

彦根市地域公共交通総合連携計画
～ みんなでつくりあげよう ひこねの公共交通～
(素案)

平成21年2月

彦根市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.....	1
(2)	計画の位置づけ.....	2
(3)	計画策定の枠組み.....	2
2	当該地域の公共交通の概況・問題点.....	3
(1)	人口および地勢.....	3
(2)	市民の交通機関利用.....	6
(3)	公共交通サービスの現況.....	8
(4)	バス交通の経営状況.....	9
(5)	彦根市における交通の問題点.....	10
(6)	乗合タクシー実証運行.....	11
3	彦根市の公共交通に関するアンケート調査による市民ニーズの把握.....	12
(1)	アンケート調査概要.....	12
(2)	アンケート調査結果概要.....	13
4	彦根市地域公共交通総合連携計画に関する基本方針.....	22
5	彦根市地域公共交通総合連携計画の区域.....	23
6	彦根市地域公共交通総合連携計画の目標.....	23
7	公共交通活性化に向けた市民からの提案.....	24
8	事業の概要および事業実施主体.....	27
9	継続的な公共交通活性化のための体制.....	43
10	計画期間.....	45
11	その他.....	45

参考資料 彦根市の公共交通に関するアンケート調査結果
バスを楽しくするアイデアコンクール『ひこねバスコン』

1 はじめに

(1) 計画策定の趣旨

路線バスをはじめとする公共交通は、マイカーを中心とした、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により、収入が落ち込み維持が困難になってきていますが、自家用車を持たないあるいは利用することのできない人にとって、日常生活および社会生活を確保するうえで公共交通機関を維持していかなければなりません。また、渋滞緩和や交通事故防止、活力ある都市活動の実現、自家用車からの二酸化炭素排出による環境への負荷の低減といった観点からも公共交通機関の利用促進を図ることが求められています。

こうした背景から、平成19年10月に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が施行されました。この法律は、地域公共交通の活性化および再生のための地域における主体的な取組および創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。

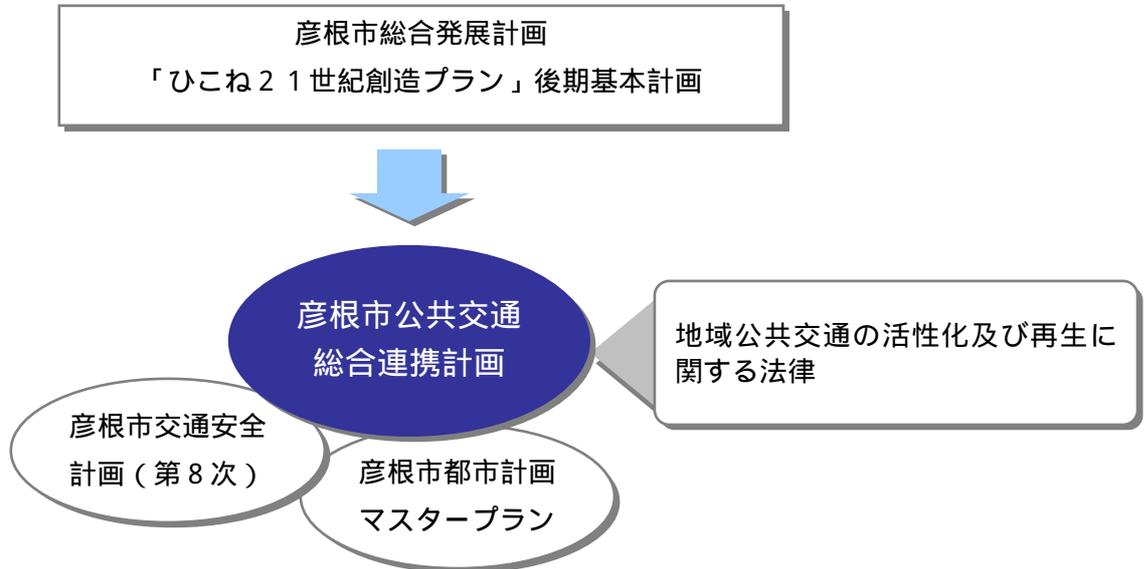
これまで彦根市では、路線バスを利用しやすくして利用増加を図るために、距離制運賃から均一運賃の変更、現在の市立病院への乗り入れや公共交通空白地域への導入を実施してきましたが、赤字額が1億円を超え今後さらに増加することが予想されることから、費用対効果の観点での路線の廃止・縮小を余儀なくされました。しかしこれは一時的な措置に過ぎず、このままではさらに利用客が減少し、廃止・縮小に追い込まれてしまいかねない状況にあります。

彦根市総合発展計画「ひこね21世紀創造プラン」後期計画では、活力ある産業に満ちた、にぎわいあふれるまちづくりのために路線バスの利用促進や効率的な公共交通対策を推進し、市民の移動手段としての公共交通を将来に向かって維持していくことが求められています。また、平成20年7月に「彦根市低炭素社会都市宣言」を行い、彦根市として二酸化炭素排出削減に取り組むことを宣言し、二酸化炭素排出量削減に効果の大きい公共交通機関の利用促進が求められています。しかし、行政や事業者だけの努力には限界があり、市民や地域と一緒に取り組んで行くことが必要です。

そこで、彦根市では、平成20年3月にこの法律に基づいて彦根市公共交通活性化協議会を発足し、市の公共交通の現状、課題の把握やアンケート調査等による市民の意見の把握、それによる改善策の検討を重ね、平成21年度から平成23年度の3年間に実施する地域公共交通総合連携計画を作成しました。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律第5条に基づく地域公共交通総合連携計画です。同時に、彦根市総合発展計画「ひこね21世紀創造プラン」後期基本計画を上位計画とし、関連計画との整合性を図るものとします。

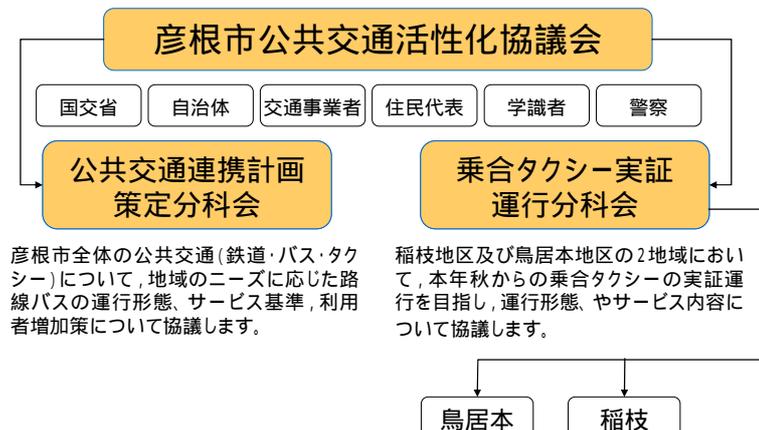


(3) 計画策定の枠組み

本計画は、市民の生の声を実際の計画に反映させるために、以下の取組を通じて市民の貴重なご意見を反映しながら取りまとめたものです。

- 市民アンケート調査の実施による市民ニーズの把握
- バスを楽しむアイデアコンクール『ひこねバスコン』の実施による市民からの具体的な施策提案の募集
- 「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の開催によるバスを盛り上げるための取組と市民意識の醸成

これらの取組により、本市の公共交通活性化施策が市民目線で充実したものとなり、今度の施策展開において市民の生の声を実行可能な計画に反映できたことは非常に意義のあることです。



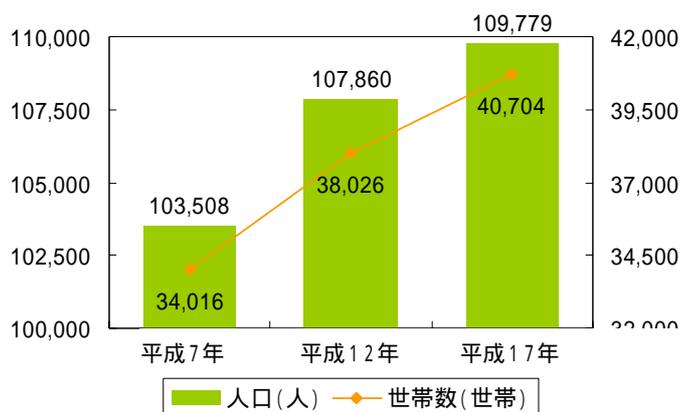
2 当該地域の公共交通の概況・問題点

(1) 人口および地勢

彦根市は人口約11万人を擁し、滋賀県東北部における中心都市として発展を続けている。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る。JR線沿線および中心部は比較的人口密度が高い一方、琵琶湖沿岸部および山間部では小規模な集落が点在するなど、低密度な地域も多い。

<人口の推移>

人口は年々増加の一途をたどっている。(平成17年は平成7年比で約6.1%増加)



(出典:H7~H17国勢調査)

図 2.1 彦根市における人口および世帯数の推移

<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い。今後、いわゆる、団塊の世代の方が高齢化を迎えるため、高齢化社会に対応した政策が求められる。

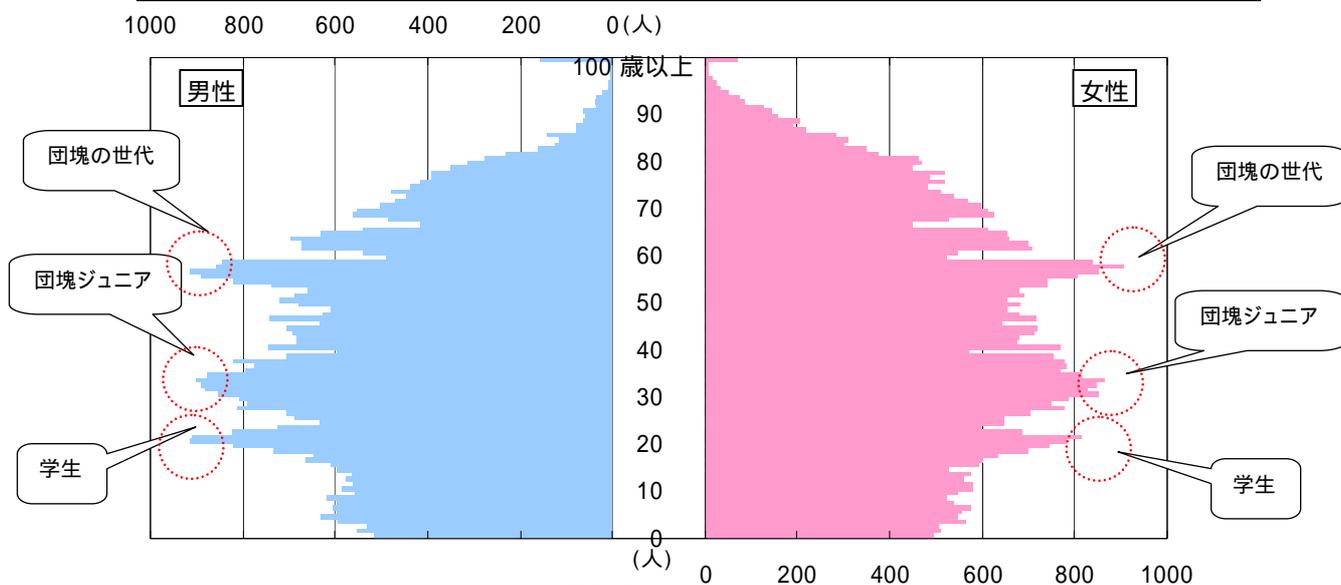
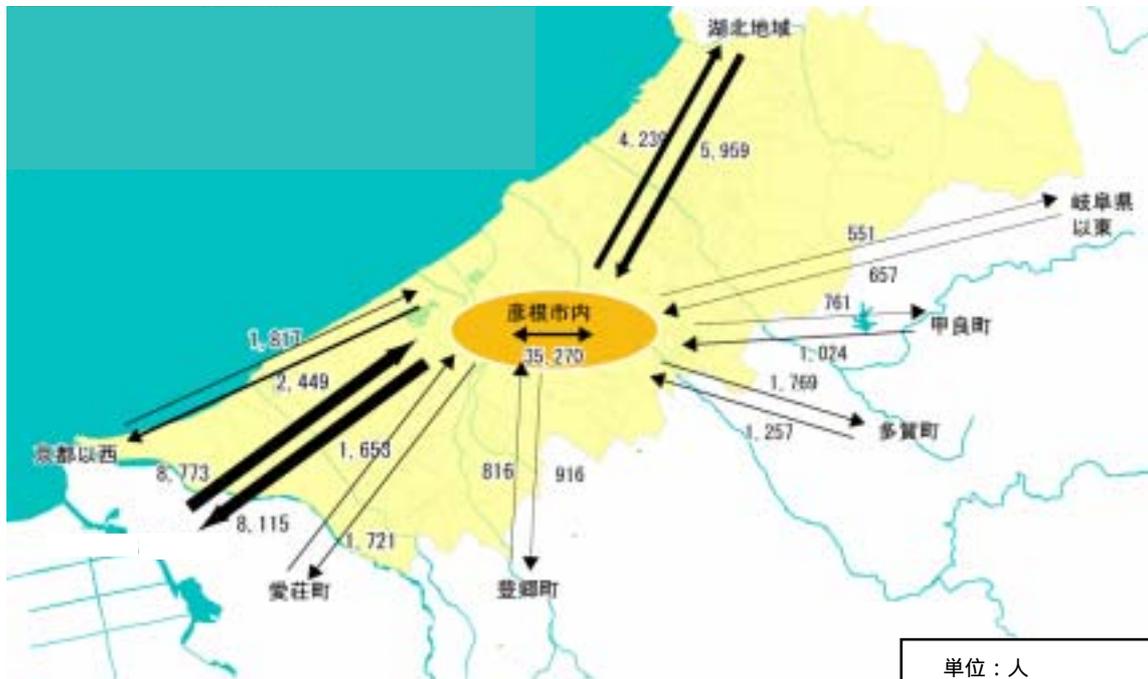


図 2.2 彦根市における人口ピラミッド

< 通勤・通学流出入人口 >

市内に通勤通学する市民が最も多いが、湖南地域や湖東地域、更に京都や大阪に通勤通学する市民も多い。また、流入・流出ともほぼ同程度となっている。

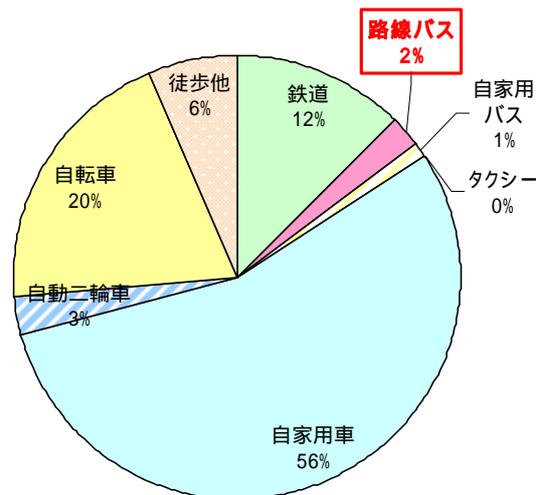


単位：人
(出典：H17国勢調査)

図 2.3 彦根市における通勤・通学流出入人口

< 通勤・通学時利用交通手段 >

彦根市在住者の通勤・通学時における交通手段として、自家用車を利用する市民が非常に多く、路線バスを利用する市民は2%に留まる。



(出典：H12国勢調査)

図 2.4 彦根市在住者の通勤・通学時利用交通手段

<町字別人口分布>

南彦根駅周辺の城南学区やベルロード沿線の平田学区および金城学区の人口が多く、人口密度も高くなっている。



図 2.5 彦根市の町丁目別人口分布

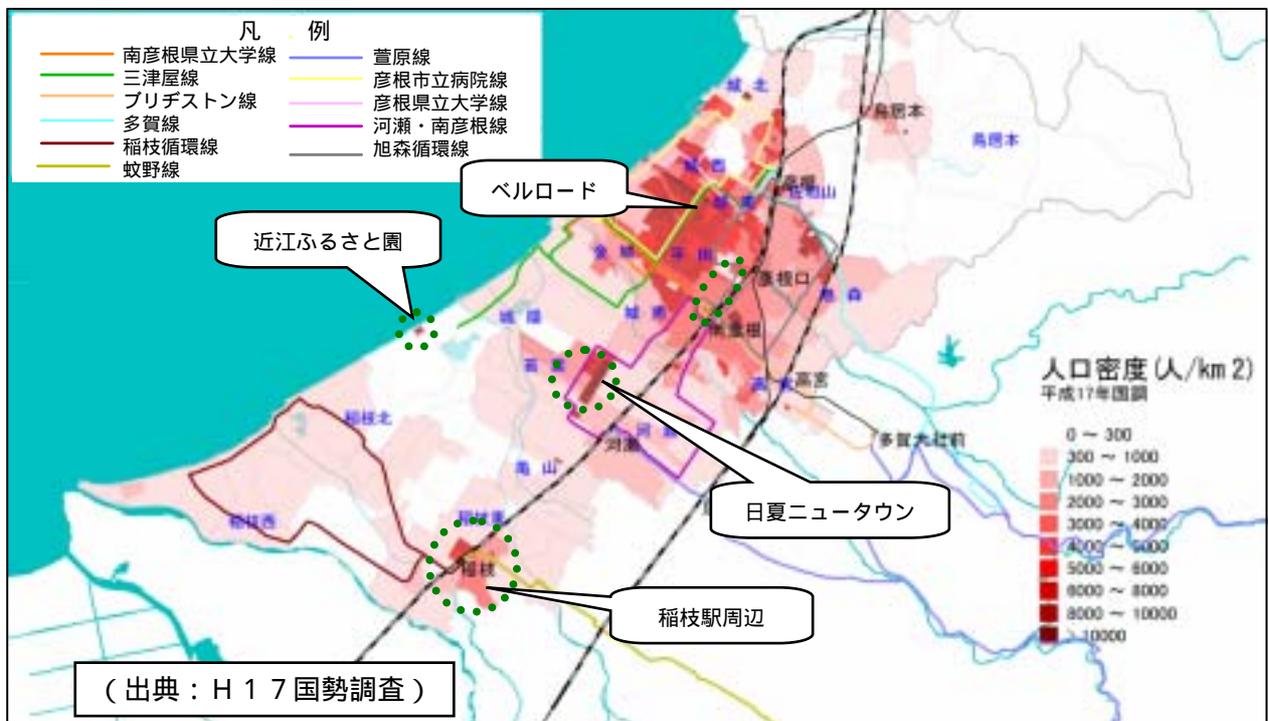


図 2.6 彦根市の町丁目別人口密度分布

(2) 市民の交通機関利用

彦根市関連の交通機関（徒歩二輪を除く）の約9割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**となっている。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い。

<交通手段分担率>

交通手段分担率は、自家用車が56.5%を占め、路線バスは僅か0.3%に留まる。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る。

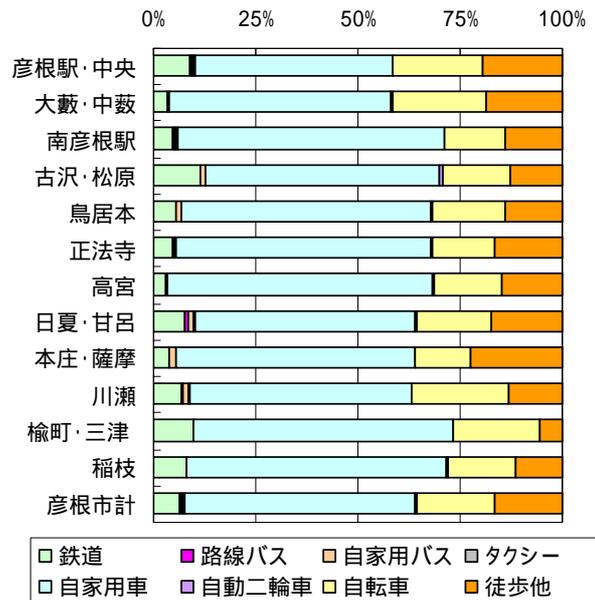
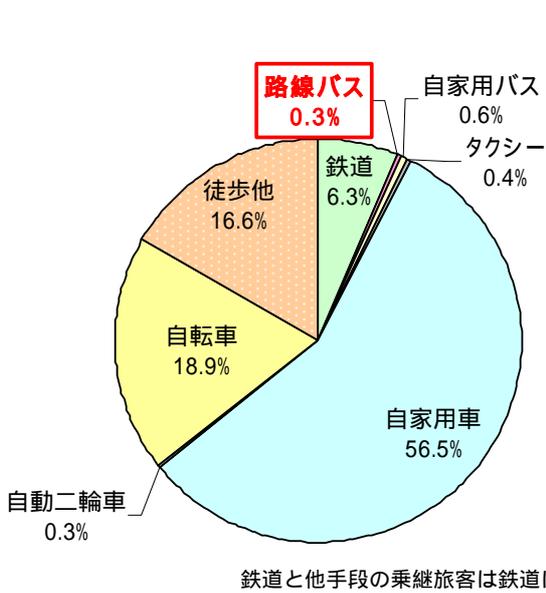


図 2.7 彦根市における代表交通手段分担率

図 2.8 彦根市における代表交通手段分担率 (PT調査入力ゾーンごとの集計)

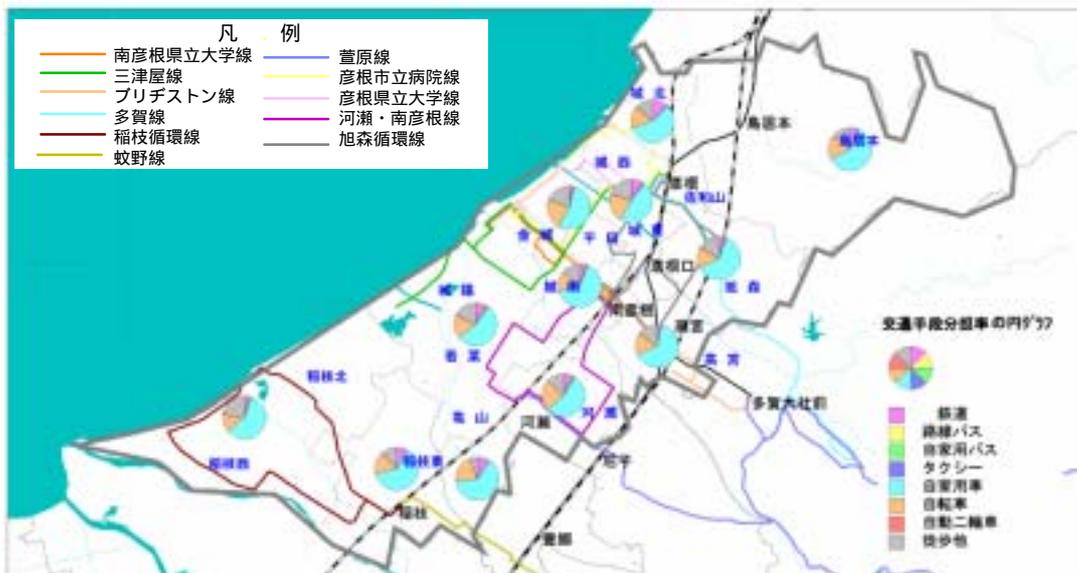


図 2.9 バス路線と交通手段分担率の関係

(出典: H12パーソントリップ調査)

< 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・二輪車が73%、自家用車が20%を占める。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」の利用が多いものと推察される。

一方で、路線バス 鉄道乗継は僅か4%に過ぎず、鉄道利用者のアクセス交通手段としてあまり利用されていない状況である。

市内駅別に見ると、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ない。

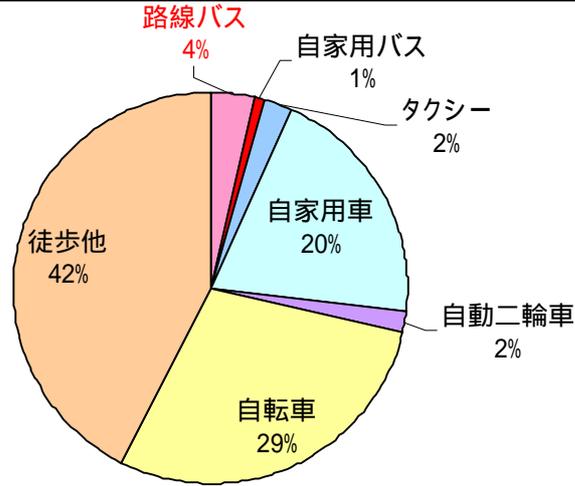


図 2.10 彦根市内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段

(出典：H12パーソントリップ調査)

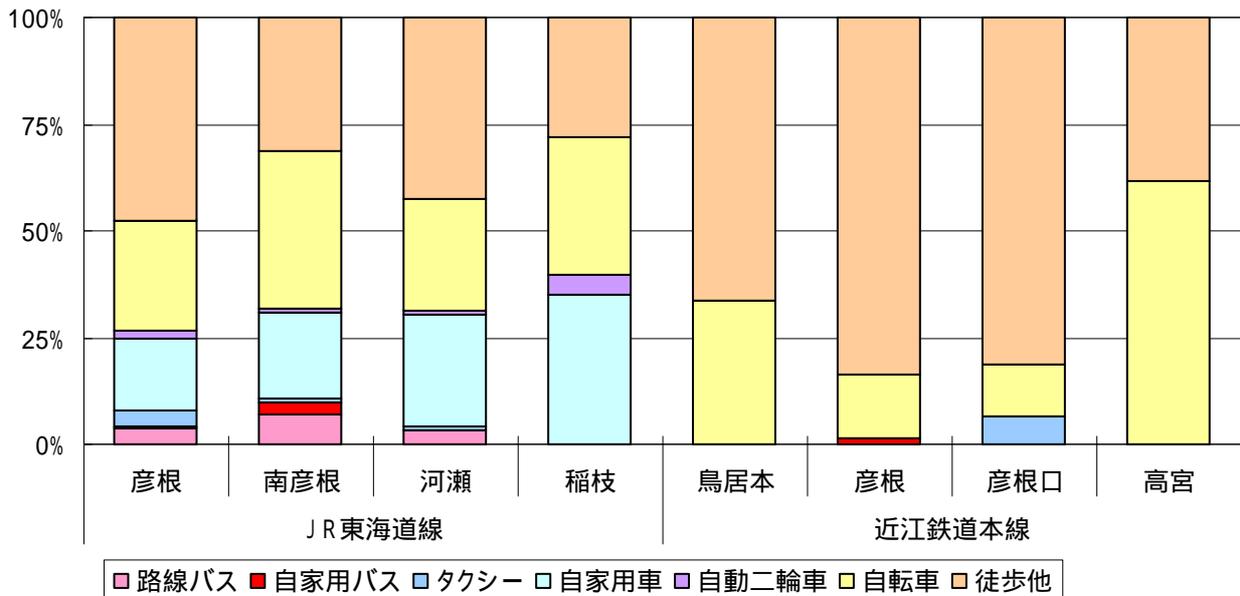


図 2.11 彦根市内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段 (駅別)

(出典：H12パーソントリップ調査)

(3) 公共交通サービスの現況

J R 東海道本線（琵琶湖線）および近江鉄道本線が市域を縦断しており、それぞれ15分～30分間隔で運行している。一方バス交通は11路線運行しているが、うち通常の企業路線は1路線のみで、残り10路線は民間事業者が公的助成により運行している「コミュニティバス路線」である。



図 2.12 彦根市内のバス路線位置図

表 1 彦根市内のバス路線一覧

運行事業者		路線名	主な経由地
企業 路線	近江鉄 道(株)	南彦根県立大学線	南彦根駅西口～県立盲学校～福祉センター～市立病院前～県立大学
		三津屋線	彦根駅～銀座街～下後三条～市立病院前～県立大学・開出今～三津屋
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス 路 線	湖国バ ス(株)	彦根市立病院線	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
		旭森循環線	彦根駅～地蔵～旭森小学校～南彦根駅西口～平田～銀座～彦根駅
		河瀬南彦根線	南彦根駅西口～城南小学校～日夏中央・日夏ニュータウン中央～河瀬駅西口
		プリヂストン線	南彦根駅西口～プリヂストン彦根工場～サトウ糖工場～多賀大社前
		萱原線	河瀬駅東口～尼子駅～多賀町役場～金屋橋～川相～萱原
		多賀線	彦根駅～正法寺～多賀町役場
	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
		蚊野線	稲枝駅～肥田～豊郷駅～目加田～堅井～蚊野～金剛輪寺

(4) バス交通の経営状況

路線バス利用者が年々5%ずつ減少しており、平成20年時点では1日平均約2千人と、人口の2%にも満たない状況である。またコミュニティバス路線の平均収支率は約44%で、経営性のあるものとはいえない状況である。この経営状況の悪化により系統整理および減便を繰り返しており、それがさらなる不便と利用者の減を招くという悪循環に陥っている。

表2 平成20年度 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	-	-	212,142	-	-	-	-	-	6.32
三津屋線	142,093.9	115,441.3	200,898	31,769,929	43,592,604	11,822,675	137	72.88%	3.87
河瀬南彦根線	68,967.0	62,144.4	12,014	1,888,179	20,426,213	18,538,034	1,082	9.24%	0.45
彦根駅市立病院線	65,360.5	58,190.2	61,548	10,438,584	18,149,192	7,710,608	174	57.52%	4.63
旭森循環線	33,283.9	32,406.4	16,215	2,996,479	10,153,350	7,156,871	339	29.51%	1.26
稲枝循環線	27,182.6	27,182.6	5,753	2,094,344	9,234,156	7,139,812	441	22.68%	1.12
彦根県立大学線	29,917.4	21,210.8	24,773	4,116,266	12,372,514	8,256,248	301	33.27%	2.85
プリヂストン線	29,451.7	28,013.2	23,584	2,825,290	12,651,683	9,826,393	448	22.33%	1.43
蚊野線	9,677.8	9,677.8	9,704	513,900	2,817,156	2,303,256	548	18.24%	0.76
萱原線	14,604.8	14,604.8	75,394	703,707	3,116,059	2,412,352	443	22.58%	1.38
多賀線	58,496.9	58,496.9	72,928	6,962,823	15,158,715	8,195,892	218	45.93%	3.37
計	479,036.5	427,368.4	714,953	64,309,501	147,671,642	83,362,141	230	43.55%	

他町にまたがる路線については、輸送人員および平均乗車密度は路線全体、その他は彦根市分

(出典:平成20年度彦根市地方バス路線維持費補助金、近江鉄道株)

<バス路線の補助金額推移>

事業者に対する補助金額は、平成14年の彦根市立病院への乗入れ路線拡充以前から増加の一途をたどっているが、平成18年10月からの廃止統合により減少した。

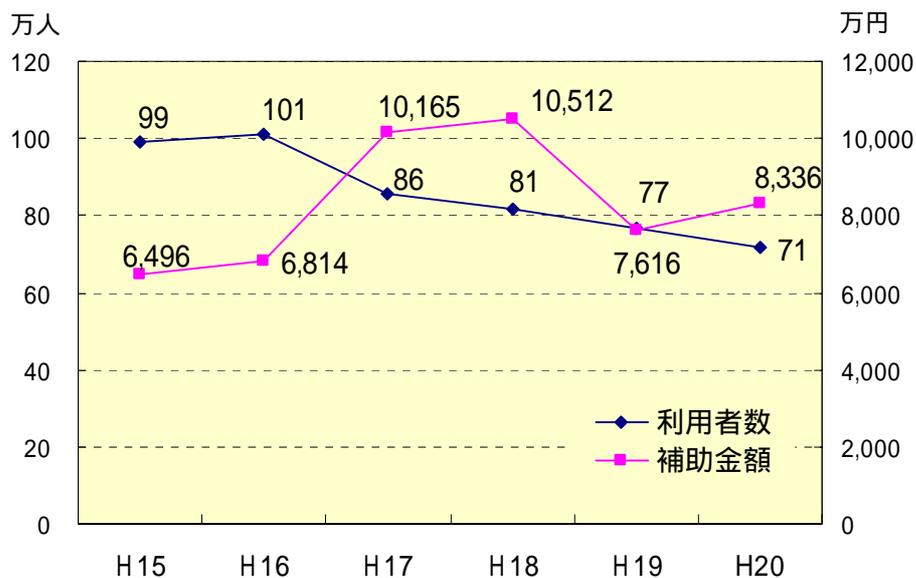


図 2.13 補助額・利用者数の推移

(5) 彦根市における交通の問題点

路線バスに対する行政負担が年々増加している中、市民の交通手段の維持が極めて困難な状況となっている。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、高齢化が進む中で市民のモビリティ確保が急務となっている。また、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る。このように彦根市の交通を取り巻く環境は危機的状況にあり、この状況から脱却するために今すぐ抜本的な改善を実施する必要がある。

< 道路交通の混雑状況 >

市北部の国道 8 号や名神高速道路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ある



鉄道と他手段の乗継旅客は鉄道に含む。

(出典: 新たな渋滞対策プログラム 2006 (滋賀県))

(6) 乗合タクシー実証運行

< 実証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。
- ・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、出来るだけ効率のかつ利便性が高まるような運行ダイヤとする。
- ・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す。
- ・運賃はバスとタクシーの中間の500～1,500円とし、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を実施する。

< 実証運行概要 >

・平成20年10月27日（月）から、鳥居本地区と稲枝地区（一部）で試行運行を開始

- ・ 稲枝地区 2路線
- ・ 鳥居本地区 3路線
- ・ 平日は毎日運行。各路線とも4～6往復



図 2.14 稲枝地区運行ルート



図 2.15 鳥居本地区運行ルート

3 彦根市の公共交通に関するアンケート調査による市民ニーズの把握

(1) アンケート調査概要

- ・ 連携計画策定に向けて、市民の公共交通に関する意識やニーズを把握し、今後のバス事業およ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「彦根市の公共交通に関するアンケート調査」を実施した。
- ・ 以下に結果概要を示す。なお、全調査結果については、「参考資料」に掲載する。

調査対象	住民基本台帳より約4,100世帯を無作為抽出 ^{注1)}
調査時期	平成20年9月19日～平成20年10月6日
調査方法	各世帯にアンケートを3部同封し、郵送による配布回収
回収数・回収率	有効回答数：2,438件 ^{注2)} 回収率：約2割 ^{注3)}

主な調査項目	
1. 日頃の移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電車・バスの利用頻度 ・ 通勤・通学での移動 ・ 平日の買い物、通院等での移動（最大2つまで）
2. 公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの認知度 ・ 情報の分かりにくさで困った経験 ・ 利用促進のための改善点 ・ 将来のサービス低下に対する不安 ・ 年数回のバス利用の可否 ・ 将来のバス交通の方向性 ・ バス交通維持に向けて必要な取組
3. クルマ利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段のクルマ利用 ・ 将来のクルマの運転に対する不安 ・ クルマから他の公共交通機関への転換可能性
4. 個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 性別 / 年齢 / 職業 / 住所 / 居住年数 / 自動車保有台数 / 免許の有無 / 自由に使える車の有無
5. 自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利用促進に向けた取組

注1) 町丁別に世帯数の1割を抽出した合計。ただし、各町丁は最低10世帯される条件を設定

注2) 白票や回答不備の調査票43件を除外した件数

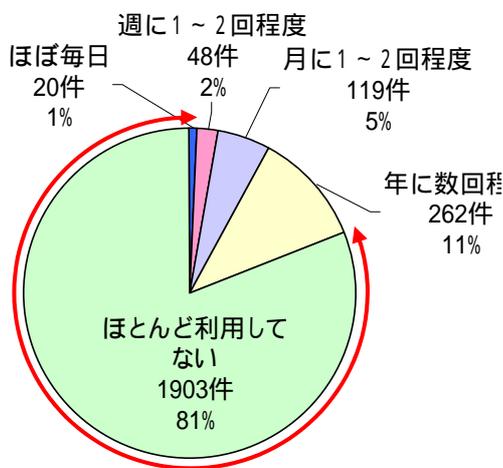
注3) 回収率 = 有効回答数 ÷ 配布数 (抽出世帯数約4,100世帯 × 各3部)

(2) アンケート調査結果概要

ア 日常における市民の移動

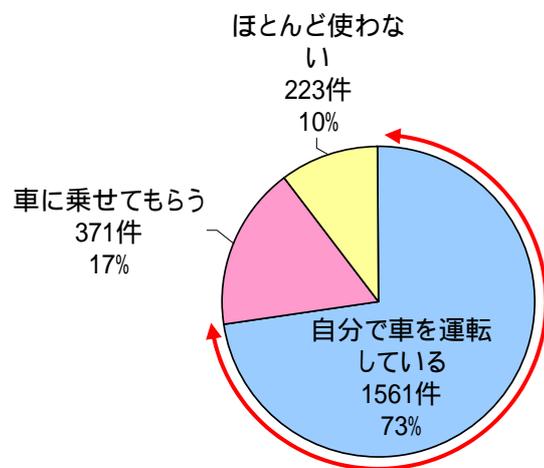
⑦ クルマ・バスの利用頻度

- ・ 日常の移動手段について尋ねたところ、バスの利用頻度については「ほとんど利用してない」が約8割を占める一方で、クルマ利用については、「自分で車を運転」が約7割を占め、「ほとんど使わない」は1割に留まっている。
- ・ 年代別に比較すると、特に子育て世代である30代、40代のバス利用頻度が少なく、クルマ利用の割合が高い傾向が見られる。一方で、60代の約7割、70歳以上の約4割が「自分で車を運転」と回答しており、高齢者においてもクルマに依存したライフスタイルである実態が伺える。



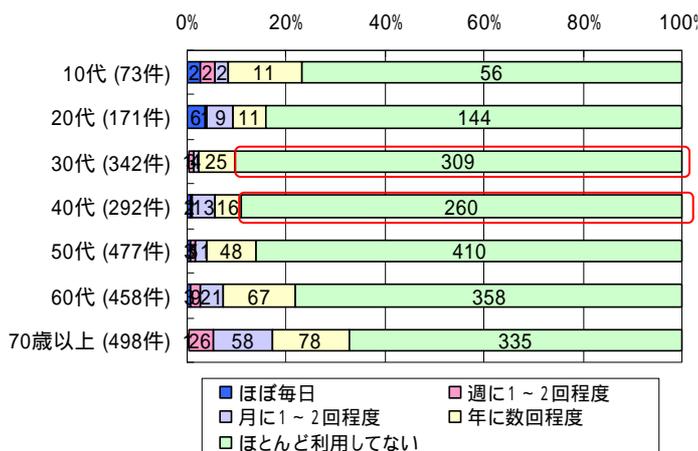
有効回答数：2,352件

図 3.1 バス利用頻度



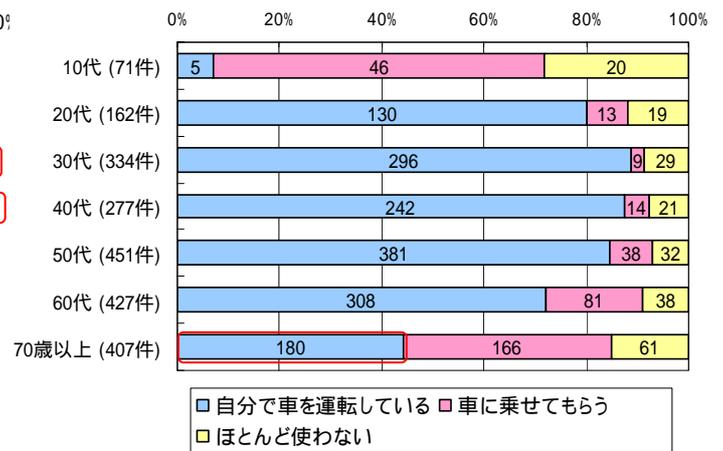
有効回答数：2,155件

図 3.2 クルマ利用



有効回答数：2,311件

図 3.3 年齢別に見たバス利用頻度



有効回答数：2,129件

図 3.4 年齢別に見たクルマ利用

(1) 目的別の移動手段と主な外出先

<通勤・通学>

- ・ 「車を自分で運転」および「車に乗せてもらう」を併せると約6割が通勤・通学にクルマを利用している実態が伺える。
- ・ 一方で、日による交通手段の変更の有無について尋ねたところ、「車を自分で運転」している人のうち、2割弱は「(日によって交通手段を)変更することがある」と回答しており、その理由としては、「雨、雪などの天候の影響」が約4割や、「帰りに用事などがあるから」が約3割を占めている。

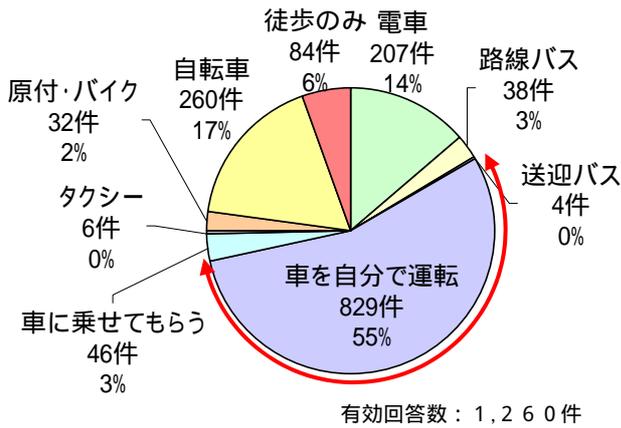


図 3.5 通勤・通学の交通手段

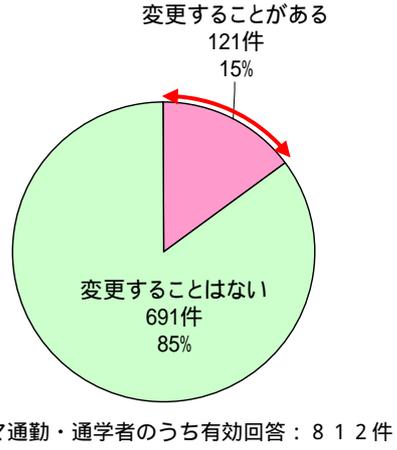


図 3.6 クルマ通勤・通学者の日による手段変更

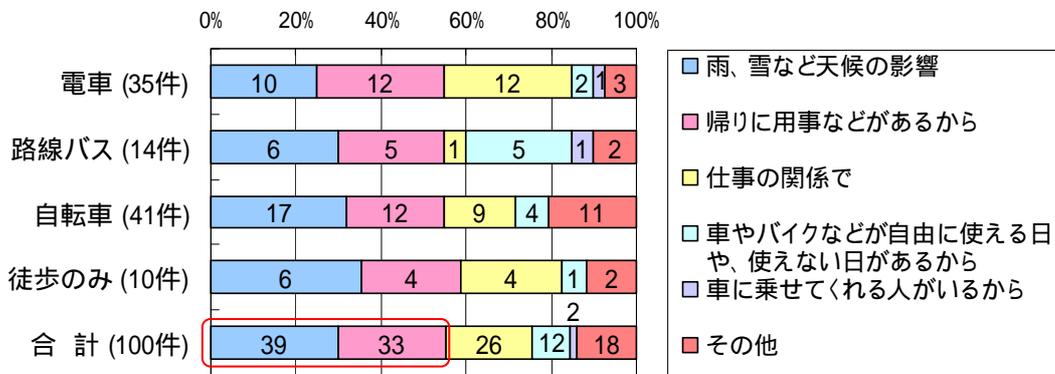


図 3.7 クルマ通勤・通学者の交通手段変更の理由

< 日常の外出 >

- ・ 平日の主な外出先への移動手段を「車を自分で運転」および「車に乗せてもらう」を併せると約6割がクルマを利用している実態が伺える。
- ・ 一方で、クルマで外出する先へ電車・バスで利用の可能性について尋ねた結果、「利用できる」という回答が約4割を占める結果となった。

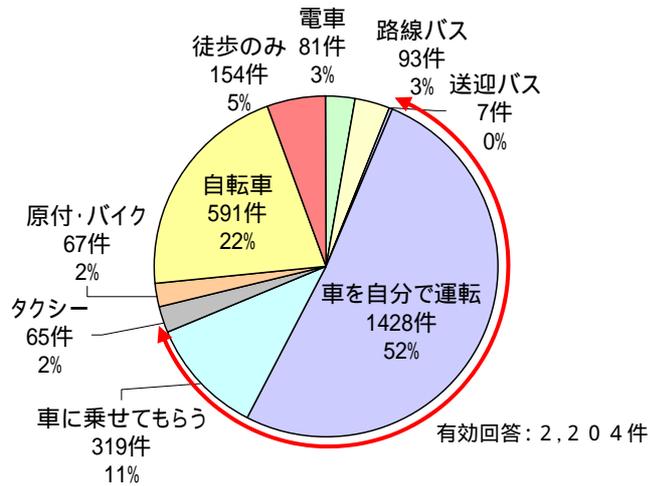


図 3.8 よく行く外出先へ交通手段

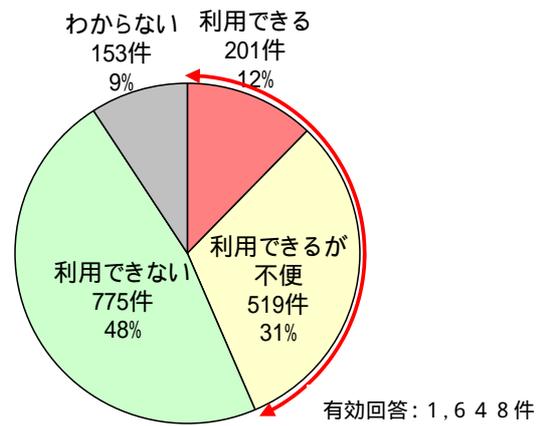


図 3.9 クルマ利用者の電車・バスへの転換可能性

イ 市民のクルマ・公共交通に対する意識

(ア) わかりにくさで困った経験

- ・ 電車・バスの時刻表・路線図が分かりにくく、困った経験の有無について尋ねたところ、約3割が「ある」と回答あり、特に路線バスの利用頻度が「月に1～2回程度」とたまに利用する層に「困った経験」が高い傾向が伺える。
- ・ 具体的なで困った経験としては、『路線』のわかりにくさや、『時刻表』のわかりにくさに関する記述が多く見られた。

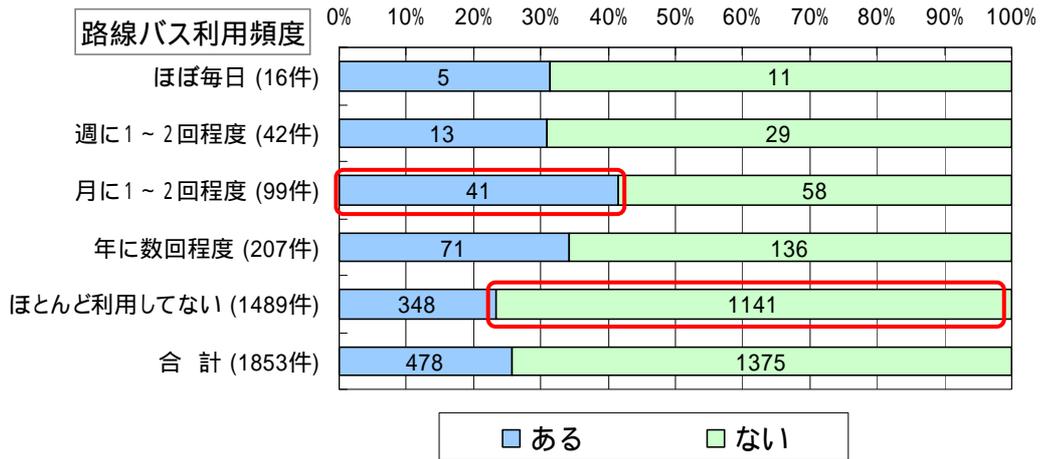


図 3.10 電車・バスの時刻表・路線図が分かりにくく、困った経験

<具体的に困った経験>

どこを通るのかわからず乗っていてもドキドキする
 どのバスがベルロードを通るのかまったくわからず、違う所に行ってしまった。
 目的地の近くにバス停があるのかわからない。
 平日と土日祝日のダイヤの違いに困ることがある
 時刻表の字が消えている
 看板の字が小さい

<記述分類>

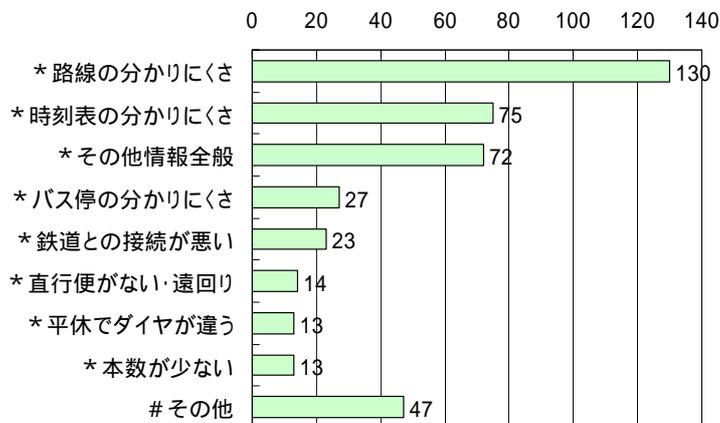


図 3.11 具体的に困った経験 記述分類

有効回答: 334件(複数該当有り)

(4) 公共交通利用者増加に必要な取組

- ・ 路線バスの利用頻度別に必要な取組を比較すると、「月に1～2回程度」とたまに路線バスを利用している層は、運行本数増加と乗り継ぎ向上などの使いやすさを望んでいる傾向が伺える。
- ・ 一方で、路線バスを「ほとんど利用していない」層は、利便性向上と同時に路線案内や時刻案内等の分かりやすい情報提供を重要視している傾向が伺える。

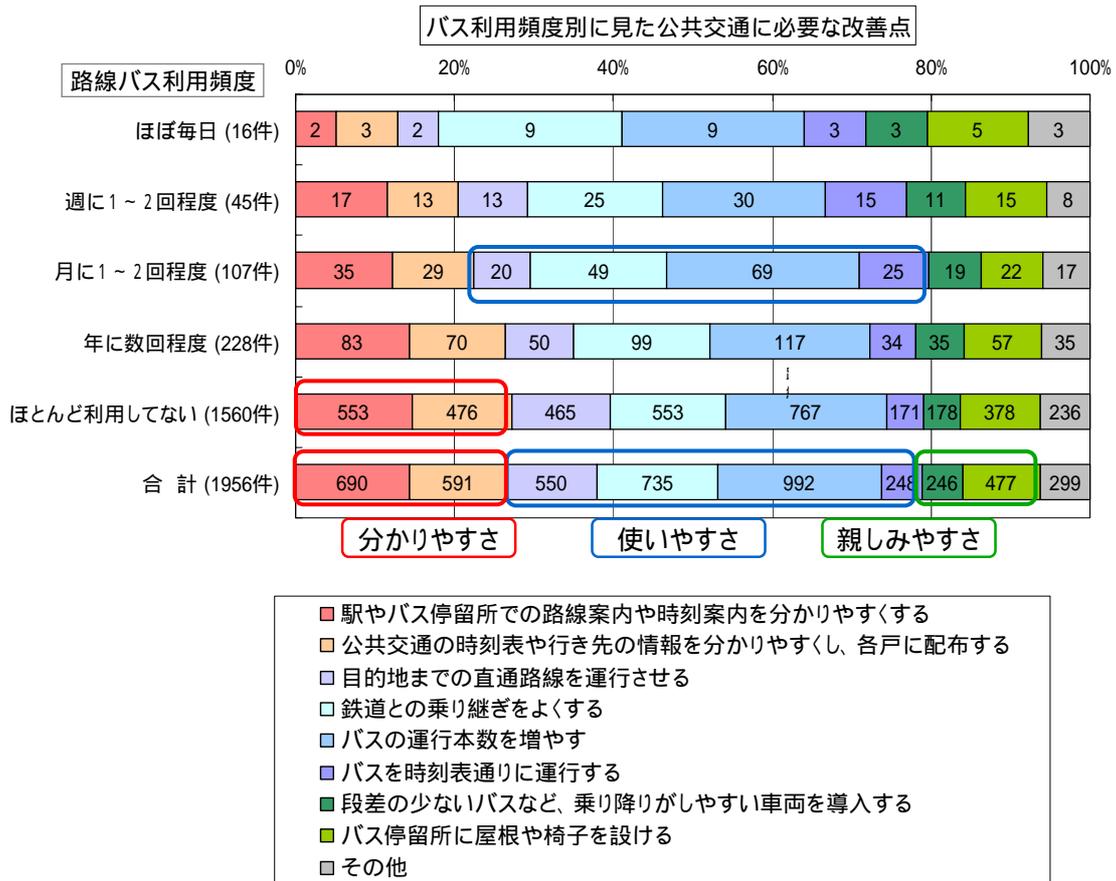


図 3.1.2 より多くの方が公共交通を利用するために必要な取組

< より多くの方が公共交通を利用するために必要な取組についての自由意見 >

- ・ 運行本数の増加、運賃の値下げ、デマンドバスの運行等の意見が多く寄せられた一方で、意識啓発や情報提供等の市民自らが考えて変えていくことができる取組についての記述も見られた。

みんなが、環境問題をもっと積極的に考えるように、今回のようなアンケートなどを行い、バス電車等の必要性、車のムダが、税金にも影響していることなどをアピール、盛り上げが重要

市民が自主性を持って自らが公共交通の運行・企画等に参加してマイレール、マイバス意識をしっかりともつこと

行き先 回りが老人にはわかりにくい。各家庭に時刻表を大きな字で誰にでもわかるようになれば便利

乗ると得(スーパーの割引券やポイントなどをためて金券になるなど)する仕組み

駅にバスの乗り継ぎ時刻表が欲しい。

(9) 現在の生活にクルマが欠かせない人の将来の不安

- ・ 「生活にクルマ利用は絶対に欠かせない」と回答している人の3割以上が将来のクルマの運転に不安を感じている。また、約半数が将来の公共交通サービス低下に不安を感じている。さらに、現在「自分で車を運転している」人の約半数は環境や健康のことを考え、他の交通手段の利用やクルマを控えることが出来ると回答している。

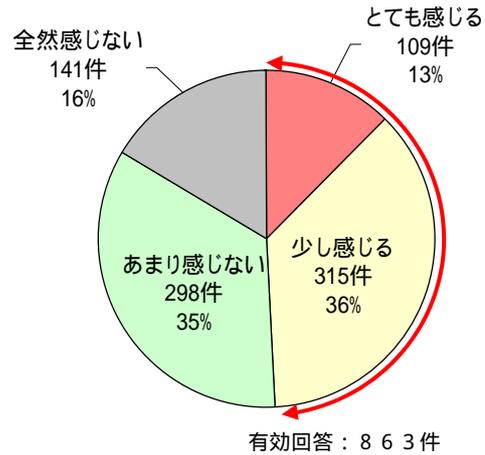
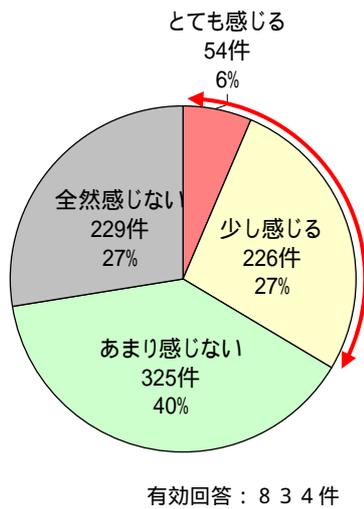


図 3.13 生活にクルマが欠かせない人の将来の運転に対する不安

図 3.14 生活にクルマが欠かせない人の将来の公共交通サービス低下に対する不安

(10) クルマ以外の交通手段への転換可能性

- ・ 現在「自分で車を運転している」人の約半数は環境や健康のことを考え、他の交通手段の利用やクルマを控えることが出来ると回答している。

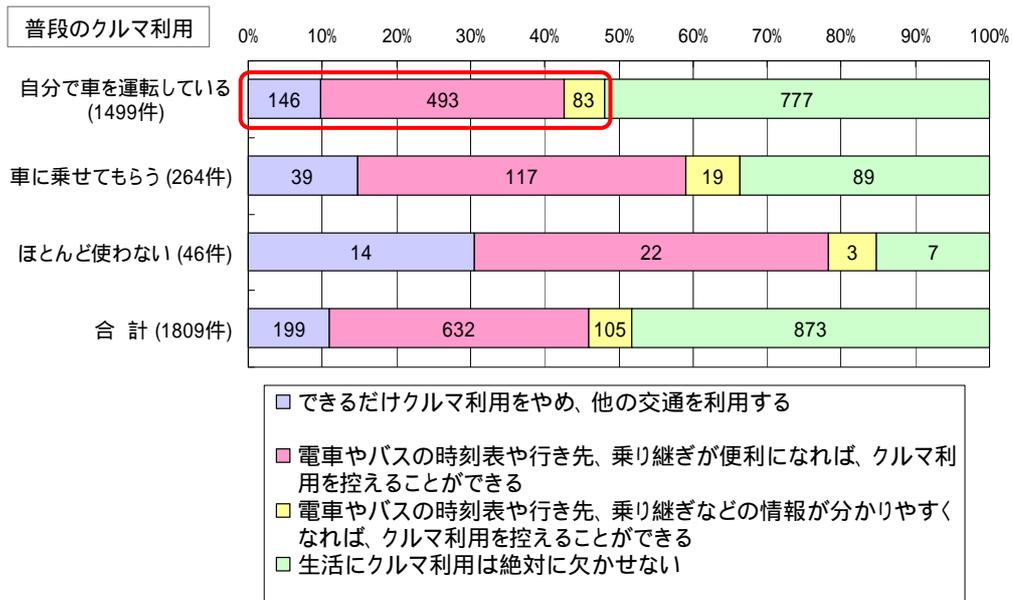


図 3.15 現在のクルマ利用と他の交通手段への転換可能性

(オ) 年間2～3往復のバス利用の可能性

- ・ 約7割弱が年数回程度のバス利用には協力的な姿勢を示している。さらに「生活にクルマ利用は絶対に欠かせない」と回答している人においても半数以上が年数回程度のバス利用には協力的な姿勢を示している。
- ・ 一方で、年間2～3往復のバス利用が出来ないと回答した約3割の方にその理由を尋ねたところ、荷物や子連れでは利用しにくい、仕事に必要といった具体的な記述以外に、「クルマの方が便利」、「利用するメリットがない」、「利用する必要がない」、「面倒くさい」というような手段選択の際にバスが候補に挙がっていない実態を伺わせる記述が多く見られた。

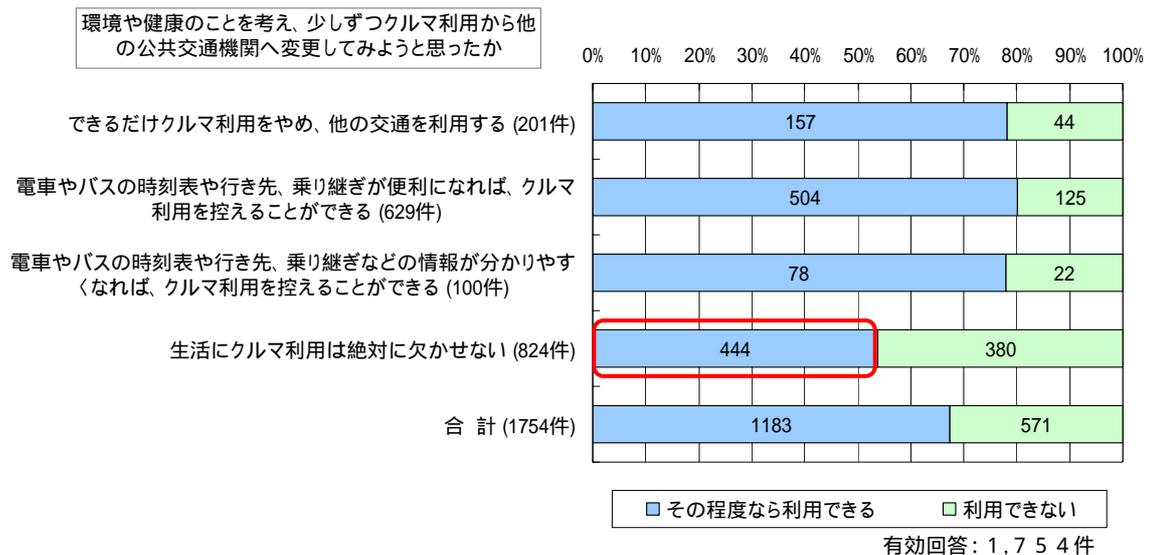


図 3.16 年間2～3往復のバス利用の可能性

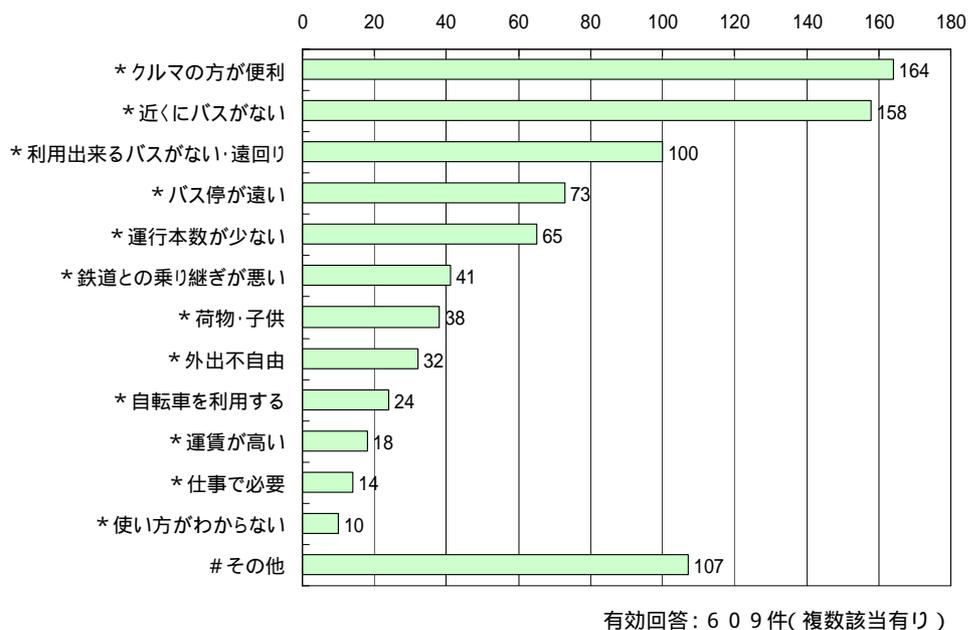


図 3.17 年間2～3往復のバス利用が出来ない理由 自由記述分類

(カ) 今後、彦根市のバス交通が進むべき「方向性」

- ・ 今後、彦根市のバス交通が進むべき方向性について尋ねたところ、「経費の削減を行った上で、どうしても必要な路線は維持する」が約6割を占めている。
- ・ 一方で、路線バスの利用頻度別に比較すると、「ほぼ毎日」、「週に1～2回程度」という比較的多く路線バスを利用する層は「税金の投入など、積極的な投資をして、利用しやすくする。」サービス向上を望んでいる傾向が伺える。

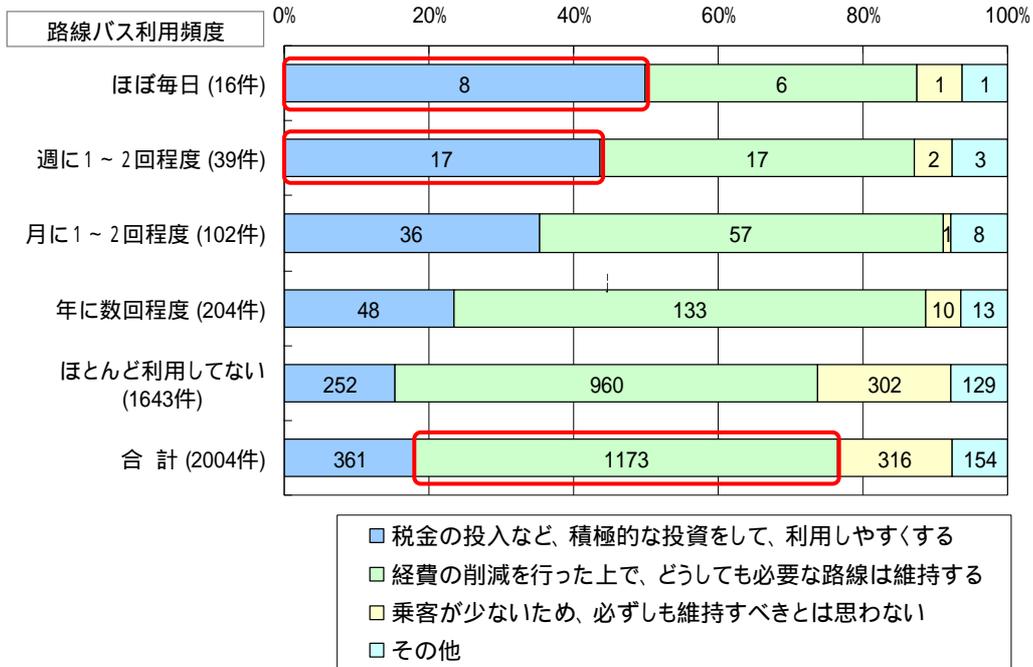


図 3.18 今後、彦根市のバス交通が進むべき「方向性」

(キ) バス運行の効率化に向けた取組

- ・ 利便性を上げるための検討を行う一方で、ご利用が少なく、赤字を抱えている彦根市のバス交通を今後も支えていくために、必要な取組について尋ねたところ、約半数が「デマンド便の運行」や「企業送迎バス等の活用」といったバスの効率的な運行による経費削減が必要と回答している。

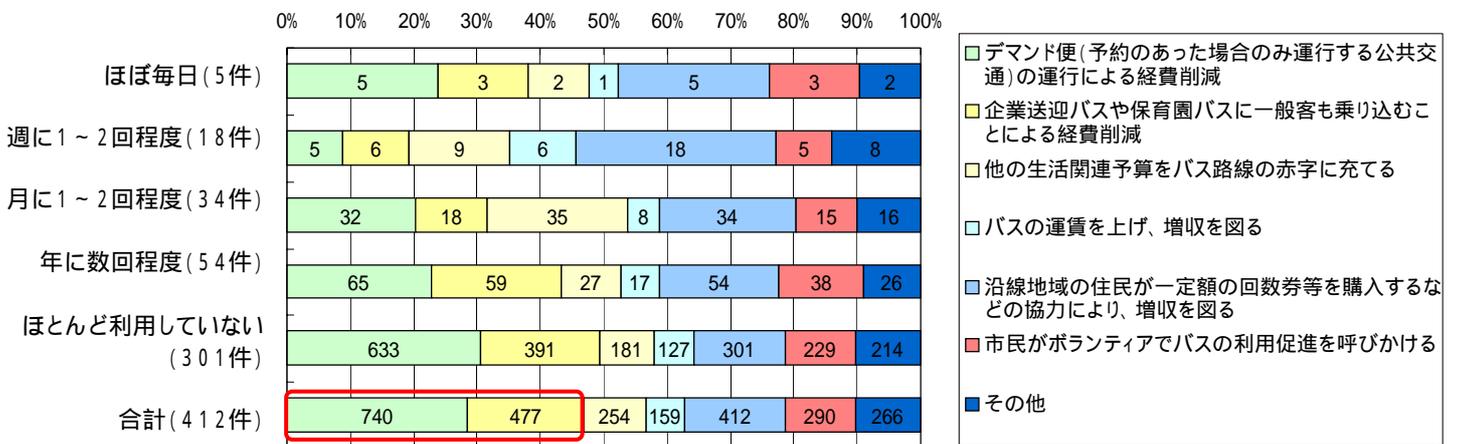


図 3.19 赤字を抱えるバス交通を支えるための取組

ウ 市民アンケート結果のまとめ

<市民の移動の現状と意識>

- ・ 現状のバス利用頻度、クルマ利用形態からは、高齢者も含め、市民の大半はバスをほとんど利用せず、自分で車を運転している実態が示された。
- ・ 一方で、現在の生活にクルマが欠かせないと感じていても、将来の運転や、公共交通サービスの低下に対しては不安を感じており、半数以上は将来もバス路線を維持するために年数回程度のバス利用には協力的な姿勢を示している。
- ・ また、通勤・通学においては天候等の理由により公共交通手段への転換が見られることや、日常の外出先への移動手段としても公共交通への転換可能性が示された。



必ずしもクルマでなければいけないわけではない。
条件次第では、過度のクルマ利用から脱却することが可能

<公共交通の維持・発展に向けて>

- ・ 必要な路線を維持するためには、利用者増加が鍵であり、そのためには公共交通の**分かりやすさや使いやすさの向上**が重要である。
 - バスを利用している層 運行本数増加と乗り継ぎ向上などの**使いやすさの向上**を望んでいる
 - ほとんどバスを利用していない層 使いやすさの向上と同時に**分かりやすい情報提供**が重要
- ・ 利用が少ない路線については、予約型の運行や他のバス交通との統合（＝選択と集中）による効率化によるコスト削減が必要

4 彦根市地域公共交通総合連携計画に関する基本方針

市民が快適に、便利に利用できる公共交通を目指す

環境にやさしい「低炭素社会」の構築を交通面から実現する

使いやすさ：

利用者ニーズにあった交通ネットワークを実現するため、系統・ダイヤなどでの画期的改善を行う。

分かりやすさ：

公共交通を知ってもらい、さらに利用して頂くための効果的な広報・PR。

親しみやすさ：

マイカーから公共交通への自発的な転換「モビリティ・マネジメント」行政・事業者・地域住民協働によるバス交通の盛り上げ。

コスト削減策：

公共交通が持続的に維持できるよう、効率的な運行を目指す。



利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、早期に着手する施策および中長期的に取り組む施策の構築

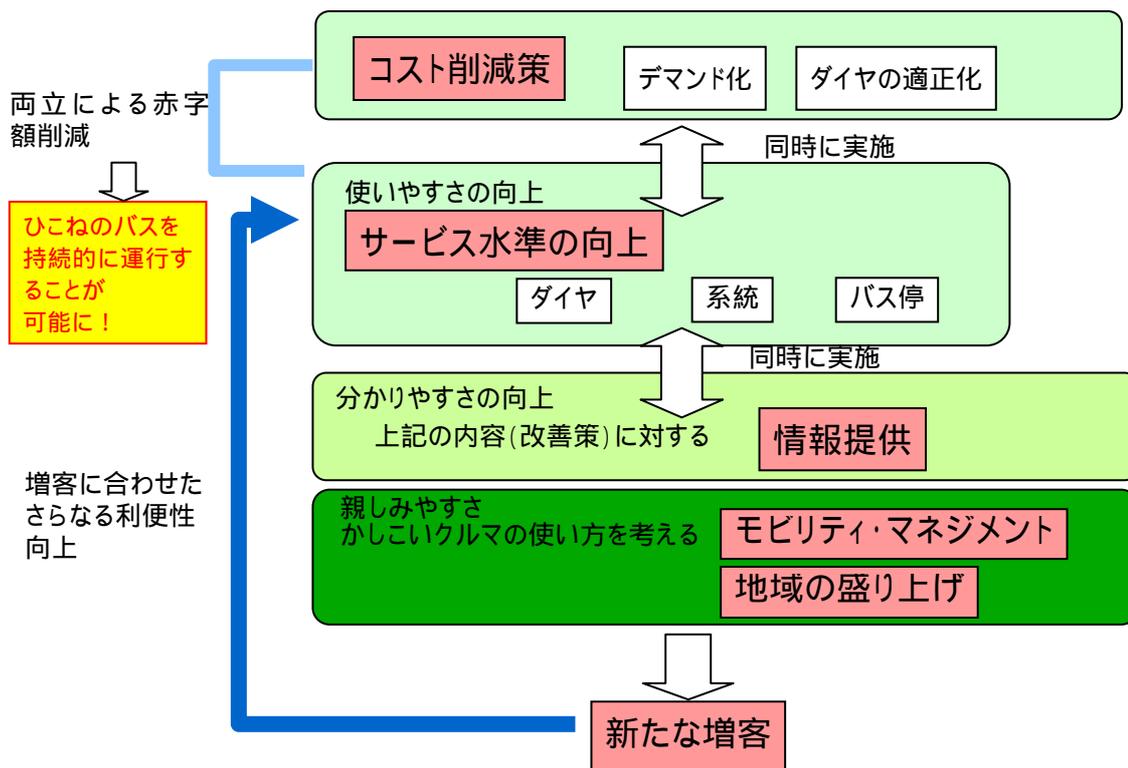


図 4.1 基本方針（案）

5 彦根市地域公共交通総合連携計画の区域

- 彦根市全域
別紙、彦根市管内図

6 彦根市地域公共交通総合連携計画の目標

- 利用も事業規模も縮小傾向にあるバスを魅力あるものとして再生する
そのための「使いやすさ」「分かりやすさ」「親しみやすさ」を向上させる
- 低密度地域は乗合タクシーも活用し、市全体で交通不便地域をなくしていく
- 歴史と伝統ある彦根市を訪れる人々に魅力ある公共交通を提供する。
- 実現のため市民・行政の協働で継続的に議論できる場を設け、公共交通の利用促進および必要な改善を可能な所から進めていく。
- 上記の取組は彦根市にとどまらず、多賀町、甲良町、豊郷町、愛荘町と広域的に取り組むことにより、地域全体の公共交通ネットワークの利便性向上と持続的な運行を目指す。

以上の取組による目標を以下の通りとする。

- 彦根市内で運行する路線バス利用者数を、平成20年度実績71万人から、目標年次である平成23年度において、年間100万人以上への増加を目指す。(平成15年実績相当)
- バス交通を将来にわたって持続可能なものとするため、事業者に対する補助金額を、利用者増と経費削減の両立により、平成20年度実績の8,300万円から、目標年次の平成23年度において、年間6,500万円(平成15年実績相当)以下とする。

<期待される効果>

高齢者やマイカー移動困難者の外出機会の増加
公共交通に対する赤字補填減少により持続的な公共交通維持
マイカーからの転換による交通渋滞、交通事故の減少
まちに人が戻ることによる中心市街地の活性化
環境にやさしいまち、低炭素社会の実現
観光客の増加

7 公共交通活性化に向けた市民からの提案

バスを楽しくするアイデアコンクール『ひこねバスコン』実施概要

(7) 趣旨

- ・ 彦根市民にバスをはじめとする交通の現状に目を向けてもらい、彦根市のバスやそれを取り巻く環境の向上に資するアイデアを広く募集した。
- ・ 本コンクールの提案内容は彦根市公共交通活性化協議会が審査を実施し、特に優れたと認められた提案については次章の事業計画に盛り込むものである。

(1) 審査員

- ・ 協議会会長 彦根市副市長 松田 一義
- ・ 協議会副会長 滋賀大学 山崎 一真
- ・ 連携計画策定分科会委員長 滋賀県立大学 近藤 隆二郎
- ・ 連携計画策定分科会委員 磯谷 淳、成松 祐子、宮野 武男
- ・ 乗合タクシー実証運行分科会委員長 聖泉大学 野本 茂 (順不同)

(2) 審査基準

- 利用者の視点に立った“分かりやすさ・使いやすさ”
- 全ての人にとって、バスに対する“親しみやすさ・楽しさ”
- “実現可能性”や“継続性”

(3) 審査方法・スケジュール

- 候補の選定 : ~ 11月17日 応募総数63点を各委員に送付し、最終審査対象作品を選定
- 最終審査 : 11月21日 採点方式により受賞作品の決定

(4) 審査結果

<最優秀賞>

- ・ エコバスが運ぶ幸せ (34歳 主婦)

<優秀賞>

- ・ 彦根市公共交通近代化計画案 (18歳 高校生)

<入賞>

- ・ MMを活用した彦根市のバス活性化
- ・ マンガ・アニメとのコラボレーションによるバス利用のイメージアップ
~ 取組み法と、促進のための17の施策 ~
- ・ バスポイントカードシステム“ばすにあん”による楽しさ&乗客増加計画
- ・ 利用者にやさしいバス利用について
- ・ バス停情報提供システム「ひこねバスナビ」

最優秀賞「エコバスが運ぶ幸せ」の提案内容

<アピールポイント>

環境に良いバスを利用すると、利用するたびエコになり、その上利用する人も得をする
エコなバスはエコを生み出し、エコする人を増やす 幸せな乗り物

“クルマがない人が利用するバス”から“クルマを所有していても使うバス”へ

9つの施策提案

1. 公共交通のエコPR、広報活動の実施
2. エコ交通スタンプ（バス利用1回毎にスタンプ）
 - ・ スタンプを集めるとバス1回無料券、ゴミ袋などいくつかから特典引き替え
 - ・ 駅駐輪場、廃油持ち込み、でもスタンプ発行など、バスだけではなく市全体でエコスタンプの取組を実施
3. 路線図を分かりやすく使いやすく
 - ・ 地図だけでなく、公共施設、社寺など施設をカナ順で探せる一覧表と、その場所が地図上にどこにあるのかを示したバス利用便利表を作り、路線図にリンクさせる。
 - ・ どの路線のどのバス停で降りてから徒歩「分」も記載
4. 企業との連携、イベントバス
 - ・ 企業の通勤者に対する特典をつけてもらうよう提案
5. バス停・バス停看板の改善、ラッピング
 - ・ こどもでも分かるようなバス停のデザイン、各所に椅子を設置
 - ・ ラッピングは路線ごとに公募、こどもたちの絵を募集
6. バス内の空間を、市民や企業の情報提供の場として活用
 - ・ 市民や企業、団体のイベント情報など、自由に掲示板を利用できるようにする
 - ・ バスに乗ればもらえる企業、お店の割引券、フリーペーパーなど
7. 支払い方法
 - ・ 両替をもっと便利に。
 - ・ お財布ケータイでも利用可に
8. WEB版
 - ・ 携帯で時間や路線のチェックが可能なように、HPでも分かりやすく
 - ・ 行きたい場所から路線を検索
9. 家族割引
 - ・ 家族みんなでバスで出かけると良いことがある！？
 - ・ こどもはバス好き 彦根のバスに乗ったときしかもらえないシールのプレゼント（ポイントを集めて交換） など

優秀賞「彦根市公共交通近代化計画案」の提案内容

<アピールポイント>

「分かりやすさ」「親しみやすさ」「実現可能性や継続性」のほか、独自視点として「利用者のニーズに合致」「日常生活において使えるもの」をコンセプトとして提案
乗ろうとする人へのインフォメーションの改善に重点を置いている
実現可能性に応じて複数の提案

1. 小変更で実行可能、または早急に実行する必要のある施策
 - ・ 積極的なアピール、外国語（ポルトガル語）の案内
 - ・ 乗車前の案内の充実
 - JR各駅からバス乗り場までの案内強化
 - 路線図を地図上に表現して見やすくする
 - 系統番号のふり直しと案内板での情報提供
 - バス停の位置および名称の分かりやすさ向上
 - QRコードでの情報案内
 - ・ 需要発生源への乗入れ
 - 大型商業施設への直接乗入
2. 多少の時間と費用がかかると思われる施策
 - ・ 待合い環境の改善
 - 跳ね上げ式ベンチの設置、需要に応じて上屋の設置
 - ・ バス停の間隔見直し
 - 住宅の多い所では短間隔で、そうでない所は長間隔に見直し
 - ・ 車両に関わる提案
 - 方向幕の色遣いの変更
 - 方向幕の増設・大型化
3. 大掛かりな変更を伴うもの、実現までに時間のかかるもの
 - ・ 利用者にお得感をもたらす提案
 - 回数券や定期券購入者へのスタンプ制度
 - 買物客へのバス利用券渡し
 - 彦根市内1日乗車券の設定
 - ・ 現行路線およびバスダイヤの見直し
 - 地域ごとのバス路線やダイヤの見直し

8 事業の概要および事業実施主体

- ・ 前章までに示した基本方針、目標および市民アンケートから得られたニーズさらには「ひこねバスコン」で市民からご提案頂いた具体的施策等を総合的に勘案して、平成21年度以降に取り組むべき事業をリストアップした
- ・ 以下に施策一覧および実施時期を示す。なお、各施策における詳細は次項以降に示すとおりである。

施策一覧

分野	目標	具体的な施策	平成21年度	平成22年度	平成23年度
使いやすさ向上施策					
バスダイヤ改善	覚えやすい、わかりやすいダイヤの実現による毎時決まった時間にバスが来る安心感の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・三津屋線、彦根駅～市立病院を幹線の1つとして位置づけ、「三津屋線」「彦根駅市立病院線(南回り)」の2路線を合わせて昼間30分ヘッドでの運行 ・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分以内でパターンダイヤ接続 ・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短縮と利便性向上を図る。 			
バス系統再編	利用者ニーズに沿った使いやすく、わかりやすいバス路線の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査結果等を活用した路線編成 ・無駄な循環をなくすとともに、わかりやすい路線に系統の統合 ・極端に需要の少ないバス路線の系統見直し(乗合タクシーの活用も視野)(後述) 			
乗り継ぎ改善事業	鉄道とバス交通の乗継利便性の改善による市域全体の公共交通利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・企画切符・JRとの連絡定期などの導入の検討 ・鉄道・バスを連携させた情報提供(後述) ・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分以内でパターンダイヤ接続 			
バス停改良	主要バス停の改良によるバス待ち環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・JR彦根駅、南彦根駅構内及び主要買物施設(ピバシティ、パリア等)におけるバス時刻表の掲示 ・主要駅及び彦根市立病院の建物内における、案内ディスプレイの設置 接近表示はせず、定刻案内のみ実施 ・彦根ニュータウン等の多くの乗降が見込めるバス停における上屋の整備 			
わかりやすさ向上施策					
紙媒体での情報提供	わかりやすい情報提供による公共交通利用者層の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の「バス時刻表」(A2版)を改善した「公共交通便利マップ(仮称)」の全戸及び主要施設への配布 【改善策】 鉄道・バス・乗合タクシーを地形図と重ね合わせて表示 時刻表、主要バス停の乗り場案内図、運賃等を掲載 			
駅周辺におけるバス運行情報提供		<ul style="list-style-type: none"> ・乗り場案内における時刻表や模式的な路線図の改善 ・鉄道駅・バス停での掲示・サイン等 ・バス車体の方向幕等 ・案内所等における公共交通情報提供の充実 			
WEB/携帯での情報提供		<ul style="list-style-type: none"> ・彦根市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 ・全戸配布版「公共交通便利マップ(仮称)」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 ・既存の乗換検索サイト(携帯)におけるバス検索システムのPR 			
親しみやすさ向上施策					
かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト	低炭素社会の実現に向けたライフスタイルの見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートや啓発冊子等を用いた市民との双方向コミュニケーションにより、過度なクルマ利用からかしこくクルマを利用するライフスタイルへの転換を促す <居住者対象> 公共交通利用の潜在需要が見込める彦根ニュータウン地区の居住者を対象に実施 <職場対象> 手段転換による地域交通へのインパクトが高い市内の公共団体職員及び主要企業を対象に実施 ・エコスタンプ制度の実施 			
商店街との連携	商店街の集客力向上と公共交通利用促進の両立	<ul style="list-style-type: none"> ・地元商店街との協働参画による買物バス利用券の発行 ・買い物ポイントシステムとの連携 			
コスト削減施策					
乗合タクシーの導入	需要に応じた柔軟・効率的な輸送の実現と公共交通利便性の地域間格差の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥居本、稲枝地区で予約型乗合タクシーの実証運行(平成20年度実証実験) 			
乗合タクシーの導入の拡大		<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に実施中の乗合タクシーの利用実績及び既存のバス系統と勘案しつつ、その他バス運行では採算が少ない地域での乗合タクシーの実証運行 			
著しく乗車密度が低い路線の改善		<ul style="list-style-type: none"> ・日夏ニュータウンなど一定の人口集積があるにもかかわらず、著しく乗車密度が低い河瀬南彦根線の見直し 			

使いやすさ向上施策

事業名：公共交通の「使いやすさ」向上策

項目	バスダイヤ改善	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p>< 現状 ></p> <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、(特に昼間)長時間運行されない時間帯があるなど、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る。</p> <p>また、利用者からは雨・雪の日の混雑や、バスの最終便が早いなどの意見が寄せられている。</p> <p>< 課題 ></p> <p>鉄道駅と確実に連携を取る 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</p>	
事業計画	事業概要	<p>< 目標と計画案 ></p> <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する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三津屋線、彦根駅～市立病院を幹線の1つとして位置づけ、「三津屋線」「彦根駅市立病院線(南回り)」の2路線を合わせて昼間30分ヘッドでの運行 ・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分以内での接続 <p>以上の取組に加え、将来的には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短縮と利便性向上を図る。</p> <p>< 効果 ></p> <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に与えることにより、利用者の増大と赤字額の削減が期待できる。</p>
	実施時期	平成21年度以降
	実施主体	彦根市および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考		

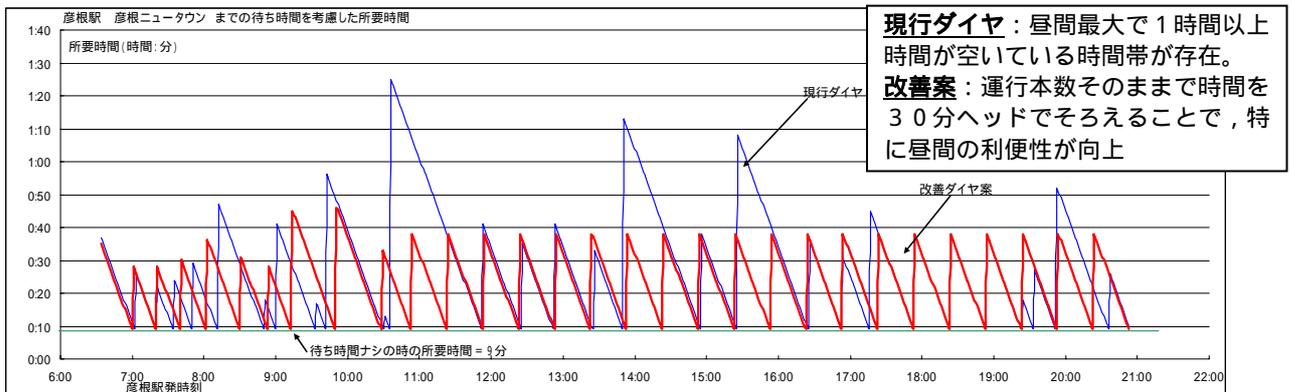


図 8.1 彦根駅 彦根ニュータウン間の待ち時間を考慮した所要時間比較

<バスダイヤ改善に関する市民アンケートでの自由意見の一例>

- ・ できるだけ、バスを利用したいが、本数が少ないのとＪＲとの時間が合わないののでしかたなくタクシーを使うことがある。
- ・ 土日祝の運行本数が極端に少ない（全く利用価値がない）。ＪＲへの乗り継ぎを考えたダイヤを組む。
- ・ 雨・雪の時に通学時（am 8:30頃）の臨時バスを増やす。
- ・ 帰宅の際のバスの時間が17時で終了してしまうのがマイカーに頼ってしまう原因の1つでもある

事業名：バス利便性向上策

項目	バス系統再編	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 路線別に需要の偏りが見られ、極端に需要の少ないバス路線が存在する。また、市内のバス路線系統は、種類が複雑であり、使い慣れていない人にとっては、時刻表を見ても分かりにくい状況である。</p> <p><課題> 路線を集約しつつ利用者ニーズを勘案した路線再編乗合タクシーと併せて検討</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 利用者ニーズに併せた使いやすく、分かりやすい路線再編に向けた取組としては以下が考えられる。 アンケート等によりニーズを把握し、直接目的地に行ける路線編成 極端に需要の少ないバス路線の系統見直し(乗合タクシーの活用も視野)(後述) 無駄な循環をなくすとともに、分かりやすい路線に系統の統合</p> <p><効果> 利用者ニーズに併せた分かりやすい路線再編による利用者増および赤字額削減により、持続的な公共交通運営が可能となる。</p>
	実施時期	平成22年度以降検討
	実施主体	彦根市および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考		



図 8.2 「主な外出先」「居住地」間移動ルート(アンケート結果より集計)
線が太いほどその道路を通過する人数が多いことを示す

事業名：鉄道・バス連携施策

項目	乗り継ぎ改善事業	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状></p> <p>彦根市域のバスの運賃体系は、平成14年に、200円および300円に統一され、運賃面での改善は進みつつある。一方で、市内にはJR4駅、近江鉄道6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る。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極めて少ない。</p> <p><課題></p> <p>今後、さらなる改善により、市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)の改善が必要である。</p>	
事業計画	事業概要	<p>企画切符・JRとの連絡定期などの導入の検討</p> <p>鉄道・バスを連携させた情報提供(再掲)</p> <p>毎時決まった時間にダイヤが生まれ、主要拠点駅で全てのバスを10分以内での接続(再掲)</p>
	実施時期	平成21年度以降
	実施主体	彦根市およびJR・近江鉄道
備考		



一枚で回数券やバス定期券よりもお得な料金でヤサカバスとJRの利用が可能



空港の時刻表のように、複数のバス会社の発車時刻を時系列に八路線並べ、発車時刻 行き先 系統 経由地 会社名-などを表示



図 8.3 バス連絡定期券(株式会社ヤサカバス) 図 8.4 えきバスびじょん
(阪神尼崎駅改札口)

事業名：バス待ち環境改善施策

項目	バス停改良	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 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ない。 また、バスがいつ到着するかわからないため、利用者のイライラや不安感が募る原因となっている。</p> <p><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</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 駅前・病院・ニュータウン前等の主要バス停における環境改善施策を実施する。 具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR彦根駅、南彦根駅構内および主要買物施設(ビバシティ、パリア等)におけるバス時刻表の掲示 ・ 主要駅および彦根市立病院の建物内において、案内ディスプレイを設置(接近表示はせず、定刻案内のみ実施)(後述) ・ 多くの乗降が見込めると思われるバス停(彦根ニュータウン等)に上屋の整備
	実施時期	平成21年度以降順次
	実施主体	彦根市
備考		



図 8.5 バス停の上屋のイメージ

(出典:東京都交通局HP)

わかりやすさ向上施策

事業名：紙媒体での情報提供

項目		情報提供
利用者のニーズ (現状と課題)		<p><現状> 毎年バス時刻改正時にA2版のバス時刻表を配布しているが、バス路線を日頃使っていない方にとって分かりやすいとは言えない状況である。</p> <p><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</p>
事業計画	事業概要	<p><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する。 毎年発行されている「バス時刻表」(A2版)をグレードアップさせ、鉄道・バス・乗合タクシーの分かりやすい路線図(地図と重ね合わせて表示)時刻表、主要バス停乗り場、運賃等が掲載された「公共交通便利マップ(仮称)」を全戸および主要施設に配布</p> <p><効果> 市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非利用層の需要喚起が期待できる。</p>
	実施時期	平成21年度以降
	実施主体	彦根市
備考		

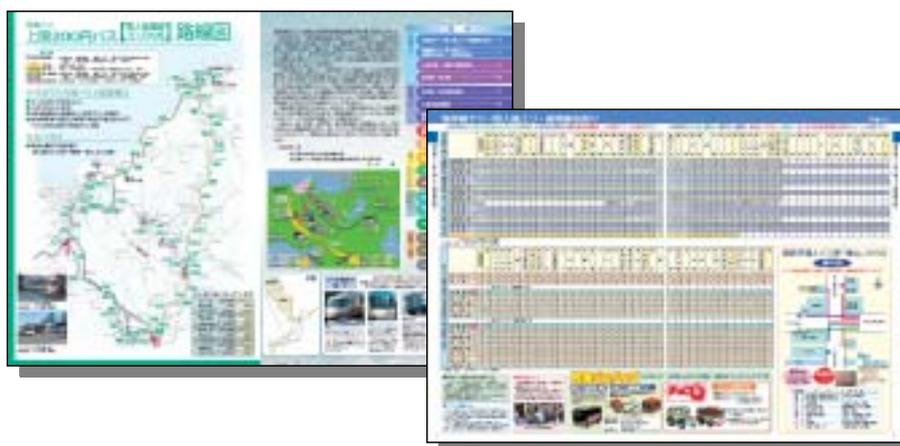


図 8.6 公共交通便利マップのイメージ(京丹後市の例)

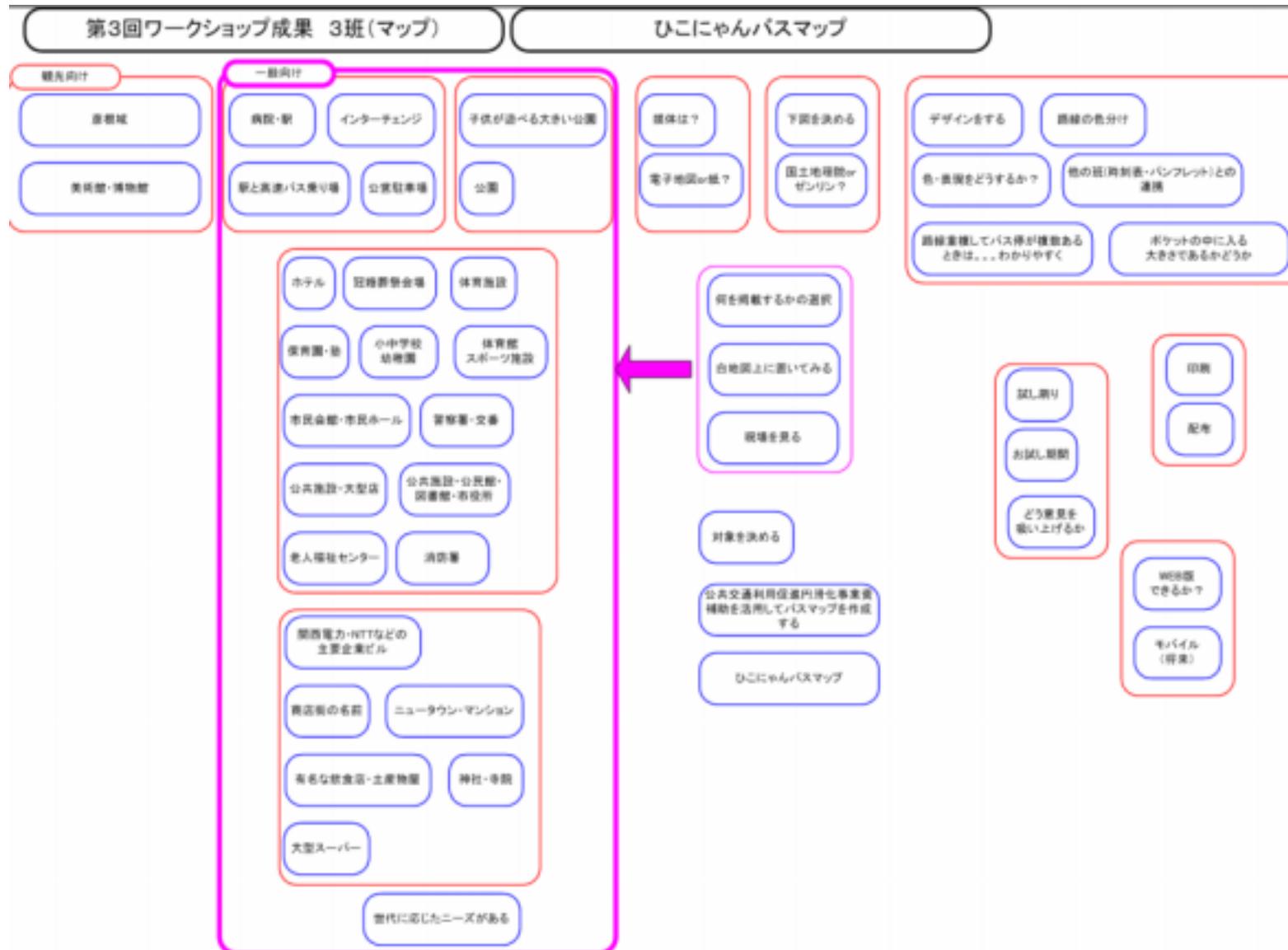
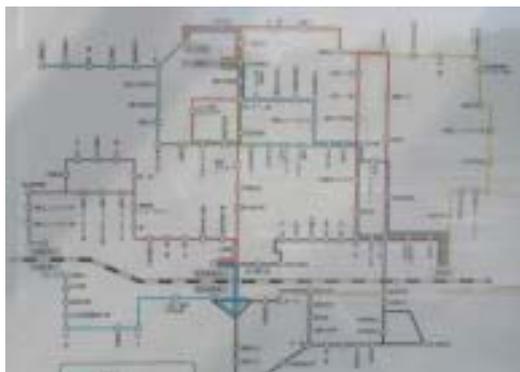


図 8.7 (ひこね公共交通ワークショップでの成果) バスの情報提供に関するコンセプト(案)

事業名：バス停での情報提供

項目	駅周辺におけるバス運行情報提供	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><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ある。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ある。</p> <p><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</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 乗り場案内の改善(時刻表等)や、模式的な路線図を地図上に表示するなどの改善を行う。 情報提供の場所および媒体としては、以下のものが考えられる。</p> <p>WEBでの情報提供 鉄道駅での掲示・サイン等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅からバス乗り場までの案内強化 ・路線図を地図上に表示して見やすくする <p>バス停の位置及び名称の分かりやすさ向上 バス車体の方向幕の改善</p> <p>(『ひこねバスコン』優秀賞「彦根市公共交通近代化計画」より抜粋) 案内所で紙媒体の情報提供</p>
	実施時期	平成21年度以降順次
	実施主体	彦根市および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考		



使い慣れた人にしか分からない模式的な路線図



改札を出た直後にバス乗り場の情報がない

図 8.8 彦根駅に掲示されているバス路線 図 8.9 彦根駅前バス乗り場付近

事業名：WEB / 携帯での情報提供

項目	情報提供	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p>< 現状 > 目的地への到着時刻が読めないことは、特に普段バスを利用しない人にとってバスが使い難いと感じる要因の一つとなっている。</p> <p>< 課題 > 知りたいときに、知りたい情報を入手できる環境整備</p>	
事業計画	<p>事業概要</p> <p>< 目標と計画案 > 彦根市の全ての公共交通に関する情報が閲覧できるポータルサイトの設置や、時刻表検索システムの PR 等により、バス利用への抵抗感を解消する。具体的には以下のような取組が考えられる。</p> <p>地域バスポータルサイト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全戸配布版「公共交通便利マップ(仮称)」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を持つベンダーとの連携 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> <p>ジョルダン・乗換案内 NEXT(携帯) : 4社局とも経路探索可能</p>	
	実施時期	平成 21 年度以降
	実施主体	彦根市
備考		

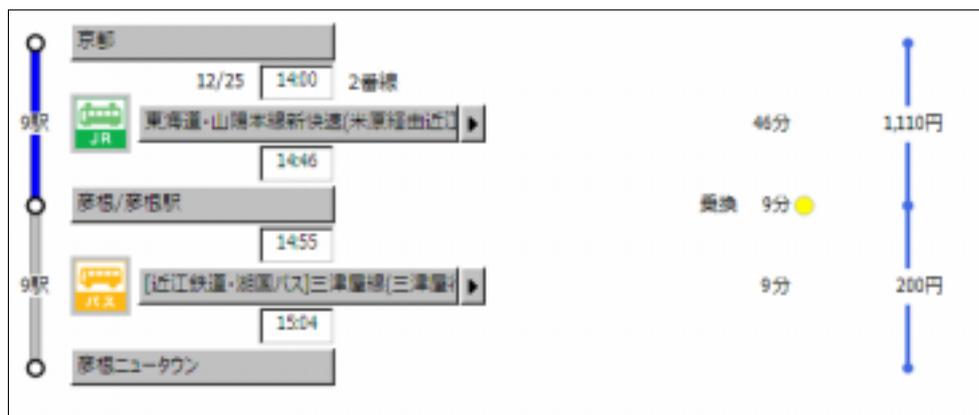


図 8.10 京都 彦根ニュータウンの検索結果(乗換案内)

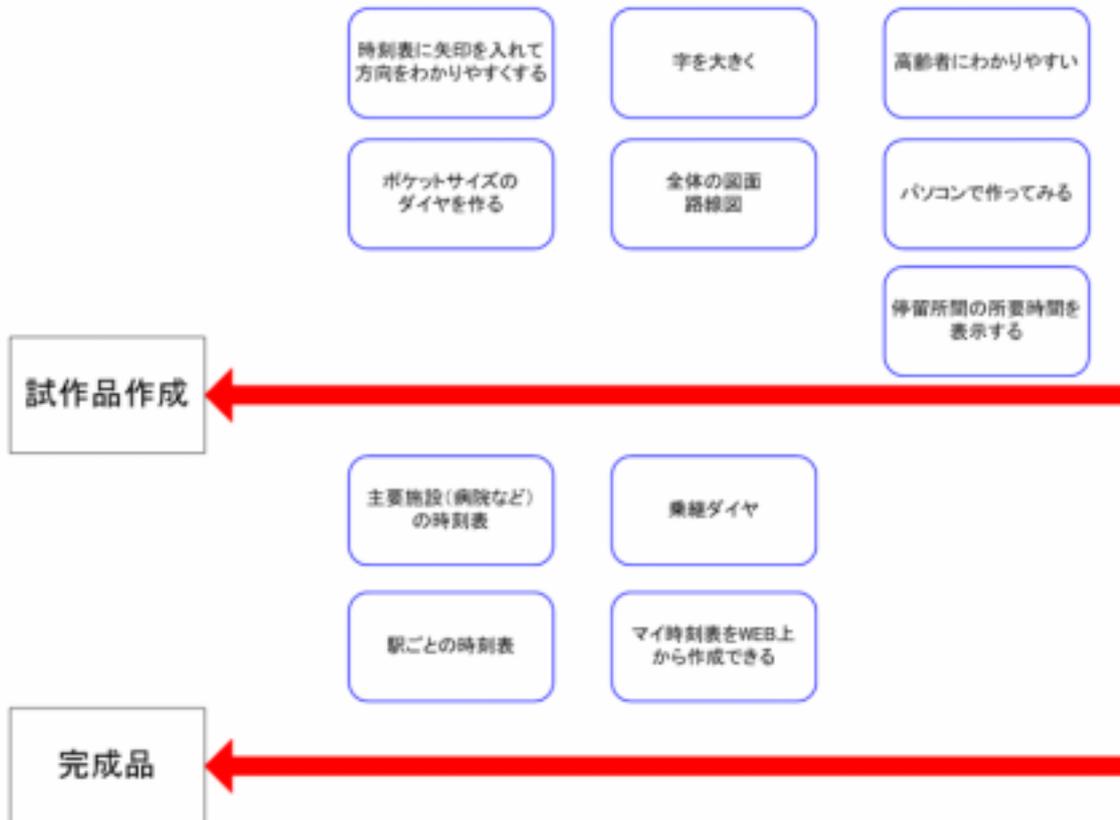


図 8.1.1 (ひこね公共交通ワークショップでの成果)
携帯での情報提供に関するイメージ(案)

親しみやすさ向上策

事業名：かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト

項目	情報提供	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 彦根市民(人口約11万人)がバスを年間片道3~4回(=2往復程度)多く利用することで、路線バス収支年間8,300万円の赤字は大きく改善することができるが、大半の彦根市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る。</p> <p><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</p>	
事業計画	<p>事業概要</p> <p><目標と計画案> 居住者向けモビリティ・マネジメント 彦根ニュータウン地区を対象にした居住者向けモビリティ・マネジメントを実施。 職場向けモビリティ・マネジメント 市内に立地する公共団体職員およ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 【実施方法(案)】 ・対象地域の職場もしくは世帯に公共交通利用の「動機付け冊子」を配布 ・住民に「かしこいクルマの使い方」を考えて頂く。すなわちクルマに過度に依存せず、公共交通を使った行動ができないかを住民に考えてもらう(アンケート形式で「行動プラン」を記入) ・アンケート回収後、事務局より、各回答者へ個別に「かしこいクルマの使い方」(公共交通を使った行動プランの提案)のフィードバックを行う。(個別コミュニケーション) エコ交通スタンプの実施 ・バスを利用すると一回につきバススタンプがもらえ、スタンプを集めるとバス1回無料券、ゴミ袋などいくつかから特典引き替えることができる。 ・駅駐輪場の活用、廃油持ち込みによりスタンプ発行など、<u>バスだけではなく市全体でエコスタンプの取組を実施</u>(『ひこねバスコン』最優秀賞「エコバスが運ぶ幸せ」より抜粋)</p> <p><効果> アンケートや情報提供を通じた双方向のコミュニケーションにより、公共交通の利用者増加が期待できる(他地域では10~50%の利用者増加が見られた例もある)。</p>	
	実施時期	平成22年度以降
	実施主体	彦根市
備考		

事業名：商店街との連携

項目	情報提供
利用者のニーズ (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る。
事業計画	事業概要
	実施時期
	実施主体
備考	

事業計画

備考



エコショッピング制度：地下鉄を使って提携店で買い物や食事をするると割引を受けられる制度。2年間の実証実験を経て現在本格制度として継続実施中。

図 8.12 神戸エコショッピング制度チラシ



エコポイント：ICa（北陸鉄道ICカード乗車券）を活用してバスや買い物でポイントをため、バス運賃として利用可能。

図 8.13 金沢エコポイントリーフレット

コスト削減策

事業名：乗合タクシーの導入

項目	乗合タクシー事業	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 非効率なバス運行により路線バスに対する行政負担が年々増加している中、市民の交通手段の維持が極めて困難な状況となっている。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市民のモビリティ確保が急務となっている。</p> <p><課題> 需要に応じた柔軟・効率的な輸送 公共交通利便性の地域間格差の解消</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 鳥居本、稲枝地区で予約型乗合タクシーの実証運行(平成20年度実証実験)</p>
	実施時期	平成20年度～継続
	実施主体	彦根市
備考	乗合タクシーの運行については、平成20年8月25日に開催された「彦根市公共交通活性化協議会」において承認された事業計画である。	

アンケート結果によると、赤字を抱えるバス交通を支えるための取組として、約3割がデマンド便の運行による経費削減を挙げている。

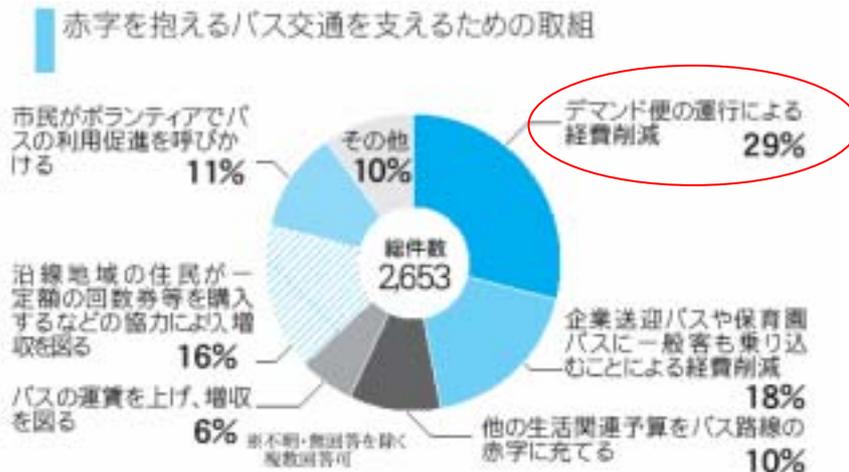


図 8.14 赤字を抱えるバス交通を支えるために必要な取組(アンケート結果より)

事業名：乗合タクシーの導入拡大

項目		乗合タクシー事業
利用者のニーズ (現状と課題)		<p><現状> 稲枝地域および鳥居本地域の乗合タクシー導入により、両地区における公共交通空白地域は一定解消されたが、引き続き彦根市内には全く公共交通の存在しない空白地域が存在している。</p> <p><課題> 公共交通の存在しない空白地域を解消し、市民のモビリティを確保する。</p>
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 本年度実施中の乗合タクシーの利用実績を勘案しつつ、その他バス運行では採算が少ない地域での乗合タクシーの実証運行の検討(バス系統の見直しと合わせて導入地域を検討)</p> <p><効果> 比較的 low コストで公共交通不便地域の解消が図れる。</p>
	実施時期	平成 21 年度以降 導入に向けた調査および実証運行
	実施主体	彦根市
備考		

事業名：著しく乗車密度が低い路線の改善

項目	路線バスのルートおよびダイヤ設定	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 著しく乗車密度が低い路線が複数存在し、彦根市のバス路線維持に多額の費用がかかっている。 特に河瀬南彦根線は年間2百万円の収入に対し経費が20百万円かかっており、著しく収支が悪い状況にある。</p> <p><課題> 利用者のニーズにあった路線、ダイヤ設定</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 河瀬南彦根線は日夏ニュータウンなど一定の人口集積があるにも関わらず、最も赤字額が大きく、平均乗車密度が1.0人を切っており、このまま乗合タクシーに切り替えても赤字に変わりはない。 そのため、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す。</p> <p><効果> 利用者のニーズにあった路線再編による利用者増および赤字額削減により、持続的な公共交通運営が可能となる。</p>
	実施時期	平成21年度以降 河瀬南彦根線の改善
	実施主体	彦根市
備考		

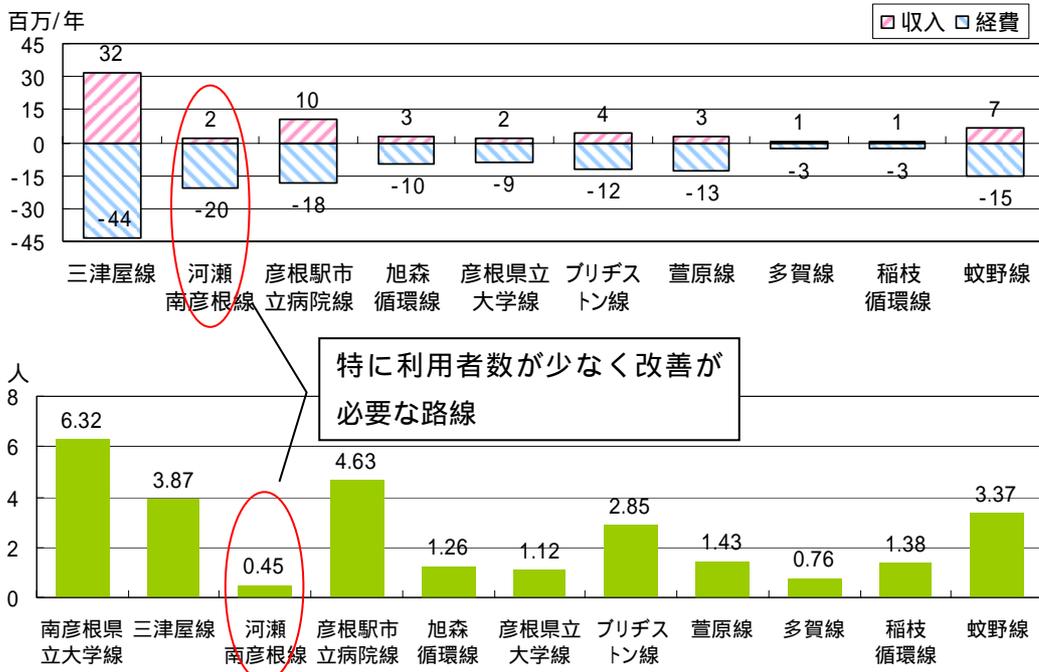


図 8.1.5 平成20年度路線バスの利用者数および収支状況

9 継続的な公共交通活性化のための体制

平成21年度以降の施策実現にあたっては、さらに市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市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する。

当面は彦根市公共交通活性化協議会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとに市民、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ワーキンググループやワークショップを設置し、実施可能な施策から実行に移すものとする。

施策推進にあたり、きっかけとなる取組については、国の公共交通活性化事業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、市としても各施策に対して支援していくものとする。また、各関係機関で構成する彦根市公共交通活性化協議会が事業の円滑な実施のために、適宜、会議や分科会を開催し、進行状況を管理し、事業の評価を行う。

<参考>

「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の取組

(7) 趣旨

- ・ 「ひこね公共交通を考えるワークショップ」を開催し、市民、交通事業者、行政の協働により彦根市のバスを取り巻く課題や不満を改善するためのアイデアを出し合い、バスを盛り上げるための計画づくりとともに市民意識の醸成を図った。
- ・ このような取組を継続的に展開していくことが公共交通を盛り上げていくために非常に重要であると考えられる。

(1) 実施概要

第1回「彦根市のバスの現状を知ろう」

平成20年10月25日(土)

第2回「公共交通改善のためのアイデアを出そう」

平成20年11月29日(土)

第3回「みんなでひこねの公共交通を盛り上げよう」

平成20年12月20日(土)

各回 9:30 - 12:00



図 9.1 WS広報チラシ

「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の取組概要

第1回 彦根のバスの現状を知ろう 10年後、あなたはどのように移動していますか？

彦根の公共交通って10年後にはどうなるかな？

参加者のアイデアを「PR」と「乗りやすくするための方策」に分類

彦根の公共交通、10年後にはどんなことが出来るだろう

そのために「わたしに出来ること」と「必要な支援」を考える

第2回、第3回WSでアイデアを具体化

第2回 公共交通改善のためのアイデアを出そうーこんなことできそうかな？

路線バスの「PR」と「乗りやすくするための方策」について、「わたしに出来ること」と「必要な支援」を考えるよう

行政や交通事業者への要望だけでなく、できることから自分たちで動きだそう

彦根市のバスについてブログを書く

私は老人ホームや公共施設に行ってバスの情報を提供します！

第3回WSでアイデアを具体化

第3回 みんなでひこねの公共交通を盛り上げようー私たちはこんなことをしていきます

アイデアを3主体で実現するため、期間ごとの詳細なプロジェクトを立案
実現のためには、各主体がどういう形で取り組むのか

パンフレット班 マップ班 時刻表班

10 計画期間

平成21年度～平成23年度の3年間

11 その他

(交通会議開催等の経過)

平成20年3月24日 第1回 彦根市公共交通活性化協議会

平成20年7月3日 第2回 彦根市公共交通活性化協議会

平成20年7月7日 第1回 公共交通連携計画策定分科会

平成20年8月25日 第3回 彦根市公共交通活性化協議会

平成20年9月5日 第2回 公共交通連携計画策定分科会

(平成20年10月27日 鳥居本地区と稲枝地区(一部)で
予約型乗合タクシーの試行運行開始)

平成20年12月1日 第3回 公共交通連携計画策定分科会

平成21年1月22日 第4回 公共交通連携計画策定分科会

平成21年1月27日 第4回 彦根市公共交通活性化協議会

- 三津屋線
- 彦根駅市立病院線(北回り)
- 彦根駅市立病院線(南回り)
- 彦根県立大学線
- 旭森循環線
- 多賀線
- 南彦根県立大学線
- 河瀬南彦根線(日夏経由)
- 河瀬南彦根線(葛籠町経由)
- ブリヂストン線
- 稲枝循環線
- 蚊野線
- 萱原線



参 考 资 料

彦根市の公共交通に関するアンケート調査結果

1. アンケート調査概要

- ・ 連携計画策定に向けて、市民の公共交通に関する意識やニーズを把握し、今後のバス事業およ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「彦根市の公共交通に関するアンケート調査」を実施した。

調査対象	住民基本台帳より約4,100世帯を無作為抽出 ^{注1)}
調査時期	平成20年9月19日～平成20年10月6日
調査方法	各世帯にアンケートを3部同封し、郵送による配布回収
回収数・回収率	有効回答数：2,438件 ^{注2)} 回収率：約2割 ^{注3)}

主な調査項目	
1. 日頃の移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電車・バスの利用頻度 ・ 通勤・通学での移動 ・ 平日の買い物、通院等での移動（最大2つまで）
2. 公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの認知度 ・ 情報の分かりにくさで困った経験 ・ 利用促進のための改善点 ・ 将来のサービス低下に対する不安 ・ 年数回のバス利用の可否 ・ 将来のバス交通の方向性 ・ バス交通維持に向けて必要な取組
3. クルマ利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段のクルマ利用 ・ 将来のクルマの運転に対する不安 ・ クルマから他の公共交通機関への転換可能性
4. 個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 性別／年齢／職業／住所／居住年数／自動車保有台数／免許の有無／自由に使える車の有無
5. 自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利用促進に向けた取組

注1) 町丁別に世帯数の1割を抽出した合計。ただし、各町丁は最低10世帯される条件を設定

注2) 白票や回答不備の調査票43件を除外した件数

注3) 回収率 = 有効回答数 ÷ 配布数 (抽出世帯数約4,100世帯 × 各3部)

2. アンケート調査結果

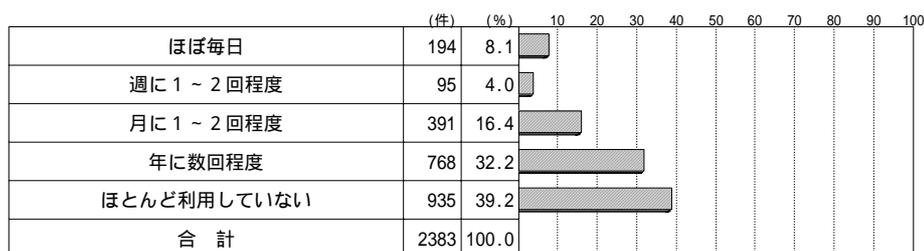
- 以下に「彦根市の公共交通に関するアンケート調査」における全項目についての単純集計結果を示す。

1. 日頃のあなたの移動に関しておたずねします。

1.1 電車・バスをどのくらいの頻度で使われますか？

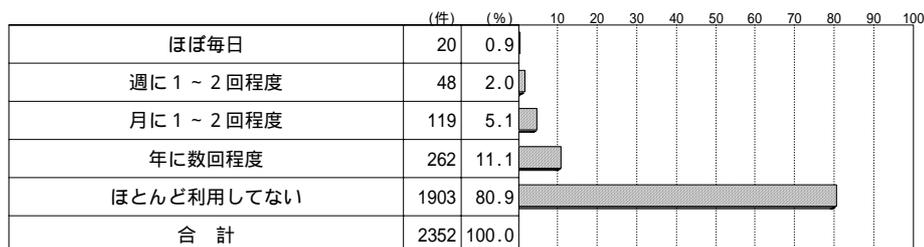
電車（JR・近江鉄道）

- 「ほとんど利用していない」が 935 件で 39.2%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 768 件で 32.2%と続いている。



路線バス

- 「ほとんど利用していない」が 1903 件で 80.9%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 262 件で 11.1%、さらに「月に1～2回程度」が 119 件で 5.1%と続いている。



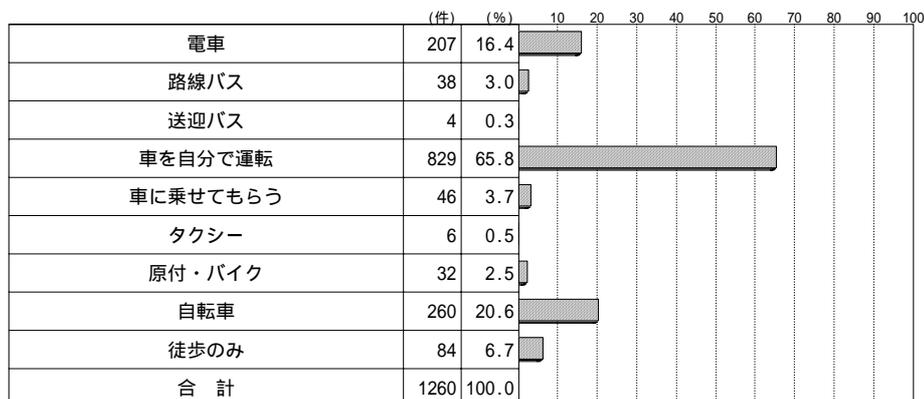
1.2 通勤・通学での移動について、～ にお答え下さい。

住所・町名をご記入下さい

- 高宮町，東近江市，長浜市，米原市等が多くを占める。

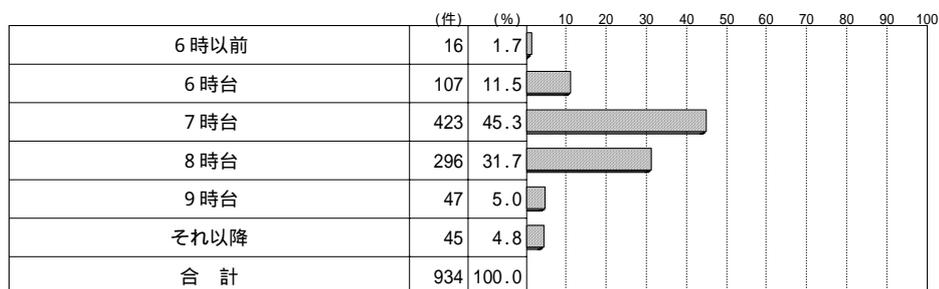
通勤・通学の際に、普段よく利用する交通手段をお答え下さい（複数選択可）

- 「車を自分で運転」が 829 件で 65.8%と最も多く、次いで「自転車」が 260 件で 20.6%、「電車」が 207 件で 16.4%と続いている。



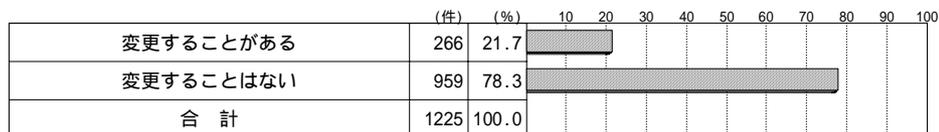
ご自宅出発時間

- ・ 「7時台」が423件で45.3%と最も多く、次いで「8時台」が296件で31.7%、「6時台」が107件で11.5%と続いている。



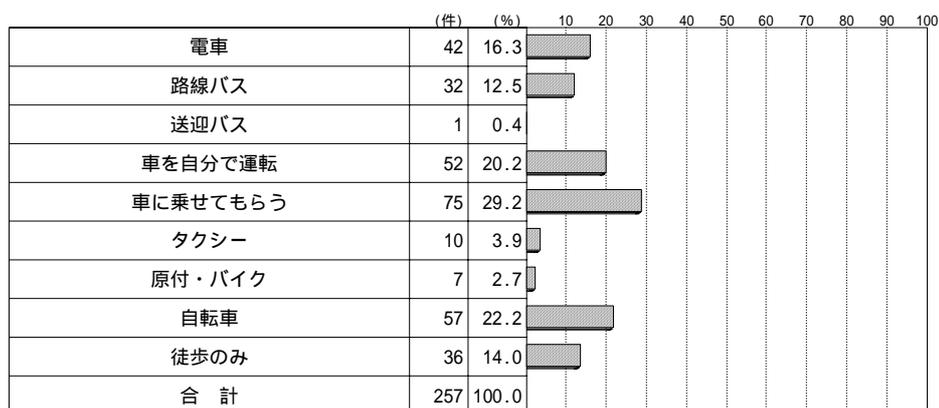
通勤・通学の際に、交通手段を日によって変更することがありますか？

- ・ 「変更することはない」が959件で78.3%、「変更することがある」が266件で21.7%となっている。



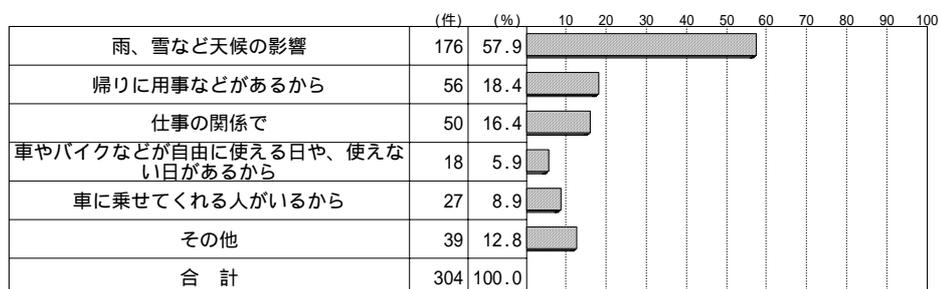
どの交通手段に変更しますか？

- ・ 「車に乗せてもらう」が75件で29.2%と最も多く、次いで「自転車」が57件で22.2%、「車を自分で運転」が52件で20.2%と続いている。



日によって交通手段を変更する理由は何ですか？

- ・ 「雨、雪など天候の影響」が 176 件で 57.9%と最も多く、次いで「帰りに用事などがあるから」が 56 件で 18.4%、「仕事の関係で」が 50 件で 16.4%と続いている。

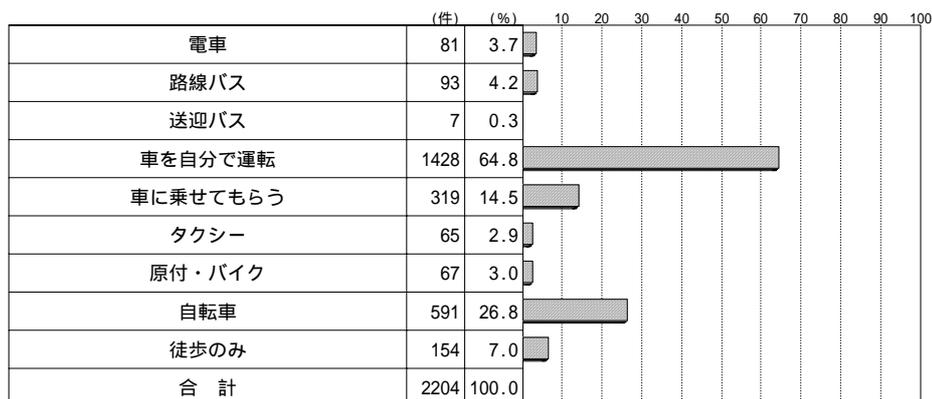


1.3 平日よく外出される際の移動(最大2つまで)について、～ にお答え下さい。

日常の主な外出先 (買い物先・通院先など)

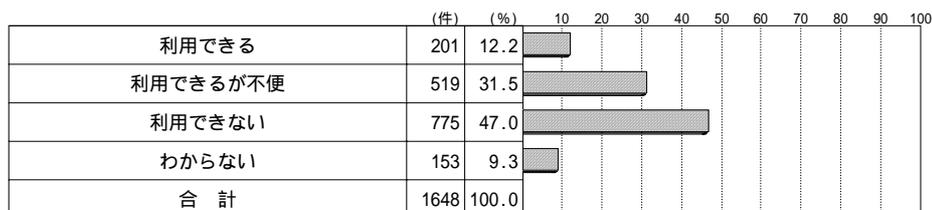
普段よく利用する交通手段をお答え下さい(複数選択可)

- ・ 「車を自分で運転」が 1428 件で 64.8%と最も多く、次いで「自転車」が 591 件で 26.8%、「車に乗せてもらう」が 319 件で 14.5%と続いている。



上記 で自動車をご利用の方にお聞きします。へ行かれる際に電車・バスを利用することができますか？

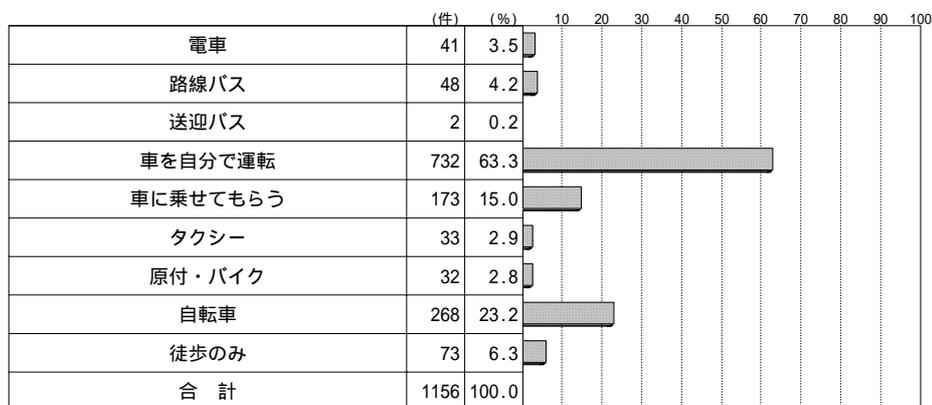
- ・ 「利用できない」が 775 件で 47.0%と最も多く、次いで「利用できるが不便」が 519 件で 31.5%、さらに「利用できる」が 201 件で 12.2%と続いている。



日常の主な外出先（買い物先・通院先など）

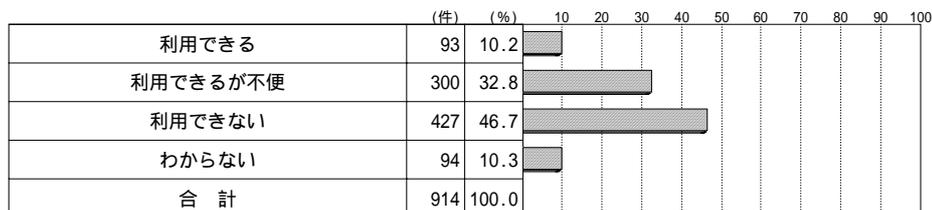
普段よく利用する交通手段をお答え下さい（複数選択可）

- ・ 「車を自分で運転」が 732 件で 63.3%と最も多く、次いで「自転車」が 268 件で 23.2%、「車に乗せてもらう」が 173 件で 15.0%と続いている。



上記 で自動車をご利用の方にお聞きします。へ行かれる際に電車・バスを利用することができますか？

- ・ 「利用できない」が 427 件で 46.7%と最も多く、次いで「利用できるが不便」が 300 件で 32.8%、さらに「わからない」が 94 件で 10.3%と続いている。

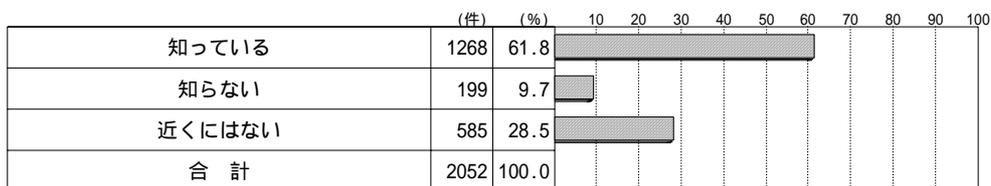


2.彦根市の電車やバスについておたずねします。

2.1 現在運行されている彦根市の電車やバスをどの程度知っていますか？

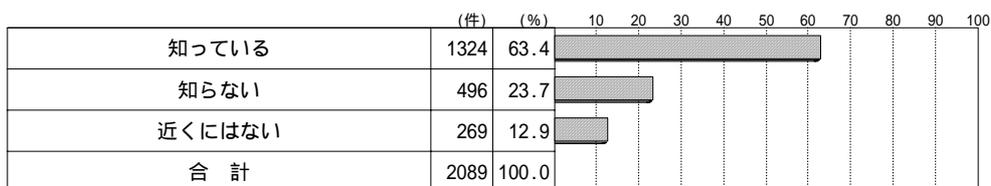
自宅の最寄り駅の位置（およそ 500m 以内）

- ・ 「知っている」が 1268 件で 61.8%と最も多く、次いで「近くにはない」が 585 件で 28.5%、「知らない」が 199 件で 9.7%と続いている。



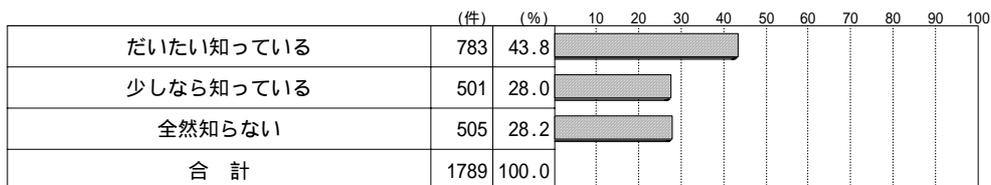
自宅の最寄りバス停の位置（およそ 500m 以内）

- ・ 「知っている」が 1324 件で 63.4%と最も多く、次いで「知らない」が 496 件で 23.7%、「近くにはない」が 269 件で 12.9%と続いている。

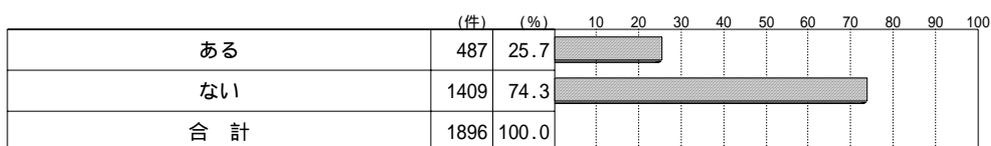


自宅の最寄りバス停から出るバスのおおよその行き先

- ・ 「だいたい知っている」が 783 件で 43.8%と最も多く、次いで「全然知らない」が 505 件で 28.2%、「少しなら知っている」が 501 件で 28.0%と続いている。

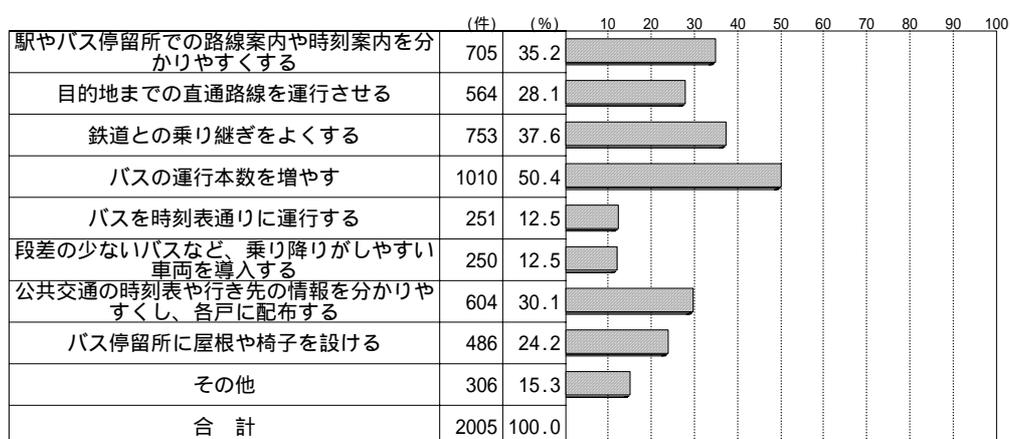


2.2 これまでに電車やバスの時刻表や路線図が分かりにくく、困った経験はありますか？



2.3 どのような点が改善されれば、より多くの方が彦根市の公共交通を利用するようになると思いますか？(複数選択可)

- ・ 「バスの運行本数を増やす」が1010件で50.4%と最も多く、次いで「鉄道との乗り継ぎをよくなる」が753件で37.6%、「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」が705件で35.2%と続いている。



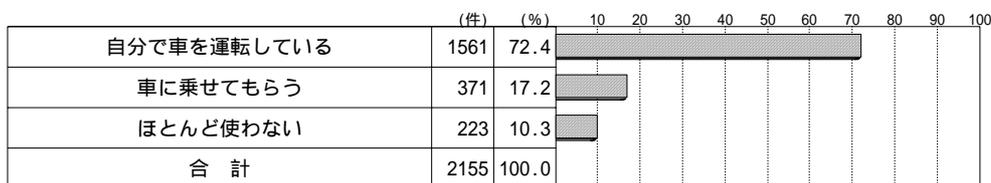
その他改善点の記述一例

- ・ バス停を増やす
- ・ シルバーバスの発行
- ・ 荷物を持ち込みやすくする
- ・ 乗合タクシーの運行
- ・ 運賃の値下げ

3.クルマ利用について考えてみませんか？

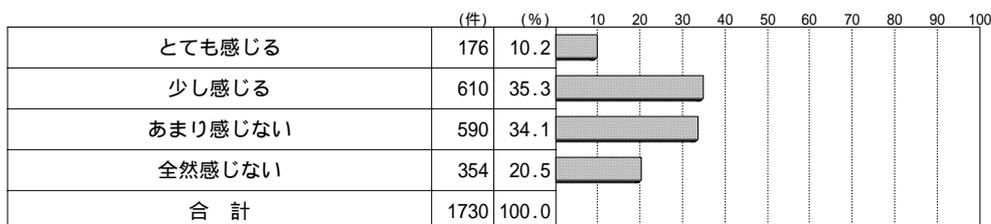
3.1 普段、クルマを利用されますか？

- 「自分で車を運転している」が1561件で72.4%と最も多く、次いで「車に乗せてもらう」が371件で17.2%、「ほとんど使わない」が223件で10.3%と続いている。



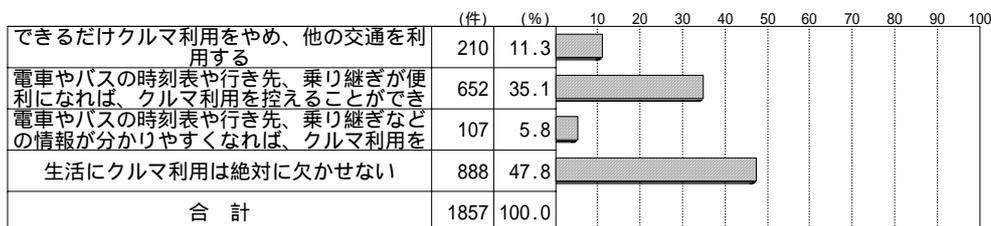
3.2 現在、または将来自分でクルマを運転することに不安や苦痛を感じますか？

- 「少し感じる」が610件で35.3%と最も多く、次いで「あまり感じない」が590件で34.1%、さらに「全然感じない」が354件で20.5%と続いている。



3.3 環境や健康のことを考え、少しずつでもクルマ利用から他の公共交通機関へ変えてみようと思いましたが？自分の考えに近いと思うものに をつけて下さい。(1つのみ)

- 「生活にクルマ利用は絶対に欠かせない」が888件で47.8%と最も多く、次いで「電車やバスの時刻表や行き先、乗り継ぎが便利になれば、クルマ利用を控えることができる」が652件で35.1%、さらに「できるだけクルマ利用をやめ、他の交通を利用する」が210件で11.3%と続いている。

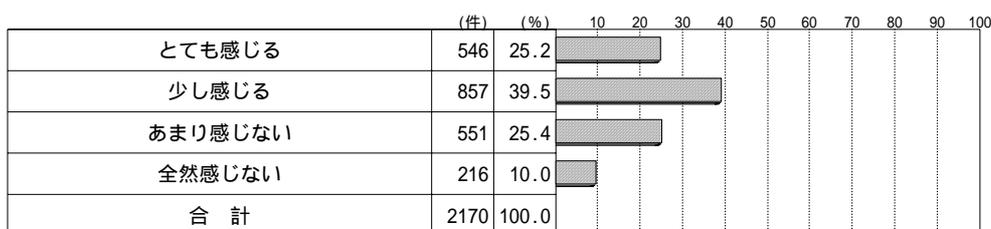


4.彦根市のバス交通について考えてみませんか？

4.1 彦根市のバス交通についておたずねします。

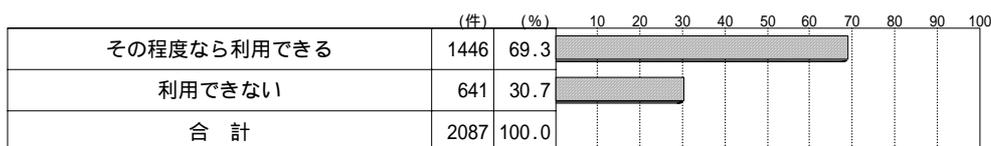
あなたは、将来、バスの減便や廃止等、公共交通サービスが低下することに不安や苦痛を感じますか？

- ・ 「少し感じる」が857件で 39.5%と最も多く、次いで「あまり感じない」が551件で 25.4%、さらに「とても感じる」が546件で 25.2%と続いている。

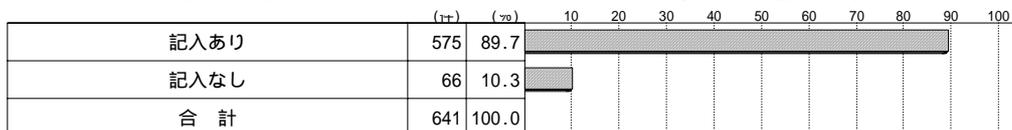


年間2～3往復程度だったら、あなたはバスを利用することができますか？

- ・ 「その程度なら利用できる」が1446件で 69.3%、「利用できない」が641件で 30.7%となっている。

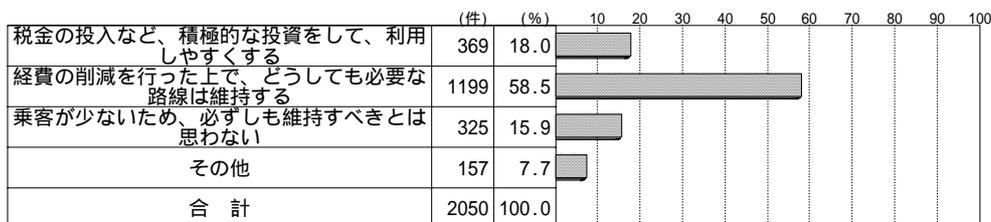


副問 「2.利用できない」とお答えの方におたずねします。その理由は、何ですか？



4.2 今後、彦根市のバス交通はどのような「方向性」に進むべきだとお考えですか？(1つのみ)

- ・ 「経費の削減を行った上で、どうしても必要な路線は維持する」が1199件で 58.5%と最も多く、次いで「税金の投入など、積極的な投資をして、利用しやすくする」が369件で 18.0%、さらに「乗客が少ないため、必ずしも維持すべきとは思わない」が325件で 15.9%と続いている。

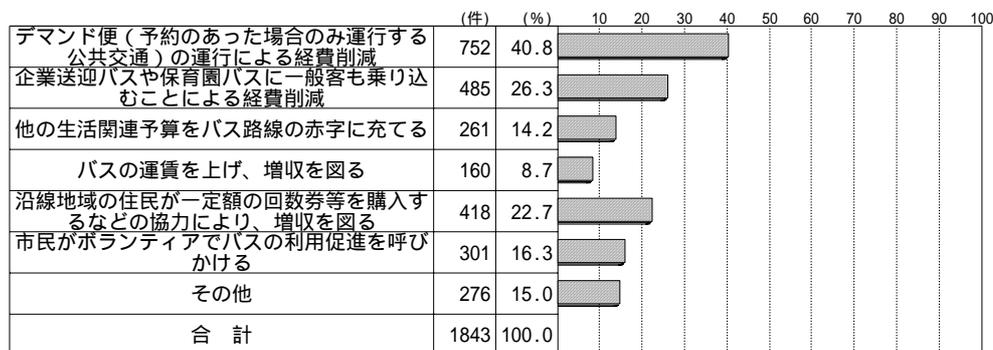


その他方向性の記述一例

- ・ 単体で考えるのではなく、根本の都市計画を見直さなければ意味がないのでは
- ・ 利用者によってバスを小型に。マイクロバスも可能
- ・ 利用者の多い時間を考慮して便数を考える

4.3 利便性を上げるための検討を行う一方で、ご利用が少なく、赤字を抱えている彦根市のバス交通を今後も支えていくためには、どのような取り組みが必要だとお考えですか？(複数選択可)

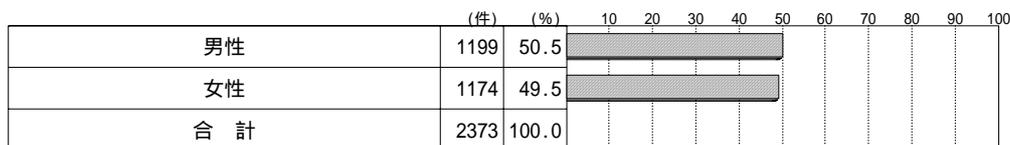
- ・ 「デマンド便(予約のあった場合のみ運行する公共交通)の運行による経費削減」が752件で40.8%と最も多く、次いで「企業送迎バスや保育園バスに一般客も乗り込むことによる経費削減」が485件で26.3%、「沿線地域の住民が一定額の回数券等を購入するなどの協力により、増収を図る」が418件で22.7%と続いている。



5. あなたご自身や世帯についてお答え下さい。

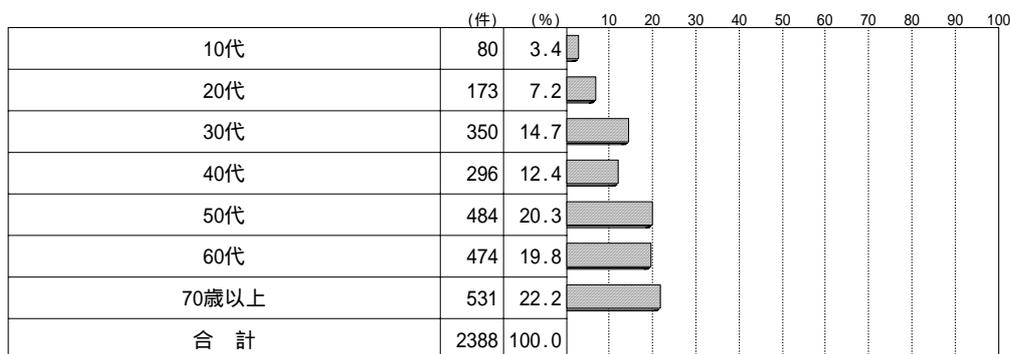
性別

- ・ 「男性」が1199件で50.5%、「女性」が1174件で49.5%となっている。



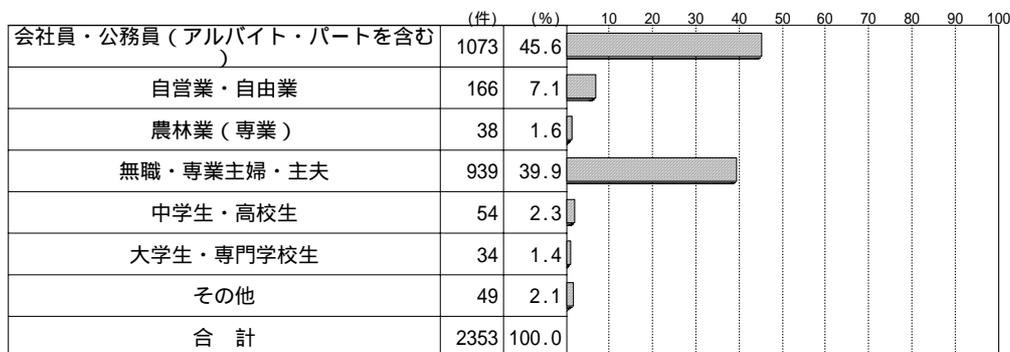
年齢

- ・ 「70歳以上」が531件で22.2%と最も多く、次いで「50代」が484件で20.3%、「60代」が474件で19.8%と続いている。

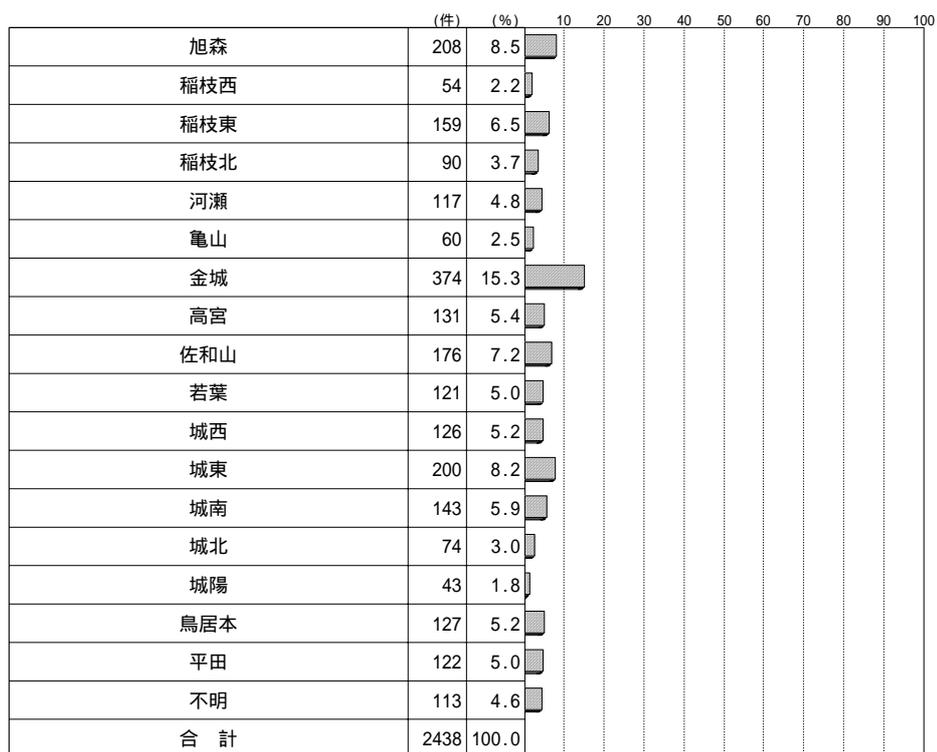


職業

- ・ 「会社員・公務員（アルバイト・パートを含む）」が1073件で45.6%と最も多く、次いで「無職・専業主婦・主夫」が939件で39.9%と続いている。

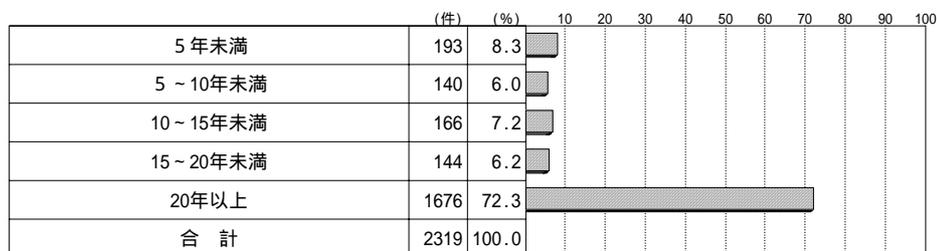


お住まい（集計は学区別）



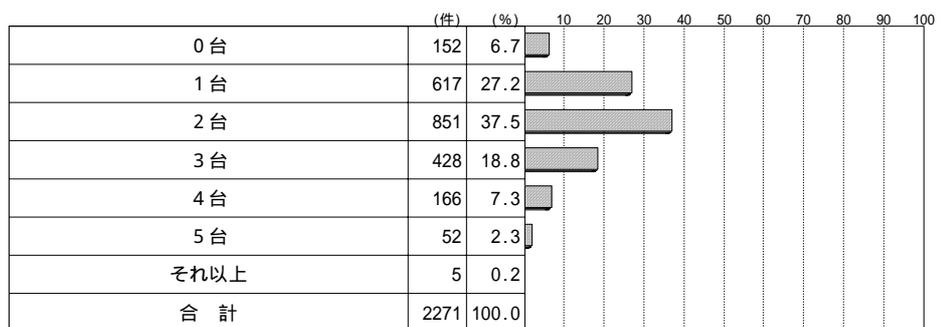
居住年数

- ・ 「20年以上」が1676件で72.3%と最も多く、次いで「5年未満」が193件で8.3%、さらに「10～15年未満」が166件で7.2%と続いている。



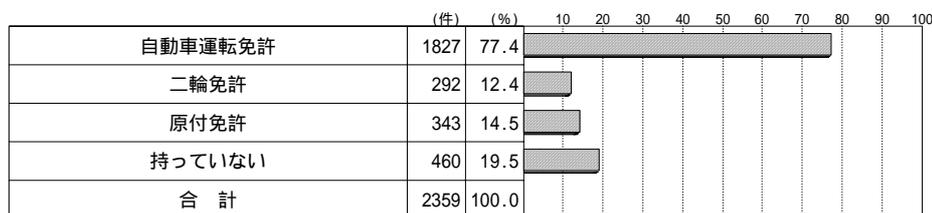
ご家庭の自動車保有台数

- ・ 「2台」が851件で37.5%と最も多く、次いで「1台」が617件で27.2%、「3台」が428件で18.8%と続いている。



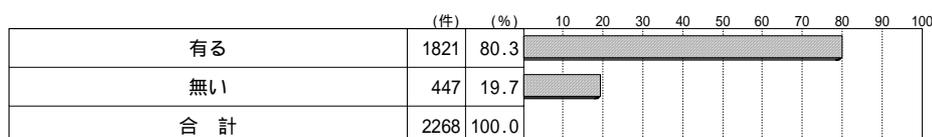
免許の有無

- ・ 「自動車運転免許」が 1827 件で 77.4%と最も多く、次いで「持っていない」が 460 件で 19.5%、さらに「原付免許」が 343 件で 14.5%と続いている。



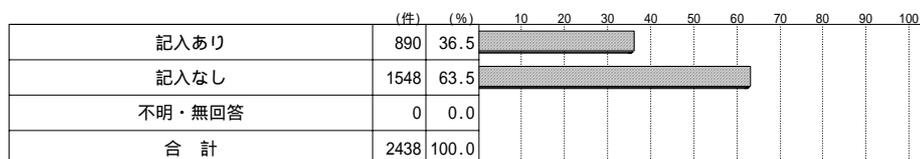
自由に使える車の有無

- ・ 「有る」が 1821 件で 80.3%、「無い」が 447 件で 19.7%となっている。



6. 最後に、彦根市の公共交通に関するご意見・ご要望をお聞かせ下さい。

特に、彦根市の「電車やバス」などの「公共交通」をより多く利用して頂くには、どうすれば良いと思いますか？ご意見をお聞かせ下さい。



記述内容の一例

< 運行本数の増加 >

- ・ 朝や夜の出退勤時刻のバスがないため、利用できない。朝や夜のバスを増やしてもらおうとまだ利用しようかなと思える。
- ・ 便数が少なくなり困ります。便数を増やしてほしいです。

< 運行形態(デマンドバスなど) >

- ・ 大型バスはムダ。少人数の小型車。
- ・ マイクロバスなどを使い、回数を多くする
- ・ 大型バス廃止し小型バスに切り替える。思い切った実行。早急にやること

< PR・分かりやすい情報提供 >

- ・ バス停の位置がわかりにくいのでわかりやすく
- ・ 路線を見直し。PRをもっとしていけばいいと思う。
- ・ 停留所の時刻表を明確にして欲しい。
- ・ バス等は利用したい人がたくさんいるのに不便だというイメージがある。

< 利用促進策(回数券, ポイントなど) >

- ・ ポイントをつける。いっぱいたまったら無料券などを渡す。
- ・ 各イベント日限定のバス割引券の各戸配布
- ・ 会社が回数券を買い社員などに配布

バスを楽しくするアイデアコンクール『ひこねバスコン』

～若い発想力で彦根市のバスの未来を切り開こう！～

主催：彦根市公共交通活性化協議会

1. 趣旨

彦根市では、将来予測される地球環境問題や少子高齢化、地域格差等のあらゆる環境の変化に対応し、持続可能な社会を実現するために、地域の“モビリティ”(移動)に目を向け、様々な取り組みを進めています。

本コンクールは彦根市民にバスをはじめとする交通の現状に目を向けてもらい、彦根市のバスやそれを取り巻く環境の向上に資するアイデアを広く募集するものです。

本コンクールにて特に優れていると認められたアイデアについては、本市が現在策定準備中の『彦根市公共交通総合連携計画^{注1}』に盛り込むことを予定しています。

注1) 地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、バス、乗合タクシー等の多様な事業を総合的に実施するための計画。彦根市公共交通活性化協議会が、平成20年度の策定調査計画事業として国土交通省より認定を受けている。

2. コンクールの内容

提案の対象は、彦根市のバス交通を盛り上げるためのアイデアであることを条件に、特に制限を設けず、応募者が自由に設定できるものとします。以下に募集内容の一例を示します。

バス停の待合環境の改善(設備・デザイン等のアイデア)

バス車両のラッピング(外装)のデザイン

乗車券など企画きっぷのアイデア

バス路線などの情報を分かりやすく市民に伝えるためのアイデア(webデザイン、時刻表・路線図の工夫 など)

環境にやさしい取り組みのアイデア(使用済み油のバス燃料への活用、回収方法 など)

バスに乗ることが楽しくなるアイデア(イベント企画) 等

他の交通手段との連携(タクシー・スクールバス・送迎バス等の共同利用) 等

3. 応募資格・応募条件

日本在住の方であれば、年齢、国籍等は一切問いません。ただし、応募者が小・中・高校生の場合は、保護者または学校教諭の同意が必要です。

個人だけではなく、複数人によるグループでの応募も可能です。

提案数に制限はありません。

参加料は無料です。ただし、提案の作成費や交通費、郵送費など本コンクールの参加にかかる一切の費用については、応募者の負担とさせていただきます。

4. 審査方法

以下の3つの観点に基づき、特に優れたアイデアを選定し、個人またはグループを表彰します。

利用者の視点に立った“分かりやすさ・使いやすさ”
 全ての人にとって、バスに対する“親しみやすさ・楽しさ”
 “実現可能性”や“継続性”

また、提出された応募内容は、11月開催のシンポジウムで公開審査を行う予定です。審査結果は後日ホームページにて公表します。

5. 賞

特に優れた提案に対して、賞状及び副賞を贈呈します。

最優秀賞 1点	・・・	賞状、副賞賞金 10万円
優秀賞 1点	・・・	賞状、副賞賞金 5万円
入賞 5点	・・・	賞状、副賞賞金 1万円
参加賞	・・・	何が出るかお楽しみ

6. 提出物の取り扱いについて

提案されたアイデアならびに作品等の全提出物は、応募者の了解を得た上で、現在策定準備中の『彦根市公共交通総合連携計画』に活用される場合があります。

提案されたアイデアならびに作品等の全提出物は、その内容の公表・展示に関する権利は主催者が無料で使用できるものとします。

提案されたアイデアならびに作品等全提出物は、返却ができませんので、予めご了承下さい。

7. 全体スケジュール

2008年	8月9日	・・・	説明会・フィールドワーク
	<u>10月15日</u>	・・・	<u>提案提出締め切り（郵送の場合消印有効）</u>
	11月	・・・	書類審査
	11月末	・・・	決定・発表

提出後の詳細については、後日事務局からご案内を申し上げます。

8. 提出物

(1) 提案シート(A3版1枚)

作品タイトル、応募者名(グループの場合はグループ名および代表者名)、所属、連絡先電話番号とEmailアドレス、提案に当たってのコンセプト・アピールポイント等

(2) 具体的な提案資料等(様式不問。紙媒体、ポスター、イラスト、模型等も可)

応募にあたりご提出いただく「提出物」は返却いたしません。

応募作品はオリジナル作品に限定し、未発表のものに限ります。

9. 説明会・フィールドワーク

本コンクールに応募をご希望の方は、説明会にて概要や情報提供、応募方法等説明を行いますのでご参加下さい。もし日程のご都合で参加出来ない場合は下記のメールアドレスまたは電話番号へお気軽にお問い合わせ下さい。

なお、この説明会自体は、コンクールに応募されない方もご自由に入場できますので、お気軽にご来場下さい。

ひこね・バスコン 応募説明会

日時 2008年8月9日(土) 10:00～11:30

場所 JR彦根駅前 アル・プラザ彦根6階 大学サテライト・プラザ彦根

内容 ・『彦根の公共交通は今、こんな状況です』

・『「分かりやすい」「使いやすい」「親しみやすい」公共交通とは?』

・コンクール応募方法及びスケジュールについて

・意見交換

なお説明会終了後に、フィールドワークを開催し、1日バス乗車券を使って、彦根市の公共交通を体験してもらいながら、改善すべき課題などを考えてもらいます。フィールドワーク後は自由解散となります。

説明会への参加申込方法

参加者氏名、連絡先(住所・電話・E-mail アドレス) 所属をご記入の上、2008年8月4日(月)までに下記のいずれかの方法でお申し込み下さい。

彦根市公共交通活性化協議会事務局 彦根市役所交通対策課

TEL : 0749-30-6134 FAX : 0749-24-8517

E-mail : koutsutaisaku@ma.city.hikone.shiga.jp

個人情報は、本コンクール以外の目的には一切使用しません

10. お問い合わせ先

彦根市公共交通活性化協議会 (事務局)彦根市役所交通対策課

〒522-8501 彦根市元町4番2号

TEL : 0749-30-6134 FAX : 0749-24-8517

E-mail : koutsutaisaku@ma.city.hikone.shiga.jp

11. 主催者

彦根市公共交通活性化協議会

【協議会の構成】

湖国バス(株)、彦根観光バス(株)、彦根近江タクシー(株)、(社)滋賀県バス協会、滋賀県タクシー協会、私鉄滋賀県協議会、彦根警察署、滋賀大学、滋賀県立大学、聖泉大学、彦根市身体障害者更生会、彦根市老人クラブ連合会、近畿運輸局滋賀運輸支局、湖東地域振興局建設管理部、滋賀県、彦根市

12. 知的所有権及び応募作品の取り扱い

応募作品の著作権・意匠権は、応募者に帰属します。したがって、応募者が日本における著作権・意匠権等に関する権利の確保を必要とする時は、自らの責任においてその手続きをするものとし、その著作物の権利の取得状況、使用に際しての条件（使用料等）、使用実績の有無及び内容を提案シートに明記して下さい。手続きをされていない場合は、権利の確保手続きが必要ないものとみなします。

最優秀賞ならびに優秀賞を含め、応募作品を使用する権利は、彦根市公共交通活性化協議会に帰属します。なお、作品の提案内容を一部改変して連携計画に使用する場合があります。使用にあたっては、彦根市公共交通活性化協議会が連携計画の実施、広報、プロモーション等に必要範囲において、彦根市公共交通活性化協議会が適当と定める方法で、また種々の媒体を通して使用することとします。具体的な使用方法については彦根市公共交通活性化協議会で決めさせていただきます。

彦根市公共交通活性化協議会は、いずれの応募作品につきましても、応募作品を保存・記録し、無償で展示・掲載・公表する権利を有するものとします。

応募者が作品の中で使用した他者の著作物については、その著作物の権利の有無、使用に際しての条件（使用料等）、使用実績の有無及び内容を提案シートに明記してください。他者の著作物の権利を無断で使用して応募したことにより発生する問題の責任は、全て応募者が負うこととします。

本コンペ終了後、業務報告書に応募作品を収蔵する予定です。特に提案シートに記載がない限り、応募者は、作品および名前・所属を掲載・公表することに同意したものとみなします。

応募者は、本コンペに応募することによって、本募集要項に記した規定に同意したものとみなします。



アイデアタイトル		応募登録番号 事務局記入欄
ふりがな 提案代表者氏名	男 ・ 女	年齢
所属（勤務先・学校等）	ご職業(いずれかに を) 会社員・公務員 自営業 学生 無職・主婦・主夫 その他	
連絡先（自宅 学校 勤務先等） いずれかに をつけ、住所をお書き下さい。 〒 -		
<small>応募者が小・中・高校生の場合は、保護者または学校教諭の連絡先を記入して下さい。</small>		
E-mail		
電話	FAX	

グループで応募する場合、下記に参加者の必要事項を記入して下さい。グループの構成(代表者を除く)

グループ名(あれば記入)		
氏名	所属	年齢

本提案シートは、郵送・FAX・E-mailのいずれかで、**10月15日(水)まで**にお送りください。

本提案シート以外にも、提案内容を表現するための書類や、作品等、自由に提出することが出来ます。

提出先：彦根市公共交通活性化協議会（事務局）彦根市役所交通対策課 〒522-8501 彦根市元町4番2号 TEL：0749-30-6134 FAX：0749-24-8517 E-mail：koutsutaisaku@ma.city.hikone.shiga.jp 個人情報、本コンクール以外の目的には一切使用しません。
--

アイデアの特徴・特色・アピールポイント
<p>本欄には、応募されるアイデアの特徴・特色について、冒頭にその要旨をわかりやすくで記述してください。なお、選定にあたっては、<u>利用者の視点に立った分かりやすさ</u>、<u>全ての人にとっての親しみやすさ</u>、<u>実現可能性や継続性</u>の三つの視点から評価しますので、その点にも配慮しつつ、記述してください。</p>
提出物件 目録 (このシートの他に何を何部提出したかが分かるようにご記入下さい)

13. ひこねバスコン審査概要

審査員

協議会会長 彦根市副市長 松田 一義
 協議会副会長 滋賀大学 山崎 一眞
 連携計画策定分科会委員長 滋賀県立大学 近藤 隆二郎
 連携計画策定分科会委員 磯谷 淳, 成松 祐子, 宮野 武男
 乗合タクシー実証運行分科会委員長 聖泉大学 野本 茂 (順不同)

審査基準

利用者の視点に立った“分かりやすさ・使いやすさ”
 全ての人にとって、バスに対する“親しみやすさ・楽しさ”
 “実現可能性”や“継続性”

審査方法・スケジュール

候補の選定：～11月17日 応募総数63点を各委員に送付し、
 最終審査対象作品を選定
 最終審査：11月21日 採点方式により受賞作品の決定

14. ひこねバスコン審査結果

- ・ 審査員による最終審査の結果、最優秀賞，優秀賞各1点および入賞5点は以下の提案内容に決定した。
- ・ 受賞7作品の概要と受賞理由を次項に示す。

最優秀賞 1点

応募番号 26 『エコバスが運ぶ幸せ』

優秀賞 1点

応募番号 18 『彦根市公共交通近代化計画』

入賞 5点

応募番号 5 『MMを活用した彦根市のバス活性化』

応募番号 6 『マンガ・アニメのコラボレーションによるバス利用のイメージアップ～
 取組み法と、促進のための17の施策』

応募番号 22 『バスポイントカードシステム“ばすにあん”による楽しさ&
 乗客倍増計画』

応募番号 23 『利用者にやさしいバス利用について』

最優秀賞 エコバスが運ぶ幸せ

<アピールポイント>

- ・ 環境に良いバスを利用すると、利用するたびエコになり、その上利用する人も得をする
エコなバスはエコを生み出し、エコする人を増やす 幸せな乗り物
- ・ “クルマがない人が利用するバス” から “クルマを所有していても使うバス” へ
9つの施策提案
 1. 公共交通のエコPR, 広報活動の実施
 2. エコ交通スタンプ(バス利用1回毎にスタンプ)
 - ・ スタンプを集めるとバス1回無料券, ゴミ袋などいくつかから特典引き替え
 - ・ 駅駐輪場, 廃油持ち込み, でもスタンプ発行など, バスだけではなく市全体でエコスタンプの取組を実施
 3. 路線図を分かりやすく使いやすく
 - ・ 地図だけでなく, 公共施設, 社寺など施設をカナ順で探せる一覧表と, その場所が地図上にどこにあるのかを示したバス利用便利表を作り, 路線図にリンクさせる。
 - ・ どの路線のどのバス停で降りてから徒歩「分」も記載
 4. 企業との連携, イベントバス
 - ・ 企業の通勤者に対する特典をつけてもらうよう提案
 5. バス停・バス停看板の改善, ラッピング
 - ・ こどもでも分かるようなバス停のデザイン, 各所に椅子を設置
 - ・ ラッピングは路線ごとに公募, こどもたちの絵を募集
 6. バス内の空間を, 市民や企業の情報提供の場として活用
 - ・ 市民や企業, 団体のイベント情報など, 自由に掲示板を利用できるようにする
 - ・ バスに乗ればもらえる企業, お店の割引券, フリーペーパーなど
 7. 支払い方法
 - ・ 両替をもっと便利に。
 - ・ お財布ケータイでも利用可に
 8. WEB 版
 - ・ 携帯で時間や路線のチェックが可能なように, HPでも分かりやすく
 - ・ 行きたい場所から路線を検索
 9. 家族割引
 - ・ 家族みんなでバスで出かけると良いことがある!?
 - ・ こどもはバス好き 彦根のバスに乗ったときしかもらえないシールのプレゼント (ポイントを集めて交換) など

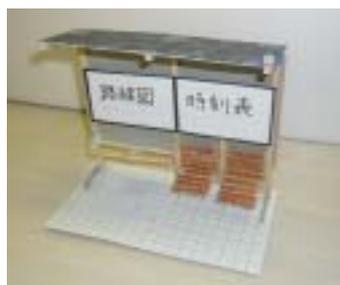
<受賞理由>

- ・ エコを取り上げ、エコに配慮した行動にインセンティブを与える内容になっており、提案内容に発展性がある。
- ・ 市全体での環境への取組みに配慮して考えてあり、例えば地域通貨『彦』と組み合わせることも検討できるだろう。
- ・ 利用者が楽しくバスを利用する、バスを盛り上げるという点でコンクールの趣旨に沿っており、「子どもはバスが好き」であり、子どものころからバスや公共交通に親しむことが大切であるということを再認識させられる。

優秀賞 彦根市公共交通近代化計画

<アピールポイント>

- ・ 「分かりやすさ」「親しみやすさ」「実現可能性や継続性」のほか、独自視点として「利用者のニーズに合致」「日常生活において使えるもの」をコンセプトとして提案
 - ・ 乗ろうとする人へのインフォメーションの改善に重点を置いている
実現可能性に応じて複数の提案
1. 小変更で実行可能、または早急に実行する必要のある施策
 - ・ 積極的なアピール、外国語（ポルトガル語）の案内
 - ・ 乗車前の案内の充実
 - ・ JR各駅からバス乗り場までの案内強化
 - ・ 路線図を地図上に表現して見やすくする
 - ・ 系統番号のふり直しと案内板での情報提供
 - ・ バス停の位置及び名称の分かりやすさ向上
 - ・ QRコードでの情報案内
 - ・ 需要発生源への乗入れ
 - ・ 大型商業施設への直接乗入
 2. 多少の時間と費用がかかるとされる施策
 - ・ 待合い環境の改善
 - ・ 跳ね上げ式ベンチの設置、需要に応じて上屋の設置
 - ・ バス停の間隔見直し
 - ・ 住宅の多い所では短間隔で、そうでない所は長間隔に見直し
 - ・ 車両に関わる提案
 - ・ 方向幕の色遣いの変更
 - ・ 方向幕の増設・大型化
 3. 大掛かりな変更を伴うもの、実現までに時間のかかるもの
 - ・ 利用者にお得感をもたらす提案
 - ・ 回数券や定期券購入者へのスタンプ制度
 - ・ 買物客へのバス利用券渡し
 - ・ 彦根市内1日乗車券の設定
 - ・ 現行路線及びバスダイヤの見直し
 - ・ 地域ごとのバス路線やダイヤの見直し



市内途中停留所の待合施設の提案

入賞 『MMを活用した彦根市のバス活性化』

<受賞理由>

- ・ 路線バスを綿密に調査し、分析的で良いアイデアが盛り込まれており、全ての提案については実現できないかもしれないが、総合性がある。
- ・ 実現可能性の点で、すぐ実行できるものと時間がかかるものに分けてある点も評価できる。

入賞 『マンガ・アニメのコラボレーションによるバス利用のイメージアップ～取組み法と、促進のための17の施策』

<受賞理由>

- ・ マンガを媒体にしてバス利用のイメージアップを図るというアイデアはとてもおもしろいもので、よく考えてあり、サブアイデアの17の項目では検討して実現できるようなアイデアが多くある。

入賞 『バスポイントカードシステム“ばすにあん”による楽しさ&乗客倍増計画』

<受賞理由>

- ・ 世代の利用者を教育することは大切であり、バス車内にギャラリーとして掲示するのは、路線バスを盛り上げるのに良いアイデアである。

入賞 『利用者にやさしいバス利用について』

<受賞理由>

- ・ バスのカラーを路線ごとに変える、日常的に使えるコンビニを停留所にとという提案は実際の方が使うことを考えている。電車への乗り換え時の情報提供については、鉄道会社と協議の場を設定して実現する方向にもっていくなどの連携が公共交通には必要であることを再認識させられる。

入賞 『バス停情報提供システム「ひこねバスナビ」』

<受賞理由>

- ・ 路線バスの情報提供方法として携帯電話を活用できる提案で、高齢者層にはたちまち利用が難しいと思われるが、現代の情報化社会に対応していて将来性がある。

