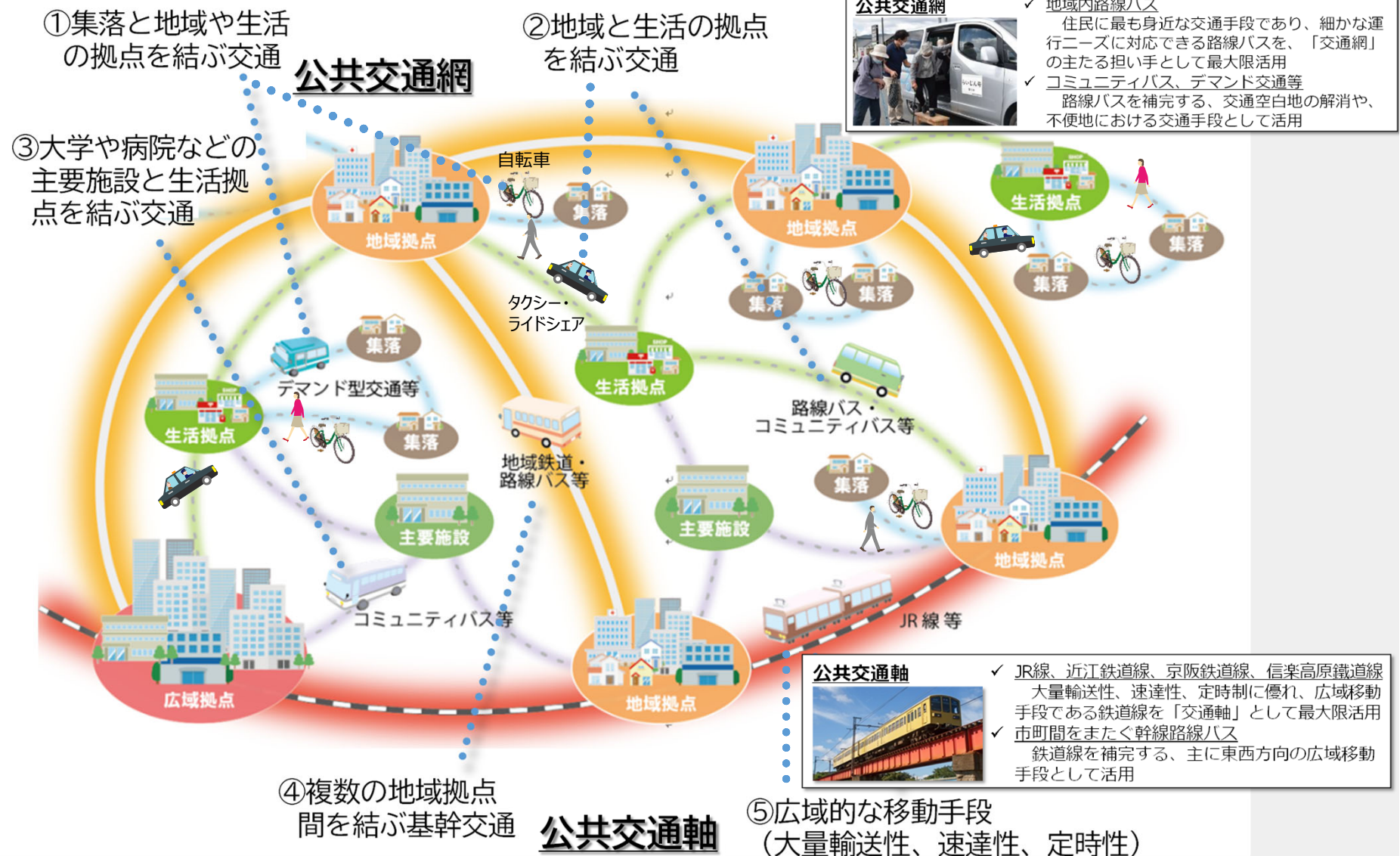


わたしたちの 地域公共交通の目指す姿と役割

○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

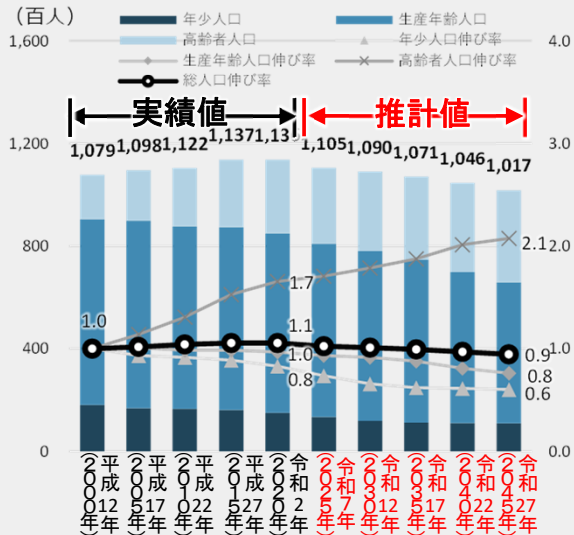
公共交通網：地域内路線バス、タクシー、デマンド交通、ライドシェア、自転車等



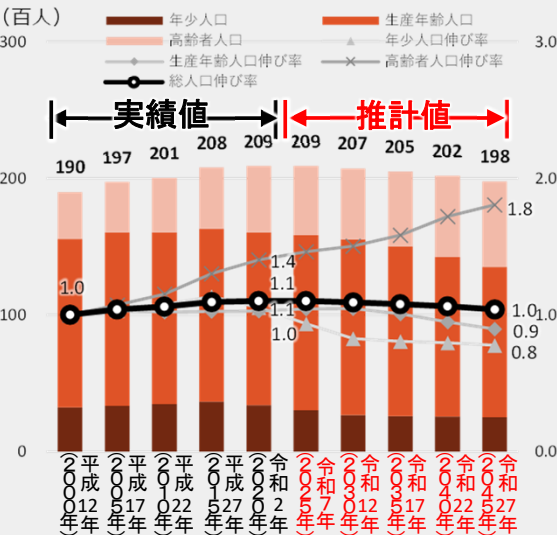
わたしたちの 湖東地域の現状 人口の状況

○全市町で総人口は将来にわたって減少しているが、彦根市、愛荘町と比較して、豊郷町、甲良町、多賀町の減少が著しく、高齢者人口は、彦根市、愛荘町、豊郷町では将来も増加傾向だが、甲良町、多賀町は将来に減少傾向

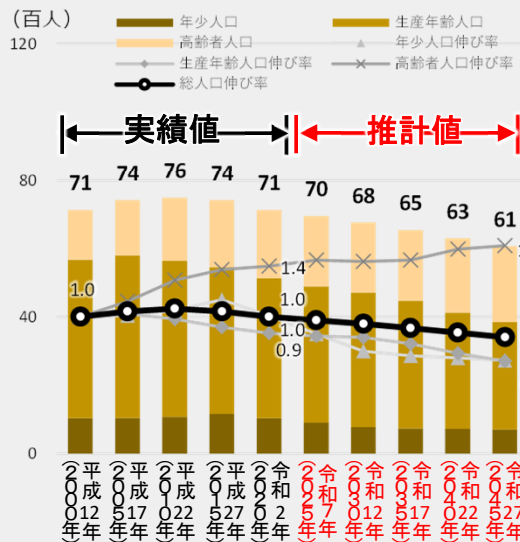
▼彦根市人口



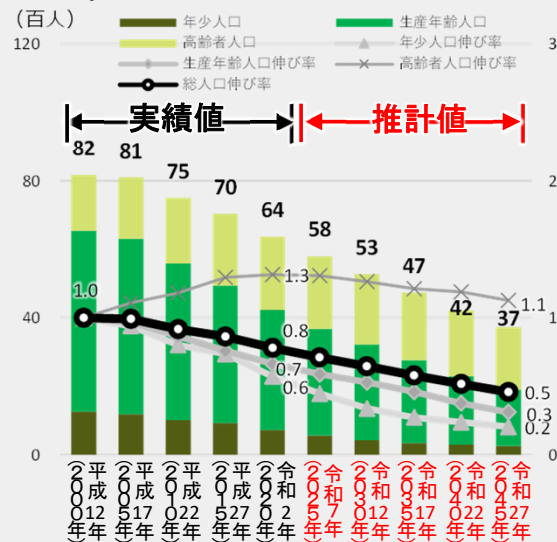
▼愛荘町人口



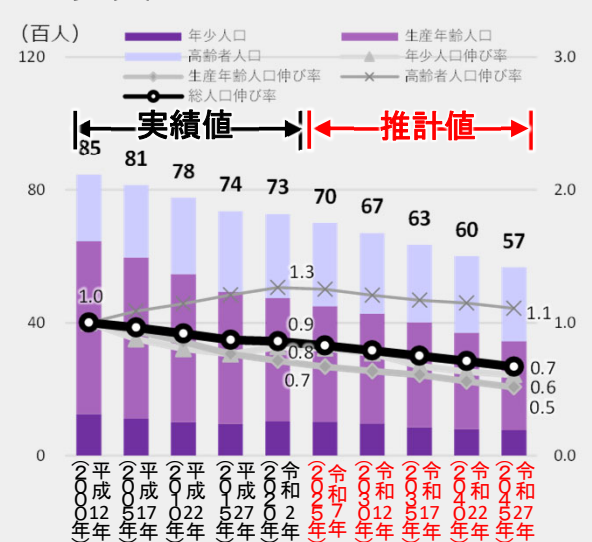
▼豊郷町人口



▼甲良町人口



▼多賀町人口

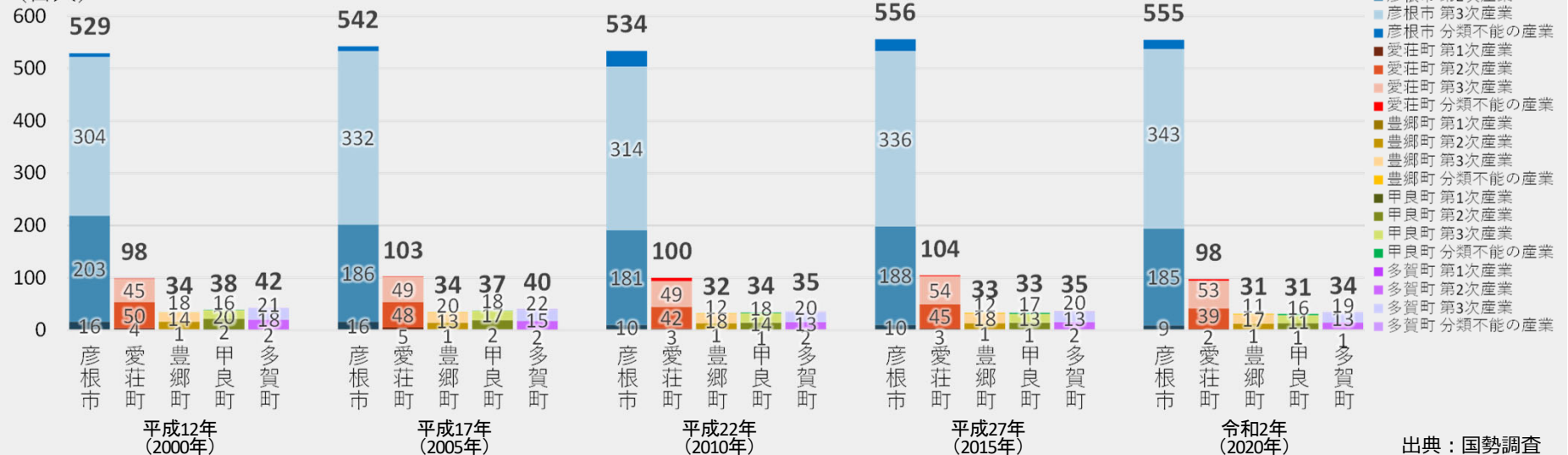


わたしたちの 湖東地域の現状 人口の状況

- 就業者数は増減が見られる年もあるが彦根市、愛荘町は横ばい、豊郷町、甲良町、多賀町は近年減少傾向
- 通勤・通学者人口は近年は減少傾向あるいは横ばい

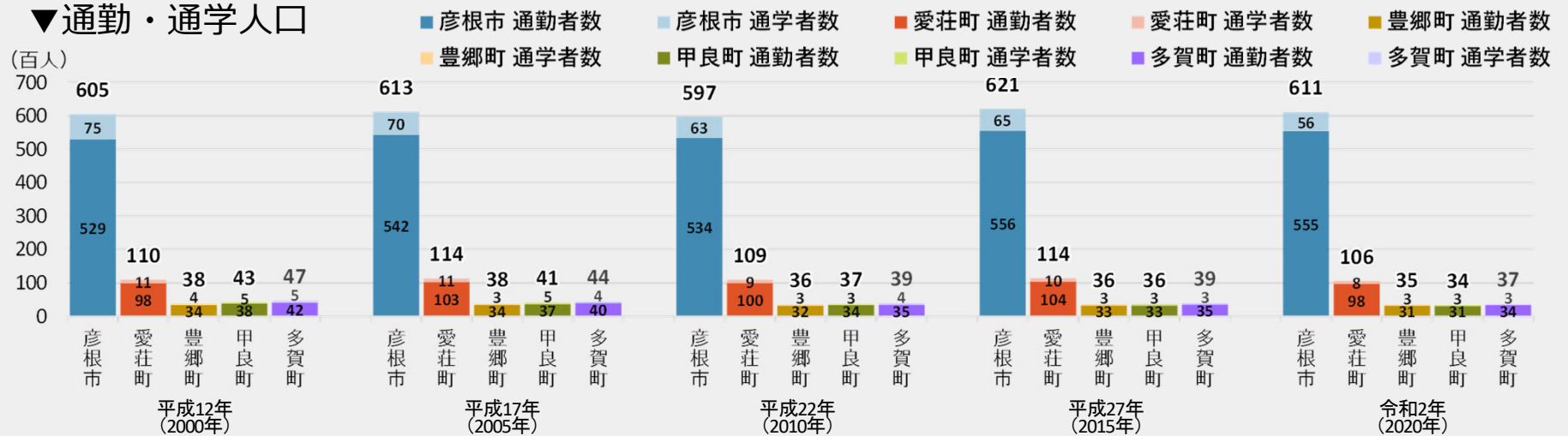
▼就業者人口

(百人)



▼通勤・通学人口

(百人)

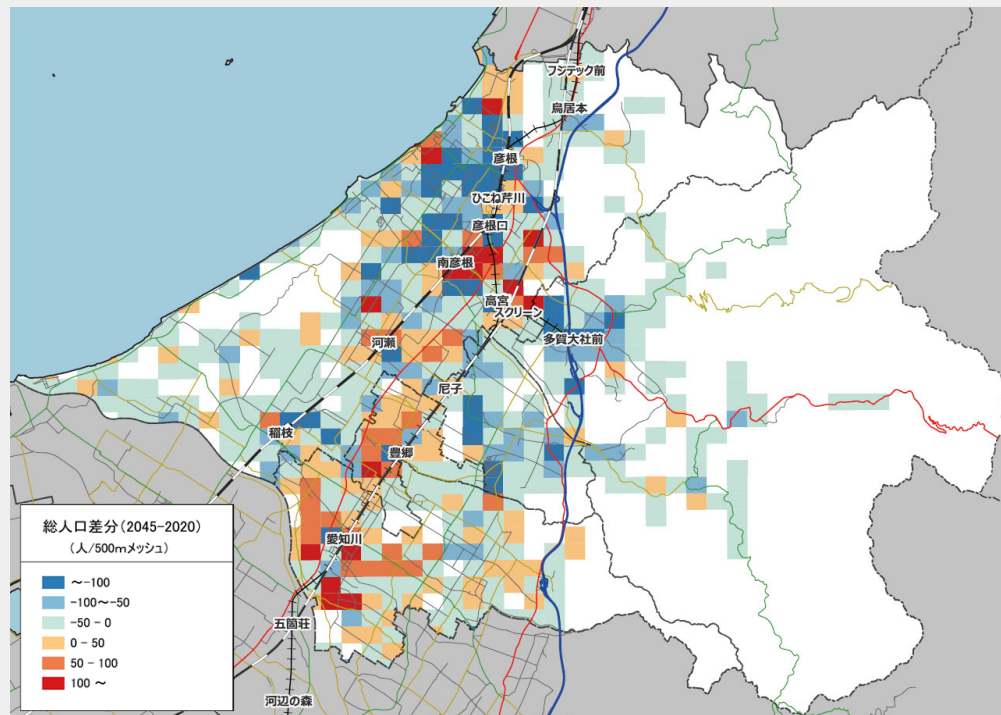


わたしたちの 湖東地域の現状 人口の状況

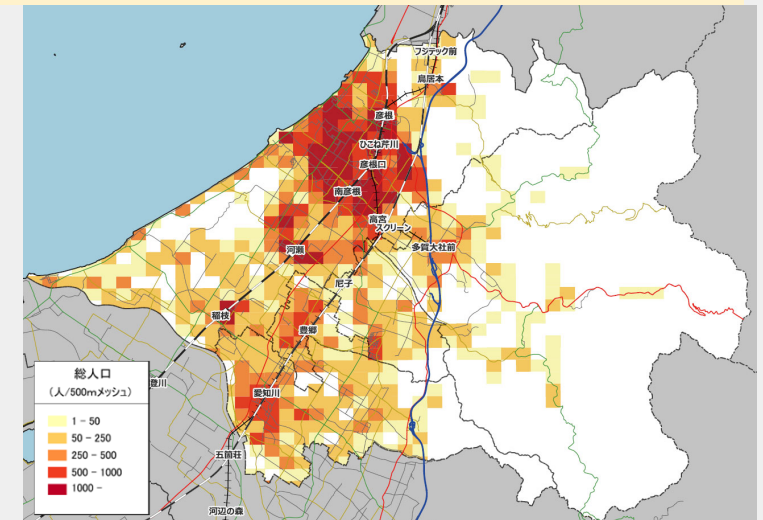
- 現状は彦根市中心部や河瀬駅や愛知川駅等の駅周辺と、幹線道路沿いに人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来は、駅から離れた彦根市中心部や一部の駅周辺の減少が大きい一方で、河瀬駅、愛知川駅、豊郷駅周辺や郊外部で人口増加が見られるエリアが一定存在

▼人口分布

総人口差分（2045-2020）

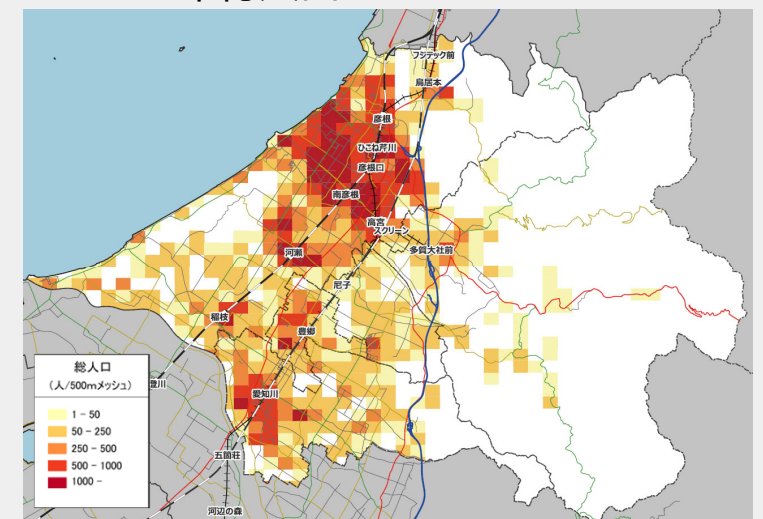


出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口〈H30国政局推計〉）



▲2020年総人口

▼2045年総人口

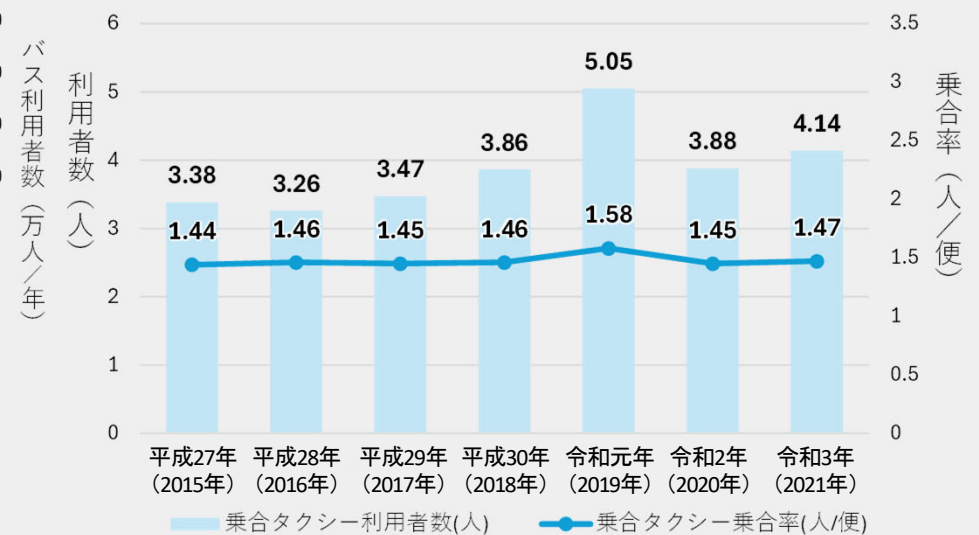
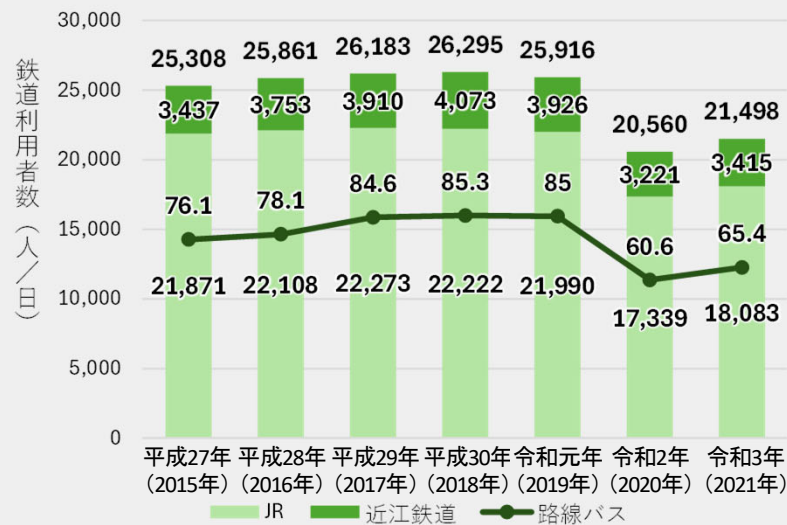


わたしたちの 湖東地域の現状 移動の状況

- 鉄道・バスの利用者数はコロナの影響によって減少し、コロナ前の水準には戻り切っていない
- 乗合タクシーについて、コロナの影響で減少したものの、増加傾向を維持

▼公共交通利用者数の変遷（彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）

※市町単位での公共交通計画利用者数のデータが存在しないため、湖東圏全体の数値で集計



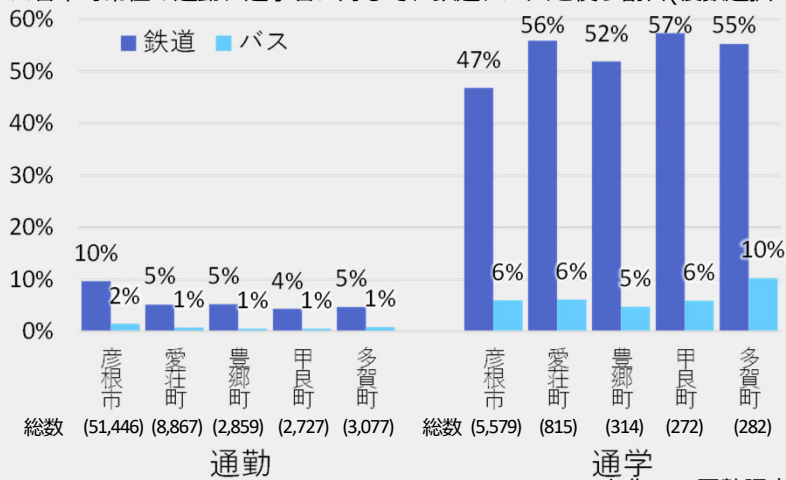
出典：湖東圏地域公共交通計画

わたしたちの 湖東地域の現状 移動の状況

- 両市とも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
- 通勤・通学以外では、自由目的での鉄道利用が多いものの、バスの利用は少なく、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

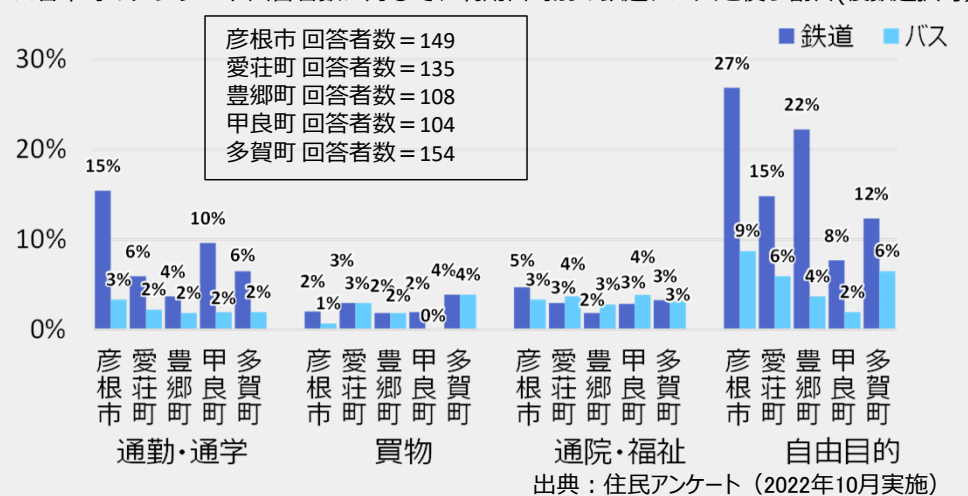
▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※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)

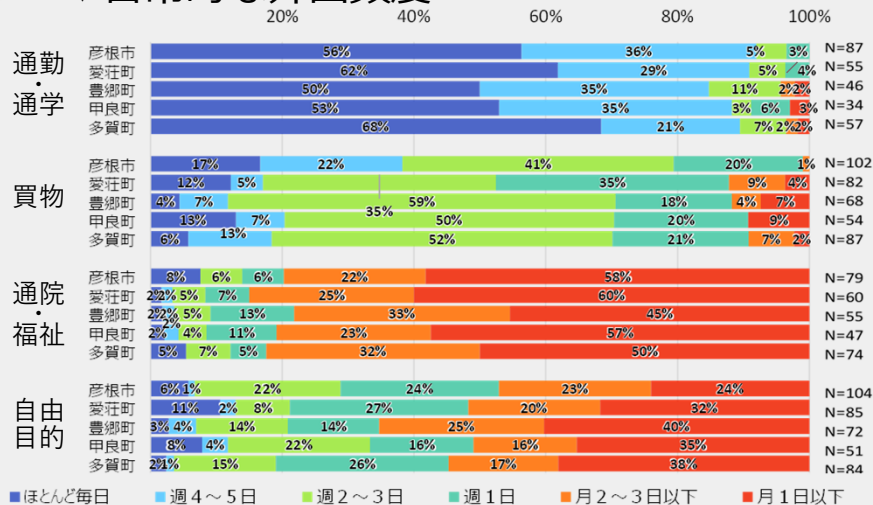


▼目的別の利用交通手段割合※

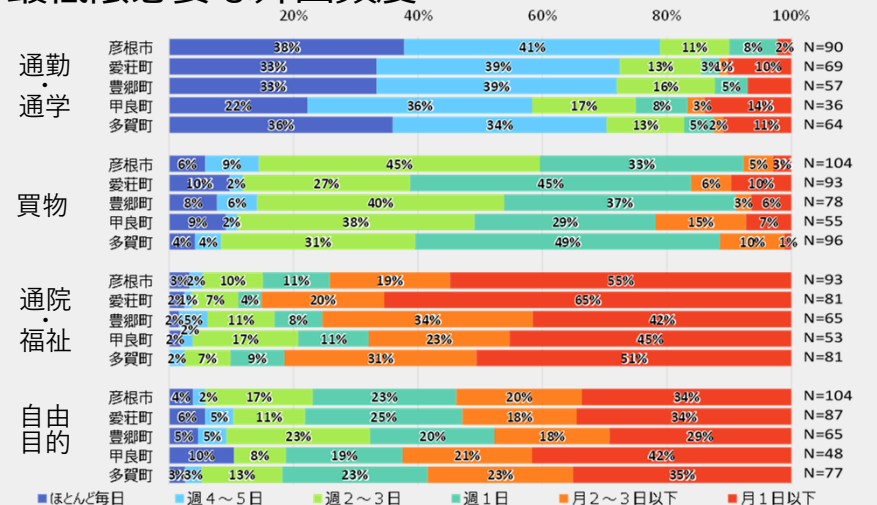
※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



▼日常的な外出頻度



▼最低限必要な外出頻度

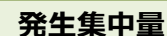


- 湖東地域は彦根市中心部（旧城下町・高宮 等）内々および起点とした流動が多く、愛荘町以外は彦根市との流動が多く、愛荘町は東近江地域など県内他地域との流動が多い
- 発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の工場等集積地にも存在

全国ごき統計(人／町)

0 - 50
50 - 250
250 - 500
500 - 1,000
1,000 - 2,500
2,500 - 5,000
5,000 - 10,000
10,000 - 30,000
30,000 -

Map labels include: 彦根城周辺, 彦根駅前, 彦根本, 工場・倉庫等集積地, 彦根, ひこね戸川, 物流センター, 彦根口, 工場等集積地, 彦根市中心市街地, 南彦根, 高宮スクリーン, 多賀大社前, 工場集積地, 河瀬駅周辺, 稲枝駅周辺, 稲枝, 肥子, スポーツ施設等立地, 寺社等立地, 豊郷, ロードサイド商業施設集積地, 愛知川, 愛知川駅周辺, 工場等集積地, 能登川, 五箇荘, 安土, 河辺の森.

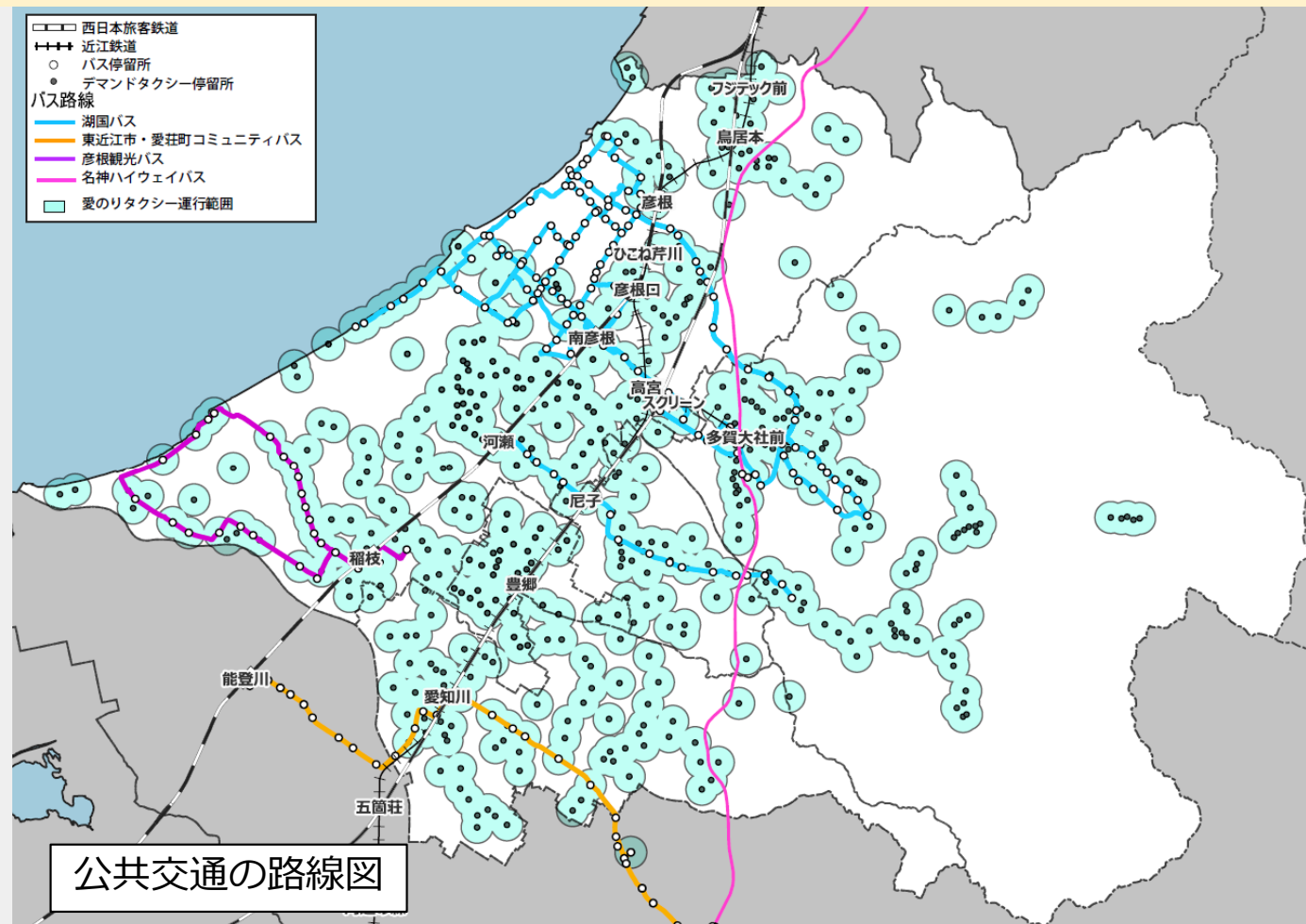


→ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計。

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 湖東地域の現状 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、湖東地域全域の移動を公共交通が支えている

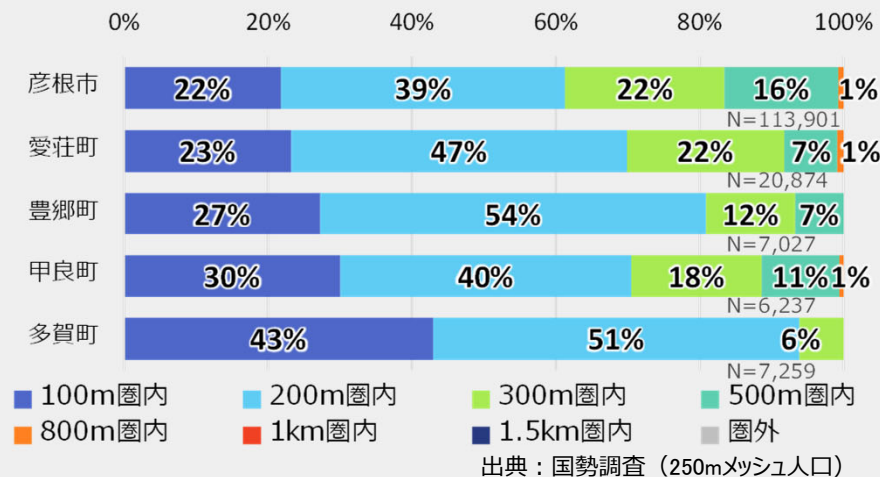


鉄道路線 (定時定路線型)	湖国バス路線 (定時定路線型)	その他バス路線 (定時定路線型)	予約乗合タクシー（デマンド型）	その他交通手段
JR琵琶湖線	三津屋線 城北・大藪線	角能線	愛のりタクシーこうら	すまいるたうんばす（豊郷町）
近江鉄道本線	甲良線 南彦根県立大学線	彦根ご城下巡回バス	愛のりタクシーいなえ	外出支援福祉有償運送(甲良町)
近江鉄道多賀線	多賀線 南彦根ペロード線	名神ハイウェイバス	愛のりタクシーかわせ	
	平田線 稲枝循環線		愛のりタクシーまつばら	
			愛のりタクシーたが	

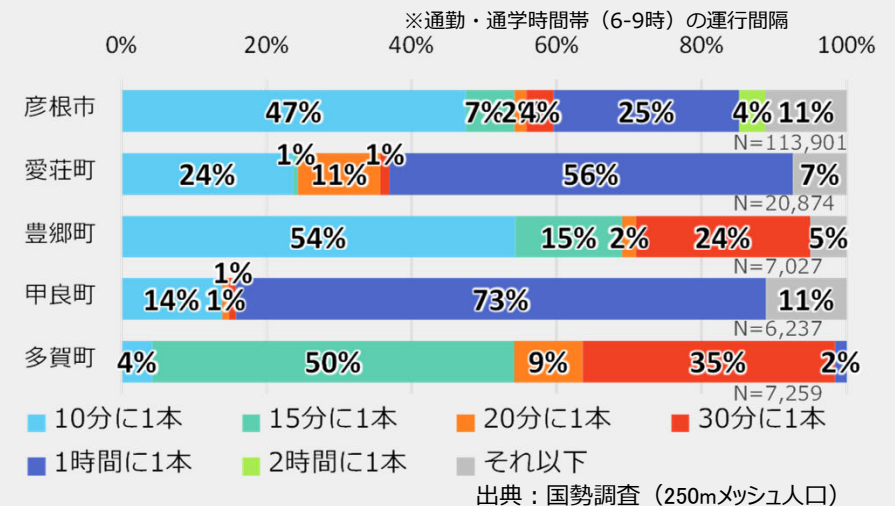
わたしたちの 湖東地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通300m圏内の人口カバー率は全ての市町で8割以上であり、800m圏になると全ての市町でほぼカバーできる状況
- 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）」の人口カバー率は彦根市、豊郷町、多賀町は高く、愛荘町、甲良町は低い

▼公共交通の人口カバー率



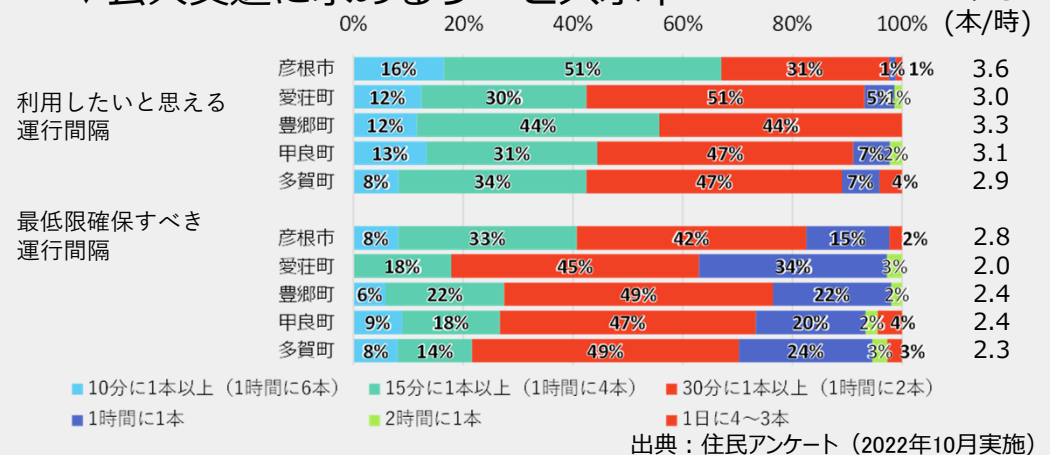
▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



※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



わたしたちの 湖東地域の現状 公共交通の状況

○湖東地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約20分

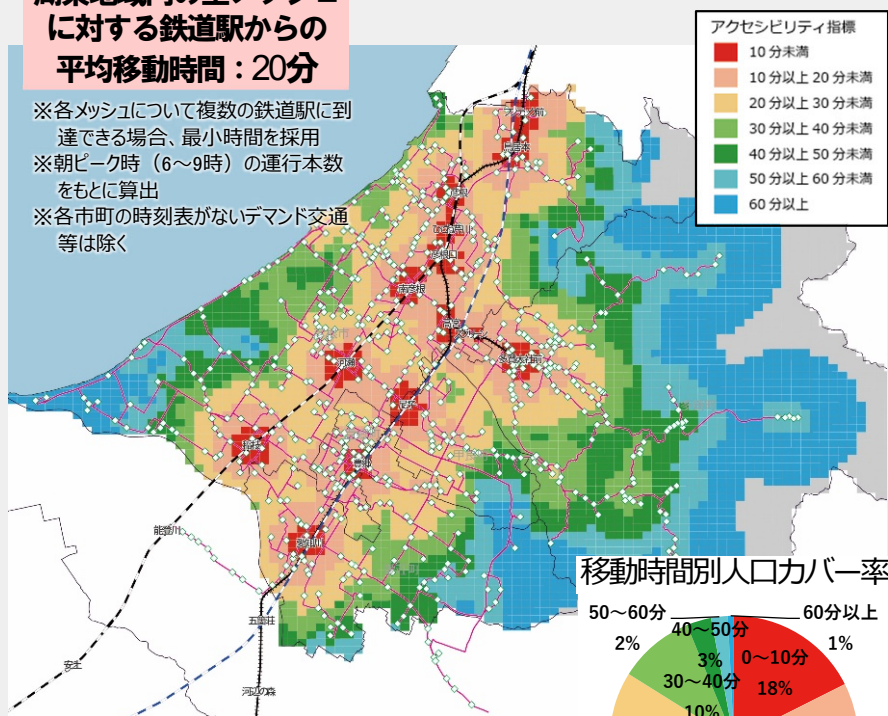
○湖東地域内の発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約21分

▼湖東地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況

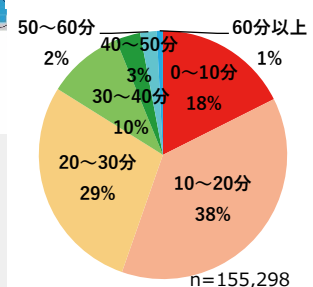
▼湖東地域内の発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況

湖東地域内の全メッシュ に対する鉄道駅からの 平均移動時間：20分

※各メッシュについて複数の鉄道駅に到達できる場合、最小時間を採用
※朝ピーク時（6～9時）の運行本数をもとに算出
※各市町の時刻表がないデマンド交通等は除く

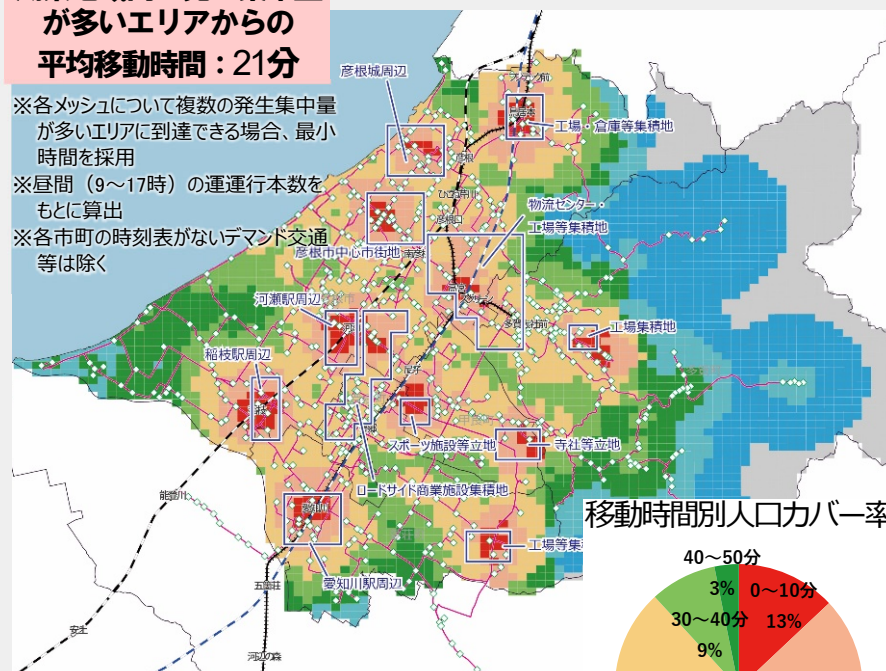


移動時間別人口カバー率

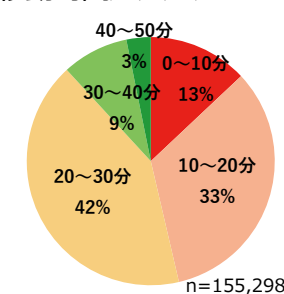


湖東地域内の発生集中量 が多いエリアからの 平均移動時間：21分

※各メッシュについて複数の発生集中量が多いエリアに到達できる場合、最小時間を採用
※昼間（9～17時）の運行本数をもとに算出
※各市町の時刻表がないデマンド交通等は除く



移動時間別人口カバー率



・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)

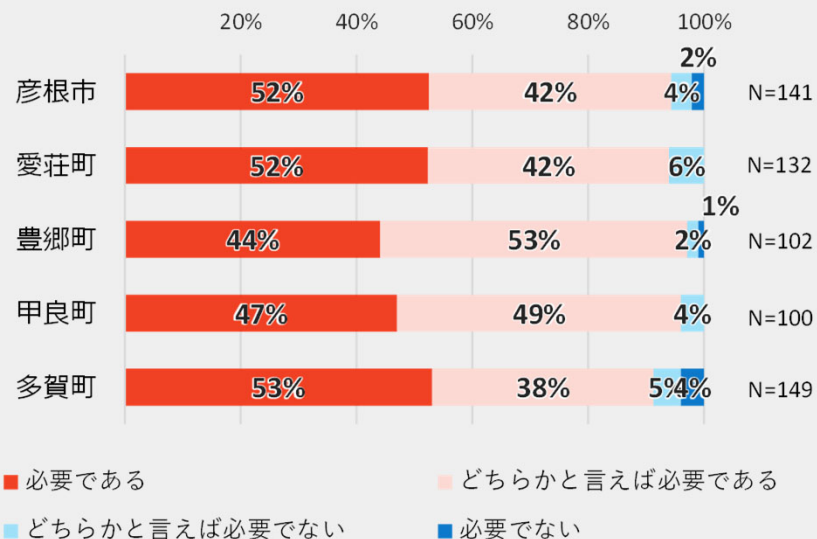
運行本数が多い = 待ち時間が減少、運行本数が少ない = 待ち時間が増加

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

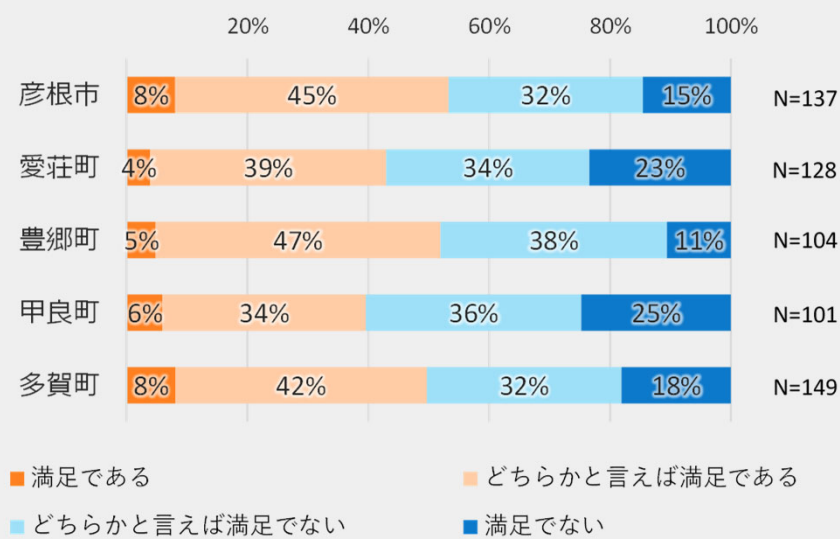
わたしたちの 湖東地域の現状 公共交通の状況

- 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、「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は彦根市、豊郷町、多賀町は半数以上である一方で、愛荘町、甲良町は半数以下

▼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

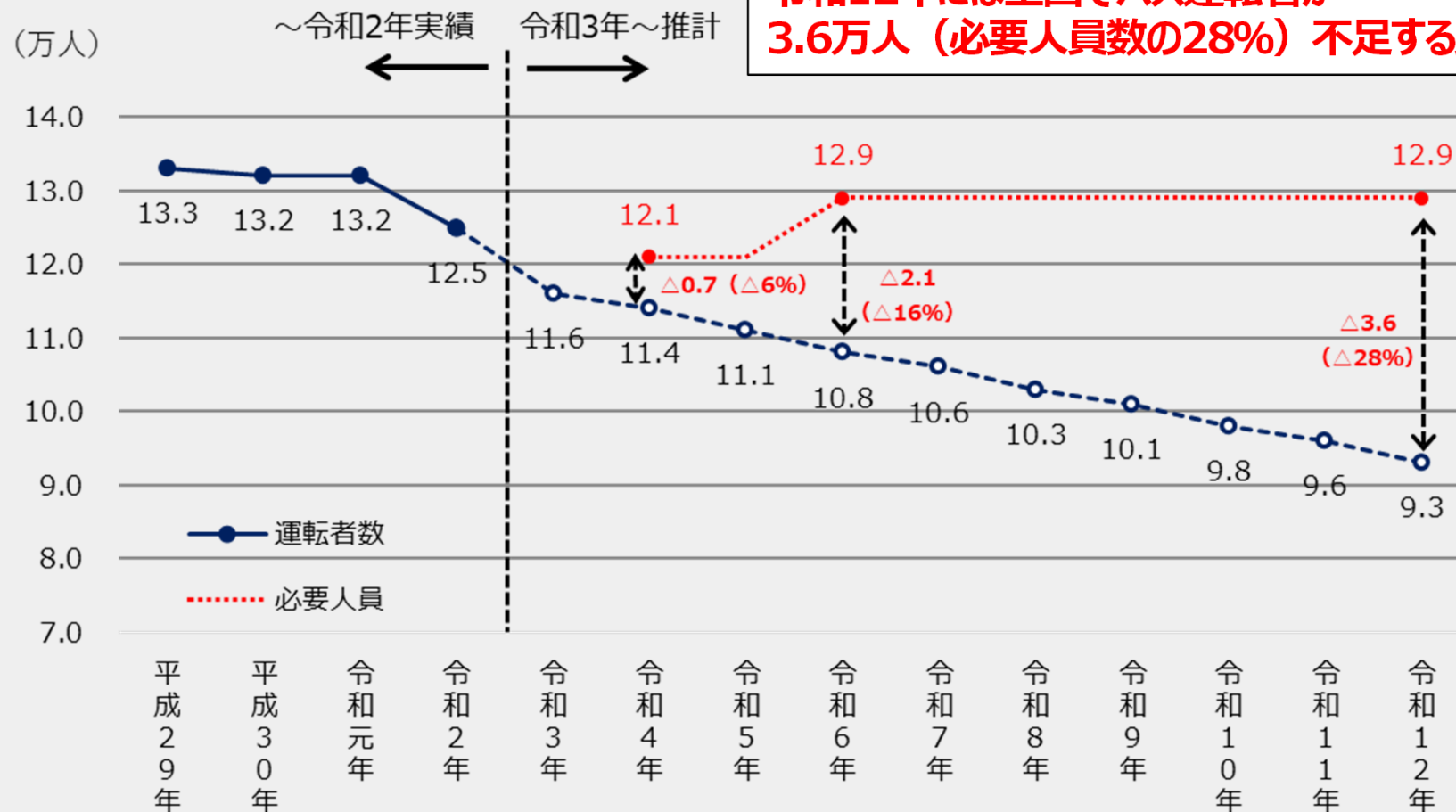
「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・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＜湖東地域 1/2＞

	湖東圏域 [彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町] (2024.3策定)
まちづくり (方針)	公共交通は道路・水道などと同様、住民の安全・安心・快適な生活を支える重要な社会資本であり、まちづくりの重要な装置と位置付け、コンパクトな土地利用と連携したネットワーク化により、機能強化を図る
移動 (現状及び課題)	- 通勤時など、駅周辺のパーク・アンド・ライド、キス・アンド・ライドによる交通渋滞 - 病院・商業施設への交通の確保
交通弱者 (現状及び課題)	非クルマ利用者の交通手段の確保（高齢者等）
公共交通の利便性 (現状及び課題)	- 公共交通サービスに対する住民満足度の低下 - 交通に対するニーズと提供サービスの不整合 - 基幹交通（JR）とバス・予約型乗合タクシーとの接続が弱い
観光 (現状及び課題)	観光シーズンにおける交通渋滞
運行 (現状及び課題)	- 運行スケジュールの調整や運転士の確保 - 鉄道・バス・予約型乗合タクシーの持続的な運行継続

わたしたちの 地域公共交通計画が示す課題等＜湖東地域 2/2＞

	彦根市	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町
まちづくり (方針)	● 多極集約・連携型の都市づくりに向け、拠点と公共交通で結ばれている沿道地域、充実した公共交通環境の構築等を目指す	● すべての人が快適に移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図りながら、コンパクトなまちづくりを目指す	● 都市機能の集約化とコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を取り入れたまちづくり	● 幹線道路を軸として、まちづくりの拠点や保全エリアを設定	● 中心拠点～地域拠点～山間集落の連携を図り、広域交通ネットワークを活用し、町の活力を高め、持続的な土地利用を図る
移動 〔現状及び課題〕	● 通勤時・観光期を中心に市街地、国道8号、彦根IC、駅周辺付近等で渋滞が発生	● 通勤時等に国道8号において渋滞が発生 ● 企業送迎や駅前駐車場の存在による交通渋滞とバス利用の低迷	● 通勤時等に国道8号において渋滞が発生	● 甲良南部工業団地（仮称）へのアクセス確保	● 工業団地への従業員の通勤手段確保 ● 中山間地における移動手段の確保
交通弱者 〔現状及び課題〕	● 市内各方面から市立病院へのアクセスが必要 ● 市内通学における交通手段の確保	—	● すまいるたうんばすは「福祉輸送的」性格であり、利用対象者限定	● 外出支援福祉有償サービスは利用者限定	● 中学生・高校生の通学手段の確保 ● 中山間地における外出機会の増加
公共交通の利便性 〔現状及び課題〕	● JR新快速の減便による通勤・通学利便性の低下 ● 渋滞によるバス定時性の低下 ● 鉄道・バスのスムーズな乗換が必要	—	—	● JR線（河瀬駅）、近江鉄道とのアクセス向上	● 多賀大社前駅および多賀町役場における各交通機関の接続 ● 既存交通機関の補完としての交通の確保
観光 〔現状及び課題〕	● 彦根城周辺地域における観光期の混雑緩和 ● 観光周遊の円滑化	● 湖東三山（金剛輪寺）等の観光資源への公共交通が未発達	—	● 湖東三山（西明寺）等の観光資源への公共交通が未発達	—
運行 〔現状及び課題〕	—	● 路線バス角能線の運行維持及び利用促進	—	● 路線バス甲良線の運行維持及び利用促進	—

※出典 ●：湖東圏域地域公共交通計画

わたしたちの 湖東地域の将来像 全体図（公共交通系）

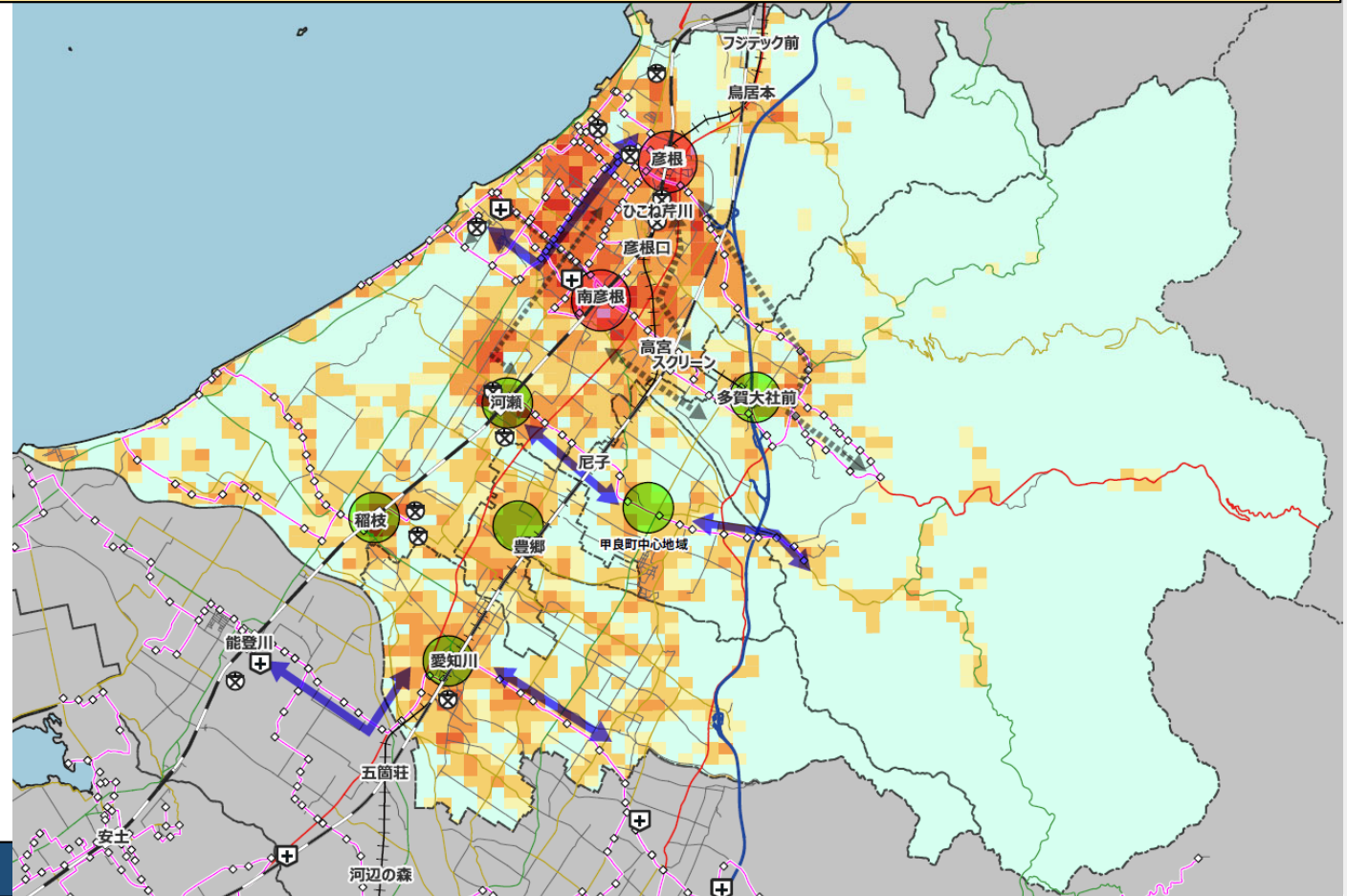
【湖東圏域】公共交通は道路・水道などと同様、住民の安全・安心・快適な生活を支える重要な社会資本であり、まちづくりの重要な装置と位置付け、コンパクトな土地利用と連携したネットワーク化により、機能強化を図る

- 都市拠点
- 地域拠点
- ⇄ 地域内幹線バス
- ⇄ 地域内支線バス
- ≡ 近江鉄道
- J R 線
- ◇ バス停
- バス路線

- 高速道路
- 国道
- 主要県道
- 一般県道

- ★ 小中学校
- ⊗ 高等学校・大学
- ⊕ 病院

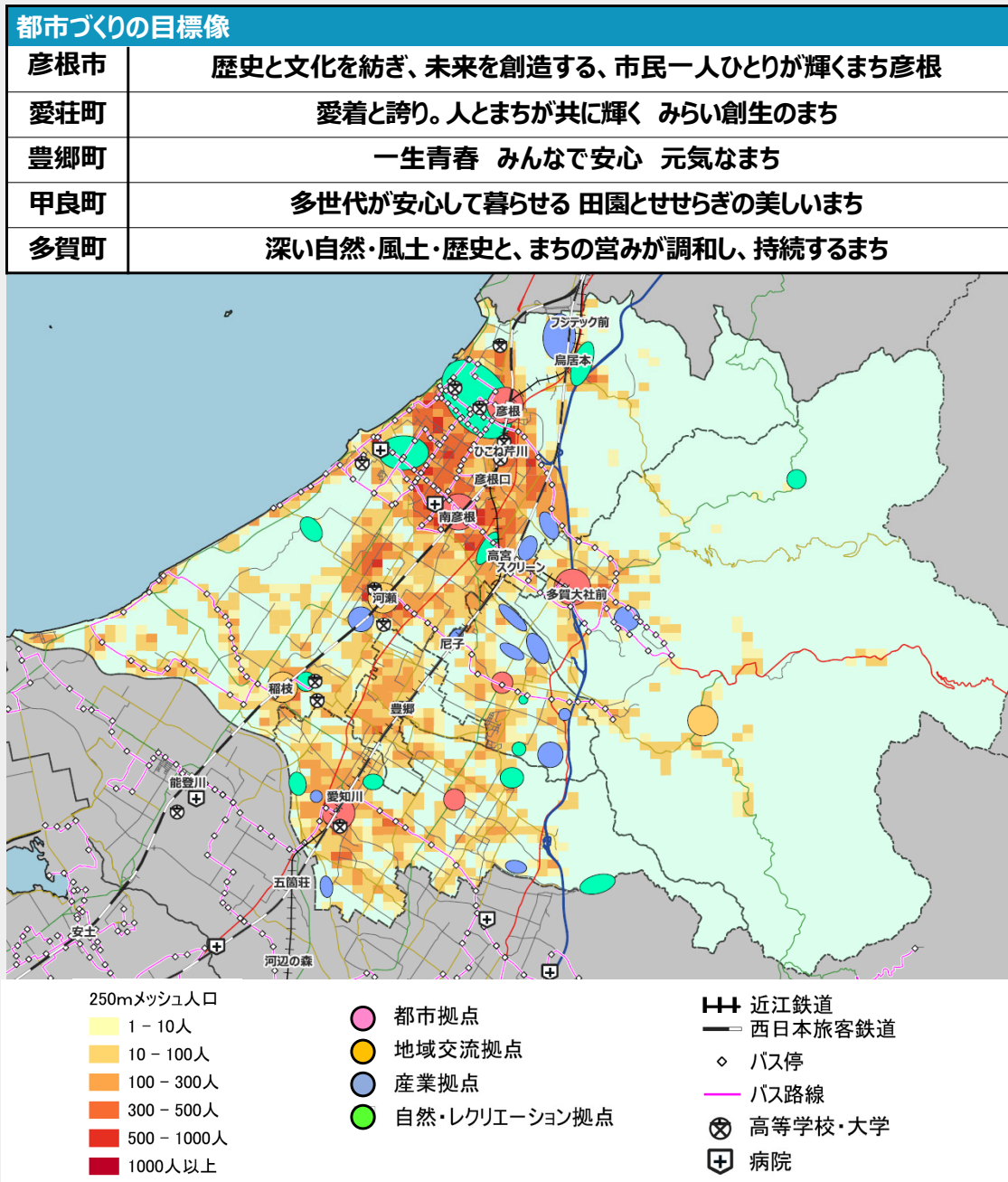
- 250m人口メッシュ
- 10人未満
 - 10 - 100人
 - 100 - 300人
 - 300 - 500人
 - 500 - 1000人
 - 1000人以上



公共交通に関する施策

鉄道	路線バス	乗合タクシー	乗換利便性向上、運賃施策、観光施策との連携	MM、情報提供、利用促進の取組
「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道の維持・通学・通学利用者の維持・増加に向けた取組 新たな利用者の確保に向けた取り組み	通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成 鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化（パターンダイヤの本格実施） 老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化 運転士の担い手不足に向けた対応策の検討 彦根市中心部におけるバス路線再編 彦根市中心部における市民や観光客の回遊性向上等に向けた路線見直し	フィーダー路線としての愛のりタクシー運行 需要に合わせた運行ダイヤの適正化と持続的な運行継続 バスとの競合の見直しによる運営の安定化 鉄道・バスと乗合タクシーとの乗換利便性向上	駅周辺及びバスモ・PGにおけるバス運行情報提供 駅・主要バス停における待合環境向上 乗換運賃割引の継続と利用促進 利用しやすい運賃施策の展開	紙媒体での情報提供 総合時刻表の作成・配布 新技術を活用した時代の要請に合わせた利便性向上策の実施 かじいウイラの使い方を考えるプロジェクト 各種イベント・地域との連携、各種利用促進・PR

わたしたちの 湖東地域の将来像 全体図（都市計画系）



都市拠点	地域交流拠点
【彦根市】※定義なし	【彦根市】※定義なし
【愛荘町】都市機能の集積とともにの多様な人々の出会い・交流と、まちのストックを活かした取組を通じ活力と魅力の向上を図る拠点	【愛荘町】まちの東西それぞれから町域への人の流れを誘導するにふさわしい交流機能の強化、充実を図る拠点
【豊郷町】※定義なし	【豊郷町】※定義なし
【甲良町】位置的にも町の中央部にある町役場周辺を「まちの中心地」として位置づけ、役場をはじめとする町の公共・公益施設や商業施設、医療・福祉施設などの集積を図る。	【甲良町】観光客や住民の交流を深める機能の強化と集落の活性化を図ると共に、各拠点をつないで関係人口の増加を図る拠点。
【多賀町】引き続き彦根都市圏内での連携を密に図りながら、主要な都市機能を集約して配置するとともに、まちなかの定住の促進、まちなみや資源等を活かした交流人口の拡大等による活力づくりを図る拠点。	【多賀町】一定の生活機能の集積があり、周辺やさらに奥の山間集落の暮らしを支える生活機能の維持や地域資源の活用などを推進する拠点。
産業拠点	自然・レクリエーション拠点
【彦根市】※定義なし	【彦根市】※定義なし
【愛荘町】既存産業の操業環境の維持・向上とともに、企業誘致・産業振興等を検討し産業活性化を牽引する拠点	【愛荘町】余暇や娯楽と密接につながる機能や、町内外からの集客を図る観光・交流機能等の発揮に向けた環境整備等に取り組む拠点
【豊郷町】※定義なし	【豊郷町】※定義なし
【甲良町】観光業を含めた全ての産業に対して利活用を図る拠点。	【甲良町】※定義なし
【多賀町】引き続き周辺の自然環境等と調和した工業系土地利用の増進、緑地の確保を図る。大規模工場が集積するひわ湖東部中核工業団地。	【多賀町】観光資源や奥深い自然の活用、民間事業者等による活性化などを推進する拠点。

わたしたちの 湖東地域の将来像

全体図（都市計画系）

彦根市

土地利用に関する方針

- ・地域特性に応じた土地利用の形成
- ・利便性の高い生活環境の維持、充実
- ・災害リスクを考慮した土地利用の形成

公共交通・道路に関する方針

- ・自動車に過度にたよらない環境にもやさしい生活の実現
- ・誰もが移動しやすい都市交通の実現
- ・災害に強く、高齢者などが利用しやすい交通環境の充実

公園・緑地に関する方針

- ・様々な交流を生み出す環境の充実
- ・利用者ニーズに合った機能の充実
- ・非常時の利用も見据えた、より身近に感じられる環境充実と適正な維持管理

その他の都市施設に関する方針

- ・低炭素社会構築都市としての先導的な施策展開
- ・時代の変化や利用者ニーズに応じた機能充実
- ・浸水被害の軽減や避難所等の機能充実と適正な維持管理

市街地・産業環境に関する方針

- ・賑わいづくりによる中心市街地の活性化と機能集積による産業の活性化
- ・身近に働き場所のある産業環境の形成
- ・防災・減災や地域特性に配慮した市街地の整備改善

歴史文化資産、自然的環境、景観形成に関する方針

- ・地域の景観特性を活用した良好な景観の形成と魅力の発信
- ・来訪者を惹きつける歴史文化資産の保存・活用
- ・環境問題への対応に配慮した自然的環境の保全・活用

自然災害に対する防災・減災に関する方針

- ・地域防災力の維持と充実
- ・行政と市民の連携や役割分担に基づく総合的な施策展開
- ・市民の生命や財産を第一に考えた災害に強いまちづくりの推進

豊郷町

子育て環境の強みアップ

- ・子育ての環境づくり
- ・子どもの教育環境の充実
- ・地域における学習環境の充実
- ・まちの文化の保全と育成

全世代参加の地域共生力アップ

- ・多世代コミュニティの創造と地域福祉の推進
- ・全世代型地域包括ケアシステム※の推進
- ・健康づくりとスポーツの推進
- ・高齢者福祉の充実
- ・障がい者福祉の充実
- ・医療・介護の基盤整備
- ・共生のまちづくり

暮らしの安全・安心力アップ

- ・道路交通・公共交通網の整備
- ・生活環境の整備
- ・環境保全の推進
- ・循環型社会の形成
- ・防災・減災対策の充実
- ・地域安全対策の充実

まちの魅力と活力アップ

- ・農業の振興
- ・観光の振興
- ・地域産業の振興と雇用対策の充実

住民直結の行政力アップ

- ・情報共有と住民参画の推進
- ・持続可能な行政経営の推進

愛荘町

多様な人々が訪れ交流し活力を生むまち
・空き家・空き店舗を活用した活力のあるまちの創出

- ・新たな産業の誘致による雇用機会の創出
- ・都市機能の集積によるまちなかの魅力創出と賑わいの形成
- ・地域ニーズに対応した日常生活サービス機能等の提供
- ・地域資源を活かした町民の愛着と誇りの醸成と魅力発信

地域交通が充実した誰もが快適に過ごせるまち

- ・交流の基盤となる道路網の整備
- ・慢性的な交通渋滞の緩和への対策
- ・快適な歩行者・自転車空間の形成とまちなかウォーカブルの推進
- ・誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの強化、形成

農・自然と共存した美しいまち

- ・保全すべき優良農地の適切な管理の推進と居住地との調整
- ・都市と農村の交流の促進
- ・緑とふれあい町民の憩いの場となる緑地（公園）の整備推進
- ・持続可能な低炭素型まちづくりの推進

年を重ねても健康で安心して暮らせるまち

- ・誰もが便利で快適に暮らせる居住地の形成
- ・生涯を通じて健康に暮らせるまちづくりの推進
- ・災害リスクの低減による安全・安心に暮らせるまちづくりの推進
- ・全世代が交流、活躍できるコミュニティの形成と実践

湖東地域の将来像 全体図（都市計画系）

甲良町

少子高齢化社会へ対応したまちづくり

ユニバーサルデザイン（段差がないなど）による公共施設の整備や高齢者・子育て世代等のニーズに応じた新しいサービスの提供を進める。

若者の定住促進のためのまちづくり

町内に不足している若い世代向けの住宅・住宅地の確保や、就業の場となる産業の誘導、安心して子育てができる小中学校における教育環境の充実、新しい自主的な活動組織によるまちづくりなどを進める。

ひとの賑わいをつくるまちづくり

本町の歴史・文化資源や、道の駅、地域の拠点等を活用し関係人口の増加を図る。また、交流や憩いの拠点となる総合公園や各集落に整備された農村公園などの適正な維持管理と活用の促進を図る。

人と豊かな自然環境とが共生できるまちづくり

優良農地の保全を図るとともに、地域住民のみならずの都市の人々が甲良町の農村の価値を見いだす場として、農地の教育・交流への活用や美しい農村景観の維持を進める。
また、豊かな自然環境を次世代に引き継ぐとともに、地震や風水害などに対応した安全性の高いまちづくりを進める。

広域連携に配慮したまちづくり

近隣自治体と形成している湖東定住自立圏における連携を強化し、町が単独で行う都市施設の整備・運営と広域連携によって対応するものとを組み合わせ、都市的機能の提供を図る。

ハード・ソフト分野が連携したまちづくり

様々な都市的機能を確保するだけでなく、都市施設を利用しにくい人々にも、効果的に活用してもらうために、都市施設整備等に加え、その活用に向けたソフト施策と連携したまちづくりを進める。

多賀町

骨格を作る自然・田園環境の保全と利活用を図る

自然・田園環境の保全を図りつつ、山林所有者・農地所有者や組合等の地域団体とも連携し、適正かつ計画的な除間伐や、営農の支援、資源化や地域内循環利用、エネルギーなどでの利活用や、環境学習やレクリエーションの活動の場としての利活用など、農林業の振興とともに適正な管理・利活用を推進する。

機能や土地利用を調和させ秩序立てて配置する

本町の中心部へ引き続き都市機能の集積とコンパクトな市街地の誘導を図りつつも、各地域の土地の成り立ち・景観等といった本町の大きなまちの構造を尊重し、適切なコントロールがされた秩序ある土地利用を推進する。

住み・働く魅力を高め、活力や暮らしの向上につなげる

多世代が、多様な形で住みやすい、住み続けられるまちとして定住等の促進を図るとともに、IC（インターチェンジ）等に近接する高い利便性と、豊かな自然環境を活かし、雇用の場としての企業誘致等の促進、まちなみ景観や、町の広がりある田園景観、それぞれの集落の資源等の魅力を顕在化させ、空き家などを資源として活用し、観光・交流人口の拡大を図る。

安全・安心で暮らしやすい基盤を維持する

利便性に加えて災害にも対応した安全・安心で暮らしやすい都市基盤の整備と維持を図る一方で、人口減少や財政制約を考慮し、まちの構造や災害リスクに即してメリハリをつけた、計画的な維持・管理に取り組み、広域的な観点から、県や隣接市等との連携を図り、適切な防災基盤施設の配置や、災害支援体制の構築を図る。

集落自治を支える協働のまちづくりに取り組む

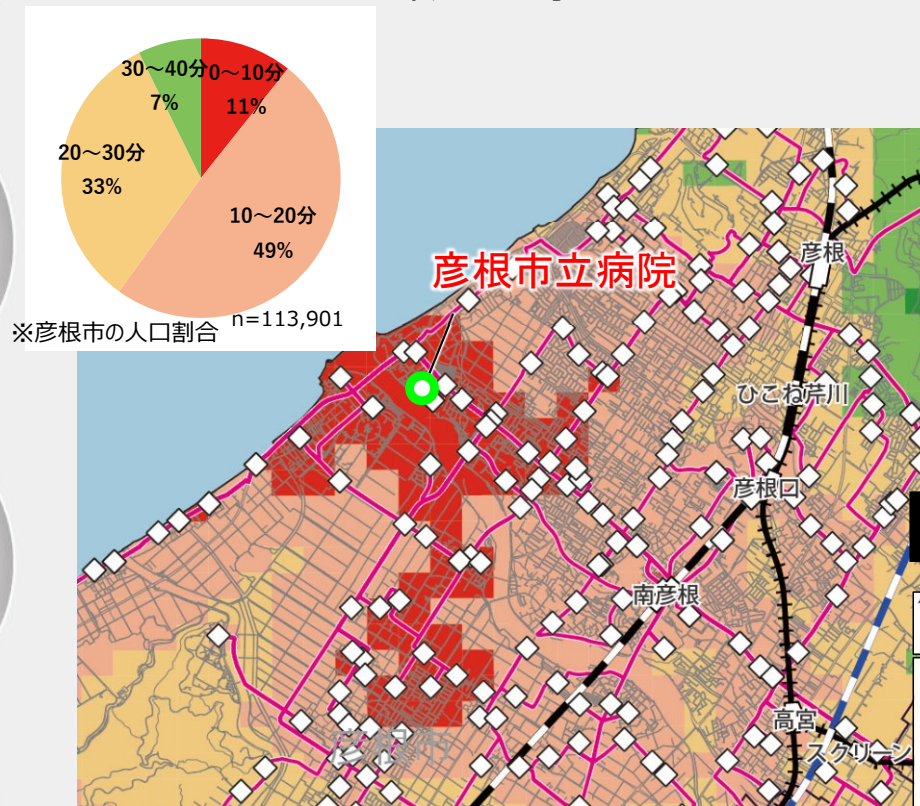
集落のコミュニティを基礎とした住民の集落自治による地域の文化・風習やコミュニティの維持を継承し、住民との協働によるまちづくりに取り組む。また、担い手の高齢化や転出などによってコミュニティの存立基盤も脆弱になりつつあるため、話し合いや行動のための場づくりや人材確保など、多様な連携による支援を行う。

“彦根市立病院”における公共交通の影響

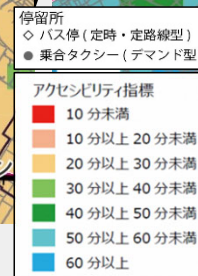
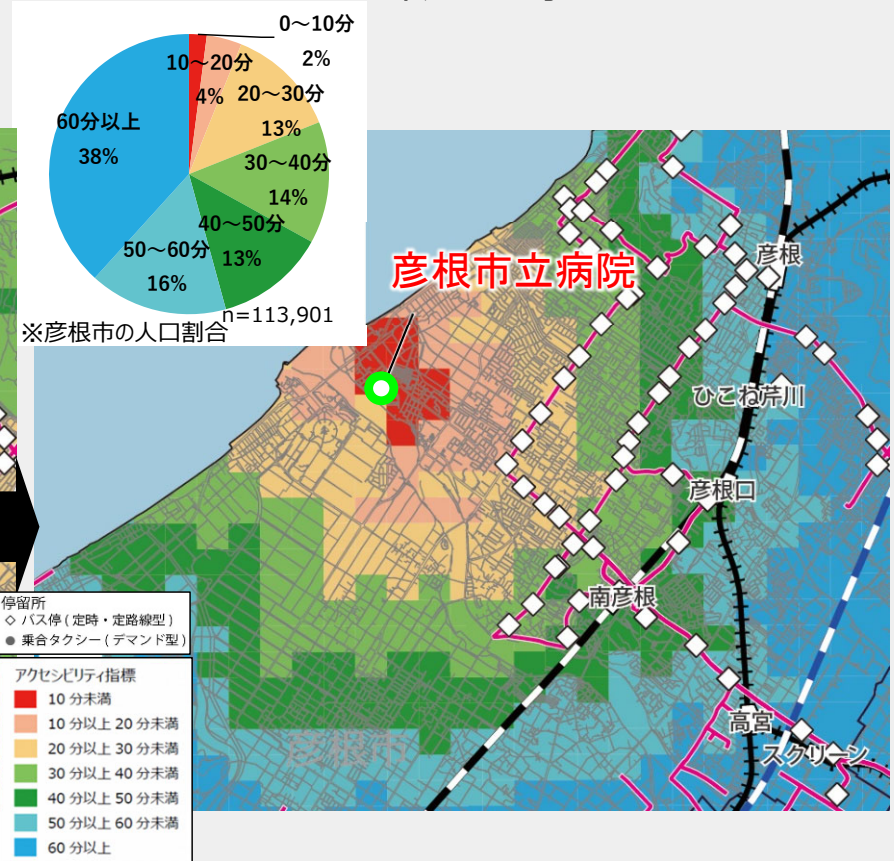
- 彦根市立病院へアクセスする“三津屋線”等※があることで、彦根市立病院へ約30分未満でアクセスできる彦根市の人口は約9割
- 彦根市立病院へアクセスする“三津屋線”等※がないと、彦根市立病院へ約30分未満でアクセスできる彦根市の人口は約2割となる

※湖国バス 三津屋線、城北・大敷線、南彦根県立大学線、愛のりタクシー

▼“三津屋線”等あり



▼“三津屋線”等なし



※アクセシビリティ指標 (ACC) 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

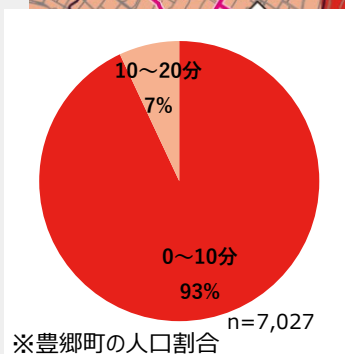
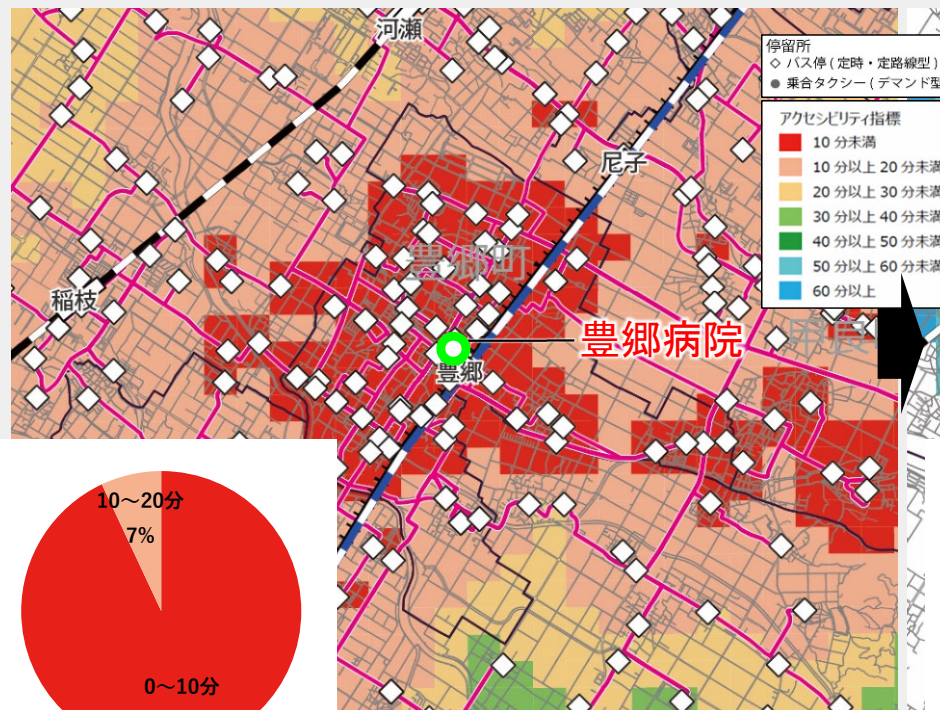
※“彦根市立病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから彦根市立病院へは何分かかかるかを示す)

※“三津屋線”等なしの場合は、彦根市立病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、彦根市立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

“豊郷病院”における公共交通の影響

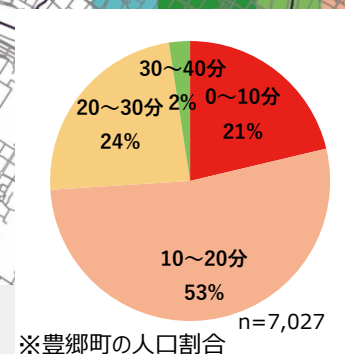
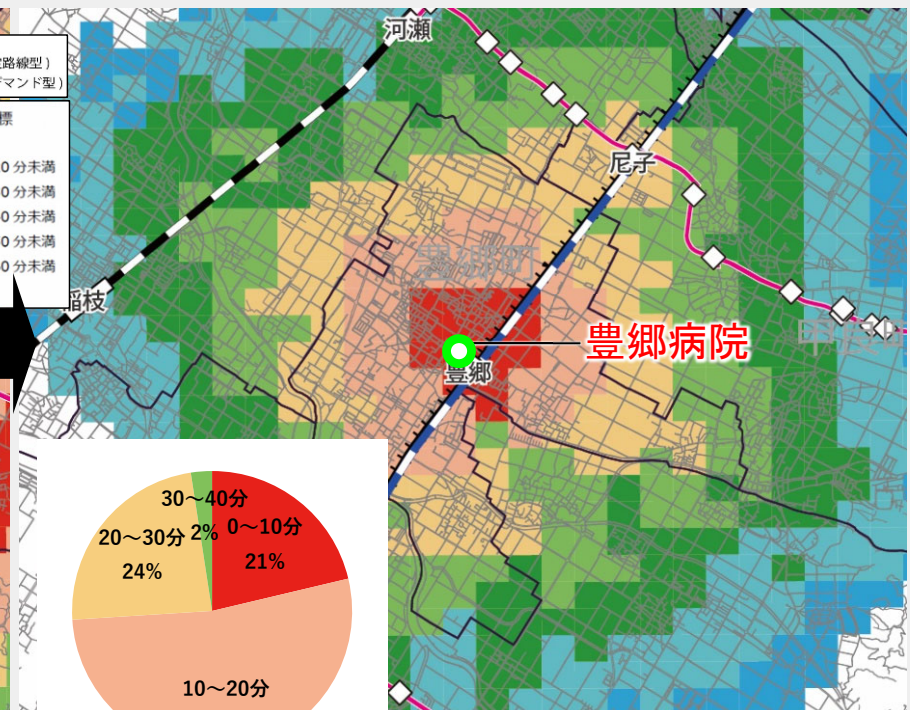
- 豊郷病院へアクセスする“愛のりタクシー”があることで、豊郷病院へ約10分未満でアクセスできる豊郷町の人口は約9割
- 豊郷病院へアクセスする“愛のりタクシー”がないと、豊郷病院へ約10分未満でアクセスできる豊郷町の人口は約2割となる

▼“愛のりタクシー”あり



※豊郷町の人口割合

▼“愛のりタクシー”なし



※豊郷町の人口割合

※アクセシビリティ指標（ACC）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

※“豊郷病院”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、各メッシュから豊郷病院へは何分かかるかを示す）

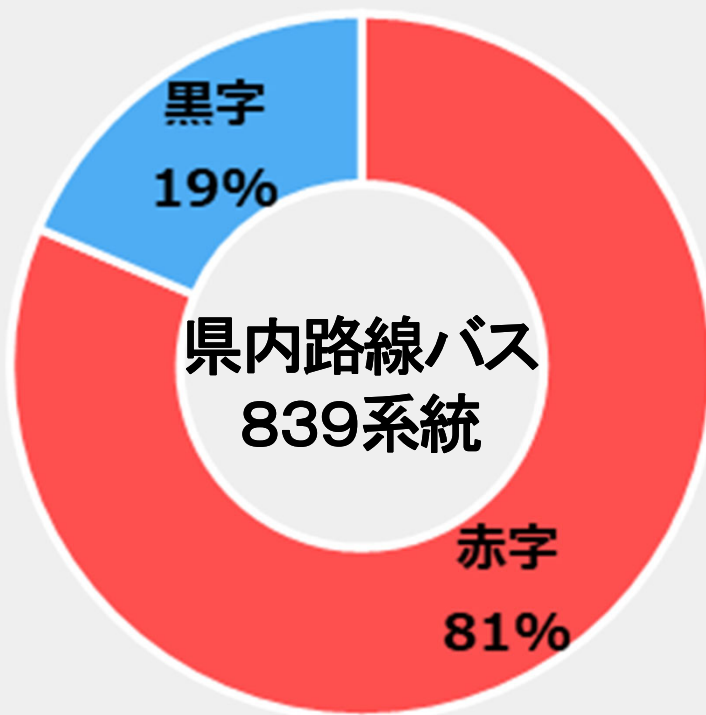
※“愛のりタクシー”なしの場合は豊郷病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、豊郷病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

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

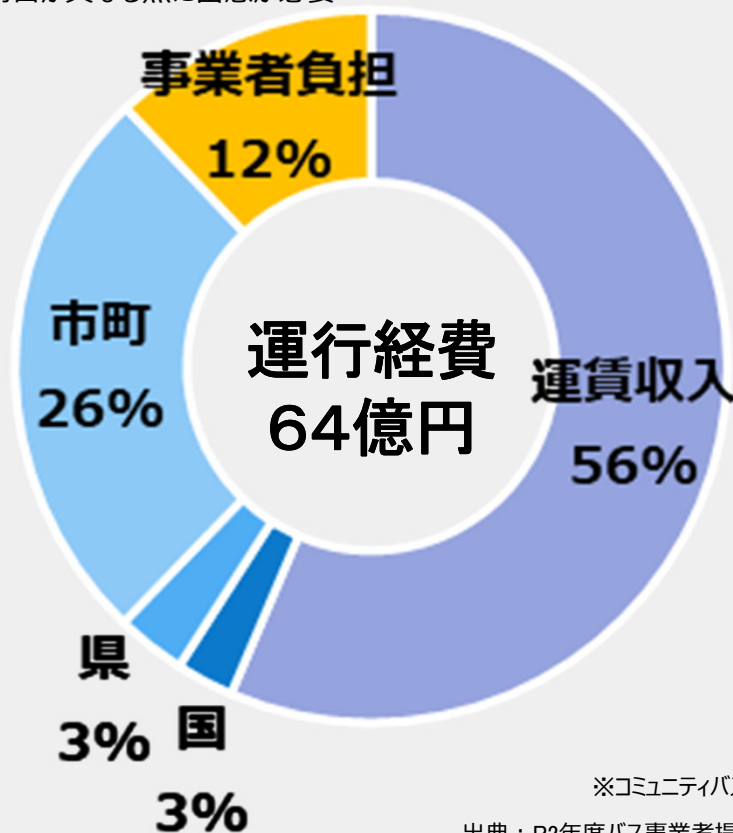
○県内における路線バスの費用負担は、運賃収入が約6割、行政負担が約3割となっており、運賃収入だけでは維持が困難な状況

▼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



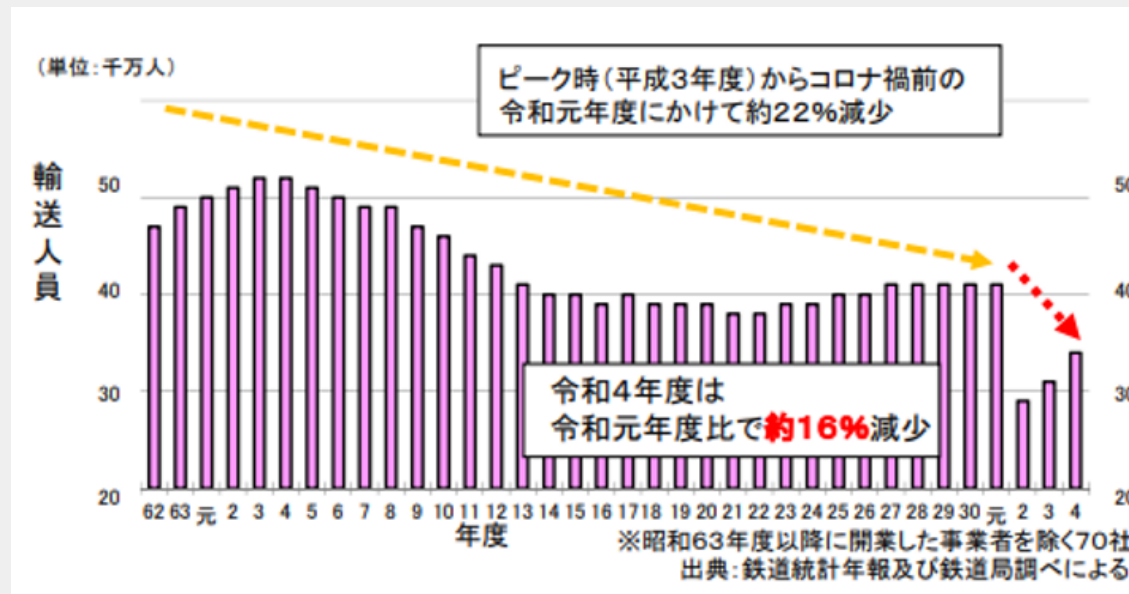
※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

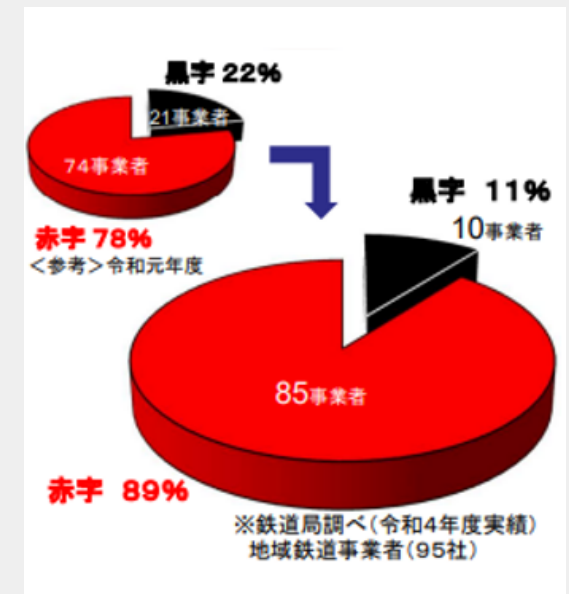
みんなの 公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○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

→ ① ② ③ 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

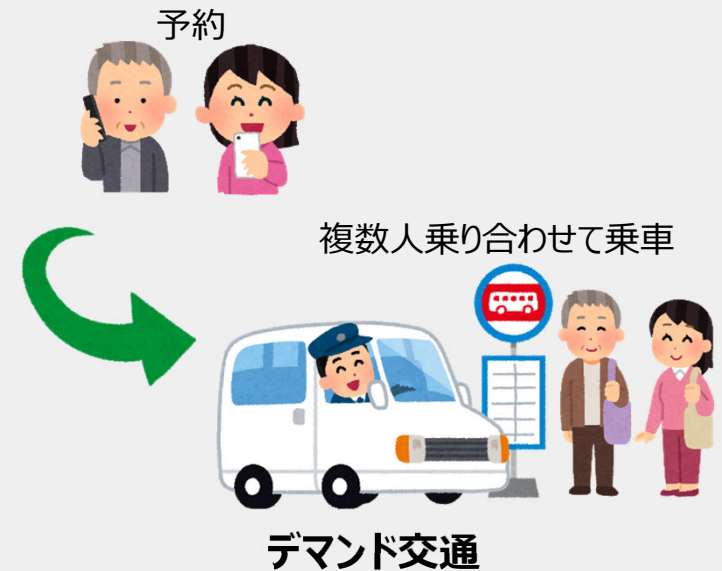
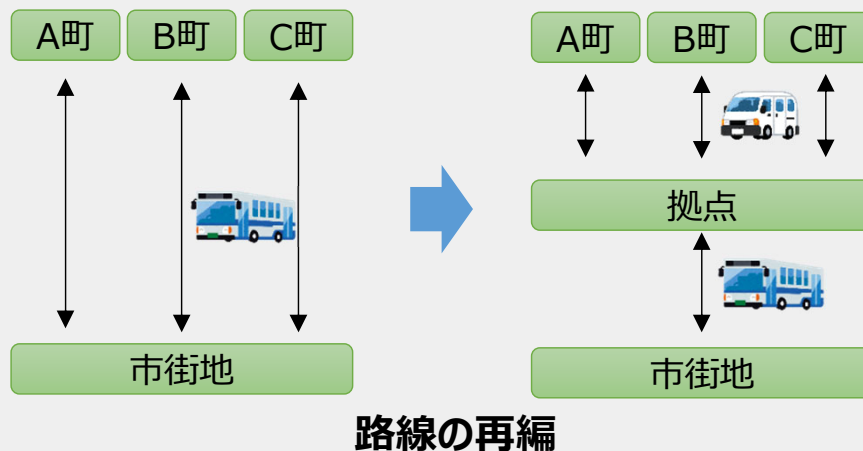
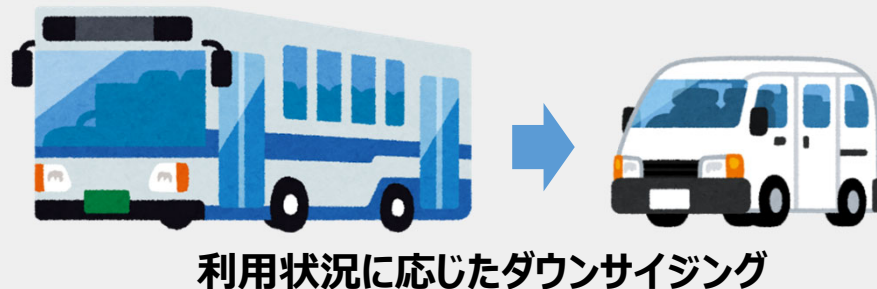
収入

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



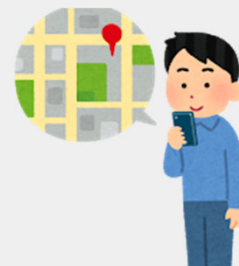
キャッシュレスの促進



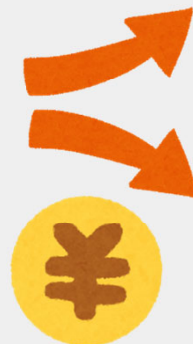
交通手段間の接続の改善



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

