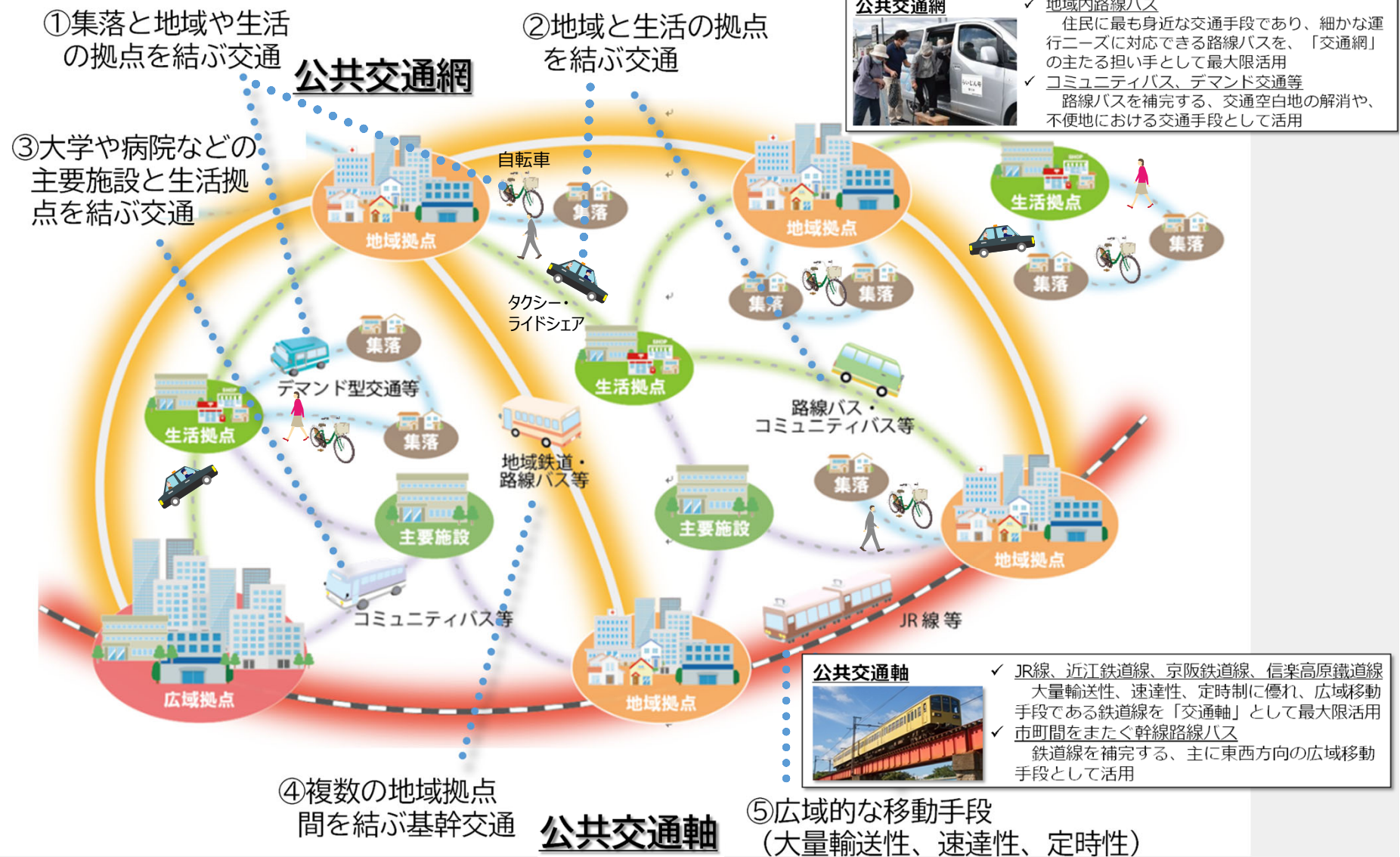


わたしたちの 地域公共交通の目指す姿と役割

○地域公共交通は「公共交通軸」と「公共交通網」で構成され、主に以下の交通手段が担う

公共交通軸：JR線、地域鉄道線、市町間をまたぐ幹線路線バス

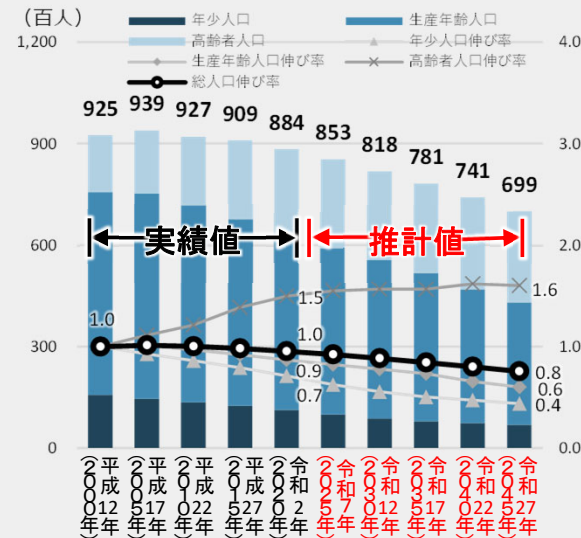
公共交通網：地域内路線バス、タクシー、デマンド交通、ライドシェア、自転車等



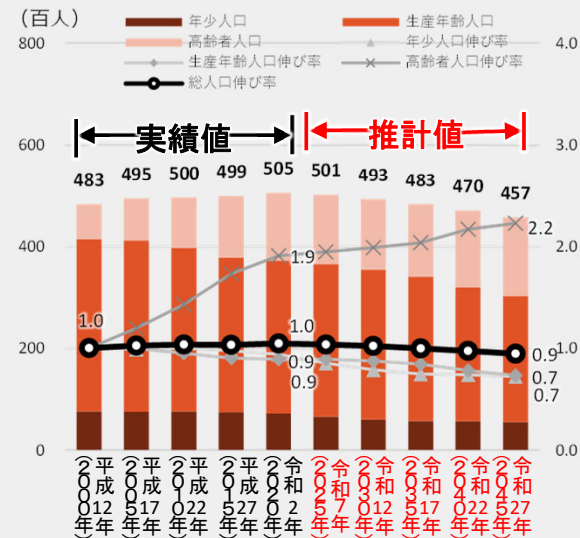
わたしたちの 甲賀地域の現状 人口の状況

○全ての市町で総人口は将来にわたって年々減少しているものの高齢者人口は増加・維持

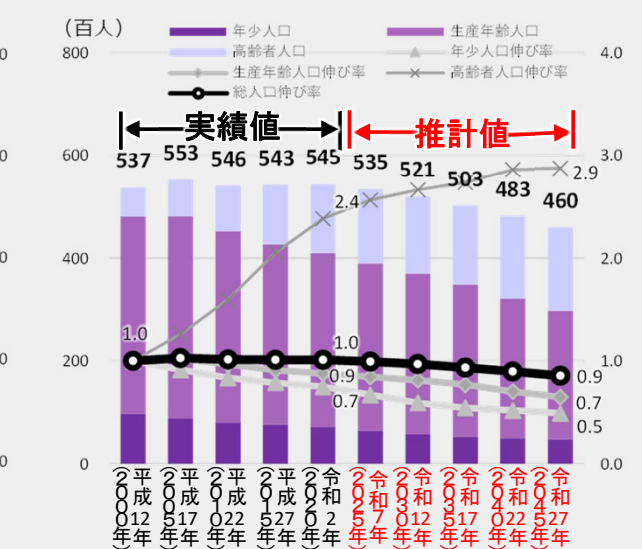
▼甲賀市人口



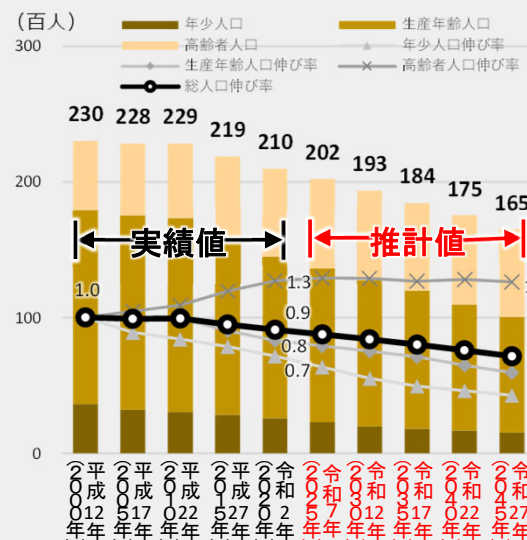
▼野洲市人口



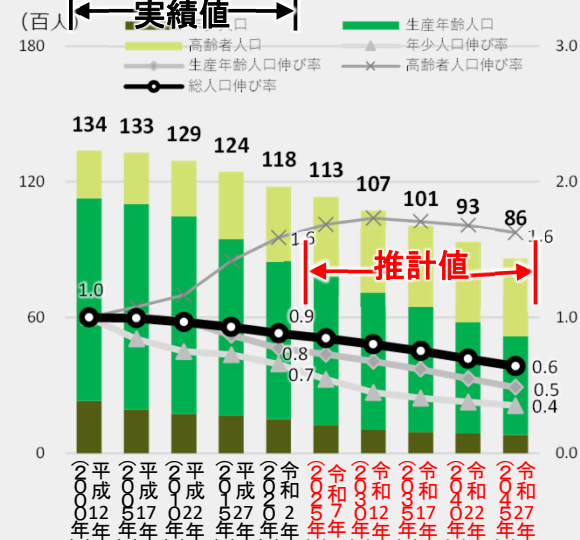
▼湖南市人口



▼日野町人口



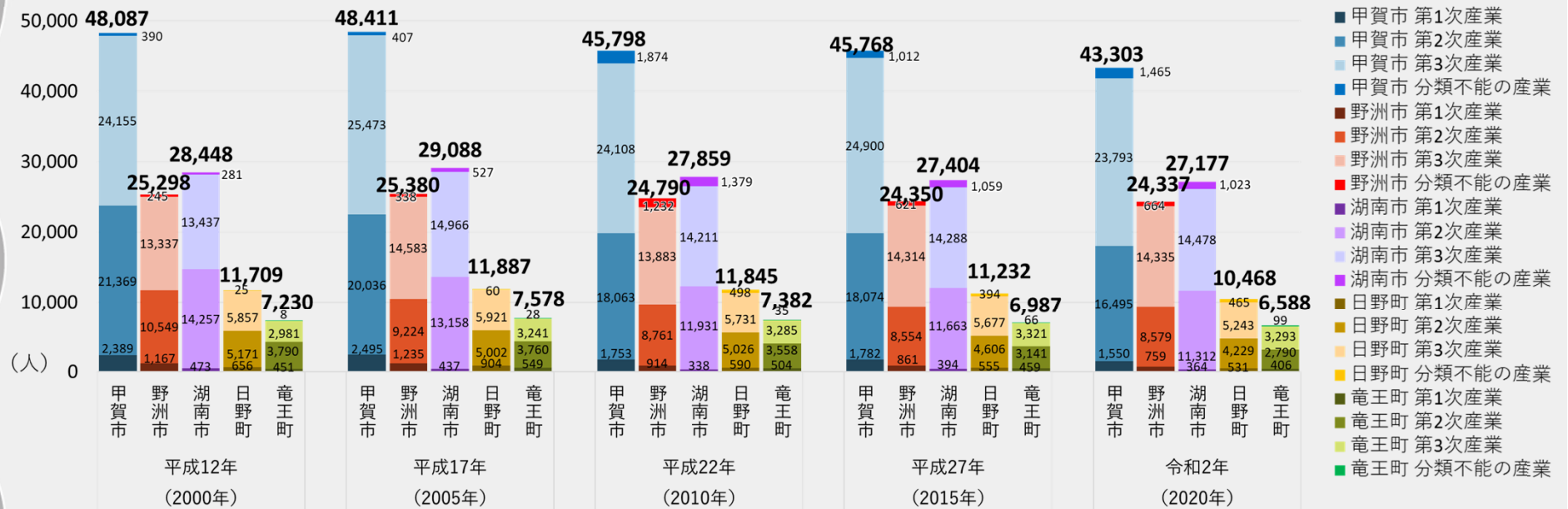
▼竜王町人口



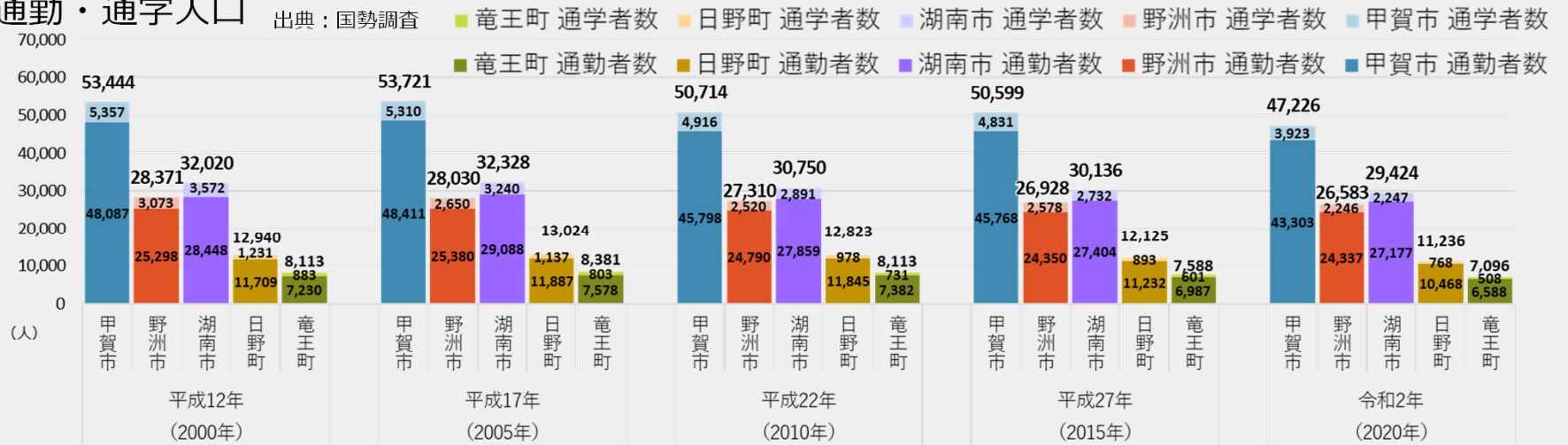
わたしたちの 甲賀地域の現状 人口の状況

○就業者、通勤・通学者人口は近年は減少傾向あるいは横ばい

▼就業者人口 出典：国勢調査



▼通勤・通学人口 出典：国勢調査

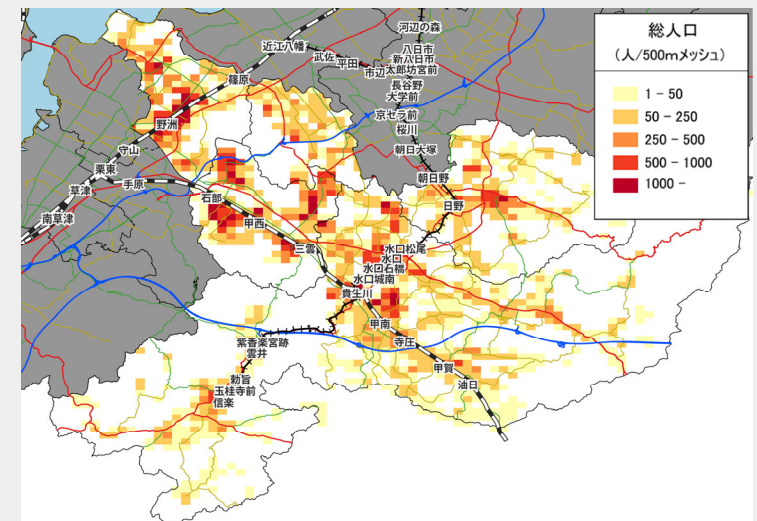
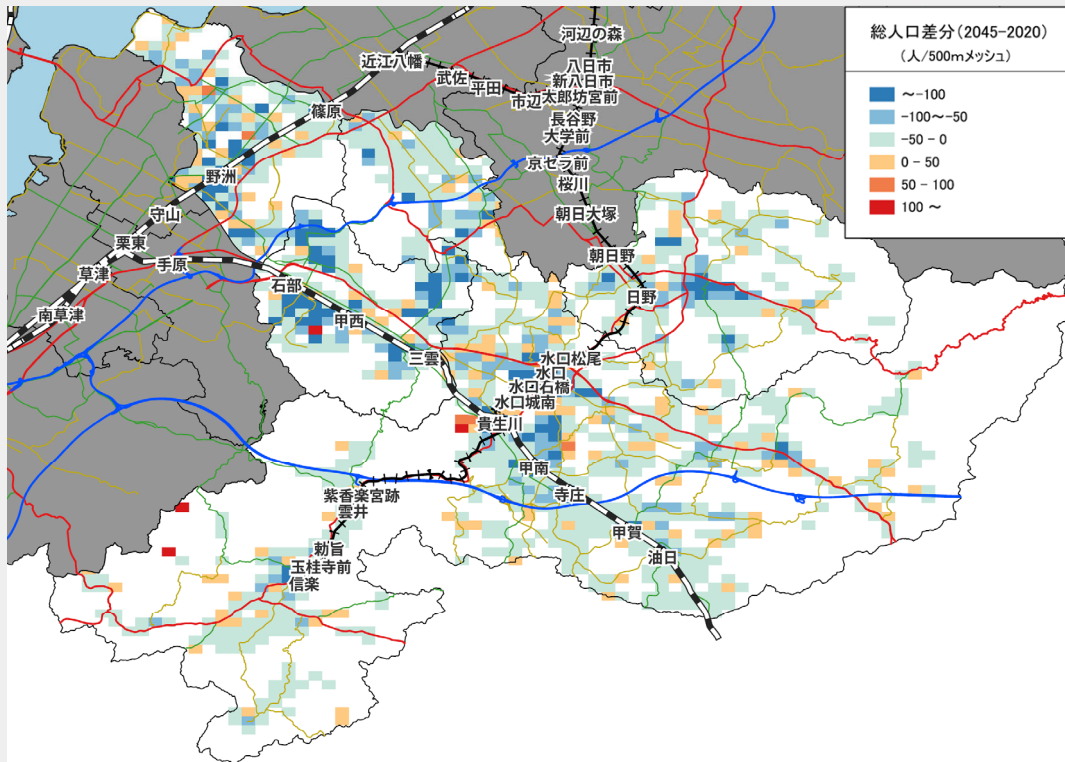


わたしたちの 甲賀地域の現状 人口の状況

- 現状は石部駅や甲賀市中心部を主とした駅周辺と、幹線道路沿いに人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来は、各市町の中心部の減少が著しく、また、現状で人口が多い駅周辺の減少も大きい一方で、郊外部で人口増加が見られるエリアが一定存在する

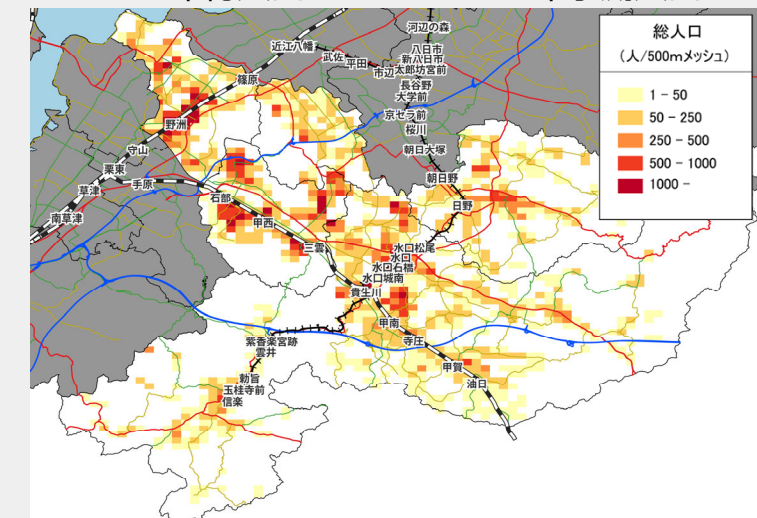
▼人口分布

総人口差分 (2045-2020)



▲2020年総人口

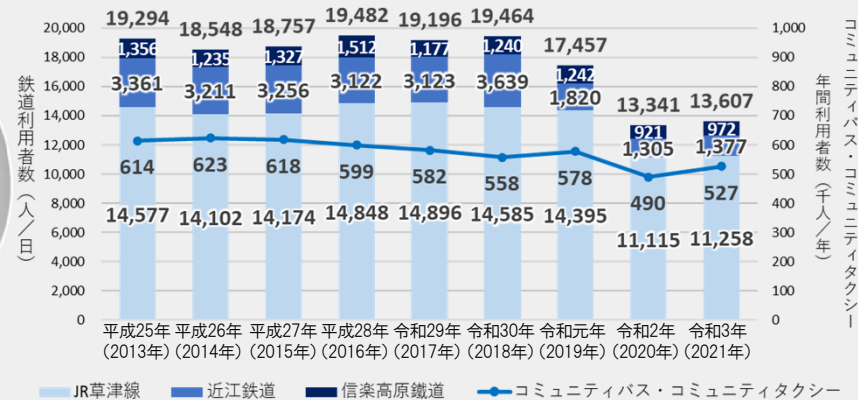
▼2045年予測人口



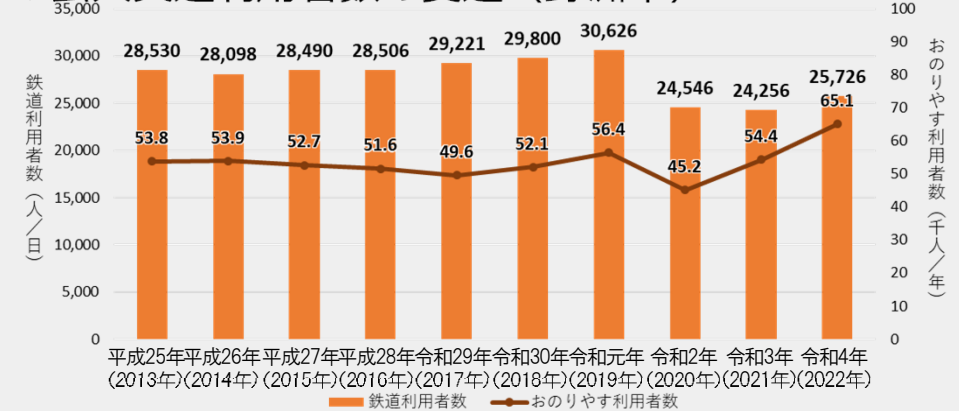
わたしたちの 甲賀地域の現状 移動の状況

- 公共交通の利用者数はどの市町でも令和2年にコロナの影響によって減少している
- 甲賀市、湖南市は令和3年時点では、コロナから回復できていない
- 野洲市は鉄道の回復が遅れているものの、バスの利用者数はコロナ前を上回っている
- 日野町は鉄道については回復傾向にあるものの、バスについては回復がほとんど見られない
- 竜王町はコロナ前の水準近くまで利用者数が回復している

▼公共交通利用者数の変遷（甲賀市）

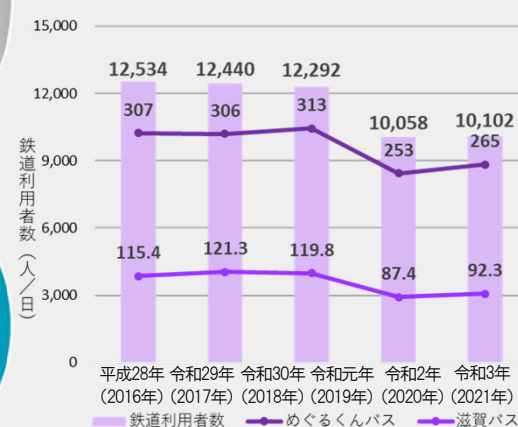


▼公共交通利用者数の変遷（野洲市）

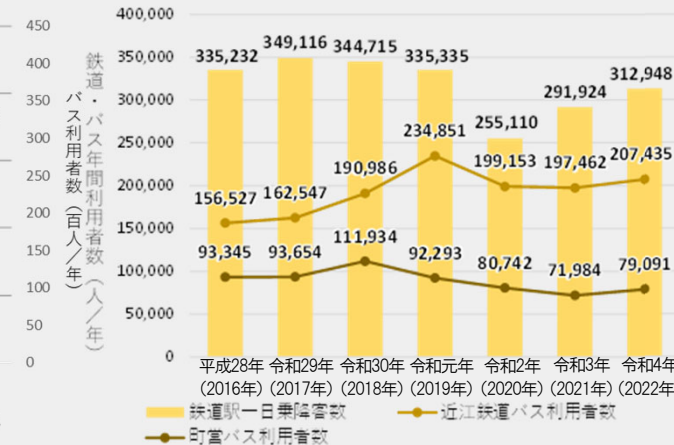


※野洲市には民間路線バスも運行しているが、利用者数が非公開のためグラフは作成していない

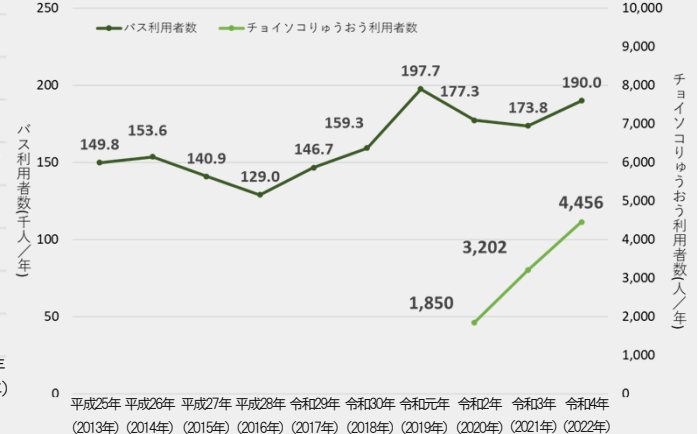
▼公共交通利用者数の変遷(湖南市)



▼公共交通利用者数の変遷(日野町)



▼公共交通利用者数の変遷(竜王町)



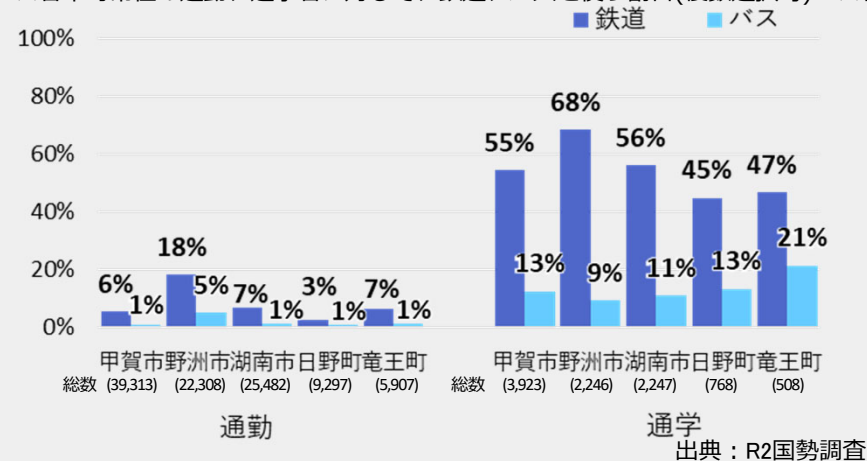
出典：甲賀市地域公共交通計画、野洲市地域公共交通計画、湖南市地域公共交通計画、日野町地域公共交通計画、竜王町地域公共交通計画、チョインコリゅうおう利用実績

わたしたちの 甲賀地域の現状 移動の状況

- 全ての市町で通学での鉄道利用が多く、バスでも通学で相対的に利用が多い
- それ以外では、自由目的での鉄道利用が多い一方で、通院・福祉ではバス利用の方が多く、外出頻度としては、通勤・通学が最も高く、次いで、買い物、自由目的となっている

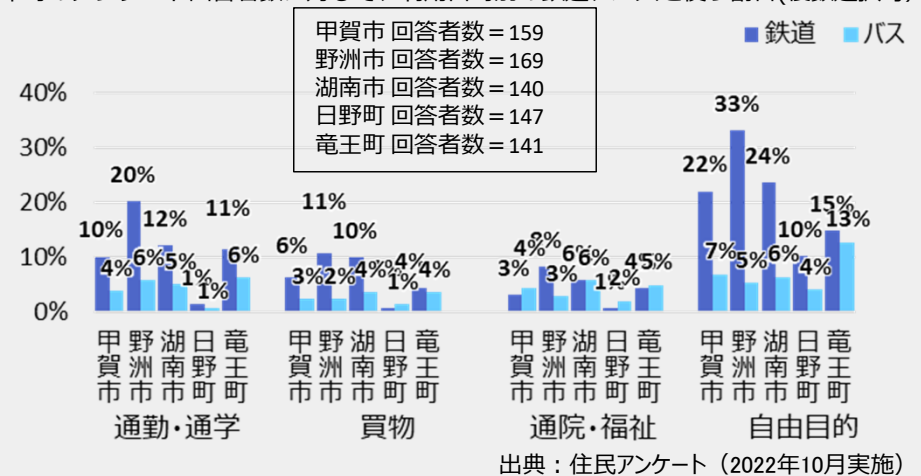
▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

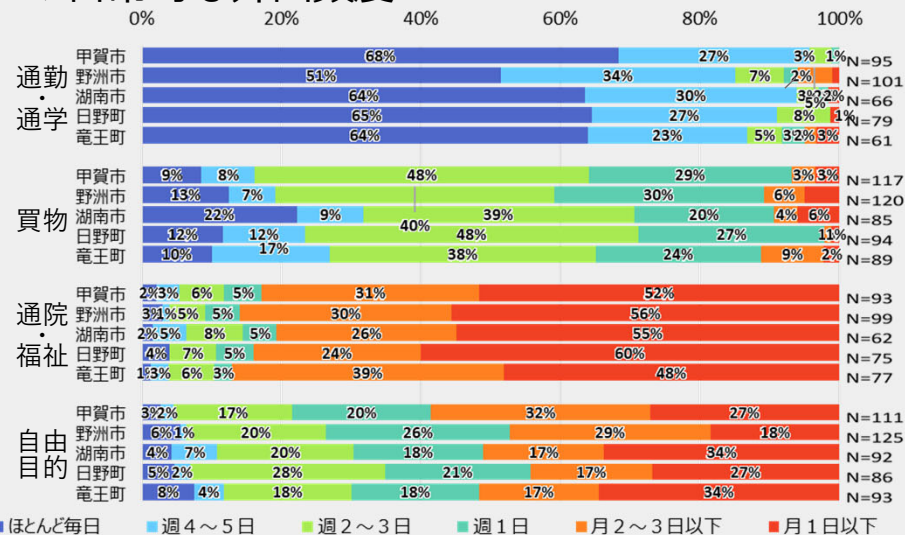


▼目的別の利用交通手段割合※

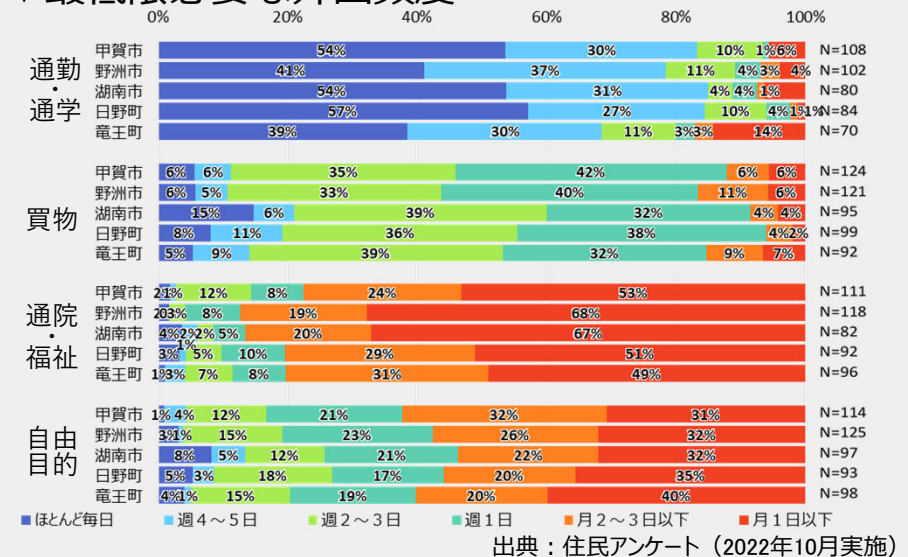
※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



▼日常的な外出頻度



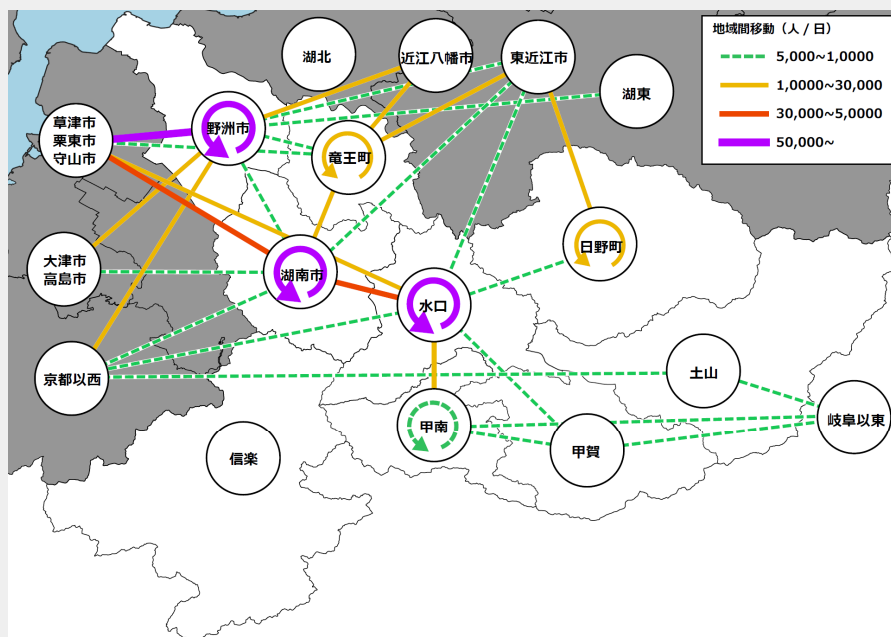
▼最低限必要な外出頻度



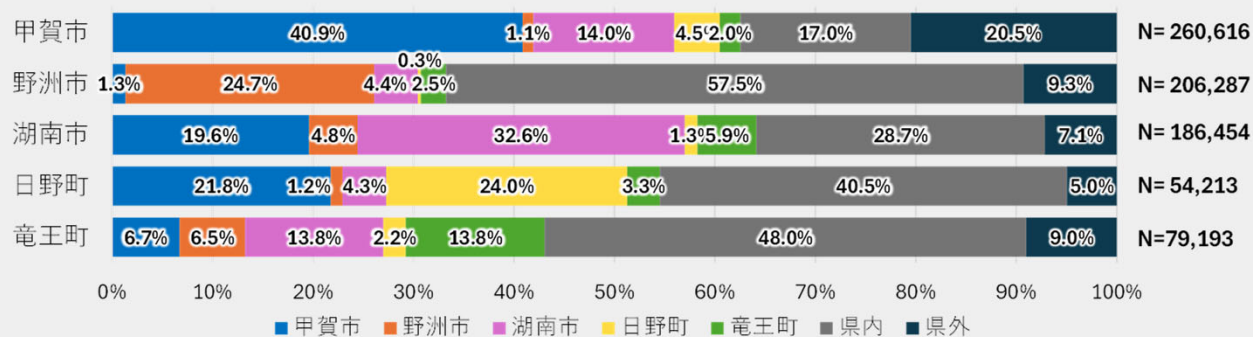
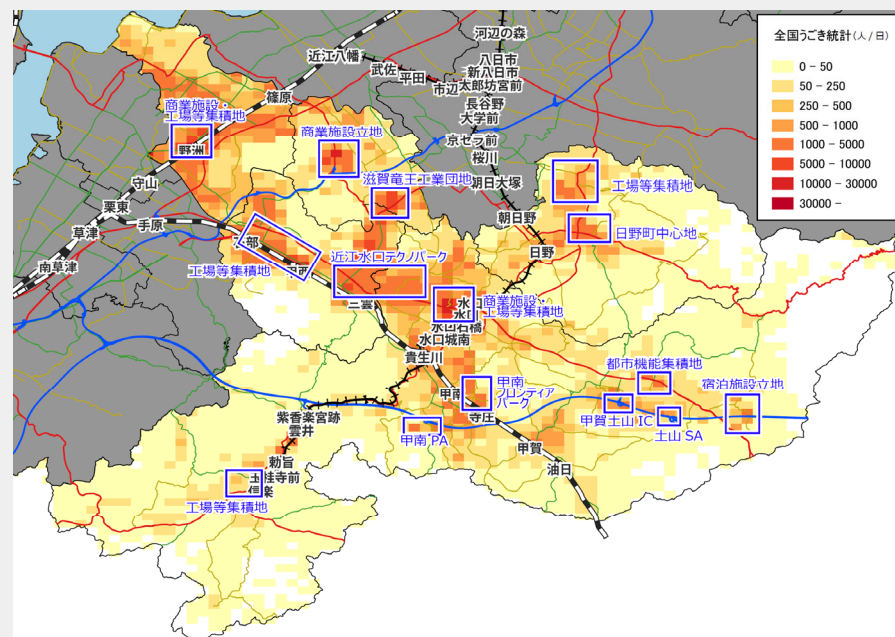
わたしたちの 甲賀地域の現状 移動の状況

- 甲賀地域は野洲市、湖南市、水口に関しての流動が多く、これら地域は内々の流動図も多い。甲賀市、湖南市は市内での流動が多く、野洲市、日野町、竜王町は県内他地域との流動が多い
- 発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部の工場集積地等にも存在する

▼流動図



▼発生集中量分布



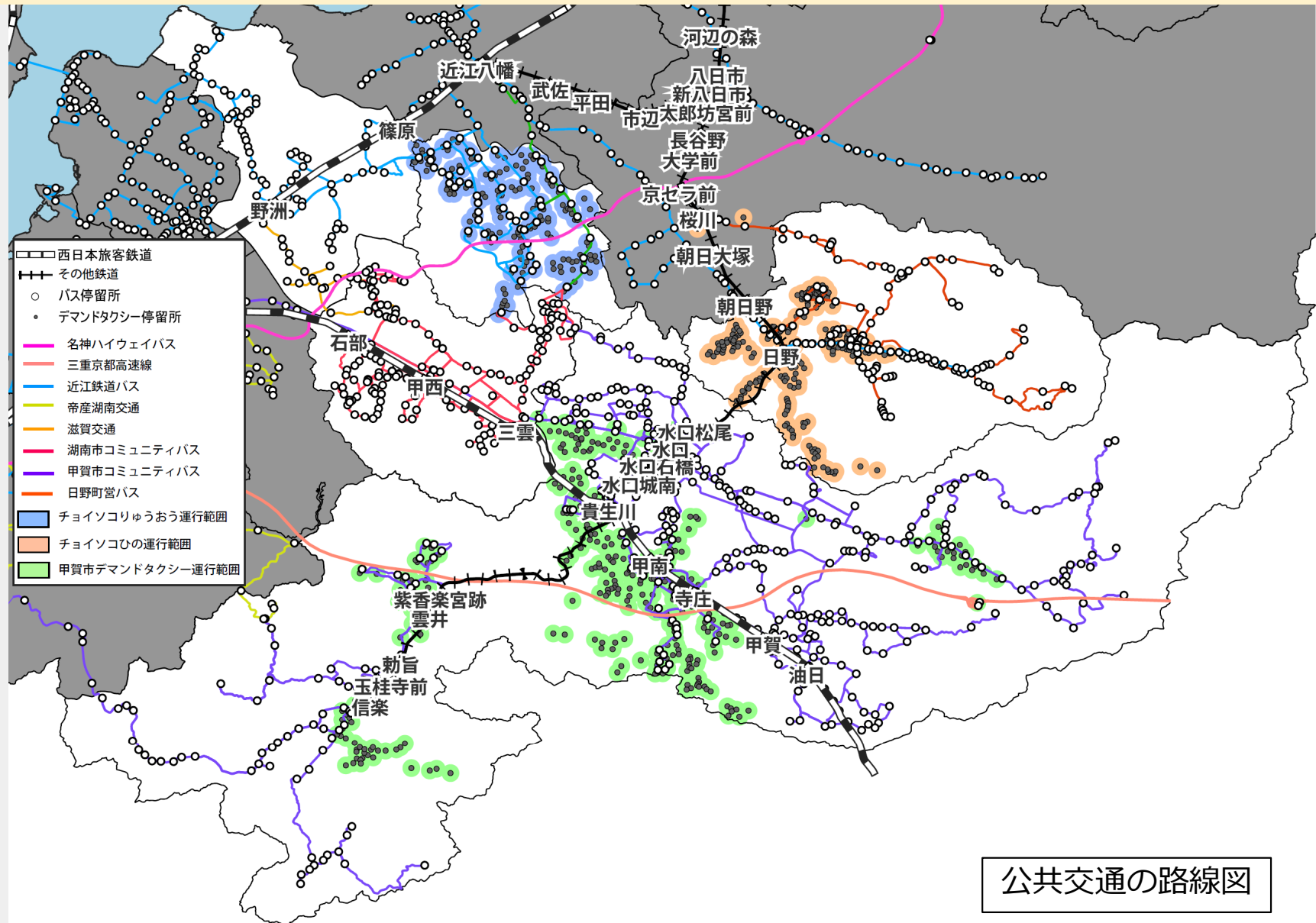
発生集中量

→ある地域から出発したトリップの数
(発生量)と、その地域に到着した
トリップの数(集中量)の合計。

出典：全国うごき統計（2024年4月平日 1 日平均）

わたしたちの 甲賀地域の現状 公共交通の状況

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通モードが面的に整備されており、甲賀地域全域の移動を公共交通が支えている



わたしたちの 甲賀地域の現状 公共交通の状況

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通モードが面的に整備されており、甲賀地域全域の移動を公共交通が支えている

鉄道路線（定時定路線型）

JR草津線	JR琵琶湖線	近江鉄道本線	信楽高原鐵道
-------	--------	--------	--------

甲賀市コミュニティバス路線（定時定路線型／デマンド型）

八田線	広野台線	田代・畑・陶芸の森巡回線 たしろ・はたデマンド	和野・中畑線	三雲駅・市役所線	佐山線・さやまデマンド
甲南線	広域水口線	甲南工業団地線	南草津土山線	末田・大野小学校線	油日線・あぶらひデマンド
大河原線	土山本線	池田中部小学校線	山内巡回線	大澤・土山北巡回線	多羅尾線・たらおデマンド
大原線	環状線	朝宮線	希望ヶ丘・水口線	おおのデマンド	みなくちデマンド

近江鉄道バス路線（定時定路線型）

日八線	岡屋線	服部線	小浜線	吉川線	永原循環線	花緑公園線
野洲村田線	八幡村田線	八幡野洲線	八幡竜王線	八幡アウトレット線	野洲アウトレット線	

湖南市コミュニティバス(めぐるくん)路線（定時定路線型）

三雲線	菩提寺線	医療センタールート		美松台ルート	イオンタウンルート	
石部線	甲西南線	妙感寺ルート	石部循環線		ひばりヶ丘線	下田線

日野町営業バス路線（定時定路線）

桜川線	平子・西明寺線	鎌掛線	湖南サンライズ線
-----	---------	-----	----------

野洲市コミュニティバス(おのりやす)路線（定時定路線型）

祇王・中里コース	希望が丘コース	中央循環コース	あやめコース	安治コース	篠原コース	三上コース
----------	---------	---------	--------	-------	-------	-------

その他バス路線（定時・定路線型）

滋賀バス湖南野洲線	滋賀バス草津伊勢落線	三重京都高速線	名神ハイウェイ京都線
-----------	------------	---------	------------

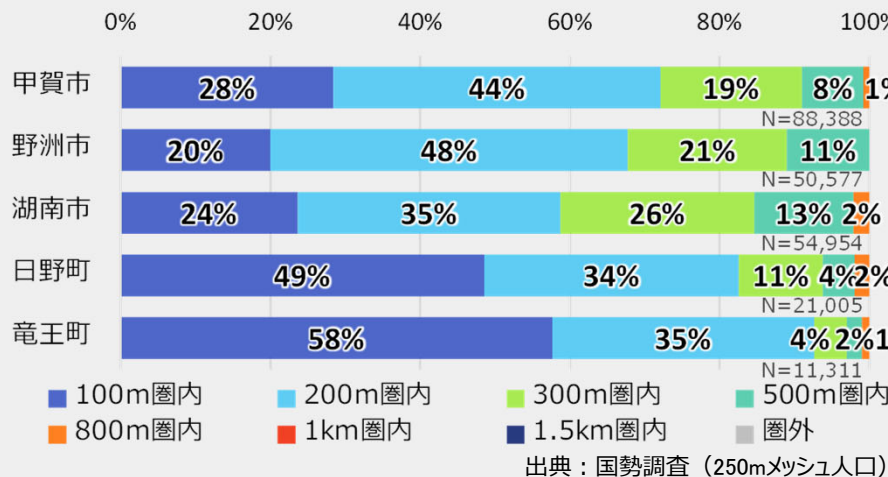
乗合タクシー（デマンド型）

コミタク柏木エリア	コミタク貴生川エリア	コミタク土山エリア	コミタク甲南エリア
コミタク宮町エリア	コミタク神山江田エリア	チョイソコりゅうおう	チョイソコひの

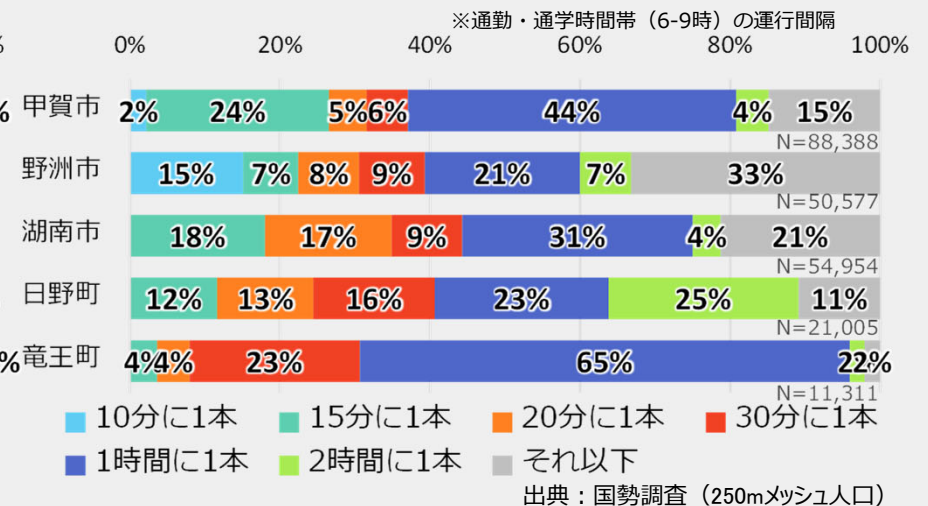
わたしたちの 甲賀地域の現状 公共交通の状況

- バス300m圏内の人口カバー率は全ての市町で約8～9割となっており、鉄道800m圏になるとほぼカバーできる状況である
- 公共交通に求めるサービス水準として全ての市町で割合が大きい「30分に1本以上（1時間に2本）」の人口カバー率は全ての市町で半数以下となっている

▼公共交通の人口カバー率



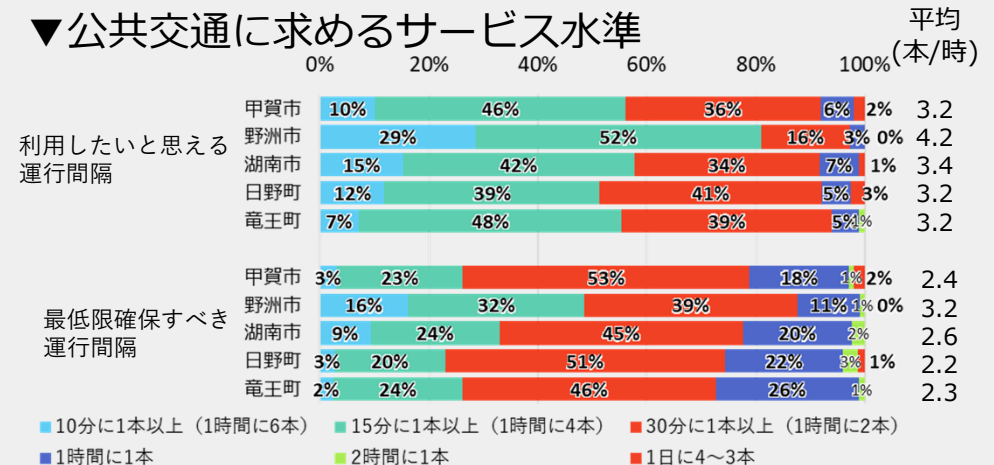
▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

▼公共交通に求めるサービス水準

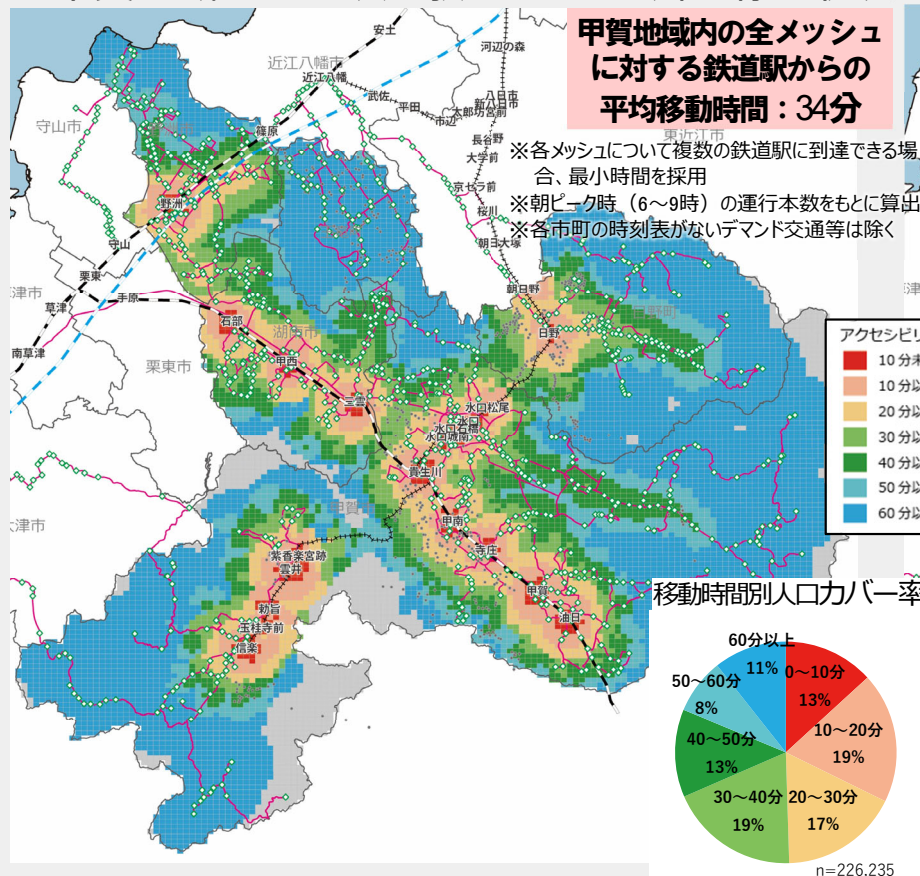


出典：住民アンケート（2022年10月実施）

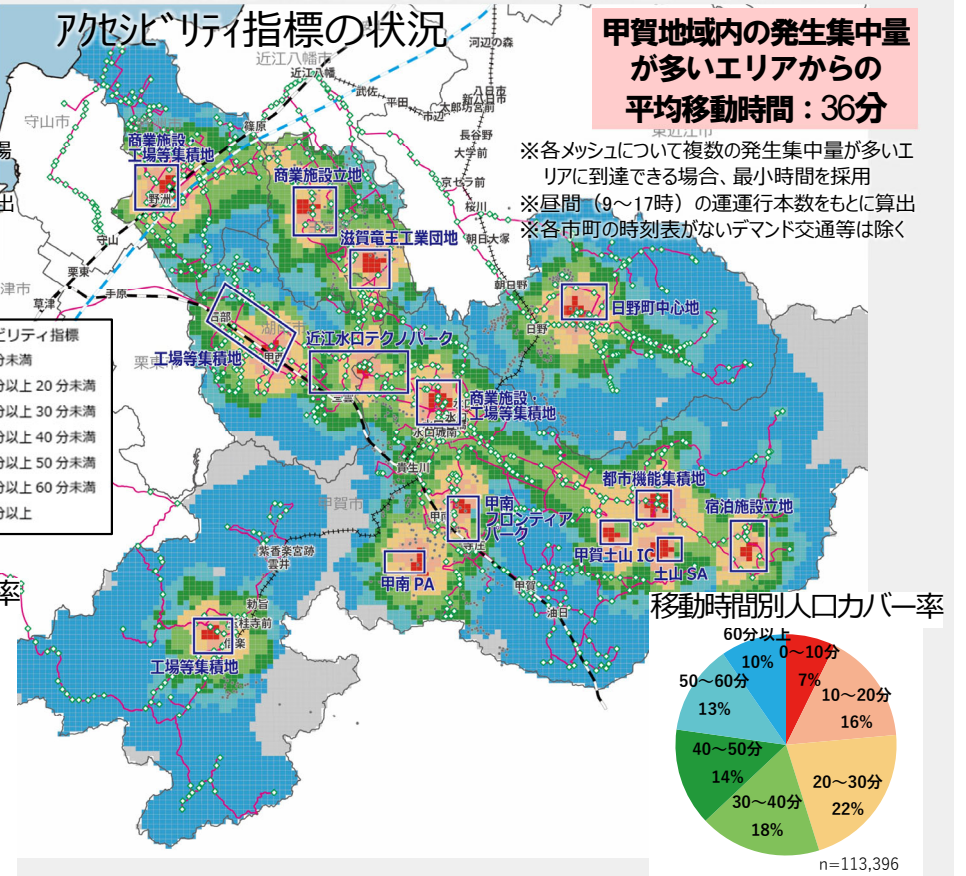
わたしたちの 甲賀地域の現状 公共交通の状況

- 甲賀地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約34分
- 甲賀地域内の発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約36分

▼甲賀地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況



▼甲賀地域内の発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況



・アクセシビリティ指標とは、都市の暮らしやすさを測る指標のひとつとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもので、公共交通を用いた移動に要する時間および公共交通の運行頻度の多少を反映した所要時間の期待値の合計により求まる指標（アクセシビリティ指標活用の手引き（案）国土技術政策総合研究所（H26.6）参照）。

【算出方法】徒歩の移動時間+公共交通の移動時間+公共交通の待ち時間の期待値

※待ち時間の期待値の算出方法 = $60分 / (1時間当たりの運行本数 / 2)$

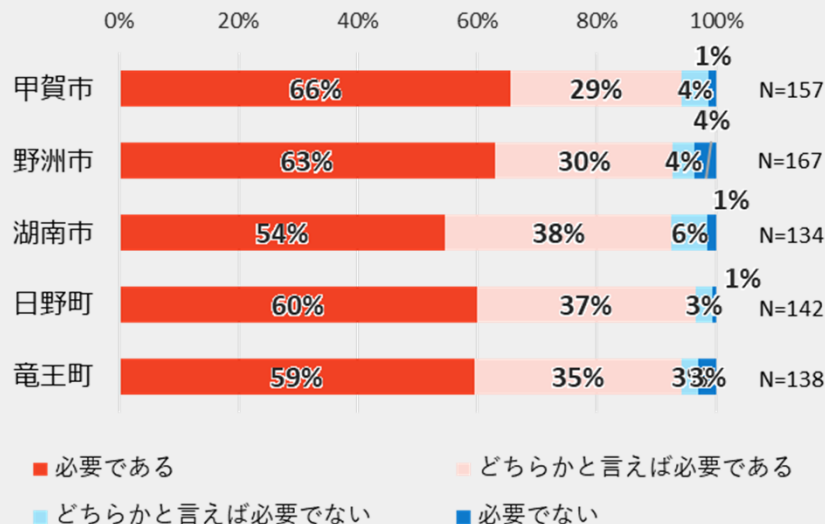
運行本数が多い=待ち時間が減少、運行本数が少ない=待ち時間が増加

**駅等の交通拠点、商業施設等の拠点に対しての
アクセス性を分析**

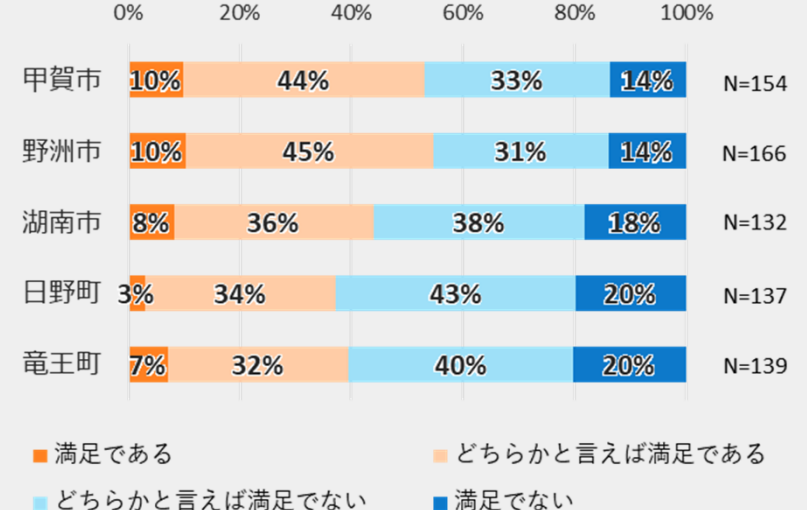
わたしたちの 甲賀地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通の必要性について、全ての市町で「必要である」「どちらかと言えば必要である」と回答した人は9割以上
- 公共交通に対する満足度について、甲賀市、野洲市は「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は約半数となっているが、その他の市町は半数以下

▼公共交通の必要性



▼公共交通に対する満足度



出典：住民アンケート（2022年10月実施）

「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

- ・将来、運転出来なくなったときに必要だから
 - ・誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから
- 等

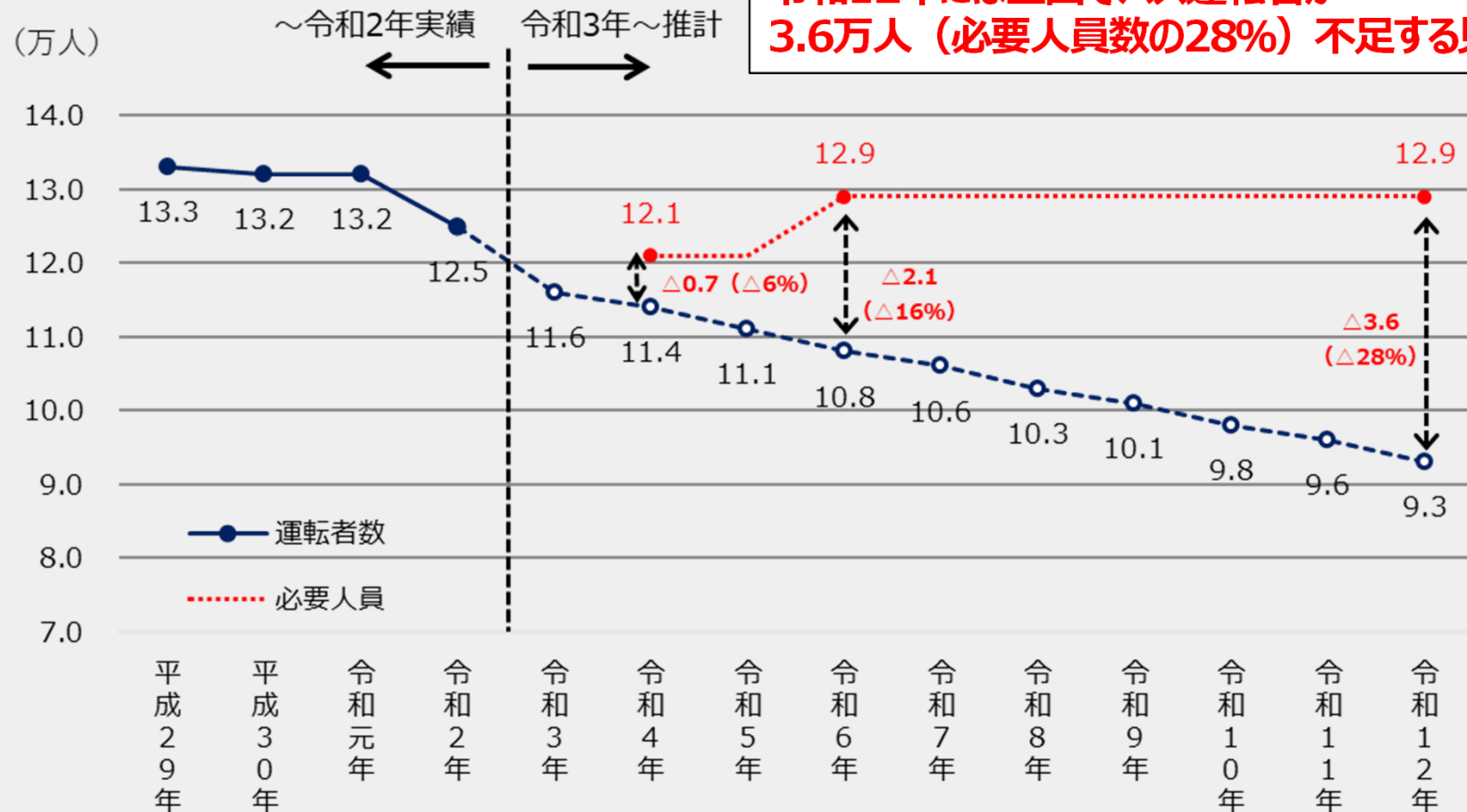
「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
 - ・車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから
- 等

みんなの 公共交通の運転者数（全国・路線バス）

- 深刻な人手不足により、減便や路線廃止が相次いでいる
- 令和6年施行の法改正により、現状の輸送規模を維持するためには更なる人員が必要に

▼バス運転者数見込み（2023年試算）

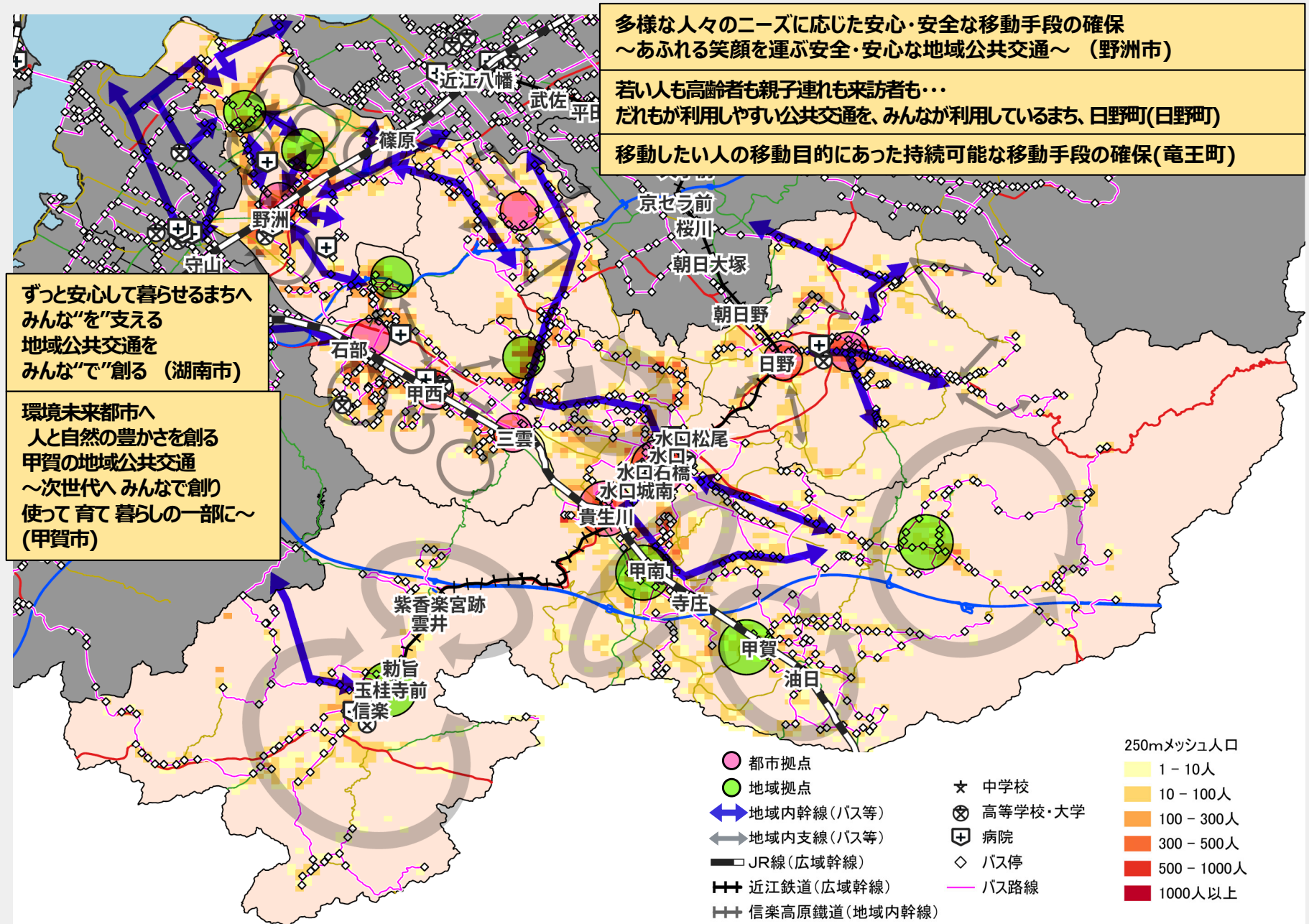


わたしたちの 地域公共交通計画が示す課題等＜甲賀地域＞

	甲賀市（2023.12策定）	野洲市（2024.6策定）	湖南市（2024.3策定）	日野町（2024.3策定）	竜王町（2024.3策定）
まちづくり 〔方針〕	● 市内を貫く 鉄道・バス路線 を幹線公共交通軸として、駅やバス停周辺に都市機能を誘導するまちづくり	● 中心拠点や地域拠点への都市機能の集約化 ● 拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実	◇ 拠点を相互に結び、市街地の魅力や活力等を創出し高めていくため、自動車交通に依存しなくても生活できる、公共交通を基軸としたネットワークづくり	○ 質の高い都市機能や公共サービス等を提供できる拠点を配置し、各拠点を結ぶ軸（広域連携軸等）によって形成	● 中心核および各拠点間の移動を支える交通ネットワークの形成
移動 〔現状及び課題〕	● 都市拠点等の中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系など、将来を見据えた路線網への再編が必要 ● 高齢化に伴い、自動車を運転できなくなる人も増加するため、持続性のある生活交通サービスの維持・確保が必要	● 出勤、通学目的の移動では、鉄道が約2割、路線バスが約3% ● 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	● JR草津線はコロナ禍等で利用者が減少し減便 ● 交通手段分担は、自動車利用が最多 ● 道路交通は東西方向での交通量が多く、一部で慢性的な混雑が発生	● 自家用車を利用して移動する人が大半であり、地域公共交通の利用頻度が低い工業団地等への自家用車通勤により朝夕の渋滞が生じている ● 一般タクシーが、すぐに利用できない	● 日常の移動をマイカーに大きく依存 ● 町内に駅がない本町にとって、移動手段として路線バスは不可欠 ● 共働きが多い子育て世代にとって、子どもの習い事送迎にかかる負担が大きい
交通弱者 〔現状及び課題〕	● 通学手段として運行している路線は、需要に応じた継続的な運行方法の見直しや改善が必要 ● バリアフリー対応や、利用の多い主要な施設へのアクセシビリティを高めつつ、重複している路線の効率化やダイヤの見直しが必要	● 自動車運転免許は65歳以上から返納者が増加 ● 高校生の通学手段における自家用車は約3割	● 高齢化率は一貫して増加し、高齢者数の増加が推計 ● 地域公共交通利用者は5割以上が自動車運転免許の取得経験なし ● バス利用理由は「他に手段がない」が最多	● 高齢化に伴う移動困難な方の増加が見込まれる ● 小学生・中学生の遠距離通学があるが、公共交通利用の選択肢のない地域がある ● 高校生・大学生等の公共交通利用に時間制約がある。保護者送迎の負担が生じている	● 路線バスの通学定期券代が高いことや、始バスが遅く終バスが早いことが理由で、自転車通学をしたり、親が送迎 ● 障がい者等の移動を担う福祉有償運送においても、高齢化の進行で利用者が増加傾向
公共交通の利便性 〔現状及び課題〕	● 乗り継ぎ環境の改善が必要 ● 事業者相互で情報を入手しやすい環境の整備が必要 ● 高速バスと市内公共交通とのアクセシビリティ向上が必要	● JRは「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」が、路線バスは「運行本数の多さ」が、重視度が高く満足度が低い	● JR草津線、バスへの重視事項は「運行継続」「運行本数」「運賃」「乗り継ぎ」が多い	● 広域的な移動が不便 ● 公共交通空白地は少ないが、利便性の高い地区は限定的	● 土日のレジャー利用等により、慢性的な混雑が発生し、路線バスの定時運行にも影響的
観光 〔現状及び課題〕	● 観光やイベントと連携した公共交通の利用促進が必要	—	● 観光客は日帰りを中心に増加傾向にあったがコロナ禍で激減	● 観光客の町内移動も、公共交通等の利用をいかにして促進していくかが課題	● 町外の駅とを結ぶだけでなく、町内への誘引と人流を生み出す移動手段が必要
運行 〔現状及び課題〕	● バス収支率の低い地域もあり、全体の運行補助額も増加 ● 運転手をはじめとする地域公共交通担い手の確保が必要 ● 存続の危機感共有・地域におけるサポートの継続的展開が必要	● 燃料高騰・物価上昇による経営悪化 ● 担い手不足や高齢化による事業縮小の現状	● めぐるくん収支推移は40%超からコロナ禍で30%台に悪化。行政負担額は増加傾向 ● 市財政における歳入の自主財源比率は5割程度で、歳出は民生費が増加傾向	● バス等の乗務員不足が深刻 ● 行政負担額（支出と収入の差額）が、増加傾向	● 乗務員不足等により県内でも路線バスの廃止や減便が急速に進んでいる

※出典 ●：地域公共交通計画 ◇：立地適正化計画 ○：都市計画マスタープラン

わたしたちの 甲賀地域の将来像 全体図（公共交通系）



出典：甲賀市地域公共交通計画、湖南市地域公共交通計画、日野町地域公共交通計画、竜王町地域公共交通計画、野洲市地域公共交通計画

わたしたちの 甲賀地域の将来像

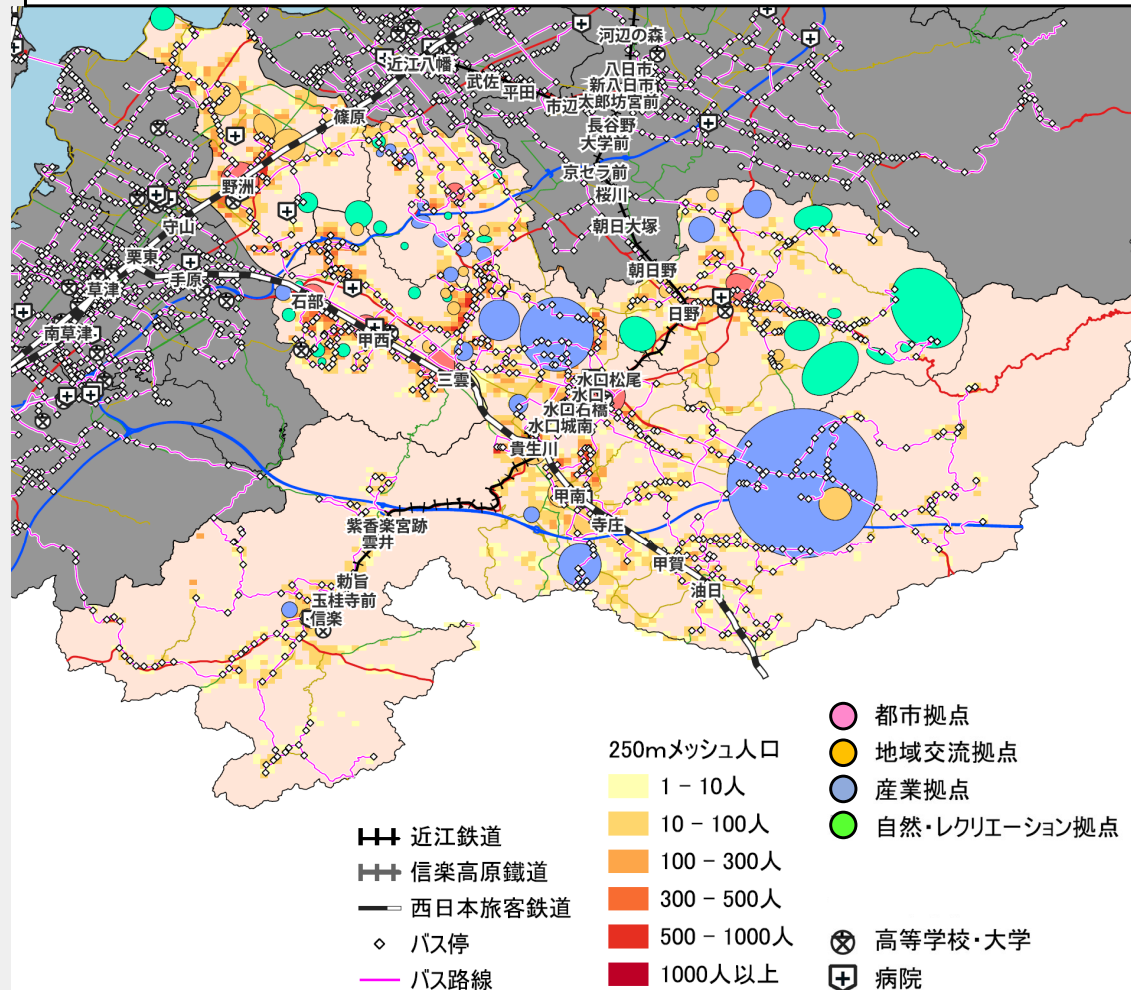
各市町の施策（公共交通系）

甲賀市	野洲市	湖南市	日野町	竜王町
広域幹線網の利便性の確保と利用促進	広域移動を支えるJRの利便性向上	JR 草津線の利便性確保や駅周辺環境の向上	地域の輸送資源の総動員	将来にわたって効率的かつ持続可能な移動サービスの確保
まちづくりと連携した交通結節機能の整備	JR運行の利便性確保・向上 事業者や地域等が連携した利便性確保	JR草津線の運行ダイヤの維持・回復	近江鉄道バス、日野町営バス等の再編	路線バスの効果的・効率的運行
JR草津線の利用促進と利便性向上	地域内移動を担うバス・タクシーの維持確保改善	京都駅直通便の維持	A I オンデマンド交通の導入	チョイソコりゅうおうの効率的・効果的運行
近江鉄道の利用促進と安全運行の確保	バス運行の利便性確保・向上	駅待合環境・バス待ち環境の維持・向上	公共交通通勤の促進	路線バスとチョイソコりゅうおうの連携強化
地域間幹線・支線の維持と効率化	国、県、沿線市による継続的な財政支援	バス、タクシー路線網の再構築	新たな移動手段、 仕組み等の情報収集	公共交通の利用促進
コミバス・コミタクの再編	拠点の機能強化と交通結節機能の連携	バス路線網の再編と改善	地域公共交通のサービス・利用環境の向上	既存公共交通サービスの高度化
信楽高原鐵道の安定経営と安全運行および利便性の確保	JR野洲駅の機能強化 その他地域拠点の強化	行政の財政的負担によるバス路線の維持確保	日野駅におけるターミナル機能の向上	町民の生活スタイルに応じて適切な移動手段を選択できる交通環境づくり
乗り継ぎ環境・接続性の改善	バス・タクシーと地域との結節点強化	持続可能で利用しやすい運賃体系への再構築による外出促進	まちなかにおけるターミナル機能の向上	子育て世帯が利用しやすい交通環境の充実
利用しやすい使いこなるサービスの展開	施設の再編等を踏まえたネットワーク再構築	めぐくんの運賃体系再構築	利用しやすいバス停に向けた整備・保全	高齢者の運転免許証自主返納支援
人と環境にやさしい車両・施設等の整備	2024 年問題を踏まえた再構築	複数種類の地域公共交通を横断する運賃体系検討	公共交通を利用して町民が 出かけやすくなるような町のにぎわいづくり	タクシーの利用環境整備
わかりやすい情報提供の推進	施設再編を踏まえた再構築	主要停留所の待合環境改善	観光客を含めた町内周遊促進のための仕組みづくり	福祉有償運送・住民互助等の その他移動支援の維持・確保
ICT等、新技術を活用した スマートモビリティ・マネジメントの推進	福祉交通と地域公共交通の役割分担と共創	行政や運行事業者・沿線施設・地域の連携による待合環境の確保	地域公共交通の活性化と利便性向上につながる I C T 技術の活用	安全で便利に自動車等を 利用できる環境整備
周遊性を高めるための利用促進	福祉の移動手段の維持確保	他分野の移動施策との連携	地域公共交通の利用促進・意識醸成の促進	まちづくりと調和する公共交通ネットワークの形成
モビリティ・マネジメントの実施	福祉の視点からみた外出支援	「福祉」「教育」分野との連携	モビリティ・マネジメント（MM）の実施	タウンセンター等の交通拠点機能強化
持続可能な仕組みづくり	自家用車や自転車と地域公共交通との連携	送迎バスの地域公共交通との統合、連携	地域公共交通に関する情報発信の改善	先端技術の導入
関連する団体や関係機関との連携推進	自家用車や自家用自転車との連携	地域公共交通の利用促進や担い手確保	地域公共交通の持続性の確保	
新たな収益モデルの構築	来街者の移動手段としての機能確保	地域公共交通利用機会の創出	バス・一般タクシー乗務員確保の支援等	
地域で守り育てる体制の構築	地域公共交通の利用促進	地域公共交通の情報発信	一般タクシーの常駐台数維持の支援	
地域公共交通の担い手確保	情報発信の充実による利用障壁軽減	地域公共交通の担い手確保		
	地域公共交通を利用する機会創出			
	地域公共交通の運賃抵抗の緩和			
	地域、交通事業者、近隣市町等との連携体制確保			
	関係機関での協議・調整の場の確保			
	地域住民による地域公共交通への参画			
	地域公共交通の担い手確保			
	積極的な担い手募集			
	将来の担い手の養成			

出典：甲賀市地域公共交通計画、湖南市地域公共交通計画、日野町地域公共交通計画、竜王町地域公共交通計画、野洲市地域公共交通計画

わたしたちの 甲賀地域の将来像 全体図（都市計画系）

都市づくりの目標像
あい甲賀 いつもの暮らしに“しあわせ”を感じるまち(甲賀市)
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(野洲市)
ずっとここに暮らしたい！みんなで創ろう きらめき湖南（湖南市）
時代の変化に対応した日野らしい『住む・働く・憩い楽しむ』場を高めるまちづくり（日野町）
誰もがきらりと輝き希望をかなえられるまち(竜王町)



都市拠点	地域交流拠点
商業等の多様な都市機能の誘致・集積を図る地区(甲賀市)	日常生活を支え、地域の個性を活かした都市機能の集積を図る地区(甲賀市)
行政、教育文化、商業、医療、子育て、居住及びこれらが複合した機能の配置と更なる充実を図る地域(野洲市)	居住機能を基本とし、その他多様な機能の充実・強化を図る地域(野洲市)
多様な都市機能の集積を図り、便利で快適な日常生活を支える拠点(湖南市)	各機能の整備・強化を図り、歩いて行ける身近な拠点となる拠点(湖南市)
町全体の生活利便性向上のため、多様な都市機能の集積を図る拠点(竜王町)	魅力的な住宅地の整備を促進し、居住環境の向上と定住人口の増加を図る拠点(竜王町)
既存の生活サービス機能や商業機能の維持・向上を促進する拠点(日野町)	交流・日常生活サービスの中心として自治機能の維持・充実を促進する拠点(日野町)
産業拠点	自然・レクリエーション拠点
新産業の創造と多様な就業の場の確保を図る地区(甲賀市)	※定義なし(甲賀市)
※定義なし(野洲市)	本市固有の自然環境を生かし、市内外の人々の交流を促進する拠点として整備を進める地域(野洲市)
アクセス性の向上、操業環境の維持・強化と新たな企業の集積に努める拠点(湖南市)	周辺環境整備等により、福祉・観光・歴史・レクリエーション拠点としての機能の整備・強化を図る拠点(湖南市)
工業振興、雇用拡大を牽引する場として工業・流通機能の立地誘導、良好な操業環境の形成、維持を図る拠点(竜王町)	観光・交流機能を拡充し観光・レクリエーション機能の充実など魅力を向上することで地域経済の活性化を図る拠点(竜王町)
高速交通網の利便性の高さを活かし産業機能の維持・充実・拡充を促進する拠点(日野町)	豊かな自然環境を保全しつつレクリエーションの場として活用する拠点(日野町)

わたしたちの 甲賀地域の将来像 各市町の都市づくり理念・目標

甲賀市

自然・歴史・伝統をみんなで守り育てる環境都市づくり

・良好な自然環境の保全と、この豊かな環境を活かして住みやすく育てやすい居住環境を充実により、豊かな自然、街道が育んだ歴史、祖先が培った伝統を守り育てる環境都市づくりを目指す。

安全で安心できる住宅都市づくり

・環境負荷の小さなまちづくりと、高齢者がいきいきと暮らせる環境の実現、防犯・防災対策の充実を推進し、豊かな自然環境を背景に、高齢者から子どもまでのみんなが安全で安心して暮らせる住宅都市づくりを目指す。

にぎわいと魅力を感じる活力都市づくり

・にぎわいと選択性がある都市拠点と個性ある地域拠点を育成し、にぎわいと魅力を感じる多様な中心地を再構築し、活力ある都市づくりを目指す。

広域的な交通網や伝統を活かした産業・交流都市づくり

・内陸工業、伝統産業等の活性化を図り多様な産業を創造するとともに忍者などの資源を活かした観光・文化交流を活発化させ、活力のある産業・交流都市づくりを目指す。

身近な生活圏での利便性が高く、地域間交流が盛んな快適都市づくり

・安定した公共交通の確保、幹線道路網の充実とともに拠点を中心とした各地の生活環境施設の整備・充実を図り、快適な生活を支える多様な都市施設の整備を進め、地域間交流が盛んな快適な都市づくりを目指す。

野洲市

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
- ・快適で歩きたくする歩行空間の整備
- ・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

湖南市

安心・安全、循環と共生を重視した持続可能なまちづくり

・災害に強いまちづくりや自然を活かした地域活力の創出に努めるとともに、計画的な土地利用と施設の誘導を促し、安心・安全、自然環境と共生した持続可能なまちづくりを進める。

まちの活力とにぎわいを創出する多様な拠点づくり

・都市の中心的な拠点においては、拠点機能の強化・集約を戦略的に進めるとともに、活力とにぎわいの創出に努める。

人と地域の交わりを支える、便利で快適なネットワークづくり

・相乗的かつ効果的にさまざまな都市活動を活発化する便利で快適なネットワークづくりを進める。

花や緑、美しいまちなみで心をつなぐ景観づくり

・市民が『ずっとここに暮らしたい!』と思える花や緑、美しいまちなみが身近にあるあたたかみのある景観づくりを戦略的に進める。

協働による誇りと愛着を育むまちづくり

・市民のまちづくりに関する意識を高めるとともに、地域での支えあいや暮らしやすさを高めようとする主体的な取組を適切に育み、どあらゆる機会においても協働の関係づくりに努める。

出典：甲賀市都市計画マスタープラン

野洲市都市計画マスタープラン

湖南市都市計画マスタープラン

わたしたちの 甲賀地域の将来像 各市町の都市づくり理念・目標

日野町

若者・子育て世代から高齢者まで 幅広い人にとって魅力あるまちづくり

- ・多様な住環境を活用し、様々な世代と生活様式に対応できる生活の場を目指す。
- ・生活利便性の向上を図り、住み続けることのできる住環境づくりを目指す。

日野の大きな魅力である歴史と自然を活用した 賑わいと交流のまちづくり

- ・豊かな歴史・自然環境を観光や地場産業の振興に活かしたまちづくりを目指す。

広域的交通便利性の高さと日野の資源を生かした 活力あるまちづくり

- ・高速交通網の利便性の高さを活かした産業立地を促進し、多様かつ安定した雇用の場づくりを目指す。
- ・豊かな自然と歴史を生かした観光や特産品の振興等による魅力的な地場産業づくりを目指す。

広域から日常生活まで便利に移動できるまちづくり

- ・広域的な交通ネットワークを活用した開かれた移動と交流のあるまちづくりを目指す。
- ・日常生活を支える多様な交通のあるまちづくりを目指す。

激甚化・頻発化する災害等に対応できる 安全・安心のまちづくり

- ・自然災害に対応した防災・減災に取り組むまちづくりを目指す。
- ・小さくまとまりのあるまちを活かした町民主体による安心できる生活の場づくりを目指す。

竜王町

便利で快適な住み続けたい都市づくり

- ・町内全域にわたる生活の利便性を向上させ、働く場や身近に自然と触れ合う場がある暮らしやすい環境を生かした誰もが「住み続けたい」と思える都市づくりを進める。

活力あふれる都市づくり

- ・内交通体系の整備と合わせた戦略的な土地利用の誘導により雇用増大、地域経済を牽引する多様な産業振興を進めるとともに、都市基盤の計画的・効率的な維持管理に取り組み「活力あふれる」都市づくりを図る。

安全で安心な都市づくり

- ・防災・減災対策、住宅等の耐震性向上の促進、日頃からの防災情報の周知、住民の自助・共助による防災力の強化やライフラインの確保など、「安全で安心な」都市づくりを進める。

豊かで美しい緑が映える都市づくり

- ・気軽に緑と触れることができる魅力的な景観資源を計画的かつ選択的に保全しつつ、都市の魅力づくりのために活用する等、「緑が映える」都市づくりを図る。

誰もが輝くことができる都市づくり

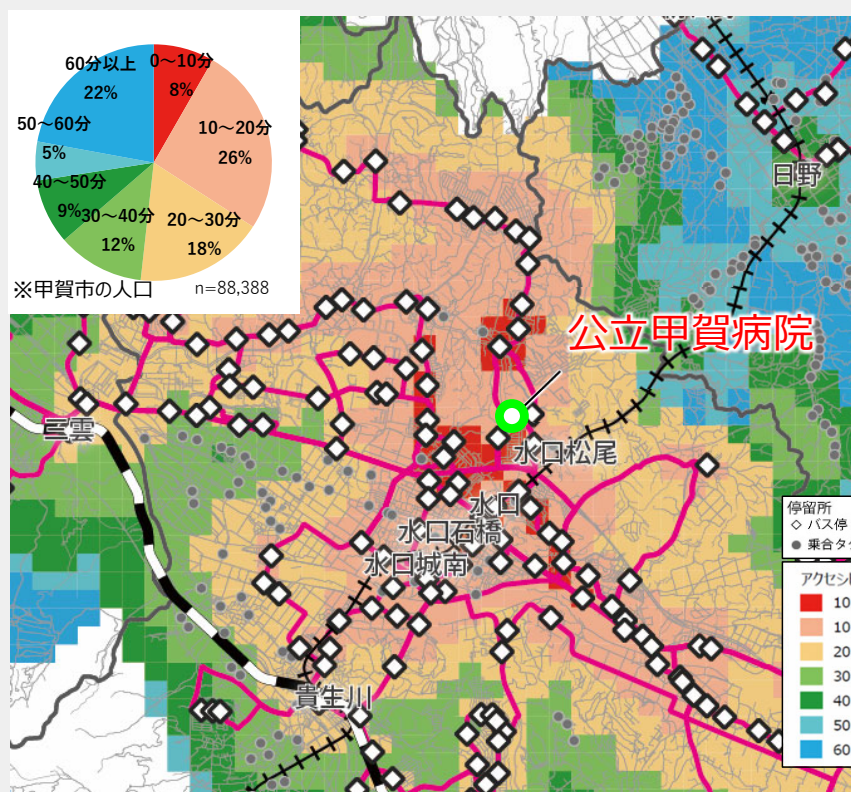
- ・町民等の地域活動や生活を支える施設の整備や維持管理を図るとともに、多様な主体がまちづくりの構想や計画段階から参画するなど、実現するためのプロセスに関わることで、誰もが「輝くことができる」都市づくりを図る。

“公立甲賀病院”における公共交通の影響

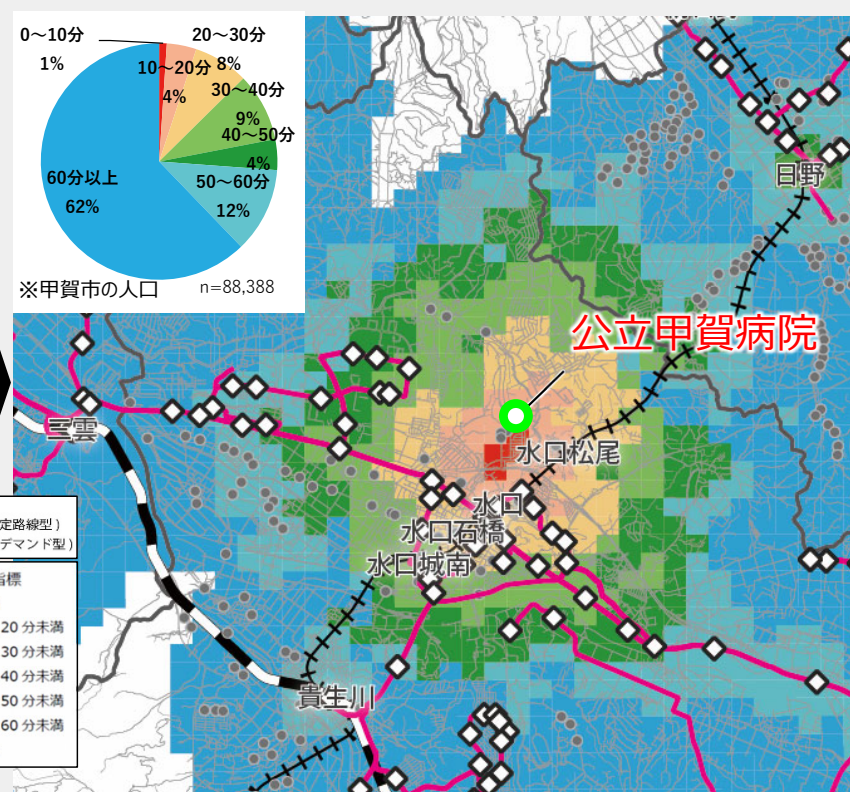
- 公立甲賀病院へアクセスする“甲賀市コミュニティバス 広野台線”等※があることで、公立甲賀病院へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約5割
- 公立甲賀病院へアクセスする“甲賀市コミュニティバス 広野台線”等がないと、公立甲賀病院へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約1割となる

※甲賀市コミュニティバス（広域水口線、希望ヶ丘・水口線、土山甲賀病院直通便、和野・中畑線、広野台線、八田線）

▼“甲賀市コミュニティバス 広野台線”等あり



▼“甲賀市コミュニティバス 広野台線”等なし



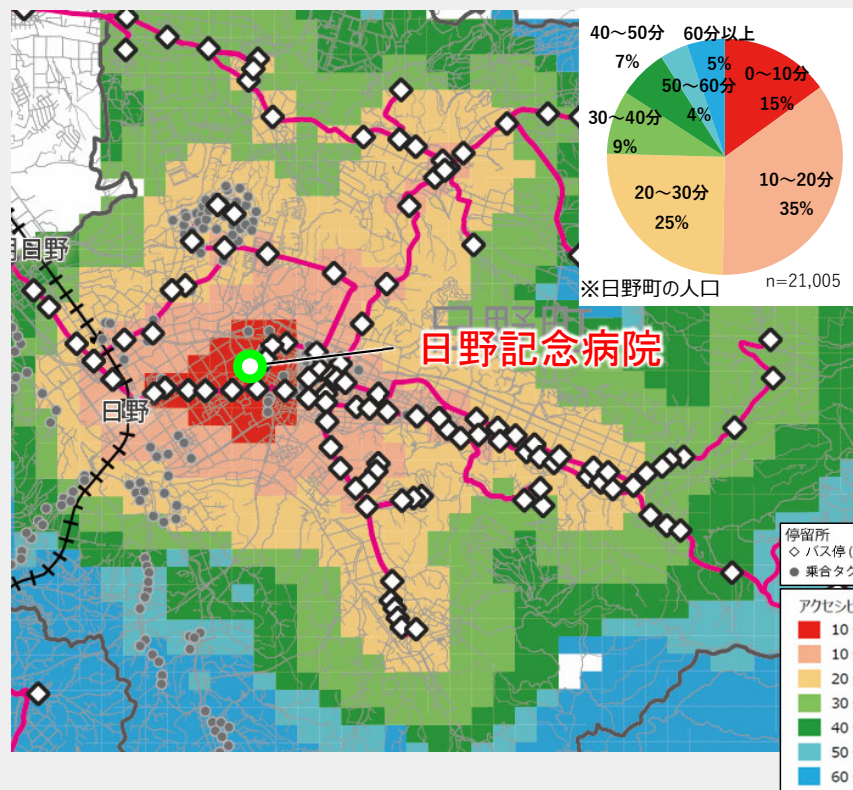
※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
 ※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“公立甲賀病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから公立甲賀病院へはどのくらいかかるかを示す）
 ※“甲賀市コミュニティバス 広野台線”等なしの場合は、公立甲賀病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、公立甲賀病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“日野記念病院”における公共交通の影響

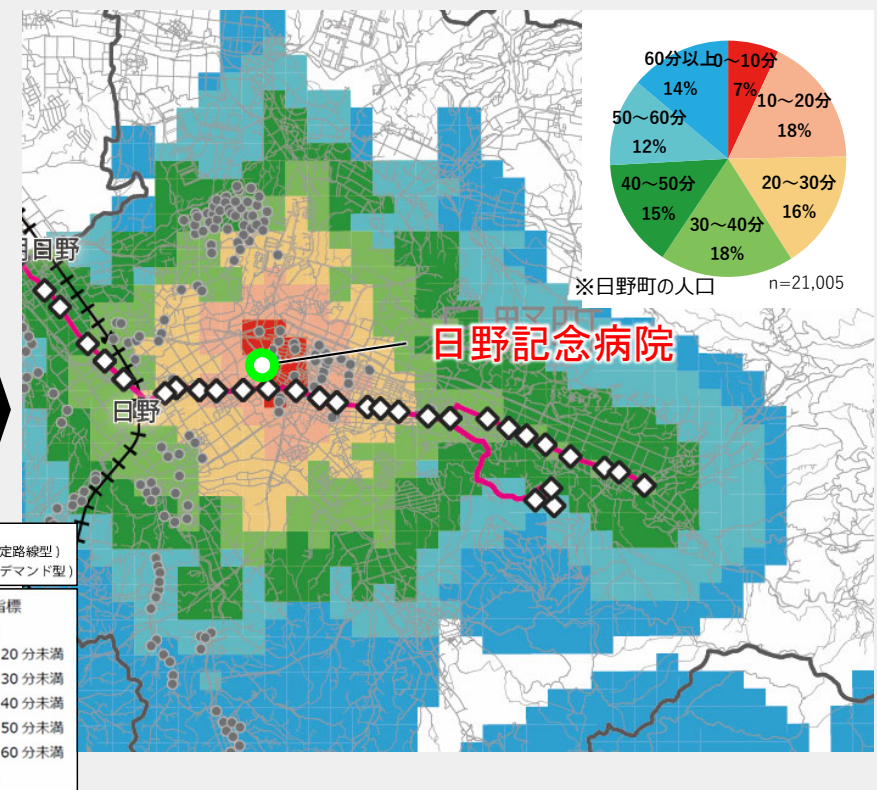
- 日野記念病院へアクセスする“日野町営バス 鎌掛線”等※があることで、日野記念病院へ約30分未満でアクセスできる日野町の人口は約8割
- 日野記念病院へアクセスする“日野町営バス 鎌掛線”等がないと、日野記念病院へ約30分未満でアクセスできる日野町の人口は約4割となる

※日野町営バス（鎌掛線、平子西明寺線、桜川線、サンライズ線）

▼“日野町営バス 鎌掛線”等あり



▼“日野町営バス 鎌掛線”等なし



停留所
◇ バス停（定時・定路線型）
● 乗合タクシー（デマンド型）

アクセシビリティ指標
■ 10分未満
■ 10分以上 20分未満
■ 20分以上 30分未満
■ 30分以上 40分未満
■ 40分以上 50分未満
■ 50分以上 60分未満
■ 60分以上

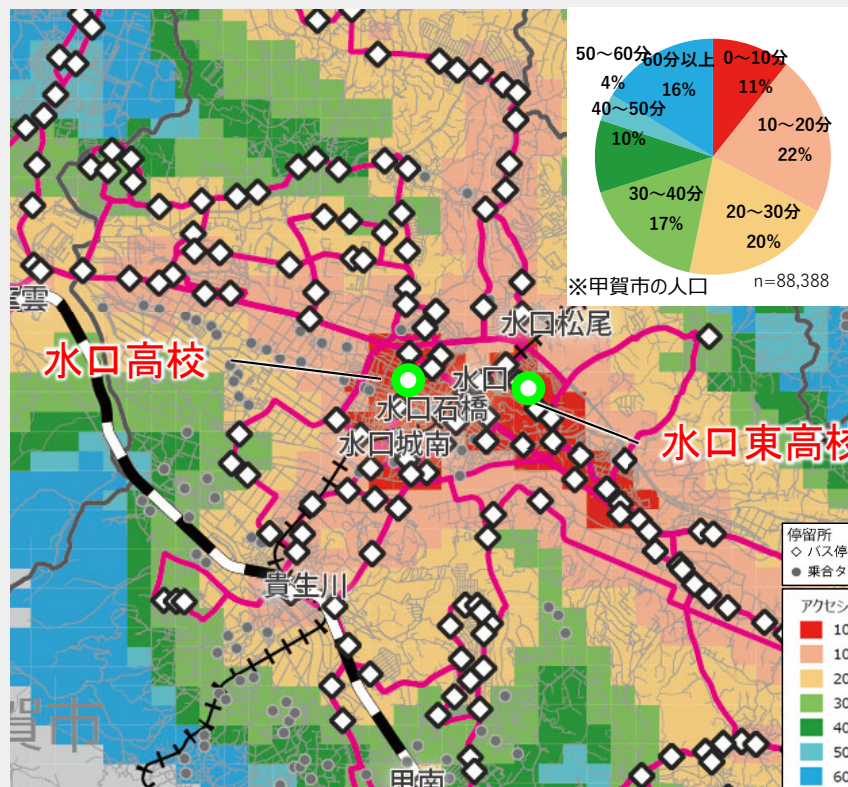
※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“日野記念病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから日野記念病院へは何分かかかるかを示す）
※“日野町営バス 鎌掛線”等なしの場合は、日野記念病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、日野記念病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“水口高校・水口東高校”における公共交通の影響

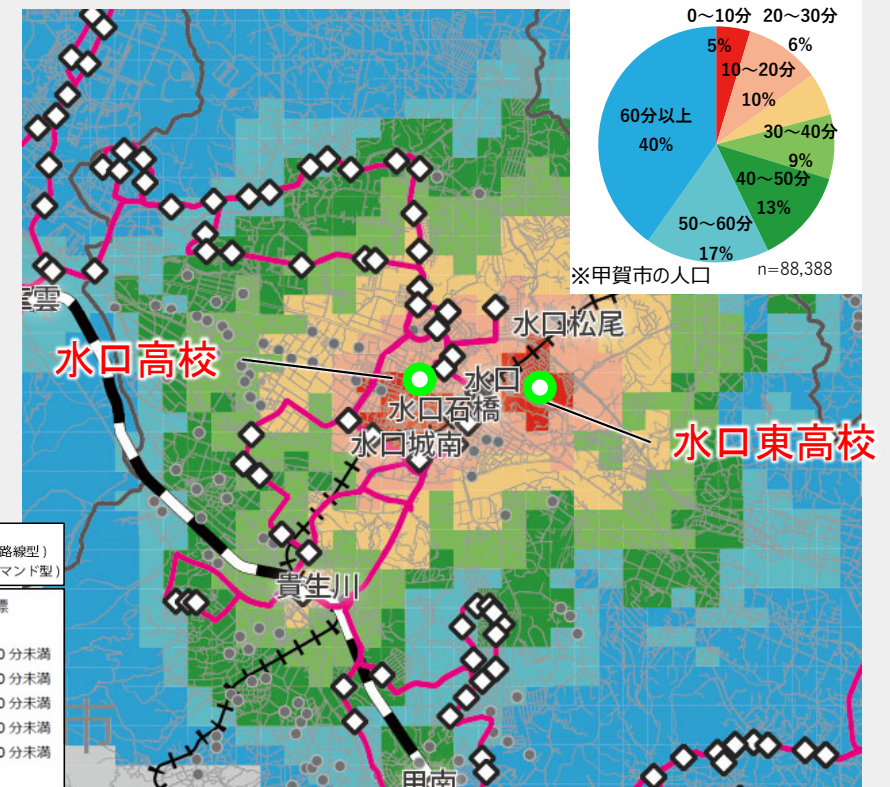
- 水口高校・水口東高校へアクセスする“甲賀市コミュニティバス 土山本線”等※があることで、水口高校・水口東高校へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約5割
- 水口高校・水口東高校へアクセスする“甲賀市コミュニティバス 土山本線”等がないと、水口高校・水口東高校へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約2割となる

※甲賀市コミュニティバス(希望ヶ丘・水口線、和野・中畑線、三雲駅・市役所線、八田線、土山本線、広域水口線)、みなくちデマンドバス

▼“甲賀市コミュニティバス 土山本線”等あり



▼“甲賀市コミュニティバス 土山本線”等なし



※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標

※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出(最短経路探索)

※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

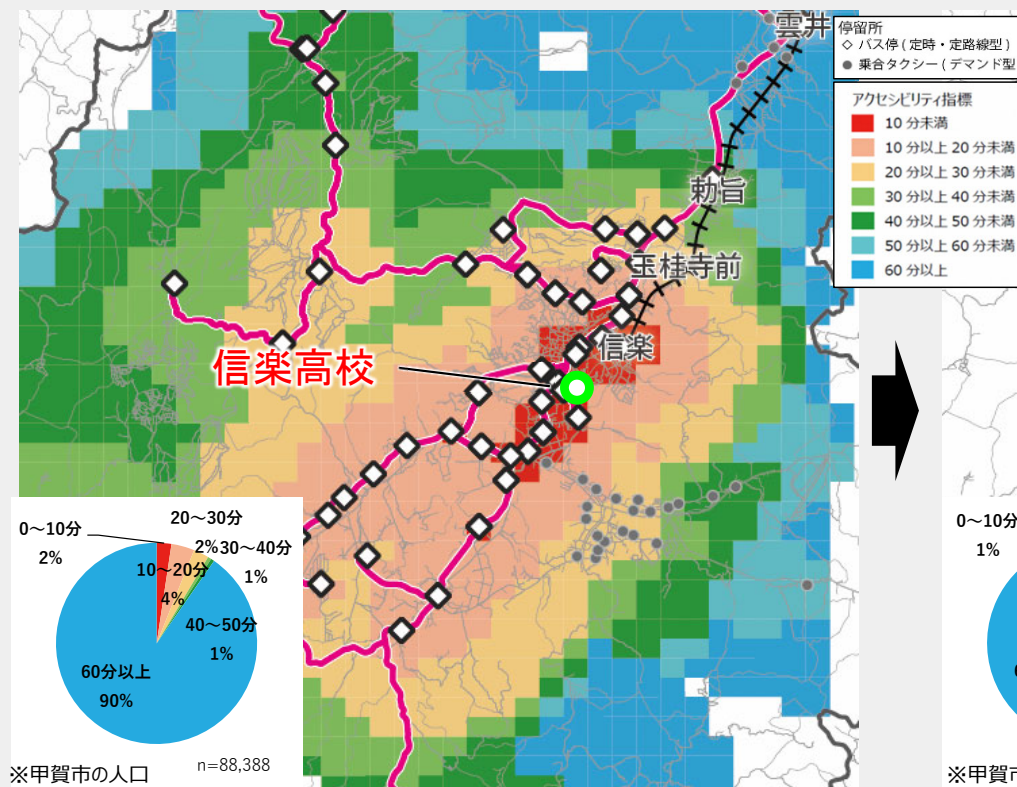
※“水口高校・水口東高校”を目的地として、6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出(公共交通で移動する場合に、各メッシュから水口高校・水口東高校へは何かかるかを示す)

※“甲賀市コミュニティバス 土山本線”等なしの場合は、水口高校・水口東高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、水口高校・水口東高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

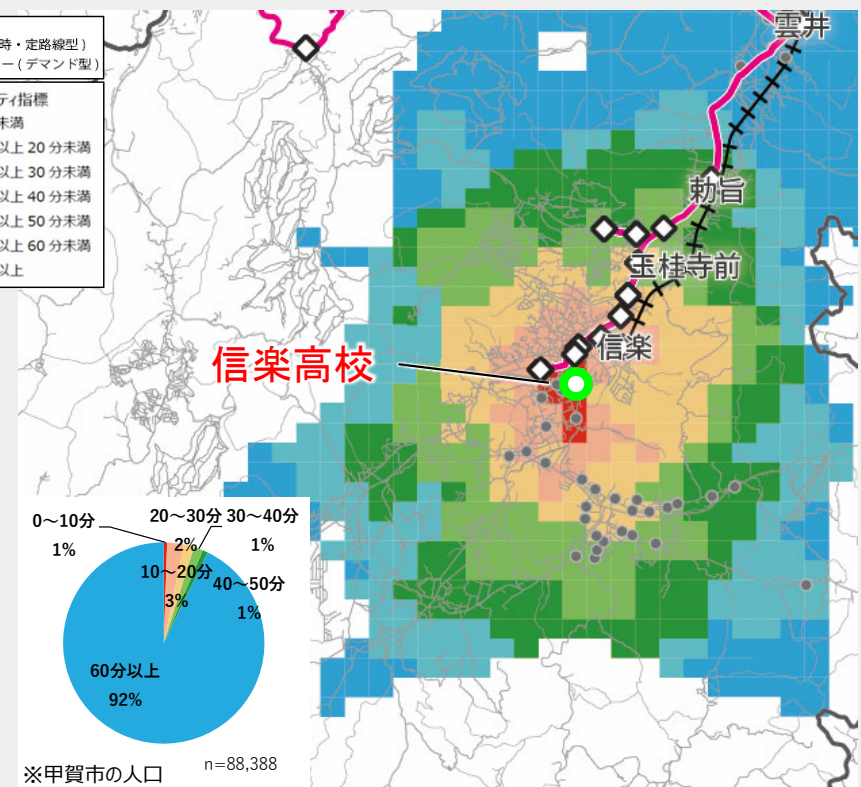
“信楽高校”における公共交通の影響

- 信楽高校へアクセスする“朝宮線”等※があることで、信楽高校へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約8%
 - 信楽高校へアクセスする“朝宮線”等がないと、信楽高校へ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約6%となる
- ※朝宮線,多羅尾線,田代・畑・陶芸の森巡回線,たらおデマンド,たしろ・はたデマンド

▼“朝宮線”等あり



▼“朝宮線”等なし

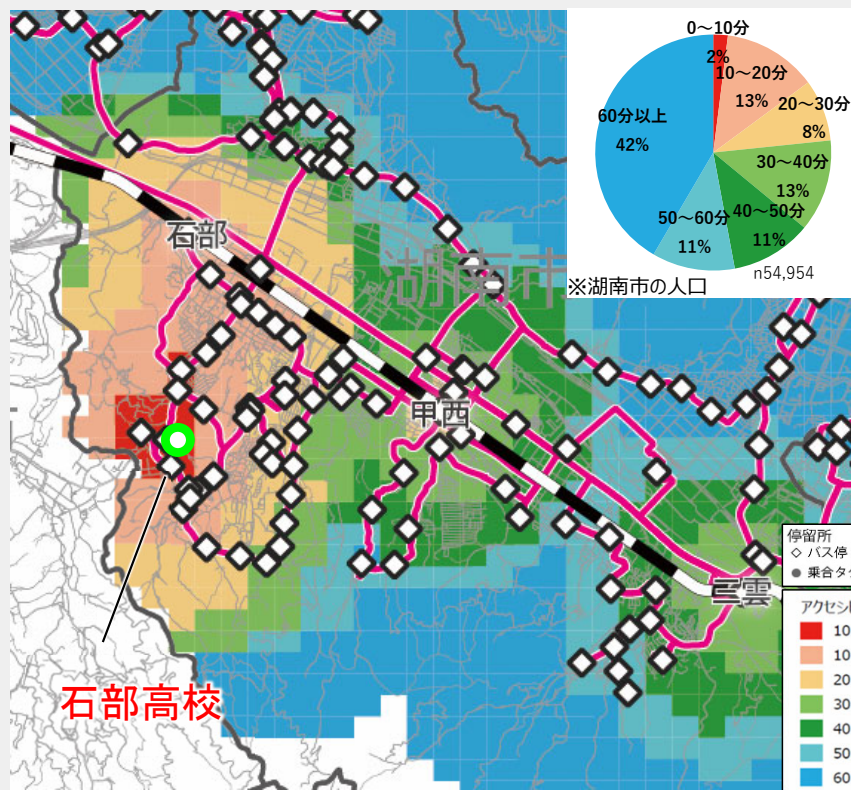


※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
 ※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“信楽高校”を目的地として、6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから信楽高校へは何分かかるかを示す）
 ※“朝宮線”等なしの場合は、信楽高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、信楽高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

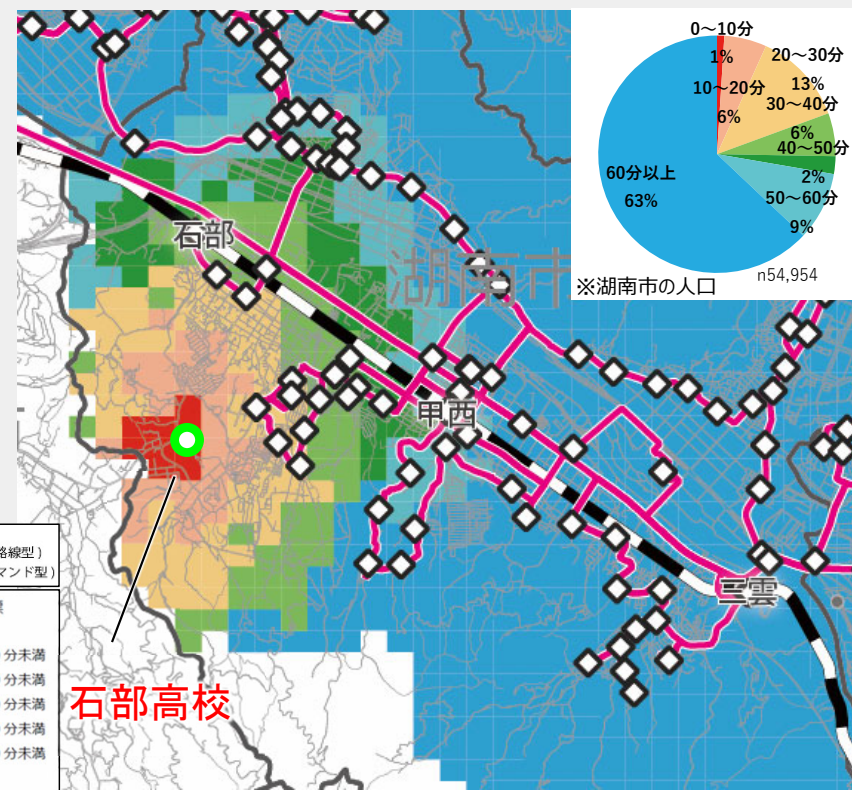
“石部高校”における公共交通の影響

- 石部高校へアクセスする“石部循環線”があることで、石部高校へ約30分未満でアクセスできる湖南市の人口は約23%
- 石部高校へアクセスする“石部循環線”がないと、石部高校へ約30分未満でアクセスできる湖南市の人口は約20%となる

▼“石部循環線”あり



▼石部循環線”なし



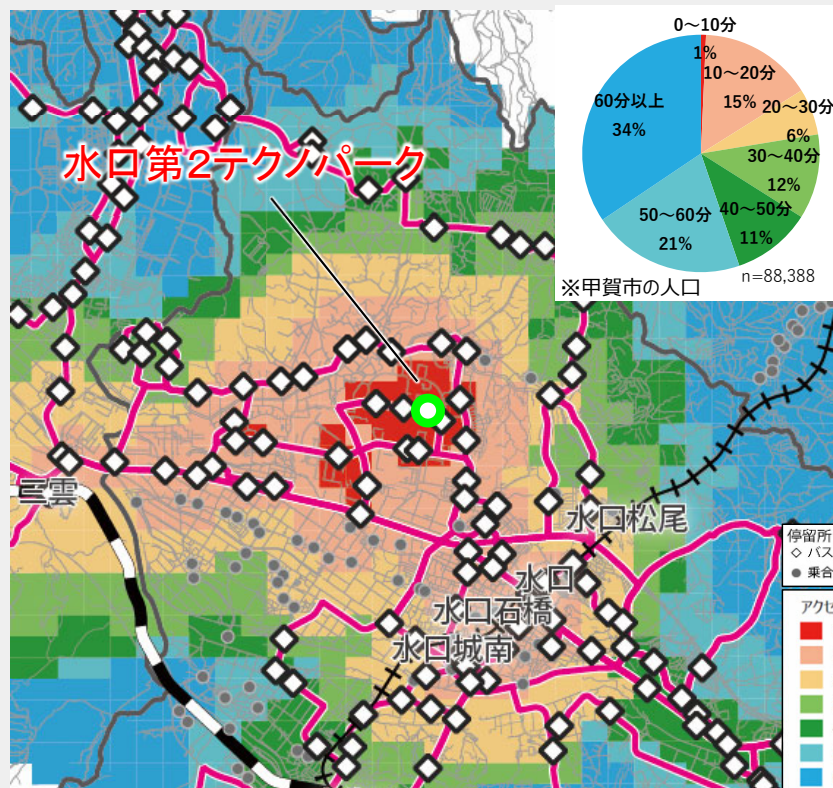
※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
 ※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“石部高校”を目的地として、6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから石部高校へは何分かかるかを示す）
 ※“石部循環線”なしの場合は、石部高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、石部高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“水口第2テクノパーク”における公共交通の影響

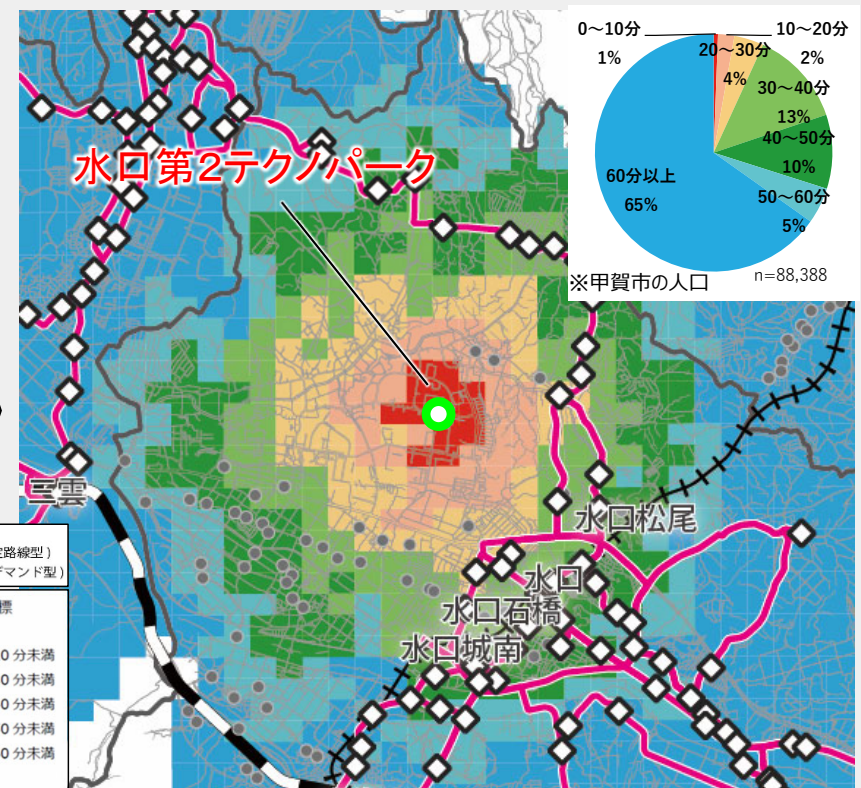
- 水口第2テクノパークへアクセスする“三雲駅・市役所線”等※があることで、水口第2テクノパークへ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約2割
- 水口第2テクノパークへアクセスする“三雲駅・市役所線”等がないと、水口第2テクノパークへ約30分未満でアクセスできる甲賀市の人口は約1割となる

※三雲駅・市役所線、広野台線

▼“三雲駅・市役所線”等あり



▼“三雲駅・市役所線”等なし



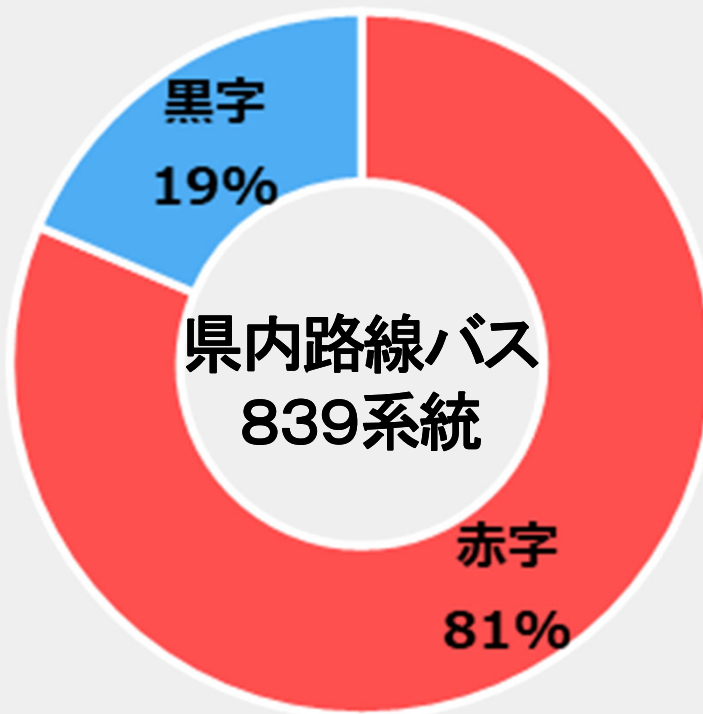
※アクセシビリティ指標とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
※“水口第2テクノパーク”を目的地として、6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから水口第2テクノパークへは何分かかるかを示す）
※“三雲駅・市役所線”等なしの場合は、水口第2テクノパーク周辺の近いバス停から徒歩で行く等、水口第2テクノパークへ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

公共交通の収支状況（滋賀県・路線バス）

○県内路線バスの8割が赤字

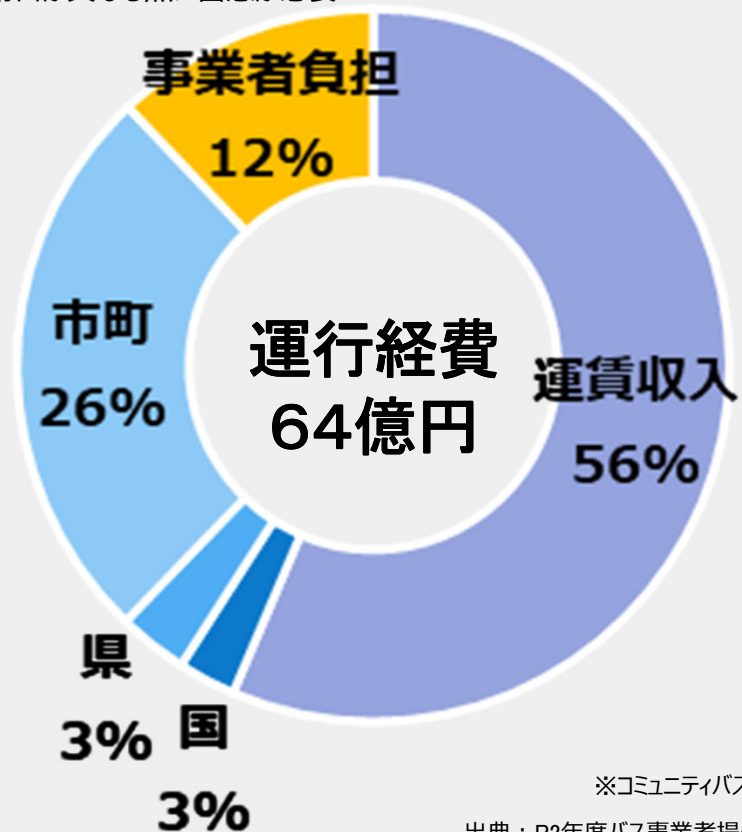
○県内における路線バスの費用負担は、運賃収入が約6割、行政負担が約3割となっており、運賃収入だけでは維持が困難な状況

▼滋賀県内路線バス事業の赤字割合



▼滋賀県における路線バス事業の費用負担割合

※滋賀県内のバス事業者全体の平均的な割合であり、事業者により割合が異なる点に留意が必要



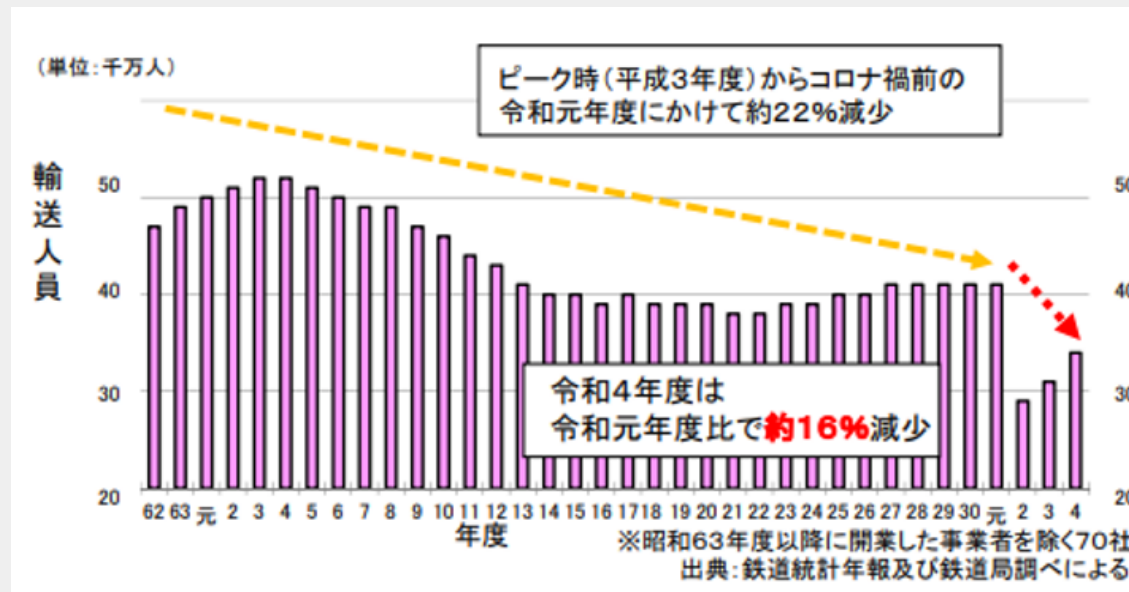
※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

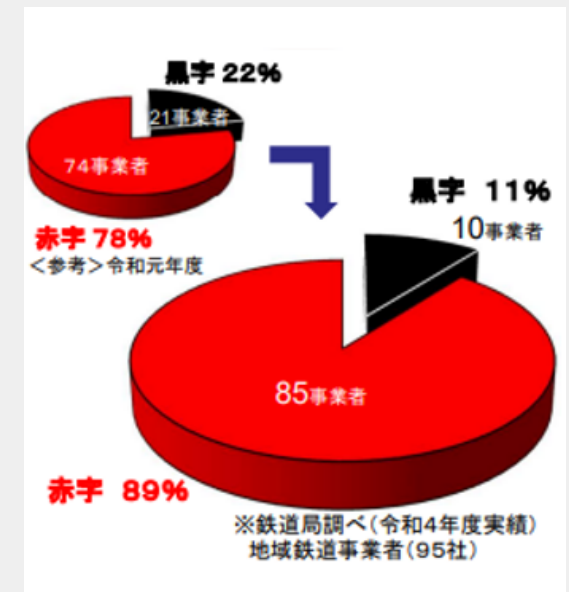
みんなの 公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○全国的な鉄道の収支傾向として、輸送人員は減少しており、赤字割合は令和元年度から11ポイント増加しているなど、鉄道においても厳しい収支状況

▼輸送人員の推移



▼経常収支



※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

出典：地域鉄道の現状（国交省）

公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

「滋賀県地域交通ビジョン」（令和6年3月）策定にあたり試算された、仮に路線バスや地域鉄道の運行体系を維持し運行本数を維持・増加させた場合に必要な追加コスト

あくまでも追加コストの規模感を把握いただくための参考数値であり、今回のワークショップで議論いただいている、望ましい交通軸の姿（施策案）を実現するための追加コストは、今後積み上げを行い、改めてお示しする予定

A 現状と同じ運行体系・本数を維持

概算追加コスト	約 25 億円/年 ➡県民一人当たり約1,800円/年
---------	------------------------------------

B 運行体系を維持し運行本数を増加

概算追加コスト	約 94 億円/年 ➡県民一人当たり約6,700円/年	
サービスレベル	6～9時、17～20時	25分に1本程度
	9～17時	35分に1本程度

C 運行体系を維持し運行本数をさらに増加

※は、他の取組に係る費用を含む

概算追加コスト	約 101 億円/年 ➡県民一人当たり約7,200円/年	
	約 128 億円/年 ➡県民一人当たり約9,100円/年※	
サービスレベル	6～9時、17～20時	20分に1本程度
	9～17時	25分に1本程度

公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

<財源の議論に係るイメージ>

(現状)

(将来)

サービス水準を
向上させる場合

① 運行等にか
かるコスト
の削減

支出と収入のギャップ
ビジョンの例での試算
25～128億円

→①②③等により解消

サービス水準
をどうするか
= 施策の議論

乗る人
が負担
(運賃等)

みんな
で負担
(国・県・市町
の補助金等
= 税金)

事業者の
負担等(※)

乗る人
が負担
(運賃等)

みんな
で負担
(国・県・市町
の補助金等
= 税金)

事業者
の負担等

② 運賃収入
の増加

③ 補助金等
の増額

(※)他の事業利益からの補てん等

支出

収入

支出

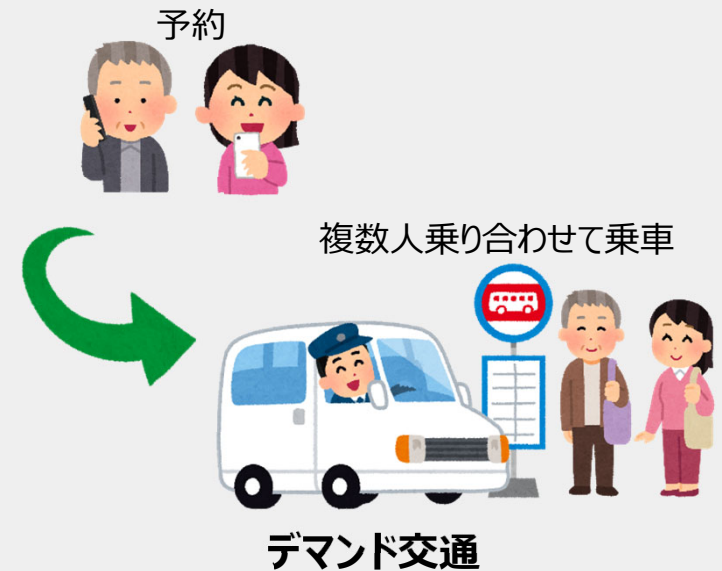
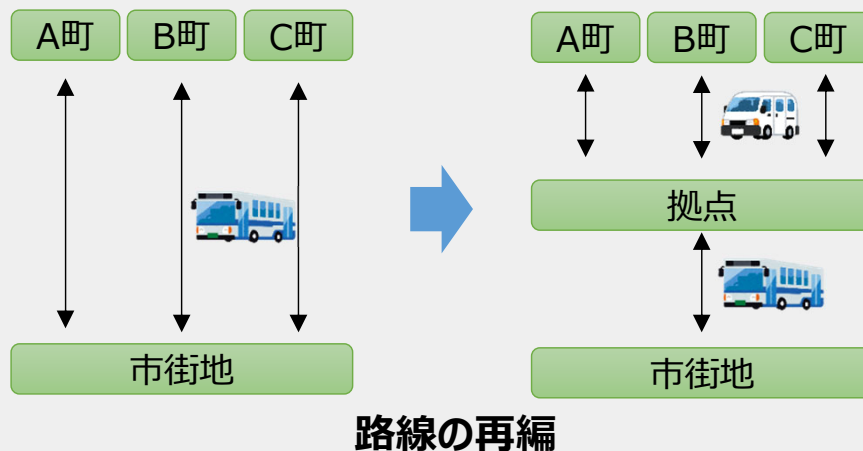
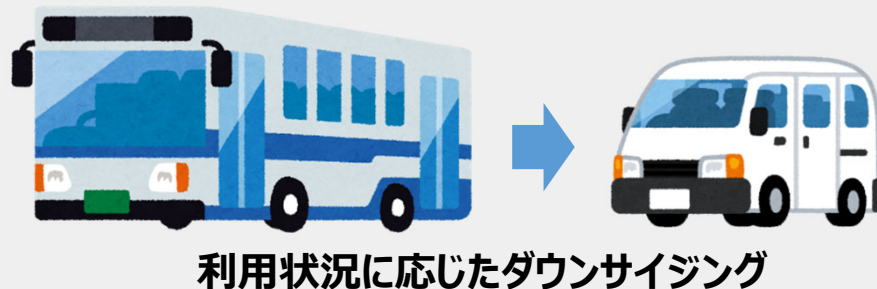
収入

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

(アプローチの例)

① 運行等にかかるコストの削減

- ・ 路線の再編（減便、廃線を含む）や運行形態の重点化・効率化
- ・ 新技術の活用や様々な交通手段の連携（自動運転・デマンド交通・ライドシェアなど）
- ・ その他



みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

(アプローチの例)

② 運賃収入の増加

- ・ 一層の利用促進（利便性の更なる向上、観光客の取り込みなど）
- ・ 運賃等の見直し
- ・ その他



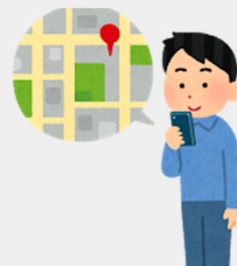
キャッシュレスの促進



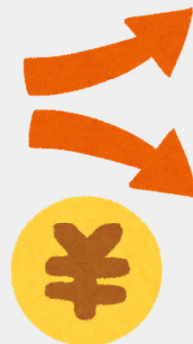
交通手段間の接続の改善



多言語化



わかりやすい情報提供
(路線マップなど)



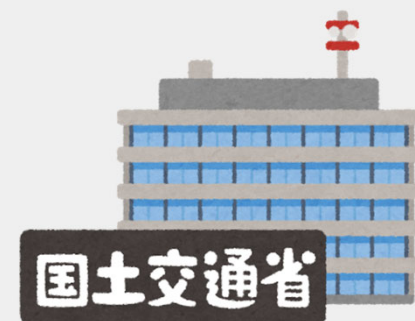
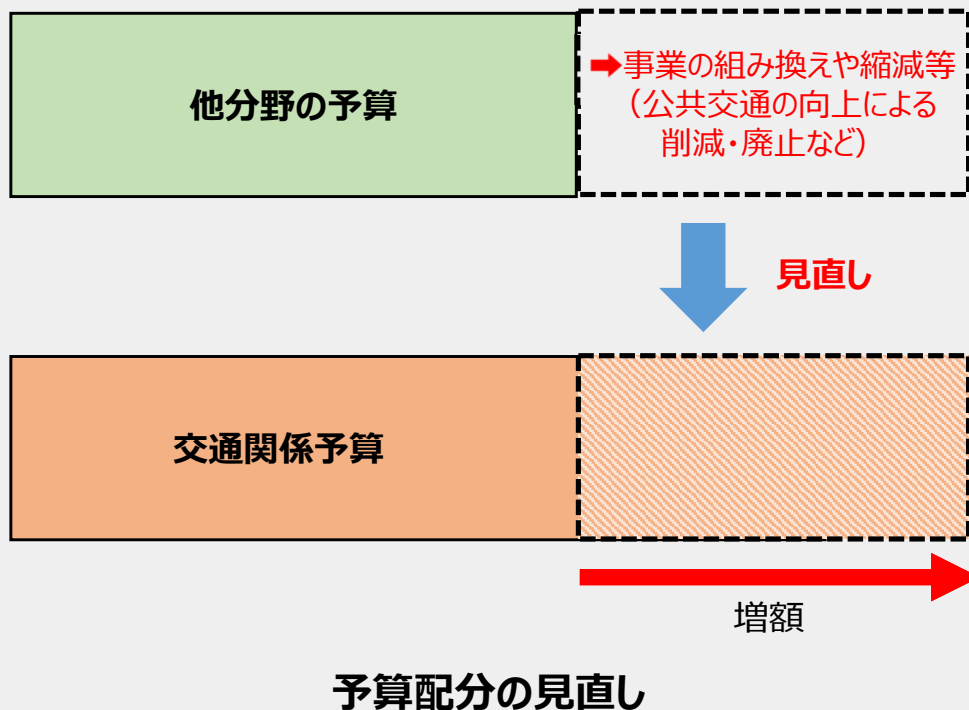
運賃の見直し

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

(アプローチの例)

③ 補助金等の増額

- ・ 既存予算の配分見直し（交通以外の分野からの財源捻出など）
- ・ 新たな財源の確保（国等からの資金の獲得や、新たな税など）
- ・ その他



国庫補助金の活用



新たな税による支え合い