

湖東圏域地域公共交通計画

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



令和 6 年 3 月

湖東圏域公共交通活性化協議会

目 次

第1章 はじめに	1
(1) 計画策定の趣旨及び位置づけ	1
(2) 計画の区域	2
(3) 計画の期間	2
第2章 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	12
第3章 上位関連計画の整理	14
(1) 各市町における総合計画における位置づけ	14
(2) 各市町における土地利用計画での位置づけ	17
(3) 関連する地域公共交通計画での位置づけ	25
第4章 湖東圏域における公共交通の現状	27
(1) 目標指標の達成状況による整理	27
(2) 各種施策の実施状況による整理	33
(3) 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 ..	35
第5章 地域公共交通の役割と課題整理	56
(1) 地域公共交通の役割	56
(2) 湖東圏域における交通の問題点	61
第6章 基本的な方針	64
(1) 地域が目指すべき将来像	64
(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 ..	65
(3) 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性	66
(4) 各公共交通機関における機能強化の基本方針	67
第7章 公共交通ネットワーク再編の方向性	69
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	70
第9章 湖東圏域地域公共交通計画の目標	71
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	72
(1) 鉄道	72
(2) 路線バス	75
(3) 愛のりタクシー	80
(4) 乗換利便性向上、運賃施策、観光施策との連携	87
(5) MM、情報提供、利用促進の取組	92
第11章 継続的な公共交通活性化のための体制	96
(1) フォローアップ体制	96
(2) 持続的な運行継続のための役割の明確化	96
第12章 策定の経緯	97

第1章 はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置づけ

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、湖東圏域では「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」（平成26年11月施行、以下「活性化法」という）に基づき、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（愛のりタクシー）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、令和2年から始まった新型コロナウイルス感染症のまん延により、行動規制やそれに伴う生活様式の変化などを受けて、湖東圏域においても公共交通の利用が大きく減少し、国では地域公共交通のおかれる状況が10年以上の時間が進んだとの見方があるほど深刻な状況です。そのため、国では令和5年10月に活性化法を改正し、「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（愛のりタクシー）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.19（令和5年4月1日）より抜粋

5 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。

【形成協定】

（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わたり調査・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、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および時刻表の発行、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およびわ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

計画の対象期間は、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ます。

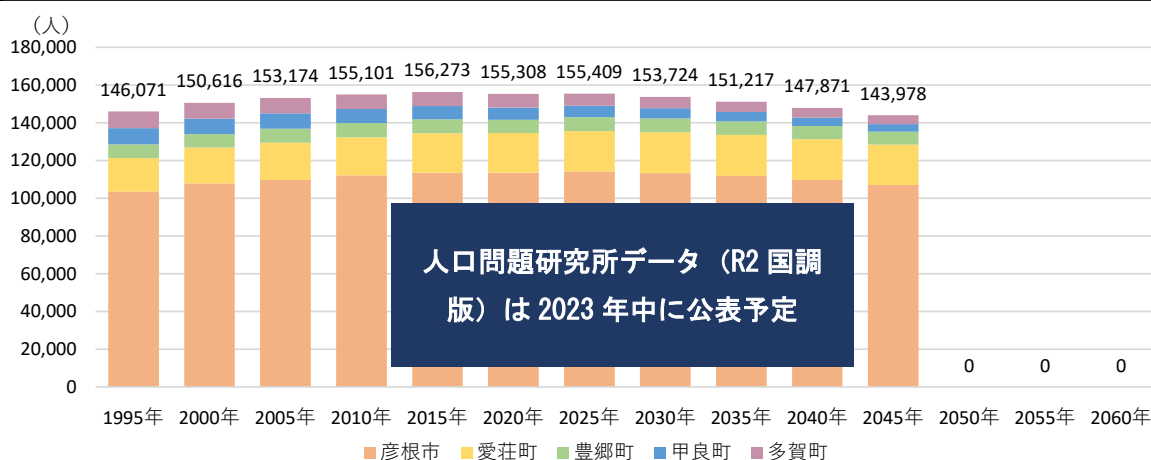
第2章 当該地域の現状

(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線や近江鉄道沿線、また、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2015年をピークに減少しており、今後はさらなる人口減少が見込まれます。

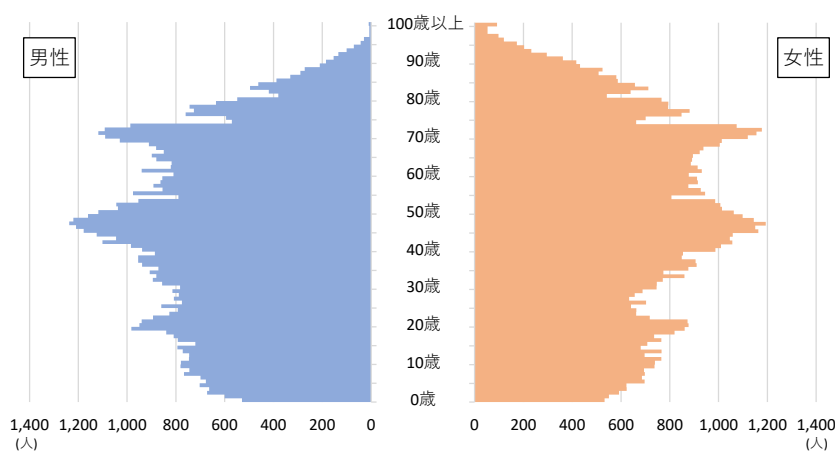


(出典：H7～R2 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所)

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、40歳～50歳、60歳～70歳の人口が非常に多くなっています。

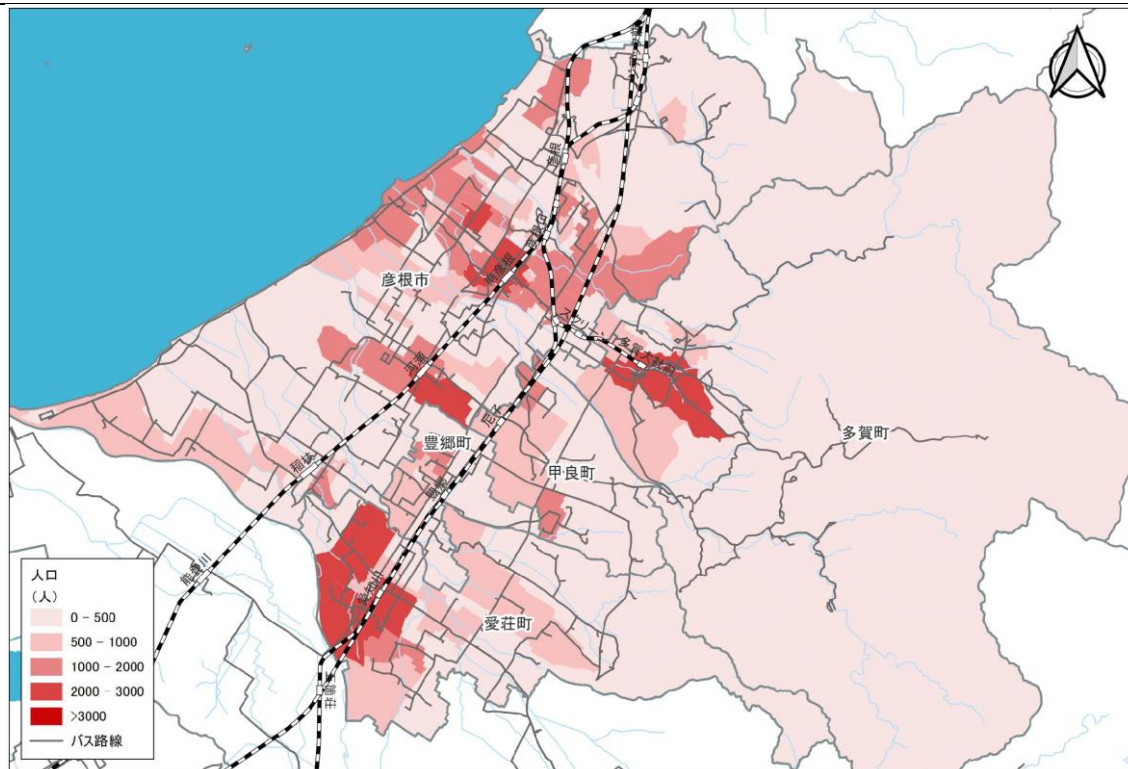


(出典：R2 国勢調査)

図 2-2 湖東圏域における人口ピラミッド

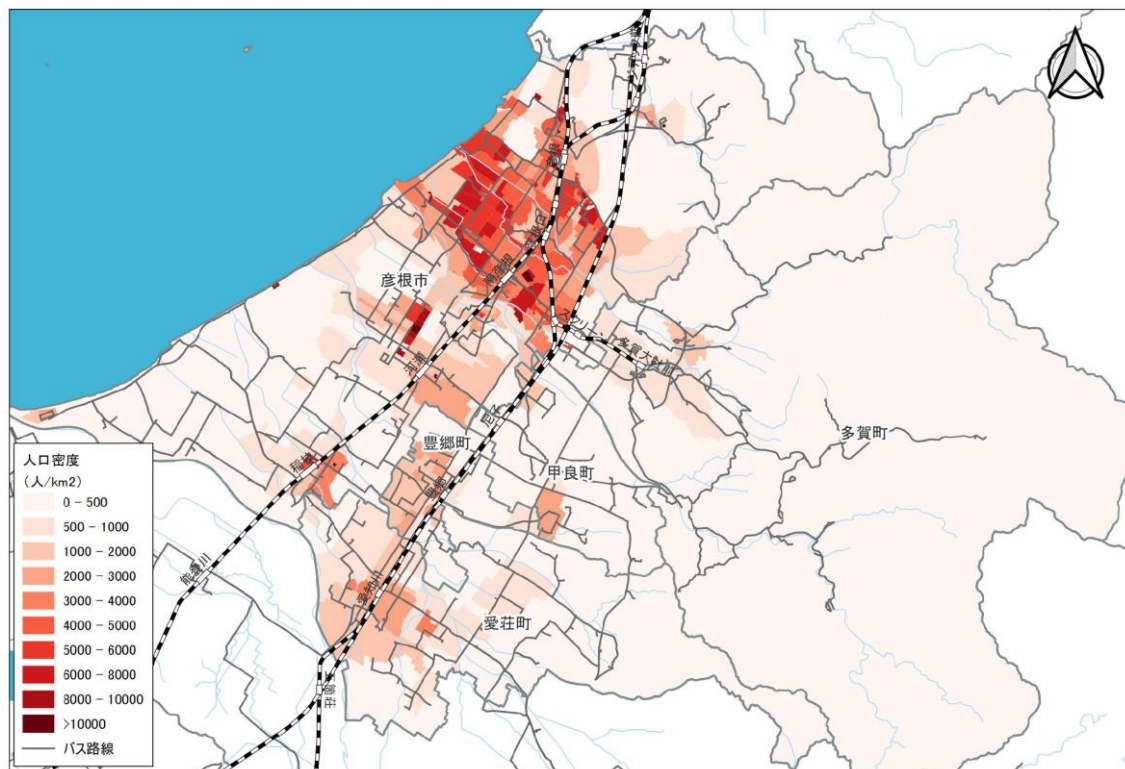
<町字別人口分布>

- ・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、東部山間部では密度の低い地域が広がっています。



(出典：R2 国勢調査)

図 2-3 湖東圏域の町字別（国勢調査統計区別）人口分布

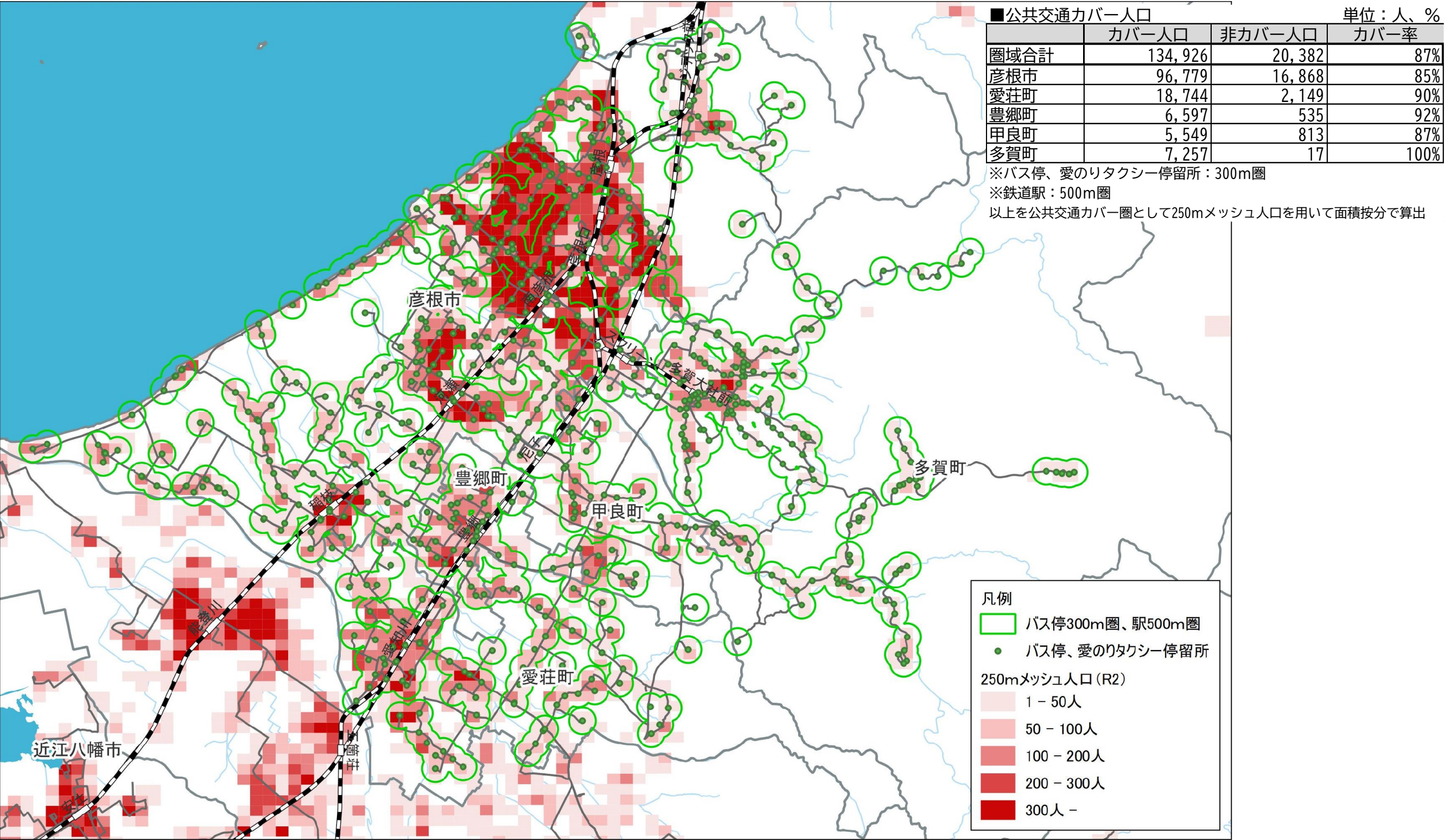


(出典：R2 国勢調査)

図 2-4 湖東圏域の町字別（国勢調査統計区別）人口密度分布

<鉄道・バス停人口カバー率>

・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人口は87%となっています。彦根市市中心部においては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。

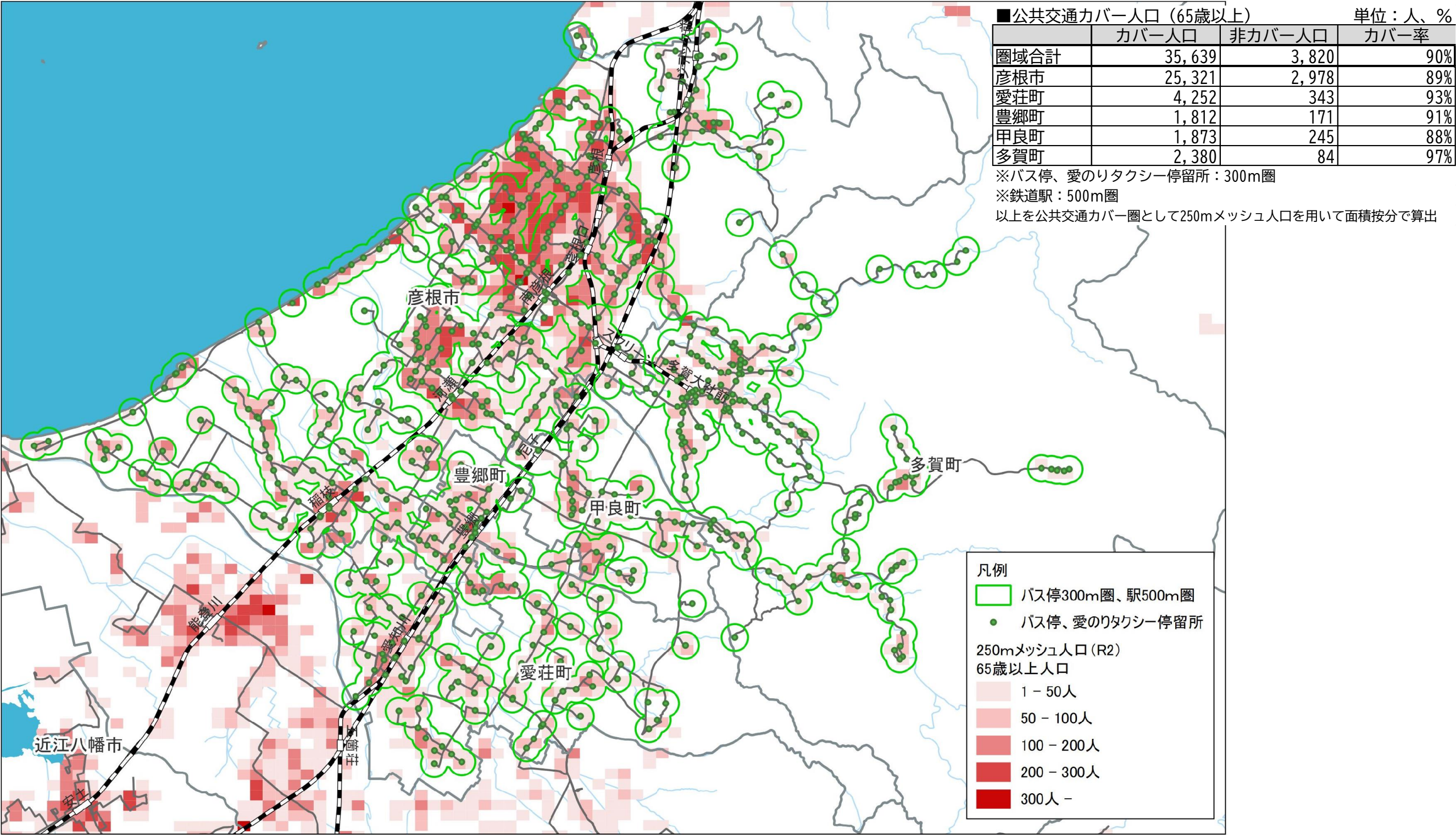


(出典：総務省統計局 (令和2年10月現在))

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

<鉄道・バス停人口高齢化率>

・鉄道、路線バス、愛のリタクシーにより、湖東圏域の65歳以上の公共交通カバー人口は90%となっています。

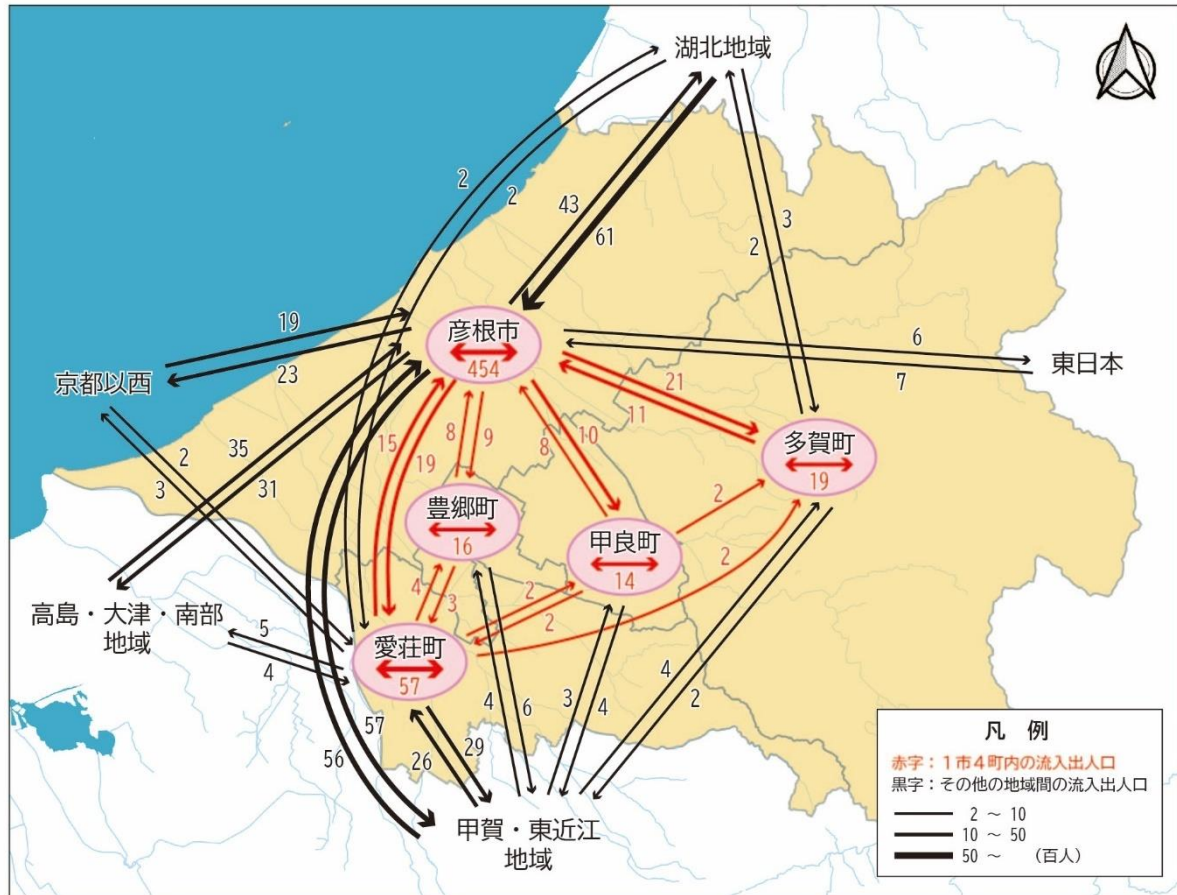


（出典：総務省統計局（令和2年10月現在））

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）

<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。

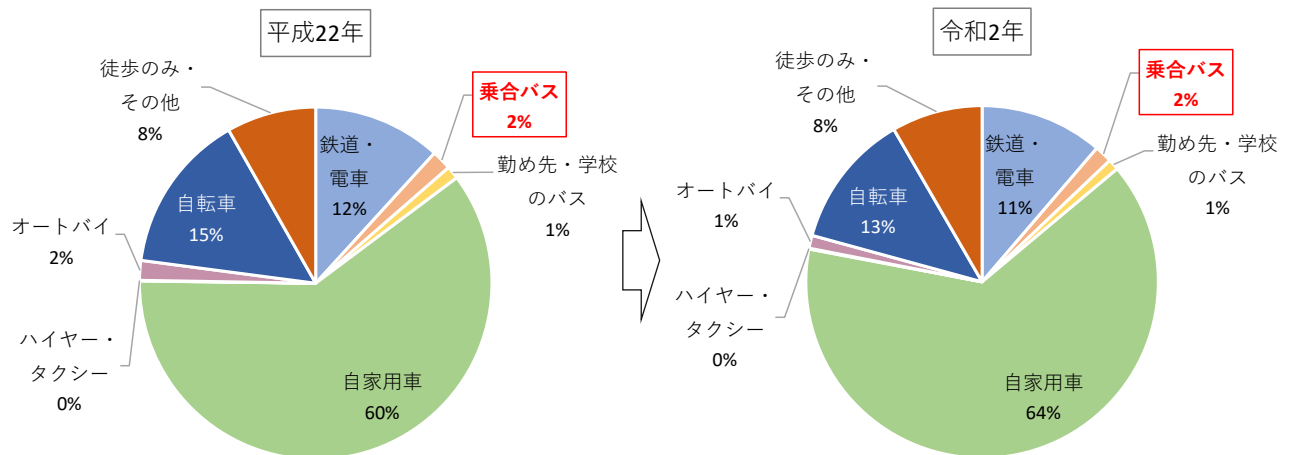


(出典：R2 国勢調査)

図 2-7 湖東圏域における通勤・通学流出入人口

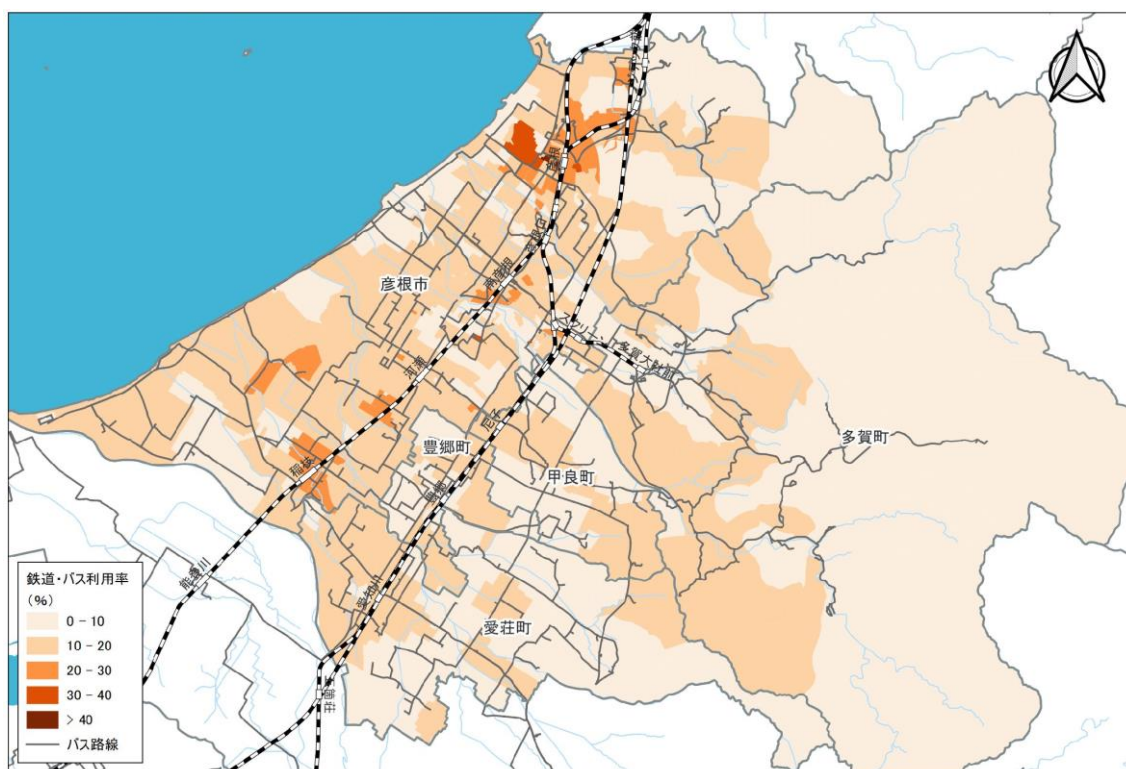
<通勤・通学時利用交通手段>

- ・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。
- ・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、ＪＲ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：国勢調査)

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）



(出典：R2 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。

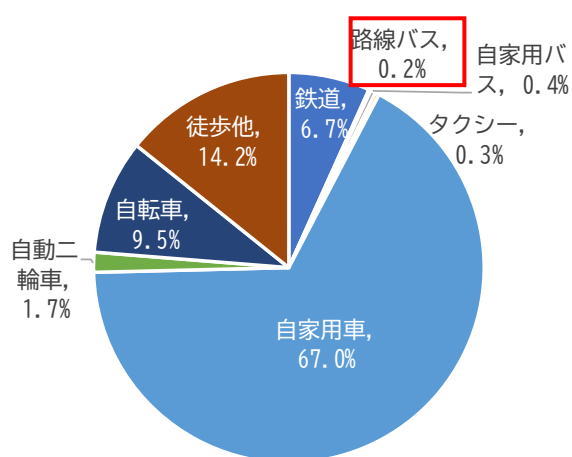


図 2-10 湖東圏域における代表交通手段分担率

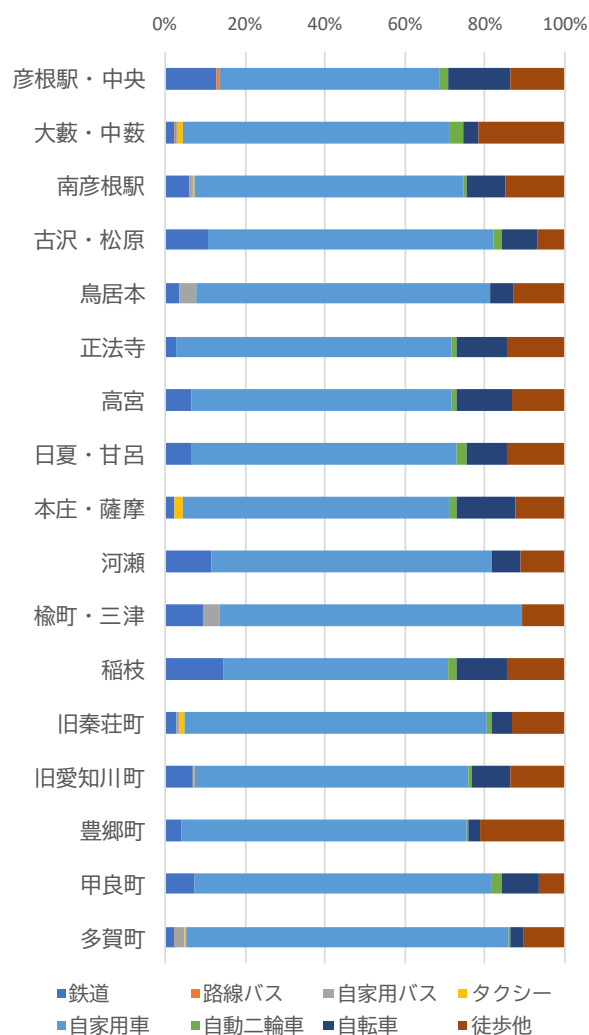
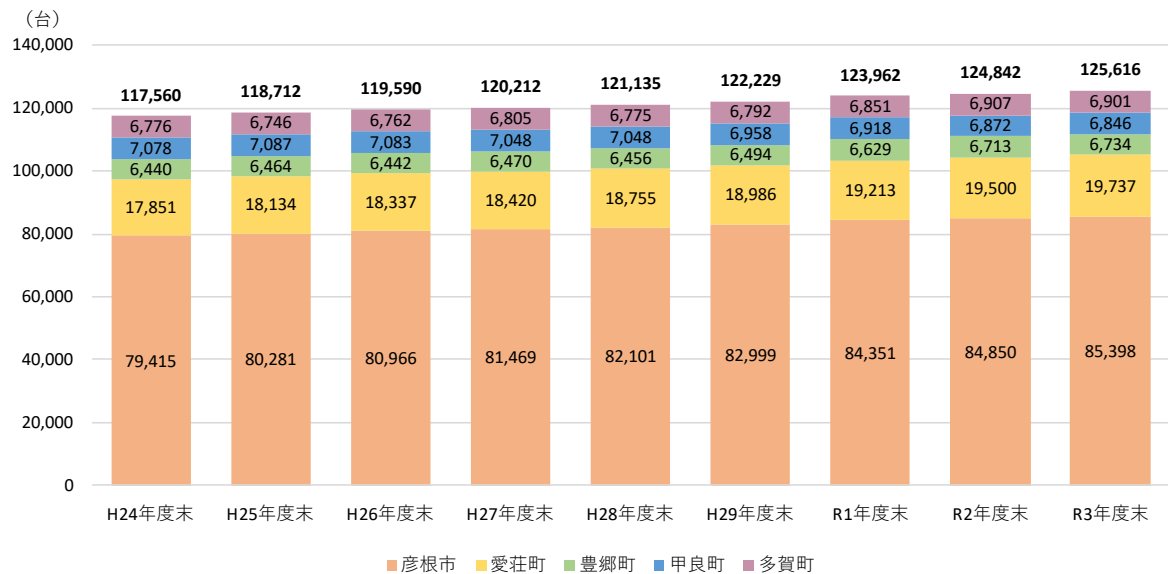


図 2-11 地域別代表交通手段分担率

<自動車の保有台数>

・自動車の保有台数は微増傾向にあり、令和3年度は125,616台となっています。

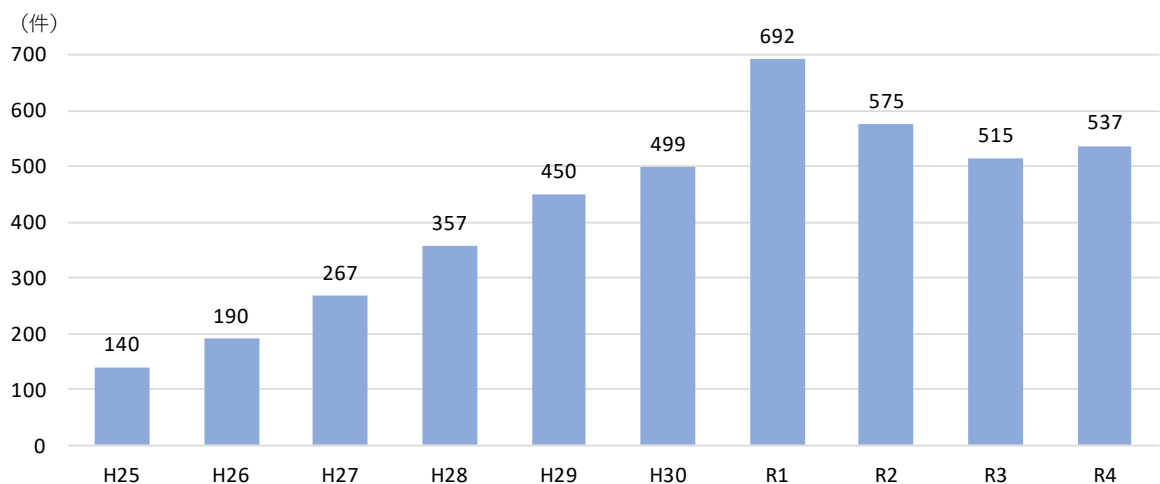


(出典：滋賀県統計書、H30年度値は統計書に非掲載)

図 2-12 湖東圏域における自家用車の保有台数

<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、近年は500件以上となっており、令和元年は692件と過去最高件数でした。



(出典：滋賀県警察、滋賀の交通)

図 2-13 湖東圏域の高齢者（65歳以上）運転免許証の返納状況

<鉄道利用者のアクセス交通手段>

- ・令和3年度における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%となっており、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。
- ・駅別に見ると、琵琶湖線の各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、尼子駅や豊郷駅などで自家用車でのアクセスが見られます。

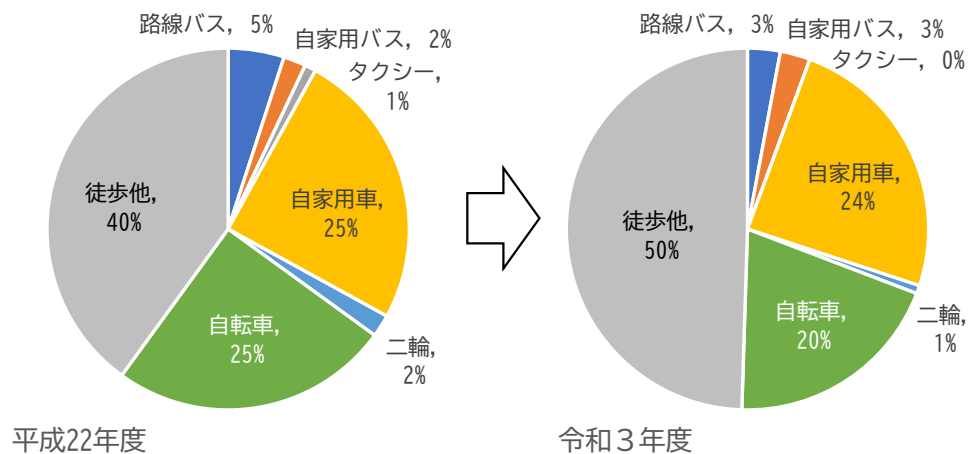


図 2-14 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段

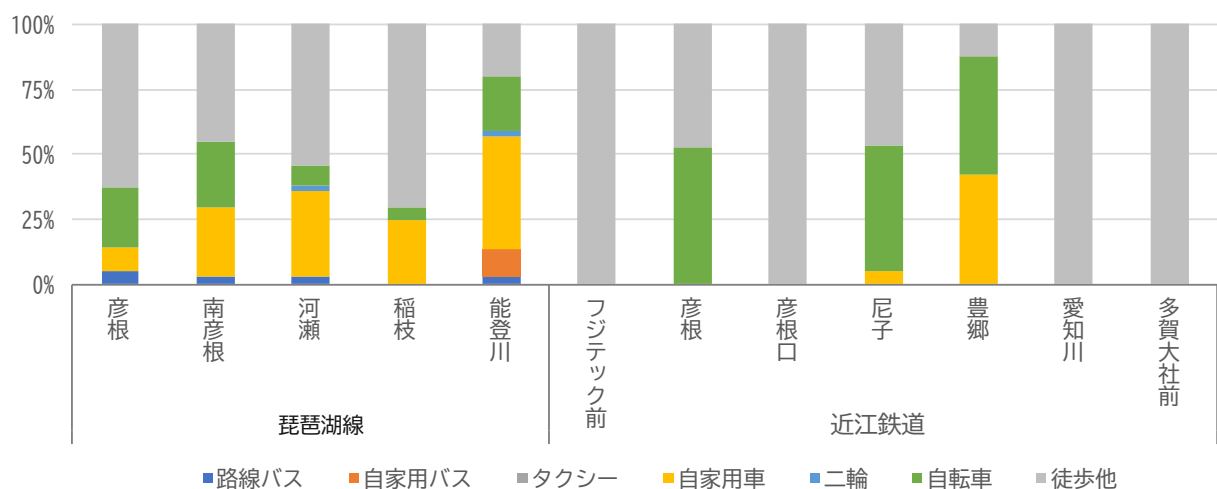
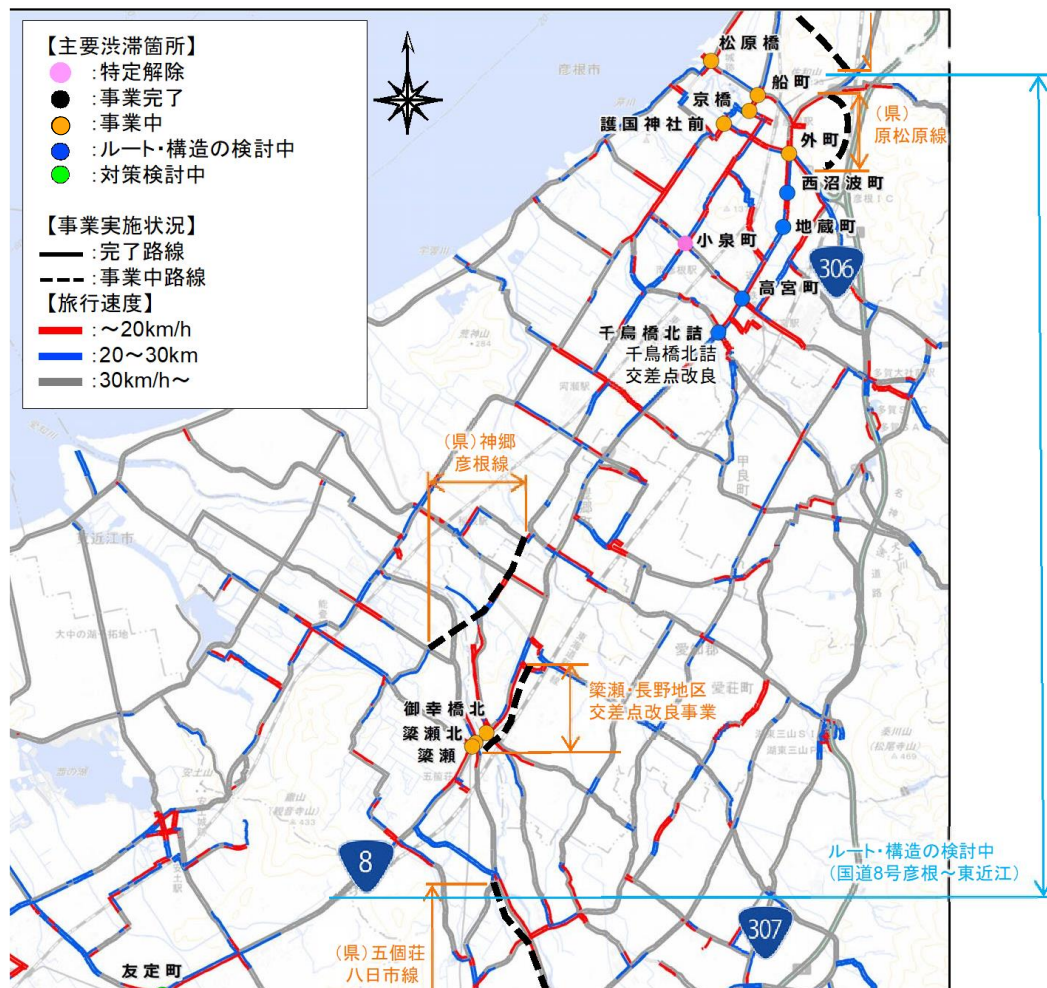


図 2-15 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段（駅別）

(3) 経済状況・道路交通状況

<道路交通の混雑状況>

- ・湖東圏域では10箇所の主要渋滞箇所が指定され、渋滞緩和に向けた対策が進められています
が、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。
- ・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。

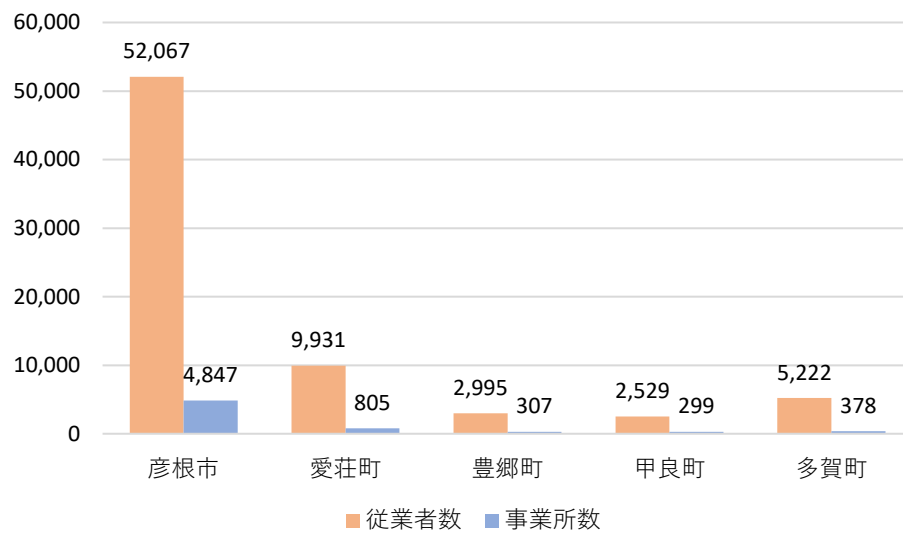


(出典：滋賀県渋滞対策協議会 令和5年度第1回協議資料より作成)

図 2-16 湖東圏域における主要渋滞箇所及び旅行速度

<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。



(出典：H28 経済センサス)

図 2-17 湖東圏域の事業所数及び従業者数

第3章 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

湖東圏域1市4町で締結された「湖東定住自立圏形成協定」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	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 (湖東圏域公共交通活性化協議会を組織し、共通課題の解決に向けた調査研究、より効果的・効率的な公共交通網の整備について、関係市町をはじめ、企業や商店街、観光地等の各種関係機関と連携した取組の推進 等)
	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 (湖東定住自立圏形成協定に基づき、医療福祉連携や公共交通網の構築、地産地消の推進等の諸課題に対して、関係市町と連携を図りつつ、本町の地域特性を活かして構成員としての役割を担う)
	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

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の運行等が挙げられています。

分類	市町	項目	主な取組／施策
公共交通	彦根	公共交通ネットワークの充実	●公共交通の利用促進 (コンパクトシティを推進する上で不可欠な公共交通によるネットワークの強化) ●鉄道の利用促進 (鉄道駅からの二次交通の利便性を向上させ、鉄道の利用促進を図る 等) ●路線バスの運行 (運行事業者への補助制度等による、路線バスの運行を推進／路線の新設や新たなモビリティの運行 等) ●予約型乗合タクシーの運行 (路線バスが運行していない地域での予約型乗合タクシーの運行の推進 等)

	愛荘	地域公共交通の充実	●多様な移動ニーズへの対応 (「湖東圏域地域公共交通網形成計画」に基づき、まちづくり施策と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築／愛のりタクシーの充実・利用促進／「近江鉄道沿線地域公共交通計画」に基づき、維持・活性化の推進／互助運送や新たな交通システム導入・支援に向けた調査・研究／モビリティ・マネジメントの推進や新たな移動手段の検討／高齢者が運転免許の自主返納しやすい環境づくり 等) ●交通結節点の機能充実 (民間事業者と連携した交通結節機能の強化や利用促進策／待合環境の充実や MaaS を見据えた検討／シェアサイクルの検討やサイクリングコンテンツの発信／愛知川駅周辺的环境整備) ●公共交通の利用促進 (モビリティ・マネジメントの実施／移動制約者への支援方策の検討)
	豊郷	道路交通・公共交通網の整備	●地域交通の充実 (高齢者の外出支援サービスの維持向上、予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」の一層の利便性の向上 等)
	多賀	公共交通	●公共交通の適切な確保・維持 (公共交通の確保・維持に関する取組の促進／鉄道の利用を促進する取組の推進)
	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 (新しい公共交通サービスを調査研究し、導入を検討／近江鉄道沿線自治体と連携し、近江鉄道駅を中心とした公共交通網の形成を促進し、利便性向上、利用者の維持増加を図る 等) ●住民との協調による事業の推進 (公共交通網の維持・形成のために、計画段階から住民参加の形で進め、住民理解の促進を図る)

ウ 福祉

公共交通施設のバリアフリーの推進、及び交通手段を持たない交通弱者に対する利便性の向上を図ること等が挙げられています。

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 (定期的に保守点検を行いながら、設置後の年数や老朽化度合いを見極め、計画的に更新を実施 等)
	多賀	公共交通	●交通弱者の生活交通の確保 (誰もが利用しやすいサービスの提供や利便性の向上を図る)
	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 (湖東圏域公共交通活性化協議会を実施主体とする予約型乗合タクシーの運用により、交通弱者対策を推進)

エ 環境・賑わい

温室効果ガスの排出抑制のため、環境に優しい公共交通の利用促進と、まちなかの交通渋滞緩和や公共交通利用者の誘導対策等が挙げられています。

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 (「COOL CHOICE」や「しが CO2 ネットゼロムーブメント」の実現に向けた取組)
	愛荘	循環型社会の形成	●環境にやさしい暮らしの推進 (温室効果ガスの排出を抑制するため、公共交通機関や自転車の利用を啓発)
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 (公共交通機関の利用促進策および近隣市町と連携した市外駐車場の利用促進／市内の交通状況や駐車場予約システムなどの情報発信 等) ●観光客の受け入れ対策事業 (都市交通マスタープランに示す城内観光駐車場の段階的な移設とトランジットモール化への取組)
	愛荘	観光まちづくり	●観光受入環境等の整備 (周遊しやすい環境整備に向けた二次交通や周遊向けのアクセス手段の確立)
	多賀	中心市街地	●中心市街地の魅力の向上 (公共交通利用者の誘導など、交通拠点と中心市街地のネットワークの強化を図る)

(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））＞

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。

まちづくりの目標	○都市や地域の特性に応じた効率的なまちづくりを目指します ○多様な人の交流による賑わいに満ちたまちづくりを目指します ○歴史文化や自然を受け継ぐ責任のあるまちづくりを目指します
将来の都市構造の考え方	○主要な都市機能を適切な位置に集約配置 ○交通のネットワーク、水・緑のネットワークを維持充実 ○良好な自然的環境や都市的環境が実感できる土地利用を誘導
公共交通などの整備方針	○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」などを位置づけ、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る ○「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
将来都市構造図	

<愛荘町都市計画マスタープラン（令和5年3月）>

まちづくりの基本目標の1つとして、「地域交通が充実した誰もが快適に過ごせるまち」を掲げ、段階的な道路・交通体系の確立、交通結節点の充実や歩行者・自転車に配慮した道路空間の創出などを目指し、まとまりある市街地等や公共交通が充実した都市構造の形成を推進しています。

道路・交通分野の都市づくりの基本方針	○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クアブルの推進 ○誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの強化、形成
都市施設整備の方針	○拠点連携型のまちづくりを支える道路・交通体系の構築 ○地域活性化の基盤となる道路整備 ○人にやさしい移動環境の形成 ○地域公共交通の維持と利便性の向上
施設の方針	<鉄道> ○近江鉄道線及び駅の維持・継続に関係機関とともに取り組み、地域公共交通を活かしたまちづくり、観光振興等に取り組む ○近江鉄道愛知川駅において、駅前環境整備を推進 <路線バス、予約乗合タクシー> ○町域を通過する路線バスの維持・継続の要望 ○予約型乗合タクシーの効率運行や利便性向上に向けた運行形態の改善・継続 <次代見据えた公共交通ネットワークの検討> ○公共交通の維持・活性化に向けた MaaS や自動運転等の新技術導入、地域の支え合いによる移動支援の展開などについての検討

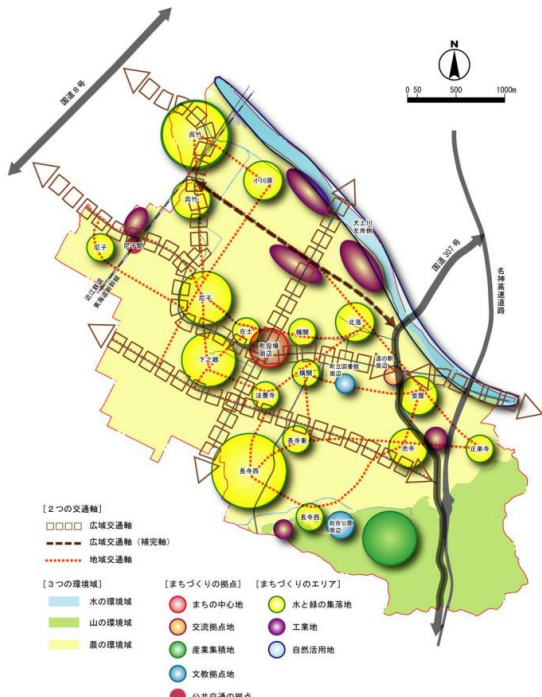
<多賀町都市計画マスタープラン・国土利用計画（令和3年3月）>

広域的に進められる都市整備などもうまく活用し、町で培われた深い自然・風土・歴史を継承しながら、まちの営みがバランスよく調和しながら、将来に向けて持続するまちを目指すものとします。

空間づくりの基本方針	○骨格を作る自然・田園環境の保全と利活用を図る ○機能や土地利用を調和させ秩序立てて配置する ○住み・働く魅力を高め、活力や暮らしの向上につなげる ○安全・安心で暮らしやすい基盤を維持する ○集落自治を支える協働のまちづくりに取り組む
まちの構造の考え方	○彦根都市圏内で機能分担を図りつつ、コンパクトな中心拠点とネットワークによる「多核連携型都市構造」を形成
交通の方針	○「湖東圏域地域公共交通網形成計画」に基づく公共交通優先のまちづくりを進め、鉄道・バスによるサービス水準の確保を目指すとともに、愛のりタクシーによる確保を目指し、拠点間の円滑な接続を図る ○河川沿いなどを結び景観などを楽しめる歩行者・自転車等のネットワークの充実を図る
将来都市構造図	

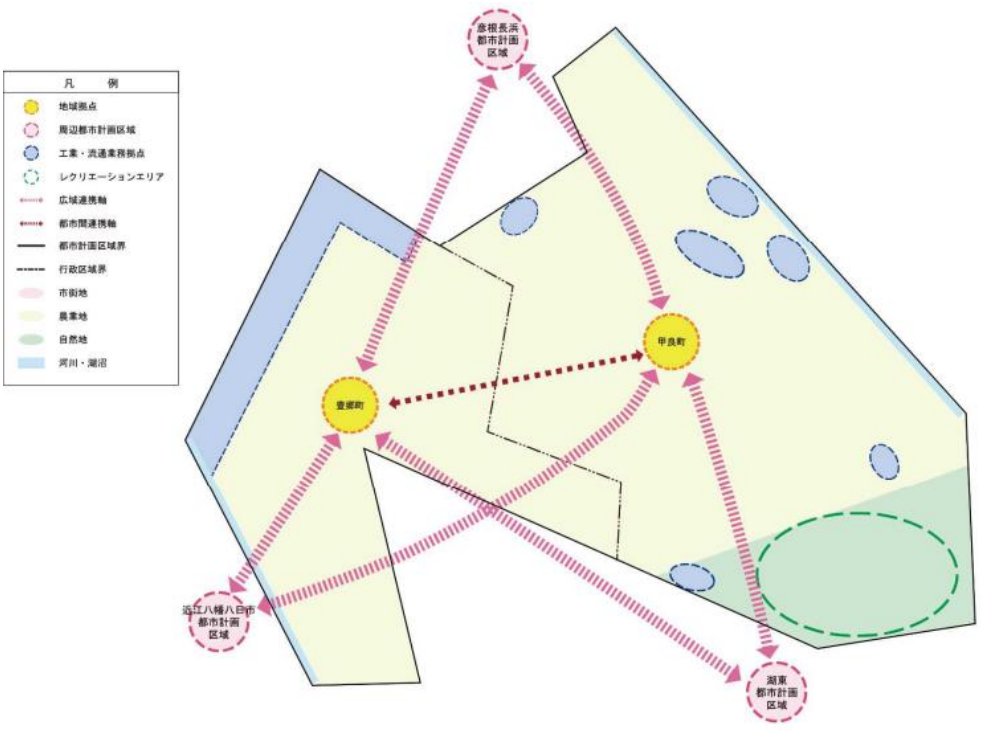
<甲良町都市計画マスタープラン（平成31年3月）>

湖東定住自立圏での広域的な都市機能と連携した生活しやすいまちづくりや、高齢者や子育て世代などが生活の満足感を得ることができるソフト施策の整ったまちづくりを目指しています。

まちづくりの目標	○少子高齢化社会へ対応したまちづくり ○若者の定住促進のためのまちづくり ○ひとの賑わいをつくるまちづくり ○人と豊かな自然環境とが共生できるまちづくり ○広域連携に配慮したまちづくり ○ハード・ソフト分野が連携したまちづくり
将来の地域構造の考え方	○町内から周辺地域への交通ならびに通過交通と域内交通を整序するため、広域交通軸と地域交通軸の2つの交通軸を位置づけ ○本町の自然環境の保全・再生を展開していくため、町域を大きく3つの区域に区分して、それぞれに水の環境域、山の環境域、農の環境域を位置づけ ○2つの交通軸と3つの環境域を地域基盤として、まちづくりの機能の集積・強化を図る拠点と、機能の維持・充実・活用を図るエリアを位置づけ
交通施設整備の方針	○近江鉄道本線の近代化設備の整備や、駅舎や駐車場などの適正な維持管理を図る ○びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進 ○現在運行している予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の拡充やタウンバスなどの新たな運行などについて検討 ○湖国バス甲良線の西明寺までの延伸などの検討を進め、町民や観光客の利用促進を図る
将来地域構造図	 図1-1 将来地域構造図 【2つの交通軸】 □□□□ 広域交通軸 — — — 広域交通軸（補完軸） ●●●●● 地域交通軸 【3つの環境域】 - 水色の環境域 - 緑色の環境域 - 農の環境域 【まちづくりの拠点】 ● まちの中心地 ● 交流拠点地 ● 産業集積地 ● 文教拠点地 ● 公共交通の拠点 【まちづくりのエリア】 ● 水と緑の集落地 ● 工業地 ● 自然活用地区

<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）>

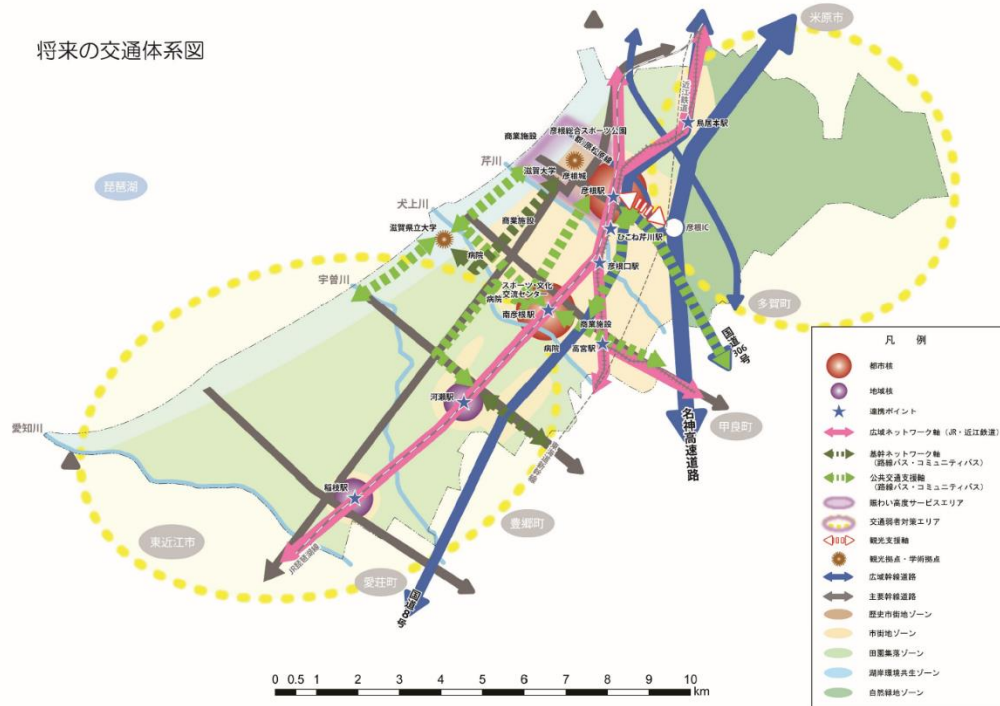
過度な自動車利用を抑えた低炭素社会を実現させるため、居住の適切な誘導および人口減少社会の課題である持続可能な都市運営の確保に向け、公共・公益施設等をはじめとした各拠点を繋ぐ道路や公共交通の施策（コンパクト・プラス・ネットワーク）の考え方を取り入れたまちづくりを目指しています。

基本理念	○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 ○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 ○自然環境と調和したまちづくり ○歴史・文化資源を活かしたまちづくり ○安全・安心なまちづくり
主要な施設の配置、整備の方針（鉄道・バス等）	○近江鉄道の持続的発展など鉄道・バス等の公共交通機関の確保・維持・利便性向上を促進するとともに、その利用を支援する駅舎や駐輪場の適正な維持管理を図る ○びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進を図る ○路線バスの拡充やデマンドタクシー等により、公共交通網の整備を図る
将来都市構造図	

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（令和6年3月、令和6年3月（中間見直し））＞

クルマに過度に頼らない都市交通の構築のため都市交通マスタープランにおいては、基本方針の1つとして、コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築を掲げています。「都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実」「交通結節点の機能強化」「持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実」の3つを基本戦略に位置づけ、「コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築」を目指すこととしています。



【基本計画】			【実施計画】	
基本理念	基本方針	基本戦略	主要な個別戦略	
安全・安心 利便・活力 個性・緑さ	基本方針Ⅰ コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築	都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実 交通結節点の機能強化 持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実	○バス路線の再編および運行ダイヤの見直し / ○近江鉄道のダイヤ等の改善 / ○予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の継続・充実 等	○重点戦略
	基本方針Ⅱ 地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築	まちの骨格となる道路ネットワークの整備 地域の魅力を向上させる道路空間の整備	○国道8号・（都）原松原線の整備促進 / ○浜津緩和に向けた総合的な対策 / ○都市計画道路の整備 / ○都市計画道路網の見直し検討 等	
	基本方針Ⅲ 快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築	人優先の快適な歩行空間の整備 自転車を利用しやすい環境づくり	○地域特性に配慮した道路空間の整備 / ○駐車場の再配置 / 無電柱化の推進	
	基本方針Ⅳ 安全・安心な生活を支える交通環境の構築	災害等に備えた道路交通環境の整備 交通事故減少に向けた施策の促進 環境に配慮した道路空間の整備	○道路空間の再配分による歩行空間の整備 / ○安全・安心な歩行空間の整備 / ○ウォークアブルの推進 等	
	基本方針Ⅴ 観光都市を支える交通環境の構築	中心部へアクセスしやすい交通環境の整備 中心部を周遊しやすい交通環境の整備 歴史的な景観に配慮した道路空間の整備	○災害時避難経路の整備（狭い道路の整備等） / 道路、橋梁等の点検の実施 / 道路、橋梁等の耐震診断の実施 等	
	基本方針Ⅵ 市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築	公共交通への転換に向けた市民の意識啓発	○バーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行 / 観光客周遊の機能強化 等	
			○彦根城内の駐車マネジメント / ○休日における城内のトランジットモール化 / ○駐車場予約システムの導入 / ○新モビリティ導入の検討 / ○ウォークアブルの推進 等	
			○（都）立花佐和線（特殊街路）の整備 / ○多言語に対応した観光案内サインの設置 / 景観重要公共施設（景観重要道路）の指定	
			○モビリティ・マネジメントの実施【カーフリーデーの実施】 / 公共交通顕彰制度の創設（エコ通勤優良事業所認定制度登録支援）	

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））>

多極集約・連携型の都市づくりの方針として、「伝統と革新で未来を紡ぐ都市 ～駅を中心とした新しい生活空間の創造～」を掲げ、5つの基本方針に基づいて持続可能な都市の実現に取り組みます。

<多極集約・連携型の都市づくりの基本方針>

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

彦根駅や南彦根駅周辺の都市核では、多世代の人々が暮らしやすい環境を確保するために、都市機能の充実した市街地の形成に取り組みます。

方針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

旧城下町等の中心市街地では、学生や移住者、観光客も惹きつける魅力的な「21 世紀型城下町」の創造に取り組みます。さまざまな取り組みを通じて新しい生活空間の創造を目指します。

方針③ 地域核における、利便性の高い市街地の形成

日常生活の拠点となる地域核では、多世代の人々が歩いて暮らせるような利便性の高い市街地の形成に取り組みます。

方針④ 安心して生活できる居住環境の形成

拠点と公共交通で結ばれている沿道地域では、まちの歴史性を背景に、災害に強く安心して暮らせる居住環境の形成に取り組みます。

方針⑤ 充実した公共交通環境の構築

自動車に過度に頼ることなく生活できるようなコンパクトな都市への転換を支える、充実した公共交通環境の構築を目指します。

都市機能誘導区域および居住誘導区域

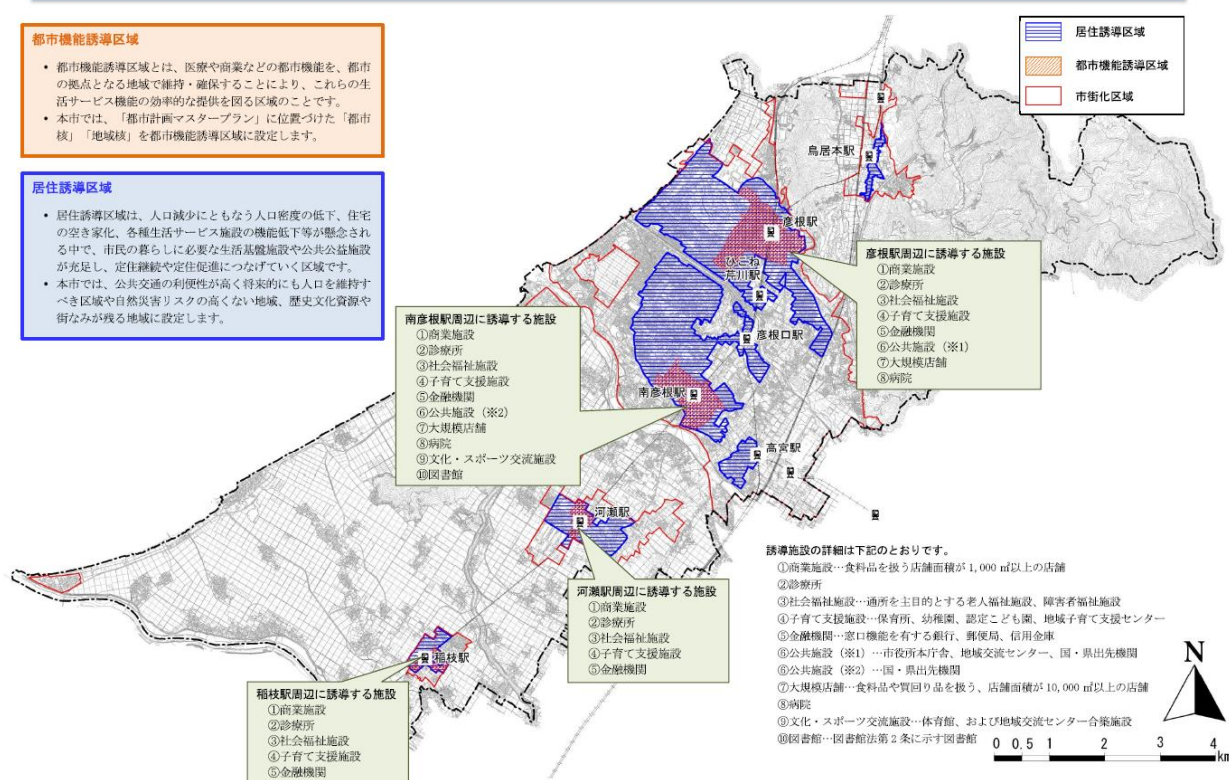


図 3-1 彦根市立地適正化計画における誘導区域図

<愛荘町立地適正化計画（令和5年10月）>

まちづくりの方針として「①安全・快適に暮らせる居住地の形成」「②町民の暮らしの質を高める拠点の形成」「③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」を掲げ、課題を解決するための施策・誘導方針等を設定しています。

<公共交通に関する施策>

① 多様な移動ニーズへの対応

予約型乗合タクシーの多様なニーズに対応した路線・ダイヤの見直し等／地域コミュニティ等が運営する送迎サービスや新たな交通システムの導入・支援に向けた調査・検討

② 交通結節点の機能充実

交通結節点における待合環境の充実、MaaSを見据えた検討／愛知川駅周辺の環境整備

③ 公共交通の利用促進

モビリティ・マネジメントの推進／公共交通に関する広報や利用者ニーズの把握／移動制約者への支援方策の検討

都市機能誘導区域及び居住誘導区域が愛知川駅および愛知川庁舎周辺、秦荘庁舎周辺の2箇所に指定されています。

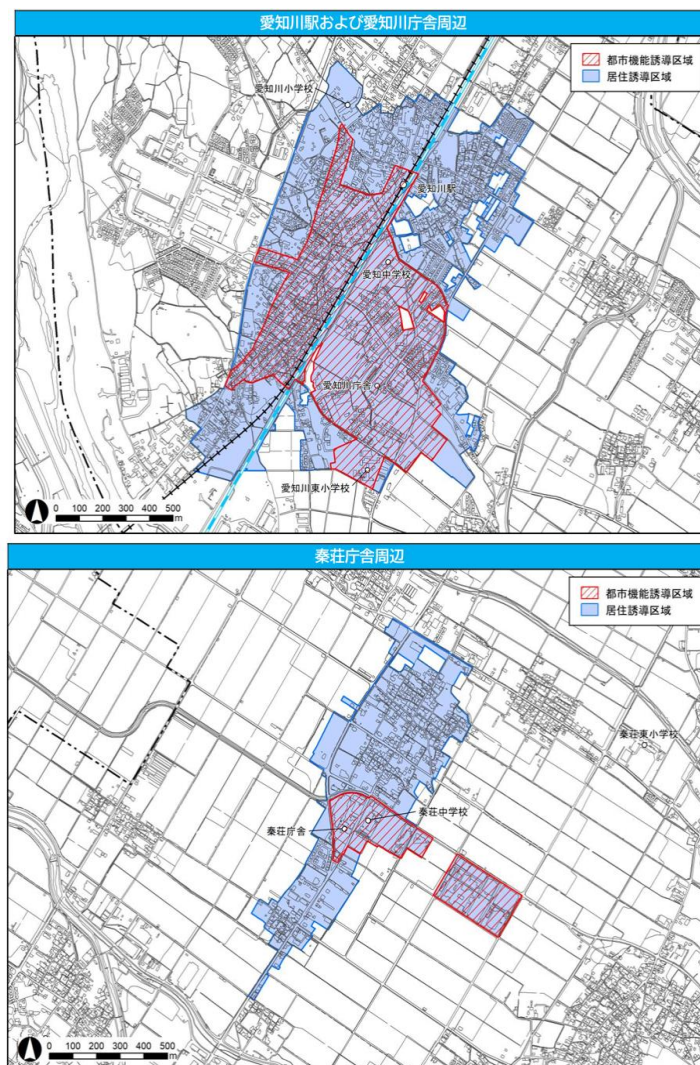


図 3-2 愛荘町立地適正化計画における誘導区域図

(3) 関連する地域公共交通計画での位置づけ

ア 近江鉄道沿線地域公共交通計画（令和3年10月）

近江鉄道沿線地域の持続的な発展に向け、近江鉄道線を中心とした沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画として、地域公共交通ネットワークの構築や施策が位置付けられています。なお、作成主体は、滋賀県および沿線市町で、近江鉄道株式会社をはじめとする関係諸団体等と構成する近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会により、策定されています。

基本方針	指標
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	○近江鉄道線の利用者数 （定期・定期外・全体） ○近江鉄道線の鉄道事業の営業収支・自治体負担額
2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	○近江鉄道線駅に接続するバス・デマンド型交通路線全体の利用者数
3. 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	○沿線市町の自動車の交通手段分担率 ○通学において「自動車（家族による送迎）」を使う割合 ○近江鉄道線利用者の利用満足度
4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する	
5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する	

目指すべき姿を実現するための施策

基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する

施策	事業	重点
(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○
(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	②上下分離方式による運営体制への確実な移行 ③鉄道事業再構築実施計画の策定	○ ○
(3) 通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	④通学定期券の購入促進 ⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	○ ○
(4) 運行内容の充実・改善を図る	⑥利便性の向上(増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等) ⑦快適性の向上(車内設備・乗り心地の改善等)	○ ○
(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧割引乗車券・企画乗車券の導入 ⑨キャッシュレス決済の導入 ⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備 ⑪駅設備等の整備	○ ○

基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する

施策	事業	重点
(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善 ⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	○
(2) 二次交通の利便性を向上する	⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入 ⑮沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】	 ○

基本方針3 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策	事業	重点
(1) 沿線地域のまちづくりと連携する	⑯駅周辺の交通結節機能の整備 ⑰駅周辺のにぎわい創出機能の整備 ⑱駅設備等の整備【再掲】	
(2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑲積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等) ⑳各種イベントの実施・展開 ㉑自転車を活用した観光の促進	○ ○

基本方針4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策	事業	重点
(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する	㉒交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施 ㉓沿線地域住民や利用者との意見交換 ㉔積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】 ㉕各種イベントの実施・展開【再掲】	○ ○ ○
(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉖近江鉄道パートナーズクラブの拡大 ㉗関連グッズの企画・販売 ㉘ふるさと納税制度等の活用 ㉙地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり ㉚沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動 ㉛他の地域鉄道との連携	 ○

基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する

施策	事業	重点
(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉜人の移動実態等の定量的な把握・分析 ㉝公共交通等に関するデータのオープン化 ㉞積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】	○ ○ ○
(2) 公共交通に関する新技術に対応する	㉟MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	

事業欄の赤太字は重点事業、斜字は再掲事業

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から、現状と課題を整理します。

表 4-1 目標値の達成状況

	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%

ア 鉄道各駅の利用者の推移（ＪＲ、近江鉄道）

（ア）ＪＲ

圏域内のＪＲの利用者は、令和元年度まで年々増加していましたが、コロナ禍が始まった令和２年度に減少しています。しかし、令和３年度には微増しており、コロナ禍の終息とともにある程度までは今後利用者数の増加が想定されます。

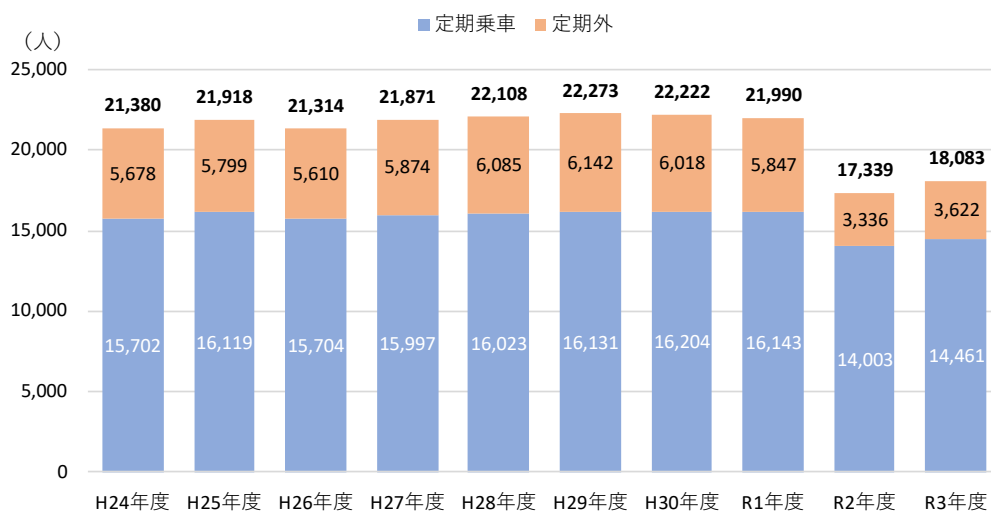


図 4-1 湖東圏内の JR 駅の 1 日平均乗車数

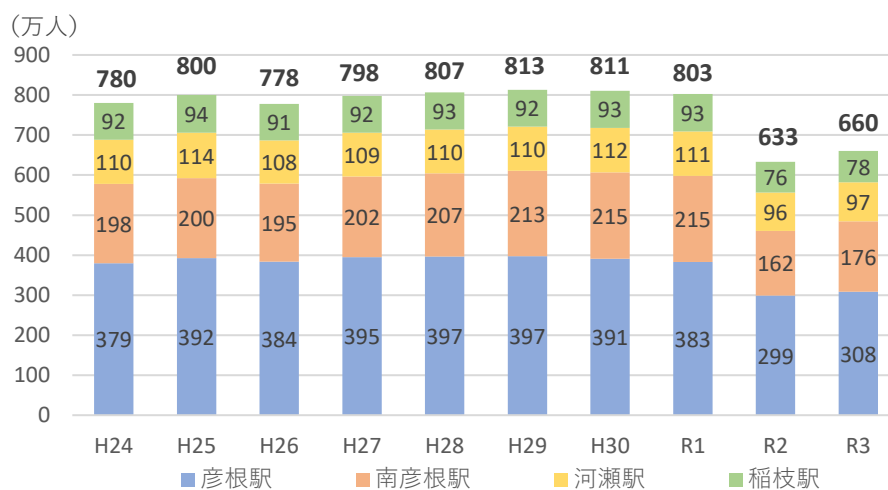


図 4-2 湖東圏内の JR 駅の各駅別年間乗車数

(イ) 近江鉄道

圏域内の近江鉄道の利用者は、令和元年度まで年々増加していましたが、コロナ禍が始まった令和2年度に大きく減少しています。しかし、令和4年度まで増加傾向となっており、コロナ禍の終息とともに利用者数の増加が想定されます。

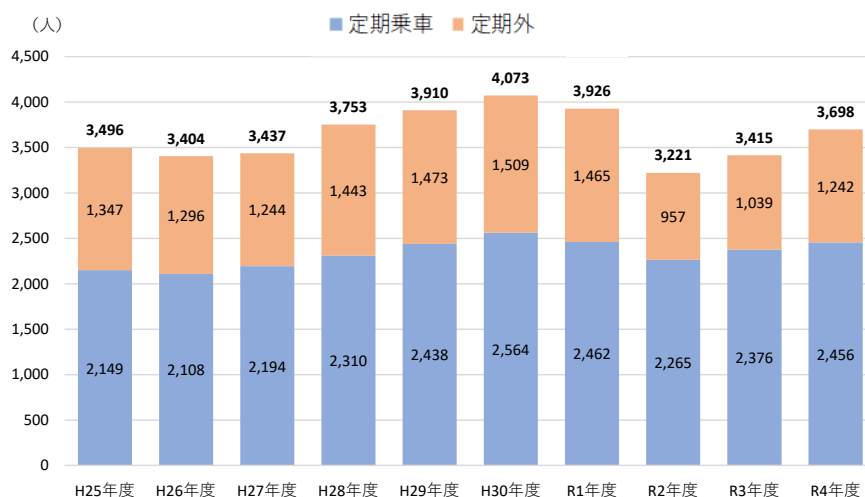


図 4-3 湖東圏内の近江鉄道駅の1日平均乗車数

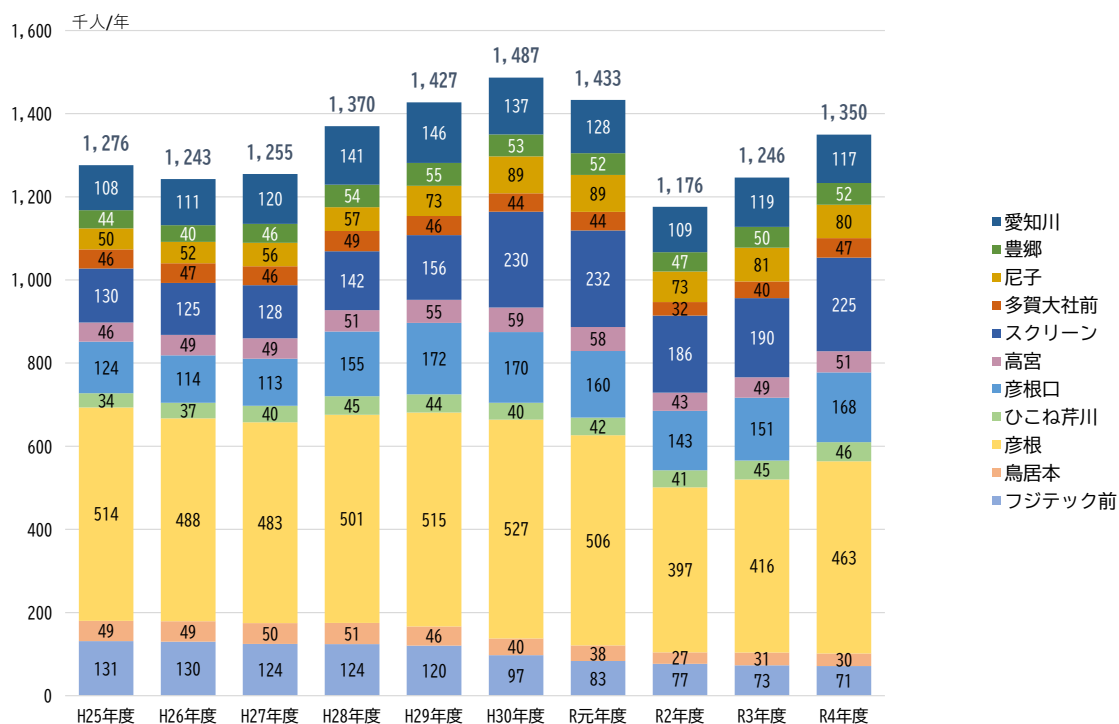


図 4-4 湖東圏内の近江鉄道駅の駅別年間乗車数

イ 自動車交通手段分担率の抑制

湖東圏域の公共交通に関するアンケート調査における自動車交通の分担率は、平成 30 年と令和 5 年を比較すると 69%から 76%に増加しており、目標（69%より抑制）を達成できませんでした。増加要因としては、コロナ禍の影響による自動車利用の拡大が考えられます。

※令和 5 年のアンケート調査の実施時期は5月上～中旬であり、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが季節性インフルエンザなどと同じ「5類」に移行した時期（令和 5 年 5 月 8 日）である。

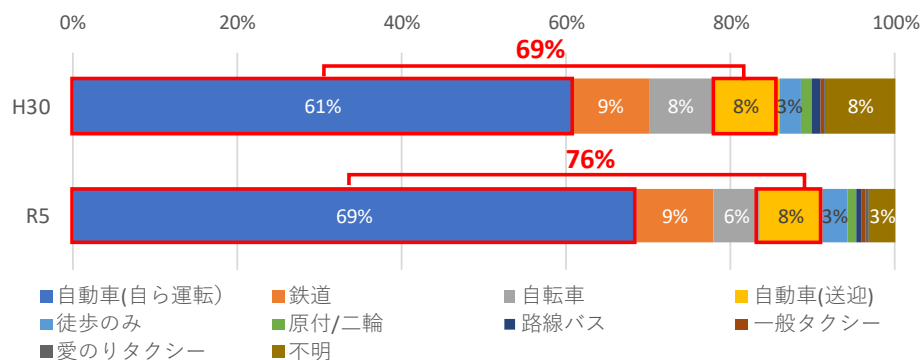


図 4-5 湖東圏内の自動車分担率

ウ 各路線バスの利用者数増加

湖東圏域の路線バスの利用者数は、平成 28 年度～令和元年度は目標値（年間 76 万人）を超過していましたが、コロナ禍が始まった令和 2 年度に減少し、目標を達成できませんでした。しかし、令和 2 年度以降は増加傾向で、コロナ禍の終息とともに増加が想定されます。

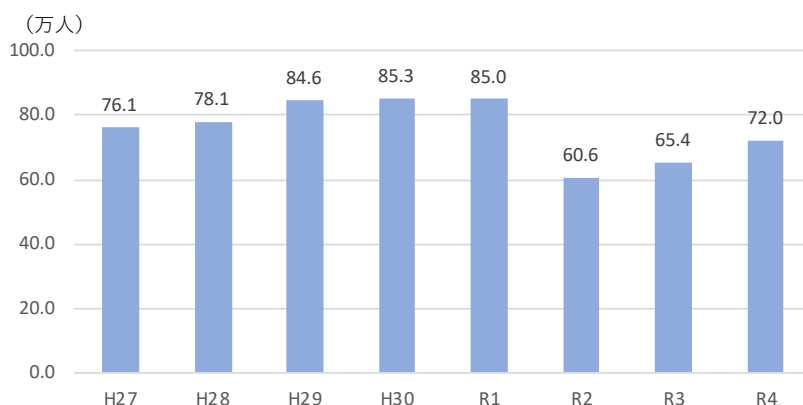


図 4-6 湖東圏域の路線バスの利用者数

エ 愛のリタクシーの乗合率向上

愛のリタクシーの乗合率は、令和元年度に 1.58 人/便まで増加しましたが、コロナ禍が始まった令和 2 年度に減少し、目標値（1.8 人/便）を達成できませんでした。しかし、令和 2 年度以降は増加傾向で、コロナ禍の終息とともに増加が想定されます。

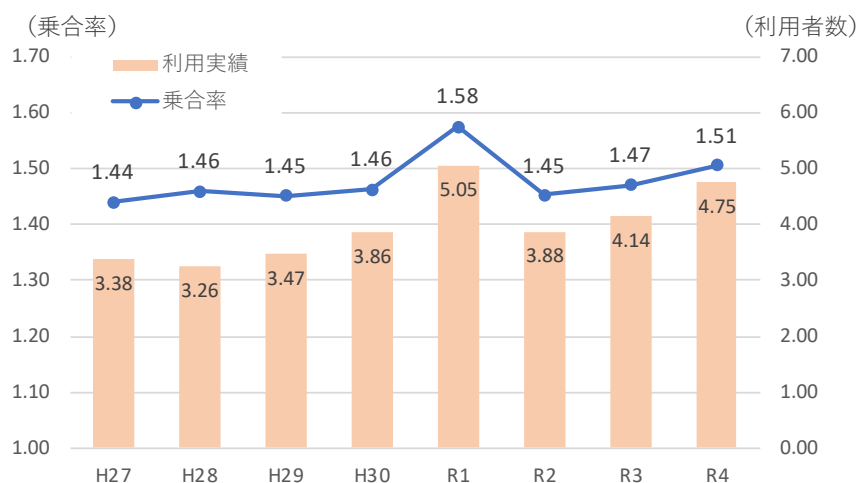


図 4-7 愛のリタクシーの乗合率

オ 公共交通に対する満足度向上

湖東圏域の公共交通に関するアンケート調査における満足度（「大いに満足である」「やや満足度である」の合計）は、平成 30 年と令和 5 年を比較すると、37%から 33%に減少しており、目標値（40%以上）を達成できませんでした。

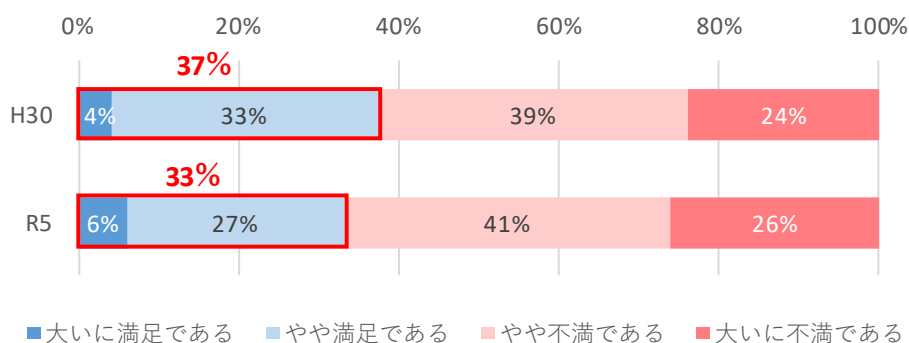


図 4-8 湖東圏域内の公共交通の満足度

参考① 路線バスの経常損益・収支状況

路線バスの経常損益は、平成30年度までは－150百万円前後で推移していましたが、令和元年度に損失が拡大し、令和4年度にかけて減少しています。収支率は、コロナ禍が始まった令和2年度に大きく低下しましたが、令和3年度から令和4年度に大きく増加しています。

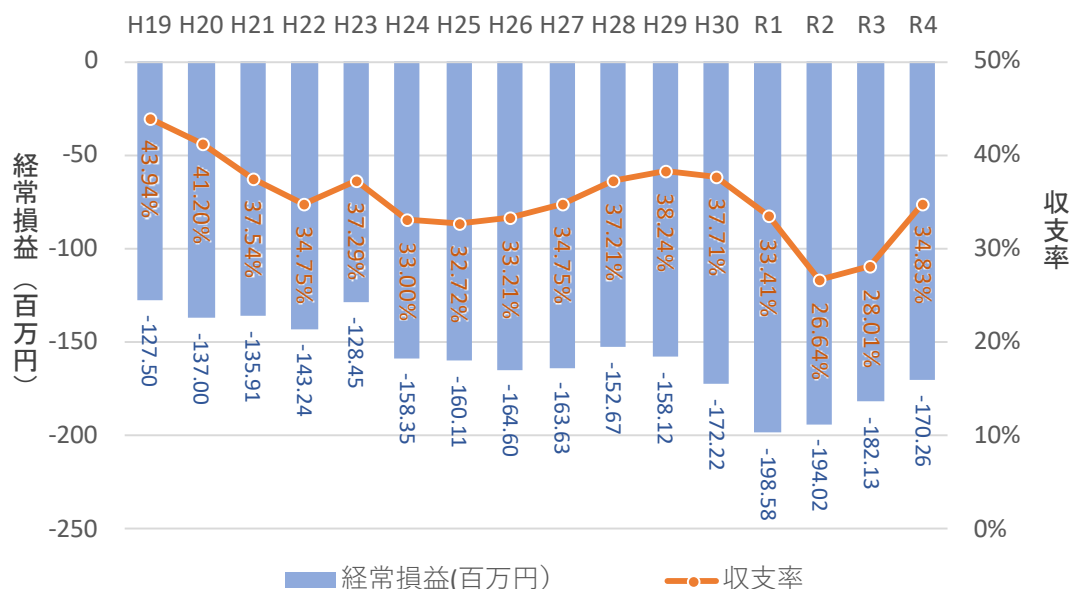


図 4-9 湖東圏域内の路線バスの経常損益・収支状況

参考② 愛のリタクシーの経常損益・収支状況

愛のリタクシーの経常損益は、サービスの拡大とともに増加しており、令和4年度は約－85百万円強となっています。収支率は20%前後で推移しています。

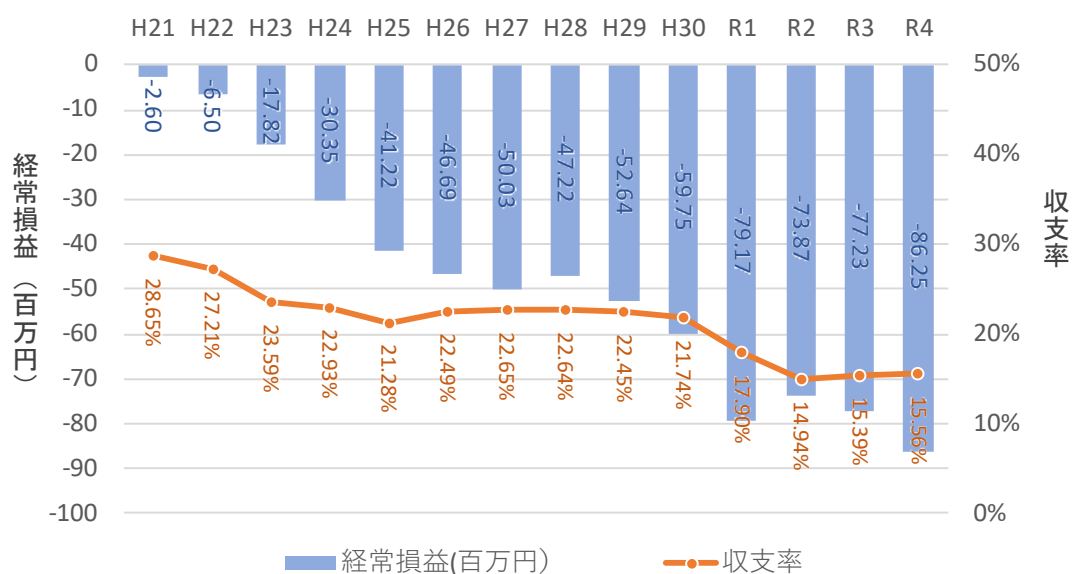


図 4-10 愛のリタクシーの経常損益・収支状況

(2) 各種施策の実施状況による整理

これまで、湖東圏域において地域公共交通網形成計画に基づき実施されてきた公共交通活性化策の進捗状況を整理すると下記のとおりであり、多くの事業が進捗していますが、一部の施策において達成状況が期待どおり進捗できていない事業もあり、本計画で見直しが必要と考えられます。

達成状況の凡例：◎：よくできた（当初想定の80%以上は実施）、○：概ねできた（当初想定50～80%程度は実施）、△：あまりできなかった（当初想定50%未満の実施）

現計画の内容 (H29.3時点)											フォローアップ								
分野	施策項目	整理番号	事業概要	実施主体									実施の有無	達成状況	実施内容・実績・効果 ※取組の要点、未実施の理由、また、実績や効果、課題など				
				彦根市	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	滋賀県	JR西日本	近江鉄道	湖国バス				彦根観光バス	近江タクシー	各関係団体	その他
鉄道	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	1	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）	○	○	○	○	○							○	○	各市町から近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会を通じて安全輸送設備の整備に関する負担金を支出		
		2	利便性の向上（近江鉄道相互や他交通機関との乗継改善、駅の利用環境の改善等）	○	○	○	○	○		○						○	△	たが3路線やあいしよ2路線は近江鉄道駅のダイヤに合わせて、時刻表を見直し接続を改善	
		3	地域連携による取組（商店街等の連携、ノーマイカーデーの徹底、観光施設とのタイアップ、潜在利用者への働きかけ）	○	○	○	○	○		○							○	○	「お～み湖国バス」で近江鉄道と湖国バス等が1日乗り放題の企画切符を販売し、沿線の観光施設や店舗での特典を付与し近江鉄道のイベントにおいて公共交通の利用促進を実施
		4	マイレール意識の醸成：（MM、通勤利用の拡大、学校行事等での活用）	○	○	○	○	○		○							○	◎	毎年、彦根市内の小学校にて、近江鉄道や路線バスの乗り方講座や公共交通の必要性を学ぶ授業を開催し、公共交通利用へのきっかけ作りを実施
路線バス	彦根市中心部におけるバス路線再編	5	彦根駅を起点とするコミュニティバス路線の再編	○											○	◎	限られた資源（運転手、車両）の中で、路線や系統の統廃合や愛のりタクシーへの移管等、輸送や車両運用の効率化を図り、コミュニティバス路線の再編を実施		
		6	観光系統とコミュニティバスを含めた再編	○								○				×	△	観光系統（ご城下巡回バス）と日常生活路線である他路線との重複解消や共存を模索したが、実施には至っていない	
	通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成	7	JR等利用による登下校需要（高校・大学）に対応した路線バスの路線・ダイヤ編成	○	○	○	○				○	○				○	◎	学生利用が多い南彦根県立大学では、JRとの乗り継ぎがスムーズになるように毎年、JRダイヤ改正に合わせてダイヤ改正や道路交通状況に応じた時分の見直しを実施	
	通勤需要に対応したバス路線再編	8	通勤・帰宅時のダイヤ改善・充実	○				○			○					○	◎	通勤時間帯（朝、夕）でJR駅に接続するダイヤの改善を毎年実施し、通勤需要に対応	
		9	多賀線、プリジストン線での接続改善、通勤時の公共交通需要喚起	○					○			○	○				○	◎	多賀線、プリジストン線を統合して系統を整理することで、輸送の効率化を図り、かつ通勤時間帯（朝、夕）でJR南彦根駅に接続するダイヤの改善を毎年実施し、通勤に対応
	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	10	乗車密度1.0前後の路線における、ルート・ダイヤの再編、デマンドタクシーへの移管	○	○		○				○	○				○	◎	著しく乗車密度が低かった路線を対象として、河瀬線と萱原線はルートを再編し需要が多い区間のみ存続（路線名称変更）させ、旭森線、大君ヶ畑線は愛のりタクシーへ移管することで、バス路線の見直しを実施	
	鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化	11	南彦根ベルロード線の改正・運行本数増回等	○	○		○				○	○				○	◎	利用が少ない総合運動場経由を廃止し、京橋口、滋賀大口を経由させ市街地の回遊性向上を図るとともに、土日の運行本数の増便を実施	
		12	主要拠点駅での 全バスのパターンダイヤ接続	○	○		○				○	○					○	△	利用者が最も多い三津屋線ではJR彦根駅での接続を考慮したパターンダイヤを実施したが、他路線では資源（運転手、車両）の制約により未実施
		13	需要等を勘案した運行本数増加による待ち時間の短縮、利便性向上	○	○		○				○	○					○	△	三津屋線や平田線（新規）で需要に応じた運行本数の増加により待ち時間の短縮を図れたが、資源（運転手、車両）の制約により未実施
	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	14	路線バスの一体的な再編による見直し	○	○		○				○	○				×	△	ご城下巡回バスは運行主体の部署が異なり、彦根港シャトルバスは民間による運行であることから見直しが難しく、未実施	
		15	彦根IC周辺のP&R駐車場整備、シャトルバスの運行	○	○						○	○					○	◎	平成29年度～令和元年度、令和3～4年度の5カ年（令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で中止、各年度の春や秋の数日間）で彦根IC周辺にP&R駐車場を整備し、シャトルバス運行の社会実験を実施
		16	点在する各観光地における需要に応じた公共交通アクセスの検討	○	○		○					○	○				×	△	湖東三山は愛のりタクシーによりアクセスが可能で、路線バスを導入するほどの需要が見込めないことから未実施
	老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化	17	低床ノンステップバスの導入	○	○		○				○	○					○	◎	車両の更新時期が到来したバス車両は、更新に合わせてノンステップバスへの移行を実施
	安定輸送のための人材の確保	18	安定輸送のための乗務員の募集の取組等									○	○	○				○	各HPや車内、車外の広告掲載等により、交通事業者による乗務員の募集は随時行っていたが、乗務員不足は継続
乗合タクシー	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	19	「愛のりタクシー」の継続運行	○	○	○	○									○	◎	湖東圏域内15路線の愛のりタクシーは、年末年始を除き、継続に運行を実施	
		20	「愛のりタクシー」の乗合率向上に向けた取組、ダイヤの適正化、既存路線バスとの役割分担の検討	○	○	○	○							○			○	◎	乗合率向上を図るために複数人予約割引を導入するとともに、出前講座にて愛のりタクシーをPR・周知。路線バスの廃止区間は愛のりタクシーへ移管する等、役割を明確化
	21	主要拠点駅での 全バスのパターンダイヤ接続（再掲）																	
	鉄道・バスと乗合タクシーとの乗換利便性向上	22	近江鉄道と「愛のりタクシー」との接続改善	○	○	○	○				○	○					○	△	愛のりタクシーの多くはJR駅との接続を重視しており、JRおよび近江鉄道の両方の接続改善は難しいものの、たが3路線やあいしよ2路線は近江鉄道駅のダイヤに合わせて、時刻表を見直し接続を改善
		23	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	○	○	○	○				○	○					○	◎	路線バスと愛のりタクシーとの乗り継ぎを想定している主要バス停で乗り継ぎ可能なダイヤに改善。路線バス甲良線と愛のりタクシー萱原線・大君ヶ畑線は富之尾停留所、路線バス平田線と愛のりタクシー日夏線・亀山線は南彦根駅西口で接続を改善
安定輸送のための人材の確保（再掲）	24																		

現計画の内容（H29.3時点）												フォローアップ					
分野	施策項目	整理番号	事業概要	実施主体										実施の有無	達成状況	実施内容・実績・効果 ※取組の要点、未実施の理由、また、実績や効果、課題など	
				彦根市	愛荘町	甲良町	多賀町	滋賀県	JR西日本	近江鉄道	湖国バス	彦根観光バス	近江タクシー				各関係団体
乗換利便性向上、 運賃施策	駅周辺におけるバス運行情報提供	25	鉄道駅での掲示・サイン等の改善	○							○		○	◎	JR彦根駅、JR南彦根駅では乗り場案内、時刻表、路線図、お得な情報等の掲示を行い、かつ路線バスのダイヤ改正に合わせて毎年情報板を更新		
		26	バス停の位置及び名称の分かりやすさ向上	○								○		○	○	自治体、警察、道路管理者等で構成されるバス停留所安全性確保合同検討会にて確認された安全対策が必要と考えられる停留所一覧をもとに、随時バス停の位置を変更	
		27	案内所等における公共交通情報提供の充実	○									○		○	○	鉄道駅や病院等で公共交通情報の掲示板やパンフレットを据え置き、利用者へ公共交通情報を提供
		28	バスロケーションシステムの導入	○								○			◎	湖東圏域内で運行する路線バスの位置を地図上で表示させる、路線バス位置情報表示システム「バスこころ」を導入	
		29	主要バス停、スマートフォン及びP Cにおけるバス運行情報等の情報提供	○								○			◎	路線バス位置情報表示システム「バスこころ」では、路線バスの経路、バス停位置だけでなく、リアルタイムな運行情報を提供	
	駅・主要バス停における待 合環境向上	30	JR彦根駅、南彦根駅構内及び主要施設におけるバス時刻表掲示	○	○		○			○	○			○	◎	JR彦根駅、JR南彦根駅、彦根市立病院で時刻表、路線図、お得な情報等の掲示を行い、かつ路線バスのダイヤ改正に合わせて毎年情報板を更新	
		31	多くの乗降が見込めるバス停の上屋整備	○	○		○	○			○	○			×	△	新たな上屋整備については実施できていないが、駅の再整備計画に併せて継続して検討
		32	停留所の位置変更、分かりやすい停留所名への変更	○	○		○	○			○	○			○	○	自治体、警察、道路管理者等で構成されるバス停留所安全性確保合同検討会にて確認された安全対策が必要と考えられる停留所一覧をもとに、随時バス停の位置を変更
	乗換運賃割引の継続と利用 促進（再掲）	33															
	利用しやすい運賃施策の展 開	34	乗継割引の継続、周知・P R	○	○		○	○		○	○			○	◎	路線バス同士の乗継割引や、路線バスと愛のりタクシーの乗継割引を路線バス総合時刻表、愛のりタクシーのパンフレットに記載し周知・PRを実施	
		35	新たな乗継割引、割引運賃、企画切符発行等の研究	○	○		○	○		○	○			○	◎	路線バス「青春フリー定期券」の愛のりタクシーがへの拡大利用、路線バス同士や路線バスと愛のりタクシーの乗継割引、愛のりタクシーの複数人予約割引（ふく割）等の運賃施策を展開	
		36	ICカードの導入に向けた検討	○	○		○	○		○	○			○	◎	湖東圏域内の路線バスにはICカード（ICOCA）を導入し、通勤・通学定期券や青春フリー定期券もICOCAに切替を実施	
	P&R駐車場の設置（再掲）	37															
	彦根駅、南彦根駅の待合室等のバス待 合環境整備（再掲）	38															
MM、情報 提供、利 用促進の 取組	紙媒体での情報提供、総合 時刻表の作成・配布	39	路線図・時刻表、公共交通マップ、乗り方ガイ ド、パンフレット等の作成・配布	○	○	○	○		○	○	○		○	◎	毎年、路線バス総合時刻表や愛のりタクシーのパンフレットを作成し、湖東圏域内に全戸配布。愛のりタクシーの乗り方案内パンフレットも作成し、出前講座で使用。また、路線バスの再編や愛のりタクシーへの移管の際は、地元説明用の再編内容や変更内容を説明した資料を作成して配布		
		40	地域バスポータルサイトの設置	○	○	○	○		○	○	○			○	○	彦根市HP内に路線バスや愛のりタクシーの時刻表、路線図、パンフレットを全て公開し、運行事業者へのリンクも設置	
	WEB／携帯での情報提供イン ターネット検索システム	41	携帯電話でのバス乗換検索のPR	○	○	○	○		○	○	○			×	△	バスの乗換検索が可能な既存の検索サイトを更新する予定であったが、コンテンツプロバイダーの普及にともない、コンテンツプロバイダーへ情報を提供し移行	
		42	コンテンツプロバイダーへの情報提供	○	○	○	○		○	○	○			○	◎	路線バスはNAVITIMEやGoogle等のコンテンツプロバイダーへ情報を提供。また、愛のりタクシーはWEB上で予約が可能な「コンビニクル」を運行	
		43	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）														
	かしこいクルマの使い方を 考えるプロジェクト	44	公共交通のブランド化	○	○	○	○		○	○	○			○	△	予約型乗合タクシーを「愛のりタクシー」として、魅力ある名称にしているものの、路線バスを含めた公共交通全体のブランド化に至っていない	
		45	居住者向けMMの実施	○	○	○	○		○	○	○			○	○	愛のりタクシーの紹介や利用方法を説明するために地区、自治会、老人クラブ等の団体を対象に毎年、出前講座を実施し、車からの転換を促進。ただし、MMの要素が少ないのが課題	
		46	職場向けMMの実施	○	○	○	○		○	○	○			×	△	公共団体職員や主な企業を対象としたMMは実施できていない	
		47	学校向けMMの実施	○	○	○	○		○	○	○			○	◎	毎年、彦根市内の小学校にて、近江鉄道や路線バスの乗り方講座や公共交通の必要性を学ぶ授業を開催し、公共交通利用へのきっかけ作りを実施	
	地域、企業、商業施設等との 連携、各種利用促進・PR	48	公共交通ニュースレターの発行等による情報発信	○	○	○	○		○	○	○			○	◎	毎年、10月と3月に公共交通ニュースレターを発行。ニュースレターには再編・改正内容の案内、公共交通イベントの案内、利用状況の報告等の情報を発信	
		49	公共交通利用者への特典付与の協力を呼びかけ	○	○	○	○		○	○	○			○	○	ICOCAを導入した際に、利用額1,001円以上に対し10%が付与されるサービスを開始し、路線バス総合時刻表でも情報提供。また、「お～み満喫バス」で近江鉄道と湖国バス等が1日乗り放題の企画切符を販売し、沿線の観光施設や店舗での特典を付与	
50		沿線イベントでの公共交通説明会の開催、チ ラシ・ポスターでのPR	○	○	○	○		○	○	○			○	◎	交通安全フェア、近江鉄道ありがとうフェスタ（ガチャフェス）、キャラ博等のイベントにおいて、バス車両の展示、公共交通のパネル展示、クイズラリー、路線バス折り紙の配布等を行い、公共交通の周知・PRと利用促進策を実施		
	51	意見交換会やWS、出前講座等を通じたPR	○	○	○	○		○	○	○			○	◎	地区、自治会、老人クラブ等の団体を対象に毎年、出前講座を通じて、路線バスや愛のりタクシーに関する意見の収集および公共交通のPRを実施		

(3) 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

地域公共交通計画を検討する上で、今後の公共交通サービスのあり方の基礎資料とすることを目的として、1市4町の湖東圏域居住者を対象としたアンケート調査を実施しました。アンケート調査では、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、併せて、ある特定の日（平日）の移動状況を調査するパーソントリップ調査を実施しました。

イ 調査対象及び配布数

住民基本台帳から下表のとおり、各市町在住の満18歳以上を無作為抽出しました。統計学上に必要なサンプル「384 サンプル」（次頁参照）を確保しつつ、平成27年度に実施した回収率を参考として設定しました。また、1市4町の人口比率で配布数を按分すると、豊郷町、甲良町、多賀町のサンプルが極端に少なくなることから、各町で100サンプルを確保できるように配布枚数を設定しました。

パーソントリップ調査票は、抽出した個人に加え、同居の家族も調査対象とし、アンケート調査票に3枚を同封して発送しました。

【アンケート調査票】

	R4.1.1時点 ^{注1)}		配付数 (枚)	回収数 (想定)	回収率 (想定)
	世帯数	人口			
彦根市	47,118	109,151	3,800	760	20.0%
愛荘町	7,832	20,401	700	140	20.0%
豊郷町	2,926	7,032	500	100	20.0%
甲良町	2,570	6,616	500	100	20.0%
多賀町	2,861	7,481	500	100	20.0%
合計	63,307	150,681	6,000	1,200	20.0%

注1) 滋賀県が公表している「滋賀県住民基本台帳人口」（令和4年1月1日現在）の「日本人」を使用

<湖東圏域内の人口に対する必要なサンプル数>

下記に示す算定式を用いて、湖東圏域内の1市4町の150,681人に対する必要なサンプル数を算出します。

一般的に許容誤差5%、信頼度95%で統計上で十分に意味を持つと言われていることから、湖東圏域においても許容誤差5%、信頼度95%で必要なサンプル数を算出すると、「384サンプル」となります。

$$n = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

n：必要なサンプルサイズ（人）

N：母集団の規模（人）=150,681

z：信頼水準（信頼度）=1.96（95%の場合）

p：回答比率（%：小数点表記）=0.5

※必要な調査対象者数が最大となる0.5に設定

e：許容誤差（%：小数点表記）=0.5

ウ 調査機関

発送日：令和5年4月28日（金）、5月1日（月）

調査期間：令和5年5月8日～5月19日

エ 調査方法

各世帯に依頼文・アンケート調査票（アンケート調査票1通、パーソントリップ調査票3通）を郵送配布し、郵送回収しました。また、配布した調査票にQRコードを記載し、webでも回答出来るようにwebページを開設し、紙面アンケート調査票と回答を併せて集計しました。

オ 調査項目

調査項目はアンケート調査票とパーソントリップ調査票に分けて、以下に示します。

【アンケート調査票】

日頃の移動について	交通機関の利用頻度	JR 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	年齢／主な外出目的／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	

【パーソントリップ調査票】

平日の1日の動きについて	各移動（トリップ）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	年齢／主な外出目的／郵便番号／免許の有無／ 自由に使える車の有無	

カ 回収状況

アンケート調査票については、郵送回収 1,072 件、web 回答 129 件の計 1,201 件の回収、パーソントリップ調査については、郵送回収 1,868 件、web 回答 173 件の計 2,041 件でした。

配付数 (枚)	回収数 (枚)			回収率
	紙	web	合計	
5,980	1,072	129	1,201	20.1%

※住所不明で戻ってきたものを除く

※5/26 時点でのアンケート調査回収分（パーソントリップ調査は含んでいない）

キ 依頼文及び調査票

実際に配布した依頼文、調査票を次頁以降に示します。

湖東圏域の公共交通に関するアンケート

－ ご協力をお願い －

彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町は「湖東圏域公共交通活性化協議会」を組織し、地域公共交通の課題解決のために取り組んでいます。

このたび、活性化協議会では、圏域の「路線バス」や「愛のリタクシー」などをより便利で使いやすいものとするため、将来のあるべき姿などを定めた、「湖東圏域地域公共交通計画」を策定することとし、現在、その準備に取り組んでいます。

このアンケートは、公共交通計画を策定するために、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町の中から選ばれた方を対象に、普段の移動をどのようにしているか、お尋ねするものです。

よりよい地域公共交通をつくっていくため、皆様のご協力をお願いします。

令和5年5月
湖東圏域公共交通活性化協議会

彦根市交通政策課
愛荘町みらい創生課
豊郷町企画振興課
甲良町企画監理課
多賀町企画課

ご回答にあたってのお願い

- 封筒の宛名に書かれた方ご本人 → **アンケート調査票** **パーソナルリップ調査票**
(2つ折りの調査票) (にご記入ください。)
- 封筒の宛名のご家族の方 (2名様まで・高校生以上) → **パーソナルリップ調査票** にそれぞれご記入ください。
(1枚ものの調査票)
- **10分程度** のお時間のご協力をお願いします。
- 返信用封筒にて **5月22日(月) 必着** でご投函くださいますようお願いいたします。

※ 調査内容に関するご質問等は、下記までお問い合わせください。

調査受託機関：一般社団法人システム科学研究所 調査研究部

TEL 075-221-3022 (吉原、本田)

※ 回答内容は本調査以外には使用しません。

アンケート調査票

この調査票は、封筒の宛名に書かれた方ご本人がお答えください。

この調査はWebでも回答できます。
こちらのQRよりアクセスしてください。



湖東圏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 (乗せてもらう場合も含む)	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 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 (⇒下記③へ) 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・通学に鉄道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 ご利用の最寄駅(最もよく利用する駅1つのみに○をつけて下さい)		
[JR] 1. 米原 2. 彦根 3. 南彦根 4. 河瀬 5. 稲枝 6. 能登川 [近江鉄道] 7. 米原 8. フジテック前 9. 鳥居本 10. 彦根 11. ひこね芹川 12. 彦根口 13. 高宮 14. 尼子 15. 豊郷 16. 愛知川 17. スクリーン 18. 多賀大社前 19. 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)		
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、自宅から最寄駅までの交通手段(複数選択可) 1. JR 2. 近江鉄道 3. 路線バス 4. 愛のりタクシー 5. タクシー (愛のりタクシーを除く) 6. 車を自分で運転 7. 車に乗せてもらう 8. 原付/バイク 9. 自転車 10. 徒歩のみ		

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。

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○をつけてください。

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. バスの路線を増やす
4. バスの運行本数を増やす
5. バスを時刻表通りに運行する
6. 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
7. 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
8. バス停留所に屋根や椅子を設ける
9. 運賃の割引・フリーきっぷなどの発行
10. 愛のりタクシーの停留所を増やす
11. 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 年 齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
② 主な外出目的	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. その他
③ お住まいの郵便番号	-
④ 自家用車の保有状況	1. それぞれ自分の車がある 2. 家族で車を共有している 3. 車を保有していない
⑤ 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

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、[パーソンドリップ調査票](#)のご協力をお願いいたします。

パーソントリップ調査票

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)ご協力いただき、それぞれの調査票にご記入をお願いいたします。

移動状況に関する調査 (パーソントリップ調査)

この調査はWebでも回答できます。
こちらのQRよりアクセスしてください。



- 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 あなたの平日の1日の移動を教えてください。

5月8日(月)～5月19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日の自宅を出てから、
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、自宅を出てから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、出張等)**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 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 丁目 字 施設・店舗・病院名 〇〇スーパー △△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(自ラ運転) 6. 自動車(送迎) 7. 原付/二輪 8. 自転車 9. 徒歩のみ
※チェーン店の場合は、具体的な店名もお書き下さい		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

ご記入頂く日をお書き下さい。 → 月 日 (曜日)

5月8日(月)～5月19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 (仕事中(配達打合せ等)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 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 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(自ラ運転) 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 (仕事中(配達打合せ等)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 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 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(自ラ運転) 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. 自宅から出発	
	2. 自宅以外から出発（下欄に記入） 市 町 町 丁目 字	
目的地	市区 町 丁目 字	町・丁目 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					
最初に乘った駅		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. 自宅から出発	
	2. 自宅以外から出発（下欄に記入） 市 町 町 丁目 字	
目的地	市区 町 丁目 字	町・丁目 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					
最初に乘った駅		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. 自宅から出発	
	2. 自宅以外から出発（下欄に記入） 市 町 町 丁目 字	
目的地	市区 町 丁目 字	町・丁目 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					
最初に乘った駅		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 年 齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
	5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳以上
② 自由に使える車の有無	1. 有 2. 無			
③ 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			

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

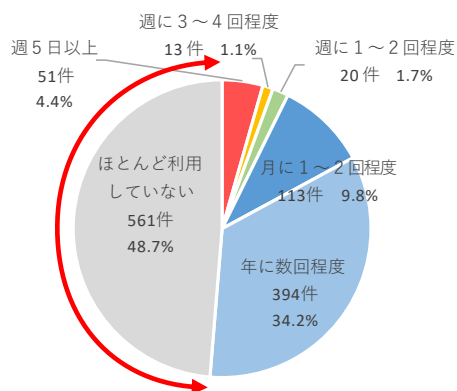
ク 日頃の交通機関の利用状況

(a) 交通機関の利用頻度

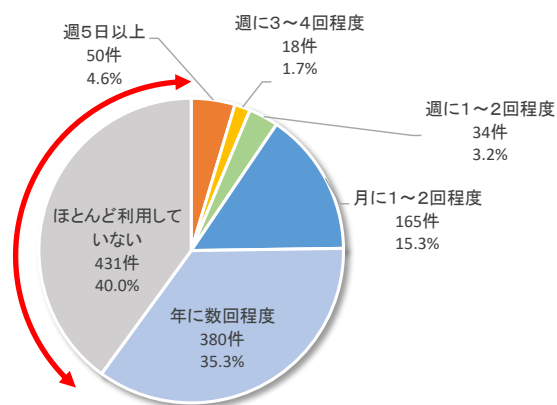
① JR 琵琶湖線

・「ほとんど利用していない」が 561 件で 48.7%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 394 件で 34.2%、「月に 1～2 回程度」が 113 件で 9.8%と続いています。

【令和 5 年調査】



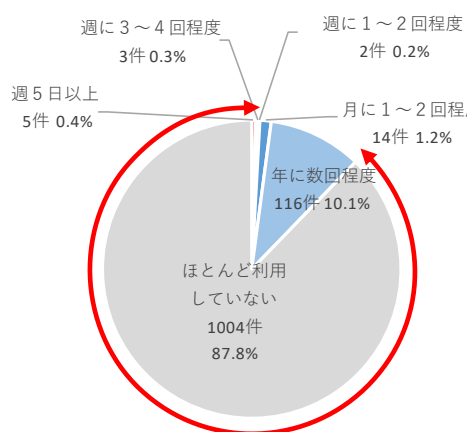
【平成 27 年調査】



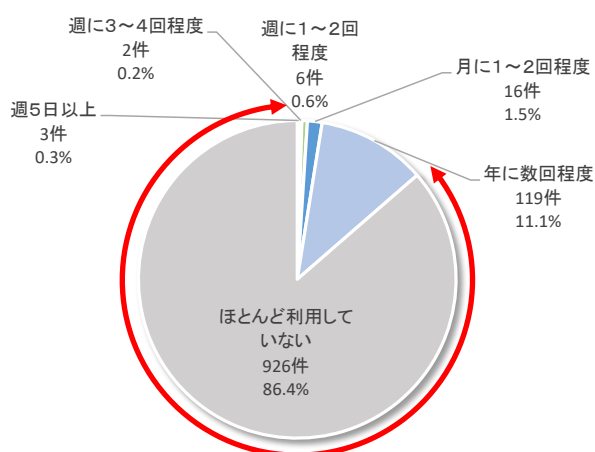
② 近江鉄道線

・「ほとんど利用していない」が 1004 件で 87.8%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 116 件で 10.1%、「月に 1～2 回程度」が 14 件で 1.2%と続いています。

【令和 5 年調査】



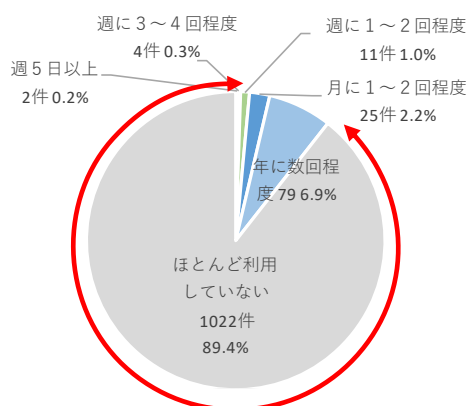
【平成 27 年調査】



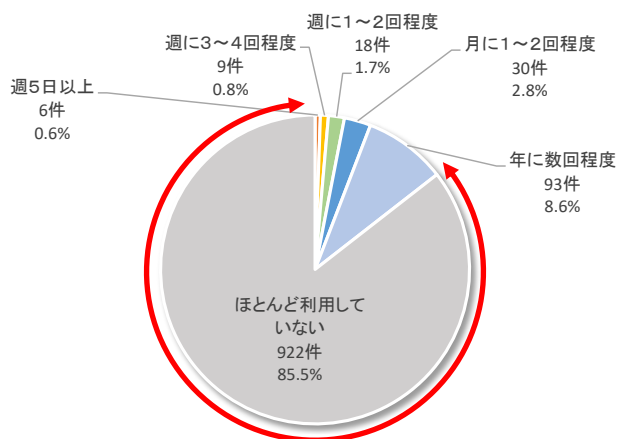
③ 路線バス

・「ほとんど利用していない」が1022件で89.4%と最も多く、次いで「年に数回程度」が79件で6.9%、「月に1～2回程度」が25件で2.2%と続いています。

【令和5年調査】



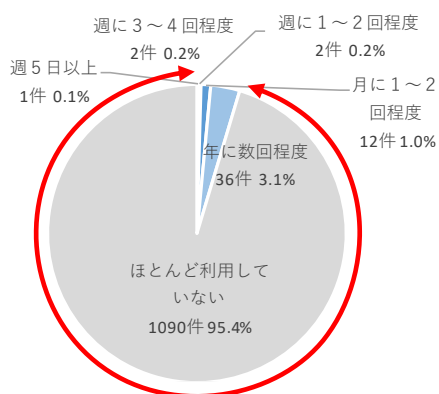
【平成27年調査】



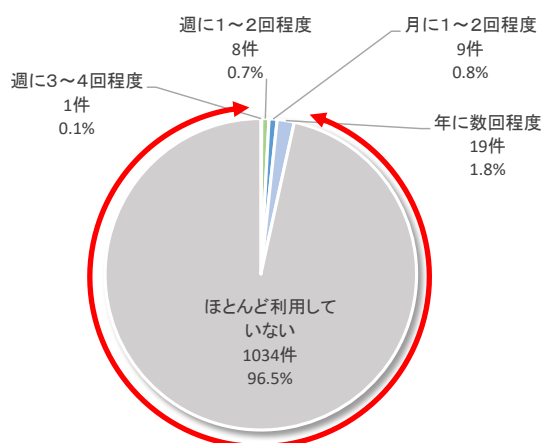
④ 愛のリタクシー

・「ほとんど利用していない」が1090件で95.4%と最も多く、次いで「年に数回程度」が36件で3.1%、「月に1～2回程度」が12件で1.0%と続いています。

【令和5年調査】



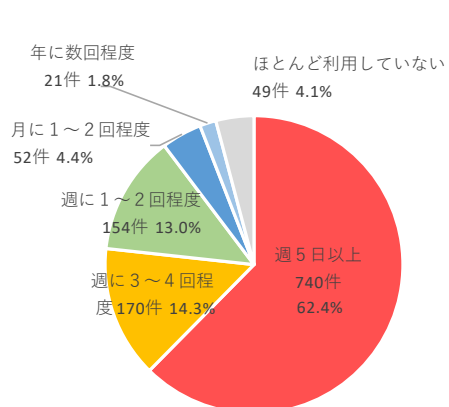
【平成27年調査】



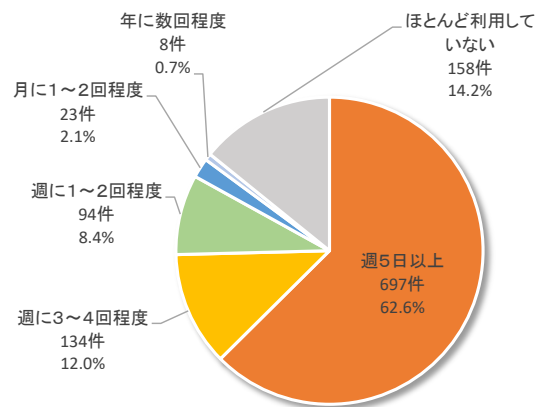
⑤ 自家用車

・「週5日以上」が740件で62.4%と最も多く、次いで「週に3～4回程度」が170件で14.3%、「週に1～2回程度」が154件で13.0%と続いています。

【令和5年調査】



【平成27年調査】



(b)通勤通学について

① 通勤通学先

- ・湖東圏域内では「彦根市高宮町」や「彦根市八坂町」、「愛荘町愛知川」、「彦根市平田」が多く、湖東圏域外では「東近江市」「長浜市」「近江八幡市」が多くなっています。
- ・滋賀県外の「京都府」「大阪府」へも通勤通学している人が存在しています。

【滋賀県外】

府県名	件数
京都府	11
大阪府	5
愛知県	3
福井県	1
小計	20

【滋賀県内の湖東圏域外】

市町名	件数
東近江市	52
長浜市	23
近江八幡市	23
米原市	19
大津市	18
草津市	17
野洲市	6
栗東市	5
日野町	4
守山市	2
甲賀市	2
湖南市	2
竜王町	2
高島市	1
小計	176

【彦根市（湖東圏域内）】

字名	件数	字名	件数
彦根市高宮町	45	彦根市地蔵町	2
彦根市八坂町	16	彦根市正法寺町	2
彦根市平田町	12	彦根市和田町	2
彦根市（町字不明）	11	彦根市甘呂町	2
彦根市川瀬馬場町	9	彦根市開出今町	2
彦根市馬場	8	彦根市須越町	2
彦根市松原町	8	彦根市鳥居本町	2
彦根市西今町	8	彦根市西葛籠町	2
彦根市後三条町	7	彦根市南川瀬町	2
彦根市岡町	7	彦根市野口町	2
彦根市小泉町	7	彦根市清崎町	2
彦根市元町	6	彦根市肥田町	2
彦根市東沼波町	6	彦根市田原町	2
彦根市宮田町	6	彦根市本庄町	2
彦根市佐和町	5	彦根市駅東町	2
彦根市竹ヶ鼻町	5	彦根市河原	1
彦根市日夏町	5	彦根市芹橋	1
彦根市大東町	4	彦根市新町	1
彦根市立花町	4	彦根市芹中町	1
彦根市大薮町	4	彦根市城町1丁目	1
彦根市古沢町	4	彦根市里根町	1
彦根市西沼波町	4	彦根市芹町	1
彦根市京町	3	彦根市野田山町	1
彦根市中央町	3	彦根市野瀬町	1
彦根市金亀町	3	彦根市金剛寺町	1
彦根市原町	3	彦根市犬方町	1
彦根市森堂町	3	彦根市賀田山町	1
彦根市彦富町	3	彦根市太堂町	1
彦根市服部町	3	彦根市安食中町	1
彦根市旭町	2	彦根市三津町	1
彦根市銀座町	2	彦根市金沢町	1
彦根市本町	2	彦根市野良田町	1
彦根市長曽根町	2	彦根市稲枝町	1
彦根市外町	2	彦根市稲里町	1
彦根市安清町	2	彦根市石寺町	1
彦根市芹川町	2	彦根市田附町	1
		小計	277

【愛荘町（湖東圏域内）】

字名	件数
愛荘町（町字不明）	17
愛荘町愛知川	13
愛荘町長野	4
愛荘町市	3
愛荘町常安寺	2
愛荘町蚊野	1
愛荘町松尾寺	1
愛荘町上蚊野	1
愛荘町島川	1
愛荘町香之庄	1
愛荘町蚊野外	1
愛荘町中宿	1
愛荘町豊満	1
愛荘町東円堂	1
小計	48

【豊郷町（湖東圏域内）】

字名	件数
豊郷町八目	4
豊郷町（町字不明）	4
豊郷町沢	3
豊郷町石畑	2
豊郷町四十九院	1
豊郷町安食西	1
豊郷町安食南	1
豊郷町大町	1
豊郷町高野瀬	1
豊郷町吉田	1
豊郷町八町	1
小計	20

【甲良町（湖東圏域内）】

字名	件数
甲良町在土	6
甲良町（町字不明）	6
甲良町尼子	4
甲良町金屋	2
甲良町北落	1
甲良町池寺	1
甲良町長寺	1
甲良町横関	1
小計	22

【多賀町（湖東圏域内）】

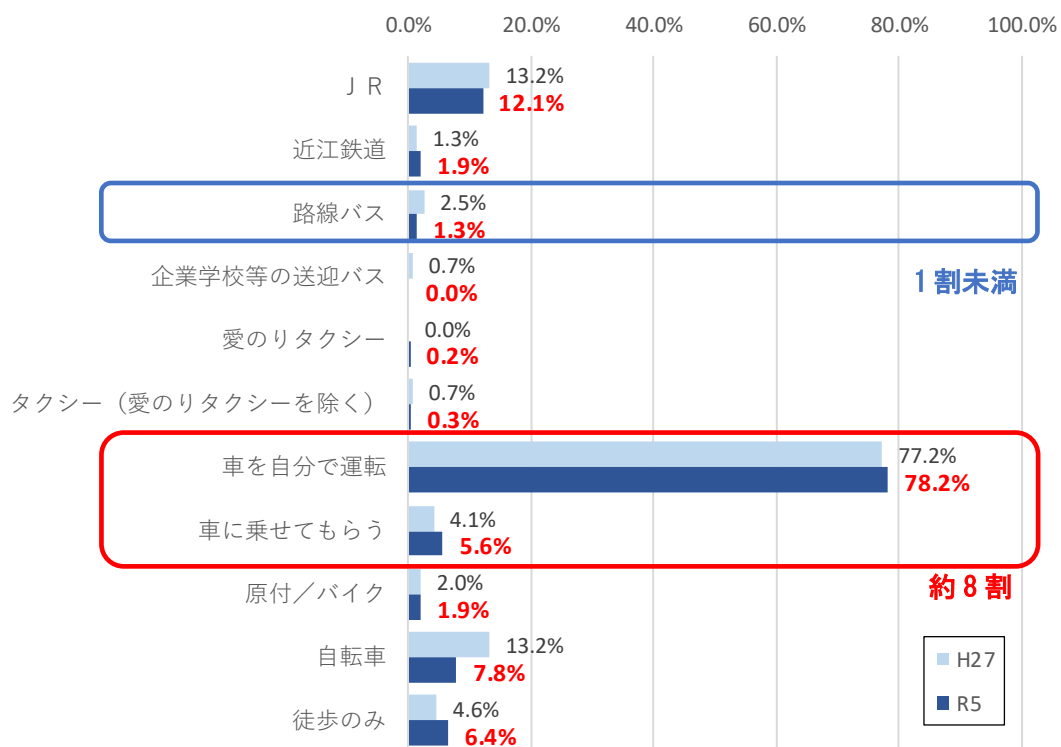
字名	件数
多賀町（町字不明）	14
多賀町多賀	9
多賀町中川原	6
多賀町敏満寺	6
多賀町四手	5
多賀町富之尾	3
多賀町栗栖	2
多賀町久徳	1
多賀町川相	1
多賀町藤瀬	1
多賀町萱原	1
多賀町佐目	1
小計	50

【全回答（滋賀県外・滋賀県内の湖東圏域外・湖東圏域内の町字別）】

府県名・市町名（湖東圏域外） ・字名（湖東圏域内）	件数	府県名・市町名（湖東圏域外） ・字名（湖東圏域内）	件数	府県名・市町名（湖東圏域外） ・字名（湖東圏域内）	件数
東近江市	52	甲良町尼子	4	彦根市芹中町	1
彦根市高宮町	45	彦根市京町	3	彦根市城町1丁目	1
長浜市	23	彦根市中央町	3	彦根市里根町	1
近江八幡市	23	彦根市金亀町	3	彦根市芹町	1
米原市	19	彦根市原町	3	彦根市野田山町	1
大津市	18	彦根市森堂町	3	彦根市野瀬町	1
草津市	17	彦根市彦富町	3	彦根市金剛寺町	1
愛荘町（町字不明）	17	彦根市服部町	3	彦根市犬方町	1
彦根市八坂町	16	愛荘町市	3	彦根市賀田山町	1
多賀町（町字不明）	14	豊郷町沢	3	彦根市太堂町	1
愛荘町愛知川	13	多賀町富之尾	3	彦根市安食中町	1
彦根市平田町	12	愛知県	3	彦根市三津町	1
彦根市（町字不明）	11	彦根市旭町	2	彦根市金沢町	1
京都府	11	彦根市銀座町	2	彦根市野良田町	1
彦根市川瀬馬場町	9	彦根市本町	2	彦根市稲枝町	1
多賀町多賀	9	彦根市長曾根町	2	彦根市稲里町	1
彦根市馬場	8	彦根市外町	2	彦根市石寺町	1
彦根市松原町	8	彦根市安清町	2	彦根市田附町	1
彦根市西今町	8	彦根市芹川町	2	高島市	1
彦根市後三条町	7	彦根市地藏町	2	愛荘町蚊野	1
彦根市岡町	7	彦根市正法寺町	2	愛荘町松尾寺	1
彦根市小泉町	7	彦根市和田町	2	愛荘町上蚊野	1
彦根市元町	6	彦根市甘呂町	2	愛荘町島川	1
彦根市東沼波町	6	彦根市開出今町	2	愛荘町香之庄	1
彦根市宮田町	6	彦根市須越町	2	愛荘町蚊野外	1
野洲市	6	彦根市鳥居本町	2	愛荘町中宿	1
甲良町在土	6	彦根市西葛籠町	2	愛荘町豊満	1
甲良町（町字不明）	6	彦根市南川瀬町	2	愛荘町東円堂	1
多賀町中川原	6	彦根市野口町	2	豊郷町四十九院	1
多賀町敏満寺	6	彦根市清崎町	2	豊郷町安食西	1
彦根市佐和町	5	彦根市肥田町	2	豊郷町安食南	1
彦根市竹ヶ鼻町	5	彦根市田原町	2	豊郷町大町	1
彦根市日夏町	5	彦根市本庄町	2	豊郷町高野瀬	1
栗東市	5	彦根市駄東町	2	豊郷町吉田	1
多賀町四手	5	守山市	2	豊郷町八町	1
大阪府	5	甲賀市	2	甲良町北落	1
彦根市大東町	4	湖南市	2	甲良町池寺	1
彦根市立花町	4	竜王町	2	甲良町長寺	1
彦根市大藪町	4	愛荘町常安寺	2	甲良町横関	1
彦根市古沢町	4	豊郷町石畑	2	多賀町久徳	1
彦根市西沼波町	4	甲良町金屋	2	多賀町川相	1
日野町	4	多賀町栗栖	2	多賀町藤瀬	1
愛荘町長野	4	彦根市河原	1	多賀町萱原	1
豊郷町八目	4	彦根市芹橋	1	多賀町佐目	1
豊郷町（町字不明）	4	彦根市新町	1	福井県	1
				合計	613

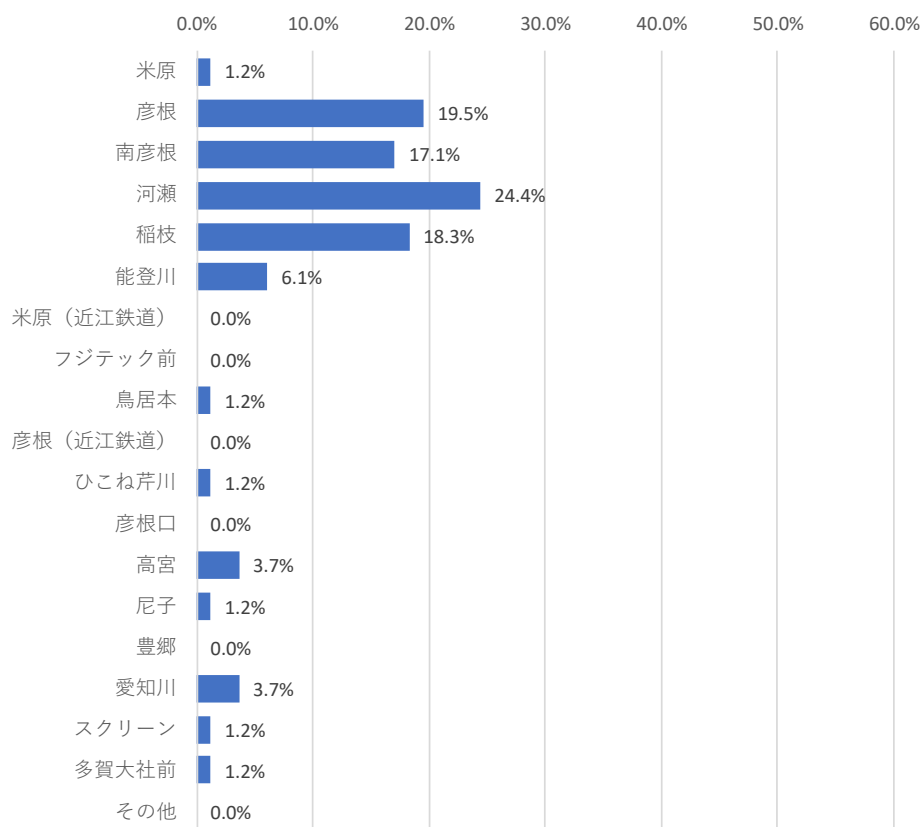
② 普段利用する交通手段（複数回答）

・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。



③ ②で鉄道を利用するとお答えの方のご利用の駅

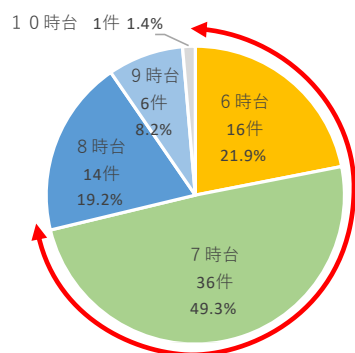
・「河瀬駅」が24.4%と最も多くなっており、次いで「彦根」が19.5%、「稲枝」が18.3%となっています。



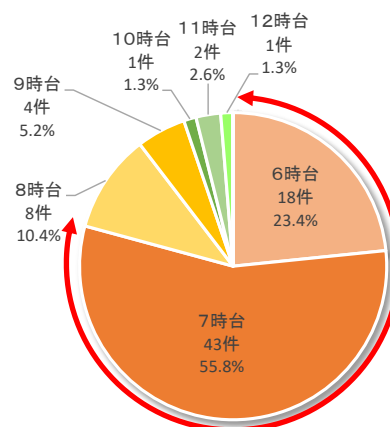
③ ②で鉄道を利用するとお答えの方の駅から通勤・通学の乗車する時刻

・「7時台」が36件で49.3%と最も多く、次いで「6時台」が16件で21.9%、さらに「8時台」が14件で19.2%となっており、6～7時台で約7割を占めています。

【令和5年調査】



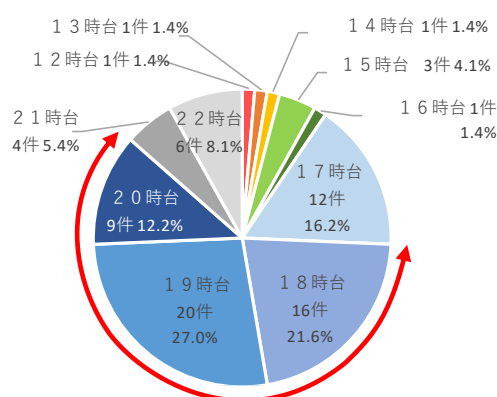
【平成27年調査】



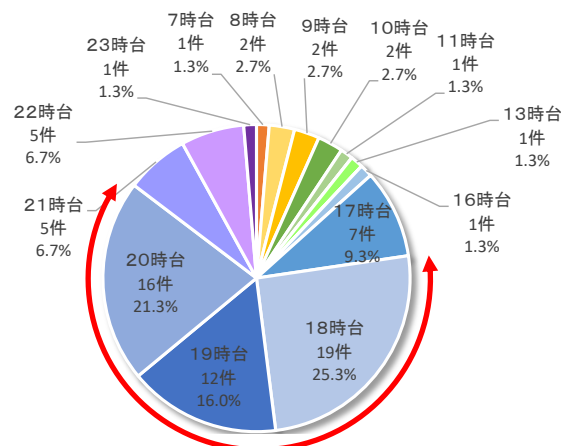
④ ②で鉄道を利用するとお答えの方の帰宅時の駅に到着する時刻

・「19時台」が20件で27.0%と最も多く、次いで「18時台」が16件で21.6%、さらに「17時台」が12件で16.2%となっており、18～20時台で約6割を占めています。

【令和5年調査】

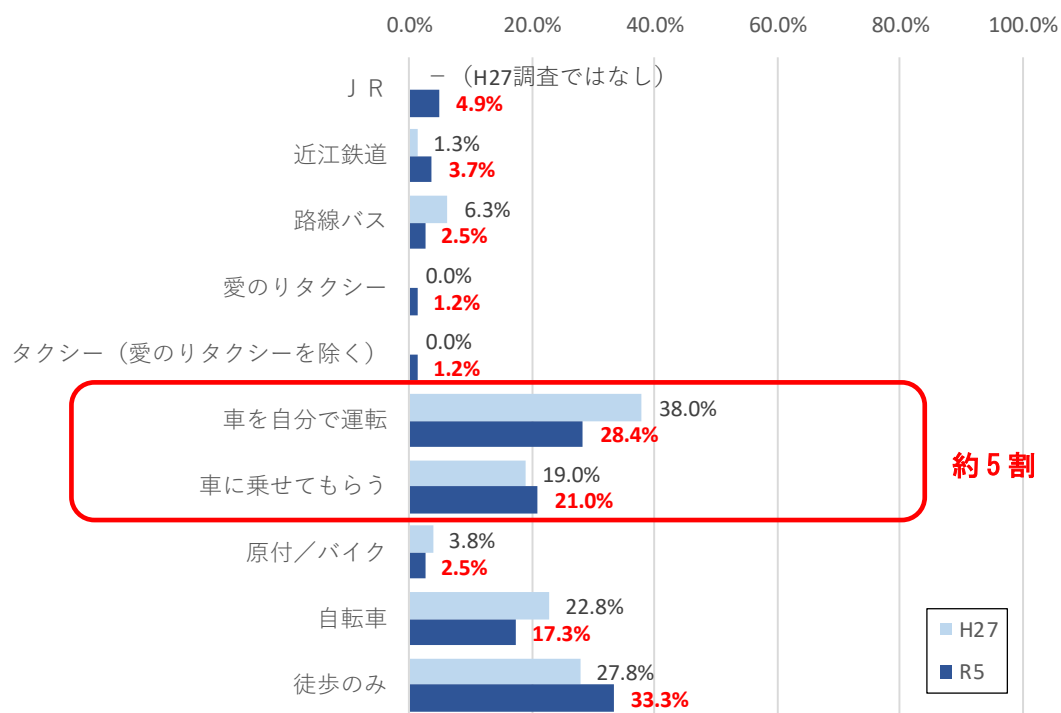


【平成27年調査】



⑤ ②で鉄道を利用するとお答えの方の自宅から最寄り駅までの交通手段（複数回答）

・「徒歩のみ」が33.3%（27件）と最も多いですが、次いで「車を自分で運転」が28.4%（23件）、「車に乗せてもらう」が21.0%（17件）と続き、自動車の利用が約5割となっています。

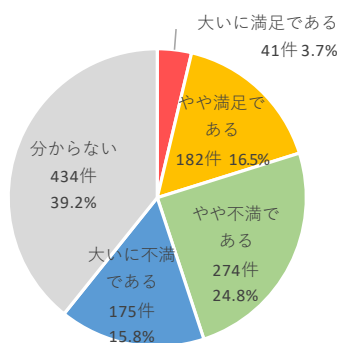


ケ 湖東圏域の公共交通について

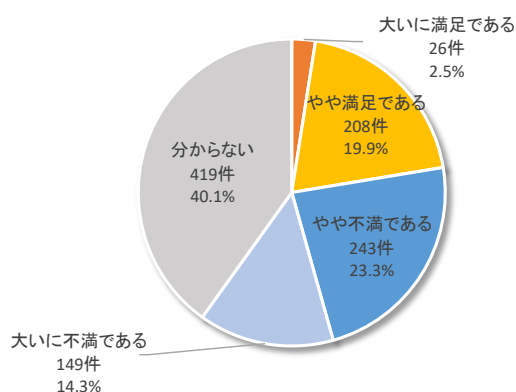
(a) 公共交通に対する評価

・「分からない」が434件で39.2%と最も多く、次いで「やや不満である」が274件で24.8%、さらに「やや満足である」が182件で16.5%と続いています。

【令和5年調査】



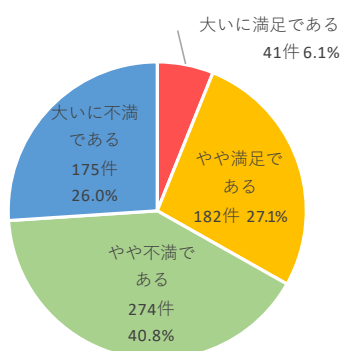
【平成27年調査】



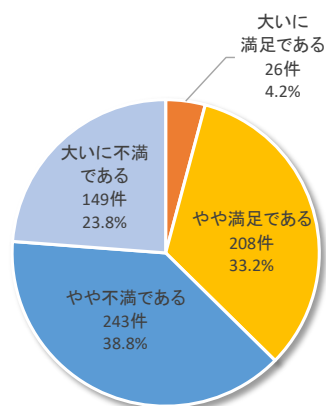
○「分からない」と回答した人を除いた場合

・「やや不満である」が40.8%を占め最も多く、次いで「やや満足である」が27.1%、さらに「大いに不満である」が26.0%と、公共交通に対する評価は低くなっています。

【令和5年調査】



【平成27年調査】



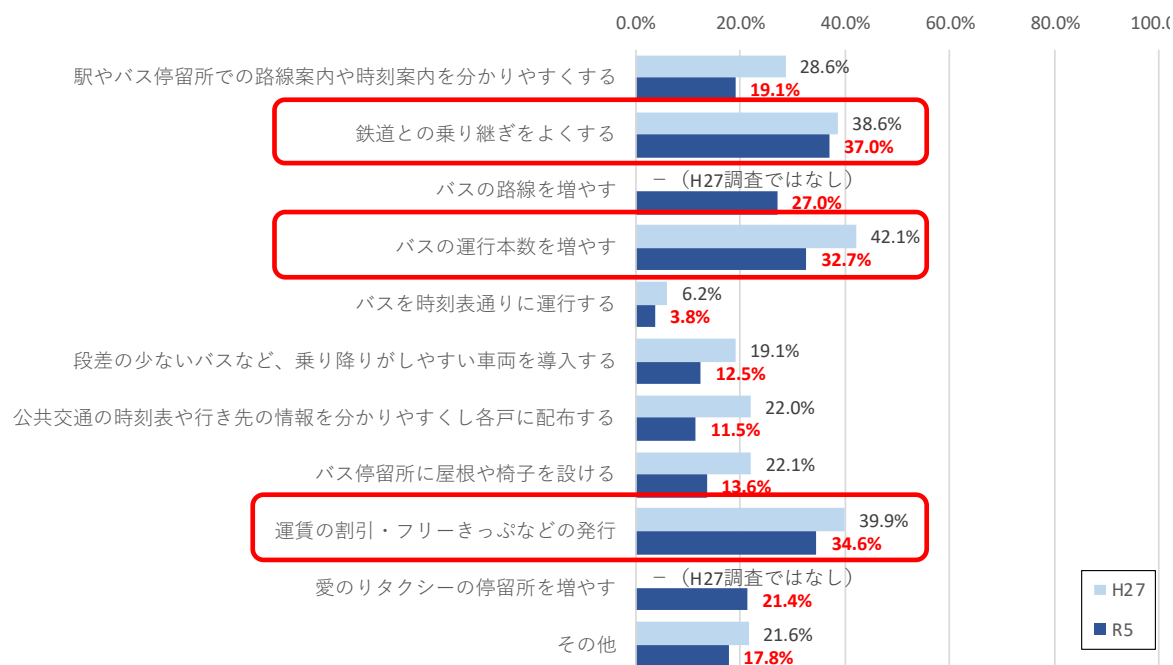
「分からない」と回答した人を除き、下記の配点にて得点化した場合、
平均点は **2.1 点**

「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

(b) 公共交通に必要だと思う施策（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。

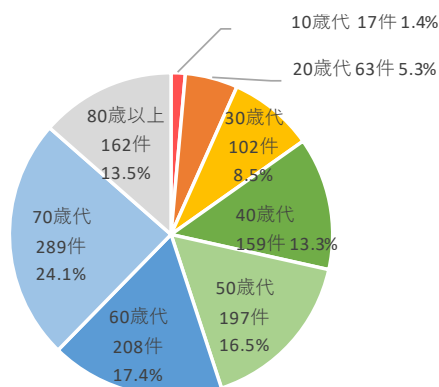


コ 属性（アンケート調査）

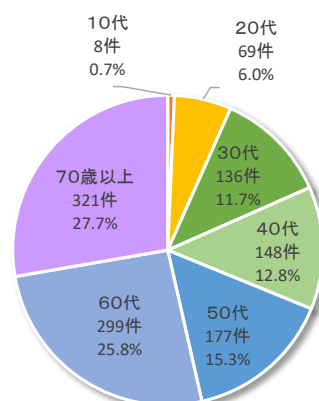
(a) 年齢

・「70 歳代」が 289 件で 24.1%と最も多く、次いで「60 歳代」が 208 件で 17.4%、「50 歳代」が 197 件で 16.5%と続いています。

【令和 5 年調査】

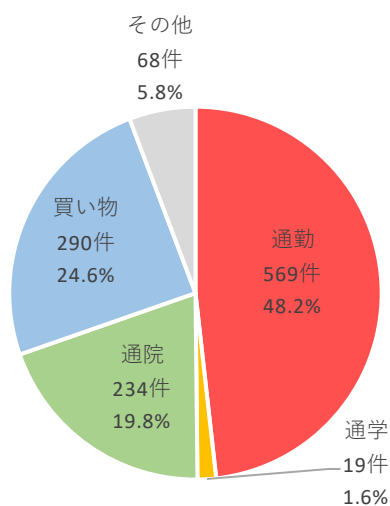


【平成 27 年調査】



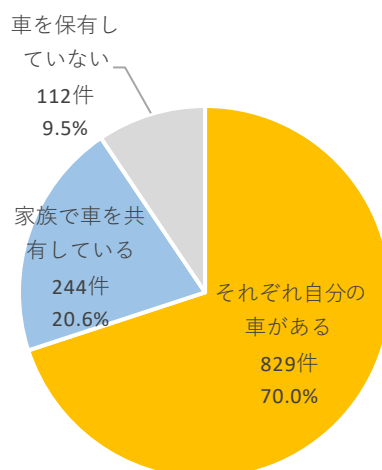
(b) 主な外出目的

・「通勤」が 569 件で 48.2%と最も多く、次いで「買い物」が 290 件で 24.6%、さらに「通院」が 234 件で 19.8%と続いています。



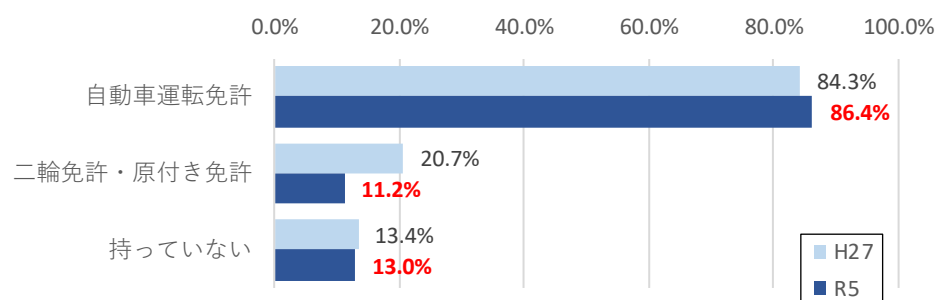
(c) 自動車の保有状況

・「それぞれ自分の車がある」が 829 件で 70.0%と最も多く、次いで「家族で車を共有している」が 244 件で 20.6%、「車を保有していない」が 112 件で 9.5%と続いています。



(d) 免許の有無

・「自動車運転免許」が86.4%（1025件）と最も多く、次いで「持っていない」が13.0%（154件）、「二輪免許・原付き免許」が11.2%（133件）と続いています。



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

1) 地域公共交通の役割と位置付け

湖東圏域内の地域公共交通は広域幹線、地域内幹線、支線、各市町の個別輸送の4つに分類することができます。それぞれの分類ごとに、公共交通の役割・位置づけを以下に整理しました。

表 5-1 地域公共交通の役割と位置付け (1)

分類	公共交通の種類	系統	役割・位置付け	確保・維持策
広域幹線	J R 近江鉄道	JR 琵琶湖線 近江鉄道本線 多賀線	●湖東圏域と近隣市を結ぶだけでなく、これを補完するための湖東圏域内の市町間を結び、 広域ネットワーク軸 を担う	●交通事業者と協議した上で、現在のサービスレベルを確保・維持
地域内幹線	路線バス (9 路線)	三津屋線 城北・大藪線 甲良線 角能線	●彦根駅～中心市街地～彦根ニュータウン(パリヤ)、河瀬駅～甲良町・多賀町富之尾、能登川駅～愛荘町を結び、 基幹ネットワーク軸 を担う	●交通事業者と連携した利用の向上や運行の効率化を図る ●三津屋線は終日 30 分間隔、角能線は終日 60 分間隔、城北・大藪線と多賀線は朝夕 60 分間隔、昼間 60～120 分間隔のサービスレベルを確保・維持
		南彦根県立大学線 多賀線	●彦根駅～多賀町、南彦根駅～滋賀県立大学、南彦根駅～多賀町を結び、 通勤・通学支援軸 を担う	●交通事業者と連携した利用の向上や運行の効率化を図る ●南彦根県立大学線は 15～30 分間隔、多賀線は朝夕 30 分、昼間 60 分間隔の現在のサービスレベルを確保・維持
		南彦根 ペルロード線 平田線	●湖岸道路沿い、彦根駅～南彦根駅～河瀬駅(彦根市平田地区・河瀬地区)を結び、 生活支援軸 を担う	●交通事業者と連携した利用の向上や運行の効率化を図り、60～120 分間隔の現在のサービスレベルを確保・維持
		稲枝循環線	●稲枝駅～稲枝地区を結び、 生活支援軸 を担う	●交通事業者と連携した利用の向上や運行の効率化を図り、現在のサービスレベル(朝・夕の運行)を確保・維持
支線 (地域内 フィーダー 系統)	愛のり タクシー (15 路線)	とりいもと 小野線 宮田線 山手線	●彦根市鳥居本地区(中山間地)や原町、松原町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	●交通事業者と連携して乗合率向上のための運賃施策を継続し、地元要望を踏まえ利便性の向上を図る ●60 分間隔の現在のサービスレベルを確保・維持
		いなえ 石寺線 新海浜線	●彦根市稲枝地区や豊郷町の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	● 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金) を活用し、持続可能な運行を目指す ※ただし、松原線を除く
		かわせ 日夏線 河瀬東・豊郷線 亀山線	●彦根市河瀬地区や豊郷町の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	
		まつばら 松原線	●彦根市松原町の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	

表 5-2 地域公共交通の役割と位置付け（2）

分類	公共交通の種類	系統	役割・位置付け	確保・維持策
支線 （地域内 フィーダ ー系統）	愛のり タクシー （15 路線）	あいしょう 金剛輪寺線 愛荘西部線	●愛荘町や豊郷町の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	●交通事業者と連携して乗合率向上のための運賃施策を継続し、地元要望を踏まえ利便性の向上を図る ●60 分間隔の現在のサービスレベルを確保・維持 ●地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、持続可能な運行を目指す
		こうら 甲良線	●甲良町や彦根市地蔵町、東沼波町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	
		たが 河内線 大君ヶ畑線 萱原線	●多賀町（中山間地）や彦根市高宮町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、生活交通を担う	
各市町の 個別輸送	タクシー		●広域幹線や地域内幹線、支線の公共交通を支援し、個別ニーズに応じた生活交通を担う	●運転手の人材確保を行い、営業所やタクシー車両を維持
	共助・ 互助交通	自治会互助交通 （愛荘町）	●各町内の交通空白地域と町内の主要拠点を結び、高齢者の外出支援を担う	●特定の移動者に対し、継続的な支援を行い、持続可能な運行を目指す
		すまいるたうん ばす （豊郷町）		
		外出支援福祉有 償運送（甲良町） その他		

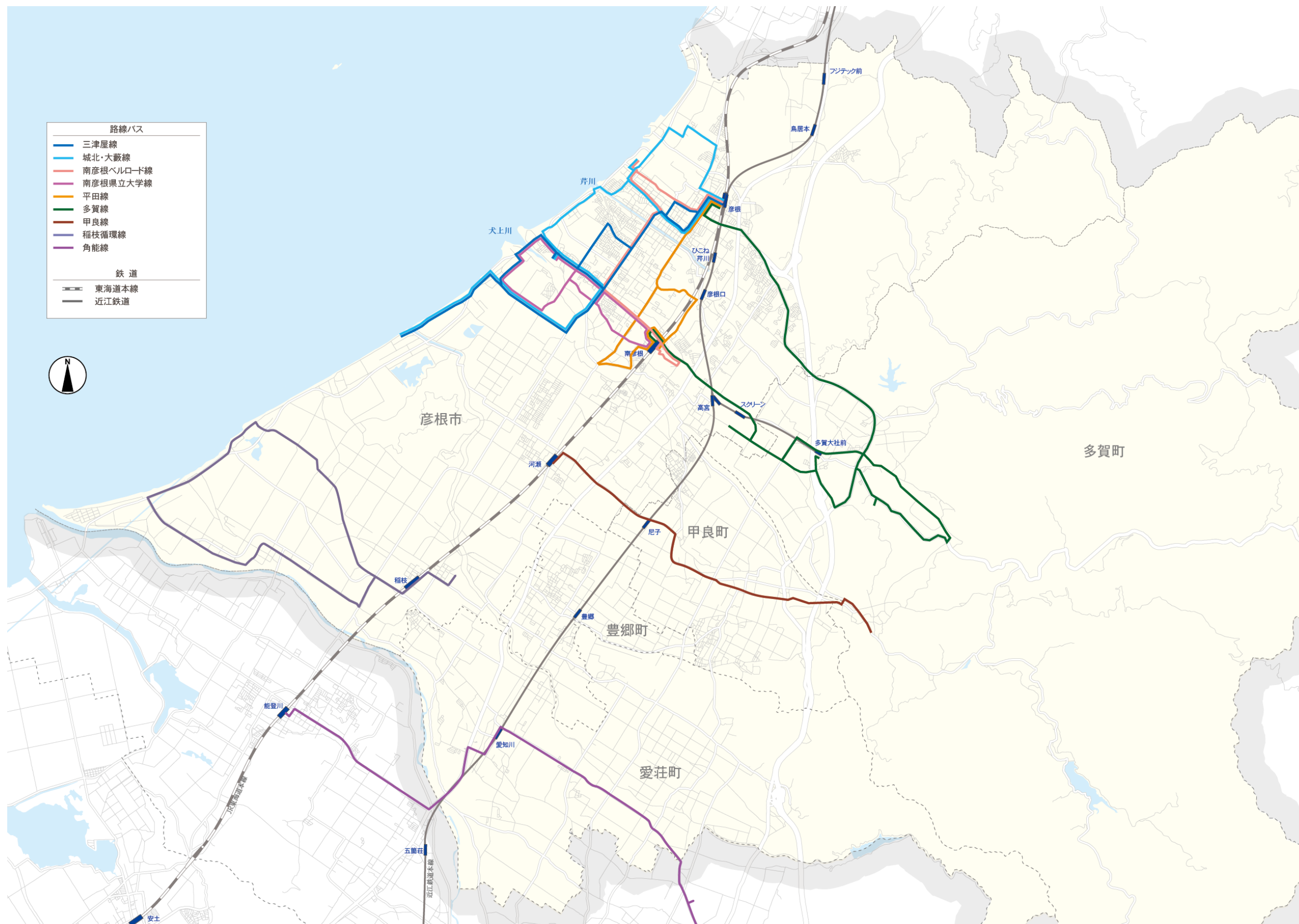


図 5-1 湖東圏域の路線バスネットワーク（令和 5 年 4 月現在）

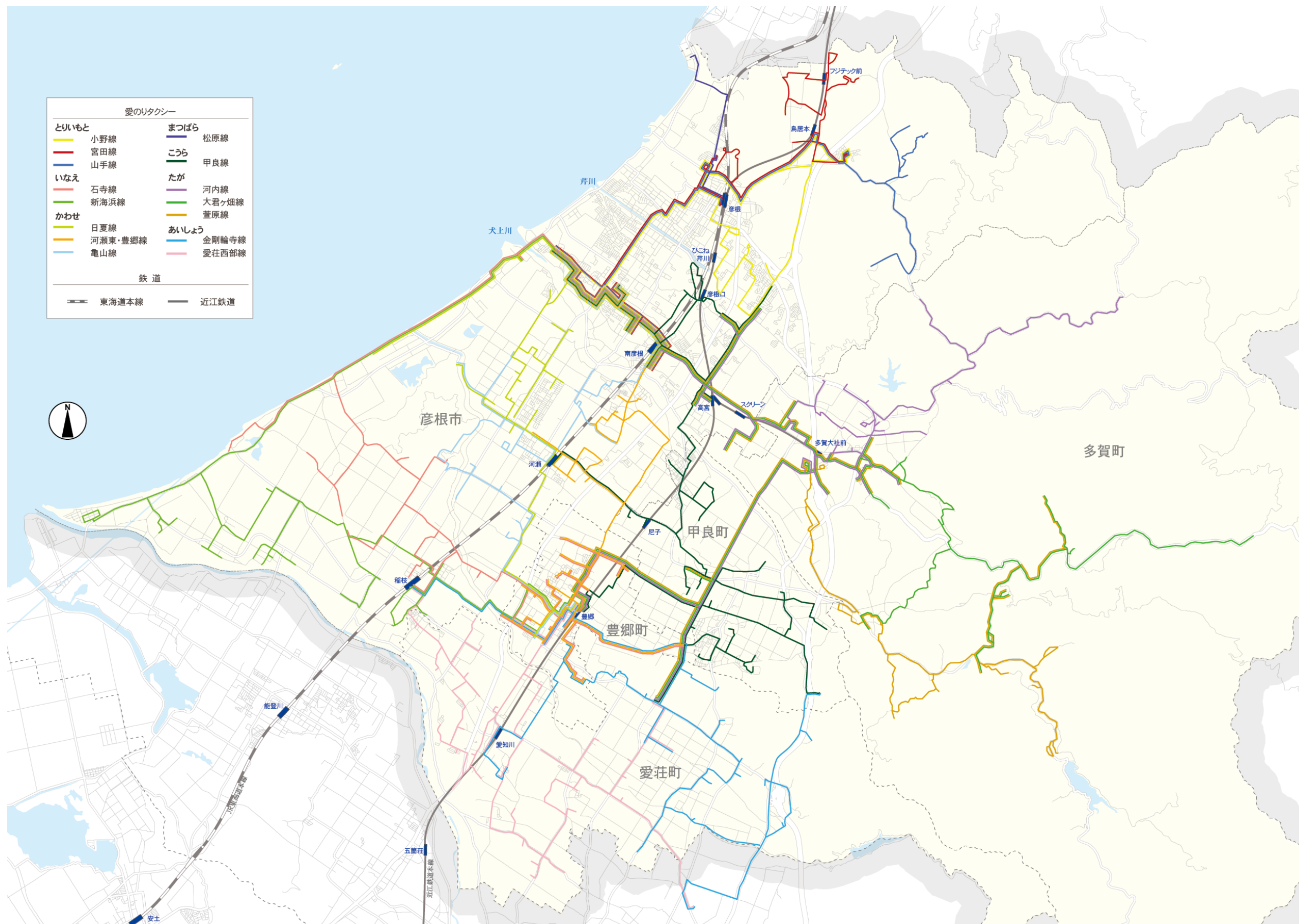


図 5-2 湖東圏域の愛のりたクシーネットワーク（令和 5 年 4 月現在）

2) 地域公共交通が果たすべき役割

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。

○：役割、→：課題

高齢者福祉

- 高齢者・車を持たない方の移動手段の確保
→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。
- 健康増進、介護予防などの観点から、公共交通整備による外出機会の創出が必要。
- 公共交通の利用を促すことによる事故リスクの軽減
→高齢ドライバーの増加、運動機能の低下による交通事故を防ぐため公共交通への利用促進が重要。

通勤利用

- 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
→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。ＪＲ駅への送迎車両のアクセス集中による駅前の交通混雑も課題。
- 従業地・工業団地への通勤手段の確保
→近隣都市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
→公共交通利用による保護者の送迎負担軽減、事故リスクの軽減が求められる。

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。
- 近江鉄道線を活用した多賀大社周辺の観光促進
→観光施策と連携し、上下分離方式に移行する近江鉄道線の利用促進が求められる。

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
- 環境負荷の軽減、交通事故減少等
→公共交通沿線の移動環境向上による定住促進を通じて人口減少の歯止めとすることが必要。

(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、圏域内の他町から 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。

近江鉄道線については、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いますが、平成 28 年度(2016 年度)に近江鉄道㈱から滋賀県及び沿線市町に対し、今後民間企業の経営努力による事業継続が困難であるとの説明があったことを受け、近江鉄道線の今後のあり方にかかる検討が始まり、「公有民営」方式による上下分離により、近江鉄道線を全線にわたり存続していく方針が合意され、近江鉄道沿線地域公共交通計画が策定されたところです。

一方、彦根市及び隣接市町を結ぶバス路線については、これまでの地域公共交通網形成計画や再編実施計画に基づくバス路線再編等の取り組みが進められていますが、コロナ禍により利用者数が大きく減少しているほか、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。加えて、かねてよりバス運転士の不足が叫ばれる状況が続いている中、2024 年度より自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が改正され、自動車運転者の長時間労働など労働環境の改善がなされることとなりました。これにより、労働者の過重な労働時間や運転疲労の軽減が期待されますが、同時に運行スケジュールの調整や人員の確保に課題が生じる可能性もあるため、路線のさらなる減便などが懸念されるため、これを克服するための公共交通の持続のあり方を検討することが必要です。

いわゆる公共交通空白地域においては、愛のり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。

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。

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（J R）とバス・愛のり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・愛のりタクシーの持続的な運行継続

表 5-3 湖東圏域の交通の現況と課題

	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	J R 琵琶湖線／近江鉄道本線 路線バス（企業路線＋コミバス） 愛のりタクシー	・通勤時・観光期を中心に市街地、国道 8 号、彦根 I C、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	左欄に加えて ・ J R 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 愛のりタクシー 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）	・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	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 愛のりタクシー すまいるたうんばすの運行（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）	・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	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 愛のりタクシー 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 カ月に 10 回まで）	・ J R 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	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

	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）
多賀町	近江鉄道多賀線 路線バス多賀線、甲良線 愛のりタクシー 萱原・大君ヶ畑方面からの 通学高校生への通学支援 （愛のりタクシー） 通学バス（小・中学校）	・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	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。

【土地利用の核計画における湖東圏域の主な課題】

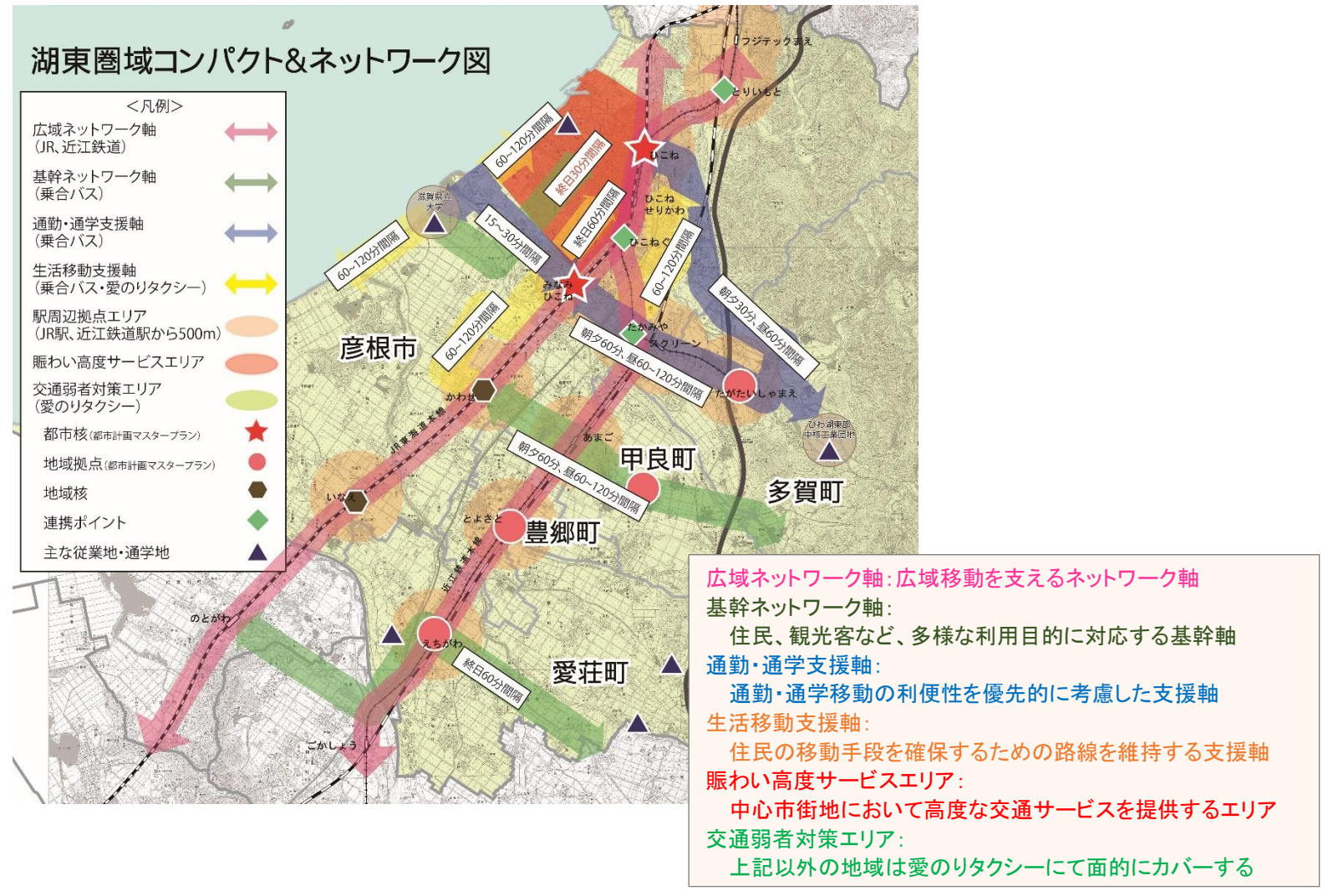
- ・高齢社会を見据えた都市構造の見直し
- ・周辺都市との交通ネットワークの強化
- ・湖東定住自立圏を活かしたまちづくり
- ・鉄道駅周辺などを中心とし、多様な都市機能の集約化とコンパクトな市街地の形成
- ・通勤や通学、日常生活に重要な役割を担う、鉄道やバスなどの公共交通機関の活用
- ・少子高齢化への対応
- ・既存ストックを有効に活用したソフト施策（TDM施策）も含む都市交通施策への転換
- ・公共交通の利用促進やユニバーサルデザイン等による利便性の向上

【土地利用の各計画における方向性】

- 多極集約・連携型のコンパクトシティの実現（彦根市）
多極集約・連携型の都市づくりに向け、都市核での都市機能が充実した市街地形成、中心市街地における「21世紀型城下町」の創造、地域核での歩いて暮らせるまちづくり、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を目指します。
- 立地適正化計画（愛荘町）
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しています。
- コンパクトな中心拠点とネットワークによる「多核連携型都市構造」（多賀町）
拠点となる中心拠点～地域拠点～山間集落の連携を図り、広域連携軸として、名神高速道路や彦根都市圏内や隣接都市と接続する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っていきます。
- 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（甲良町）
自動車交通による交通軸と3つの環境域を地域基盤として、まちづくりの拠点、機能の維持・充実・活用を図るエリアを設定しています。
- 各拠点を繋ぐ道路や公共交通の施策の考え方を取り入れたまちづくり（甲良町・豊郷町）
豊郷甲良都市計画 都市計画区域においては、土地利用の方針として、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が示されています。

【本地域公共交通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。



（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、人口減少に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公益施設が充足し、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	概ねの面積
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。

（３）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、居住誘導区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。

再編後のバス路線図更新要



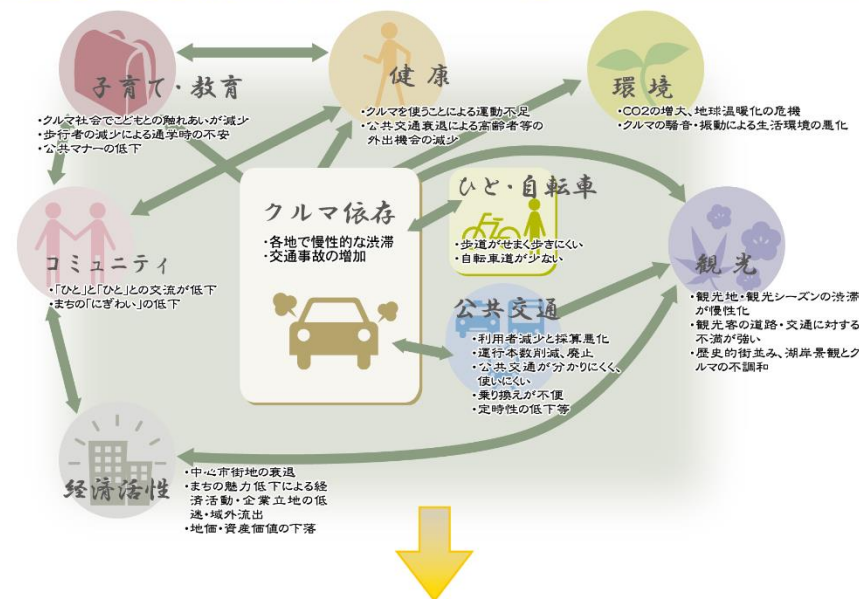
立地適正化計画における区域図とバス路線との関係
（バス路線は再編案）

(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。

▶ 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

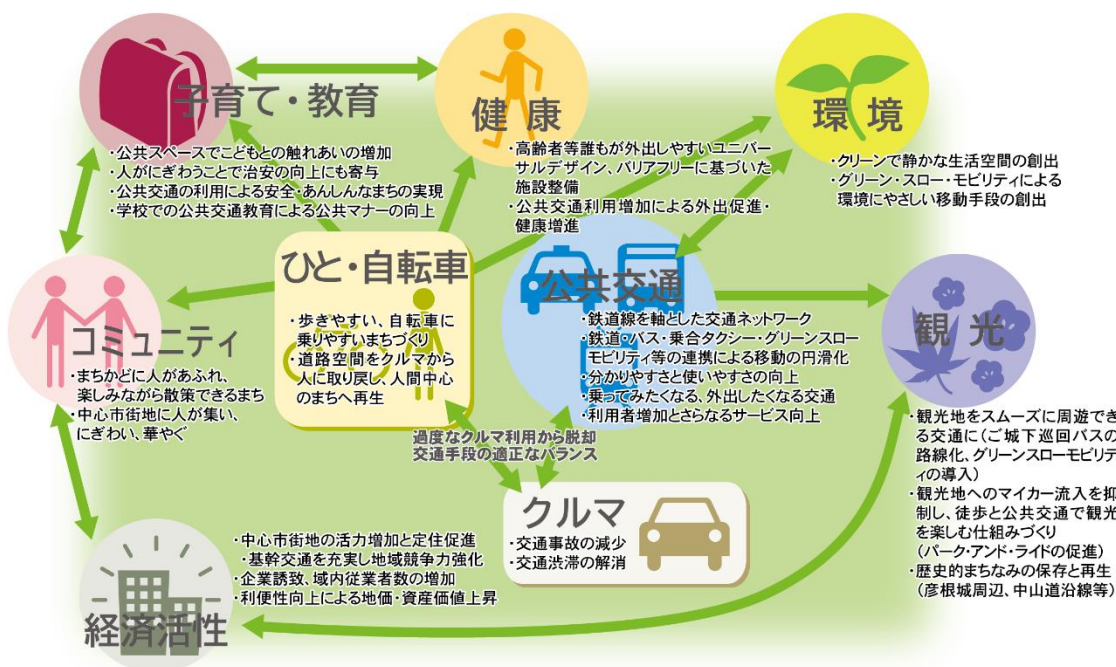


図 7-1 湖東圏域が目指すべき方向性～正のスパイラルへの転換

【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

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。

● 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

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の取組を、鉄道沿線市町と連携しながら実施し、鉄道線の持続的な運行確保と利便性向上につとめます。

● 移動のしやすさ向上による定住の促進

通勤者、学生、高齢者や障がい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・愛のり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3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・愛のり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）
 - 駅広場の整備、駅のバリアフリー化・施設改善（南彦根駅エスカレータ）

イ 近江鉄道

現状と課題

- ▶ 近江鉄道線は、地域の移動手段として幅広い用途で利用されてきたが、自動車利用を中心とした生活スタイルの普及等から、その利用者は昭和42年度(1967年度)の年間1,126万人をピークに平成14年度(2002年度)に369万人まで減少しました。また、開業後120年を超え鉄道施設の老朽化が進み、営業費用は増加傾向にあり、平成6年度(1994年度)以降継続して営業赤字となっています。こうした状況より、平成28年度(2016年度)に近江鉄道(株)から滋賀県及び沿線市町に対し、今後民間企業の経営努力による事業継続が困難であるとの説明があったことを受け、近江鉄道線の今後のあり方にかかる検討が始まり、「公有民営」方式による上下分離により、近江鉄道線を全線にわたり存続していく方針が合意され、それを受けて、近江鉄道沿線地域公共交通計画が策定されました。今後、「公有民営」方式による上下分離に向けた具体的な検討および手続等を進めること及び近江鉄道線の経営改善につながる事業を重点的に検討・実施することとしています。

機能強化の基本方針

- ・近江鉄道沿線地域公共交通計画では、近江鉄道線沿線地域の基本方針として下記が掲げられており、湖東圏域においても、本方針に則り、他の沿線地域と連携して取り組むこととします。
 1. 近江鉄道線を再生・活性化する
 2. 近江鉄道線の二次交通を充実する

3. 近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する
4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する
5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する

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、コロナ禍以前までは利用者数が増加傾向となっていました。しかし、コロナ禍により利用者数が大きく減少しているほか、全国的に課題となっているバス乗務員不足及び労働環境改善に向けた対応が求められている中、輸送資源を効率化しつつ、利用者のニーズに合った再編をしていく必要があります。あわせて、老朽化したバス車両を継続的に更新していくことも必要です。

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。
 - 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・愛のりタクシーの乗り継ぎ利便性向上
 - 待合環境の充実

エ 愛のりタクシー

現状と課題

- ▼ ・愛のりタクシーは、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、令和4年度は年間4.7万人を輸送しました。

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、愛のり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、愛のりタクシーへの移管を視野に入れて検討
 - 鉄道・バス・愛のりタクシーの乗り継ぎ利便性向上：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

第7章 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）間隔を目指す
- 南彦根駅～県立大学間：15～30 分間隔（J R 南彦根駅で接続）
- 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

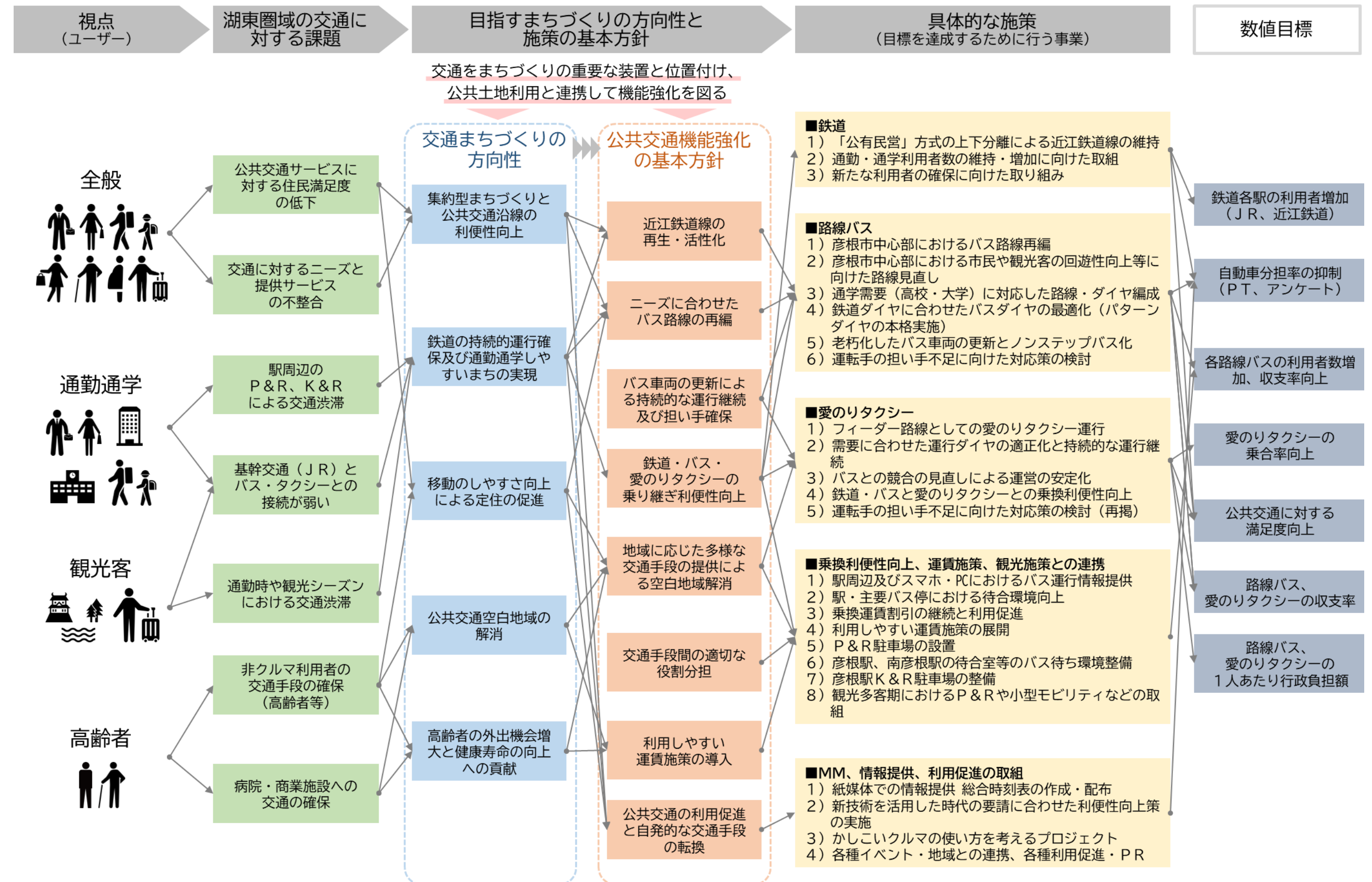
※上記を基本として、鉄道駅のダイヤに「5～10 分以内に」乗り継げるサービスレベルを確保。

※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）

湖東圏域コンパクト＆ネットワーク図



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9章 湖東圏域地域公共交通計画の目標

	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 (R 3 年度)	年間 948 万人 (R10 年度)
自動車交通手段分担率の抑制	76% (R 5 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 (R 4 年度)	年間 85 万人 (R10 年度)
愛のリタクシーの乗合率向上	1.51 人/便 (R 4 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% (R 5 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% (R 4 年度)	41% (R10 年度)
愛のリタクシーの収支率	16% (R 4 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 (R 5 年度)	236 円/人 (R10 年度)
愛のリタクシーの利用者 1 人あたり行政負担額	1,816 円/人 (R 5 年度)	1,816 円/人 (R10 年度)

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

(1) 鉄道

1) 「公有民営」方式の上下分離による近江鉄道の維持

事業計画	現状と課題 ・近江鉄道では、平成6年以降、鉄道事業の営業赤字が続き、鉄道事業者単独での事業継続が難しいことから、自治体、鉄道事業者、地域が一体となり、利用促進や利便性向上に係る取組等を進めることにより経営の改善を図るとともに、鉄道施設の保有と鉄道の運行を切り離す「公有民営」方式による上下分離により、将来にわたり持続可能なかたちで路線を再生・活性化していく必要があります。
	事業概要 ○事業構造の転換による持続可能な運行の確保 ・近江鉄道株式会社から譲渡を受けた鉄道施設・設備・車両を、第三種鉄道事業者として一般社団法人近江鉄道線管理機構が保有し、設備投資や維持修繕に要する費用を、滋賀県及び近江鉄道沿線10市町が負担することで近江鉄道線全線を適切に維持管理するとともに、第二種鉄道事業者として近江鉄道株式会社は沿線の企業や高等学校等への営業活動を一層強化し、新たな定期券利用者の獲得と利用者ニーズに基づく新たなサービスの提供につなげていきます。 ○近江鉄道線の輸送の安全の確保 ・近江鉄道線の安全・安心で持続可能な運行を確保するため、鉄道施設・設備、車両等の計画的な改修、更新時期の最適化、レールの重軌条化やPC枕木化等の軌道強化による乗り心地の改善や定時性、速達性の向上を図るとともに、駅舎、駅施設の改修等により利用者の快適性の向上に努めます。
実施時期	令和6年度以降順次
実施主体	滋賀県及び近江鉄道沿線10市町、近江鉄道(株)、(一社)近江鉄道線管理機構
備考	近江鉄道沿線地域公共交通計画に記載

2) 通勤・通学利用者数の維持・増加に向けた取組

事業計画	現状と課題	・近江鉄道線の主要顧客は通勤・通学利用者ですが、沿線人口の減少、少子高齢化の進展、新型コロナの影響に伴う働き方の変化により、今後減少が想定されます。そのため、維持・増加を図り、鉄道事業運営のベースとなる運賃収入を確保に努めます。
	事業概要	○通学定期券の購入促進 ・学生の通学における近江鉄道線利用を維持・増加させるため、通学定期券の購入を促進します。 ○通勤、通学における公共交通利用の促進 ・官公庁・沿線企業の通勤や沿線学校への通学における公共交通利用の促進を図る。
	実施時期	令和6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（近江鉄道沿線10市町と連携して実施）
	備考	

3) 新たな利用者の確保に向けた取り組み

事業計画	現状と課題	・近江鉄道線は沿線市町を結ぶ重要な社会インフラであり、地域住民や来訪者が上下分離後に利便性やサービスの向上を実感できるよう、利用者等のニーズにきめ細かに対応していく必要があります。 ・また、近年の利用者推移をみると、通勤・通学定期利用者が増加する一方、定期外利用者は横ばいで推移しており、定期外利用者の増加に向けては、沿線地域に点在する豊かな自然・歴史・文化等の観光資源の活用や、地域との連携による利用促進を継続して実施する必要があります。
	事業概要	○地域との連携によるにぎわい創出と人々の交流による地域の活性化 ・駅舎および駅周辺において、地域の魅力を活かした集客性の高いイベントを開催することにより、域外・域内の鉄道を利用した移動を促進します。 ・観光シーズンには、観光客が来訪しやすいようにスマホ決済によるお得な乗り放題チケットの販売や、ガチャフェスなど、沿線地域の団体等と連携して取り組むことにより、近江鉄道線を活用した人々の交流機会の創出や地域活性化を進めます。 ○鉄道の魅力およびサービスの向上 ・利用者ニーズを踏まえた企画切符や高齢者の外出を支援する割引パスの本格導入等を検討するとともに、企画切符で既に導入しているスマホアプリによる乗車券のしくみを活用したアプリ定期券導入に向けた調整を行います。 ・交通系 IC カードの近江鉄道線への導入や、リアルタイムでの運行情報の提供等を検討します。また、シームレスな交通サービスの提供を図るため、MaaSの導入も見据え、県東部地域のモビリティサービスを一括して提供できるしくみづくりについても研究していきます。
	実施時期	令和 6 年度以降順次
	実施主体	滋賀県及び近江鉄道沿線 10 市町、近江鉄道(株)
	備考	

(2) 路線バス

1) 彦根市中心部におけるバス路線再編

- 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員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。

現状と課題

- 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は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。

○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。

- 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

<再編の目標>

- 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

事業計画

事業概要

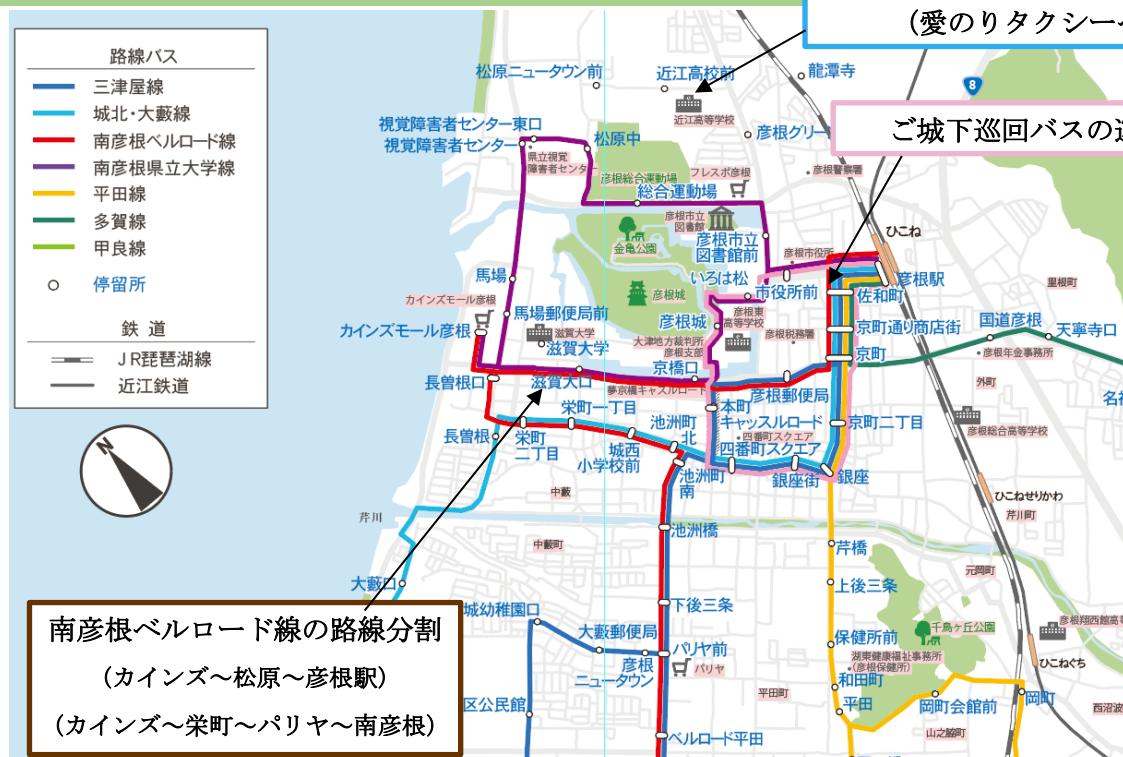
実施時期 令和6年度以降

実施主体 彦根市、湖国バス（株）

備考

城北大藪線・近江高校前経由便の廃止
（愛のりタクシーへ移管）

ご城下巡回バスの運行



2) 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

現状と課題	彦根駅～彦根城周辺には、彦根城や夢京橋キャッスルロード、四番町スクエアなどの観光資源が集中しているほか、彦根総合スポーツ公園や市立図書館などの公共施設も集中しています。一方で、現在運行しているご城下巡回バスは運行日を限定した運行となっており、市民利用や観光利用の回遊性を高めるためには、年中を通して回遊性の高い交通の提供が求められます。
事業計画	○彦根市中心部におけるご城下巡回バスの運行、利用実態を反映した路線バス再編実施 - ご城下巡回バスについては、引き続きハイシーズンを中心に運行し、市民及び観光客の利便性向上に資するものとします。 - 新たに彦根城周辺を周回して彦根総合スポーツ公園、視覚障害者センターなどの公共施設及びカインズモール（大規模商業施設）を経由する循環系統を新設します（通年運行）。 - 南彦根ベルロード線のうち、彦根駅～カインズモール間については、新設する上記循環系統と機能が重複すること及び定時性確保の観点から、カインズモール～ベルロード～ビバシティ間のみの運行とする一方で、運行本数を増回し、市民の買物利用の機会向上と定時性向上を図ります。 - 一方、路線バス城北大藪線のうち近江高校前経由の系統については、利用状況を勘案し、また近隣に愛のりタクシーが運行していることから、一部停留所について愛のりタクシーへの転換を含め再編するものとします。
	実施時期 令和6年度以降順次
実施主体	彦根市、湖国バス（株）、近江タクシー（株）
備考	本事業は、地域公共交通利便増進事業として位置付け、別途策定する「湖東圏域地域公共交通利便増進実施計画」の中で実施するものとします。

3) 通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成

事業計画	現状と課題	・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。 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。 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。 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。 <高校>河瀬高校、彦根工業高校、彦根翔西館高校、彦根東高校、愛知高校（以上県立）、近江高校、彦根総合高校 <大学>滋賀大学、滋賀県立大学、聖泉大学
	事業概要	○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・ダイヤ編成を行います。 ・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
	実施時期	令和6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（株）
備考		

4) 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）

事業計画	現状と課題	・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。 <課題> ○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
	事業概要	○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。 ○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。 ○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に提供することにより、利用者の増大が期待できます。 ・ご城下巡回バスをはじめとする彦根城周辺の路線バスの再編により、彦根市中心部の観光及び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まれ、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。
	実施時期	令和6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）、彦根観光バス（株）
	備考	

5) 老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化

事業計画	現状と課題	・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。 ・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。 <課題> ○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
	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。
事業計画	実施時期	令和6年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町、湖国バス（株）、彦根観光バス（株）
備考		

6) 運転士の担い手不足に向けた対応策の検討

事業計画	現状と課題	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。 湖東圏域における路線バスや愛のり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。
	事業概要	○運転士の担い手不足への対応 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。具体的には、湖東圏域公共交通ニューズレターなどの媒体を活用した運転士採用告知の支援を行います。
事業計画	実施時期	令和6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）、彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町
備考		

(3) 愛のリタクシー

- 1) フィーダー路線としての愛のリタクシー運行
- 2) 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
- 3) バスとの競合の見直しによる運営の安定化

現状と課題

- ・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。
- ・愛のリ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。
- ・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、愛のリ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。

<課題>

- 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

事業概要 ○引き続き、愛のリタクシーの継続運行
○愛のリ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 令和6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

【補足】地域公共交通確保維持事業の必要性（愛のリタクシー）

湖東圏域内の地域公共交通のうち、愛のリタクシー（15 路線）は地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しており、今後も国庫補助金を活用していく予定です。そこで、これらの路線の役割や位置付けを踏まえ、湖東圏域における補助事業の必要性を以下に整理しました。

表 11-1 補助事業（地域内フィーダー系統）の必要性（1）

地区	系統	必要性
とりいもと	小野線	●彦根市鳥居本地区小野町や原町、松原町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 彦根駅や近江鉄道鳥居本駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支えるこの地域唯一の公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	宮田線	●鳥居本地区宮田町や甲田町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 彦根駅や近江鉄道鳥居本駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支えるこの地域唯一の公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	山手線	●鳥居本地区善谷町や笹尾町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 彦根駅や近江鉄道鳥居本駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支えるこの地域唯一の公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
いなえ	石寺線	●彦根市稲枝地区石寺町や上岡部町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 稲枝駅や JR 南彦根駅、近江鉄道豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	新海浜線	●彦根市稲枝地区新海町や豊郷町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 稲枝駅や JR 南彦根駅、近江鉄道豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 11-2 補助事業（地域内フィーダー系統）の必要性（２）

地区	系統	必要性
かわせ	日夏線	●彦根市河瀬地区日夏町や甘呂町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 河瀬駅や JR 南彦根駅、近江鉄道豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	河瀬東・豊郷線	●彦根市河瀬地区日夏町や甘呂町、豊郷町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 河瀬駅や JR 南彦根駅、近江鉄道豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	亀山線	●彦根市河瀬地区清崎町や堀町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 河瀬駅や JR 南彦根駅、近江鉄道豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
まつばら	松原線	●彦根市松原町の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 彦根駅、近江鉄道彦根駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等の中でも自治体や交通事業者の運営努力を行い、自治体の支援で路線を維持する必要がある。
あいしょう	金剛輪寺線	●愛荘町金剛輪寺、岩倉、蚊野や豊郷町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 稲枝駅、近江鉄道愛知川駅・豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	愛荘西部線	●愛荘町東円堂、野々目、長野等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 稲枝駅、近江鉄道愛知川駅・豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
こうら	甲良線	●甲良町や彦根市地蔵町、東沼波町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 河瀬駅・南彦根駅、近江鉄道尼子駅・豊郷駅・高宮駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 11-3 補助事業（地域内フィーダー系統）の必要性（3）

地区	系統	必要性
たが	河内線	●多賀町河内、水谷、栗栖等や彦根市高宮町、大堀町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 南彦根駅、近江鉄道多賀大社前駅・高宮駅・豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	大君ヶ畑線	●多賀町大君ヶ畑、佐目等や彦根市高宮町、大堀町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 南彦根駅、近江鉄道多賀大社前駅・高宮駅・豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	萱原線	●多賀町萱原、大杉、藤瀬等や彦根市高宮町、大堀町等の交通空白地域と湖東圏域内の主要拠点を結び、通勤・通学、通院、買物等の生活交通を支える役割を担う。 ●JR 南彦根駅、近江鉄道多賀大社前駅・高宮駅・豊郷駅とも接続し、各駅へのアクセス交通としても重要な役割を担い、広域的な移動を支える公共交通である。 ●一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【地域公共交通の事業内容および実施主体】

湖東圏域内の地域公共交通のうち、地域内幹線と支線について、事業内容や運行を実施している主体等を以下に整理しました。

表 11-4 地域内幹線の事業内容および実施主体

公共交通の種類	系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス (9路線)	三津屋線	彦根駅	銀座街、ベルロード平田、市立病院、開出今、県立大学	三津屋、県立大学、市立病院	4条乗合	路線定期運行	彦根市 (運行は湖国バス)	なし
	城北・大藪線	彦根駅	銀座街、栄町二丁目、大藪、市立病院、開出今	三津屋、県立大学、市立病院	4条乗合	路線定期運行	彦根市 (運行は湖国バス)	なし
	南彦根 ベルロード 線	彦根駅	総合運動場、カインズモール彦根、ベルロード平田	ビバシティ	4条乗合	路線定期運行	彦根市 (運行は湖国バス)	なし
	南彦根 県立大学 線	南彦根 駅西口	松田団地、市立病院、ひこね市文化プラザ	県立大学	4条乗合	路線定期運行	湖国バス	なし
	平田線	彦根駅	銀座、平田、宇尾、印刷局前	南彦根駅西口	4条乗合	路線定期運行	彦根市 (運行は湖国バス)	なし
	多賀線	彦根駅	国道多賀大社、びわ湖東部中核工業団地、多賀大社前駅口、スクリーン	多賀町役場、共栄社化学前、南彦根駅西口	4条乗合	路線定期運行	彦根市・多賀町 (運行は湖国バス)	なし
	甲良線	河瀬駅東口	尼子駅	富之尾	4条乗合	路線定期運行	甲良町 (運行は湖国バス)	なし
	稲枝循環 線	稲枝駅	柳川、本庄、聖泉大学	新海	4条乗合	路線定期運行	彦根市 (運行は彦根観光バス)	なし
	角能線	能登川駅	愛知川駅、湖東記念病院	市ヶ原	4条乗合	路線定期運行	愛荘町・東近江市 (運行は近江鉄道バス)	なし

表 11-5 支線（地域内フィーダー系統）の事業内容および実施主体

公共交通 の種類	系統	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行 態様	実施主体	補助事業 の活用
愛のり タクシー (15 路線)	とりいもと 小野線	友 仁 山 崎病院	鳥居本駅、 高根団地東	友 仁 山 崎 病院	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	とりいもと 宮田線	友 仁 山 崎病院	鳥居本駅	摺針	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	とりいもと 山手線	友 仁 山 崎病院	鳥居本駅	笹尾	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	いなえ 石寺線	友 仁 山 崎病院	稲枝駅	雨降野信 号前	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市・ 豊郷 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	いなえ 新海浜線	友 仁 山 崎病院	稲枝駅	豊郷駅	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	かわせ 日夏線	友 仁 山 崎病院	河瀬駅西口	豊郷駅	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	かわせ 河瀬東・ 豊郷線	市立病院	河瀬駅東口	雨降野信 号前	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市・ 豊郷 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	かわせ 亀山線	市立病院	河瀬駅西口	豊郷駅	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	まつばら 松原線	友 仁 山 崎病院	彦根駅	ミシガン 州立大学 連 合 日 本 センター	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市 (運行は 近江タクシー)	なし
	あいしょう 金剛輪寺 線	稲枝駅	豊郷病院、 金剛輪寺	湖東記念 病院前	4 条乗合	路線不定 期運行	愛荘町・ 豊郷 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	あいしょう 愛 荘 西 部 線	稲枝駅	豊郷病院、 愛知川駅	湖東記念 病院前	4 条乗合	路線不定 期運行	愛荘町 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	こうら 甲良線	市立病院	甲良町役場	豊郷駅	4 条乗合	路線不定 期運行	甲良町 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	たが 河内線	市立病院	多賀大社 前駅	山女原	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市・ 多賀町 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	たが 大 君 ヶ 畑 線	市立病院	多賀大社 前駅	大君ヶ畑奥	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市・ 多賀町 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)
	たが 萱原線	市立病院	多賀大社 前駅	旧保育園前	4 条乗合	路線不定 期運行	彦根市・ 多賀町 (運行は 近江タクシー)	フィーダー 補助 (国)

4) 鉄道・バスと愛のリタクシーとの乗換利便性向上

事業計画	現状と課題	・湖東圏域のバスの運賃体系は、210 円及び 310 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。 ・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。 ・あわせて、愛のリ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。 ・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。
	事業概要	○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） ○J R 及び近江鉄道と愛のリタクシーとの接続改善 ○主要バス停における路線バスと愛のリタクシーとの接続改善
	実施時期	令和 6 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		

(4) 乗換利便性向上、運賃施策、観光施策との連携

1) 駅周辺及びスマホ・PC におけるバス運行情報提供

事業計画	事業概要	＜現状＞ ・ 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。湖東圏域では、路線バス位置情報表示システム「バスここクル」を整備し、これから乗るバスが、今どこを走っているのか確認することができます。 ＜課題＞ ○ 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
		＜目標と計画案＞ 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。 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。 ○ 鉄道駅での掲示・サイン等 ・ 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 ○ バスロケの情報について、GTFS-RT 形式によるスマホ・PC での情報提供 ○ 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 ＜効果＞ 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。
		実施時期 令和 6 年度以降 実施主体 彦根市、湖国バス（株） 備考 GTFS-RT：公共交通機関の時刻表や関連する地理情報のオープンデータ形式



2) 駅・主要バス停における待合環境向上

事業計画	現状と課題	・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。 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。 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。 <課題> ○「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
	事業概要	○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。 ・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 <効果> 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。
	実施時期	令和6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）
	備考	

3) 乗換運賃割引の継続と利用促進

4) 利用しやすい運賃施策の展開

- 現状と課題**
- ・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、運転士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。
 - ・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。
 - ・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。
 - ・IC カードについては、令和 2 年度より IC OCA（全国共通交通系 IC カード）の土入が始まりました。

事業計画	事業概要	○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。
	実施時期	令和 6 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	

5) P & R駐車場の設置
6) 彦根駅、南彦根駅の待合室等のバス待ち環境整備
7) 彦根駅K & R駐車場の整備

事業計画	現状と課題	・追加
	事業概要	○通勤時のパーク・アンド・ライド駐車場の整備 ・鉄道駅では交通結節点の更なる機能強化を目指し、通勤・通学用パーク・アンド・ライド（P & R）駐車場の充実を図ります。 ・特に、彦根城周辺における交通渋滞の軽減などのため、河瀬駅、稲枝駅、鳥居本駅などの郊外部の駅前広場周辺では、P & R駐車場の充実によるクルマから公共交通への利用転換を促します。 ・通勤・通学用P & R駐車場は、既存駐車場との提携や商業施設の駐車場の活用などについても検討し、小規模な取り組みから将来的な大規模P & Rへつなげていきます。 ○観光期におけるP & B R施策の充実 ・観光期における彦根インターチェンジ～彦根市街地間の慢性的な交通渋滞を低減させるため、観光期に実施するパーク・アンド・ライド駐車場の整備を行うとともに、P & B R駐車場利用者に対してご城下巡回バスや小型モビリティ等の乗車を促すための施策について検討します。 ・市街地への車両流入抑制のための具体的な対策を検討するとともに、一般路線バスを活用しながら、パーク・アンド・ライド等を恒常化させるための研究を進めます。 ○彦根駅、南彦根駅における待合環境及びキス・アンド・ライド駐車場の整備 ・彦根駅や南彦根駅の利用者に対して、鉄道・バス乗り継ぎの待合環境整備の可能性について検討を実施します。 ・彦根駅前のキス・アンド・ライド駐車場の整備については、駅周辺整備の進捗とあわせて検討を進めながら、バスやタクシーなど他公共交通への影響も勘案しつつ必要性を検討していきます。
	実施時期	令和6年度以降順次
	実施主体	彦根市、湖国バス（株）
	備考	



8) 観光多客期における小型モビリティなどの取組

現状と課題	- 彦根城周辺地域においては、春の観桜期及び秋季を中心に多くの観光客が訪れていますが、こうした観光客の多くはマイカーによる流入となっているため、市内中心部の渋滞が慢性化しているほか、マイカー観光用の駐車場が不足するなどの問題があります。 - これまでのマイカー依存型の観光受け入れでは、観光客にとって不便を強いるほか、市民生活及び周辺環境にも悪影響を及ぼすことから、「歩いて楽しめる観光」を目指し、それをサポートする環境にやさしい移動手段の構築が求められます。
事業概要	- グリーンスローモビリティは、環境負荷が少ないこと、開放的で景色を楽しみながら移動することができること、乗降がしやすいことなどから、新たなモビリティサービスとして活用が期待でき、全国の観光地で導入事例があります。 - そこで、世界遺産登録を目指す彦根城周辺地域において、交通の脱炭素化と地域課題の同時解決を目指し、グリーンスローモビリティによる旅客運送システムを構築します。 - 具体的には、彦根城周辺、キャッスルロード及び四番町スクエアのエリアを結ぶルートを設定し、観光客がグリーンスローモビリティ及び徒歩を組み合わせで移動・回遊できる交通を実現します。 - なお、彦根城周辺地域においては、ご城下巡回バス及び一般路線バスが運行していますが、これらバス交通との競合を避けつつ、彦根城周辺における短距離移動のラストワンマイルを担う小規模移動手段としてグリーンスローモビリティを位置付けます。
実施時期	令和6年度以降本格実施
実施主体	彦根市、近江タクシー（株）
備考	グリーンスローモビリティ：20km/h 未満で公道を走行することが可能な電動車を活用した小型モビリティサービス。



(5) MM、情報提供、利用促進の取組

1) 紙媒体での情報提供 総合時刻表の作成・配布

事業計画	現状と課題	<現状> 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。 <課題> ○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 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。
	事業概要	<目標と計画案> ○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。 ・「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 ・愛のり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 <効果> ○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。
	実施時期	令和6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）
	備考	

2) 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

	・国において、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したものです。この形式に沿って時刻情報やバス停の位置などのデータを整備することで、経路検索サービスや地図アプリが公共交通の情報を利用しやすくなります。
現状と課題	・また、世界的に、複数の交通機関を統合した1つのサービスとしてみなし、情報提供や決済などの仕組みを統合する MaaS (Mobility as a Service) という概念が浸透しています。 ・運輸業界のドライバー不足への懸念から、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保が求められています。
事業計画	○時刻表情報のオープンデータ化による情報提供 ・ GoogleMap などのスマートフォンで遅延状況を加味した経路検索をできるよう、オープンデータによる情報提供を行い、住民はもとより観光客も地域交通機関でスムーズに目的地に到達できるような情報発信を行います。 ○MaaS 関連事業の取組強化 ・ 愛のりタクシーにおけるキャッシュレス決済の拡大 ・ 将来的には、愛のりタクシーの AI デマンド交通（人工知能が予約ニーズに応じて自動配車することによる、更なる利便性向上と配車の効率化）への発展などについても検討を行います。 ・ 自家用有償旅客運送、福祉輸送、企業バス等について、国が示す方針と湖東圏域における適用可能性（メリット・デメリット）を鑑みながら、活用のあり方を判断していきます。
	実施時期 令和 6 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）、近江タクシー（株）
備考	MaaS（マース）：電車、バス、タクシー、船舶、航空などあらゆる交通機関の運行データをまとめ、一つのアプリやサイトで全ての交通機関の経路を検索し、その予約や決済が一括でできるサービス。

Google における、時刻表オープンデータによる
情報提供（遅れ情報を加味した経路検索）例



3) かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト

事業計画	現状と課題	<現状> ・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。 <課題> ○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
	事業概要	<目標と計画案> ○公共交通のブランド化 ・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 ・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 ○学校向けモビリティ・マネジメント ・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 ・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	令和6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	

4) 各種イベント・地域との連携、各種利用促進・PR

事業計画	現状と課題	<現状> ・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。 <課題> ○公共交通の利用頻度が極めて少ない方の存在、公共交通が疎遠になっている風潮 ○特に若年層で公共交通の利用経験のない層の増加の懸念
	事業概要	<目標と計画案> ○公共交通を利用されるきっかけ作りとしての機会の創出 ・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	令和6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）、各関係団体
	備考	

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 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・愛のり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 P R 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 P R 等の活動を自治体と連携して実施します。

第12章 策定の経緯

令和5年5月8日～19日	湖東圏域の公共交通に関するアンケート調査の実施 (公共交通に対する住民ニーズの把握)
令和5年7月25日	令和5年度第1回湖東圏域公共交通活性化協議会総会 (地域公共交通計画の検討状況について報告)
令和6年1月9日	令和5年度第2回湖東圏域公共交通活性化協議会総会 (地域公共交通計画案の提示及び審議)
令和6年1月29日～2月28日	地域公共交通計画素案に対するパブリックコメントの実施
令和6年3月27日	令和5年度第3回湖東圏域公共交通活性化協議会総会 (地域公共交通計画の内容について承認)