

第1章 はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置付け

湖東圏域では、各市町や交通事業者などが連携し、「湖東圏域地域公共交通網形成計画」を策定し、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に高めるため、各種施策に取り組んできました。しかし、新型コロナウイルス感染症により、湖東圏域においても公共交通の利用が大きく減少し、全国的に地域公共交通のおかれる状況は深刻な状況です。そのため、国では令和5年10月に「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」を改正し、「交通DX」「交通GX」「3つの共創(地域の関係者の連携と協働)」により、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めることとしています。本計画では、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。

(2) 計画の区域

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

(3) 計画の期間

令和6年度から令和10年度までの5年間とし、必要に応じて随時見直し

第3章 上位関連計画の整理

(1) 各市町における総合計画での位置づけ

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

分類	市町	項目	主な取組/施策
広域連携	彦根	広域連携の推進	地域公共交通の活性化
	甲良	広域行政を推進する	定住自立圏形成協定に基づく施策の推進
	多賀	広域行政の推進	湖東定住自立圏推進協議会など、他市町との連携した取り組みのさらなる推進

イ 公共交通

分類	市町	項目	主な取組/施策
広域連携	彦根	公共交通ネットワークの充実	公共交通の利用促進、鉄道の利用促進、路線バスの運行、予約型乗合タクシーの運行
	愛荘	地域公共交通の充実	多様な移動ニーズへの対応、交通結節点の機能充実、公共交通の利用促進
	豊郷	道路交通・公共交通網の整備	地域交通の充実
	多賀	公共交通	公共交通の適切な確保・維持
	甲良	道路・公共交通を整備する	公共交通ネットワークの形成、住民との協調による事業の推進

ウ 福祉

分類	市町	項目	主な取組/施策
福祉	彦根	公共交通ネットワークの充実	●鉄道駅のバリアフリー施設の維持・管理
	多賀	公共交通	●交通弱者の生活交通の確保
	甲良	道路・公共交通を整備する	●公共交通ネットワークの形成

第2章 当該地域の現状

(1) 人口及び地勢

・鉄道、路線バス、愛のりタクシーにより、湖東圏域の公共交通カバー率は87%となっています。彦根市の中心部においてバス停が密にありカバー率が高くなっている一方、郊外部ではカバーされていない地域がみられます。

■公共交通カバー人口 単位：人、%

	カバー人口	非カバー人口	カバー率
圏域合計	134,926	20,382	87%
彦根市	96,779	16,868	85%
愛荘町	18,744	2,149	90%
豊郷町	6,597	535	92%
甲良町	5,549	813	87%
多賀町	7,257	17	100%

※バス停、愛のりタクシー停留所：300m圏
 ※鉄道駅：500m圏
 以上を公共交通カバー圏として250mメッシュ人口を用いて面積按分で算出

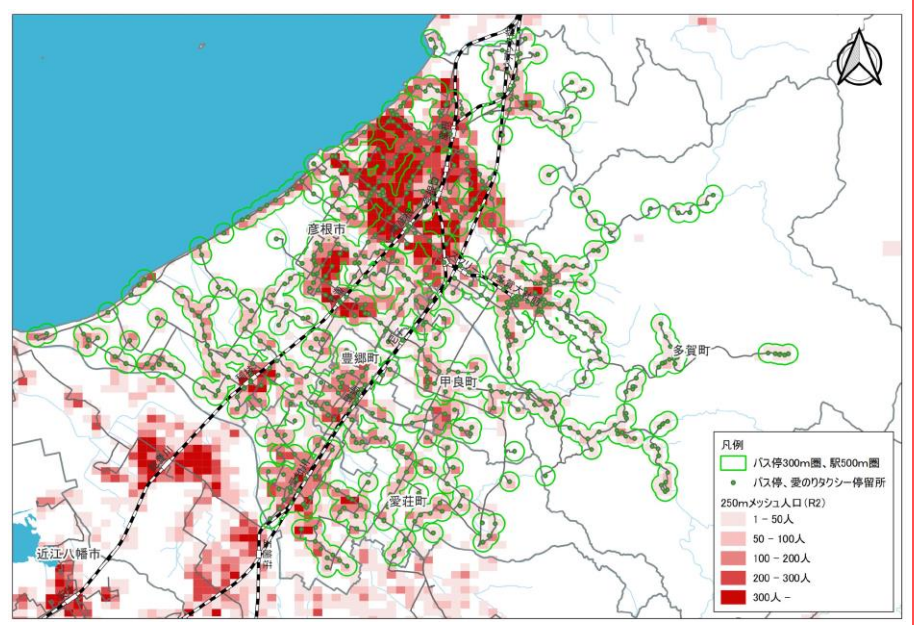


図 湖東圏域における鉄道駅500m、バス停300m勢圏人口分布

(2) 住民の交通機関利用

・交通手段分担率は、自家用車が67.0%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0.2%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。

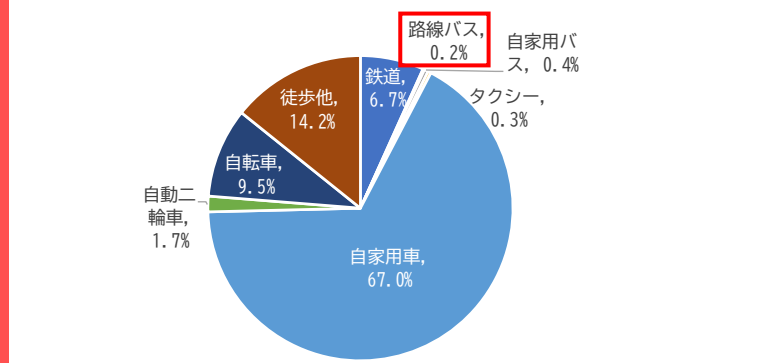


図 湖東圏域における代表交通手段分担率

・令和3年度の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71%と多くを占め、自家用車が24%と10年前と同程度です。自家用車の利用は、駅周辺の駐車場に停め、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」の利用と想定されます。
 ・一方で、路線バス⇄鉄道乗継は僅か3%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

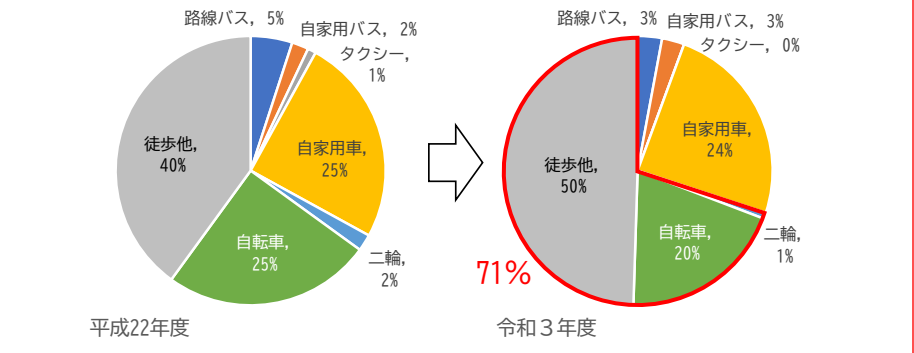


図 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段

エ 環境・賑わい

分類	市町	項目	主な取組/施策
環境	彦根	低炭素社会・循環型社会の構築	●環境に配慮した行動・活動の推進
	愛荘	循環型社会の形成	●環境にやさしい暮らしの推進
賑わい	彦根	世界遺産登録の推進	●交通渋滞緩和のための各種事業 ●観光客の受け入れ対策事業
	愛荘	観光まちづくり	●観光受入環境等の整備
	多賀	中心市街地	●中心市街地の魅力の向上

(2) 各市町における土地利用計画での位置づけ

- ア 湖東圏域における都市計画マスタープラン
- 彦根市都市計画マスタープラン(平成29年3月、令和6年3月(中間見直し))、
 - 愛荘町都市計画マスタープラン(令和5年3月)、
 - 多賀町都市計画マスタープラン・国土利用計画(令和3年3月)、
 - 甲良町都市計画マスタープラン(平成31年3月)、
 - 豊郷甲良都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和2年3月)
- イ 湖東圏域における都市交通マスタープラン
- 彦根市都市交通マスタープラン(平成29年3月、令和6年3月(中間見直し))
- ウ 湖東圏域における立地適正化計画
- 彦根市立地適正化計画(平成30年3月、令和6年3月(中間見直し))
 - 愛荘町立地適正化計画(令和5年10月)
- (3) 関連する地域公共交通計画の位置づけ
- ア 近江鉄道沿線地域公共交通計画(令和3年10月)

第4章 湖東圏域における公共交通の現状

(1) 目標指標の達成状況による整理

湖東圏域地域公共交通網形成計画(平成29年3月)で設定した目標指標の達成状況を整理します。

	現状	目標値	実績値
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	年間 785万人(R3年度)
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	(R5年調査) 76%
各路線バスの利用者数増加	年間76万人	年間76万人	年間72万人
乗合タクシーの乗合率向上	1.4人/便	1.8人/便	1.5人/便
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	33%

(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

・自家用車利用が約8割と大半を占め、路線バスの利用は1割も満たしていません。

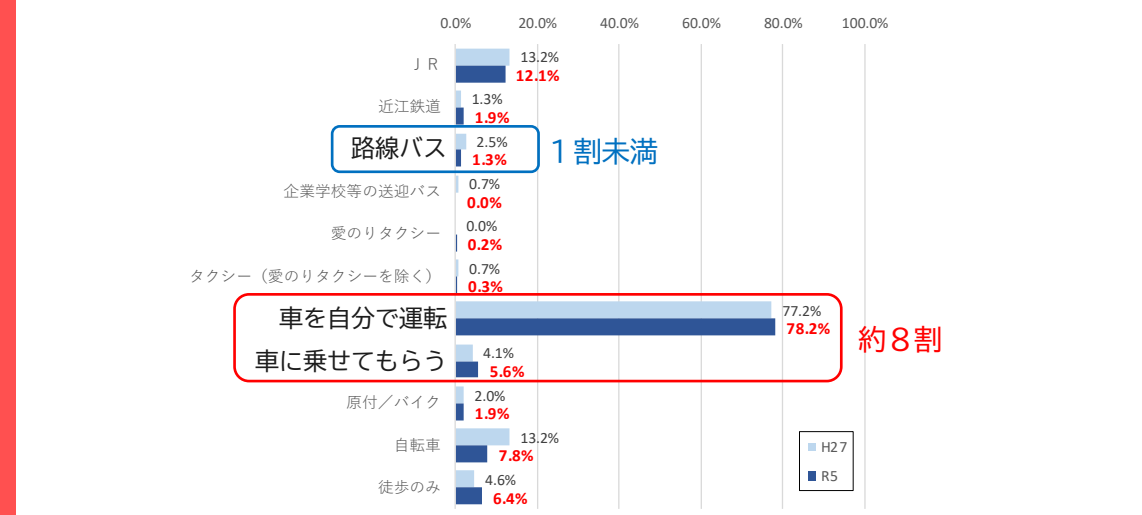


図 普段利用する交通手段(複数回答)

・「鉄道との乗り継ぎをよくする」が37.0%(413件)と最も多く、次いで「運賃の割引・フリーきっぷなどの発行」が34.6%(387件)、さらに「バスの運行本数を増やす」が32.7%(365件)と続いています。

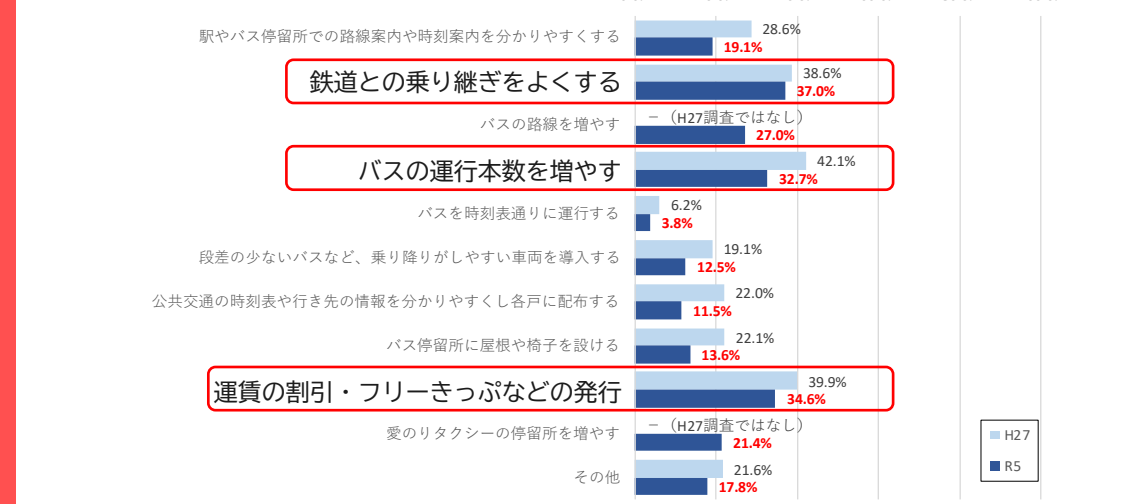


図 公共交通に必要なだと思う施策(複数回答)

第5章 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、地域公共交通に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	通勤利用
<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者・車を持たない方の移動手段の確保 ○公共交通の利用を促すことによる事故リスクの軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ○過度のクルマ利用の抑制による交通渋滞・JR駅へのアクセス集中による交通混雑 ○従業地・工業団地への通勤手段の確保
通学利用	観光利用
<ul style="list-style-type: none"> ○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軽減と皆で乗り合うことによる公共マナー向上への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ○彦根城付近の駐車場不足と慢性的な交通渋滞 ○近江鉄道線を活用した多賀大社周辺の観光促進
地域社会への影響・効果	
<ul style="list-style-type: none"> ○まちの賑わい創出、中心市街地活性化 ○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

交通課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通サービスに対する住民満足度の低下 ● 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 ● 病院・商業施設への交通の確保 ● 交通に対するニーズと提供サービスの不整合 ● 非クルマ利用者の交通手段の確保(高齢者等) ● 鉄道・バス・予約型乗合タクシーの持続的な運行継続

表 湖東圏域の交通の現状と課題

既存の公共交通など	地域公共交通網形成計画の策定時(平成29年3月)	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)、愛のリタクシー	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 左欄に加えて ・JR新快速の減便による通勤・通学利便性の低下 ・近江鉄道線の持続的な経営継続(上下分離)と官民あがての利用促進 ・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
愛荘町 近江鉄道愛知川駅、路線バス角能線、愛のリタクシー、自治会互助交通、通学・通園バス、企業送迎バス、交通運賃補助(高齢者・障がい者にタクシー運賃助成)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 左欄に加えて ・近江鉄道線の持続的な経営継続(上下分離)と官民あがての利用促進 ・路線バス角能線の運行維持及び利用促進
豊郷町 近江鉄道豊郷駅、愛のリタクシー すまいるたうんばすの運行	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 左欄に加えて ・近江鉄道線の持続的な経営継続(上下分離)と官民あがての利用促進
甲良町 近江鉄道尼子駅、路線バス甲良線、愛のリタクシー、外出支援福祉有償サービスの実施(高齢者・障がい者を対象に、圏域内医療施設まで300~500円で1か月に10回まで)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 左欄に加えて ・近江鉄道線の持続的な経営継続(上下分離)と官民あがての利用促進 ・路線バス甲良線の運行維持及び利用促進
多賀町 近江鉄道多賀線、路線バス多賀線・甲良線、愛のリタクシー、萱原・大君ヶ畑方面からの通学高校生への通学支援(愛のリタクシー)通学バス(小・中学校)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 左欄に加えて ・近江鉄道線の持続的な経営継続(上下分離)と官民あがての利用促進 ・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 ・中山間地における移動手段の確保 ・高校生等の通学手段の確保 ・既存交通機関の補完としての交通の確保

第6章 基本的な方針

(1) 地域が目指すべき将来像

国における地域公共交通計画の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。

- **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。

(2) 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

公共交通が人々の移動を支えることで、子育て・教育、健康、環境、観光、経済再生、コミュニティなどの多様な行政分野（クロスセクター）へ正の効果を与えることが期待されます。

・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。

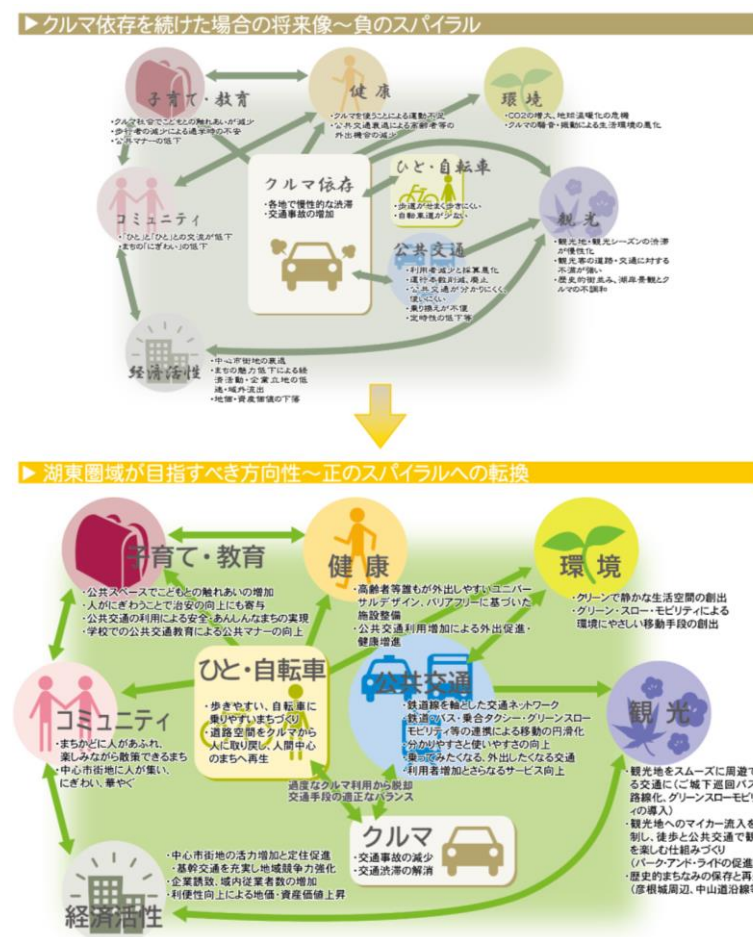


図 湖東圏域が目指すべき方向性～正のスパイラルへの転換

- 【まちづくりや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
 - 鉄道の持続的運行確保及び通勤通学しやすいまちの実現
 - 移動のしやすさ向上による定住の促進
 - 公共交通空白地域の解消
 - 高齢者の外出機会増大と健康寿命の向上への貢献

(3) 各公共交通機関における機能強化の基本方針

- 近江鉄道線の再生・活性化
- 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及び担い手確保
- 鉄道・バス・乗合タクシーの乗り継ぎ利便性向上
- 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
- 交通手段間の適切な役割分担
- 利用しやすい運賃施策の導入
- 公共交通の利用促進と自発的な交通手段の転換

第7章 公共交通ネットワークの再編の方向性

(1) 地域公共交通の役割

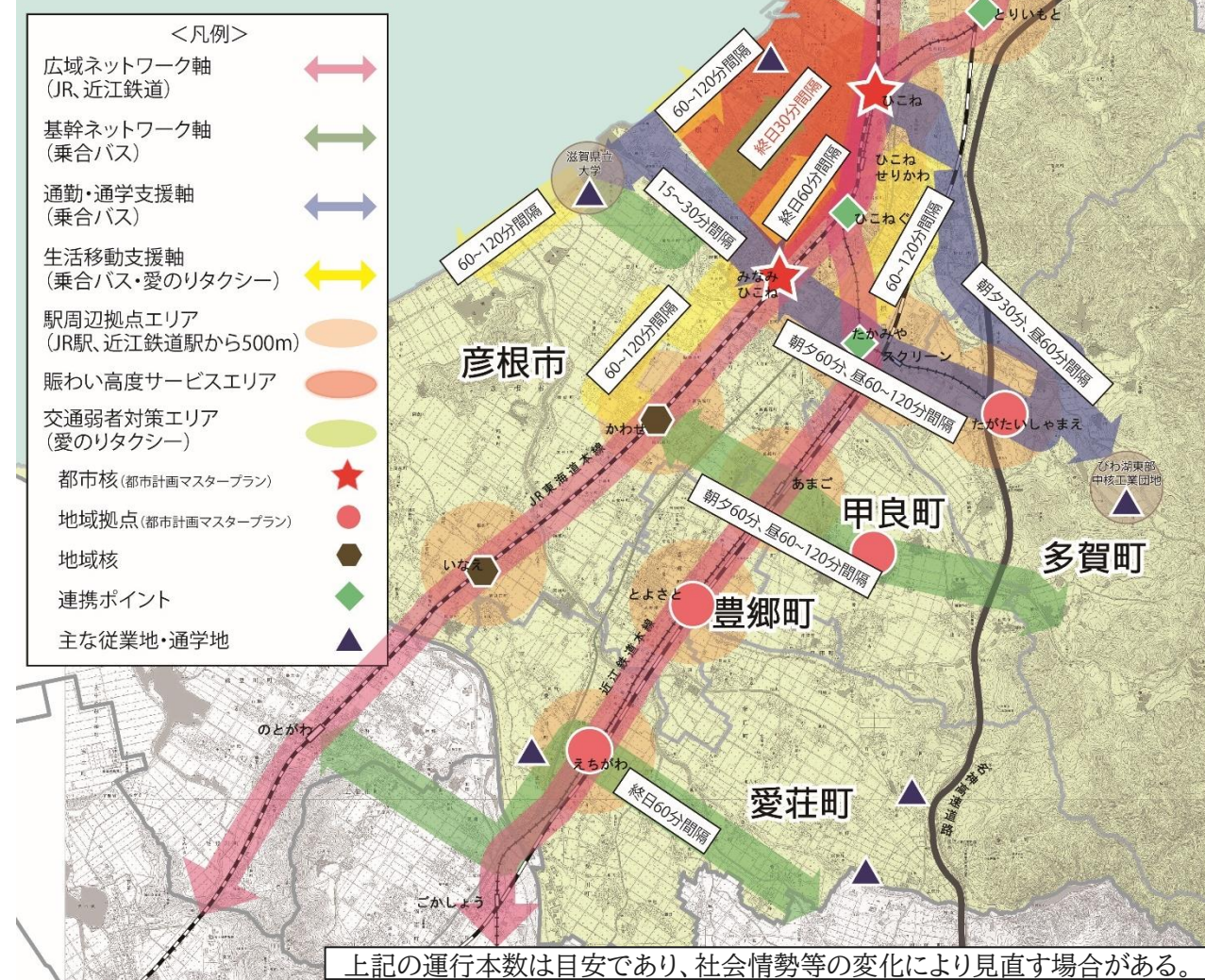
地域公共交通の利用者は多岐に渡り、地域公共交通に果たす役割も様々なものが考えられますが、特に公共交通が必要と思われる属性ごとに、それぞれ公共交通が果たすべき役割を以下に整理しました

<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) 間隔を目指す
 - 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 (多賀線)：朝夕30分間隔、昼間60分間隔
 - 河瀬～甲良町 (甲良線)、能登川～愛荘町 (角能線)：終日60分間隔
 - 湖岸道路沿い：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」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)

湖東圏域コンパクト&ネットワーク図



上記の運行本数は目安であり、社会情勢等の変化により見直す場合がある。

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「愛のりタクシー」にて面的にカバーする

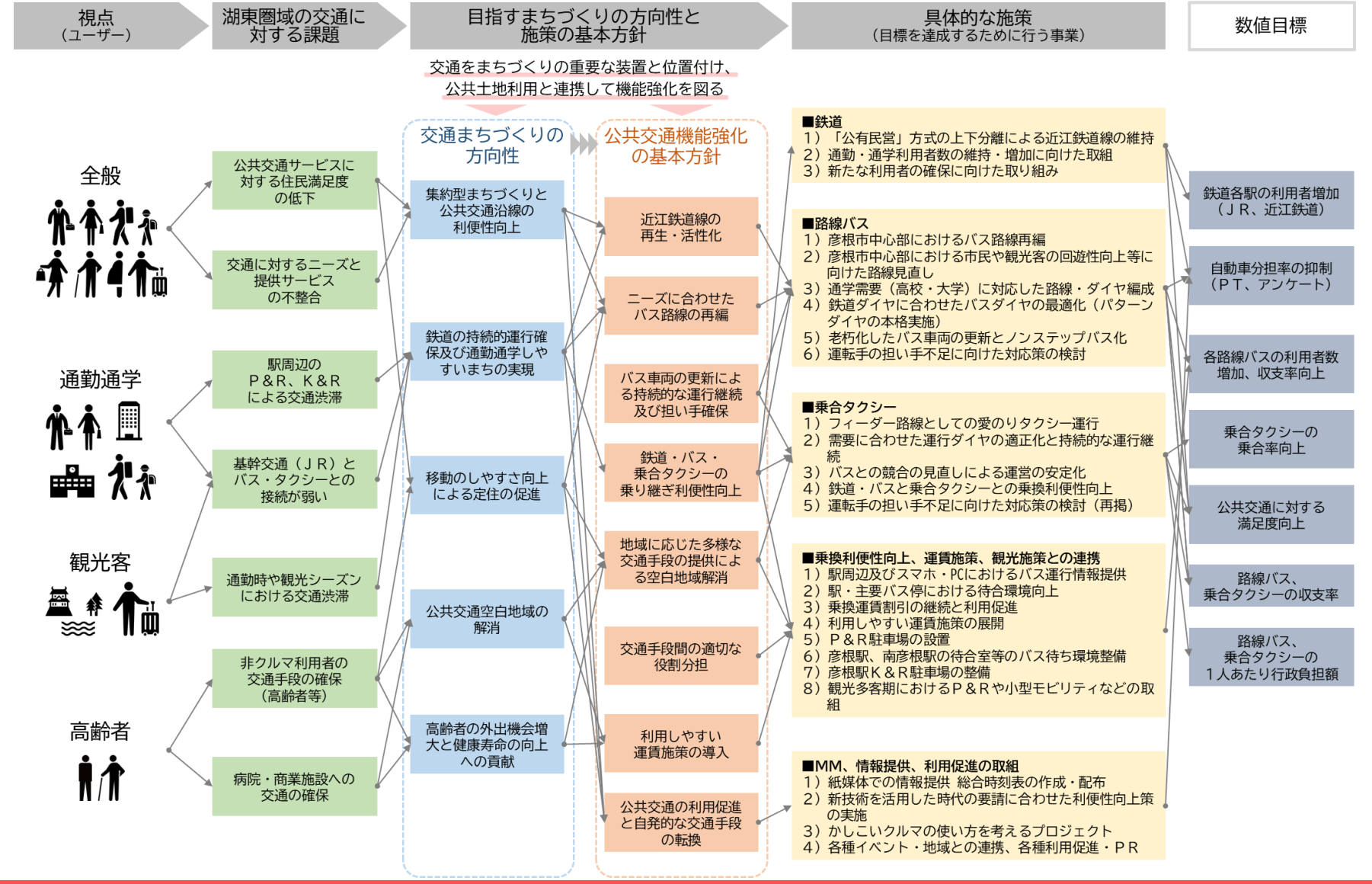
第8章 交通課題、施策の方向性、具体的施策及び政策目標の関連図

第10章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

第9章 湖東圏域地域公共交通計画の目標

(1) 地域が目指すべき将来像

国における地域公共交通計画の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。



	現状	目標値
鉄道各駅の利用者増加 (JR、近江鉄道)	年間785万人 (R3年度)	年間948万人 (R10年度)
自動車交通手段分担率の抑制	76% (R5年度アンケート調査)	69% (R10年度アンケート調査)
路線バスの利用者数増加	年間72万人 (R4年度)	年間85万人 (R10年度)
乗合タクシーの乗合率向上	1.51人/便 (R4年度)	1.8人/便 (R10年度)
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)	33% (R5年度アンケート調査)	40% (R10年度アンケート調査)
路線バスの収支率	35% (R4年度)	41% (R10年度)
愛のりタクシーの収支率	16% (R4年度)	19% (R10年度)
路線バスの利用者1人あたり行政負担額	236円/人 (R5年度)	236円/人 (R10年度)
愛のりタクシーの利用者1人あたり行政負担額	1,816円/人 (R5年度)	1,816円/人 (R10年度)

第11章 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

令和6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捗状況を管理し、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文化

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 住民及び企業の役割
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。

イ 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。

ウ 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。