

甲賀市地域公共交通計画

資料編



資料Ⅰ 前計画の検証・評価



1.1 甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画

(1) 計画の目標

平成 25 年度からの事業構造の変更（上下分離）を控え、甲賀市信楽地域における生命線とも言える信楽高原鐵道の維持及び活性化を図ることを目的とする計画として、以下の目標を設定。

最終目標	信楽高原鐵道の持続的運行による地域の活性化
行動目標	信楽高原鐵道の持続的運行に向けた鉄道収支の改善
施策目標	1) 安定した地域公共交通の確保 2) 経営合理化の推進 3) 自治体のまちづくり施策と連携した利用促進 4) 地域と連携した利用促進 5) 情報発信力とブランド構築力

(2) 検証・評価

施策目標	項目	実施主体	スケジュール	実施状況 ※既往調査等より	地域公共交通計画(R5～R9)での対応 (案)
1. 安定した地域公共交通の確保	(1) 公有民営化による上下分離方式の導入	信楽高原鉄道, 甲賀市	H25-H34 : 実施	・ H25～上下分離方式による経営へ移行済。	・ 継続 (R5以降も、上下分離方式による経営を継続する)
	(2) 施設(線路、電路、車両)の保守管理	信楽高原鉄道, 甲賀市	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ H25～上下分離方式による経営への移行にあわせて、SKR(2種)＋甲賀市(3種)一体となって保守管理に努める。	・ 継続 (R5以降も、上下分離方式による経営を継続する)
	(3) 施設整備の実施	信楽高原鉄道, 甲賀市	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ 線路および電路修繕年次計画に沿って対応。 ・ R5～の10年間の修繕年次計画については、本計画作成にあわせて完成予定。	・ 継続 (R5以降も、上下分離方式による経営を継続し、施設整備を実施)
	(4) 車両の更新	信楽高原鉄道, 甲賀市	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ 車両検査年次計画では、4両更新予定だったが、2両更新(国庫補助が得られなかったため)。 ・ R5以降の購入計画は、本計画作成にあわせて完成予定 (R8に3両目購入予定)。	・ 継続 (R5以降も、上下分離方式による経営を継続し、車両更新を実施)
	(5) 安全管理の積極的推進	信楽高原鉄道, 甲賀市その他(JR)	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ JR西日本が実施する安全教育・訓練への定期的に参加。 ・ 関係機関と連携した非常時対応訓練(警察・消防等)。 ・ 甲賀市鉄道安全会議を開催(年1回)。	・ 継続
2. 経営合理化の推進	(1) 鉄道会社の経営を地域全体で支えるための経営諮問機関の設置	信楽高原鉄道, 甲賀市, 地域団体(観光協会、商工会), その他(交通事業者等)	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ H25年度に商工会、観光協会、JR西日本、近江鉄道、JTB、区長会、銀行、滋賀県等から構成される信楽高原鉄道経営改善委員会を設置。	・ 継続
	(2) 事業者努力による一層の経費削減	信楽高原鉄道	H24-H34 : 実施	・ H25-29年度実績として、若手社員(30歳代)を3名登用、信楽高原鉄道にて総務担当職員を4-3名に削減。 ・ R5以降については、本計画作成に合わせて計画完成予定。	・ 継続
	(3) 甲種内燃車運転免許保持者(運転士)の自社養成	信楽高原鉄道, その他(JR)	H24 : 企画・検討・準備 H25-H34 : 実施	・ R5以降については、本計画作成に合わせて計画完成予定。 ・ 2名養成。	・ 継続
	(1) バーク&ライド・サイクル&ライドの推進	信楽高原鉄道, 甲賀市	H25-H26 : 企画・検討・準備 H27-H34 : 実施	・ 市職員のエコ通勤において一部実施。 ・ H29信楽駅駐車場整備。 ・ 一般への説明、周知は不足している。	・ 継続
	(2) ノーマイカーデーターやエコ通勤の推進と環境乗車券の販売	信楽高原鉄道, 甲賀市	H25-H26 : 企画・検討・準備 H27-H34 : 実施	・ ノーマイカーデーターと環境定期券は、未実施。 ・ 市職員のエコ通勤については、取組みは実施されているものの、H25年度以降年々利用者は減少傾向。	・ 継続 (市職員のエコ通勤) ・ 新たに取組む(ノーマイカーデーター、環境定期券については、「甲賀市環境未来都市宣言」の発出(R4.8)を踏まえて)。
4. 地域と連携した利用促進	(3) 公共施設の駅併設または周辺への立地	甲賀市	H25-H27 : 企画・検討・準備 H28-H29 : 実施	・ H31年度に伝統産業会館及び観光協会が信楽駅近辺の信楽地域市民センターに移転。 ・ R3年度に貴生川駅周辺特区構想策定(貴生川駅周辺の再開発構想あり(2040頃完了目標))。	・ 継続 (具体的には、規制緩和・区画整理・南口の再開発・アクセス道路等に取り組む)
	(4) 他交通機関(バス・鉄道)との接続改善	甲賀市, 交通事業者	H25 : 企画・検討・準備 H26-H27 : 実施 H28-H34 : 成果を評価しながら継続的に実施	・ 市民意識調査やご意見やJRのダイヤ改正に合わせコマパス等のダイヤ改正を実施。	・ 継続
	(1) 魅力ある列車の運行等と地元団体と連携したイベントの開催	信楽高原鉄道, 甲賀市, 地域団体(観光協会、商工会, 利用促進協議会)	H25 : 企画・検討・準備 H26-H34 : 実施	・ H27, 28年に魅力ある車両導入。 ・ 地元主催の駅を中心としたイベント(くもいセタのタペ)を開催し、一定の参加者あり。 ・ R8に3両目購入予定。	・ 継続
	(2) サポーターズクラブの設立等によるマレール意識の醸成と利用促進	信楽高原鉄道, 甲賀市, 地域団体(観光協会、商工会, 利用促進協議会)	H25-H34 : 実施	・ サポーターズクラブ、ヘッドマークネーミングライツは未実施 ・ 枕木オーナー制度はH25年度以降平均41本の応募(～H29年度)	・ 継続を基本とするが、未実施のサポーターズクラブ、ヘッドマークネーミングライツについては必要に応じて見直しを行う。
5. 情報発信力とブランド構築力	(1) 「陶器・忍者・宿場町」という甲賀市の観光資源をすべて活かした観光客誘致	信楽高原鉄道, 甲賀市, 地域団体(観光協会、商工会), その他(旅行会社等)	H25-H26 : 企画・検討・準備 H27-H34 : 成果を評価しながら継続的に実施	・ 「甲賀市オリジナル観光案内情報誌まっぶる」の無料配布、忍者ラッピング列車運行、たんぽアートの実施等	・ 継続を基本とするが、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う。

施策目標	項目	実施主体	スケジュール	実施状況 ※既往調査等より	地域公共交通計画(R5～R9)での対応(案)
(2) 鉄道を組み込んだ旅行商品の開発(観光バス・高速ツアーバス等との連携)	(2) 鉄道を組み込んだ旅行商品の開発(観光バス・高速ツアーバス等との連携)	信楽高原鐵道, 地域団体(観光協会, 商工会), その他(旅行会社等)	H25: 企画・検討・準備 H26-H34: 成果を評価しながら継続的に実施	旅行代理店への営業を行い、複数社で実績あり。	継続を基本とするが、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う。
	(3) シンボルキャラクターの創造や魅力的なホームページの整備による情報発信	信楽高原鐵道, 地域団体(観光協会, 商工会), その他(地元学生等)	H25-H34: 実施	- H25 ホームページ更新、H30 ツイッター開始。 - シンボルキャラクターは未実施。	継続を基本とするが、未実施のシンボルキャラクターについて、必要に応じて見直しを行う。
	(4) 関連グッズの開発・販売促進	信楽高原鐵道, 地域団体(観光協会, 商工会)	H25: 企画・検討・準備 H26-H34: 成果を評価しながら継続的に実施	H29 年度に引退車両・新規導入車両の記念グッズ販売等取り組みを実施。	継続を基本とするが、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う。
	(5) 運転等体験プログラムの開発	信楽高原鐵道	H25: 企画・検討・準備 H26-H34: 成果を評価しながら継続的に実施	実績なし。	継続(運転体験は実施ハードルが高いため、運転席の観察や放送体験など、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う)
	(6) JR 西日本と提携した旅行商品の開発・実施	信楽高原鐵道, 地域団体, その他(JR)	H25: 企画・検討・準備 H26-H34: 成果を評価しながら継続的に実施	実績なし。	とりやめ(実施ハードルが高いことからとりやめる)
	(7) ラッピング列車の運行	信楽高原鐵道, 地域団体(観光協会, 商工会)	H25: 企画・検討・準備 H26-H34: 実施	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等を実施。	継続
	(8) 車窓風景の創造	信楽高原鐵道, 地域団体, その他(地元ボランティア、鉄道愛好家)	H27: 企画・検討・準備 H28-H34: 実施	- 沿線および駅前における景観形成地区の設定については、未実施だが、今後策定予定。 - 著名な庭園師をガーデニング大使に任命し、コラボしながら、信楽、雲井駅前のガーデニングを実施。 - H27 年度よりたんぽアートを実施中。 - 毎年度、不要な木の伐採や沿線に植樹(桜・もみじ)を実施。	継続を基本とするが、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う。



1.2 甲賀市地域公共交通網形成計画

(1) 計画の目標

住民の身近な交通である地域公共交通を将来にわたって維持・確保するため、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街づくりを支える地域公共交通計画として、以下の目標を設定。

基本方針	住みよさと活力を支え、使いやすい地域公共交通の確保・維持
目標	1. 分かりやすく使いやすい運行体系への再編 2. みんなの移動を支え、環境にもやさしい地域公共交通の確保・維持
事業の分類	1) 分かりやすく使いやすい地域公共交通網への再編 2) 乗り継ぎ利便性の向上 3) 分かりやすい情報提供による利用促進 4) 料金負担の軽減による利用促進 5) 認知度向上による利用促進 6) 人と環境にやさしい地域公共交通づくり 7) 地域で守り育てる体制の構築

(2) 検証・評価

事業の分類	項目	実施主体	事業概要	スケジュール	実施状況	新計画での対応
1. 分かりやすい使いやすい地域公共交通網への再編	(1) 幹線系統および支線系統の再編	甲賀市、交通事業者	- 分かりやすい使いやすいバス路線網への再編 - 幹線系統：「貴生川駅」「甲賀市役所水口庁舎」「甲賀病院」を結ぶ区間を都市拠点内の移動の軸となるよう充実したバス路線の構築を図る等 - 支線系統：通学利用の多い路線では利用の少ない時間帯における時間帯限定のデマンド運行、利用の少ない路線では終日のデマンド運行を幅広く導入	H29：実施	デマンドタクシー・コミュニティバスについては、導入時期は地域により異なるが、順次拡充している。 ➢ みなくちデマンド：H24. 2 ➢ おおのデマンド：H24. 2 ➢ コサカ柏木：H29. 10 ➢ コサカ貴生川：H29. 10 ➢ コサカ甲南エリア：H29. 10 ➢ コサカ信楽宮町巡回エリア：H29. 10 ➢ コサカ神山江田エリア：H22. 10 ➢ コサカ土山エリア：R1. 10	・継続を基本とするが、「再編」というよりも、「路線の利用状況に応じて個別の路線について運行形態を見直す」という対応が現実的。
	(2) 新名神高速道路を活用した新たな運行導入	甲賀市、交通事業者	土山エリア～南草津へのノンストップ便を運行することにより、地域住民の利便性を向上し、さらに若者などの定住を促進	H29-H31：実施（実証運行） H32-：実施（本格運行・継続）	H29. 10 南草津土山線導入、R3. 4 より本格運行開始 ・今後、立命館大学停車、紫香葉駅停車の計画あり	・実施済。今後の停車計画等の変更により利用者増に向けた検討に付いては、(1) 幹線系統および支線系統の再編並行
	(3) 観光と連携した運行導入	甲賀市、交通事業者	- イベント時における臨時便や、桜や紅葉の時期等における観光季節便など、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を検討 - 観光列車やラッピング電車の運行のほか、JR 西日本や近江鉄道等の他の鉄道と連携した観光商品の開発等、観光と連携した運行の検討を推進	H29-H30：検討 H31-：実施（継続）	信楽高原鐵道の取組み参照。 ・他社（JR、近江鉄道）について、近江鉄道とは、びわこ京阪奈フリー切符販売（土日祝）、RYDE バス（デジタルチケット）の導入、交通スタンプラリーの実施。	・継続（近江鉄道等他社との連携を含む）
	(4) 継続的な運行改善	甲賀市、交通事業者	各地域公共交通の役割を踏まえ、上位・関連計画と連携しつつ、地域特性や利用状況に応じ、運行方法や運行時間帯・ダイヤ、運行ルート、バス停位置等を検証し、より効果的で効率的な地域公共交通網へと継続的に改善	H29-：実施（適宜・継続）	JR のダイヤ改正やコミュニティバスの導入等にあわせて適宜実施。 ・R3：草津線減便に合わせたバスの接続改善実施済。 ・小学生の通学を考慮したバスルートの設定は毎年実施済	・継続（JR 等の鉄道のダイヤ改正や利用者の意見、利用状況を参考に今後も適切に対応）
	(5) JR 草津線復緑化の促進	甲賀市、交通事業者 ※滋賀県草津線復緑化促進期成同盟会	単線で、他の路線に比べ駅間距離が長く、電車の行き違い施設が少ない JR 草津線について、電車の行き違い設備を設置して線路容量を順次増やすなど、段階的な複線化を促進し、利便性向上を図る	H29-：検討（長期）	期成同盟会の活動としては、年 1 回総会、2 ヶ月に 1 回利用促進 WG 開催（予算年間 120 万円程度）。 ・具体的な活動内容としては、以下のとおり。 ➢ 保育園・幼稚園・小学校等の児童が 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している。 ➢ 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している。 ➢ 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 ➢ 利用促進事業として、沿線市町のスポットを巡ると御朱印と御朱印帳（抽選）が貰える「草津線沿線限定 御 SHINOBI 印（草津線版御朱印）巡りの旅」を開催（R2、R3 年度）	・継続を基本とするが、コロナ禍における収益減により、JR 草津線が減便しているという現状を踏まえて、まずはコロナ禍前の状況に近づける現実的な取組み・対応が必要
	(6) 信楽高原鐵道の保守・安全管理の推進	甲賀市、交通事業者	- 信楽高原鐵道を持続的に運行し、快適な利用環境を構築していくため、継続的な線路や電路、車両等の保守管理による設備の長寿命化のほか、必要な施設の整備や更新を図る - 安全で安心な公共交通の運行に向けて、交通事業者が安全管理の徹底を図るなど、保守・安全管理を推進	H29-：実施（継続）	信楽高原鐵道の取組み参照。	・継続
	(7) びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の促進	甲賀市、交通事業者 ※びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設	びわこ京阪奈線（仮称）の新線整備を促進し、鉄道沿線の活性化と地域振興を図る	H29-：検討（長期）	期成同盟会の活動内容としては、近江鉄道の安全運行に資する取組みへの補助、両鉄道の利用促進、小学生の体験学習への支援、京都府側の団体との定期	・継続を基本とするが、今後の社会情勢等を鑑みて継続するかどうか

事業の分類	項目	実施主体	事業概要	スケジュール	実施状況	新計画での対応
2. 乗り継ぎ利便性の向上	(1) 乗り継ぎダイヤの改善	既成同盟会 甲賀市, 交通事業者	・地域公共交通相互の乗り継ぎがスムーズにできるよう、特に交通結節点においては乗り継ぎに配慮したダイヤの調整、改善を実施 ・「幹線系統および支線系統の再編」実施時にも、同様の調整を実施	H29: 実施 (幹線系統および支線系統の再編時) H30-: 実施 (適宜・継続)	・ JR のダイヤ改正やコマタクの導入等にあわせて適宜実施している。	の判断が必要。 ・ 継続
	(2) 乗り継ぎ環境の改善	甲賀市, 交通事業者	・交通結節点における、乗り継ぎの案内表示や上屋、ベンチ等の整備による環境の改善を検討、実施 ・優先的に交通結節点の改善を実施するが、その後、その他の利用者の多いバス停においても順次改善を検討、実施	○交通結節点 H29-: 検討 H30-H33: 実施 (順次整備) ○その他の利用者の多い乗り継ぎバス停 H34-: 検討 (適宜・継続) H34-: 実施 (順次整備・継続)	・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 (宮の前停留所) 等、公共施設設案のタイミングにおいてバス待合所の整備を随時実施済。 ・水口中央公民館等、今後も改築がある場合については、同様の内容について検討予定。	・ 継続
3. 分かりやすい情報提供による利用促進	(3) パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進	甲賀市, 市民・地域、交通事業者	・地域公共交通と他の交通手段との乗り継ぎ利便性を向上するため、主要な駅やバス停における公営・民営の既存駐車場や駐輪場を活用したパーク＆ライド、サイクル＆ライドを推進	H29-: 実施 (継続)	・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 台分確保している。 ・信楽駅、紫香楽宮駅にパーク＆ライドのための駐車場を設けている。	・ 継続
	(4) IC カードの導入	甲賀市, 交通事業者	・JR 草津線の甲南駅以南において、平成 30 年春の導入を目標に IC 化 (ICOCA カードの導入) 検討中 ・信楽高原鐵道や甲賀市コミュニティバス等においても IC 化の検討が進められている ・ICOCA カードの存在を広く認識してもらうとともに、JR 草津線の利用促進を目的に、忍者を採用したデザインのアートやオリジナル IC カードを作成	JR 草津線 H30 春-: 実施 (導入・継続) 他の地域公共交通 H29-: 検討 (継続)	・ JR 草津線は H30 導入済。 ・SKR、コミュニティバスは未導入。ICOCA は、費用面の課題等から、SKR およびコミュニティバスにおける導入の目的が立っていない。甲賀市コミュニティバス、甲賀市コミュニティバス+SKR 共通フリー乗車券、SKR フリー乗車券、びわこ京阪奈フリーきっぷについては、RYDE パス (デジタル乗車券) を活用し、スマートフォンで購入可能。今後は RYDE を活用し、SKR とコミュニティバス定期券についても、デジタルに対応する予定。 ・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 HP で路線図・時刻表を公開。	・ 継続 (現状を踏まえ、施策名称を「キャッシュレス決済の導入」に変更)
4. 料金負担の軽減による利用促進	(1) 分かりやすい時刻表の作成、配布	甲賀市, 交通事業者	・ダイヤや運行ルートの改正時に、分かりやすい時刻表を作成し、全戸配布するほか、転入者に対しては、転入手続の際に他の書類等と一緒に窓口で手渡し、必ず 1 世帯に 1 部は行き渡るよう配慮 ・駅や公共施設、商業施設等の主要な施設で配布	H29: 実施 (幹線系統および支線系統の再編時) H30-: 実施 (ダイヤ改正時・継続)	・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 HP で路線図・時刻表を公開。	・ 継続
	(2) 多様な媒体による情報提供	甲賀市, 交通事業者	・市や各事業者のホームページやチラシ、パンフレットの作成により地域公共交通の情報を提供 ・バスツアーチラシに観光施設へのアクセス手段として甲賀市コミュニティバスの情報を掲載するなど、観光と連携した事業者独自の周知・利用促進活動等も実施 ・情報提供を継続的に実施するとともに、新たな情報提供の仕組みの導入も検討し、多様な媒体による地域公共交通の運行情報入手できる環境を整備	H29-: 実施 (継続) ※新たな情報提供の仕組み: 継続検討、適宜実施	・市 HP、SNS で運行情報・イベント情報を積極的に案内。 ・コミュニティバスへのバスログ導入。 ・各種乗換検索 (Google Maps, Yahoo 乗換案内、ジョルダン・ナビタイム) 対応済。 ・主要駅等にデジタルサイネージを設置し、バス情報提供 (貴生川駅、市役所、甲賀病院、信楽駅)。R4 年度、近江土山駅に追加設置予定。 ・各バス停に QR コード貼付し運行情報提供。 ・バスツアーチラシへの情報掲載については、実績なし。	・ 継続
4. 料金負担の軽減による利用促進	(1) 回数券や定期券、企画乗車券等の販売	甲賀市, 交通事業者	・通勤・通学など利用頻度の多い方に対応した定期券や回数券、観光等で来訪し地域公共交通で周遊する方には便利な 1 日フリー乗車券等の企画乗車券の販売を継続的に実施し、料金負担の軽減を図る	H29-: 実施 (継続)	・SKR+コミュニティバスフリー乗車券、コミュニティバスフリー乗車券、SKR フリー乗車券、びわこ京阪奈フリーきっぷ (近江鉄道+SKR 1 日乗り放題) が販売済。 ・デジタル乗車券 (RYDE パス) の販売済。	・ 継続
	(2) 障がい者や高齢者の移動を支援する事業の実施	甲賀市, 交通事業者	・コミュニティバス・コミュニティバス無料乗車券交付事業や障がい者福祉車両助成事業、介護認定者福祉車両運賃助成事業、移送サービス事業の各種事業を継続的に実施し、1 人	H29-: 実施 (継続)	・H26.4 より、市内在住 80 歳以上の方がコミュニティバス・コミュニティバスを無料で乗車できる無料乗車券制度を開始。R1.10 より、対象年齢を 75 歳以上に引き下げ。	・ 継続を基本とするが、他の福祉施策を含め、全体的に対応を検討。

事業の分類	項目	実施主体	事業概要	スケジュール	実施状況	新計画での対応
5. 認知度向上による利用促進	(1) 主要施設への地域公共交通運行情報掲示	甲賀市、市民・地域、交通事業者	で移動できない方や高齢者の経済的負担を軽減し、多様な交通手段を選択できる環境を整備する ・駅・公共施設、主要商業施設等の主要施設においては、時刻表の配布だけでなく、時刻表や路線図、運行情報等を掲示し、バス等を利用したことがない方が存在しやすい環境を整備し、利用するきっかけを創出する ・甲賀市で開催されるイベントや、交通事業者が独自に実施しているイベントの場を活用し、バス車両の展示や啓発品の配布等を通して周知活動を展開し、地域公共交通を知り、利用するきっかけを創出する	H29-：実施（継続）	・R3.3より、甲賀市役所、甲賀病院、信楽駅、貴生川駅にデジタルサイネージを設置。 ・あわせて、各バス停留所にQRコードを貼り付けることによりスマートフォンによる運行情報の確認が可能にした。	・継続
	(2) イベントの場を活用した地域公共交通の周知	甲賀市、交通事業者	・甲賀市で開催されるイベントや、交通事業者が独自に実施しているイベントの場を活用し、バス車両の展示や啓発品の配布等を通して周知活動を展開し、地域公共交通を知り、利用するきっかけを創出する	H29-：実施（継続）	・公共交通利用促進のためのスタンプラリー実施（R3）	・継続
6. 人と環境にやさしい地域公共交通づくり	(1) バリアフリーや環境対応車両への更新	甲賀市、交通事業者	・鉄道やバスの車両をバリアフリー対応のものへと順次更新を図る。また、環境にやさしい車両を導入するなど、人と環境にやさしい地域公共交通へと改善	H29-：実施（継続）	・1年に約1台のペースで、バリアフリーに対応したバスの新型車両を導入。 ・ハイエース車両にスライドステップを設置する等の取組みも実施。	・継続
	(2) モビリティ・マネジメントの実施	甲賀市、交通事業者	・各種アンケートや時刻表、HP等の地域公共交通の情報提供の場を活用してかきこいクルマの使い方をすることによる利点等の情報を提供し、地域公共交通を利用するきっかけを創出する ・市内22小学校を対象としたモビリティ・マネジメント授業を企画し、家族で地域公共交通を利用した外出を企画、実行してもらえよう授業の中で説明する ・県などが実施している取り組みとも連携し、企業や各種団体、施設利用者、甲賀市への転入者など、多様な方々へのモビリティ・マネジメントの展開を検討 ・定期的なノーマイカーデーの実施やエコ通勤の周知を通して、クルマの過度な利用の抑制と地域公共交通の利用を呼びかける	H29-：実施（継続）	・小学生MMを順次実施し、年ごとに市内でのMM実施校（小学校）を増やしている。（県との協働事業） ・企業・転入者を対象とした実績はないが、地元住民や高齢者を対象とし、職員が現場へ出向き説明する「出前講座」の実施実績あり。	・継続（実施主体に県を追加する）
7. 地域で守り育てる体制の構築	(3) ノーマイカーデーやエコ通勤の推進	甲賀市、交通事業者	・定期的なノーマイカーデーの実施やエコ通勤の周知を通して、クルマの過度な利用の抑制と地域公共交通の利用を呼びかける	H29-：実施（継続）	・甲賀市職員に対し、エコ通勤の取り組みとして、公共交通機関の利用を呼び掛けている（エコ通勤を行わない職員は、不参加理由書を提出）。	・継続
	(4) 乗務員研修の実施	交通事業者	・鉄道職員やバス、タクシーの乗務員に対し、車いす利用者や障がい者、ペーパークー利用者などへの接遇について、当事者を交えた研修を実施し、サービスレベルの向上を図る	H29-：実施（継続）	・各事業者において社内で独自に接遇の研修を実施されている。	・継続
	(1) 甲賀市地域公共交通活性化協議会の開催	甲賀市、市民・地域、交通事業者	・甲賀市全体の計画の立案・実施・評価・改善を繰り返して検討する場として、「甲賀市地域公共交通活性化協議会」を年1回以上開催	H29-：実施（継続）	・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し、計画の進捗管理を行ったが、それ以外のタイミミングでは実施できていない。 ・また、計画の内容を見直し等は未実施。	・継続（地域公共交通計画策定後は、活性化協議会において、毎年、進捗管理を行う）
	(2) 行政や運行事業者、各種関係機関・団体等との連携強化	甲賀市、市民・地域、交通事業者	・行政や運行事業者、各種関係機関等との連携を強化するとともに、地元の観光協会や商工会等地域団体とも連携を強化し、利便性やサービスの向上に向けた取り組みを進めていく	H29-：検討（長期）	・活性化協議会の場を通じて、適宜意見交換や議論を行っている。	・継続
	(3) 地域の集まりの場を活かした意見交換会の開催	甲賀市、市民・地域	・今後増加が予想される個別的あるいは少量の移送ニーズに柔軟に対応し、より地域に根差した検討を推進するために、地域の集まりの場を活かした意見交換会を開催し、地域住民自らが地域公共交通を創り、守り、育てていく環境を醸成	H29-：実施（継続）	・市職員が各地域へ足を運び、移動支援を行う団体からの地域課題の聞き取りやニーズ調査を通じて、実態の把握に努めている。 ・それらを踏まえ、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みする「甲賀市持続可能な地域移動経費の一部を補助する」甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金交付要綱」を制定。 ・具体的には、地域が主体となつて行う自主運行にかかる経費（燃料費、リース料、利用調整を行う職員の費用等）の一部や公共交通の先進地視察、ニーズ調査にかかる費用の一部を補助する。 ・要綱はR3年度制定、R4年度は4団体より交付申請	・継続を基本とするが、補助金がR4.5の暫定制度となる可能性もあり、継続を目指して積極的な活用・実績づくりが必要。

事業の分類	項目	実施主体	事業概要	スケジュール	実施状況	新計画での対応
	(4) 快適なバス待ち環境の創出	甲賀市、市民・地域	- 自治会などによるバス停周辺の掃除や花壇の設置・維持管理により、快適なバス待ち環境を創出するとともに、地域公共交通を自分たちで創り、守り、育ていく環境を醸成 - 実施にあたってはモデル地区を募集もしくは選定し、市と地域住民が協働・連携し、検討を進め、活動を展開	H29-H30：検討 H31-：実施（継続）	- あり。(ただし、当面 R4～2 年間の予定) - 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」を活用し、年 1～2 件のバス停待合所の修繕又は新設を実施（ただし、旧土山町が主） - モデル地区の選定は行っていない。	継続を基本とするが、今後、旧土山町以外でも活用いただけるよう周知が必要。
	(5) 車窓風景の創出	甲賀市、市民・地域	市と地域住民が協働・連携し、貴重な景観資源を活かした車窓風景の創出に努める	H29-：実施（継続）	SKR が主体的な取組（たんぼアート）が主。	継続（主体に交通事業者(SKR)を追加）
	(6) 広告事業等多様な収入源の開発	甲賀市、市民・地域、交通事業者	車両や駅、バス停等への広告事業のほか、関連グッズの販売やサポーターズクラブ等による、運賃収入以外の多様な収入源を開発	H29-：実施（継続）	サポーターズクラブは未実施だが、公共交通時刻表への広告収入が入りつつある（R2 まではほぼゼロ、R3 は 1 社、R4 は 4 社）	継続を基本とするが、具体的な内容については必要に応じて見直しを行う。
	(7) 地域が主体となった自主運行等の導入	甲賀市、市民・地域	自家用有償旅客運送制度等の活用を含め、地域住民が主体となった自主運行を検討	H29-：検討（継続）	交通空白地がないため、空白地のための自家用有償旅客運送制度を活用できる団体はないが、R3 年度に「甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金交付要綱」を制定(7、(3)に記載)。	継続を基本とするが、補助金が R4.5 の暫定制度となる可能性もあり、継続を目指して積極的な活用・実績づくりが必要。

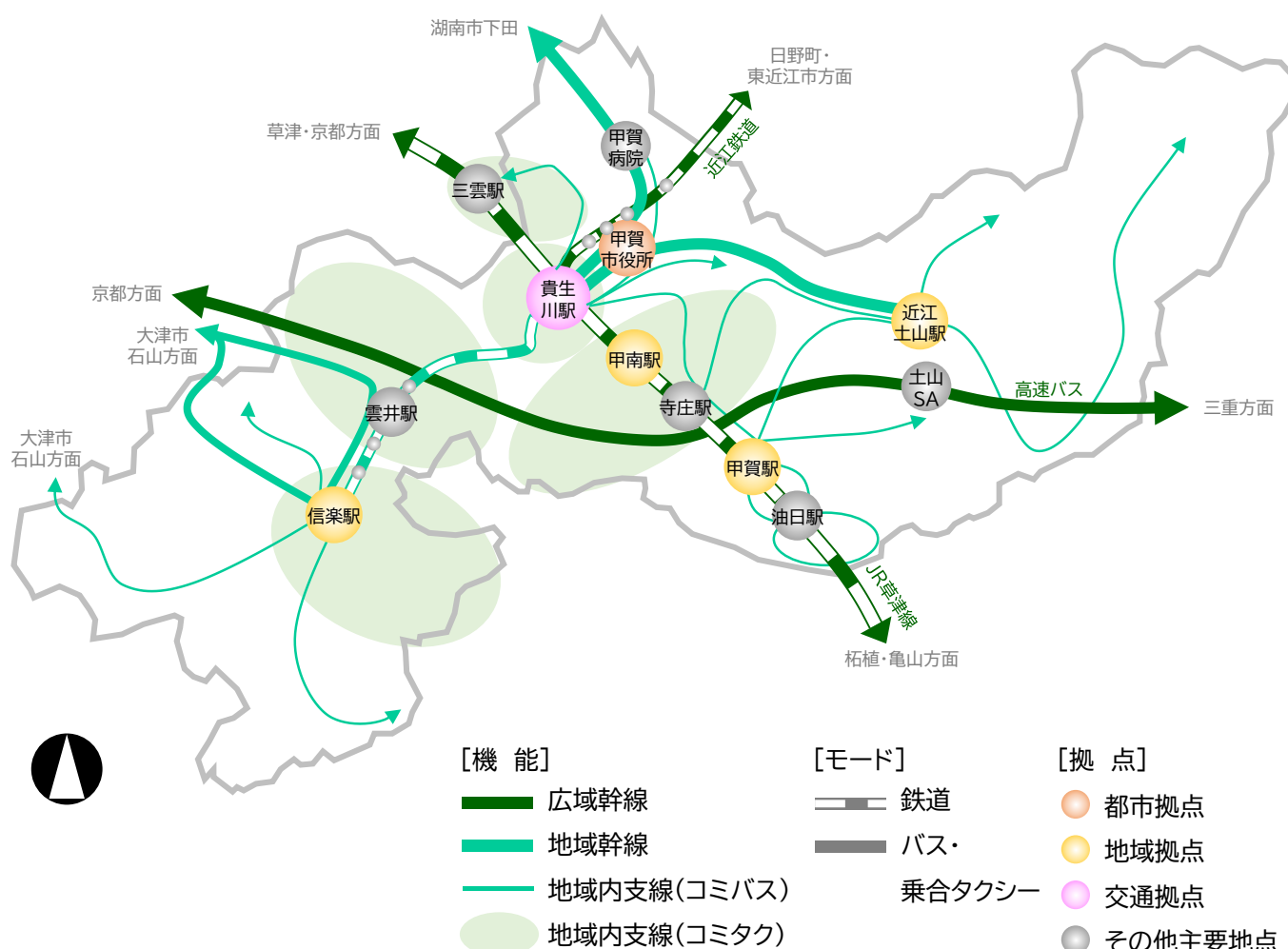
資料2 地域公共交通の現況

2.1 甲賀市内の地域公共交通

本市における地域公共交通は、下図のとおりです。

鉄道は、市中央部を南北に JR 草津線が運行し、草津・京都方面をはじめとする都市間移動を支えているほか、信楽高原鐵道線が水口・信楽地域を、近江鐵道線が水口地域と日野町・東近江市方面を結んでいます。これらの3路線は貴生川駅で結節しており、市の重要な交通結節点となっています。

バス交通をみると、市内外を連絡するものとして、高速バスは、新名神高速道路土山サービスエリアから、京都や三重を結ぶ路線に乗降できるほか、路線バスは、草津市方面と信楽地域を結ぶ帝産湖南交通が運行しています。加えて、市内全域をコミュニティバス（以下、コミバス）及びコミュニティタクシー（以下、コミタク）がカバーしています。



※コミバス・コミタクの路線は主要なものを掲載している。詳細については、P.95～のとおり。

図 本市の地域公共交通ネットワーク

2.2 地域公共交通のモード別概況

2.2.1 鉄道

(1) JR 草津線

①利用状況

JR 草津線における市内 5 駅の乗車人員は、昭和 40(1965)年度頃をピークに一度は減少に転じ、その後平成 17(2005)年度頃までは増加傾向にあったものの、それ以降は再び減少に転じています。

令和 2(2020)年度は、コロナ禍の影響により前年比約 22.8%の減少となっています。令和 3(2021)年度には、増加していますが、依然、コロナ禍前の令和元年度の水準までは回復していない(78%)状況です。

そのような状況から、令和 3 年、4 年度の JR 西日本のダイヤ改正では、利便性の低下を伴う減便や行先変更が実施されました。

今後も利用状況に応じた見直しを実施するとされており、利用者の回復は本市の将来を左右する事案です。

(直近 10 年)

(人/日)

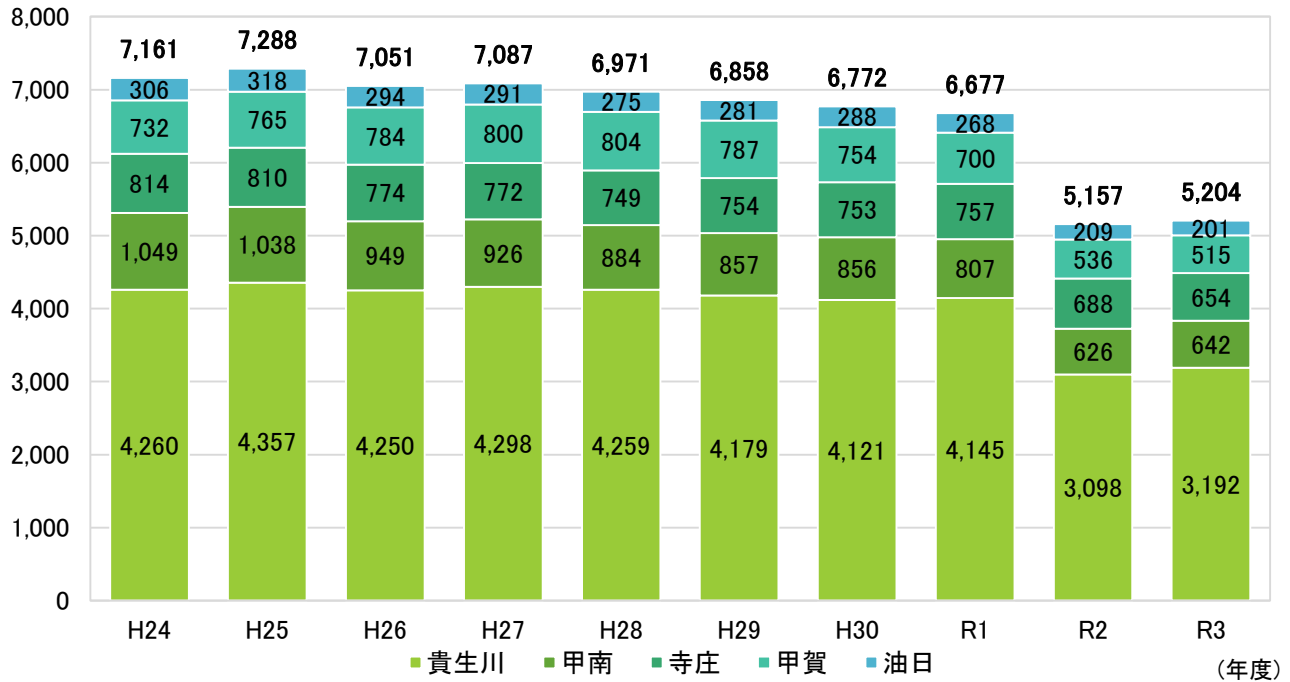


図 JR 草津線利用状況推移(市内 5 駅)

資料：滋賀県統計書

資料2 地域公共交通の現況

(長期トレンド)

(人/日)

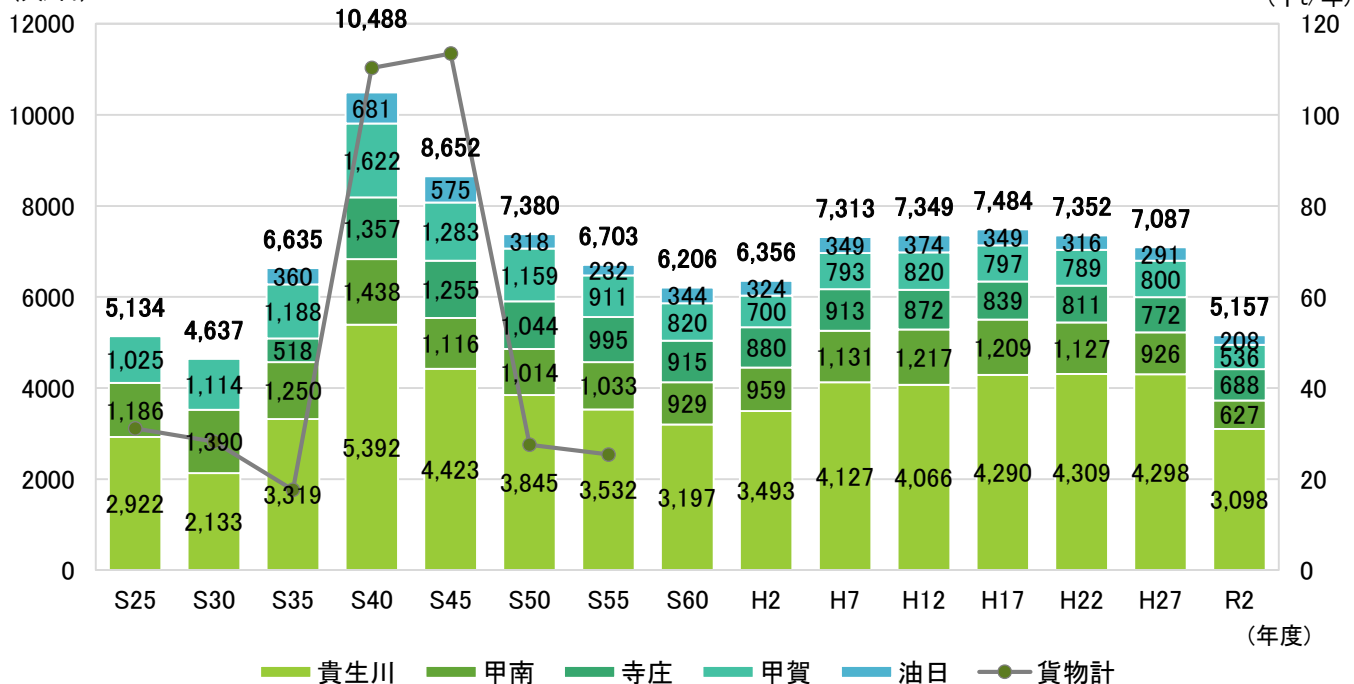


図 JR 草津線利用状況推移 (市内5駅)

資料：滋賀県統計書

②市民交流駅

市内にある JR 草津線駅 5 駅のうち甲南駅以东の 4 駅では、市民交流駅として本市が管理運営（原則改札口からホーム側は JR 西日本が管理）をしており、券売業務、レンタサイクル、駐輪場・駐車場の管理等を行っています。

各駅の利用者は上述の通り減少傾向にあります。人件費や光熱水費の高騰、老朽化による施設修繕費が増大しており、令和 3 年度では、年間 4,000 万円の管理費用を投入している状況です。

市民交流駅は、草津線の利用促進のみならず、地域の活性化の観点からも重要な位置づけであることから、利用促進や駅舎の活用について検討が必要な一方、ICOCA の導入や ICT の進展により窓口での券売が減っていることから、窓口業務内容の見直しが必要です。

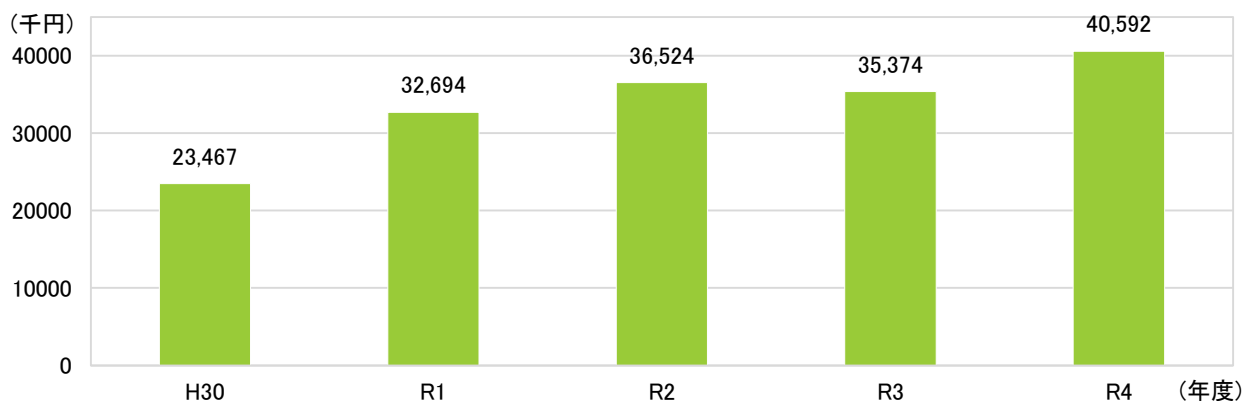


図 市民交流駅の経費額の推移
(R1 より、甲賀駅が市民交流駅に移行)

資料：市提供資料

表 市民交流駅のサービス内容

駅	サービス内容
甲南駅・寺庄駅・甲賀駅	乗車券類発売及び付帯する業務 帳票類、乗車券類の請求、配給受入れ 収入金の取り扱い 営業成績の作成 遺失物の取り扱い 旅客案内に必要な掲示物の掲出・取り外し 観光情報及び行政情報の掲出 駅舎内の清掃 レンタサイクル貸出業務（甲賀駅・甲南駅） 駅務員の研修業務 上記に掲げる業務に付帯する業務 上記に定めるもののほか、甲賀市が指示する業務
油日駅	自動券売機の締め切り業務及び収入金の分納 自動券売機の簡易な保守管理 観光情報及び甲賀市行政情報の掲出 帳票類、乗車券類の請求、配給受け入れ 旅客案内に必要な掲示物の掲出、取り外し 収入金の取り扱い 月次集計の作成 遺失物の取り扱い 駅舎内の清掃（トイレを除く） 上記に掲げる業務に付帯する業務 上記に定めるもののほか、甲賀市が指示する業務

(2) 近江鉄道

近江鉄道における市内5駅の乗車人員は、貴生川駅が最も多く、次いで水口城南駅、水口駅と続きます。推移をみると、減少傾向にあったところ、令和2(2020)年度にはコロナ禍により前年比約28.2%減少しています。

(千人/年)

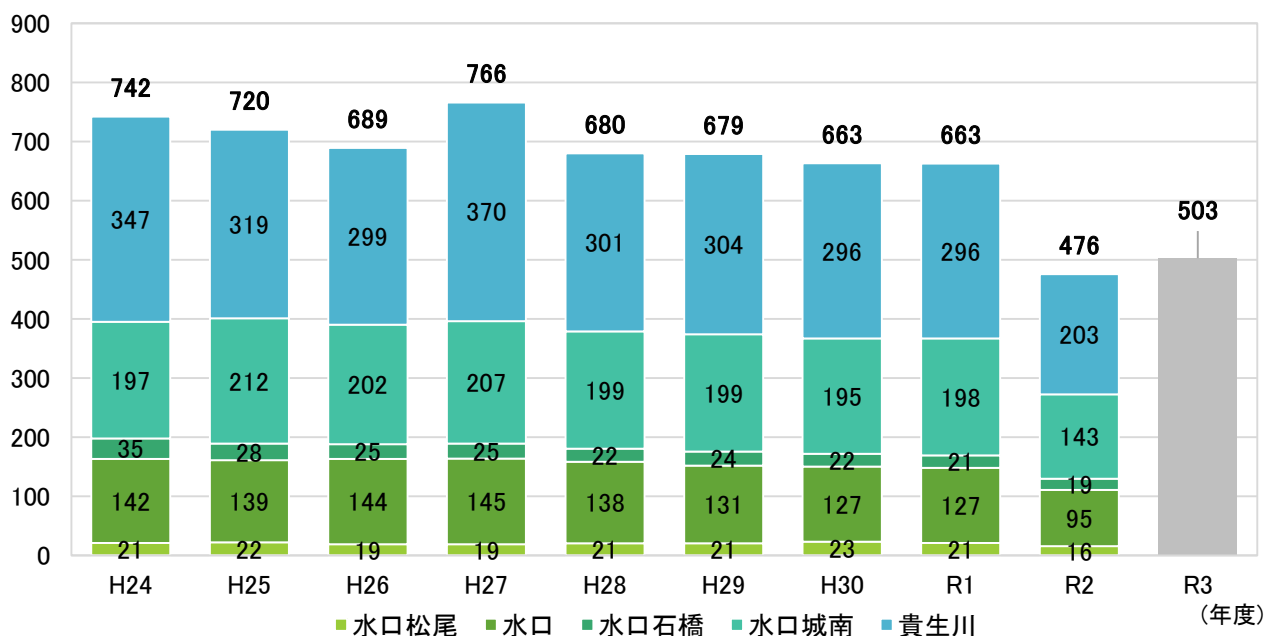
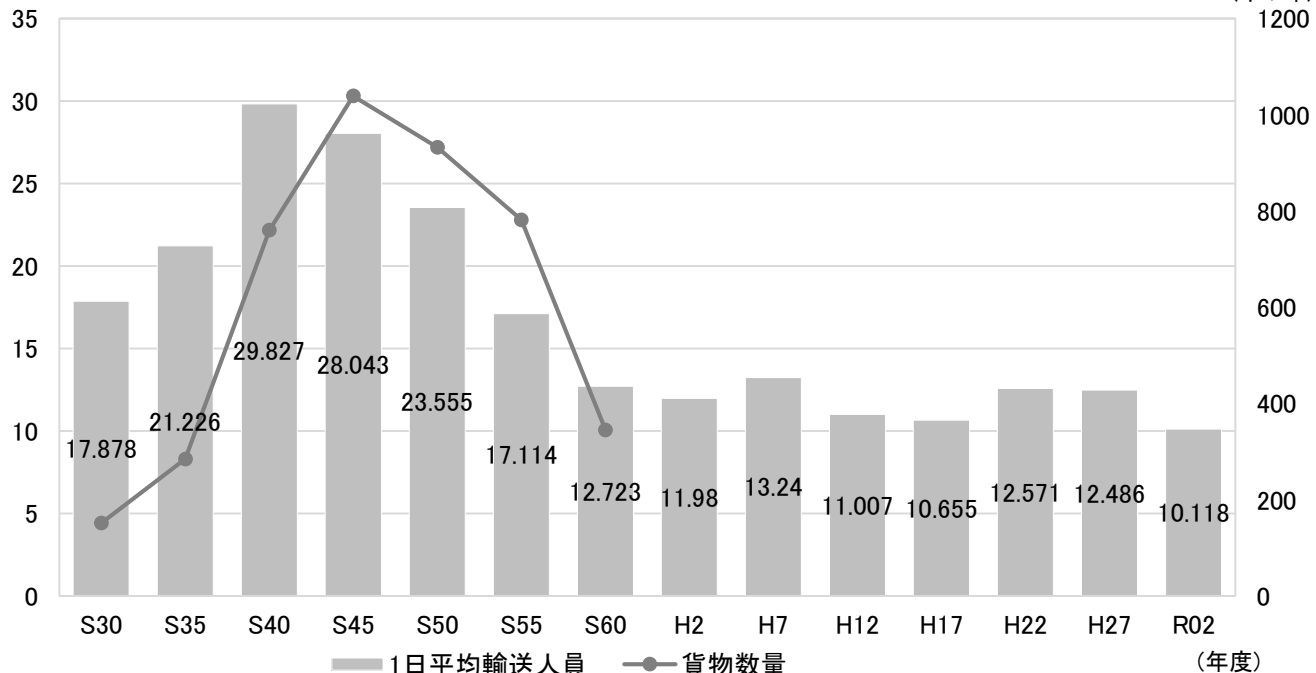


図 近江鉄道 各駅乗車人員推移 (市内5駅)

資料：甲賀市統計書

(千人/日)

(千t/年)



参考図 近江鉄道 利用状況推移 (全線) 長期トレンド

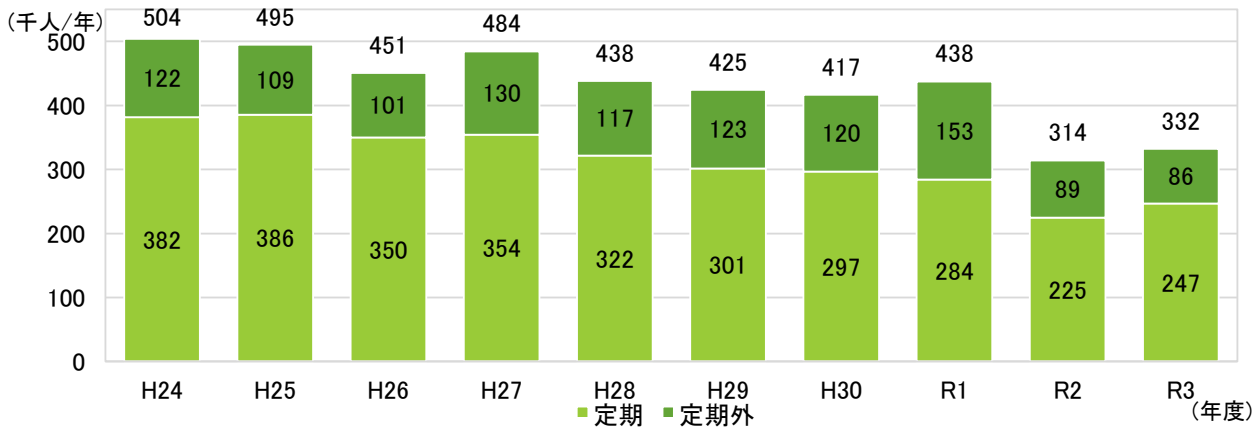
資料：滋賀県統計書

(3) 信楽高原鐵道

信楽高原鐵道の利用者数は、平成3(1991)年の事故以降減少傾向にあるほか、コロナ禍で令和2(2020)年度は前年比約28.3%減となりました。

こうした背景から、平成25(2013)年度より上下分離を実施し、維持確保を図っています。

(直近10年 券種別)



資料：甲賀市統計書

(長期トレンド)

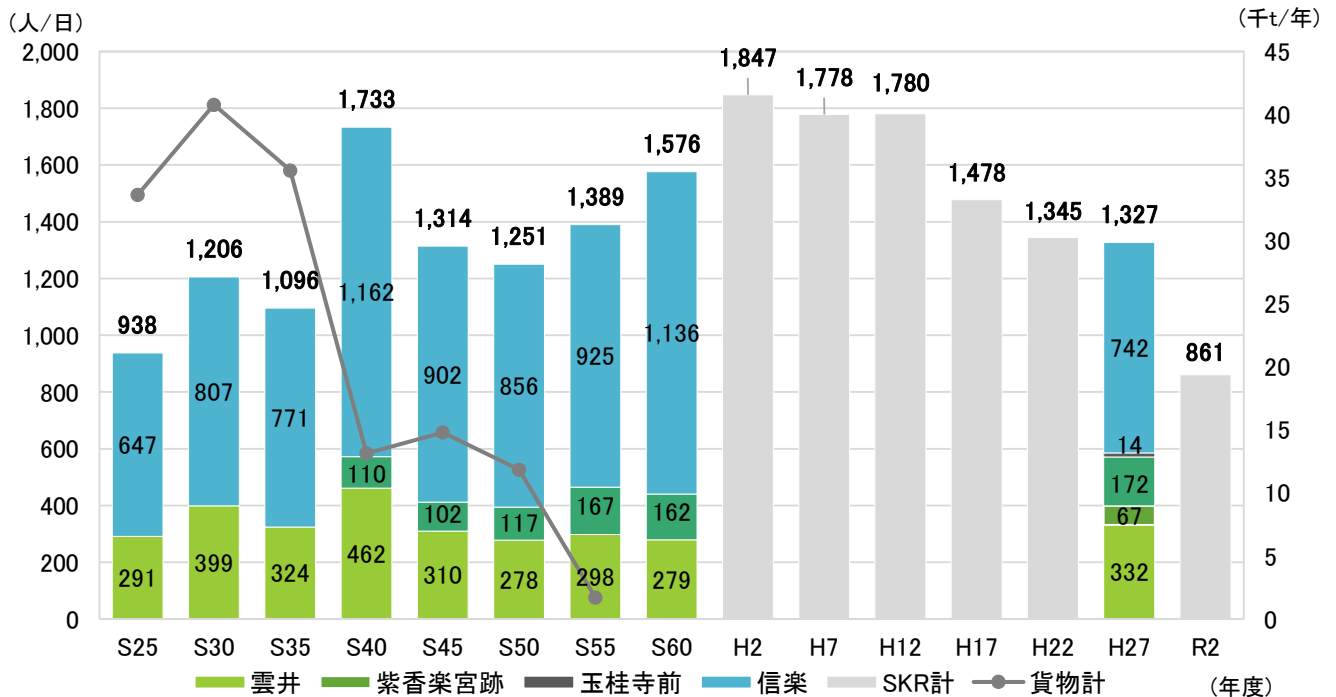


図 信楽高原鐵道/国鉄信楽線 利用者数推移

資料：滋賀県統計書 平成27(2015)年度は国土数値情報

(収支)

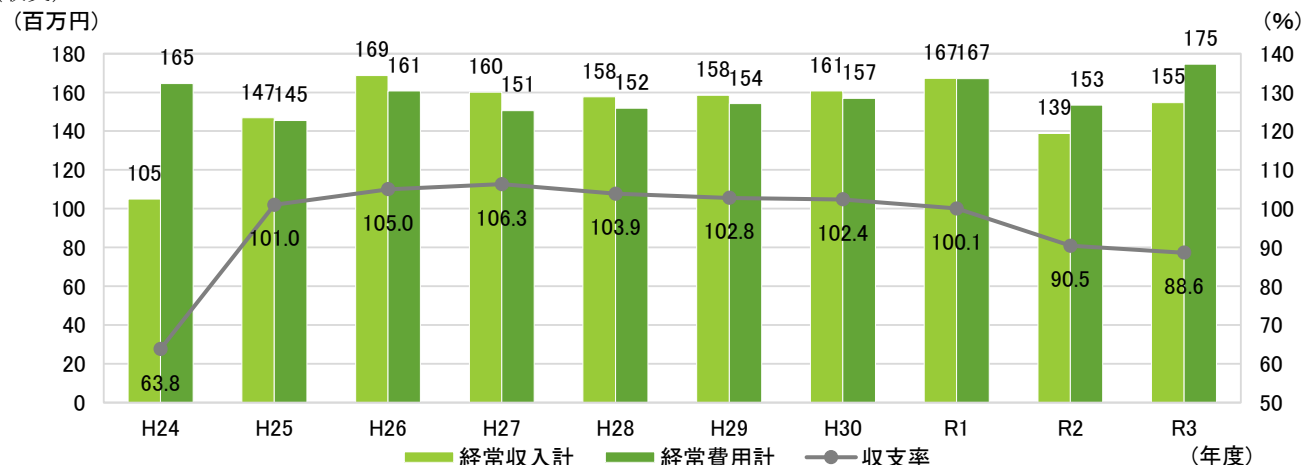


図 信楽高原鐵道(株)の収支資料：甲賀市提供資料

2.2.2 甲賀市コミュニティバス・コミュニティタクシー



(1) 甲賀市全体

コミバスは、合併前の旧5町の運行形態を継承する形で、コミタクの導入や路線の見直しなどの改善を行いつつ、計27路線が交通空白地を生まないよう市全域にわたり運行しています。

地域別にみると、特に人口の多い水口地域、鉄道のない土山地域で利用者が多い傾向にあります。

全体的な利用者数は少子化により減少傾向にあります。コロナ禍による影響も大きく、コロナ前の令和元年度の利用者数は57.8万人でしたが、令和2(2022)年度にはコロナ禍で前年比約14.8%減となっており、令和3年度は52.7万人と約9%の減少となっています。

日常の通院や買い物等、地域内での近距離移動に主に利用されていることから、広域移動を担う他の交通モードと比較して回復率が高い状況です。

収支をみると、運行経費は一貫して増加する一方で、運賃収入は減少傾向にあり、収支率はコロナ禍前の令和元(2019)年度で約20.6%、令和3年度で約16.2%となっています。

特に、コミタクは甲賀地域を除く4地域で導入されていますが、収支率の改善が大きな課題となっています。

(路線数)

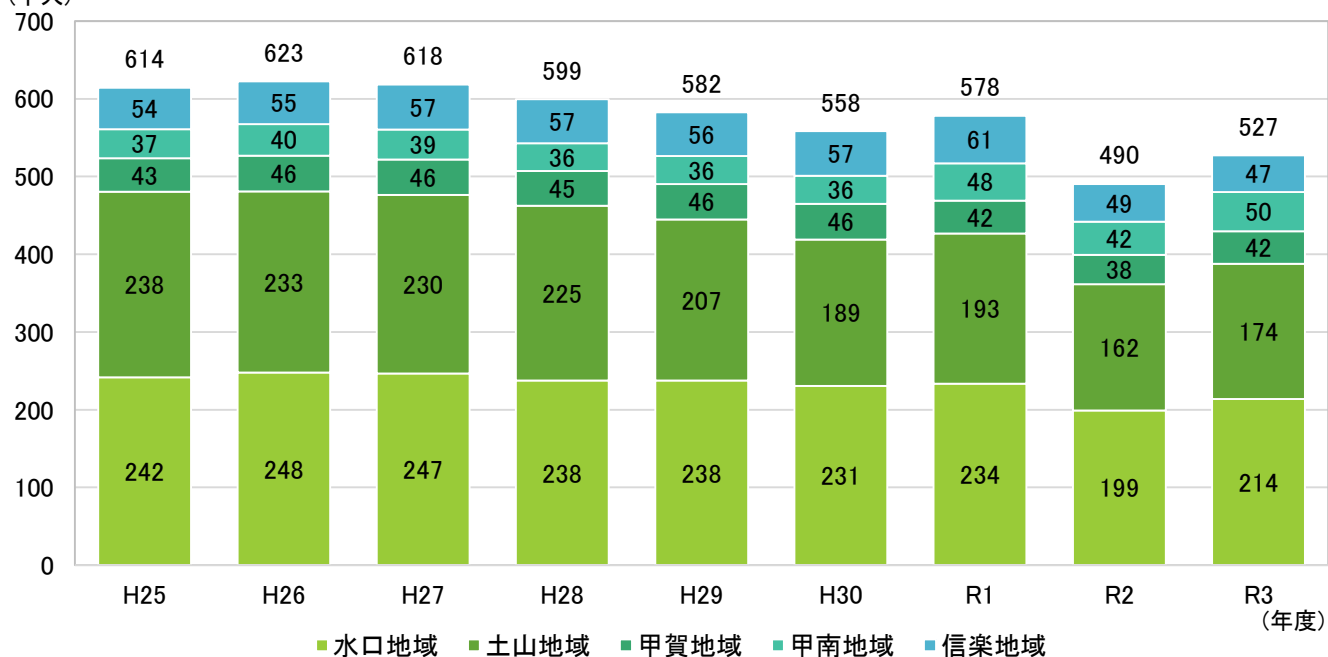
表 コミバス・コミタクの運行路線一覧 (2023 年 3 月時点)

地域	分類	路線名・エリア	路線数・エリア数計
水口地域	コミバス	【A1】八田線	8 路線 (内デマンド 1 路線)
		【A2】広野台線	
		【A3】和野・中畑線	
		【A4】三雲駅・市役所線	
		【A5】貴生川甲賀病院線	
		【A6】柏木巡回線	
		【A7】貴生川巡回線	
		【デマンド】みなくちデマンド	
	コミタク	柏木エリア	2 エリア
		貴生川エリア	
土山地域	コミバス	【B1】【B2 (甲賀病院直行)】土山本線	8 路線 (内デマンド 1 路線)
		【B3】南草津土山線	
		【B4】大河原線	
		【B5】甲南線	
		【B6】末田・大野小学校線	
		【B7】山内巡回線	
		【B8】大澤・土山北巡回線	
		【デマンド】おおの巡回デマンド	
	コミタク	土山エリア	1 エリア
甲賀地域	コミバス	【C1】大原線	5 路線
		【C2】佐山線	
		【C3】油日線	
		【C4】甲賀駅-甲賀病院直行便	
		【G1】広域水口線	
甲南地域	コミバス	【E1】希望ヶ丘水口線	3 路線
		【E2】環状線	
		【E3】寺庄-甲南-甲賀病院直行便	
	コミタク	甲南共通エリア	4 エリア
		甲南北エリア	
		甲南西エリア	
		甲南東エリア	
信楽地域	コミバス	【F1】朝宮線	3 路線
		【F2】多羅尾線	
		【F3】田代・畑・陶芸の森線	
	コミタク	宮町エリア	2 エリア
		神山・江田エリア	

資料 2 地域公共交通の現況

(利用者数)

(千人)



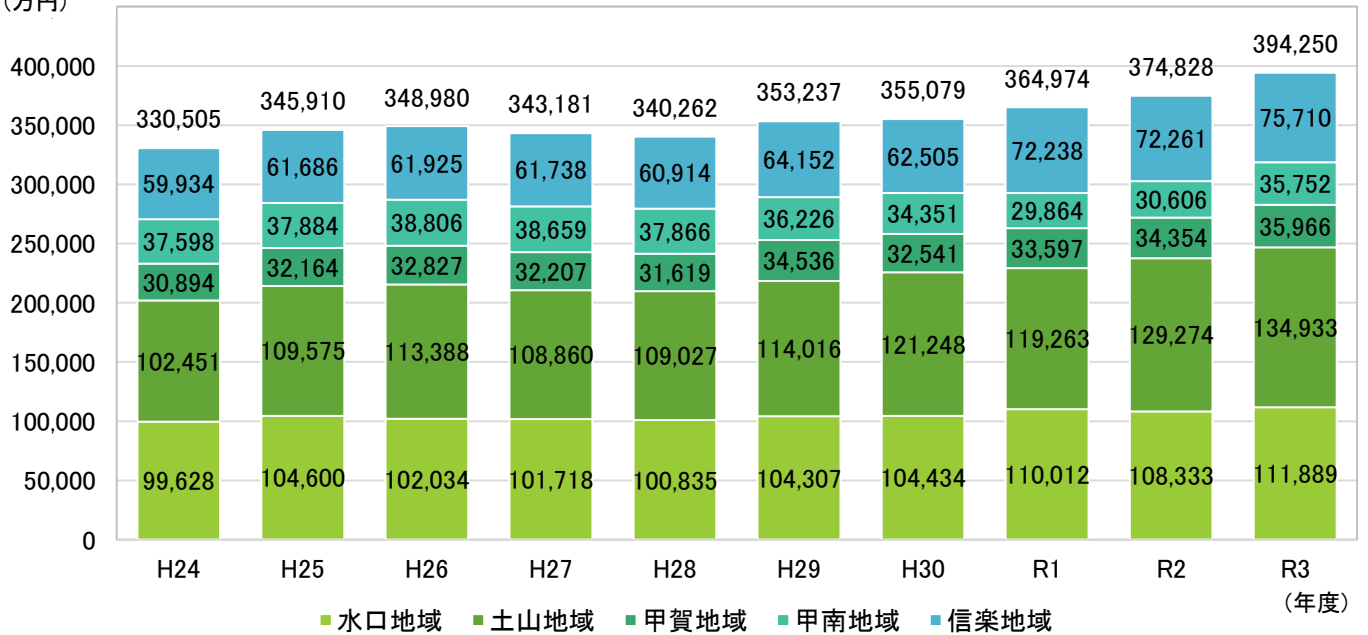
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
水口地域	241,788	247,745	246,662	237,704	237,692	230,539	233,672	199,166	213,683
土山地域	238,487	232,994	229,514	224,772	206,899	188,534	192,941	162,414	173,915
甲賀地域	43,336	46,163	45,814	44,567	45,777	45,715	42,422	37,758	41,999
甲南地域	37,076	40,345	38,627	35,662	35,889	36,134	48,119	42,372	50,288
信楽地域	53,525	55,322	57,481	56,740	56,200	57,347	61,078	48,572	47,145
計	614,212	622,569	618,098	599,445	582,457	558,269	578,232	490,282	527,030

図 甲賀市コミバス・コミタク利用者数（地域別）

資料：甲賀市提供資料

(運行経費)

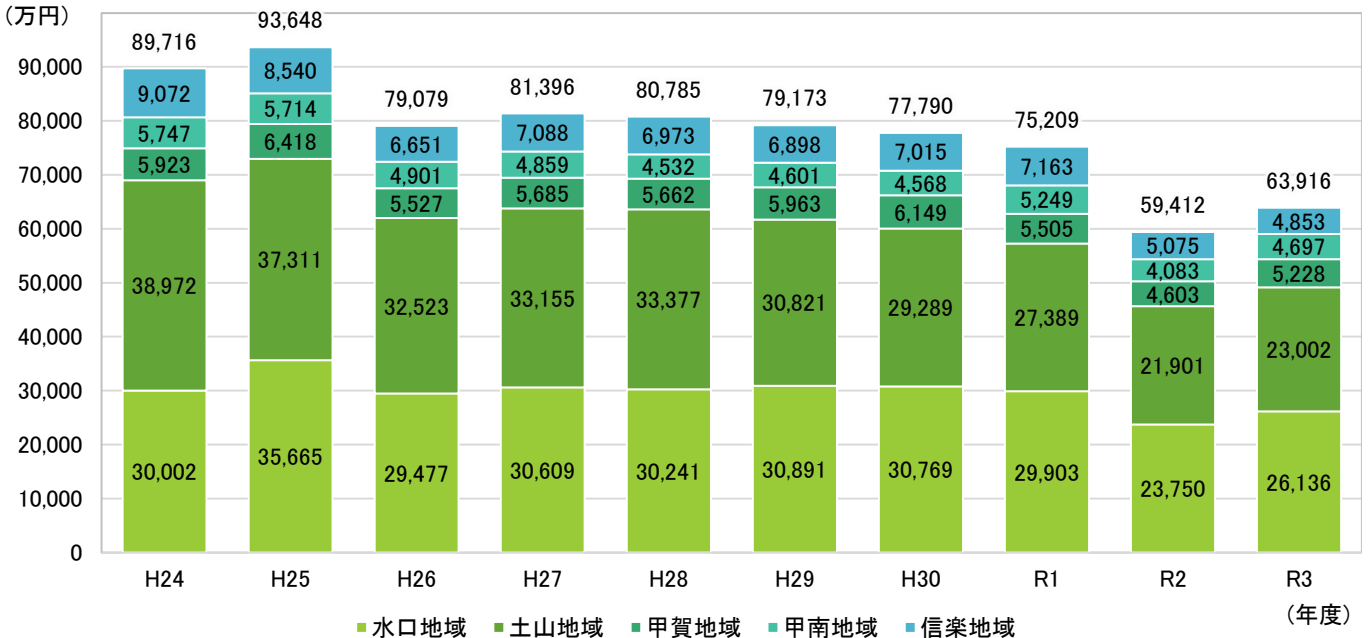
(万円)



運行経費	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
水口地域	99,628,453	104,600,367	102,033,715	101,717,658	100,835,327	104,306,598	104,434,499	110,012,144	108,332,923	111,889,221
土山地域	102,450,512	109,575,245	113,387,910	108,859,525	109,026,727	114,015,909	121,247,550	119,263,231	129,273,846	134,932,567
甲賀地域	30,893,943	32,163,944	32,826,582	32,206,736	31,619,206	34,535,639	32,541,485	33,596,700	34,354,256	35,966,097
甲南地域	37,597,547	37,884,278	38,806,386	38,659,419	37,865,800	36,226,096	34,350,820	29,864,140	30,606,337	35,752,240
信楽地域	59,934,496	61,685,820	61,925,174	61,737,994	60,914,464	64,152,282	62,504,696	72,237,677	72,260,770	75,709,622
計	330,504,951	345,909,654	348,979,767	343,181,332	340,261,524	353,236,524	355,079,050	364,973,892	374,828,132	394,249,747

(運行収入)

(万円)



運賃収入	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
水口地域	30,002,066	35,664,927	29,476,502	30,609,233	30,240,617	30,890,627	30,769,294	29,903,095	23,749,801	26,135,875
土山地域	38,971,726	37,310,550	32,523,306	33,154,897	33,377,022	30,820,739	29,288,707	27,388,725	21,900,721	23,002,423
甲賀地域	5,923,116	6,417,783	5,527,445	5,685,287	5,662,280	5,963,181	6,149,360	5,504,775	4,603,444	5,228,149
甲南地域	5,746,570	5,714,381	4,900,775	4,858,584	4,531,717	4,600,747	4,568,033	5,249,275	4,083,247	4,696,622
信楽地域	9,072,480	8,540,342	6,651,045	7,087,732	6,973,360	6,897,974	7,014,616	7,162,670	5,074,576	4,853,223
計	89,715,958	93,647,983	79,079,073	81,395,733	80,784,996	79,173,268	77,790,010	75,208,540	59,411,789	63,916,292

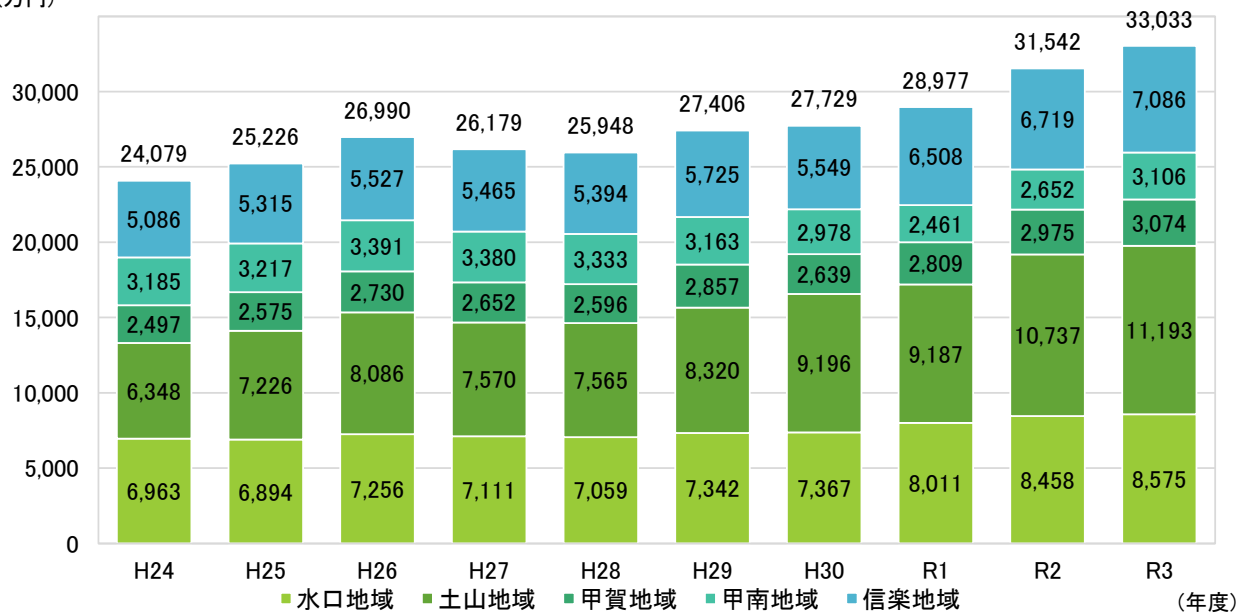
図 運行収支 (その 1)

資料：甲賀市提供資料

資料2 地域公共交通の現況

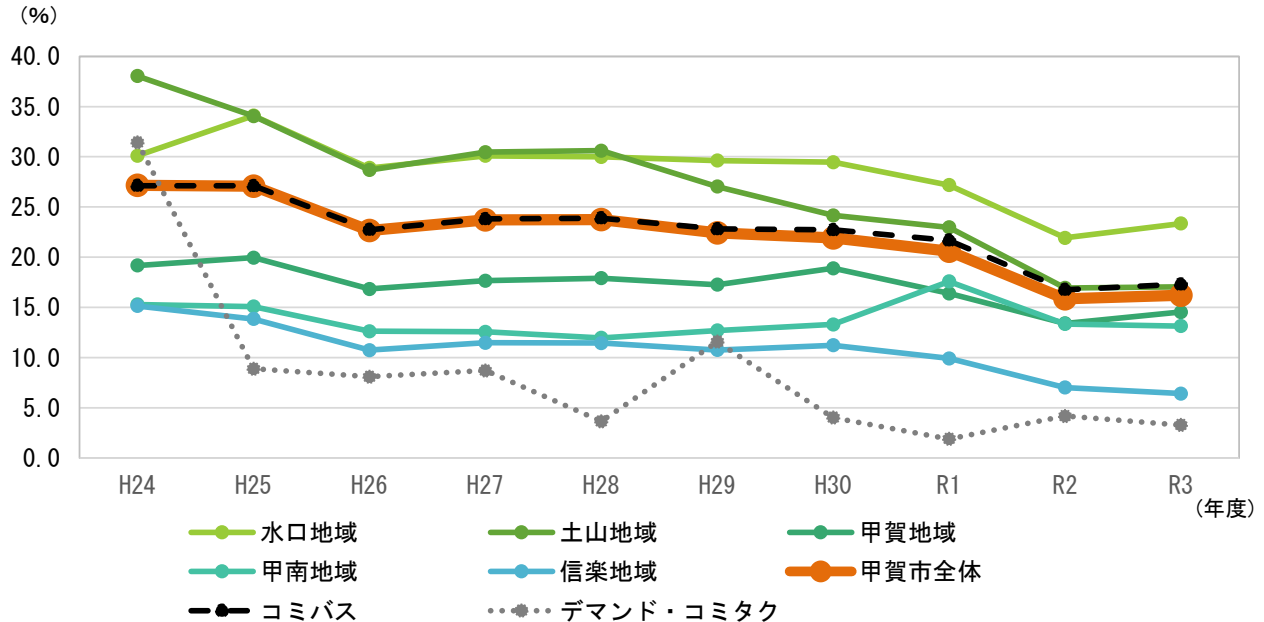
(運行補助)

(万円)



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
水口	6,963	6,894	7,256	7,111	7,059	7,342	7,367	8,011	8,458	8,575
土山	6,348	7,226	8,086	7,570	7,565	8,320	9,196	9,187	10,737	11,193
甲賀	2,497	2,575	2,730	2,652	2,596	2,857	2,639	2,809	2,975	3,074
甲南	3,185	3,217	3,391	3,380	3,333	3,163	2,978	2,461	2,652	3,106
信楽	5,086	5,315	5,527	5,465	5,394	5,725	5,549	6,508	6,719	7,086
合計	24,079	25,226	26,990	26,179	25,948	27,406	27,729	28,977	31,542	33,033

(収支率)



収支率	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
水口地域	30.1	34.1	28.9	30.1	30.0	29.6	29.5	27.2	21.9	23.4
土山地域	38.0	34.1	28.7	30.5	30.6	27.0	24.2	23.0	16.9	17.0
甲賀地域	19.2	20.0	16.8	17.7	17.9	17.3	18.9	16.4	13.4	14.5
甲南地域	15.3	15.1	12.6	12.6	12.0	12.7	13.3	17.6	13.3	13.1
信楽地域	15.1	13.8	10.7	11.5	11.4	10.8	11.2	9.9	7.0	6.4
甲賀市全体	27.1	27.1	22.7	23.7	23.7	22.4	21.9	20.6	15.9	16.2
コミバス	27.1	27.1	22.7	23.8	23.9	22.8	22.7	21.7	16.8	17.3
デマンド・コミタク	31.4	8.9	8.1	8.7	3.7	11.6	4.0	1.9	4.2	3.3

図 運行収支 (その2)

資料：甲賀市

(修繕費)

(万円)

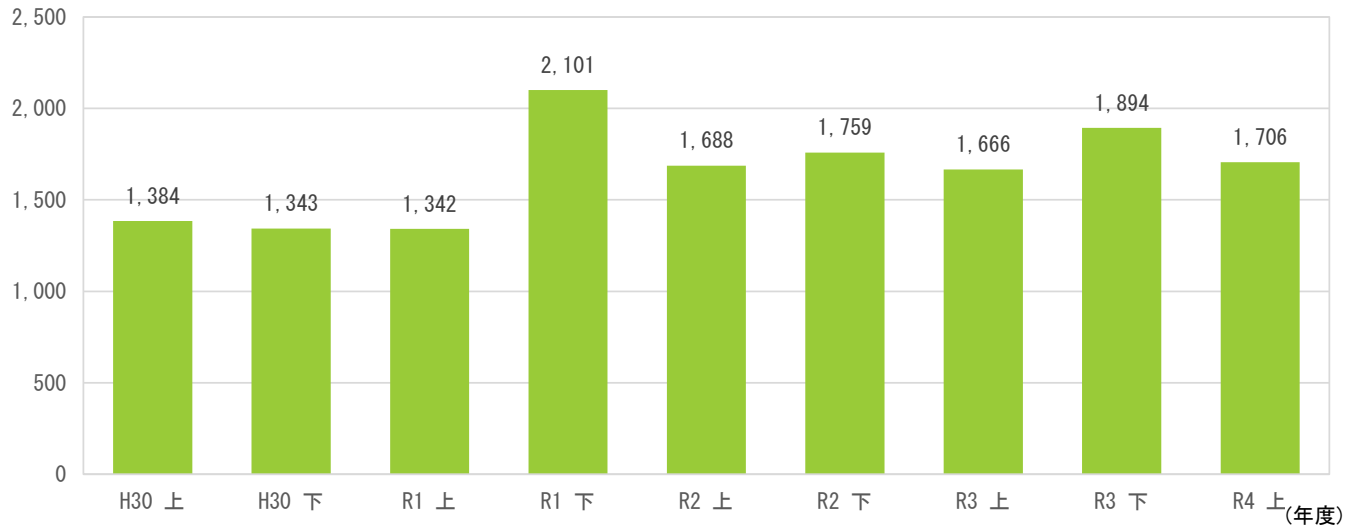


図 コミュニティバスの修繕費

(2) 路線別

① 水口地域

(i) コミバス

平日1日当たり7路線129便、休日1日当たり5路線56便が運行し、利用者数は213,683人（令和3年度）と甲賀市全体の約41%を占め、収支率は23.4%（令和3年度）、便あたり利用者数が1人以下の便は16便（8.6%）（令和4年4月～令和5年1月）であり、比較的効率的な運行状態となっています。しかし、貴生川駅～市役所～水口駅～甲賀病院間では多くの路線が輻輳しており、非効率となっています。また、広野台線など、1運行1時間程度を要する路線では、慢性的な遅延が発生しています。

貴生川巡回線においては、タクシー車両による定時運行を実施しているため、利用人数当たり経費が3,291円と非効率な状態となっています。

(ii) コミタク

平成29年度より、利用の少ない路線をコミタクに転換し、柏木・貴生川の2エリアで運行しています。

特に柏木エリアでは1日当たり平均運行回数が13回と多くの利用がありますが、利用人数当たり経費が1,297円と最も多くなっており、通常料金の5倍となっています。また、みなくちデマンドは、年間16回の運行状況となっており、利用者が少ない状況です。

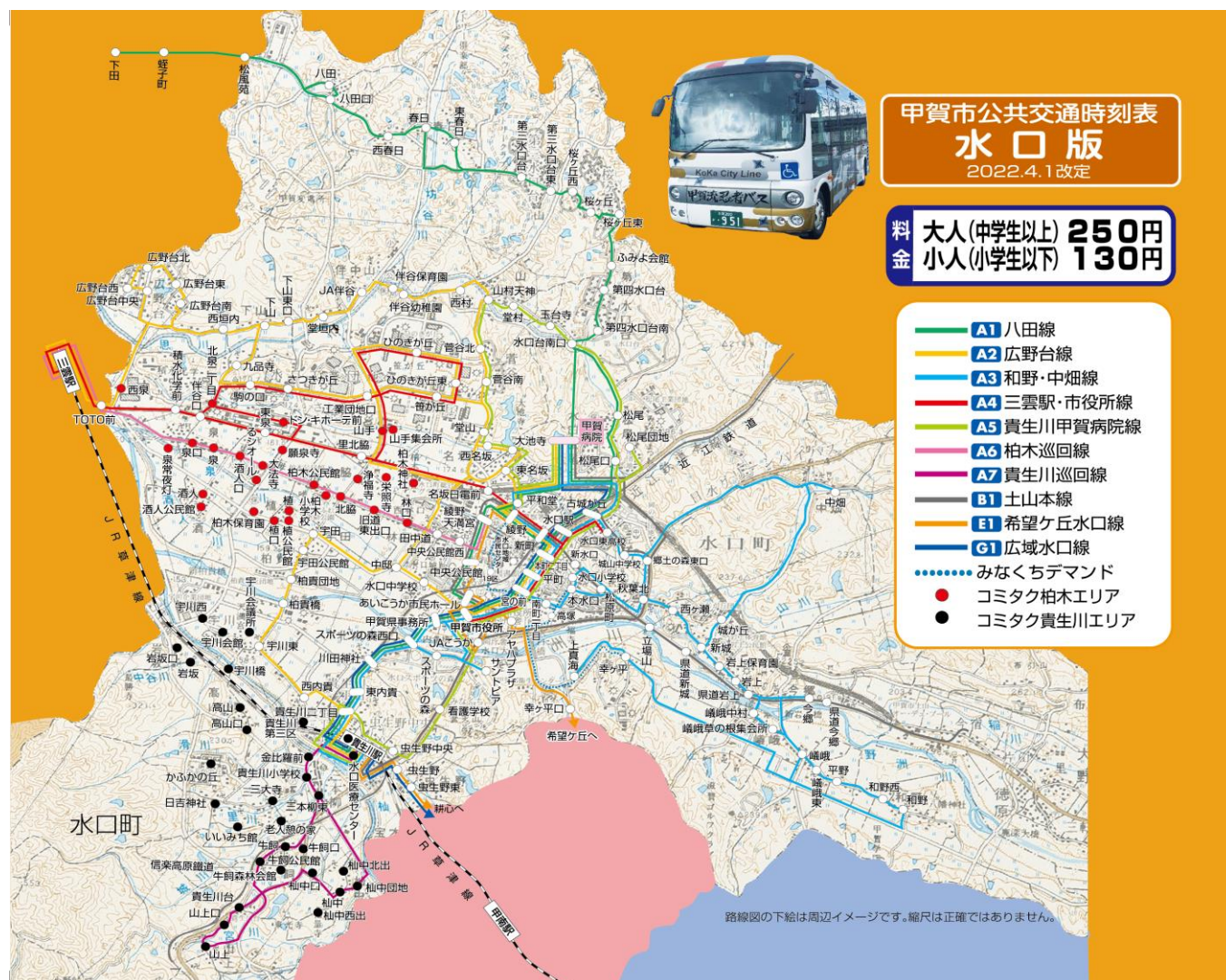
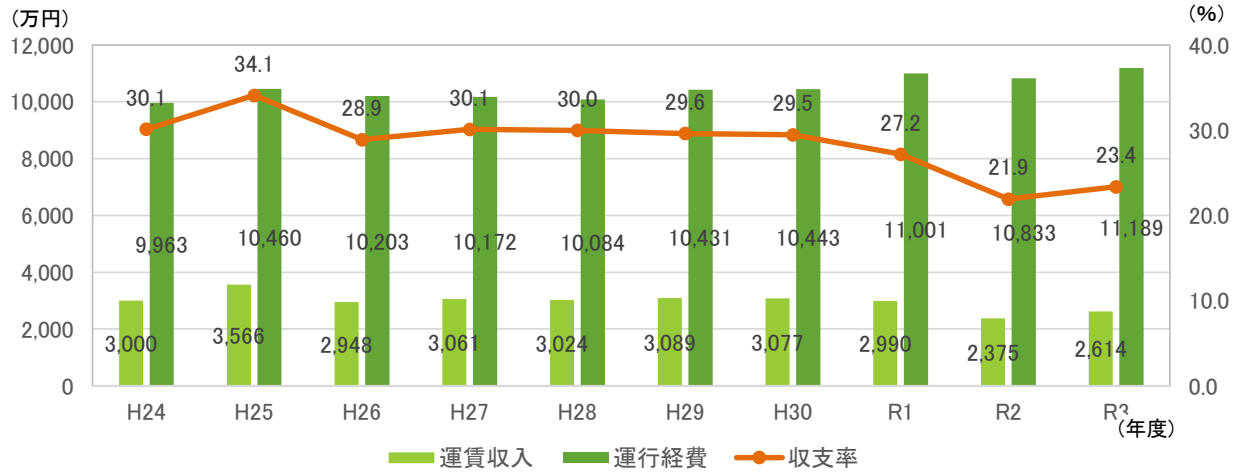


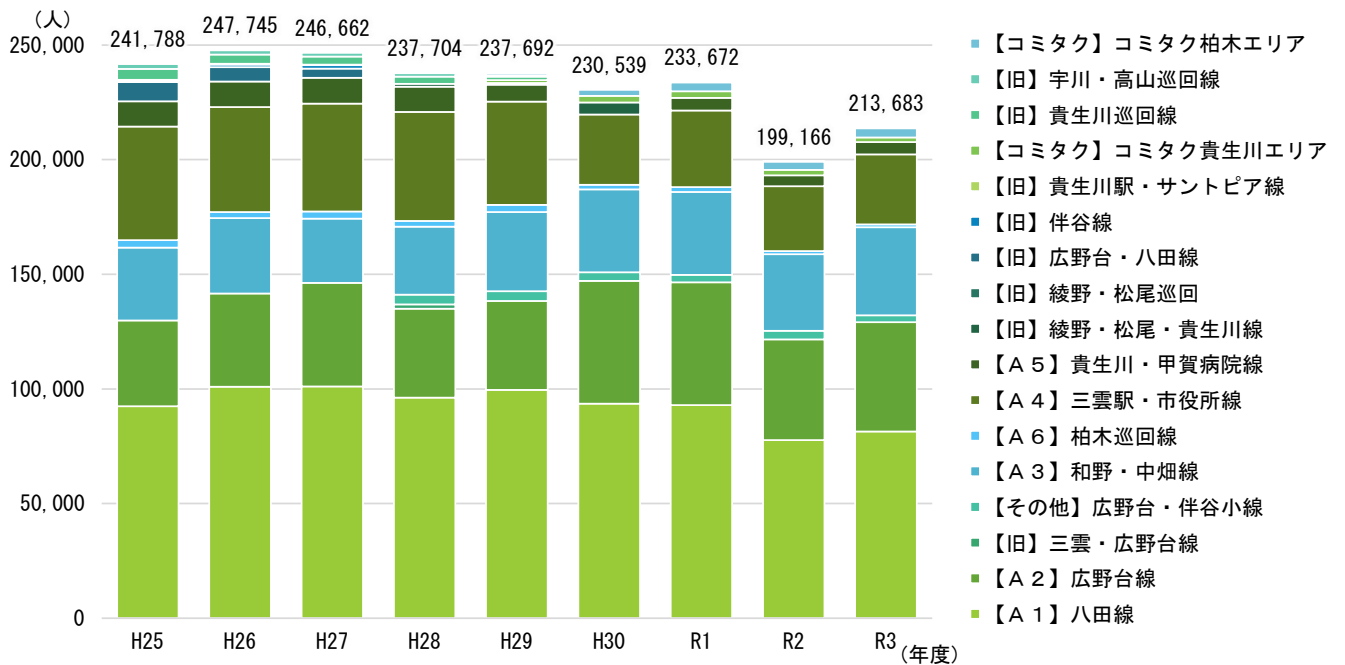
図 甲賀市コミュニティバス路線図(水口地域)



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
運賃収入	30,002,066	35,664,927	29,476,502	30,609,233	30,240,617	30,890,627	30,769,294	29,903,095	23,749,801	26,135,875
運行経費	99,628,453	104,600,367	102,033,715	101,717,658	100,835,327	104,306,598	104,434,499	110,012,144	108,332,923	111,889,221

参考図 水口地域の収支率

資料：甲賀市



路線名称	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
【A 1】八田線	92,412	100,932	101,063	96,138	99,570	93,574	92,947	77,700	81,482
【A 2】広野台線	37,451	40,726	45,152	38,858	38,828	53,592	53,598	43,834	47,643
【旧】三雲・広野台線				1,864					
【その他】広野台・伴谷小線				4,193	4,170	3,748	3,178	3,873	2,970
【A 3】和野・中畑線	31,711	32,916	28,046	29,682	34,628	36,133	36,207	33,348	38,393
【A 6】柏木巡回線	3,287	2,505	3,067	2,490	3,085	1,996	2,060	1,380	1,286
【A 4】三雲駅・市役所線	49,545	45,841	47,087	47,632	45,057	30,597	33,451	28,262	30,553
【A 5】貴生川・甲賀病院線	11,078	11,154	11,293	10,970	7,303		5,426	4,697	5,347
【旧】綾野・松尾・貴生川線				1,201	599	5,294			
【旧】綾野・松尾巡回					164				
【旧】広野台・八田線	8,289	6,291	3,971						
【旧】伴谷線	823	1,093	1,476						
【旧】貴生川駅・サントピア線	204	390	316						
【コミタク】コミタク貴生川エリア					1,224	2,841	2,963	2,438	2,039
【旧】貴生川巡回線	4,802	3,943	3,516	3,164	1,506				
【旧】宇川・高山巡回線	2,177	1,941	1,652	1,463	689				
【コミタク】コミタク柏木エリア					834	2,742	3,806	3,585	3,946
【デマンド】みなくちデマンド	9	13	23	49	35	22	36	49	24
計	241,788	247,745	246,662	237,704	237,692	230,539	233,672	199,166	213,683

図 利用者数推移 (路線別 水口地域)

資料：甲賀市

資料2 地域公共交通の現況

表 コミバス各路線の利用状況

水口地域 (平日)	単位	A 1 八田線		A 2 広野台線		広野台通学		A 3 和野・中畑線		A 4 三雲駅・市役所線		A 5 貴生川・甲賀病院線		A 6 柏木巡回線		A 7 貴生川巡回線
		往路	復路	往路	復路	行	帰	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	巡回
運行便数/日	便	16	16	15	13	1	2	12	12	13	14	3	5	2	3	2
運行便数/10か月	便	3,116	3,184	2,983	2,586	164	260	2,552	2,388	2,585	2,784	597	995	398	597	398
利用者数	人	35,813	31,330	19,563	16,920	1,600	1,660	12,763	12,043	12,291	11,595	2,020	1,551	124	875	504
便あたり利用者数	人	11.49	9.84	6.56	6.54	9.76	6.38	5.00	5.04	4.75	4.16	3.38	1.56	0.31	1.47	1.27
1人以下の便数/日	便	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	2	2	1	0
1人以下の便の割合	%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	16.7%	7.7%	7.1%	0.0%	40.0%	100.0%	33.3%	0.0%
水口地域 (休日)		A 1 八田線		A 2 広野台線		広野台通学		A 3 和野・中畑線		A 4 三雲駅・市役所線		A 5 貴生川・甲賀病院線		A 6 柏木巡回線		A 7 貴生川巡回線
		往路	復路	往路	復路	行	帰	往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	巡回
運行便数/日	便	6	7	5	6			5	5	9	10			1	2	
運行便数/10か月	便	624	727	519	716			520	520	936	1,040			104	208	
利用者数	人	3,679	3,790	2,018	2,322			941	1,335	2,501	2,184			41	207	
便あたり利用者数	人	5.90	5.21	3.89	3.24			1.81	2.57	2.67	2.10			0.39	1.00	
1人以下の便数/日	便	0	0	0	1			1	0	0	2			1	1	
1人以下の便の割合	%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%			20.0%	0.0%	0.0%	20.0%			100.0%	50.0%	
収支状況	円	-77,624,136														-1,658,630
収支率	%	25.00%														0.10%
利用人数当たり経費	円	374														3,291
小中学生の通学利用	人	0	0	0	0	11	11	56	56	0	0	0	0	0	0	0

表 デマンド・コミタクの利用状況

水口地域 (全日)		予約制運行		
		コミタク貴 生川エリア	コミタク柏 木エリア	みなくちデ マンド
運行便数/日	便	3.97	13.29	0.05
運行便数/10か月	便	1,204	4,028	16
利用者数	人	1,360	4,363	16
便あたり利用者数	人	1.13	1.08	1.00
収支状況	円	-1,035,520	-4,950,490	-21,580
収支率	%	6.20%	3.28%	0.00%
利用人数当たり経費	円	761	1,297	899
小中学生の通学利用	人	0	0	0

※利用状況は令和4年4月～令和5年1月の数値
※A7 貴生川巡回線及び、コミタク貴生川エリア以外の収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和3年度の数値
※A7 貴生川巡回線及び、コミタク貴生川エリアの収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和4年度の数値
※小中学生の通学利用人数は令和4年度1学期末の数値

(便別利用者数) ※令和4年4月～令和5年1月分

(i) A1 八田線

○平日

路線番号/名称	A1 八田線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	下田	6:05	貴生川駅	6:45	199	2,445	12.29
	2	八田口	7:00	貴生川駅	7:38	165	2,977	18.04
	3	下田	7:10	貴生川駅	7:50	199	4,765	23.94
	4	下田	7:10	貴生川駅	7:55	165	3,461	20.98
	5	下田	7:40	貴生川駅	8:35	199	5,936	29.83
	6	八田	8:20	貴生川駅	8:56	199	2,689	13.51
	7	下田	9:25	貴生川駅	10:09	199	2,728	13.71
	8	八田	10:39	貴生川駅	11:15	199	1,573	7.90
	9	下田	11:25	貴生川駅	12:09	199	1,303	6.55
	10	八田	12:12	貴生川駅	12:50	199	1,229	6.18
	11	下田	13:30	貴生川駅	14:14	199	646	3.25
	12	八田	14:12	貴生川駅	14:48	199	737	3.70
	13	八田口	15:40	貴生川駅	16:14	199	1,751	8.80
	14	下田	16:45	貴生川駅	17:27	199	1,291	6.49
	15	八田口	17:28	貴生川駅	18:02	199	1,119	5.62
	16	八田口	18:25	貴生川駅	18:59	199	1,163	5.84
	計	-	-	-	-	3,116	35,813	11.49
路線番号/名称	A1 八田線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	7:45	八田	8:18	199	1,761	8.85
	2	貴生川駅	8:40	下田	9:21	199	896	4.50
	3	貴生川駅	10:00	八田	10:35	199	1,583	7.95
	4	貴生川駅	10:30	下田	11:18	199	1,290	6.48
	5	貴生川駅	11:30	八田	12:06	199	2,391	12.02
	6	貴生川駅	12:30	下田	13:14	199	2,604	13.09
	7	貴生川駅	13:30	八田	14:07	199	2,243	11.27
	8	貴生川駅	15:00	八田口	15:35	199	1,841	9.25
	9	貴生川駅	16:00	下田	16:41	199	2,848	14.31
	10	貴生川駅	16:10	下田	16:55	199	1,938	9.74
	11	貴生川駅	16:20	下田	17:03	199	1,093	5.49
	12	貴生川駅	16:53	八田口	17:26	199	3,618	18.18
	13	貴生川駅	17:35	下田	18:17	199	2,721	13.67
	14	貴生川駅	17:50	八田口	18:20	199	1,144	5.75
	15	貴生川駅	18:45	下田	19:22	199	1,966	9.88
	16	貴生川駅	19:35	下田	20:11	199	1,393	7.00
	計	-	-	-	-	3,184	31,330	9.84

○休日

路線番号/名称	A1 八田線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	下田	7:10	貴生川駅	7:50	104	815	7.84
	6	八田	8:20	貴生川駅	8:56	104	703	6.76
	8	八田	10:39	貴生川駅	11:15	104	915	8.80
	10	八田	12:12	貴生川駅	12:50	104	468	4.50
	12	八田	14:12	貴生川駅	14:48	104	350	3.37
	14	下田	16:45	貴生川駅	17:27	104	428	4.12
	計	-	-	-	-	520	2,864	5.51
路線番号/名称	A1 八田線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	7:45	八田	8:18	103	245	2.38
	3	貴生川駅	10:00	八田	10:35	104	696	6.69
	5	貴生川駅	11:30	八田	12:06	104	760	7.31
	7	貴生川駅	13:30	八田	14:07	104	683	6.57
	9	貴生川駅	16:00	下田	16:41	104	489	4.70
	14	貴生川駅	17:50	下田	18:27	104	576	5.54
	15	貴生川駅	18:45	下田	19:22	104	341	3.28
	計	-	-	-	-	727	3,790	5.21

資料2 地域公共交通の現況

(ii) A2 広野台線

○平日

路線番号/名称	A2 広野台線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	菅谷北	6:30	貴生川駅	6:50	199	595	2.99
	2	三雲駅	6:51	貴生川駅	7:46	199	1,470	7.39
	3	三雲駅	7:20	笹が丘	7:40	199	3,082	15.49
	4	三雲駅	7:58	笹が丘	8:20	199	1,924	9.67
	5	三雲駅	8:20	貴生川駅	9:17	198	1,315	6.64
	6	三雲駅	9:15	貴生川駅	10:05	198	1,444	7.29
	7	三雲駅	9:55	貴生川駅	10:40	199	1,936	9.73
	8	三雲駅	11:25	貴生川駅	12:15	199	1,079	5.42
	9	三雲駅	12:30	貴生川駅	13:15	199	1,071	5.38
	10	三雲駅	13:45	貴生川駅	14:35	199	525	2.64
	11	三雲駅	14:30	貴生川駅	15:15	199	1,170	5.88
	12	三雲駅	15:30	貴生川駅	16:15	199	1,133	5.69
	13	三雲駅	16:30	貴生川駅	17:15	199	846	4.25
	14	広野台東	17:35	貴生川駅	18:18	199	1,537	7.72
	15	広野台東	18:31	貴生川駅	19:18	199	436	2.19
	計	-	-	-	-	2,983	19,563	6.56

路線番号/名称	A2 広野台線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野	7:05	三雲駅	7:30	199	499	2.51
	2	貴生川駅	8:05	三雲駅	8:55	198	2,352	11.88
	3	貴生川駅	8:40	三雲駅	9:30	199	1,692	8.50
	4	貴生川駅	10:00	三雲駅	10:50	199	879	4.42
	5	貴生川駅	11:30	三雲駅	12:20	199	1,742	8.75
	6	貴生川駅	12:30	三雲駅	13:20	199	1,202	6.04
	7	貴生川駅	13:30	三雲駅	14:15	199	1,184	5.95
	8	貴生川駅	14:30	三雲駅	15:15	199	750	3.77
	9	貴生川駅	15:30	三雲駅	16:15	199	1,170	5.88
	10	貴生川駅	16:53	広野台東	17:32	199	1,153	5.79
	11	ひのきが丘	17:35	三雲駅	17:55	199	2,606	13.10
	12	貴生川駅	17:50	広野台東	18:29	199	908	4.56
	14	貴生川駅	18:45	三雲駅	19:24	199	783	3.93
	計	-	-	-	-	2,586	16,920	6.54

○休日

路線番号/名称	A2 広野台線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	三雲駅	6:51	貴生川駅	7:46	103	147	1.43
	7	三雲駅	9:55	貴生川駅	10:40	104	753	7.24
	9	三雲駅	12:30	貴生川駅	13:15	104	469	4.51
	11	三雲駅	14:30	貴生川駅	15:15	104	390	3.75
	13	三雲駅	16:30	貴生川駅	17:15	104	259	2.49
	計	-	-	-	-	519	2,018	3.89

路線番号/名称	A2 広野台線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野	7:05	三雲駅	7:30	92	36	0.39
	3	貴生川駅	8:40	三雲駅	9:30	104	493	4.74
	4	貴生川駅	10:00	三雲駅	10:50	104	259	2.49
	6	貴生川駅	12:30	三雲駅	13:20	104	524	5.04
	7	貴生川駅	13:30	三雲駅	14:15	104	412	3.96
	9	貴生川駅	15:30	三雲駅	16:15	104	398	3.83
	12	貴生川駅	17:50	三雲駅	18:45	104	200	1.92
	計	-	-	-	-	716	2,322	3.24

(iii) A3 和野・中畑線

平日

路線番号/名称	A3 和野・中畑線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	和野	6:45	貴生川駅	7:18	199	367	1.84
	2	和野	7:52	貴生川駅	8:18	199	2,783	13.98
	3	上真海	7:35	貴生川駅	8:22	199	972	4.88
	4	和野	8:45	貴生川駅	9:18	199	632	3.18
	5	和野	10:20	貴生川駅	11:02	199	638	3.21
	6	和野	11:35	貴生川駅	12:06	199	819	4.12
	7	和野	12:30	貴生川駅	13:14	199	823	4.14
	8	和野	13:30	貴生川駅	14:01	199	1,038	5.22
	9	和野	15:15	貴生川駅	15:42	199	638	3.21
	10	上真海	16:13	貴生川駅	16:32	199	87	0.44
	11	巖峨	16:25	貴生川駅	16:55	199	1,215	6.11
	12	和野	17:53	貴生川駅	18:18	199	833	4.19
		巖峨	8:02	水口小学校	8:10	164	1,918	11.70
	計	-	-	-	-	2,552	12,763	5.00
路線番号/名称	A3 和野・中畑線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	7:30	和野	7:50	199	2,843	14.29
	2	貴生川駅	8:05	和野	8:34	199	2,682	13.48
	3	貴生川駅	9:45	和野	10:16	199	674	3.39
	4	貴生川駅	11:00	和野	11:29	199	514	2.58
	5	貴生川駅	11:45	和野	12:26	199	407	2.05
	6	貴生川駅	12:50	和野	13:19	199	321	1.61
	7	貴生川駅	14:33	上真海	15:20	199	571	2.87
	8	貴生川駅	14:45	和野	15:12	199	1,220	6.13
	9	貴生川駅	15:30	和野	16:07	199	1,617	8.13
	10	本水口	15:53	上真海	16:13	199	165	0.83
	11	貴生川駅	17:25	和野	17:49	199	840	4.22
	12	貴生川駅	18:15	和野	18:47	199	189	0.95
	計	-	-	-	-	2,388	12,043	5.04

休日

路線番号/名称	A3 和野・中畑線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	4	和野	8:45	貴生川駅	9:18	104	159	1.53
	5	和野	10:20	貴生川駅	11:02	104	213	2.05
	7	和野	12:30	貴生川駅	13:14	104	249	2.39
	11	巖峨	16:25	貴生川駅	16:55	104	186	1.79
	12	和野	17:53	貴生川駅	18:18	104	134	1.29
	計	-	-	-	-	520	941	1.81
路線番号/名称	A3 和野・中畑線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	貴生川駅	8:05	和野	8:34	104	481	4.63
	3	貴生川駅	9:45	和野	10:16	104	339	3.26
	5	貴生川駅	11:45	和野	12:26	104	139	1.34
	9	貴生川駅	15:30	和野	16:07	104	176	1.69
	11	貴生川駅	17:25	和野	17:49	104	200	1.92
	計	-	-	-	-	520	1,335	2.57

資料2 地域公共交通の現況

(iv)A4 三雲駅・市役所線

平日

路線番号/名称	A4 三雲駅・市役所線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	三雲駅	6:05	綾野天満宮	6:18	199	101	0.51
	2	三雲駅	6:50	綾野天満宮	7:03	199	369	1.85
	3	三雲駅	7:20	綾野天満宮	7:35	199	1,990	10.00
	4	三雲駅	7:33	水口東高校	7:49	199	2,110	10.60
	5	三雲駅	7:58	甲賀市役所	8:20	199	1,270	6.38
	6	三雲駅	9:05	甲賀市役所	9:24	199	2,695	13.54
	7	三雲駅	10:30	甲賀市役所	10:50	199	527	2.65
	8	三雲駅	11:35	甲賀市役所	11:55	198	397	2.01
	9	三雲駅	12:25	甲賀市役所	12:45	199	558	2.80
	10	三雲駅	13:25	甲賀市役所	13:45	199	478	2.40
	11	三雲駅	15:00	甲賀市役所	15:20	198	290	1.46
	12	三雲駅	16:45	甲賀市役所	17:10	199	920	4.62
	13	三雲駅	17:50	綾野天満宮	18:03	199	586	2.94
	計	-	-	-	-	2,585	12,291	4.75
路線番号/名称	A4 三雲駅・市役所線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野天満宮	7:35	三雲駅	7:55	199	2	0.01
	2	甲賀市役所	8:35	三雲駅	8:55	199	999	5.02
	3	甲賀市役所	9:20	三雲駅	9:40	199	442	2.22
	4	甲賀市役所	10:00	三雲駅	10:22	198	699	3.53
	5	甲賀市役所	11:40	三雲駅	12:02	199	548	2.75
	6	甲賀市役所	12:40	三雲駅	13:02	199	518	2.60
	7	甲賀市役所	14:18	三雲駅	14:40	198	499	2.52
	8	甲賀市役所	15:18	三雲駅	15:40	199	729	3.66
	9	水口東高校	16:15	三雲駅	16:35	199	2,278	11.45
	10	水口東高校	17:10	三雲駅	17:30	199	1,925	9.67
	11	甲賀市役所	17:15	三雲駅	17:40	199	271	1.36
	12	水口東高校	18:30	三雲駅	19:00	199	1,557	7.82
	13	綾野天満宮	18:58	三雲駅	19:15	199	774	3.89
	14	綾野天満宮	19:37	三雲駅	19:54	199	354	1.78
	計	-	-	-	-	2,784	11,595	4.16

休日

路線番号/名称	A4 三雲駅・市役所線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	三雲駅	7:20	綾野天満宮	7:35	104	179	1.72
	5	三雲駅	7:58	甲賀市役所	8:20	104	257	2.47
	6	三雲駅	9:05	甲賀市役所	9:24	104	669	6.43
	7	三雲駅	10:30	甲賀市役所	10:50	104	248	2.38
	8	三雲駅	11:35	市役所水口庁舎	11:55	104	262	2.52
	10	三雲駅	13:25	甲賀市役所	13:45	104	286	2.75
	11	三雲駅	15:00	甲賀市役所	15:20	104	236	2.27
	12	三雲駅	16:45	甲賀市役所	17:10	104	187	1.80
	13	三雲駅	17:50	綾野天満宮	18:03	104	177	1.70
	計	-	-	-	-	936	2,501	2.67
路線番号/名称	A4 三雲駅・市役所線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野天満宮	7:35	三雲駅	7:55	104	3	0.03
	2	甲賀市役所	8:35	三雲駅	8:55	104	252	2.42
	4	甲賀市役所	10:00	三雲駅	10:22	104	387	3.72
	5	甲賀市役所	11:40	三雲駅	12:02	104	308	2.96
	6	甲賀市役所	12:40	三雲駅	13:02	104	230	2.21
	7	甲賀市役所	14:18	三雲駅	14:40	104	247	2.38
	9	水口東高校	16:15	三雲駅	16:35	104	212	2.04
	10	水口東高校	17:10	三雲駅	17:30	104	216	2.08
	11	甲賀市役所	17:15	三雲駅	17:40	104	74	0.71
	13	綾野天満宮	18:58	三雲駅	19:15	104	255	2.45
	計	-	-	-	-	1,040	2,184	2.10

(v) A5 貴生川甲賀病院線

平日

路線番号/名称	A5 貴生川甲賀病院線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	甲賀病院	9:30	貴生川駅	9:48	199	447	2.25
	2	綾野	9:50	貴生川駅	10:29	199	309	1.55
	3	甲賀病院	10:30	貴生川駅	10:45	199	548	2.75
	4	貴生川駅	14:15	綾野	14:51	199	130	0.65
	5	貴生川駅	17:05	綾野	17:41	199	117	0.59
	計	-	-	-	-	995	1,551	1.56
路線番号/名称	A5 貴生川甲賀病院線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	8:30	綾野	9:06	199	249	1.25
	2	貴生川駅	9:15	甲賀病院	9:30	199	1,170	5.88
	3	貴生川駅	10:15	甲賀病院	10:30	199	601	3.02
	計	-	-	-	-	597	2,020	3.38

休日

運行なし

(vi) A6 柏木巡回線

平日

路線番号/名称	A6 柏木巡回線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	三雲駅	18:45	綾野天満宮	18:58	199	63	0.32
	2	三雲駅	19:25	綾野天満宮	19:37	199	61	0.31
	計	-	-	-	-	398	124	0.31
路線番号/名称	A6 柏木巡回線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野天満宮	6:18	三雲駅	6:31	199	181	0.91
	2	綾野天満宮	7:03	三雲駅	7:15	199	339	1.70
	3	綾野天満宮	18:03	三雲駅	18:20	199	355	1.78
	計	-	-	-	-	597	875	1.47

休日

路線番号/名称	A6 柏木巡回線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	三雲駅	18:45	綾野天満宮	18:58	104	41	0.39
	計	-	-	-	-	104	41	0.39
路線番号/名称	A6 柏木巡回線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	綾野天満宮	7:03	三雲駅	7:15	104	154	1.48
	3	綾野天満宮	18:03	三雲駅	18:20	104	53	0.51
	計	-	-	-	-	208	207	1.00

資料2 地域公共交通の現況

(vii) みなくちデマンド

平日

路線番号/名称 水口小デマンド (和野・中畑線)								
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
			11:45 13:30			40 0	1,022 0	25.55 0.00
	計	-	-	-	-	40	1,022	25.55
路線番号/名称 水口小デマンド (和野・中畑線 幸ヶ平方面)								
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
			11:45			32	595	18.59
	計	-	-	-	-	32	595	18.59

(viii) その他 伴谷小学校

平日

路線番号/名称 伴谷小(往)								
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	広野台中央	7:30	伴谷小学校	7:45	164	1,600	9.76
	計	-	-	-	-	164	1,600	9.76
路線番号/名称 伴谷小(復)								
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	伴谷小学校	15:15	広野台東	15:28	153	804	5.25
	2	伴谷小学校	15:45	広野台東	15:58	107	856	8.00
	計	-	-	-	-	260	1,660	6.38

(ix) その他 伴谷小広野台デマンド

平日

路線番号/名称 伴谷小広野台デマンド								
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
			11:40 13:30			19 0	480 0	25.26 0.00
	計	-	-	-	-	19	480	25.26

②土山地域

(i) コミバス

1日当たり7路線103便が運行し、利用者数は173,915人(令和3年度)と水口地域の次に多く、収支率は約17%(令和3年度)となっています。しかしながら、利用が比較的多い土山本線を除くと、半数以上の便で1便あたり利用者数が1人以下となっています。また、南草津線については、利用人数当たりの経費が約6,000円と非効率な運行状態となっています。

また、長時間を運行する路線では、慢性的な遅延が発生している状況となっています。

(ii) コミタク

交通不便地域の利便性向上と土山本線の利用促進を目的とし、土山学区の一部にコミタクを実験的に導入しましたが、直接行きたい目的地が少ないことなどを理由に利用者数が伸びていない状況です。

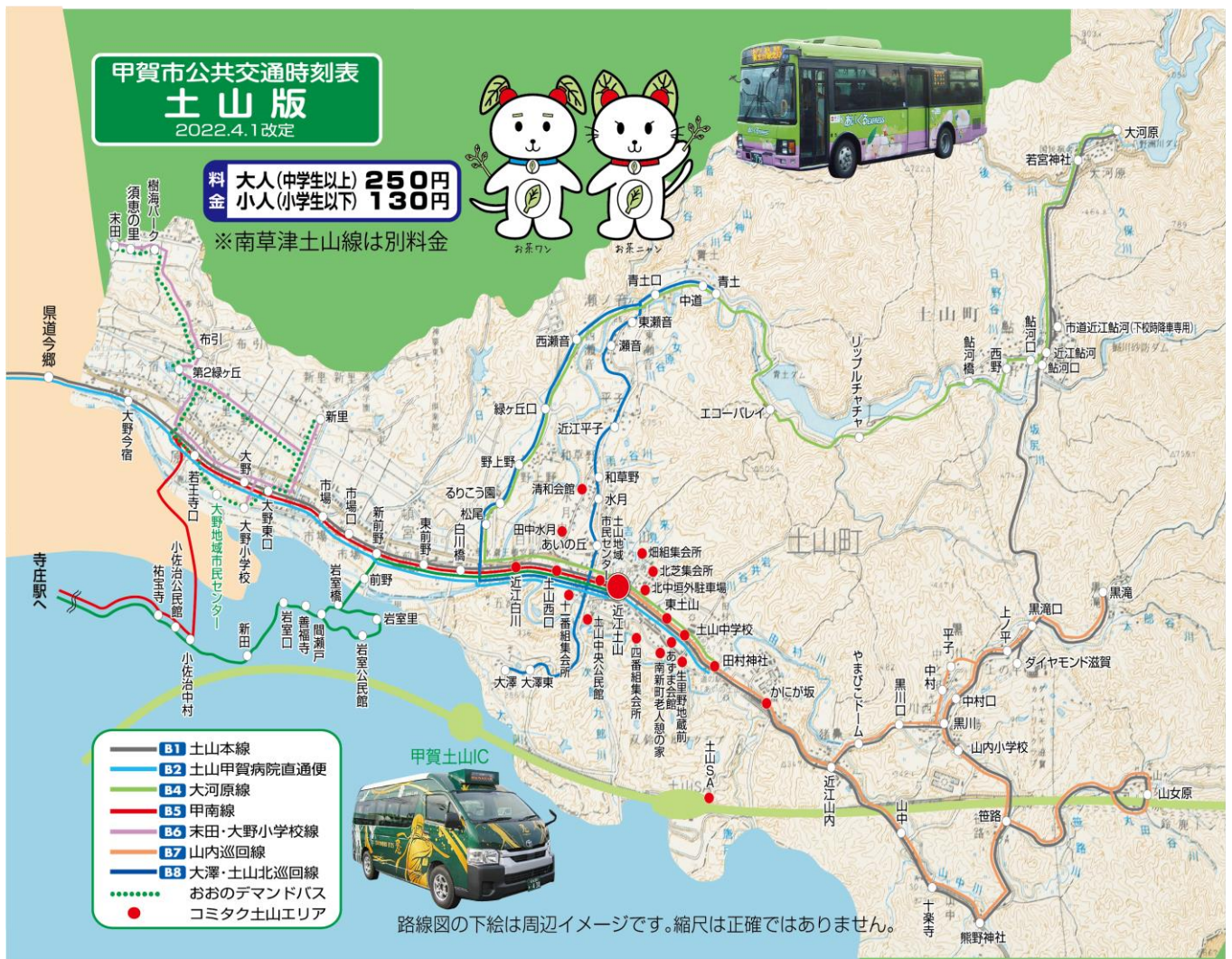
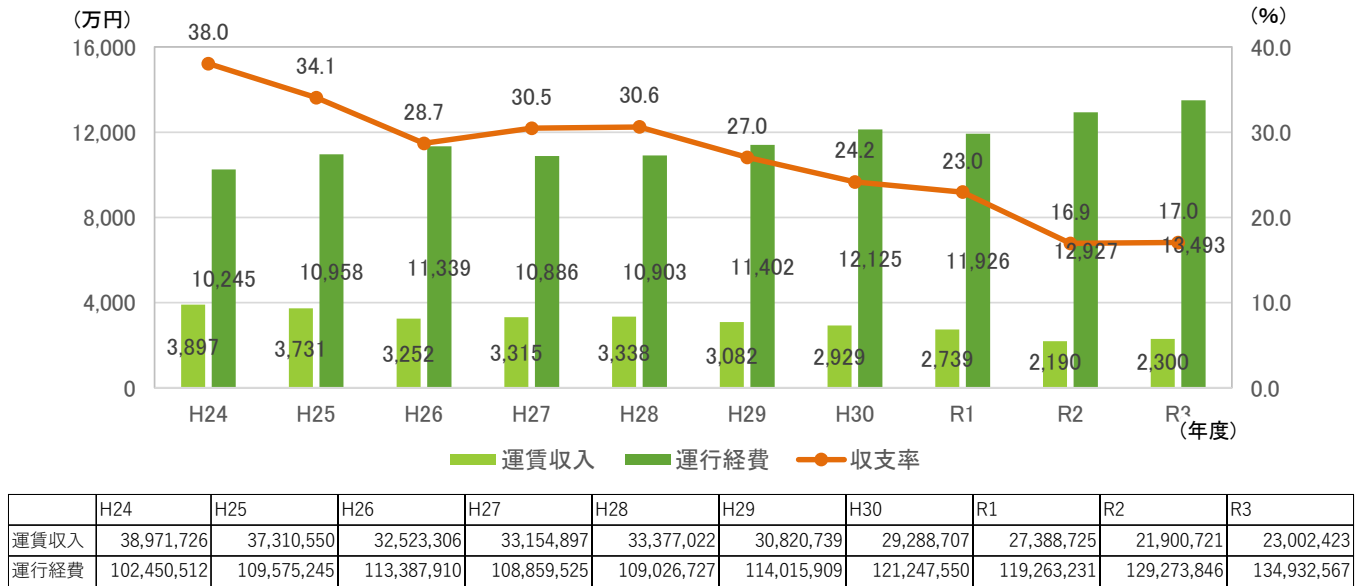


図 甲賀市コミュニティバス路線図(土山地域)

資料2 地域公共交通の現況



参考図 土山地域の収支率

資料：甲賀市

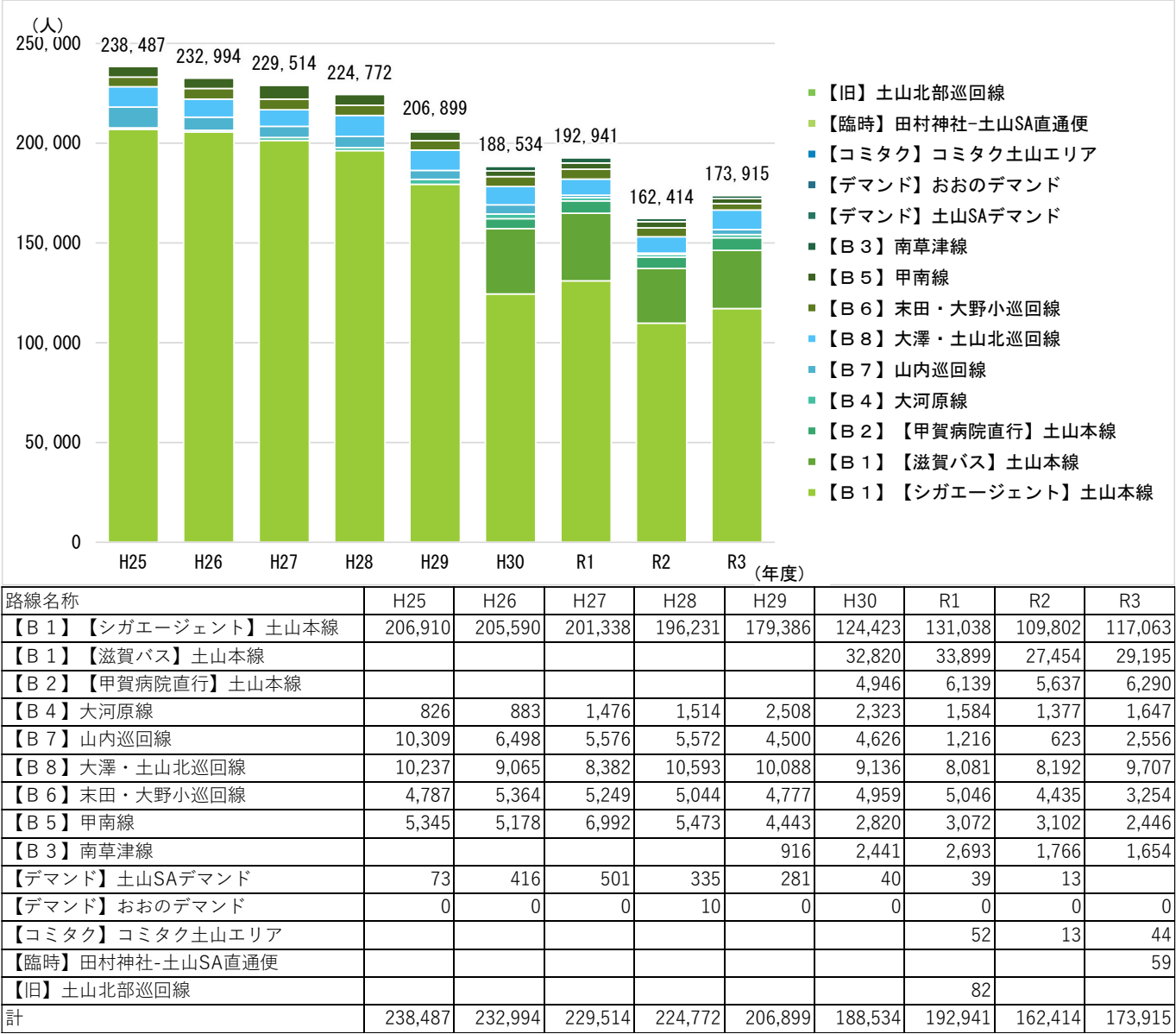


図 利用者数推移（路線別 土山地域）

資料：甲賀市

表 コミバス各路線の利用状況

土山地域 (全日)	単位	B 1 土山本線		B 2 土山甲賀病院		B 4 大河原		B 5 甲南		B 6 末田大 野小巡回	B 7 山内 巡回	B 8 大澤 土山巡回	B 3 南草津 土山	
		往路	復路	往路	復路	往路	復路	往路	復路	巡回	巡回	巡回	行	帰
運行便数/日	便	30	32	6	5	3	3	2	2	4	4	4	4	4
運行便数/10か月	便	8,122	8,726	1,194	995	529	667	364	364	660	728	694	660	660
利用者数	人	61,567	60,190	1,405	2,268	427	717	475	2,922	2,971	432	6,050	726	377
便あたり利用者数	人	7.58	6.90	1.18	2.28	0.81	1.07	1.30	8.03	4.50	0.59	8.72	1.10	0.57
1人以下の便数/日	便	1	3	5	2	2	2	1	0	1	3	0	2	3
1人以下の便の割合	%	3.3%	9.4%	83.3%	40.0%	66.7%	66.7%	50.0%	0.0%	25.0%	75.0%	0.0%	50.0%	75.0%
収支状況	円	-102,193,734											-9,736,409	
収支率	%	18.00%											5.16%	
利用人数当たり経費	円	593											5,887	
小中学生の通学利用	人	56		0		0		0		15	0	23	2	

表 デマンド・コミタクの利用状況

土山地域 (全日)	単位	予約制運行	
		おおのデマンド	コミタク土山エ リア
運行便数/日	便	0	0.21
運行便数/10か月	便	0	63
利用者数	人	0	85
便あたり利用者数	人	0	1.35
収支状況	円	0	-37,850
収支率	%	-	4.42%
利用人数当たり経費	円	-	860
小中学生の通学利用	人	0	0

※利用状況は令和４年４月～令和５年１月の数値

※収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和３年度の数値

※小中学生の通学利用人数は令和４年度１学期末の数値

資料2 地域公共交通の現況

(便別利用者数) ※令和4年4月～令和5年1月分

(i) B1 土山本線

平日+休日

路線番号/名称 B1 土山本線(上り)								
運行事業者		滋賀バス						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	新町	6:30	田村神社	6:50	199	144	0.72
	2	貴生川駅	6:50	田村神社	7:19	199	1,630	8.19
	5	貴生川	8:40	田村神社	9:09	303	1,772	5.85
	9	貴生川	10:55	田村神社	11:24	303	2,742	9.05
	13	貴生川	12:40	田村神社	13:09	303	2,083	6.87
	20	貴生川	16:05	田村神社	16:42	303	2,902	9.58
	計	-	-	-	-	1,610	11,273	7.00
運行事業者		シガエーゼント						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	県道岩上	7:25	田村神社	7:44	199	976	4.90
	4	貴生川駅	7:30	大河原	8:23	303	6,523	21.53
	6	貴生川駅	9:35	田村神社	10:08	303	2,609	8.61
	7	近江土山	10:20	大河原	10:43	303	364	1.20
	8	貴生川駅	10:05	田村神社	10:38	303	1,087	3.59
	10	近江土山	11:35	大河原	12:01	303	787	2.60
	11	貴生川駅	11:55	田村神社	12:31	303	2,845	9.39
	12	近江土山	12:35	大河原	13:04	303	571	1.88
	14	近江土山	13:35	大河原	14:12	303	526	1.74
	15	貴生川駅	13:40	田村神社	14:13	303	2,603	8.59
	16	近江土山	14:45	大河原	15:11	303	1,885	6.22
	17	近江土山	15:35	大河原	16:01	165	1,550	9.39
	18	貴生川駅	15:30	田村神社	16:08	303	5,728	18.90
	19	近江土山	16:10	大河原	16:40	303	1,238	4.09
	21	貴生川駅	16:55	田村神社	17:33	303	4,500	14.85
	22	近江土山	17:35	大河原	18:01	303	789	2.60
	23	貴生川駅	17:30	田村神社	18:08	303	3,256	10.75
	24	近江土山	18:20	鮎河口	18:41	165	308	1.87
	25	貴生川駅	18:15	大河原	19:16	303	3,467	11.44
	26	貴生川駅	18:40	田村神社	19:13	199	1,512	7.60
	27	貴生川駅	19:10	鮎河口	19:58	303	3,240	10.69
	28	貴生川駅	19:30	田村神社	20:05	165	1,032	6.25
	29	貴生川駅	20:00	鮎河口	20:53	303	2,265	7.48
	30	貴生川駅	21:10	田村神社	21:39	165	657	3.98
	計	-	-	-	-	6,512	50,318	7.73

路線番号/名称	B1 土山本線（下り）							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	田村神社	6:10	貴生川	6:35	302	1,054	3.49
	4	田村神社	7:05	貴生川	7:35	302	3,477	11.51
	11	田村神社	9:30	貴生川	10:10	303	3,263	10.77
	14	田村神社	11:30	貴生川	12:01	303	2,758	9.10
	18	田村神社	13:35	貴生川	14:11	303	2,133	7.04
	24	田村神社	16:50	貴生川	17:21	303	1,659	5.48
	計	-	-	-	-	1,816	14,344	7.90
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	近江鮎河	6:05	貴生川駅	6:55	303	1,973	6.51
	3	田村神社	6:35	貴生川駅	7:00	199	1,047	5.26
	5	大河原	7:05	貴生川駅	8:07	199	3,555	17.86
	6	大河原	7:20	貴生川駅	8:22	303	6,673	22.02
	7	黒滝	7:25	貴生川駅	8:26	199	6,787	34.11
	8	大河原	7:45	近江土山	8:09	165	459	2.78
	9	田村神社	8:50	貴生川駅	9:28	303	2,223	7.34
	10	大河原	8:35	近江土山	9:16	303	944	3.12
	12	田村神社	10:10	貴生川駅	10:48	303	2,313	7.63
	13	大河原	10:50	近江土山	11:23	303	410	1.35
	15	大河原	12:10	近江土山	12:36	303	352	1.16
	16	田村神社	12:40	貴生川駅	13:18	303	1,998	6.59
	17	大河原	13:10	近江土山	13:30	303	341	1.13
	19	大河原	14:20	近江土山	14:40	303	221	0.73
	20	田村神社	14:40	貴生川駅	15:18	303	1,936	6.39
	21	大河原	15:20	貴生川駅	16:18	303	2,832	9.35
	22	田村神社	16:20	貴生川駅	16:58	303	1,948	6.43
	23	大河原	16:10	近江土山	16:30	165	76	0.46
	25	大河原	16:45	近江土山	17:05	303	167	0.55
	26	田村神社	17:10	貴生川駅	17:48	303	1,598	5.27
	27	田村神社	17:45	貴生川駅	18:23	199	2,216	11.14
	28	大河原	18:05	近江土山	18:25	303	1,058	3.49
	29	田村神社	18:25	貴生川駅	19:03	303	2,634	8.69
	30	田村神社	18:50	貴生川駅	19:28	165	971	5.88
	31	田村神社	19:20	貴生川駅	19:50	303	944	3.12
	32	田村神社	20:20	貴生川駅	20:50	165	170	1.03
	計	-	-	-	-	6,910	45,846	6.63

資料2 地域公共交通の現況

(ii) B2 甲賀病院線

平日+休日

路線番号/名称	B2 甲賀病院線（行き）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	田村神社	8:10	甲賀病院	8:36	199	137	0.69
	2	田村神社	9:20	甲賀病院	9:34	199	162	0.81
	3	田村神社	10:35	甲賀病院	10:58	199	184	0.92
	4	田村神社	12:00	甲賀病院	12:23	199	643	3.23
	5	田村神社	13:40	貴生川駅	14:16	199	135	0.68
	6	田村神社	15:20	甲賀病院	15:43	199	144	0.72
	計	-	-	-	-	1,194	1,405	1.18
路線番号/名称	B2 甲賀病院線（帰り）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	10:20	田村神社	10:45	199	230	1.16
	2	甲賀病院	11:05	田村神社	11:30	199	448	2.25
	3	甲賀病院	12:30	田村神社	12:58	199	152	0.76
	4	貴生川駅	14:30	田村神社	15:07	199	1,280	6.43
	5	甲賀病院	16:00	田村神社	16:25	199	158	0.79
	計	-	-	-	-	995	2,268	2.28

(iii) B3 南草津線

平日+休日

路線番号/名称	B3 南草津線（行き）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	田村神社	6:45	南草津駅（西口）	7:40	165	421	2.55
	2	田村神社	9:40	南草津駅（西口）	10:35	165	202	1.22
	3	田村神社	15:10	南草津駅（西口）	16:05	165	72	0.44
	4	田村神社	17:30	南草津駅（西口）	18:25	165	31	0.19
	計	-	-	-	-	660	726	1.10
路線番号/名称	B3 南草津線（帰り）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	南草津駅（西口）	8:00	田村神社	8:55	165	50	0.30
	2	南草津駅（西口）	10:50	田村神社	11:45	165	64	0.39
	3	南草津駅（西口）	16:25	田村神社	17:20	165	171	1.04
	4	南草津駅（西口）	18:45	田村神社	19:40	165	92	0.56
	計	-	-	-	-	660	377	0.57

(iv) B4 大河原線

平日+休日

路線番号/名称	B4 大河原線（上り）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	近江土山	10:30	大河原	10:54	199	42	0.21
	2	近江土山	13:10	大河原	13:34	165	134	0.81
	3	田村神社	17:00	大河原	17:23	165	251	1.52
	計	-	-	-	-	529	427	0.81
路線番号/名称	B4 大河原線（下り）							
運行事業者	シガエーエージェント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	大河原	8:50	近江土山	9:14	303	566	1.87
	2	大河原	11:00	近江土山	11:24	199	121	0.61
	3	大河原	13:50	近江土山	14:10	165	30	0.18
	計	-	-	-	-	667	717	1.07

(v) B5 甲南線

平日+休日

路線番号/名称	B5 甲南線（上り）							
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	寺庄駅（北口）	8:25	近江土山	8:45	199	443	2.23
	2	寺庄駅（北口）	15:35	近江土山	15:55	165	32	0.19
	計	-	-	-	-	364	475	1.30
路線番号/名称	B5 甲南線（下り）							
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	近江土山	8:00	寺庄駅（北口）	8:20	199	520	2.61
	2	近江土山	15:05	寺庄駅（北口）	15:25	165	2,402	14.56
	計	-	-	-	-	364	2,922	8.03

(vi) B6 末田・大野小学校線

平日+休日

路線番号/名称	B6 末田・大野小学校線							
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	第2緑が丘	7:30	大野小学校	7:50	165	1,518	9.20
	2	大野小学校	13:40	新里	13:56	165	85	0.52
	3	大野小学校	14:40	新里	14:56	165	533	3.23
	4	大野小学校	15:30	新里	15:46	165	835	5.06
	計	-	-	-	-	660	2,971	4.50

(vii) B7 山内巡回線

平日+休日

路線番号/名称	B7 山内巡回線							
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	近江土山	6:40	近江土山	7:02	165	4	0.02
	2	田村神社	7:50	近江土山	8:20	199	57	0.29
	3	近江土山	10:50	近江土山	11:22	199	215	1.08
	4	近江土山	17:10	近江土山	17:46	165	156	0.95
	計	-	-	-	-	728	432	0.59

(viii) B8 大澤・土山北巡回線

平日+休日

路線番号/名称	B8 大澤・土山北巡回線							
運行事業者	シガエーゼント							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	大澤	7:30	近江土山	7:56	165	3,616	21.92
	2	近江土山	13:35	近江土山	14:07	199	282	1.42
	3	近江土山	14:45	近江土山	15:16	165	1,022	6.19
	4	近江土山	15:35	近江土山	16:06	165	1,130	6.85
	計	-	-	-	-	694	6,050	8.72

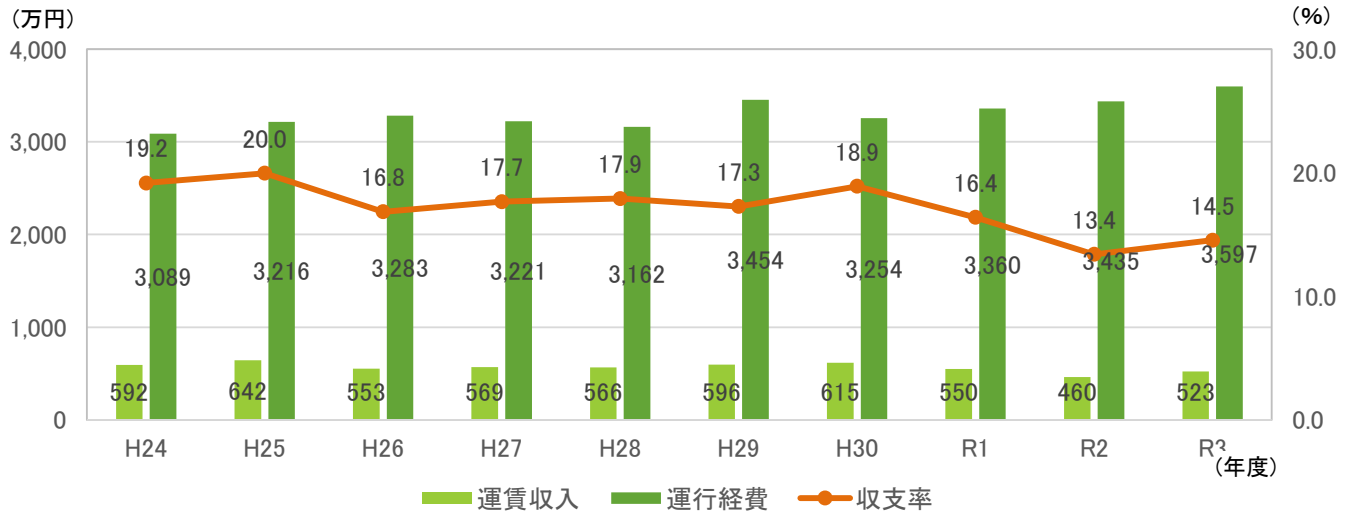
③甲賀地域

(i) コミバス

本地域は、地域にある3小学校の通学を担うことを前提にダイヤが設定されています。そのため、大原線、油日線、佐山線の3路線では、小学校児童の利用が多くを占めており、小学校児童の利用を除くと、広域路線である広域水口線の利用が大半を占めている状況です。以上から、大原線、油日線、佐山線では、通学で利用されている便以外の多くの便において、1便当たりの利用者数が1人以下になっています。



図 甲賀市コミュニティバス路線図(甲賀地域)



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
運賃収入	5,923,116	6,417,783	5,527,445	5,685,287	5,662,280	5,963,181	6,149,360	5,504,775	4,603,444	5,228,149
運行経費	30,893,943	32,163,944	32,826,582	32,206,736	31,619,206	34,535,639	32,541,485	33,596,700	34,354,256	35,966,097

参考図 甲賀地域の収支率

資料：甲賀市

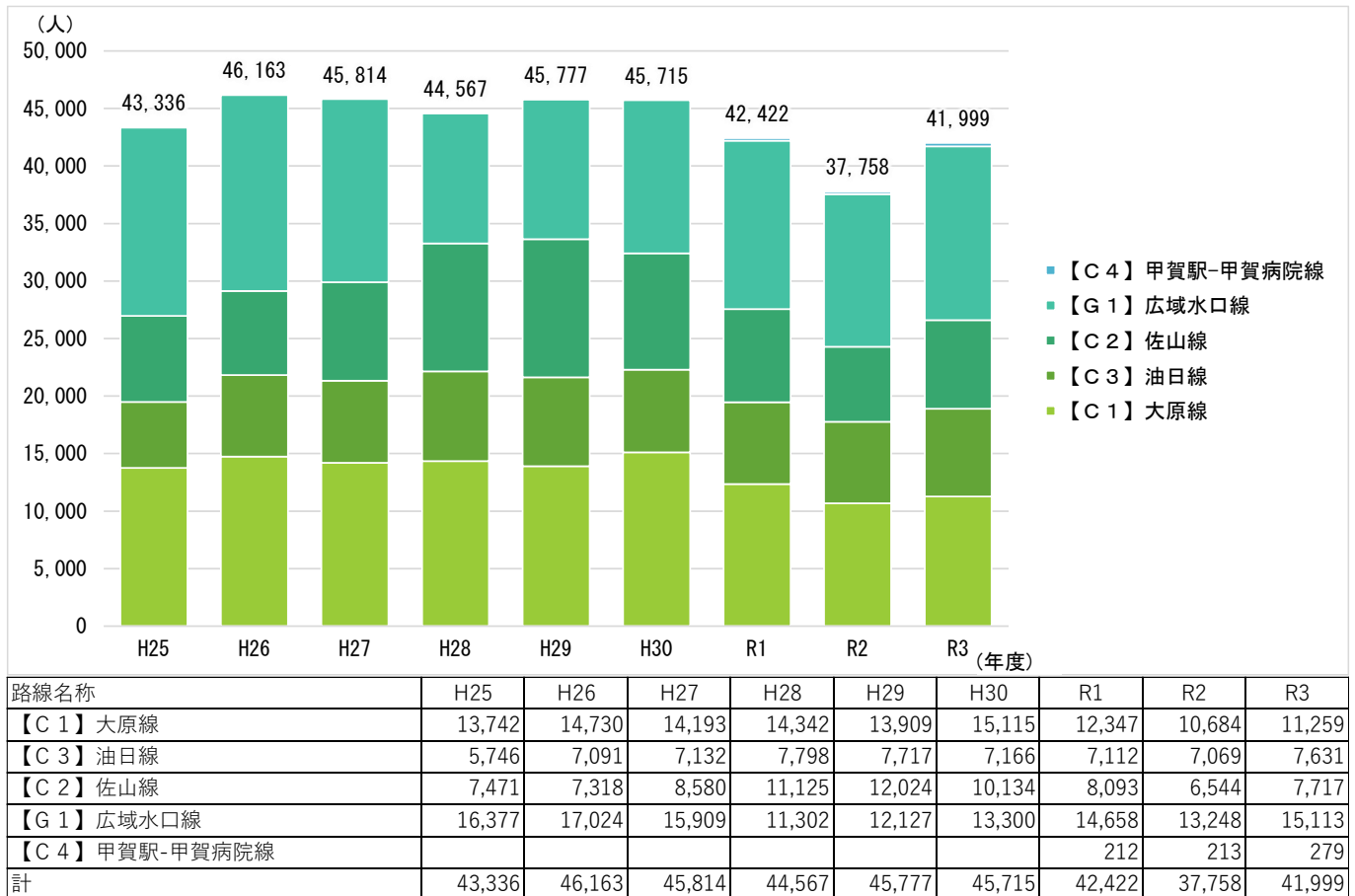


図 利用者数推移 (路線別 甲賀地域)

資料：甲賀市

資料2 地域公共交通の現況

表 コミバス各路線の利用状況

甲賀地域 (平日)	単位	C 1 大原線		C 2 佐山		佐山小	C 3 油日		G 1 広域	
		往路	復路	往路	復路		往路	復路	往路	復路
運行便数/日	便	9	10	6	5	2	5	6	5	5
運行便数/10か月	便	1,757	1,955	1,194	995	256	995	1,194	995	995
利用者数	人	5,672	3,176	2,249	2,971	1,230	1,913	2,759	6,176	5,886
便あたり利用者数	人	3.23	1.62	1.88	2.99	4.80	1.92	2.31	6.21	5.92
1人以下の便数/日	便	5	7	2	4	0	2	4	0	0
1人以下の便の割合	%	55.6%	70.0%	33.3%	80.0%	0.0%	40.0%	66.7%	0.0%	0.0%
収支状況	円	-30,737,948								
収支率	%	14.54%								
利用人数当たり経費	円	732								
小中学生の通学利用	人	99		13			15		0	

※利用状況は令和4年4月～令和5年1月の数値

※収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和3年度の数値

※小中学生の通学利用人数は令和4年度1学期末の数値

(便別利用者数) ※令和4年4月～令和5年1月分

(i) C1 大原線

平日

路線番号/名称	C1 大原線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	高野西	7:49	大原中公民館	8:00	165	1,163	7.05
	2	甲賀駅北口	8:25	大原ダム	8:44	199	82	0.41
	3	甲賀駅北口	9:46	大原ダム	10:03	199	36	0.18
	4	甲賀駅北口	12:40	大原ダム	12:55	199	149	0.75
	5	甲賀駅北口	14:13	大原ダム	14:30	199	118	0.59
	6	甲賀駅北口	15:05	唐戸川	15:32	199	338	1.70
	7	甲賀駅北口	15:50	大原中公民館	15:56	199	2,248	11.30
	8	大原中公民館	15:57	唐戸川	16:17	199	1,425	7.16
	9	甲賀駅北口	17:40	大原ダム	17:54	199	113	0.57
	計	-	-	-	-	1,757	5,672	3.23
路線番号/名称	C1 大原線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	唐戸川	7:21	甲賀駅北口	7:44	199	1,310	6.58
	2	大原ダム	8:44	甲賀駅北口	8:58	199	202	1.02
	3	大原ダム	10:03	甲賀駅北口	10:20	199	57	0.29
	4	大原ダム	12:55	甲賀駅北口	13:12	199	109	0.55
	5	大原ダム	14:30	甲賀駅北口	14:49	199	132	0.66
	6	大原中公民館	15:12	高野公民館	15:26	164	1,321	8.05
	7	唐戸川	15:32	大原中公民館	15:44	199	8	0.04
	8	大原中公民館	15:56	甲賀駅北口	16:05	199	0	0.00
	9	唐戸川	16:17	甲賀駅北口	16:39	199	31	0.16
	10	大原ダム	17:54	甲賀駅北口	18:13	199	6	0.03
	計	-	-	-	-	1,955	3,176	1.62
路線番号/名称	大原線 (大原小デマンド)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
		大原中公民館	11:40			5	26	5.20
		大原中公民館	13:40			4	47	11.75
	計	-	-	-	-	9	73	8.11

(ii) C2 佐山線

平日

路線番号/名称	C2 佐山線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	寺庄駅	8:14	近江土山	8:34	199	232	1.17
	2	甲賀駅北口	10:30	近江土山	11:05	199	137	0.69
	3	寺庄駅	13:00	近江土山	13:20	199	284	1.43
	4	寺庄駅	14:08	岩室橋	14:24	199	185	0.93
	5	甲賀駅北口	16:45	近江土山	17:20	199	1,209	6.08
	6	寺庄駅	18:05	近江土山	18:25	199	202	1.02
	計	-	-	-	-	1,194	2,249	1.88
路線番号/名称	C2 佐山線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	近江土山	7:40	寺庄駅	8:05	199	2,564	12.88
	2	近江土山	8:45	甲賀駅北口	9:18	199	170	0.85
	3	近江土山	13:25	寺庄駅	13:45	199	28	0.14
	4	岩室橋	14:24	甲賀駅北口	14:37	199	36	0.18
	5	近江土山	17:30	寺庄駅	17:50	199	173	0.87
	計	-	-	-	-	995	2,971	2.99
路線番号/名称	佐山線 (佐山小デマンド)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
		岩室				3	37	12.33
		佐山小学校				7	65	9.29
	計	-	-	-	-	10	102	10.20
路線番号/名称	佐山小学校							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
		佐山小学校	15:00	岩室橋	15:08	123	502	4.08
		佐山小学校	16:00	岩室橋	16:08	133	728	5.47
	計	-	-	-	-	256	1,230	4.80

(iii) C3 油日線
平日

路線番号/名称	C3 油日線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	甲賀駅北口	8:30	青野	9:03	199	62	0.31
	2	甲賀駅北口	11:00	青野	11:31	199	93	0.47
	3	甲賀駅北口	13:13	青野	13:45	199	254	1.28
	4	甲賀駅北口	15:05	青野	15:36	199	574	2.88
	5	甲賀駅北口	16:01	青野	16:34	199	930	4.67
	計	-	-	-	-	995	1,913	1.92
路線番号/名称	C3 油日線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	1便あたり
	1	青野	7:45	甲賀駅北口	8:16	199	2,292	11.52
	2	青野	9:03	甲賀駅北口	9:17	199	261	1.31
	3	青野	11:31	甲賀駅北口	11:45	199	91	0.46
	4	青野	13:45	甲賀駅北口	13:59	199	43	0.22
	5	青野	15:36	甲賀駅北口	15:50	199	66	0.33
	6	青野	16:34	甲賀駅北口	16:44	199	6	0.03
	計	-	-	-	-	1,194	2,759	2.31
路線番号/名称	油日線 (油日小デマンド)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
		青野	7:45			4	52	13.00
		油日小学校	15:00			4	32	8.00
	計	-	-	-	-	8	84	10.50

(iv) G1 広域水口線
平日

路線番号/名称	G1 広域水口線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	7:56	甲賀駅北口	8:20	199	1,128	5.67
	2	甲賀病院	11:00	甲賀駅北口	11:40	199	1,297	6.52
	3	甲賀病院	12:00	甲賀駅北口	12:40	199	1,363	6.85
	4	甲賀病院	14:00	岩室里	14:53	199	1,390	6.98
	5	甲賀病院	15:10	甲賀駅北口	15:50	199	998	5.02
	計	-	-	-	-	995	6,176	6.21
路線番号/名称	G1 広域水口線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	甲賀駅北口	9:05	甲賀病院	9:45	199	2,228	11.20
	2	市場	10:00	甲賀病院	10:54	199	1,247	6.27
	3	甲賀駅北口	12:00	甲賀病院	12:40	199	855	4.30
	4	甲賀駅北口	13:15	甲賀病院	13:55	199	588	2.95
	5	甲賀駅北口	16:06	綾野	16:45	199	968	4.86
	計	-	-	-	-	995	5,886	5.92

(v) C4 甲賀駅-甲賀病院線
平日

路線番号/名称	C4 甲賀駅-甲賀病院直行便							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	(往) 1	甲賀駅北口	8:30	甲賀病院	8:58	199	249	1.25
	(復) 1	甲賀病院	12:25	甲賀駅北口	12:48	199	125	0.63
	計	-	-	-	-	398	374	0.94

④甲南地域

(i) コミバス

平成29年に利用の少ない3路線をコミタクへ移行したため、1日当たりの運行数は最も少ない状況ですが、コミバスに限定した収支率は水口地域に次いで良好な約19.94%となっております。

また、地域によって路線バスの運行本数が少ない地域があります。

(ii) コミタク

地形状況により、利用者のニーズと概ね一致していることから、利用者も多く、路線バスから転換した効果が見られた地域の一つです。しかしながら、東エリアでは、路線バス1仕業にかかる経費に近い経費を擁している状況となっています。

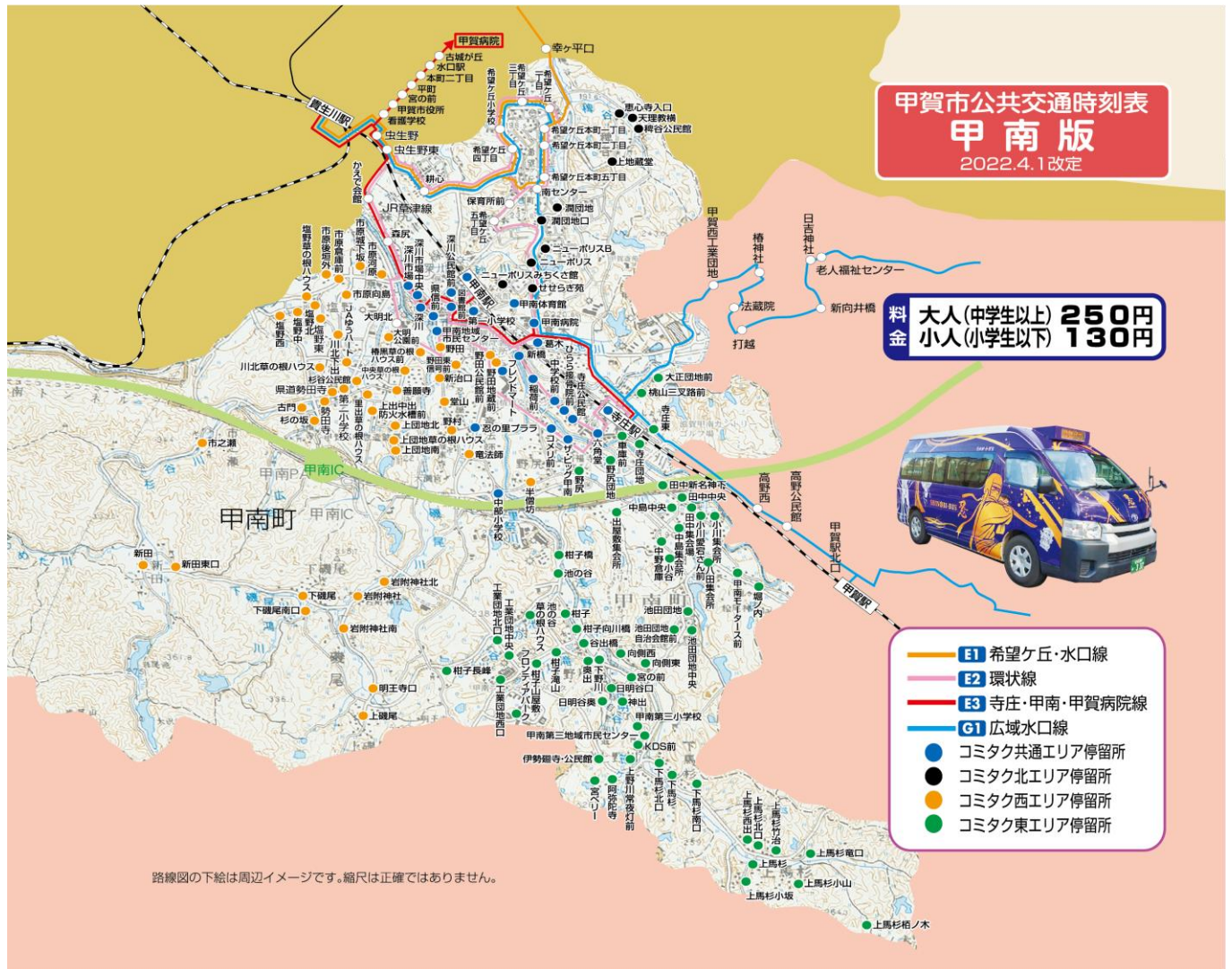
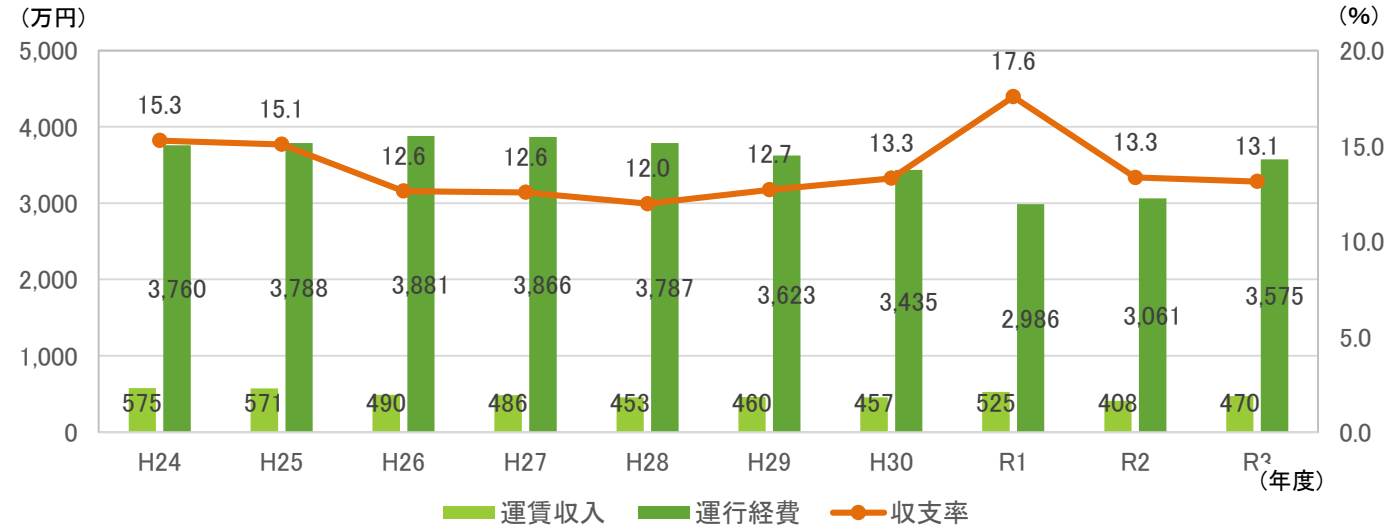


図 甲賀市コミュニティバス路線図(甲南地域)

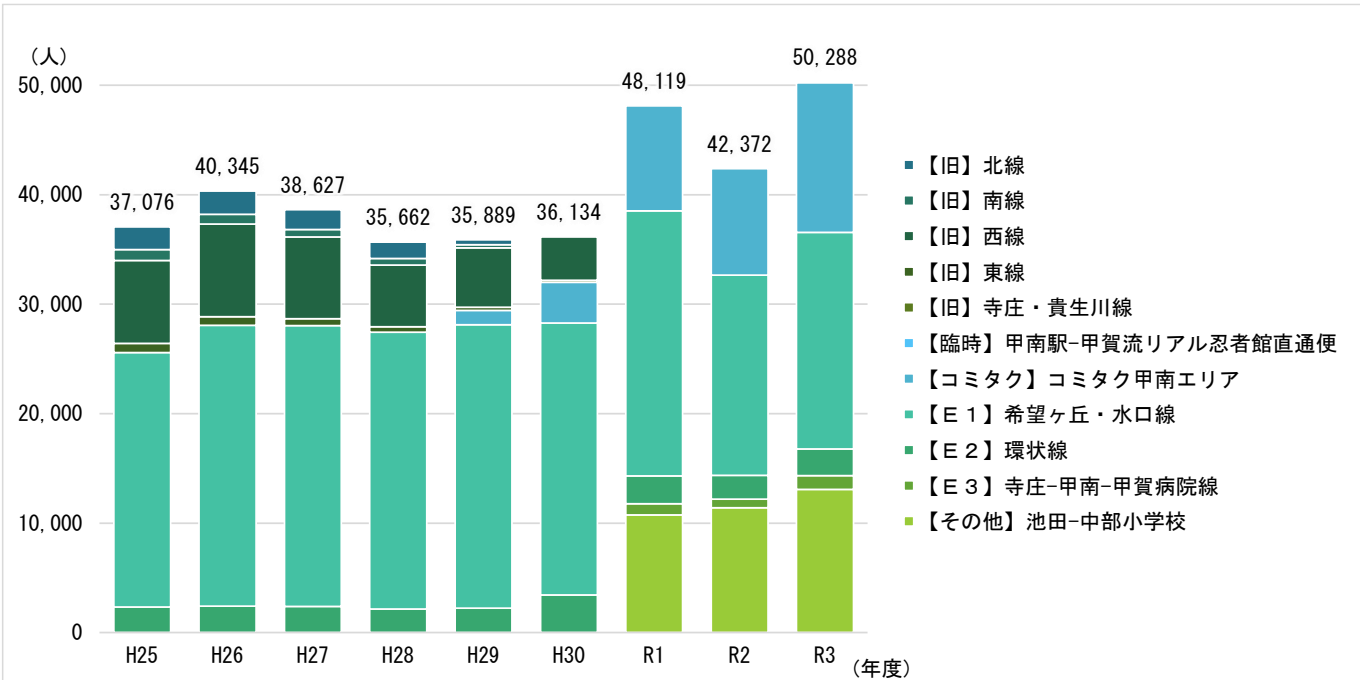
資料2 地域公共交通の現況



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
運賃収入	5,746,570	5,714,381	4,900,775	4,858,584	4,531,717	4,600,747	4,568,033	5,249,275	4,083,247	4,696,622
運行経費	37,597,547	37,884,278	38,806,386	38,659,419	37,865,800	36,226,096	34,350,820	29,864,140	30,606,337	35,752,240

参考図 甲南地域の収支率

資料：甲賀市



路線名称	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
【その他】池田-中部小学校							10,747	11,401	13,080
【E3】寺庄-甲南-甲賀病院線							1,030	793	1,255
【E2】環状線	2,326	2,424	2,394	2,154	2,235	3,437	2,527	2,167	2,434
【E1】希望ヶ丘・水口線	23,255	25,637	25,640	25,282	25,895	24,844	24,228	18,308	19,792
【コミタク】コミタク甲南エリア					1,299	3,719	9,587	9,703	13,681
【臨時】甲南駅-甲賀流リアル忍者館直通便									46
【旧】寺庄・貴生川線						185			
【旧】東線	844	809	644	501	294				
【旧】西線	7,563	8,447	7,455	5,646	5,434	3,949			
【旧】南線	1,009	909	693	603	294				
【旧】北線	2,079	2,119	1,801	1,476	438				
計	37,076	40,345	38,627	35,662	35,889	36,134	48,119	42,372	50,288

図 利用者数推移 (路線別 甲南地域)

資料：甲賀市

表 コミバス各路線の利用状況

甲南地域 (平日)	単位	E 1 希望ヶ丘・水口		E 2 環状	E 3 寺庄甲賀病院		池田団地
		往路	復路		往路	復路	
運行便数/日	便	15	17	5	1	1	3
運行便数/10か月	便	2,985	3,383	995	199	199	417
利用者数	人	5,676	6,465	2,099	814	414	9,620
便あたり利用者数	人	1.90	1.91	2.11	4.09	2.08	23.07
1人以下の便数/日	便	4	7	2	0	0	0
1人以下の便の割合	%	26.7%	41.2%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%
甲南地域 (休日)	単位	E 1 希望ヶ丘・水口		E 2 環状	E 3 寺庄甲賀病院		池田団地
		往路	復路	往路	往路	復路	往路
運行便数/日	便	12	12				
運行便数/10か月	便	624	727				
利用者数	人	3,679	3,790				
便あたり利用者数	人	5.90	5.21				
1人以下の便数/日	便	0	0				
1人以下の便の割合	%	0.0%	0.0%				
収支状況	円	-18,280,998					
収支率	%	19.94%					
利用人数当たり経費	円	500					
小中学生の通学利用	人	0		0	0		38

表 デマンド・コミタクの利用状況

甲南地域 (全日)	単位	予約制運行			
		東	西	北	共通
運行便数/日	便	12.90	5.90	3.17	0.45
運行便数/年	便	4,707	2,155	1,158	166
利用者数	人	7,730	3,806	1,950	195
便あたり利用者数	人	1.64	1.77	1.68	1.17
収支状況	円	-7,508,140	-3,645,320	-1,512,130	-109,030
収支率	%	1.19%	0.88%	0.83%	5.96%
利用人数当たり経費	円	971	958	775	559
小中学生の通学利用	人	7	12	6	0

※コミバス各路線の利用状況は令和4年4月～令和5年1月の数値

※コミタク各路線の利用状況は令和3年度の数値

※収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和3年度の数値

※小中学生の通学利用人数は令和4年度1学期末の数値

資料2 地域公共交通の現況

(便別利用者数) ※令和4年4月～令和5年1月分

(i) E1 希望ヶ丘・水口線

平日

路線番号/名称	E1 希望ヶ丘・水口線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	貴生川駅	6:56	南センター	7:05	199	2	0.01
	2	貴生川駅	7:18	南センター	7:27	199	1	0.01
	5	貴生川駅	9:22	甲賀市役所	9:46	199	1,421	7.14
	6	貴生川駅	10:54	甲賀市役所	11:18	199	988	4.96
	7	貴生川駅	11:54	甲賀市役所	12:18	199	421	2.12
	8	貴生川駅	13:35	南センター	13:48	199	272	1.37
	9	貴生川駅	13:54	甲賀市役所	14:18	199	300	1.51
	10	貴生川駅	14:54	甲賀市役所	15:18	199	386	1.94
	11	貴生川駅	16:38	南センター	16:50	199	413	2.08
	12	貴生川駅	16:52	綾野	17:19	199	270	1.36
	13	貴生川駅	17:25	南センター	17:38	199	391	1.96
	14	貴生川駅	18:13	南センター	18:26	199	233	1.17
	15	貴生川駅	18:40	南センター	18:53	199	182	0.91
	16	貴生川駅	19:10	南センター	19:23	199	235	1.18
	17	貴生川駅	19:40	綾野	20:07	199	161	0.81
	計	-	-	-	-	2,985	5,676	1.90
路線番号/名称	E1 希望ヶ丘・水口線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	綾野	6:22	貴生川駅	6:50	199	413	2.08
	2	南センター	7:05	貴生川駅	7:18	199	531	2.67
	3	南センター	7:30	貴生川駅	7:43	199	749	3.76
	4	綾野	7:45	貴生川駅	8:13	199	704	3.54
	5	甲賀市役所	8:40	貴生川駅	9:05	199	636	3.20
	6	甲賀市役所	9:46	貴生川駅	10:15	199	606	3.05
	7	甲賀市役所	11:18	貴生川駅	11:47	199	718	3.61
	9	南センター	13:48	貴生川駅	13:57	199	18	0.09
	9	甲賀市役所	12:18	貴生川駅	12:47	199	634	3.19
	10	甲賀市役所	14:18	貴生川駅	14:47	199	624	3.14
	11	甲賀市役所	15:18	貴生川駅	15:47	199	670	3.37
	12	南センター	16:39	貴生川駅	16:52	199	63	0.32
	13	南センター	16:50	貴生川駅	17:00	199	18	0.09
	14	南センター	17:38	貴生川駅	17:47	199	53	0.27
	15	南センター	18:26	貴生川駅	18:35	199	8	0.04
	16	南センター	18:53	貴生川駅	19:02	199	7	0.04
	17	南センター	19:23	貴生川駅	19:32	199	13	0.07
	計	-	-	-	-	3,383	6,465	1.91

休日

路線番号/名称	E1 希望ヶ丘・水口線（往）							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	貴生川駅	7:50	南センター	7:59	104	7	0.07
	4	貴生川駅	8:40	南センター	8:49	104	6	0.06
	5	貴生川駅	9:22	甲賀市役所	9:46	104	853	8.20
	6	貴生川駅	10:54	甲賀市役所	11:18	104	423	4.07
	7	貴生川駅	11:54	甲賀市役所	12:18	104	235	2.26
	9	貴生川駅	13:54	甲賀市役所	14:18	104	248	2.38
	10	貴生川駅	14:54	甲賀市役所	15:18	104	140	1.35
	11	貴生川駅	16:38	南センター	16:50	104	105	1.01
	13	貴生川駅	17:25	南センター	17:38	104	121	1.16
	14	貴生川駅	18:13	南センター	18:26	104	37	0.36
	15	南センター	18:40	貴生川駅	18:53	104	60	0.58
	16	貴生川駅	19:10	綾野	19:37	104	46	0.44
	計	-	-	-	-	1,248	2,281	1.83
路線番号/名称	E1 希望ヶ丘・水口線（復）							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	南センター	6:50	貴生川駅	7:18	104	161	1.55
	4	南センター	7:59	貴生川駅	8:13	104	205	1.97
	5	南センター	8:49	貴生川駅	9:05	104	205	1.97
	6	甲賀市役所	9:46	貴生川駅	10:15	104	176	1.69
	7	甲賀市役所	11:18	貴生川駅	11:47	104	526	5.06
	9	甲賀市役所	12:18	貴生川駅	12:47	104	447	4.30
	10	甲賀市役所	14:18	貴生川駅	14:47	104	571	5.49
	11	甲賀市役所	15:18	貴生川駅	15:47	104	297	2.86
	13	南センター	16:50	貴生川駅	17:00	104	27	0.26
	14	南センター	17:38	貴生川駅	17:47	104	16	0.15
	15	南センター	18:26	貴生川駅	18:35	104	3	0.03
	16	貴生川駅	18:53	南センター	19:02	104	6	0.06
	計	-	-	-	-	1,248	2,640	2.12

(ii) E2 環状線
平日

路線番号/名称	E2 環状線							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	甲南病院	10:00	甲南病院	10:50	199	891	4.48
	2	甲南病院	11:00	甲南病院	11:50	199	321	1.61
	3	甲南病院	12:00	甲南病院	12:50	199	715	3.59
	4	甲南病院	15:26	甲南病院	15:50	199	52	0.26
	5	甲南病院	16:00	南センター	16:39	199	120	0.60
	計	-	-	-	-	995	2,099	2.11

(iii) E3 寺庄・甲南・甲賀病院線
平日

路線番号/名称	E3 寺庄・甲南・甲賀病院線（往）							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	寺庄駅	8:15	甲賀病院	8:50	199	814	4.09
	計	-	-	-	-	199	814	4.09
路線番号/名称	E3 寺庄・甲南・甲賀病院線（復）							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	甲賀病院	14:20	寺庄駅	14:55	199	414	2.08
	計	-	-	-	-	199	414	2.08

(iv) その他 池田-中部小学校
平日

路線番号/名称	- 池田-中部小学校							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
		池田団地	7:30	中部小学校	7:50	163	5,559	34.10
		中部小学校	15:10	池田団地	15:30	163	2,627	16.12
		中部小学校	16:00	池田団地	16:20	91	1,434	15.76
	計	-	-	-	-	417	9,620	23.07

⑤信楽地域（信楽高原バス）

(i) コミバス

市内で最も収支率が低く、利用者1人当たりの経費が高い状態にあります。地理的条件や信楽高原鐵道も地域の重要な交通網として路線を設定しているため、他の地域と比較して効率性を求めることが難しい状況と言えます。特に、休日の1便当たり利用者数が1人以下の運行割合が約66%となっています。

(ii) コミタク

江田エリアは市内で最も早くコミタクを導入した地域であり、利用方法も定着しています。宮町エリアは小学生の通学を担っており、利用者数が多いものの、収支率が低い状態となっています。

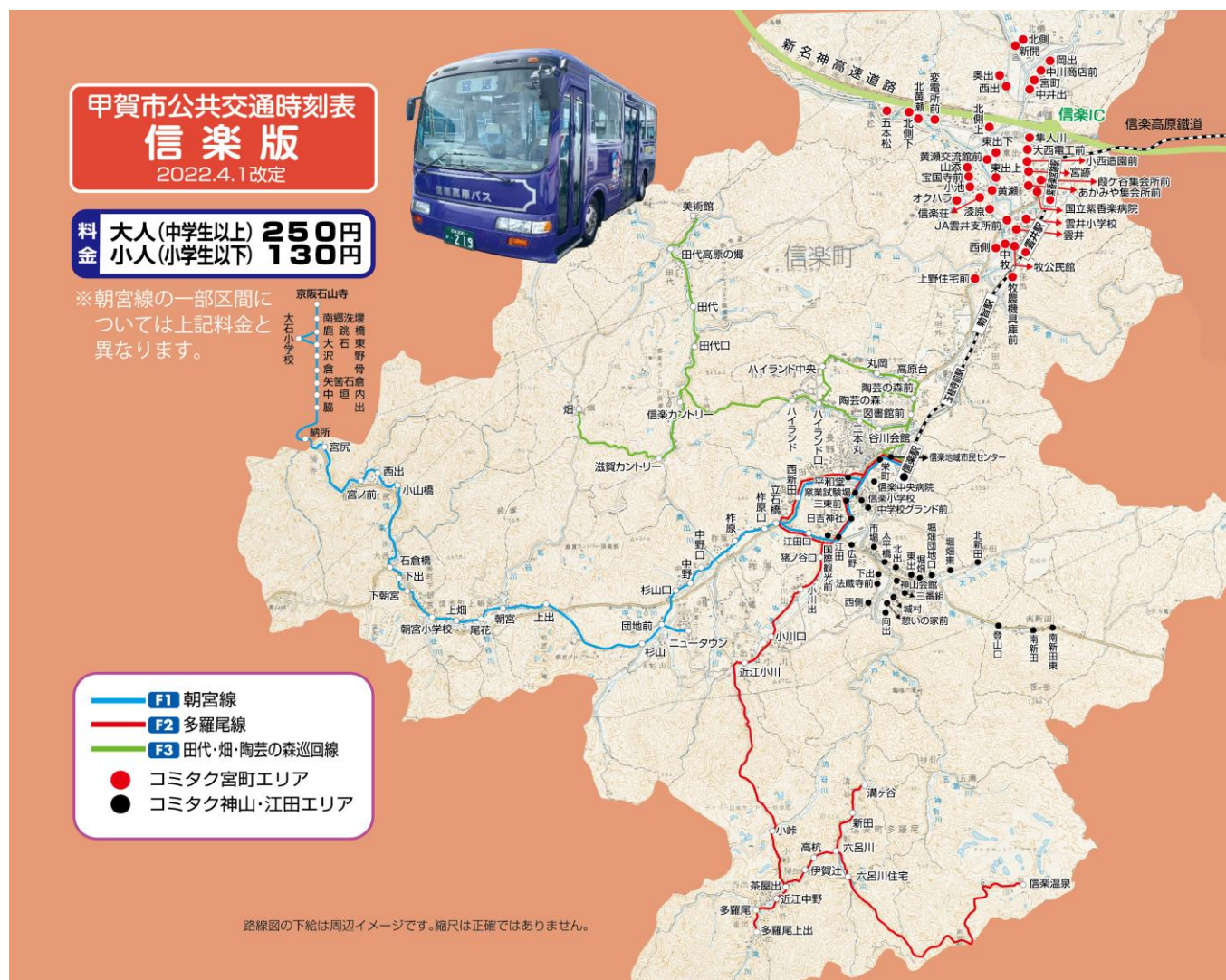
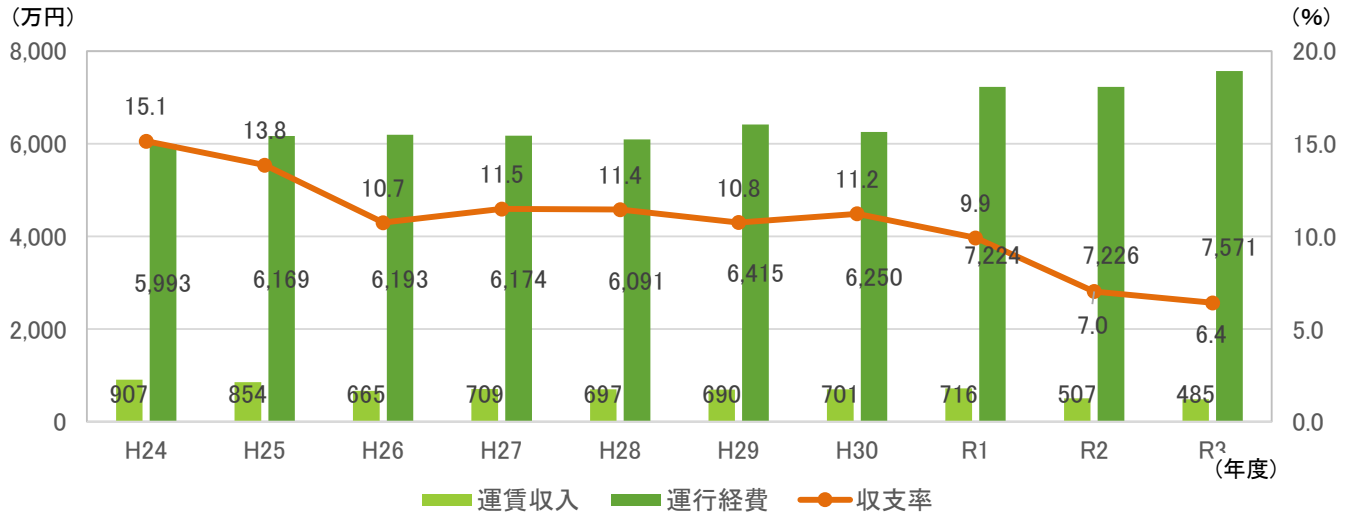


図 甲賀市コミュニティバス路線図(信楽地域)



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
運賃収入	9,072,480	8,540,342	6,651,045	7,087,732	6,973,360	6,897,974	7,014,616	7,162,670	5,074,576	4,853,223
運行経費	59,934,496	61,685,820	61,925,174	61,737,994	60,914,464	64,152,282	62,504,696	72,237,677	72,260,770	75,709,622

参考図 信楽地域の収支率

資料：甲賀市

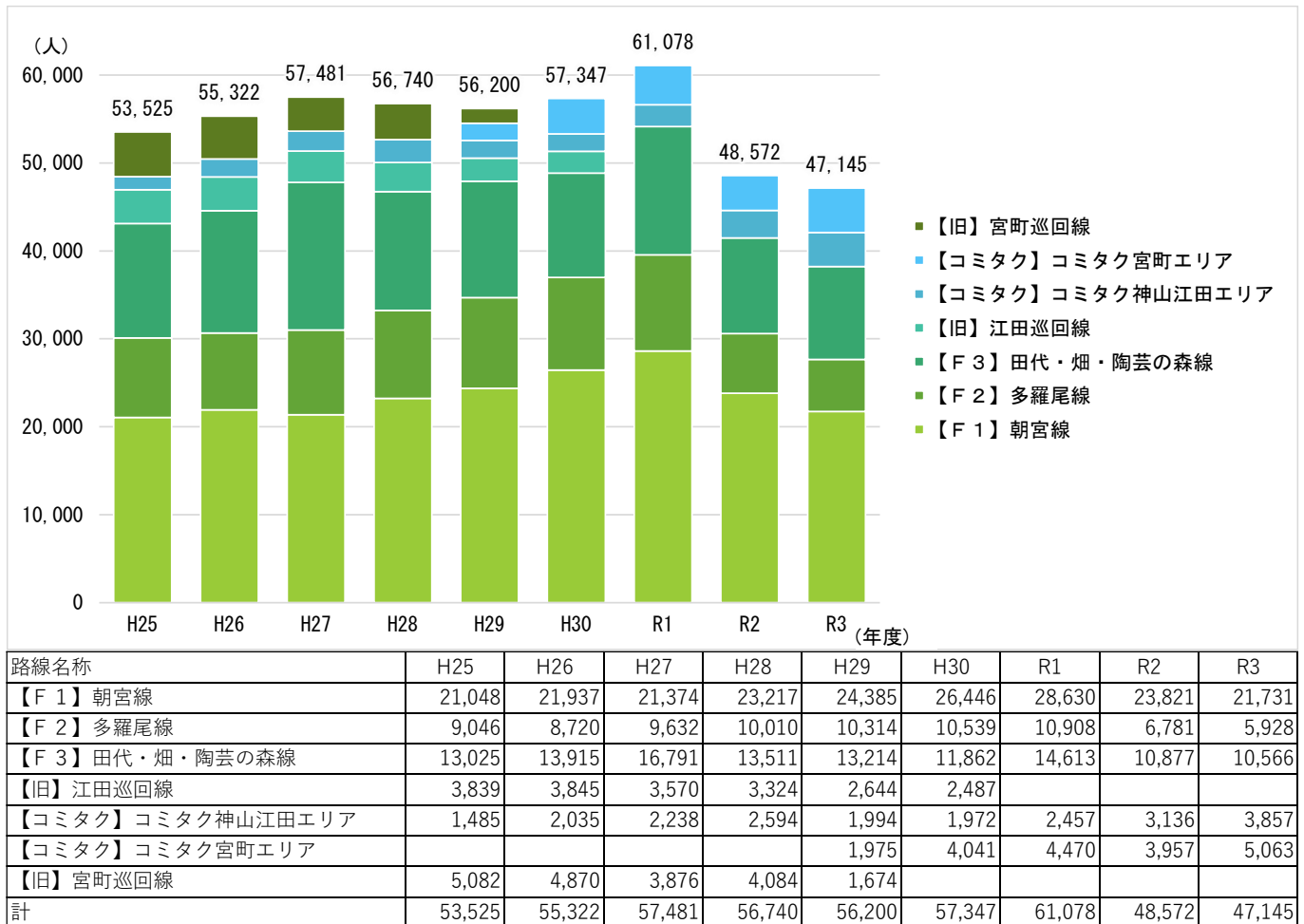


図 利用者数推移（路線別 信楽地域）

表 コミバス各路線の利用状況

信楽地域 (平日)	単位	F 1 朝宮線		F 2 多羅尾線		F 3 田代・畑・ 陶芸の森線
		往路	復路	往路	復路	
運行便数/日	便	11	11	10	10	12
運行便数/10か月	便	2,370	2,189	1,990	1,990	2,785
利用者数	人	9,754	5,989	2,761	1,547	6,683
便あたり利用者数	人	4.12	2.74	1.39	0.78	2.40
1人以下の便数/日	便	1	5	5	8	3
1人以下の便の割合	%	9.1%	45.5%	50.0%	80.0%	25.0%
信楽地域 (休日)	単位	F 1 朝宮線		F 2 多羅尾		F 3 田代・畑・ 陶芸の森線
		往路	復路	往路	復路	
運行便数/日	便	5	5	7	7	5
運行便数/10か月	便	520	520	728	728	520
利用者数	人	914	905	432	448	583
便あたり利用者数	人	1.76	1.74	0.59	0.62	1.12
1人以下の便数/日	便	3	2	6	6	2
1人以下の便の割合	%	60.0%	40.0%	85.7%	85.7%	40.0%
収支状況	円	-64,751,869				
収支率	%	6.90%				
利用人数当たり経費	円	1694				
小中学生の通学利用	人	3		3		16

表 コミタクの利用状況

信楽地域 (全日)	単位	予約制運行	
		コミタク宮町エリア	コミタク神山・江田エリア
運行便数/日	便	4.84	8.42
運行便数/年	便	1,468	2,552
利用者数	人	4,901	3,375
便あたり利用者数	人	3.34	1.32
収支状況	円	-2,720,360	-3,384,170
収支率	%	0.69%	1.86%
利用人数当たり経費	円	541	894
小中学生の通学利用	人	15	0

※利用状況は令和4年4月～令和5年1月の数値

※収支状況、収支率、利用人数当たり経費は令和3年度の数値

※小中学生の通学利用人数は令和4年度1学期末の数値

(便別利用者数) ※令和4年4月～令和5年1月分

(i) E1 朝宮線

平日

路線番号/名称	F1 朝宮線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	信楽駅	6:15	宮尻	6:35	181	22	0.12
	2	信楽駅	6:10	京阪石山	7:10	199	2,156	10.83
	4	信楽駅	8:34	宮尻	9:05	199	1,027	5.16
	5	信楽駅	9:45	大石小学校	10:30	199	228	1.15
	6	信楽駅	10:50	宮尻	11:20	199	579	2.91
	7	信楽駅	12:50	宮尻	13:20	199	368	1.85
	8	信楽駅	13:30	大石小学校	14:15	199	532	2.67
	9	信楽駅	15:53	宮尻	16:26	199	1,787	8.98
	11	信楽駅	17:05	京阪石山	18:04	199	1,711	8.60
	12	信楽駅	18:20	大石小学校	19:05	199	650	3.27
	13	信楽駅	19:38	多羅尾上出	19:59	199	347	1.74
	計	-	-	-	-	2,171	9,407	4.33
路線番号/名称	F1 朝宮線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	宮尻	6:35	信楽駅	7:07	199	1,096	5.51
	2	京阪石山	7:15	信楽駅	8:18	199	3,000	15.08
	4	宮尻	9:06	信楽駅	9:36	199	735	3.69
	5	大石小学校	10:35	信楽駅	11:25	199	165	0.83
	6	宮尻	11:20	信楽駅	11:50	199	153	0.77
	8	宮尻	13:20	信楽駅	13:52	199	154	0.77
	9	大石小学校	14:30	信楽駅	15:20	199	236	1.19
	10	宮尻	16:28	信楽駅	17:00	199	234	1.18
	13	大石小学校	19:15	信楽駅	20:05	199	214	1.08
	計	-	-	-	-	1,791	5,987	3.34

休日

路線番号/名称	F1 朝宮線 (往)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	信楽駅	7:20	宮尻	7:52	104	75	0.72
	4	信楽駅	8:34	宮尻	9:05	104	95	0.91
	6	信楽駅	10:50	大石小学校	11:34	104	424	4.08
	7	信楽駅	12:50	宮尻	13:20	104	76	0.73
	10	信楽駅	17:05	大石小学校	17:49	104	244	2.35
	計	-	-	-	-	520	914	1.76
路線番号/名称	F1 朝宮線 (復)							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	宮尻	7:53	信楽駅	8:28	104	158	1.52
	4	宮尻	9:06	信楽駅	9:36	104	449	4.32
	7	大石小学校	11:45	信楽駅	12:35	104	147	1.41
	8	宮尻	13:20	信楽駅	13:52	104	76	0.73
	11	大石小学校	18:00	信楽駅	18:50	104	75	0.72
	計	-	-	-	-	520	905	1.74

資料2 地域公共交通の現況

(ii)F2 多羅尾線

平日

路線番号/名称 F2 多羅尾線 (往)								
運行事業者		滋賀バス						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	信楽駅	6:30	多羅尾上出	6:59	199	11	0.06
	2	信楽駅	7:30	多羅尾上出	7:59	199	1,149	5.77
	3	信楽駅	9:40	信楽温泉	10:15	199	123	0.62
	4	信楽駅	11:20	信楽温泉	11:55	199	299	1.50
	5	信楽駅	12:20	信楽温泉	12:55	199	189	0.95
	6	信楽駅	14:20	信楽温泉	14:55	199	295	1.48
	7	信楽駅	15:53	信楽温泉	16:28	199	246	1.24
	8	信楽駅	17:05	信楽温泉	17:40	199	330	1.66
	9	信楽駅	18:20	多羅尾上出	18:41	199	86	0.43
	10	信楽駅	19:38	多羅尾上出	19:59	199	33	0.17
	計	-	-	-	-	1,990	2,761	1.39
路線番号/名称 F2 多羅尾線 (復)								
運行事業者		滋賀バス						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	多羅尾上出	6:59	信楽駅	7:20	199	195	0.98
	2	多羅尾上出	7:59	信楽駅	8:20	199	122	0.61
	3	信楽温泉	10:20	信楽駅	10:50	199	619	3.11
	4	信楽温泉	12:00	信楽駅	12:30	199	128	0.64
	5	信楽温泉	13:00	信楽駅	13:30	199	152	0.76
	6	信楽温泉	15:00	信楽駅	15:30	199	282	1.42
	7	信楽温泉	16:30	信楽駅	17:00	199	21	0.11
	8	信楽温泉	17:41	信楽駅	18:11	199	25	0.13
	9	多羅尾上出	18:41	信楽駅	19:10	199	2	0.01
	10	多羅尾上出	19:59	信楽駅	20:27	199	1	0.01
	計	-	-	-	-	1,990	1,547	0.78

休日

路線番号/名称 F2 多羅尾線 (往)								
運行事業者		滋賀バス						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	信楽駅	7:30	多羅尾上出	7:59	104	4	0.04
	3	信楽駅	9:40	信楽温泉	10:15	104	37	0.36
	4	信楽駅	11:20	信楽温泉	11:55	104	106	1.02
	5	信楽駅	12:20	信楽温泉	12:55	104	61	0.59
	6	信楽駅	14:20	信楽温泉	14:55	104	103	0.99
	7	信楽駅	15:53	信楽温泉	16:28	104	68	0.65
	8	信楽駅	17:05	信楽温泉	17:40	104	53	0.51
	計	-	-	-	-	728	432	0.59
路線番号/名称 F2 多羅尾線 (復)								
運行事業者		滋賀バス						
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	2	多羅尾上出	7:59	信楽駅	8:20	104	54	0.52
	3	信楽温泉	10:20	信楽駅	10:50	104	208	2.00
	4	信楽温泉	12:00	信楽駅	12:30	104	54	0.52
	5	信楽温泉	13:00	信楽駅	13:30	104	44	0.42
	6	信楽温泉	15:00	信楽駅	15:30	104	41	0.39
	7	信楽温泉	16:30	信楽駅	17:00	104	22	0.21
	8	信楽温泉	17:41	信楽駅	18:11	104	25	0.24
	計	-	-	-	-	728	448	0.62

(iii)F3 田代・畑・陶芸の森巡回線

平日

路線番号/名称	F3 田代・畑・陶芸の森巡回線							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	1	信楽駅	7:07	信楽駅	7:24	199	739	3.71
	2	信楽駅	7:25	信楽駅	8:10	199	1,503	7.55
	3	信楽駅	8:34	信楽駅	9:17	199	192	0.96
	4	信楽駅	9:50	信楽駅	10:40	199	132	0.66
	5	信楽駅	11:55	信楽駅	12:13	199	149	0.75
	6	信楽駅	13:50	信楽駅	14:40	199	235	1.18
	7	信楽駅	14:55	信楽駅	15:12	199	148	0.74
	8	信楽駅	14:55	信楽駅	15:40	199	354	1.78
	8	信楽小学校	14:50	信楽駅	14:55	199	420	2.11
	9	信楽小学校	15:55	信楽駅	16:00	199	429	2.16
	10	信楽小学校	15:55	信楽駅	16:00	199	849	4.27
	10	信楽駅	16:00	信楽駅	16:47	199	569	2.86
	11	信楽駅	17:05	信楽駅	17:49	198	724	3.66
	12	信楽駅	18:20	信楽駅	19:06	199	240	1.21
	計	-	-	-	-	2,785	6,683	2.40

休日

路線番号/名称	F3 田代・畑・陶芸の森巡回線							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
	3	信楽駅	8:34	信楽駅	9:17	104	98	0.94
	4	信楽駅	9:50	信楽駅	10:40	104	160	1.54
	6	信楽駅	13:50	信楽駅	14:30	104	146	1.40
	8	信楽駅	14:55	信楽駅	15:40	104	107	1.03
	10	信楽駅	16:00	信楽駅	16:47	104	72	0.69
	計	-	-	-	-	520	583	1.12

(iv)その他 雲井小学校：高原台方面

平日

路線番号/名称	- 雲井小学校：高原台方面							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
						10	41	4.10
	計	-	-	-	-	10	41	4.10
路線番号/名称	- 信楽小学校：田代・畑方面							
運行事業者	滋賀バス							
便別利用者数	便番号	発	時刻	着	時刻	運行便数	利用者数	便あたり利用者数
						15	98	6.53
	計	-	-	-	-	15	98	6.53

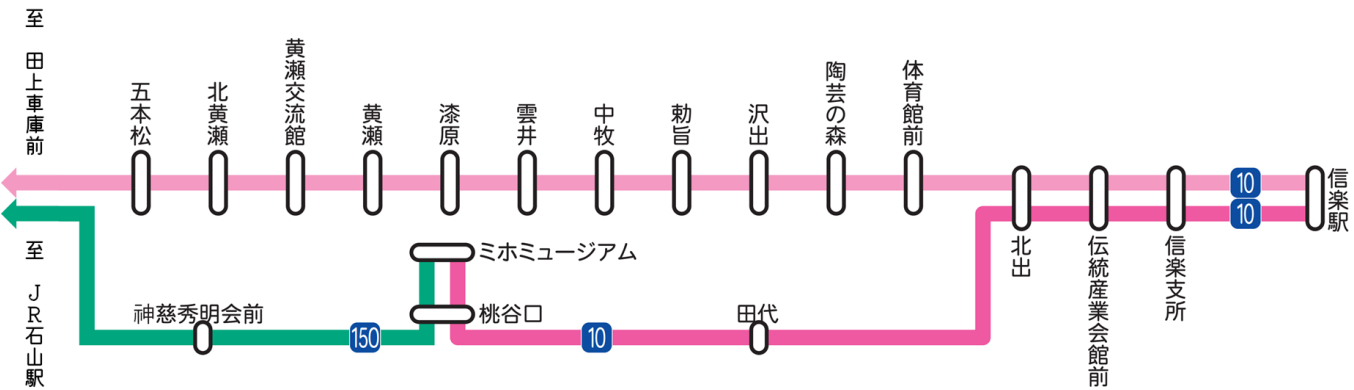
2.2.3 路線バス（帝産湖南交通）

民間の路線バスは、帝産湖南交通が信楽地域の信楽駅やミホミュージアムから、草津市、JR 石山駅方面を結ぶ路線を運行しています。

表 帝産湖南交通の運行状況

No.	路線名	出発	行先	平日		土日祝	
				本数	計	本数	計
10	信楽線	信楽駅発	田上車庫行	1	3	1	3
		田上車庫前	信楽駅行	2		2	
10	ミホー信楽線	ミホミュージアム発	信楽駅行	2	2	2	2
		-	-	-		-	
150	ミホミュージアム線	ミホミュージアム発	JR 石山駅行	7	12	7	14
		JR 石山駅行	ミホミュージアム発	5		7	

資料：帝産湖南交通 HP



出典：帝産湖南交通（令和3(2021)年6月時点）

図 帝産湖南交通路線図

2.2.4 高速バス（土山サービスエリア）

新名神高速道路土山サービスエリア内には、高速バス停留所が設置されており、京都方面や三重方面への移動手段となっています。新名神高速道路の供用後、東京・名古屋方面や大阪方面へも運行が開始されましたが、利用者数が少ないことから、運行の効率化を図るため、減便や行先変更などが実施されてきました。今後についても利用状況に応じた見直しが想定されます。

表 高速バスの運行状況

路線	行先（上り）	本数		行先（下り）	本数	
		平日	土日祝		平日	土日祝
京都⇄四日市	新正車庫	6	6	京都駅八条口	6	6
津⇄京都	津駅	1	2	京都駅八条口	1	2

資料：事業者 HP

2.2.5 一般タクシー

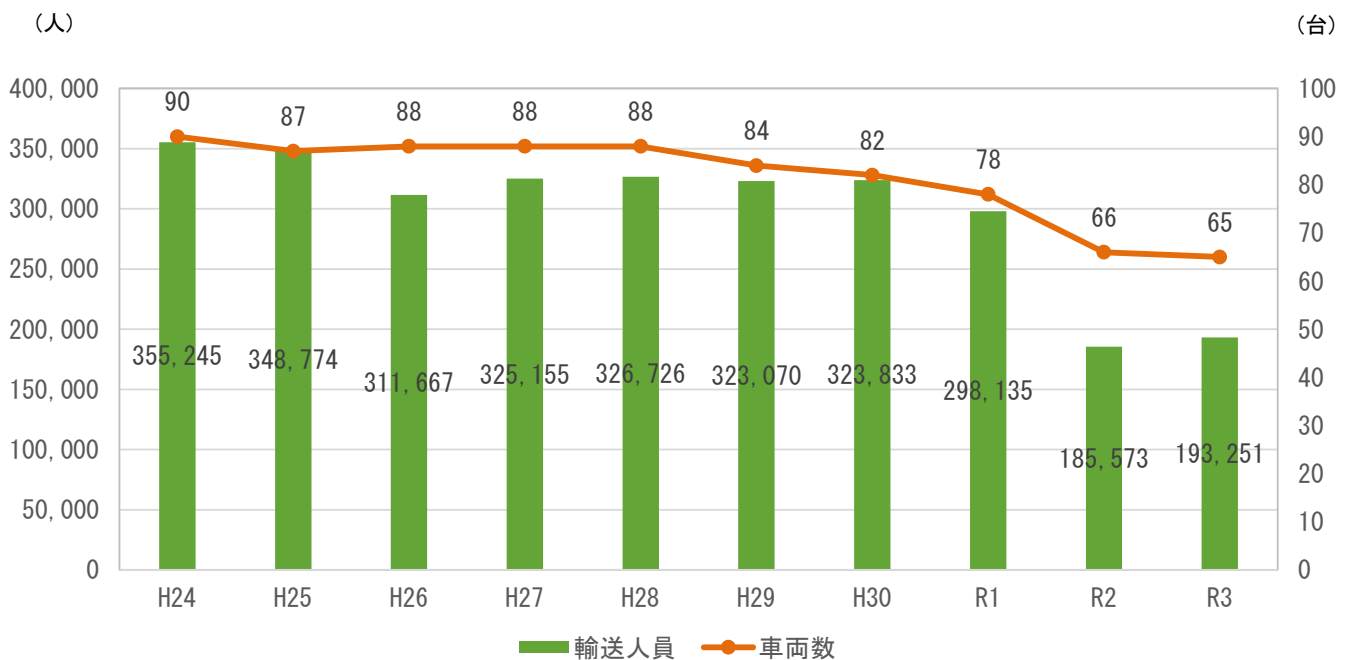


甲賀市内にサービスを展開している一般タクシーは、3社あり、地域の細かな移動ニーズに応える移動手段として活用されています。

甲賀市内に住所または営業所を有するタクシー事業者は下表のとおりです。

表 一般タクシー

事業者名	本社所在地	車両台数
滋賀タクシー株式会社	滋賀県甲賀市水口町本綾野 1-1	・計 65 台
株式会社たぬきタクシー	滋賀県甲賀市信楽町長野 1330-2	
BSS タクシー (株式会社ビジネスサービス滋賀)	滋賀県湖南市三雲 271-2	・中型バス 1 台 ・小型バス 9 台 ・タクシー 14 台



資料：市提供資料

図 甲賀交通圏（甲賀市及び湖南市）に営業区域をもつタクシー事業者の車両台数と輸送人員数

2.2.6 その他の交通



(1) 福祉交通

甲賀市では、障がい者が自らの障がいを克服し、社会への自主参加の促進を助長するために、『障害者福祉車両運賃助成事業』を実施しています。本助成事業に登録されているタクシー事業者は下表のとおりです。

表 甲賀市障害者福祉車両運賃助成事業の登録タクシー業者

事業者名	所在地
介護タクシーみつばち	甲南町
介護タクシーほほえみ	甲賀町
甲賀介護タクシー	水口町
滋賀タクシー	水口町
	甲南町
	信楽町
たぬきタクシー	信楽町
介護タクシーとうらく	信楽町
福祉タクシーゆず	土山町

出典：甲賀市 HP

資料3 地域公共交通を取り巻く環境

3.1 本市の概要

(1) 位置・交通構造

本市は、滋賀県南東部に位置し、近畿圏と中京圏の中心都市である大阪・名古屋からいずれも約100kmという中間地点に位置しています。

道路は、大阪及び名古屋都市圏を結ぶ国土の骨格たる新名神高速道路が本市を横断しており、市内には甲賀土山、甲南、信楽の3つのICが整備されています。また、国道1号、307号等の広域幹線は、バイパス整備等による機能強化が図られています。

鉄道は、市中央部を南北にJR草津線が運行し、草津・京都方面をはじめとする都市間移動を支えているほか、信楽高原鐵道線が水口・信楽地域を、近江鐵道線が水口地域と日野町・東近江市方面を結んでいます。これらの3路線は貴生川駅で結節しており、当駅が本市の重要な交通結節点となっています。

バス交通をみると、市内外を連絡するものとして、高速バスは、新名神高速道路土山サービスエリアから、京都や三重、名古屋等を結ぶ路線に乗降できるほか、路線バスは、草津市方面と信楽地域を結ぶ帝産湖南交通が運行しています。加えて、市内全域をコミバス・コミタクがカバーしています。

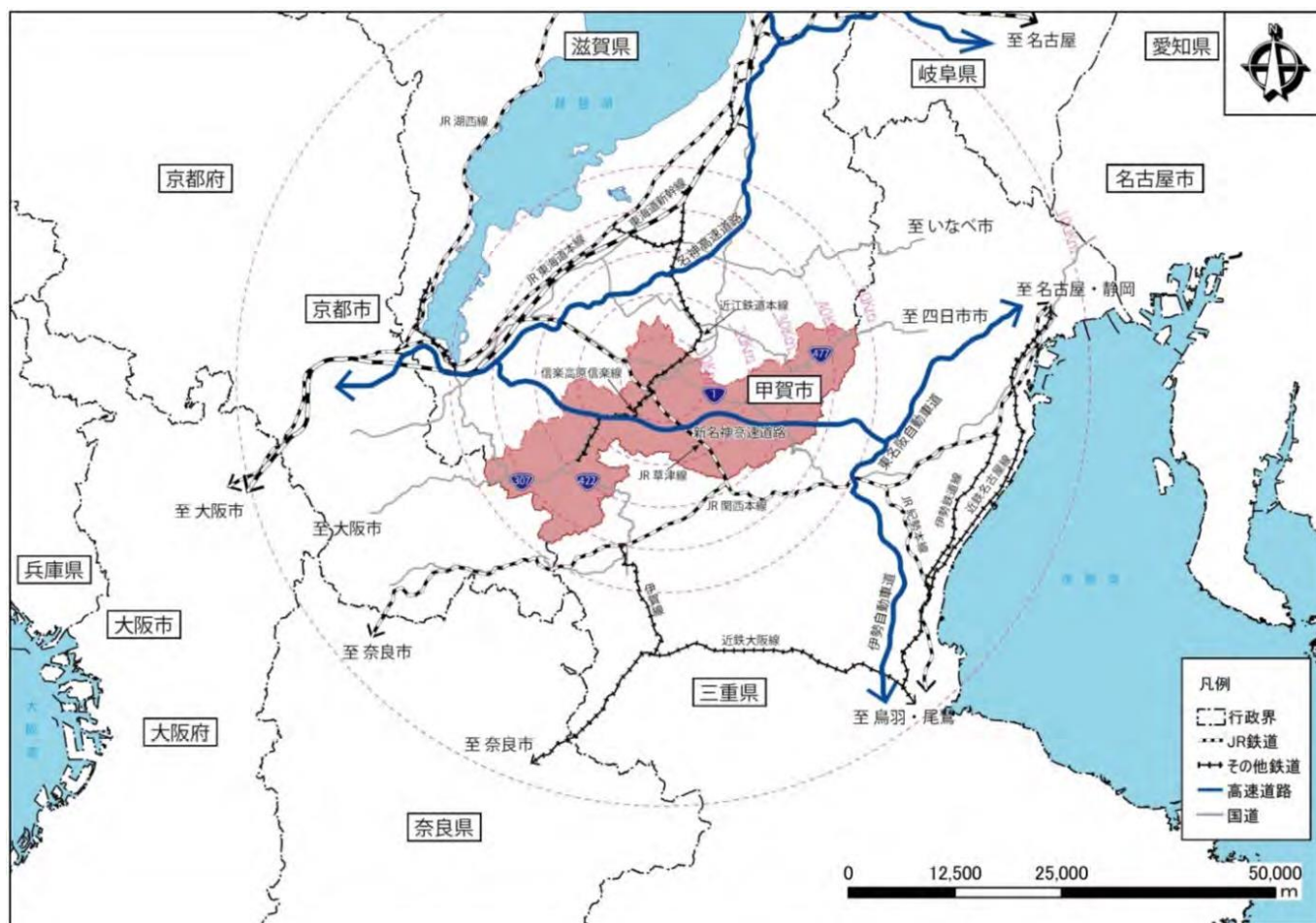


図 本市の位置図

3.2 地域公共交通を取り巻く環境

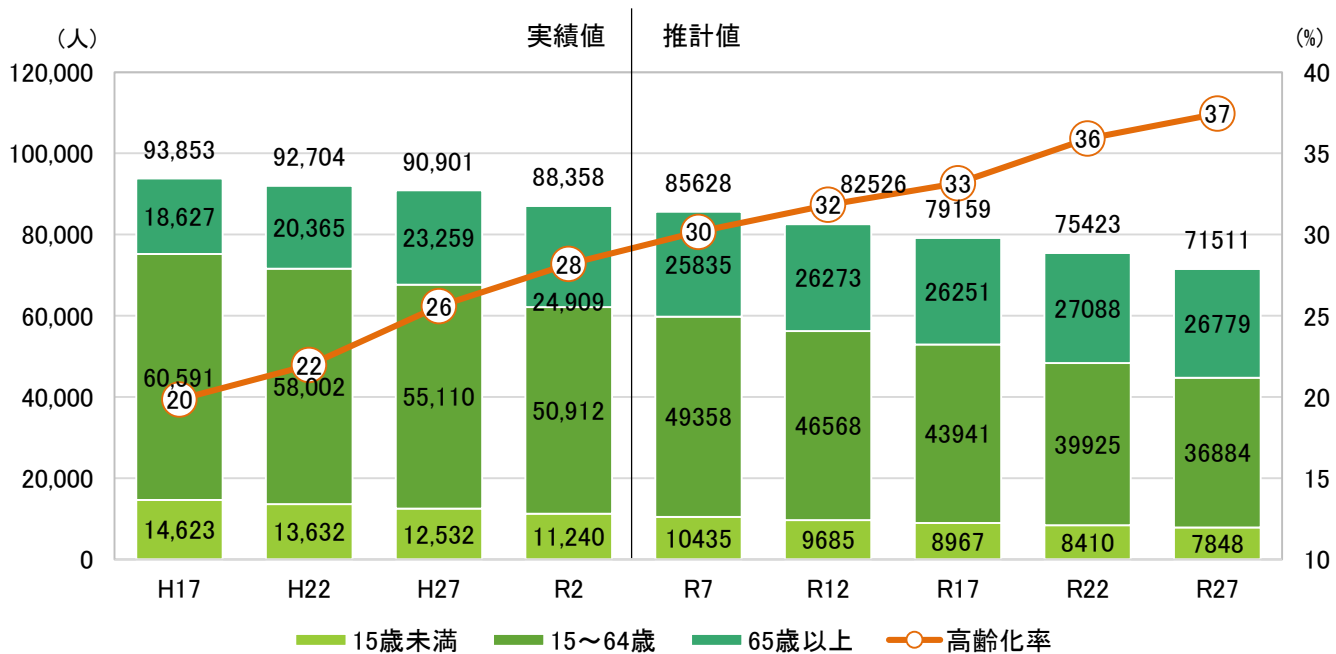
3.2.1 人口動向

(1) 人口の推移

本市の人口は、近年継続して減少傾向にあります。年齢別に人口をみると、生産年齢人口（15～64歳）で大きな減少がみられます。一方で、老年人口は一貫して増加傾向にあり、令和22（2040）年まで増加が予測されています。これに伴い、高齢化率は令和2（2020）年時点で約28%に達しており、今後も上昇が見込まれます。

地域別にみると、水口地域では人口が微増傾向にあるほか、甲南地域では横ばい傾向にある一方で、その他の地域では減少傾向にあります。

（甲賀市計）



（地域別）
（人）

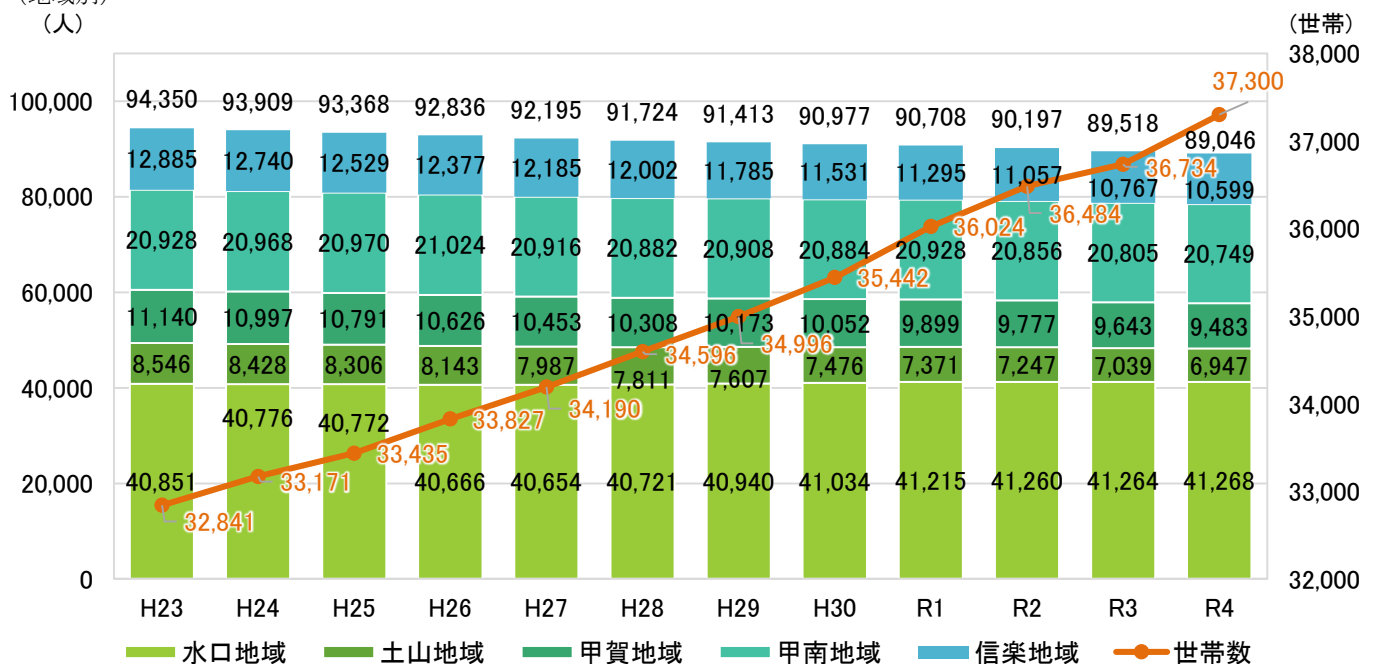


図 人口推移

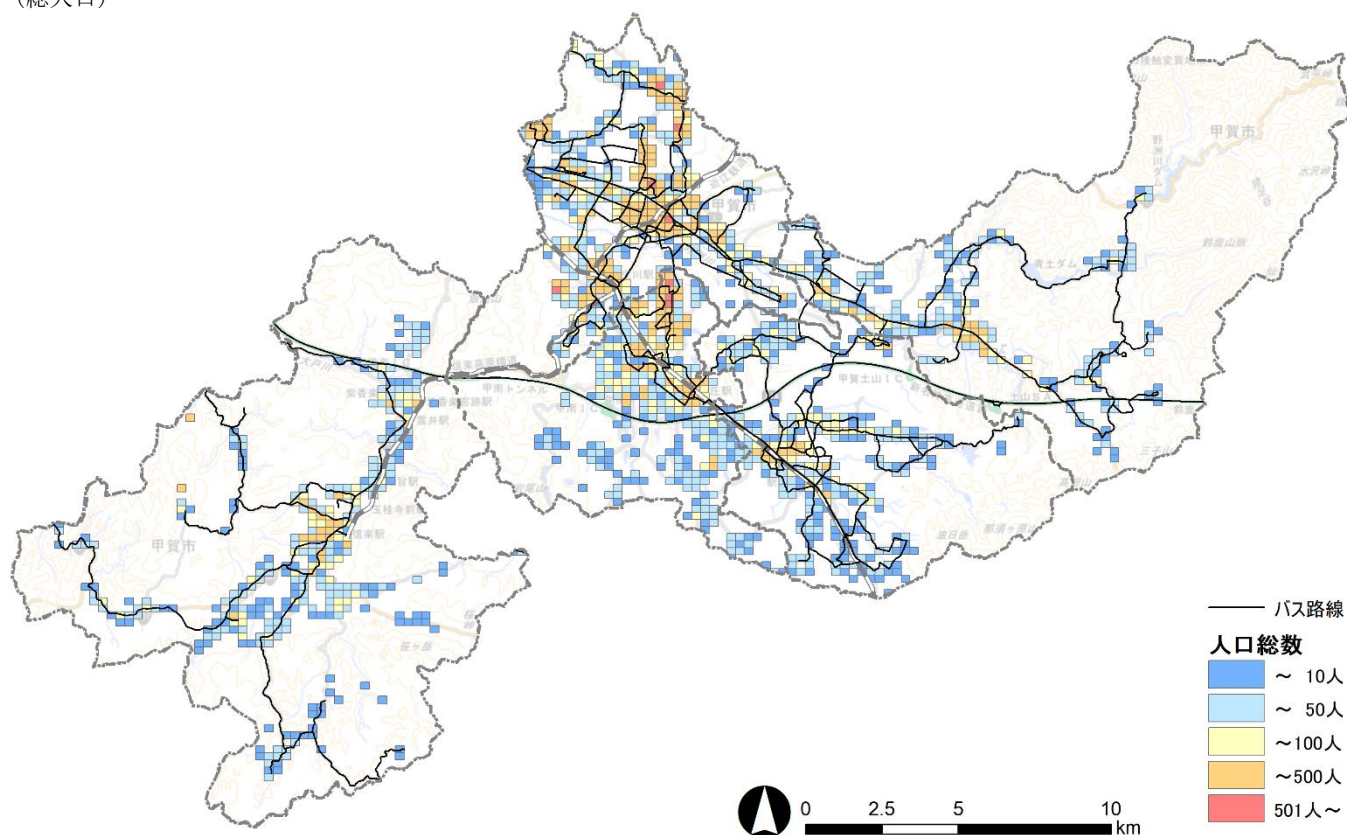
資料3 地域公共交通を取り巻く環境

(2)人口分布

総人口の分布をみると、水口地域の中心市街地周辺や、甲南地域の希望ヶ丘周辺で集積がみられるほか、土山、甲南、甲賀、信楽地域の中心部でも集積が見られます。

高齢者をみると、総人口の多い地区に加え、中山間地域でも多く分布しています。

(総人口)



(高齢者)

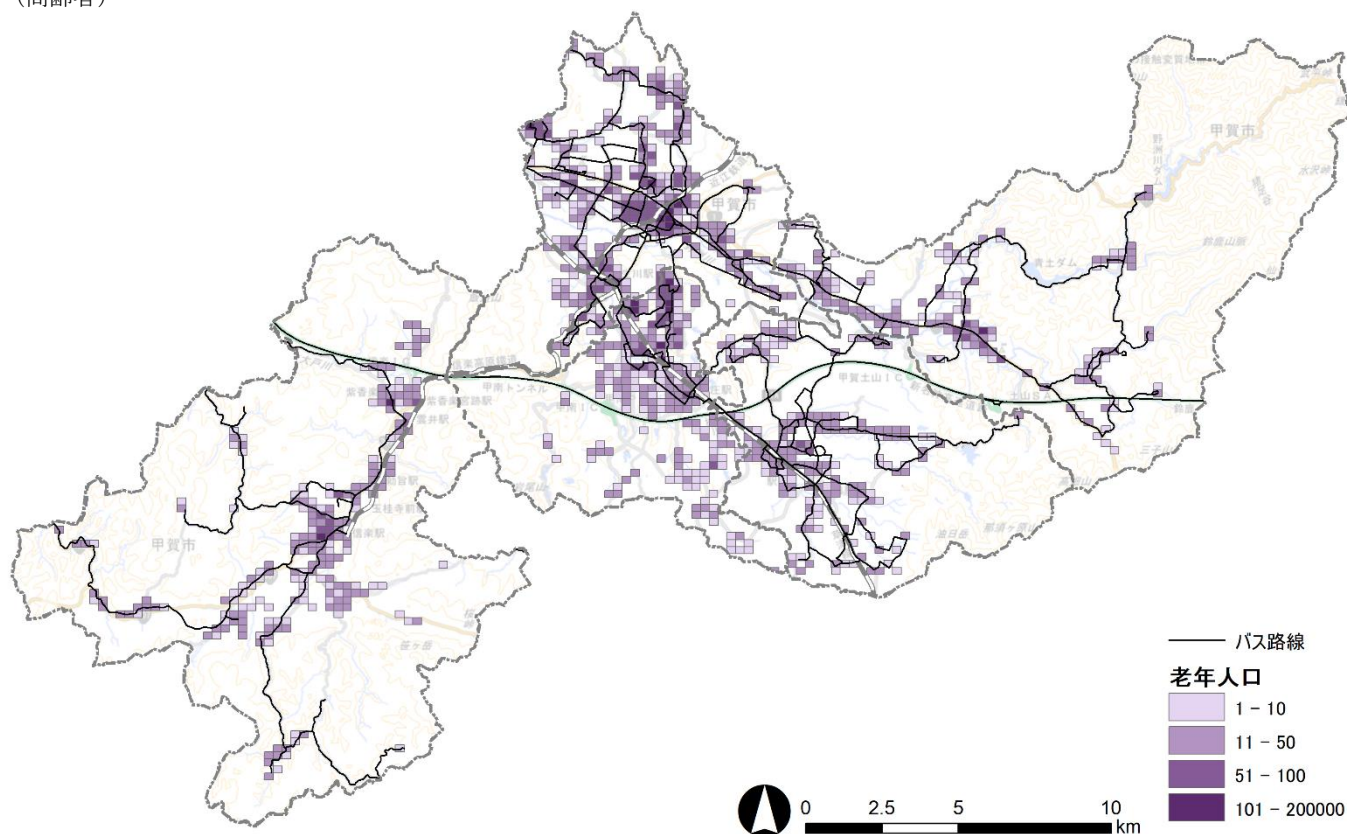
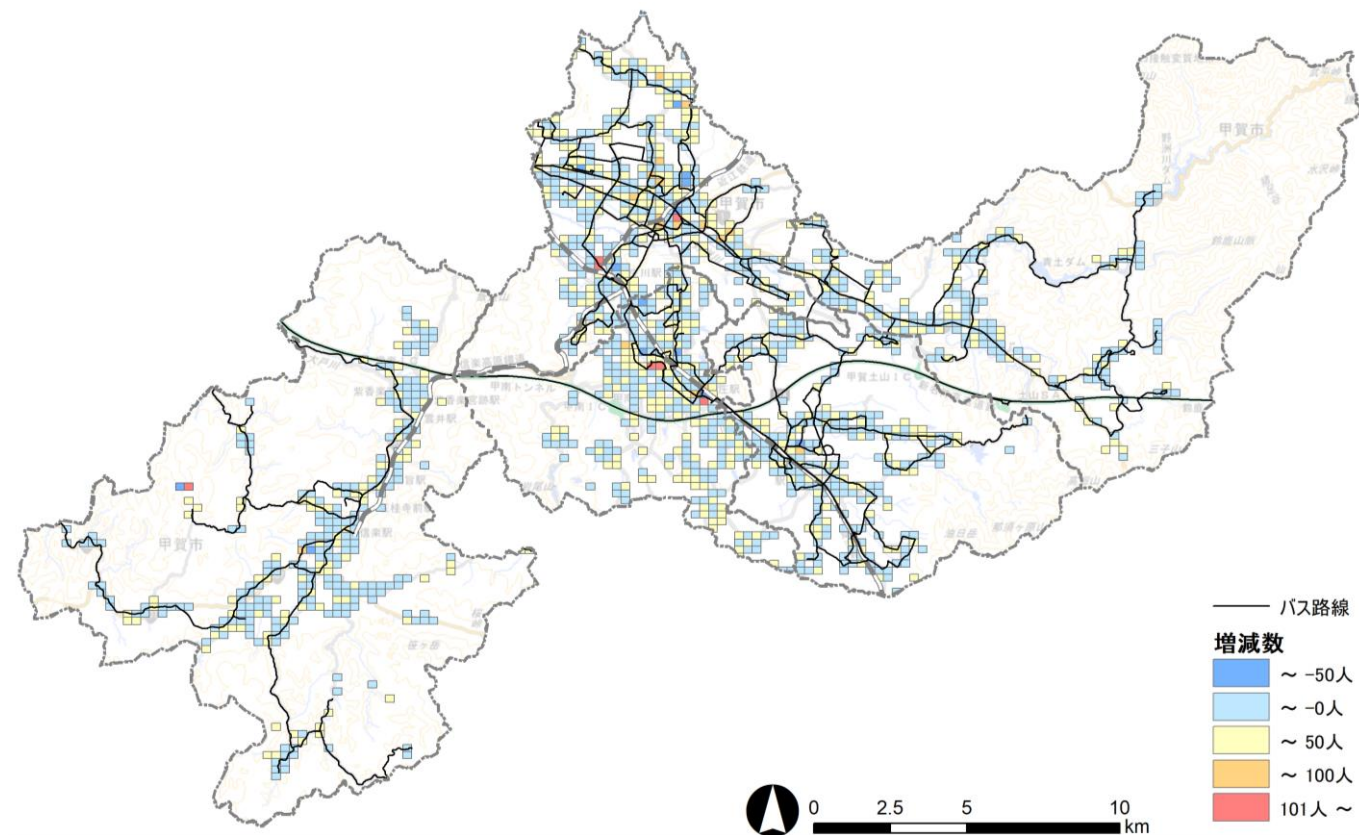


図 人口分布

資料：国勢調査（令和2(2020)年 250m メッシュ）

(3)人口増減

平成 27(2015)年度と令和 2(2020)年度の人口増減をみると、水口地域、および甲南地域の中心部において特に人口が増加している様子が見られます。一方、信楽地域や甲賀地域、土山地域の多くの地域において、人口が減少している様子がうかがえます。



資料：国勢調査（平成 27(2015)年 令和 2(2020)年 250m メッシュ）

3.2.2 人の動き



(1) 通勤・通学流動

通勤、通学とも、市内での動きが最も多くなっています。

通勤をみると、隣接する湖南省市との流動が多いほか、通学を見ると、湖南省市、草津市、大津市を押さえて京都市への流出が多くなっており、広域的な移動手段の必要性が窺えます。

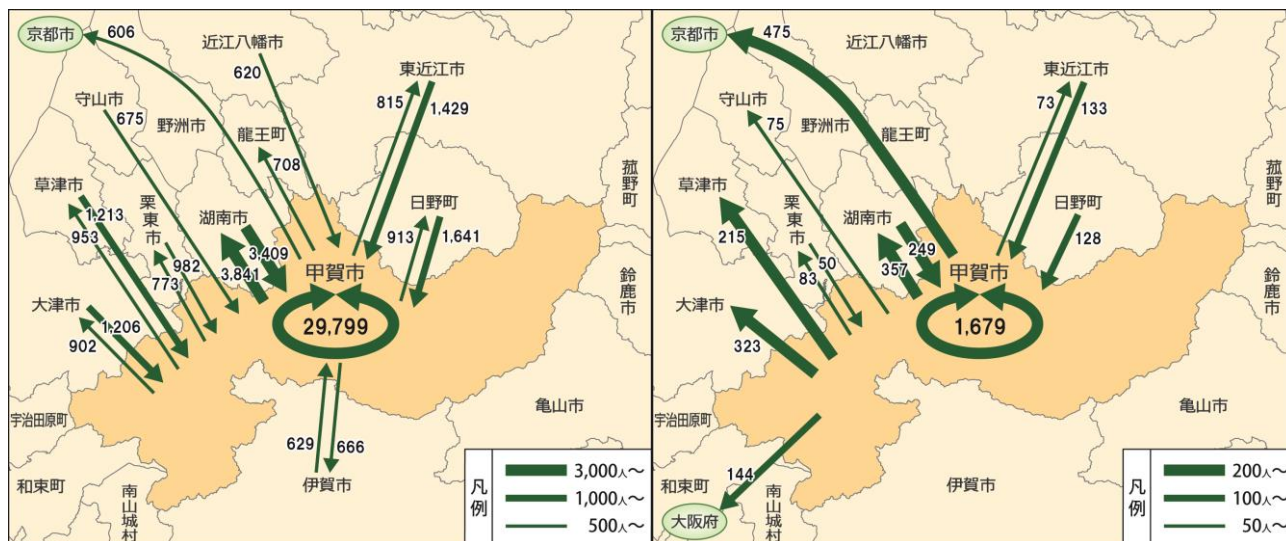


図 流動図（左：通勤、右：通学）

資料：令和2(2020)年国勢調査

(2) 市内の流動状況

市内の流動状況をみると、水口地域と市内各地域間での流動が多く、市内の拠点的な役割が窺えます。また、甲南地域、甲賀地域間での移動もみられます。

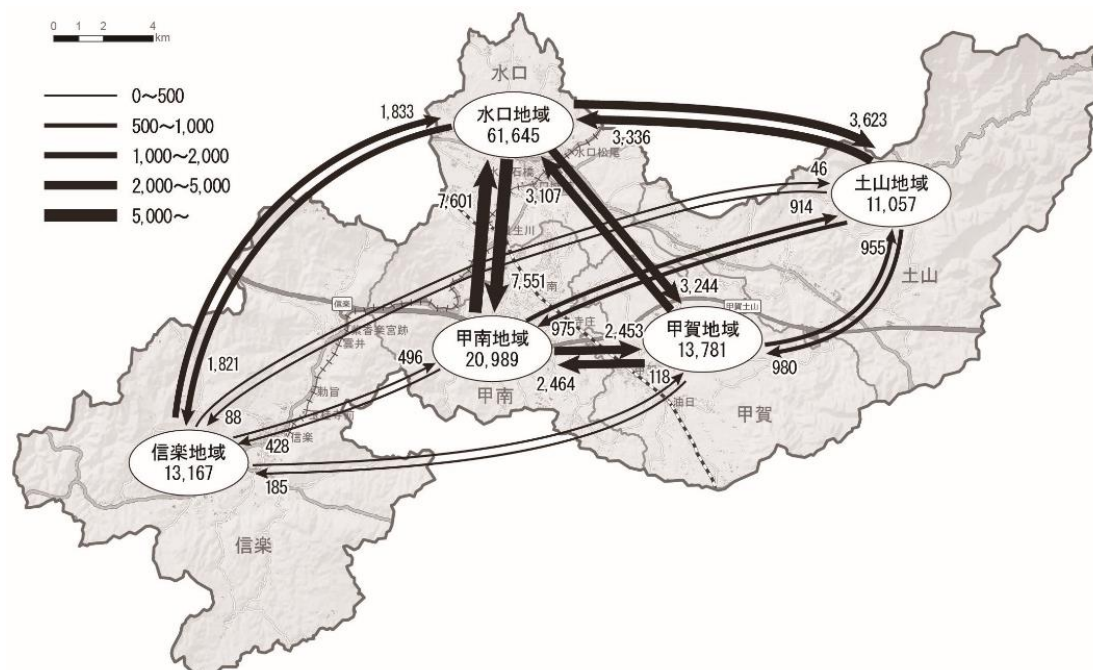


図 甲賀市内の流動図（全目的）

資料：平成22(2010)年近畿圏パーソントリップ調査

(3) 観光による流入

市内には、主要観光資源として、日本遺産である「甲賀流忍者」、「信楽焼」に加え、「東海道の宿場」などがありますが、日帰り観光が多くなっている状況です。

観光客入込数は増加傾向にあり、特に令和元(2019)年度は、同年9月～翌年3月放送のNHK連続テレビ小説「スカーレット」の舞台に信楽地域が選定されたことも影響して過去最多となった一方で、翌年にはコロナ禍の影響で大きく減少しています。

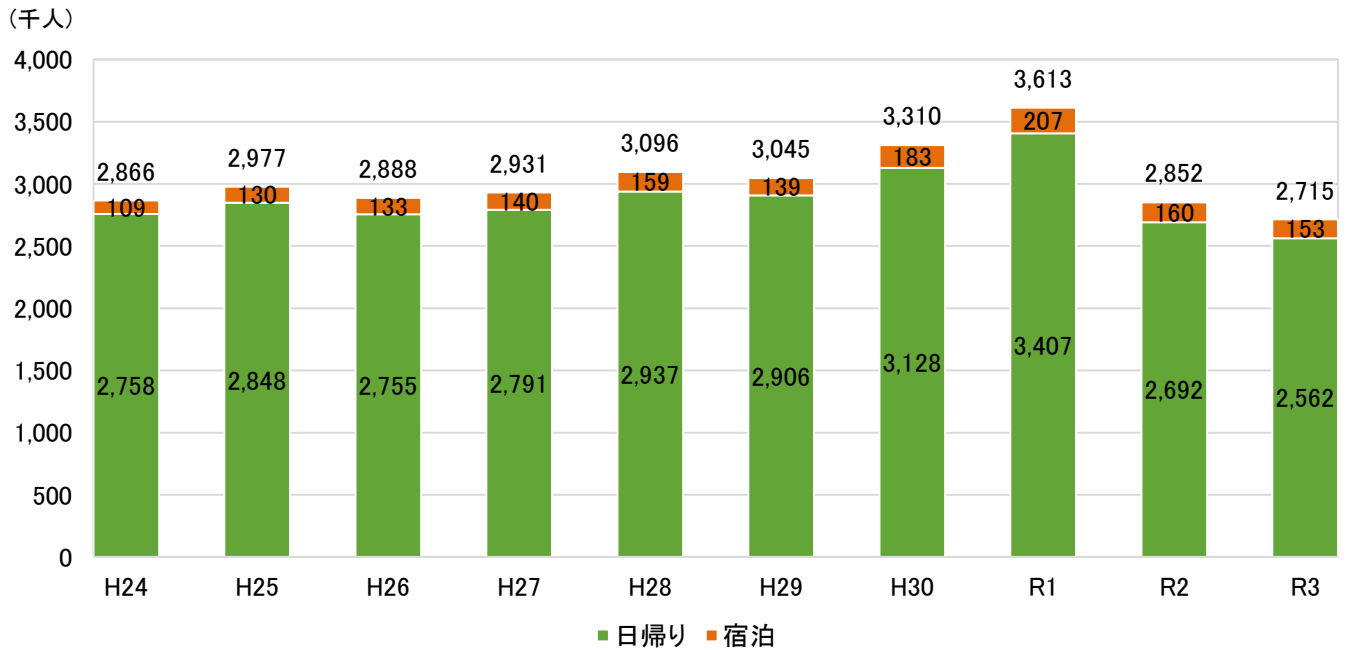


図 観光による流入の推移

出典：滋賀県観光統計調査

3.2.3 土地利用



(1) 土地利用状況

土地利用の分布をみると、市域の多くを山林が占めており、建物用地は、国道1号やJR草津線沿線、近江鉄道沿線や、各地域の中心部に見られます。土山地域や信楽地域では、谷筋にも建物用地が点在しているほか、甲南地域、甲賀地域では、南部等で低密な面的分布が見られます。

標高をみると、JR草津線や国道1号沿線では、南部ほどゆるやかに標高が高くなっているほか、信楽地域や土山地域では、地域の中心部と周辺の居住地等との標高差が大きくなっています。

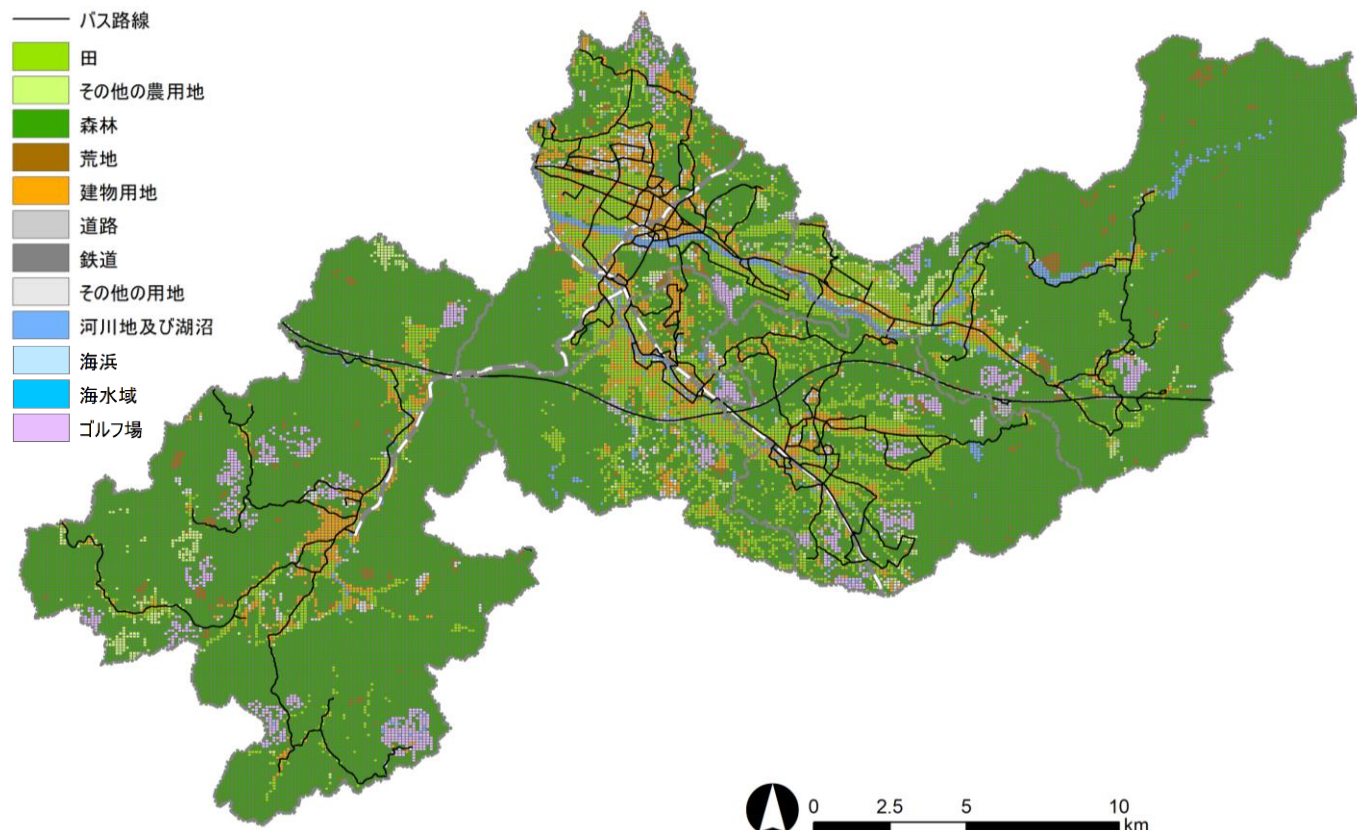


図 土地利用状況

資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ（令和3(2021)年）

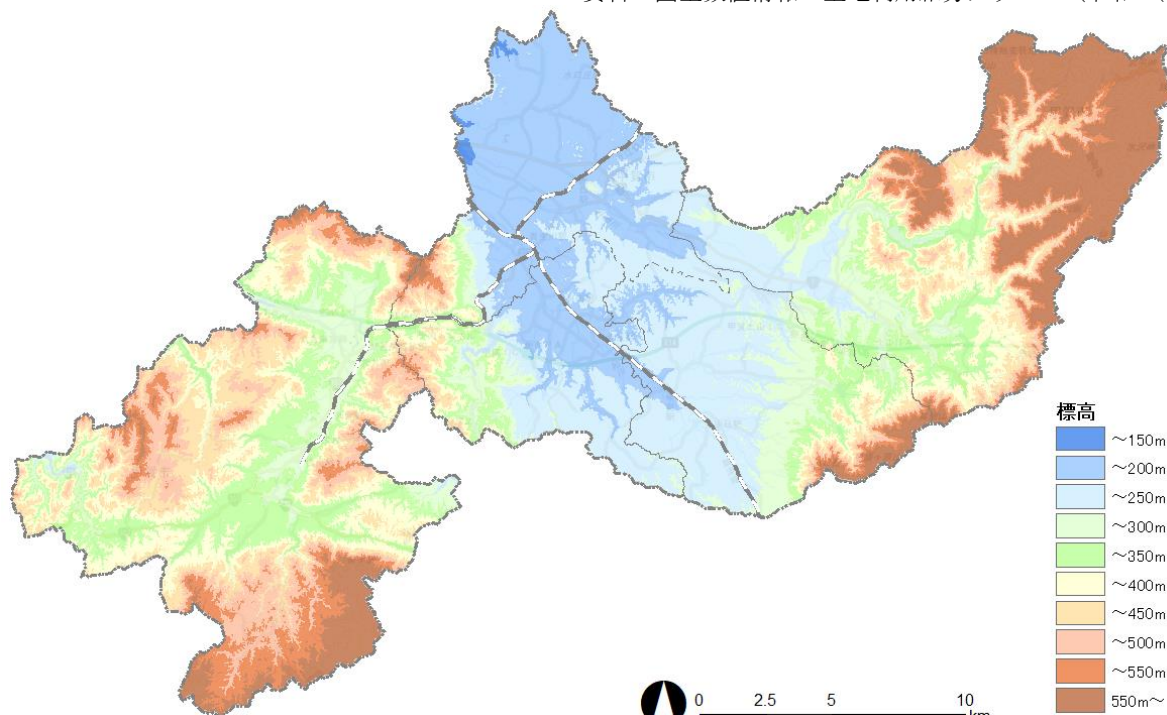


図 標高

資料：国土地理院 基盤地図情報

(2) 市街化区域

市街化区域は、JR 草津線や近江鉄道沿線と、近江土山駅、信楽駅周辺に指定されています。

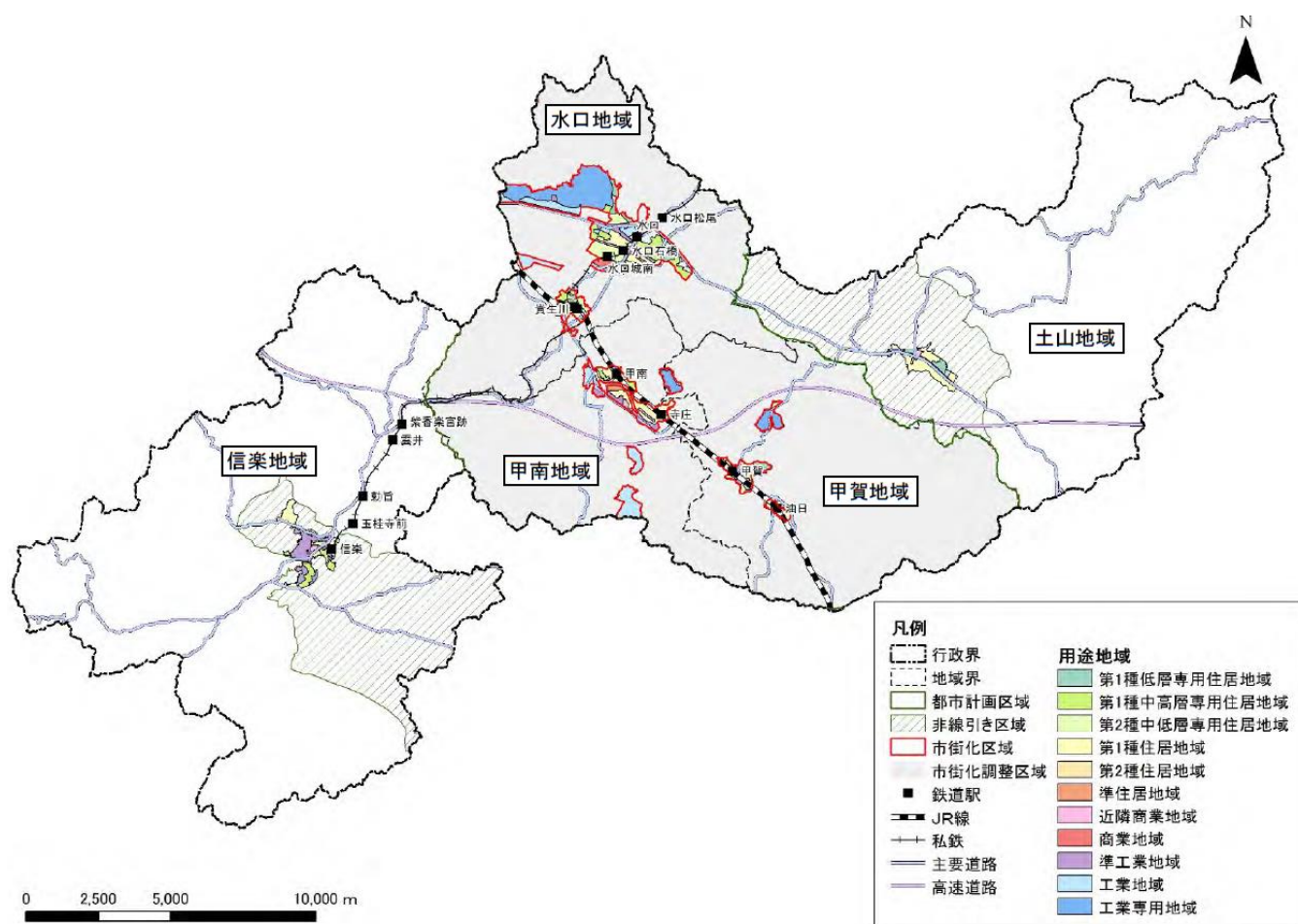


図 市街化区域の指定状況

資料：甲賀市

(3) 公共施設分布

行政施設は、市役所が水口地域にあり、土山、甲賀、甲南、信楽地域のそれぞれに支所が1か所ずつあります。

地域市民センターは、各支所に1か所ずつ設置されています。

病院は、水口地域に2か所、甲南地域に1か所、信楽地域に2か所、立地しています。

教育文化施設は、小・中学校、高校、専門学校、等のほか、図書館、文化ホール等が概ねそれぞれの地域に備わっています。

子育て支援センターは、各地域に1か所ずつ立地しています。

これら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しています。

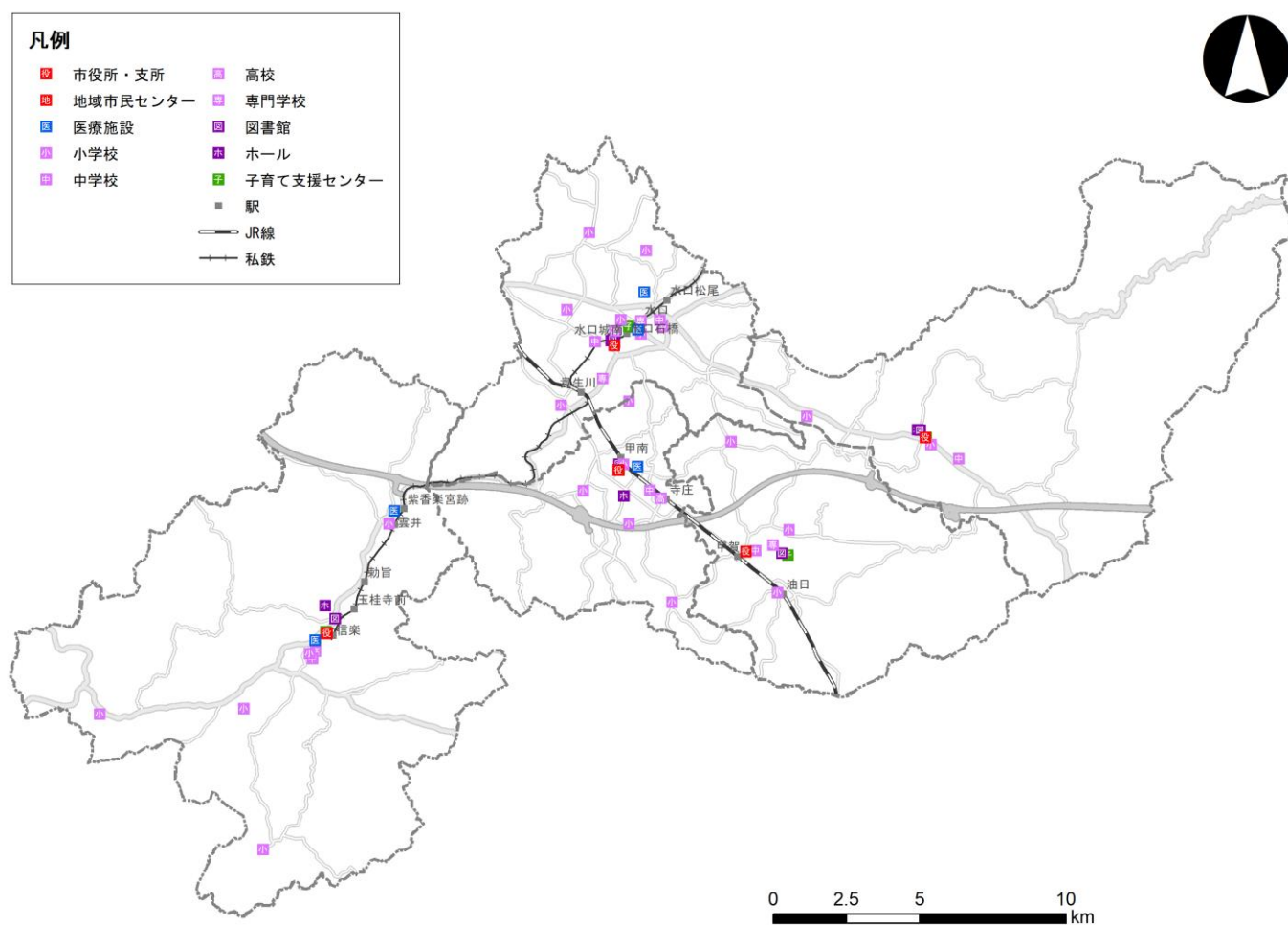


図 主要公共施設の立地状況

資料：甲賀市

(4) 商業集積状況

買物状況をみると、水口地域の国道1号沿道と、甲南地域の大規模商業施設周辺で活発な購買行動がみられます。このほか、水口地域の中心市街地でも、小売販売額の比較的多い地区が広がっています。また、各地域の中心部を中心に、小売販売額の高い地区が見られます。

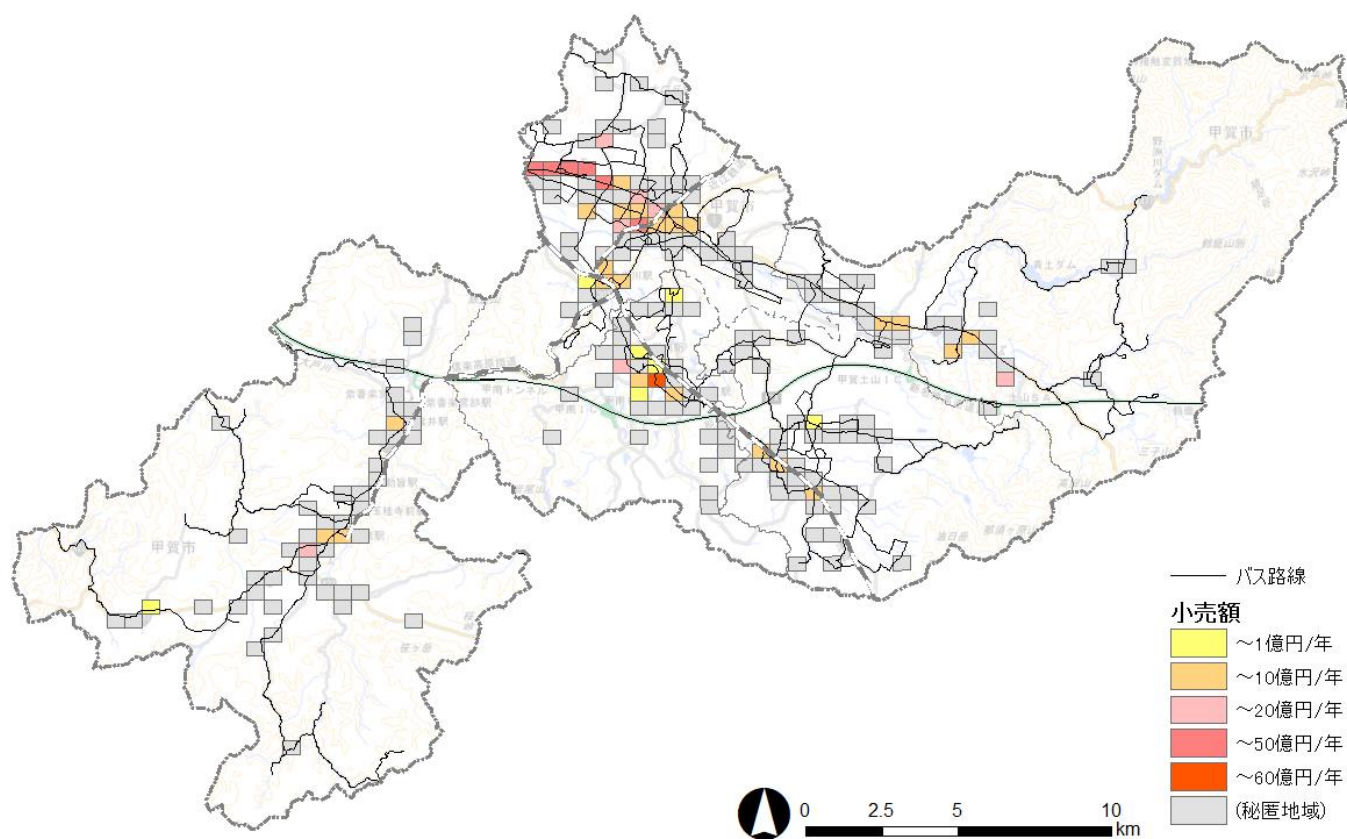


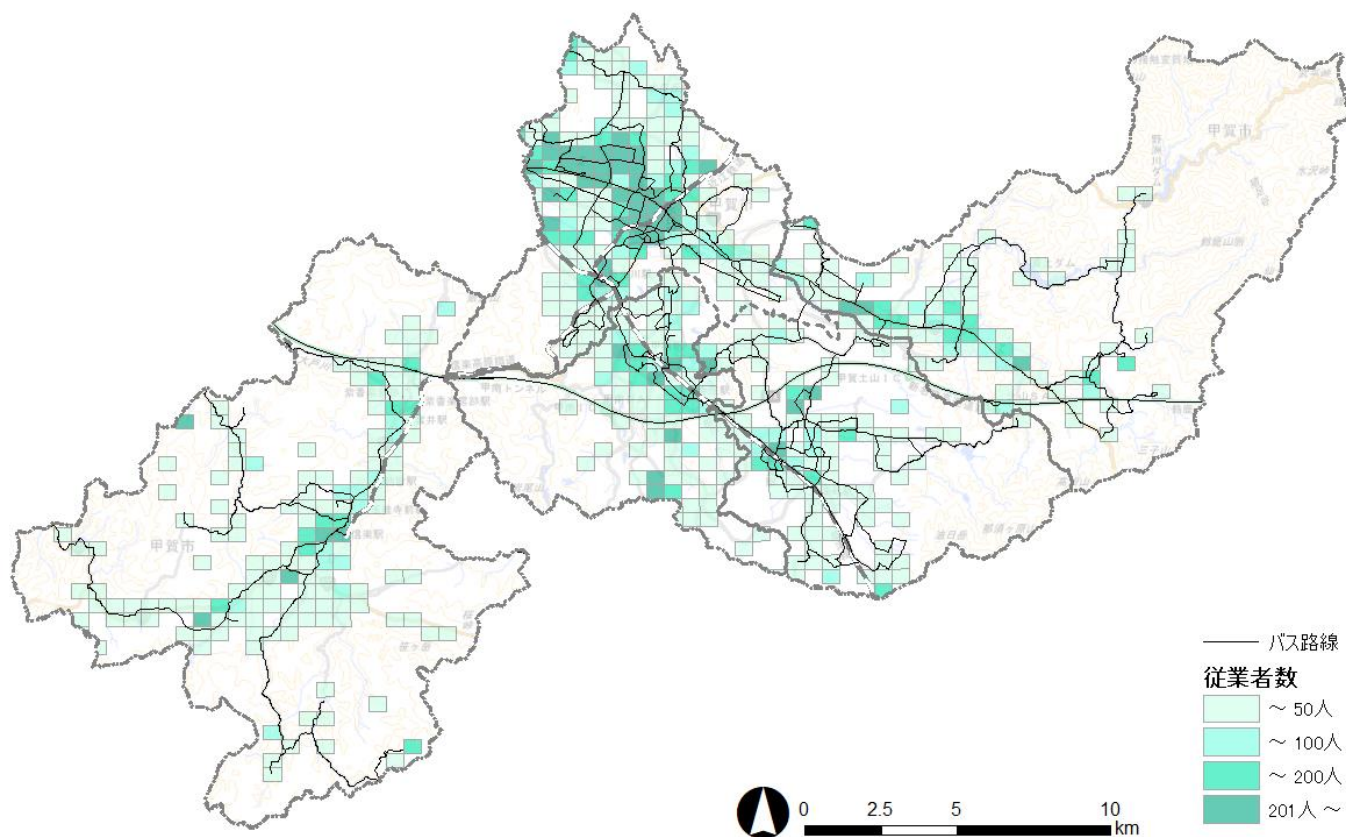
図 小売販売額分布

資料：平成26(2014)年商業統計 (500mメッシュ)

(5) 従業者数

従業者数の分布をみると、水口地域等の国道1号沿道や工業団地での集積が多くなっており、通勤先としての強い誘因力が窺えます。このほか、国道1号、307号沿道や、JR草津線の甲南駅、甲賀駅周辺でも、従業者数の多い地区が見られます。

(従業者数)



(事業所数)

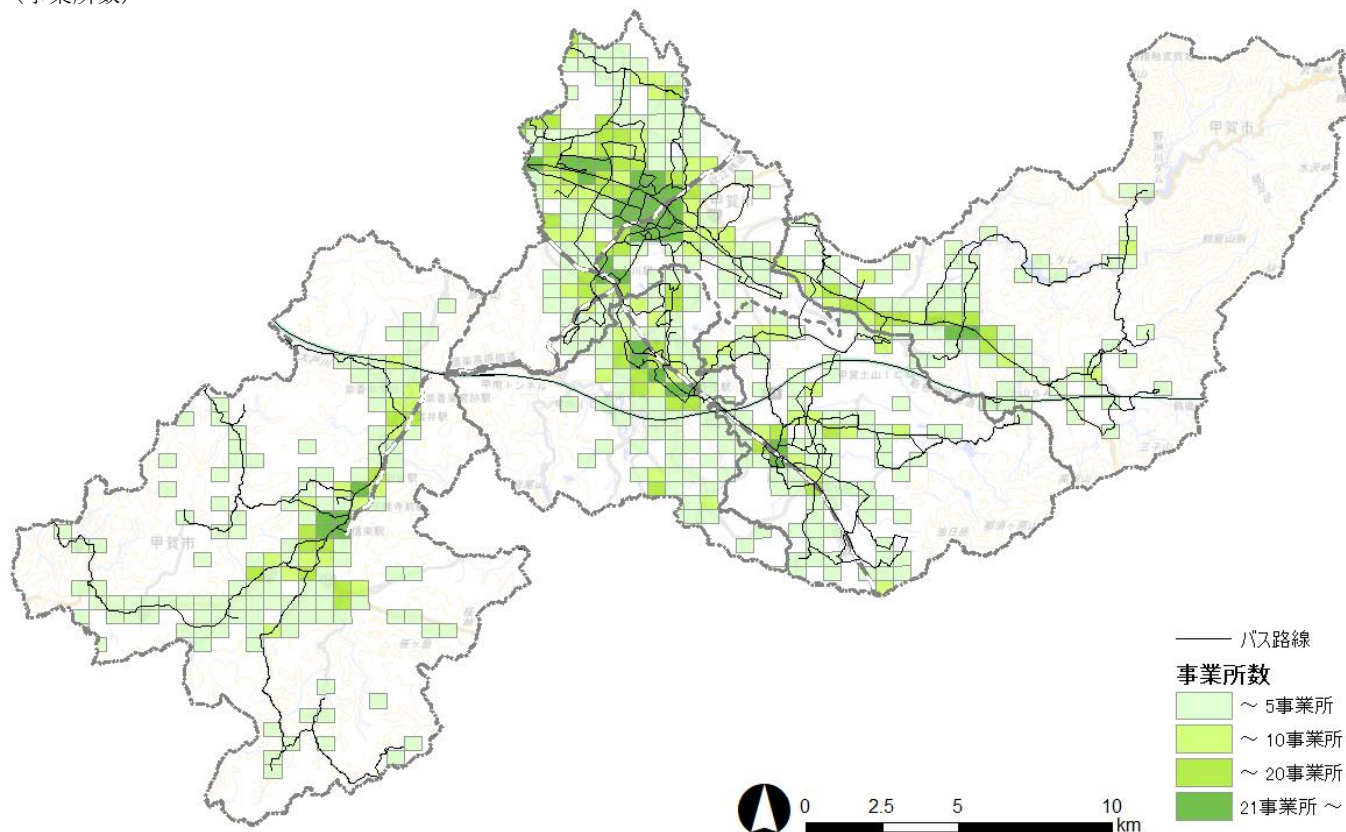


図 従業者・事業所数分布

資料：経済センサス基礎調査（500mメッシュ）

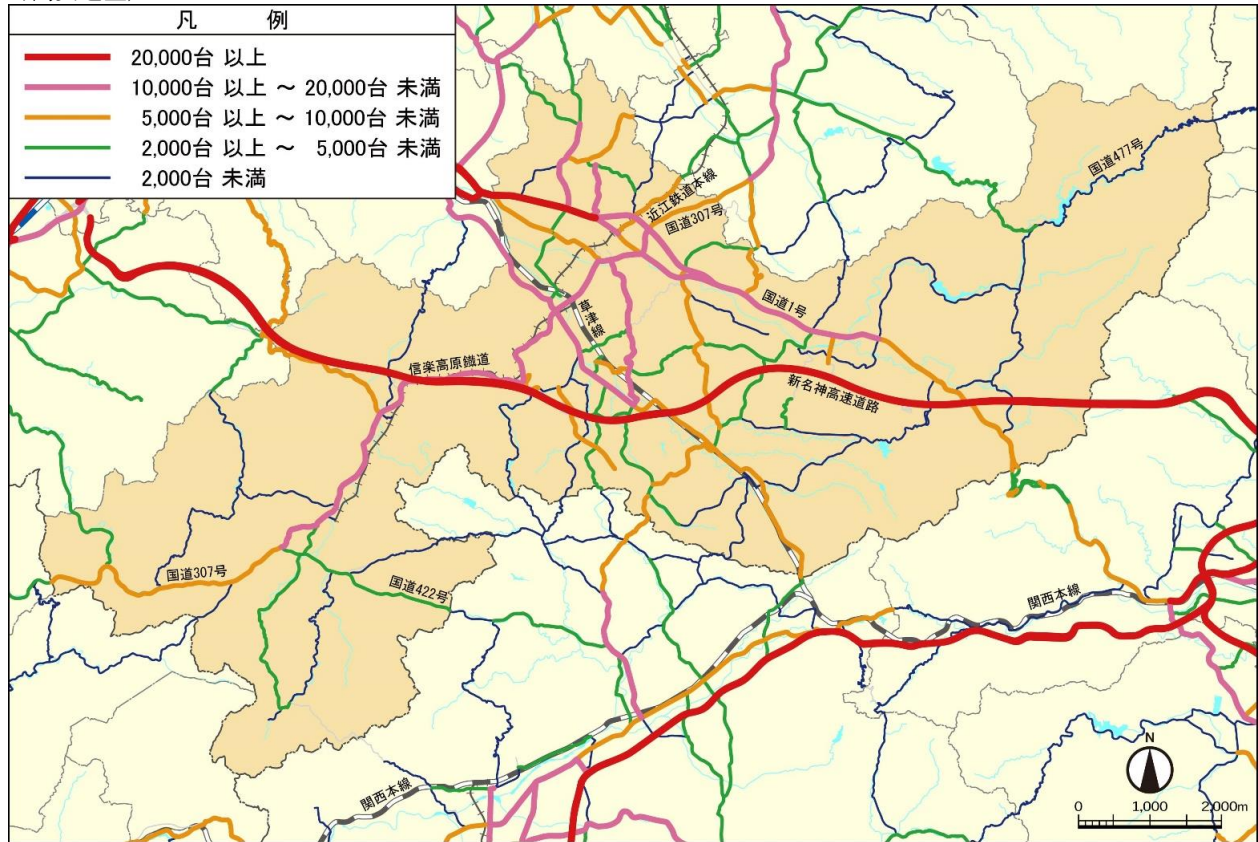
3.2.4 移動環境



(1) 道路交通量

交通量は、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、混雑度も高くなっています。

(24時間交通量)



(道路混雑度)

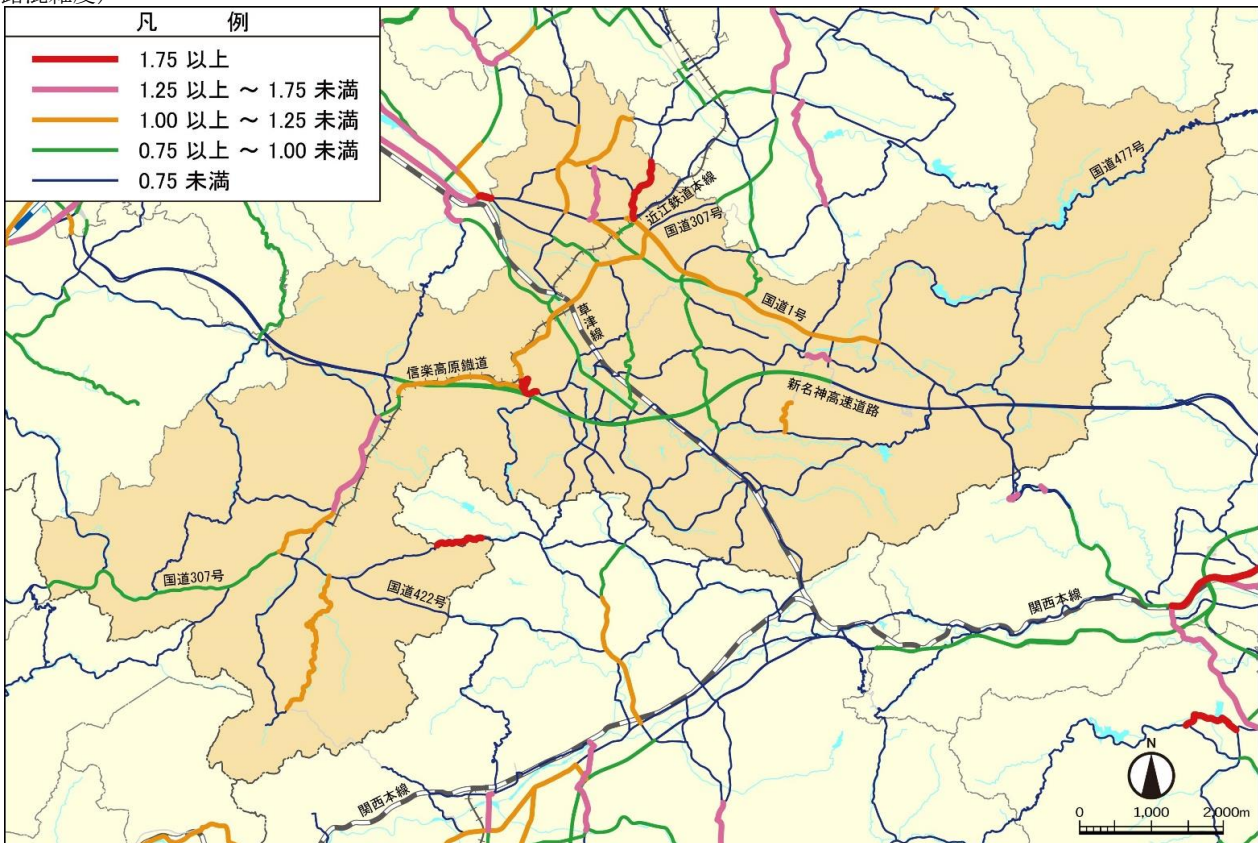


図 道路混雑度

資料：平成 27 (2015) 年道路交通センサス

(2) 交通事故の発生状況

本市内における全事故数は過去10年間で3分の1以下に減少しています。一方、高齢ドライバーによる事故は、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を占めています。

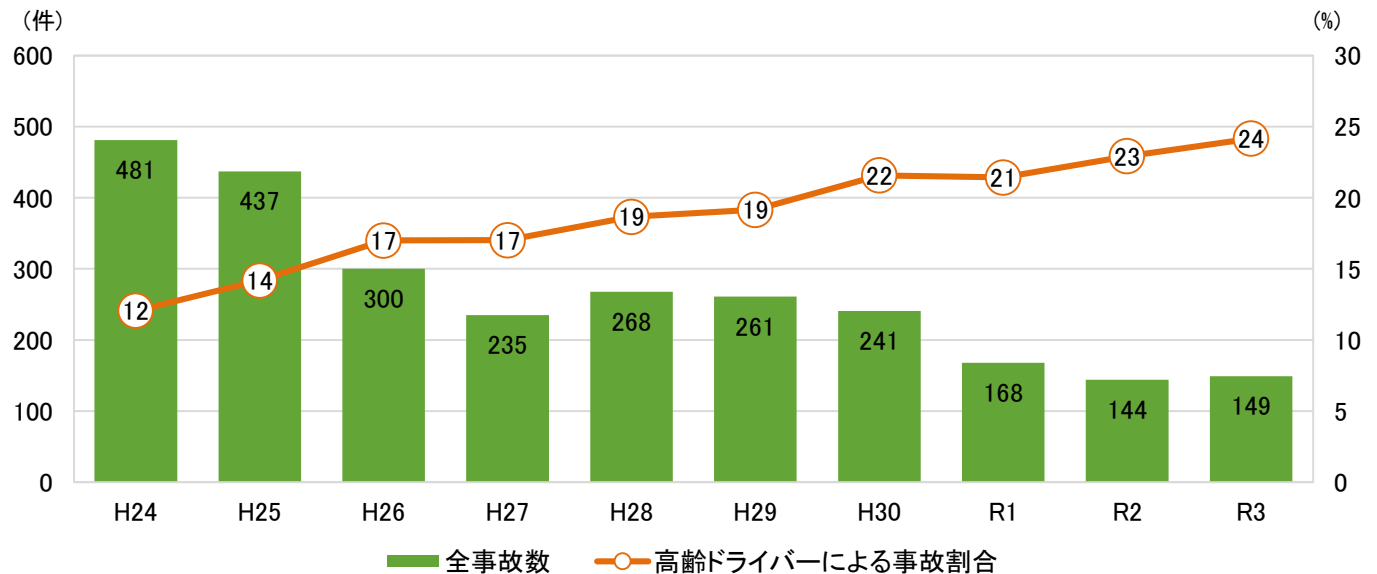


図 交通事故の発生状況の推移

資料：甲賀警察署提供

(3) 運転免許保有状況

運転免許保有者は、人口減少に伴い減少傾向にあります。

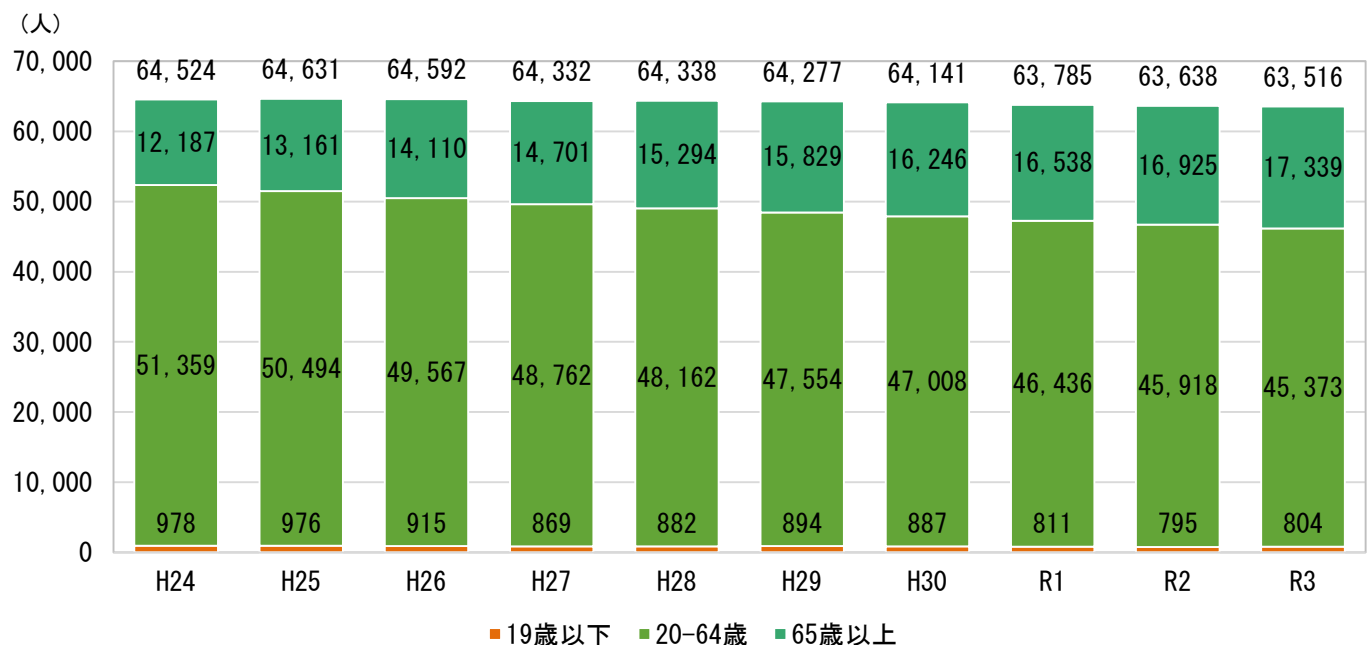


図 年齢別運転免許保有状況

資料：甲賀警察署提供

(4) 運転免許返納者数推移

近年、運転免許を返納する高齢者が多く増えており、特に75歳以上では、毎年200人以上が免許を返納している状況にあります。

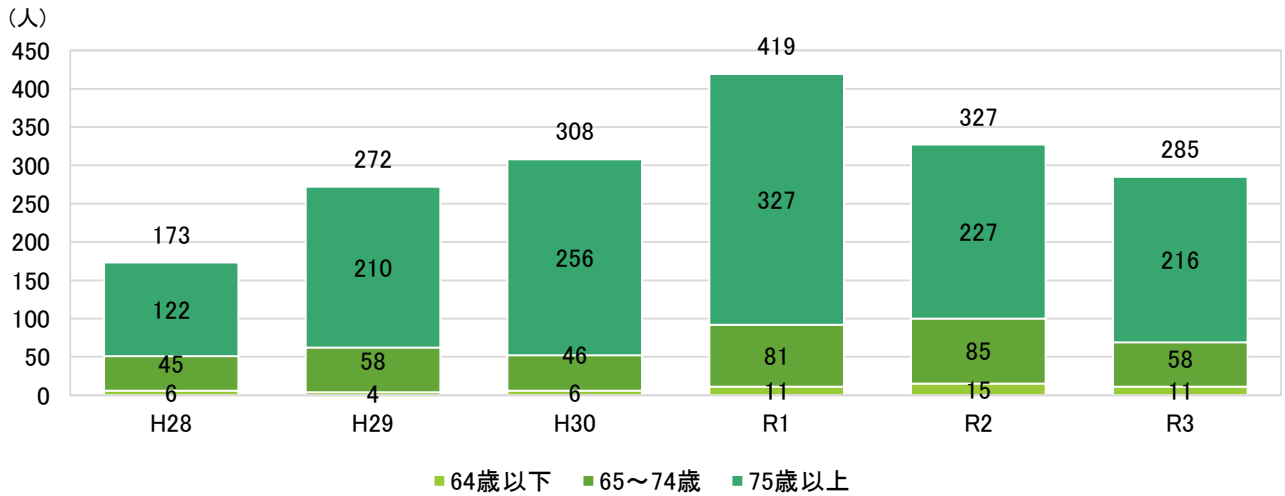


図 運転免許返納者数推移

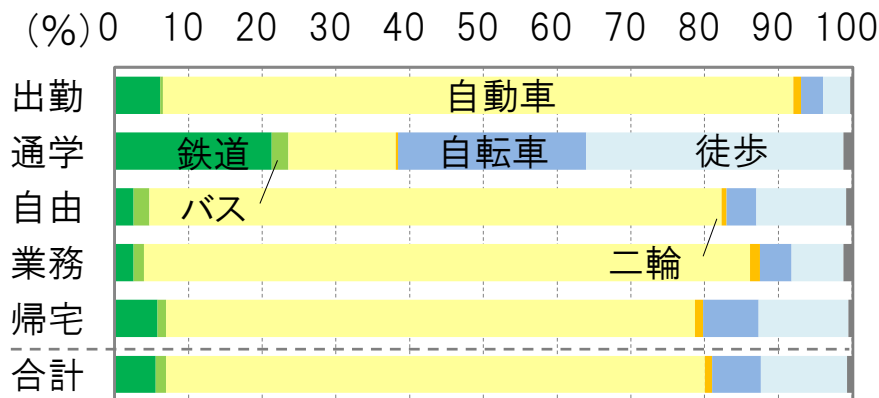
資料：市提供資料

(5) 交通手段分担率

交通手段分担率を目的別にみると、通学を除き全ての目的で自動車が多くなっています。鉄道とバスをあわせた地域公共交通の割合は、通学を除き1割を下回るほか、自由・業務目的では5%を下回ります。

地域別にみると、各地域とも「自動車が多く、地域公共交通が少ない」傾向は共通しています。一方で、鉄道駅のない土山地域では、鉄道よりもバスの割合が多くなっています。

(甲賀市内 目的別)



(地域別)

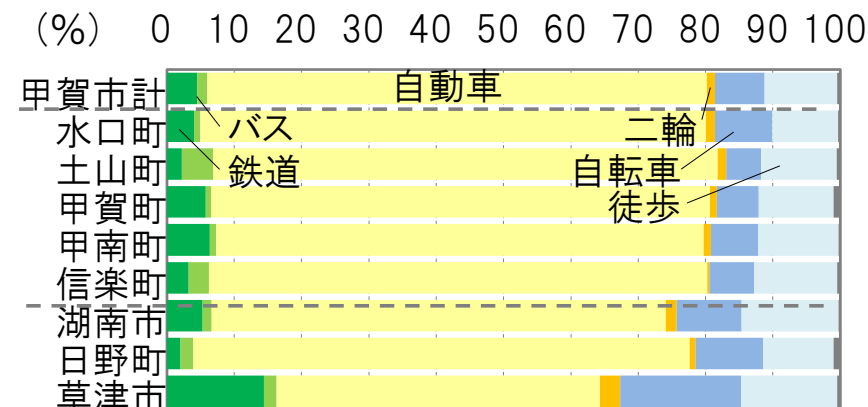


図 交通手段分担率

資料：平成22(2010)年近畿圏パーソントリップ調査

資料4 本市のまちづくりの方向性

4.1 上位・関連計画との関係

表 本計画とその他計画との関係

上位・関連計画	R3 年度以前 (～2021)	R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	R6 年度 (2024)	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)	R9 年度 (2027)	R10 年度 (2028)	以降
①第2次甲賀市総合計画	2017～基本構想～2028								
①(第2期基本計画) 踏まえる	第1期 基本計画	2021～ 第2期基本計画		～2024	2025～	第3期基本計画			～2028
②第2次甲賀市まち・ひと・ しごと創生総合戦略		2020～ 第2次		～2024					
③甲賀市国土利用計画 (第2次)	2015～第2次計画～2028								
④甲賀市都市計画 マスタープラン	2007～2017 年中間見直し(必要に応じ見直し)～2028								
甲賀市地域公共交通計画			本計画						
甲賀市地域公共交通 網形成計画 統合	2017～～2030								
甲賀市信楽高原鐵道沿線 地域公共交通総合連携計画	2013～	2022							
⑨近江鐵道沿線地域 踏まえる 公共交通計画	2013～～2030								
⑤滋賀県都市計画基本方針	整合を 図る	2022～～2030							
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)		2022～～2031							
⑦滋賀交通ビジョン	2013～～2030								
⑧甲賀市公共交通活性化 によるまちづくり推進計画	2013～～2032								
⑩甲賀市立地適正化計画	2019～～2028								
⑪貴生川駅周辺整備 基本構想(案)		2022～～2026							
⑫都市再生整備総合計画 甲南駅周辺地区(第2期)		2022～～2026							
⑬第2次甲賀市 地域福祉計画	2017～～2028								
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	2021～～2026								
	2021～		～2023	第7期					
	2021～		～2023	第3期					
⑮第2次甲賀市環境基本計 画	2019～～2024								
⑯第11次甲賀市交通安全 計画	2021～～2025								
⑰第2次甲賀市観光振興計 画<令和3年度見直し>	2017～～2028								
⑱甲賀市幼保・小中学校再 編計画(基本計画)	2015～～2035								
⑲甲賀市 ICT 推進ビジョン	2021～～2024								

4.2 上位・関連計画

4.2.1 上位計画

(1) 第2次甲賀市総合計画基本構想（第2期基本計画）

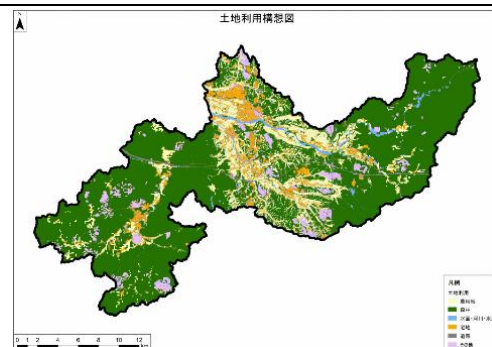
	記載内容抜粋	
概要	・ 策定：平成 29(2017) 年 6 月、(第 2 期基本計画：令和 3(2021) 年度) ・ 計画期間：平成 29(2017)～令和 10(2028) 年度、(第 2 期基本計画：令和 3(2021)～令和 6(2024) 年度)	
基本構想	● 未来像 (1) まちや人の姿：あい甲賀 いつもの暮らしに「しあわせ」を感じるまち (2) 人口フレーム：令和 10(2028) 年に人口 87,000 人 (3) 都市構造：暮らしをつなぎ、地域を未来につなぐ =多様性を活かしたネットワークづくり= ① 都市的土地利用と農村的土地利用の再編(見直し)、調整、調和 ② 日常生活と都市機能を支える地域拠点づくり 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、拠点間ネットワーク、広域ネットワーク	
施策方針	● まちづくりの大綱に基づく方針 ・ 甲賀市市民憲章の理念に基づき、基本構想期間を通じたまちづくりの大きな方針として設定する大綱の中で、公共交通の充実と利便性を高めることとしている。	
	● 住み慣れた地域での暮らしを守る	✓ 誰もが住み慣れた地域でその人らしく生活できるよう、公共交通の充実と全世代、全対象型の地域包括支援を推進。
	● 地域の「稼ぐ力」を高める	✓ JR 草津線の利便性を高めるとともに、産業基盤の優位性を確保するため、公共交通幹線軸への取り組みを強化。 ✓ 広域交通ネットワークの利便性等、操業条件としての魅力を生かした企業誘致を進め、新たな雇用の場を創出。
施策概要	● 目標像 ① 広域交通ネットワークや使いやすい地域公共交通が充実している ② 恵まれた交通アクセスを活かした土地利用によって、「人」と「モノ」の新しい流れが生まれている	
	● 課題 ✓ 新型コロナの影響による需要構造の変化や少子化により、利用者の減少想定への対応 ✓ 高齢者等により多様化するニーズに対応し、地域公共を維持していくための抜本的な改善 ✓ リニア新幹線の開通等、社会情勢の大きな変化を見据え、市内外の移動を支える鉄道の維持・発展 ✓ 新型コロナの影響による需要構造の変化に応じた利用促進策の必要性	
	● 施策	1. 地域公共交通網の再編と利便性向上 2. 鉄道利用環境の改善・整備
	概要	市民の日常の暮らしと経済活動を支える地域の公共交通を維持するとともに、地域が主体的に取り組む自主運行を支援するなど、多様な輸送資源を最大限に活かした公共交通の最適化に取り組む。また、地域の状況に合わせて、ICTを活用した公共交通の利便性の向上に取り組むなど、持続可能な交通網への再編を進める。 JR 草津線の利便性向上のため、駅周辺における都市機能及び居住の誘導や、近江鉄道、信楽高原鉄道、コミュニティバス等との相互の接続など利便性を高めることで、利用者の増加につなげる。レンタサイクル等により観光地までのアクセス性を強化することで、観光客の利用を促進する。

(2) 第2次甲賀市まち・ひと・しごと創生総合戦略

	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和2(2020)年4月1日 - 計画期間：令和2(2020)～令和6(2024)年度（第2次甲賀市総合計画(第2期基本計画策定過程で見直)） - キャプション：オール甲賀で未来につなぐ！チャレンジプロジェクト
位置付け	- 第2次甲賀市総合計画において、人口減少に立ち向かうための「子育て・教育」「地域経済」「介護・福祉」のテーマに基づく施策を「チャレンジプロジェクト」として計画。 「人口ビジョン」を踏まえ、国、県の総合戦略の視点を踏まえ、「市民の力を活かす」「仕組みを変える」「人を育て、人をつくる」「いつもの暮らしを守る」「地域共生社会を築く」といった視点を設定。
施策の概要	「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」を呼び込む好循環を確立するとともに、好循環を支える「まち」に活力を取り戻すとして、10のプロジェクトを策定。 ✓ 「空きキャパシティ活用プロジェクト」：<u>JR 甲南駅周辺の円滑な交通と交通結節点機能を高めるための整備を推進、土山地域市民センターの有効活用と利便性の向上</u> ✓ 「中山間地域再生プロジェクト」：<u>コミュニティバス路線を利用しやすい運行体系に再編、公共交通利便性を高めるためのデマンド交通導入、周辺地域と連携した鉄道利便性向上</u> ✓ 「地域・世代まるごと包括ケアプロジェクト」：高齢者や障がい者の外出支援を目的とした<u>コミュニティバス無料乗車券交付</u>

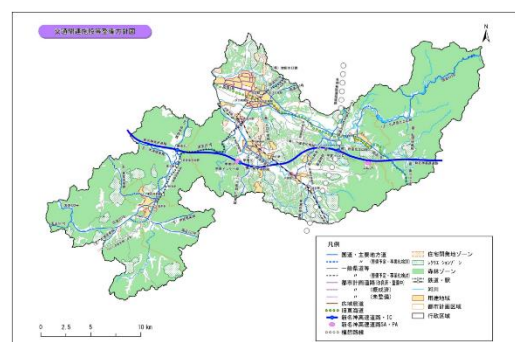
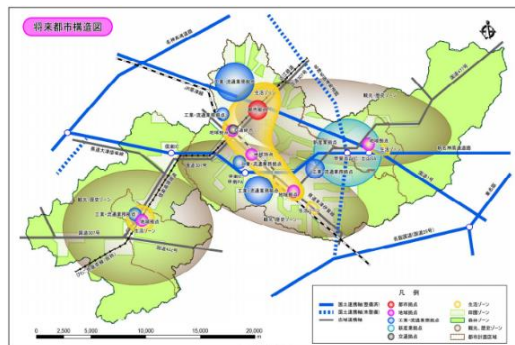
(3) 甲賀市国土利用計画（第2次）

	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成30(2018)年11月 - 計画期間：平成27(2015)～平成40(2028)年度
基本方針・方向	- 次の基本方針に基づき、市土の安全性を高め持続可能で豊かな市土を形成する土地利用をめざす。 ● 基本方針 ✓ 適切な市土管理と“しあわせ”を感じる適切な暮らしを実現する市土利用 ✓ 自然環境と打つかしい景観などを保全・再生・活用する市土利用 ✓ 安全・安心を実現する市土利用
必要な措置の概要	- 公共の福祉を優先し、地域を取り巻く自然や社会、経済、文化的条件などを踏まえて計画的に進めるために、各種規制・誘導措置などを通じた総合的な対策を実施する。 ● 市土の保全と安全性の確保 ・ 中枢管理機能や交通ネットワーク、エネルギー供給拠点、電力供給ネットワーク、通信ネットワークなどライフラインなどの安全性を高める ● 持続可能な市土の管理 ・ 中山間地域においては、地域が持つ多様な機能を生かして<u>公共交通機関によるネットワークでつなぎ、補完する</u>ことで、集落としての機能を確保するとともに、子供や高齢者の移動手段を確保する。 ● 多様な主体の連携・協働による市土の適切な管理・有効活用 ・ 国や県、市による公的な役割に加え、地域住民、企業、NPO法人、他地域の住民などの多様な主体が参画することを促進し、有効利用の取り組みを推進する。



(4) 甲賀市都市計画マスタープラン

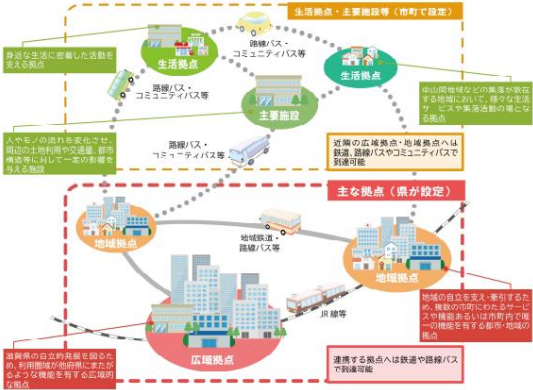
	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成 29(2017)年 8 月 - 計画期間：平成 29(2017)～平成 40(2028) 年度
理念と目標	● 都市づくりの将来像：あい甲賀 いつもの暮らしに“しあわせ”を感じるまち ● 目標 ✓ 自然・歴史・伝統をみんなで守り育てる環境都市づくり ✓ 安全で安心できる住宅都市づくり ✓ にぎわいと魅力を感じる活力都市づくり ✓ 広域的な交通網や伝統を生かした産業・交流都市づくり ✓ 身近な生活圏での利便性高く、地域間交流が盛んな快適都市づくり
基本方針と都市構造	● 都市づくりの基本方針 1) 総合的な土地利用規制・誘導方策による自然・文化環境と共生する都市づくり 2) 集約型都市構造の都市づくり 3) 安全で快適な都市環境づくり 4) 広域的な交通網を生かした多様な拠点づくり ● 新名神高速道路や国道 1 号及び JR 草津線を活かし、都市拠点、交通拠点などの多様な都市核を形成 5) 地域交通ネットワークなどの連携による安心で快適な都市づくり ・ 人々が安心して快適に暮らせる都市づくりをめざして、都市核と周辺地域を公共交通網等で連携。 ● 将来都市構造 ・ 「都市軸」「都市核」「都市空間」の 3 要素で構成 ・ 「都市核」：貴生川駅周辺を交通拠点に位置付け、鉄道相互やバス交通との円滑な乗り換えを図る
分野別基本方針	● 土地利用：地域の役割を踏まえた土地利用のコントロール ・ 「立地適正化計画」で都市の集約化を図り、各拠点を結ぶ交通ネットワークによる集約型都市構造実現 ● 道路・交通体系整備：多様性を活かした交通ネットワークの構築 ・ 市内の各拠点を多様な交通手段で移動できるよう交通の連携強化を図り交流の充実をめざす ➢ JR 草津線複線化の早期実現、各鉄道の通勤・通学等の輸送力強化、JR・近江鉄道・信楽高原鐵道との連携強化による鉄道利便性向上 ➢ 貴生川駅周辺における交通結節機能の強化、JR 甲南駅のユニバーサルデザイン化を図り、バス交通網などの公共交通の利便性向上等、鉄道駅を中心とする公共交通などの利便性向上 ➢ 貴生川駅周辺を中心とする公共交通ネットワークの強化、都市拠点と市内各地域拠点を連絡するコミュニティバスやデマンドバスの充実による都市内を結ぶ公共交通の利便性向上 ➢ 隣接する都市と連絡する鉄道などの公共交通の強化による地域連携を図る公共交通利便性向上 ● 市街地整備：拠点機能の向上と安定した定住人口確保 ・ JR 貴生川駅・甲賀駅・甲南駅周辺における交通結節機能の強化を図り、地域の交通拠点としてのまちづくり ● 都市防災：大地震・局地的豪雨などの自然災害への対応強化 ・ 災害時にも分断されることが少ない道路、鉄道のネットワークの連携強化による緊急輸送道路網の構築 ● 参加と協働のまちづくり：市民が参加しやすい仕組みづくりと地域コミュニティの強化 ・ 地域づくりのあらゆる場面で、市民、企業、事業所、議会及び行政が、連携・協力し、共に歩む対話による協働によるまちづくりの推進



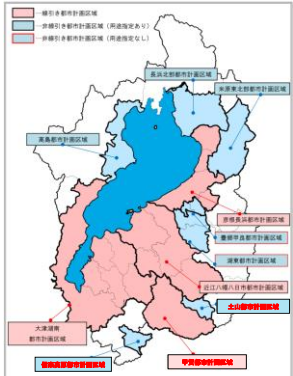
4.2.2 関連計画

(1) 滋賀県都市計画基本方針

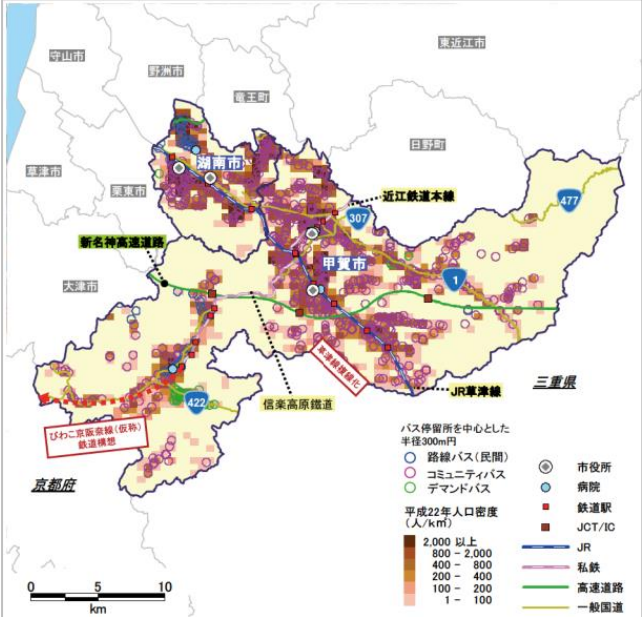
	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和 4(2022)年 3 月 - 計画期間：令和 5(2023)～令和 24(2042)年度 - 県の都市計画のあり方を示すものであり、本計画を踏まえて甲賀市都市計画マスタープランを策定。
都市の将来像	● 都市の将来像 ・ 住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会 ・ 成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会 ・ 拠点を結ぶ公共交通網及び拠点までの移動手段により安心して移動できる社会 ・ 自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会 ・ 歴史・文化・風土に根差した地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会
目指すべきまちづくりの方向性	① 職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成 ・ 同一都市圏を形成する市町の 広域的な連携を促進し、市町間・拠点間を結ぶ公共交通サービスの展開 ・ 様々なサービス機能の誘導・集積と公共交通ネットワークによる連携 ② 滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり ③ 人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成 ・ 自家用車に過度に依存しない人の移動を確保する観点から、輸送効率や環境負荷の面で優れ、誰もが利用できる 人流のインフラとして公共交通の維持・充実 ・ 県、市町、交通事業者の役割分担の明確化のもと、公共交通の利便性向上及び利用促進 ・ 人流は公共交通へのシフトを図りつつ、住居や施設等を結び歩行者、自転車、公共交通および自動車の通行空間である基本的なインフラの役割を果たす道路の整備 ④ 災害リスクを低減し拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり ⑤ 滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を生かし継承するまちづくり
実現に向けた取り組み（公共交通関連）	● 滋賀県における将来都市像の考え方：地域に応じた階層的かつネットワーク化した拠点と公共交通を設定 ・ 拠点：広域拠点、地域拠点、生活拠点 ● 公共交通軸等の設定 ・ 公共交通軸：他府県にまたがる広域的移動手段(JR線等)、主な拠点を結ぶ基幹交通機関（地域鉄道、行政区域をまたいで運行される幹線系路線バスなど） ・ 公共交通網：身近な生活拠点と主な拠点を結ぶ交通機関(路線バス、コミュニティバス等)、大学や病院など主要施設と生活拠点や主な拠点を結ぶ交通機関(コミュニティバス)、拠点外の集落から拠点までを結ぶ交通機関(デマンド型交通等)



(2) 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）

	記載内容抜粋
概要	・ 策定：令和3(2021)年5月(変更) ・ 目標年次：平成22(2010)年基準・概ね20年後を展望、今後概ね10年後の都市計画の基本方向を設定
都市づくりの基本理念	■ 基本理念 ・ 都市機能の集約化の促進 ・ 交通体系の一体的整備によるまちづくり ・ 都市整備による活力あるまちづくり ・ 地域資源を生かしたまちづくり ・ 自然環境と調和したまちづくり ・ 安全・安心なまちづくり 
主要な都市計画の方針	■ 都市施設の整備に関する方針 ➤ 交通施設の整備の方針 ① 甲賀都市計画 ✓ 人にやさしい交通ネットワークの形成 ✓ 利用しやすい公共交通体系の確率 ・ 鉄道：JR草津線は複線化の早期実現など輸送力の強化、通勤・通学時の時間の短縮を図る。また、<u>近江鉄道、信楽高原鐵道についても、沿線の市街化の動向、JRとの連携の強化を図り利便性の向上を図る</u>とともに、びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想を推進する。 ・ 駐車場・駐輪場：鉄道駅の周辺や中心商業地などに駐車場の整備を推進し、<u>自動車から鉄道への乗り換えを行うパークアンドライドを促進</u>する。 ② 信楽高原都市計画 ✓ 人にやさしい交通ネットワークの形成 ✓ 公共交通機関の利便性の向上 ・ 鉄道：<u>信楽高原鐵道や市コミュニティバス等公共交通機関の維持・利便性向上</u>のための検討を進める。びわこ京阪奈線(仮称)鉄道構想を推進する。 ・ 駐車場・駐輪場：公共交通機関利用の支援、地域住民の利便性向上及び観光の振興につながる<u>駐車場、駐輪場の整備</u>を進める。 ③ 土山都市計画 ✓ 公共交通サービスの利便性の向上 ・ バス：高齢者をはじめ誰もが日常生活において利用できる「<u>甲賀市コミュニティバス</u>」の充実を図る。<u>JR貴生川駅との連絡を強化</u>し、住民の鉄道利用を促進する。

(3) 滋賀交通ビジョン

	記載内容抜粋								
概要	- 策定：平成 25(2013)年 12 月 - 計画期間：平成 25(2013)～令和 12(2030) 年度								
交通の将来像	● 地域交通の将来像 ・ 広域交通の将来像：近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通 ・ 地域交通の将来像：地域が支え、地域を支える、県全域の「ひと、暮らし、まちを結う」交通 ● 滋賀交通ビジョンの基本理念 ・ 滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通								
地域交通政策の方向性	● 滋賀の交通の方向性を、広域交通政策と地域公共交通政策に分類 <table><tr><th colspan="2">地域公共交通政策の方向性</th></tr><tr><td>① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進</td><td> ・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革 </td></tr><tr><td>② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり</td><td> ・ 県全域における交通空白域の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系 </td></tr><tr><td>③ まちづくりと一体となった交通の整備</td><td> ・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備 </td></tr></table>	地域公共交通政策の方向性		① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革	② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	・ 県全域における交通空白域の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系	③ まちづくりと一体となった交通の整備	・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備
地域公共交通政策の方向性									
① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革								
② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	・ 県全域における交通空白域の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系								
③ まちづくりと一体となった交通の整備	・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備								
地域別施策・甲賀地域	● 目指すべき交通の姿と施策 ➢ 草津線の段階的複線化と信楽高原鐵道の安定経営 ・ 地元利用及び観光利用による草津線、近江鐵道、信楽高原鐵道の需要創出と鐵道を活かした地域のまちづくり ・ 交通機関同士の乗継や接続の向上、ダイヤ改善の促進 ・ 交通施設のユニバーサルデザイン化の促進 ・ びわこ京阪奈線(仮称)鐵道構想の推進 ➢ 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進 ・ 自家用車利用から公共交通利用への転換の促進 ・ バスと鐵道の乗継利便性向上の促進 ➢ 放射状ネットワークによる近畿中心部、中部方面とのアクセス強化 ・ 新名神高速道路の整備促進 								

(4) 甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画

	記載内容抜粋	
概要	・ 策定：平成 25(2013)年 12 月 ・ 計画期間：平成 25(2013)～平成 44(2032)年度	
基本理念	● 目的 ・ 持続可能なまちづくりの実現を根本から支える公共交通機関の充実及び公共交通機関を有機的に活用することによって推進されるものについて、具体施策を検討する。 ● 基本理念 ・ 誰もが移動しやすい公共交通体系と連携した持続可能なまちづくりを実現する	
基本方針	基本方針 1：定住促進…何世代もの人々が末永く安心して暮らせる環境の形成 基本方針 2：交流促進…人・モノの交流による安定した地域経済基盤の確立 基本方針 3：公共交通利用促進：公共交通を使いやすいまちづくりと公共交通を守り育てる意識の醸成	
施策 (地域公共交通関連)	■ 基本方針と施策	
	基本方針	施策
	① 定住促進に向けた施策	・ 使いやすい公共交通機関の整備 ・ 公共交通を守り育てる意識・過度の自動車利用を抑制する意識の醸成 ・ 駅周辺におけるにぎわい空間の創出(水口地域、甲南・甲賀地域) ・ 駅周辺における居住環境の整備(水口地域、甲南・甲賀地域)
	② 交流促進に向けた施策	・ 地域特性を生かした甲賀市全体の観光魅力度の向上 ・ 鉄道および駅の観光資源化(信楽地域、水口地域、甲賀・甲南地域) ・ 高速路線バスを利用した来訪者の利便性向上(土山・信楽地域) ・ 公共交通機関を利用した周遊観光・滞在型観光の推進
	③ 公共交通利用促進に向けた施策	・ 使いやすい公共交通機関の整備 ・ 公共交通を守り育てる意識・過度の自動車利用を抑制する意識の醸成 ・ 駅周辺におけるにぎわい空間の創出(水口地域、甲南・甲賀地域) ・ 駅周辺における居住環境の整備(水口地域、甲南・甲賀地域) ・ 歩きたくなる街並みづくりの推進(信楽地域)

(5) 近江鉄道沿線地域公共交通計画

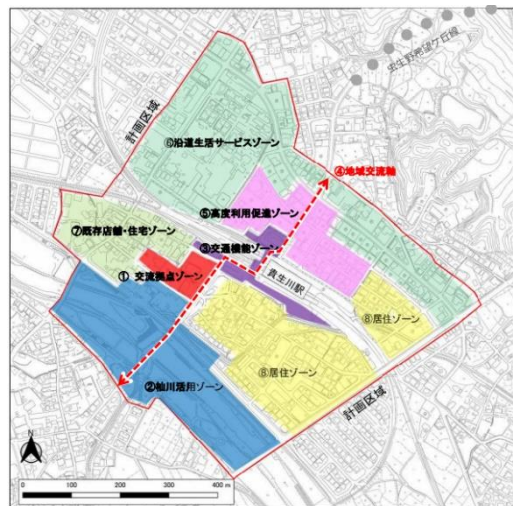
	記載内容抜粋	
概要	・ 策定：令和3(2021)年10月 ・ 計画期間：令和3(2021)～令和15(2033)年度 ・ 計画区域：東近江市、彦根市、近江八幡市、甲賀市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	
将来像	● 沿線地域の将来像 ・ 自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域をコロナ禍後の新しい社会においても、みんなで共に築いていく ● 地域公共交通の姿 ・ 県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク	
基本方針と施策	● 基本方針と施策	
	基本方針	施策
	基本方針1：近江鉄道を再生・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
	基本方針2：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
	基本方針3：近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	・ 沿線地域のまちづくりと連携する ・ 沿線地域の活性化施策と連携する
	基本方針4：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
	基本方針5：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

(6) 甲賀市立地適正化計画

記載内容抜粋		
概要	- 策定：平成 31(2019)年 3 月 - 計画期間：平成 31(2019)年～令和 40(2028)年度	
将来都市像	- 各地域の中心地及び貴生川駅周辺に都市機能を集積することで拠点を形成し、その周辺に居住を誘導することで都市機能のサービス水準の維持を図る。 - 拠点と拠点、拠点と市街を結ぶ公共交通アクセスを確保することで、集約型都市構造の実現を目指す。	
目指すべき都市の骨格構造	● 目指すべき都市の骨格構造 「都市拠点」「交通拠点」「地域拠点」の 3 種類の拠点を設けることにより集約型都市構造を構築するまちづくりを進める。	
	位置付け	地域 役割
	都市拠点	水口地域 市の中核を担う拠点。市役所等の業務機能や大型商業施設等の全市的な都市機能の立地を誘導し、市全体の利便性向上を図る。
	交通拠点	貴生川駅周辺 市の玄関口としての役割を担う交通拠点とする。交通結節点としての機能と高度都市機能を併せ持った拠点形成を図る。
	地域拠点	土山地域、甲賀地域 甲南地域、信楽地域 貴生川駅周辺 周辺住民の日常生活を支える拠点。これまで営んできた日常生活に不便が生じないよう、既存の商店や診療所等の都市機能の維持を図る。
	公共交通軸	— 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】を甲賀市の幹線的な公共交通として、サービス水準の維持・向上を図る。
	生活ゾーン	— 都市機能・公共交通サービスのサービス水準を維持するために、その周辺に居住を誘導することで人口の維持を図る。
	生活圏	— これまで形成してきた、市内外の地域との相互連携による生活圏の維持を図る。
	● 誘導区域及び誘導施設 - 人口減少の中にあっても人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住誘導区域を設定する。 - 居住誘導区域内外にわたり良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定める。	

(7) 貴生川駅周辺整備基本構想（案）

	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和5(2023)年1月 - 目標年次：2040年 「貴生川駅周辺特区構想(基本方針)」(令和3年7月策定)に位置付けられる貴生川駅周辺整備に係る構想
基本的な方向性	● まちづくりコンセプト：“笑顔あふれ、人に紹介したくなるまち” ● 目指す目標像 - 子どもたちの笑顔があふれ、高齢になってもいきいき暮らせるまち - 市の玄関口として、各地の地域資源(ヒト、モノ、コト)とつながるまち - 交通利用だけでなく、目的をもって来訪し、ゆっくり過ごせるまち - 車に頼ることなく暮らすことができ、休日にも楽しめるまち
まちづくり方針	● ゾーン区分等の考え方 ➢ 駅南口に、地域での暮らしの拠点となる交流拠点を整備 ➢ 杉川を活用し、誰もがゆっくり楽しめる空間、施設を整備 ➢ 貴生川駅の利便性向上、魅力向上につながる交通機能の拡充、改善 - 交通結節点機能の強化及び駅自体の魅力向上のため、駅北口ロータリーや自由通路の改修、駅周辺駐車場の集約化等を図る。 ➢ 貴生川駅の南北エリアの連携強化 ➢ 駅北口エリアのさらなる土地の高度利用、生活サービス機能の充実 ➢ 駅周辺地域において安心して住み続けられる住環境の維持・向上



(8) 都市再生整備計画 甲南駅周辺地区(第二期)

	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和3(2021)年11月 - 計画期間：令和4(2022)年度～令和8(2026)年度
目標	● 甲南駅を中心とした住んでみたい・住み続けたい・訪れてみたいまちづくりの推進
計画区域の整備方針	● 駅周辺への居住誘導に向けて生活環境を改善する - 甲南駅利用の利便性向上に向けて、駅周辺に駐車場を整備する。 - 甲南駅北口利用の利便性向上に向けて駅北側からのアクセス道路を整備する。 ● 忍者を核とした観光周遊ネットワークを形成する - まちなかに来街者の周遊を促すため、地域に点在する神社仏閣、歴史遺産、旧跡等を案内、説明するサインを設置する。 ● 地域資源を生かして地域の魅力を向上させる

(9) 第2次甲賀市地域福祉計画＜令和3年度見直し版＞

	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成29(2017)年7月、令和3(2021)年10月見直し - 計画期間：平成29(2017)年～令和10(2028)年度 - 基本理念：人々がつながり暮らしの中で感じる幸せを未来へつなぐまち あい甲賀
基本方針	- 地域で支えるしくみづくり - 地域福祉を支える人づくり - 適切な支援へつなげる体制づくり - 健康で安心な生活ができる暮らしづくり
施策（地域公共交通関連）	● 基本方針3. 適切な支援へつなげる体制づくり - 包括的相談支援事業：1事業所のみでは対応が難しい地域生活課題については、他の支援関係機関と連携を図りながら課題解決に向けた支援を行う。 - 関係機関等との連携強化の推進：誰もが身近な地域で安心して暮らしていけるよう、関係機関等との連携を強化し、支援の充実を図る。 ● 基本方針4. 健康で安心な生活ができる暮らしづくり - ユニバーサルデザインに基づくまちづくり：高齢者や障がいのある人、子育てをする人などが外出しやすい環境となるよう、ユニバーサルデザインの理念の普及啓発や公共施設等の整備を推進する。 - 移動支援の充実：市民の日常生活に欠かすことができない移動について、地域とともに考え、特に高齢者や障がいのある人に対する支援の充実を図る。

(10) 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

	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和3(2021)年3月 - 計画期間：令和3(2021)年～令和8(2027)年度 - 計画の理念：みんなでつながり 支えあう 安心・交流・生きがいと幸せを感じるまち あい甲賀
施策（地域公共交通関連）	● 基本方針6. 安全・安心な暮らしができるまちづくりの推進 - 福祉のまちづくりの推進：ユニバーサルデザインの推進に向けた啓発、高齢者の利用に配慮した施設・設備の整備・改善、コミュニティバスの利用促進。 - 安全な生活の支援：災害時における避難行動支援、交通安全対策の推進、地域情報通信基盤の活用

(1 1) 第2次甲賀市環境基本計画【改訂版】

	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成 29(2017)年度 - 計画期間：平成 29(2017)年～令和 6(2024)年度 - 目指すべき甲賀市の環境像：豊かな自然と潤いのある暮らしを未来につなぐ 美しい甲賀
基本方針	- 豊かな自然と共に快適に生活できるまち - 地球環境への優しさが溢れるまち - 誰もが良い環境を意識した行動ができるまち
取り組み (地域公共交通関連)	● 基本方針 2. 地球環境への優しさがあふれるまち - 公共交通の利用促進：ダイヤ改正などによる<u>コミュニティバス利便性の向上、公共交通フリー乗車券の販売、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改善</u>とともに、<u>JR 草津線複線化に向けた取り組みなどを進め</u>、公共交通の利用促進に努める。 - 環境教育・学習の推進：<u>学校教育において子どもたちが環境を学ぶ機会を拡大するとともに、子どもを通じた保護者への啓発を進め、市民の環境意識を高める。</u>

(1 2) 第1次甲賀市交通安全計画

	記載内容抜粋
概要	- 策定：令和 3(2021)年度 - 計画期間：令和 3(2021)年～令和 7(2025)年度 - 基本理念：「交通事故のない安全・安心なまち甲賀市」の実現を目指して
考え方・目標	- 道路交通事故のない甲賀市を目指して（目標：24 時間死者数年間 3 人以下、交通事故重症者数年間 12 人以下） - 鉄道交通事故のない甲賀市を目指して（目標：鉄道事故ゼロ） - 踏切事故のない甲賀市を目指して（目標：踏切事故ゼロ）
取り組み (地域公共交通関連)	● 考え方 1. 道路交通事故のない甲賀市を目指して - 道路交通環境の整備 - 高齢者、障がい者等の安全に資する通行空間等の整備：駅、公共施設、福祉施設、病院などの周辺を中心にユニバーサルデザイン整備、横断歩道やバス停付近の駐車違反等解消 - 公共交通機関利用の促進と環境整備：<u>鉄道やコミュニティバス等の利用促進のためのだれもが利用しやすい環境整備、バス停留所における安全性確保、市民や市を訪れる方が積極的に利用するための啓発</u> - 車両の安全性の確保：コミュニティバス等の安全管理意識の向上を図り <u>安全な車両の導入や安全点検の徹底推進</u> ● 考え方 2. 鉄道交通事故のない甲賀市を目指して - 鉄道交通環境の整備：鉄道施設の維持管理及び補修、駅舎などの耐震性の強化などについて鉄道事業者と緊密に連携した安全対策、駅施設等について段差の解消や転落防止設備などによる <u>バリアフリー化やユニバーサルデザインの推進</u> - 安全に関する知識の普及：関係機関・団体と協力した交通安全運動などを通じた広報活動、ホームからの転落事故防止などの啓発活動

(13) 第2次甲賀市観光振興計画

	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成 29(2017)年 8 月、令和 3(2021)年 9 月見直し - 計画期間：平成 29(2017)年度～令和 10(2028)年度 - 基本方針：方針 1「忍びの里の 秘めたる宝 探す甲賀の まちづくり」、方針 2「歴史と文化 伝え育み 歩む甲賀の おもてなし」、方針 3「光る宝に 出会える旅に 増やす甲賀の 愛好家」
基本戦略・施策	● 魅力向上戦略 「観光地の魅力向上」「市民と連携した資源開発」「効果的な PR の推進」 ● 誘客促進戦略 「観光ビジネスとの連携」「誘客事業・イベントの開催」「戦略的マーケティング」「新たな観光の形に対応した誘客促進」 ● 地域活性化戦略 「市民意識の向上」「市民・事業者との協働」「広域連携」「(仮称)甲賀市版観光 DMO の設立」
取り組み（地域公共交通関連）	● 誘客促進戦略 ① 公共交通と連携した観光振興 - 鉄道やバス等の公共交通を活性化するため、<u>沿線の観光開発によって観光旅客輸送を増やす取り組み</u>を行う。 - 公共交通と連携した観光ルートの設定や観光商品の開発に取り組むとともに、ニーズに応じた<u>観光拠点への 2 次交通の整備</u>を図る。

(14) 甲賀市幼保・小中学校再編計画(基本計画)

	記載内容抜粋
概要	- 策定：平成 27(2015)年 3 月 - 再編計画の期間：平成 27(2015)年度～平成 36(2035)年度 - 計画の体系：「教育大綱」（平成 29(2017)年度～計画期間なし）、「教育振興基本計画」（第 3 期：平成 31(2019)年度から 5 年間、平成 35(2023)年度、第 4 期：平成 36(2024)年度～平成 40(2028)年度の 5 年間） - 教育大綱教育方針：たくましい心身と郷土への誇りを持ち、未来を切り拓く人を育てる - 教育目標：目標 1「ともに学び ともに育つ」、目標 2「読書と体験を通して豊かな心を育む」、目標 3「魅力ある地域の人、モノを活かす」
考え方・目的	● 基本的な考え方 - 子どもたちにより良い保育・教育を提供することを最優先 - 子どもたちの「生きる力」を育む保育・教育環境を着実に整備するために、保護者や地域の皆様の参画を得ながら取り組む。 ● 目指す方向と目的 - 再編後に出現する確かな学力の補償をはじめとする「子供たちの確かな育ち」
取り組み（地域公共交通関連）	■ 小学校・中学校の再編計画の推進 ● 望ましい小学校・中学校の実現に向けて考慮すべきこと 4) 安全な通学手段の確保 - 小学校は 4km、中学校は 6km 以内であればそれぞれ徒歩・自転車での通学を基本とする。 - それ以上の距離がある場合や地理的条件による徒歩・自転車通学が困難な場合、登下校時に何らかの危険が生じると予想される地域は、公共交通機関利用を認め、通学費の助成等保護者の負担軽減に努める。 - 再編により通学距離が延びる地域については、スクールバスの運行も視野に地域と協議の上安全な通学手段を確保

(15) 甲賀市 ICT 推進ビジョン

	記載内容抜粋
概要	・ 策定：令和3(2011)年9月 ・ 計画期間：令和3(2021)年度～令和6(2024)年度 ・ 基本理念：誰もがいつもの暮らしに『しあわせ』を感じることでできるデジタル社会の実現
基本指針	● デジタル社会の実現に向けた指針 ・ 新しい価値が生み出され、地域の魅力が発揮されるデジタル化 ・ 1人ひとりが利便性を実感できる、人にやさしいデジタル化 ・ いのちや暮らしを守り、安心して安全に利用できるデジタル化 ● 取組方針 ・ 目的志向型の ICT 活用 ・ デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進 ・ 市民の利便性と効率的な事務処理の両立 ・ 効率化の徹底とサービス品質の確保 ・ 周辺自治体、企業・地域等との連携 ・ デジタル活用の促進と配慮 ・ AI 技術の倫理的な活用
取り組み（地域公共交通関連）	■ 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 ● 公共交通の利便性向上 バスやタクシー、鉄道等の公共交通は通勤や通学など市民の日常に欠かせない重要な移動手段となっています。中でも市内を巡回するコミュニティバスでは、バスロケーションシステムなどの導入に引き続き、公共交通全体において、利便性を向上させるために、キャッシュレス化や効率的な運行に資するデータ活用の取組を進めていく必要があります。 また、鉄道の二次交通として沿線地域全体の利便性向上に取り組むほか、MaaS やバスの自動運転など技術革新の動向を踏まえた取組が必要です。 [主な取組内容] ・ 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 安定的な運用 を図ります。 ・ 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を実施します。 ・ コミュニティタクシーの インターネット予約 の導入について検討します。 ・ 市内公共交通におけるデジタル切符・定期券、IC カード決済等の導入による キャッシュレス化 について検討を行います。 [設定目標] 令和5年度までに、バスロケーションシステムのデータを活用した路線再編を実施します。 ● 中山間地域の課題解決 [主な取組内容] ・ データを活用 したコミュニティバスの路線の再編により、交通手段の維持に努めます。

資料5 ニーズ調査の結果

5.1 地域公共交通利用者の声

5.1.1 実施概要

(1) 実施概要

実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	コミュニティバス・コミュニティタクシー利用者
方法	コミュニティバス：主要な停留所※で調査票配布・郵送回収 ※貴生川駅、近江土山駅、甲賀駅、甲南駅、信楽駅 コミュニティタクシー：タクシー運転手より利用者へ手渡し・郵送回収
期間	○配布：令和4年12月1日、12月2日（コミバス） 令和4年11月25日～12月2日（コミタク） ○締切：令和4年12月9日投函
有効回収数	130票 コミュニティバス利用：118票 コミタク利用：5票 不明：10票 ※コミバス、コミタクを両方利用が3名
主な調査項目	・コミバス・コミタクの利用状況（利用地域、停留所までの移動手段、乗り継ぎの有無、利用時間帯等） ・コミバス・コミタクの利用目的・行き先 ・普段のコミバス・コミタクの利用頻度 ・普段、コミバス・コミタクを利用する理由 ・コミバス・コミタクの不便な点、改善すべき点 ・利用可能と考える停留所までの時間、運行間隔、料金 ・個人属性（性別・年齢・運転免許・送迎車の有無）

(2)実施結果概要

実施結果の概要は、次のとおりです。

- ・回答者の居住地は、土山地域、水口地域が多く、両地域で約5割を占める。
- ・主な利用者層としては、年齢については10歳代（約1/4）と65歳以上の高齢者（約4割）、日常的に自動車を運転できない人（運転免許非保有又はペーパードライバーが約9割）。
- ・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）が、身の回りに送迎をしてくれる人がおらず、コミュニティバス・コミュニティバスがなければ移動手段がない。
- ・自宅から目的地までの移動手段については、鉄道（JR）が最も多く、これに次いで、乗り継ぎなし（コミバス・コミタクのみ）。
- ・全体としては買い物、通学、通院での利用が多い。地域別には、水口地域では通学、土山・甲賀地域では買い物、甲南地域では通院、信楽地域では買い物、娯楽・飲食等が多い。
- ・利用時間帯については、通勤・通学は行きは7, 8時台、帰りは15～17時台がピーク、買い物・通院については、行きは9, 10時台、帰りは13時台がピーク。
- ・利用頻度については、週1日以上利用されるという人が約7割を占める。（平日のみほぼ毎日が約25%、週1～2日が約19%、週3～4日が約17%）
- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーを利用する理由としては、「他に利用できる交通手段がない」が約5割となっており、利用者にとって必要不可欠な移動手段となっている。また、65-74歳で「出発地・目的地から停留所が近い」と回答した割合が高く、停留所を増やしたり、停留所の位置を調整したり、増やすことにより、高齢の方の利用者が増える可能性があると考えられる。
- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーの不便な点・改善点としては、「運行本数」「運行時間帯」「鉄道駅等の乗継ぎ」が上位となっている。また、10歳代や20-64歳の現役世代では、「鉄道駅等の乗継ぎ」および「交通渋滞による遅れ」を挙げる人が多くなっている。
- ・利用してもよいと考えるサービス水準については以下のとおり。
 - 停留所までの時間：徒歩10分までなら許容（約48%）、徒歩5分までなら許容（約87%）
 - 運行間隔：30分間隔なら許容（約68%）、15分間隔なら許容（約92%）
 - 利用料金：300円までなら許容（約32%）、200円までなら許容（約91%）

5.1.2 調査物件



調査票等は、次のとおりです。

甲賀市内のコミュニティバス・コミュニティタクシー（コミバス・コミタク） を利用するみなさまへのアンケート調査票

日頃から甲賀市の市政各般にわたりご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。この調査は、『甲賀市地域公共交通計画』策定のため、みなさまの地域公共交通の利用状況等をお伺いするものです。つきましては、ご多用のところ誠に恐れ入りますが、調査にご協力くださいますよう、お願いいたします。

※この調査票は、**受け取られた方がご回答**ください。

※ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒にいれ、**12月9日（金）まで**に、
切手を貼らず、無記名のまま、ポストにご投函ください。

※ご回答の内容は、個人が特定されないよう統計処理のうえ、本市のまちづくりに利用させていただきます。

● **お問合せ先** ● 甲賀市地域公共交通活性化協議会（事務局：甲賀市 建設部 公共交通推進課）
TEL：0748-69-2215（月～金の閉庁時間及び土日祝を除く）

◆本日（調査票を受け取られた日）のコミバス・コミタクの利用についてお教えてください。

質問1 本日の利用状況等について教えてください。

①利用した日：2022（令和4）年 月 日

②利用した地域【あてはまるものすべてに○】

- | | | |
|---------|---------|----------|
| 1. 水口地域 | 2. 土山地域 | 3. 甲賀地域 |
| 4. 甲南地域 | 5. 信楽地域 | 6. 分からない |

③利用した交通手段について【あてはまるものすべてに○】

- | | |
|-------------|---------------|
| 1. コミュニティバス | 2. コミュニティタクシー |
|-------------|---------------|

④停留所までの交通手段について【○は1つだけ】

- | | | |
|--------------------------------|--------|--------------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. 自動車（家族や知人による送迎） |
| 4. その他（ <input type="text"/> ） | | |

⑤自宅から目的地までまたは目的地から自宅までの移動に際して、乗り継いだ交通手段
【あてはまるものすべてに○】

- | | | | |
|------------------------------|--------------------------------|-------------|--|
| 1. 乗り継ぎはしていない（コミバスまたはコミタクのみ） | | | |
| 2. 鉄道（JR） | 3. 鉄道（信楽高原鐵道） | 4. 鉄道（近江鐵道） | |
| 5. 路線バス | 6. その他（ <input type="text"/> ） | | |

⑥利用時間帯について

※行きまたは帰りにコミバス・コミタクを利用しなかった場合は、記入不要です。

行き	午前・午後（ ）時頃	帰り	午前・午後（ ）時頃
----	---------------------------------	----	---------------------------------

質問2 コミバス・コミタクを利用して外出された主な目的は何ですか？【○は最大3つ】

- | | | | | |
|-----------|---------|--------|--------------------------------|-----------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 買い物 | 4. 通院 | 5. 娯楽・飲食等 |
| 6. 習い事・塾等 | 7. スポーツ | 8. 旅行 | 9. その他（ <input type="text"/> ） | |

質問3 コミバス・コミタクを利用したお出かけ先をお教えてください。

また、訪問先の施設名称もお教えてください。【○は1つだけ】

- | |
|---|
| 1. 甲賀市内 主な施設の名称（ <input type="text"/> ）
※商業施設の場合、できるだけ店舗の地域名称までお答えください。（例）アル・プラザ 水口店 |
| 2. 甲賀市外（ <input type="text"/> ）市 ⇒ 主な施設の名称（ <input type="text"/> ） |

→裏面に続きます。

◆ 普段のコミバス・コミタク利用についてお教えてください。

質問4 普段、コミバス・コミタクをどれくらいの頻度で利用されますか。【○は1つだけ】

- | | | | |
|------------|-------------|--------------|----------|
| 1. 休日を含む毎日 | 2. 平日のみほぼ毎日 | 3. 週3～4回 | 4. 週1～2回 |
| 5. 月2～3回 | 6. 月1回以下 | 7. ほとんど利用しない | |

質問5 普段、コミバス・コミタクを利用する理由をお教えてください。【○は1つだけ】

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. 他に利用できる交通手段がない | 2. 家族等に送り迎えを頼む必要がない |
| 3. 行きたいところに運行している | 4. 出発地・目的地から停留所が近い |
| 5. 安心・安全に移動できる | 6. その他（具体的に：_____） |

質問6 普段、コミバス・コミタクを利用するにあたって不便に思う点、改善すべきだと思う点をお教えてください。【あてはまるものすべてに○】

- | | | |
|--------------------|-----------------|---------------|
| 1. 運行本数 | 2. 運行時間帯 | 3. 運行ルート |
| 4. 停留所までの距離 | 5. 停留所までの高低差 | 6. 目的地までの所要時間 |
| 7. 運賃 | 8. 交通渋滞等による到着遅れ | 9. 運行に関する情報提供 |
| 10. 待ち合い環境（ベンチや上屋） | 11. 運転手のサービス・態度 | |
| 12. 鉄道駅等での乗継ぎ | 13. その他（_____） | |

質問7 甲賀市の今後のコミバス・コミタク運行のあり方を検討するにあたり、以下の①～③についてお答えください。【それぞれに○は1つだけ】

①自宅から停留所までどの程度までなら歩けますか。	徒歩（ 3 ・ 5 ・ 10 ・ 15 ・ それ以上 ）分
②運行間隔について、どの程度までなら利用してもよいと思いますか。	概ね（ 10 ・ 15 ・ 30 ・ 60 ・ それ以上 ）分
③利用1回あたり支払える料金はいくら程度までですか。	1回あたり （100円 ・ 200円 ・ 300円 ・ 500円 ・ それ以上）

◆あなたご自身のことについてお教えてください。

質問8 あなたの性別・年齢をお教えてください。【それぞれに○は1つだけ】

①性別⇒	1. 男性	2. 女性			
②年齢⇒	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代
	6. 60～64歳	7. 65～69歳	8. 70～74歳	9. 75～79歳	10. 80歳以上

質問9 あなたのお住まいの場所をお教えてください。【○は1つだけ】

- | | | | | |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|
| 1. 水口地域 | 2. 土山地域 | 3. 甲賀地域 | 4. 甲南地域 | 5. 信楽地域 |
| 6. 甲賀市外⇒市町村名（_____） | | | | |

⇒1.～5.を選んだ方（市内にお住まいの方）のみお答えください

ご自宅から最寄りの停留所名：（_____），停留所まで徒歩で約（_____）分

質問10 自動車の利用について、お教えてください。【○は1つだけ】

- | |
|---|
| 1. 自動車運転免許を保有しており、自分で運転している |
| 2. 自動車運転免許を保有しているが、自分で運転することはあまりない（ペーパードライバー） |
| 3. 自動車運転免許を保有していたが、すでに返納した |
| 4. 自動車運転免許を取得したことがない |

2,3,4を選んだ方のみお答えください。身の回りに日常的に送迎してくれる家族や知人がいますか？

- | | |
|-------|--------|
| 1. いる | 2. いない |
|-------|--------|

ご協力ありがとうございました。

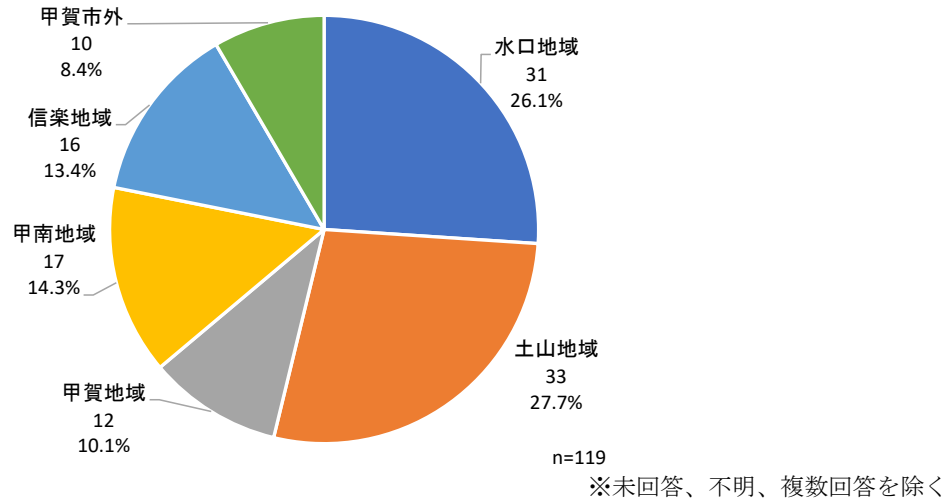
5.1.3 結果概要



(1) 回答者の概要

① 居住地

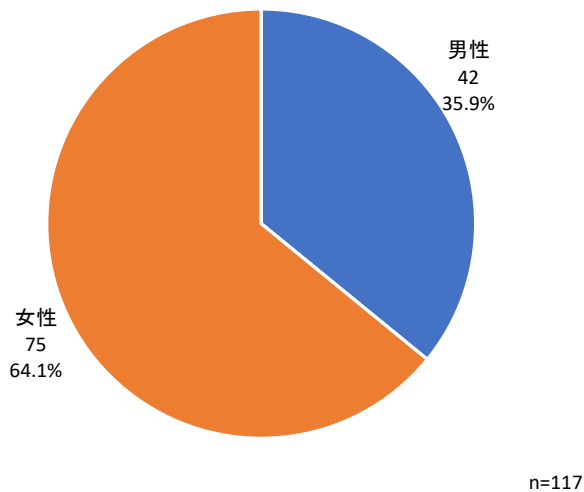
回答者の居住地は、土山地域が約 28%で最も多く、次いで水口地域が約 26%、甲南地域が約 14%、信楽地域が約 13%、甲賀地域が約 10%となっています。



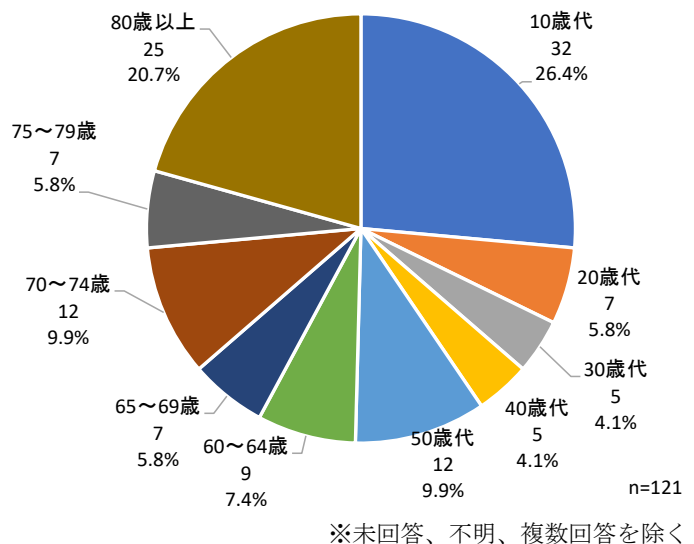
② 性別・年齢

回答者の性別は、女性が約 64%となっています。年齢は、10 歳代が約 26%で最も多く、次いで 80 歳以上が約 21%、70-74 歳が約 10%となっており、65 歳以上の高齢者が約 42%を占めています。

【性別】

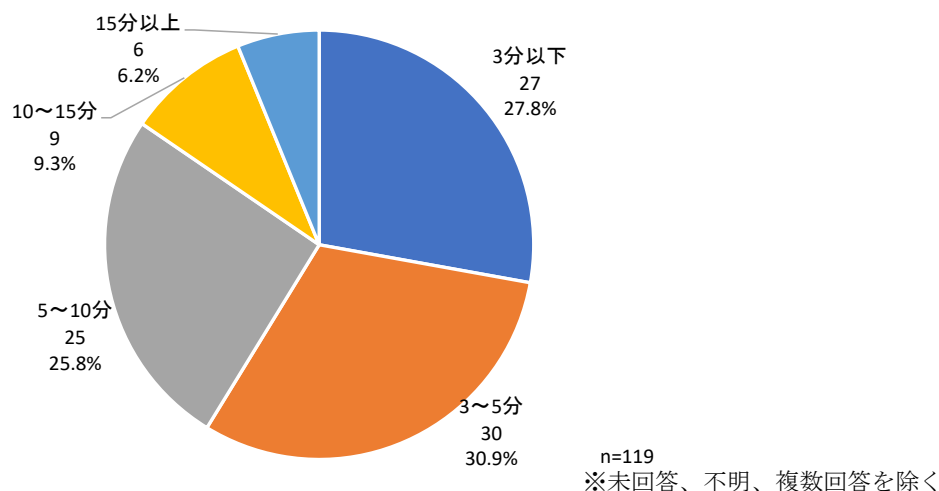


【年齢】



③ 最寄りの停留所までの距離（徒歩時間）

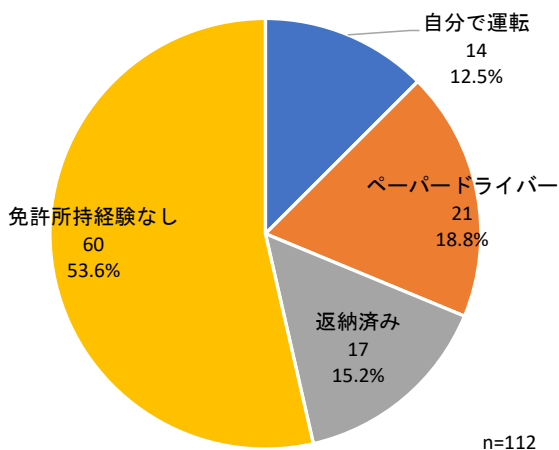
回答者の最寄りの停留所までの距離については、徒歩3～5分が約31%で最も多く、次いで徒歩3分以下が約28%、徒歩5～10分が約26%となっており、徒歩5分以下が約59%を占めます。



④ 運転免許の保有状況と身の回りに送迎をしてくれる人の有無

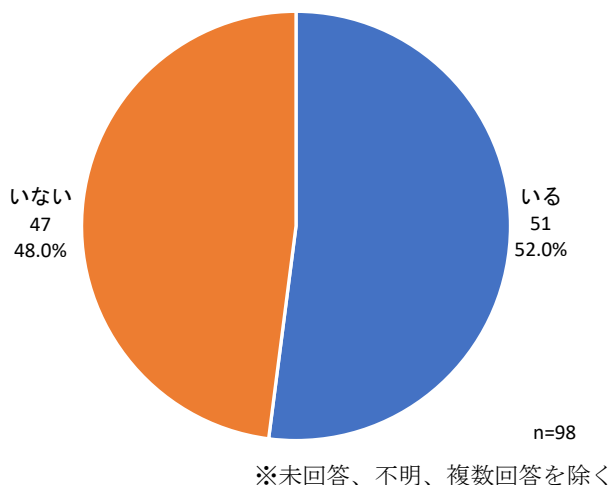
回答者の運転免許の保有状況については、免許所持経験なしが約54%で最も多く、次いで、ペーパードライバーが約19%、返納済みが約15%となっており、日常的に車を運転できない人が約9割を占めています。これら日常的に車を運転できない人のうち、身の回りに送迎をしてくれる人がいないという人が約48%となっており、コミュニティバス・コミュニティタクシーがないと移動に困る方が回答者の約4割を占めています。

【運転免許の保有状況】



【身の回りに送迎をしてくれる人の有無】

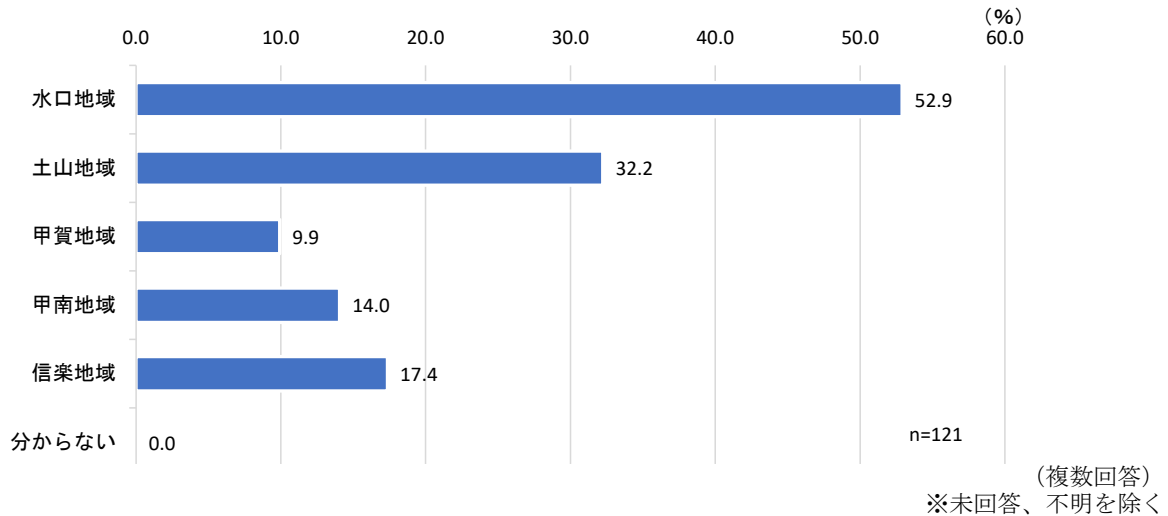
※左記質問で、「自分で運転」以外を選んだ人のみ



(2) コミュニティバス・コミュニティタクシーの利用状況（利用当日の動き）

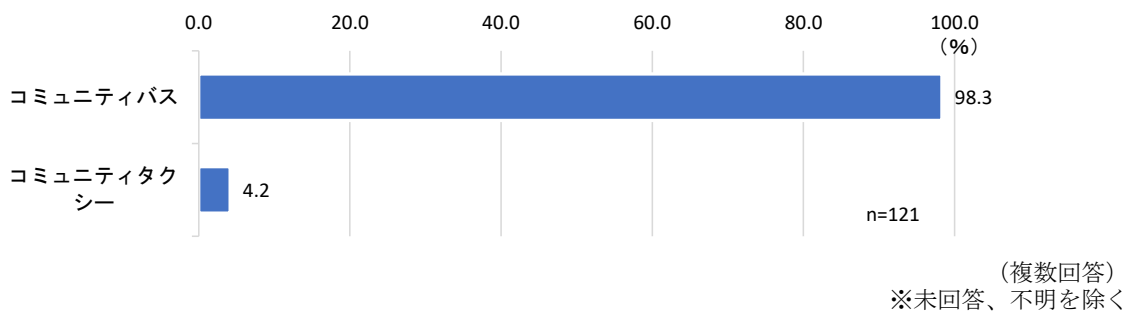
①利用地域

回答者の利用地域については、水口地域が約 53%で最も多く、これに次いで、土山地域が約 32%となっています。



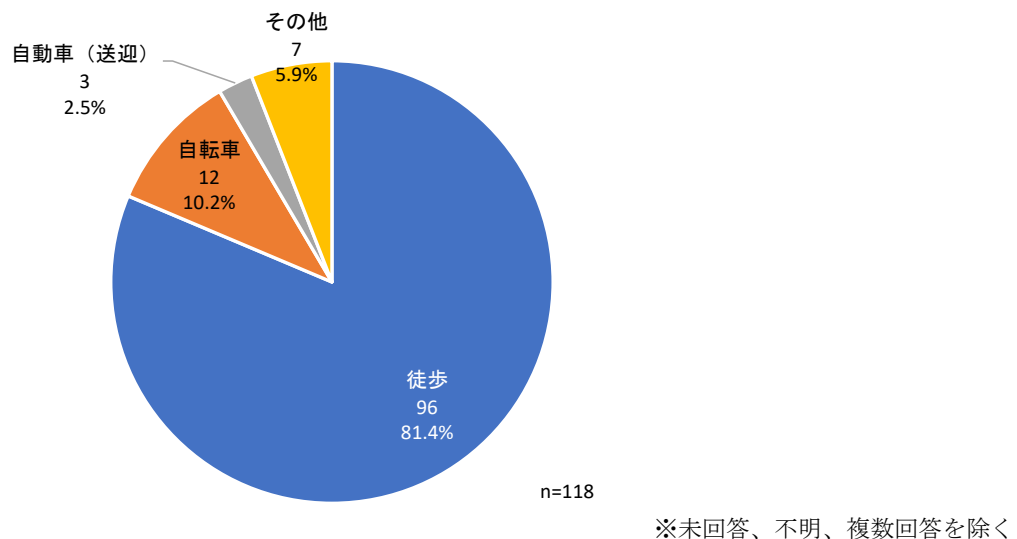
②利用した交通手段

回答者の利用した交通手段としては、コミュニティバスが約 98%を占めます。



③停留所までの移動手段

停留所までの移動手段としては、徒歩が約 8 割で最も多く、これに次いで自転車となっています。

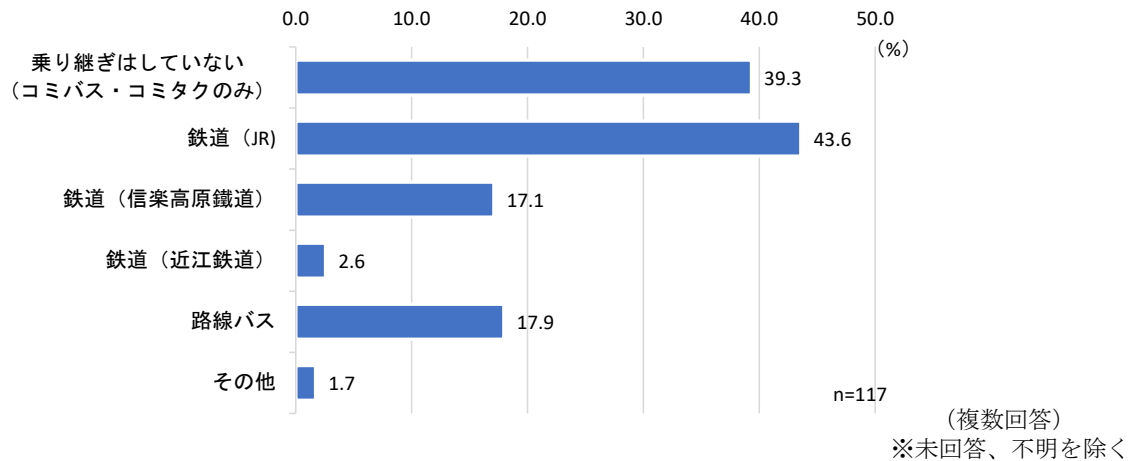


資料5 ニーズ調査の結果

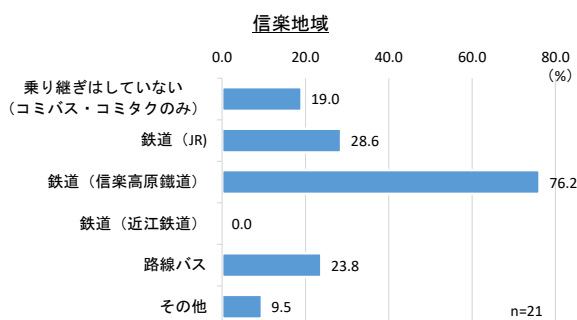
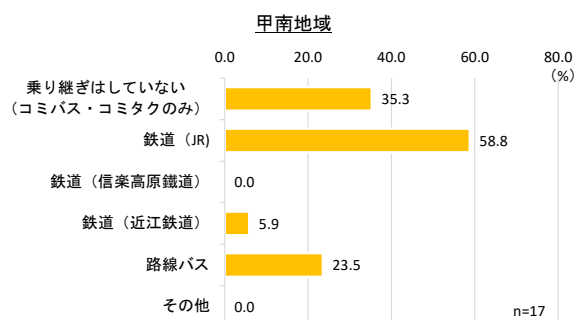
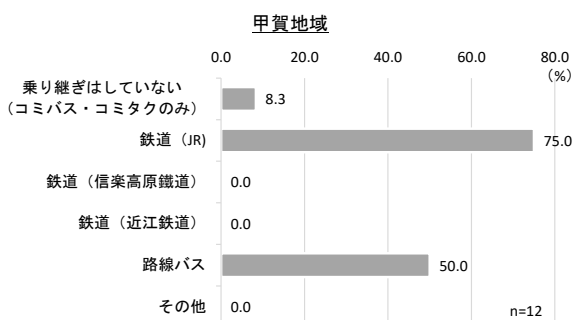
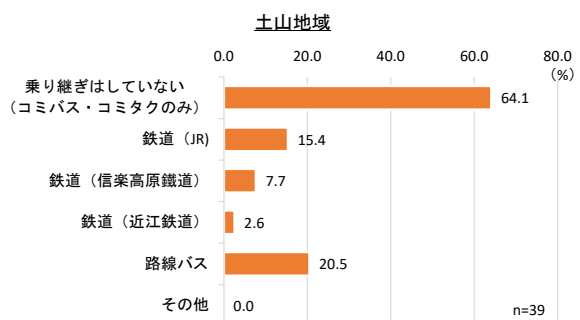
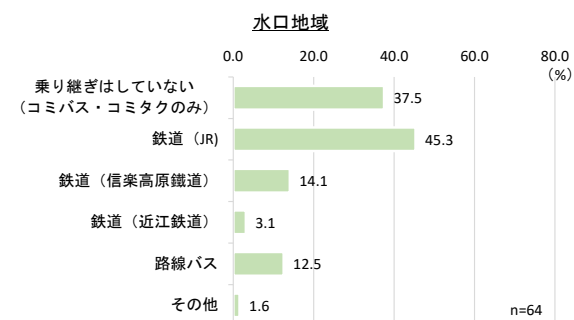
④乗り継いだ交通手段の有無（自宅⇄目的地間の移動）

自宅⇄目的地間の移動において、コミュニティバス・コミュニティタクシー以外に乗り継いだ交通手段については、全体では「鉄道（JR）」が約44%で最も多く、次いで、「乗り継ぎはしていない」が約39%となっています。

地域別にみると、水口・甲賀・甲南地域では「鉄道（JR）」、土山地域では「乗り継ぎはしていない」、信楽地域では「鉄道（信楽高原鐵道）」が最も多くなっています。また、路線バスとの乗り継ぎは、各地域とも2割程度となっています。



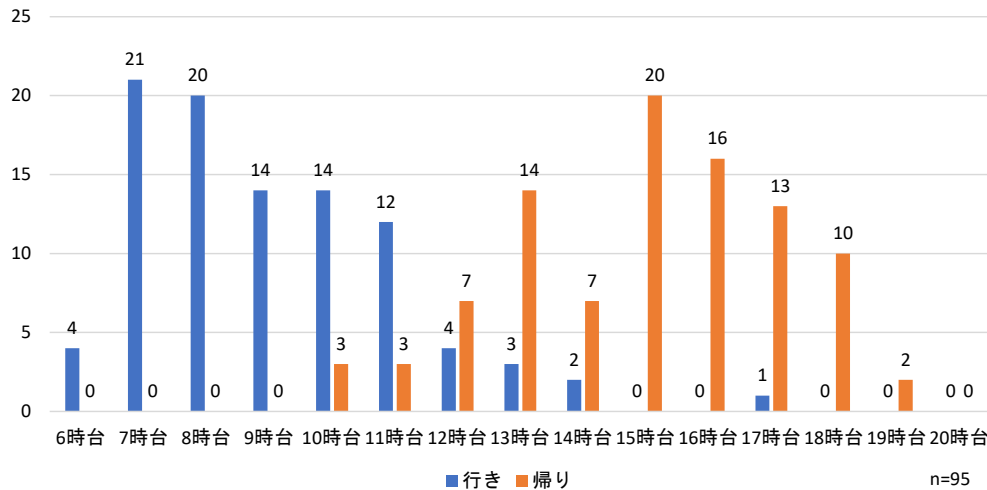
【利用地域別】



(複数回答)
※未回答、不明を除く

⑤利用時間帯

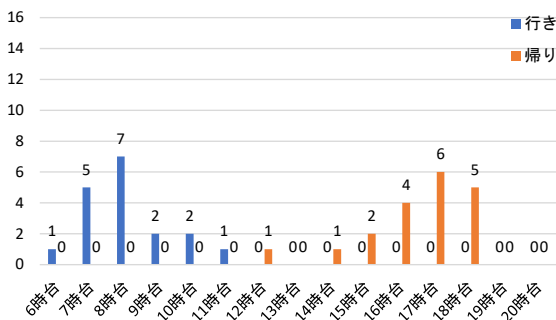
利用時間帯については、全体では行きは7時台、8時台、帰りは15時台の利用がピークとなっています。利用目的別にみると、通勤・通学目的については、行きは7～8時台、帰りは15～17時台となっています。買い物・通院目的では、行きは9～10時台、帰りは13時台がピークとなっています。



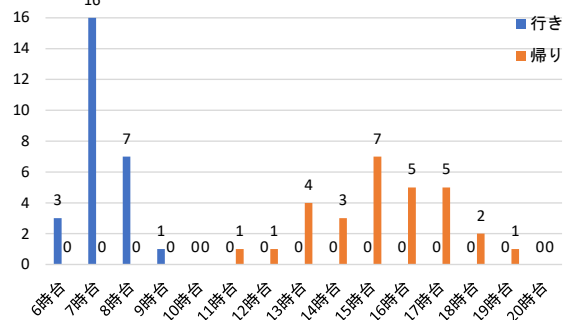
※未回答、不明を除く

【目的別】

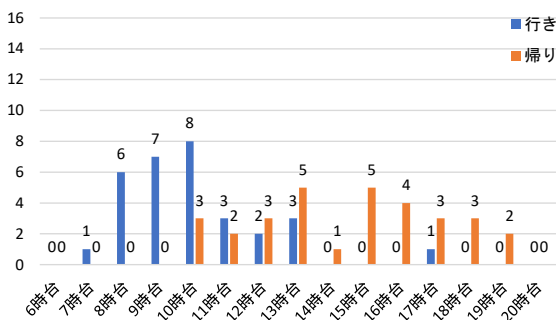
通勤



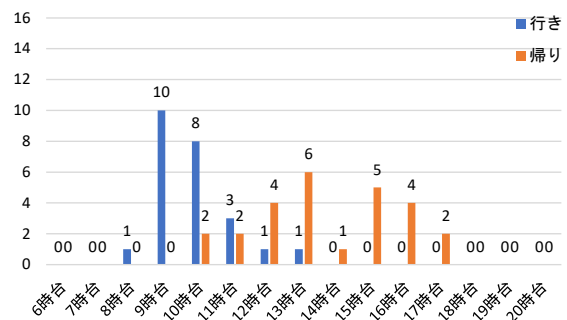
通学



買い物



通院



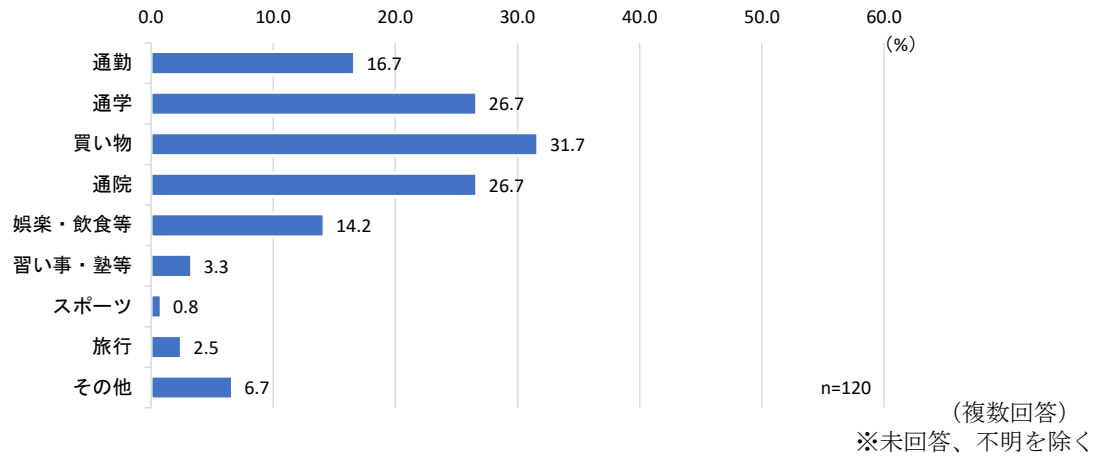
※未回答、不明を除く

資料5 ニーズ調査の結果

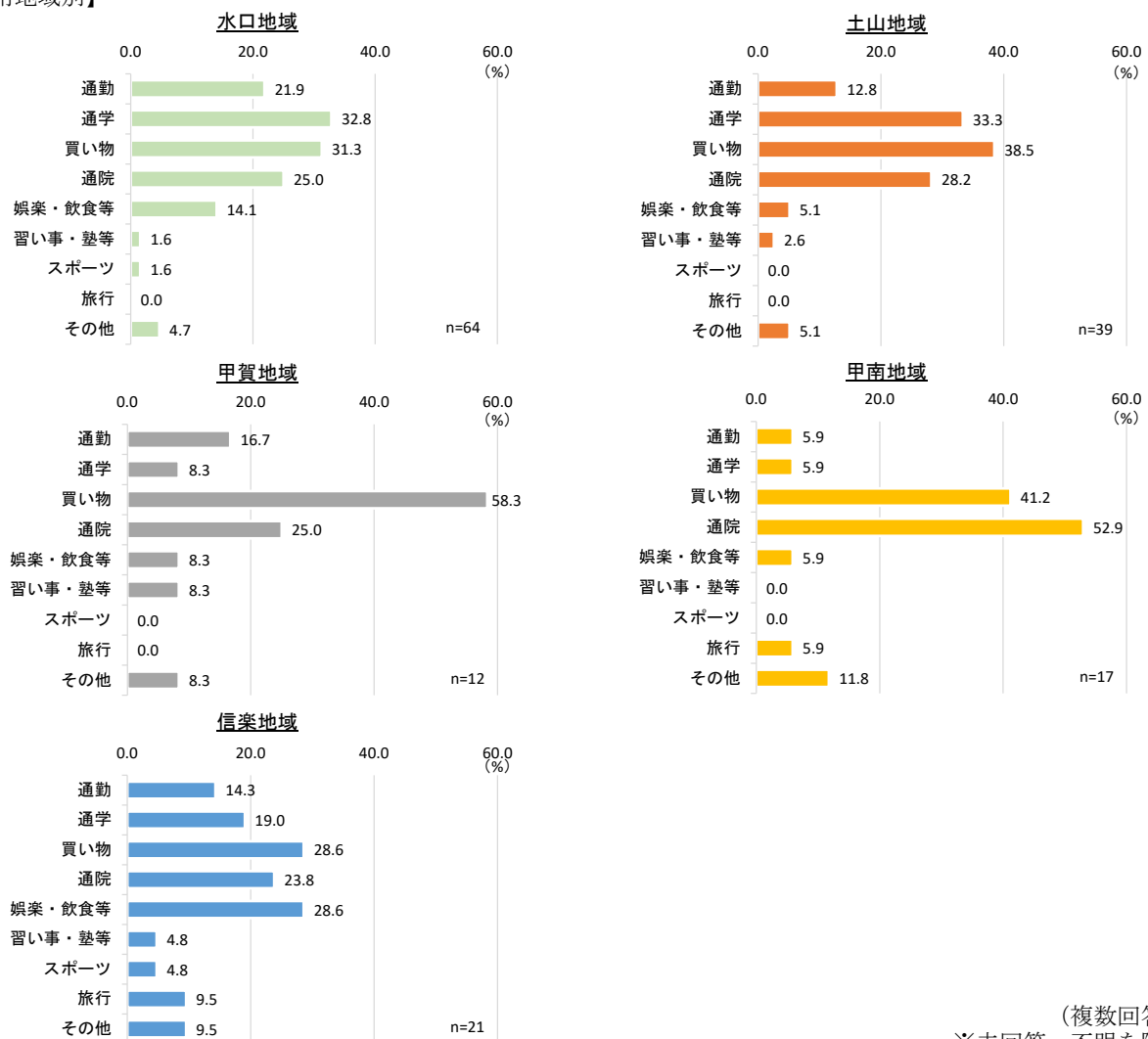
⑥コミュニティバス・コミュニティタクシーを利用して外出した主な目的

コミュニティバス・コミュニティタクシーの利用目的については、買い物が約 32%で最も多く、これに次いで、通学および通院（各約 27%）となっています。

地域別にみると、水口地域では「通学」、土山・甲賀地域では「買い物」、甲南地域では「通院」、信楽地域では「買い物」「娯楽・飲食等」が最も多くなっています。

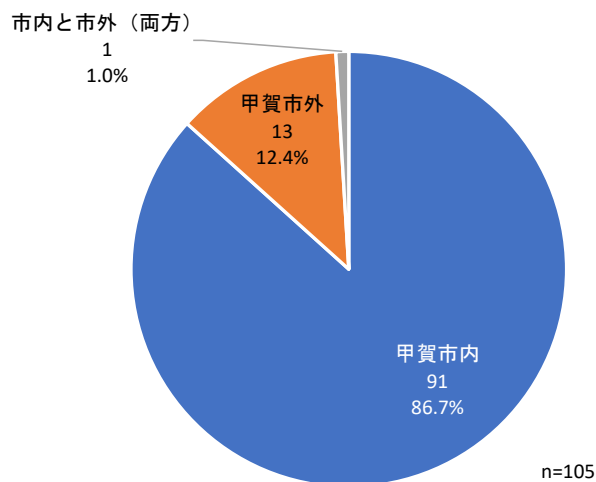


【利用地域別】



⑦コミュニティバス・コミュニティタクシーを利用したお出かけ先

お出かけ先としては、甲賀市内が約 87%を占め、具体的には「アル・プラザ水口店」「西友水口店」「公立甲賀病院」「JA 水口店」など、水口地域の施設が多くなっています。



※未回答、不明、複数回答を除く

【市内施設（回答者数2名以上）】

アル・プラザ水口店	17
西友水口店	16
公立甲賀病院	7
JA水口店	6
水口東高校	5
ホテルレイクヴィラ	4
平和堂（店舗名不明）	4
ハズイ水口店	4
貴生川駅	3
甲賀市役所	3
信楽中学校	2
田村神社	2
水口高校	2
土山小学校	2
信楽中央病院	2
水口病院	2
滋賀銀行	2

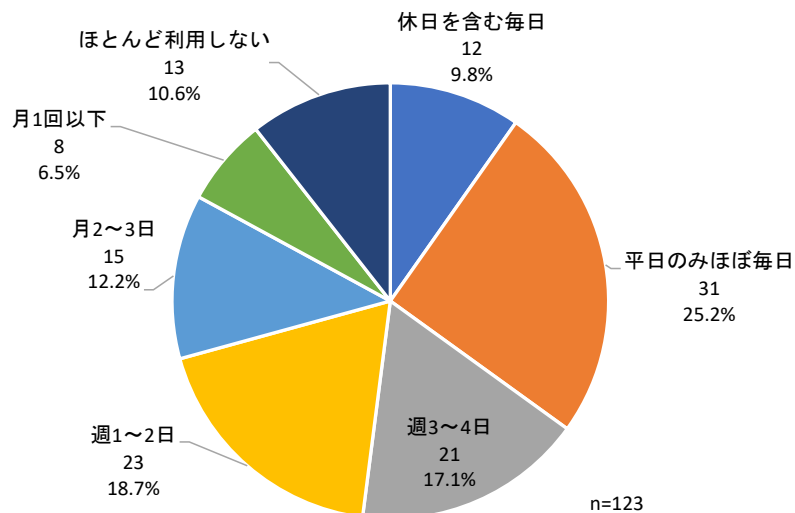
【市外市町村】

湖南市	5
草津市	3
大津市	1
京都市	1
県外	1
彦根市	1
栗東市	1

資料5 ニーズ調査の結果

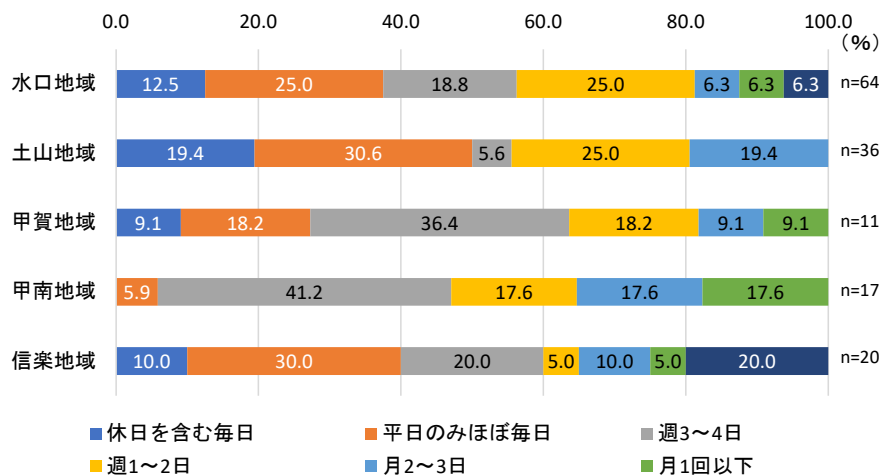
(3) コミュニティバス・コミュニティタクシーの利用頻度（普段の動き）

普段のコミュニティバス・コミュニティタクシーの利用頻度については、「平日のみほぼ毎日」が約25%で最も多く、次いで、「週1～2日」が約19%、「週3～4日」が約17%となっており、週1日以上の利用が約7割を占めています。



※未回答、不明、複数回答を除く

【利用地域別】

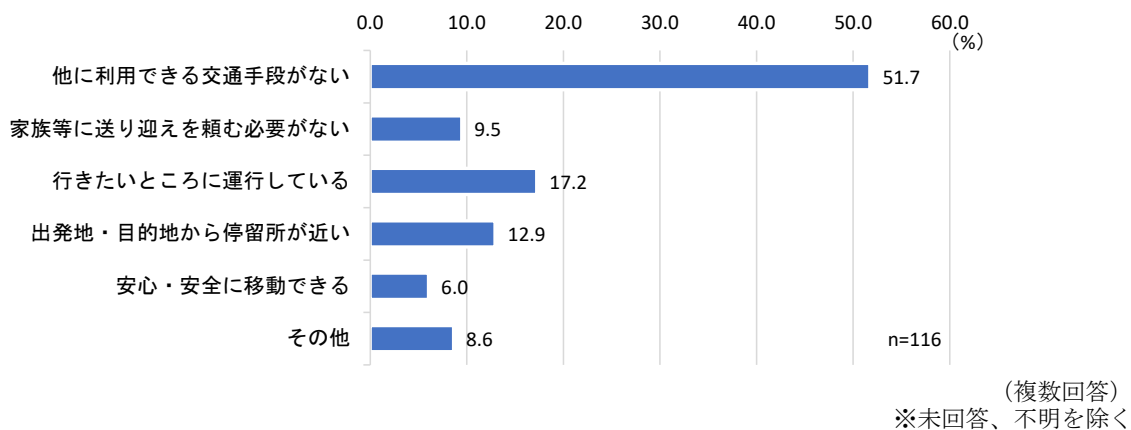


※未回答、不明、複数回答を除く

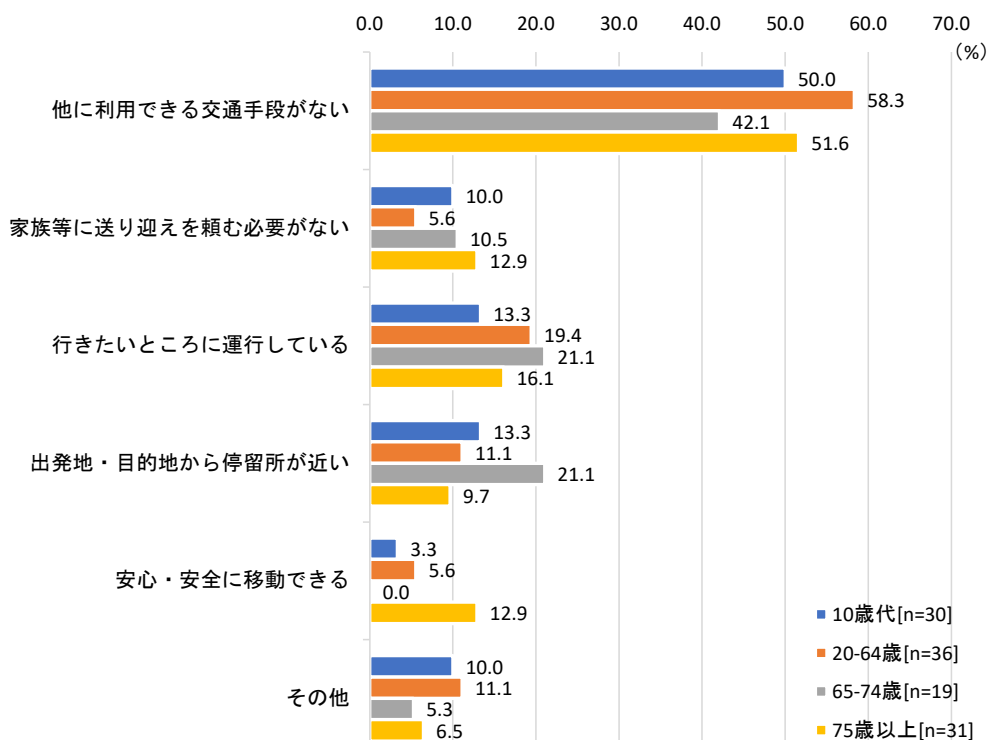
(4) コミュニティバス・コミュニティタクシーを利用する理由

コミュニティバス・コミュニティタクシーを利用する理由については、「他に利用できる移動手段がない」が約52%で圧倒的に多くなっています。

年齢別に見ても、それほど大きな差異はありませんが、65-74歳では、「出発地・目的地から停留所が近い」と回答した割合が、他年代に比べて高くなっています。

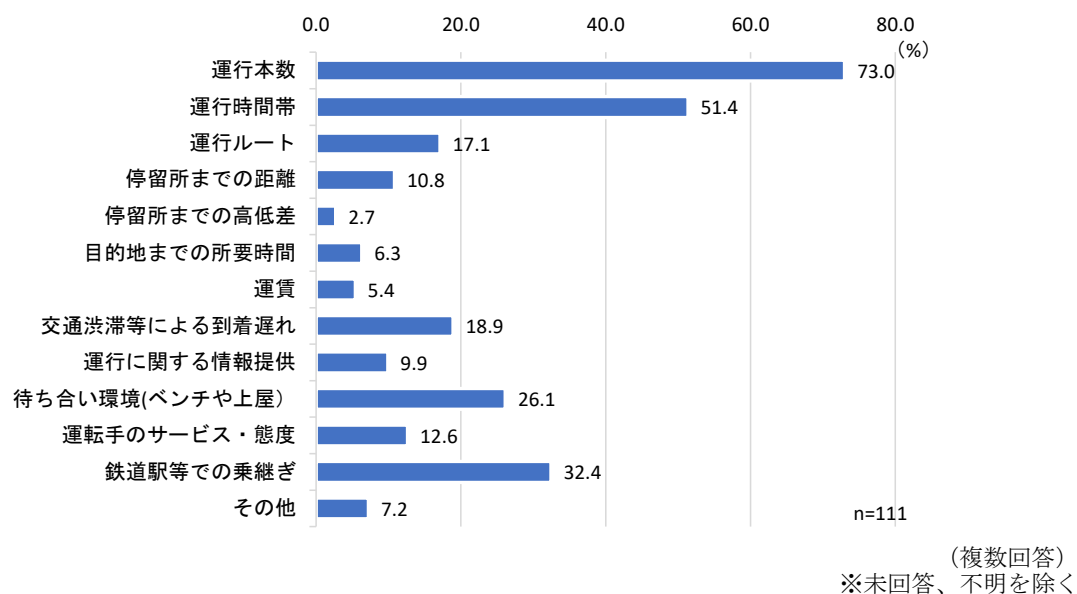


【年齢別】



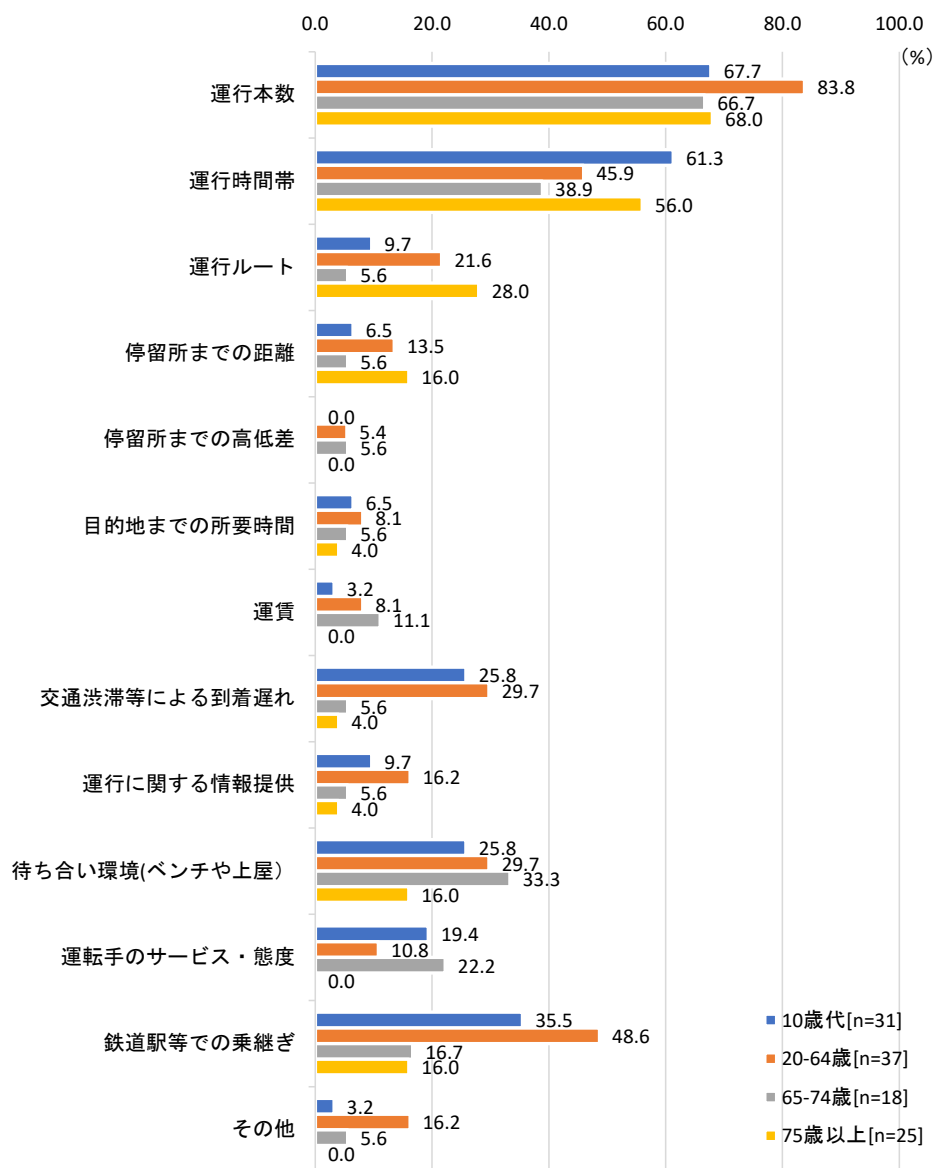
(5) コミュニティバス・コミュニティタクシーの不便な点・改善すべき点

コミュニティバス・コミュニティタクシーの不便な点・改善すべき点としては、「運行本数」が約73%で最も多く、次いで「運行時間帯」が約51%、「鉄道駅等の乗継ぎ」が約32%となっています。



年齢別に見ると、10歳代および20-64歳で、「鉄道駅等での乗継ぎ」「交通渋滞等による到着遅れ」を改善点として挙げる割合が高くなっています。

【年齢別】



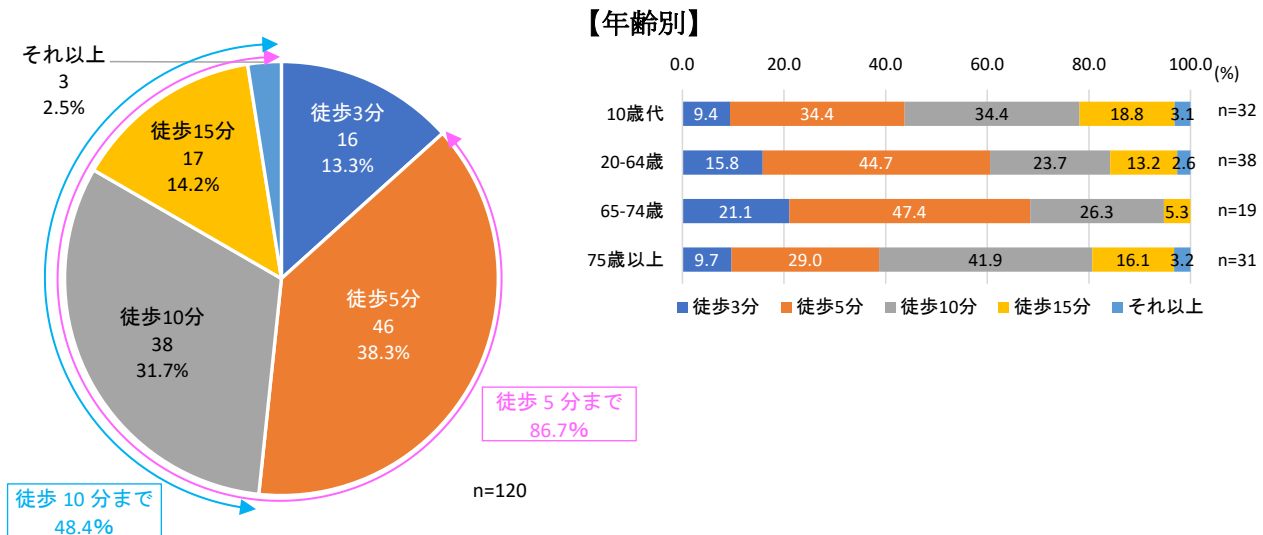
(複数回答)
※未回答、不明を除く

(6) コミュニティバス・コミュニティタクシーのサービス水準について

① 停留所まで歩ける距離（時間）

停留所まで歩ける距離（時間）については、徒歩 10 分まで許容する回答（徒歩 15 分以上、徒歩 15 分、徒歩 10 分を選択）が約 48%、徒歩 5 分までなら許容する回答（徒歩 15 分以上、徒歩 15 分、徒歩 10 分、徒歩 5 分を選択）が約 87%となっています。

年齢別に見ると、74 歳までは、高齢ほど許容できる距離（時間）が長くなる傾向があります。

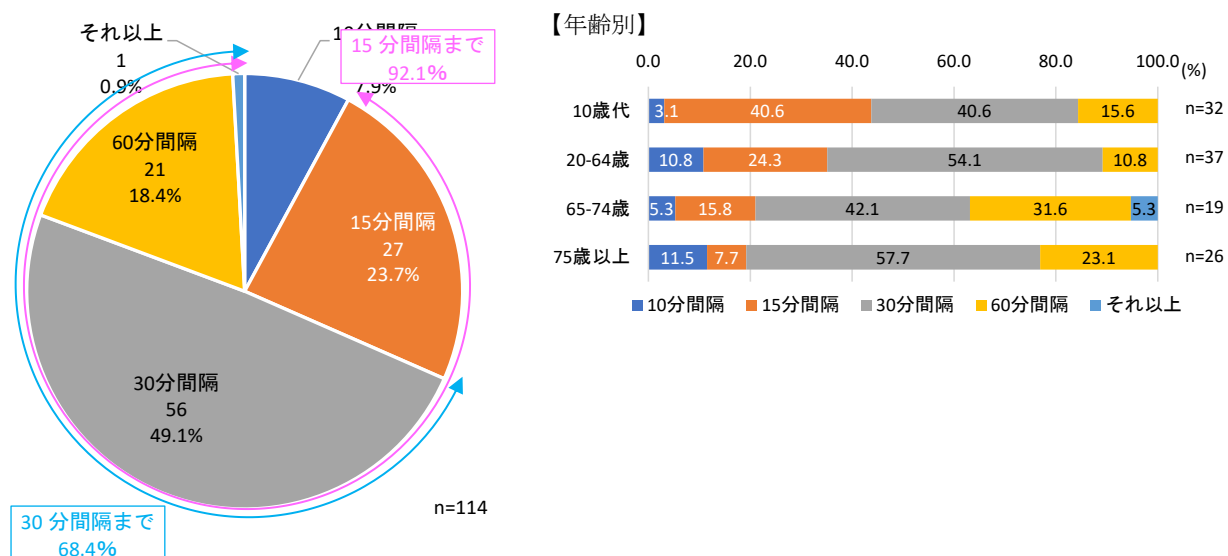


※未回答、不明、複数回答を除く

② 利用してもよいと思う運行間隔

利用してもよいと思う運行間隔については、30 分間隔までなら許容する回答（60 分以上、60 分、30 分を選択）が約 68%、15 分間隔までなら許容する回答（60 分以上、60 分、30 分、15 分を選択）が約 92%となっています。

年齢別に見ると、高齢ほど、許容できる運行間隔が長くなる傾向があります。

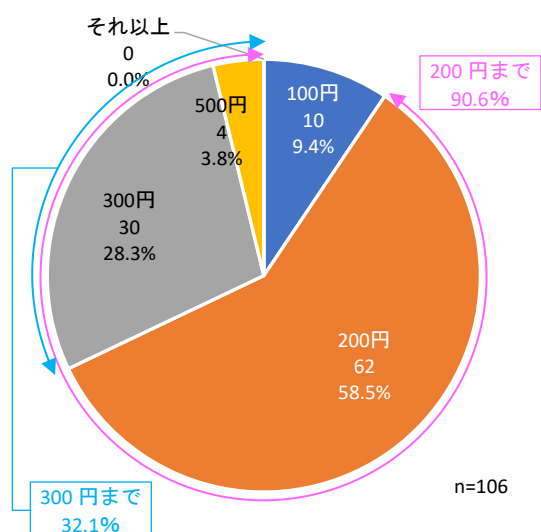


※未回答、不明、複数回答を除く

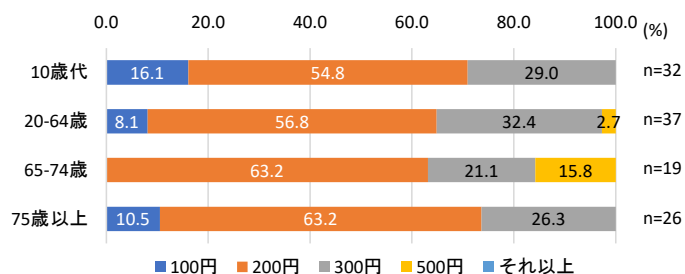
③ 利用1回あたり支払える料金

利用1回あたりの利用料金については、300円までなら許容する回答（500円以上、500円、300円を選択）が約32%、200円までなら許容する回答（500円以上、500円、300円、200円を選択）が約92%となっています。

年齢別に見ると、74歳までは、高齢ほど、許容できる利用料金が高くなる傾向があります。



【年齢別】



※未回答、不明、複数回答を除く

5.2 市内の高校生の声



5.2.1 実施概要



(1) 実施概要

実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	甲賀市内の高校に通学する学生 (水口高校、水口東高校、甲南高校・甲南高等養護学校、水口東中学校、信楽高校、甲賀看護専門学校)
方法	各学校にて調査票配布 学校での回収もしくは web 上にて回答
期間	令和 4(2022)年 10 月下旬以降順次配布 令和 4(2022)年 11 月 7 日(月)締切
有効回収数	1,753 票 水口高校：554 票、水口東高校学校：551 票、甲南高校・甲南養護学校：300 票、水口東中学校：176 票、信楽高校：110 票、甲賀看護専門学校：62 票
主な調査項目	・ 個人属性（居住地、学校、学年、部活動への所属、放課後の塾や習い事） ・ ふだんの通学手段 ・ 鉄道・バス利用の際の不満、または、鉄道・バスを利用しない理由 ・ バスや鉄道がもっと便利になる・利用したくなるアイデア ・ 今後の居住意向

(2) 実施結果概要

実施結果の概要は、次のとおりです。

- ・ 回答者の居住地は、甲賀市内が約 6 割を占め、次いで湖南市、日野町、東近江市がそれぞれ約 1 割程度。
- ・ 通学の交通手段は、甲賀市在住者は徒歩・自転車のみが 7 割。湖南市在住者は、徒歩・自転車のみと JR 草津線が約 5 割で同程度、日野町・東近江市在住者は、近江鉄道が約 7 割を占める。いずれの場合も、自家用車での送迎が 2～3 割程度となっている。
- ・ 鉄道利用者が不便に感じることは、運行本数、運賃、駅待ち環境が多くなっている。
- ・ バスの利用が不便に感じることは、運行本数、定時性、車内混雑、バス待ち環境が多くなっている。
- ・ 鉄道やバスがより便利になるアイデア・意見としては、学生の登下校・クラブ活動の時間に合わせた運行本数の増加、朝の時間帯の混雑に対応する車両増設など、鉄道の増便や車両に関する意見のほか、駅の設備の改善、運賃の割引に関する意見などが聞かれた。

5.2.2 調査物件



調査物件等は、次のとおりです。

調査票

令和4年10月

甲 賀 市

普段の通学や外出等に関するアンケート調査

甲賀市では、市内の高校・中学校等に通学するみなさんに公共交通の利用状況やご意見等をお聞きし、将来の公共交通のあり方を検討するため、アンケート調査を行っています。甲賀市内のバスや鉄道について、以下の質問にお答えください。

回答は、スマートフォン・携帯電話等で下記の QR コードからアンケートサイトに接続
 のうえ、**令和4年11月7日（金）**までにご回答ください。

なお、回答者の個人が特定されたり、回答者の情報を目的外に利用することはありません。

↓こちらのQRコードからアクセスしてください。



スマートフォン・携帯電話での回答ができない方は、以下に記載の質問票に直接ご記入
のうえ、学校へご提出下さい。

※※※※※※※※※※※※※※ ※※※※※※※※※※※※※※

[illegible]

2. 鉄道（ＪＲ草津線・信楽高原鐵道・近江鐵道）を利用する場合の不満、または、鉄道を利用しない理由【あてはまるものすべてに○をつけてください】

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1. 不満な点はない | 2. 駅が遠い（自宅から駅、または、駅を降りてから学校まで） |
| 3. 運行本数が少ない（駅での待ち時間が長い） | |
| 4. 路線バス・コミュニティバスとの乗り継ぎが悪い | 5. 運賃が高い |
| 6. 鉄道を待つ環境がよくない（夏暑く冬寒い、やることがない、ベンチが少ない等） | |
| 7. 駅にトイレがない、駅のトイレが汚い | 8. 鉄道の車内が混雑して座れない |
| 9. 他の交通手段（自動車）のほうが便利（鉄道の方が時間がかかる） | |
| 10. 他の交通手段（自転車）のほうが便利（鉄道の方が時間がかかる） | |
| 11. その他（ | ） |

3. バスを利用する場合の不満、または、バスを利用しない理由【あてはまるものすべてに○をつけてください】

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1. 不満な点はない | 2. バスの乗り方（使い方）がわからない |
| 3. バス停が遠い（自宅からバス停、または、バスを降りてから学校まで） | |
| 4. 運行本数が少ない | 5. 始発便が遅い |
| 6. 最終便が早い | 7. 電車との乗り継ぎが悪い（待ち時間が長い） |
| 8. 運賃が高い | |
| 9. 時間通りにこない、目的地に遅れて到着する（到着する時間が読めない） | |
| 10. バスの車内が混雑している | 11. バス停にベンチや屋根がない |
| 12. 他の交通手段（自動車）のほうが便利（バスのほうが時間がかかる） | |
| 13. 他の交通手段（自転車）のほうが便利（バスのほうが時間がかかる） | |
| 14. その他（ | ） |

4. 将来の甲賀市への居住意向

① 住み続けたいか【○は1つ】

- | | | |
|-------------------|------------------|----------|
| 1. 将来も住み続けたい
↓ | 2. 住み続けたくない
↓ | 3. わからない |
|-------------------|------------------|----------|

② その理由【○は最大3つ】

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. 行政サービスや公共施設が利用しやすい | 1. 行政サービスや公共施設が利用しにくい |
| 2. 通学・通勤・買物が便利 | 2. 通学・通勤・買物が不便 |
| 3. 子育てしやすい | 3. 子育てしにくい |
| 4. 医療・福祉の環境が整っている | 4. 医療・福祉の環境が整っていない |
| 5. 市内に学べる/働ける場所がある | 5. 市内に学べる/働ける場所がない |
| 6. 公共交通が便利 | 6. 公共交通が不便 |
| 7. 安全・安心に生活できる | 7. 安全・安心に生活できない |
| 8. 自然が豊富で景観が良い | 8. 自然が少なく景観がよくない |
| 9. その他（ | 9. その他（ |

5. バスや鉄道がもっと便利になる・利用したくなるアイデアがあれば、どんな些細なことでも構いませんので、ご記入ください

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

【調査実施：甲賀市地域公共交通活性化協議会（事務局：甲賀市建設部公共交通推進課）】

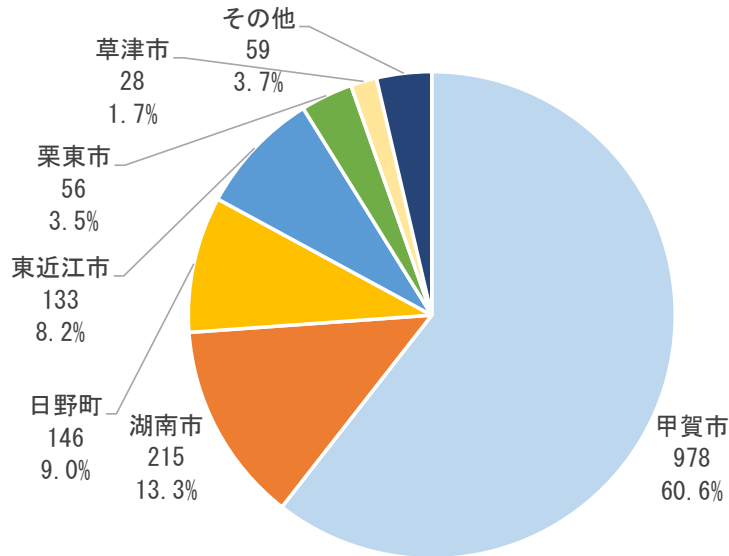
5.2.3 結果概要



(1) 回答者の概要

① 居住地

回答者の居住地は、甲賀市が最も多く約 61%、次いで湖南市約 13%、日野町 9%、東近江市 8%となっています。



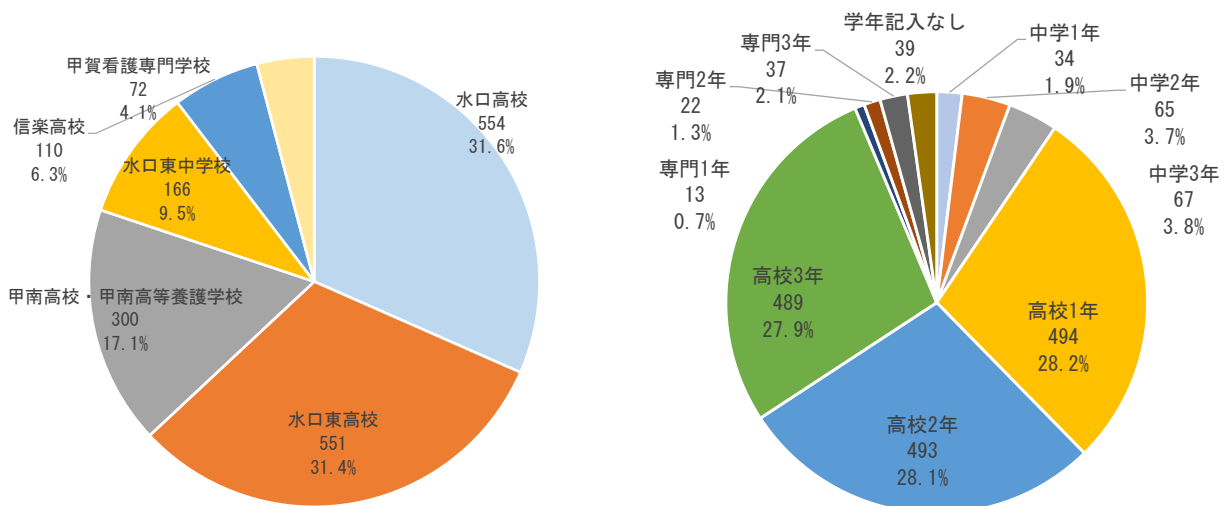
[N=1,615]

※未回答、不明、複数回答を除く

② 所属する学校・学年

回答者の所属する学校は、水口高校と水口東高校がいずれも約 32%、甲南高校・甲南高等養護学校約 17%、水口東中学校約 10%、信楽高校約 6%、甲賀看護専門学校約 4%となっています。

高校生が約 86%、中学生が約 10%、専門学校生が約 4%となっています。

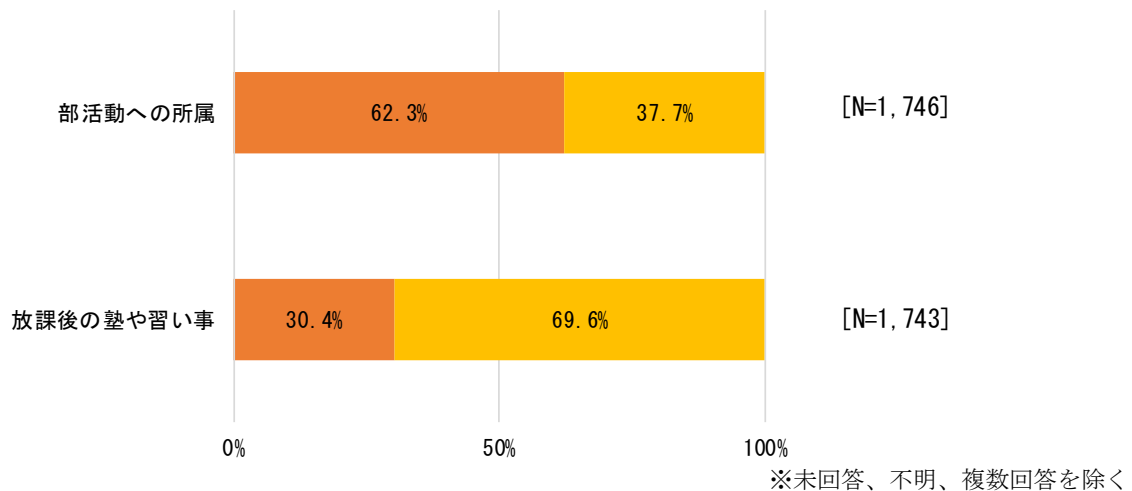


[N=1,753]

※未回答、不明、複数回答を除く

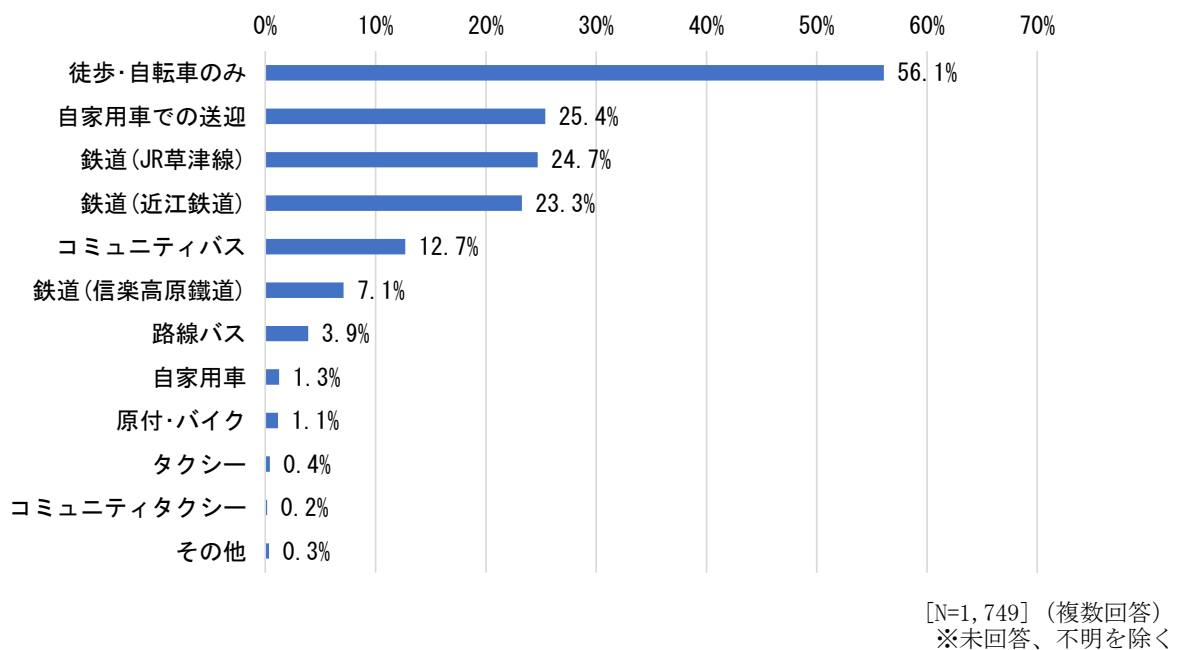
③ 部活動への所属、塾や習い事の有無

回答者のうち、部活動に所属する学生は約 62%、放課後の塾や習い事¹をしている学生は約 30%となっています。



(2) 通学の交通手段

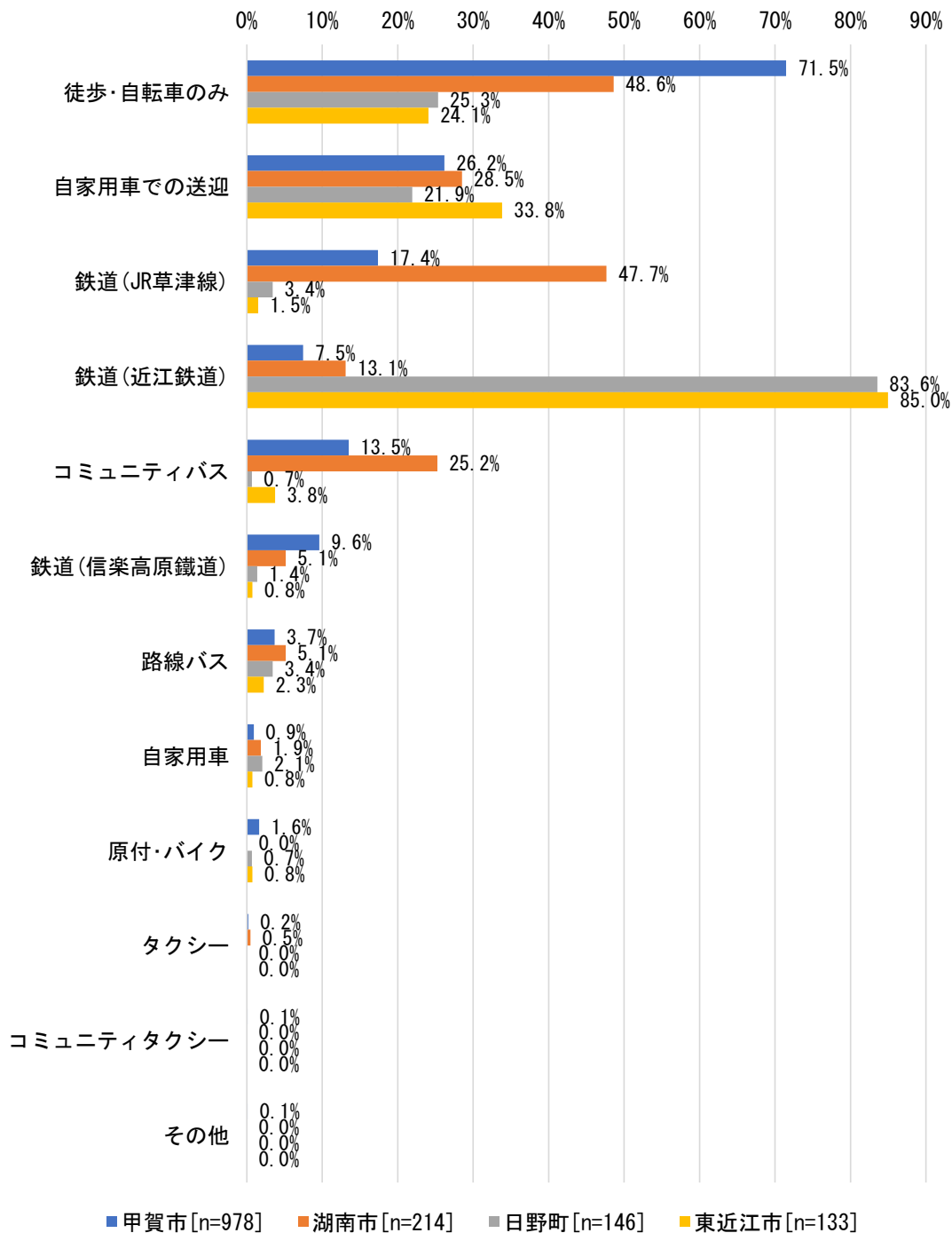
全回答者で見ると、徒歩・自転車のみが多く、回答した生徒の半数以上を占めています。続いて自家用車での送迎、JR 草津線や近江鉄道利用がほぼ同程度です。コミュニティバス、路線バスを合わせて約 17%、信楽高原鉄道はさらに少なく、全体の約 7%にとどまっています。



上位4市町（甲賀市・湖南市・日野町・東近江市）別の交通手段を見ると、甲賀市在住者は、徒歩・自転車のみが約72%で最も多く、これに次いで、自家用車での送迎が約26%と多くっており、コミュニティバスは約14%、信楽高原鉄道は約10%となっています。

湖南市在住者は、徒歩・自転車のみと鉄道（JR草津線）が50%弱で同程度、これに次いで、自家用車での送迎が約29%、コミュニティバスが約25%となっています。

日野市及び東近江市在住者は近江鉄道が圧倒的に多く、いずれも8割を超えています。

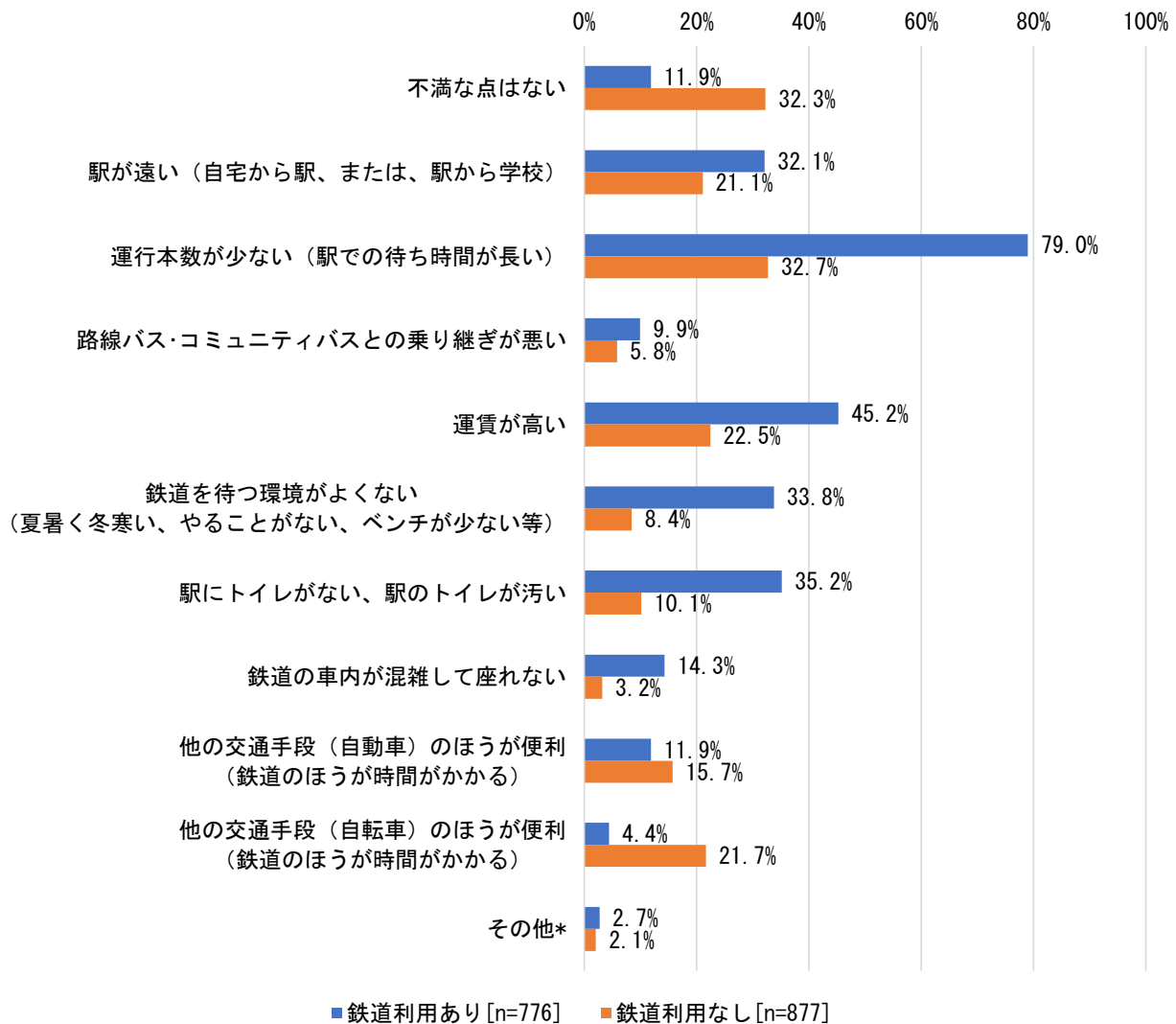


※未回答、不明を除く

(3) 鉄道の利用で不便に感じること、鉄道を利用しない理由

通学で鉄道を利用すると回答した人が不便に感じることとしては、「運行本数が少ない」が約 79%と圧倒的に多く、これに次いで、「運賃が高い」（約 45%）、「駅にトイレがない、駅のトイレが汚い」（約 35%）、「鉄道を待つ環境がよくない」（約 34%）と続いています。

通学で鉄道を利用していない理由としては、「運行本数が少ない」が約 33%で最も多く、これに次いで、「運賃が高い」（約 23%）、「他の交通手段（自転車）の方が便利」（約 22%）と続いています。

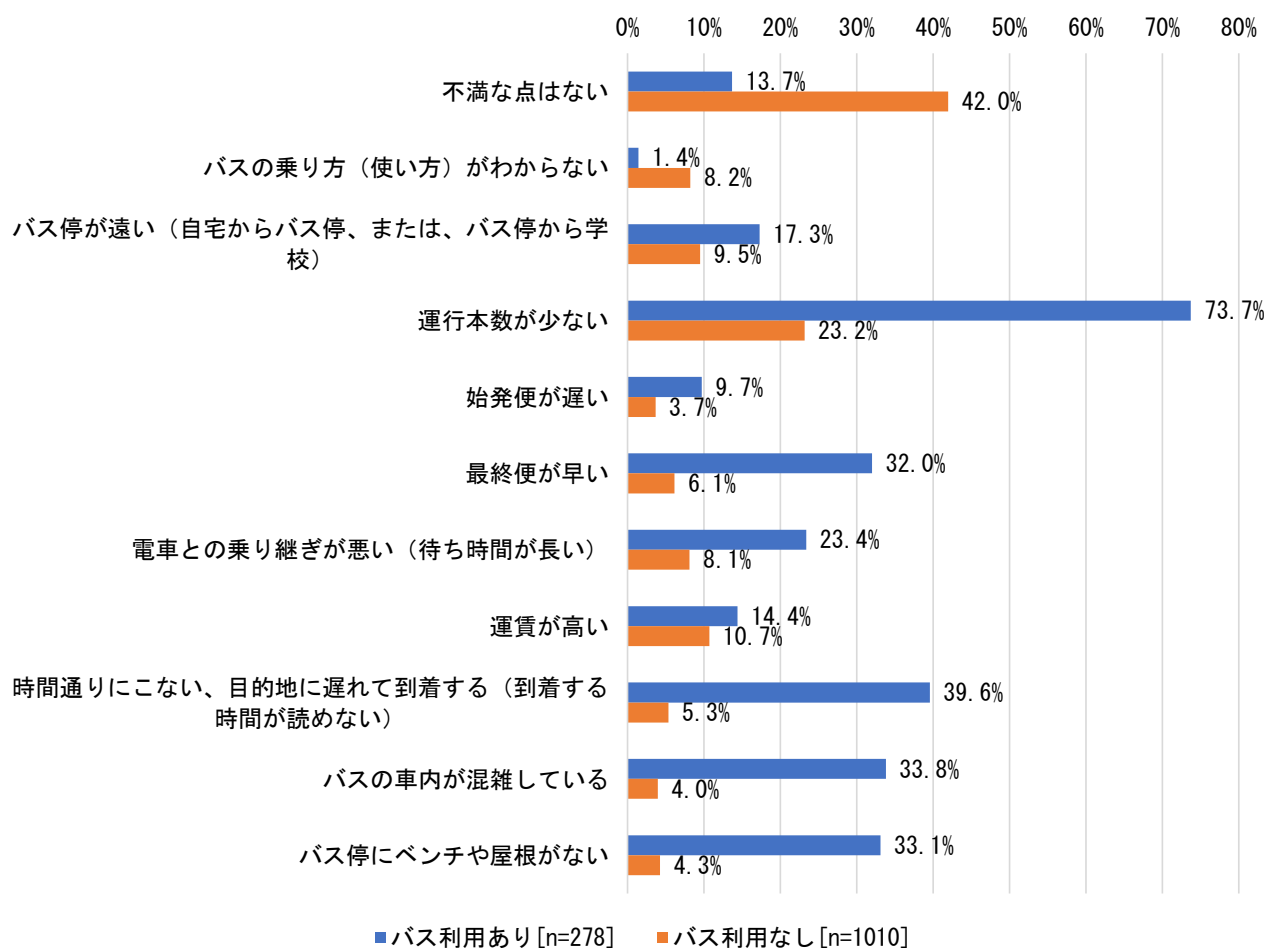


※未回答、不明を除く

(4) バスの利用で不便に感じること、バスを利用しない理由

通学でバスを利用すると回答した人が不便に感じることとしては、「運行本数が少ない」が約 74%と圧倒的に多く、これに次いで、「時間通りに来ない、目的地に遅れて到着する」(約 40%)、「バスの車内が混雑している」(約 34%)、「バス停にベンチや屋根がない」(約 33%)と続いています。

通学でバスを利用していない理由としては、「運行本数が少ない」が約 23%で最も多く、これに次いで、「運賃が高い」(約 11%)が多くなっています。



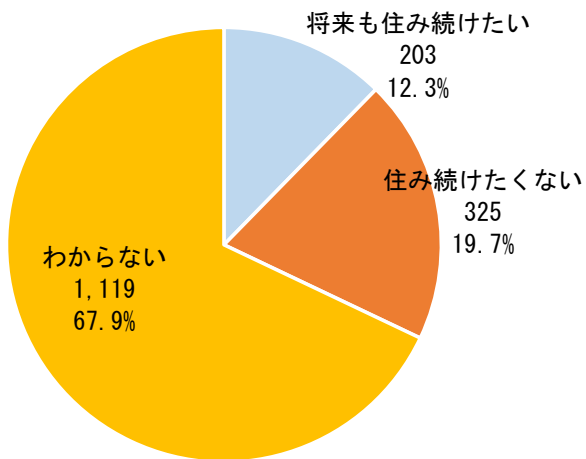
※未回答、不明を除く

(5) 今後の居留意向

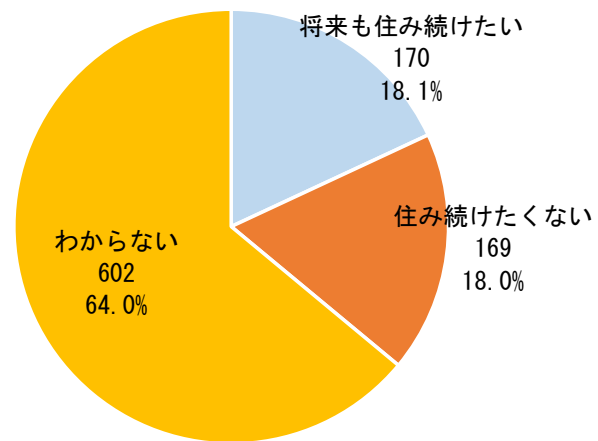
回答者の今後の居留意向については、全体では、「将来も住みたい」が約 12%、「住みたくな」が約 20%で「住みたくな」がやや上回っています。甲賀市在住者のみで見ると、両者とも約 18%で拮抗しています。

《全体》

《甲賀市在住者のみ》



[N=1,648]

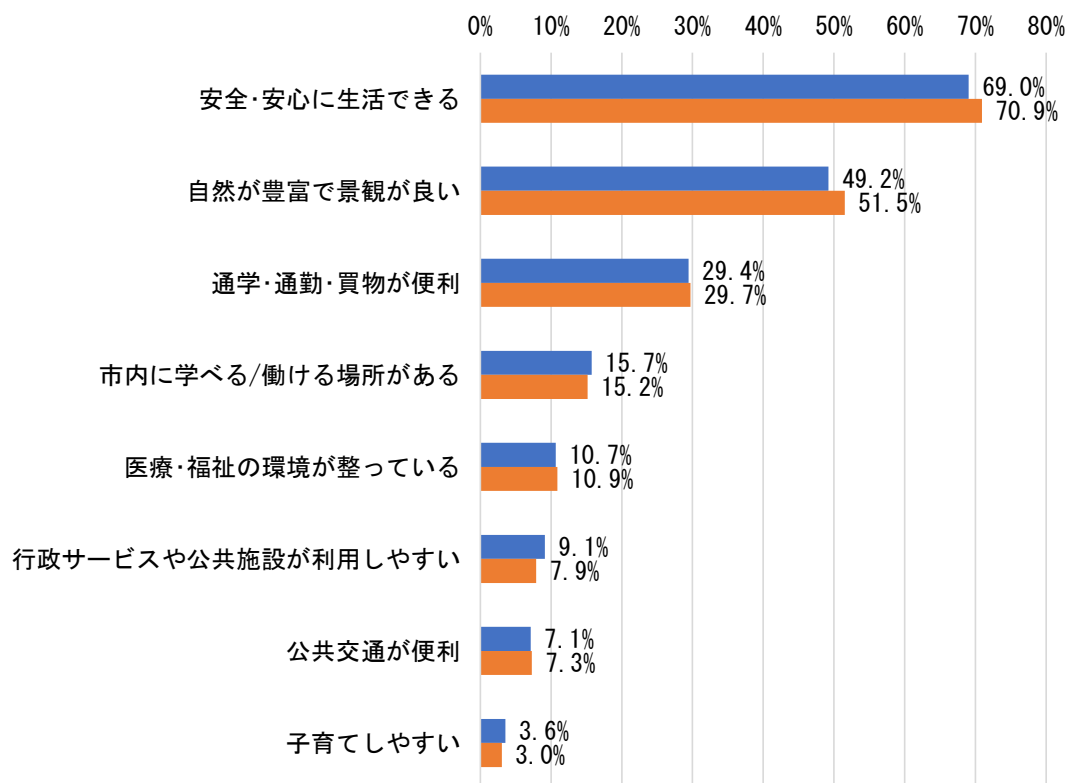


[N=941]

※未回答、不明、複数回答を除く

(6) 「将来も住みたい」と思う理由

将来も住みたいと思う理由については、全体・甲賀市在住者とも同じような傾向となっており、「安全・安心に生活できる」が約 7 割で最も多く、これに次いで「自然が豊富で景観が良い」が約 5 割となっています。「公共交通が便利」は 1 割未満となっています。

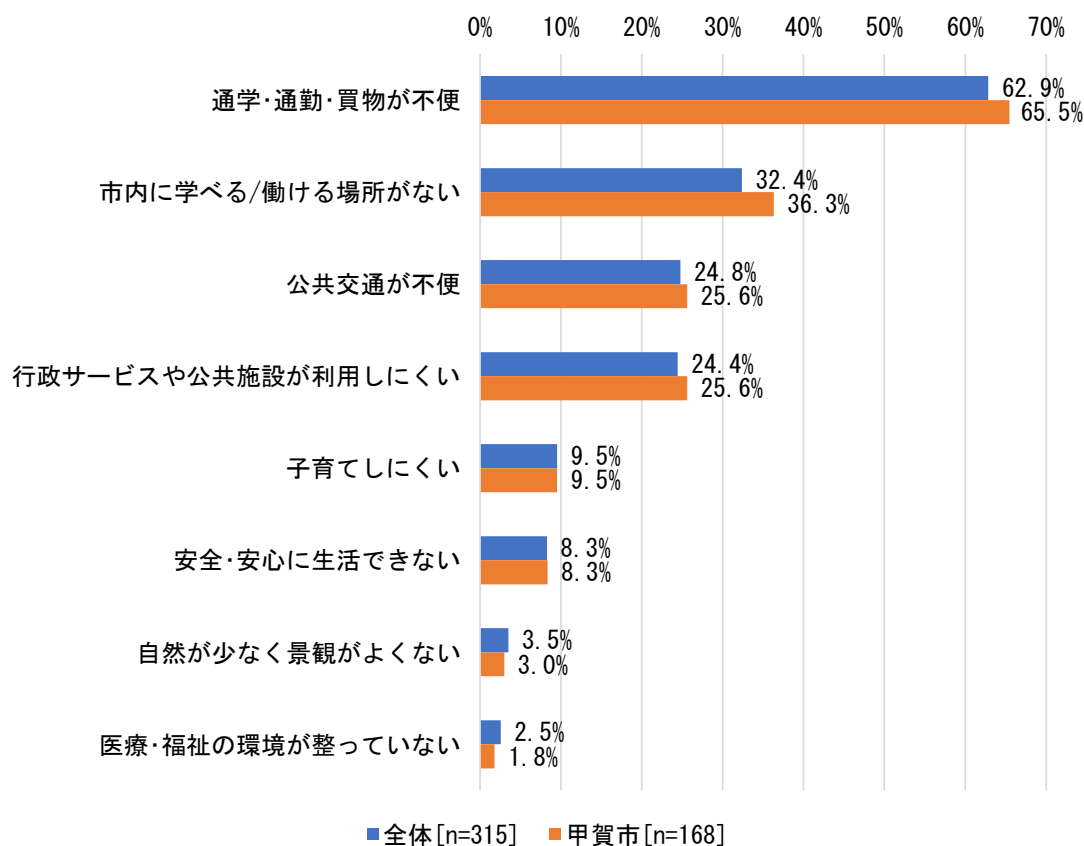


■ 全体 [n=197] ■ 甲賀市 [n=165]

※未回答、不明を除く

(7) 「住み続けたくない」と思う理由

住み続けたくないと思う理由については、全体・甲賀市在住者とも同じような傾向となっており、「通学・通勤・買物が不便」が約6割で最も多く、これに次いで「市内に学べる/働ける場所がない」が約3割、「公共交通が不便」が約25%程度となっています。



※未回答、不明を除く

5.3 市内への観光客の声



5.3.1 実施概要



(1) 実施概要

実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	web 調査会社へのモニター登録者（※）のうち、過去5年間に甲賀市を訪問したことがある人 ※甲賀市への訪問が多いと考えられる滋賀県（甲賀市在住者を除く）、大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、和歌山県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県の在住者
方法	web 調査会社にてモニター登録者に対して web 上で実施
期間	令和4(2022)年11月4日
有効回収数	200 票
主な調査項目	・ 個人属性 ・ 甲賀市来訪時の状況（グループ、日数、目的、来訪先、交通手段） ・ 甲賀市の交通情報の入手先 ・ 観光で来訪時に自家用車を利用する場合の不満点 ・ 観光で来訪時に公共交通を利用する場合の不満点 ・ 観光における移動に求めるもの

(2) 実施結果概要

実施結果の概要は、次のとおりです。

- ・ 甲賀市への来訪目的としては、「買物・飲食」「町歩き・町並み鑑賞」「歴史遺産」が多い。
- ・ 観光客の移動手段は、首都圏在住者を除き、甲賀市までの交通手段・甲賀市内の交通手段ともに自家用車が多くを占める。首都圏在住者は、鉄道・バス・タクシー等の公共交通やカーシェアリングの利用比率が他地域に比べて高い。
- ・ 自動車での移動で不満を感じることがない人が多いが、不満を感じる点としては、ガソリン代が高いことが最も多い。
- ・ 公共交通での移動で不満を感じることとしては、自家用車が便利だからという回答が最も多く、これに次いで、目的地への便がないこと、運行間隔が長いこと、運賃が高いことが多くなっている。
- ・ 観光地の移動で重視することとして、周辺の観光情報を提供するという回答が最も多く、特に高齢になるほどそのニーズが高い。
- ・ 鉄道やバスがより便利になるアイデアとしては、企画乗車券・周遊バスなどの発行、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人が多い。

5.3.2 設問項目



設問項目等は、次のとおりです。

甲賀市への観光客アンケート質問項目

質問	質問内容	選択肢	回答できる 選択肢数
1	①性別	1. 男性 2. 女性	1つ
	②年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70～74歳 9. 75～79歳 10. 80～84歳 11. 85歳以上	1つ
	③居住地	居住する都道府県を回答（ ）	－
	④甲賀市への 訪問歴（概ね過 去5年間）	1. 訪問したことがある 2. 訪問したことがない	1つ
2	①来訪グループ	1. 家族と 2. 友人等と 3. 一人で 4. 旅行会社等のツアー 5. その他（ ）	1つ
	②来訪日数	1. 日帰り 2. 1泊2日 3. 2泊3日以上	1つ
3	①来訪目的	1. 歴史遺産 2. 自然鑑賞・散策・トレッキング 3. 町歩き・町並み鑑賞 4. 美術館・博物館 5. 買物・飲食 6. 行事・祭事 7. その他（ ）	あてはまる もの全て
	②主な来訪先	1. 県立陶芸の森 2. ミホミュージアム 3. 多羅尾温泉 4. 信楽窯散策路 5. 水口スポーツの森 6. 東海道士山・水口宿 7. 甲賀の里忍術村 8. 甲賀流リアル忍者館 9. 道の駅 あいの土山 10. 田村神社 11. ダイヤモンド滋賀 12. その他（ ）	あてはまる もの全て
4	甲賀市までの 交通手段	1. 鉄道（JR） 2. 鉄道（近江鉄道） 3. 路線バス 4. タクシー 5. ツアーバス 6. 自家用車 7. レンタカー・カーシェア 8. その他（ ）	あてはまる もの全て
5	甲賀市内の交 通手段	1. 鉄道（JR） 2. 鉄道（信楽高原鉄道） 3. 鉄道（近江鉄道） 4. 路線バス・コミバス・デマンドタクシー（コミタク） 5. タクシー 6. ツアーバス 7. 自家用車 8. レンタカー・カーシェア 9. レンタサイクル 10. 徒歩 11. その他（ ）	あてはまる もの全て
6	甲賀市内の交 通情報の入手 先	1. インターネット 2. ポスター・パンフレット 3. 知人から 4. 新聞や雑誌 5. 旅行業者 6. 市内の観光案内所 7. テレビ・ラジオ 8. その他 9. 特に入手しない	あてはまる もの全て
7	自家用車を利用する 場合の	1. 交通渋滞が多い 2. 目的地周辺に駐車場が少ない	最大2つ

資料5 ニーズ調査の結果

	不満	3. 駐車料金が高い 4. ガソリン代が高い 5. 運転に自信がない 6. 特に不満はない 7. その他（ ）	
8	公共交通を利用する場合の 不満 ※利用しない 人は、利用しない理由	1. 自分の行きたい目的地に行く便がない 2. 利用したい曜日に走っていない 3. 利用したい時間帯に走っていない 4. 運行間隔が長い 5. 自宅の近くに停留所がない 6. 運賃が高い 7. 目的地までの所要時間が長い 8. 自家用車の方が移動しやすい 9. バイク、自転車、徒歩の方が移動しやすい 10. その公共交通手段に乗る習慣がない 11. 運行ルートや停留所・駅を知らない 12. その公共交通手段の利用方法が分からない 13. 高齢・ケガ・病気等の理由で利用できない 14. 特に不満はない 15. その他（ ）	最大3つ
9	観光における移動に求めるもの	1. 周辺の観光情報を提供する 2. 市内の観光地を巡るような周遊バスを運行する 3. 公共交通の運行情報を入手しやすくする 4. 現在のバスの運行路線や運行本数をもっと増やす 5. 公共交通利用時のキャッシュレス決済の導入・拡大 6. その他（ ）	最大2つ
10	甲賀市の鉄道・バス・タクシーがもっと便利になる・利用したくなるアイデア	(自由回答)	—

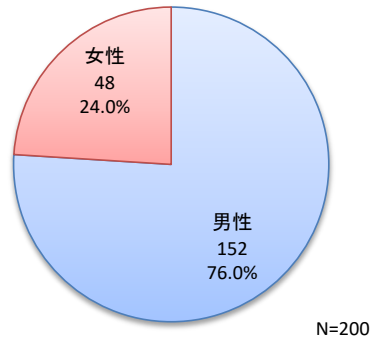
※質問2～6については、最近の甲賀市観光で訪問した観光地・交通手段等について回答して頂く。

5.3.3 結果概要



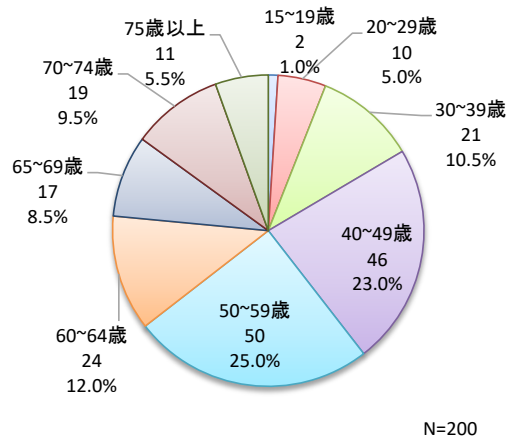
(1) 回答者の性別

回答者の性別は、男性が約 76%となっています。



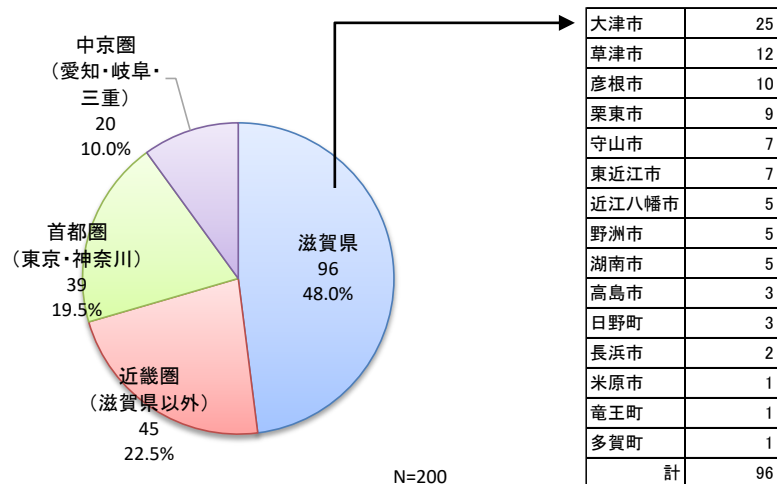
(2) 回答者の居住地

回答者の居住地は、50 歳代が約 25%で最も多くなっています。65 歳以上の高齢者は約 24%となっています。



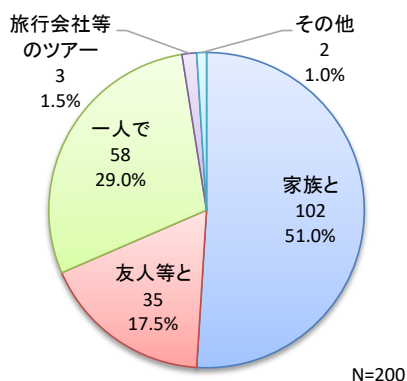
(3) 回答者の年齢

回答者の居住地は、滋賀県が約 48%で最も多く、近畿地方（滋賀県以外）が約 23%、首都圏が約 20%、中京圏は約 10%となっています。滋賀県内では、大津市、草津市、彦根市の順となっています。



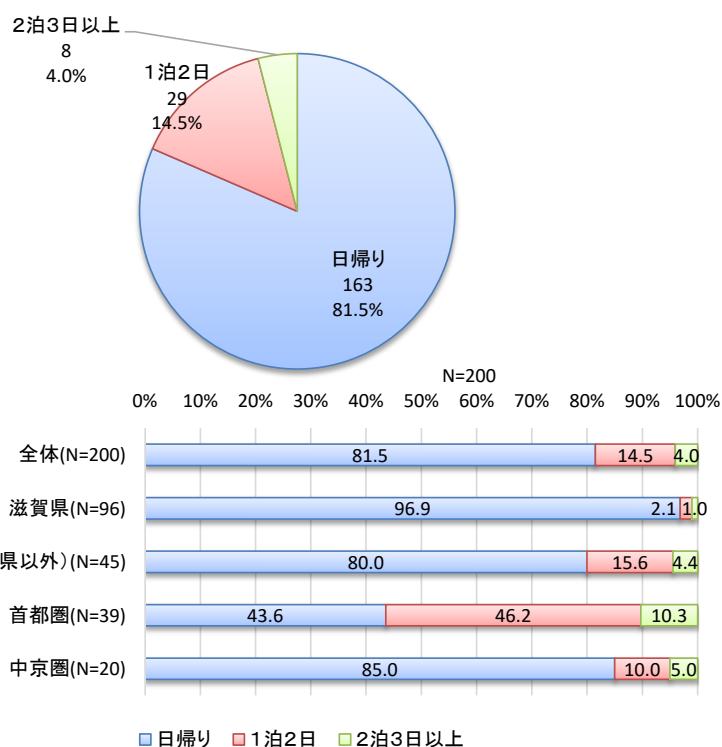
(4) 甲賀市来訪時のグループ

甲賀市来訪時のグループについては、「家族と」が51%で最も多く、これに次いで「一人で」（約29%）となっています。



(5) 来訪日数

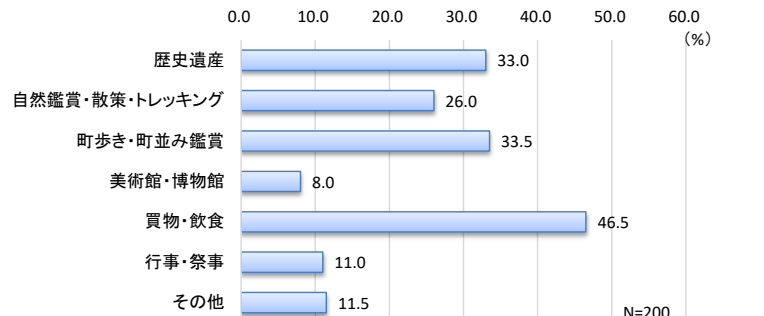
甲賀市来訪時の来訪日数については、「日帰り」が約82%で最も多くなっています。居住地別に見ると、滋賀県在住者については9割以上、近畿地方（滋賀県以外）・中京圏在住者については8割以上が日帰り、首都圏在住者では約56%が1泊2日以上となっています。



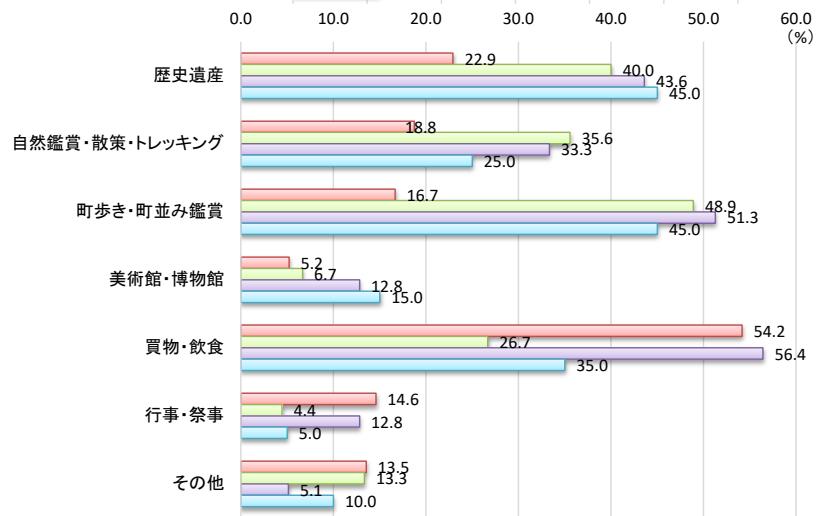
(6) 甲賀市への来訪目的

甲賀市への来訪目的については、全体では、「買物・飲食」が約 47%で最も多く、これに次いで「町歩き・町並み鑑賞」「歴史遺産」が多くなっています。滋賀県在住者は「買物・飲食」、近畿地方（滋賀県以外）在住者は、「町歩き・町並み鑑賞」「歴史遺産」、首都圏在住者は「買物・飲食」「町歩き・町並み鑑賞」「歴史遺産」、中京圏在住者は「町歩き・町並み鑑賞」「歴史遺産」が多くなっています。

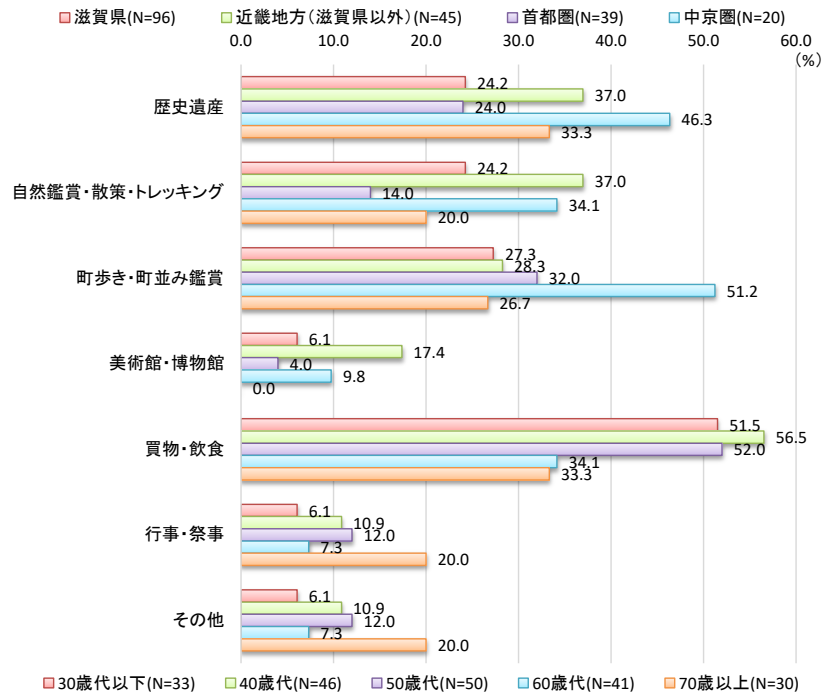
【全体】



【居住地別】



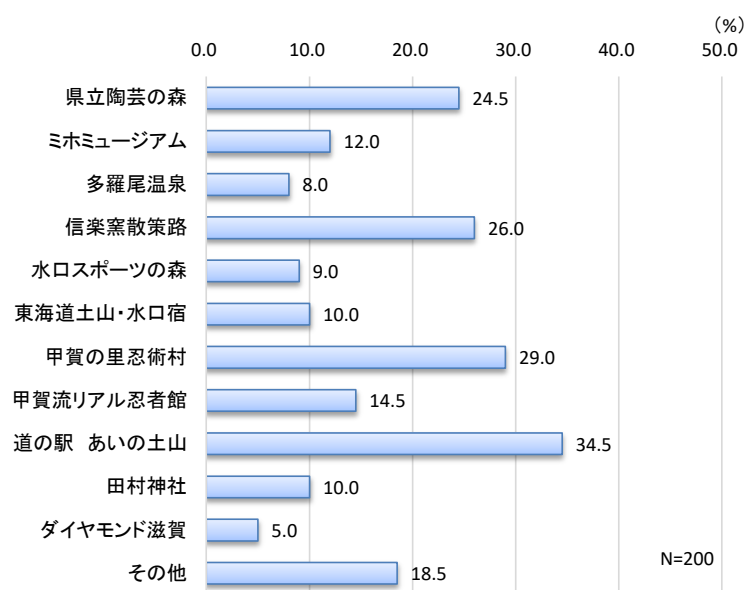
【年齢別】



※複数回答あり

(7) 主な訪問先

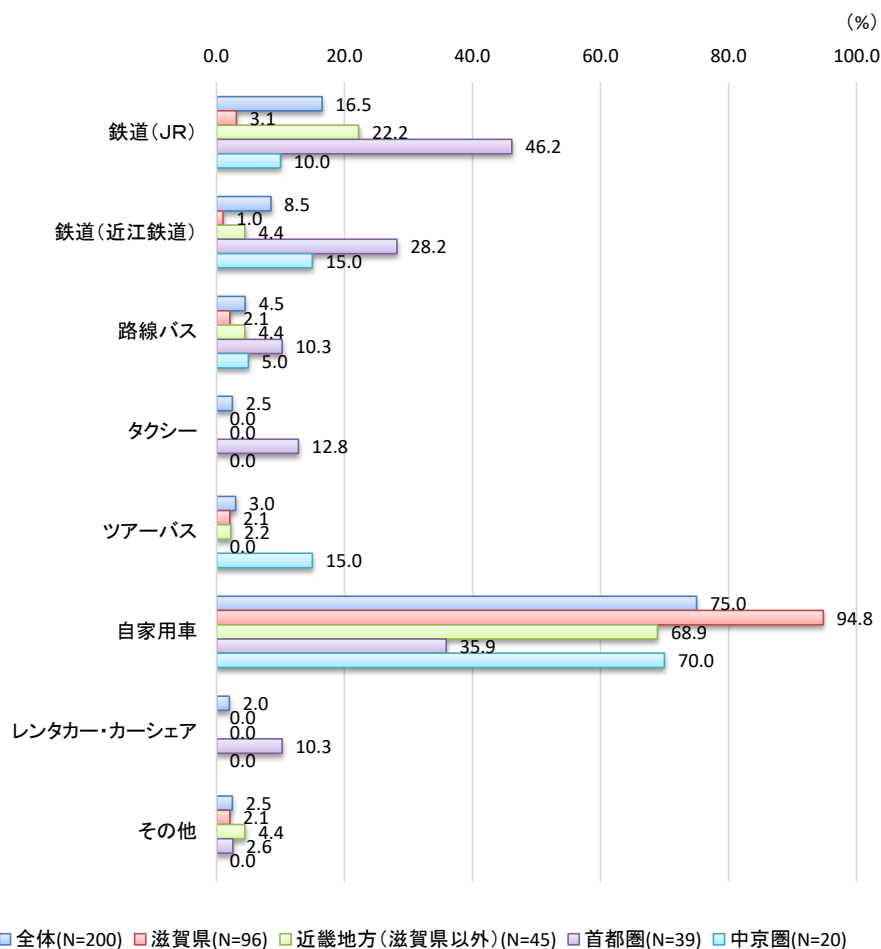
主な訪問先については、「道の駅 あいの土山」が約35%で最も多く、これに次いで「甲賀の里忍術村」(約29%)、「信楽窯散策路」(約26%)、「県立陶芸の村」(約25%)となっています。



※複数回答あり

(8) 甲賀市までの交通手段

甲賀市までの交通手段については、滋賀県在住者は約95%、近畿圏（滋賀県以外）・中京圏在住者は約69～75%が自家用車となっています。首都圏在住者は、自家用車が約36%である一方、鉄道（JR）が約46%、鉄道（近江鉄道）が約28%と他地域に比べやや多くなっています。

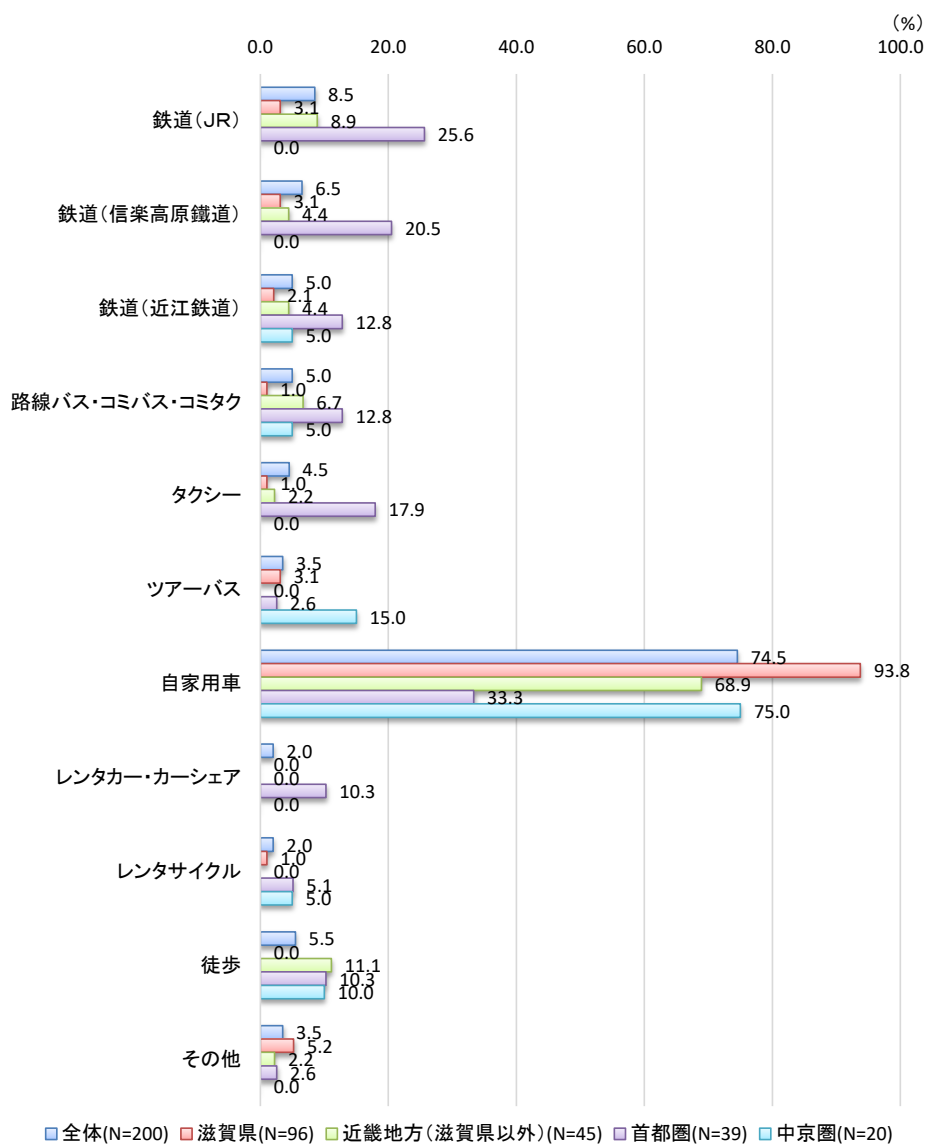


※複数回答あり

(9) 甲賀市内の交通手段

甲賀市内の交通手段についても自動車の利用が多く、滋賀県内在住者は約94%、近畿地方（滋賀県以外）および中京圏在住者は約6～7割以上が自家用車となっています。首都圏在住者は、自家用車が約33%と低い一方、鉄道（JR）が約26%、鉄道（信楽高原鐵道）が約21%、タクシーが約18%と他地域に比べやや多くなっています。

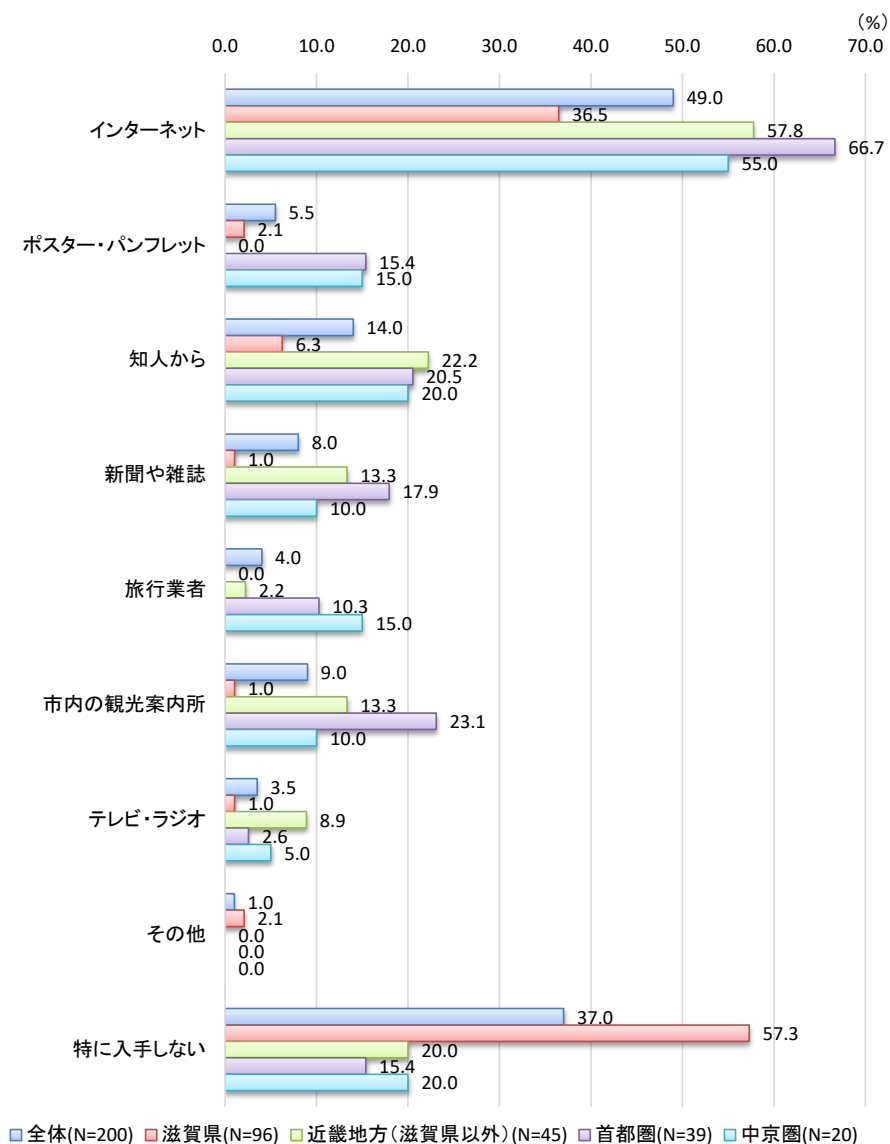
また、路線バス・コミバス・コミタクについては、首都圏在住者で約13%、近畿圏（滋賀県以外）および中京圏在住者で約5～7%、滋賀県内在住者では1%となっています。



※複数回答あり

(10) 甲賀市内の交通情報の入手先

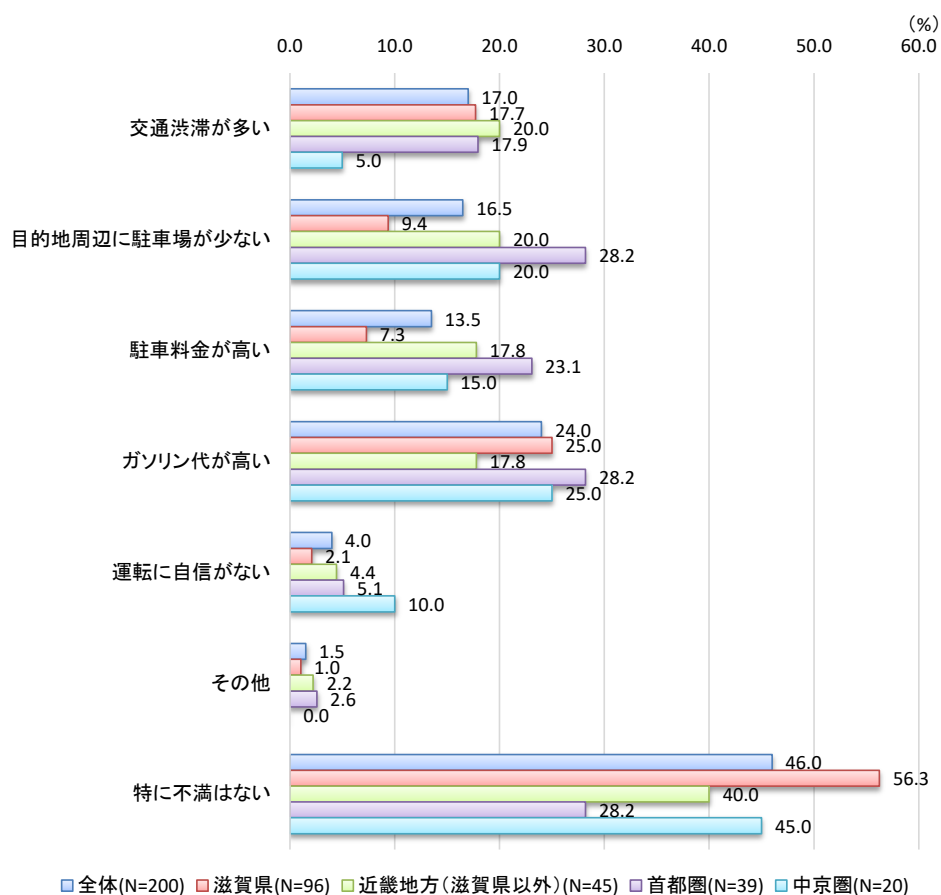
滋賀県内内在住者の約57%は「特に入手しない」としています。入手先としては、滋賀県以外の地域在住者では、「インターネット」が約6～7割で最も多くなっていますが、滋賀県以外地域在住者では「知人から」が約2割、首都圏地域在住者では「市内の観光案内所」が約2割程度となっています。



※複数回答あり

(11) 自家用車を利用する場合の不満点

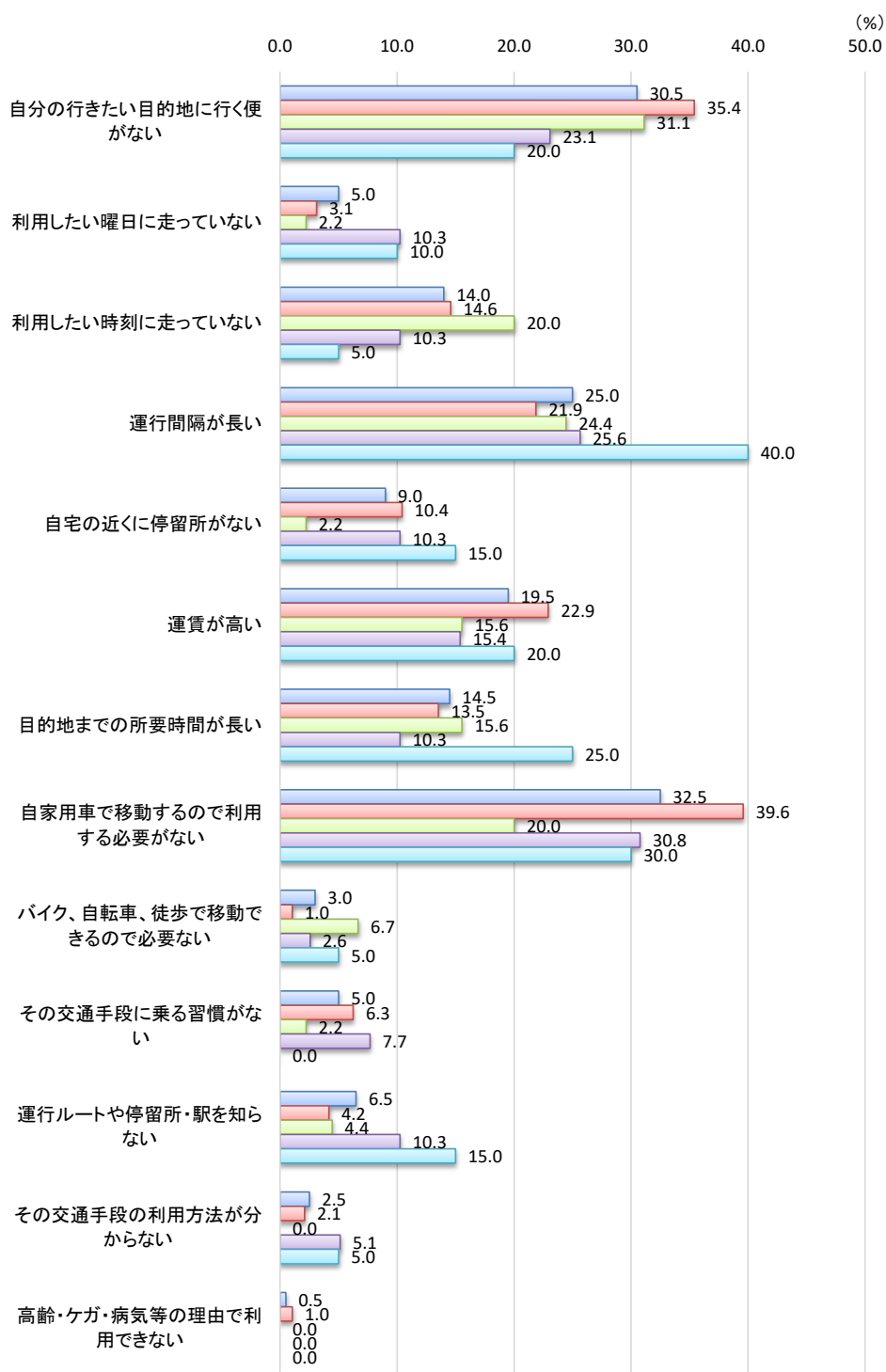
自家用車を利用する場合の不満点については、全体では「特にない」が約46%で最も多く、滋賀県内・近畿地方（滋賀県以外）・中京圏在住者で多くなっています。感じる不満として最も多いのは、「ガソリン代が高い」が約24%で最も多く、これに次いで、「交通渋滞が多い」「目的地周辺に駐車場が少ない」となっています。



※複数回答あり

(12) 公共交通を利用する場合の不満点

公共交通を利用する場合の不満点については、全体としては、「自家用車で移動するので利用する必要がない」が約33%で最も多くなっています。これに次いで、「自分の行きたい目的地に行く便がない」「運行間隔が長い」「運賃が高い」が多くなっています。



■全体(N=200) ■滋賀県(N=96) ■近畿地方(滋賀県以外)(N=45) ■首都圏(N=39) ■中京圏(N=20)

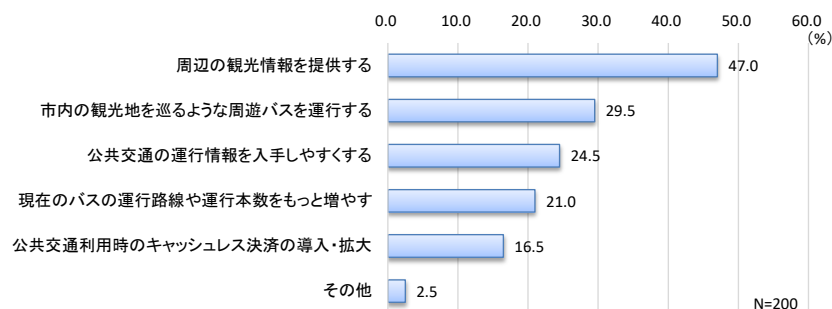
※複数回答あり

(13) 観光地の移動において重視すること

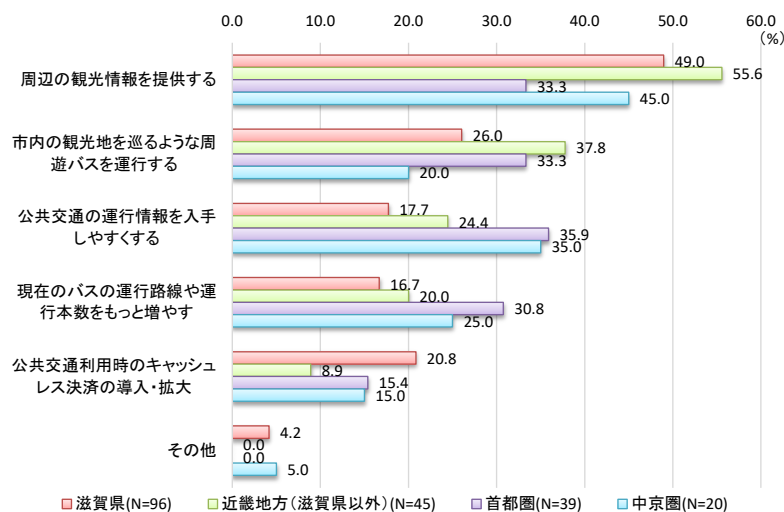
観光地の移動において重視することについては、全体としては、「周辺の観光情報を提供する」が約47%で最も多く、滋賀県・近畿地方（滋賀県以外）・中京圏在住者で多くなっています。

これに次いで、「市内の観光地を巡るような周遊バスを運行する」（約30%）、「公共交通の運行情報を入手しやすくする」（約25%）が多くなっており、周遊バスの運行に関しては、近畿地方（滋賀県以外）および首都圏在住者、公共交通情報提供に関しては、首都圏・中京圏在住者でやや多くなっています。また、年齢別で見ると、周辺の観光情報の提供については、高齢者になるほど重視する人が多くなる傾向があります。

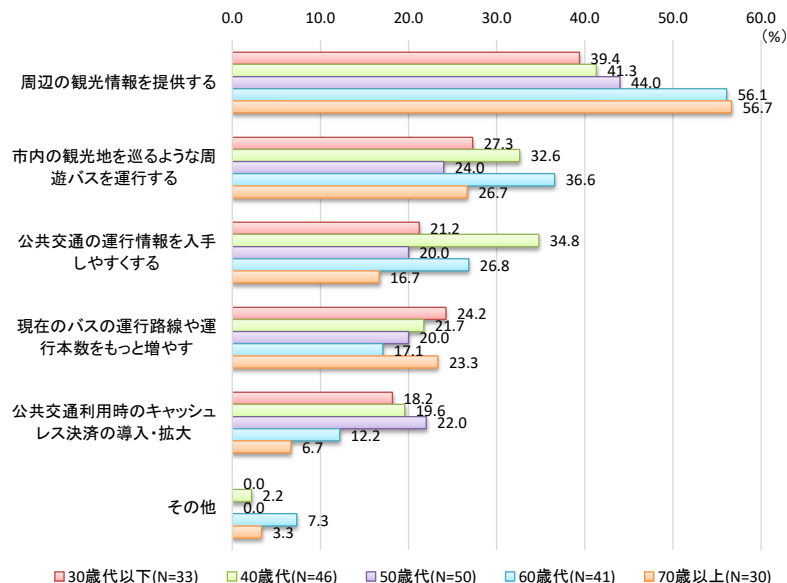
【全体】



【居住地別】



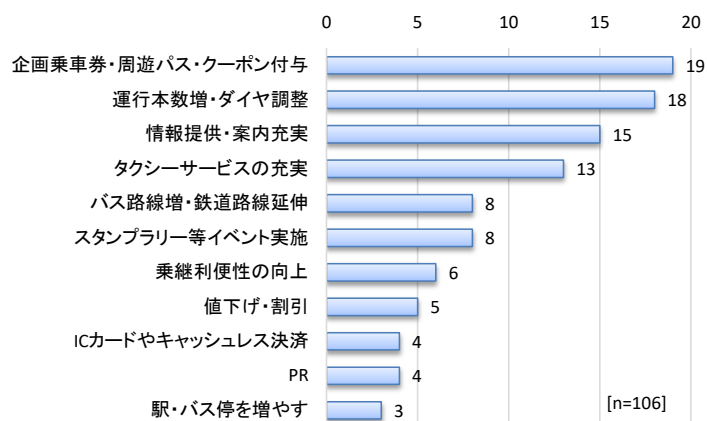
【年齢別】



※複数回答あり

(14) 鉄道やバスがより便利になるアイデア・意見（自由回答）

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人が多くなっています。



5.4 各種団体へのニーズ調査



5.4.1 実施概要



(1) 実施概要

地域公共交通の利用者のことを良く知る福祉分野等の担当者にヒアリング調査を実施しました。実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	各地域の民生委員児童委員 市社会福祉協議会 市地域包括支援センター 市地域市民センター
方法	各地域の民生委員児童委員：各地域委員の方へ、担当地域の住民へ聞き取りを依頼 市社会福祉協議会：各地域に配属されている福祉活動センター長を通じて所属職員や利用者への聞き取りを実施 市地域包括支援センター：センター長を通じて所属する各職員や担当する住民への聞き取りを実施 市地域市民センター：地域市民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を実施
期間	令和3(2021)年9～12月
主な調査項目	・公共交通全体について ・地域自主運行について ・コミバス・コミタクについて

(2) 実施結果概要

実施結果の概要は、次のとおりです。

①水口地域

- ・平和堂や甲賀病院等の目的地まで、乗り換えが多く、利用しにくい、といった声が多く見られる。
- ・バス停まで遠く、また、坂道も多いため、バス停位置を再検討してほしい、といった声が複数見られる。
- ・和野中畑ルートでは、通勤通学時間帯の利用者が多く、また、その時間帯の遅延が多いため、改善してほしい、といった声が複数見られる。
- ・市街地内を走るコミタクや小型バスの導入を検討してほしい、といった声が複数見られる。
- ・運行本数の増便を検討してほしい、といった声が複数見られる。

②土山地域

- ・若者と高齢者では生活スタイルが異なるため、高齢者が利用しやすいようコミタクの導入等を検討してほしい、といった声が複数見られる。
- ・高齢者向けに、バス停までの移動をサポートするサービスがあればよいと考える、といった声が見られる。

- ・利用者のニーズにおうじたルートを再検討してほしい、といった声が見られる。

③甲南地域

- ・運行本数が少ないため、利便性がわるい。また、目的地までの移動手段がなく、利用できない、といった声が多く見られる。
- ・病院からの帰りの移動手段について、困ることが多い、といった声が複数見られる。
- ・コミタクの予約方法や、一般タクシーとの違いを周知してほしい、といった声が複数見られる。

④甲賀地域

- ・甲賀駅甲賀病院線の帰りの時間帯の運行本数を増便してほしい、といった声が複数見られる。
- ・地域自主運行を実施している地域が複数あるため、水平展開する際に参考になるのではないか、といった声が複数見られる。
- ・油日線が利用しにくい、路線を見直してほしい、といった声が複数見られる。

⑤信楽地域

- ・商業施設等へのアクセスが悪く、利用しづらい、といった声が多く見られる。
- ・地域のニーズに合わせて、コミバスとコミタクを柔軟に組み合わせた運行体制を検討してほしい、といった声が複数見られる。
- ・地域自主運行の導入に対する支援等の実施を検討してほしい、といった声が見られる。

5.4.2 調査物件

調査票等は次のとおりです。

市内公共交通網の見直しにかかるニーズ調査の協力依頼について

本市では、令和4年度・5年度にかけ、市内公共交通網の大幅な見直しを計画しております。
つきましては、見直しを実施するにあたり、利用者や地域のニーズを把握する作業を進めております。
当課におきましても、区や自治会からの要望や議会での一般質問等で公共交通、主にコミバスの運行などに対して様々なご意見をいただいているところです。
さらに、皆様が各分野で感じておられることや地域の方々から市公共交通網や移動手段に対する意見や要望についてお聞きされている内容を調査したいと考えております。
公私何かとお忙しい中ではございますが、ご協力よろしく願いいたします。

① 見直しを行う目的について

本市では、利用者の少ないコミバス路線をデマンド(予約型)タクシーに転換するなど市内交通網の改善を行ってまいりました。
しかし、以下の理由により、現計画を発展させたさらなる対応が必要となっていることから、令和4年度と5年度にかけて新たな再編を実施いたします。
(新たな再編が必要な理由)
・コロナ禍による公共交通機関の利用者減少を踏まえた新しい対応が必要となるため
・市民が豊かさを感じ、健康で暮らせる社会への一助となる交通網を目指すため
・高齢化によるニーズの多様化への対応とそれらに必要な費用の確保を行うため
・市内公共交通網を持続させていくために経費を抑制させるため
・低炭素社会を目指し、今まで利用していない層にも幅広く利用していただくため

② スケジュールについて

まずは、今年度末までに地域の方々のニーズ調査や利用者聞き取り調査、鉄道やコミバスを補完する取り組みの実証を行い、令和4年度に具体的な見直し計画を作成します。

③ ニーズ調査について

想定している調査方法は以下のとおりです。
・建設部職員による乗車聞き取り、OD(乗降調査)、現地調査を行う
・バス車内に設置した乗降センサーによるバス停ごとの乗降人数調査を行う
・過去に区・自治会、議会、利用者などから要望があった地域への聞き取り、現地調査を行う
・市職員や関係諸団体への聞き取り調査を行い、その結果により、該当地域への詳細な聞き取りや現地調査を行う

④ 協力をお願いしたい内容について

別紙様式を参考の上、以下の内容にご協力願います。
・まちづくり活動や福祉活動に取り組んでおられる地域リーダーの紹介
・ニーズ調査にご協力いただける地域や団体の紹介(区・自治会や自治振興会のほか高齢者サロンなど)
・皆様が感じておられることや地域の皆様からの移動手段に対する意見や要望について

本件担当:公共交通推進課 村田、中村 69-2215(内 2122)

市内公共交通網にかかる聞き取り調査

報告担当者	所属		氏名		TEL	
① 適宜ページ追加等お願いします。(行、列追加はしないでください。)						
地域			路線名(わかる場合)			
内容						
根拠						
処理欄	(当課が記入します)					

5.3.3 結果概要



(その1)

報告者地域	内容	
甲賀	コミバス	バス路線が利用しにくく、送迎に区長などがしているケースを聞く
甲賀油日	コミバス	甲賀駅甲賀病院線を増やしてほしい。帰りが使いにくい
甲賀油日	コミバス	バス路線で利用しないのではなく、利用できない
甲賀油日	コミバス	油日線の復路が往路と一緒にしているので利用しにくい。
甲賀油日	コミバス	地域市民センターに行けない。
甲賀大原	コミタク	甲賀町もデマンドバスを導入してほしい。
甲賀大原	コミバス	通学補助の対象を検討してほしい
甲南	コミタク	コミタクバス停が時刻表で分かりにくい
甲南	コミタク	甲賀町の医院に行きたいがいけない
甲南	コミタク	特に病院で、帰宅時間がわからない場合に予約がしにくい。
甲南	地域自主運行	移動支援されているが、担い手不足。
甲南希望ヶ丘	コミバス	希望ヶ丘水口線の本数が少なく利用しづらい
甲南第一	コミタク	コミタクでは、水口に行けないので、せめてバス路線に接続希望
甲南第一	コミタク	コミタクでは、甲賀病院までの直通はあればよい
甲南第一	コミバス	甲賀病院、市街地へ乗り換えなしの直通便が不便
甲南第一	コミバス	バス停数も本数も少ないので、コミタクを導入してほしい。
甲南第一	コミバス	バスを使いたい为本数も少なく利用できない
甲南第一	コミバス	バスの本数が少なく不便。コミタクを入れてほしい
甲南第三	コミタク	特に病院で、帰宅時間がわからない場合に予約がしにくい。
甲南第三	コミタク	バス停を増やしてほしい
甲南第三	コミタク	コミタクを19時代もしてほしい
甲南第三	コミタク	甲賀町のスーパーに行きたい
甲南中部	コミタク	予約方法の周知を。コミタクと一般の違いをしっかりと伝える必要
信楽	公共交通全体	SKRがあるからコミバス、コミタクがない。ないなら無料制度を適用
信楽	公共交通全体	乗り換えが多く行きにくい
信楽	公共交通全体	通いの場を紹介したいが移動手段がない
信楽	公共交通全体	病院、平和堂へのアクセスが地域により生きにくい
信楽	コミバス	行きは平和堂に行きやすいが、帰りの便が少ない
信楽	コミバス	地域によっては平和堂に行きにくい。
信楽	コミバス	朝夕はコミバスで、昼はコミタクにできないか。
信楽	コミバス	街中の方の移動が不便(バスがなく坂も多い)
信楽	地域自主運行	現在、自主運行を検討している。その際、少しでも支援金がほしい
土山	公共交通全体	地域で支援できるシステムを作してほしい
土山	コミバス	バス停まで遠く利用が不便。コミタクを入れてほしい
土山	コミバス	バス停まで急坂でいけない高齢者がいる。平坦な場所で乗降したい
土山	コミバス	高齢者でバスを使えない人の場合コミタクの方が便利が良い。
土山	コミバス	団地の中に入ってもらえないので、バス停まで遠い
土山	コミバス	介助者やサービスしてくれる業者などがあればバス利用が進む
土山	コミバス	バス停に駐車場がない。市民センターまで停めに行かないといけない
土山	コミバス	土山本線で貴生川駅の接続を改善してほしい
土山大野	コミバス	低床バスを導入してほしい
水口	公共交通全体	公共交通が不便で運転免許を返納できない
水口	コミタク	自宅まで送迎してほしい

(その2)

報告者地域	内容	
水口	コミタク	伴谷の医者へ行きたいがいけない
水口	コミタク	平和堂や甲賀病院、市街地へ乗り換えなしでいけない
水口	コミタク	コミタクエリアを拡大してほしい
水口	コミタク	病院をバス停に追加してほしい
水口	コミタク	予約方法を当日にしてほしい
水口	コミバス	バスの本数が少ない
水口	コミバス	坂がきつくバス停までの移動がきつい
水口	コミバス	待合が寒い。囲い、上屋が必要
水口	コミバス	小型バスを運行してほしい
水口	コミバス	医院送迎と協定しては
水口	コミバス・コミタク	無料を70以上にできないか
水口	地域自主運行	デいの運転手や主婦などが空いた時間に運転できないか
水口	地域自主運行	自主運行がなくなり困っている
水口綾野	コミタク	コミタクや小型バスを巡回できないか
水口綾野	コミバス	学区にバス停が少ない
水口綾野	コミバス	甲賀病院へ行けない
水口綾野	コミバス	バス停まで遠い
水口綾野	コミバス	メイン道路をバスが運行しているため、街中でコミタクがない
水口綾野	コミバス・コミタク	無料券を郵送できないか
水口岩上	コミバス	慢性的な遅延がある
水口岩上	コミバス	和野中畑ルート通学便の改善
水口岩上	コミバス	バスの横にも行先表示をしてほしい
水口岩上	コミバス	時刻表が見にくい。地域版が欲しい。
水口岩上	コミバス	メイン道路をバスが運行しているため、コミタクがない
水口貴生川	コミタク	身体が不自由であるため、その停留所へ行けない
水口貴生川	コミタク	特に病院で、帰宅時間がわからない場合に予約がしにくい。
水口貴生川	コミバス・コミタク	甲賀病院へ行く場合、貴生川駅乗り換えが不便
水口伴谷	コミバス	バス停までが遠い
水口伴谷	コミバス	JA や郵便局、市民センターまで行けない
水口伴谷	コミバス	小型バスを運行してほしい

5.5 区・自治会からの要望調査

5.5.1 実施概要

(1) 実施概要

地域公共交通の利用者のことを良く知る福祉分野等の担当者にヒアリング調査を実施しました。実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	各区・自治会
方法	各区・自治会へ調査票形式による要望聞き取り調査を実施
期間	平成30年～令和4年
主な調査項目	・公共交通に対する要望について

(2) 実施結果概要

実施結果の概要は、次のとおりです。

- ・コミタクエリアの拡大や停留所の新設を望む声が多く見られる。
- ・コミバスの運行本数の増便を望む声が複数見られる。
- ・通学用路線の新設、延伸を望む声が複数見られる。
- ・バス停留所における待合環境の改善を望む声が多く見られる。



区 · 自治会 要望書

区長・自治会長

印

連絡先：

[illegible]

※太線の中を記入ください。

5.5.3 結果概要



結果概要は次のとおりです。

年度	要望区の学区	要望内容
R 4	甲南第三	地域にコミタク停留所新設と既存停留所の移設要望
	甲南第一	地域にコミタク停留所新設と既存停留所の移設要望
	信楽	地域にコミタク停留所新設
	水口柏木	地域にコミタク停留所新設
	信楽	地域にコミタク停留所新設と既存停留所の移設要望
	甲賀大原	小学生が通学時に利用する停留所の安全対策
	水口柏木	地域にコミタク停留所新設
	土山	高速バス路線の維持、利便性向上について
R 3	甲賀大原	通学路線の延伸（低学年対応）
	多羅尾	バス停留所を新設
	希望ヶ丘	バス停にベンチ等を設置
	甲南第三	コミタクのエリア拡大
	土山	高速バス路線の維持、利便性向上について
	信楽雲井	コミタクのエリア拡大と新規導入
	水口	水口デマンドバスの改善
	水口	バス路線の新設
	信楽	バス路線の維持とコミタクの新規導入
R 2	水口伴谷	バス停に街灯の設置
	水口	水口デマンドバスの改善
	甲南第一	コミタク停留所の新設
	希望ヶ丘	バス停位置の移動
	水口	水口デマンドバスの改善
	甲賀大原	通学バスの新規運行（低学年対応）
	土山大野	バス停の名称変更
	信楽	コミタク停留所の新設
	雲井	コミタクのエリア拡大と新規導入
	水口柏木	バス停の位置移動
	水口	コミバス路線の運行本数の増加と延伸
	甲南中部	コミタク停留所を新設
	水口伴谷	バス停の移動
R 1	甲賀油日	バス停の新設
	甲南第三	コミタク停留所の名称変更
	甲南第一	コミタク停留所を新設
	水口	水口デマンドバスの改善
	甲南中部	コミタク停留所の新設
	甲南中部	コミタク停留所を新設
	甲南伴谷	バスルートの改善とバスの本数増加
	土山山内	バスの本数増加
	土山大野	バス停に雨風を凌げる待合所の設置
	水口伴谷	新規路線の運行
	水口貴生川	新たなバス停の設置
	甲賀佐山	バス停移設後の待合所新設
	水口	貴生川駅の鉄道やコミバスを利用しやすい環境整備
	水口	快適で乗りやすい車両導入
	水口	中央公民館バス停にベンチや屋根を新設
	水口	新規路線の新設
	水口	草津線の複線化に向けた取り組みの実施
	水口	バス停増設や低床バス導入による利便性向上
	水口	乗り合いタクシーや地域自主運行を活用した移動手段の確保
	甲賀佐山	通院時間に合わせた時刻改善、ルート改善
	甲南第一	コミタクの新規導入
	水口柏木	コミタク停留所を新設
H 30	甲南第三	コミタク停留所の移設
	水口貴生川	コミタク停留所の移設
	甲賀大原	甲賀地域へのコミタク導入
	希望ヶ丘	バス経路の変更とバス停留所の移動
	甲南第一	バス停の移動
	甲南第一	コミタク停留所を新設
	甲南中部	コミタク停留所の新設
	雲井	コミタクのエリア拡大と新規導入
	朝宮	バス路線の延長、土日祝の運行
H 30	水口岩上	バス待合所の改修について
	水口柏木	コミタク停留所新設
	土山大野	バス停に雨風を凌げる待合所の設置



甲賀市地域公共交通計画

発行年月 令和 5(2023) 年 12 月

編集・発行 甲賀市地域公共交通活性化協議会・甲賀市

事務局 甲賀市建設部公共交通推進課
〒 528 - 8502 滋賀県甲賀市水口町水口 6053 番地