

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、「わたむき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

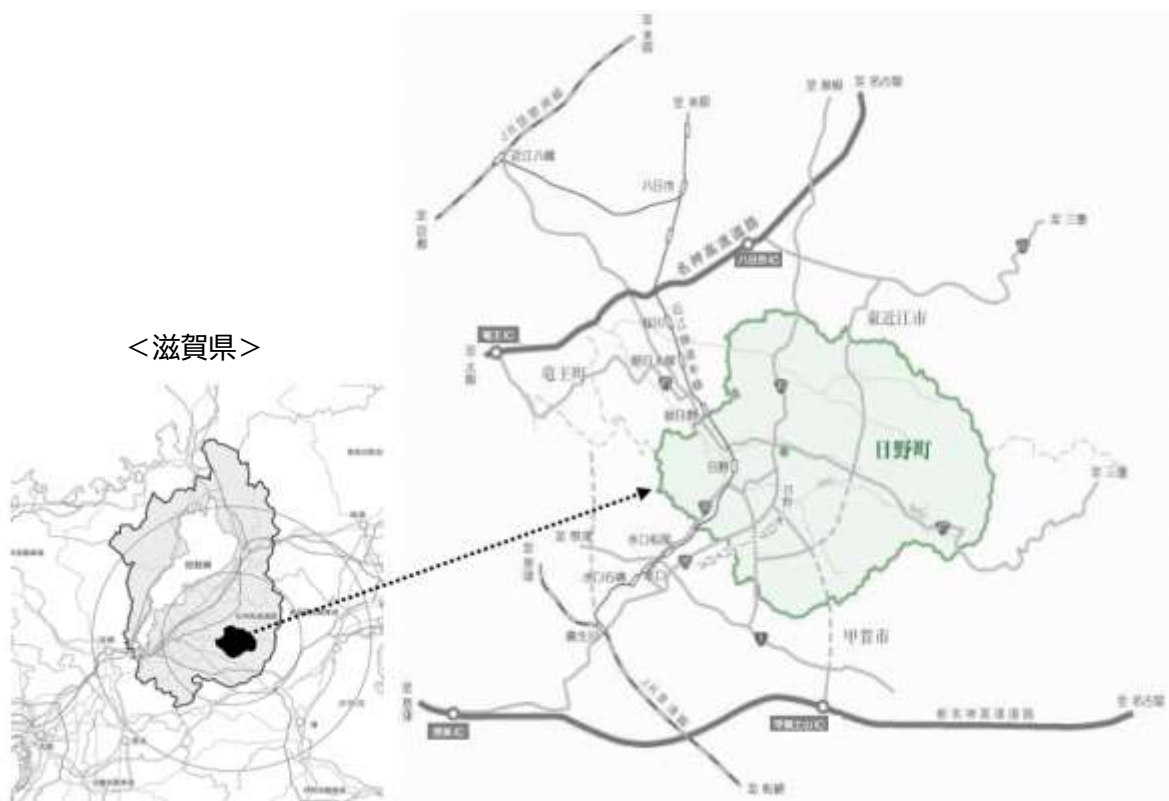
(1)位置等

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 km²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



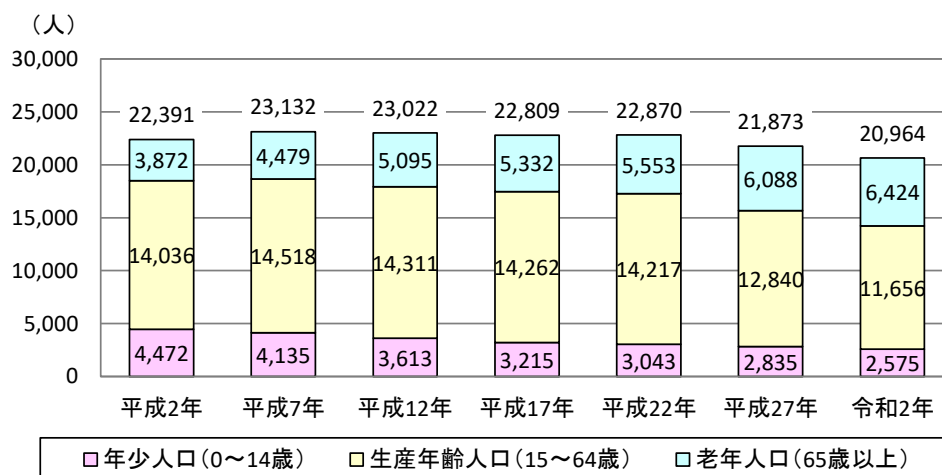
(2)人口動向

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区分でみると、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。

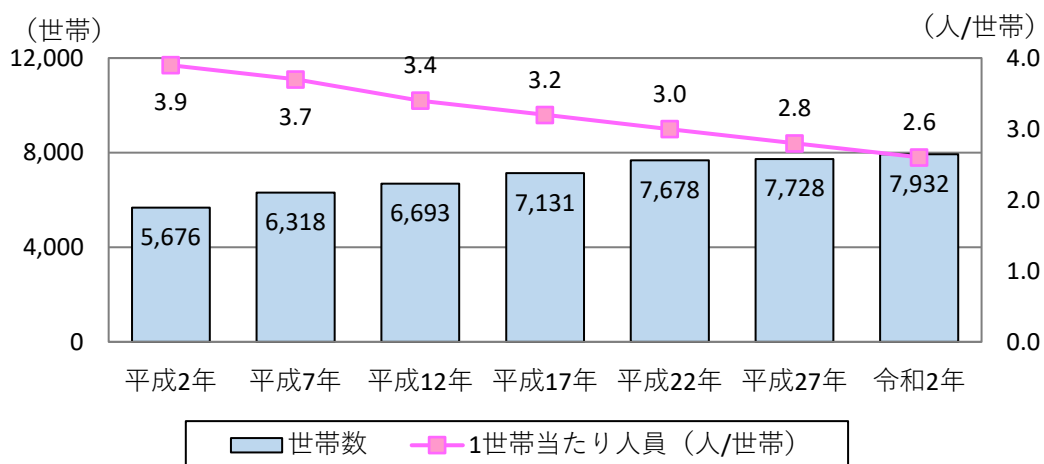
図 2 日野町人口の推移



※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



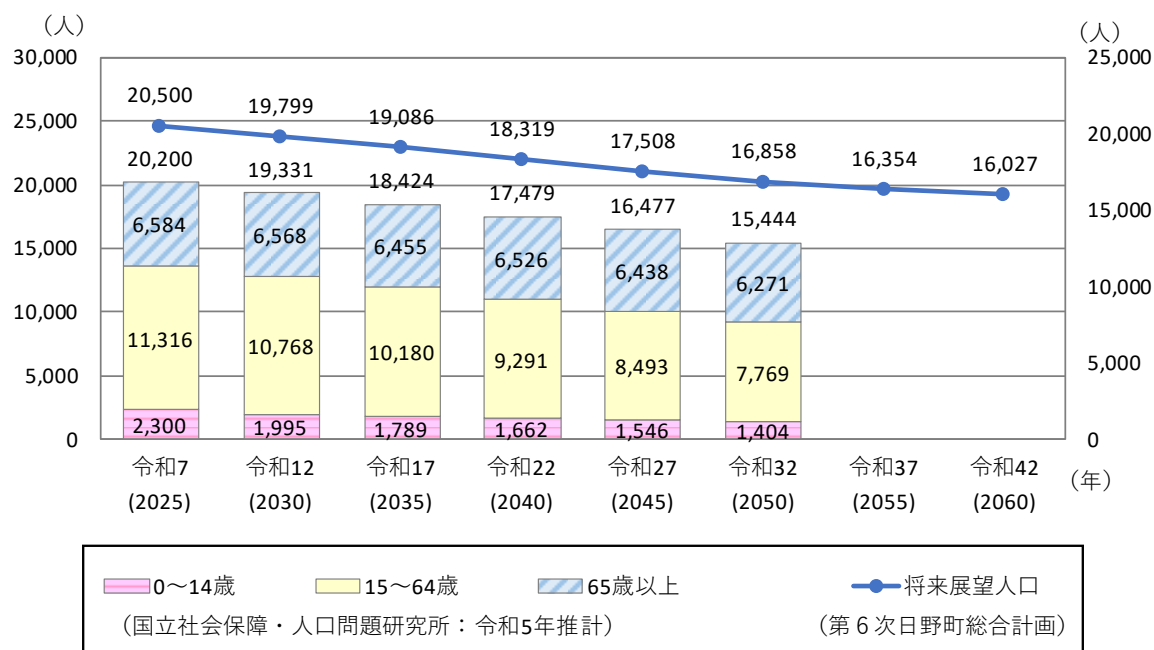
資料：各年国勢調査

② 将来人口

本町の将来人口について、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も減少傾向が続き、令和12年には約19,000人、高齢化率は33.6%になると推計されている。

なお、「第6次日野町総合計画」の将来展望人口においては、「令和12(2030)年は19,500人、令和42(2060)年は16,000人を維持」と設定している。

図4 将来人口推計



※国立社会保障・人口問題研究所において、令和37年以降の推計がないため、年齢3区分別人口の記載なし。

※将来展望人口の推計の考え方

- ・合計特殊出生率が2030年に1.80、2040年以降は2.07（国の長期ビジョンと同じ）
- ・15～39歳の純移動率を3%増加（若者の定住増加、UIJターンによる移住増加の政策効果を見込んで推計）
- ・55～69歳の純移動率を1%増加（シルバー世代のUIJターンによる移住増加の政策効果を見込んで推計）

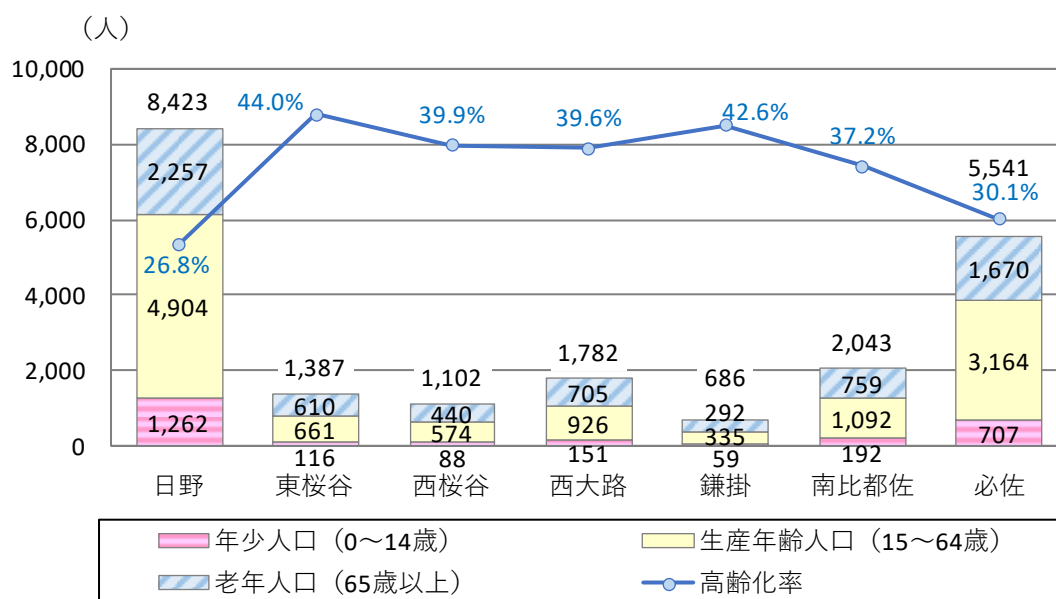
資料：国立社会保障・人口問題研究所、第6次日野町総合計画

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

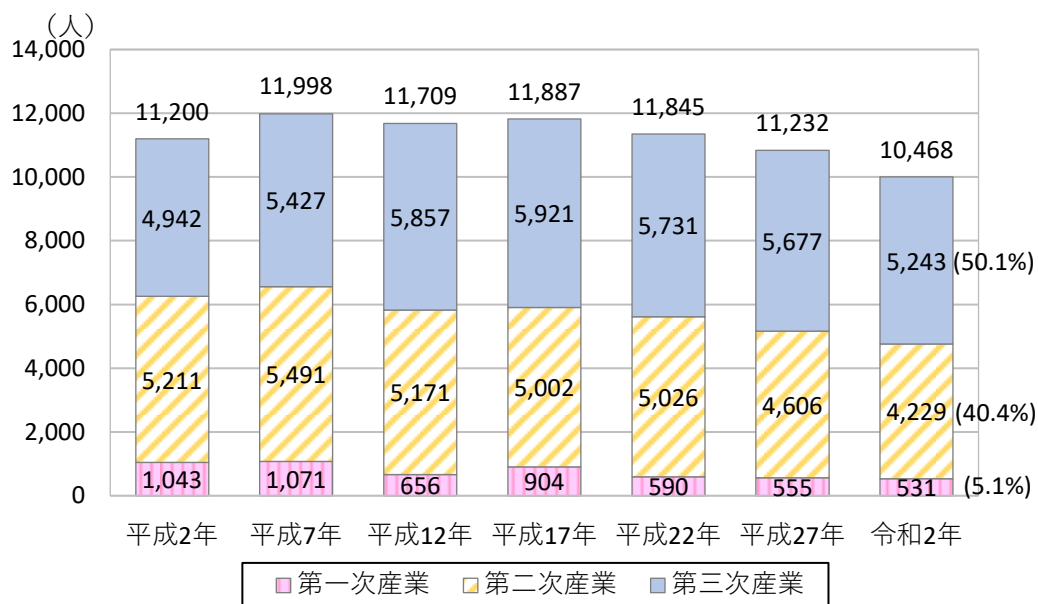
図 6 日野町の地区区分



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

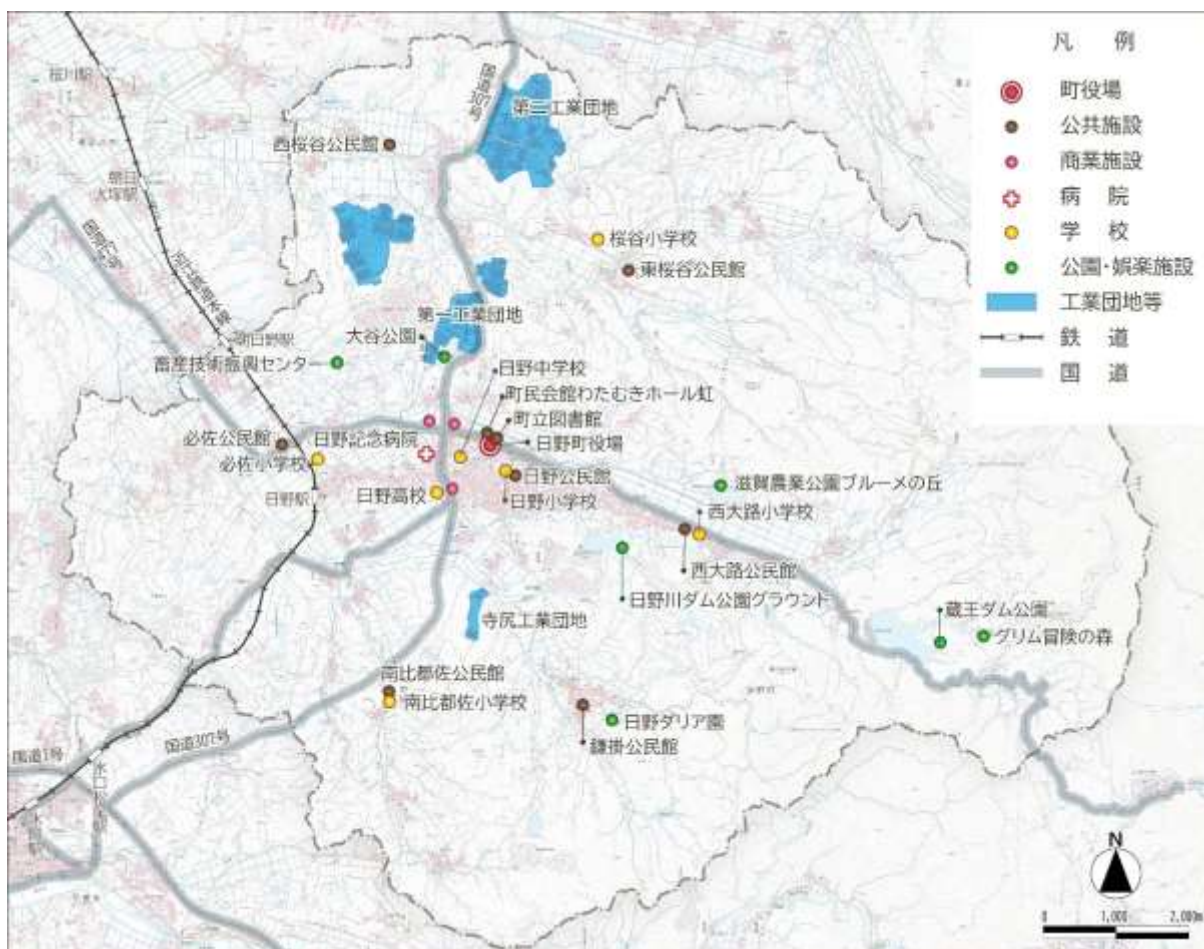
本町は、名神高速道路や新名神高速道路、さらに名阪国道にアクセスできる比較的便利な場所に位置しているため、日野第一工業団地、日野第二工業団地、寺尻工業団地のほか、約 3,000 人規模の事業所など数多くの優良企業が立地している。

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

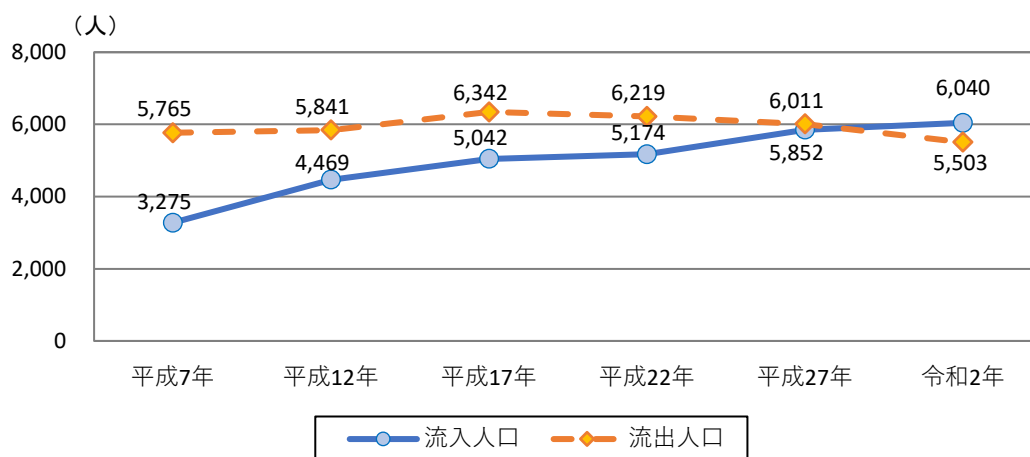


(4)移動状況

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。

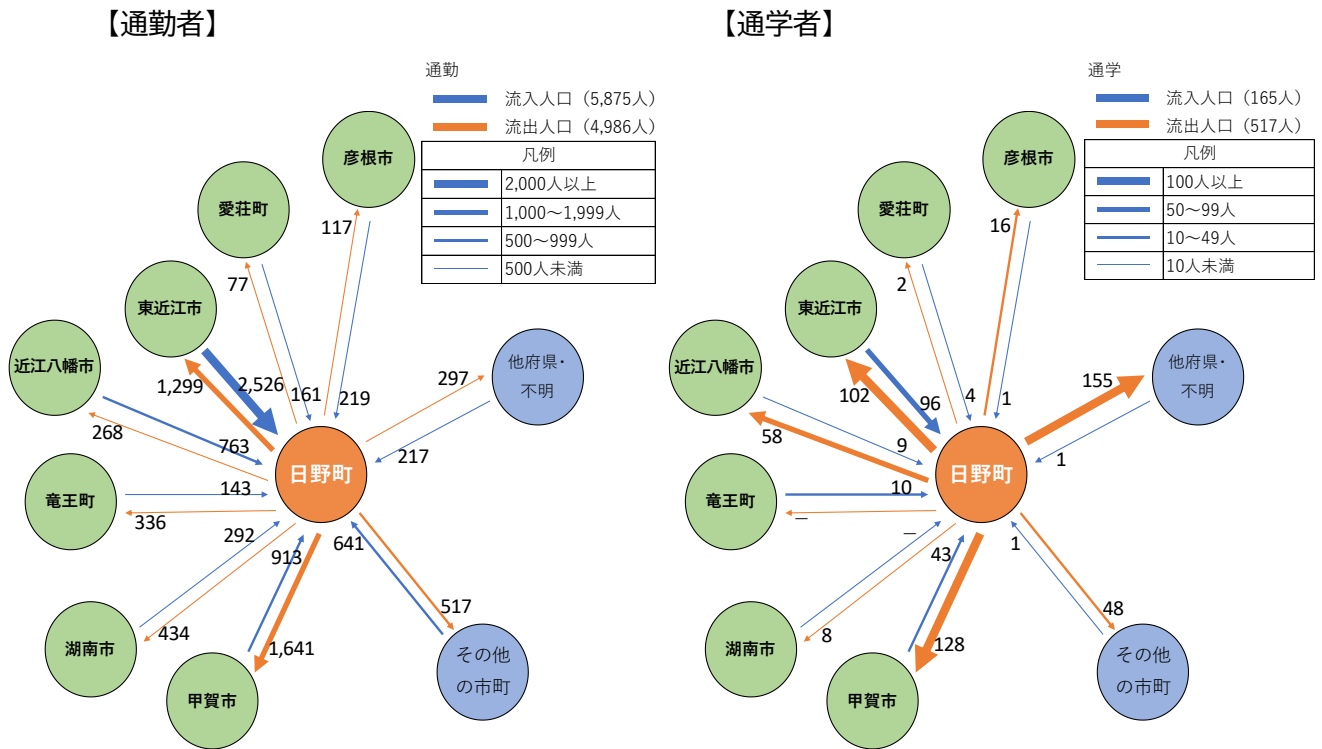
本町からの通勤については、甲賀市や東近江市への通勤が多く、本町には、東近江市や甲賀市、近江八幡市からの通勤が多い。

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。

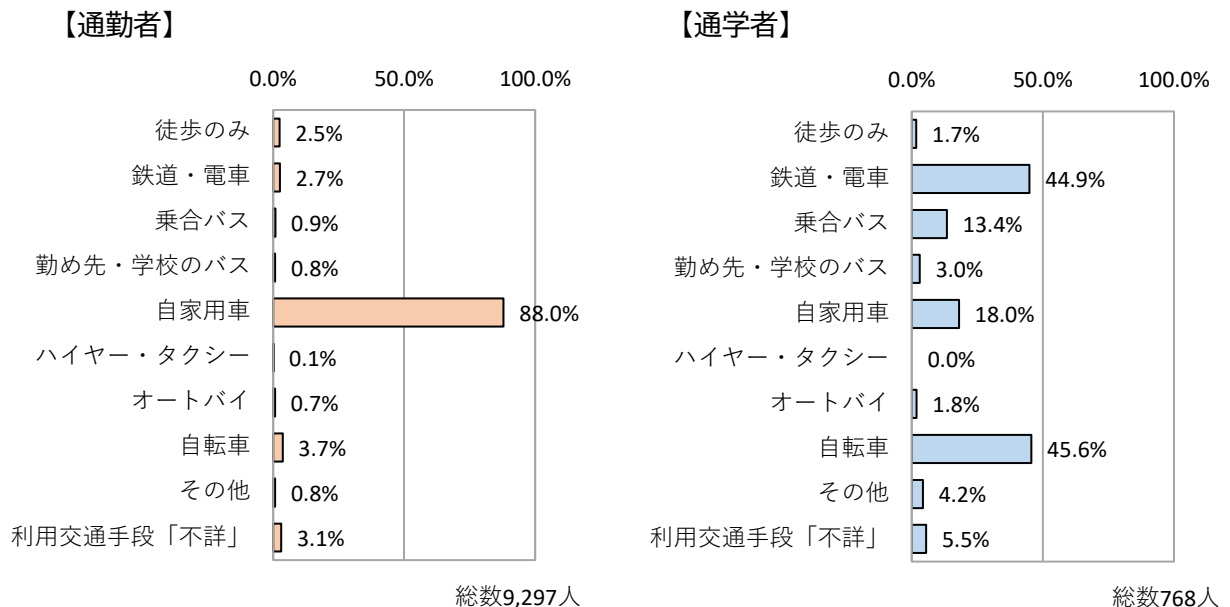
通学の交通手段は、自転車45.6%と最も多く、次いで鉄道・電車の44.9%、自家用車（大半が送迎と推察）の18.0%、乗合バスの13.4%となっている。

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。

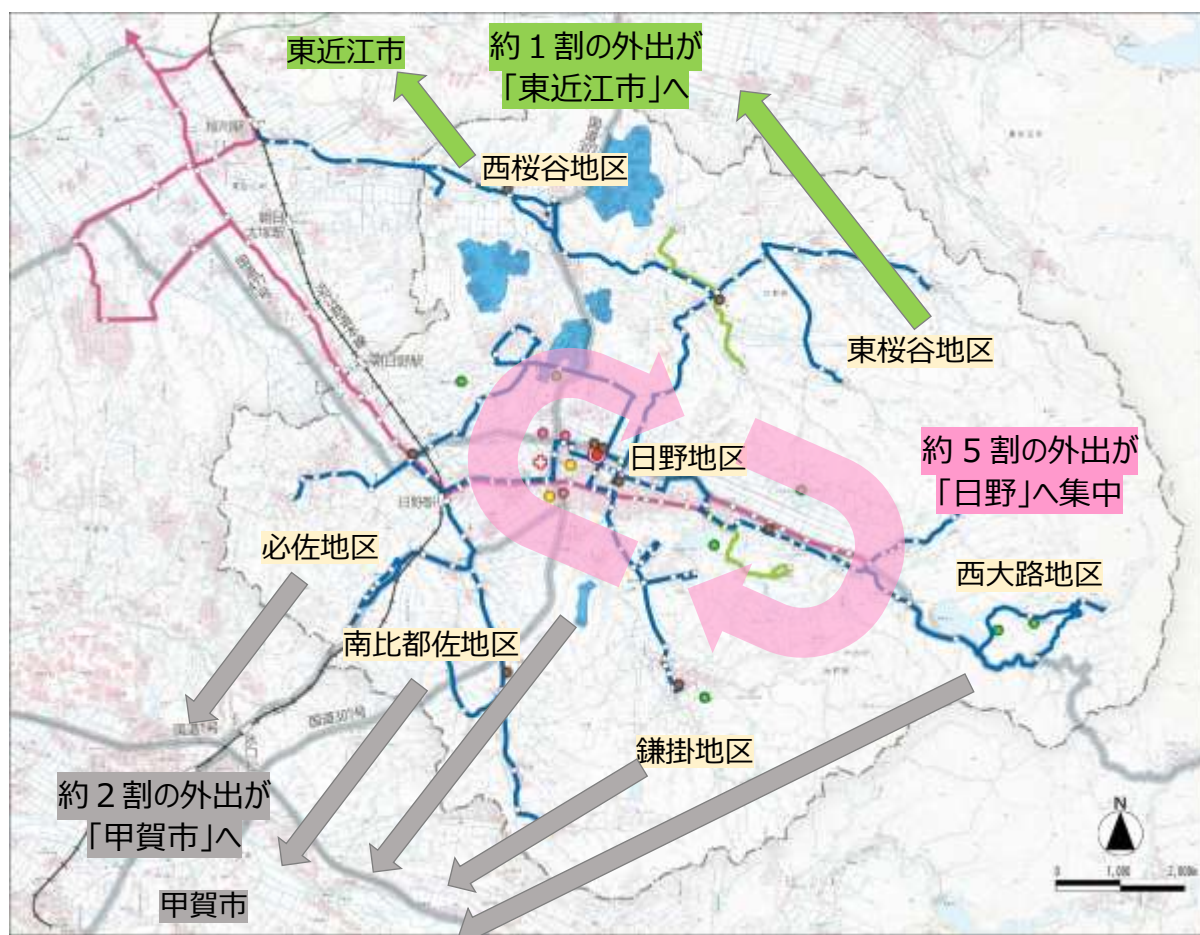
資料:令和 2 年国勢調査 小地域集計 男女, 利用交通手段別通勤者数(15 歳以上)－町丁・字等
 第 17-2 表、第 17-3 表

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。

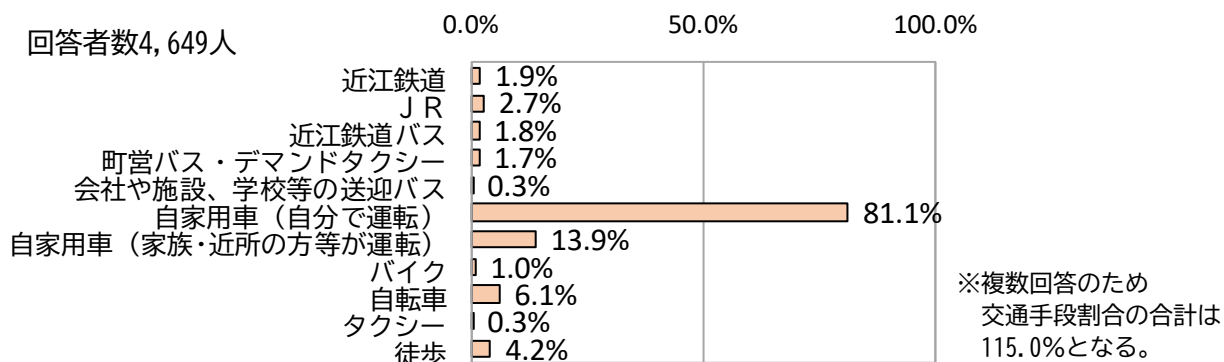
外出の交通手段は、自家用車（自分が運転）が81.1%、自家用車（家族等が運転）が13.9%であり、自動車に依存している状況となっている。

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、運転しないといけない」「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、運転しないといけない	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、運転しないといけない	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

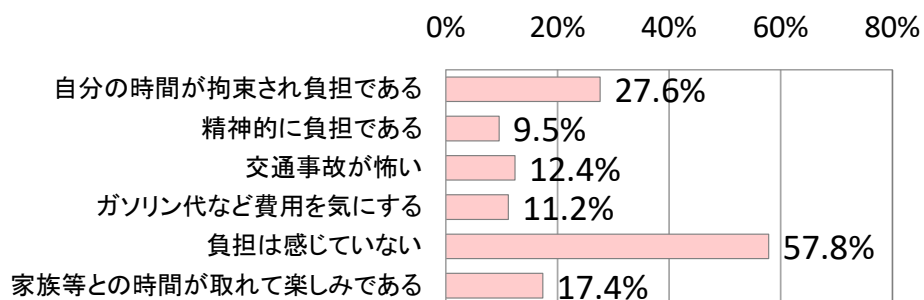
資料：住民アンケートによる移動ニーズ実態調査（令和3年8月）

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。

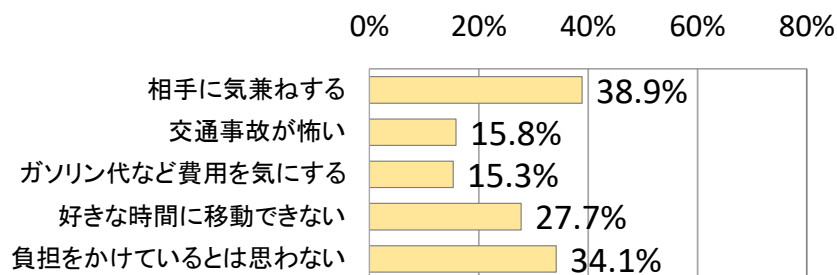
また、送迎してもらっている人の約4割が相手に気兼ねしており、約3割が好きな時間に移動できない不満がある。

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

	送迎している方		送迎してもらっている方	
	人数	割合	人数	割合
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。

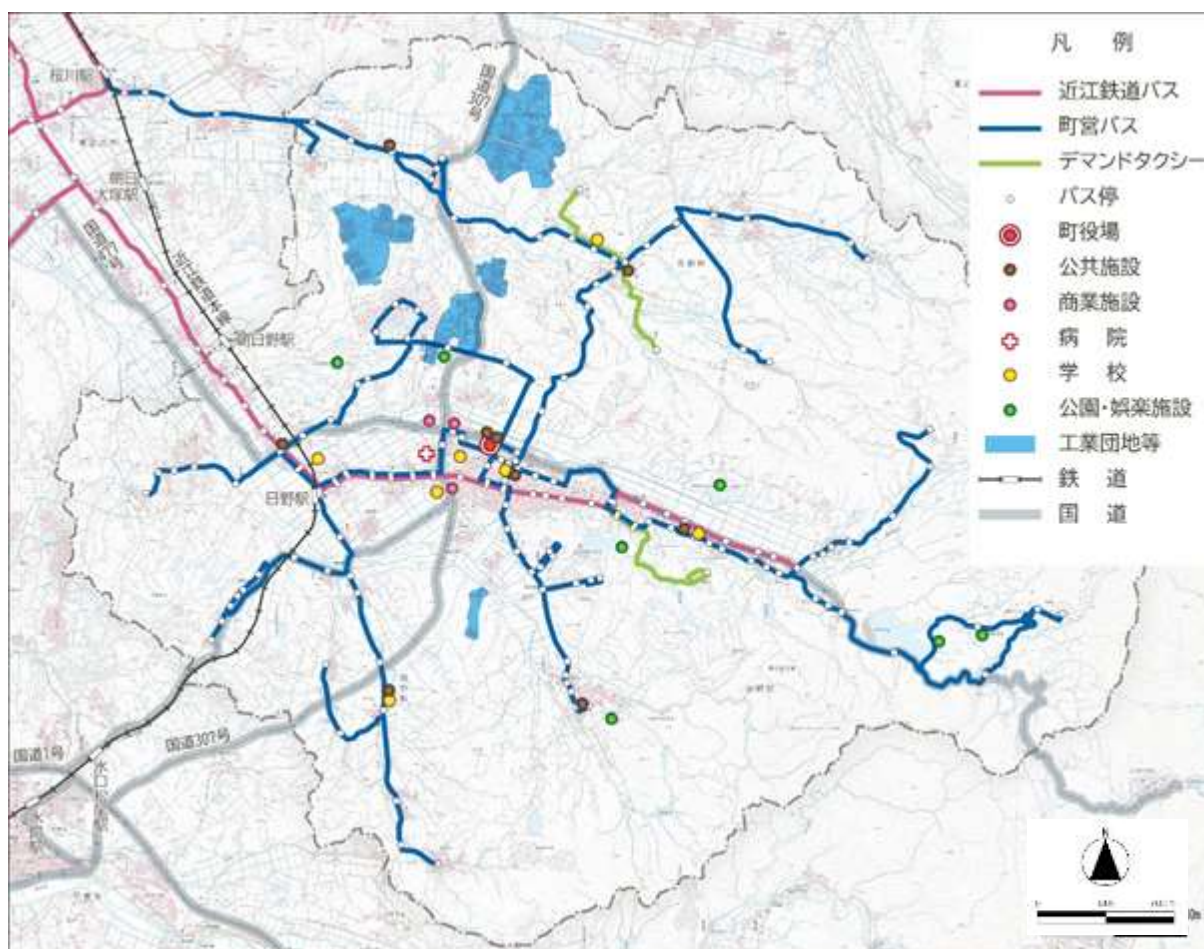
近江鉄道バス日八線は、J R近江八幡駅から近江鉄道日野駅を経て北畑口まで運行している。

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

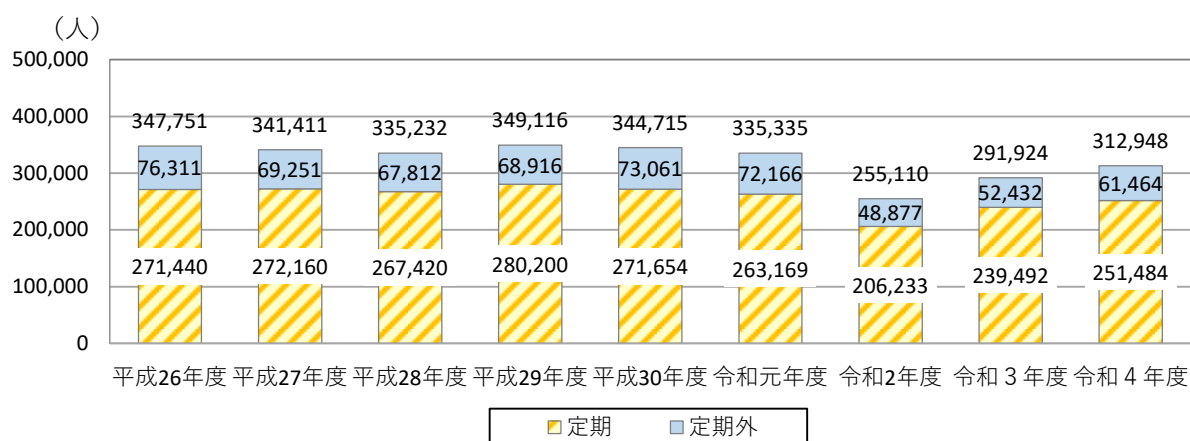


(2)各公共交通の利用状況

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

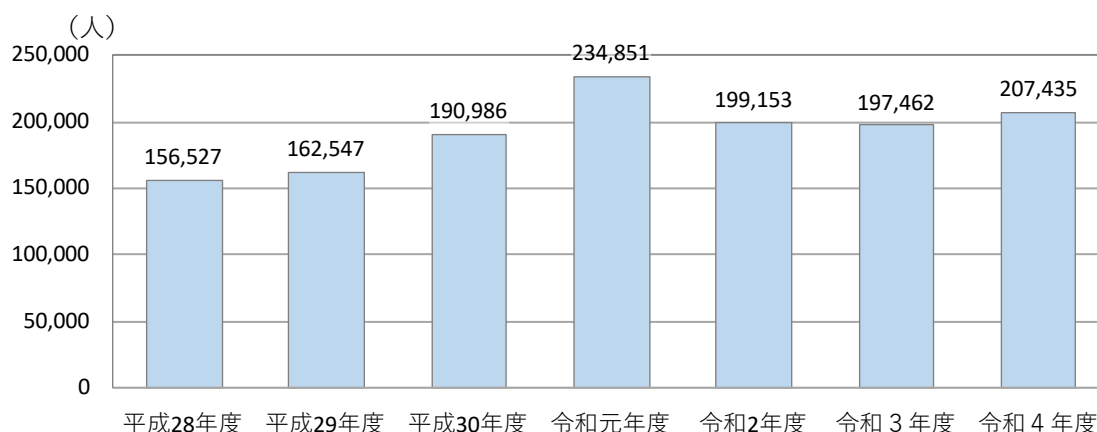


資料：近江鉄道(株)鉄道部

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



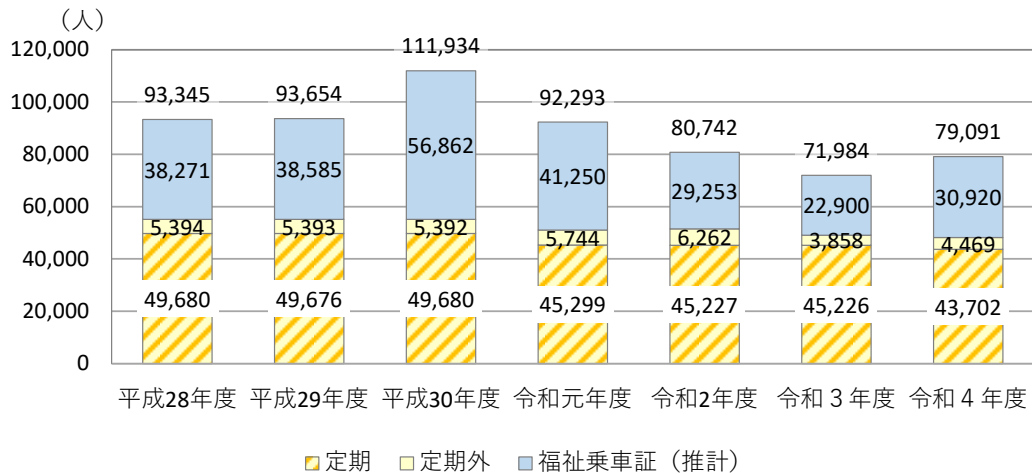
* 各年度は、前年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの 1 年間について集計

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

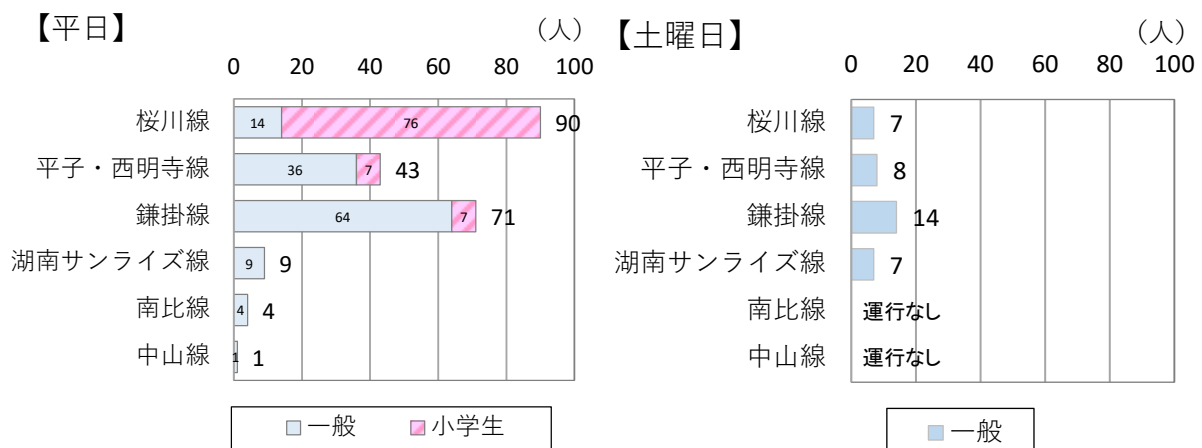


* 各年度は、前年10月1日から9月30日までの1年間について集計
 * 福祉乗車証利用分については、動態調査をもとにした推定人数

資料：日野町交通環境政策課、近江鉄道㈱自動車部

路線別の利用状況をみると、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)

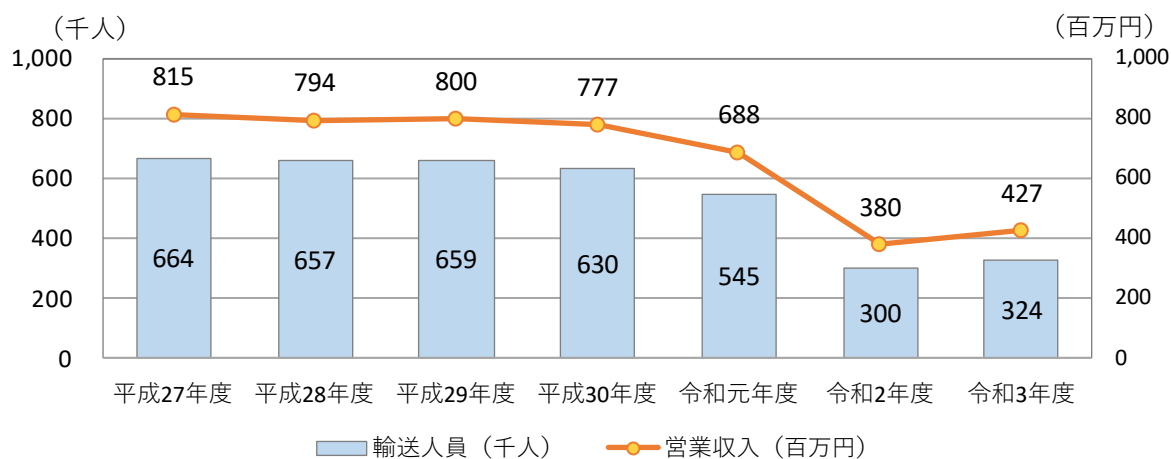


資料：日野町交通環境政策課

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。

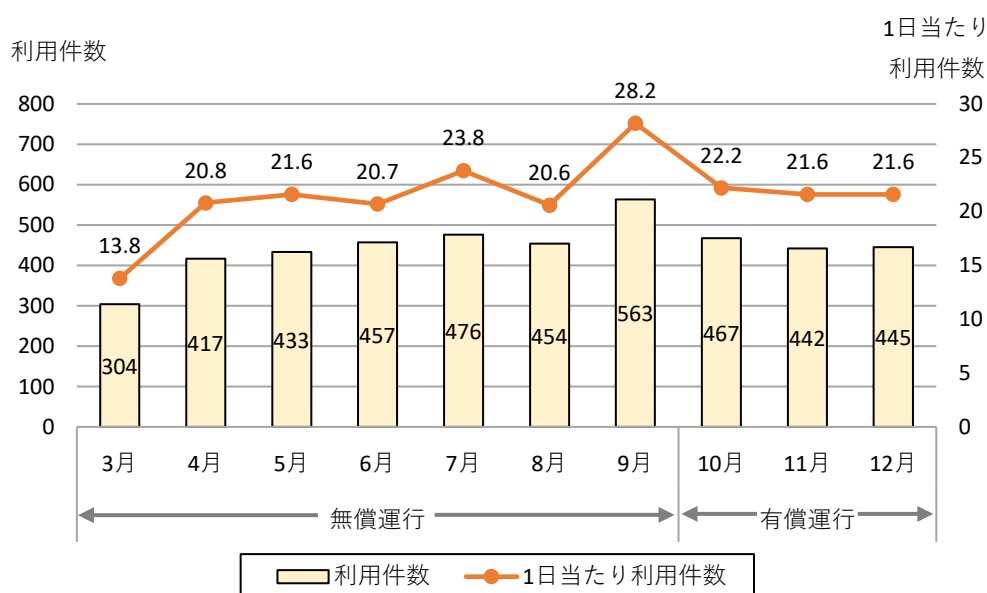
⑥ AIオンデマンド交通(チョイソコひの・実証実験運行)の利用状況

A I 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、A I 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A I 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。

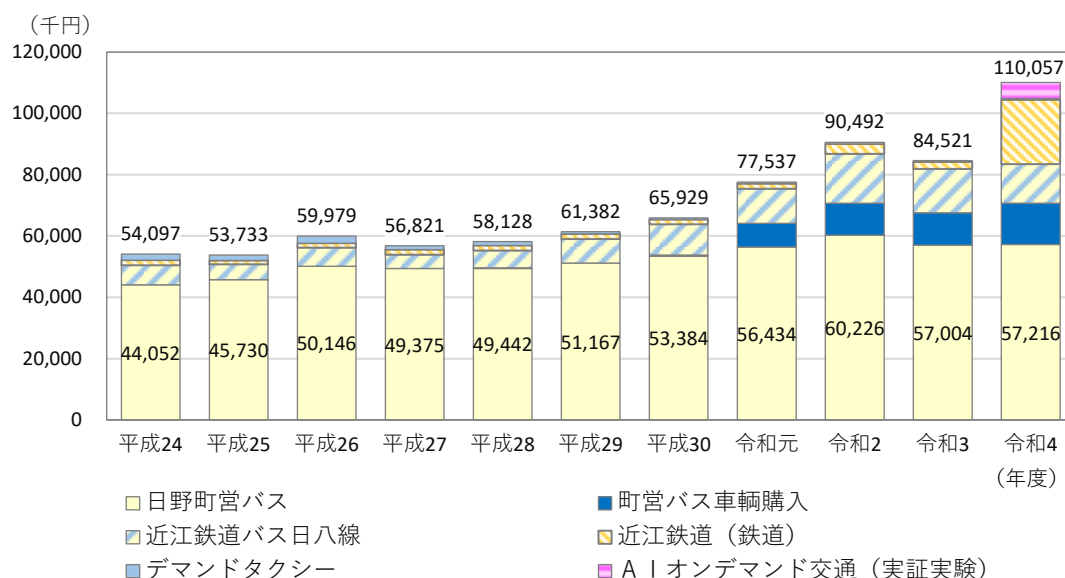
(3)地域公共交通への公的資金投入状況

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。

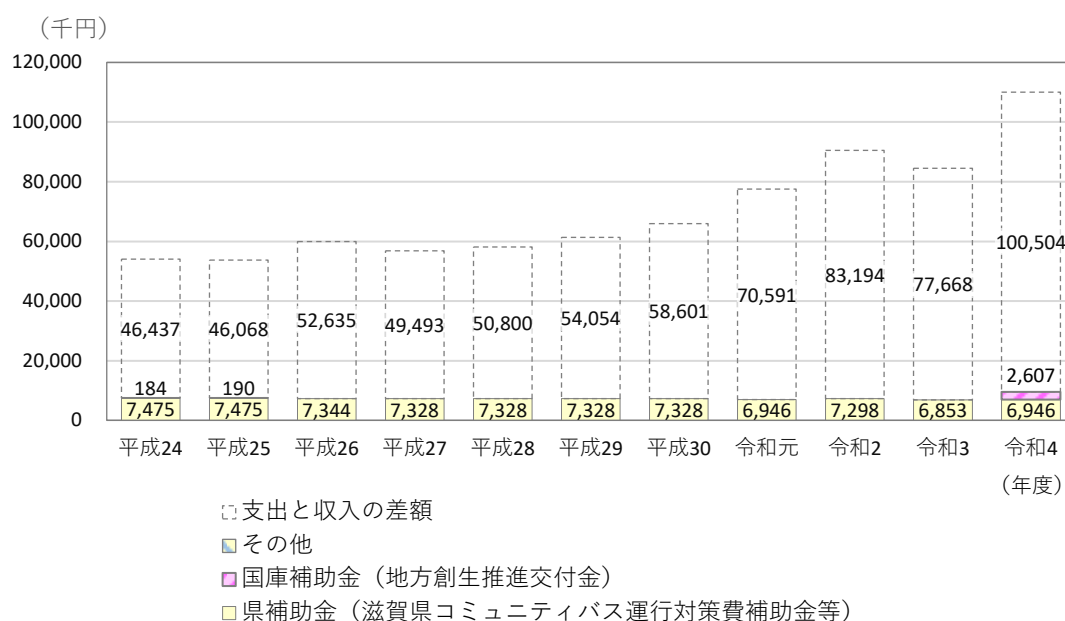
一方、公的資金からの収入については、滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金が毎年約 700 万円である。

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	
道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		○	○	
				地域の輸送資源（施設送迎バス等）によるバス路線の補完	○	○		
	交通空白地が存在		デマンド交通の導入		○	○	○	
			シェアモビリティの検討	○	○	○	○	
			貨物バス等の運行				○	
			地域の輸送資源（病院等各種施設の送迎バス等）との連携					
	利用がしにくい		利用促進	○	○	○	○	
			サブスク、エリア運賃導入	○	○	○	○	
			料金割引	○	○	○	○	
			バス料金無料化	○	○	○	○	
	運行効率化	運行効率が低い・赤字	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	○	○	○	○	
			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		○	○	○
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	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			○	○	
			自治体連携広域コバス		○	○	○	
		自治会運行・負担	カーシェアリング	○	○	○	○	
			互助輸送	○	○	○	○	
		企業連携	企業への送迎バスの路線バス化	○	○	○	○	
			シユタットヘルケ	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	○	○	○	○
		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	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	沿線地域の将来像 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 地域公共交通の姿 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 基本方針 1. 近江鉄道線を再生・活性化する 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する 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 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 5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する		
施策	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）	○
		⑧割引乗車券・企画乗車券の導入	○
	(5)その他のサービス改善により利便性の向上を図る	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	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
- ・日野町く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」「日野町く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	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 ・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。 （主な取組） ●地域の移動手段の充実 ●持続可能な公共交通 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） <table><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><tr><td>①</td><td>「近江バス（旧八線）」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（旧八線）」町営バス」の利用者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></table>		指標	基準値（R2は見込み）	目標値（R7）	目標値（R12）	①	「近江バス（旧八線）」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（旧八線）」町営バス」の利用者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（旧八線）」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（旧八線）」町営バス」の利用者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	≪鉄道≫ ●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。 ●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。 ≪バス≫ ●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。 ●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、I T 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。 ●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。
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	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。 ・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。			
	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

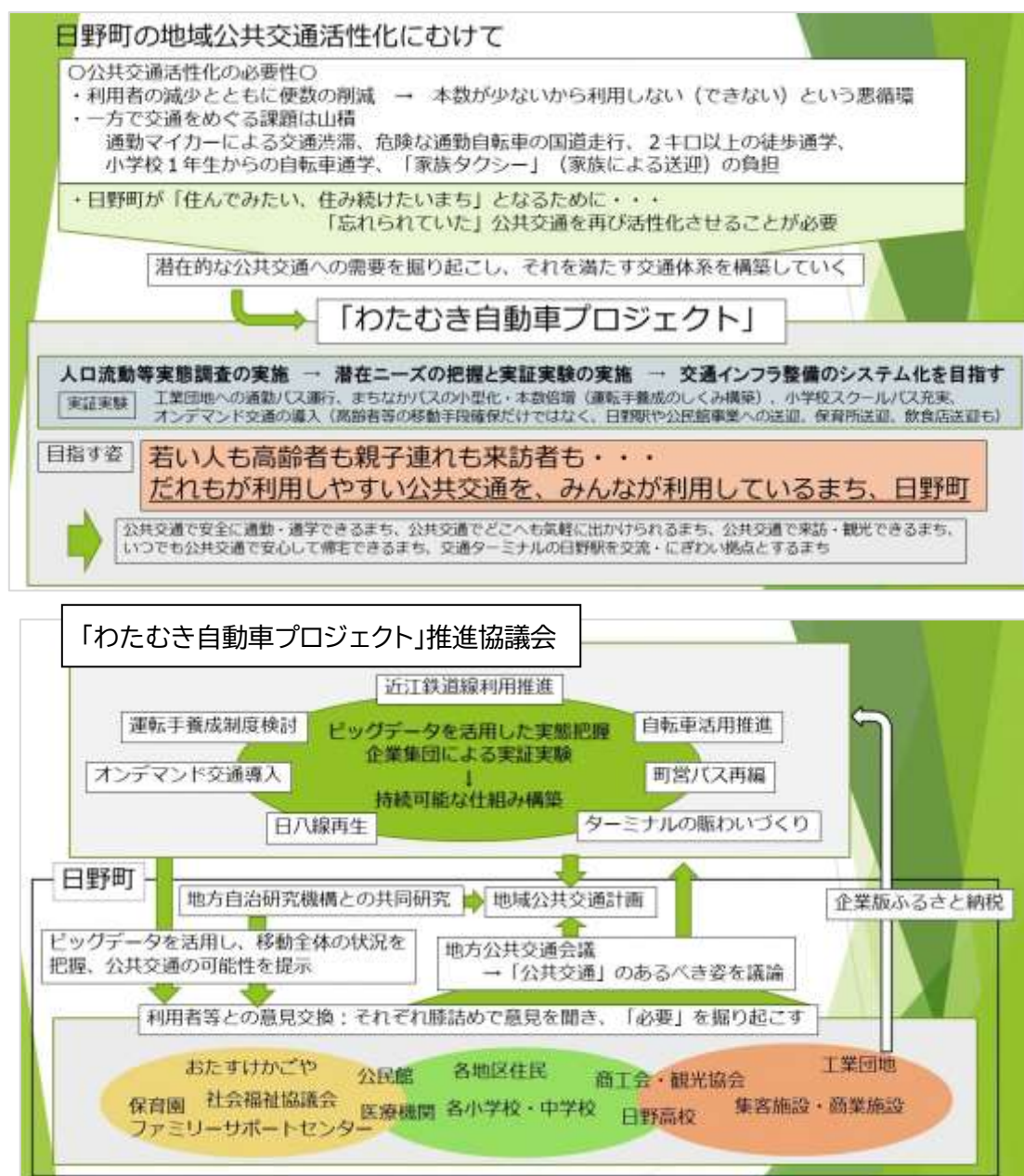
(1)「わたむき自動車プロジェクト」

「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、A I オンデマンド交通の実証実験を行った。令和5年度は、A I 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



4. 地域公共交通にかかる課題

(1) 町内の地域公共交通の問題点

町内における地域公共交通の問題点を示す。

■広域的な移動が不便である

- ・広域交通拠点である J R 近江八幡駅や J R 貴生川駅には、近江鉄道本線や近江鉄道バス日八線が幹線となって連絡しているが、本数が少なく、距離もあるため、広域圏と連絡する公共交通は不便である。このことは、自家用車を利用して移動する人が大半であり、地域公共交通の利用頻度が低い一因となっている。

■公共交通空白地は少ないが、利便性の高い地区は限定的である

- ・近江鉄道バス日八線、日野町営バス、デマンドタクシー、A I オンデマンド交通の組み合わせにより、公共交通空白地は少ないが、日野町営バスは夕方までの運行で、運行便数が少なく、土日の運行がない路線が多いなど利便性は限定的である。

■高齢化に伴う移動困難な方の増加が見込まれる

- ・今後の高齢化に伴い、免許返納する高齢者も増えるなど、これまで以上に自動車を運転できず移動が困難な人の増加が見込まれる。

■小学生・中学生の遠距離通学があるが、公共交通利用の選択肢のない地域がある

- ・日野町は集落が谷筋に沿って広がっているため小学校区が広く、遠距離を集団で徒歩通学している地域もあるが、公共交通を使って通学する選択肢がない地域もある。
- ・町内の中学校は 1 校であるため、町全域が中学生の通学圏と広く、通学距離の長い生徒もいる。

■高校生・大学生等の公共交通利用に時間制約がある。保護者送迎負担が生じている

- ・町外への高校生の通学は、近江鉄道本線や近江鉄道バス日八線を利用した通学が多いが、本数や運行時間に制約がある。日野町営バスも夕方で運行が終了することから、夕方以降の移動は家族による送迎に頼らざるを得なく、家族送迎の負担が生じている。
- ・朝夕の日野駅は、自家用車送迎車両が多いため、バスの転回の障害になるほか、送迎車両同士の錯綜による事故が懸念される。また、雨天時はさらに送迎車両が多い。

■工業団地等への自家用車通勤により朝夕の渋滞が生じている

- ・工業団地等が集積する国道 307 号沿線にはバス路線がなく、公共交通の利用による通勤がしにくい状況となっており、ほとんどが自家用車通勤となっている。このため、朝夕の時間帯には通勤や帰宅の自家用車の他、生活交通や物流交通等が集中し、国道 307 号など幹線道路では慢性的な渋滞が生じている。
- ・慢性的な渋滞発生に伴う CO2 の排出量の増加により、環境面からも自家用車通勤の転換と渋滞の緩和が望まれている。

■バス等の乗務員不足が深刻である

- ・乗務員のなり手不足による慢性的な乗務員不足が全国で顕在化している。この影響が本町にも出てきており、現状ダイヤの維持が難しい状況である。

■一般タクシーが、すぐに利用したいときに、利用できないという状況にある

- ・一般タクシー利用が少ないことから、運行台数が減少し、休日、夜間など他の公共交通がなく、タクシーを利用したい時間帯に利用できないということがある。

■行政負担額（支出と収入の差額）が、増加傾向にある

- ・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、増加傾向にある。令和4年度の行政負担額（支出と収入の差額）は令和6年4月からの近江鉄道線の上下分離に関する負担金の追加もあり、約1億1,000万円となっている。

(2)地域公共交通による移動ニーズ

住民アンケート調査および関係者ヒアリング調査結果※より、「わたむき自動車プロジェクト」で想定していた「工業団地への通勤ニーズ」「小学生の通学ニーズ」「日野駅やまちなかへの移動ニーズ」が一定数あることが明らかになった。

表 10 地域公共交通による移動ニーズ

町内各地区から中心部の日野地区への移動ニーズ	・町内各地区からも、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来訪が約5割と多い状況である。 ・特に、「買い物（食料品・日用品）」が6～7割、「通院」が6割となっている。
町外への移動ニーズ	・「通勤・通学」「趣味・娯楽・飲食」の目的では、町外への外出の割合が多い。 ・隣接する「甲賀市」や「東近江市」への外出が多い。
工業団地等の従業者の通勤ニーズ	・「就業時間に合うバス時間」「急行バスなど停留所の少ないバス」「乗換えがスムーズ」など、通勤に特化した交通手段であれば、工業団地等の従業員が通勤に利用する可能性はある。 ・「運転免許を所有しない従業員」「自分で車を運転するよりも公共交通を利用した方が楽であると感じる従業員」もいる。
小学生の通学ニーズ	・バスの乗車が無料になれば、通学の安全面や家族送迎の負担軽減の点から、バスを利用したいニーズも出てくる。

※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）、町内企業等関係者へのヒアリング調査（令和3年度）、小学校など学校関係者へのヒアリング調査（令和2～3年度）、工業団地勤務者へのアンケート調査（令和5年度）

※ヒアリング調査は令和3年5月に実施しているもので、小学生が通学利用するバスについては、現在運賃無料または定期券の全額補助となっている。

(3)地域公共交通にかかる課題

町内公共交通の現状と問題点、公共交通による移動ニーズを踏まえ、本町の地域公共交通の維持や活性化に向けた課題を示す。

地域公共交通の維持・活性化に向けた課題

【課題1】多様な地域の輸送資源を有効に活用した移動環境の構築

- ・本町には、近江鉄道バス日八線、日野町営バス、デマンドタクシー、A I オンデマンド交通など多様な公共交通があるが、必ずしも広域的な移動や日常的な町内の移動にとって利便性の高いものとはなっていない。
- ・公共交通をはじめ、福祉輸送なども含めた輸送資源を有効に活用した利便性の高いだれもが移動しやすい移動環境をどのように構築していくかが課題となる。

【課題2】地域公共交通利用者の特性を踏まえた地域公共交通サービスの向上

- ・今後の高齢化による移動困難者の増加を見据えると、高齢者の移動ニーズや公共交通の利用上の制約などを考慮した公共交通サービスの向上が課題となる。
- ・安心して遠距離通学できるように、通学バスの運行など通学を支援する方策の検討が課題となる。
- ・高校生や大学生の通学などの広域的な移動ニーズに対しては、利用時間帯を考慮した公共交通の運行確保とともに、家族の送迎負担をいかにして軽減していくかが課題となる。

【課題3】自家用車だけに頼らない移動に対する意識の醸成

- ・朝夕に渋滞が生じるほどの大きな移動需要である工業団地等への自家用車通勤を、いかにして自家用車通勤のみの状態から公共交通への転換による渋滞の緩和とCO2排出量の削減を図っていくかが課題となる。
- ・町民や観光客の町内移動についても、自家用車だけに頼らない公共交通等の利用をいかにして促進していくかが課題となる。

【課題4】持続可能な地域公共交通としていくための支援

- ・持続可能な地域公共交通の実現には、地域公共交通を担う人々の継続的な確保が不可欠となる。このため、地域公共交通の担い手の確保に対して、どのような支援をしていくべきかが課題となる。

5. 地域の将来像と計画の基本方針

5.1 将来像と地域公共交通の姿

本町がめざす、地域公共交通の将来像を次のように設定する。

図 25 地域公共交通の将来像

「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」



<地域公共交通のめざすべき姿>

- ・ 公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち
- ・ 公共交通で安全に通勤・通学できるまち
- ・ 公共交通で来訪・観光できるまち
- ・ いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち
- ・ 交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわいの拠点とするまち



5.2 基本的な考え方と方針

(1)基本的な考え方

持続可能な地域公共交通の構築をめざすため、これまでに公共交通の主な利用者層とされてきた高齢者等の買い物・通院といった生活移動に加え、通勤・通学や障がいのある方の移動手段の充実、さらには、趣味や懇親会等のゆしみのための移動も含め、地域社会の活力を維持していくことが必要である。

本町のこれからの地域公共交通については、次の2つの点を基本的な考え方としていくことが必要である。

表 11 日野町のこれからの地域公共交通の基本的な考え方

① 地域の輸送資源の総動員
② 自家用車を使わない移動を選択できる意識の醸成

①地域の輸送資源の総動員

今後、超高齢社会において、さらに増大する高齢者等のニーズや、これまで公共交通で対応できなかった住民・来訪者等のニーズ等に対して、現在の交通モードだけで応えていくことは困難である。また、バス等の乗務員の確保も課題である。

このため、路線バスや日野町営バス、一般タクシー、オンデマンド交通、事業所等のチャーターバス、福祉輸送、住民ボランティアによる移動支援等を含め、地域の輸送資源を総動員し、地域における移動の可能性を最大限に高め、だれもが行きたいところに移動できるまちをめざしていくことが必要である。

②自家用車を使わない移動を選択できる意識の醸成

地域住民においては、自家用車による生活が定着しているため、公共交通を利用するという選択が浮かびにくい状況となっており、単に公共交通の選択肢を増やしても、それが利用増進に結びつかない可能性がある。

このため、自家用車の利用を一定の前提としつつ、輸送資源の総動員により移動の可能性を高める一方で、自家用車を使わない移動を選択できる意識を醸成していくことが重要である。

さらに、具体的な取り組みにあたっては、「生活分野」「通勤分野」「余暇分野」の3つに区分し、各分野を並行して取り組んでいくこととする。

表 12 取組の3つの分野

生活分野	住民の移動（日常生活における主要な移動）ニーズへの対応 ※小学校の通学を含む。
通勤分野	事業所等への通勤における移動ニーズへの対応
余暇分野	ゆしみのための移動ニーズへの対応と新たな移動ニーズの創出

(2)基本方針

「①地域の輸送資源の総動員」「②自家用車を使わない移動を選択できる意識の醸成」による「生活分野」「通勤分野」「余暇分野」の3分野で、地域公共交通の維持・活性化に取り組むための基本方針を次のように設定する。

地域公共交通の維持・活性化に向けた基本方針

I.地域の輸送資源の総動員

- ・地域の輸送資源の総動員による生活、通勤、余暇の各分野の移動を支える地域公共交通ネットワークの再編を図るとともに、広域交通については現状のサービスレベルの維持・向上をめざす。

II.地域公共交通のサービス・利用環境の向上

- ・各輸送資源の利便性の見直しや機能向上、ICT技術の活用などによる質的向上、まちづくりとの連携による利用環境の向上を図る。

III.地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進

- ・自家用車を使わない移動を選択できる意識の醸成を促す継続的な情報発信や取り組みを推進するとともに、住民参画による地域公共交通の利用促進を図る。

IV.地域公共交通の持続性の確保

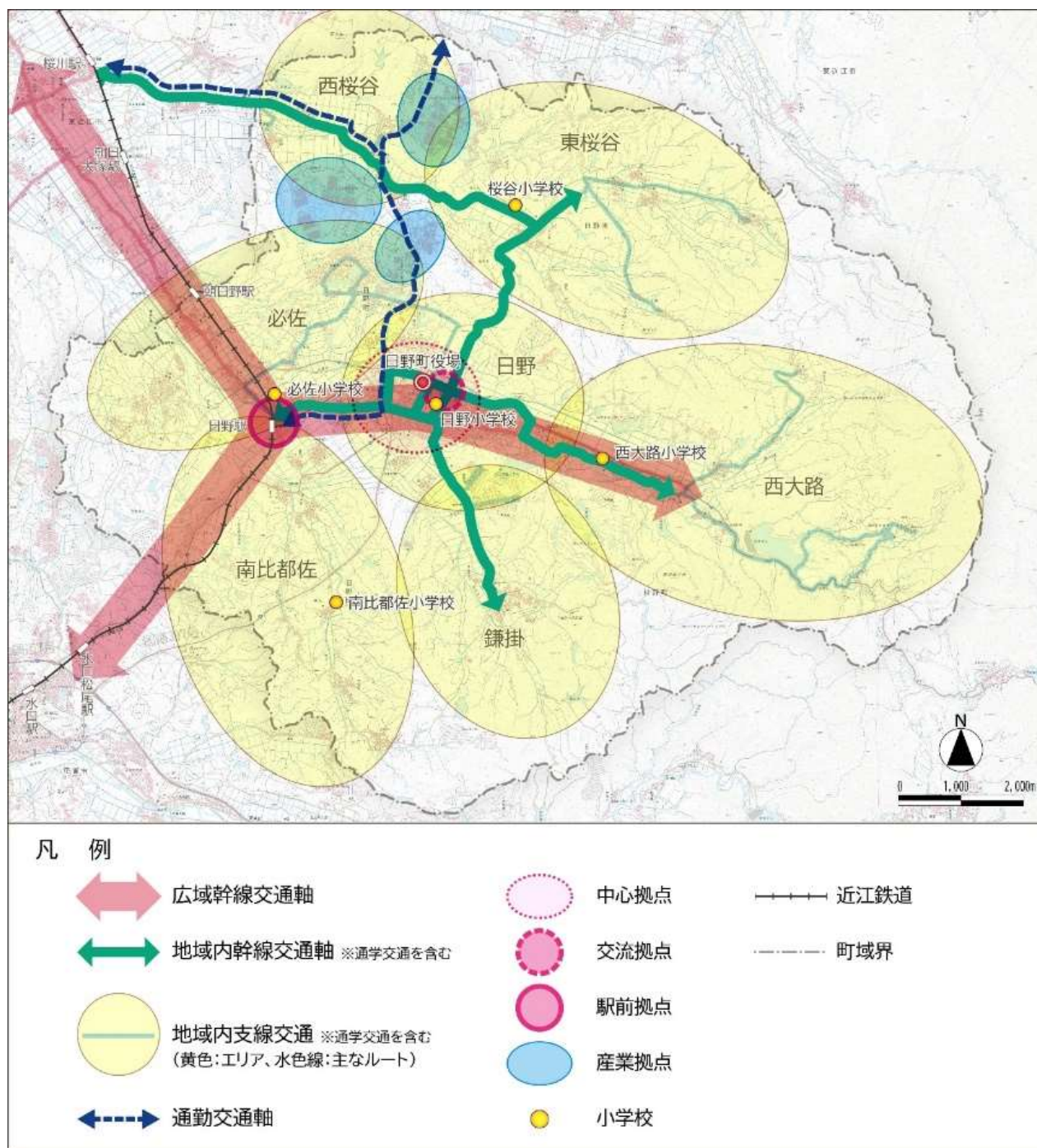
- ・地域における乗務員の確保やバス・タクシーをはじめ、多様な移動手段の検討・支援により、持続可能な地域公共交通の構築をめざす。

5.3 地域公共交通ネットワークと位置づけ

(1) 地域公共交通ネットワーク

地域の輸送資源の総動員による生活、通勤、余暇の各分野の移動を支える地域公共交通ネットワークの再編により、広域的移動、地域内移動など多様な移動ニーズに対応した、だれもが利用しやすい地域公共交通とするため、次のような多層的な地域公共交通ネットワークの形成をめざす。

図 26 地域公共交通ネットワークの将来イメージ



(2)地域公共交通の位置づけ

地域公共交通ネットワークの形成については、広域幹線交通、地域内幹線交通、地域内支線交通、通勤交通、通学交通、個別輸送交通、福祉輸送、移動支援によるものと捉え、下表のとおり位置づける。

表 13 地域公共交通の位置づけ

位置づけ	役 割	種 類	主 体
広域幹線交通	・町外への移動など、広域移動の交通需要に対応する地域公共交通ネットワーク軸	・近江鉄道本線 ・近江鉄道バス日八線	滋賀県、日野町、沿線自治体、交通事業者
地域内幹線交通	・町内の中心拠点、交流拠点、駅前拠点と各地区を結ぶ地域公共交通ネットワーク軸	・日野町営バス（桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線的主要路線）	日野町、交通事業者
地域内支線交通	・本町中心部と各地区を結ぶ地域公共交通ネットワーク（地域内の移動支援を行う面的な交通サービスを含む）	・日野町営バス（桜川線、平子・西明寺線、鎌掛線の支線、中山線、南比線、湖南サンライズ線） ※中山線、南比線は令和6年9月30日廃止 ・デマンドタクシー（予約運行制乗合タクシー） ・A I オンデマンド交通（予約制乗合タクシー） ※令和6年10月1日本格運行開始	日野町、交通事業者
通勤交通	・広域幹線交通と連携し、産業拠点への通勤等の移動を担う交通	・通勤バス（実証実験運行を経て実現をめざす）	日野町、交通事業者、民間事業者
通学交通	・日野町営バス以外の小学生の通学を支援する交通	・必佐小学校通学バス ・日野小学校通学バス	日野町、教育委員会、交通事業者
個別輸送交通	・住民および来訪者の個別の移動を担う交通	・一般タクシー ・自転車 ・超小型モビリティなど	交通事業者、住民
福祉輸送	・通院や福祉サービスを必要とする方の移動を支援する交通	・介護タクシー ・福祉施設送迎バス ・病院送迎バス	福祉事業者、民間事業者
移動支援	・地域住民同士の支え合いで移動支援	・おたすけカゴヤ（ボランティア輸送）	地域住民

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

○近江鉄道バス日八線

・近江鉄道バス日八線は、町内とＪＲ近江八幡駅を連絡し、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光やビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点のＪＲ近江八幡駅並びに起終点および経由地である近江鉄道日野駅では、他の交通モードや地域内交通と連絡し、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、沿線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く、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○日野町営バス

・日野町営バスは、町内の中心拠点や交流拠点、駅前拠点と各地区を結ぶ地域公共交通ネットワークの主軸として、また、町の中心部と各地区を結ぶ地域内の移動支援を行う地域公共交通サービスとして重要な役割を担っている。一方で、自治体の運営努力だけでは維持が難しく、滋賀県コミュニティバス等運行対策費補助金により運行を確保・維持する必要がある。

○ＡＩオンデマンド交通(チョイソコひの)

・ＡＩオンデマンド交通は、日野町営バスでは対応できない移動ニーズや公共交通空白地における移動を担い、幹線である近江鉄道バス日八線や地域拠点に接続しており、特に住民の生活移動において重要な役割を担っている。一方で、自治体の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 14 補助系統に係る事業および実施主体の概要

系統名	路線	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
近江鉄道バス	日八線	北畑口 (日野駅)	近江八幡駅	4 条乗合	路線定期運行	近江鉄道(株)	地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金
日野町営バス	桜川線	桜川駅	日野記念病院	4 条乗合	路線定期運行	近江鉄道(株) 日野町	滋賀県コミュニティバス等 運行対策費補助金
	平子・西明寺線	熊野神社	日野記念病院				
	鎌掛線	鎌掛	日野駅				
	中山線 (令和 6 年 9 月 30 日 廃止)	中山	日野駅				
	南比線 (令和 6 年 9 月 30 日 廃止)	上駒月	日野駅				
	湖南サンライズ線	日野駅	日野記念病院				
ＡＩオンデマンド交通(チョイソコひの)	日野町営バス南比線、中山線沿線地域等	南比都佐地区、必佐地区(一部)、町内中心部		4 条乗合	区域運行	「わたむぎ自動車プロジェクト」推進協議会 ※令和 6 年 10 月 1 日から日野町(運行は交通事業者に委託)	地域内フィーダー系統確保 維持費国庫補助金

6. 地域公共交通の活性化施策

(1) 施策体系

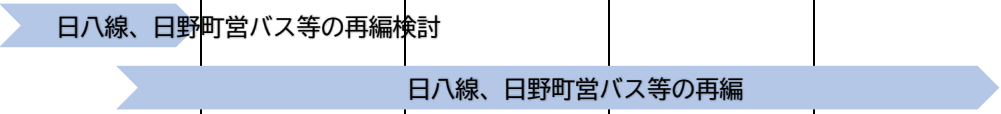
4つの基本方針に基づく10施策と、具体的な19事業からなる施策体系を示す。

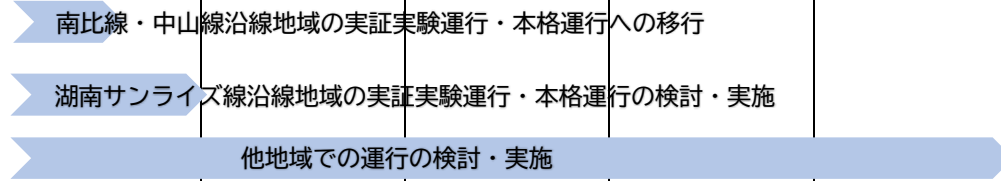
基本方針	施策	事業
Ⅰ．地域の輸送資源の総動員	1. 地域公共交通ネットワークの再編	【事業 1】近江鉄道バス日八線、日野町営バス等の再編
		【事業 2】ＡＩ オンデマンド交通の導入
		【事業 3】通学バスの持続可能な運行方法の検討・実施
		【事業 4】工業団地内事業所等を対象とした公共交通通勤の促進
	2. 運賃体系の再編	【事業 5】日野町営バスの運賃体系の見直し
		【事業 6】通学定期券の購入補助の調査・研究
	3. ボランティア輸送等との連携	【事業 7】ボランティア輸送等との連携
	4. 自転車、超小型モビリティ等の様々な移動手段の活用	【事業 8】公共交通を補完する移動手段としての自転車の活用
		【事業 9】新たな移動手段、仕組み等の情報収集
Ⅱ．地域公共交通のサービス・利用環境の向上	1. ターミナル機能の向上	【事業 10】日野駅におけるターミナル機能の向上
		【事業 11】まちなかにおけるターミナル機能の向上
		【事業 12】利用しやすいバス停に向けた整備・保全
	2. まち空間の魅力の形成（にぎわいづくり）	【事業 13】公共交通を利用して町民が出かけたくなるような町のにぎわいづくり
		【事業 14】観光客を含めた町内周遊促進のための仕組みづくり
	3. ＡＩ等のＩＣＴ技術の活用	【事業 15】地域公共交通の活性化と利便性向上につながるＩＣＴ技術の活用
Ⅲ．地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進	1. 公共交通利用に向けた町民意識の醸成と啓発活動	【事業 16】モビリティ・マネジメント（MM）の実施
		【事業 17】地域公共交通に関する情報発信の改善
Ⅳ．地域公共交通の持続性の確保	1. 地域における乗務員確保の支援	【事業 18】バス・一般タクシー乗務員確保の支援等
	2. 交通事業者の支援	【事業 19】一般タクシーの常駐台数維持の支援

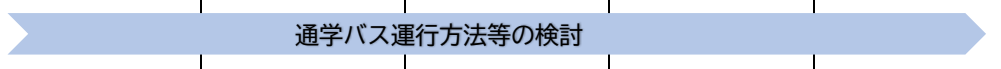
(2) 施策・事業

4つの基本方針に基づく19事業について、事業内容や実施主体等を示す。

I. 地域の輸送資源の総動員

基本方針	I. 地域の輸送資源の総動員				
施策	1. 地域公共交通ネットワークの再編				
事業	【事業1】近江鉄道バス日八線、日野町営バス等の再編				
事業内容	- 近江鉄道バス日八線や日野町営バスの運行状況や利用状況、課題を検証した上で、A I オンデマンド交通への転換や日野町営バス路線の見直し等も含め、持続可能な地域公共交通ネットワークの再編を行う。 - 通勤・通学に活用できるよう、日野町営バスと近江鉄道、日野町営バスと近江鉄道バス日八線との乗り継ぎを考慮した地域公共交通ネットワークの再編を行う。				
実施主体	日野町、交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
					

基本方針	I. 地域の輸送資源の総動員				
施策	1. 地域公共交通ネットワークの再編				
事業	【事業2】A I オンデマンド交通（チョイソコひの）の導入				
事業内容	- 令和5年度からA I オンデマンド交通の実証実験運行を行っている日野町営バス南比線・中山線沿線地域については、本格運行へ移行する。 - 日野町営バス湖南サンライズ線沿線地域においては、住民アンケート調査や利用者への聞き取り調査による効果検証を行い、本格運行に向けて運行車両数や運行時刻等を検討する。 - 町全体の公共交通の再編に合わせ、運行地域拡大の検討を行うとともに、乗り継ぎ区域や利用制限等の仕組みづくりを検討する。				
実施主体	日野町、交通事業者、民間事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
					

基本方針	I. 地域の輸送資源の総動員				
施策	1. 地域公共交通ネットワークの再編				
事業	【事業3】通学バスの持続可能な運行方法の検討・実施				
事業内容	遠距離通学に対応する通学バス等の運行については、地域公共交通ネットワークの再編の取り組みの中で検討する。				
実施主体	日野町、日野町教育委員会、交通事業者、民間事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
					

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	1.地域公共交通ネットワークの再編				
事業	【事業4】工業団地内事業所等を対象とした公共交通通勤の促進				
事業内容	・通勤バスワーキンググループ（WG）等において、今後の通勤バス実証実験等のあり方、事業所の通勤における課題および通勤ニーズ等について意見交換を行い、公共交通による通勤を促進する。 ・工業団地内事業所等に勤務する従業員等の通勤手段について、自家用車通勤から公共交通による通勤への転換をめざした取り組みを、滋賀県等の取り組みと連携するとともに、事業者におけるカーボンニュートラル推進の取り組みとも連携して継続的に実施する。				
実施主体	滋賀県、日野町、日野町商工会、交通事業者、工業団地内事業所				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	通勤バスWG（継続）				
	滋賀県等の取り組み、事業者のカーボンニュートラル推進の取り組みとの連携				

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	2.運賃体系の再編				
事業	【事業5】日野町営バスの運賃体系の見直し				
事業内容	・日野町営バスなど地域公共交通ネットワークの再編にあわせて、対キロ区間制から均一制への運賃体系の見直しを行う。 ・日野町営バスやA I オンデマンド交通における福祉乗車証など福祉施策のあり方のほか、公共交通間の乗り継ぎ割引など、わかりやすく、利用しやすい運賃体系の構築を行う。 ・日野町営バスのデジタル乗車証の発行など運賃支払い方法の利便性向上を図る。				
実施主体	日野町、交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	運賃体系の見直し・実現可能な施策の実施				
	運賃支払い方法の利便性向上				

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	2.運賃体系の再編				
事業	【事業6】通学定期券の購入補助の調査・研究				
事業内容	・公共交通を利用した通学の促進や進学後も定住を図ることを目的とした、通学定期券の購入に対する補助支援制度の導入について調査・研究する。				
実施主体	日野町、交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	補助支援制度導入の調査・研究				

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	3. ボランティア輸送等との連携				
事業	【事業7】 ボランティア輸送等との連携				
事業内容	・ 公共交通とボランティアによる移動支援との連携や、既存の公共交通を補完する新たな移動手段について検討する。				
実施主体	日野町、交通事業者、ボランティア団体、民間事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	公共交通とボランティア輸送との連携の検討				

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	4. 自転車、超小型モビリティ等の様々な移動手段の活用				
事業	【事業8】 公共交通を補完する移動手段としての自転車の活用				
事業内容	・ 自家用車から公共交通による通勤への転換を補完するため、事業所等との継続的な取り組みを実施する中で、環境・健康にも意識した自転車通勤への転換を推進する。 ・ レンタサイクルを活用した町内周遊をさらに促進するため、観光客等の来訪者に対する利便性向上や情報発信を図る。				
実施主体	日野町、日野観光協会、民間事業者、工業団地内事業所等、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	自転車通勤の啓発				
スケジュール	レンタサイクルの利便性向上・案内情報の発信				

基本方針	Ⅰ.地域の輸送資源の総動員				
施策	4. 自転車、超小型モビリティ等の様々な移動手段の活用				
事業	【事業9】 新たな移動手段、仕組み等の情報収集				
事業内容	・ 環境性能に優れた、超小型モビリティに関する事業や課題等について情報収集を行う。 ・ 既存の公共交通を補完する新たな移動手段について、情報収集を行うとともに仕組みづくりを検討する。				
実施主体	日野町、民間事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	新たな移動手段についての情報収集・仕組みづくり検討				
スケジュール	超小型モビリティに関する情報収集				

Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	1. ターミナル機能の向上				
事業	【事業 10】 日野駅におけるターミナル機能の向上				
事業内容	・日野駅は本町の玄関口であり、まちなかへ移動する上で重要な交通拠点であるため、複数の交通モードに対応したわかりやすい案内（多言語化含む）や乗り換え等の案内の充実を図る。 ・朝夕の日野駅前の混雑やそれに伴う送迎車やバス等の錯綜を防ぐため、交通誘導看板や路面標示等による混雑の緩和を図る。 ・日野駅周辺における駐車場・駐輪場の整備も含めた日野駅のターミナル機能の向上を図る。				
実施主体	国、滋賀県、日野町、交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	案内の充実				
	混雑緩和方策の検討	混雑緩和方策の実施			
	日野駅のターミナル機能向上の検討・実施				

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	1. ターミナル機能の向上				
事業	【事業 11】 まちなかにおけるターミナル機能の向上				
事業内容	・まちなかの交通拠点におけるわかりやすい案内（多言語化含む）や乗り換え等の案内の充実を図る。 ・日野町営バスやA I オンデマンド交通の本格運行など地域公共交通ネットワークの再編と連動して、まちなか交通拠点のターミナル機能の向上（ハブ化、サイクル&バスライド等）について検討し、実現可能な施策を実施する。				
実施主体	国、滋賀県、日野町、交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	案内の充実				
	ターミナル機能の向上施策の検討		実現可能な施策の実施		

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	1. ターミナル機能の向上				
事業	【事業 12】 利用しやすいバス停に向けた整備・保全				
事業内容	・日野町営バス利用者のニーズ把握やバスの乗務員の聞き取りによるバス停の環境整備を検討するほか、住民との協働によるバス停のベンチ設置など、地域の実情に応じた施設について検討し、実現可能な施策を実施する。 ・安全性確保対策を目的とした「バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表」に掲載されていないバス停についても、安全対策が必要と考えられるバス停は安全対策を講じる。				
実施主体	日野町、交通事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	バス停環境整備の検討・実現可能な施策の実施				
	バス停安全対策の実施				

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	2. まち空間の魅力の形成（にぎわいづくり）				
事業	【事業 13】 公共交通を利用して町民が出かけたくなるような町のにぎわいづくり				
事業内容	・ 日野町役場周辺や日野駅等でのイベント時に、近江鉄道バス日八線や日野町営バスの無料体験乗車、シャトルバスの運行およびパーク＆ライドを行い、にぎわいづくりの創出を行うとともに、公共交通の利用促進を図る。 ・ 公共交通利用者向けのイベントを実施し、外出のきっかけづくりや交流を図る。				
実施主体	日野町、交通事業者、民間事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	イベント等におけるバスの無料体験乗車・シャトルバス運行等の実施				

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	2. まち空間の魅力の形成（にぎわいづくり）				
事業	【事業 14】 観光客を含めた町内周遊促進のための仕組みづくり				
事業内容	・ 近江鉄道バス日八線や日野町営バスの無料体験乗車、パーク＆ライド等を組み合わせた町内周遊促進の仕組みづくりを行う。 ・ 周遊促進アプリ「ぐるりん日野ナビ」の機能等の向上や観光・公共交通（近江鉄道バス日八線や日野町営バス等）の情報の充実により、本町の魅力を発信し、来訪者の町内周遊促進を図り、公共交通の利用促進と地域の活性化をめざす。 ・ レンタサイクルを活用した町内周遊をさらに促進するため、観光客等の来訪者に対する利便性向上や情報発信を図り、観光振興につなげる。				
実施主体	日野町、日野観光協会、交通事業者、民間事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	町内周遊促進の仕組みづくり				
	実現可能な施策の実施				
	レンタサイクルの利便性向上・案内情報の発信				

基本方針	Ⅱ. 地域公共交通のサービス・利用環境の向上				
施策	3. A I 等の I C T 技術の活用				
事業	【事業 15】 地域公共交通の活性化と利便性向上につながる I C T 技術等の活用				
事業内容	・ A I 等の I C T 技術のほか、移動データの活用により、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの構築を図る。 ・ 日野町営バスの G T F S データの更新によるオープンデータ化をすすめ、外部公共交通アプリと連携した乗り換え案内の情報提供を継続する。 ・ 日野町営バスや A I オンデマンド交通へのキャッシュレス決済について、交通系 I C カードをはじめタッチ決済など、ニーズ等を踏まえ検討する。 ・ 日野町営バスへのバスロケーションシステムや G T F S リアルタイム、M a a S など、地域公共交通ネットワークの再編の検討を進める中で、ニーズ等を踏まえ検討する。 ・ 自動運転等の次世代技術を用いた新たな交通モードについて調査・研究を行う。				
実施主体	日野町、交通事業者、民間事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	G T F S のオープンデータ化の実施				
	I C T 技術等の活用の検討・新たな交通モードの調査・研究				

Ⅲ. 地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進

基本方針	Ⅲ. 地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進				
施策	1. 公共交通利用に向けた町民意識の醸成と啓発活動				
事業	【事業 16】モビリティ・マネジメント（MM）の実施				
事業内容	・滋賀県等と連携して町内の事業所等への継続的なモビリティ・マネジメントにより、環境にやさしい交通を推進し、公共交通や自転車など多様な交通手段の自発的な利用を促進する。 ・地域公共交通を知ってもらう・体験してもらうため、イベント開催時などに近江鉄道バス日八線や日野町営バスの無料体験乗車を実施する。 ・滋賀県等で実施している小学校での交通環境学習と連携し、地域の公共交通に親しみをもち、自発的に環境にやさしい交通行動を選択できるよう推進する。 ・日野町まちづくり出前講座等において、日野町営バスなど地域公共交通の現状や課題等を説明し、公共交通の利用促進を図る。 ・「モビリティウィーク&カーフリーデー」を継続的に実施し、公共交通の利用促進および環境保全についてイベント開催時や町内公共施設等で啓発を行う。				
実施主体	滋賀県、日野町、日野町教育委員会、交通事業者、民間事業者、住民				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	バス無料体験乗車、出前講座の実施				
	モビリティウィーク&カーフリーデーの実施				

基本方針	Ⅲ. 地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進				
施策	1. 公共交通利用に向けた町民意識の醸成と啓発活動				
事業	【事業 17】地域公共交通に関する情報発信の改善				
事業内容	・地域公共交通に関する情報を一体的に取りまとめたページを本町ホームページに掲載し、より便利な情報発信を行う。 ・日野町営バスなど複数の交通モードの交通拠点となる日野駅のほか、日野町役場等において、乗り換えに配慮した情報提供の充実を図る。また、各バス停において、路線等がわかりやすい案内表示への改善を図る。 ・日野町営バス時刻表に近江鉄道や近江鉄道バス日八線等の時刻表を掲載した総合時刻表を作成する。 ・周遊促進アプリ「ぐるりん日野ナビ」やその他多様な手段を活用し、住民をはじめ来訪者など公共交通利用者への情報提供を行う。				
実施主体	日野町、交通事業者、民間事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	本町ホームページにおける情報発信				
	乗換情報の充実・バス停の案内表示の改善・総合時刻表の作成				
	ぐるりん日野ナビなど多様な手段の活用				

IV. 地域公共交通の持続性の確保

基本方針	IV. 地域公共交通の持続性の確保				
施策	1. 地域における乗務員確保の支援				
事業	【事業 18】バス・一般タクシー乗務員確保の支援等				
事業内容	・国や県、交通事業者等と連携して地域公共交通を支える乗務員の魅力や必要性を啓発し、交通事業者の乗務員のイメージアップを図るなど、乗務員確保の支援を行う。 ・乗務員の確保のために交通事業者が実施している「大型二種免許の取得支援制度」等の情報について、周知を行う。				
実施主体	国、滋賀県、日野町、交通事業者、住民				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	乗務員確保支援の継続的実施				
	「大型二種免許の取得支援制度」等の情報発信				

基本方針	IV. 地域公共交通の持続性の確保				
施策	2. 交通事業者の支援				
事業	【事業 19】一般タクシーの常駐台数維持の支援				
事業内容	・本町ホームページや日野町営バス時刻表等に一般タクシーの情報を掲載し、住民をはじめ、来訪者など公共交通利用者への情報提供の強化を図る。				
実施主体	日野町、交通事業者、民間事業者				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	本町ホームページ等への一般タクシー情報の掲載				

7. 計画の実現に向けて

(1) 計画の評価指標と目標値

それぞれの数値指標について、計画期間中に達成する目標値を設定する。なお、下記指標については、計画期間の毎年度、評価・検証する。

表 15 計画の評価指標と目標値

評価指標		現状値	目標値 (令和 10 年度)	使用データ
①地域公共交通の利用者数	・近江鉄道線日野駅利用者数	312,948 人/年 (令和 4 年度)	328,000 人/年	運行事業者データ
	・近江鉄道バス日八線	198,786 人/年 (令和 4 年度)	230,000 人/年	運行事業者データ
	・日野町営バス	79,091 人 (令和 4 年度)	93,000 人/年	運行事業者・町データ
	・AIオンデマンド交通	5,600 人 (令和 5 年度見込み)		運行事業者データ
②地域公共交通への行政負担額	・近江鉄道バス日八線 ・日野町営バス ・AIオンデマンド交通 ・デマンドタクシー	79,527 千円 (令和4年度)	79,527 千円	町データ
	・近江鉄道線※	20,976 千円 (令和 4 年度)	—	町データ
③地域公共交通の収支率	・近江鉄道バス日八線	43.2% (令和 4 年度)	51.1%	運行事業者データ
	・日野町営バス	7.9% (令和 4 年度)	10.0%	町データ
	・AIオンデマンド交通	4.7% (令和 5 年度)	4.7%	町データ
④地域公共交通空白地率		3.0% (令和 5 年 9 月末)	0%	町データ
⑤日野駅観光交流施設「なないろ」・日野駅鉄道資料展示室年間利用者数		16,580 人 (令和 4 年 4 月から 令和 5 年 3 月)	18,000 人	日野観光協会データ
⑥町内事業所の公共交通利用通勤者数		47 人 (令和 5 年度)	100 人	町データ
⑦民間タクシー常駐台数		1 台 (令和 5 年)	1 台	町データ

※近江鉄道線への行政負担は、沿線市町の負担であり、本町単独により目標設定が困難であるため、②の指標には含めない。

【目標値設定の考え方】

全体として、新型コロナウイルス感染症のまん延に伴う利用者減少の影響前の水準を目標とする。

・近江鉄道線日野駅利用者数

令和 4 年度に対し 105%の数値を目標とする。

(上位計画:近江鉄道沿線地域公共交通計画)

・近江鉄道バス日八線利用者数

近江八幡駅・北畑口間

平成 30 年 10 月から令和元年 9 月の数値を目標とする。

(上位計画:日野町第 6 次総合計画)

・日野町営バス利用者数

福祉乗車証の利用を含む。

平成 30 年 10 月から令和元年 9 月の数値を目標とする。

※AI オンデマンド交通が本格運行に移行した場合は、日野町営バスの一部路線は廃止となるため、AI オンデマンド交通との合計利用者数で評価する。

(上位計画:日野町第 6 次総合計画)

・地域公共交通への行政負担額

日野町営バス運行・車輛購入、近江鉄道バス日八線運行、AI オンデマンド交通運行、デマンドタクシー運行に係る本町負担額の総額。地域公共交通ネットワークの再編により、個別の公共交通の行政負担額の変動が想定されるが、総額は令和 4 年度と同程度を目標とする。

・日野駅観光交流施設「なないろ」・日野駅鉄道資料展示室年間利用者数

利便性の向上など公共交通の利用促進等により、令和 2 年度(令和 2 年 4 月から令和 3 年 3 月)の利用者水準の回復を目標とする。

・町内事業所の公共交通利用通勤者数

バス停や鉄道駅に近い事業所における公共交通の利用者数の増加を目標とする。

・民間タクシー常駐台数

日野町における現状の常駐台数維持を目標とする。

(2)計画の評価

施策・事業の実施にあたっては、社会情勢や住民ニーズの変化に適切に対応するために、住民や民間事業者、交通事業者、行政等の関係者が日野町地域公共交通会議等で協議を行い、実施事業の進捗状況、数値目標の達成状況を確認し、計画を評価する。さらに、課題等を整理することにより次年度の実施事業の改善を行う。また、必要に応じて、次年度以降の計画の見直しを行う。

表 16 5年間の評価時期

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
①地域公共交通の利用者数	●	●	●	●	●
②地域公共交通への行政負担額	●	●	●	●	●
③地域公共交通の収支率	●	●	●	●	●
④地域公共交通空白地率	●	●	●	●	●
⑤日野駅観光交流施設「なないろ」・日野駅鉄道資料展示室年間利用者数	●	●	●	●	●
⑥町内事業所の公共交通利用通勤者数	●	●	●	●	●
⑦民間タクシー常駐台数	●	●	●	●	●
計画の評価					●
計画の見直し					●

また、計画の適切な進捗管理を行うため、概ね一年間のスケジュールの中でP D C A（Plan 計画→Do 実行→Check 評価→Action 改善）サイクルを進めていく。

図 27 PDCAサイクル



参考資料

1.策定体制

本計画は、日野町地域公共交通会議での協議を経て、策定した。

＜令和 5 年度日野町地域公共交通会議委員＞ 令和6年 3 月現在

	所属	氏名(敬称略)
会長	日野町 副町長	安 田 尚 司
副会長	社会福祉法人日野町社会福祉協議会	平 尾 義 明
委員	近畿運輸局 滋賀運輸支局	田 中 郁 代
委員	滋賀県 土木交通部交通戦略課	福 島 森
委員	滋賀県 東近江土木事務所	伊 香 貴 弘
委員	東近江警察署	今 井 隆 介
委員	日野町区長会	岸 村 義 文
委員	日野町老人クラブ連合会	東 川 嘉 一
委員	日野町身体障害者更生会	松 本 建 司
委員	一般社団法人滋賀県バス協会	野 村 義 明
委員	一般社団法人滋賀県タクシー協会	松 尾 武 文
委員	近江鉄道株式会社 自動車部	北 村 真 治
委員	近江鉄道株式会社 鉄道部	松 本 康一郎
委員	近江タクシー株式会社	辰 野 晃 三
委員	日野町 教育長	安 田 寛 次
委員	日野町（総務政策主監）	河 野 隆 浩
委員	日野町（産業建設主監）	福 本 修 一
委員	日野町（厚生主監）	吉 澤 増 穂
委員	日野町教育委員会（教育次長）	澤 村 栄 治

2.用語集

・AI

Artificial Intelligence 略で、人工知能のことを言う。

・AIオンデマンド交通

オンデマンド交通は、路線バスのような時刻表がなく、予約などに合わせて運行する交通システムのことを言う。AI オンデマンド交通は、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う交通システムである。

・EV

Electric Vehicle の略で、電気自動車のことを言う。外部からの電力供給で車載バッテリーに充電を行い、モーターを動力として走行する。

・GTFS

General Transit Feed Specification の略で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットのことを言う。日本では、2017 年に国土交通省により、インターネット等での経路検索におけるバス情報拡充を目的として、GTFS と互換性のある「標準的なバス情報フォーマット」が定められている。バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しに利用される。

・GTFSリアルタイム

公共交通の運行車両に関するリアルタイムの最新情報(動的データ)を格納するためのフォーマットのことを言う。GTFS リアルタイムデータは単独では機能せず、静的データである GTFS-JP データと併せて利用する。

・ICT

Information and Communication Technology の略で、情報や通信に関する技術のことを言う。日本では同様の言葉として IT の方が普及しているが、IT にコミュニケーションの要素が含まれる。

・MaaS

MaaS (Mobility as a Service) は、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他サービスを含め、一括して提供するサービスを言う。

・PDCA

PLAN (計画)、DO (実施)、CHECK (評価)、ACTION (改善) の4つの視点をプロセスの中に取り込むことで、プロセスを不断のサイクルとし、継続的な改善を推進するマネジメント手法のことを言う。

・カーボンニュートラル

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」を削減するとともに、森林などによる「吸収量」を差し引くことで、温室効果ガスを実質的にゼロにする取り組みのことを言う。近年、グローバルに展開している企業を中心に、脱炭素経営に向けた取り組みが急速に広がっている。

・均一制運賃

距離や時間に関係なく金額が変わらない運賃のことを言う。

・公共交通空白地

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難な地域のことを言う。一般的には、鉄道駅から半径 800m 程度、バス停から半径 300m 程度の範囲からはずれるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。

・高齢化率

本計画における高齢化率は、65 歳以上の高齢者人口（老年人口）が総人口に占める割合のことを言う。

・国勢調査

国勢調査は、日本に住んでいるすべての人および世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5 年ごとに行われる。

・コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービスのことを言う。通常、乗合バスによる運行を意味する。

・サイクル&ライド

パーク&ライドの項目を参照

・対キロ区間制運賃

利用者の乗車した距離に応じて料金が変動する運賃のことを言う。

・ターミナル

一般的には鉄道の終点・起点となる駅や、バス路線が集中したり、多くのバス路線の起点となる交通広場のことを言う。

・地域間幹線バス系統

一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指すが、狭義では、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる幹線バスネットワークを示す。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、か

つ、経常赤字が見込まれることなどの要件が定められている。

・地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動、又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことを言う。

・地域内フィーダー系統

一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・オンデマンド交通等を示す。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められている。

・超小型モビリティ

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人乗り程度の車両を言う。

・パーク&ライド

道路交通の混雑を避けるために、郊外部に自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法のことを言う。サイクル&ライドは自転車で駅やバスターミナル等まで来て鉄道やバスに乗り換える手法のことを言う。

・バスロケーションシステム

GPS（現在位置を人工衛星からの電波で測り知る装置）等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステムのことを言う。

・ハブ

鉄道、バス、A I オンデマンド交通などの複数の交通手段をつなぐ交通結節点のことを言う。

・モビリティウィーク&カーフリーデー

モビリティウィークは、ヨーロッパを中心に行われている、市民と行政が一緒になって、まちでの移動、都市交通を切り口に、環境やまちを考えようという啓発期間のことを言う。毎年9月16日から22日の一週間実施され、世界3,000都市近くが参加している。カーフリーデーは、毎年9月22日に行われるモビリティウィークの中心的なイベントで、この日、街の中心部では、自家用車を使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車などによって人々は移動する。

・モビリティ・マネジメント(MM)

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に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取り組みのことを言う。

日野町地域公共交通計画

発行年月 令和 6 年 3 月

発行 日野町地域公共交通会議

事務局 滋賀県日野町 交通環境政策課

〒529-1698 滋賀県蒲生郡日野町河原一丁目 1 番地