

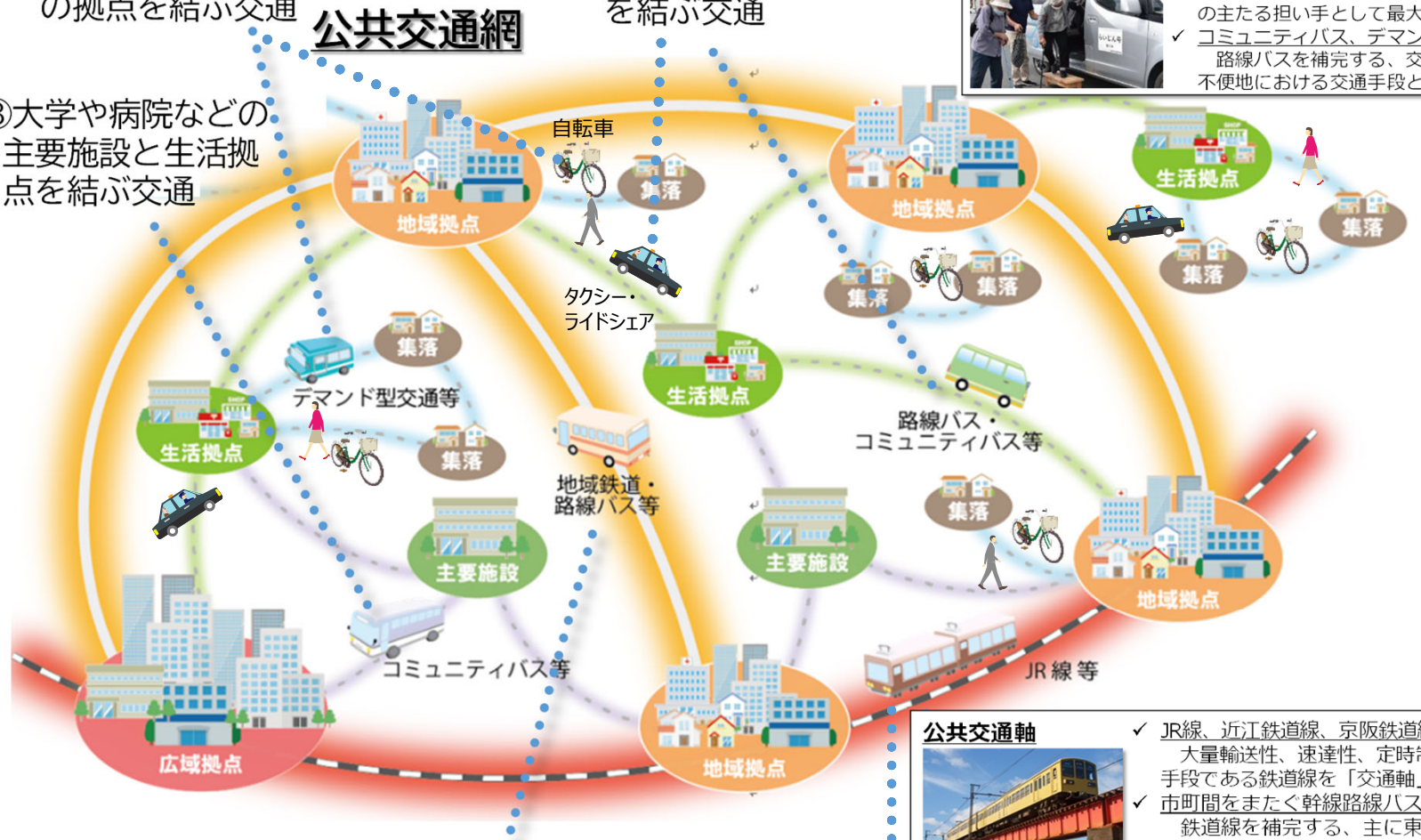
わたしたちの 地域公共交通の目指す姿と役割

- 地域公共交通は「公共交通軸」と「公共交通網」で構成され、主に以下の交通手段が担う
- 公共交通軸：JR線、地域鉄道線、市町間をまたぐ幹線路線バス
- 公共交通網：地域内路線バス、タクシー、デマンド交通、ライドシェア、自転車等

①集落と地域や生活の拠点を結ぶ交通

②地域と生活の拠点を結ぶ交通

③大学や病院などの主要施設と生活拠点を結ぶ交通



公共交通網



- ✓ 地域内路線バス
住民に最も身近な交通手段であり、細かな運行ニーズに対応できる路線バスを、「交通網」の主たる担い手として最大限活用
- ✓ コミュニティバス、デマンド交通等
路線バスを補完する、交通空白地の解消や、不便地における交通手段として活用

公共交通軸

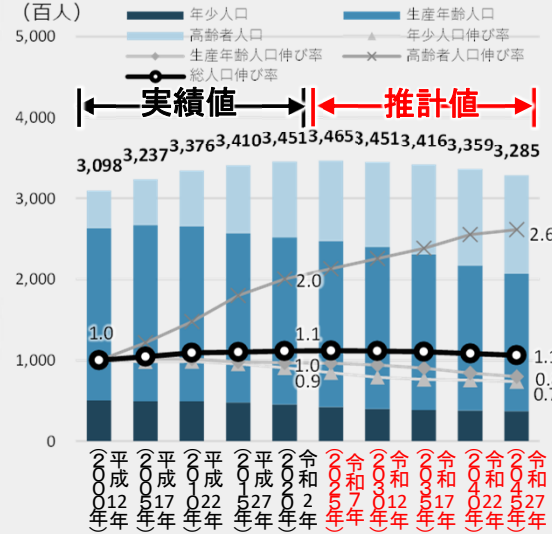


- ✓ JR線、近江鉄道線、京阪鉄道線、信楽高原鉄道線
大量輸送性、速達性、定時性に優れ、広域移動手段である鉄道線を「交通軸」として最大限活用
- ✓ 市町間をまたぐ幹線路線バス
鉄道線を補完する、主に東西方向の広域移動手段として活用

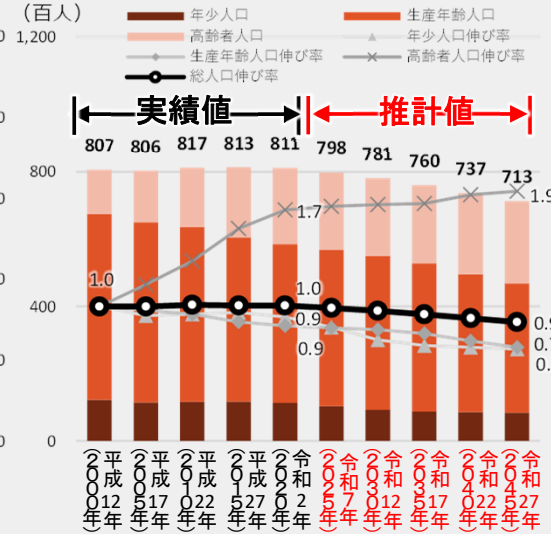
わたしたちの 大津・湖南地域の現状 人口の状況

- 総人口は全ての市町で現在までは人口増加・横ばいとなっており、将来は緩やかな減少
- 高齢者人口は全ての市町で増加

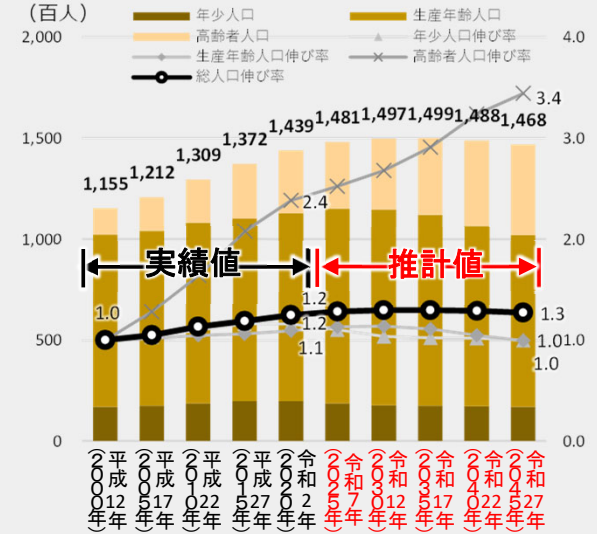
▼大津市人口



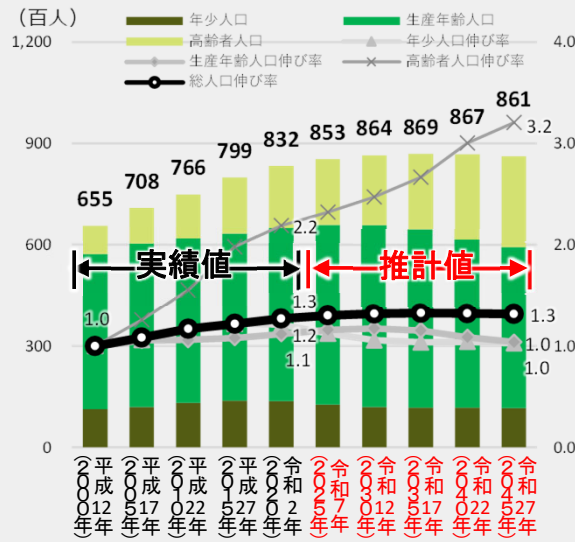
▼近江八幡市人口



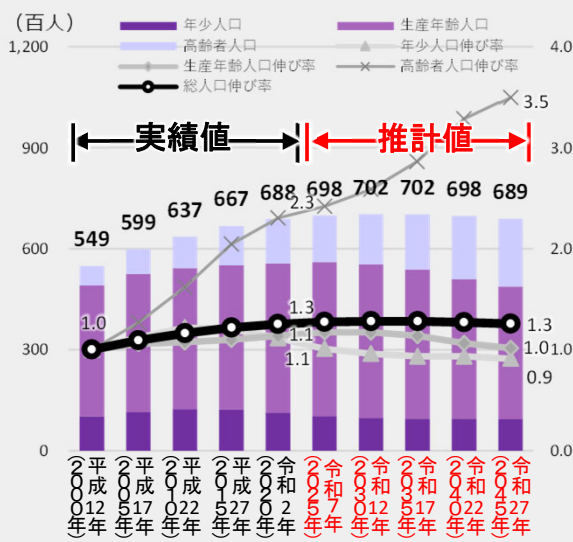
▼草津市人口



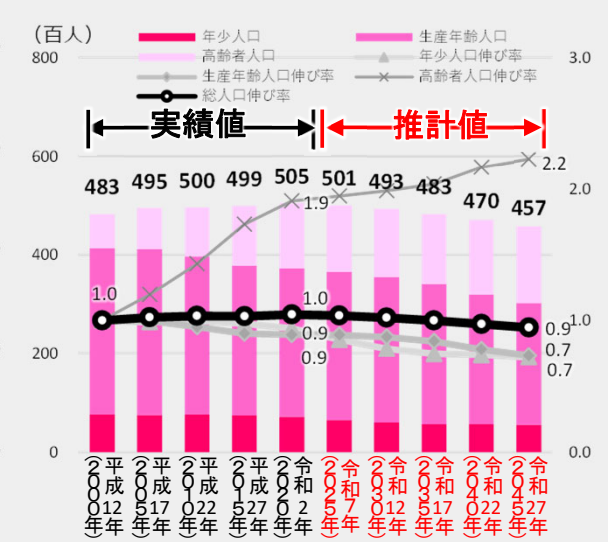
▼守山市人口



▼栗東市人口



▼野洲市人口

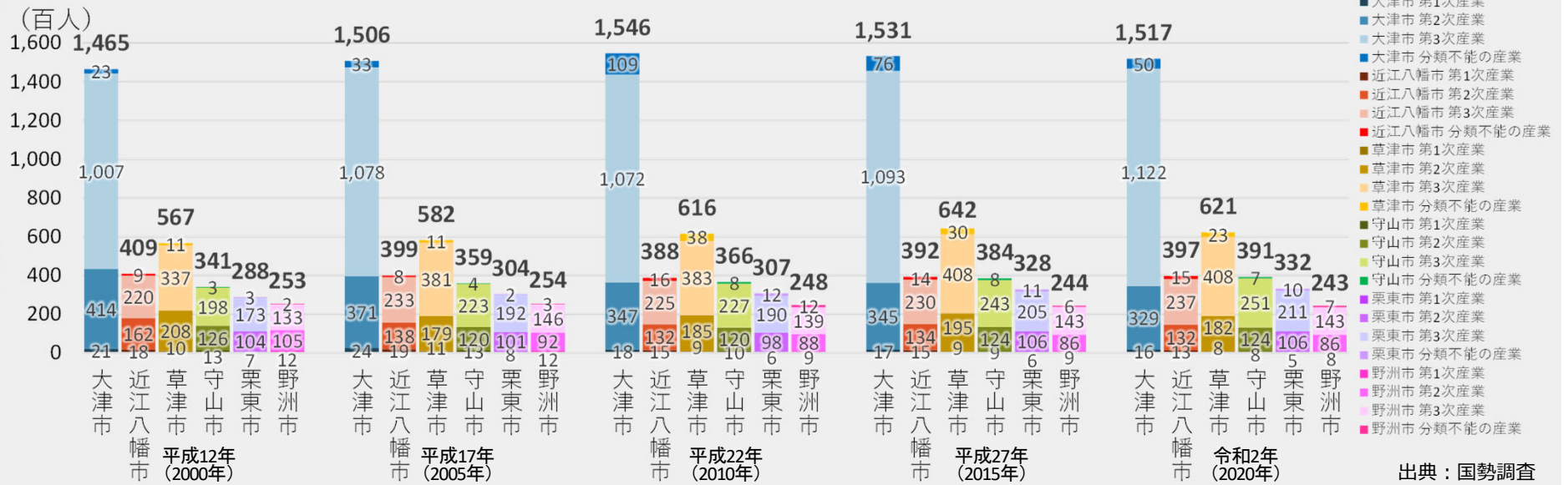


出典：～令和2年：国勢調査/令和7年～：国立社会保障・人口問題研究所

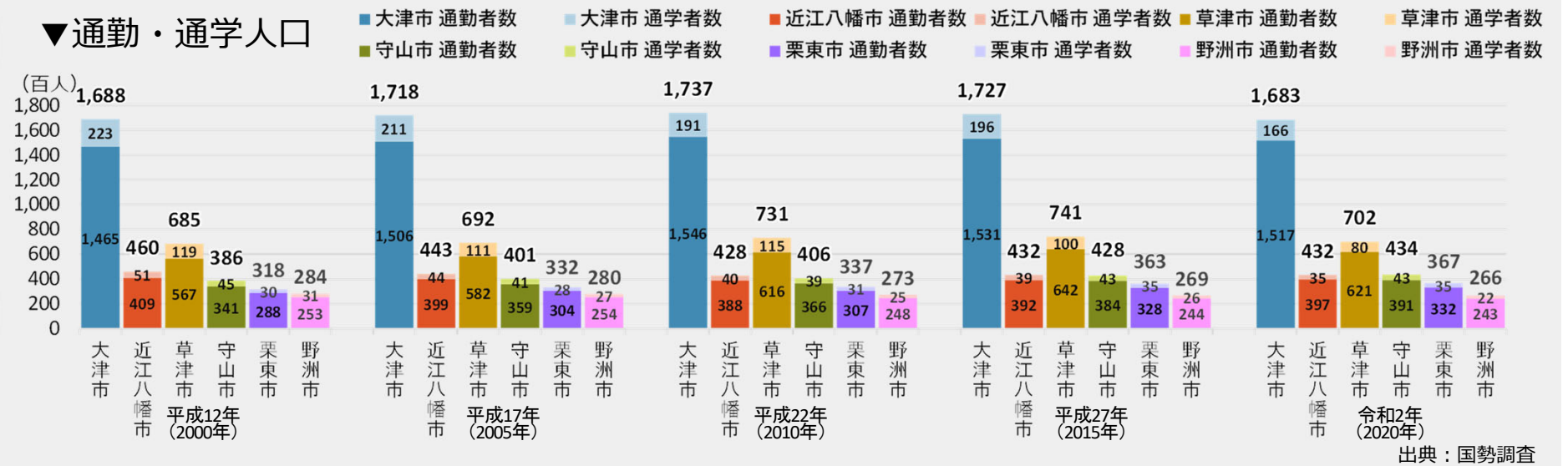
わたしたちの 大津・湖南地域の現状 人口の状況

○就業者人口、通勤・通学者人口は全ての市町で増加・横ばい

▼就業者人口



▼通勤・通学人口

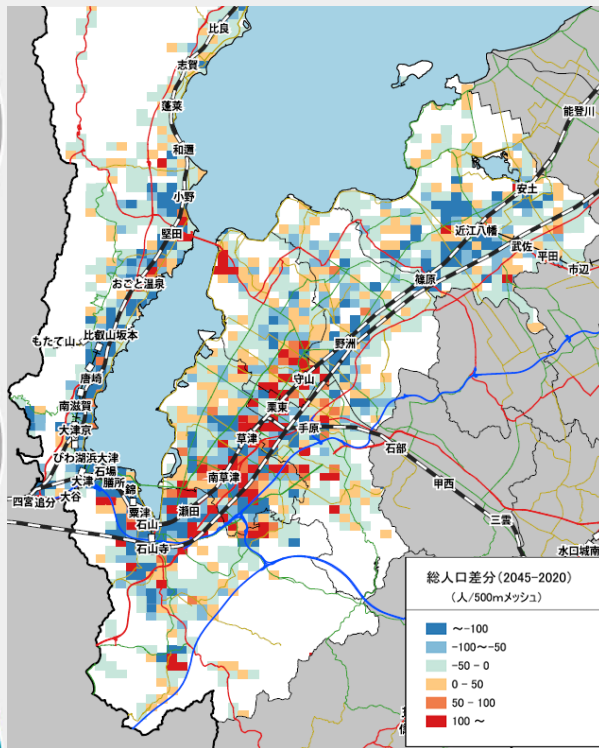


わたしたちの 大津・湖南地域の現状 人口の状況

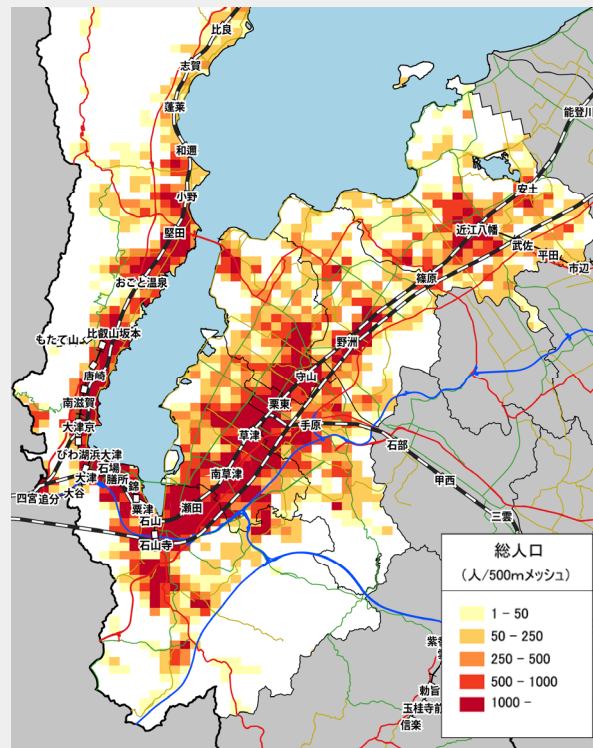
- 現状は大津駅や草津駅等の駅周辺に人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来では、大津駅などの大津市内の駅周辺で人口減少が大きい一方で、南草津駅や草津駅、守山駅等では、人口増加が大きく、また、駅から離れた郊外部でも人口増加が見られるエリアが一定存在

▼人口分布

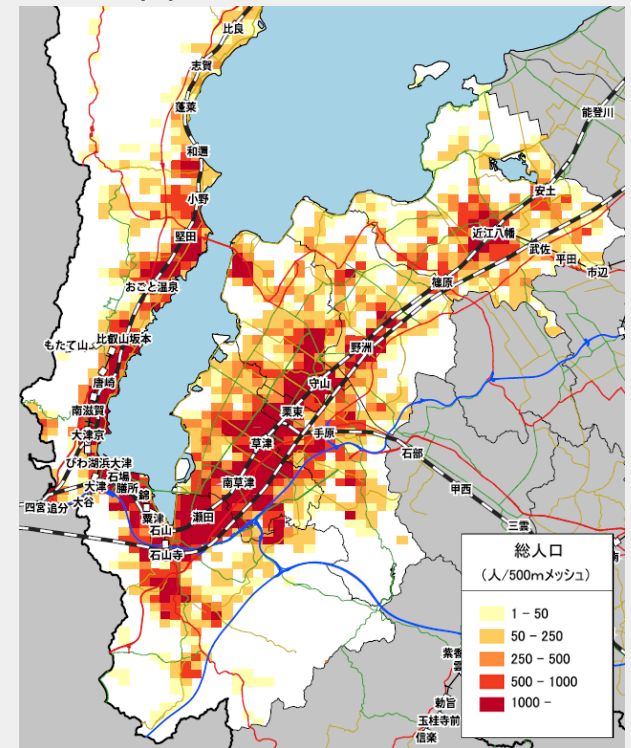
総人口差分 (2045-2020)



2020年総人口



2045年総人口

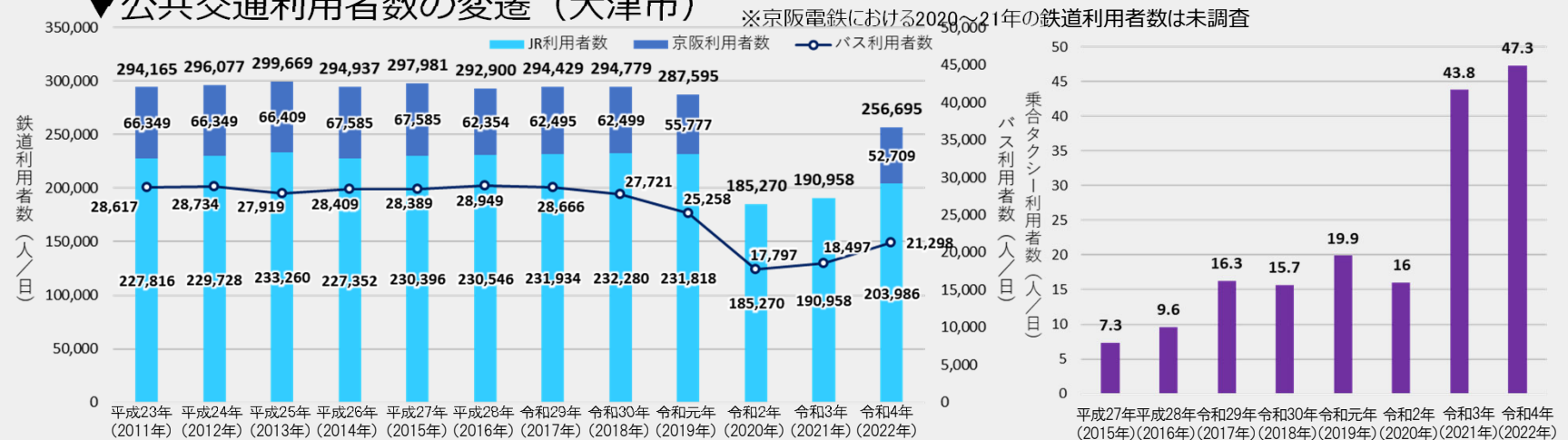


出典：国勢調査、国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計)）

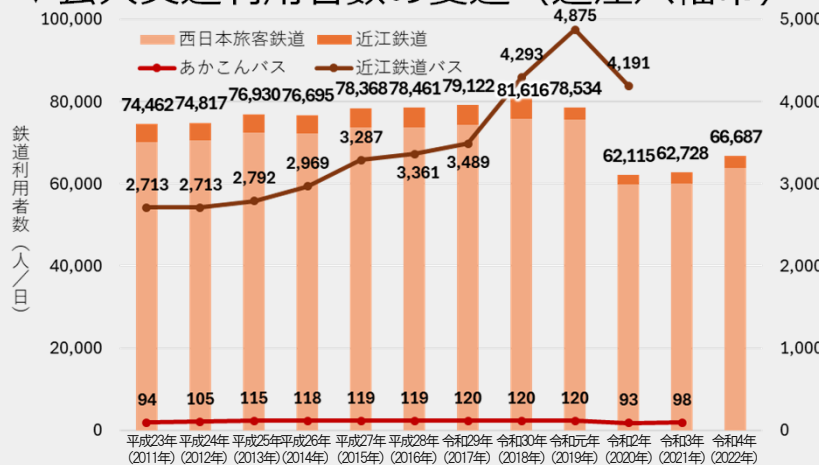
わたしたちの 大津・湖南地域の現状 移動の状況

- 鉄道・バスの利用者数は3市ともコロナの影響によって減少し、コロナ前の水準には戻り切っていない
- 大津市の乗合タクシーについて、大津市では令和3年に路線が新設された影響で利用者数が大幅に増加

▼公共交通利用者数の変遷（大津市）

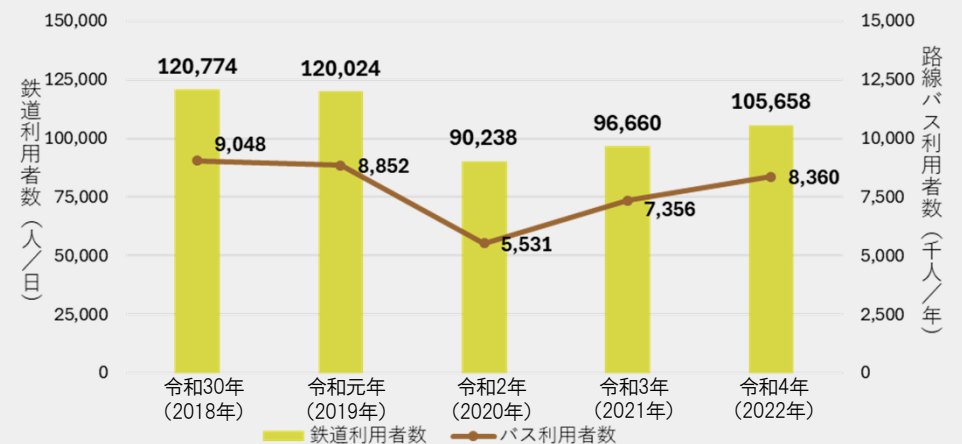


▼公共交通利用者数の変遷（近江八幡市）



※近江鉄道バスにおける2021年以降の利用者数と、あかこんバスにおける2022年の利用者数は未調査

▼公共交通利用者数の変遷（草津市）

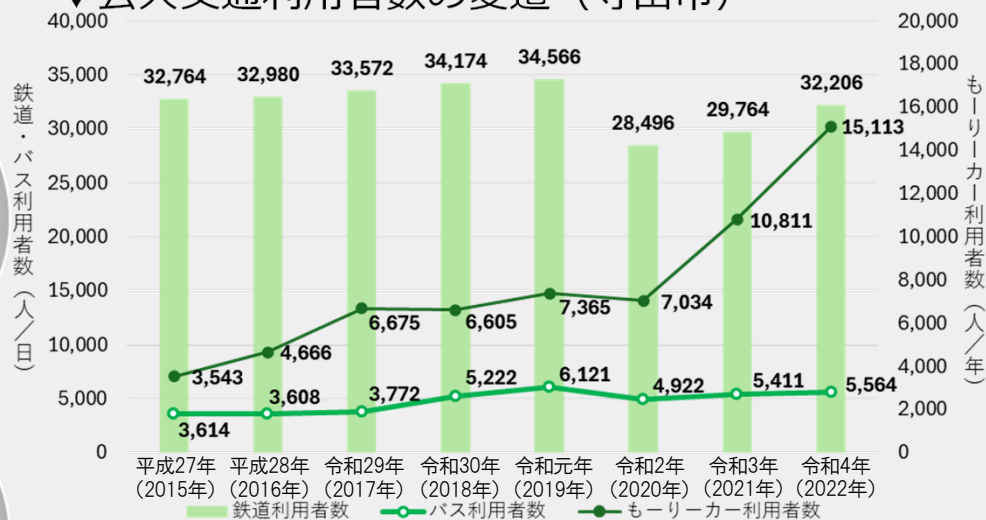


出典：大津市HP（資料「地域公共交通の現状について」）、近江八幡市地域公共交通計画、草津市地域公共交通計画、国土数値情報(駅別乗降者数)

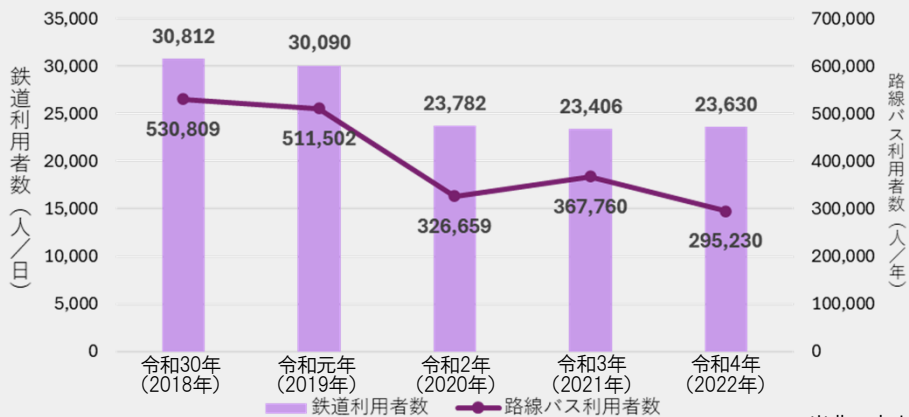
わたしたちの 大津・湖南地域の現状 移動の状況

- 鉄道利用者数は3市ともコロナの影響によって減少し、コロナ前の水準には戻り切っていない
- バス利用者数についても3市ともコロナの影響によって減少しており、コロナ前の水準には戻り切っていない
- 守山市のデマンド乗合タクシー（もーりーカー）の利用者数は近年大幅に増加

▼公共交通利用者数の変遷（守山市）

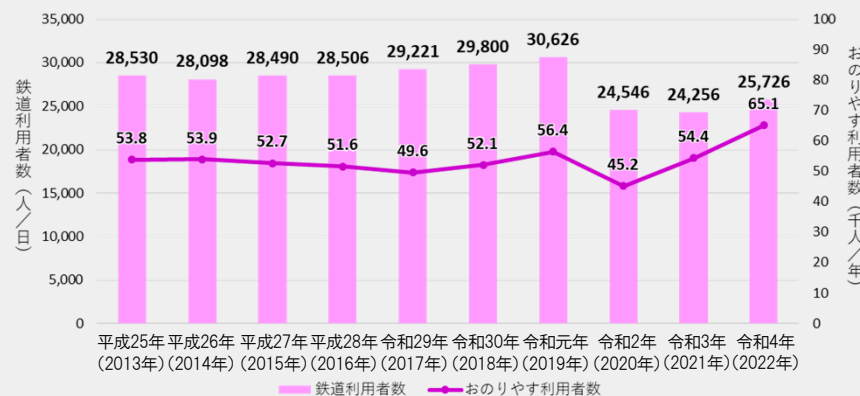


▼公共交通利用者数の変遷（栗東市）



※野洲市には民間路線バスも運行しているが、利用者数が非公開のためグラフは作成していない

▼公共交通利用者数の変遷（野洲市）



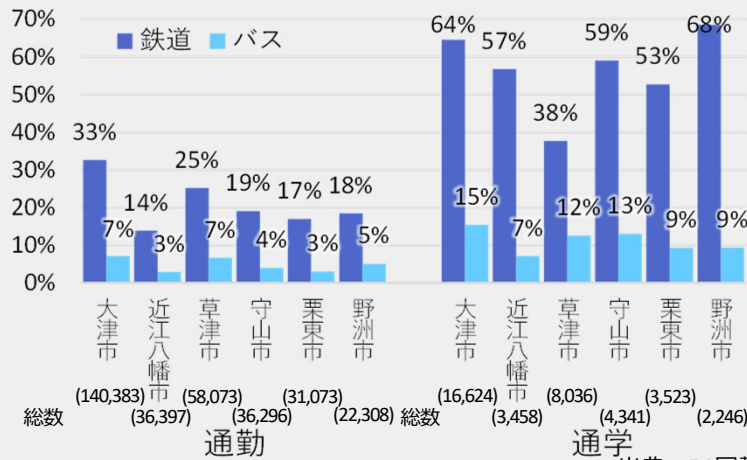
出典：守山市地域公共交通計画、栗東市地域公共交通計画、野洲市地域公共交通計画、国土数値情報駅別乗降者数

わたしたちの 大津・湖南地域の現状 移動の状況

- 全ての市町で通学での鉄道利用が多く、バスでも通学で相対的に利用が多い
- 通勤・通学以外では、自由目的での鉄道利用が多いものの、バスの利用は相対的に少なく、外出頻度としては、通勤・通学が最も高く、次いで、買い物、自由目的となっている

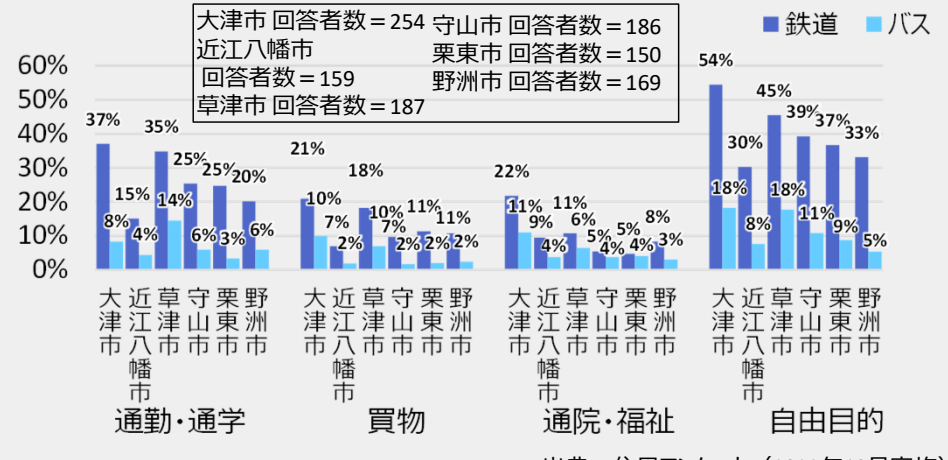
▼通勤・通学目的での利用交通手段割合※

※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)

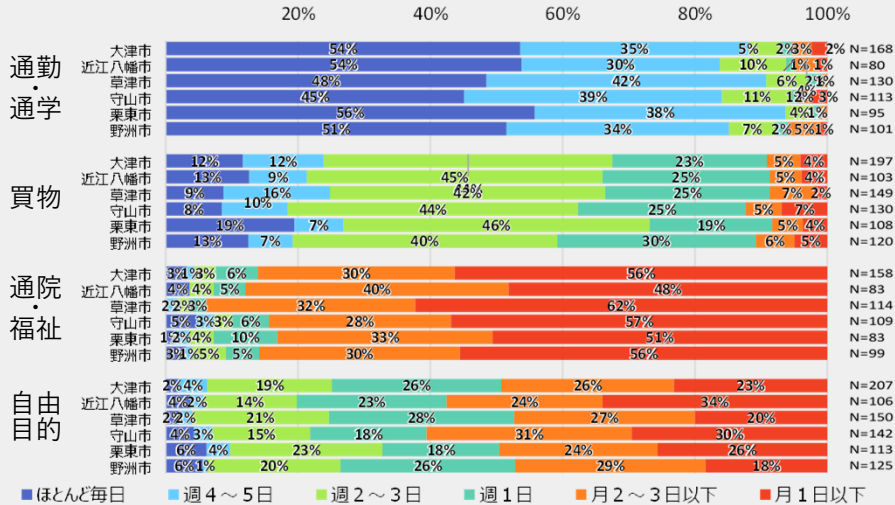


▼目的別の利用交通手段割合※

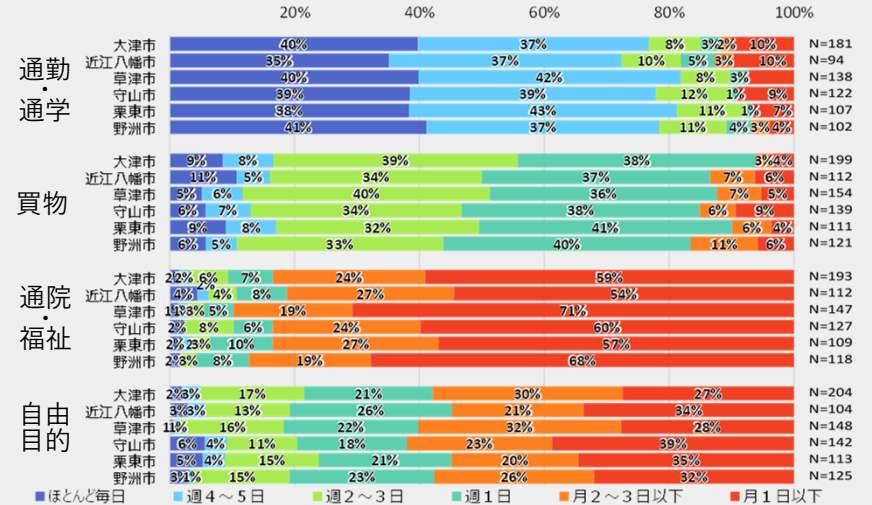
※各市町のアンケート回答者数に対して、利用目的別の鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



▼日常的な外出頻度



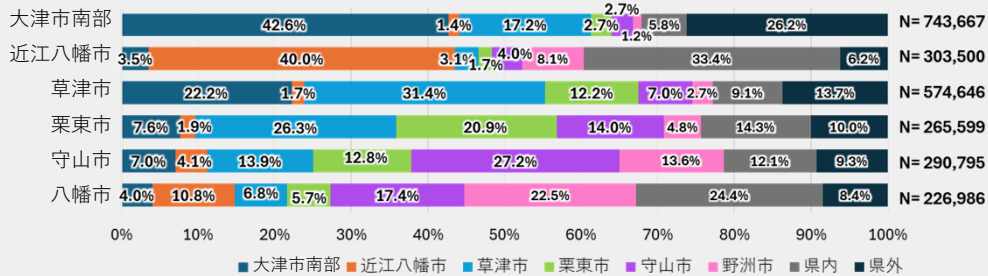
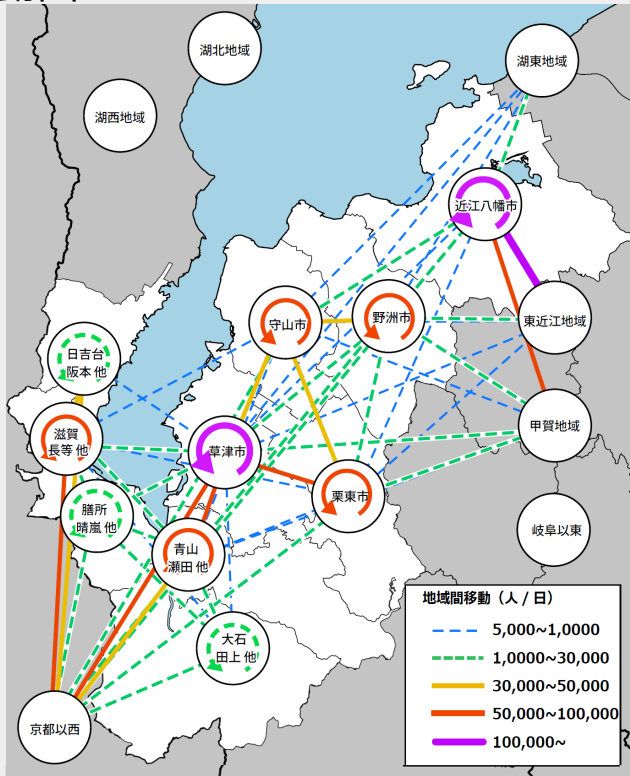
▼最低限必要な外出頻度



わたしたちの 大津・湖南地域の現状 移動の状況

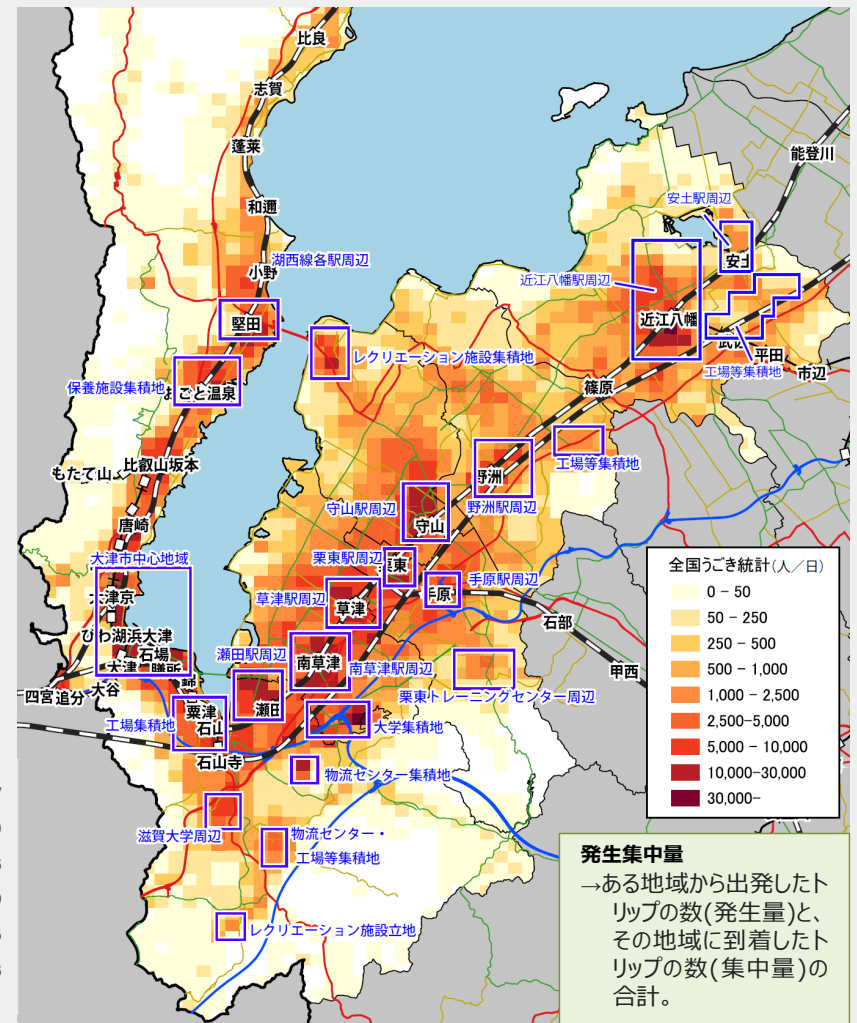
- 湖南地域は草津市、近江八幡市の内々が多いなど、各市内々が多く、草津市を起点とした流動や京都以西への流動が多い。
- 発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の大学等集積地やレクリエーション施設集積地にも存在

▼流動図



※大津市南部：堅田以南の地域（堅田地域を含まない）

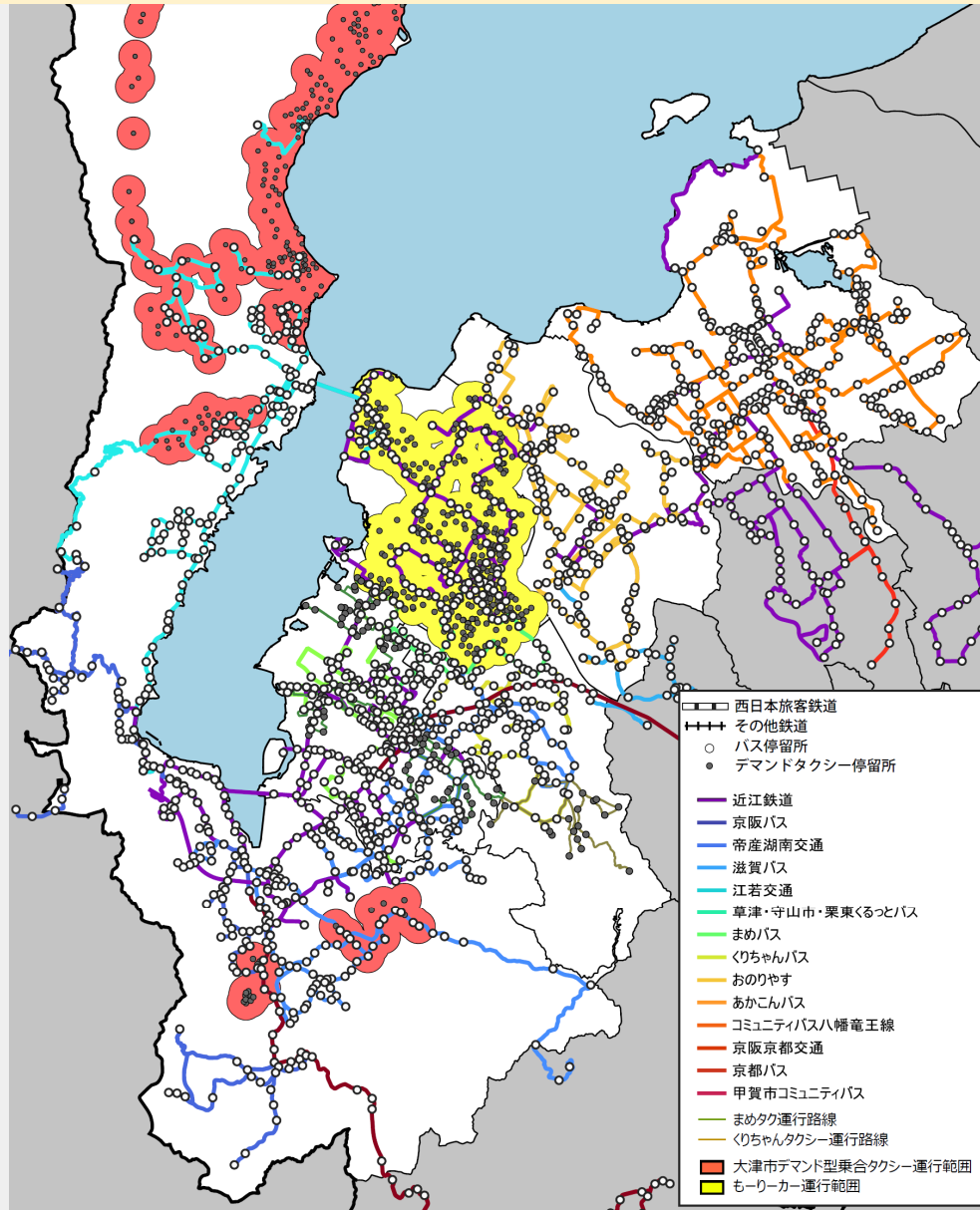
▼発生集中量分布



出典：全国うごき統計（2024年4月平日1日平均）

わたしたちの 大津・湖南地域の現状 公共交通の状況

○鉄道、バス、タクシーなどの多様な交通モードが面的に整備されており、大津・湖南地域全体の移動を公共交通が支えている



鉄道路線（定時・定路線型）

JR琵琶湖線	JR湖西線	JR草津線
京阪京津線	京阪石山坂本線	近江鉄道八日市線

路線バス（定時・定路線型）

近江鉄道	帝産湖南交通	滋賀バス
京阪バス	江若交通	

コミュニティバス（定時・定路線型）

草津・栗東・守山くるとバス(草津市・栗東市・守山市)

まめバス(草津市)

くりちゃんバス (栗東市)

おのりやす (野洲市)

あかこんバス (近江八幡市)

コミュニティバス八幡竜王線

乗合タクシー（デマンド型）

志賀地域デマンド型乗合タクシー(大津市)

葛川地域デマンド型乗合タクシー(大津市)

晴嵐台地域デマンド型乗合タクシー(大津市)

まめタク (草津市)

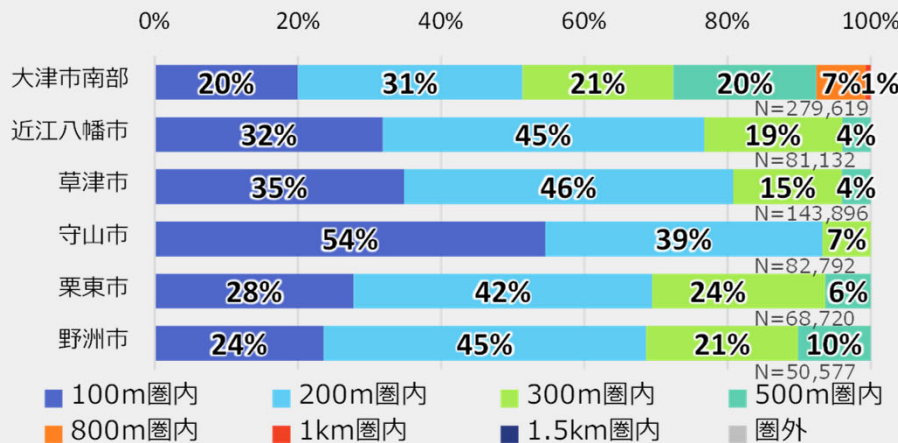
もーりーカー(守山市)

くりちゃんタクシー(栗東市)

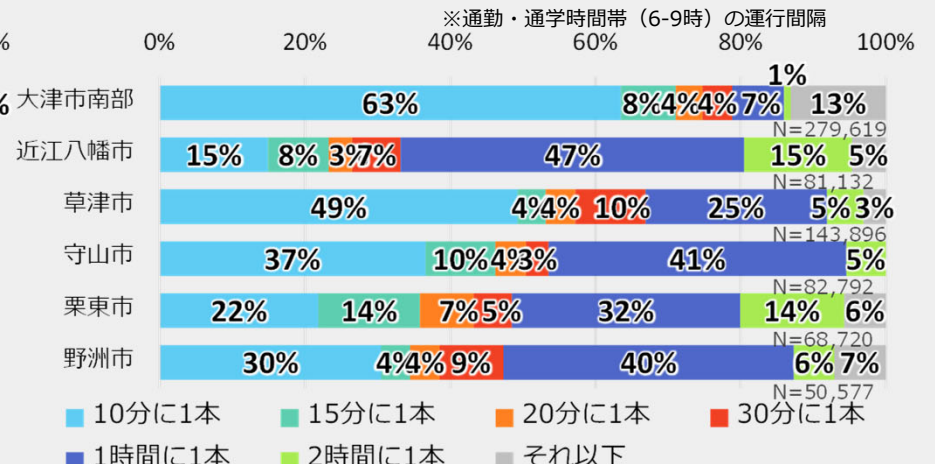
わたしたちの 大津・湖南地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通300m圏内の人口カバー率は大津市で約7割、その他の市町で9割以上であり、800m圏になると全ての市町でほぼカバーできる状況
- 公共交通に求めるサービス水準として、割合が大きい「30分に1本以上（1時間に2本）」の人口カバー率は大津市で約8割、草津市で約7割、守山市で約5割、その他は半数以下

▼公共交通の人口カバー率



▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



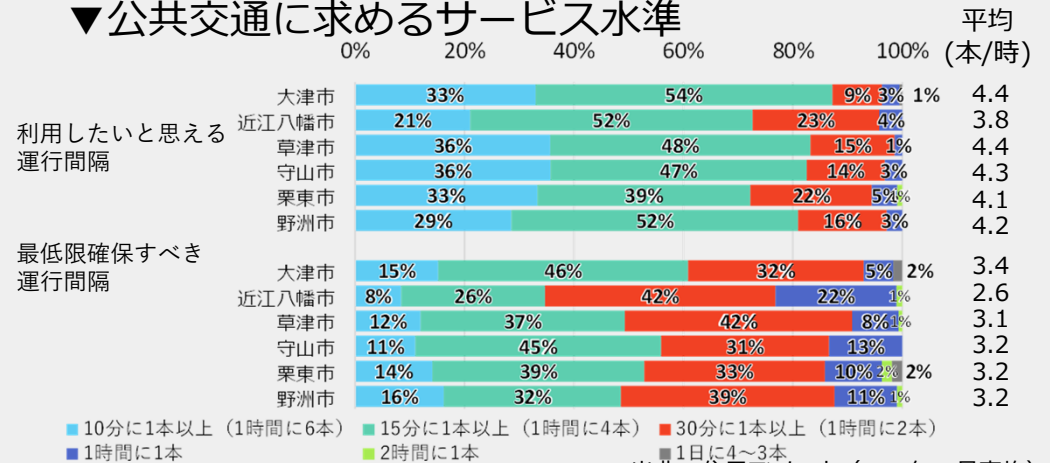
出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

出典：国勢調査（250mメッシュ人口）

※鉄道800m圏およびバス300m圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）において、公共交通沿線地域として鉄道駅800m、バス停300m以内を徒歩圏と設定していることから、徒歩で公共交通が利用できる範囲として上記範囲を公共交通圏と定義

▼公共交通に求めるサービス水準

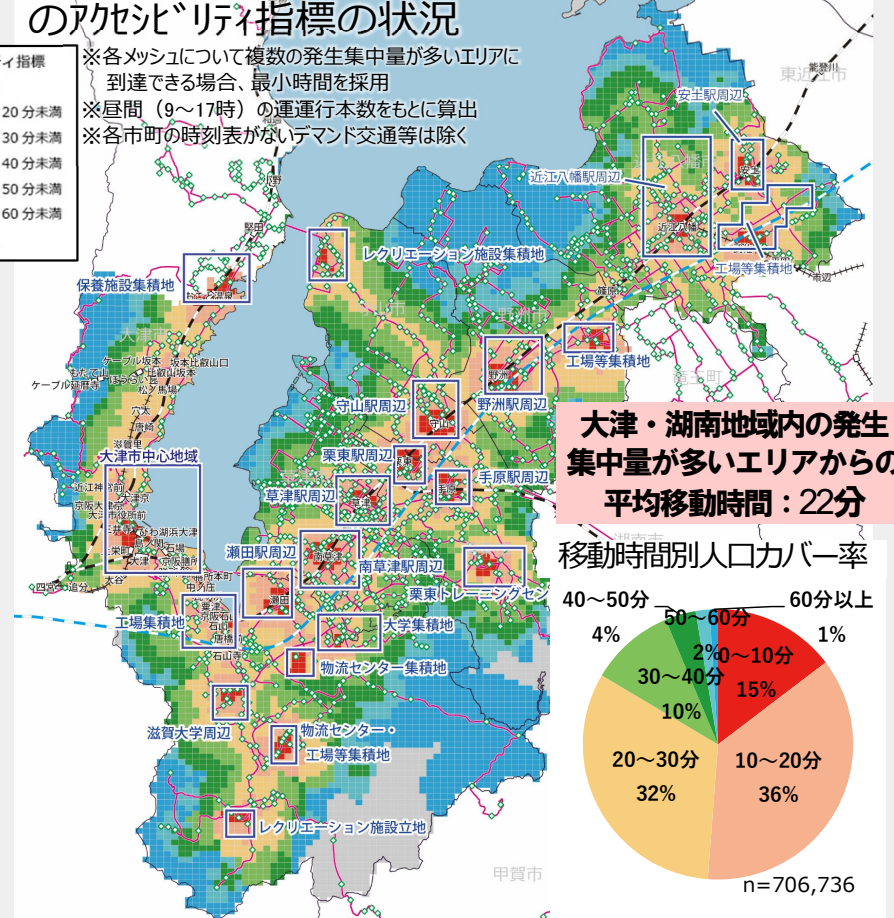
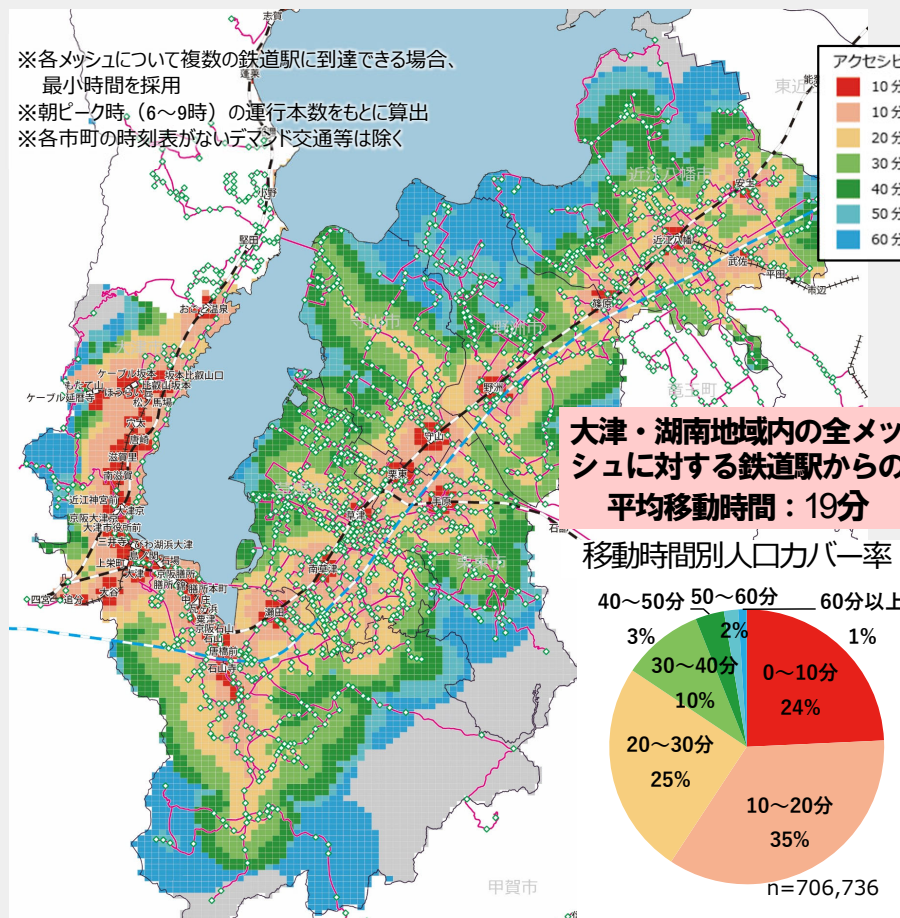


出典：住民アンケート（2022年10月実施）

わたしたちの 大津・湖南地域の現状 公共交通の状況

- 大津・湖南地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約19分
- 大津・湖南地域内の発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約22分

▼大津・湖南地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況 ▼大津・湖南地域内の発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況



・アクセシビリティ指標とは、都市の暮らしやすさを測る指標のひとつとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもので、公共交通を用いた移動に要する時間および公共交通の運行頻度の多少を反映した所要時間の期待値の合計により求まる指標（アクセシビリティ指標活用の手引き（案）国土技術政策総合研究所（H26.6）参照）。

【算出方法】徒歩の移動時間+公共交通の移動時間+公共交通の待ち時間の期待値

※待ち時間の期待値の算出方法 = 60分 / (1時間当たりの運行本数 / 2)

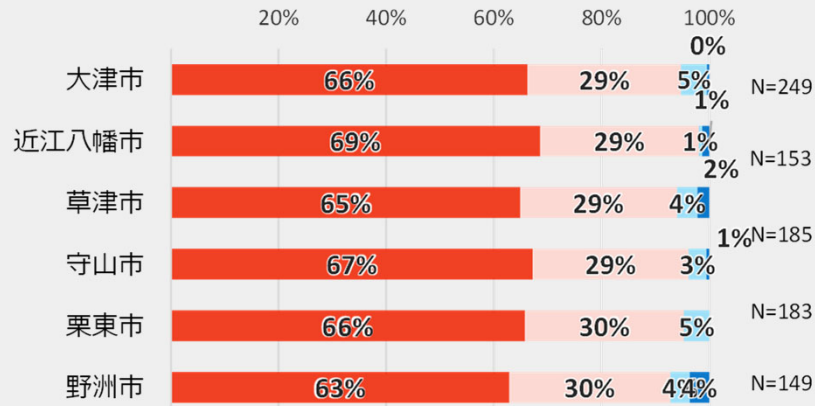
運行本数が多い = 待ち時間が減少、運行本数が少ない = 待ち時間が増加

**駅等の交通拠点、商業施設等の拠点に対しての
アクセシビリティを分析**

大津・湖南地域の現状 公共交通の状況

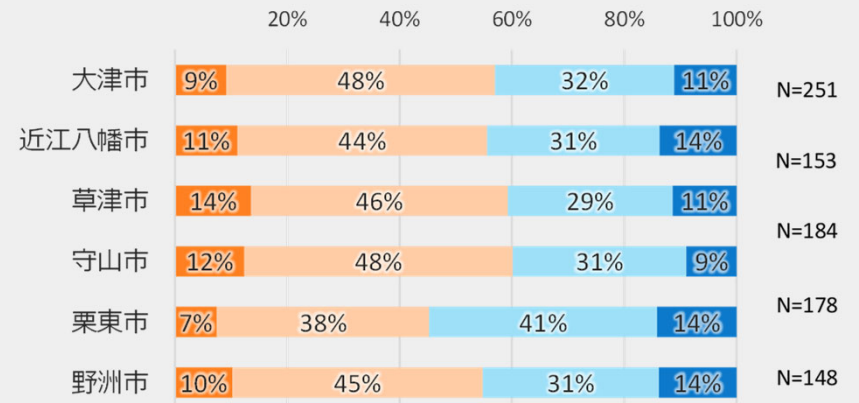
- 公共交通の必要性について、全ての市町で「必要である」「どちらかと言えば必要である」と回答した人は9割以上
- 公共交通に対する満足度について、「満足である」「どちらかと言えば満足である」と回答した人は多くの市町が約半数以上であるが、栗東市は半数以下

▼公共交通の必要性



■ 必要である
 ■ どちらかと言えば必要である
 ■ どちらかと言えば必要でない
 ■ 必要でない

▼公共交通に対する満足度



■ 満足である
 ■ どちらかと言えば満足である
 ■ どちらかと言えば満足でない
 ■ 満足でない

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

「必要である」「どちらかと言えば必要である」を選択した理由

- ・将来、運転出来なくなったときに必要だから
- ・誰ひとりとりこぼさないまちづくりの意識を育てる事が、町全体の平和・安心安全につながるから 等

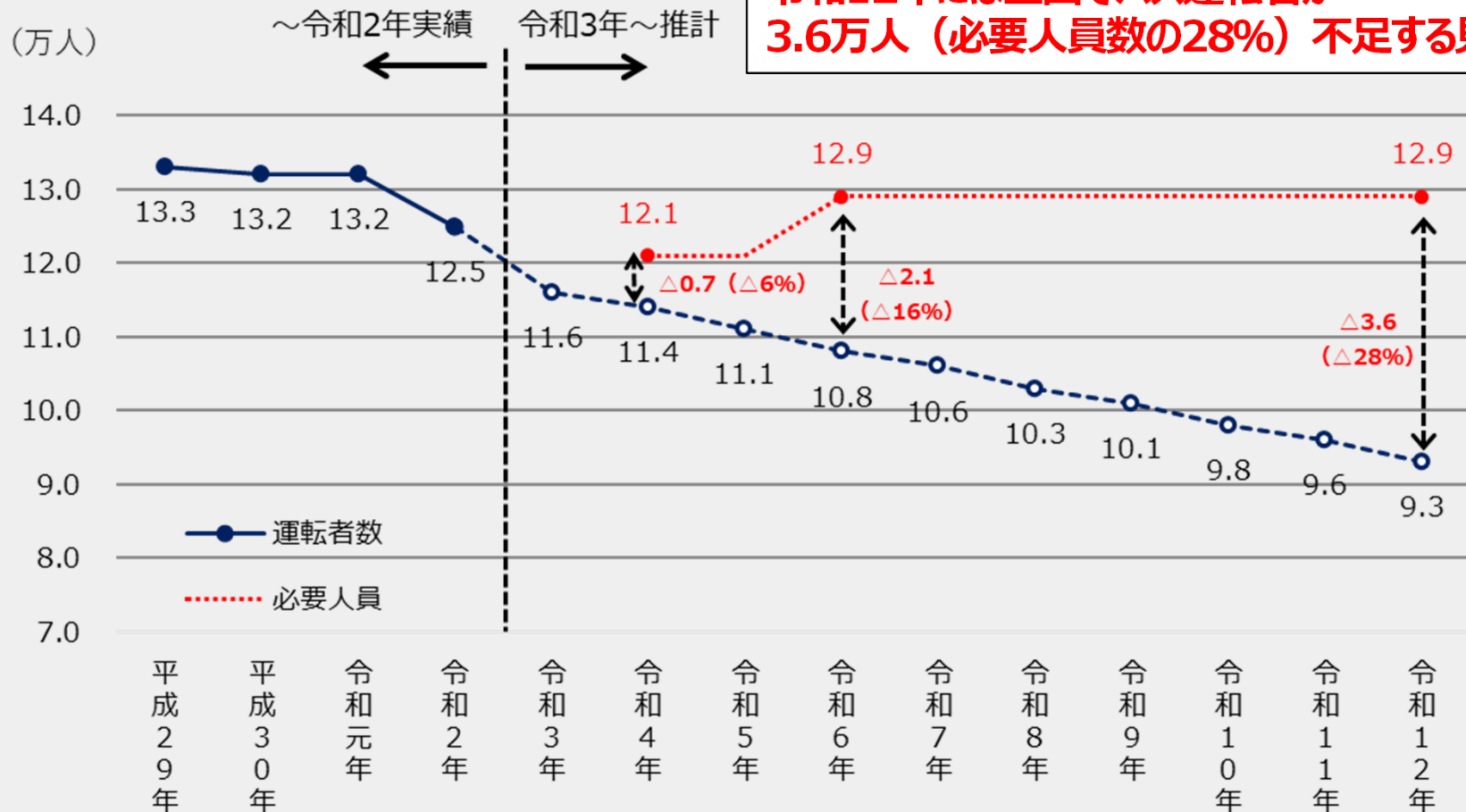
「どちらかと言えば必要でない」「必要でない」を選択した理由

- ・車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

公共交通の運転者数（全国・路線バス）

- 深刻な人手不足により、減便や路線廃止が相次いでいる
- 令和6年施行の法改正により、現状の輸送規模を維持するためには更なる人員が必要に

▼バス運転者数見込み（2023年試算）



令和12年には全国でバス運転者が3.6万人（必要人員数の28%）不足する見込み

わたしたちの 地域公共交通計画が示す課題等 < 湖南地域 >

	大津市 (2021.3策定)	近江八幡市 (2023.3策定)	草津市 (2024.5策定)	守山市 (2024.3策定)	栗東市 (2024.5策定)	野洲市 (2024.6策定)
まちづくり (方針)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通により、地域拠点・生活拠点を結びともに、基幹的な公共交通（バス等）が通る道路沿道では、居住を促進し公共交通を維持 中山間地・農業地等の集落地では、市街地との交通ネットワークの再構築を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク型コンパクトシティの推進 公共交通ネットワークへのアクセス性の向上による生活の質の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> JR草津駅と南草津駅の2拠点への公共交通ネットワークを充実させ、拠点へのアクセス性を高めることにより、居住区域のどこからでも都市機能の恩恵を受けることができる市街地の形成を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能が集積した拠点を設け、それぞれの特性を踏まえ、ふさわしい都市機能を有する施設の誘導や整備を促進するとともに、市民だけでなく市外から訪れた人々も含めた多様な交流を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や国道など広域幹線を中心としたこれら都市機能と市内各地域とのネットワークを構築し、都心、まち、里、自然が結びついて多様な魅力と利便性を発揮する都市構造の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点や地域拠点への都市機能の集約化 拠点間および居住地を結ぶ公共交通網を充実
移動 (現状及び課題)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスが連携するネットワークとしての公共交通の利便性の確保が必要 少子高齢化に伴う通勤・通学のバス利用者の減少、買い物や通院等の自由目的への転換 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通（鉄道・バス）利用者の9割が市外へ移動 自動車を利用する割合が7割 近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの利用頻度は1割未満 	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地の解消が必要 過度な自動車依存意識からの脱却が必要 	<ul style="list-style-type: none"> どこに行くにも自動車の利用が多い 公共交通は必要だと思うが、実際にはあまり利用していない 	<ul style="list-style-type: none"> 市内での動きが最多であり、加えて草津市、守山市等との流動が多い 移動手段は自動車分担率が高く、地域公共交通は低い 	<ul style="list-style-type: none"> 出勤、通学目的の移動では、鉄道が約2割、路線バスが約3% 道路交通は国道8号等で交通量が多く、多くの道路で混雑が発生
交通弱者 (現状及び課題)	<ul style="list-style-type: none"> 小中高の児童・生徒の減少の中で、交通弱者の重要な移動手段である地域公共交通を維持が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢になったら公共交通機関を利用したい」、「高齢になった時の移動手段に不安がある」等、将来の移動に不安 	<ul style="list-style-type: none"> 通学者は、市内・市外ともに減少傾向 外出しづらい交通弱者の移動支援が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者人口の増加に伴う運転免許返納者数の増加 核家族化の進展等により、家族の送迎等の手助けが難しくなることが見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> くりちゃんバス利用者は他の移動手段がない人が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車運転免許は65歳以上から返納者が増加 高校生の通学手段における自家用車は約3割
公共交通の利便性 (現状及び課題)	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの公共交通のあり方検討とその実践 たとえば、集落地と市街地との連絡、郊外住宅地と鉄道駅との連絡、中心部での円滑な公共交通確保等に対応していくことが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 郊外だけでなく、人口密度が高い地域や高齢者が多い地域でも公共交通空白地域が存在 	<ul style="list-style-type: none"> 適切な地域公共交通の情報共有による連携強化が必要 慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通での移動が困難な場面がある 自動車の依存は、地域公共交通のサービス低下や交通渋滞といった悪影響も招いている 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を不便と感じる人は市民の約4割 ダイヤ見直しは利用者の約半数が希望 	<ul style="list-style-type: none"> JRは、「駅への送迎車の入りやすさ」「情報の分かりやすさ」「運賃の安さ」は重視度が高く満足度が低い 路線バスは、「運行本数の多さ」は重視度が高く満足度が低い
観光 (現状及び課題)	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興策と連動した利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 周遊観光を促進するために、公共交通を確保した移動手段の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客は2016年をピークに減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換え案内が分かりにくく、目的地へ円滑に移動できない場面がある 	—	—
運行 (現状及び課題)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民・交通事業者・行政が一体となった取組 地域ごとの現実に即した仕組み・体制づくりが必要 公共交通事業者の経営悪化・人手不足等 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足を理由としたバス路線の規模縮小や廃止等が生じ始めている 近江鉄道、近江鉄道バス、あかこんバスの経営は厳しい状況 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通および担い手の維持・確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 慢性的な人員不足・2024年問題 燃料費や人件費の高騰による運行経費の増大 	<ul style="list-style-type: none"> 車両等の設備老朽化 路線・ダイヤ等見直しの必要性（担い手不足対応、遅延対応、赤字軽減等） 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料高騰・物価上昇による経営悪化 担い手不足や高齢化による事業縮小の現状

わたしたちの 大津・湖南地域の将来像 全体図（公共交通系）

【大津市】
既存の公共交通の維持を図るとともに、新たな輸送サービスを積極的に導入することにより、地域公共交通ネットワークを再構築する

【近江八幡市】
全ての市民が将来にわたって安心して暮らし続けられる、地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・充実

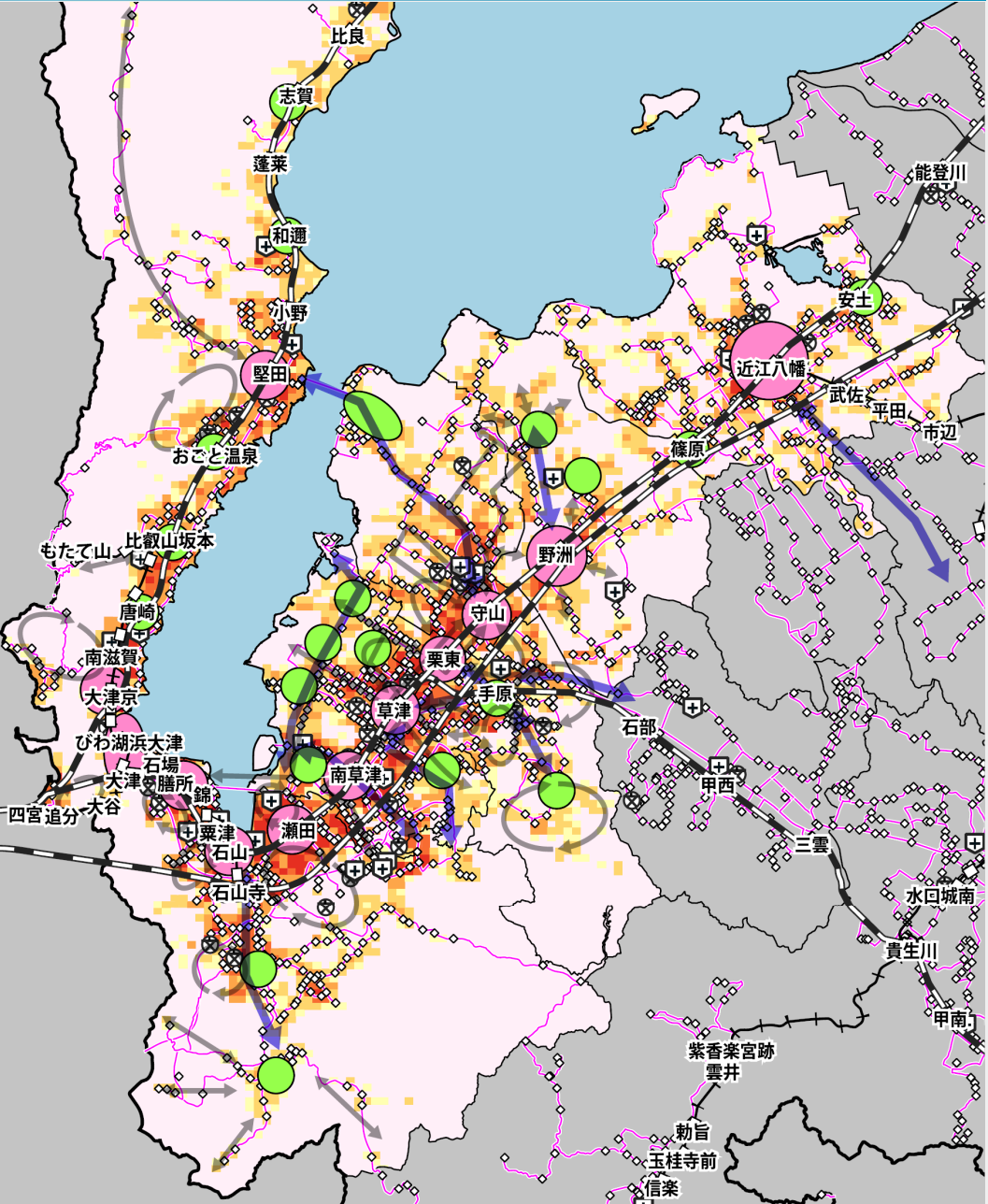
【草津市】
誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現

【守山市】
地域のみんで考え、今あるものを上手に活用しながら、将来にわたり誰もが安心して移動できる地域公共交通を実現する

【栗東市】
『ひと・まち・環境を育む都市』の安心・安全と交流を育みいつまでも持続可能な私たちの地域公共交通

【野洲市】
多様な人々のニーズに応じた安心・安全な移動手段の確保

- ★ 小中学校
- ⊗ 高等学校・大学
- ⊕ 病院
- JR線
- ++ その他鉄道
- ◇ バス停
- バス路線
- 250m人口メッシュ
- 10人未満
- 10 - 100人
- 100 - 300人
- 300 - 500人
- 500 - 1000人
- 1000人以上
- 高速道路
- 国道
- 主要県道
- 一般県道
- 都市拠点
- 地域拠点
- ↔ 地域内幹線バス
- ↔ 地域内支線バス



出典：大津市地域公共交通計画、草津市地域公共交通計画、守山市地域公共交通計画、栗東市地域公共交通計画、野洲市地域公共交通計画、近江八幡市地域公共交通計画

わたしたちの 大津・湖南地域の将来像

各市の施策①(公共交通系)

大津市	近江八幡市	草津市
地域公共交通ネットワークの維持・新たな交通システム確保	広域連携軸・地域連携軸となる公共交通ネットワークの機能維持	持続可能な地域公共交通ネットワークの形成
基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討	鉄道のサービス機能・水準の維持	地域公共交通ネットワークの再構築
支線となる地域内フィーダー系統路線の維持	航路のサービス機能・水準の維持	ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実
地域公共交通維持・確保のための取組体制・支援体制の整備	幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携	ICTの活用や新たな技術の導入検討
地域公共交通について関係者（地域住民・交通事業者・行政等）が協議する場の構築	あかこんバスの運行	運行路線の定時性・速達性の向上
地域主体の取組みに対する検討サポート	幹線・地域内フィーダー系統路線の運行	地域公共交通による駅へのアクセス強化
高齢者福祉計画・介護保険事業計画等と連携して地域公共交通のあり方を検討する体制の構築	交通結節点の機能強化	駅前ロータリーの機能性の向上
地域公共交通維持・確保のための利用促進方策の実施	主要バス停留所の待合環境整備	鉄道駅および生活拠点における乗り継ぎ利便性の向上
広報誌等における情報提供	乗換え・乗継ぎ環境の整備	鉄道とバスとの乗り継ぎ強化
幅広い世代に対する継続的なモビリティ・マネジメントの実施	駅前広場へのアクセス環境の改善	バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上
電車・バスを便利に使ってもらうための効果的な情報提供	日常生活を支える3次交通の充実	地域公共交通総合案内情報の整備
高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進	日常生活を支える新たな交通の検討	交通系ICカード等のキャッシュレス決済の導入促進
イベントやキャンペーンを通じたPRの推進	バスではカバーしきれない移動ニーズへの対応方法の研究	鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上
バス待合環境の向上	周遊観光に資する公共交通サービスの検討	鉄道駅周辺での自転車駐輪スペースの環境整備
ノンステップバスの導入促進	観光2次交通の工夫と充実	自転車走行空間の整備
鉄道駅のバリアフリー化の促進	公共交通で行ける観光モデルルートの構築に向けた働きかけ	放置自転車の削減対策
乗換え連絡機能の強化	乗捨てできるレンタサイクル等を活用した周遊促進の検討	レンタサイクル事業の展開
バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入促進	公共交通の利用促進	いつでも誰もが利用しやすい地域公共交通環境の向上
交通モード間の乗継利便性の向上	潜在的な利用者に向けた利用のきっかけとなるサービスの検討	地域公共交通のバリアフリー化の推進
観光振興策と連動した利用促進	モビリティマネジメント	バス待ち環境の整備
		地域公共交通と自転車の連携強化による生活拠点へのアクセス向上
		サイクル&バスライドの環境整備の拡充
		交通不便地のデマンド交通の拡充・
		福祉分野等と連携した移動手段の充実
		福祉支援サービスの充実
		地域の主体的な助け合いのまちづくりの推進
		病院・事業所等の送迎サービスとの連携の検討
		広域的なバス路線の充実
		隣接市と連携したバス路線網の強化
		大津湖南エリアの地域公共交通の充実
		モビリティ・マネジメントの推進
		地域や事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進
		地域公共交通マップの作成
		小学校等における交通環境学習の推進
		来訪者等の地域公共交通利用の促進
		まめたくへの乗り方教室の実施
		連節バスの有効活用
		地域公共交通に関する情報提供の充実
		高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり
		交通安全教室の充実
		高齢運転者の事故防止の促進
		運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実
		商業施設・地域企業等との連携
		運賃割引等による利用促進
		新たな財源の確保
		地域と連携したバス車内のきむい創出

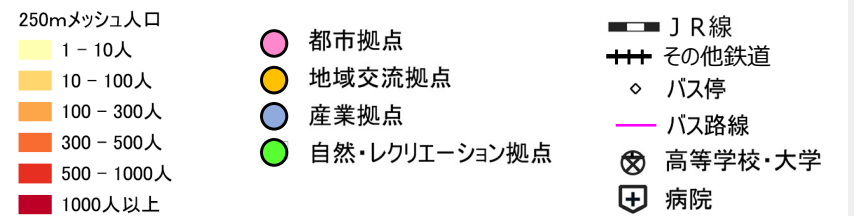
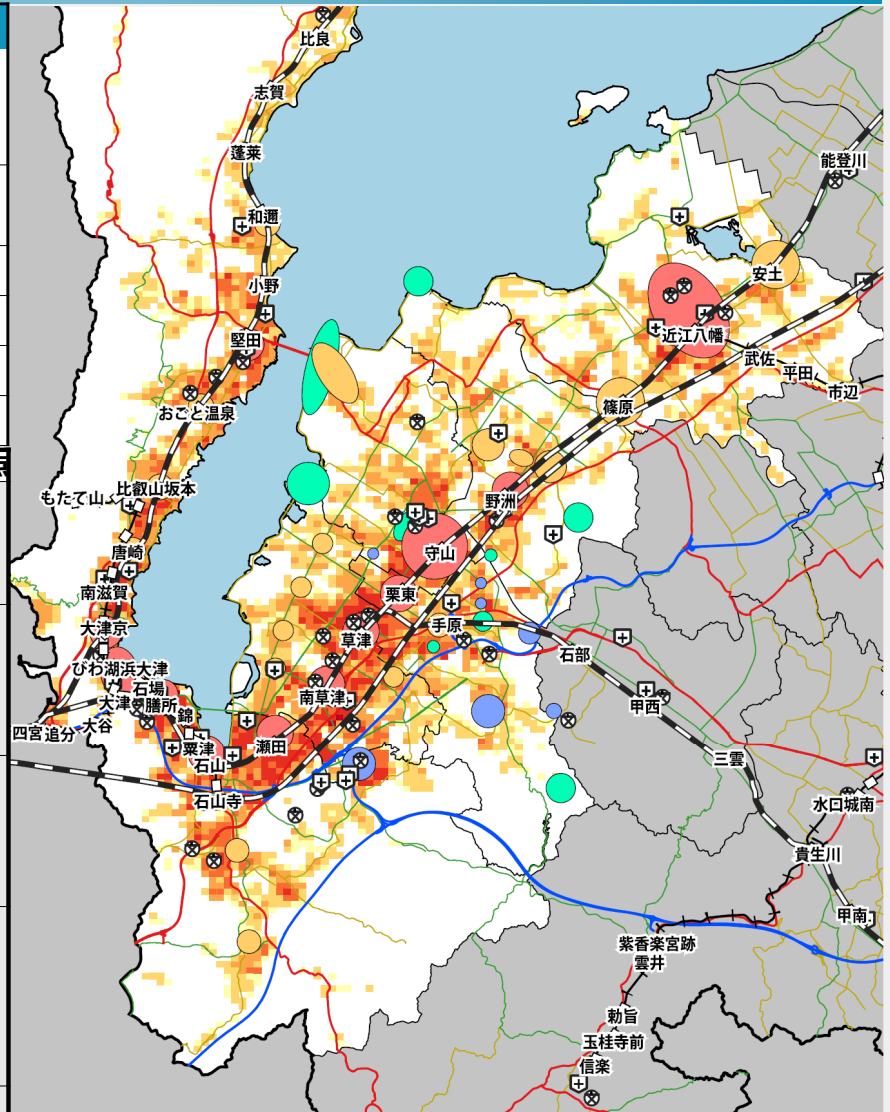
わたしたちの 大津・湖南地域の将来像 各市の施策②(公共交通系)

守山市	栗東市	野洲市
既存地域公共交通を活かした利便性の向上	地域公共交通網の利便性向上	広域移動を支えるJRの利便性向上
幹線路線バスを中心とした地域公共交通の利便性向上	JRや関連自治体等と連携した、鉄道の利用促進や利便性向上	JR運行の利便性確保・向上
限りある経営資源の最適化による地域公共交通の維持・充実	各種バス運行の維持、確保、改善	事業者や地域等が連携した利便性確保
需要/供給の両面からの渋滞対策	乗用タクシーの維持、確保	地域内移動を担うバス・タクシーの維持確保改善
新たな技術の導入による利便性向上と運行の効率化	駅やバス停等の利用環境改善	バス運行の利便性確保・向上
子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり	駅舎や駅周辺の活用や活性化	国、県、沿線市による継続的な財政支援
バス待ち、タクシー待ちなどの利用環境の整備	バス停留所の改善	拠点の機能強化と交通結節機能の連携
モーリーカーやタクシーの取組みに関する認知度と利便性の向上	鉄道・バス・タクシーの乗継改善	JR野洲駅の機能強化
免許返納者に対する地域公共交通の利用促進	鉄道ダイヤを踏まえたバスダイヤの調整	その他地域拠点の強化
地域公共交通への親近感を高める取組みの実施	地域公共交通にかかる情報提供策の改善	バス・タクシーと地域との結節強化
利便性の高い予約・決済導入に向けた検討	バスへの交通系ICカード（ICOCA等）決済導入	施設の再編等を踏まえたネットワーク再構築
案内表示等のわかりやすさの向上	持続可能な地域公共交通の維持確保	2024年問題を踏まえた再構築
新たな利用者獲得に向けた取組みの実施	通学における鉄道・バス利用促進	施設再編を踏まえた再構築
きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大	利用状況の継続的把握	福祉交通と地域公共交通の役割分担と共創
地域公共交通に関する積極的な情報提供	行政の財政負担による維持確保（草津・栗東・守山ぐるっとバス）	福祉の移動手段の維持確保
情報提供とコミュニケーションによる交通行動変容の働きかけ	行政の財政負担による維持確保（くりちゃんバス・タクシー）	福祉の視点からみた外出支援
地域の多様な関係者との共創による地域公共交通づくり	担い手不足への対応	自家用車や自転車と地域公共交通との連携
地域との共創による意識醸成と仕組みづくり	持続可能な運行にむけた利用促進	自家用車や自家用自転車との連携
その他の多様な主体との共創による意識醸成と仕組みづくり	ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメントマネジメント	来街者の移動手段としての機能確保
地域公共交通の充実に向けた新たな財源確保等に向けた取組み	地域公共交通にかかる情報提供策の改善【再掲】	地域公共交通の利用促進
		情報発信の充実による利用障壁軽減
		地域公共交通を利用する機会創出
		地域公共交通の運賃抵抗の緩和
		地域、交通事業者、近隣市町等との連携体制確保
		関係機関での協議・調整の場の確保
		地域住民による地域公共交通への参画
		地域公共交通の担い手確保
		積極的な担い手募集
		将来の担い手の養成

わたしたちの 大津・湖南地域の将来像 全体図 (都市計画系)

都市づくりの目標像	
大津市	人口減少社会における住み続けられるコンパクトなまちづくり 古都大津の自然、歴史、文化を生かした魅力あふれるまちづくり 地域のにぎわいを創る協働のまちづくり
近江八幡市	人がつながり 未来をつむぐ「ふるさと近江八幡」
草津市	市民とともに育み 次世代へつなぐ 利便性と豊かさのある健幸な都市 草津
守山市	『豊かな田園都市 守山』の実現
栗東市	いつまでも住み続けたい 安心な元気都市栗東
野洲市	活力ある都市と豊かな自然が調和したにぎわいとやすらぎのあるまち

都市拠点	地域交流拠点	産業拠点	自然・レクリエーション拠点
【大津市】都市景観の向上と併せて、都市機能のさらなる集積を図る拠点	【大津市】身近な商業や生活関連サービス機能などの充実を促進する拠点。	【大津市】※定義なし	【大津市】※定義なし
【近江八幡市】多様な都市機能の充実を図り、全市民的な生活利便性を確保しつつ地域の活性化を牽引する拠点	【近江八幡市】都市拠点との有機的な連携を図りつつ、日常生活を支える機能の維持・向上を図る拠点	【近江八幡市】※定義なし	【近江八幡市】※定義なし
【草津市】多様な都市機能の誘導等により、市全体の玄関口となる拠点、或いは魅力と価値を創出する拠点	【草津市】日常生活に必要な機能を享受できる地域に身近な拠点かつ、他の核と繋がるための交通拠点	【草津市】※定義なし	【草津市】※定義なし
【守山市】都市機能の複合的な充実を目指すとともに、質の高い居住環境の形成を目指す拠点	【守山市】日常生活サービス機能の充実や公共交通の維持・確保により市民の生活環境の向上を目指す拠点	【守山市】※定義なし	【守山市】湖岸の風光明媚な景観や集積した既存施設の維持・保全を図りつつ、観光・レクリエーション機能の更なる充実を目指す拠点
【栗東市】風格が感じられる都市景観の実現、個性的で賑わいのある生活空間の形成、生活利便性の向上を目指す拠点	【栗東市】※定義なし	【栗東市】周辺環境との調和に配慮しながら、操業環境の維持・向上を図り、産業振興を担う拠点	【栗東市】自然や歴史・文化遺産を保全しながら環境学習や健康づくりの場としても機能する拠点
【野洲市】行政、教育文化、商業、医療、子育て、居住及びこれらが複合した機能の配置と更なる充実を図る地域	【野洲市】居住機能を基本とし、その他多様な機能の充実・強化を図る地域	【野洲市】※定義なし	【野洲市】本市固有の自然環境を生かし、市内外の人々の交流を促進する拠点として整備を進める地域



出典：大津市都市計画マスタープラン、草津市都市計画マスタープラン、守山市都市計画マスタープラン、栗東市都市計画マスタープラン、野洲市都市計画マスタープラン、近江八幡市都市計画マスタープラン

わたしたちの 大津・湖南地域の将来像 各市町の都市づくり理念・目標

大津市

人口減少社会における 住み続けられるコンパクトなまちづくり

- ・ 今後、人口減少・少子高齢化の進行が見込まれる中で利便性の高い公共交通網や、これまでに整備された道路、公園・緑地など都市基盤の既存ストックを最大限に活用するとともに、長期未整備の都市基盤については、計画の見直しを行う。
- ・ 一定の生活圏ごとに公共交通を軸とした安全・安心・快適で住み続けたいと思える暮らしができる、環境負荷の少ないコンパクトなまちづくりを目指す。

古都大津の自然、歴史、文化を生かした 魅力あふれるまちづくり

- ・ 比叡山延暦寺や琵琶湖をはじめ、市内各所に分布する自然、歴史、文化を、地域固有の財産として保全しつつ、これらの資源に磨きをかけることによって、多様な観光交流を促進し、魅力あふれるまちづくりを目指す。

地域のにぎわいを創る協働のまちづくり

- ・ 安全・安心・快適なまちづくりや、地域固有の資源を活用した魅力あるまちづくりを推進していくためには、地域住民の参画による協働のまちづくりが必要であることから、地域主体の自助・共助のまちづくりの促進と支援を行う。

草津市

活力があふれる都市づくり

駅周辺への都市機能の誘導や、郊外部における地域コミュニティの維持、移動しやすい環境を整備するとともに、計画的な土地利用の推進により住宅や農・商・工の産業が調和し、活力があふれる都市づくりを目指す。

住み続けたいと思える都市づくり

人口減少や少子高齢化を見据えた快適な住環境を整備するとともに、職住近接のニーズや働き方の多様化にも対応し、居住地としての魅力をさらに高め、市街地・郊外部ともに住み続けたいと思える都市づくりを目指す。

多彩な交流と滞在が生まれる都市づくり

豊かな自然環境や歴史資源を保全・活用することで、本市特有の魅力を活用したにぎわいのある空間形成を市内に展開し、多彩な交流と滞在が生まれる都市づくりを目指す。

安全・安心を実感して暮らせる都市づくり

自然災害を想定した対策の推進による都市の強靱化や、生活の安全性向上に向けた環境の改善により、安全・安心を実感して暮らせる都市づくりを目指す。

地域が主役となれる都市づくり

民間活力を取り入れながら、継続的な人口増加を背景に蓄積した都市基盤の有効活用を図るとともに、地域課題に対応する多様な取組を、協働により促進し、地域が主役となれる都市づくりを目指す。

近江八幡市

美しく活力ある郷土を引き継ぐまちづくり

・ 美しい風土を守りながら活用することにより、地域の振興と市民のまちへの愛着と誇りにつなげるとともに、次世代へ引き継ぐまちづくりを推進し、特に、「まち育て」の視点を持った取組を促進する。また、農地の活用を通じて都市と農が共生する生活文化を育成するほか、文化的景観の維持・保全や第一次産業の担い手の育成・確保に資するまちづくりを推進する。

安全で安心して暮らせるまちづくり

・ 市民が安全に暮らせるまちを実現するため、防災上重要な道路網の形成をはじめとする都市基盤施設の適切な維持管理・更新、防災機能の充実に資する施設の着実な整備、都市の耐震化・不燃化等とあわせて、総合的な防災・減災対策に取り組む。特に災害時に弱い立場にある市民等にも配慮した防災対策に取り組むとともに、特に大きな災害の発生が予測される区域においては、土地利用の規制・誘導を組み合わせた総合的な対策を講じる。また、超高齢社会の到来や、外国人観光客の増加といった変化にも適切に対応するため、医療・福祉施策と連携しながら誰もが安心して快適に移動し、活動できるバリアフリーなまちづくりを推進する。

持続可能な都市構造を形成するまちづくり

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、本市固有の様々な資源を活かした活力ある地域をつくり、次の世代が愛着と誇りを持って引き継いでいくためには、これまで省みられることが少なかった都市経営の視点を加味しつつ、それぞれの地域特性を踏まえながら、持続可能な都市構造として「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けたまちづくりを推進する。

わたしたちの 大津・湖南地域の将来像 各市町の都市づくり理念・目標

守山市

自然の恵みと歴史・文化・景観を活かしたまちづくり

自然環境や歴史的・文化的資源を保全・活用し、ホテルが舞い、自然の恵みと歴史・文化・景観を活かしたまちづくりを行う。また、カーボンニュートラルや脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーションの取組を推進する。

安全で安心して住み続けられるまちづくり

災害に強い都市基盤整備とともに、建築物等の耐震化、防犯に配慮したまちづくり、多様な人物が快適に安心して生活できる環境づくりなどを推進し、安全で安心して住み続けられるまちづくりを行う。

すべての人がいきいきと暮らせるまちづくり

良好なコミュニティ形成やコミュニティ活動の促進を図るとともに、都市の文化機能等の強化等により、すべての人がいきいきと暮らせるまちづくりを行う。

にぎわいと活力のある魅力的なまちづくり

中心市街地の活性化や観光・レクリエーション機能の強化、教育・文化・生業の創造や市民の健康増進を促進する機能の充実、雇用機会の拡大等を行うことにより、にぎわいと活力のある魅力的なまちづくりを行う。

コロナ禍を踏まえた

「新たな日常」に対応したまちづくり

ゆとりある住環境を活かしたまちづくりや民間活力を活用した「起業家の集まるまち」としての取組を推進し、コロナ禍を踏まえた「新たな日常」に対応した柔軟なまちづくりを行う。

市民とつくる協働のまちづくり

市民一人ひとりがより積極的に参加や活動しやすい社会的基盤の確立を推進するとともに、本計画の進捗状況について市民参画のもとにチェックが可能な体制を整備し、市民とつくる協働のまちづくりを行う。

栗東市

百年先の風格を育む景観づくり

- ・ふるさと栗東の美しい風景の保全・育成
- ・個性を活かした景観づくりの戦略的な実践
- ・地域への誇りと愛着を醸成する協働による景観づくりの展開

暮らしの豊かさ、都市の活力・元気づくり

- ・住み続けたいと思える都市づくりの推進
- ・地域の特性やライフステージに応じた多様かつ魅力ある住環境の確保
- ・子どもの健やかな成長を育み、若い世代が住み・働き続けられる環境づくり
- ・魅力ある地域資源の発掘・活用・育成による、更なるまちの活力や賑わいの創出
- ・「環境」や「新技術」をテーマに、活力を牽引する計画的な拠点市街地の充実、新たな産業拠点の整備推進

次代に繋ぐ、快適な都市基盤づくり

- ・長期的な視点から都市の成長を支える計画的・効率的な都市づくり
- ・国土レベルの幹線道路ネットワーク、生活道路の改善
- ・歩行者や自転車利用者にやさしい道づくり、誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり
- ・協働による地域の特性を活かした魅力ある生活空間づくりの実践

安全・安心、持続可能な地域社会づくり

- ・自然災害の防止、水や緑を感じられ、うるおいある豊かな暮らしの創出
- ・多様な分野が連携した環境負荷の小さい持続可能な都市づくりの推進
- ・自然環境の適切な維持管理・継承、持続可能な農林業の促進
- ・都市と自然が共生する地域社会の実現

多様な主体の交流・連携によるまちづくり

- ・まちづくりへの市民参画を促す情報提供の充実
- ・市民と行政の協働によるまちづくりの推進
- ・多様な主体の交流・連携の促進、エリアマネジメント・エリアリノベーションの実践

野洲市

拠点の都市機能集約と

歩行空間の改善によるにぎわい強化

- ・中心拠点や地域拠点への都市機能の集約化
- ・快適で歩きたくなる歩行空間の整備
- ・店舗等が立地しやすく持続的に発展できる環境の整備
- ・拠点間の公共交通ネットワークの強化

安全で利便性の高い居住環境づくり

- ・中心拠点や地域拠点の周辺において、若年層が住みたくなる住宅・宅地供給のための市街地拡大の検討
- ・歩いて暮らせるまちなか居住の推進と拠点までの公共交通ネットワークの整備
- ・郊外住宅団地における店舗等の立地促進による住環境の向上

田園集落における地域活力の

維持向上に向けたまちづくり

- ・地域ニーズに応じた産業用地としての市街地拡大の検討
- ・集落における定住化の促進による農業後継者の確保
- ・中心拠点や地域拠点までの公共交通ネットワークの整備
- ・営農環境向上のため、地産地消を促進できる店舗等の誘導

都市の安全を高める防災基盤の強化

- ・浸水想定区域における河川整備や下水道雨水幹線整備
- ・災害から身を守るための都市基盤の強化と適切な土地利用誘導

豊かな自然環境の保全と

身近に自然を感じられる都市の形成

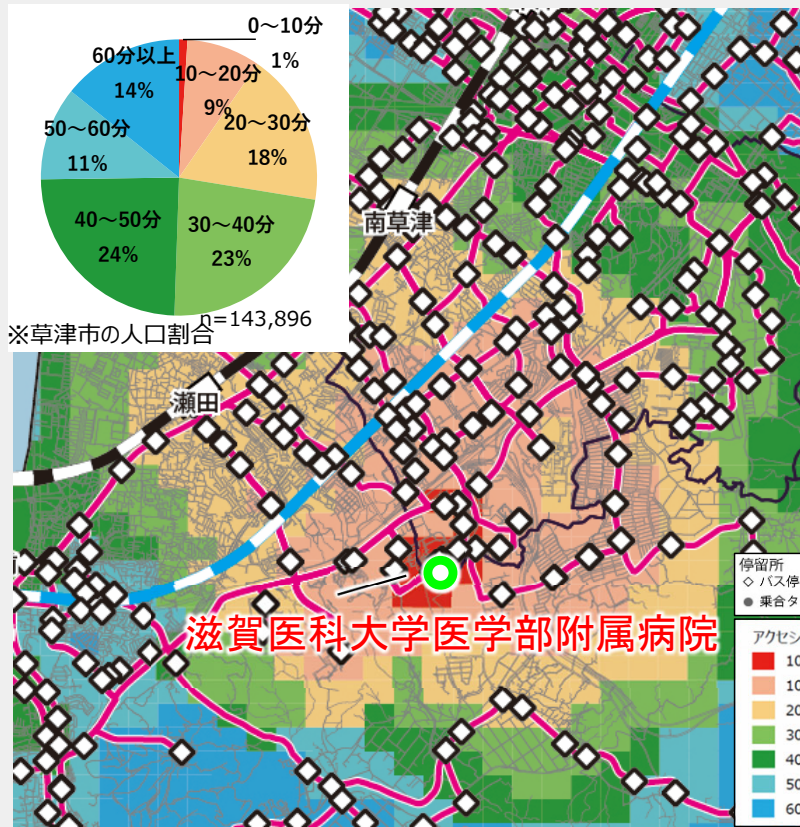
- ・子育てしやすい環境づくりのための魅力ある公園緑地の整備
- ・豊かな自然の資源を活かした市民交流の促進に向けた既存ストックの再生
- ・三上山や野洲川、琵琶湖など豊かな自然環境の保全
- ・良好な景観の保全・形成

“滋賀医科大学医学部附属病院”における公共交通の影響

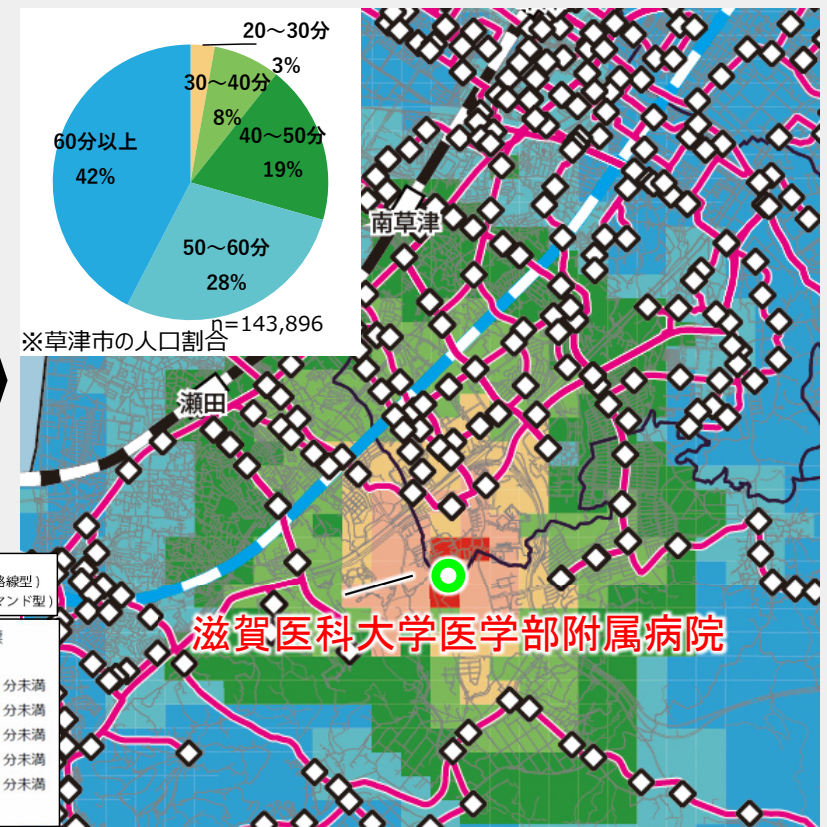
- 滋賀医科大学医学部附属病院へアクセスする“草津駅医大線”等※があることで、滋賀医科大学医学部附属病院へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は約3割
- 滋賀医科大学医学部附属病院へアクセスする“草津駅医大線”等がないと、滋賀医科大学医学部附属病院へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は3%となる

※草津駅医大線、飛鳥線、南草津医大線、南草津駅～養護学校線

▼“草津駅医大線”等あり



▼“草津駅医大線”等なし



停留所
◇ バス停 (定時・定路線型)
● 乗合タクシー (デマンド型)

アクセシビリティ指標
■ 10分未満
■ 10分以上 20分未満
■ 20分以上 30分未満
■ 30分以上 40分未満
■ 40分以上 50分未満
■ 50分以上 60分未満
■ 60分以上

※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

※乗合タクシー (デマンド型) 等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“滋賀医科大学医学部附属病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから滋賀医科大学医学部附属病院へは几分かかるかを示す)

※“草津駅医大線”等なしの場合は、滋賀医科大学医学部附属病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、滋賀医科大学医学部附属病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

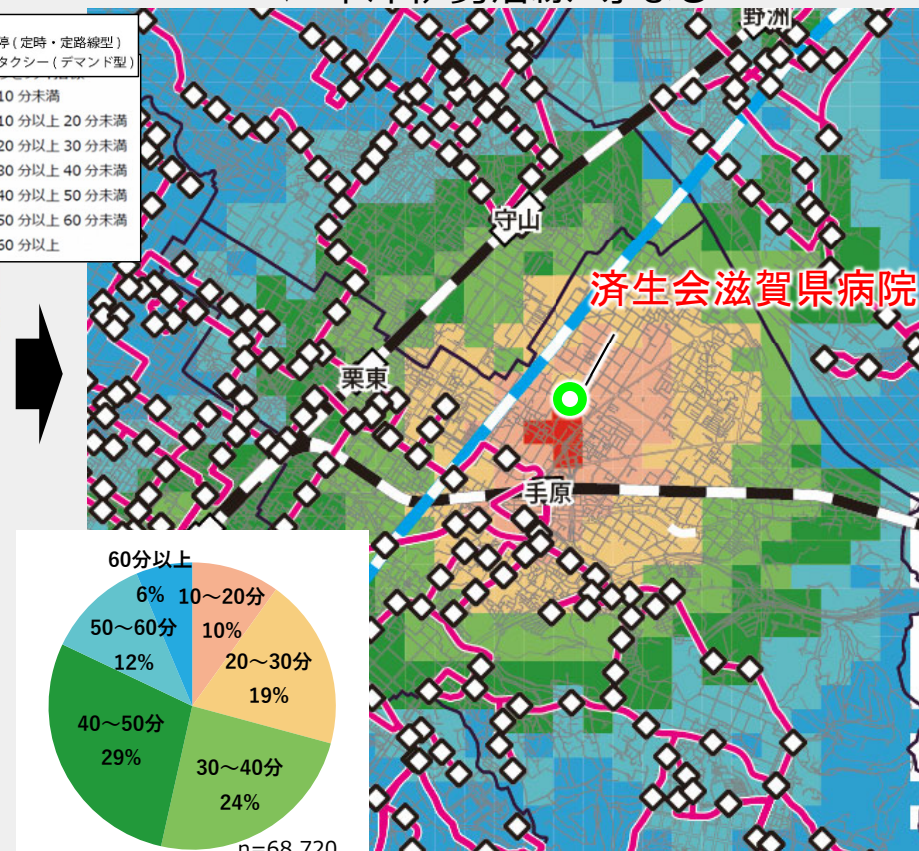
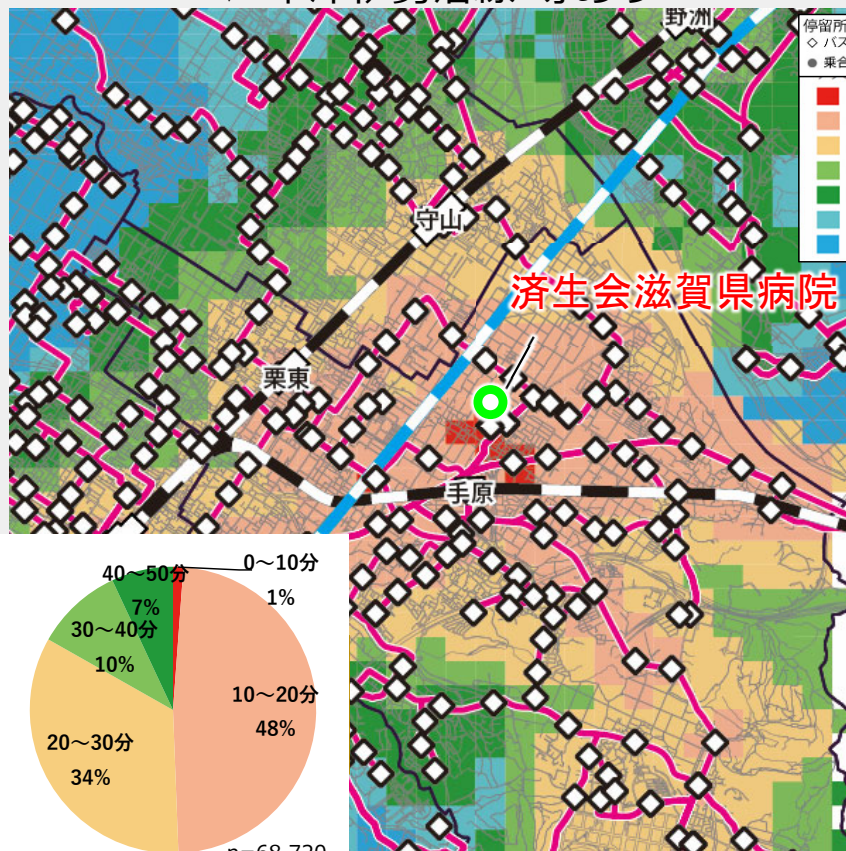
“済生会滋賀県病院”における公共交通の影響

- 済生会滋賀県病院へアクセスする“草津伊勢落線”等※があることで、済生会滋賀県病院へ約30分未満でアクセスできる栗東市の人口は約8割
- 済生会滋賀県病院へアクセスする“草津伊勢落線”等がないと、済生会滋賀県病院へ約30分未満でアクセスできる栗東市の人口は約3割となる

※草津伊勢落線、葉山循環線、治田金勝線、宅屋線

▼“草津伊勢落線”等あり

▼“草津伊勢落線”等なし



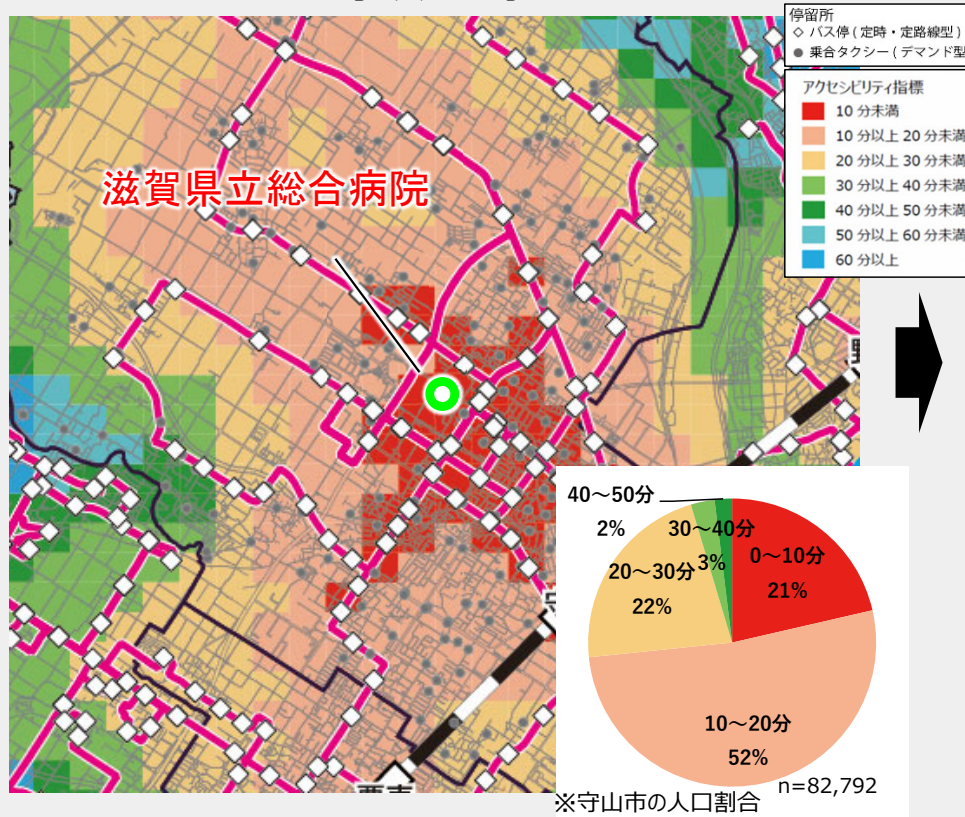
※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)
 ※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“済生会滋賀県病院”を目的地として、9~17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから済生会滋賀県病院へは何分かかかるかを示す)
 ※“草津伊勢落線”等なしの場合は、済生会滋賀県病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、済生会滋賀県病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“滋賀県立総合病院”における公共交通の影響

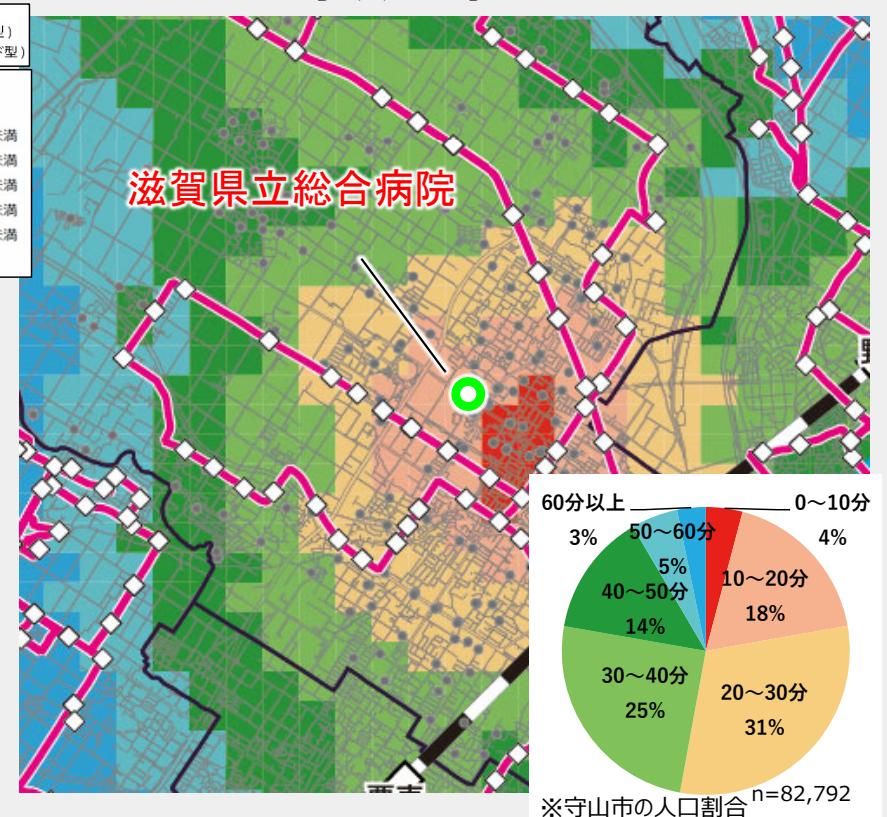
- 滋賀県立総合病院へアクセスする“小浜線”等※があることで、滋賀県立総合病院へ約30分未満でアクセスできる守山市の人口は約9割以上
- 滋賀県立総合病院へアクセスする“小浜線”等がないと、滋賀県立総合病院へ約30分未満でアクセスできる守山市の人口は約5割となる

※小浜線,木の浜線,市民ホール線,琵琶湖大橋線,大宝循環線

▼“小浜線”等あり



▼“小浜線”等なし



※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“滋賀県立総合病院”を目的地として、9~17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから滋賀県立総合病院へは何分かかかるかを示す)

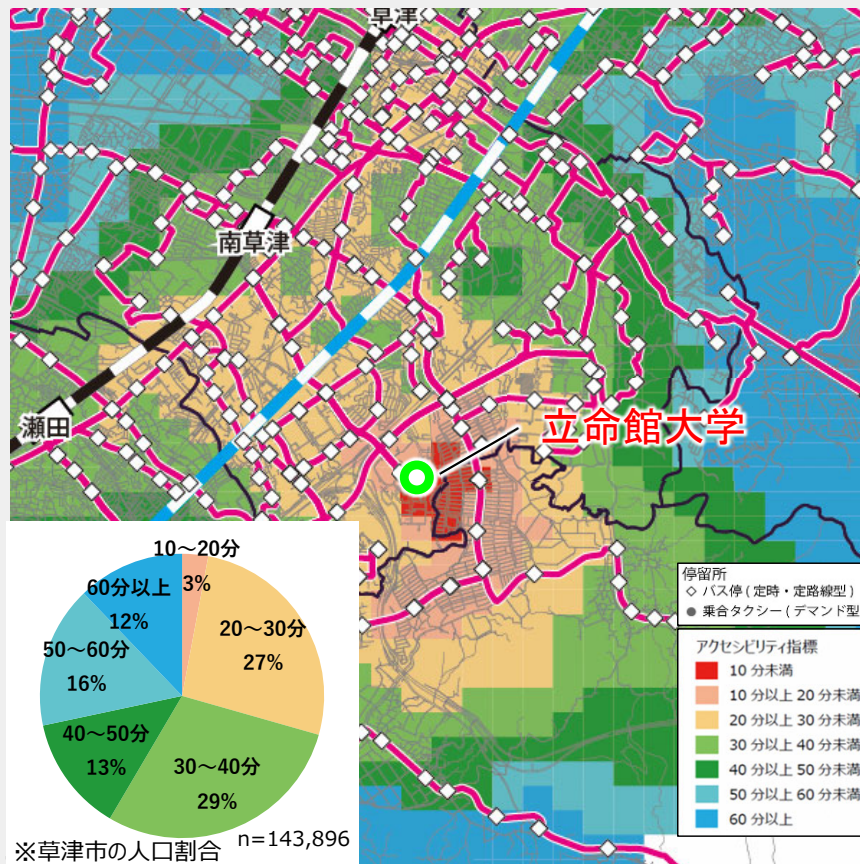
※“小浜線”等なしの場合は、滋賀県立総合病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、滋賀県立総合病院へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“立命館大学”における公共交通の影響

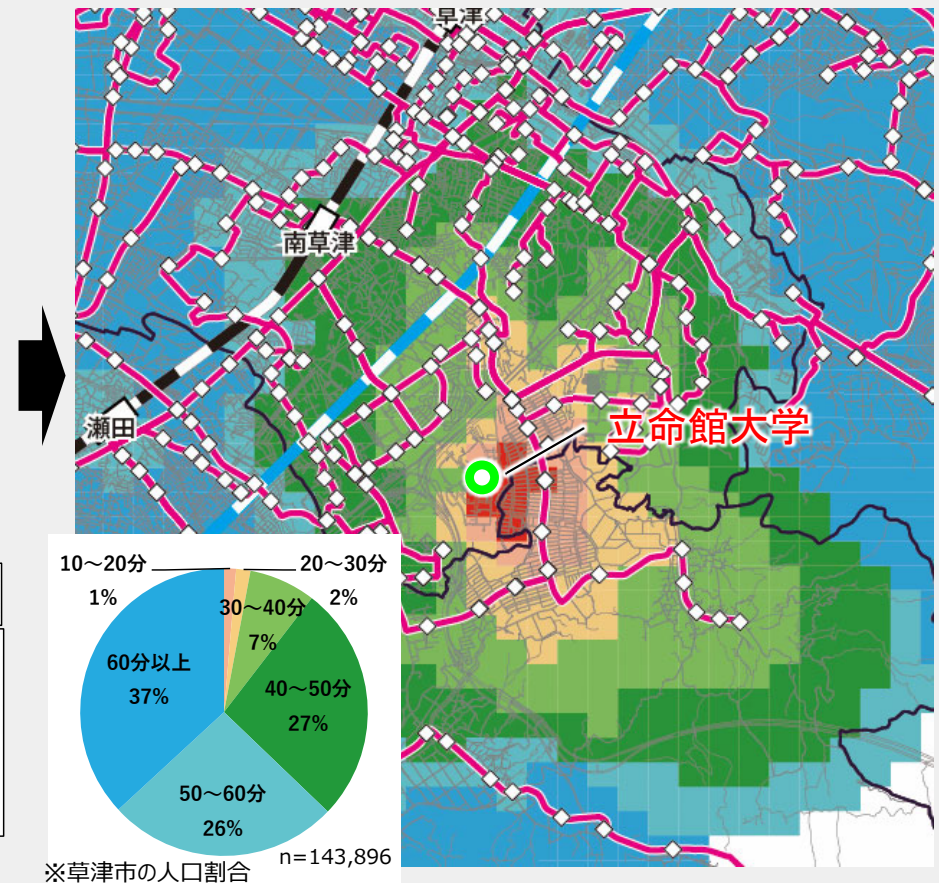
- 立命館大学へアクセスする“飛鳥線”等※があることで、立命館大学へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は約3割
- 立命館大学へアクセスする“飛鳥線”等がないと、立命館大学へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は3%となる

※飛鳥線,南草津立命線,UCD-ARROW循環線,草津立命線,草津医大線

▼“飛鳥線”等あり



▼“飛鳥線”等なし



※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

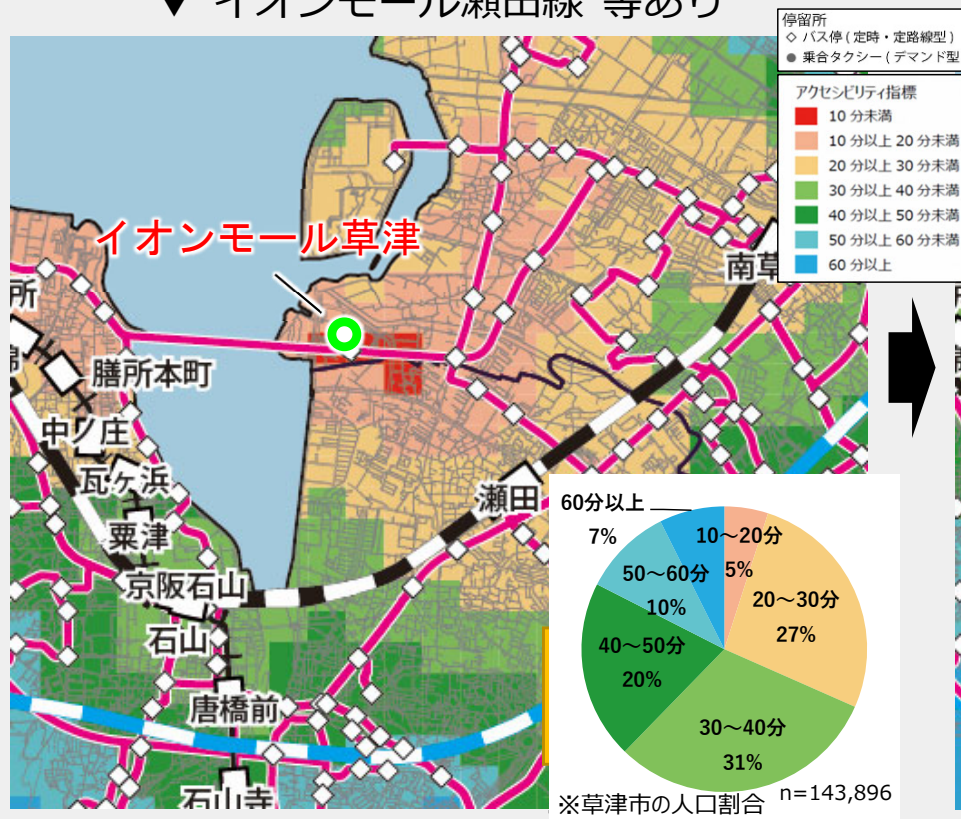
※“立命館大学”を目的地として、6~9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから立命館大学へは何分かかかるかを示す)

※“飛鳥線”等なしの場合は、立命館大学周辺の近いバス停から徒歩で行く等、立命館大学へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

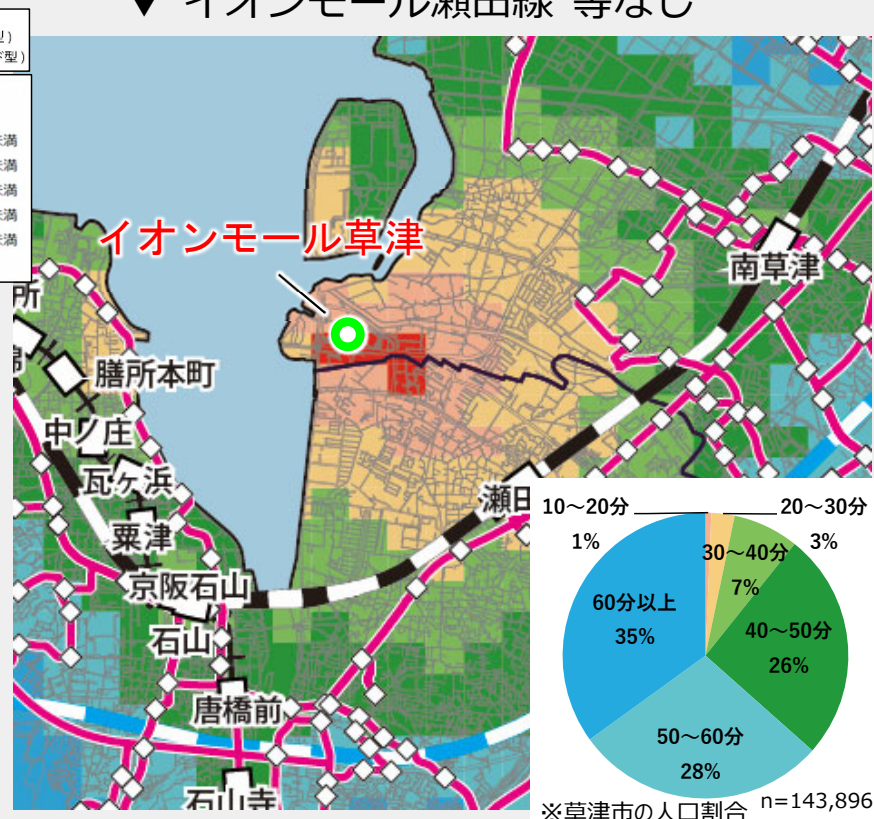
“イオンモール草津”における公共交通の影響

- イオンモール草津へアクセスする“イオンモール瀬田線”等※があることで、イオンモール草津へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は約3割
 - イオンモール草津へアクセスする“イオンモール瀬田線”等がないと、イオンモール草津へ約30分未満でアクセスできる草津市の人口は4%となる
- ※イオンモール瀬田線,イオンモール南草津線,近江大橋線,浜街道線,近江大橋線

▼“イオンモール瀬田線”等あり



▼“イオンモール瀬田線”等なし



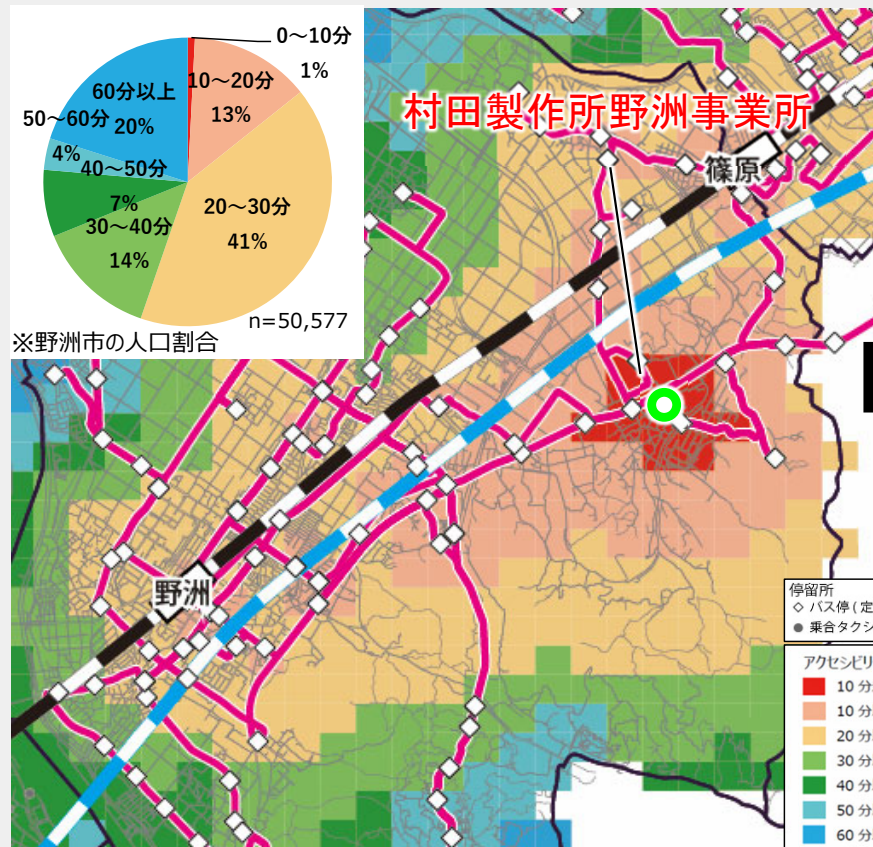
※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)
 ※乗合タクシー(デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“イオンモール草津”を目的地として、9~17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュからイオンモール草津へは何分かかるかを示す)
 ※“イオンモール瀬田線”等なしの場合は、イオンモール草津周辺の近いバス停から徒歩で行く等、イオンモール草津へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“村田製作所野洲事業所”における公共交通の影響

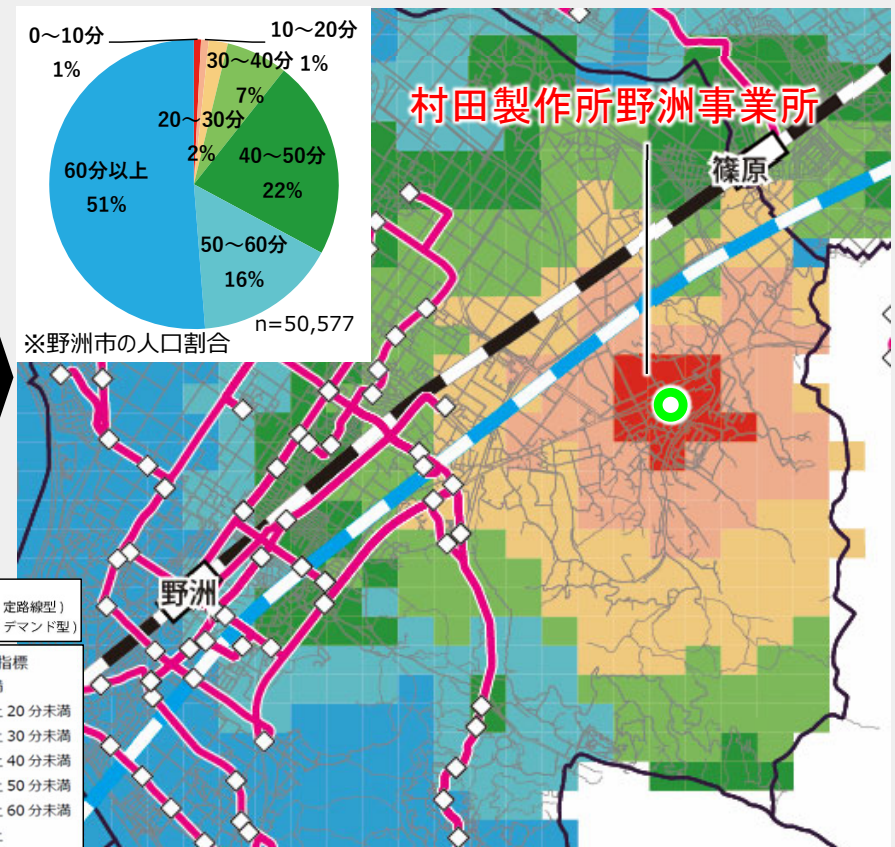
- 村田製作所野洲事業所へアクセスする“野洲村田線”等※があることで、村田製作所野洲事業所へ約30分未満でアクセスできる野洲市の人口は約6割
- 村田製作所野洲事業所へアクセスする“野洲村田線”等がないと、村田製作所野洲事業所へ約30分未満でアクセスできる野洲市の人口は4%となる

※野洲村田線,八幡村田線,野洲アウトレット線, 八幡野洲線,野洲生和村田線,篠原村田線, 篠原コース

▼“野洲村田線”等あり



▼“野洲村田線”等なし



停留所
◇ バス停 (定時・定路線型)
● 乗合タクシー (デマンド型)

アクセシビリティ指標
■ 10分未満
■ 10分以上 20分未満
■ 20分以上 30分未満
■ 30分以上 40分未満
■ 40分以上 50分未満
■ 50分以上 60分未満
■ 60分以上

※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)

※乗合タクシー (デマンド型)等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“村田製作所野洲事業所”を目的地として、6~9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから村田製作所野洲事業所へは何分かかるかを示す)

※“野洲村田線”等なしの場合は、村田製作所野洲事業所周辺の近いバス停から徒歩で行く等、村田製作所野洲事業所へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

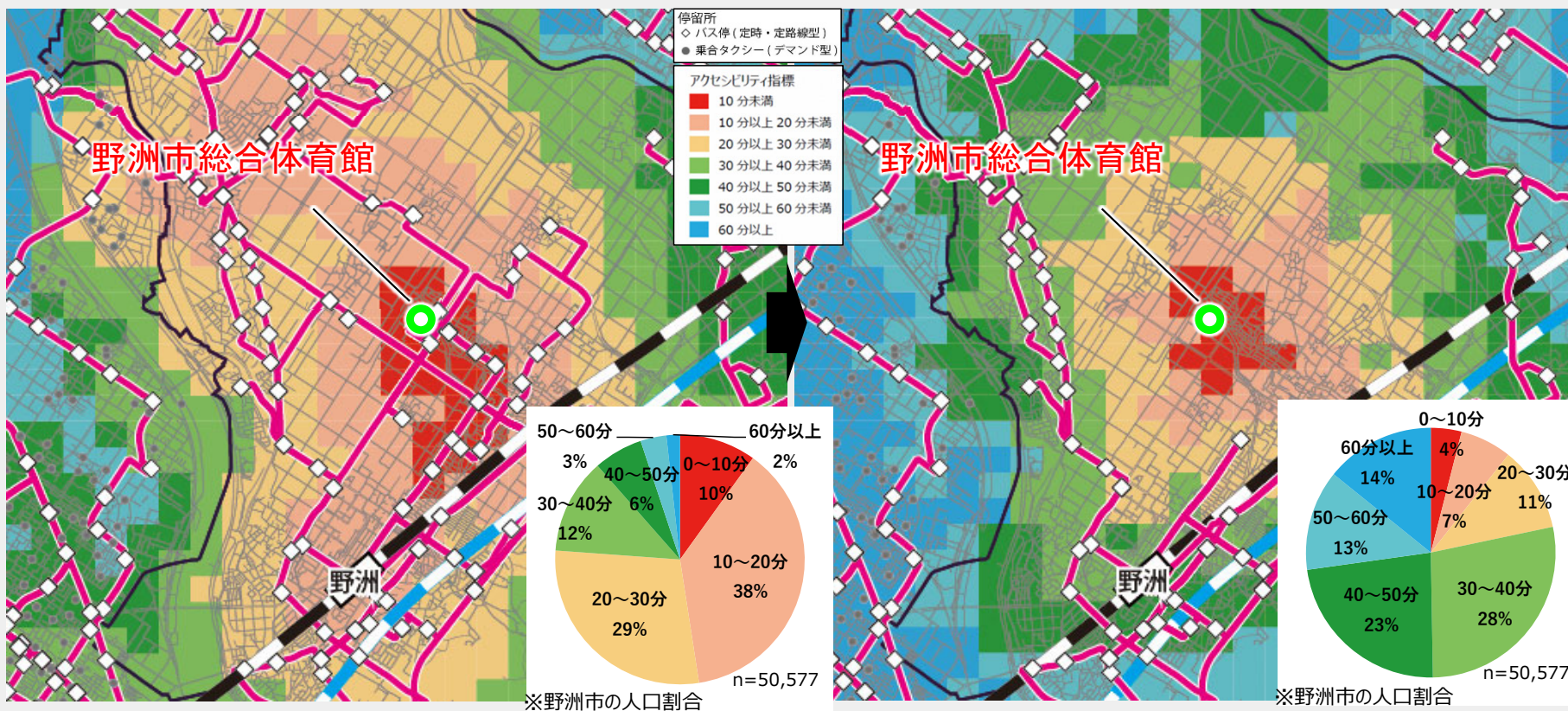
“野洲市総合体育館”における公共交通の影響

- 野洲市総合体育館へアクセスする“永原循環線”等※があることで、野洲市総合体育館へ約30分未満でアクセスできる野洲市の人口は約7割
- 野洲市総合体育館へアクセスする“永原循環線”等がないと、野洲市総合体育館へ約30分未満でアクセスできる野洲市の人口は約2割となる

※永原循環線,安治コース,中央循環コース,祇王・中里コース

▼“永原循環線”等あり

▼“永原循環線”等なし



※アクセシビリティ指標（ACC）とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）

※乗合タクシー（デマンド型）等は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

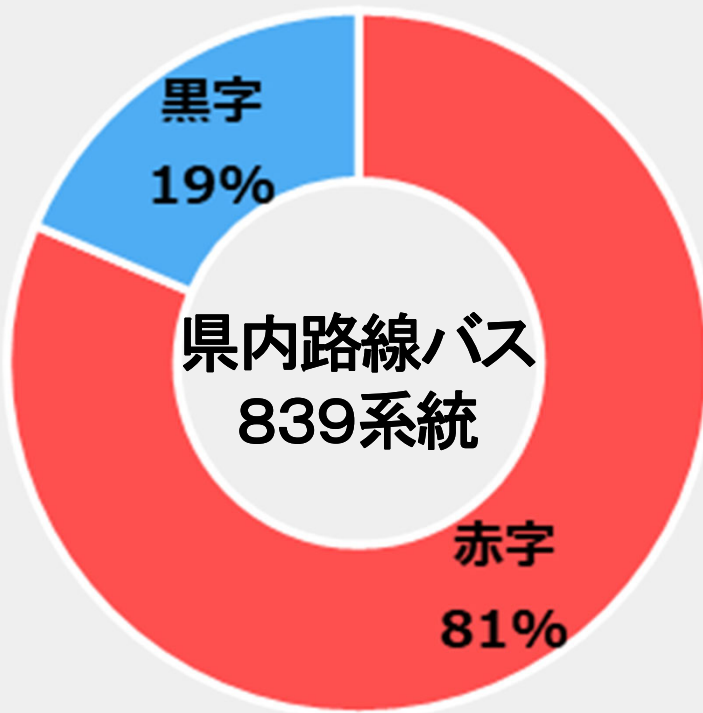
※“野洲市総合体育館”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから野洲市総合体育館へは何分かかかるかを示す）

※“永原循環線”等なしの場合は、野洲市総合体育館周辺の近いバス停から徒歩で行く等、野洲市総合体育館へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

公共交通の収支状況（滋賀県・路線バス）

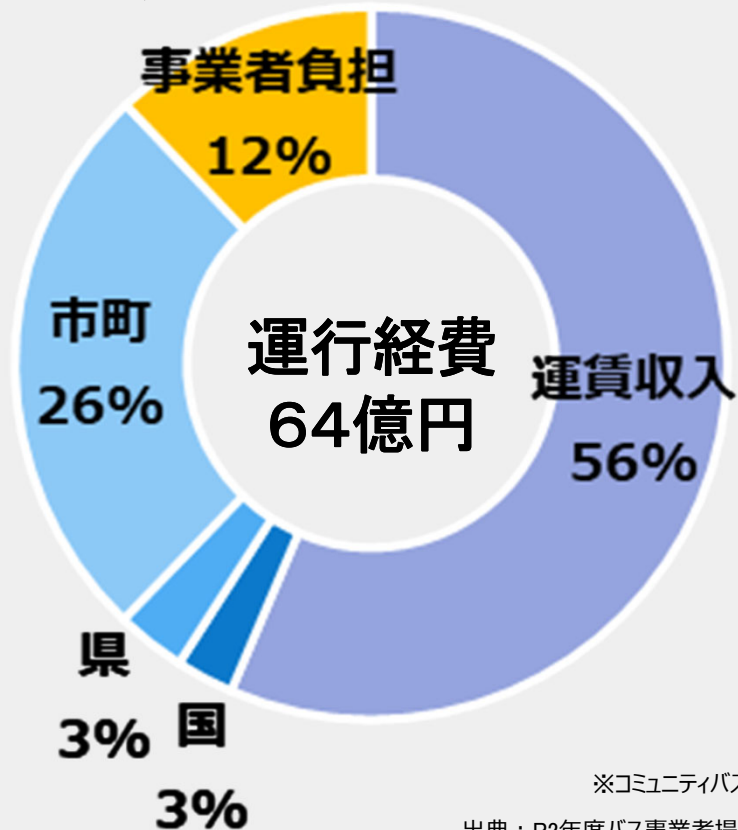
- 県内路線バスの8割が赤字
- 県内における路線バスの費用負担は、運賃収入が約6割、行政負担が約3割となっており、運賃収入だけでは維持が困難な状況

▼滋賀県内路線バス事業の赤字割合



▼滋賀県における路線バス事業の費用負担割合

※滋賀県内のバス事業者全体の平均的な割合であり、事業者により割合が異なる点に留意が必要



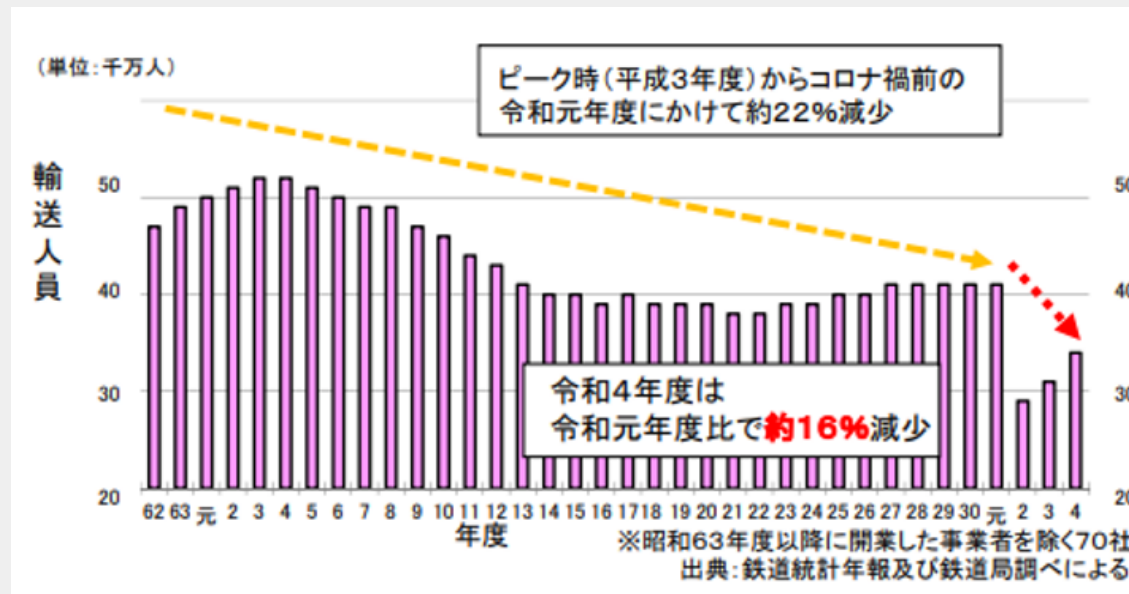
※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

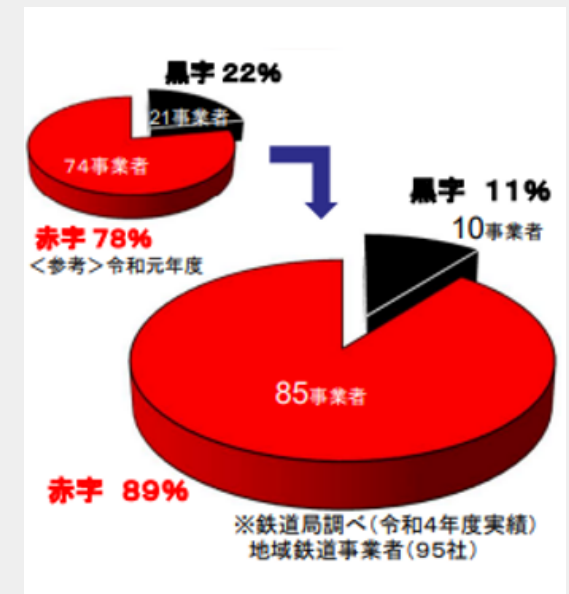
みんなの 公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○全国的な鉄道の収支傾向として、輸送人員は減少しており、赤字割合は令和元年度から11ポイント増加しているなど、鉄道においても厳しい収支状況

▼輸送人員の推移



▼経常収支



※地域鉄道：新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

出典：地域鉄道の現状（国交省）

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

「滋賀県地域交通ビジョン」（令和6年3月）策定にあたり試算された、仮に路線バスや地域鉄道の運行体系を維持し運行本数を維持・増加させた場合に必要な追加コスト

あくまでも追加コストの規模感を把握いただくための参考数値であり、今回のワークショップで議論いただいている、望ましい交通軸の姿（施策案）を実現するための追加コストは、今後積み上げを行い、改めてお示しする予定

A 現状と同じ運行体系・本数を維持

概算追加コスト	約 25 億円/年 ➡ 県民一人当たり約1,800円/年
---------	-------------------------------------

B 運行体系を維持し運行本数を増加

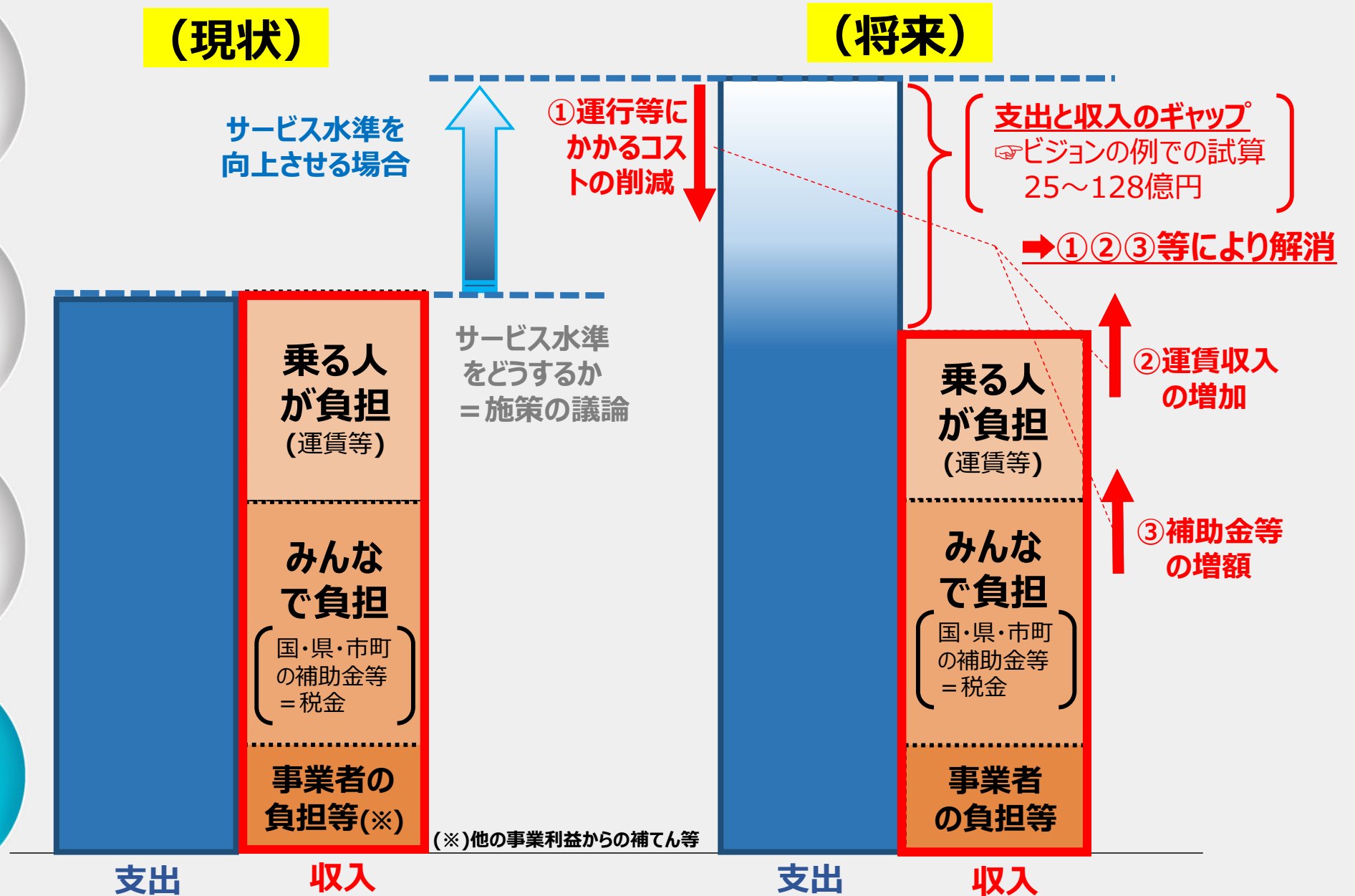
概算追加コスト	約 94 億円/年 ➡ 県民一人当たり約6,700円/年	
サービスレベル	6～9時、17～20時	20～25分に1本程度
	9～17時	25～30分に1本程度

C 運行体系を維持し運行本数をさらに増加 ※は、他の取組に係る費用を含む

概算追加コスト	約 101 億円/年 ➡ 県民一人当たり約7,200円/年	
	約 128 億円/年 ➡ 県民一人当たり約9,100円/年※	
サービスレベル	6～9時、17～20時	15分に1本程度
	9～17時	20～25分に1本程度

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

<財源の議論に係るイメージ>

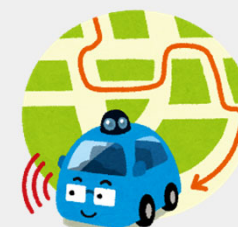
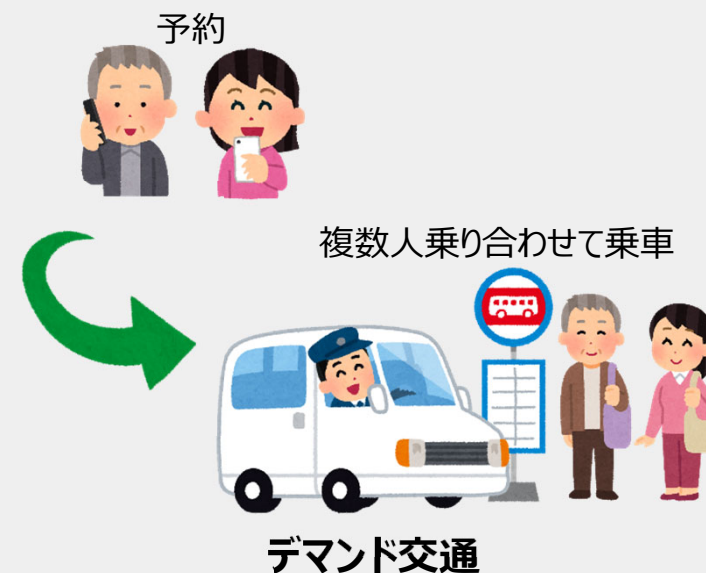
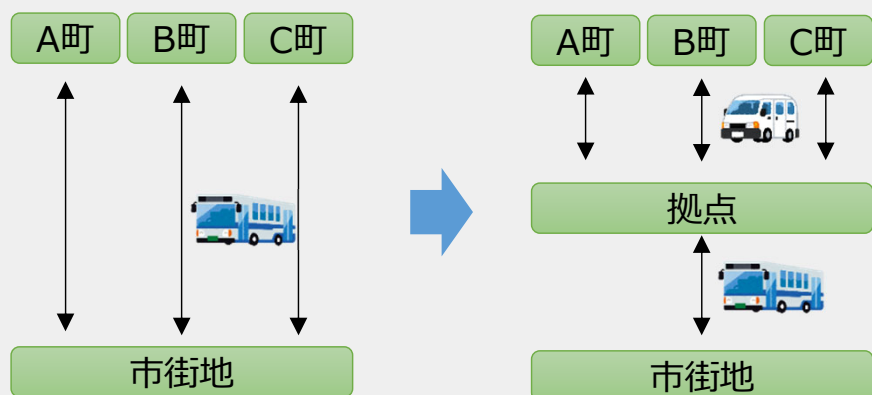


みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

(アプローチの例)

① 運行等にかかるコストの削減

- ・ 路線の再編（減便、廃線を含む）や運行形態の重点化・効率化
- ・ 新技術の活用や様々な交通手段の連携（自動運転・デマンド交通・ライドシェアなど）
- ・ その他



みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

(アプローチの例)

② 運賃収入の増加

- ・ 一層の利用促進（利便性の更なる向上、観光客の取り込みなど）
- ・ 運賃等の見直し
- ・ その他



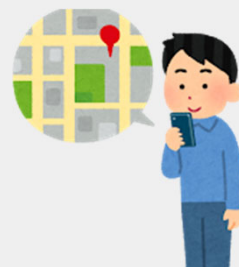
キャッシュレスの促進



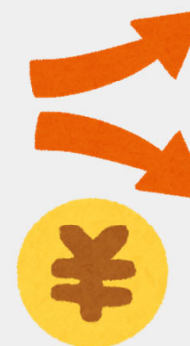
交通手段間の接続の改善



多言語化



わかりやすい情報提供
(路線マップなど)



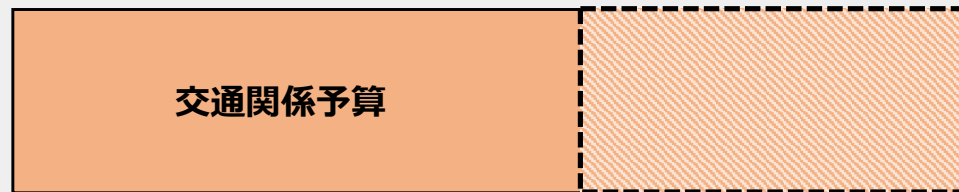
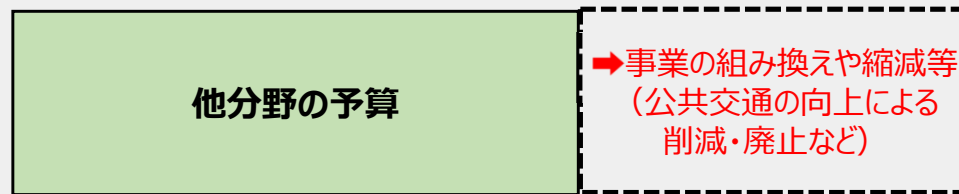
運賃の見直し

みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

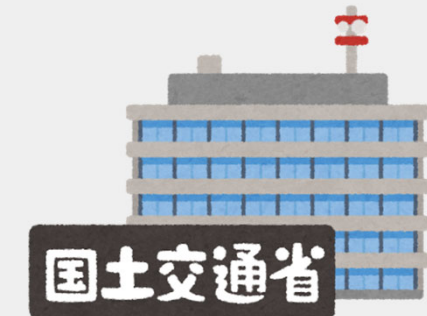
(アプローチの例)

③ 補助金等の増額

- ・ 既存予算の配分見直し（交通以外の分野からの財源捻出など）
- ・ 新たな財源の確保（国等からの資金の獲得や、新たな税など）
- ・ その他



予算配分の見直し



国庫補助金の活用



新たな税による支え合い