

野 洲 市 地 域 公 共 交 通 計 画

(案)



令和 6 年 6 月



野 洲 市
野洲市地域公共交通会議

目 次

1	はじめに	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の位置づけと概要	2
2	地域公共交通や地域の現状	3
2.1	野洲市の地域公共交通の現状	3
2.1.1	概要	3
2.1.2	JR 琵琶湖線	4
2.1.3	路線バス：近江鉄道	6
2.1.4	路線バス：滋賀バス	9
2.1.5	コミュニティバス「おのりやす」	12
2.1.6	乗用タクシー	28
2.2	野洲市の地域公共交通を取り巻く環境	29
2.2.1	人口動向	29
2.2.2	土地利用・施設分布	30
2.2.3	人の動き	36
2.2.4	道路交通	39
2.2.5	行財政	43
3	上位・関連計画	44
4	利用者や事業者の意向	48
4.1	市民アンケート	48
4.1.1	調査概要	48
4.1.2	回答者の属性	49
4.1.3	ふだんの移動実態	50
4.1.4	市内のバスや JR への意向	65
4.2	高校生アンケート	68
4.2.1	調査概要	68
4.2.2	回答者の属性	69
4.2.3	地域公共交通の利用状況や意向	70
4.3	交通事業者ヒアリング	72
4.3.1	調査概要	72
4.3.2	調査結果	73
5	地域公共交通を取り巻く課題	75
5.1	地域公共交通の現状や上位・関連計画のまとめ	75
5.2	地域公共交通を取り巻く課題	78
6	基本方針と目標	81
6.1	基本理念と基本方針	81
6.2	地域公共交通網	82
6.3	数値目標	85
7	取り組むべき施策	88
8	計画の推進体制	97
参考	関係資料集	98
参 1	計画策定の過程	98
参 2	野洲市地域公共交通会議委員名簿	99
参 3	野洲市地域公共交通会議規約	100

1 はじめに



1.1 計画策定の背景と目的



(1) 計画策定の背景

野洲市には、地域公共交通として、JR 東海道本線（愛称：琵琶湖線）、路線バス（近江鉄道、滋賀バス）、コミュニティバス「おのりやす」、乗用タクシーが運行しています。また、東海道新幹線が通過しています。

JR 琵琶湖線は、市内に JR 野洲駅を擁するほか、市境に近接して近江八幡市内に JR 篠原駅が立地しています。なかでも JR 野洲駅は、一部の新快速の始発・終着駅として京阪神圏で広く知られており、JR 野洲駅から JR 京都駅まで 28 分、JR 大阪駅まで 58 分と利便性が高くなっています。

路線バスは、近江鉄道と滋賀バスの 2 事業者が運行しています。近江鉄道は、市内路線のほか、守山市、近江八幡市、竜王町を連絡しているほか、滋賀バスは、JR 野洲駅と三上地域や湖南市を連絡しています。

コミュニティバス「おのりやす」は、野洲市が運行する自家用有償旅客運送事業であり、市内移動における貴重な移動手段となっています。

このほか、乗用タクシーが数社運行しています。

こうした地域公共交通は、自家用車の普及や少子高齢化の進展、令和 2(2020)年 1 月頃からのコロナ禍等により、利用者が減少する路線も生じています。加えて、交通事業者では、担い手不足等が生じており、いわゆる 2024 年問題（令和 6(2024)年 4 月の改善基準告示改正）による働き方改革の進展により、更なる深刻化が見込まれています。

このほか、市立野洲病院移転や滋賀県立高等専門学校の設置など、近い将来に野洲市内の都市構造の変化が予定されており、地域公共交通にも対応が求められています。

(2) 計画策定の目的

この計画では、めざす将来都市像“多様な人々と多彩な自然が調和した、個性輝くにじいろのまち～笑顔あふれるにじいろ都市 やす～（第 2 次野洲市総合計画 令和 3(2021)年 3 月）”を人の移動の面から支えることを目的とします。

この実現のため、本計画では、野洲市での生活に重要な役割を果たす地域公共交通について、取り巻く環境の変化を踏まえつつ、その役割を再確認したうえで、将来にわたって持続可能なネットワークへと再構築するための方針を明確に位置付けます。さらに、方針に基づき取り組む施策について、地域、交通事業者、行政等の連携・役割分担や、スケジュールとともに示すことで、計画の実現性を高めます。

1.2 計画の位置づけと概要



(1) 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（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画として位置づけます。

また、第 2 次野洲市総合計画を上位計画とし、野洲市都市計画マスタープラン等の関連計画と連携を図るとともに、福祉、環境等の関連計画との整合を図ります。

なお、本計画の既往計画にあたる「野洲市交通ネットワーク構想（平成 25(2013)年 3 月）」のうち、地域公共交通に関する事項は、本計画に統合します。

(2) 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとします。

計画の区域 野洲市全域

ただし、野洲市域を越えて運行する鉄道・バス路線は対象とします。

計画の期間 令和 6(2024)年度から令和 10(2028)年度（5 年間）

2

地域公共交通や地域の現状



2.1 野洲市の地域公共交通の現状



2.1.1 概要

(1) 地域公共交通ネットワーク

野洲市の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス（近江鉄道、滋賀バス）、コミュニティバス「おのりやす」と、乗用タクシーで構成されています。

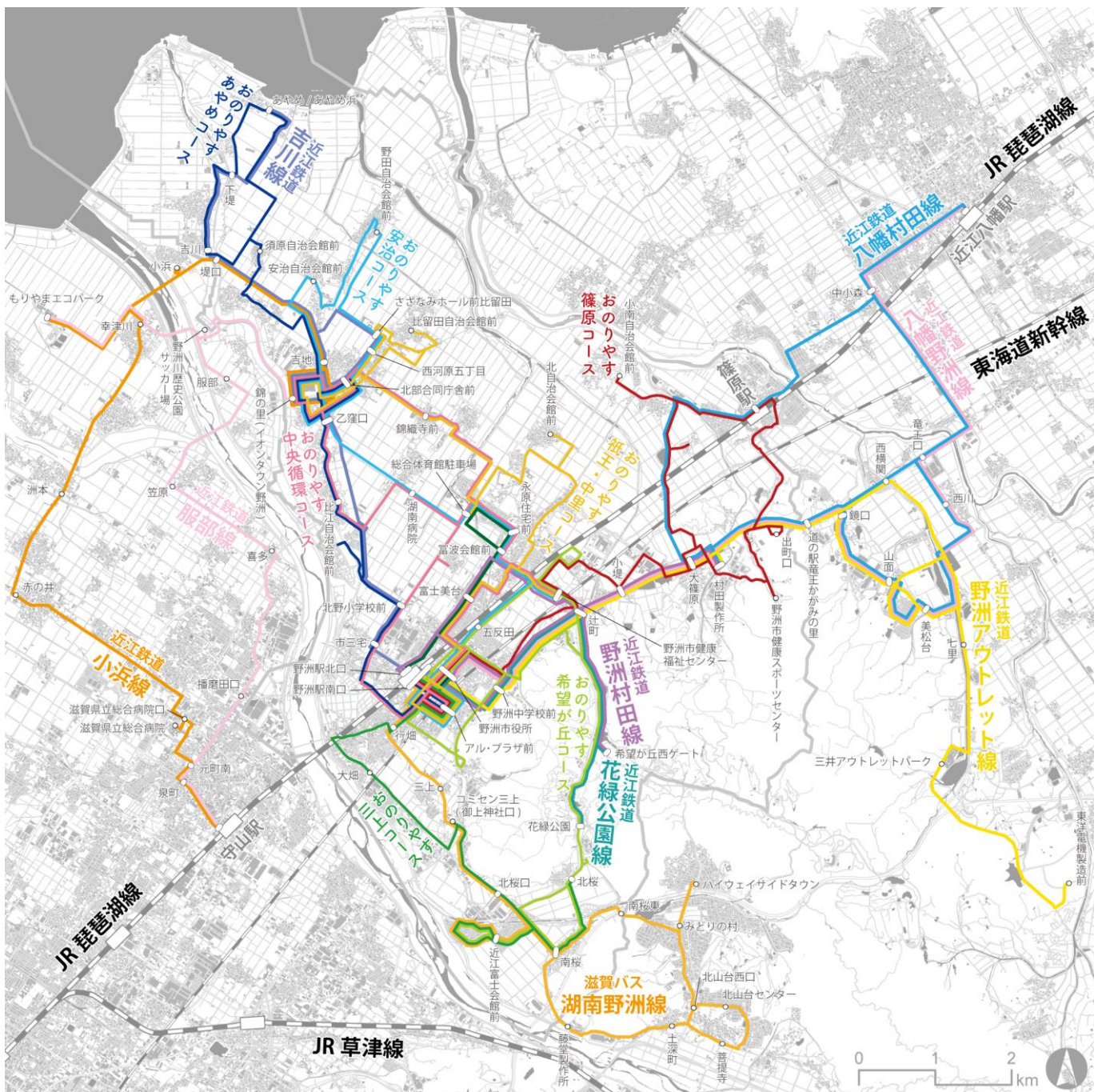


図 野洲市の地域公共交通ネットワーク

2.1.2 JR 琵琶湖線

(1) 運行概要

JR 琵琶湖線は、JR 東海道本線米原～京都間と、北陸本線米原～長浜間に設定された愛称です。市内には、JR 野洲駅が立地するほか、市境に近接した近江八幡市内に JR 篠原駅が立地しています。

JR 野洲駅北東部には、車両基地（網干総合車両所宮原支所野洲派出所）が整備され、京阪神における鉄道運行の重要な拠点となっていることから、JR 野洲駅を始発・終発とする新快速列車が多数設定され、JR 野洲駅と JR 京都駅を 28 分、JR 大阪駅を 58 分で結んでいます。



写真 JR 野洲駅に停車する新快速列車

(2) 利用状況

利用者数の推移をみると、JR 篠原駅で減少傾向にある一方、JR 野洲駅では増加しています。ただし、令和 2(2020)年度は、コロナ禍の影響で 2 駅とも利用が減少し、令和 4(2022)年度でもコロナ禍前までは回復していません。

券種や目的、駅端末交通手段別にみると、JR 野洲駅では、通勤を中心に定期利用が多く、JR 篠原駅でも同様の傾向にあります。また、駅端末交通手段は、いずれの駅も徒歩が最多ですが、第 2 位は JR 野洲駅ではバス、JR 篠原駅、JR 守山駅では自転車となっています。

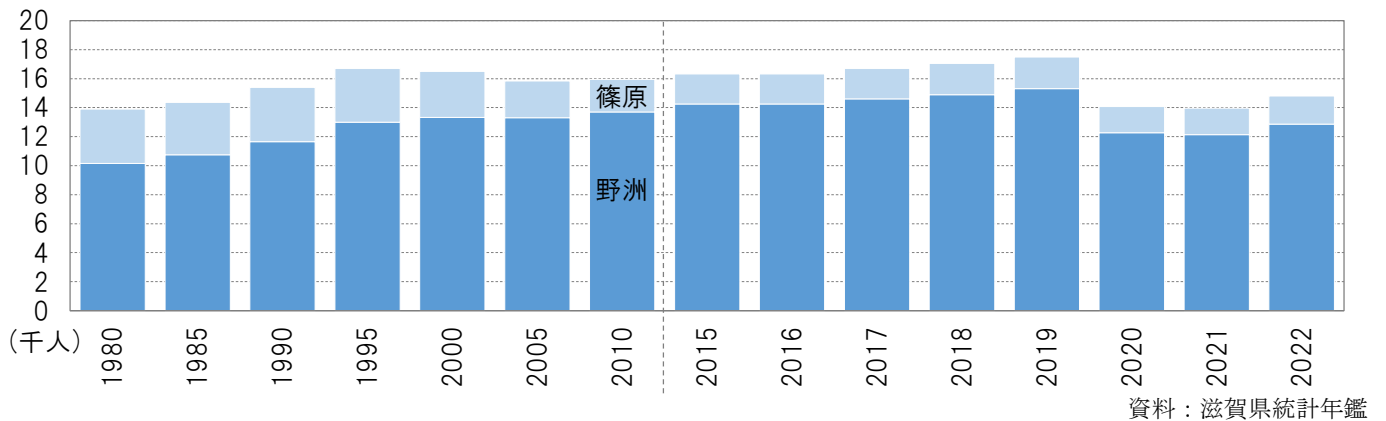
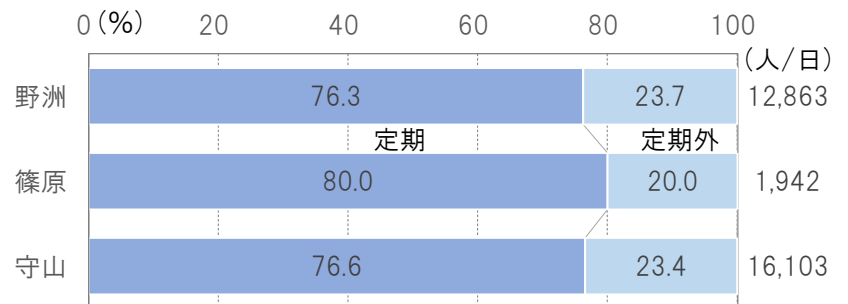


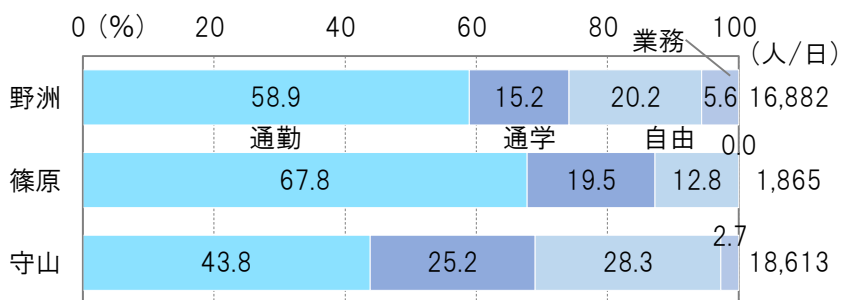
図 市内 JR 駅利用者数（1 日あたり乗車人員）

券種別利用者数



目的別利用者数

※「帰宅」「その他」「不明」を除く



駅端末交通手段

(駅まで/駅からの交通手段)

※「その他」「不明」を除く

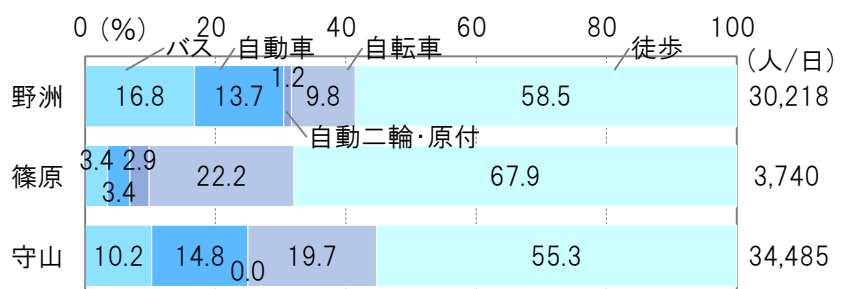


図 市内及び近隣の JR 駅の特徴

2.1.3 路線バス：近江鉄道

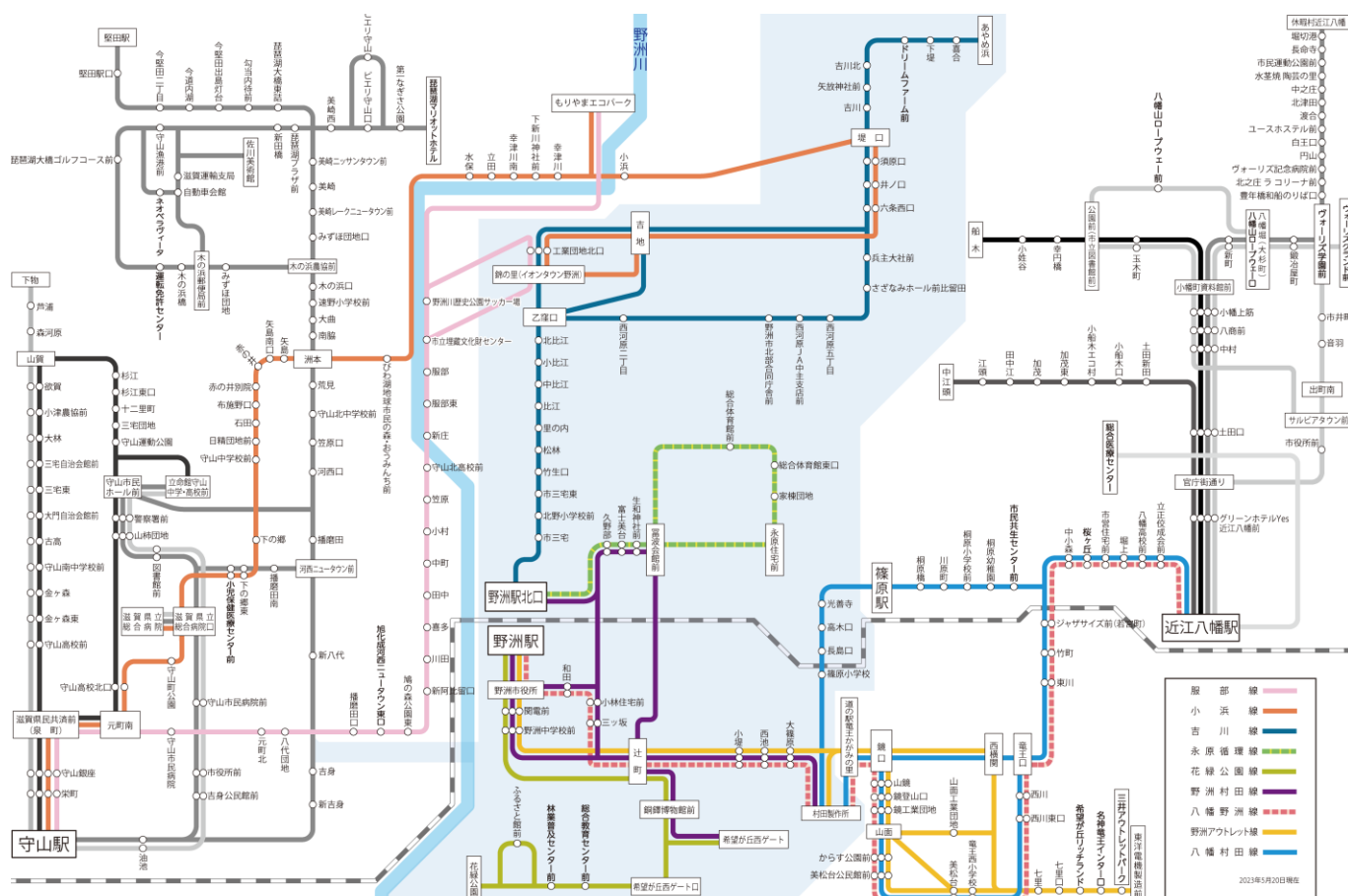
(1) 運行概要

路線バスのうち近江鉄道は、JR 野洲駅や JR 守山駅、JR 近江八幡駅を発着する便を多く運行しており、野洲市内の移動はもちろん、近江八幡市や竜王町、守山市との間でも路線を運行しています。

中主地域では、JR 守山駅方面を結ぶ服部線（地域間幹線系統）、小浜線（守山市内区間[守山駅～小浜]のみ地域内フィーダー系統）と、JR 野洲駅方面を結ぶ吉川線（地域内フィーダー系統）が運行するほか、市中南部では、市内完結路線として、永原循環線と花緑公園線が運行しています。このほか、JR 野洲駅と村田製作所や竜王町方面を結ぶ路線があります（野洲村田線、八幡野洲線、野洲アウトレット線、八幡村田線）。

市内には、あやめ浜停留所周辺にあやめ営業所が設置され、近江鉄道における野洲市、守山市、近江八幡市、竜王町周辺の運行の拠点となっています。

かつては、JR 野洲駅を起終点として、JR 守山駅や JR 篠原駅を結ぶ路線、市内の木部や家棟団地等を循環する路線等が運行していましたが、利用者減少等に伴い、徐々に運行が縮小してきています。令和 3(2021)年 10 月 1 日には、木部線（JR 野洲駅～木部～家棟団地～JR 野洲駅）が廃止となりました。



資料：近江鉄道あやめ営業所バス路線図（令和 5(2023)年 5 月 20 日改正 近江鉄道㈱）を加工
図 野洲市と近江鉄道の路線

(2) 運行状況（市内主要5路線）

実車走行距離（営業のために旅客を乗せてバスが運行した距離の年間総計）をみると、吉川線、永原循環線、野洲村田線では、概ね横ばいから減少傾向にあります。なお、コロナ禍をうけて令和3(2021)年度以降は吉川線、永原循環線を中心に大きく減少しています。

野洲アウトレット線は、三井アウトレットパーク滋賀竜王の平成25(2013)年第2期増設以降、コロナ禍にあった令和2(2020)年度を除き、増加傾向にあります。

木部線は、平成30(2018)年度に大幅に減便したのち、令和3(2021)年10月に廃止となりました。これらを踏まえ、5路線の計は、過去10年間で約6.5万kmの減少（約13%減少）となっています。

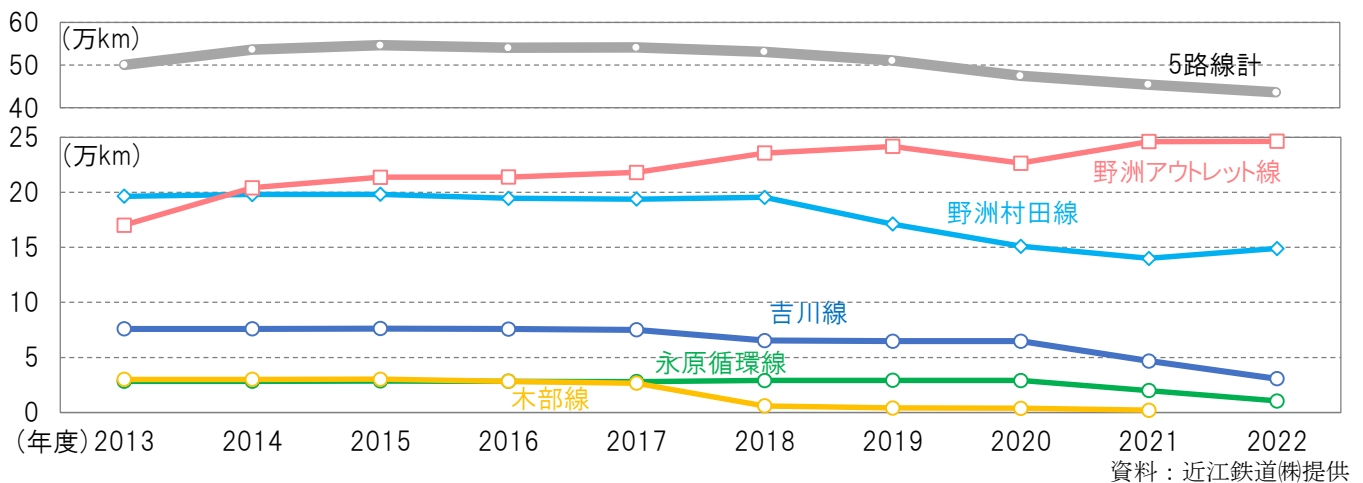


図 実車走行距離推移（実数）

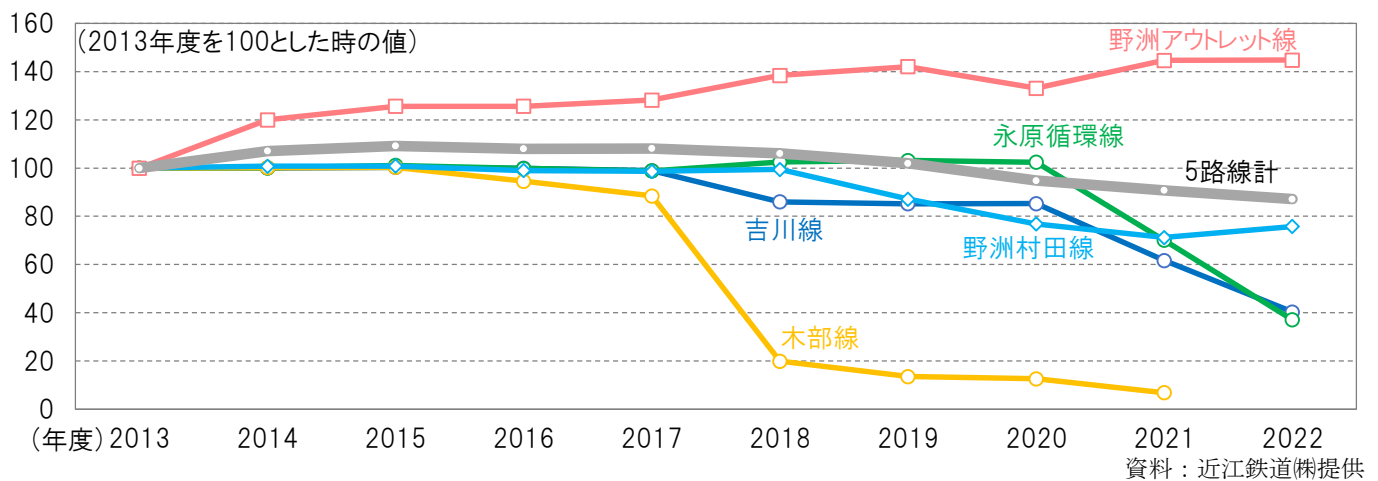


図 実車走行距離推移（比率）

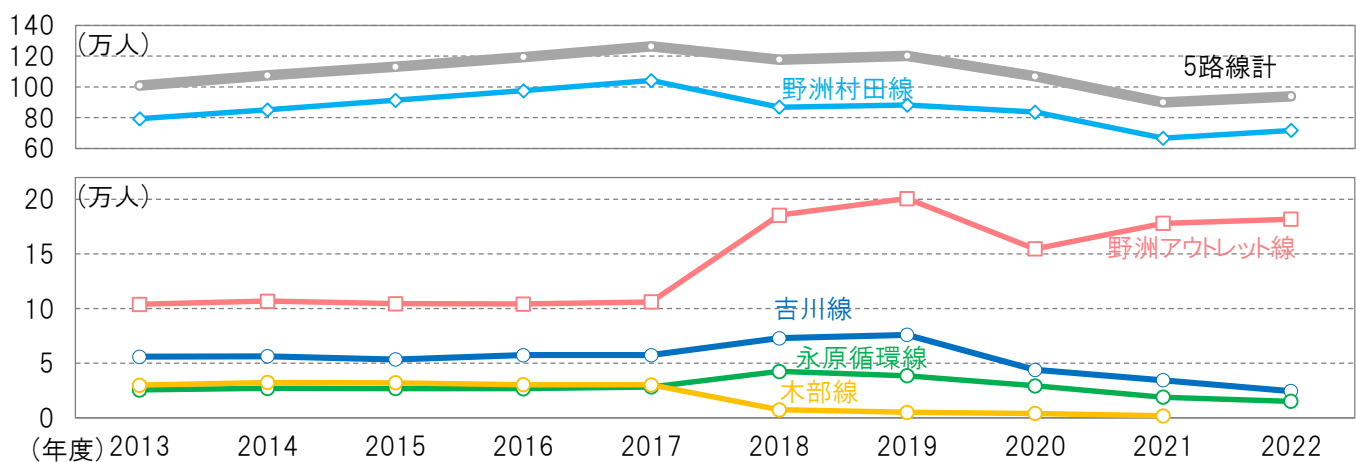
2 地域公共交通や地域の現状

(3) 利用状況（市内主要5路線）

利用者数をみると、野洲アウトレット線を除く4路線では、概ね減少傾向にあります。平成30(2018)年度には、木部線の減便に伴い、永原循環線の利用者数が増加しましたが、その後は実車走行距離の減少以上に利用者の減少が続いています。

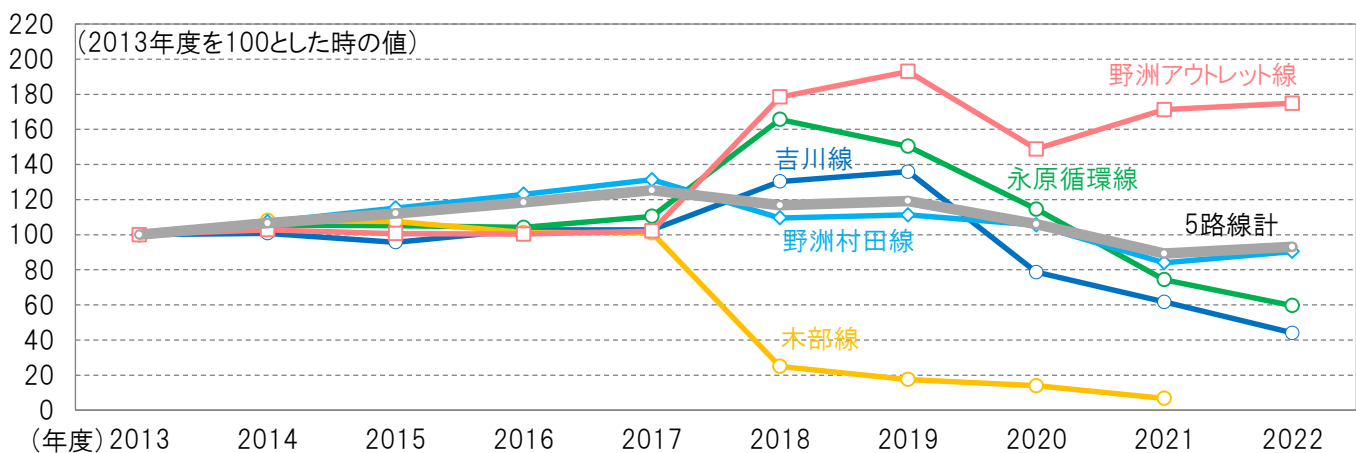
野洲アウトレット線では、コロナ禍にあった令和2(2020)年度を除き、概ね増加傾向にあります。

市内主要5路線では、最も利用者数の多いのが野洲村田線であり、令和4(2022)年度には、5路線計の約76.4%を占めています。これに伴い、5路線計は概ね野洲村田線の利用者数増減傾向と一致しています。



資料：近江鉄道㈱提供

図 利用者数推移（実数）



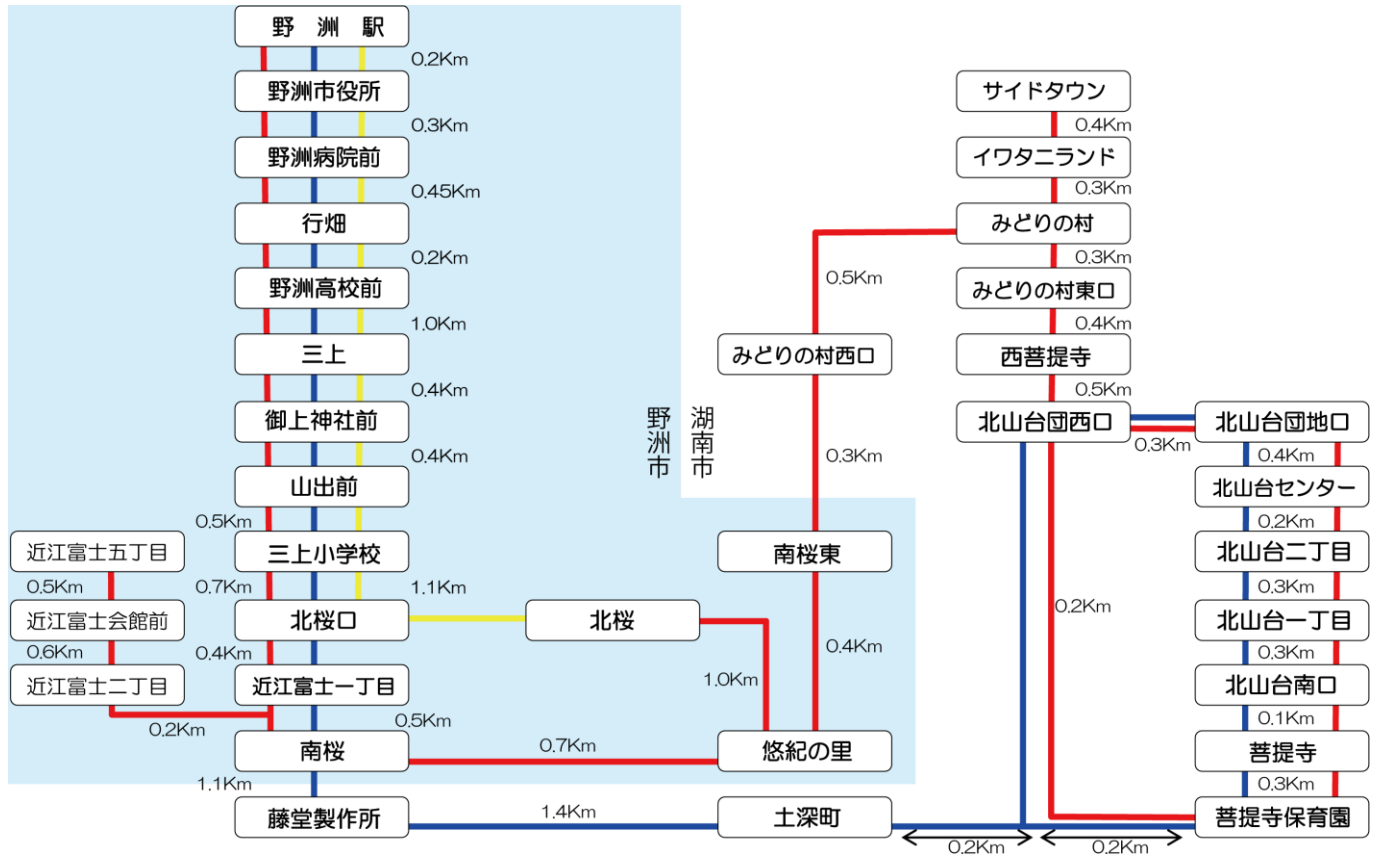
資料：近江鉄道㈱提供

図 利用者数推移（比率）

2.1.4 路線バス：滋賀バス

(1) 運行概要

路線バスのうち滋賀バスは、JR 野洲駅から三上地域を経由して湖南市の菩提寺に至る湖南野洲線 1 路線を運行しています。



資料：滋賀バス湖南野洲線路線図 (滋賀バス(株) を加工)

図 野洲市と滋賀バス湖南野洲線



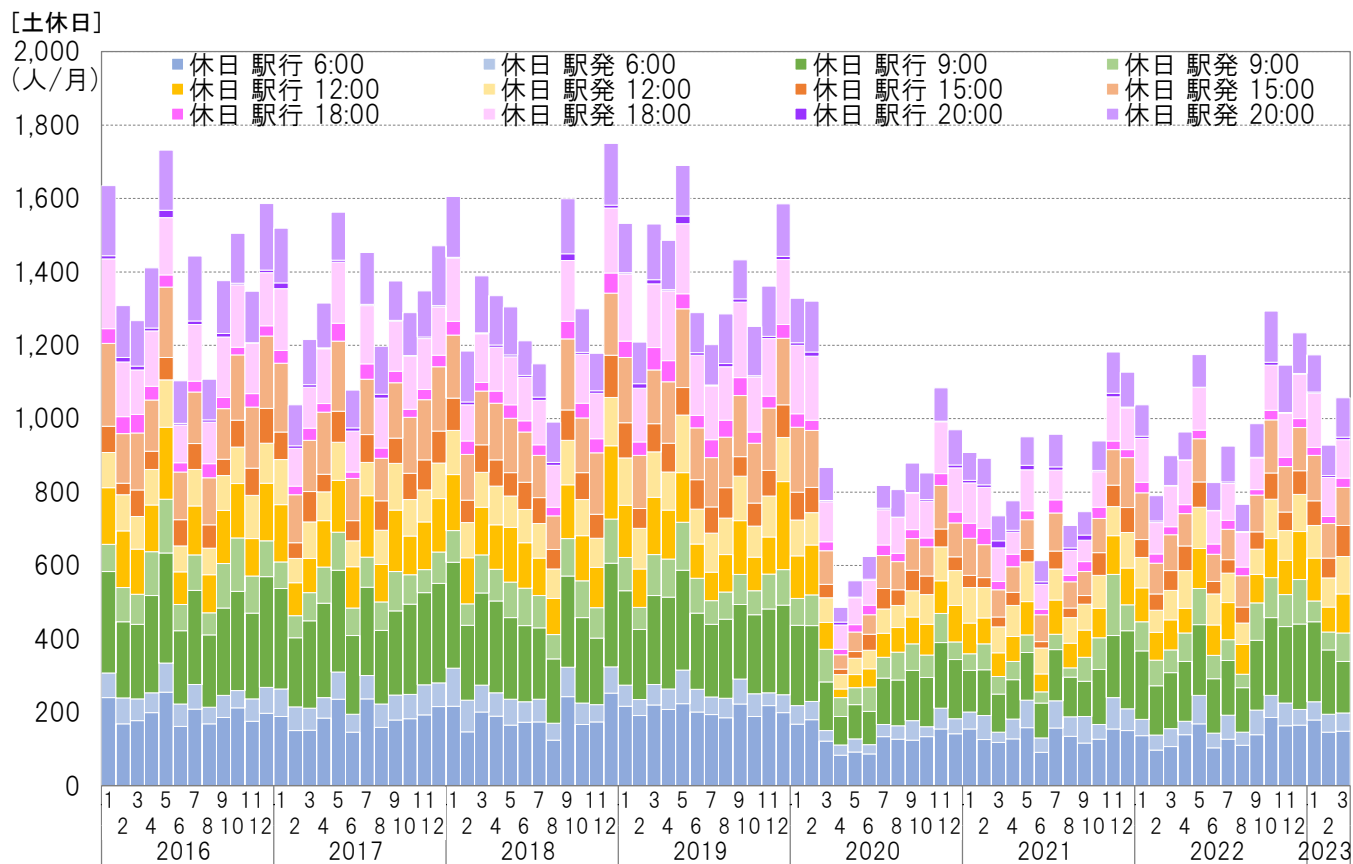
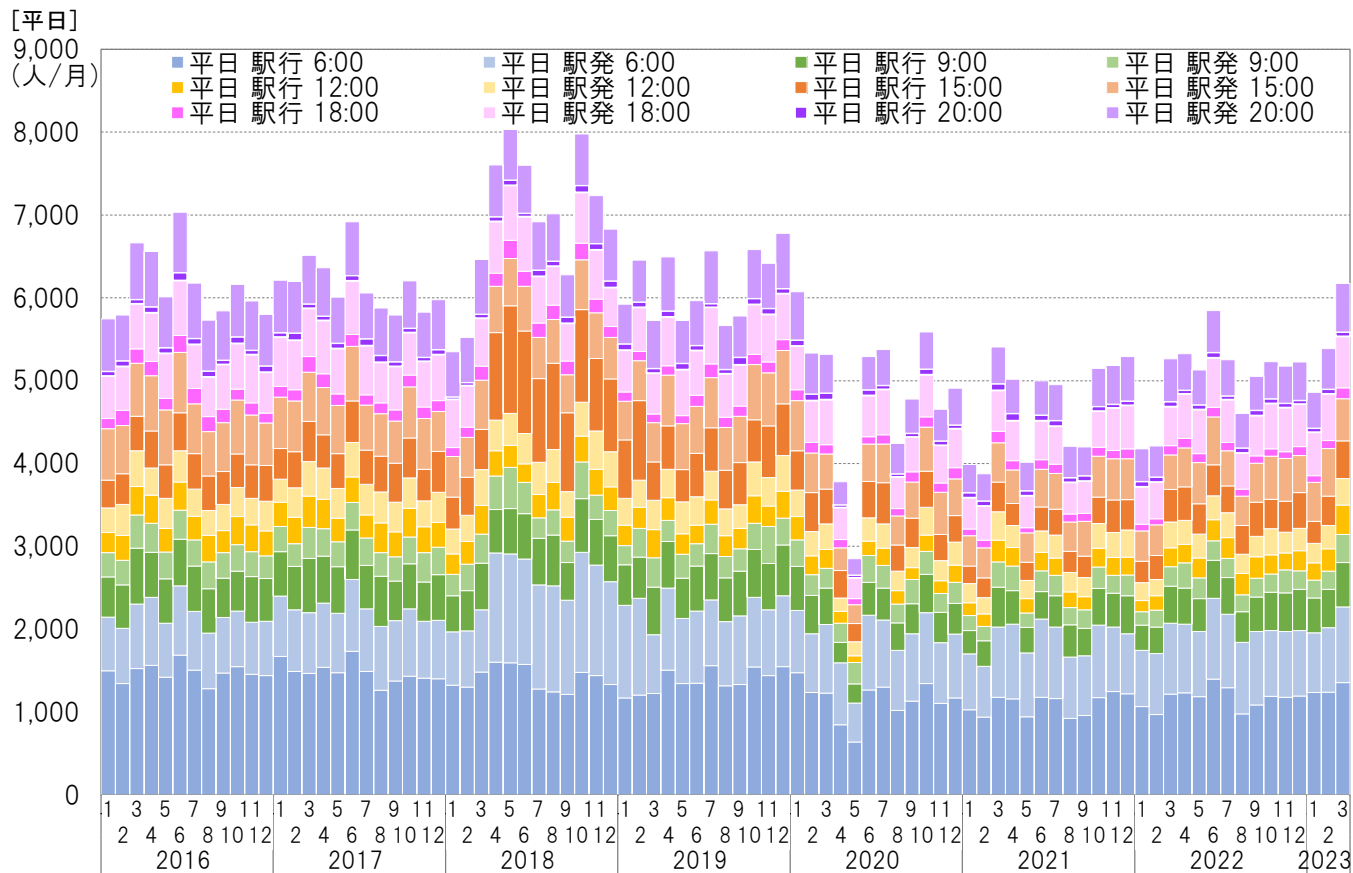
写真 JR 野洲駅南口に停車する滋賀バスと近江鉄道

2 地域公共交通や地域の現状

(2) 利用状況

利用者数をみると、令和2(2020)年3月頃までは横ばい傾向で推移していたものの、令和2(2020)年4月にはコロナ禍で大きく減少し、令和5(2023)年時点でもコロナ禍前までは回復していません。

内訳をみると、土休日に比して平日の利用が、また平日の6～9時発便での利用が多くなっています。



資料：滋賀バス(株)提供

図 湖南野洲線 利用者数（平休、時間帯、方向別）

表 便別利用者数

[平日]

発車 地域	到着 地域	時刻 発車	時刻 到着	利用者数(人/日)	
				駅発	駅行
北山台	野洲駅	6:10	6:38		10.7
北山台	野洲駅	6:30	7:00		17.1
野洲駅	北山台	6:40	6:58	8.9	
北山台	野洲駅	7:00	7:30		7.6
北山台	野洲駅	7:15	8:05		11.1
野洲駅	北山台	7:30	7:50	16.8	
北山台	野洲駅	8:00	8:35		6.8
野洲駅	北山台	8:10	8:30	15.7	
北山台	野洲駅	8:20	8:50		7.0
野洲駅	北山台	9:00	9:20	4.9	
北山台	野洲駅	9:30	10:00		9.6
野洲駅	北山台	10:00	10:30	4.3	
北山台	野洲駅	10:30	11:00		6.0
野洲駅	北山台	11:00	11:30	3.0	
北山台	野洲駅	11:30	12:00		6.6
野洲駅	北山台	12:00	12:30	4.3	
北山台	野洲駅	12:30	13:00		4.8
野洲駅	北山台	13:00	13:30	5.7	
北山台	野洲駅	13:30	14:00		4.2
野洲駅	北山台	14:00	14:30	3.8	
北山台	野洲駅	14:30	15:00		3.3
野洲駅	北山台	15:00	15:30	4.5	
北山台	野洲駅	15:30	16:00		4.0
野洲駅	北山台	16:00	16:30	6.5	
北山台	野洲駅	16:30	16:50		5.0
野洲駅	北山台	17:03	17:30	8.3	
北山台	野洲駅	17:10	17:22		4.0
北山台	野洲駅	17:30	17:50		5.4
野洲駅	北山台	17:33	18:00	4.8	
野洲駅	北山台	18:03	18:30	10.1	
北山台	野洲駅	18:30	18:50		3.2
野洲駅	北山台	18:33	19:00	9.0	
野洲駅	北山台	19:03	19:30	7.4	
北山台	野洲駅	19:30	19:50		1.7
野洲駅	北山台	20:03	20:30	9.5	
北山台	野洲駅	20:30	20:50		1.3
野洲駅	北山台	21:03	21:30	7.1	
北山台	野洲駅	21:30	21:50		1.5
野洲駅	北山台	22:03	22:30	6.0	

[土休日]

発車 地域	到着 地域	時刻 発車	時刻 到着	利用者数(人/日)	
				駅発	駅行
北山台	野洲駅	6:30	7:00		7.1
野洲駅	北山台	7:30	7:50	5.2	
北山台	野洲駅	8:00	8:35		7.4
野洲駅	北山台	9:00	9:20	4.8	
北山台	野洲駅	9:30	10:00		6.8
北山台	野洲駅	10:30	11:00		5.5
野洲駅	北山台	11:00	11:30	2.8	
北山台	野洲駅	11:30	12:00		5.2
野洲駅	北山台	12:00	12:30	2.5	
北山台	野洲駅	12:30	13:00		3.3
野洲駅	北山台	13:00	13:30	3.5	
北山台	野洲駅	13:30	14:00		3.3
野洲駅	北山台	14:00	14:30	2.6	
北山台	野洲駅	14:30	15:00		2.7
野洲駅	北山台	15:00	15:30	2.3	
北山台	野洲駅	15:30	16:00		3.3
野洲駅	北山台	16:00	16:30	3.6	
北山台	野洲駅	16:30	16:50		2.3
野洲駅	北山台	17:03	17:30	4.3	
野洲駅	北山台	18:03	18:30	4.7	
北山台	野洲駅	18:30	18:50		1.6
野洲駅	北山台	19:03	19:30	6.1	
北山台	野洲駅	19:30	19:50		0.7
野洲駅	北山台	20:03	20:30	5.0	
北山台	野洲駅	20:30	20:50		0.3
野洲駅	北山台	21:03	21:30	4.5	

資料：滋賀バス㈱提供（令和4(2022)年度）

2.1.5 コミュニティバス「おのりやす」

(1) 運行概要

野洲市では、コミュニティバス「おのりやす」を運行しています。平成2(1990)年に「野洲町内循環バス」としてスタートし、野洲市合併後には「野洲市内じゅんかんバス」として中主地域にも運行エリアを拡大してきました。その後、平成22(2010)年4月1日からは、現在の野洲市コミュニティバス「おのりやす」として運行しています。

法的位置づけは、道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）であり、小型バス1両（三上コース）と、ワゴン車両6両（その他6コース）で運行しています。なお、運行は、滋賀バス(株)に委託しています。

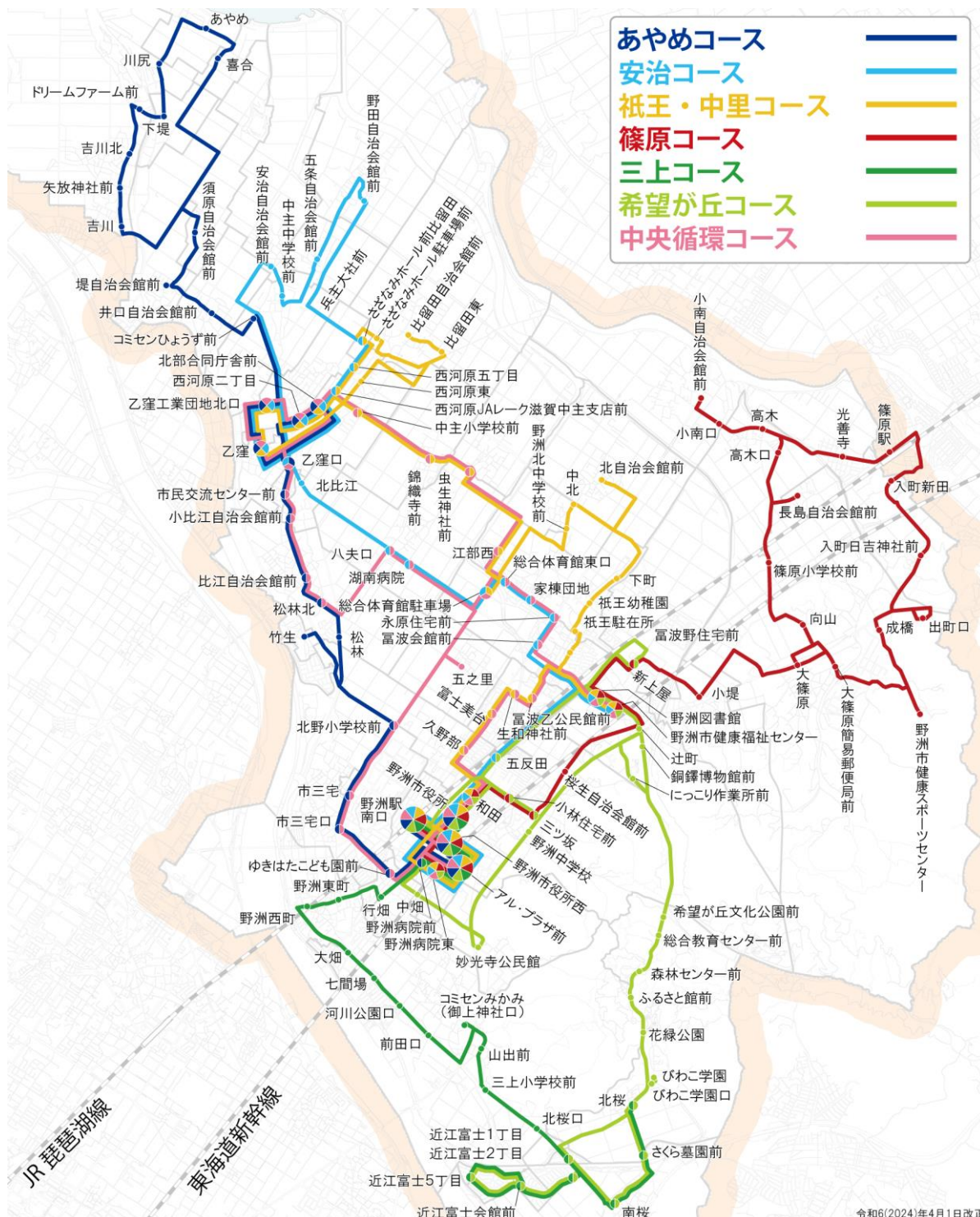


図 コミュニティバス「おのりやす」路線図

(2) 運行状況

便数は、長大路線の短縮による所要時間の短縮のため、平成 31(2019)年 4 月に安治、希望が丘の 2 コースを新設するとともに、一部コースでの増便を図っています。

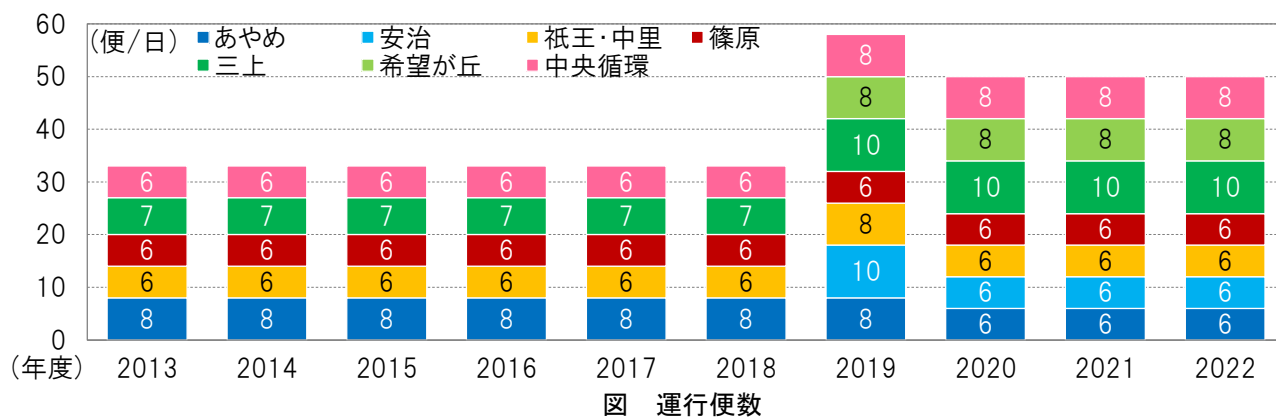


写真 乙窪工業団地北口停留所（イオンタウン野洲北側）に停車するコミュニティバス「おのりやす」

2 地域公共交通や地域の現状

(3) 利用状況

利用者数は、平成 30(2018)年度まで減少傾向にあったほか、令和 2(2020)年度には、コロナ禍の影響を受けて各コース別の利用者数が大きく減少し、利用者数計は過去 10 年で最小となりました。その後は、令和元(2019)年 4 月の 2 コース（安治、希望が丘）新設、近江鉄道の減便（吉川線、永原循環線）、廃止（木部線）等をうけ、利用者数の増加が続いています。

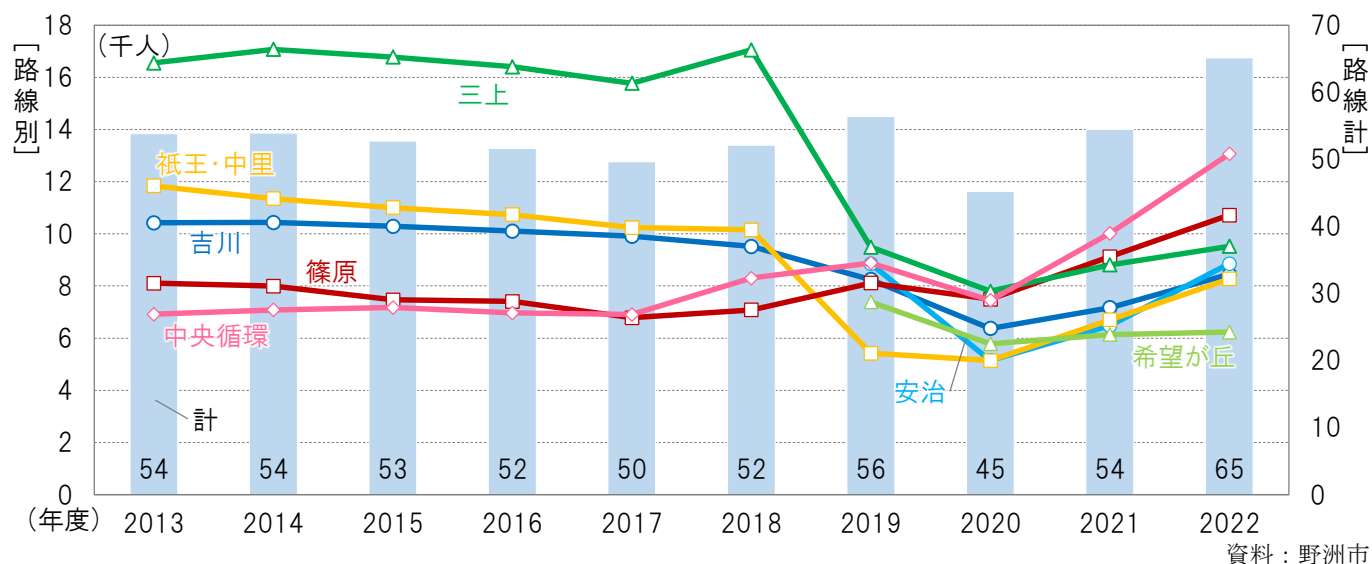


図 利用者数推移（実数）

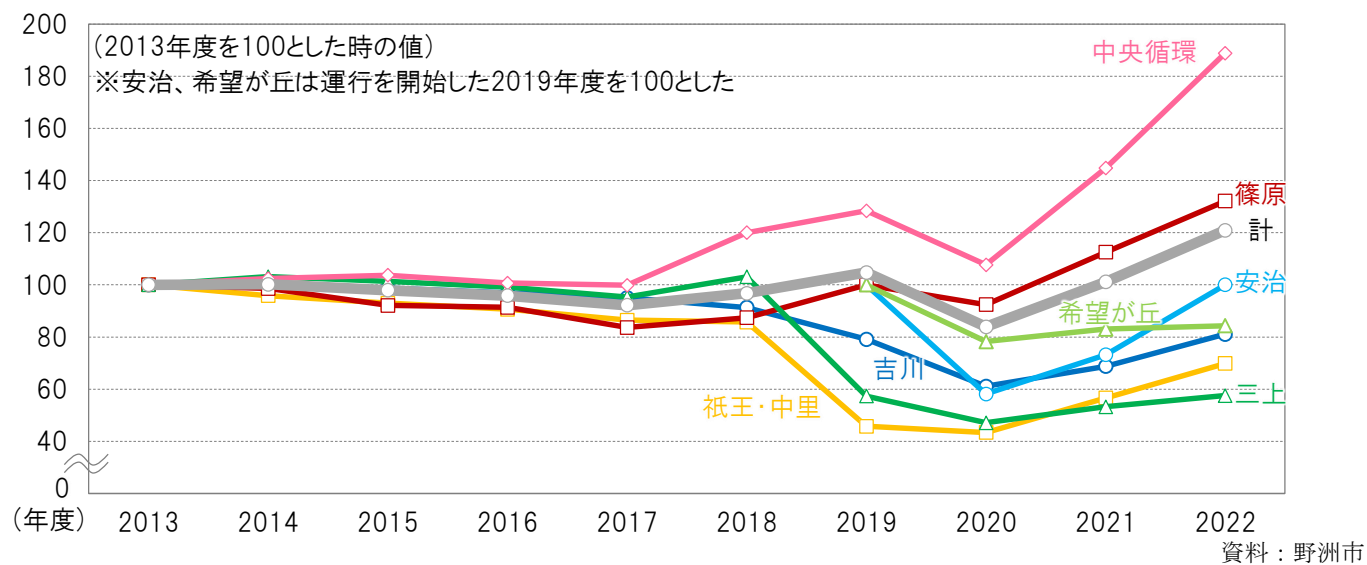


図 利用者数推移（比率）

利用者数の内訳をみると、利用の約半数が高齢者であり、このほかに一般利用者約3割、障がい者等約2割となっています。

また、収入内訳をみると、約9割が定期外となっています。

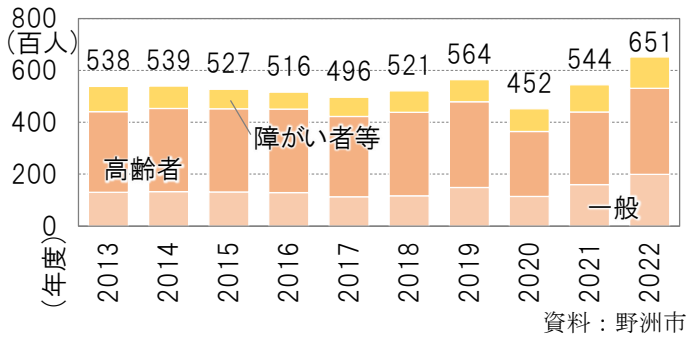


図 利用者数内訳

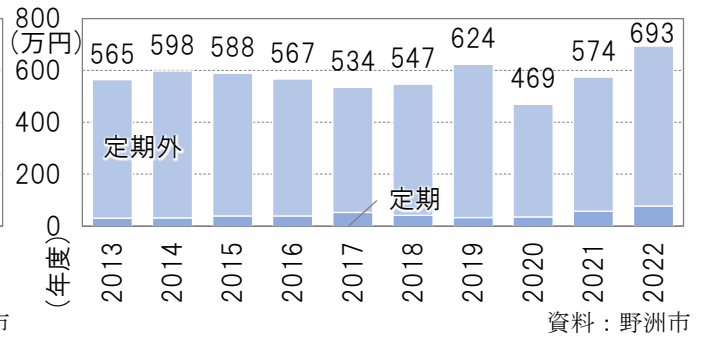


図 収入内訳

※参考 コース別

あやめコース

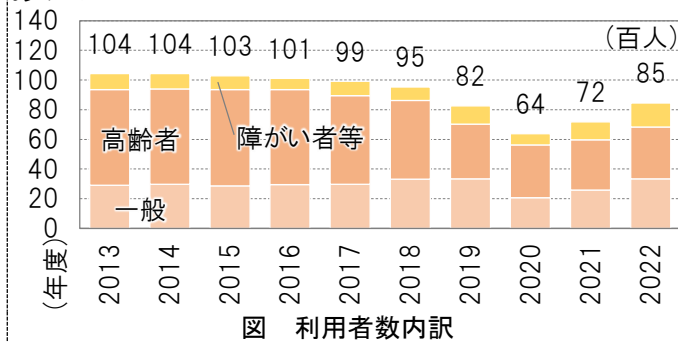


図 利用者数内訳

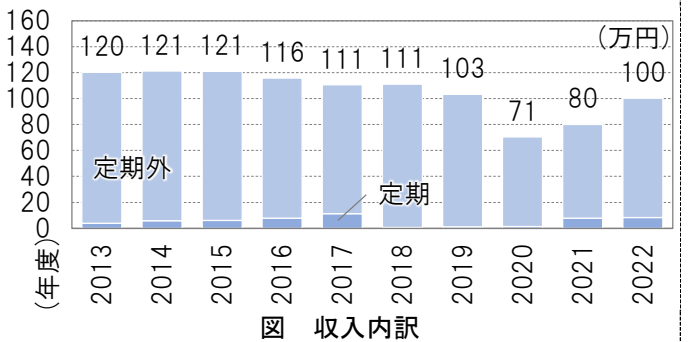


図 収入内訳

安治コース

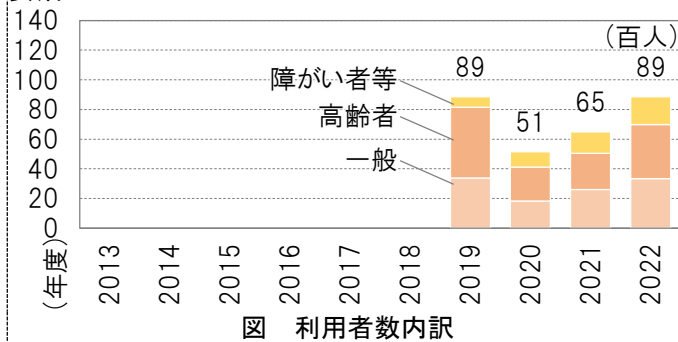


図 利用者数内訳

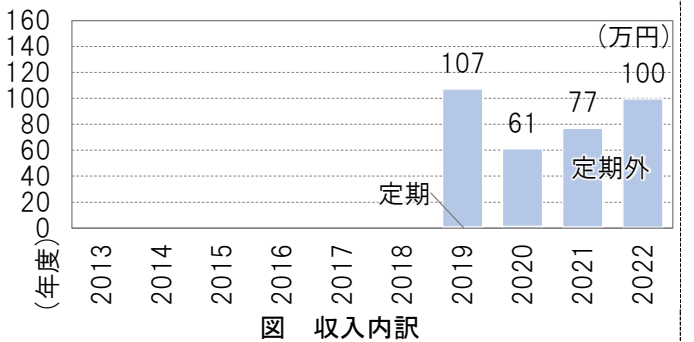


図 収入内訳

祇王・中里コース

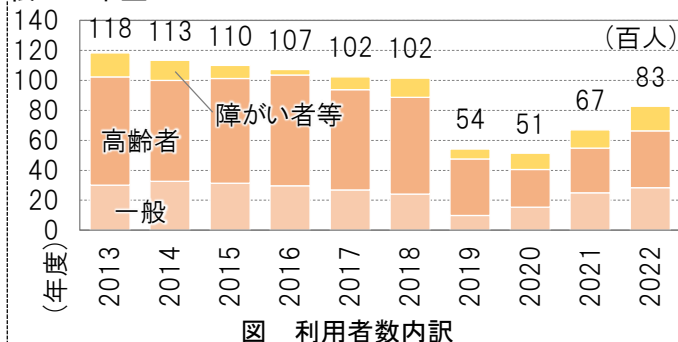


図 利用者数内訳

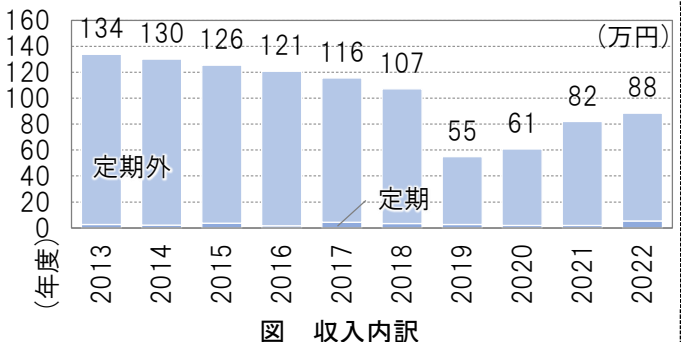


図 収入内訳

2 地域公共交通や地域の現状

篠原コース

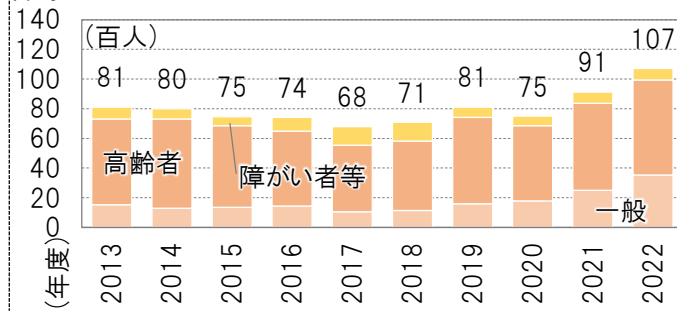


図 利用者数内訳

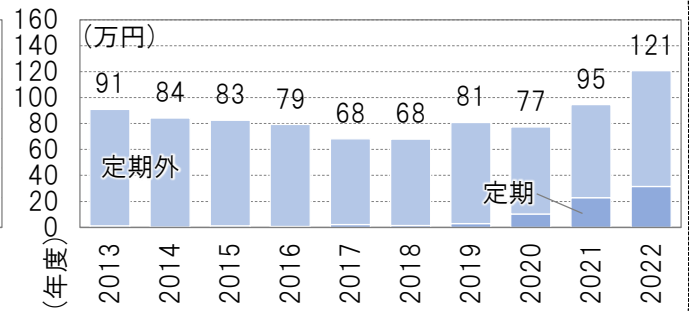


図 収入内訳

三上コース

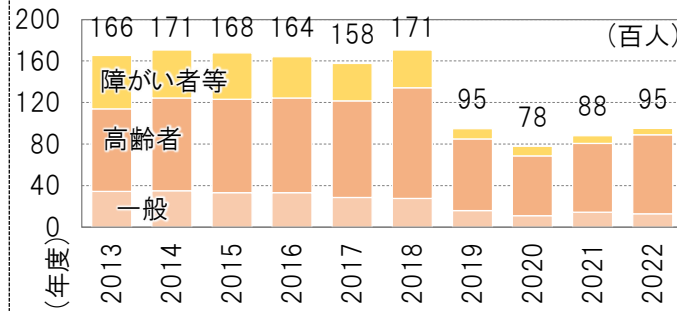


図 利用者数内訳

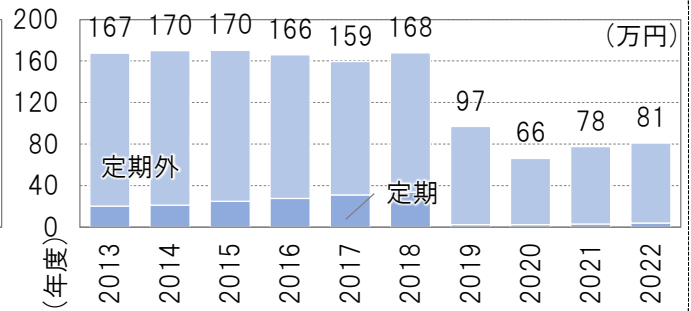


図 収入内訳

希望が丘コース

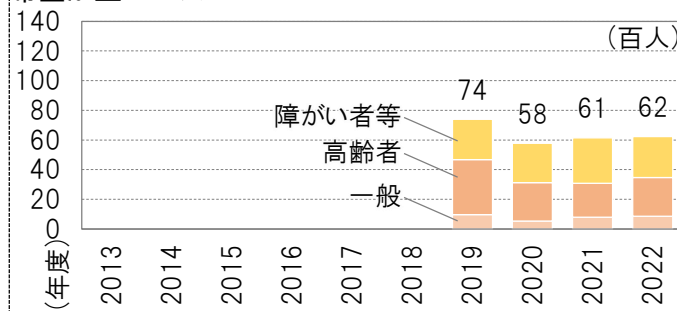


図 利用者数内訳

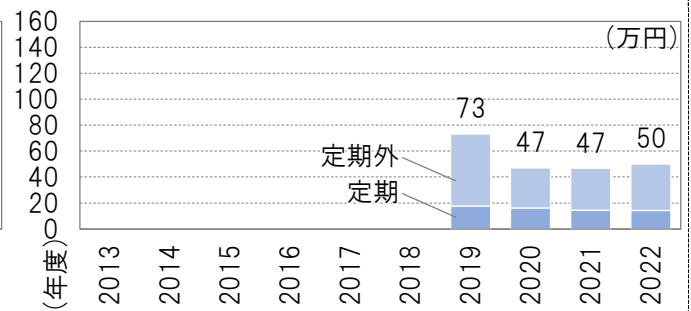


図 収入内訳

中央循環コース

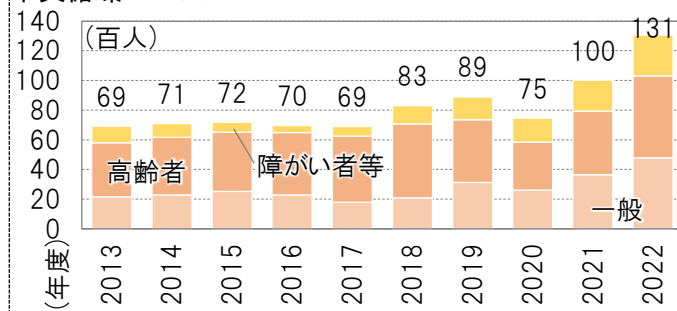


図 利用者数内訳

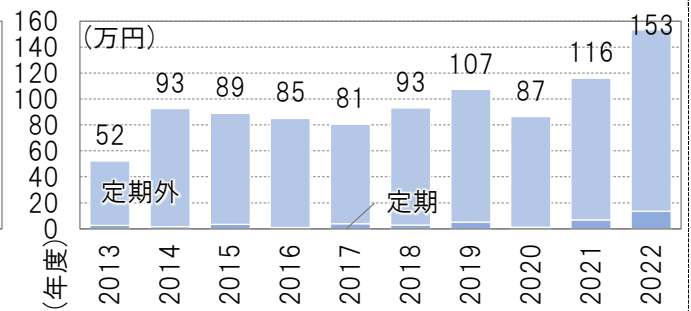


図 収入内訳

参考 路線別の利用状況 ①便別利用状況

表 利用状況（全コース計）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	無料券	定期券	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
全コース	*	-	-	290	135	94	13	43	96	190	1	46	27	20	14	22	43	106	11

資料：令和5(2023)年8月22日(火)、29日(火)調査

表 利用状況（あやめコース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)																	
				計	支払方法別				性別		年齢別										
					現金	回数券	券料無	券定期	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代		
あやめ	1	－	8:15	4	0	3	0	1	2	2	0	1	1	0	0	1	0	1	0		
あやめ	2	－	9:18	14	4	9	0	1	2	12	0	3	4	1	1	1	0	2	2		
あやめ	3	－	11:03	2	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0		
あやめ	4	－	13:37	5	4	1	0	0	2	3	0	1	2	0	0	0	0	1	1		
あやめ	5	－	15:22	3	1	1	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	2	0		
あやめ	6	－	17:07	7	6	1	0	0	2	5	1	1	1	1	0	0	3	0	0		
合計				35	16	16	0	3	9	26	1	6	8	3	1	2	3	8	3		

資料：令和5(2023)年8月29日(火)調査

表 利用状況（安治コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	無料券	定期券	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
安治	1	錦織寺前経由	8:00	5	0	4	0	1	1	4	0	0	2	0	0	0	0	3	0
安治	2	乙窪口経由	9:22	8	3	1	0	4	2	6	0	1	0	0	1	0	1	5	0
安治	3	錦織寺前経由	11:06	22	17	2	0	3	11	11	0	14	2	0	0	1	1	4	0
安治	4	乙窪口経由	13:43	12	12	0	0	0	9	3	0	10	0	1	0	1	0	0	0
安治	5	錦織寺前経由	15:24	9	5	2	0	1	2	7	0	0	1	4	0	0	1	3	0
安治	6	乙窪口経由	17:08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計		錦織寺前経由		36	22	8	0	5	14	22	0	14	5	4	0	1	2	10	0
		乙窪口経由		20	15	1	0	4	11	9	0	11	0	1	1	1	1	5	0
合計				56	37	9	0	9	25	31	0	25	5	5	1	2	3	15	0

資料：令和5(2023)年8月22日(火)調査

2 地域公共交通や地域の現状

表 利用状況（祇王・中里コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	乗券無料	乗券定期	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
祇王・中里	1	乙窪口経由	8:02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
祇王・中里	2	錦織寺前経由	9:28	6	2	0	0	4	1	5	0	0	0	0	2	1	2	1	
祇王・中里	3	乙窪口経由	10:56	11	6	3	2	0	4	7	0	1	1	1	0	1	2	5	
祇王・中里	4	錦織寺前経由	13:23	12	7	2	3	0	5	7	0	1	2	3	0	1	0	4	
祇王・中里	5	乙窪口経由	15:01	2	2	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
祇王・中里	6	錦織寺前経由	16:39	9	6	1	2	0	2	7	0	3	1	1	1	0	1	1	
小計		乙窪口経由		13	8	3	2	0	6	7	0	1	2	1	0	1	2	6	
		錦織寺前経由		27	15	3	5	4	8	19	0	4	3	4	3	2	3	6	
合計				40	23	6	7	4	14	26	0	5	5	5	3	3	5	12	

資料：令和5(2023)年8月22日(火)調査

表 利用状況（中央循環コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	券料無	券定期	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
中央循環	1	北野小経由	8:15	6	1	1	2	2	2	4	0	0	1	1	0	0	1	3	0
中央循環	2	永原住宅経由	9:28	8	3	3	1	0	3	5	0	0	0	2	2	0	1	2	1
中央循環	3	北野小経由	10:42	10	3	5	1	1	3	7	0	1	0	0	0	0	2	7	0
中央循環	4	永原住宅経由	12:50	10	3	4	2	1	0	10	0	1	0	1	0	0	3	4	1
中央循環	5	北野小経由	14:04	3	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0
中央循環	6	永原住宅経由	15:17	3	1	0	0	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0
中央循環	7	北野小経由	16:31	5	4	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	2	2	0
中央循環	8	永原住宅経由	17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小計		北野小経由		24	11	7	3	3	8	16	0	2	1	1	1	1	6	12	0
		永原住宅経由		21	7	7	3	3	4	17	0	1	0	4	2	0	4	8	2
合計				45	18	14	6	6	12	33	0	3	1	5	3	1	10	20	2

資料：令和5(2023)年8月29日(火)調査

表 利用状況（篠原コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	乗券無料	乗券定期	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
篠原	1	スポーツ経由	8:20	12	1	5	0	6	3	9	0	1	3	0	0	4	3	1	0
篠原	2	篠原小経由	9:28	8	3	3	0	2	1	7	0	0	0	2	0	1	0	5	0
篠原	3	スポーツ経由	11:02	11	5	4	0	1	3	5	0	1	1	0	0	1	0	8	0
篠原	4	篠原小経由	13:29	10	4	5	0	1	3	7	0	2	0	0	0	0	0	6	2
篠原	5	スポーツ経由	15:03	5	3	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2
篠原	6	篠原小経由	16:39	6	1	2	0	2	2	4	0	0	1	0	0	4	1	0	0
小計		スポーツ経由		28	9	11	0	7	7	17	0	2	4	0	0	5	3	12	2
		篠原小経由		24	8	10	0	5	6	18	0	2	1	2	0	5	1	11	2
合計				52	17	21	0	12	13	35	0	4	5	2	0	10	4	23	4

資料：令和5(2023)年8月22日(火)調査

表 利用状況（三上コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	券無	定期券	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
三上	1	市役所行	8:25	6	2	4	0	0	1	5	0	0	0	0	2	1	1	2	0
三上	2	北桜行	9:18	3	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0
三上	3	市役所行	10:09	7	5	2	0	0	3	4	0	0	0	0	1	0	0	6	0
三上	4	北桜行	11:00	6	5	1	0	0	4	2	0	0	1	0	0	0	0	5	0
三上	5	市役所行	12:45	4	2	2	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	2	0	0
三上	6	北桜行	13:35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
三上	7	市役所行	14:25	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
三上	8	北桜行	15:15	4	1	3	0	0	1	3	0	0	0	0	0	1	1	2	0
三上	9	市役所行	16:06	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
三上	10	北桜行	17:05	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
小計		市役所行		20	11	8	0	0	10	10	0	2	0	0	3	1	4	10	0
		北桜行		14	10	4	0	0	6	8	0	0	1	0	0	1	2	10	0
合計				34	21	12	0	0	16	18	0	2	1	0	3	2	6	20	0

資料：令和5(2023)年8月29日(火)調査

表 利用状況（希望が丘コース）

コース	便	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
				計	支払方法別				性別		年齢別								
					現金	回数券	券無	定期券	男	女	0歳代	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代
希望が丘	1	市役所行	8:20	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
希望が丘	2	北桜行	9:17	6	0	1	0	5	0	6	0	0	1	0	1	1	3	0	0
希望が丘	3	市役所行	10:25	3	0	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0
希望が丘	4	北桜行	11:32	7	1	6	0	0	1	6	0	1	0	0	0	0	1	5	0
希望が丘	5	市役所行	13:32	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
希望が丘	6	北桜行	14:45	3	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0
希望が丘	7	市役所行	16:01	5	0	1	0	4	0	5	0	0	1	0	1	1	2	0	0
希望が丘	8	北桜行	17:04	2	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
小計		市役所行		10	2	4	0	4	4	6	0	0	1	0	1	1	5	2	0
		北桜行		18	1	12	0	5	3	15	0	1	1	0	2	1	7	6	0
合計				28	3	16	0	9	7	21	0	1	2	0	3	2	12	8	0

資料：令和5(2023)年8月29日(火)調査

参考 路線別の利用状況 ②OD (乗降停留所)

あやめ 調査日 2023/8/29(火) 出発時間帯 8:00 ~ 18:00 全便計
 天候 晴時々曇 便
 降水量 0.0 mm
 平均気温 29.8 度

乗車\降車 (人/日)	乗車計	降車計	乗降計	野洲市役所	野洲駅南口	アル・プラザ前	野洲病院前	ゆきはたこども園前	市三宅口	市三宅	北野小学校前	竹生	松林	比江自治会館前	小比江自治会館前	市民交流センター前	乙窪口	乙窪工業団地北口	西河原二丁目	北部合同庁舎前	コミセンひょうず前	井口自治会館前	須原自治会館前	堤自治会館前	吉川	矢放神社前	吉川北	ドリームファーム前	下堤	喜合	川尻	あやめ
乗車\降車 (人/日)	33	33	66	12	12	5			2	2	1	1	2	1	1		1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
野洲市役所				12	12	5			2	2	1	1	2	1	1		1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
野洲駅南口				12	12	5			2	2	1	1	2	1	1		1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
アル・プラザ前				5									2				1		2													
野洲病院前																																
ゆきはたこども園前																																
市三宅口																																
市三宅																																
北野小学校前																																
竹生																																
松林																																
比江自治会館前																																
小比江自治会館前																																
市民交流センター前																																
乙窪口																																
乙窪工業団地北口																																
西河原二丁目																																
北部合同庁舎前																																
コミセンひょうず前																																
井口自治会館前																																
須原自治会館前																																
堤自治会館前																																
吉川																																
矢放神社前																																
吉川北																																
ドリームファーム前																																
下堤																																
喜合																																
川尻																																
あやめ																																

安治 調査日 2023/8/22(火) 出発時間帯 8:00 ~ 18:00 便 全便計
天候 晴時々曇
降水量 0.0 mm
平均気温 29.0 度

乗車\降車 (人/日)	乗車計	降車計	乗降計	総合体育館駐車場	野洲図書館	野洲市健康福祉センター	五反田	和田	野洲市役所	野洲駅南口	アル・プラザ前	野洲病院東	五之里	富波会館前	永原住宅前	家棟団地	総合体育館東口	江部西	虫生神社前	錦織寺前	中主小学校前	西河原東	さざなみホール前比留田	兵主大社前	野田自治会館前	五条自治会館前	中主中学校前	安治自治会館前	西河原五丁目	西河原JA中主支店前	北部合同庁舎前	西河原二丁目	乙窪工業団地北口	乙窪	乙窪口	北比江	八夫口	湖南病院			
乗車計	56	56	112	16						5	21	4	2		1	2		1																							
降車計	10	16	26							10																															
乗降計	66	72	138	16						15	21	4	2		1	2		1																							
総合体育館駐車場																																									
野洲図書館																																									
野洲市健康福祉センター																																									
五反田																																									
和田																																									
野洲市役所																																									
野洲駅南口																																									
アル・プラザ前																																									
野洲病院東																																									
五之里																																									
富波会館前																																									
永原住宅前																																									
家棟団地																																									
総合体育館東口																																									
江部西																																									
虫生神社前																																									
錦織寺前																																									
中主小学校前																																									
西河原東																																									
さざなみホール前比留田																																									
兵主大社前																																									
野田自治会館前																																									
五条自治会館前																																									
中主中学校前																																									
安治自治会館前																																									
西河原五丁目																																									
西河原JA中主支店前																																									

中央循環 調査日 2023/8/29(火) 晴時々曇 便 8:00 ~ 18:00 全便計

[illegible]

篠原	調査日	2023/8/22(火)		出発時間帯		8:00 ~ 18:00			
	天候	晴時々曇		便		全便計			
	降水量	0.0 mm							
	平均気温	29.0 度							
乗車\降車 (人/日)	乗車計	52	52	104	乗降計	52	52	104	
	降車計	52	52	104	乗降計	52	52	104	
	野洲駅南口	3	5	8					
	アル・プラザ前	14	10	24					
	野洲病院東	1	4	5					
	野洲市役所	3	1	4					
	和田								
	小林住宅前	3	2	5					
	三ツ坂	2	2	4					
	桜生自治会館前								
	野洲市健康福祉センター	1	2	3					
	野洲図書館	1	2	3					
	新上屋	5	5	10					
	小堤	2	3	5					
	大篠原	1		1					
	大篠原自治会館前								
	天神橋								
	野洲市健康スポーツセンター								
	成橋								
	出町口	1	1	2					
	入町日吉神社前								
	入町新田	2	2	4					
	篠原駅	5	3	8					
	光善寺	3	3	6					
	高木	2	1	3					
	小南口	2	4	6					
	小南自治会館前	1	1	2					
	高木口								
	長島自治会館前		1	1					
	篠原小学校前								
	向山								

全日 8:00 ~ 18:00

便 出 発 時 間 帯

調査日 2023/8/29(火)
 天候 晴時々曇

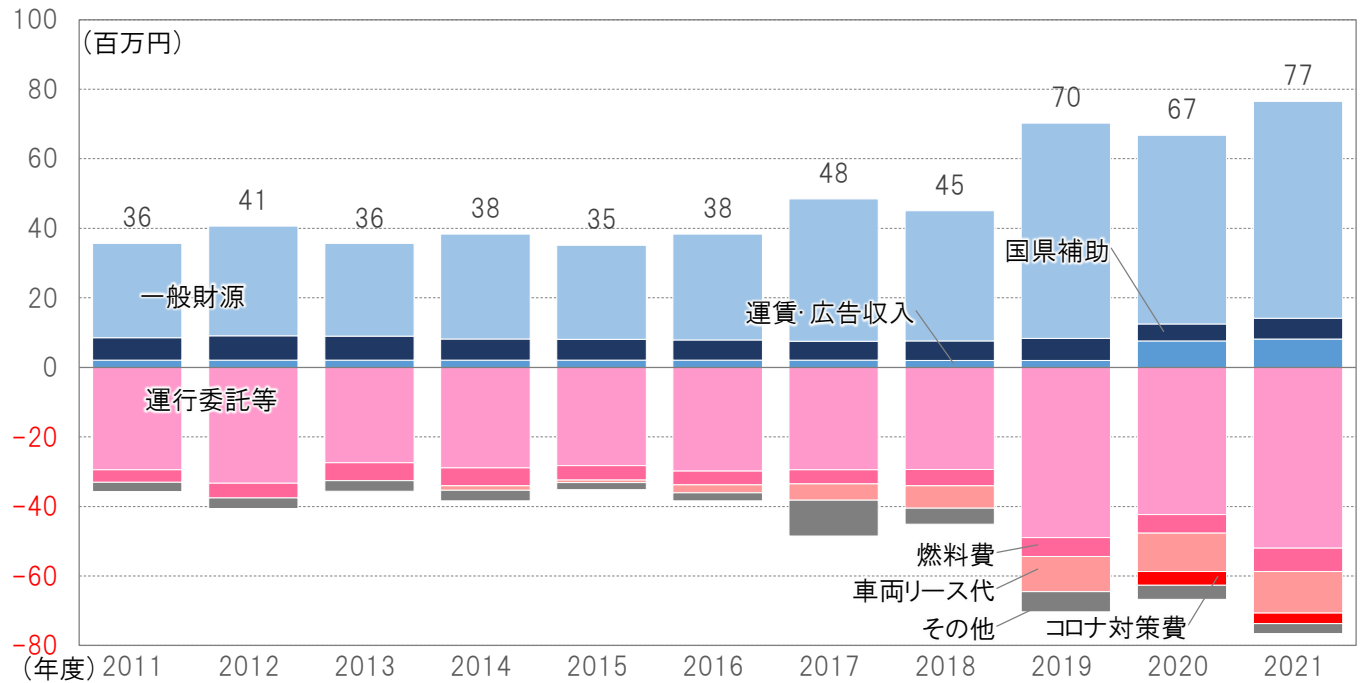
四三

[illegible]

[illegible]

(4) 収支状況

野洲市の地域公共交通にかかる収支状況（「おのりやす」関連以外を含む）をみると、支出では、コミュニティバス「おのりやす」の運行委託費及び車両リース代を中心に増加傾向が続いています。令和3(2021)年度には、支出額の計が約7.7千万円にのぼります。財源をみると、8割以上が一般財源となっています。



資料：野洲市決算実績報告書（各年度）

※支出のうち、コロナ対策費：新型コロナウイルス感染症対策にかかる市内路線バス運行継続支援補助金、ペーパータオル
 ※支出のうち、その他：バス修繕・車検代、電話代、運行管理事務所整備、タイヤ再編・計画策定、タイヤ改正経費、
 交通会議委員報酬・旅費

図 地域公共交通にかかる野洲市の収支

2.1.6 乗用タクシー

(1) 運行概要

野洲市では、JR 野洲駅等で乗用タクシーが常駐しています。

タクシーの営業区域は、湖南交通圏（草津市、守山市、栗東市、野洲市）に含まれており、タクシー特措法における準特定地域に指定されています。

表 市内で運行する乗用タクシー事業者

事業者名称	住所	台数					計
		普通車・ 中型車	ジャン ボタク シー	車椅子 専用車	寝台・ 車椅子 兼用車	UD タクシ ー	
光タクシー（株）	野洲市市三宅 450-3	19			1	2	20
滋賀タクシー(株)草津営業所	栗東市小柿 8 丁目 7-8	16					16
近江タクシー(株)守山営業所	守山市古高町 230 番地	47	3			1	50
(株)帝産タクシー滋賀	滋賀県草津市山寺町 192-1	44 (うち HV3)					44
滋賀第一交通(株)営業所	栗東市大橋 7 丁目 7-8	21 (うち HV4)					21
滋賀ヤサカ自動車(株) 草津営業所	草津市南笠東一丁目 1-55	18				1	18
桜タクシー(株)	草津市矢橋町 21-5	28				15	28
守山タクシー(株)	守山市守山三丁目 3 番 44 号	22		2	1	1	26

※資料：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 HP



写真 JR 野洲駅前に常駐する乗用タクシー

2.2 野洲市の地域公共交通を取り巻く環境



2.2.1 人口動向

(1) 人口の推移

人口は、令和 2(2020)年まで一貫して増加していますが、この年をピークに減少に転じると推計されています。また、高齢化率は一貫して増加し、令和 2(2020)年には約 26.4%に達しており、「超高齢社会（高齢化率 21%超）」に突入しています。

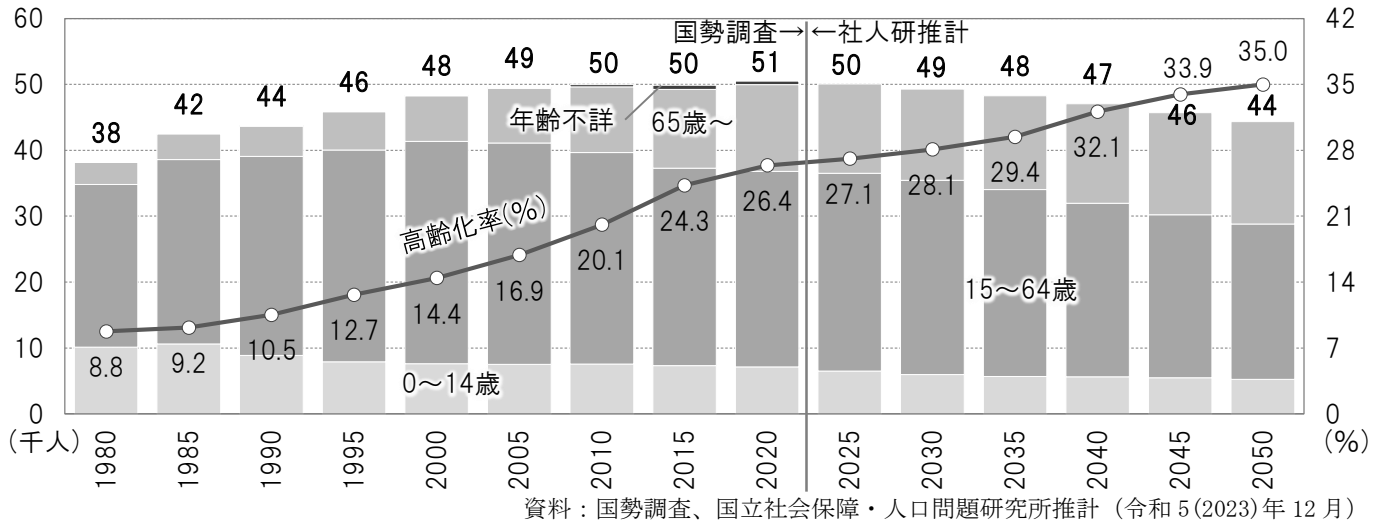


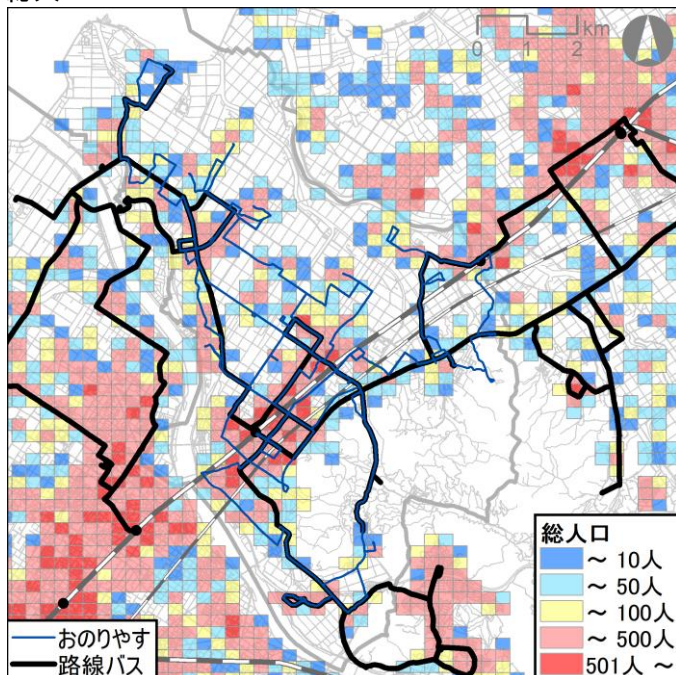
図 人口の推移

(2) 人口分布

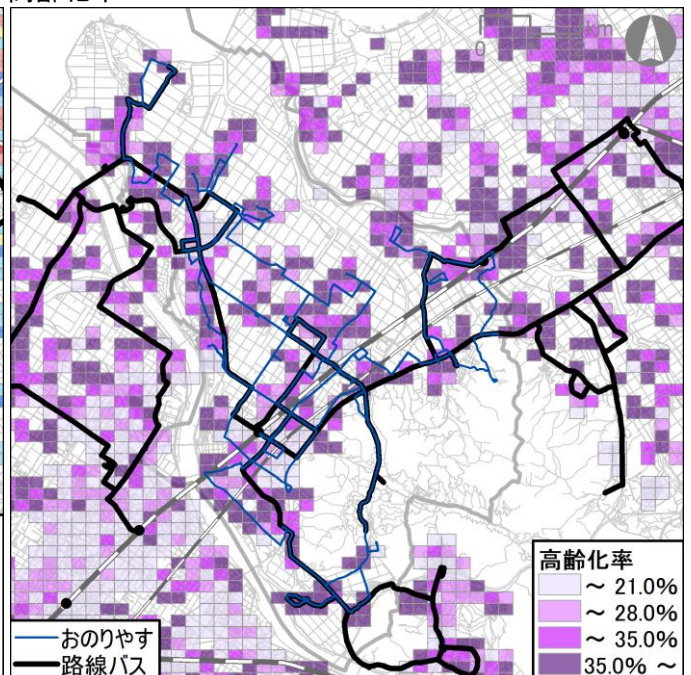
人口分布をみると、市の中部・北部及び南西部の平野部に広く分布しているなか、JR 野洲駅周辺及び中主地域と、一般県道 155 号守山中主線周辺や、近江富士団地周辺などで特に集積が見られます。

高齢化率をみると、市内で高齢化率の高い地区が多くなっていますが、JR 野洲駅周辺や中主地域中心部等では、比較的低い地区もみられます。

総人口



高齢化率



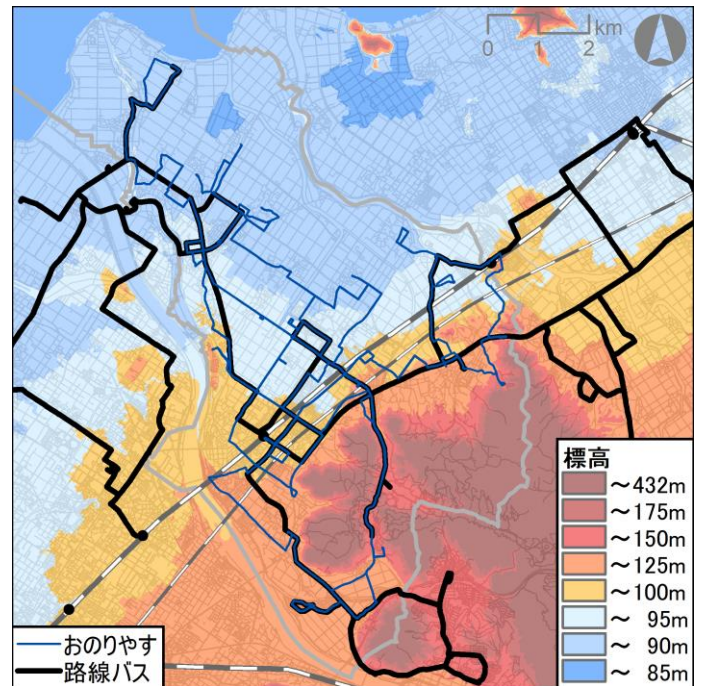
資料：令和 2(2020)年国勢調査（250m メッシュ）

図 人口分布（左：人口分布、右：高齢化率）

2.2.2 土地利用・施設分布

(1) 地形

南東部の三上山に標高の高い地域があり、山地の北縁に JR が走っています。JR 以北は平地が広がっており、市の西縁を北進する野洲川が琵琶湖に注いでいます。



資料：国土地理院

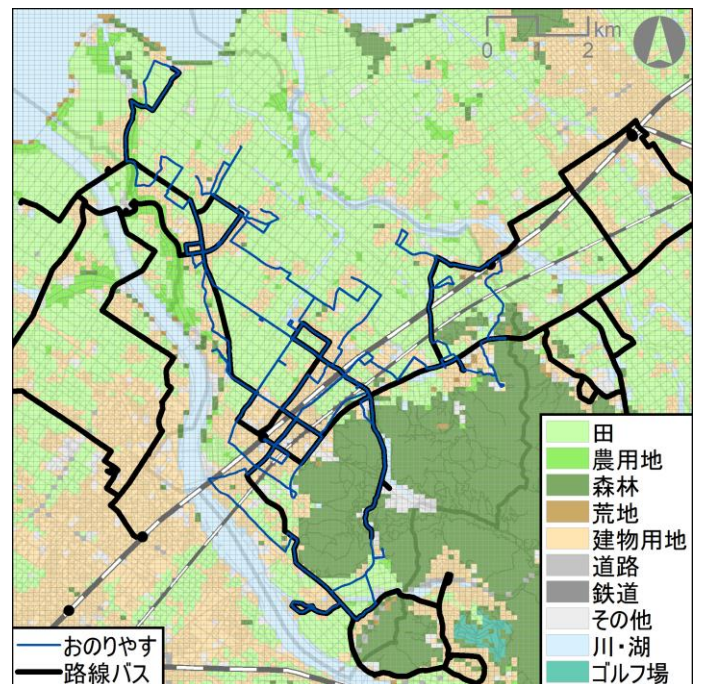
図 標高分布

(2) 土地利用現況

標高の高い南東部は、主として山林と希望が丘文化公園が分布しています。

これらの山林の北縁や JR 野洲駅周辺では、建物用地が広がるほか、南部や北部でも、建物用地が一部の地区に連坦しています。

その他の平地部では、田が広がるほか、旧野洲川河道では、農用地が広がっています。



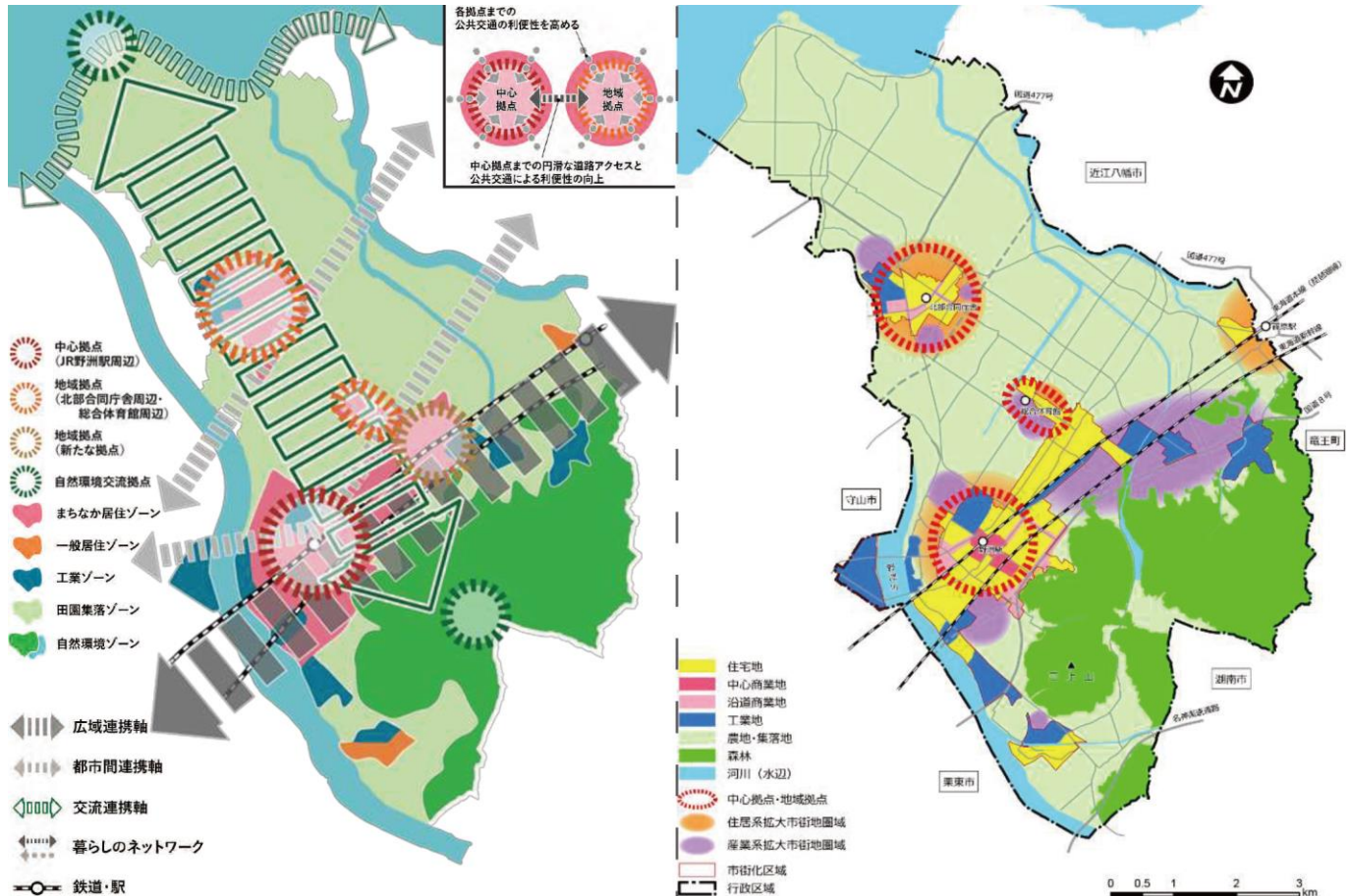
資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ(令和3(2021)年)

図 土地利用現況

(3) 土地利用構想

野洲市のめざす将来都市構造をみると、市内では、JR 野洲駅周辺の「中心拠点」と、北部合同庁舎周辺、総合体育館周辺及び JR 新駅構想周辺の「地域拠点」を設定し、拠点相互間で「軸」を設定しています。

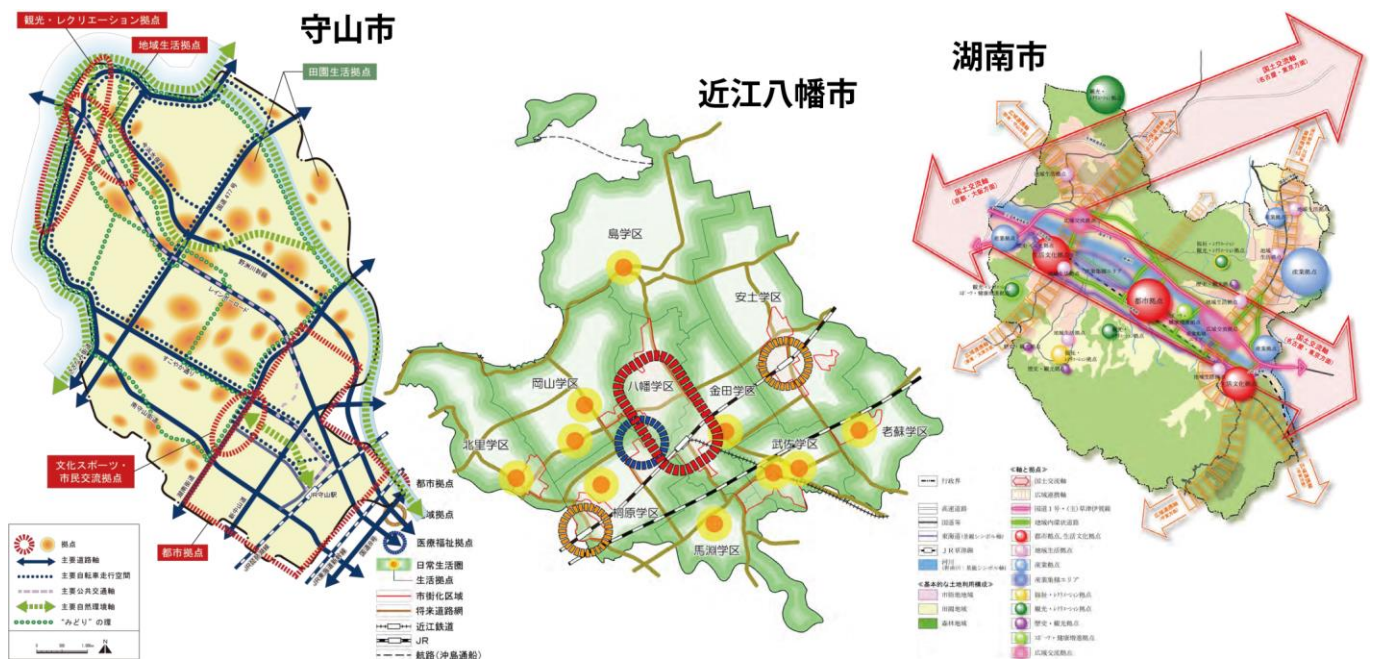
このほか、近隣市では、守山市が野洲川歴史公園周辺を、近江八幡市が JR 篠原駅周辺を、湖南市が北山台周辺をそれぞれ拠点に設定しています。



出典：野洲市都市計画マスタープラン 改訂版（令和5年度策定 野洲市）

図 将来都市構造

図 土地利用方針



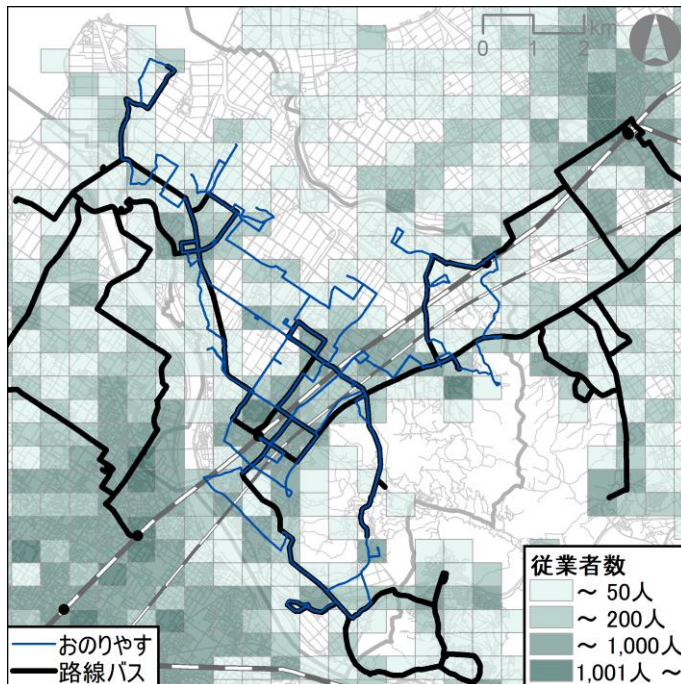
出典：守山市、近江八幡市、湖南市都市計画マスタープラン

図 近隣市の将来都市構造

2 地域公共交通や地域の現状

(4) 通勤先

従業者数分布をみると、JR 野洲駅周辺や北部合同庁舎周辺、それに市東部の村田製作所周辺に集積がみられます。このほか、守山市や近江八幡市でも、駅周辺を中心に従業者数の集積が見られます。



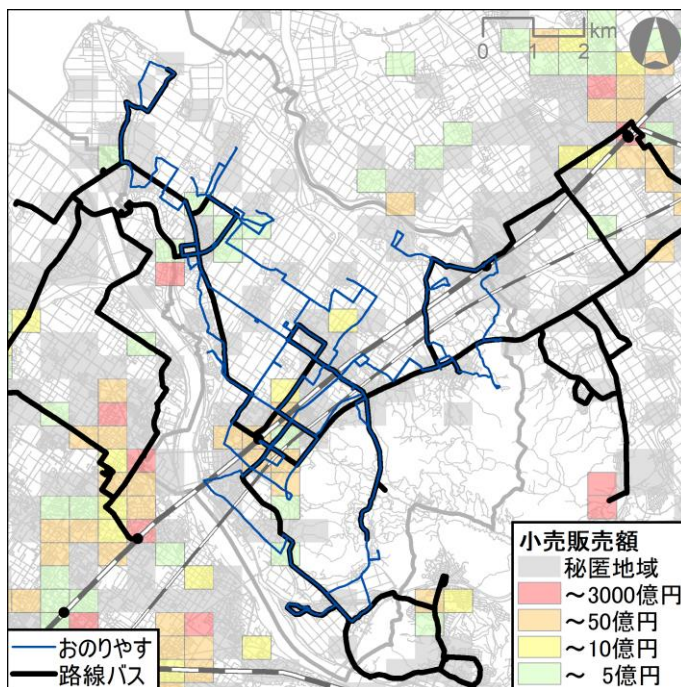
資料：平成 28 年経済センサス活動調査

図 従業者数分布

(5) 買物先

小売販売額をみると、イオンタウン野洲や JR 野洲駅周辺を中心に、販売額の大きな地区が見られます。

このほか、市外では、JR 守山駅、JR 近江八幡駅周辺でも、販売額の高い地区が連坦しています。



資料：平成 26 年商業統計

図 小売販売額分布

(6) その他の動向

市内では、人の動きを変えるような施設等の整備が予定されています。

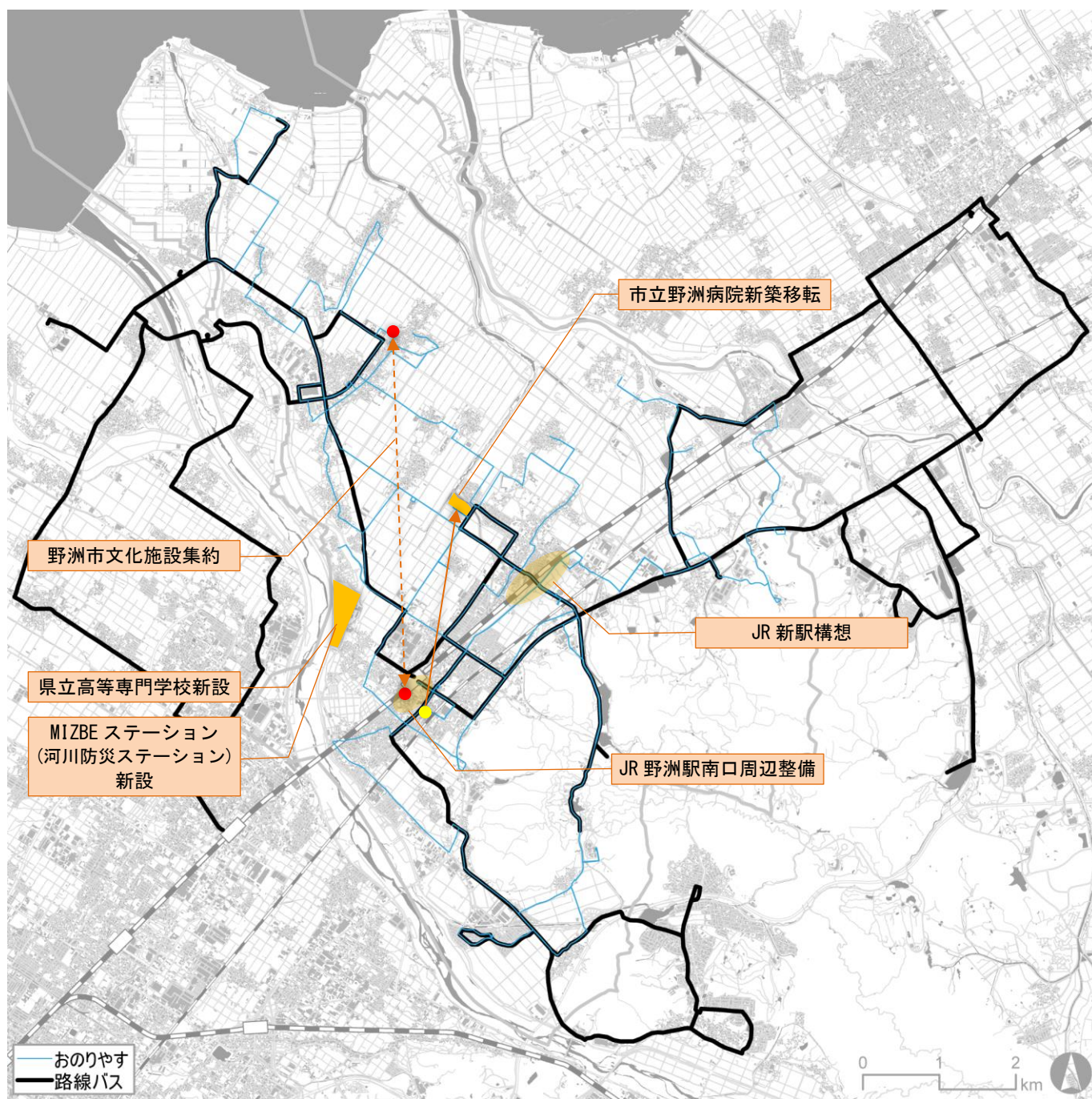


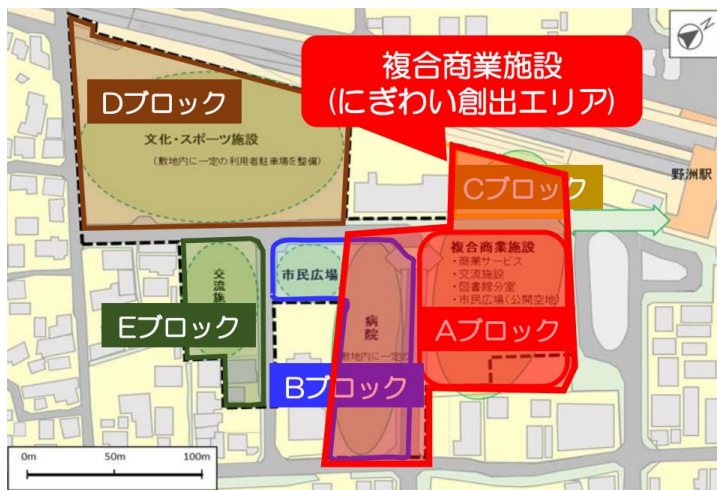
図 野洲市における今後の施設整備等の位置図

2 地域公共交通や地域の現状

①JR 野洲駅南口周辺整備構想

JR 野洲駅南口において、野洲市がアサヒビール(株)より購入した土地や、周辺の市有地を中心に、賑わいと活力にあふれた地域づくりをめざし、整備に向けた検討を進めています。

令和 5(2023)年 3 月時点では、令和 9(2027)年度の開業をめざし、令和 5(2023)年度末での連携事業者の選定にむけ、検討を進めています。



出典：野洲市野洲駅南口周辺整備構想検討委員会資料
図 JR 野洲市南口のゾーニング

②市立野洲病院新築移転

現在の市立野洲病院老朽化に伴い、野洲市総合体育館東側市有地への移転を進めています。

規模は、199 床の中核病院としています。

令和 5(2023)年度時点では、令和 8(2026)年度後期に竣工・開院をめざして進めています。

※敷地面積：約 14,600 m²

建築面積：約 7,250 m²

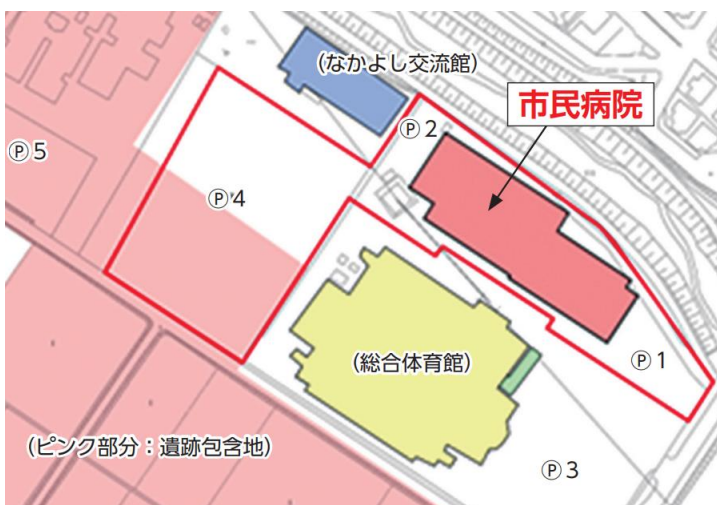
延床面積：約 14,850 m²

構造：耐震構造 5 階建

駐車場：病院患者用 200 台

病院職員用 200 台(敷地外区画含む)

体育館利用者用 300 台



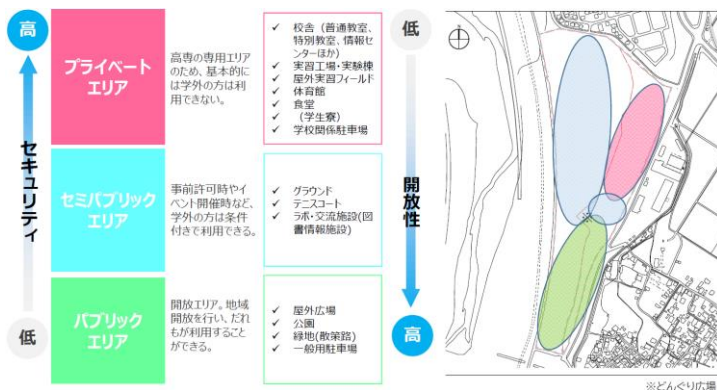
出典：広報やす特別号(令和 5(2023)年 1 月発行)
図 市立野洲病院の配置計画

③県立高等専門学校新設

滋賀県では、今後の滋賀県の産業を支える工業系の高等専門人材育成を図るため、県立高等専門学校設置を進めています。

規模は、学生が 1 学年 120 人とするほか、同規模の全国高専の平均教員数は約 50 名、職員(事務、技術)数は約 40 名となっています。

令和 5 年度時点では、令和 10(2028)年春の開校をめざして進めています。



出典：滋賀県立高等専門学校基本構想 1.0(原案)
(令和 5(2023)年 2 月 滋賀県総合企画部高専設置準備室)
図 各施設の機能・種類やエリアの考え方

④MIZBE ステーション

(河川防災ステーション) 新設

滋賀県立高等専門学校の開校に合わせ、隣接する国有地において、MIZBE ステーション (河川防災ステーション) や河川空間を活かした地域のにぎわい創出をめざす「かわまちづくり」の整備に向けて、国・県・市が連携し、検討を進めています。



出典：野洲市資料

図 MIZBE ステーション概要

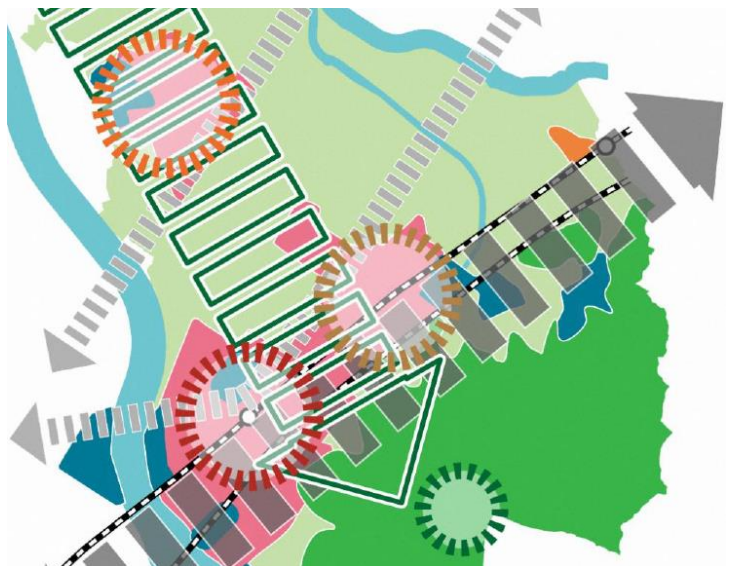
⑤野洲市文化施設集約

野洲市内に立地する、野洲文化ホール、野洲文化小劇場、さざなみホールの3館の老朽化に伴い、施設の集約化の方向性に基つき、将来的なあり方の検討を進めています。



⑥JR 新駅構想

JR 野洲駅～JR 篠原駅間への JR 新駅設置構想です。第2次野洲市総合計画では、主な取組みに“JR 新駅設置に関する検討”を位置づけたほか、野洲市立地適正化計画では、JR 新駅構想地区周辺を地域拠点 (新たな拠点) に設定しています。



出典：野洲市都市計画マスタープラン改訂版(令和3年7月 野洲市)

図 めざすべき都市の骨格構造図 (一部拡大)

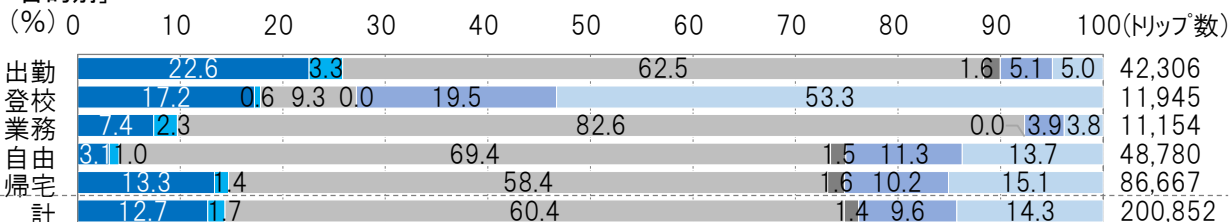
2.2.3 人の動き

(1) 交通手段

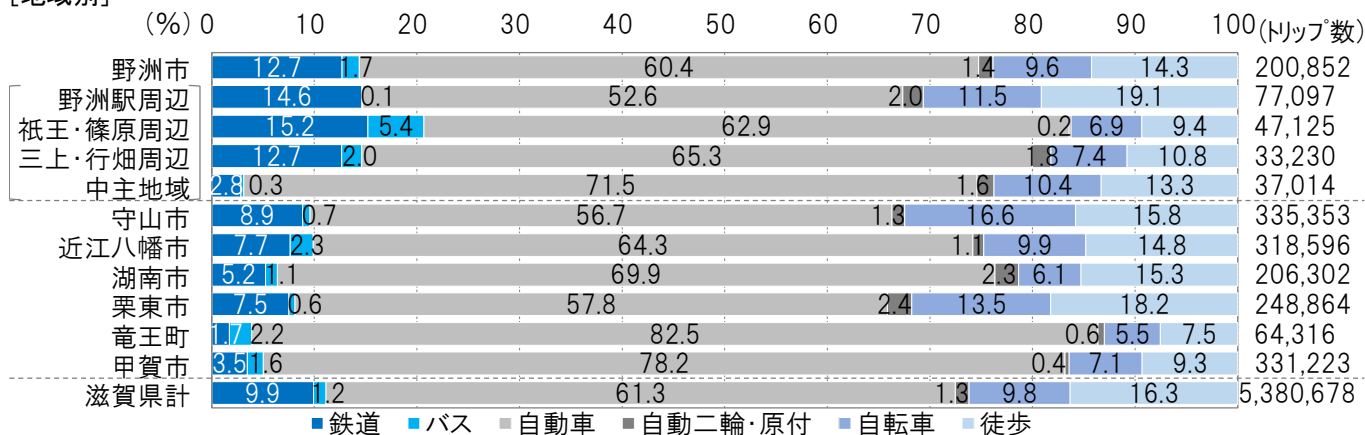
目的別にみると、登校を除く全てで自動車移動が多くなっています。登校では、徒歩と自転車とで7割を超えます。また、出勤と登校では、鉄道で約2割を占めます。

地域別にみると、いずれの地域でも自動車利用が最も多いですが、旧野洲町域では、鉄道利用の割合が特に高くなっています。一方、旧中主町域では、自動車利用が他地域と比較して高い割合となっています。

[野洲市内 目的別]



[地域別]



資料：令和3(2021)年 第6回近畿圏パーソントリップ調査（平日 トリップ単位）

図 交通手段分担率

(2) 人の移動先

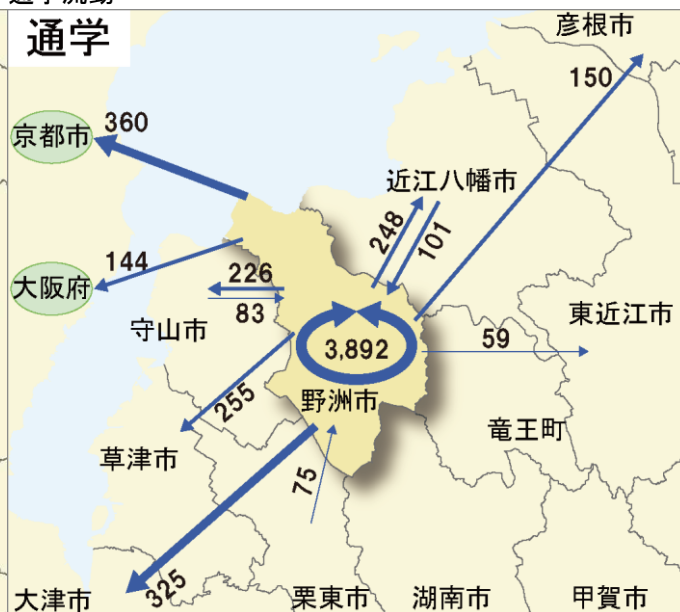
通勤では、野洲市内での移動のほか、守山市への流出や、近江八幡市からの流入が多くみられます。

通学では、野洲市内での移動のほか、京都市や大津市への流出が多くみられます。

通勤流動



通学流動



資料：令和2(2020)年国勢調査

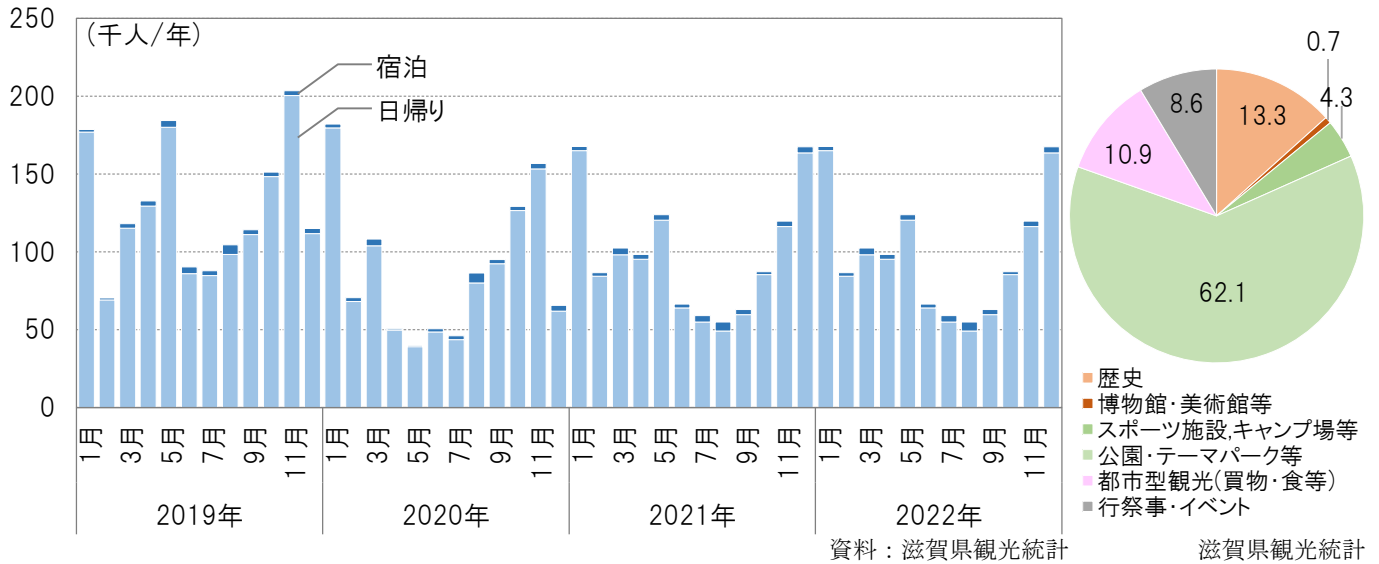
図 人の動き

(3) 観光

①観光入込客数

観光入込客数をみると、4～5月頃と10～11月頃が多くなっています。その目的は、「公園・テーマパーク等」が約6割を占め、希望が丘文化公園や近江富士花緑公園等が市の主要な観光入込施設として機能していることが推察されます。

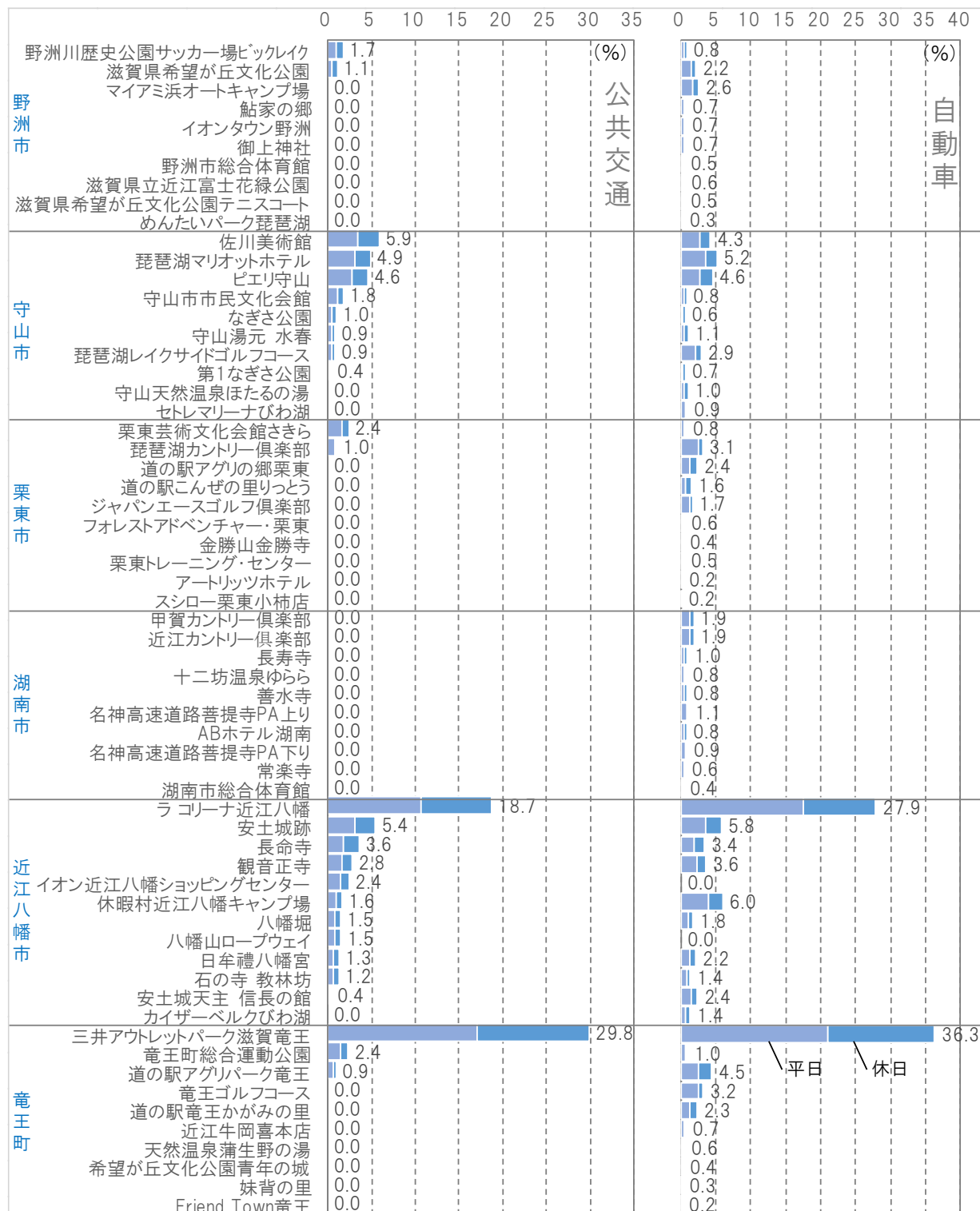
また、観光入込客の多くが日帰りとなっています。



2 地域公共交通や地域の現状

②観光施設

野洲市及び隣接市町における観光施設への入込は、手段を問わず「三井アウトレットパーク滋賀竜王」「ラ コリーナ近江八幡」が多くなっています。また、自動車と比較して公共交通によるアクセスの検索割合が高い施設として、市内では野洲川歴史公園サッカー場ビッグレイク、市外では佐川美術館や栗東芸術文化会館さくら、八幡山ロープウェイ等が見られます。また、市内では、マイアミ浜オートキャンプ場のように、自動車のみで検索される施設も存在しています。



資料：RESAS（観光マップ 目的地分析 令和3(2021)年分）

※数値(%) = 当該施設の検索回数 ÷ 対象施設検索回数総数

※対象施設：野洲市及び隣接5市町に所在し、「年間検索回数が公共交通は30回、自動車は50回以上」

「合計年間検索回数が全国1000位、県50位、市町10位以内」、「観光資源、宿泊施設、温泉、レジャー施設、商業施設に分類」の3条件全てに合致するもの

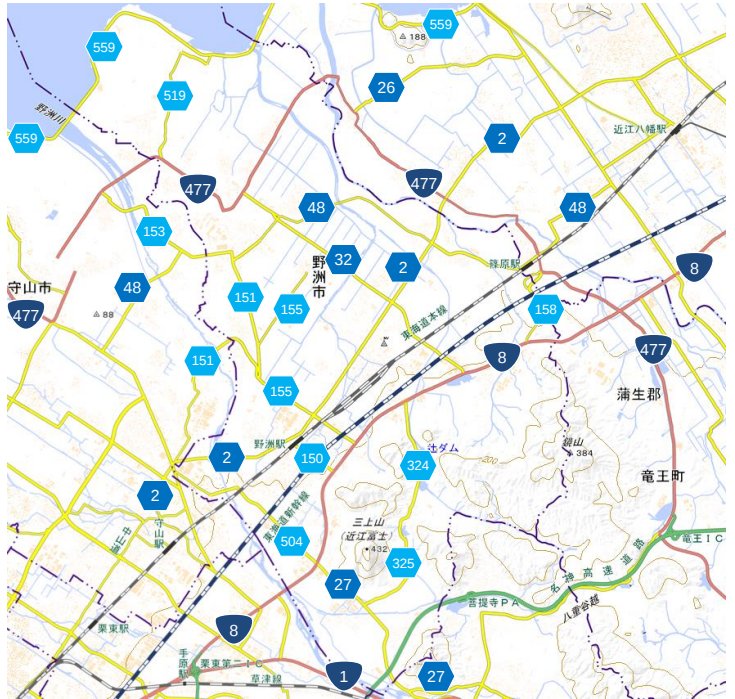
図 移動手段別 目的地検索数割合

2.2.4 道路交通

(1) 道路ネットワーク

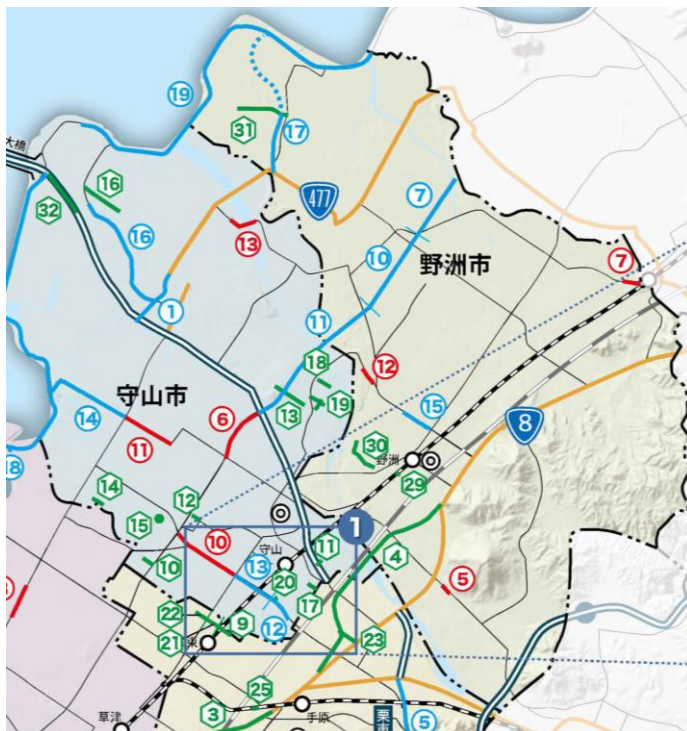
野洲市の道路ネットワークは、東西方向について、国道 8 号、国道 477 号、県道 2 号（主要地方道大津能登川長浜線）、県道 48 号（主要地方道近江八幡守山線）が整備されています。また、南北方向について、県道 27 号（主要地方道野洲甲西線）、県道 504 号（一般県道小島野洲線）、県道 155 号（一般県道木部野洲線）、県道 151 号（一般県道守山中主線）が整備されています。

道路整備の計画をみると、国道 8 号、県道 26 号（主要地方道大津守山近江八幡線）や県道 519 号（一般県道菖蒲線）でのバイパス整備や、県道 155 号（一般県道木部野洲線）での道路拡幅等により、道路ネットワークの改善が進む予定です。



資料：地理院地図に加筆

図 野洲市周辺の道路ネットワーク

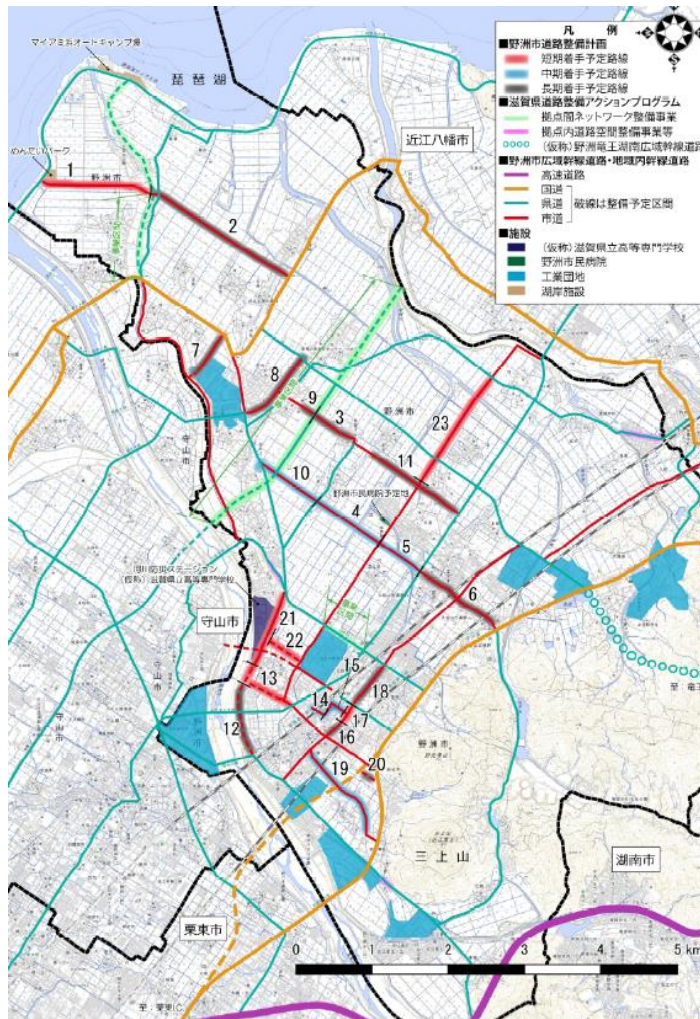


No	路線名	工区	内容	R4～ R9
滋賀県事業：拠点間ネットワーク整備事業				
⑦	大津守山近江八幡線	比留田	バイパス整備	着手
⑩	〔(都)大津湖南幹線〕	木部	道路拡幅	完了
⑪		比江・川田	バイパス整備	完了
⑮	木部野洲線 〔(都)小篠原三宅線〕	久野部	道路拡幅	完了
⑰	菖蒲線	堤	バイパス整備	着手
⑲	ビワイチ	—	自転車通行 空間整備	部分 完了
滋賀県事業：拠点内道路空間整備事業				
⑤	野洲甲西線	三上	歩道設置	検討
⑦	近江八幡守山線	高木・小南	バリアフリー	検討
⑫	守山中主線	竹生・市三宅	歩道設置	検討
野洲市事業				
⑳	三上市三宅線	市三宅	道路拡幅	継続
㉑	市三宅妙光寺線	市三宅	バイパス整備	着手
㉒	五条吉川湖岸線	吉川	道路拡幅	着手

出典：滋賀県道路整備アクションプログラム 2023（令和 5(2023)年 3 月修正）

図 道路整備アクションプログラム位置図（野洲市分を抜粋）

2 地域公共交通や地域の現状



区 間 番 号	区間名	スケ ジュ ール	事業 内容	事業の主な目的
13	(仮称)市三宅妙光寺線バイパス道路	短期	新	・野洲栗東バイパス等幹線道路アクセス向上
22	野洲高专通学路	短期	歩	・高等専門学校アクセス道路の歩行環境安全性向上
17	市道 野洲中央線、野洲駅下水門線	短期	交	・交差点・歩行環境安全性向上
23	市道 市三宅小南線	短期	歩・道	・市民病院アクセス道路の歩行環境安全性向上
1	市道 五条吉川湖岸線	短期	歩・道	・琵琶湖岸施設アクセス性向上
21	市道 市三宅竹生線、市道 市三宅線	短期	歩・道	・高等専門学校アクセス道路の歩行環境安全性向上
14	市道 三上市三宅線	中期	踏・歩	・通勤・通園安全性向上 ・駅アクセス性向上
10	市道 辻町小比江線	中期	歩・道	・大津湖南幹線道路アクセス向上、市民病院アクセス向上
15	市道 野洲駅下水門線・市道稲辻線	中期	交	・交差点・歩行環境安全性向上
4	市道 辻町小比江線	中期	歩・道	・大津湖南幹線道路アクセス向上、市民病院アクセス向上
5	市道 辻町小比江線	中期	歩・道	・大津湖南幹線道路アクセス向上、市民病院アクセス向上
19	市道 三上市三宅線	中期	道・歩	・野洲栗東バイパスアクセス道路の歩行環境安全性向上
2	市道 五条吉川湖岸線	長期	歩・道・交	・琵琶湖岸施設アクセス性向上
11	市道 上屋西河原線	長期	歩・自	・中学生の通学安全性確保
9	市道 上屋西河原線	長期	歩・道・交	・小学生の通学安全性確保
7	(仮称)六条工場団地線	長期	新	・物流施設アクセス性向上
16	市道 野洲中央線	長期	交	・交差点安全性向上
12	(仮称)野洲市三宅線バイパス道路	長期	新	・野洲栗東バイパス等幹線道路アクセス向上
6	市道 辻町小比江線	長期	歩・バ	・国道と県道の連絡
18	市道 野洲中央線	長期	無	・無電柱化整備 (緊急輸送道路)
20	(仮称)砂川線	長期	新	・野洲栗東バイパスアクセス性向上
8	市道 乙窪比留田線	長期	バ(歩)	・歩行環境安全性向上
3	市道 上屋西河原線	長期	歩・道・交	・小中学生の通学安全性確保

※ (スケジュール)

短期：令和 5(2023)年度～令和 9(2027)年度 事業着手予定

中期：令和 10(2028)年度～令和 14(2032)年度 事業着手予定

長期：令和 15(2033)年度以降事業着手予定

※ (事業内容)

歩：歩道整備、
交：交差点改良、
バ：バリアフリー、
無：無電柱化、
道：道路拡幅、
自：自転車レーン整備
新：新設道路整備
踏：踏切拡幅

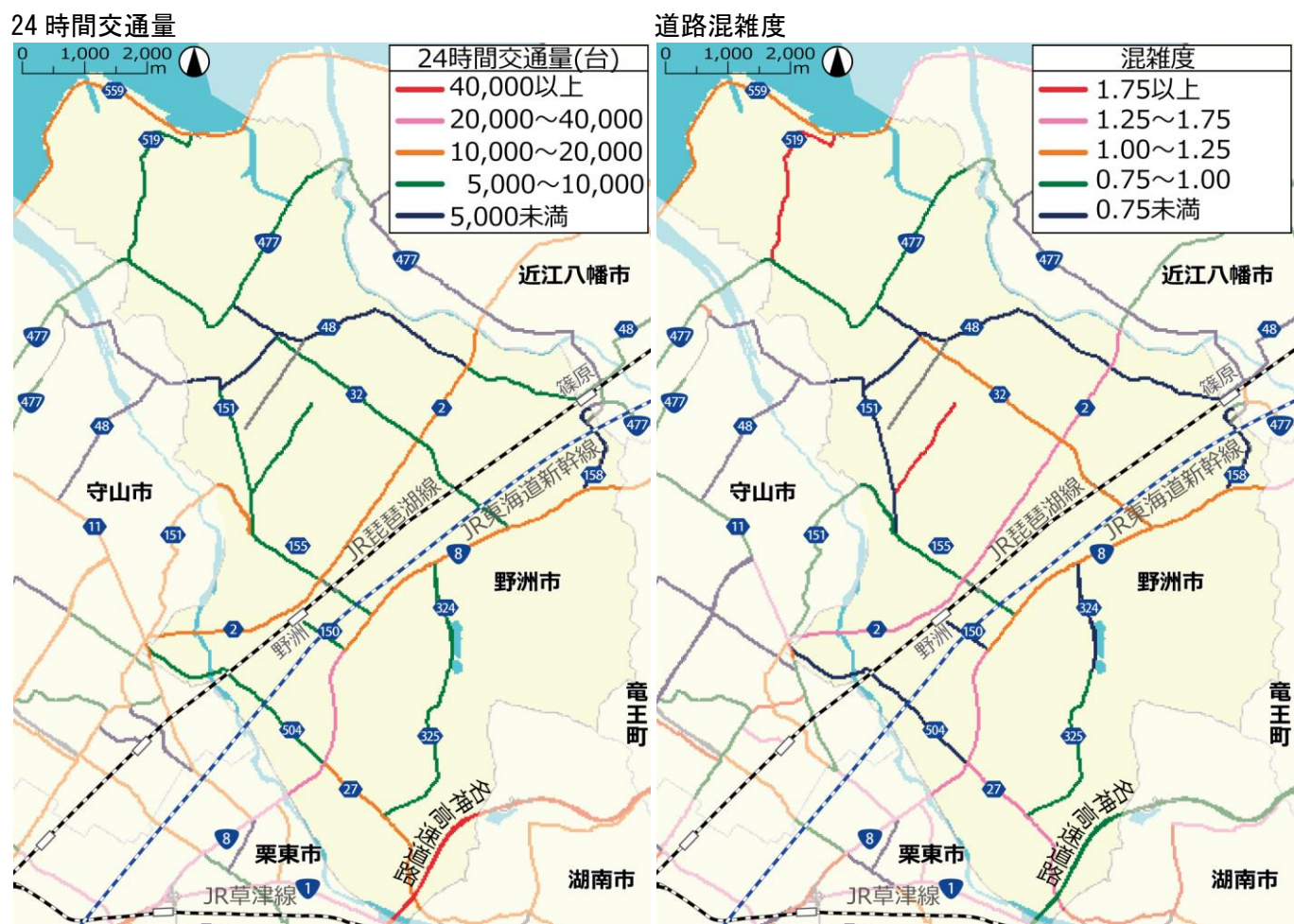
出典：野洲市道路整備計画 (令和 5(2023)年 3 月)

図 道路整備計画

(2) 道路使用状況

道路交通量をみると、国道 8 号で 20,000 台/日を超える交通量があるほか、県道 2 号（主要地方道大津能登川長浜線）、県道 155 号（一般県道木部野洲線）、県道 27 号（主要地方道野洲甲西線）、県道 504 号（一般県道小島野洲線）で 10,000 台/日を超える交通量があります。

混雑度をみると、道路混雑度が1を超える（昼間12時間のうち混雑する可能性のある時間帯が1～2時間以上ある）道路が多くみられ、バスの運行における定時制確保に支障が生じている可能性があります。



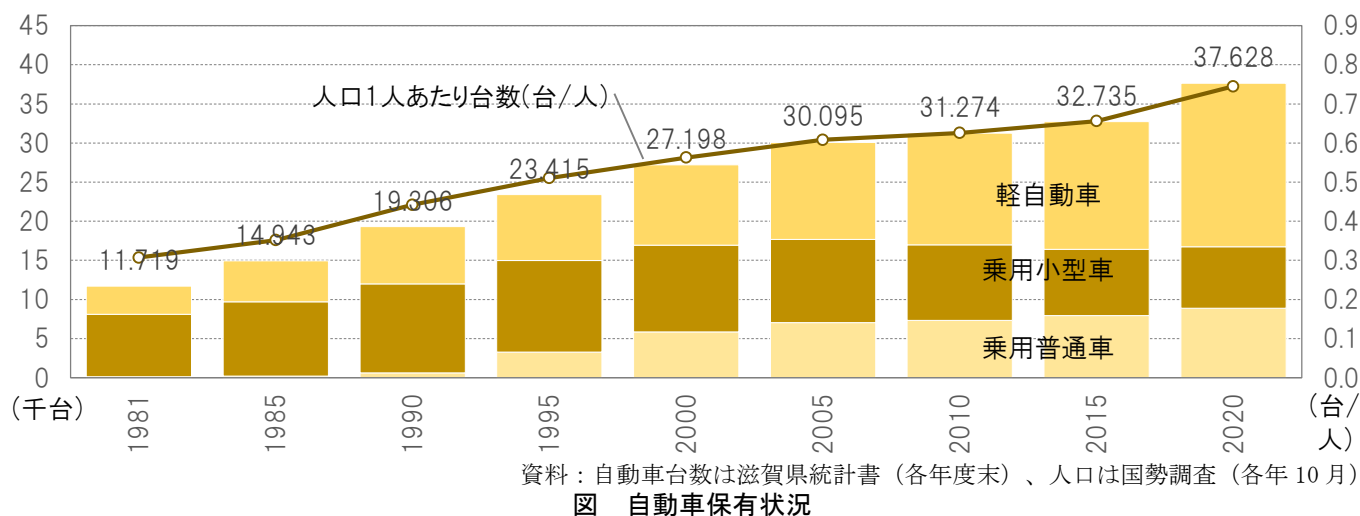
資料：令和3(2021)年道路交通センサス

図 道路の使用状況

2 地域公共交通や地域の現状

(3) 自動車保有状況

市内の自動車台数は一貫して増加しており、人口あたり台数は令和 2(2020)年時点で 0.74 台/人と「1 人に 1 台」の生活スタイルが定着しつつあります。



(4) 自動車運転免許保有・返納状況

自動車運転免許の所持率を年齢別にみると、25 歳～64 歳ではほぼ 100%に近い一方で、65 歳以上では、約 6 割の所持率となっています。

免許の返納は、年々増加傾向にあり、令和元(2019)年以降は、毎年 200 人以上が返納しています。特に令和元(2019)年には、免許返納者数が例年に比して多くなっており、高齢者の運転による事故にかかる報道の影響が推察されます(令和元(2019)年 4 月 19 日、東池袋駅付近における高齢者が運転する自動車が暴走し、母子 2 人が死亡、9 人が負傷した事故など)。

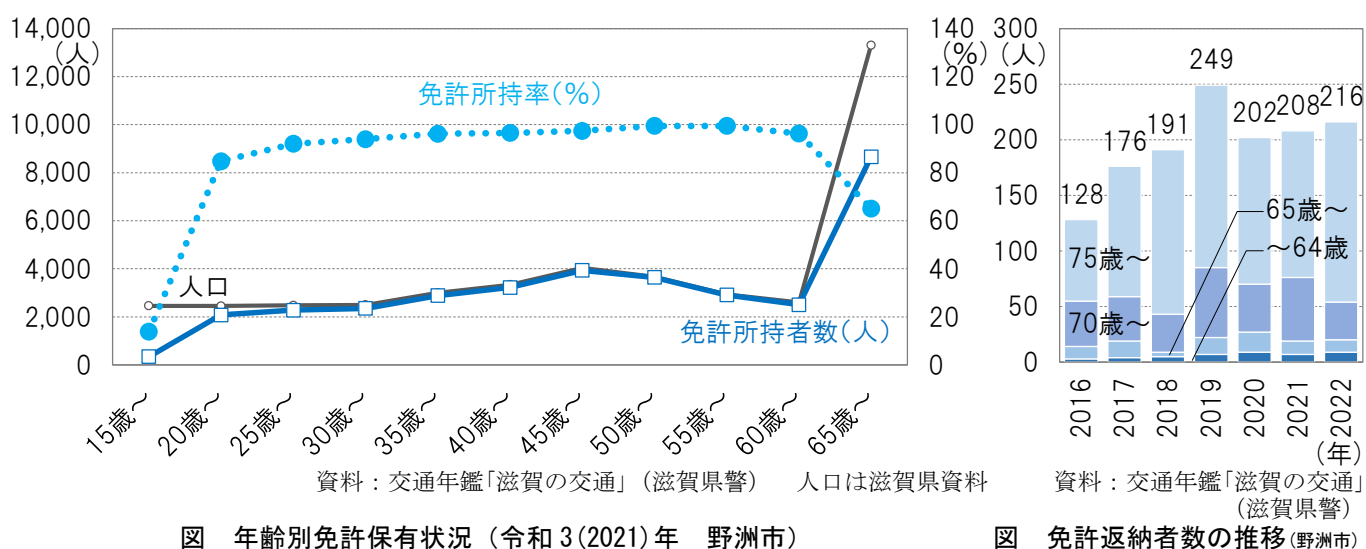
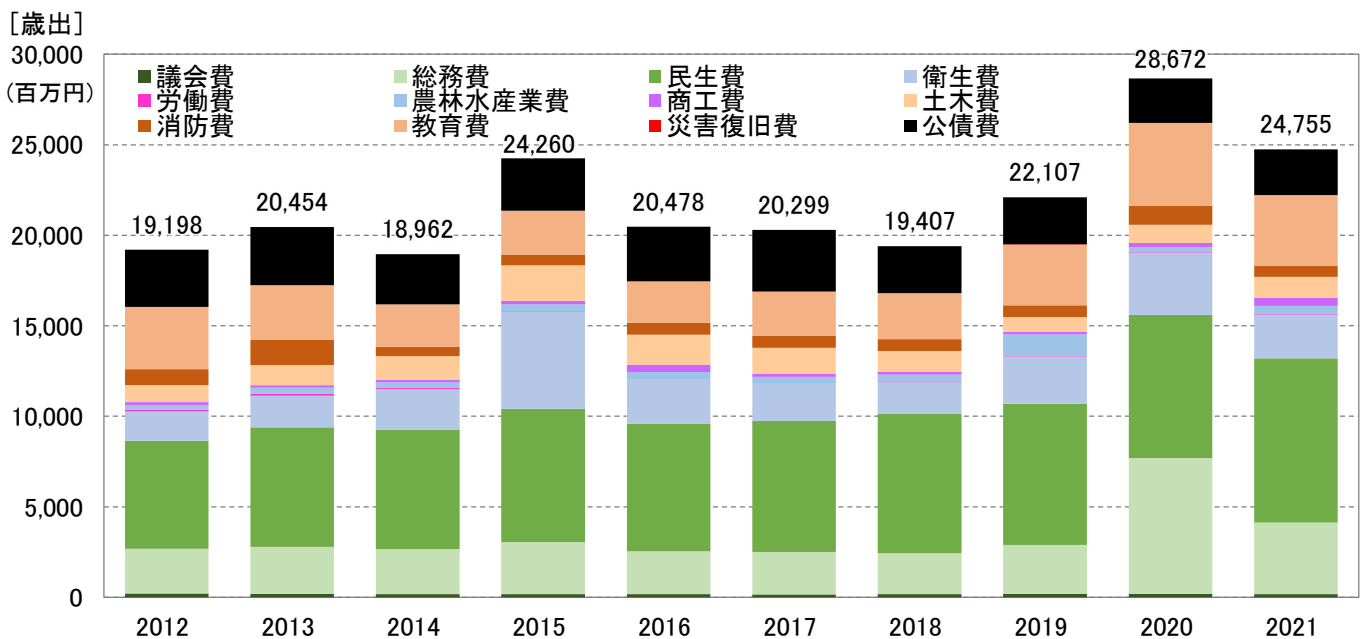
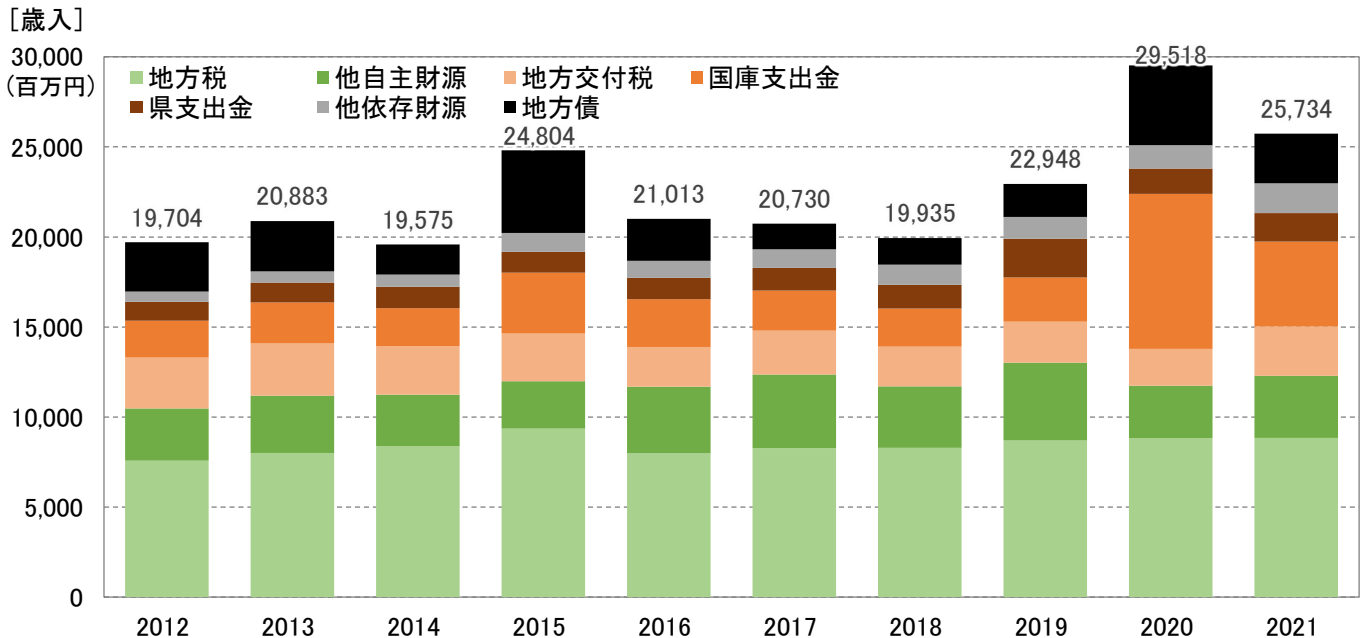
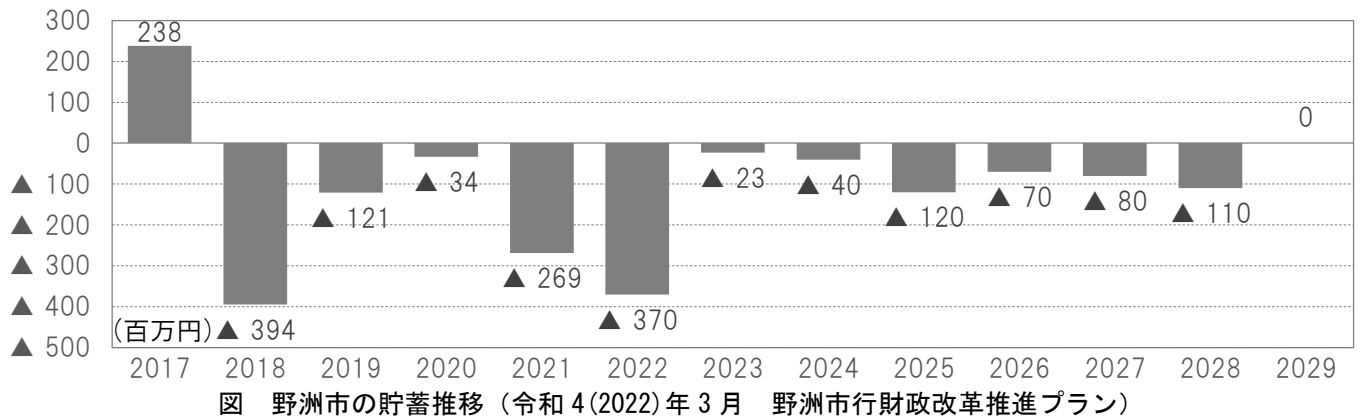


図 免許返納者数の推移（野洲市）

2.2.5 行財政

野洲市の行財政は、平成 30(2018)年度以降毎年貯蓄が赤字となっており、現状の財政運営を継続した場合には、令和 7(2025)年度に財政調整基金が最低保有規模とする 6 億円を下回る厳しい見込みとなっています。この行財政危機に対し、市を挙げて徹底した改革に取り組むことが必要となっています。



資料：総務省決算カード

図 野洲市の行財政推移

3

上位・関連計画



野洲市が地域公共交通でめざしている姿を明確化するため、上位・関連計画を整理しました。

(1) 上位計画

名称	第2次野洲市総合計画		
概要	・策定 令和3(2021)年3月 ・計画期間 令和12(2030)年度		
まちづくり			
めざす将来都市像	多様な人々と多彩な自然が調和した、個性輝くにじいろのまち 笑顔あふれる にじいろ都市 やす		
目標人口	49,000人（令和12(2030)年）		
土地利用の基本方針	・市街地でのにぎわい創出と、周辺地域における自然的環境・景観の保全との調整 ・秩序ある計画的な市街化区域の拡大 ・既存集落の活力低下や空洞化を防ぎ、地域コミュニティを維持 ・拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実させる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」構築で持続可能な都市づくりを計画的に推進 ・地球温暖化防止 ・琵琶湖や三上山等の景観資源の保全		
公共交通施策 4-6 公共交通の利便性の向上			
めざす姿	利用者ニーズや地域特性に応じた持続可能な公共交通網が整備され、市民生活の基盤として安全・安心な移動手段が確保されています。		
取組方針	・公共交通の利便性の向上 円滑に移動可能な地域社会の実現に向けて、利便性と持続可能性を両立した地域公共交通の整備を図ります。 [主な取組] コミュニティバスの路線・運行本数の適正化		
指標	コミュニティバス利用者数 56,395人(R1)→58,000人(R7)		
関連施策			
子育て	○施策1-1 子育て支援の充実 ・子育て家庭への支援の充実・・・相談支援や情報提供、経済的負担の軽減 ・安心して子育てできる環境の整備・・・多様なニーズにあわせた子育て環境整備・子育て支援充実		
健康	○施策2-1 健康づくりの推進と地域医療体制の整備 ・市民の健康づくりへの支援・・・支援や体制充実 ・地域医療体制の整備・・・市民が地域で適切な医療を受けられる環境整備 ○施策2-2 高齢者がいきいきと暮らせるまちづくり ・高齢者の暮らしを地域で支えるまちづくり・・・市民の福祉とまちづくり活動が相互作用 ○施策2-4 地域福祉の推進 ・地域と連携した福祉活動の推進・・・交流拠点づくりや市民、行政等の連携・協働		
都市	○施策4-1 均衡ある土地利用の推進 ・都市機能形成の推進・・・拠点形成にむけた JR 新駅設置検討 ※指標 JR 野洲駅乗降客数 30,626人(R1)→31,000人(R7) ○施策4-2 自然環境・美しい景観の保全 ・自然環境の保全並びに低炭素社会の形成・・・環境に優しい新しいライフスタイルへ変革 ○施策4-5 道路ネットワークの整備と交通安全の推進 ・円滑な移動を可能とする道路ネットワークの整備・・・移動利便性向上 ・誰もが使いやすく安全な道路環境の整備・・・バリアフリー等による安全な移動環境		
市民活動・行財政	○施策5-3 効果的・効率的な行財政運営 ・計画的で効率的な行財政運営・・・歳入確保と歳出適正化、市民等の多様な主体の参画 ・先端技術の導入と電子化の推進・・・AI や ICT の積極導入による利便性向上		

(2) 関連計画

名称	野洲市都市計画マスタープラン	
概要	- 改訂 令和 5(2023) 年度 - 計画期間 令和 12(2030) 年度 - 対象区域 市内全域（琵琶湖を除く）	
全般的事項		
将来都市像	活力ある都市と豊かな自然が調和したにぎわいとやすらぎのあるまち	
目標	○拠点の都市機能集約と歩行空間の改善によるにぎわい強化 - 中心拠点や地域拠点への都市機能の集約化 - 快適で歩きたくなる歩行空間の整備 - 店舗等が立地しやすく持続的に発展できる環境の整備 - 拠点間の公共交通ネットワークの強化 ○安全で利便性の高い居住環境づくり - 中心拠点や地域拠点の周辺において、若年層が住みたくする住宅・宅地供給のための市街地拡大の検討 - 歩いて暮らせるまちなか居住の推進と拠点までの公共交通ネットワークの整備 - 郊外住宅団地における店舗等の立地促進による住環境の向上 ○田園集落における地域活力の維持向上に向けたまちづくり - 地域ニーズに応じた産業用地としての市街地拡大の検討 - 集落における定住化の促進による農業後継者の確保 - 中心拠点や地域拠点までの公共交通ネットワークの整備 - 営農環境向上のため、地産地消を促進できる店舗等の誘導 ○都市の安全を高める防災基盤の強化 - 浸水想定区域における河川整備や下水道雨水幹線整備 - 災害から身を守るための都市基盤の強化と適切な土地利用誘導 ○豊かな自然環境の保全と身近に自然を感じられる都市の形成 - 子育てしやすい環境づくりのための魅力ある公園緑地の整備 - 豊かな自然の資源を活かした市民交流の促進に向けた既存ストックの再生 - 三上山や野洲川、琵琶湖など豊かな自然環境の保全 - 良好な景観の保全・形成	
都市整備方針：交通施設		
公共交通関連施策	- JR 野洲駅周辺は、鉄道と自動車交通（バス、タクシー、自家用車等）を相互につなぐ結節点であり、自動車利用を低減し交通渋滞緩和を図るため、バス交通の更なる利便性の向上や自転車利用を促進する整備を図ります。 - JR 野洲駅南口については、パークアンドライドに対応した駐車場の整備や、サイン（案内標識）の統一、電柱類地中化等の景観整備により、市の玄関口としての整備・充実を図ります。 - JR 野洲駅と JR 篠原駅の 2 駅間においては、新たな拠点形成に併せた新駅整備を検討します。	
その他	- 地域内幹線道路は、歩行者や自転車等の安全性・快適性に配慮 - 生活道路は、歩行者や自転車が安全・安心に利用できる整備やバリアフリー化	
都市整備方針：その他		
土地利用	- JR 野洲駅周辺は、市民生活、都市活動の拠点として、まちなかにぎわいを生み、市民の憩いの場、地域の交流の場となる商業・業務空間の形成 - JR 野洲駅南口地区は、景観や日照等に配慮しつつ、高度利用を検討 - 三上山や琵琶湖、河川等の景観保全	
市街地整備	- JR 野洲駅周辺地区は、行政、教育文化、商業、医療、子育て及び居住機能の配置や土地高度利用のための誘導・整備手法検討 - 北部合同庁舎周辺は居住機能を基本に、行政、教育文化、商業、医療、子育て機能充実 - 総合体育館周辺は居住、医療、健康、福祉機能を誘導するため道路等の基盤整備を検討	

3 上位・関連計画

名称	野洲市立地適正化計画
概要	- 改訂 令和 3(2021)年 7 月 - 修正 令和 5(2023)年 2 月、令和 5(2023)年度 - 計画期間 [短期] 令和 12(2030)年度 [長期] 令和 22(2040)年 - 対象区域 市内全域（琵琶湖を除く）
全般的事項	
基本理念	“つながり”を軸とした 住みたい・住み続けたいと思えるまちづくり ～拠点周辺の高い利便性を活かした、にぎわい増幅のまちづくり～
将来都市像	(都市計画マスタープランと同様)
基本目標	○多世代が交流しにぎわいを増幅できる拠点整備 ～多様な活動・交流の“つながり”～ ・<u>拠点への都市機能の誘導</u>により、子どもから高齢者まで多世代が交流し、健康づくりにつながる様々な活動が盛んに行われるような<u>にぎわいを創出・増幅</u> ・拠点周辺の利便性が高い地区に住みたい居住層の吸引など、まちなか居住の促進 ○災害に対する安全・安心の確保 ～居住継続への“つながり”～ ・雨水対策事業等を推進し、安心して住み続けられる安全性の高い居住環境を確保 ○少子高齢社会を踏まえた公共交通アクセスの強化 ～拠点と居住地の“つながり”～ ・<u>拠点間及び居住地を結ぶ公共交通網の充実</u>により、既存住宅地の利便性を向上 ・車を利用しない人も含めて、多くの人が拠点地区を利用しやすく、<u>公共交通の利用促進</u>にもつながる環境づくり ○交通インフラ整備を活かした雇用等の確保と職住近接の住環境の整備 ～未来の更なる活性化への“つながり”～ ・広域的な基幹交通インフラの整備に伴い、子育て層等の流入・定着につながるような事務所・工場等の誘致など、新たな雇用の場の確保 ・拠点周辺の利便性が高い地区での職住近接の促進
都市整備方針：交通施設	
公共交通関連施策	・JR 野洲駅周辺は、鉄道と自動車交通（バス、タクシー、自家用車等）を相互につなぐ結節点であり、<u>自動車利用を低減し交通渋滞緩和を図るため、バス交通の更なる利便性の向上や自転車利用を促進する整備</u> ・JR 野洲駅南口は、パークアンドライドに対応した駐車場の整備や、サイン（案内標識）の統一、電柱類地中化等の景観整備により、市の玄関口としての整備・充実 ・JR 野洲駅と JR 篠原駅の 2 駅間においては、新たな拠点形成に併せた<u>新駅整備</u>を検討 ・拠点の利用促進を図るため、拠点間および拠点への公共交通によるアクセス性向上や、拠点内の歩行環境の向上 ・民間バスとコミュニティバスの連携・乗換拠点として官民連携による効率的な路線運営を構築し、まちなかと郊外のネットワークの維持 ・コミュニティバスについて、民間事業者と連携し、利用促進に向けた取り組み ・駅及び駅周辺のバリアフリー整備、バス車両・バス停等のバリアフリー化の促進

名称	野洲市交通ネットワーク構想
概要	・策定 平成 25 (2013) 年 3 月
広域	「滋賀交通ビジョン」を踏まえつつ、滋賀県中央に位置する優位性を活用した取組みを検討
地域	○野洲市の活性化のための移動性・アクセス性の向上 ・市民の円滑な移動確保と近隣市町との連携交流強化 ・市内企業活動の活性化と円滑な物流の確保 ○交通渋滞の解消 ・構造的障害の解消 ・交通の性格（通過、市内と市外の間、市内）に対応した<u>道路網の整備</u> ・交差点改良 ・公共交通の維持・強化と交通機関の連携強化・・・琵琶湖線ダイヤ増強、鉄道高架化、駅に到達できる公共交通網、路線バスや福祉との連携、自治会・諸団体と連携した利用促進 ・交通結節点の機能強化・・・<u>新駅設置検討</u> ○安全・安心の確保 ・危機管理（緊急輸送道路の確保、ヘリコプターの活用） ・交通安全施設整備 ・集落内道路（緊急車両、福祉車両等の円滑な通行） ・交通施設のユニバーサルデザイン化の推進・・・駅や周辺の<u>バリアフリー化</u> ○環境保全 ・脱自家用車の取組みの推進・・・公共交通の<u>利便性向上と利用促進</u> ・駅前の交通結節点としての環境整備・・・<u>新駅設置</u> ・道路の<u>景観形成</u>
実現に向けて	3つの視点に基づき取組み  環境保全に寄与する交通対策 ●公共交通の利用促進 →環境整備、啓発活動 - 関係機関との連携強化 ●自転車利用拡大のための環境整備 →自転車専用道・レーン、駐輪場の整備 形成方針 ○活性化のための移動性・アクセス性の向上 ○交通渋滞の解消 ○安全・安心 ○環境保全 持続可能な交通ネットワークづくり ●交通空白地域を発生させない努力 →路線バス、コミュニティバスの路線網の確保・拡充 ●交通施設のユニバーサルデザイン化 ●福祉も視野に入れた対策 ●関係機関の役割分担、市民との協働 →国道8号野洲栗東バイパス（国）、大津湖南幹線（県）、野洲駅～篠原駅間の新駅（JR）、スマートインターチェンジ（NEXCO） まちづくりと一体となった交通の整備 ●新たな拠点づくりと一体となった交通環境整備 →野洲駅～篠原駅間の新駅設置 ●災害に強いまちづくりと一体となった交通施設整備 →緊急輸送道路の確保、集落内道路の円滑な通行の確保

4

利用者や事業者の意向



地域公共交通の利用者や事業者の意向を把握するため、以下の調査を実施しました。

表 利用者や事業者の意向把握調査 概要

	市民アンケート	高校生アンケート	交通事業者ヒアリング
調査対象	野洲市民 16歳以上	野洲市内の高校生	市内の交通事業者
調査方法	郵送配布、郵送回収	高校にて配布、web 回答	調査票配布・回収
配布時期	令和 5(2023)年 7 月 20 日(木)	令和 5(2023)年 9 月 月上旬	令和 5(2023)年 9 月 下旬
回答締切	令和 5(2023)年 8 月 7 日(月)	令和 5(2023)年 9 月 19 日(火)	
有効配布数	3,577 部	99 人	
有効回収数	1,422 世帯 (2,352 部)	75 人	
有効回答率	39.8% (世帯基準)	75.8%	

4.1 市民アンケート



4.1.1 調査概要

野洲市民の移動実態や、地域公共交通に対する意向を把握するため、以下の内容で市民アンケートを実施しました。

表 市民アンケート 概要

項目	内容	備考
調査対象	野洲市民 16歳以上	
調査方法	郵送配布、郵送回収	小学校区で層別抽出
配布時期	令和 5(2023)年 7 月 20 日 (木)	
回答締切	令和 5(2023)年 8 月 7 日 (月)	
有効配布数	3,577 部	・ 1 世帯あたり調査票を 2 通配布 ・ 配布数 3,600 部、返送数 23 部 ・ 市内 6 小学校区ごとに 600 世帯を抽出
有効回収数	1,422 世帯 (2,352 部)	
有効回答率	39.8% (世帯基準)	・ 有効回収数 ÷ 有効配布数

4.2.2 回答者の属性

回答者属性は、次のとおりです。

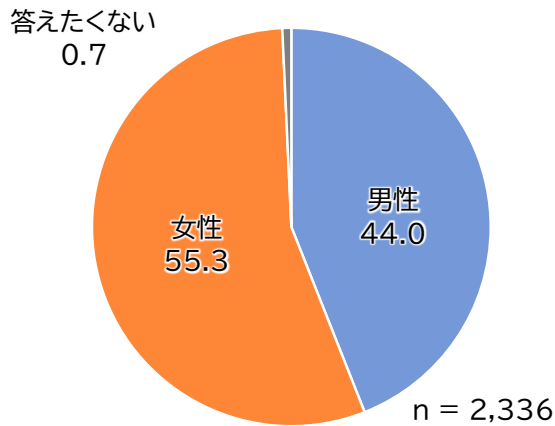


図 回答者の性別

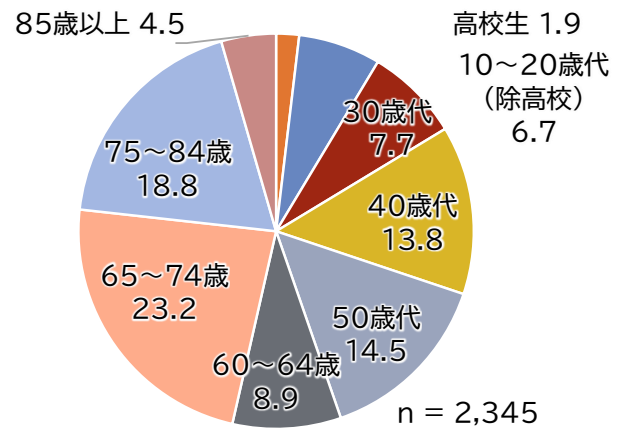


図 回答者の年齢

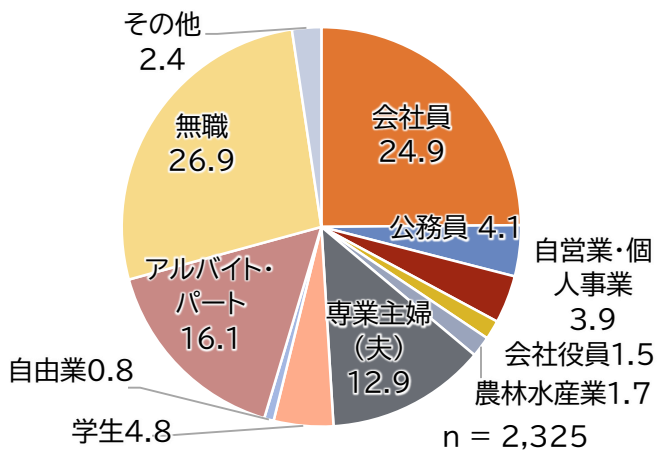


図 回答者の職業

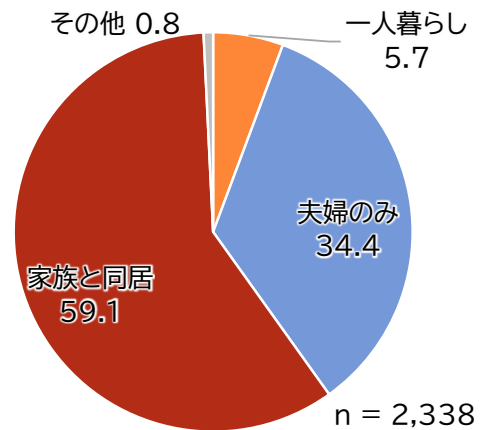


図 回答者の世帯構成

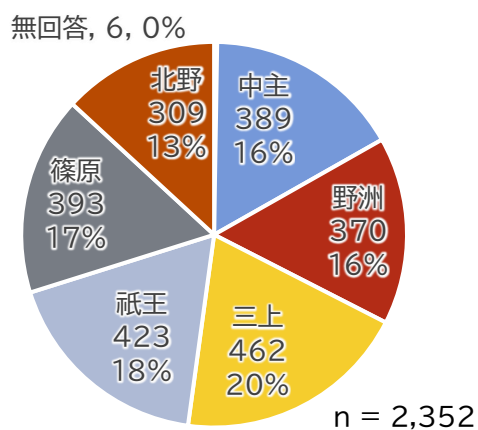


図 回答者の居住地(地域)

4.2.3 ふだんの移動実態

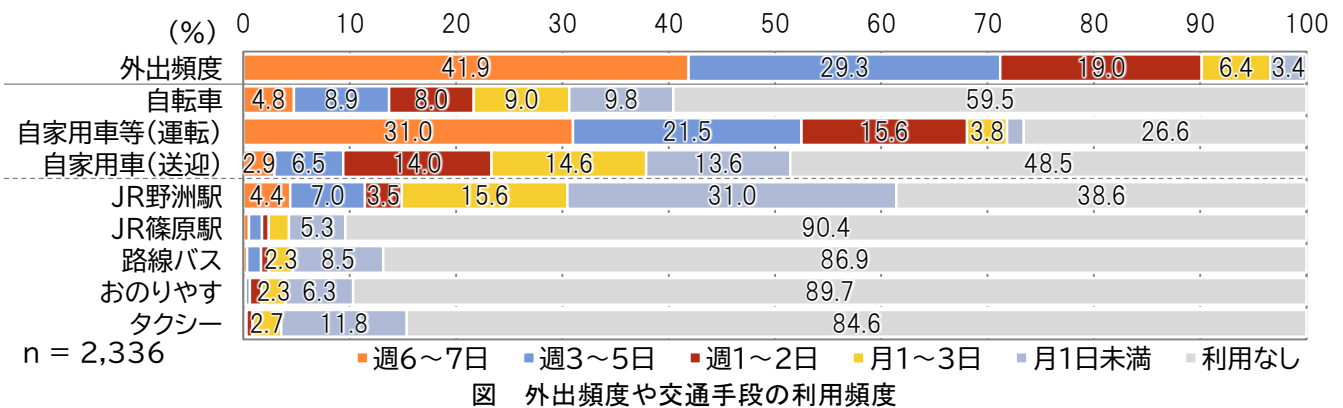
(1) 交通手段

① 交通手段の利用頻度

外出頻度をみると、約4割の方が週6日以上の外出をしています。

交通手段別にみると、自家用車等（運転）の頻度が高い傾向にあります。自家用車（送迎）は、月数回の頻度が多くなっています。

地域公共交通では、JR野洲駅を週1日以上利用する人が1割超を占めます。JR篠原駅や路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは、いずれも月1日以上の利用が1割を下回っています。



参考 地域別にみた交通手段

外出頻度では、祇王や北野、中主、野洲といった市街地周辺で多い一方で、篠原や三上では2～3日程度少なくなっています。これは、自宅周辺での目的地となる施設の分布状況が影響していると推察されます。

手段をみると、野洲や北野では、自家用車が少なく、JR野洲駅が多くなっています。JR野洲駅周辺では、自家用車とあわせて鉄道が比較的に利用されていることが読み取れます。同様に、JR篠原駅周辺に位置する篠原でもJR篠原駅利用が比較的多い一方で、自家用車の利用状況は、中主、祇王に次いで多くなっています。

路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは、いずれの地域も利用が少ないなか、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」では、三上や中主で僅かに利用が多い傾向がみられます。

表 交通手段別の月間利用回数（地域別）

(日/月)	中主	野洲	北野	祇王	篠原	三上	野洲市計
外出頻度	16.2	16.1	16.5	17.1	14.5	14.3	16
自転車	3.1	4.2	4.1	3.4	1.7	3.3	3
自家用車等(運転)	13.5	8.9	10.5	12.8	12.0	11.7	12
自家用車(送迎)	2.8	2.6	2.2	3.5	3.2	2.7	3
JR野洲駅	3.0	5.2	3.6	3.4	1.6	2.2	3
JR篠原駅	0.1	0.0	0.2	0.2	2.3	0.0	0
路線バス	0.6	0.6	0.4	0.4	0.2	0.7	0
おのりやす	0.4	0.1	0.3	0.3	0.2	0.5	0
タクシー	0.2	0.3	0.3	0.4	0.2	0.4	0
n	383	369	308	421	390	459	2,336

※「週6～7日」24日、「週3～5日」16日、「週1～2日」4日、「月1～3日」3日、「月1日未満」1日、「利用なし」0日として算出

表 交通手段（野洲市計）

* (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	41.9	29.3	19.0	6.4	3.4		2334
自転車	4.8	8.9	8.0	9.0	9.8	59.6	2334
自家用車等(運転)	31.0	21.5	15.6	3.8	1.6	26.6	2334
自家用車(送迎)	2.9	6.5	14.0	14.5	13.6	48.5	2334
JR野洲駅	4.4	7.0	3.5	15.6	30.9	38.6	2334
JR篠原駅	0.5	1.2	0.6	1.9	5.3	90.4	2334
路線バス	0.3	1.3	0.7	2.3	8.5	86.8	2334
おのりやす	0.2	0.4	1.1	2.3	6.3	89.7	2334
タクシー	0.1	0.2	0.6	2.7	11.8	84.6	2334

表 交通手段（中主地域）

中主 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	43.6	30.5	16.7	5.2	3.9		383
自転車	4.2	8.6	7.8	9.1	12.8	57.4	383
自家用車等(運転)	37.3	24.5	11.7	3.4	1.3	21.7	383
自家用車(送迎)	3.1	6.3	10.7	13.6	16.2	50.1	383
JR野洲駅	5.2	6.3	1.8	11.2	30.3	45.2	383
JR篠原駅	0.3	0.0	0.0	0.0	1.8	97.9	383
路線バス	0.8	1.3	0.0	2.6	8.6	86.7	383
おのりやす	0.5	0.5	0.8	1.8	7.0	89.3	383
タクシー	0.0	0.0	0.0	2.9	12.3	84.9	383

4 利用者や事業者の意向

表 交通手段（野洲地域）

野洲 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	計
外出頻度	44.7	27.9	17.6	6.8	3.0		369
自転車	6.8	11.1	10.8	9.5	7.9	53.9	369
自家用車等(運転)	21.7	16.3	22.2	6.5	2.2	31.2	369
自家用車(送迎)	2.2	5.1	15.7	15.7	12.7	48.5	369
JR野洲駅	8.9	10.8	7.9	23.3	27.9	21.1	369
JR篠原駅	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	99.2	369
路線バス	0.3	2.7	0.3	0.5	7.0	89.2	369
おのりやす	0.0	0.0	0.0	1.1	6.2	92.7	369
タクシー	0.3	0.0	0.8	2.4	9.2	87.3	369

表 交通手段（北野地域）

北野 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	46.8	26.9	18.8	5.5	1.9		308
自転車	6.5	12.0	7.1	6.8	11.0	56.5	308
自家用車等(運転)	29.2	17.2	15.6	2.9	1.3	33.8	308
自家用車(送迎)	1.3	4.2	18.5	13.0	10.7	52.3	308
JR野洲駅	4.9	8.4	5.2	20.1	30.2	31.2	308
JR篠原駅	0.6	0.0	0.0	0.3	0.6	98.4	308
路線バス	0.3	1.3	0.0	1.3	3.6	93.5	308
おのりやす	0.6	0.0	0.0	3.9	1.6	93.8	308
タクシー	0.3	0.0	0.6	3.6	9.7	85.7	308

表 交通手段（祇王地域）

祇王 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	49.6	27.3	15.0	5.9	2.1		421
自転車	5.9	8.6	5.0	9.0	10.0	61.5	421
自家用車等(運転)	36.6	20.9	13.3	3.8	0.7	24.7	421
自家用車(送迎)	5.5	5.9	13.5	17.1	14.0	43.9	421
JR野洲駅	5.0	7.8	2.6	16.9	30.6	37.1	421
JR篠原駅	0.2	0.2	0.2	0.7	2.6	96.0	421
路線バス	0.0	1.4	1.2	2.1	9.0	86.2	421
おのりやす	0.0	0.5	1.7	2.4	6.2	89.3	421
タクシー	0.0	0.7	0.7	1.9	17.6	79.1	421

表 交通手段（篠原地域）

篠原 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	34.9	31.0	23.6	5.6	4.9		390
自転車	1.5	3.8	6.2	11.0	11.0	66.4	390
自家用車等(運転)	32.1	22.6	14.9	1.8	2.6	26.2	390
自家用車(送迎)	2.3	9.2	15.4	14.4	12.6	46.2	390
JR野洲駅	1.3	3.3	3.3	9.0	30.8	52.3	390
JR篠原駅	2.1	6.9	3.6	10.0	24.6	52.8	390
路線バス	0.0	0.3	0.5	2.1	4.1	93.1	390
おのりやす	0.0	0.3	1.5	1.8	4.9	91.5	390
タクシー	0.0	0.0	0.8	2.3	5.6	91.3	390

表 交通手段（三上地域）

三上 (%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	N
外出頻度	33.8	31.4	21.8	8.7	4.4		459
自転車	4.1	10.0	10.7	7.8	7.0	60.3	459
自家用車等(運転)	28.5	25.7	16.1	3.9	1.5	24.2	459
自家用車(送迎)	2.6	6.8	11.3	13.5	14.4	51.4	459
JR野洲駅	2.0	5.7	0.9	14.6	35.1	41.8	459
JR篠原駅	0.0	0.0	0.0	0.2	1.1	98.7	459
路線バス	0.7	1.1	1.7	4.4	16.1	76.0	459
おのりやす	0.2	0.9	2.2	2.8	10.5	83.4	459
タクシー	0.2	0.2	0.4	3.3	15.0	80.8	459

②駅までの交通手段

利用頻度が最も高い駅までの交通手段をみると、自家用車等（運転）、自家用車（送迎）が上位1～2位となり、市内移動の多くを自家用車が担っている情勢が窺えます。また、徒歩の割合も4割近くに達します。

地域公共交通は、最も割合の高い路線バスでも約1割に留まります。

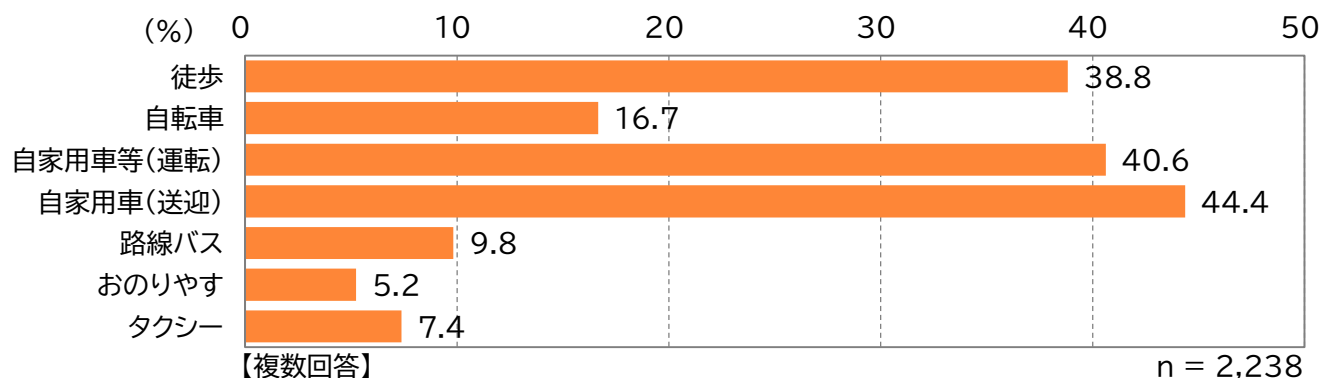


図 自宅から駅までの交通手段

参考 年齢別・地域別にみた駅までの交通手段

年齢別にみると、20歳代以下で自転車の利用が多いほか、高校生では自家用車（送迎）の割合も高くなっています。路線バスやコミュニティバス「おのりやす」は、高校生及び65歳以上で高くなっています。特に85歳以上では、自家用車（運転）より送迎タクシーの割合が高くなっています。

地域別にみると、野洲や北野、篠原で徒歩の割合が高い傾向にあり、鉄道駅からの距離が影響している可能性があります。同様の理由で中主や三上では徒歩割合が少なく、対して自家用車の割合が高くなっています。公共交通では、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」とも、鉄道駅から距離のある三上、中主、祇王で多くなっています。

表 駅までの交通手段（年齢別）

(%)	高校生	10～20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	計
徒歩	40.9	43.1	61.3	47.3	43.9	39.2	32.4	29.6	14.8	38.8
自転車	63.6	36.6	15.0	15.0	14.6	14.7	14.0	14.3	4.5	16.7
自家用車等(運転)	0.0	19.6	41.0	45.1	49.3	55.9	48.2	29.9	15.9	40.6
自家用車(送迎)	72.7	55.6	38.7	39.8	42.4	43.1	43.2	43.7	58.0	44.4
路線バス	9.1	5.9	5.2	6.0	8.7	7.8	13.8	13.3	10.2	9.8
おのりやす	0.0	4.6	1.2	1.6	1.8	1.5	6.7	11.6	14.8	5.2
タクシー	0.0	1.3	4.0	4.7	5.4	3.4	8.8	13.1	20.5	7.4
(複数回答)	N	44	153	173	319	335	204	521	398	2238

表 駅までの交通手段（地域別）

駅までの移動手段 (%)	中主	野洲	北野	祇王	篠原	三上	野洲市計
徒歩	1.6	85.5	75.9	30.6	42.9	10.6	38.8
自転車	7.9	18.7	18.6	25.9	8.5	18.9	16.7
自家用車等(運転)	72.1	11.2	15.3	49.1	36.8	51.6	40.6
自家用車(送迎)	53.4	24.0	25.4	58.3	44.5	53.0	44.4
路線バス	12.9	0.6	2.4	10.1	5.1	23.5	9.8
おのりやす	9.3	1.4	1.4	4.9	3.2	9.7	5.2
タクシー	4.4	6.4	8.5	8.4	4.5	11.5	7.4
(複数回答)	N	365	358	295	405	375	2238

4 利用者や事業者の意向

(2) 自家用車利用

免許の取得状況をみると、10～20 歳代から 50 歳代までは免許所持が増加していき、65 歳を超えると返納が多くなりはじめます。

一方で、免許取得経験のない方は、現在の 85 歳以上で約 4 割にのぼる一方で、年齢が若くなるほど減少しており、今後は「免許を持ち、自分で運転をする高齢者」が増加していく可能性があります。

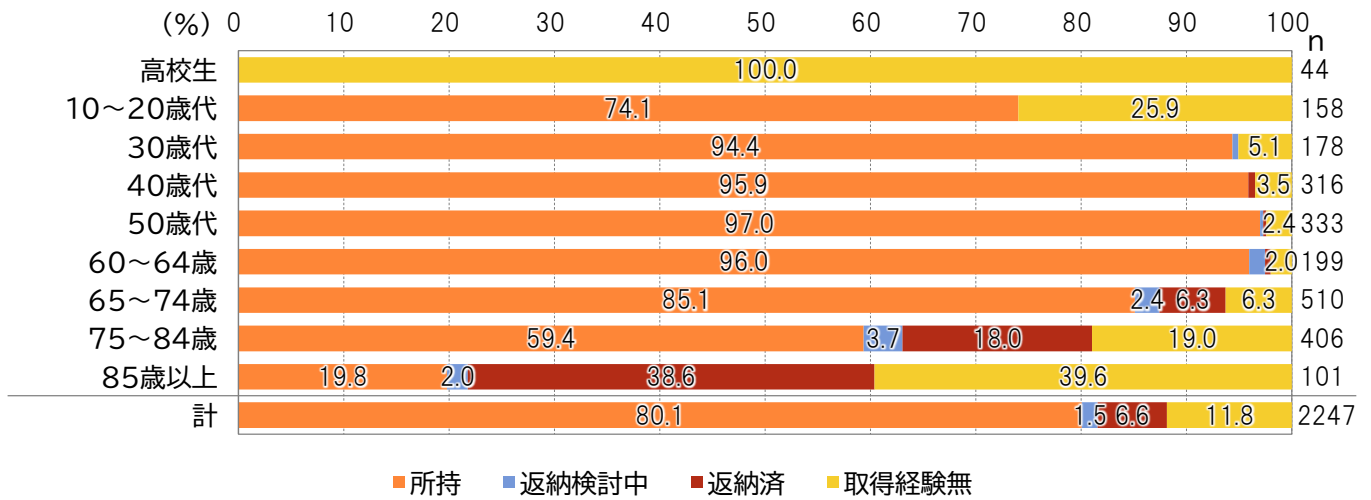


図 免許取得状況

(3) 地域公共交通の認知

認知状況をみると、JR では、約 6 割で利用経験がある一方、存在のみを知る、あるいは知らない人も 1 割超となっています。

JR に次いで利用経験の多いのはタクシーですが、存在のみを知る程度の人も約 4 割を占めます。

路線バスは、約 2 割が、コミュニティバス「おのりやす」は約 1 割が、利用経験ありとなっています。

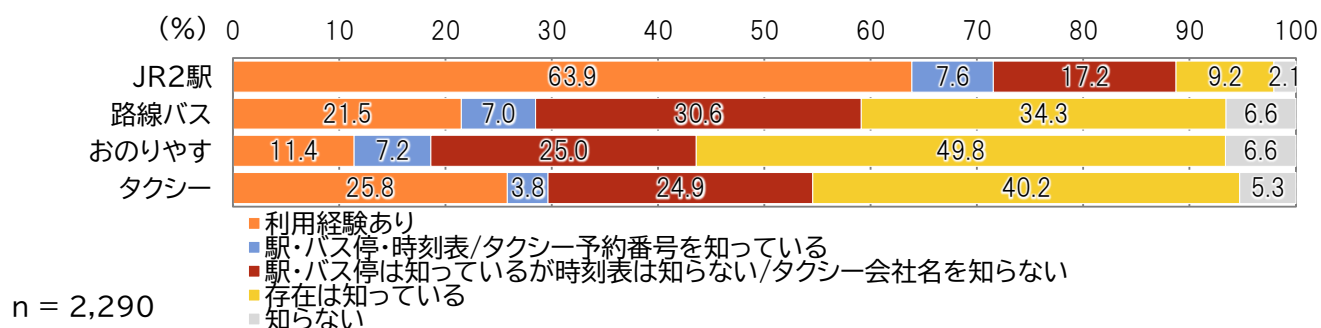


図 地域公共交通の認知状況

参考 年齢別にみた地域公共交通の認知状況

JR、路線バスでは、年齢が高くなるほど利用経験のある人の割合が低下します。一方で、コミュニティバス「おのりやす」は年齢が高くなるほど利用経験のある割合が増加します。このことから、JR や路線バスは年少人口や生産年齢人口の通勤・通学に、コミュニティバス「おのりやす」は高齢者を中心とした生活に、利用されていることが窺えます。

タクシーは、高校生を除き利用経験が概ね一定となっています。

表 地域公共交通の認知状況（年齢別）

	(%)	高校生	10～20 歳代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
JR	利用経験あり	95.5	84.6	79.2	72.0	78.8	65.5	51.5	49.3	35.2	63.9
	駅や時刻表を知っている	2.3	4.5	2.8	5.0	6.5	6.4	10.8	10.6	9.9	7.6
	駅は知っている	2.3	6.4	11.2	15.0	10.0	21.7	23.8	20.8	25.3	17.2
	存在は知っている	0.0	3.2	5.1	6.2	4.1	4.9	11.5	15.9	25.3	9.2
	知らない	0.0	1.3	1.7	1.9	0.6	1.5	2.4	3.4	4.4	2.1
	N	44	156	178	321	339	203	538	414	91	2290
路線バス	利用経験あり	29.5	23.2	25.4	19.9	26.6	24.6	19.8	18.2	13.0	27.7
	バス停や時刻表を知っている	6.8	7.7	3.4	6.2	5.6	6.9	7.4	9.4	7.6	9.0
	バス停は知っている	15.9	23.9	25.4	29.5	37.6	37.9	33.0	27.8	20.7	39.4
	存在は知っている	29.5	37.4	40.1	38.5	27.2	26.1	33.7	35.6	45.7	44.2
	知らない	18.2	7.7	5.6	5.9	3.0	4.4	6.1	9.0	13.0	8.4
	N	44	155	177	322	338	203	540	413	92	1779
おのりやす	利用経験あり	6.8	11.0	7.9	7.2	8.6	6.9	11.7	17.9	23.7	14.7
	バス停や時刻表を知っている	4.5	3.9	4.5	5.3	4.7	9.9	9.3	9.0	10.3	9.3
	バス停は知っている	15.9	16.1	18.0	24.1	27.4	35.0	27.6	24.9	16.5	32.2
	存在は知っている	61.4	52.3	58.4	55.9	54.3	44.3	48.0	41.6	43.3	64.2
	知らない	11.4	16.8	11.2	7.5	5.0	3.9	3.4	6.5	6.2	8.6
	N	44	155	178	320	339	203	537	413	97	1776
タクシー	利用経験あり	9.3	26.6	29.2	25.3	27.1	27.1	23.7	27.5	26.6	33.2
	予約電話番号を知っている	0.0	0.6	1.1	0.9	2.4	3.4	5.8	6.6	8.5	4.9
	会社名は知っている	7.0	11.0	15.7	23.4	29.8	32.5	30.5	22.8	22.3	32.1
	存在は知っている	74.4	53.9	48.3	45.6	38.3	32.5	34.4	36.5	37.2	51.7
	知らない	9.3	7.8	5.6	4.7	2.4	4.4	5.6	6.6	5.3	6.8
	N	43	154	178	320	339	203	532	408	94	1769

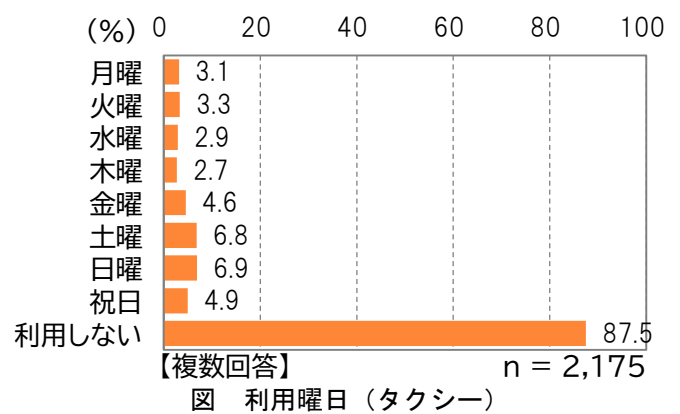
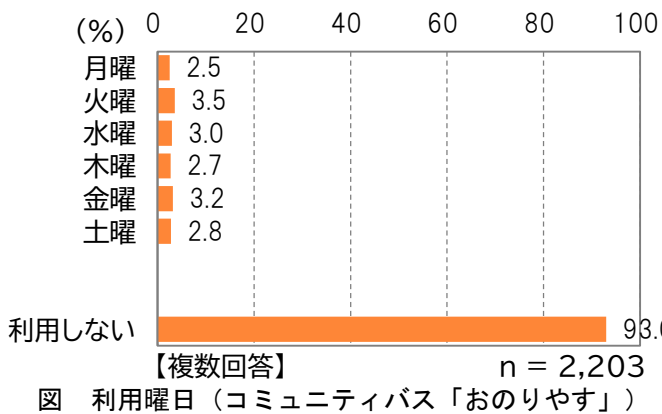
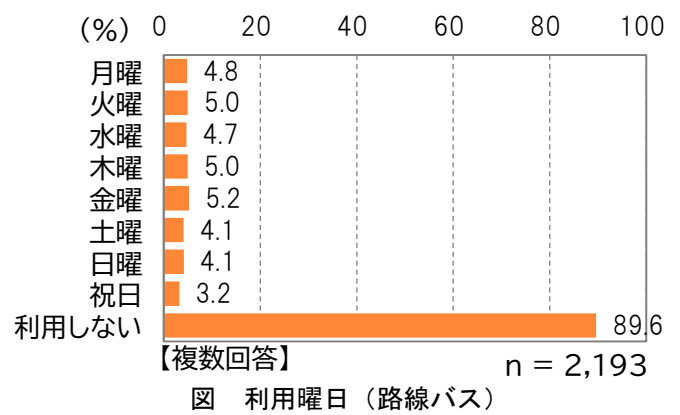
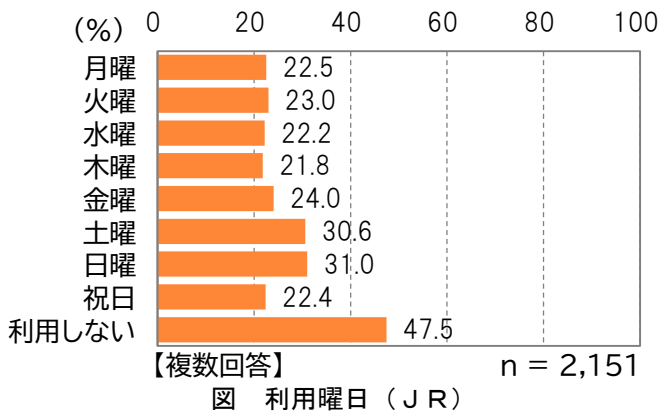
4 利用者や事業者の意向

(4) 地域公共交通の利用

① 利用曜日

JR では、いずれの曜日でも 2～3 割の人が利用しています。また、曜日別には、JR とタクシーで土曜・日曜の利用が多い傾向にあります。路線バスは、土休日に比して平日の利用が多くみられます。

コミュニティバス「おのりやす」は、火曜の利用がわずかに多く、主要目的地である商業施設のセールの影響が推察されます。



参考 年齢別・地域別にみた利用曜日

年齢別にみると、20歳代以下では、JRや路線バスで平日を中心とした利用がみられます。30～64歳では、JRや路線バスを土休日に利用する傾向があり、通勤以外の余暇目的での利用が推察されます。

65歳以上では、JRを利用しない人が多くなっています。

表 利用曜日（年齢別）

		(%)	高校生	10～20 歳代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
J R	月曜		72.7	56.1	27.1	22.2	24.0	21.4	16.3	11.7	5.7	22.5
	火曜		72.7	54.8	28.2	22.8	23.1	21.9	17.6	12.2	6.8	23.0
	水曜		72.7	52.9	28.2	21.8	23.1	22.9	16.1	11.4	3.4	22.2
	木曜		72.7	56.1	27.7	22.2	23.1	19.8	16.1	9.4	3.4	21.8
	金曜		72.7	58.7	27.7	25.6	24.6	24.0	17.8	12.2	5.7	24.0
	土曜		63.6	56.8	44.6	37.7	43.8	36.5	16.3	12.2	4.5	30.6
	日曜		59.1	52.3	44.1	36.4	41.6	36.5	20.0	15.3	5.7	31.0
	祝日		36.4	44.5	32.2	28.2	31.3	26.0	12.6	8.3	3.4	22.4
	利用しない		4.5	11.0	32.8	42.4	36.2	40.1	59.5	68.6	86.4	47.5
N			44	155	177	316	329	192	484	360	88	2151
路 線 バ ス	月曜		11.4	5.2	8.6	5.4	4.8	2.5	5.0	3.2	3.4	4.8
	火曜		13.6	5.8	9.1	5.0	3.9	2.0	5.3	4.0	3.4	5.0
	水曜		11.4	5.2	9.1	5.0	3.9	2.5	5.3	2.9	2.3	4.7
	木曜		11.4	6.5	9.1	5.7	3.9	2.0	5.5	3.2	3.4	5.0
	金曜		11.4	5.2	8.6	6.3	4.5	3.0	5.5	3.7	3.4	5.2
	土曜		4.5	3.2	4.0	2.8	5.4	3.5	4.4	4.5	3.4	4.1
	日曜		4.5	2.6	3.4	2.2	6.0	3.0	5.5	4.0	3.4	4.1
	祝日		4.5	1.3	4.0	1.3	5.1	2.5	3.8	3.2	2.3	3.2
	利用しない		84.1	91.6	88.0	90.2	89.4	92.9	88.5	88.8	92.0	89.6
N			44	154	175	317	331	198	505	376	87	2193
お の り や す	月曜		0.0	1.9	0.6	0.9	1.8	1.0	2.6	5.7	5.7	2.5
	火曜		0.0	2.6	1.7	1.3	1.5	1.5	4.4	7.6	9.1	3.5
	水曜		0.0	2.6	1.2	1.3	1.5	1.0	3.0	7.0	6.8	3.0
	木曜		0.0	3.2	1.7	1.3	1.8	1.0	3.4	5.5	2.3	2.7
	金曜		0.0	2.6	0.6	1.3	1.5	1.5	3.8	6.5	10.2	3.2
	土曜		0.0	2.6	0.0	1.9	2.1	2.5	3.4	4.4	5.7	2.8
	利用しない		100.0	94.8	97.7	96.2	95.5	97.0	92.8	85.1	81.8	93.0
	N			43	154	173	318	334	201	503	383	88
タ ク シ ー	月曜		0.0	0.6	2.3	2.5	3.0	1.5	4.2	4.0	7.1	3.1
	火曜		0.0	0.0	2.9	2.2	2.7	1.5	4.4	5.4	5.9	3.3
	水曜		0.0	0.0	2.9	2.2	2.1	1.5	4.4	3.8	5.9	2.9
	木曜		0.0	0.0	2.9	2.2	2.7	1.0	4.0	2.7	5.9	2.7
	金曜		0.0	3.2	4.6	4.8	5.1	2.6	5.8	4.3	4.7	4.6
	土曜		0.0	5.8	8.6	8.6	9.0	9.7	5.6	4.6	3.5	6.8
	日曜		0.0	5.2	8.6	7.3	8.7	7.1	6.6	6.5	4.7	6.9
	祝日		0.0	4.5	5.2	5.1	5.7	5.6	5.0	4.3	4.7	4.9
	利用しない		100.0	92.3	87.4	87.3	86.4	88.3	87.6	85.2	84.7	87.5
N			43	155	174	314	332	196	498	372	85	2175

4 利用者や事業者の意向

地域別にみると、中主では土曜のコミュニティバス「おのりやす」利用が多く、土休日運休の路線バス近江鉄道吉川線の代替としての利用が推察されます。反対に三上では土日の路線バス利用が多く、コミュニティバス「おのりやす」が運休する日曜に代替として利用されていると推察されます。

祇王では、土日のタクシー利用が多く、土日祝運休となる路線バス近江鉄道永原循環線等の代替として利用されている可能性が推察されます。

表 利用曜日（地域別）

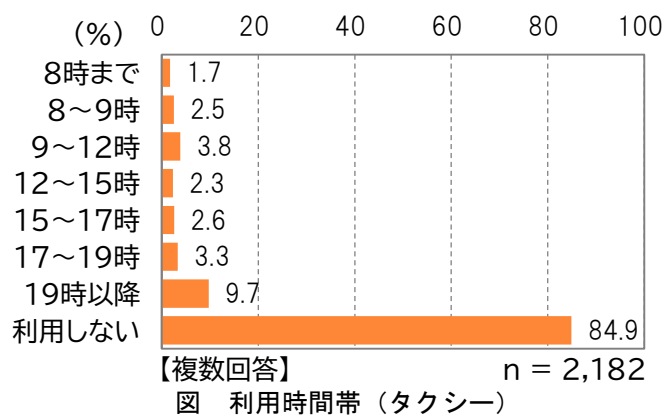
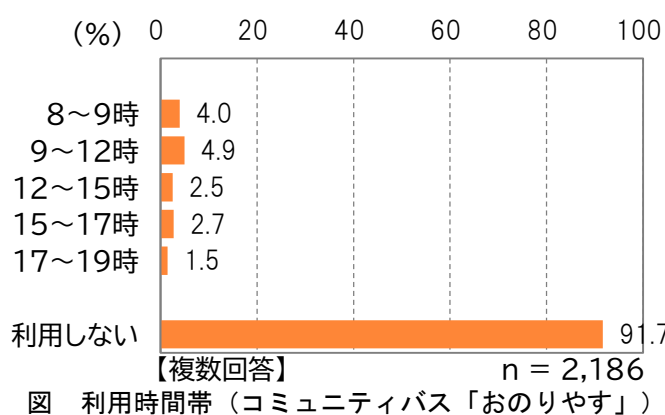
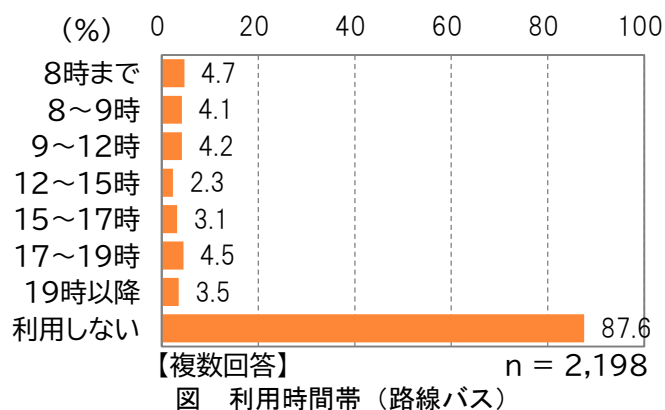
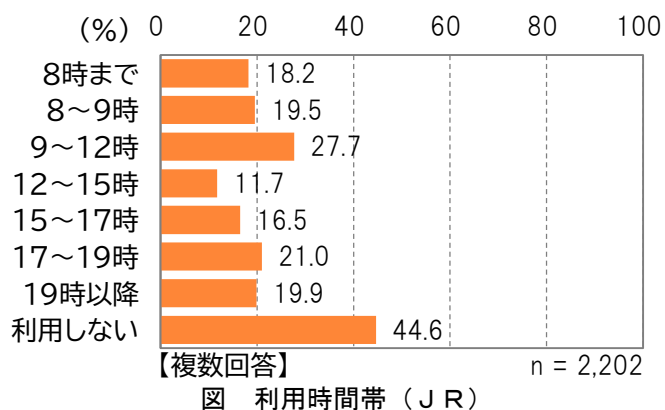
		(%)	中主	野洲	北野	祇王	篠原	三上	野洲市計
J R	月曜		19.3	33.0	27.4	22.6	21.1	14.4	22.5
	火曜		19.6	32.5	27.0	24.4	21.9	14.6	23.0
	水曜		17.6	32.8	26.3	22.3	22.2	14.1	22.2
	木曜		18.5	31.0	25.3	22.1	20.5	15.3	21.8
	金曜		20.1	36.8	27.8	22.6	23.9	15.6	24.0
	土曜		23.7	43.4	33.5	37.1	23.9	23.7	30.6
	日曜		25.9	43.1	31.7	34.5	25.6	26.4	31.0
	祝日		19.0	34.5	23.5	25.2	16.2	17.0	22.4
	利用しない		57.9	27.3	43.4	45.5	48.7	58.5	47.5
	N		363	348	281	385	351	417	2151
路 線 バ ス	月曜		5.2	3.4	4.2	6.1	2.7	6.7	4.8
	火曜		4.7	3.4	4.2	7.3	3.0	6.5	5.0
	水曜		4.7	3.7	3.8	6.3	2.5	6.5	4.7
	木曜		4.9	3.9	3.8	7.1	1.9	7.2	5.0
	金曜		6.0	3.9	3.8	6.8	2.2	7.4	5.2
	土曜		3.6	2.3	1.4	4.8	2.2	9.1	4.1
	日曜		3.6	3.7	1.0	3.5	2.7	9.1	4.1
	祝日		2.7	3.1	0.7	3.5	1.6	6.5	3.2
	利用しない		89.3	91.5	94.4	88.1	94.2	82.3	89.6
	N		365	355	288	396	365	418	2193
お の り や す	月曜		2.5	1.4	1.0	2.8	3.3	3.6	2.5
	火曜		3.3	1.7	2.4	4.5	3.0	5.7	3.5
	水曜		2.2	2.0	1.4	3.8	2.7	5.0	3.0
	木曜		2.2	2.2	1.7	3.0	1.9	4.8	2.7
	金曜		3.0	2.0	1.7	4.3	2.7	4.8	3.2
	土曜		4.1	1.4	1.4	3.8	1.1	4.3	2.8
	利用しない		91.8	95.2	95.9	92.4	93.5	90.2	93.0
	N		367	356	291	397	369	418	2203
タ ク シ ー	月曜		2.5	3.4	2.8	4.1	1.7	4.1	3.1
	火曜		3.6	2.8	2.8	3.8	1.9	4.3	3.3
	水曜		2.5	2.0	2.4	4.1	2.5	3.6	2.9
	木曜		3.0	2.6	2.8	3.6	1.1	2.9	2.7
	金曜		4.1	4.8	4.2	6.4	2.5	5.0	4.6
	土曜		4.9	4.8	6.3	12.8	3.6	7.7	6.8
	日曜		5.5	6.6	7.0	10.8	3.0	8.2	6.9
	祝日		4.1	4.6	4.2	7.7	2.5	6.0	4.9
	利用しない		88.5	88.6	89.5	81.3	92.3	85.8	87.5
	N		364	351	286	390	363	416	2175

②利用時間帯

利用時間帯をみると、JR では 9～12 時をはじめとした午前中及び 17 時以降の夕方が多くなっています。路線バスでも、同様の傾向がみられます。

コミュニティバス「おのりやす」では、午前中に比して午後や夕方の利用が少ない傾向にあります。

タクシーでは、19 時以降の利用が多く、路線バスやコミュニティバス「おのりやす」の空白時間帯を埋める役割を果たしていると推察されます。



4 利用者や事業者の意向

参考 年齢別・地域別にみた利用時間帯

年齢別にみると、高校生では JR、路線バスで 8 時まで及び 17～19 時の利用が多くなっています。

30～50 歳代では、JR で 9～12 時や夕方以降の利用が多く、余暇での利用の多さが推察されます。

タクシーでは、75 歳以上で日中の生活移動に利用されているのに対し、高校生を除く 74 歳以下では夜間の利用が多く、利用形態に明確な差がみられます。

表 利用時間帯（年齢別）

		(%)	高校生	10～20 歳代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
J R	8時まで		63.6	35.1	20.3	19.2	26.4	23.4	12.4	6.0	4.4	18.2
	8～9時		31.8	40.9	30.5	20.8	20.1	17.8	17.1	11.2	3.3	19.5
	9～12時		13.6	42.2	34.5	26.5	28.6	31.5	24.3	26.5	12.1	27.7
	12～15時		9.1	27.9	19.2	12.3	10.9	11.2	8.8	7.8	5.5	11.7
	15～17時		34.1	34.4	23.2	16.4	17.0	13.2	15.3	9.4	6.6	16.5
	17～19時		47.7	50.0	32.2	26.8	24.6	22.3	12.5	7.5	4.4	21.0
	19時以降		36.4	50.0	33.9	24.6	28.9	23.4	9.2	4.4	2.2	19.9
	利用しない		4.5	11.7	29.9	41.0	35.3	39.6	54.2	61.6	81.3	44.6
N			44	154	177	317	329	197	502	385	91	2202
路 線 バ ス	8時まで		14.0	3.8	6.9	5.8	6.0	3.6	3.9	3.1	2.3	4.7
	8～9時		2.3	2.6	6.3	3.5	2.1	2.5	4.9	6.0	4.5	4.1
	9～12時		2.3	3.2	2.9	1.6	2.7	2.5	5.5	8.1	3.4	4.2
	12～15時		4.7	3.2	4.0	1.0	1.8	0.5	3.0	2.6	2.3	2.3
	15～17時		9.3	2.6	4.0	1.3	1.8	1.0	4.7	3.1	6.8	3.1
	17～19時		11.6	2.6	8.0	4.5	4.2	4.6	4.7	3.1	2.3	4.5
	19時以降		4.7	3.2	6.3	3.2	3.9	3.6	3.9	2.1	1.1	3.5
	利用しない		76.7	90.4	86.3	89.1	88.9	90.9	85.6	86.4	88.6	87.6
N			43	156	175	313	332	197	507	381	88	2198
お の り や す	8～9時		0.0	3.9	0.6	2.9	1.2	1.0	4.8	8.1	10.9	4.0
	9～12時		0.0	1.9	0.6	1.6	1.8	2.0	5.3	13.4	13.0	4.9
	12～15時		0.0	3.2	1.2	1.0	1.2	0.5	2.8	5.5	4.3	2.5
	15～17時		0.0	1.3	0.6	1.0	1.5	1.5	5.3	3.9	4.3	2.7
	17～19時		0.0	1.3	0.6	1.0	0.3	1.0	1.8	3.4	1.1	1.5
	利用しない		100.0	93.5	97.7	95.8	96.1	96.5	90.5	82.5	77.2	91.7
N			43	155	173	308	331	201	495	382	92	2186
タ ク シ ー	8時まで		0.0	1.3	1.2	1.6	0.6	1.5	3.0	1.6	2.2	1.7
	8～9時		0.0	0.6	1.2	1.6	0.3	1.5	3.0	5.1	9.0	2.5
	9～12時		0.0	0.0	1.7	1.9	1.5	2.0	4.6	8.8	11.2	3.8
	12～15時		0.0	0.6	1.7	1.0	0.9	2.5	3.0	4.0	5.6	2.3
	15～17時		0.0	0.0	1.7	1.9	0.9	2.5	3.8	4.3	4.5	2.6
	17～19時		0.0	1.3	3.5	2.3	2.1	4.5	5.0	3.7	2.2	3.3
	19時以降		0.0	11.5	14.5	10.9	12.1	11.6	10.2	5.1	2.2	9.7
	利用しない		100.0	89.1	84.4	86.2	85.2	86.9	84.0	81.6	79.8	84.9
N			43	156	173	311	330	198	501	375	89	2182

地域別にみると、路線バスでは中主や祇王で8時までの利用が多く、通勤、通学等での早朝利用の存在が窺えます。コミュニティバス「おのりやす」は、いずれの地域でも午前利用が中心ですが、中主や三上といった駅から遠い地域では、特に8～9時の利用が多い傾向にあります。

表 利用時間帯（地域別）

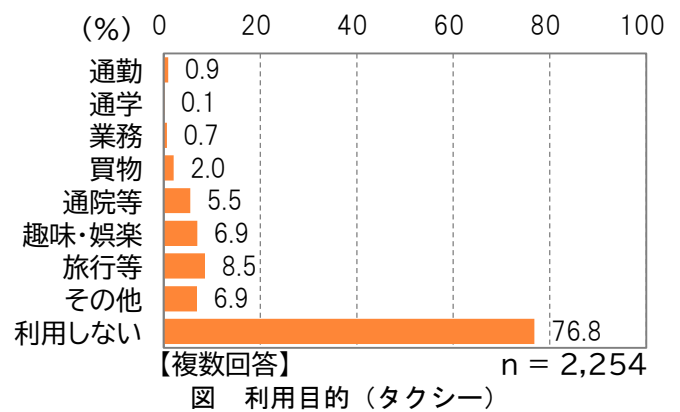
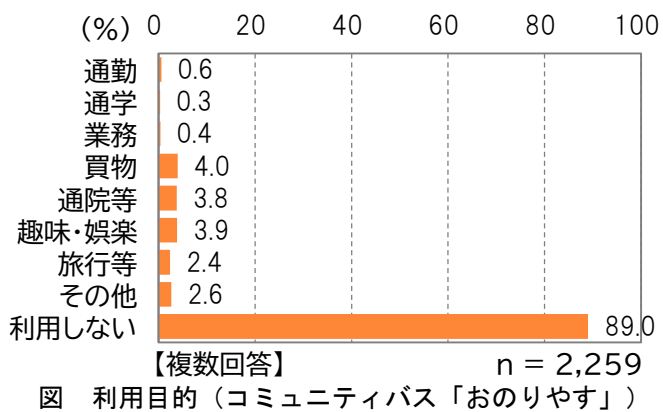
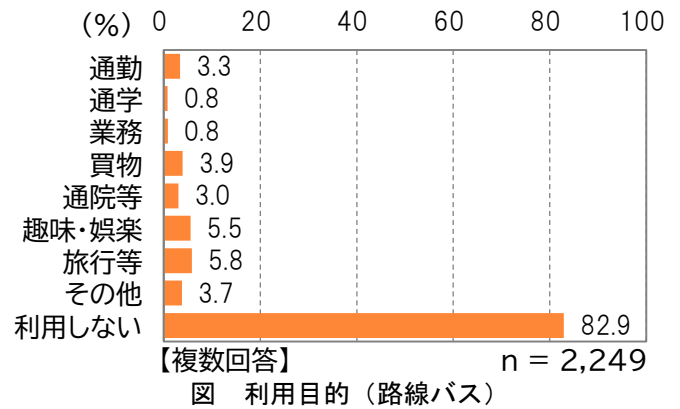
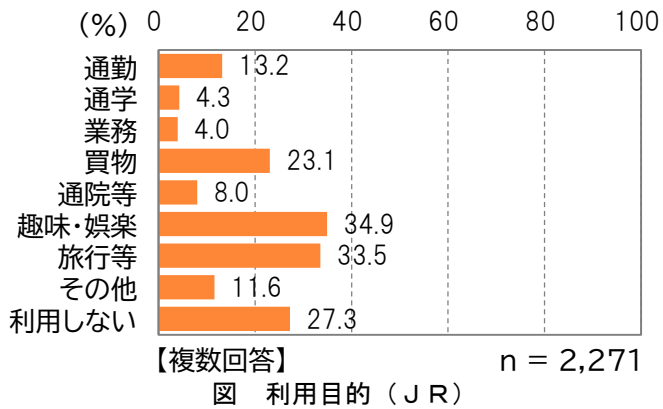
		(%)	中主	野洲	北野	祇王	篠原	三上	野洲市計
J R	8時まで		17.7	22.7	19.1	20.9	17.9	12.4	18.2
	8～9時		16.0	29.6	16.7	21.4	18.2	15.7	19.5
	9～12時		22.7	36.2	32.8	25.6	25.5	25.4	27.7
	12～15時		8.0	19.3	9.9	12.8	11.1	9.6	11.7
	15～17時		13.0	24.4	16.7	17.3	16.0	12.2	16.5
	17～19時		16.6	28.2	20.8	26.9	17.6	16.7	21.0
	19時以降		20.2	28.4	20.1	22.6	14.9	14.3	19.9
	利用しない		54.7	27.0	39.9	42.5	46.6	53.8	44.6
N			362	348	293	398	369	426	2202
路 線 バ ス	8時まで		6.9	2.9	2.1	6.0	2.2	7.1	4.7
	8～9時		1.7	4.0	1.0	4.8	2.2	9.4	4.1
	9～12時		2.8	3.4	3.1	4.3	3.2	7.3	4.2
	12～15時		1.1	2.9	1.0	2.3	2.2	3.8	2.3
	15～17時		2.5	2.0	2.4	3.3	2.2	5.6	3.1
	17～19時		4.1	3.7	2.4	5.3	2.7	7.5	4.5
	19時以降		5.5	2.3	1.0	3.3	1.4	6.6	3.5
	利用しない		86.5	90.9	93.0	86.4	92.4	79.1	87.6
N			363	350	287	397	370	425	2198
お の り や す	8～9時		5.8	1.7	1.4	2.8	4.1	7.2	4.0
	9～12時		3.6	3.2	4.2	5.6	5.4	7.2	4.9
	12～15時		1.9	2.3	0.3	2.8	2.7	4.1	2.5
	15～17時		3.6	0.6	1.4	4.5	1.4	4.1	2.7
	17～19時		1.9	0.6	0.0	2.8	0.5	2.4	1.5
	利用しない		90.3	94.8	94.5	91.4	92.7	87.6	91.7
N			362	347	289	396	369	418	2186
タ ク シ ー	8時まで		1.9	1.1	1.0	2.5	1.1	2.2	1.7
	8～9時		2.2	2.6	1.4	2.5	1.9	3.9	2.5
	9～12時		2.2	5.2	5.5	3.6	3.5	3.6	3.8
	12～15時		2.5	2.3	2.4	1.5	1.9	3.1	2.3
	15～17時		2.5	2.6	2.1	2.5	1.9	3.6	2.6
	17～19時		2.2	4.0	3.1	4.1	1.6	4.6	3.3
	19時以降		10.5	6.9	6.6	16.5	4.9	11.6	9.7
	利用しない		85.9	87.4	86.9	78.4	89.7	82.4	84.9
N			362	348	289	393	370	415	2182

4 利用者や事業者の意向

③利用目的

利用目的をみると、利用率に差はあるものの、JR、路線バスでは趣味・娯楽や旅行等を中心に幅広い目的での利用が見られます。コミュニティバス「おのりやす」では、通勤・通学や業務での利用がほぼ見られず、買物、通院、趣味・娯楽といった日常生活での利用が多くなっています。

タクシーでは、通院利用が比較的多く、身体的に歩くのが難しい人が利用していると推察されます。



参考 年齢別・地域別にみた利用目的

年齢別にみると、20 歳代以下では、JR や路線バスで通学や趣味・娯楽を目的とした利用が多くみられます。その他の世代では、JR で趣味・娯楽や旅行等といった非定常的な利用が多くみられるほか、生産年齢人口では、通勤利用も多くみられます。買物目的では、10～64 歳での利用が多く、若い世代は鉄道を利用した京都等への移動が、高齢者層は野洲市近隣での移動が多いと推察されます。

高齢になるに伴い、移動手段に関わらず目的が買物や通院中心となるほか、特にタクシーでは、通院等目的での利用が顕著に増加しています。

表 利用目的（年齢別）

		(%)	高校生	10～20 歳代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
J R	通勤	2.3	23.1	28.1	22.1	21.1	19.1	5.5	0.5	0.0	13.2	
	通学	75.0	36.5	1.1	0.0	0.0	0.5	0.4	0.2	0.0	4.3	
	業務	4.5	0.6	5.1	5.6	8.0	5.4	2.6	1.7	1.1	4.0	
	買物	18.2	33.3	35.4	24.6	27.1	25.0	18.0	18.0	12.0	23.1	
	通院・見舞い	2.3	3.8	5.6	5.0	5.4	4.4	10.2	13.6	13.0	8.0	
	趣味・娯楽	36.4	53.2	46.6	45.8	44.0	36.3	26.3	22.0	13.0	34.9	
	旅行等	6.8	35.9	44.4	34.9	35.7	40.7	34.6	29.1	7.6	33.5	
	その他	9.1	8.3	4.5	10.0	11.9	11.8	16.6	11.4	8.7	11.6	
	利用しない	2.3	6.4	19.7	20.9	18.8	21.1	33.8	39.5	64.1	27.3	
N		44	156	178	321	336	204	529	405	92	2271	
路 線 バ ス	通勤	0.0	3.9	10.3	6.3	5.1	4.0	1.1	0.0	0.0	3.3	
	通学	22.7	3.2	0.6	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.0	0.8	
	業務	0.0	0.0	0.6	1.6	1.5	0.5	0.8	0.8	0.0	0.8	
	買物	0.0	3.9	2.9	2.2	2.4	4.5	4.2	6.0	7.8	3.9	
	通院・見舞い	0.0	1.9	1.1	0.9	1.5	2.0	3.2	7.0	6.7	3.0	
	趣味・娯楽	6.8	3.2	3.4	3.1	6.0	5.5	7.0	6.5	6.7	5.5	
	旅行等	2.3	2.6	1.7	2.5	5.1	3.0	9.7	9.3	3.3	5.8	
	その他	0.0	0.6	0.6	3.1	4.2	3.5	5.9	4.3	3.3	3.7	
	利用しない	77.3	88.4	85.6	86.8	83.3	87.1	79.4	79.1	83.3	82.9	
N		44	155	174	318	335	201	528	398	90	2249	
お の り や す	通勤	0.0	0.0	0.0	1.6	0.9	1.0	0.4	0.2	0.0	0.6	
	通学	0.0	3.2	0.0	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.0	0.3	
	業務	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.0	0.8	0.5	0.0	0.4	
	買物	0.0	1.3	1.1	0.9	1.5	3.0	4.0	10.4	9.6	4.0	
	通院・見舞い	0.0	0.6	1.1	1.3	0.9	1.0	4.2	9.4	13.8	3.8	
	趣味・娯楽	0.0	2.6	0.6	1.9	1.8	2.0	5.7	7.4	6.4	3.9	
	旅行等	0.0	0.6	1.1	1.9	1.2	0.5	3.8	4.7	1.1	2.4	
	その他	0.0	0.0	1.7	1.6	2.4	0.5	3.2	5.4	3.2	2.6	
	利用しない	100.0	94.2	96.0	93.7	93.5	96.0	87.6	77.3	73.4	89.0	
N		44	155	176	316	336	202	525	405	94	2259	
タ ク シ ー	通勤	0.0	1.3	1.1	2.5	1.2	1.5	0.4	0.0	0.0	0.9	
	通学	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
	業務	0.0	0.0	0.6	1.3	0.9	0.5	0.8	0.5	0.0	0.7	
	買物	0.0	1.9	2.3	0.0	1.5	1.5	2.5	3.7	3.3	2.0	
	通院・見舞い	0.0	0.0	1.7	0.9	1.8	2.5	5.9	14.0	21.7	5.5	
	趣味・娯楽	0.0	5.2	10.2	7.3	8.7	6.9	7.6	5.0	4.3	6.9	
	旅行等	0.0	4.5	5.7	6.0	9.3	8.9	12.4	10.2	1.1	8.5	
	その他	0.0	6.5	5.7	6.6	6.6	6.4	7.4	9.0	4.3	6.9	
	利用しない	100.0	85.2	79.0	81.7	79.1	79.7	74.0	67.6	71.7	76.8	
N		44	155	176	317	335	202	526	401	92	2254	

4 利用者や事業者の意向

地域別にみると、路線バスは三上で趣味・娯楽や旅行等での利用が多くみられるほか、祇王や中主では通勤利用が多い傾向にあります。

コミュニティバス「おのりやす」は、買物や通院・見舞い、趣味・娯楽で多くなっているなか、三上では通勤、通学、業務を除く幅広い目的での利用がみられます。

タクシーは、三上や祇王で旅行等の目的での利用が多いほか、三上では「その他」目的での利用も多く、駅から適度に離れた地域の特性として幅広い目的での利用がみられます。

表 利用目的（地域別）

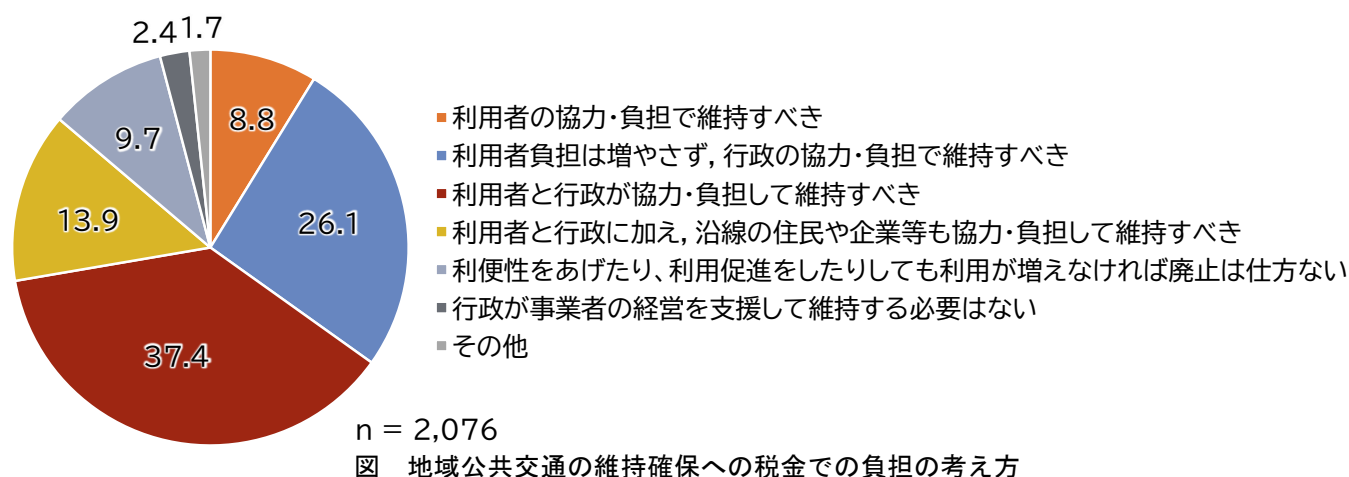
利用目的 (%)		中主	野洲	北野	祇王	篠原	三上	野洲市計
J R	通勤	10.4	21.7	17.1	14.8	11.8	5.6	13.2
	通学	5.1	6.1	3.7	4.7	3.7	2.7	4.3
	業務	2.7	3.6	4.3	6.4	4.2	2.7	4.0
	買物	17.0	35.8	33.8	19.7	17.3	18.7	23.1
	通院・見舞い	6.6	8.6	8.4	6.9	11.3	6.5	8.0
	趣味・娯楽	32.4	47.5	32.8	38.2	27.6	31.6	34.9
	旅行等	31.9	39.2	31.8	35.5	28.6	33.9	33.5
	その他	8.2	8.9	12.0	11.8	12.6	14.7	11.6
	利用しない	37.0	14.7	21.4	23.9	29.9	34.1	27.3
	N	376	360	299	406	381	443	2271
路 線 バ ス	通勤	4.6	3.6	2.7	6.0	0.3	2.7	3.3
	通学	2.4	0.3	0.0	0.2	0.8	0.9	0.8
	業務	1.1	0.0	0.0	1.2	1.1	1.4	0.8
	買物	2.2	2.8	3.1	3.7	2.7	7.9	3.9
	通院・見舞い	2.7	1.7	2.1	2.0	2.1	6.5	3.0
	趣味・娯楽	7.8	1.7	2.7	5.5	2.7	10.8	5.5
	旅行等	7.0	0.6	1.7	6.0	2.4	14.2	5.8
	その他	2.7	2.2	2.1	3.0	2.7	7.7	3.7
	利用しない	79.8	89.4	91.1	83.8	90.7	68.2	82.9
	N	372	357	292	402	376	444	2249
お の り や す	通勤	1.3	0.3	0.3	0.7	0.3	0.4	0.6
	通学	0.8	0.3	0.0	0.5	0.0	0.2	0.3
	業務	0.3	0.0	0.0	0.2	0.8	0.7	0.4
	買物	3.5	1.9	1.7	4.0	4.2	7.4	4.0
	通院・見舞い	3.5	2.5	1.7	3.0	4.8	6.3	3.8
	趣味・娯楽	6.1	2.2	1.7	4.7	1.9	5.6	3.9
	旅行等	4.3	0.6	0.0	3.0	0.8	4.7	2.4
	その他	1.9	2.8	2.1	2.5	1.1	4.9	2.6
	利用しない	86.4	92.2	94.2	89.6	91.5	82.6	89.0
	N	374	359	292	405	377	447	2259
タ ク シ ー	通勤	1.3	0.6	1.0	1.7	0.0	0.9	0.9
	通学	0.3	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.1
	業務	0.3	0.0	0.3	2.2	0.5	0.5	0.7
	買物	1.9	1.7	2.0	2.2	0.8	3.4	2.0
	通院・見舞い	6.4	6.4	5.7	3.2	4.2	7.0	5.5
	趣味・娯楽	8.8	5.3	5.4	10.4	2.7	8.1	6.9
	旅行等	7.2	6.4	6.8	12.2	4.8	12.2	8.5
	その他	5.1	5.0	4.7	8.0	6.4	10.9	6.9
	利用しない	76.5	82.1	80.7	71.4	83.0	69.9	76.8
	N	374	358	296	402	377	442	2254

4.2.4 市内のバスやJRへの意向

(1) 路線バス、コミュニティバス「おのりやす」への行財政負担への考え方

「利用者と行政」による負担を求める声が多く、次いで「行政」の負担を求める声が多くなっています。また、「利用者、行政、沿線住民・企業等」によるより広範な協力体制を求める声もみられます。「維持する必要はない」とする声は、2.4%に留まります。

なお、地域公共交通にかかる野洲市収支状況は「2.1.5 コミュニティバス「おのりやす」 (4) 収支状況」に記載しています。



参考 年齢別にみた路線バス、コミュニティバス「おのりやす」への行財政負担への考え方

年齢別にみると、概ね同様の傾向にあります。高校生では、「利用者負担は増やさず、行政負担で維持」を求める声が多くなっています。

表 地域公共交通の認知状況（年齢別）

(%)	高校生	10～20 歳代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
利用者負担で維持すべき	9.3	11.3	10.7	9.7	9.3	11.3	6.1	6.1	13.9	8.8
利用者負担は増やさず、行政負担で維持すべき	44.2	25.2	18.9	22.1	24.7	27.3	30.7	26.1	26.6	26.1
利用者と行政が負担して維持すべき	23.3	30.5	34.9	42.5	38.6	39.7	36.3	38.8	34.2	37.4
利用者、行政、沿線住民・企業等も負担して維持すべき	11.6	9.3	12.4	12.0	15.7	11.9	15.2	16.8	12.7	13.9
利便性向上や利用促進で利用増加がなければ廃止	9.3	17.2	17.2	8.8	8.6	6.2	8.0	8.4	10.1	9.7
行政が事業者の経営を支援して維持する必要はない	0.0	4.6	3.6	2.9	1.5	3.1	2.0	2.0	1.3	2.4
その他	2.3	2.0	2.4	1.9	1.5	0.5	1.7	1.7	1.3	1.7
N	43	151	169	308	324	194	460	345	79	2076

4 利用者や事業者の意向

(2) 路線バス、コミュニティバス「おのりやす」への満足度と重視度

満足度と重視度をみると、「運賃の安さ」や「乗換の無さ」「予約なしの利用」等は、満足度、重視度とも高く、ニーズとシーズがマッチしている一方、「運行本数の多さ」は、重視度が高い一方で満足度が低くなっています。このほか、「乗車時間の短さ」や「運行時間帯の長さ」は、満足度が低いですが、重視度も偏差値 50 を下回り、改善の優先度は低いものと推察されます。

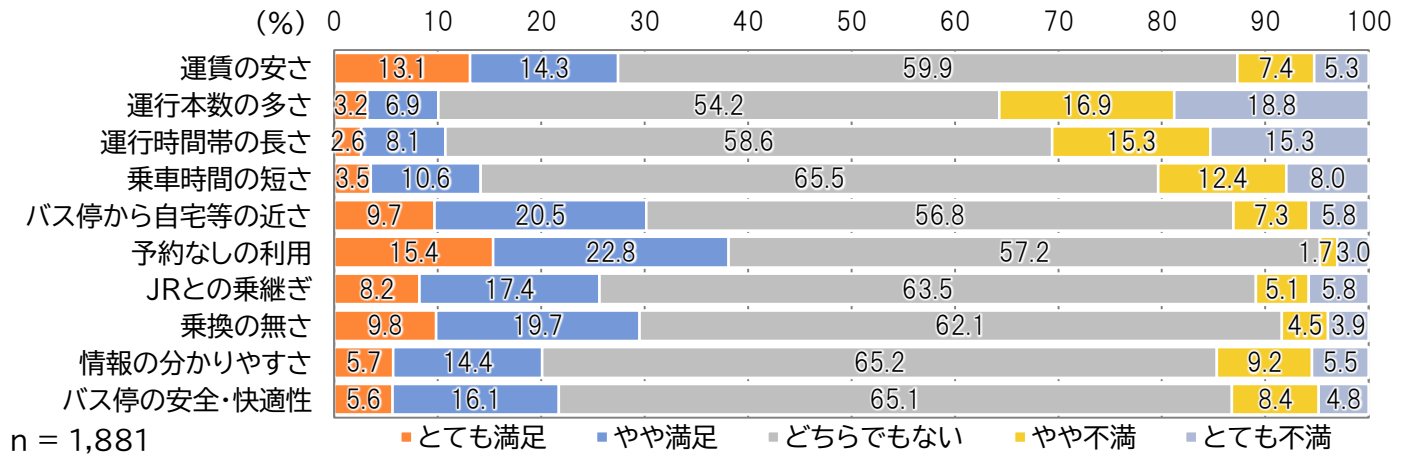


図 満足度（路線バス、コミュニティバス「おのりやす」）

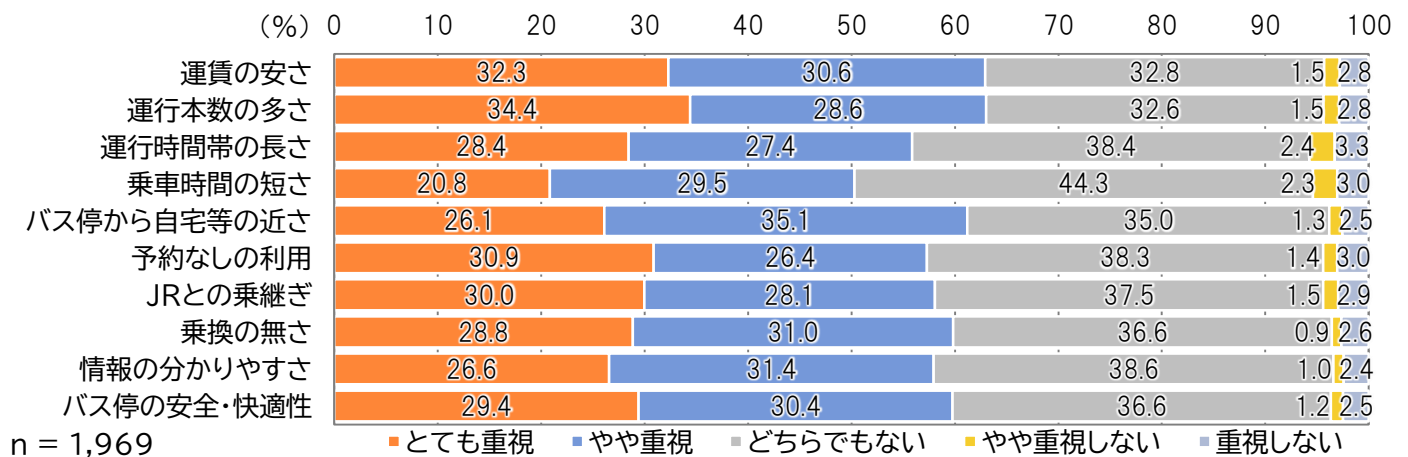
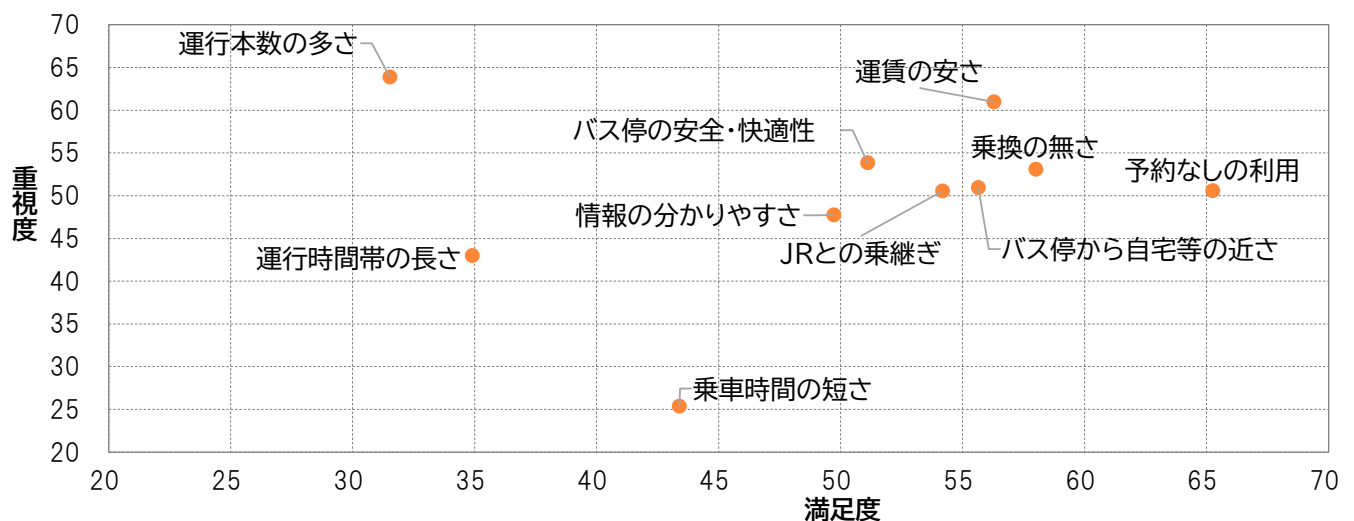


図 重視度（路線バス、コミュニティバス「おのりやす」）

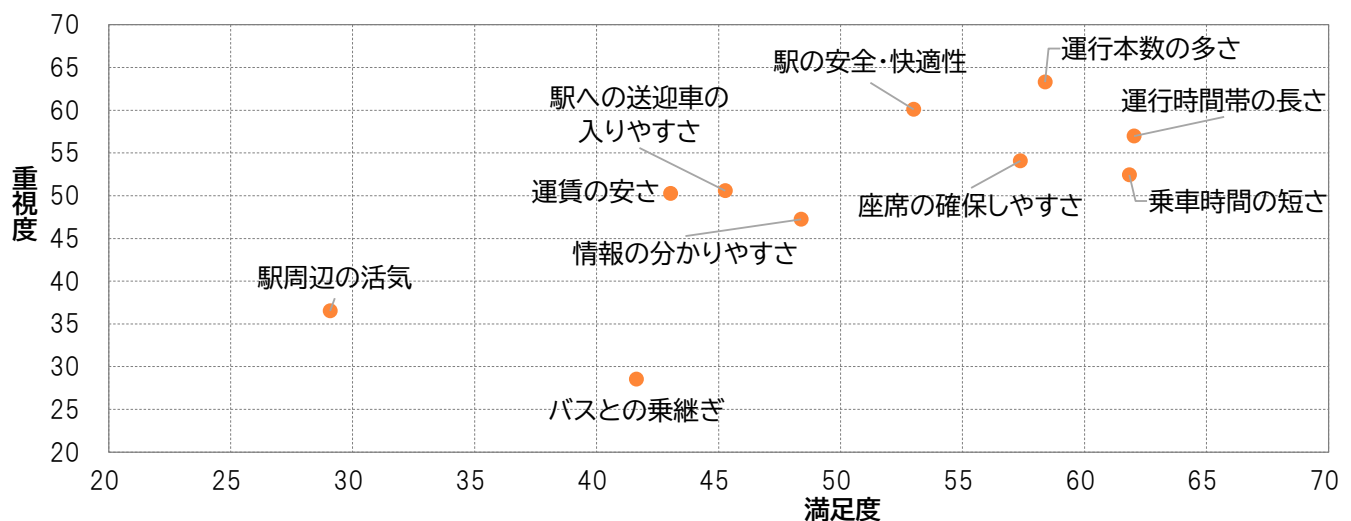
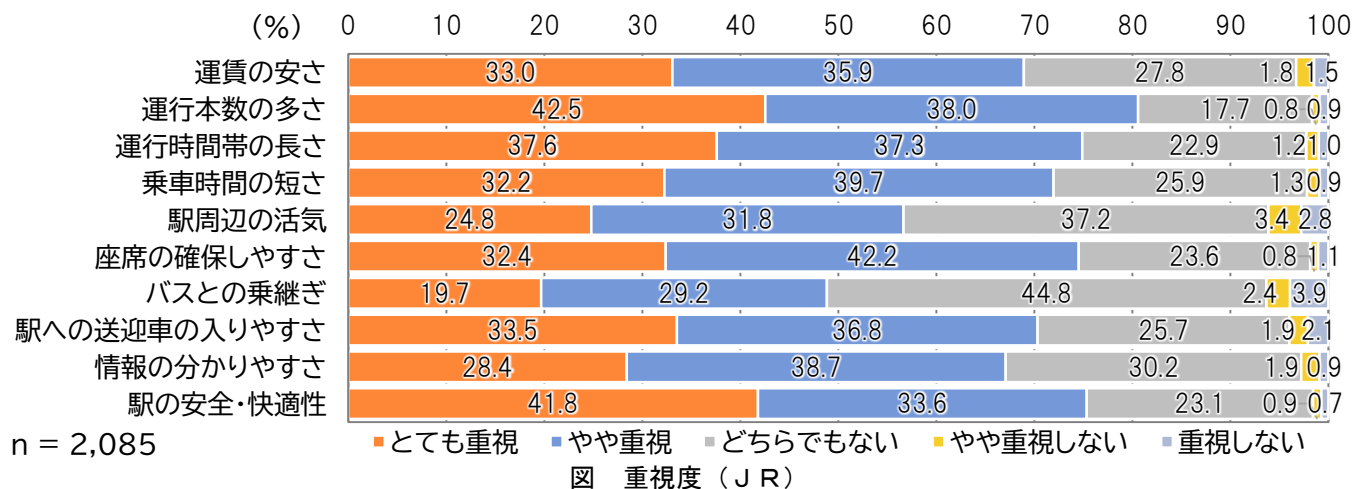
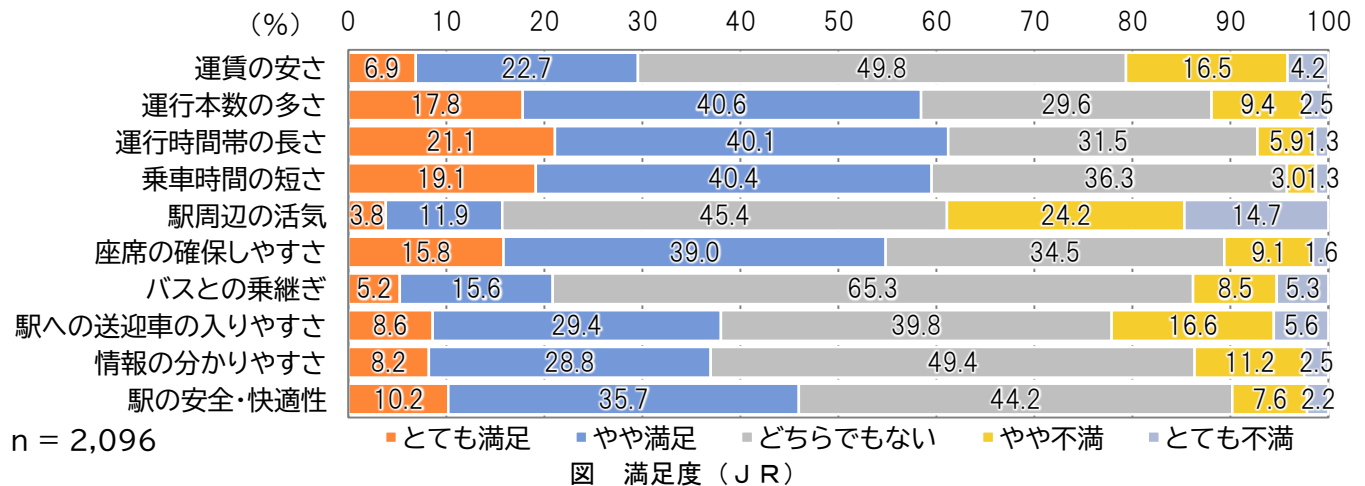


※「とても満足/とても重視」2点、「やや満足/やや重視」1点、「どちらでもない」0点、「やや不満/やや重視しない」-1点、「とても不満/重視しない」-2点としてスコア化のうえ、偏差値を導出

図 満足度と重視度の偏差値分布（路線バス、コミュニティバス「おのりやす」）

(3) JRへの満足度と重視度

満足度と重視度をみると、「運行本数の多さ」や「運行時間帯の長さ」等は、満足度、重視度とも高く、ニーズとシーズがマッチしている一方で、「駅への送迎車の入りやすさ」「情報の分かりやすさ」「運賃の安さ」は、一定の重視度がある一方で満足度が偏差値 50 を下回っています。「駅周辺の活気」や「バスとの乗継ぎ」は、満足度が低い一方で重視度も低くなっています。



※「とても満足/とても重視」2点、「やや満足/やや重視」1点、「どちらでもない」0点、「やや不満/やや重視しない」-1点、「とても不満/重視しない」-2点としてスコア化のうえ、偏差値を導出

図 満足度と重視度の偏差値分布 (JR)

4.2 高校生アンケート



4.2.1 調査概要

野洲市内における高校生の移動実態や、地域公共交通に対する意向を把握するため、以下の内容で高校生アンケートを実施しました。

表 高校生アンケート 概要

項目	内容	備考
調査対象	野洲市内の高校生	・ 県立野洲高校 2 年生 99 名へ配布
調査方法	高校にて配布、web 回答	
配布時期	令和 5(2023)年 9 月上旬	
回答締切	令和 5(2023)年 9 月 19 日 (火)	
有効配布数	99 人	
有効回収数	75 人	
有効回答率	75.8%	・ 有効回収数÷有効配布数

4.2.2 回答者の属性

(1) 回答者の居住地

回答者の居住地は、野洲市内のほか、大津市、草津市等で多くなっています。

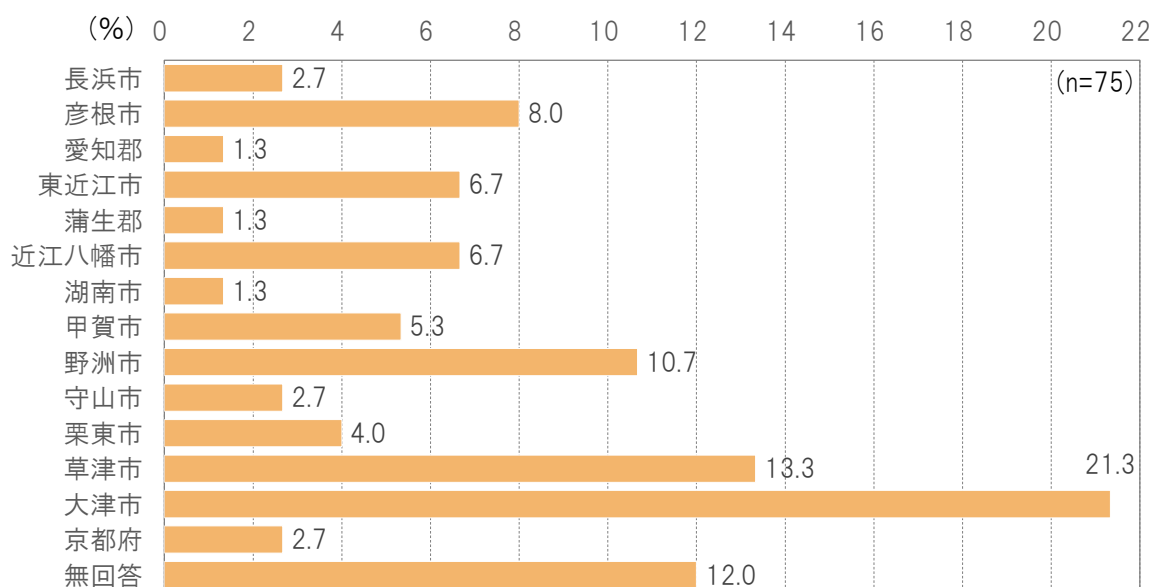
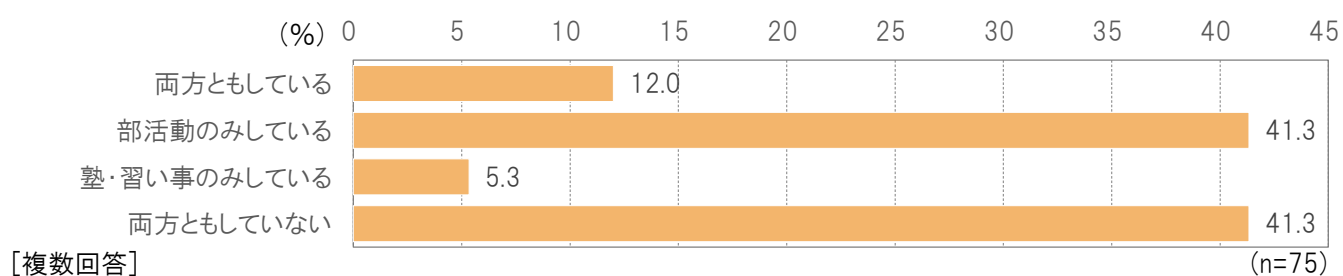


図 回答者の居住地

(2) 回答者の放課後の過ごし方

部活動、塾・習い事ともしているのは全体の約1割で、部活動のみが約4割と、部活動をしている人が5割を超え、帰宅時間の2分化が窺えます。



[複数回答]

図 回答者の居住地

4.2.3 地域公共交通の利用状況や意向

(1) ふだんの通学手段

通学手段をみると、JR 琵琶湖線が約 8 割で、路線バスは約 6.7%に留まります。コミュニティバス「おのりやす」の利用者はいません。

自家用車は約 3 割、徒歩・自転車のみとする人は約 2 割となっています。

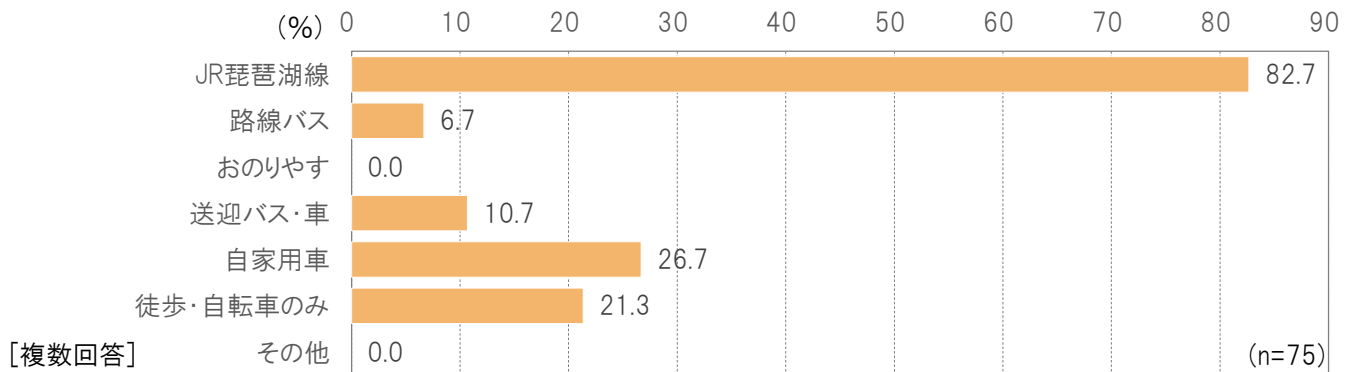


図 ふだんの通学手段

(2) 地域公共交通の利用頻度

地域公共交通の利用頻度をみると、JR は約 9 割が週 1 日以上利用している一方で、路線バスは 1 割を下回ります。コミュニティバス「おのりやす」は、月 1～3 日利用する人が約 4.2%みられるに留まります。

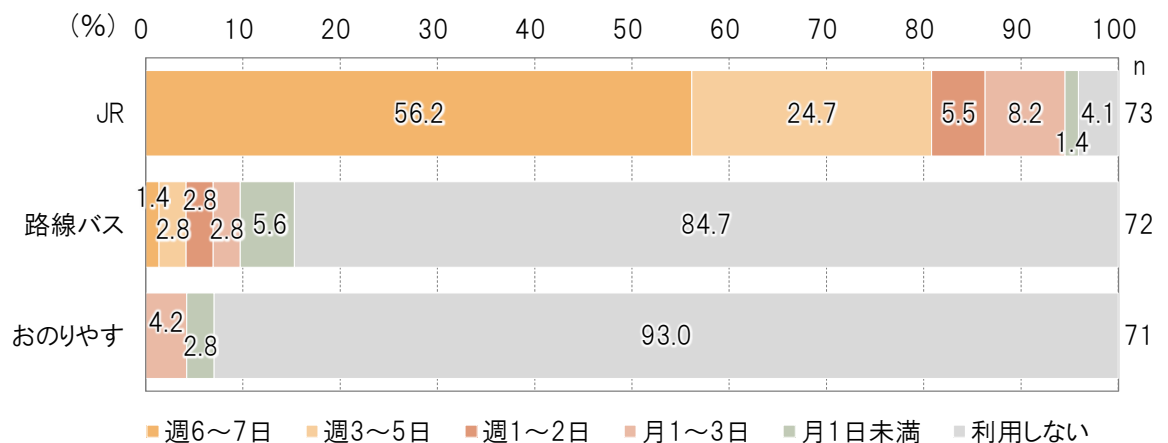


図 地域公共交通の利用頻度

(3) 路線バスやコミュニティバス「おのりやす」への不満や、利用しない理由

不満や利用しない理由を聞くと、「運賃が高い」ことが約1割と最多で、「他の交通手段のほうが便利」「運行本数が少ない」が続きます。

また、「不満はない」の選択も多くみられます。これは、利用率の低さからくる関心の低さと推察されます。

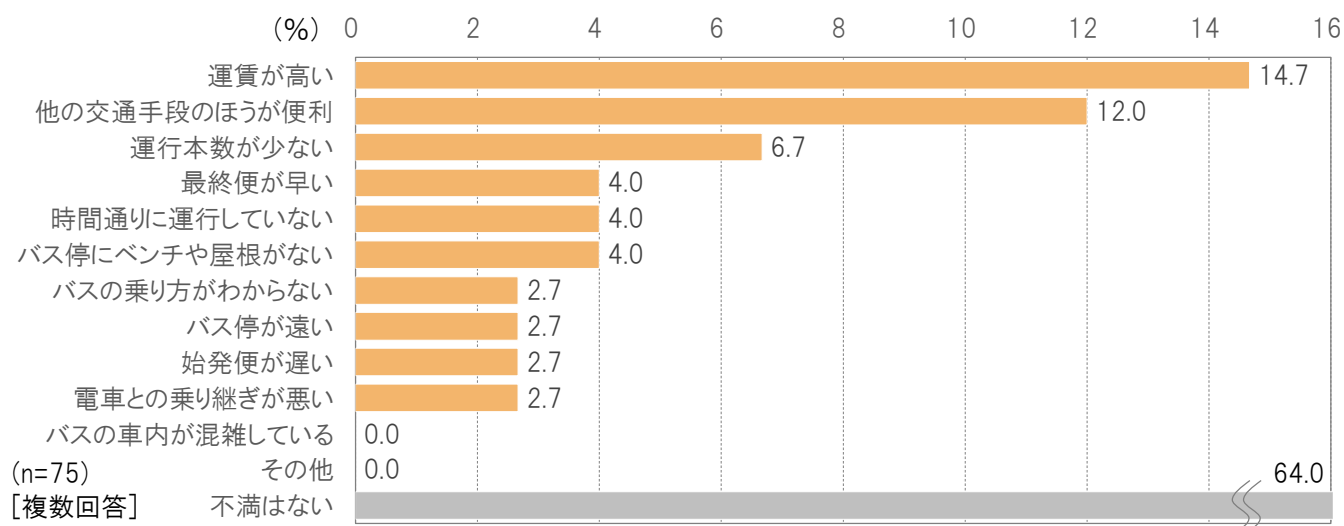


図 路線バスやコミュニティバス「おのりやす」への不満、利用しない理由

4.3 交通事業者ヒアリング



4.3.1 調査概要

野洲市内で地域公共交通を運行する事業者に対し、現状や課題、将来のあり方等の意向を把握するため、以下の内容でヒアリングを実施しました。

表 交通事業者ヒアリング 概要

項目	内容	備考
調査対象	市内の交通事業者	・鉄道 J R 西日本 ・路線バス 近江鉄道、滋賀バス ・乗用タクシー 光タクシー、近江タクシー
調査方法	調査票配布・回収	
配布時期	令和 5(2023)年 9 月下旬	

4.3.2 調査結果

調査結果は、次のとおりです。

表 「経営環境悪化」にまつわる事項

項目	内容	回答		
		J R	路線バス	タクシー
問題・課題	・人口減少による地域公共交通利用者減	○	○	
	・コロナ禍や新しい生活様式の定着による利用者減	○	○	○
	・燃料高騰・物価上昇による経営悪化		○	
取組み 状況・計画	・ICカード導入による利用者の利便性向上		○	
	・減便するなど規模の縮小		○	
	・車両の購入など設備投資の抑制による経費削減		○	
地域や行政 への期待	・地域公共交通の利用促進による安定的な利用者確保 (市民サービスの一環とした通学定期券補助、 JR 野洲駅北口の利便性向上、鉄道への二次アクセス利便性確保等)	○	○	
	・定住人口増加にむけたまちづくり・都市計画(駅南口整備等)	○		
	・地域公共交通事業の経営状況の情報共有による、市民が地域公共交通 を考える機会の創出(野洲市広報への記事掲出等)		○	
	・利用者ニーズに沿った運用形態への変更を視野に入れた協議継続 (予約制運行導入等)		○	○
	・ユニバーサルデザインタクシー車両への代替費用支援			○
	・燃料費・乗務員人件費の支援			○
	・高齢者等の外出機会創出 (市発行の高齢者・身障者向け利用助成券の発行基準緩和等)			○

表 「運行環境や運行内容」にまつわる事項

項目	内容	回答		
		J R	路線バス	タクシー
問題・課題	・定時性確保が困難 (JR 野洲駅ロータリーや駅周辺道路の混雑・道路環境悪化)		○	
	・市の取組等の新規事業に参画するための人材や車両の不足			○
	・配車アプリ等への対応は、既存事業で手一杯で難しい			○
取組み 状況・計画	・行政へ道路整備を要望中だが解決には至っていない		○	
地域や行政 への期待	・路線バスが定時で運行できる道路整備		○	
	・安全確保ができる停留所環境の整備(バスベイ等)		○	
	・地域公共交通の利用機会創出による駅前自家用車の減少		○	
	・北部合同庁舎におけるタクシー待機場所の設定			○

表 「担い手不足」にまつわる事項

項目	内容	回答		
		J R	路線バス	タクシー
問題・課題	・担い手不足（乗務員、駅係員、保守作業員等）	○	○	○
	・乗務員の高齢化		○	○
	・改善基準告示改正（2024 年問題）による拘束時間等の適正化		○	
	・上記に伴う事業の縮小		○	
取組み	・「セルフ化」による駅係員業務の機動的な業務への体制シフト（利用者による運行情報検索、IC カード乗車、ネット予約等）	○		
状況・計画	・鉄道オペレーションの生産性向上、利便性を損なわない形でのスリム化（JR 野洲駅でのみどりの窓口からみどりの券売機プラスへの移行等）	○		
	・乗務員の賃金改訂		○	
	・採用特化部署新設による求人活動の活発実施		○	
	・乗務員登用を前提とした高卒・専門卒従業員の採用		○	
	・退職後一定期間、退職前と同待遇で復職できる制度設定		○	
	・従業員紹介による入社の場合の一時金や入社祝い金支給制度設定		○	
地域や行政への期待	・ダイヤ見直しによる改善基準告知の遵守（最終便を中心とした減便・繰り上げ等）		○	
	・乗務員二種免許養成費用の支援			○

令和6年4月～適用

乗務員の働き方
はこれにかなう。

バス運転者の
改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間 改正前(年換算) 原則:3,380時間 最大:3,484時間 改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	1か月の拘束時間 改正前(月換算) 原則:281時間 最大:309時間 改正後 原則:281時間 最大:294時間	1日の休息期間 改正前 継続8時間 改正後 継続11時間を 基本とし、継続9時間
--	---	---

※4週平均1週の前乗務時間は基準参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

令和6年4月～適用

乗務員の働き方
はこれにかなう。

タクシー・バイヤー運転者の
改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

日勤の1か月の拘束時間 改正前(月換算) 299時間 改正後 288時間	日勤の1日の休息期間 改正前 継続8時間 改正後 継続11時間を 基本とし、継続9時間
--	--

※隔勤については基準を参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

図 地域公共交通乗務員にかかる改善基準告示改正（令和6(2024)年4月以降適用）

5

地域公共交通を取り巻く課題



5.1 地域公共交通の現状や上位・関連計画のまとめ



現状整理のまとめは、次のとおりです。

表 地域公共交通や取り巻く環境 まとめ

項目	内容
地域公共交通	
全般	・野洲市内の交通手段は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、乗用タクシーにて構成 ・地域公共交通はいずれもコロナ禍で利用者数が減少 ・野洲市の地域公共交通への支出はコミュニティバス「おのりやす」関連を中心に増加傾向
鉄道	・鉄道は、JR 野洲駅を始発・終着とする新快速列車が設定 ・JR 野洲駅の利用者数は増加傾向にあったがコロナ禍で減少 ・JR 野洲駅の利用者は通勤・通学での定期利用が多くを占める ・駅まで/駅からの交通手段は徒歩が最多で、次いで自家用車・二輪、自転車、バスが続く
路線バス	・近江鉄道は野洲アウトレット線を除き利用者数、実車走行距離とも減少傾向 ・滋賀バスはコロナ禍で利用が大きく減少したのち、鈍い回復
コミュニティバス「おのりやす」	・コミュニティバス「おのりやす」は路線バス縮小にあわせて運行を拡大しており、利用はコロナ禍を除き増加傾向 ・コミュニティバス「おのりやす」の利用者は約半数が高齢者、約 2 割が障がい者
乗用タクシー	・乗用タクシーは市内では JR 野洲駅等に常駐
取り巻く環境	
人口	・人口は令和 2(2020) 年を境に減少予測のほか、高齢化率は一貫して増加 ・人口分布は JR 野洲駅周辺や中主地域、一般県道 155 号守山中主線周辺、近江富士団地周辺などで集積
土地利用・施設分布	・地形は三上山周辺を除き平坦で、平地には田と建物用地が分布 ・市内の都市構造は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺を拠点に設定 ・野洲市隣接市では野洲川歴史公園周辺、JR 篠原駅周辺、北山台周辺を拠点に設定 ・通勤先は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺、市東部の村田製作所周辺に集積 ・買物先はイオンタウン野洲や JR 野洲駅周辺を中心に分布 ・市内の拠点は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺に設定 ・市立野洲病院新築移転、県立高等専門学校新設、野洲市文化施設集約等が予定
人の動き	・市内の移動手段は自動車移動が多いが、近隣市町と比較すると鉄道・バスの割合が多い ・出勤、通学目的の移動では、鉄道が約 2 割、路線バスが約 3%と比較的多い ・通勤、通学での移動先は、市内を中心に守山市、近江八幡市や大津市、京都市等の間で多い ・観光移動では 4～5 月と 10～11 月頃が多く、公園・テーマパーク等への入込が多数
道路交通	・道路ネットワークは国道 8 号、県道 26 号等のバイパス整備が進展 ・道路交通は国道 8 号等で交通量が多く、多くの道路で混雑が発生 ・自動車台数は一貫して増加し、「1 人に 1 台」の時代へ ・自動車運転免許は 25～64 歳でほぼ 100%が所持、65 歳以上で返納が増加傾向
行財政	・野洲市の行財政は厳しい状況

表 野洲市が地域公共交通でめざしている姿（上位・関連計画） まとめ

項目	内容	出典
都市	・市街地での賑わい創出や市街地の拡大	① ② ③
	・中心拠点や地域拠点への都市機能の集約	① ② ③
地域公共交通	・地域公共交通の利便性向上	① ② ③ ④
	・鉄道、路線バス、福祉等の連携	④
	・地域公共交通の持続可能性確保（適正化）	①
	・拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実	① ② ③
	・JR 野洲駅南口の整備（商業・業務空間形成）	② ③
	・JR 新駅検討（篠原～野洲間）	① ② ③ ④
	・鉄道の利便性向上（ダイヤ増強、高架化）	④
	・バス交通の利便性向上	② ③
	・コミュニティバス「おのりやす」の路線・運行本数適正化	①
	・地域公共交通の利用促進	③ ④
その他交通	・道路ネットワークの整備	① ② ③ ④
	・自動車利用の低減と交通渋滞緩和	③ ④
	・道路環境のバリアフリー化で歩いてくらせるまちなか居住推進	① ② ③ ④
	・自転車利用促進	② ③
自然・景観	・景観（三上山、琵琶湖等）の保全	① ② ④
	・自然環境保全と低炭素社会形成	① ②
健康・福祉	・子育て環境整備や子育て家庭への支援充実	① ②
	・市民の健康づくり支援や交流拠点づくり	①
	・市民が地域で適切な医療を受けられる環境整備	①
	・高齢者がいきいきと暮らせるまちづくり	①
体制	・市民等の多様な主体の行財政運営への参画	① ④
	・AI や ICT の積極導入による利便性向上	①
人口	・令和 12(2030)年に人口 49,000 人を維持	①

※①第2次野洲市総合計画

②野洲市都市計画マスタープラン

③野洲市立地適正化計画

④野洲市交通ネットワーク構想

表 市民や高校生の意向 まとめ

項目	内容
	市民アンケート
移動実態	・約4割が週6日以上外出 ・交通手段は自家用車等（運転）の頻度が高い ・JR野洲駅は週1日以上利用する人が1割超 ・JR篠原駅、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは月1日以上の利用者が1割未満 ・駅までの交通手段は、自家用車（運転、送迎）や徒歩が多い ・自動車運転免許は65歳以上から返納者が増加 ・自動車運転免許取得経験のない方は85歳以上で約4割、60～64歳が1割未満で、今後は「免許を持ち、自分で運転する高齢者」の増加が予想 ・地域公共交通は、JR野洲駅利用経験者が約6割、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは存在のみを知る人が3～5割
地域公共交通への意向	・路線バス、コミュニティバス「おのりやす」への負担は「利用者と行政」に求める声が多く、「沿線住民・企業等」に協力を求める声も ・路線バスの満足度・重視度は、「運賃の安さ」や「乗換の無さ」「予約なしの利用」で共に高い一方で「運行本数の多さ」は重視度が高く満足度が低い ・JRの満足度・重視度は「運行本数の多さ」や「運行時間帯の長さ」で共に高い一方で「駅への送迎車の入りやすさ」「情報の分かりやすさ」「運賃の安さ」は重視度が高く満足度が低い ・駅周辺の活気への満足度が低い
	高校生アンケート
回答者属性	・在住地は野洲市のほか大津市、草津市等で多い ・部活動をしている人が5割を超え、帰宅時間が2分化
地域公共交通	・通学手段はJRが約8割、路線バスが約1割で、自家用車は1/4 ・地域公共交通の利用頻度は、JRで約9割が週1日以上利用する一方で路線バスは1割未満 ・バスへの不満は「運賃が高い」「他の交通手段が便利」「運行本数が少ない」と続く
	交通事業者ヒアリング
経営環境悪化	・人口減少やコロナ禍等により利用者数が減少 ・燃料費や物価の高騰による経営悪化 ・ICカード導入等の利便性向上施策への取組 ・まちづくりによる人口増加を期待 ・地域公共交通への市民参画や行政との協議継続に期待
運行環境・運行内容	・行政からの支援は、費用面や外出促進、まちづくり等に期待 ・地域公共交通が安全・快適に運行できる道路環境等への期待
担い手不足	・担い手不足や高齢化による事業縮小の現状 ・減便や事業縮小、効率化等による利用減や担い手不足等への対応 ・積極的な採用活動の実施による担い手不足への対応

5.2 地域公共交通を取り巻く課題



地域公共交通を取り巻く課題は、現状整理から次のように抽出しました。

1. 「課題」都市構造とあわせた地域公共交通ネットワークの形成

地域公共交通や 取り巻く 環境	・野洲市内の交通手段は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、乗用タクシーにて構成 ・市内の拠点は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺に設定 ・人口分布は JR 野洲駅周辺や中主地域、一般県道 155 号守山中主線周辺、近江富士団地周辺などで集積 ・市内の都市構造は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺を拠点に設定 ・野洲市隣接市では野洲川歴史公園周辺、JR 篠原駅周辺、北山台周辺を拠点に設定 ・通勤先は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺、市東部の村田製作所周辺に集積 ・買物先はイオンタウン野洲や JR 野洲駅周辺を中心に分布 ・市立野洲病院新築移転、県立高等専門学校新設、野洲市文化施設集約等が予定
野洲市が めざす 事項	・市街地での賑わい創出や市街地の拡大 ・中心拠点や地域拠点への都市機能の集約 ・鉄道、路線バス、福祉等の連携 ・拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実 ・JR 野洲駅南口の整備（商業・業務空間形成） ・JR 新駅検討（篠原～野洲間） ・令和 12(2030)年に人口 49,000 人を維持
利用者や 事業者の 意向	[市民] ・約 4 割が週 6 日以上外出 ・JR 野洲駅は週 1 日以上利用する人が 1 割超 ・駅周辺の活気への満足度が低い [事業者] ・まちづくりによる人口増加を期待 ・地域公共交通が安全・快適に運行できる道路環境等への期待

2. 「課題」地域公共交通と自家用車や自転車等との適切な役割分担

地域公共交通や取り巻く環境	・人口は令和2(2020)年を境に減少予測のほか、高齢化率は一貫して増加 ・市内の移動手段は自動車移動が多いが、近隣市町と比較すると鉄道・バスの割合が多い ・道路ネットワークは国道8号、県道26号等のバイパス整備が進展 ・道路交通は国道8号等で交通量が多く、多くの道路で混雑が発生 ・自動車台数は一貫して増加し、「1人に1台」の時代へ ・自動車運転免許は25～64歳でほぼ100%が所持、65歳以上で返納が増加傾向
野洲市がめざす事項	・地域公共交通の利用促進 ・道路ネットワークの整備 ・自動車利用の低減と交通渋滞緩和 ・道路環境のバリアフリー化で歩いてくらせるまちなか居住推進 ・自転車利用促進 ・自然環境保全と低炭素社会形成
利用者や事業者の意向	[市民] ・交通手段は自家用車等（運転）の頻度が高い ・駅までの交通手段は、自家用車（運転、送迎）や徒歩が多い ・自動車運転免許は65歳以上から返納者が増加 ・自動車運転免許取得経験のない方は85歳以上で約4割、60～64歳で1割未満で、今後は「免許を持ち、自分で運転する高齢者」の増加が予想 [高校生] ・通学手段はJRが約8割、路線バスが約1割で、自家用車は約3割 [事業者] ・人口減少やコロナ禍等により利用者数が減少 ・地域公共交通が安全・快適に運行できる道路環境等への期待

3. 「課題」JRの利便性向上と駅周辺の活性化

地域公共交通や取り巻く環境	・鉄道は、JR野洲駅を始発・終着とする新快速列車が設定 ・JR野洲駅の利用者数は増加傾向にあったがコロナ禍で減少 ・JR野洲駅の利用者は通勤・通学での定期利用が多くを占める ・駅まで/駅からの交通手段は徒歩が最多で、次いで自家用車・二輪、自転車、バスが続く ・出勤、通学目的の移動では、鉄道が約2割、路線バスが約3% ・通勤、通学での移動先は、市内を中心に守山市、近江八幡市や大津市、京都市等の間が多い
野洲市がめざす事項	・JR野洲駅南口の整備（商業・業務空間形成） ・JR新駅検討（篠原～野洲間） ・鉄道の利便性向上（ダイヤ増強、高架化） ・地域公共交通の利用促進
利用者や事業者の意向	[市民] ・JR野洲駅は週1日以上利用する人が1割超 ・JRの満足度・重視度は「運行本数の多さ」や「運行時間帯の長さ」で共に高い一方で「駅への送迎車の入りやすさ」「情報の分かりやすさ」「運賃の安さ」は重視度が高く満足度が低い [高校生] ・在住地は野洲市のほか大津市、草津市等で多い ・通学手段はJRが約8割、路線バスが約1割で、自家用車は約3割 ・地域公共交通の利用頻度は、JRで約9割が週1日以上利用する一方で路線バスは1割未満 [事業者] ・まちづくりによる人口増加を期待 ・行政からの支援は、費用面や外出促進、まちづくり等に期待

5 地域公共交通を取り巻く課題

4.

「課題」バス交通の利便性向上と持続可能性の確保

地域公共交通や取り巻く環境	・野洲市の地域公共交通への支出はコミュニティバス「おのりやす」関連を中心に増加傾向 ・近江鉄道は利用者数、実車走行距離とも減少傾向 ・滋賀バスはコロナ禍で利用が大きく減少したのち、鈍い回復 ・コミュニティバス「おのりやす」は運行を拡大しており、利用は増加傾向 ・コミュニティバス「おのりやす」の利用者は約半数が高齢者、約2割が障がい者 ・市内の都市構造は JR 野洲駅周辺、北部合同庁舎周辺を拠点に設定 ・通勤先は JR 野洲駅、北部合同庁舎、市東部の村田製作所周辺に集積 ・買物先はイオンタウン野洲や JR 野洲駅周辺を中心に分布 ・市立野洲病院新築移転、県立高等専門学校新設等が予定 ・道路交通は国道 8 号等で交通量が多く、多くの道路で混雑が発生
野洲市がめざす事項	・中心拠点や地域拠点への都市機能の集約 ・地域公共交通の持続可能性確保（適正化） ・拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実 ・バス交通の利便性向上 ・コミュニティバス「おのりやす」の路線・運行本数適正化 ・地域公共交通の利用促進 ・AI や ICT の積極導入による利便性向上
利用者や事業者の意向	[市民] ・路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは月 1 日以上の利用者が 1 割未満 ・地域公共交通は、JR 野洲駅利用経験者が約 6 割、 ・路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、タクシーは存在のみを知る人が 3～5 割 ・路線バスの満足度・重視度は、「運賃の安さ」や「乗換の無さ」「予約なしの利用」で共に高い一方で「運行本数の多さ」は重視度が高く満足度が低い [高校生] ・バスへの不満は「運賃が高い」「他の交通手段が便利」「運行本数が少ない」と続く [事業者] ・人口減少やコロナ禍等により利用者数が減少 ・燃料費や物価の高騰による経営悪化 ・IC カード導入等の利便性向上施策への取組

5.

「課題」多様な主体や多様な事業と連携した移動環境確保

地域公共交通や取り巻く環境	・野洲市内の交通手段は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「おのりやす」、乗用タクシーにて構成 ・乗用タクシーは市内では JR 野洲駅等に常駐 ・市立野洲病院新築移転、県立高等専門学校新設等が予定 ・野洲市の行財政は厳しい状況
野洲市がめざす事項	・地域公共交通の利便性向上 ・子育て環境整備や子育て家庭への支援充実 ・市民の健康づくり支援や交流拠点づくり ・市民が地域で適切な医療を受けられる環境整備 ・高齢者がいきいきと暮らせるまちづくり ・市民等の多様な主体の行財政運営への参画
利用者や事業者の意向	[市民] ・路線バス、コミュニティバス「おのりやす」への負担は「利用者と行政」に求める声が多く、「沿線住民・企業等」に協力を求める声も ・自動車運転免許取得経験のない方は 85 歳以上で約 4 割、60～64 歳が 1 割未満で、今後は「免許を持ち、自分で運転する高齢者」の増加予想 [事業者] ・地域公共交通への市民参画や行政との協議継続に期待 ・行政からの支援は、費用面や外出促進、まちづくり等に期待 ・担い手不足や高齢化による事業縮小の現状 ・減便や事業縮小、効率化等による利用減や担い手不足等への対応 ・積極的な採用活動の実施による担い手不足への対応

6 基本方針と目標



6.1 基本理念と基本方針



課題抽出を踏まえ、本計画の基本理念、基本方針、施策は、次のように設定します。

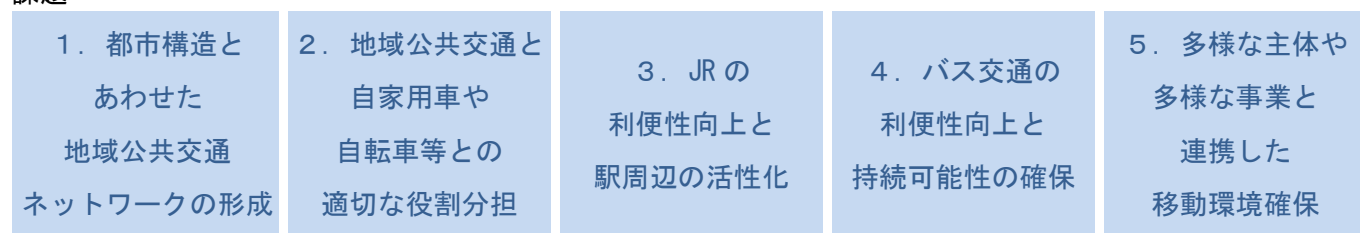
野洲市がめざす地域公共交通の将来像

多様な人々のニーズに応じた安心・安全な移動手段の確保
～あふれる笑顔を運ぶ安全・安心な地域公共交通～

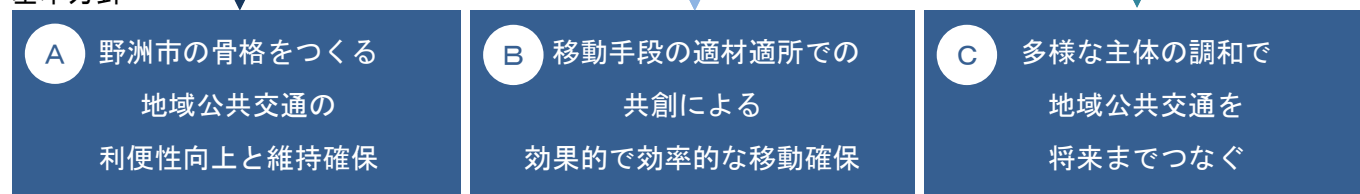
野洲市の最上位計画である第2次野洲市総合計画でめざす将来都市像「多様な人々と多彩な自然が調和した、個性輝くにじいろのまち 笑顔あふれる にじいろ都市 やす」の実現にむけ、“公共交通の利便性の向上”の施策を中心に具体化し、推進を図ります。

これにより、めざす姿として掲げる“利用者ニーズや地域特性に応じた持続可能な公共交通網が整備され、市民生活の基盤として安全・安心な移動手段が確保されています。”という環境の実現を図ります。

課題



基本方針

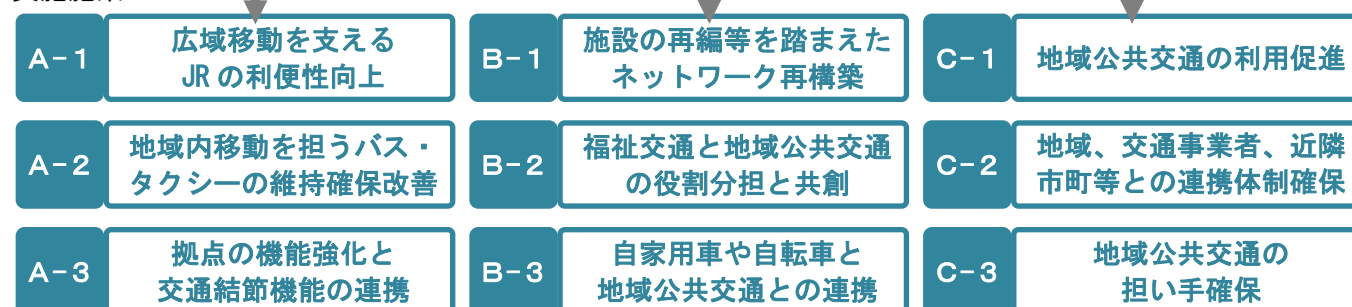


野洲市が上位・関連計画で定めるまちの拠点や軸を人の移動の視点で実現するため、骨格となるネットワークと交通結節点を設定し、利便性向上と維持確保を図ります。

地域公共交通のほかに、人の移動を支える送迎交通や福祉交通、私的交通（自家用車等）との役割分担、連携により、必要な移動手段の効率的な確保を図ります。

“地域公共交通が生活を支える”視点に加え、“地域公共交通を皆で支える”視点のもと、積極的な利用や運行への協力、さらには参画に至るまで、多様な主体が調和して地域公共交通を維持確保し、子どもの世代まで地域公共交通をつなぎます。

実施施策



6.2 地域公共交通網



(1) 地域公共交通ネットワーク

野洲市の地域公共交通のネットワークは、次のように示します。

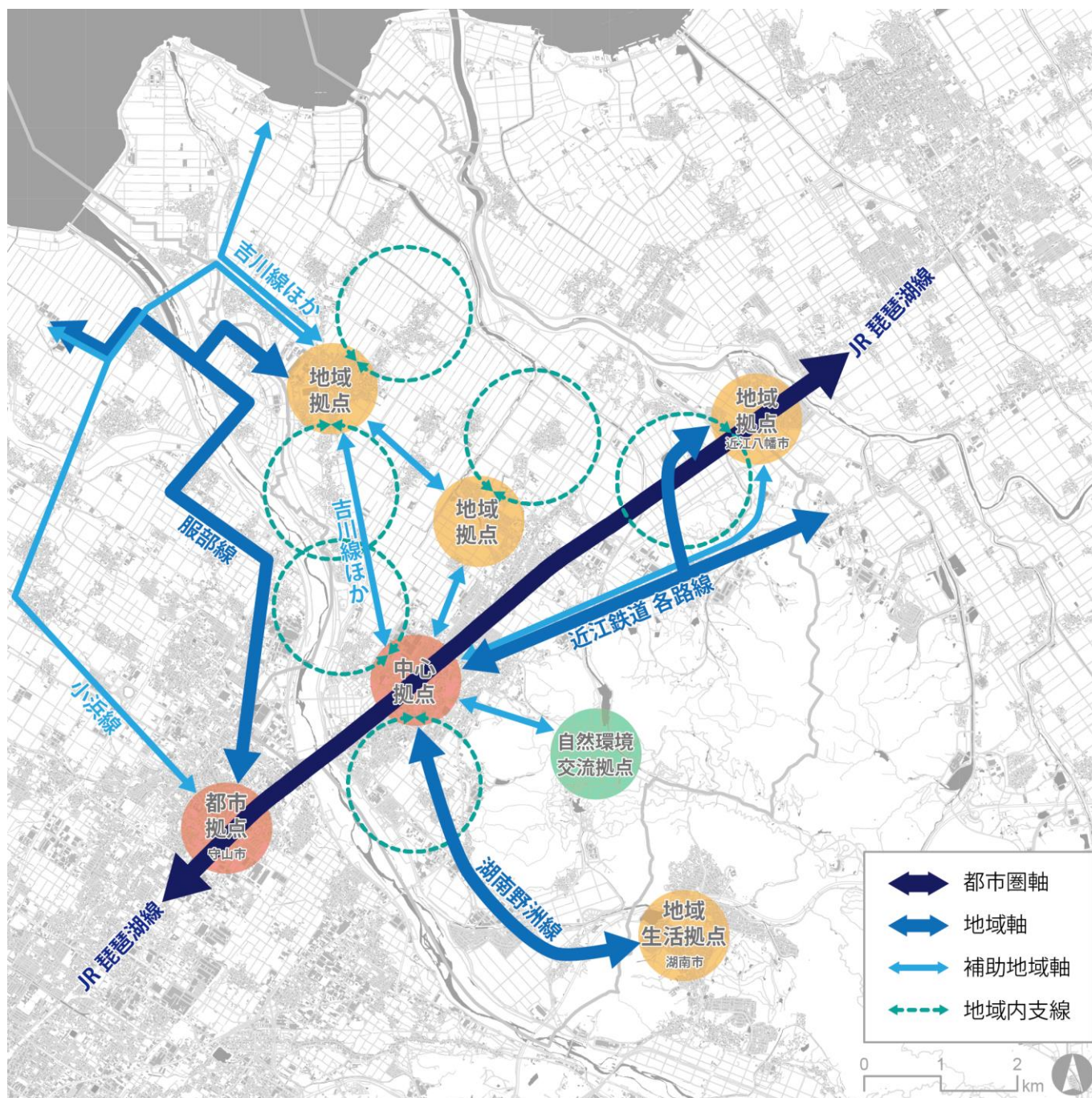


図 野洲市の地域公共交通ネットワーク

表 地域公共交通の役割

位置づけ	役割	モード	路線等
地域公共交通			
都市圏軸	野洲市のみならず、滋賀県外までつながるネットワークの骨格。 通勤、通学をはじめ、生活、観光まで幅広い移動を担う。	鉄道	・ JR 西日本 琵琶湖線 (東海道本線)
地域軸	野洲市と近隣市の拠点間を広域的に連絡する、地域の大動脈。 通勤、通学を中心に、日常生活の移動を担う。 (「*」を付した一部系統は、 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統) の活用による持続可能な運行を想定)	路線バス	・ 近江鉄道 服部線* 野洲村田線 八幡野洲線 野洲アウトレット線 八幡村田線 ・ 滋賀バス 湖南野洲線
補助地域軸	主として野洲市内の拠点間を連絡する、地域の動脈。 通勤、通学、通院、買物等の移動を担う。 (「*」を付した一部系統は、 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー 系統)の活用による持続可能な運行を想定)	路線バス	・ 近江鉄道 吉川線* 小浜線 永原循環線 花緑公園線
地域内支線	各拠点から集落等を結ぶ、地域住民移動の静脈。 通院、買物等の日中の生活移動を担う。	おのり やす	・ あやめコース ・ 安治コース ・ 祇王・中里コース ・ 篠原コース ・ 三上コース ・ 希望が丘コース ・ 中央循環コース
面的交通	上記の“線”では担えない小さな需要に対し、 細街路までドアツードアでむすぶ毛細血管。 生活や業務利用等の移動を担う。	乗用 タクシー	・ 光タクシー ・ 近江タクシー 等
その他交通			
福祉交通	身体的条件等により、地域公共交通の利用が難しい人の移動を支えるセーフティネット。	—	・ 福祉有償運送 ・ 福祉タクシー

※拠点は野洲市及び隣接市の都市計画マスタープラン等から設定

(2) コミュニティバス「おのりやす」の考え方

① 運行の考え方

コミュニティバス「おのりやす」は、平成 2(1990)年に民間路線への赤字補填形式で 1 路線から運行を開始したのち、平成 22(2010)年度には市直営（自家用有償旅客運送事業）とし、その後必要に応じて改正をしつつ、現在の運行形態に至っています。

野洲市内では、鉄道駅から遠く、かつ路線バスが利用できない地区、あるいは時間帯がみられます。コミュニティバス「おのりやす」は、市民の生活（買い物、病院、公共施設利用等）における自家用車以外の交通手段を確保するため、今後も運行を継続します。

なお、運行に際しては、鉄道や民間路線バスと競合を避けるとともに、利用状況を継続的にモニタリングしながら、利用者の多い便や区間の拡充、あるいは利用のみられない便や区間、停留所の廃止による速達性向上等による利便性確保を検討します。

また、担い手不足や燃料費等の物価高騰、少子高齢化に伴う税込減少等、取り巻く環境の変化を踏まえ、持続可能な運行体制構築や運行規模の整理を行います。

② 今後の再編等の考え方

路線やダイヤの頻繁な見直しは、利用者の混乱を招くことや、ダイヤ改正にも費用を要すること等を考慮しつつ、公共施設等の再編、上位法の改正、利用状況（乗降者数）の変化等を踏まえ、今後の改正（おおむね 5 年程度）を必要に応じて検討していきます。

6.3 数値目標



本計画でめざすとともに、進捗を管理するための指標と目標は、次のように設定します。

表 本計画の数値指標と目標値（令和 10(2028)年度）の考え方

指標	目標値の考え方	計測方法	備考
利用者数（JR）			
JR 野洲駅 （乗降人員）	コロナ禍前水準に戻すとともに、県立高専新設や駅南口周辺整備等による確実な定住人口増加、ひいては利用者増加につなげる （第2次野洲市総合計画との整合を図る） (年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標	県統計年鑑、JR 西日本資料（乗車人員×2）	コロナ禍前と比較して減便となっているが、便あたり利用者数をコロナ禍前より増加させる）
利用者数（バス）			
路線バス ：近江鉄道	野洲市民や野洲市内の施設において特に重要な役割を果たす路線について、コロナ禍前の水準への回復を図る (千人/年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標	事業者資料	（服部線、小浜線、）吉川線、永原循環線、野洲村田線、野洲アウトレット線
路線バス ：滋賀バス	野洲市民等の移動で特に重要な役割を果たす路線について、コロナ禍前の水準への回復を図る (千人/年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標	事業者資料	湖南野洲線（令和 5(2023)年 11 月に減便となったが便あたり利用者数増加による維持を図る）

表 本計画の数値指標と目標値（令和10(2028)年度）の考え方

指標	目標値の考え方	計測方法	備考																																																																																																						
コミュニティバス 「おのりやす」	利用者数が増加傾向にあることを踏まえ、 コロナ禍後の利用者数増加率の維持を図る	野洲市資料																																																																																																							
(千人/年度) <table><thead><tr><th>年度</th><th>あやめ</th><th>安治</th><th>祇王・中里</th><th>篠原</th><th>三上</th><th>希望が丘</th><th>中央循環</th><th>合計</th></tr></thead><tbody><tr><td>2013</td><td>10</td><td>12</td><td>8</td><td>17</td><td>7</td><td>54</td><td>54</td></tr><tr><td>2014</td><td>10</td><td>11</td><td>8</td><td>17</td><td>7</td><td>54</td><td>54</td></tr><tr><td>2015</td><td>10</td><td>11</td><td>7</td><td>17</td><td>7</td><td>53</td><td>53</td></tr><tr><td>2016</td><td>10</td><td>11</td><td>7</td><td>16</td><td>7</td><td>52</td><td>52</td></tr><tr><td>2017</td><td>10</td><td>10</td><td>7</td><td>16</td><td>7</td><td>50</td><td>50</td></tr><tr><td>2018</td><td>10</td><td>10</td><td>7</td><td>17</td><td>8</td><td>52</td><td>52</td></tr><tr><td>2019</td><td>8</td><td>9</td><td>5</td><td>8</td><td>9</td><td>7</td><td>9</td><td>56</td></tr><tr><td>2020</td><td>6</td><td>5</td><td>7</td><td>8</td><td>6</td><td>7</td><td>45</td><td>45</td></tr><tr><td>2021</td><td>7</td><td>6</td><td>7</td><td>9</td><td>9</td><td>6</td><td>10</td><td>54</td></tr><tr><td>2022</td><td>8</td><td>9</td><td>8</td><td>11</td><td>10</td><td>6</td><td>13</td><td>65</td></tr><tr><td>目標</td><td>8</td><td>9</td><td>8</td><td>11</td><td>10</td><td>7</td><td>13</td><td>66</td></tr></tbody></table> (年度) 2013201420152016201720182019202020212022目標				年度	あやめ	安治	祇王・中里	篠原	三上	希望が丘	中央循環	合計	2013	10	12	8	17	7	54	54	2014	10	11	8	17	7	54	54	2015	10	11	7	17	7	53	53	2016	10	11	7	16	7	52	52	2017	10	10	7	16	7	50	50	2018	10	10	7	17	8	52	52	2019	8	9	5	8	9	7	9	56	2020	6	5	7	8	6	7	45	45	2021	7	6	7	9	9	6	10	54	2022	8	9	8	11	10	6	13	65	目標	8	9	8	11	10	7	13	66
年度	あやめ	安治	祇王・中里	篠原	三上	希望が丘	中央循環	合計																																																																																																	
2013	10	12	8	17	7	54	54																																																																																																		
2014	10	11	8	17	7	54	54																																																																																																		
2015	10	11	7	17	7	53	53																																																																																																		
2016	10	11	7	16	7	52	52																																																																																																		
2017	10	10	7	16	7	50	50																																																																																																		
2018	10	10	7	17	8	52	52																																																																																																		
2019	8	9	5	8	9	7	9	56																																																																																																	
2020	6	5	7	8	6	7	45	45																																																																																																	
2021	7	6	7	9	9	6	10	54																																																																																																	
2022	8	9	8	11	10	6	13	65																																																																																																	
目標	8	9	8	11	10	7	13	66																																																																																																	
収支率																																																																																																									
路線バス (行政が運行経費を 支援する路線)	吉川線は、利用者減少、物価高騰という厳しい 環境にあるが、コロナ禍前の水準への回復を図る 服部線は、令和4(2022)年度実績より上回るこ ととする(路線の大部分が位置する守山市にお ける地域公共交通計画との整合を図る)	事業者資料	服部線、吉川線																																																																																																						
(%) <table><thead><tr><th>年度</th><th>吉川線</th><th>服部線</th></tr></thead><tbody><tr><td>2013</td><td>48</td><td>48</td></tr><tr><td>2014</td><td>48</td><td>48</td></tr><tr><td>2015</td><td>46</td><td>46</td></tr><tr><td>2016</td><td>49</td><td>49</td></tr><tr><td>2017</td><td>50</td><td>50</td></tr><tr><td>2018</td><td>57</td><td>57</td></tr><tr><td>2019</td><td>55</td><td>55</td></tr><tr><td>2020</td><td>33</td><td>33</td></tr><tr><td>2021</td><td>35</td><td>35</td></tr><tr><td>2022</td><td>34</td><td>41.0</td></tr><tr><td>目標</td><td>41.0</td><td>55</td></tr></tbody></table> (年度) 2013201420152016201720182019202020212022目標				年度	吉川線	服部線	2013	48	48	2014	48	48	2015	46	46	2016	49	49	2017	50	50	2018	57	57	2019	55	55	2020	33	33	2021	35	35	2022	34	41.0	目標	41.0	55																																																																		
年度	吉川線	服部線																																																																																																							
2013	48	48																																																																																																							
2014	48	48																																																																																																							
2015	46	46																																																																																																							
2016	49	49																																																																																																							
2017	50	50																																																																																																							
2018	57	57																																																																																																							
2019	55	55																																																																																																							
2020	33	33																																																																																																							
2021	35	35																																																																																																							
2022	34	41.0																																																																																																							
目標	41.0	55																																																																																																							
コミュニティバス 「おのりやす」	物価高騰等の厳しい環境にあるが、 コロナ禍前の水準への回復を図る	市資料	系統別の算出が困難であ ることから一体的に設定																																																																																																						
(%) <table><thead><tr><th>年度</th><th>比率 (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2013</td><td>25.4</td></tr><tr><td>2014</td><td>22.7</td></tr><tr><td>2015</td><td>23.1</td></tr><tr><td>2016</td><td>20.9</td></tr><tr><td>2017</td><td>19.4</td></tr><tr><td>2018</td><td>18.4</td></tr><tr><td>2019</td><td>12.8</td></tr><tr><td>2020</td><td>13.7</td></tr><tr><td>2021</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2022</td><td>13.5</td></tr><tr><td>目標</td><td>12.8</td></tr></tbody></table> (年度) 2013201420152016201720182019202020212022目標				年度	比率 (%)	2013	25.4	2014	22.7	2015	23.1	2016	20.9	2017	19.4	2018	18.4	2019	12.8	2020	13.7	2021	15.4	2022	13.5	目標	12.8																																																																														
年度	比率 (%)																																																																																																								
2013	25.4																																																																																																								
2014	22.7																																																																																																								
2015	23.1																																																																																																								
2016	20.9																																																																																																								
2017	19.4																																																																																																								
2018	18.4																																																																																																								
2019	12.8																																																																																																								
2020	13.7																																																																																																								
2021	15.4																																																																																																								
2022	13.5																																																																																																								
目標	12.8																																																																																																								
野洲市負担額																																																																																																									
路線バス (行政が運行経費を 支援する路線)	野洲市における地域内フィーダー補助上限額 のおおむね 1/2 を確保する (令和5年度は補助額 818,000 円)	市資料	野洲市の補助上限額は 令和6年度で約 300 万円、 令和7年度で約 500 万円																																																																																																						
コミュニティバス 「おのりやす」	運行経費については、無制限な財政支出抑制や 一定の需要確保の観点から一般財源からの充 当率を 90%以下とし、長期的に持続可能な運 行をめざす	市資料	一般財源からの充当以外 の財源は、運賃や国・県等 からの補助金等とする																																																																																																						

※「利用者数、収支率、行政負担額」は、地域公共交通活性化再生法が設定を求める内容

地域公共交通確保維持事業により確保・維持をめざすバス路線

表 「地域公共交通確保維持事業」による維持確保をめざす系統の概要

	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
位置付け	地域軸	補助地域軸
路線	近江鉄道 服部線	近江鉄道 吉川線
役割	野洲市と近隣市の拠点間を広域的に連絡する、地域の大動脈。 通勤、通学を中心に、日常生活の移動を担う。	
	主として野洲市内の拠点間を連絡する、地域の動脈。 通勤、通学、通院、買物等の移動を担う。	
	（〔6.2 地域公共交通の将来ネットワーク〕のとおり）	
地域公共交通確保維持事業の必要性	野洲市内の拠点と守山市の拠点（JR 琵琶湖線守山駅周辺）間を連絡しており、広域的な移動の幹の役割を担っている。 今後も継続した運行が必要な一方で、交通事業者、野洲市、守山市の運営努力のみでは路線維持が難しく、当該事業による運行の維持・確保の必要がある。	都市圏軸（JR 琵琶湖線）や地域軸（路線バス）に対する支線として運行し、市内の拠点間を連絡しており、広域的な移動の幹の役割を補佐している。 今後も継続した運行が必要な一方で、交通事業者、野洲市の運営努力のみでは路線維持が難しく、当該事業による運行の維持・確保の必要がある。
目標・効果	（〔6.3 数値目標〕のとおり）	
事業概要		
実施主体	近江鉄道株式会社	
運行態様	路線定期運行（決まった時刻表とルートに基づき、停留所間を運行）	
事業区分	道路運送法 第4条 一般乗合旅客自動車運送事業	
車両	大型バス、中型バス	
運行日	毎日	平日
補助事業		
国庫	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
自治体	—	野洲市

表 「地域公共交通確保維持事業」による維持確保をめざす系統の概要

実施 主体	名称	経路			キロ程 (往路/復路)	運行 回数 (平日)
		起点	経由	終点		
	地域軸		[地域間幹線系統]			
近 江 鉄 道	服部線	JR 守山駅	服部	錦の里 (イオン野洲)	12.2	3
			服部 野洲川歴史公園サッカー場		12.4	2.5
	補助地域軸		[地域内フィーダー系統]			
近 江 鉄 道	吉川線	JR 野洲駅北口	西河原五丁目	あやめ浜	10.5	1
			西河原五丁目 吉地 錦の里(イオン野洲)	JR 野洲駅北口	12.3	5

※運行回数は往復で1回（循環系統は1循環で1回）

7

取り組むべき施策



本計画で推進を図る施策は、次のように設定します。

基本方針 A 野洲市の骨格をつくる地域公共交通の利便性向上と維持確保

施策 A-1

広域移動を支える JR の利便性向上

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期				
継続施策推進・改善										
取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆JR 運行の利便性確保・向上										
JR 野洲駅への新快速停車継続確保	継続	利用促進	利用促進	利用促進		運行、改善			積極利用	
JR 野洲駅を発着する列車本数の確保	継続	利用促進	利用促進	利用促進		運行、改善			積極利用	
ダイヤ等の利便性確保・改善	継続	利用促進	利用促進	利用促進		運行、改善			積極利用	
◆事業者や地域等が連携した利便性確保										
JR 野洲駅の機能強化 【施策 A-3 に記載】	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

基本方針 A 野洲市の骨格をつくる地域公共交通の利便性向上と維持確保

施策
A-2

地域内移動を担うバス・タクシーの維持確保改善

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期				
継続施策推進・改善										
取組内容（イメージ）	区分	実 施 主 体								
		野洲市	近隣 市町	滋賀県	国	JR	バス 事業者	タクシ- 事業者	市民	その他
◆バス運行の利便性確保・向上										
路線バスコミュニティバス「おのりやす」 の運行継続とダイヤ等の利便性確保・改善	継続	運行、 改善	利用 促進	利用 促進			運行、 改善		積極 利用	
人や環境にやさしい車両への更新推進 （ノンステップ、E V化 等）	継続				補助		推進	推進		
◆国、県、沿線市による継続的な財政支援										
「地域軸」の維持確保	継続			補助	補助		運行、 改善	駅等で の結節	積極 利用	
「補助地域軸」の維持確保	継続	補助	連携	補助	補助		運行、 改善	駅等で の結節	積極 利用	
「地域内支線」であるコミュニティバス 「おのりやす」の継続運行	継続	補助		補助			運行、 改善	駅等で の結節	積極 利用	
コミュニティバス「おのりやす」における 各種広告収入確保(バス車外等)	継続	実施								広告 出稿

基本方針 A 野洲市の骨格をつくる地域公共交通の利便性向上と維持確保

施策
A-3

拠点の機能強化と交通結節機能の連携

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期				
継続施策推進・改善										
新規施策検討			市民病院新築移転							
取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆JR 野洲駅の機能強化										
JR 野洲駅南口周辺整備の確実な推進	継続	運行、改善	利用促進	利用促進			運行、改善			
JR 野洲駅周辺の活性化 （商業等振興、歩行環境向上 等）	継続	実施							立地施設等の協力	
JR 駅を拠点としたバスネットワークの構築	継続	運行、改善					運行、改善		積極利用	
JR 駅への乗用タクシー常駐	継続							運行	積極利用	
JR 駅を目的地とするまちづくり	継続	実施	実施	連携	支援	連携	連携	連携	積極利用	
◆その他地域拠点の強化										
北部合同庁舎周辺の機能強化 （行政、商業機能等の集積 等）	継続	支援					運行、改善	拠点周辺等での結節	積極利用 立地施設等の協力	
市立野洲病院新築移転とあわせた 周辺地域の活性化	新規	実施					連携	連携	積極利用 立地施設等の協力	
◆バス・タクシーと地域との結節強化										
利用の多い停留所等の環境改善 （上屋、ベンチ、待合室整備、清掃 等）	継続	実施					実施		清掃協力 沿線施設の連携	
沿線施設と連携したバス待合環境の確保 （停留所周辺施設内での待ち環境整備等）	新規	支援					運行、改善	駅等での結節	積極利用 沿線施設の連携	

基本方針 B 移動手段の適材適所での共創による効果的で効率的な移動手段確保

施策
B-1

施設の再編等を踏まえたネットワーク再構築

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期
現状 の 運行		2024 年問題を踏まえた ネットワーク再構築		市民病院新築移転 等を踏まえた再構築		

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣 市町	滋賀県	国	JR	バス 事業者	タクシー 事業者	市民	その他
◆2024 年問題を踏まえた再構築										
バスのダイヤ改正による法令順守	新規	ダイヤ 改正					ダイヤ 改正			
タクシーの改善による法令順守	新規							運行 改善		
◆施設再編を踏まえた再構築										
市立野洲病院新築移転を踏まえた再構築 ※R8 年度後期開業	新規	ダイヤ 改正					ダイヤ 改正			
県立高等専門学校や JR 野洲駅南口周辺整備 等とあわせたネットワーク再構築の検討	新規	検討、 改善					検討、 改善	検討、 改善		

基本方針 B 移動手段の適材適所での共創による効果的で効率的な移動手段確保

施策
B-2

福祉交通と地域公共交通の役割分担と共創

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期
継続施策推進・改善						

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆福祉の移動手段の維持確保										
福祉タクシー等の移動手段の確保	継続	支援						運行		
◆福祉の視点からみた外出支援										
コミュニティバス「おのりやす」における身体障がい者の利用環境向上（ミライロ ID 導入）	継続	導入								
移動にかかる費用の低減（高齢者福祉タクシー運賃助成、自動車燃料費・福祉タクシー運賃助成）	継続	補助、運行					運行	運行		
高齢者の外出促進（げんきカード交付、カード提示によるコミュニティバス「おのりやす」運賃半額）	継続	補助、運行								
外出の目的づくりと地域公共交通による移動の推進（居場所づくり等）	継続	実施							積極外出	福祉施設等の連携
福祉施設の送迎サービスと連携した移動支援と地域公共交通との役割分担	新規	実施								

基本方針 B 移動手段の適材適所での共創による効果的で効率的な移動手段確保

施策
B-3

自家用車や自転車と地域公共交通との連携

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期
継続施策推進・改善						

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆自家用車や自家用自転車との連携										
JR 野洲駅への「パーク＆ライド/サイクルライド」環境整備（駐車場・駐輪場整備）	継続	整備				整備				民間での整備
主要な停留所周辺への「サイクル&バスライド」環境整備（北部合同庁舎駐輪場整備）	新規	整備								沿線施設での設置協力
◆来街者の移動手段としての機能確保										
JR 野洲駅周辺でのレンタカーやカーシェアの確保	継続									サービス提供
JR 野洲駅周辺でのレンタサイクルの確保	継続	サービス提供								

基本方針 C 多様な主体の調和で地域公共交通を将来までつなぐ

施策
C-1

地域公共交通の利用促進

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期
継続施策推進・改善						
新規施策検討		新規施策推進・改善				

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆情報発信の充実による利用障壁軽減										
各交通事業者による情報発信 （HP、紙媒体、駅・停留所掲示 等）	継続	実施				実施	実施	実施	積極利用	
利用しやすい地域公共交通情報の提供 （市バスマップへの民間路線掲載、市広報紙等を活用した情報発信 等）	継続	実施				協力	協力	協力	積極利用	
デジタル社会に適合した情報の提供 （JR アプリ WESTER の活用推進、Google マップへの対応 等）	継続	実施				実施	実施		積極利用	
◆地域公共交通を利用する機会創出										
自動車運転免許返納者へのコミュニティバス「おのりやす」回数乗車券配布 （対象年齢を 70 歳以上から 65 歳への引き下げ検討）	拡充	実施							免許返納	
小学生等を対象とした交通環境学習の開催（JR、バス乗り方教室 等）	継続	連携		実施		協力	協力		積極利用	
地域公共交通を利用した通勤の奨励 （エコ通勤制度の推進 等）	新規	推進								民間事業者での実施
◆地域公共交通の運賃抵抗の緩和										
利用しやすい運賃体系の構築 （定期券、回数券 等）	継続	実施				実施	実施		積極利用	
みんなが外出しやすい運賃支援策の構築 （コミュニティバス「おのりやす」の高齢者向け運賃割引 等）	継続	実施							積極利用	
民間路線バス利用者への通学定期補助検討	新規	実施					運行		積極利用	

基本方針 C 多様な主体の調和で地域公共交通を将来までつなぐ

施策
C-2

地域、交通事業者、近隣市町等との連携体制確保

スケジュール（年度）

令和 5 2023	令和 6 2024	令和 7 2025	令和 8 2026	令和 9 2027	令和 10 2028	長期
継続施策推進・改善						

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆関係機関での協議・調整の場の確保										
野洲市地域公共交通会議の継続開催	継続	参画				参画	参画	参画	参画	
野洲市の地域公共交通部局以外との移動にかかる連携や情報共有 （福祉部局の地域公共交通会議参画 等）	継続	実施								
野洲市と交通事業者等の間での意見交換や情報共有の随時実施	継続	連携				連携	連携	連携		
野洲市と近隣市町等の間での意見交換や情報共有の随時実施 （守山市、湖南市、近江八幡市、竜王町等）	継続	連携	連携							
◆地域住民による地域公共交通への参画										
地域住民の「野洲市地域公共交通会議」への参画	継続	開催							参画	
バス停留所整備や維持にあたっての自治会や沿線施設等の協力（日々の清掃、敷地内へのベンチ待ち環境整備 等）	継続	整備・維持					整備・維持		協力	沿線施設等の協力

基本方針 C 多様な主体の調和で地域公共交通を将来までつなぐ

施策
C-3

地域公共交通の担い手確保

スケジュール（年度）

令和5 2023	令和6 2024	令和7 2025	令和8 2026	令和9 2027	令和10 2028	長期
継続施策推進・改善						
新規施策検討		新規施策推進・改善				

取組内容（イメージ）	区分	実施主体								
		野洲市	近隣市町	滋賀県	国	JR	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
◆積極的な担い手募集										
交通事業者による採用活動の実施 （乗務員等の養成、運転免許取得支援等）	継続					採用活動	採用活動	採用活動	担い手として参画	
担い手募集をはじめとする地域公共交通の 情報発信（市広報紙、バスマップ 等）	新規	実施	連携			連携	連携	連携	担い手として参画	
◆将来の担い手の養成										
小学生等を対象とした交通環境学習の 開催（バス乗り方教室 等）	継続	連携		実施		協力	協力	協力	積極参加	
「中学生チャレンジウィーク」での 交通事業者での受け入れ	新規	実施 (市教委)		実施 (県教委)		協力	協力	協力	積極参加	

8

計画の推進体制



(1) 計画の進捗管理

本計画は、基本理念や基本方針に位置付けた事項の達成にむけ、確実に事業を推進することで、めざす地域公共交通の姿を将来に実現することが肝要です。そのため、本計画は、進捗状況や社会情勢の変化等にあわせ、PDCAサイクルによる計画・実行・検証・改善の継続実施を図ります。

計画全体については、概ね年度毎に数値目標の達成状況を検証して、計画の見直しや、次期計画の策定につなげます。

各施策については、進捗状況を関係者間で適宜協議・調整しつつ、内容やスケジュール、役割分担等を適切に見直します。

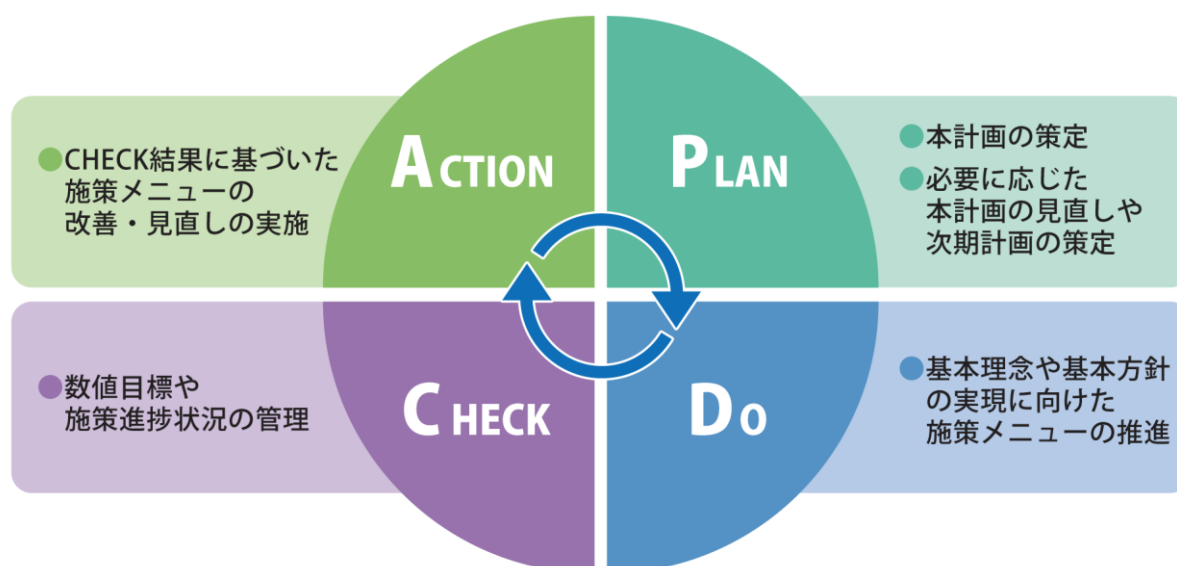


図 進捗管理におけるPDCAイメージ

(2) 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、「野洲市地域公共交通会議」（道路運送法に基づく地域公共交通会議及び地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を兼ねる）を開催し、計画の進捗管理を行い、PDCAサイクルを回します。

参考

関係資料集



参 1 計画策定の過程



表 計画策定の過程

日付	回数等	内容
令和 5(2023)年 4 月 24 日(月)	令和 5 年度 第 1 回	・道路運送法に基づく従来の「野洲市地域公共交通会議」について、道路運送法及び地域公共交通活性化再生法に基づく組織に改組。 ・「野洲市地域公共交通計画」策定にむけた概要、スケジュール等を協議、承認。
令和 5(2023)年 7 月	市民 アンケート	市内約 3,500 世帯へ調査票を配布、1,421 世帯より回収（有効回答率 39.7%）
令和 5(2023)年 9 月	高校生 アンケート	・県立野洲高校 2 年生 99 人へ配布、75 人より回収（有効回答率 75.8%）
令和 5(2023)年 9 月	交通事業者 ヒアリング	・市内の交通事業者（鉄道、路線バス、乗用タクシー）計 5 事業者へヒアリング
令和 5(2023)年 10 月 3 日(火)	令和 5 年度 第 2 回	・「野洲市地域公共交通計画（事務局案）」として、地域公共交通の現状、課題、基本理念・方針等を協議、承認。
令和 5(2023)年 11 月 27 日(月)	令和 5 年度 第 3 回	・「野洲市地域公共交通計画（事務局案）」として、計画に定めるネットワーク、数値目標、取り組むべき施策等を協議、承認。
令和 5(2023)年 12 月 22 日(金) ～令和 6(2024)年 1 月 26 日(金)	パブリック コメント	・「野洲市地域公共交通計画（素案）」に対して実施。 ・意見提出はなし。
令和 6(2024)年 2 月 19 日(月)	令和 5 年度 第 4 回	・パブリックコメント結果について報告。 ・「野洲市地域公共交通計画（案）」を協議、承認。
令和 6(2024)年 3 月	本計画 の策定	—

参 2 野洲市地域公共交通会議委員名簿



表 野洲市地域公共交通会議委員名簿

	分野	機関及び団体名	職名	氏名
1	(1) 学識経験を有する者	龍谷大学	文学部 教授	井上 学
2	(2) 市自治連合会等市内	野洲市自治連合会	副会長	木村 貞樹
3	の団体を代表する者	野洲市老人クラブ連合会	理事	竹内 薫
4		HugBaby 野洲	代表	戸倉 千尋
5		野洲市商工会	監事	清水 稔
6		野洲工業会	副会長	今西 浩之
7	(3) 関係する公共交通事業	近江鉄道株式会社 自動車部	部長	北村 真治
8	者又は公共交通関係団 体を代表する者	滋賀バス株式会社 交通対策室	室長	田中 暢之
9		西日本旅客鉄道株式会社	副支社長	野口 明
10		近江タクシー株式会社	取締役業務部長	辰野 晃三
11		光タクシー株式会社	代表取締役	中村 敏敬
12	(4) 一般旅客自動車運送事	一般社団法人 滋賀県バス協会	専務理事	野村 義明
13	業者の事業用自動車の 運転者が組織する団体	一般社団法人 滋賀県タクシー協会	専務理事	松尾 武文
14		私鉄滋賀県協議会	幹事	条 隆太郎
15	(5) 関係行政機関の職員	国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所 計画課	課長	水野 洋幸
16		近畿運輸局 滋賀運輸支局	首席運輸企画専門官	田中 郁代
17		滋賀県土木交通部交通戦略課	参事	福島 森
18		滋賀県南部土木事務所	次長	加藤 晶久
19		滋賀県守山警察署 交通課	課長	永井 信之
20	(6) 市職員	政策調整部	部長	布施 篤志
21		健康福祉部	部長	吉田 和司
22		健康福祉部（高齢者・子育て支援担当）	政策監	田中 源吾
23		都市建設部	部長	岡崎 慎一
24		市民部	部長	長尾 健治

参 3 野洲市地域公共交通会議規約



野洲市地域公共交通会議規約

(趣旨)

第1条 野洲市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）及び道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、法第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施に関し必要な協議を行うとともに、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバスの旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するために設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 計画の策定及び変更に関する事項
- (2) 計画及び計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (4) 道路運送法第79条に規定する自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (5) 地域の公共交通の利用促進及び利便性向上に関する事項
- (6) 規約の改廃に関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、第4条第1項に定める会長（以下「会長」という。）が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員29人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから野洲市長が委嘱または任命する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 野洲市自治連合会等野洲市内の団体を代表する者
- (3) 関係する公共交通事業者又は公共交通関係団体を代表する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者（道路運送法第3条第1号に規定する一般旅客自動車運送事業を営む事業者をいう。）の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 野洲市職員

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により定める。
- 3 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
- 4 会長は会議を代表し、会議の会務を総括する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、再任されることができる。
- 3 第1項の規定にかかわらず、第3条第2項第5号から第6号までに規定する者は、任期を定めない。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下単に「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 やむを得ない理由のため会議に出席できない委員は、同一の会社、団体、機関等に属する者を代理人として出席させ、議決等を委任することができる。
- 3 会議は、委員（代理人を含む。）の半数以上の出席がなければ開くことができない。

- 4 会議の議決を要する事項（次条の規定による議決の適用を受ける事項を除く。）については、出席した委員（代理人を含む。）の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 第3項の規定にかかわらず、会長は、特に必要があると認める場合は、会議を書面により開催することができる。この場合において、前項中「出席した委員（代理人を含む。）」とあるのは「委員」とする。
- 6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開とすることにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると会長が認められる場合は、非公開とすることができる。

（特別議事事項）

第7条 次に掲げる事項は、出席委員（代理人を含む。）の4分の3以上でこれを議決する。この場合において、原則として、会議を書面により開催することはできない。

- (1) 交通会議の解散
- (2) 委員の除名

（意見の聴取）

第8条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聴取することができる。

（協議結果の取扱い）

第9条 会議の結果について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（分科会）

第10条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を設置することができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（監査）

第11条 交通会議に監査委員を置く。

- 2 監査委員は、委員のうちから会長が指名する。
- 3 監査委員は、交通会議の出納を監査し、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（交通会議が解散した場合の措置）

第13条 交通会議が解散した場合には、交通会議の会計の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（事務局）

第14条 交通会議の庶務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、野洲市市民部協働推進課（滋賀県野洲市小篠原 2100 番地 1）に置く。
- 3 事務局の運営に必要な事項は、会長が別に定める。

（委任）

第15条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

（施行期日）

- 1 この規約は、令和5年4月24日から施行する。

（会議の招集の特例）

- 2 第6条第1項の規定にかかわらず、交通会議の設置に係る最初の会議は、野洲市長が招集する。



野洲市地域公共交通計画

発行年月	令和6（2024）年 6月
編集・発行	野洲市 野洲市地域公共交通会議
事務局	野洲市 市民部 協働推進課 〒520 2395 滋賀県野洲市小篠原 2100 番地 1