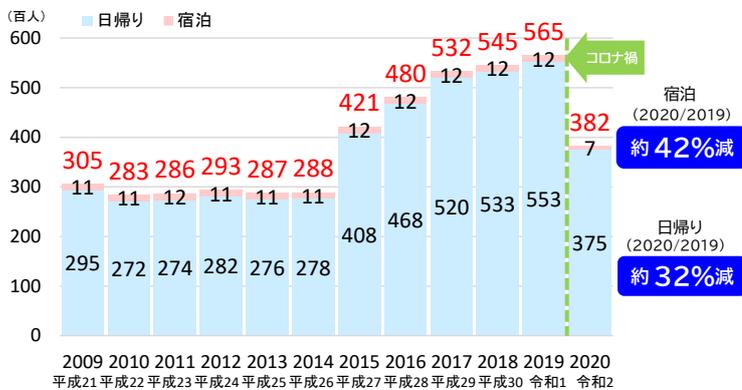


図 3-62 観光地来訪者の推移

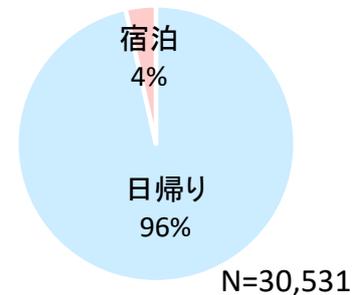


図 3-63 2020(令和2)年 日帰り・宿泊客の割合

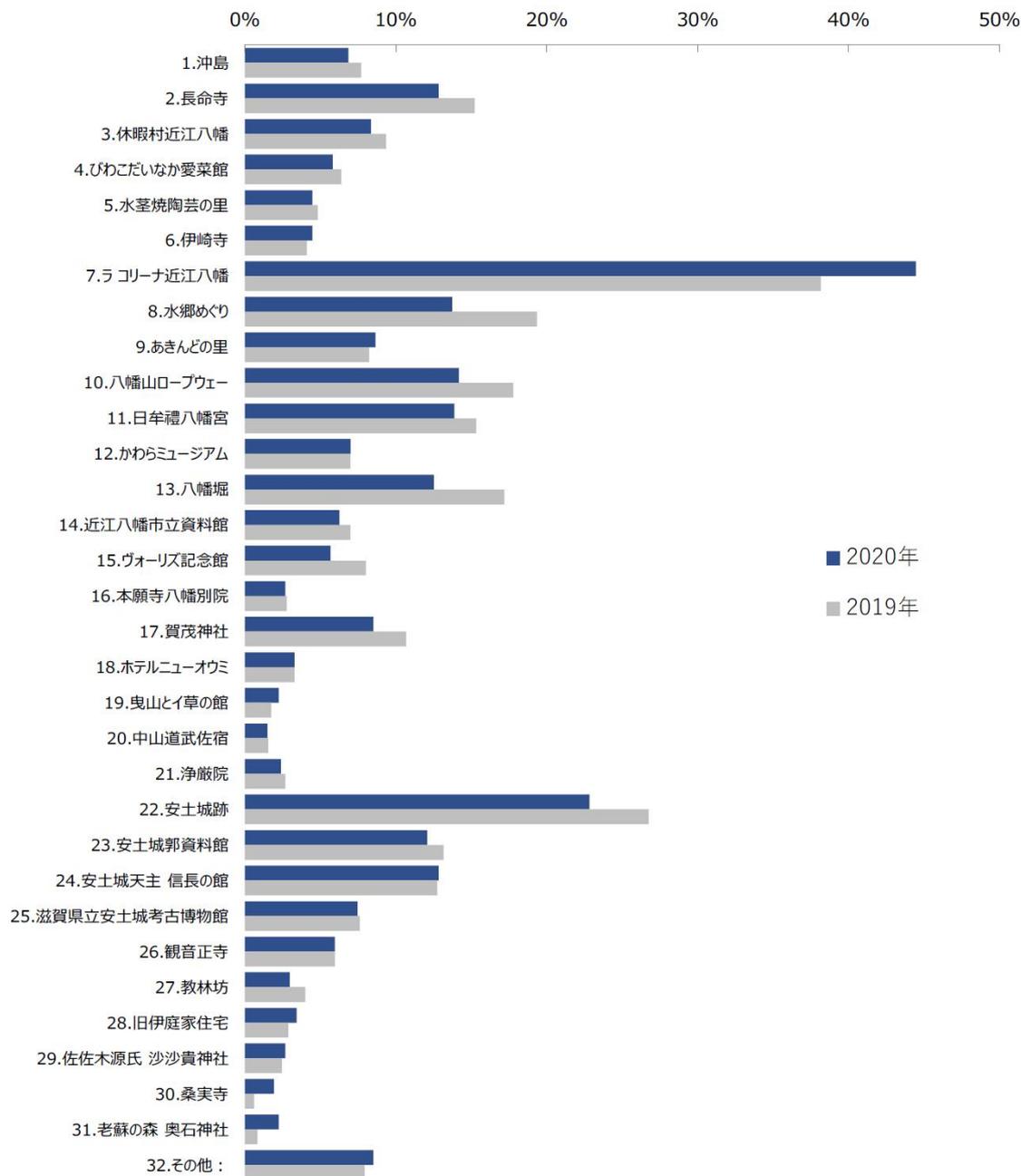
表 3-2 滋賀県観光入込客数ベスト12

順位	観光地名	市町名	観光入込客数(人)
1	ラ コリーナ近江八幡	近江八幡市	2,331,300
2	多賀大社	多賀町	1,612,100
3	黒壁ガラス館	長浜市	1,207,700
4	草津川跡地公園(区間2・区間5)	草津市	770,100
5	道の駅 藤樹の里あどがわ	高島市	757,900
6	道の駅 妹子の郷	大津市	718,000
7	道の駅 あいとうマーガレットステーション	東近江市	645,300
8	道の駅 竜王かがみの里	竜王町	528,100
9	希望が丘文化公園	野洲市、湖南市、竜王町	496,900
10	近江神宮	大津市	491,000
11	道の駅 アグリパーク竜王	竜王町	462,000
12	日牟禮八幡宮	近江八幡市	451,000

出典：滋賀県ホームページ 2020(令和2)年度滋賀県観光入込客統計調査より作成

■本市訪問者は平均 2～3 施設を訪れている

▶ 立ち寄り先の平均訪問地点数は、2019（令和元）年度調査では 2.93 箇所、2020（令和 2）年度調査では 2.64 箇所



注：上記選択肢が観光入込調査の調査地点であるか否かは、非公表

出典：『令和元年度 第30号近江八幡市観光動向調査・データ分析業務 報告書』（近江八幡市、令和2（2020）年3月）

『近江八幡市観光動向調査 報告書』（（一社）近江八幡観光物産協会、令和3（2021）年3月）

図 3-64 本市訪問者の立ち寄り先（2019（令和元）年度、2020（令和2）年度）

出典：近江八幡市観光振興計画（2023（令和5）年3月）より抜粋

■ 特定エリアで旅行速度の低下が発生

- 国道 8 号だけでなく、琵琶湖周辺や JR 安土駅周辺でやや交通混雑が発生している
- 特定エリアで混雑時の旅行速度 20km/h 未満となる速度低下が発生している



図 3-65 近江八幡市内の混雑状況

出典：（ベース図）©NTT インフラネットより作成、

（混雑度）2015（平成 27）年度一般交通量調査結果可視化ツールより作成

表 3-3 混雑度の解釈・混雑時旅行速度

凡例	混雑度	交通状況の推定
	1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することが無く、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない
	1.0~1.25 未満	飽和時間はほとんどの区間で 1~2 時間以下 昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
	1.25~1.75 未満	飽和時間は 0~12 時間 ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へと過渡状態と考えられる。
	1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。
		混雑時速度 20km/h 未満

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会（1984（昭和 59）年 9 月））より抜粋

課題8 公共交通の利用促進・新たな利用者の開拓

すでに公共交通を利用している方の利用頻度の向上や、課題2で示した、移動手段を持っていない、又は、公共交通の利用勝手が悪いために駅などへの送迎を家族等に頼っている通勤・通学者の公共交通の利用促進が必要です。

また、公共交通の維持、高齢者の事故削減、環境負荷の低減を達成(図2-1)するために、毎日の通勤や通学、買物などのちょっとした外出の際に自動車だけでなく、時には鉄道・バス等の公共交通を利用する等の“自動車と公共交通のかしこい使い分け”を促進することが必要です。

新型コロナウイルス感染症の流行が落ち着いた場合であっても鉄道・バスの利用は完全には復調しないこと(図3-47)が想定されるため、公共交通維持に向けて、運転免許証を持たない学生や返納した高齢者等、新たな公共交通利用者の開拓が必要です。

<情報提供についての市民ニーズ>

■ 公共交通に関する情報提供方法の改善によって利用促進効果が期待できる

- 公共交通に関する情報提供のうち、遅延や運行中止などの情報提供・対応やWEBサイトでの乗換え・運行等に関する情報の表示・提供について「やや不満」、「不満」との回答割合は、既存バス利用者が約3~4割に比べ、サービスが改善したらバスを利用すると回答した方は約5~6割と不満の割合が高い

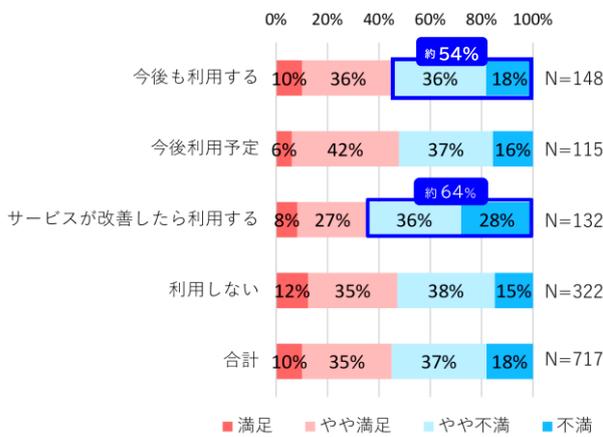


図 3-66 バスの利用意向別

遅延や運行中止などの情報提供・対応への満足度

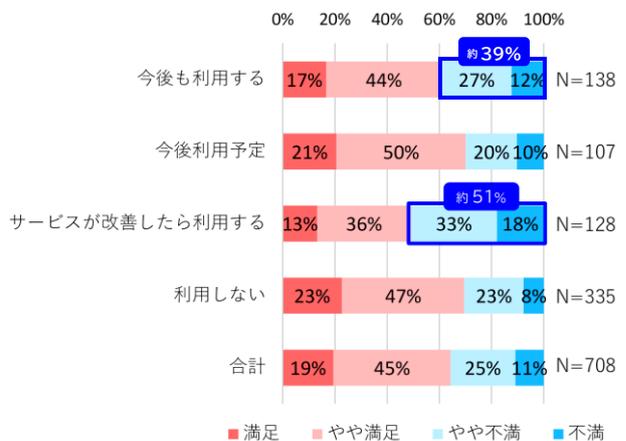


図 3-67 バスの利用意向別

WEBサイトでの乗換えや運行等に関する情報の表示・提供への満足度

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

課題9 スムーズに公共交通を使い始めることができるサービスの提供

現在は、近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用頻度（図 3-32）は、1 割未満と低い状況ですが、市民の鉄道・バスの今後の利用意向（図 3-68, 図 3-69）をみると、高齢になるほど、鉄道・バス路線の利用ニーズが高くなっています。

また、近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果の自由回答（表 3-4）をみると、「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、将来の不安を感じている方がおられます。そこで、将来も安心して外出・移動ができるよう、スムーズに公共交通を使い始めることができるサービスの提供が必要です。

<公共交通に求める市民ニーズ>

■ 鉄道の顕在需要は 20 歳未満や 20～60 歳未満の通勤・通学者

■ 鉄道・バスの今後の利用意向が高いのは高齢者

- 鉄道（JR 線、近江鉄道線）について「鉄道を今後も利用する」との回答は、20 歳未満が 9 割、20-60 歳未満が 6 割を占める一方で、65 歳以上 80 歳未満の方は、「鉄道を今後は利用する」と回答している割合が 65 歳未満の方と比べ割合が高くなっている
- バス路線は、「今後は利用予定」、「サービスが改善したら利用する」と回答した割合は、65 歳以上から割合が高くなっている。また、「今後も利用する」との回答は 75 歳以上で約 2 割に増加している

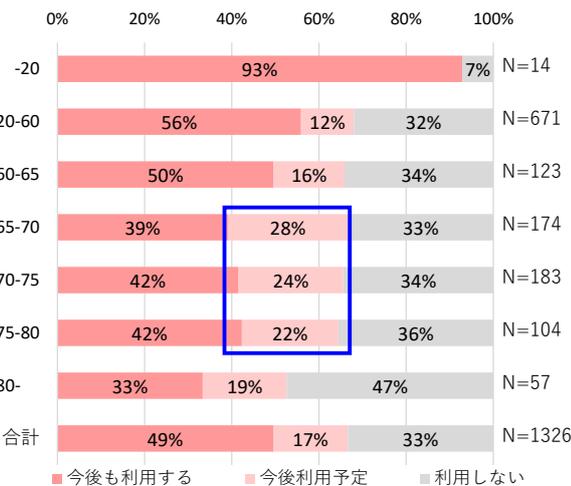


図 3-68 鉄道(JR 線、近江鉄道線)の利用意向

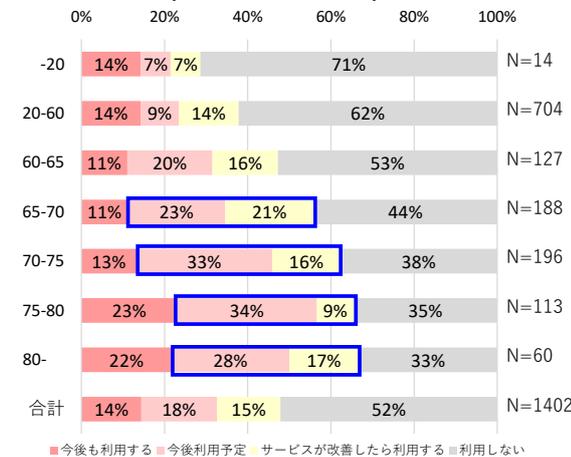


図 3-69 バス路線(近江鉄道バス、あかこんバス)の利用意向

出典：2022(令和 4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成

■ 運転免許証返納後の不安とともに、高齢になると公共交通利用ニーズが高まる傾向

表 3-4 自由回答の主な意見

主な意見	回答者数	具体の意見（例）
バス路線の増便	126	せめて通勤・通学のために朝夕の時間帯の便を復活してほしい 1 日数本では利用したい時には無い事が多過ぎるので便数を増やしてほしい
運転免許証返納後の不安	81	歳をとって免許返納したときに、買物に行く交通手段がなく不安である 高齢になったら公共交通機関を利用したい 居住地から公共交通機関の駅やバス停が非常に遠く、自家用車が無い生活は考えられないが、自分で車を運転することが出来なくなるのも時間の問題で、高齢になった時の移動手段に不安がある
バス路線の土日運行	32	土、日祝も仕事なので、土日運行していないあかこんバスは不便 開業医院は土曜日午前中も受け付けており、土曜日も運行してもらえると嬉しい
運行時間の延長	26	朝と夕に小学校の送迎時間に使える時間があれば助かります 終の時間が早いため使用しなくなったが、運行時間を延長してほしい

出典：2022(令和4)年 近江八幡市民のおでかけに関するアンケート調査結果より作成



3-2 課題のまとめ

3-1 地域公共交通を取り巻く現状での検討結果を基に本計画の課題を整理しています。

課題1 ネットワーク型コンパクトシティの交通軸の機能強化

○本市は、駅周辺に主要な日常生活施設や住宅地が集積している一方で、小規模な集落が市内全域に分散、また、郊外だけでなく市街地でも公共交通空白地域が存在していることから、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」の形成が必要です。

課題2 地域に合った移動手段の確保

- 鉄道の顕在需要となる通勤・通学者には、移動手段を持っていない、又は、公共交通の利用勝手が悪いために駅などへの送迎を家族等に頼っていることが考えられます。
- 高齢化が進展するとともに、運転免許証を返納した移動手段を持たない高齢者が増加することが想定されます。高齢者が多い地域でも公共交通空白地域が存在しています。
- 社会情勢の変化に合った公共交通網の見直しや少量輸送ニーズ等、利用者のボリュームや潜在ニーズに応じ、地域に合った移動手段の確保が必要です。

課題3 交通結節点・拠点の機能強化

- 公共交通（鉄道・バス）利用者の9割が市外へ移動しています。また、市外へ移動する際に、近江八幡駅を拠点に公共交通を利用する方が多くなっていることから、ネットワーク型コンパクトシティの実現と、安全で快適な移動環境を確保するために、交通結節点となる駅前広場等の拠点の機能強化が必要です。
- 新たなひとの流れの創出・交流拡大に向け市内の回遊性を高めるために、鉄道⇄バス、バス⇄バス等の乗換え利便性の向上が必要です。

課題4 公共交通サービス水準の維持・向上

- 本市は自動車を利用する割合が7割を占め、以前から近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用頻度は低く経営は厳しい状況でした。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通（JR線、近江鉄道線、あかこんバス、航路、タクシー）の利用が減少しています。
- 新型コロナウイルス感染症の流行が落ち着いた場合であっても鉄道・バスの利用は完全には復調しないことが想定されるため、公共交通事業者の経営悪化等に伴う公共交通サービス水準の低下が懸念されます。そこで、本市内の公共交通の持続性を確保するために、公共交通のサービス水準の維持・向上や、バスの利便性向上に向けた取組が必要です。



課題5 地域の輸送資源の活用

- 全国的にバス・タクシードライバーの確保が困難になりつつあり、ドライバー不足が年々深刻化しています。また、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ます。そのため、公共交通の持続性を確保するには、ドライバーの確保や、ドライバーが不足していても公共交通を維持できる取組が必要です。
- 新技術・IT 技術を活用した公共交通の利便性向上や、自家用車両や企業・団体等が保有する車両等の地域の輸送資源を総動員する取組等の推進が必要です。

課題6 日常生活を支える交通手段の確保

- バス停留所まで歩いてよいと思う距離は300m程度です。一方で、郊外だけでなく、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しています。高齢化の進展への備えや、市民が通院や買物等の日常生活を安心して行えるよう、より地域と生活に密着した形で高齢者の買い物、通院等の利便性の確保が必要です。

課題7 地域資源を活かした新しいひとの流れの創出

- 来訪者はほとんどが日帰り客で、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、公共交通を使った移動手段の確保が必要です。また、特定エリアで旅行速度の低下が発生し、地域住民の生活に影響を及ぼしており、良好な交流が進むよう、市民の暮らしと観光客の利便性について調和を図ることが必要です。
- 本市が有する地域資源を有効活用し、周遊観光の促進を図るために、旧市街地や安土城跡・沖島等、主な観光地を鉄道・バス・航路等の市内回遊性の向上と、公共交通での往来を促進する取組が必要です。これにより、地域経済の活性化が期待されます。

課題8 公共交通の利用促進・新たな利用者の開拓

- すでに公共交通を利用している方の利用頻度の向上や、移動手段を持っていない、又は、公共交通の利用勝手が悪いために駅などへの送迎を家族等に頼っている通勤・通学者の公共交通の利用促進が必要です。また、毎日の通勤や通学、買物などのちょっとした外出の際に自動車だけでなく、鉄道・バス等の公共交通が選択肢となるよう、“自動車と公共交通のかしこい使い分け”を促進することが必要です。
- 新型コロナウイルス感染症の流行が落ち着いた場合であっても鉄道・バスの利用は完全には復調しないことが想定されるため、公共交通維持に向けて、運転免許証を持たない学生や返納した高齢者等、新たな公共交通利用者の開拓が必要です。

課題9 スムーズに公共交通を使い始めることができるサービスの提供

- 現在は、近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用頻度は1割未満と低い状況ですが、市民の鉄道・バスの今後の利用意向は、高齢になるほど高くなっています。また、「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、将来の不安を感じている方がおられます。そこで、将来も安心して外出・移動ができるよう、スムーズに公共交通を使い始めることができるサービスの提供が必要です。

4章 基本方針及び目標

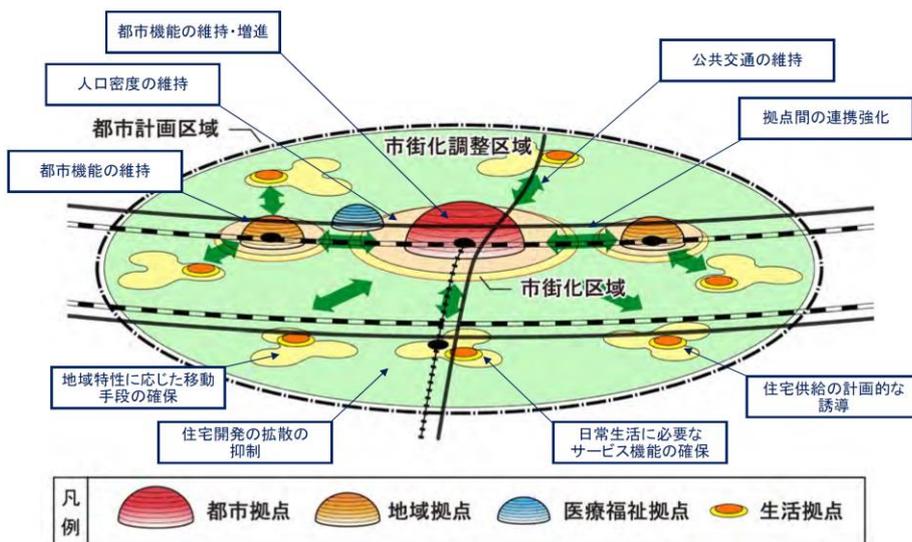
4-1 基本理念

総合計画で示された将来のまちの姿を軸として、「地域特性に応じた持続可能な公共交通網」、「少子高齢・人口減少社会にふさわしい安全で快適に利用できる移動手段の確保」を実現するため、また、都市計画マスタープランで示されている目標とする都市構造の骨格となる「拠点と日常生活圏」、「交通軸」を構築するために、「ネットワーク型コンパクトシティ」の推進が重要となります。

本市内においては、JR 琵琶湖線、近江鉄道八日市線、近江鉄道バス、あかこんバス、航路、タクシーによる豊かな交通資源に基づく地域公共交通サービスが提供されています。しかしながら、これら交通サービスの経営環境は厳しくなっています。そのため、これからは、民間事業者の努力だけでサービスを維持していくのではなく、行政に加え、市民が一体となって、地域公共交通ネットワークの維持と形成に努める必要があります。以上を踏まえ、「基本理念」を以下のとおり定めます。

【本計画における基本理念】

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



■目標とする都市構造に関連する施設・公共交通

区分		関連する施設・公共交通
拠点	都市拠点	・近江八幡駅 ・市役所 ・重要伝統的建造物群保存地区
	地域拠点	・JR 安土駅 ・JR 篠原駅
交通軸	広域幹線軸	・JR 琵琶湖線
	地域連携軸	・近江鉄道八日市線 ・航路
医療福祉拠点		・総合医療センター ・総合福祉センター
生活拠点		・学区コミュニティセンター ・近江鉄道バス停留所 ・近江鉄道武佐駅

図 4-1 ネットワーク型コンパクトシティの形成イメージ

出典：近江八幡市都市計画マスタープランより抜粋

4-2 基本方針

本市の目標とする都市構造や地域公共交通を取り巻く課題を踏まえ、実施する施策を定めるうえでの基本方針を以下の3点とし、計画の具体化を図ります。

【本計画における基本方針】

- 基本方針 1 まちづくりの方針を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの維持・充実
- 基本方針 2 将来にわたって安心して暮らし続けることができる移動環境の整備
- 基本方針 3 新しいひとの流れを創出する公共交通サービスの整備

4-3 目標

基本方針に基づく、目標、施策を次のとおり設定します。

目標	施策
目標 1 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	1-1 鉄道のサービス機能・水準の維持
	1-2 航路のサービス機能・水準の維持
目標 2 幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携	2-1 あかこんバスの運行
	2-2 幹線・地域内フィーダー系統路線の運行
目標 3 交通結節点の機能強化	3-1 主要バス停留所の待合環境整備
	3-2 乗換え・乗継ぎ環境の整備
	3-3 駅前広場へのアクセス環境の改善
目標 4 日常生活を支える3次交通 [※] の充実 <small>(※3次交通とは、自宅からバス停留所・駅まで等、鉄道・バスを補完する交通)</small>	4-1 日常生活を支える新たな交通の検討
	4-2 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
目標 5 周遊観光に資する公共交通サービスの検討	5-1 観光2次交通 [※] の工夫と充実
	5-2 公共交通で行ける観光モデルルートの構築等に向けた働きかけ
	5-3 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
目標 6 公共交通の利用促進	6-1 公共交通を利用するきっかけとなるサービスの検討
	6-2 公共交通の情報発信及び高度化の検討
	6-3 公共交通の利用促進に向けた取組

※観光2次交通とは、拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までの交通のこと

5章 目標を達成するための施策・事業

5-1 施策体系

目標を達成するための施策を以下のように設定しました。

表 5-1 目標を達成するための施策・施策概要(1 / 2)

目標	施策	具体の事業(案)
1. 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	1-1 鉄道のサービス機能・水準の維持	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク型コンパクトシティの広域連携軸（JR 琵琶湖線）、地域連携軸（近江鉄道八日市線）に対応したまちづくり 近江鉄道線の収支均衡に向けて必要な取組の実施
	1-2 航路のサービス機能・水準の維持	<ul style="list-style-type: none"> 湖上交通と陸上交通の連携を図るための利便性向上策の検討 ビワイチとの連携の可能性の研究
2. 幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携	2-1 あかこんバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> あかこんバスの継続的な運行 あかこんバスの運行サービスの改善に向けた検討 安土コミュニティエリア整備に併せたルートの見直し検討
	2-2 幹線・地域内フィーダー系統路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> 幹線・地域内フィーダー系統の補助金活用による継続的な運行
3. 交通結節点の機能強化	3-1 主要バス停留所の待合環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 市庁舎の建替えに伴う待合場所の確保 近江八幡駅の改修に併せたバス待ち環境整備等の検討
	3-2 乗換え・乗継ぎ環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通や近江八幡駅の案内等情報発信の充実 市庁舎の建替え時に、バリアフリーに配慮した乗換え・乗継ぎしやすい環境整備 近江八幡駅の改修に併せたバリアフリーに配慮した環境整備等の検討
	3-3 駅前広場へのアクセス環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 近江八幡駅周辺の自転車駐車場の認知度向上・利用促進 必要に応じた自転車駐車場の整備等について検討
4. 日常生活を支える3次交通の充実	4-1 日常生活を支える新たな交通の検討	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活を支える互助輸送、デマンド交通、相乗りタクシー等の新たな交通について検討
	4-2 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	<ul style="list-style-type: none"> 超小型モビリティ（シェアリングサービス含む）等の新技術活用等の可能性についての研究



表 5-2 目標を達成するための施策・施策概要(2 / 2)

目標	施策	具体の事業（案）
5.周遊観光に資する公共交通サービスの検討	5-1 観光 2 次交通の工夫と充実	<ul style="list-style-type: none"> ・繁忙期における郊外駐車場の設置についての継続的な取組及び新たな設置の検討 ・市内観光拠点間の移動を円滑にする公共交通の工夫についての検討 ・自転車等の環境に配慮した移動手段の確保
	5-2 公共交通で行ける観光モデルルートへの構築に向けた働きかけ	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用した観光周遊を促進するための情報発信への働きかけ ・公共交通で行ける観光モデルルートへの構築への働きかけ
	5-3 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	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの相互返却サービスの検討 ・レンタサイクルの借りた場所以外での返却場所設置について検討
6.公共交通の利用促進	6-1 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	<ul style="list-style-type: none"> ・お得な乗車券の周知等、利用促進に向けた取組について検討
	6-2 公共交通の情報発信及び高度化の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・一体的に取りまとめた市内公共交通の情報をホームページへ掲載 ・時刻表検索、スマートフォンでの運行状況の見える化等、IT技術を活用した情報発信方法の高度化についての検討
	6-3 モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県で実施している、公共交通の利用促進に向けた小学校での出前講座の促進 ・公共交通の利用促進を図るためのモビリティマネジメント※の検討

※「モビリティマネジメント」とは、ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に無理なく自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。

5-2 各施策の内容

目標1 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

1) 鉄道のサービス機能・水準の維持

鉄道は市内外への通勤・通学、自由目的の移動や観光・業務来訪等に資する重要な機能を果たしています。また、鉄道は都市計画マスタープランで示す目標とする都市構造の交通軸として、広域連携軸（JR 琵琶湖線）、地域連携軸（近江鉄道八日市線）に位置づけられています。滋賀県が JR 琵琶湖線、近江鉄道と連携して取り組んでいる事業等を踏まえ、本市でもこれらに応じたまちづくりを推進し、サービス機能・水準の維持に努めます。

近江鉄道線は2024（令和6）年に「公有民営」方式の上下分離に移行することを見据えた、「近江鉄道沿線地域公共交通計画」を基に取り組んでいくことで、サービス機能・水準の維持が期待されます。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク型コンパクトシティの広域連携軸（JR 琵琶湖線）、地域連携軸（近江鉄道八日市線）に対応したまちづくり（長期取組） ● 近江鉄道線の収支均衡に向けて必要な取組の実施
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、滋賀県、交通事業者、市民等

<イメージ例：滋賀県における鉄道に関する取組>

近江鉄道沿線地域公共交通計画における事業

目標を実現するために取り組むべき事業が設定されており、上下分離までの運営改善期間（2021（令和3年）～2023（令和5）年度）に注力して実施又は検討するものが、重点事業とされています。

基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

施策	事業	重点
(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	① 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○
(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	② 上下分離方式による運営体制への確実な移行	○
(3) 通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	③ 鉄道事業再構築実施計画の策定 ④ 通学定期券の購入促進 ⑤ 通勤・通学における公共交通利用の促進	○ ○ ○
(4) 運行内容の充実・改善を図る	⑥ 利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等） ⑦ 快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等）	○ ○
(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧ 割引乗車券・企画乗車券の導入 ⑨ キャッシュレス決済の導入 ⑩ 駅周辺の駐車場・駐輪場整備 ⑪ 駅設備等の整備	○ ○ ○ ○

基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

施策	事業	重点
(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫ 二次交通ネットワークの維持確保・改善 ⑬ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	○
(2) 二次交通の利便性を向上する	⑭ 二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入 ⑮ 沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】	○ ○

基本方針3 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策	事業	重点
(1) 沿線地域のまちづくりと連携する	⑯ 駅周辺の交通結節機能の整備 ⑰ 駅周辺のにぎわい創出機能の整備 ⑱ 駅設備等の整備【再掲】	○ ○ ○
(2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑲ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等） ⑳ 各種イベントの実施・展開 ㉑ 自転車を活用した観光の促進	○ ○ ○

基本方針4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策	事業	重点
(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する	㉒ 交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施 ㉓ 沿線地域住民や利用者との意見交換 ㉔ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】 ㉕ 各種イベントの実施・展開【再掲】	○ ○ ○ ○
(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉖ 近江鉄道パートナーズクラブの拡大 ㉗ 関連グッズの企画・販売 ㉘ ふるさと納税制度等の活用 ㉙ 地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり ㉚ 沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動 ㉛ 他の地域鉄道との連携	○ ○ ○ ○ ○ ○

基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

施策	事業	重点
(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉜ 人の移動実態等の定量的な把握・分析 ㉝ 公共交通等に関するデータのオープン化 ㉞ 積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】	○ ○ ○
(2) 公共交通に関する新技術に対応する	㉟ MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	○

図 5-1 鉄道のサービス機能・水準の維持に向けた取り組みのイメージ

出典：滋賀県ホームページより抜粋

<イメージ例：JR と自治体連携による取組>

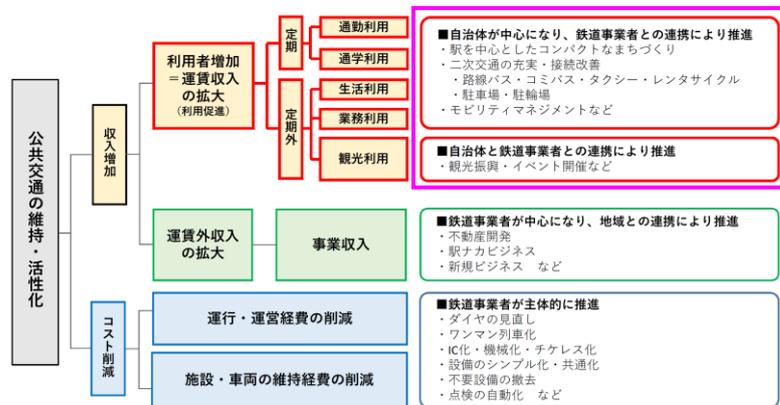
滋賀県と JR 西日本が連携した取組

滋賀県と JR 西日本で包括的連携協定を締結し、11 の取組項目を掲げています。2022（令和4）年度からは更に「全庁で取り組む鉄道利用促進事業」を設定しています。

連携事項（2011年協定）	連携事項（今回協定）
(1) 駅を核としたまちづくりに関すること	(1) 駅を核としたまちづくりに関すること（継続）
(2) 駅を中心としたアクセス改善に関すること	（統合）
—	(2) 持続可能な地域公共交通に関すること（追加）
(3) 低炭素社会の実現と環境保全に関すること	(3) CO ₂ ネットゼロ社会づくりの実現と環境保全に関すること（変更）
(4) 観光・文化の振興・交流に関すること	(4) 観光・文化・スポーツの振興・交流に関すること（変更）
(5) 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援に関すること	(5) 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援に関すること（継続）
(6) 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策に関すること	(6) 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策に関すること（継続）
—	(7) 関係人口・移住定住の拡大と県産品流通の推進に関すること（追加）
—	(8) DXの推進に関すること（追加）
—	(9) 人材育成に関すること（追加）
—	(10) 広報・情報発信に関すること（追加）
(7) その他、滋賀・びわ湖ブランドの推進、県民サービスの向上および地域と鉄道の持続的発展に関すること	(11) その他地域の活性化、県民サービスの向上に関すること（変更）

JR 西日本と連携した取組

JR 西日本京滋支社では「鉄道利用促進ハンドブック」を策定し、自治体と連携で公共交通の維持・活性化に取り組んでいます。



<近江八幡市における駅を中心としたまちづくり>

近江八幡市では立地適正化計画において、鉄道駅周辺を都市拠点、地域拠点、生活拠点とし、居住誘導区域、都市機能誘導区域に位置付け、駅を中心としたまちづくりに取り組んでいます。

目標とする都市構造

- 都市拠点**
市全体の暮らしに必要な多様な都市機能の充実を図り、全市民の生活利便性を確保しつつ、地域の活性化を牽引する拠点
- 地域拠点**
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
- 医療福祉拠点**
高度医療を中心とした医療・福祉機能等の維持・充実を図る拠点
- 日常生活圏**
小学校区を中心とした市街地や既存集落のまとまりであり、持続的な暮らしを確保する圏域
- 生活拠点**
日常生活圏を対象として、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービスの維持・確保を図る拠点



居住誘導区域及び都市機能誘導区域

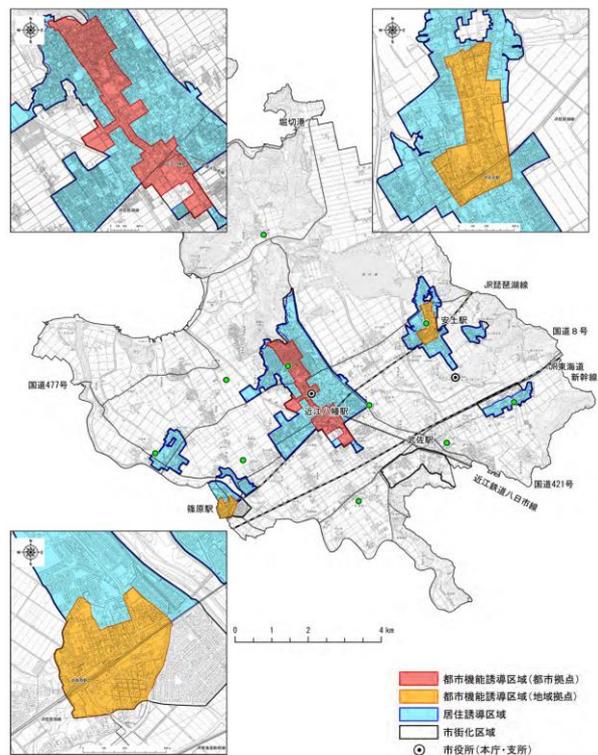


図 5-2 鉄道のサービス機能・水準の維持に向けた取り組みのイメージ

出典：JR ホームページ・JR 提供資料「鉄道利用促進ハンドブック」より抜粋、近江八幡市立地適正化計画

2) 航路のサービス機能・水準の維持

堀切港と沖島漁港を結ぶ湖上交通は「ネットワーク型コンパクトシティ」の地域連携軸となっています。島民にとっては欠かせない生活交通であるとともに、沖島への観光来訪者の唯一の公共交通手段であり、重要な航路となっています。そのため、現状のサービス水準の維持、また、湖上交通と陸上交通の連携を図るため、アクセスバスの増便（現在は平日2往復、土日祝なし）、時間調整、ダイヤのPR等の利便性向上策について検討します。

また、国土交通省で定めるナショナルサイクルルート※に指定されている「ピワイチ」との連携の可能性を研究します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 湖上交通と陸上交通の連携を図るための利便性向上策の検討 ● ピワイチとの連携の可能性の研究（長期取組）
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、自治会、交通事業者

<イメージ例：海上運送、陸上公共交通機関（鉄道・バス）との連携>

航路ダイヤと鉄道やバスのダイヤとの接続強化（乗換時間の短縮）や港とバス停留所間の距離を見直すことで、アクセス性の向上が期待できます。

また、航路と陸上との乗換案内版、総合時刻表の作成など、協働推進事業費補助金や地域旅客運送サービス継続推進事業などの国の支援を受けることで運行情報の連携強化が図れます。

岡山駅～新岡山港～小豆島(土庄港)への乗り継ぎ時刻表
2020.06.01 改定

平日ダイヤ（月曜日～金曜日）

岡山駅		小豆島		岡山駅	
路線バス	フェリー	路線バス	フェリー	路線バス	フェリー
岡山駅	新岡山港	新岡山港	土庄港	土庄港	新岡山港
	6:20 ▶ 7:30				7:20 ▶ 8:13
6:28 ▶ 7:05		7:20 ▶ 8:30			7:47 ▶ 8:37
7:23 ▶ 8:05		8:30 ▶ 9:40		7:00 ▶ 8:10	8:20 ▶ 9:10
8:18 ▶ 9:00		9:30 ▶ 10:40			8:30 ▶ 9:11
9:18 ▶ 9:57		10:30 ▶ 11:40		8:00 ▶ 9:10	9:20 ▶ 9:59

土曜日・日曜日・祝日ダイヤ

岡山駅		小豆島		岡山駅	
路線バス	フェリー	路線バス	フェリー	路線バス	フェリー
岡山駅	新岡山港	新岡山港	土庄港	土庄港	新岡山港
	6:20 ▶ 7:30				7:25 ▶ 8:03
6:28 ▶ 7:04		7:20 ▶ 8:30		7:00 ▶ 8:10	8:20 ▶ 8:59
7:33 ▶ 8:10		8:30 ▶ 9:40			8:35 ▶ 9:14
8:13 ▶ 8:51				8:00 ▶ 9:10	9:20 ▶ 10:00
8:23 ▶ 9:00		9:30 ▶ 10:40			9:35 ▶ 10:15

■ 地域旅客運送サービス継続推進事業

補助対象事業者	活性化法定協議会
補助対象経費	国の認定を受けた地域旅客運送サービス利用促進及び事業評価に要する経費（公共交通マップ・総合時刻表の作成等）
補助率	1 / 2
補助年数	最大 5 年間
補助上限	なし

図 5-3 湖上交通と陸上交通との連携のイメージ

出典：両備小豆島フェリーグループホームページ、国土交通省ホームページより抜粋

※ナショナルサイクルルートとは、国土交通省が指定する、優れた観光資源を保有し、走行環境、宿泊機能、情報発信など、ソフト・ハード面から一定水準を満たすサイクリングルートで、ピワイチ（琵琶湖一周（滋賀県）193km）が指定されている

目標2 幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携

1) あかこんバスの運行

あかこんバスは鉄道や路線バスではカバーされていない市内の各地域を運行しており、市民生活における重要な移動手段となっています。ダイヤ等の改正をする際、地元自治会の要望等を地域においてまとめていただき、可能な限り反映した見直しを行いながら、運行を継続してきました。今後も引き続き、市民生活の重要な移動手段として、運行を継続します。

前述した地域ニーズや他地域における事例を踏まえ、あかこんバスのサービス機能の改善に向け、利用状況を踏まえた効率的かつ持続可能なルート・ダイヤ等について検討します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● あかこんバスの継続的な運行 ● あかこんバスの運行サービスの改善に向けた検討 ● 安土コミュニティエリア整備に併せたルートの見直し検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、市民

<イメージ例：サービス向上>

運行曜日の拡大

あかこんバスは平日のみの運行ですが、土日運行の市民ニーズも見られます。しかし、想定される利用回数は少なく、運転手の確保、行政負担の増加といった課題もあり、実現可否について今後検討が必要です。

必要だと思う運行曜日



【市民の声】

- 土、日祝も仕事なのであかこんバスは不便。
- これから年をとるとできれば自分で運転することを避けたいのですがそんな時、駅や病院にはあかこんバスが頼りです。もう少し遅くまでの運行、土日の運行を望みます。
- あかこんバスは、便数も少なく、土・日は連休で年配の方は困っています。

あかこんバスの運賃割引サービス

あかこんバスには、普通運賃以外に、回数券、定期券、1日乗車券などがあり、利用しやすいサービスを提供しています。



■普通運賃：区間均一、1回乗車につき	200円/人
障がい者およびその介助者、小学生の方 (手帳等の提示をお願いします)	100円/人
乳幼児は(同伴者1名につき2名まで)	無料
■回数券：2,000円券(200円券11枚と100円券1枚綴り) 1,000円券(100円券11枚と50円券1枚綴り) 65歳以上 2,000円券(200円券12枚と100円券1枚綴り) (保険証等、年齢の確認できる物の提示をお願いします)	
■定期券：一般 月額4,000円(使用月の初日から末日まで) 高齢者65歳以上 月額3,000円(使用月の初日から末日まで) 障がい者 月額2,000円(使用月の初日から末日まで) (保険証等、年齢の確認できる物、手帳等の提示をお願いします)	
■1日乗車券：500円で1日乗り放題の便利な乗車券です。 バス車内もしくは、市役所 交通政策課、安土町総合支所 安土未来づくり課でお買い求めいただけます。	
■運行日：平日運行 土・日・祝日及び年末年始(12/29～1/3)は運休	

図 5-4 あかこんバスへの要望・サービス内容

出典：近江八幡市資料

2) 幹線・地域内フィーダー系統路線の運行

市内には JR 琵琶湖線、近江鉄道八日市線、沖島への航路、近江鉄道バス、あかこんバスが運行しています。それぞれ、下表のような役割を担っており、これまでもニーズに対応した運行改善や利便性向上、利用促進、市の補助等に取り組んできましたが、市単独では維持が難しい路線も存在しています。

そのため、引き続き、広域幹線、地域内幹線、支線の確保・維持に努めるとともに、地域公共交通ネットワークを構築する上で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい路線については、国の地域公共交通確保維持事業等により、運行の確保・維持する必要があります。

具体の事業	● 幹線・地域内フィーダー系統の補助金活用による継続的な運行
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、国、滋賀県、交通事業者

表 5-3 市内各系統の役割、確保・維持策

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域連携軸 (広域幹線)	JR 琵琶湖線	交通結節点となっている鉄道駅から市内外、県外への広域交通を担う。	<ul style="list-style-type: none"> ● 2次交通の維持・充実、駅を拠点としたまちづくり ● 交通事業者と協議の上一定のサービス水準の維持
地域連携軸 (地域内幹線)	近江鉄道八日市線	隣接市町や県内他市町への通勤・通学や本市への観光等、地域間移動や地域内移動を担う。	● 近江鉄道沿線地域公共交通計画に基づき、事業実施
	近江鉄道バス		● 赤字で維持が懸念される路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（幹線補助・フィーダー補助）や県・市の補助を活用し、事業者の負担を抑制して運行を維持
	航路（沖島通船）		● 今後検討予定
支線	あかこんバス	広域連携軸、地域連携軸や市内主要拠点・施設に接続するとともに、これらでカバーできない地域の生活交通を担う。	● 市の一般財源より収支差額を負担し、運行を維持
	互助輸送 デマンド交通 等 (今後検討予定)	上記で対応できない移動ニーズや公共交通空白地域における移動を担う。	今後検討予定
	バス停留所等へのアクセスに資する3次交通 (今後検討予定)	停留所までアクセス困難な集落内等の移動を担う。	今後検討予定

①近江鉄道バス

- 事業許可区分はいずれも4条一般乗合
- 運行事業者は近江鉄道
- 運行態様はいずれも路線定期運行

表 5-4 近江鉄道バス路線と補助事業の活用状況

路線	系統	路線名	運行経路			補助事業の活用
			起点	主な経由地	終点	
1	1	江頭線	近江八幡駅	加茂	中江頭	国（フィーダー補助）
2	1	日八線	近江八幡駅南口	市子殿	日野駅	国（幹線補助）・県・市補助
	2	日八線	近江八幡駅南口	市子殿 日野駅	北畑口	国（幹線補助）・県・市補助
3	1	長峰線	近江八幡駅南口	桜川駅 宮川	長峰集会所前	国（幹線補助）・県・市補助
	2	長峰線	近江八幡駅南口	桜川駅 松井	長峰集会所前	国（幹線補助）・県・市補助
4	1	岡屋線	近江八幡駅	竜王町庁舎 中小森	岡屋南	国（幹線補助）・県・市補助
	2	岡屋線	近江八幡駅	小口 岡屋南	東洋電機製造前	国（幹線補助）・県・市補助
5	1	八幡アウトレット線 （美松台経由）	近江八幡駅	美松台	三井アウトレットパーク	国（幹線補助）
	2	八幡アウトレット線 （美松台経由）	近江八幡駅	美松台 三井アウトレットパーク	東洋電機製造前	国（幹線補助）
	3	八幡アウトレット線 （弓削経由）	近江八幡駅	弓削	三井アウトレットパーク	国（幹線補助）
6	1	八幡竜王線	近江八幡駅南口	西上田	竜王ダイハツ前	県・市補助
7	1	長命寺線	近江八幡駅	小幡町	長命寺	なし
	2	長命寺線	近江八幡駅	小幡町	学園前	なし
	3	長命寺線	近江八幡駅	長命寺	国民休暇村	なし
8	1	船木線	近江八幡駅	小幡町	船木	なし
9	1	八幡村田線	近江八幡駅	中小森 西横関	村田製作所	なし
	2	八幡村田線	近江八幡駅	中小森 西川 美松台	村田製作所	なし
	3	八幡村田線	近江八幡駅	中小森 篠原駅	村田製作所	なし
10	1	八幡市内線	近江八幡駅	市井町 小幡町	近江八幡駅	なし
	2	八幡市内線	近江八幡駅	市役所前 市井 小幡	近江八幡駅	なし
	3	八幡市内線	ヴォーリス	小幡町	近江八幡駅	なし

②あかこんバス

- 事業許可区分はいずれも78条自家用有償（交通空白地有償）
- 運行事業者は近江八幡市（運行は委託）
- 運行態様はいずれも路線定期運行

表 5-5 あかこんバス路線と補助事業の活用状況

路線	路線名	運行経路			補助事業の活用
		起点	主な経由地	終点	
1	島・沖島町コース	堀切	総合医療センター	近江八幡駅北口	国 （フィーダー補助）
2	馬淵・新巻コース	新巻	総合医療センター	近江八幡駅北口	
3	武佐・末広コース	東子どもセンター	総合医療センター	近江八幡駅北口	
4	北里・佐波江町・新畑コース	新畑広場	総合医療センター	近江八幡駅北口	
5	桐原・竹町・東川町コース	東川町	総合医療センター	近江八幡駅北口	
6	桐原・篠原コース	ポリテクカレッジ	篠原駅、総合医療センター	近江八幡駅北口	
8	駅南・循環コース	近江八幡駅北口	総合医療センター	近江八幡駅北口	
9	島・岡山・王ノ浜コース	大中	総合医療センター	近江八幡駅北口	
10	北里・岡山・丸の内町コース	篠原駅北口	篠原駅、総合医療センター	近江八幡駅北口	
11	安土北・金田コース	安土大中公民館	安土駅、総合医療センター	近江八幡駅北口	
12	安土南・金田コース	文芸の郷	安土駅、安土町総合支所、安土郵便局（朝1便、最終便除く）	近江八幡駅北口	
13	老蘇・金田コース	内野蒲生野口	安土駅、安土町総合支所、総合医療センター	近江八幡駅北口	

① 近江鉄道バス

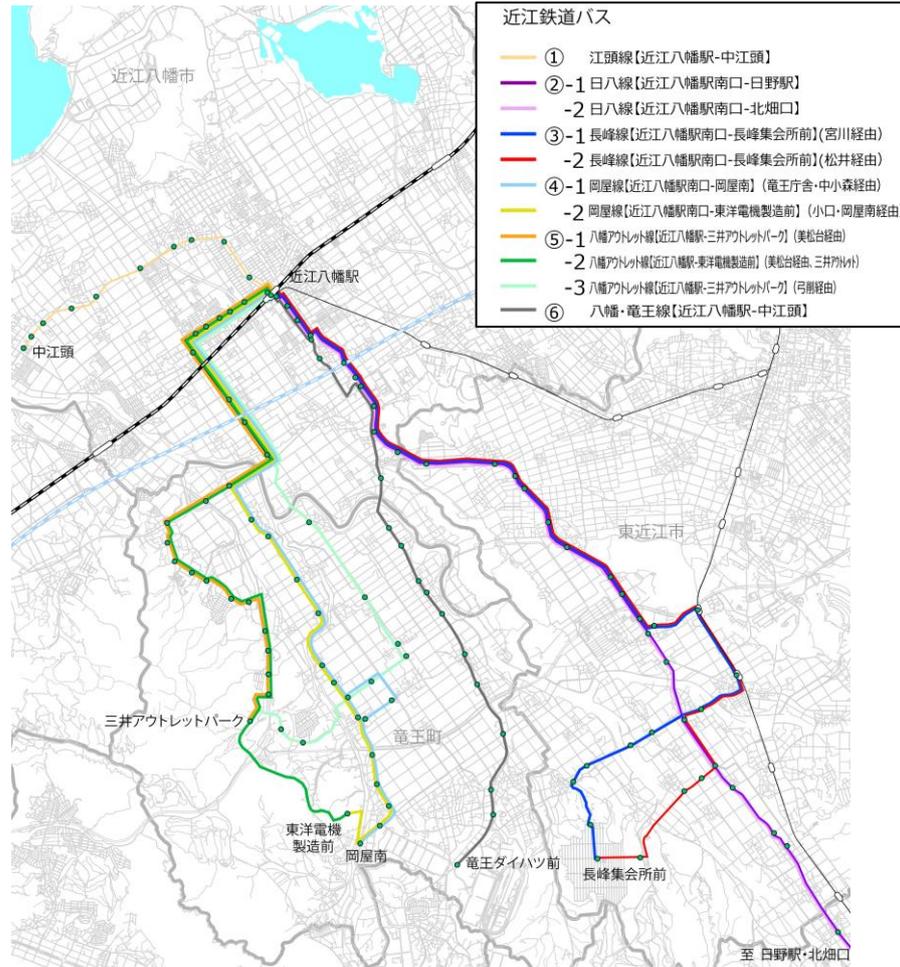


図 5-5 近江鉄道バスの補助対象路線

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、(近江鉄道バス) 近江八幡市資料、近江鉄道バスホームページより作成

② あかこんバス

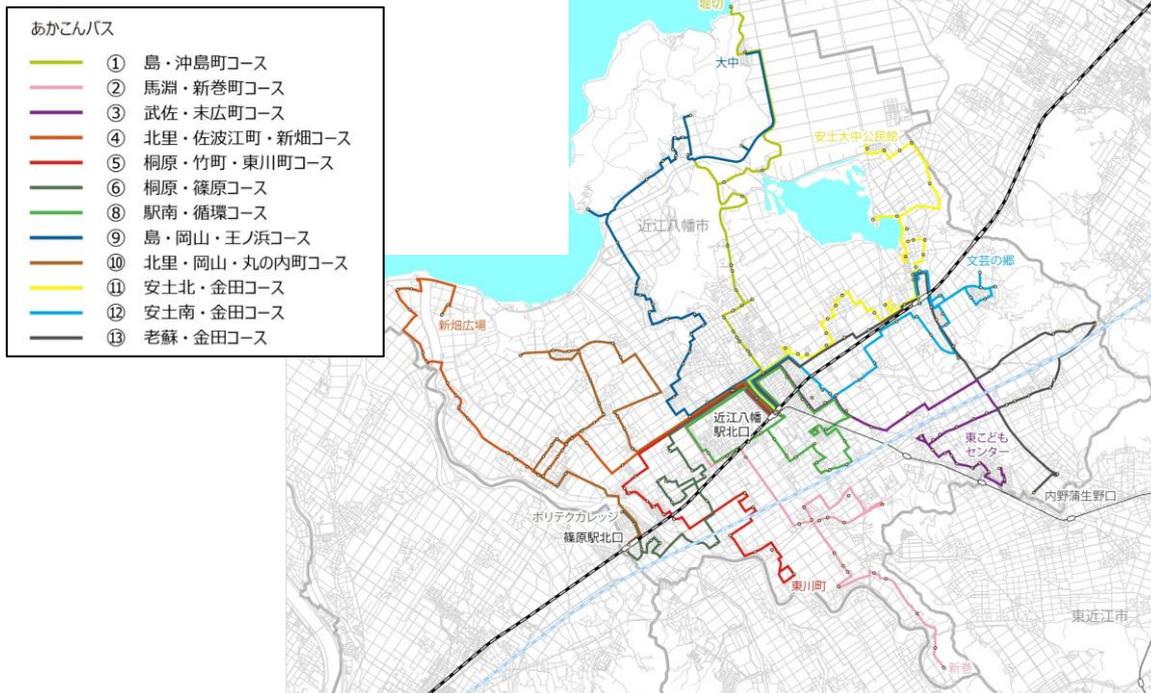


図 5-6 あかこんバスの補助対象路線

出典：(ベース図) 国土交通省国土地理院、(あかこんバス) 近江八幡市資料より作成

目標3 交通結節点の機能強化

1) 主要バス停留所の待合環境整備

近江八幡駅等の鉄道駅や市役所で、鉄道やバスの乗継ぎが発生しますが、ベンチや上屋が充分ではない状況です。そのため、利用される方が快適にバスを待てるよう、鉄道⇔バス、バス⇔バスの拠点となる、近江八幡駅、市役所のバス停留所のベンチ、上屋等の待合環境を整備します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 市庁舎の建替えに伴う待合場所の確保（短期取組） ● 近江八幡駅の改修に併せたバス待ち環境整備等の検討（長期取組）
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市、交通事業者

<イメージ例：足利赤十字病院建替えに快適なバス待ち空間を確保>

足利市の足利赤十字病院では、病院移転の建替のタイミングに合わせて、屋内の快適なバス待ち空間を確保しています。

正面玄関横に設置され、雨風をしのぐことができ、ガラス張りで屋外の状態を確認できると考えられます。



図 5-7 バス停留所の待合環境整備のイメージ

出典：国土交通省ホームページより抜粋

2) 乗換え・乗継ぎ環境の整備

近江八幡駅ではバス・タクシー停留所やエレベーターが整備されているものの、不慣れた利用者や来訪者はわかりにくいため、短期的には案内の充実による円滑な移動について取組みます。また、市庁舎建替え時にはバリアフリーに配慮した整備、長期的には近江八幡駅の改修に併せ自家用車との棲み分けを行い、快適性や利便性向上のためのハード整備を含めて検討します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通や近江八幡駅の案内等情報発信の充実（短期取組） ● 市庁舎の建替え時に、バリアフリーに配慮した乗換え・乗継ぎしやすい環境整備（短期取組） ● 近江八幡駅の改修に併せたバリアフリーに配慮した環境整備等の検討（長期取組）
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市、交通事業者

<イメージ例：京都市交通局や東日本旅客鉄道におけるエレベーターの案内・表示>

現在地からエレベーターまでの移動経路を案内することで、エレベーターを判別して利用しやすくなります。

大きな表示を設置することで、離れた位置からもエレベーターがあることを確認することができます。



図 5-8 乗換え・乗継ぎ環境整備のイメージ

出典：国土交通省ホームページより抜粋

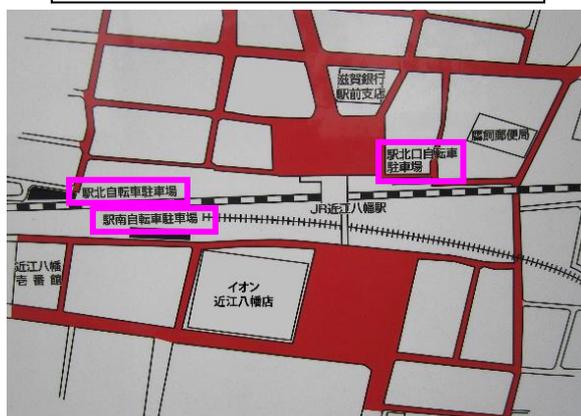
3) 駅前広場へのアクセス環境の改善

近江八幡駅は、北側に自転車駐車場、南側に自転車駐車場とサイクルラックが整備されていますが、南側広場に放置自転車が多くみられる一方で、近江八幡駅南口の自転車駐車場は駅から200m離れており、あまり認知されていない可能性があります。また、放置自転車は歩行者等の通行の妨げとなるとともに、景観を損ねる原因となっています。

そこで、鉄道駅の利用環境の改善や自転車での鉄道駅へのアクセス向上のため、自転車駐車場の認知度向上・利用促進の取組や、不足する場合は自転車駐車場の整備等について検討します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 近江八幡駅周辺の自転車駐車場の認知度向上・利用促進 ● 必要に応じた自転車駐車場の整備等について検討（長期取組）
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市、民間事業者、市民

近江八幡駅周辺の自転車駐車場



<イメージ例：印象的な路面シートによる利用マナーの啓発>

京橋地域の安全なまちづくり連絡協議会では、「放置自転車追放」、「駐輪マナーの向上」などをテーマにした小学生の絵画から作成した路面シートにより自転車利用者へのマナー啓発活動を行っています。

路面シートによる啓発



図 5-9 駅前広場へのアクセス環境の改善イメージ

出典：近江八幡市ホームページ、自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）2016（平成28）年9月より抜粋

目標4 日常生活を支える3次交通の充実

1) 日常生活を支える新たな交通の検討

市内は近江鉄道バス、あかこんバスが運行しているものの、公共交通空白地域が存在しています。こうした地域においても市内主要施設（市役所、鉄道駅）、日常生活施設（病院、スーパー等）への移動手段の確保が必要と考えられるため、日常生活を支える互助輸送、デマンド交通、相乗りタクシー等の新たな交通について検討します。

具体の事業	● 日常生活を支える互助輸送、デマンド交通、相乗りタクシー等の新たな交通について検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、市民

<イメージ例：横浜市緑区山下地区におけるささえあいバスの導入>

山下地区は丘陵部にある住宅地を農地が取り囲み、生活サービス施設が少ないエリアです。地区内は路線バスが通れない狭い道が多く、バス交通の導入には収支上課題がありました。横浜北西線の整備を契機に建設関連企業から沿線住民に対して地域貢献したいとの話が寄せられたこと、また、共助による取組を行うなど地域に熱意があることなどから、実現しました。

運行は定時定路線型の交流センター便とお買い物便の定時便、3名以上のグループの申込みに応じて運行するドアツードア型のグループ便があります。

運営主体は一般社団法人山下地区安全・安心まちづくり協議会が担い、利用者は燃料代（会費）を支払い、横浜市は車両の保険代・車検代を負担するとともに、住民アンケート等による運行ルート等の検討や実証運行、住民組織への助言等や交通事業者や運輸局への説明等を実施しています。

長谷地域相乗りタクシーの概要

運営主体	一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会	
運行形態	地区内循環型	車 両 10人乗りワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> 交流センター便：交流センターを起点に地区内を循環 お買い物便：3コースがあり、地区外のスーパー2店の行帰便 	
運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> 交流センター便：週3日、1日4便運行 お買い物便：3コース各週2日、1日1往復運行 	
運転者	山下地区の住民 【人数】運転者：12名（R2.3現在）	
利用者	山下地区の住民、利用会員証が必要 【会員数】222名（R2.3時点）	
利用方法	予約等不要	金銭收受 燃料代（年会費）



お金、物、サービスの関係

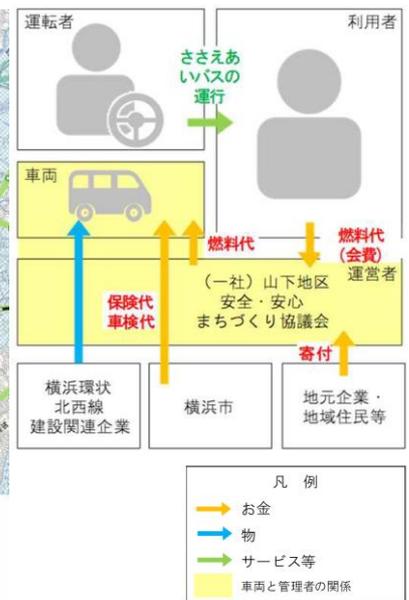


図 5-10 日常生活を支える新たな交通のイメージ

出典：国交省ホームページより抜粋 (<https://www.mlit.go.jp/common/001347566.pdf>)

2) 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

高齢化が進展するとバス停留所までのアクセスが困難になる方もおられると想定されますが、これらをかばるためのバスのルート変更やバス停留所増設はドライバー不足や細街路等により困難な場合があります。そのため、集落内のバス停留所までのアクセスを補完する3次交通として、超小型モビリティ（シェアリングサービス含む）等の新技術の活用可能性について研究します。

具体の事業	● 超小型モビリティ（シェアリングサービス含む）等の新技術活用等の可能性についての研究（長期取組）
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、民間事業者、市民

<イメージ例：狭小道路も走行可能な小型車両やパーソナルモビリティ>

停留所までのアクセスに資する3次交通として、低速・小型で狭小道路も走行可能なグリーンスローモビリティや小型電動モビリティ、歩行者に近い電動車いすやキックボード等のパーソナルモビリティなど、導入が始まりつつある各種モビリティが存在しています。

自動車系モビリティ

グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上の電動モビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ①Green…CO2排出量が少ない電気自動車
- ②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④Small…小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤Open…窓がない開放感が乗って楽しい



【活用場面の例】地域住民のラストワンマイルとして、観光客向けの新しいモビリティとして。



京都府伊根町
 ■ 離合が難しい狭小な道。観光客が増えたが、道が狭く歩行者も危険。
 ■ 地域住民のラストワンマイル、観光客のP & R後の移動モビリティとして、**自家用有償旅客運送**を11月から開始。



島根県松江市
 ■ 郊外の高台の住宅団地。高齢化が進み、バスも走っていないエリア。
 ■ 団地内の住民のラストワンマイルとして、**社会福祉法人**が松江市と協力してグリスロを運行（実証実験）。



大分県姫島村
 ■ 瀬戸内海の完全離島。道は狭く坂は急。**公共交通空白地域**。
 ■ 7月から**レンタカー事業**を開始。
 ■ 今後、高齢者の移動手段、観光客向けの**ガイドモビリティ**としても活用予定。



東京都豊島区
 ■ 池袋エリアの**まちづくり、ブランドینگ**の推進。
 ■ **中心市街地を周遊**する観光客向けの周遊バスとして、**乗合バス事業**を取得し、2019年11月から事業開始。



トヨタ車体 コムス



日産 日産ニューモビリティコンセプト

小型電動モビリティの特徴

- 低速走行による安全性向上
- 車体が小さく運転が容易
- ラストワンマイルの移動手段
- 駐車スペースが小さい
- 環境負荷低減



出典：タイムズ24社プレスリリース

パーソナルモビリティ



株式会社Luup シェアリングサービス「LUUP」



株式会社mobby ride シェアリングサービス「mobby」



図 5-11 バスではカバーしきれない移動ニーズへの対応方法のイメージ

出典：国土交通省（<https://www.mlit.go.jp/common/001280951.pdf>）、経済産業省ホームページ（https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/pdf/20191202_report_02.pdf）より抜粋

目標5 周遊観光に資する公共交通サービスの検討

1) 観光2次交通の工夫と充実

市内には、八幡堀周辺や水郷、安土城跡、多くの観光客が来訪する施設等、魅力的な地域資源が点在していますが、それらを結ぶバス路線はなく、公共交通で周遊しやすい環境ではありません。

また、特定エリアでの旅行速度の低下による地域住民への影響を解消し、市民の暮らしと観光客の利便性の向上を図るために、後述する公共交通を利用した周遊観光を促進し、モデルコースを補完する、1次交通の動態とそれをつなぐ2次交通について検討が必要です。

そこで、繁忙時の観光拠点へのアクセスに配慮した郊外への駐車場の設置や、市内観光拠点間の移動を円滑にするバスやタクシー等の公共交通の工夫や、自転車等の環境に配慮した移動手段との連携、びわ湖よし笛ロードをはじめとするサイクリングロードの活用等、周遊観光を補完する2次交通の工夫と充実を図ります。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 繁忙期における郊外駐車場の設置についての継続的な取組及び新たな設置の検討 ● 市内観光拠点間の移動を円滑にする公共交通の工夫についての検討 ● 自転車等の環境に配慮した移動手段の確保
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、滋賀県、交通事業者、民間事業者

<イメージ例：駐車場から公共交通・自転車・徒歩への乗換え促進>

左義長まつりパークアンドバスライドの実施
本市では、2022（令和4）年、左義長まつりの開催に当たり、周辺の交通渋滞の緩和及び環境負荷の軽減のため、パークアンドバスライド駐車場として市役所の駐車場を活用し、市役所臨時駐車場～小幡町通り～市営小幡観光駐車場間を15分間隔でシャトル運行と会場周辺の交通規制を行いました。

■実施期間

3/12（土）午前11時～午後6時

3/13（日）午前11時～午後9時

■シャトルバス運賃：無料



図 5-12 駐車場を活用した観光2次交通の整備イメージ

出典：近江八幡市資料より抜粋

2) 公共交通で行ける観光モデルルート of 構築等に向けた働きかけ

本市には、滋賀県内で観光入込客数 1 位の施設があるものの、観光来訪者のほとんどが日帰り客となっています。本市が有する地域資源を有効活用し、観光客の満足度を向上させ、リピート率の向上を図るための取組が必要です。

そこで、行政や（一社）近江八幡観光物産協会等、観光関連団体で作成している、既存のモデルコースに、公共交通を活用する場合の乗場やダイヤ・所要時間、乗継ぎ場所等の情報を追加するなど、公共交通を利用した周遊観光を促進するための情報発信や、旧市街地や安土城跡・沖島等を公共交通での往來を促進する、現状に合った観光モデルルートの構築に向けた働きかけを行います。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用した周遊観光を促進するための情報発信への働きかけ 公共交通で行ける観光モデルルートの構築への働きかけ
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、民間事業者

<イメージ例：公共交通で行く周遊コースの周知促進>

えちぜん鉄道・福井鉄道・京福バス・福鉄バスでは、お得に電車・バスの旅を楽しんでいただくため、割引きっぷを利用した観光モデルコースを紹介するパンフレットを作成しています。

公共交通で行く周遊コースのパンフレットの作成



(※割引キャンペーン自体は 2023（令和5）年 2月 28日 で終了しています。)

びわ湖高島観光協会では、公共交通で行く 1泊2日の旅をホームページ上で紹介しています。

公共交通で行く周遊コースをホームページで情報発信



図 5-13 公共交通で行く観光周遊の周知方法イメージ

出典：福井県地域戦略部交通まちづくり課、びわ湖高島観光協会ホームページより抜粋

3) 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

びわ湖を一周するサイクリングコース「ビワイチ」が2019（令和元）年に国土交通省のナショナルサイクルルートに指定されるなど、サイクリングなどへの関心も高まりつつあるとともに、環境に配慮した移動手段へのシフトが今後進むことが見込まれています。

近江八幡駅、安土駅周辺にはレンタサイクルがありますが、自転車は徒歩よりもはるかに行動範囲を広げ、自動車では通り過ぎてしまう路地裏などの観光スポットや魅力的な景観・空間等を発見することができる特性を持っており、観光周遊に適した移動手段です。

そこで、安土駅、近江八幡駅のレンタサイクル店どちらでも返却できる返却地変更や、来訪客の多い主要観光施設周辺にレンタサイクルを乗捨てできる場所を設けることで、行きはレンタサイクル、帰りはバス路線といった移動ができるようになり、八幡地区～安土地区間の往来促進と、公共交通を利用した周遊観光を補完することが期待できるため、乗捨てができるレンタサイクルを活用した周遊観光の促進について検討します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルの相互返却サービスの検討 ● レンタサイクルの借りた場所以外での返却場所設置について検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市、交通事業者、民間事業者

<イメージ例：レンタサイクルを活用した周遊性の向上>

レンタサイクルの相互返却サービス

防府市では、まち巡りに便利なレンタサイクルについて、「スケジュールに合わせて、借りた場所以外でも返したい！」という要望を受け、借りた場所以外でもレンタサイクルを返却できる「相互返却サービス」の実証実験を2020（令和2）年2月3日（月）～3月2日（月）の期間に実施し、現在も継続した運用を行っています。

レンタサイクルの借りた場所以外での返却場所の設置

白石市内ではレンタサイクルをJR白石駅・JR白石蔵王駅・白石城歴史探訪ミュージアムの3箇所に設置しており、3箇所どこでも返却ができます。



図 5-14 乗捨てができるレンタサイクルの活用イメージ

出典：防府市観光情報ポータルサイトたびたびほうふ、白石市ホームページより抜粋

目標6 公共交通の利用促進

1) 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

日頃、自動車を利用している方は、公共交通のメリットを認識していない可能性があります。そうした方も、移動する際に鉄道・バス等の公共交通が選択肢となるよう、乗ってみるきっかけをつくることで、機会があれば公共交通を利用するリピーターとなる可能性がある潜在的な利用者であり、移手段の使い分けの促進が必要です。

また、転入者や進学時など、環境が変わる際に公共交通による移動が習慣化すると、公共交通の利用者増加やサービス維持につながることを期待されます。

これまでに運転免許証の自主返納者に対するあかこんバスの回数券（3冊）の配布や、公共交通等の利用料金の割引等が実施されていますが、お得な乗車券の周知等、より幅広い層に対して公共交通を利用するきっかけとなる利用促進に向けた取組について検討します。

具体の事業	● お得な乗車券の周知等、利用促進に向けた取組について検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、市民

<イメージ例：近江八幡市内で利用できる公共交通の利用割引>

近江鉄道では、1デイスマイルチケットやびわこ京阪奈線フリーきっぷなど、タクシー&シャトルバス等、公共交通の利用を促進するための、利用料金割引等を行っています。

1デイスマイルチケット（近江鉄道）



図 5-15 公共交通を利用するきっかけとなるサービスのイメージ

出典：近江鉄道グループホームページより抜粋

2) 公共交通の情報発信及び高度化の検討

これまでに、あかこんバスの路線図・時刻表はダイヤ改正に併せて全戸に配布しています。今後は、あかこんバスだけではなく、近江鉄道、近江鉄道バスなど市内の公共交通の路線、時刻表等を把握できるよう、情報を一体的に取りまとめたページを近江八幡市ホームページに掲載し、より便利な情報発信を検討します。

また、交通事故の情報を発信し、安全性の向上や運転免許証返納の促進を図ります。

さらに、IT 技術を活用することで、公共交通データのオープンデータ化が期待できるため、時刻表検索やスマートフォンで運行状況の見える化等、IT 技術を活用した情報発信方法の高度化について検討します。これにより、既存の利用者の利便性向上、満足度向上や、来訪者等公共交通に不慣れな人の新規開拓利用が期待されます。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 一体的に取りまとめた市内公共交通の情報をホームページへ掲載 ● 時刻表検索、スマートフォンでの運行状況の見える化等、IT 技術を活用した情報発信方法の高度化についての検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、交通事業者、滋賀県警察

<イメージ例：帝産湖南交通におけるスマートフォンでの運行状況の見える化等>

帝産湖南交通ではバスキタを導入しています。これは、スマートフォンでバスの位置情報が判別できるとともに、バスの遅延情報、車内の混雑状況、車いす対応等が把握できます。バスマークのアイコンをクリックすると、行先や停留所区間の位置情報、遅延時間が表示されます。

また、トップページには実施中のキャンペーン情報等を掲載しており、利用促進策のPRにも活用できます。

フリーパス無料配布のお知らせ

バスの位置とバスをクリックした際のバス情報

図 5-16 公共交通の情報発信及び高度化のイメージ

出典：帝産湖南交通ホームページより抜粋

3) モビリティマネジメント

公共交通の利用促進として、滋賀県では小学校を対象にバスの実車等を用いた出前講座を実施しています。

今後もこうした取組を続けるとともに、将来の公共交通利用者となる可能性がある幼児や子ども、公共交通に不慣れな方を対象とした出前講座や乗り方教室、バスを間近に見ることができイベントへのバス出展や営業所見学等、バスを知って利用するきっかけづくりとなるモビリティマネジメントを行います。これにより、市民一人一人が無理なく自発的に地域公共交通を守り育てる意識の醸成を図ることで、将来を含めた利用につながることを期待されます。

また、公共交通沿線の商業施設や企業と連携し、公共交通の情報提供や利用の呼びかけを行い、“自動車と公共交通のかしこい使い分け”を促進します。

具体の事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀県で実施している、公共交通の利用促進に向けた小学校での出前講座の促進 ● 公共交通の利用促進を図るためのモビリティマネジメントの検討
実施予定時期	2023（令和5）年度～2028（令和10）年度
実施主体	近江八幡市地域公共交通会議、近江八幡市、滋賀県、交通事業者、教育機関、市民等

<イメージ例：小学生向けの出前講座やバスの乗り方教室等>

滋賀県における小学校を対象とした出前講座

滋賀県では、小学校へ出前講座を実施しています。公共交通の大切さやバスの乗り方について学び、慣れ親しむことで公共交通を利用するきっかけをつくり、バスの維持・確保につなげます。

◆実施校数

令和3年度は17市町66校で実施しました。

◆授業風景



河内長野市におけるバスの乗り方教室

河内長野市では、バスの乗り方教室を開催し、子ども向けに制服試着や日ごろは座れない運転席体験等を用意しており、大人も子どもも楽しめる内容となっています。



図 5-17 公共交通の利用促進に向けた取組

出典：滋賀県ホームページ、河内長野市ホームページより抜粋

6章 計画の推進及び評価方法

6-1 計画の推進体制

本計画に基づく施策や事業を、着実かつ計画的に推進するため、関係者が連携・協働しながら推進していきます。

<近江八幡市地域公共交通会議>

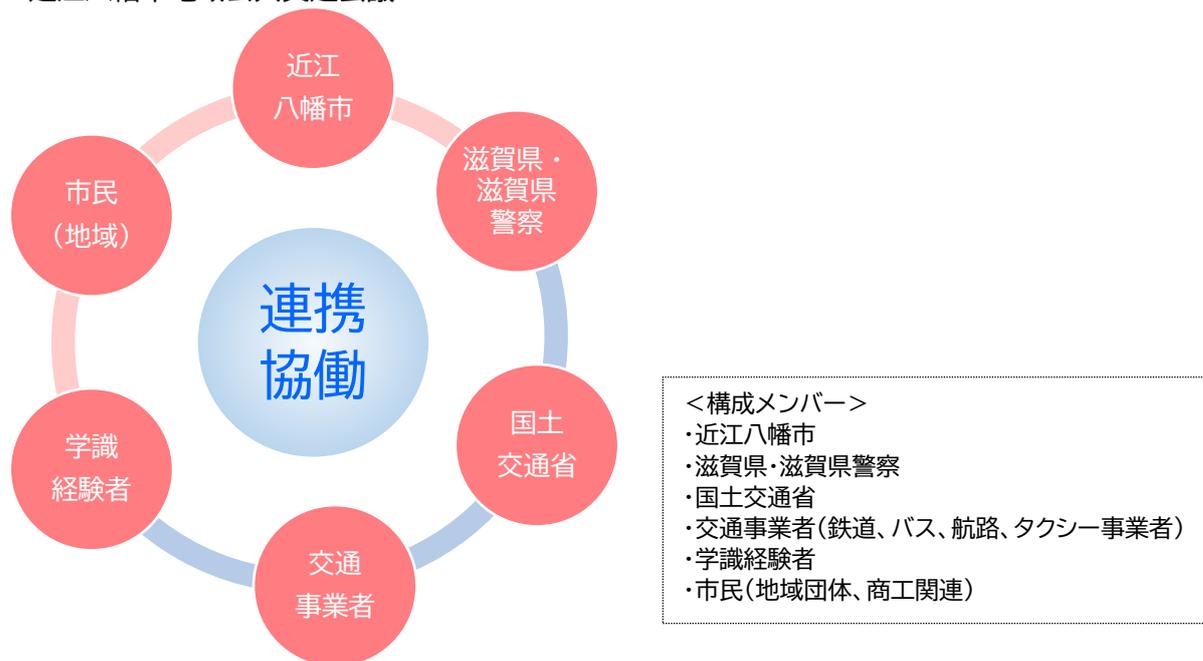


図 6-1 関係者の連携・協働のイメージ

表 6-1 関係者の役割

近江八幡市	<ul style="list-style-type: none"> ● 本計画の全体管理を行いながら、近江八幡市地域公共交通会議を運営 ● 庁内関係者、交通事業者、市民、国・県と連携して施策・事業を実施・推進
滋賀県・滋賀県警察	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画推進上、必要となる対策の連携、実施、積極的な参加 ● 交通事故データの提供
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画推進上、必要となる対策を検討・実施・支援
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の担い手として、安全で持続可能なサービスに向けて継続的に改善 ● 経営効率化に努めつつ、利便性向上・利用促進に向けて市と連携して施策・事業を推進 ● 評価・分析に必要な情報やデータを提供
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価、対策検討・実施、改善のアドバイス等
市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者・受益者として、将来を見据えて守り育てる意識を持ち、積極的に利用

6-2 評価方法

計画の進行管理に当たっては、事業を継続的に推進するために、P D C Aサイクルを着実に展開していきます。



図 6-2 計画のフォローアップ

6-3 評価指標・数値目標

本計画ではおおむね5年間の具体的な取組施策を定めています。前述のように計画に基づく取組を実施し、進捗状況进行评估し、継続的に改善する際に評価指標は重要となります。

基本方針や目標を踏まえ、以下の指標を設定します。

表 6-2 評価指標・数値目標

区分	評価指標	現状値		目標値 (2028 (令和10)年度)	使用データ	評価の 時期	
		値	時期 (年度)				
①公共 交通の 満足度	公共交通の便が良くないと 感じる割合	25.3%	2018 (平成30)	20.0%	総合計画 (改定時) 市民アンケート	2028 (令和10)	
②公共 交通の 利用者 数	あかこんバス	93 千人/年度	2020 (令和2)	120 千人/年度	市調査結果	毎年	
	近江鉄道バス※1	4,191 千人/年度		4,875 千人/年度	市統計書		
	近江鉄道線	854 千人/年度		1,087 千人/年度			
	JR 線	6,429 千人/年度		8,236 千人/年度			
	航路	77 千人/年度		96 千人/年度	運航事業者 提供データ		
③行政 負担	利用者1人 あたりの行政 負担額	近江鉄道 バス	2021 (令和3)	122 円	市調査結果	毎年	
		あかこんバス ※2	2021 (令和3)	616 円	515 円	市調査結果	毎年
	収支率	近江鉄道 バス	2021 (令和3)	45.7%	45.7%	運行事業者 提供データ	毎年
		あかこんバス	2021 (令和3)	27.1%	29.1%	市調査結果	毎年
④新し い人の 流れ	自由目的の 自動車(家 族の送迎)	月2日以上	2022 (令和4)	51%	40%	地域公共交 通計 画 市民アンケート	2028 (令和10)
	公共交通に係る 市ホームページへのアクセス数		2022 (令和4)	17,603 件	21,800 件	ホームペー ジ アクセ ス カウ ント	毎年

※1 近江八幡管内を運行するあやめ営業所の数値

※2 あかこんバス利用者1人あたりの行政負担額は、サービス向上に伴って運行費用が増大する場合は目標値を検討のうえ再設定する。

※3 サービスが改善したらバスを利用したいと回答した方のバスの総合的な満足度

近江八幡市地域公共交通計画

発 行：近江八幡市

発行年月日：2023（令和5）年3月

編 集：近江八幡市市民部交通政策課

〒523-8501 滋賀県近江八幡市桜宮町 236 番地

TEL：0748-36-5515

FAX：0748-36-5553