

令和4年度 第3回 甲賀市地域公共交通活性化協議会 次第

・日 時 令和5年2月22日（水）

10:00～11:00

・場 所 甲南地域市民センター3F 会議室A・B

議 事

（1）報告事項

報告第1号 役員及び自動車部会委員の選出について

報告第2号 協議会で実施する事業の進捗について

- ・デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した
「甲賀市スマートモビリティマネジメント事業」について
- ・その他利用促進事業 等

（2）協議事項

第1号議案 甲賀市地域公共交通計画について

第2号議案 甲賀市地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について

（3）その他

甲賀市地域公共交通活性化協議会について

本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年法律第59号)の規定に基づく法定協議会である「甲賀市地域公共交通活性化協議会」を平成21年3月13日に設置しました。

本協議会では、地域交通について総合的な検討を行い、関係者と合意形成を図りながら、本市にとって最適な公共交通を実現するため、実証実験や利用促進などを検討・実施しております。

また、本協議会には自動車部会を設置しており、本部会では道路運送法の規定に基づく地域公共交通会議の機能を有しておりますことから、主にコミュニティバスの路線再編やダイヤ改定、運賃改定等を運行事業者からの提案に基づいて協議いただくこととなっております。

【報告第1号】 委員の変更について

委員の変更について

委員の変更について

所属されている組織の人事異動等により、以下の委員に変更がありましたので報告いたします。

私鉄労働組合滋賀県協議会 条 隆太郎

令和4年度甲賀市地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和5年2月22日時点）

[敬称略]

役 職	機 関 及 び 団 体 名	職 名	氏 名	備 考
会 長	甲 賀 市	副 市 長	正 木 仙 治 郎	
副 会 長	甲 賀 市 建 設 部	部 長	樋 口 泰 司	

【委員】

	分 野	機 関 及 び 団 体 名	職 名	氏 名	自動車部会	備 考
1	所 管 運 輸 行 政	国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局	首席 運輸企画専門官	野 口 英 樹	○	
1	広 域 交 通 行 政	滋賀県土木交通部交通戦略課	課長補佐	福 島 森	○	
1	道 路 管 理 者	滋賀県甲賀土木事務所	所 長	奥 山 善 之	○	
1	所 管 警 察 （ 交 通 ）	滋賀県甲賀警察署交通課	交通課長	富 居 敬 介	○	
2	学 識 経 験 者	龍 谷 大 学 文 学 部	教 授	井 上 学	○	
3	市 民 代 表	甲 賀 市 区 長 代 表	水口地域区長会副会長	長 昭 男	○	監査委員
3	市 民 代 表	ゆ う ゆ う 甲 賀 ク ラ ブ	土山支部会長	久 保 重 衛	○	
3	市 民 代 表	甲 賀 市 身 体 障 害 者 更 生 会	会 長	増 田 定 雄	○	
3	市 民 代 表	甲 賀 市 P T A 連 絡 協 議 会	土山支部副支部長	平 尾 真 志	○	
3	関 係 団 体 （ 福 祉 ）	社会福祉法人甲賀市社会福祉協議会	法人運営部副部長	湯 次 耕 大	○	
3	関 係 団 体 （ 商 工 ）	甲 賀 市 商 工 会	事務局長	吉 川 徹	○	監査委員
4	鉄 道 事 業 者	西日本旅客鉄道株式会社京滋支社	副支社長	野 口 明		
4	鉄 道 事 業 者	近 江 鉄 道 株 式 会 社	執行役員鉄道部長	松 本 康 一 郎		
4	鉄 道 事 業 者	信 楽 高 原 鐵 道 株 式 会 社	常務取締役	松 田 直 道		
4	バ ス 協 会	一般社団法人滋賀県バス協会	専務理事	野 村 義 明	○	
4	タ ク シ ー 協 会	一般社団法人滋賀県タクシー協会	専務理事	松 尾 武 文	○	
4	一 般 乗 合	滋 賀 バ ス 株 式 会 社	代表取締役	隠 岐 公 史	○	
4	一 般 乗 合	株式会社シガ・エージェントシステム	代表取締役	松 岡 政 敏	○	
4	一 般 乗 合	帝 産 湖 南 交 通 株 式 会 社	専務取締役	喜 多 正 美	○	
5	一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転者が組織する団体	私 鉄 労 働 組 合 滋 賀 県 協 議 会	幹 事	条 隆 太 郎	○	
6	一 般 乗 用	滋 賀 タ ク シ ー 株 式 会 社	業務課長	山 本 義 行	○	
6	一 般 乗 用	た ん き タ ク シ ー 株 式 会 社	取締役	林 輝 彦	○	
6	一 般 乗 用	株式会社ビジネスサービス滋賀	部 長	大 伴 裕 二	○	
7	甲 賀 市 職 員	甲 賀 市 総 合 政 策 部	次 長	吉 川 寛	○	
7	甲 賀 市 職 員	甲 賀 市 産 業 経 済 部	次 長	近 藤 直 人	○	
7	甲 賀 市 職 員	甲 賀 市 健 康 福 祉 部	次 長	伴 統 子	○	
7	甲 賀 市 職 員	甲 賀 市 教 育 委 員 会 事 務 局	次 長	村 地 昭 彦	○	
7	甲 賀 市 職 員	甲 賀 市 建 設 部	次 長	藤 橋 克 志	○	自動車部会長
事務局		甲 賀 市 建 設 部 公 共 交 通 推 進 課	課 長	村 田 稔 明		事務局長
			係 長	中 村 正 太		
			主 査	服 部 淳 平		
			主 事	田 中 亮 平		
			主 事	井 用 一 馬		

《第2号議案》協議会で実施する事業の進捗について

令和4年度事業計画（当初計画抜粋）

○事業計画

(1) 「甲賀市地域公共交通計画」の策定・・・第1号議案で審議

- ・地域公共交通網形成計画の評価
 - ・ニーズ調査の実施
 - ・公共交通網の見直し方針の作成
 - ・地域公共交通計画（案）の作成
- 【スケジュール（案）】

令和4年 6月…計画作成支援にかかる委託業務を事業者と契約

10月…計画骨子（案）の作成

令和5年 3月…計画（案）の作成、パブリックコメント

5月…計画策定

(2) 分かりやすく使いやすい地域公共交通網の構築

- ・利用状況に応じたダイヤ調整や効率的な路線再編の検討
 - ・・・○甲賀市公共交通連携時刻表の作成【令和5年4月1日改定分】
 - ・内 容 令和5年4月1日改定のコミュニティバスを中心に市内公共交通の時刻表（接続時刻）を掲載
 - ・発行部数 エリア版 6,500部（B3判 カラー）
ポケット版 15,000部（ポケット版 カラー）
 - ・配 布 先 市内各駅・市役所・公共施設等に配置
- ・ICTを活用した利便性向上、運行状況の可視化、多様な媒体による情報提供
 - ・・・別添補足資料参照
- ・公共交通を活用した利用促進事業の実施・・・ICOCAチャージキャンペーン

草津線利用促進事業

ICOCAチャージで エコバッグプレゼント キャンペーン

各駅合計 先着 **1,000** 名様

JR甲南駅、寺庄駅、甲賀駅、油日駅の自動券売機にて、
ICOCAに5,000円以上チャージすると、先着1,000名様は
甲賀市オリジナルエコバッグをプレゼント!!
(どちらか1点)

実施期間

令和5年3月〇日(〇)～ なくなり次第終了

STEP 1. JR甲南駅、寺庄駅、甲賀駅、油日駅の自動券売機にて、ICOCAに5,000円以上チャージ

※各駅とも専用の駐車場はありませんので、JR草津線等をご利用ください。



STEP 2. 券売機で領収書を発行し、駅窓口で係員に提示(チャージ当日のものに限る)

STEP 3. 領収書の内容(5,000円以上チャージ)を係員が確認した後、引き替えにエコバッグを運送

※商品の引き渡しは、上記4駅の窓口営業時間(9:00～17:00)に限りです。
 ※エコバッグは、いずれか1個となります。(2種別合計で1,000個、なくなり次第終了)
 ※JR甲南駅、寺庄駅、甲賀駅、油日駅の4駅以外でチャージされても本キャンペーンの対象となりません。
 ※他のお昼様以降等の状況によって、お待たせいただく場合がございますのでご了承ください。

問い合わせ先 甲賀市地域公共交通活性化協議会事務局(甲賀市公共交通連携推進課内)
 受付時間 8:30～17:15(土日祝を除く) TEL 0748-69-2215

主催: 甲賀市地域公共交通活性化協議会



／ICOCAでタッチ！／

草津線沿線に お出かけよう！！

キャンペーン

配布／応募期間：2023年3月1日（水）～3月31日（金）まで



神社やお寺、史跡を巡ったり、豊かな緑の中を生まれた忍志者文化に自然公園、
ほっとひと休むところがいっぱいある草津線へ出かけよう…

草津線を旅して抽選に参加しよう！！

抽選設置ポイント／油日駅（駅待合室）、手原駅（東葉観光案内所）



★ 草津線内で下車して抽選に参加しよう！

Aコース

＜参加条件＞

- ① ICOCAでタッチして、草津線～桜橋線のJR金11駅下車。
- ② 11駅全ての駅をタッチし、ICOCAの利用履歴を印す。
- ③ 利用履歴（ICOAマーク）と乗車券を記入して事務局に郵送ください。
- ④ 抽選は抽選を行い当選者を選出します。

当選の抽選結果は賞品の発送をもってかえさせていただきます



【ICOCAの利用履歴の印字方法】

- ① ICOCAにタッチした駅で、草津線～桜橋線のJR金11駅下車。
- ② 20分以内（最大50分）の履歴が印字されます。

※駅名にのみ印字されます。

【お客さまの手入れの注意】

① 履歴に「乗車券・住所・氏名」が明記されています。

② 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

③ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

④ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑤ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑥ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑦ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑧ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑨ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑩ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑪ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

全駅対応
のしり！！

Bコース

＜参加条件＞

- ① ICOCAでタッチして、草津線～桜橋線の桜れ1かつのJR駅下車。
- ② 11駅全ての駅をタッチし、ICOCAの利用履歴を印す。
- ③ 手原駅（東葉観光案内所）乗車の履歴にICOCAをタッチ。
- ④ 抽選が当選した乗付のスタッフにお渡しください。



【ICOCAの利用履歴の印字方法】

- ① ICOCAにタッチした駅で、草津線～桜橋線のJR金11駅下車。
- ② 20分以内（最大50分）の履歴が印字されます。

※駅名にのみ印字されます。

【お客さまの手入れの注意】

① 履歴に「乗車券・住所・氏名」が明記されています。

② 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

③ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

④ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑤ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑥ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑦ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑧ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑨ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑩ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑪ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

全駅対応
のしり！！

Cコース

＜参加条件＞

- ① ICOCAでタッチして、草津線～桜橋線の桜れ1かつのJR駅下車。
- ② 11駅全ての駅をタッチし、ICOCAの利用履歴を印す。
- ③ 手原駅（東葉観光案内所）乗車の履歴にICOCAをタッチ。
- ④ 抽選が当選した乗付のスタッフにお渡しください。



【ICOCAの利用履歴の印字方法】

- ① ICOCAにタッチした駅で、草津線～桜橋線のJR金11駅下車。
- ② 20分以内（最大50分）の履歴が印字されます。

※駅名にのみ印字されます。

【お客さまの手入れの注意】

① 履歴に「乗車券・住所・氏名」が明記されています。

② 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

③ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

④ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑤ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑥ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑦ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑧ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑨ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑩ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

⑪ 履歴に「ICOAマーク」が明記されています。

全駅対応
のしり！！

《第2号議案》協議会で実施する事業の進捗について

(3) 人と環境にやさしく地域で守り育てる公共交通の構築

- ・自治振興会等との連携した利用促進・・・夢の学習と連携した事業実施
- ・モビリティ・マネジメントの推進・・・補助事業の創設
- ・小学生への交通環境学習の充実
- ・・・11校17回実施、予定啓発資材（下敷き：下図参照）の作成



- ・コミバス車両のバリアフリーや環境対応への更新・・・3両更新予定
- ・自転車を活用した駅や主要バス停等からの2次交通環境の実証実験
- ・・・(2) と重複

(4) 新型コロナウイルス感染症対策の実施

- ・公共交通機関の施設や車両等に対する感染拡大の防止対策の継続実施
- ・・・駅や車両など利用者が触れやすい箇所への抗菌対策の実施
- ・公共交通機関利用者への感染防止マナーの遵守啓発
- ・・・駅や車内、HPでの啓発

令和4年度収支状況

収入の部

(単位:円)

科目	本年度予算額 (D=A+C)	当初 予算額(A)	補正額(C)	決算 見込額(B)	比較増減 (D-B)	備 考
負担金	28,626,000	16,526,000	12,100,000	13,152,381	△ 15,473,619	甲賀市負担金
繰越金				619	619	繰越金
補助金	2,000,000	2,000,000		2,000,000	0	計画策定国庫補助金
諸収入	200,000	200,000		250,000	50,000	時刻表への広告掲載料
合 計	30,826,000	18,726,000	12,100,000	15,403,000	△ 15,423,000	

支出の部

(単位:円)

科目	本年度予算額 (D=A+C)	当初 予算額(A)	補正額(C)	決算 見込額(B)	比較増減 (D-B)	備 考
会議費	173,000	173,000		173,000	0	会議茶代、委員謝礼等
事務費	30,000	30,000		30,000	0	振込手数料、郵送代
事業費	30,623,000	18,523,000	12,100,000	14,700,000	△ 15,923,000	時刻表(エリア版)作成 230,000円 デザイン 300,000円 時刻表(全域版)作成 700,000円 デザイン 300,000円 フリー乗車券作成 50,000円 その他時刻表改定 200,000円 地域公共交通計画策定業務 12,000,000円 交通環境学習(ノベルティ) 320,000円 利用促進啓発事業 600,000円 シェアサイクル導入実証 500,000円 【今回補正分】 ICT関連事業 12,100,000円 →翌年度へ繰越 (市からの負担金を翌年度)
繰越金				500,000	△ 500,000	シェアサイクル導入実証 500,000円
合 計	30,826,000	18,726,000	12,100,000	15,403,000	△ 16,423,000	

スマートモビリティマネジメント事業 デジタル田園都市国家構想推進交付金(デジタル実装タイプTYPE1)

1. 事業概要

地域の活性化や少子高齢化や環境問題への対応といった観点から、持続可能な公共交通を構築するため、過度な自動車利用から公共交通等を利用することを促す「モビリティマネジメント」を強く進めていくため、国のデジタル田園都市国家構想推進交付金(デジタル実装タイプTYPE1)事業にて、ICTを活用した「スマートモビリティマネジメント」を実施します。

2. 実施する取り組み内容

赤字個所が、本協議会が主体的に実施する事業となります。

①スマートモビリティマネジメント事業の周知 計 300,000円

実施する事業をポスター掲示等で周知します。また、操作方法の説明チラシ等を作成します。

②スマートバス停設置事業

令和3年3月に、利用者が多いバス停や交通結節点などの主要バス停に「スマートバス停」として、「バスロケーションシステムに対応したデジタルサイネージ」を導入した。

今回、利用者や路線数が多いバス停の中で、サイネージを導入できていないバス停3箇所新たに設置する。

○市役所(西友前)バス停

- ・利用者やICT機器を雨風から守る上屋を新設
- ・バスロケーションシステムに対応したデジタルサイネージを導入
- ・公共交通情報等を閲覧できるタッチパネル対応のデジタルサイネージを導入
- ・アプリで予約・決済が可能なシェアサイクルシステムを導入 計 3,000,000円

○市役所(東側玄関前)バス停、甲賀病院バス停、近江土山駅

- ・バスロケーションシステムに対応したデジタルサイネージを導入

③デジタル定期券の導入 計 2,000,000円

専用のアプリを活用し、スマホの画面が定期券となる「デジタル定期券」システムを導入する。

- ・キャッシュレス購入が可能となることで、販売促進が期待できる。
- ・現在、現金での購入、手作業で運用管理を行っているが、導入により事務経費の削減だけでなく、不正利用の防止も期待できる。

③予約型デマンド交通のインターネット予約の導入 計 2,500,000円

スマホを活用して、コミュニティタクシーの予約ができるシステムを導入する。

- ・スマホ等に表示されるエリア図等からバス停を指定して予約でき、目的地最寄りの停留所が不明であっても図からバス停を探すことも可能となる。
- ・鉄道、バス車内など、移動途中や営業時間外にインターネットを活用しての予約が可能となる。
- ・現在の受付事務は、電話予約のみであるが、導入後は、電話応対等に要する事務手間の削減や、予約内容の確認もでき、誤予約の回避につながる事が期待できる。

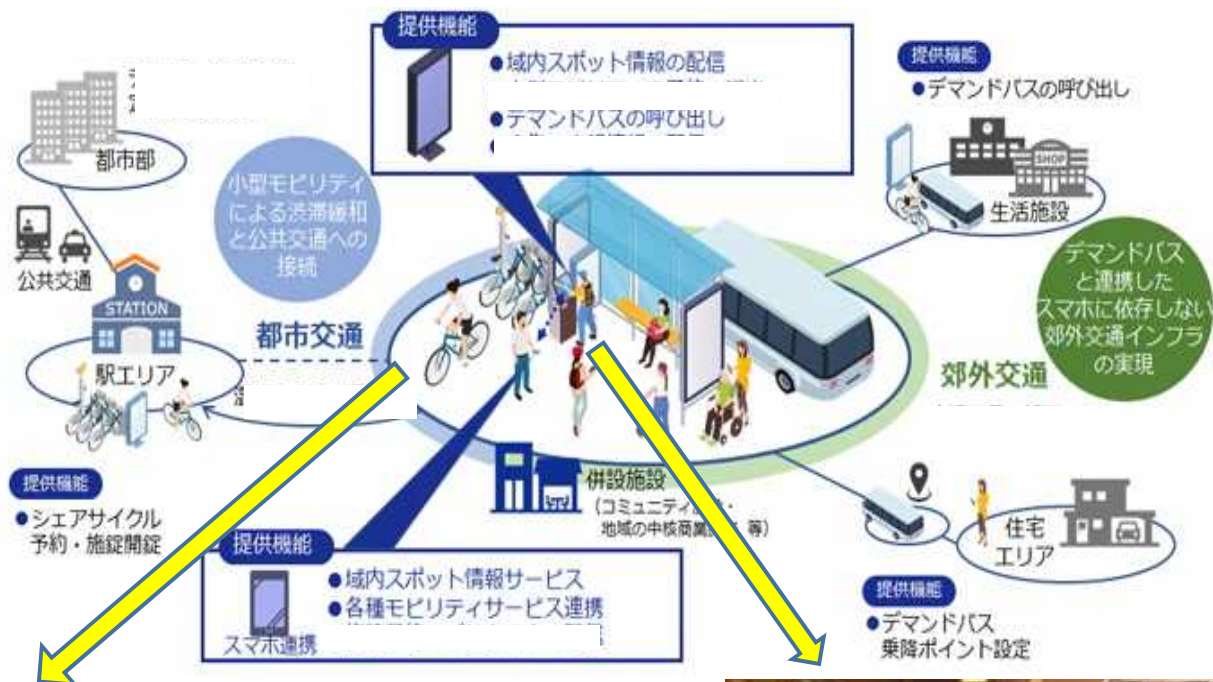
④公共交通情報の見える化

公共交通情報に特化した独自のWEBページを開設し、様々な情報をスマホ等で確認できるよう、その提供に努める。

- ・運行情報やWEB時刻表を表示する(路線図等からバス停を指定し、時刻表を表示)。
- ・利用促進に関する便利な情報(観光案内等)や公共交通機関の利用状況などを表示する。
- ・有益な情報を提供することにより、認知度を向上させ、利用促進を図る(コミタクの利用方法、バスロケーションシステム、各種乗換検索システムなど)。 計 4,300,000円
- ・利用状況等のデータを集約するシステムを導入し、路線の再編に活用する。

3. 事業のイメージ

①スマートバス停の設置



Step1. アプリをDLして登録 Step2. ご利用開始 Step3. enjoy PIPPA Step4. 返却



②スマホ定期券の導入



③予約型デマンド交通のインターネット予約の導入



④公共交通情報の見える化

コミュニティバス 敦賀市-Tsuruga

city.tsuruga.lg.jp/communitybus/index.html

甲賀市ホームページ 甲賀市ホームページ Mana Dサイン画面 kizonkankotypec

敦賀市コミュニティバス

文字サイズ 大 中 小 Multilingual 音声読み上げ 配色

運賃のご案内 乗り方のご案内 停留所一覧 路線一覧

乗換案内はこちら Transfer Information

位置情報はこちら Location Information

運行ルート

1 東浦線

2 常宮線

3 中央線

4 金山線

5 松原線

6 中郷木崎線

7 栗野谷見線

8 山公文名線

9 温泉線

10 東郷線

11 愛発線

12 ぐるっと敦賀周遊バス

13 菅浜線

14 若狭線

全体路線図

路線MAP

常宮線

東浦線

中央線

金山線

松原線

中郷木崎線

栗野谷見線

山公文名線

温泉線

東郷線

愛発線

ぐるっと敦賀周遊バス

菅浜線

若狭線

新着情報

一覧を見る

敦賀駅 停留所時刻表

位置図

全体路線図

停車する停留所については、各路線のページをご覧ください。

愛発・東郷方面

中央・港・中郷方面

ぐるっと敦賀周遊バス

常宮・松原・東浦方面

栗野方面

美浜町方面

1番乗り場（温泉線・東郷線・愛発線）

路線名	9. 温泉線	10. 東郷線	11. 愛発線
行き先	リラ・ポート 泉ヶ丘	新保中 (予約便)	杉箸 新道野 (予約便)
			定時 月・水・金 火・木・土
6			
7			45
8	25 (泉)		
9	35 (泉)		
10			
11	30 (リラ)	50 (予)	
12			00
13	00 (泉)		△20
14			
15	00 (リラ)	30 (予)	00 △40
16			50

甲賀市地域公共交通計画の策定状況について

1 策定理由

本市では、平成29年に「甲賀市地域公共交通網形成計画」を策定しており、計画期間を令和10年度までとしておりますが、令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨に基づき、同網形成計画の見直しに合わせ、新たに「甲賀市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の期間

令和5年(2023年)8月1日(予定)から令和11年(2028年)3月31日までの6年間とします。

3 計画の策定方針

- ・本市の公共交通網を見直すための指針を示します。
- ・法改正の新しい趣旨に基づく対策が必要であり、鉄道やバス以外の交通モードを総動員するなどの施策を掲げます。
- ・コロナ禍への対応、高齢化によるニーズの多様化やバス・タクシーの運転手不足などの課題への対応について、その解決に向けた施策を掲げます。
- ・令和3年10月に策定された「近江鉄道沿線地域公共交通計画」を本計画に位置付けます。
- ・信楽高原鐵道の在り方を示した「信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画」が令和4年度で終了するため、令和5年度以降の実施計画を盛り込みます。

4 計画の構成

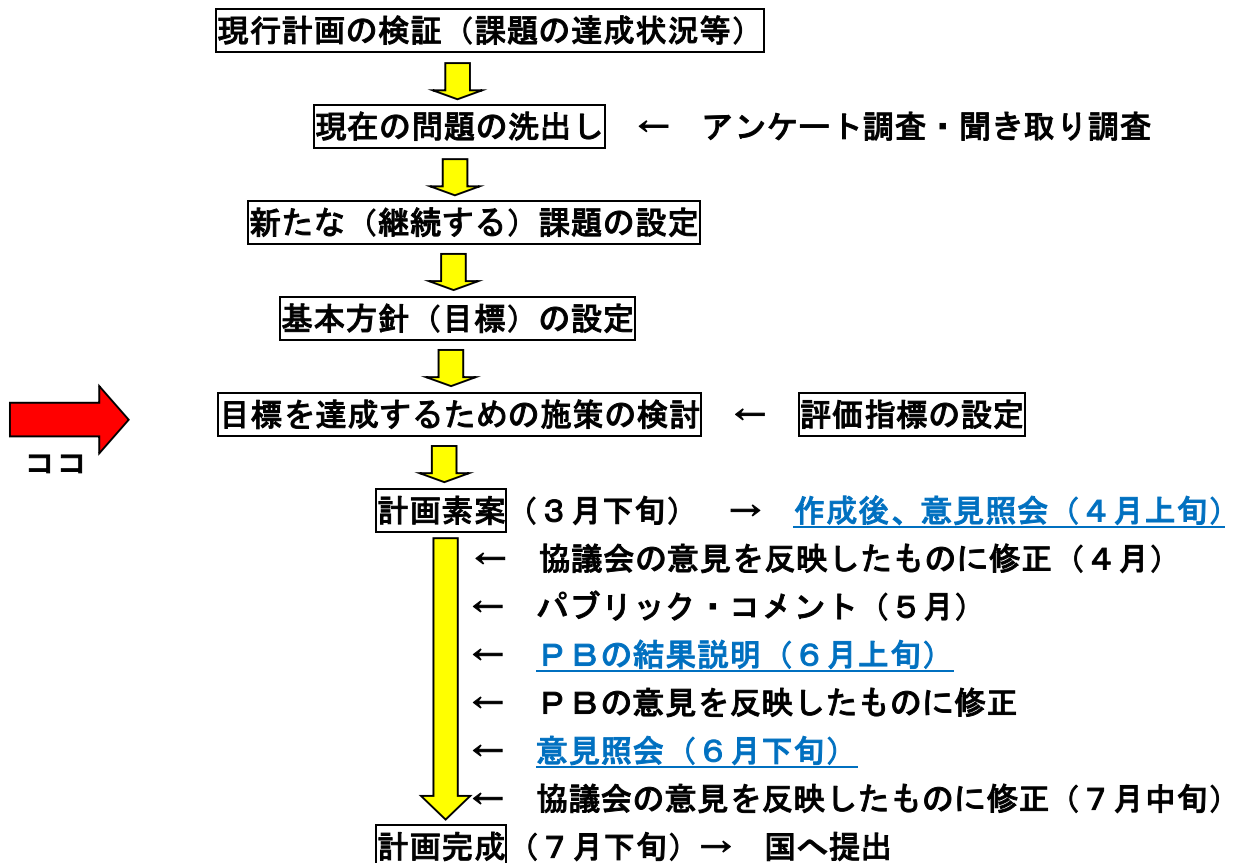
目次(案)	
【本編】	記載する内容
1. 計画策定の目的と計画の概要	策定の目的、計画の位置づけ、計画区域、期間
2. 甲賀市の地域公共交通の課題	課題と課題を見出した現状
3. 計画の基本方針	計画の基本理念、将来ネットワーク、基本方針
4. 計画の目標	目標・評価指標・数値目標
5. 目標の達成に向けて実施する事業	具体的な取組、実施主体、スケジュール
6. 計画の進捗管理	進捗管理の進め方、各主体の役割
【資料編】	記載する内容
1. 甲賀市の現況と地域公共交通を取り巻く環境	各種バックデータ等
2. 甲賀市のまちづくりの方向性	上位・関連計画の整理

5 スケジュール（案）

本計画では、公共交通網の見直し(再編)を実施するための基本的な指針を示しますが、具体的な再編計画(個別計画)についても別途平行して検討を進めていきます。

計画に示す目標を達成するため、計画期間の令和10年度まで段階的に実施していきますが、1回目の再編を令和5年秋に実施する予定です。

	令和4年度									令和5年度											
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通活性化協議会																					
上位計画や関連計画の整理																					
既存計画の検証評価																					
ニーズ・現況調査																					
先進地視察																					
課題の抽出																					
事業者等関係者協議																					
基本方針と目標の検討																					
公共交通網再編の方向性の検討																					
計画(素案)の完成																					
パブリックコメント																					
計画の完成																					
公共交通網再編の個別計画の検討																					
利用者周知・(説明会)																					
再編開始(第1期:R5.10.1)																					
再編開始(第2期:R6.4.1)																					



6. 計画（概要）について

○策定の経緯

下表のとおり、平成29年に策定した「甲賀市地域公共交通網形成計画」に基づき、第2次総合計画で目指す甲賀市の姿を達成するため、交通網の設定している。

計画期間は総合計画と同じく令和10年度までであるが、令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨に基づき、同網形成計画の中間見直しに合わせ、新たに「甲賀市地域公共交通計画」を策定し、それに移行する。

年度	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028
甲賀市信楽高原鐵道 沿線地域公共交通総 合連携計画	← H25—H34 (10年間) →															
甲賀市地域公共交 通網形成計画					← H29—R10 (12年間) →											
【参考】第2次 総合計画					← H29—R10 (12年間) →											
地域公共交 通計画											← R5—R10 (6年間) →					

○課題の設定 ← 既存計画の検証、アンケート聞き取り調査の実施

課題を設定するため、既存計画の検証とアンケート、聞き取り調査を実施した。

その結果、現計画で設定した課題に加え、新しい4つの課題を追加した。

～新しい視点～

新たな視点	ポイント
①社会情勢の変化	・高齢化などがもたらすニーズの高度化、多様化 ・運転免許自主返納の増加
②新型コロナウイルス感染症の影響	・公共交通利用者のコロナ禍前水準への回復は厳しい状況 ・運転手不足
③地域公共交通に関する国・県の動向	・地域の実情に応じた様々な輸送手段について、それぞれの主体との議論が必要 ・県の交通ビジョンを見直し検討中。新たな税制の検討、現行の補助金の見直しも想定
④甲賀市の上位・関連計画	・持続可能な自治体経営と、市民・事業者等に寄り添った新型コロナ対策が必要 ・ゼロカーボンシティを目指すまちづくりや、ICTの活用した公共交通の利便性の向上が必要

■少子高齢化の進展、多世代住居の減少

- ・交通弱者の家族による送迎ができなくなっている。
(高齢者だけでなく、女性の社会進出により子供の送迎にかかる親の負担が増加。)
- ・運転手不足により、労働時間が悪化し、結果として人材確保が困難になる負のスパイラル

■生活利便性の向上(福祉サービスの充実など)

- ・道路交通網の整備の進展による自動車利便性の向上(市としてはいいことではあるが)により、公共交通の利用が減少

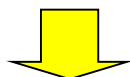
■新型コロナウイルス感染症対策

- ・利用者の大幅な減少(利用控え、リモートの定着、感染対策)
- ・収入減少 → 市の負担増加
- ・タクシー車両の減少、運行時間の減少 → 公共交通でカバーできない部分の対応

～新しい視点も加えた新計画での課題～

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

～課題を解決するための施策～



基本方針	施策メニュー	前計画との 関連
1. まちづくりと連携した暮らしを支える地域公共交通ネットワークの構築	(1)地域公共交通網の再編	拡充
	(2)交通結節機能の整備	継続
	(3)信楽高原鐵道の安定経営と安全運行の確保	継続
	(4) J R 草津線の利用促進と活性化	拡充
	(5)近江鐵道の利用促進と安全運行の確保	新規
2. 誰もが利用しやすく使いたくなるような地域公共交通サービスの充実	(1)人と環境にやさしい車両・施設等の整備	拡充
	(2)乗り継ぎ環境・接続性の改善	継続
	(3)わかりやすい情報提供の推進	継続
	(4) I C T 等、新技術を活用したサービスの提供	新規
	(5)周遊性を高めるための利用促進	継続
3. オール甲賀で未来につなぐ持続可能な仕組みづくり	(1)モビリティ・マネジメントの実施	継続
	(2)関連する団体や関係機関との連携推進	継続
	(3)新たな収益モデルの構築	継続
	(4)地域で守り育てる体制の構築	拡充
	(5)地域公共交通の担い手確保	新規

○施策の検討

1 まちづくりと連携した暮らしを支える地域公共交通ネットワークの構築

(1)地域公共交通網の再編【拡充】

①デマンド運行の拡充

現計画で示し、4地域9エリアで導入している「既存コミバス路線のデマンド運行への移行」について、地域からの評価も高く、導入やさらなるサービス充実の要望も多い。

新計画でも継続して実施していくことを基本とするが、実施において以下の課題があるため、導入は慎重に検討していくこととする。

(課題)

- ・現制度の見直し(運賃体系、移動範囲、運営事業主体等)
- ・サービス拡充による他事業(コミバス、タクシー、鉄道)との競合
- ・小学生の通学対応(コミバス運行の継続)

②コミバス路線の効率化

- ・現計画から継続して実施する。利用の少ない路線をデマンド運行等に移行し、利用が多い路線を充実する。また、乗り継ぎ割引の導入などによる重複路線の効率化
- ・運行時刻の安定化のため、長距離路線の利用状況に応じた見直し。

③地域の輸送資源の活用

コミバスやコミタクでカバーできない部分を補完するための輸送資源の活用と利用を促進する施策の実施。

④高齢化への対応

バス停や駅から自宅までのラストワンマイルへ対応するための移動手段とあわせ、健康(エコ)ポイントなどとの連携による徒歩促進による運動機能の維持。

(4) JR草津線の利用促進と活性化

・コロナ禍前までの利用回復は難しい状況。そのため、今後の利用状況によっては、運行を持続するためにさらなる運行の効率化が想定される。JRはもとより地域と一体となった利用促進を展開する。

(5) 近江鉄道の利用促進と安全運行の確保

・令和4年度から自治体による支援を開始し、令和6年度から上下分離による運行に移行。より利用促進を進めていく。

2 誰もが利用しやすく使いたくなるような地域公共交通サービスの充実

(1) 人と環境にやさしい車両・施設等の整備

・電気自動車の導入、主要バス停への音声案内の設置、低床車両の導入促進

(4) ICT等、新技術を活用したサービスの提供

・キャッシュレスシステム等の導入

3 オール甲賀で未来につなぐ持続可能な仕組みづくり

(3) 新たな収益モデルの構築

・持続可能な運営を確保するため、柔軟な収入体系、新しい収入の検討(通学定期、コミタク運賃、無料制度等)
・国庫補助対象事業の検討。

(4) 地域で守り育てる体制の構築

・地域が主体となって検討する体制の構築を支援。

(5) 地域公共交通の担い手確保

・市も一体となって、労働時間の検討、人材確保の取り組みを促進。

甲賀市地域公共交通計画（案）の抜粋

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-1. 前計画（甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画：平成24年策定）における評価

甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画

信楽高原鐵道の平成25年度からの事業構造の変更(上下分離方式への移行)を控え、信楽線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

(評価)

信楽高原鐵道の持続的運行に向けた鉄道収支の改善

- ・本計画の目標を達成するための個別計画となる「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、上下分離方式へ移行した。結果、市が第3種鉄道事業者として施設や設備を計画的に更新・改良し、保守管理にかかる費用を負担してきたことで安全運行を維持できた。
- ・上下分離により、施設の運営管理を市が担い、運行は信楽高原鐵道㈱が専念し、役割を分担したことで、同社の経営を安定させることができた。
- ・鉄道事業者の立場で地域活性化の一翼を担うため、観光分野との連携を行った。また、駅舎周辺の植栽等で景観形成に努めたり、親子を対象として鉄道に興味を持ってもらうための講座を地域ともに行うことで、マイレール意識の向上にも寄与できた。
- ・市と信楽高原鐵道(株)が連携してホームページの改良やPR映像の作成、SNSを活用した情報発信を行うことで、鉄道の認知が高まった。

(今後の課題)

- ・近年の豪雨等、予期しない災害に伴う施設の修繕のほか、資材や人件費の高騰、国の安全基準の強化等により、事業費が増加傾向にある。
- ・利用者数は、元々、人口減少などにより毎年約2万人の減少を想定していたが、コロナ禍前と最中の平成30年度と令和3年度を比較すると約9万人の減少となっている。コロナ禍による「新しい生活様式」の定着により、SKR のみならず公共交通機関の利用控えが生じていることが最大の要因と考えている。
- ・定期利用の大幅な増加は難しい現状であるものの、鉄道を利用することが目的となるような魅力を構築し、定期外の利用客を伸ばす取り組みを推進していくことが重要である。

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-1. アンケート・ニーズ調査等

●ニーズ調査

本計画策定にかかるニーズ把握のため実施した利用者アンケートの特徴は以下のとおり。

〔コミュニティバス・コミュニティタクシー利用者アンケート〕

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（水口）、近江土山駅（土山）、甲賀駅（甲賀）、甲南駅（甲南）、信楽駅（信楽） 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 コミュニティタクシー利用：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）

回答の特徴

- ・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、10歳代(約25%)の若者と65歳以上の高齢者(約40%)が多い。
- ・日常的に自動車を運転できない人のうち半数(全回答者の約4割)は、送迎をしてくれる人がおらず、コミュニティバス・コミュニティタクシーがなければ移動手段に困る。
- ・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は、「他に利用できる交通手段がない」が約5割を占め、利用者にとって必要不可欠な移動手段となっている。
- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーの不便な点を改善させる項目としては、「運行本数」「運行時間帯」「鉄道駅等との乗継ぎ」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、「鉄道駅等との乗継ぎ」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。

〔中高生アンケート〕

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

回答の特徴

- ・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、日野町・東近江市在住者は、近江鉄道が約 7 割を占める。自家用車での送迎は、全体の 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、バス停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・クラブ活動の時間帯にあ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、駅設備の改善、運賃の割引に関する意見などが寄せられた。

〔観光客アンケート〕

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

回答の特徴

- ・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」「歴史遺産鑑賞」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。
- ・公共交通機関ではなく自家用車を利用して移動する理由の問いには、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、運賃が高いことなどが多くなっている。
- ・鉄道やバスの利用がより便利になるためのアイデアとしては、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い。

〔その他の聞き取り調査〕 ※重複項目は割愛しております。

調査概要

民生委員児童委員・・・各地域委員の方への聞き取り

市社会福祉協議会・・・各地域福祉活動センター長を通じて所属職員への聞き取り

市地域包括支援センター・・・所長を通じて所属する各職員への聞き取り

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

回答の概要

- ・交通が不便な地域に住んでいるため、運転免許証を返納することをためらう高齢者が多い。
- ・コミタクエリアの拡大、サービスの拡充(運行エリアの拡大、運行時間帯の延長)。
- ・地域で支援していける仕組み(ボランティア運行など)が欲しい。
- ・コミバスだけでなく、民間タクシーのチケットが欲しい(安く利用したい)。
- ・バス停まで歩くのがつらい。自宅に迎えに来てほしい。
- ・高齢者にはバスの乗り換えがきつく、医療機関や大型量販店までの直行便が欲しい。
- ・朝夕はコミバス、日中はデマンド運行にできないのか。

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-1. 前計画（甲賀市地域公共交通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理と計画策定後の取組み状況①

前計画（甲賀市地域公共交通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理					地域公共交通網形成計画策定後の 取り組み状況（◇）・情勢の変化（◆）	課題に対する 現時点評価
課題を見出した現状		課題				
		課題項目	具体的な課題			
○少子高齢化が進展し4人に1人が高齢者 ○各地域間の移動は90%以上が自動車で移動 ○「自分や家族などが運転する車に同乗できる」ため、バスを利用する必要がない	→	①将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持	高齢化の進展に伴い、自動車を運転できなくなる人も増加するため、公共交通の必要性について共通の認識を持ち、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要	→	◇信楽高原鐵道の上下分離方式による運行継続 ◇デマンド運行の導入	・各種取組みを行っているが、コロナ禍の影響もあり、市負担額は増加傾向にあることから、将来を見据えた持続性のある交通サービスの維持・確保が必要。 ・また、路線を増やすばかりではなく、新たに設定した路線を含めて利用状況を見ながら、聖域なく見直しを検討することも必要。
○少子高齢化が進展し4人に1人が高齢者 ○主要公共公益施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地 ○外出の目的地は水口地域が多い ○BF未対応の甲賀市コミバス車両を、ノンステップバス車両等へ順次更新し、BF化を推進 ○貴生川駅～市役所水口庁舎～水口駅～甲賀病院間において多くの路線が重複して運行	→		今後、高齢者等の利用者が増加する可能性が高いことも踏まえ、バリアフリー対応車両への更新の継続や、利用の多い主要な施設へのアクセシ性を高めつつ、重複している路線の効率化やダイヤの見直しが必要	→	◇1年に約1台のペースで、バリアフリー対応車両を導入 ◇貴生川駅～甲賀病院間の増便 ◇甲賀病院直行便の設定	
○貴生川駅を結節点にＪＲ草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道が連絡 ○甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行 ○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 ○甲賀市コミュニティバスの利用者数はやや増加傾向	→		都市拠点等の中心部ではより充実した、郊外部などではより効率的な運行体系にするなど、将来の都市構造を見据えた路線網への再編が必要	→	◇デマンド運行の導入による効率化、利用が多い路線のダイヤ拡充	
○運行経費は増加傾向 ○運行収入は減少傾向 ○運行補助は増加傾向 ○収支率は水口地域や土山地域で約30％と高いが、他の地域では低い ○平成27年度の1便当たり乗車人員は3.9人/便、32.3％の便は利用者無し	→		バスの収支率の低い地域もあり、全体の運行補助額も増加していることから、利用促進や効率的な運行方法への改善、運賃収入以外の収入源の確保等により、収益性を改善し、持続性のある生活交通サービスとして維持・確保していくことが必要	→	◆コロナ禍における利用者減 ◆市負担額が年々増加傾向	
○あいくるバスの一部路線は小学生や中学生、高校生等の通学手段としての利用が多い ○甲賀市コミュニティバスの利用者数はやや増加傾向 ○運行経費はやや増加傾向 ○運行収入は減少傾向 ○運行補助は増加傾向 ○運行時間帯への評価が低い ○収支率は水口地域や土山地域で約30％と高いが、他の地域では低い ○平成27年度の1便当たり乗車人員は3.9人/便、32.3％の便は利用者無し	→	②ニーズに即した継続的な運行改善	小学生や中学生、高校生等の通学手段として運行している路線は、児童や学生の需要に応じた継続的な運行方法の見直しやダイヤ改善が必要 また、利用の少ない路線のほか、通学利用時間帯以外においては、地域特性や利用特性に応じ、デマンド運行の導入等、より効率的な運行方法への見直しが必要	→	◇デマンドタクシーを順次導入 ◇小学生の通学を考慮したバスルートを設定 ◇H29.10南草津土山線導入、R3.4より本格運行開始（新名神高速道路を活用した広域移動の利便性向上）	各種取組みを行っているが、運行改善に終わりではなく、社会情勢の変化に対応して改善を継続する必要がある。
○障がい者割引や障害者福祉車両助成事業、介護認定者福祉車両運賃助成事業、移送サービス事業等各種事業を実施 ○バリアフリー未対応の甲賀市コミュニティバスの車両について、ノンステップバス車両等へ順次更新し、バリアフリー化を推進 ○80歳以上の高齢者に無料乗車券配布事業を実施	→		障がい者や高齢者の移動を支援する各種事業を継続し、必要に応じて事業を改善することが必要	→	◇自動車免許を返納した高齢者（満70歳以上）にICOCAカードを配布 ◇R1.10より、高齢者の無料乗車券配布事業の対象年齢を75歳以上に引き下げ	
○貴生川駅～市役所水口庁舎～水口駅～甲賀病院間において多くの路線が重複して運行 ○「運行経路」への不満が多い	→	③分かりやすい運行体系への改善	多くの路線が重複して運行している区間もあることから、将来の都市構造も見据えつつ路線を再編し、分かりやすく効果的で効率的な路線網への改善が必要	→	◇JR草津線にてH30にICカード導入（利便性向上） ◇デマンド運行の導入による効率化、利用が多い路線のダイヤ拡充	利用状況に応じた運行形態の変更は今後も必要と考えられ、継続的な課題とする必要がある。
○貴生川駅を結節点にＪＲ草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道が連絡 ○甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行 ○バス停の案内表示やバス相互の乗り継ぎへの評価は高い ○鉄道とバスとの乗り継ぎや鉄道相互の乗り継ぎへの評価が低い ○鉄道やバスの待ち時間は、10～15分以内だと多くの方が許容範囲	→	④公共交通相互の連携強化	バス相互や鉄道とバスとの乗り継ぎ等、公共交通相互の乗り継ぎも多いことから、乗り継ぎ拠点における案内表示やバス待ち環境等の乗り継ぎ環境の改善が必要	→	◇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、公共施設改築のタイミングにおいてバス待合所の整備を随時実施 ◇主要駅等にデジタルサイネージを設置し、バス情報を提示（貴生川駅、市役所、甲賀病院、信楽駅） ◇地域が管理するバス停の維持補修にかかる費用の一部を補助する「甲賀市バス停留所整備事業費補助金」を実施 ◇信楽駅、紫香楽宮跡地にパーク＆ライドのための駐車場を設置	ハード、ソフト両面での取組みを進めており、利便性が向上している。ダウンサイズばかりの後ろ向きの運行改善にならないためにも、引き続き利用者増に向けた連携強化が必要。
○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供 ○地域ごとの時刻表を作成	→		鉄道事業者、バス運行事業者相互で、HPや時刻表へのダイヤ等の運行情報を掲載するなど、情報を入手しやすい環境の整備が必要	→	◇市HPで路線図・時刻表を公開 ◇コミバスへのバスロケーションシステム導入 ◇各種乗換え検索（Google Maps、Yahoo乗換案内、ジョルダン・ナビタイム）対応 ◇各バス停にQRコードを貼付し運行情報を提供	
○新名神高速道を運行する高速バスが土山サービスエリアに停車 ○近江土山駅と土山サービスエリアを結ぶあいこうかデマンドバスが運行 ○通学や通勤目的での外出先は市外も多い ○鉄道やバスの待ち時間は、10～15分以内だと多くの方が許容範囲	→		新名神高速道路を利用する高速バスと市内公共交通とのアクセシ性を向上し、相互の利用促進を図ることが必要	→	◇土山SAにおいて高速バス利用者が車を駐車できるスペースを10台分確保 ◇近江土山駅と土山SAを結ぶあいこうかデマンドバスを廃止してコミタクエリアを拡充（R3.3）	

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-1. 前計画（甲賀市地域公共交通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理と計画策定後の取組み状況②

前計画（甲賀市地域公共交通網形成計画：平成29年6月策定）における課題整理				地域公共交通網形成計画策定後の 取り組み状況（◇）・情勢の変化（◆）	課題に対する 現時点評価
課題を見出した現状		課題			
		課題項目	具体的な課題		
○各地域の資源を活かした観光地が点在	⇒	⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進	観光マップに市内公共交通の情報を掲載するなど、 様々な移動手段で観光地を巡ることができる環境を整備 することが必要 また、イベント時に臨時便を運行するなど、地域の活性化等の取り組みと連携し、 需要に応じた利便性の高い運行の検討 も必要	⇒ ◇RYDEバスデジタルチケットの導入 ◇各種フリー乗車券の販売 ◇交通スタンプラリーの実施 ◇「草津線沿線限定 御 SHINOBI 印（草津線版御朱印）巡りの旅」を開催（R2, R3年度）	コロナ禍においてもデジタル施策を含めて各種の取組みが進められた。コロナ禍からの観光再生を目指すうえでも引き続き、観光地の魅力向上を支える取組みが必要。
○信楽高原鐵道の利用者数は減少傾向 ◇関連計画：甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画等	⇒		信楽高原鐵道においては、乗車することが観光目的の一つとなるよう 観光路線としての魅力を高め、利用を促進 する必要がある	⇒ ◇H27, 28に新車両導入 ◇地元主催の駅を中心としたイベント（くもい七夕の夕べ）を開催 ◇県内大学と連携したラッピング、忍者ラッピング、朝の連続ドラマ放映に合わせたラッピング、たんぼアート等の実施 ◇庭園師をガーデニング大使に任命し、信楽、雲井駅前のガーデニングを実施	
○イベントの開催など事業者独自の周知・利用促進活動を実施 ○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供 ○チラシやパンフレット、地域ごとの時刻表を作成 ○アンケート調査の際に情報提供チラシを同封	⇒	⑥適切で継続的な情報提供による利用促進	現在展開している利用促進等の施策の継続的实施・周知のほか、 公共交通の果たす役割やメリットについて啓発 し、さらなる利用促進を図ることが必要	⇒ ◇JR草津線の利用促進に資する取り組みを実施されている市民団体等の活動に対して補助金を支出	ターゲットを明確にした利用促進活動など、一部取組めていない課題もあり、引き続き対応していく必要がある。
○主要施設（貴生川駅、信楽駅、甲賀病院、アルプラザ水口や西友水口店等）の主な利用状況（交通手段、頻度、目的等）を整理	⇒		鉄道や、主要な公共公益施設、商業施設、病院などターゲットを明確にした利用促進活動 の検討が必要	⇒	
○約5割の方が運行情報提供システムの導入は必要 ○甲賀市や各運行事業者のホームページなどで地域公共交通の情報を提供 ○チラシやパンフレット、地域ごとの時刻表を作成	⇒		観光等で市外から来訪する方々も含め、公共交通の情報を入手しやすい環境を整えるため、 多様な媒体による情報提供や、分かりやすい情報提供の方法 の検討が必要	⇒ ◇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やSNSで運行情報・イベント情報を積極的に案内	
※上位計画等で位置付け	⇒	⑦環境に配慮した公共交通への改善	車に過度に頼らず、環境負荷の低減（CO2削減）を図るために、公共交通の利用促進を図るとともに、車両更新時においては、環境対応の車両導入の検討も必要	⇒ ◇甲賀市職員に対し、エコ通勤を実施 ◆第2次甲賀市環境基本計画改定、環境未来都市宣言	R4の環境未来都市宣言も踏まえ、引き続き、ゼロカーボンシティを目指していく取組みが必要。
○運行経費はやや増加傾向 ○運行収入は減少傾向 ○運行補助は増加傾向 ○収支率は水口地域や土山地域で約30%と高いが、他の地域では低い ○甲賀市地域公共交通活性化協議会を開催 ○地域住民とともに今後の地域公共交通に関して議論や検討を進めている	⇒	⑧地域で守り育てる体制の展開検討	バスや時刻表への広告掲載等、商業施設や病院、企業による協力、 地域におけるサポートの継続的展開 が必要 また、財政的には厳しい状況は変わらないため、 地域の集まりの場や協議会を活かした、存続に対する危機感等を共有する場の創出 が必要	⇒ ◇JR草津線を利用した体験学習を実施された際に同盟会より補助金を支出 ◇地域が主体となって移動支援事業や公共交通の利用促進に取り組む団体に対し、「甲賀市持続可能な地域移動支援事業補助金」を交付 ◇R3. 5開催の甲賀市地域公共交通活性化協議会において地域公共交通網計画の中間評価を実施 ◇小学生を対象としたMMを毎年度実施（県との協働事業） ◇地元住民や高齢者を対象とし「出前講座」を実施 ◇活性化協議会の場を通じて、適宜意見交換や議論を実施 ◇移動支援を行う団体に対し、地域課題等に関するヒアリングやニーズ調査を実施 ◇公共交通時刻表に広告掲載を実施（R3：1社、R4：4社） ◇近江鉄道の安全運行に資する取組みへの補助	小学生から高齢者まで幅広い年齢層に対する施策が展開されているが、引き続き利用者は減少傾向にあり、またコロナ禍により公共交通離れも進んでいることから、公共交通を守り・育てる意識醸成を図る必要がある。

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-2. 新たに追加する視点

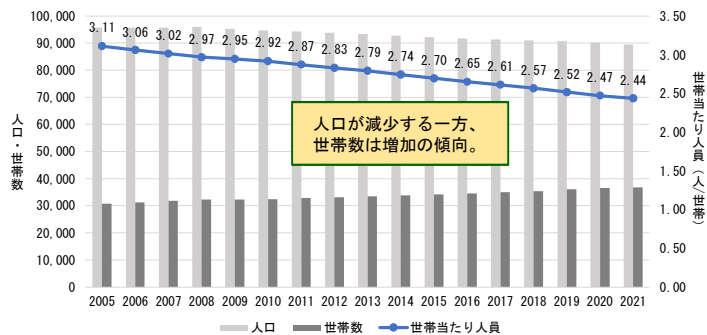
(1) 社会情勢の変化

ポイント

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

①利用者（需要側）の動向

- 【需要側】人口減少・少子高齢化のさらなる進展とあわせて、多世代住居の減少（核家族化が進展）し、交通弱者（高齢者、生徒・児童）に対する家族による送迎の負担が増加していると考えられる。



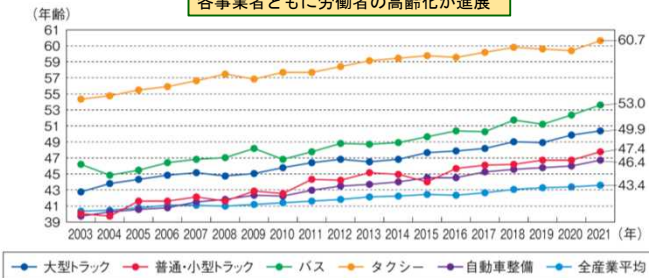
資料：住民基本台帳（各年10月1日現在）

図 甲賀市の人口・世帯数の推移

②事業者（供給側）の動向

- 【供給側】公共交通の安全・安心な運行に対するルールの厳格化、施設・設備が老朽化が進む中での燃料費・資材費の高騰化、運転手が不足、高齢化する中で労働時間基準の改正が予定されるなど、事業者及び市の財政負担額の増加や人材確保の必要性が増す可能性が高い。

各事業者ともに労働者の高齢化が進展



出典：交通政策白書

図 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

図 自動車運転者の労働時間等基準の改正について



出典：厚生労働省リーフレット

③その他

- モータリゼーションの進展にあわせて道路交通網の整備が進展し、自動車交通利便性が向上し、公共交通の利用が減少傾向が続いている。その一方、各種施設整備に伴う機能の集積により、市役所周辺など一部地域で道路渋滞が慢性化している。

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-2. 新たに追加する視点

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響等

ポイント

- ・ コロナ禍により利用者が大きく減少したが、新しい生活様式の定着により、コロナ禍前の水準への回復は厳しい状況にある。
- ・ 交通事業者が厳しい経営環境に直面するなか、持続可能な地域公共交通に向け、担い手の確保等により事業者を支援していくことが必要。

① コロナ禍による公共交通の利用や移動への影響

- ・ 公共交通利用者数、観光客数ともにR2年度に約15〜20%程度減少。R3年度は、公共交通利用者数は少し回復、観光客数はさらに減少。
- ・ 鉄道・バスを補完するタクシーも車両数や運行時間が減少しており（事業者聞き取り）、鉄道・バスでカバーできない部分の対応が難しくなっている。
- ・ 滋賀県実施のアンケートでは、コロナ禍において、約7割の人の外出頻度が減少しており、「レジャー・娯楽」目的の減少が大きく、交通手段については、「電車」の利用が減少する一方、「自家用車」の利用が増加しているとの結果が出ている。
- ・ リモート勤務やweb会議など、新しい生活様式の定着により、コロナ禍前の水準への回復はかなり厳しい状況と考えられる。

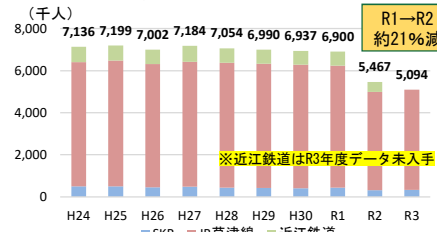


図 甲賀市内の鉄道利用者数推移

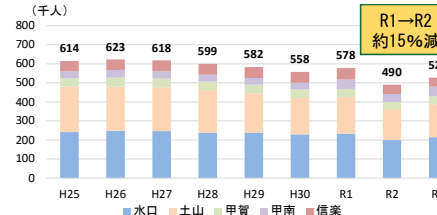


図 甲賀市コミバス・コミタク利用者数推移

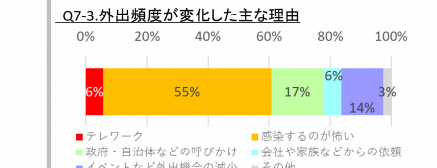
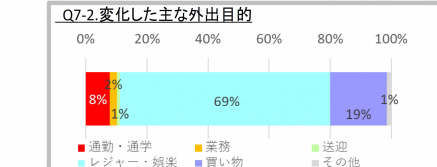
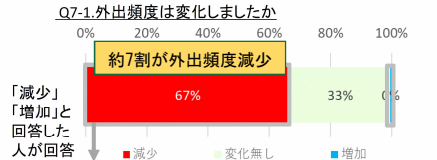


図 コロナ禍における交通行動の変化 (滋賀県実施アンケート結果より)

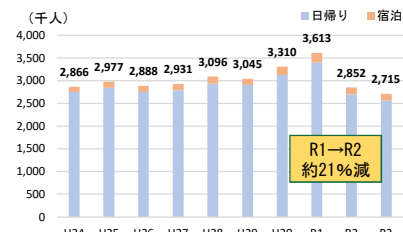
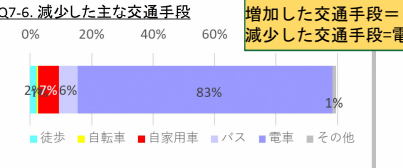
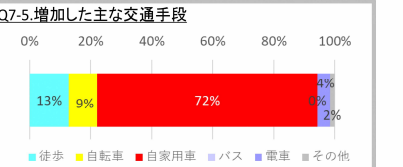
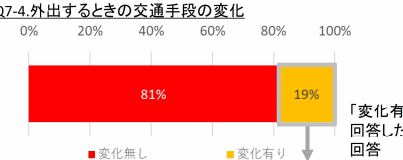


図 甲賀市観光客数推移



出典：第1回滋賀の道路を考える懇談会資料

② 交通事業者を取り巻く環境

- ・ コロナ禍によって大幅な収入源となり、多くの事業者が赤字となり、コロナ禍前の水準への回復には至っておらず、事業存続の危機に直面している事業者も多くなっている。

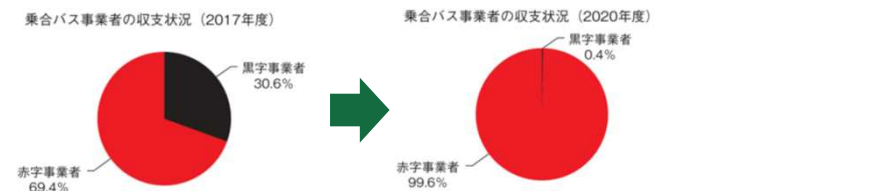
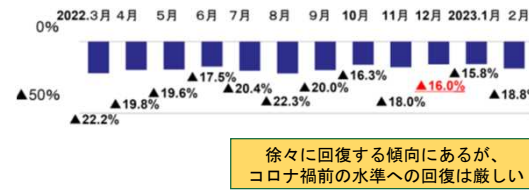
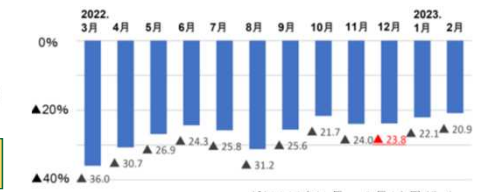


図 乗合バス事業者の収支状況の変化 (2017年度→2020年度)

路線バス



タクシー



※2023年1月、2月は見込み
出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について (国土交通省)

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

③ 甲賀市の地域公共交通に対する財政負担の増加

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

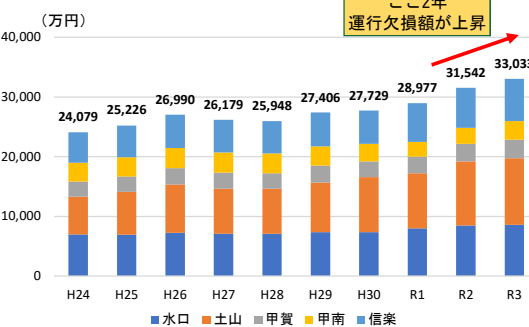


図 コミバス・コミタクの運行欠損額の推移

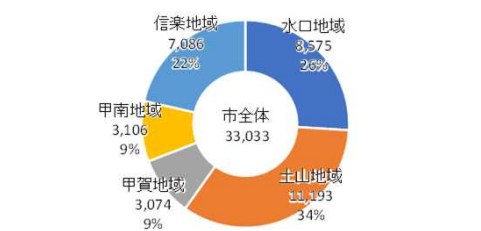


図 地域別の運行欠損額 (R3年度、単位：万円)

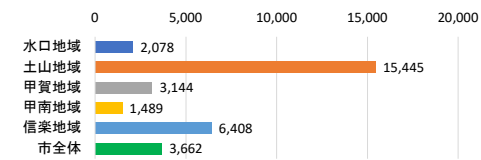


図 地域別の人口1人あたり運行欠損額 (R3年度、単位：円)

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-2. 新たに追加する視点

(4) 「甲賀市」の上位・関連計画（近年更新・策定されたもの）

ポイント

- ・持続可能な自治体経営と、市民・利用者に寄り添った新型コロナ対策が必要。
- ・市内を貫く鉄道・バス路線を幹線公共交通軸として駅やバス停周辺に都市機能を誘導し、ゼロカーボンシティを目指したまちづくりを進めることや、ICTを活用しながら公共交通の利便性を向上していくことが必要。

①第2次甲賀市総合計画第2期基本計画（R3.4策定）

- ・第2次総合計画（H29～H40（R10））の第2期（R3～R6）の4年間で集中的に取り組む施策を掲げている。
- ・行政経営の方針
 - (1)特に注力すべき分野
 - 徹底的な行政改革による持続可能な自治体経営
 - 市民、事業者等に寄り添う、きめ細かな新型コロナウイルス感染症対策
 - (2)分野横断の基本的姿勢
 - 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
 - ⇒鉄道やコミュニティバス、予約型乗合タクシー、地域自主運行などによる公共交通機関の利便性向上と最適化に取り組む
 - 地域共生社会を築く
 - (3)チャレンジ目標
 - アフターコロナにおける「新しい豊かさ」によるまちづくり：これからの4年間は、アフターコロナにおける「新しい価値観」「新しい生き方」「新しい家族のあり方」を包摂した「新しい豊かさ」を、市民、地域コミュニティ、市民活動団体、事業者等の皆さんと共に追求する。

「新しい豊かさ」を追求する視点

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

(4) 分野別施策と目標（公共交通関連）

施策	施策概要
地域公共交通網の再編と利便性向上	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みます。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ます。
■成果指標	
コミュニティバス・コミタクの利用者数（万人）	2021年（令和3年）55 2022年（令和4年）55 2023年（令和5年）58 2024年（令和6年）60
施策	施策概要
鉄道利用環境の改善・整備	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ます。また、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します。
■成果指標	
J R 草津線市内駅の年間乗客数（万人）	2021年（令和3年）171 2022年（令和4年）240 2023年（令和5年）244 2024年（令和6年）244

②甲賀市立地適正化計画（H31.3策定）

- ・目指すべき都市の骨格構造は下図の通り。
- ・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、信楽高原鉄道、あいくるバス土山本線】を本市の幹線的な公共交通として、サービス水準の維持・向上を図る。
- ・幹線的な公共交通の周辺を居住誘導区域として設定
 - JR 草津線・近江鉄道本線・信楽高原鉄道⇒鉄道駅中心に半径 800m
 - あいくるバス土山本線⇒バスルート中心線から 300m
- ・拠点及び拠点の最寄の鉄道駅・バス停留所の周辺を都市機能誘導区域として設定
 - 水口城南駅（都市拠点）、貴生川駅（交通拠点）⇒鉄道駅中心に半径 800m
 - 甲賀駅、甲南駅、信楽駅（地域拠点）⇒鉄道駅中心に半径 800m
 - あいくるバス「近江土山」⇒バス停留所を中心に半径 300m



図 40：目指すべき都市の骨格構造

③甲賀市ICT推進ビジョン（R3.9策定）

- ・第2次甲賀市総合計画第2期基本計画の目標を達成するため、ICT活用に係るビジョンを示すもの。誰ひとり取り残されることのない、「誰もがいつもの暮らしに『しあわせ』を感じる」ことのできるデジタル社会の実現に向けた取組を推進することを目的とする。
- ・施策体系（公共交通関連）
 - 2. スマートシティの実現による安心して快適に生活できるまちづくり
 - (1)公共交通の利便性向上
 - 運用中のコミュニティバスのインターネット乗換検索サービスや「バスロケーションシステム」について、ダイヤ改正を適時に反映させて安定的に運用
 - 令和5年度からデータを活用した路線再編後のダイヤによるコミュニティバス運行の実施
 - コミュニティタクシーのインターネット予約の導入検討
 - デジタル切符・定期券、ICカード決済等の導入によるキャッシュレス化の検討

④近江鉄道沿線地域公共交通計画（R3.10策定）

- ・R6年度の近江鉄道線の上下分離を見据え、滋賀県及び近江鉄道沿線の10市町が参画し、近江鉄道をはじめ、沿線地域の地域公共交通を維持・活性化するためのマスタープラン。
- ・近江鉄道線の上下分離に伴い、甲賀市を含む沿線10市町は、第三種鉄道事業者として、近江鉄道線の事業主体となる。

⑤第2次甲賀市環境基本計画（H29.7策定、R3.10改訂）・甲賀市環境未来都市宣言（R4.6）

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

⑥貴生川駅周辺整備基本構想（R4年度策定予定）

- ・貴生川駅周辺特区構想の事業の一つとして、貴生川駅周辺整備事業を進めるにあたり、策定予定。
- ・具体的な取組としては、①新たな交流拠点の創出、②多世代に優しいまちづくり、③地域防災の拠点づくりを予定。

1. 甲賀市の地域公共交通の課題整理

1-3. 地域公共交通の課題整理

■地域公共交通の課題整理にあたっての新たな視点

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

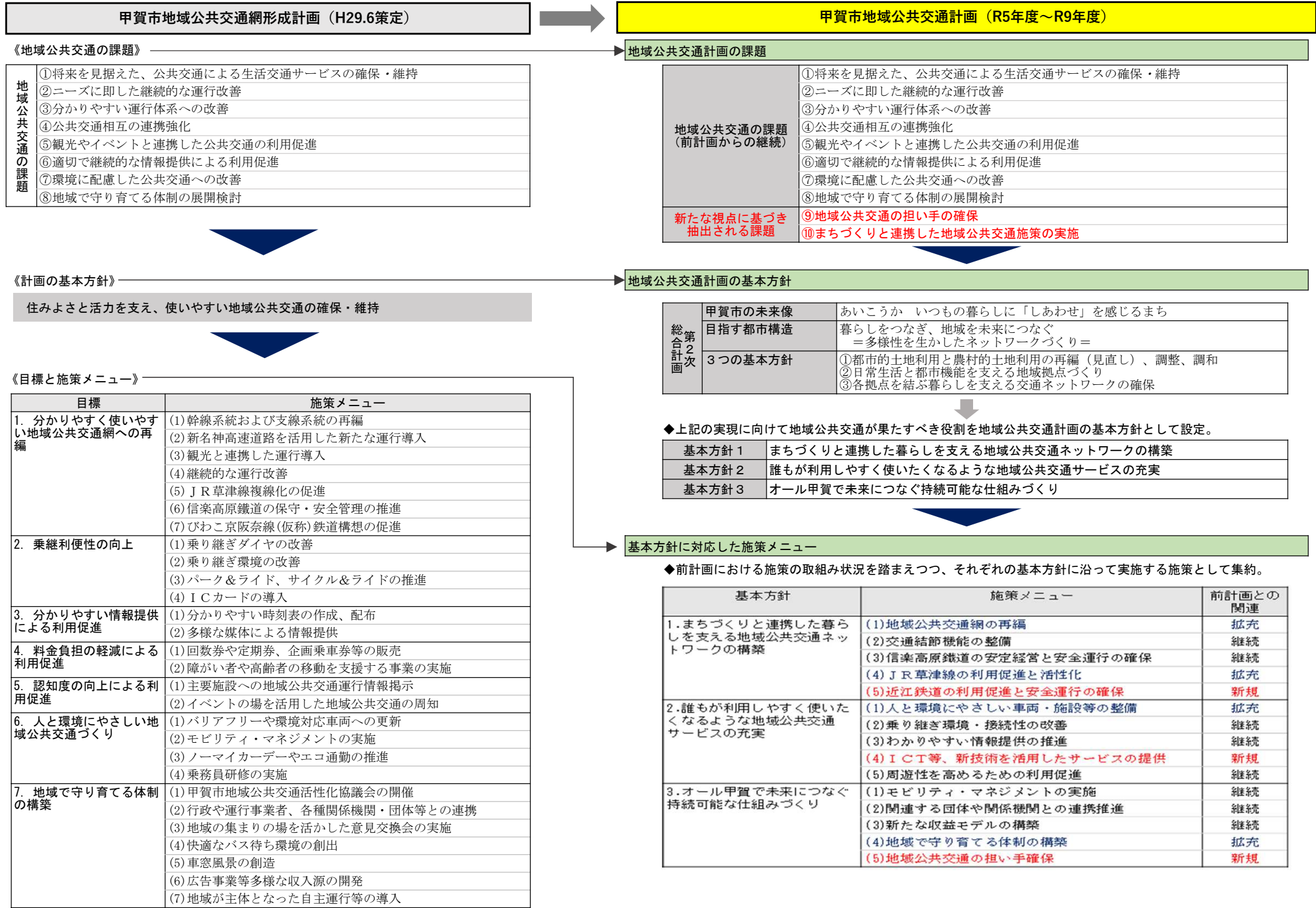
💡ポイント

- ・ 新たな視点を踏まえて、各課題を継続的に取り組むべき課題と設定しつつ、新たな課題を追加

■地域公共交通の課題整理【新たな視点を含めた課題の追加】

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

2. 甲賀市地域公共交通計画の施策体系



2. 甲賀市地域公共交通計画の施策体系

【参考】施策1-(1) 地域公共交通網再編のイメージ

(1) 将来ネットワークの考え方

《ネットワーク》

位置付け	役割	交通モード	具体的な路線
広域幹線	ネットワークの骨格を形成し、市域を超える移動を多面的に支える	鉄道 バス	○J R 草津線 ○近江鉄道 ○高速バス（土山SA乗降）
地域幹線	ネットワークの骨格を形成し、主に市内の拠点から隣接する地域への移動を支える	バス	○信楽高原鐵道 ○コミュニティバス（土山本線、八田線） ○路線バス（帝産湖南交通）
市内支線	広域幹線または地域幹線に接続し、市内の拠点と居住地をつなぎ、地域内の移動を支える	バス コミュニティ タクシー	○コミュニティバス（地域幹線以外） ○デマンドバス ○コミュニティタクシー ○地域が主体となった移動手段
面的個別輸送	個別の需要に対応し、細やかな対応により、地域住民の移動を支える	一般タクシー	○各タクシー事業者
その他の交通	少量の移動ニーズや徳的の目的に対応し、日常生活を支える	バス、タクシー等	○施設送迎バス、ボランティア輸送、福祉タクシー等

《拠点》

甲賀市都市計画マスタープランにおいて、甲賀市の都市構造の骨格を形成する場所として、5つの拠点が設定されている。本計画では、「都市拠点」「地域拠点」「交通拠点」をネットワークで結ぶこととする。

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

(2) 地域別の再編の考え方

地域	再編の考え方	課題
甲賀	○広域水口線以外は、日中の利用が少ないため、デマンド運行などの導入を検討	・ 小学生の通学対応 ・ 運行主体の検討
甲南	○利用の少ない路線（環状線）の廃止、希望ヶ丘水口線の経路検討 ○デマンド運行導入地域で利用状況により、コミバスの復活も検討 ○運行本数の少ない地域への対応	・ 小学生の通学対応 ・ 住宅団地への対応
水口	○市役所～甲賀病院間など路線重複が見られる区間の見直し ○運行遅延が多い長距離路線の分割検討 ○近江鉄道の活用 ○伴谷地域、岩上地域での路線改善	・ 住宅団地や市街地部など、利用が多い路線が存在する地域の高齢者対応 ・ 小学生の通学対応 ・ 運転手の確保
土山	○利用者が少ないコミバス路線のデマンド運行化 ○バス停間隔が広い区間におけるフリー降車エリアの導入	・ 小学生の通学対応 ・ 運行主体の検討、運転手の確保
信楽	○利用者が少ないコミバス路線のデマンド運行化 ○バス停間隔が広い区間におけるフリー降車エリアの導入 ○信楽高原鐵道の活用	・ 地域の理解・小学生の通学対応 ・ 運行主体の検討、運転手の確保 ・ S K Rの活用

3. 甲賀市地域公共交通計画の全体構成(目次案)

目次(案)	
【本編】	記載する内容
1. 計画策定の目的と計画の概要	策定の目的、計画の位置づけ、計画区域、期間
2. 甲賀市の地域公共交通の課題	課題と課題を見出した現状
3. 計画の基本方針	計画の基本理念、将来ネットワーク、基本方針
4. 計画の目標	目標・評価指標・数値目標
5. 目標の達成に向けて実施する事業	具体的な取組、実施主体、スケジュール
6. 計画の進捗管理	進捗管理の進め方、各主体の役割
【資料編】	記載する内容
1. 甲賀市の現況と地域公共交通を取り巻く環境	各種バックデータ等
2. 甲賀市のまちづくりの方向性	上位・関連計画の整理

甲賀市地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について（案）

○改正の理由

本市では、市民満足度の向上や移住定住を進めていくにはＪＲ草津線を中心とする公共交通機関の利便性向上さらに本市が環境未来都市を目指す観点からも公共交通の利用促進を短期的、中長期的、またターゲットや目的別に多方面からの対策を講じていく必要があると考えております。

そのため、来年度にＪＲをはじめ事業者と関係する団体で実際に実務を行っている担当者や学生など意欲のある若手市民が連携して利用促進の取り組みを進めていく体制として「こうかMM会議（仮称）」を本協議会の分科会として設立したいと考えており、設置要綱の一部を変更するものです。

○分科会イメージ

●取組を進めるための体制づくり（案）

こうかMM会議（仮称）

※活性協の下部組織

市	公共交通推進課・政策推進課など関連する担当課
団体	各駅周辺の自治振興会・市内学校など
その他	若者コンテスト参加者や学生、有識者など
交通	ＪＲ、ＳＫＲ、近江鉄道、バス事業者など

15人程度

（担当レベル）



連携

・滋賀県
・草津線複線化促進期成同盟会
・市地域公共交通活性化協議会

～MM会議（仮称）の役割～

実際に実務を担当する職員や利用者が柔軟な発想でアイデアを出し合いながら、実際に事業化していくことを目指します

○改正（案）

（改正前）

第15条 この告示に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

の下に、以下を加える。

（改正後）

第16条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査や具体的な検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。