



概 要 版

野 洲 市 地 域 公 共 交 通 計 画



令和6年6月



野 洲 市
野洲市地域公共交通会議



(1) 計画策定の背景

野洲市の地域公共交通としては、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」、乗用タクシー等が運行していますが、自家用車の普及や少子高齢化の進展、コロナ禍等により、公共交通の利用者数が減少する路線も存在しています。また交通事業者の担い手不足についても 2024 年問題（令和 6(2024)年 4 月の改善基準告示改正）で更なる深刻化が見込まれています。

今後、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

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。

(3) 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。

(4) 計画の概要

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）



現状整理の課題は、「上位・関連計画において、野洲市が地域公共交通でめざす事項」に対し、「地域公共交通や取り巻く環境（現状）」や「利用者や事業者の意向」とのギャップから整理しました。

※利用者や事業者の意向把握にあたっては、以下の調査を実施しました。

	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 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%	

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、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約 2 割
 - ・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48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約2割 ・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

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



野洲市がめざす地域公共交通の将来像

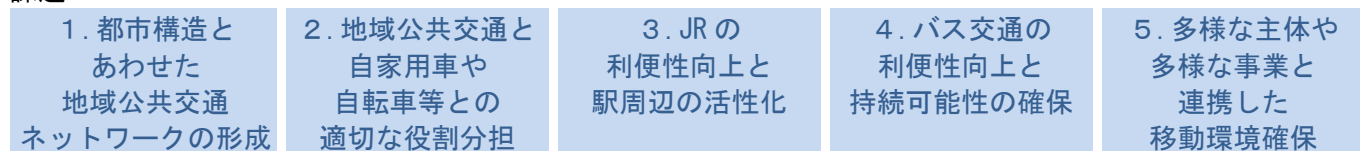
多様な人々のニーズに応じた安心・安全な移動手段の確保

～あふれる笑顔を運ぶ安全・安心な地域公共交通～

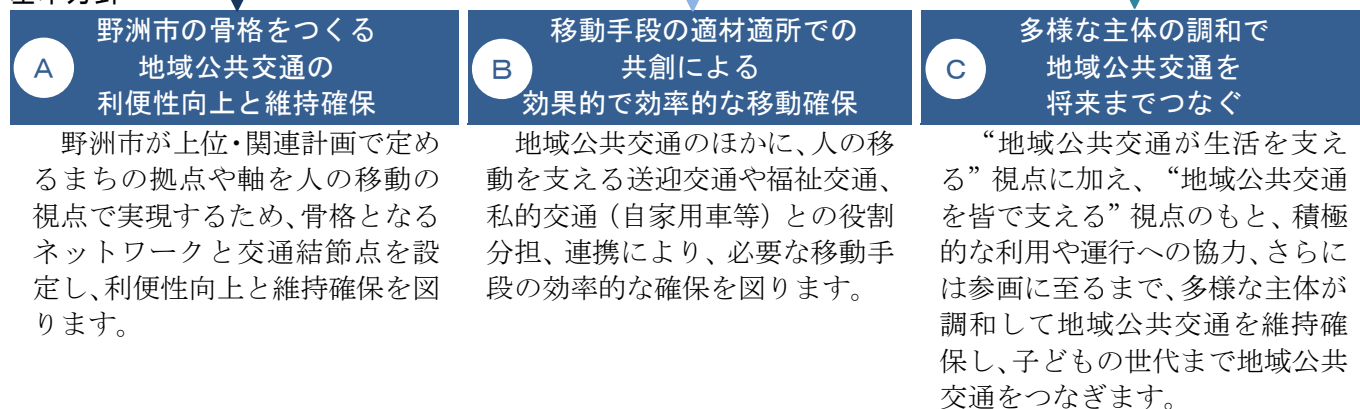
野洲市の最上位計画である第2次野洲市総合計画でめざす将来都市像「多様な人々と多彩な自然が調和した、個性輝くにじいろのまち 笑顔あふれる にじいろ都市 やす」の実現にむけ、“公共交通の利便性の向上”の施策を中心に具体化し、推進を図ります。

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。

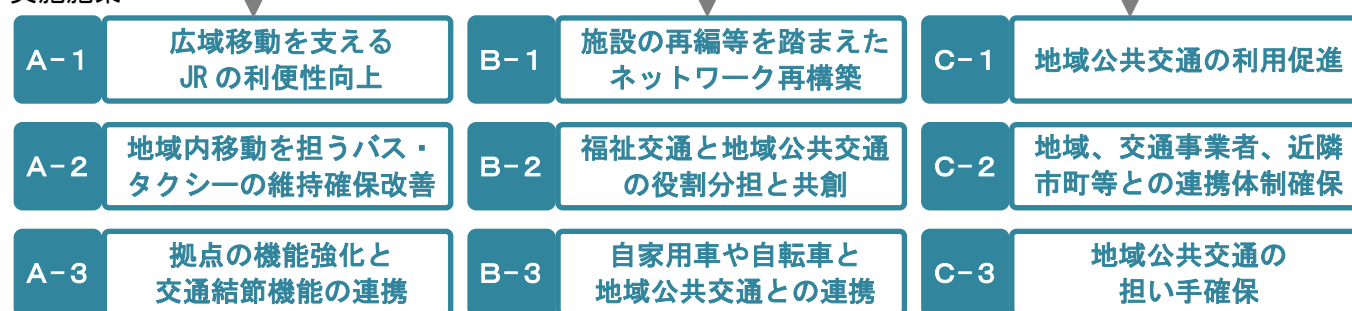
課題



基本方針



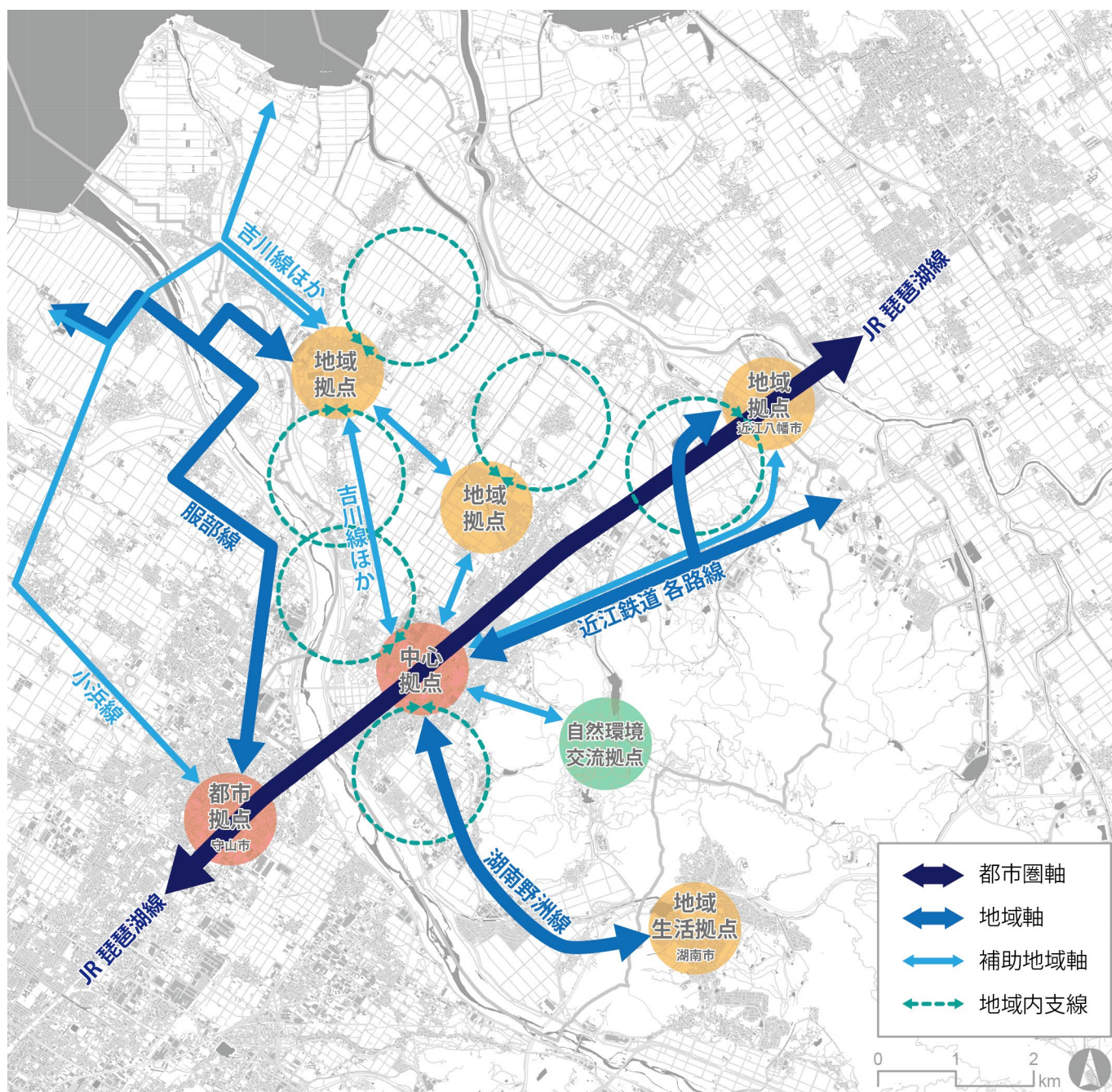
実施施策



計画の目標値

項目	指標	目標値の考え方
利用者数	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、利用者増加につなげる(第2次野洲市総合計画と整合)
	路線バス：近江鉄道	コロナ禍前の水準への回復を図る
	路線バス：滋賀バス	コロナ禍前の水準への回復を図る
	コミュニティバス「おのりやす」	コロナ禍後の利用者数増加率の維持を図る
収支率	路線バス(行政補助支出路線)	吉川線はコロナ禍前の水準への回復を図る 服部線は令和4(2022)年度実績以上(守山市地域公共交通計画と整合)
	コミュニティバス「おのりやす」	コロナ禍前の水準への回復を図る
	路線バス(行政補助支出路線)	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
野洲市負担額	路線バス(行政補助支出路線)	運行の確実な継続にむけ一般財源の充当率を90%以下とし、長期的に持続可能な運行をめざす
	コミュニティバス「おのりやす」	

※「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



位置づけ	役割	モード	路線等
地域公共交通			
都市圏軸	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。	路線バス	・近江鉄道 服部線、野洲村田線、 八幡野洲線 ほか ・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。	路線バス	・近江鉄道 吉川線、小浜線 ほか
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	・各路線
面的交通	“線”で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

図 野洲市の地域公共交通ネットワーク

コミュニティバス「おのりやす」 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。

○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。

（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。

野洲市地域公共交通計画 概要版

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
