

湖東圏域地域公共交通網形成計画

湖東圏域公共交通再編実施計画策定に伴う見直し

(赤字・赤字が変更)

平成29年3月(平成30年12月変更)

湖東圏域公共交通活性化協議会

目次

1	はじめに	1
(1)	計画策定の趣旨及び位置付け.....	1
(2)	計画の区域.....	2
(3)	計画の期間.....	2
2	当該地域の現状	3
(1)	人口及び地勢.....	3
(2)	住民の交通機関利用.....	9
(3)	経済状況・道路交通状況.....	13
3	上位関連計画の整理	15
(1)	各市町における総合計画における位置付け.....	15
(2)	各市町における都市計画マスタープラン.....	18
(3)	彦根市都市交通マスタープラン.....	24
4	湖東圏域における公共交通の現状	25
(1)	公共交通サービスの現況.....	25
(2)	湖東圏域の公共交通に関するアンケート調査による住民ニーズの把握.....	34
5	地域公共交通の役割と課題整理	50
(1)	地域公共交通の役割.....	50
(2)	湖東圏域における交通の問題点.....	51
6	地域公共交通網形成計画の背景	55
7	基本的な方針	56
(1)	地域が目指すべき将来像.....	56
(2)	公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性.....	58
(3)	各公共交通機関における機能強化の基本方針.....	60
8	公共交通ネットワーク再編の方向性	62
9	交通課題、施策の方向性、具体的施策及び政策目標の関連図	63
10	湖東圏域地域公共交通網形成計画の目標	64
11	目標を達成するために行う事業及びその実施主体	65
12	継続的な公共交通活性化のための体制	84
(1)	フォローアップ体制.....	84
(2)	持続的な運行継続のための役割の明確化.....	84
13	策定の経過	85

1 はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置付け

湖東圏域（滋賀県彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）では、今後、総人口の減少、少子化、労働人口の減少、高齢者数の増加が見込まれており、地域の活力を維持・向上させるためには、そうした変化に対応したまちづくりが必要となっています。

現代においては、成人の1人に1台と言われる自家用車の普及、道路整備の進展、大型小売店舗など郊外型の施設の増加、自家用車による通勤の増加などにより、日常の暮らしのなかの移動距離は長くなっていて、移動を支える交通の社会的役割は、かつてないほど大きくなっています。

一方で、自家用車の利便性の向上に伴って、地域公共交通機関を利用する人は、以前と比べて大きく減少しており、交通事業者単独で維持していくことは、大変困難になっています。このことにより、高校生や高齢者など、自家用車を運転できない移動制約者の日常生活及び社会生活における移動手段が確保できなくなることが懸念されています。

また、地域公共交通は、駅や病院、商業施設、観光拠点などを結び、誰もが気軽に安全に移動できるようにすることで、都市の機能を高め、交流人口の増加によるまちの賑わいや魅力の向上に貢献することも期待されています。

こうしたことから、地域公共交通は、住民の移動を支える重要な社会資本として、これまで以上に重要な役割が期待されるようになってきています。今後は、地域公共交通の課題は、まちづくりに係る地域全体の課題として、取り組んでいくことが重要となっています。

湖東圏域においては、平成21年に「湖東圏域定住自立圏形成協定」が締結され、地域公共交通分野において、構成各市町が連携して取り組むこととされています。

これまで、湖東圏域では、将来に渡り自立的で持続可能な公共交通体系の確立に向け、湖東圏域における交通の現況や住民ニーズを踏まえ、湖東圏域における公共交通サービスに関するビジョンを明確にし、さらに具体的な公共交通活性化の計画をとりまとめた「湖東圏域地域公共交通総合連携計画」を平成22年3月に策定、その後平成26年3月に同計画の第二次計画を策定し、路線バスの改善や予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」の運行、総合的な情報提供やモビリティ・マネジメントの取組など、多くの事業を実施してきました。

こうした取組の結果、路線バス利用者数の減少傾向に歯止めがかかり、予約型乗合タクシーの利用者も順調に増加するなどの成果を見せています。

一方、平成25年に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要な不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとしています。その上で、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。

これに基づき、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

本計画は、こうした社会的な要請に基づき、湖東圏域における鉄道、路線バス（コミュニティバスを含む）、予約型乗合タクシーの各交通機関ネットワークを面的に見直し、公共交通のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げるために策定するものです。

湖東定住自立圏共生ビジョン Vol.10 (平成 27 年 4 月 1 日) より抜粋

4 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組

(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

ア 地域公共交通

現在運行しているバス路線を幹線として位置付け、利便性を再検証するとともに、支線として乗合タクシーの導入を検討するなど圏域全体を見据えた公共交通ネットワークを構築する。

湖東圏域定住自立圏形成協定より抜粋

(ア) 取組の内容

- a 圏域の1市4町で組織された湖東圏域公共交通活性化協議会において、圏域内の地域公共交通の共通課題の解決に向けて連携して取り組む。
- b 鉄道、路線バス、予約型乗合タクシーなど地域公共交通機関がネットワークとして機能するよう、圏域内の地域公共交通全般に渡り調査・検討し、地域公共交通の改善に取り組む。
- c 湖東圏域公共交通活性化協議会を実施主体として、予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」を引き続き運行する。
- d 鉄道へのアクセス向上のため、JR 稲枝駅改築その他の駅関連施設や駅周辺施設などの整備を推進する。
- e 路線バス、予約型乗合タクシー等の路線図及び時刻表の発行、情報紙やインターネットホームページを通じた情報発信、バス待ち環境の改善等、地域公共交通の使いやすさ及び分かりやすさの向上に取り組む。
- f 圏域内の地域公共交通の利用向上を図るため、関係機関と連携しながら地域公共交通の啓発に取り組む。

(2) 計画の区域

計画の区域は、湖東圏域1市4町（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）に設定します。

(3) 計画の期間

湖東圏域地域公共交通網形成計画の対象期間は、平成 29 年度から **平成 35 年度までの7年間**とし、必要に応じて随時見直します。

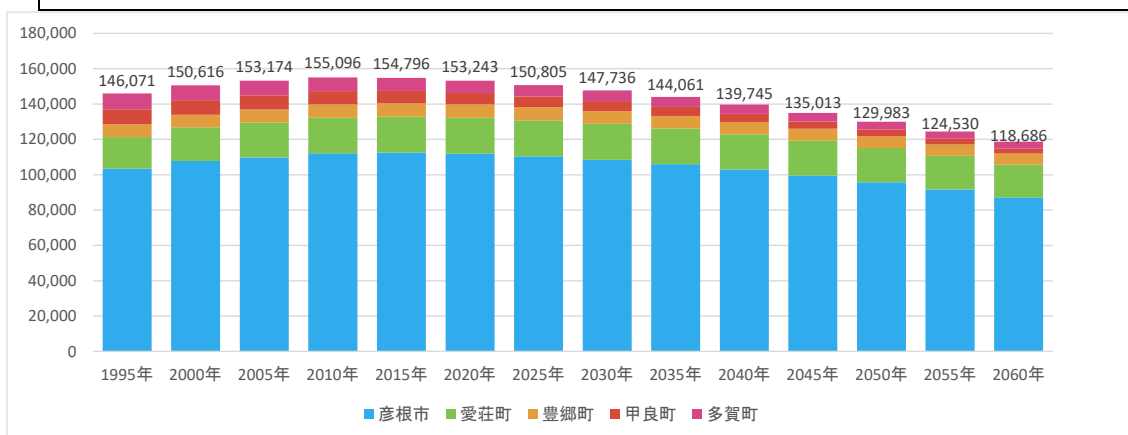
2 当該地域の現状

(1) 人口及び地勢

彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町からなる湖東圏域は人口約15万人を擁し、滋賀県東北部における中心都市として発展を続けています。京阪神都市圏の東端に位置し、市を南北に縦断するJR線を介して大津・草津・京都方面への通勤通学流動が多く見られます。JR線沿線及び中心部は比較的人口密度が高い一方、琵琶湖沿岸部及び山間部では小規模な集落が点在するなど、低密度な地域も多くなっています。

<人口の推移>

人口はこれまで増加傾向でしたが、国の推計によると今後は人口減少時代に入ることが予測されています。



(出典: H7～H22国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所)

図2-1 湖東圏域における人口及び世帯数の推移

<人口ピラミッド>

少子高齢化の進展により、0歳～10歳の人口が少ない一方で、50歳～60歳の人口が非常に多くなっています。今後、いわゆる、団塊の世代の方が高齢化を迎えており、高齢社会に対応した政策が求められます。

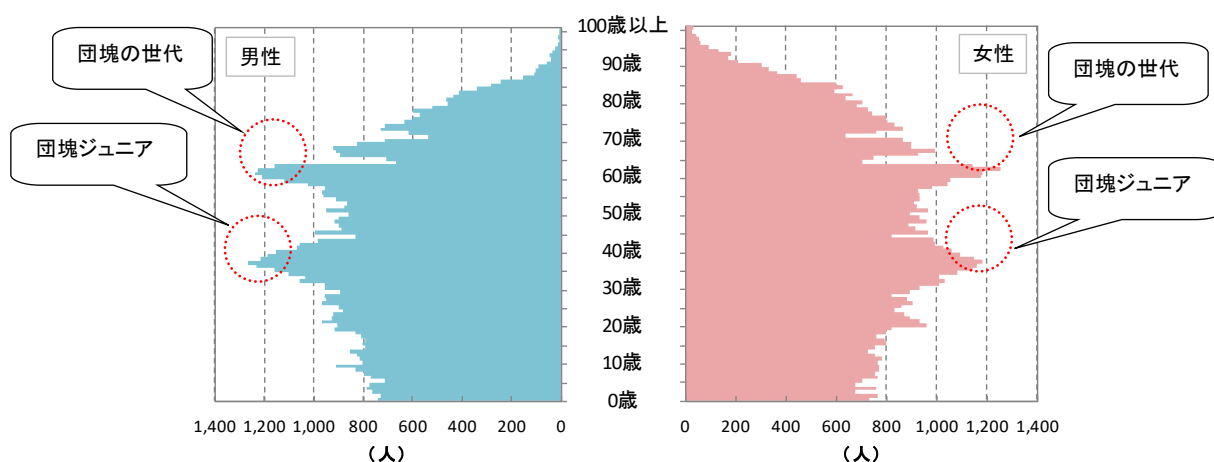


図2-2 湖東圏域における人口ピラミッド

(出典: H22国勢調査)

<町字別人口分布>

彦根市中心部及びJR並びに近江鉄道駅周辺の地域において人口密度が高くなって
いる一方、東部山間部では低密度地域が広がります。

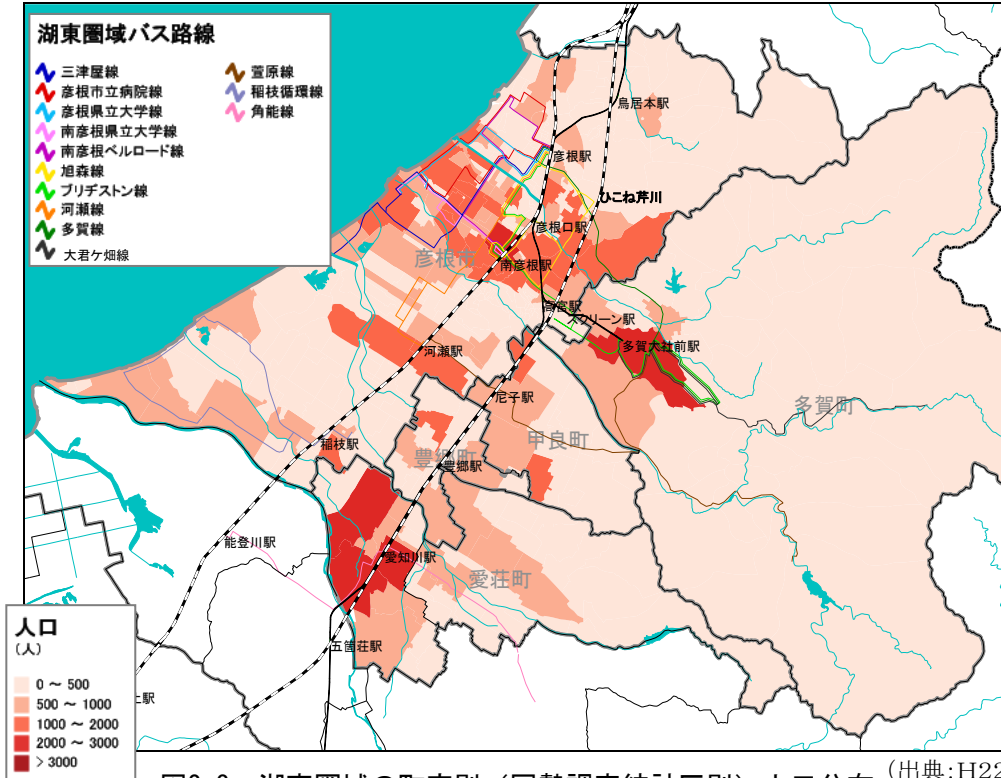


図2-3 湖東圏域の町字別（国勢調査統計区別）人口分布（出典：H22国勢調査）

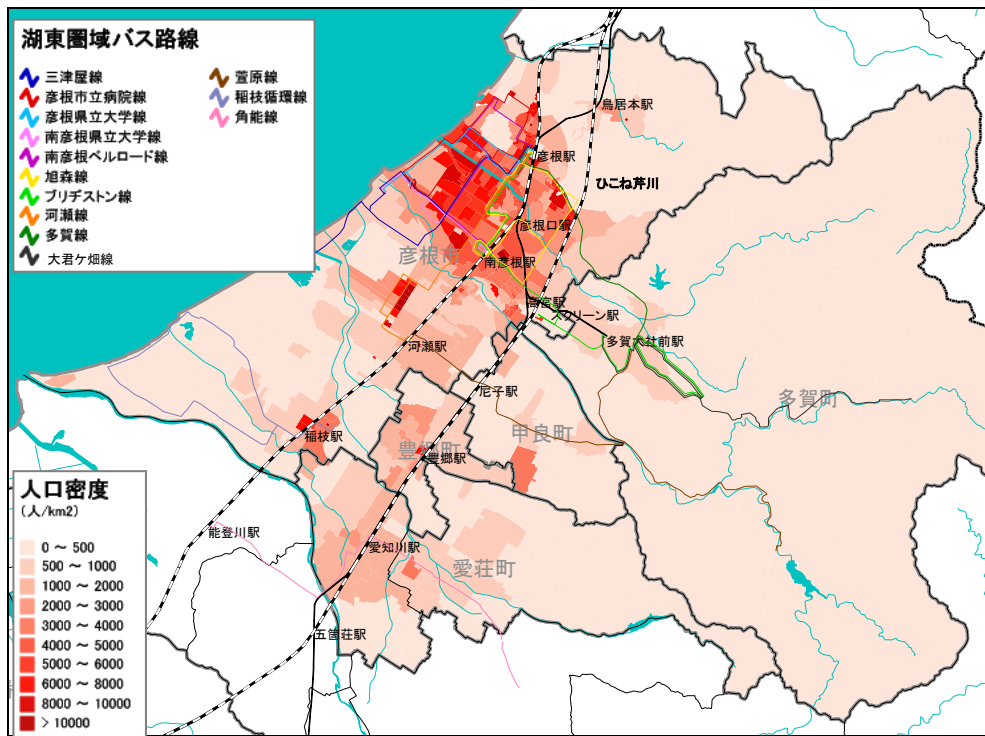


図2-4 湖東圏域の町別（国勢調査統計区別）人口密度分布（出典：H22国勢調査）

<鉄道・バス停人口カバー率>

彦根市中心部においては、バス停も密にあり、鉄道駅及びバス停カバー率が高くなっている一方、それ以外では低密度地域が広がります。圏域全体で、鉄道駅 500m 勢圏・バス停 300m 勢圏カバー率は約 60%となっています。

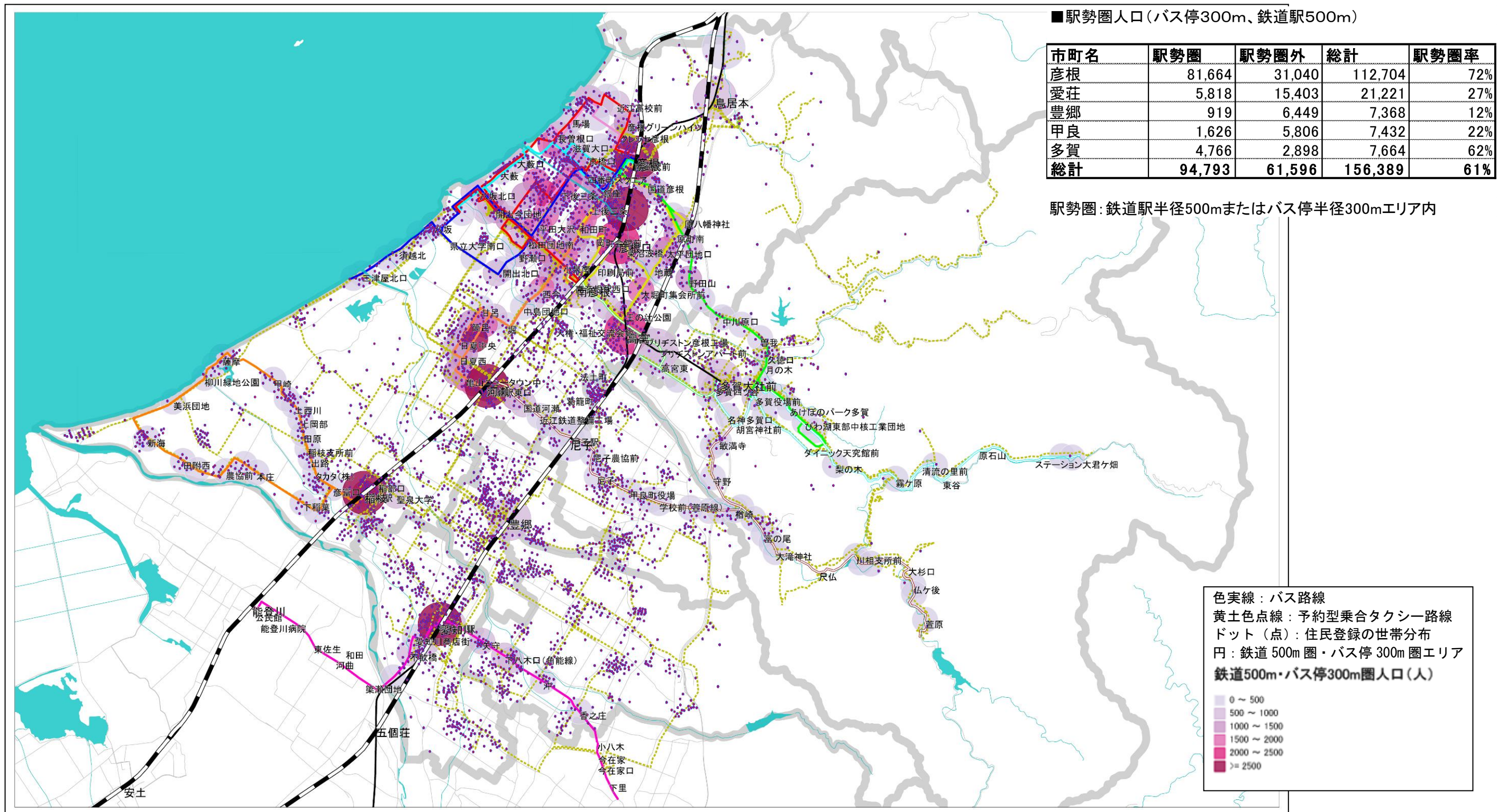


図 2-5 湖東圏域における鉄道駅 500m、バス停 300m 勢圏人口分布

出典：各市町住民基本台帳(平成 27 年 10 月現在)

※図中のドット(点)は、住民基本台帳の世帯数をもとに概ね集落単位で集約し、集落(世帯)の分布を示したものです。そのため、実際の建物等と一致しません。

<鉄道・バス停人口高齢化率>

鉄道 500m 圏またはバス停 500m 圏における高齢化率を見ると、多賀町山間部を始め彦根市中心部、稲枝地域でも高齢化率の高いエリアが散見されます。

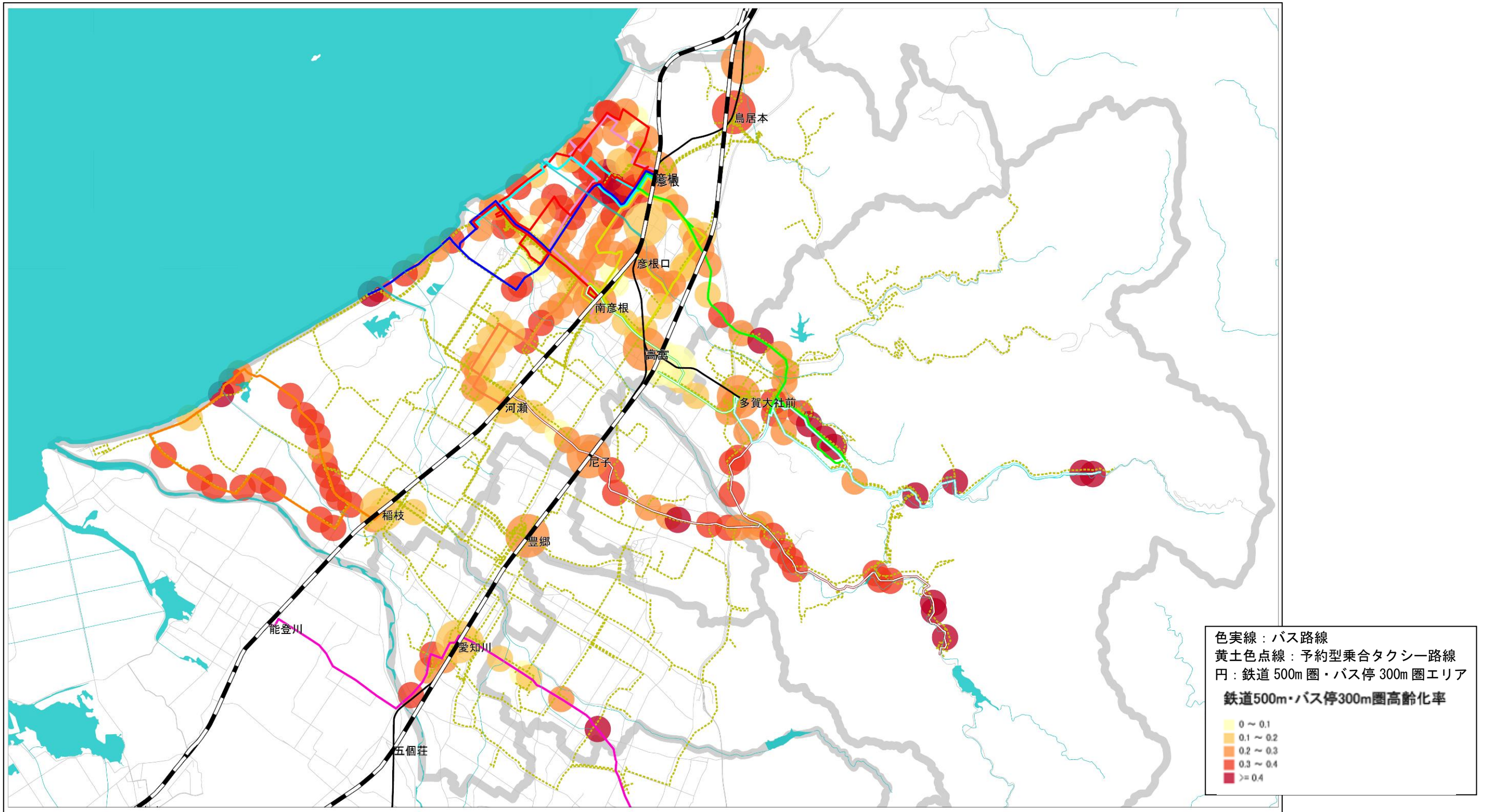
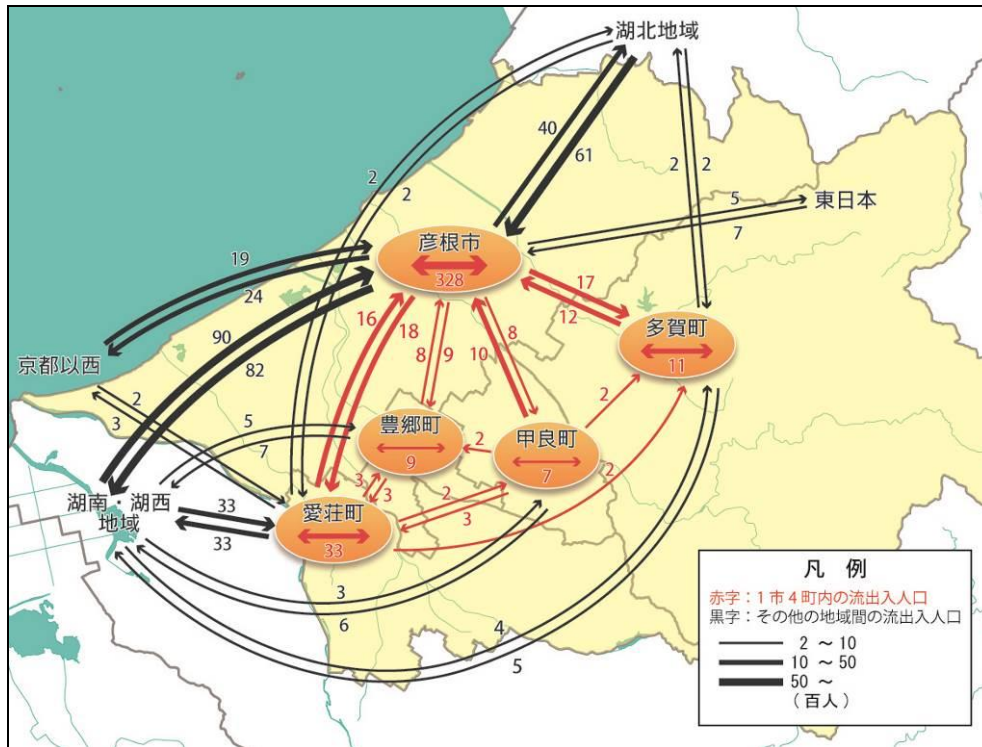


図 2-6 湖東圏域における鉄道 500m 圏・バス停 300m 圏における高齢化率(65 歳以上人口比率)

出典：各市町住民基本台帳（平成 27 年 10 月現在）

<通勤・通学流出入人口>

自市町内に通勤通学する住民が最も多いですが、圏域内の隣接町、また湖南地域や湖北地域、さらに京都や大阪に通勤通学する住民も多くなっています。また、流入・流出ともほぼ同程度となっています。



(出典:H22国勢調査)

図2-7 湖東圏域における通勤・通学流出入人口

<通勤・通学時利用交通手段>

湖東圏域在住者の通勤・通学時における交通手段として、自家用車を利用する住民が非常に多く、路線バスを利用する住民は2%に留まります。

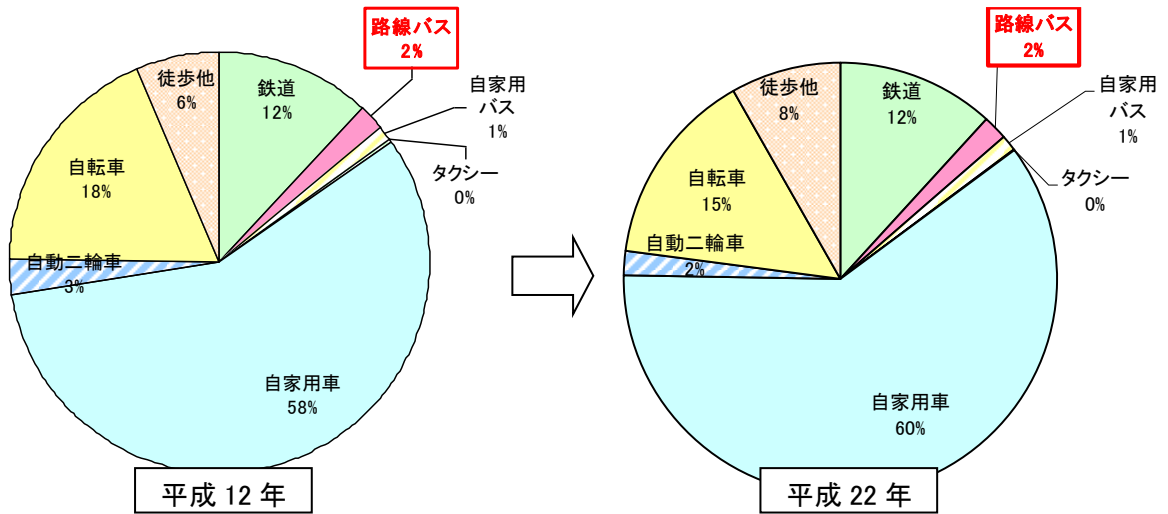
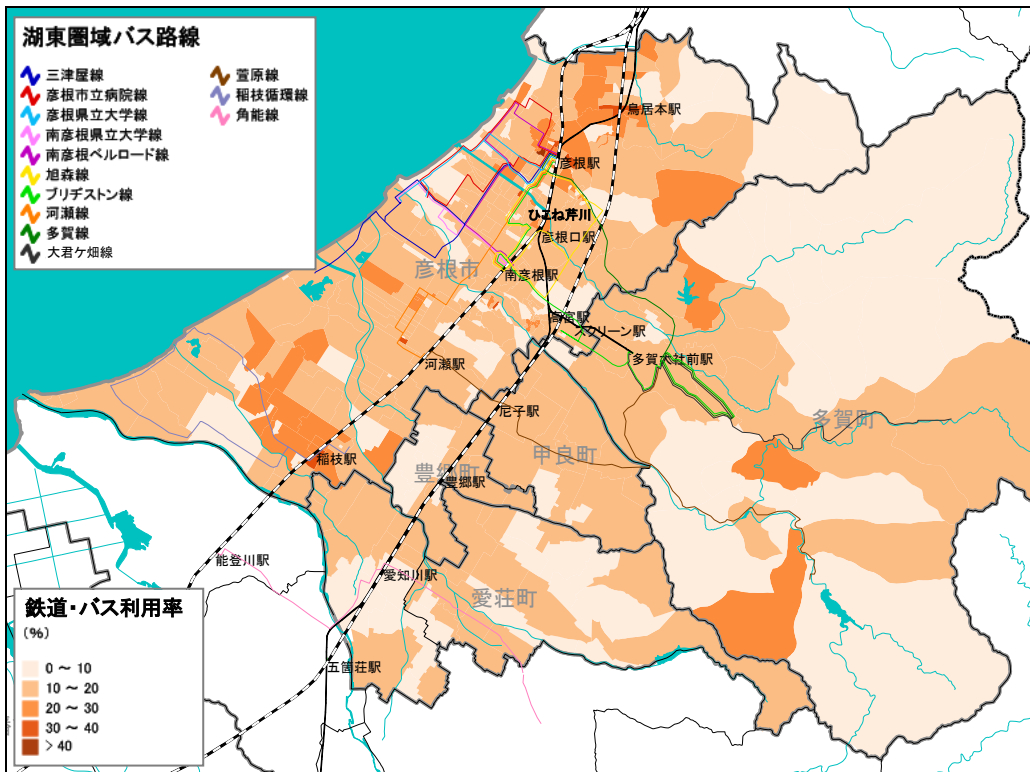


図2-8 湖東圏域在住者の通勤・通学時利用交通手段 (国勢調査)

湖東圏域在住者の通勤・通学時における交通手段を町字別に見ると、J R 駅周辺の鉄道・バス利用率が高めですが、彦根市中心部のバス路線が比較的充実している地域にもかかわらず、鉄道・バス利用が小さい地域も存在しています。



(出典: H22国勢調査)

図2-9 湖東圏域在住者の通勤・通学時利用交通手段 (国勢調査統計区別)

(2) 住民の交通機関利用

湖東圏域関連の交通機関利用は、多数が自動車利用となっており、公共交通（鉄道・バス）の利用は1割程度と、過度に自動車に依存した交通となっています。また鉄道乗降客の約2割は自家用車で駅周辺の駐車場に停める、いわゆるパーク・アンド・ライドによる利用が多くなっており、バス・鉄道乗継利用者はそれより少なくなっています。

<交通手段分担率>

交通手段分担率は、自家用車が64.0%を占め、路線バスを主に使われる方は交通全体のうち僅か0.3%に留まります。

交通手段分担率は地域別に大きな差がなく、市中心部においても自家用車が多く使われています。

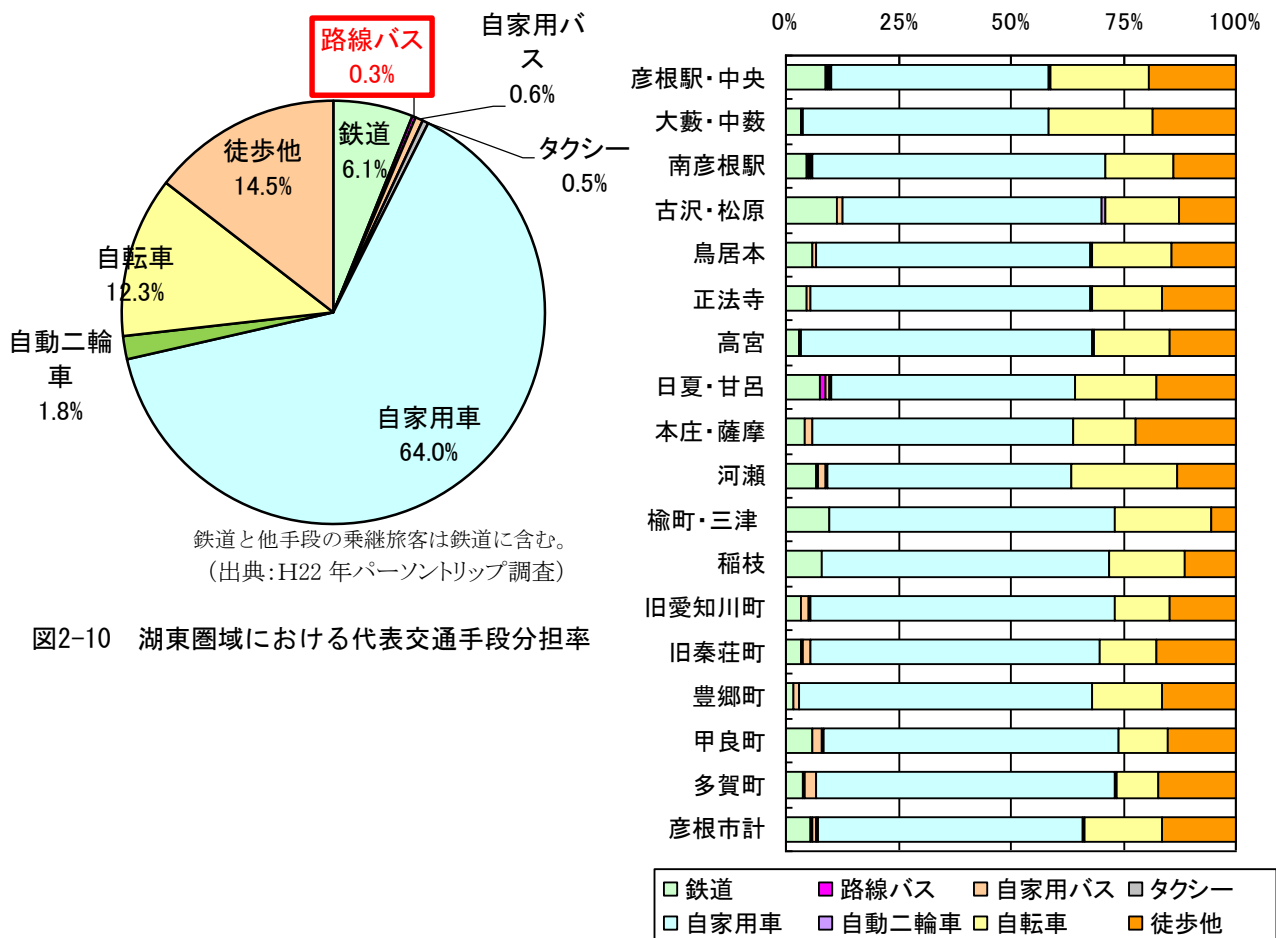


図2-10 湖東圏域における代表交通手段分担率

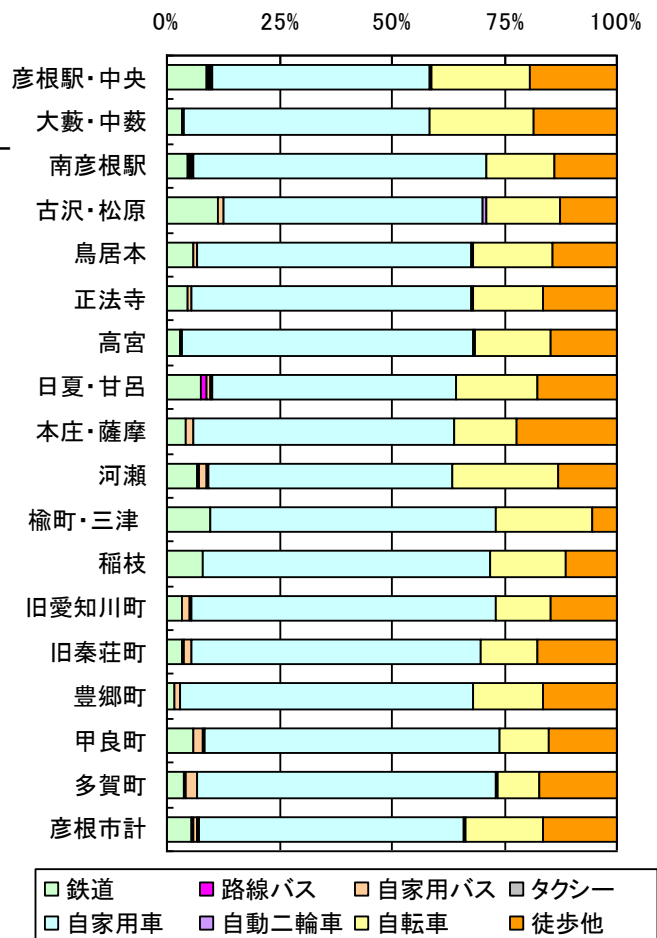
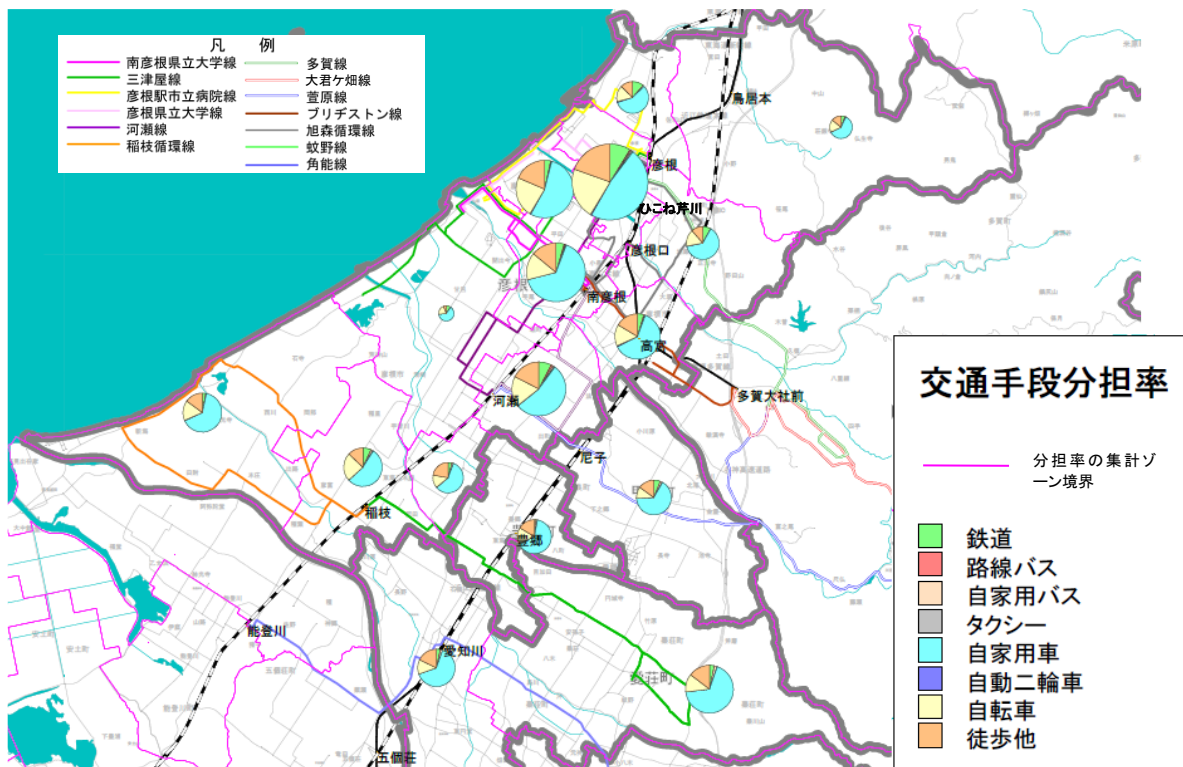


図2-11 地域別代表交通手段分担率

※PT調査入力ゾーンごとの集計

(出典: H22年パーソントリップ調査)



(出典:H22パーソントリップ調査)

図2-12 バス路線と交通手段分担率の関係

<自家用車の保有台数>

自家用車の保有台数は平成 23 年以降、微増傾向にあり、平成 26 年は 118,712 台となっています。

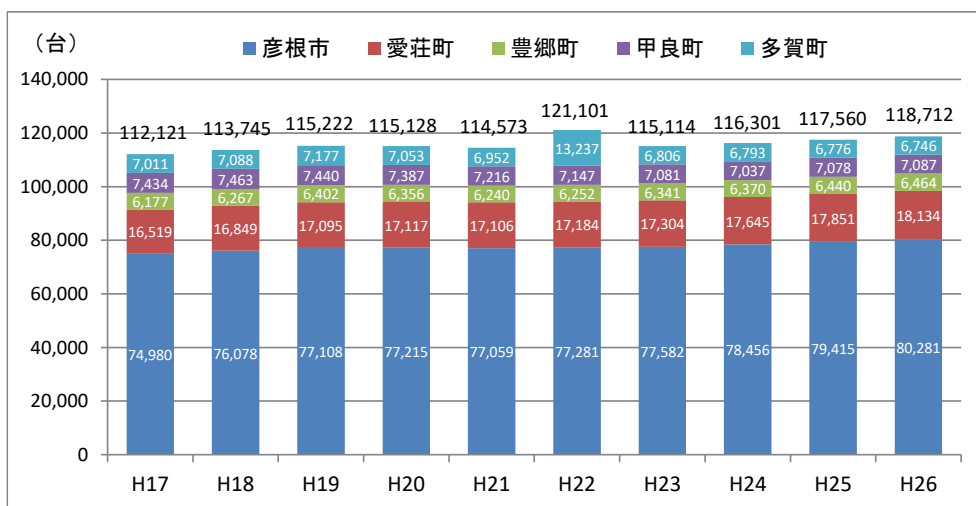


図 2-13 湖東圏域における自家用車の保有台数

(出典:滋賀県統計書)

<高齢者運転免許証の返納状況(湖東圏域)>

高齢者運転免許証の返納状況は、平成 22 年は 7 件でしたが、平成 28 年は 357 件と 50 倍以上増加しています。

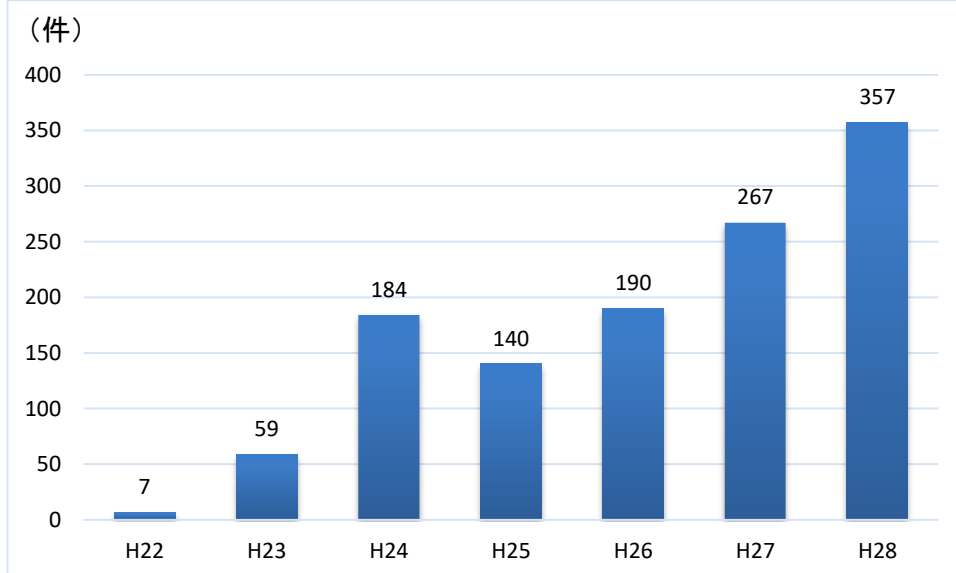


図 2-14 湖東圏域の高齢者(65 歳以上)運転免許証の返納状況

(出典:滋賀県警察)

＜鉄道利用者のアクセス交通手段＞

鉄道利用者のアクセス交通手段（自宅・勤務地等から鉄道駅へ行く際の交通手段）は、徒歩・自転車・二輪車が67%で多くを占めますが、自家用車が25%を占め過去10年間で増加しています。自家用車を駅周辺の駐車場に止め、鉄道を利用する「パーク・アンド・ライド」もしくは家族が駅まで送迎する「キス・アンド・ライド」の利用が多いものと推察されます。

一方で、路線バス⇄鉄道乗継は僅か5%に過ぎず、鉄道利用者のアクセス交通手段として余り利用されていない状況です。

駅別に見ると、彦根駅や南彦根駅では路線バスと鉄道を乗り継いで利用する方が少なからずいるものの、その他の駅では路線バス利用者がほとんどいません。

近江鉄道各駅については、徒歩及び自転車でのアクセスが大部分であります。彦根駅で路線バスが、尼子駅や愛知川駅などで自動車でのアクセスが見られます。

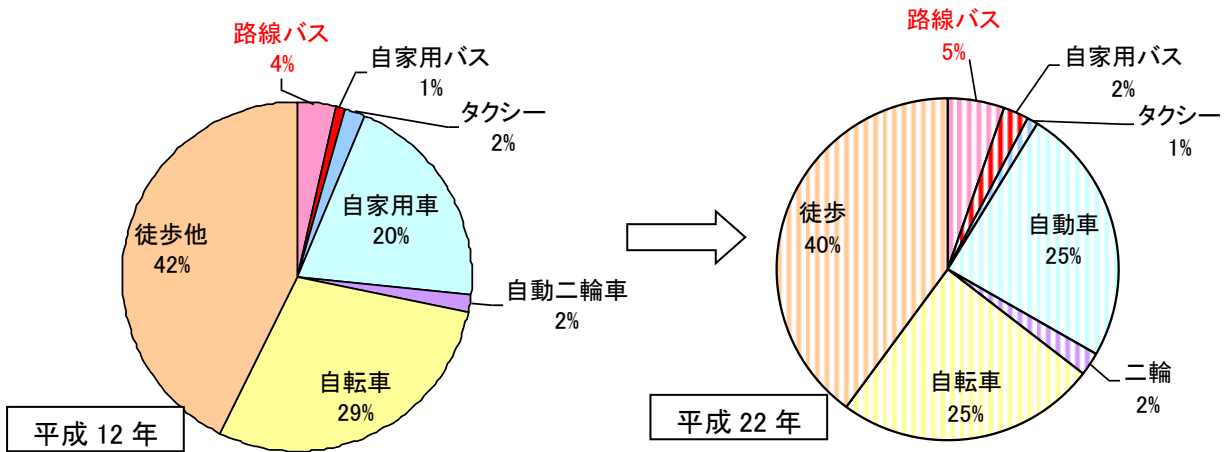


図2-15 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段

(出典:H12/H22パーソントリップ調査)

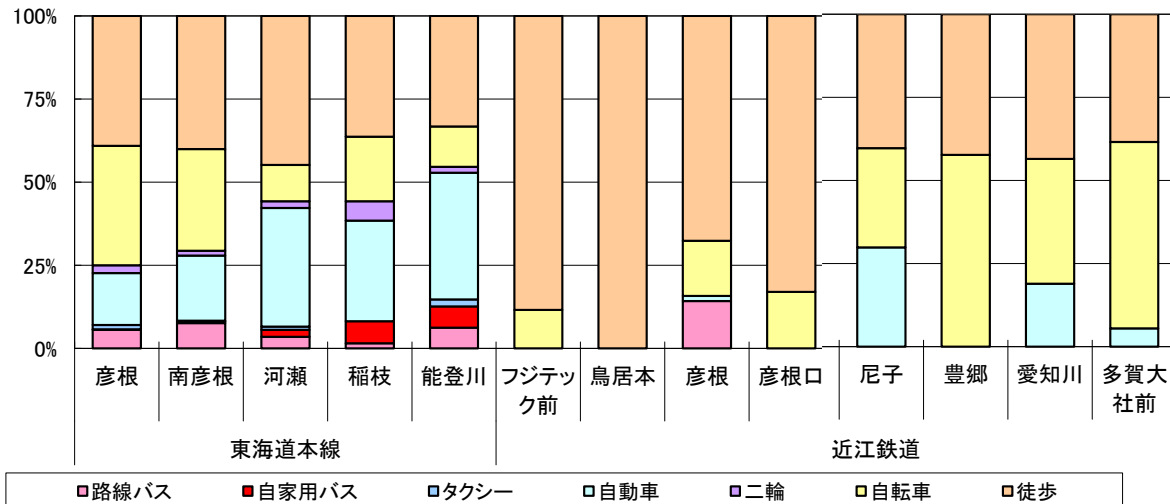


図2-16 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段（駅別）

(出典:H22 パーソントリップ調査)

(3) 経済状況・道路交通状況

< 道路交通の混雑状況 >

自動車交通は年々増加を続けており、朝夕を中心に激しい渋滞が起こるなど、環境負荷軽減の面と交通円滑化の面からも、過度の自動車利用から公共交通へのシフトが求められます。

また、彦根市及び愛荘町南西部の国道8号において朝夕のピーク時間帯を中心に交通混雑が発生しているため、自家用車から路線バス等の公共交通機関への転換による総交通量の削減等が重要です。



図2-17 湖東圏域における主要渋滞区間及び主要渋滞箇所

(出典:滋賀県渋滞対策協議会 H25.1 及び H25.2 公表)

○一般道の主要渋滞区間

区間名	箇所名
1 一般国道8号 (外町地区～高宮町地区)	外町
	西沼波町
	地蔵町
	高宮町
2 (県)彦根近江八幡線 (本町地区～外町地区)	京橋
	外町
3 一般国道8号 (東近江地区)	幸橋北詰
	築瀬北
	築瀬

○一般道の主要渋滞箇所

箇所名
4 松原橋
5 船町
6 護国神社前
7 千鳥橋北詰
8 小泉町

○高速道路の主要渋滞区間

道路名	区間名
9 名神高速道路	米原JCT～彦根IC
10 名神高速道路	彦根IC～八日市IC

<事業所・従業者数>

事業所数及び従業者数ともに、彦根市が最も多く、湖東圏域の中でも人や施設が特に集積しています。

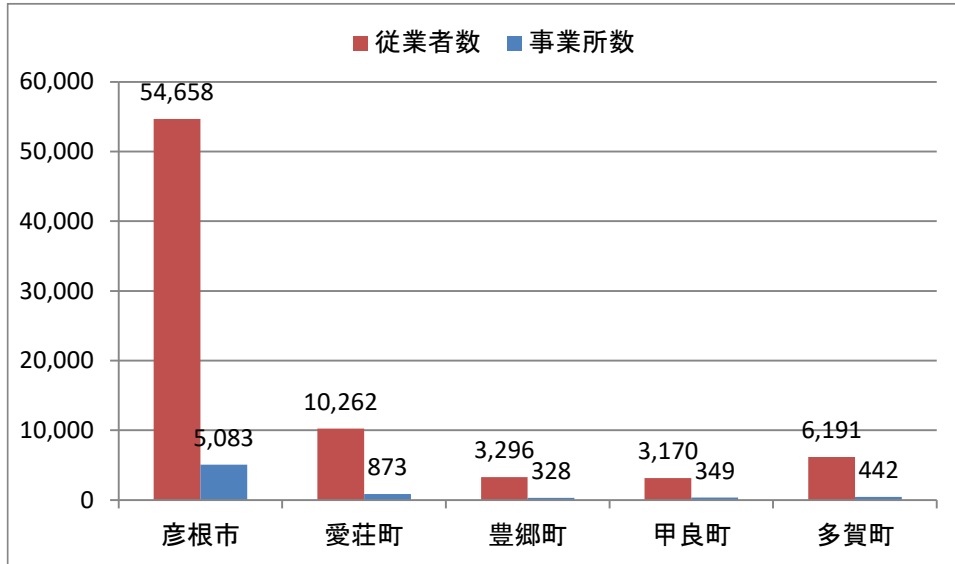


図 2-18 湖東圏域の事業所数及び従業者数

(出典:H26経済センサス)

3 上位関連計画の整理

(1) 各市町における総合計画における位置付け

ここでは、各市町における総合計画における、公共交通を中心としたまちづくり施策に関する位置付けについて、「広域連携」「交通」「福祉」「環境」「賑わい」の観点から整理しました。

ア 広域連携

湖東圏域1市4町で締結された「定住自立圏構想」及び「定住自立圏共生ビジョン」に基づき、近隣市町とのさらなる交流・連携及び公共交通ネットワークの構築が位置付けられています。

分類	市町	項目	施策
広域連携	彦根	広域連携の推進	●定住自立圏構想の推進 (定住自立圏共生ビジョンに基づく公共交通ネットワークの構築)
		高等教育機関等との連携	●高等教育機関等との連携 (地域公共交通ネットワークの構築)
	愛荘	行財政改革の推進	●行財政改革の推進 (定住自立圏構想の推進)
	多賀	定住自立圏構想	●広域行政の推進 (近隣市町とのさらなる交流・連携、湖東定住自立圏共生ビジョンの取組)
	甲良	広域行政	●定住自立圏形成協定に基づく施策の推進 (「湖東定住自立圏形成協定」に基づく公共交通ネットワークの構築等)

イ 公共交通

各市町とも、広域公共交通である鉄道の整備促進及び利便性向上、地域公共交通としての路線バスの利用促進、並びに交通空白地域における予約型乗合タクシーが挙げられています。

分類	市町	項目	施策
公共交通	彦根	公共交通ネットワークの整備	●広域公共交通の整備促進 (鉄道等の輸送力整備の働きかけ、駅舎の改築や駅周辺設備の適切な維持管理 等) ●地域公共交通の利用促進 (路線バスの運行に対する支援とその利用の促進、地域の状況に応じた効率的な公共交通対策の推進 等) ●駐輪・駐車対策の推進 (効率的かつ快適な駐車場及び自転車駐車場の管理運営、放置自転車及び違法駐車防止 等)

	愛荘	地域交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ●バス・鉄道の充実 (鉄道・バスや乗合タクシーの利用促進 等) ●駅周辺の機能充実(愛知川駅の機能整備や駐輪場の整備) ●地域公共交通の利便性の向上 (予約型乗合タクシー(愛のりタクシー)の利便性の向上と利用促進)
	多賀	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通相互の連結強化等 (バス、乗合タクシー、近江鉄道のダイヤを見直し、接続の利便性の向上) ●PRの強化 (誰もが見やすい時刻表・路線図の作成、公共交通の利用促進の呼びかけ) ●バスの運行系統の見直し (極めて利用者の少ないバス路線系統の見直し)
	甲良	道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> ●近江鉄道の利便性向上 (近江鉄道本線の近代化設備整備の促進) ●JR 河瀬駅の利便性向上 (JR河瀬駅への新快速停止要望等)

ウ 福祉

高齢者や障害者に配慮した車両、交通安全施設、公共交通機関・施設のバリアフリーの推進、及び交通手段を持たない方に対する公共施設や病院等への交通の利便を図ること等が挙げられています。

分類	市町	項目	施策
福祉	彦根	バリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●交通施設のバリアフリーの推進 (エレベーター・エスカレーター、スロープ、手すり、障害者対応型トイレの設置 等) ●高齢者や障害者等に配慮した車両、交通安全施設等の整備 (車両等のバリアフリー化を図り、快適さと利用しやすさの実現、高齢者、視覚・聴覚障害者等に配慮した交通安全施設等の設置を促進) ●駐輪・駐車対策の推進 (安全で快適な通行ができるよう、放置自転車及び違法駐車防止)
	愛荘	地域交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ●バス・鉄道の充実 (バス・鉄道のバリアフリー化の要請、バスや乗合タクシーの利用促進 等)
	多賀	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通相互の連結強化等 (交通弱者に配慮し、町外の医療機関等へのアクセスの向上)
	甲良	地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> ●交通手段の確保 (自動車を利用することのできない人々等の公共施設、病院などへの送迎サービス検討)
		障害者福祉	<ul style="list-style-type: none"> ●住みよいまちづくりの推進 (公共交通機関などの生活環境の整備、障害者を始め、地域に住む全ての人が安全・快適に暮らせるまちづくり)
		道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> ●新しい公共交通サービスの提供 (自動車を利用することのできない高齢者や障害のある人などの交通の利便を確保するための新しい公共交通サービスの研究 等)

エ 環境・賑わい

低炭素社会の構築に向けて、自動車依存の軽減による地球環境に優しい公共交通の利用促進とエコ交通の実現や、コンパクトシティの形成に向けて商工業の振興とあわせて賑わいのある市街地の形成が掲げられています。

分類	市町	項目	施策
環境	彦根	低炭素社会の構築	●交通対策の推進 (公共交通(バス、鉄道等)の利用促進、自動車依存の軽減による地域構造の低炭素化 等)
	愛荘	地域交通の充実	●バス・鉄道の充実(環境にやさしいエコ交通の推進等)
賑わい	彦根	商業サービス業の振興	●魅力ある商業のまちづくり (住環境の整備や公共交通機関の利便向上、福祉施設の整備など、高齢者や子どもが歩いて暮らせるコンパクトシティの形成に向けた一体的なまちづくりの視点からの商店街の活性化)
	豊郷	活力ある産業のまちづくり	●商工業の振興 (豊郷駅を起点とした商業核の形成)

(2) 各市町における都市計画マスタープラン

ア 彦根市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）

まちづくりの目標として、「都市や地域の特性に応じた効率的なまちづくり」や「多様な人の交流による賑わいに満ちたまちづくり」などを掲げ、「多極集約・連携型のコンパクトシティの実現」をまちづくりの目指す姿として位置付けています。

具体的には、人口減少や急速な高齢化を見据え、都市の核となる JR 4 駅では鉄道やバスなどの公共交通の結節点機能の充実によるネットワークの強化とともに都市機能を集約するまちづくりを進めます。また、その周辺においては、人口密度を高めるまちづくりを進めます。

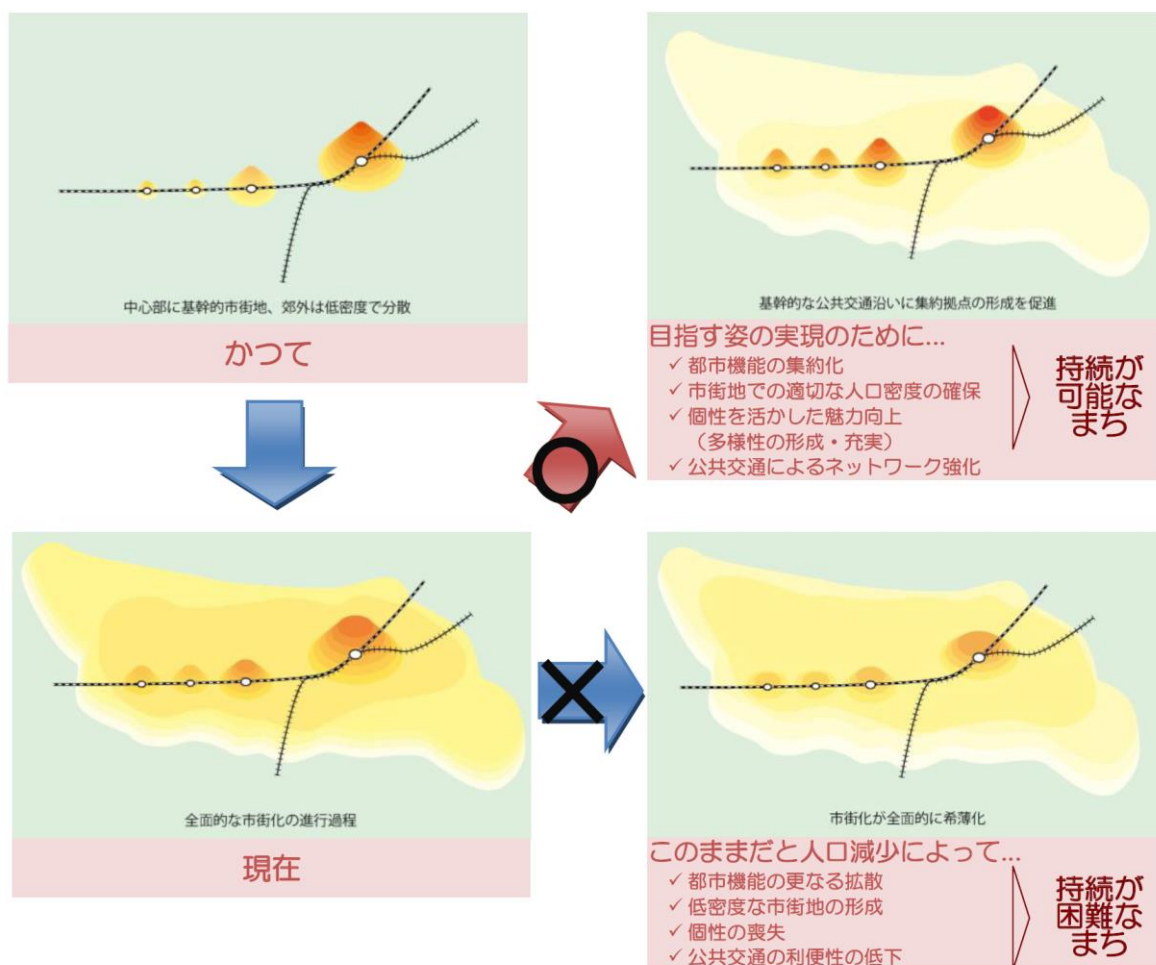
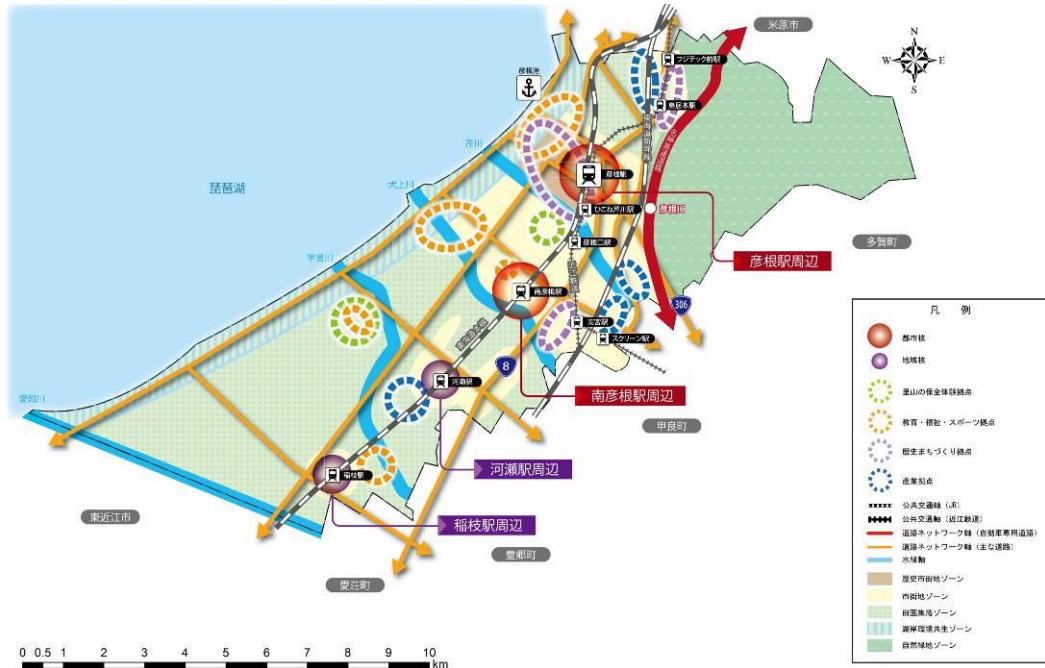


図 3-1 都市全体のまちづくりの概念図(彦根市都市計画マスタープラン)

■公共交通などの整備方針（彦根市都市計画マスタープラン）

自動車利用から公共交通利用へのシフトチェンジを目指して、公共交通による「公共交通基幹軸」「公共交通支援軸」「公共交通支援エリア」などを位置付け、行政、住民、事業者の協力・連携による公共交通の維持や充実に必要な取組を進めます。

具体的には、「路線バスの拡充と機能向上」「パーク・アンド・バスライド駐車場の整備とシャトルバスの導入」「交通環境のバリアフリー化」「交通結節点の整備」「利用者と公共交通事業者の対話機会の創出（公共交通への愛着の醸成）」など、ハードとソフトの両面からの取組を検討します。



◆主要な都市機能を適切な位置に集約配置します。

都市活動を支える主要な都市機能を適切な位置に誘導し、集積のメリットを活かした賑わいの創出や都市の利便性の向上、また地域経済を支える産業の自立的な繁栄・向上を促進するとともに、まちの拡散を抑制する都市構造とします。

	都市核	彦根駅周辺 南彦根駅周辺
	地域核	河瀬駅周辺 稲枝駅周辺
	里山の保全体験拠点	荒神山周辺、千鳥ヶ丘公園周辺
	教育・福祉・スポーツ拠点	滋賀県立大学・市立病院・文化プラザ周辺、 滋賀大学・金亀公園周辺、 聖泉大学周辺、荒神山公園周辺 新市民体育センター周辺
	歴史まちづくり拠点	彦根城周辺、中山道高宮宿周辺、 中山道鳥居本宿周辺
	産業拠点	鳥居本地区、野田山地区、高宮地区、河瀬地区

◆交通のネットワーク、水・緑のネットワークを維持充実します。

集約配置した都市機能を公共交通でつなげるにより、過度に自動車に依存することのない都市構造とします。また、円滑な産業活動を下支えするとともに、水や緑の自然資源や歴史などの観光資源が連携した、交流や賑わいを生み出す都市構造とします。

	公共交通軸	【JR】東海道新幹線、東海道本線 【私鉄】近江鉄道本線、近江鉄道多賀線
	道路ネットワーク軸	【自動車専用道路】名神高速道路 【主な道路】国道8号、国道306号など
	水緑軸	芹川 大上川 宇曾川 愛知川

図 3-2 彦根市都市計画マスタープランにおける将来都市構造

イ 愛荘町都市計画マスタープラン（平成 21 年 3 月）

本町が合併により形成されてきたことを踏まえて、中心市街地及び生活拠点における複合的な都市機能の充実・集約とともに地域連携が確保された集約型の都市構造の実現を目指しています。

○誰もが安心して安全に暮らせる集約型生活圏づくり

○都市機能が集積され、広域や地域内交流のネットワークが強化されたまちづくり

■ 都市拠点：愛荘町愛知川庁舎、旧中山道、愛知川駅周辺を中心とする商業施設、文化施設、保健・福祉施設、公共施設が集積する区域

■ 地域拠点：愛荘町秦荘庁舎を中心とする商業施設、文化施設、保健・福祉施設、公共施設が集積する区域

■ 交通拠点：J R 稲枝駅、近江鉄道愛知川駅、（仮称）湖東三山スマートインターチェンジ

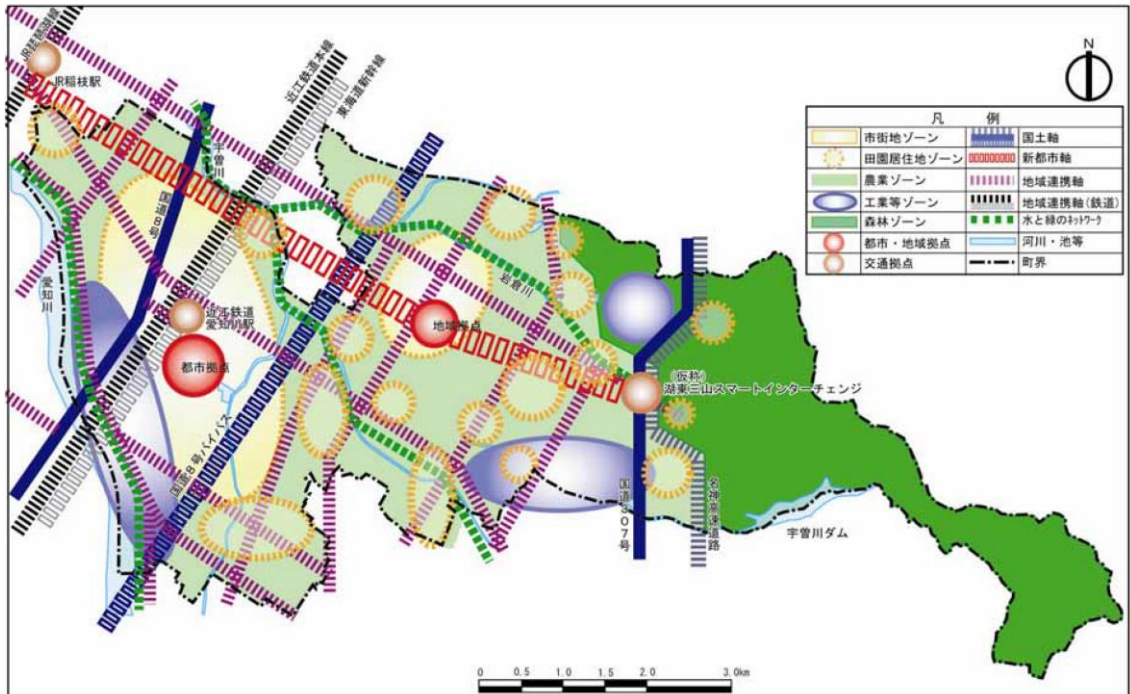


図 3-3 愛荘町都市計画マスタープランにおける将来都市構造

ウ 多賀町都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月）

「扇形集約都市構造」の実現に向け、都市核とコミュニティ拠点を中心とした「品格ある田園交流のまち」の形成を目指すとともに、各地域の特性に応じた土地利用と住宅施策など他施策との連携により、若年層等の定住化を図ります。

将来都市構造（案）：扇型集約都市構造

「都市核」：西部の市街地の中心部

「コミュニティ拠点」川相地区、佐目地区、一円・栗栖地区＝都市核を補完

「フォレスト・ビレッジ」：山間部の維持向上すべき集落

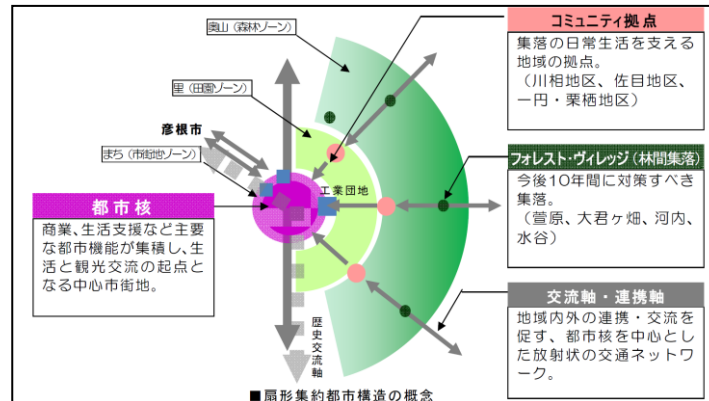


図 3-4 多賀町都市計画マスタープランにおける将来都市構造

エ 豊郷・甲良都市計画（滋賀県都市計画区域マスタープラン）

豊郷町及び甲良町においては非線引き都市計画区域であり、用途地域等の指定はされていませんが、土地利用の方針として、主要集落地や幹線道路を中心として都市機能の配置を検討することとされています。

基本理念

○都市機能の集約化の促進

- ・ 少子・高齢社会に対応できるよう、公共交通を軸とした歩いて暮らせるまちづくりを推進するとともに、「持続可能な滋賀社会ビジョン」に基づき、過度な自動車利用を抑えた低炭素社会を実現させるため、都市機能の集約化（いわゆるコンパクトシティの考え方）を取り入れたまちづくりを目指す。

○広域連携のもとでの定住のまちづくり

○暮らしを支えるまちづくり

↓

土地利用方針

① 町役場周辺の主要集落地：本区域を構成する豊郷町の町役場から近江鉄道豊郷駅西側までの中山道沿いに広がる既存商店街周辺、及び甲良町の町役場周辺において、住宅など周辺環境との調和を図りながら、商業・業務機能の配置を検討する。

② 幹線道路沿道：本区域を構成する一般国道8号沿道において、利便性の高い交通条件を活かして、商業機能や工業機能など産業機能の配置を検討する。

豊郷甲良都市計画区域の将来都市構造図

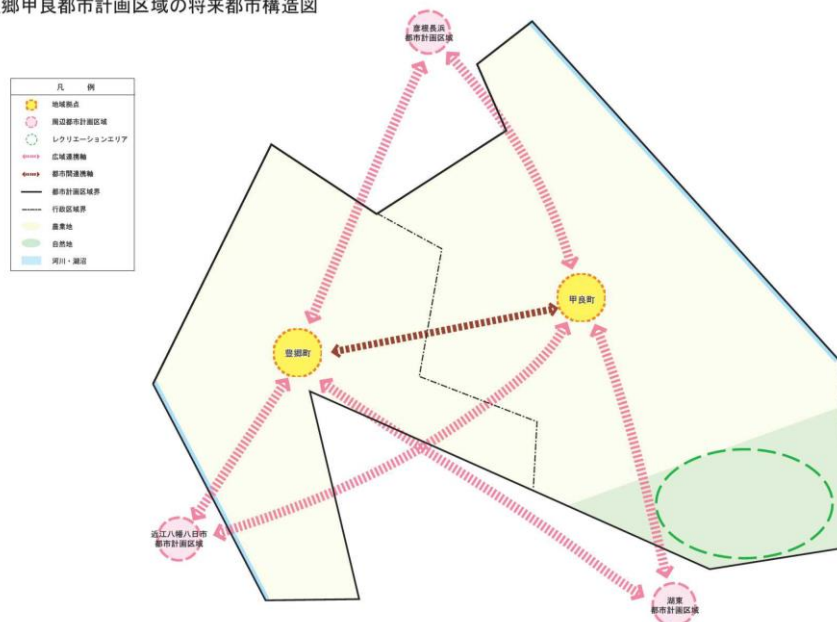


図 3-5 豊郷甲良都市計画区域における将来都市構造

オ 湖東圏域における都市計画マスタープランの整理

市町	現状と課題（抜粋）	将来都市構造の位置付けと湖東圏域コンパクト&ネットワーク図の位置付け
<p>彦根市 彦根市都市計画 MP (H29. 3)</p>	<p>都市像の課題 高齢社会を見据えた都市構造の見直し、協働による快適な都市環境の維持・充実、地域資源を活かした個性ある地域づくり、国民体育大会開催による都市の発展</p> <p>道路・公共交通の課題 選択と集中による的確な道路網の整備、<u>将来を見据えた公共交通の機能向上、ハード・ソフト施策による総合的な交通ネットワークの検討</u></p> <p>市街地・産業環境の課題 中心市街地など各地域の拠点の活性化、企業立地など産業振興のための環境整備の推進、空き家・空き地対策</p>	<p>主要な都市機能を適切な位置に集約配置</p> <p>都市核：彦根駅周辺、南彦根駅周辺 ⇒<u>駅周辺エリア</u></p> <p>地域核：河瀬駅周辺、稲枝駅周辺⇒<u>駅周辺エリア</u></p> <p>里山の保全体験拠点：荒神山周辺、千鳥ヶ丘公園周辺⇒<u>交通弱者対策エリア</u></p> <p>教育・福祉・スポーツ拠点：滋賀県立大学・市立病院・文化プラザ周辺、滋賀大学・金亀公園周辺、聖泉大学周辺、荒神山公園周辺、新市民体育センター周辺 ⇒<u>通勤通学支援軸、賑わい高度サービスエリア</u></p> <p>歴史まちづくり拠点：彦根城周辺、中山道高宮宿周辺、中山道鳥居本宿周辺 ⇒<u>賑わい高度サービスエリア</u></p> <p>産業拠点：鳥居本地区、野田山地区、高宮地区、河瀬地区 ⇒<u>通勤通学支援軸、交通弱者対策エリア</u></p>
<p>愛荘町 愛荘町都市計画 MP (H21. 3)</p>	<p>少子高齢社会への対応 自動車交通に依存した分散傾向にある都市構造から、市街地の拡散を抑制しつつ<u>鉄道駅周辺などを中心として既存の社会資本を活かし、多様な都市機能を集約した都市構造への転換</u>が求められています。</p> <p>交通網の充実 公共交通機関は、町民の通勤、通学、レジャーなどに用いられ、特に学生や高齢者にとって欠かせない交通手段であるとともに、<u>自動車交通による環境負荷の低減からも、これら公共交通の利用促進やユニバーサルデザイン等による利便性の向上</u>が求められています。</p>	<p>中心市街地及び生活拠点における複合的な都市機能の充実・集約とともに地域連携が確保された集約型の都市構造の実現</p> <p>都市拠点：愛荘町愛知川庁舎、旧中山道、愛知川駅周辺を中心とする商業施設、文化施設、保健・福祉施設、公共施設が集積する区域 ⇒<u>駅周辺エリア</u></p> <p>地域拠点：愛荘町秦荘庁舎を中心とする商業施設、文化施設、保健・福祉施設、公共施設が集積する区域 ⇒<u>交通弱者対策エリア</u></p> <p>交通拠点：J R 稲枝駅、近江鉄道愛知川駅、湖東三山スマートインターチェンジ一帯 ⇒<u>駅周辺エリア</u></p>
<p>多賀町 多賀町都市計画 MP (H24. 3)</p>	<p>多世代が共生し、自然の中でのびのびと子育てができる都市づくり <u>町内や周辺都市との交通ネットワークの強化。</u></p> <p>都市機能が集約され、交通ネットワークが整備された都市づくり <u>過疎化への対応。</u></p> <p>財政的な制約からより<u>効率的な都市経営。</u></p> <p>日常生活を支える<u>町内ネットワークの充実や湖東自立生活圏での連携。</u></p>	<p>扇型集約都市構造</p> <p>都市核：西部の市街地の中心部 ⇒<u>駅周辺エリア</u></p> <p>コミュニティ拠点：川相地区、佐目地区、一円・栗栖地区＝都市核を補完 ⇒<u>交通弱者対策エリア</u></p> <p>フォレスト・ビレッジ：山間部の維持向上すべき集落 ⇒<u>交通弱者対策エリア</u></p>
<p>甲良町・豊郷町 滋賀県都市計画区域 MP (H26. 3)</p>	<p>連携に配慮したまちづくりの推進 常住する就業者・通学者の半数以上が区域外に就業・通学している。中でも本県東北部の拠点都市である彦根市に隣接していることから、就業地として彦根市の都市機能に大きく依存している。このため、本区域の都市機能の強化を図る一方で、彦根市と形成する<u>湖東定住自立圏を活かしたまちづくり</u>を進める。</p> <p>少子・高齢社会への対応 本区域では、年少人口割合の低下とあわせて、平成 22 年時点での高齢化率は 25%を超えており、今後もさらに進行すると予測されている。交通弱者の対応と公共交通不便地域解消を目的に、平成 22 年 9 月から予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」を導入し、<u>高齢者にも優しい公共交通整備</u>に取り組んでいる。</p>	<p>主要集落地や幹線道路を中心として都市機能の配置を検討</p> <p>町役場周辺の主要集落地： 本区域を構成する豊郷町の町役場から近江鉄道豊郷駅西側までの中山道沿いに広がる既存商店街周辺、及び甲良町の町役場周辺において、住宅など周辺環境との調和を図りながら、商業・業務機能の配置を検討する。⇒<u>駅周辺エリア、基幹ネットワーク軸</u></p> <p>幹線道路沿道： 本区域を構成する一般国道 8 号沿道において、利便性の高い交通条件を活かして、商業機能や工業機能など産業機能の配置を検討する。 ⇒<u>交通弱者対策エリア</u></p>

(3) 彦根市都市交通マスタープラン

彦根市においては、広域的で長期的な視点から実現に向けての道筋を明らかにしていくことを目的とし、交通施設整備などのハード対策と路線バスなどの交通手段・交通行動のソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系を立案した「彦根市都市交通マスタープラン」が平成29年3月に策定されました。

本プランでは、広域的な移動を支える都市の骨格となる公共交通軸を「公共交通基幹軸」として、JR 琵琶湖線（東海道本線）、近江鉄道（本線、多賀線）を位置付けます。また、この公共交通基幹軸を補完して市内の移動を支える公共交通軸を「公共交通支援軸」として位置付け、路線バスの運行により機能確保を図ります。さらに、鉄道駅や路線バスの停留所へのアクセスが困難な地域を「公共交通支援エリア」と位置付け、愛のりタクシーによる生活交通支援を図ることとしています。

また、主な鉄道駅を「連携ポイント」、路線バスの主な目的地を「目的地ポイント」と位置付け、各ポイントのネットワークの充実を図ります。さらに、歩行者の安全で快適な移動環境の形成のため、滋賀県立大学周辺を「学術拠点」、彦根城周辺を「観光拠点」と位置付けるとともに、彦根ICと都市核を結ぶ国道306号などの道路を「観光支援軸」を位置付け、道路整備のみならず、公共交通機能の向上に向けた取組を検討することとしています。



図 3-6 彦根市都市交通マスタープランにおける将来の公共交通体系図

4 湖東圏域における公共交通の現状

(1) 公共交通サービスの現況

ア 鉄道

(イ) JR

鉄道網としては、彦根市内を縦断するJR東海道本線（琵琶湖線）、及び彦根市と4町を接続する近江鉄道本線・多賀線が圏域内の交通を担っていて、それぞれ15分～30分間隔で運行しています。

JRの利用者は年々増加を続けておりましたが、平成21年度以降は微増で推移しており、平成26年度では若干減少したものの、1日約21,000人が乗車しています。

表4-1 彦根市内JR駅の券種別1日乗客数の推移

	総数		彦根駅		南彦根駅		河瀬駅		稲枝駅	
	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外
平成15年度	13,564	5,696	6,184	2,923	2,989	1,512	2,323	679	2,068	581
平成16年度	13,904	5,647	6,370	2,893	3,000	1,548	2,458	666	2,077	540
平成17年度	14,151	5,745	6,430	2,953	3,123	1,581	2,529	666	2,071	545
平成18年度	14,593	5,780	6,800	2,967	3,192	1,608	2,553	667	2,048	538
平成19年度	14,787	6,055	6,910	3,209	3,295	1,640	2,564	664	2,018	542
平成20年度	15,210	5,939	7,232	3,107	3,398	1,636	2,586	665	1,994	531
平成21年度	15,188	5,483	7,156	2,873	3,522	1,518	2,486	603	2,024	489
平成22年度	15,318	5,449	7,177	2,863	3,669	1,482	2,476	607	1,996	497
平成23年度	15,444	5,533	7,230	2,954	3,780	1,503	2,389	594	2,045	482
平成24年度	15,702	5,678	7,359	3,038	3,896	1,542	2,406	618	2,041	480
平成25年度	16,119	5,799	7,611	3,140	3,928	1,549	2,502	618	2,078	492
平成26年度	15,704	5,610	7,481	3,028	3,830	1,525	2,376	584	2,017	473

単位：人／日

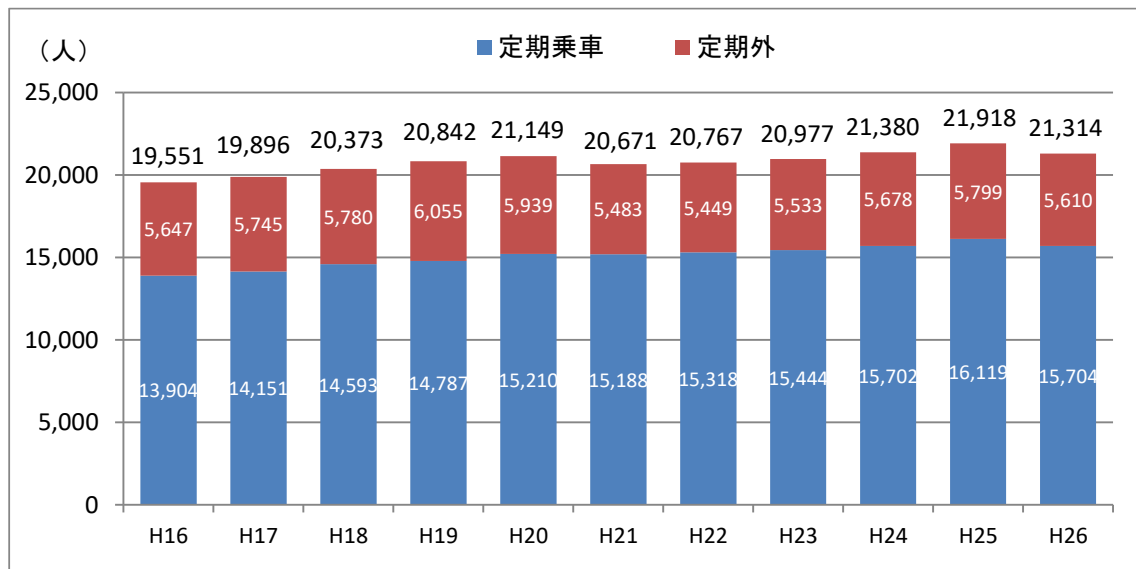


図4-1 彦根市内JR駅の1日乗客数の推移

単位：人／日

(出典：彦根市統計書)

(イ) 近江鉄道

圏域内の近江鉄道の利用者は、J Rとの乗継駅である彦根駅が最も多くなっていますが、フジテック前駅、スクリーン駅など、工場の立地に合わせて設置された駅の利用者も比較的多く見られる状況となっています。

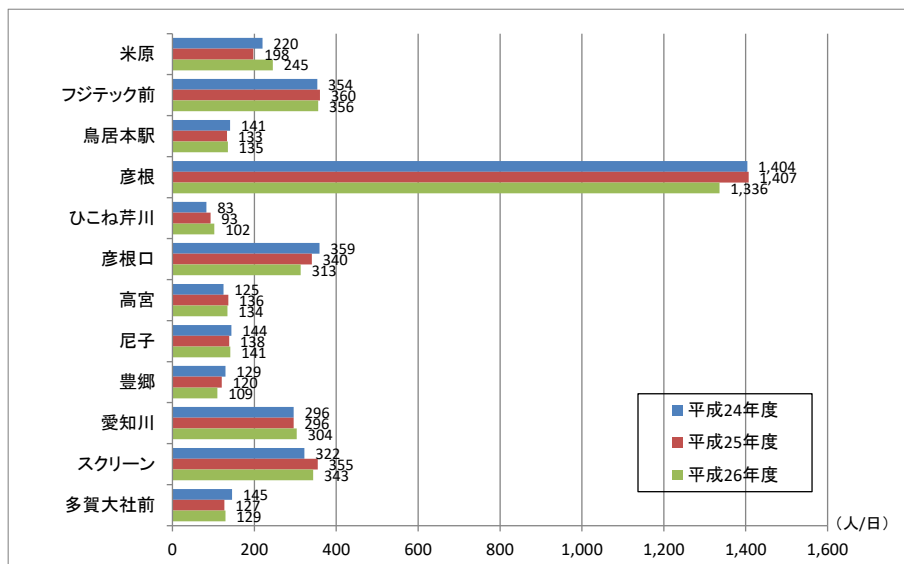


図 4-2 湖東圏域の近江鉄道駅別乗客数

(出典:近江鉄道)

近江鉄道全体の年間輸送人員は、平成 23 年度以降、微減傾向にあり、平成 26 年度は 447 万人となっています。一方で、安全対策や施設等へのメンテナンス費用が増大したことなどにより、平成 6 年度以降、鉄道事業での赤字が続いています。このため、地域の公共交通として安全で安定した輸送を行うために、国の補助制度の活用により、施設整備に係る経費の一部を、これまで行政（国・県・沿線市町）が補助している状況にあります。

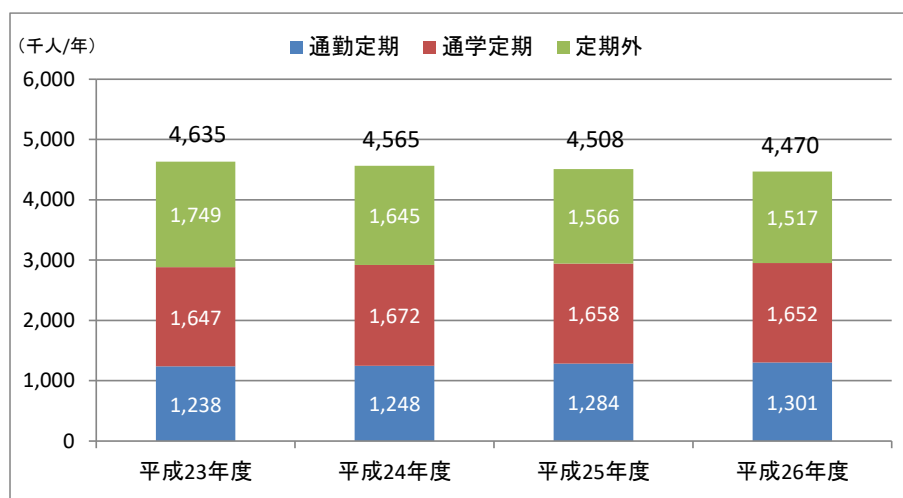


図4-3 近江鉄道年間輸送人員の推移

(出典:近江鉄道)

イ 路線バス

(7) 路線概況

湖東圏域内のバス路線については、圏域内のみで運行する 14 路線と東近江をまたぐ 1 路線（角能線）の計 15 路線を運行していますが、そのうち 12 路線は**民間事業者が公的助成を受け運行している「コミュニティバス路線」**です。これまでの湖東圏域地域公共交通総合連携計画とそれに基づく各種事業等により、以下の取組がなされています。

- ・三津屋線・彦根駅市立病院線を始めとする彦根駅接続系統のダイヤ改善
- ・旧河瀬南彦根線（南彦根駅～河瀬駅）を彦根駅始発の河瀬線への改編
- ・ブリヂストン線（南彦根駅～多賀大社前駅）の彦根駅始発への延伸
- ・多賀線の工業団地方面へのダイヤ改善と朝通勤時間帯の直行系統の新設
- ・稲枝循環線の聖泉大学への延伸（通学需要等へ対応）

表4-2 湖東圏域のバス路線一覧（平成29年1月現在）

※角能線の一部区間は東近江市。

運行事業者		路線名	主な経由地
企業路線	湖国バス（株）	南彦根県立大学線	南彦根駅西口～福祉センター～市立病院前～県立大学
コミュニティバス路線	湖国バス（株）	三津屋線	彦根駅～銀座街～市立病院前～県立大学・開出今～三津屋
		彦根駅市立病院線	彦根駅～彦根郵便局～彦根ニュータウン～市立病院前 彦根駅～市役所前～視覚障害者センター～大藪～市立病院前
		彦根県立大学線	彦根駅～滋賀大学口～大藪～市立病院前～県立大学
		旭森線	彦根駅～地蔵～旭森小学校～南彦根駅西口～平田～彦根駅
		河瀬線	彦根駅～西今～日夏中央・日夏ニュータウン中央～河瀬駅西口
		ブリヂストン線	彦根駅～南彦根駅西口～ブリヂストン彦根工場～麒麟ビール前～多賀大社前駅
		多賀線	彦根駅～正法寺～（工業団地～）多賀町役場 （直行系統：彦根駅東口→工業団地）
		大君ヶ畑線	多賀大社前駅～（工業団地～）佐目～大君ヶ畑
		萱原線	河瀬駅東口～尼子駅～多賀町役場～金屋橋～川相～萱原
	南彦根ベルロード線	彦根駅～カインズモール～パリア前～南彦根駅～ビバシティ	
	近江鉄道（株）	角能線※	能登川駅～愛知川駅～湖東記念病院～百済寺本町～市ヶ原
	彦根観光バス（株）	稲枝循環線	稲枝駅～本庄～新海～柳川緑地公園～甲崎～田原～稲枝駅 稲枝駅～聖泉大学
その他	湖国バス（株）	滋賀大学線	彦根駅～滋賀大学
		ご城下巡回バス	彦根駅～龍潭寺～彦根城～彦根駅（運行日限定）

湖東圏域バス路線図

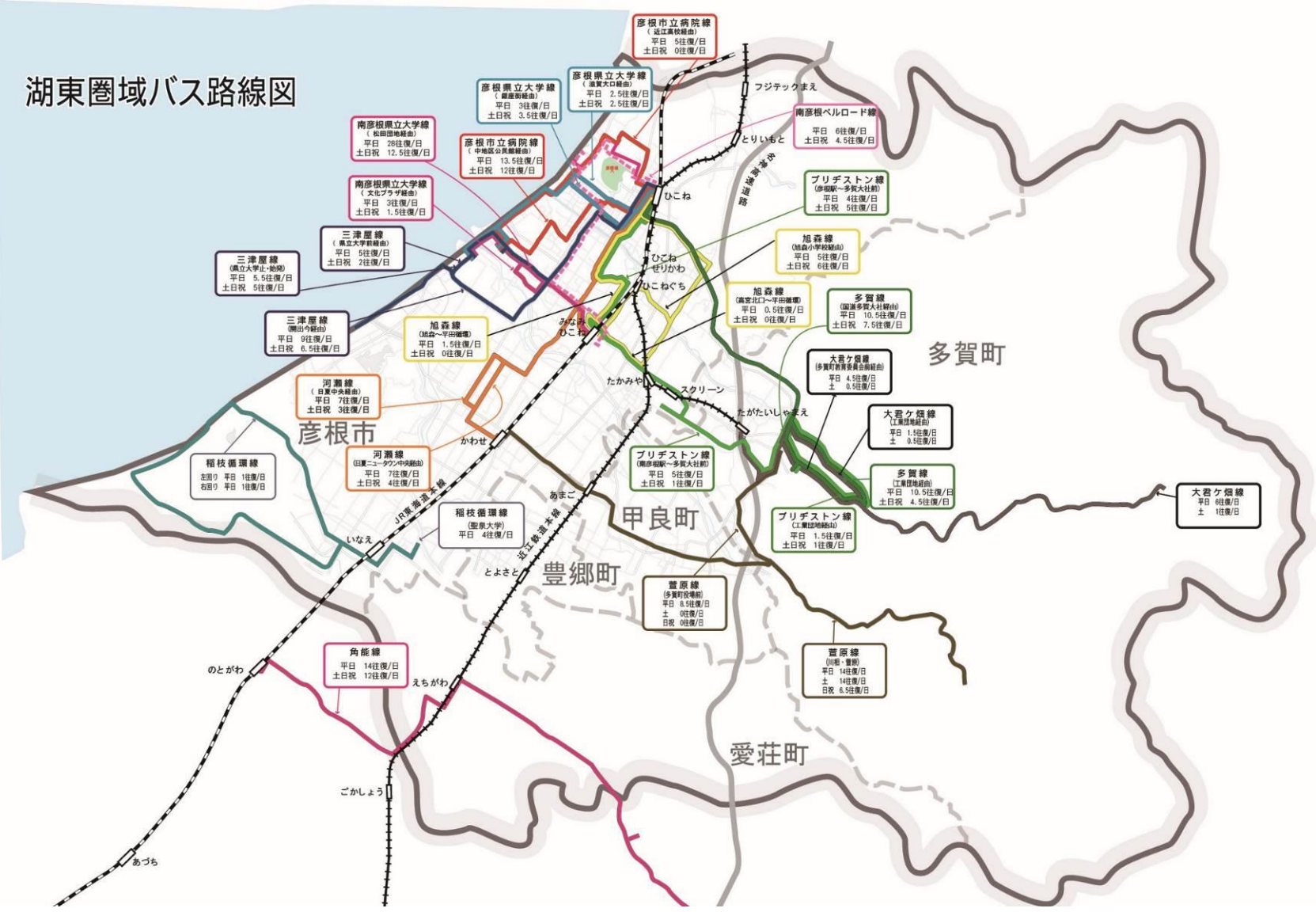


図4-4 湖東圏域のバス路線位置図(平成 27 年4月1日現在)

(イ) バス交通の経営状況

圏域内で運行する「コミュニティバス路線」は、全体で概ね収支率 38%となっており、行政補助により路線が維持されている状態です。

表4-3 湖東圏域のコミュニティバス路線一覧及び経営状況(平成 29 年度)

平成29年度 湖東圏域路線バス運行状況									
路線名	実車走行キロ (km)	補助対象走行 キロ(km)	輸送人員(人)	経常収益(円) A	経常費用(円) B	欠損額(円) C=B-A	収支係数 D=B/A×100	収支率 E=A/B	平均乗車密 度
南彦根県立大学線	-	-	262,086	-	-	-	-	-	-
三津屋線	117,759.1	95,465.5	167,101	24,063,043	38,682,898	14,619,855	161	62.21%	3.30
河瀬線	81,930.9	70,005.7	36,508	6,541,777	24,806,021	18,264,244	379	26.37%	1.09
彦根駅市立病院線	68,557.0	60,600.6	65,754	11,245,888	24,916,316	13,670,428	222	45.13%	2.85
旭森線	33,905.8	32,603.5	9,254	2,945,702	13,868,799	10,923,097	471	21.24%	0.85
彦根県立大学線	28,322.4	20,084.1	26,165	4,366,862	13,262,172	8,895,310	304	32.93%	2.54
ブリヂストン線	59,443.8	57,692.7	28,340	5,178,270	16,999,922	11,821,652	328	30.46%	1.62
萱原線・大君ヶ畑線	170,713.6	170,713.6	70,150	11,736,178	44,125,980	32,389,802	376	26.60%	1.36
多賀線	135,427.6	135,427.6	91,933	18,733,212	39,595,580	20,862,368	211	47.31%	2.74
稲枝循環線	10,648.0	10,648.0	7,668	1,564,088	8,551,792	6,987,704	547	18.29%	2.52
南彦根ベルロード線	40,360.5	32,328.5	16,656	2,890,850	16,000,648	13,109,798	553	18.07%	1.25
角能線	67,227.8	61,642.1	64,263	8,640,326	15,213,891	6,573,565	176	56.79%	2.28
計	814,296.5	747,211.9	845,878	97,906,196	256,024,019	158,117,823	261	38.24%	

圏域内の路線バス利用者は、かつては単調減少でしたが、減少傾向が止まり、平成23年度から平成29年度にかけて7年連続で増加傾向が見られ、平成21年度からの取組による効果が見られます。

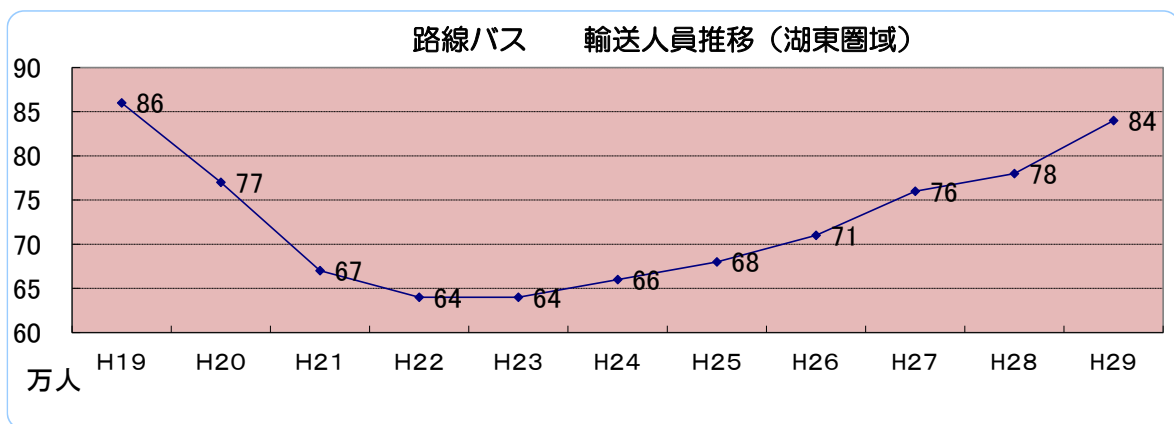


図 4-5 湖東圏域の路線バスの利用者数推移

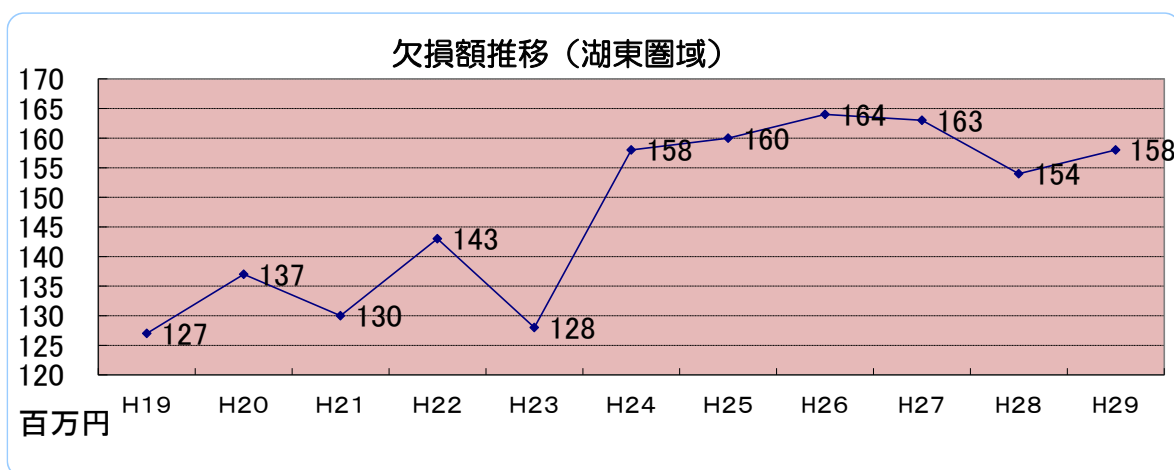
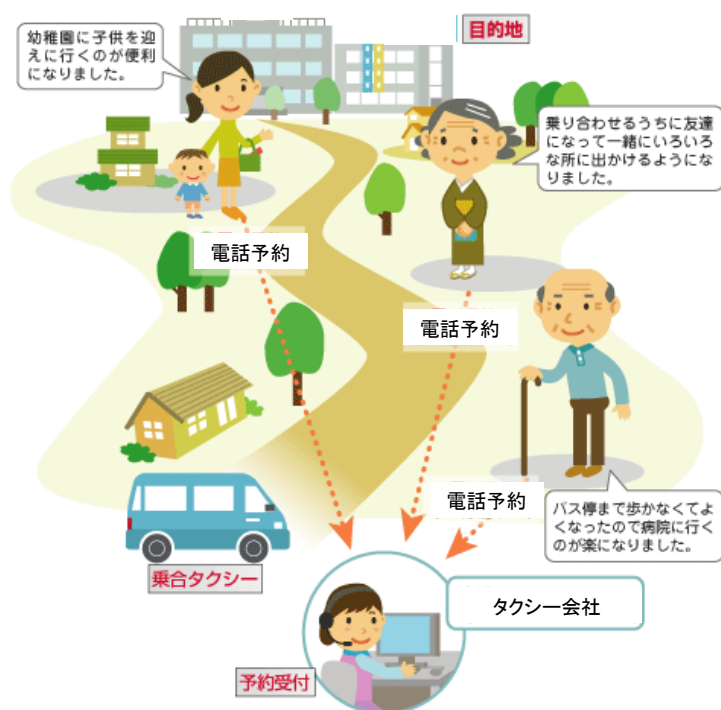


図 4-6 湖東圏域のコミュニティバスの公的補助額推移

ウ 予約型乗合タクシー「愛のリタクシー」について

(ア) 運行に関する基本的考え方

- 主に高齢者や自動車を利用されない方の日常生活に必要な移動（通院・買い物等）の支援を目的とした「予約型乗合タクシー」を運行します。
- 運行地域を当該地域と日常生活に必要な最低限の活動を行える拠点施設（スーパー、病院等）に限定し、地域住民の意見を参考にしながら、できるだけ効率的かつ利便性が高まるような運行ダイヤとします。
- 市中心部を走るバスや既存のＪＲ・近江鉄道とも連携し、バス・鉄道と合わせたＰＲを行うことにより、それぞれの利用者増加を目指します。
- 運賃はバスとタクシーの中間とし、持続的に運行可能なよう、乗合での利用を積極的に地域に対してＰＲしています。



目的地に直行する通常のタクシーとは異なり、他の人も乗り合って、あらかじめ決まった路線とダイヤで運行するサービスです。

利用者は「予約センター」に電話で利用時間帯と目的地を告げ、予約をします。車は決まった路線において、ご予約があった停留所で乗降扱いをします。

運行範囲を限定し、みんなで乗り合って利用するため、料金は通常のタクシーよりも低額で交通費の負担も軽く、気軽にご利用いただけます。

図4-7 予約型乗合タクシーの運行イメージ

(イ) 運行概要の経緯（平成 20 年度からの取組）

一般のタクシー車両を使用しますが、路線バスと同じように運行時刻やルートが設定され、予約があった場合のみ運行する形式です。愛のりタクシーに関する事業は、以下の取組がなされています。

○平成 20 年度取組

平成 20 年 10 月 27 日（月）からバス交通のない彦根市の鳥居本地区と稲枝地区（及び豊郷町の一部）で実証運行を開始しました。

○平成 21 年度取組

平成 21 年 11 月 16 日（月）から J R 河瀬駅周辺の地域（彦根市河瀬・亀山・若葉・日夏・甘呂、豊郷町の一部）及び多賀町（ふれ愛タクシー）で新たに実証運行を始めました。

○平成 22 年度取組

愛のりタクシー鳥居本、稲枝、河瀬の運行の継続を行いつつ、平成 22 年度からは愛荘町、豊郷町、甲良町においても実証運行を開始しました。

○平成 23 年度取組

多賀町ふれ愛タクシーと名称を統合し、圏域全体で「愛のりタクシー」としてシステムの統一を図りました。また、運賃制度の統一（400 円、800 円の 2 段階）を図りました。

○平成 24 年度取組

1 市 4 町の愛のりタクシーの継続的な運行を行いつつ、停留所位置増設及び変更、鉄道駅へのダイヤ接続向上などの路線、ダイヤの一部見直し等、軽微な変更を行いました。

○平成 25 年度取組

平成 24 年度と同様に、停留所位置増設及び変更、鉄道駅へのダイヤ接続向上などの路線、ダイヤの一部見直し等、軽微な変更を行うとともに、平成 26 年 4 月 1 日から開始される、消費税率の改定及びタクシーメーター運賃値上げに対応した運賃改定を行いました。

○平成 26 年度取組

地元大学からの要望に応えるために、平成 26 年 10 月 1 日（水）から新規路線として「松原線」の運行を開始しました。また、「愛のりタクシーたが」の 3 路線でのダイヤ改正を行い、平成 27 年 4 月 1 日（水）から「愛のりタクシーあいしょう」の金剛輪寺線、愛荘西部線で朝夕の増便を行いました。

○平成 27 年度取組

停留所位置増設及び変更の一部見直し、近江鉄道の多賀大社前駅での接続性向上のために「愛のりタクシーたが」の 3 路線でのダイヤ改正を行いました。また、彦根市内の停留所で、同一の停留所間で運賃が異なったため、運賃の統一を図りました。

毎年路線または運賃等の見直しを経て、現在に至っております。

(ウ) 愛のりタクシーの利用状況

愛のりタクシーの利用状況は、利用者が順調に推移しており、特に平成 23 年 10 月からの運賃値下げ後、利用が急激に増加しています。交通空白地域の解消には一定役立っており、当初の目的は果たしていると考えられますが、一方で各市町の行政負担額も増加しております。今後、持続的な運行継続に向けて、乗合率の上昇も含め運行の効率化等の検討が必要です。

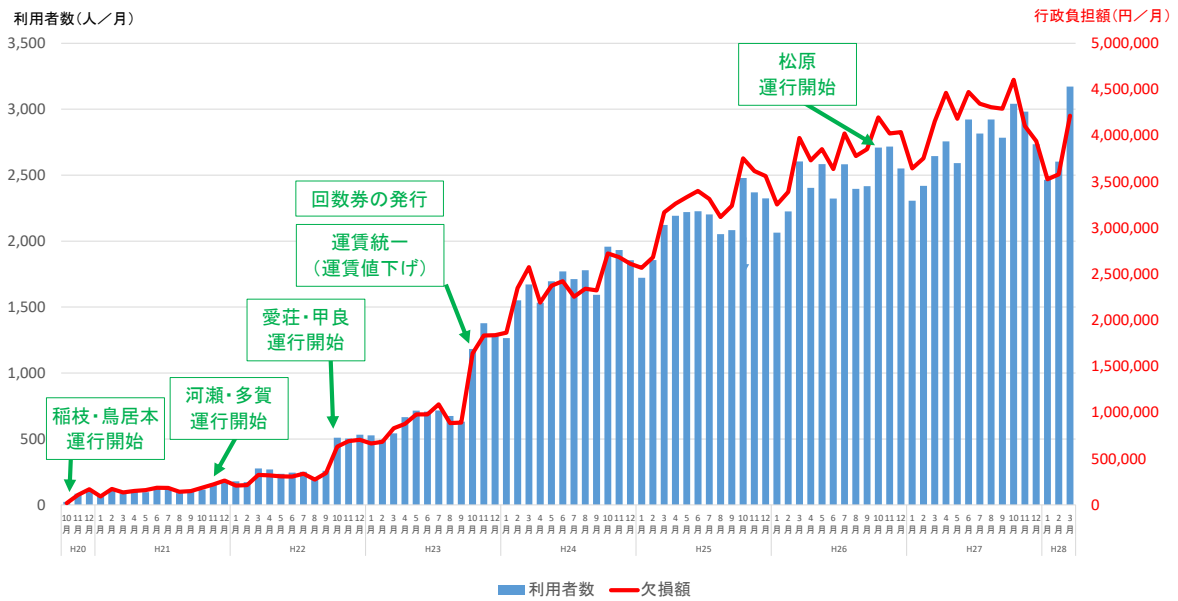


図 4-8 愛のりタクシーの利用者数及び行政負担額の推移

(2) 湖東圏域の公共交通に関するアンケート調査による住民ニーズの把握

ア 調査目的

住民の日頃の移動について、利用する交通機関やその頻度、目的、出発地・目的地等を把握するとともに、公共交通に関する評価やニーズを把握し、今後のバス事業及び公共交通サービスのあり方の検討材料とすることを目的として、住民を対象としたアンケート調査を実施しました。

イ 調査対象

住民基本台帳から各市町在住の満 18 歳以上を無作為抽出しました。

ウ 調査時期

平成 27 年 11 月 2 日～平成 27 年 11 月 13 日

エ 調査方法

各世帯に依頼文・アンケート調査票（世帯票 1 通、個人票 3 通）を郵送配布し、郵送回収しました。

オ 調査項目

調査項目を以下に示します。

【世帯票】

日頃の移動について	交通機関の利用頻度	J R 琵琶湖線の利用頻度 近江鉄道線（電車）の利用頻度 路線バスの利用頻度 愛のりタクシーの利用頻度 自家用車の利用頻度
	通勤通学での移動	交通手段の利用状況
公共交通について	公共交通への評価 公共交通の利用促進に向けた必要な施策	
個人属性	性別／年齢／職業／郵便番号／自動車保有台数／ 免許の有無／自由に使える車の有無	
自由意見	公共交通の利用促進に向けた取組	

【個人票】

平日の1日の動き について	各移動の出発地・目的地	
	各移動について	移動の目的 利用した交通手段 鉄道利用の場合、最初と最後の駅
個人属性	性別／年齢／職業／郵便番号／免許の有無／ 自由に使える車の有無	

カ 回収状況

回収状況を以下に示します。

	配布数(枚)	回収数(枚)	回収率
彦根	3967	1005	25.3%
愛荘町	649	173	26.7%
豊郷町	290	73	25.2%
甲良町	289	73	25.3%
多賀町	289	85	29.4%
合計	5484	1392	25.4%

キ 調査票

次ページ以降に示す通りです。

世帯票

この調査票は、封筒の宛名に書かれた方ご本人がお答え下さい。

湖東地域の公共交通に関するアンケート調査

- 以下の問いで、あてはまる番号に○をつけてください。
 - () には、数字または、名称・内容をご記入ください。
- 湖東圏域=彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

① 日頃のあなたの移動に関しておたずねします。

1. 1 あなたは以下の交通機関をどのくらいの頻度で使われますか？

① JR琵琶湖線	1. 週5日以上 4. 月に1~2日程度	2. 週3~4日程度 5. 年に数日程度	3. 週に1~2日程度 6. ほとんど利用していない
② 近江鉄道線(電車)	1. 週5日以上 4. 月に1~2日程度	2. 週3~4日程度 5. 年に数日程度	3. 週に1~2日程度 6. ほとんど利用していない
③ 路線バス	1. 週5日以上 4. 月に1~2日程度	2. 週3~4日程度 5. 年に数日程度	3. 週に1~2日程度 6. ほとんど利用していない
④ 愛のりタクシー	1. 週5日以上 4. 月に1~2日程度	2. 週3~4日程度 5. 年に数日程度	3. 週に1~2日程度 6. ほとんど利用していない
⑤ 自家用車の運転	1. 週5日以上 4. 月に1~2日程度	2. 週3~4日程度 5. 年に数日程度	3. 週に1~2日程度 6. ほとんど利用していない

1. 2 通勤・通学での移動について、①~③にお答えください。(通勤・通学されていない方は裏面へお進みください)

① 通勤・通学先の住所・町名をご記入ください(番地は不要です) ※学生の方は学校名をご記入ください	
市区 町	町・丁目 字
② 通勤・通学の際に、普段よく利用する交通手段に○をつけてください。(複数選択可)	
1. JR (⇒下記③へ) 2. 近江鉄道 3. 路線バス 4. 企業学校等の送迎バス 5. 愛のりタクシー 6. タクシー (愛のりタクシーを除く) 7. 車を自分で運転 8. 車に乗せてもらう 9. 原付/バイク 10. 自転車 11. 徒歩のみ	
③ 通勤・通学にJRをご利用の方におたずねします。それ以外の方は裏面にお進み下さい。	
ア ご利用の駅(最もよく利用する駅1つのみに○をつけて下さい)	
1. 米原 2. 彦根 3. 南彦根 4. 河瀬 5. 稲枝 6. 能登川 7. その他 ()	
イ 通勤・通学時に上記の駅から乗車する時刻 (時 分発車)	日によって出勤・帰宅時間が変わる場合は、最も良く利用すると思われる時刻1つのみをお答え下さい。
ウ 帰宅時に上記の駅に到着する時刻 (時 分到着)	
エ 通勤・通学時の、自宅からJR最寄駅までの交通手段(複数選択可)	
1. 近江鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. タクシー (愛のりタクシーを除く) 5. 車を自分で運転 6. 車に乗せてもらう 7. 原付/バイク 8. 自転車 9. 徒歩のみ	

裏面に続きます。

② 湖東圏域の公共交通に関しておたずねします。

2.1 公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー）に対するあなたの評価をお答えください。

1. 大いに満足である 2. やや満足である 3. やや不満である 4. 大いに不満である 5. 分からない

2.2 お住まいの地域がより住みやすくなるため、公共交通ではどのような施策が必要だと思いますか。

重要だと思うもの3つまで○を付けて下さい。

1. 駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする
2. 鉄道との乗り継ぎをよくする
3. バスの運行本数を増やす
4. バスを時刻表通りに運行する
5. 段差の少ないバスなど、乗り降りがしやすい車両を導入する
6. 公共交通の時刻表や行き先の情報を分かりやすくし、各戸に配布する
7. バス停留所に屋根や椅子を設ける
8. 運賃の割引・フリーきっぷなどの発行
9. その他（以下の欄に具体的にご記入下さい）

--

③ あなたご自身や世帯についてお答えください。

① 性別	1. 男性 2. 女性	② 年齢	() 歳
③ 職業	1. 会社員・公務員等（パート等含む） 2. 自営業・自由業・農林業（専業） 3. 無職・専業主婦・専業主夫 4. 高校生 5. 大学生・専門学校生 6. その他		
④ お住まいの郵便番号	□ □ □ - □ □ □ □		
⑤ ご家庭の自動車保有台数	自動車 () 台 バイク・原付 () 台		
⑥ 免許の有無	1. 自動車運転免許 2. 二輪・原付き免許 3. 持っていない		
⑦ 自由に使える車の有無	1. 有る 2. 無い		

④ 最後に、湖東圏域の公共交通に関するご意見・ご要望をお聞かせください。

--

ご協力ありがとうございました。引き続き、個人票のご協力をお願い致します。

個人票

この調査票は、封筒の宛名に記載の方のほか、ご家族2名様まで(高校生以上)ご協力頂き、それぞれの紙にご記入をお願い致します。

湖東地域の公共交通に関するアンケート調査

以下の問いで、あてはまる番号に○をつけてください。

湖東圏域＝彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町

() には、数字または、名称・内容をご記入ください。

① あなたの平日の1日の動きを教えてください。

11月2日(月)～11月13日(金)までの、祝日を除く平日のうち何らかの外出をした1日をお選び頂き、その日1日の朝自宅を出てから、夜に自宅に帰るまでの行動をお書き下さい。

※通勤・通学や買物、通院、私用など、朝自宅を出てから夜自宅に帰るまでの訪問地と利用した交通手段を全てお答え下さい。なお、**仕事中の移動(配送、営業、打合せ等)**は記入しないで下さい。

記入例

出発地	①. 自宅から出発 2. 自宅以外から出発 (下欄に記入) 市区町 町・丁目 字	移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 ③. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
目的地	彦根 市区町 日夏 町・丁目 字 施設・店舗・病院名 〇〇スーパー日夏店	利用した交通手段(すべて○)	①. 鉄道 ②. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
		鉄道利用の場合のみ記入	最初に乘った駅 最後に降りた駅 (南彦根) 駅 → (河瀬) 駅

※チェーン店の場合は、具体的な店名もお書き下さい

ご記入頂く日をお書き下さい。 → 月 日 (曜日)

11月2日(月)～11月13日(金)までの、祝日を除く平日から1日お選び下さい。

1 回目の移動(仕事(配送打合せ等)の移動は記入不要)

出発地	1. 自宅から出発 2. 自宅以外から出発 (下欄に記入) 市区町 町・丁目 字	移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
目的地	市区町 町・丁目 字 施設・店舗・病院名	利用した交通手段(すべて○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
		鉄道利用の場合のみ記入	最初に乘った駅 最後に降りた駅 () 駅 → () 駅

2 回目の移動(仕事(配送打合せ等)の移動は記入不要)

出発地	1. 1 回目の目的地と同じ 2. 1 回目の目的地と違う (下欄に記入) 市区町 町・丁目 字	移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
目的地	市区町 町・丁目 字 施設・店舗・病院名	利用した交通手段(すべて○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
		鉄道利用の場合のみ記入	最初に乘った駅 最後に降りた駅 () 駅 → () 駅

裏面につづきます。

3回目の移動(仕事中(配達打合せ等)の移動は記入不要)

出発地	1. 2回目の目的地と同じ 2. 2回目の目的地と違う(下欄に記入) 市区町字
目的地	市区町字 施設・店舗・病院名

移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
利用した交通手段(すべて○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
鉄道利用の場合のみ記入	最初に乗った駅 最後に降りた駅 () 駅 → () 駅

4回目の移動(仕事中(配達打合せ等)の移動は記入不要)

出発地	1. 3回目の目的地と同じ 2. 3回目の目的地と違う(下欄に記入) 市区町字
目的地	市区町字 施設・店舗・病院名

移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
利用した交通手段(すべて○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
鉄道利用の場合のみ記入	最初に乗った駅 最後に降りた駅 () 駅 → () 駅

5回目の移動(仕事中(配達打合せ等)の移動は記入不要)

出発地	1. 4回目の目的地と同じ 2. 4回目の目的地と違う(下欄に記入) 市区町字
目的地	市区町字 施設・店舗・病院名

移動の目的(1つだけ○)	1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. その他私用 6. 帰宅
利用した交通手段(すべて○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. 愛のりタクシー 4. 一般タクシー 5. 自動車(自ら運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
鉄道利用の場合のみ記入	最初に乗った駅 最後に降りた駅 () 駅 → () 駅

② あなたご自身についてお答えください。

① 性別	1. 男性 2. 女性	② 年齢	() 歳
③ 職業	1. 会社員・公務員等(パート等含む) 2. 自営業・自由業・農林業(専業) 3. 無職・専業主婦・専業主夫 4. 高校生 5. 大学生・専門学校生 6. その他		
④ 免許の有無	1. 自動車運転免許 2. 二輪・原付き免許 3. 持っていない		
⑤ 自由に使える車の有無	1. 有る 2. 無い		

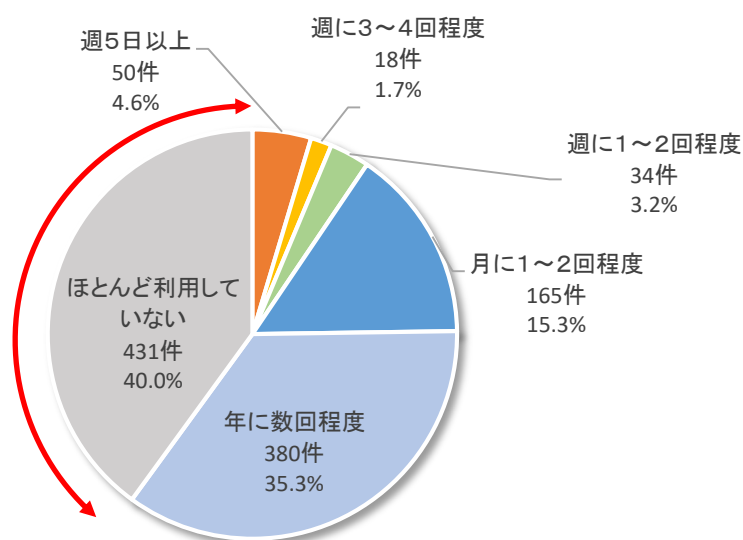
アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

ク 日頃の交通機関の利用状況

(7) 交通機関の利用頻度

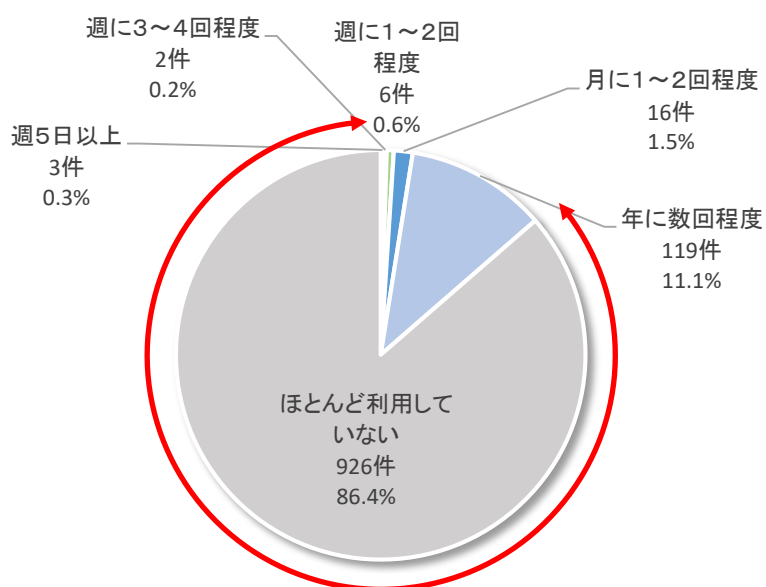
① J R 琵琶湖線

「ほとんど利用していない」が 40.0%と最も多くなっており、次いで「年に数回程度」が 35.3%、「月に1～2回程度」が 15.3%となっている。



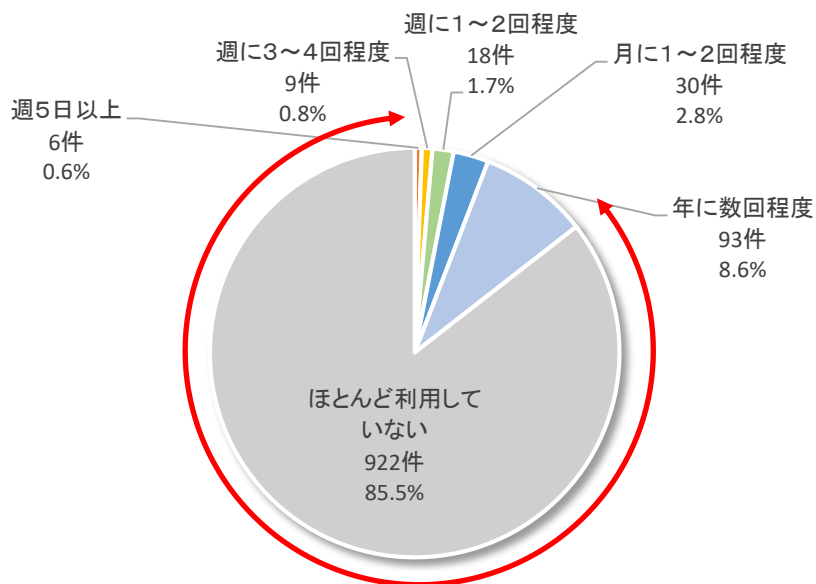
② 近江鉄道線

「ほとんど利用していない」が 86.4%と最も多くなっており、次いで「年に数回程度」が 11.1%、「月に1～2回程度」が 1.5%となっている。



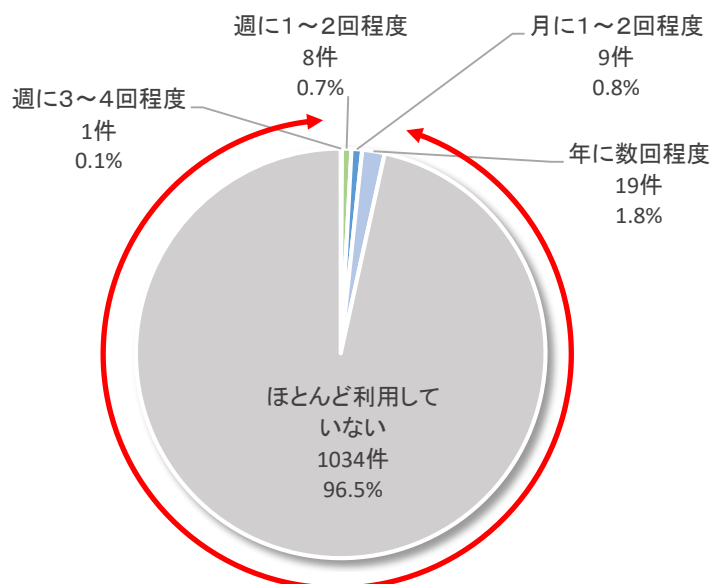
③ 路線バス

「ほとんど利用していない」が85.5%と、約9割の人が路線バスを利用していない。



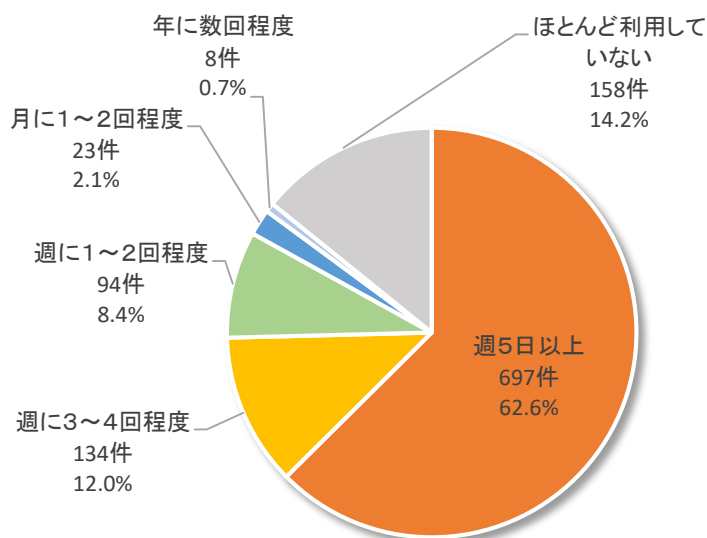
④ 愛のりタクシー

「ほとんど利用していない」が96.5%と最も多くなっており、次いで「年に数回程度」が1.8%、「月に1~2回程度」が0.8%となっている。



⑤ 自家用車の運転

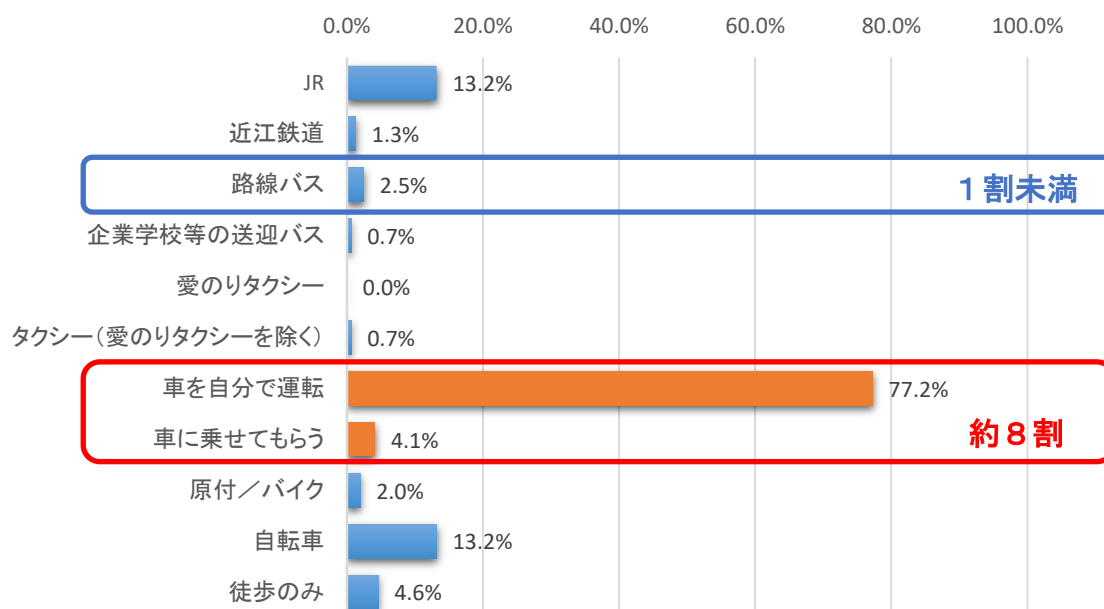
「週5日以上」が62.6%と最も多くなっており、次いで「ほとんど利用していない」が14.2%、「週に3～4回程度」が12.0%となっている。



(イ) 通勤通学について

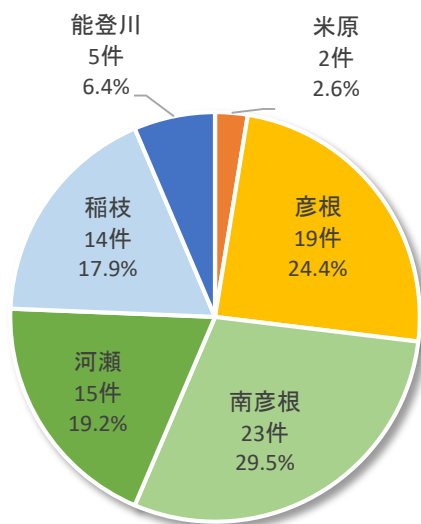
① 普段利用する交通手段（複数回答）

自動車利用が約8割と大半を占め、路線バスの利用は1割も満たない。



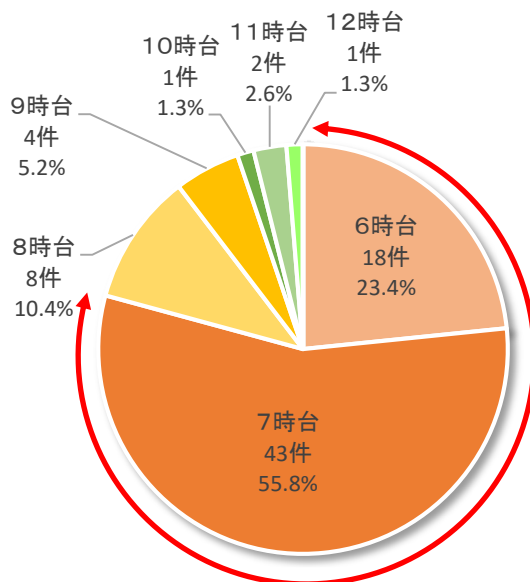
② ①でJRを利用すると答えた方の利用の駅

「南彦根」が 29.5%と最も多くなっており、次いで「彦根」が 24.4%、「河瀬」が 19.2%となっている。



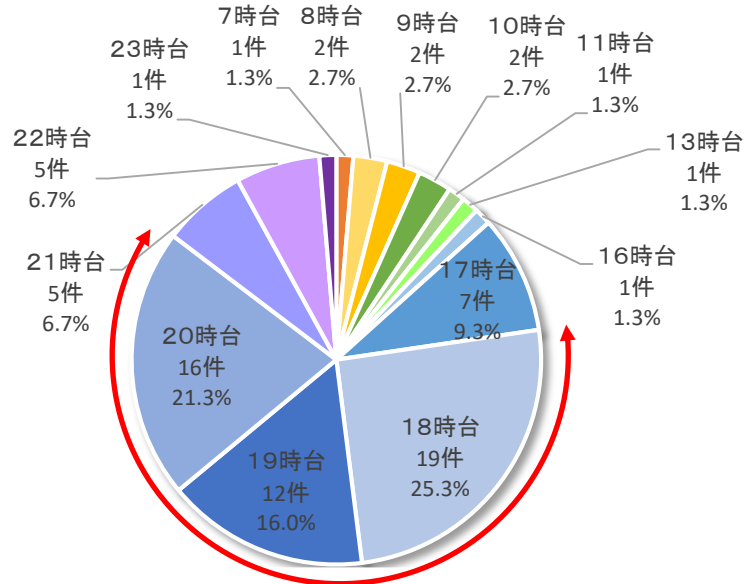
③ ①でJRを利用すると答えた方の駅から通勤・通学の乗車する時刻

「7時台」が 55.8%と最も多く、次いで「6時台」が 23.4%、さらに「8時台」が 10.4%となっており、6～7時台で約8割を占める。



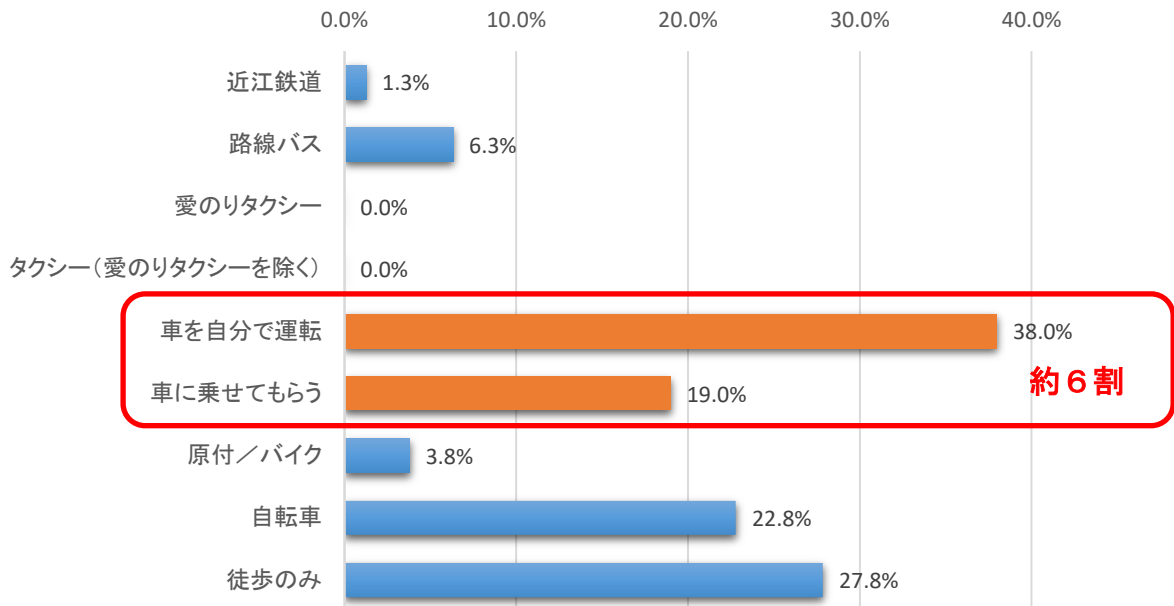
④ ①でJRを利用すると答えた方の帰宅時の駅に到着する時刻

「18時台」が25.3%と最も多く、次いで「20時台」が21.3%、さらに「19時台」が16.0%となっており、18～20時台で約6割を占める。



⑤ ①でJRを利用すると答えた方の自宅からJR最寄駅までの交通手段（複数回答）

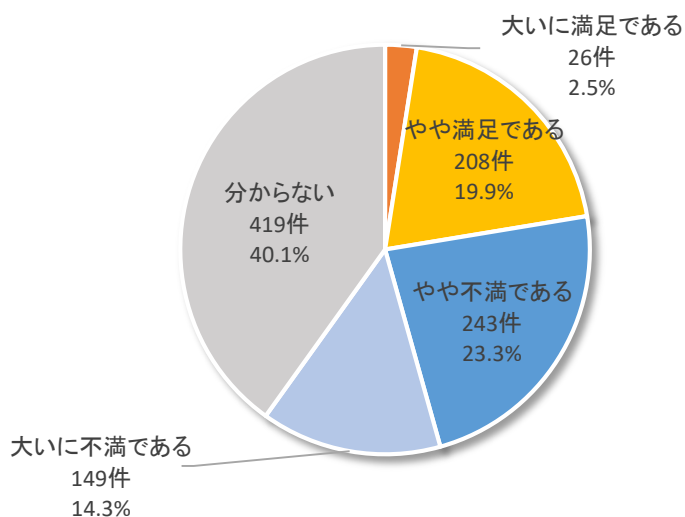
自動車の利用が約6割となっている。



ケ 湖東圏域の公共交通について

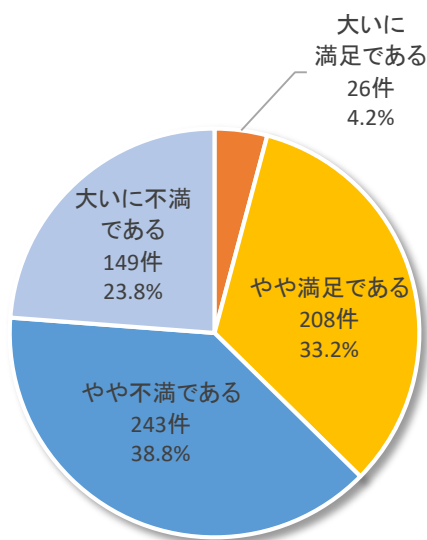
(ア) 公共交通に対する評価

「分からない」が40.1%を占め最も多く、次いで「やや不満である」が23.3%、さらに「やや満足である」が19.9%となっている。



○ 「分からない」と回答した人を除いた場合

「やや不満である」が38.8%を占め最も多く、次いで「やや満足である」が33.2%、さらに「大いに不満である」が23.8%と、公共交通に対する評価は低い。



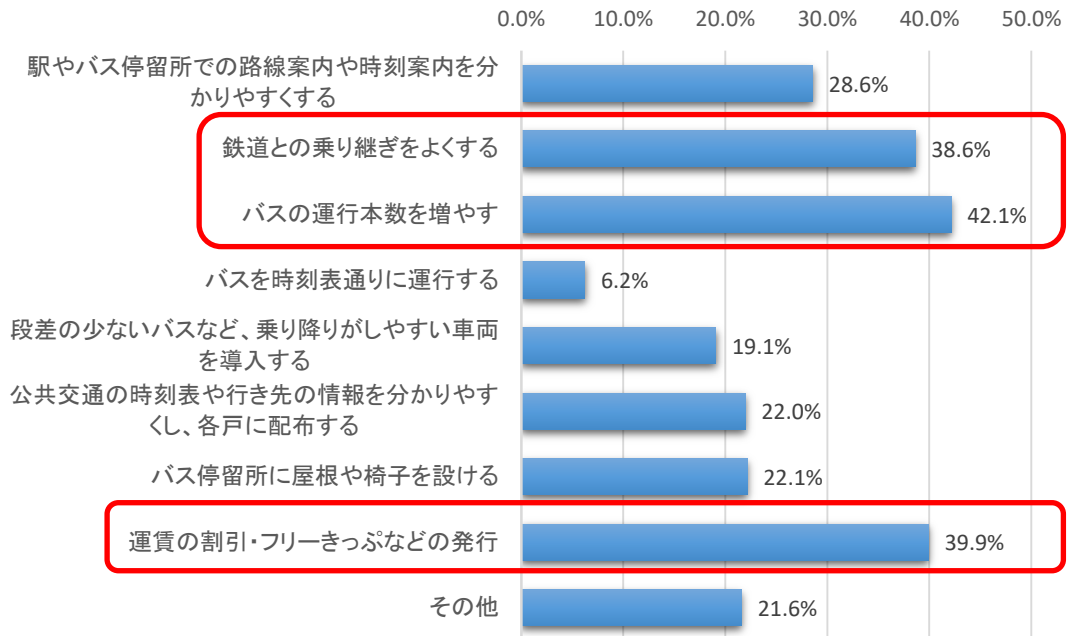
「分からない」と回答した人を除き、下記の配点にて得点化した場合、平均点は**2.2点**

「大いに満足である」= 4点、「やや満足である」= 3点

「やや不満である」= 2点、「大いに不満である」= 1点

(イ) 公共交通に必要だと思う施策（複数回答）

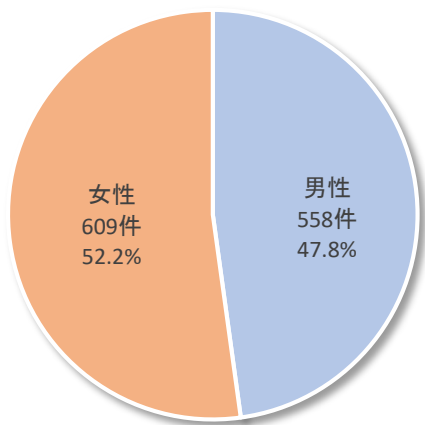
「バスの運行本数を増やす」が42.1%と最も多くなっており、次いで「運賃の割引・フリーきっぷなどの発行」が39.9%、「鉄道との乗り継ぎをよくする」が38.6%となっている。



コ 属性

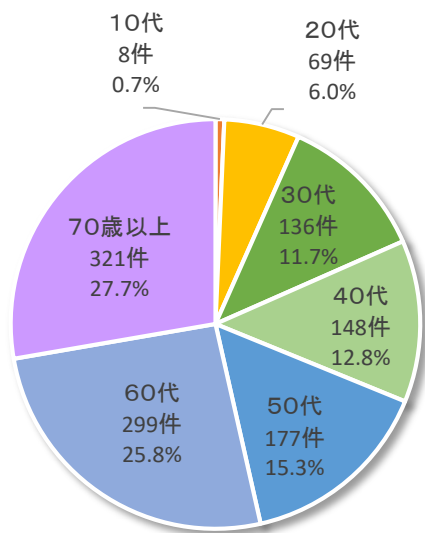
(ア) 性別

「女性」が52.2%と、「男性」のほうが若干多い。



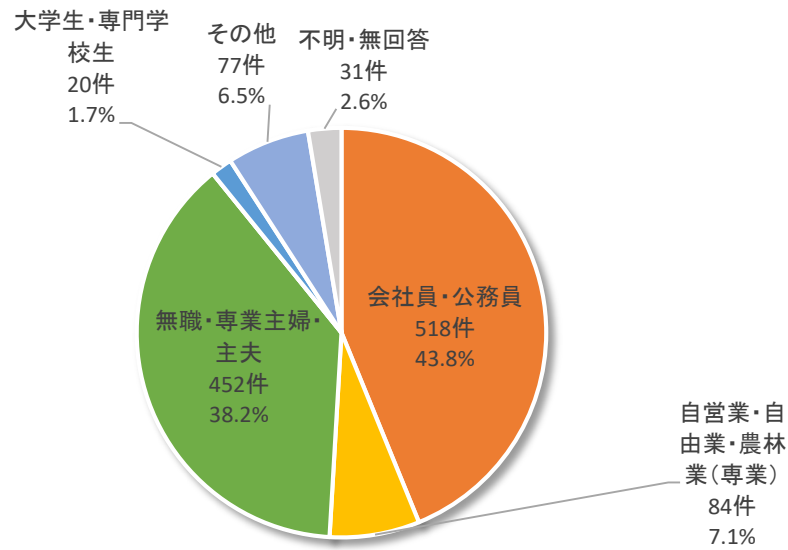
(イ) 年齢

「70歳以上」が27.7%と最も多くなっており、次いで「60代」が25.8%、「50代」が15.3%となっており、年配の方の回答が多い。



(ウ) 職業

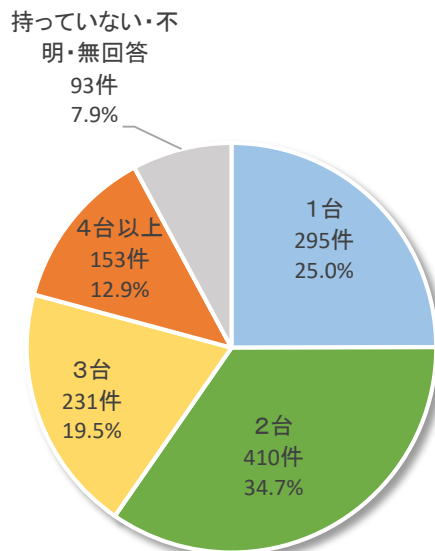
「会社員・公務員」が43.8%と最も多くなっており、次いで「無職・専業主婦・主夫」が38.2%、「自営業・自由業・農林業（専業）」が7.1%となっている。



(エ) 自動車保有台数

・自動車

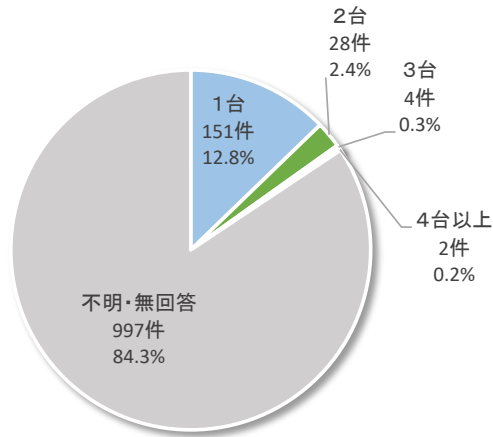
「2台」が34.7%で最も多く、次いで「1台」が25%、さらに「3台」が19.5%となっており、平均は2.0台/世帯である。



自動車保有台数の平均は、**2.0台/世帯**

・バイク・原付

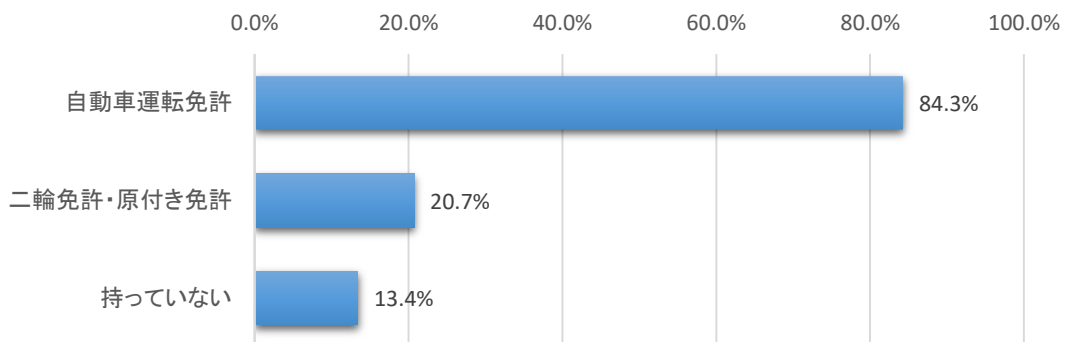
「1台」が12.8%、次いで「2台」が2.4%、さらに「3台」が0.3%となっており、平均は0.2台/世帯である。



バイク・原付の保有台数の平均は、**0.2台/世帯**

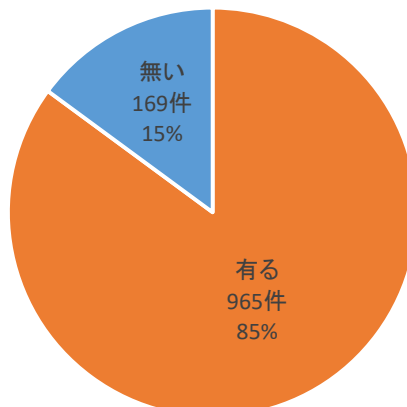
(イ) 免許の有無

「自動車運転免許」は84.3%、「二輪免許・原付免許」が20.7%、免許証を保有している。



(ロ) 自由に使える車の有無

「有る」が85.1%と、自由に車を使える人が多い。



5 地域公共交通の役割と課題整理

(1) 地域公共交通の役割

地域公共交通の利用者は多岐に渡り、地域公共交通の果たす役割も様々なものが考えられますが、特に公共交通が必要と思われる属性ごとに、それぞれ公共交通が果たすべき役割を以下に整理しました。

高齢者福祉

- 高齢者・車を持たない方の移動手段の確保
 - 公共交通整備による外出機会の増加、健康増進、介護予防などの効果が期待できる。
 - 今はクルマを運転できるが、将来は移動困難者となる可能性が高い。
- 高齢ドライバーの増加、運動機能の低下による交通事故増加の懸念
 - 公共交通の利用を促すことによる事故リスクの軽減が期待される。

通勤利用

- 過度のクルマ利用による交通渋滞・JR駅へのアクセス集中による交通混雑
 - 道路整備だけでは必ずしも渋滞解消にはつながらない。
 - 公共交通と自動車交通のベストミックスが必要。
- 従業地・工業団地への通勤手段の確保
 - 近隣都市（近畿圏・中京圏）からの通勤需要に対応した公共交通が必要。

通学利用

- 雨天・積雪時における自転車利用の代替
- 学校または最寄り駅への送り迎えの負担増加、駅周辺の交通渋滞
 - 公共交通利用による保護者の負担軽減、事故リスクの軽減が求められる。
 - 皆で乗り合うことによる公共マナー向上への寄与が期待できる。

観光利用

- 彦根城付近の駐車場不足と慢性的な交通渋滞
 - 歩く＋自転車＋公共交通を使った観光周遊によるさらなる賑わい向上が求められる。

地域社会への影響・効果

- まちの賑わい創出、中心市街地活性化
- 公共交通沿線の移動環境向上による定住促進、人口減少の歯止め
- 環境負荷の軽減、交通事故減少等

(2) 湖東圏域における交通の問題点

J R琵琶湖線が湖東圏域とそれ以外の交通輸送を主に担っており、引き続き多くの輸送量があります。J R駅はいずれも彦根市内にあるため、**他町からJ Rへのアクセス交通が問題**となります。公共交通としてはバスがありますが、その利用率は少なく、一方で駅までの自家用車での送り迎え（いわゆるキス・アンド・ライド）または駅前の廉価な駐車場の利用が主となっていることから、**環境負荷の増大や駅前の交通混雑が懸念**されるところです。

一方、近江鉄道線が湖東圏域相互間や近江八幡市、東近江市方面や米原市方面との接続を担っており、近年は新駅設置などにより利用の増加が見られますが、鉄道事業としては赤字が続いており、さらに今後の少子化の影響による鉄道通学者の減少により**利用者数の減少**が懸念されるところです。

また、彦根市及び隣接市町を結ぶバス路線については、これまでの連携計画に基づいた取組により、利用者数の減少に歯止めはかかりましたが、公共交通サービスに対して満足している住民は限られており、住民のニーズに応じた見直しが必要です。

自動車交通については、国道8号の朝夕や観光期等を中心とした慢性的な交通渋滞が課題となっており、**定時性に優れた公共交通の利用促進による渋滞解消と圏域全体の移動円滑化**が課題となっています。

圏域内の主要買物地としては、各市町のショッピングセンター及び彦根駅周辺の商店街、ベルロード付近、また主要な病院としては、彦根市立病院、豊郷病院等があります。利用者利便性を高めるため、引き続き主要施設や駅との**直達性を高めるか、乗換が必要な場合でもその乗換抵抗を下げるための取組**が不可欠と考えられます。

また、各町各種施設や集落等が面的に分散しており、公共交通利用のまとまった需要に乏しいことから、路線バスも鉄道もない、いわゆる公共交通空白地域を中心に予約型乗合タクシーの導入を進めていますが、引き続き、車を持たない方や自ら運転ができない方に対する取組として持続可能な対応が必要です。

【交通課題】

- 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
- 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
- 基幹交通(JR)とバス・予約型乗合タクシーとの接続が弱い
- 通勤時や観光シーズンにおける交通渋滞
- 非クルマ利用者の交通手段の確保(高齢者等)
- 病院・商業施設への交通の確保
- 鉄道・バス・予約型乗合タクシーの持続的な運行継続



図5-1 湖東圏域の公共交通ネットワーク(平成 27 年4月現在)

表5-1 湖東圏域の交通の現況

	既存の公共交通・福祉輸送サービス等	第1次計画策定時(平成21年)の課題	第2次計画策定時(平成25年)の課題	現在の課題 (まちづくりの観点・交通の観点)
彦根市	JR琵琶湖線／近江鉄道本線 路線バス(企業路線+コミバス) <u>愛のりタクシー</u> (鳥居本・稲枝・河瀬・松原)	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの運行補助費の増大 公共交通空白地域が存在 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの運行補助費の拡大 一部で乗車密度の著しく低いバス路線が存在 市内道路混雑によるバス定時性の低下 	<ul style="list-style-type: none"> 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、バス定時性の低下 中心市街地の空洞化と賑わい喪失 鉄道・バスのスムーズな乗換が必要 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 市街地の観光周遊時における移動手段の利便性向上
愛荘町	近江鉄道愛知川駅 路線バス角能線 <u>愛のりタクシー</u> (愛荘) 通学・通園バス 企業送迎バス <u>交通運賃補助</u> (高齢者・障がい者にタクシー利用助成券を配布しています。)	<ul style="list-style-type: none"> バス路線以外に各集落への交通サービスがありません 利用者僅少路線である蚊野線への運行費補助 公共交通空白地域が多数存在 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの運行補助費の拡大 公共交通空白地域が多数存在(→現在は愛のりタクシーでカバー) 企業送迎バスや駅前駐車場の存在によりバス利用が低迷 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時等における国道8号において渋滞が発生 湖東三山(金剛輪寺)等の観光資源への公共交通が未発達 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
豊郷町	近江鉄道豊郷駅 <u>愛のりタクシー</u> (稲枝・河瀬・甲良・愛荘・多賀) <u>すまいるたうんばす</u> の運行 (高齢者・障がい者が無料で乗車できる町内循環バス。町所有の車両で町内全域を網羅しています。)	<ul style="list-style-type: none"> すまいるたうんばす車両の老朽化 すまいるたうんばすは利用対象者限定の「福祉輸送的」性格であり、一般旅客も含めた乗合輸送は近江鉄道以外に存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時等における国道8号において渋滞が発生 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

	既存の公共交通・福祉輸送サービス等	第1次計画策定時(平成21年)の課題	第2次計画策定時(平成25年)の課題	現在の課題 (まちづくりの観点・交通の観点)
甲良町	近江鉄道尼子駅 路線バス萱原線 <u>愛のりタクシー</u> (甲良) <u>外出支援福祉有償サービス</u> の実施 (高齢者・障がい者を対象に、町内福祉事業所まで100円、圏域内医療施設まで200円、その他生活に必要なと認められた場所まで400円の低廉な運賃で、居宅から目的地までドアtoドアのサービスを提供しています。)	<ul style="list-style-type: none"> 萱原線以外に各集落への交通サービスがなく、空白地域が多数存在 外出支援福祉有償サービスは利用者限定 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの運行補助費の拡大 萱原線以外に各集落への交通サービスがなく、空白地域が多数存在 外出支援福祉有償サービスは利用者限定 	<ul style="list-style-type: none"> JR線(河瀬駅)、近江鉄道とのアクセス向上 湖東三山(西明寺)等の観光資源への公共交通が未発達 外出支援福祉有償サービスは利用者限定 甲良南部工業団地(仮称)へのアクセス確保
多賀町	近江鉄道多賀線 路線バス多賀線・ブリヂストン線・萱原線・大君ヶ畑線 <u>愛のりタクシー</u> (多賀) 萱原・大君ヶ畑方面からの通学中学生への通学支援(路線バス・愛のりタクシー)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率が湖東圏域で最も高く、高齢者福祉の観点から利用しやすい交通体系の確立が必要 多賀大社前駅にてバス＝鉄道間の接続に課題 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの運行補助費の拡大 工業団地への従業員の通勤手段確保 多賀大社前駅にてバス＝鉄道間の接続に課題 中学生のバス通学補助のあり方 	<ul style="list-style-type: none"> 工業団地への従業員の通勤手段確保 多賀大社前駅におけるバス＝鉄道間の接続 中学生のバス通学手段確保 中山間地における外出機会の増加

6 地域公共交通網形成計画の背景

「交通政策基本法」(H25.12.4 公布・施行) 成立及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地方公共団体が中心となって人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取組、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する制度へと変化しています。

【基本の方針】

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

【基本法上の国の施策】

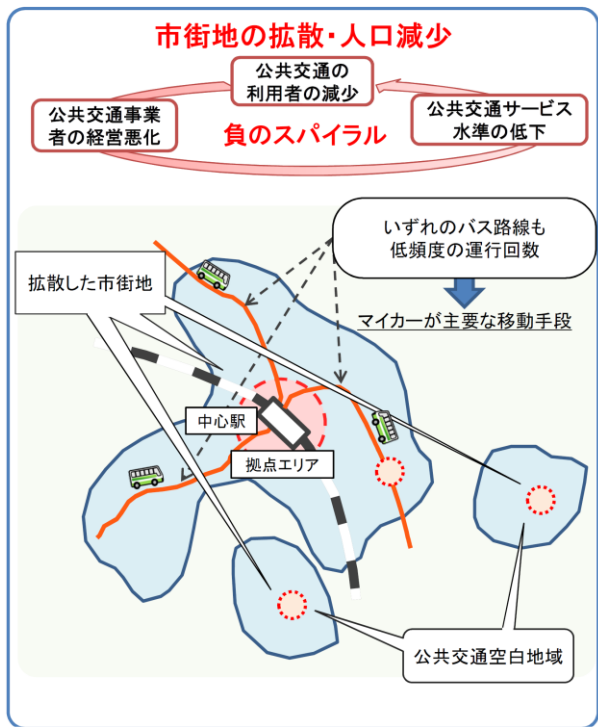
日常生活の交通手段確保(16条)
 高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動(17条)
 交通の利便性向上、円滑化、効率化(18条)
 まちづくりの観点からの施策推進(25条)



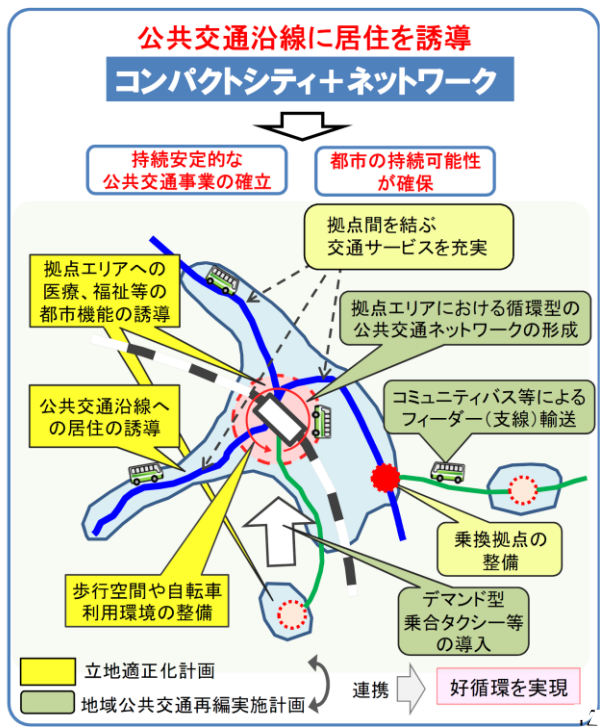
【基本計画における施策の目標】

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域公共交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況



これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



活性化法に基づく法定計画は・・・



7 基本的な方針

(1) 地域が目指すべき将来像

国の地域公共交通網形成計画策定趣旨や各市町の上位関連計画・公共交通の現状等を踏まえ、湖東圏域における地域公共交通の目的及び目指すべき将来像を下記の通り示します。

【都市計画マスタープランにおける湖東圏域の主な課題】

- ・高齢社会を見据えた都市構造の見直し
- ・周辺都市との交通ネットワークの強化
- ・湖東定住自立圏を活かしたまちづくり
- ・鉄道駅周辺などを中心とし、多様な都市機能の集約化とコンパクトな市街地の形成
- ・通勤や通学、日常生活に重要な役割を担う、鉄道やバスなどの公共交通機関の活用
- ・少子高齢化への対応
- ・既存ストックを有効に活用したソフト施策(TDM施策)も含む都市交通施策への転換
- ・公共交通の利用促進やユニバーサルデザイン等による利便性の向上

【本形成計画における基本的な考え方】

●地域公共交通の目的

- ・住民や観光客、通勤客、学生などの活動を支え、まちに賑わいを与える公共交通【活性化】
- ・交通事故防止など安全な移動を支える公共交通【安全】
- ・交通渋滞の緩和など環境に優しい公共交通【環境】
- ・高齢者や移動困難・制約者の外出機会を増加させる公共交通【福祉・健康】
- ・近畿大都市圏とのアクセス性を高め、交流を生み出す公共交通【交流】

●まちづくりと連携した公共交通の活性化及び再生に関する基本方針

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、機能強化を図ることとします。

【都市計画マスタープランにおける都市構造の方向性】

●多極集約・連携型のコンパクトシティの実現（彦根市）

都市の核となるJR 4 駅では鉄道やバスなどの公共交通の結節点機能の充実によるネットワークの強化とともに都市機能を集約するまちづくりを進めます。また、その周辺においては、人口密度を高めるまちづくりを進めます。

●中心市街地及び生活拠点における複合的な都市機能の充実・集約とともに地域連携が確保された集約型の都市構造の実現（愛荘町）

中心市街地及び生活拠点における複合的な都市機能の充実・集約とともに地域連携が確保された集約型の都市構造の実現を目指しています。

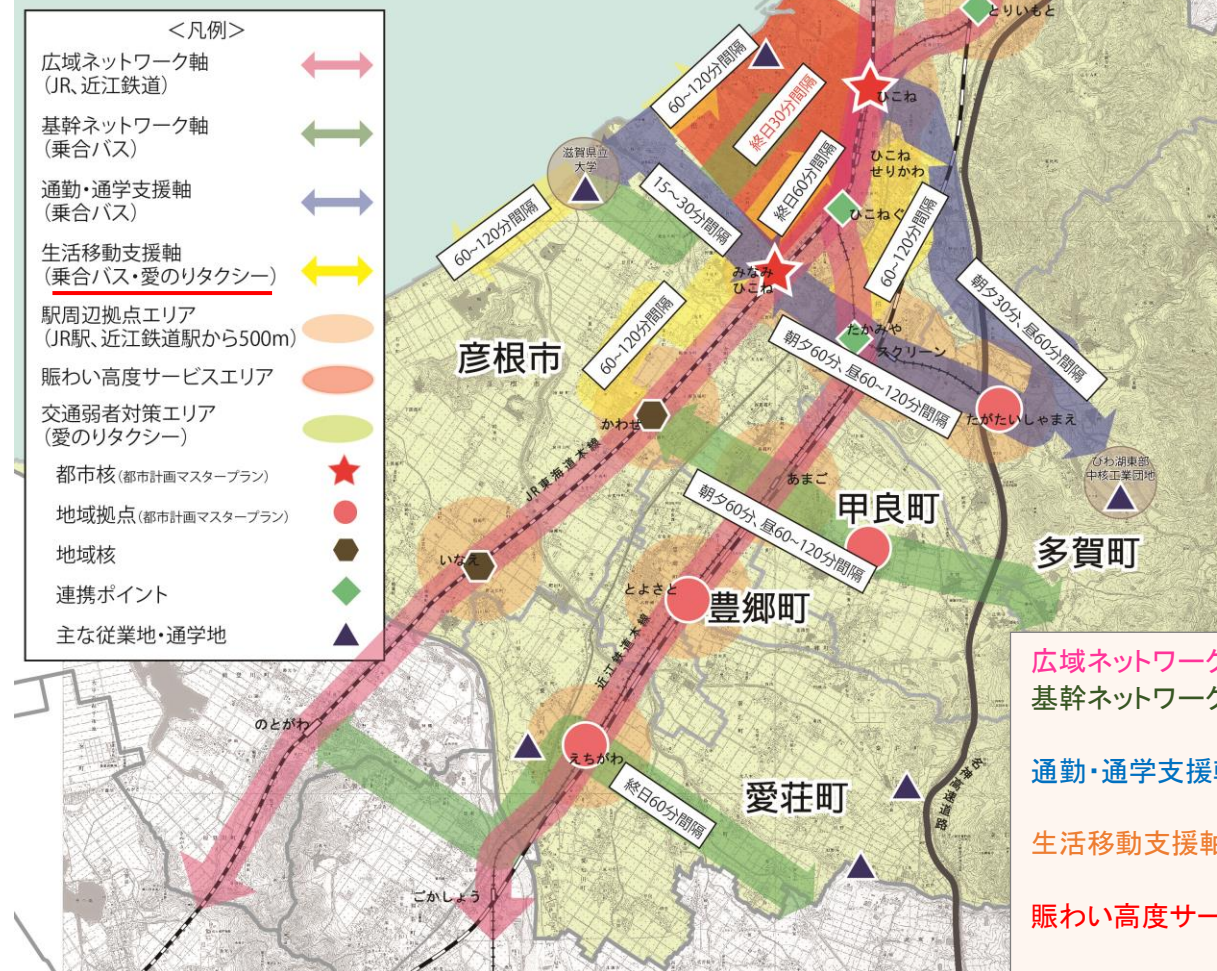
●扇型集約都市構造（多賀町）

都市核とコミュニティ拠点を中心とした「品格ある田園交流のまち」の形成を目指すとともに、各地域の特性に応じた土地利用と住宅施策など他施策との連携により、若年層等の定住化を図ります。

●主要集落地や幹線道路を中心として都市機能の配置を検討（甲良町・豊郷町）

豊郷町及び甲良町においては非線引き都市計画区域であり、用途地域等の指定はされていませんが、土地利用の方針として、主要集落地や幹線道路を中心として都市機能の配置を検討します。

湖東圏域コンパクト&ネットワーク図



- 広域ネットワーク軸:** 広域移動を支えるネットワーク軸
- 基幹ネットワーク軸:** 住民、観光客など、多様な利用目的に対応する基幹軸
- 通勤・通学支援軸:** 通勤・通学移動の利便性を優先的に考慮した支援軸
- 生活移動支援軸:** 住民の移動手段を確保するための路線を維持する支援軸
- 賑わい高度サービスエリア:** 中心市街地において高度な交通サービスを提供するエリア
- 交通弱者対策エリア:** 上記以外の地域は予約型乗合タクシー「愛のリタクシー」にて面的にカバーする

(2) 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

●彦根市においては、立地適正化計画において、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を下記の通り定めています。

【都市づくりの基本方針】

- ①都市核における、都市機能の充実した市街地の形成
- ②旧城下町等の中心市街地における、「21世紀型城下町」の創造
- ③地域核における、利便性の高い市街地の形成
- ④安心して生活できる居住環境の形成
- ⑤充実した公共交通環境の構築

都市機能誘導区域

- ・都市機能誘導区域とは、医療や商業などの都市機能を、都市の拠点となる地域で維持・確保することにより、これらの生活サービス機能の効率的な提供を図る区域のことです。
- ・本市では、「都市計画マスタープラン」に位置づけた「都市核」「地域核」を都市機能誘導区域に設定します。

居住誘導区域

- ・居住誘導区域は、人口減少ともなう人口密度の低下、住宅の空き家化、各種生活サービス施設の機能低下等が懸念される中で、市民の暮らしに必要な生活基盤施設や公共施設が充足し、定住継続や定住促進につなげていく区域です。
- ・本市では、公共交通の利便性が高く将来的にも人口を維持すべき区域や自然災害リスクの低い地域、歴史文化資源や街なみが残る地域に設定します。

■都市機能誘導区域

(1) 都市機能誘導区域

・都市機能誘導区域設定の考え方は下記の通りで、面積は約217ha（市街化区域の約8%）になります。

区域	区域の考え方	概ねの規模
彦根駅周辺	・彦根駅から半径800mの範囲に加えて、バス路線の結節点となっている銀座バス停から半径300mの範囲において区域を設定する。 ・スーパーや医療施設の立地状況をふまえ、主に商業系用途地域に指定されている範囲を中心として区域を設定する。	約114ha
南彦根駅周辺	・南彦根駅から半径800mの範囲において、都市再生整備計画区域やスーパーや医療施設（特に病院）の立地状況、用途地域の指定状況をふまえて区域を設定する。	約72ha
河瀬駅周辺	・河瀬駅から半径300mの範囲に加えて、既存の生活利便施設の立地状況をふまえて区域を設定する。	約18ha
稲枝駅周辺	・稲枝駅から半径300mの範囲に加えて、既存の生活利便施設の立地状況をふまえて区域を設定する。	約13ha

(2) 誘導施設

都市機能誘導区域に誘導する誘導施設は下記の通りです。

	彦根駅周辺	南彦根駅周辺	河瀬駅周辺	稲枝駅周辺
日常生活サービス機能	①商業施設 ②診療所 ③社会福祉施設 ④子育て支援施設 ⑤金融機関	①商業施設 ②診療所 ③社会福祉施設 ④子育て支援施設 ⑤金融機関	①商業施設 ②診療所 ③社会福祉施設 ④子育て支援施設 ⑤金融機関	①商業施設 ②診療所 ③社会福祉施設 ④子育て支援施設 ⑤金融機関
高次都市機能	⑥公共施設 ⑦大規模店舗 ⑧病院	⑦大規模店舗 ⑧病院 ⑨文化・スポーツ交流施設	・なし	・なし

※上記の他、彦根駅周辺、南彦根駅周辺に、観光交流に資する施設として宿泊施設を設定します。

■居住誘導区域

・居住誘導区域設定の考え方は下記の通りで、面積は約1,044ha（市街化区域の約41%）になります。

方針	区域の考え方
公共交通の利便性が高く将来的にも人口を維持すべき区域	・基幹的な公共交通の徒歩圏にあって、人口減少が見込まれる地域は、人口を維持すべき地域と位置づけて、居住誘導を図ります。
自然災害リスクの低い地域	・滋賀県が水害による人的被害リスクが高いとしている「2m以上の浸水」「 $2.5m^3/s^2$ 以上の流体力」の基準に該当する地域や、土砂災害の危険性のある地域は、居住誘導地域に含めないこととします。
歴史的資源や街なみが残る地域	・歴史文化資源を活かした地域振興が重要な課題となっていることから、歴史文化資源や街なみが残る地域の人口減少を防止するために居住誘導を図ります。



立地適正化計画における区域図とバス路線との関係
(バス路線は再編案)

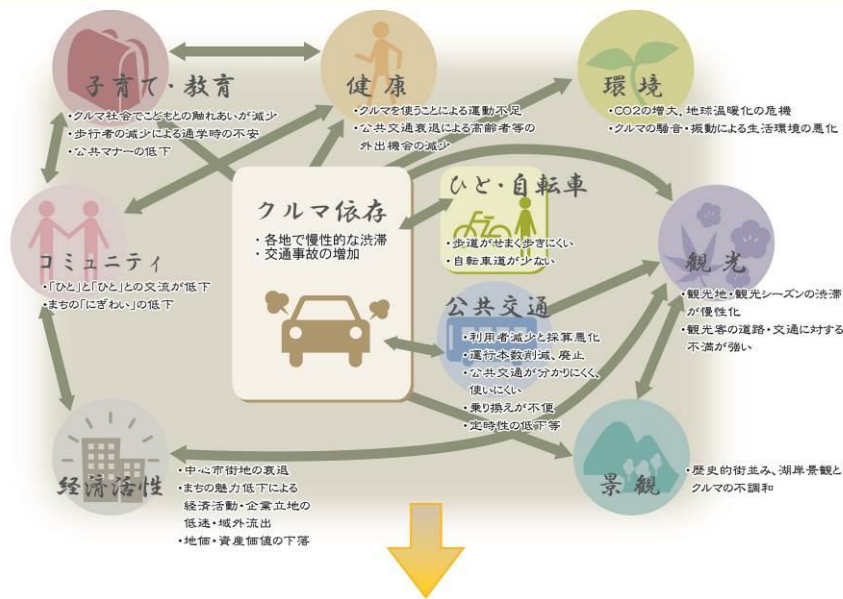
(3) 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

基本方針：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土地利用と連携して機能強化を図ることとします。



方向性：通勤・通学・高齢者・観光などターゲットを明確にし、地域ごとに必要なサービスレベルを提案し、住民の日常生活に必要な移動を公共交通で支え、正のスパイラル(連鎖)へ転換を図ります。

▶ クルマ依存を続けた場合の将来像～負のスパイラル



▶ 湖東圏域が目指すべき方向性～正のスパイラルへの転換

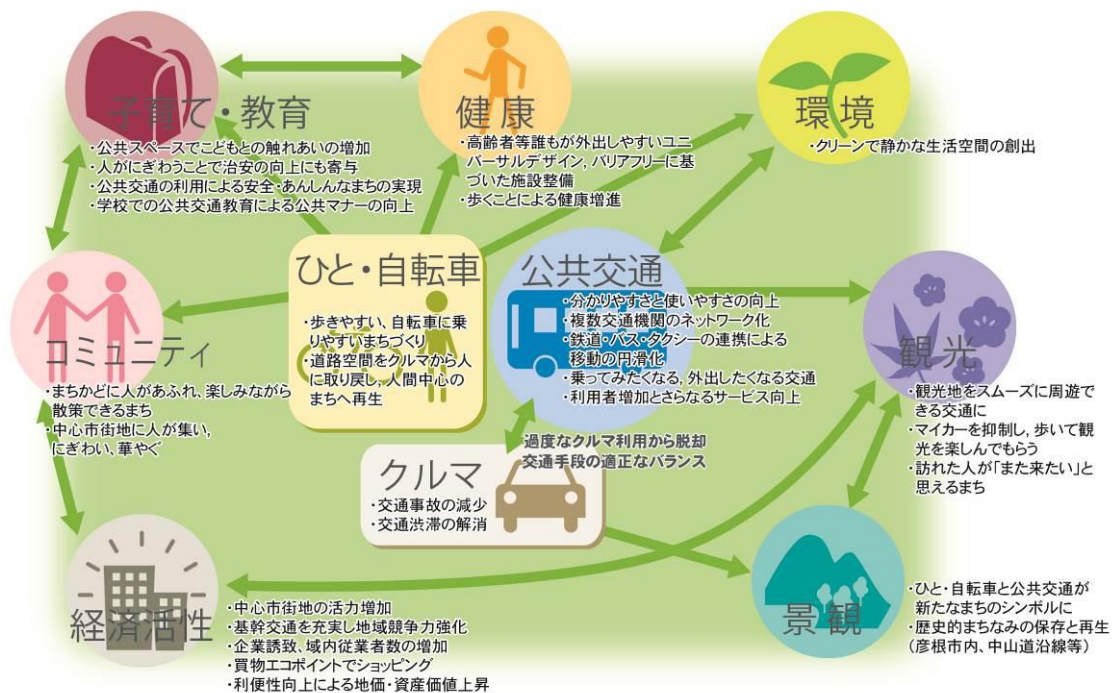


図7-1 湖東圏域が目指すべき方向性～正のスパイラルへの転換～

【まちづくり観光振興等の地域戦略と連携した交通まちづくりの方向性】

● 集約型まちづくりと公共交通沿線の利便性向上

過度なクルマ依存と賑わい喪失といった「負のスパイラル（連鎖）」から脱却するため、公共交通の利便性を高めるとともに、利便性を高めた公共交通の沿線に居住、商業、福祉、文化、交流、観光等の機能を集積させることにより「正のスパイラル（連鎖）」に転換するため、まちづくり施策と連携して「集約型まちづくり」を実現します。

● 通勤通学しやすいまちの実現

湖東圏域内からの通勤通学、または他地域から湖東圏域内への通勤通学に資するための公共交通の利便性向上を図ることにより、交通渋滞の緩和と通勤利便性の向上を目指します。特に、広域交通であるJR、近江鉄道と、圏域内交通である路線バス（企業路線、コミュニティ路線）の鉄道駅におけるハード・ソフト両面での結節性を高めるため、主要拠点における乗継施設を整備します。

● 移動のしやすさ向上による定住の促進

通勤者、学生、高齢者や障害をお持ちの方も含め、様々な方が移動しやすい環境を整えることにより、圏域における住みやすさの向上と定住の促進を図り、人口減少時代にあっても移動の活性化による交流人口の増加と賑わいの創出につなげます。あわせて、ハード整備（パーク・アンド・ライド駐車場等）と連携した公共交通ネットワークの確保を図ります。

● 公共交通空白地域の解消

平成20年度から鉄道・バス空白地域を中心に順次導入している予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」が面的にカバーすることにより、引き続き公共交通空白地域の解消を通じて、各市町の拠点・集落相互間を結ぶ公共交通の充実を図ります。

● 高齢者の外出機会増大と健康寿命の向上への貢献

今後増加が予想される高齢者の方が健康的な社会生活を営むため、鉄道・バス・乗合タクシーのそれぞれで、買物や病院へのアクセスの充実と乗換利便性の向上等の施策により、高齢者の外出や社会活動を促し、生き活きと暮らせる健康寿命の向上に貢献します。

(4) 各公共交通機関における機能強化の基本方針

ア JR琵琶湖線

【現状と課題】

彦根市内を縦断するJR東海道本線（琵琶湖線）の新快速及び各駅停車（快速）が、昼間1時間当たり4本程度運行しており、近畿圏及び中京圏を含めた広域移動の幹線交通として機能しています。鉄道駅利用者が円滑に他交通機関に乗り継ぐことが重要です。

【機能強化の基本方針】

JRは引き続き圏域の幹線交通として他地域との結びつきを強化する重要な路線であることから、JR琵琶湖線を基幹としたネットワークを基本に、JR各駅での公共交通相互の連絡利便性の向上を図ります。具体的には、利用しやすいダイヤを構築した上で、それを認知させる施策として以下の方策が考えられます。

- 鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上：駅におけるバス・予約型乗合タクシーとのダイヤ接続及び乗換案内の充実等
- 公共交通の利用促進と自発的な交通手段の転換：駅前へ乗り入れる自家用車に対する公共交通利用促進活動（時刻表のPR）

イ 近江鉄道

【現状と課題】

近江鉄道においては、県、沿線自治体及び事業者の協働により、利用促進や企画切符の発売を始めとする活性化及び安全な輸送の確保のための設備投資、住宅地や企業最寄りへの新駅設置などがなされています。

しかし、景気の動向やマイカー利用の増加により利用者数の落ち込みが見られるほか、運行経費の増加等の要因も重なって止むを得ず運行本数が削減されるなど、利用減少とサービス低下の悪循環となっております。

地方鉄道の存続を図るためには、サービス水準の確保とともに、ますます利用を促進していくことによる、悪循環から好循環への転換を図る必要があります。

【機能強化の基本方針】

近江鉄道（株）と沿線市町との協働による近江鉄道線の利用促進により、経営改善に資するとともに持続的な運行を可能とするための施策を推進します。

- 利用しやすい運賃施策の導入：企画切符の協働発売等
- 公共交通の利用促進と自発的な交通手段の転換：観光入り込み客の増加（近江鉄道などを使った観光商品の開発とPR）等

ウ 路線バス（企業路線、コミュニティ路線）

【現状と課題】

湖東圏域における路線バスは、かつての利用者減少と運行本数減少の悪循環から脱却し、5年連続利用者数が増加傾向となっております。しかし、依然として圏域内移動に占める路線バスの割合は僅かであり、また運行可能車両数の制約もあり、抜本的な運行本数増加は難しい状況です。一方、老朽化したバス車両の更新も必要です。

【機能強化の基本方針】

今後も圏域内の移動を支える主要な交通機関として、圏域内居住者の鉄道駅等への交通の利便性向上、域外からの通勤通学及び観光客のアクセス向上等を図るとともに、他交通機関との連携を深めることが必要です。

- 主要バス路線の運行頻度向上
- ニーズに合わせたバス路線の再編
- バス車両の更新による持続的な運行継続
- 鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上

エ 予約型乗合タクシー（愛のリタクシー）

【現状と課題】

予約型乗合タクシーは、鉄道・路線バスの空白地域におけるクルマを持たない方への交通手段として機能しており、空白地域の解消につながっています。年々利用者数が増加し、平成26年度は年間3万人を輸送しました。

【機能強化の基本方針】

今後も、鉄道と路線バスを補完して面的に公共交通サービスを提供する手段として、予約型乗合タクシーを継続して運行していく必要がありますが、効率的かつ効果的な運行とするため、需要と費用対効果を見極めつつ、継続的に運行形態を改善していく必要があります。

- 地域に応じた多様な交通手段の提供による空白地域解消：バスとしての維持が著しく困難となっている路線については、予約型乗合タクシーへの移管を視野に入れて検討
- 鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上：予約型乗合タクシーへの移管の場合は、鉄道や路線バスとの役割分担を考慮し、駅や主要バス停でダイヤを接続させることを念頭に、利便性と効率性の両面に配慮した路線及びダイヤを検討

オ 湖上交通

【現状と課題】

湖上交通として、彦根港から竹生島、多景島へ遊覧船が運行されています。彦根港へは、彦根駅から無料シャトルバスが運行されており、観光客の利便に寄与しています。

【機能強化の基本方針】

今後も湖東圏域における観光資源の1つとして、湖上交通の活性化が期待されますが、彦根城周辺地域を中心とする彦根市内の観光資源とタイアップすることが考えられます。

あわせて、彦根駅と彦根港を結ぶシャトルバスについても、ご城下巡回バスなど彦根城を周回する路線バスとともに再編することにより、さらなる観光客の回遊性の向上が期待されます。

8 公共交通ネットワーク再編の方向性

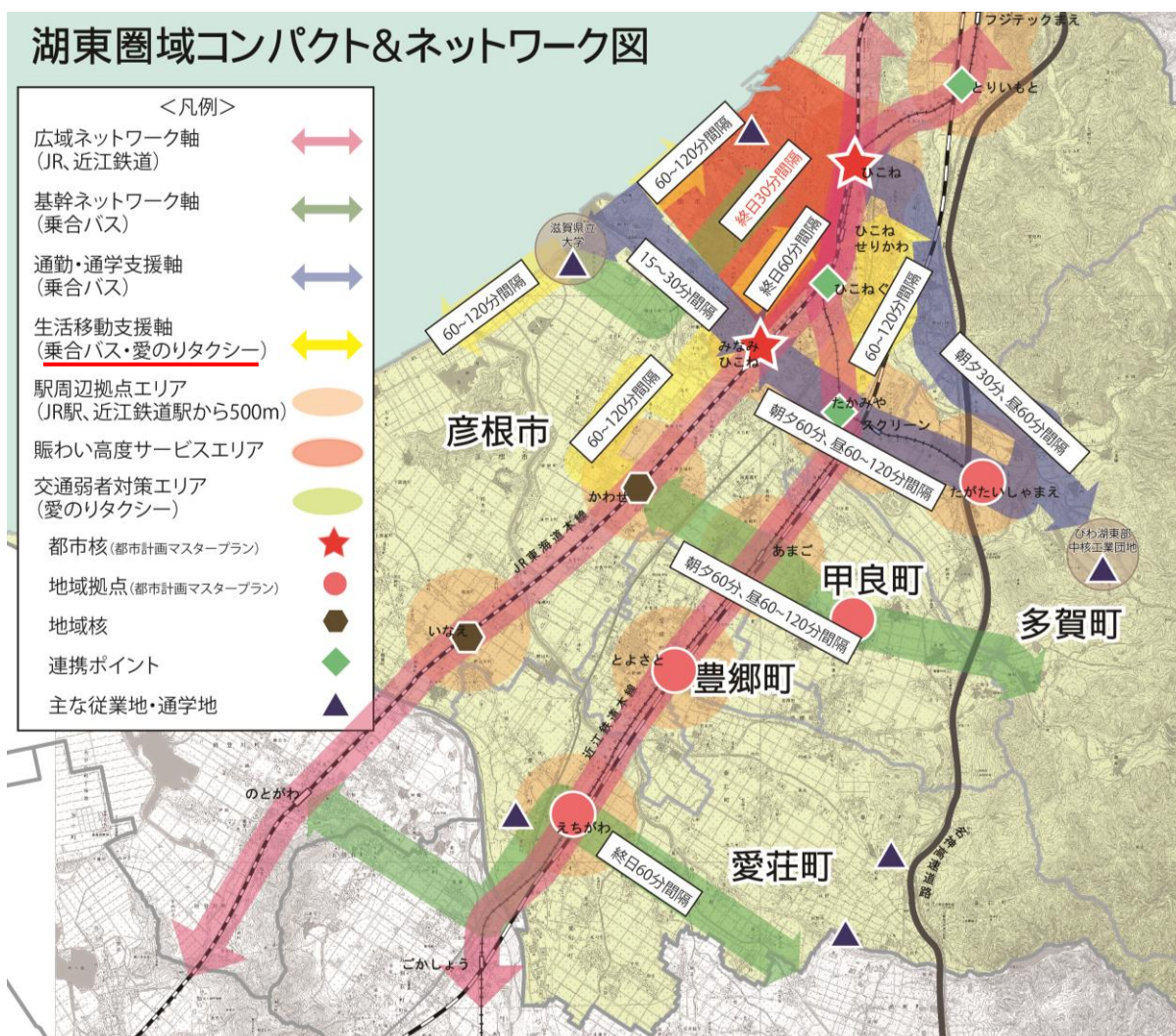
基本的考え方：運輸業界全体の課題である車両数及び乗務員数の制約の中で、安全かつ安定した輸送を行うことを念頭に、公共交通優先のまちづくりに資するために目標とするサービスレベルを定めます。

目標とするサービスレベル（案）

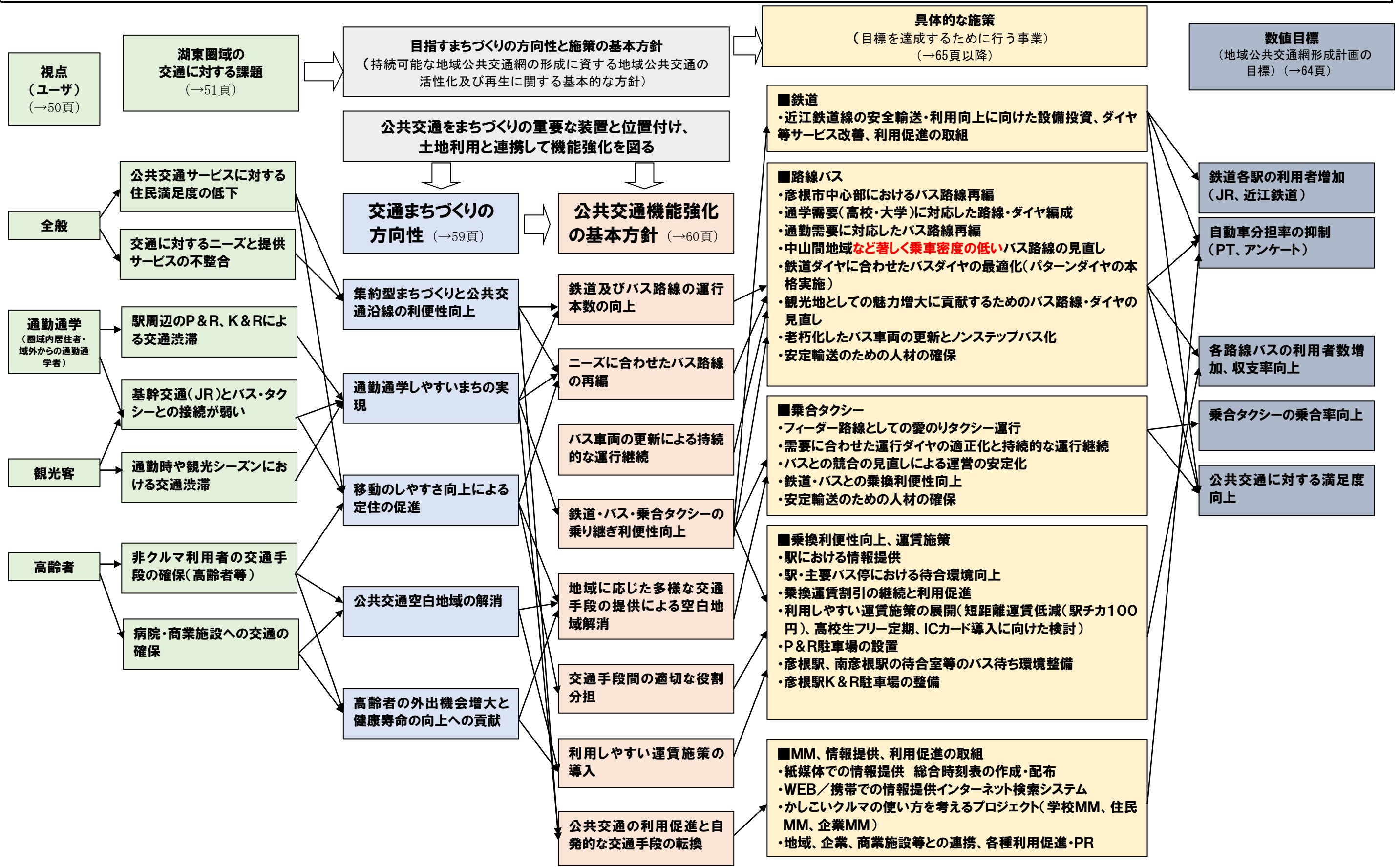
- 彦根駅～中心市街地～彦根ニュータウン（パリヤ）間：終日 30 分（以内）間隔
- 南彦根駅～県立大学間：15～30 分間隔（JR 南彦根駅で全便接続）
- 多賀方面（ブリヂストン線・多賀線）：朝夕 30 分間隔、昼間 60 分間隔
- 河瀬～甲良町（萱原線）、能登川～愛荘町（角能線）：終日 60 分間隔
- 湖岸道路沿い、旭森地区、河瀬方面：60～120 分間隔

※上記を基本として、鉄道駅のダイヤに「5～10 分以内に」乗り継げるサービスレベルを確保。

※バス・鉄道の勢圏以外は愛のりタクシーが面的にカバーする。（60～120 分間隔）



9 交通課題、施策の方向性、具体的施策及び政策目標の関連図



10 湖東圏域地域公共交通網形成計画の目標

	現況	目標値	データの出典
鉄道各駅の利用者増加 (JR、近江鉄道)	年間 911 万人	年間 915 万人	統計書
自動車交通手段分担率の抑制	(H27 年調査) 69%	69%より抑制 を目指す	アンケート調査
各路線バスの利用者数増加	年間 76 万人	年間 88 万人	バス輸送実績
乗合タクシーの乗合率向上	1.4 人/便	1.8 人/便	乗合タクシー輸送 実績
公共交通に対する満足度向上 (アンケートで「満足」「やや満 足」との回答割合)	37%	40%以上	アンケート調査

11 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

項目	近江鉄道線の安全輸送・利用向上に向けた設備投資、ダイヤ等サービス改善、利用促進の取組
現状と課題	<p>近江鉄道は、沿線地域における移動手段（交通手段）であるだけでなく、人の交流や地域の活性化など、湖東地域を始めとした沿線地域にとって重要な役割を担っており、今後も地域に密着した交通機関として、維持していくことが望ましく、大いに利用されることが重要です。</p> <p>このため、鉄道事業者は、自ら鉄道輸送サービスの向上に努めるとともに、鉄道施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、合理化、サービス改善等を図り、自立的な経営を目指していくことが必要であり、さらに地域と協力して鉄道利用を喚起していくことが重要です。</p> <p>また、地域住民や企業等は、地域の鉄道輸送サービスを維持し、かつ、そのサービスを一層魅力あるものにしていくため、鉄道事業者と連携しつつ、「自分たちの鉄道」という思いのもとに、地域が一丸となって支えていく取組が重要となります。</p>
事業計画	<p>鉄道事業者、沿線市町（行政）が中心になって、地域住民や企業等の各主体に働きかけていくとともに、各主体の取組を支援し、利用しやすい環境を整えていくことで、近江鉄道の利用や沿線地域を活性化していくこととします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●安全輸送設備の整備：線路設備や電路設備、信号保安設備等の更新、防護設備の整備等の安全対策を実施する。 ●利便性の向上：近江鉄道相互や他交通機関との乗り継ぎの改善、駅の利用環境の改善などにより、サービス水準の向上に取り組む。 <ul style="list-style-type: none"> ①利用しやすいダイヤ・料金制度等の整備（JR及び近江鉄道各線間の乗り継ぎ改善、利用しやすい割引制度の検討と既存制度の周知） ②施設・設備の充実（駅舎内のバリアフリー化、駅の設備充実（駐車場・駐輪場・待合い施設等）車両の改善） ③アクセス整備（路線バス・コミュニティバス等の二次交通との連携強化）、自転車の活用、パーク＆ライドの充実） ●地域連携による取組：地域の商店街等との連携による利用促進、ノーマイカーデーの徹底、観光施設とのタイアップ企画等、潜在的な利用者への働きかけを実施する。 ●マイレール意識の醸成：モビリティ・マネジメントの実施、沿線企業との協力による通勤利用の拡大、学校行事等での活用等
実施時期	平成29年度以降順次
実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、滋賀県及び近江鉄道（株）
備考	

項目		彦根市中心部におけるバス路線再編
現状と課題		<p>彦根市中心部（彦根駅、彦根城周辺及び中心市街地エリア）は、湖東圏域の中でも最も都市機能が集積しているエリアであり、多くの常住人口及び従業人口があるとともに、彦根城や四番町スクエア、キャッスルロードなどを中心に多くの観光客が集まるエリアでもあります。</p> <p>路線バスも彦根駅を起点とした路線形態となっておりますが、現状のバス利用者数は、J R・近江鉄道の彦根駅利用者と比べて多いとは言えない状況です。また、生活・コミュニティバス系統と観光系統（ご城下巡回バス）、通学系統（滋賀大学行き）とが存在していますが、互いの系統が重複しているほか、各系統の利用者がそれぞれ限定されており、最適とは言えない状況です。</p>
事業計画	事業概要	<p>運行本数の増加と利用者の増加につなげるため、以下の路線のうち区間が重複する路線を統合・再編を通じて、彦根駅利用者及び中心市街地周辺の住民・観光客・学生等の回遊の活性化を促します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 彦根駅を起点とするコミュニティバス路線の再編（三津屋線、彦根県立大学線、彦根駅市立病院線、南彦根ベルロード線） 観光系統（ご城下巡回バス）とコミュニティバスを含めた再編 <p><再編の目標></p> <ul style="list-style-type: none"> J R彦根駅とのダイヤ接続の向上 彦根駅及び中心部における路線バス利用者の向上
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、湖国バス（株）
備考		

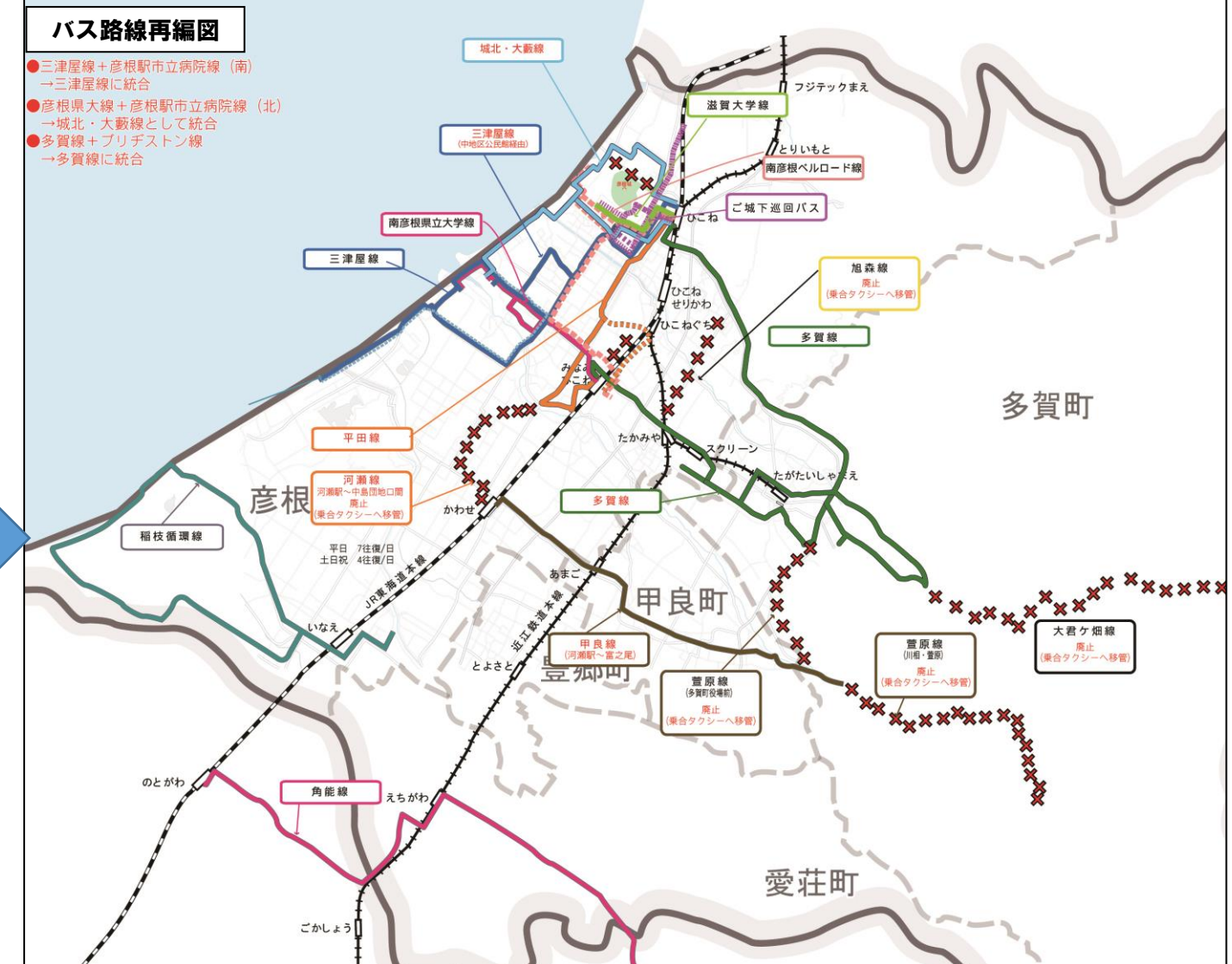
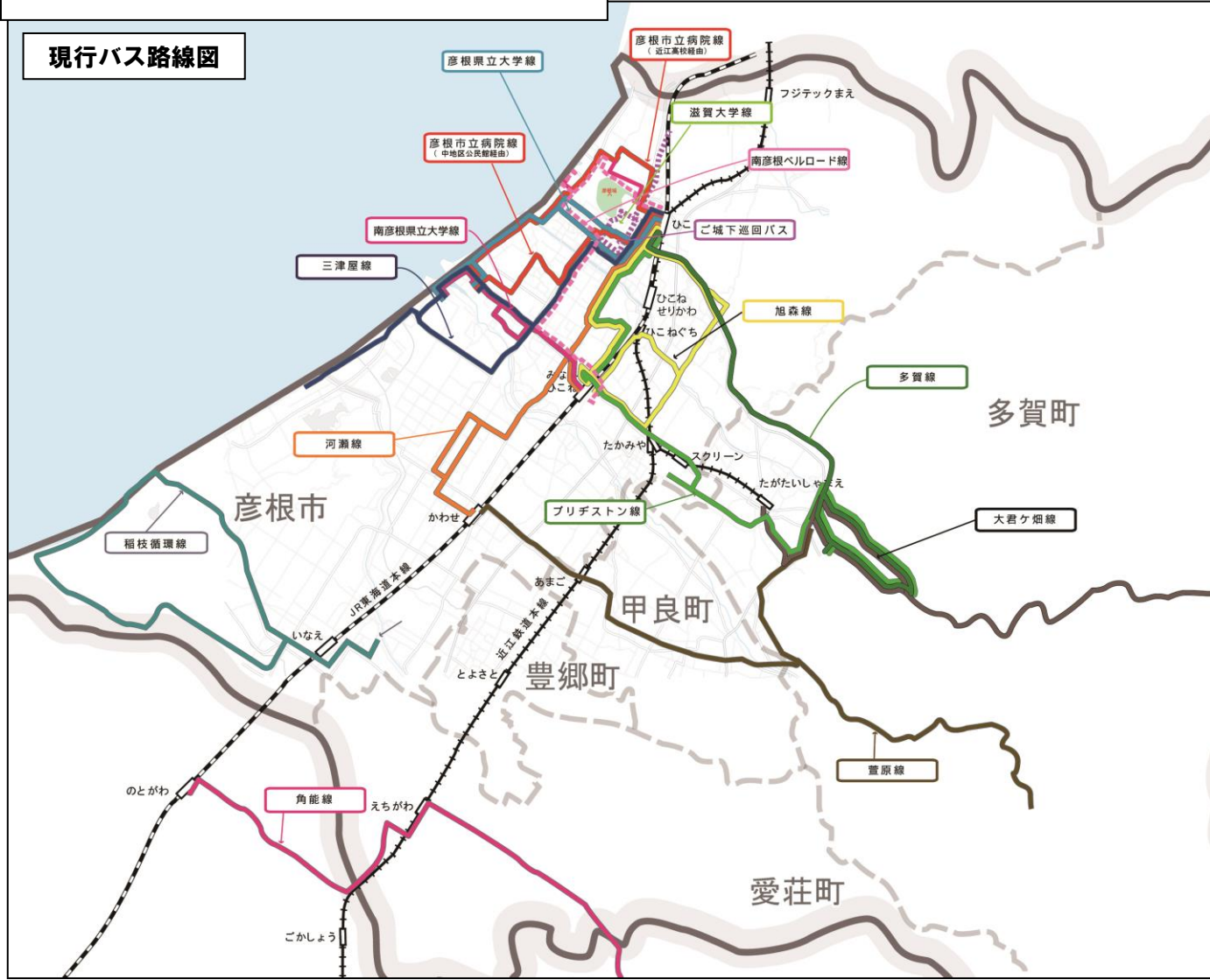
彦根市中心部におけるバス路線再編【重点実施プロジェクト】

<課題> ・彦根駅及び彦根城周辺には一般路線バスや観光系統、大学輸送系統も合わせ多くのバス路線が集中していますが、それぞれ利用者層が限られているほか、運行本数に限りがあり、効率的な輸送形態とは言えない状況です。

<方向性> ・複数の目的を持つ輸送機関（バス）を統合し、効率化と利便性の向上の両立を図った彦根市街地バス路線再編を行います。

<具体的施策> ・圏域内の路線バスを幹線、準幹線、支線に類別し、一体的な見直しによる生活輸送・観光輸送・大学輸送アクセスの効率化と多頻度化を図ります。

バス路線再編ネットワーク（案）



現行路線	再編分類	再編路線名(すべて仮称)	主な経路	主な目的
南彦根県立大学線	幹線	南彦根県立大学線	彦根駅～市立病院～県立大学	通勤通学・通院
三津屋線		三津屋線	彦根駅～銀座街～ベルロード～(開出今・県立大学)～三津屋	通勤通学・通院
彦根駅市立病院線(南)		彦根駅～郵便局～金城幼稚園～市立病院～県立大学	通勤通学・通院	
多賀線	準幹線	多賀線	彦根駅(～工業団地)～多賀町役場～南彦根駅	通勤(工業団地) 鉄道フィーダー
ブリヂストン線		平田線	彦根駅～平田～西今～南彦根駅	鉄道フィーダー
河瀬線		ご城下巡回バス	彦根駅～(龍潭寺)彦根城～銀座～彦根駅	市街地回遊・観光
ご城下巡回バス		滋賀大学線	彦根駅～滋賀大学【直行】	通学(滋賀大)
滋賀大学線		南彦根ベルロード線	彦根駅～滋賀大口～カインズ～ベルロード～南彦根駅	買物
南彦根ベルロード線		角能線	能登川駅～愛知川駅～市ヶ原	鉄道フィーダー
角能線		甲良線	河瀬駅～尼子駅～富之尾	鉄道フィーダー
萱原線	生活路線	城北・大藪線	彦根駅～近江高校前～大藪～市立病院 ～栄町2丁目～	通院・生活支援
彦根駅市立病院線(北)		稲枝循環線	(聖泉大学～)稲枝駅～新海～稲枝駅	不便地域解消
彦根県立大学線				
稲枝循環線				

旭森線	生活路線	愛のリタクシーとりのもと・こうら	彦根駅～旭森小～南彦根駅	
萱原線(多賀町内)		愛のリタクシーたが	多賀町役場～富之尾～萱原	
大君ヶ畑線		愛のリタクシーたが	多賀大社前駅～(工業団地)大君ヶ畑	
河瀬線		愛のリタクシーかわせ	南彦根駅～日夏～河瀬駅	

項目		通学需要(高校・大学)に対応した路線・ダイヤ編成
現状と課題		<p>湖東圏域には高校7校（H28以降）、大学3校があり、圏域内はもとより圏外からの通学も見られます。</p> <p>また、圏域内在住の学生で圏域外に通学される方もいるため、鉄道を使った通学が多く見られます。</p> <p>しかし、JRの各駅前に朝夕の通学・帰宅ラッシュ時には駅前に多くの送迎車両が集中して渋滞が生じ、ひいては路線バスの定時運行に支障が生じるなど、大きな問題となっています。</p> <p>また、通学ニーズと路線バスの運行ダイヤが必ずしも合致しないなど、さらなる改善の余地が残されています。</p> <p><高校> 河瀬高校、彦根工業高校、彦根翔西館高校(H28統合)、彦根東高校、愛知高校（以上県立）、近江高校、彦根総合高校</p> <p><大学> 滋賀大学、滋賀県立大学、聖泉大学</p>
事業計画	事業概要	<p>湖東圏域内に居住する学生が、JR等を使って円滑に通学できるよう、路線バスの通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成（増便等）を行います。</p> <p>・彦根駅・南彦根・河瀬駅・稲枝駅・能登川駅における通学・帰宅時間帯のJRダイヤに接続した路線バスダイヤへの改善</p>
	実施時期	平成29年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、豊郷町、多賀町、近江鉄道（株）、湖国バス（株）、彦根観光バス
備考		

項目		通勤需要に対応したバス路線再編
現状と課題		<p>湖東圏域内からの通勤客の主たる交通機関は自動車や鉄道となっており、路線バスの利用は多くありません。自動車の過度な集中により、国道8号を中心として主要幹線道路では毎朝激しい交通混雑が生じているほか、各鉄道駅においても送迎用の自動車やパーク・アンド・ライドの自動車が集まることにより、混雑が発生しています。</p> <p>また、各地に点在する工業団地を始めとする従業地においても、自動車による通勤が多く見られます。これらにより、バスを含めた道路交通全体の定時性の低下が見られます。</p> <p>一方で、自動車交通需要に合わせたこれ以上の道路幅は困難であり、路線バスと鉄道の乗換利便性を向上させ、公共交通と自動車の利用バランスを適正化するとともに、環境に優しい交通体系を確立する必要があります。</p>
事業計画	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・圏域内居住の通勤客に対して、朝の通勤時間帯におけるJR鉄道ダイヤに接続するダイヤの改善及び帰宅時間帯の鉄道駅発のダイヤ充実（増便等）を図ります。 ・沿線に工業団地や大規模工場が多く立地する多賀線、ブリヂストン線についてはJR彦根駅・南彦根駅において、草津方面・米原方面からの鉄道とバスとの接続を改善するとともに、通勤時の公共交通需要喚起のための取組を進めます。
	実施時期	平成29年度以降順次
	実施主体	彦根市、多賀町、近江鉄道（株）、湖国バス（株）
備考		

項目		中山間地域など著しく乗車密度の低いバス路線の見直し
現状と課題		<p><現状></p> <p>現在、特に中山間地域を中心として、著しく乗車密度が低い路線が複数存在し、バス路線維持に多額の費用がかかっている路線が散見されます。これらの路線については、中学生や高校生等の通学手段として、また高齢者を中心に自動車を自ら運転できない方の交通機関として重要な役割を果たしていますが、将来に渡って持続可能な交通機関として、路線や運行形式も含めて見直す必要があります。</p>
事業計画	事業概要	<p>平均乗車密度が 1.0 前後の路線については、アンケート調査結果等を用いて利用者のニーズを勘案してルート設定やダイヤ設定を見直します。また、沿線地域との合意に基づき、予約型乗合タクシーへの移管も含めて検討します。</p> <p>利用者のニーズにあった路線再編により、鉄道・バス・予約型乗合タクシーを適切に組合せた持続的な公共交通運営が可能となるよう努めます。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道(株)、湖国バス(株)、近江タクシー(株)
備考		

項目		鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化
現状と課題		<p>現在のバス時刻表は、一部がJRとの接続が図られるなどの工夫や、毎時同時刻発車のダイヤが見られるものの、時間帯によっては運行されないなど、通院や買物客にとっては必ずしも利便性が高いものとなっていない状況にあります。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅との確実な連携 ○特に昼間時間帯の「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤ設定 ○利用者ニーズに沿ったダイヤ設定
事業計画	事業概要	<p>利用者ニーズに沿ったバスダイヤ改善施策として、具体的には下記の施策を検討します。</p> <p>他のコミュニティバス路線についても、将来的には需要等を勘案しつつ、バス待ち時間短縮と利便性向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南彦根ベルロード線の改正・運行本数増回等により、彦根市中心部の買物利便性の向上を図ります。 ○鉄道駅発路線については、毎時決まった時間にダイヤが組み立てられ、主要拠点駅で全てのバスを10分以内でのパターンダイヤ接続を図ります。 ○需要等を勘案しつつ、運行本数の増加によるバス待ち時間の短縮と利便性向上を図ります。 <p>覚えやすい、分かりやすいダイヤの実現と、「毎時決まった時間にバスが来る」という安心感を利用者へ提供することにより、利用者の増大が期待できます。</p>
	実施時期	平成29年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道(株)、湖国バス(株)及び彦根観光バス(株)
備考		

項目	観光地としての魅力増大に貢献するためのバス路線・ダイヤの見直し
現状と課題	<p>彦根駅を起点に、龍潭寺・彦根城・夢京橋キャッスルロード・銀座街を周回する「ご城下巡回バス」が運行されています。運行時間帯は30～90分間隔となっており、観光客に利用されています。</p> <p>一方で、平行する路線バスにも、彦根城周辺、キャッスルロードを経由する便が存在しますが、これらの路線バスは観光客への周知が十分でないこと、路線やダイヤが分かりにくい等により、必ずしも利用されていません。</p> <p>また、彦根城周辺の交通渋滞が慢性化していること、駐車需要をカバーできる駐車場が必ずしも整備されていないこと等を勘案すると、公共交通を使いながら歩いての観光を促進することが重要です。</p> <p>一方、湖東三山エリアにおいても、秋の紅葉シーズンを中心に多くの観光客が訪れますが、多くが路線バスの通らない地域であり、自動車でのアクセスを余儀なくされるため、需要の多い時期には公共交通でのアクセス強化が求められます。</p>
事業計画	<p>事業概要</p> <p>彦根エリアについては、ご城下巡回バス、彦根港・彦根ビューホテルシャトルバス及び路線バスを使って回遊性を高めるための路線バスの一体的な再編による見直しを図ります。</p> <p>あわせて、彦根インターチェンジ周辺のパーク・アンド・ライド駐車場整備を行うとともに、彦根駅・彦根城周辺へシャトルバスを運行することで、渋滞緩和と円滑な観光周遊を図ります。</p> <p>湖東三山方面など、湖東圏域内に点在する各観光地についても、需要に合わせて公共交通によるアクセスを検討します。</p> <p>実施時期 平成29年度以降順次</p> <p>実施主体 彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道(株)、湖国バス(株)</p>
備考	

【重点実施プロジェクト】
彦根市中心市街地におけるバス路線再編プログラム（再掲）

項目		老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化
現状と課題		<p><現状></p> <p>車椅子利用者や高齢者等にとって、乗りやすいバスであることは公共交通利用に必要です。</p> <p>ノンステップバスの導入は進められているものの、今後車両更新時期が到来するバス車両についても、順次更新していく必要があります。</p> <p><課題></p> <p>○現有車両の老朽化に伴う車両更新に合わせたノンステップ化</p>
事業計画	事業概要	車両更新時期に合わせ、低床ノンステップバスを導入します。
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道 (株)、湖国バス (株)
備考		

項目		安定輸送のための人材の確保
現状と課題		<p>現在、全国的に自動車運送事業は中高年層の労働力に依存している傾向が強く、将来的には深刻な労働力不足に陥る懸念があります。</p> <p>湖東圏域における路線バスや予約型乗合タクシー運行についても、交通事業者による運行確保のための努力が続けられておりますが、直ちに増便などの対応が取りにくい状況が続いており、サービス改善にあたっては将来大きな障壁となる可能性があります。</p>
事業計画	事業概要	バスの運転者の安定的な確保及び育成に関しては、国においても取組を進めているところであり、引き続き湖東圏域においても安定輸送のための乗務員の募集の取組等を進めます。
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	近江鉄道 (株)、湖国バス (株)、彦根観光バス (株)、近江タクシー (株)
備考		

項目	<p>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</p>
現状と課題	<p>路線バスに対する行政補助が年々増加している中、住民の交通手段の維持が極めて困難な状況となっています。一方で、全く路線バスサービスが提供されていない地域も点在しており、高齢化社会を迎える中で住民のモビリティ確保が急務となっています。</p> <p>予約型乗合タクシーはそうした地域におけるクルマを持たない方への交通手段として機能しており、空白地域の解消につながっています。</p> <p>今後も、鉄道と路線バスを補完して面的に公共交通サービスを提供する手段として、予約型乗合タクシーを継続して運行していく必要がありますが、効率的かつ効果的な運行とするため、需要と費用対効果を見極めつつ、また高齢者福祉の観点も含め総合的に判断しながら、継続的に運行形態を改善していく必要があります。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通利便性の地域間格差の解消 ○需要動向に合わせた運行計画の見直し
事業計画	<p>事業概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○引き続き予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」の継続運行 ○愛のりタクシーの持続的な運行継続を念頭に、乗合率を高める取組やダイヤの適正化、既存路線バスとの適切な役割分担の検討
実施時期	平成 29 年度以降順次
実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、近江タクシー（株）
備考	

項目		鉄道・バスと乗合タクシーとの乗換利便性向上
現状と課題		<p>湖東圏域のバスの運賃体系は、平成 14 年に 200 円及び 300 円に統一され、運賃面での改善は進みつつあります。一方で、圏域には J R 4 駅、近江鉄道 11 駅が存在しており、鉄道網は地方都市としては充実しています。</p> <p>しかし、鉄道とバス路線との接続が必ずしも良いとは言えず、鉄道・バスの乗り継ぎ旅客は彦根駅を除いては極めて少なくなっています。</p> <p>あわせて、予約型乗合タクシーについては、できるだけ J R 駅との接続に配慮した形となるよう設計されているものの、全ての便で接続できているとは限らず、また近江鉄道の各駅との接続は必ずしも取られていないなど、さらなる改善が必要です。</p> <p>今後、圏域全体として公共交通の使いやすさを向上させるためには、鉄道とバス交通の乗継利便性（路線、ダイヤおよび運賃等）の改善が必要です。</p>
事業計画	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○主要拠点駅で全てのバスを 10 分以内でパターンダイヤ接続（再掲） ○近江鉄道と予約型乗合タクシーとの接続改善 ○主要バス停における路線バスと予約型乗合タクシーとの接続改善
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、近江鉄道（株）、湖国バス（株）、近江タクシー（株）
備考		

鉄道・バスと乗合タクシーとの乗換利便性向上【重点実施プロジェクト】

南彦根駅を拠点としたバス待合環境アップグレード

<課題>

- ・ J R 南彦根駅と彦根市立病院及び県立大学を結ぶ路線バスは、圏域唯一の企業路線として、通院者や通学者をはじめ多くの利用があります。
- ・ 一方、他の路線バス（河瀬線、ブリヂストン線、旭森線）との乗換については、乗継券制度により運賃負担は軽減されているものの、ダイヤ接続が必ずしも図られていない、周知されていないなどの要因により、利用はほとんどありません。
- ・ 待合環境はなお改善の余地があります。

<方向性>

- ・ 南彦根駅を彦根駅に次ぐ結節拠点としての機能を高めるため、待合環境向上のためのハード整備を行うとともに、ダイヤ接続の向上を図ります。

<具体的な施策>

- ・ 南彦根駅西口バス停の待合環境向上（情報案内、待合室・上屋・ベンチの整備）及び乗務員休憩施設の設置
- ・ 南彦根駅西口を発着する路線のダイヤ接続

※時間帯や方向に合わせて、南彦根駅で旭森線・河瀬線・ブリヂストン線と南彦根県立大学線とが相互に乗り継げるようにダイヤを調整します。

項目		駅周辺におけるバス運行情報提供
現状と課題		<p><現状></p> <p>出発地から目的地までの移動を支援するためには、情報提供場所にふさわしい媒体を活用した情報提供を行うことが重要です。しかし、現状では駅周辺のバス運行に関する情報提供が不十分です。</p> <p><課題></p> <p>土地勘がない人や、初めてバスを利用する人にとっても必要な時に必要な公共交通情報が容易に手に入るような路線図、時刻表の配置位置、情報内容の改善</p>
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案></p> <p>乗り場案内における時刻表や、模式的な路線図を地図上に表示するなどの改善を行います。</p> <p>情報提供の場所及び媒体としては、以下のものが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅での掲示・サイン等 <ul style="list-style-type: none"> ・各駅からバス乗り場までの案内強化 ・路線図を地図上に見やすく表示 ○バス停の位置及び名称の分かりやすさ向上 ○案内所等における公共交通情報提供の充実 ○バスロケーションシステムの導入（バスのリアルタイムの位置情報、接近情報の取得及び情報提供） ○主要バス停、スマートフォン及びPCにおけるバス運行情報等の情報提供 <p><効果></p> <p>普段バスを利用しない人にとっても分かりやすい情報提供を行うことでバス利用に対する抵抗感の緩和が期待できます。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、湖国バス（株）
備考		

項目		駅・主要バス停における待合環境向上
現状と課題		<p>湖東圏域における公共交通利用者の多くは、J R各駅を利用していますが、駅において路線バスへの乗換を促すためには、利用者が不安を感じないよう、路線図や分かりやすい時刻表等の案内板等の整備が重要です。</p> <p>一方、その他のバス停においては、上屋もベンチもないバス停が多く、暗い、寂しい、古いなどバス停のイメージが悪く、雨・雪に濡れるなどバス待ち環境は良くありません。</p> <p>また、バスがいつ到着するか分からないため、利用者のイライラや不安感が募る原因となっています。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○「乗ってみよう」と思わせるバス停デザイン ○苦痛を感じないバス待ち環境 ○バス待ちのイライラや不安感の解消
事業計画	事業概要	<p>駅前・病院・商業施設前等の主要バス停における環境改善施策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○J R彦根駅、南彦根駅構内及び主要施設におけるバス時刻表の掲示 ○多くの乗降が見込めるバス停における上屋の整備 ○停留所の位置を乗りやすい位置へ変更、停留所名を分かりやすいものに変更 <p><効果></p> <p>バス停の快適性向上により現在の公共交通利用層以外にもバス交通に対するイメージ改善が期待できます。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道(株)、湖国バス(株)
備考		

項目		利用しやすい運賃施策の展開
現状と課題		<p>現在、南彦根駅を経由する系統において、河瀬線・旭森線と南彦根県立大学線を相互に乗り継ぐ際には、運転手が乗継券を発行することにより、通し運賃で乗車可能となっています。しかし、利用実績はごく少なく、この制度の存在自体を知らない方が多い可能性があります。</p> <p>一方、平成 26 年度より、J R 彦根、南彦根、河瀬の各駅から半径約 1 km 圏内の相互間を利用する方向けに、短距離運賃提言制度「駅チカ 100 円」を創設し、短距離でも利用のほとんど見られなかった区間への新たな需要創出につながっています。</p> <p>あわせて、これまでほとんど利用が見られなかった高校生への需要喚起策として、路線バスの高校生フリー定期「青春フリー定期」を、1 ヶ月 5,000 円で発売開始しているところです。</p>
事業計画	事業概要	<p>今後も、乗り継ぎ割引の継続を行うとともに、各種運賃割引の周知・PRを実施し、利用喚起に努めるものとします。また、路線バス及び愛のりタクシーとの乗り継ぎ割引や、路線バス「青春フリー定期」の山間部における愛のりタクシーエリアへの適用拡大の可能性や、その他利用促進のための割引運賃設定、企画切符発行等についても研究します。</p> <p>あわせて、ICカードについては、全国交通系ICカード普及に向けた国の動向を見極めつつ、今後の導入のあり方について交通事業者において検討します。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、近江鉄道(株)、湖国バス(株)、近江タクシー(株)
備考		

項目		紙媒体での情報提供・総合時刻表の作成・配布
現状と課題		<p><現状></p> <p>鉄道・バスは毎年ダイヤ改正が行われるため、その内容を広く周知することは利用者獲得に不可欠です。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の非利用層にとっても分かりやすい情報提供 ○公共交通に関心を持ってもらうための、積極的なPR <p>平成 21 年度から、バスダイヤ改正ごとに、「総合時刻表」を全戸配布しており、公共交通利用者の増加に一役買っています。今後もこの取組を継続し、バスの利用者増加につなげるとともに、公共交通優先のまちづくりに向けた意識醸成を図る必要があります。</p>
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案></p> <p>路線がとかく分かりにくいと言われるバスを始め、鉄道（JR、近江鉄道）も含め公共交通の情報を分かりやすく提示します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「湖東圏域総合路線図・時刻表」や、公共交通マップ、公共交通機関の「乗り方」のガイド、パンフレット等の冊子等を作成・配布 ○予約型乗合タクシーについても同様に路線図と時刻表を作成し地域ごとに配布 <p><効果></p> <p>住民の幅広い層に分かりやすい情報を提供することにより、現在の公共交通利用層以外にも需要喚起が期待できます。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、湖国バス（株）、彦根観光バス（株）、近江鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）
備考		

項目		WEB／携帯での情報提供 インターネット検索システム
現状と課題		<p><現状></p> <p>出発地点から目的地までの行き方を検索する際、鉄道やバス、愛のりタクシーなど各手段を個別に調べることは、普段公共交通機関を利用しない人には大変困難な状況です。</p> <p><課題></p> <p>知りたい時に、知りたい情報を入手できる環境整備</p>
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案></p> <p>湖東圏域の全ての公共交通に関する情報が閲覧できる「地域バスポータルサイト」の設置や、時刻表検索システムのPR等を行います。</p> <p>○地域バスポータルサイト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湖東圏域公共交通活性化協議会ホームページ開設 ・全戸配布版「公共交通総合時刻表」のWEB上での公開 ・各社時刻表・路線図等へのリンク ・「かしこいクルマの使い方」情報 <p>○既存の乗換検索サイト（携帯）でバスも検索可能であることをPR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンなどモバイル機器で利用できる時刻表検索の整備 <p>○乗換案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供</p> <p>○バスロケーションシステムによる運行情報の情報提供（再掲）</p> <p><効果></p> <p>知りたい時に、知りたい情報を入手できる環境を整備することにより計画的な移動の実現が可能となり、バス利用への抵抗感の緩和が期待できます。</p>
	実施時期	平成 29 年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、湖国バス（株）、彦根観光バス（株）、近江鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）
備考		

項目		かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト
現状と課題		<p><現状></p> <p>湖東圏域の住民がバスを年間2往復程度だけでも多く利用することで、路線バス収支は大きく改善することができますが、大半の住民はクルマ利用を前提としたライフスタイルとなっています。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の使いやすさ、分かりやすさを向上させるとともに、マイカー利用者に対して、自発的な公共交通利用を呼びかける意識啓発 ○「若者のクルマ離れ」を踏まえ、バスに乗りなれない人が気軽に乗ってもらえる環境づくり
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通のブランド化 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通に乗ることが「魅力」に感じるようなキャッチコピー、意匠等を検討し、各媒体に掲出 ○居住者向けモビリティ・マネジメント <ul style="list-style-type: none"> ダイヤ、路線編成等を行った地区等をモデル地区として居住者向けモビリティ・マネジメントを実施 コスト、環境保全（NOx, CO₂対策）等の観点から、クルマのない生活とバスの利用の提案活動 ○職場向けモビリティ・マネジメント <ul style="list-style-type: none"> 公共団体職員及び主な企業を対象としたモビリティ・マネジメントを実施 ○学校向けモビリティ・マネジメント <ul style="list-style-type: none"> 学校教育の一環として児童生徒を対象としたモビリティ・マネジメントを実施 ○その他の情報発信 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ニューズレターの発行等による、公共交通への利用転換を促進 （モビリティ・マネジメントの実施にあたっては、現況等の調査、情報提供、行動プラン表の作成・配布及び結果のフィードバック、体験乗車チケットの発行を通じて、自発的な交通手段の転換を促します。）
	実施時期	平成29年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、湖国バス（株）、彦根観光バス（株）、近江鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）

項目		地域、企業、商業施設等との連携、各種利用促進・PR
現状と課題		<p><現状></p> <p>市街地の郊外化と低密度化にともないマイカー利用が前提となったまちが形成され、市中心部の衰退と公共交通の利用低迷が課題となっています。</p> <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通活性化施策と中心市街地活性化施策の連携 ○買物客がバスを利用することで「お得感」を感じる仕組みづくり ○買物等の日常交通におけるバス利用の促進
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案></p> <p>バスに乗れば“お得”という意識を持っていただくために主要商業施設や地元商店街と連携したPR活動または特典サービスを提供します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス路線沿線の商店街を中心に公共交通利用者への特典付与の協力を呼びかけ、バスの利用促進と沿線商店街の活性化を図ります。 ○その他、沿線で企画される各種イベントに際し、地域公共交通の利用方法の説明会の開催や、チラシ/ポスターを通じて、公共交通での利用を促すよう働きかけます。 ○地域における意見交換会やワークショップ、出前講座等の開催を通じて、公共交通の利用促進の周知または理解促進に努めます。
	実施時期	平成29年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、湖国バス（株）、彦根観光バス（株）、近江鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）及び各関係団体
備考		

12 継続的な公共交通活性化のための体制

(1) フォローアップ体制

平成 29 年度以降の施策実現にあたっては、さらに湖東圏域住民の力を最大限に活かしながら継続的な連携を推進するために、公共交通に対する関心を広く住民に周知するとともに、利用の機運を盛り上げる場を設けるものとします。

当面は湖東圏域公共交通活性化協議会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとに住民、地域関係者、公共交通事業者、行政等の多様な関係者が連携しながら、必要に応じて幹事会や担当者会議等を設置し、実施可能な施策から実行に移すものとします。

施策推進にあたり、きっかけとなる取組については、国の各種制度が活用できるように国に対して要望を行うとともに、湖東圏域各市町としても各施策に対して支援していくものとします。また、事業の円滑な実施のために各関係機関で構成する湖東圏域公共交通活性化協議会において、適宜、会議等を開催するとともに進行状況を管理し、事業の評価を行います。

(2) 持続的な運行継続のための役割の明確化

バス利用者や愛のりタクシーの利用者の増加が見られる一方で、年々、公共交通に対する各市町の財政負担が増加しています。すなわち各市町の住民から頂いた税金によって公共交通が支えられていますが、今後も持続的に運行を続けていくためには、必要な財政負担について関係各市町で合意を得られる仕組みが必要です。

そのため、以下のように、自治体・交通事業者・企業及び住民が良好な関係のもと、持続的な運行を継続していくため、以下のように役割を明確にします。

ア 自治体の役割

公共交通の利便性を高めるための路線バス・乗合タクシーに関する企画及び調整を行うとともに、公共交通利用に関する情報提供やPR等の活動、企業や住民に対する働きかけを行います。また、公共交通運行に係るコストを精査した上で、公共交通を守るために必要な財政支出を行います。

イ 交通事業者の役割

各交通機関のノウハウを活かした安全な輸送を行うとともに、より効率的・効果的な路線やダイヤ設定の企画及び自治体（協議会）に対する提案等を行い、継続して運行コスト軽減のための取組を進めます。また公共交通利用に関する情報提供やPR等の活動を自治体と連携して実施します。

ウ 企業及び住民の役割

交通事業者による採算性及び行政による財政負担に限界がある中で、公共交通を持続的に運行していくためには、企業や住民が公共交通の必要性を再認識し、「公共交通は自らが守る」という意識変容が必要です。そのため、企業においては従業員に対し公共交通での通勤を促す取組を進めるほか、住民の方も、年間に1日でも多く公共交通を利用頂くなど、公共交通を支える行動を進めます。

13 策定の経過

- 平成27年7月7日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会
(網形成計画の策定に向けたスケジュール)
- 平成27年8月11日 彦根市都市計画課との協議
- 平成27年9月4日 学識経験者との協議 (滋賀県立大学・轟准教授)
- 平成27年10月21日 交通事業者との協議 (湖国バス (株))
- 平成27年11月12日 滋賀県交通戦略課との協議
- 平成27年11月24日 学識経験者との協議 (滋賀県立大学・轟准教授)
- 平成27年11月30日 学識経験者との協議 (滋賀大学・武永教授)
- 平成27年12月10日 学識経験者との協議 (聖泉大学・野本名誉教授)
- 平成27年12月11日 交通事業者との協議 (近江鉄道 (株))
- 平成27年12月22日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会
(網形成計画素案の提示及び審議)
- 平成28年3月29日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会
(網形成計画素案の提示及び審議)
- 平成28年6月30日 同上
- 平成29年1月17日 同上
- 平成29年1月24日～2月23日 パブリックコメント
- 平成29年3月30日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会
(網形成計画案の承認)
- 平成30年7月2日～7月31日 網形成計画改定案に係るパブリックコメント
- 平成30年12月26日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会
(網形成計画改定案の承認)