

# 日野町地域公共交通計画

令和6年3月

日 野 町



## はじめに

わが国においては、モータリゼーションの進展をはじめ、人口減少やコロナ禍以降のリモートワークの急速な進展など社会情勢の変化により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、運行事業者の経営悪化や運転手不足などにより、地域鉄道や路線バスの廃止が相次いでいます。市町村においても、高齢者等の移動手段を確保するため、コミュニティバス等の運行により財政負担が増加するなど、公共交通の維持確保は、現在、極めて厳しい状況に置かれています。

日野町においては、近江鉄道線、近江鉄道バスおよび日野町営バス等により地域公共交通ネットワークを形成しており、通院・通学する高齢者や学童等の自ら交通手段を持たない町民にとっては、なくてはならない移動手段となっている一方で、運行便数や時間、ルートが限られているなど利便性が良いとは言えない状況です。

こうした状況から、本町では「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」をめざす姿として、令和3年4月に「わたむき自動車プロジェクト」を発足させ、通勤・通学バス実証実験やビッグデータ活用による旅客流動分析、AIオンデマンド交通の実証実験など地域公共交通の活性化に取り組んでいるところです。

これらの取り組みをさらに推進するとともに、「地域にとって望ましい公共交通のあり方」を明らかにするため、地域公共交通のマスタープランとなる「日野町地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画のもと、「第6次日野町総合計画」における公共交通分野のめざす姿「超高齢社会や人口減少社会にふさわしいだれもが便利で快適な公共交通のあるまち」の実現に向けて取り組んでまいりますので、一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりましたが、本計画の策定にあたり、ご尽力賜りました日野町地域公共交通会議委員の皆様にご心より御礼申し上げます。

令和6年3月

日野町長 堀江 和博

# 目次

1. 計画の策定にあたって	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画の区域・期間	1
2. 地域公共交通の現状	2
2.1 地域の概況	2
(1) 位置等	2
(2) 人口動向	3
(3) 主要施設の立地状況	7
(4) 移動状況	8
(5) 自家用車送迎の状況	11
2.2 日野町の公共交通の現状	13
(1) 町内公共交通の概況	13
(2) 各公共交通の利用状況	14
(3) 地域公共交通への公的資金投入状況	18
(4) 日野町における輸送資源の整理	19
3. 上位・関連計画および交通政策の動向	20
3.1 上位・関連計画	20
(1) 滋賀県等の上位・関連計画	20
(2) 日野町の上位・関連計画	22
3.2 交通政策の動向	24
(1) 「わたむき自動車プロジェクト」	24
4. 地域公共交通にかかる課題	25
(1) 町内の地域公共交通の問題点	25
(2) 地域公共交通による移動ニーズ	26
(3) 地域公共交通にかかる課題	27
5. 地域の将来像と計画の基本方針	28
5.1 将来像と地域公共交通の姿	28
5.2 基本的な考え方と方針	29
(1) 基本的な考え方	29
(2) 基本方針	30
5.3 地域公共交通ネットワークと位置づけ	31
(1) 地域公共交通ネットワーク	31
(2) 地域公共交通の位置づけ	32
6. 地域公共交通の活性化施策	34
(1) 施策体系	34
(2) 施策・事業	35
7. 計画の実現に向けて	42
(1) 計画の評価指標と目標値	42
(2) 計画の評価	44
参考資料	46
1. 策定体制	46
2. 用語集	47

# 1. 計画の策定にあたって

## 1.1 計画策定の目的

本町では、「第6次日野町総合計画（令和3年3月）」において、「超高齢社会や人口減少社会にふさわしい だれもが便利で快適な公共交通のあるまち」をめざす姿とし、「利用しやすい公共交通の充実」を基本施策とする方針が示されている。

しかしながら、現在、本町の地域公共交通は利用者の減少とともに運行本数が減少し、本数が少ないから利用しない、利用できないという「悪循環」が生じている。

こうした地域公共交通を取り巻く状況を踏まえ、交通事業者や住民などの地域の関係者などと協議を行い、移動手段の確保のために、「地域にとって望ましい公共交通のあり方」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして本計画を策定する。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた地域全体の公共交通のあり方を示す「地域公共交通のマスタープラン」となるものである。

計画策定にあたっては、上位計画である「第6次日野町総合計画」「日野町都市計画マスタープラン」「日野町くらし安心ひとづくり総合戦略」などの計画のほか、「わたむぎ自動車プロジェクト」など各事業との連携・整合を図る。

また、広域的な関連計画として、滋賀県や近江鉄道沿線自治体（5市5町）が作成主体となり、近江鉄道株式会社をはじめとする関係諸団体等と構成する近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会が策定した「近江鉄道沿線地域公共交通計画」などと整合性を図る。

## 1.3 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、本町全域とする。

計画の対象期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。

なお、計画期間中においては、施策の実施状況や目標値の達成状況を評価・検証し、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。

## 2. 地域公共交通の現状

### 2.1 地域の概況

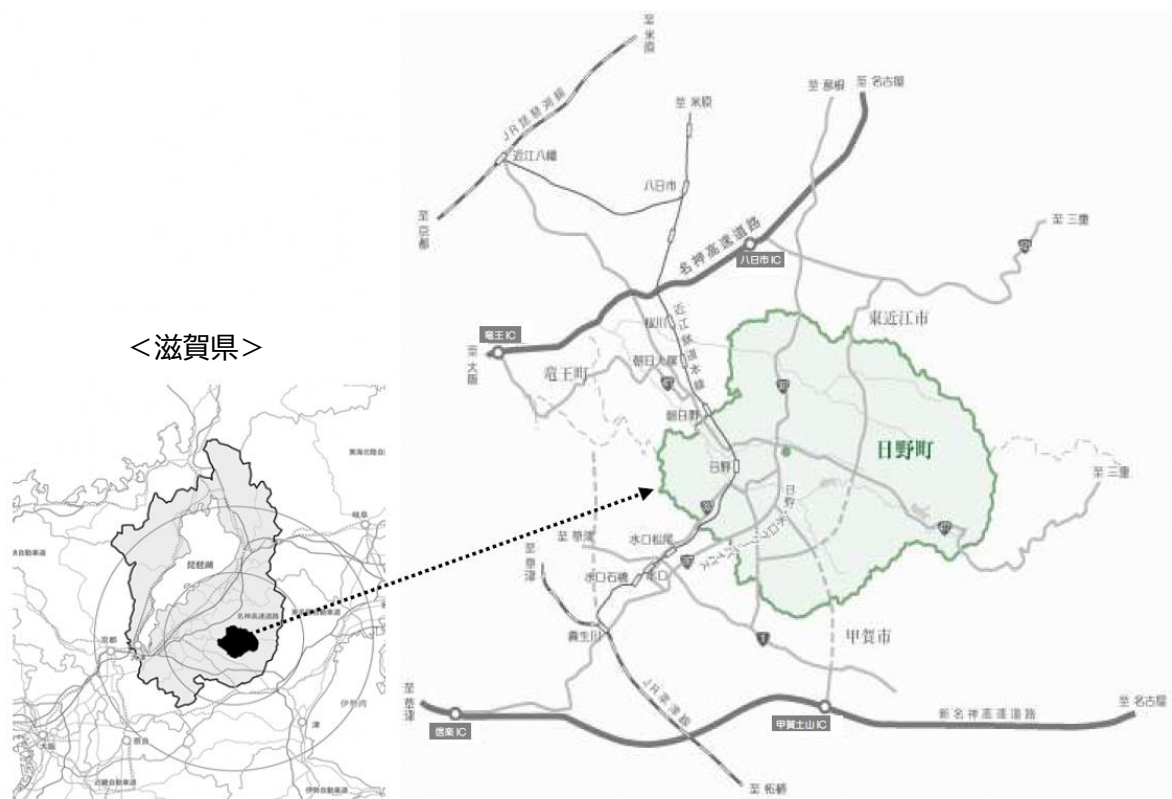
#### (1)位置等

本町は滋賀県の南東部、鈴鹿山系の西麓に位置し、東西 14.5km、南北 12.3km、総面積 117.6 km<sup>2</sup>で、綿向山から発する日野川沿いや竜王山から発する佐久良川沿いに集落や耕地が分布し、米作を中心とした穀倉地帯を形成している。町域の北は東近江市、南は甲賀市と境を接しており、半径 50km 圏内に、京都市、四日市市、大垣市等がある。

交通は、南北に国道 307 号が縦断し、東西には国道 477 号が横断しており、これら主要道から、名神高速道路の蒲生スマート IC、八日市 IC、竜王 IC へ、また、新名神高速道路の信楽 IC や甲賀土山 IC、さらに自動車専用道路である名阪国道の上柘植 IC にアクセスできる比較的便利な場所に位置している。公共交通については、近江鉄道本線日野駅が立地し、近江鉄道バス日八線、日野町営バスの運行がある。

このような状況の中、国道沿線には商業施設が立地するとともに、町内の各工業団地には数多くの優良企業が立地している。

図 1 日野町の位置



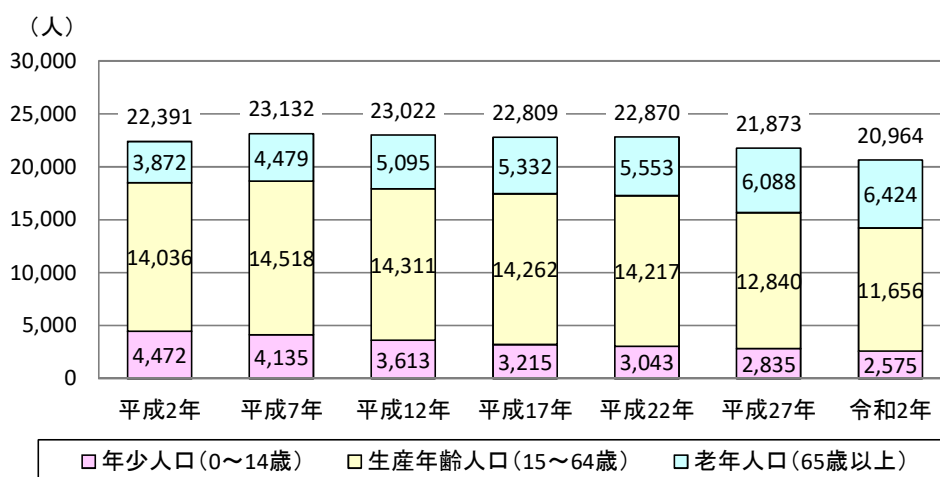
## (2)人口動向

### ① 人口・世帯数の推移

本町の国勢調査における人口は、平成7年をピークとして減少傾向にあり、令和2年は20,964人となっている。年齢3区分で見ると、少子化や高齢化とともに、子どもや高齢者の移動を支えている生産年齢人口も平成7年をピークに減少傾向にある。また、世帯数は増加傾向である一方、1世帯当たり人数は減少傾向である。

なお、住民基本台帳における令和5年12月31日時点の人口は、20,858人となっている。

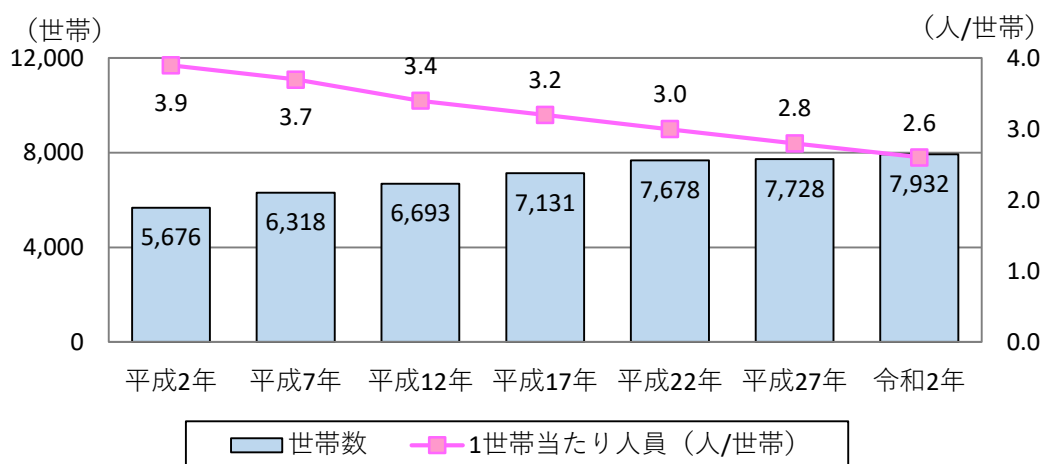
図2 日野町人口の推移



※合計には年齢不詳を含む。

資料：各年国勢調査

図3 日野町世帯数の推移



資料：各年国勢調査



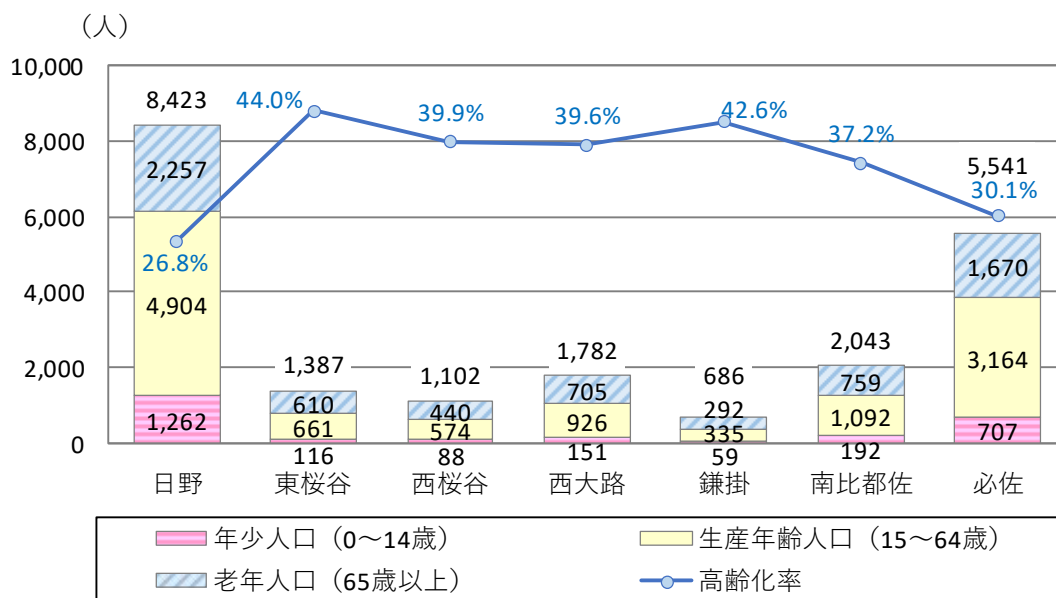


### ③ 地区別人口

地区別人口をみると、町の中心部である日野地区が町全体人口の 40.2%を占めており、次に住宅団地がある必佐地区が 26.4%と多い。

年齢 3 区分別の人口をみると、東桜谷地区では高齢化率が 44.0%、鎌掛地区では高齢化率が 42.6%となっており、住民の高齢化が顕著となっている。

図 5 日野町の地区別・年代別人口



資料：令和 2 年国勢調査

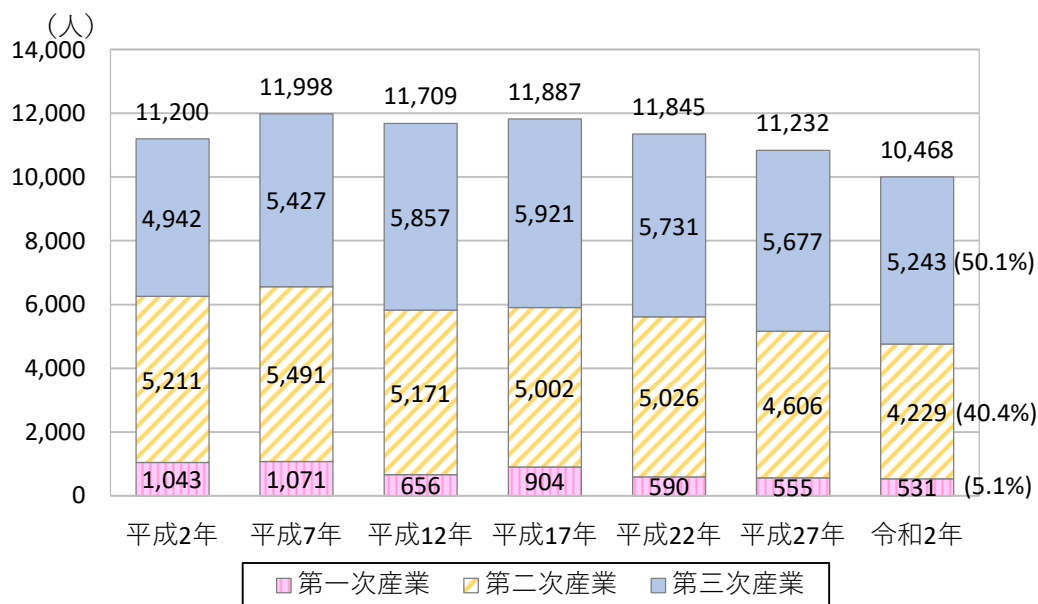
図 6 日野町の地区区分



#### ④ 産業区分別就業者数

産業区分別（15歳以上）就業者数をみると、人口推移と同様に平成7年をピークに減少傾向であり、令和2年は10,468人となっている。産業区分でみると、令和2年は、第一次産業が531人(5.1%)、第二次産業が4,229人(40.4%)、第三次産業が5,243人(50.1%)となっている。第二次産業の就業者数が4割を超えている要因は、本町をはじめ甲賀市・東近江市等の周辺地域に工業団地が多く立地しているためと考えられる。

図7 日野町産業区分別(15歳以上)就業者数の推移



※合計には分類不能を含む。

資料：各年国勢調査

### (3)主要施設の立地状況

#### ① 教育施設

本町には、町立小学校5校、町立中学校1校、県立高等学校1校がある。

令和5年の各小学校の児童数は、日野小学校が523人、西大路小学校が73人、南比都佐小学校が91人、必佐小学校が279人、桜谷小学校が83人、日野中学校の生徒数は535人、日野高校の生徒数は432人となっている。(令和5年度学校基本調査)

#### ② 工業団地等

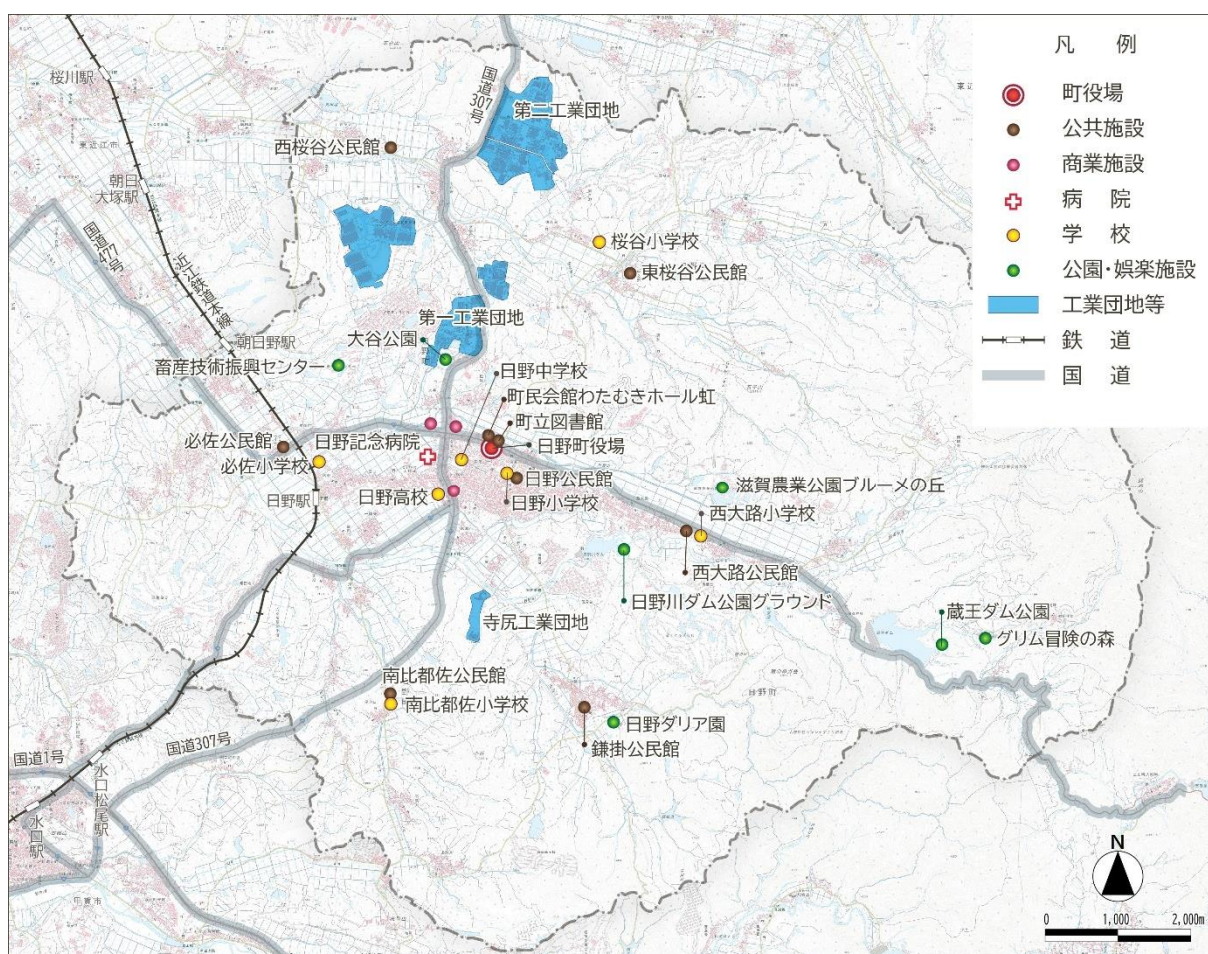
本町は、名神高速道路や新名神高速道路、さらに名阪国道にアクセスできる比較的便利な場所に位置しているため、日野第一工業団地、日野第二工業団地、寺尻工業団地のほか、約3,000人規模の事業所など数多くの優良企業が立地している。

#### ③ 商業施設・公共施設等

本町には、7つの地区公民館があり、国道307号沿線にはショッピングセンターなどの商業施設、総合病院が立地している。

また、国道477号沿線には日野町役場をはじめ、町民会館わたむきホール虹、町立図書館などの公共施設のほか、滋賀農業公園ブルーメの丘やグリム冒険の森などの観光施設がある。

図8 町内の主な施設の立地状況

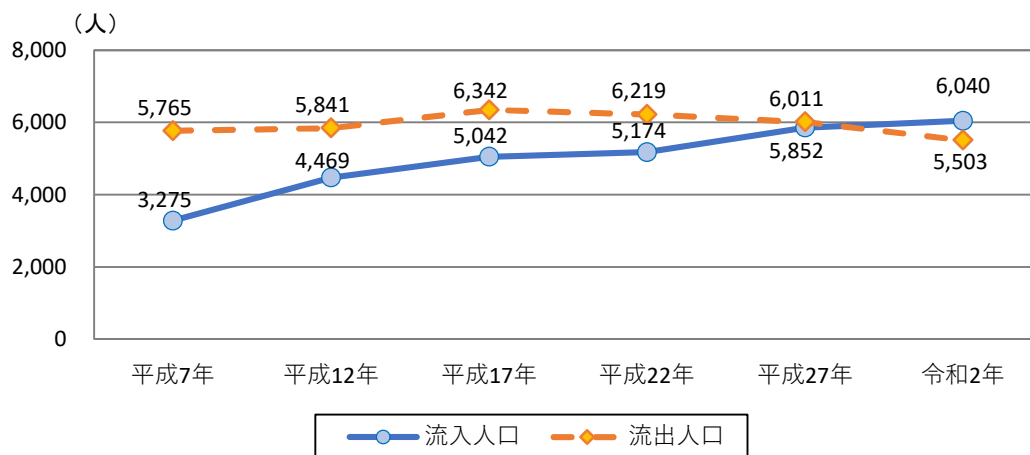


## (4)移動状況

### ① 流入・流出人口の推移

本町の流入・流出人口の推移をみると、流入人口が増加傾向にあり、令和2年は流入人口6,040人、流出人口5,503人と流入人口が流出人口を上回る「流入超過」となっている。この傾向から、町内の工業団地等に通勤する人数が増加しているものと推察される。

図9 日野町の流入人口・流出人口の推移



資料:各年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 第1表

### ② 通勤・通学交通の状況

本町に居住する就業者10,468人のうち4,986人、および15歳以上の通学者764人のうち517人が、町外に通勤・通学している。

本町からの通勤については、甲賀市や東近江市への通勤が多く、本町には、東近江市や甲賀市、近江八幡市からの通勤が多い。

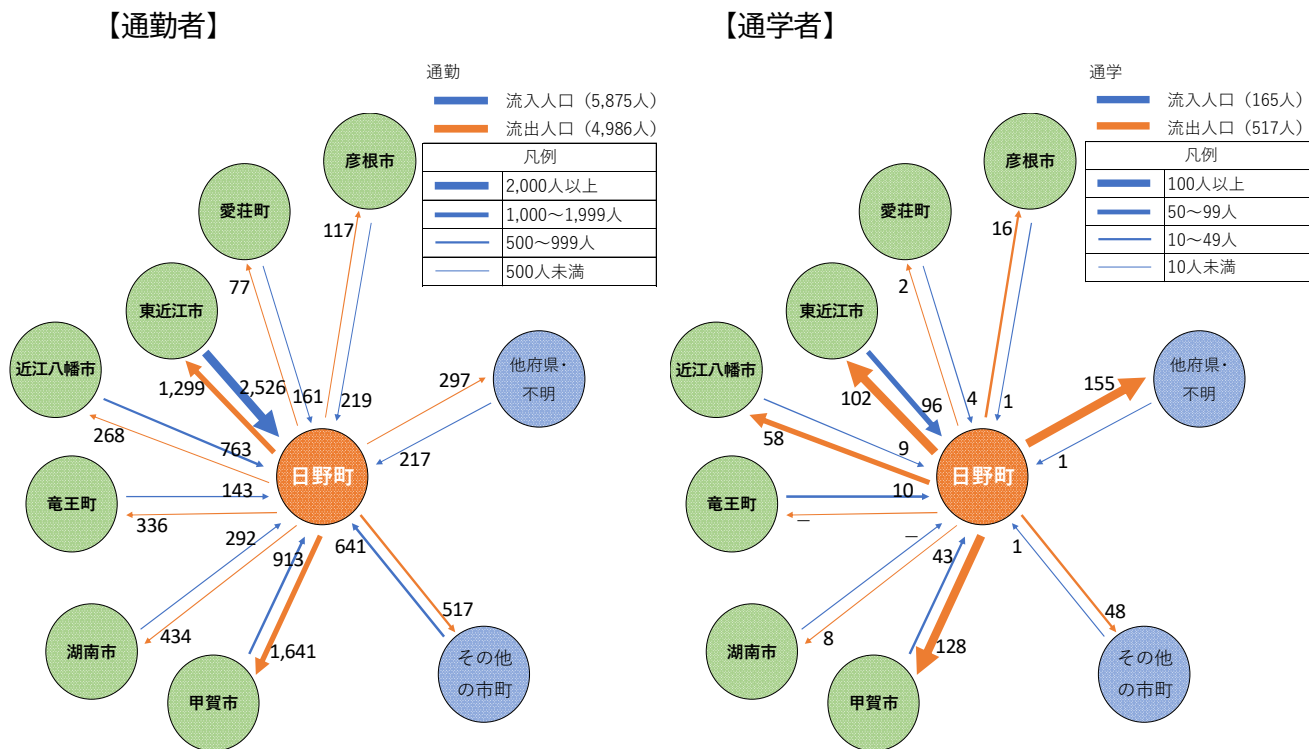
通勤の交通手段は、自家用車が88.0%と大半を占めている。公共交通利用は、鉄道・電車が2.7%、乗合バスが0.9%と少ない。

また、本町からの通学については、甲賀市や東近江市のほか、京阪神など他府県への通学が多い。日野高校には、東近江市や甲賀市からの通学が多い。

通学の交通手段は、自転車が45.6%と最も多く、次いで鉄道・電車の44.9%、自家用車（大半が送迎と推察）の18.0%、乗合バスの13.4%となっている。

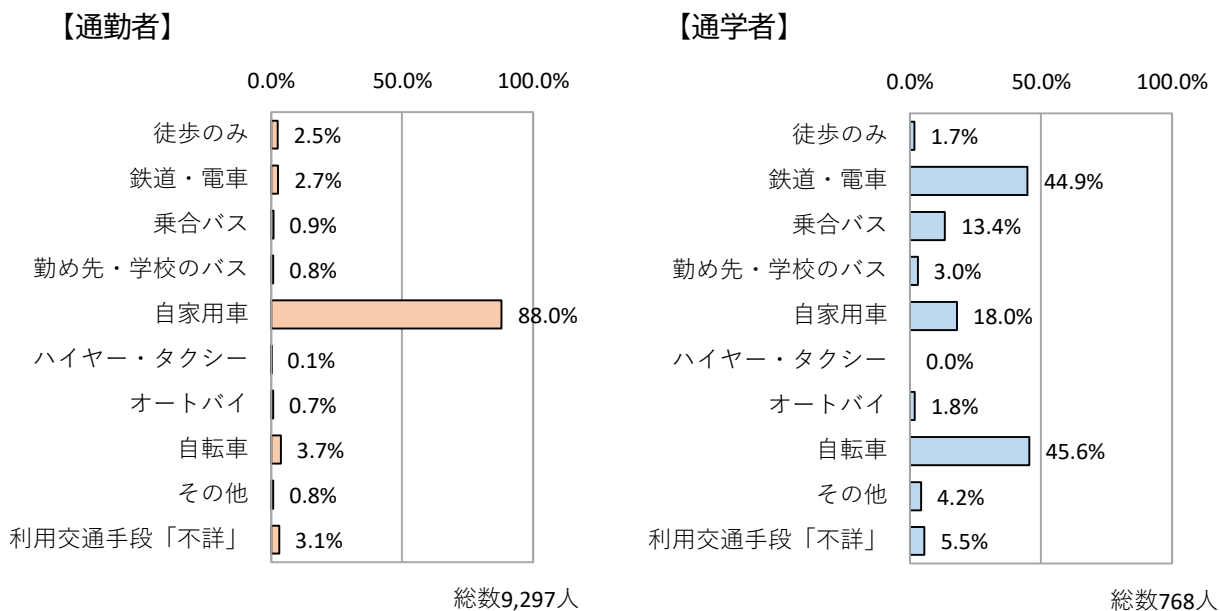


図 10 日野町の通勤流動および通学流動(15 歳以上)



資料:令和 2 年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 第 3 表、第 4 表

図 11 日野町の利用交通手段別通勤者数および通学者数(15 歳以上)



※利用交通手段については、該当する調査項目が複数回答可能であるため、内訳となる項目を足し上げても「総数」とは一致しない。

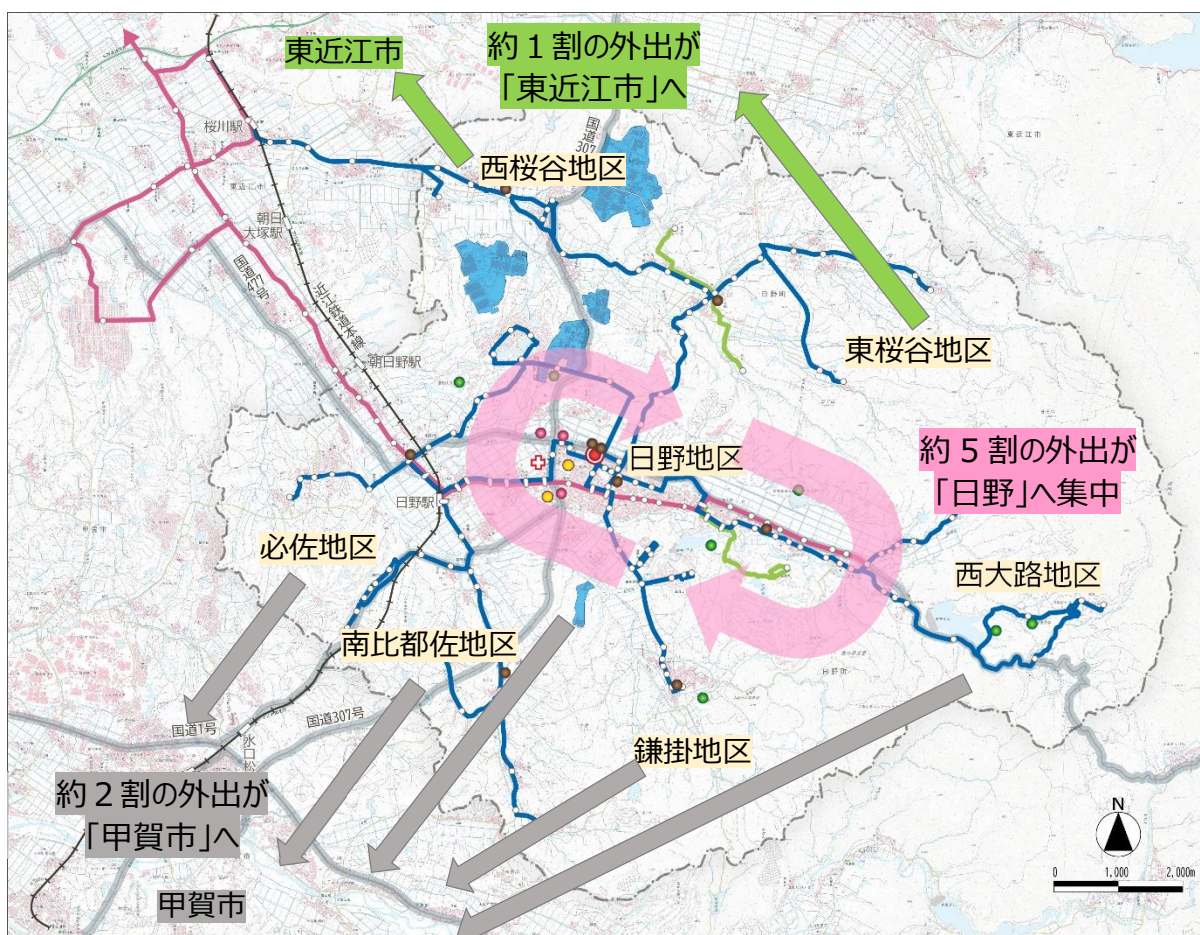
資料:令和 2 年国勢調査 小地域集計 男女, 利用交通手段別通勤者数(15 歳以上) - 町丁・字等  
 第 17-2 表、第 17-3 表

### ③ 外出状況

町内各地区から、買い物や通院以外の目的も含め、町の中心地である日野地区への外出が全体の約5割と多い状況である。特に、買い物は6～7割、通院は6割が日野地区に集中している。また、本町の北部に位置する西桜谷地区や東桜谷地区は東近江市へ、中部に位置する日野地区、必佐地区および西大路地区、南部に位置する南比都佐地区や鎌掛地区は甲賀市への外出が多い。

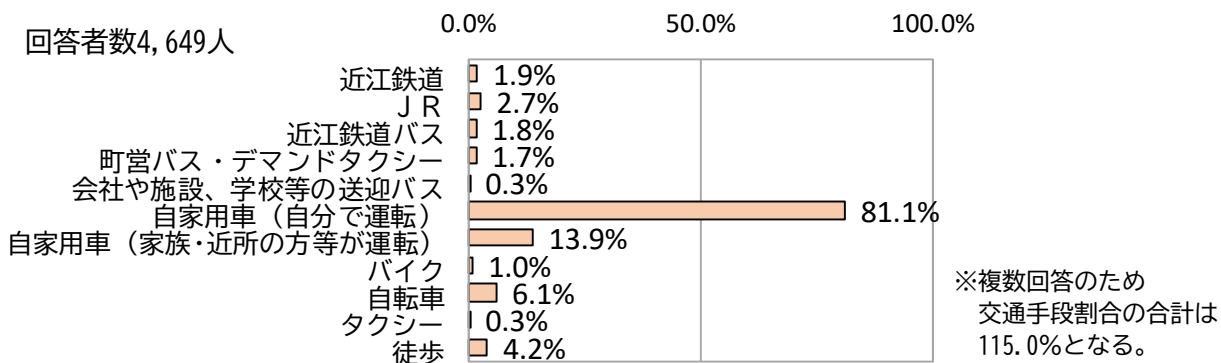
外出の交通手段は、自家用車（自分が運転）が81.1%、自家用車（家族等が運転）が13.9%であり、自動車に依存している状況となっている。

図 12 外出状況



資料:住民アンケートによる移動ニーズ実態調査(令和3年8月)

図 13 外出時の交通手段



資料:住民アンケートによる移動ニーズ実態調査(令和3年8月)

## (5) 自家用車送迎の状況

### ① 自家用車送迎の有無

本町内における移動の現状や移動ニーズを把握するため、令和3年8月に地域公共交通に関するアンケート調査を実施した。

アンケート調査の回答者（4,231人）の約4割（1,555人）が、日常的に家族等を自家用車で送迎している。一方で、回答者の約2割（978人）が、家族等に送迎してもらっている。なお、性別を比較すると、男性よりも女性の方が「送迎してもらっている」割合が多い。

また、「運転に不安があるが、運転しないとイケない」「運転に不安があり、免許を返納したい」の回答者のうち、4.3%（183人）が家族等を送迎している。年齢別人口割合で算出すると、本町全体で約620人いると推察できる。

表1 自家用車送迎の有無（複数回答、回答者4,231人）

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
男性	691	1,097	352	669
女性	777	1,154	528	659
その他	1	4	4	0
無回答	86	197	94	88
合計	1,555	2,452	978	1,416

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
男性	44.4%	44.7%	36.0%	47.2%
女性	50.0%	47.1%	54.0%	46.5%
その他	0.1%	0.2%	0.4%	0.0%
無回答	5.5%	8.0%	9.6%	6.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数	1,555	2,452	978	1,416

資料：住民アンケートによる移動ニーズ実態調査（令和3年8月）

表2 自家用車送迎の有無×自家用車の運転状況（複数回答、回答者4,231人）

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
運転に問題はない	1,349	1,560	273	1,225
運転に不安があるが、運転しないとイケない	165	121	80	88
運転に不安があり、免許を返納したい（約5年以内）	18	38	36	16
運転はしていない	0	688	569	58
無回答	23	45	20	29
合計	1,555	2,452	978	1,416

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
運転に問題はない	86.8%	63.6%	27.9%	86.5%
運転に不安があるが、運転しないとイケない	10.6%	4.9%	8.2%	6.2%
運転に不安があり、免許を返納したい（約5年以内）	1.2%	1.5%	3.7%	1.1%
運転はしていない	0.0%	28.1%	58.2%	4.1%
無回答	1.5%	1.8%	2.0%	2.0%
回答者数	1,555	2,452	978	1,416

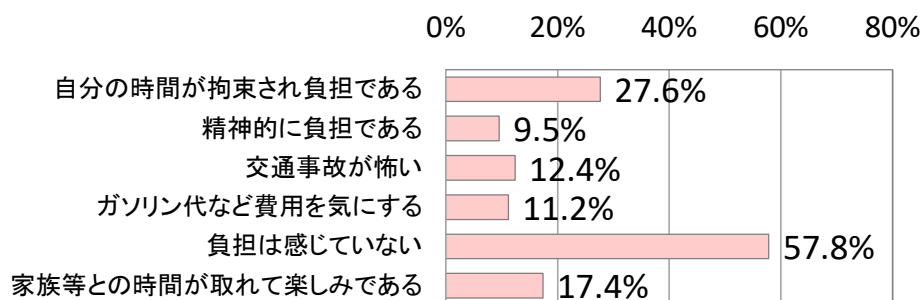
資料：住民アンケートによる移動ニーズ実態調査（令和3年8月）

## ② 自家用車送迎の意向

送迎している方の約3割が時間的負担、約1割が精神的負担や交通事故、ガソリン代など費用の負担を感じている一方、約6割が負担を感じていない。

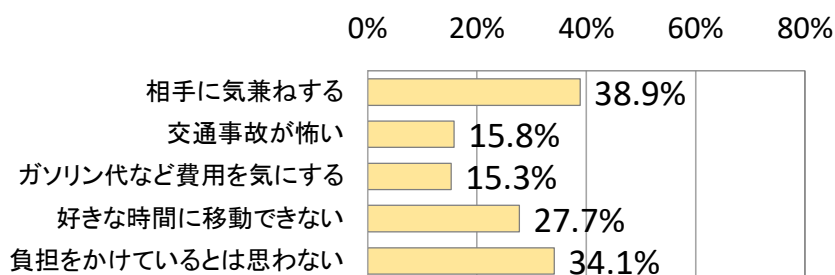
また、送迎してもらっている人の約4割が相手に気兼ねしており、約3割が好きな時間に移動できない不満がある。

図 14 自家用車送迎に対する意向【送迎している方】



資料:住民アンケートによる移動ニーズ実態調査(令和3年8月)

図 15 自家用車送迎に対する意向【送迎してもらっている方】



資料:住民アンケートによる移動ニーズ実態調査(令和3年8月)

公共交通が便利になった場合、現在送迎している人の3割近くが「送迎をやめたい」、送迎してもらっている人の半数近くが「送迎をやめたい」と回答している。

表 3 自家用車送迎の有無×今後の送迎意向

(人)

	送迎している方		送迎してもらっている方	
送迎をやめたい	428	29.1%	425	44.6%
送迎を続ける	1045	70.9%	527	55.4%
合計	1473	100.0%	952	100.0%

資料:住民アンケートによる移動ニーズ実態調査(令和3年8月)



## 2.2 日野町の公共交通の現状

### (1) 町内公共交通の概況

本町における公共交通には、近江鉄道本線（日野駅）、近江鉄道バス日八線、日野町営バス（コミュニティバス）等がある。

近江鉄道線は、貴生川駅と米原駅間を運行している本線のほか、八日市駅と近江八幡駅間を運行する八日市線、彦根市の高宮駅と多賀駅間を運行する多賀線がある。

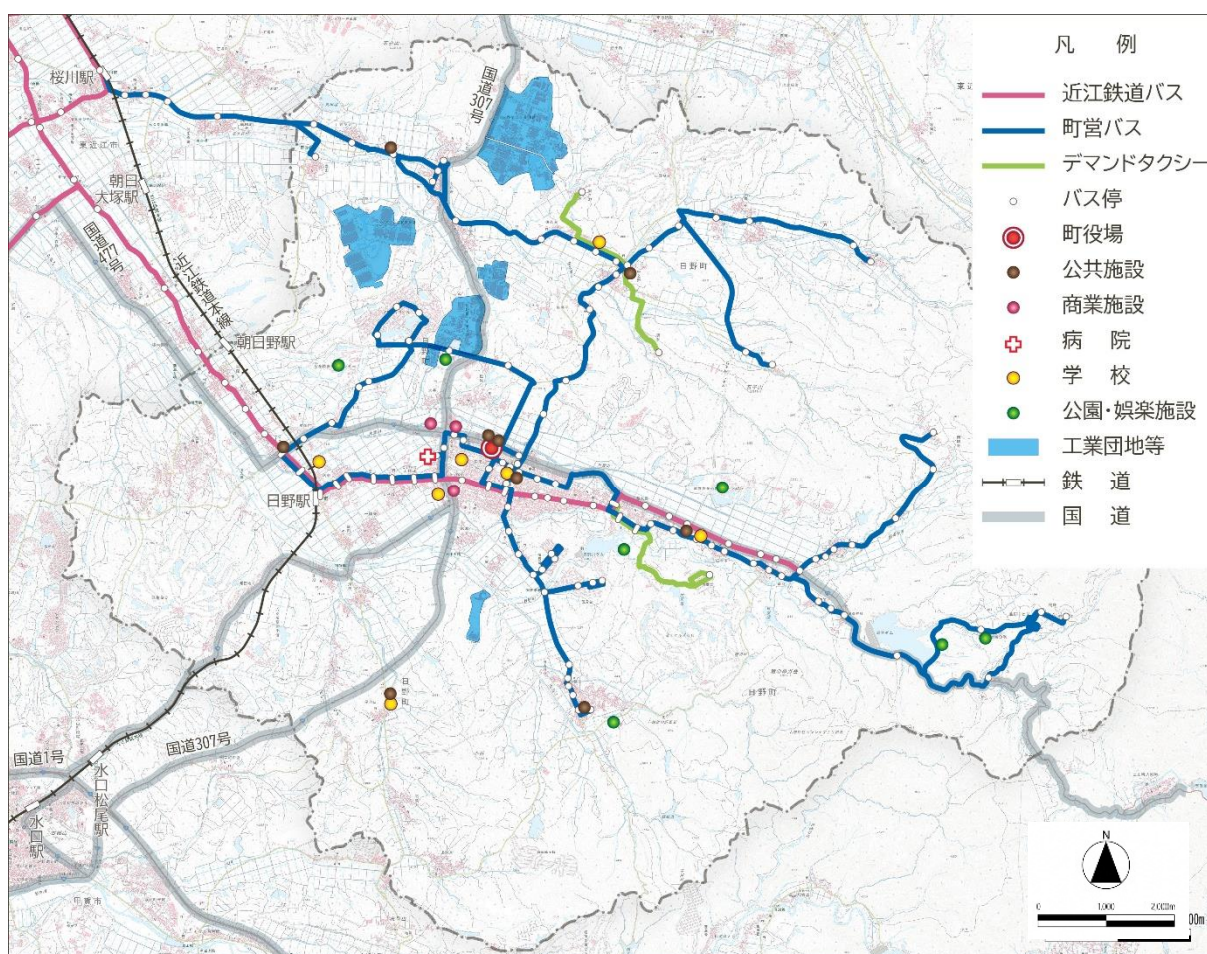
近江鉄道バス日八線は、J R近江八幡駅から近江鉄道日野駅を経て北畑口まで運行している。

日野町営バスは、桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線、中山線、南比線、湖南サンライズ線の6路線を5台のバスで運行している。なお、日野町営バス等の運行がない地域では、集落と最寄りの日野町営バスの停留所を結ぶ、デマンドタクシー（予約運行制乗合タクシー）を試行運行している。

さらに、令和5年3月からA Iオンデマンド交通（チョイソコひの）の実証実験運行を日野町営バス南比線・中山線沿線地域で行っており、令和6年3月から日野町営バス湖南サンライズ線沿線地域でも実証実験運行を行っている。

そのほか、移動支援事業（ボランティア輸送）として、東桜谷地区、西桜谷地区および日野地区の小井口区において、地域住民同士の支え合いで町内の移動を支援する「おたすけカゴヤ」が運行されている。

図 16 日野町の地域公共交通ネットワーク

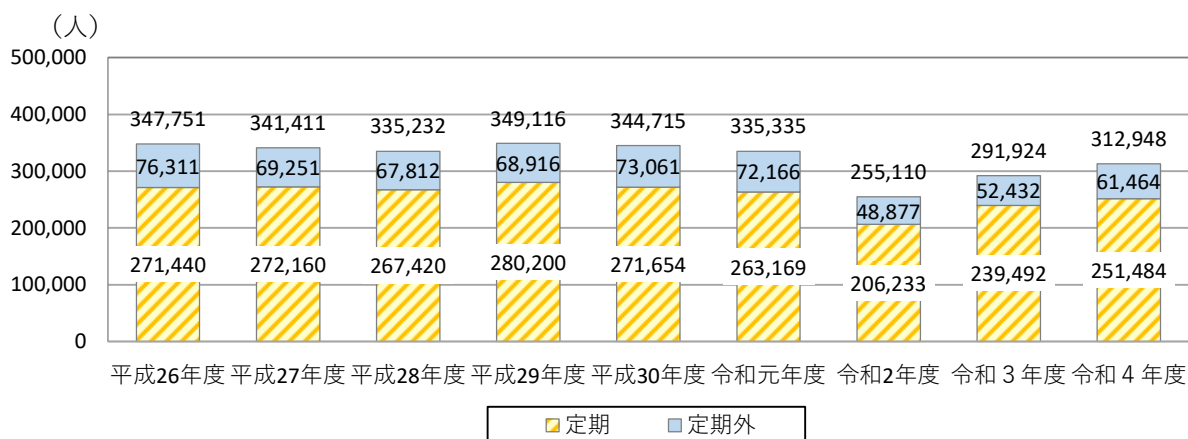


## (2)各公共交通の利用状況

### ① 近江鉄道日野駅の利用状況

近江鉄道日野駅の利用者数は、令和元年度までは約 34 万人/年の横ばい傾向で推移していた。その後、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和 2 年度は約 25 万人/年まで減少したが、令和 4 年度には約 31 万人/年まで回復している。なお、約 8 割が定期利用となっている。

図 17 近江鉄道日野駅乗降客数の推移

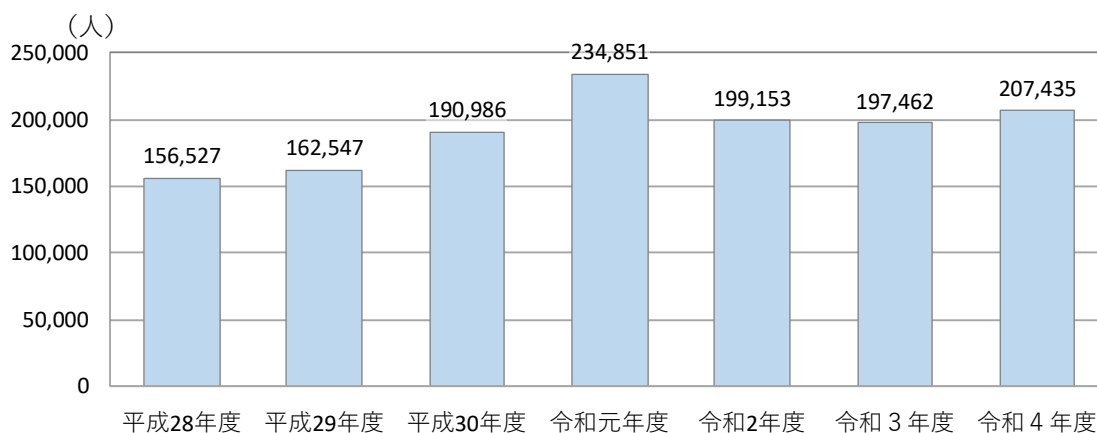


資料:近江鉄道(株)鉄道部

### ② 近江鉄道バス日八線の利用状況

近江鉄道バス日八線の利用者数は、令和元年度の約 23 万人/年まで増加傾向で推移していた。その後、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和 3 年度は約 20 万人/年まで減少したが、令和 4 年度には約 21 万人/年まで回復している。

図 18 近江鉄道バス日八線乗客数の推移

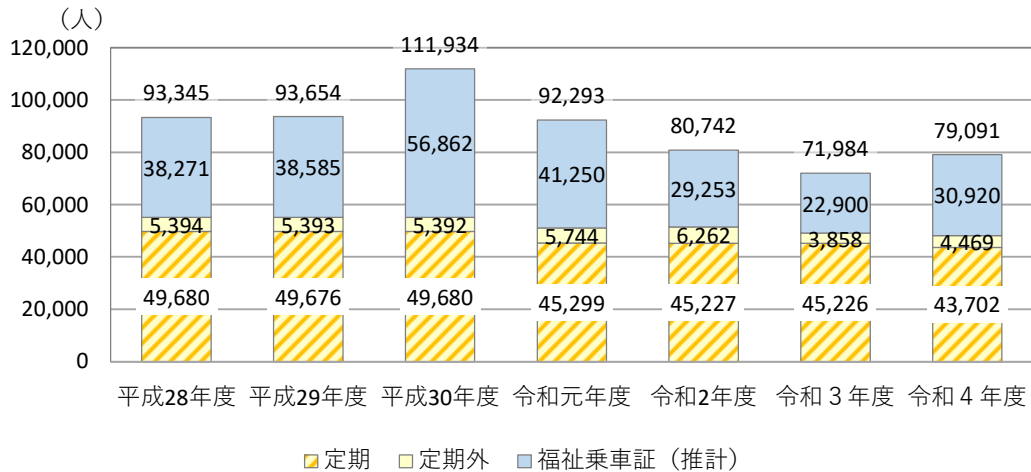


\*各年度は、前年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの 1 年間について集計  
資料:近江鉄道(株)自動車部

### ③ 日野町営バスの利用状況

日野町営バスの利用者数は、減少傾向で推移し、令和4年度（令和3年10月1日から令和4年9月30日）の利用者数は79,091人/年となっており、利用の9割以上が定期と福祉乗車証（満70歳以上または障害者手帳を保持する住民が無料で日野町営バスを利用できる）の利用である。なお、日野町営バスの桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線では、一部の便が小学生の登下校で定期利用されているが、児童数の減少に伴い、減少傾向である。

図 19 日野町営バス年間利用者数の推移

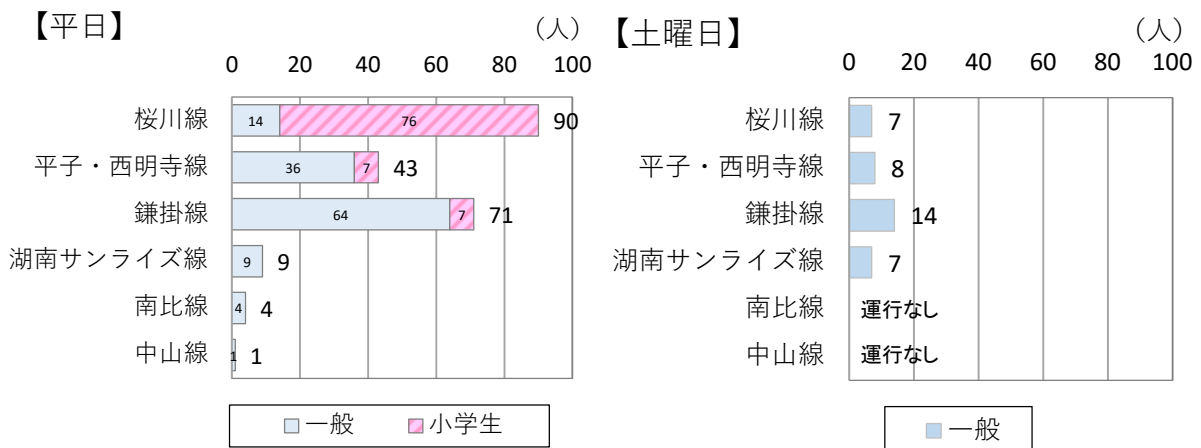


\* 各年度は、前年10月1日から9月30日までの1年間について集計  
 \* 福祉乗車証利用分については、動態調査をもとにした推定人数

資料：日野町交通環境政策課、近江鉄道(株)自動車部

路線別の利用状況を見ると、平日は桜川線で小学生の登下校の利用が多く、90人/日の利用がある。鎌掛線や平子・西明寺線は一般利用が多い。一方、湖南サンライズ線、南比線、中山線の利用は非常に少ない状況である。また、土曜日については、平日と比較すると、いずれの路線も非常に少ない状況である。

図 20 路線別・一日当たりの利用状況(令和5年度動態調査集計)

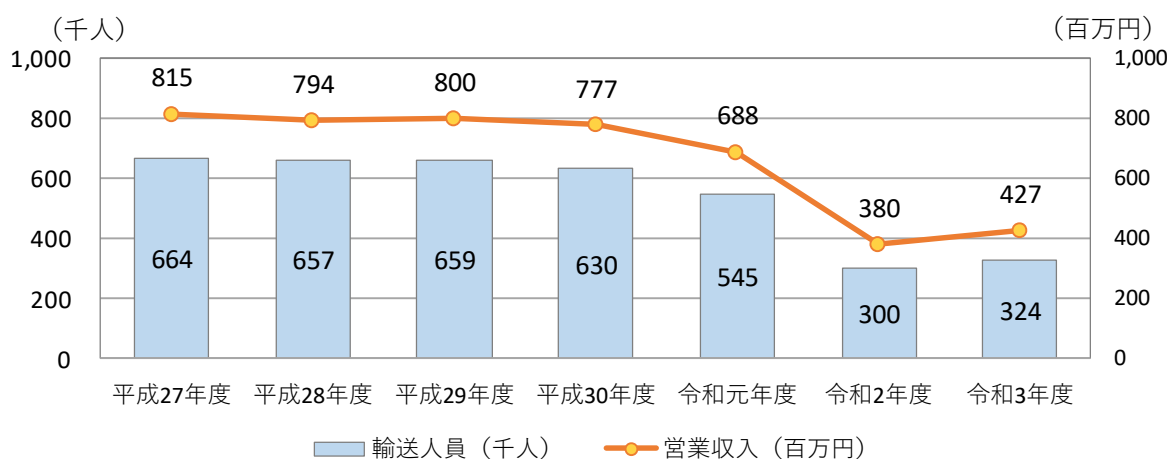


資料：日野町交通環境政策課

#### ④ 一般タクシーの利用状況

タクシー事業においては、本町は中部交通圏にあり、活性化法に基づき準特定地域に指定されている。中部交通圏は他に近江八幡市、東近江市、竜王町で構成されており、4社が事業を行っているが、本町にタクシーを常駐している事業者は1社である。中部交通圏における輸送人員、営業収入は、ともに減少傾向である。

図 21 中部交通圏におけるタクシー事業の輸送人員・営業収入の推移



資料：近畿運輸局滋賀運輸支局

#### ⑤ デマンドタクシー(試行運行)の利用状況

日野町営バス等の乗り入れができない一部集落においては、最寄りの日野町営バスの停留所までを結ぶ、デマンドタクシー(予約運行制乗合タクシー)を2路線試行運行している。

令和4年度の利用者は76人である。

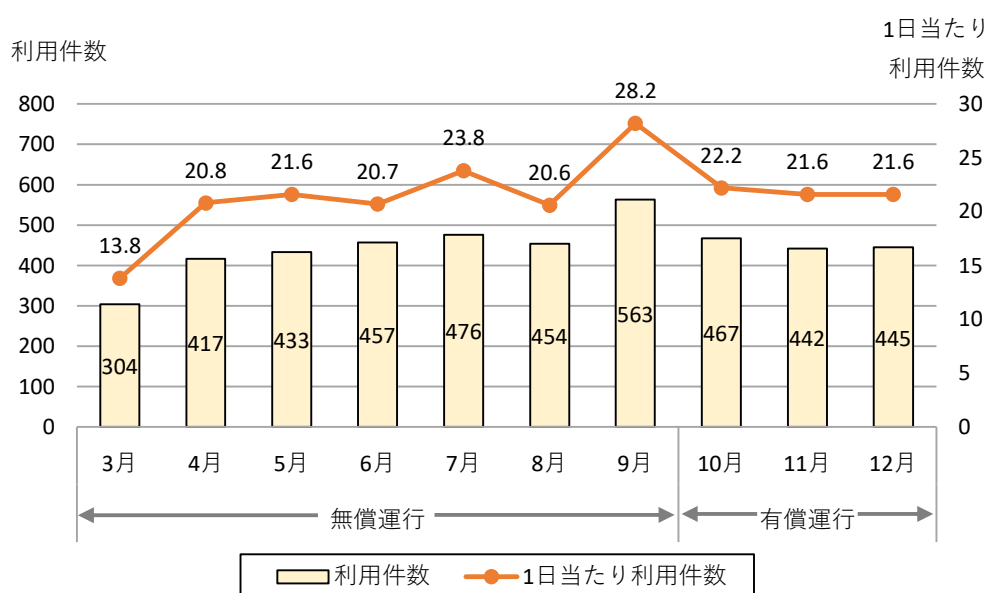
## ⑥ AIオンデマンド交通(チョイソコひの・実証実験運行)の利用状況

AIオンデマンド交通(チョイソコひの)については、日野町営バス南比線・中山線沿線地域の住民を対象として、令和5年3月から実証実験運行を行っており、令和6年1月末時点の登録者数は、872人となっている。また、1日当たりの利用者数については、令和5年3月が約14人/日、4月以降が約21人/日となっている。

また、日野町営バス南比線・中山線の1日当たりの利用者数は、それぞれ約2～3人/日であったことから、AIオンデマンド交通はこれまで日野町営バスを利用していなかった高齢者などの外出に寄与していると考えられる。

なお、令和5年度に実施した住民アンケート調査等を踏まえ、令和6年10月から日野町営バス南比線・中山線を廃止して、同沿線地域においてAIオンデマンド交通を本格運行する。

図 22 AIオンデマンド交通(チョイソコひの)利用者数



資料:日野町交通環境政策課

## ⑦レンタサイクル

町内のレンタサイクルは、令和6年1月末時点で、3拠点、49台あり、主に町内の観光施設を周遊する目的などで利用されている。



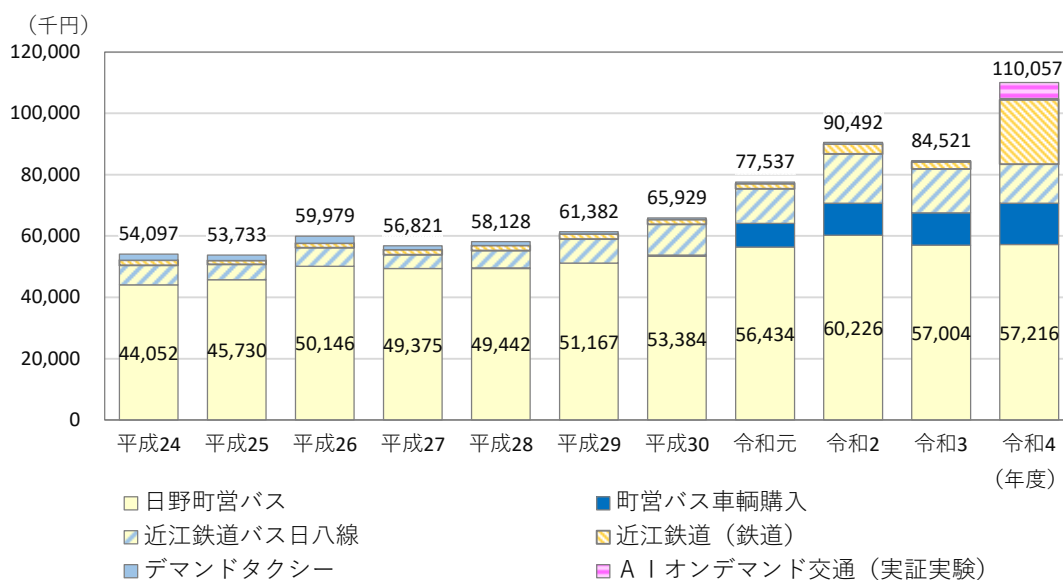
### (3)地域公共交通への公的資金投入状況

本町において地域公共交通に支出している公的資金については、令和元年度以降、日野町営バス車両購入費補助金（令和11年度まで継続予定）も加わり増加傾向にあり、令和4年度は約1億1,000万円となっている。内訳をみると、日野町営バスへの補助金が最も多く約5,700万円、さらに近江鉄道線関係負担金額が約2,100万円となっている。

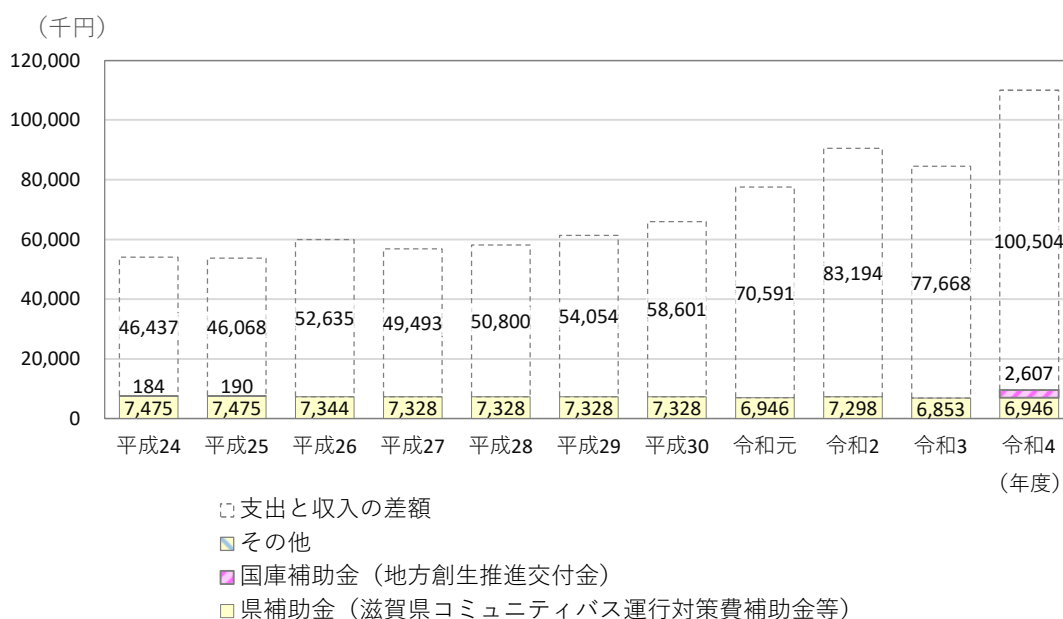
一方、公的資金からの収入については、滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金が毎年約700万円である。

図 23 地域公共交通への公的資金支出額・収入額の推移

#### 【支出】



#### 【収入】



資料：日野町交通環境政策課

#### (4)日野町における輸送資源の整理

本町における輸送資源としては、鉄道やバス、一般タクシー等の公共交通のほか、通学バス、企業や病院のシャトルバスなど企業交通、その他物流系の交通などがある。

表 4 日野町における輸送資源の概要

種別	交通モード	概要
公共交通	近江鉄道（近江鉄道線）	日野駅
	近江鉄道バス（日八線）	J R近江八幡駅南口⇔北畑口（日野駅）
	日野町営バス（コミュニティバス）	6路線（桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線、中山線、南比線、湖南サンライズ線）
	デマンドタクシー（予約運行制乗合タクシー・試行運行）	2路線（奥師・奥之池⇔中之郷農協前、青葉台⇔日野川ダム口）
	A I オンデマンド交通（チョイソコひの：予約制乗合タクシー）	日野町営バス中山線エリア⇔南比線エリア⇔湖南サンライズ線エリア⇔町内中心部（一部町外医療機関あり）
	タクシー	営業許可4事業者
公的交通	必佐小学校通学バス	登校時・下校時：貸切バス1台・福祉バス1台 湖南サンライズ⇔必佐小学校 （実証実験を受けて継続運行）
	日野小学校通学バス	登校時：貸切バス1台、下校時：町営バス 鎌掛⇔日野小学校
移動支援	おたすけカゴヤ（ボランティア輸送）	・東桜谷おしゃべり会（東桜谷地区） ・小井口Y K 倶楽部（小井口区） ・西桜谷ちょいのり会（西桜谷地区）
その他	レンタカー	2事業所
	レンタサイクル	3拠点（民間2事業所、日野観光協会）
	事業所シャトルバス	大型バス、マイクロバス
	町外学習塾送迎バス	マイクロバス
	ホテル・飲食店送迎バス	マイクロバス、ワゴン車等
	町内病院送迎バス	ワゴン車
	介護タクシー	普通乗用車等
	福祉施設送迎バス	ワゴン車等
	町外学校送迎バス	マイクロバス
	郵便局集配車	
	宅配便集配車	
その他（貨客混載等）		

資料：日野町交通環境政策課

### 3. 上位・関連計画および交通政策の動向

#### 3.1 上位・関連計画

##### (1) 滋賀県等の上位・関連計画

地域公共交通に関連する広域的な上位・関連計画については、滋賀県の「滋賀地域交通ビジョン（令和6年3月）」「滋賀県基本構想（令和元年7月）」「滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月）」のほか、近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の「近江鉄道沿線地域公共交通計画（令和3年10月）」があげられる。

これらのうち、特に本計画と関連のある「滋賀地域交通ビジョン」「近江鉄道沿線地域公共交通計画」における地域公共交通関連の概要を整理する。

表 5 滋賀地域交通ビジョンにおける公共交通の方向性

名称		滋賀地域交通ビジョン（令和6年3月）						
計画期間		2040年代を見据えた「滋賀県が目指す地域交通の姿」と、それが実現した「滋賀の社会」を、地域分類ごとに具体的に描く						
公共交通の方向性		【滋賀県が目指す地域交通の姿（今から20年後、2040年代を見据える）】 滋賀県都市計画基本方針（令和4年3月策定）「拠点連携型都市構造」の実現 誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通						
分類	課題	問題の状況	想定される施策	地域分類				
				①	②	③	④	
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整	○	○	○		
			域内交通ネットワークの強化	需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	○	○		
				鉄道を補完するバス路線活用・導入		○	○	
		交通空白地が存在	地域輸送資源（施設送迎バス等）によるバス路線の補完	地域の輸送資源（施設送迎バス等）によるバス路線の補完	○	○		
				コミバスの運行・充実		○	○	○
				デマンド交通の導入			○	○
	利用がしにくい	利用促進	シェアモビリティの検討	シェアモビリティの検討	○	○	○	○
				買物バス等の運行				○
				地域の輸送資源（病院等各種施設の送迎バス等）との連携			○	○
			サブスク、エリア運賃導入	サブスク、エリア運賃導入	○	○	○	○
				料金割引	○	○	○	○
				バス料金無料化	○	○	○	○
	わかりやすい情報周知	わかりやすい情報周知	○	○	○	○		
		バリアフリー、ユニバーサルデザイン	○	○	○	○		
運行効率化	運行効率が低い・赤字	需要に応じたサービス転換	定時定路線のデマンド化			○	○	
			平均輸送密度に応じたダウンサイジング		○	○	○	
		行政主導、地域主導による運営	路線見直しおよび他手段への転換			○	○	
			自治体連携広域コミバス			○	○	
多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	自治会運行・負担	自治会運行・負担			○	○	
			カーシェアリング	○	○	○	○	
		企業連携	互助輸送	○	○	○	○	
			企業の送迎バスの路線バス化	○	○	○	○	
湖上交通の維持・活性化	・利用者減により維持が困難 ・操縦士等担い手不足により運行体制の維持が困難	シユットヘルケ	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援	○	○	○	○	
			利用促進、利便性向上、経費削減、操縦士等担い手確保のための取組の実施	○	○	○		
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等			LRT	○				
			自動運転	○	○	○	○	
			様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み	○	○	○	○	
			電動キックボードシェアサービス	○				
福祉施策			空飛ぶクルマ	○	○	○	○	
			バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助等	○	○	○	○	



表 6 近江鉄道沿線地域公共交通計画における公共交通の方向性

名称	近江鉄道沿線地域公共交通計画（令和3年10月）		
計画期間	令和3（2021）年度から令和15（2033）年度まで（13年間）		
将来像と基本方針	<p><b>沿線地域の将来像</b> 自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域をコロナ禍後の新しい社会においても、みんなでともに築いていく</p> <p><b>地域公共交通の姿</b> 県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク</p> <p><b>基本方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 近江鉄道線を再生・活性化する</li> <li>2. 近江鉄道線の二次交通を充実する</li> <li>3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する</li> <li>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</li> <li>5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する</li> </ol>		
施策	<b>基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する</b>		
	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鉄道事業再構築実施計画の策定	○ ○
	(3)通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	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	○ ○ ○
	<b>基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する</b>		
	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】	
	<b>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</b>		
	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	○ ○
	<b>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</b>		
	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	○
	<b>基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する</b>		
	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	㉟MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証		

## (2)日野町の上位・関連計画

本町の地域公共交通に関連する上位・関連計画については、次の計画があげられる。

- ・第6次日野町総合計画
- ・日野町暮らし安心ひとづくり総合戦略（第2期）
- ・日野町国土利用計画（第6次）
- ・日野町都市計画マスタープラン
- ・第4次日野町地域福祉計画
- ・日野町高齢者福祉計画・介護保険事業計画（第8期）
- ・第2次日野町障がい者計画
- ・第2次日野町子ども・子育て支援事業計画

これらのうち、特に関連の大きい、「第6次日野町総合計画」「日野町都市計画マスタープラン」「日野町暮らし安心ひとづくり総合戦略（第2期）」における地域公共交通関連の概要を整理する。

表 7 第6次日野町総合計画における公共交通の方向性

名称	第6次日野町総合計画（令和3年3月）																														
位置づけ	町のまちづくりをすすめる上での最上位の計画																														
計画期間	令和3（2021）年度から令和12（2030）年度まで（10年間）																														
公共交通 関連政策	<p>4.住みたくなる都市基盤づくり 政策⑧居心地のよい都市環境の整備（分野）⑤公共交通 （めざす姿）：超高齢社会や人口減少社会にふさわしい だれもが便利で快適な公共交通のあるまち （基本施策） 利用しやすい公共交通の充実</p> <p>・町全体の交通を見渡し、超高齢社会に対応するとともに、潜在的なニーズを捉え、住宅・医療・福祉・商業・通勤・通学・地域コミュニティをつなぐ持続可能な地域公共交通網の整備を進めることで、地域の移動需要に合う移動手段を充実させ、地域社会の活力を維持します。</p> <p>（主な取組） ●地域の移動手段の充実 ●持続可能な公共交通</p> <p>指標（めざす姿の実現に向けた取組状況を把握するための数値）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>指標</th> <th>基準値（R2は見込み）</th> <th>目標値（R7）</th> <th>目標値（R12）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>「近江バス（日八線）」の利用者数</td> <td>R1:223,300人</td> <td>230,000人</td> <td>240,000人</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>「町営バス」の利用者数</td> <td>R1:51,043人</td> <td>52,000人</td> <td>53,000人</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>「近江バス（日八線）」「町営バス」の住民1人あたりの利用回数</td> <td>R1:12.8回/人</td> <td>14.0回/人</td> <td>16.0回/人</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>町営バスの利用者の少ない運行便数の割合</td> <td>R2:36%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>町営バスの収支率</td> <td>R1:8.7%</td> <td>10.0%</td> <td>12.0%</td> </tr> </tbody> </table>		指標	基準値（R2は見込み）	目標値（R7）	目標値（R12）	①	「近江バス（日八線）」の利用者数	R1:223,300人	230,000人	240,000人	②	「町営バス」の利用者数	R1:51,043人	52,000人	53,000人	③	「近江バス（日八線）」「町営バス」の住民1人あたりの利用回数	R1:12.8回/人	14.0回/人	16.0回/人	④	町営バスの利用者の少ない運行便数の割合	R2:36%	25%	15%	⑤	町営バスの収支率	R1:8.7%	10.0%	12.0%
	指標	基準値（R2は見込み）	目標値（R7）	目標値（R12）																											
①	「近江バス（日八線）」の利用者数	R1:223,300人	230,000人	240,000人																											
②	「町営バス」の利用者数	R1:51,043人	52,000人	53,000人																											
③	「近江バス（日八線）」「町営バス」の住民1人あたりの利用回数	R1:12.8回/人	14.0回/人	16.0回/人																											
④	町営バスの利用者の少ない運行便数の割合	R2:36%	25%	15%																											
⑤	町営バスの収支率	R1:8.7%	10.0%	12.0%																											

表 8 日野町都市計画マスタープランにおける公共交通の方向性

名称	日野町都市計画マスタープラン（日野町の都市計画に関する基本方針） (令和4年4月)
計画期間	令和4（2022）年度から令和13（2031）年度まで（10年間）
公共交通の方向性	<p>≪鉄道≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●近江鉄道日野駅の交通結節点機能を高めるほか、鉄道利用の促進のための取組みを検討し、鉄道利用の推進を図ります。</li> <li>●公共交通の利便性を高め、駅前拠点としての生活サービス施設等の充実と合わせて町民や観光客が集い、交流する駅前づくりをめざします。</li> </ul> <p>≪バス≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●町民のニーズに合わせたバスの利便性の向上を図るほか、タクシー等の多様な資源の有効活用を図ります。</li> <li>●工業団地への通勤バスの運行や小学校スクールバスの充実、オンデマンド交通の導入、IT技術の活用及び周遊観光への対応等、「わたむき自動車プロジェクト」の実施による総合的な公共交通の活性化を図ります。</li> <li>●ターミナル機能の充実等の交通結節点の強化を図ります。</li> </ul>

図 公共交通網の概念的イメージ図

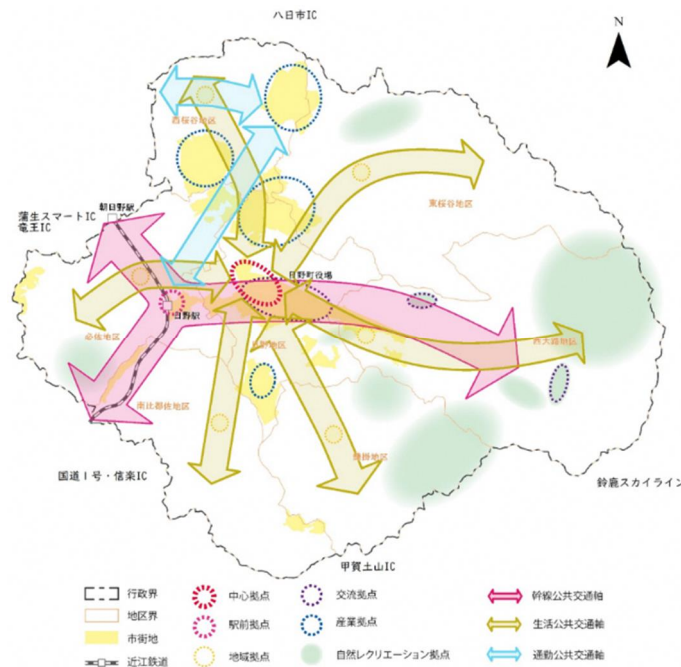


表 9 日野町暮らし安心ひとづくり総合戦略(第2期)における公共交通の方向性

名称	日野町暮らし安心ひとづくり総合戦略（第2期） 一人と人がつながりいきいきと輝くまち（令和3年3月、令和4年12月改訂）			
計画期間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度まで（5年間）			
公共交通の方向性	<p>取り組み…地域の移動手段の充実 内容…潜在的な公共交通の需要を掘り起こすため、調査・意見交換など実態の把握を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス・町営バス・デマンドタクシーなどの交通インフラの整備をめざし、だれもが社会生活を快適に送れるよう持続可能な公共交通の仕組みを構築します。</li> </ul>			
	重要業績評価指標（KPI） 指標名	基準値	目標値(R7)	担当部署
KPI	町内の公共交通機関の住民1人あたりの年間利用回数	R1：12.8回/人	14.0回/人	交通環境政策課

### 3.2 交通政策の動向

#### (1)「わたむき自動車プロジェクト」

「住み続けたい、住んでみたいまち日野をめざすには、公共交通の活性化が不可欠」との認識のもと、利用者の減少などによって厳しい状況にある公共交通を再活性化するため、潜在的な公共交通需要の掘り起こしや、その需要を満たす交通体系の構築を目的として「わたむき自動車プロジェクト」を令和3年4月に創設した。

令和3年度は、通勤・通学バス実証実験、ビッグデータ活用による旅客流動分析、町内周遊アプリ開発、地方自治研究機構との共同研究を行った。また、令和4年度は、通勤・通学バス実証実験、日野町カーフリーダーのシャトルバス等の実証実験、AIオンデマンド交通の実証実験を行った。令和5年度は、AIオンデマンド交通の実証実験等を継続して行っている。

なお、事業には国庫補助金の「デジタル田園都市国家構想交付金（地方創生推進タイプ）」（旧地方創生推進交付金）を活用している。

図 24 「わたむき自動車プロジェクト」の概要

