

甲賀市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 6 月

甲 賀 市

目次

1. はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画策定の内容	1
1-3 計画策定の進め方	1
1-4 計画の位置づけ	2
2. 甲賀市の現況および動向	3
2-1 甲賀市の概要	3
2-1-1 位置・交通構造	3
2-1-2 人口動向.....	4
2-1-3 土地利用.....	11
2-2 社会状況.....	14
2-2-1 道路交通.....	14
2-2-2 自動車・運転免許保有状況.....	16
2-2-3 交通手段分担率	17
2-2-4 主要公共公益施設.....	20
2-2-5 主要観光資源	22
2-3 地域公共交通の状況.....	23
2-3-1 地域公共交通ネットワーク	23
2-3-2 鉄道.....	24
2-3-3 バス.....	29
2-3-4 障がい者支援・高齢者福祉	50
2-4 アンケート調査	51
2-4-1 市民アンケート調査.....	51
2-4-2 バス利用者アンケート調査	72
2-4-3 主要施設利用者ヒアリング・アンケート調査	79
3. 上位・関連計画.....	103
3-1 第2次甲賀市総合計画（平成29年6月）	103
3-2 甲賀市都市計画マスタープラン（策定中）	105
3-3 都市計画区域マスタープラン.....	108
3-3-1 甲賀都市計画区域（平成23年6月）	108
3-3-2 土山都市計画区域（平成26年3月）	111
3-3-3 信楽高原都市計画区域（平成26年3月）	114
3-4 第2次甲賀市観光振興計画（策定中）	117
3-5 甲賀市環境基本計画（平成21年6月）	119
3-6 甲賀市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）	120
3-7 甲賀市信楽高原鉄道沿線地域公共交通総合連携計画（平成24年12月）	122
3-8 甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画（平成25年3月）	124

4. 地域公共交通の課題	127
5. 甲賀市地域公共交通網形成計画	132
5-1 計画期間	132
5-2 計画区域	132
5-3 基本方針	132
5-4 基本方針に基づく目標	136
5-5 目標を達成するために行う事業および事業主体・計画期間	137
5-5-1 分かりやすく使いやすい地域公共交通網への再編	138
5-5-2 乗り継ぎ利便性の向上	142
5-5-3 分かりやすい情報提供による利用促進	144
5-5-4 料金負担の軽減による利用促進	145
5-5-5 認知度向上による利用促進	146
5-5-6 人と環境にやさしい地域公共交通づくり	147
5-5-7 地域で守り育てる体制の構築	149
5-5-8 実施事業のまとめ	152
5-6 計画の進め方	154

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

甲賀市（以下、「本市」）の地域公共交通は、JR草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道の鐵道3路線のほか、甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行しています。また、新名神高速道で運行する高速バスや信楽地域と大津市とを結ぶ帝産湖南交通の路線が運行しています。

平成19年10月1日に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者が連携して取り組むための制度が確立されたことを受け、本市では地域における公共交通に対する主体的な取り組みおよび創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、平成22年3月に「甲賀市地域公共交通総合連携計画」を策定し地域公共交通の改善や利用促進などの取り組みを展開してきました。

そのような中、平成26年11月には、人口減少や高齢化社会の到来、交通弱者の増加等に伴う等の社会的情勢の変化に対応し、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化および再生のための取り組みを推進することも追加、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」が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取り組みを支援する制度が強化されました。

そこで、本市では、このような状況に対応し、甲賀市コミュニティバスのみならず、鐵道や路線バス、タクシー等の様々な公共交通機関を含めたまちづくりを支える地域公共交通の計画として、「甲賀市地域公共交通網形成計画」（以下、「本計画」）を策定し、住民の身近な交通として地域公共交通を将来にわたって維持・確保します。

1-2 計画策定の内容

本計画は、本市における望ましい公共交通体系の構築を目指し、平成26年11月に改正が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定します。計画では、「甲賀市地域公共交通活性化協議会」での議論を通し、以下の内容を定めます。

- ①持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

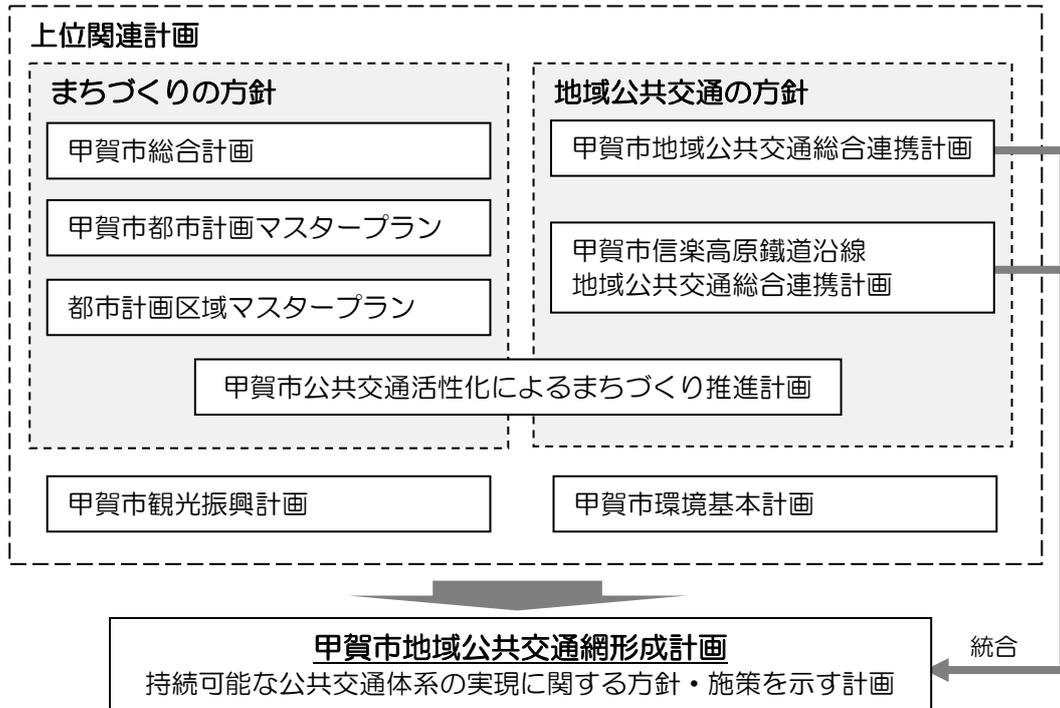
1-3 計画策定の進め方

計画策定にあたっては、地域・住民、交通事業者、行政（国・県・町）により構成される「甲賀市地域公共交通活性化協議会」での協議を踏まえ、地域公共交通に関する基本理念、基本方針、目標を定め、目標を達成するための事業等について検討します。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの方針である「総合計画」および「都市計画マスタープラン」に基づき、将来のまちづくりを担う地域公共交通の充実を実現するものです。あわせて、関連する「観光振興計画」や「環境基本計画」等に示されたまちづくりにも寄与します。

計画の位置づけ



2. 甲賀市の現況および動向

2-1 甲賀市の概要

2-1-1 位置・交通構造

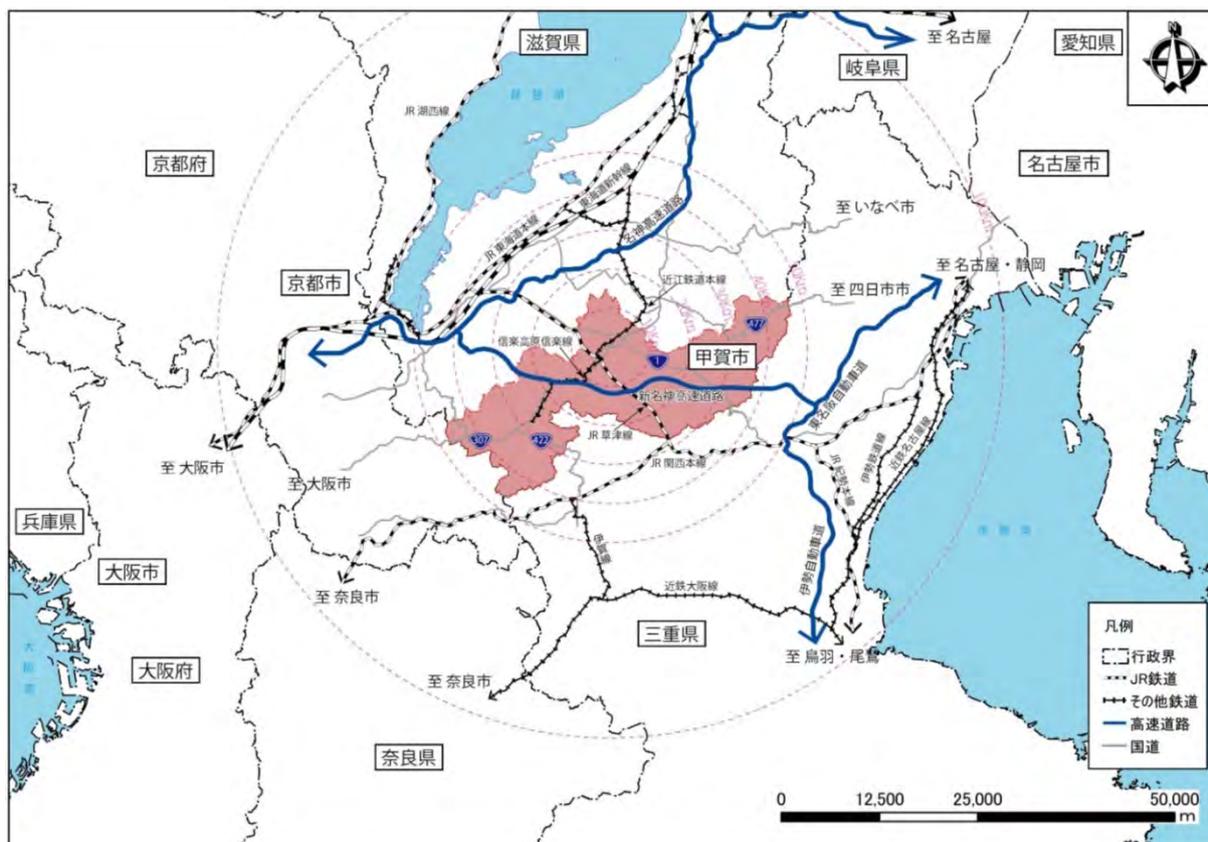
- 本市は近畿圏と中京圏の中心都市である大阪・名古屋から中間に位置
- 新名神高速道路が本市を横断し、国道1号、国道307号等の広域的交流軸が通る
- 鉄道はJR草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道の3路線が、バスは甲賀市コミュニティバスや新名神高速道で運行する高速バス、帝産湖南交通が運行

本市は滋賀県東南部に位置し、近畿圏と中京圏の中心都市である大阪・名古屋から約100kmの中間に位置しています。

主要な道路は、新名神高速道路が本市を横断し、甲賀土山インターチェンジ、甲南インターチェンジ、信楽インターチェンジが供用されています。また、国道1号、国道307号等の広域的交流軸が通っています。

また、市内の地域公共交通は、鉄道ではJR草津線および信楽高原鐵道、近江鐵道の3路線が貴生川駅で結節し、バスでは甲賀市コミュニティバスや新名神高速道で運行する高速バス、帝産湖南交通の路線が運行しています。

甲賀市の位置



2-1-2 人口動向

(1) 人口・世帯数

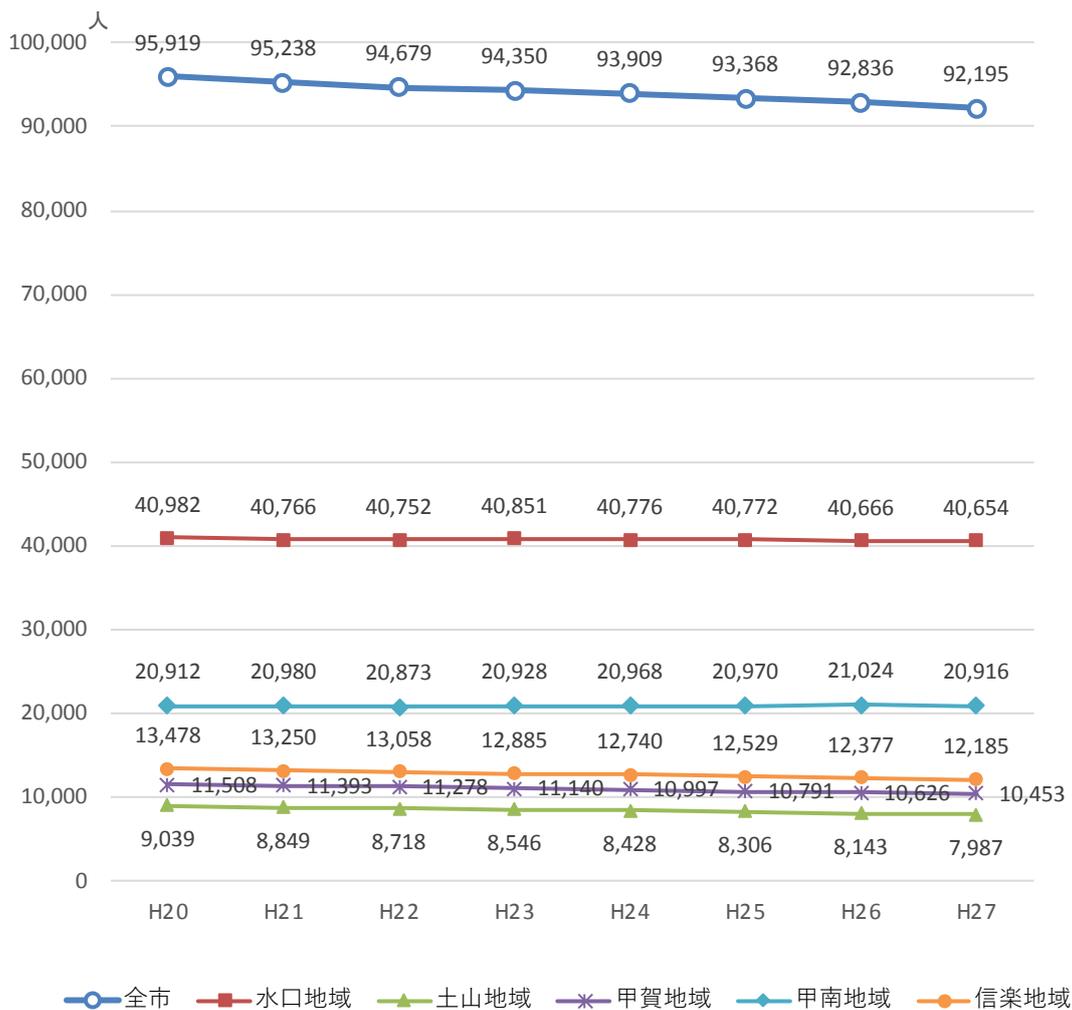
- 人口は減少傾向
- 地域別の人口は土山地域、甲賀地域および信楽地域で減少傾向
- 交通が便利で住宅開発が進む貴生川駅や寺庄駅周辺や、土地区画整理事業を実施している地区では人口が増加
- 世帯数は増加傾向

市全体の人口は、平成 27 年 12 月末時点で 92,195 人と減少傾向となっています。

地域別では水口地域が最も多く、次いで甲南地域、信楽地域、甲賀地域、土山地域の順となっています。また、土山地域、甲賀地域および信楽地域では減少傾向、水口地域および甲南地域ではほぼ横ばいの状況となっていますが、交通が便利で住宅開発が進む貴生川駅や寺庄駅周辺や、土地区画整理事業を実施している地区では人口が増加しています。

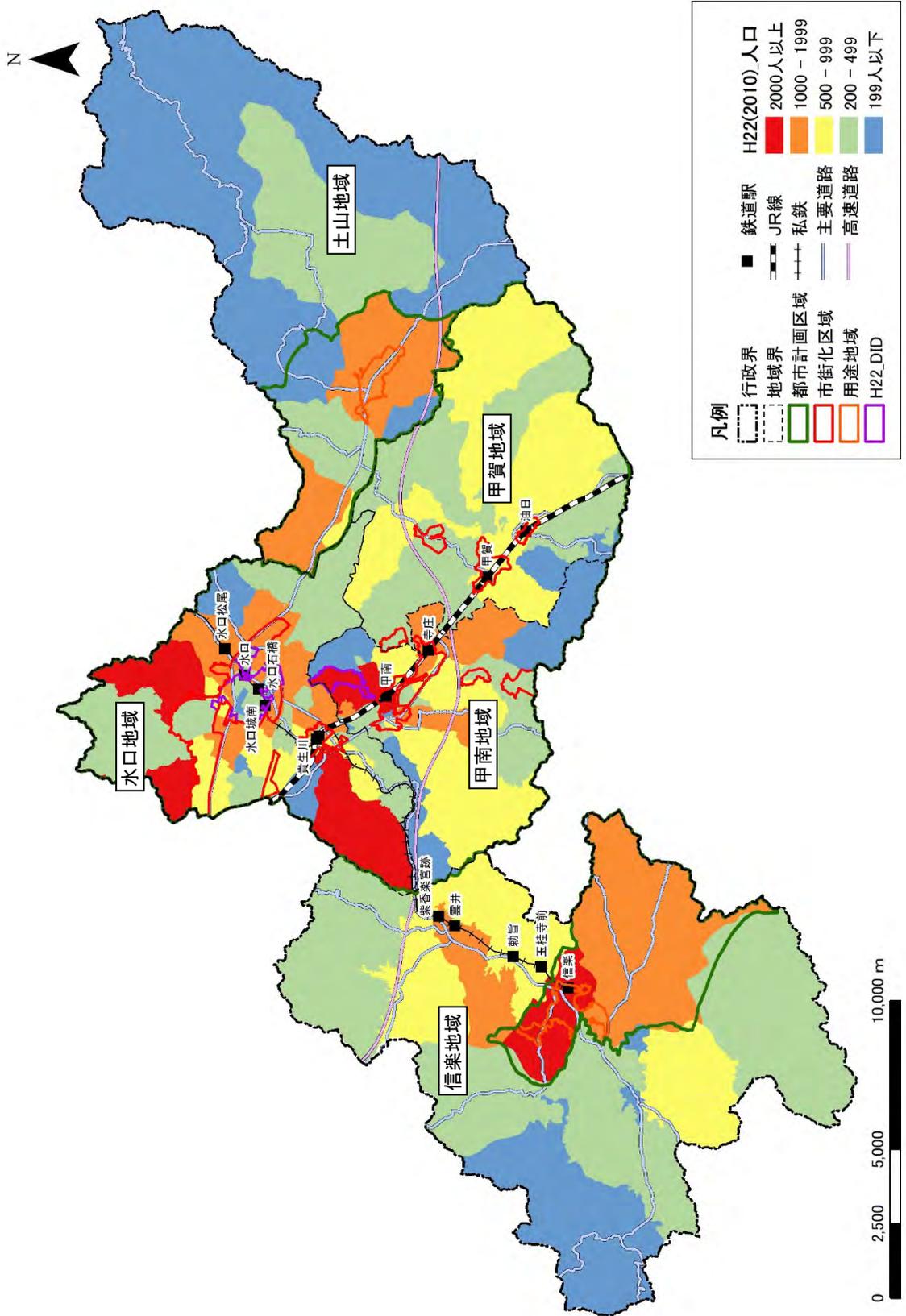
一方で、世帯数は経年的に増加しています。

人口の推移



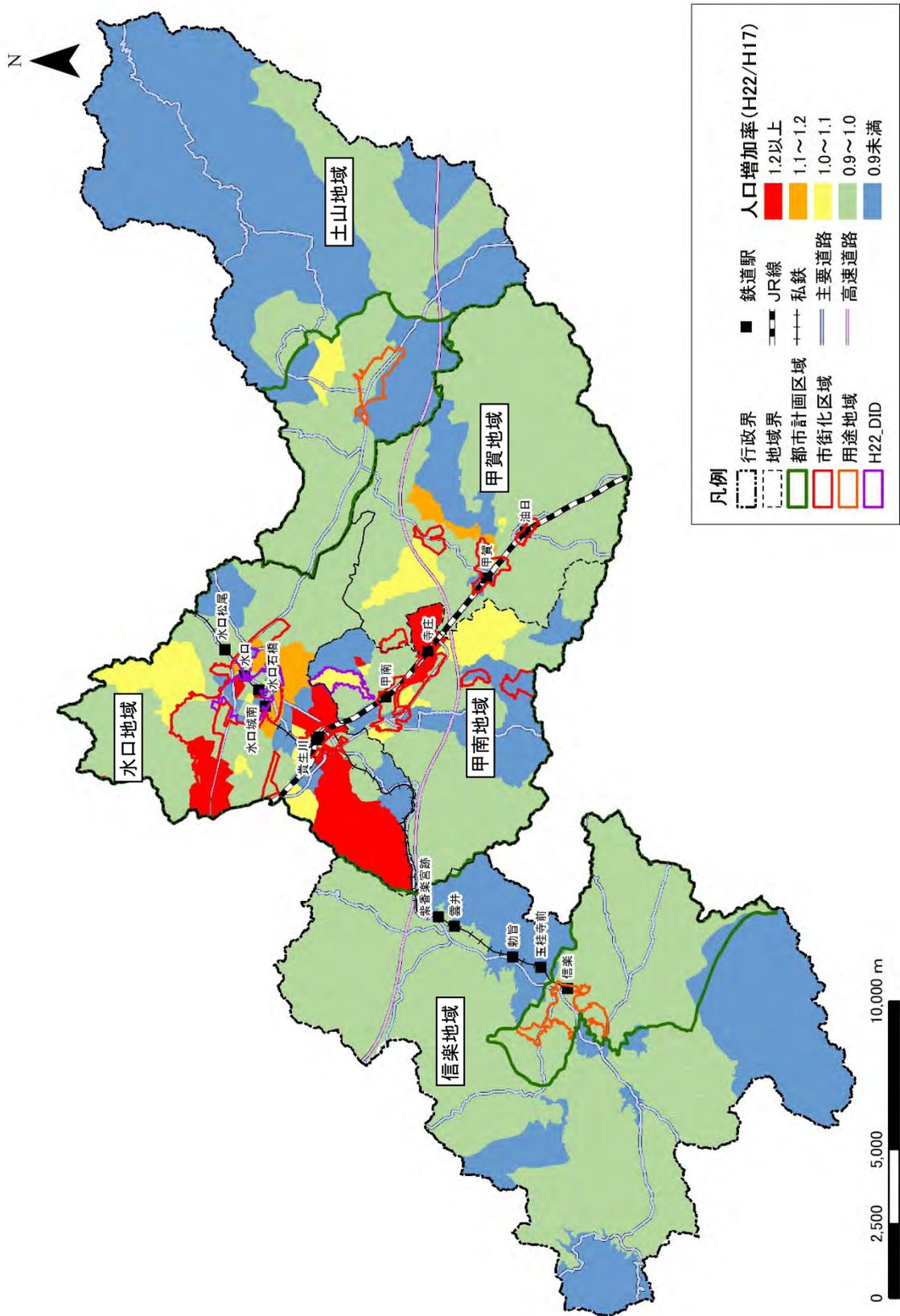
※資料：甲賀市統計書（各年 12 月末時点）

人口の状況（平成 22 年）



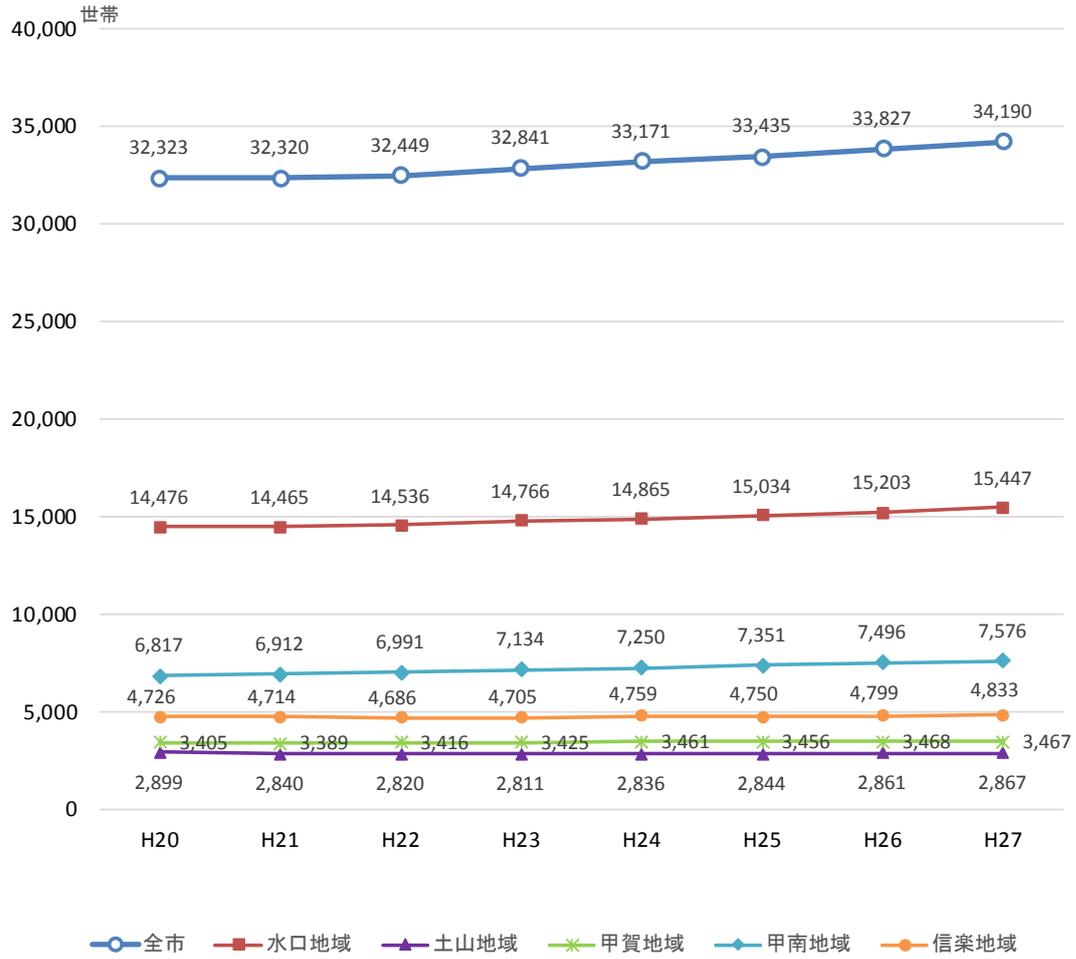
※資料：国勢調査（平成 22 年 10 月 1 日時点）

人口増減率の状況（平成17年→平成22年）



※資料：国勢調査（各年10月1日時点）

世帯数の推移



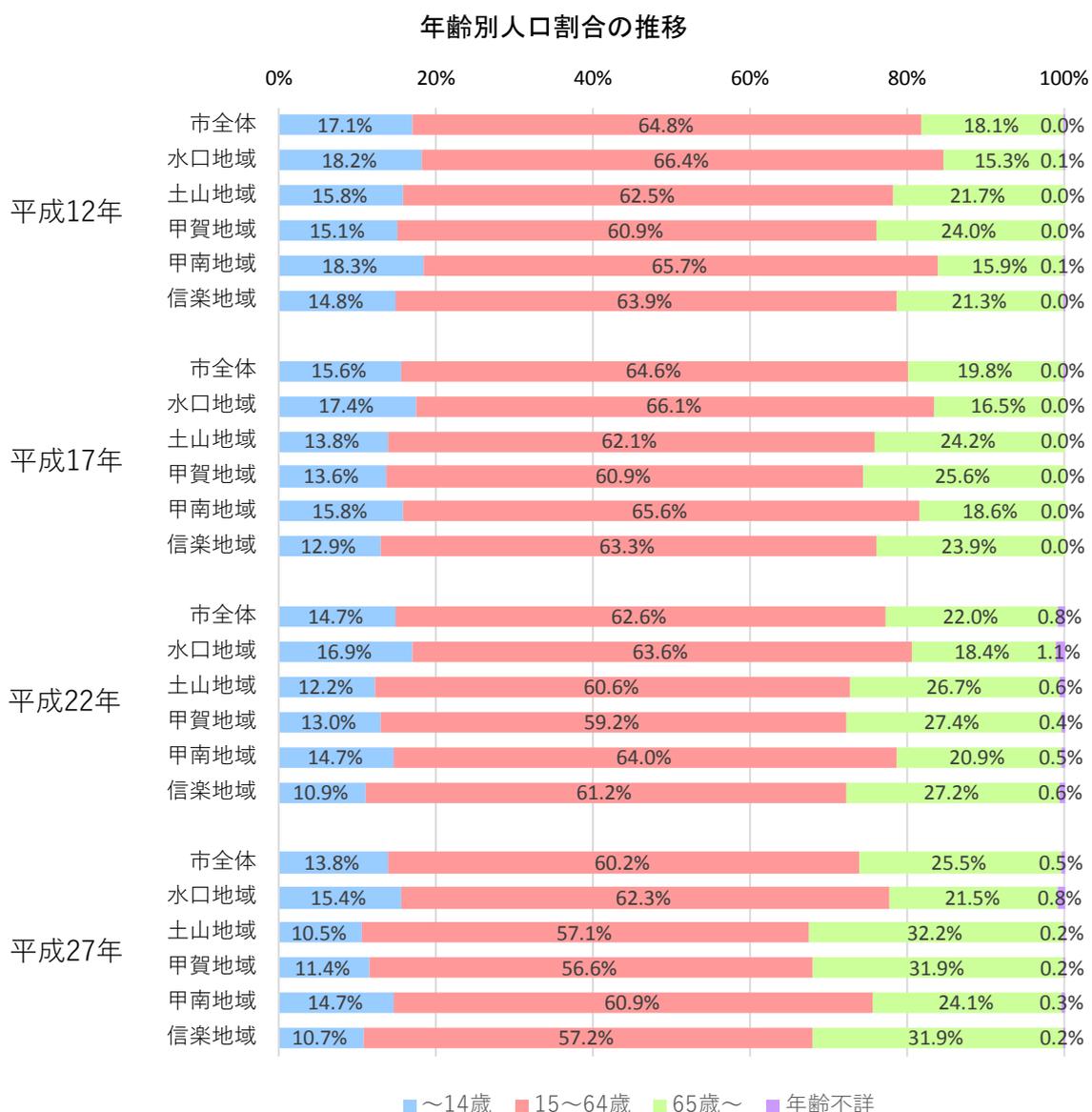
※資料：甲賀市統計書（各年 12 月末時点）

(2) 年齢別人口割合

- 少子高齢化が進展し 4 人に 1 人が高齢者
- 土山地域、甲賀地域、信楽地域で高齢化率が高い

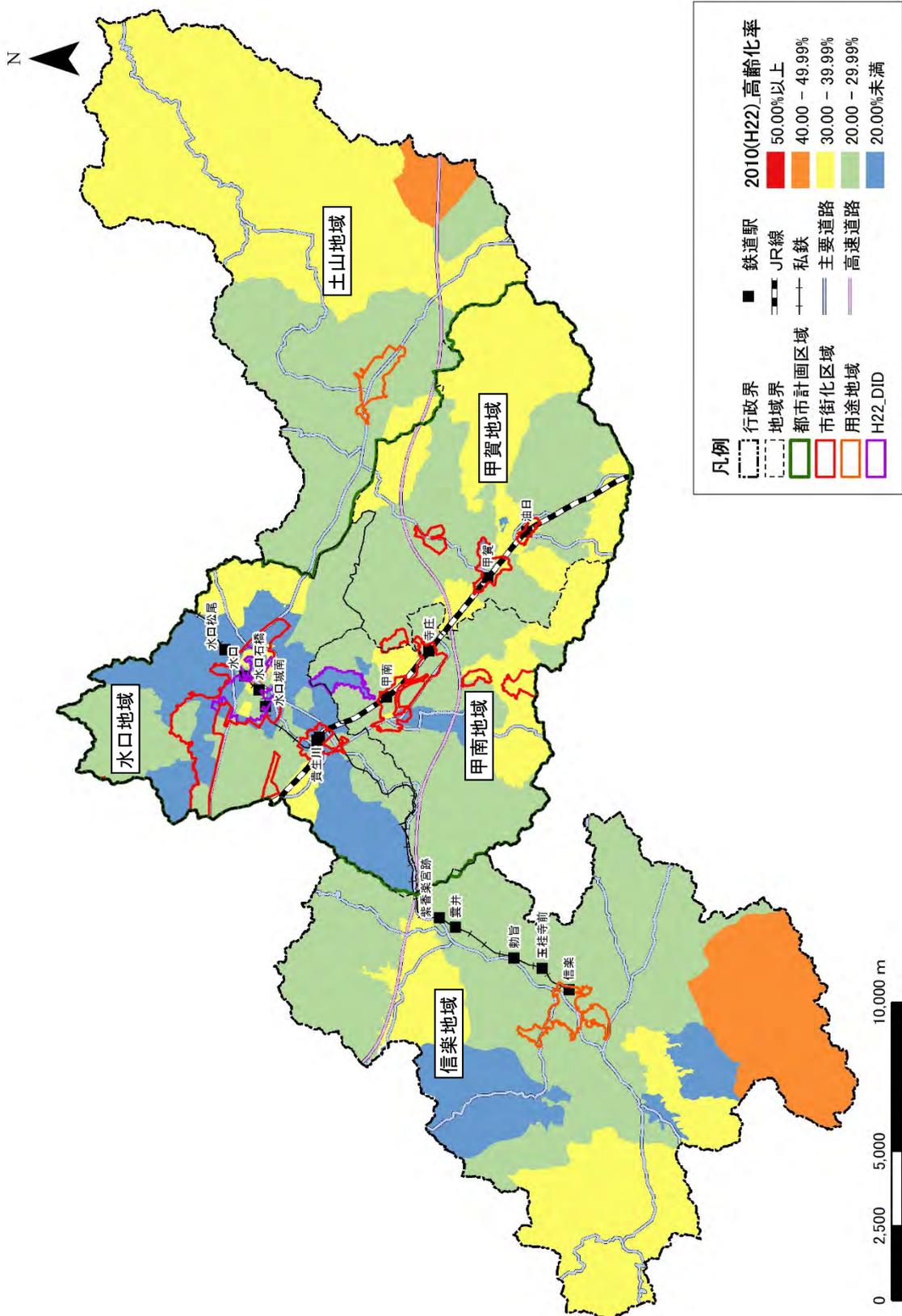
市全体の年齢別人口の割合は、少子高齢化が進展しており、平成 27 年 10 月 1 日時点では 65 歳以上の高齢化率が 25.5%と 4 人に 1 人が高齢者となっています。

地域別では土山地域、甲賀地域、信楽地域で高齢化率が高く 30%を超えており、土山地域や信楽地域の一部地区では 40%を超えている地区も存在します。また、75 歳以上の高齢者も各地域で増加しています。



※資料：国勢調査（各年 10 月 1 日時点）

高齢化率の状況（平成 22 年）



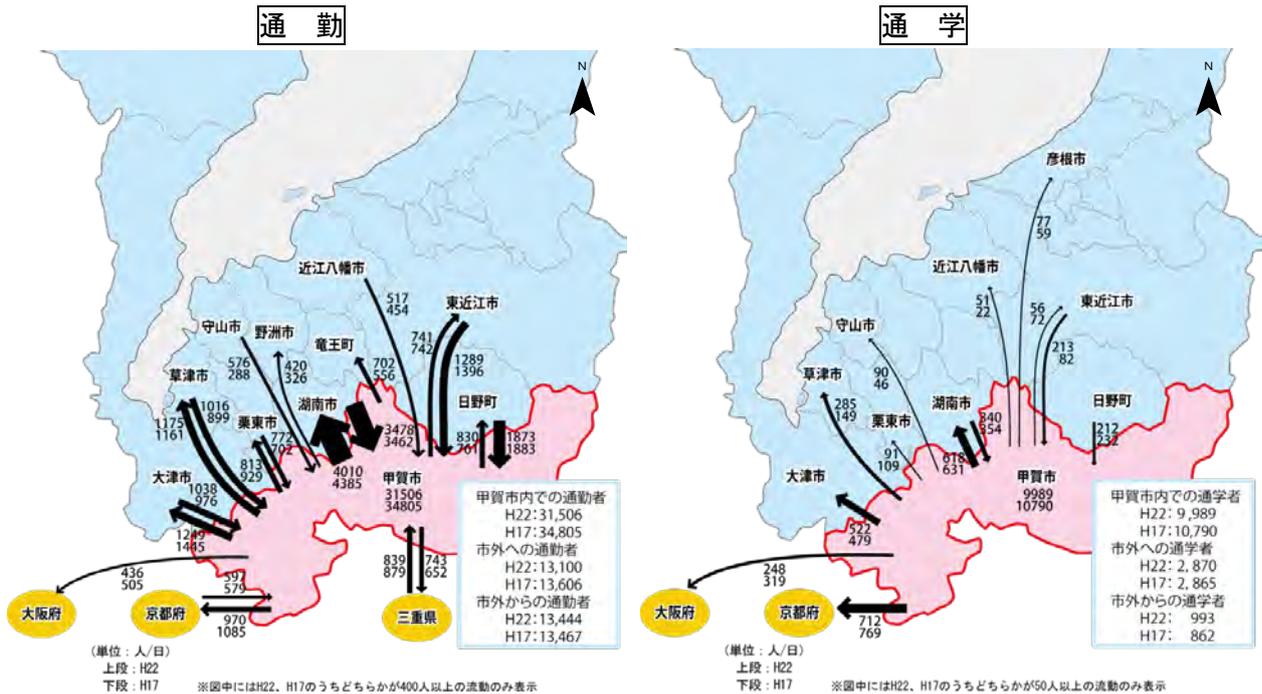
※資料：国勢調査（平成 22 年 10 月 1 日時点）

(3) 通勤・通学による人口流動

○通勤は湖南市と強いつながりがみられ、通学は大津市や湖南市、京都府へ流出
 ○市内流動は、水口地域を中心とした流動

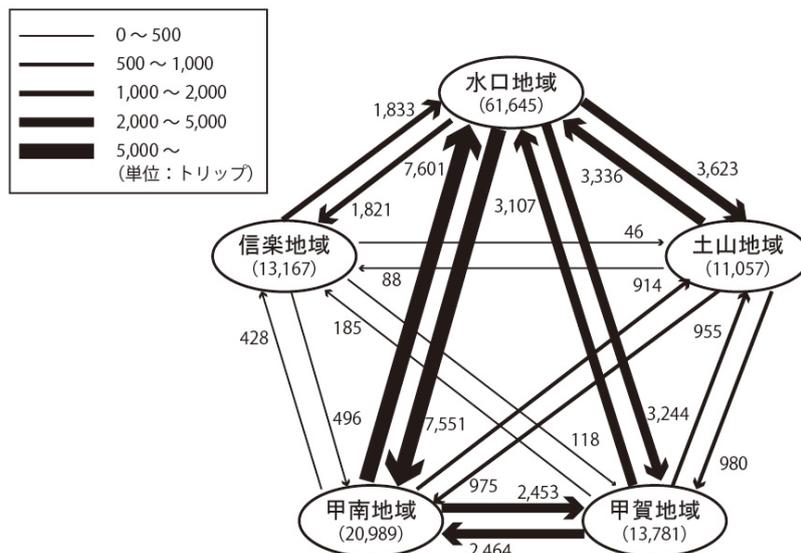
通勤流動は、湖南市で流出入ともに多く、日野町からの流入も多くなっています。
 通学流動は、大津市や湖南市、京都府への流出が多くなっています。
 市内流動は、水口地域を中心とした流動が最も多く、甲賀地域と甲南地域間の流動も多くなっています。

通勤・通学（15歳以上）による人口流動（平成22年）



※資料：公共交通活性化によるまちづくり推進計画（甲賀市・平成25年）（国勢調査）

地域間（市内）の流動状況（平成22年）



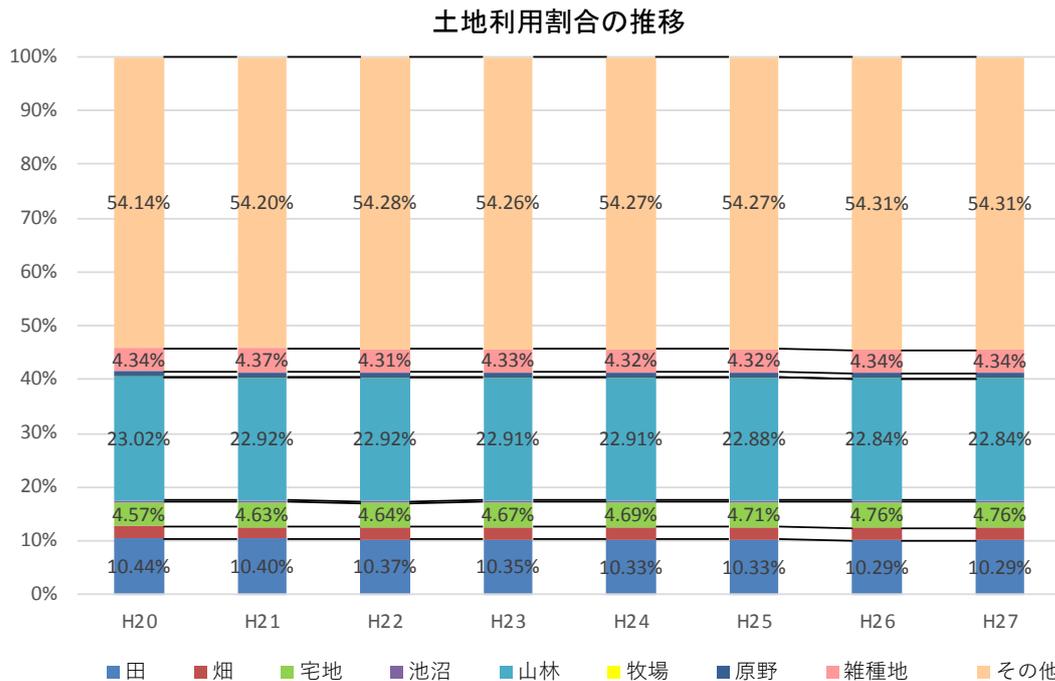
※資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

2-1-3 土地利用

(1) 土地利用

○土地利用は、市全体の約5%が宅地で、鉄道駅周辺や国道沿道に建物用地が多い

土地利用は、市全体の約23%を山林が占めており、宅地は約5%となっています。
また、JR草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道の各鉄道駅周辺や国道沿道に建物用地が多くなっています。

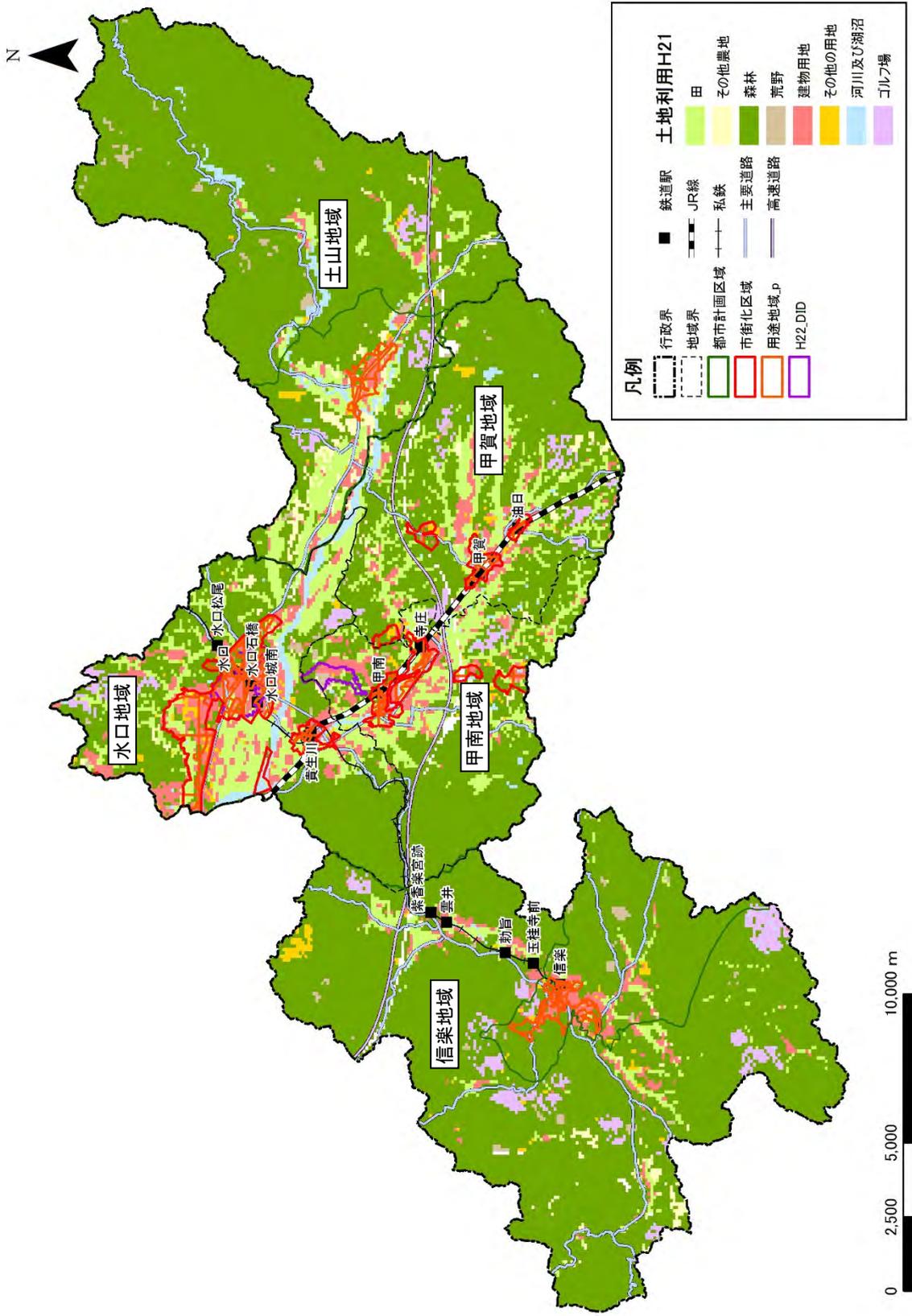


年度		田	畑	宅地	池沼	山林	牧場	原野	雑種地	その他	計
H20	面積(ha)	5,026.9	1,090.0	2,201.5	110.1	11,087.1	10.2	474.2	2,090.3	26,078.5	48,168.8
	%	10.44%	2.26%	4.57%	0.23%	23.02%	0.02%	0.98%	4.34%	54.14%	100.00%
H21	面積(ha)	5,009.9	1,087.4	2,230.0	110.0	11,039.8	10.2	471.4	2,104.1	26,106.0	48,168.8
	%	10.40%	2.26%	4.63%	0.23%	22.92%	0.02%	0.98%	4.37%	54.20%	100.00%
H22	面積(ha)	4,993.1	1,083.0	2,235.7	114.0	11,040.7	10.2	472.0	2,076.8	26,147.4	48,172.9
	%	10.37%	2.25%	4.64%	0.24%	22.92%	0.02%	0.98%	4.31%	54.28%	100.00%
H23	面積(ha)	4,986.2	1,078.0	2,247.7	114.3	11,034.2	11.8	471.5	2,087.5	26,137.8	48,169.0
	%	10.35%	2.24%	4.67%	0.24%	22.91%	0.02%	0.98%	4.33%	54.26%	100.00%
H24	面積(ha)	4,978.2	1,076.4	2,260.8	114.3	11,033.9	11.8	472.2	2,080.2	26,141.2	48,169.0
	%	10.33%	2.23%	4.69%	0.24%	22.91%	0.02%	0.98%	4.32%	54.27%	100.00%
H25	面積(ha)	4,978.2	1,074.3	2,270.0	114.2	11,022.2	11.8	472.0	2,079.6	26,143.3	48,165.6
	%	10.33%	2.23%	4.71%	0.24%	22.88%	0.02%	0.98%	4.32%	54.27%	100.00%
H26	面積(ha)	4,956.9	1,066.9	2,293.4	114.2	10,999.7	11.8	475.7	2,089.5	26,160.9	48,169.0
	%	10.29%	2.21%	4.76%	0.24%	22.84%	0.02%	0.99%	4.34%	54.31%	100.00%
H27	面積(ha)	4,956.9	1,066.9	2,293.4	114.2	10,999.7	11.8	475.7	2,089.5	26,160.9	48,169.0
	%	10.29%	2.21%	4.76%	0.24%	22.84%	0.02%	0.99%	4.34%	54.31%	100.00%

※その他には墓地、道路、水道用地、水路、寺社の境内、ため池、公園などを含む。

※資料：甲賀市統計書（各年1月1日時点）

土地利用の状況



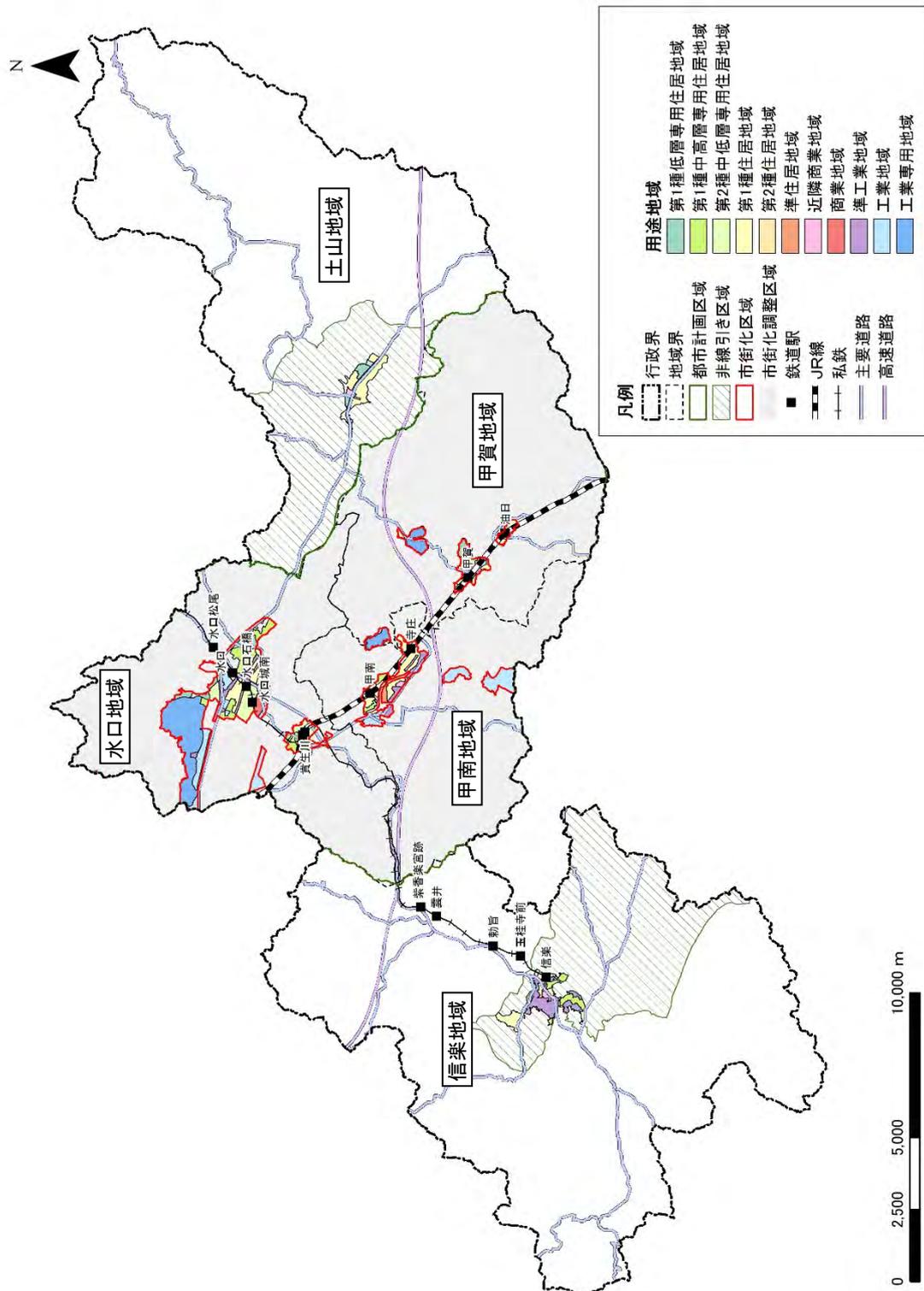
※資料：国土数値情報（平成21年）

(2) 市街化区域

○市街化区域は、鉄道駅周辺や国道1号沿道を中心に指定

市街化区域は、JR草津線や近江鉄道等の各鉄道駅周辺や国道1号沿道を中心に指定しています。

市街化区域の指定状況



※資料：市提供資料

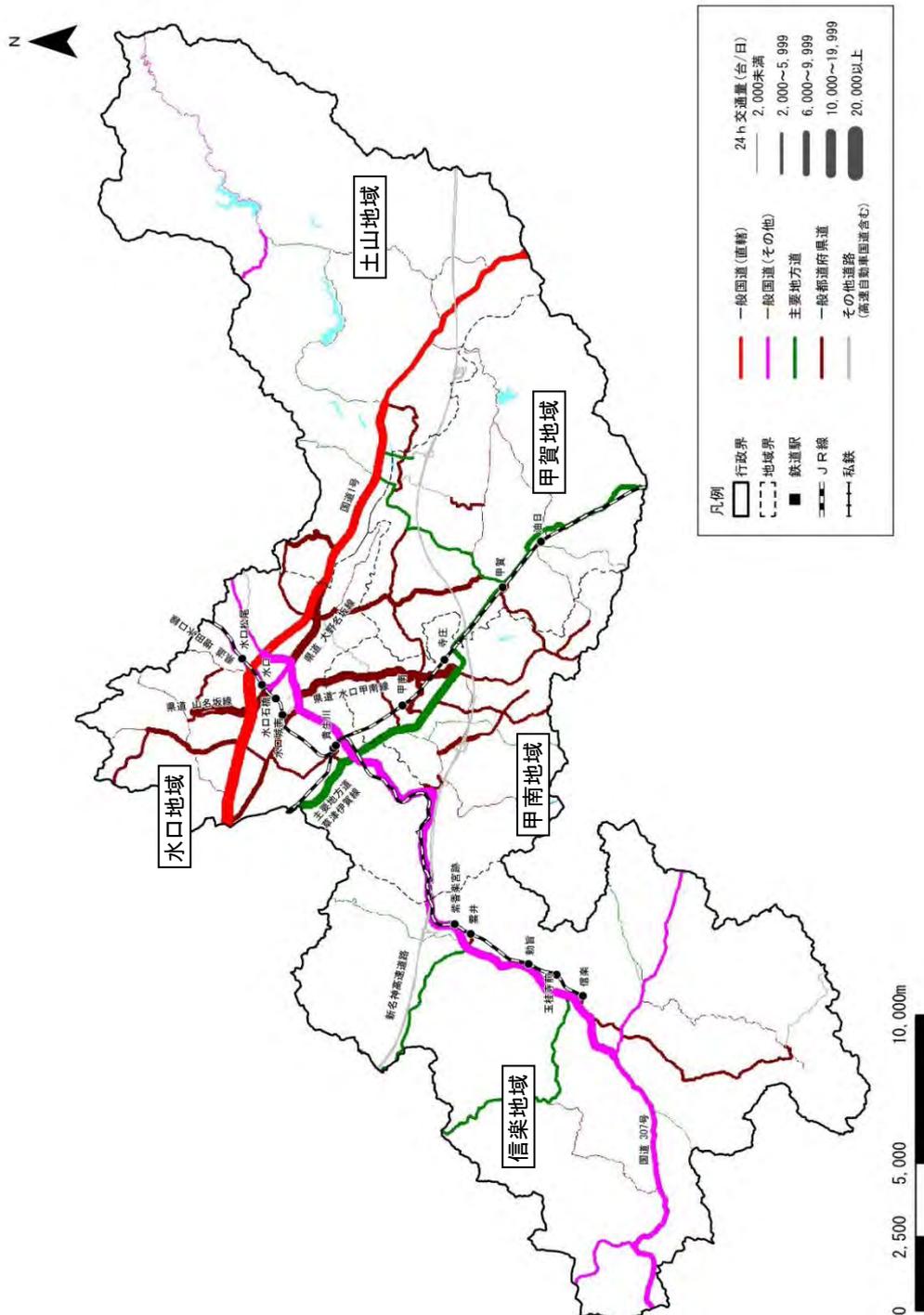
2-2 社会状況

2-2-1 道路交通

○国道のほか、水口地域の中心市街地に接続する道路等で交通量が多く、混雑度も高い

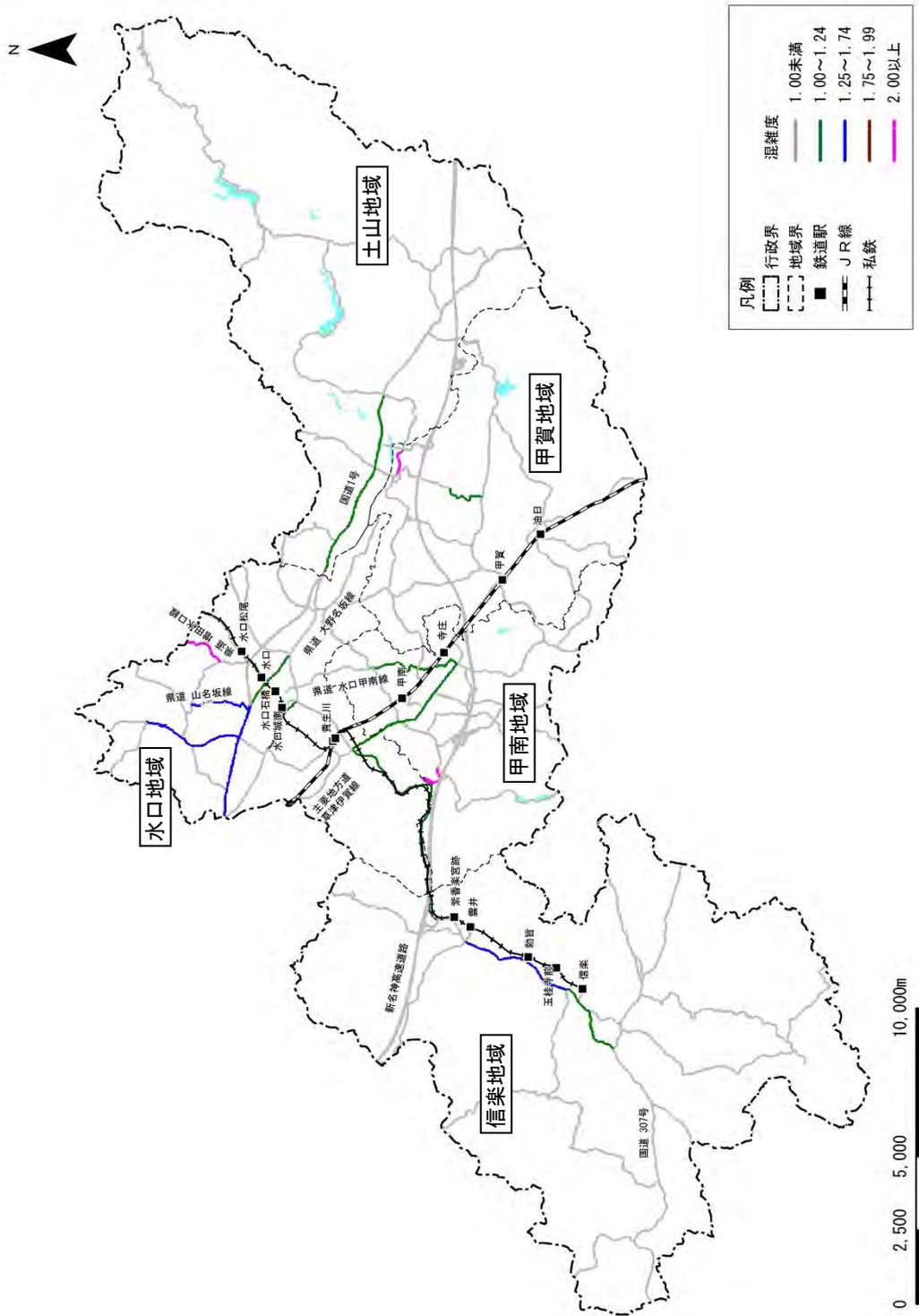
交通量は、市内を横断する国道1号、国道307号のほか、水口地域の中心市街地に接続する県道水口甲南線・大野名坂線・山名坂線等で1万台/日以上と多く、混雑度も高くなっています。

交通量の状況（平成22年）



※資料：平成22年度道路交通センサス

混雑度の状況（平成 22 年）



※資料：平成 22 年度道路交通センサス

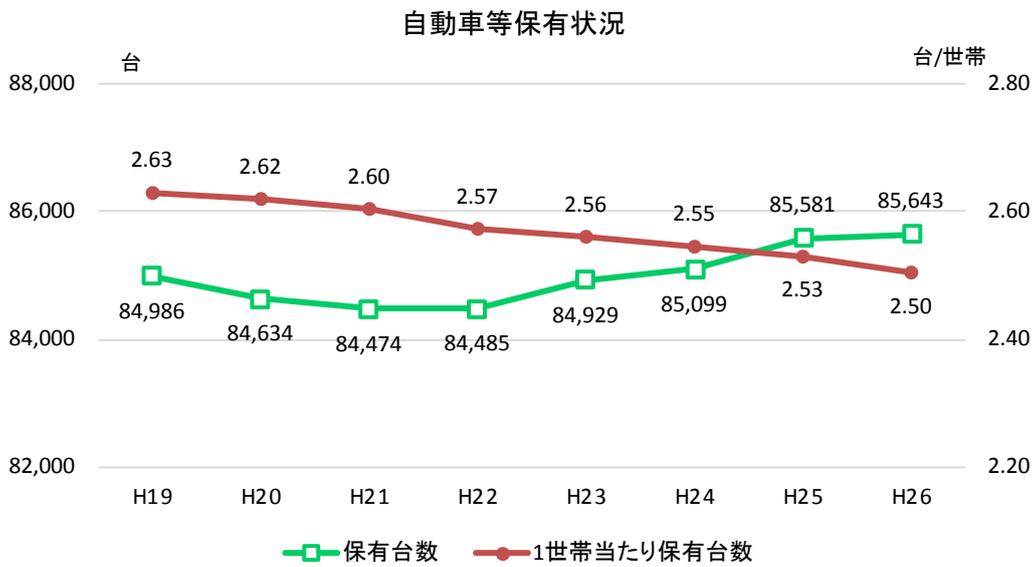
2-2-2 自動車・運転免許保有状況

- 自動車等の保有台数は増加傾向だが、1世帯当たりの保有台数は減少
- 運転免許保有者数は、人口が減少する中ほぼ横ばい

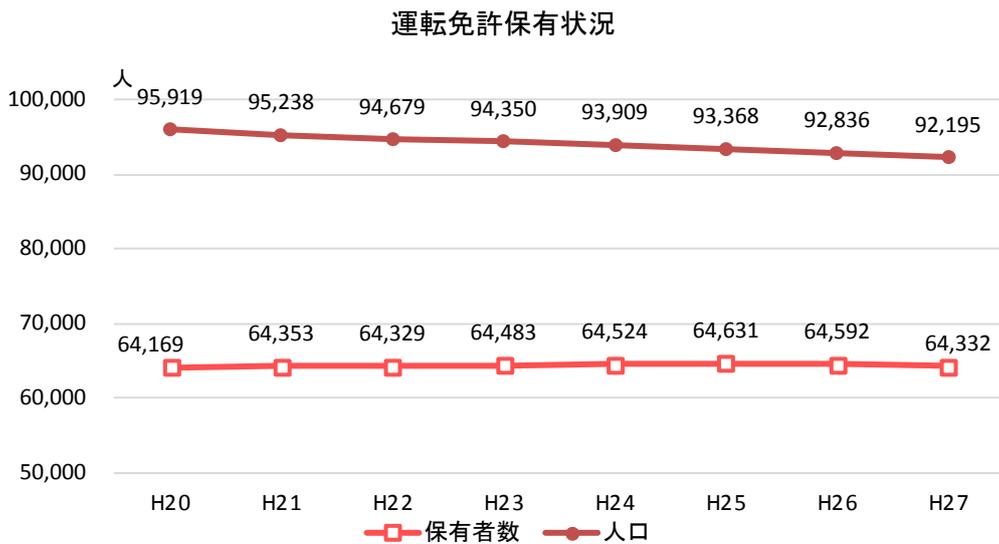
自動車等^{*}の保有台数は、平成22年以降増加傾向となっていますが、1世帯当たりの保有台数は減少しています。

運転免許保有者数は、人口が減少する中、ほぼ横ばいとなっています。

^{*}自動車等：滋賀県統計書における乗用車、小型貨物車、軽自動車、小型二輪、原動機付自転車



※資料：滋賀県統計書（各年4月1日時点）



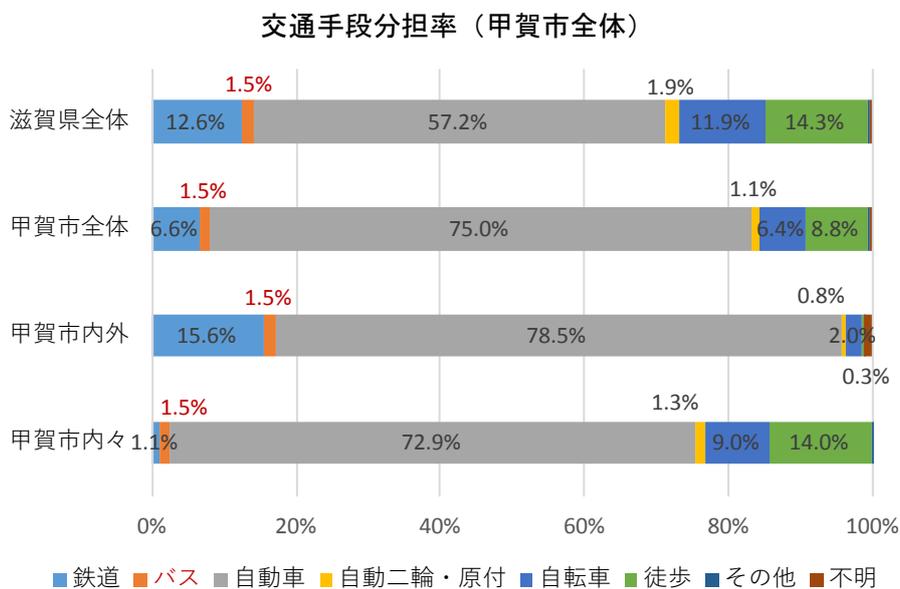
※資料：滋賀県警HP、甲賀市統計書（各年12月末時点）

2-2-3 交通手段分担率

- 交通手段分担率は、滋賀県全体と比較すると自動車分担率が高く、鉄道が低い
- バスの分担率は、滋賀県全体と同じ
- 各地域間の移動は90%以上が自動車で移動
- 市外への移動は比較的鉄道の分担率が高い

交通手段分担率は、滋賀県全体と比較すると本市全体の自動車分担率が高くなっており、鉄道が低くなっています。また、バスについては滋賀県全体と同じ1.5%となっており、低くなっています。

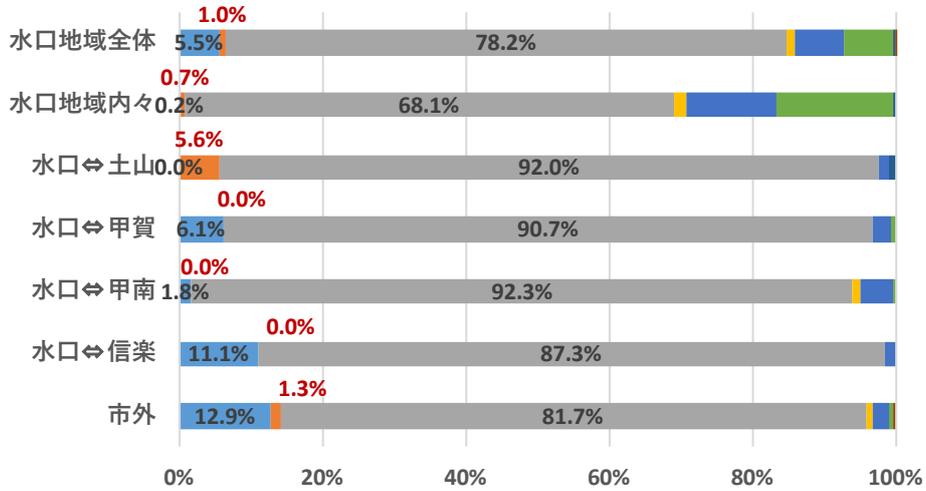
地域別にみると、各地域内の移動（地域内々）では自動車の分担率が全体的に低くなっていますが、地域間の移動では90%以上となっている地域が多く、非常に高くなっています。また、各地域から市外へは鉄道の分担率が比較的高くなっており、特に甲南地域では33.0%と高くなっています。



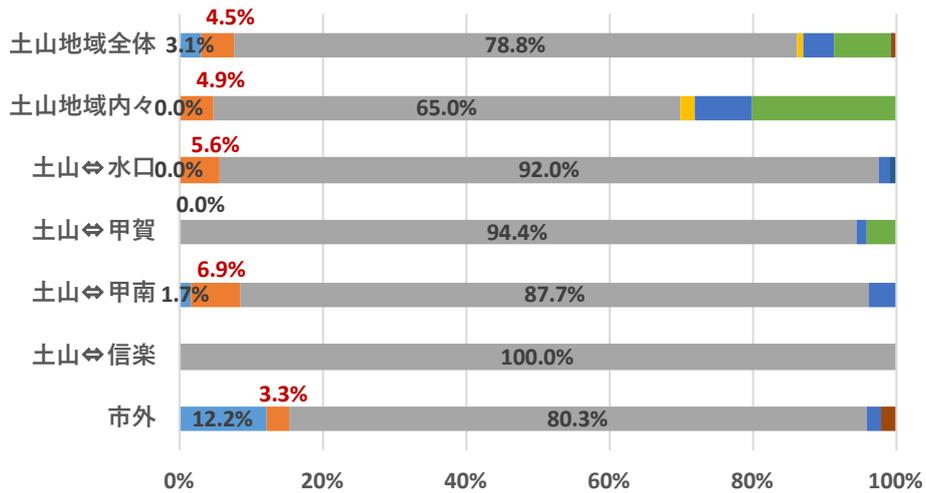
※資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

交通手段分担率（各地域関連 1/2）

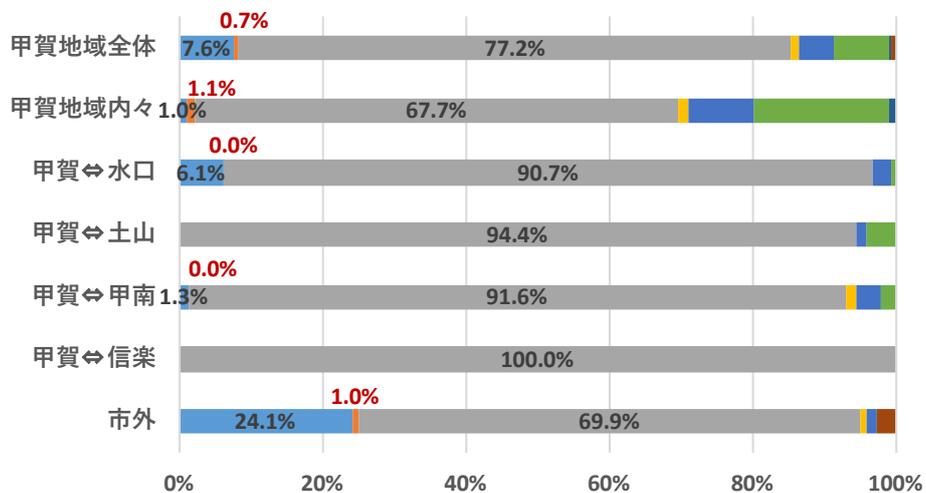
【水口地域関連】



【土山地域関連】



【甲賀地域関連】

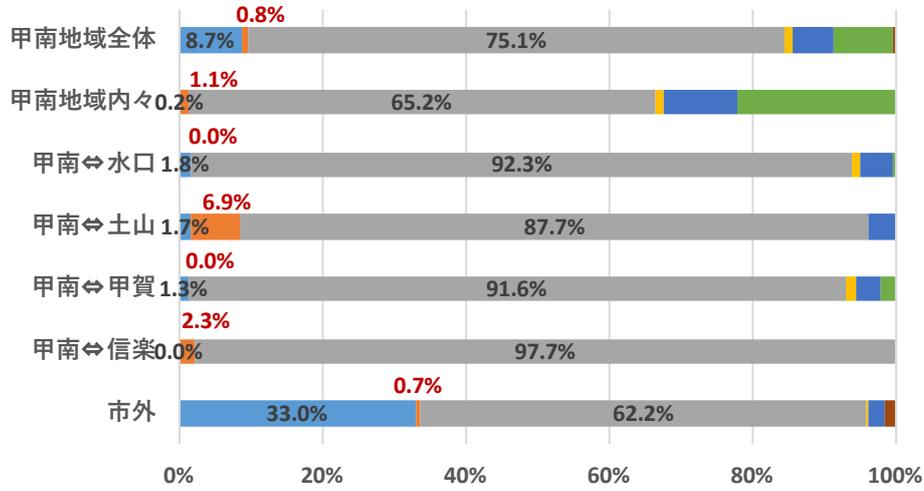


■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明

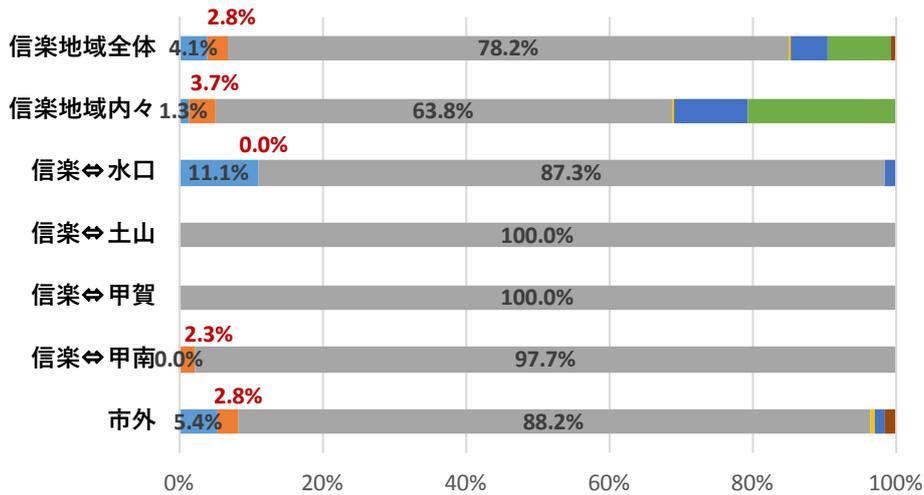
※資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

交通手段分担率（各地域関連 2/2）

【甲南地域関連】



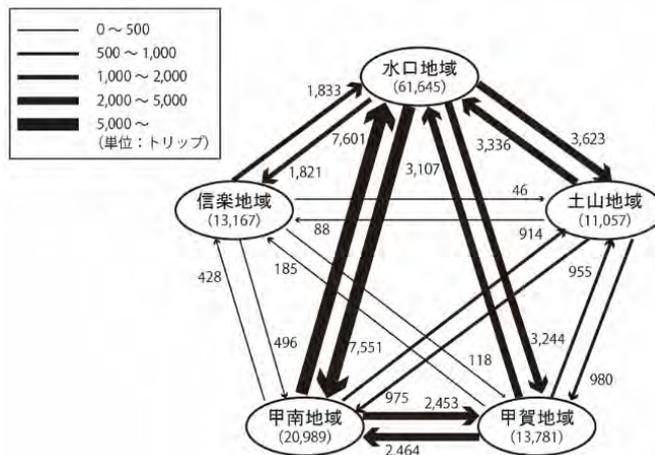
【信楽地域関連】



■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明

※資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

※再掲：地域間（市内）の流動状況（平成22年）



※資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

2-2-4 主要公共公益施設

○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

行政施設は、市役所が水口地域と甲南地域にあります。新庁舎の整備を進めており、水口地域に統合します。

地域市民センターは、小学校区ごとに旧支所や公民館、JAなどに設置しています。

医療施設は、県指定の救急医療機関が3ヶ所あり、水口地域、甲南地域、信楽地域に立地しています。

教育文化施設は、小・中学校、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。

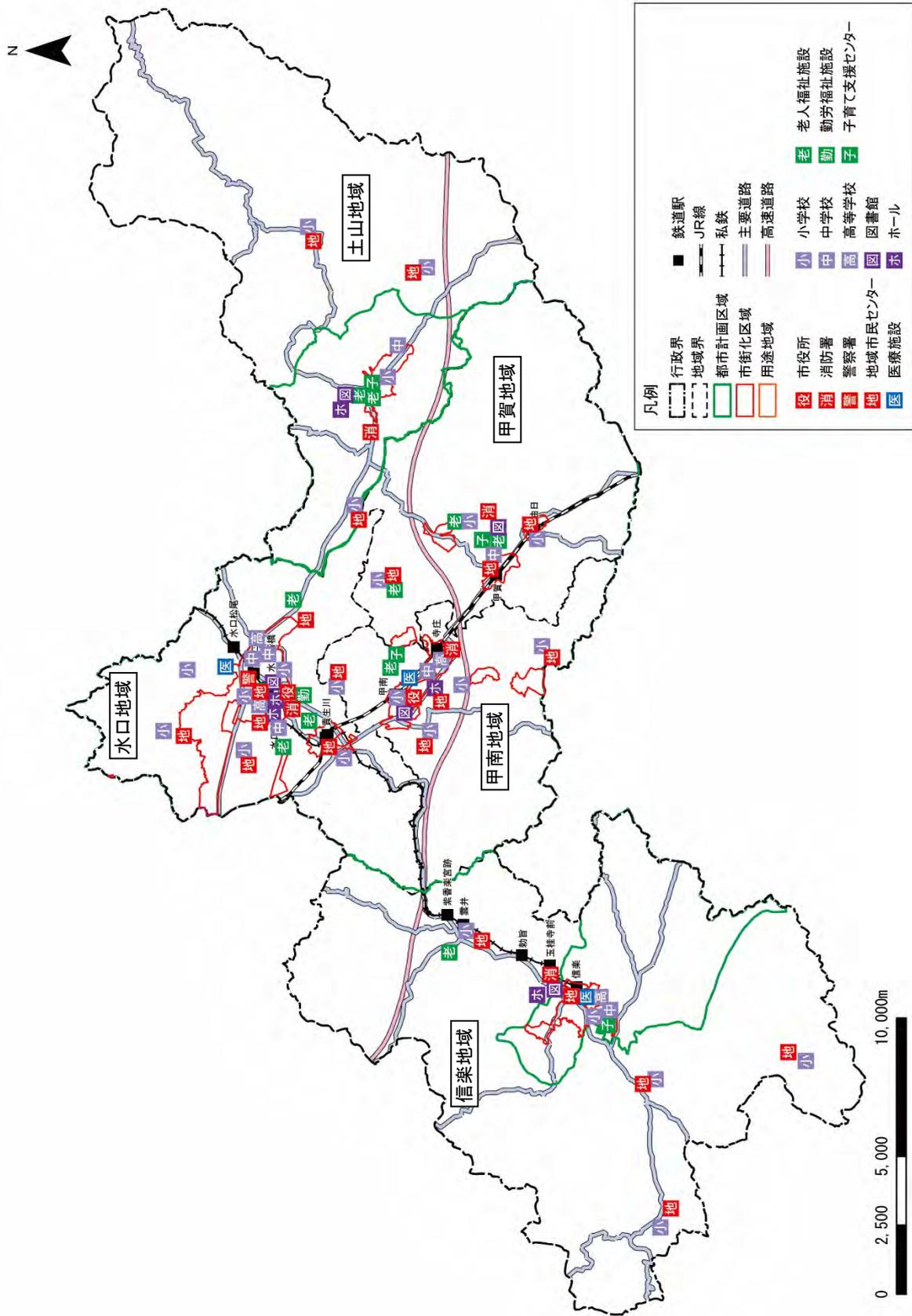
社会福祉施設は、介護老人福祉施設、老人福祉センター、老人デイサービスセンター等を公共施設として整備し、介護老人福祉施設がそれぞれの地域に備わっています。

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。

主要公共公益施設

項目		地域区分				
		水口地域	甲南地域	甲賀地域	土山地域	信楽地域
行政	市役所	水口庁舎	甲南庁舎	-	-	-
	地域市民センター	伴谷 柏木 水口 綾野 貴生川 岩上	甲南第一 甲南第二 甲南第三 甲南中部 希望ヶ丘	甲賀大原 油日 佐山	鮎河 山内 土山 大野	信楽 雲井 小原 朝宮 多羅尾
	警察署	甲賀	-	-	-	-
	消防署	水口	甲南	甲賀分署	土山分署	信楽
医療	拠点病院 (県指定救急医療機関)	公立甲賀	甲南	-	-	市立信楽中央
教育文化	図書館	水口	甲南	甲賀	土山	信楽
	ホール	あいこうか市民 ホール 碧水ホール	甲南情報交流 センター	-	あいの土山文 化ホール	信楽産業展示 館信楽ホール
	小学校	伴谷 伴谷東 柏木 水口 綾野 貴生川	甲南第一 甲南第二 甲南第三 甲南中部 希望ヶ丘	大原 油日 佐山	鮎河 山内 土山 大野	信楽 雲井 小原 朝宮 多羅尾
	中学校	水口 水口東 城山	甲南	甲賀	土山	信楽
	高校	水口、水口東	甲南	-	-	信楽
社会福祉	介護老人福祉施設	兆生園	甲南会せせらぎ苑	甲賀荘	エーデル土山	信楽荘
	老人福祉センター	碧水荘	-	佐山荘	フィランソ土山	-
	老人デイサービスセンター	水口碧水荘	-	すこやか荘	-	-
	勤労福祉施設	サントピア水口	-	-	-	-
	子育て支援センター	水口	甲南	甲賀	土山	信楽

主要公共公益施設の立地状況

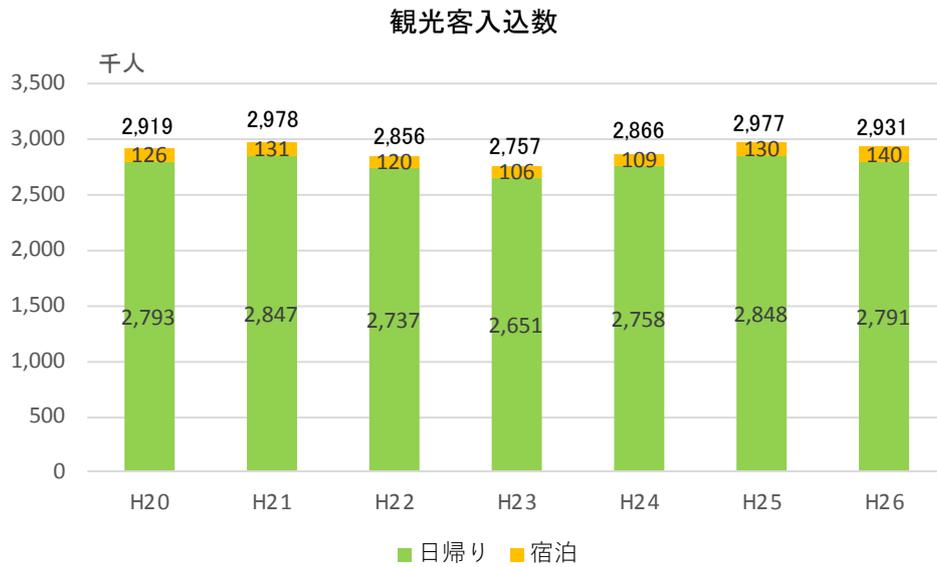


2-2-5 主要観光資源

○各地域の資源を活かした観光地が点在

主要観光資源は、「甲賀流忍者」、「信楽焼」、「東海道の宿場」など、各地域の資源を活かした観光地が点在しています。

観光客入込数は、平成 23 年以降増加傾向となっており、日帰り観光が多くなっています。



※資料：甲賀市統計書

2-3 地域公共交通の状況

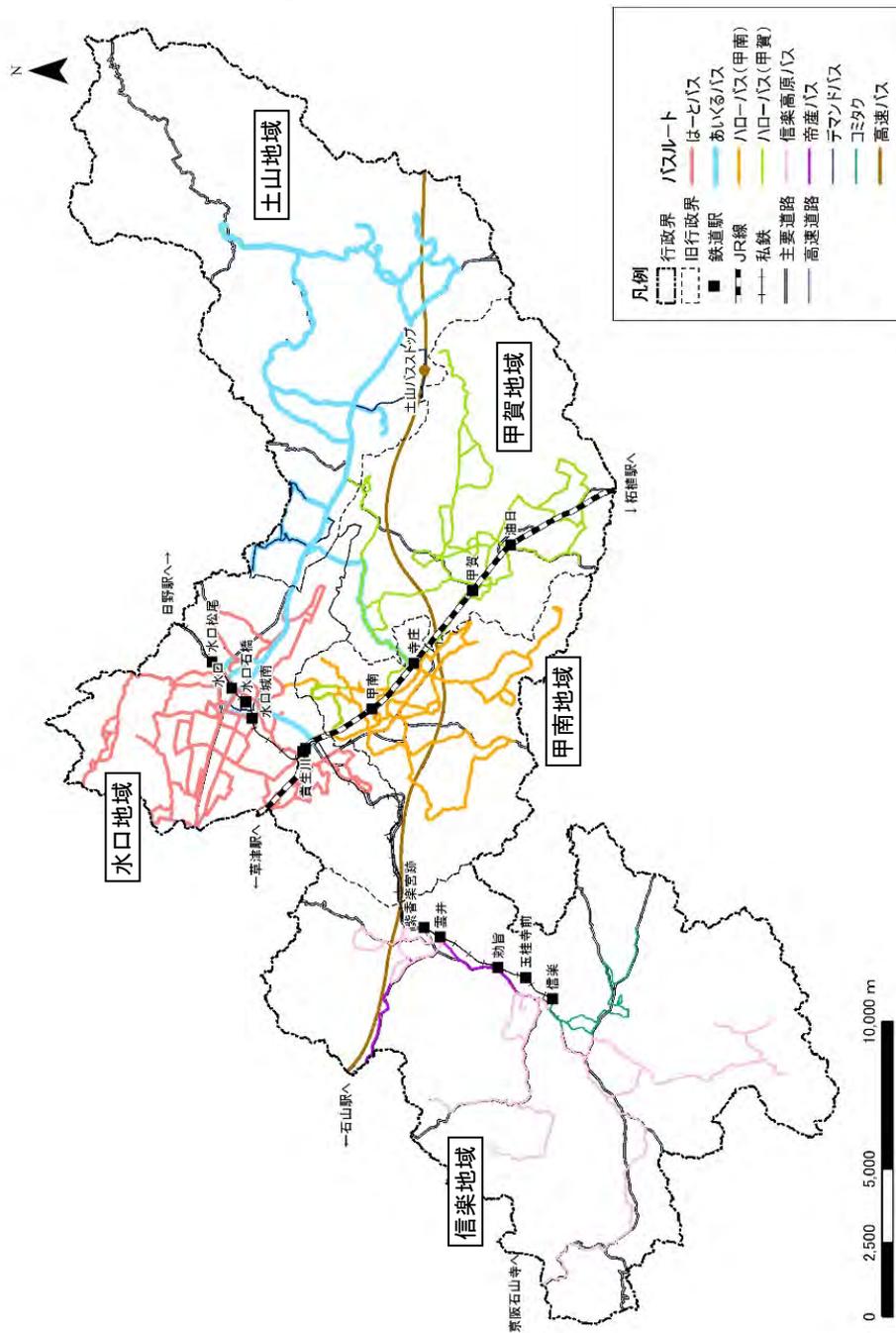
2-3-1 地域公共交通ネットワーク

○鉄道は、貴生川駅を結節点にJR草津線や信楽高原鐵道、近江鐵道が連絡し、市内にはJR草津線5駅、信楽高原鐵道6駅、近江鐵道5駅の計16駅

○バスは、甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行し、新名神高速道を運行する高速バス、信楽地域と大津市とを結ぶ帝産湖南交通の路線が運行

鉄道は、市中央を縦断するJR草津線をはじめとして、貴生川駅を結節点に信楽高原鐵道や近江鐵道が連絡しており、JR草津線5駅、信楽高原鐵道6駅、近江鐵道5駅の計16駅が設置されています。また、バスは、甲賀市コミュニティバスが市全域にわたって運行しており、新名神高速道を運行する高速バスが土山SAで停車するほか、信楽地域と大津市とを結ぶ帝産湖南交通の路線が運行されています。

地域公共交通ネットワーク



2-3-2 鉄道

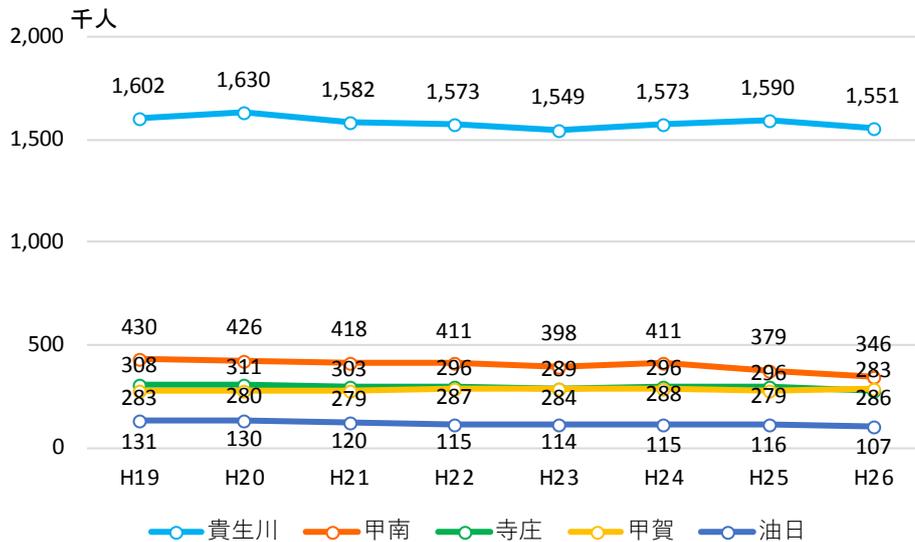
(1) J R草津線

○ J R草津線の市内 5 駅の年間乗車人員は減少傾向
 ○ 利用の多い時間帯で上下線で 1 時間に 5 本、その他の時間帯で 1 時間に 3 本程度運行

J R草津線の市内 5 駅の年間乗車人員は減少傾向となっており、貴生川駅の乗車人員が最も多くなっています。

貴生川駅における運行本数は、平日・休日とで同数が運行されており、朝夕の利用の多い時間帯などにおいては上下線で 1 時間に 5 本、その他の時間帯においては 1 時間に 3 本程度運行しています。

駅別年間乗車人員の推移 (J R草津線)



※資料：甲賀市統計書

貴生川駅ダイヤ (J R草津線・平日)

時	往	分
5	23	
6	0	42
7	10	28
8	4	21
9	16	38
10	0	21
11	21	53
12	21	53
13	21	53
14	21	53
15	21	53
16	31	
17	6	33
18	6	34
19	6	32
20	19	43
21	7	33
22	3	37
23	21	
6	0	42
7		
8	3	34
9	28	
10	13	
11	21	
12	21	
13	21	
14	21	
15	21	
16	21	46
17	20	46
18	6	36
19	4	26
20	15	38
21	20	51
22	14	37
23	7	48
0		18

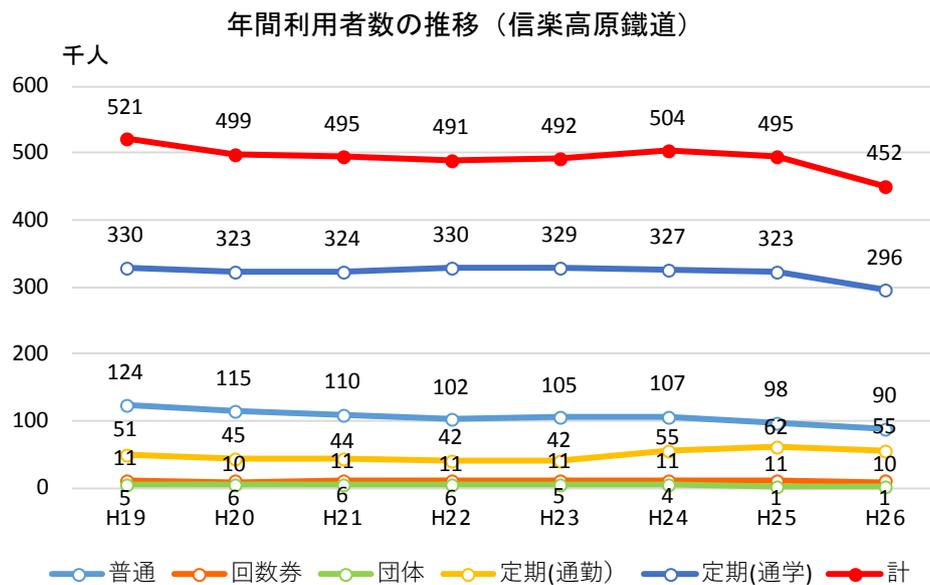
※ J Rおでかけネット (平成 28 年 3 月 26 日改正)

(2) 信楽高原鐵道

- 信楽高原鐵道の利用者数は減少傾向
- 上下線で1時間に1~2本運行

信楽高原鐵道の年間利用者数は減少傾向となっており、定期（通学）での利用が多くなっています。

貴生川駅における運行本数は、平日・休日とで同じダイヤで運行されており、上下線で1時間に1~2本運行しています。



※資料：甲賀市統計書

貴生川駅ダイヤ（信楽高原鐵道）

列車番号	522D	524D	526D	528D	530D	532D	534D	536D	538D	540D	542D	544D	546D	548D	550D
信 楽 発	6:14	7:31	8:44	9:46	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	16:04	17:06	18:30	19:48	20:53	22:08
玉桂寺前発	6:16	7:33	8:46	9:48	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	16:06	17:08	18:32	19:50	20:55	22:10
勸 旨 発	6:18	7:35	8:48	9:50	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	16:08	17:10	18:34	19:52	20:57	22:12
雲 井 発	6:21	7:39	8:51	9:53	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:11	17:14	18:38	19:55	21:00	22:15
紫香楽宮跡発	6:23	7:41	8:53	9:55	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:13	17:15	18:39	19:57	21:02	22:17
貴 生 川 着	6:37	7:55	9:07	10:09	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:27	17:29	18:53	20:11	21:16	22:31

列車番号	521D	523D	525D	527D	529D	531D	533D	535D	537D	539D	541D	543D	545D	547D	549D
貴 生 川 発	6:48	8:04	9:14	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:35	17:52	19:10	20:18	21:31	22:39
紫香楽宮跡発	7:03	8:19	9:29	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:50	18:07	19:25	20:33	21:46	22:54
雲 井 発	7:05	8:21	9:30	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:41	16:51	18:09	19:26	20:34	21:47	22:55
勸 旨 発	7:08	8:24	9:34	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:55	18:12	19:30	20:38	21:51	22:59
玉桂寺前発	7:10	8:26	9:36	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:57	18:14	19:32	20:40	21:53	23:01
信 楽 着	7:12	8:29	9:38	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:49	16:59	18:16	19:34	20:42	21:55	23:03

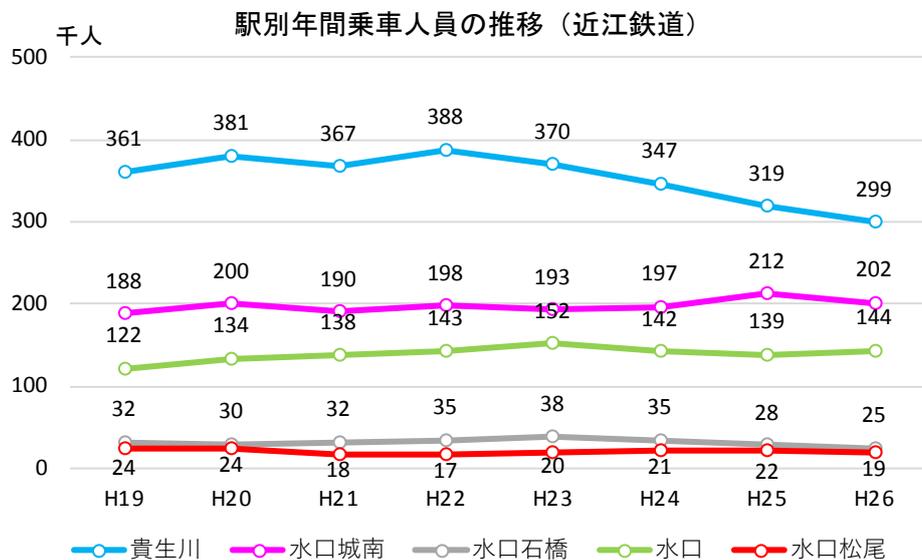
※信楽高原鐵道 HP（平成 28 年 3 月 26 日改正）

(3) 近江鉄道

- 近江鉄道の市内5駅の年間乗車人員は減少傾向
- 貴生川駅では減少する一方で、水口城南駅や水口駅では増加傾向
- 利用の多い時間帯で上下線で1時間に4本、その他の時間帯で1時間に2本運行

近江鉄道の市内5駅の年間乗車人員は減少傾向となっており、貴生川駅の乗車人員が最も少なくなっています。また、貴生川駅では減少していますが、水口城南駅や水口駅では増加傾向となっています。

貴生川駅における運行本数は、平日・休日とでほぼ同数が運行されており、利用の多い朝夕の時間帯などにおいては上下線で1時間に4本、その他の時間帯においては1時間に2本運行しています。



※資料：甲賀市統計書

貴生川駅ダイヤ（近江鉄道）

時	平日ダイヤ	土日祝ダイヤ
5		
6	米11 八43	八14 八45
7	八19 八40	米14 八37
8	高11 高41	八18 近46
9	彦35	米14
10	米28	彦28
11	米28	彦28
12	米28	米28
13	米28	米28
14	米28	米28
15	米27	米27
16	八07 日37	米07 日37
17	高11 米39	八11 米39
18	近10 八41	近10 八41
19	日06 八54	日06 米54
20	八19 高47	近19 米47
21	高35	高35
22	八07 日40	日40
23		
24		

時刻をクリックすると通過時刻表を表示します

米 = 米原行き
彦 = 彦根行き
高 = 高宮行き
八 = 八日市行き
日 = 日野行き
近 = 近江八幡行き

※近江鉄道 HP（平成 28 年 3 月 26 日改正）

(4) 利用促進活動

①料金負担軽減策等による利用促進

○回数券や定期券、企画きっぷの販売のほか、障がい者割引等を実施

各鉄道事業者では、回数券や定期券、障がい者割引等の料金負担軽減策のほか企画きっぷの販売による利用促進を図っています。また、本市においても高齢者（70歳以上）を対象に、運転免許返納者へのICOCAカード（2,000円分）を無料進呈しています。

JR西日本における料金負担軽減策等の例（平成28年）

名称	概要	料金	
普通回数乗車券	11枚つづりの回数券 ※200キロメートル以内の区間 ※こども半額	普通運賃の 10枚分	
春の関西1デイパス	JRの関西自由周遊区間内の普通列車の普通車自由席と、大阪水上バス「アクアライナー、水都号アクア mini※期間限定運航」の1日乗り放題きっぷと、「(京阪)京都定期観光・大原チケット」「(南海)高野山チケット」「(近鉄)室生寺・長谷寺参拝チケット」のいずれかのチケットへの引換券がセットになったきっぷ ※利用期間:平成29年3月2日～平成29年6月4日 ※こども半額	3,600	
フルムーン夫婦グリーンパス	JR全線(のぞみ号、みずほ号を除く)のグリーン車や普通車が乗り降り自由なきっぷ※二人の年齢をあわせて88歳以上※夫婦のうちどちらかが70歳以上の場合は、さらに5,000円引き	5日間	82,800
		7日間	102,750
		12日間	127,950
青春18きっぷ	全国のJR線の普通列車が1回あたり2,370円で1日乗り放題※1人で5回分または5人までのグループ利用可 ※発売・利用期間の指定有	11,850	

信楽高原鐵道における料金負担軽減策等の例（平成28年）

名称	概要	料金
記念・企画きっぷ	干支きっぷや合格祈願きっぷのほか、SKR501 運行開始記念1日乗車券(1,000円)や第3回信楽まちなか芸術祭開催記念乗車券(1日フリー1,000円)等、各種記念・企画きっぷを販売	—

近江鉄道における料金負担軽減策等の例（平成 28 年）

名称	概要	料金	
1 デイ・スマイルチケット	近江鉄道全線乗り放題(発売日当日限り有効)※金曜、土曜、日曜および祝日のみ	880	
定期でおでかけきっぷ	近江鉄道全線 1 乗車 100 円(通勤定期券または通学定期券をお持ちの方が土曜、日曜および祝日に券面区間外を乗車のとき)	100	
学活フリーきっぷ	近江鉄道全線乗り放題(発売日当日限り有効)※予約制、学生および児童で 10 名以上の団体	880	
お昼間得々パス	近江鉄道全線 1 乗車 100 円 (9:00~16:00 限定)	1 ヶ月	2,300
		3 ヶ月	5,500
		6 ヶ月	9,800
昼間割引回数券	10:00~16:00(乗車時)のみ利用可能な 11 枚つづりの回数券	普通運賃の 9 枚分	
米原乗り継ぎ往復切符	米原駅から八日市駅以遠往復乗車券(3 日間有効)	1,600	

信楽高原鉄道および近江鉄道の連携による料金負担軽減策等の例（平成 28 年）

名称	概要	料金
びわこ京阪奈フリーきっぷ	信楽高原鉄道および近江鉄道全線乗り放題(発売日当日限り有効)※土曜、日曜および祝日のみ	1,030

②情報提供による利用促進

○ホームページやチラシ、パンフレットの作成などにより情報を提供

鉄道事業者のホームページなどでダイヤや運賃、お得な情報等の情報を提供するとともに、チラシやパンフレットを作成するなど、情報提供による利用促進を実施しています。

チラシやパンフレット



2-3-3 バス

(1) 甲賀市コミュニティバス

①甲賀市全体

- 甲賀市コミュニティバスは、市全域にわたり運行
- それぞれの地域で異なる名称（愛称）で運行
- 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

甲賀市コミュニティバスは、旧5町の運行エリア等を継承する形で市全域にわたって運行しており、それぞれの地域で異なる名称（愛称）となっています。

また、地域住民とともに今後の地域公共交通に関する議論や検討が進められています。

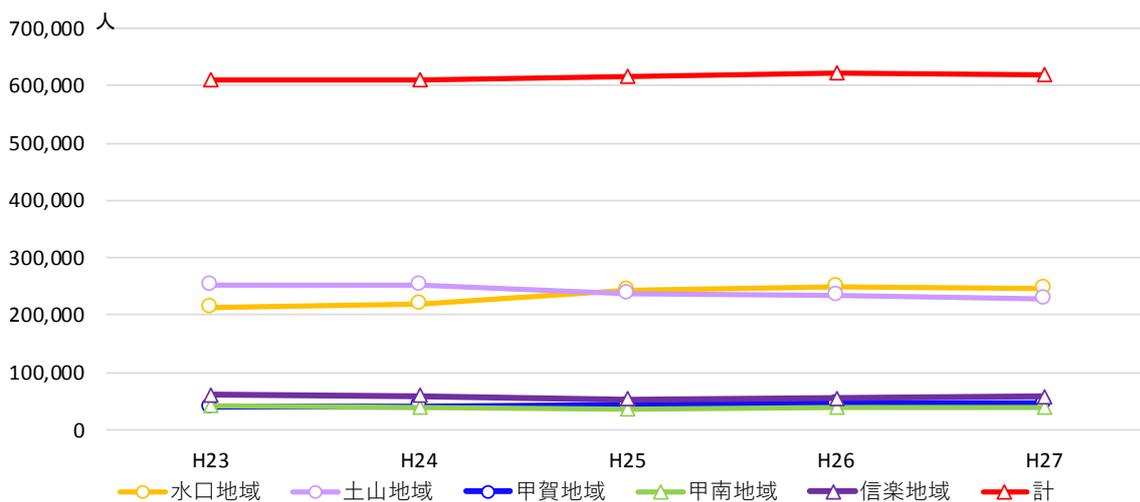
路線一覧（甲賀市コミュニティバス）

地域	バス名・ルート	
水口	は一とバス	◆八田ルート ◆和野・中畑ルート ◆伴谷ルート ◆広野台ルート ◆柏木巡回ルート ◆三雲・広野台ルート ◆三雲・市役所ルート ◆広野台・八田・下田ルート ◆宇川・高山巡回 ◆貴生川巡回 ◆貴生川駅・甲賀病院ルート ◆みなくちデマンドバス
土山	あいくるバス	◆土山本線 ◆大河原線 ◆大澤・土山北巡回線 ◆末田・大野小学校巡回線 ◆山内巡回線 ◆甲南線 ◆あいこうかデマンドバス ◆おおのデマンドバス
甲賀	ハローバス	◆広域水口線 ◆佐山線 ◆大原線 ◆油日線
甲南	ハローバス	◆希望ヶ丘・水口線 ◆北線 ◆南線 ◆東線 ◆南線 ◆西線 ◆環状線
信楽	信楽高原バス	◆田代・畑・陶芸の森巡回ルート ◆朝宮ルート ◆多羅尾ルート ◆宮町巡回ルート ◆江田巡回ルート ◆コミタク神山線

○利用者数は水口地域や土山地域で特に多く、全体的にはやや増加傾向

利用者数は、水口地域や土山地域で特に多くなっており、全体的にはやや増加傾向となっています。

地域別利用者数の推移（甲賀市コミュニティバス）



地域	H23	H24	H25	H26	H27
水口地域	213,852	219,035	241,788	247,745	246,662
土山地域	252,400	251,164	238,487	232,994	229,514
甲賀地域	39,440	41,299	43,336	46,163	45,814
甲南地域	41,480	39,411	37,076	40,345	38,627
信楽地域	61,222	58,909	53,525	55,322	57,481
計	608,394	609,818	614,212	622,569	618,098

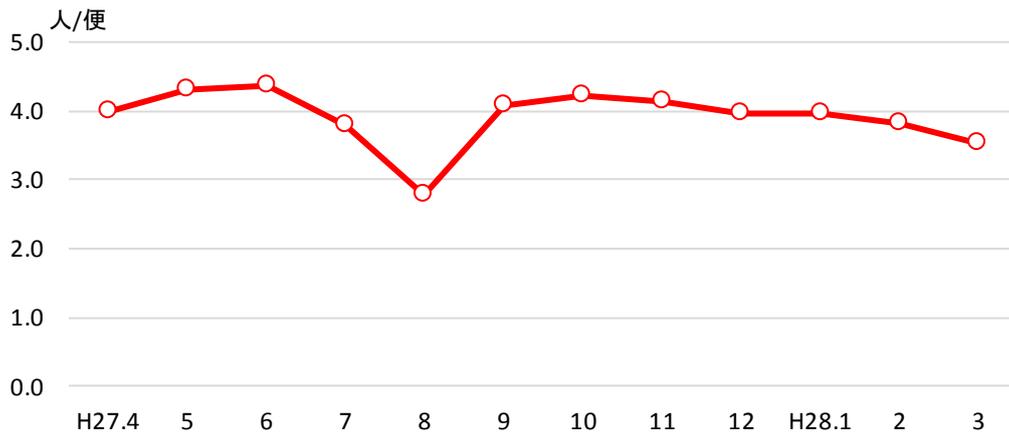
※単位：人

○平成 27 年度の 1 便当たり乗車人員は 3.9 人/便、約 3 割の便は利用者無し

平成 27 年度の 1 便当たり乗車人員は 3.9 人/便となっており、学校の夏休み期間となる 8 月は特に利用が少なくなっています。

また、平成 27 年度の総運行便数に対する、起点から終点まで利用者のいない便数の割合は 32.3%となっており、夏休み期間となる 8 月の割合が高くなっています。(デマンド運行を除く)

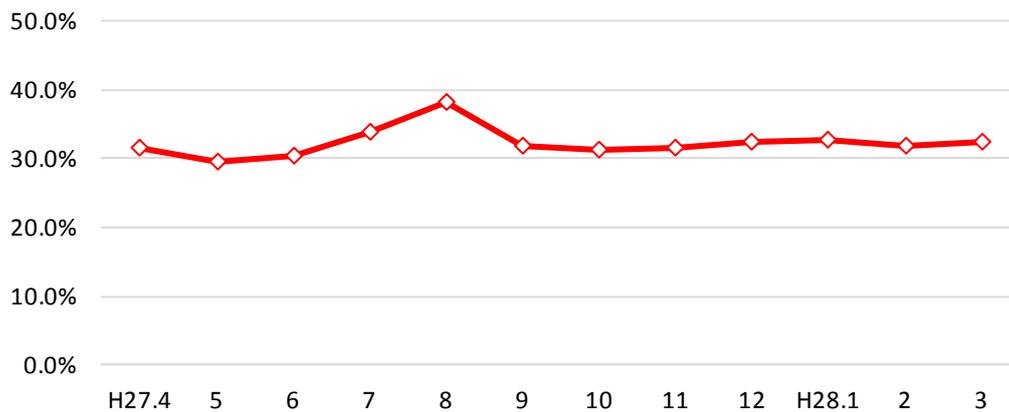
1 便当たり乗車人員の推移 (平成 27 年度、甲賀市コミュニティバス)



年	H27										H28			年度全体
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
1 便当たり乗車人員	4.0	4.3	4.4	3.8	2.8	4.1	4.2	4.1	4.0	4.0	3.8	3.5	3.9	

※単位：人/便

利用者のいない便数の割合の推移 (平成 27 年度、甲賀市コミュニティバス)



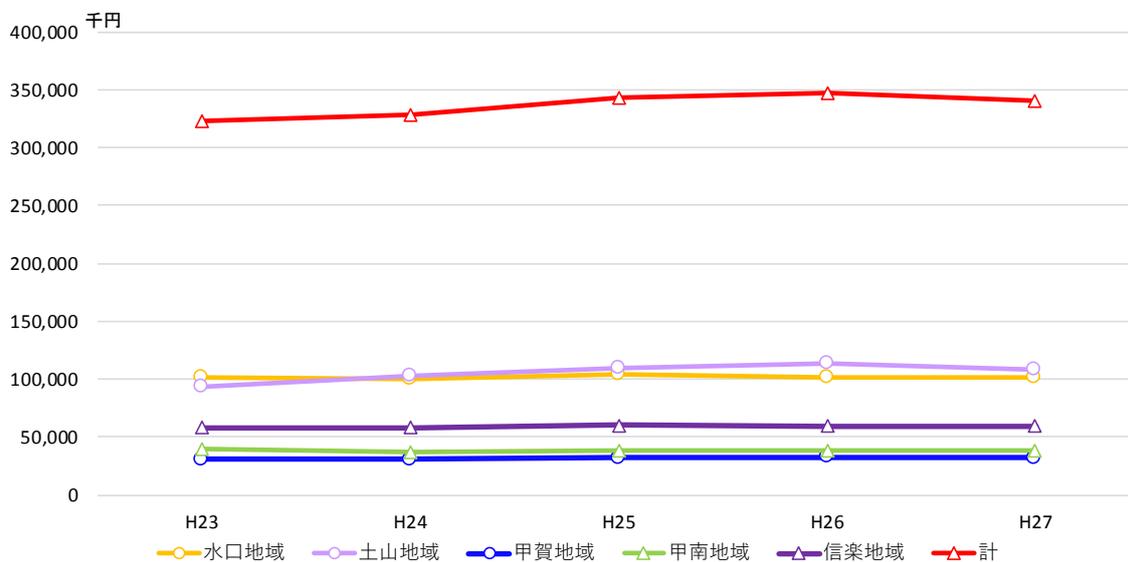
年	H27										H28			年度全体
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
利用者のいない便数の割合	31.7	29.6	30.5	33.8	38.1	31.9	31.1	31.6	32.4	32.8	31.9	32.5	32.3	

※単位：%

○運行経費は水口地域や土山地域で多く全体的にやや増加傾向

運行経費は、水口地域や土山地域で多くなっており、全体的にはやや増加傾向となっています。

地域別運行経費の推移（甲賀市コミュニティバス）



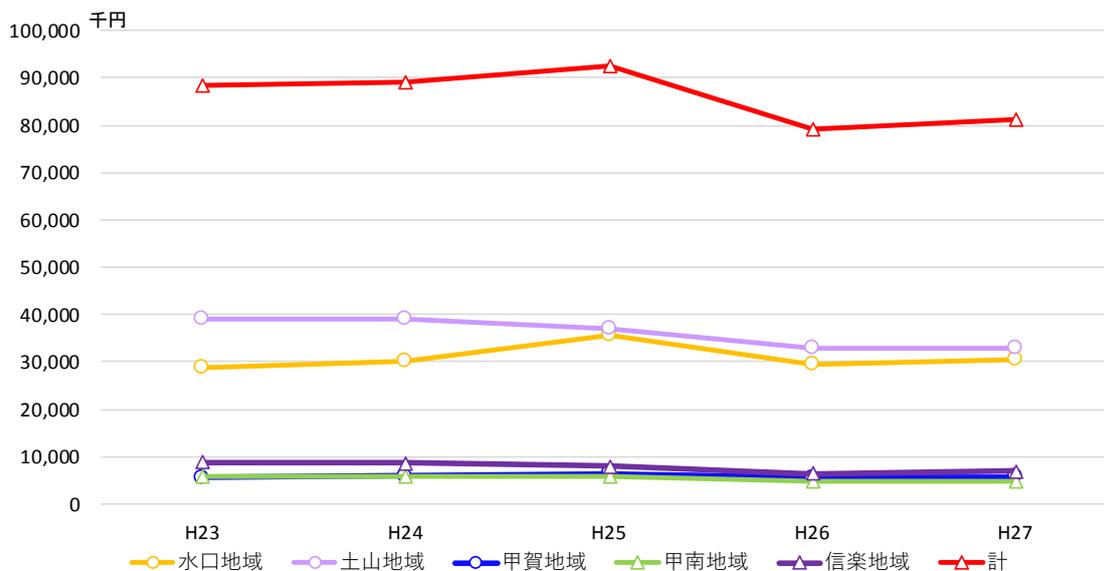
地域	H23	H24	H25	H26	H27
水口地域	101,093	99,629	104,600	102,035	101,719
土山地域	93,086	102,373	109,031	114,184	108,592
甲賀地域	30,623	30,894	32,163	32,827	32,206
甲南地域	39,472	37,597	37,884	38,808	38,659
信楽地域	58,430	58,525	59,976	59,811	59,624
計	322,704	329,018	343,654	347,665	340,800

※単位：千円

○運行収入は水口地域や土山地域で特に多く、全体的には減少傾向

運行収入は、水口地域や土山地域で特に多くなっていますが、全体的には減少傾向となっています。

地域別運行収入の推移（甲賀市コミュニティバス）



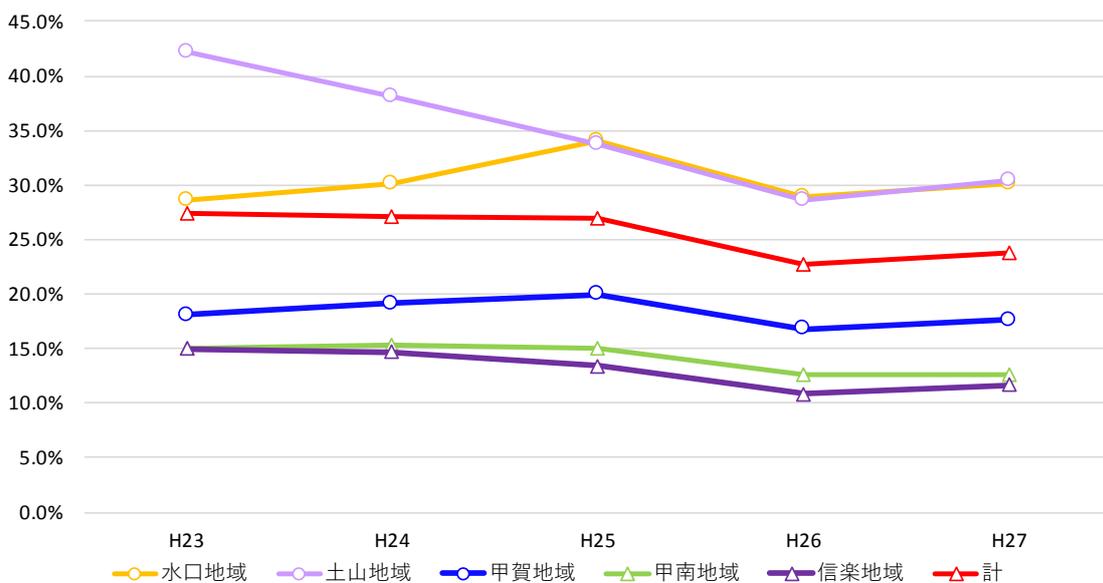
地域	H23	H24	H25	H26	H27
水口地域	28,885	30,002	35,664	29,476	30,610
土山地域	39,216	38,958	36,857	32,751	33,030
甲賀地域	5,531	5,923	6,418	5,527	5,685
甲南地域	5,944	5,747	5,714	4,901	4,859
信楽地域	8,768	8,600	8,032	6,468	6,967
計	88,344	89,230	92,685	79,123	81,151

※単位：千円

○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

収支率は、水口地域や土山地域で約 30%と高くなっていますが、他の地域では低くなっています。

地域別収支率の推移（甲賀市コミュニティバス）

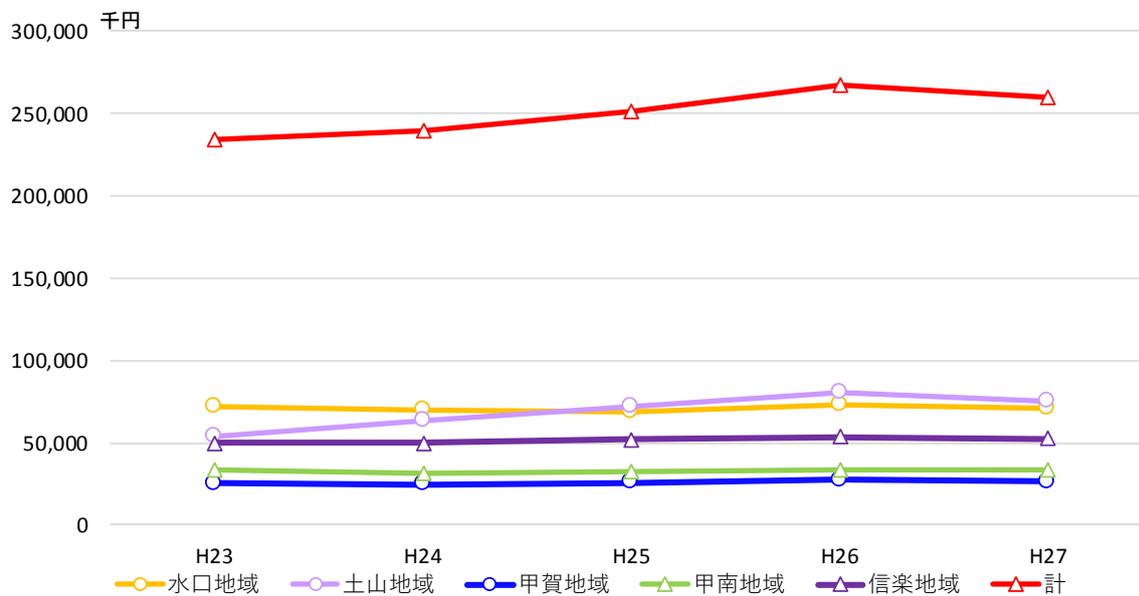


地域	H23	H24	H25	H26	H27
水口地域	28.6%	30.1%	34.1%	28.9%	30.1%
土山地域	42.1%	38.1%	33.8%	28.7%	30.4%
甲賀地域	18.1%	19.2%	20.0%	16.8%	17.7%
甲南地域	15.1%	15.3%	15.1%	12.6%	12.6%
信楽地域	15.0%	14.7%	13.4%	10.8%	11.7%
計	27.4%	27.1%	27.0%	22.8%	23.8%

○運行補助は水口地域や土山地域で特に多く、全体的には増加傾向

運行補助は、水口地域や土山地域で特に多くなっており、全体的には増加傾向となっています。

地域別運行補助の推移（甲賀市コミュニティバス）



地域	H23	H24	H25	H26	H27
水口地域	72,182	69,599	68,896	72,520	71,071
土山地域	53,865	63,409	72,170	80,676	75,556
甲賀地域	25,069	24,952	25,728	27,278	26,502
甲南地域	33,518	31,843	32,162	33,896	33,792
信楽地域	49,645	49,909	51,923	53,323	52,641
計	234,279	239,712	250,879	267,693	259,562

※単位：千円

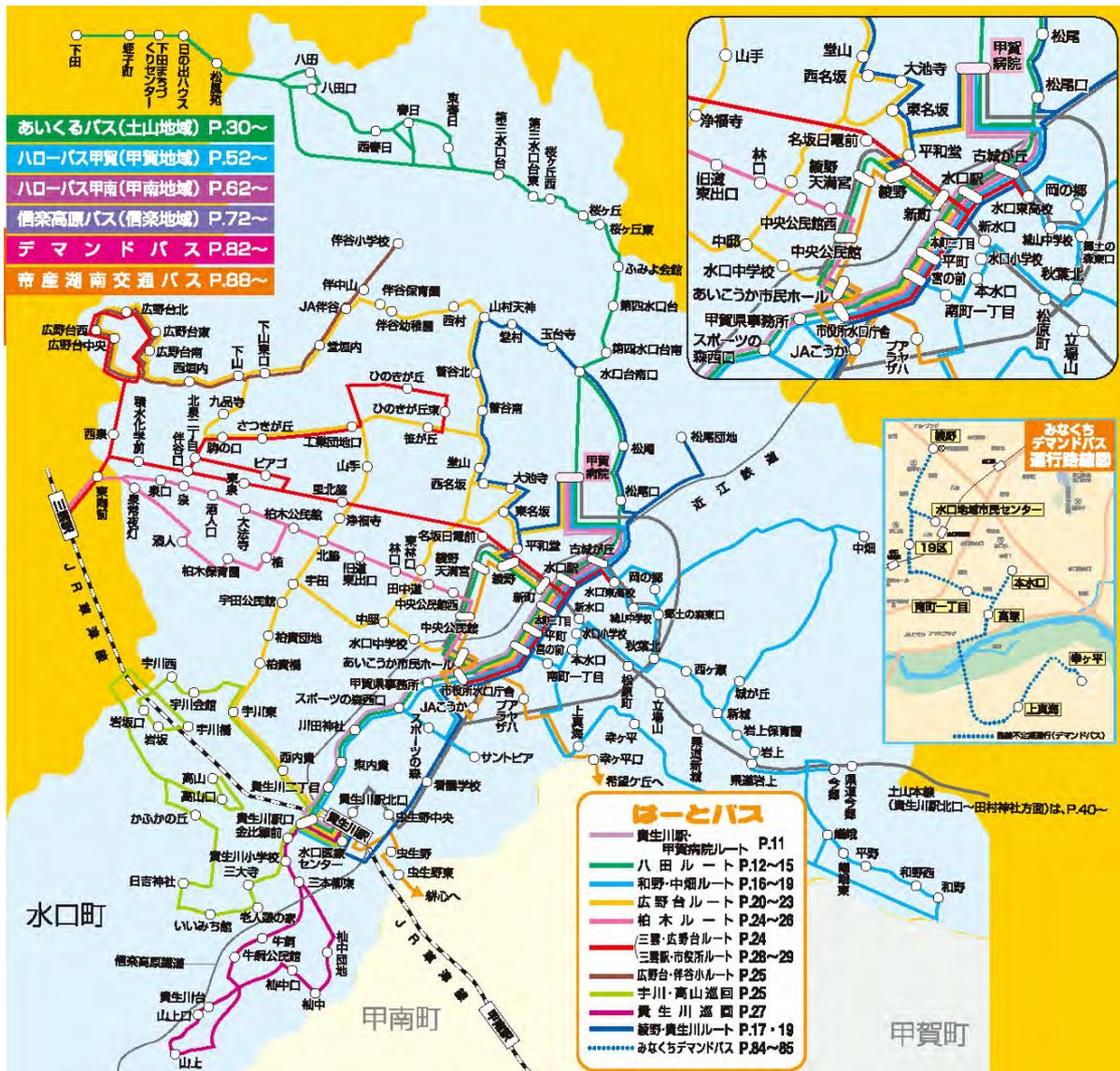
②水口地域（はーとバス）

- 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
- 「八田ルート」の利用者数が多い
- 「八田ルート」や「広野台ルート」、「伴谷ルート」等で利用者数が増加

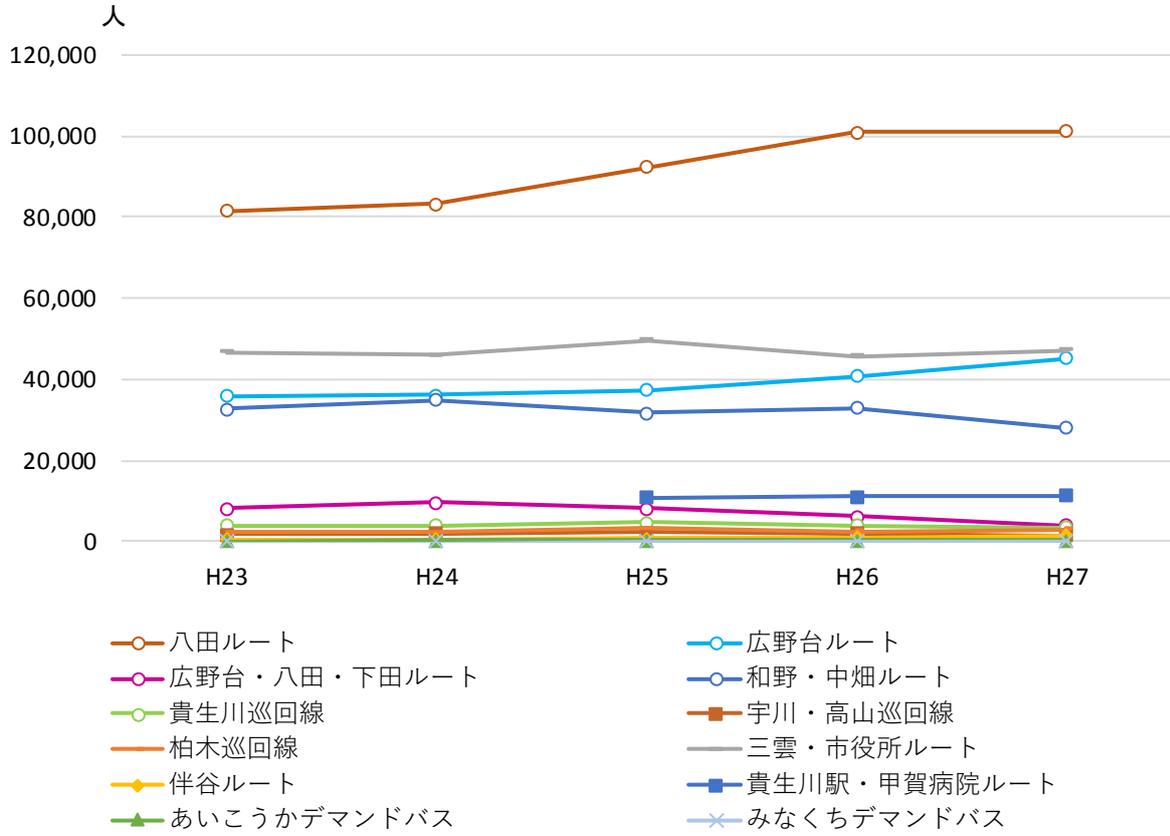
水口地域では、「はーとバス」を運行しています。また、貴生川駅～市役所水口庁舎～水口駅～甲賀病院間に多くの路線が乗り入れており、重複した運行となっています。

利用者数は、「八田ルート」が最も多く、「みなくちデマンドバス」の利用が非常に少なくなっています。また、「八田ルート」や「広野台ルート」、「伴谷ルート」等で増加しています。

路線図（水口地域）



ルート別利用者数の推移（水口地域）



路線・ルート名	H23	H24	H25	H26	H27
八田ルート	81,660	83,228	92,412	100,932	101,063
広野台ルート	35,928	36,191	37,451	40,726	45,152
広野台・八田・下田ルート	8,212	9,748	8,289	6,291	3,971
和野・中畑ルート	32,658	34,990	31,711	32,916	28,046
貴生川巡回線	3,885	4,003	4,802	3,943	3,516
宇川・高山巡回線	1,809	1,957	2,177	1,941	1,652
柏木巡回線	2,366	2,189	3,287	2,505	3,067
三雲・市役所ルート	46,676	45,843	49,545	45,841	47,087
伴谷ルート	521	682	823	1,093	1,476
貴生川駅・甲賀病院ルート			11,078	11,154	11,293
あいこうかデマンドバス ※平成 28 年 4 月より廃止	136	203	204	390	316
みなくちデマンドバス	1	1	9	13	23
水口地域 合計	213,852	219,035	241,788	247,745	246,662

※単位：人

③土山地域（あいくるバス）

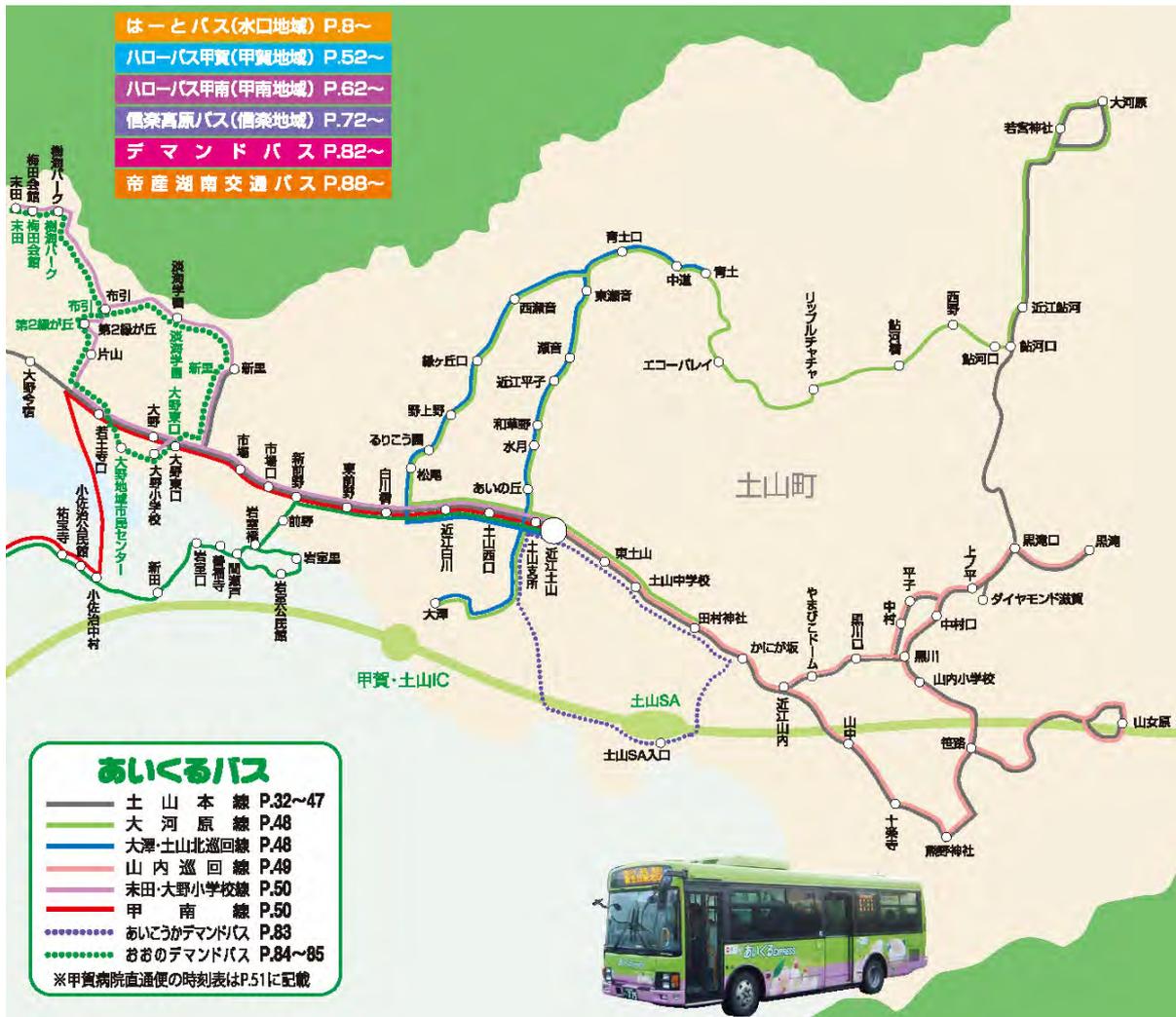
- 「近江土山」バス停を中心に、国道1号線を多くが運行
- 「土山本線」の利用者数が多い
- 「甲南線」や「大河原線」、「あいこうかデマンドバス」で利用者数が増加
- 「あいくるバス」の多くは小学生や中学生、高校生の通学的手段として利用

鉄道のない土山地域では、「あいくるバス」を運行しており、「近江土山」バス停を中心に、国道1号線を多くの路線が運行しています。

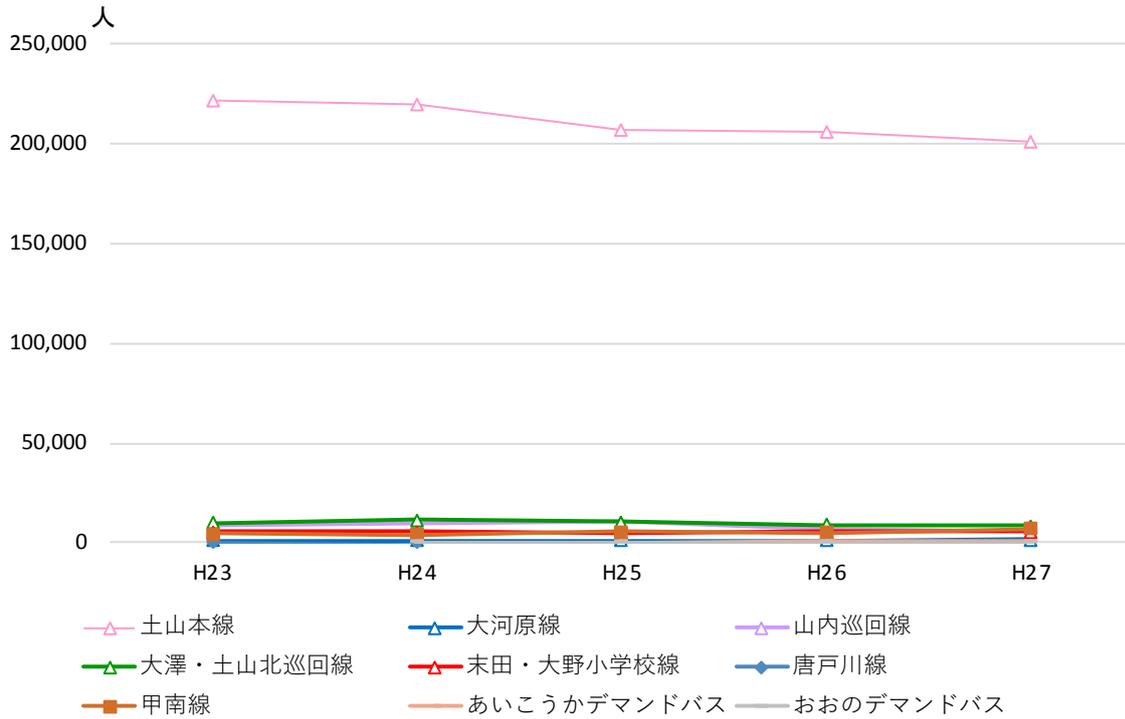
利用者数は、「土山本線」が最も多くなっています。また、「甲南線」や「大河原線」、「あいこうかデマンドバス」の利用は増加していますが、その他の路線では減少傾向となっています。

「あいくるバス」の多くは小学生や中学生、高校生の通学的手段としての利用であり、平日・休日ダイヤのほかに、学校休校日のダイヤも編成しています。平成28年7月の平日・休日・学校休校日の利用者数は、平日平均で687人/日、休日平均で274人/日、学校休校日平均で406人と大きな差が出ています。

路線図（土山地域）



ルート別利用者数の推移（土山地域）



路線・ルート名	H23	H24	H25	H26	H27
土山本線	222,221	219,730	206,910	205,590	201,338
大河原線	1,119	1,236	826	883	1,476
山内巡回線	8,919	9,443	10,309	6,498	5,576
大澤・土山北巡回線	9,993	11,196	10,237	9,065	8,382
末田・大野小学校線	5,595	5,571	4,787	5,364	5,249
唐戸川線	10	2			
甲南線	4,543	3,986	5,345	5,178	6,992
あいこうかデマンドバス			73	416	501
おおのデマンドバス			0	0	0
土山地域 合計	252,400	251,164	238,487	232,994	229,514

※単位：人

④甲賀地域（ハローバス）

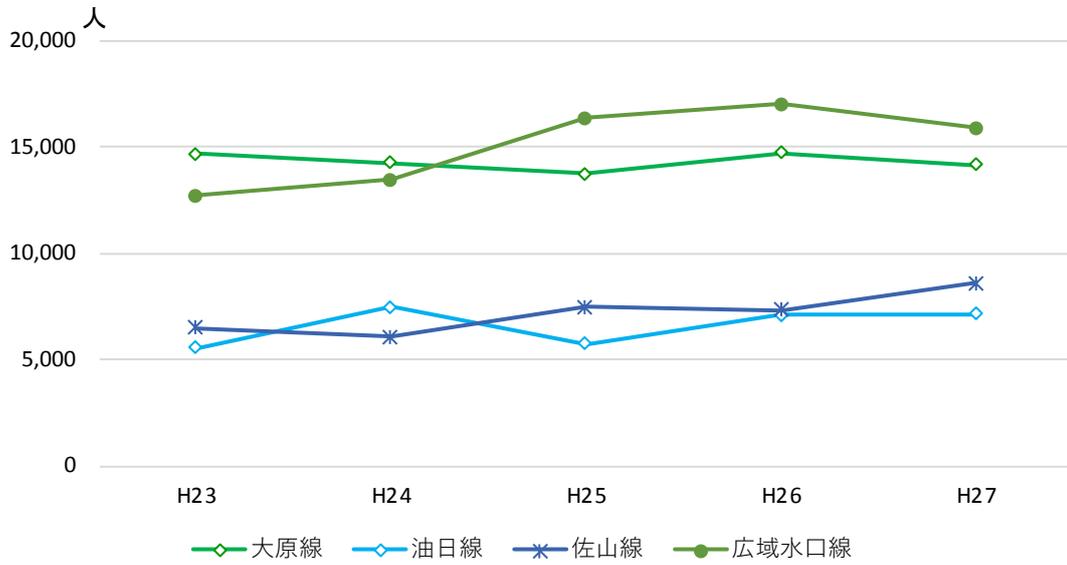
- 甲賀駅や寺庄駅を中心に運行
- 「広域水口線」や「大原線」の利用者数が多い
- 「佐山線」や「広域水口線」は増加傾向、その他の路線はほぼ横ばい

甲賀地域では、「ハローバス」を運行しており、甲賀駅や寺庄駅を中心に運行しています。利用者数は、「広域水口線」や「大原線」が多くなっています。また、「佐山線」や「広域水口線」は増加傾向となっていますが、その他の路線ではほぼ横ばいとなっています。

路線図（甲賀地域）



ルート別利用者数の推移（甲賀地域）



路線・ルート名	H23	H24	H25	H26	H27
大原線	14,698	14,277	13,742	14,730	14,193
油日線	5,554	7,491	5,746	7,091	7,132
佐山線	6,481	6,070	7,471	7,318	8,580
広域水口線	12,707	13,461	16,377	17,024	15,909
甲賀地域 合計	39,440	41,299	43,336	46,163	45,814

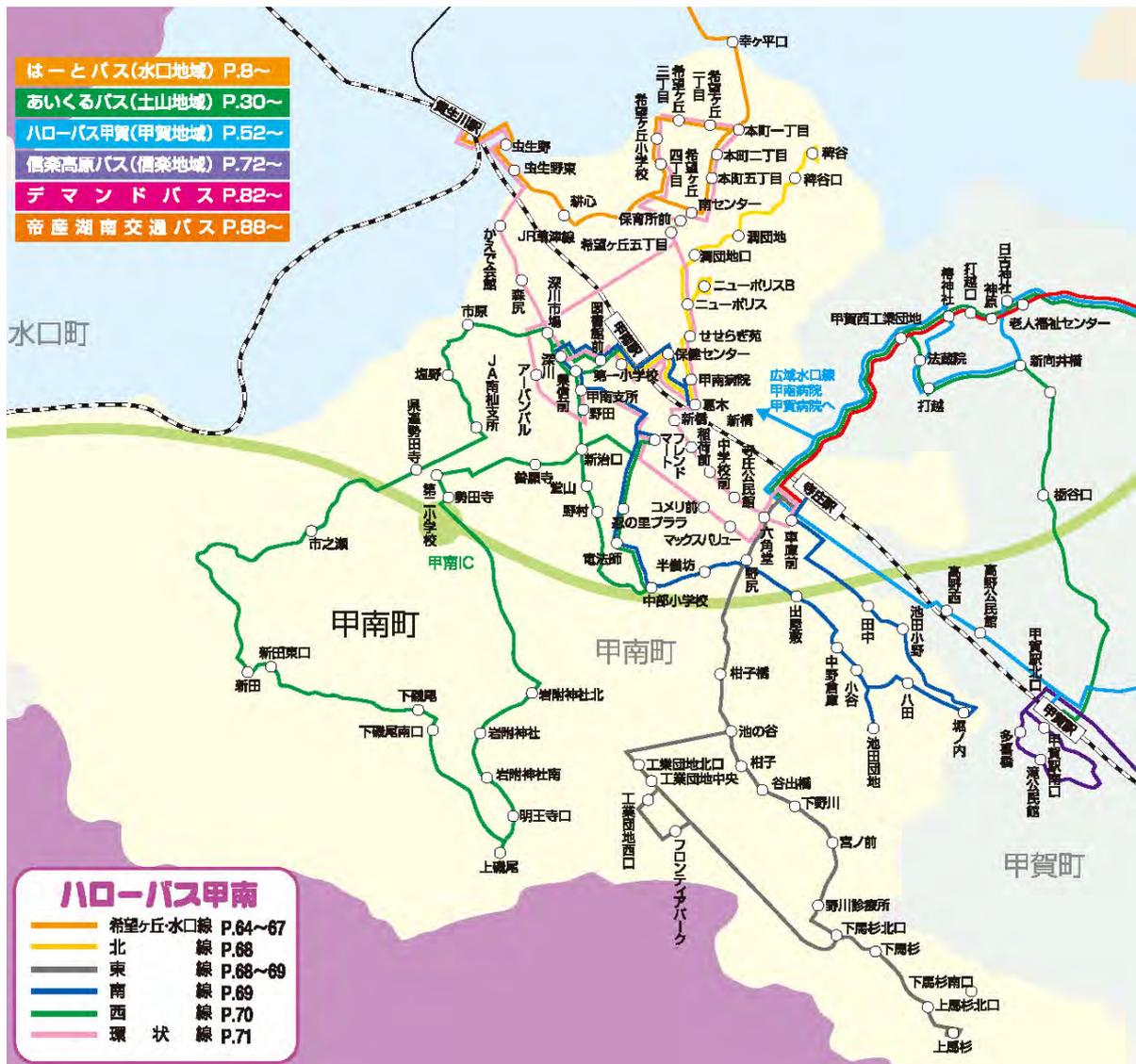
※単位：人

⑤甲南地域（ハローバス）

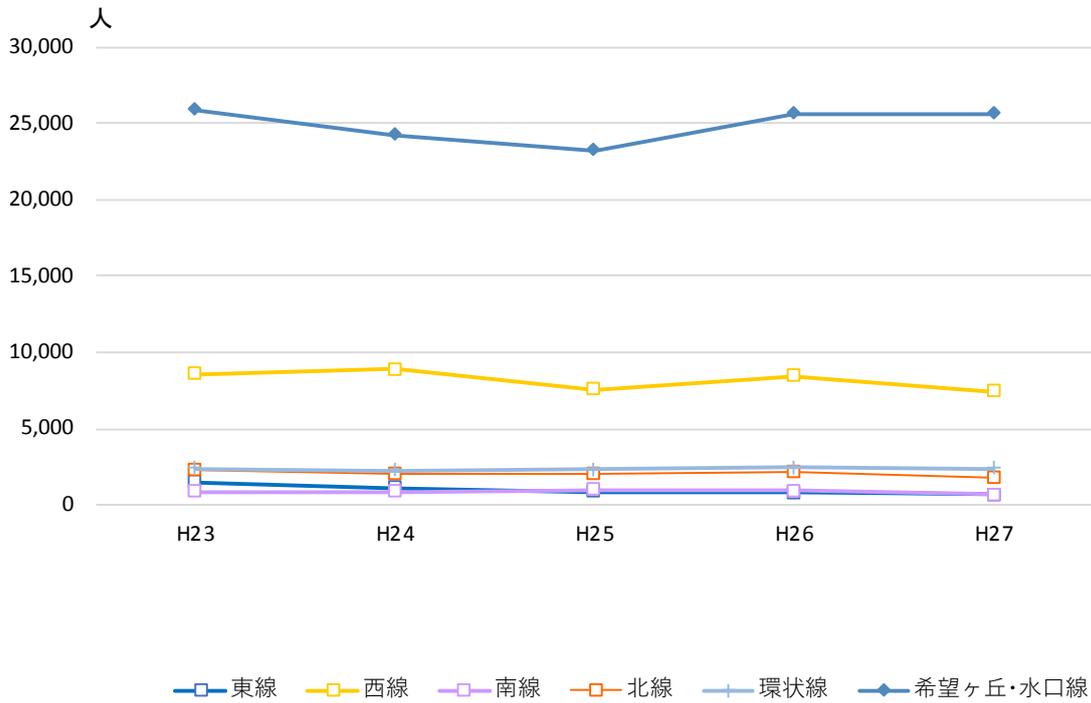
- 甲南駅や寺庄駅を中心に運行
- 「希望ヶ丘・水口線」の利用者数が多い
- 「希望ヶ丘・水口線」は増加傾向、その他の路線ではほぼ横ばい

甲南地域では、「ハローバス」を運行しており、甲南駅や寺庄駅を中心に運行しています。利用者数は、「希望ヶ丘・水口線」が最も多くなっています。また、「希望ヶ丘・水口線」は増加傾向となっていますが、その他の路線ではほぼ横ばいとなっています。

路線図（甲南地域）



ルート別利用者数の推移（甲南地域）



※単位：人

⑥信楽地域（信楽高原バス）

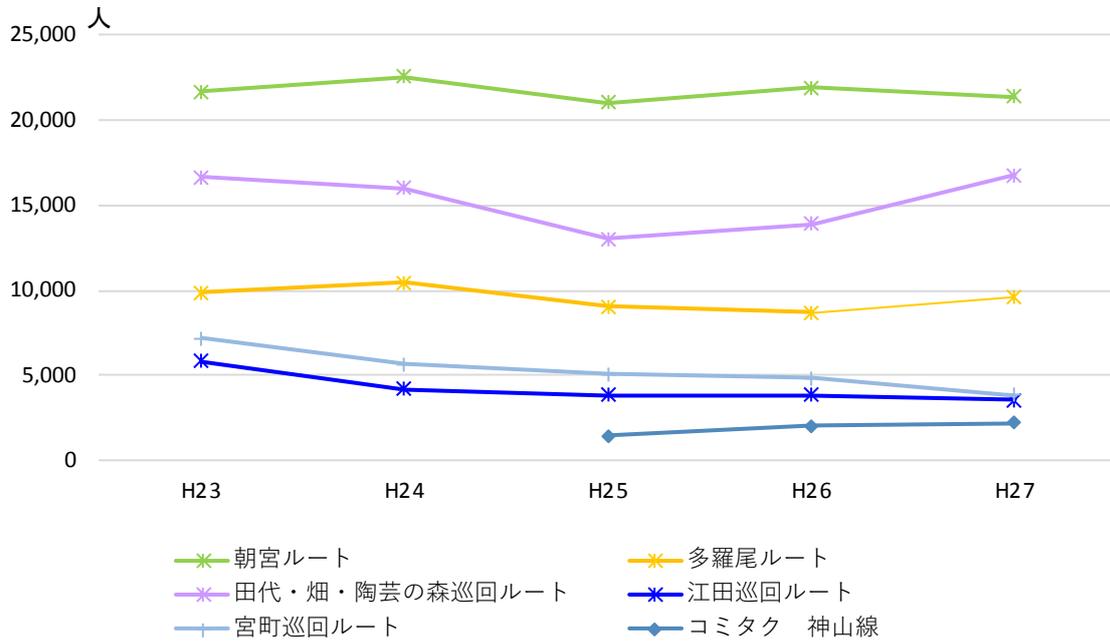
- 信楽駅を中心に運行
- 「朝宮ルート」や「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」の利用者数が多い
- 「朝宮ルート」や「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」、「多羅尾ルート」は利用者数がほぼ横ばい、その他の路線ではやや減少傾向

信楽地域では、「信楽高原バス」を運行しており、信楽駅を中心に運行しています。利用者数は、「朝宮ルート」や「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」で多くなっています。また、「朝宮ルート」や「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」、「多羅尾ルート」はほぼ横ばいとなっていますが、その他の路線ではやや減少傾向となっています。

路線図（信楽地域）



ルート別利用者数の推移（信楽地域）



※単位：人

(2) 帝産湖南交通

○信楽駅やミホミュージアムからJR石山駅を結ぶ路線を運行

帝産湖南交通のバスが、信楽駅やミホミュージアムからJR石山駅を結ぶ路線を運行されています。

帝産湖南交通の運行状況

路線名	出発	行先	平日		土日祝	
			本数	計	本数	計
信楽線	信楽駅発	田神車庫行	1	3	1	3
	田神車庫発	信楽駅行	2		2	
ミホー信楽線	ミホミュージアム発	信楽駅行	2	2	2	2
	—	—	—		—	
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	ミホミュージアム行	5		7	

※資料：帝産湖南交通 HP

(3) 高速バス

○新名神高速道路土山サービスエリアの高速バスの停留所設置により、京阪神方面や東海地方、東京方面への利便性が向上

新名神高速道路土山サービスエリア内に、高速バスの停留所が設置されており、京阪神方面や東海地方、東京方面への利便性が向上しています。

高速バスの運行状況

行先(上り)	土山発	土山着	行先(下り)	土山発	土山着
近鉄四日市	10	10	京都駅烏丸口	4	4
津駅	3	3	京都駅八条口	9	9
名古屋駅	9	9	大阪駅前(梅田)	1	1
横浜駅	1	1	新大阪駅北口	3	3
東京駅	2	2	大阪駅JR高速バスターミナル	—	2(3)
			三宮バスターミナル	3	3
			三宮・ポートピアホテル	3	3

※()は土日祝の数値

※資料：インターネット調べ

(4) 甲賀市コミュニティバスの利用促進等活動状況

①料金負担軽減策による利用促進

- 回数券や定期券、1日フリー乗車券の販売のほか、無料乗車券交付事業を実施
- 無料乗車券の利用者数は増加

本市では、回数券や定期券、1日フリー乗車券の販売のほか、高齢者や障がい者等を対象として、無料乗車券交付事業として無料乗車券を交付し、健康づくりに向けた外出支援策とあわせ、甲賀市コミュニティバスの利用促進を図っています。

無料乗車券の利用者数は増加しており、平成27年度には延べ約9.9万人の利用があります。

甲賀市コミュニティバス利用料金

運賃表		一 般		身体知的精神障がい者の方(手帳提示)		
		中学生以上	小学生以下	中学生以上	小学生以下	
普通運賃		250円	130円	130円	70円	
回数券(15枚綴)		3,000円	1,500円	1,500円	750円	
定期	通勤 一般	1ヶ月	7,500円	—	5,250円	
		3ヶ月	21,380円	—	14,970円	
		6ヶ月	40,500円	—	28,350円	
	通学	1ヶ月	5,500円	2,000円	3,850円	2,000円
		3ヶ月	15,680円	5,700円	10,980円	5,700円
		6ヶ月	29,700円	10,800円	20,790円	10,800円
フリー乗車券	コミュニティバス 1日券	500円	250円	250円	130円	
	信楽高原鐵道+コミュニティバス 1日券	1,200円	600円	600円	300円	

※大人と同伴の場合、小学生未満の幼児1人は無料。1歳未満の乳児は無料
 ※信楽高原バスの一部区間については運賃が異なる

無料乗車券交付事業対象者

- (1) 甲賀市内に住所を有する満80歳以上の高齢者の方
- (2) 甲賀市内に住所を有する
 - 身体障害者手帳1～3級手帳保持者の方 療育手帳保持者の方
 - 精神障害者保健福祉手帳保持者の方
 - 戦傷病者手帳保持者の方で、特別項症、第1～第3項症の方。

無料乗車券利用状況

地域	H26			H27		
	高齢者	障がい者	計	高齢者	障がい者	計
水口地域	13,483	19,554	33,037	17,767	25,134	42,901
土山地域	6,670	8,143	14,813	9,967	11,750	21,717
甲賀地域	4,056	2,130	6,186	5,571	4,153	9,724
甲南地域	6,387	2,468	8,855	7,980	4,653	12,633
信楽地域	4,666	2,123	6,789	6,332	5,646	11,978
計	35,262	34,418	69,680	47,617	51,336	98,953

※単位：人

②周知活動による利用促進

○イベントの開催など、バス事業者独自の周知・利用促進活動を実施

平成28年に開催された「2016バスの日まつり in びわこ」では、滋賀県内各地のコミュニティバス等のバス車両が一堂に会し、各種イベントを実施するなど、利用促進に向けた周知活動が実施されています。また、バスツアーチラシには、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、バス事業者独自の周知・利用促進活動が実施されています。

周知活動による利用促進例

バスの日まつり in びわこ 2016

「公共交通機関の利用促進に向けて！」
各バス事業者・バスをご利用ください。

★バス車両の展示 ★模擬店
★お絵かきバス ★風船無料配布
★バスグッズ・廃品、土産の販売

チラシお持ちの方、お来場のお子様は、抽選で素敵なグッズが当たります！

【路線バスのご案内】

■ JR 東海道本線守山駅より25分	■ JR 湖西線堅田駅より10分
【ワフォーレ若狭川】行き 【ピエリ守山】下車 ● 9:10 ● 10:00・30 ● 11:45 ● 12:30 ● 13:00	【ワフォーレ若狭川】行き 【ピエリ守山】下車 ● 9:10 ● 10:11 ● 11:15 ● 13:00 ● 40 ● 45 ● 45 ● 45

カッコいいバスや、かわいいキャラクターもぜひぞろぞろ!

平成28年9月10日(土) 10時~15時
(小雨決行・荒天中止)

にしよ びわこピエリ守山 守山市今浜町2620-5 (屋外駐車場C・M・N (びわ湖側))

主催：滋賀県バス協会・加盟事業者
後援：近畿運輸局滋賀運輸支庁、滋賀県、滋賀県警察本部、大津市、守山市
協力：守山市観光物産協会、堅田観光協会



※資料：滋賀バス株式会社提供

バスツアーチラシへの甲賀市コミュニティバス情報掲載

5月 2日(土) 17,500円	5月 4日(月) 11,000円	5月 8日(金) 11,000円
4月 4日(土) 17,500円	※食事はありません ※「またはSへ「リゾートライン」を利用していただく場合があります。 (大人1回260円、小人1回130円)	

地元 滋賀のお出かけ情報 Vol.4

甲賀流忍術屋敷 (甲賀市)

甲賀忍者五十三家の筆頭格にあたる望月出雲守の屋敷として300年前に建てられました。外見は普通の屋敷と変わりませんが、内部には忍者の住まいにふさわしく、どんでん返しや落とし穴などの仕掛けが施されています。

《アクセス》JR甲南駅よりハローバスで約11分
バス停「忍の里プラザ」下車 徒歩5分

コミュニティバスについてのお問合せ先
滋賀バス(株) TEL:0748-72-5611

※資料：滋賀バス株式会社提供

③情報提供による利用促進

○ホームページや時刻表の作成などにより情報を提供

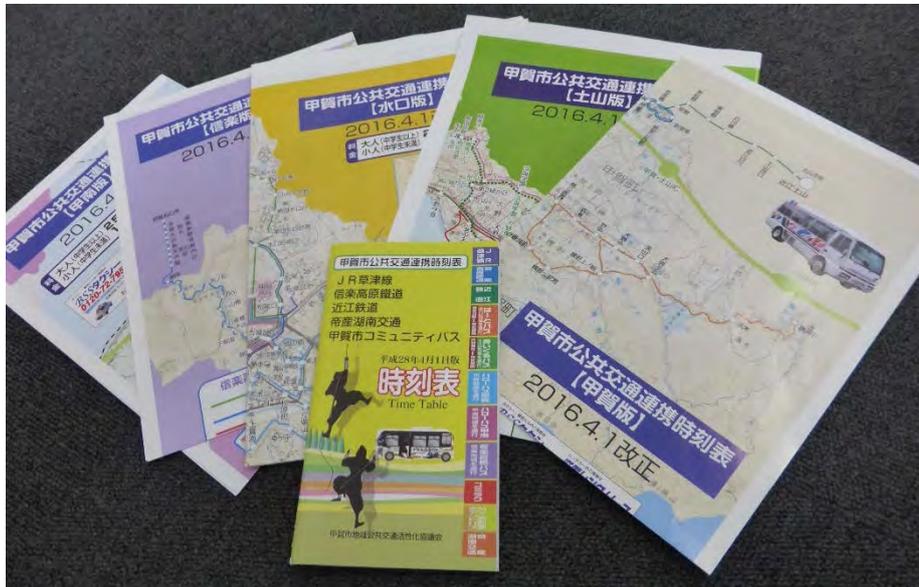
市やバス運行事業者のホームページなどでバスの情報を提供しています。

また、市では地域ごとの時刻表を作成するなど、情報提供による利用促進を実施しています。

ホームページ（左：甲賀市、右：株式会社シガ・エージェントシステム）



時刻表（各地域版時刻表）



2-3-4 障がい者支援・高齢者福祉

- 障がい者や高齢者の移動を支援するため、「障害者福祉車両助成事業」や「介護認定者福祉車両運賃助成事業」、「移送サービス事業」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

本市では、障がい者や高齢者の移動を支援するため、「障害者福祉車両助成事業」や「介護認定者福祉車両運賃助成事業」、「移送サービス事業」を実施しています。

また、甲賀市コミュニティバスの車両については、バリアフリー未対応車両を一部運行していることから、ノンステップバス車両等へ順次更新（平成26年度に3台、平成27年度に2台）し、バリアフリー化を促進しています。

障害者福祉車両助成事業

対象者	身体障害者手帳1～3級、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者特別項症～第3項症で本人所得税非課税の方
助成額	年間18,000円
利用できる交通機関	指定タクシー業者、甲賀市コミュニティバス、信楽高原鐵道
備考	・認定者数614人(平成27年8月時点) ・移送サービス事業、介護認定者福祉車両運賃助成事業および障害者自動車燃料費補助事業との併用不可

介護認定者福祉車両運賃助成事業

対象者	要支援以上の認定を受けた在宅の方で、かつ住民税非課税世帯の方
助成額	要支援1から要介護1の方:年間18,000円の助成券交付 要介護2から要介護5の方:年間60,000円の助成券交付
利用できる交通機関	指定タクシー業者、甲賀市コミュニティバス、信楽高原鐵道
備考	・移送サービス事業、障害者福祉車両運賃助成事業および障害者自動車燃料費補助事業との併用不可

移送サービス事業

対象者	寝たきり等で公共交通機関の利用が困難な在宅の65歳以上の高齢者で介護保険料第1段階から第5段階の方。(市民税非課税の方)
費用	無料
利用できる交通機関	リフトカーで自宅から市内の医療機関まで送迎
備考	・介助が必要な方は、介護者の同乗が必要 ・介護認定者、障害者福祉車両運賃助成事業および障害者自動車燃料費補助事業との併用不可

バリアフリー対応車両



2-4 アンケート調査

2-4-1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

○回収数 2,333 名、回収率 46.5%

甲賀市コミュニティバスをはじめ、市内各地域で運行されている公共交通について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上のための基礎資料とするために、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

また、アンケート調査票の配布に際しては、調査への協力をお願いする「案内文」のほか、甲賀市コミュニティバスの情報を記載した「情報提供チラシ」を同封し、甲賀市コミュニティバスの周知・啓発を図りました。

調査概要

対象	甲賀市内にお住まいの 5,017 人(18 歳以上無作為抽出)
調査方法	郵送配布し、郵送回収
配布内容	案内文、情報提供チラシ、調査票
回収数	2,333 名(回収率 46.5%)

情報提供チラシ

甲賀市コミュニティバス に乗ろう!

知っていましたか?
甲賀市の各地域でコミュニティバスが運行しています!

- 水口地域の・・・はーとバス
- 土山地域の・・・あいくるバス
- 甲賀地域の・・・ハローバス甲賀
- 甲南地域の・・・ハローバス甲南
- 信楽地域の・・・信楽高原バス
- デマンド運行(予約制)の・・・コミタク、あいごうかデマンドバス など

買いものに、出かけるときに、通勤通学に、みんなのためにバスは走っています!

でも... ○平成 26 年度(2014 年)のバスの収入は約 8 千万円(運行経費の約 2 割)
○バスを利用する人は年々少なくなってきています。
○要望が多い路線でも、使う人が少ないと運行を続けられません!

**コミュニティバスの運行を続けていくためには、
地域のみなさんの支えが必要です!**

- 少しずつでも使って行って、みんなのバスを支えてください!
- 親子やご家族のお出かけにも使ってみてください!
- 行政だけではバスを守っていきません。地域の皆さんも一緒に、「どうすれば、使いやすく快適なバスになるのか」を考え、
みんなで甲賀市コミュニティバスを守り育てていきましょう!

バスの利用料金

●お得な回数券や定期券、1 日フリー乗車券も発売しています!

運賃表	一般		身体障害者補助金の別子乗車券		※大人と同様の場合、小学生未満の幼児 1 人は無料です。 ※1 歳未満の乳児は無料です。 ※信楽高原バスの一部区間については運賃が異なります。
	中学生以上	小学生以下	中学生以上	小学生以下	
普通運賃	250 円	130 円	130 円	70 円	
回数券(15 枚綴)	3,000 円	1,500 円	1,500 円	750 円	
定期券	通勤 1ヶ月	7,500 円	5,250 円		
	3ヶ月	21,380 円	14,970 円		
	6ヶ月	40,500 円	28,350 円		
通学	1ヶ月	5,500 円	2,000 円	3,850 円	2,000 円
	3ヶ月	15,680 円	5,700 円	10,980 円	5,700 円
	6ヶ月	29,700 円	10,800 円	20,790 円	10,600 円
コミュニティバス	1日券	500 円	250 円	250 円	130 円
信楽高原道路 コミュニティバス	1日券	1,200 円	600 円	600 円	300 円

◆甲賀市 HP でも甲賀市コミュニティバスの情報を見ることができます。
<http://www.city.koka.lg.jp/6316.htm>



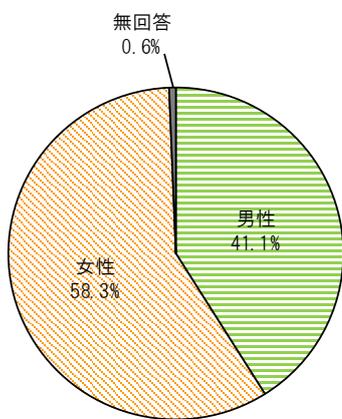
(2) 集計結果

①属性

- 回答者は「女性」が多く、「10代」や「20代」は少ないが全年代から回答
- 職業は「会社員・公務員」や「無職」が多い
- 居住地は「水口地域」が多いが全地域から回答

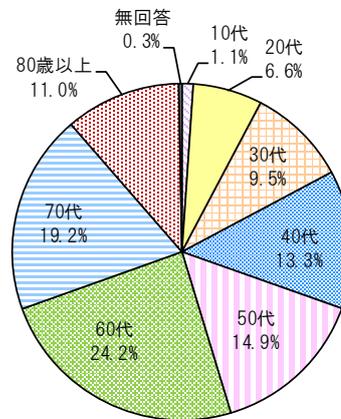
回答者の属性は、「女性」が58.3%と多く、年齢別では「10代」や「20代」の回答は少ないですが、全年代から回答を得ています。また、職業は「会社員・公務員」や「無職」が多く、「水口地域」の回答が多いですが、全地域から回答を得ています。

性別



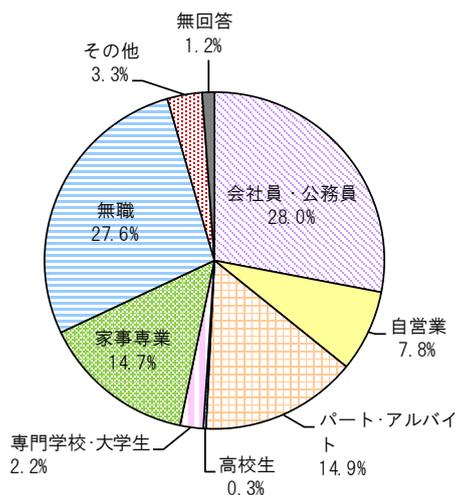
n = 2,330 人
※複数回答による除外 3 人

年齢



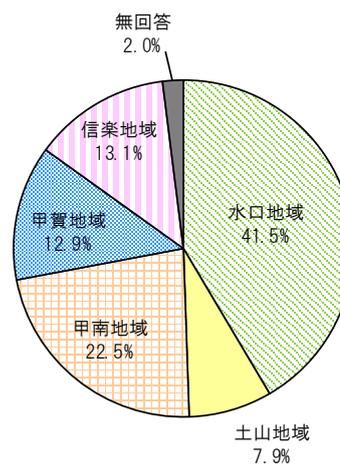
n = 2,331 人
※複数回答による除外 2 人

職業



n = 2,323 人
※複数回答による除外 10 人

居住地



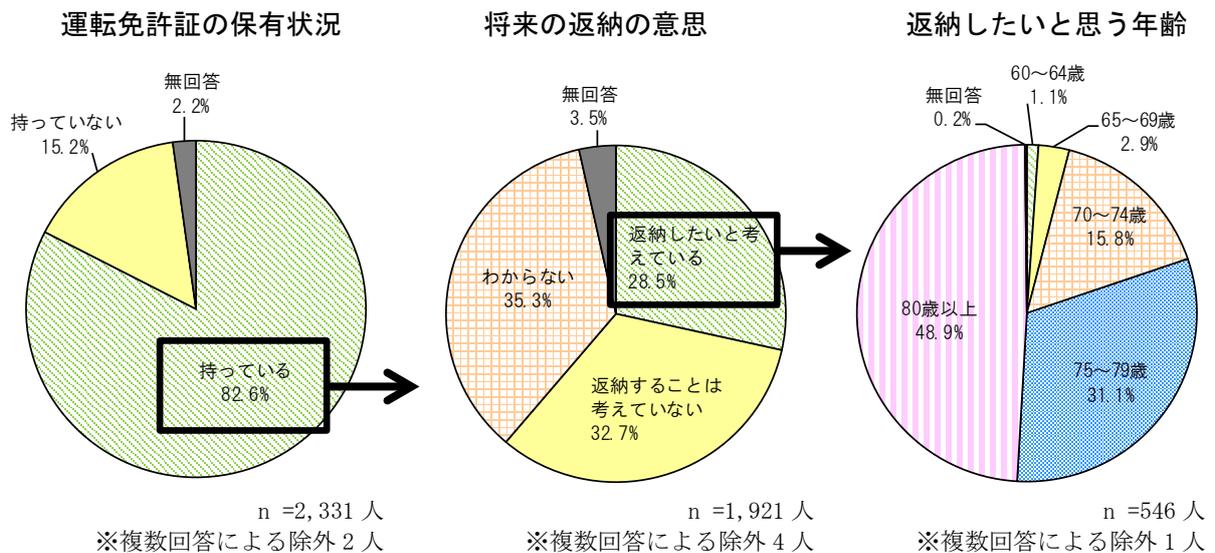
n = 2,333 人

②運転免許証の保有状況

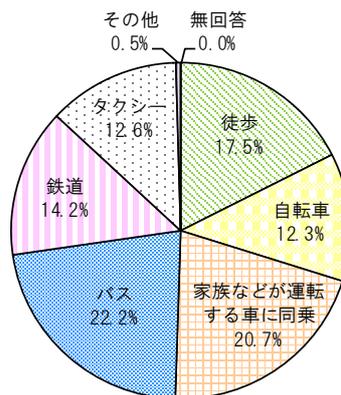
○運転免許証の保有者は約8割で、そのうち約3割に返納意思あり

○返納したいと思う年齢は「80歳以上」が約5割と最も多く、返納後の交通手段は「バス」や「家族などが運転する車に同乗」、「徒歩」が多い

運転免許証の保有状況は、「持っている」が82.6%と多く、そのうち、「返納したいと考えている」方は28.5%となっており、そのうち、返納したいと思う年齢は「80歳以上」が48.9%と最も多くなっています。一方、返納後の交通手段は「バス」が22.2%と最も多く、「家族などが運転する車に同乗」や「徒歩」も多くなっています。



返納後の交通手段



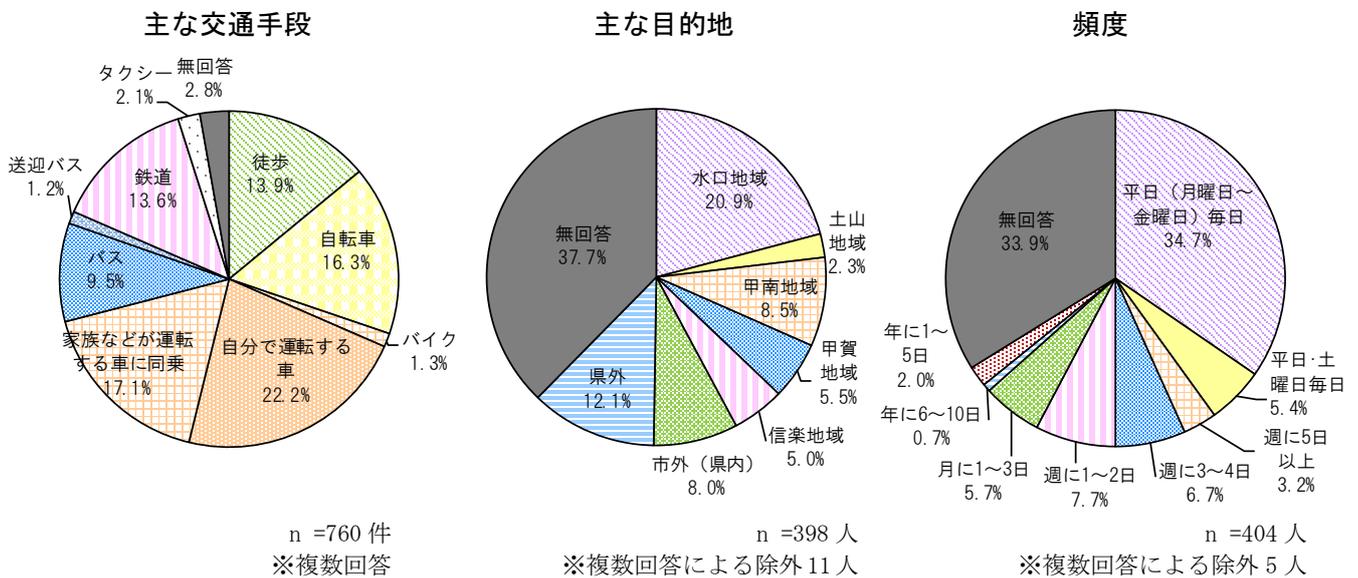
n = 1,762 件
※複数回答

③目的別外出状況

a) 通学

○通学の主な交通手段は、「自分で運転する車」や「家族などが運転する車に同乗」、「自転車」が多い
 ○目的地は「水口地域」が多く、市外・県外では「京都市」が多い
 ○外出頻度は「平日毎日」が多い

通学の主な交通手段は、「自分で運転する車」が22.2%と最も多く、「家族などが運転する車に同乗」「自転車」も多くなっています。また、主な目的地は「水口地域」が多く、市外と県外では「大津市」と「京都市」が多くなっています。外出頻度は「平日毎日」が最も多くなっています。



市外（県内）・県外の具体的な目的地

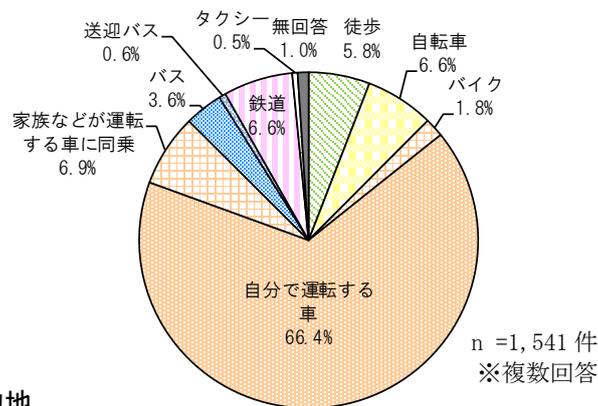
6. 市外（県内）		7. 県外	
目的地	件数	目的地	件数
大津市	8	京都府京都市	25
草津市	4	京都府宇治市	3
彦根市	3	大阪府大阪市	2
湖南市	3	奈良県	2
東近江市	1	大阪府	1
竜王町	1	三重県	1
守山市	1	大阪府茨木市	1
甲賀市	1	京都府	1
計	22	三重県鈴鹿市	1
		三重県伊賀市	1
		三重県亀山市	1
		計	39

b) 通勤

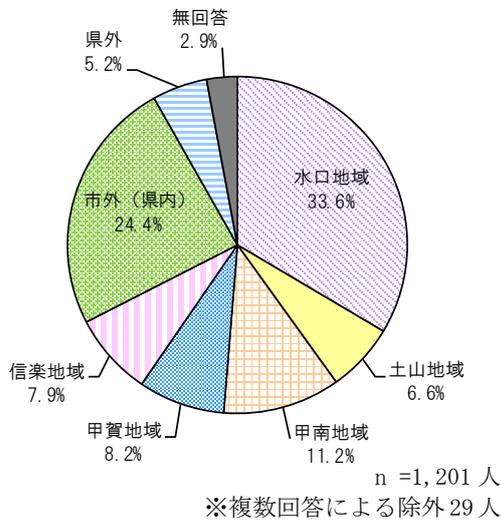
○通勤の主な交通手段は、「自分で運転する車」が多い
 ○目的地は「水口地域」や「市外（県内）」が多く、「湖南市」や「大津市」、「草津市」、「東近江市」のほか、県外の「京都市」も多い
 ○外出頻度は「平日毎日」が多い

通勤の主な交通手段は、「自分で運転する車」が66.4%と最も多くなっています。また、主な目的地は「水口地域」や「市外（県内）」が多く、「湖南市」や「大津市」、「草津市」、「東近江市」、県外では「京都市」が多くなっています。外出頻度は「平日毎日」が最も多くなっています。

主な交通手段



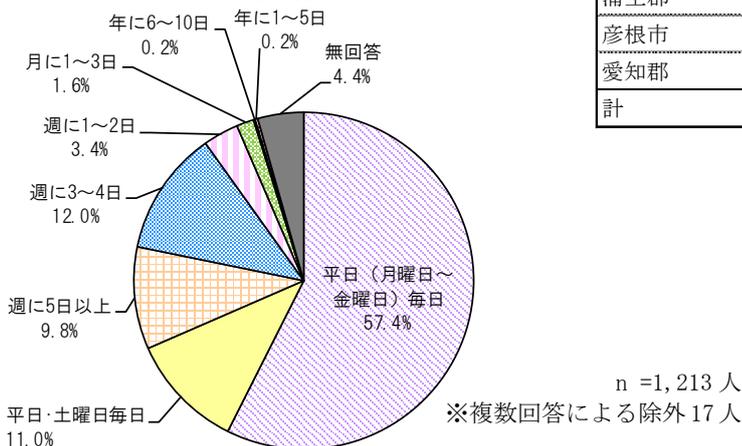
主な目的地



具体的な目的地

6. 市外（県内）		7. 県外	
目的地	件数	目的地	件数
湖南市	115	京都府京都市	26
大津市	39	三重県伊賀市	12
草津市	23	大阪府大阪市	5
東近江市	20	京都府	3
野洲市	18	三重県鈴鹿市	2
栗東市	15	京都府京田辺市	1
日野町	14	京都府城陽市	1
竜王町	10	京都府相楽郡和束町	1
守山市	8	京都府長岡京市	1
近江八幡市	2	京都府綴喜郡	1
長浜市	2	大阪府	1
蒲生郡	1	大阪府摂津市	1
彦根市	1	三重県	1
愛知郡	1	三重県伊勢市	1
計	269	三重県津市	1
		三重県名張市	1
		計	59

頻度

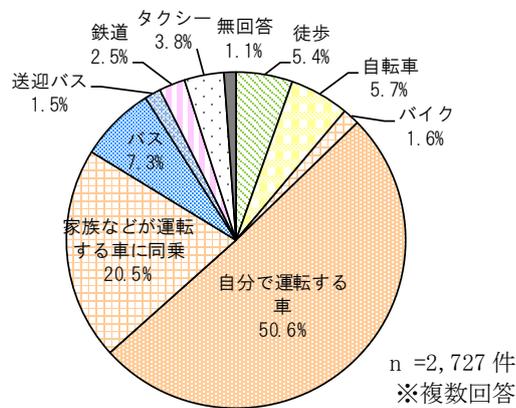


c) 通院

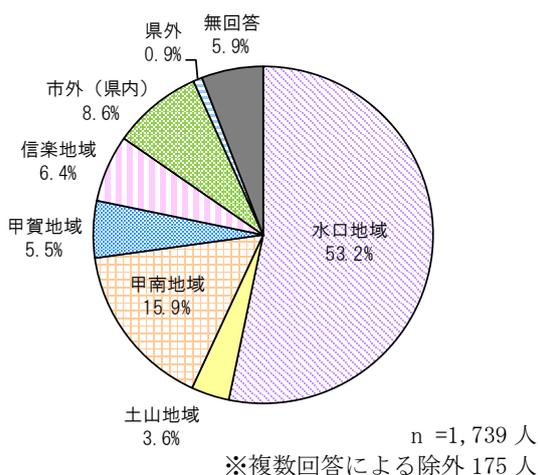
- 通院の主な交通手段は、「自分で運転する車」や「家族などが運転する車に同乗」が多い
- 目的地は「水口地域」が多く、外出頻度は「月に1~3日」や「年に1~5日」が多い

通院の主な交通手段は、「自分で運転する車」が50.6%と最も多く、「家族などが運転する車に同乗」も多くなっています。また、主な目的地は「水口地域」が最も多く、通院先は「甲賀病院」や「甲南病院」、「信楽中央病院」が多くなっています。また、市外では「大津市」が多くなっています。外出頻度は「月に1~3日」と「年に1~5日」が多くなっています。

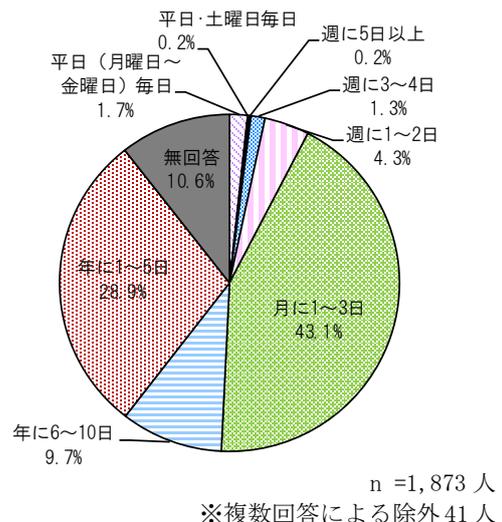
主な交通手段



主な目的地



頻度



具体的な目的地（通院）

1. 水口地域				2. 土山地域	
目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数
甲賀病院	603	田代医院	12	濱田クリニック	3
岩谷医院	61	浅田クリニック	9	谷口接骨院	2
甲賀市立みなくち診療所	21	つばさクリニック	7	西田歯科	2
太田医院	20	水口病院	7	アップルデンタル	1
こんどう医院	19	かなじ耳鼻科	6	いずみ歯科	1
木村医院	18	水口眼科	6	さねふじ歯科	1
中川医院	17	たなか小児科	4	さくら歯科	1
平川クリニック	17	富山歯科	4	小森接骨院	1
佐藤眼科	17	山田外科	4	親愛レディースクリニック	1
やまもと内科・外科クリニック	16	木村歯科	3	水口皮膚科	1
深井クリニック	14	あん医院	3	馬場歯科	1
村上整形外科	13	もんや歯科	3		
水口医療センター	12	樹歯科	3		
速水医院	12	松田歯科	3	計	44
					949

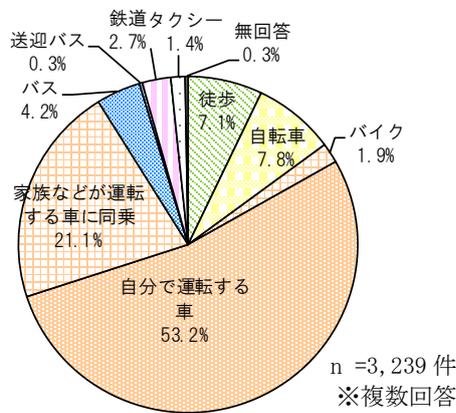
3. 甲南地域		4. 甲賀地域		6. 市外(県内)	
目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数
甲南病院	175	ますだ内科医院	21	大津市	56
寺井医院	22	隠岐医院	4	守山市	21
今村医院	19	古西医院	1	湖南市	18
ハートクリニックこころ	11	甲賀中央診療所	1	草津市	16
真岡歯科医院	5	計	27	栗東市	9
竹内リウマチ科整形外科	5			日野町	8
布留クリニックフル外科	4	5. 信楽地域		野洲市	4
今村歯科	2	目的地	件数	東近江市	2
とみた歯科	2	信楽中央病院	57	竜王町	1
甲南眼科	2	紫香楽病院	18	彦根市	1
竹村歯科医院	2	しがらきクリニック	9	計	136
木村整骨院	2	のざき医院	8		
計	251	飯田歯科	2	7. 県外	
		計	94	目的地	件数
				三重県伊賀市	3
				京都府京都市	2
				京都府	1
				大阪府吹田市	1
				計	7

d) 買い物

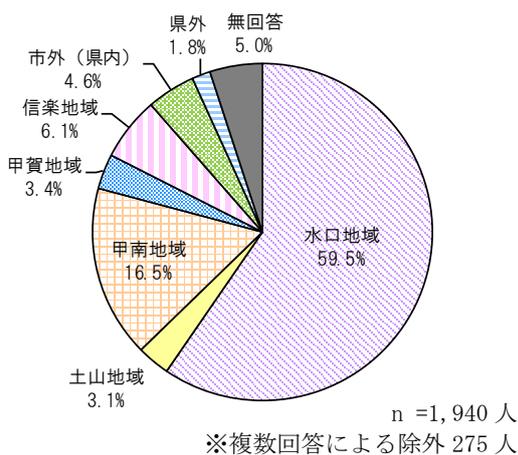
- 買い物の主な交通手段は、「自分で運転する車」や「家族などが運転する車に同乗」が多い
- 目的地は「水口地域」が多く、外出頻度は「週に1~2日」や「週に3~4日」が多い

買い物の主な交通手段は、「自分で運転する車」が53.2%と最も多く、「家族などが運転する車に同乗」も多くなっています。また、主な目的地は「水口地域」が最も多く、買物先は水口地域の「西友」や「アル・プラザ水口」、甲南地域の「フレンドマート」、市外と県外では「草津市」や「大津市」、「京都市」が多くなっています。外出頻度は「週に1~2日」と「週に3~4日」が多くなっています。

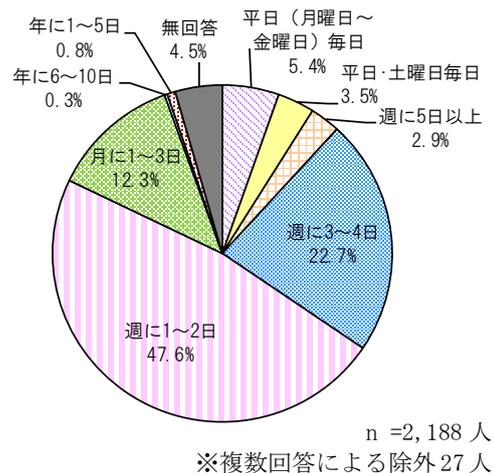
主な交通手段



主な目的地



頻度



具体的な目的地（買い物）

1. 水口地域		2. 土山地域		5. 信楽地域	
目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数
アル・プラザ水口	497	フレンドマート	29	フレンドマート	85
西友	443	フーズアイランド	20	ドラッグユタカ	9
ハズイ	146	コメリ	3	コメリ	4
ベイシア	56	ドラッグタツオカ	2	コンビニ	2
ピアゴ	54	コンビニ	2	計	100
バロー	53	ドラッグユタカ	1		
JA	40	計	57		
アヤマハデジオ	32			6. 市外(県内)	
コメリ	16	3. 甲南地域		目的地	件数
カインズホーム	12	目的地	件数	草津市	38
業務スーパー	12	フレンドマート	229	大津市	21
コンビニ	8	ザ・ビッグエクスプレス甲南店	60	湖南市	20
ドラッグユタカ	7	コメリ	11	守山市	3
ウエルシア	5	ケーヨーデイツー	10	竜王町	3
ジョーシン	3	ジョイ	9	近江八幡市	2
麒麟堂	3	コンビニ	4	日野町	2
TSUTAYA	2	ドラッグユタカ	2	栗東市	1
リカーマウンテン	2	計	325	東近江市	1
エディオン	1			野洲市	1
スギ薬局	1	4. 甲賀地域		計	92
フクトメ	1	目的地	件数		
ヤオゼン	1	ジョイ	18	7. 県外	
山村肉店	1	計	18	目的地	件数
寿志亭	1			京都府京都市	16
仏具店	1			三重県伊賀市	6
計	1,398			大阪府	5
				三重県	4
				愛知県名古屋	2
				大阪府茨木市	1
				大阪府大阪市	1
				計	35

④バスの利用状況

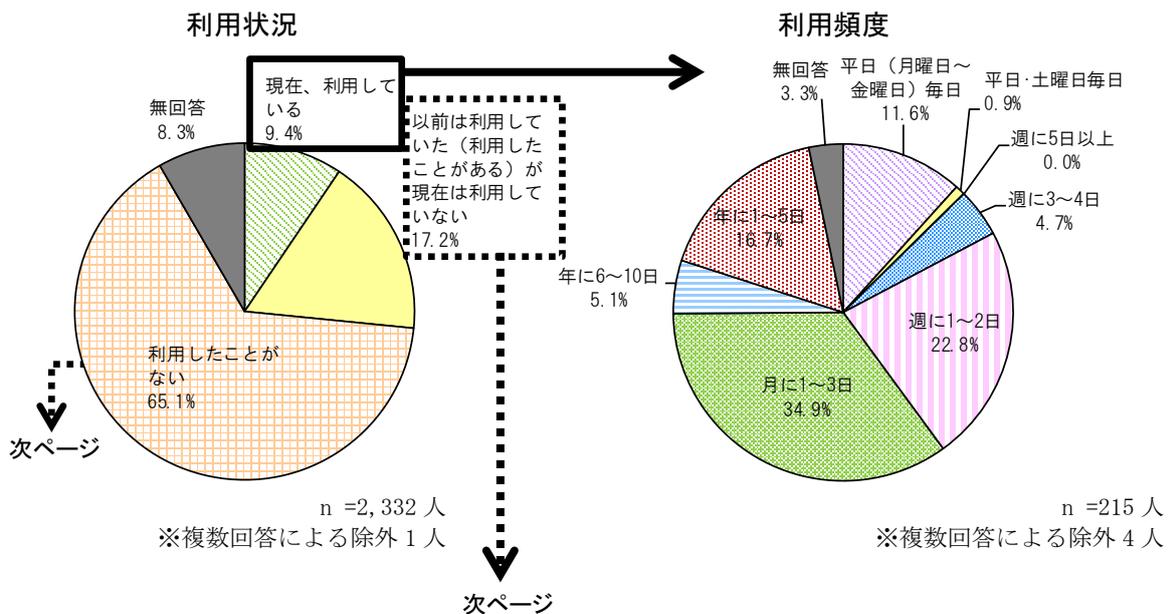
- バスの利用割合は低く、利用頻度は「週に1~2日」や「月に1~3日」が多い
- 以前はバスを利用していた方の利用しなくなった理由は、「自分で車を運転するようになったから」や「家族などに車で送迎をしてもらうようになったから」のほか、「通学しなくなったから」も比較的多い
- 利用しなくなった方の今後の利用意向は、「自分で車を運転できなくなったら」や「家族などに車で送迎をしてもらえなくなったら」のほか、「鉄道との乗り継ぎダイヤが合うようになれば」も多い
- バスを利用しない方の理由は、「自分で運転する車で移動できるから」や「家族などが運転する車に同乗できるから」、「好きな時間に移動できないから」が多い

バスの利用状況は、「利用したことがない」が65.1%と最も多く、「現在、利用している」は9.4%と低くなっています。また、「以前は利用していた（利用したことがある）が現在は利用していない」は17.2%となっています。

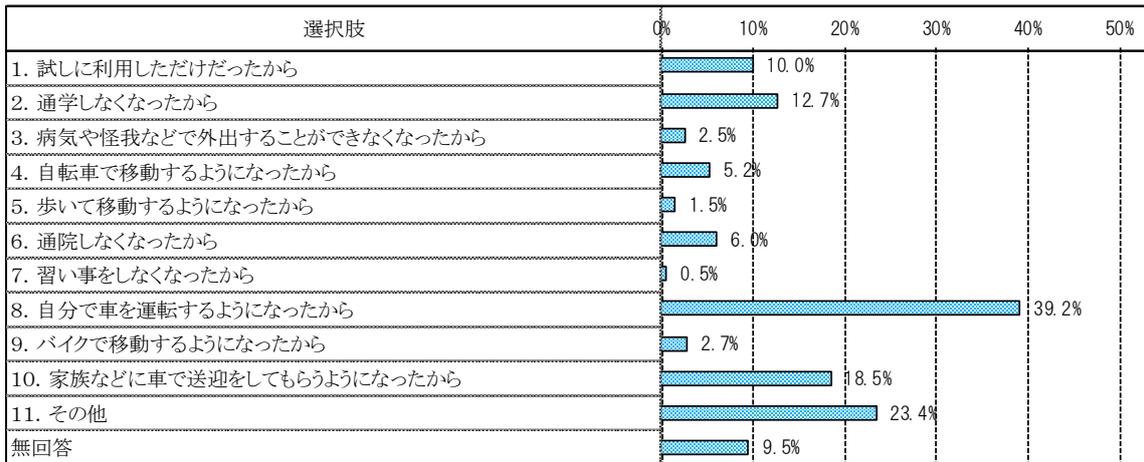
利用している方の利用頻度は、「月に1~3日」や「週に1~2日」が多くなっています。

以前は利用していた方の利用しなくなった理由は、「自分で車を運転するようになったから」や「家族などに車で送迎をしてもらうようになったから」のほか、「通学しなくなったから」も比較的多くなっています。また、今後の利用意向は、「自分で車を運転できなくなったら」や「家族などに車で送迎をしてもらえなくなったら」のほか、「鉄道との乗り継ぎダイヤが合うようになれば」も多くなっています。

利用しない方の理由は、「自分で運転する車で移動できるから」や「家族などが運転する車に同乗できるから」、「好きな時間に移動できないから」が多くなっています。

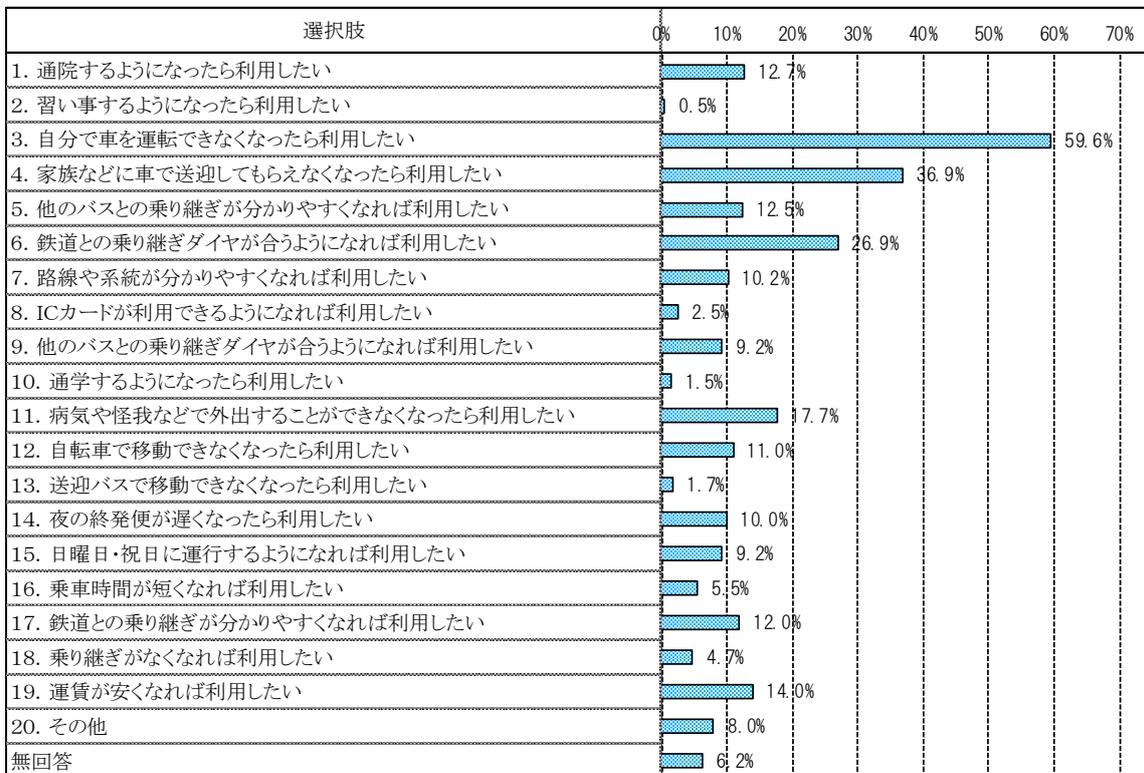


利用しなくなった理由



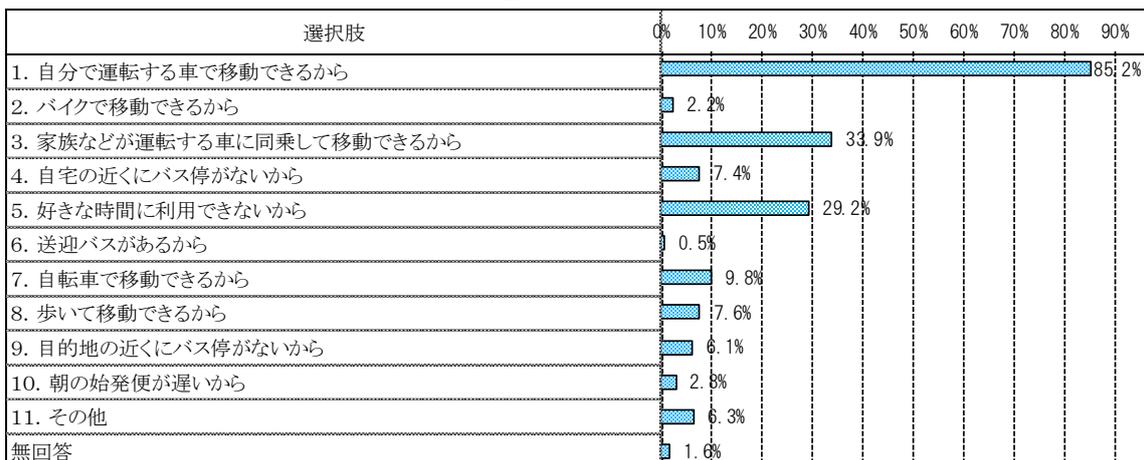
n =401 人 ※複数回答

利用しなくなった方の今後の利用意向



n =401 人 ※複数回答

バスを利用しない理由



n =1,518 人 ※複数回答

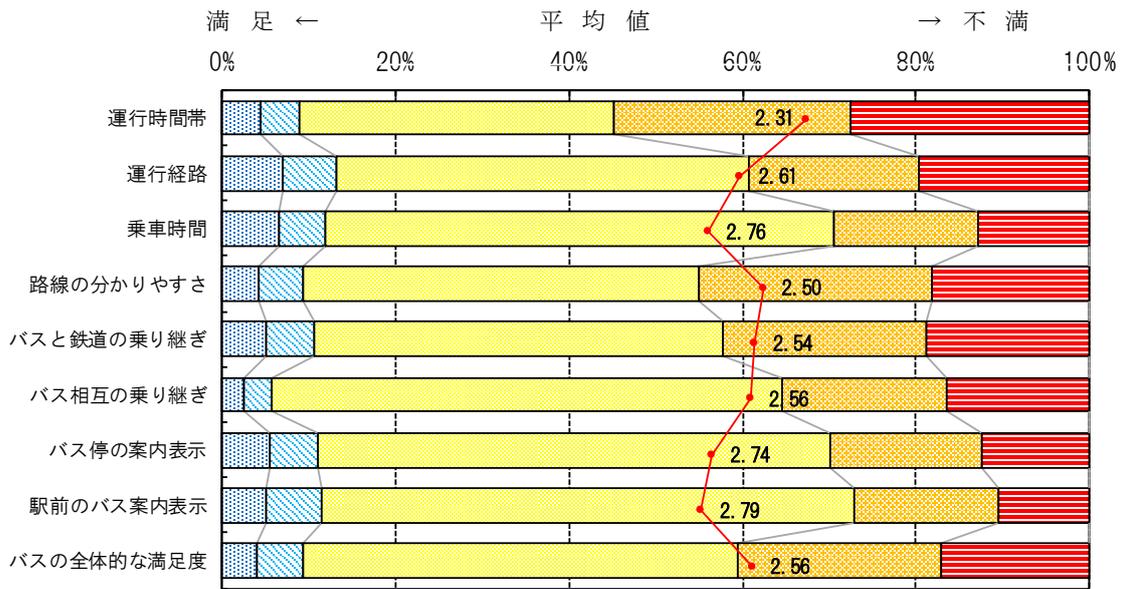
⑤甲賀市コミュニティバスの満足度

○甲賀市コミュニティバスの満足度は「運行時間帯」への「不満」が多く、全体的に3点以下と低い点数

バスの満足度は、「運行時間帯」への不満が多くなっています。

満足度を点数化した場合の回答者全員の平均値は、全体的に3点以下と低くなっており、特に「運行時間帯」が2.31点と低くなっています。また、利用者だけの満足度は、全体的に高くなっていますが、回答者全員と同じような傾向となっています。

満足度（回答者全員）

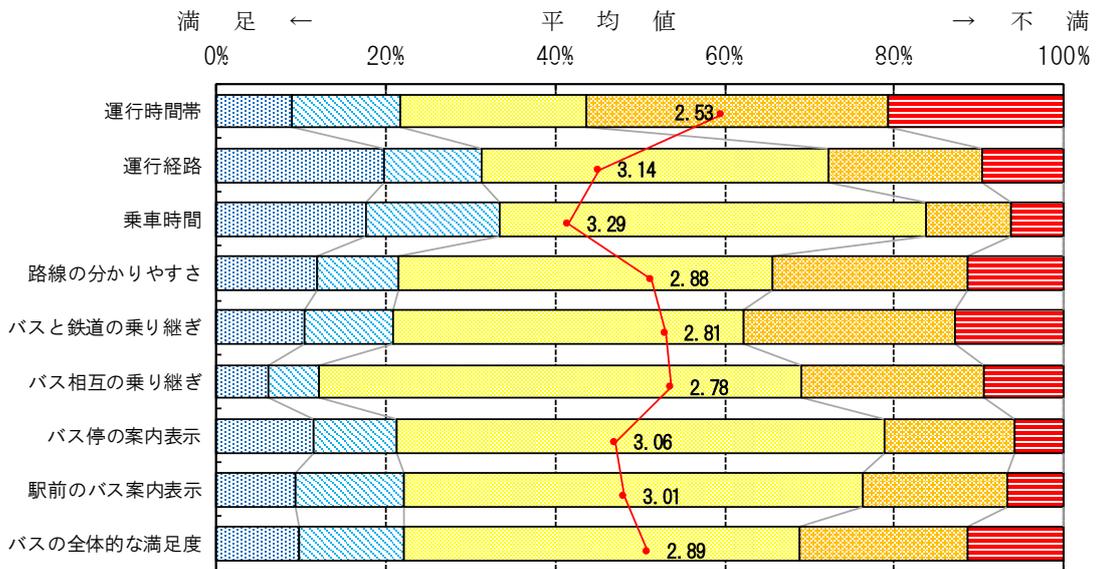


■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満

※平均値は評価を点数化し算出（満足5点、やや満足4点、普通3点、やや不満2点、不満1点）

n =2,333人

満足度（利用者のみ）



■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満

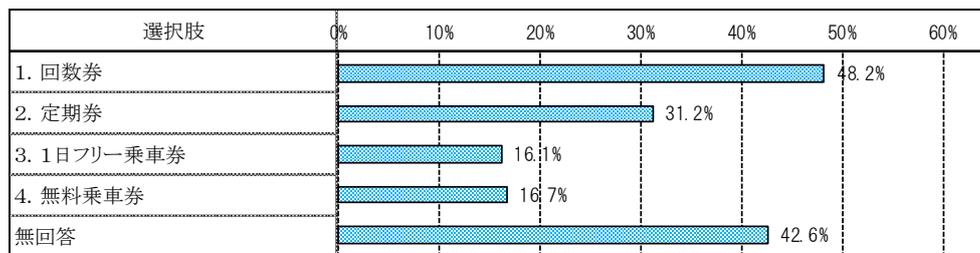
n =219人

⑥甲賀市コミュニティバスの料金の支払方法の認知度

○甲賀市コミュニティバスの料金の支払方法の認知度は、「回数券」の認知度は高いが、全体的に認知度は低い

甲賀市コミュニティバスの料金の支払方法の認知度は、「回数券」の認知度が48.2%と最も高くなっていますが、全体的に認知度は低くなっています。

料金の支払方法の認知度



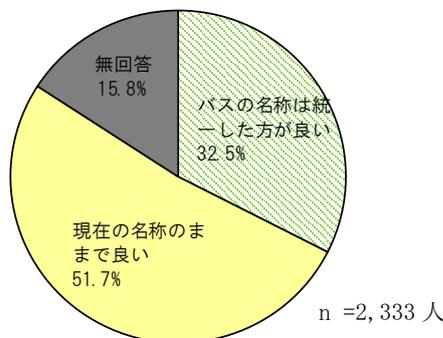
n =2,333 人 ※複数回答

⑦甲賀市コミュニティバスの名称

○甲賀市コミュニティバスの名称は「現在の名称のままで良い」が多い

現在、本市では5種類の名称の甲賀市コミュニティバスが運行していますが、この甲賀市コミュニティバスの名称については、「現在の名称のままで良い」が51.7%と最も多くなっています。

甲賀市コミュニティバスの名称



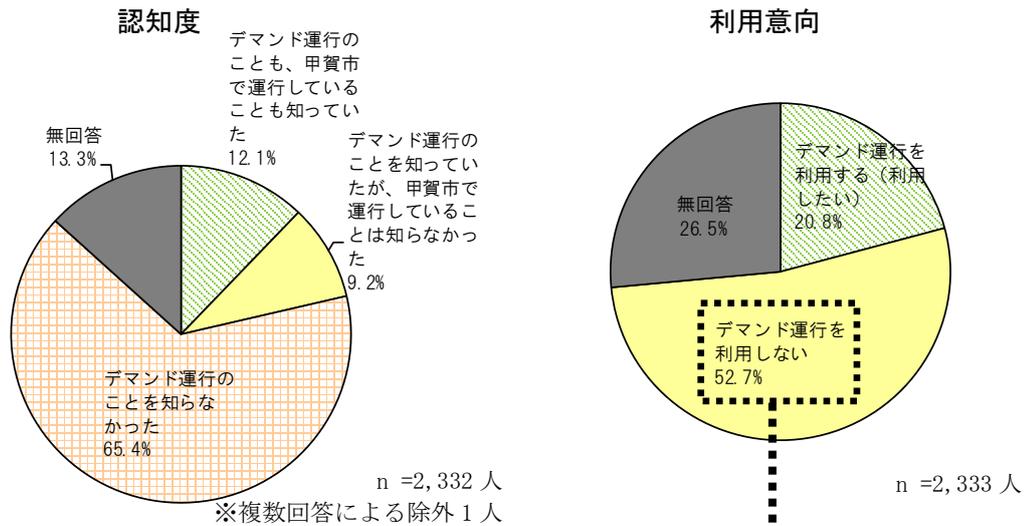
n =2,333 人

⑧デマンド運行の認知度・利用意向

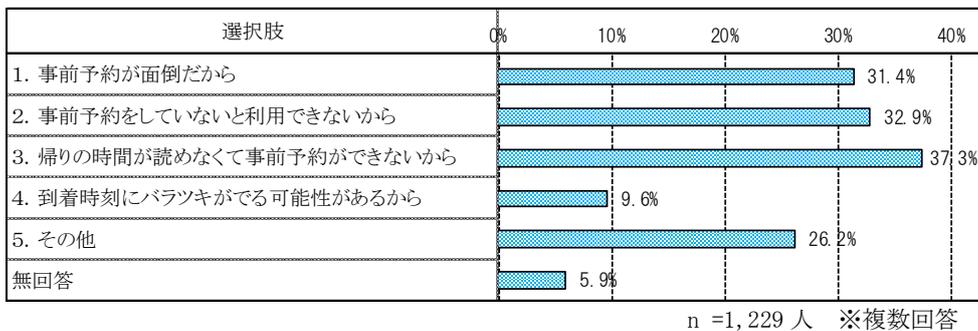
○デマンド運行の認知度は低い
 ○デマンド運行の利用意向のある方は約2割
 ○デマンド運行を利用しない理由は「帰りの時間が読めなくて事前予約ができないから」や「事前予約が面倒だから」、「事前予約をしていないと利用できないから」が多い

デマンド運行については、「デマンド運行のことを知らなかった」が65.4%と認知度が低くなっています。

利用意向は「デマンド運行を利用しない」が52.7%となっていますが、「デマンド運行を利用する（利用したい）」は20.8%となっています。また、利用しない理由は、「帰りの時間が読めなくて事前予約ができないから」や、「事前予約が面倒だから」「事前予約をしていないと利用できないから」が多くなっています。



デマンド運行を利用しない理由

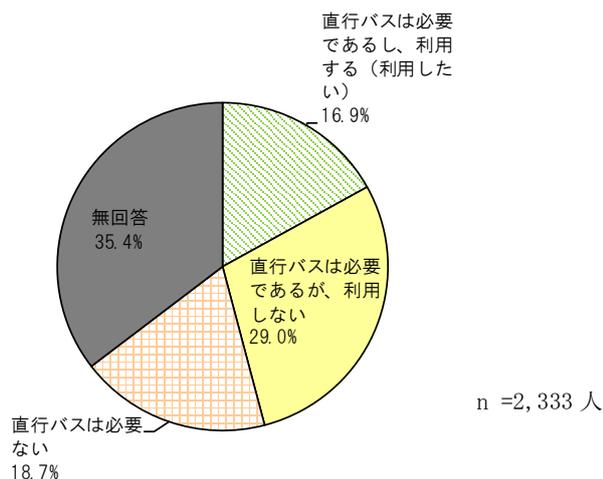


⑨土山地域や信楽地域から大津方面や草津方面への直通高速バスの利用意向

○約 5 割が土山地域や信楽地域から大津方面や草津方面への直通高速バスは必要

土山地域や信楽地域から新名神高速道路を経由し、大津方面や草津方面への直通高速バス運行（主に通学を目的とする）については、「直行バスは必要であるが、利用しない」が 29.0% と最も多くなっていますが、「直行バスは必要であるし、利用する（利用したい）」を合すると約 5 割の方が直通高速バスは必要だと思っています。

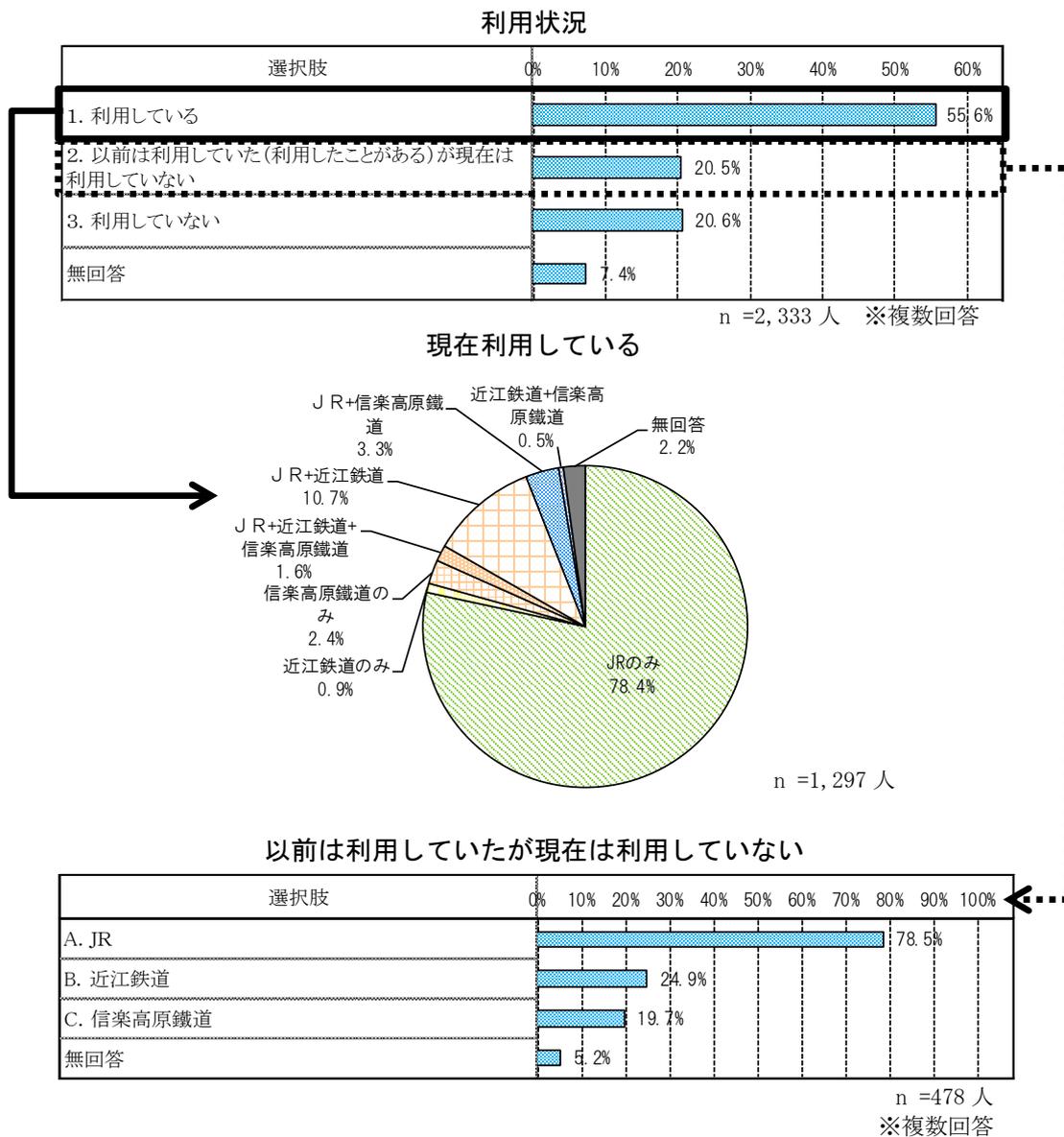
利用意向



⑩鉄道の利用状況

- 鉄道の利用割合は約6割で、以前は利用していた方は約2割
- 現在利用している鉄道はJRのみの利用が約8割と多く、JRと近江鉄道の両方を利用している方も約1割

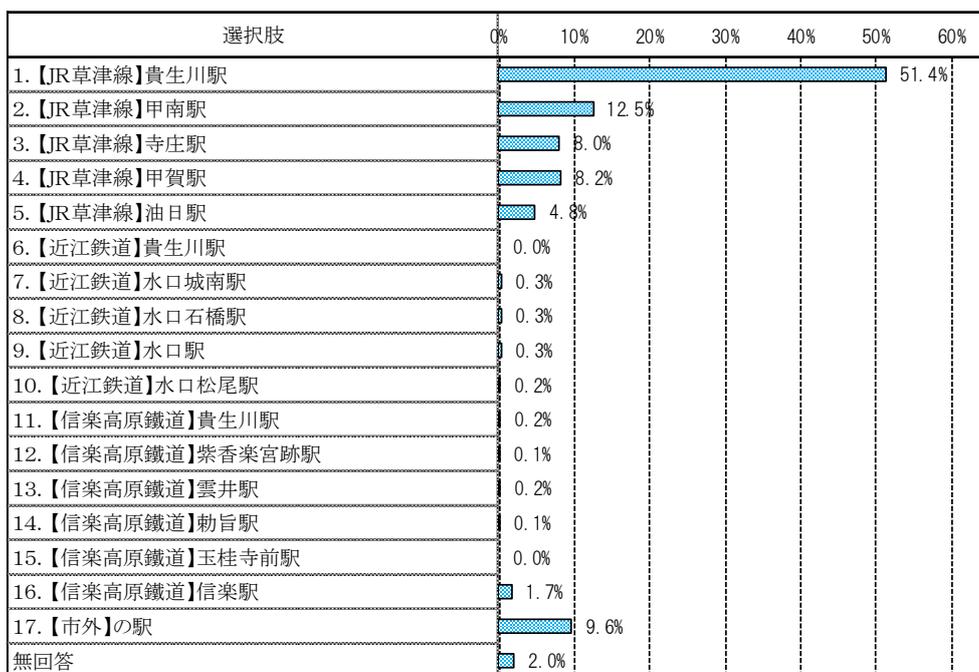
鉄道の利用状況は、「利用している」が55.6%と最も多く、そのうち、「JRのみ」を利用している方が78.4%と最も多く、「JR+近江鉄道」を利用している方も10.7%となっています。



○JR草津線の駅のほか、市外の駅の利用も多い

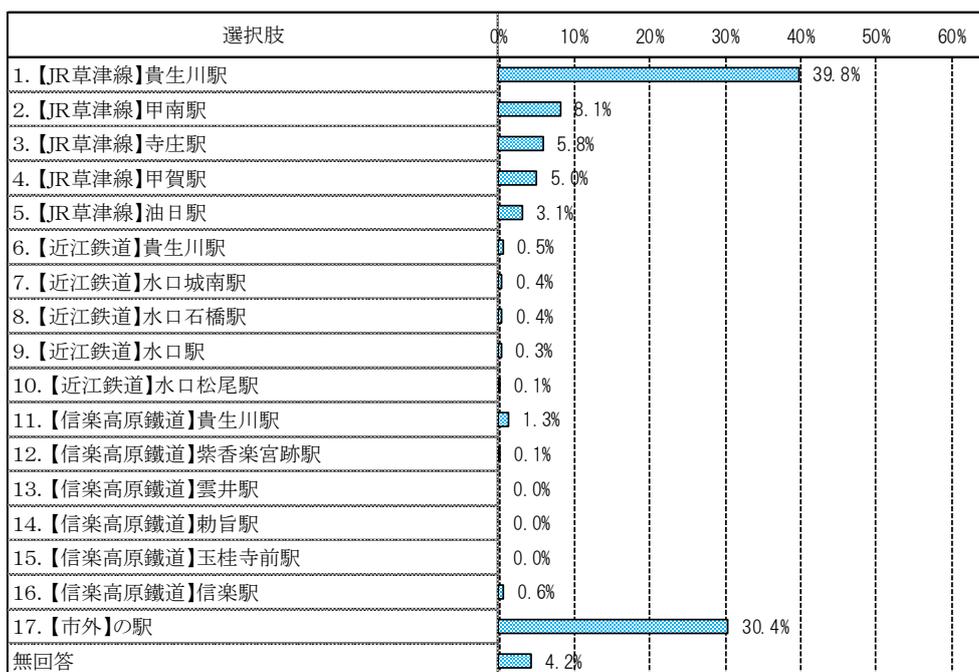
鉄道の乗車駅、降車駅ともに「【JR草津線】貴生川駅」が最も多く、JR草津線の各駅のほか、「【市外】の駅」の利用も多くなっています。

利用駅（乗車）



n =1,297 人
※複数回答

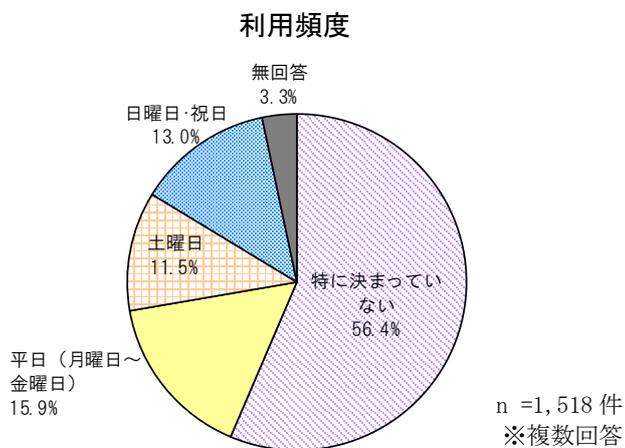
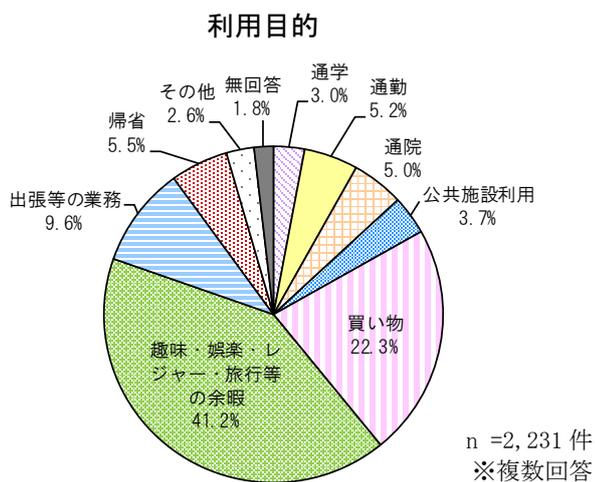
利用駅（下車）



n =1,297 人
※複数回答

○鉄道の利用目的は、「趣味・娯楽・レジャー・旅行等の余暇」や「買い物」が多く、
利用頻度は「特に決まっていない」が多い

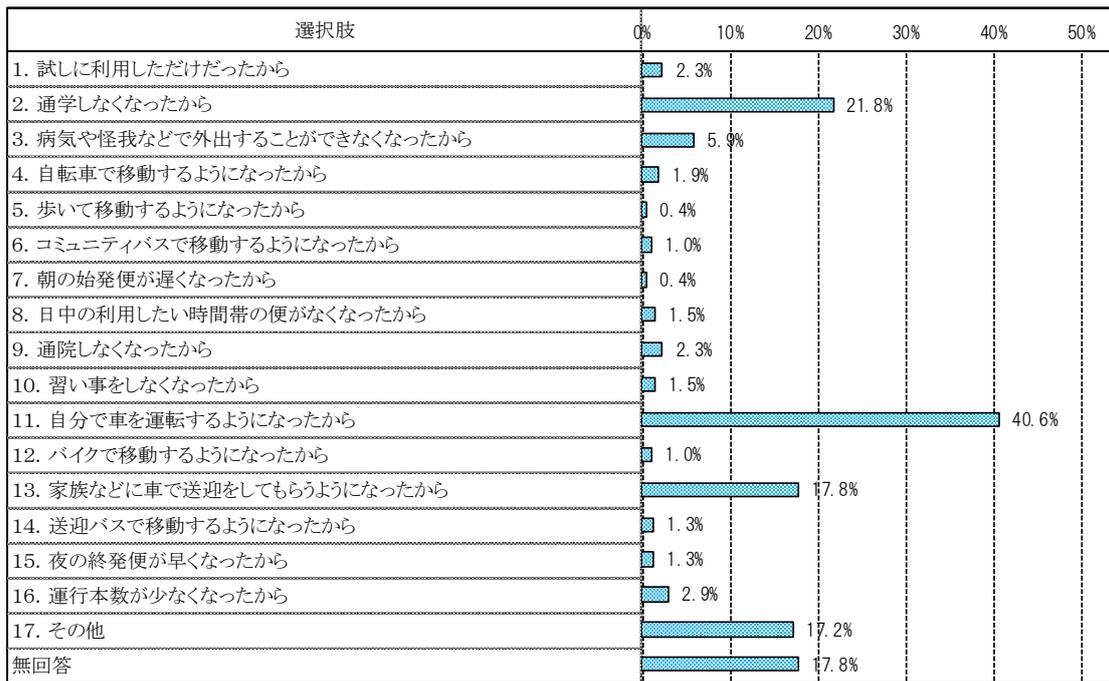
鉄道の利用目的は、「趣味・娯楽・レジャー・旅行等の余暇」が41.2%と最も多く、「買い物」も多くなっています。また、利用頻度は「特に決まっていない」が多くなっています。



○以前は鉄道を利用していた方の利用しなくなった理由は、「自分で車を運転するようになったから」や「通学しなくなったから」が多く、今後の利用意向も「自分で車を運転できなくなったら」や「家族などに車で送迎をしてもらえなくなったら」が多い

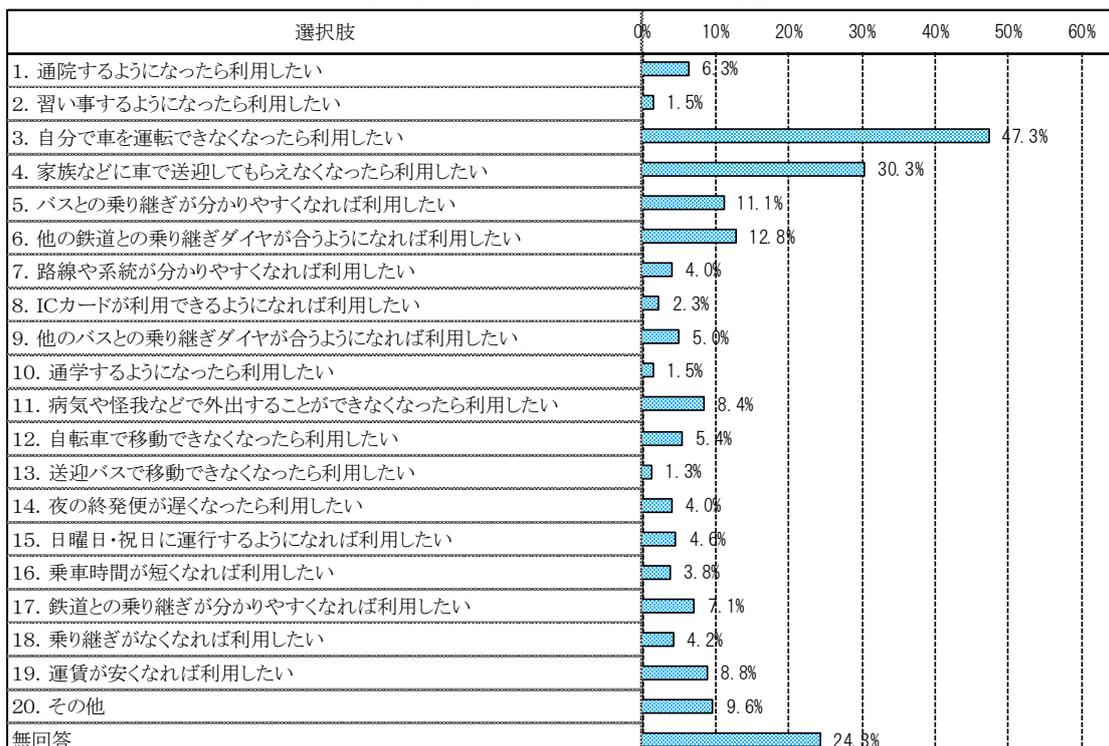
以前は利用していた方の利用しなくなった理由は、「自分で車を運転するようになったから」や「通学しなくなったから」が多くなっています。また、今後の利用意向は、「自分で車を運転できなくなったら」や「家族などに車で送迎をしてもらえなくなったら」が多くなっています。

利用しなくなった理由



n = 478人 ※複数回答

利用しなくなった方の今後の利用意向

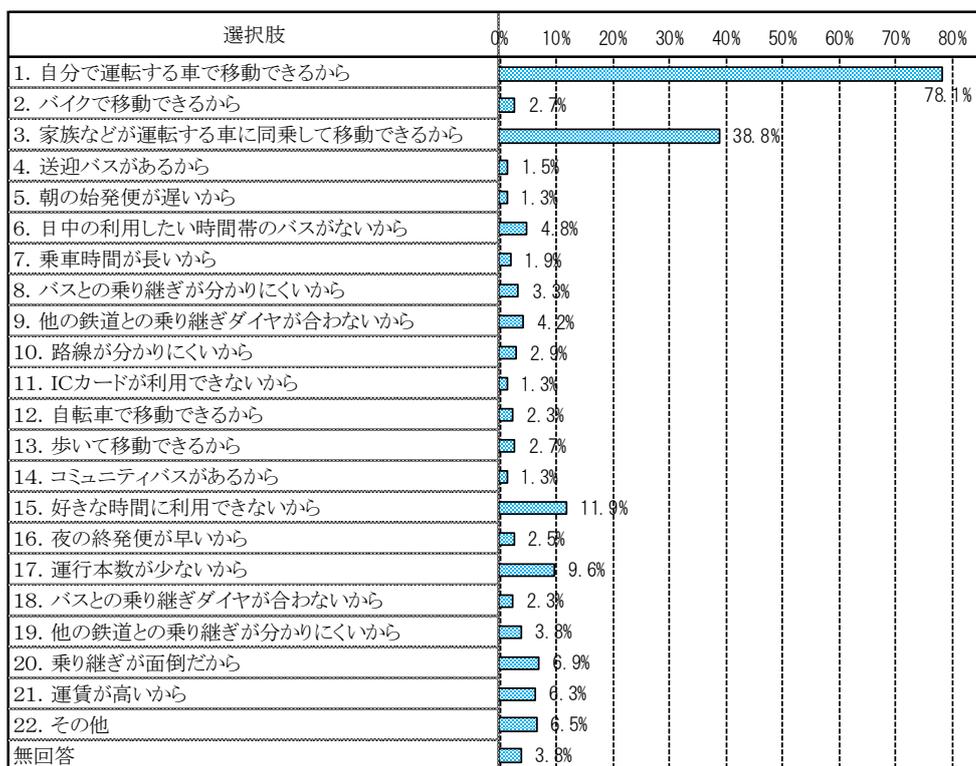


n = 478人 ※複数回答

○鉄道を利用しない方の理由は、「自分で運転する車で移動できるから」や「家族などが運転する車に同乗して移動できるから」のほか、「好きな時間に移動できないから」や「運行本数が少ないから」も多い

利用しない方の理由は、「自分で運転する車で移動できるから」が78.1%と最も多く、「家族などが運転する車に同乗して移動できるから」のほか、「好きな時間に移動できないから」や「運行本数が少ないから」も多くなっています。

利用しない理由

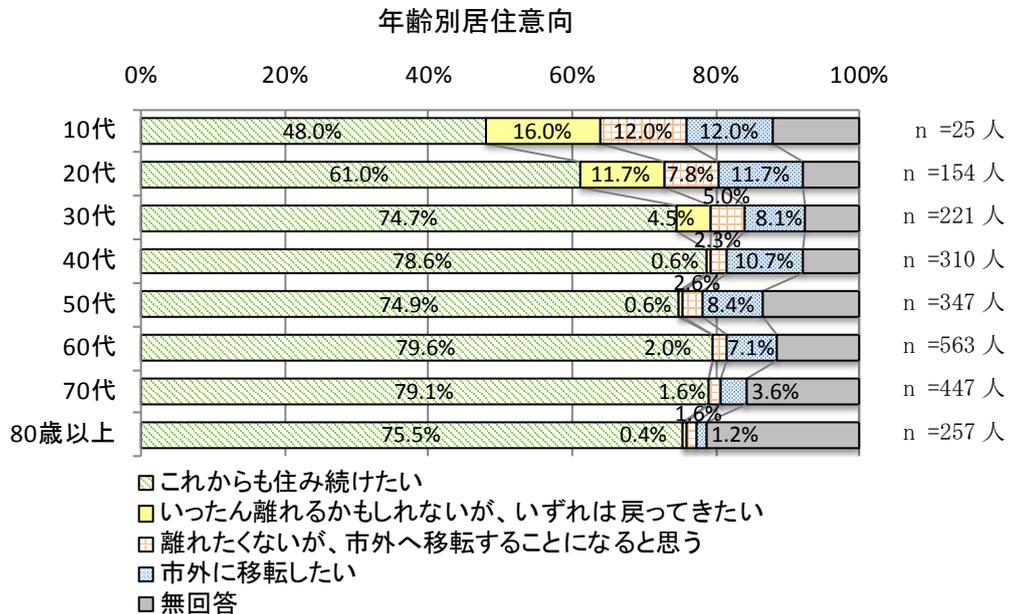
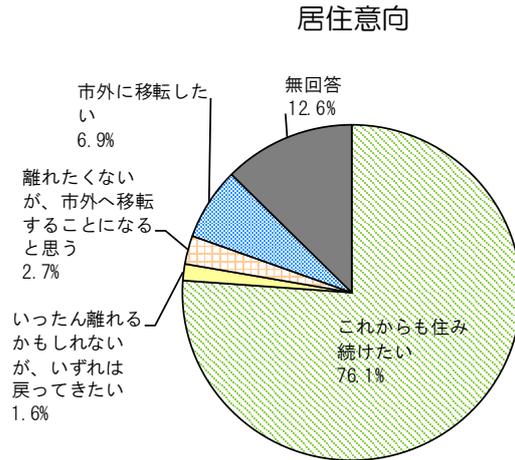


n =480 人 ※複数回答

⑫甲賀市への居住意向

○甲賀市への居住意向は、「これからも住み続けたい」が約8割と多い

甲賀市への居住意向は、「これからも住み続けたい」が76.1%と非常に高くなっています。また、年齢別では、年齢が低いほど「これからも住み続けたい」が低く、「いったん離れるかもしれないが、いずれは戻ってきたい」や「離れたくないが、市外へ移転することになると思う」、「市外に移転したい」が高くなっています。



2-4-2 バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

○回収数 48 名

利用者の利便性向上のための基礎資料とするために、甲賀市コミュニティバス利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

また、アンケート調査票の配布に際しては、市民アンケートと同様に「情報提供チラシ」を同封し、甲賀市コミュニティバスの周知・啓発を図りました。

調査概要

対象	甲賀市コミュニティバス利用者
調査方法	バス車内で配布し、郵送回収
配布内容	案内文、情報提供チラシ、調査票
回収数	48 名

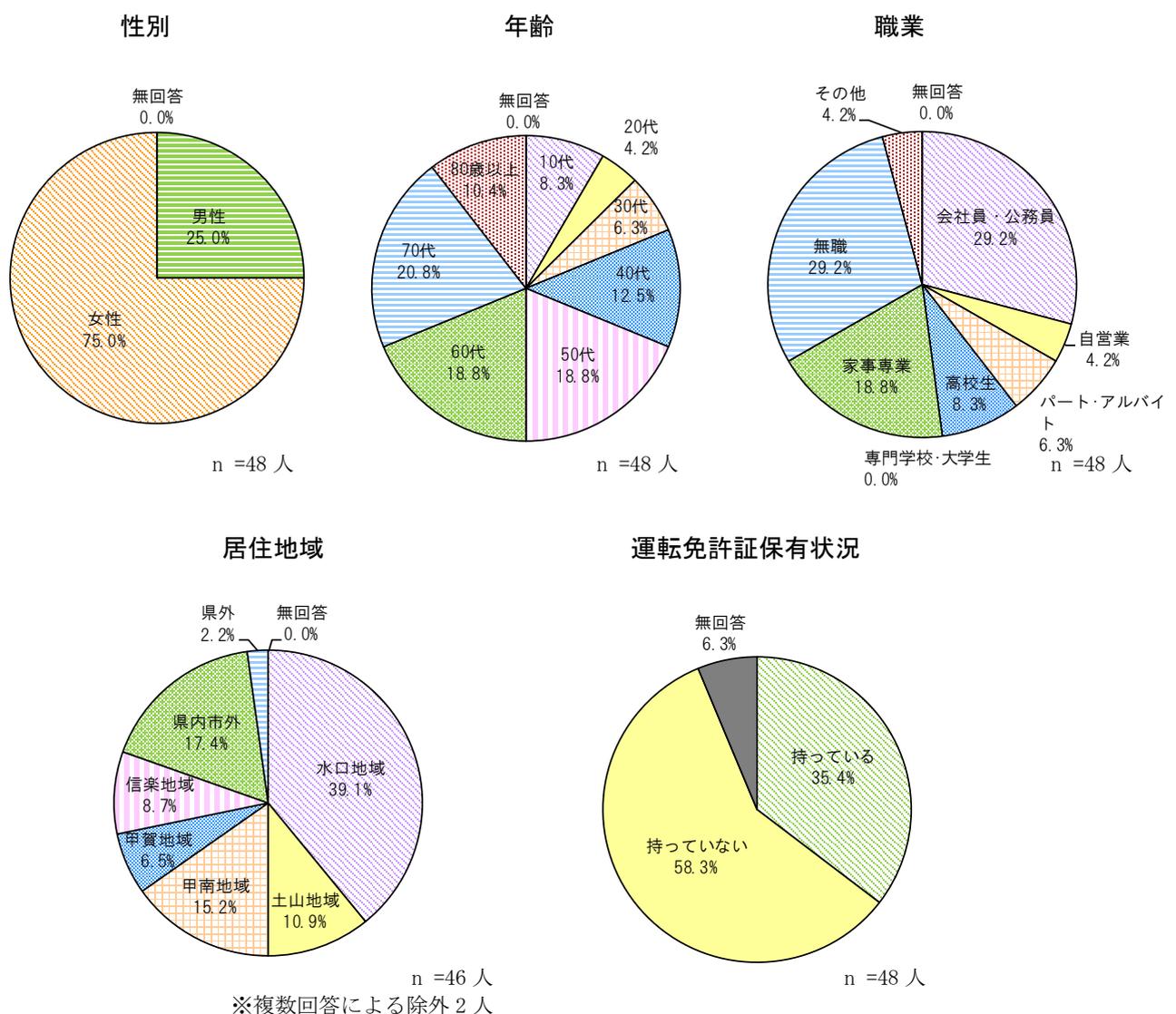
(2) 集計結果

①属性

- 回答者は「女性」が多く、「10代」から「30代」は少ないが全年代から回答
- 職業は「会社員・公務員」や「無職」が多い
- 居住地は「水口地域」が多いが全地域から回答
- 運転免許証の未保有者は約6割

回答者の属性は、「女性」が75.0%と多く、「10代」から「30代」の回答は少ないですが、全年代から回答を得ています。また、職業は「会社員・公務員」や「無職」が多く、「水口地域」の回答が多いですが、全地域から回答を得ています。

運転免許証の保有状況は、「持っていない」が58.3%、「持っている」は35.4%となっています。



②利用バス路線

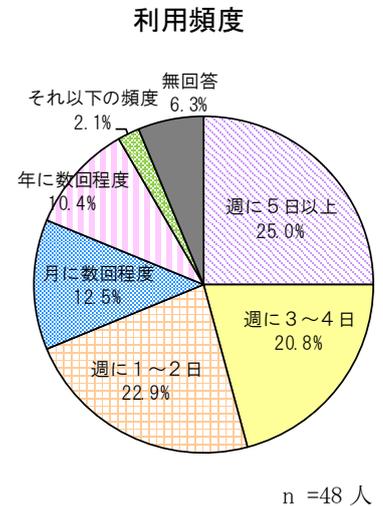
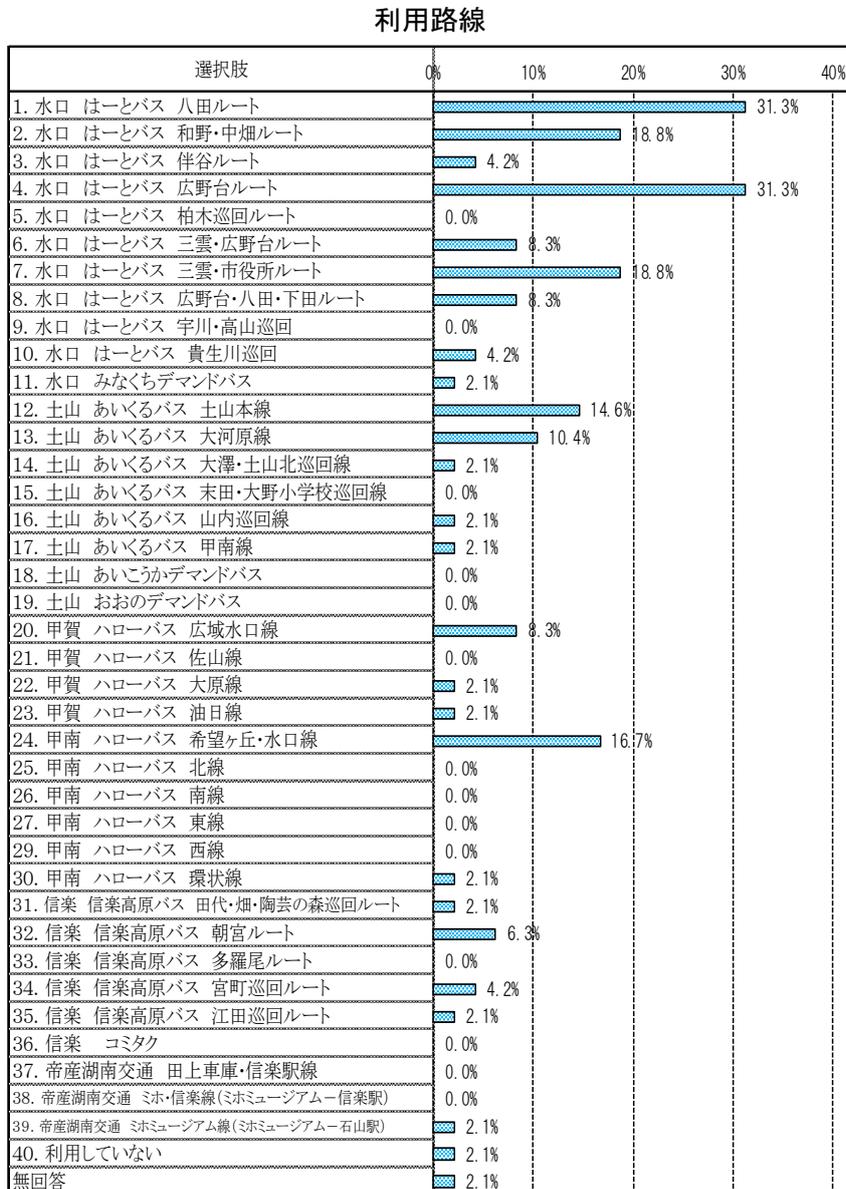
- 行き、帰りとも「八田ルート」や「広野台ルート」を始めとした水口地域を運行する路線や水口地域にアクセスする路線の利用が多い
- 利用頻度は約7割が週に1日以上

目的地へ行く際の利用バス路線は、水口地域を運行するはーとバスの「八田ルート」や「広野台ルート」が多くなっています。また、利用頻度は「週に5日以上」が25.0%と最も多く、約7割の方が週に1日以上利用しています。

目的地からの帰りの際の利用バス路線および利用頻度は、行きの際と同様の傾向となっていますが、利用頻度は「週に3~4日」が27.1%と最も多くなっています。

全体的に水口地域を運行する路線や水口地域にアクセスする路線の利用が多くなっています。

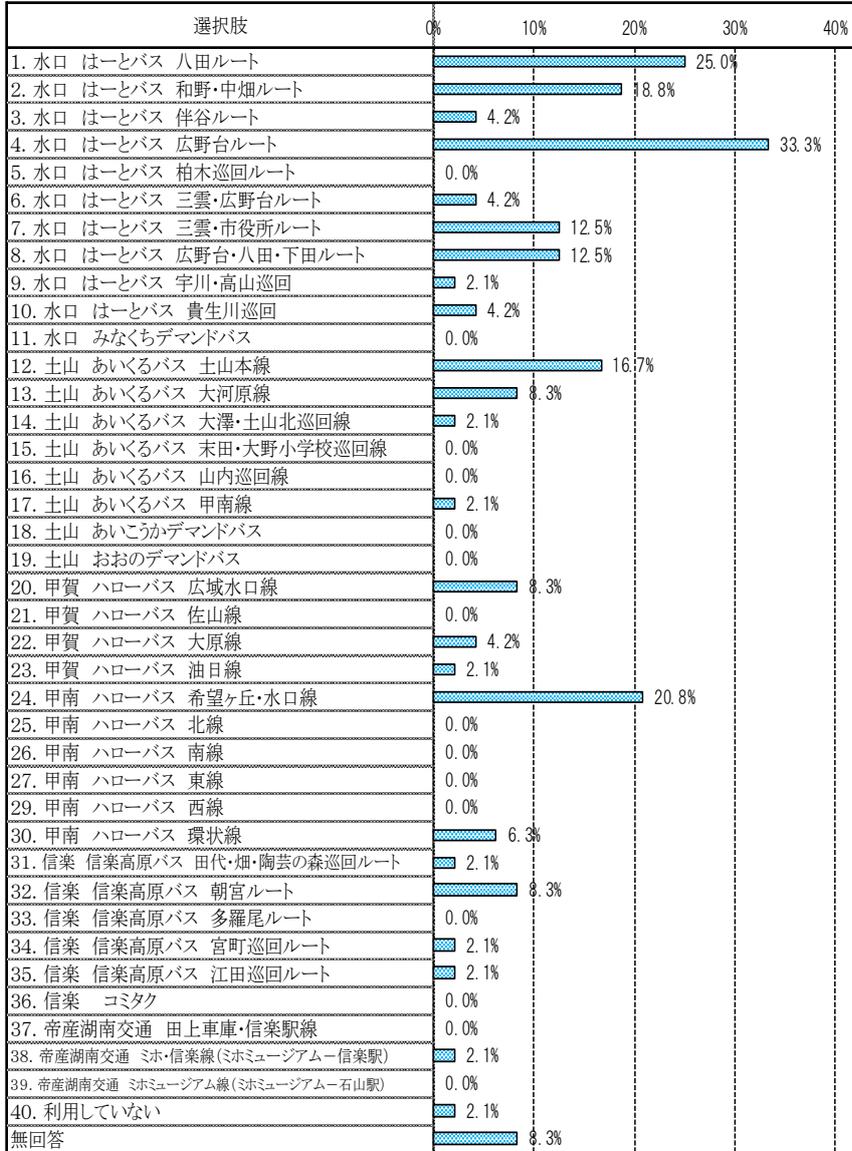
【目的地への行き】



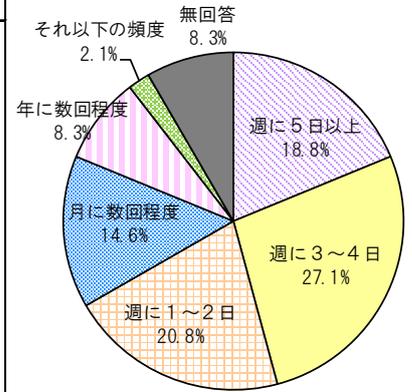
n = 48 人
※複数回答

【目的地からの帰り】

利用路線



利用頻度



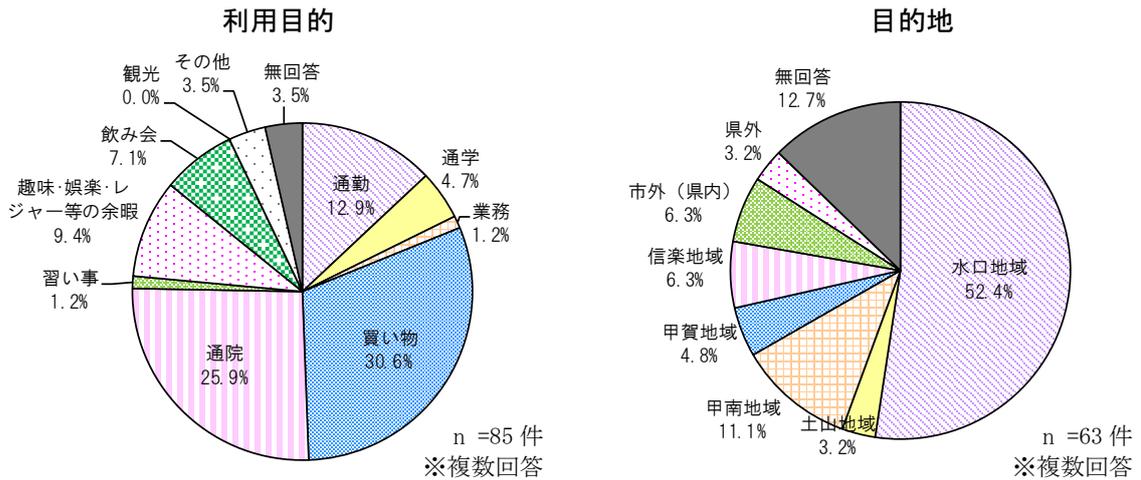
n = 48 人

n = 48 人
※複数回答

③バスの利用目的・目的地

- 利用目的は「買い物」や「通院」、「通勤」が多い
- 目的地は「水口地域」が多い

バスの利用目的は、「買い物」が30.6%と最も多く、「通院」や「通勤」も多くなっています。また、主な目的地は「水口地域」が最も多く、行き先は「アル・プラザ水口」や「西友」、「甲賀病院」が多くなっています。



具体的な目的地

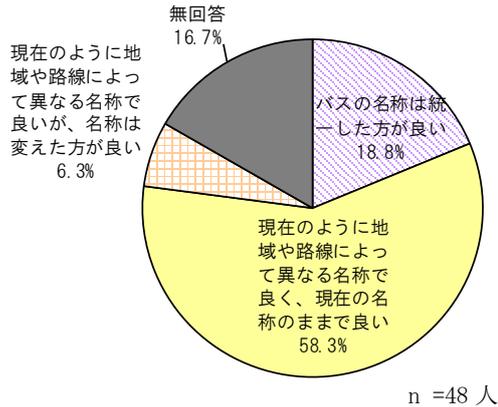
1. 水口地域		2. 土山地域		5. 信楽地域	
目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数
アル・プラザ水口	8	田村神社	2	買物	3
西友	6	計	2	病院	2
甲賀病院	6			フレンドマート	1
貴生川駅	4			計	6
病院	3	3. 甲南地域		6. 市外(県内)	
市役所	2	目的地	件数	目的地	件数
綾野	2	フレンドマート	5	草津市	2
松尾	2	甲南病院	3	大津市	1
会社	1	甲南高等学校	1	東近江市	1
ピアゴ	1	ビック	1	計	4
水口工業団地	1	D2	1		
幼稚園	1	計	11		
日立建機ティエラ工場	1	4. 甲賀地域		7. 県外	
貴生川	1	目的地	件数	目的地	件数
かかりつけ医院	1	大原線	1	京都府京都市	1
農協	1	病院	1	計	1
アヤカ	1	スーパー	1		
スーパー	1	計	3		
高校	1				
つばきゆ	1				
三雲駅⇄ひのきが丘	1				
木村医院	1				
計	47				

⑥甲賀市コミュニティバスの名称

○甲賀市コミュニティバスの名称は「現在の名称のままで良い」が多い

現在、本市では5種類の名称の甲賀市コミュニティバスを運行していますが、この甲賀市コミュニティバスの名称については、「現在の名称のままで良い」が58.3%と最も多くなっています。

甲賀市コミュニティバスの名称

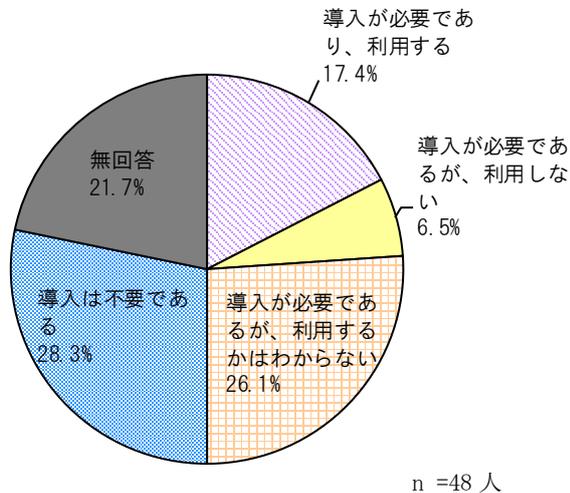


⑦バス運行情報提供システムの導入

○約5割の方が運行情報提供システムの導入は必要

携帯電話やスマートフォン、パソコン、ケーブルテレビなどから、バスの運行状況や位置を確認できるバス運行情報提供システムの導入については、「導入は不要である」が28.3%と最も多くなっていますが、「導入が必要であり、利用する」「導入が必要であるが、利用しない」「導入が必要であるが、利用するかはわからない」を合すると、全体の約5割の方がバス運行情報提供システムの導入は必要だと思っています。

運行情報提供システム



2-4-3 主要施設利用者ヒアリング・アンケート調査

(1) 調査概要

○回収数 831 名

市内各地域を運行している公共交通について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上のための基礎資料とするために、市内に立地する主要な施設利用者を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施しました。

また、アンケート調査票の配布に際しては、市民アンケートと同様に「情報提供チラシ」を同封し、甲賀市コミュニティバスの周知・啓発を図りました。

調査概要

調査対象	調査方法	回収数
貴生川駅利用者	・調査員による直接ヒアリング ・ヒアリングを断られた方には案内文、 情報提供チラシ、調査票を入れた封筒を配布し、郵送回収	204 名
信楽駅利用者		84 名
甲賀病院利用者		168 名
アル・プラザ水口利用者		172 名
西友水口店利用者		203 名
計		831 名

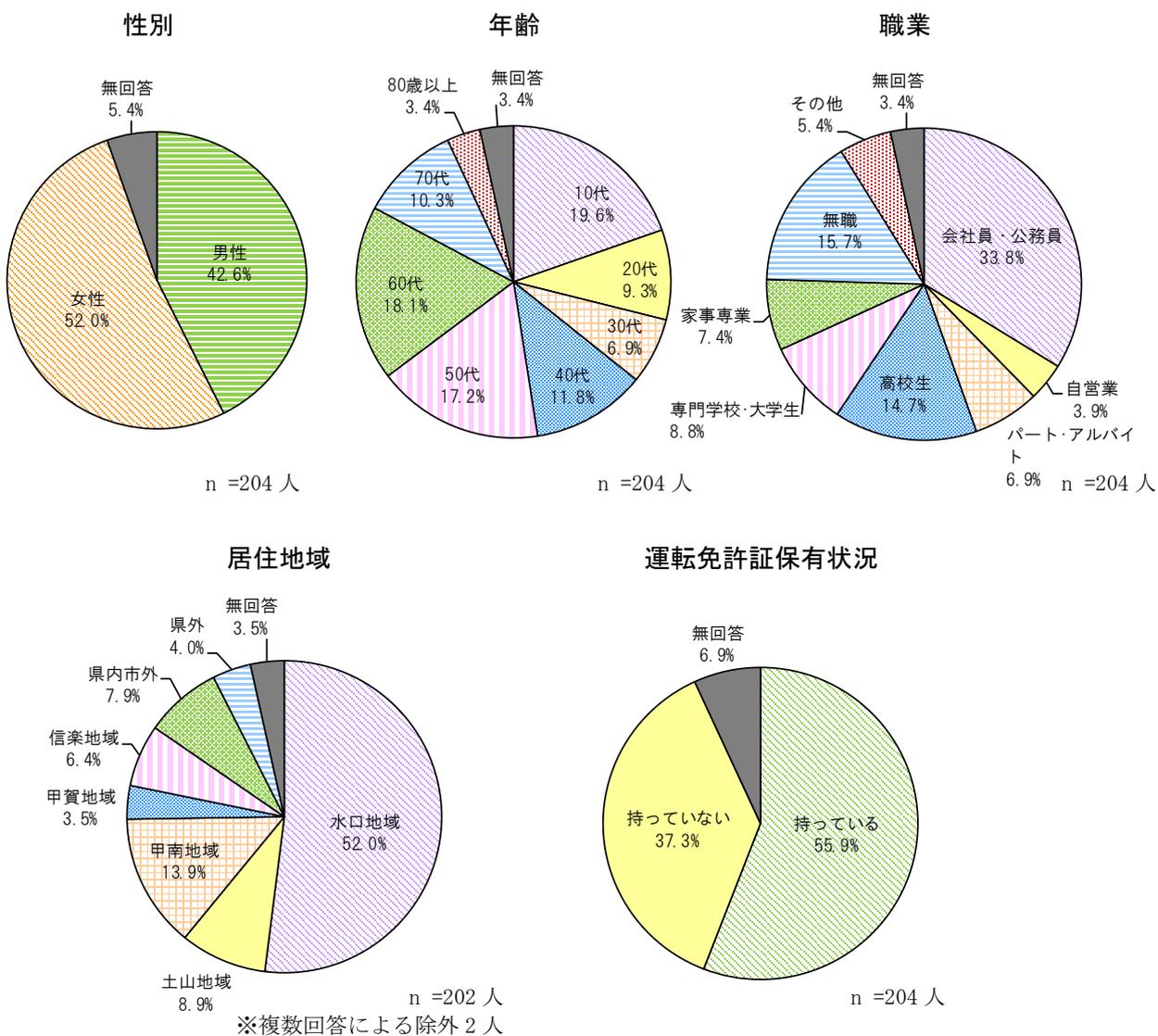
(2) 貴生川駅利用者集計結果

①属性

- 回答者は「女性」が多く、「30代」や「80歳以上」は少ないが全年代から回答
- 職業は「会社員・公務員」が多い
- 居住地は「水口地域」が多い
- 運転免許証の未保有者は約4割

回答者の属性は、「女性」が52.0%と多く、「30代」や「80歳以上」の回答は少ないですが、全年代から回答を得ています。また、職業は「会社員・公務員」が33.8%と最も多く、居住地は「水口地域」が52.0%と最も多くなっています。

運転免許証の保有状況は、「持っている」が55.9%、「持っていない」は37.3%となっています。

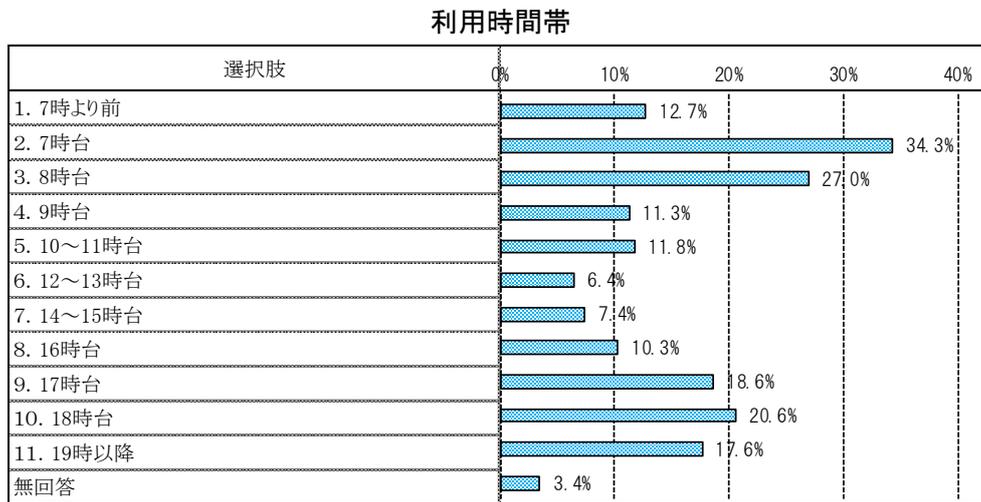
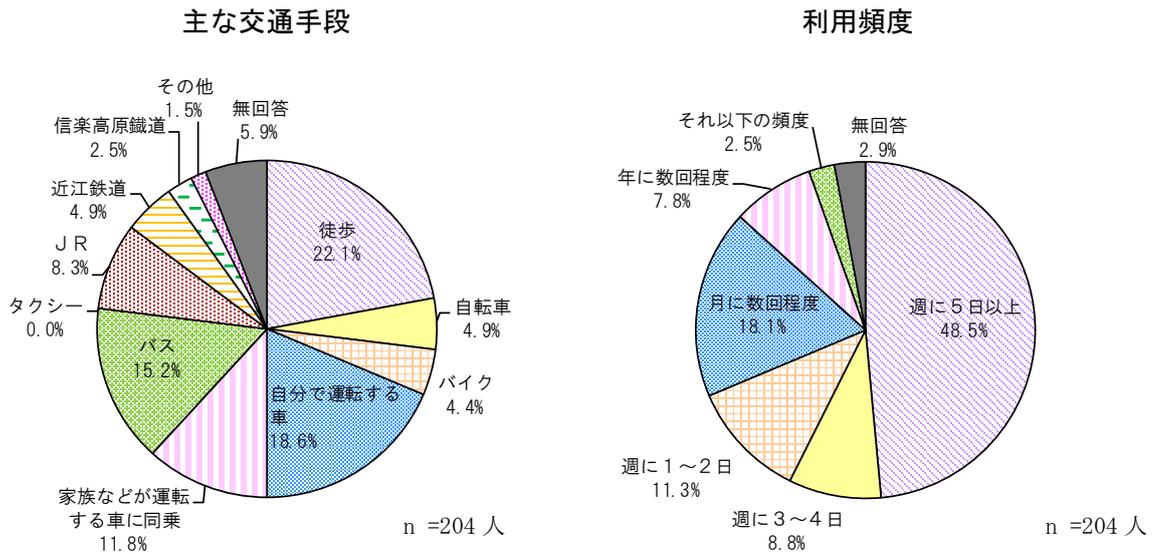


②貴生川駅までの主な交通手段・利用頻度・時間帯

- 主な交通手段は「徒歩」や「自分で運転する車」、「バス」が多い
- 利用頻度は約7割が週に1日以上で、利用時間帯は7～8時台が多い

貴生川駅までの主な交通手段は、「徒歩」が22.1%と最も多く、「自分で運転する車」や「バス」も比較的多くなっています。

また、利用頻度は「週に5日以上」が48.5%と最も多く、約7割の方が週に1日以上利用しており、利用時間帯は「7時台」「8時台」が多くなっています。



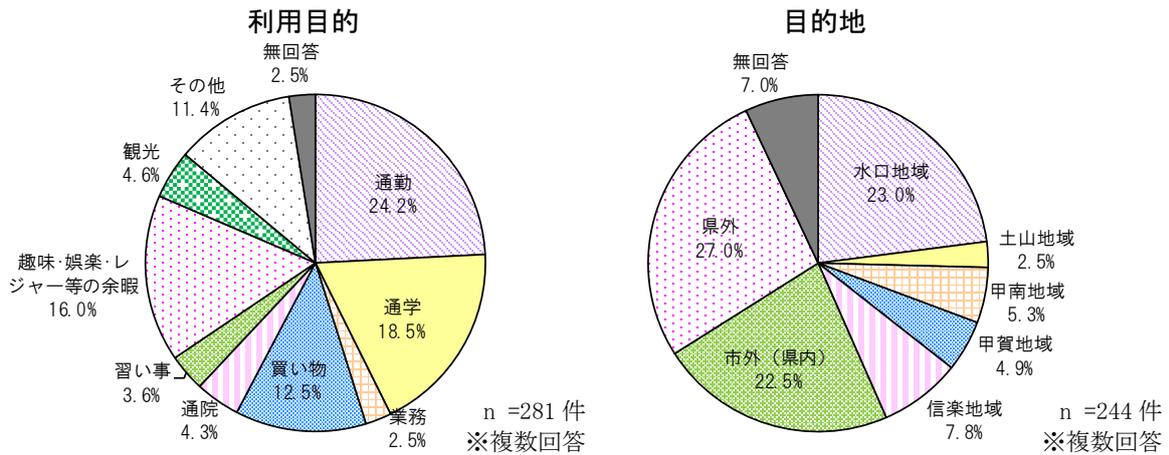
n = 204 人
※複数回答

③貴生川駅の利用目的・目的地

- 利用目的は「通勤」や「通学」、「趣味・娯楽・レジャー等の余暇」、「買い物」が多い
- 目的地は「県外」や「市外（県内）」、「水口地域」が多い

貴生川駅の利用目的は、「通勤」が24.2%と最も多く、「通学」や「趣味・娯楽・レジャー等の余暇」、「買い物」も多くなっています。

また、主な目的地は「県外」や「市外（県内）」、「水口地域」が多く、行き先は「京都市」や「大阪市」、「大津市」や「草津市」が多くなっています。



具体的な目的地

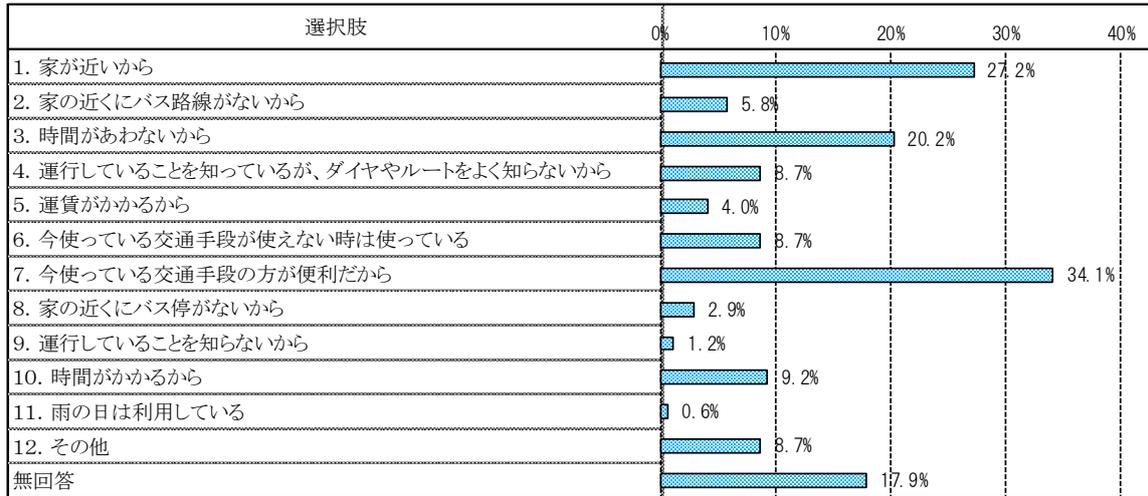
1. 水口地域		2. 土山地域		5. 信楽地域		7. 県外	
目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数	目的地	件数
会社	10	会社	2	学校(高校)	5	京都府京都市	42
学校(高校・専門学校)	6	自宅	1	紫香楽病院	1	大阪府大阪市	18
病院	4	計	3	陶芸の森	1	京都府	1
買物	3	3. 甲南地域		自宅	1	京都府南丹市	1
西友	2			開発センター	1	大阪府茨木市	1
水口東高校	2	目的地	件数	会社	1	兵庫県神戸市	2
散歩	2	学校(高校)	4	サンサワ	1	兵庫県豊岡市	1
コンビニ	2	くるみ作業所	1	計	11	兵庫県伊賀市	1
甲賀病院	2	甲南図書館	1	6. 市外(県内)		愛知県	1
アル・プラザ水口	1	甲南高校	1			目的地	件数
カラオケ(HOP)	1	計	7	大津市	34	愛知県名古屋	1
居酒屋さん	1	4. 甲賀地域		草津市	22	福井県	1
清福寺	1			目的地	件数	湖南省	5
映画	1	学校	4	彦根市	3	東京都千代田区	1
大塚電子	1	市役所	2	栗東市	1	計	72
工業団地	1	病院	2	守山市	1		
葵機械工業	1	塾	1	長浜市	1		
乗馬クラブ	1	図書館	1	東近江市	1		
花野果市	1	甲賀看護専門学校	1	八日市市	1		
色々	1	花野果市	1	計	69		
コウカシユン道場	1	計	12				
JA	1						
社会福祉センター	1						
計	47						

④貴生川駅までバスを使わない理由

○バスを使わない理由は「今使っている交通手段の方が便利だから」や「家が近いから」、「時間があわないから」が多い

貴生川駅までバスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」が34.1%と最も多く、「家が近いから」や「時間があわないから」も多くなっています。

バスを使わない理由

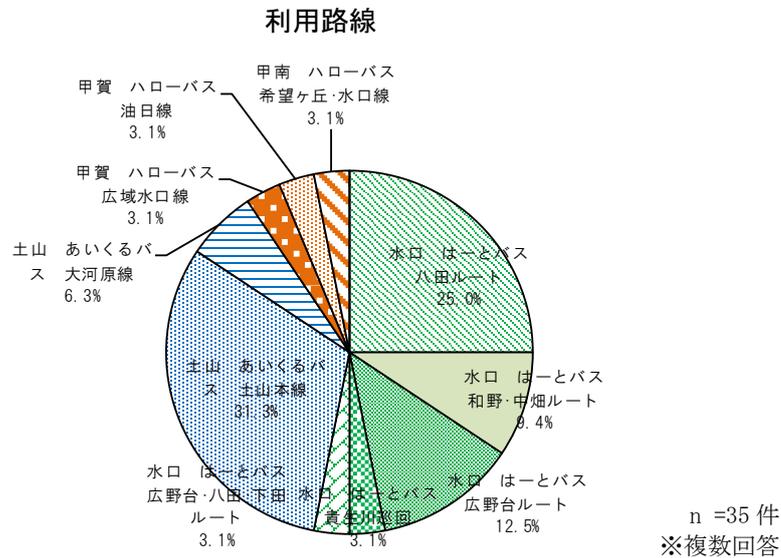


n =173 人
※複数回答

⑤貴生川駅までの利用バス路線

○利用バス路線は「土山本線」や「八田ルート」が多い

貴生川駅までの利用バス路線は、土山地域を運行するあいくるバスの「土山本線」が31.3%と最も多く、水口地域を運行するはーとバスの「八田ルート」も多くなっています。

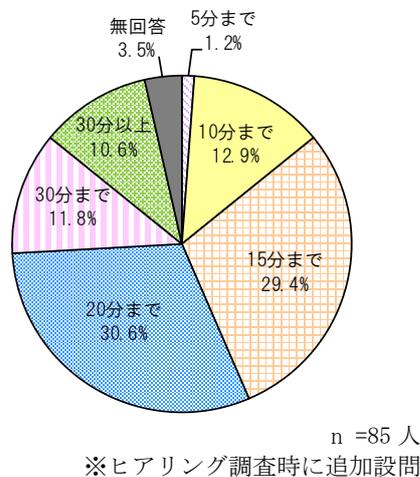


⑥鉄道やバスの許容待ち時間

○鉄道やバスの許容待ち時間は20分以内だと約5割、15分以内だと約8割

鉄道やバスの許容待ち時間は、「20分まで」や「15分まで」が多く、20分以内だと約5割、15分以内だと約8割の方が許容できる時間になります。

鉄道やバスの許容待ち時間



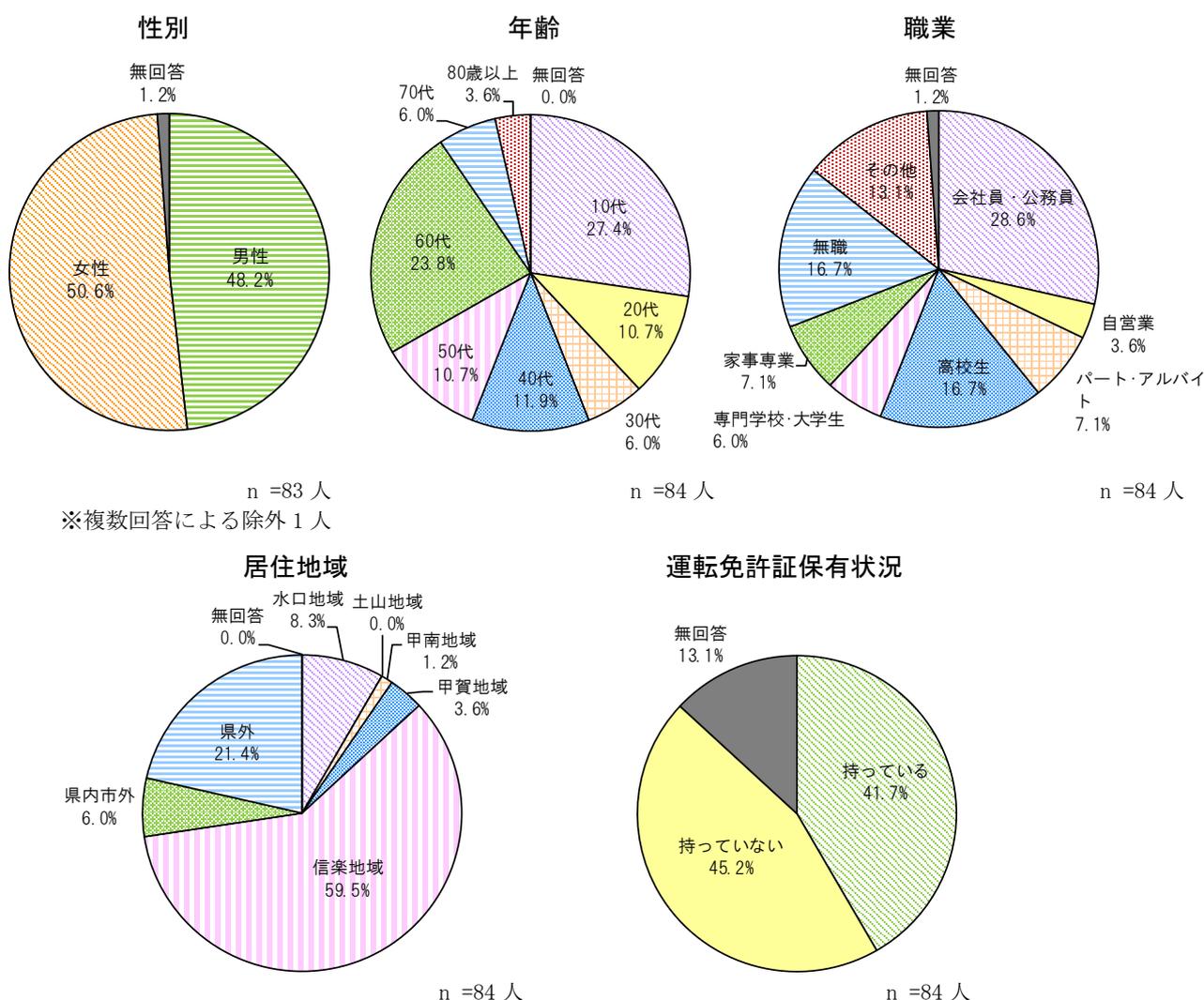
(3) 信楽駅利用者集計結果

①属性

- 回答者の性別は概ね半数ずつ、「30代」や「70代」、「80歳以上」は少ないが全年代から回答
- 職業は「会社員・公務員」が多い
- 居住地は「信楽地域」が多い
- 運転免許証の未保有者は約5割

回答者の属性は、概ね半数ずつとなっており、「30代」や「70代」、「80歳以上」の回答は少ないですが、全年代から回答を得ています。また、職業は「会社員・公務員」が28.6%と最も多く、居住地域は「信楽地域」が59.5%と最も多いですが、県外も21.4%と多くなっています。

運転免許証の保有状況は、「持っていない」が45.2%、「持っている」は41.7%となっています。

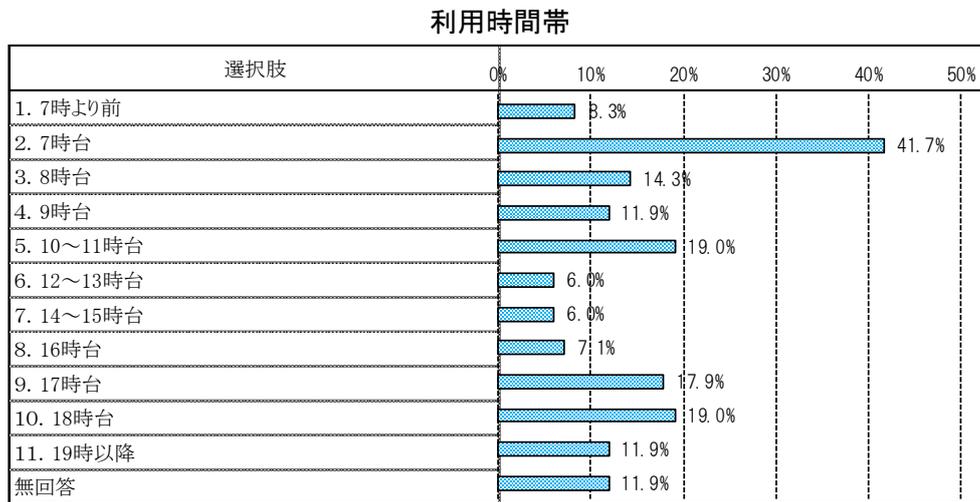
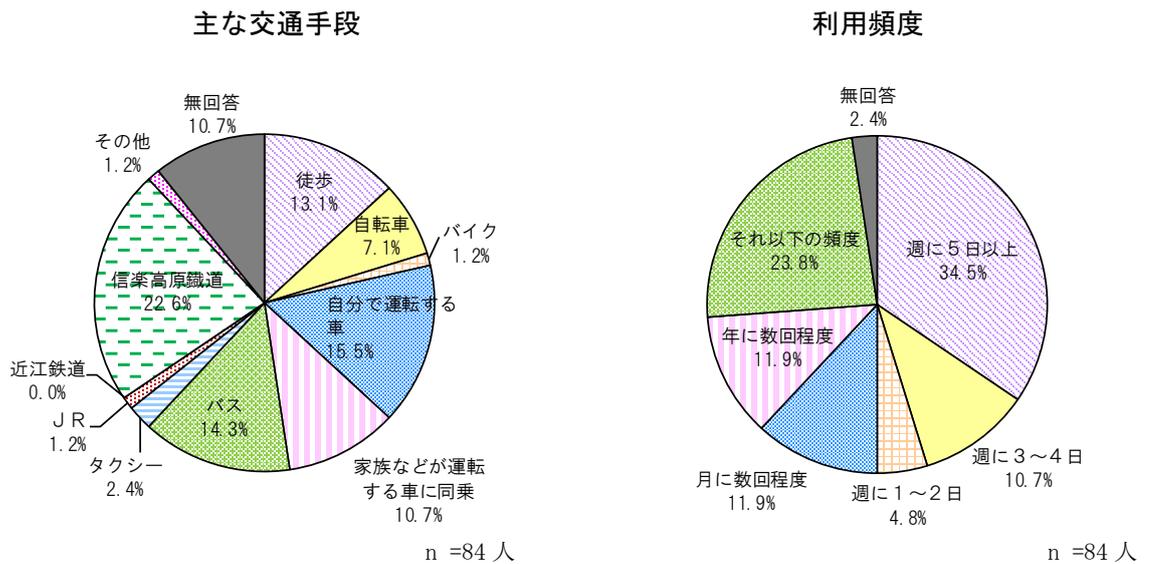


②信楽駅までの主な交通手段・利用頻度・時間帯

○主な交通手段は「信楽高原鐵道」や「自分で運転する車」、「バス」、「徒歩」が多い
 ○利用頻度は約5割が週に1日以上で、利用時間帯は7時台が多い

信楽駅までの主な交通手段は、「信楽高原鐵道」が22.6%と最も多く、「自分で運転する車」、
 「バス」、「徒歩」も比較的多くなっています。

また、利用頻度は「週に5日以上」が34.5%と最も多く、約5割の方が週に1日以上利用
 しており、利用時間帯は「7時台」が41.7%と最も多くなっています。



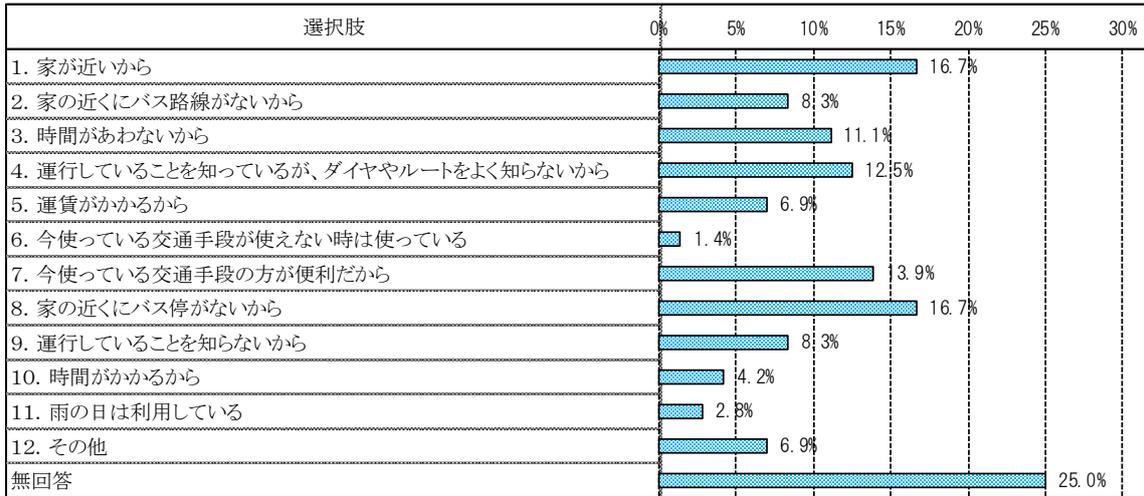
n = 84 人
 ※複数回答

④信楽駅までバスを使わない理由

○バスを使わない理由は「家の近くにバス停がないから」や「家が近いから」、「今使っている交通手段の方が便利だから」が多い

信楽駅までバスを使わない理由は、「家の近くにバス停がないから」や「家が近いから」が16.7%と最も多く、「今使っている交通手段の方が便利だから」も多くなっています。

バスを使わない理由



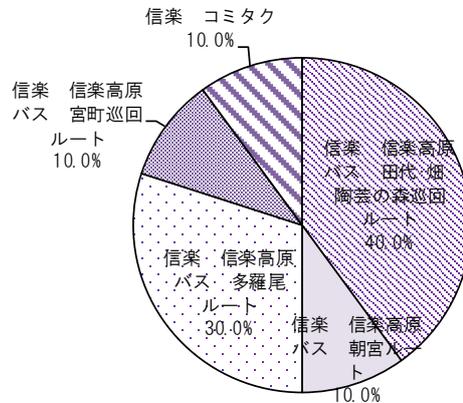
n = 72 人
※複数回答

⑤信楽駅までの利用バス路線

○利用バス路線は「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」や「多羅尾ルート」が多い

信楽駅までの利用バス路線は、信楽高原バスの「田代・畑・陶芸の森巡回ルート」が40.0%と最も多く、「多羅尾ルート」も多くなっています。

利用路線



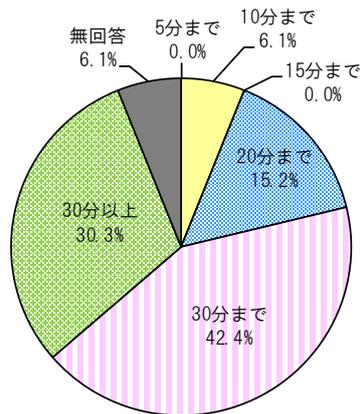
n = 10 件
※複数回答

⑥鉄道やバスの許容待ち時間

○鉄道やバスの許容待ち時間は30分以内だと約7割、20分以内だと約9割

鉄道やバスの許容待ち時間は、「30分まで」や「30分以上」が多く、30分以内だと約7割、20分以内だと約9割の方が許容できる時間になります。

鉄道やバスの許容待ち時間



n = 33 人

※ヒアリング調査時に追加設問

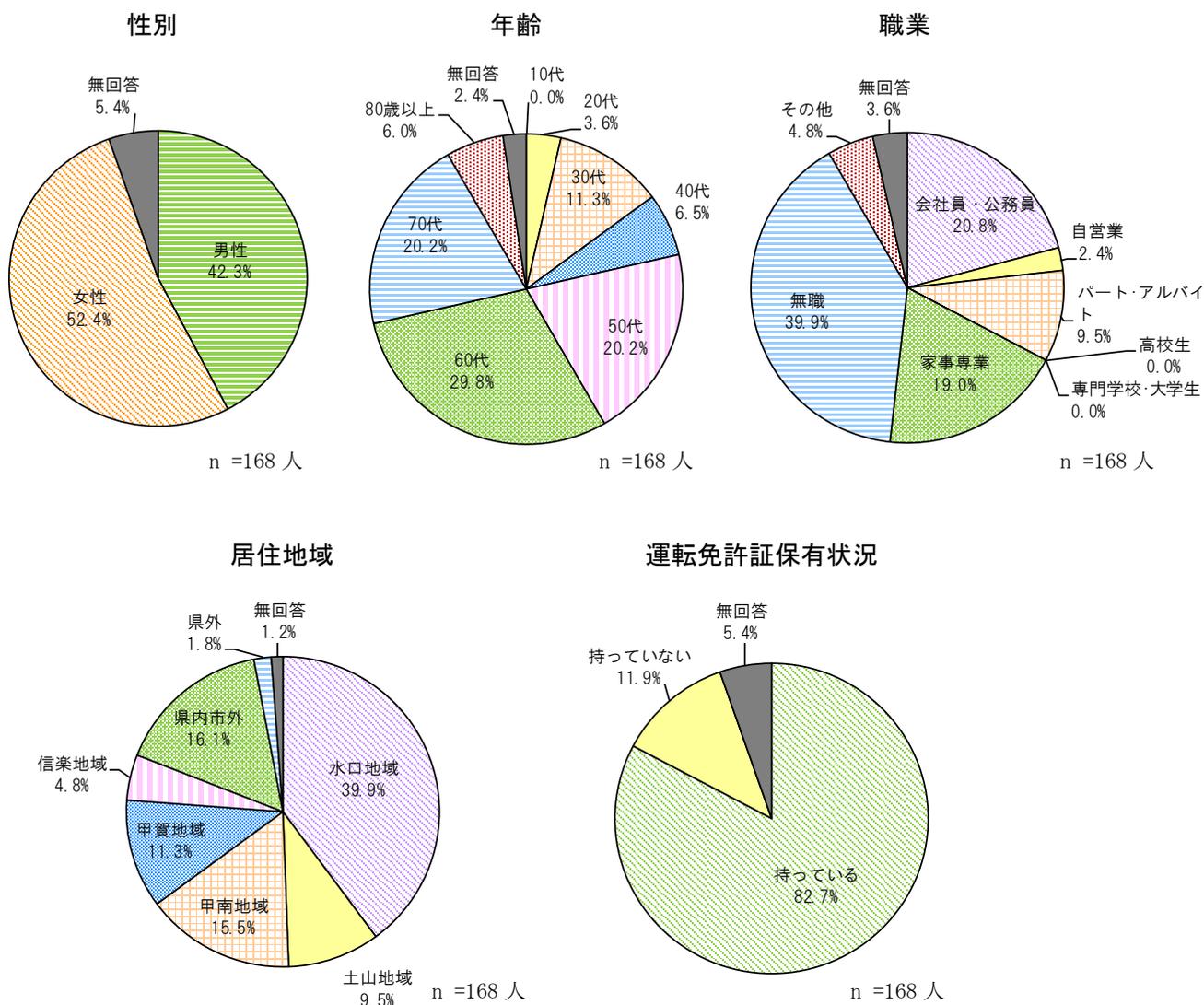
(4) 公立甲賀病院利用者集計結果

①属性

○回答者は「女性」が多く、「50代」から「70代」が多い
 ○職業は「無職」が多い
 ○居住地は「水口地域」が多い
 ○運転免許証の未保有者は約1割

回答者の属性は、「女性」が52.4%と多く、「50代」から「70代」の回答が多くなっています。また、職業は「無職」が39.9%と最も多く、居住地は「水口地域」が39.9%と最も多くなっています。

運転免許証の保有状況は、「持っている」が82.7%、「持っていない」は11.9%となっています。

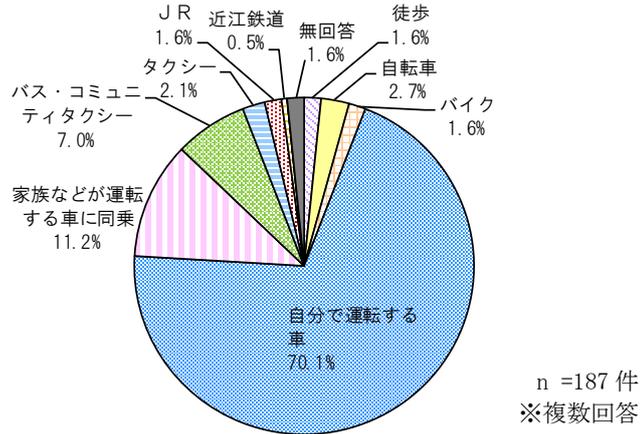


②甲賀病院までの主な交通手段

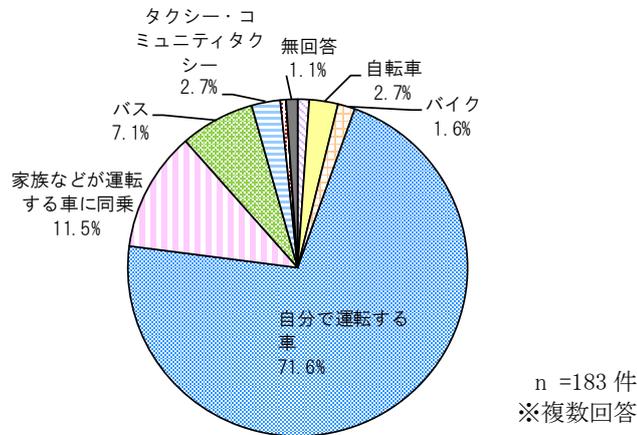
○主な交通手段は約 8 割が車利用

甲賀病院までの主な交通手段は、行き・帰りともに「自分で運転する車」が約 7 割と最も多く、「家族などが運転する車に同乗」とあわせると約 8 割が車利用となっています。

甲賀病院までの行きの主な交通手段



甲賀病院からの帰りの主な交通手段

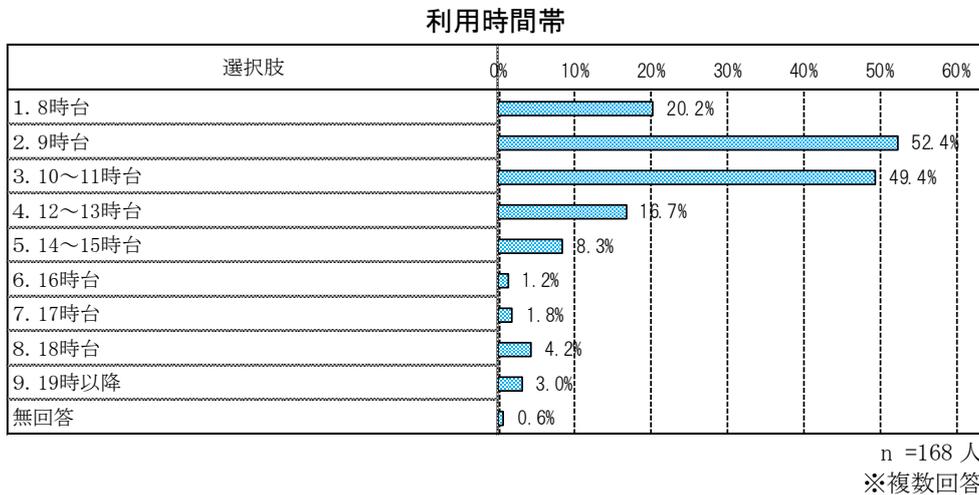
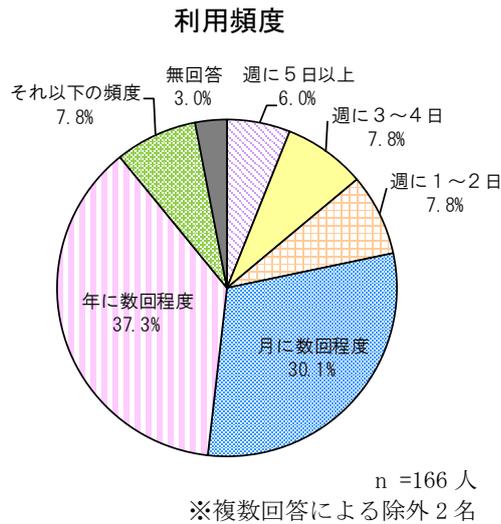


③甲賀病院の利用頻度・時間帯

- 利用頻度は「年に数回程度」と「月に数回程度」が多い
- 利用時間帯は9～11時台の午前中が多い

甲賀病院の利用頻度は、「年に数回程度」が37.3%と最も多く、「月に数回程度」も多くなっています。

また、利用時間帯は「9時台」が52.4%と「10～11時台」が多くなっています。

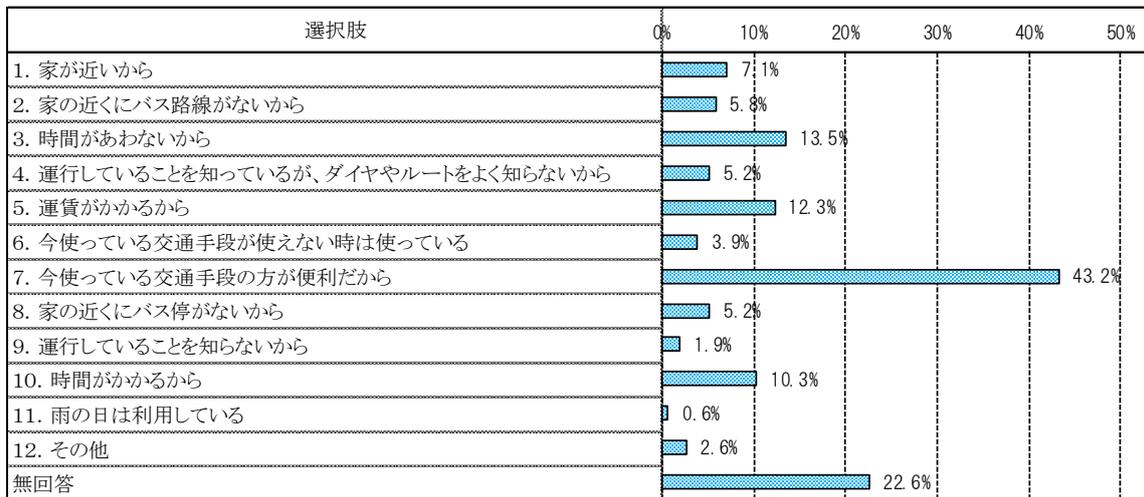


④甲賀病院までバスを使わない理由

○バスを使わない理由は「今使っている交通手段の方が便利だから」が多い

甲賀病院までバスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」が43.2%と最も多くなっています。

バスを使わない理由



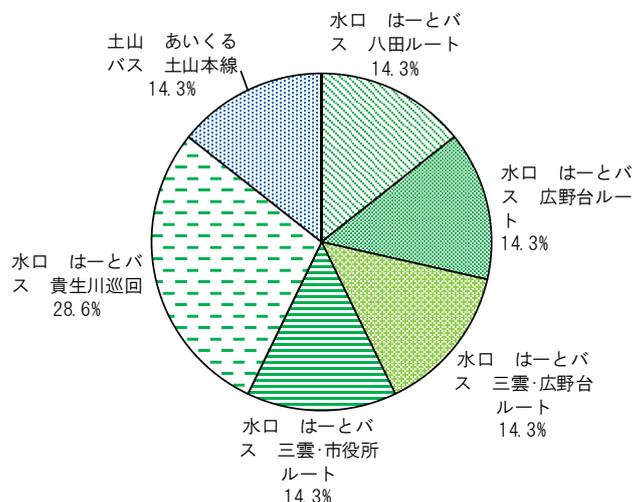
n = 155 人
※複数回答

⑤甲賀病院までの利用バス路線

○利用バス路線は水口地域を運行するはーとバスを中心とした利用が多い

甲賀病院までの利用バス路線は、水口地域を運行するはーとバスの「貴生川巡回線」が28.6%と最も多く、土山地域を運行するあいくるバスの「土山本線」のほか、水口地域を運行するはーとバスを中心とした利用となっています。

利用路線



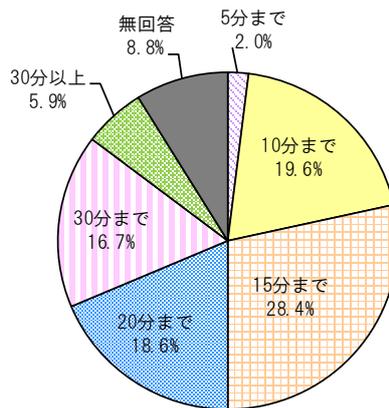
n = 7 件
※複数回答

⑥鉄道やバスの許容待ち時間

○鉄道やバスの許容待ち時間は20分以内だと約4割、15分以内だと約7割

鉄道やバスの許容待ち時間は、「15分まで」が28.4%と最も多く、20分以内だと約4割、15分以内だと約7割、10分以内だと約9割の方が許容できる時間になります。

鉄道やバスの許容待ち時間



n =102 人

※ヒアリング調査時に追加設問

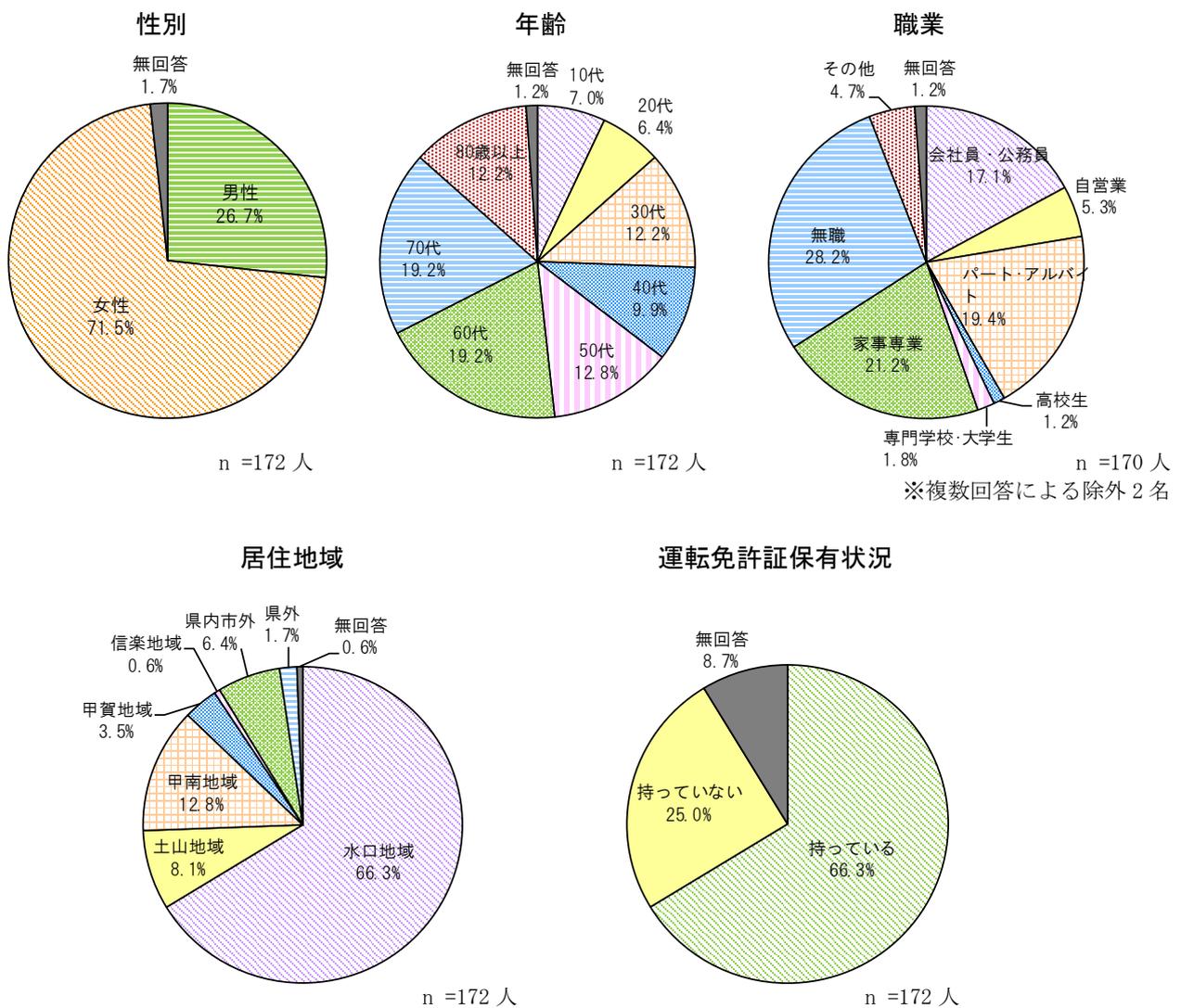
(5) アル・プラザ水口利用者集計結果

①属性

- 回答者は「女性」が多く、幅広い年代から回答
- 職業は「無職」が多い
- 居住地は「水口地域」が多い
- 運転免許証の未保有者は約3割

回答者の属性は、「女性」が71.5%と多く、幅広い年代から回答を得ています。また、職業は「無職」が28.2%と最も多く、居住地域は「水口地域」が66.3%と最も多くなっています。

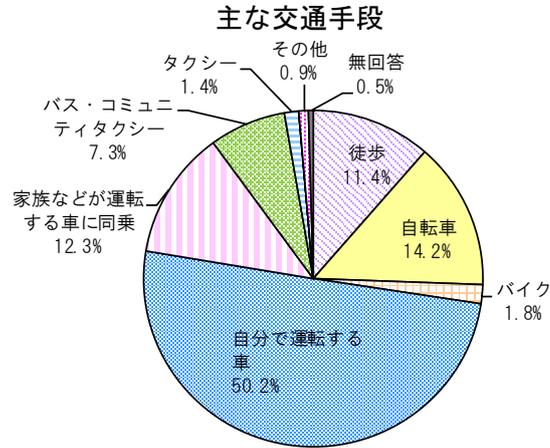
運転免許証の保有状況は、「持っている」が66.3%、「持っていない」は25.0%となっています。



②アル・プラザ水口までの主な交通手段

○主な交通手段は「自分で運転する車」が多い

アル・プラザ水口を利用する際の主な交通手段は、「自分で運転する車」が50.2%と最も多くなっています。



n =219 件
※複数回答

③アル・プラザ水口の利用頻度・曜日・時間帯

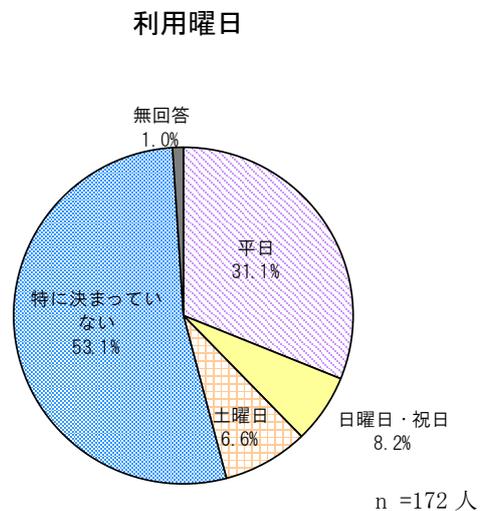
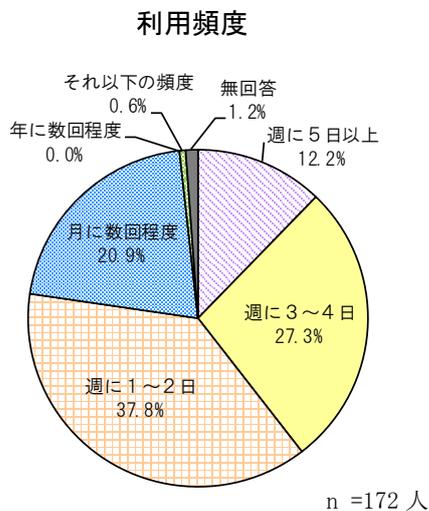
○利用頻度は「週に1~2日」と「週に3~4日」が多い

○利用曜日は「特に決まっていない」と「平日」が多い

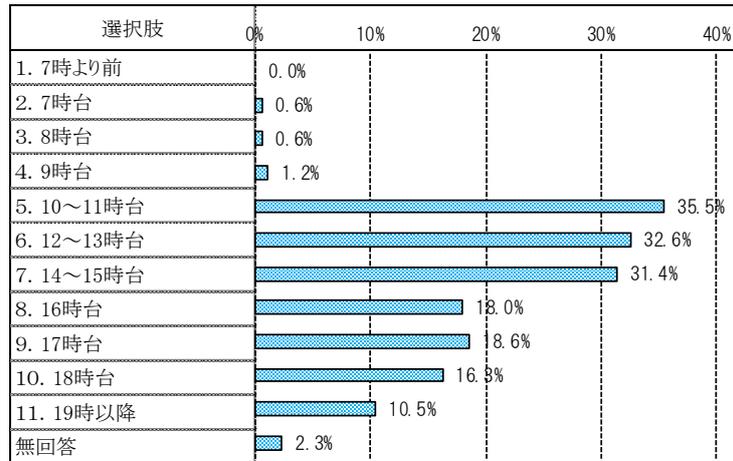
○利用時間帯は10~15時台が多い

アル・プラザ水口の利用頻度は、「週に1~2日」が37.8%と最も多く、「週に3~4日」も多くなっています。

また、利用曜日は「特に決まっていない」が53.1%と最も多く、「平日」も多くなっています。利用時間帯は「10~11時台」が35.5%と最も多く、「12~13時台」や「14~15時台」も多くなっています。



利用時間帯



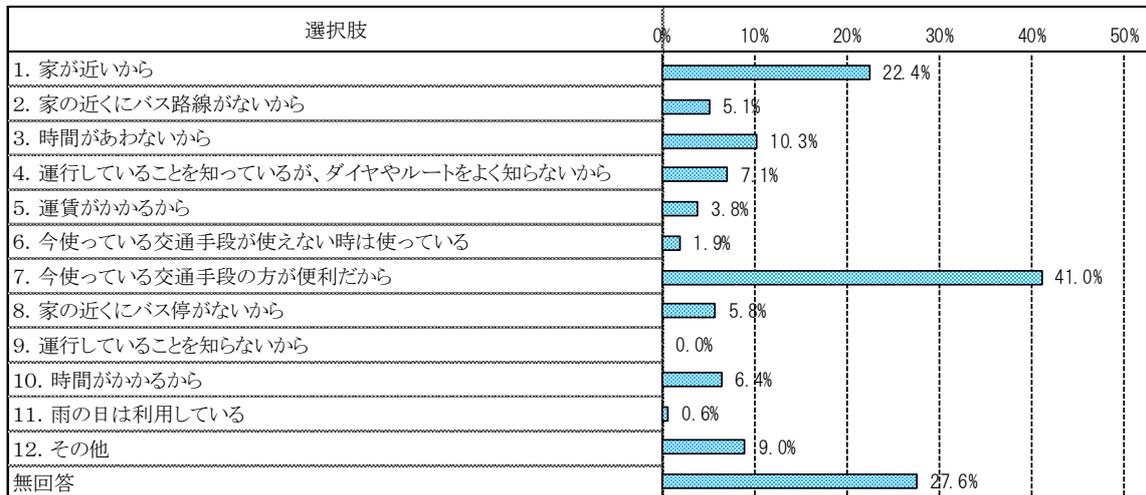
n =172 人
※複数回答

④アル・プラザ水口までバスを使わない理由

○バスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」や「家が近いから」が多い

アル・プラザ水口までバスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」が41.0%と最も多く、「家が近いから」も多くなっています。

バスを使わない理由

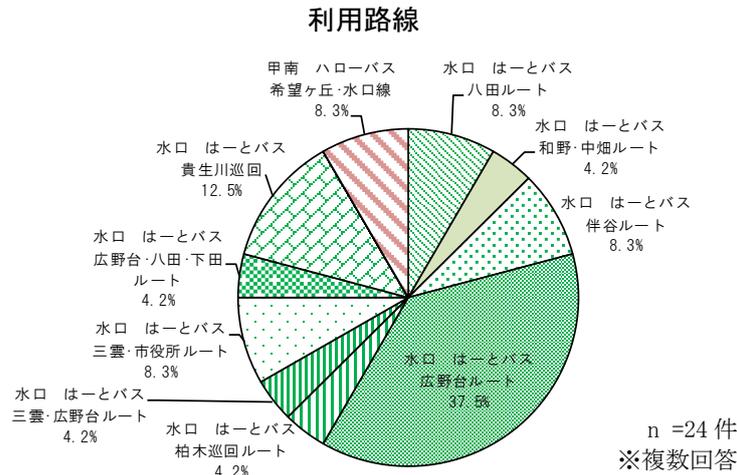


n =156 人
※複数回答

⑤アル・プラザ水口までの利用バス路線

○利用バス路線は水口地域を運行するはーとバスを中心とした利用が多い

アル・プラザ水口までの利用バス路線は、水口地域を運行するはーとバスの「広野台ルート」が37.5%と最も多く、甲南地域を運行するハローバスの「希望ヶ丘・水口線」のほか、水口地域を運行するはーとバスを中心とした利用となっています。

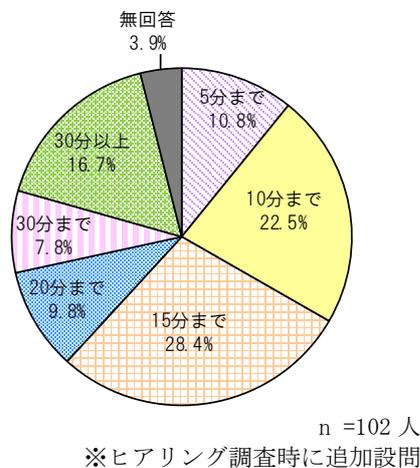


⑥鉄道やバスの許容待ち時間

○鉄道やバスの許容待ち時間は20分以内だと約3割、15分以内だと約6割

鉄道やバスの許容待ち時間は、「15分まで」や「10分まで」が多く、20分以内だと約3割、15分以内だと約6割、10分以内だと約9割の方が許容できる時間になります。

鉄道やバスの許容待ち時間



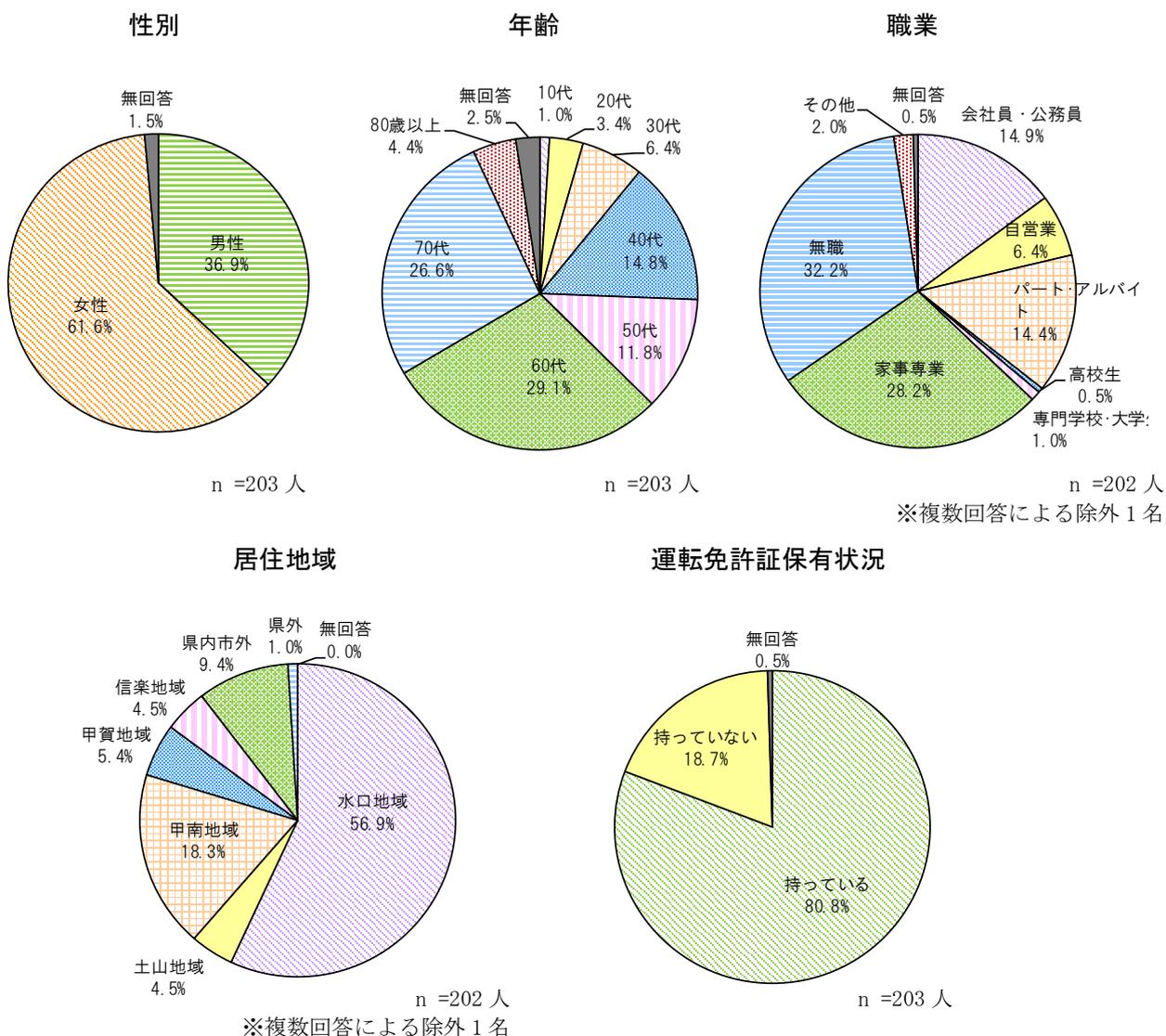
(6) 西友水口店利用者集計結果

①属性

○回答者は「女性」が多く、「40代」から「70代」の回答が多い
 ○職業は「無職」が多い
 ○居住地は「水口地域」が多い
 ○運転免許証の未保有者は約2割

回答者の属性は、「女性」が61.6%と多く、「40代」から「70代」の回答が多くなっています。また、職業は「無職」や「家事専業」が多く、居住地域は「水口地域」が56.9%と最も多くなっています。

運転免許証の保有状況は、「持っている」が80.8%、「持っていない」は18.7%となっています。

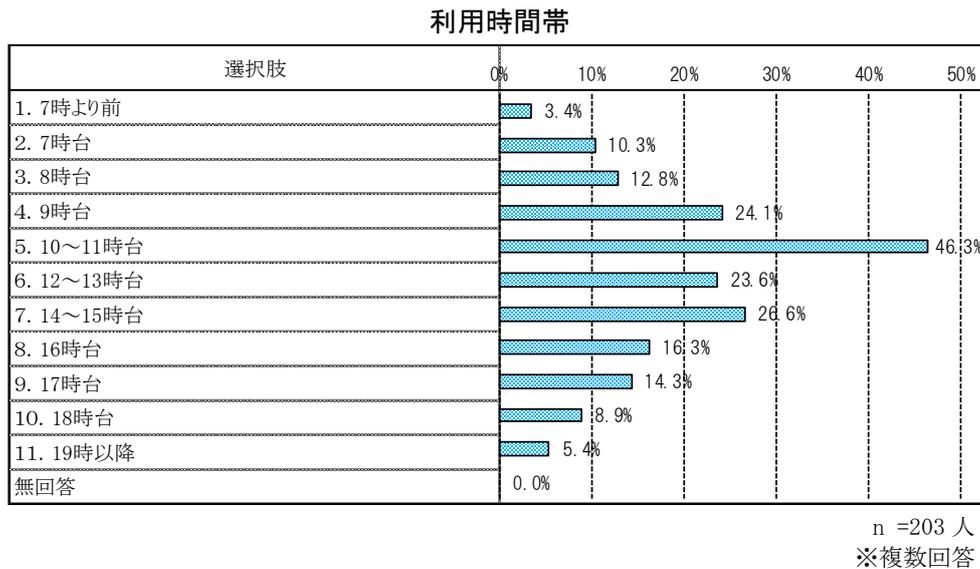
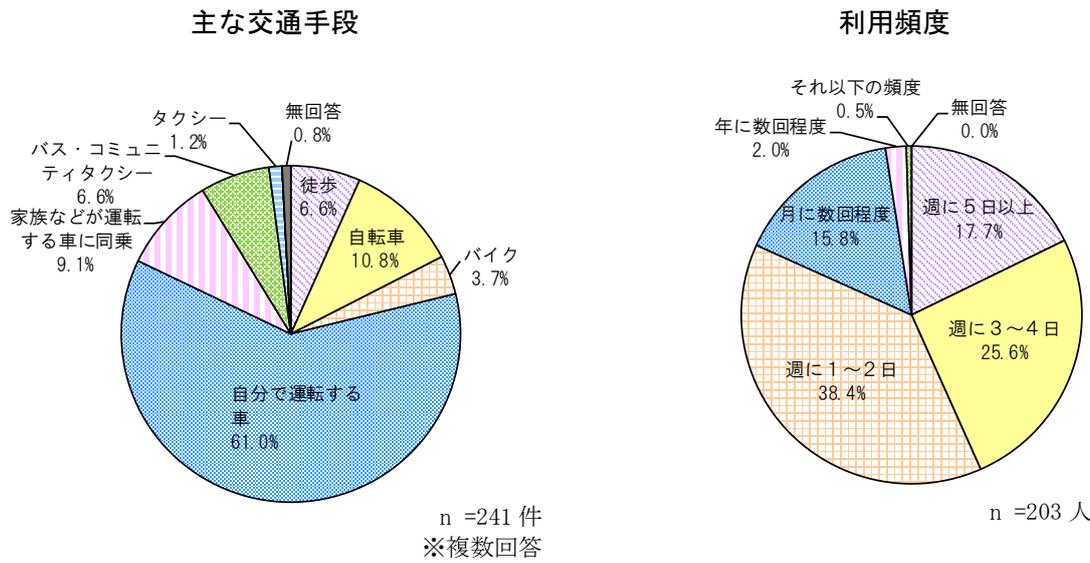


②西友水口店までの主な交通手段・利用頻度・時間帯

○主な交通手段は「自分で運転する車」が多い
 ○利用頻度は「週に1~2日」や「週に3~4日」が多く、利用時間帯は「10~11時台」が多い

西友水口店を利用する際の主な交通手段は、「自分で運転する車」が61.0%と最も多くなっています。

また、利用頻度は「週に1~2日」が38.4%と最も多く、「週に3~4日」も多くなっています。利用時間帯は「10~11時台」が46.3%と最も多くなっています。

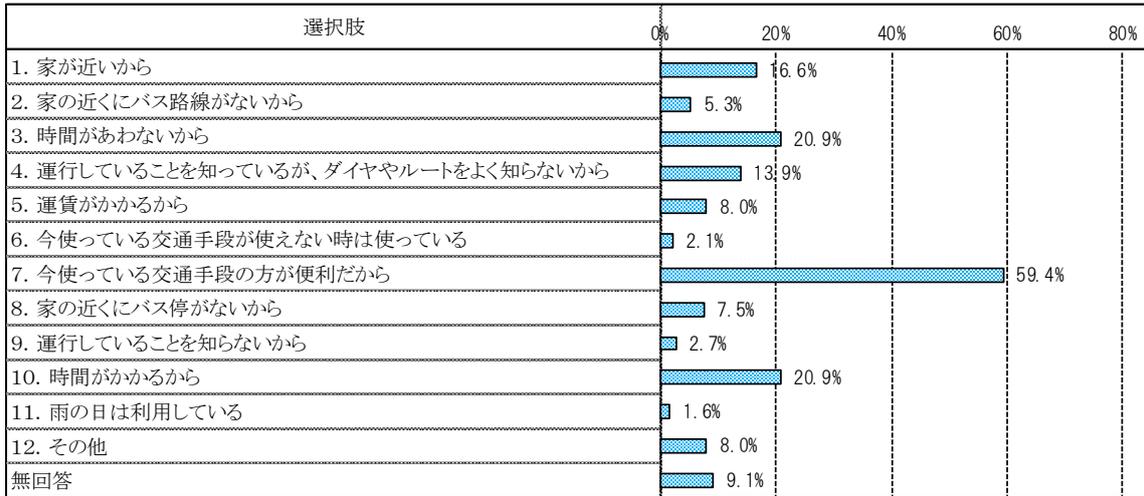


③西友水口店までバスを使わない理由

○西友水口店までバスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」が多い

西友水口店までバスを使わない理由は、「今使っている交通手段の方が便利だから」が59.4%と最も多くなっています。

バスを使わない理由

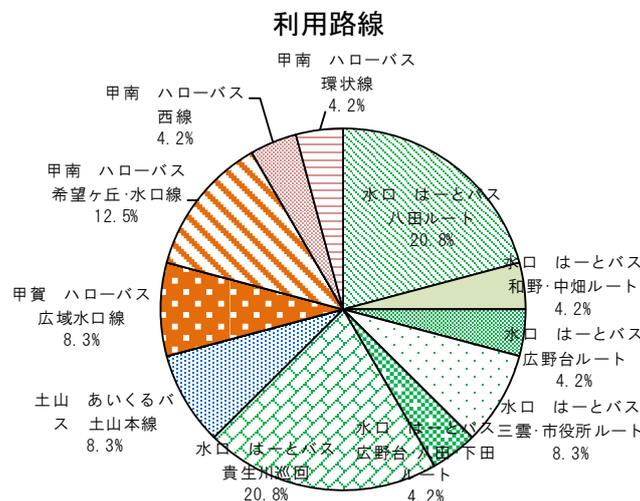


n =187 人
※複数回答

④西友水口店までの利用バス路線

○利用バス路線は水口地域を運行するはーとバスだけでなく、各地域を運行するバス路線の利用も多い

西友水口店までの利用バス路線は、水口地域を運行するはーとバスの「八田ルート」と「貴生川巡回線」が20.8%と最も多くなっていますが、甲南地域や甲賀地域を運行するハローバスや土山地域を運行するあいくるバスなど、水口地域以外の地域を運行するバスの利用が他の施設よりも多くなっています。



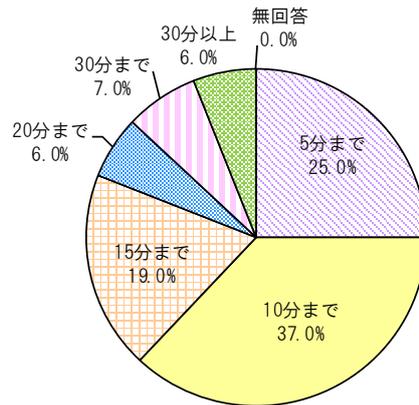
n =24 件
※複数回答

⑤ 鉄道やバスの許容待ち時間

○ 鉄道やバスの許容待ち時間は 20 分以内だと約 2 割、15 分以内だと約 4 割

鉄道やバスの許容待ち時間は、「5 分まで」から「15 分まで」の間が多く、20 分以内だと約 2 割、15 分以内だと約 4 割、10 分以内だと約 8 割の方が許容できる時間になります。

鉄道やバスの許容待ち時間



n =100 人

※ヒアリング調査時に追加設問

◆まちづくりの大綱

- (1) 誰もが主役となり、持続可能なまちとなる
- (2) 人と文化を未来につなぐ
- (3) 住み慣れた地域での暮らしを守る
- (4) 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保つため、公共交通幹線軸への取組を強化します。
 - 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活かした企業誘致を進め、新たな雇用の場を創出します。
- (5) 結婚、出産、育児の希望に応える

3-2 甲賀市都市計画マスタープラン(策定中)

◆目標年

平成 40 年度

◆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』

◆人口目標

平成 40 年度 87,000 人

◆都市づくりの目標と基本方針

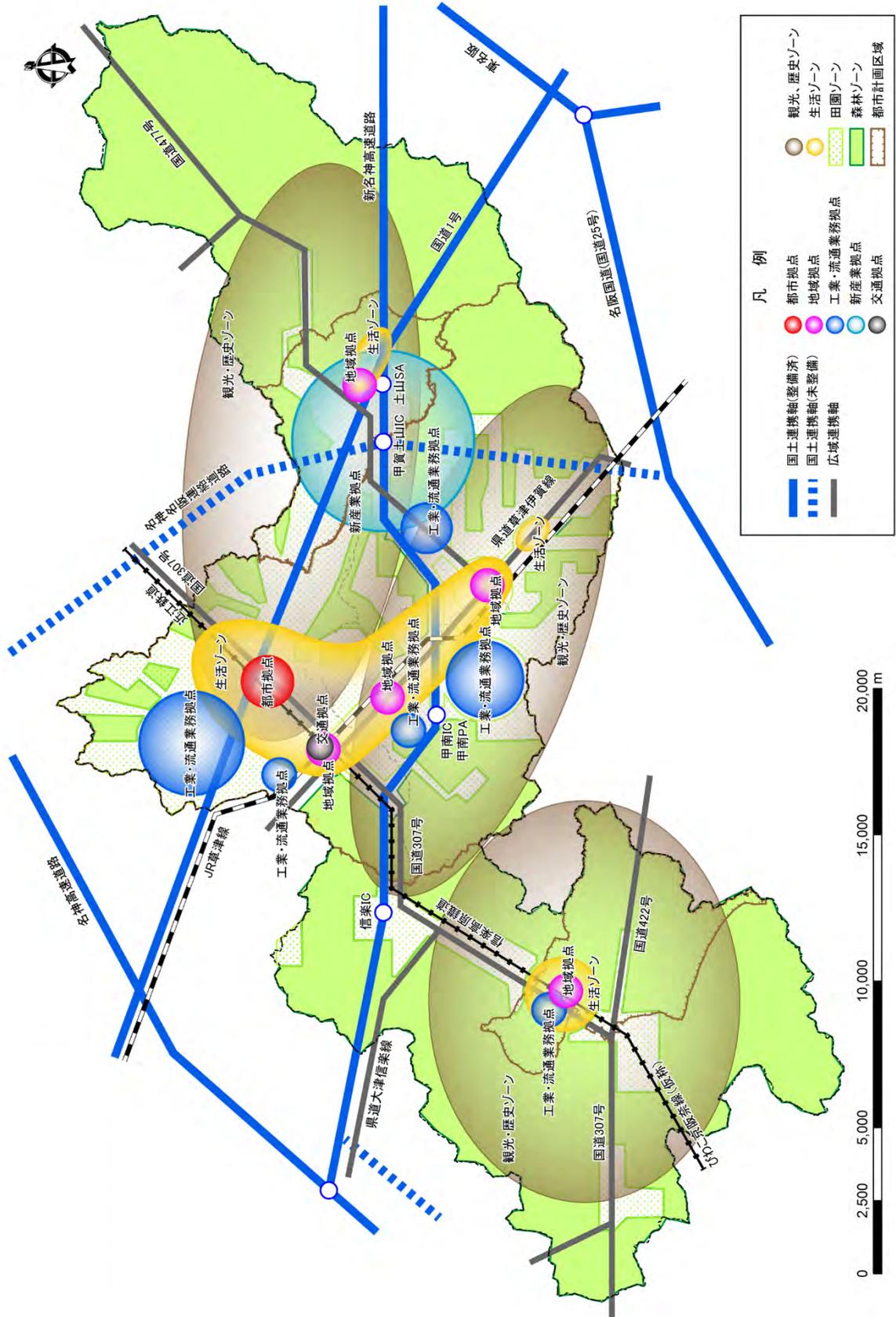
【目標】

1. 自然・歴史・伝統をみんなで守り育てる環境都市づくり
2. 安全で安心できる住宅都市づくり
3. 賑わいと魅力を感じる活力都市づくり
4. 広域的な交通網や伝統を活した産業・交流都市づくり
5. 身近な生活圏での利便性が高く、地域間交流が盛んな快適都市づくり

【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) 広域的な交通網を活かした多様な都市拠点づくり
- (5) 地域交通ネットワーク等の連携による安心で快適な都市づくり

◆将来都市構造



◆分野別都市づくり計画

○道路・交通体系整備の方針

【基本方針】

多様性を活かした交通ネットワークの構築

- ・国土連携軸や広域連携軸を中心とする広域的な交流を充実させるとともに、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更なる交流の充実を目指す。

【公共交通の整備方針】

<p>鉄道の利便性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JR草津線は複線化の早期実現など、各鉄道の輸送力の強化、通勤・通学等の時間短縮を図るよう要請する。 ・近江鉄道、信楽高原鉄道についても、沿線の市街化動向に併せて、JRと連携の強化を図り利便性の向上を促進し持続的な運行を目指す。 ・信楽駅から延伸する、びわこ京阪奈線（仮称）構想を促進する。
<p>鉄道駅を中心とする公共交通等の利便性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・貴生川駅周辺において道路整備等を推進して交通結節機能の強化を図る。 ・JR甲南駅においてユニバーサルデザインによる駅舎改築を進める他、公共交通のユニバーサルデザイン化を図る。 ・公共交通網形成計画に基づき、バス交通網などの公共交通の利便性の向上を図る。 ・駅周辺において駅前広場や駐車場の整備を促進し、自動車から鉄道への乗換えを行うキスアンドライドやパークアンドライドを推進する。 ・自転車の放置による景観への悪影響や盗難などの犯罪の予防及び公共交通機関の利用促進のため、駅周辺などで駐輪場の整備を図る。
<p>都市内を結ぶ公共交通の利便性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・医療福祉の中心となる甲賀病院周辺、防災の中心となる水口庁舎周辺、鉄道・バスの結節点となる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を図る。 ・都市拠点での複合的な都市機能の集積に併せて、都市拠点と市内の各地域拠点を連絡する公共交通網としてコミュニティバスやデマンドバスの充実を図る。 ・低床バスへの切り替え等により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの向上を図る。
<p>地域連携を図る公共交通等の利便性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する都市と連絡する鉄道等の公共交通の強化や主要な幹線道路の整備を促進し、地域連携の充実を図る。

3-3 都市計画区域マスタープラン

3-3-1 甲賀都市計画区域（平成 23 年 6 月）

◆目標年次

平成 32 年

◆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
- 地域資源を活かしたまちづくり
- 自然環境と調和したまちづくり

◆主要な都市計画の方針

＜都市施設の整備に関する方針＞

（１）交通施設の整備の方針

①基本方針

○人に優しい交通ネットワークの形成

地域の豊かな自然や歴史・文化を人々が楽しみやすくするため、また誰もが安心して外出できるように歩行者・自転車が利用しやすい安全快適な道路ネットワークの形成を図るとともに、公共交通のユニバーサルデザインなどとあわせたネットワークの形成を図る。

○利用しやすい公共交通体系の確立

本区域の鉄道網は、水口町を結節点として地域内を放射状に広がっているが、全てが単線であり、決して地域全体の利便性が高いとはいえない状況である。このため、鉄道の輸送能力の強化、利便性の向上を図るとともに鉄道駅へのアクセス道路の整備、適切なバスサービスの確保、交通結節機能の強化等、機能的なネットワークとして一体的に整備を行う。

②主要な施設の配置、整備の方針

○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・通学等の時間の短縮を図る。また、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とともに、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。

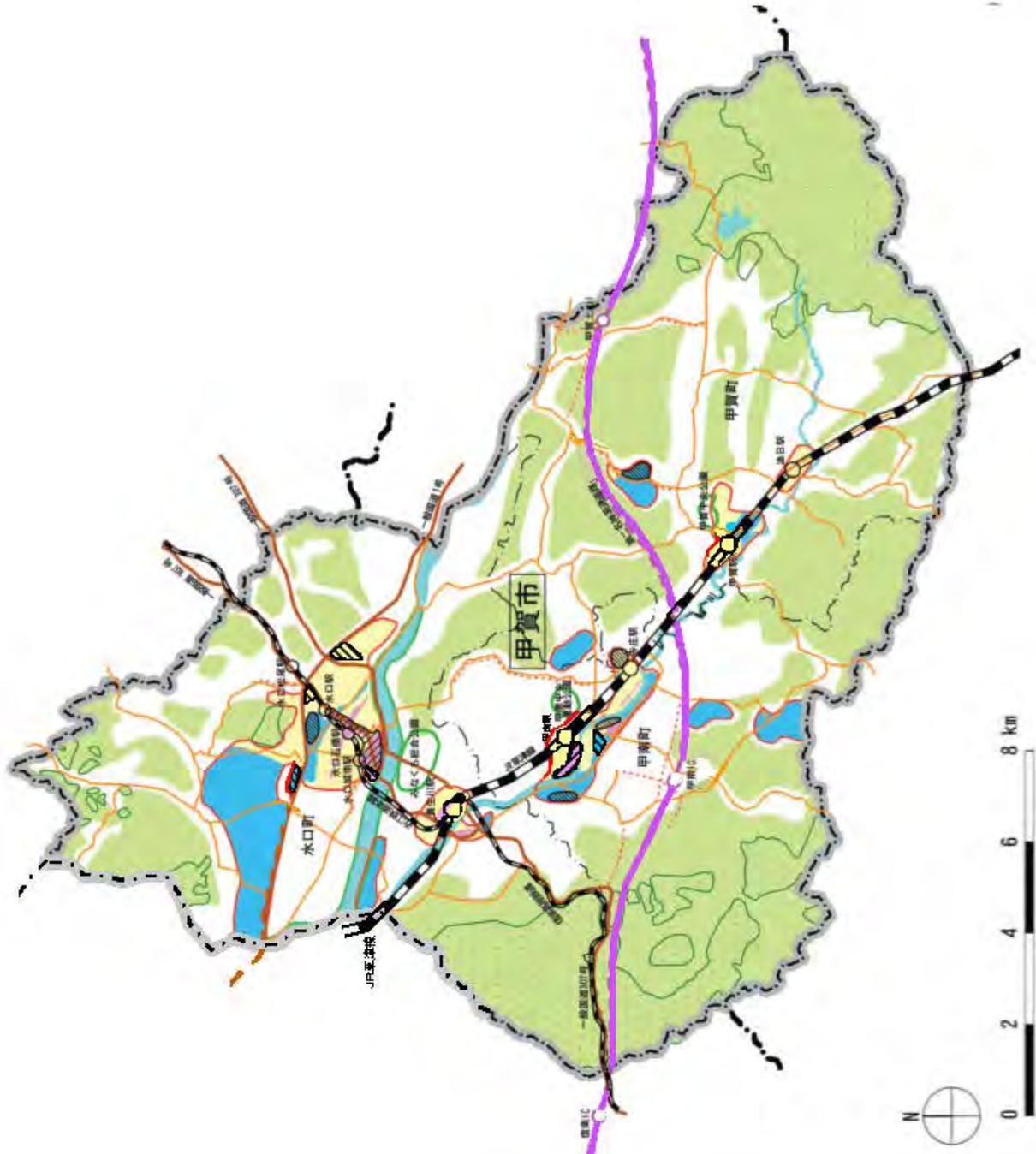
③主要な施設の整備目標

優先的におおむね平成 32 年までに実施することを予定する主要な事業

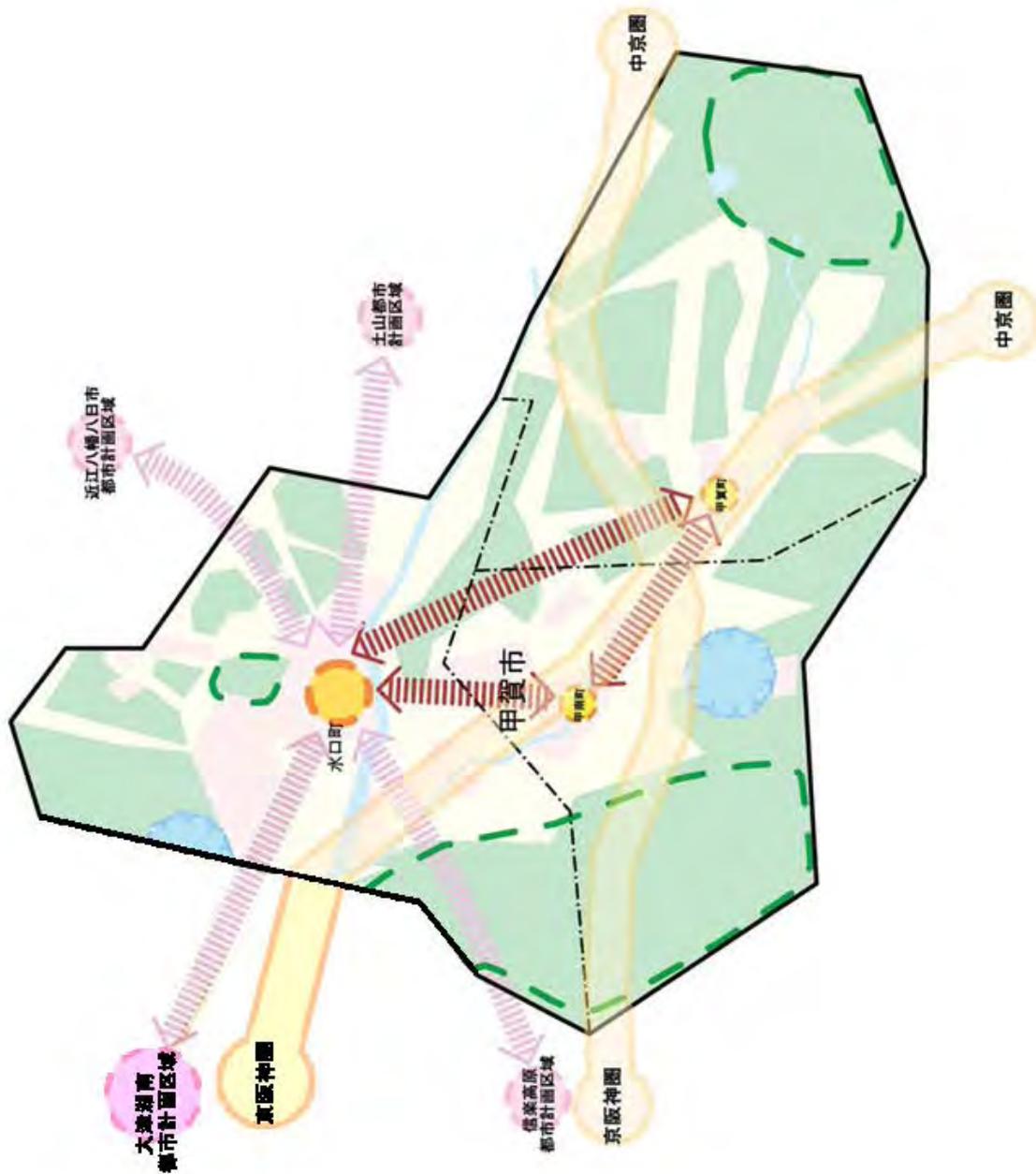
種別	名称	整備区間等	備考
鉄道	近江鉄道本線近代化	全線	実施中
	信楽高原鐵道近代化	全線	実施中
	JR甲南駅駅舎改築	甲南町深川	予定

甲賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針 附図

凡 例	
	都市計画区域境界
	行政区境界
	市街化区域境界
	主要幹線道路 (高速道路)
	主要幹線道路 (一般国道)
	その他の道路 (主要地方道)
	J R 線 (標準線)
	その他鉄道
	整備中又は整備予定 (線種と色で表示)
	住宅地
	商業・業務地
	工業・流通業務地
	公園・緑地
	河川・湖沼
	中心業務地
	概ね10年以内に整備又は実施を予定する地区
	自然地
	緑地 (保安林・自然公園 特別地域等)



甲賀都市計画区域の将来都市構造



凡	例
	都市拠点 (商業・業務拠点)
	地域拠点
	周辺都市計画区域
	工業・流通業務拠点
	レクリエーションエリア
	国土軸
	広域連携軸
	都市間連携軸
	都市計画区域界
	行政区域界
	市街地
	農業地
	自然地
	河川・湖沼

3-3-2 土山都市計画区域（平成 26 年 3 月）

◆目標年次

平成 32 年

◆基本理念

- 都市機能の集約化の促進
- 新名神高速道路を活用した活力あるまちづくり
- 安心して暮らせるまちづくり
- 自然環境と調和したまちづくり
- 歴史・文化資源を活用したまちづくり

◆主要な都市計画の方針

＜都市施設の整備に関する方針＞

（１）交通施設の整備の方針

①基本方針

○公共交通サービスの利便性の向上

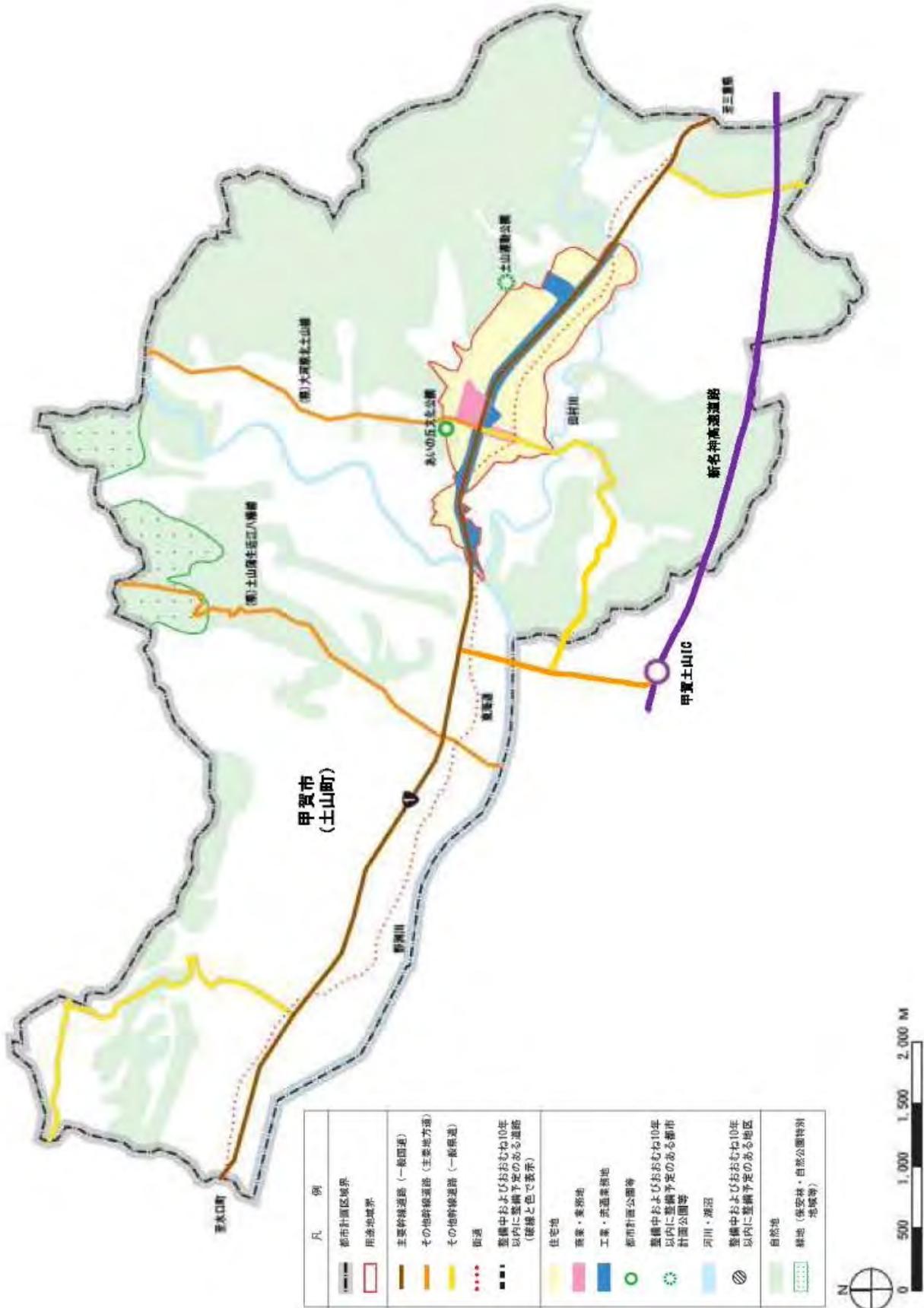
本区域ではバスが唯一の公共交通手段であるため、公共交通機関の機能としては利便性が高いとは言えない状況にあり、甲賀市コミュニティバスの一層の利便性向上に努める。また、本区域では、ＪＲ貴生川駅の鉄道利用者が多く、そのほとんどが自動車利用となっている。このためＪＲ貴生川駅までのアクセス道路の整備やバス利用の利便性向上を図る。

②主要な施設の配置、整備の方針

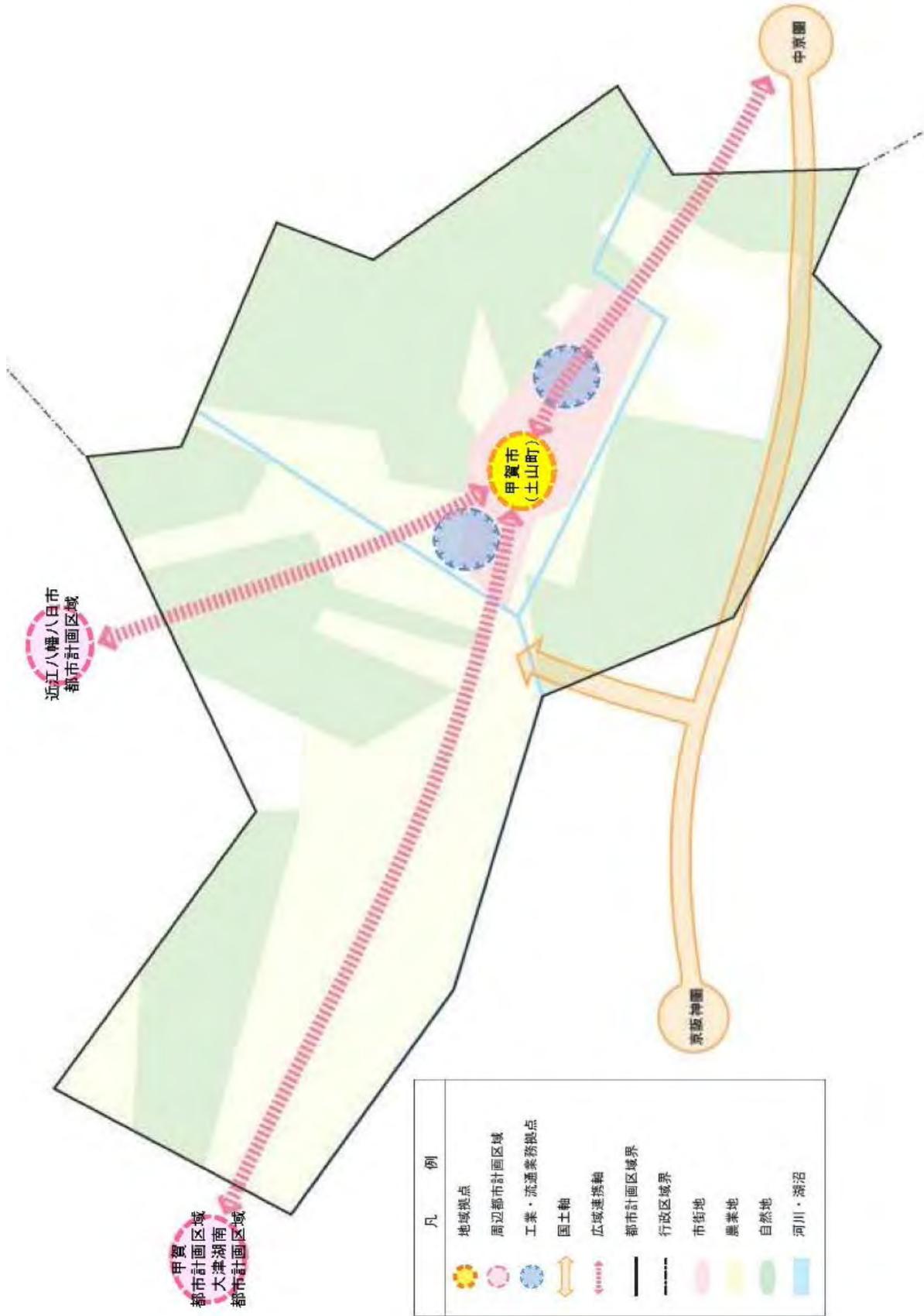
○バス

高齢者をはじめ誰もが日常生活において利用できる「甲賀市コミュニティバス」の充実を図る。また、ＪＲ貴生川駅との連絡を強化し、鉄道利用を促進する。

土山都市計画区域の整備、開発および保全の方針 附図



土山都市計画区域の将来都市構造



3-3-3 信楽高原都市計画区域（平成 26 年 3 月）

◆目標年次

平成 32 年

◆基本理念

- 都市機能の集約化の促進
- 地域資源を活かした観光・交流のまちづくり
- 交通基盤整備による活力あるまちづくり
- 安心して暮らせるまちづくり

◆主要な都市計画の方針

＜都市施設の整備に関する方針＞

（１）交通施設の整備の方針

①基本方針

○人に優しい交通ネットワークの形成

地域の豊かな自然資源や歴史・文化資源を人々が快適に移動できるように、また誰もが安心して外出できるように歩行者・自転車が利用しやすい安全快適な道路ネットワークの形成を図るとともに、公共交通のユニバーサルデザインなどとあわせてネットワークの形成を図る。

○公共交通機関の利便性の向上

本区域の中心部には信楽高原鐵道の信楽駅があり、駅と主要幹線道路を中心に市コミュニティバス等が運行されている。しかし、鉄道は単線で、かつ運行本数が限られており、バスの輸送実績もモータリゼーションの進行で安定したものでないことから、公共交通機関の経営は厳しいものになっている。

超高齢社会のなかで地域住民の生活を支えるとともに、観光地としての魅力を向上させていくために、鉄道の輸送能力の強化、利便性の向上を図るとともに鉄道駅へのアクセス道路や適切なバスサービスの確保等、総合的・機能的なネットワーク化を図る。

②主要な施設の配置、整備の方針

○鉄道・バス

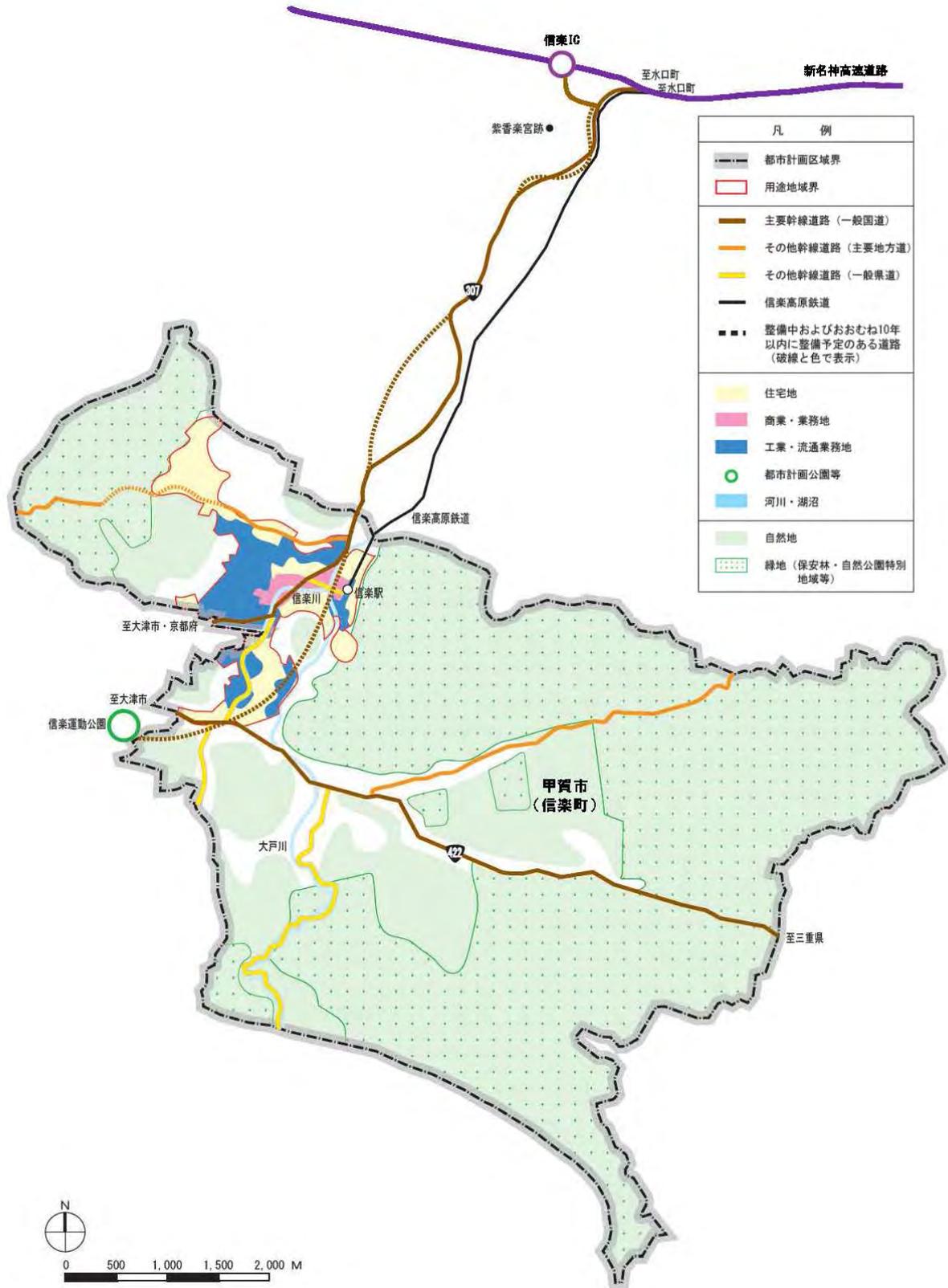
信楽高原鐵道や市コミュニティバス等公共交通機関の維持・利便性向上のための検討を進めるとともに、地域住民の交通利便性を向上させ、地域の活性化につながるびわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。

③主要な施設の整備目標

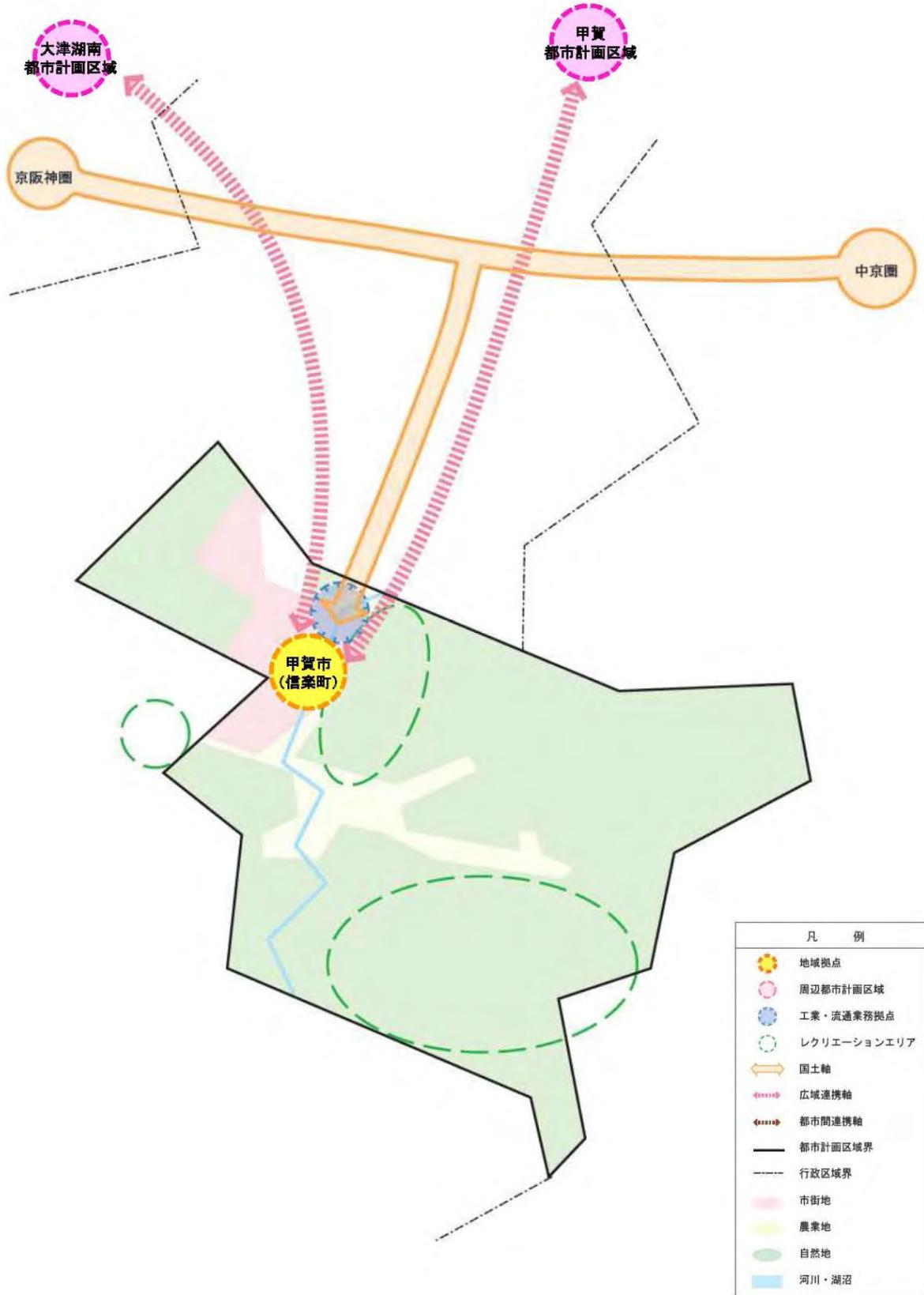
優先的におおむね 10 年以内に実施することを予定する主要な事業

種別	名 称	整備区間等	備 考
鉄道	信楽高原鐵道保安施設整備事業	全線	実施中

信楽都市計画区域の整備、開発および保全の方針 附図



信楽都市計画区域の将来都市構造



3-4 第2次甲賀市観光振興計画(策定中)

◆目標年

平成40年度

◆計画の体系

基本方針	基本戦略	基本施策	基本事業
忍びの里の秘めたる宝探す甲賀のまちづくり ◆歴史と文化伝え育み歩む甲賀のおもてなし ◆光る宝に出会える旅に増やす甲賀の愛好家	I 魅力向上戦略	1. 観光地の魅力向上	①忍者の歴史・実態の調査と発信
			②“忍者の里”の雰囲気醸成
			③「(仮称)まちかど案内所」の設置
			④観光施設の整備
		2. 市民と連携した資源開発	①市民協働によるおもてなし体制づくりと観光資源開発
			②土山宿と水口宿の連携
			③市民主体の観光まちづくりの促進と地域の誇りの醸成
		3. 効果的なPRの推進	①「甲賀ブランド」の一体的な推進
			②シティセールスの推進
	③地元情報の発信		
	II 誘客促進戦略	1. 観光ビジネスとの連携	①公共交通と連携した観光振興
			②観光ビジネスマッチングの促進
③営業活動による販路の開拓			
④スポーツツーリズムの推進			
2. 誘客事業・イベントの開催		①信楽まちなかを核とした観光誘客の強化	
		②忍者検定の充実	
		③東海道宿場への誘客促進	
		④産業観光の推進	
		⑤農家民宿と農業体験プログラム	
3. 戦略的マーケティング	①マーケティング・リサーチの実施		
	②観光調査の実施		
	③観光商品の造成		
III 地域活性化戦略	1. 市民意識の向上	①観光に関する市民向け講座の開催	
		②学びを通じた人材の育成	
		③環境学習プログラムの推進	
	2. 市民・事業者との協働	①観光協会の機能強化	
		②観光ガイドの育成と組織化	
		③空き家・空き店舗の活用	
		④観光セミナーや研修・講習の開催	
	3. 広域連携	①忍者をキーワードとする自治体間連携の強化	
		②広域連携の推進	
		③都市農村交流の充実	
	4. (仮称)甲賀市版観光DMOの設立	①設立準備委員会の設置	
		②事務局機能の確立	
③組織体の設立			

◆基本計画・第1期における実施計画

【魅力向上戦略】

・観光地の魅力向上

基本事業	概要	実施主体
② “忍者の里” の雰囲気醸成	「忍者の飛び出し人形」の全市的な設置をはじめ、観光案内版の意匠や商店のディスプレイ等、来訪者に“忍者の里”を感じさせる身近な取り組みについて関係者と連携して推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 行政 市民 商工関係者 公共交通

基本事業	第1期				第2期以降の見直し
	H29	H30	H31	H32	
② “忍者の里” の雰囲気醸成	●	→	→	→	継続

△：検討 ●：実施 →：継続

【誘客促進戦略】

・観光ビジネスとの連携

基本事業	概要	実施主体
①公共交通と連携した観光振興	市民の生活交通である鉄道やバス等の公共交通を活性化するため、交通政策部署との連携を図りながら、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を行います。また、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みます。	<ul style="list-style-type: none"> 行政 公共交通

基本事業	第1期				第2期以降の見直し
	H29	H30	H31	H32	
①公共交通と連携した観光振興	●	→	→	→	継続

△：検討 ●：実施 →：継続

3-5 甲賀市環境基本計画(平成 21 年 6 月)

◆目標年

平成 28 年度

◆目指すべき環境像

「未来につなぐ美しい甲賀」

清らかな水、すんだ空気、美しいみどり、整ったまち、やさしい心、

この甲賀の美しさをいつまでも

◆環境プロジェクト

(分野) まちにくらす

○プロジェクト③ 歩いて楽しもう!暮らし

＝公共交通機関や自転車・徒歩で行動しよう＝

<課題>

本市においては、自動車依存率の高さがうかがえる。レンタル自転車や公共交通機関の活用等。

<目標・効果>

自動車を使わず、公共交通機関を利用したり、自転車や徒歩で移動したりすることにより、CO₂の排出を抑える。

<手法>

コミュニティバスの利用促進や鉄道機能の充実を図ることで、マイカーの利用を抑える。

<市民ができること>

マイカー通勤の自粛(公共交通機関や自転車・徒歩での通勤)

乗り合わせでの自動車移動につとめる。

<事業者ができること>

事業所でノーマイカーデーの実施日を設ける。

公共交通機関や自転車での通勤を奨励する。

<市ができること>

自転車・徒歩散策マップを作成する。

歩道の整備、駐輪場の整備をする。

レンタサイクルの促進を図る。

歩行者・自転車利用者が安全に通行できるよう歩道や交通安全施設の整備をする。

公共交通機関や自転車の利用の普及啓発をする。

コミュニティバス運行のための環境配慮型バスを導入する。

<評価基準および目標>

公共交通機関利用者数、歩道整備率、普及啓発回数、マップ作成地域数

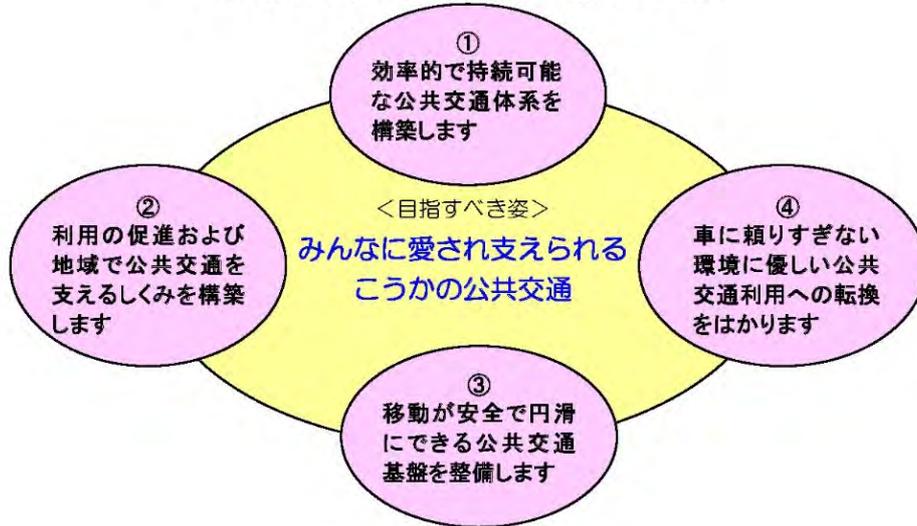
<関係団体・関連施設>

県関係機関、信楽高原鐵道、バス事業者

3-6 甲賀市地域公共交通総合連携計画(平成 22 年 3 月)

- ◆目標年
平成 26 年度
- ◆目指すべき姿

＜公共交通活性化の基本方針と目指すべき姿＞



◆基本方針および目標

基本方針①＜効率的で持続可能な公共交通体系を構築します＞	
活性化の目標	<p>1) 効率的で利便性の高いコミュニティバス路線網の構築 重複路線が多く、わかりにくい現状のコミュニティバス路線網について、利用頻度やニーズの多い路線と少ない路線を見極め、基幹路線とサブ路線の役割分担を明確にすることにより、効率的で利便性の高い路線網を構築します。</p> <p>2) ニーズに応じた多様な運行方式の導入 小規模ニーズで、しかも利用頻度の低い地区においては、発車時刻になったらバスを走らせるのではなく、事前予約があった時のみ運行するデマンド運行の導入を図ります。</p> <p>3) 信楽高原鐵道の維持・活性化 利用者の減少が続き、収支の悪化が続いている信楽高原鐵道については、将来にわたり維持・継続していくため、市民のみならず市外からの来訪者にも利用しやすいよう広域的なPRや利用促進に取り組みます。また、経営合理化などの活性化策に積極的に取り組みます。</p>

基本方針②<利用の促進および地域で公共交通を支えるしくみを構築します>	
活性化 の目標	<p>1) 公共交通利用促進のための情報提供 バスや鉄道を利用しやすくするため、わかりやすい案内情報を総合的に提供するとともに、地域の観光資源等を活用・連携し、公共交通を利用したくなる情報を積極的に提供します。</p> <p>2) 住民と協働で取り組む公共交通を支えるしくみづくり コミュニティバスや信楽高原鉄道などの安定した運行を継続していくため、地域の住民や団体等と協働して、公共交通を支えるしくみづくりに取り組みます。</p>

基本方針③<移動が安全で円滑にできる公共交通基盤を整備します>	
活性化 の目標	<p>1) 移動が円滑で利用しやすい乗り継ぎ・待合い環境や車両等の整備 公共交通が安全で円滑に利用できるよう、バスや鉄道相互の乗り継ぎや待合いの環境を良くしていくとともに、安全性の高い誰もが利用しやすい車両や施設の整備等を進めます。</p> <p>2) バス利用の向上につながる広域公共交通網の拡充 JR草津線の運行状況がバス利用の状況と連携していることから、バス利用の向上につなげるためのJR草津線の利便性向上を図るのをはじめ、高速バスも含めた広域公共交通網の拡充を図ります。</p>

基本方針④<車に頼りすぎない環境に優しい公共交通利用への転換をはかります>	
活性化 の目標	<p>1) エコ通勤への転換 工業団地の企業等市内企業への通勤や、市内から市外への通勤等における、地球温暖化防止への取り組みの一つとして、車から公共交通を利用した通勤へと転換していく取り組みを進めます。</p> <p>2) モビリティ・マネジメントの推進 日常の移動手段においてマイカー利用が65%という本市の状況から、地球温暖化防止などの環境問題への取組を進めるため、地域や職場において、車から公共交通への転換を図るためのモビリティ・マネジメントの取り組みを進めます。</p>

3-7 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 12 月)

◆目標年

平成 34 年度

◆計画区域

甲賀市および信楽高原鐵道沿線地域

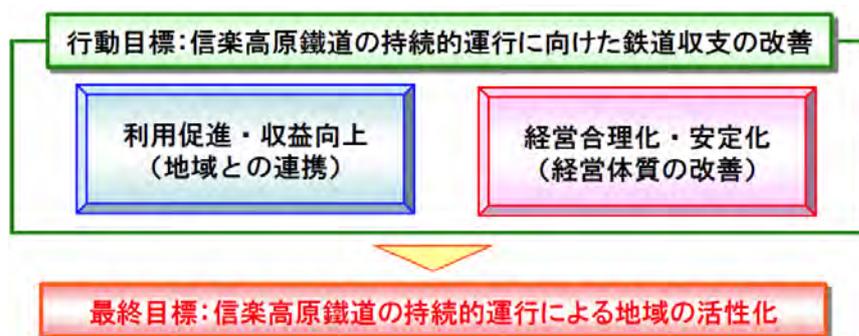


◆基本方針

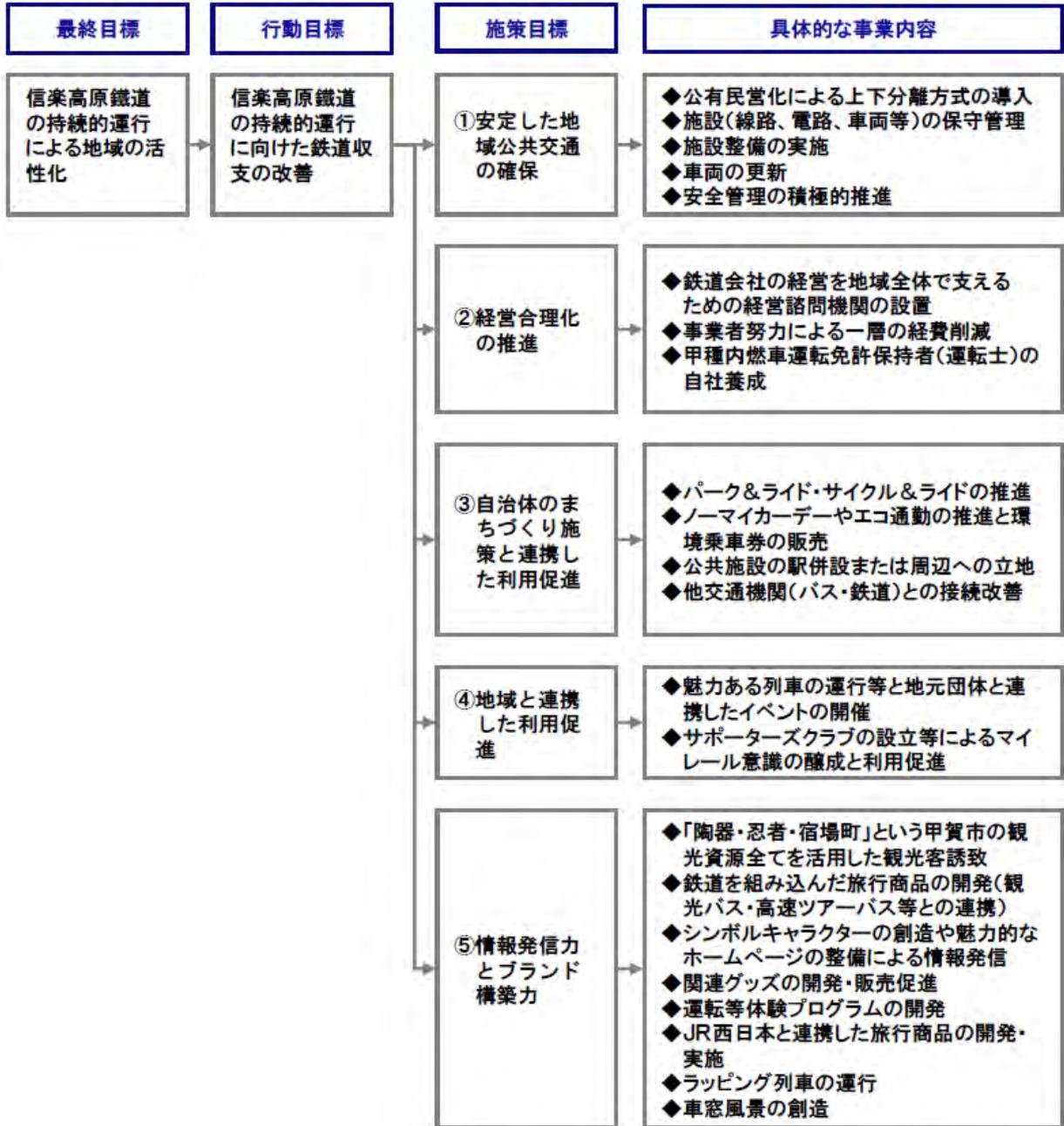
地域における信楽高原鐵道の必要性を踏まえた持続的運行方を推進する

- 信楽高原鐵道の持続的運行方は、鉄道事業者・行政・地域団体等の関係者が密に連携して企画・推進する
- 信楽高原鐵道の持続的運行に向けて様々な利用促進方策および鉄道収支改善方を講じる
- 信楽高原鐵道の持続的運行を通じて地域の活性化を目指す

◆計画の目標



◆計画の目標と事業内容の全体像



3-8 甲賀市公共交通活性化によるまちづくり推進計画(平成 25 年 3 月)

◆目標年

平成 44 年度

◆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

少子高齢社会の一層の進展が見込まれる中、持続可能なまちであるためには、これまで甲賀市に住み続けてきた人が、今後も何世代にもわたって安心して暮らしていくことができる環境づくりが必要です。そのために、暮らし（住居）、労働（勤務先）、買物・賑わい（商業施設）、安心（医療）の場を市内に確保するとともに、高齢者や障がい者をはじめ誰もが移動しやすい環境づくりを目指します。

<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

少子高齢社会において市民に対し安定した行政サービスを提供していくためには、安定した地域経済基盤を確立することが必要です。それには、定住促進や企業誘致による税収の確保とともに、観光振興による交流人口の拡大が重要です。潜在的な魅力の高い多様な観光資源や、地域の特産品や食文化に触れられる場を発掘・洗練し、甲賀市にしかない魅力を求めて市外から多くの人々が訪れるような環境をつくります。

<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

あらゆる世代の市民が日常生活において市内をスムーズに移動し、また来訪者の誰もが気軽に市内を周遊できるためには、それを支える公共交通機関が末永く維持され、活性化されることが必要です。そのために、過度に自動車に依存しなくても公共交通機関を利用して快適に暮らせる都市構造の構築を目指すとともに、市民の中に自動車と上手につきあいながら公共交通を守り育てようという意識が根付くような環境をつくります。

◆地域別方針

<水口地域>

○都心…現市街地の活性化やJR貴生川駅周辺における日常生活に必要なまちの機能集積の促進

市役所水口庁舎周辺の中心市街地としての機能を維持するとともに、JR草津線貴生川駅を中心とする範囲に、日常生活に必要なまちの機能集積を促進することにより、徒歩・自転車・公共交通を主とする移動の短縮化・効率化を図り、環境負荷の小さいまちづくりを目指します。

<甲南・甲賀地域>

○副都心…JR草津線を軸としたまちづくりと地域資源の活用による交流促進

JR草津線沿線をまちづくりの軸として位置づけ、駅周辺へ日常生活に必要なまちの機能集積を促進し、環境負荷の少ないまちづくりを目指します。また忍者のまち、薬業のま

ちとしての地域資源を有することから、甲賀市における観光拠点のひとつとして交流による活性化を目指します。

<土山地域>

○農都…農業・自然・歴史資源を活かした交流促進と二次交通の充実

地場産業である農業、地域固有の豊かな自然環境、歴史資源である旧街道を活用し、農業体験等による住民と都市の子供達の交流や、観光客との交流による活性化を目指します。また、コミュニティバス土山本線を地域の基幹交通として強化するとともに二次交通の充実により、観光交流を支援するとともに高齢化が進展しても安心して暮らせる交通基盤づくりを目指します。

<信楽地域>

○陶都・歴都…歴史資源を活かした交流促進と歩きたくなる街並み整備

地場産業であり観光資源でもあるやきものと、全国的に貴重な歴史資源である紫香楽宮を活用し、市街地および窯元密集地において歩きたくなる街並みを整備し、観光客にも地域住民にも魅力ある環境をつくります。また、信楽高原鐵道を地域の基幹交通としてだけでなく観光資源として活用し、更に二次交通の充実により、観光交流を支援するとともに高齢化が進展しても安心して暮らせる交通基盤づくりを目指します。

◆持続可能なまちづくりに向けた施策

基本方針	地域区分	短期的目標施策(平成29年度までに実施)	中期的目標施策(平成34年度までに実施)	長期的目標施策(平成44年度までに実施)
基本方針1 定住促進	全市対象	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		
基本方針2 交流促進	全市対象			公共交通機関を利用した周遊観光・滞在型観光の推進
	水口地域		鉄道および駅の観光資源化	
	甲南・甲賀地域		鉄道および駅の観光資源化	
	土山地域		高速路線バスを利用した来訪者の利便性向上	
	信楽地域	鉄道および駅の観光資源化	高速路線バスを利用した来訪者の利便性向上	
基本方針3 公共交通利用促進	全市対象	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		

◆定住促進に向けた施策

地域区分	短期的目標施策(平成 29 年度までに実施)	
全市対象	使いやすい公共交通機関の整備	◎利用規模に応じた運営手法の導入(デマンド交通化など) ◎駅や車両のバリアフリー化 ○交通結節点における乗り継ぎ環境の整備や利用しやすいダイヤ設定
	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	◎子どもを対象としたバスの乗り方教室の開催 ◎企業の通勤における公共交通利用の促進 ◎市民あがてのノーマイカーデーの実勢 ◎パーク&ライド、サイクル&ライドの推奨

●：行政が主体 ◎行政と民間の協働 ○：市民や民間団体等が主体

◆交流促進に向けた施策

地域区分	短期的目標施策(平成 29 年度までに実施)	
全市対象	地域特性を活かした甲賀市全体の観光魅力度の向上	○JR、近江鉄道、信楽高原鐵道が実施する観光イベントの支援
信楽地域	鉄道および駅の観光資源化	○鉄道事業者が企画するイベント等におけるPR支援 ◎駅周辺の観光資源の発掘と駅そのものの魅力向上による観光資源化
地域区分	中期的目標施策(平成 34 年度までに実施)	
水口地域 甲南地域 甲賀地域	鉄道および駅の観光資源化	○鉄道事業者が企画するイベント等におけるPR支援 ◎駅周辺の観光資源の発掘と駅そのものの魅力向上による観光資源化
土山地域 信楽地域	高速路線バスを利用した来訪者の利便性向上	◎紫香楽宮跡駅付近における高速バス乗り入れ施設の整備 ◎高速バス路線と市内交通機関との連携強化

●：行政が主体 ◎行政と民間の協働 ○：市民や民間団体等が主体

◆公共交通利用促進に向けた施策

地域区分	短期的目標施策(平成 29 年度までに実施)	
全市対象	使いやすい公共交通機関の整備	◎利用規模に応じた運営手法の導入(デマンド交通化など) ◎駅や車両のバリアフリー化 ○交通結節点における乗り継ぎ環境の整備や利用しやすいダイヤ設定
	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	◎子どもを対象としたバスの乗り方教室の開催 ◎企業の通勤における公共交通利用の促進 ◎市民あがてのノーマイカーデーの実勢 ◎パーク&ライド、サイクル&ライドの推奨

●：行政が主体 ◎行政と民間の協働 ○：市民や民間団体等が主体

4. 地域公共交通の課題

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

【現状】○人口は減少傾向

○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

○バスを利用しない方の理由は、「自分で運転する車で移動できるから」や「家族などが運転する車に同乗できるから」が多い

○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

《課題》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

【現状】○少子高齢化が進展し4人に1人が高齢者

○主要公共施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地

○外出の目的地は水口地域が多い

○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

○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

《課題》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

【現状】○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

◇上位関連計画：甲賀市総合計画、甲賀市都市計画マスタープラン等

《課題》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

【現状】○運行経費はやや増加傾向

○運行収入は減少傾向

○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

○運行補助は増加傾向

○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

《課題》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

【ポイント】

- 公共交通の必要性に関する共通認識の醸成
- バリアフリー対応車両への更新継続
- 高齢者等の利用の多い主要な施設へのアクセス性の高い路線への再編やダイヤの見直し
- 将来の都市構造を見据えた路線網への再編
- 収益性の改善

②ニーズに即した継続的な運行改善

- 【現状】
- 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
 - 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
 - 運行補助は増加傾向
 - 運行時間帯への評価が低い
 - 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

《課題》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

- 【現状】
- 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

《課題》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

【ポイント】

- 地域特性や利用特性（ニーズ）に即した運行改善
- バリアフリー対応車両への更新継続
- 障がい者や高齢者の移動を支援する事業の継続実施・改善

③分かりやすい運行体系への改善

- 【現状】
- 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
 - ◇上位関連計画：甲賀市総合計画、甲賀市都市計画マスタープラン等

《課題》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

【ポイント】

- 分かりやすく効果的で効率的な路線網への改善

④公共交通相互の連携強化

- 【現状】○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

《課題》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

- 【現状】○バスツアーチラシ等への甲賀市コミュニティバスの情報掲載
○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

《課題》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

- 【現状】○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

《課題》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

【ポイント】

- 乗り継ぎ環境の改善
- 分かりやすい情報提供
- 高速バスと市内公共交通とのアクセス性の改善

⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進

- 【現状】○各地域の資源を活かした観光地が点在
○バスイベントの実施
○チラシやパンフレット、バスツアーチラシ等への甲賀市コミュニティバスの情報掲載
◇上位関連計画：甲賀市観光振興計画等

《課題》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

- 【現状】○信楽高原鐵道の利用者数は減少傾向
◇上位関連計画：甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画等

《課題》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

【ポイント】

- 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

- 【現状】○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
○バスツアーチラシ等への甲賀市コミュニティバスの情報掲載
○アンケート調査の際に情報提供チラシを同封

《課題》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

【現状】主要施設の主な状況

- 貴生川駅 ー交通手段：徒歩、自分で運転する車、バス
利用頻度：週に5日以上 利用時間帯：7～8時台
利用目的：通勤、通学、趣味・娯楽・レジャー等の余暇
- 信楽駅 ー交通手段：信楽高原鐵道、徒歩、自分で運転する車、家族などが運転する車に同乗、バス
利用頻度：週に5日以上 利用時間帯：7時台
利用目的：通勤、通学、趣味・娯楽・レジャー等の余暇
- 甲賀病院 ー交通手段：自分で運転する車、家族などが運転する車に同乗
利用頻度：年に数回、月に数回程度 利用時間帯：9～11時台
- アル・プラザ水口や西友水口店 ー交通手段：自分で運転する車
利用頻度：週に数回 利用時間帯：10～15時台

《課題》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

- 【現状】○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
○バスツアーチラシ等への甲賀市コミュニティバスの情報掲載
◇上位関連計画：甲賀市観光振興計画等

《課題》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

〔ポイント〕

- 分かりやすい情報提供
- 継続的な利用促進策の展開と周知

⑦環境に配慮した公共交通への改善

【現状】◇上位関連計画：甲賀市地域公共交通総合連携計画等

《課題》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

〔ポイント〕

- 環境対応車両の導入

⑧地域で守り育てる体制の展開検討

- 【現状】
- 運行経費はやや増加傾向
 - 運行収入は減少傾向
 - 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
 - 運行補助は増加傾向
 - 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
 - ◇上位関連計画：甲賀市地域公共交通総合連携計画等

《課題》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

【ポイント】

- サポート体制の継続的展開
- 地域協働の取り組み促進

5. 甲賀市地域公共交通網形成計画

5-1 計画期間

本計画の計画期間は、「甲賀市都市計画マスタープラン」の中間見直しにおける目標年を踏まえ、**平成 29 年度からの 12 年間（平成 40 年度）**とします。

なお、地域公共交通と連携し現状のまちづくりを持続させることが必要であり、「甲賀市総合計画」や「甲賀市都市計画マスタープラン」等の上位計画の見直しや社会情勢の変化等に合わせ、適宜必要な見直しを行うものとします。

5-2 計画区域

本計画の対象区域は甲賀市全域とします。

5-3 基本方針

本計画においては、まちづくりとの連携も重要となってきます。そこで、上位・関連計画と連携し、さらにこれまでに策定された地域公共交通に関する計画の方向性を踏まえつつ、本市の地域公共交通の確保・維持・改善に向けた事業を推進するものとします。

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

地域公共交通は、高齢者や児童、学生など自動車を利用できない人が、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段です。また、未来につなぐ美しい甲賀を守り、クルマへの過度な依存を抑えることにも寄与する環境にやさしい移動手段の一つでもあります。今後、さらなる人口減少や高齢化の進展が予測され、地球温暖化防止に対する取り組みの必要性が高まる中、市民の将来にわたる住みよさとまちの活力を支えるためにも、地域公共交通の果たす役割がますます重要となります。

そこで、「甲賀市総合計画」や「甲賀市都市計画マスタープラン」が掲げる将来像『あい甲賀 いつもの暮らしに“しあわせ”を感じるまち』の実現に向け、市民の住みよさと活力を支える地域公共交通として、使いやすく効率的で、持続可能な地域公共交通へと発展し続けるために、鉄道の輸送能力強化やバス路線網の再編・改善等により、周辺市町や市内の主要な拠点間を効率的、効果的に結ぶなど、まちづくりとも連携しつつ、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行います。

また、将来を見据え、市民や来訪者の移動を支えるために、分かりやすい情報提供を継続的に行うとともに、市民・行政・交通事業者等の協働・連携により創り、支える仕組みづくりを行い、持続性があり、使いやすく環境にもやさしい地域公共交通として確保・維持します。

●地域公共交通網の展開方針

地域公共交通網は、「甲賀市都市計画マスタープラン」において位置づけられた都市拠点や地域拠点等の主要な拠点等を踏まえ、その拠点および段階構成を明確にし、主要な拠点間をシンプルにかつ効果的に結ぶなど、将来の都市構造を見据えた展開をします。

【交通結節点】

- 本市の交通拠点である「貴生川駅」のほか、都市拠点に立地し、バス相互の乗り継ぎが容易にでき、利用者も多い「甲賀市役所水口庁舎」および「甲賀病院」を位置づけ、本市の玄関口として、また、本市の居住拠点として、地域公共交通相互の快適な乗り継ぎ環境を形成するなど利便性の向上を図ります。
- また、各地域の地域公共交通網の中心となり、都市拠点や周辺市町への移動の拠点となる「信楽駅」、「甲南駅」、「寺庄駅」、「甲賀駅」、「油日駅」、「近江土山駅」、「三雲駅」も同様に位置づけます。

【公共交通軸】

- 本市と周辺市町とを結ぶ移動を支え、市内の交通基軸でもあるJR草津線や信楽高原鉄道、近江鉄道およびその延伸（びわこ京阪奈線（仮称））のほか、新名神高速道路を運行する高速バスを「公共交通軸」として位置づけ、交流を促進する地域公共交通として、また、市内の交通基軸として利便性の向上を図ります。

【幹線系統】

- 本市の中心となる都市拠点内の各交通結節点間のほか、地域間や周辺市町とを結ぶバス路線を「幹線系統」として位置づけ、本市のバス路線の軸となる地域公共交通として利便性の向上を図ります。特に、「貴生川駅」、「甲賀市役所水口庁舎」および「甲賀病院」を結ぶ区間については、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ります。

【支線系統】

- 各交通結節点までの地域内の移動を支える地域公共交通を「支線系統」として位置づけ、まちづくりとの連携を踏まえ、地域特性や利用特性、需要等を見極めつつ、デマンドも含めた運行方法を柔軟に検討し、地域住民の日常生活や通学の足の確保・維持を図ります。

●地域公共交通の連携の考え方

基本方針の実現に向けて、鉄道、バス、タクシーの主要な地域公共交通の役割を明確にし、まちづくり等の関連計画と連携しつつ、地域特性や利用状況に応じた効率的な地域公共交通を展開します。また、市（行政）、市民・地域、交通事業者の役割を明確にし、協働と連携による取り組みを行います。

■ 鉄道・高速バス

周辺市町との移動や市内地域間など、広域的な移動を支える手段として、輸送能力の強化や、市内を運行するバスやタクシーとの乗継環境の改善を図るなど各地域公共交通との連携を強化し、利便性の向上を図ります。

■ バス

誰もが使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の上位・関連計画を踏まえつつ、効率的、効果的な運行を確保・維持します。また、バス相互や鉄道との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。

■ タクシー

鉄道やバスを補完し、時間を選ばずドア・ツー・ドアの移動が可能な自由度の高い手段としてだけでなく、障がい者や要支援認定者など1人で移動できず、バスも利用できない方の手段として、運賃助成事業等と連携し、利便性の向上を図ります。

■ 市(行政)

情報発信や協議会、地域の集まりの場などを通じ、市民の地域公共交通に対する意識を高め、利用促進を図ります。また、地域公共交通を評価し、適切な地域公共交通サービスを提供するなど、確保・維持・改善に努めます。

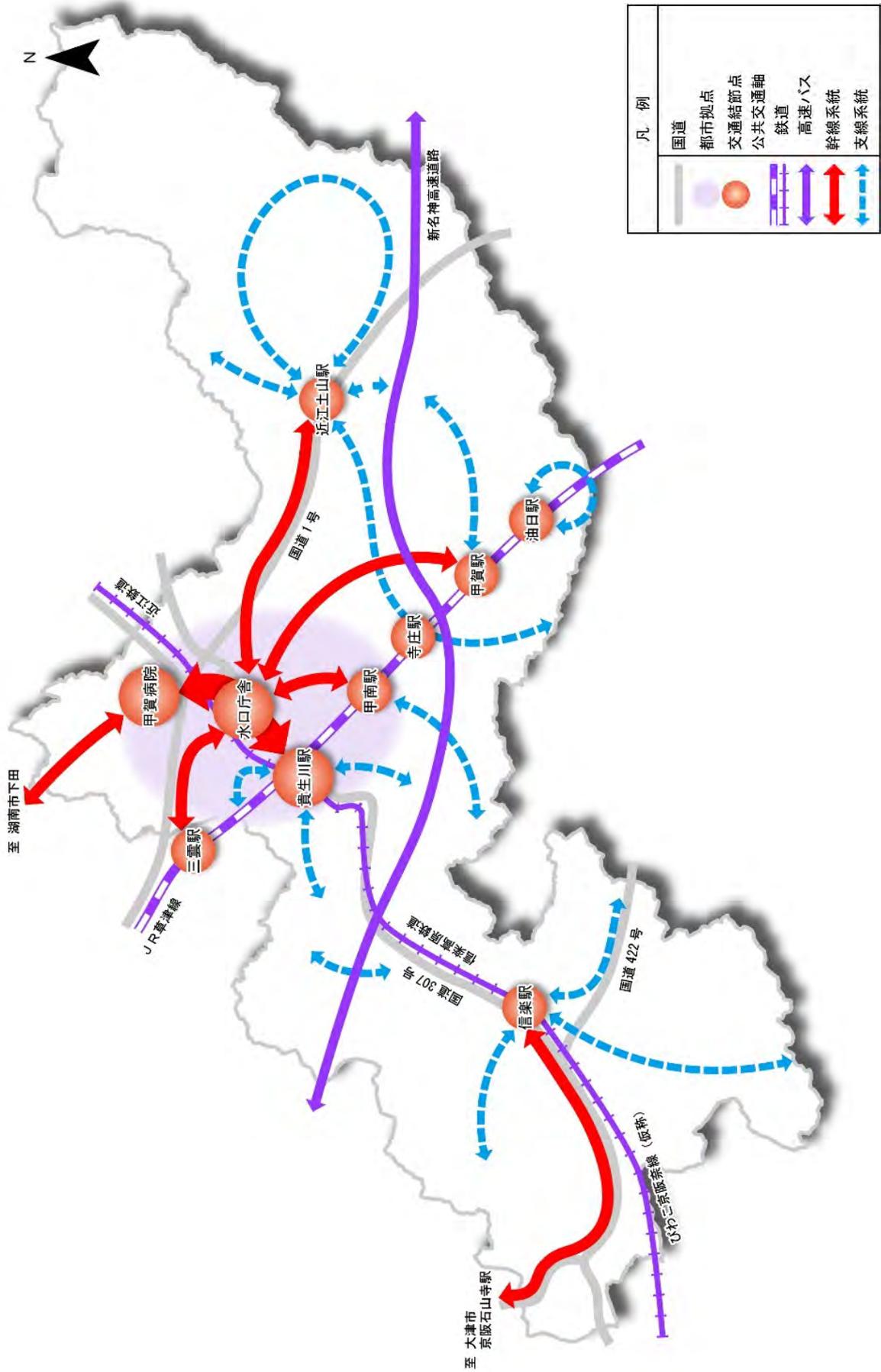
■ 市民・地域

地域公共交通を検討する場への参加や、地域公共交通の利用などを通じて、地域公共交通を自分たちで創り、守り、育てていきます。

■ 交通事業者

利用者の安全を第一に考えた運行を行うとともに、さらなる利便性向上や収支改善に向けた努力や提案を行います。

地域公共交通の展開イメージ



5-4 基本方針に基づく目標

基本方針を踏まえ、各種事業実施の総合的な効果を検証するための目標および平成 40 年度における目標値を以下の通り設定します。

目標 1：分かりやすく使いやすい運行体系への再編

地域公共交通網の展開方針（地域公共交通の展開イメージ）に基づき、バス路線網の再編の実施および交通結節点における鉄道とバスやバス相互等、地域公共交通相互の良好な乗り継ぎ環境を形成し、あわせて適切な情報提供を継続的に実施することで、分かりやすく使いやすい運行体系を構築します。

●目標値

甲賀市コミュニティバスの利用者数：60万人/年以上

- 人口減少や高齢化が予測される中、分かりやすく使いやすい運行体系への再編により、現在の甲賀市コミュニティバス利用者数を維持
⇒甲賀市コミュニティバス利用者数を集計し評価（中間年・目標年）
※平成 27 年度年間利用者数：61.8 万人/年
※平成 27 年度人口：9.2 万人
※目標年（平成 40 年度）人口：8.7 万人（甲賀市都市計画マスタープラン）

甲賀市コミュニティバス・鉄道の満足度：3.0 点以上（5 点満点）

- 分かりやすく使いやすい運行体系への再編により、満足度を向上
⇒甲賀市コミュニティバス・鉄道利用者アンケートを実施し、項目全てを評価（中間年・目標年）
※バス利用者アンケートにおける「バスの全体的な満足度」：2.88 点
※市民アンケートにおける鉄道利用者の「鉄道の全体的な満足度」：3.00 点
（満足 5 点、やや満足 4 点、普通 3 点、やや不満 2 点、不満 1 点）

目標 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

地域特性や利用特性、需要等を見極めつつ、継続的に運行の効率的、効果的な改善を図ります。また、普段の利用だけでなく観光やイベントとも連携し、情報の提供も積極的に実施することで利用促進を図ります。さらに、バリアフリーや環境対応車両を積極的に導入し、人と環境にやさしく、みんなの移動を支える地域公共交通を目指します。

●目標値

甲賀市コミュニティバスの利用者の少ない運行便数の割合：20%以下

- デマンドも含めた効率的な運行への改善により、起点から終点まで利用者のいない便を現在の約 3 分の 2 の割合に削減
⇒甲賀市コミュニティバスの利用者無し運行便数の割合を集計し評価（中間年・目標年）
※平成 27 年度利用者無し運行便数の割合：32.3%

甲賀市コミュニティバス・鉄道のバリアフリー対応車両導入：全ての車両のバリアフリー化

- 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を積極的に導入
⇒導入状況を把握し評価（中間年・目標年）
※平成 26 年度 3 台、平成 27 年度 2 台のノンステップバスを導入

5-5 目標を達成するために行う事業および事業主体・計画期間

地域公共交通の基本方針を踏まえ、目標を達成するために行う事業を下表に示すように分類します。また、本計画に位置付ける全 28 の事業について事業概要や事業主体、計画期間、効果把握や評価のために実施する調査等を示します。

目標を達成するために行う事業の分類

- 5-5-1 分かりやすく使いやすい地域公共交通網への再編
- 5-5-2 乗り継ぎ利便性の向上
- 5-5-3 分かりやすい情報提供による利用促進
- 5-5-4 料金負担の軽減による利用促進
- 5-5-5 認知度向上による利用促進
- 5-5-6 人と環境にやさしい地域公共交通づくり
- 5-5-7 地域で守り育てる体制の構築

5-5-1 分かりやすく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

◆事業概要

多くの路線が重複して運行している区間を解消しつつ、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分かりやすく使いやすいバス路線網へと再編します。幹線系統においては、「貴生川駅」、「甲賀市役所水口庁舎」および「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など、本市のバス路線の軸となる地域公共交通として利便性の向上を図ります。また、支線系統においては、各交通結節点までの地域内の移動を支える地域公共交通としてバス路線網を再編し、小中学生、高校生などの通学利用の多い路線においては、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を、利用の少ない路線については終日のデマンド運行を幅広く導入します。

なお、利用者が増加し、デマンド運行では不効率となる場合においては、路線運行に戻すなど、継続的な運行改善により柔軟に対応します。

◆実施主体

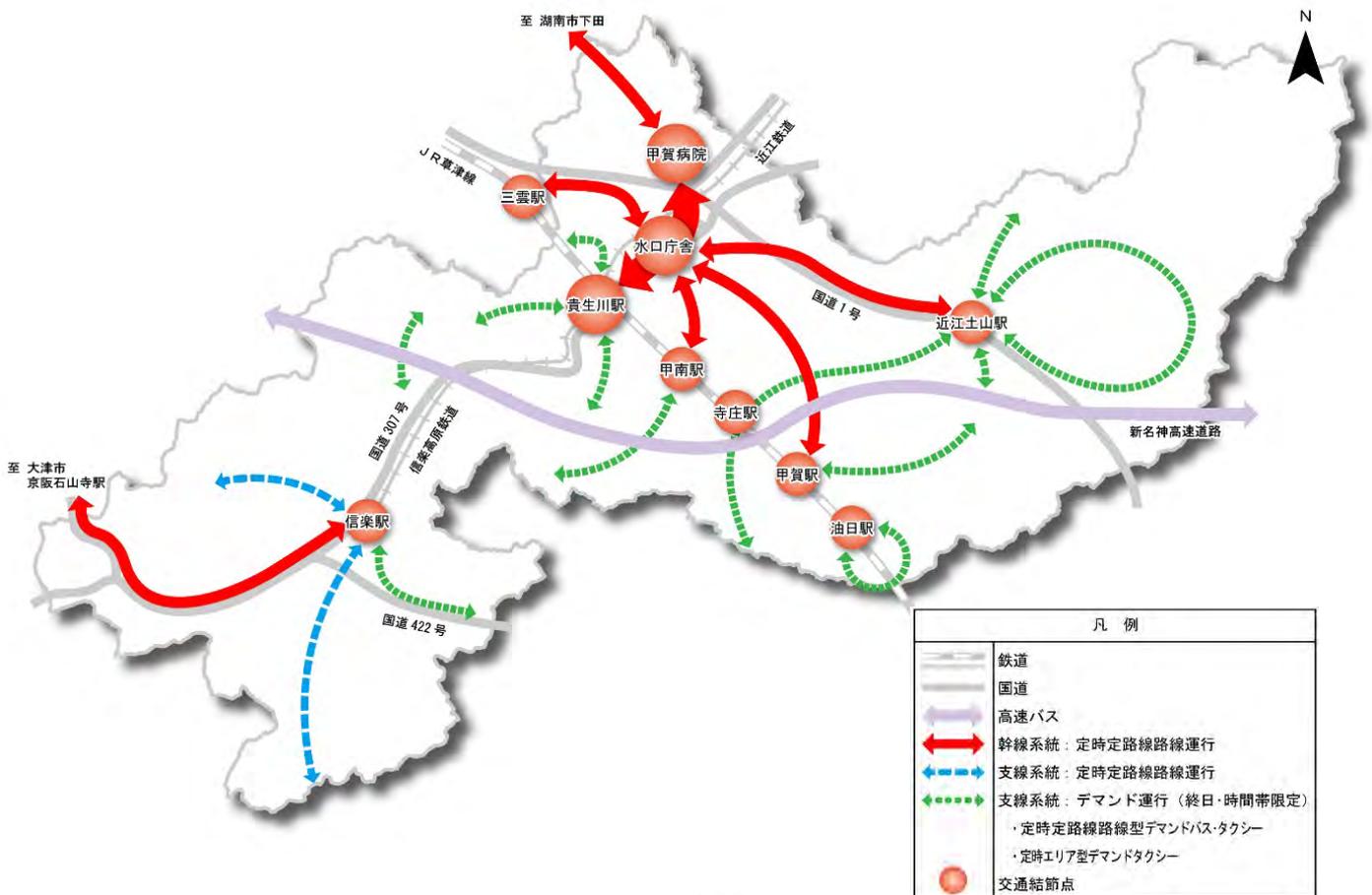
- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者数調査の実施（毎年）
- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）



(2) 新名神高速道路を活用した新たな運行導入

◆事業概要

鉄道が整備されていない土山エリアを起終点に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します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～平成 31 年度（実証運行）、平成 32 年度～（本格運行・継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者数調査の実施（毎年）
- ・利用者アンケート調査の実施（実施 1 年後）



(3) 観光と連携した運行導入

◆事業概要

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します。また、信楽高原鐵道においても観光列車やラッピング電車の運行のほか、JR西日本や近江鐵道等の他の鐵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し、利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・検討：平成 29 年度～平成 30 年度
- ・実施：平成 31 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者数調査の実施（運行時）

(4) 継続的な運行改善

◆事業概要

各地域公共交通の役割を踏まえ、まちづくり等の上位・関連計画と連携しつつ、利用実態調査や利用者アンケート調査等から把握した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します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（適宜・継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者数調査の実施（毎年）
- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）

(5) JR草津線複線化の促進

◆事業概要

単線で、他の路線に比べ駅間距離が長く、電車の行き違い設備が少ない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、利便性向上を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者
※滋賀県草津線複線化促進期成同盟会

◆計画期間

- ・検討：平成29年度～（長期）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・検討状況の把握（毎年）

(6) 信楽高原鐵道の保守・安全管理の推進

◆事業概要

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ります。また、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・安全管理を推進します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・保守管理、設備整備、安全運行管理状況の把握（毎年）

(7) びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の促進

◆事業概要

信楽高原鐵道および近江鐵道、新線で構成され、近江鐵道米原駅とJR片町線（学研都市線）とを結ぶびわこ京阪奈線（仮称）について、新線整備を促進し、鉄道沿線の活性化と地域振興を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者
※びわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会

◆計画期間

- ・検討：平成29年度～（長期）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・検討状況の把握（毎年）



5-5-2 乗り継ぎ利便性の向上

(1) 乗り継ぎダイヤの改善

◆事業概要

バス相互や鉄道相互、バスと鉄道の乗り継ぎなど、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、改善を実施します。また、「幹線系統および支線系統の再編」実施時にも、同様の調整を実施します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度（幹線系統および支線系統の再編時）
平成 30 年度～（適宜・継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）

(2) 乗り継ぎ環境の改善

◆事業概要

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、実施し、快適性を向上することで利用促進を図ります。なお、優先的に交通結節点の改善を実施しますが、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、実施します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

交通結節点

- ・検討：平成 29 年度～
- ・実施：平成 30 年度～平成 33 年度（順次整備）

その他の利用者の多い乗り継ぎバス停

- ・検討：平成 34 年度～（適宜・継続）
- ・実施：平成 34 年度～（順次整備・継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）



(3) パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

◆事業概要

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&ライドの推進による利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）

(4) IC カードの導入

◆事業概要

各地域公共交通で利用可能な共通化された IC カードにより、乗り継ぎ利便性の向上による利用促進が期待できるとともに、小銭を持つ煩わしさを軽減し、スムーズな乗車も可能となることから、IC カードの導入を検討します。現在、JR 草津線の甲南駅以南（甲南駅、寺庄駅、甲賀駅、油日駅、柘植駅）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）の検討が進められています。また、それに合わせ、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 化の検討も進められています。

なお、本市においては、市民の皆さんに 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、他の自治体にはない世界的なコンテンツである忍者を採用したデザインの甲賀市オリジナル ICOCA カードを作成しています。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

JR 草津線

- ・実施：平成 30 年春～（導入・継続）

信楽高原鐵道、近江鐵道

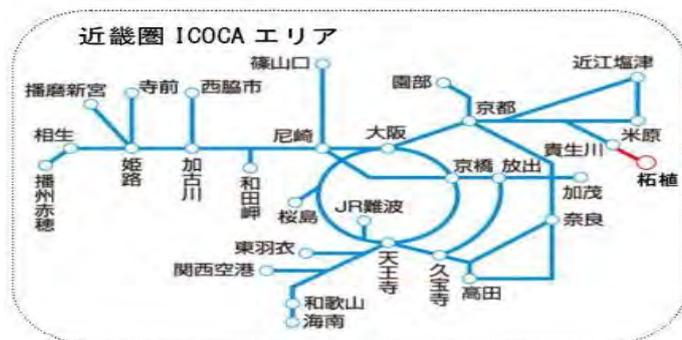
甲賀市コミュニティバス

帝産湖南交通その他の地域公共交通

- ・検討：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・IC カード利用者数の把握（毎年）



5-5-3 分かりやすい情報提供による利用促進

(1) 分かりやすい時刻表の作成、配布

◆事業概要

ダイヤや運行ルートの改正時に、地域ごとのダイヤや乗り継ぎ等が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します。また、交通結節点である駅や病院、市民センター等の公共施設のほか、商業施設等の主要な施設で配布します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度（幹線系統および支線系統の再編時）
平成30年度～（ダイヤ改正時・継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・利用者アンケート調査の実施（中間年・目標年）



(2) 多様な媒体による情報提供

◆事業概要

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しています。また、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されています。このような情報の提供を継続的に実施するとともに、携帯電話やスマートフォン、パソコン、ケーブルテレビなどから、バスの運行状況や位置を確認できるシステム等、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を入手できる環境を整備します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）
※新たな情報提供の仕組み：継続検討、適宜実施

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・地域公共交通運行情報提供状況の把握（毎年）



5-5-4 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

◆事業概要

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ことで利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・回数券や定期券、1日フリー乗車券等利用状況の把握（毎年）

運賃表		一 般		身体的・精神的障がい者の方(手帳提示)		
		中学生以上	小学生以下	中学生以上	小学生以下	
普通運賃		250円	130円	130円	70円	
回数券(15枚綴)		3,000円	1,500円	1,500円	750円	
定期	通勤 一般	1ヶ月	7,500円	—	5,250円	
		3ヶ月	21,380円	—	14,970円	
		6ヶ月	40,500円	—	28,350円	
	通学	1ヶ月	5,500円	2,000円	3,850円	2,000円
		3ヶ月	15,680円	5,700円	10,980円	5,700円
		6ヶ月	29,700円	10,800円	20,790円	10,800円
フリー乗車券	コミュニティバス	1日券	500円	250円	250円	130円
	信楽高原鐵道 +コミュニティバス	1日券	1,200円	600円	600円	300円

(2) 障がい者や高齢者の移動を支援する事業の実施

◆事業概要

無料乗車券交付事業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、移送サービス事業の各種事業を継続的に実施し、障がい者や要支援認定者など1人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ことで、積極的な外出を促し、移動を支援します。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・支援事業活用状況の把握（毎年）

5-5-5 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

◆事業概要

交通結節点である駅や病院、市民センター等の公共施設のほか、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はなく、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を知りやすい環境を整備し、利用するきっかけを創出することで利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・地域公共交通運行情報掲示状況の把握（毎年）

(2) イベントの場を活用した地域公共交通の周知

◆事業概要

本市で開催されるお祭り等のイベントや、「2016 バスの日まつり in びわこ」など、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、利用したことのない方々がバス等の地域公共交通を知り、利用するきっかけを創出することで利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・イベントの場を活用した周知活動実施状況の把握（毎年）
- ・バス等の地域公共交通ブースへの来訪者数の把握（実施時）



(3) ノーマイカーデーやエコ通勤の推進

◆事業概要

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、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、CO2 の削減と地域公共交通の利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・実施状況の把握（毎年）

(4) 乗務員研修の実施

◆事業概要

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、ベビーカ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ります。

◆実施主体

- ・交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・研修実施状況の把握（毎年）

5-5-7 地域で守り育てる体制の構築

(1) 甲賀市地域公共交通活性化協議会の開催

◆事業概要

学識や行政関係者、市民の代表者、交通事業者が一堂に会し、協働・連携して、本市全体の計画の立案・実施・評価・改善を繰り返し検討する場として、「甲賀市地域公共交通活性化協議会」を年1回以上開催します。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・協議会開催状況の把握（毎年）



(2) 行政や運行事業者、各種関係機関・団体等との連携強化

◆事業概要

鉄道やバス等の地域公共交通の利便性をより向上し、持続的に運行していくため、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きます。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域、交通事業者

◆計画期間

- ・検討：平成29年度～（長期）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・取り組み状況の把握（毎年）

(3) 地域の集まりの場を活かした意見交換会の開催

◆事業概要

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します。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域

◆計画期間

- ・実施：平成29年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・意見交換会の開催状況の把握（毎年）

(4) 快適なバス待ち環境の創出

◆事業概要

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、育てていく環境を醸成します。また、実施にあたってはモデル地区を募集もしくは選定し、市（行政）と地域住民が協働・連携し、検討を進め、活動を展開します。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域

◆計画期間

モデル地区

- ・検討：平成 29 年度～平成 30 年度
- ・実施：平成 31 年度～（継続）

その他地区

- ・検討、実施：順次～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・活動実施状況の把握（毎年）

(5) 車窓風景の創造

◆事業概要

鉄道やバス等の地域公共交通の車窓は、桜や紅葉、田んぼなどの季節の変化等を感じる貴重な視点場であることから、市（行政）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造に努め、利用促進を図ります。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・活動実施状況の把握（毎年）

(6) 広告事業等多様な収入源の開発

◆事業概要

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し、持続可能な地域公共交通として確保・維持していきます。

◆実施主体

- ・市（行政）、市民・地域、交通事業者

◆計画期間

- ・実施：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・運賃以外による収入の把握（毎年）

(7) 地域が主体となった自主運行等の導入

◆事業概要

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します。

◆実施主体

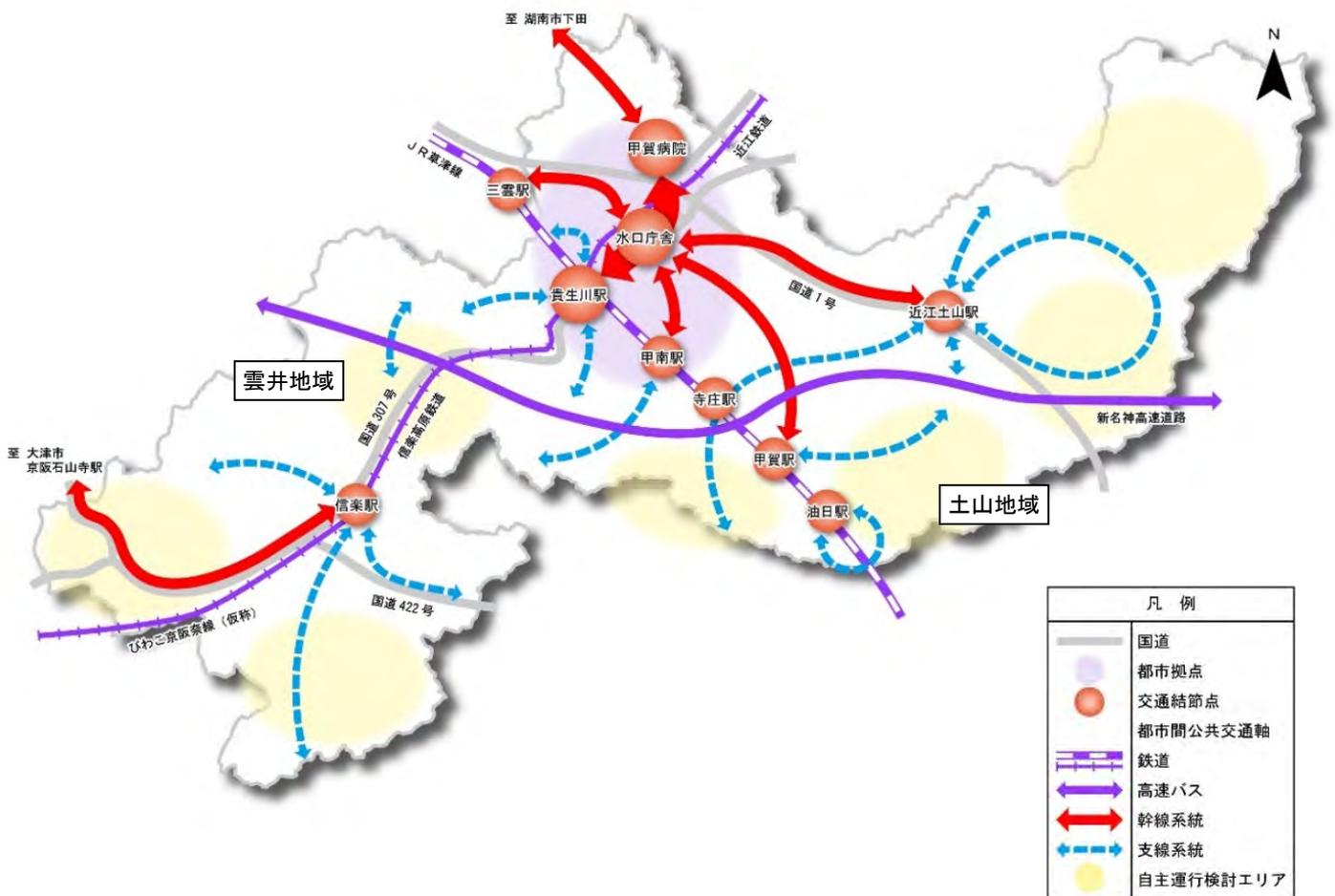
- ・市（行政）、市民・地域

◆計画期間

- ・検討：平成 29 年度～（継続）

◆効果把握や評価のために実施する調査等

- ・検討、導入状況の把握（毎年）



5-5-8 実施事業のまとめ

ここまでに整理した、目標を達成するために行う全 28 の事業の実施主体および実施スケジュールを下表に示します。

実施事業の実施主体および実施スケジュール (1/2)

セクション番号 施策の分類	実施事業	実施主体	実施スケジュール			
			H29～	H33～	H37～	H41～ (継続) (長期)
5-5-1 分かりやすく使い 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	市(行政) 交通事業者	H29 →			
	(2) 新名神高速道路を活用した新たな運行導入	市(行政) 交通事業者	●●●●●→ 実証運行	H32 本格運行		継続
	(3) 観光と連携した運行導入	市(行政) 交通事業者	●●●●●→	H31		継続
	(4) 継続的な運行改善	市(行政) 交通事業者	→			継続
	(5) JR草津線複線化の促進	市(行政) 交通事業者	●●●●●			長期
	(6) 信楽高原鐵道の保守・安全管理の推進	市(行政) 交通事業者	→			継続
	(7) びわこ京阪奈線(仮称)鐵道構想の促進	市(行政) 交通事業者	●●●●●			長期
5-5-2 乗り継ぎ利便性の 向上	(1) 乗り継ぎダイヤの改善	市(行政) 交通事業者	H29 →			継続
	(2) 乗り継ぎ環境の改善	市(行政) 交通事業者	H29 交通結節点	H34 →	その他バス停	継続
	(3) パーク&ライド、サイクル&ライドの推進	市(行政) 市民・地域 交通事業者	→			継続
	(4) ICカードの導入	市(行政) 交通事業者	H30 春 JR草津線導入			継続
5-5-3 分かりやすい情報 提供による利用促 進	(1) 分かりやすい時刻表の作成、配布	市(行政) 交通事業者	H29 →			継続
	(2) 多様な媒体による情報提供	市(行政) 交通事業者	→			継続
5-5-4 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	市(行政) 交通事業者	→			継続
	(2) 障がい者や高齢者の移動を支援する事業の実施	市(行政) 交通事業者	→			継続

検討：●●●●●→ 実施：→

実施事業の実施主体および実施スケジュール (2/2)

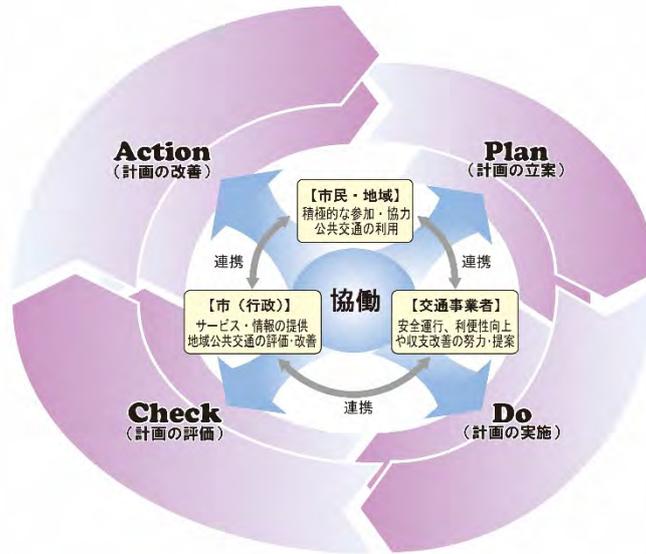
セクション番号 施策の分類	実施事業	実施主体	実施スケジュール			
			H29～	H33～	H37～	H41～ (継続) (長期) 継続
5-5-5 認知度向上による 利用促進	(1) 主要施設への地域公共交通運行情報掲示	市(行政) 市民・地域 交通事業者	→			
	(2) イベントの場を活用した地域公共交通の周知	市(行政) 交通事業者	→			
5-5-6 人と環境にやさしい 地域公共交通づくり	(1) バリアフリーや環境対応車両への更新	市(行政) 交通事業者	→ H40			
	(2) モビリティ・マネジメントの実施	市(行政) 交通事業者	→			
	(3) ノーマイカーデーやエコ通勤の推進	市(行政) 交通事業者	→			
	(4) 乗務員研修の実施	交通事業者	→			
5-5-7 地域で守り育てる 体制の構築	(1) 甲賀市地域公共交通活性化協議会の開催	市(行政) 市民・地域 交通事業者	→			
	(2) 行政や運行事業者、各種関係機関・団体等との連携強化	市(行政) 市民・地域 交通事業者	→			
	(3) 地域の集まりの場を活かした意見交換会の開催	市(行政) 市民・地域	→			
	(4) 快適なバス待ち環境の創出	市(行政) 市民・地域	H31 モデル地区から順次活動			→
	(5) 車窓風景の創造	市(行政) 市民・地域	→			
	(6) 広告事業等多様な収入源の開発	市(行政) 市民・地域 交通事業者	→			
	(7) 地域が主体となった自主運行等の導入	市(行政) 市民・地域	-----▶			→

検討：-----▶ 実施：————▶

5-6 計画の進め方

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民のニーズの変化を適宜把握し、事業内容を適切に改善していくことが必要です。そこで、市民や公共交通事業者、市（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し実施（スパイラルアップ）し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

協働と連携、PDCAサイクルのイメージ



なお、このPDCAサイクルは、毎年開催する「甲賀市地域公共交通活性化協議会」において、各種調査の結果や事業進捗状況等を基に評価するとともに、目標の達成状況や上位計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うことで推進します。

評価スケジュール

年度	平成 28 年度	平成 29 年度	...	平成 32 年度 (中間年)	...	平成 36 年度 (中間年)	...	平成 40 年度 (目標年)
計画の立案	➡ 計画策定			▨▨▨▨▨▨▨▨▨▨➡ 必要に応じ計画見直し		▨▨▨▨▨▨▨▨▨▨➡ 必要に応じ計画見直し		➡ 計画見直し
計画の実施	➡ 事業実施							
計画の評価		➡ 進捗	➡ 進捗 (毎年)	➡ 進捗・目標	➡ 進捗 (毎年)	➡ 進捗・目標	➡ 進捗 (毎年)	➡ 進捗・目標
計画の改善				➡ 上位計画との整合性 事業内容・スケジュール等		➡ 上位計画との整合性 事業内容・スケジュール等		➡ 上位計画との整合性 事業内容・スケジュール等
備考	上位計画(総合計画・都市マス)見直し			総合計画 第 1 期最終年		総合計画 第 2 期最終年		上位計画 目標年