

湖東圏域地域公共交通総合連携計画

(素案)

平成22年2月

湖東圏域公共交通活性化協議会準備会

(彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町)

目次

1	はじめに.....	1
(1)	計画策定の趣旨.....	1
(2)	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)	住民の交通機関利用.....	7
(3)	公共交通サービスの現況.....	10
(4)	湖東圏域における道路交通の混雑状況.....	23
(5)	湖東圏域における交通の問題点.....	24
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.....	27
(1)	概要.....	27
(2)	彦根市アンケート調査概要.....	27
(3)	湖東圏域アンケート調査概要.....	29
(4)	アンケート調査結果概要.....	31
4	湖東圏域地域公共交通総合連携計画に関する基本方針.....	45
5	湖東圏域地域公共交通総合連携計画の区域.....	46
6	湖東圏域地域公共交通総合連携計画の目標.....	46
7	湖東圏域の公共交通の全体ビジョン.....	47
(1)	地域ごとの公共交通維持の方向性.....	47
8	公共交通活性化に向けた市民からの提案.....	50
(1)	趣旨.....	50
(2)	審査員.....	50
(3)	審査基準.....	50
9	事業の概要および事業実施主体.....	53
10	継続的な公共交通活性化のための体制.....	73
11	計画期間.....	76

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。

彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町（以下湖東圏域という）における公共交通は、JR4駅および近江鉄道11駅を中心に構成されており、また彦根市から周辺町へ運行しているバス路線は4路線あり、それぞれの自治体がバス事業者に運行補助を行っています。しかし、厳しい財政環境から、運行本数の減少や路線の見直し等を行った結果、利便性がさらに悪くなり、一時的に減少した赤字額が膨らむという悪循環を繰り返しています。

こうした状況を受け、彦根市では平成20年度に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」第6条の規定に基づく法定協議会として、彦根市公共交通活性化協議会を立ち上げるとともに「彦根市地域公共交通総合連携計画」を策定し、各種事業を実施しているところですが、各町における公共交通活性化に向けた取り組みが喫緊の課題になっています。

湖東圏域では、基幹交通であるJR駅がすべて彦根市内にあるため、他町からJR駅へは彦根市へ移動する必要があること、また、現在運行しているバス路線13路線のうち複数市町にまたがるものは6路線と半数近くあり、日常生活圏が隣接市町相互間にまたがっていることから、各市町の個々の取組にとどまらず、湖東圏域で連携して公共交通の活性化に向けて取り組むことが求められています。

このため、湖東圏域では、彦根市を中心市、愛荘町、豊郷町、甲良町および多賀町を周辺町とした定住自立圏構想に基づき、平成21年10月に湖東圏域定住自立圏形成協定を締結し、湖東圏域全体の湖東圏域全体の公共交通を持続的に維持発展させていくために、運行コストの削減と利便性向上の両立を図りつつ、鉄道やバス等の公共交通相互の連携によるネットワーク化を図り、定住しやすい公共交通まちづくりの構築に向けて取り組むこととなりました。

本書では、将来に渡り自立的で持続可能な公共交通体系の確立に向けて、湖東圏域における交通の現況や市民ニーズを踏まえ、湖東圏域における公共交通サービスに関するビジョンを明確にし、平成22年度から平成23年度までの2年間に実施する公共交通活性化の計画をとりまとめました。

(2) 計画策定の枠組み

彦根市においては、平成21年2月に「彦根市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度より具体的な計画事業を推進しているところです。

一方、湖東圏域1市4町において、平成21年10月に「湖東圏域定住自立圏形成協定」を締結しました。この「定住自立圏」とは、それぞれの市町村の自主性を尊重しながら、人口が5万人程度以上であることなど、一定の条件を満たす中心市と、周辺市町村が定住自立圏形成協定を結び、連携・役割分担を行うことで、地域の活性化をめざす取組です。

この協定によって、公共交通分野においても、圏域全体で改めて計画策定が必要になるため、彦根市で平成20年度に策定した彦根市単独の連携計画を基本に、計画の区域を湖東圏域に拡大発展させたものが本計画です。

本計画は、湖東定住自立圏形成協定における地域公共交通に関する事項に基づき、湖東圏域の住民が快適に、便利に利用できる公共交通をめざすことを目的とするものです。

湖東圏域定住自立圏形成協定より抜粋

ア 地域公共交通

地域公共交通ネットワークの構築

(ア) 取組の内容

- a 彦根市の地域公共交通総合連携計画と圏域内4町の連携計画との整合を図り、圏域内における公共交通の共通課題の解決に向けて調査研究、実証運行等を連携して取り組む。
- b 西日本旅客鉄道(株)および近江鉄道(株)と連携強化を図り、それぞれの鉄道へのアクセス向上のため、デマンドタクシーなど多様な交通体系を構築するとともに、JR稲枝駅改築など駅関連施設や駅周辺施設などについて、効率的で、環境にやさしく、高齢者等に対応した取組を推進する。
- c 商店街、医療機関、企業、観光地等の所在地、イベント等の情報発信、路線バス等の分かりやすい経路・ダイヤ案内や、安全安心なバス停等の整備を総合的に取り組む。
- d 圏域内の公共交通の利用向上を図るため、関係団体や関係機関と連携し公共交通の啓発に取り組む。
- e 圏域内の公共交通ネットワーク化を図るため、道路管理者など関係機関との連携協力体制の構築および圏域として必要な道路網整備に取り組む。

(イ) 甲の役割

- a 彦根市地域公共交通総合連携計画を踏まえ、圏域内における移動動態や圏域外の動向を見定め、圏域の総合的な公共交通ネットワークの構築に取り組む。
- b 圏域内の連携計画の推進と併せ、圏域内の各市町の負担割合や実証運行に伴う調整や検証を行う。
- c 連携計画の推進に関する施設整備や啓発活動等を行う。
- d 道路管理者など関係機関との連携協力体制の構築を図る。

(ウ) 乙の役割

- a 甲と共同して、総合的な公共交通のネットワークの構築に取り組む。
- b 甲と共同して、圏域内の負担割合や実証運行に伴う検証を行う。
- c 甲と共同して、連携計画の推進に関する施設整備や啓発活動等を行う。
- d 甲と共同して、道路管理者など関係機関との連携協力体制の構築を図る。

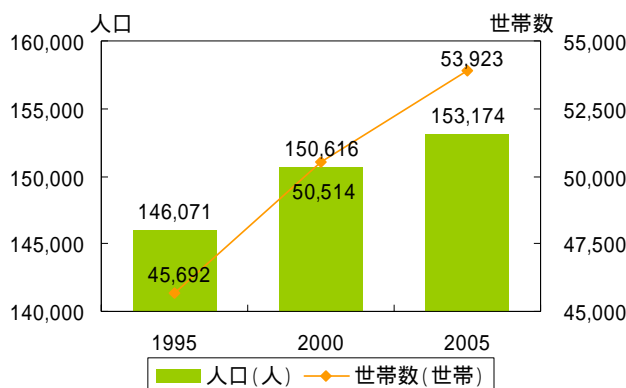
2 当該地域の公共交通の概況・問題点

(1) 人口および地勢

彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町からなる湖東圏域は人口約15万人を擁し、滋賀県東北部における中心都市として発展を続けています。京阪神都市圏の東端に位置し、市を南北に縦断するJR線を介して大津・草津・京都方面への通勤通学流動が多く見られます。JR線沿線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、低密度な地域も多くなっています。

<人口の推移>

人口は年々増加の一途をたどっています。(平成17年は平成7年比で約4.9%増加)



(出典: H7 ~ H17 国勢調査)

図2-1 湖東圏域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くなっています。今後、いわゆる、団塊の世代の方が高齢化を迎えるため、高齢社会に対応した政策が求められます。

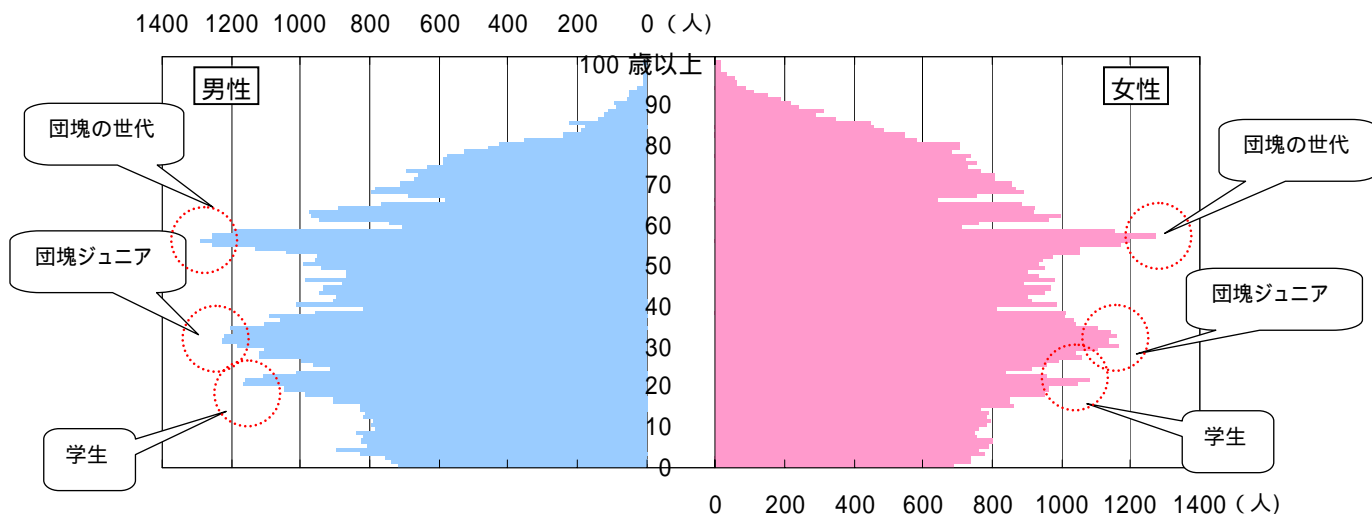


図2-2 湖東圏域における人口ピラミッド

<町字別人口分布>

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

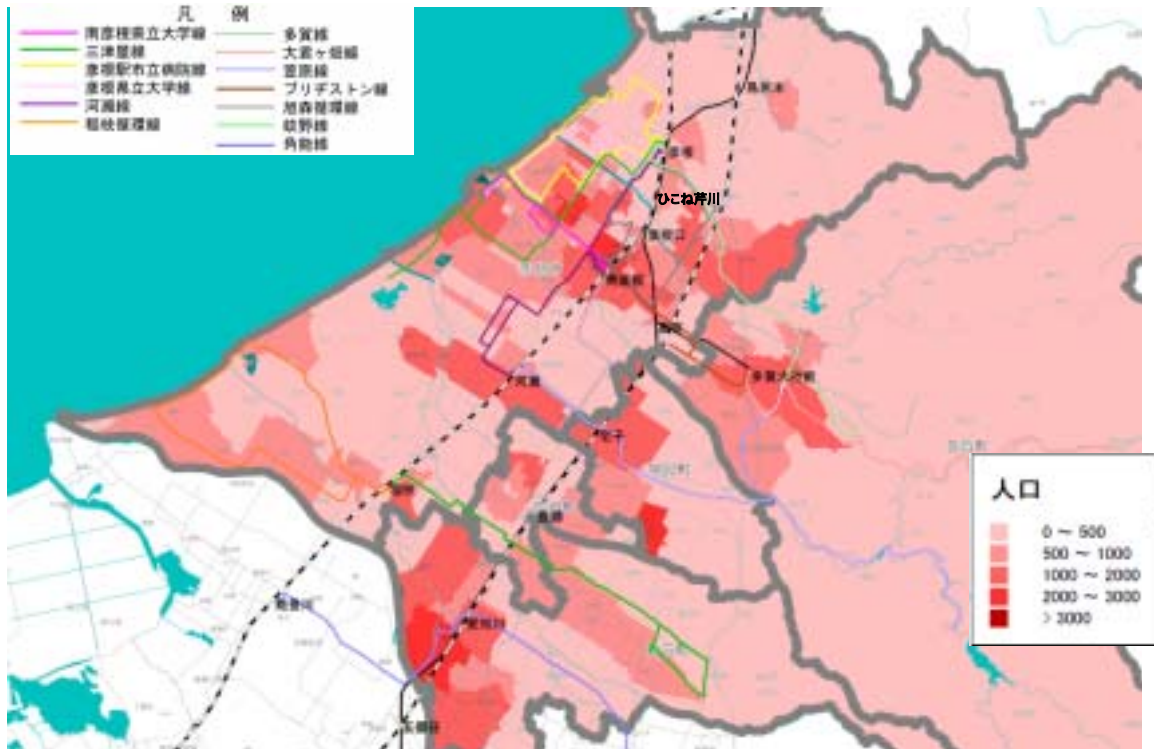


図 2 - 3 湖東圏域の町字別人口分布 (出典: H17国勢調査)

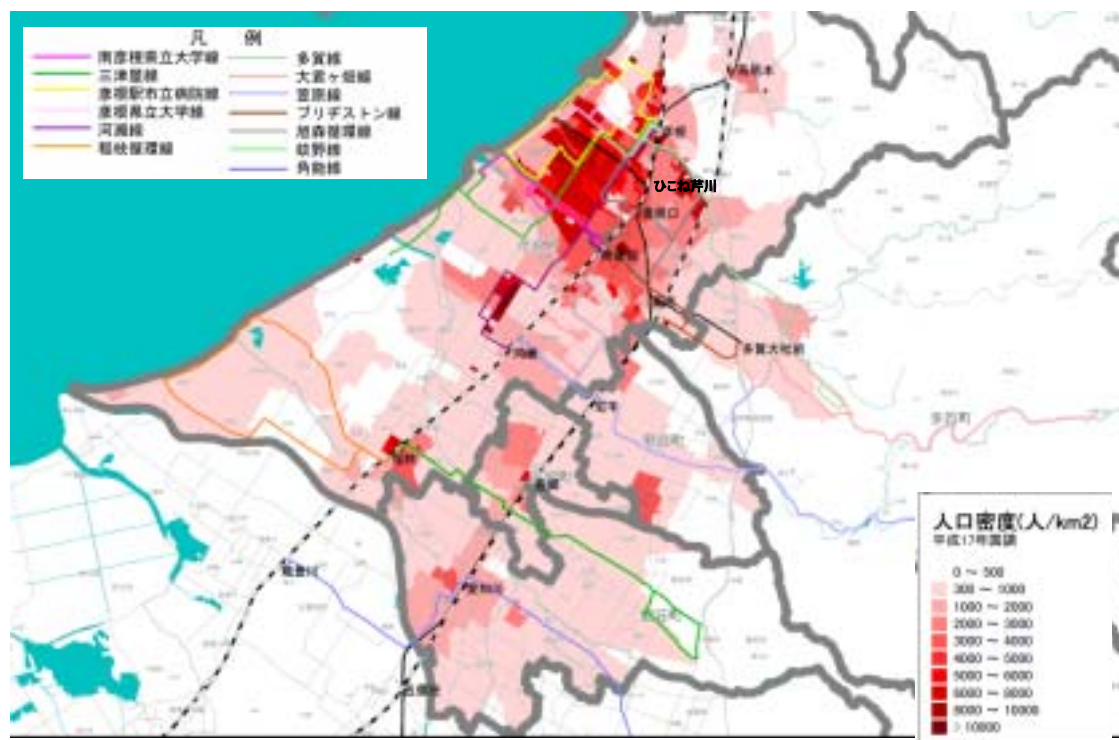
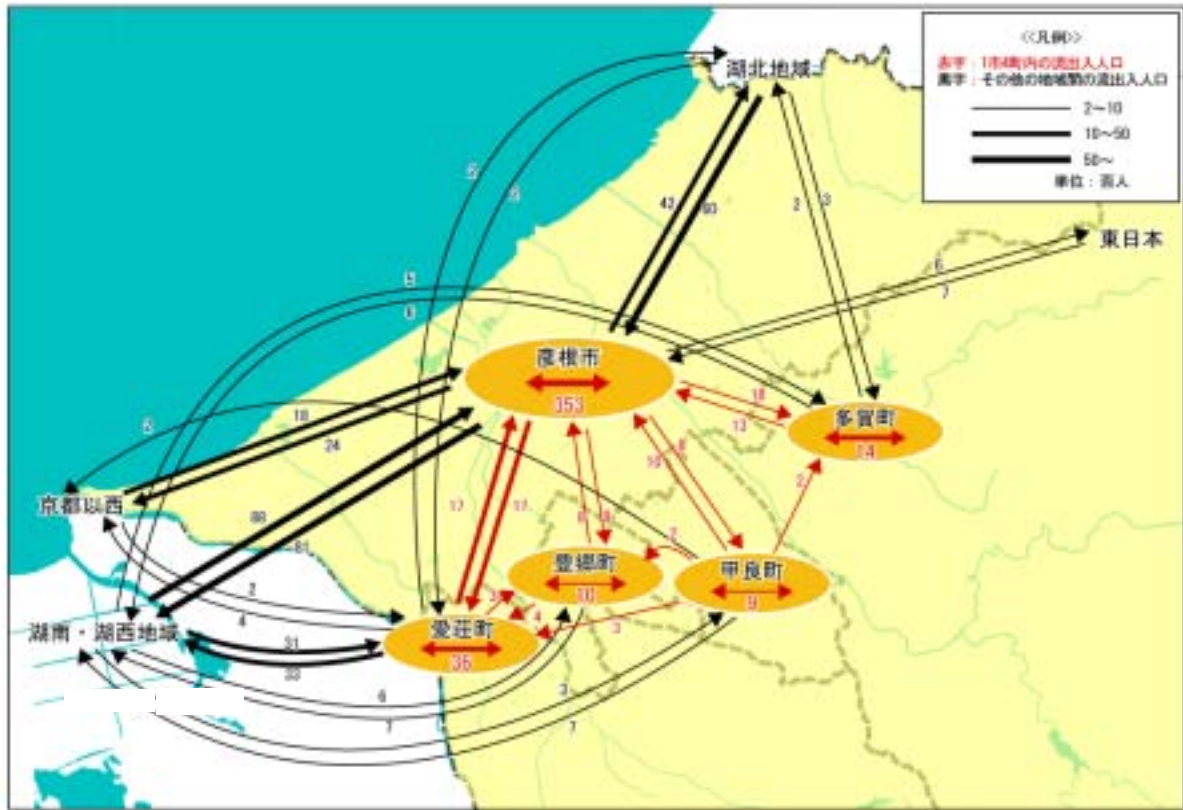


図 2 - 4 湖東圏域の町字別人口密度分布 (出典: H17国勢調査)

<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が、圏域内の隣接町、また湖南地域や湖北地域、更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。

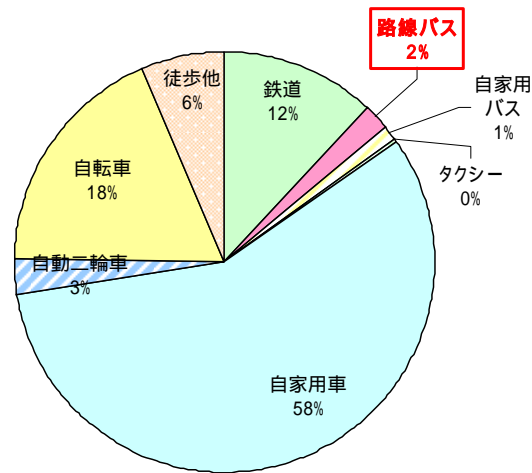


(出典：H17国勢調査)

図 2 - 5 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。



(出典: H12国勢調査)

図 2 - 6 湖東圏域在住者の通勤・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: H12国勢調査)

図 2 - 7 湖東圏域在住者の通勤・通学時利用交通手段 (町字別)

(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58.8%を占め、路線バスは僅か0.3%に留まります。

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

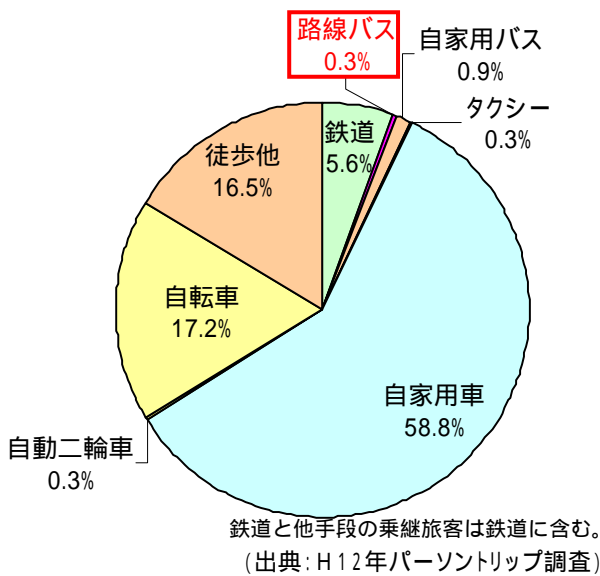


図2-8 湖東圏域における代表交通手段分担率

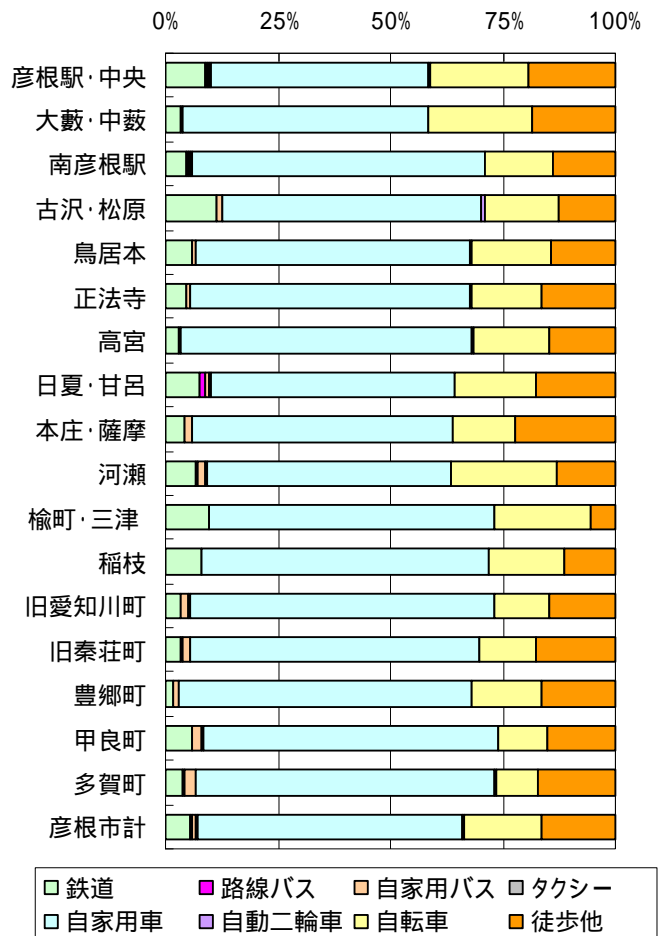
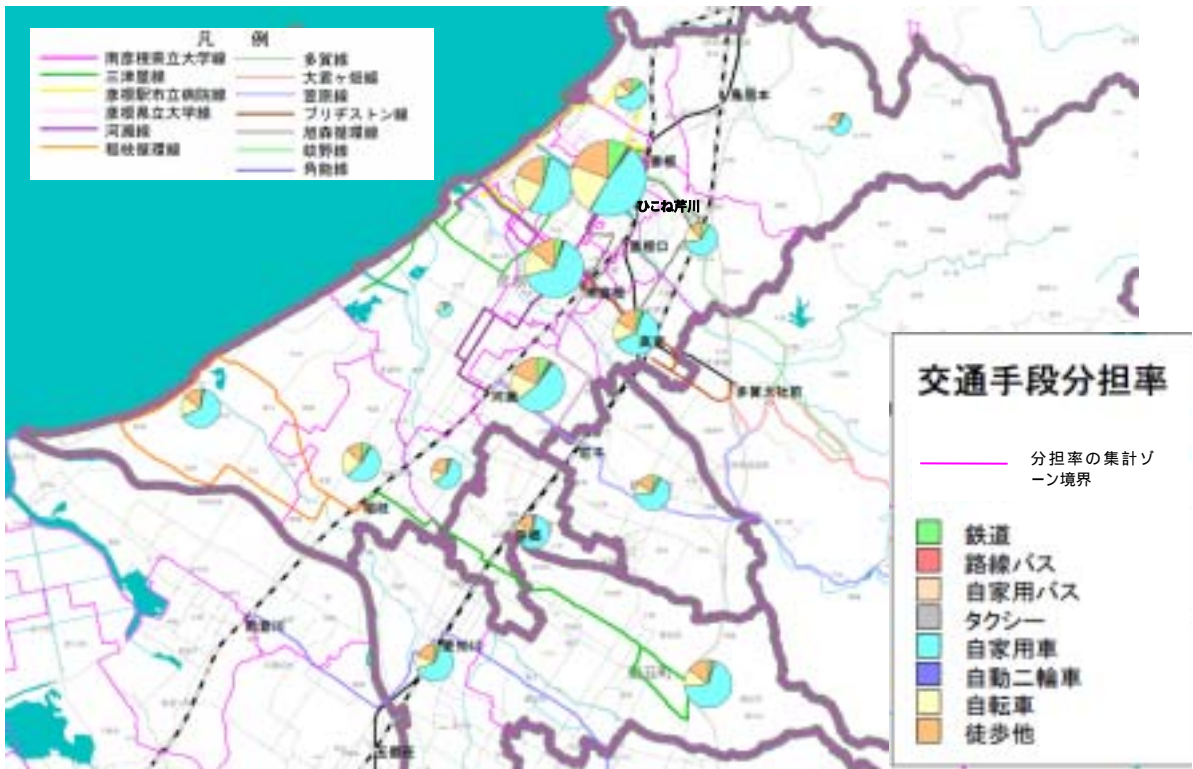


図2-9 地域別代表交通手段分担率

P T調査入力ゾーンごとの集計

(出典: H12年パーソントリップ調査)



(出典: H12パーソントリップ調査)

図 2 - 1 0 バス路線と交通手段分担率の関係

< 鉄道利用者のアクセス交通手段 >

鉄道利用者のアクセス交通手段(自宅・勤務地等から鉄道駅へ行く際の交通手段)は、徒歩・自転車・二輪車が73%、自家用車が20%を占めます。自家用車を駅周辺の駐車場に止め、鉄道を利用する「パークアンドライド」もしくは家族が駅まで送迎する「キスアンドライド」の利用が多いものと推察されます。

一方で、路線バス 鉄道乗継は僅か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す。

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

近江鉄道各駅については、徒歩および自転車でのアクセスが大部分であり、路線バスや自動車でのアクセスはほぼ見られません。駅近郊の利用にほぼ限られていると言えます。

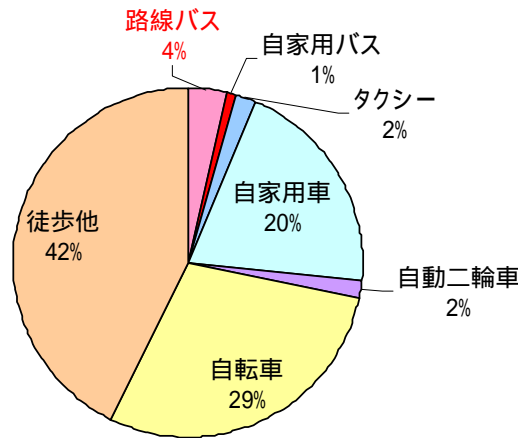


図 2 - 1 1 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段

(出典: H12パーソントリップ調査)

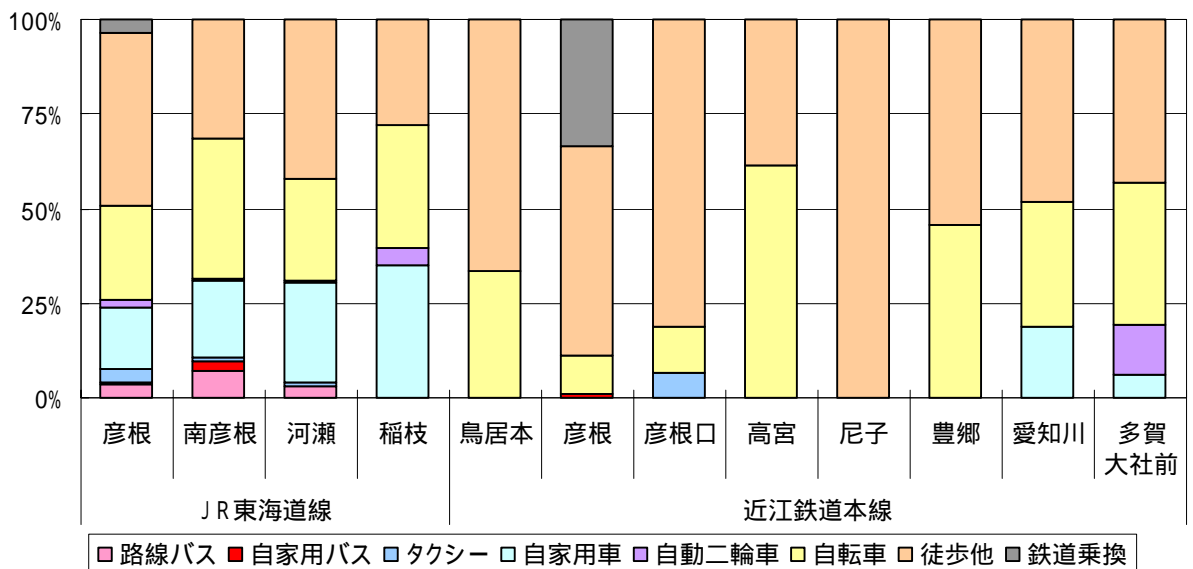


図 2 - 1 2 湖東圏域内の鉄道駅乗降者のアクセス利用交通手段 (駅別)

(出典: H12パーソントリップ調査)

(3) 公共交通サービスの現況

ア 鉄道

(ア) JR

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

JRの利用者は年々増加を続けており、平成19年度では1日約21,000人が乗車しています。

表2-1 彦根市内JR駅の券種別1日乗客数の推移

	総数		彦根駅		南彦根駅		河瀬駅		稲枝駅	
	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外	定期乗車	定期外
平成15年度	13,564	5,696	6,184	2,923	2,989	1,512	2,323	679	2,068	581
平成16年度	13,904	5,647	6,370	2,893	3,000	1,548	2,458	666	2,077	540
平成17年度	14,151	5,745	6,430	2,953	3,123	1,581	2,529	666	2,071	545
平成18年度	14,593	5,780	6,800	2,967	3,192	1,608	2,553	667	2,048	538
平成19年度	14,787	6,055	6,910	3,209	3,295	1,640	2,564	664	2,018	542

単位：人/日

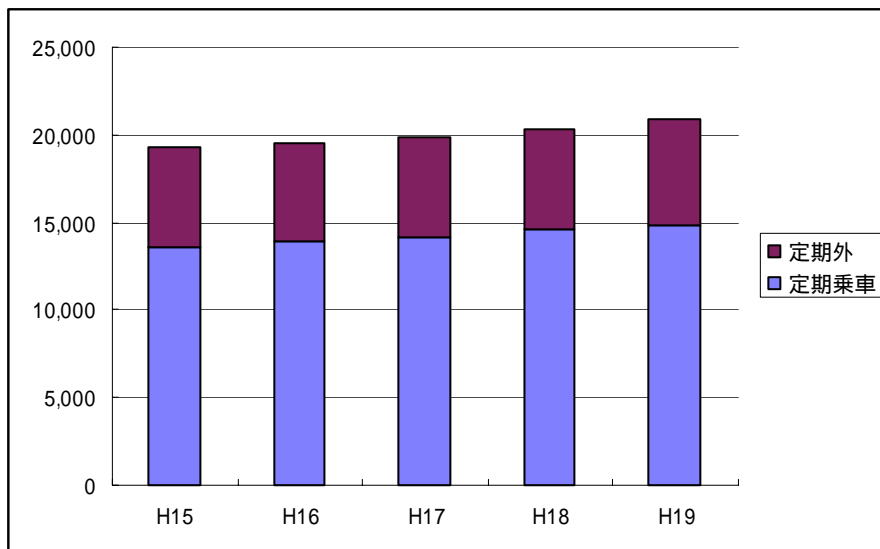


図2-13 彦根市内JR駅の1日乗客数の推移

単位：人/日

(出典：彦根市統計書)

(イ) 近江鉄道

圏域内の近江鉄道の利用者は、JRとの乗継駅である彦根駅が最も多くなっている、フジテック前駅、スクリーン駅など、工場の立地に合わせて設置された新設駅の利用者が続く状況となっています。平成20年度と19年度との乗客数の比較では、圏域全体で微増傾向にありましたが、経済不況、インフルエンザの流行等の影響により、平成21年度の速報値で減少に転じています。

表2-2 湖東圏域の近江鉄道駅別乗客数

駅名	18年度	平成19年度		平成20年度(平成20年4月～平成21年3月)						平成21年(4～12月)		備考
	合計	合計	前年度比	通勤定期	通学定期	定期計	定期外	合計	前年度比	合計	前年度比	
フジテック前	157,187	156,250	99.5	139,640	600	140,240	23,912	164,152	105.1	111,380	-	H16.3.18開業
鳥居本	59,654	61,548	103.2	24,390	20,250	44,640	20,039	64,679	105.1	47,410	-	
彦根	455,996	479,258	105.2	223,380	103,621	327,001	219,496	546,497	114.1	385,285	-	
ひこね芹川	0	0	-	0	0	0	0	0	-	12,174	-	H21.4.8開業
彦根口	114,824	118,052	102.9	39,810	52,020	91,830	30,898	122,728	104.0	90,152	-	
高宮	82,602	96,699	117.1	15,930	7,470	23,400	28,429	51,829	53.6	38,188	-	
スクリーン	0	4,806	-	46,470	60	46,530	53,054	99,584	2072.1	63,412	-	H20.3.15開業
多賀大社前	49,105	52,872	107.7	7,950	23,850	31,800	22,071	53,871	101.9	39,289	-	
尼子	49,268	47,116	95.7	22,018	13,740	35,758	9,702	45,460	96.5	34,778	-	
豊郷	64,346	58,427	90.9	18,266	14,940	33,206	21,691	54,897	94.0	34,369	-	
愛知川	115,805	115,456	99.7	18,952	54,720	73,672	44,134	117,806	102.1	84,865	-	
圏域内合計	1,148,787	1,190,484	104	556,806	291,271	848,077	473,426	1,321,503	111	929,128	-	

一日平均乗客数(人/日)

駅名	18年度	平成19年度		平成20年度(平成20年4月～平成21年3月)						平成21年(4～12月)		備考
	合計	合計	前年度比	通勤定期	通学定期	定期計	定期外	合計	前年度比	合計	前年度比	
フジテック前	431	428	99.4%	382	2	383	65	449	104.8%	405	90.3%	H16.3.18開業
鳥居本	163	169	103.2%	67	55	122	55	177	104.8%	172	97.6%	
彦根	1,249	1,313	105.1%	610	283	893	600	1,493	113.7%	1,401	93.8%	
ひこね芹川	0	0	-	0	0	0	0	0	-	44	-	H21.4.8開業
彦根口	315	323	102.8%	109	142	251	84	335	103.7%	328	97.8%	
高宮	226	265	117.1%	44	20	64	78	142	53.5%	139	98.1%	
スクリーン	0	13	-	127	0	127	145	272	-	231	84.7%	H20.3.15開業
多賀大社前	135	145	107.7%	22	65	87	60	147	101.6%	143	97.1%	
尼子	135	129	95.6%	60	38	98	27	124	96.2%	126	101.8%	
豊郷	176	160	90.8%	50	41	91	59	150	93.7%	125	83.3%	
愛知川	317	316	99.7%	52	150	201	121	322	101.8%	309	95.9%	
圏域内合計	3,147	3,262	103.6%	1,521	796	2,317	1,294	3,611	110.7%	3,379	93.6%	

平成21年度は4月から12月までの速報値

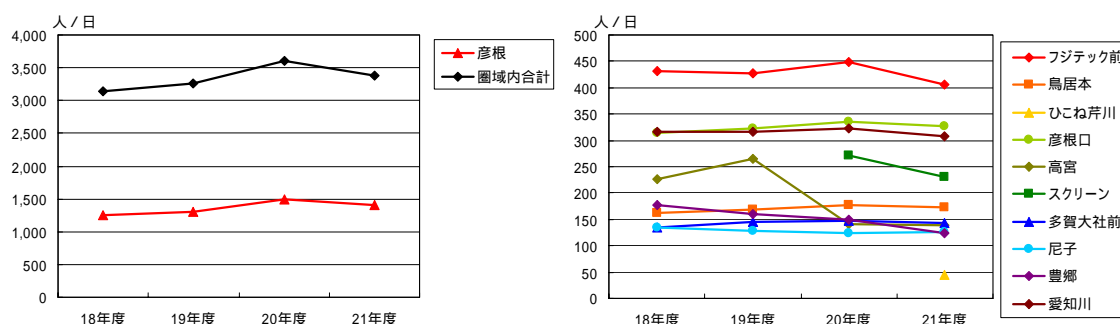


図2-14 湖東圏域の近江鉄道一日平均乗客数の推移

(出典:近江鉄道(株))

イ 路線バス

(ア) 路線概況

湖東圏域内のバス路線については、圏域内のみで運行する12路線と東近江をまたぐ1路線の計13路線を運行していますが、通常の企業路線は南彦根県立大学線1路線のみで残り12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」です。彦根市地域公共交通総合連携計画により、三津屋線のダイヤ改善や旧河瀬南彦根線を彦根駅始発の河瀬線に改編する等の取組が実施されています。

表2-3 湖東圏域のバス路線一覧

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～福祉センター～市立病院前～県立大学
コミュニティ バス 路線	湖国バス (株)	三津屋線	彦根駅～銀座街～市立病院前～県立大学・開出今～三津屋
		彦根駅市立病院線	彦根駅～彦根郵便局～彦根ニュータウン～市立病院前 彦根駅～市役所前～視覚障害者センター～大藪～市立病院前
		彦根県立大学線	彦根駅～滋賀大学口～大藪～市立病院前～県立大学
		旭森循環線	彦根駅～地蔵～旭森小学校～南彦根駅西口～平田～彦根駅
		河瀬線	彦根駅～西今～日夏中央・日夏ニュータウン中央～河瀬駅西口 彦根駅～人権福祉交流会館～出町～河瀬駅東口
		プリヂストン線	南彦根駅西口～プリヂストン彦根工場～キリンビール前～多賀
		多賀線	彦根駅～正法寺～(工業団地～)多賀町役場
		大君ヶ畑線	多賀大社前駅～(工業団地～)佐目～大君ヶ畑
		萱原線	河瀬駅東口～尼子駅～多賀町役場～金屋橋～川相～萱原
		角能線	能登川駅～愛知川駅～湖東記念病院～百済寺本町～市ヶ原
彦根観光 バス(株)		稲枝循環線	稲枝駅～本庄～新海～柳川緑地公園～甲崎～田原～稲枝駅
		蚊野線	稲枝駅～肥田～豊郷駅～目加田～堅井～蚊野～金剛輪寺

(1) バス交通の経営状況

圏域内で運行する「コミュニティバス路線」は、全体でおおむね収支率40%となっており、行政補助により路線が維持されている状態です。

表2-4 湖湖東圏域のコミュニティバス路線一覧および経営状況(平成21年度)

事業者	路線	起点	経過地	終点	系統 キロ	実車走行 キロ(km)	経常収益		経常費用 B(円)	経常損益 A-B(円)	収支係数 =B/A×100	収支率 =A/B(%)	1日運行回数			輸送人員 (人)	輸送人キロ (km)	平均乗 車密度
							A(円)	B(円)					平日	土曜	休日			
湖国バス(株)	三津屋線	彦根駅	銀座・開出今	三津屋	9.40	52,734.0	4,472,871	14,736,516	-10,263,645	329	30.4%	8.0	9.0	9.0	28,062	80,819	1.53	
		彦根駅	県立大学	三津屋	10.00	20,850.0	3,967,870	5,826,533	-1,858,663	147	68.1%	2.5	4.5	4.5	24,877	87,567	4.20	
		彦根駅	市立病院・開出今	三津屋	12.00	23,040.0	4,414,088	6,438,834	-2,024,746	146	68.6%	4.0			27,693	80,033	3.47	
		彦根駅	市立病院・県立大学	三津屋	10.20	41,616.0	7,973,148	11,629,591	-3,656,443	146	68.6%	8.0			51,845	173,162	4.16	
		開出今	八坂	三津屋	4.10	984.0	1,416,142	274,979	1,141,163	19	515.0%	0.5	1.0		7,080	16,284	16.55	
		開出今	蔵の町団地	八坂	1.75	419.7	4,168,267	117,285	4,050,982	3	3554.0%	1.0	0.5		26,162	35,567	84.70	
		市立病院	開出今	三津屋	6.70	1,608.0	307,267	449,356	-142,089	146	68.4%	0.5			1,927	5,897	3.67	
	河瀬南彦根線	南彦根駅西口	宇尾・日夏中央	河瀬駅西口	5.80	25,288.0	1,062,149	6,966,770	-5,904,621	656	15.2%	2.5	4.5	4.5	6,665	16,263	0.64	
		南彦根駅西口	宇尾・日夏ニュータウン	河瀬駅西口	5.35	20,758.0	545,505	5,718,621	-5,173,116	1,048	9.5%	2.5	4.5	4.5	3,539	8,352	0.40	
		南彦根駅西口	法士・出町	河瀬駅東口	6.75	22,477.0	196,266	6,192,189	-5,995,923	3,155	3.2%	2.5	4.5	4.5	1,169	3,004	0.13	
	彦根駅市立病院線	彦根駅	近江高校・大藪	市立病院前	6.65	24,650.0	1,653,621	6,677,932	-5,024,311	404	24.8%	5.0	4.0	4.0	8,354	29,406	1.19	
		彦根駅	彦根郵便局・中地区公民館	市立病院前	4.85	40,459.2	7,081,833	10,960,788	-3,878,955	155	64.6%	10.5	9.0	9.0	43,121	137,125	3.39	
	旭森循環線	彦根駅	彦根口駅・南彦根駅西口	彦根駅	11.10	21,493.5	1,760,875	6,394,548	-4,633,673	363	27.5%	3.0	2.0	2.0	8,745	37,341	1.74	
		彦根駅	高宮大北・南彦根駅西口	彦根駅	11.90	11,619.2	586,958	3,456,828	-2,869,870	589	17.0%	1.5	1.0	1.0	3,914	8,767	0.75	
	彦根県立大学線	彦根駅	彦根郵便局・滋賀大学	県立大学	7.30	13,249.5	1,282,609	5,037,990	-3,755,381	393	25.5%	3.0	1.5	1.5	7,527	28,753	2.17	
		彦根駅	銀座街・池州町	県立大学	7.15	16,551.8	1,950,588	6,293,768	-4,343,180	323	31.0%	3.0	3.5	3.5	12,627	43,184	2.61	
	プリヂストン線	南彦根駅西口	南彦根駅東口・大日本スカーフ	多賀大社前駅	7.35	6,864.0	542,160	2,583,610	-2,041,450	477	21.0%	7.0	8.0	8.0	3,478	7,826	1.14	
		南彦根駅西口	高宮北口	多賀大社前駅	6.15	31,892.0	2,536,547	12,004,282	-9,467,735	473	21.1%	1.5			15,866	37,602	1.18	
	多賀線	彦根駅	京町・正法寺	多賀町役場	7.65	50,030.7	5,337,913	11,773,224	-6,435,311	221	45.3%	9.0	6.0	6.0	30,222	84,017	1.68	
		彦根駅	京町	正法寺	3.40	816.0	82,768	192,021	-109,253	232	43.1%	0.5			736	802	0.98	
		彦根駅	京町・工業団地	多賀町役場	12.75	80,325.0	7,312,889	18,902,437	-11,589,548	258	38.7%	6.5	2.0	2.0	31,396	136,259	1.70	
	萱原線	河瀬駅	金屋・川相	萱原	14.25	48,948.0	4,065,761	9,989,258	-5,923,497	246	40.7%	4.5	4.5	5.5	14,966	98,027	2.00	
		河瀬駅	金屋	川相	11.25	14,737.5	776,190	3,007,629	-2,231,439	387	25.8%	2.0	2.0	1.0	3,638	16,080	1.09	
		河瀬駅	金屋	金屋橋	7.55	24,650.0	1,158,125	5,030,572	-3,872,447	434	23.0%	5.5	5.5	0.5	5,321	20,379	0.83	
		多賀町役場	金屋	萱原	10.05	40,803.0	1,921,995	8,327,076	-6,405,081	433	23.1%	7.0	7.0		18,621	37,987	0.93	
		多賀町役場	金屋	川相	7.05	2,044.1	123,205	417,160	-293,955	339	29.5%	0.5	0.5		1,068	2,136	1.04	
		多賀町役場	金屋	金屋橋	3.35	1,943.0	184,807	396,527	-211,720	215	46.6%	1.0	1.0		671	2,919	1.50	
	大君ヶ畑線	多賀大社前駅	佐目	大君ヶ畑	12.25	58,922.5	3,351,171	12,024,904	-8,673,733	359	27.9%	7.0	7.0	5.0	16,271	71,267	1.21	
		多賀大社前駅	工業団地	大君ヶ畑	12.35	18,031.0	739,229	3,679,762	-2,940,533	498	20.1%	2.0	2.0	2.0	6,392	15,724	0.87	
	角能線	能登川駅	愛知川駅・湖東記念病院	市原	16.85	163,849.4	20,693,764	32,188,261	-11,494,497	156	64.3%	14.0	14.0	12.0	61,360	389,022	2.37	
彦根観光バス(株)	蚊野線	稲枝駅	豊郷駅・四ツ辻	国民宿舎金剛輪寺荘	13.95	19,151.1	834,420	4,740,347	-3,905,927	568	17.6%	3.0			4,080	12,648	0.66	
		稲枝駅	豊郷駅・四ツ辻	蚊野	10.70	7,832.4	565,551	2,279,933	-1,714,382	403	24.8%	1.5			1,673	7,795	1.01	
	稲枝循環線	稲枝駅	柳川・下西川	新海	8.70	14,981.4	695,674	5,463,543	-4,767,869	785	12.7%	7.0			2,824	10,744	0.72	
		稲枝駅	本庄	新海	6.50	11,193.0	519,757	4,081,863	-3,562,106	785	12.7%	7.0			2,110	9,766	0.87	
合計						934,812.0	94,281,983	234,254,937	-139,972,954	248	40.2%	144.5	109.0	90.0	484,000			

平成21年11月16日より、河瀬南彦根線は河瀬線(彦根駅始発)に改編されています。

角能線および蚊野線は平成20年度の実績値です。

ウ 乗合タクシー実証運行について

(7) 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」を運行します。
- 運行地域を当該地域と日常生活に必要な最低限の活動を行える拠点施設（スーパー、病院等）に限定し、地域住民の意見を参考にしながら、出来るだけ効率的かつ利便性が高まるような運行ダイヤとします。
- 市中心部を走るバスや既存のJR・近江鉄道とも連携し、バス・鉄道と合わせたPRを行うことにより、それぞれの利用者増加をめざします。
- 運賃はバスとタクシーの中間とし、持続的に運行可能なよう、乗合での利用を積極的に地域に対してPRを実施します。



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

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

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

図2-16 予約型乗合タクシーの運行イメージ

(1) 実証運行概要

一般のタクシー車両を使用しますが、路線バスと同じように運行時刻やルートが設定され、予約があった場合のみ運行する形式です。

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

平成21年11月16日(月)からJR河瀬駅周辺の地域(彦根市河瀬・亀山・若葉・日夏・甘呂)で新たに実証運行を始めています。

a 愛のリタクシーとりいもと、愛のリタクシーいなえ 概要

稲枝地区および鳥居本地区における交通空白地域の解消を目的として、平成20年10月27日(月)から、鳥居本地区と稲枝地区(一部)で試行運行を開始しました。

- ・ 稲枝地区 石寺線、新海浜線の2路線で運行
- ・ 鳥居本地区 宮田線、小野線、山手線の3路線で運行
- ・ 平日は毎日運行(土日は運休) 各路線とも4~6往復
- ・ 運賃は500円(一部区間は1,000円または1,500円)
- ・ 利用者は事前に彦根市に登録を行い、登録証を発行

また、平成21年11月16日(月)には、さらなる利用促進のため、以下の点を改善しました。

- ・ 運行頻度の大幅増加(各路線とも12往復程度:1時間に1本運行)
- ・ 運賃の一部値下げ(1,500円区間を1,000円に値下げ)
- ・ 停留所の追加(稲枝地区:南稲部停留所)
- ・ 事前登録の撤廃(登録がなくても、予約だけでご利用が可能に)



図2-17 愛のリタクシーとりいもと(上段)、愛のリタクシーいなえ(下段)出発式
(平成20年10月27日)

b 愛のリタクシーかわせ 概要

彦根市河瀬駅周辺地区の交通空白地域の解消および著しく乗車密度の低い路線バスの見直しを目的として、予約型乗合タクシーの運行を検討し、平成21年11月16日(月)から、試行運行を開始しました。

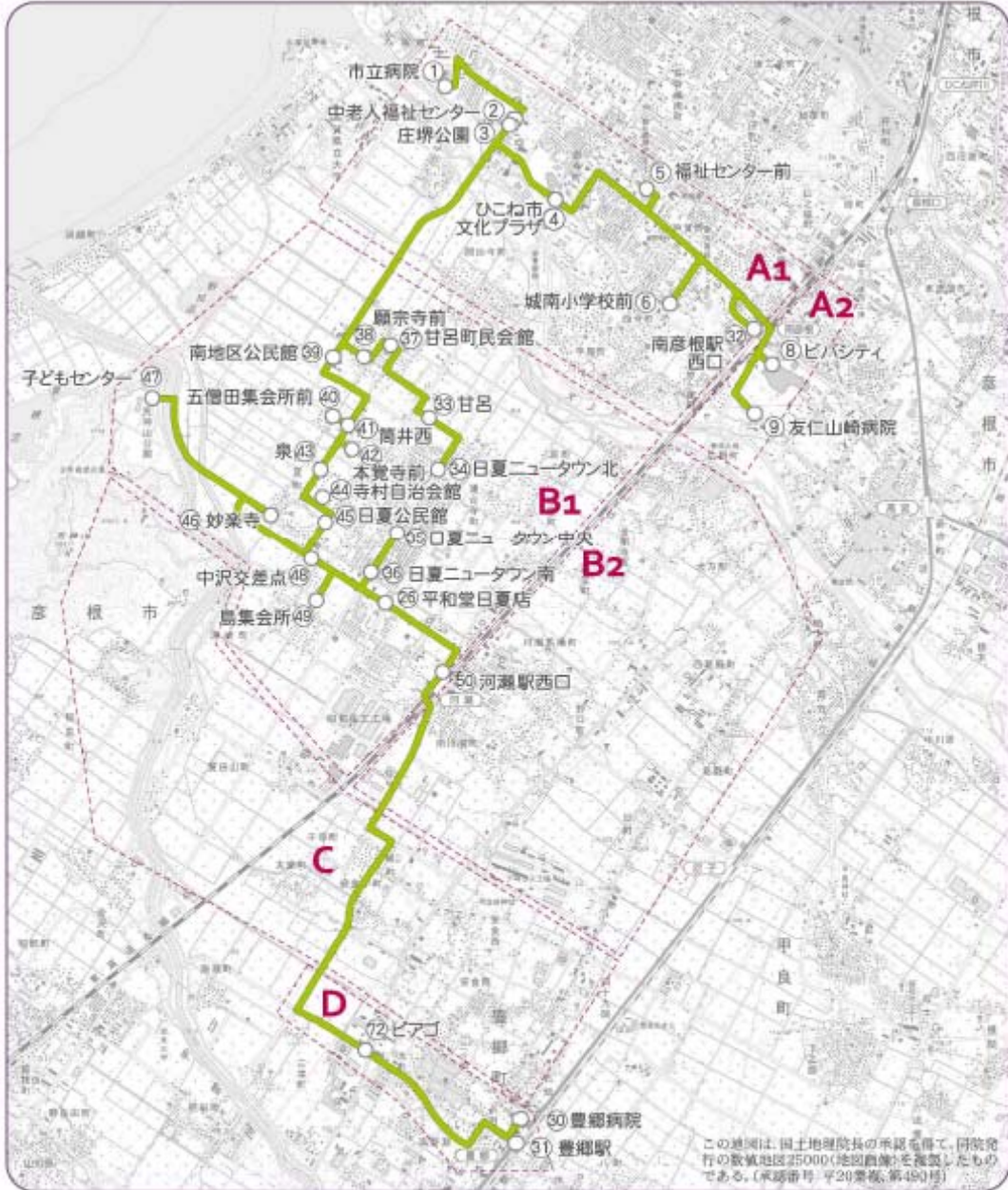
- ・ 日夏線、河瀬東線、亀山線の3路線で運行
- ・ 平日は毎日運行(土日は運休)各路線とも12往復
- ・ 運賃は400円、700円の2段階
- ・ 乗合タクシーの導入とともに、路線バス「河瀬南彦根線」の彦根駅方面への路線見直しおよび運行本数見直しを実施



図2-20 河瀬駅周辺地区運行ルート



図2-21 愛のリタクシーかわせ出発式(平成21年11月16日)



▼ 日夏線料金表

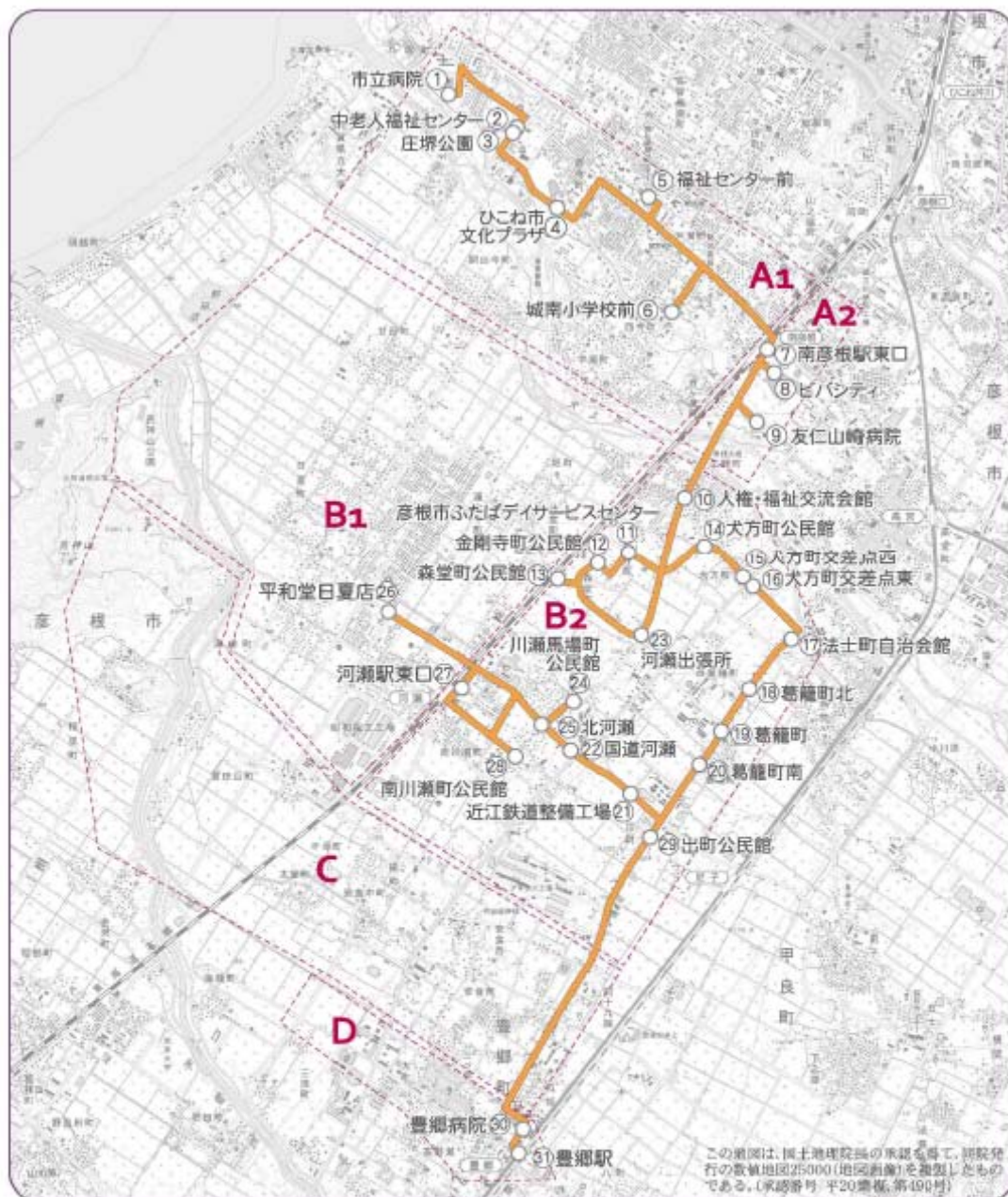
A1	-	-	-	-	-	-
A2	-	-	-	-	-	-
B1	400	400	400	-	-	-
B2	-	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-	-
D	-	-	700	-	-	-
エリア	A1	A2	B1	B2	C	D

単位:円

『愛のりタクシーかわせ』のご予約は
 近江タクシー(株)彦根営業所
0749-22-0106
 愛のり、おねがいします
 とご連絡ください

- ▶ 6歳以上12歳未満(小児):普通運賃の半額
- ▶ 1歳以上6歳未満:6歳以上の同伴者一人につき2名まで無料、3人目から小児運賃
- ▶ 1歳未満:無料
- ▶ 障がい者とその介護者:大人普通運賃の半額

図2-22 愛のりタクシーかわせ 日夏線路線図および運賃表



▼ 河瀬東線料金表

A1	—	—	—	—	—	—
A2	—	—	—	—	—	—
B1	700	400	—	—	—	—
B2	700	400	400	400	—	—
C	—	—	—	—	—	—
D	—	—	400	400	—	—
エリア	A1	A2	B1	B2	C	D

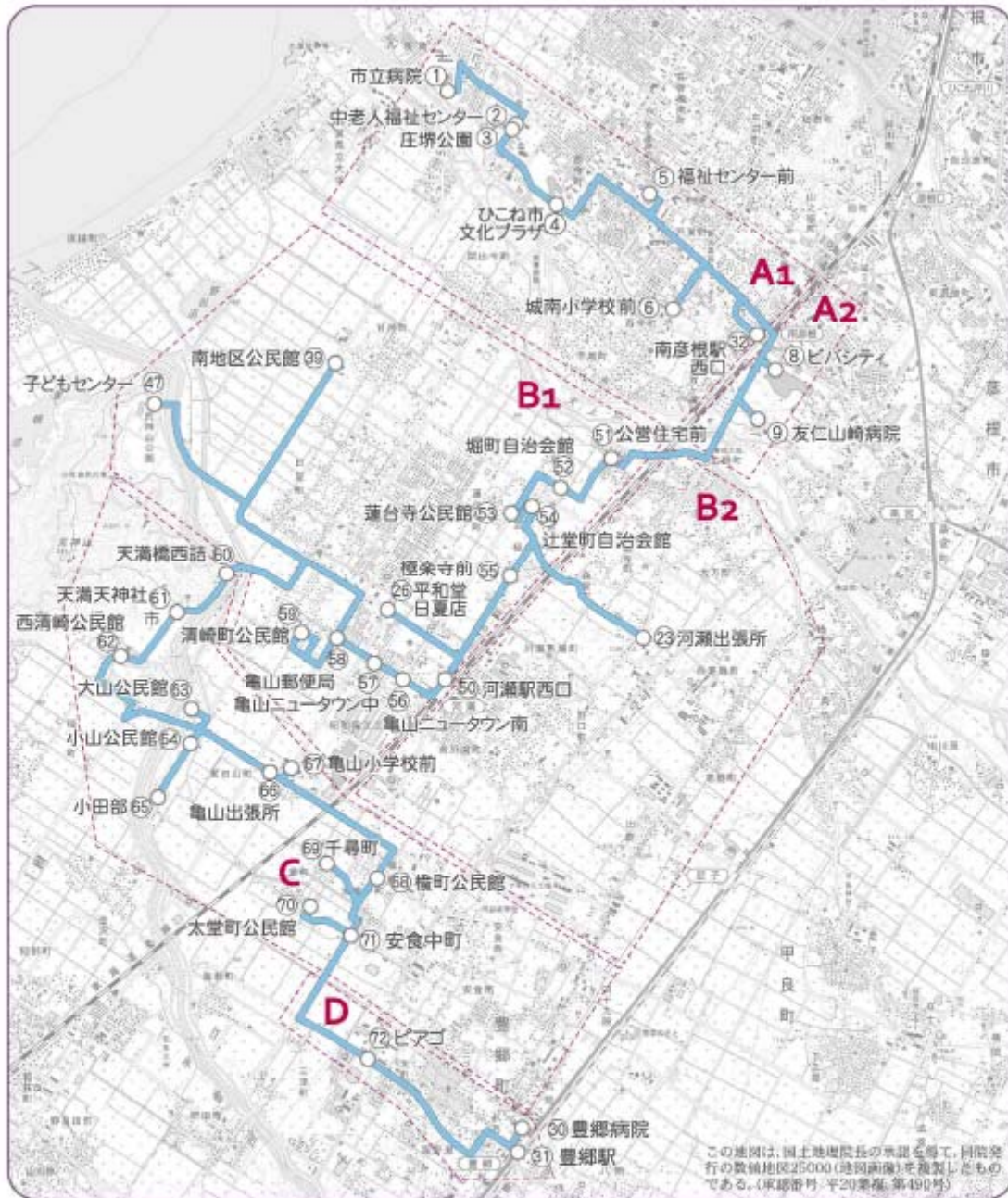
単位:円

『愛のりタクシーかわせ』のご予約は
近江タクシー(株)彦根営業所
0749-22-0106

愛のり、おねがいします
と、ご連絡ください

- ▶ 6歳以上12歳未満(小児):普通運賃の半額
- ▶ 1歳以上6歳未満:6歳以上の同伴者一人につき2名まで無料、3人目から小児運賃
- ▶ 1歳未満:無料
- ▶ 障がい者とその介護者:大人普通運賃の半額

図2-23 愛のりタクシーかわせ 河瀬東線路線図および運賃表



▼ 亀山線料金表

A1	-					
A2	-	-				
B1	400	400	400			
B2	400	400	400	-		
C	700	700	400	400	400	
D	-	-	700	700	400	-
エリア	A1	A2	B1	B2	C	D

単位:円

『愛のりタクシーかわせ』のご予約は
近江タクシー(株)彦根営業所
0749-22-0106

愛のり、
おねがいします
と、ご連絡ください

- ▶ 6歳以上12歳未満(小児):普通運賃の半額
- ▶ 1歳以上6歳未満:6歳以上の同伴者一人につき2名まで無料、3人目から小児運賃
- ▶ 1歳未満:無料
- ▶ 障がい者とその介護者:大人普通運賃の半額

図2-24 愛のりタクシーかわせ 亀山線路線図および運賃表

c 多賀町ふれ愛タクシー概要

多賀町においては、路線バスを運行しない交通空白地域を中心に、主として交通弱者への日常生活に必要な移動交通手段を確保する目的で、予約型乗合タクシーの導入の検討を始め、平成21年10月から、65歳以上の高齢者や障がいを持つ方を対象に「ふれ愛タクシー」の試行運行を開始しました。

- ・ 河内線、大君ヶ畑線、萱原線の3路線で運行
- ・ 毎日運行、各路線とも11往復
- ・ 運賃は300円、500円、700円の3段階
- ・ 多賀大社前駅を中心として町域各集落をカバー

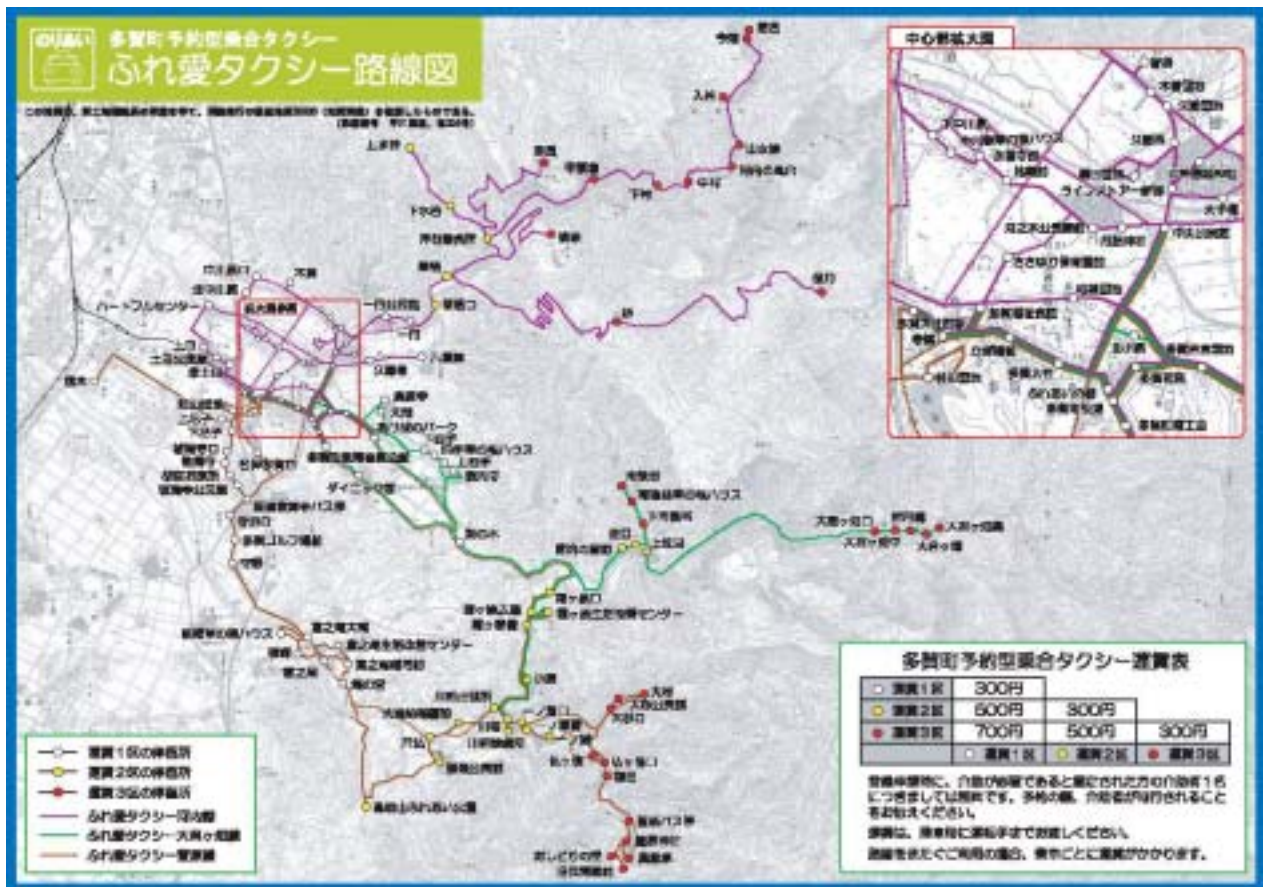


図2-25 多賀町ふれ愛タクシー 路線図および運賃表

(4) 湖東圏域における道路交通の混雑状況

路線バスに対する行政負担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、高齢化が進む中で住民のモビリティ確保が急務となっています。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ます。このように湖東圏域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ります。

< 道路交通の混雑状況 >

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



図2-26 湖東圏域における主要渋滞ポイント

(出典：新たな渋滞対策プログラム2006(滋賀県))

(5) 湖東圏域における交通の問題点

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

一方、近江鉄道線が湖東圏域相互間や近江八幡市、東近江市方面や米原市方面との接続を担っていますが、こちらはモータリゼーションの進展や少子化の影響による鉄道通学者の減少により利用者数の減少が懸念されることです。

また、彦根市および隣接市町を結ぶバス路線もあるものの、いずれも利用減が顕著なものとなっており、隣接市町から直接主要な施設へのネットワークも現時点では十分とは言えません。

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

圏域内の主要買物地としては、各市町のショッピングセンターおよび彦根駅周辺の商店街、ベルロード付近、また主要な病院としては、彦根市立病院、豊郷病院等があります。しかしながら、圏域の各方面から公共交通の乗換なしで直達出来る地域はいずれも限られており、直達性を高めるか、乗換が必要な場合でもその乗換抵抗を下げるための取組が不可欠と考えられます。

また、各町各種施設や集落等が面的に分散しており、公共交通利用のまとまった需要に乏しいことから、各地域に走行している路線バスの利用減とさらなるサービス低下の悪循環となっています。一方、各市町とも、路線バスも鉄道もない、いわゆる公共交通空白地域が存在し、車を持たない方や自ら運転が出来ない方にとっては日常生活に不便を強いられていると考えられます。

表 2-5 湖東圏域の交通の現況

	既存の公共交通・福祉輸送サービス等	現況での課題
彦根市	JR琵琶湖線 / 近江鉄道本線 路線バス(企業路線 + コミバス) 愛のりタクシー (鳥居本・稲枝・河瀬) (500円 / 1,000円、400円 / 700円などの低廉な運賃で、予約の状況に応じて他の利用者と乗り合って停留所間の輸送サービスを受けることができる予約型乗合タクシー。当初、登録制で試験運行していた鳥居本・稲枝地域の登録制を廃止し、予約をすれば誰でも利用できるようになっています。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高宮・旭森地区に空白地域が引き続き存在 ・ 路線バスへの運行補助費の拡大
愛荘町	近江鉄道愛知川駅 路線バス蚊野線・角能線 通学・通園バス 交通運賃補助 (高齢者・障がい者にタクシー利用助成券を配布しています。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線以外に各集落への交通サービスがありません ・ 利用者僅少路線である蚊野線への運行費補助 ・ 公共交通空白地域が多数存在
豊郷町	近江鉄道豊郷駅 路線バス蚊野線 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しています。車両の老朽化により設備の更新時期が近づいてきていることから、サービス継続の是非が問われています。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ すまいるたうんばす車両の老朽化 ・ 路線バス運行費補助廃止後の停留所減 ・ すまいるたうんばすは利用対象者限定の「福祉輸送的」性格であり、一般旅客も含めた乗合輸送は近江鉄道以外に存在しません
甲良町	近江鉄道尼子駅 路線バス萱原線 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、町内福祉事業所まで100円、圏域内医療施設まで200円、その他生活に必要なと認められた場所まで400円の低廉な運賃で、居宅から目的地までドアtoドアのサービスを提供しています。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 萱原線以外に各集落への交通サービスがなく、空白地域が多数存在 ・ 外出支援福祉有償サービスは利用者限定
多賀町	近江鉄道多賀線 路線バス多賀線・ブリヂストン線・萱原線・大君ヶ畑線 ふれ愛タクシー の運行 (300円 / 500円 / 700円などの低廉な運賃で、予約の状況に応じて他の利用者と乗り合って停留所間の輸送サービスを受けることができる予約型乗合タクシー。予約や運賃収受、行政補助のシステムは彦根市の愛のりタクシーを踏襲しています。町内在住の高齢者・障がい者に利用を限定した登録制となっています。)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多賀大社駅にてバス = 鉄道間の接続に課題 ・ ふれ愛タクシーは利用者限定・町内のみ運行 ・ ふれ愛タクシーと路線バスで重複する運行地域

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

(1) 概要

湖東圏域の公共交通に関する住民ニーズの把握を行うため、平成20年度に彦根市民を対象に、また平成21年度には湖東圏域各市町民を対象に、それぞれ1回ずつ計2回にわたってアンケート調査を行いました。

(2) 彦根市アンケート調査概要

ア 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」を実施しました。
- ・ 以下に結果概要を示します。なお、全調査結果については、「参考資料」に掲載します。

イ 調査対象

- ・ 住民基本台帳より町丁別に世帯数の1割に相当する約4,100世帯を無作為抽出。ただし、各町丁は最低10世帯が抽出される条件を設定。

ウ 調査時期

- ・ 平成20年9月19日～平成20年10月6日

エ 調査方法

- ・ 各世帯にアンケートを3部郵送配布し、同封した封筒による郵送回収

オ 主な調査項目

表3-1 主な調査項目

質問内容	質問項目
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. 電車・バス交通について	<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
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. バス交通について	<ul style="list-style-type: none">・ 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
5. 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
6. 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

カ 回収数・回収率

・ 有効回答 2,438 件^{注1)} について単純集計を行いました。

● 回答率^{注2)} は 19.8% となっています。

注1) 白票や回答不備の調査票 43 件を除外した件数

注2) 回収率 = 有効回答数 ÷ 配布数 (抽出世帯数約 4,100 世帯 × 各 3 部)

(3) 湖東圏域アンケート調査概要

ア 調査概要

- 湖東圏域での連携計画策定に向けて、町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、乗合タクシー事業、鉄道事業等における公共交通サービスのあり方の検討材料とします。
- 調査票の中で交通に関わる諸問題の情報を提供することで、町民の意識啓発を図ります。

イ 調査対象

- 住民基本台帳より下記の内訳で地域別・年代別に計約11,000人を無作為抽出

表3-2 調査対象者抽出数

市町	年齢			3割抽出	2割抽出	3割抽出	単位(人)
	15～20歳	20～60歳	60～80歳	15～20歳	20～60歳	60～80歳	
彦根市高宮	314	4,001	995	94	800	299	1,193
彦根市旭森	587	5,643	1,679	176	1,129	504	1,808
愛荘町	1,120	10,515	3,700	336	2,103	1,110	3,549
豊郷町	391	3,892	1,591	117	778	477	1,373
甲良町	471	4,098	1,934	141	820	580	1,541
多賀町	435	3,902	1,986	131	780	596	1,507
	3,318	32,051	11,885	995	6,410	3,566	10,971

出典：平成17年国勢調査(10月1日現在)
は平成20年彦根市統計書(10月1日現在)による

ウ 調査時期

- 平成21年12月3日～平成21年12月18日

エ 調査方法

- 各対象者にアンケートを1部郵送配布し、同封した封筒による郵送回収

オ 主な調査項目

表3-3 主な調査項目

質問内容	質問項目
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. 電車・バス交通について	<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
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. バス交通について	<ul style="list-style-type: none"> 将来のサービス低下に対する不安 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
5. 公共交通のあり方について	<ul style="list-style-type: none"> 望ましい公共交通体系 公共交通を利用して行きたい施設
6. 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
7. 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

カ 回収数・回収率

- ・ 1月22日時点で事務局に返送された有効回答3,347件^{注3)}について単純集計を行いました。
 - 回答率^{注4)}は30.5%となっています。

表3-4 回収率

	実配布数	回答数	回答率
彦根市	3,002	726	24.2%
愛荘町	3,549	1,240	34.9%
豊郷町	1,372	330	24.1%
甲良町	1,541	460	29.9%
多賀町	1,507	524	34.8%
不明・他	-	67	-
合計	10,971	3,347	30.5%

注3) 白票や回答不備の調査票を除外した件数

注4) 回収率 = 有効回答数 ÷ 配布数

次頁からは、2回の調査結果を比較する形で、アンケート結果の概要について述べます。
凡例は以下の通りです。

(彦根市): 平成20年度実施の彦根市民を対象としたアンケート調査結果
(湖東圏域): 平成21年度実施の湖東圏域住民を対象としたアンケート調査結果

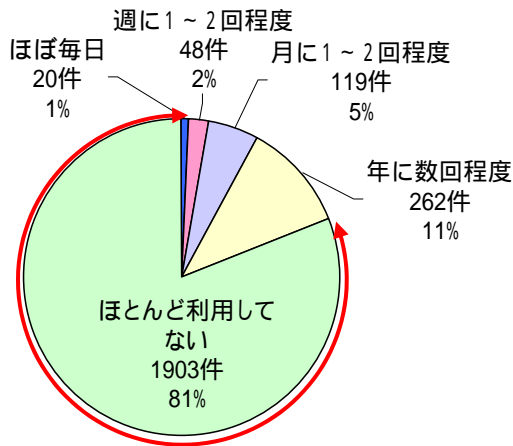
(4) アンケート調査結果概要

ア 日常における住民の移動

① クルマ・バスの利用頻度

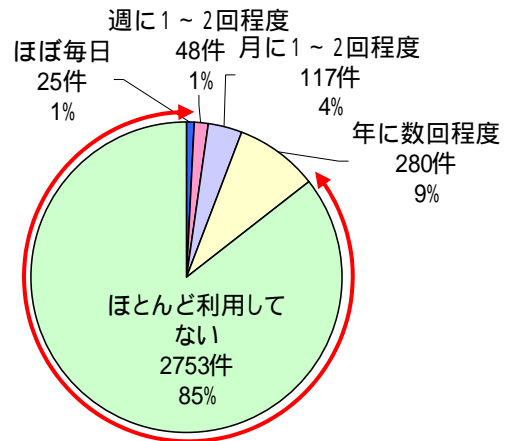
- ・ 日常の移動手段について尋ねたところ、彦根市、湖東圏域ともにバスの利用頻度については「ほとんど利用していない」が約8割～9割弱と高い割合を占める一方で、クルマ利用については、「自分で車を運転」が約7割～約8割を占め、「ほとんど使わない」は1割に留まっています。
- ・ 年代別に比較すると、特に子育て世代である30代、40代のバス利用頻度が少なく、クルマ利用の割合が高い傾向が見られます。高齢者に着目すると、彦根市では60代の約7割、70歳以上の約4割、湖東圏域では60代の約8割、70歳以上の約6割が「自分で車を運転」と回答しており、クルマに依存したライフスタイルである実態が伺えます。

(彦根市)



有効回答数：2,352件

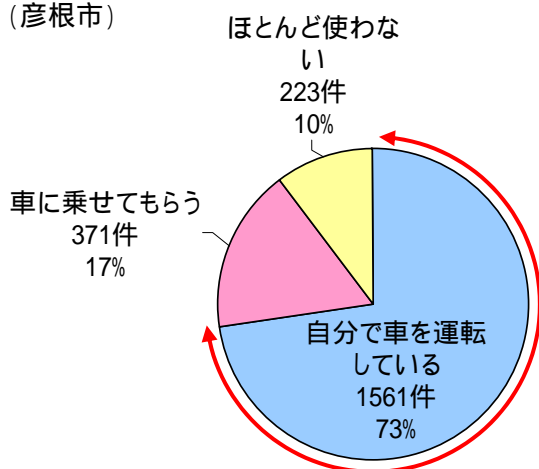
(湖東圏域)



有効回答数：3,223件

図3-1 バス利用頻度

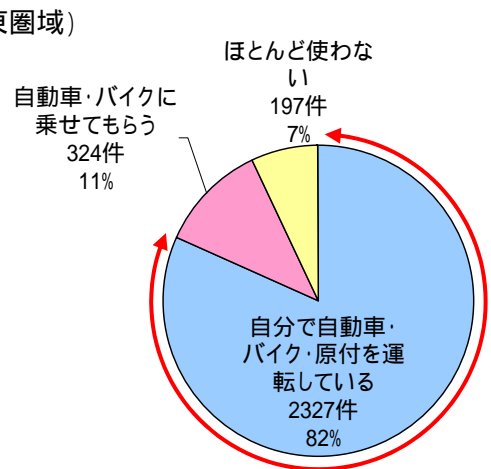
(彦根市)



有効回答数：2,155件

図3-2 クルマ利用の有無

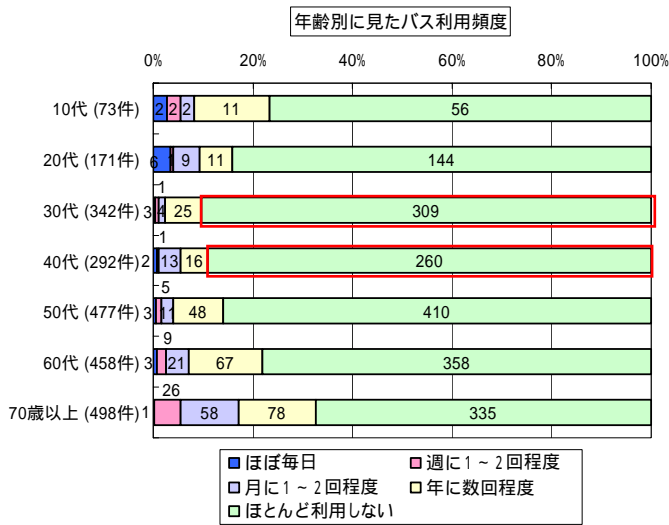
(湖東圏域)



有効回答数：2,848件

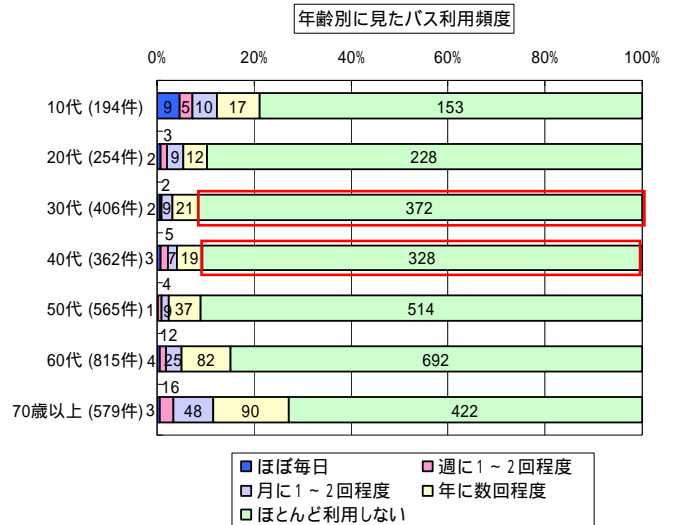
図3-3 クルマ・バイク・利用の有無

(彦根市)



有効回答数：2,311件

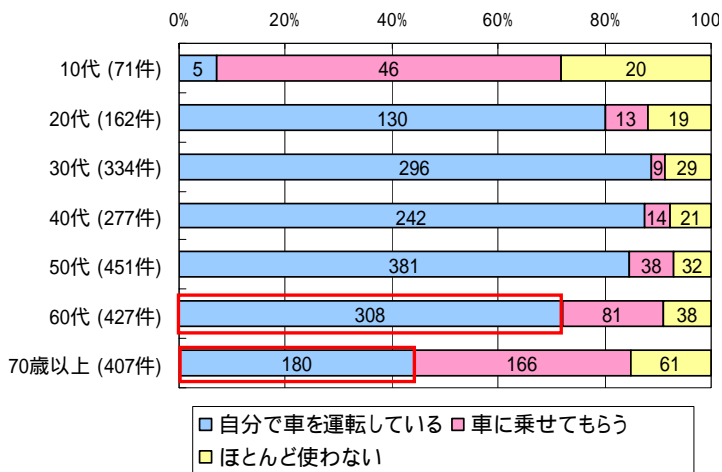
(湖東圏域)



有効回答数：3,175件

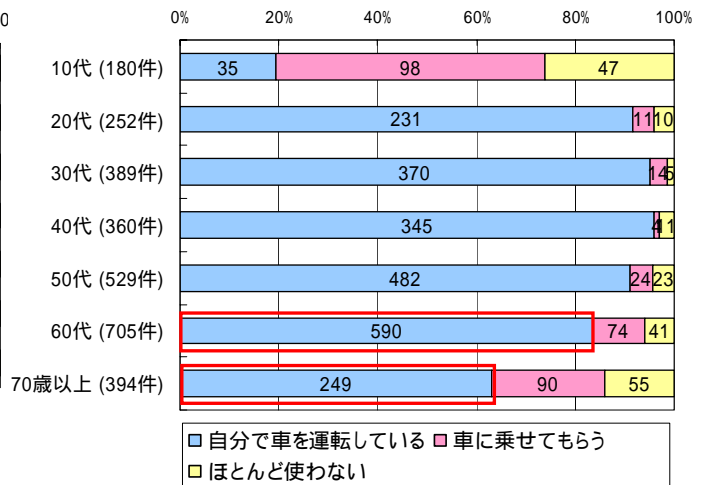
図3-4 年齢別に見たバス利用頻度

(彦根市)



有効回答数：2,129件

(湖東圏域)



有効回答数：2,809件

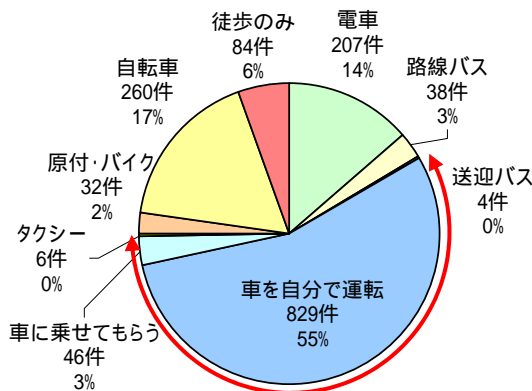
図3-5 年齢別に見たクルマ利用の有無

(1) 目的別の移動手段と主な外出先

<通勤・通学>

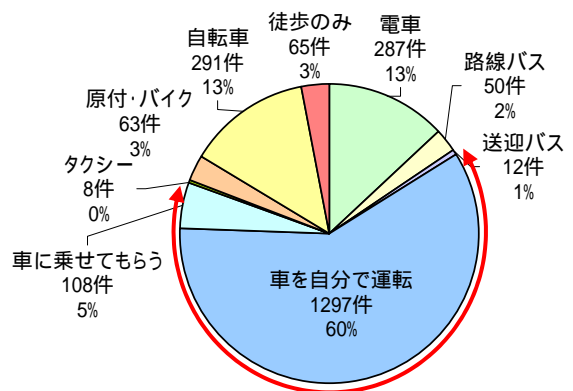
- ・ 彦根市、湖東圏域ともに「車を自分で運転」および「車に乗せてもらう」を併せると約6割～7割弱が通勤・通学にクルマを利用している実態が伺えます。
- ・ 一方で、日による交通手段の変更の有無について尋ねたところ、「車を自分で運転」している人のうち、彦根市では2割弱、湖東圏域では約1割が「(日によって交通手段を)変更することがある」と回答しており、その理由としては、彦根市、湖東圏域ともに「雨、雪などの天候の影響」や「帰りに用事などがあるから」が約6割を占めています。

(彦根市)



有効回答数：1,506件

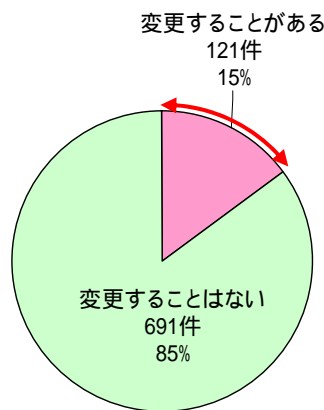
(湖東圏域)



有効回答数：2,181件

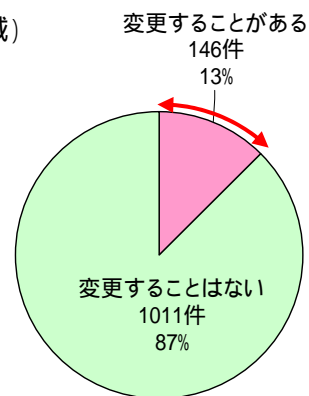
図3-6 通勤・通学の交通手段

(彦根市)



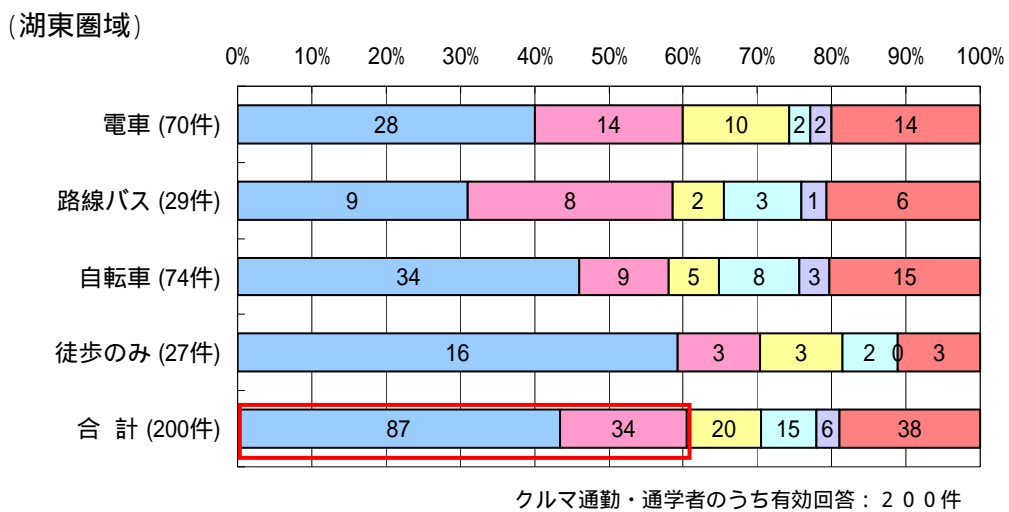
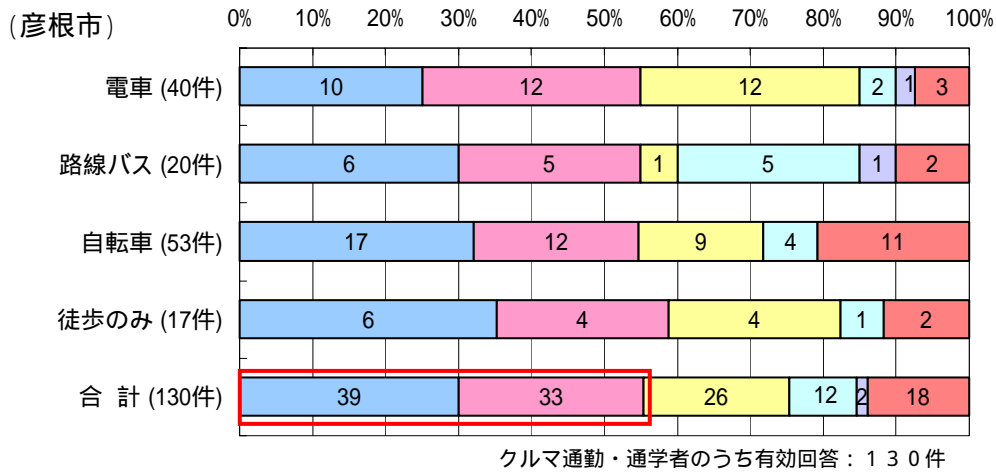
クルマ通勤・通学者のうち有効回答：812件

(湖東圏域)



クルマ通勤・通学者のうち有効回答：1,157件

図3-7 クルマ通勤・通学者の日による手段変更の有無



- 雨、雪など天候の影響
- 帰りに用事などがあるから
- 仕事の関係で
- 車やバイクなどが自由に使える日や、使えない日があるから
- 車に乗せてくれる人がいるから
- その他

図3-8 クルマ通勤・通学者の交通手段変更の理由

< 日常の外出 >

- ・ 彦根市、湖東圏域ともに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～7割がクルマを利用している実態が伺えます。
- ・ 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、彦根市、湖東圏域ともに「利用出来る」という回答が約4割を占める結果となりました。

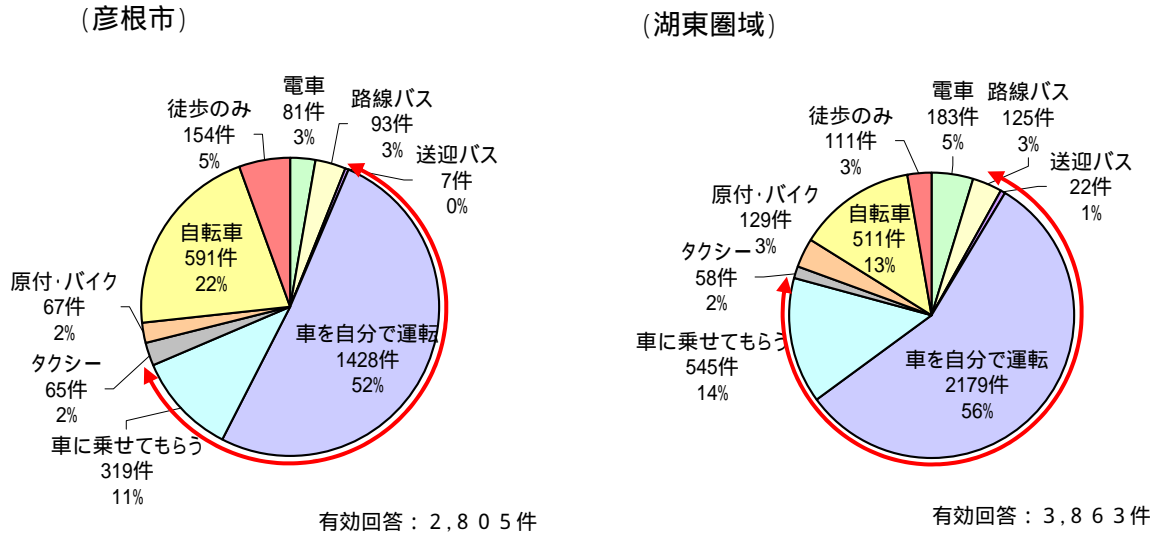


図3-9 よく行く外出先への交通手段

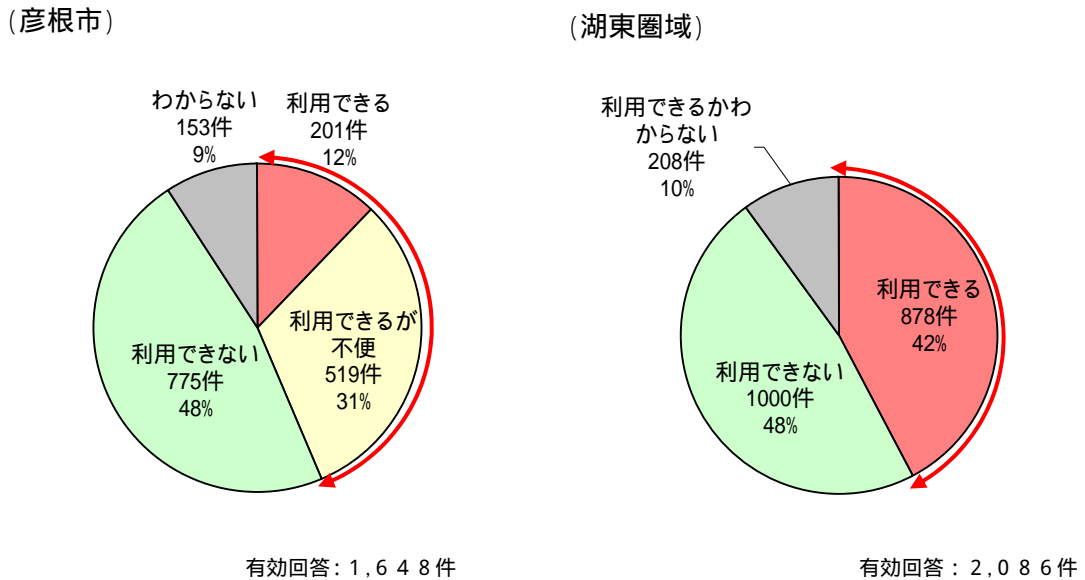


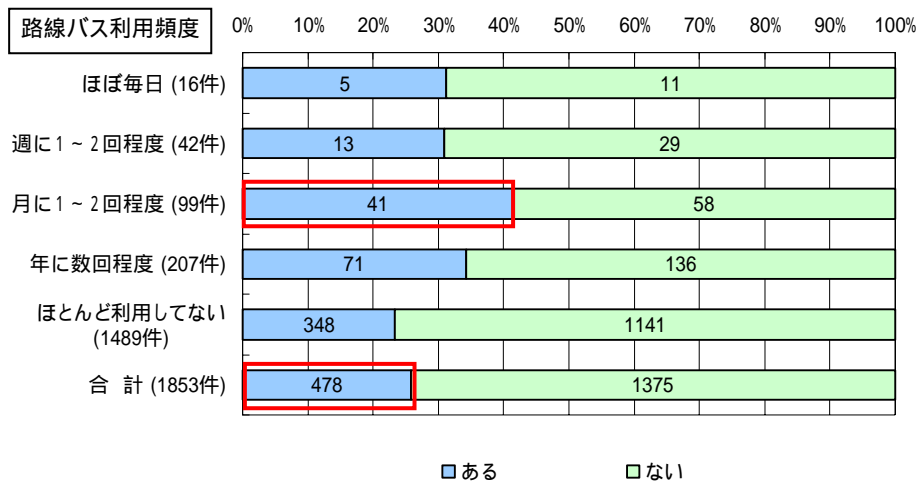
図3-10 現在クルマ利用者の電車・バスへの転換可能性

イ 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、彦根市では約3割が「ある」と回答しており、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」が高い傾向が伺えます。湖東圏域では約2割が「ある」と回答しており、「週に1～2回程度」の利用者層に「困った経験」が高い傾向が伺えます。
- ・ 具体的な困った経験としては、彦根市、湖東圏域ともに『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ました。湖東圏域においては特に『時刻表』のわかりにくさや時刻表の入手方法に関する記述が多く見られました。

(彦根市)



(湖東圏域)

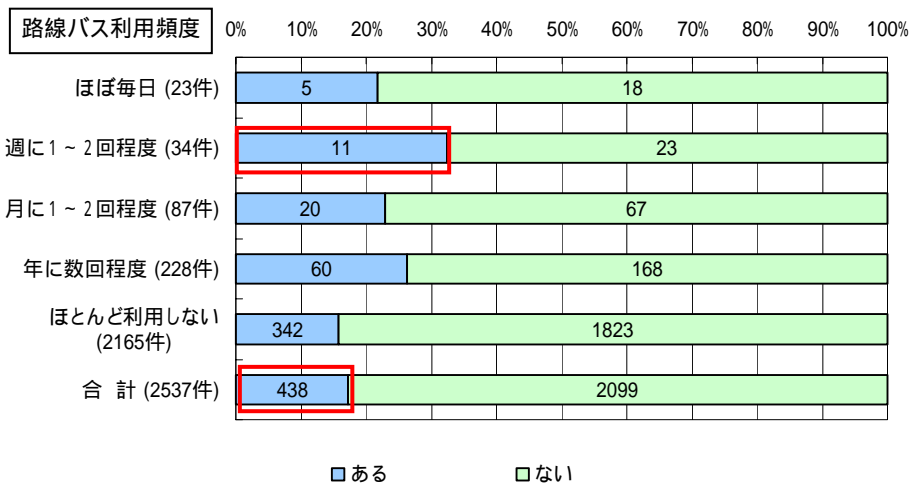


図3-11 電車・バスの時刻表・路線図が分かりにくく、困った経験

<具体的に困った経験>

- 彦根市
 どこを通るのか分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分からず、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分からない
 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
- 湖東圏域
 時刻表がバス停まで行かないとわからない
 時刻表が手に入る場所がない
 地名が分からないので国道や鉄道・スーパーなど書かれた地図があったらよい
 路線図が省略してあるので場所（バス停）がわからない
 近江鉄道とJRの乗り継ぎが悪い

<記述分類>

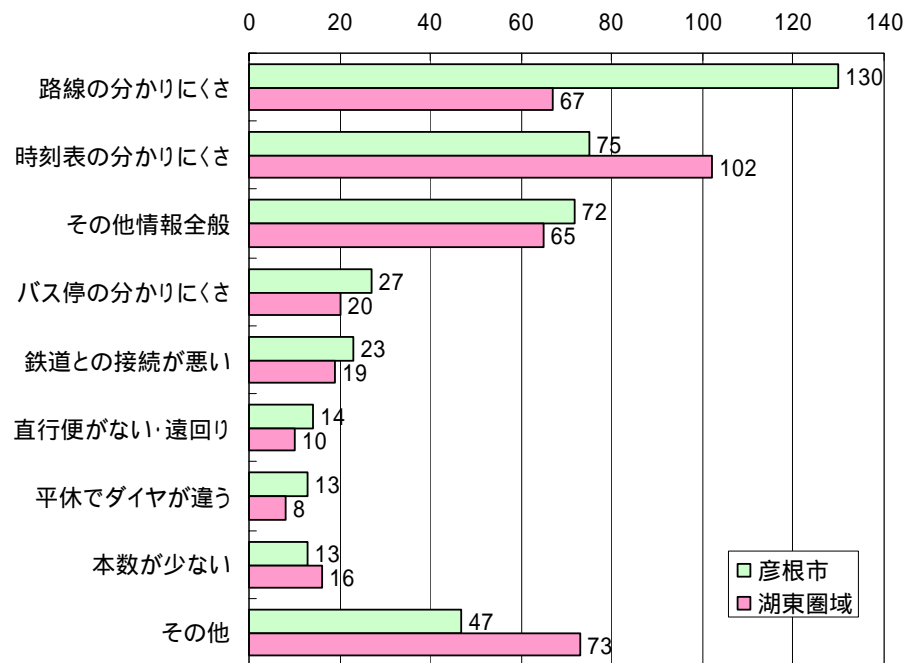


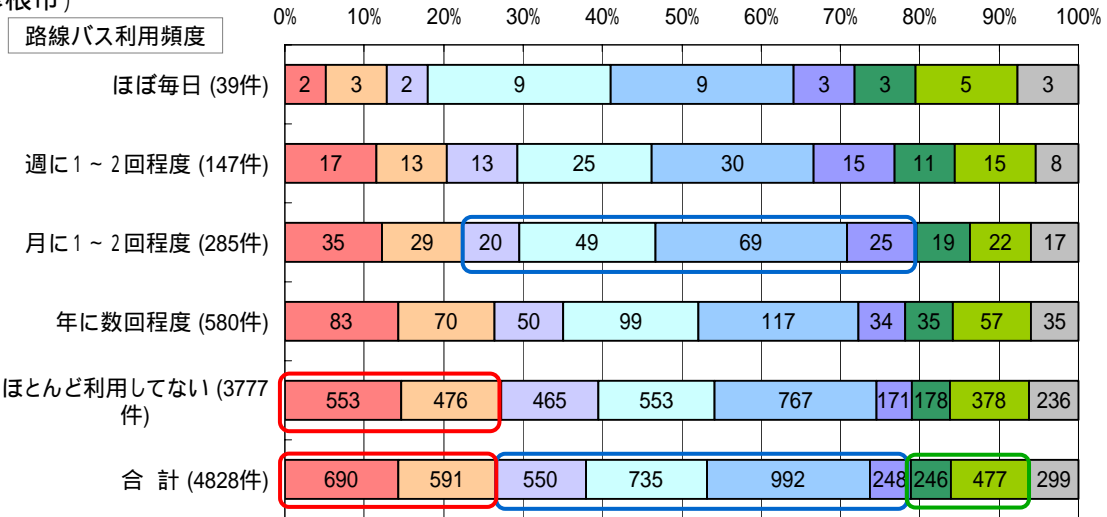
図3-12 具体的に困った経験 記述分類

有効回答：彦根市334件 湖東圏域312件（複数該当有り）

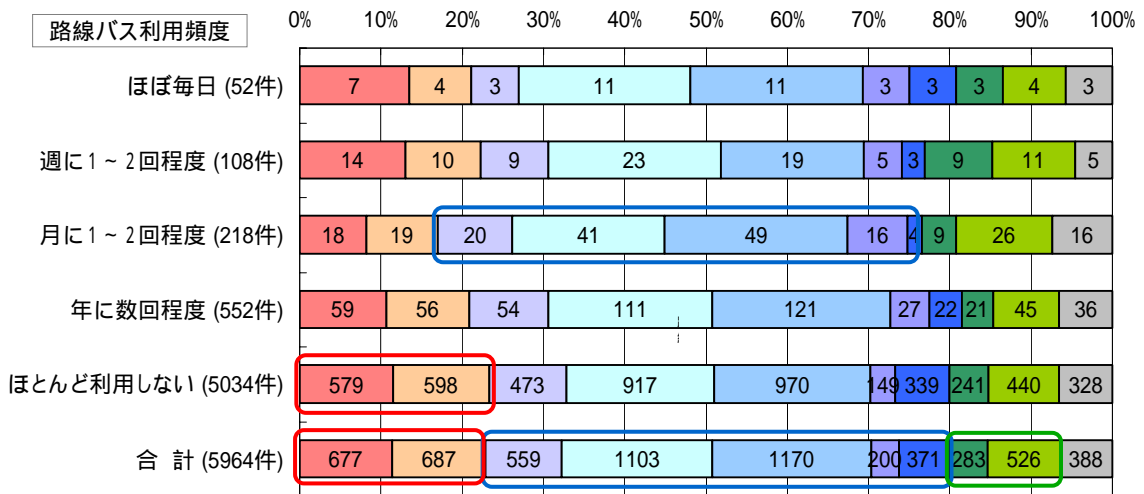
(4) 公共交通利用者増加に必要な取組

- ・ 路線バスの利用頻度別に必要な取組を比較すると、彦根市、湖東圏域ともに「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ます。
- ・ 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ます。

(彦根市)



(湖東圏域)



- 分かりやすさ**
 - 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
 - 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
- 使いやすさ**
 - 目的地までの直通路線を運行させる
 - 鉄道との乗り継ぎをよくする
 - バスの運行本数を増やす
 - バスを時刻表通りに運行する
 - 利用者の自宅近くにバス停を設置する
- 親しみやすさ**
 - 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
 - バス停留所に屋根や椅子を設ける
 - その他

図3-13 より多くの人々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住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ました。

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ルール、マイバス意識をしっかりとつこと
 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約3割～4割が将来のクルマの運転に不安を感じています。また、約5割～6割が将来の公共交通サービス低下に不安を感じています。

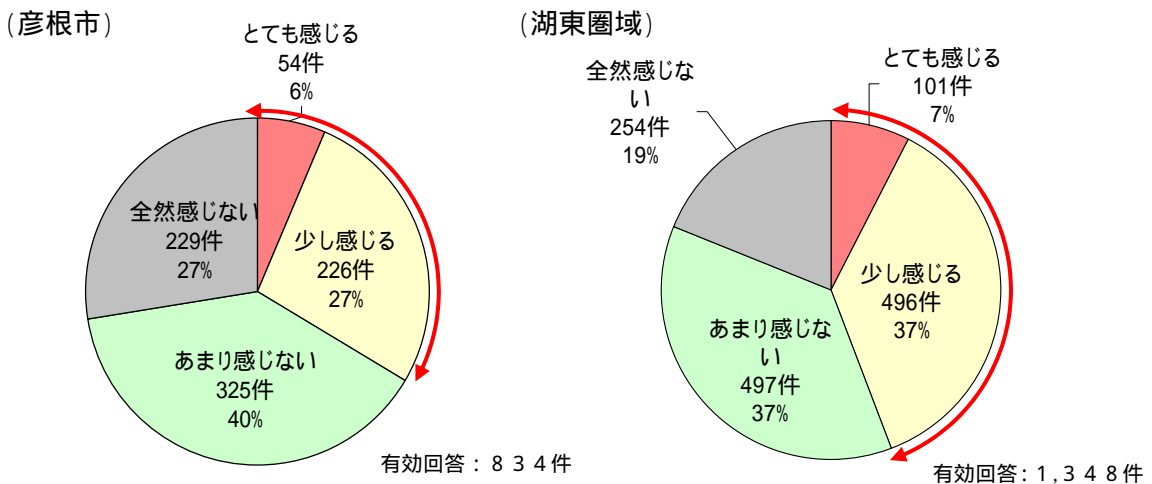


図3-14 生活にクルマが欠かせない人の将来の運転に対する不安

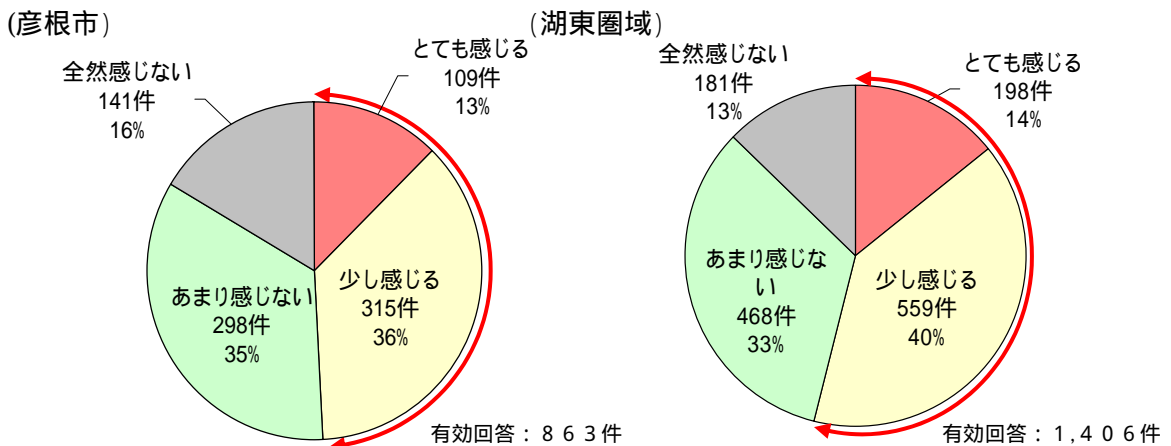
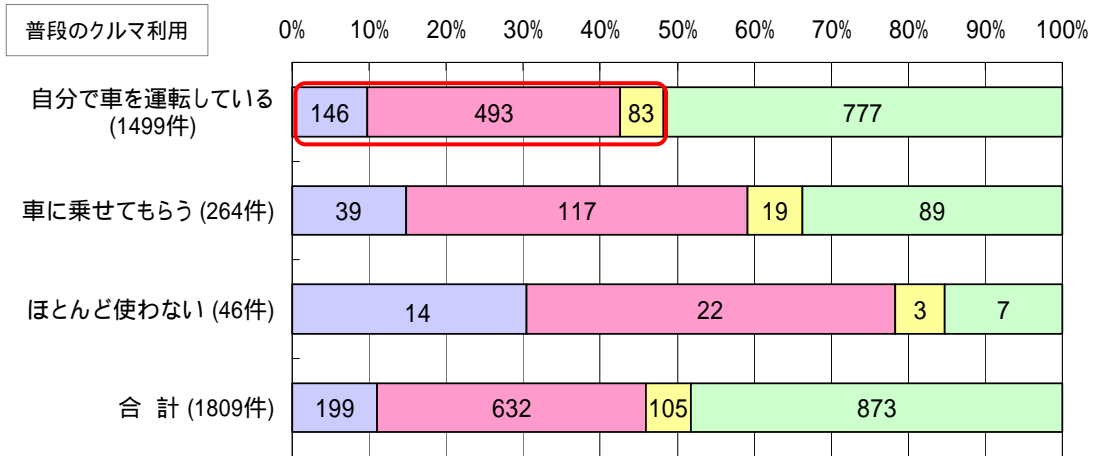


図3-15 生活にクルマが欠かせない人の将来の公共交通サービス低下に対する不安

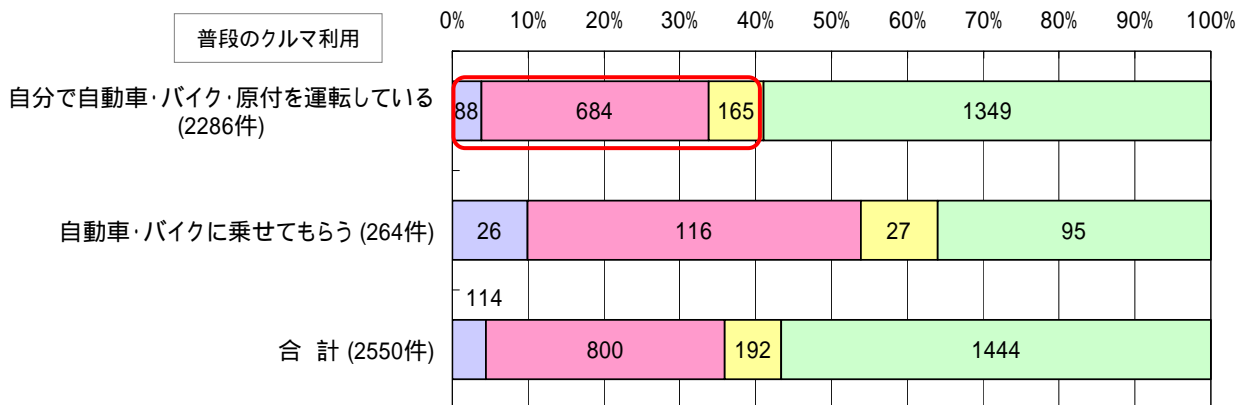
(I) クルマ以外の交通手段への転換可能性

- ・ 現在「自分で車を運転している」人の4割～5割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ます。

(彦根市)



(湖東圏域)



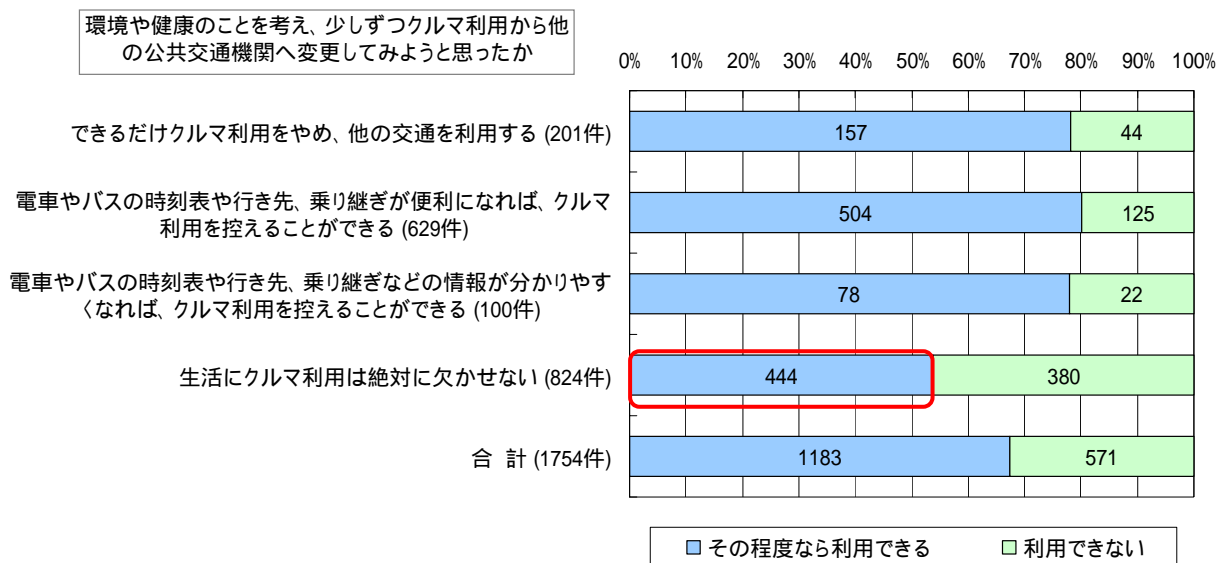
- できるだけクルマ利用をやめ、他の公共交通を利用する
- 電車やバスの乗り継ぎが便利になれば、クルマ利用を控えることができる
- 電車やバスの時刻表や行き先、乗り継ぎなどの情報が分かりやすくなれば、クルマ利用を控えることができる
- 生活にクルマ利用は絶対に欠かせない

図3-16 現在のクルマ利用と他の交通手段への転換可能性

(イ) 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ます。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ます。
- ・ 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ました。

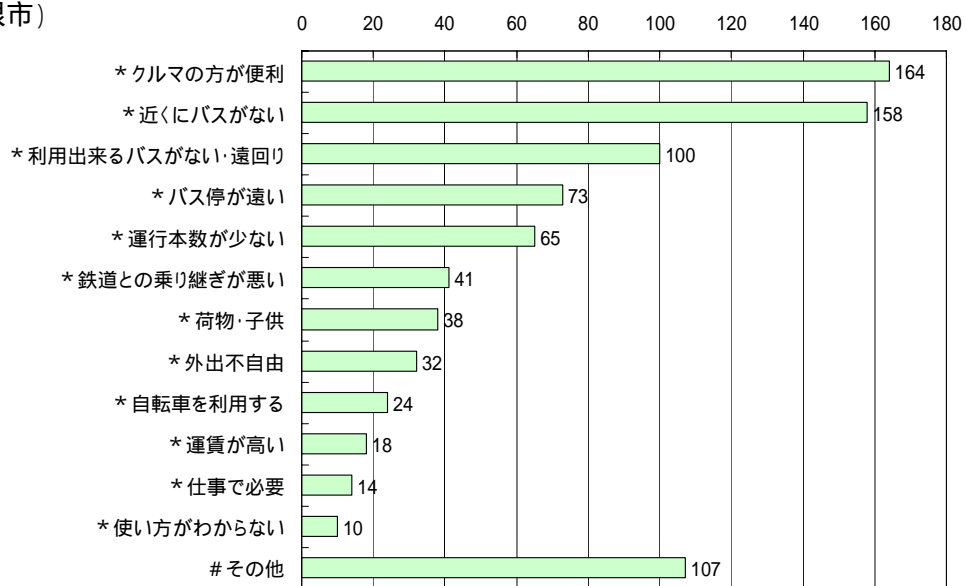
(彦根市)



有効回答：1,754件

図3-17 年間2～3往復のバス利用の可能性

(彦根市)



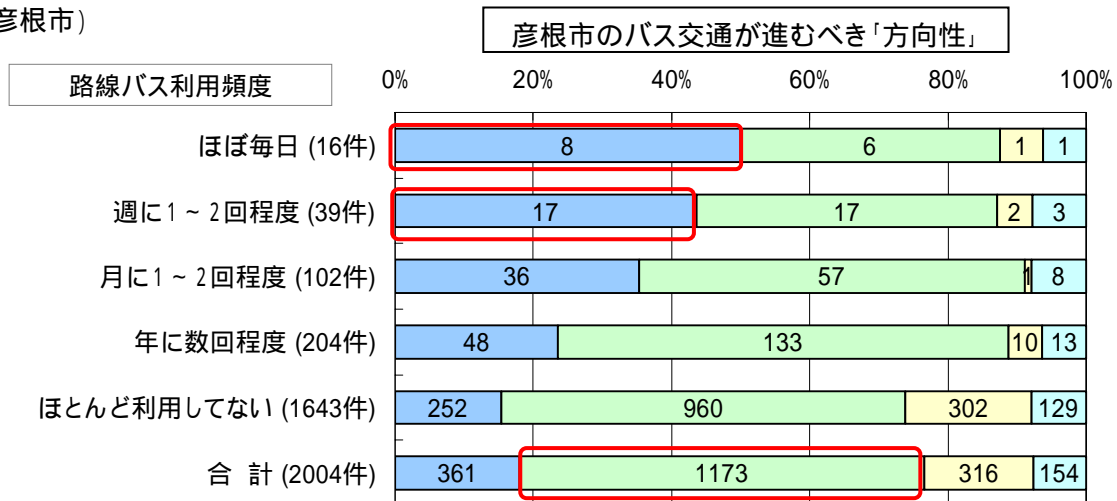
有効回答：609件(複数該当有り)

図3-18 年間2～3往復のバス利用が出来ない理由 自由記述分類

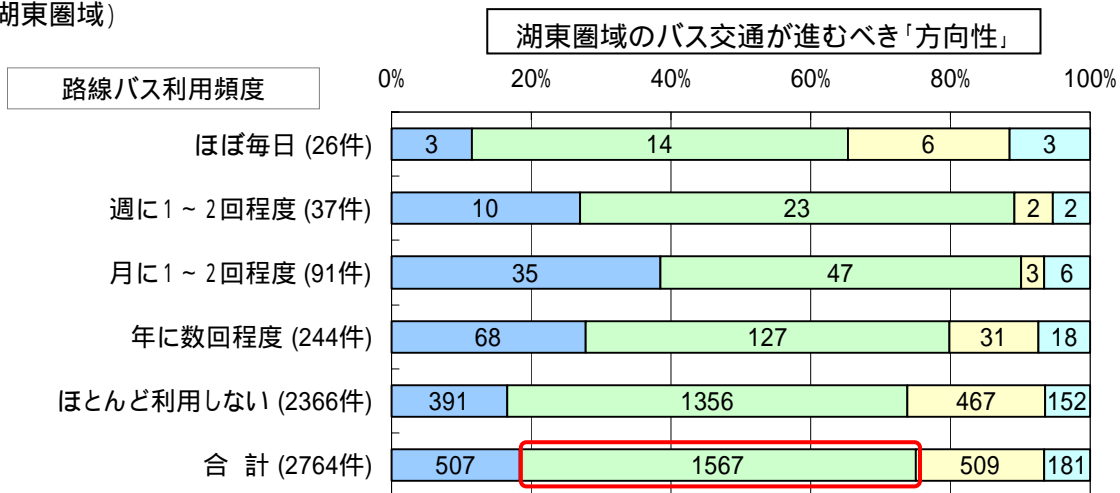
(カ) 今後、地域のバス交通が進むべき「方向性」

- 彦根市、湖東圏域ともに、今後、地域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割を占めています。
- 一方で、彦根市においては、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ます。

(彦根市)



(湖東圏域)



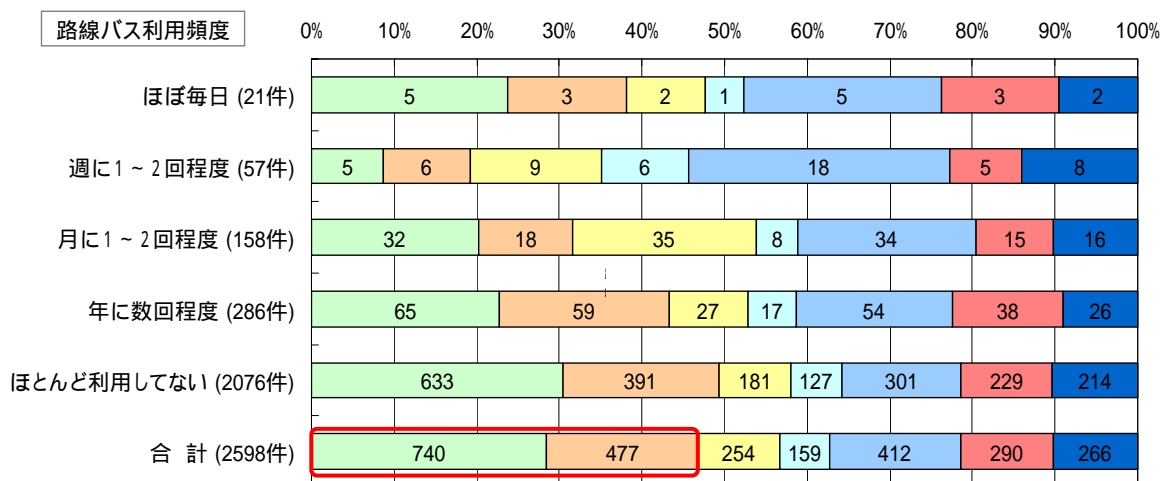
- 税金の投入など、積極的な投資をして、利用しやすくする
- 経費の削減を行った上で、どうしても必要な路線は維持する
- 乗客が少ないため、必ずしも維持すべきとは思わない
- その他

図3-19 今後、地域のバス交通が進むべき「方向性」

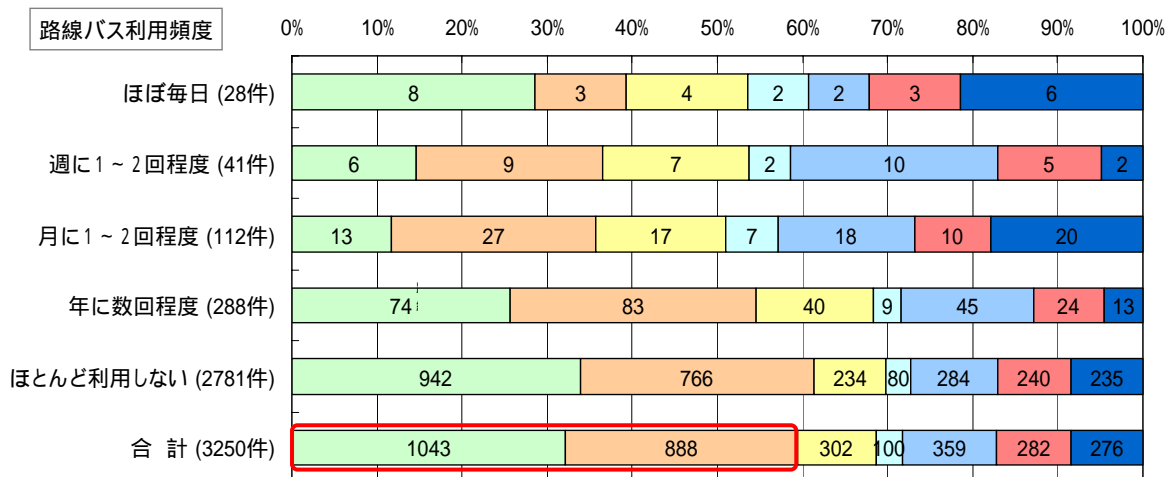
(※) バス運行の効率化に向けた取組

- ・ 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5割～6割が「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ます。

(彦根市)



(湖東圏域)



- 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
- 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
- 他の生活関連予算をバス路線の赤字に充てる
- バスの運賃を上げ、増収を図る
- 沿線地域の住民が一定額回数券等を購入するなどの協力により、増収を図る
- 市民がボランティアでバスの利用促進を呼びかける
- その他

図3-20 赤字を抱えるバス交通を支えるための取組

ウ アンケート結果のまとめ

<住民の移動の現状と意識>

- ・ 彦根市、湖東圏域ともに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、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ました。
- ・ 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いる様子が示されました。
- ・ 彦根市においては半数以上が将来もバス路線を維持するための年数回程度のバス利用には協力的な姿勢を示しています。
- ・ 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ました。



必ずしもクルマでなければいけないわけではありません。
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です。

<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 湖東圏域地域公共交通総合連携計画に関する基本方針

湖東圏域の1市4町が連携して圏域内の公共交通のネットワーク化を図り、JRおよび近江鉄道駅へのアクセス向上とバスや予約型乗合タクシーなどの多様な交通体系を活用した公共交通を構築します。具体的基本方針は以下の通りです。

使いやすさ向上策：湖東圏域の地域住民に愛される公共交通をめざして、乗換利便性の改善、系統・ダイヤなどでの画期的改善を行います。また、鉄道・バスを基軸（幹線）として末端交通の充実を図り、公共交通空白地域を出来るだけ解消します。

分かりやすさ向上策：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として、公共交通の路線、ダイヤ等の情報発信を行います。

親しみやすさ向上策：環境にやさしい「低炭素社会」の構築をめざして、自動車利用から公共交通利用への自発的な転換を促進し、交通面での二酸化炭素排出量を抑制させます。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」や、公共交通を利用すると「お得感」が得られる仕組み、行政・事業者・地域住民協働による公共交通の盛り上げを行います。

コスト削減策：公共交通を将来にわたって維持していくことをめざして、湖東圏域の1市4町が連携し効率的、かつ効果的な輸送を行うことによりコスト縮減と利用者増加の両立を図り、持続可能な運営スキームを確立します。



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

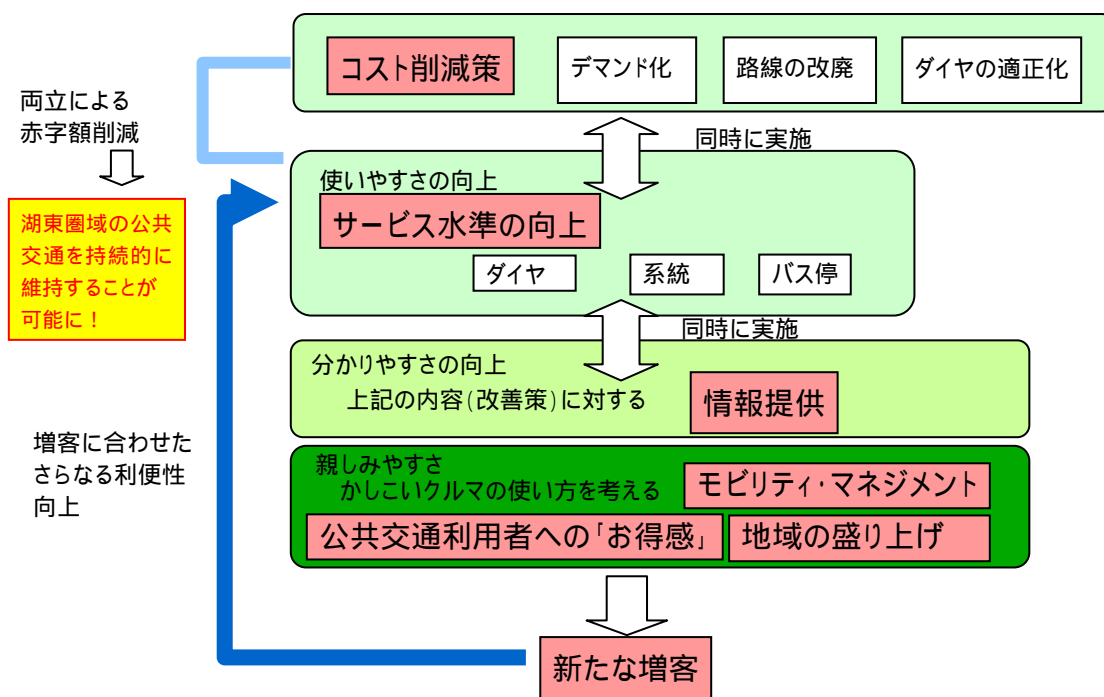


図 4 - 1 湖東圏域の公共交通の基本方針

5 湖東圏域地域公共交通総合連携計画の区域

- ・ 湖東圏域
(彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町)

6 湖東圏域地域公共交通総合連携計画の目標

- ・ 利用者数が減少傾向にある近江鉄道・既存路線バスを魅力あるものとして再生することを目的に、そのための「使いやすさ」「分かりやすさ」「親しみやすさ」を向上させます。
- ・ 低密度地域は乗合タクシーも活用し、湖東圏域全体で公共交通空白地域を解消していきます。
- ・ 実現のため地域住民・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きます。
- ・ 湖東圏域1市4町が連携して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めざします。
- ・ 歴史と伝統ある湖東圏域を訪れる人々に魅力ある公共交通を提供します。

< 期待される効果 >

鉄道とバスまたは予約型乗合タクシーの連携による公共交通の利便性向上
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 湖東圏域の公共交通の全体ビジョン

(1) 地域ごとの公共交通維持の方向性

ここでは、「湖東圏域外と圏域内の交通（内外交通）」、「圏域内における隣接市町相互間の交通」「自市町内の交通」の三つの視点で、公共交通活性化のための基本的な考え方を示します。

ア 湖東圏域外と圏域内の交通（内外交通）

(ア) 現状

J R 琵琶湖線が現在、湖東圏域とそれ以外の交通輸送を主に担っており、引き続き多くの輸送量があります。J R 駅はいずれも彦根市内にあるため、他町から J R へのアクセスは公共交通としては路線バスがありますが、現在バスの利用者は減少を続け、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ことです。

一方、近江鉄道線が近江八幡、東近江市方面や米原市方面との交通を受け持っていますが、こちらは利用の減少が懸念されることです。

自動車交通については、国道 8 号の朝夕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必要です。

(イ) 方向性

a J R との結節強化

J R 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、J R 琵琶湖線を基幹としたネットワークを基本に、J R 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。

- J R 駅の新快速または普通列車と 10 分程度で接続するようなバス・乗合タクシーのダイヤの構築
 - 駅におけるバス・乗合タクシーとの乗換案内の充実
 - 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 P R ）
- 各駅ごとの施策の方向性は概ね以下の通りです。
- 彦根駅：市内各所および多賀方面と J R 新快速との連絡強化、彦根駅における乗換案内の強化、定期的な P R、近江鉄道との連絡 P R
 - 南彦根駅：市立病院方面、多賀・甲良方面と J R との連絡強化
 - 河瀬駅・稲枝駅：バスまたは乗合タクシーを活用した市内および各町方面（甲良・豊郷・愛荘）と J R との連絡強化

b 近江鉄道線を使った交流促進

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

- 企画きっぷの協働発売
- 観光入り込み客の増加（近江鉄道などを使った観光商品の開発とPR）など

イ 圏域内における隣接市町相互間の交通

(ア) 現状

圏域内の主要買物地は、ビバシティ（南彦根）および彦根駅中心部の商店街、ベルロード付近、また主要な病院としては、彦根市立病院、豊郷病院等がありますが、圏域の各方面から公共交通の乗換なしで直達出来る地域はいずれも限られており、直達性を高めるか、乗換が必要な場合でもその乗換抵抗を下げるための取組は不可欠と考えられます。

1市4町相互間を結ぶ交通としては近江鉄道線があり、また彦根市および隣接町を結ぶバス路線もありますが、いずれも利用減が顕著なものとなっており、また隣接市町から直接主要な施設へのネットワークも現時点では十分とは言えません。

(イ) 方向性

湖東圏域の公共交通においては、隣接市町にまたがる移動を円滑にすることが重要であり、市町域を超えた連携を促進させるため、それぞれの市町が運行している公共交通（バスおよび予約型乗合タクシー）をネットワーク化することにより、相互の行き来が容易になるようにします。

湖東圏域における住民の交通ニーズを踏まえ、ニーズが多い目的地に対しては、既存のバス路線の維持を前提に、出来るだけ公共交通で直接行ける路線とダイヤの見直しによる移動の円滑化を図ります。

一方、需要が希薄な地域については、予約型乗合タクシーへの移管と、タクシーによる直達性と運行本数の増加による移動手段を確保します。

a 乗合バス（コミュニティバス路線）の維持・拡充に向けた取組

- ブリヂストン線：多賀～高宮～南彦根～市立病院を1つの新しい軸と見なし、路線延伸に向けた検討
- 他のコミュニティバス路線：利用動態を勘案したダイヤの適正化
- 一部路線のダイヤ見直しおよび乗合タクシーへの移管により余剰になったバス車両の、需要が見込めそうな地域への投入によるバス利便性向上

b 乗合タクシーへの移管の検討

- 空白地域の解消のために導入する予約型乗合タクシーについて、ニーズを踏まえ隣接他市町への乗り入れおよび相互利用を可能とすることで、圏域全体で効率的かつ利便性の高い交通手段とします。
- 平均乗車密度が1を切っており、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、乗合タクシーへの移管を視野に入れて検討を行います。
- 乗合タクシーへの移管の場合は、出来るだけ主要施設へ直接乗り入れ、駅でダイヤを接続させることを念頭に、利便性が確保されるようなダイヤを検討します。
- 彦根市：現在運行している「愛のりタクシー」の利便性向上に向けた取組（ダイヤ接続改善、一部路線見直し等）、路線バスまたは愛のりタクシーについて、隣接町（愛

荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)の住民も利用しやすいようなネットワーク化

- 愛荘町：交通空白地域における新規乗合タクシーの検討、彦根市（稲枝地区）豊郷町方面との接続強化、既存路線バスとの適切な役割分担の検討
- 豊郷町：隣接市町（彦根市、愛荘町および甲良町）と協働で乗合タクシー路線の導入
- 甲良町：交通空白地域における新規予約型乗合タクシーの検討、彦根市内（南彦根方面）や豊郷町、愛荘町方面との接続強化および既存路線バスとの適切な役割分担の検討
- 多賀町：現在町域内のみで運行している「ふれ愛タクシー」の利便性向上に向けた取組（利用制限の撤廃、隣接市町内への乗り入れ、ダイヤ接続改善、一部路線見直し等）および既存路線バスとの適切な役割分担の検討

c 近江鉄道の利用促進（再掲）

- 乗車ポイント制（公共交通利用者が「お得感」を得られる仕組み）の導入検討

ウ 自市町内の交通

(7) 現状

彦根市内の交通については、中心部では一定のバス路線が入っていますが、利用減に歯止めがかかっていません。また、公共施設や商業施設等が面的に分散しており、まとまった需要が存在しないことが利用減とサービス低下に拍車をかけています。

公共交通空白地域においては、昨年より彦根市稲枝地区、鳥居本地区、河瀬地区および多賀町内における予約型乗合タクシーの導入を進め、空白地域の解消につとめていますが、依然として公共交通空白地域が存在していること、平均乗車密度が著しく低いバス路線も存在していること等より、持続的に地域公共交通を維持していくためには、バスやタクシーといった交通機関の特性を踏まえ、適材適所で輸送実態に応じた路線網を実現する必要があります。

(1) 方向性

自市町で完結する交通については、基本的にJRや近江鉄道の主要駅に適切に接続することによる公共交通ネットワークの末端交通としての機能を持たせ、連続性が確保されるようにします。

また公共交通空白地をなくし、特に自らの交通手段を持たない住民が日常生活に不便を強いられないような交通手段の選択肢を提供することにより、圏域全体のモビリティ向上を図ります。この場合、自治体負担が過度に高くないような仕組みを検討します。

a 乗合バス（コミュニティバス路線）の維持・拡充に向けた取組（再掲）

b 乗合タクシーへの移管の検討（再掲）

8 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

(1) 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ました。
- 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す。

(2) 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)

(3) 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”

ア 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

イ 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ます。
 - ・ 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
 - ・ 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ます
実現可能性に応じて複数の提案

1. 小変更で実行可能、または早急に行う必要がある施策
 - ・ 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
 - 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
 - ・ 需要発生源への乗り入れ
 - 大型商業施設への直接乗り入れ
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

9 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、目標および彦根市アンケートおよび湖東圏域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」で彦根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ました。
- 以下に施策一覧および実施時期を示します。なお、各施策における詳細は次項以降に示すとおりです。

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	・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生まれ、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 ・「ブリヂストン線」の一部路線見直しに伴うバスダイヤの見直し ・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	・アンケート調査結果等によりニーズを把握し、直接目的地に行ける路線編成 ・「ブリヂストン線」の彦根市立病院への乗り入れの検討 ・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圏域全体の公共交通利便性の向上	・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生まれ、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	・JR彦根駅、南彦根駅構内および主要買物施設(ピバンティ、バリア等)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			
近江鉄道利用促進策	地元利用者の「普段利用」の拡大による利用促進	・通勤定期等の地元の皆様の利用拡大を実現に向けた自治体、主要企業、団体等への定期券等のご案内、利用拡大の呼びかけ ・近江鉄道「サイクルトレイン」のPR ・JR西日本発行の広報誌「電車&ウォーク」とのタイアップなど、各種企画切符、イベント等の広報活動の充実 ・地域が一体となった駅舎の魅力向上など利用促進運動の展開 ・観光客にも対応した沿線情報の発信 ・びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会と連携した利用促進策の展開			
わかりやすさ向上施策					
紙媒体での情報提供		・既存の「バス時刻表」(A2版)を改善した「彦根交通便利之図」・「湖東圏域総合公共交通マップ情報(仮称)」の全戸および主要施設への配布 ・バス路線、時刻表に加え、鉄道(JR、近江鉄道)とバスの乗り継ぎ情報、乗合タクシー情報も含めた「湖東圏域総合公共交通マップ情報(仮称)」の冊子等の作成 [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	わかりやすい情報提供による公共交通利用者層の拡大	・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 ・バス停の位置および名称の分かりやすさ向上 ・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	わかりやすい情報提供に対するアクセス容易性の実現	・湖東圏域の全ての公共交通に関する情報が閲覧できる「地域バスポータルサイト」の設置 ・全戸配布版「彦根交通便利之図」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を持つベンダーとの連携による発車および到着時間の提供 ・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	・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い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等の居住者を対象に実施 <職場対象>公共団体職員および主要企業を対象に実施			
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	・バス路線沿線の商店街を中心に公共交通利用者への特典付与			
エコ交通スタンプ制度	公共交通利用者が「お得感」を得られる仕組み	・ダイヤ改善や路線延伸・変更を行った地域住民をモデル地区としたエコ交通スタンプ制度の実施			
コスト削減施策					
予約型乗合タクシーの拡充		・彦根市鳥居本、稲枝、河瀬駅周辺地区で予約型乗合タクシーの実証運行の継続および他町への乗り入れによる湖東圏域の各市町相互間での利用拡大 ・多賀町「ふれ愛タクシー」の利便性向上に向けた取組(利用制限の撤廃、彦根市内への乗り入れ、ダイヤ接続改善、一部路線見直し等)および既存路線バスとの適切な役割分担の検討			
新規の乗合タクシーの導入拡大	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	・公共交通空白地域における、新規の予約型乗合タクシーの試行導入 ・平成20年度に実施中の乗合タクシーの利用実績およ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の検討 ・隣接市町との乗り入れまたは共同運行による圏域全体での予約型乗合タクシーのネットワーク構築			
著しく乗車密度が低い路線の改善		・平均乗車密度が1.0人を切っている路線については、アンケート調査結果等を用いて利用者のニーズを勘案してルート設定やダイヤ設定を見直し			

使いやすさ向上施策

事業名：バスダイヤ改善

項目	バスダイヤ改善	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 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ります。</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ます。</p> <p><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</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 利用者ニーズに沿ったバスダイヤ改善施策として、具体的には下記の施策を検討します。</p> <p>他のコミュニティバス路線についても、将来的には需要等を勘案しつつ、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ります。</p> <p>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分以内でのパターンダイヤ接続 「ブリヂストン線」の一部路線見直し(後述)に伴うバスダイヤの見直し</p> <p><効果> 覚えやすい、わ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、利用者の増大と赤字額の削減が期待できます。</p>
	実施時期	平成21年度以降
	実施主体	彦根市、愛荘町、甲良町、多賀町および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考	平成21年11月16日三津屋線、彦根駅市立病院線ダイヤ改正実施済	

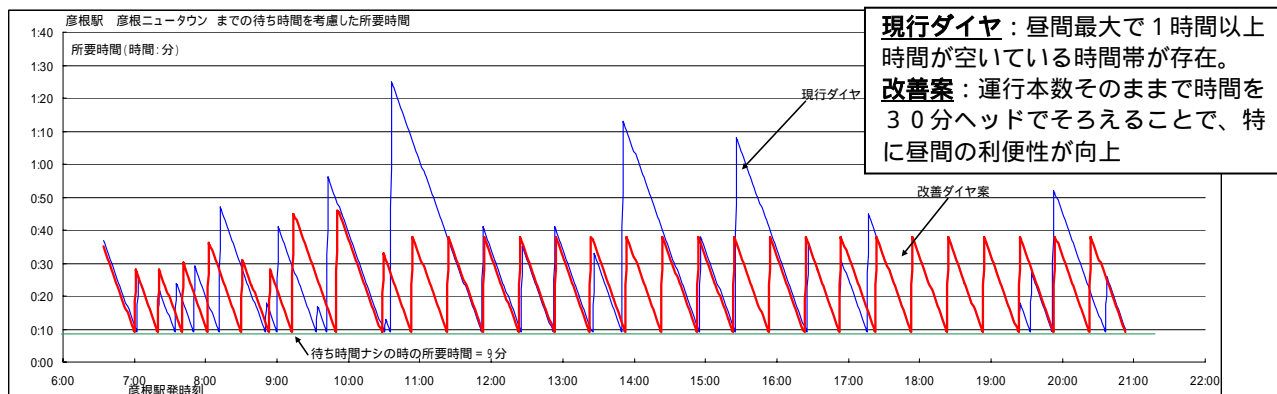


図9-1 彦根駅 彦根ニュータウン間の待ち時間を考慮した所要時間比較

<バスダイヤ改善に関する彦根市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(午前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つでもあります。

事業名：バス系統再編

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します。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す。</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> 利用者ニーズに沿った使いやすく、分かりやすいバス路線の実現に向けた取組としては以下が考えられます。 アンケート調査結果等によりニーズを把握し、直接目的地に行ける路線編成 ・「ブリヂストン線」の彦根市立病院への乗り入れの検討 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)</p> <p><効果> 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ります。</p>
	実施時期	平成22年度以降検討
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考		



図9-2 「主な外出先」「居住地」間移動ルート(彦根市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します。

事業名：乗り継ぎ改善事業

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> 湖東圏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ります。一方で、圏域にはJR4駅、近江鉄道10駅が存在しており、鉄道網は地方都市としては充実しています。</p> <p>しかし、鉄道とバス路線との接続が必ずしも良いとは言えず、鉄道・バスの乗り継ぎ旅客は彦根駅を除いては極めて少なくなっています。</p> <p><課題> 今後、圏域全体として公共交通の使いやすさを向上させるためには、鉄道とバス交通の乗継利便性(路線、ダイヤおよび運賃等)の改善が必要です。</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> 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生まれ、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(再掲)</p> <p><効果> 鉄道とバス交通の乗継利便性の改善による圏域全体の公共交通利便性の向上が期待できます。</p>
	実施時期	平成21年度以降
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町およびJR・近江鉄道
備考	平成21年11月16日三津屋線、彦根駅市立病院線ダイヤ改正実施済(再掲)	



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(写真は阪神尼崎駅)

図9-3 バス連絡定期券(株式会社ヤサカバスの例) 図9-4 えきバスびじょん

事業名：バス停改良

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ありません。</p> <p>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ます。</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します。</p> <p>具体的には、 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) 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</p> <p><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。</p>
	実施時期	平成21年度以降順次
	実施主体	彦根市
備考		



図9-5 バス停の上屋のイメージ

(出典：東京都交通局HP)

事業名：近江鉄道利用促進策

項目	近江鉄道利用促進策	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p>< 現状 > 近江鉄道の利用者数については、近年の新駅設置と企業従業員の利用等による増加が見られるものの、経済不況、インフルエンザの流行等の影響により、平成21年度の速報値で大きく利用者が減少しています。湖東圏域を縦断する主要路線として今後も近江鉄道が持続的に発展していくためには、企業従業員のみならず日常利用の促進による利用者数の拡大が必要です。</p> <p>< 課題 > 地元利用者の「普段利用」の拡大 電車と自転車の連携 バスと鉄道の乗り継ぎ時間の短縮 駅利便性・快適性の向上</p>	
事業計画	事業概要	<p>< 目標と計画案 > 通勤定期等の地元の皆様の利用拡大を実現に向けた自治体、主要企業、団体等への定期券等のご案内、利用拡大の呼びかけ 近江鉄道「サイクルトレイン」のPR JR西日本発行の広報誌「電車&ウォーク」とのタイアップなど、各種企画切符、イベント等の広報活動の充実化 地域が一体となった駅舎の魅力向上など利用促進運動の展開 観光客にも対応した沿線情報の発信 びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会と連携した利用促進策の展開</p> <p>< 効果 > 様々な利用促進策を組み合わせることでより定期的な利用者の増加が期待できます。</p>
	実施時期	平成22年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、滋賀県および近江鉄道
備考		

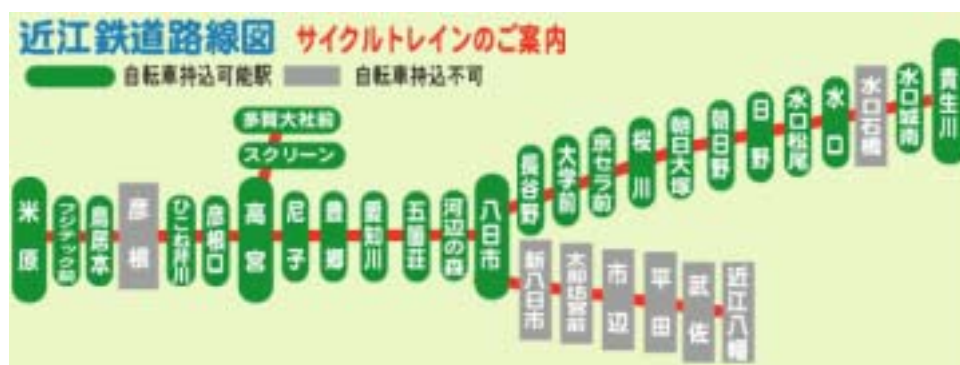


図9-6 近江鉄道で実施しているサイクルトレイン

(出典：近江鉄道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	紙媒体での情報提供	
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 A 2 版のバス時刻表を配布していますが、バス路線を日頃使っていない方にとってわかりやすいとは言えない状況です。</p> <p>< 課題 > 公共交通の非利用層にとってもわ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 P R</p>	
事業 計画	事業概要	<p>< 目標と計画案 > 路線がとかくわかりにくいと言われるバスを始め、鉄道 (J R、近江鉄道) も含め公共交通の情報をわかりやすく提示します。</p> <p>彦根市では毎年発行されている「バス時刻表」(A 2 版) をグレードアップさせ、鉄道・バス・乗合タクシーのわかりやすい路線図 (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「彦根交通便利之図」を全戸および主要施設に配布 (実施済)</p> <p>バス路線、時刻表に加え、鉄道 (J R、近江鉄道) とバスの乗り継ぎ情報、乗合タクシー情報も含めた「湖東圏域総合公共交通マップ情報 (仮称)」の冊子等を作成</p> <p>< 効果 > 住民の幅広い層にわかりやすい情報を提供することにより、現在の公共交通利用層以外にも需要喚起が期待できます。</p>
	実施時期	平成 2 1 年度以降
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
備考	彦根市において平成 2 2 年 2 月「彦根交通便利之図」作成、平成 2 2 年 3 月全戸配布	



図 9 - 7 「湖東圏域総合公共交通マップ情報 (仮称)」のイメージ (京丹後市の例)

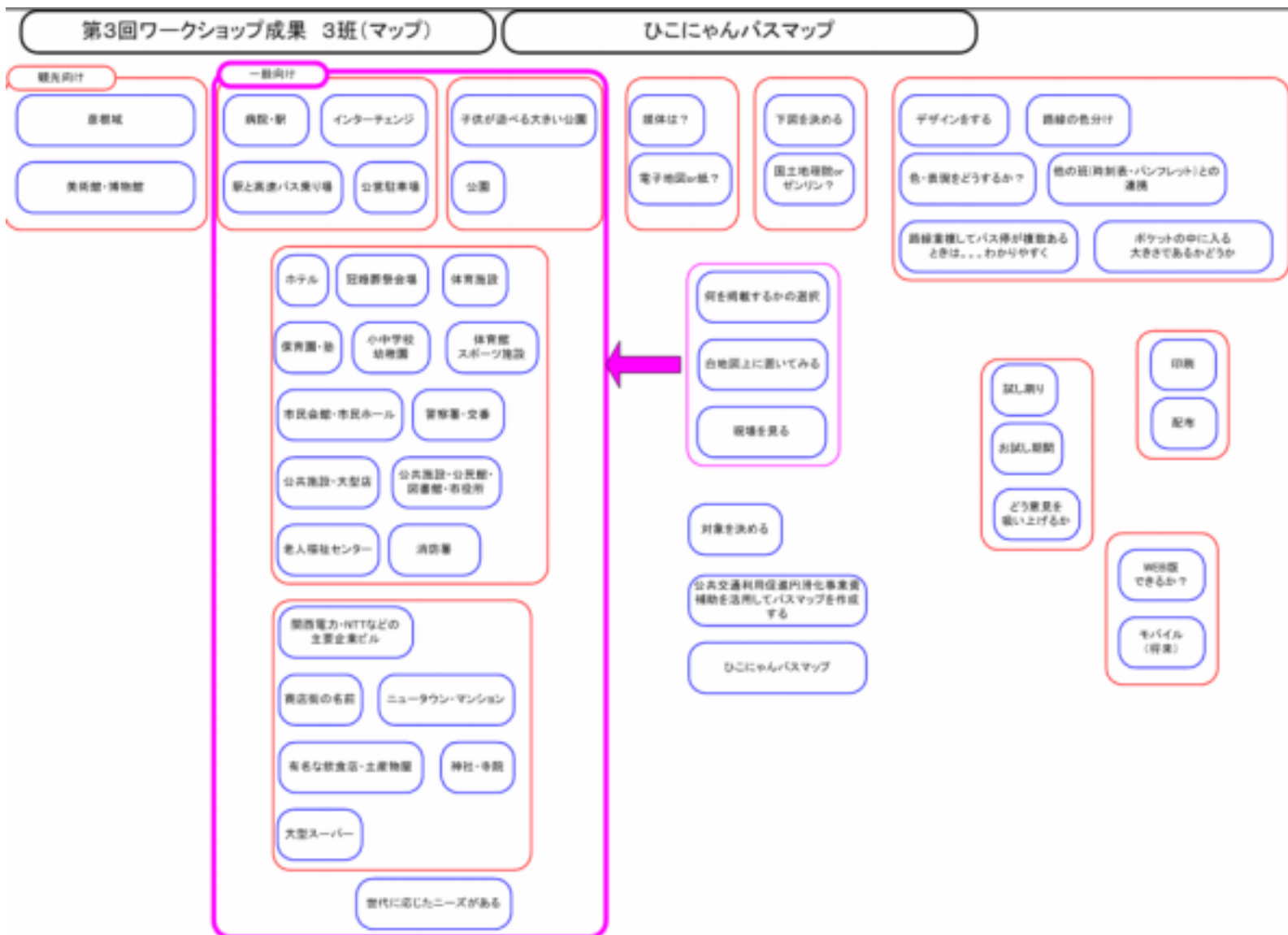


図9-8 (ひこね公共交通ワークショップでの成果) バスの情報提供に関するコンセプト(案)

便利之図 彦根六通

保存版

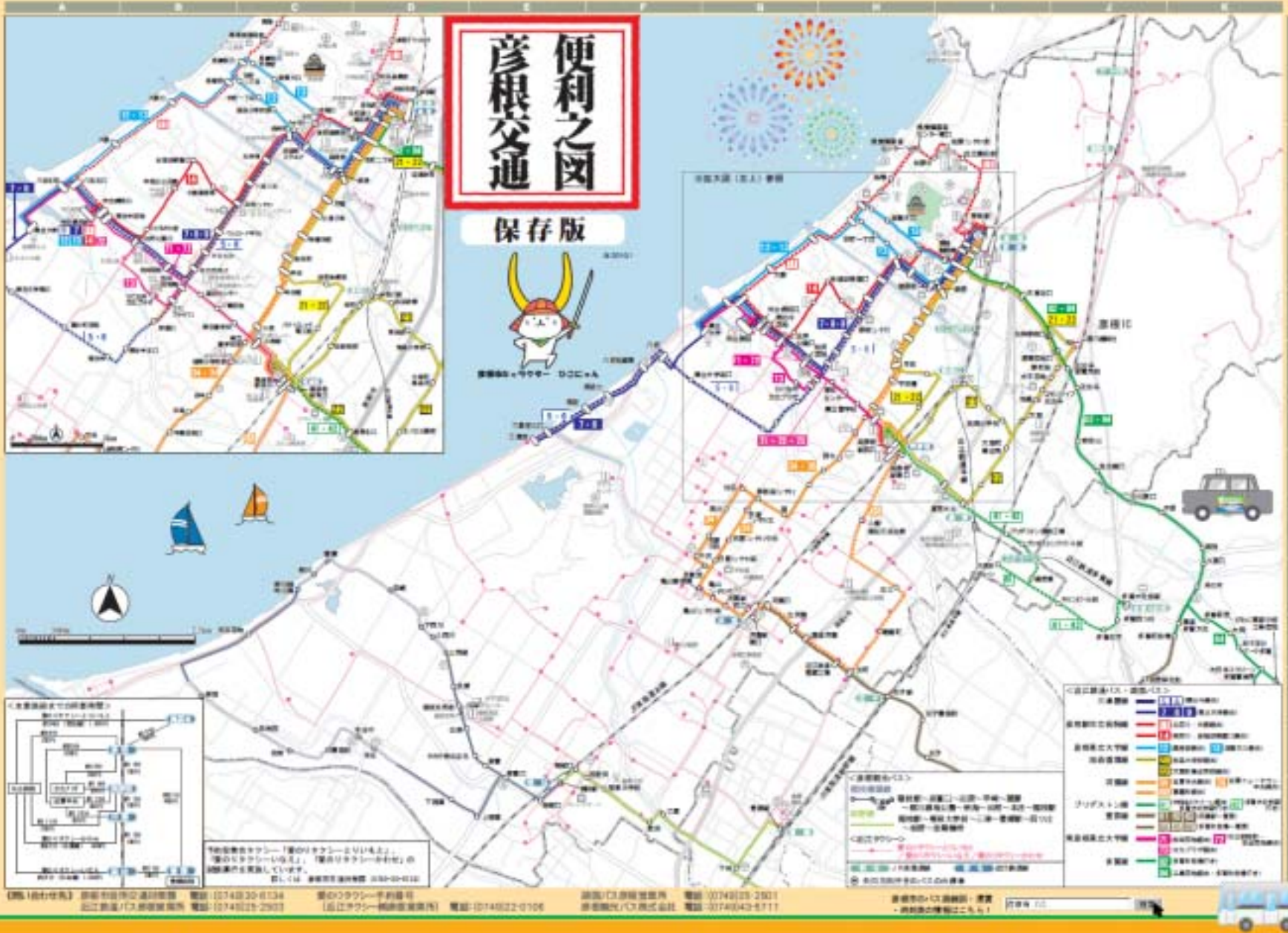


図9-9 「彦根交通便利之図」(彦根市民がワークショップにて参画のもと作成したバス交通路線図)

事業名：駅周辺におけるバス運行情報提供

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す。しかし、現状では駅周辺のバス運行に関する情報提供が不十分です。</p> <p><課題> 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。 情報提供の場所および媒体としては、以下のものが考えられます。</p> <p>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 ・路線図を地図上に見やすく表示 <p>バス停の位置および名称の分かりやすさ向上 バス車体の方向幕等の改善</p> <p>(は『ひこねバスコン』優秀賞「彦根市公共交通近代化計画案」より抜粋)</p> <p>案内所等における公共交通情報提供の充実</p> <p><効果> 普段バスを利用しない人にとってもわかりやすい情報提供を行うことでバス利用に対する抵抗感の緩和が期待できます。</p>
	実施時期	平成21年度以降順次
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町および近江鉄道・湖国バス/彦根観光バス(株)
備考	バス路線・ダイヤ改正に併せて彦根駅前等バス路線図看板の改善	



使い慣れた人には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9-10 彦根駅に掲示されているバス路線 図9-11 彦根駅乗り場付近

事業名：WEB / 携帯での情報提供

項目	WEB / 携帯での情報提供	
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ます。</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	事業概要	<p><目標と計画案> 湖東圏域の全ての公共交通に関する情報が閲覧できる「地域バスポータルサイト」の設置や、時刻表検索システムのPR等を行います。</p> <p>地域バスポータルサイト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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による発車および到着時間の提供</p> <p>既存の乗換検索サイト(携帯)でバスも検索可能であることをPR</p> <p>例：ジョルダン・乗換案内NEXT(携帯) : 4社局とも経路探索可能</p> <p><効果> 知りたいときに、知りたい情報を入手できる環境を整備することにより計画的な移動の実現が可能となり、バス利用への抵抗感の緩和が期待できます。</p>
	実施時期	平成21年度以降
	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)、彦根観光バス(株)
備考		



図9-12 京都 彦根ニュータウンの検索結果

(出典:ジョルダン社ソフト「乗換案内」)

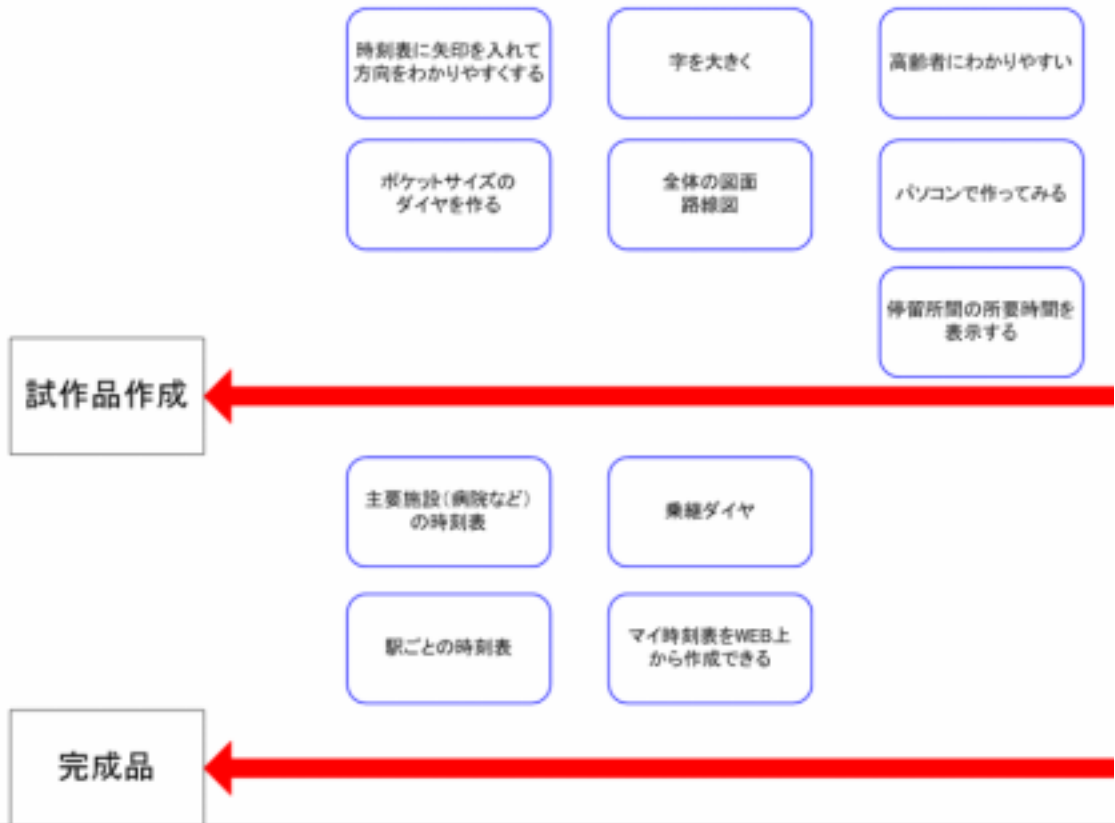


図9-13 (ひこね公共交通ワークショップでの成果)
携帯での情報提供に関するイメージ(案)

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	かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><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。</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	事業概要	<p><目標と計画案> 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彦根ニュータウン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 職場向けモビリティ・マネジメント 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)】 環境や健康への影響など公共交通利用の動機付けとなる資料や、時刻表やバスルートなど電車やバス利用のための情報のほか、かしこいクルマの使い方を検討してもらうための行動プラン票(事前アンケート)などを配布・回収します。 効果測定のために、約1ヶ月後に事前アンケートと同じ内容の事後アンケートを配布・回収します。 回答者には、CO2排出料やカロリー消費量の変化などの「取り組みの成果」を個別にフィードバックします。</p> <p><効果> アンケートや啓発冊子等を用いた住民との双方向の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します。(他地域では10~50%の公共交通利用者増加が見られた例もあります。)</p>
	実施時期	平成22年度以降
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
備考		

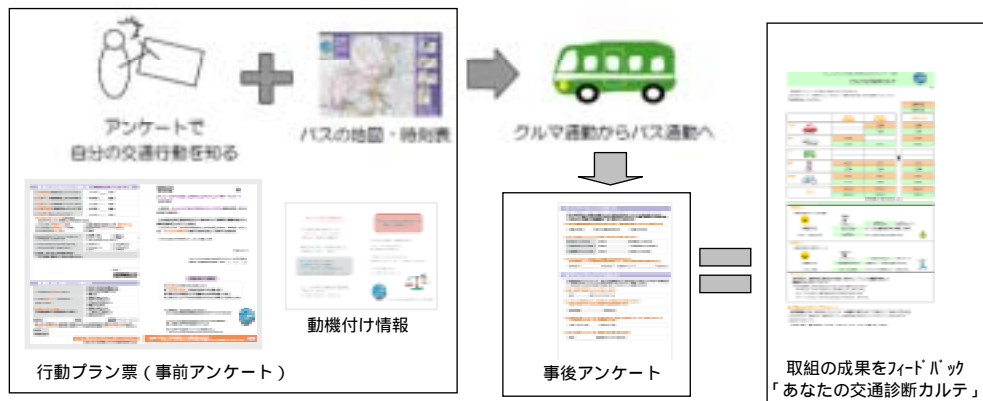


図9-14 モビリティ・マネジメント実施の流れ

事業名：商店街との連携

項目	商店街との連携	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><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。</p> <p><課題> 公共交通活性化施策と中心市街地活性化施策の連携 買物客がバスを利用することで「お得感」を感じる仕組みづくり 買物等の日常交通におけるバス利用の促進</p>	
事業計画	事業概要	<p><目標と計画案> バスに乗れば“お得”という意識を持って頂くために地元商店街と連携し、公共交通を利用して協力店舗に来店した方に割引などのサービスを提供します。 「ショッピングバス制度(仮称)」の実施 バス路線沿線の商店街を中心に公共交通利用者への特典付与の協力を呼びかけ、市バスの利用促進と沿線商店街の活性化を図る 【実施方法(案)】 買物でバスを利用される方をターゲットにリーフレットを発行。利用者は協力店舗が提供する割引等の特典を、協力店舗はバスマップに添付のリーフレットにて広告代わりの店舗紹介を行います。</p> <p><効果> 公共交通利用者への特典付与によりマイカーから公共交通への利用転換を促し、中心市街地への集客力向上と公共交通の利用促進の両立が期待できます。</p>
	実施時期	平成22年度以降
	実施主体	彦根市および彦根商店街連盟 / 近江鉄道・湖国バス / 彦根観光バス(株)
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。



エコポイント：I C a (北陸鉄道 I C 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9-15 神戸エコショッピング制度チラシ 図9-16 金沢市エコポイントリーフレット

事業名：エコ交通スタンプ制度

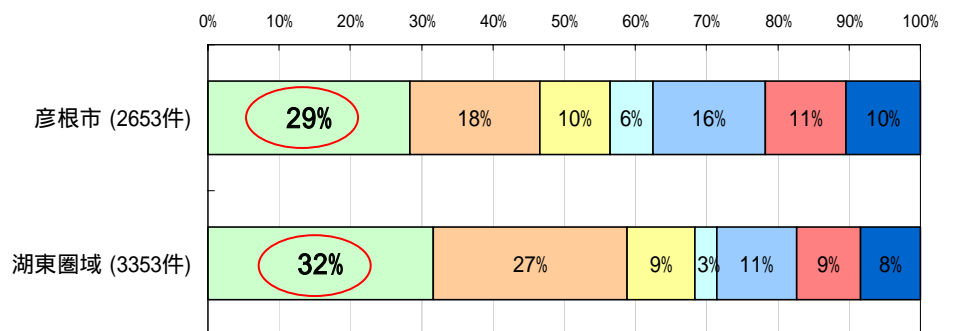
項目	エコ交通スタンプ制度	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p><現状> 市街地の郊外化と低密度化にともないマイカー利用が前提となったまちが形成され、市中心部の衰退と公共交通の利用低迷が課題となっています。</p> <p><課題> 買物客がバスを利用することで「お得感」を感じる仕組みづくり 環境負荷の軽減のため、マイカーから公共交通への転換を、可能な所から取り組む必要</p>	
事業 計画	事業概要	<p><目標と計画案> ダイヤ改善や路線延伸・変更を行った地域住民をモデル地区としてエコ交通スタンプ制度を実施します。 「エコ交通スタンプ制度(仮称)」の実施 【実施方法(案)】 ダイヤ改善路線延伸・変更のPRチラシを作成し、PRチラシとともに「バススタンプ台紙」を配布します。 バス利用者はバス乗車時に運転手に「バススタンプ」を押してもらいます。 一定の「バススタンプ」を集めると「バス無料チケット」やゴミ袋、エコバック等の特典を受けられます。</p> <p><効果> 利用者がバス利用によってお得感を感じることによるバス利用の促進につながるほか、マイカーからの転換による地球環境負荷の軽減にも寄与します。</p>
	実施時期	平成22年度以降
	実施主体	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町および彦根商店街連盟 / 近江鉄道・湖国バス / 彦根観光バス(株)
備考		

コスト削減策

事業名：予約型乗合タクシーの拡充

項目	乗合タクシーの拡充	
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、住民の交通手段の維持が極めて困難な状況となっています。一方で、全く路線バスサービスが提供されていない地域も点在しており、高齢化社会を迎える中で住民のモビリティ確保が急務となっています。</p> <p><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> 彦根市鳥居本、稲枝、河瀬駅周辺地区で予約型乗合タクシーの実証運行の継続および他町への乗り入れによる湖東圏域の各市町相互間での利用拡大 多賀町「ふれ愛タクシー」の利便性向上に向けた取組(利用制限の撤廃、彦根市内への乗り入れ、ダイヤ接続改善、一部路線見直し等)および既存路線バスとの適切な役割分担の検討</p> <p><効果> 需要に応じた効率的な輸送によるコスト削減と公共交通空白地域の住民の外出機会増加が期待できます。</p>
	実施時期	平成20年度～継続
	実施主体	彦根市および近江タクシー(株)
備考	乗合タクシーの運行は、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	

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ます。



- 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
- 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
- 他の生活関連予算をバス路線の赤字に充てる
- バスの運賃を上げ、増収を図る
- 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
- 市民がボランティアでバスの利用促進を呼びかける
- その他

図9-17 赤字を抱えるバス交通を支えるために必要な取組
(彦根市・湖東圏域アンケート結果より)

事業名：新規の乗合タクシーの導入拡大

項目	新規乗合タクシーの導入拡大	
利用者のニーズ (現状と課題)	<p>< 現状 > 依然として湖東圏域には全く公共交通の存在しない空白地域が存在しています。</p> <p>< 課題 > 公共交通の存在しない空白地域を解消し、住民のモビリティを確保 隣接市町相互間のネットワーク化による交通の円滑化</p>	
事業計画	事業概要	<p>< 目標と計画案 > 湖東圏域の公共交通空白地域において、新規に予約型乗合タクシーの試行導入を図ります。 平成20年度から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)を行います。 また、隣接市町との乗り入れまたは共同運行による圏域全体での予約型乗合タクシーのネットワーク構築を行います。</p> <p>< 効果 > 比較的低コストで公共交通空白地域の解消が図れます。</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、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町およびタクシー事業者
備考	<p>平成20年10月から彦根市の鳥居本地区と稲枝地区(一部)、平成21年11月からJR河瀬駅周辺地域で乗合タクシーの実証運行を開始</p> <p>平成21年10月から、多賀町で65歳以上の高齢者や障がいを持つ方を対象に乗合タクシーの実証運行を開始</p>	

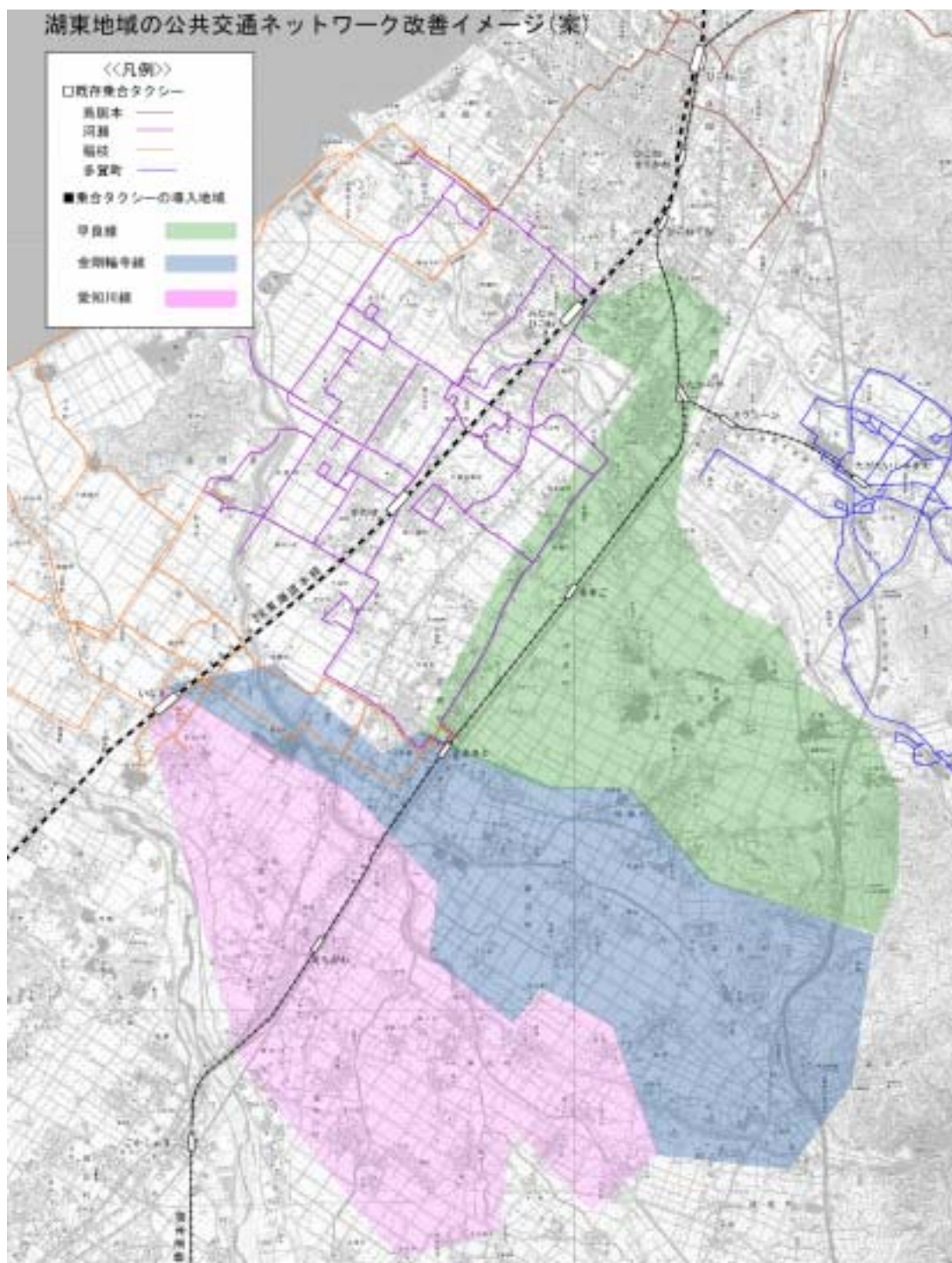


図9-18 乗合タクシーの導入拡大検討地域

事業名：著しく乗車密度が低い路線の改善

項目	著しく乗車密度が低い路線の改善	
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、バス路線維持に多額の費用がかかっています。</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> 平均乗車密度が1.0人を切っている路線については、アンケート調査結果等を用いて利用者のニーズを勘案してルート設定やダイヤ設定を見直します。</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ります。</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、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町および湖国バス(株)、彦根観光バス(株)
備考	平成21年11月16日より「河瀬南彦根線」を彦根駅へ延伸し、「河瀬線」として運行開始。	

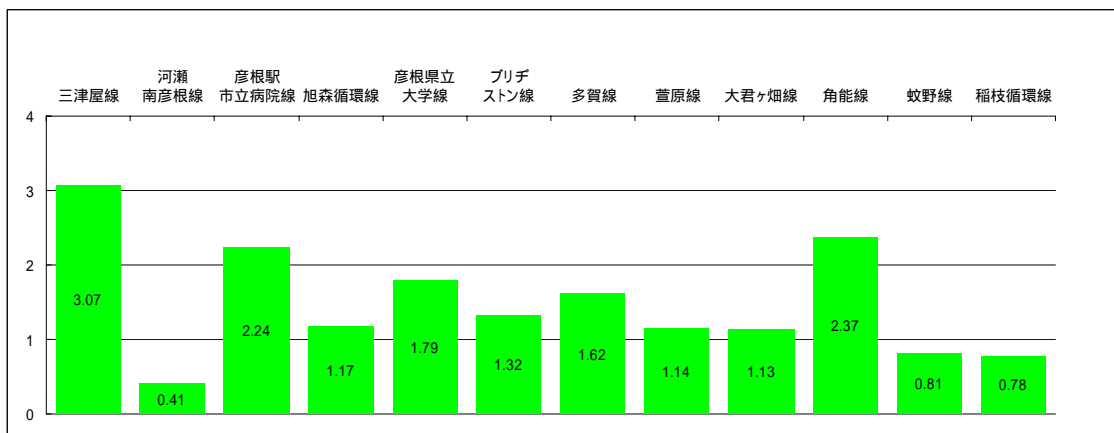
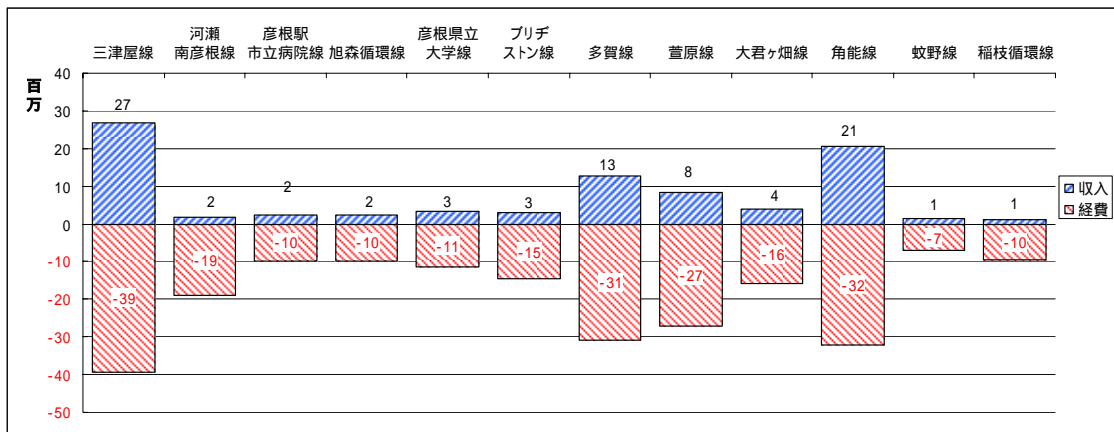


図9-19 平成21年度路線バスの収支状況(上図)および平均乗車密度(下図)

角能線および蚊野線は平成20年度の実績値です。

10 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、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。

<参考>

平成20年度「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の取組

ア 趣旨

- ・ 「ひこね公共交通を考えるワークショップ」を開催し、住民、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りました。
- ・ 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ます。

イ 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

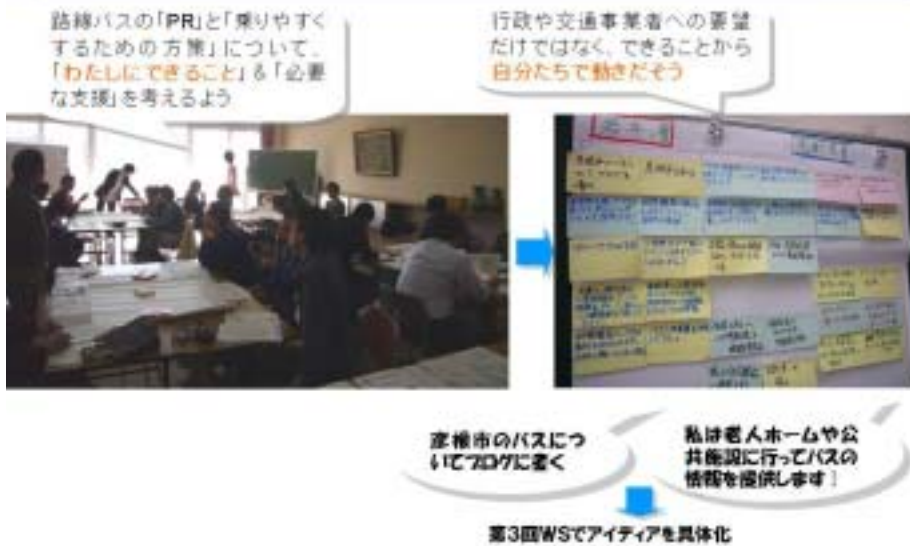


図10-1 WS広報チラシ

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？



第2回 公共交通改善のためのアイデアを出そう—こんなことができそうかな？



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



図 10-2 「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の取組概要

<参考>

平成21年度「バスマップ作成ワークショップ」の取組

ア 趣旨

- ・平成20年度に実施した「ひこね公共交通を考えるワークショップ」の活動を母体として、市民、交通事業者、行政の協働により、市民の視点で分かりやすいバスマップ・時刻表の作成に取り組みました。

イ 実施概要

第1回 「こんなお出かけ便利マップが欲しい」

平成21年6月27日(土)

内容：他地域のバスマップの検証（下図、サイズ） 地図に必要な情報

第2回 「お出かけ便利マップを作ってみよう」

平成21年7月25日(土)

内容：バスマップ案の検証

第3回 「お出かけ便利マップの使い道」

平成21年9月26日(土)

内容：バスマップタイトル、バスマップ案のまとめ、バスマップの普及・活用方法

各回 9:30 - 12:00

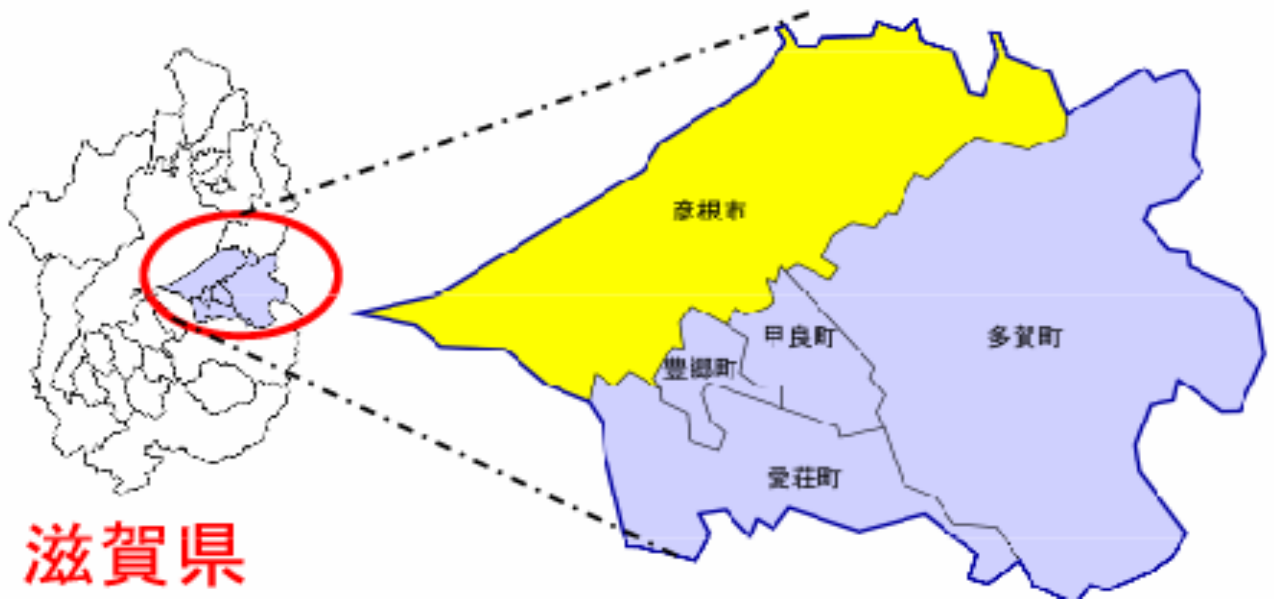


図10-3 WS開催風景

図10-4 完成したバスマップ『彦根交通便利之図』

11 計画期間

平成21年度～平成23年度の3年間



湖東圏域地域公共交通総合連携計画区域

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

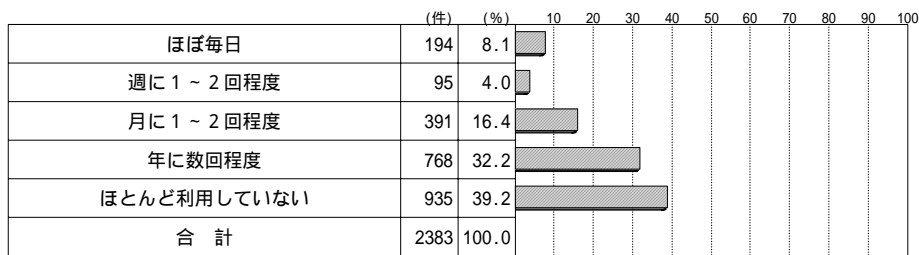
- 以下に「彦根市の公共交通に関するアンケート調査」における全項目についての単純集計結果を示す。

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？

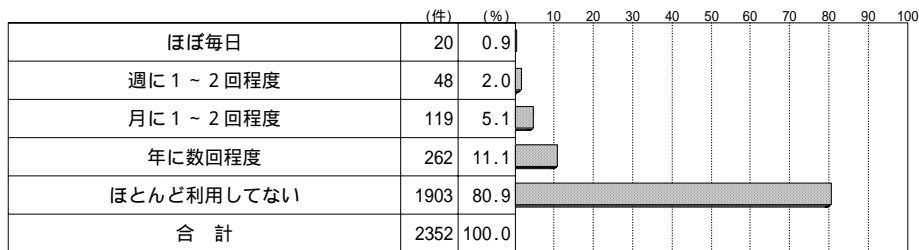
電車（JR・近江鉄道）

- 「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。



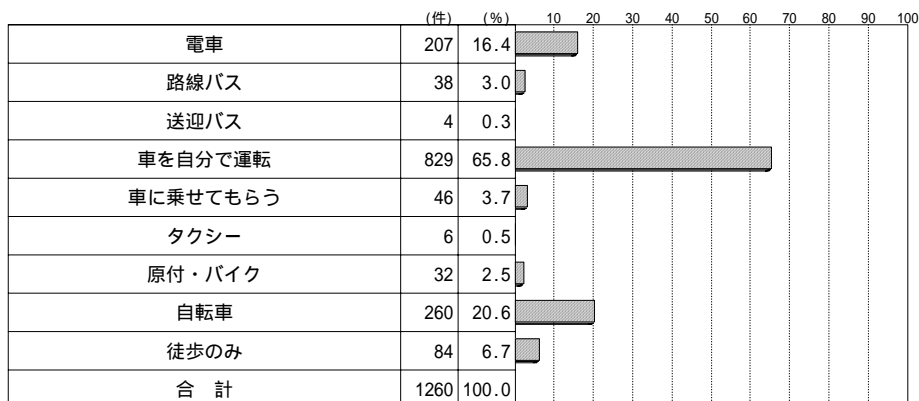
1.2 通勤・通学での移動について、～にお答え下さい。

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。

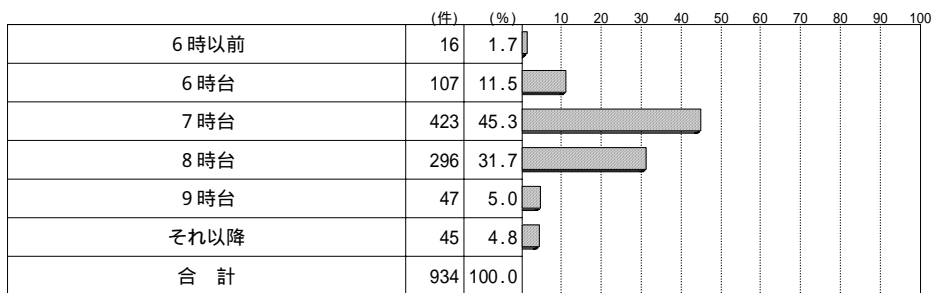
通勤・通学の際に、普段よく利用する交通手段をお答え下さい（複数選択可）

- 「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。



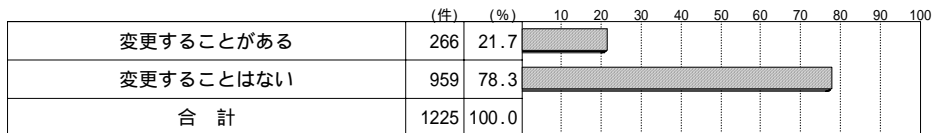
ご自宅出発時間

- ・ 「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。



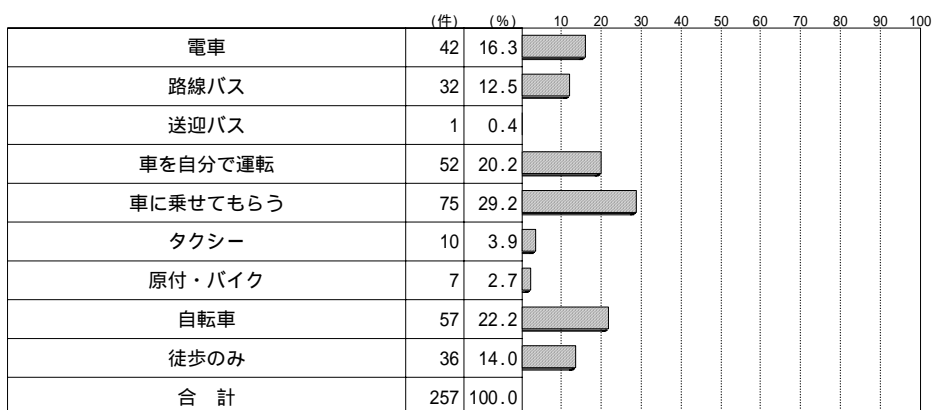
通勤・通学の際に、交通手段を日によって変更することがありますか？

- ・ 「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。



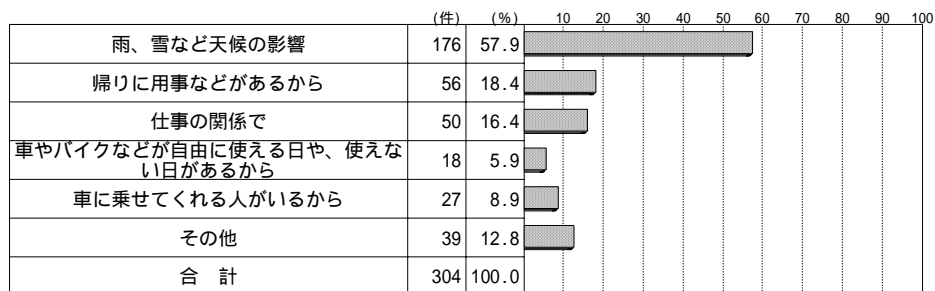
どの交通手段に変更しますか？

- ・ 「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。

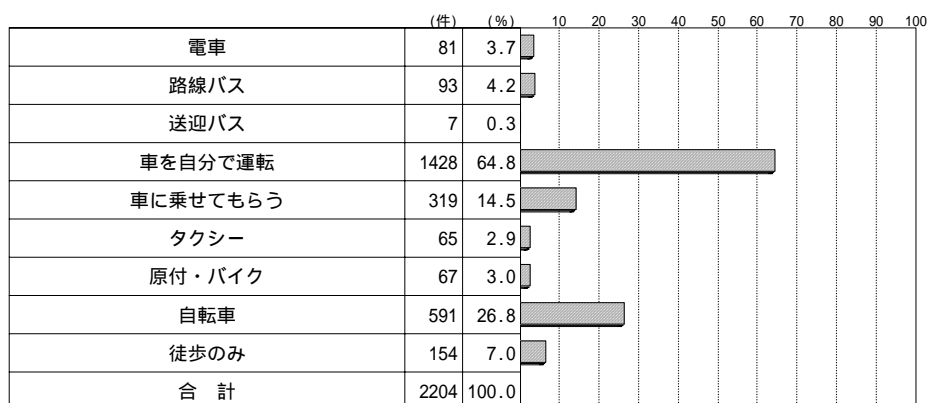


1.3 平日よく外出される際の移動(最大2つまで)について、～ にお答え下さい。

日常の主な外出先 (買い物先・通院先など)

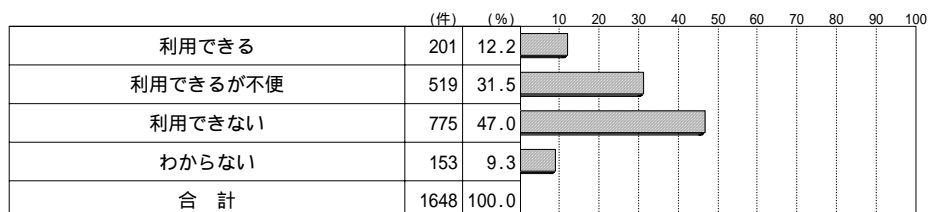
普段よく利用する交通手段をお答え下さい(複数選択可)

- ・ 「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？

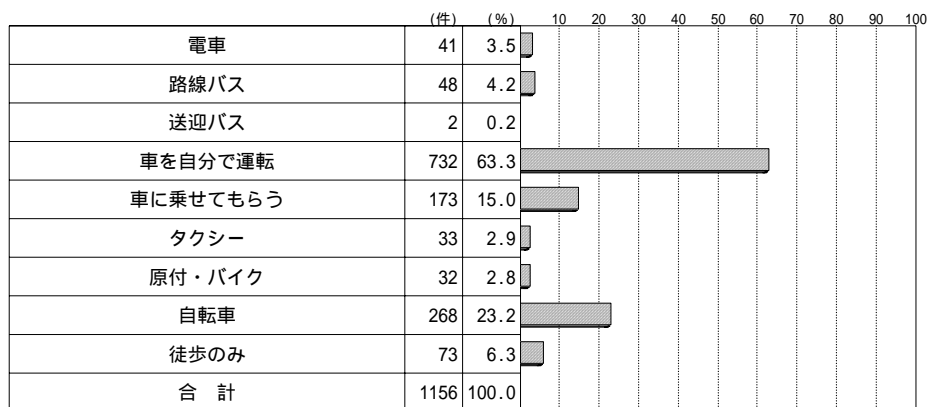
- ・ 「利用できない」が 775 件で 47.0%と最も多く、次いで「利用できるが不便」が 519 件で 31.5%、さらに「利用できる」が 201 件で 12.2%と続いている。



日常の主な外出先（買い物先・通院先など）

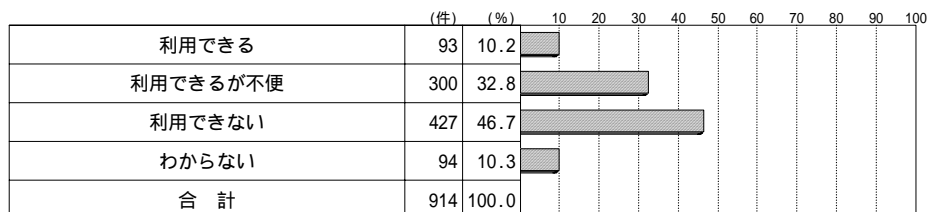
普段よく利用する交通手段をお答え下さい（複数選択可）

- ・ 「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。

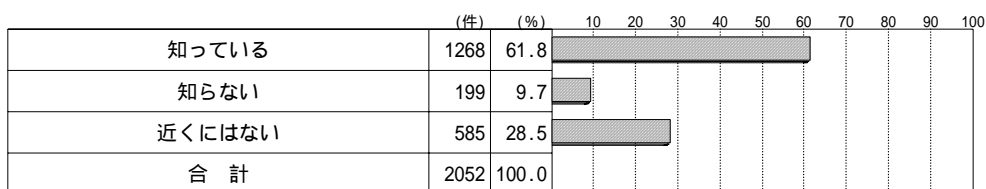


2.彦根市の電車やバスについておたずねします。

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？

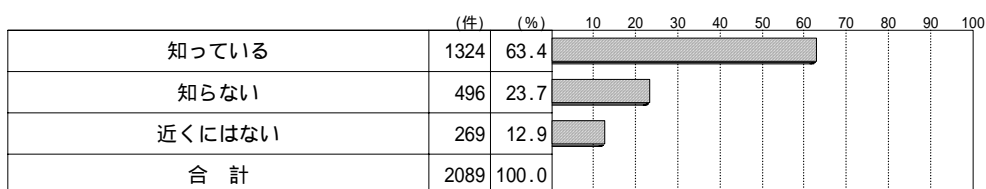
自宅の最寄り駅の位置（およそ 500m 以内）

- ・ 「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。



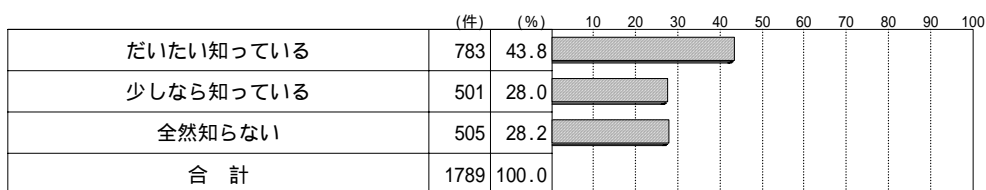
自宅の最寄りバス停の位置（およそ 500m 以内）

- ・ 「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。

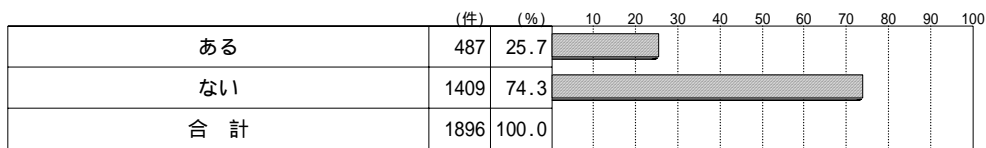


自宅の最寄りバス停から出るバスのおおよその行き先

- ・ 「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。

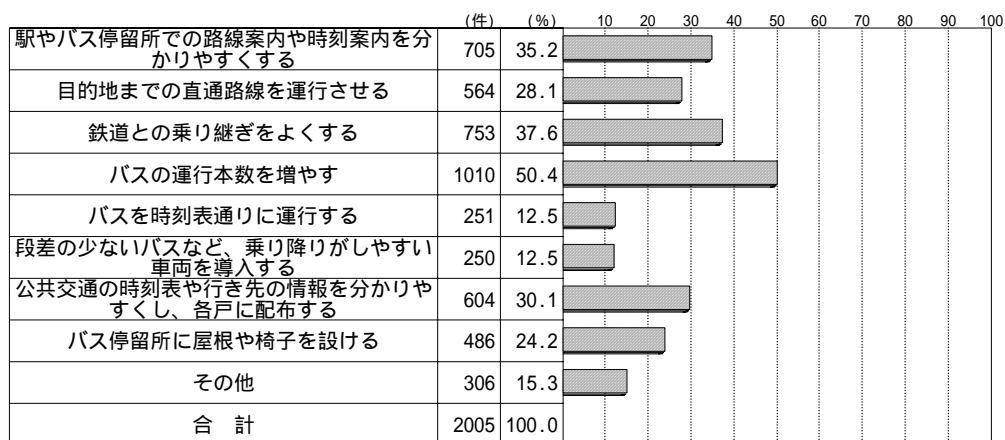


2.2 これまでに電車やバスの時刻表や路線図が分かりにくく、困った経験はありますか？



2.3 どのような点が改善されれば、より多くの人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。



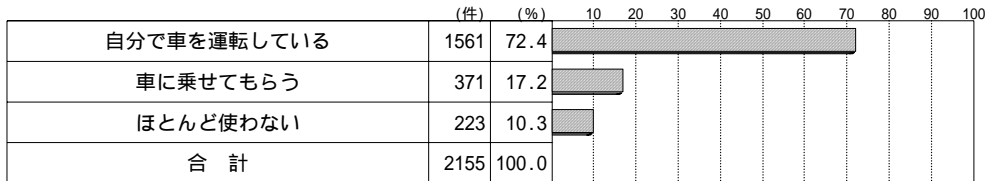
その他改善点の記述一例

- ・ 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？

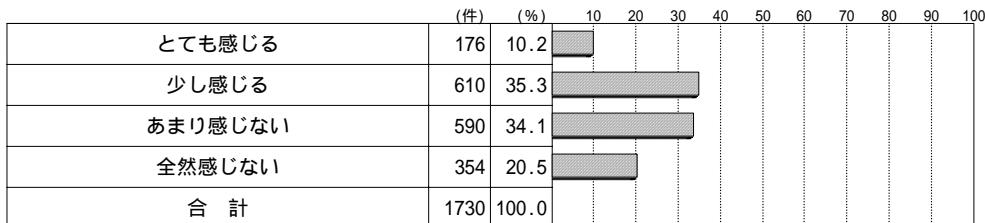
3.1 普段、クルマを利用されますか？

- 「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。



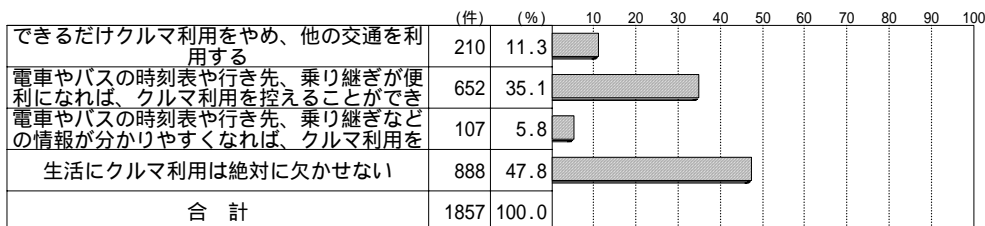
3.2 現在、または将来自分でクルマを運転することに不安や苦痛を感じますか？

- 「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。

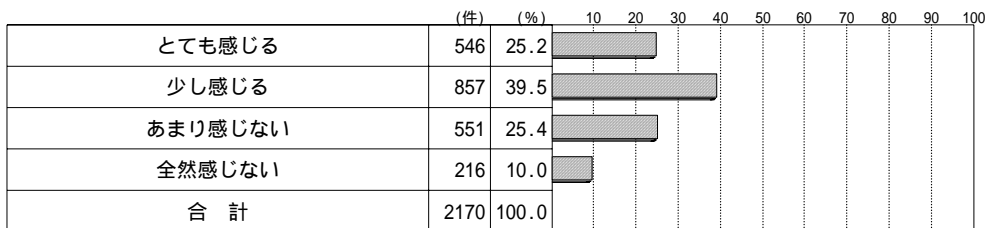


4.彦根市のバス交通について考えてみませんか？

4.1 彦根市のバス交通についておたずねします。

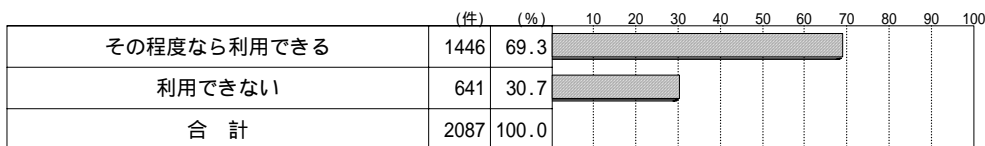
あなたは、将来、バスの減便や廃止等、公共交通サービスが低下することに不安や苦痛を感じますか？

- ・ 「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。

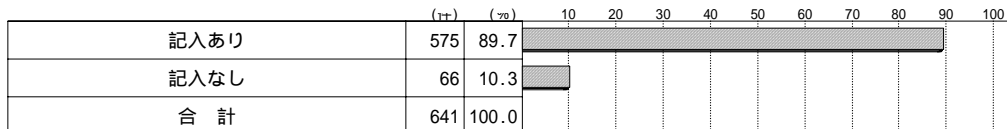


年間2～3往復程度だったら、あなたはバスを利用することができますか？

- ・ 「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。

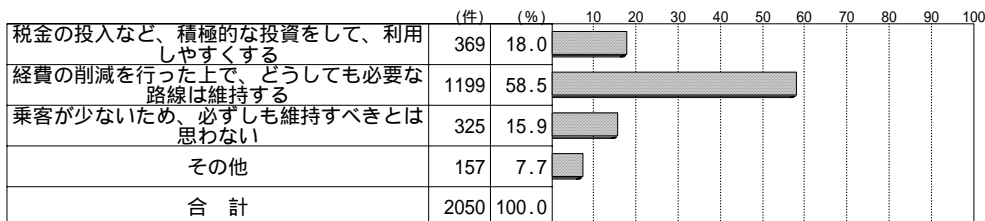


副問 「2.利用できない」とお答えの方におたずねします。その理由は、何ですか？



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。

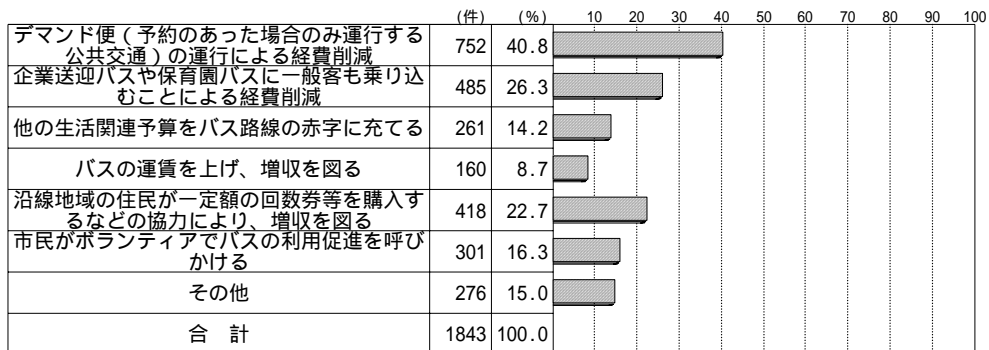


その他方向性の記述一例

- ・ 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)

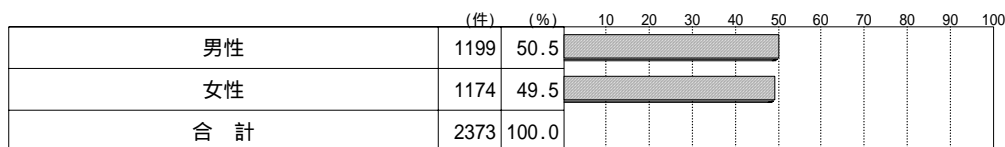
- ・ 「デマンド便(予約のあった場合のみ運行する公共交通)の運行による経費削減」が752件で40.8%と最も多く、次いで「企業送迎バスや保育園バスに一般客も乗り込むことによる経費削減」が485件で26.3%、「沿線地域の住民が一定額の回数券等を購入するなどの協力により、増収を図る」が418件で22.7%と続いている。



5. あなたご自身や世帯についてお答え下さい。

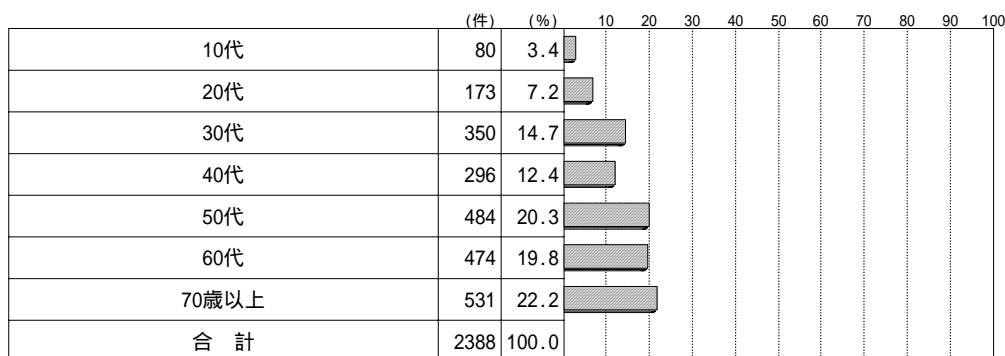
性別

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



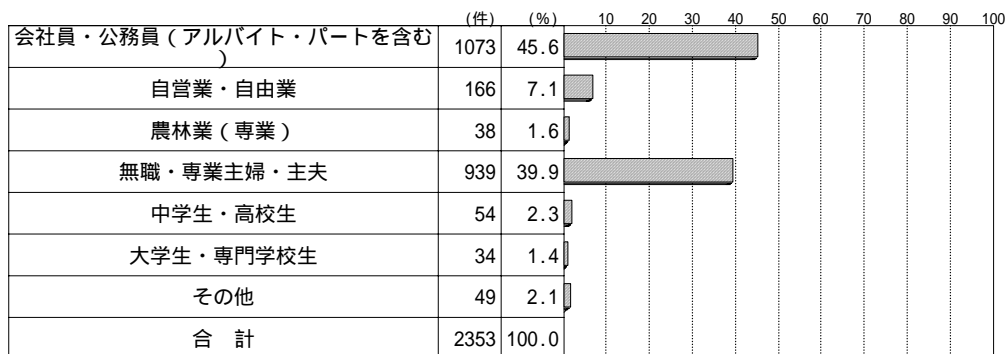
年齢

- ・ 「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。

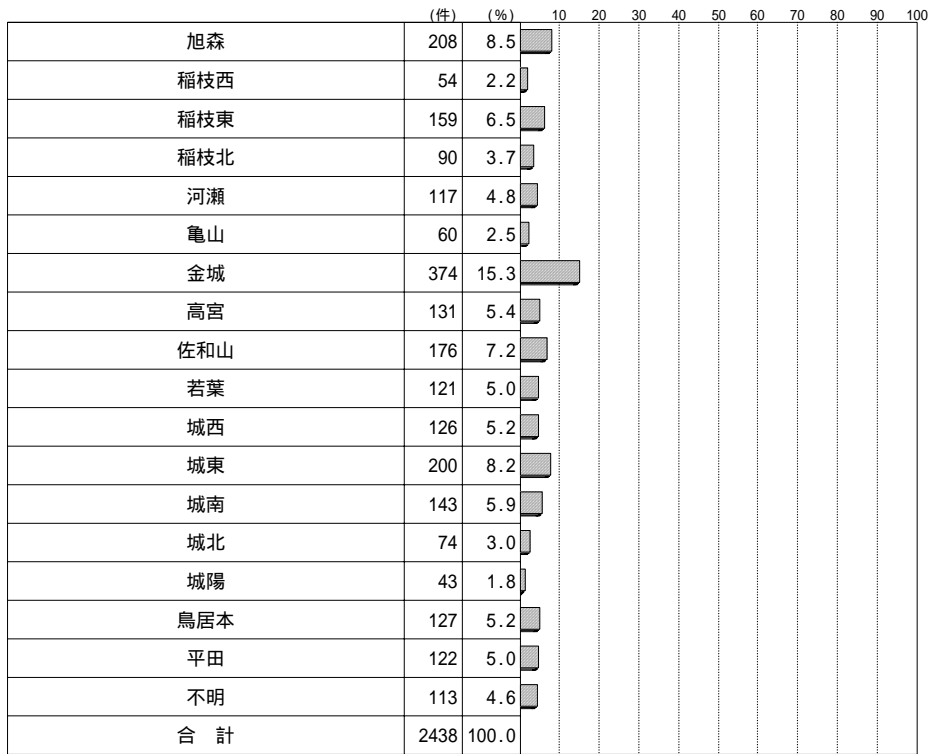


職業

- ・ 「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。

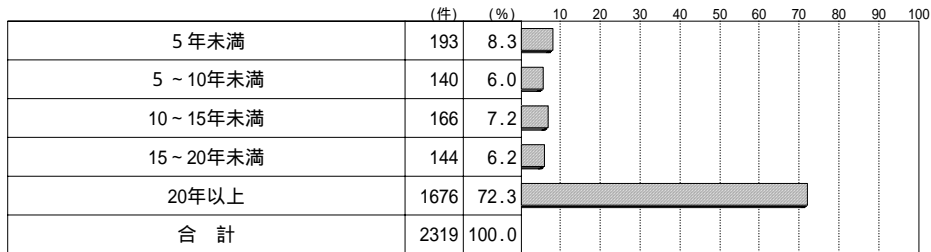


お住まい（集計は学区別）



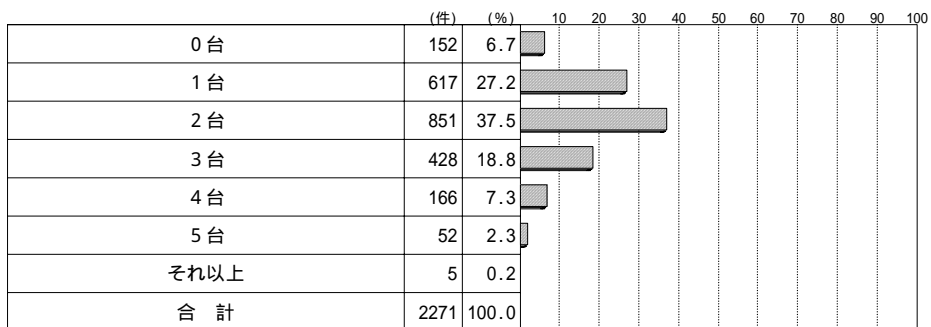
居住年数

- ・ 「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。



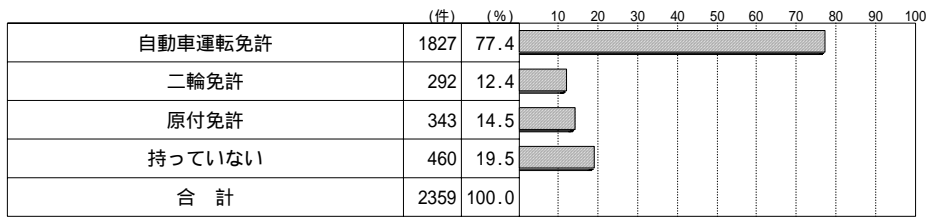
ご家庭の自動車保有台数

- ・ 「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。



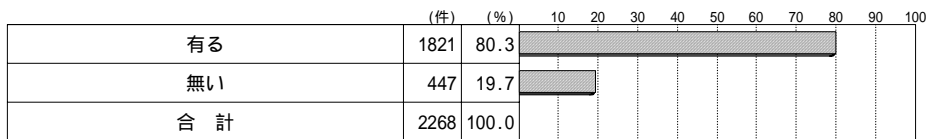
免許の有無

- ・ 「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。



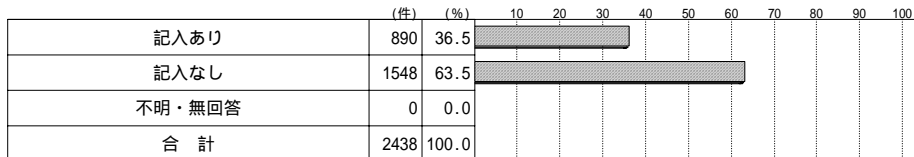
自由に使える車の有無

- ・ 「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

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、利用者の視点に立った分かりやすさ、全ての人にとっての親しみやすさ、実現可能性や継続性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。

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案』

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 『利用者しやす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案

<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、または早急に行う必要がある施策
 - ・ 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

<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 『MMを活用した彦根市のバス活性化』

<受賞理由>

- ・ モビリティマネジメントやパークアンドライドは公共交通利用促進には重要であり、バス停の夜間照明やバスマップはおもしろいアイデアである。

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ィ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ィアが多くある。

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。