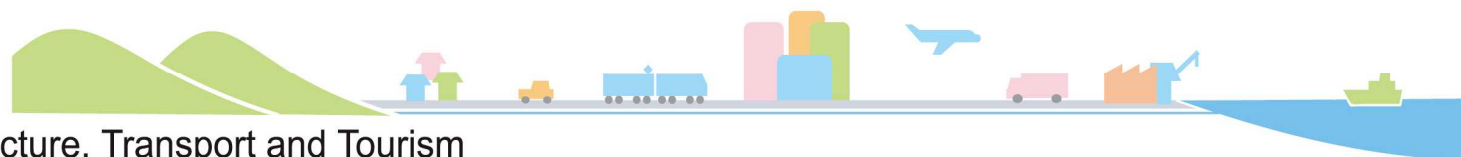


国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



滋賀県東近江市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成 29 年 5 月

近畿運輸局

近畿運輸局滋賀運輸支局

東近江市の概要、公共交通に関する主な取組

市の概要

- 滋賀県南東（琵琶湖の南東）に位置し、東は三重県と接する鈴鹿山系、西は琵琶湖に面し、市の中央を愛知川が流れ、森林が市の面積の56%を占め、豊かな自然に恵まれている。
- 平成17年に八日市市、神崎郡永源寺町・五個荘町、愛知郡愛東町・湖東町の1市4町が合併して新たに誕生し、さらに、平成18年には神崎郡能登川町・蒲生郡蒲生町を編入し、現在に至る。
- 古くは近江商人が活躍し、近年は名神高速道路の整備に伴い工業団地が造成され、豊かな自然と調和のとれた内陸工業地帯として発展してきた。
- 「歴史」「文化」「伝統」を守り、「誇りと自信の持てるまち」「愛着を持てるまち」「住みたいという人が来るまち」を実現するためのまちづくりに取り組んでいる。

人口：約115千人
面積：約388km²



東近江市章



公共交通に関する主な取組

◆基本方針・計画・体制

(年度)	
H18	東近江市 総合計画 策定（目標H28年度）
H19	コミュニティバス第1次再編計画 策定
H22	都市計画マスタープラン 策定 コミュニティバス第2次再編計画 策定
H25	コミュニティバス第3次再編計画 策定
H27	東近江市 人口ビジョン 策定 東近江市 まち・ひと・しごと創生総合戦略 策定 東近江市 国土強靱化計画 策定 近江鉄道との間で包括的連携協定 締結
H28	コミュニティバス第4次再編計画 策定



↑ 近江鉄道

↓ ちょこっとタクシー



↑ ちょこっとバス

◆利用促進に関する取組

近江鉄道関連

- サイクルトレインの実施
→9:00～16:00の間指定された駅で自転車の持ち込み可能サービスを実施
- 各種企画乗車券の発売
→地酒電車など様々なイベントや地域観光と連携したお得なきっぷの発売

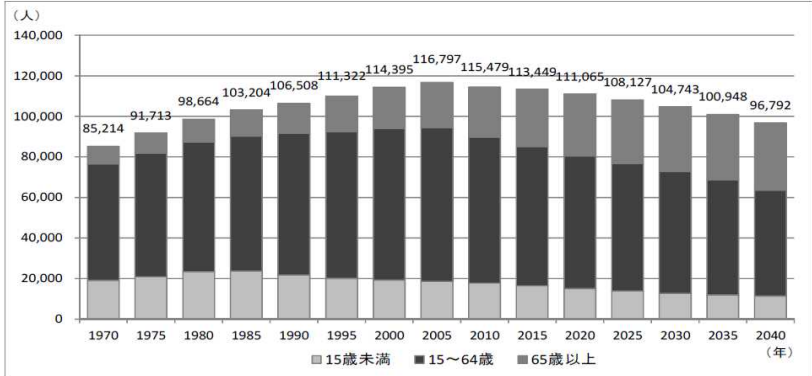
コミュニティバス関連

- 買い物お帰りきっぷ事業
→ショッピングセンターで2000円以上買い物した人に1乗車分の回数券の進呈
- ちょこっとバス広場
→東近江秋まつりの会場にちょこっとバスを展示し、乗車体験やキャンペーンを実施
- ちょこっとバスイメージCM作成
→東近江ケーブルテレビのコミュニティチャンネルにてCMを放映
- ちょこっとバスフォトコンテスト
→「ちょこっとバスが東近江市を元気にする」をテーマにした写真作品を募集し表彰
- ヘッドマークデザイン募集
→車両に取り付けるヘッドマークのデザインを募集し、優秀賞作品を車両に取付けて運行
- モビリティ・マネジメント教育
→市内の小学生を対象にバスの乗車体験・乗車マナー学習を実施し、将来の利用者を育成

公共交通の現状

◆人口推移と公共交通旅客輸送量

○東近江市の年齢別人口推移



※出典 H27.10 東近江市人口ビジョン

○各種公共交通の利用者数

単位(人)	24年度	25年度	26年度	27年度
近江鉄道※	4,564,953	4,508,150	4,469,583	4,579,518
路線バス※	479,277	492,326	507,957	517,786
ちょこっとバス	149,438	147,990	141,607	138,688
ちょこっとタクシー	28,729	29,728	28,373	28,044

※近江鉄道および路線バスは全体の旅客輸送量を示す。
※角能線については路線バスに含む

- 総人口は平成17年をピークに減少。高齢化率は約24.7%（県全体は24.2%）。
- 市内の交通インフラは、鉄道では、近江鉄道（13駅）、JR東海道線（1駅）があり、JRや近江鉄道の駅につなぐ幹線として近江鉄道のバス路線（3路線）がある。タクシーは市内で4社が運行している。また、日野町営バス（乗合）が一部市内の鉄道駅（桜川駅）に乗り入れている。
- コミュニティバスは、鉄道や路線バスを補完し、交通空白地の解消のため、ちょこっとバス（乗合）が8路線、ちょこっとタクシー（乗用）が14路線6エリアで運行されている。また、隣接する愛荘町と共同で角能線（乗合）が運行されている。バスは近江鉄道及び永源寺タクシー、タクシーは近江タクシー、滋賀第一交通及び永源寺タクシーに運行委託されている。
- 利用者数はちょこっとバスが平成24年度、ちょこっとタクシーが平成25年度をそれぞれピークに減少傾向にある。
- 市の財政負担については、利用者数は減少傾向にあるもののそれほど変動はない（ちょこっとバス等：約8,938万円、ちょこっとタクシー：約1,658万円【平成27年度実績】）。

急速な少子高齢化が進む中、依然厳しい財政状況において、利用者数が長期的に減少傾向にある鉄道・路線バス・ちょこっとバス・タクシーが調和しながら需要を高め、安全・安心を確保し、公共交通を維持・充実させなくてはならない。

東近江市サポートプラン提案関係(地図)



東近江市の公共交通に関する課題

課題

①八日市駅を中心とした中心市街地の活性化

- 中心市街地活性化事業として、駅前低未利用地の拠点施設整備、旧繁華街(延命新地)の再生、空き店舗等の活用による商業施設リニューアル、駅西側の公園のリニューアル等(これらの一例として、宿泊施設を誘致)を予定しており、これと整合的で利用しやすい公共交通体系を整備することにより、中心市街地の賑わいと公共交通の利用者増の好循環につなげることが必要。

②市のコミュニティ交通(ちょこっとバス・ちょこっとタクシー)の改善

- 市町合併後、公共交通空白地の解消を目指して路線を充実させてきたものの、路線の複雑化による利便性の低下等により利用者数は減少傾向にあり、再編の検討が必要。市はコミュニティバス第4次再編計画(計画期間:平成29年4月から5年間)を策定。

③観光資源を生かした需要創造

- 東近江市の豊かな自然を生かし、付加価値を創出し、インバウンドや県内外からの需要を高めていくことが必要。

④基幹交通としての近江鉄道の活性化

- 沿線人口の減少等により、近江鉄道の利用者数は、減少傾向にあったが、近年は企画電車の増発等により、利用者数もわずかながら持ち直しつつある。東近江市にとって、引き続き重要な基幹交通であることから、さらなる利活用の促進によって、近江鉄道の活性化を図ることが必要。

⑤「東近江」の認知度向上

- 東近江市は、旧1市6町の合併を経て現在に至っており、市外の人々にとって「東近江」の名が必ずしも広く浸透しているとはいえず、知名度の向上に向けた取組みを検討する余地がある。

課題に対する提案

①八日市駅を中心とした中心市街地の活性化

中心市街地活性化に資する公共交通サービスの提供

- 市内の各地域から中心市街地である近江鉄道八日市駅周辺へ公共交通で移動する場合、コミュニティバス間の乗継ぎについては1回分の運賃(200円)で乗車可能である一方、他の交通機関との乗継ぎが発生する場合はそれぞれの運賃が加算されるため、公共交通利用の抵抗となり、地域によっては運賃格差による不公平感も生じている。
- 鉄道・民間バス・コミュニティバス相互間の乗継割引の導入等、公共交通利用のハードルを下げる取組みを念頭に、運行事業者を交えた議論を行うことが考えられる。

②市のコミュニティ交通(ちょこっとバス・ちょこっとタクシー)の改善

利用者のニーズに合わせたちょこっとタクシーの運行形態の見直し

- 予約制であること、ルートが遠回りになること等、特に高齢者からの利用しにくいとの声に応え、利便性の向上につなげるため、運行形態の見直し、特に区域運行とすることを中心に検討を進めることが考えられる。
- また、地域住民に対し、継続運行のための目標値を示すなど、地元が自ら盛り上げる気運やマイバス・タクシー意識を醸成するための取組みを併せて行うことが重要である。

課題に対する提案

③観光資源を生かした需要創造

ちよこつとバスの新たな付加価値の創出

- 登山道等周辺環境の整備を前提に、鈴鹿十座の登山客の輸送に適した新たなバス交通を提供する等の取組みにより新たな需要を開拓し、公共交通の活性化につなげることが考えられる。

④基幹交通としての近江鉄道の活性化

観光・まちづくり施策との連動、県や他市町との連携による近江鉄道の活性化

- 市と近江鉄道とで包括的連携協定を締結しており、今後、東近江市と近江鉄道との連携による観光商品の造成・共同プロモーション、歴史的駅舎を有する新八日市駅・代表的観光地の太郎坊宮への玄関口である太郎坊宮前駅の駅舎・駅前整備の推進と、これを前提とした両駅へのバス交通接続等、市の観光・まちづくり施策と連動した取組みを継続的に実施することが考えられる。
- 近江鉄道は5市5町の広域にまたがる路線であり、その活性化にあたっては他の市町等と協力することが不可欠である。東近江市が、滋賀県や他の沿線市町とともに、住民の利便性の向上のため近江鉄道の活性化に係る議論を進めていくことが必要である。
- 特に観光施策との連携にあたっては、「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」(交通サービスインバウンド対応支援事業(調査事業・利用促進事業))等、国の支援制度を活用することも可能である。

課題に対する提案

⑤「東近江市」の認知度向上



「東近江市」認知向上に向けた取組み

- 近畿地方の他地域においては、地域の認知度向上、地域ブランドの打ち出しのために有効な取組みとして、鉄道駅名の変更等を行っている例がある。その検討にあたっては、駅名変更に要するコスト負担のあり方、現駅名に愛着を持つ地域住民等の関係者の同意等の課題があることに十分留意すべきである。

課題に対する提案

⑥地域公共交通網形成計画の策定に向けた検討

- 東近江市の公共交通に関する前記①～⑤の課題は、バス・鉄道等複数の輸送モードにわたるだけでなく、観光、まちづくり等他分野とも密接に関連するものである。今後は、各課題への当面の対応策の検討と併せて、東近江市の地域公共交通網が持続的なものとなるよう、他分野の地域戦略との整合を取りながら、バス・鉄道等の地域公共交通網を面的に再構築することを検討すべきである。
- 具体的には、本提案や、コミュニティバス第4次再編計画における具体的な事業の進捗等を見つつ、地域公共交通網形成計画を策定することを検討すべきである。なお、地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、地域の交通圏の実情に鑑み、必要に応じて、隣接市町等と共同で計画を策定することも可能である。

⑦自動運転技術の公共交通への応用に向けた検討

- 本提案に向けた検討を進める中、H29年度に国土交通省が実施する「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」の実施箇所として、東近江市の「道の駅 奥永源寺 溪流の里」が選定された。
- 将来的には、本実証実験の結果を踏まえつつ、技術開発や法的環境整備の進展を前提に、自動運転を公共交通に応用することが考えられる。

協定締結から提案に至るまでの間の成果（東近江市）

- 平成28年 9月28日
地域連携サポートプラン協定を締結



- 平成29年 2月13日
東近江市コミュニティバス第4次再編計画承認（平成28年度第3回東近江市地域公共交通会議）
地域公共交通会議には滋賀運輸支局も参画し、法令・予算等の制度面、計画策定後の具体的な進め方等について逐次助言。

- 平成29年 4月 1日
上記コミバス第4次再編計画に基づくちょこっとバス・ちょこっとタクシーの路線・ダイヤ変更

- 平成29年 4月25日
国土交通省が行う「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」箇所に東近江市の「道の駅 奥永源寺 溪流の里」が選定。

