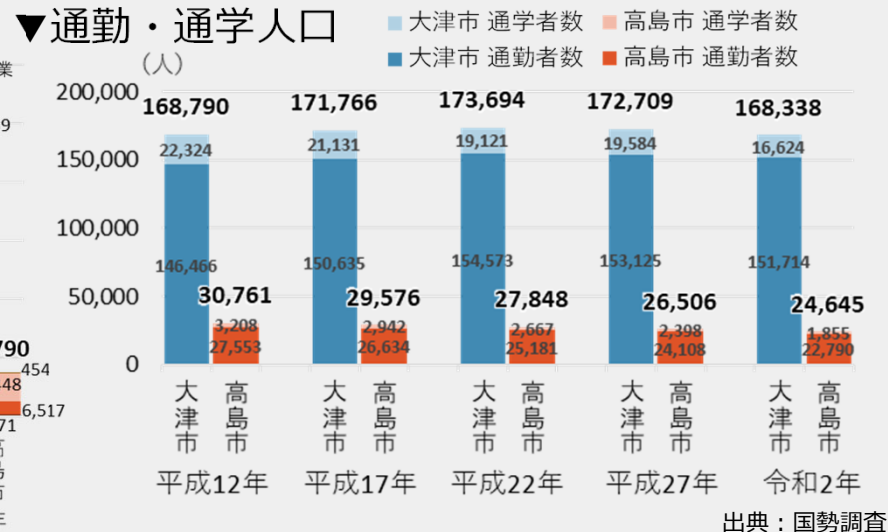
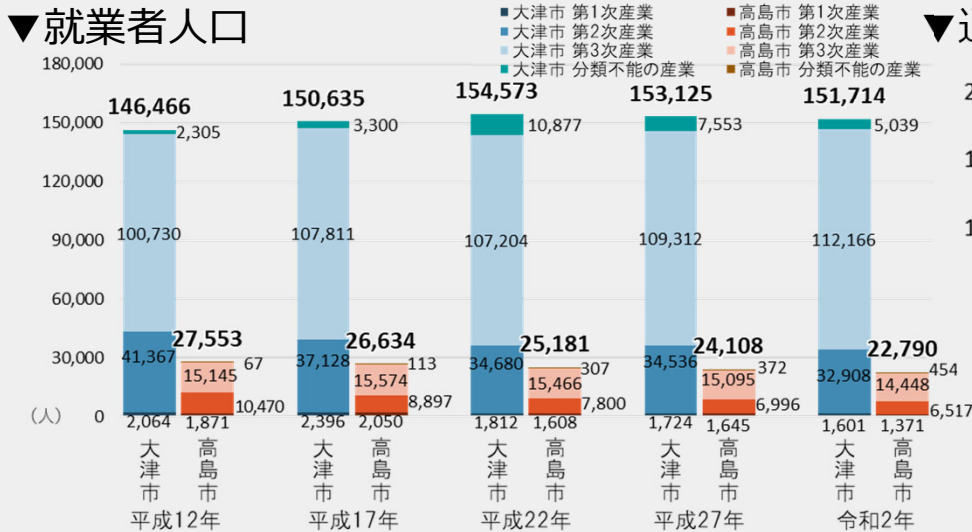
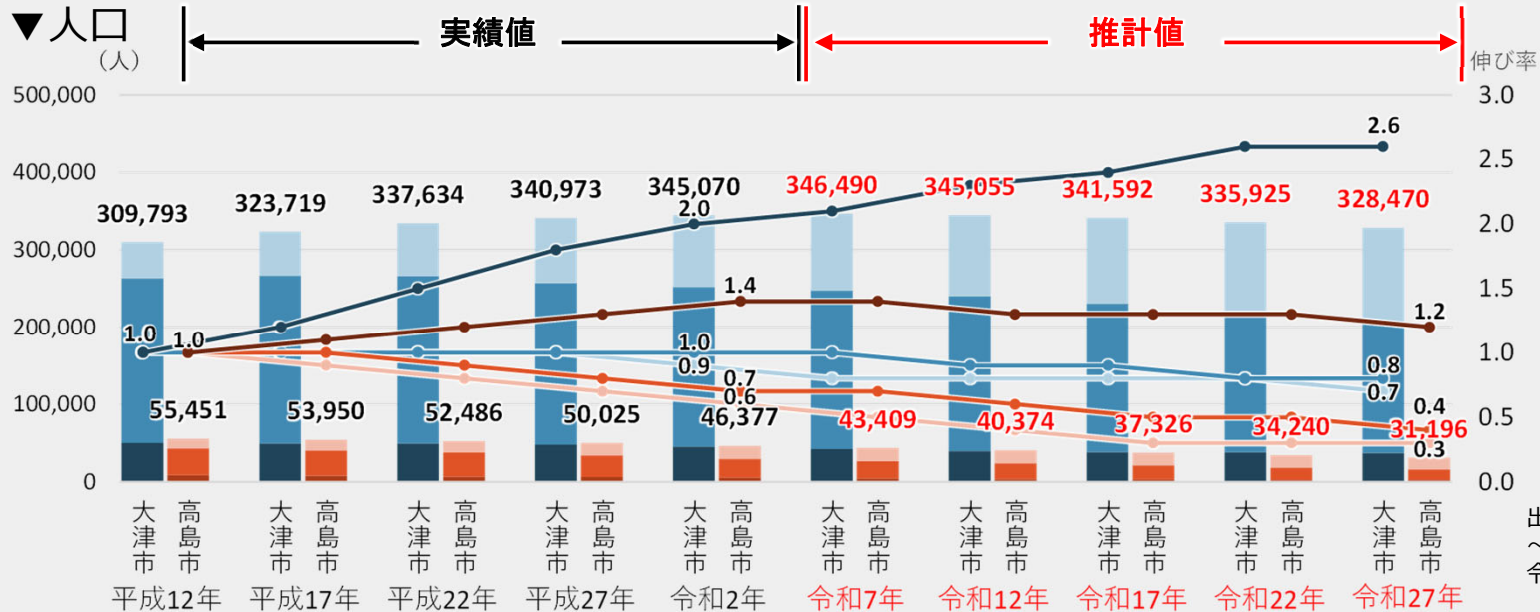


わたしたちの湖西地域の現状 人口の状況

- 両市とも総人口は将来にわたって年々減少しているものの高齢者人口は増加・維持
- 就業者、通勤・通学者人口は大津市は横ばい、高島市は減少傾向

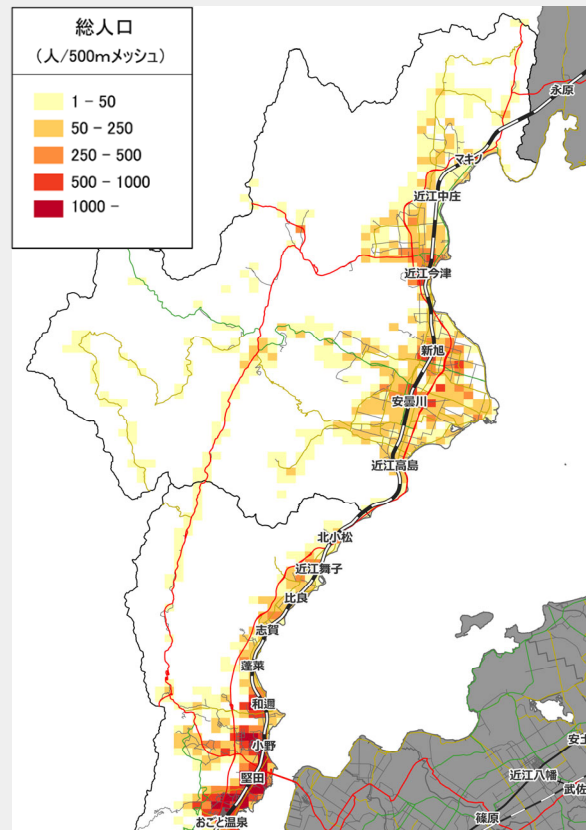


わたしたちの湖西地域の現状 人口の状況

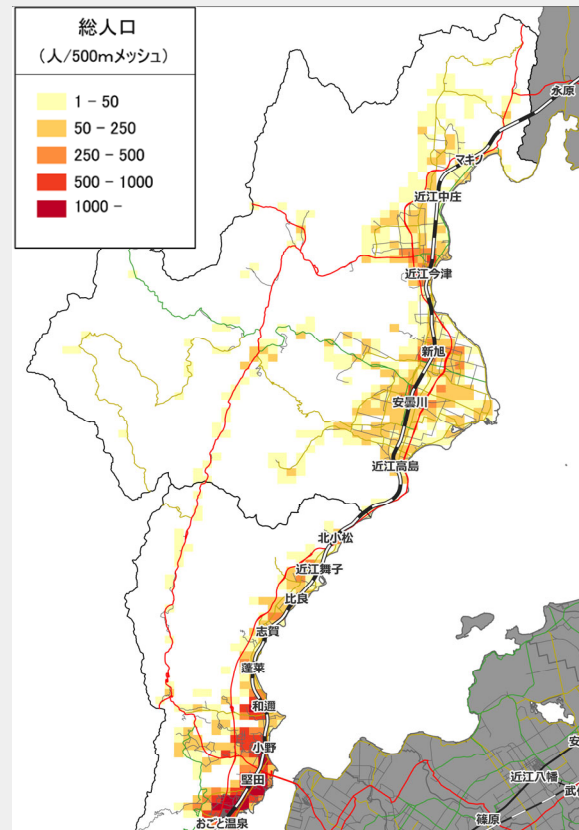
- 現状は堅田駅や高島市中心部を主とした駅周辺と、幹線道路沿いに人口が張り付いており、将来も同様の傾向
- 現状に比べて将来は、高島市中心部や現状で人口が多い駅周辺の減少も大きい一方で、郊外部で人口増加が見られるエリアが一定存在

▼人口分布

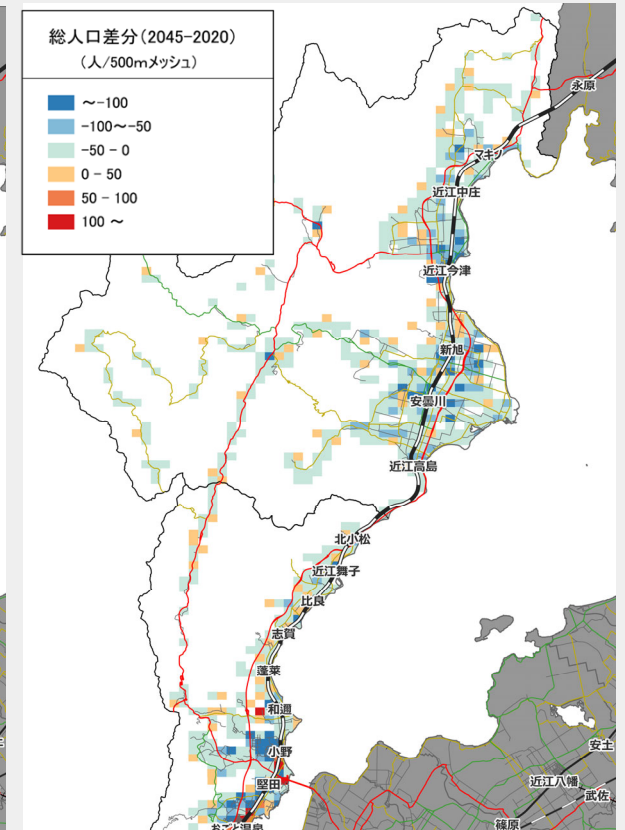
2020年総人口



2045年総人口



総人口差分 (2045-2020)



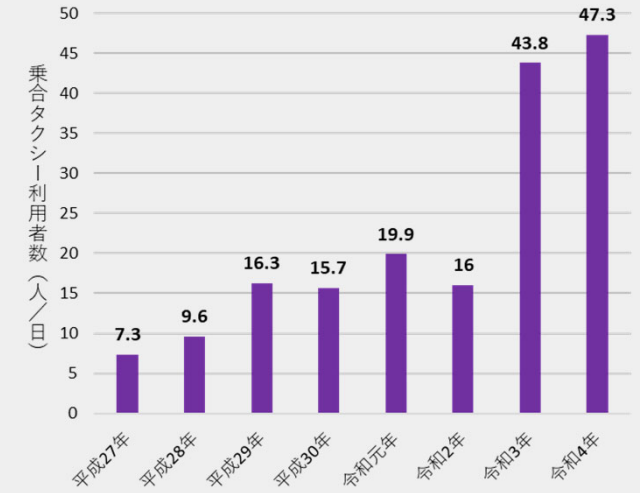
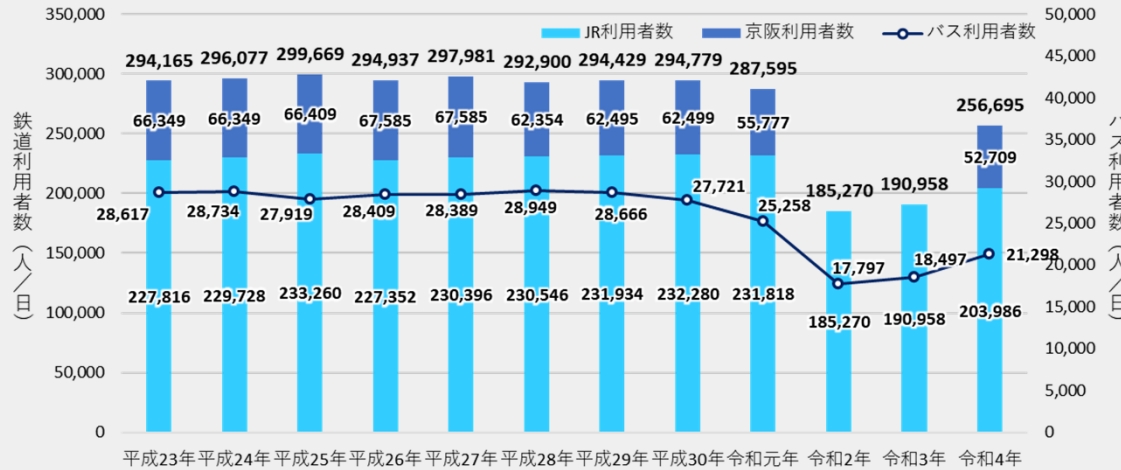
出典：国勢調査

出典：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 湖西地域の現状 移動の状況

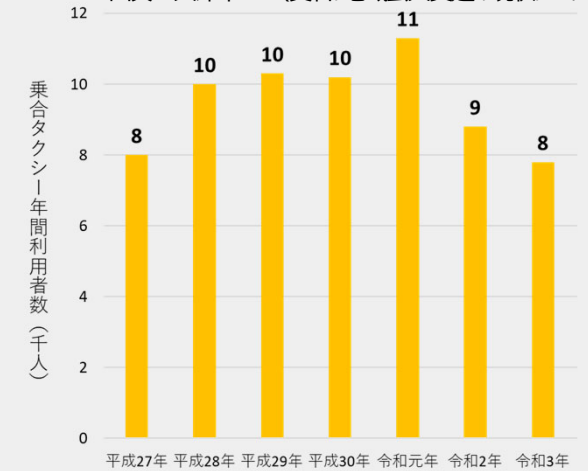
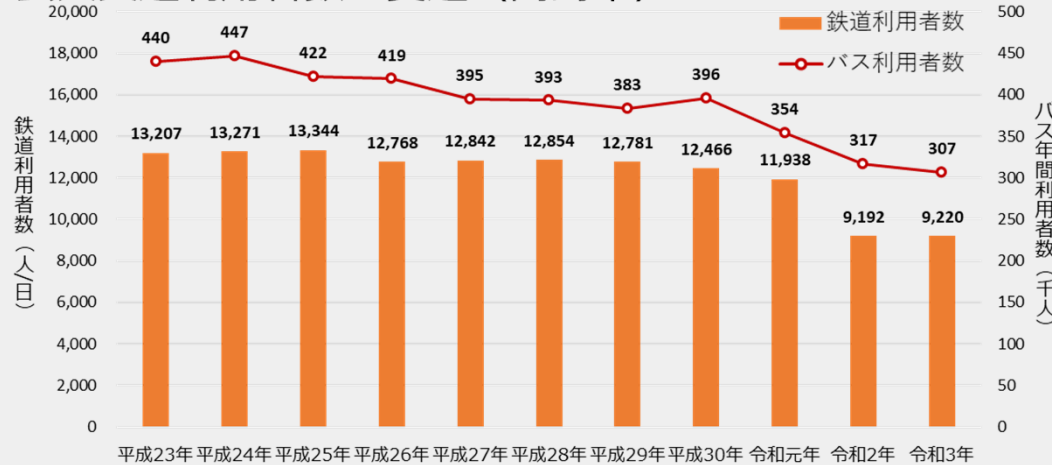
- 鉄道・バスの利用者数は両市ともコロナの影響によって減少し、コロナ前の水準には戻り切っていない
- 乗合タクシーについて、大津市では令和3年に路線が新設された影響で利用者数が飛躍的に増加しているが、高島市ではコロナの影響によって減少

▼公共交通利用者数の変遷（大津市）※京阪電鉄における2020～21年の鉄道利用者数は未調査



出典：大津市HP（資料「地域公共交通の現状について」）

▼公共交通利用者数の変遷（高島市）



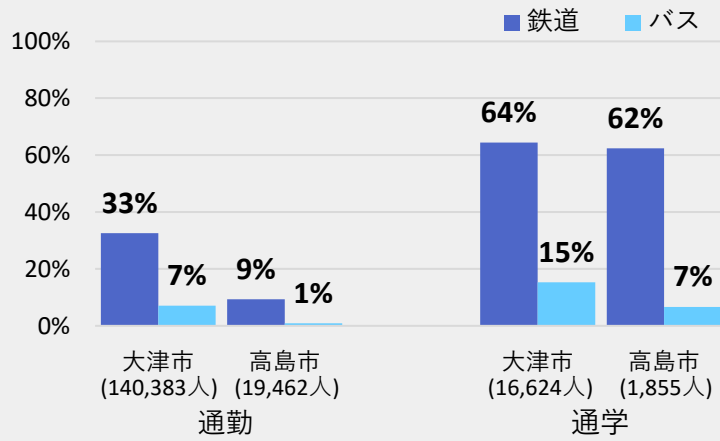
出典：高島市地域公共交通計画

わたしたちの湖西地域の現状 移動の状況

- 両市とも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※

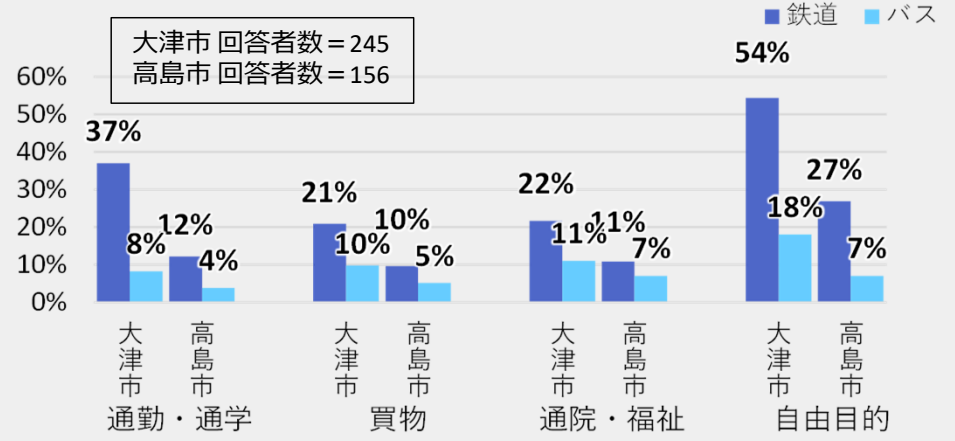
※各市町常住の通勤、通学者に対して、鉄道、バスを使う割合(複数選択可)



出典：R2国勢調査

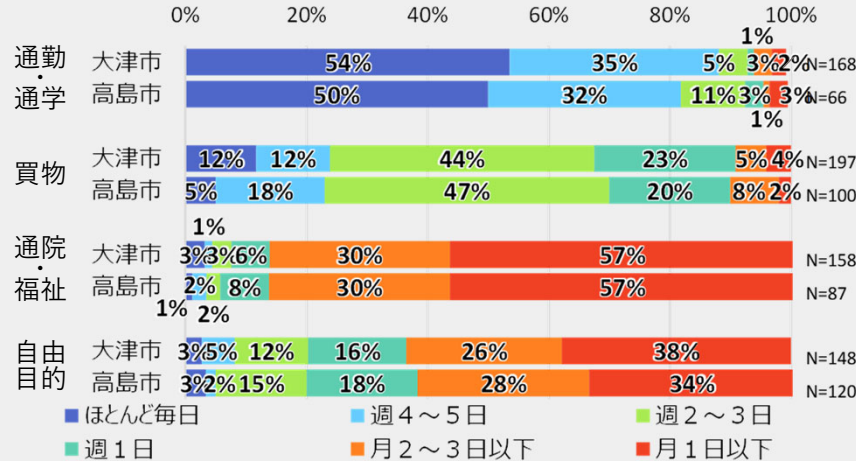
▼目的別の利用交通手段割合※

※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)

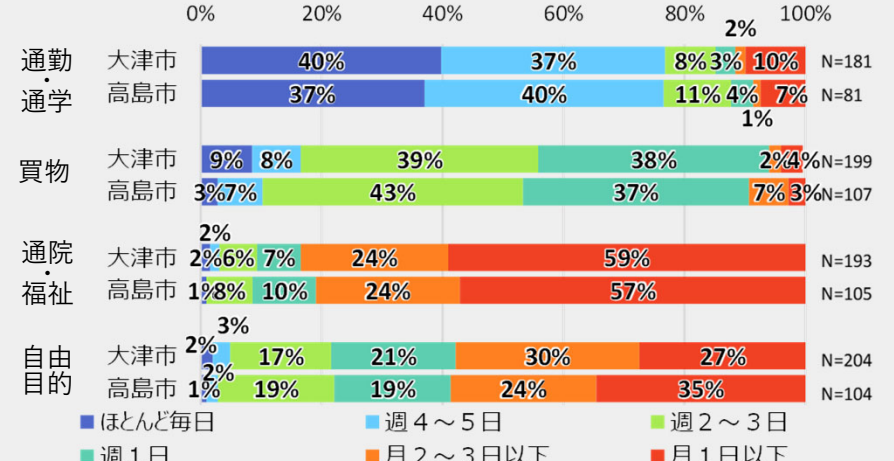


出典：住民アンケート(2022年10月実施)

▼日常的な外出頻度



▼最低限必要な外出頻度

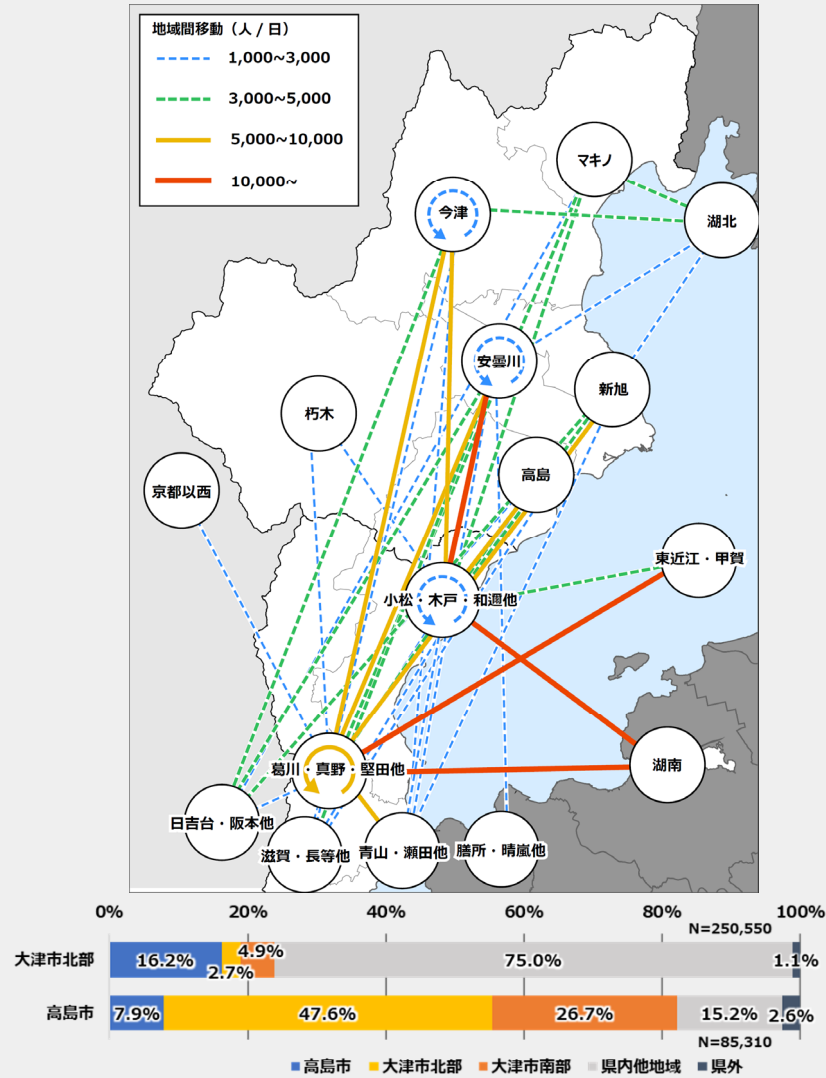


出典：住民アンケート(2022年10月実施)

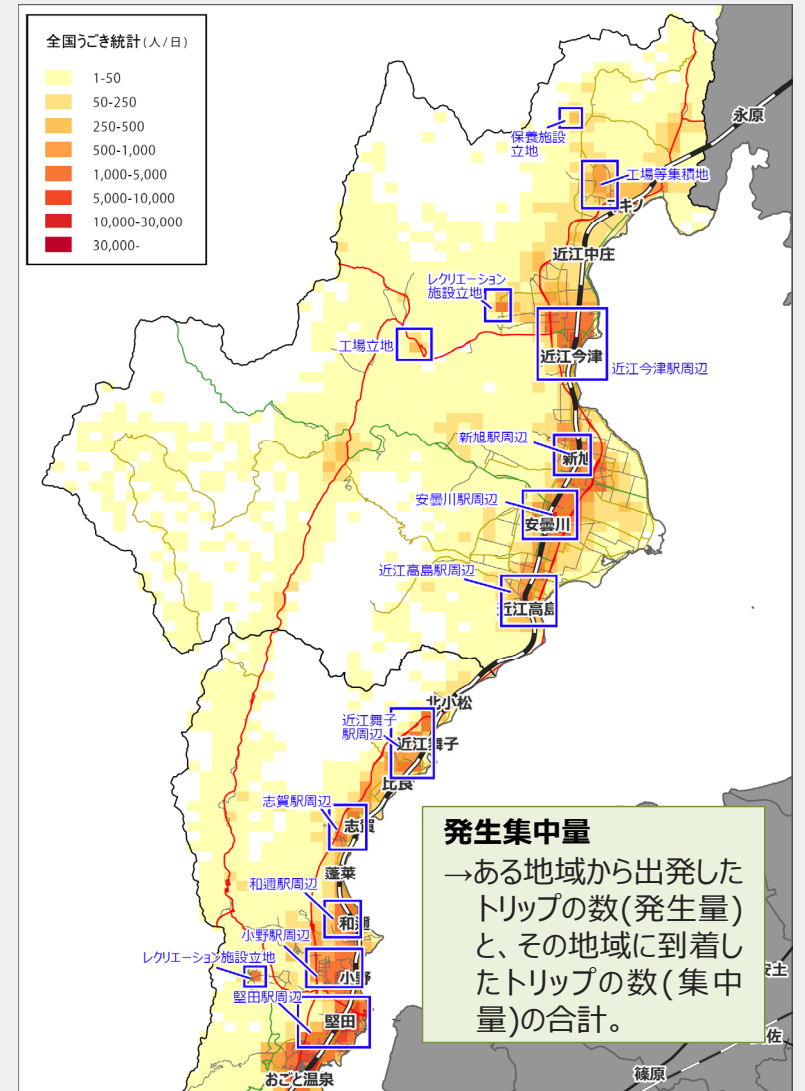
わたしたちの湖西地域の現状 移動の状況

- 湖西地域は大津市北部（小松・木戸・和邇・葛川・真野・堅田等）に関する流動が多く、高島市は大津市との流動が多く、大津市北部は県内他地域との流動が多い
- 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工場等集積地にも存在

▼流動図



▼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）



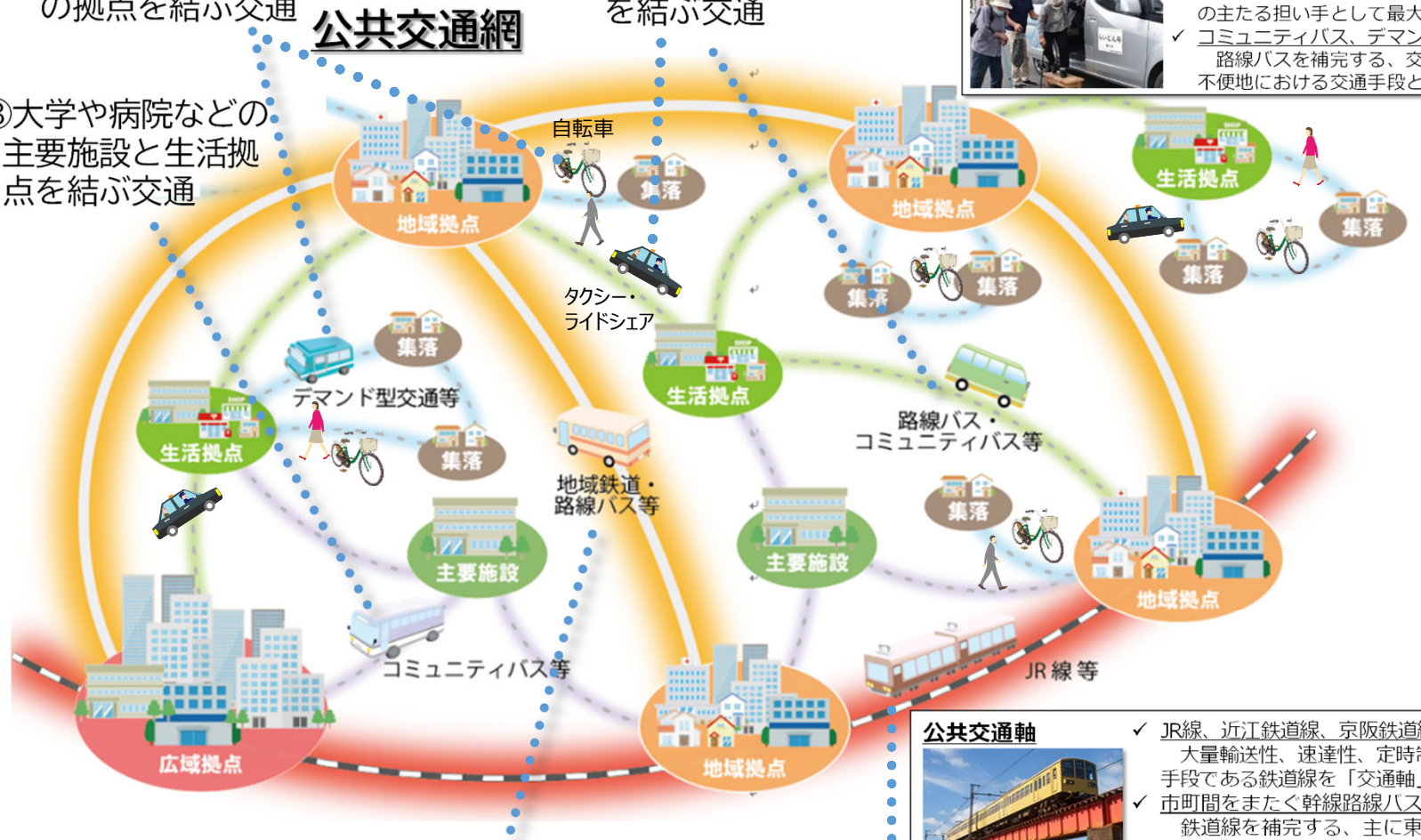
わたしたちの 地域公共交通の目指す姿と役割

- 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、信楽高原鐵道線
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

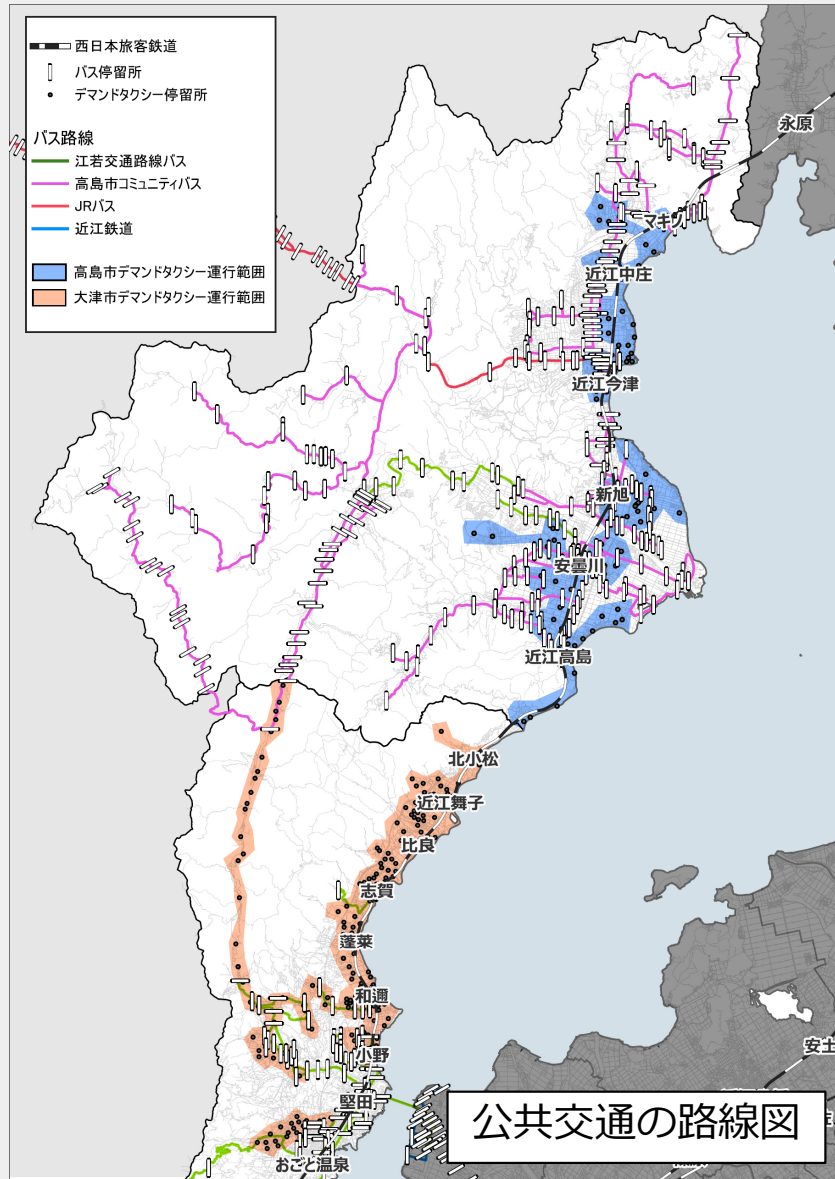
④複数の地域拠点間を結ぶ基幹交通

公共交通軸

⑤広域的な移動手段
(大量輸送性、速達性、定時性)

わたしたちの湖西地域の現状 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、湖西地域全域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湖西線

江若交通バス路線（定時定路線型）

森線	和辻栗原線	堅田葛川線	安曇川中央環状線
船木線	高島今津線	比良登山口線	新旭南循環線
畑線	上寺・田中線	下古賀循環線	新旭西循環線
朽木線	武曾・横山線	高島安曇川線	新旭東循環線

湖国バス路線（定時定路線型）

マキノ高原線	国境線	総合運動公園線
--------	-----	---------

高島市営バス路線（定時定路線型）

針畑線	横谷木地山線	柏宮前坊線	上村能家線
-----	--------	-------	-------

その他バス路線（定時定路線型）

JRバス若江線	高島市営バス今津西線（※要予約）
---------	------------------

定時乗合タクシー（定時定路線型）

マキノ北西部線

予約乗合タクシー（デマンド型）

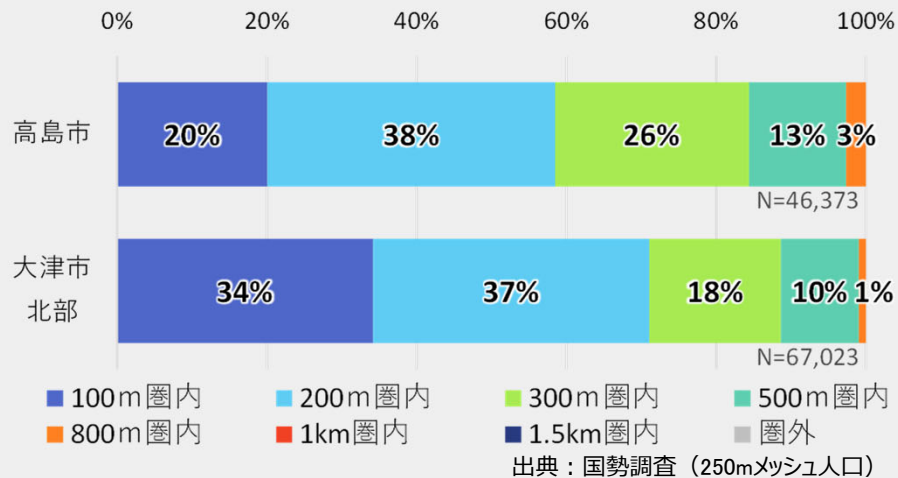
志賀地域のりあいタクシー 「光ルくん号」	葛川・伊香立地域のりあいタクシー 「光ルくん号」
-------------------------	-----------------------------

風車村線	泰山寺線	白浜線	新旭・安曇川線
鶴川線	浜線	松陽台線	あいあいタウン線
マキノ南西部線			

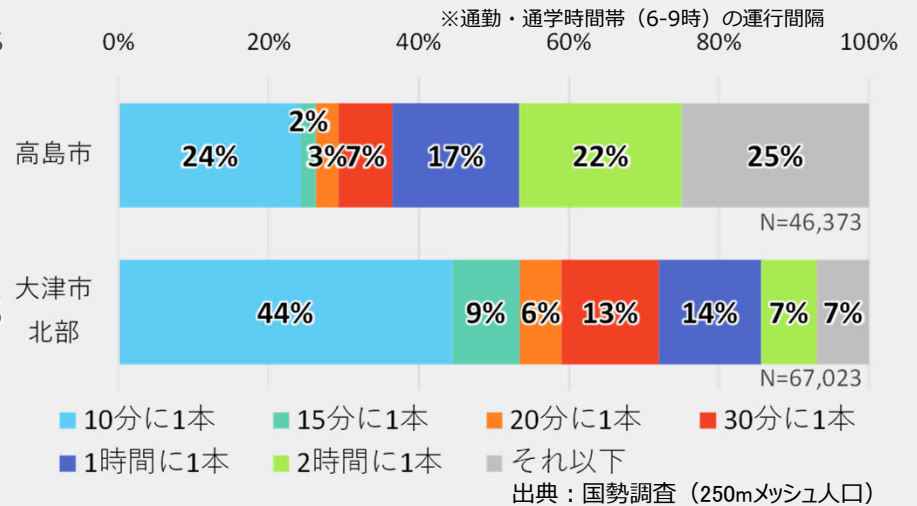
わたしたちの湖西地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通300m圏内の人口カバー率は大津市で約9割、高島市で約8割であり、800m圏になると両市とも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8割以上が選択している「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7割、高島市で約3割となっている

▼公共交通の人口カバー率



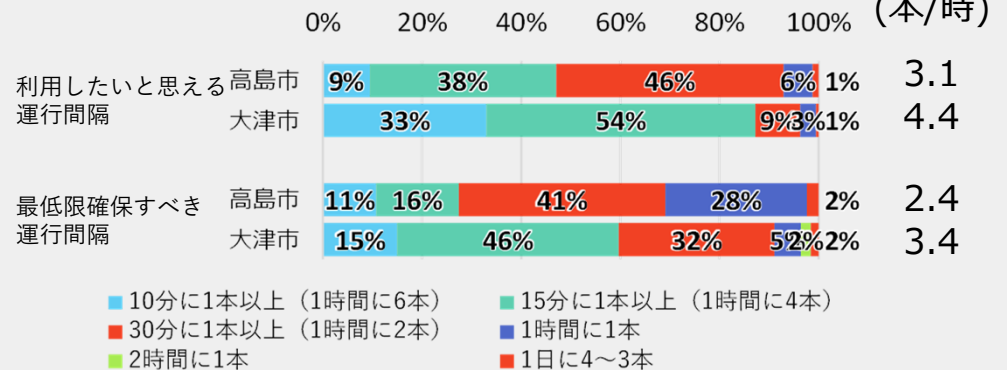
▼運行間隔別の公共交通圏※人口カバー率



※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



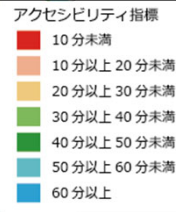
わたしたちの湖西地域の現状 公共交通の状況

- 湖西地域内の鉄道駅に対しての平均移動時間は約22分
- 湖西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

▼湖西地域内の全鉄道駅のアクセシビリティ指標の状況 ▼湖西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

湖西地域内の全メッシュに対する鉄道駅からの平均移動時間：22分

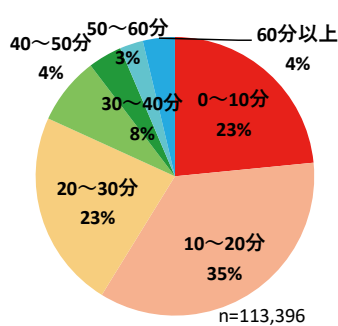
※各メッシュについて複数の鉄道駅に到達できる場合、最小時間を採用
 ※朝ピーク時（6～9時）の運行本数をもとに算出
 ※大津市、高島市のデマンドタクシーを除く



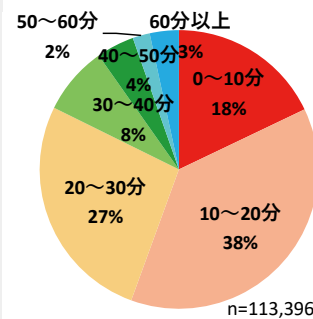
湖西地域内の発生集中量が多いエリアからの平均移動時間：22分

※各メッシュについて複数の発生集中量が多いエリアに到達できる場合、最小時間を採用
 ※昼間（9～17時）の運行本数をもとに算出
 ※大津市、高島市のデマンドタクシーを除く

移動時間別人口カバー率



移動時間別人口カバー率



・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

わたしたちの湖西地域の現状 公共交通の状況

○湖西地域内の買い物施設が集積している発生集中量が多いエリアに対しての平均移動時間は約35分

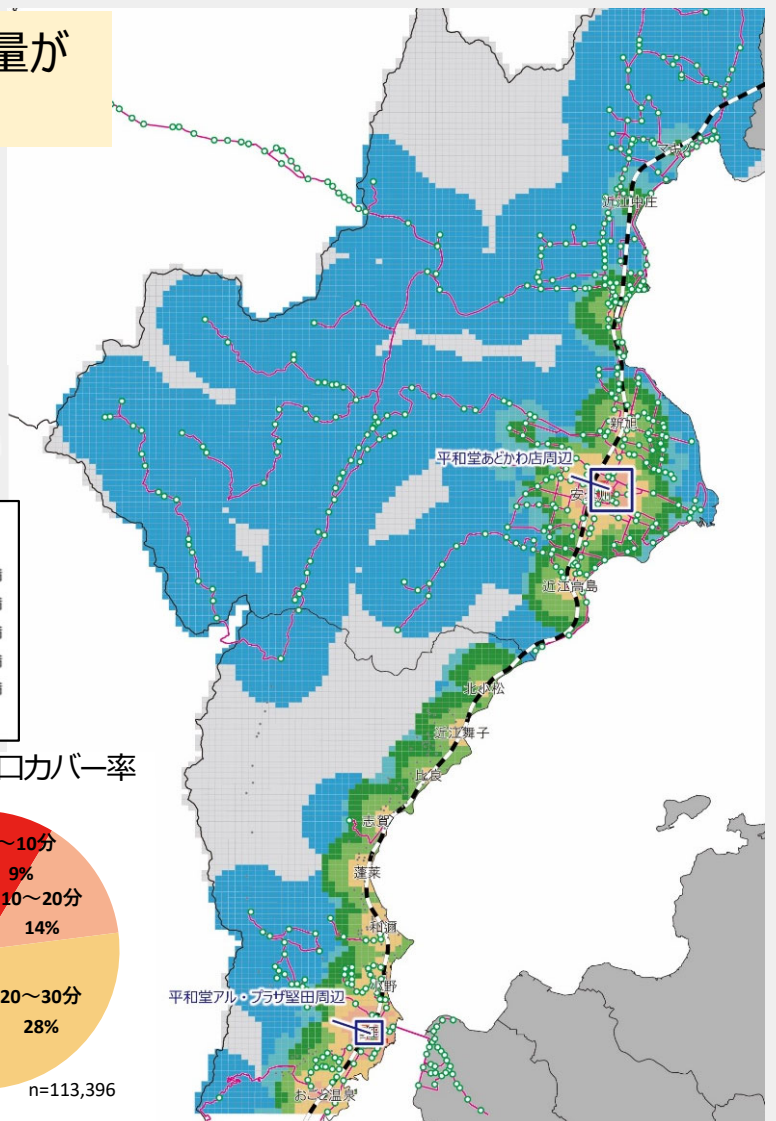
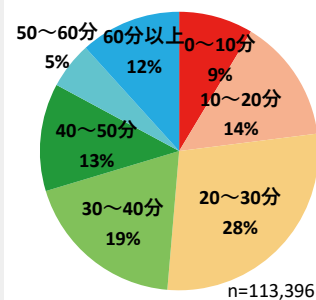
▼湖西地域内の買い物施設が集積している発生集中量が多い全エリアのアクセシビリティ指標の状況

湖西地域内の買い物施設が集積している発生集中量が多いエリアからの平均移動時間：35分

※各メッシュについて複数の発生集中量が多いエリアに到達できる場合、最小時間を採用
 ※昼間（9～17時）の運運行本数をもとに算出
 ※大津市、高島市のデマンドタクシーを除く



移動時間別人口カバー率



・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められる指標（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)

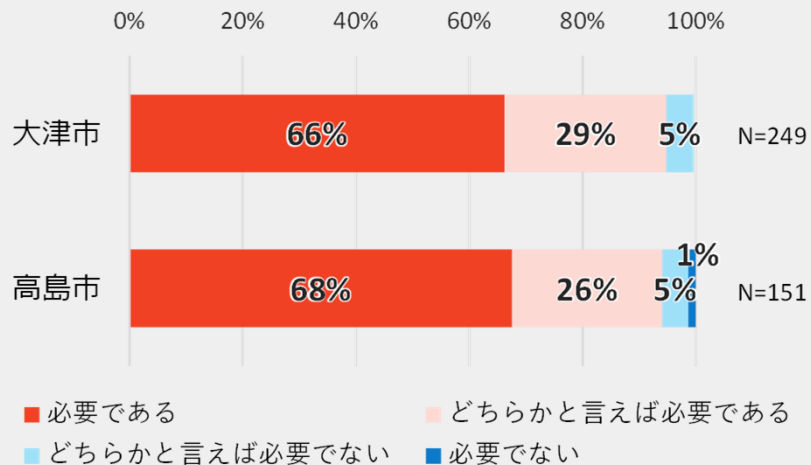
運行本数が多い = 待ち時間が減少、運行本数が少ない = 待ち時間が増加

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

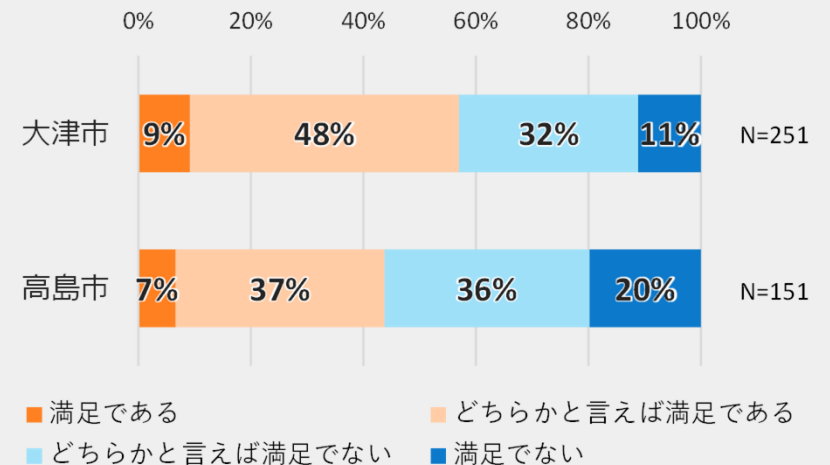
わたしたちの湖西地域の現状 公共交通の状況

- 公共交通の必要性について、両市とも「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」と回答した人は大津市は約6割、高島市は約4割

▼公共交通の必要性



▼公共交通に対する満足度



「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

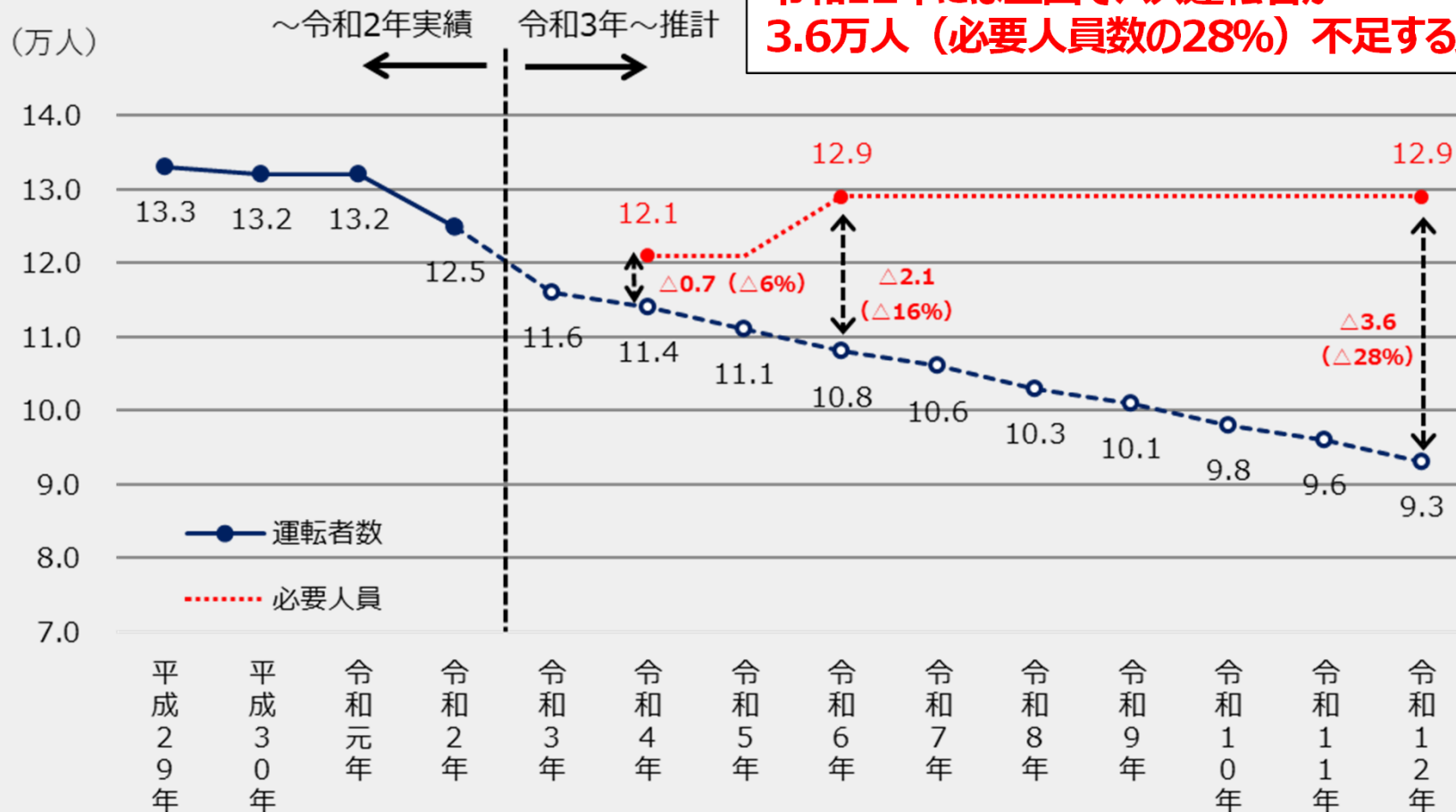
- ・車社会がなくなる限り、必要性を感じないから
- ・車に乗れなくてもネットスーパーや食料品店送迎、宅配等の代替手段があるから 等

出典：住民アンケート（2022年10月実施）

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 <湖西地域>

	高島市（2022.12策定）	大津市（2021.3策定）
まちづくり (方針)	<ul style="list-style-type: none"> ● 農村地域型的生活関連サービスの集積化等を目指した都市基盤整備 ● そのためには、基盤となるまちと地域、地域と都市間の交流を高める有機的な交通ネットワークの整備が重要 (高島市都市計画マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通により、地域拠点・生活拠点を結ぶとともに、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
移動 (課題及び現状)	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の利用促進には、駅への駐車場整備や乗継向上、駅周辺のまちの活性化が必要 ● コロナ禍等による利用者数減少で鉄道等での減便 	<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
交通弱者 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通を廃止した場合、朽木を中心に移動手段喪失や外出機会減少が予測 	<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
公共交通の利便性 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民が地域公共交通で重視する項目は、鉄道との乗継ぎ重視が最多。運賃、駅・バス停環境、情報提供、運行継続と続く ● 鉄道駅までバス等で移動できる人は約 5 割に留まり、多くは情報不足に起因 路線の認知率は、鉄道で約 8 割、バスで約 3 割、乗合タクシーで約 1 割 	<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
観光 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客のアクセス向上が必要 バスでは観光利用の多い路線も存在、観光客は4～5月、7～8月頃が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光振興策と連動した利用促進
運行 (課題及び現状)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少ないし横ばい傾向の路線が多い。コロナ禍で利用者がさらに減少 ● 市内バス・乗合タクシー全路線が赤字 ● バス運転手等の担い手不足が進展 	<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

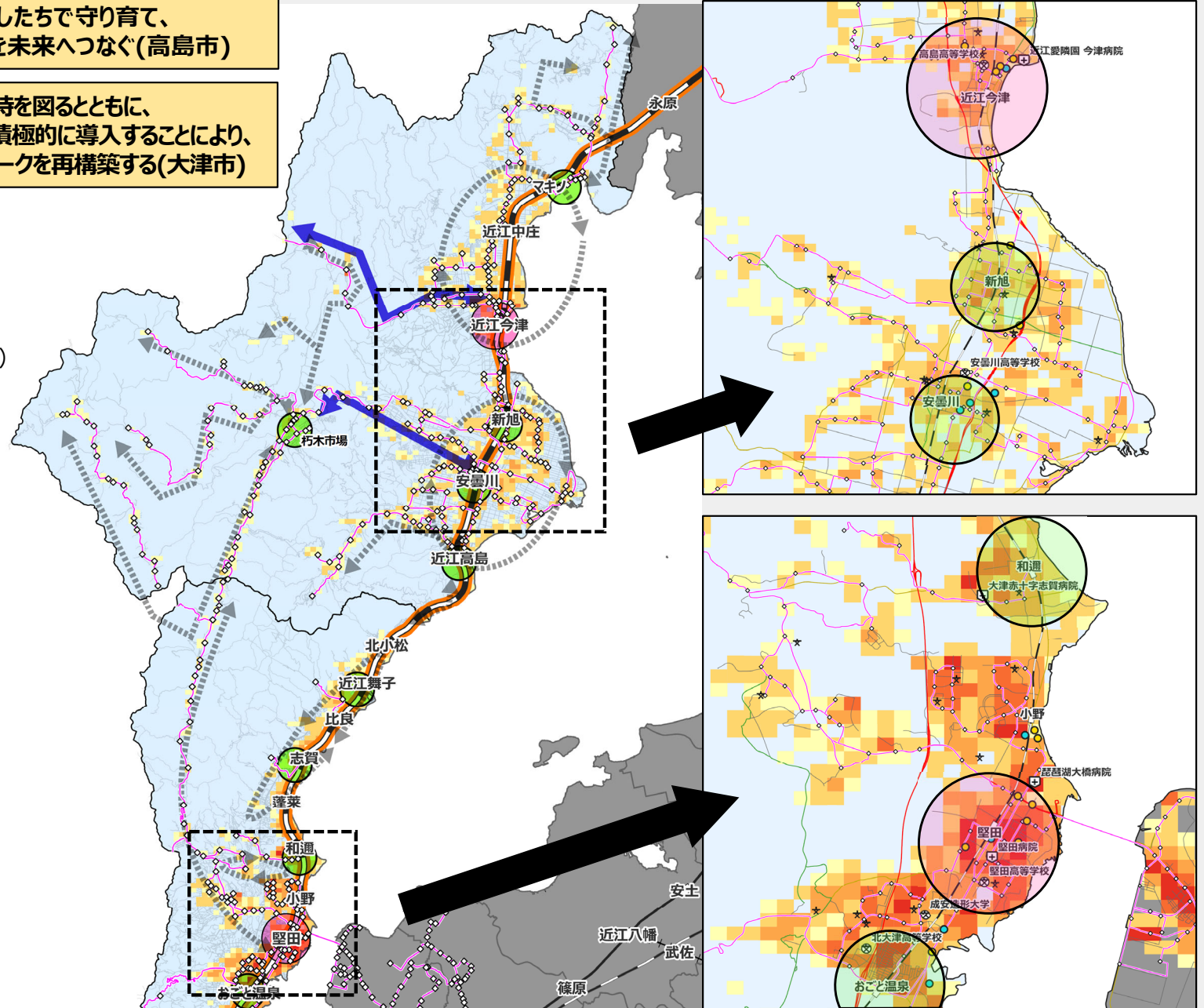
わたしたちの湖西地域の将来像 全体図（公共交通系）

地域公共交通をわたしたちで守り育て、
人がいかう高島市を未来へつなぐ(高島市)

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(大津市)

- 都市拠点
- 地域拠点
- ↔ 地域内幹線バス
- ↔ 地域内支線バス
- JR線(基幹交通)
- ◇ バス停
- バス路線
- 高速道路
- 国道
- 主要県道
- 一般県道
- ★ 小中学校
- ⊗ 高等学校・大学
- ⊕ 病院

- 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



湖西地域の将来像 各市の施策（公共交通系）

公共交通に関する施策

<p>地域公共交通ネットワークの構築</p>	<p>地域公共交通路線の維持・確保 基幹となる鉄道・バス路線の維持・確保に向けた検討（大津市） 支線となる地域内フィーダー系統路線の維持（大津市） 地域に最適な旅客輸送サービスへの移行によるサービス継続（高島市）</p>
<p>地域公共交通とまちづくりとの連携</p>	<p>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（大津市） 北陸新幹線の金沢～敦賀駅間開業を踏まえた広域周遊観光等の促進（高島市） 観光施策との連携（高島市）</p>
<p>地域公共交通の利用促進</p>	<p>広報誌等における情報提供 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（大津市） 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（大津市） 高齢者の運転免許返納後の公共交通利用への転換促進（大津市） イベントやキャンペーンを通じたPRの推進（大津市） 観光振興策と連動した利用促進（大津市） 市外の人にも分かりやすい情報提供とMaaS(Mobility as a Service)への対応（高島市） ノーマイカーDAYの取り組みを企業へ働きかけ（高島市） 小学校等でのバス乗り方教室の開催（高島市） 地域公共交通の担い手確保（高島市）</p>
<p>地域公共交通の利便性向上</p>	<p>待合環境の向上 公共交通のバリアフリー化の促進 乗換え連絡機能の強化 バス・鉄道のキャッシュレス決済の導入 バスの運行ルート・停留所位置の改善（高島市） コミュニティバスに乗りやすい環境の確保（高島市） 鉄道駅の有人化維持（高島市） 利用しやすい運賃体系の実装（高島市）</p>

わたしたちの 湖西地域の将来像 全体図（都市計画系）

都市づくりの目標像

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
(大津市)

里山・里住・里湖をつなぐ結の都市づくり(高島市)

各市のまちづくりに関する方針や施策

大津市（分野別のまちづくりの方針等）

土地利用を適正に誘導する
(安全安心な住環境の確保、既存工業地の機能充実、里山、農地等の緑地の保全、湖岸の保全と活用など)

交通ネットワークを再構築する
(公共交通の利便性の向上、生活道路の改善、バリアフリー化の推進、道路環境の維持・管理など)

歴史・文化に磨きをかけ、まちの魅力を高める（歴史・文化遺産の保存と継承など）

自然環境の保全・活用と環境負荷の少ないまちをめざす
(多様な自然環境の体系的な保全、省資源化の推進など)

都市景観を創造する（景観計画等に基づく良好な景観の形成など）

災害対策を進める（災害基盤の整備、災害予防対策、防災意識の向上など）

都市施設を適正化する（公園・緑地の改修・保全等、下水道・河川の整備など）

高島市

J Rマキノ駅周辺の景観の保全および公共交通の結節機能の向上：①

J R近江今津駅周辺および今津港周辺への出店誘導：②

歴史文化資源を活かしたイベント等の企画運営

公園等の改装

新旭駅周辺における新たな企業進出を誘導するための環境整備：③

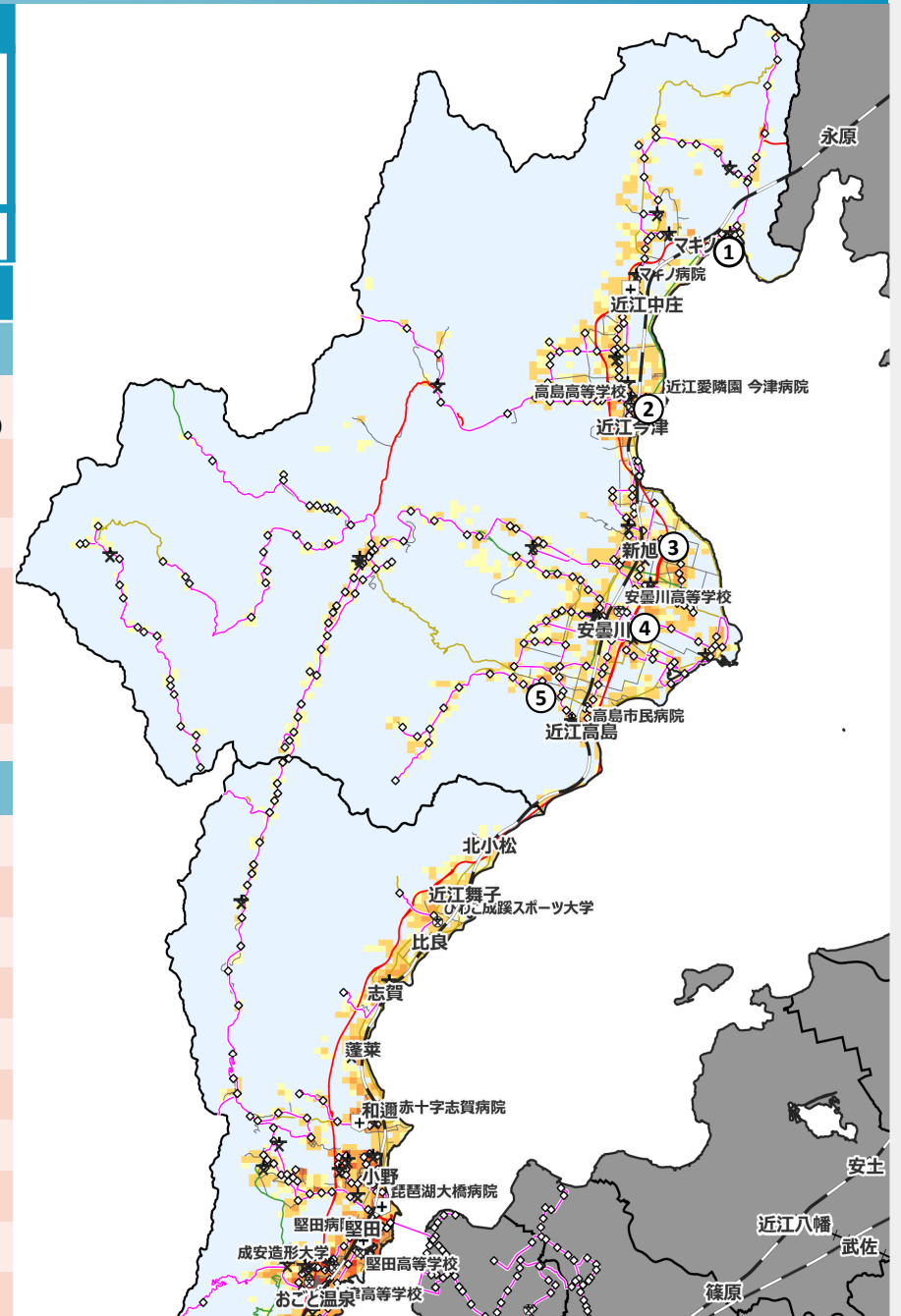
新規起業者の育成

安曇川駅周辺における交通の利便性の向上や歩行者動線の安全性の確保：④

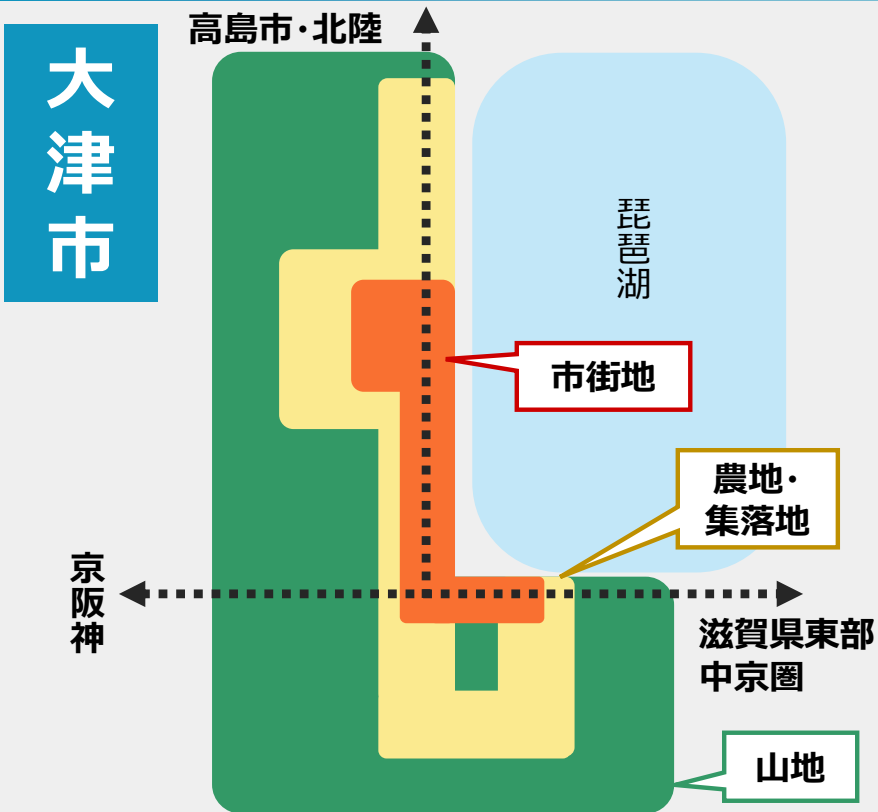
空き店舗対策などによる、人の流れの回復、再生

文化的景観等と調和した市街地の形成

近江高島駅前や旧国道沿いのびれっじ等商店街の活性化：⑤



わたしたちの湖西地域の将来像 各市の都市づくり



都市づくりの目標

**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**

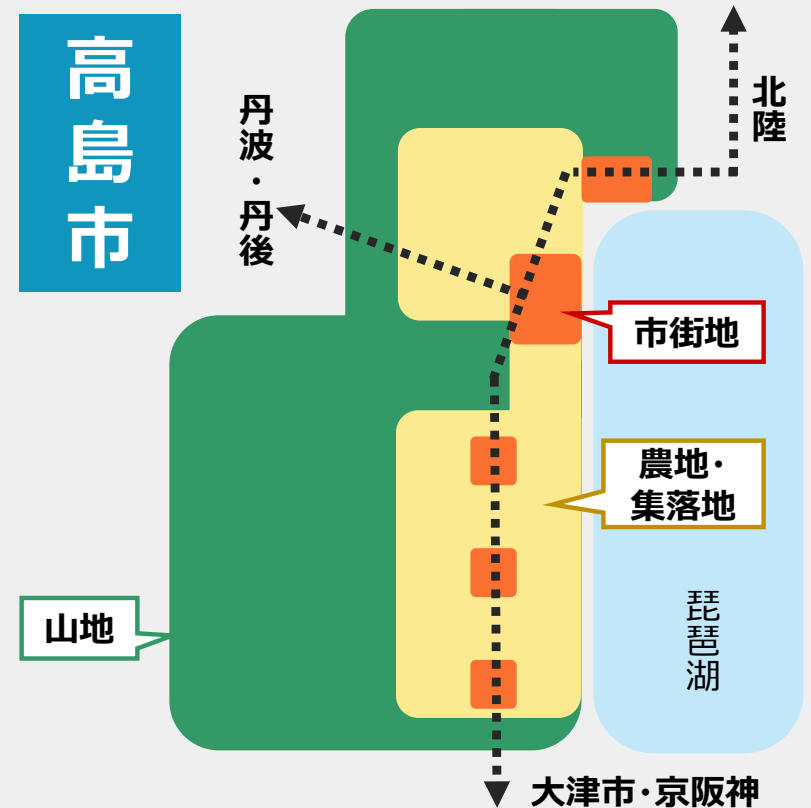
- ・都市基盤の既存ストックを最大限に活用し、環境負荷の少ないコンパクトな住み続けたいと思えるまちづくりを目指す。

**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**

- ・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磨くことによって、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

- ・地域主体の自助・共助のまちづくりの促進と支援を行う。



都市づくりの目標

土地利用の拠点形成とバランスのとれた都市づくり

- ・都市機能の高度化・充実を図りつつ、コンパクトで秩序ある市街地の形成を目指す。
- ・各地域の歴史文化、人的、物的資源を尊重し活かしながら市民、民間企業・機関団体との協働し都市づくりを進める。

人とひと、地域とまちが行き交う交流の都市づくり

- ・道路網の充実および鉄道輸送力の強化に加え、都市機能を整備することを通じて、都市間交流や地域内移動の活発化を図る。

恵まれた自然や歴史と地域文化を活かした都市づくり

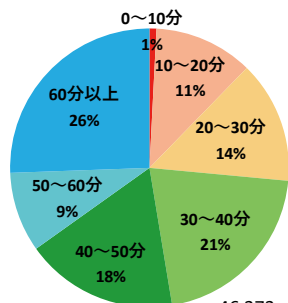
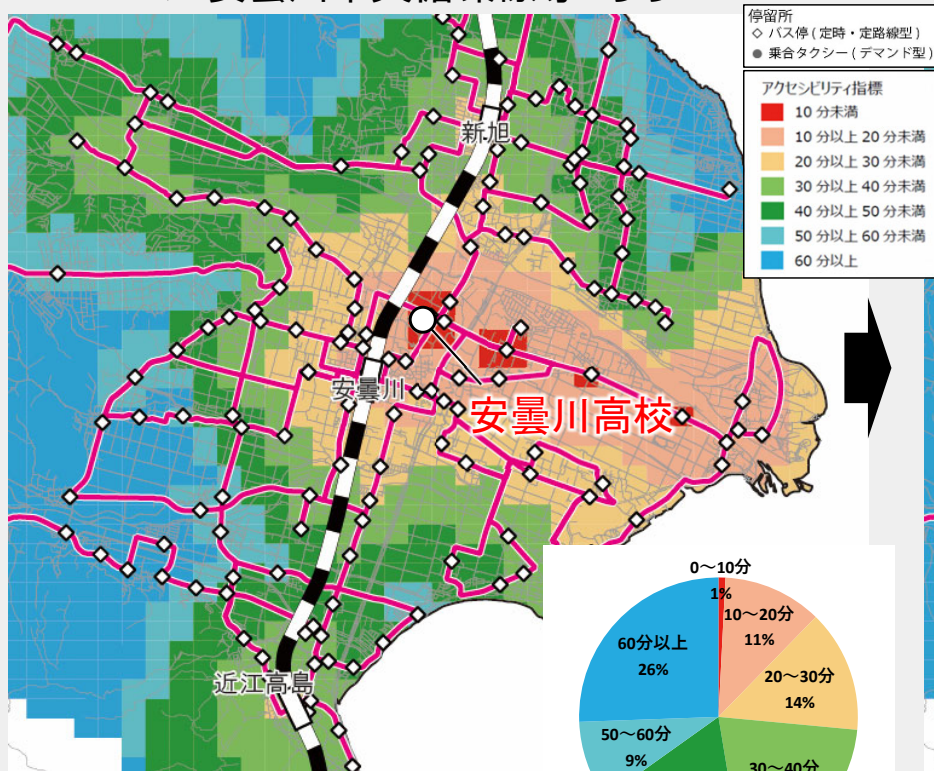
- ・地域の人々が培ってきた文化的蓄積や生活スタイル、景観等を保全し、地域の誇りとして都市づくりに活かす。

“安曇川高校”における公共交通の影響

○安曇川高校へアクセスする“安曇川中央循環線等※”があることで、安曇川高校へは鉄道駅から離れた地域からもアクセスが可能となっている

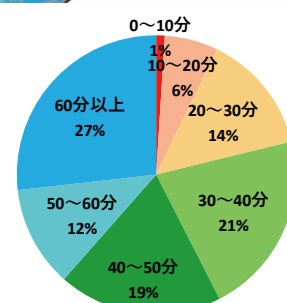
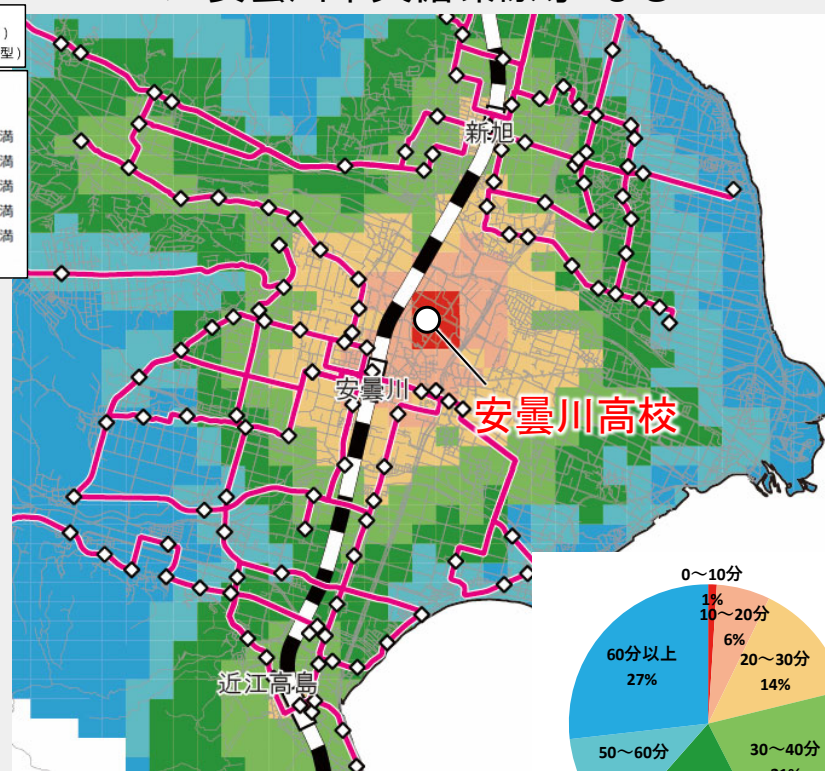
※安曇川中央循環線、船木線、新旭南循環線、新旭・安曇川線

▼“安曇川中央循環線等”あり



※高島市の人口割合 n=46,373

▼“安曇川中央循環線等”なし



※高島市の人口割合 n=46,373

※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)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

※“安曇川高校”を目的地として、朝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、各メッシュから安曇川高校へは何分かかるかを示す)

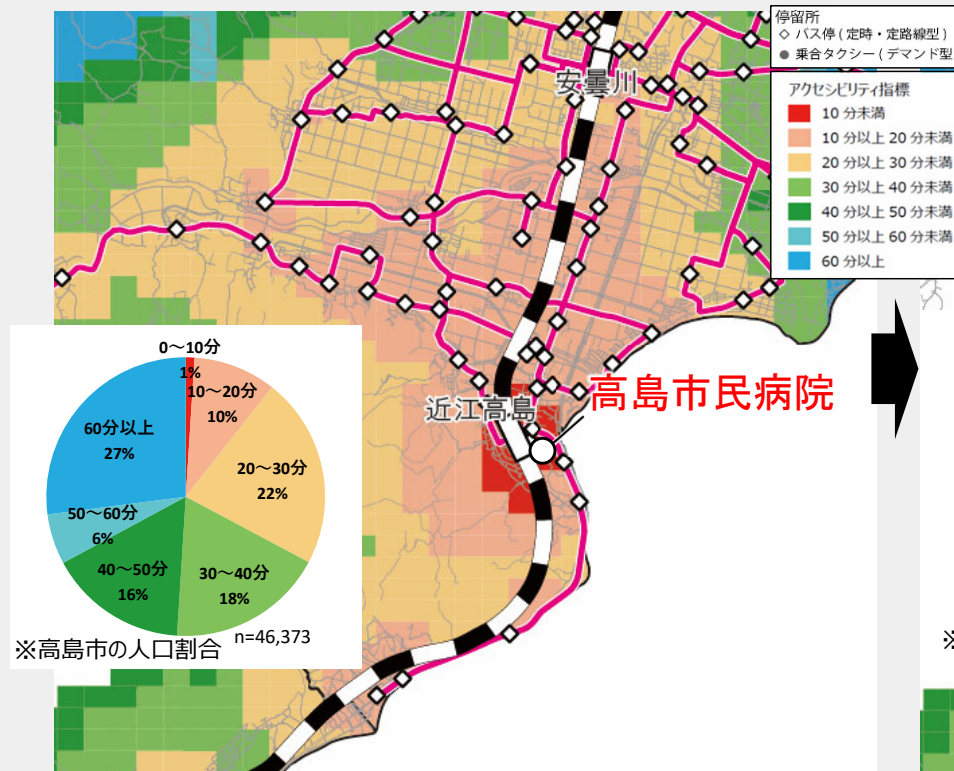
※“安曇川中央循環線等”なしの場合は、安曇川高校周辺の近いバス停から徒歩で行く等、安曇川高校へ行く複数の経路の中で最短となる経路を選択するものとして算出

“高島市民病院”における公共交通の影響

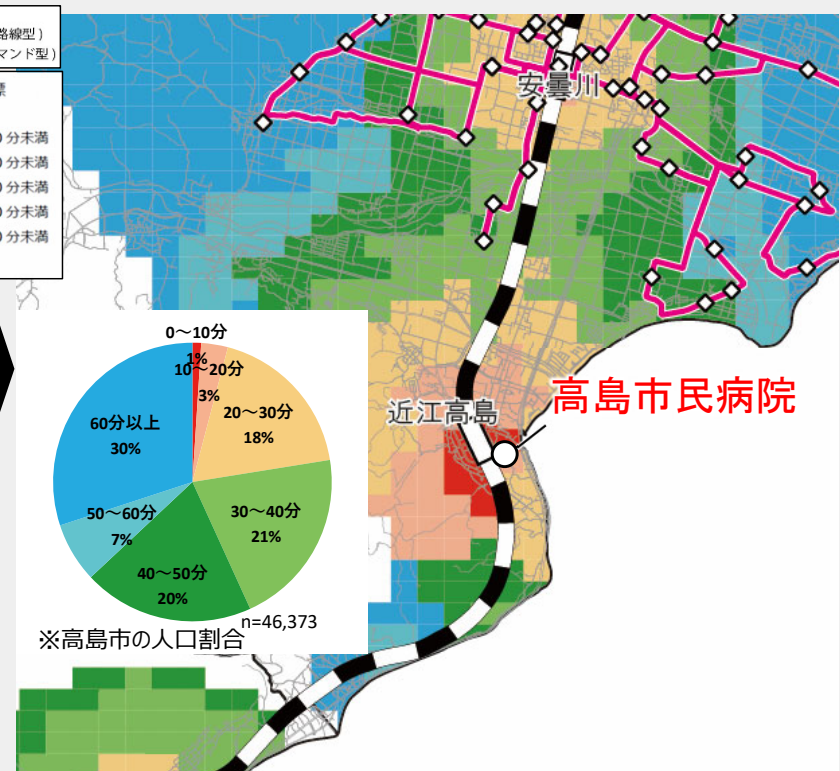
○高島市民病院へアクセスする“高島安曇川線等”※があることで、高島市民病院へは鉄道駅から離れた地域からもアクセスが可能となっている

※高島安曇川線、畑線、武曽・横山線、鵜川線

▼“高島安曇川線等”あり



▼“高島安曇川線等”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)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

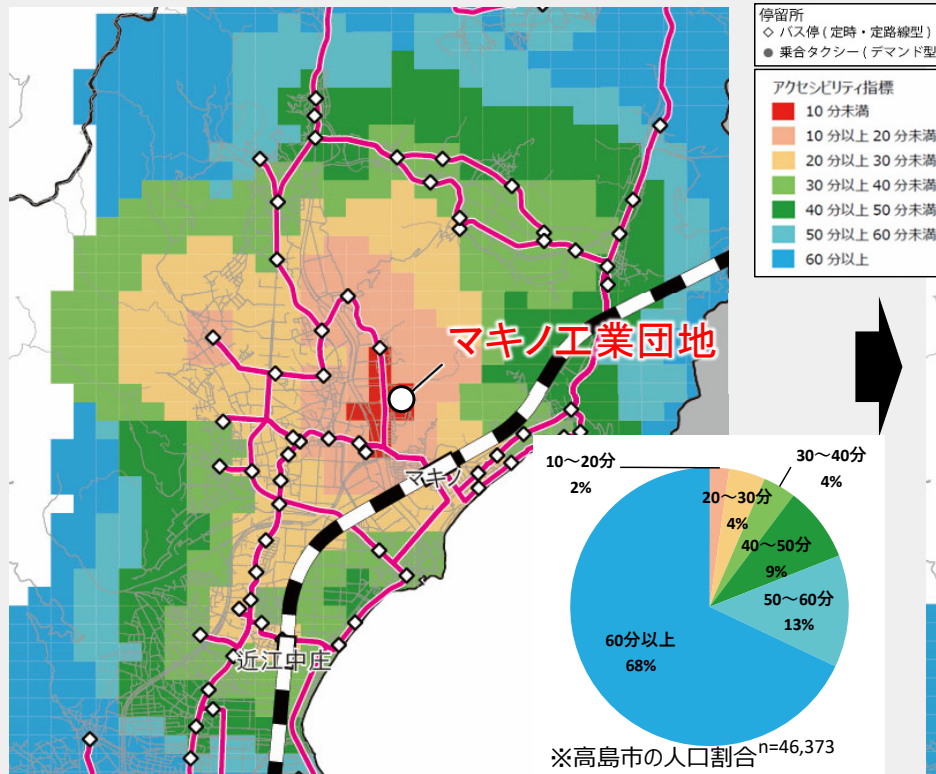
※“高島市民病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出 (公共交通で移動する場合に、各メッシュから高島市民病院へは何分かかるかを示す)

※“高島安曇川線等”なしの場合は、高島市民病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、高島市民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

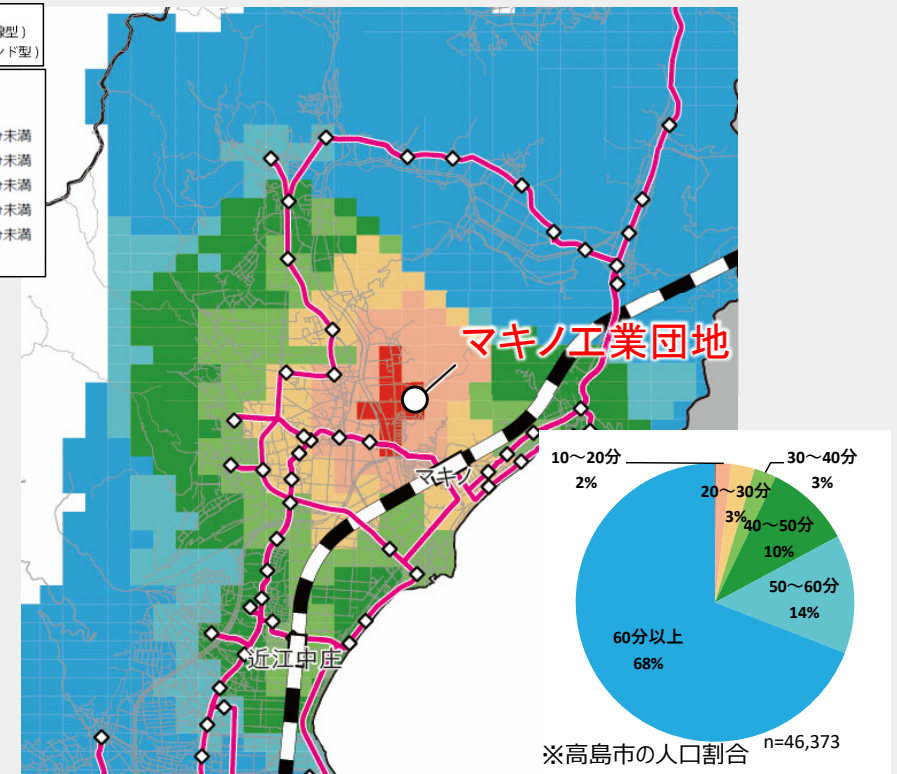
“マキノ工業団地”における公共交通の影響

○マキノ工業団地周辺を通る“マキノ北西部線”があることで、マキノ工業団地周辺からのアクセスが可能となっている

▼“マキノ北西部線”あり



▼“マキノ北西部線”なし

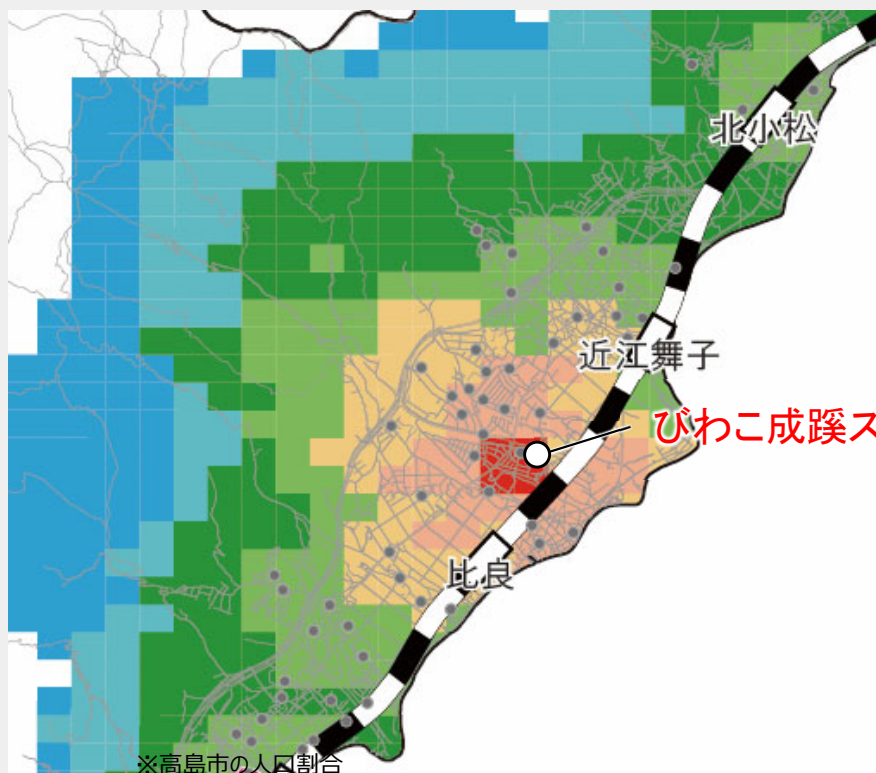
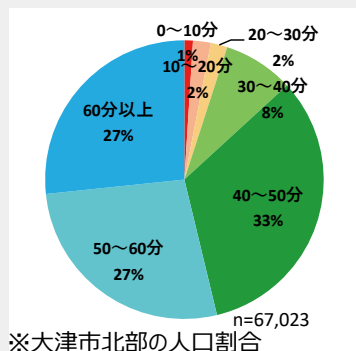


※アクセシビリティ指標（ACC）とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
 ※乗合タクシー（デマンド型）は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“マキノ工業団地”を目的地として、朝6～9時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュからマキノ工業団地へは何分かかるかを示す）
 ※“マキノ北西部線”なしの場合は、マキノ工業団地周辺の近いバス停から徒歩で行く等、マキノ工業団地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

“びわこ成蹊スポーツ大学”における公共交通の影響

- びわこ成蹊スポーツ大学の周辺は路線バスがなく、乗合タクシーのみが運行している
- 乗合タクシーがない場合、最寄りの近江舞子駅や比良駅までは、徒歩で約20～30分かかる

▼“マキノ北西部線”あり

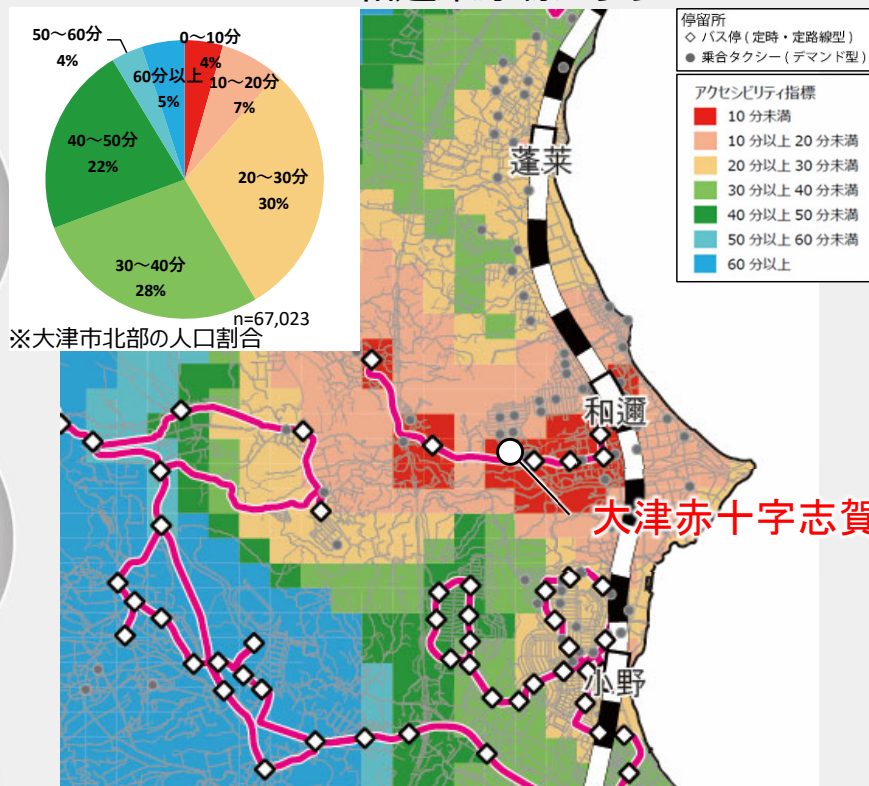


※アクセシビリティ指標 (ACC) とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出 (最短経路探索)
 ※乗合タクシー (デマンド型) は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC 計算上は含んでいない
 ※“びわこ成蹊スポーツ大学”を目的地として、朝6～9時の運行本数をもとに各250mメ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、各メッシュからびわこ成蹊スポーツ大学へは何分かかかるかを示す)

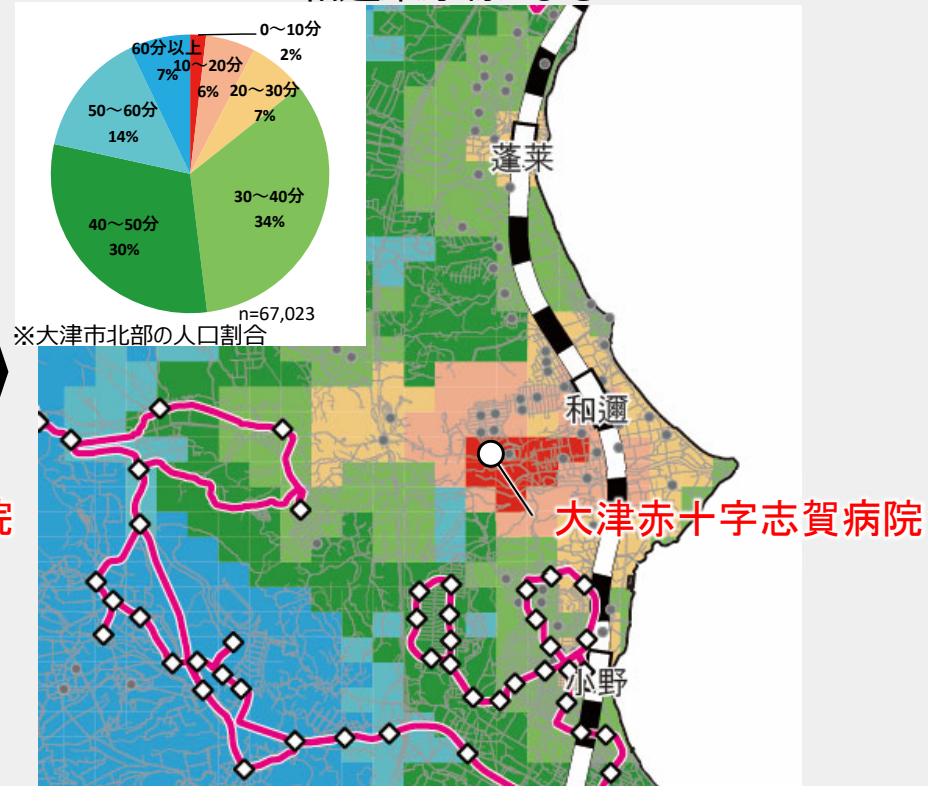
“大津赤十字志賀病院”における公共交通の影響

○大津赤十字志賀病院周辺を通る“和辻栗原線”があることで、大津赤十字志賀病院周辺からのアクセスが可能となっている

▼“和辻栗原線”あり



▼“和辻栗原線”なし

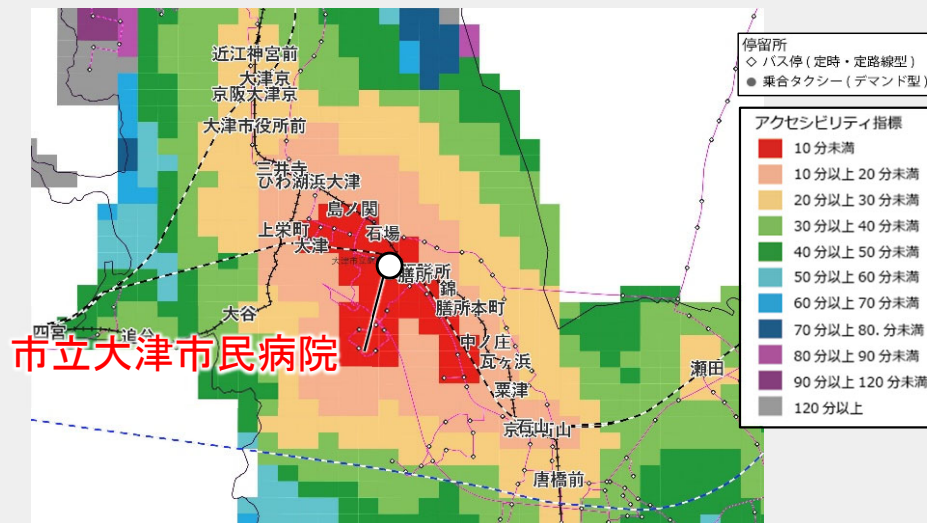


※アクセシビリティ指標（ACC）とは、ある地点からある地点への移動に関して、公共交通で移動する場合の所要時間を示し、利用する公共交通の運行本数に応じた待ち時間を考慮した指標
 ※ある地点からある地点への所要時間は「公共交通に乗るまでの所要時間」「公共交通の待ち時間」「公共交通の所要時間」「公共交通を降りた後の目的地までの所要時間」の合計が最小となる移動を選択するものとして算出（最短経路探索）
 ※乗合タクシー（デマンド型）は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない
 ※“大津赤十字志賀病院”を目的地として、9～17時の運行本数をもとに各250mメッシュからの所要時間を算出（公共交通で移動する場合に、各メッシュから大津赤十字志賀病院へは何分かかかるかを示す）
 ※“和辻栗原線”なしの場合は、大津赤十字志賀病院周辺の近いバス停から徒歩で行く等、大津赤十字志賀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

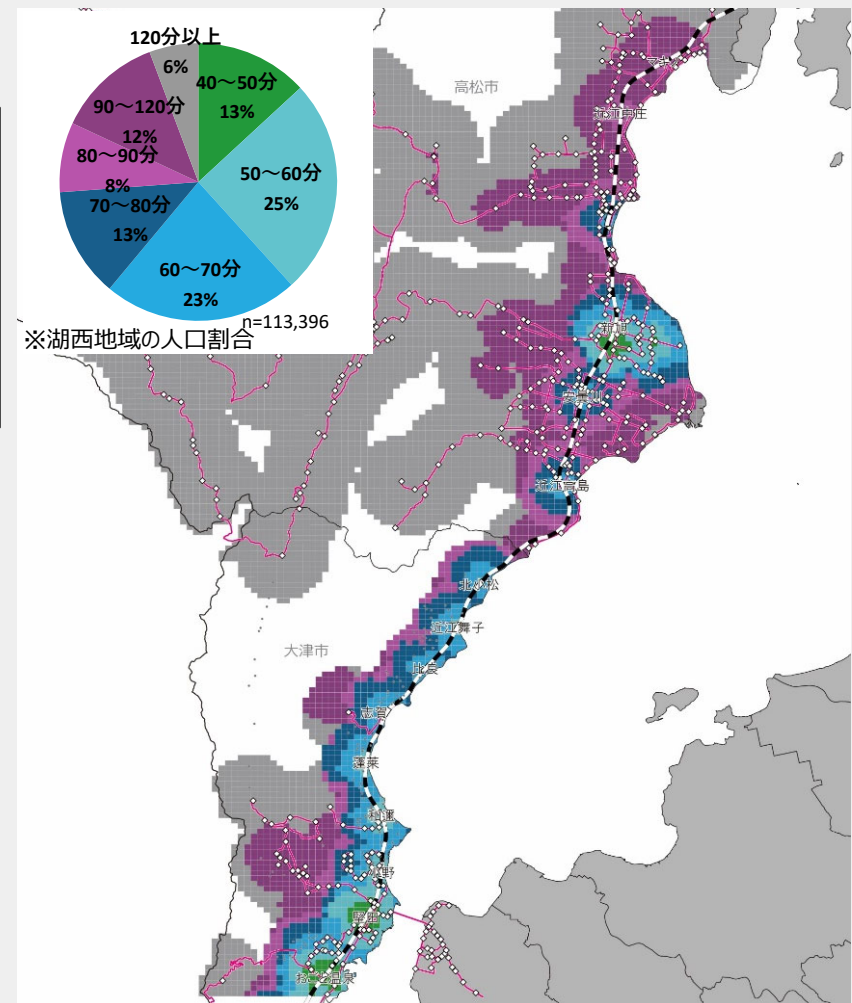
“市立大津市民病院”における公共交通の影響

○膳所駅周辺に位置する“市立大津市民病院”へのアクセスに関して、湖西地域では、鉄道駅周辺で約60分以内で到達できるものの、鉄道駅から離れたエリアは到達に大幅な時間がかかる

▼市立大津市民病院周辺



▼湖西地域



※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)

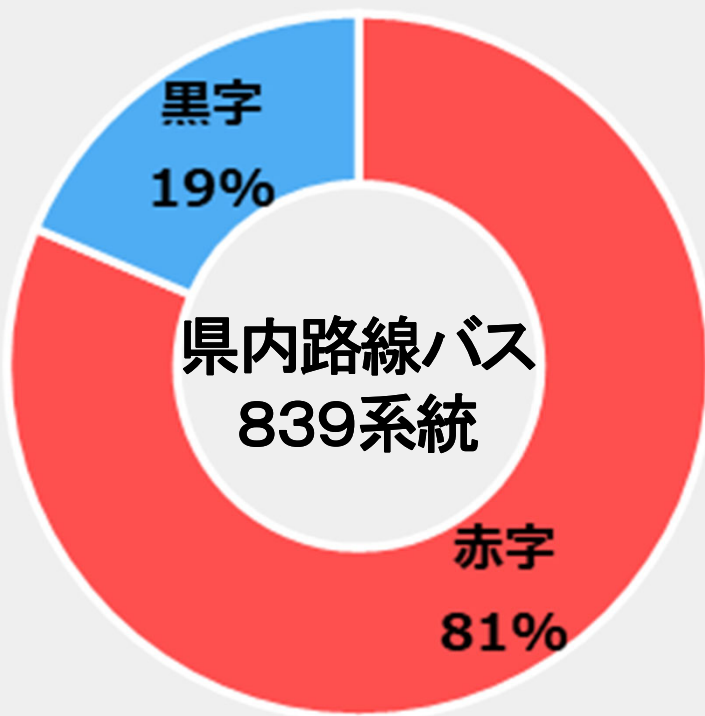
※乗合タクシー(デマンド型)は明確な停留所間の所要時間、運行本数がないため、ACC計算上は含んでいない

※“市立大津市民病院”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、各メッシュから市立大津市民病院へは何分かかるかを示す)

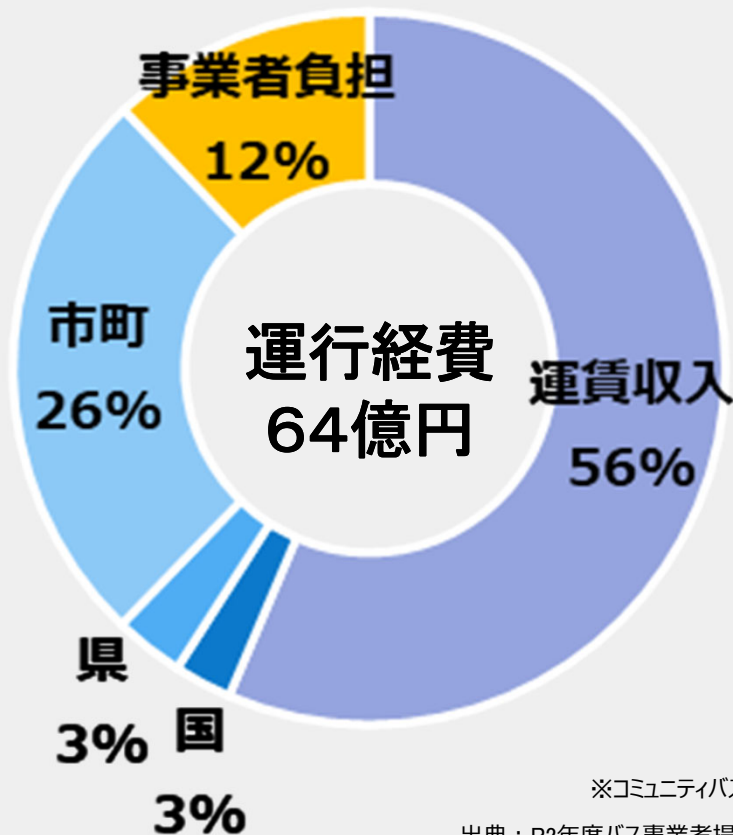
公共交通の収支状況（滋賀県・路線バス）

- 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

▼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



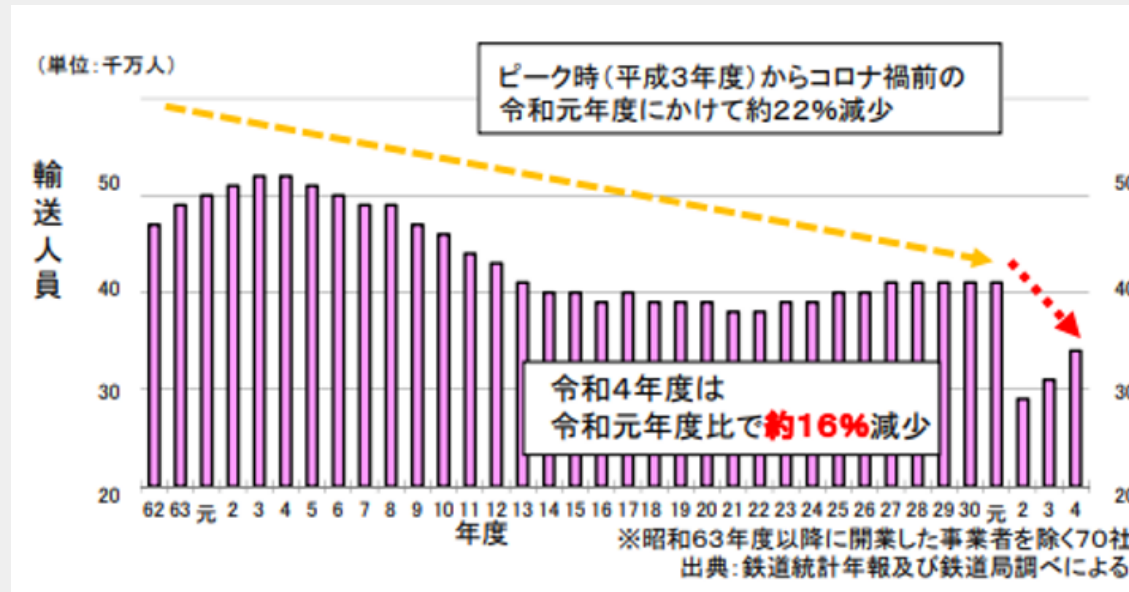
※コミュニティバスを含む

出典：R2年度バス事業者提供資料

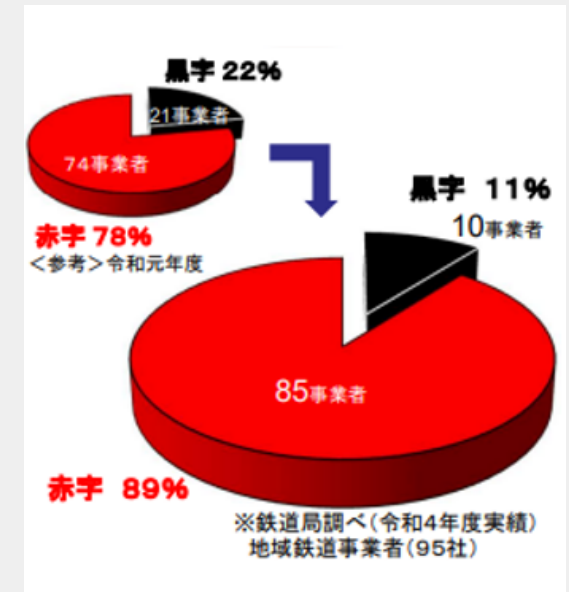
みんなの 公共交通の収支状況（全国・鉄道）

○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）

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

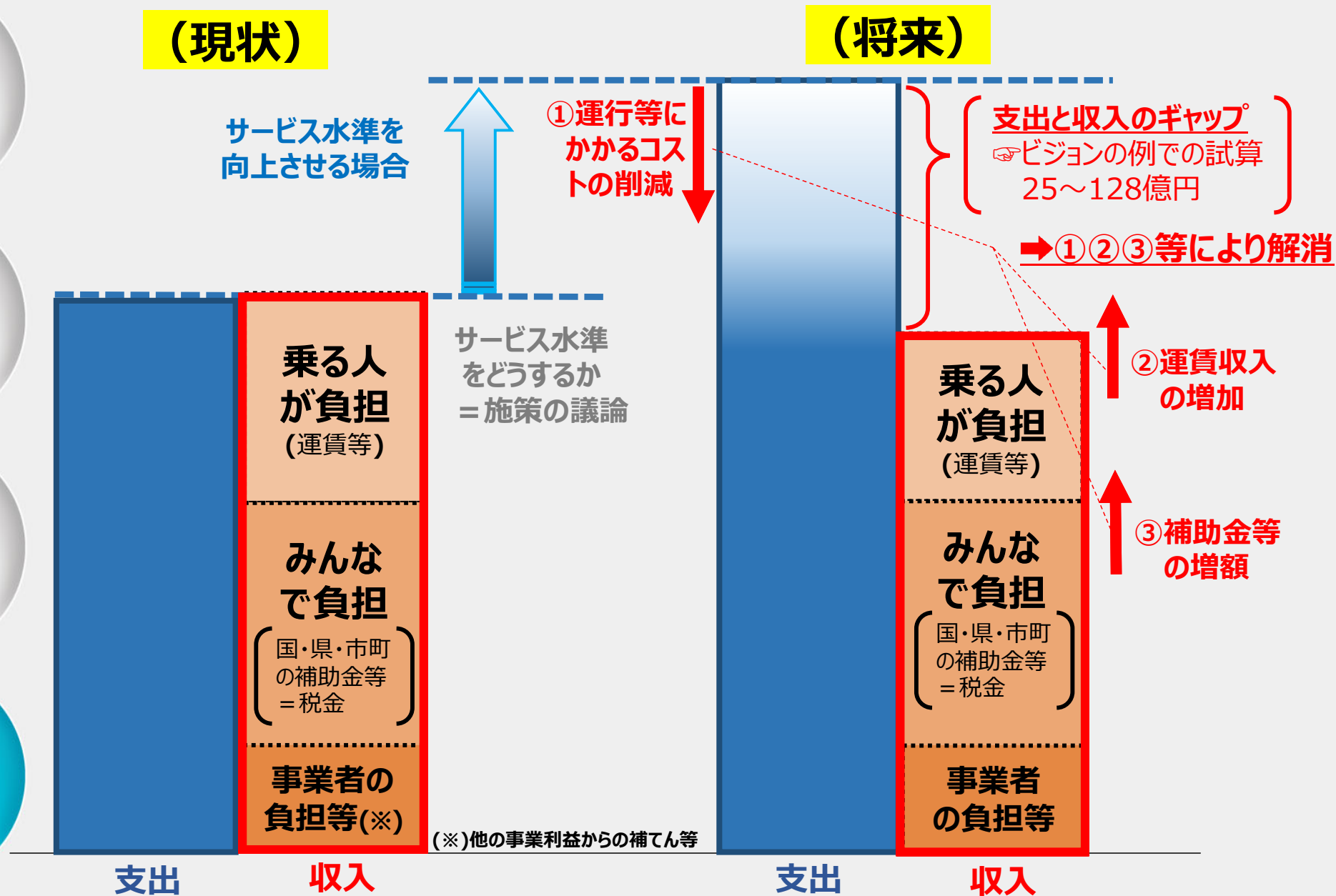
概算追加コスト	約 94 億円/年 ➡ 県民一人当たり約6,700円/年	
サービスレベル	6～9時、17～20時	25分に1本程度
	9～17時	35分に1本程度

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	20分に1本程度
	9～17時	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>

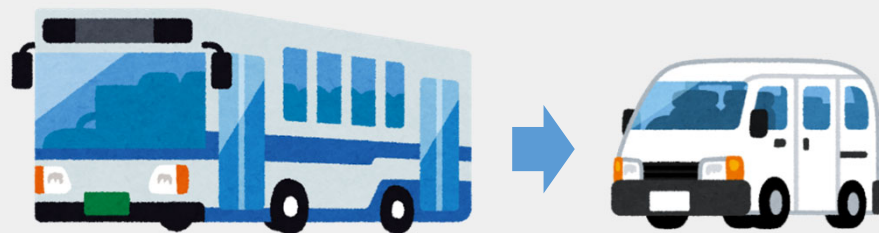


みんなの公共交通の維持・向上に必要な追加コストをどう賄うか？

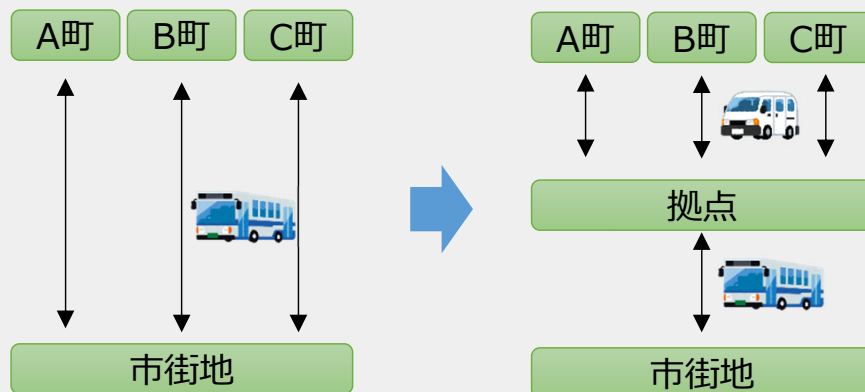
(アプローチの例)

① 運行等にかかるコストの削減

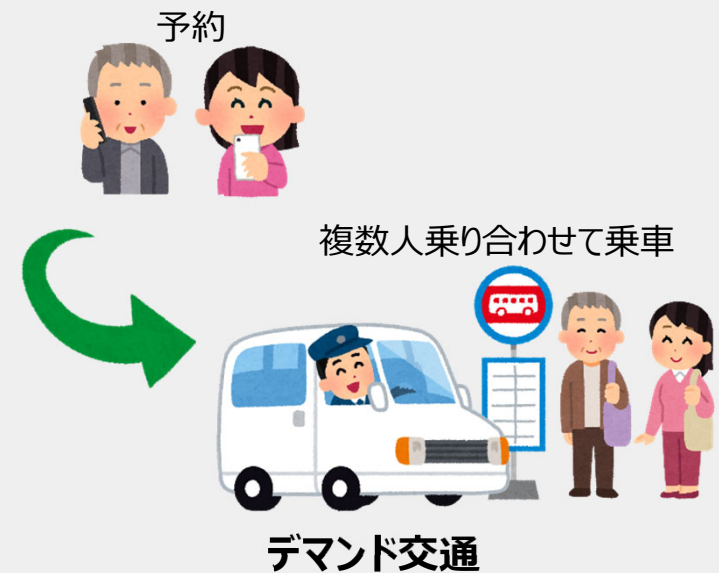
- ・ 路線の再編（減便、廃線を含む）や運行形態の重点化・効率化
- ・ 新技術の活用や様々な交通手段の連携（自動運転・デマンド交通・ライドシェアなど）
- ・ その他



利用状況に応じたダウンサイジング



路線の再編



デマンド交通



ライドシェア



自動運転

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



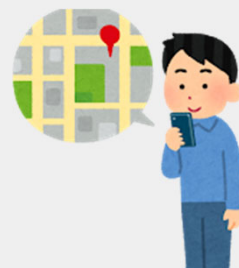
キャッシュレスの促進



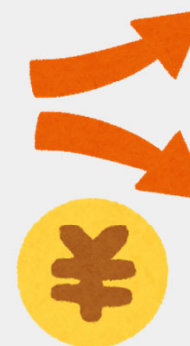
交通手段間の接続の改善



多言語化



わかりやすい情報提供
(路線マップなど)



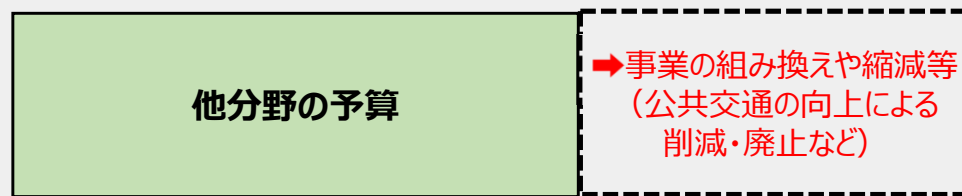
運賃の見直し

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？

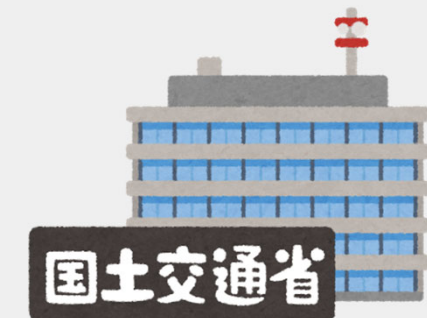
(アプローチの例)

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