



甲賀市 地域公共交通計画



令和5年12月



甲賀市地域公共交通活性化協議会
甲賀市

目次

本編

1	はじめに	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の位置づけと概要	4
2	本市の地域公共交通の現状と課題	6
2.1	課題整理の流れ	6
2.2	現状分析	7
2.3	前計画の検証・評価	16
2.4	課題抽出にあたっての新たな視点	22
2.5	地域公共交通の課題	33
3	計画の基本方針と目標	35
3.1	計画の基本理念	35
3.2	計画の基本方針	36
3.3	地域公共交通ネットワークの将来像	38
3.4	計画の目標	40
4	目標を達成するための施策メニュー	42
5	計画の推進に向けた取り組み	60
5.1	進捗管理の考え方	60
5.2	計画の推進体制	60

資料編

資料1	前計画の検証・評価	62
1.1	甲賀市信楽高原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画	62
1.2	甲賀市地域公共交通網形成計画	65
資料2	地域公共交通の現況	70
2.1	甲賀市内の地域公共交通	70
2.2	地域公共交通のモード別概況	71
資料3	地域公共交通を取り巻く環境	116
3.1	本市の概要	116
3.2	地域公共交通を取り巻く環境	117
資料4	本市のまちづくりの方向性	130
4.1	上位・関連計画との関係	130
4.2	上位・関連計画	131
資料5	ニーズ調査の結果	145
5.1	地域公共交通利用者の声	145
5.2	市内の高校生の声	162
5.3	市内への観光客の声	172
5.4	各種団体へのニーズ調査	186
5.5	区・自治会からの要望調査	191



I はじめに

I.1 計画策定の背景と目的

(1) 背景

甲賀市（以下、「本市」）の地域公共交通は、市内外や市内の地域間を結ぶ移動手段として、JR 草津線、近江鉄道本線、信楽高原鐵道信楽線の鉄道 3 路線や、新名神高速道路を運行する高速バス、信楽地域と草津市方面を結ぶ帝産湖南交通の路線バス、甲賀市コミュニティバス・コミュニティタクシーが運行しています。

これらの地域公共交通は、本市内のみならず、隣接市町、あるいは京阪神圏および中部地方方面等との広域での交流を支えており、通勤・通学をはじめとした各種の移動を支えるとともに、特に自家用車での移動が難しい子どもや学生、高齢者、障がい者等の日常生活に欠かせないものとなっています。

平成 19 年 10 月 1 日に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律（以下、「地域公共交通活性化再生法」）」が施行されたことを受け、本市では地域における公共交通に対する主体的な取り組みおよび創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、**平成 22 年 3 月に「甲賀市地域公共交通総合連携計画」を策定**し、地域公共交通の改善や利用促進などの取り組みを展開してきました。

そのような中、平成 26 年 11 月には、人口減少や高齢化社会の到来、交通弱者の増加等に伴う等の社会的情勢の変化に対応し、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進することも追加された改正「地域公共交通活性化再生法」が施行されました。本市では、このような状況に対応し、甲賀市コミュニティバスのみならず、鉄道や路線バス、タクシー等の様々な公共交通機関を含めたまちづくりを支える地域公共交通の計画として、**平成 29 年 6 月に「甲賀市地域公共交通網形成計画（以下、「前計画」）」を策定**し、本市が目指す将来像に資する地域公共交通の形成を図ってまいりました。

しかしながら、近年のコロナ禍における生活様式の変化や人口減少の本格化、運転免許返納の増加や移動を担う運転手の高齢化などの社会情勢の変化に対応し、鉄道やバス以外の交通モードを総動員し交通需要に対応していくため、令和 2 年 11 月に「地域公共交通活性化再生法」が改正されました。

本市では、法改正の趣旨に基づくとともに、本市が環境未来都市を目指す上で、移動手段の在り方などの新しい視点を加えながら施策を進めていくため、前計画の中間見直しに合わせ、新たに「甲賀市地域公共交通計画」を策定し、これに移行いたします。

(2) 経緯

年月	内容	ポイント	関連
平成 19(2007)年 10 月	地域公共交通の活性化および再生に関する法律の施行	・地域が主体となり、幅広い関係者の参加による協議会を設置 ・地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組む制度を整備	
平成 22(2010)年 3 月	甲賀市地域公共交通総合連携計画の策定(～平成 26 年度)		
平成 24(2012)年 12 月	甲賀市信楽高原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画の策定(～令和 4 年度)	※個別実施計画：鉄道事業再構築実施計画の認定	
平成 25(2013)年 3 月	甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画の策定(～令和 14 年度)		
平成 26(2014)年 11 月	地域公共交通の活性化および再生に関する法律の改正	・まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築	
平成 29(2017)年 6 月	甲賀市地域公共交通網形成計画の策定(～令和 10 年度)		
令和 2(2020)年 11 月	地域公共交通の活性化および再生に関する法律の改正	・地域自らがデザインする地域の交通 ・地域の輸送資源を総動員して移動手段の確保	
令和 5(2023)年 8 月	甲賀市地域公共交通計画の策定(～令和 10 年度)		

(3) 目的

第 2 次甲賀市総合計画（平成 29 年 6 月策定）で本市のめざす将来像として掲げる“**あい甲賀 いつもの暮らしに「しあわせ」を感じるまち**”の実現を地域公共交通の観点から支えるため、「**地域公共交通のマスタープラン**」として、本計画を策定します。

コロナ禍による利用者の減少や高齢化によるニーズの多様化、バス・タクシーの運転手不足など地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、地域・交通事業者・行政の連携と役割分担のもとで、まちづくりと協調しつつ、多様な移動モードの組み合わせにより、自家用車に過度に頼りすぎることなく移動できる環境の持続的な維持・確保に向けた取り組みを進めます。

第2次甲賀市総合計画における未来像

まちや人の姿

あい甲賀 いつもの暮らしに
「しあわせ」を感じるまち

都市構造

暮らしをつなぎ、
地域を未来につなぐ
～多様性を活かしたネットワークづくり～

《 3つの基本方針 》

自然環境や文化、生業、社会資源の配置状況、移動手段、防災、減災機能等を踏まえて、次の3つの方針による都市構造の転換を進めます。

①都市的土地利用と農村的土地利用の再編（見直し）、調整、調和
⇒市街地、田園地、中山間地

②日常生活と都市機能を支える地域拠点づくり
⇒交流拠点、都市拠点

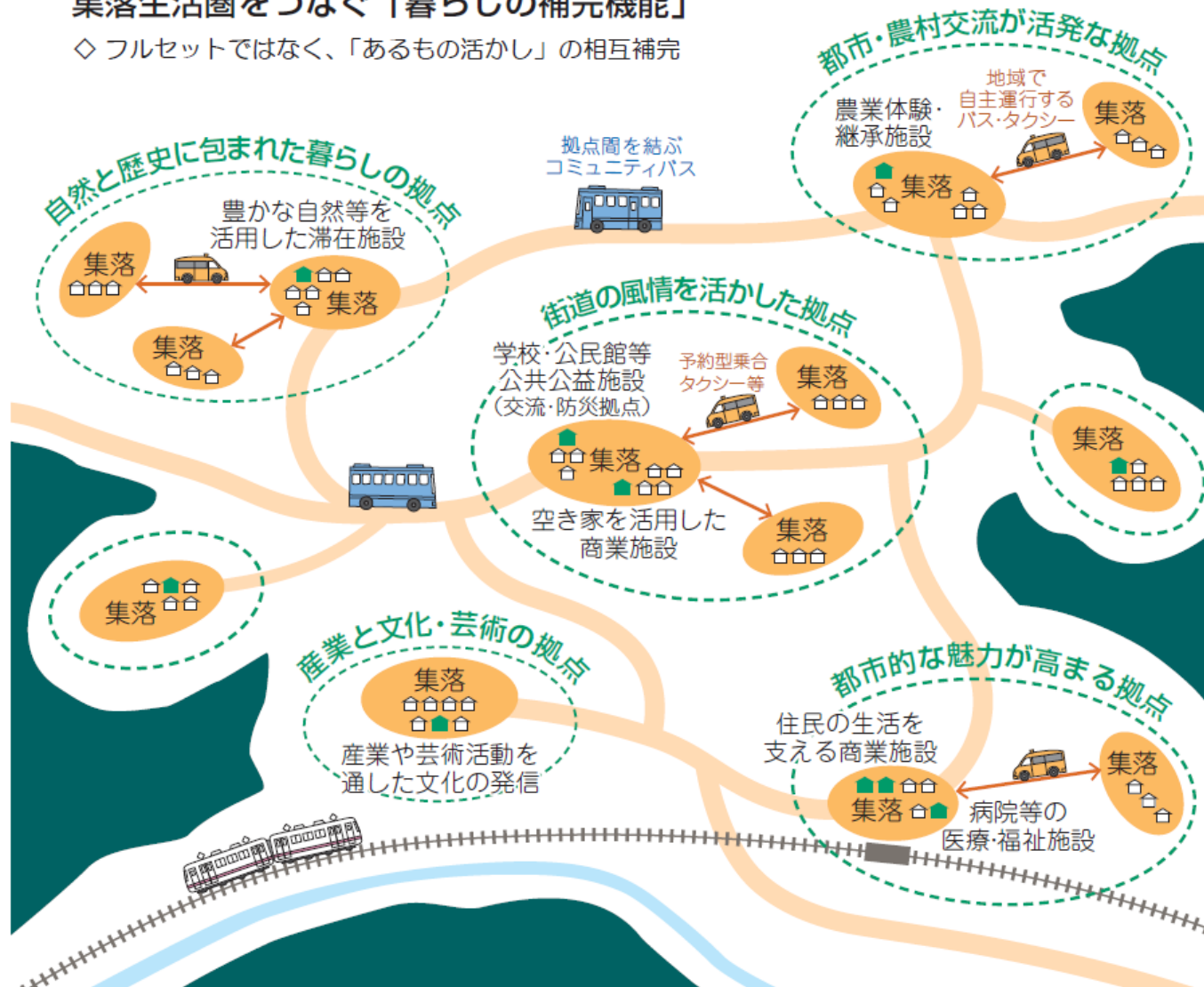
③各拠点を結ぶ暮らしを支える交通ネットワークの確保
⇒地域内ネットワーク、地域間ネットワーク、広域ネットワーク

→ **本計画が担う部分**

概念図

集落生活圏をつなぐ「暮らしの補完機能」

◇ フルセットではなく、「あるもの活かし」の相互補完



出典：第2次甲賀市総合計画（平成29年6月策定）

参考図 多様性を活かしたネットワークづくりの概念図

1.2 計画の位置づけと概要

(1) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通活性化再生法が定める趣旨を踏まえ、甲賀市総合計画を上位計画とし、都市計画マスタープラン等のまちづくり関連計画と連携を図るとともに、福祉、環境等の各種の関連計画との整合を図ります。

なお、「甲賀市地域公共交通網形成計画（平成 29(2017)年 6 月策定 計画期間は策定から令和 10(2028)年度まで）」、「信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画（平成 24(2012)年 12 月策定 計画期間は策定から令和 4(2022)年度まで）」、「甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画（平成 25(2013)年 3 月策定 計画期間は策定から令和 14(2032)年度まで）」は、本計画に統合するものとします。

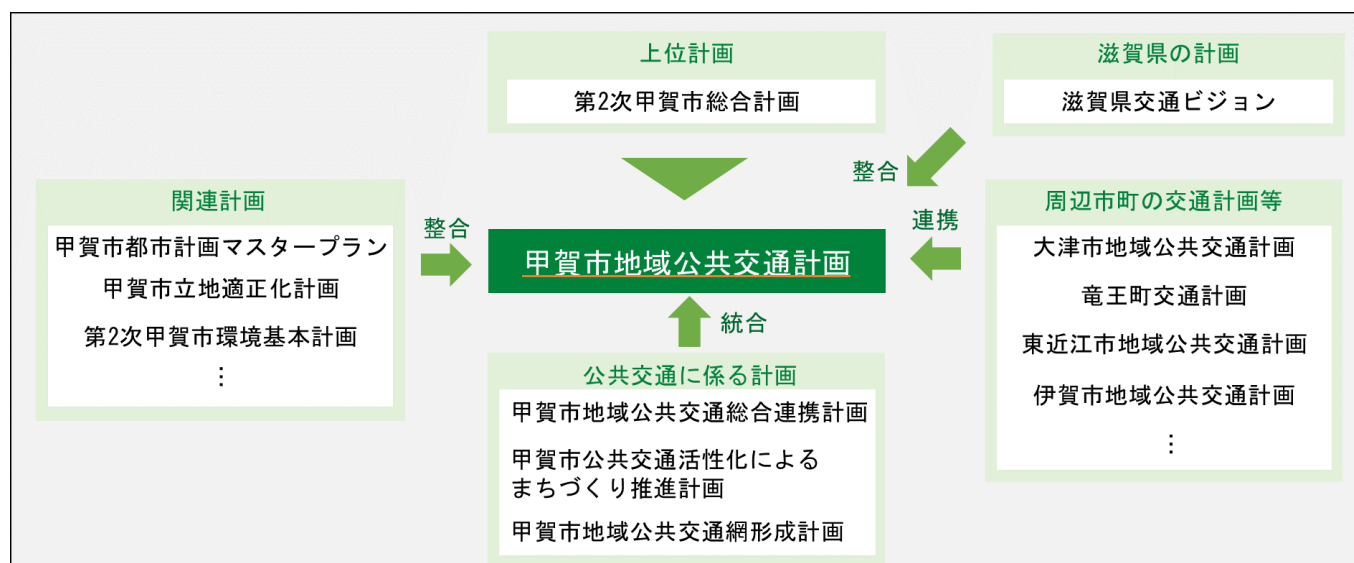


図 計画の位置づけ

(2) 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとします。

計画の区域 甲賀市全域

ただし、周辺市町をまたいで運行する鉄道・バス路線は対象とします。

計画の期間 令和 5(2023)年度から令和 10(2028)年度（6 年間）

年度	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028
甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画	←									→						
甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画	←															→
【参考】第2次総合計画																
甲賀市地域公共交通網形成計画																
甲賀市地域公共交通計画																

(3) 計画の構成

本計画は、以下の通り、計画本編のほか、アンケート等の各種資料を記載した資料編に分けて構成しています。



2 本市の地域公共交通の現状と課題



2.1 課題整理の流れ

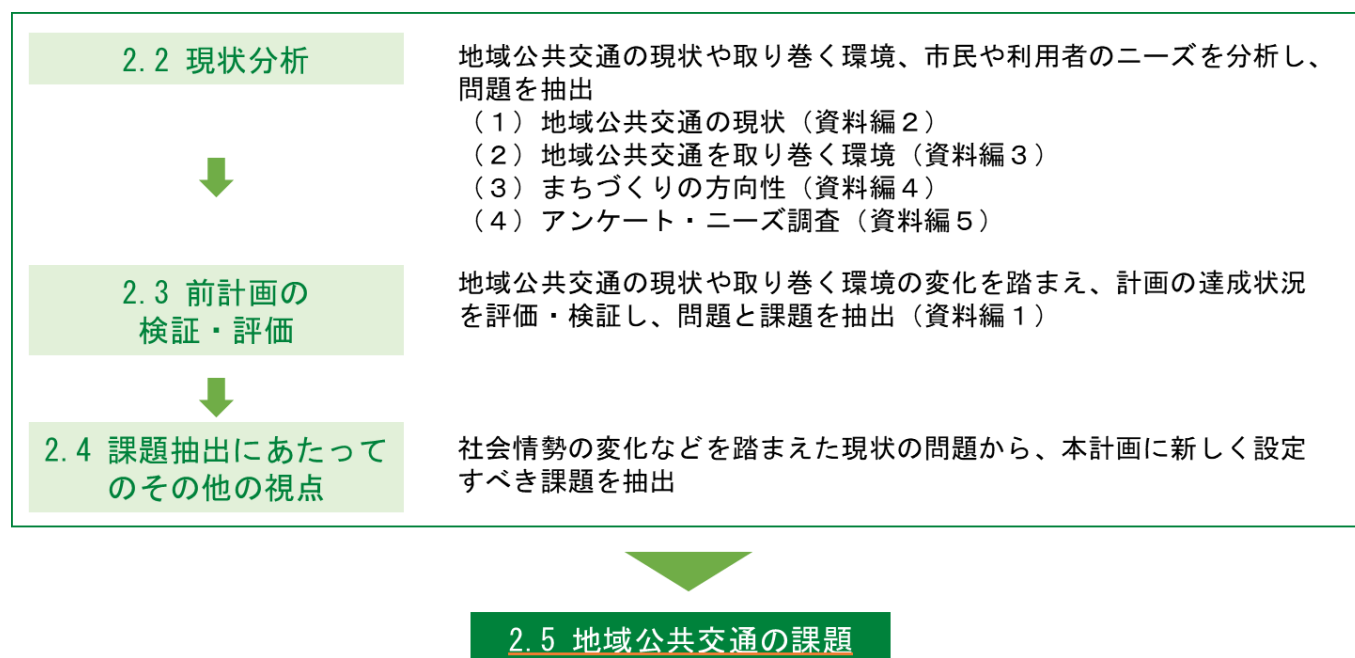
「2.2 現状分析」では、本市の地域公共交通の利用状況、取り巻く社会的環境、上位関連計画において示されたまちづくりの方向性、及び、市民や利用者等のニーズ分析等から本市の地域公共交通における現状の問題について整理します。

「2.3 前計画の検証・評価」では、前計画である甲賀市地域公共交通網形成計画を策定した後の動向等を踏まえ、計画の取組状況について検証及び評価します。

「2.4 課題抽出にあたってのその他の視点」では、近年の社会情勢の変化、新型コロナウイルス感染症の影響、地域公共交通に関する「国・県」の動向、前計画策定後に更新・策定された本市の上位・関連計画に示された方針等を整理します。

以上に基づき、「2.5 地域公共交通の課題」では、本計画における地域公共交通の課題を設定します。

(※調査分析、検証内容等の詳細は、資料編にて記載)





2.2 現状分析

本市の地域公共交通の現状や地域公共交通を取り巻く環境を分析し、本市の地域公共交通が抱える問題について下表のとおり、整理しました。

それぞれの概要については、(1)～(4)のとおりです。

表 地域公共交通とこれを取り巻く環境

視点	項目	内容
地域公共交通の現状	供給	・鉄道3社、路線バス1社のほか、コミバス・コミタクが27路線あり、複数種類の地域公共交通が市内をカバー
		・コロナ禍等による利用者減少への、鉄道の減便が行われたほか、利用の少ないコミバス路線のデマンド運行化等を実施
		・公共交通利用者の利便性担保のため、各交通モードに対し、本市が多額の運行経費を投入
		・事業者側の高齢化の進展により、担い手不足が深刻化
		・信楽高原鉄道では、平成25(2013)年度より、上下分離方式による運行を実施
	利用	・コロナ禍による影響のため、鉄道各路線で令和元(2019)年度から令和2(2020)年度にかけ、20%以上の利用者減
		・コロナ禍前の傾向では、JR草津線は減少傾向、近江鉄道は微減傾向、信楽高原鉄道はやや増加傾向にあった
		・コミバス・コミタクの主な利用者層は、10歳代(約25%)の若者と65歳以上の高齢者(約40%)が多い
		・コミバス路線では、1便当たりの利用者数が1人以下となっている路線が見られる
	収支	・コロナ禍以前には、信楽高原鉄道の収支率は100%を上回っていたが、コロナ禍以降は約90%程度となっている
		・コミバス・コミタクの運行に対し、本市は約3.3億/年を負担
		・コミバス・コミタクでは、地域ごと及び路線ごとに収支率に大きな差が見られる
取り巻く環境	人口	・総人口は減少傾向にあるものの、世帯数は増加傾向にある
	人の動き	・通勤通学ともに市内での流動が最も多い
		・市域を跨ぐ移動について、通勤では、湖南市への流動が多く、通学では京都市への流動が最も多い
		・観光による流入は、コロナ禍以前までは増加傾向にあった
	子どもの移動	・自宅から学校までの距離が遠い、約400名以上の小中学生は、コミバスやコミタクを利用して通学している
		・コロナ禍により交通事業者の運賃収入を支える通学定期利用が減少
	施設分布	・主要公共公益施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地
	道路環境	・市内を横断する国道1号、307号のほか、水口地域の中心市街地に接続する県道水口甲南線・大野名坂線・山名坂線等で1万台/日以上と多く、混雑度も高い
	交通事故	・交通事故数は減少傾向
・高齢ドライバーによる事故割合が増加傾向にあり、令和3(2021)年には、全体の約4分の1を占める		

2 本市の地域公共交通の現状と課題

(1) 地域公共交通の現状（資料2 P. 69～P. 114）

本市で運行している鉄道・バスの利用状況や収支状況等から、地域公共交通が抱える問題を抽出しました。

①利用状況

(i) JR 草津線

- ・コロナ禍前の令和元年度における市内5駅（貴生川、甲南、寺庄、甲賀、油日）の一日あたり平均乗車数は6,677人でしたが、令和3年度は5,204人と約22%の減少となり、令和3～4年度にかけて、乗車数の少ない区間や便を対象に減便が実施されました。今後も、乗車数の回復が見られなければ、さらなる見直しが実施されることも想定されます。

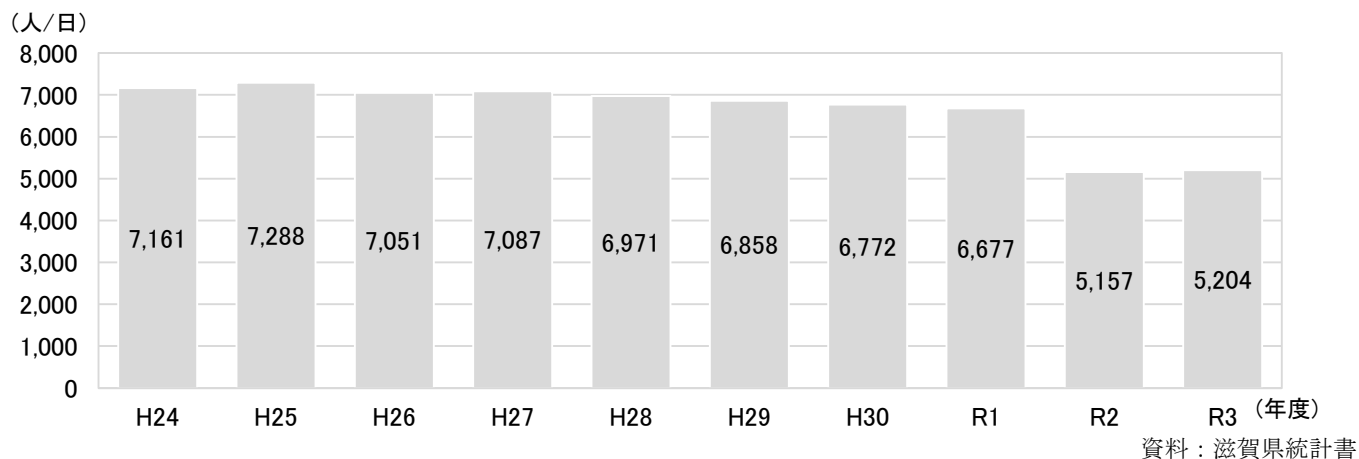


図 市内5駅の乗車数推移

(ii) 近江鉄道

- ・コロナ前の令和元年度市内5駅（水口松尾、水口、水口石橋、水口城南、貴生川）の年間乗車数は約66万人でしたが、令和3年度は約50万人と約24%の減少となっています。また、運営形態は、令和6年度から公有民営の上下分離方式に変更されます。
- ・現在、近江鉄道沿線地域公共交通計画（令和3年10月策定）に基づき、利用促進の取り組みや運営改善を実施していますが、今後、乗車数が回復しなければ自治体の負担額が増えることも想定されます。

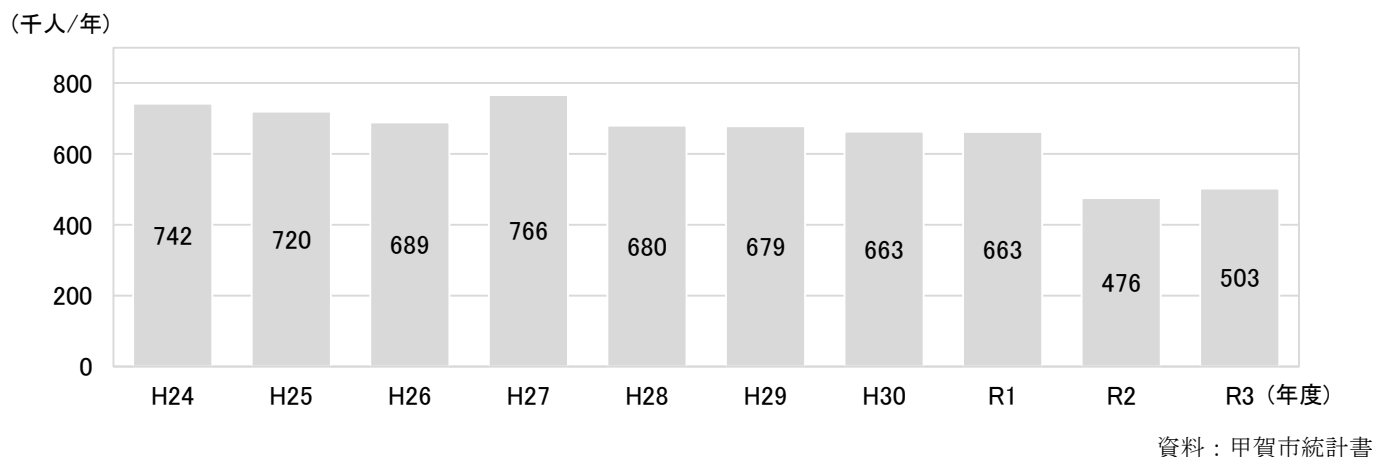
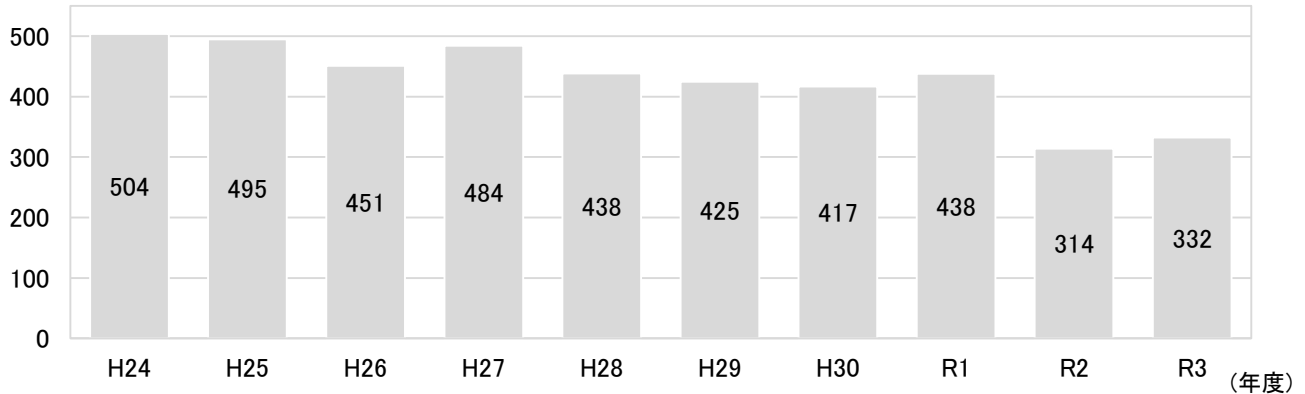


図 市内5駅の乗車数推移

(iii) 信楽高原鐵道

- ・コロナ禍前の令和元年度の乗車数は 43.8 万人でしたが、令和 3 年度は 33.2 万人と約 24%の減少となっています。
- ・平成 25 年度から上下分離方式による運行を開始し、令和元年度までの 7 年間は収支を黒字で運営していましたが、少子高齢化による定期利用の減少やコロナ禍による定期外利用の減少等が影響し、令和 2 年度及び、3 年度は経常赤字となりました。

(千人/年)



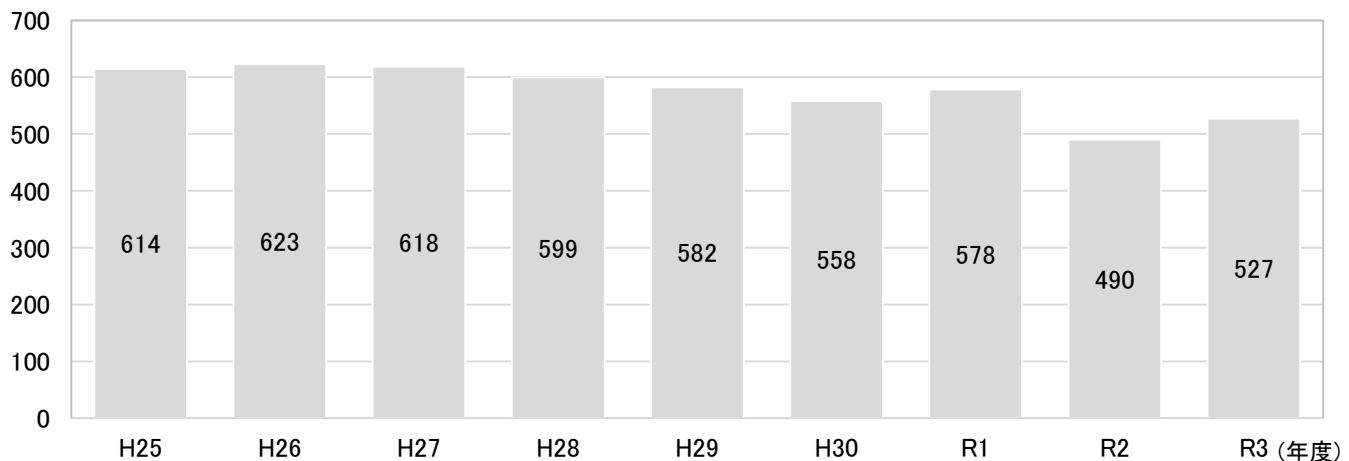
資料：甲賀市統計書

図 乗車数推移

(iv) コミュニティバス・コミュニティタクシー

- ・全体的な乗車数は少子化等により減少傾向にあります。近年はコロナ禍による影響が著しく、令和元年度の乗車数と比較すると、令和 2 年度はコロナ禍で前年度比約 14.8%減、令和 3 年度は約 9%減となっています。
- ・前計画に基づき、利用の少ない路線を対象に、デマンド運行へ移行するなどを行ってきましたが、運行の効率化に向け、さらなる収支改善策を講じる必要があります。

(千人)



資料：甲賀市提供資料

図 コミバス・コミタクの乗車数推移

2 本市の地域公共交通の現状と課題

②収支状況

(i) 信楽高原鐵道

- ・平成 25(2013)年度より上下分離を実施して以降、収支率は 100%を超えて推移していましたが、コロナ禍の影響を受けた令和 2 (2020) 年度より、100%を下回っています。

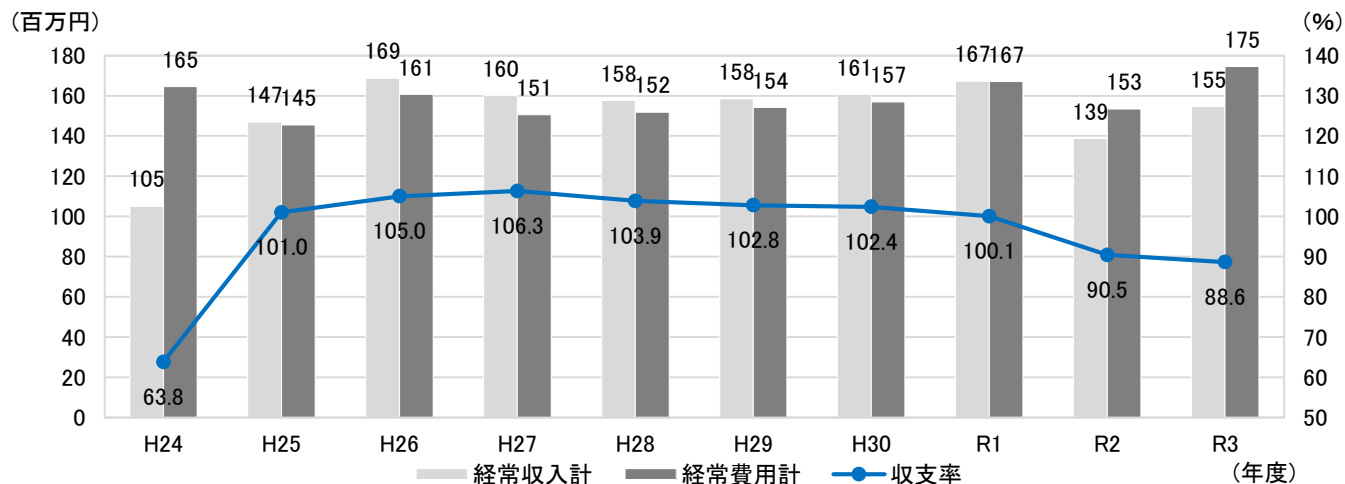


図 乗車数推移

(ii) コミュニティバス・コミュニティタクシー

- ・本市全体におけるコミバス・コミタクにおける運行経費は上昇傾向にあり、また、収支率は減少傾向にあります。

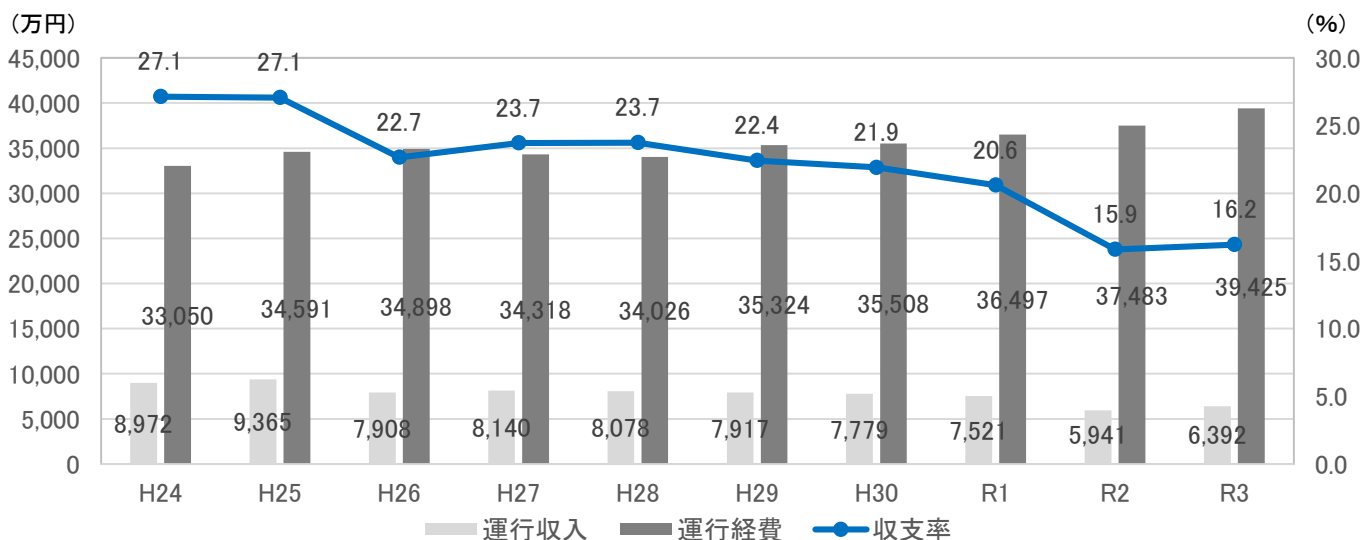


図 コミバス・コミタクの乗車数推移

(2) 地域公共交通を取り巻く環境 (資料3 P.115~P.128)

人口推移や人の動き、社会情勢等から、現在の地域公共交通を取り巻く環境を分析し、問題を抽出しました。

①利用者（需要側）の動向について（人口構造）

- ・本市の人口は、年々減少傾向にあり、平成 30(2018)年度からの 5 年間で毎年 0.3~0.8%の割合で人口が減少しています。
- ・人口減少・少子高齢化のさらなる進展とあわせて、多世代住居が減少（核家族化が増加）し、交通弱者（高齢者、生徒・児童）に対する家族による送迎の負担が増加していると考えられます。

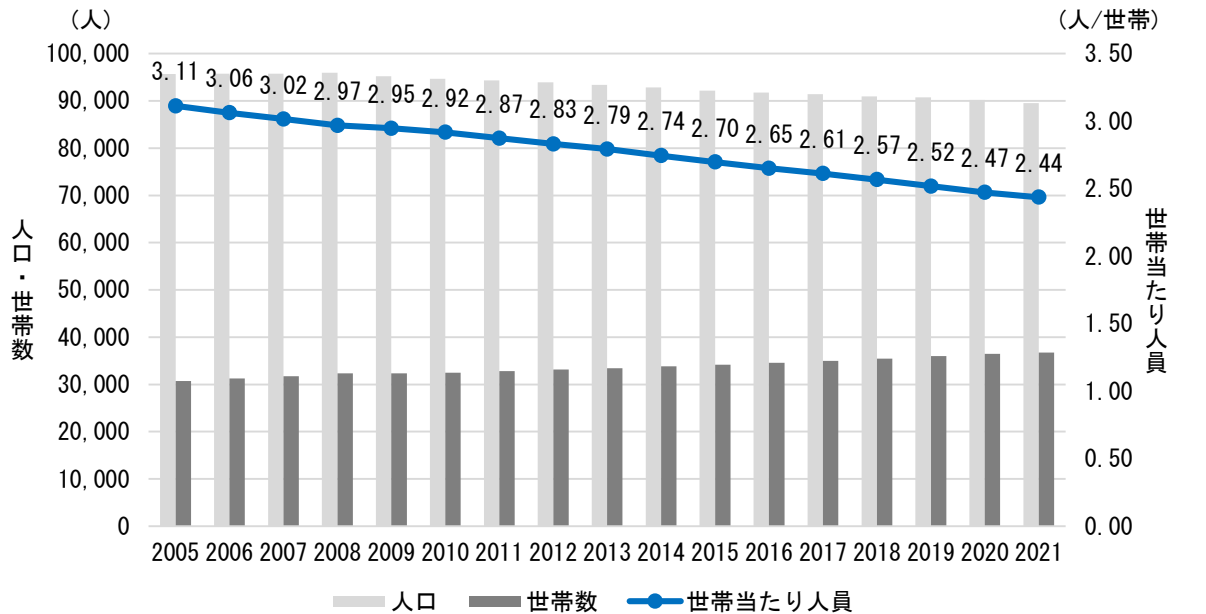


図 本市の人口・世帯数の推移

②人の移動

- ・通勤、通学とも、市内での動きが最も多くなっています。
- ・市外については、通勤・通学とも、湖南市、草津市、栗東市、大津市、京都市、日野町、東近江市への動きが多く見られ、JR 草津線や近江鉄道および各駅からの二次交通等の公共交通手段が、広域的な通勤・通学を支える重要な役割を担っています。

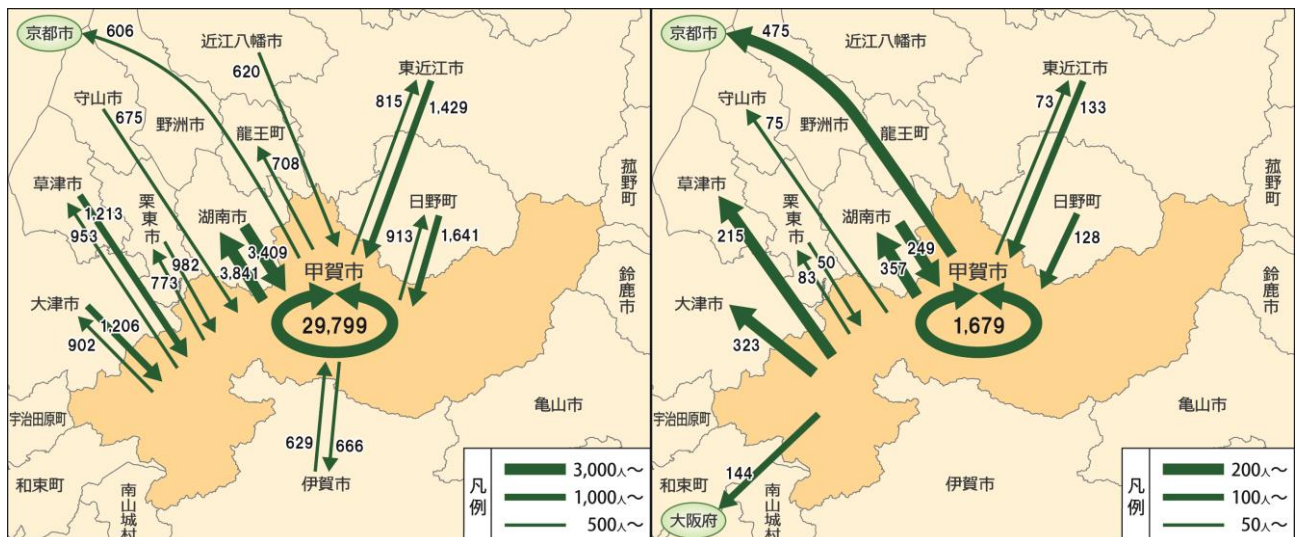


図 流動図（左：通勤、右：通学）

資料：令和 2(2020)年国勢調査

2 本市の地域公共交通の現状と課題

③子どもの通学

- ・市内では、自宅から学校まで概ね 4km 以上離れている小学生児童（中学生は 6km）を対象に、コミバスやコミタクで通学を担っています。しかし、少子化により集団での登下校が困難になりつつある状況から、安全な通学を守っていくことが大きな課題となっています。
- ・高齢化を見据えたきめ細かな対応はもとより、子育て世代が安心して子育てできる環境を確保していくことも重要であり、コミバスやコミタクだけでなく他の輸送手段の活用等も検討する必要があります。

④その他

- ・モータリゼーションの進展にあわせて道路交通網の整備が進展することにより、自動車交通利便性が向上し、公共交通利用は減少傾向が続いています。その一方、各種施設整備に伴う機能の集積により、市役所周辺など一部地域で道路渋滞が慢性化しています。
- ・本市における事故件数は減少傾向にありますが、高齢ドライバーによる事故割合が高まっています。

(3) 本市のまちづくりの方向性 (資料4 P.129~P.143)

地域公共交通そのものを、維持・確保・改善することだけが目的ではなく、都市計画や福祉施策等をはじめとする各種施策と相互に連携しつつ、本市の目指すまちづくりの実現を図ることが重要です。

ここでは、上位・関連計画の整理し、それぞれの計画等で、地域公共交通に求められている方向性や考え方を抽出しました。

表 上位・関連計画から見出した地域公共交通に求められる方向性

視点	項目	方向性	出典
地域公共交通	利便性	広域幹線交通ネットワークの利便性向上 (JR 草津線複線化、びわこ京阪奈線(仮称)構想推進、高速路線バスの利便性向上)	①④⑤⑥⑧⑮
		地域間幹線交通ネットワークの利便性向上 (近江鉄道、信楽高原鐵道)	①④⑤⑥⑦⑨⑩⑫⑮
		地域内支線交通ネットワークの利便性向上	①②④⑤⑥⑨⑩⑫⑮
		鉄道駅での鉄道相互及びアクセス交通との交通結節機能向上 (JR 貴生川・甲賀・甲南駅周辺)	①②④⑥⑦⑨⑪⑬
		中山間地域における利便性向上	②③
		利用しやすい環境の整備 (駅駐車場・駐輪場整備、P&R)	①⑥⑨⑪
		案内表示などの改善、情報発信 (ICT の活用) 等による利用促進	①⑨⑪⑲
	持続性	県、市、交通事業者、市民が連携した利用促進	①⑤⑦⑨
		沿線観光開発による観光旅客輸送の増加	⑪
	安全性	鉄道・バス停等の安全・安心な輸送の確保、駐車違反など解消	⑨⑬
		こどもの安全な通学環境の確保	⑮⑬
		災害時における避難行動支援	⑭⑬
	利用障壁	交通施設及び周辺地域のユニバーサルデザイン化の促進	⑦⑬⑭⑮
まちづくり	人口	令和 10 (2028) 年に人口 87,000 人	①②
	都市構造	隣接する都市と連絡する鉄道などの公共交通の強化	④⑥⑦⑨
		市内各拠点間を多様な交通手段で移動できる交通の連携強化	①④
	移動支援	地域が主体的に取り組む自主運行の支援	①⑦⑬
		高齢者・障がい者への外出支援 (コミュニティバス無料乗車券交付)	①②⑭
		小中学校の通学における通学費助成、スクールバス運行	⑮
	防災	災害時にも分断されないネットワーク連携強化	③④
	観光	鉄道および駅の観光資源化、公共交通機関を利用した周遊観光・知財型観光の推進	⑧⑰
		観光地までのアクセス性の強化 (レンタサイクル等)	①⑤⑧⑰
その他	環境	自動車に過度に依存しない環境負荷に優れた公共交通の維持	⑤⑦⑧⑮
		学校教育における環境を学ぶ機会の拡大、市民の環境意識向上	⑮⑮
	仕組み	市民、企業、事業所、行政の協働	①④⑦⑨⑬⑭
		近隣自治体との広域連携	④⑤⑦⑨
	GX 化	ICT を活用した公共交通の利便性向上	①⑨⑬⑲

※出典略称

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ① 第2次甲賀市総合計画基本構想 第2期基本計画 | ⑩ 甲賀市立地適正化計画 |
| ② 第2次甲賀市まち・ひと・しごと創生総合戦略 | ⑪ 貴生川駅周辺整備基本構想(案) |
| ③ 甲賀市国土利用計画(第2次) | ⑫ 都市計画再生整備総合計画 甲南駅周辺地区(第2期) |
| ④ 甲賀市都市計画マスタープラン | ⑬ 第2次甲賀市地域福祉計画<令和3年度見直し版> |
| ⑤ 滋賀県都市計画基本方針 | ⑭ 甲賀市第3次障がい者基本計画、第6期障がい福祉計画 第2期障がい児福祉計画 |
| ⑥ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(甲賀・信楽高原・土山) | ⑮ 第2次甲賀市環境基本計画【改訂版】 |
| ⑦ 滋賀交通ビジョン | ⑯ 第11次甲賀市交通安全計画 |
| ⑧ 甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画 | ⑰ 第2次甲賀市観光振興計画 |
| ⑨ 近江鉄道沿線地域公共交通計画 | ⑱ 甲賀市幼保・小中学校再編計画(基本計画) |
| | ⑲ 甲賀市 ICT ビジョン |

2 本市の地域公共交通の現状と課題

〔4〕アンケート・ニーズ調査（資料5 P.144～P.192）

中高生やコミバス・コミタクの利用者へのアンケートや地域に密着した活動される関係者にヒアリング調査を実施し、地域公共交通の問題やニーズを分析しました。

〔コミュニティバス・コミュニティタクシー利用者アンケート〕

- ・主な利用者層としては、10 歳代（約 25％）の若者と 65 歳以上の高齢者（約 40％）が多い。
- ・日常的に自動車を運転できない人のうち半数（全回答者の約 4 割）は、「送迎をしてくれる人がいないため、コミュニティバス・コミュニティタクシーがなければ移動手段に困る」と回答している。
- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーの不便な点を改善させる項目としては、「運行本数が少ないこと」「運行時間帯に余裕がないこと」「鉄道駅等との乗継ぎ」が上位となっている。中でも、10 歳代や 20-64 歳の現役世代では、「鉄道駅等との乗継ぎ」および「交通渋滞による遅れ」を挙げる回答が多い。

〔中高生アンケート〕

- ・鉄道利用者が不便に感じることで、運行本数が少ないこと、運賃が高額であること、駅待ち環境が乏しいことを挙げる回答者が多い。
- ・バスの利用が不便に感じることで、運行本数が少ないこと、定時性が不安定であること、車内混雑が著しいこと、バス停待ち環境が乏しいことを挙げる回答者が多い。
- ・鉄道やバスが、より便利になるアイデア・意見として、学生の登下校・クラブ活動の時間帯にあわせた運行本数の増加、朝の通学時間帯の混雑に対応する車両増設など、駅設備の改善、運賃の割引等を要望する意見が多く見られた。

〔観光客アンケート〕

- ・本市内を観光する際に、公共交通機関ではなく自家用車を移動手段とする人は、「便利だから」という回答が最も多く、次いで、目的地への便がないこと、運行間隔が長いこと、運賃が高いことなどの回答が多い。
- ・鉄道やバスの利用がより便利になるためのアイデアとして、企画乗車券・周遊パスなどの発行、運行本数増・ダイヤ調整、情報提供・案内充実、タクシーサービスの充実といった点を挙げる回答が多い。

〔その他聞き取り調査〕 ※重複項目は割愛しています。

○調査対象

民生委員児童委員・・・各地域委員の方への聞き取り

市社会福祉協議会・・・各地域福祉活動センター長を通じて所属職員への聞き取り

市地域包括支援センター・・・所長を通じて所属する各職員への聞き取り

市地域市民センター・・・センター長を通じて、所属職員や地域マネージャーへの聞き取り

○回答の概要

- ・交通が不便な地域に住んでいるため、運転免許証を返納することをためらう高齢者が多い。
- ・コミタクエリアの拡大、サービスの拡充（運行エリアの拡大、運行時間帯の延長）。
- ・地域で支援していける仕組み（ボランティア運行など）が欲しい。
- ・コミバスだけでなく、民間タクシーのチケットが欲しい（安く利用したい）。

- ・バス停まで歩くのがつらい。自宅に迎えに来てほしい。
- ・高齢者にはバスの乗り換えがきつく、医療機関や大型量販店までの直行便が欲しい。
- ・定時コミバス路線を、日中はデマンド運行にできないのか。

〔区要望・その他要望等〕 ※重複項目は割愛しています。

○要望概要

- ・コミタクバス停の追加。
- ・コミタクのエリアの拡大、サービスの拡充（運行エリアの拡大、運行時間帯の延長）。
- ・コミバスのルート延伸。
- ・バス停のベンチや街灯設置。
- ・危険個所（子どもの往来が多い）のバス停ルート変更。
- ・コミバスの遅延が慢性化している路線の改善。
- ・無料乗車制度の拡充。（年齢、SKR への導入）

2.3 前計画の検証・評価



本計画の策定前において、本市の地域公共交通は、甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画および甲賀市地域公共交通網形成計画に基づき、目標の達成に向けた施策を実施してきました。

ここでは、それらの計画について、2.2 で分析した現状を踏まえ、評価・検証しました。

(1) 信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画（平成 25 (2013) 年度～令和 4 (2022) 年度）

①計画の評価

国から鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、事業構造の変更を行った結果、計画に基づき、信楽線の持続的運行に向け安全の確保、鉄道収支の改善に努めたことを踏まえ、以下の通り評価しました。

- ・本計画の目標を達成するための個別計画である「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、上下分離方式へ移行した。結果、市が第三種鉄道事業者として施設や設備を計画的に更新・改良し、保守管理にかかる費用を負担することで、安全な運行を維持できた。
- ・上下分離により、施設の運営管理を市が担い、運行を信楽高原鐵道㈱が担うことで、経営を安定させることができた。

②現状の問題

前述の「①計画の評価」のとおり、安全運行、経営の安定化を図ることができましたが、少子高齢化の進展による利用者の減少に加え、コロナ禍による影響が公共交通機関の経営悪化に拍車をかけ、地域鉄道を取り巻く状況は非常に厳しくなっています。

信楽高原鐵道は、市民の生活を支えるだけではなく、本市はもとより県のまちづくりや観光振興など大切な役割を担う重要な移動手段です。そのことから、引き続き、安定した運行の継続が必要です。

以上を踏まえ、鉄道事業を維持・存続していくため、現状の問題を以下のとおり整理しました。

- ・近年の豪雨等、予期しない災害に伴う施設の修繕のほか、資材や人件費の高騰、国の安全基準の強化等により、事業費が増加傾向にある。
- ・利用者数について、人口減少などにより毎年約 2 万人の減少が見込まれていたが、平成 30 (2018) 年度と令和 3 (2021) 年度を比較すると約 9 万人の減少となっている。コロナ禍による「新しい生活様式」の定着により、公共交通機関の利用が減少していることが最大の要因と考えられる。
- ・少子化により、通学定期利用の大幅な増加は難しい。

今後に向けたポイント

- ・安全の確保を大前提としつつ、施設の修繕や改良を必要とする事業を精査し、優先度を調整することで、設備投資費用の平準化を図る。
- ・設備投資が増加している現状から、国の動向を踏まえ、地域鉄道を支援する補助制度を積極的に活用し、安定した事業費の確保を目指す。
- ・利用回復のため、利用者に安心して利用いただくためのソフト・ハード両面の感染対策を実施する。
- ・定期利用の増加は難しいため、市内外のみならず、鉄道を利用することが目的となるような魅力を構築（観光資源化）し、定期外の利用客数を伸ばす。
- ・地域を支える鉄道として、運輸収入以外にも地域活性化に資するような事業を展開する。

(2) 甲賀市地域公共交通網形成計画（平成 29(2017)年度～令和 10(2030)年度）

①計画の評価

特に、コミュニティバス運行事業において、利用人数が少ないバス路線の予約型のデマンド運行へ移行、土山地域から南草津駅まで高速道路を利用した直通運行、ICT を活用した利便性向上など、計画内で定めた各種施策の取組み状況を踏まえ、計画期間の中間評価として、以下の通り評価しました。

- ・分かりやすく効率的なバス路線網へ再編するため、利用の少ない路線を廃止し、デマンド運行を導入し、利用が比較的多い幹線系統を充実させたことで、全域での利便性が向上した。
- ・幼少期から、公共交通に親しみを持ってもらうとともに、環境にやさしい移動手段であることを学んでいただく「交通環境学習」を実施し、環境問題の啓発のみならず、将来的な利用促進に寄与できた。

②現状の問題

実施した施策については、一定の評価をいただいているものの、高齢化の進展によるニーズの高度化や多様化への対応、収益の減少や維持費の増大による本市の運行補助額の増加など、継続して解決すべき課題があることから、前計画で抽出した課題に新しい視点を加えながら施策を進めていくことが必要であり、現状の問題を以下の通り整理しました。

a. コミュニティバス・コミュニティタクシー

- ・デマンド運行の導入により、民間タクシー事業の経営を圧迫している。
- ・コミバス路線の改善は実施してきたが、利用の少ない路線や依然わかりにくい運行形態（経由地等）となっている箇所がある。
- ・高齢化や運転免許の自主返納が進むにつれ、市民のニーズがさらに多様化、高度化している。
- ・少子高齢化や施設設備・車両の老朽化、コロナ禍や燃料高騰等の悪条件が重なり、収入が減少した一方で、運行経費が増加したことから、本市から公共交通への補助金額が増加傾向にある。
- ・運転手の高齢化、不足がみられる。

b. 鉄道

- ・少子化やコロナ禍により、利用者の大半を占める定期利用が減少したことで、運賃収入も減少している。

c. その他

- ・2050 年カーボンニュートラル及び環境と経済・社会活動が調和した持続可能なまち「環境未来都市」の実現のため、化石燃料の使用の多い自動車利用から公共交通機関利用への転換が必要である。また、車両更新時には、環境配慮型の車両導入の検討も必要である。
- ・まちづくりとのさらなる連携が必要である。

今後に向けたポイント（交通機関別）

a. コミュニティバス・コミュニティタクシー

- ・効率的な運行には、予約制デマンド運行は有効であるが、さらなる導入や拡充を行う際は、本市の「コミタク」制度の運用を再検討する必要がある。
- ・利用実態に応じ、継続的に路線を見直す必要がある。
- ・フレイル予防のため、「歩く」ことも進めながら、公共交通でまかないきれない範囲は他の輸送資源でカバーする必要がある。
- ・効果的な利用促進策と合わせ、運行の効率化や運賃制度を見直す必要がある。
- ・運行路線の見直し及び、運転手の労働環境を改善する必要がある。

b. 鉄道

- ・駅周辺への居住誘導や駅を中心としたまちづくりの継続により、定期利用者の増加を図る必要がある。また、効果的な利用促進の実施が必要である。

c. その他

- ・市民ができることから取り組んでいける仕組みやきっかけづくり、幼少期からの公共交通利用を促す啓発活動が必要である。
- ・移動需要を満たすことはもとより、「公共交通」の存在がまちの活性化や豊かさに寄与することが重要である、

以上を踏まえ、P20, P21 で整理する取組み状況のとおり、前計画に基づく取組により、一定の効果を得たものがあるものの、社会情勢の変化や高齢化の進展等に対応するため、**設定した8つの課題については、本計画においても継続して取り組むべき課題として設定**します。

甲賀市地域公共交通通網形成計画における課題整理と計画策定後の取組み状況①

前計画（甲賀市地域公共交通通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理				課題	課題項目	具体的な課題	地域公共交通通網形成計画策定後の 取組み状況（◇）・情勢の変化（◆）	課題に対する 現時点評価
課題								
課題を見出した現状	①将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持	○少子高齢化が進展し4人に1人が高齢者 ○各地域間の移動は90%以上が自動車で移動 ○「自分や家族などが運転する車に同乗できる」ため、バスを利用する必要がない	高齡化の進展に伴い、自動車を運転できなくなると増加するため、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要	①将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持	高齡化の進展に伴い、自動車を運転できなくなると増加するため、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要	今後、高齢者等の利用者が増加する可能性が高いことも踏まえ、バリアフリー対応車両への更新の継続や、利用の多い主要な施設へのアクセシビリティを高めつつ、重複している路線の効率化やダイヤの見直しが必要	◇信楽高原鐵道の上下分離方式による運行継続 ◇デマンド運行の導入	各種取組みを行っているが、コロナ禍の影響もあり、市負担額は増加傾向にあることから、将来を見据えた持続性のある交通サービスの維持・確保が必要。 また、路線を増やすばかりではなく、新たに設定した路線を含めて、聖域なく見直しを検討することも必要。
		○少子高齢化が進展し4人に1人が高齢者 ○主要公共施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地	今後、高齢者等の利用者が増加する可能性が高いことも踏まえ、バリアフリー対応車両への更新の継続や、利用の多い主要な施設へのアクセシビリティを高めつつ、重複している路線の効率化やダイヤの見直しが必要		◇1年に約1台のペースで、バリアフリー対応車両を導入			
		○外出の目的地は水口地域が多い ○駅未対応の甲賀市コミュニティバス車両を、ノンストップバス車両等へ順次更新し、BF化を推進	都市拠点等の中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にするなど、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要		◇貴生川駅～甲賀病院間の増便 ◇甲賀病院直行便の設定			
		○貴生川駅～市役所水口庁舎～水口駅～甲賀病院間において多くの路線が重複して運行	バスと鉄道の低地帯もあり、全体の運行補助額も増加していることから、利用促進や効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保等により、収益性を改善し、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要		◇デマンド運行の導入による効率化、利用が多い路線のダイヤ拡充			
		○貴生川駅を結節点にJR草津線や信楽高原鐵道、近江鉄道が連絡	バスと鉄道の低地帯もあり、全体の運行補助額も増加していることから、利用促進や効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保等により、収益性を改善し、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要		◆コロナ禍における利用者減少 ◆市負担額が年々増加傾向			
		○甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行	小学生や中学生、高校生等の通学手段として運行している路線は、児童や学生の需要に応じた継続的な運行方法の見直しやダイヤ改善が必要		◇デマンドタクシーを順次導入 ◇小学生の通学を考慮したバスルートを設定 ◇H29、10南草津土山線導入、R3.4より本格運行開始（新名神高速道路を活用した広域移動の利便性向上）			
		○主要公共施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地	また、利用の少ない路線のほか、通学利用時間帯以外においては、地域特性や利用特性に応じ、デマンド運行の導入等、より効率的な運行方法への見直しが必要		◇自動車免許を返納した高齢者（満70歳以上）にICOCAカードを配布 ◇R1.10より、高齢者の無料乗車券配布事業の対象年齢を75歳以上に引き下げ			
		○甲賀市コミュニティバスの利用者数はやや増加傾向	障がい者や高齢者の移動を支援する各種事業を継続し、必要に応じて事業を改善することが必要		◇JR草津線にてH30にICカード導入（利便性向上） ◇デマンド運行の導入による効率化、利用が多い路線のダイヤ拡充			
		○運行経費は増加傾向 ○運行収入は減少傾向	多くの路線が重複して運行している区間もあることから、将来の都市構造も見据えつつ路線を再編し、分かれやすく効果的で効率的な路線網への改善が必要		◇近江土山駅に新待合所を新設し、交通結節点における待合環境を改善 ◇甲賀市役所、水口体育館（道の駅待合所）等、公共施設改築のタイミングにおいてバス待合所の整備を随時実施 ◇主要駅等にデジタルサイネージを設置し、バス情報を提示（貴生川駅、市役所、甲賀病院、信楽駅） ◇地域が管理するバス停の維持補修にかかる費用の一部を補助する「甲賀市バス停留所整備事業費補助金」を実施 ◇信楽駅、茶室茶室宮跡駅にパーク＆ライドのための駐車場を設置			
		○運行補助は増加傾向 ○収支率は水口地域や土山地域で約30%と高いが、他の地域では低い ○平成27年度の1便当たり乗車人員は3.9人/便、32.3%の便は利用者無し	鉄道事業者、バス運行事業者相互で、HPや時刻表へのダイヤ等の運行情報を掲載するなど、情報を入りやすい環境の整備が必要		◇市HPで路線図・時刻表を公開 ◇コミュニティバスへのバスロケーションシステム導入 ◇各種乗換え検索（Google Maps、Yahoo乗換案内、ジョルダン・ナビタイム）対応 ◇各バス停にQRコードを貼り付け運行情報を提供			
○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供	新名神高速道路を利用する高速バスと市内公共交通とのアクセス性を向上し、相互の利用促進を図ることが必要	◇土山SAにおいて高速バス利用者が車を駐車できるスペースを10台分確保 ◇近江土山駅と土山SAを結ぶあいこうデマンドバスを廃止してコミタクエリアを拡充（R3.3）						
○地域ごとの時刻表を作成								

2 本市の地域公共交通の現状と課題

甲賀市地域公共交通網形成計画における課題整理と計画策定後の取組み状況②

前計画（甲賀市地域公共交通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理					課題		地域公共交通網形成計画策定後の取組み状況（◇）・情勢の変化（◆）	課題に対する現時点評価
課題を見出した現状	課題項目	課題						
		⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進	具体的な課題					
○各地域の資源を活かした観光地が点在	➡	➡	観光マップに市内公共交通の情報を掲載するなど、様々な移動手段で観光地を巡ることができると環境を整備することが必要 また、イベント時に臨時便を運行するなど、地域の活性化等の取り組みと連携し、需要に応じた利便性の高い運行の検討も必要	➡	➡	➡	◇RVEバスデジタリチケットの導入 ◇各種フリー乗車券の販売 ◇交通スタンプラリーの実施 ◇「草津線沿線限定 御 SHINOBI 印（草津線版御朱印）送りの旅」を開催（R2、R3年度）	コロナ禍においてもデジタル施策を含めて各種の取組みが進められた。コロナ禍からの観光再生を目指すうえでも引き続き、観光地の魅力向上を支える取組みが必要。
○信楽高原鐵道の利用者は減少傾向 ◆関連計画：甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通網形成計画等	➡	➡	信楽高原鐵道においては、乗車することが観光目的の一つとなるよう観光路線としての魅力を高め、利用を促進する必要がある	➡	➡	➡	◇H27、28に新車両導入 ◇地元主催の駅を中心としたイベント（くもいヒタのタペ）を開催 ◇県内大学と連携したラッピング、忍者ラッピング、朝の連続ドラマ放映に合わせたラッピング、たんぽぽアート等の実施 ◇庭園師をガーデニング大使に任命し、信楽、雲井駅前のガーデニングを実施	観光地の魅力向上を支える取組みが必要。
○イベントの開催など事業者独自の周知・利用促進活動を実施 ○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供 ○チラシやパンフレット、地域ごとの時刻表を作成 ○アンケート調査の際に情報提供チラシを同封 ○主要施設（貴生川駅、信楽駅、甲賀病院、甲賀ラザ水口や西友水口店等）の主な利用状況（交通手段、頻度、目的等）を整理	➡	➡	現在展開している利用促進等の施策の継続的実施・周知のほか、公共交通の果たす役割やメリットについて啓発し、さらなる利用促進を図ることが必要	➡	➡	➡	◇JR草津線の利用促進に資する取り組みを実施されている市民団体等の活動に対して補助金を支出	ターゲットを明確にした利用促進活動など、一部取組めていない課題もあり、引き続き対応していく必要がある。
○約5割の方が運行情報提供システムの導入は必要 ○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供 ○チラシやパンフレット、地域ごとの時刻表を作成 ※上位計画等で位置付け	➡	➡	鉄道や、主要な公共公益施設、商業施設、病院などターゲットを明確にした利用促進活動の検討が必要 観光等で市外から来訪する方々も含め、公共交通の情報を入手しやすい環境を整えるため、多様な媒体による情報提供や、分かりやすい情報提供の方法の検討が必要 車に過度に頼らず、環境負荷の低減（CO2排出量削減）を図るために、公共交通の利用促進を図るとともに、車両更新時においては、環境配慮型の車両導入の検討も必要	➡	➡	➡	◇地域別の公共交通時刻表を作成し、毎年度更新して配布 ◇市や市やSNSで運行情報・イベント情報を積極的に案内 ◆第2次甲賀市環境基本計画改定、環境未来都市宣言	R4の環境未来都市宣言も踏まえ、引き続き、ゼロカーボンシティを目指していく取組みが必要。
○運行経費はやや増加傾向 ○運行収入は減少傾向 ○運行補助は増加傾向 ○収支差は水口地域や土山地域で約30%と高いが、他の地域では低い ○甲賀市地域公共交通活性化協議会を開催 ○地域住民とともに今後の地域公共交通に関して議論や検討を進めている	➡	➡	バスや時刻表への広告掲載等、商業施設や病院、企業による協力、地域におけるサポーターの継続的展開が必要 また、財政的には厳しい状況は変わらないため、地域の集まりの場や協議会を活かした、存続に対する危機感等を共有する場の創出が必要	➡	➡	➡	◇JR草津線を利用した体験学習を実施された際に同盟会より補助金を支出 ◇地域が主体となつて移動支援事業や公共交通の利用促進に取り組む団体に対し、「甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金」を交付 ◇R3、5開催の甲賀市地域公共交通活性化協議会において地域公共交通網計画の中間評価を実施 ◇小学生を対象としたMOを毎年度実施（県との協働事業） ◇地元住民や高齢者を対象とし「出前講座」を実施 ◇活性化協議会の場を通じて、適宜意見交換や議論を実施 ◇移動支援を行う団体に対し、地域課題等に関するヒアリングやニーズ調査を実施 ◇公共交通時刻表に広告掲載を実施（R3：1社、R4：4社） ◇近江鉄道の安全運行に資する取組みへの補助	小学生から高齢者まで幅広い年齢層に対する施策が展開されているが、引き続き利用者は減少傾向にあり、またコロナ禍により公共交通離れも進んでいることから、公共交通を守り・育てる意識醸成を図る必要がある。

今後に向けたポイント（課題項目別）

課題項目①将来を見据えた、生活交通サービスの確保・維持

- ・高齢化のさらなる進展がある現状から、引き続き持続性のある生活交通サービスとしての公共交通を維持・確保する。

課題項目②ニーズに即した継続的な運行改善

- ・一日を通じて利用が少ないバス路線については、予約制のデマンド運行へ移行するなどを行ってきたが、通学利用時間帯以外の利用が少ない路線があるため、地域特性や利用特性に応じ、効率的な運行となるよう継続的な改善を図る。

課題項目③分かりやすい運行体系への改善

- ・複雑な系統がまだ存在するため、分かりやすく効率的な路線網への改善に継続的に取り組む。

課題項目④公共交通相互の連携強化

- ・ICTの活用などにより、より分かりやすい案内表示や情報提供の整備を実施してきたが、さらなる利用促進、また、新技術が日々進歩している観点を考慮し、継続的に取り組む。

課題項目⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進

- ・定期利用の大幅な増加が見込めないため、地域の活性化等の取り組みと連携した取組等の検討に継続的に取り組む。
- ・観光をPRするラッピング車両の運行等を実施してきたが、今後は、乗車することが観光目的の一つとなるよう観光路線としての魅力向上に取り組む。

課題項目⑥適切で継続的な情報提供による利用促進

- ・公共交通の果たす役割やメリットについて啓発し、さらなる利用促進を図る。

課題項目⑦環境に配慮した公共交通への改善

- ・自動車に過度に頼らず、公共交通の利用促進を図る取り組みを実施してきたが、今後も、環境未来都市の実現に向けて、環境に配慮した公共交通に移行していく。
- ・車両更新時においては、環境配慮型の車両導入を検討する。

課題項目⑧地域で守り育てる体制の展開検討

- ・一部地域では「移動を考える」場を設置されているが、市の課題のひとつとして今後も継続的に公共交通の存続に対する危機感等を共有し、公共交通を地域で守り育てる意識・体制の啓発・支援に取り組む。

2.4 課題抽出にあたっての新たな視点



「甲賀市地域公共交通網形成計画」において設定した8つの課題に加え、本市地域公共交通の問題を整理した結果、計画策定から5年が経過した社会情勢の変化などの動向を踏まえ、新たに追加すべき視点について整理しました。

(1) 社会情勢の変化

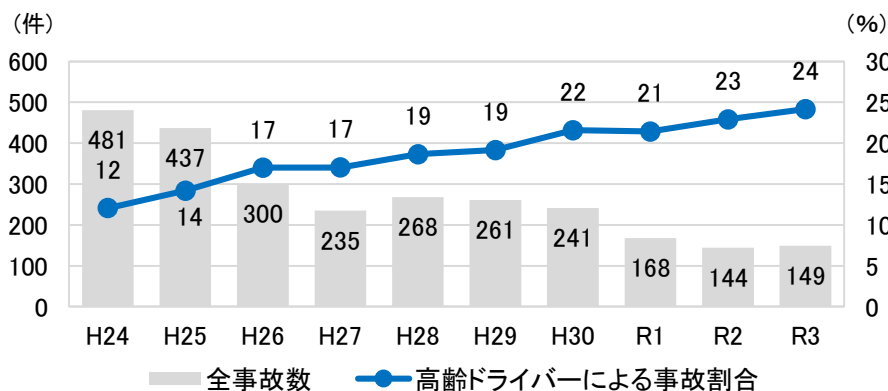
💡 ポイント

- ・ 需要側の利用者のニーズと、供給側の事業環境のギャップがあり、細かいニーズに応えていくことが困難になる恐れがあります。
- ・ 持続可能な地域公共交通に向け、担い手の確保等により事業者を支援していく必要があります。

① 運転免許自主返納と交通事故の発生状況

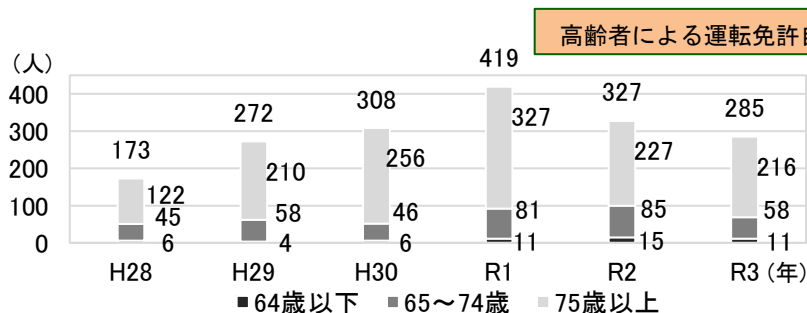
- ・ 近年、高齢者ドライバーによる事故の割合が高まっている影響を受け、本市でも運転免許を自主返納される方が増加しています。
- ・ 令和2年の道路交通法改正により、高齢者運転対策が厳格化されたことから、今後さらに免許返納者数が増加すると考えられます。

高齢者による事故割合が増加



資料：市提供資料

図 運転免許自主返納者数



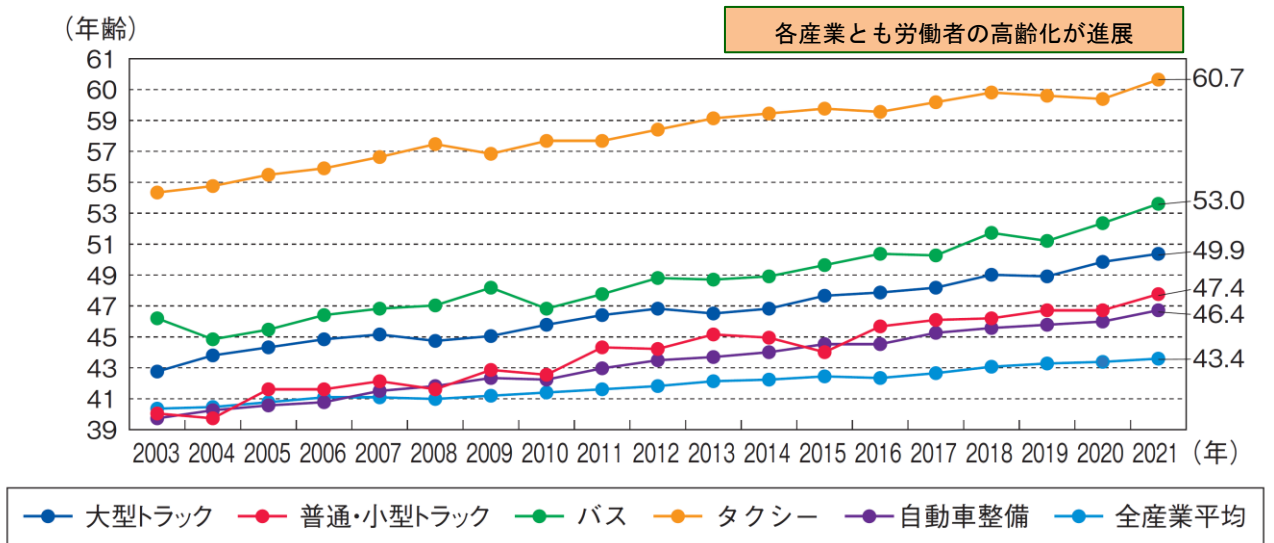
高齢者による運転免許自主返納が増加

資料：市提供資料

図 運転免許自主返納者数

②事業者（供給側）の動向について

- ・公共交通の安全・安心な運行に対するルールの厳格化や、施設・設備の老朽化が進む中での燃料費・資材費の高騰、運転手の不足・高齢化が進む中での労働時間基準の改正が予定されるなど、事業者の負担は増えています。



出典：交通政策白書

図 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



出典：厚生労働省リーフレット

図 自動車運転者の労働時間等基準の改正概要

2 本市の地域公共交通の現状と課題

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響等

💡 ポイント

- ・ コロナ禍により公共交通の利用者は大きく減少しました。新しい生活様式の定着により、今後、コロナ禍前の水準への回復は厳しい状況にあります。
- ・ 収益が落ち込んだ交通事業者が厳しい経営環境に直面するなか、地域公共交通の維持に向け、事業者を支援していく必要があります。

① コロナ禍による公共交通の利用や移動手段の確保への影響

(全体的な動向)

- ・ コロナ禍が影響し、本市全体において、公共交通利用者数、観光客数ともに令和2(2020)年度に約15～20%程度減少しました。令和3(2021)年度の公共交通利用者数は少し回復しましたが、観光客数はさらに減少しています。
- ・ 鉄道・バスを補完するタクシーも車両数や運行時間が減少しており(事業者聞き取り)、鉄道・バスでカバーできない部分の対応が難しくなっています。
- ・ 滋賀県実施のアンケートでは、コロナ禍において、「レジャー・娯楽」目的の減少が大きく、本市全体で約7割の人の外出頻度が減少しています。また、交通手段については、「鉄道」の利用が減少する一方、「自家用車」の利用が増加しているとの結果が出ています。
- ・ リモート勤務やweb会議など、新しい生活様式の定着により、コロナ禍前の水準への回復はかなり厳しい状況であると考えられます。

R1→R2 約21%減

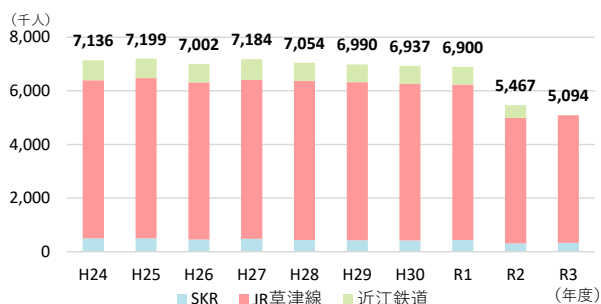


図 本市内の鉄道利用者数推移

R1→R2 約15%減

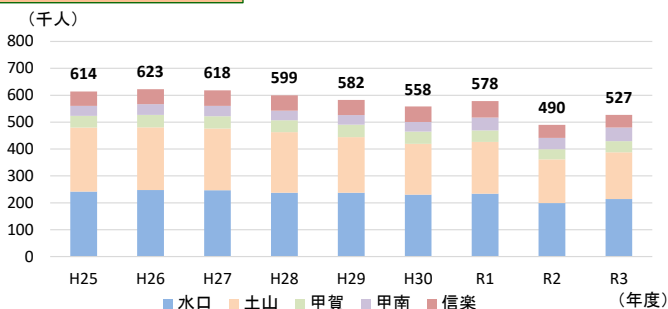


図 本市のコミバス・コミタク利用者数推移

R1→R2 約21%減

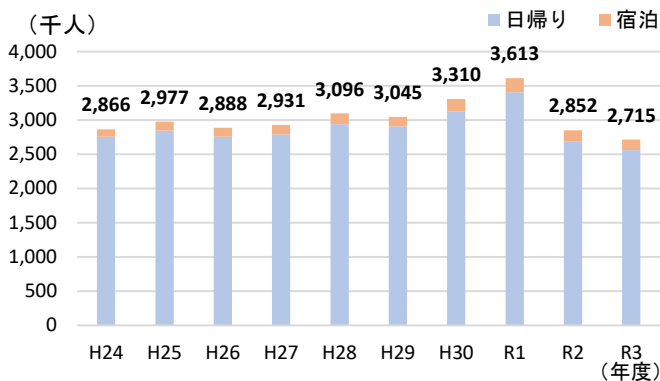
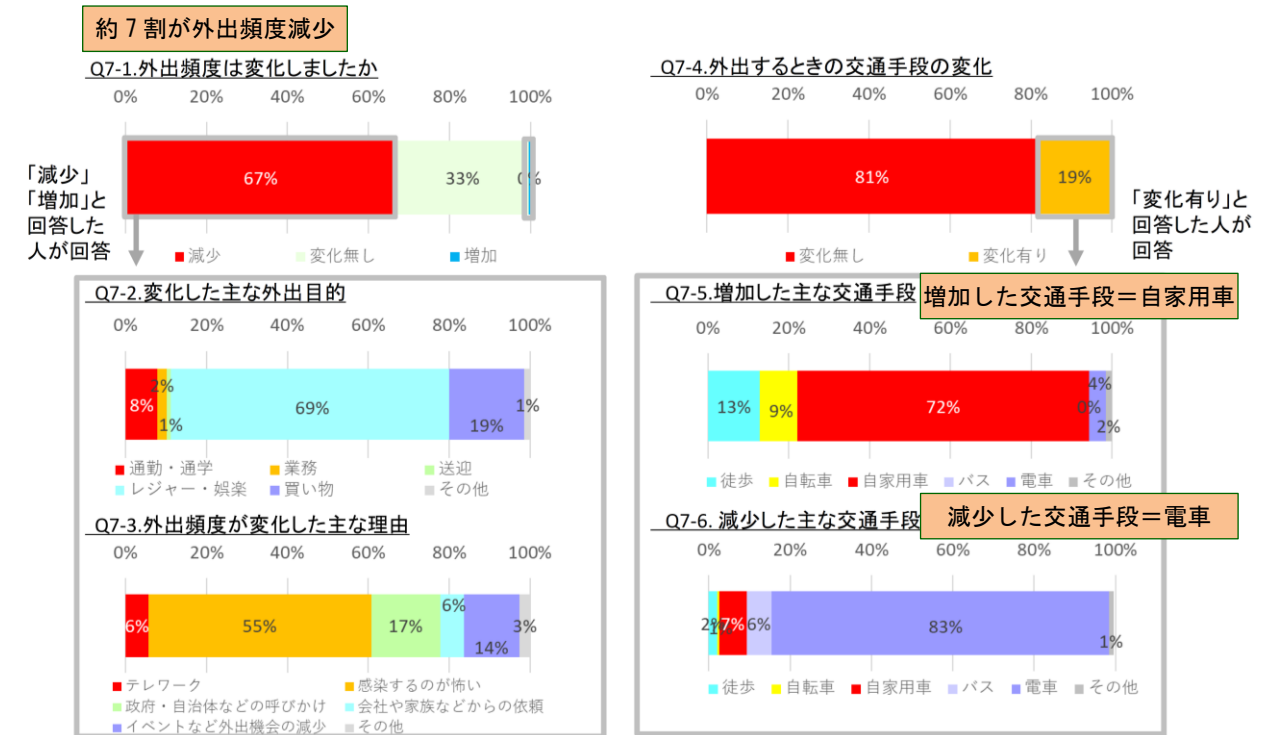


図 本市の観光客数推移



出典：第1回滋賀の道路を考える懇談会資料

図 コロナ禍における交通行動の変化（滋賀県実施アンケート結果より）

2 本市の地域公共交通の現状と課題

②交通事業者を取り巻く環境

- ・コロナ禍により多くの交通事業者の収益は落ち込み、コロナ禍前の水準への回復には至っておらず、事業存続の危機に直面している事業者も少なくありません。
- ・乗合バス運転者数の全国的動向としては、減少傾向にあります。運転手の高齢化や担い手不足に伴い、今後もこの傾向は継続すると考えられます。
- ・本市のコミュニティバスの運転手においては、50歳以上は80%、60歳以上が半数以上であり、高齢化が顕著となっています。

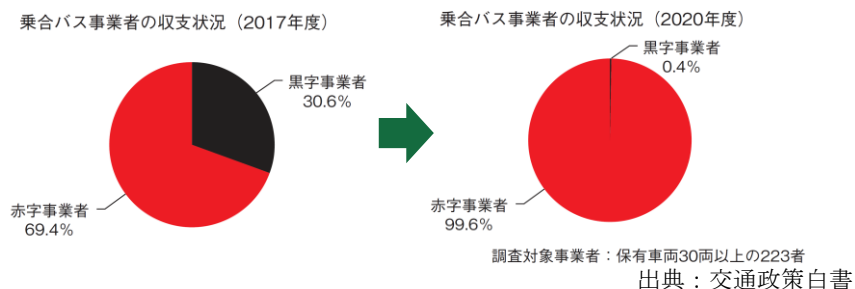
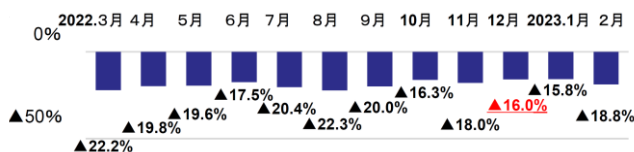


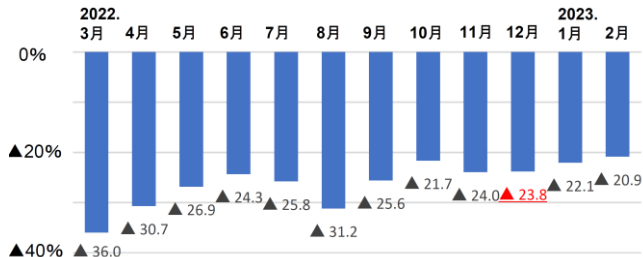
図 乗合バス事業者の収支状況の変化（2017年度→2020年度）

徐々に回復する傾向にあるが、コロナ禍前の水準への回復は厳しい

路線バス



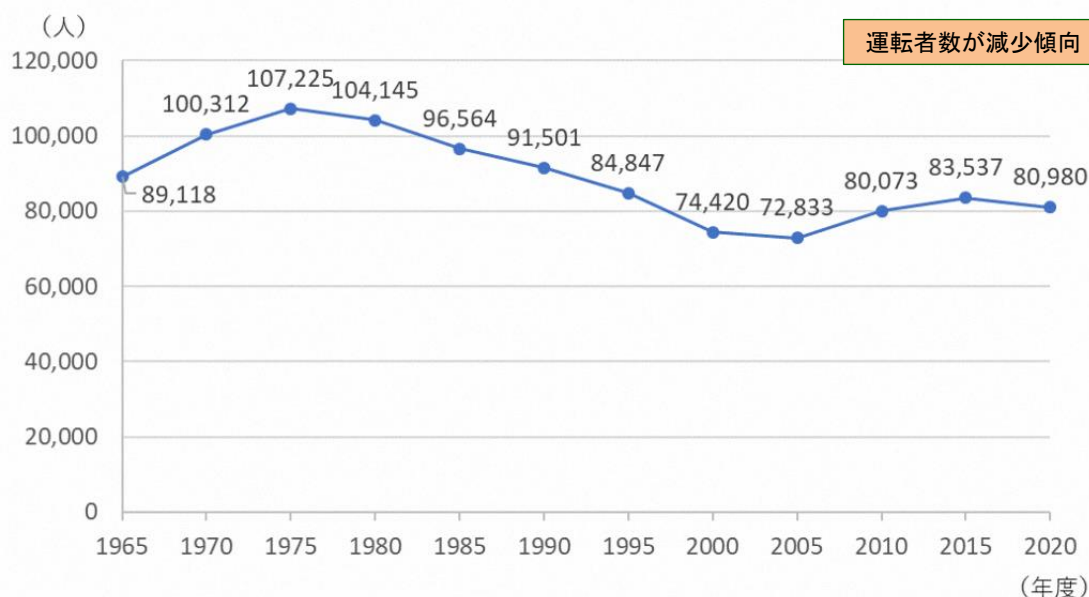
タクシー



※2023年1月、2月は見込み

出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（国土交通省）

図 コロナ禍からの利用者の回復状況（2022年12月末時点の2019年同月比）



出典：数字で見る自動車2022（国土交通省）

図 乗合バス運転者数の推移（全国）

③本市の地域公共交通に対する財政負担の増加

- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーの運行に係る欠損額は年々増加しており、令和3年度では全市で約3.3億円に達しています。
- ・運行欠損額については、土山地域が最も大きく全体の約1/3を占めます。これに次いで、水口地域、信楽地域で大きくなっています。

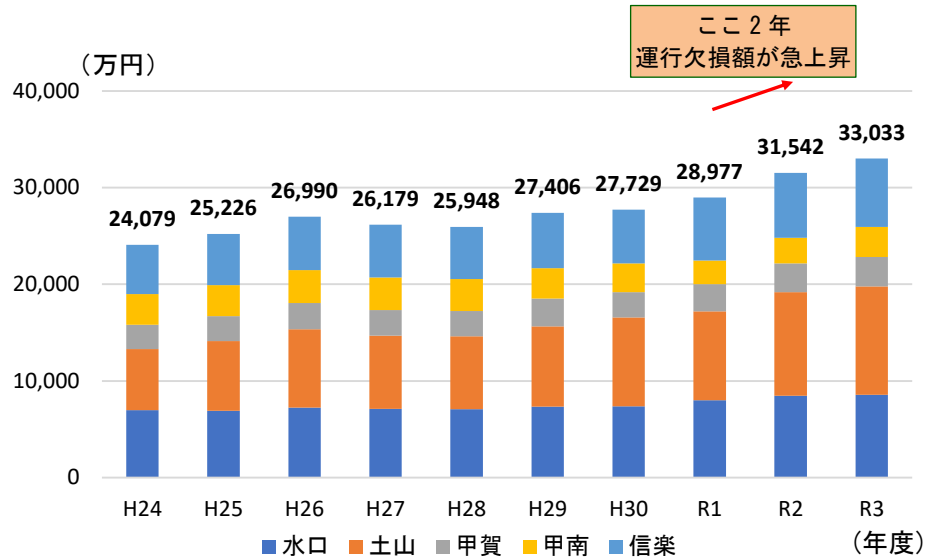


図 コミュニティバス・コミュニティタクシーの運行欠損額の推移

資料：甲賀市

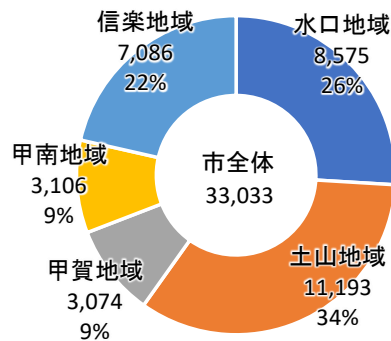


図 地域別の運行欠損額（令和3(2021)年度、単位：万円）

資料：甲賀市

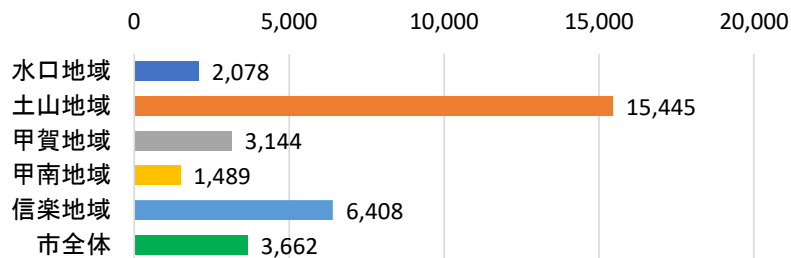


図 地域別の人口1人あたり運行欠損額（令和3(2021)年度、単位：円）

資料：甲賀市

2 本市の地域公共交通の現状と課題

(3) 地域公共交通に関する「国・県」の動向

ポイント

- ・ 法改正に基づき地域公共交通計画を策定することで、具体的な数値目標を設定し、計画の進捗管理を行うことが必要です。
- ・ 持続可能な地域公共交通の充実に向けて、バスや鉄道だけでなく、地域の実情に応じた様々な輸送手段について、運営主体との議論が必要です。

①地域公共交通活性化・再生法の改正（令和2(2020)年11月施行）

- ・ 法改正の概要は以下のとおりです。

(1) 地域が自らデザインする地域の交通

⇒「地域公共交通計画」策定の努力義務化

⇒バス路線運行費への国庫補助と計画策定が連動化

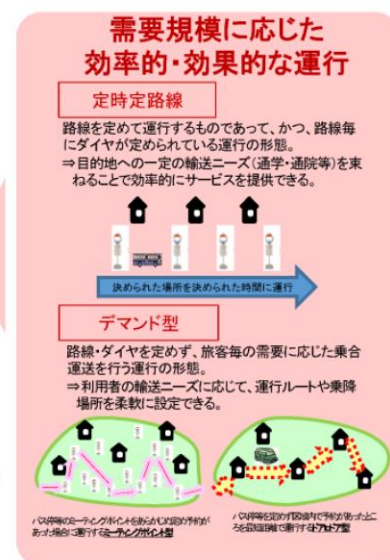
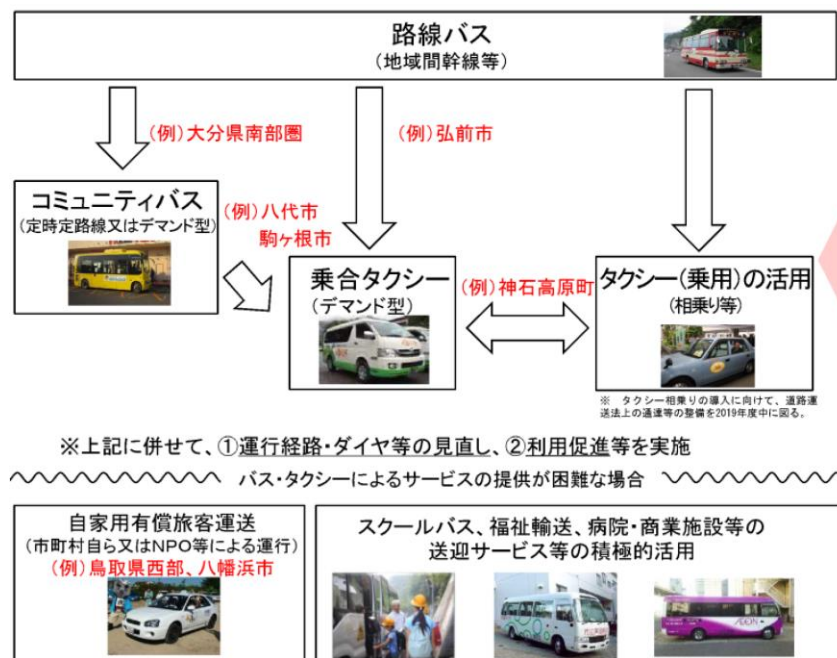
(2) 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

⇒「利用者数」「収支率」「財政負担額」の計画への記載が求められる

⇒毎年度の評価・検証の実施など、PDCAにおける位置付けが以前に増して求められる

(3) 多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた交通手段の確保

⇒従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、送迎バス等を含め、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域の実情に応じた交通手段を確保することが求められる



出典：国土交通省資料

図 地域旅客輸送サービスにおける地域公共交通以外の輸送資源の活用イメージ

②アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会（令和4(2022)年8月提言）

- ・アフターコロナに向けて、急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者間相互で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続することを目的とした提言です。
- ・提言と並行し、国土交通省として施策を展開しています。（共創モデル実証プロジェクト（令和4年度））



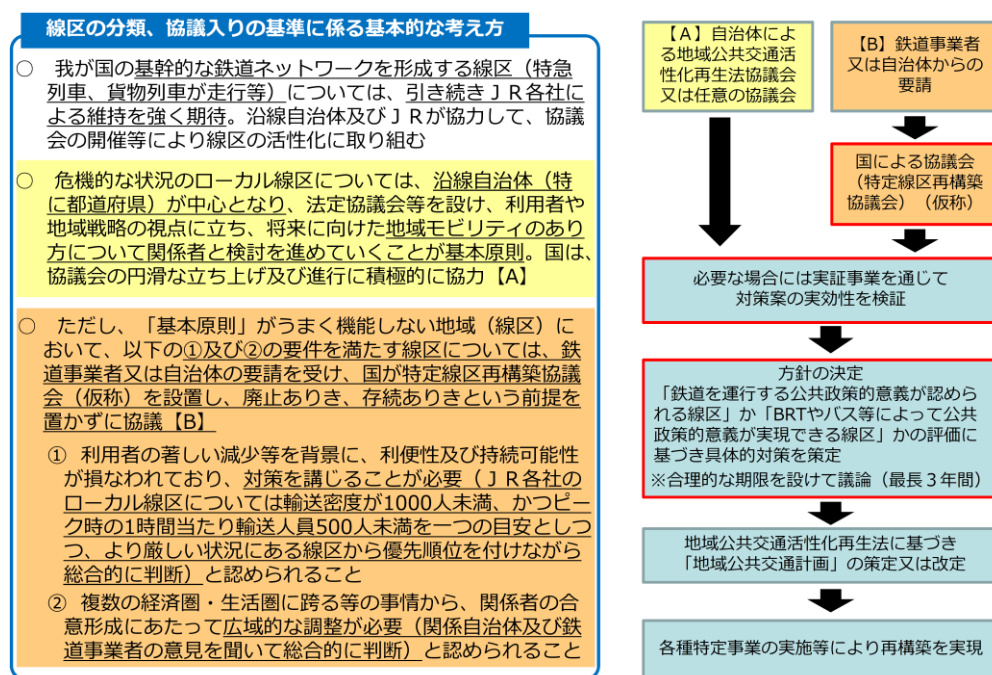
出典：国土交通省資料

図 共創型交通への転換のイメージ

2 本市の地域公共交通の現状と課題

③鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（令和4(2022)年7月提言）

- ・利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、議論・検討し、その結果が提言としてまとめられました。
- ・提言の概要は以下のとおりです。
 - 危機的状況にある線区について、鉄道事業者と沿線自治体は相互に協働し、必要な対策に取り組む。
 - 国は、広域的調整が必要な線区について、新たな協議の場を設置。
 - 鉄道を維持する場合、必要な投資を行い、鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、バス等に転換する場合、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築する。
 - 関係者間の合意に基づき、JR 各社はその実現に最大限協力し、自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を応援する。



出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要(国土交通省)

図 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの確保の流れ

- ・甲賀市に係る鉄道事業の状況は以下のとおりです。
 - 利用者数をみると、コロナ禍前10年間は、JR草津線は横ばい、近江鉄道、信楽高原鐵道は約1割減で推移（平成22(2010)年度と令和元(2019)年度を比較）。コロナ禍により、いずれも2～3割減減少（令和元(2019)年度と令和2(2020)年度を比較）。
 - 信楽高原鐵道は、平成25(2013)年度から、第3セクターによる運営から、線路や車両のインフラを本市が所有・維持管理する上下分離方式に事業構造を変更。
 - 近江鐵道は、令和6(2024)年度から、線路や車両のインフラを県及び沿線自治体が所有・維持管理する上下分離方式に事業構造を変更し、全線存続する。
 - ➡これにより、令和6(2024)年度以降、本市は2つの鉄道事業の事業主体(第三種鉄道事業者)として、地域鉄道の運営・維持・存続に関わることとなる。
 - JR草津線は、滋賀県草津線複線化促進期成同盟会の一員として、利便性向上に向けた取組を継続中。

(4)本市の上位・関連計画（地域公共交通網形成計画策定後に更新・策定されたもの）

ポイント

- ・ 持続可能な自治体経営と、市民・事業者等に寄り添った新型コロナ対策が必要です。
- ・ 駅やバス停周辺に都市機能を誘導し、ゼロカーボンシティを目指すまちづくりや、ICT を活用した公共交通の利便性向上が必要です。

①第2次甲賀市総合計画第2期基本計画（令和3(2021)年4月策定）

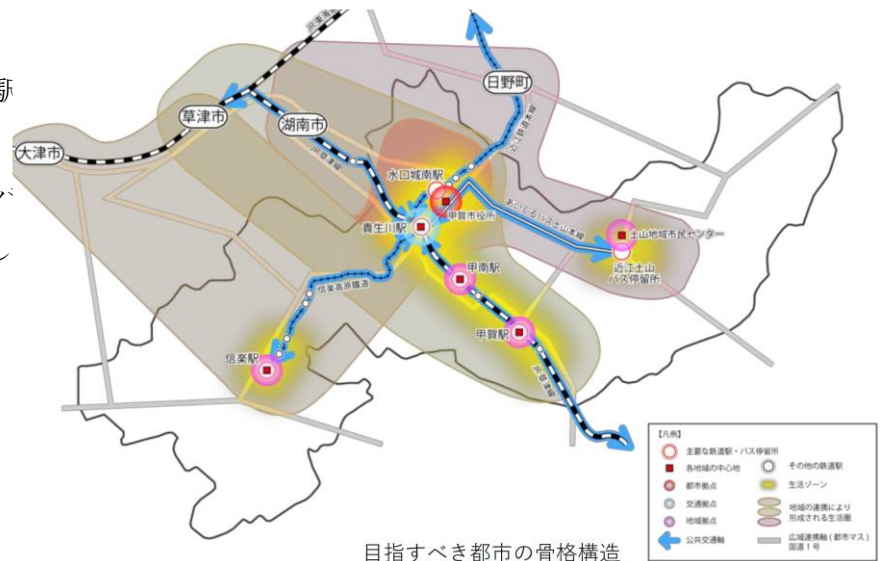
- ・ 第2次総合計画（平成29(2017)～令和10(2030)年度）の第2期（令和3(2021)～令和6(2024)年度）の4年間で集中的に取り組む施策を掲げられています。
- ・ チャレンジ目標として、これからの4年間は、アフターコロナにおける「新しい価値観」「新しい生き方」「新しい家族のあり方」を包摂した「新しい豊かさ」を、市民、地域コミュニティ、市民活動団体、事業者等の皆さんと共に追求することを掲げています。

「新しい豊かさ」を追求する視点

1. 自然と調和ののれたセンスある景観づくり
2. 「自分らしく」誇りと逞しさ養う次世代教育
3. アフターコロナを見据えた医療体制の充実
4. 誰にも居場所がある支え合いの福祉
5. スマートシティ、スマート自治体による利便性の向上
6. 時代を超えた歴史、文化、芸術に包まれた豊かな暮らし
7. ローカル経済による支え合いと安全な消費づくり
8. 都市部とのアクセスメリットを活かした便利なゆつくり暮らし
9. 若者層が挑戦できるまちづくり
10. 誰もが移動しやすい市内交通ネットワーク環境

②甲賀市立地適正化計画（H31.3 策定）

- ・ 目指すべき都市の骨格構造は下図の通りです。
- ・ 自家用車での移動が困難になった場合でも、生活圏の移動に不便が生じないように、【JR 草津線、近江鉄道本線、信楽高原鐵道、あいくるバス土山本線】を本市の幹線的な公共交通として、サービス水準の維持・向上を図ります。
- ・ 幹線的な公共交通の周辺（鉄道駅として設定しています。
- ・ 拠点及び拠点の最寄の鉄道駅・バス停（300m）を都市機能誘導区域とし



2 本市の地域公共交通の現状と課題

③甲賀市 ICT 推進ビジョン（令和 3(2021)年 9 月策定）

- ・第 2 次甲賀市総合計画第 2 期基本計画の目標を達成するため、ICT 活用に係るビジョンを示すものとして、誰ひとり取り残されることのない、「誰もがいつもの暮らしに『しあわせ』を感じることもできるデジタル社会の実現」に向けた取組を推進することを目的として策定しました。
- ・同ビジョンの中で示されている公共交通に関連する施策は以下の通りです。

2. スマートシティの実現による安心して快適に生活できるまちづくり

（1）公共交通の利便性向上

- 運用中のコミュニティバスのインターネット乗換検索サービスや「バスロケーションシステム」について、ダイヤ改正を適時に反映させて安定的に運用
- 令和 5 年度からデータを活用した路線再編後のダイヤによるコミュニティバス運行の実施
- コミュニティタクシーのインターネット予約の導入検討
- デジタル切符・定期券、IC カード決済等の導入によるキャッシュレス化の検討

④近江鉄道沿線地域公共交通計画（令和 3(2021)年 10 月策定）

- ・近江鉄道線が令和 6(2024)年度から上下分離方式に移行することを見据え、滋賀県及び沿線 10 市町が参画し、近江鉄道をはじめ、沿線地域の地域公共交通を維持・活性化するためのマスタープランです。
- ・上下分離後は、本市を含む沿線 10 市町及び滋賀県が設定した法人が第三種鉄道事業者となります。

⑤第 2 次甲賀市環境基本計画（平成 29(2017)年 7 月策定、令和 3(2021)年 10 月改訂）

甲賀市環境未来都市宣言（令和 4(2022)年 6 月）

- ・目指すべき本市の環境像「豊かな自然とうるおいのある暮らしを未来につなぐ 美しい甲賀」の実現に向け、3 つの基本方針に基づき、各種施策を位置づけています。
- ・「省エネルギー・エコライフの推進」施策の 1 つとして「公共交通の利用促進」が掲げられ、コミュニティバスの利便性向上、公共交通フリー乗車券の販売や駅前レンタサイクルの整備、駅前駐車場・駐輪場の整備による利用環境の向上、JR 草津線複線化に向けた取り組み等を進めるとしています。
- ・世界的な気候変動の中における国のカーボンニュートラル宣言（2050 年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す）を受け、令和 4 年を環境元年と位置付け、市民・事業者・行政が一体となったオール甲賀で環境課題に取り組む環境未来都市宣言を行いました。

⑥貴生川駅周辺整備基本構想（令和 5(2023)年度策定予定）

- ・貴生川駅周辺のポテンシャルや地域資源を活かしたまちづくりを進めるにあたり、「貴生川駅周辺特区構想」を策定（令和 3(2021)年 7 月）しています。
- ・本基本構想は、この特区構想で示される施策「魅力ある地域づくり」「交流拠点の整備」等の推進に向けた基本的な考え方を示すものです。
- ・具体的な取組みとしては、駅南口の官民連携交流拠点の整備や賑わいの創出、貴生川駅の駅前広場整備やロータリー改修、駅舎・自由通路の改良、駅北口の規制緩和等を位置づけています。

2.5 地域公共交通の課題



前計画における課題をベースに、新たな視点を含めた課題を追加し、新たに本計画の課題を以下のように整理しました。

地域公共交通の課題 (前計画からの継続)	①将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持
	②ニーズに即した継続的な運行改善
	③分かりやすい運行体系への改善
	④公共交通相互の連携強化
	⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進
	⑥適切で継続的な情報提供による利用促進
	⑦環境に配慮した公共交通への改善
	⑧地域で守り育てる体制の展開検討
新たな視点に基づき 抽出される課題	⑨地域公共交通の担い手の確保
	⑩まちづくりと連携した地域公共交通施策の実施

地域公共交通の課題整理（新たな視点を含めた課題の追加）

■ 地域公共交通の課題整理にあたっての新たな視点

新たな視点	ポイント
① 社会情勢の変化	- 需要側の利用者のニーズと、供給側の事業環境のギャップがあり、細かいニーズに添えていくことが困難になる恐れ - 持続可能な地域公共交通に向け、担い手の確保を支援していくことが必要
② 新型コロナウイルス感染症の影響等	- 公共交通利用者のコロナ禍前水準への回復は厳しい状況 - R3、R4と2年連続のJR草津線の減便 - 持続可能な地域公共交通に向け、担い手の確保等により事業者を支援していくことが必要（①と重複）
③ 地域公共交通に関する「国・県」の動向	- 法改正に基づき地域公共交通計画を策定し、具体的な数値目標を定めて、計画の進捗管理が必要 - バスだけでなく鉄道を含めて、地域の実情に応じた様々な輸送手段について、様々な主体との議論が必要 - 県の交通ビジョンを見直し検討中。新たな税制の検討、現行の補助金の見直しも想定される
④ 「甲賀市」の上位・関連計画	- 持続可能な自治体経営と、市民・事業者等に寄り添った新型コロナウイルス対策が必要 - 駅やバス停周辺に都市機能を誘導し、ゼロカーボンシティを目指すまちづくりや、ICTを活用した公共交通の利便性の向上が必要

■ 地域公共交通の課題整理【新たな視点を含めた課題の追加】

項目	地域公共交通を取り巻く問題と課題
① 将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持	高齢化の進展に伴い、自動車を運転できなくなる人も増加するため、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要 → 新たな視点①（社会情勢の変化に合わせた運行改善） 今後、高齢者等の利用者が増加する可能性が高いことも踏まえ、バリアフリー対応車面への更新の継続や、利用の多い主要な施設へのアクセシビリティを高めつつ、重複している路線の効率化やダイヤの見直しが必要 → 新たな視点④（まちづくりと一体となった交通体系） 都市拠点等の中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にするなど、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要 → 新たな視点⑤（全体の運行補助額も増加していることから、利用促進や効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保等により、収益性を改善し、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要） → 新たな視点②（アフリターコロナに向けた運行改善） → 新たな視点④（持続可能な自治体経営）
② ニーズに即した継続的な運行改善	小学生や中学生、高校生等の通学手段として運行している路線は、児童や学生の需要に応じた継続的な運行方法の見直しやダイヤ改善が必要 また、利用の少ない路線のほか、通学時間帯以外においては、地域特性や利用特性に応じ、デマンド運行の導入等、より効率的な運行方法への見直しが必要 → 新たな視点⑤（社会情勢の変化に合わせた運行改善） 障がい者や高齢者の移動を支援する各種事業を継続し、必要に応じて事業を改善することが必要
③ 分かりやすい運行体系への改善	多くの路線が重複して運行している区間もあることから、将来の都市構造も見据えつつ路線を再編し、分かりやすく効果的で効率的な路線網への改善が必要 → 新たな視点①（社会情勢の変化に合わせた運行改善） → 新たな視点④（駅やバス停周辺への都市機能の誘導）
④ 公共交通相互の連携強化	バス相互や鉄道とバスとの乗り継ぎ等、公共交通相互の乗り継ぎも多いため、乗り継ぎ拠点における案内表示やバス待ち環境等の乗り継ぎ環境の改善が必要 鉄道事業者、バス運行事業者相互で、IPや時刻表へのダイヤ等の運行情報を掲載するなど、情報を入手しやすい環境の整備が必要 新名神高速道路を利用する高速バスと市内公共交通とのアクセシビリティを向上し、相互の利用促進を図ることが必要
⑤ 観光やイベントと連携した公共交通の利用促進	観光マップに市内公共交通の情報を掲載するなど、様々な移動手段で観光地を巡ることができ環境を整備することが必要 また、イベント時に臨時便を運行するなど、地域の活性化等の取り組みと連携し、需要に応じた利便性の高い運行の検討も必要 → 新たな視点③（官民の共創関係による公共交通の高度利用）
⑥ 適切で継続的な情報提供による利用促進	信楽高原鉄道においては、乗車することが観光目的の一つとなるよう観光路線としての魅力を高め、利用を促進する必要がある 現在展開している利用促進等の施策の継続的実施・周知のほか、公共交通の果たす役割やメリットについて啓発し、さらなる利用促進を図ることが必要 鉄道や、主要な公共施設、商業施設、病院などターゲートを明確にした利用促進活動の検討が必要 観光等で市外から来訪する方々も含め、公共交通の情報を入手しやすい環境を整えるため、多様な媒体による情報提供や、分かりやすい情報提供の方法の検討が必要
⑦ 環境に配慮した公共交通への改善	→ 新たな視点⑦（環境負荷の低減（CO2削減）を図るために、公共交通の利用促進を図るとともに、車両更新時においては、環境対応の車両導入の検討も必要） → 新たな視点④（ゼロカーボンシティを目指すまちづくり）
⑧ 地域で守り育てる体制の展開検討	バスや時刻表への広告掲載等、商業施設や病院、企業による協力、地域におけるサポーターの継続的展開が必要 また、財政的には厳しい状況は変わらないため、地域の集まりの場や協議会を活かした、存続に対する危機感を共有する場の創出が必要 → 新たな視点③（地域の実情に応じた移動の確保に向けた様々な主体との議論）
⑨ 【追加】地域公共交通の担い手の確保	慢性的な人材不足に高齢化が重なり、持続可能な地域公共交通の維持・確保が難しいため、運転手をはじめとする地域公共交通担い手を確保していくことが必要 → 新たな視点①（地域公共交通の担い手の確保） → 新たな視点②（地域公共交通の担い手の確保） → 新たな視点②（国・県の支援制度等の活用）
⑩ 【追加】まちづくりと連携した地域公共交通施策の実施	人口減少や少子高齢化に対応する効率的な行政運営を行うため、市内を貫く鉄道・バス路線を幹線公共交通軸として、駅やバス停周辺に都市機能を誘導するまちづくりを進めることが必要。 → 新たな視点④（駅やバス停周辺への都市機能の誘導）

3 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本理念

第2次甲賀市総合計画では、市の将来像として掲げる“あい甲賀 いつもの暮らしに「しあわせ」を感じるまち”を実現するための都市構造として、「暮らしをつなぎ、地域を未来につなぐ～多様性を活かしたネットワークづくり～」を目標としています。この目標の達成に向け、「各拠点を結ぶ暮らしを支える交通ネットワークを確保」するために、前章で整理した地域公共交通の課題を1つずつ解決していく必要があります。

本計画では、基本理念を以下の通り設定し、地域公共交通が「いつもの暮らしにしあわせ」を与え、「市民の暮らしの一部」となるよう市民・地域・行政・交通事業者・関係団体等が連携し、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するための施策を進めていきます。

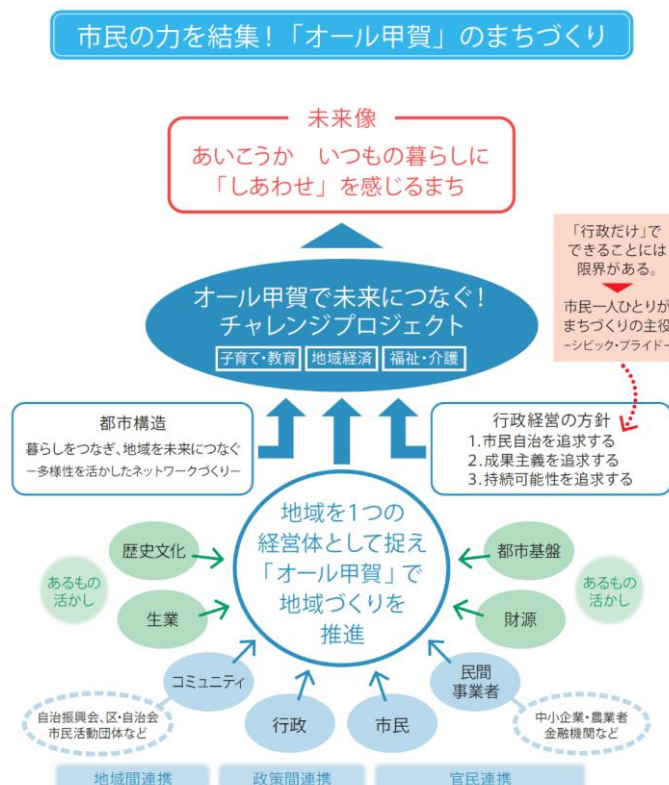
《計画の基本理念》

環境未来都市へ 人と自然の豊かさを創る 甲賀の地域公共交通
 ～ 次世代へ みんなで創り 使って 育て 暮らしの一部に ～

総合計画第2期基本計画（令和3(2021)年4月策定）では、新型コロナウイルス感染症による世界的な危機は「いつもの暮らし」の大切さを再認識することとなりましたが、少子高齢化、働き方の多様化が進むなか、これまでの「仕組み」では、行政の責務である「市民の生活を安定的に継続させながら、生命・財産（経済活動）を守ること」が難しいことを認識しています。

これからは、徹底的な行政改革により、アフターコロナにおける「新しい価値観」「新しい生き方」「新しい家族のあり方」を包摂した「新しい豊かさ」によるまちづくりを目指し取り組みを進めていきます。

その中で地域公共交通は、単に市民の日常の移動を支えるだけでなく、子どもたちの通学や乗車体験、経験から得られる成長や学び、環境にやさしい移動手段としてゼロカーボンシティの実現、高齢者の外出支援による健康づくり、市民や本市への来訪者の重要な移動手段としての地域の活性化、周遊など様々な側面から「市民の豊かさ」を支える重要な社会インフラとして、持続可能な交通網を構築していく必要があります。



出典：第2次甲賀市総合計画第2期基本計画

図 未来像実現のイメージ

3.2 計画の基本方針



3.1 で設定した基本理念のもと、地域公共交通の課題解決に向け、10 の課題と対応する 4 つの基本方針を以下のとおり設定します。

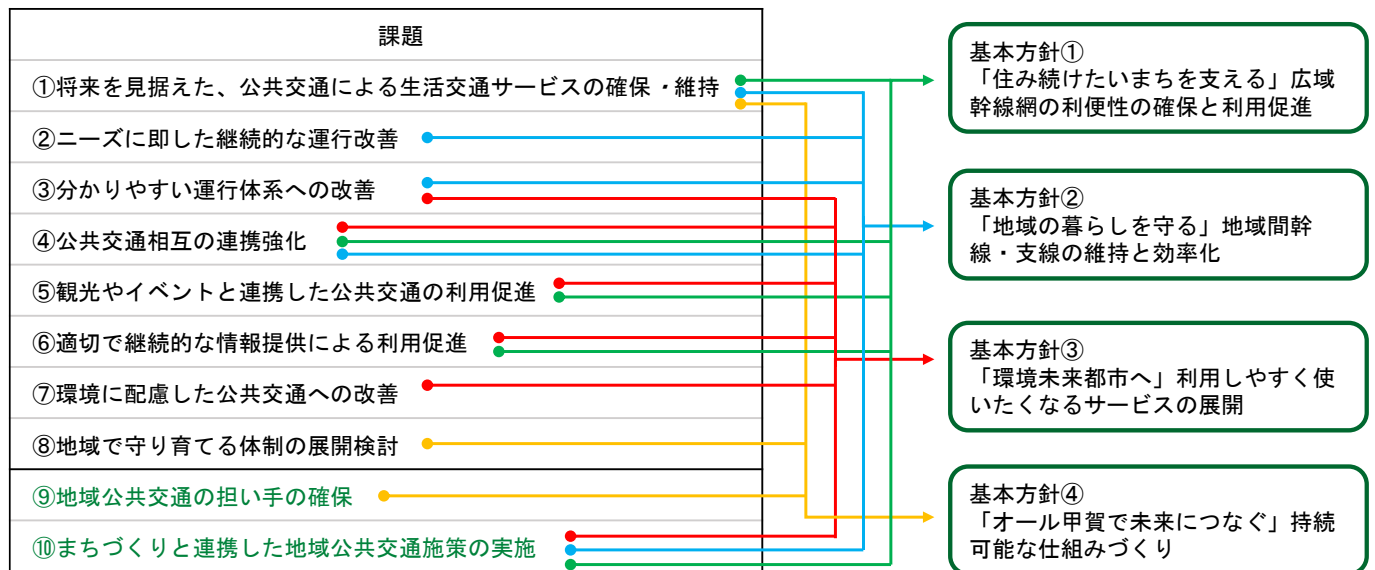


図 地域公共交通の課題解決に向けた 4 つの基本方針

4つの基本方針に基づく取り組みの考え方は以下のとおりです。

基本方針①

「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進

- ・地域公共交通を利用して都市部へ通勤・通学等が出来る環境を維持します。
- ・市民のいつもの暮らしを支え、都市構造に寄与する地域公共交通ネットワークを構築します。
- ・若い世代の市外流出を抑制するとともに、選ばれるまちになるよう定住促進施策を支えます。
- ・JR 草津線、近江鉄道の安全な運行の継続と利便性向上により、利用の促進を図ります。

基本方針②

「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

- ・コミバス、コミタクの効率化・利便性向上のため、路線網を見直します。
- ・信楽高原鐵道、の安全な運行の継続と利便性向上により、利用の促進を図ります。
- ・陶都信楽と市の中心部である水口をつなぐ信楽高原鐵道を、市民の重要な移動手段としての機能に加え、観光資源として地域の活性化に寄与する鉄道とするため、地域公共交通特定事業に関する事項を定めた鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道の安全な運行の継続と利用者利便の向上を図ります。

基本方針③

「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開

- ・誰もが利用しやすい乗車・乗り継ぎ環境を整えます。
- ・わかりやすい運行形態と情報提供により利用促進を図ります。
- ・ICT や新技術を活用し、質の高い情報提供と蓄積したデータ分析により運行の改善を継続して行います。
- ・本市への来訪客や市民の周遊性を高めるため、観光部局と連携し、魅力向上を図ります。
- ・定期利用を増やすための利用促進を行います。
- ・過度な自動車利用から、自動車と公共交通のかしこい使い分けに向けて、モビリティ・マネジメントを推進します。

基本方針④

「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

- ・自治振興会や関連する団体、および関係機関との連携を密にしながら効果的な事業の推進を行います。
- ・広告収入や補助金の活用、運賃制度の見直しにより新たな収益モデルを構築します。
- ・地域の実情に応じた移動支援を構築し、いつもの暮らしを守り続けるための体制づくりを構築し、支援します。
- ・高齢化により不足する地域公共交通の担い手を事業者と一体となって確保するとともに、担い手の労働環境の改善に努めます。
- ・公共交通の重要性について、将来を支える子供たちに伝えていきます。

3.3 地域公共交通ネットワークの将来像

3.2 で整理した基本方針に基づき、本市が目指す地域公共交通ネットワークのイメージは、滋賀県都市計画基本方針（令和4(2022)年3月）で示される「公共交通軸と公共交通網のイメージ図」と同様に、各交通モードがもつ特性を活かした役割分担のもと、「各拠点を結ぶ暮らしを支える交通ネットワーク」を構築することを目指します。

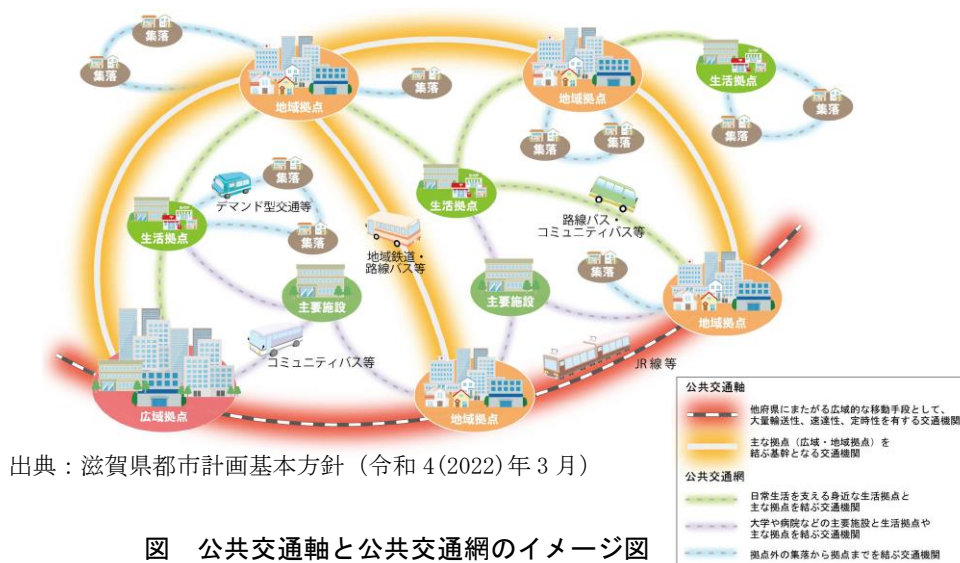


図 公共交通軸と公共交通網のイメージ図

以上を踏まえ、本市が目指す地域公共交通ネットワークを下图のとおりとします。

【地域公共交通ネットワークの基本的な考え方】

- ・甲賀市立地適正化計画に示す都市拠点、交通拠点、地域拠点等を地域公共交通ネットワークで連携する
- ・JR 草津線や近江鉄道線等、本市と市外を結ぶ「広域幹線」を本市の公共交通基軸とする
- ・拠点間を結ぶ「地域幹線」を公共交通軸とする
- ・居住地から各拠点や主要施設、拠点地域内移動を担う路線を「地域内支線」とする

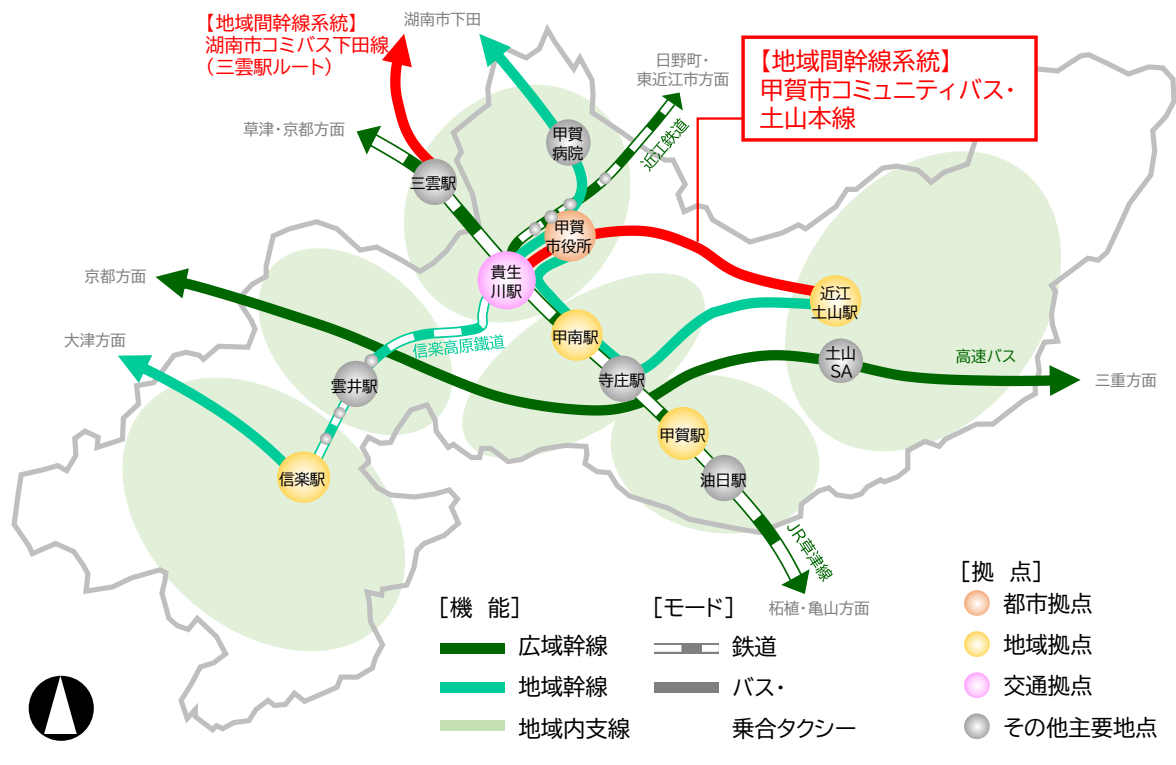


図 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ図

【ネットワークと拠点の位置づけ】

地域公共交通の将来ネットワークは、上記のとおりですが、ネットワークの前提となる都市構造に関しては、甲賀市都市計画マスタープランで位置付けられた6つの拠点を本計画でも踏襲します。

表 地域公共交通の階層構造

分類	機能	本計画での役割と方向性	モード	想定する路線等
地域公共交通	広域幹線 (公共交通基軸)	都市間を結び、本市を縦横断する生命線として、速達・広域性を確保するため、利便性の維持・向上を図る。また、運行事業者だけでなく地域や関係団体、市も全庁的に施策に取り組む。	鉄道	・JR 草津線 ・近江鉄道
			バス	・高速バス
	地域幹線 (公共交通軸)	拠点間や地域(概ね合併前の旧町)間を結ぶ本市地域公共交通網の骨格となる公共交通軸として、一定の運行頻度を確保するとともに、利便性の維持・向上を図る。(*を付した路線は「地域間幹線系統国庫補助金」の活用を想定)	鉄道	・信楽高原鐵道
			バス	・帝産湖南交通 ・コミバス (土山本線*、八田線、 広野台線、朝宮線、 広域水口線、甲南線)
	地域内支線	居住地や施設等と拠点や生活エリアを結ぶとともに、地域幹線へ接続する役割を担う。通学や買物・通院等の日常生活に配慮した適切な輸送量を確保しつつ、運行の効率化と利便性向上のため、利用の少ないコミバス路線の運行時間やルート、運行形態の見直しなどを行う。(幹線系統に接続する一部の系統は、「地域内フィーダー系統国庫補助金」の活用を想定)	バス	・コミバス (地域幹線以外の路線) ・デマンドバス (予約制)
			乗合タクシー	・デマンドタクシー (予約制)
	個別交通	鉄道やバスでは対応できない個別の需要対応する機能を担い、広大な市域を有する本市には欠かせない輸送手段として、高齢化の進展を見据え、事業継続のための利用促進を図る。	乗用タクシー	・乗用タクシー
その他	その他の交通	地域公共交通と連携又はこれを補完し、少量の移動や医療機関等、特定目的の移動機能を担う。広大な市域を有する本市の移動ニーズにオール甲賀で対応するため、地域が有する貴重な輸送資源として連携・活用を図る。	—	・スクールバス ・自家用有償運送 ・医療機関や学校の送迎バス ・ボランティア輸送 ・福祉有償運送 等

【本市内の拠点】

表 本市内の拠点 (甲賀市都市計画マスタープランより)

位置づけ	役割
都市拠点	水口地域の中心地(甲賀市役所周辺) を位置づける。 都市拠点は商業等を中心とする都市機能の集積を図るとともに、行政施設、医療・福祉施設、教育関連施設、観光関連施設等の多様な都市機能の誘致・集積を図る。
地域拠点	土山地域(近江土山駅周辺)、甲賀地域(甲賀駅周辺)、甲南地域(甲南駅周辺)、信楽地域(信楽駅周辺)の中心地 及び 水口地域(貴生川駅周辺) を位置づける。 地域拠点は各地域の日常生活を支える行政施設、医療・福祉施設、教育関連施設、商業等の都市機能の集積を図るとともに、観光、歴史文化、伝統産業、伝統工芸等の地域個性を活かした都市機能の集積を図る。
交通拠点	貴生川駅周辺 を位置づけ、鉄道やバス交通の乗換えが円滑に行えるように交通結節機能の充実を図る。

3.4 計画の目標



地域公共交通の課題を解決し、計画の基本理念や基本方針のもと目指すネットワークの実現に向けた達成状況を図るため、計画の目標および目標値を、次のとおり設定しました。

基本方針①「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進

公共交通基軸である JR 草津線、近江鉄道の利便性を確保するためには、コロナ禍前の水準まで利用者の回復を目指します。

目標 1 JR 草津線、近江鉄道の利用者の増加			
個別目標		現状値 (令和 3(2021)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度末)
1-①	JR 草津線の市内 5 駅の乗車人員のコロナ禍前（令和元年度水準）への回復	190（万人/年）	244（万人/年）
1-②	近江鉄道の市内 5 駅の乗車人員のコロナ禍前（令和元年度水準）への回復	50（万人/年）	66（万人/年）

基本方針②「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

少子高齢化や多様化するニーズに対応するために利便性を向上させるとともに、市の財政負担の抑制や運転手の不足に対応するためには、合わせて効率化を図ります。

目標 2 信楽高原鐵道、コミバス・コミタクの利用者の増加			
個別目標		現状値 (令和 4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度末)
2-①	信楽高原鐵道の利用者数のコロナ禍前（令和元年度水準）への回復	33（万人/年）	44（万人/年）
2-②	コミバス・コミタクの利用者数の増加（総合計画における目標値の実現）	53（万人/年）	60（万人/年）

目標 3 地域幹線、地域内支線の運営の効率化			
個別目標		現状値 (令和 3(2021)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度末)
3-①	コミバス・コミタクに対する市負担額の抑制（現状維持）	33,033（万円）	33,000（万円）
3-②	信楽高原鐵道の収支均衡（収支率 100%）の実現	88.6（%）	100.0（%）
3-③	コミバス・コミタクの収支率のコロナ禍前（令和元年度水準）への回復	16.2（%）	20.0（%）以上
3-④	サービスの見直しによるコミタクの収支率の改善	3.3（%）	5.0（%）以上
3-⑤	利用者の少ないコミバス路線（1 日平均 3.0 人/便未満）の削減	16（路線）※	0（路線）

※利用者の少ないコミバス路線数のみ、令和 4(2022)年 4 月～令和 5(2023)年 1 月の実績で、南草津線（0.84 人/便）、大河原線（0.96 人/便）、山内巡回線（0.59 人/便）、甲賀駅-甲賀病院線（0.94 人/便）の 4 路線（いずれも往復平均）

基本方針③「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開

利用しやすく使いたくなるサービスを展開し、本市が直接的に運行にかかわる信楽高原鐵道、コミバス・コミタクの利用者増加につなげていきます。

目標4 信楽高原鐵道・コミバス・コミタクの利便性向上に資する施設の改良			
個別目標		現状値 (令和4(2022)年度)	目標値 (令和10(2028)年度末)
4-①	デジタルサイネージ設置のバス停の増加（バス停周辺の施設内の設置を含む）	4（箇所）	10（箇所）
4-②	主要なバス停の改修数の増加	-	4（箇所）
4-③	コミバスのバリアフリー非対応車両の減少	9（台）	0（台）

基本方針④「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

取り巻く環境が厳しい中、地域公共交通を持続可能なものとするために、経費の抑制だけでなく、新たな収入の確保に努めるとともに、地域が課題の一つとして主体的に移動問題を考えなどの意識づけを進めていきます。

目標5 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり			
個別目標		現状値 (令和3(2021)年度)	目標値 (令和10(2028)年度末)
5-①	コミバス・コミタク・信楽高原鐵道の営業外収益（広告収入や国からの補助金等）の増加	-	現状より増加
5-②	地域で移動課題を検討する部会の展開	-	現状より増加

各目標値の計測方法	
運行事業者から提供された資料、市で作成している資料を基に計測	

4 目標を達成するための施策メニュー



本計画では、目指す地域公共交通ネットワークの実現に向け設定した4つの基本方針に基づき、前章で設定した目標を達成するために、以下の通り施策メニューを定め事業を推進していきます。また、実施にかかる資金の調達については、実施主体である本市の一般財源のほか、国や県の補助金を活用します。

表 施策メニュー 一覧

基本方針	施策メニュー
1. 「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進	①まちづくりと連携した交通結節機能の整備
	②JR 草津線の利用促進と利便性向上
	③近江鉄道の利用促進と安全運行の確保
2. 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化	④コミバス・コミタクの再編
	⑤信楽高原鐵道の安定経営と安全運行および利便性の確保
	⑥乗り継ぎ環境・接続性の改善
3. 「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開	⑦人と環境にやさしい車両・施設等の整備
	⑧わかりやすい情報提供の推進
	⑨ICT 等、新技術を活用したスマートモビリティ・マネジメントの推進
	⑩周遊性を高めるための利用促進
	⑪モビリティ・マネジメントの実施
4. 「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり	⑫関連する団体や関係機関との連携推進
	⑬新たな収益モデルの構築
	⑭地域で守り育てる体制の構築
	⑮地域公共交通の担い手確保

基本方針

1. 「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進

施策メニュー

①まちづくり連携した交通結節機能の整備

事業内容（案）

継続：継続事業

新規：新規事業

○交通結節点の利便性・快適性向上

- 継続 待合機能の維持・改善
- 継続 交通広場の維持・改善
- 継続 乗り継ぎ案内の維持・改善
- 新規 魅力的な駅前や駅空間の整備



駅舎と駅前広場を整備した甲南駅 忍者のトリックアートがある甲賀駅

○都市機能と公共交通の連携

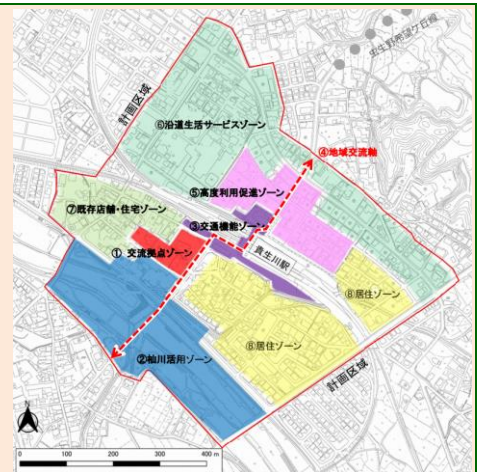
- 継続 駅周辺への都市機能の集積と居住の誘導

貴生川駅周辺の整備促進

貴生川駅周辺地域がもつ、人口流出を留める機能をさらに高めるとともに、経済的に周辺地域を牽引するエリアとするため、本市で「貴生川駅周辺特区構想（令和3(2021)年7月）」「貴生川駅周辺整備基本構想(案)（令和5(2023)年1月）」をとりまとめ、整備推進を図っています。貴生川駅は、地域公共交通分野でも地域拠点・交通拠点として重要となることから、まちづくりと地域公共交通の相互連携を図ります。

<整備方針（一部抜粋）>

- ✓交通機能ゾーンでは、駅利用者の快適な待ち時間創出にむけた自由通路の集計や快適なスペースづくりを図るほか、駅北口ロータリーの改修や駐車場の集約化、将来的な駅舎再整備を進める。
- ✓交流拠点ゾーンでは、地域コミュニティ活動の拠点とし、駅利用者の待合場所となるカフェや開放的なテラス空間、イベントやマーケットなど広く市民が活用できる空間、コワーキングスペース等を設ける。
- ✓地域交流軸では、駅自由通路を含め連携した景観形成や安心できる歩行空間形成を図る。
- ✓その他地域では、位置づけにあわせた土地利用等の充実・促進を図る。



駅周辺の整備展開イメージ

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○			○	○	

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			
			貴生川駅周辺特区構想の推進			

基本方針

1. 「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進

施策メニュー

③近江鉄道の利用促進と安全運行の確保

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○近江鉄道沿線地域公共交通計画に基づく維持確保改善や利用促進

継続 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会や（一社）近江鉄道線管理機構への参画と連携

新規 公有民営方式の上下分離による安全・安定的な経営・運営体制確保

○甲賀市独自の利便性向上や利用促進の取組み

継続 信楽高原鐵道と連携した企画乗車券販売やイベント等の実施

継続新規 コミバス・コミタク等の接続利便性向上

新規 近江鉄道線とコミバスとの連携検討

新規 市内の近江鉄道線駅の環境整備（駅舎の利活用、バリアフリー化の推進）



近江鉄道本線水口駅

近江鉄道線の「公有民営方式による上下分離」

近江鉄道線の利用者は、昭和 42(1967)年度の 1,126 万人をピークに令和元(2019)年度には 475 万人まで減少しています。営業赤字の累積額は、令和元(2019)年度に約 49 億円に上る状況を踏まえ、近江鉄道線の存続と安全運行の確保を目指し、令和 6(2024)年度から、線路・電路・車両等を自治体が保有し、近江鉄道(株)が運行に専念する体制への移行が予定されています。

「近江鉄道地域公共交通計画」における施策・事業の位置づけ

近江鉄道線の維持確保改善にむけ、上記計画で様々な施策・事業が設定され、関係者の連携・役割分担のもとで推進を図ることとなっています。

基本方針	施策
近江鉄道線を再生・活性化する	✓近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する ✓「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する ✓通勤・通学利用者数の維持・増加を図る ✓運行内容の充実・改善を図る ✓その他のサービス改善により利便性の向上を図る
近江鉄道線の二次交通を充実する	✓利用しやすい二次交通ネットワークを構築する ✓二次交通の利便性を向上する
近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	✓沿線のまちづくりと連携する ✓沿線の活性化施策と連携する
関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する	✓地域公共交通利用に対する意識を醸成する ✓近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす
ICT 等の活用により多様なニーズに対応する	✓公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する ✓公共交通に関する新技術に対応する



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○	○	沿線自治体との連携

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
「近江鉄道沿線地域公共交通計画」の推進						
	公有民営方式による上下分離					
	新規事業の具体化		可能なものから順次実施			

基本方針

2. 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

施策メニュー

④コミバス・コミタクの再編

事業内容（案）

継続：継続事業

新規：新規事業

○コミバスの見直し

- 継続 利用実態にあわせた経路やダイヤ、停留所位置の見直しによる利便性向上と運行の効率化
- 継続 利用の少ない路線での予約制デマンド運行の導入
- 新規 拠点的な停留所での乗り継ぎ割引導入
- 新規 安全な降車を前提とした中山間地域等でのフリー降車区間導入



需要に応じた小型車両での運行

○コミタクの見直し

- 新規 コミタク制度設計の再検討（距離制運賃導入、エリア外運行制度導入 等）

○公共交通網の見直しによる国庫補助・県費補助制度の活用

- 継続 滋賀県補助制度との連動検討（地域間幹線系統確保維持費補助金、滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金、滋賀県生活交通セーフティネット・交通不便地デマンド交通運行対策費補助金）
 - 新規 国庫補助制度の活用による財源確保（地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費補助金、地域内フィーダー系統確保維持費補助金））
- ※事業の必要性や実施主体、その他目標等についてはP. 48に記載

○障がい者や高齢者の移動支援

- 継続 福祉施策とあわせた最適な施策体系の検討
- 新規 健康促進事業（健康ポイント等）との連携による徒歩と地域公共交通での移動促進
- 新規 コミバスやコミタクでカバーできないニーズを補完するための地域の輸送資源の活用

○通学を担う移動手段の見直し

- 新規 スクールバスなどの導入による安全な通学の確保
- 新規 利用しやすい運賃施策（学期定期、回数券等）の導入

健康アプリ「BIWA-TEKU」

健康ポイントをためて「健康で長生き」を目指すためのサポートアプリとして提供しています。現在は、対象健診の受診やスタンプラリーの参加、自分で立てた健康づくりの目標実践等でポイントがたまり、賞品へ応募できます。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○		沿線自治体と連携

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化		順次実施(2023. 10~)				

【再編の基本方針について】

○コミバスの見直しの基本的な考え方

- ・利用人数が少ない路線、長時間運転となる便・仕業、収支率の低い便、重複する路線について、ルートの変更、便の廃止、予約制デマンド運行へ移行する。
- ・利用人数が見込める路線については、ダイヤの充実、路線の新設を図る。
- ・鉄道の利用促進のため、2次交通機能として充実を図る。

○地域別の基本的な考え方

地域	再編の考え方	課題
水口	○路線重複が見られる区間のルートの見直し ○運行遅延が多い長距離路線の分割 ○鉄道の活用（貴生川駅・三雲駅の利便性向上のための2次交通機能の充実） ○デマンド運行導入地域における利用状況を踏まえた改善・コミバス復活の検討 ○市中心部における運行見直し ○日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討	・住宅団地や市街地部等、利用が多いコミバス路線、地域のラストワンマイル対応 ・小学生の通学対応 ・コミタクの収支改善
土山	○バス停間隔が広い区間におけるフリー降車区間の導入 ○近江土山駅を拠点とした路線の見直し ○日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ○コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保	・小学生の通学対応 ・コミタクの収支改善 ・運行主体の検討
甲賀	○日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ○コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保 ○JR 草津線の活用（甲賀駅の利便性向上のための2次交通機能の充実）	・小学生の通学対応 ・JR 草津線の貴生川-柘植駅間の利用促進
甲南	○日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ○デマンド運行導入地域における利用状況を踏まえた改善・コミバス復活の検討 ○コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保 ○JR 草津線の活用（甲南駅・寺庄駅の利便性向上のための2次交通機能の充実）	・小学生の通学対応 ・コミタクの収支改善 ・JR 草津線の貴生川-柘植駅間の利用促進
信楽	○日中の利用が少ない路線におけるデマンド運行化等の検討 ○コミバス運行本数が少ない地域の利便性確保 ○バス停間隔が広い区間におけるフリー降車区間の導入 ○信楽高原鐵道の活用（信楽駅・雲井駅の利便性向上のための2次交通機能の充実）	・小学生の通学対応 ・運行主体の検討 ・SKR の利用促進

4 目標を達成するための施策メニュー

表 地域公共交通確保維持事業による維持確保を目指す系統の概要等

【系統の概要】

路線	土山本線（田村神社—貴生川駅間）
位置づけ	幹線 (3.3 「図 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ図」(P.38) のとおり)
役割	合併前の旧土山町と旧水口町を結ぶ主に国道1号を運行する路線である。 旧土山町は国道1号を中心に住居地が立地し、交通結節点である旧水口町の貴生川駅や市中心部の旧水口町へ向かう地域の通学・通勤を担う。 (3.3 「図 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ図」(P.38) のとおり)
事業の必要性	交通結節点である旧水口町の貴生川駅や市中心部の旧水口町へ向かう地域の通学・通勤を担う重要な役割を果たしており、鉄道がない旧土山町住民生活の生命線として存続させる必要がある。しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
目標	(3.4 計画の目標 のとおり)
事業概要	
実施主体	甲賀市 (運行は、滋賀バス株式会社(SB)、株式会社シガ・エージェンツシステム(SAS)に委託)
運行態様	路線定期運行
事業区分	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
車両	大型バス・中型バス・小型バス
運賃	大人250円(均一運賃)
資金調達 (予定)	国庫補助金(地域間幹線系統補助金) 滋賀県補助金・甲賀市補助金

【運行概要】(令和6(2024)年4月1日現在)

名称	経路			運行会社	運行日	運行回数	運行時間帯	
	起点	経由	終点				始発	終着
幹線								
土山本線	貴生川駅	新水口	田村神社	SAS・SB	毎日	16.5回	6:15	21:09
		水口東高				6回	7:22	20:35
		区間急行				1回	6:35	7:25
		甲賀病院		SAS		1回	13:40	17:04

基本方針

2. 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

施策メニュー

⑤信楽高原鐵道の安定経営と安全運行および利便性の確保

事業内容（例）

継続：継続事業 新規：新規事業

○上下分離方式による安全運行の確保

継続 公有民営の上下分離方式による運行の継続

新規 鉄道事業再構築事業実施計画の再認定

○施設の整備・更新

継続 年次計画に基づく線路および電路、車両設備の改良更新・修繕

○保守・安全管理の推進

継続 ノウハウを持つ第二種鉄道事業者への保守管理委託

継続 地域の関係者と連携した安全教育・訓練への参加

○信楽高原鐵道の経営改善

継続 営業外収益の確保（関連グッズの開発、鉄道事業以外の新規事業の開発等）

継続 定期利用者を増やす取り組み（駅へのアクセス強化、JR・コミバスとの接続改善、定期利用補助等）

継続 定期外利用者を増やす取り組み（小学生等の信楽高原鐵道を利用した体験学習への運賃補助、鐵道を利用した旅行商品等の充実、地域イベントとの連携、ラッピング列車の運行、景観形成等）

○利用者の利便性の確保

新規 鉄道事業再構築事業実施計画の再認定（再掲）

新規 快適性・効率性の向上（枕木の改良、LED化の推進等）

新規 利便性の向上（新規車両の導入、ICカード等のキャッシュレス決済の推進、貴生川駅での乗継環境の改善等）



信楽高校生で混雑する朝の信楽駅



草津線と接続する信楽高原鐵道



信楽高原鐵道のグッズ展開

鉄道事業再構築実施計画の再認定

陶都信楽と市の中心部である水口をつなぐ本鐵道を、市民の重要な移動手段としての機能に加え、観光資源として地域の活性化に寄与する鐵道とするため、地域公共交通特定事業に関する事項を定めた鐵道事業再構築実施計画を策定し、先進車両の導入や軌道強化等の事業を実施し、鐵道の安全な運行の継続と利用者利便向上を図ります。



軌道強化（PC枕木への改良）

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○		

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			

4 目標を達成するための施策メニュー

基本方針

2. 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

施策メニュー

⑥乗り継ぎ環境・接続性の改善

事業内容（案）

継続：継続事業

新規：新規事業

○乗継利便性の向上

- 継続** 乗り継ぎ案内表示の改善（デジタルサイネージの導入等）
- 継続** 公共交通間の接続性を考慮したダイヤ改正
- 継続** パーク&ライド、サイクル&ライドの推進
- 継続** パーク&バスライド、サイクル&バスライドの推進
- 新規** 乗継割引の導入検討

○待合環境の改善

- 継続** 上屋・ベンチ・照明等の整備

○都市機能と公共交通の連携

- 新規** 甲賀市役所前スマートバス停の整備



待合所を整備した近江土山駅



信楽駅のパーク&ライド駐車場

公共施設の改築等にあわせた待合環境整備

甲賀市役所や水口体育館（宮の前停留所）では、施設改修にあわせてバス待合所の整備を随時実施しています。今後も、同様に整備の推進を図ります。



信楽駅での「コムス」レンタル

信楽駅では、レンタサイクルに加え、信楽高原鐵道が一人乗超小型電気自動車「コムス（COMS）」のレンタルを実施しています。これにより、鉄道駅を起点とした信楽地域内の周遊を促進しています。

- ※貸出時間 10:00～15:30
- 料 金 2千円/台
- 貸出台数 先着2台



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○			○	○	

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
			継続事業の実施			
実証実験の検討		実証実験の実施		本格導入		

基本方針

3. 「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの充実

施策メニュー

⑦人と環境にやさしい車両・施設等の整備

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○駅や鉄道・バス等車両のバリアフリー化

継続 乗降しやすいバスの導入

継続 鉄道駅および駅周辺のバリアフリー整備

新規 心のバリアフリー整備（案内サイン、多言語案内、交通環境学習でのバリアフリー講座等）

○環境にやさしい施設への改修や車両の導入

新規 駅舎照明等のLED化

新規 環境対応車両（ハイブリッド、天然ガス、電気等）の導入

新規 バス車両の小型化

新規 レンタサイクル、シェアサイクルの導入



「バリア」の残る車両



乗降しやすいステップを設置した車両



交通環境学習のようす

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○			○		

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針 3. 「環境未来都市へ」 利用しやすく使いたくなるサービスの充実

施策メニュー ⑧わかりやすい情報提供の推進

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○地域別のバスマップ、時刻表の作成・配布

継続 ルートやダイヤの改正にあわせた「甲賀市公共交通連携時刻表（全体版/地域版）」の更新・配布

○多様な媒体を通じた情報発信

継続 ホームページや SNS を活用した情報発信

継続 主要施設における地域公共交通運行情報の掲示

新規 利用を促進する有益な情報提供（公共交通の魅力や利用するメリット等を各種情報媒体で掲載）

○地域公共交通情報の見える化

継続 バスロケーションシステムの整備（スマホアプリやウェブページ等で確認可能なリアルタイム位置情報の発信）

継続 各種乗換検索への対応（標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）への対応）

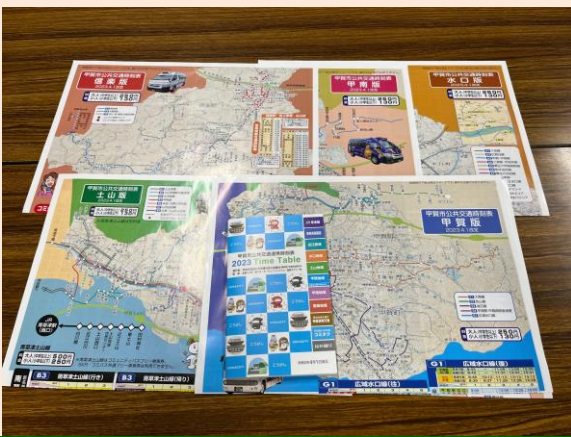


バスロケーションシステムの表示画面



甲賀市公共交通連携時刻表

本市では、甲賀市コミュニティバス・コミタクに加え、鉄道3路線、帝産湖南交通、高速バスなど、市内を運行する地域公共交通を掲載した時刻表を作成・配布しています。今後もこの発行を継続するとともに、よみやすさ・分かりやすさの改善を図ります。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○			○	○	観光施設や主要公共施設等との連携

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			

基本方針

3. 「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの充実

施策メニュー

⑨ICT等、新技術を活用したスマートモビリティ・マネジメント事業の推進

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○地域公共交通情報の見える化（事業⑧再掲）

- 継続** バスロケーションシステムの整備（スマホアプリやウェブページ等で確認可能なリアルタイム位置情報の発信）
- 継続** 各種乗換検索への対応（標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）への対応）
- 継続** デジタルサイネージを用いた案内の充実



信楽駅のデジタルサイネージ

○利用しやすい多様な予約・決済システムの導入・検討

- 継続** デジタル定期券、アプリ決済等の導入（RYDE パス等）
- 新規** JR 以外での交通系 IC カードの導入検討
- 新規** 予約制デマンド交通の予約システムの導入検討

○地域公共交通情報のデータ化

- 継続** コミバス乗降センサーによる乗降データの取得と分析

○自動運転技術の調査

- 新規** 自動運転技術の調査



音声案内付デジタルサイネージ

スマートバス停の整備

甲賀市役所（西友前）バス停では、より高機能なスマートバス停を整備します。

- ✓利用者や ICT 機器を雨風から守る上屋を新設
- ✓バスロケーションシステムに対応したデジタルサイネージを導入
- ✓公共交通情報等を閲覧できるタッチパネル対応のデジタルサイネージを導入
- ✓アプリで予約・決済が可能なシェアサイクルシステムを導入

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○	○		○		各種システム提供者との協力

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針 3.「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの充実

施策メニュー ⑩周遊性を高めるための利用促進

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○市内各種イベントとの連携

- 継続 イベントの場を活用した地域公共交通の周知や地域公共交通によるアクセスの周知
- 継続 車両ラッピングや車内掲示、啓発品等のデザインや頒布等での連携

○観光施策との連携

- 継続 周遊型イベントの実施（公共交通を利用したスタンプラリー等）
- 継続 主要観光施設への地域公共交通によるアクセス確保
- 新規 地域公共交通でのアクセスによる施設等での特典付与

○生活や観光のニーズに応える運賃施策

- 継続 各地域公共交通での1日乗車券等の企画乗車券設定
- 継続 多種類の地域公共交通を横断的に利用可能な企画乗車券設定
- 継続 回数券や定期券、多様な企画乗車券の販売
- 新規 コミバスの乗り継ぎ運賃導入
- 新規 割引チケットや利用に応じたポイント制度等の特典付与の導入



甲賀流のりものスタンプラリー（令和4(2022)年）のチラシ

鉄道どうしの連携

本市は、市内に鉄道3路線を擁するほか、近隣には関西本線、東海道本線（琵琶湖線）、が運行する鉄道のまちです。これらの鉄道では、それぞれでの利用促進に加え、鉄道線相互の連携をめざした取組を進めています。

- ✓信楽高原鐵道と近江鉄道に乗りできる企画乗車券「びわこ京阪奈線フリーきっぷ」設定（土日祝日限定で2鉄道線が1日乗り放題）
- ✓「草津線と信楽高原鐵道・近江鉄道」、「草津線と関西本線」を一体的に周遊するスタンプラリー企画やパンフレット作成



鉄道とバスの連携

本市では、甲賀市コミュニティバス・コミタクと信楽高原鐵道が1日乗り放題になる「SKR コミバス共通フリー乗車券」を設定しており、今後も運賃施策等をとおした市内周遊を促進します。また、あわせて各種乗換案内（Google map 等）で鉄道とバスが定期的に検索できる機能を今後も維持することで、周遊しやすい環境づくりに取り組みます。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○			○	○	イベントや観光施設との連携

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針 3. 「環境未来都市へ」 利用しやすく使いたくなるサービスの充実

施策メニュー ⑪モビリティ・マネジメントの実施

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○乗って守る意識の醸成

- 継続** 小中学生を対象とした交通環境学習、職業体験会等の実施
- 新規** 市民等への過度な自動車利用からの脱却を促す取り組みの実施
- 新規** 地域での「移動を考える」部会や協議会の立ち上げ

○環境意識の向上

- 継続** 市職員のエコ通勤・出張の推進
- 新規** ノーマイカーデーの実施

○公共交通利用機会の提供

- 新規** 利用促進イベントの実施（スタンプラリー、割引乗車デー、休暇期間割引等）
- 新規** 利用を促進する有益な情報提供（公共交通の魅力や利用するメリット等を各種情報媒体で掲載）（事業⑧再掲）



モビリティ・マネジメント教材の例

交通環境学習

県市職員や交通事業者が学校に伺い、実際のバス車両を用いた出前講座によるバス・電車の乗り方の座学や実習を実施しています。令和2年度には、3小学校計8学年で実施しました。今後も、これらの取り組みにより「未来の地域公共交通利用者」育成や、保護者への波及を目指します。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	○	教育機関や自治振興会等との連携

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針

4. 「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

施策メニュー

⑫関連する団体や関係機関との連携推進

事業内容（案）

継続：継続事業

新規：新規事業

○各交通事業者、各関係機関・団体等との連携

継続 甲賀市地域公共交通活性化協議会の開催、こうか MM 会議（仮称）（協議会の分科会組織）の設立と活動

継続 滋賀県草津線複線化促進期成同盟会、信楽高原鉄道利用促進協議会、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会、関西本線木津亀山間活性化同盟会への参画

継続 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会や（一社）近江鉄道線管理機構への参画

継続 甲賀市・湖南市広域行政協議会、伊賀市・甲賀市・亀山市広域連携推進会議に基づく協議・調整

継続 庁内他部局（福祉・教育・観光等）との定期的な情報共有・協議の場の設定

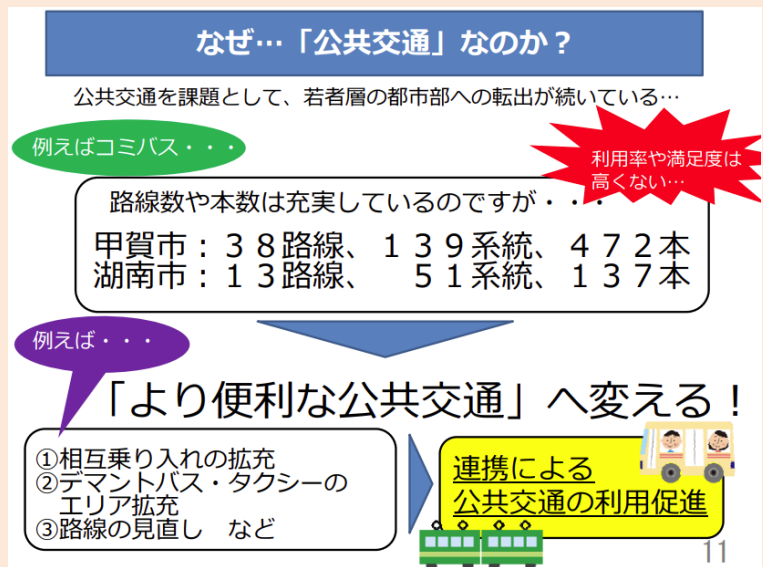


甲賀市地域公共交通活性化協議会

甲賀市・湖南市広域行政協議会

古くより甲賀郡として生活圏域を形成してきた 2 市が連携を強化し、様々な行政課題を効率的に解決していくために平成 30(2018)年 5 月に設立しました。

この協議会では、「公共交通」を調査・研究対象項目とし、連携による地域公共交通の利用促進を目指しています。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○	○	近隣自治体、関係機関・団体

スケジュール（年度）

令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	令和 10(2028)	長期

継続事業・新規事業の実施

基本方針

4.「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

施策メニュー

⑬新たな収益モデルの構築

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○営業外収入の確保

- 継続 グッズ販売による運輸雑収入の確保
- 継続 広告収入の確保（甲賀市公共交通総合連携時刻表、デジタルサイネージ、バス車両 等）
- 継続 信楽高原鉄道枕木オーナー制度、近江鉄道パートナーズクラブ等の継続実施
- 継続 クラウドファンディングやふるさと納税制度の活用

○国庫補助金の活用

- 継続 観光施策と連携した観光庁等の補助事業の活用
- 新規 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統等）の活用（再掲）

○運賃制度の見直しによる収入確保

- 新規 学期定期の導入、新しい回数券制度の導入
- 新規 鉄道・バス連携運賃の検討
- 新規 無料乗車制度の見直し検討



公共交通総合連携時刻表内の広告

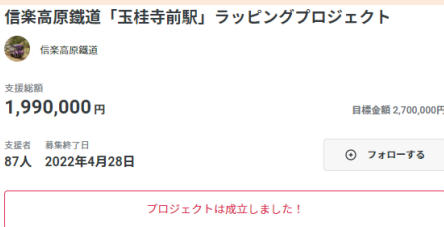
信楽高原鉄道枕木オーナー制度

信楽高原鉄道では、枕木の確実な交換による安全確保にむけ、住民等から資金を募る制度を実施しています。枕木には、出資者のネームプレートが掲示されることから、マイルール意識向上にも寄与しています。



信楽高原鉄道でのクラウドファンディング

線内で最も利用者数の少ない玉桂寺前駅のラッピングによる観光誘客や地域振興を目的に実施し、延87人から199万円を出資いただきました。



実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○	○		○	○	

スケジュール（年度）

令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)	令和 9 (2027)	令和 10 (2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針 「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

施策メニュー ⑭地域で守り育てる体制の構築

事業内容（案）

継続：継続事業 新規：新規事業

○地域公共交通を地域で支える取組の実践

- 継続 住民主導による快適なバス待ち環境の維持・管理
- 継続 桜や紅葉、田んぼなど甲賀市らしい魅力的な車窓風景の創造（田んぼアート等）
- 継続 マイバス・マイレール意識の醸成（公共交通に関するサポーターズクラブ、枕木・レールオーナー 等）

○地域が主体となった自主運行等の導入

- 継続 「甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金」の活用促進
- 新規 自家用有償旅客運送事業（交通空白地有償運送）の検討支援



信楽高原鐵道から望む
うしかい田んぼアート

住民主導による快適な

バス待ち環境の維持・管理

本市には「甲賀市バス停留所整備事業費補助金」の制度があります。これは、地域住民がその計画、施工、維持補修や以降の維持管理を行うため、市から区に対してその費用を補助するものです（経費の1/3（上限30万円））。毎年数件の実施があることから、今後もこの活用を推進します。



十楽寺バス停留所のバス待ち環境整備

地域が主体となった自主運行等の導入

本市には「甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金」の制度があります。これは、地域が主体となった移動支援等にかかる経費の一部を補助するものです（概ね経費の1/2 上限・条件あり）。これにより、地域主体でのボランティア自主運行（道路運送法上の許可・登録を要しない自家用車による輸送）や、公共交通利用促進事業を促進しています。この制度の周知広報により、地域と行政が連携した移動手段の確保を進めます。

事業区分	補助対象経費	補助額
ボランティア自主運行事業	・車両経費 ・職員人件費 ・事例視察、講師謝礼経費 ・実証運行に資する経費	・経費の1/2 ・月額1万円限度 ・車両経費は10/10
公共交通利用促進事業	・アンケート実施経費 ・勉強会等経費 ・事例視察、講師謝礼経費 ・イベント、啓発品作成経費 ・利用促進に資する経費	・経費の1/2 ・年額5万円限度 ・一部は10/10

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○				○	

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

基本方針

4. 「オール甲賀で未来につなぐ」 持続可能な仕組みづくり

施策メニュー

⑮地域公共交通の担い手確保

事業内容（案）

継続：継続事業

新規：新規事業

〇担い手募集や育成

継続 県や近隣市町、事業者団体との連携による担い手募集

継続 小中学生を対象とした交通環境学習、職業体験会等の実施（事業⑪再掲）

新規 多様な媒体を通じた担い手募集

新規 教育費用等への補助（第二種自動車運転免許等）

滋賀県での「バス運転士PR動画」作成

地域公共交通業界では、バス運転士をはじめとする担い手不足が深刻化しており、滋賀県内でも、担い手不足を理由としたバス路線の休廃止等が見られ始めました。

こうした状況をふまえ、（一社）滋賀県バス協会ではバス運転士を募集する特設HPを作成し、事業者横断的なPRに取り組んでいます。

また、同協会と滋賀県が協働し、職業としての「バス運転士」の魅力周知にむけた採用PR動画を制作しています。動画では、現役のバス運転手へのインタビューにより、あまり知られていない「バス運転士」の働き方等を伝えています。



（一社）滋賀県バス協会の特設HP



（一社）滋賀県バス協会と滋賀県が協働で制作したバス運転士PR動画

実施主体

甲賀市	国	県	交通事業者	地域住民	その他
○		○	○		近隣市町やバス・タクシー協会等との連携

スケジュール（年度）

令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	令和10(2028)	長期
			継続事業の実施			
新規事業の具体化			可能なものから順次実施			

5 計画の推進に向けた取り組み

5.1 進捗管理の考え方

甲賀市地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間（5年）において、着実な取り組みと、継続的な評価・見直しが必要です。そのため、施策の達成状況を、定期的に調査・分析及び評価する仕組みづくりが重要です。本計画では、PDCA サイクルに基づく計画の進捗管理を実施するとともに、上位・関連計画の策定・改定や、社会情勢等の変化等と本計画との整合性を踏まえながら、適宜見直しに取り組みます。



図 PDCA サイクルのイメージ

5.2 計画の推進体制

本計画の推進は、「甲賀市地域公共交通活性化協議会」が主体となって進めます。協議会では、計画の評価、検証を行うとともに、地域、交通事業者、行政等の関係者間での意見交換を行い、必要に応じて計画を見直します。計画の評価や協議会での議論は広く市民・利用者等に共有するとともに、市民・利用者・企業等関係団体から、地域公共交通に係る様々な意見等について、協議会として共有し、施策・事業への反映を検討し、計画を推進していきます。

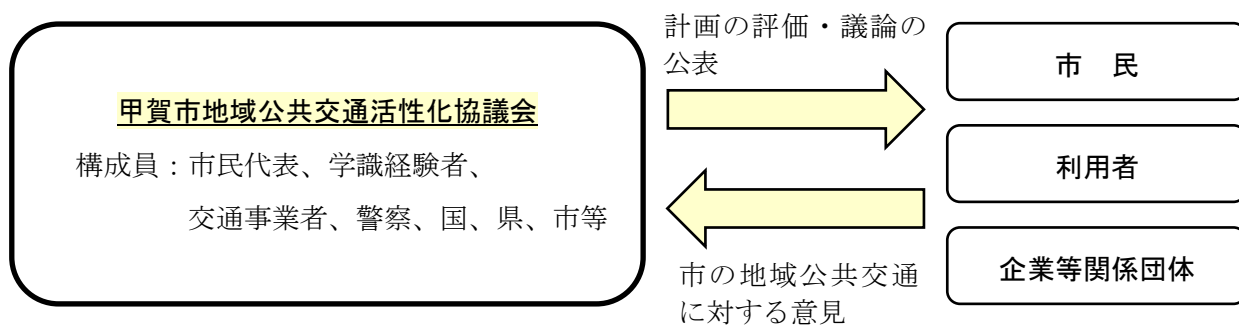


図 協議会と市民・利用者・関係団体との関係イメージ