

湖南省地域公共交通計画 (たたき案)

令和5年10月20日 時点

湖南省
湖南省地域公共交通会議

今後の動き

- ・ 10月20日(金) **湖南省地域公共交通会議 自動車部会**
 - ・・・本資料「[地域公共交通計画\(たたき案\)](#)」提示
- ・ 10月中 委員の皆様による内容確認(ご意見等があれば事務局へご連絡ください)
 - ※特にご意見をいただきたい点
 - ✓P78「地域公共交通の基本理念や基本方針」
 - ✓P78「地域公共交通関連で取組むべき施策」について、
本計画に位置付けて新たに取り組むべき施策や、
現在取組み中の施策、
地域公共交通の維持・確保・改善に皆さまが協力できる事項
- ・ 11月20日(月) **湖南省地域公共交通会議**
 - ・・・本資料の更新版を「[地域公共交通計画\(素案\)](#)」として協議
- ・ 12月 議会報告等
- ・ 1月頃 パブリックコメントの実施
- ・ 2~3月頃 **湖南省地域公共交通会議**
 - ・・・パブリックコメント結果を反映した「[地域公共交通計画\(案\)](#)」を協議
- ・ 3月頃 [湖南省地域公共交通計画](#)の策定、公開

目 次

1	はじめに.....	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
1.2	計画の位置づけと概要.....	2
2	湖南省の地域公共交通を取り巻く状況.....	3
2.1	湖南省の地域公共交通の現状.....	3
2.2	湖南省の地域公共交通を取り巻く環境.....	21
2.3	市民・関係者・交通事業者の声.....	29
3	地域公共交通に求められる方向性.....	54
3.1	上位・関連計画一覧.....	54
3.2	地域公共交通に求められる方向性.....	55
3.3	上位・関連計画.....	56
4	地域公共交通の課題.....	72
4.1	現況等のまとめ.....	72
4.2	湖南省の地域公共交通を取り巻く課題.....	75
5	計画の基本方針と目標.....	78
5.1	基本理念.....	78
5.2	計画の基本方針.....	78
5.3	地域公共交通の将来ネットワーク.....	79
5.4	計画の目標.....	80
6	目標を達成するための施策メニュー.....	81
7	計画の推進に向けた取り組み.....	83
7.1	進捗管理の考え方.....	83
7.2	計画の推進体制.....	83

1 はじめに



1.1 計画策定の背景と目的



(1) 背景

湖南省の地域公共交通は、京都・大阪や甲賀方面等との広域連絡を支える JR 草津線を基幹的な地域公共交通として、市内の 3 駅でバス等が接続する形態を基本的なネットワークの骨格構造としています。JR 草津線以外では、路線バス（滋賀バス）2 路線、湖南省コミュニティバス「めぐるくん」が運行しています。加えて、隣接する甲賀市が甲賀市コミュニティバスを三雲駅と下田地区へ乗り入れるほか、湖南工業団地では、湖南省コミュニティバスが近江鉄道のバス路線と接続しています。さらに、名神高速菩提寺 PA では、高速バスの停留所が設置されています。加えて、乗用タクシー事業者数社が営業所を配しています。

これらの地域公共交通は、通勤・通学をはじめとする人の移動の根幹となるほか、市人口の高齢化をうけ重要度が増しています。一方で、その利用者数は、少子高齢化をうけ徐々に減少傾向にあるほか、令和 2(2020)年 2 月頃からのコロナ禍（新型コロナウイルス感染症拡大）が状況に拍車をかけています。こうした中、草津線では減便が実施されるなど、利便性にも大きな影響を及ぼしています。

さらには、交通事業者における担い手不足がみられ、令和 6(2024)年 4 月に予定される働き方改革に伴う改善基準告示改正（いわゆる 2024 年問題）では、バス・タクシー事業者を中心に、更なる深刻化が推測されています。

こうした状況から、地域公共交通の重要性が増す一方で、その維持確保には黄信号が灯っています。

(2) 目的

地域公共交通を将来にわたって維持確保するとともに、改善を図ることで、第 2 次湖南省総合計画の示すまちの将来像「ずっとここに暮らしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」を実現するべく、地域公共交通の将来像を明確化して関係者間で共有するとともに、地域・交通事業者・行政等の連携・役割分担を位置づけ、将来像の実現を図ることを目的としています。

1.2 計画の位置づけと概要



(1) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通計画」に位置付け、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たします。

本計画は、上位計画に第2次湖南省総合計画を位置づけ、これに即するとともに、関連計画に改訂湖南省都市計画マスタープランを位置づけ、相互に連携を図るものとします。また、その他福祉や環境分野等の各種計画との整合を図るものとします。

(2) 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとします。

計画の区域 湖南省全域

ただし、湖南省を超えて運行する鉄道・バス路線は対象とします。

計画の期間 令和6(2024)年度から令和10(2028)年度（5年間）

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況



2.1 湖南省の地域公共交通の現状



2.1.1 概要



本市の地域公共交通ネットワークは、以下により構成されています。

表 湖南省の地域公共交通

モード	事業者	路線等	備考
鉄道	JR 西日本	草津線	市内 3 駅
路線バス	滋賀バス	湖南野洲線	菩提寺地区～野洲駅
		草津伊勢落線	石部駅～草津駅
コミュニティバス 「めぐるくん」	湖南省	石部循環線	石部駅を起点に運行
		菩提寺線・甲西駅ルート	
		菩提寺線・石部駅ルート	
		下田線・三雲駅ルート	地域間幹線系統
		下田線・甲西駅ルート	
		ひばりヶ丘線	甲西駅を起点に運行
		下田線・石部駅ルート	
		リハビリ病院線	甲西駅を起点に運行
		甲西南線・三雲小学校ルート	
		雨山ルート(デマンドバス)	予約制・定時定路線運行
コミュニティタクシー 「あいのりこなん」	湖南省	甲西南線	・令和 4～5 年度の 2 年間で実証運行中
		医療センター線	・滋賀タクシー、BSS タクシーが運行
甲賀市 コミュニティバス	甲賀市	広野台線	市内停留所は三雲駅、TOTO 前
		三雲駅・市役所線	
		柏木巡回線	
		八田線	市内停留所は下田、蛭子町、松風苑
乗用タクシー	(数社)		
高速バス	4 社共同	名神ハイウェイバス京都線	・名古屋～京都間を運行 ・名神高速道路菩提寺 PA に停留所設置

2.1.2 鉄道 JR 草津線



(1) 運行状況

本市内には、JR 草津線が東西に貫き、石部駅、甲西駅、三雲駅の3駅が設置されています。運行は、主に草津駅・柘植駅間のJR 草津線全線を運行する便と、草津駅・貴生川駅間を運行する便で構成され、一部は京都駅まで乗り入れます。

一定の利用者数があることから、以前より複線化による利便性向上を求める動きがある一方で、令和3(2021)年3月には、コロナ禍を理由として大幅に減便とするダイヤ改正をJR 西日本が実施しています。

表 JR 草津線 運行状況

項目	内容
設定種別	普通（各駅停車）のみ
列車の行先	草津方面 草津、京都、網干 柘植方面 柘植、貴生川
運行時間帯	5時台～23時台
位置づけ	在来線（幹線） 西日本旅客鉄道運行
路線概要	延長 36.7km 9駅（柘植、草津駅を除く）
路線設備	直流電化 単線
最高運転速度	95km/h
輸送密度	<p>資料：データで見る JR 西日本</p>

運行日	行先	便数	滋賀県外			草津市	栗東市	湖南市			甲賀市				三重県		
			網干	～大阪	～京都	草津	手原	石部	甲西	三雲	貴生川	甲南	寺庄	甲賀	油日	柘植	
平日	草津方面	20				◀										◁	
		9				◀										◁	
		5			◀											◁	
	柘植方面	1	◀														▷
		5				▷											▷
		8				▷											▷
土休日	草津方面	21				◀										◁	
		12				◀										◁	
		5			◀											◁	
	柘植方面	5				▷											▷
		11				▷											▷
		21				▷											▷
列車交換設備						◇	◇	◇	—	◇	◇	◇	—	◇	—	◇	

資料：交通事業者時刻表（令和5(2023)年4月時点）

図 草津線の運行区間別便数

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

(2) 利用状況

駅別にみると、市内では最も後に設置された甲西駅（昭和 56(1981)年 10 月設置）で利用者数が最も多くなっています。他 2 駅は、甲西駅と比較して 2 割ほど利用者が少ないですが、2 千人/日近い利用がみられる重要な交通の拠点となっています。

推移をみると、コロナ禍までは、三雲駅、石部駅で横ばいから漸増傾向、甲西駅で横ばいから漸減傾向にあるなか、令和 2(2020)年度にはコロナ禍の影響で前年度比約 2 割減少しています。

券種別にみると、3 駅とも定期利用者が約 8 割にのぼり、鉄道が通勤・通学利用を支えていることが窺えます。

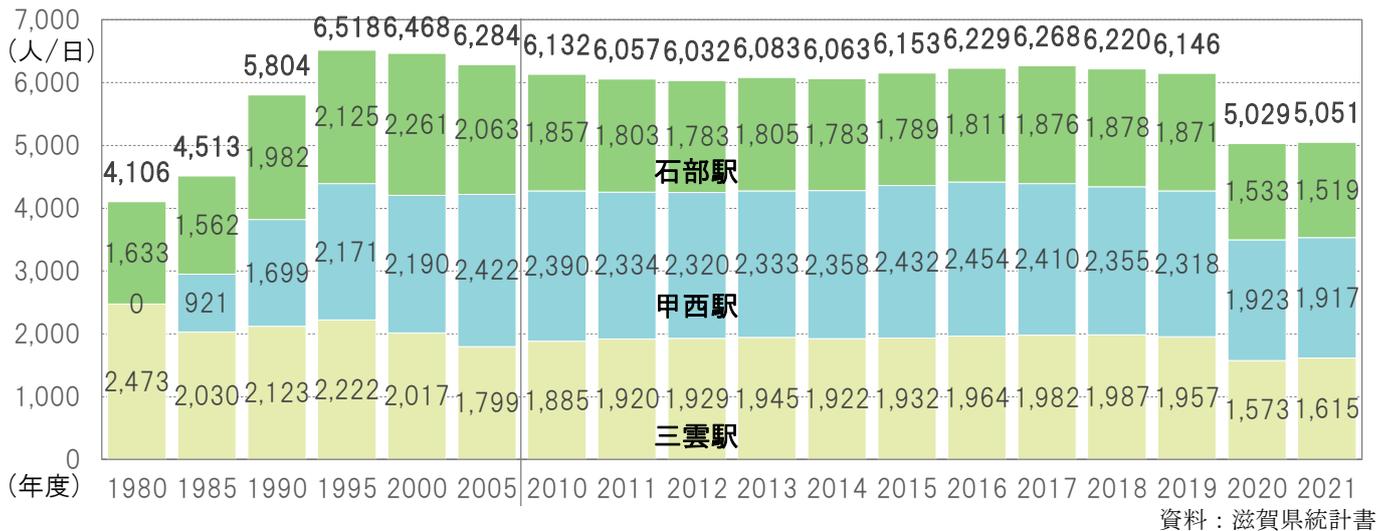


図 市内 3 駅乗車人員推移

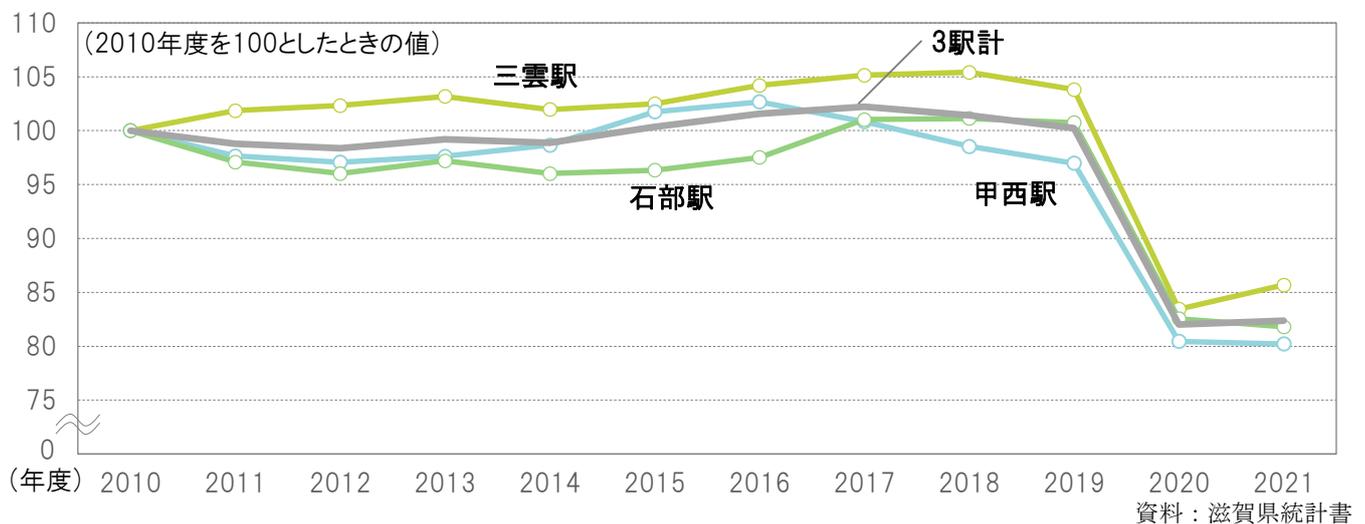


図 市内 3 駅乗車人員推移 (2010 年度を 100 としたときの値)

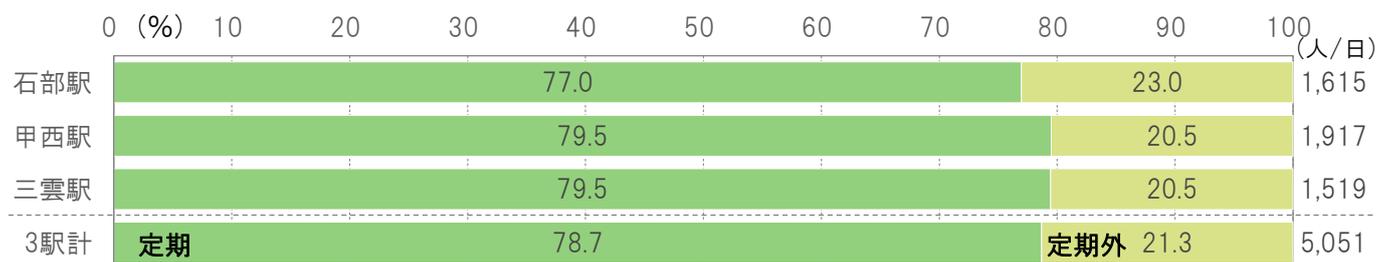
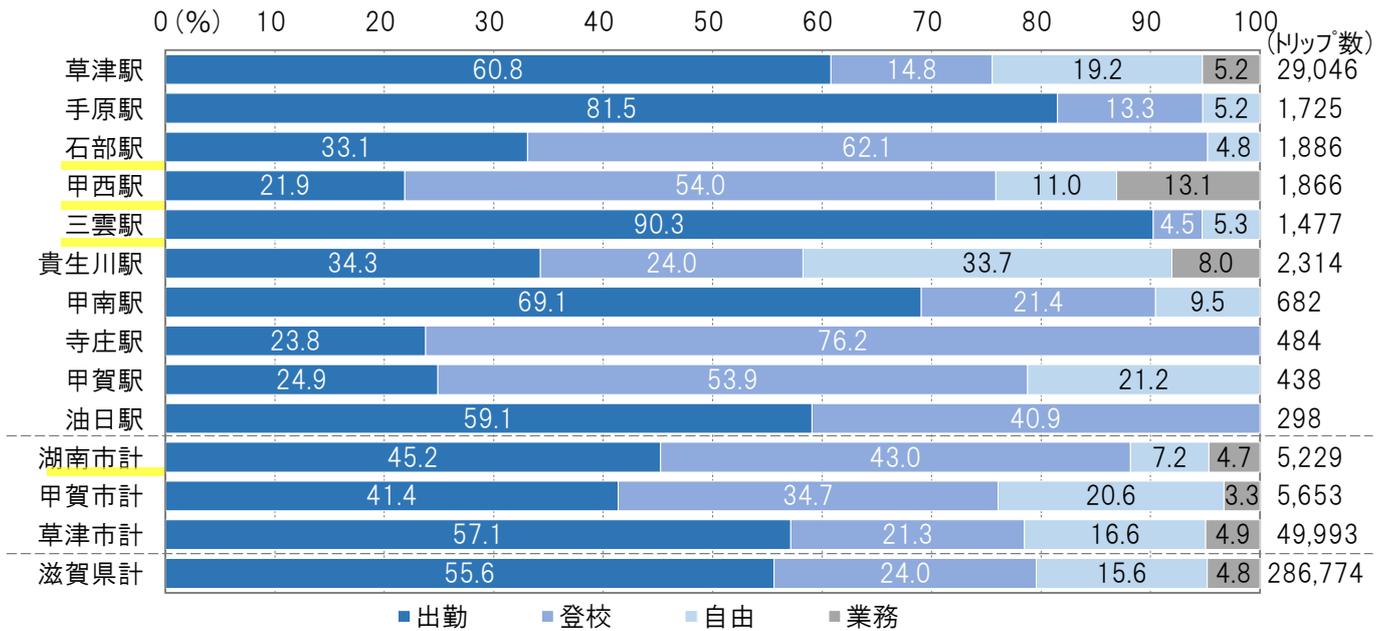


図 市内 3 駅の券種別乗車人員割合 (令和 3(2021)年度)

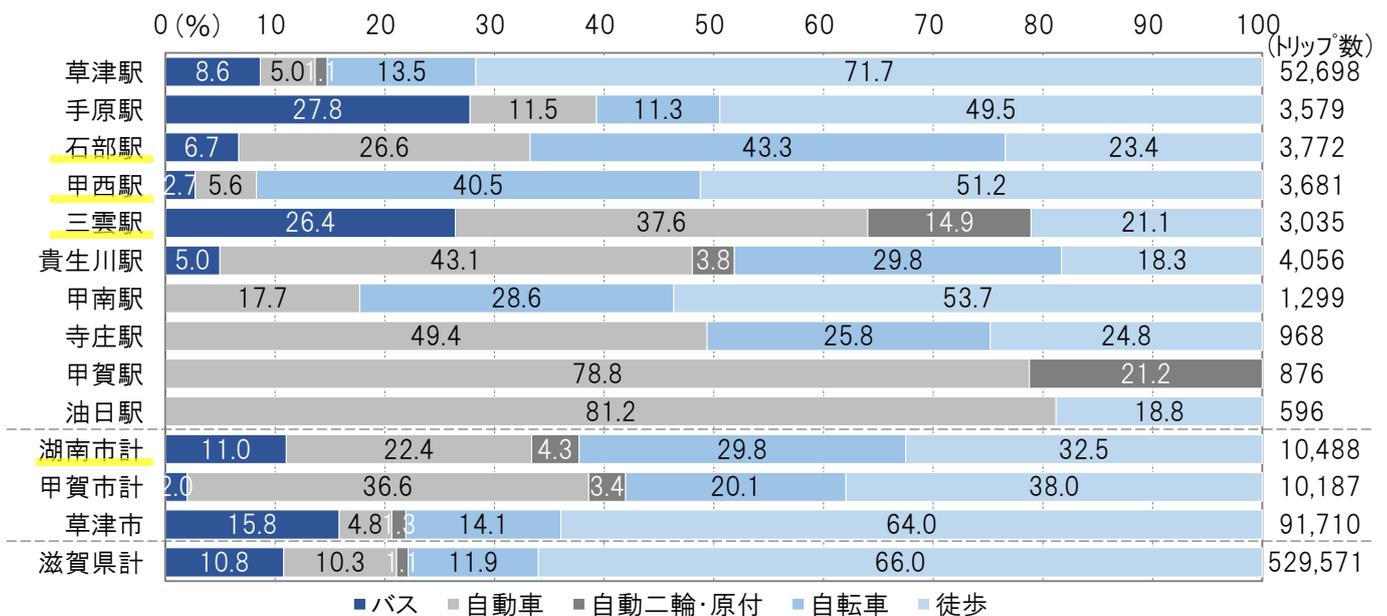
(3) 利用状況の詳細

駅の利用目的をみると、石部駅、甲西駅では通学の利用が、三雲駅では出勤の利用が多くなっています。自治体間で比較すると、湖南省では、甲賀市や草津市と比較して出勤、登校といった定常的な移動での利用が多いことがわかります。

駅まで/駅からの交通手段をみると、草津線では三雲駅が手原駅に次いでバスの利用が多く、めぐるくん下田線・三雲駅ルートや、企業送迎バスによる工業団地方面への移動の多さが窺えます。石部駅、甲西駅では、三雲駅と比較するとバスの利用が少ないものの、貴生川駅以東の草津線他駅と比較すると、僅かながら割合が高くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2022)年調査)(平日、乗降計 / 目的「帰宅」「不明」を除く)
 図 市内駅の利用目的



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2022)年調査)(平日、乗降計 / 手段「その他」「不明」を除く)
 図 駅まで/駅からの交通手段

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

2.1.3 路線バス 滋賀バス

(1) 運行状況

路線バスは、滋賀バスが2路線を運行しています。令和5(2023)年11月には、乗務員不足等を理由として、減便となっています。

表 運行状況

名称	起点	経由	終点	営業キロ (往/復 km)	便数		
					平日	土休日	
湖南野洲線	野洲駅 (野洲市)	北桜口 (野洲市)	南桜東(野洲市)	北山台(湖南省)	12.5/13.7km	28	20
			土深町(湖南省)		8.7/ 9.5km	10	6
			—	北桜(野洲市)	- / 5.3km	1	0
草津伊勢落線	草津駅 (草津市)	済生会病院 (栗東市)	手原駅口 (栗東市)	石部駅(湖南省)	10.9/11.0km	4	4
			—	伊勢落(栗東市)	8.7/ 8.8km	6	6
			—	—	7.3/ 7.4km	8	4

※湖南野洲線は代表的な系統を表記

※令和5(2023)年4月1日時点

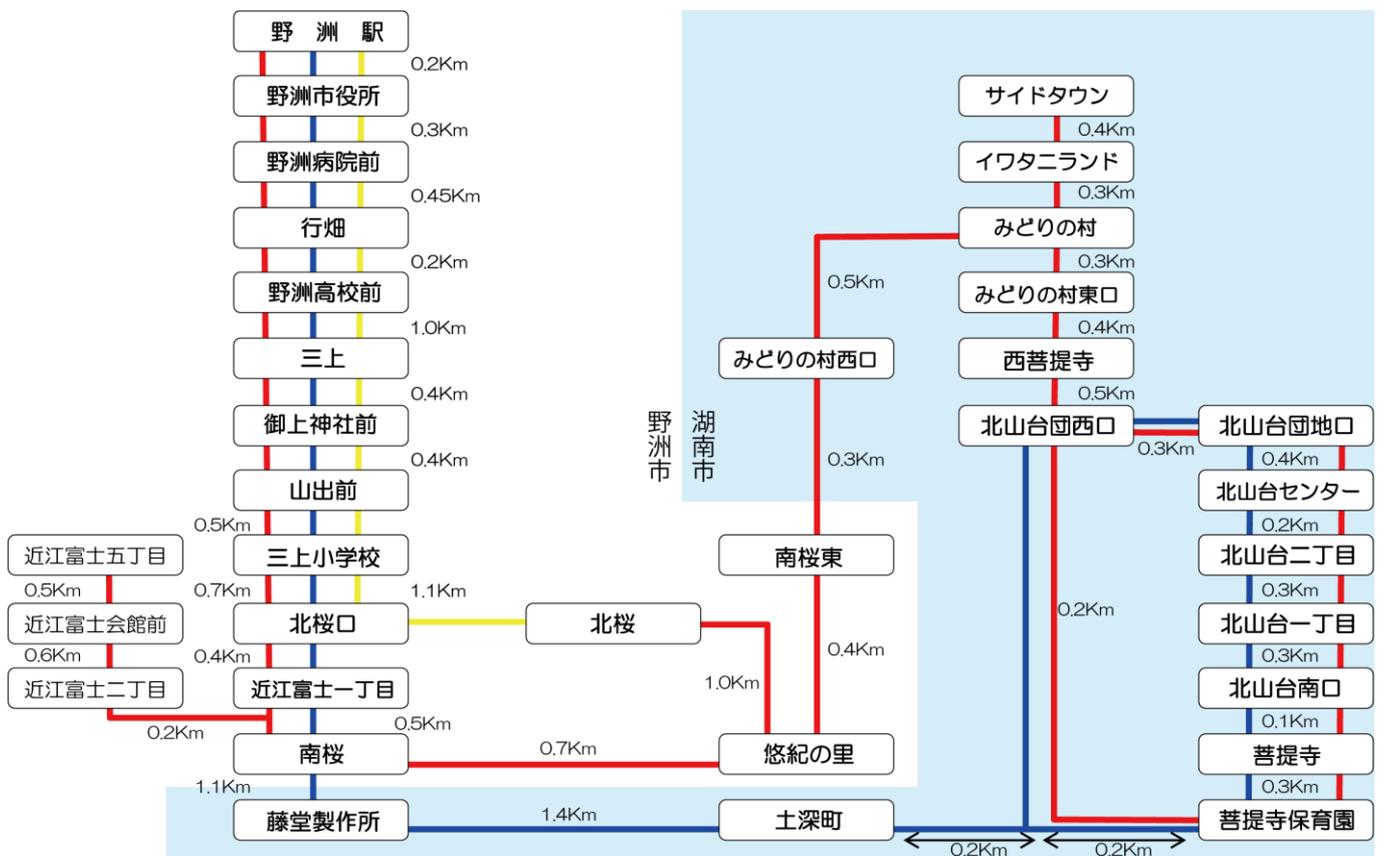


図 路線図 (湖南野洲線)

資料：滋賀バス

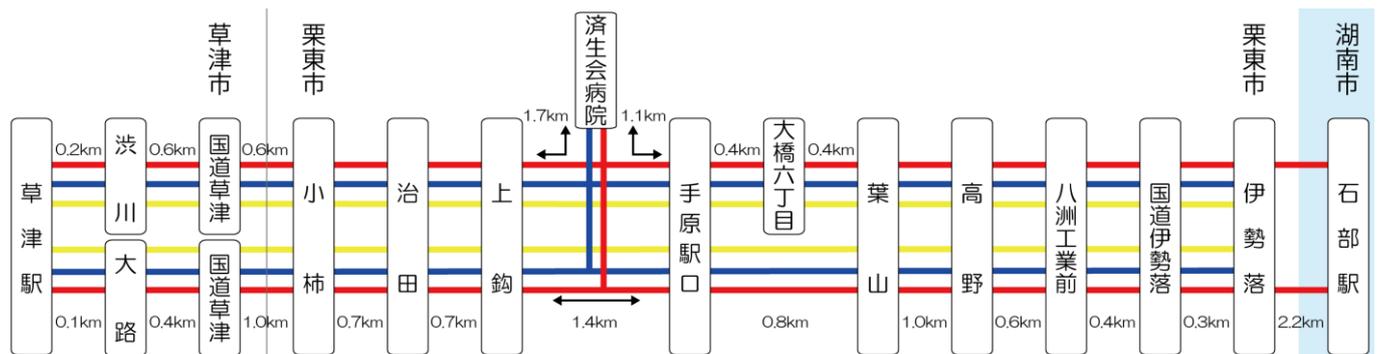


図 路線図 (草津伊勢落線)

資料：滋賀バス

(2) 利用状況

2路線を比較すると、湖南野洲線は、草津伊勢落線と比較して約5倍の利用者がみられます。推移をみると、湖南野洲線は10万人/年、草津伊勢落線は2万人/年程度で推移していたところ、令和2(2020)年度にはコロナ禍の影響で利用者が約3割減少しています。

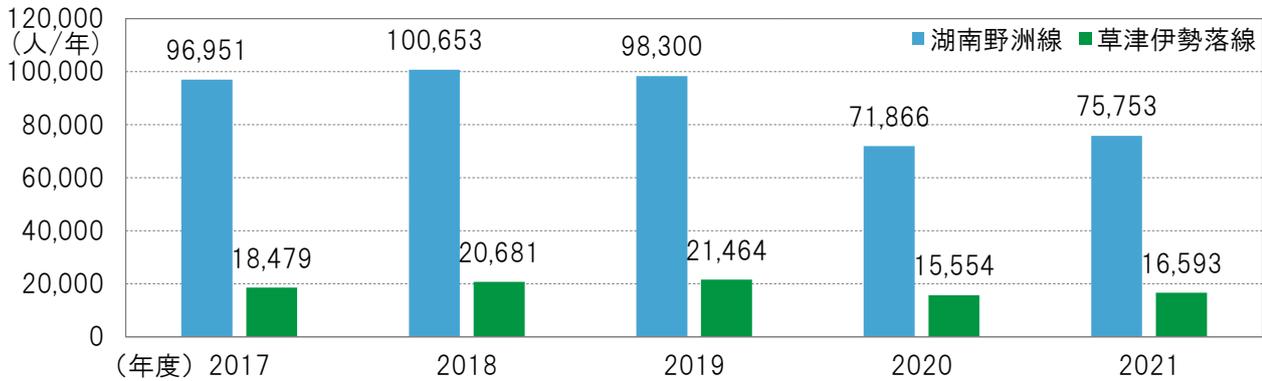
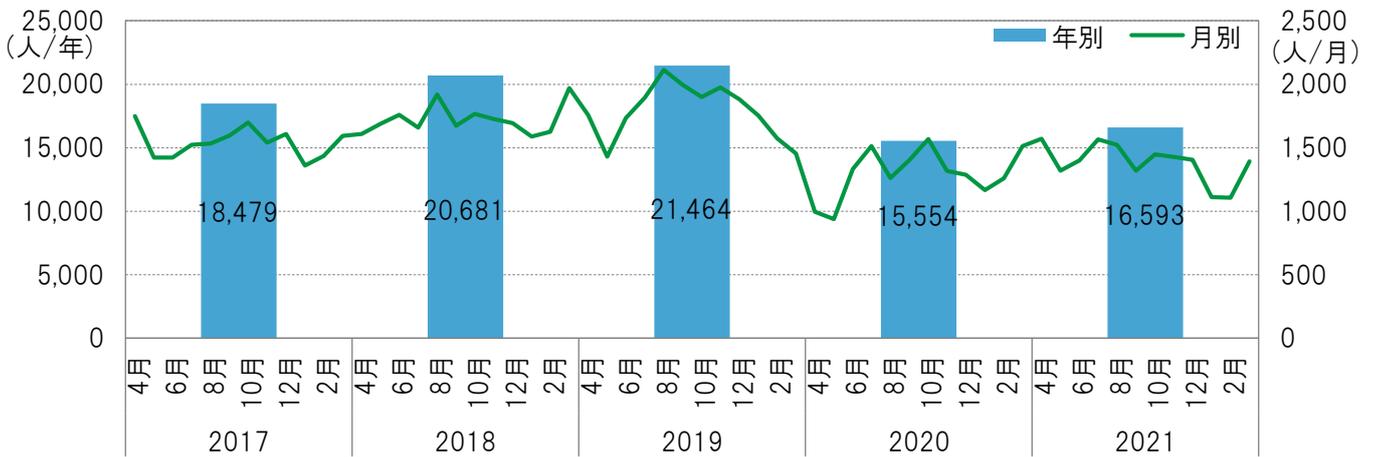
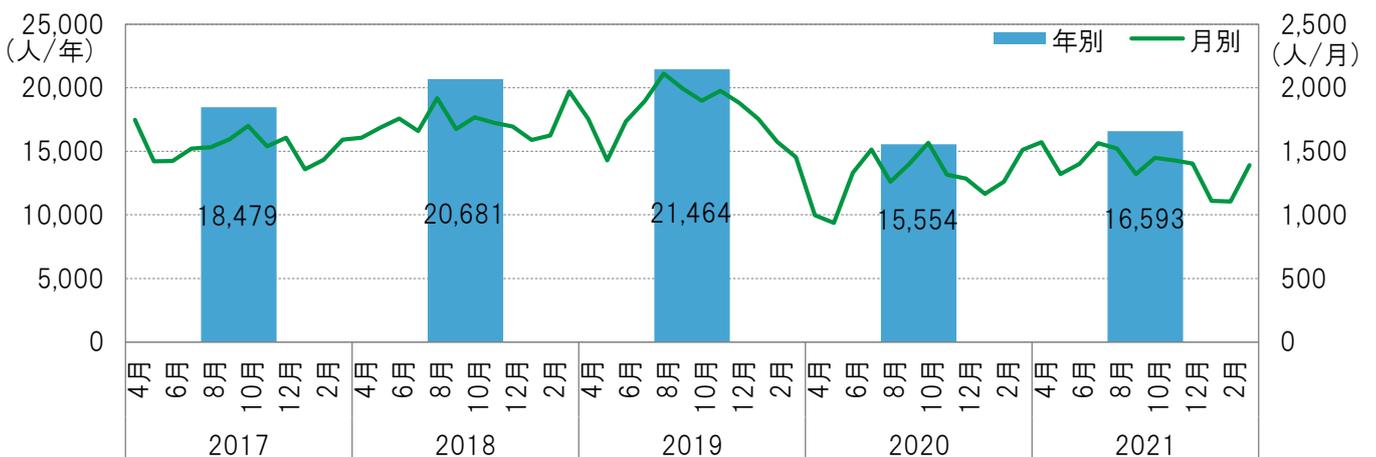


図 市内2路線利用者数推移

[湖南野洲線]



[草津伊勢落線]



資料：事業者提供

図 路線別利用者数推移

2.1.4 湖南省コミュニティバス めぐるくん



(1) 運行状況

湖南省では、独自にコミュニティバスを運行しています。運行は、路線定期運行が9路線、予約制の定時定路線運行が1路線となっています。いずれも、市内のJR駅を起終点としており、JR草津線に対する二次交通として、また市内移動の手段として機能しています。

なお、一部の路線では、他自治体の運行するコミュニティバスと比較し、早朝・夜間の時間帯でも運行をしていることから、通勤や通学を中心とした利用も多くみられます。

なお、運行は、道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客運送事業として、滋賀バスへ委託しています。

参考表 路線概要

番号	運行路線名	運行系統			営業キロ (km)	回数 (回/日)		
		起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日祝日
1	甲西・下田	甲西駅北口	甲西中学 下田	甲西駅北口	20.3	5.0	3.0	3.0
1-1		甲西駅北口	甲西中学 下田	イオン	23.9	0.5	0.5	0.5
2		甲西駅北口	市役所(片) 下田	甲西駅北口	21.6	1.0	0.0	0.0
3		甲西駅北口	市役所(両) 下田	甲西駅北口	22.9	2.0	2.0	2.0
3-1		甲西駅北口	市役所(両) 下田	イオン	26.5	1.5	1.5	1.5
4	竜王ダイハツ	三雲駅	竜王 ダイハツ	三雲駅	15.7	14.0	14.0	14.0
5		三雲駅	岩根東口	下田	6.2	4.0	1.5	1.5
6		リハビリ病院	団地中央	下田	6.3	2.5	0.0	0.0
7	下田・石部	石部駅	若竹町 生田病院	下田	12.2	0.5	0.0	0.0
8		石部駅	下田 岩根	石部駅	23.7	2.0	2.0	2.0
9	菩提寺・石部	石部駅	近江台 北山台	石部駅	15.8	7.0	6.0	6.0
10	菩提寺	サイドタウン	近江台 北山台	石部駅	11.5	2.0	0.5	0.5
11		甲西駅北口	近江台 北山台	甲西駅北口	18.5	2.0	1.0	2.0
11-1		甲西駅北口	市役所(片) 甲西高校・近江台	イオン	23.3	1.0	1.0	1.0
12		甲西駅北口	市役所(片) 北山・近江台	イオン	24.1	1.0	1.0	1.0
13		甲西駅北口	市役(両) 北山・近江台	甲西駅北口	21.6	1.0	1.0	1.0
13-1		甲西駅北口	市役(両) 北山・近江台	イオン	25.2	1.0	1.0	1.0
14	甲西南	甲西駅北口	妙感寺	三雲駅	9.8	2.5	1.0	1.0
14-1		甲西駅北口	妙感寺	イオン	12.4	0.5	0.0	0.0
15		市役所	妙感寺	三雲駅	11.2	0.0	1.0	1.0
15-1		市役所	妙感寺 泉ヶ丘団地	三雲駅	12.4	1.5	2.0	2.0
15-2		市役所	妙感寺 泉ヶ丘団地	イオン	15.0	1.5	0.0	0.0

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

番号	運行路線名	運行系統			営業キロ (km)	運行回数 (回/日)		
		起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日祝日
17	美松台	甲西駅北口	針西 赤松台	美松台	4.1	0.5	1.0	1.0
18		市役所	針西 赤松台	美松台	5.5	1.5	1.0	1.0
19	ひばりヶ丘	甲西駅北口	にぎり池 ひばりヶ丘	甲西駅北口	16.6	4.0	2.0	2.0
19-1		甲西駅北口	にぎり池 ひばりヶ丘	イオン	20.2	0.5	0.5	0.5
21		甲西駅北口	市役(両)・にぎり ひばりヶ丘	甲西駅北口	17.4	4.0	4.0	4.0
21-1		甲西駅北口	市役(両)・にぎり ひばりヶ丘	イオン	21.0	1.5	1.5	1.5
22	リハビリ	甲西駅北口	夏見新田	リハビリ病院	1.2	7.0	0.0	0.0
23	三雲小学	甲西駅北口	西柑子袋	三雲小学校	5.4	1.0	0.0	0.0
24	医療センター	甲西駅北口	西柑子袋 医療センター	甲西駅北口	5.1	2.0	0.0	0.0
25	美松台	甲西駅北口	美松台北 東山台	美松台	3.8	0.5	0.0	0.0
26		市役所	美松台北 東山台	美松台	5.2	1.5	0.0	0.0
27	菩提寺・石部	石部駅	菩提寺 まちづくりセンター	サイドタウ ン	5.6	1.0	0.0	0.0
28		石部駅	北山台センター	サイドタウ ン	7.6	1.0	0.0	0.0
3石	石部循環線	石部駅	石部中学	石部高校	3.4	1.0	0.0	0.0
4石		石部駅	石部中央 ヶセンター	石部駅	7.5	2.0	0.0	0.0
8石		石部駅	石高、医療、新道	石部駅	10.3	5.0	0.0	0.0
9石		石部駅	石高、宮森、新道	石部駅	10.6	0.0	1.0	1.0
22石		リハビリ	宝来坂	石部駅	7.1	0.5	0.0	0.0
19-1石		医療センター	石部駅	古宮 東寺一丁目	市役所東庁 舎	8.3	5.0	1.0
19-2石	石部駅		新道 東寺一丁目	夏見新田	8.7	0.5	0.0	0.0
19-3石	石部駅		古宮 東寺一丁目	夏見新田	8.7	0.0	1.0	1.0
19-4石	石部駅		新道 東寺	夏見新田	13.1	0.5	0.0	0.0
19-5	石部循環線	石部駅	石高、丸山 新道	石部駅	7.5	5.0	0.0	0.0
19-7		石部駅	医療、東寺 新道	石部駅	7.7	1.0	0.0	0.0
19-9		石部駅	医療、東寺 新道	石部駅	10.7	2.0	0.0	0.0
19-11		石部駅	医療、東寺 新道	石部駅	11.0	7.0	2.0	2.0
19-12		石部駅	宝来、東寺 新道	石部駅	10.2	0.0	4.0	4.0
19-13		石部駅	医療、東寺 新道	石部駅	10.6	1.0	4.0	4.0
デ19	デマンド	石部駅	直行	雨山	2.3	予約制		

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(2) 利用状況

全体の利用者数は、コロナ禍前まで約 30 万人で推移してきたところ、令和 2(2020)年頃からのコロナ禍により、大きく減少しています。

路線別にみると、全体の約 3 割を石部循環線が占め、石部高校生の利用が窺えます。また、下田線・三雲駅ルート及び下田線・甲西駅ルートの利用も多く、工業団地方面への通勤利用が窺えます。

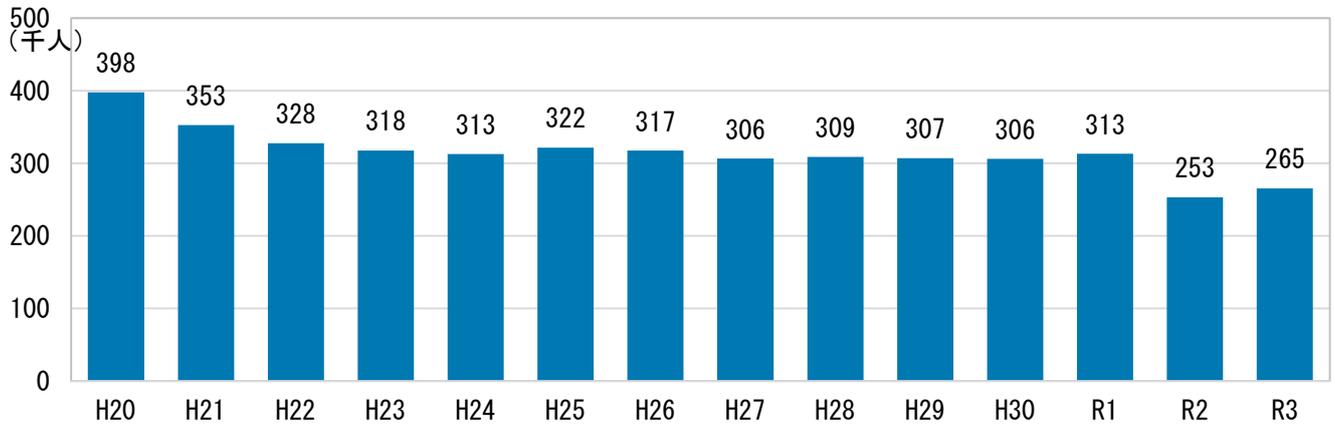
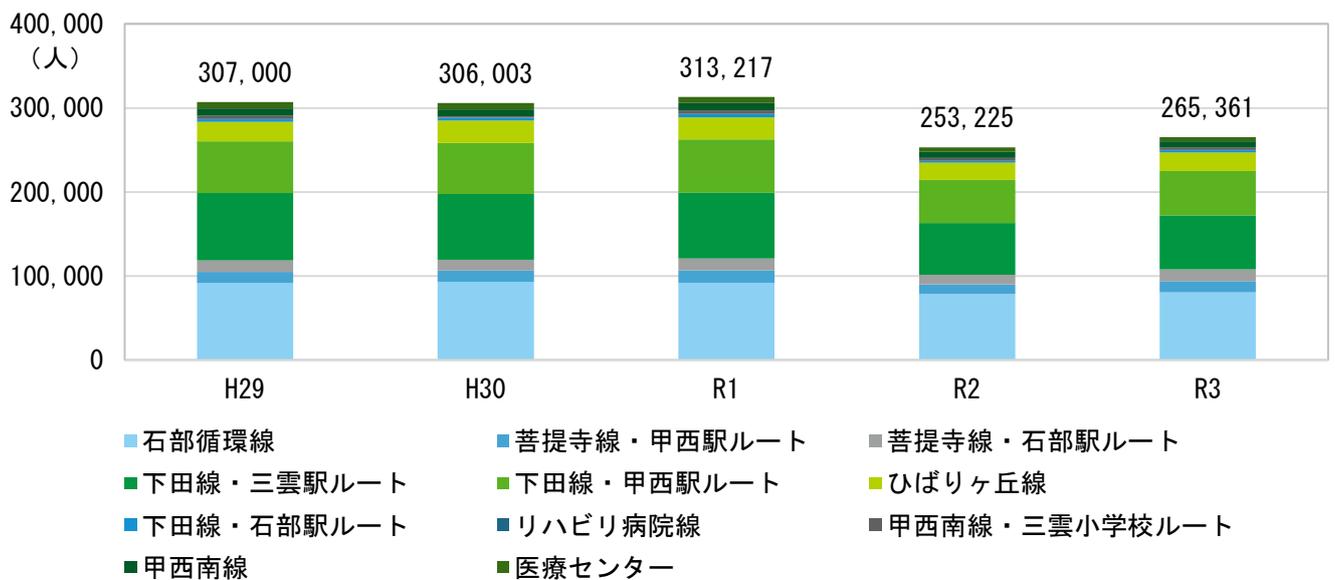


図 利用状況推移

資料：市提供資料



- 石部循環線
- 菩提寺線・甲西駅ルート
- 菩提寺線・石部駅ルート
- 下田線・三雲駅ルート
- 下田線・甲西駅ルート
- ひばりヶ丘線
- 下田線・石部駅ルート
- リハビリ病院線
- 甲西南線・三雲小学校ルート
- 甲西南線
- 医療センター

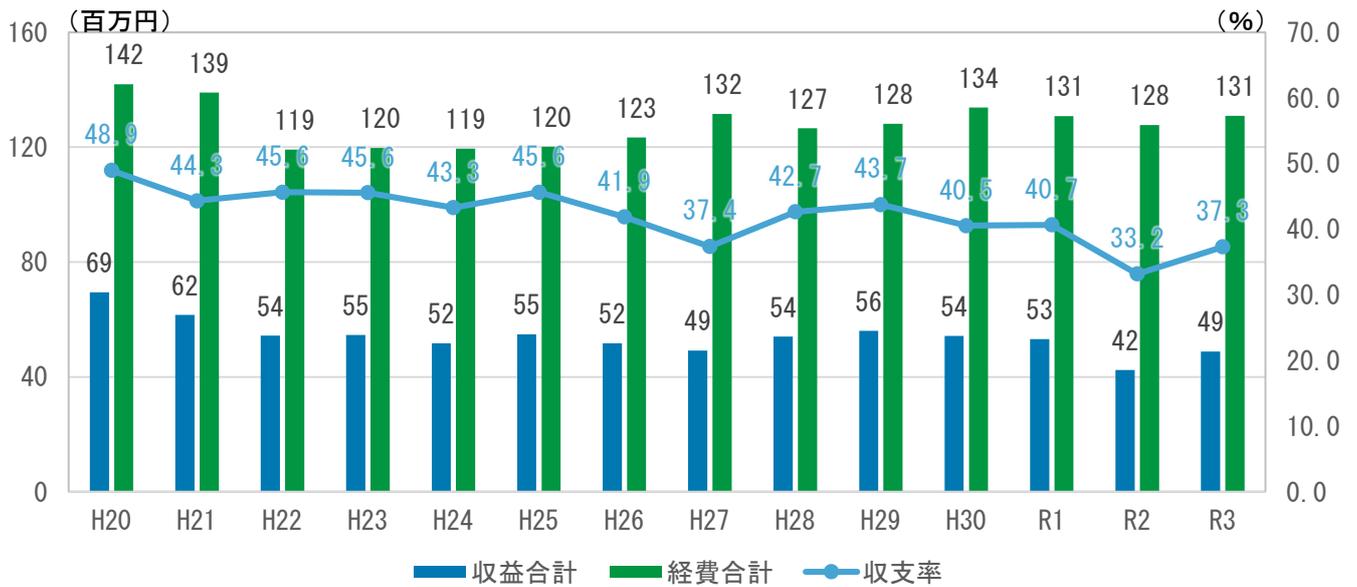
	H29	H30	R1	R2	R3
石部循環線	91,852	93,233	92,223	78,624	80,662
菩提寺線・甲西駅ルート	13,284	13,226	14,632	11,603	13,428
菩提寺線・石部駅ルート	13,675	13,117	14,230	11,255	13,853
下田線・三雲駅ルート	79,838	78,100	77,927	61,584	64,123
下田線・甲西駅ルート	61,659	60,829	63,431	51,372	52,972
ひばりヶ丘線	23,093	26,436	26,554	20,304	22,130
下田線・石部駅ルート	3,091	3,196	3,439	2,090	2,523
リハビリ病院線	315	396	479	325	229
甲西南線・三雲小学校ルート	3,806	1,596	4,123	3,572	3,253
甲西南線	8,910	8,278	8,744	6,882	6,965
医療センター	7,477	7,596	7,435	5,614	5,223
計	307,000	306,003	313,217	253,225	265,361

図 路線別利用者数

資料：湖南省

(3) 収支状況

収支状況を見ると、コロナ禍前には収支率が40%を上回る年度が続いていた一方で、令和2(2020)年頃のコロナ禍をうけて40%を下回るようになっていきます。



資料：湖南省

図 収支状況

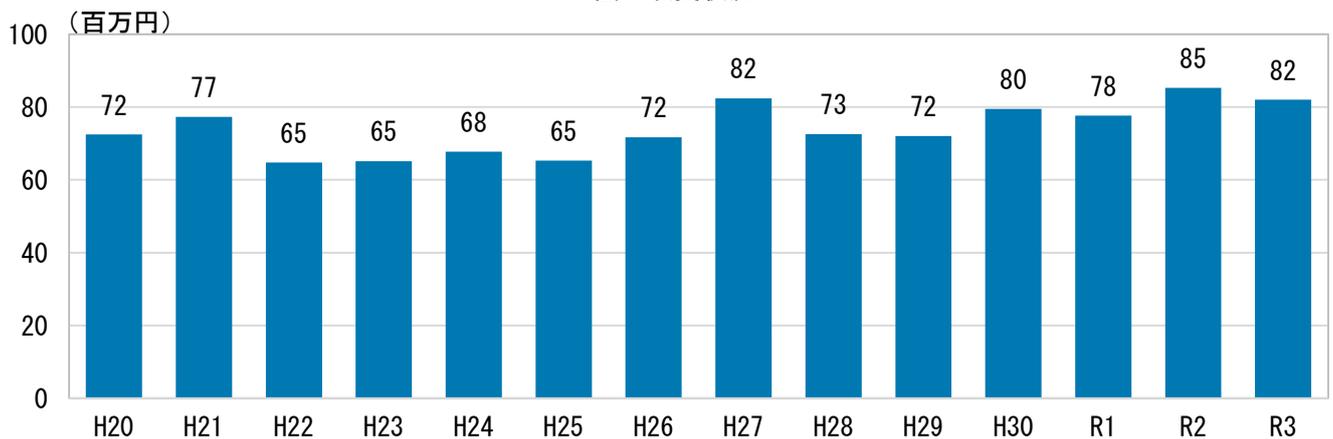


図 補助金額推移

資料：市提供資料

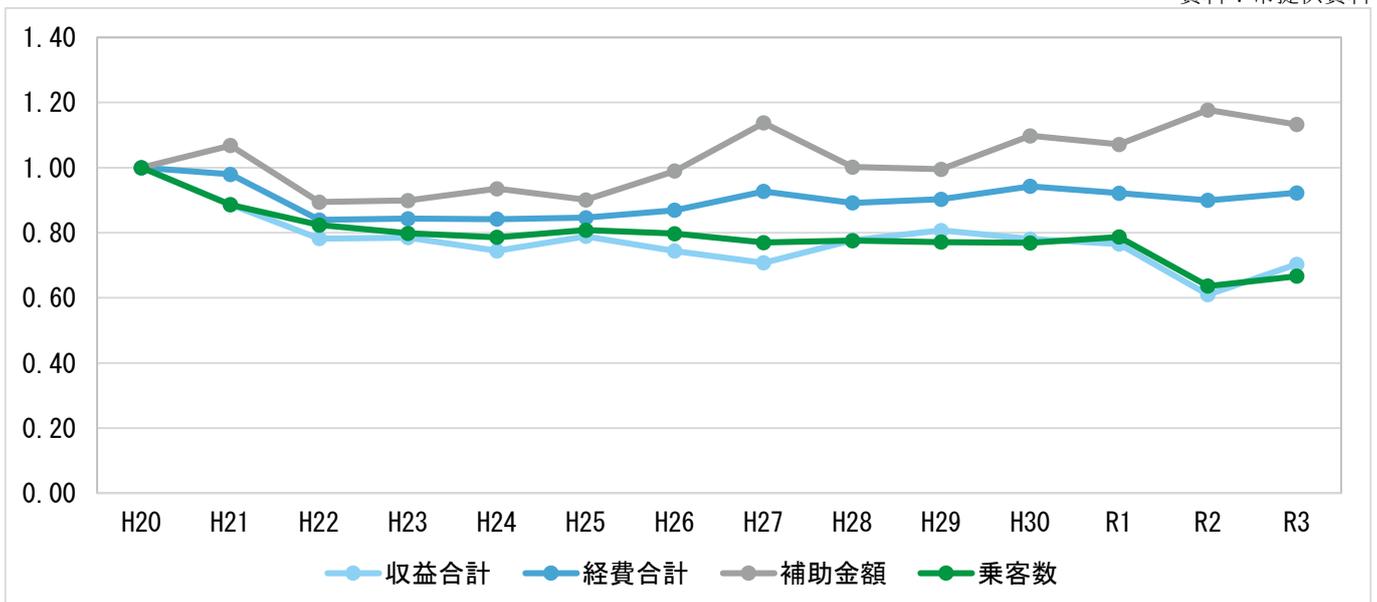


図 収支・補助金額・乗客数の推移 (H20の数値を1.00とした値)

資料：市提供資料

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(路線別)

①石部循環線

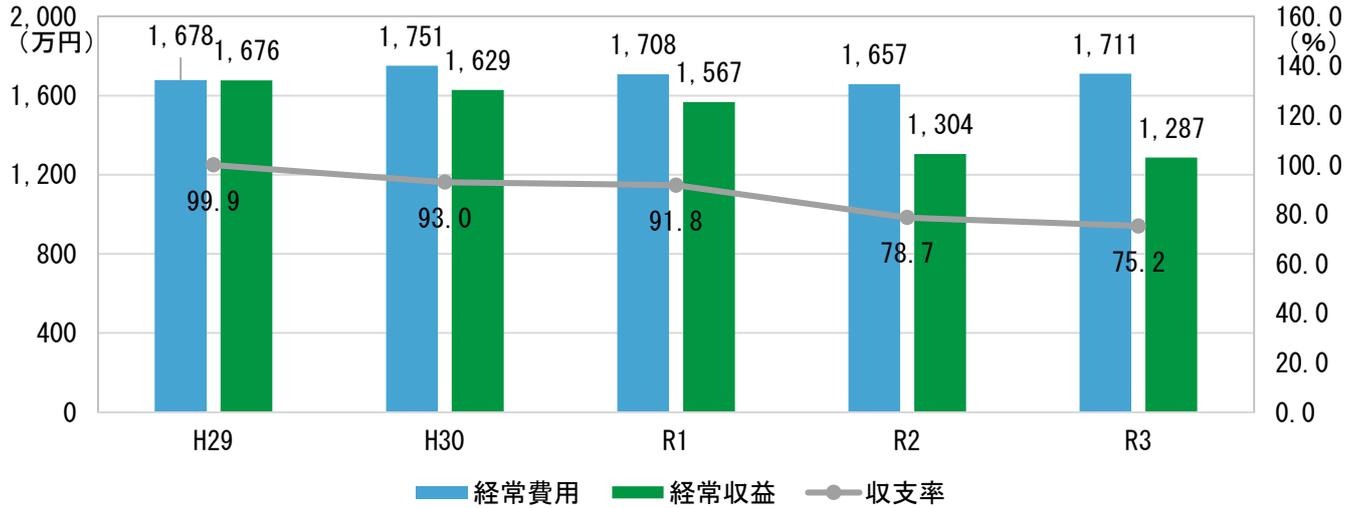


図 路線別収支

資料：市提供資料

②菩提寺線・甲西駅ルート

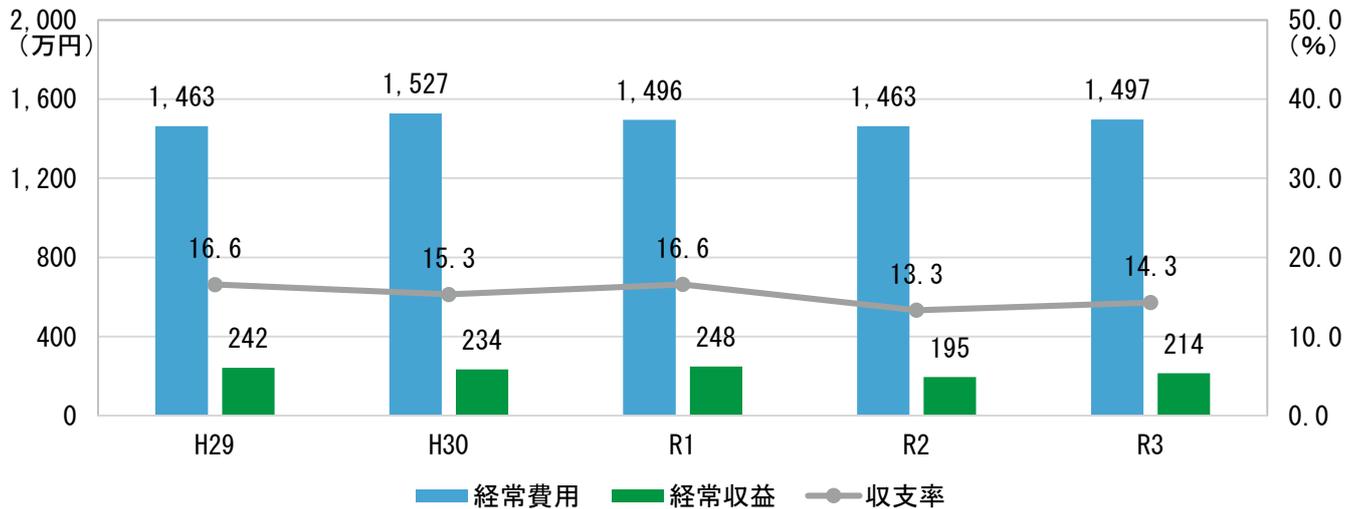


図 路線別収支

資料：市提供資料

③菩提寺線・石部駅ルート

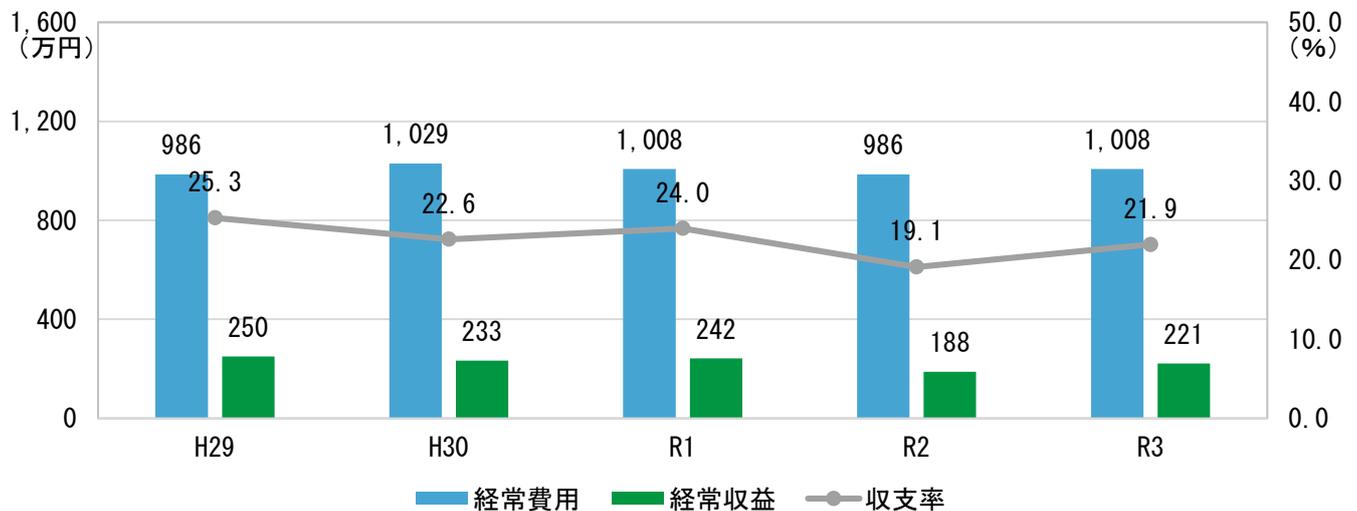


図 路線別収支

資料：市提供資料

④下田線・三雲駅ルート

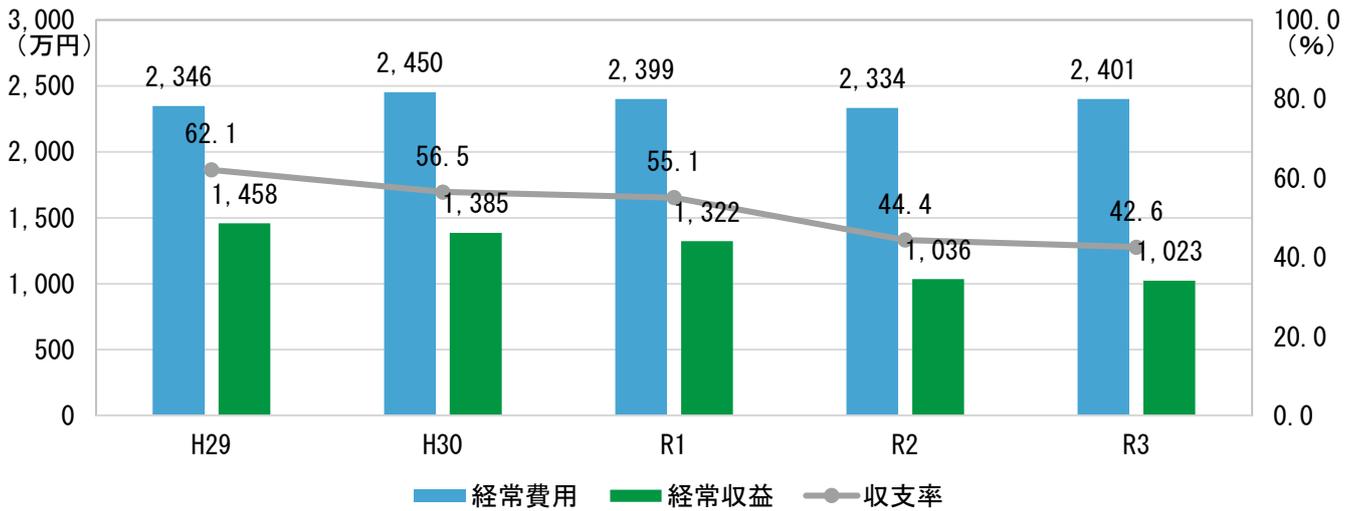


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑤下田線・甲西駅ルート

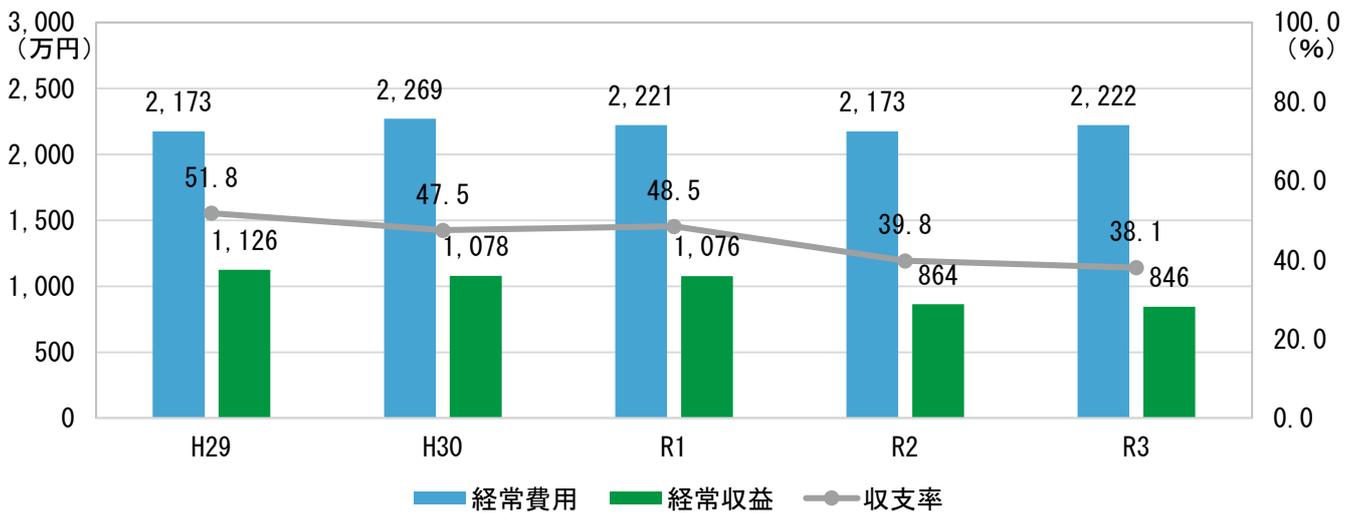


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑥ひばりヶ丘線

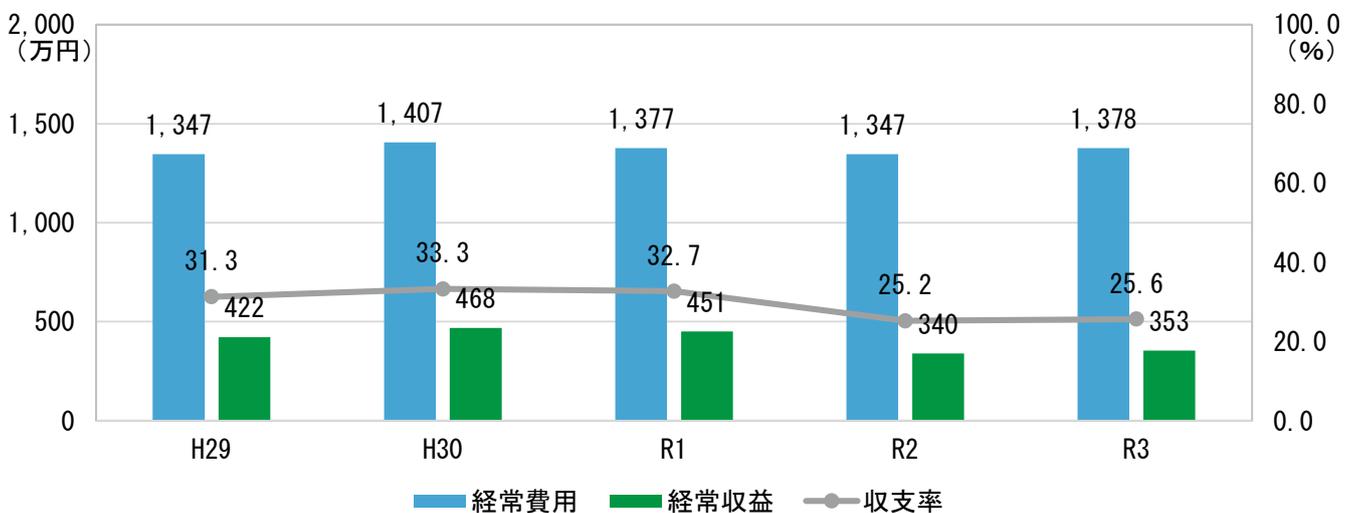


図 路線別収支

資料：市提供資料

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

⑦下田線・石部駅ルート

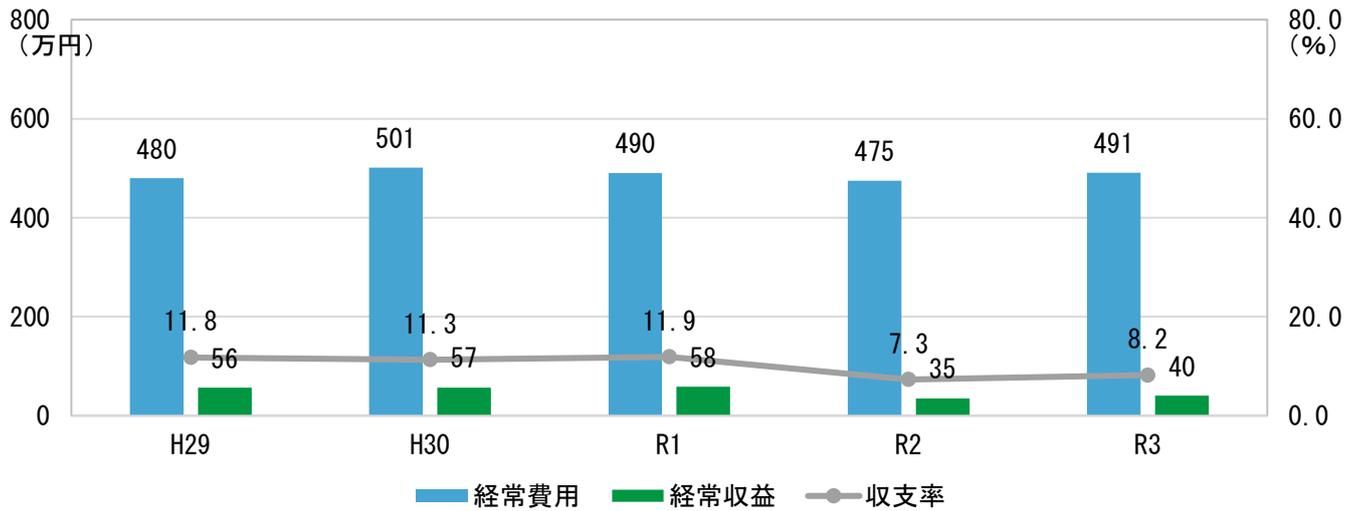


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑧リハビリ病院線

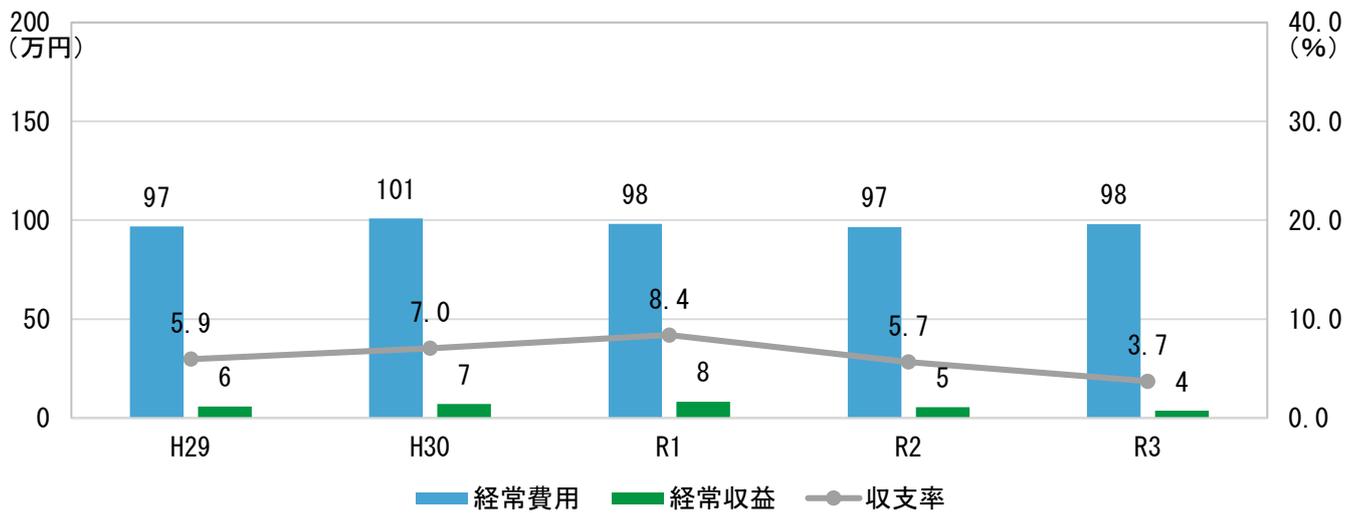


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑨甲西南線・三雲小学校ルート

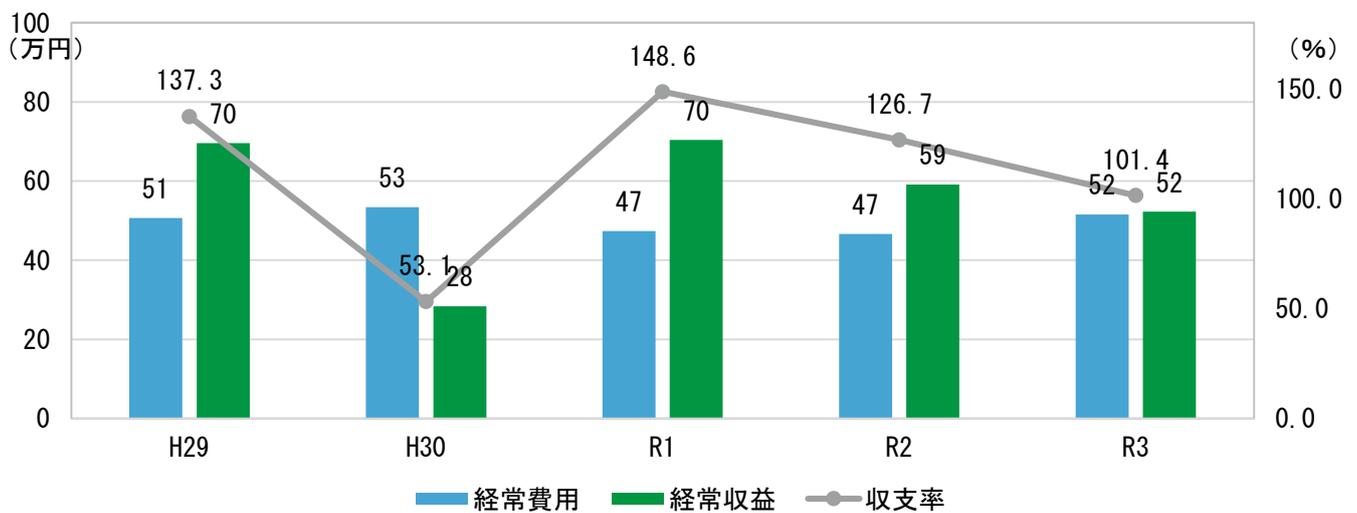


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑩甲西南線

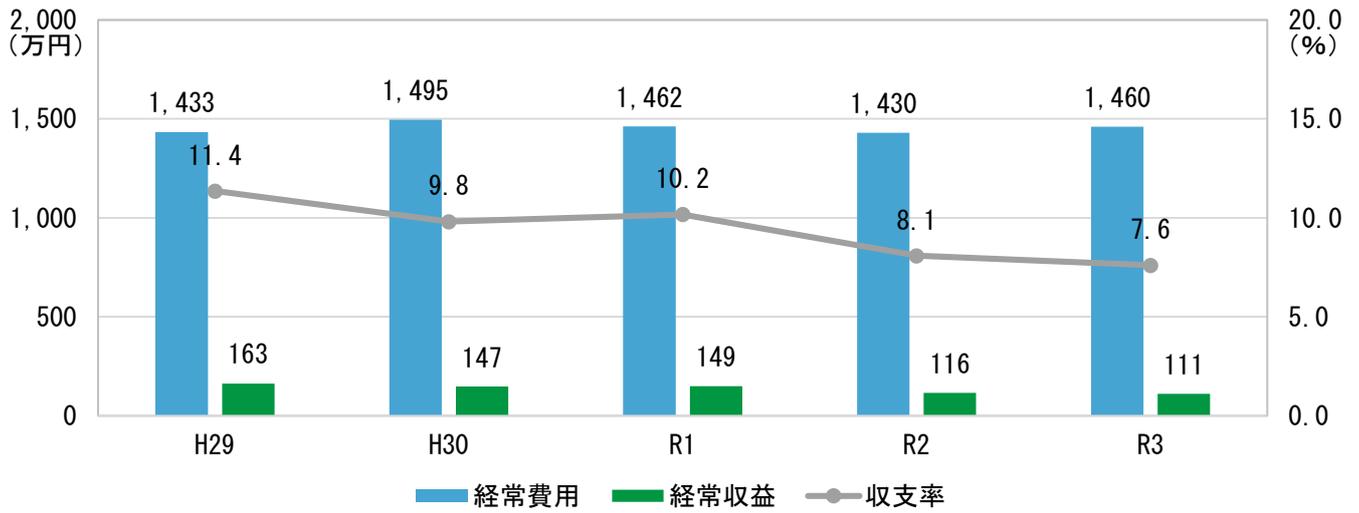


図 路線別収支

資料：市提供資料

⑪医療センター

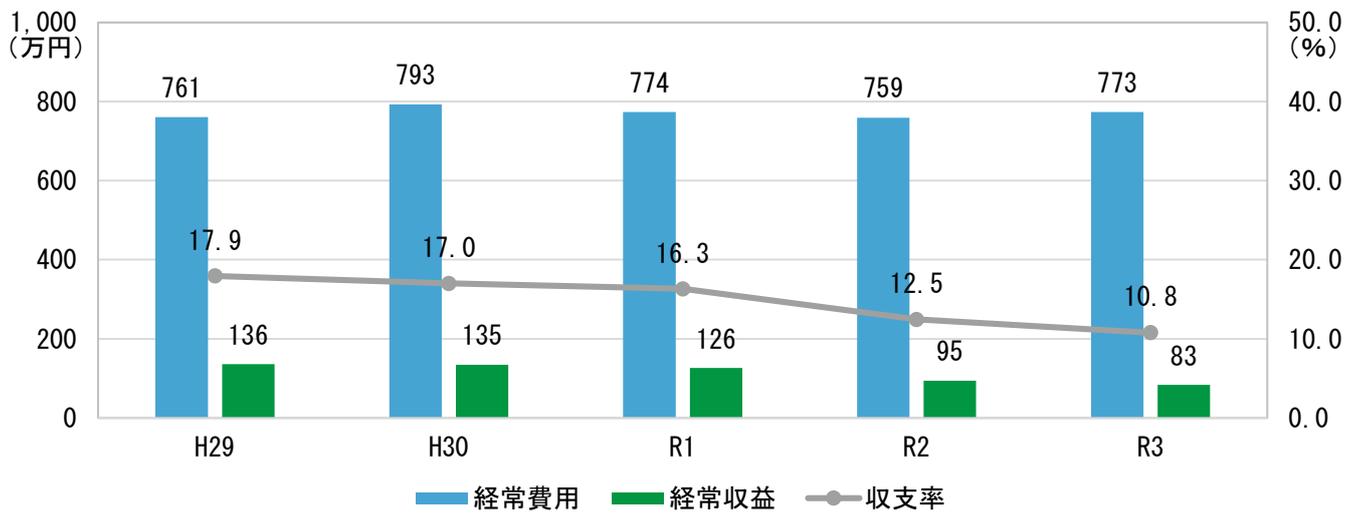
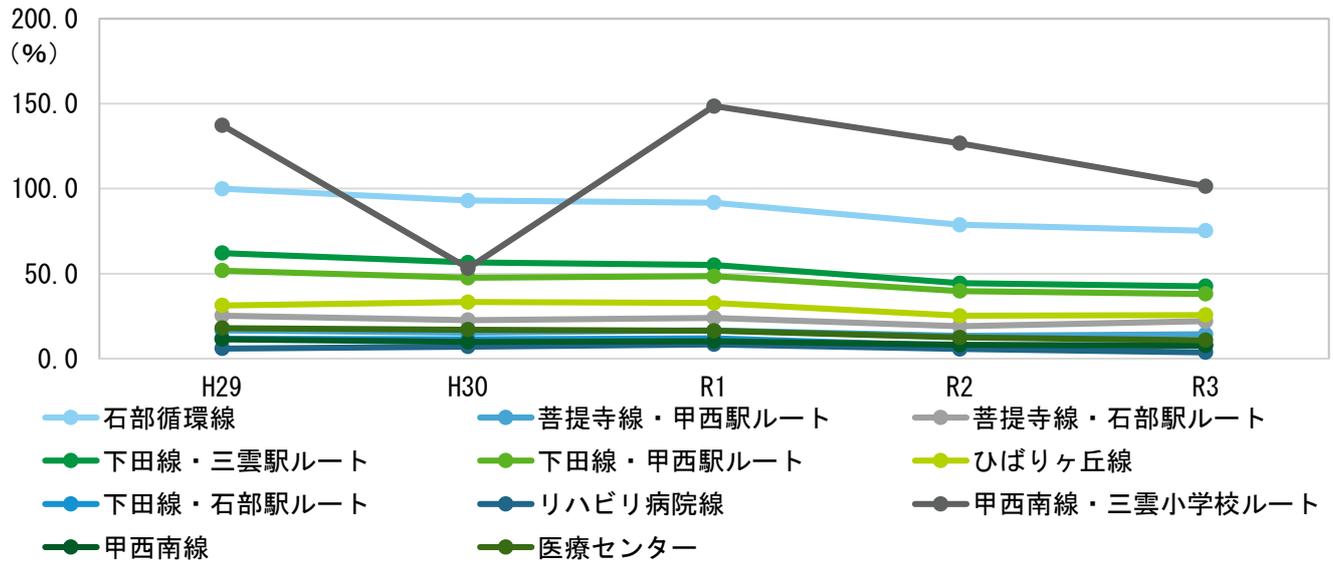


図 路線別収支

資料：市提供資料

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(路線別収支率)



	H29	H30	R1	R2	R3
石部循環線	99.9	93.0	91.8	78.7	75.2
菩提寺線・甲西駅ルート	16.6	15.3	16.6	13.3	14.3
菩提寺線・石部駅ルート	25.3	22.6	24.0	19.1	21.9
下田線・三雲駅ルート	62.1	56.5	55.1	44.4	42.6
下田線・甲西駅ルート	51.8	47.5	48.5	39.8	38.1
ひばりヶ丘線	31.3	33.3	32.7	25.2	25.6
下田線・石部駅ルート	11.8	11.3	11.9	7.3	8.2
リハビリ病院線	5.9	7.0	8.4	5.7	3.7
甲西南線・三雲小学校ルート	137.3	53.1	148.6	126.7	101.4
甲西南線	11.4	9.8	10.2	8.1	7.6
医療センター	17.9	17.0	16.3	12.5	10.8

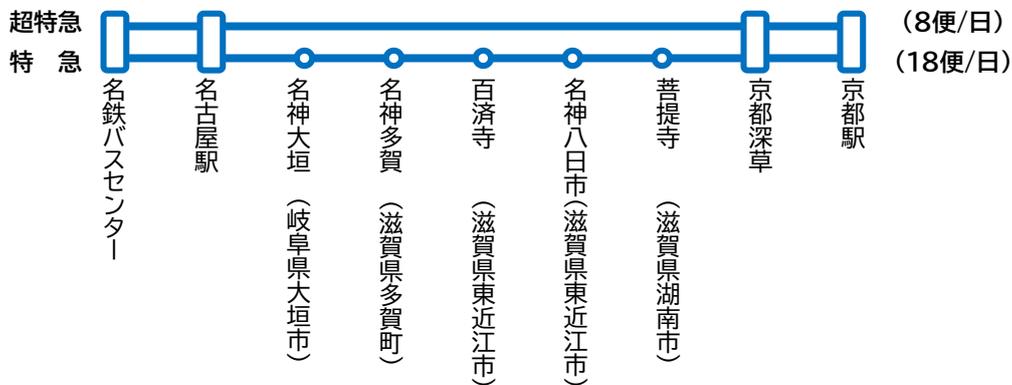
図 路線別収支率

資料：市提供資料

2.1.5 高速バス

名神高速道路菩提寺 PA には、高速バス停留所（菩提寺バスストップ）が設置されています。この停留所には、京都～名古屋間を運行する高速バスの一部が停車し名古屋駅や京都駅方面の移動における一つの選択肢となっています。

なお、運行会社は JR 東海バス、西日本 JR バス、名鉄バス、名阪近鉄バスが共同となっています。



資料：JR 東海バス HP

図 高速バス「名神ハイウェイバス京都線」の運行概要

2.1.6 乗用タクシー

乗用タクシーは、数社が市内に営業所等を置いています。運行は、予約及び駅への常駐が主となっています。

表 タクシー事業者

事業者名称	市内の営業所住所	車両数	備考
滋賀タクシー(株)	石部営業所：湖南省石部西 2 丁目 8-2	普通車 8 台、 ジャンボタクシー 1 台	
	三雲営業所：湖南省三雲 430	___台	
	湖南団地営業所：湖南省若竹町 22-2	___台	
BSS タクシー (株)ビジネスサービス滋賀)	本社：滋賀県湖南省三雲 271 番地の 2	___台	甲西駅、三雲駅で 待機(6~24 時)
サンキュータクシー (株)しが山急)	滋賀県湖南省石部南 5 丁目 4 番 19 号	___台	

資料(滋賀タクシー台数)：(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 全国タクシーガイド

2.1.7 その他の交通

福祉施策として、めぐるくんや乗用タクシー等と連携した施策が実施されています。

表 湖南省における移動にかかる福祉施策

対象	名称	概要	対象者	金額等
高齢者	湖南省コミュニティバス高齢者無料乗車券交付事業	高齢者の介護予防、外出促進、運転免許証自主返納者を支援するため、湖南省に住民登録のある満70歳以上の方を対象に無料乗車券を交付	・申請時に市内に住民登録のある満70歳以上の人	めぐるくん無料乗車券1冊(30枚綴り)の交付
	湖南省運転免許証自主返納支援制度	高齢者ドライバーが加害者となる交通人身事故が全国的に増えている現状を踏まえ、運転免許の自主返納を推進するため商品券を交付	・運転免許証(すべての種類)を自主返納する満70歳以上の湖南省民	こなん商品券2000円分
障害者(児)	湖南省障がい者等移動支援事業	屋外での移動が困難な障がい者又は障がい児(以下「障がい者等」という。)に対して、外出のための支援に係る給付を行う	・湖南省障がい者等移動支援事業サービス費助成要綱の第4条に該当する者	湖南省障がい者等移動支援事業サービス費助成要綱の第6条に規定
	湖南省ささえあい活動支援車両貸渡	地域の様々な日常生活課題の解決に向けて地域住民で支え合う活動(以下「ささえあい活動」という。)に主体的に取り組む団体に対し、ささえあい活動支援車両を貸渡	・湖南省地域まちづくり協議会条例(平成26年湖南省条例第1号)第3条に規定する地域まちづくり協議会	ささえあい活動支援車両(使用料:無料、経費:利用団体負担)
	湖南省障がい者自動車燃料費及び福祉タクシー運賃助成事業実	市指定事業所で利用できるガソリン券またはタクシー券を交付	・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のいずれかを持っている ・申請時に市内に1年以上住んでいる ・当該年度において本人を含む世帯の全員が市民税非課税である	12000円(年額) 8月以降の申請は1,000円×申請月から次の6月までの残月数分

2.2 湖南省の地域公共交通を取り巻く環境

2.2.1 人口動向

(1) 人口の推移

人口推移をみると、平成 17(2005)年の約 5.5 万人をピークに減少傾向にあります。高齢化率は一貫して増加しており、今後も高齢者数の増加が見込まれています。

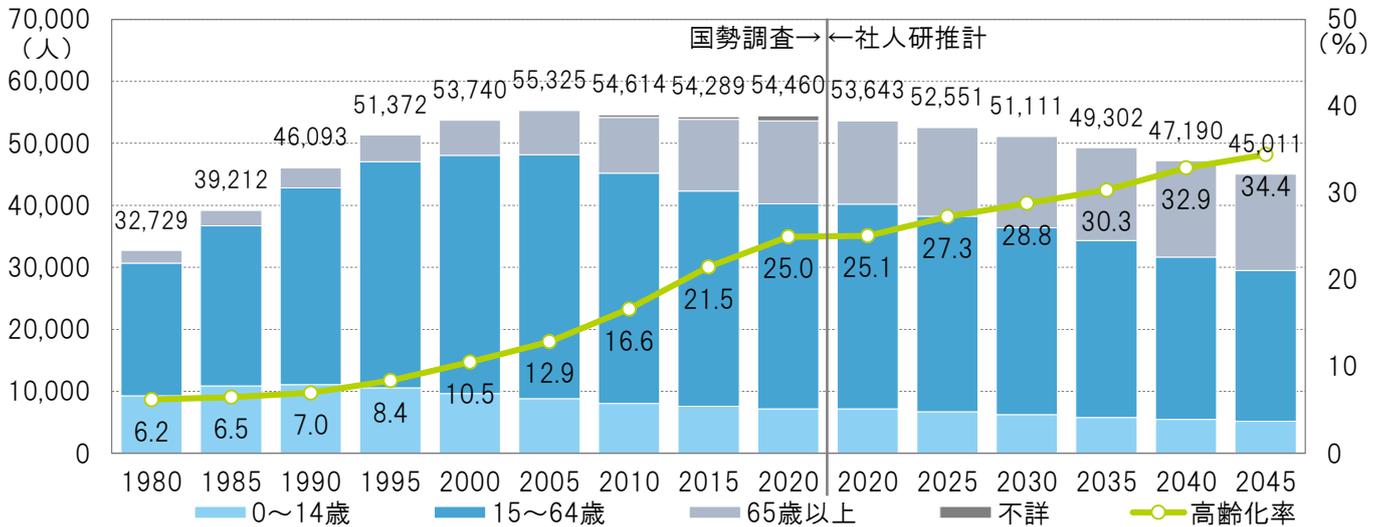


図 人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成 30 年）

(2) 人口分布

人口分布をみると、草津線沿線や、下田・水戸・岩根市街地周辺、菩提寺市街地周辺に分布しています。高齢化率をみると、高齢化率の高い地区が、特に草津線沿線や菩提寺市街地、下田市街地等で分布しています。

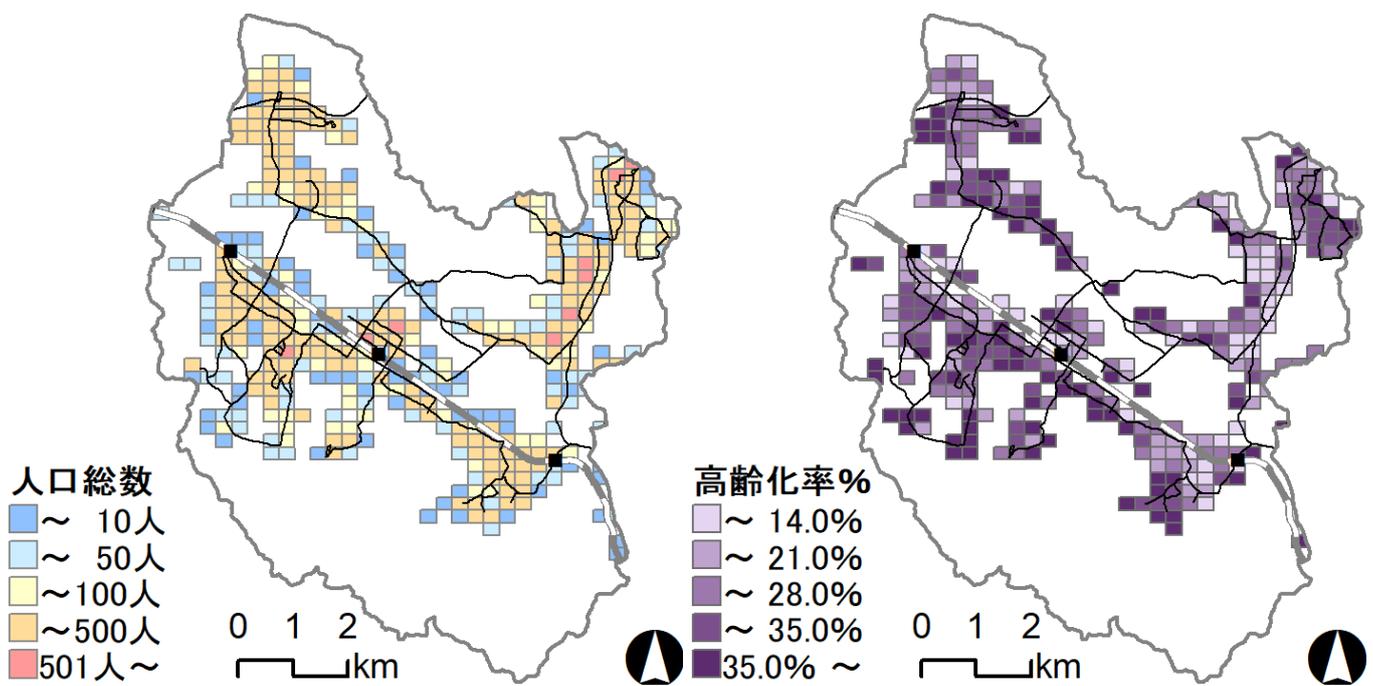


図 人口分布

資料：令和 2(2020)年国勢調査（250m メッシュ）

図 高齢化率分布

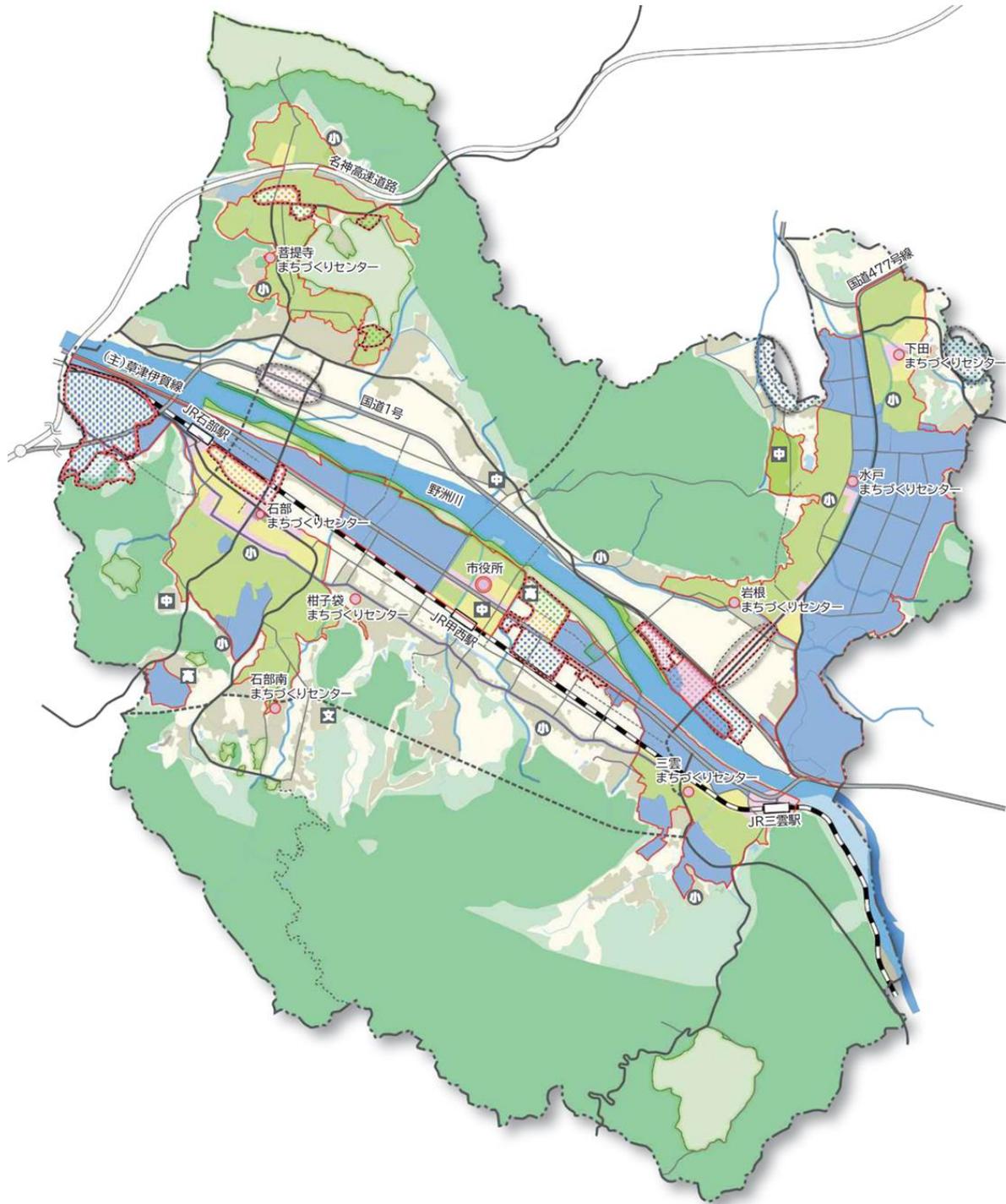
資料：令和 2(2020)年国勢調査（250m メッシュ）

2.2.2 土地利用



(1) 土地利用計画

湖南省の土地利用計画をみると、草津線沿線や下田地区で商業振興ゾーンが設定され、移動の目的地が広域に分布する見込みにあります。



凡例		行政界		高速道路		専用居住ゾーン		森林環境保全エリア
		市街化区域		国道		複合居住ゾーン		里山環境活用エリア
		河川等		県道		商業・業務ゾーン		レクリエーションエリア
		行政サービス機能		主要な市道等		商業振興ゾーン		計画的市街地整備区域
		学校教育施設		JR草津線		既存環境保全エリア		計画的開発誘導区域
						田園環境保全エリア		

※道路の破線は計画路線、土地利用区分の点塗り濃しは想定用途を示します。

図 土地利用構想図

出典：湖南省都市計画マスタープラン

(2) 土地利用状況

土地利用の現状をみると、建物用地が草津線沿線の平野部や下田地区、菩提寺地区周辺に分布しています。

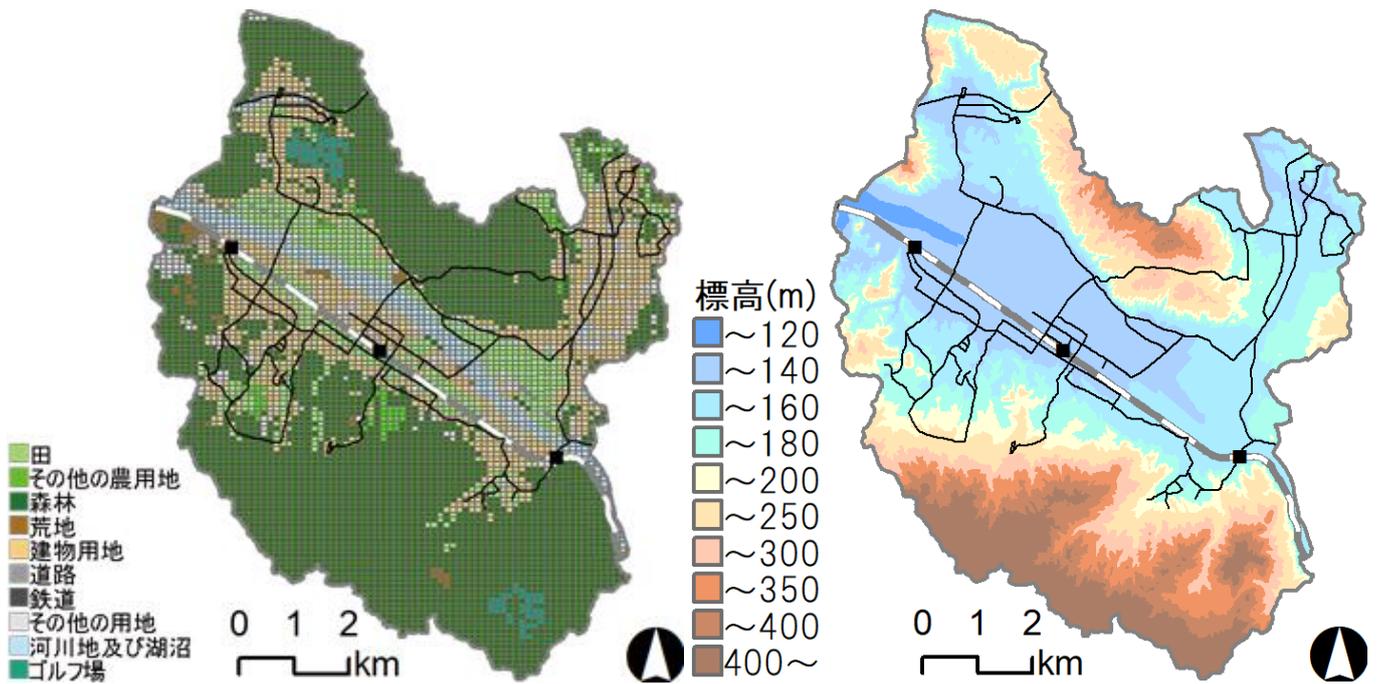


図 土地利用現況

資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ (令和3(2021)年)

図 標高分布

資料：国土地理院

(3) 商業、産業

買物先をみると、甲西駅北側や、石部駅南東側、下田地区等で活動の多い地区が見られます。

従業員をみると、草津線沿線と下田地区を中心に多くなっています。

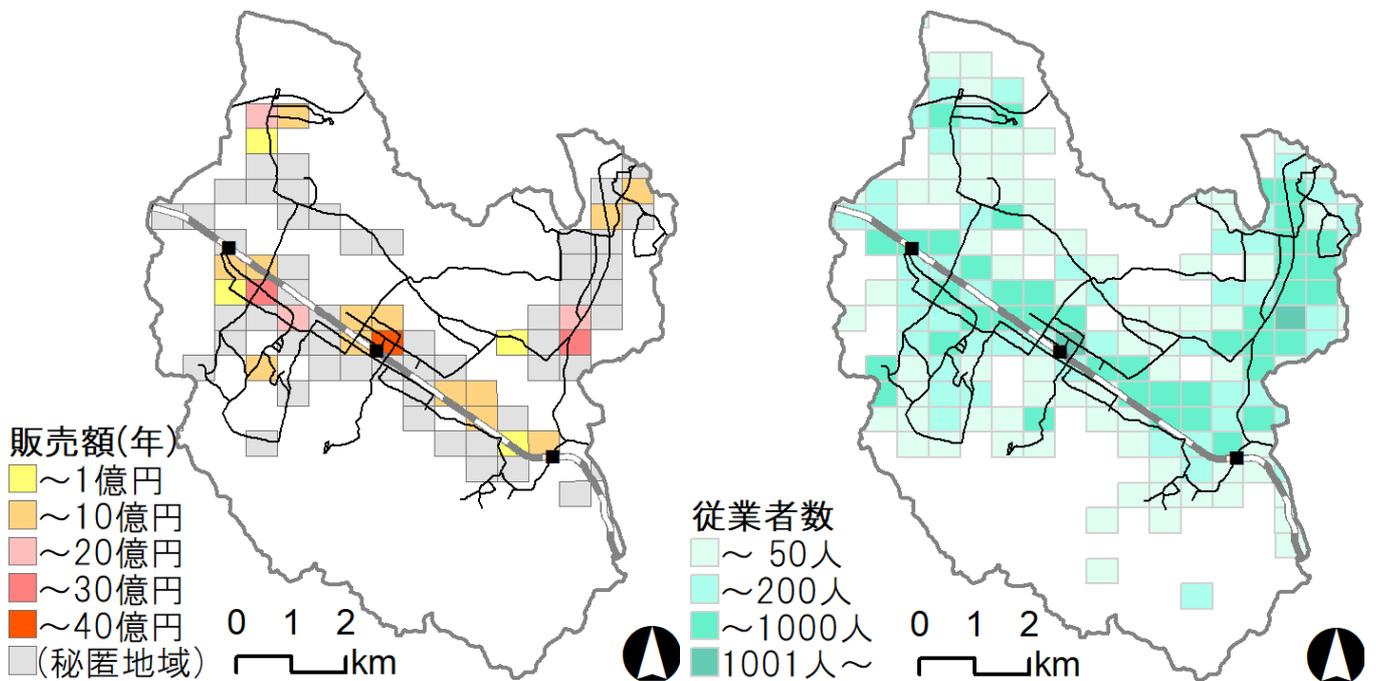


図 小売販売額分布

資料：平成26(2014)年商業統計 (500mメッシュ)

図 従業員数分布

資料：経済センサス基礎調査 (500mメッシュ)

2.2.3 移動環境



(1) 人の動き

人の動きをみると、通勤では市内での動きのほか、甲賀市との流動も多くなっています。通学をみると、市内のほか、甲賀市に加え、草津・大津・京都方面への流出が多くなっています。

通勤

通学

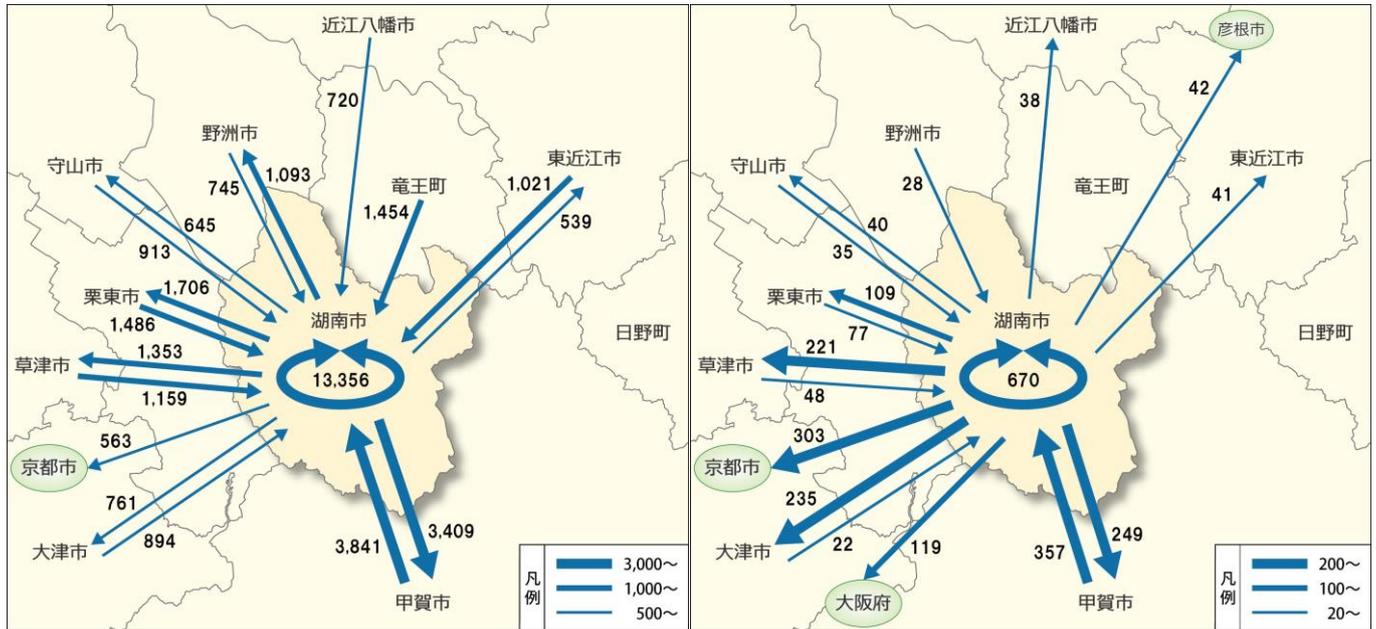


図 流動図

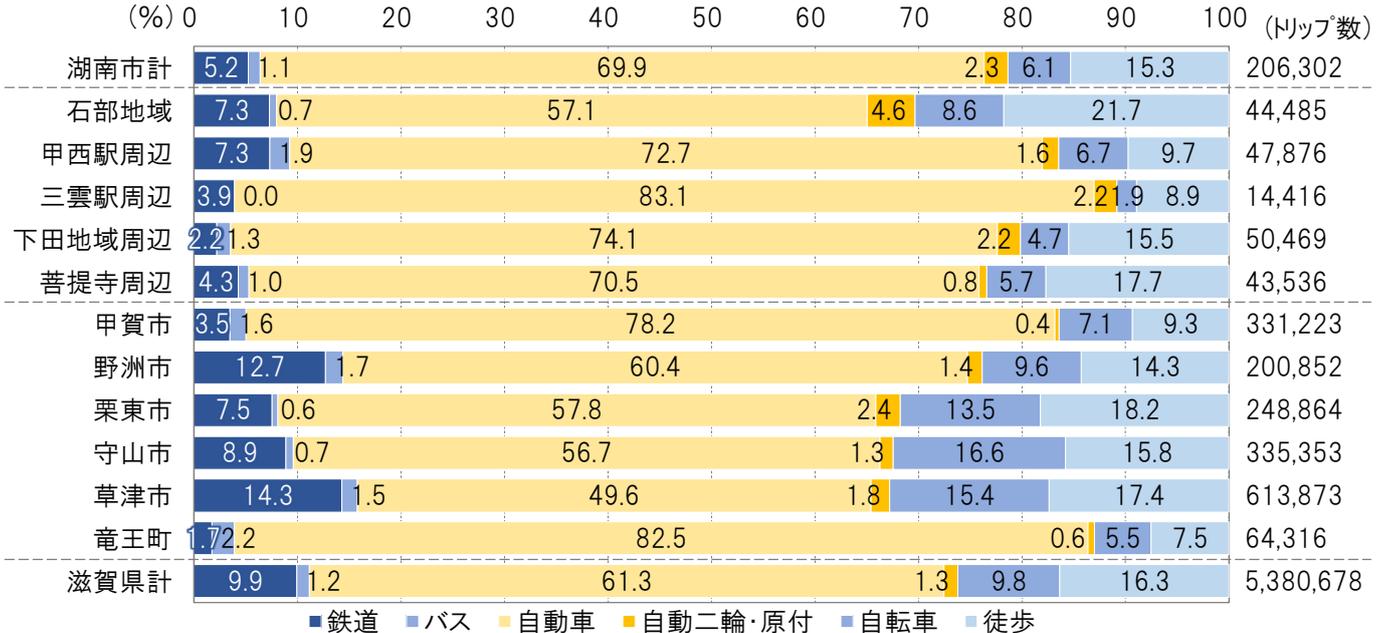
資料：令和2(2020)年国勢調査

(2) 交通手段分担率

交通手段分担率を地域別にみると、湖南省のなかでも、石部地域や甲西駅周辺では、他地域と比較して鉄道の割合が大きくなっています。この値は、同じ JR 草津線沿線の甲賀市や、鉄道駅のない竜王町より高い一方で、JR 琵琶湖線が横断する草津市や野洲市等よりは低くなっています。自動車の分担率は、全地域で最多となっています。

外出目的別にみると、登校を除いて自動車が最多となっており、鉄道、バスの割合はいずれも1割を下回ります。登校目的では、徒歩や自転車、鉄道の割合が多くなっています。

[地域別]



[湖南省 目的別]

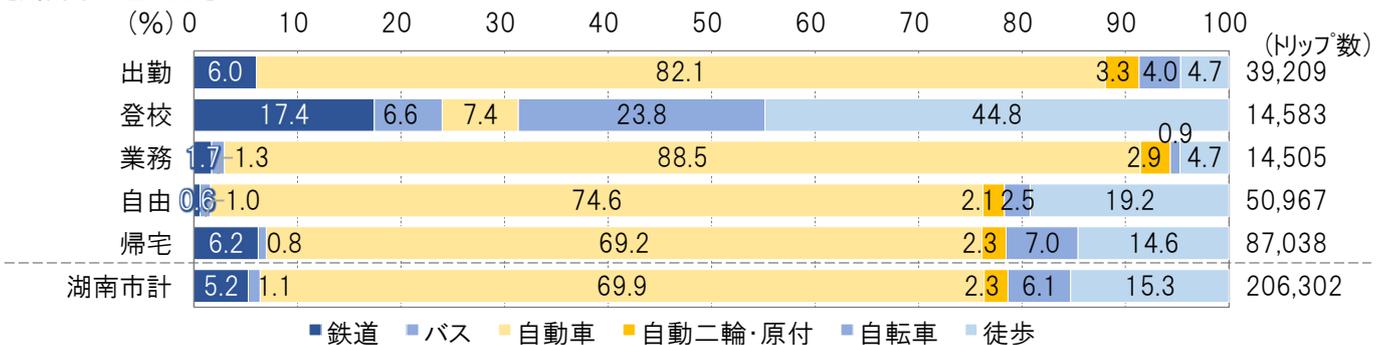


図 交通手段分担率

資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2022)年調査)(平日、発生集中計 / 手段「その他」「不明」を除く)

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(3) 道路混雑度

道路交通量をみると、野洲川兩岸の東西方向での交通量が多い傾向にあり、特に石部駅付近の右岸で交差点周辺の混雑が大きくなっています。

24時間交通量

道路混雑度

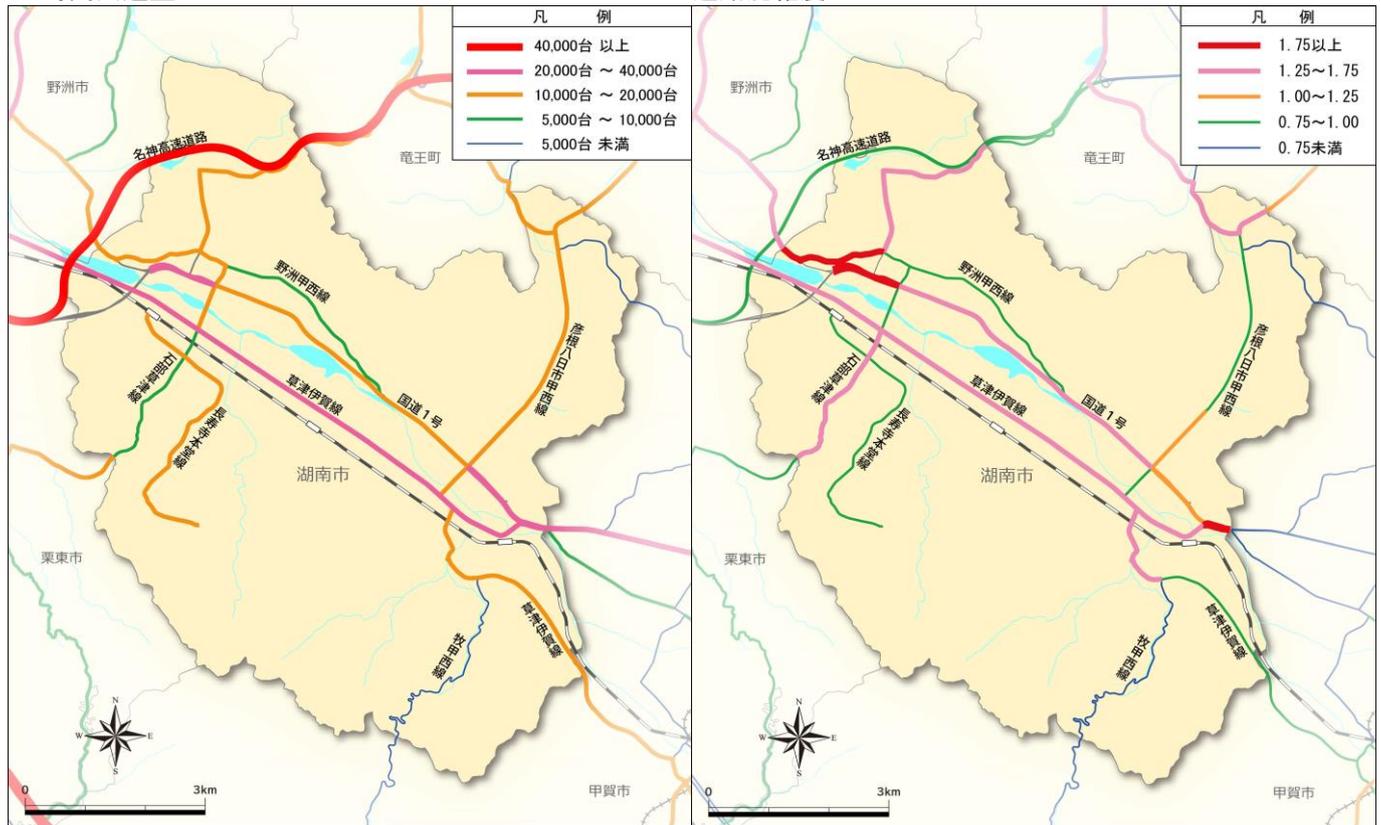


図 道路混雑状況

資料：平成 27(2015)年道路交通センサス

(4) 自動車保有状況

自動車保有台数をみると、年々増加傾向にあります。人口あたり台数をみると、令和 2(2020)年度には 4 人に 3 人が保有している状況にあります。

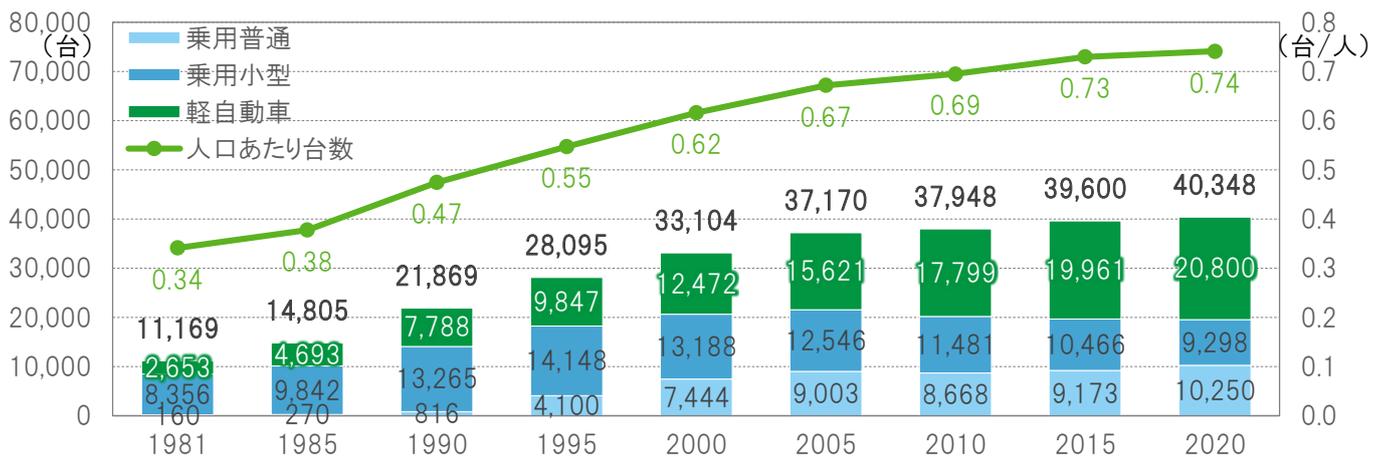


図 自動車保有状況

資料：自動車台数は滋賀県統計書（各年度末時点）、人口は国勢調査（各年度 10 月 1 日時点 1981 年度は 1980 年数値適用）

(5) 観光移動

観光入込客数は、日帰りを中心に増加傾向にあったところ、令和2(2020)年頃からのコロナ禍により激減しています。入込は、4~5月、10月頃で多くなる傾向にあり、「歴史・文化」や「スポーツ・レクリエーション」等で多くなっています。コロナ禍をうけて全ての目的で入込が減少しているなか、特に「行祭事・イベント」目的での入込が大きく減少しています。

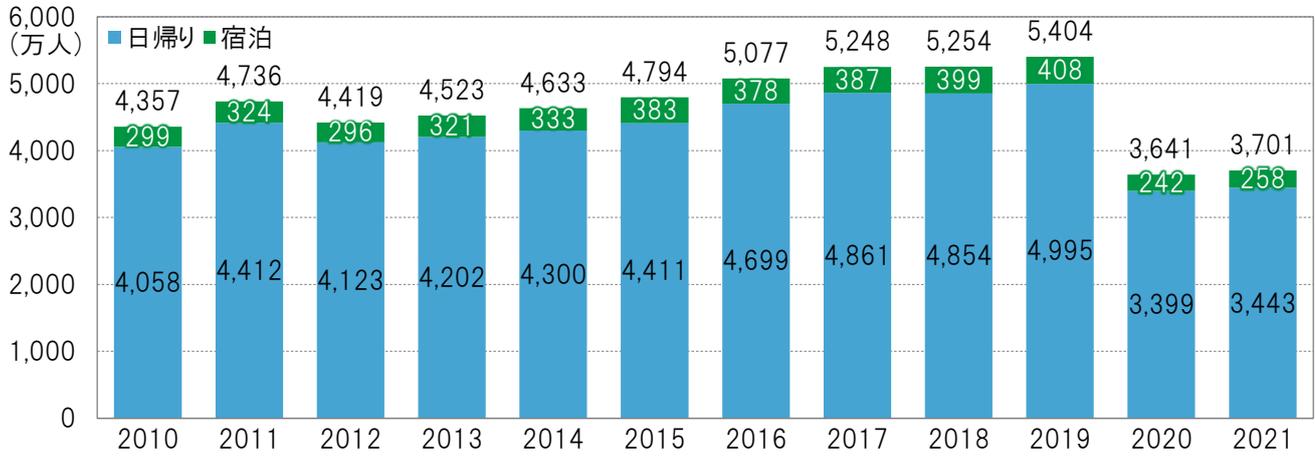


図 観光入込客数 推移

資料：滋賀県観光入込客統計調査

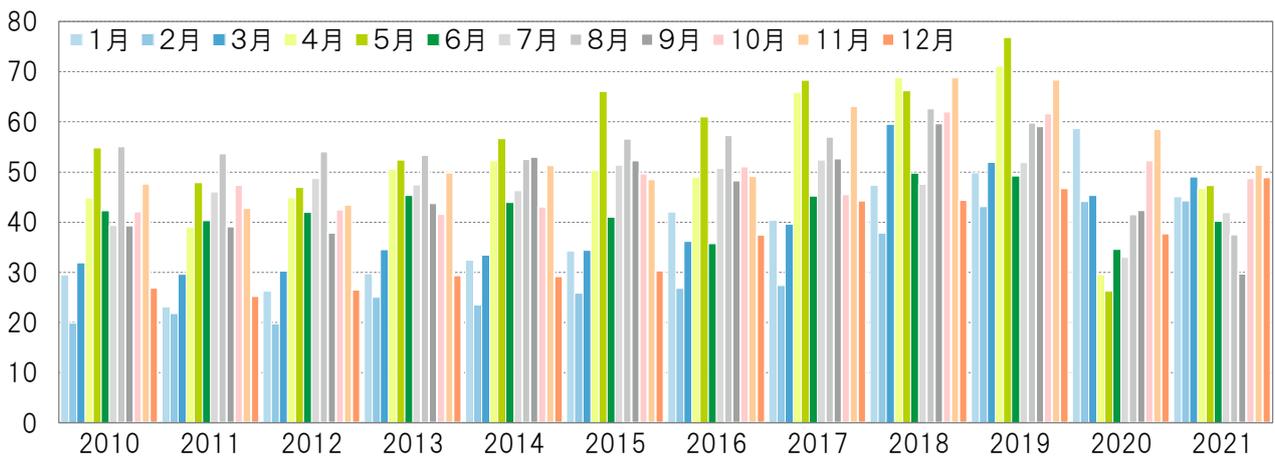


図 観光入込客数 推移 (月別)

資料：滋賀県観光入込客統計調査

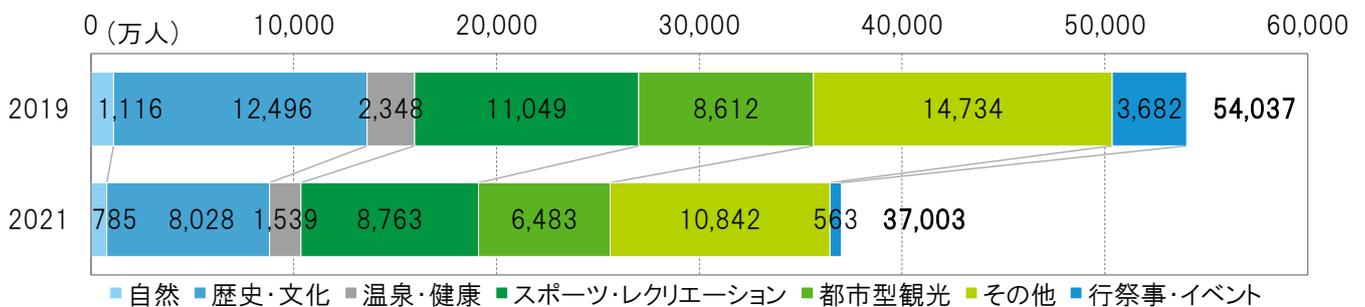


図 目的別観光入り込み客数の変化 (コロナ禍による影響)

資料：滋賀県観光入込客統計調査

2.2.4 市の財政状況

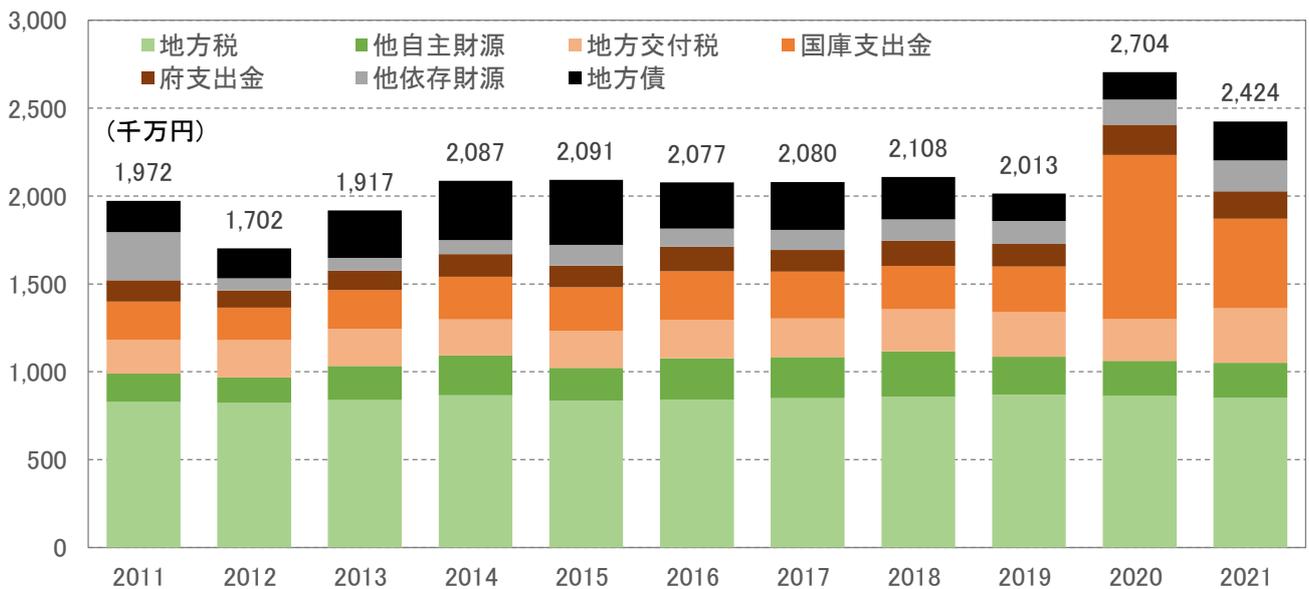


湖南省の財政状況をみると、概ね 200 億円程度で推移しています。令和 2(2020)年度以降は、コロナ禍の影響で財政規模が増加しています。

歳入をみると、地方税等の自主財源が約半分程度を占めます。

歳出をみると、民生費が年々増加しており、伴って他の経費が圧縮されている傾向にあります。

[歳入]



[歳出]

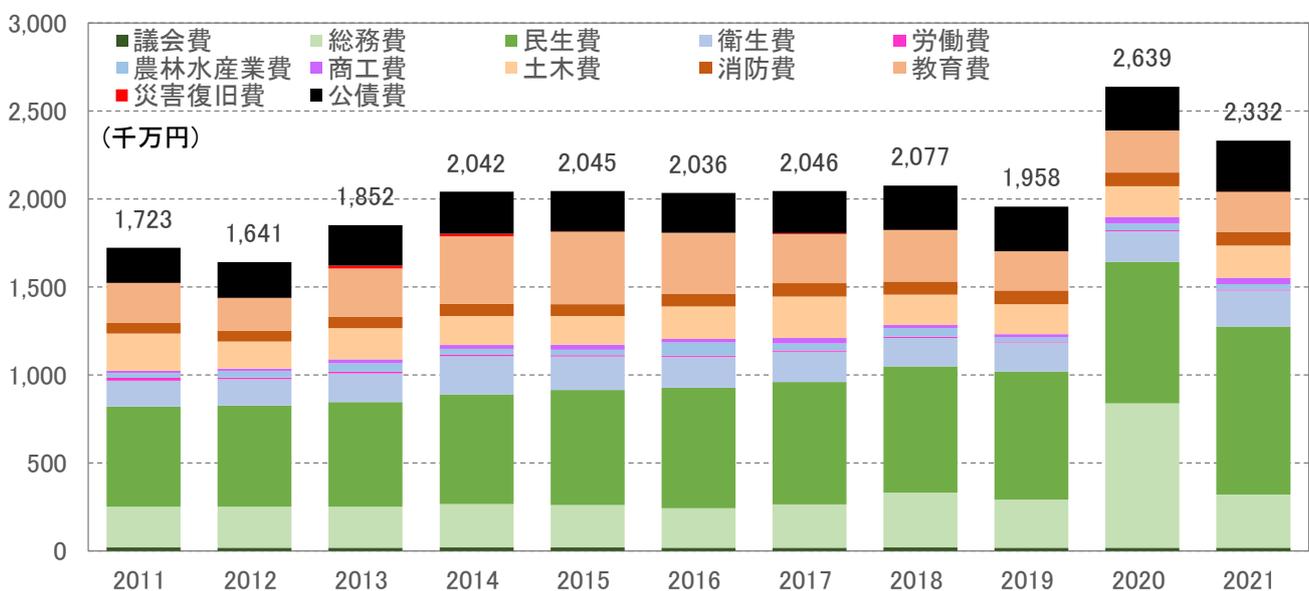


図 湖南省の行財政推移

資料：決算カード（総務省）

2.3 市民・関係者・交通事業者の声

2.3.1 市民の意見

(1) 市政の満足度と重要度

市政の満足度・重要度をみると、「公共交通の充実」は、満足度、重要度とも最も評価の高い取組みとなっています。

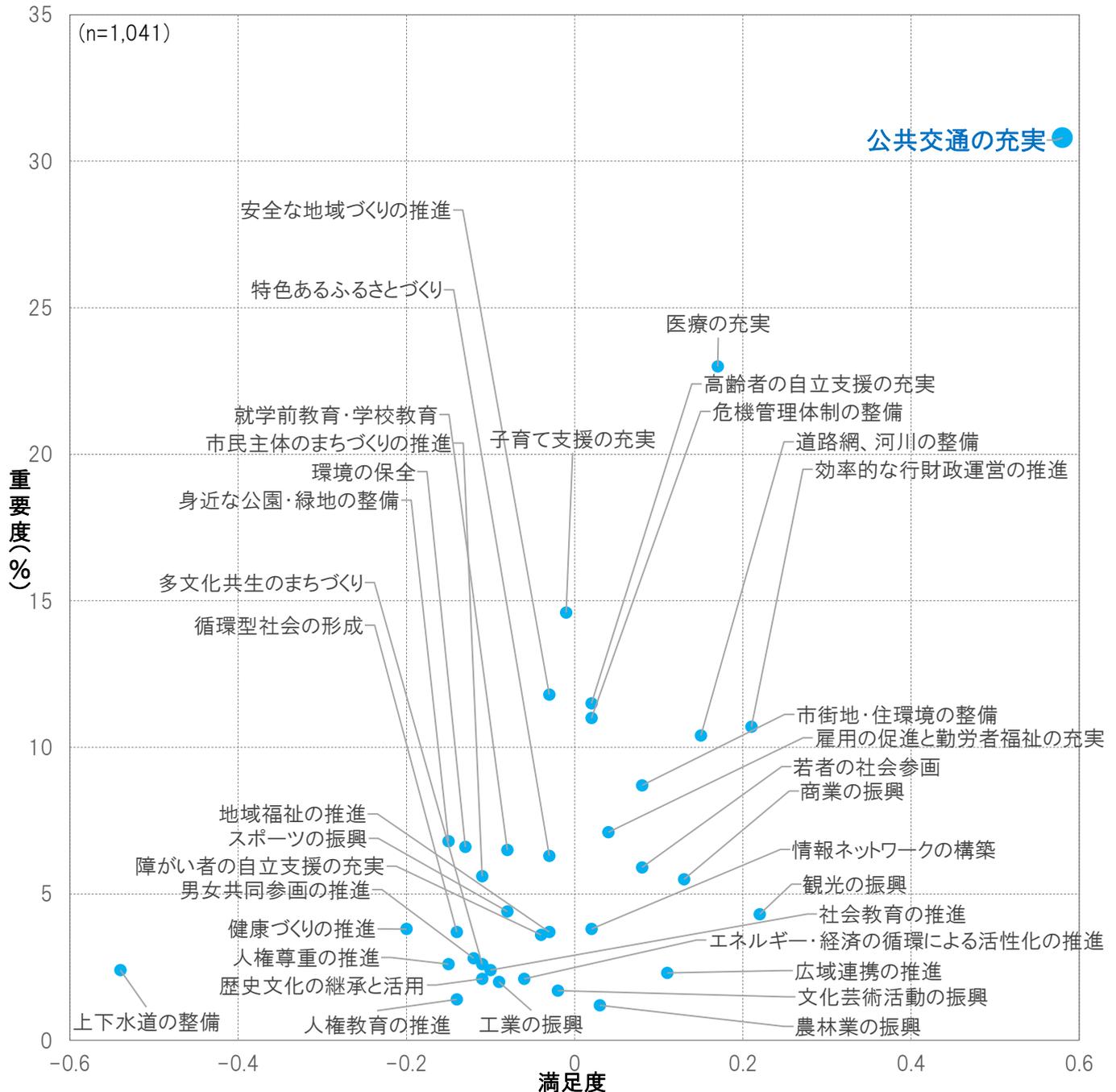


図 湖南省における項目別の満足度

資料：第二次湖南省総合計画後期基本計画策定に係るまちづくりアンケート調査結果報告書
(令和2(2020)年3月 湖南省)

※満足度：「満足」2点、「まあ満足」1点、「どちらともいえない」0点、「やや不満」-1点、「不満」-2点とし点数化

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(2) 「公共交通の充実」の個人属性別満足度

年齢別にみると、50歳代や70歳代で満足度が高い一方で、30歳代未満では、満足度が低くなっています。

地域別にみると、石部南や菩提寺で満足度が高い一方で、三雲・三雲東や水戸、下田等で低くなっています。

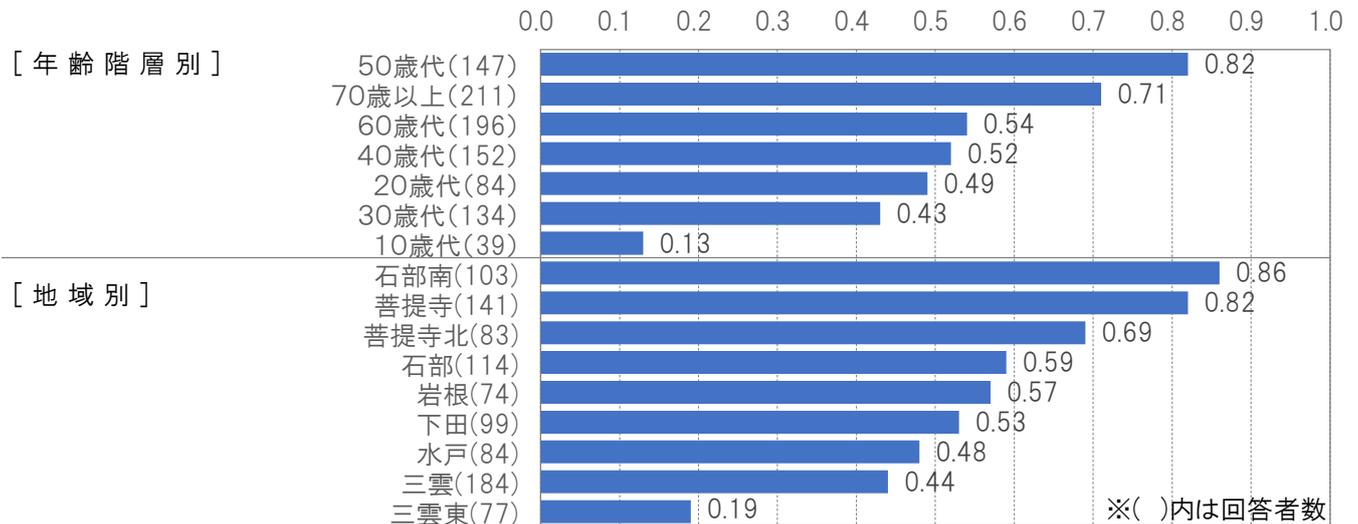


図 湖南省の「公共交通の充実」の満足度(年齢階層別、地域別)

出典：第二次湖南省総合計画後期基本計画策定に係るまちづくりアンケート調査結果報告書
(令和2(2020)年3月 湖南省)

※「満足」2点、「まあ満足」1点、「どちらともいえない」0点、「やや不満」-1点、「不満」-2点とし点数化

(3) 人口増加への取組みと交通

若い世代の定住・移住の促進には、「道路や公共交通の整備によるアクセス向上」が「子育て支援や学校教育環境の充実」に次いで多く、施策の重要度が窺えます。

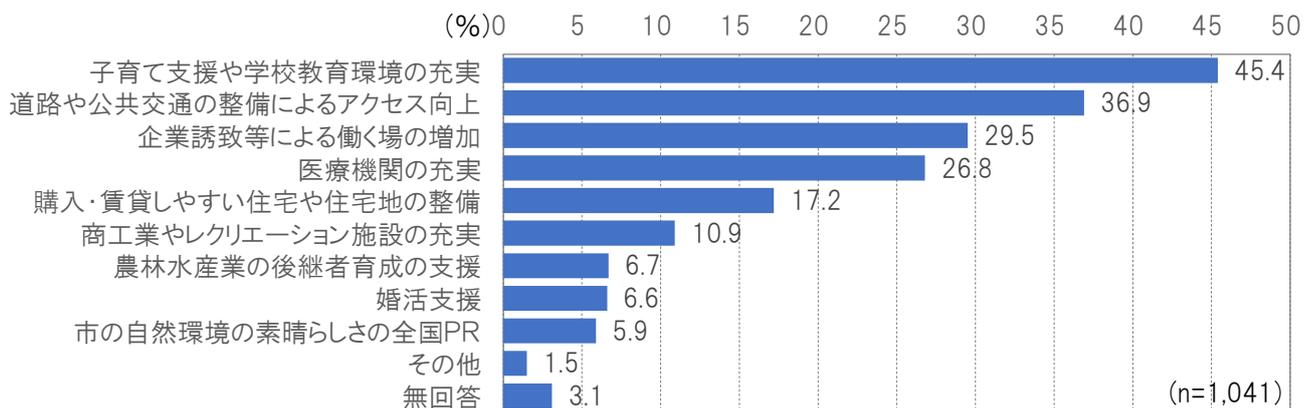


図 湖南省への若い世代の定住・移住に必要なこと

出典：第二次湖南省総合計画後期基本計画策定に係るまちづくりアンケート調査結果報告書
(令和2(2020)年3月 湖南省)

2.3.2 JR 草津線利用者の意見



(1) 実施概要

コミュニティバスや路線バス湖南野洲線の利用実態を把握するため、OD 調査（どこからどこまで乗車したか）及び利用者へのヒアリングを実施しました。

表 JR 草津線利用者調査 実施概要

項目	内容		
実施時期	令和 5(2023)年 9 月 7 日(木)配布 30 日(土)締切		
対象	・ JR 草津線 石部駅、甲西駅、三雲駅利用者		
方法	・ 調査員が手渡しで配布 ・ 郵送による回収		
回収状況	表 回収状況		
		利用者数計	備考
	石部駅利用者	72 人	
	甲西駅利用者	57 人	
	三雲駅利用者	74 人	
	計	197 人	重複を除く 乗降駅不明を含む

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(2) 利用概観

①回答者の出発/目的駅

駅別に出発駅や目的駅をみると、草津駅や京都駅、また南草津～大津間が多くなっています。

表 回答者の出発駅・目的駅（利用駅別）

駅 (人)	石部			甲西			三雲		
	乗車客の 目的地	降車客の 出発地	計	乗車客の 目的地	降車客の 出発地	計	乗車客の 目的地	降車客の 出発地	計
石部	-	-	-	2	1	3	1	6	7
甲西	1	2	3	-	-	-	2	2	4
三雲	6	1	7	2	2	4	-	-	-
手原	3	1	4	1	0	1	2	0	2
貴生川	3	0	3	1	3	4	0	3	3
甲賀市その他	2	0	2	1	3	4	0	0	0
米原～栗東	2	2	4	2	1	3	2	3	5
草津	12	1	13	6	7	13	9	4	13
南草津～大津	11	0	11	5	3	8	9	2	11
京都	4	1	5	4	1	5	13	0	13
山科	4	2	6	0	0	0	1	0	1
京都府	3	1	4	1	2	3	3	2	5
大阪・兵庫	5	2	7	6	2	8	1	4	5
その他・無回答	2	1	3	1	0	1	3	2	5
	58	14	72	32	25	57	46	28	74

②回答者の居住地

駅別に居住地をみると、石部駅では石部地域や菩提寺地域で、甲西駅では甲西地域で、三雲駅では下田・三雲地域と、駅周辺が多くなっています。甲西駅や三雲駅では、市外からの利用者が比較的多くみられます。

表 回答者の居住地（利用駅別）

居住地 (人)	石部	甲西	三雲	計
石部	38	1	3	38
菩提寺	15	2	2	17
甲西	6	22	2	27
下田・三雲	1	9	33	44
甲賀市	0	6	14	20
滋賀県その他	6	12	9	27
県外	6	5	11	24
	72	57	74	197

③回答者の性別や年齢

駅別に性別や年齢をみると、いずれも幅広い回答が得られています。

表 回答者の性別（利用駅別）

(択一回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
男		52.1	32.1	56.2	47.2
女		47.9	67.9	43.8	52.8
n		71	56	73	193

表 回答者の年齢（利用駅別）

(択一回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
就学前児童		0.0	0.0	0.0	0.0
小学生		0.0	0.0	0.0	0.0
中学・高校生		15.5	15.8	12.2	13.3
10～20歳代		16.9	8.8	5.4	10.2
30歳代		8.5	5.3	12.2	8.7
40歳代		8.5	15.8	17.6	14.3
50歳代		14.1	10.5	13.5	12.8
60～64歳		4.2	15.8	10.8	10.2
65～74歳		15.5	17.5	17.6	17.9
75～84歳		16.9	8.8	10.8	12.2
85歳以上		0.0	1.8	0.0	0.5
n		71	57	74	196

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(3) 利用者の外出状況

①利用者の免許所持状況

自動車運転免許の所持状況を見ると、いずれの駅でも免許所持者が最も多くなっており、自家用車移動等と比較したうえで鉄道移動が選択されている様子が窺えます。

また、免許の取得経験がない人の利用も多くなっています。これは、高校生等の回答が多くを占めます。

表 回答者の免許所持状況

(択一回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
所持		63.2	56.4	68.1	66.1
返納検討中		2.9	1.8	1.4	2.2
返納済		4.4	9.1	5.8	5.4
取得経験なし		29.4	32.7	24.6	26.3
n		68	55	69	186

②利用者の湖南省内での利用交通手段

利用交通手段を見ると、鉄道のほか、徒歩や自転車が比較的多いなかで、三雲駅ではめぐりくんの利用も比較的多くみられます。このほか、家族等の送迎もみられます。

表 回答者の湖南省内での利用交通手段

(複数回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
鉄道(JR)		100.0	100.0	100.0	99.5
路線バス		6.9	1.8	11.1	6.7
めぐりくん		12.5	10.5	19.4	14.4
乗用タクシー		5.6	3.5	8.3	6.2
送迎サービス		0.0	0.0	2.8	1.0
自家用車等(運転)		13.9	8.8	12.5	12.9
家族等の送迎		22.2	7.0	19.4	15.5
バイク・原付		2.8	3.5	0.0	2.1
自転車		20.8	10.5	20.8	17.0
徒歩		15.3	29.8	11.1	18.6
n		72	57	72	194

③利用者の外出目的

外出目的を見ると、いずれの駅でも通勤が最も多く、次いで石部駅、甲西駅では通学、三雲駅では業務となっています。

表 回答者の外出目的

(複数回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
通勤		50.7	38.6	37.8	41.8
通学		16.9	17.5	12.2	14.8
業務		4.2	10.5	14.9	10.2
買い物		12.7	12.3	9.5	10.2
娯楽・飲食等		12.7	3.5	10.8	9.7
通院・見舞い・通所		5.6	10.5	9.5	8.7
習い事・塾等		0.0	8.8	4.1	4.1
旅行・観光		1.4	1.8	2.7	2.6
知人宅訪問		1.4	1.8	4.1	2.0
スポーツ・レジャー		0.0	0.0	2.7	1.5
その他		8.5	8.8	6.8	7.7
n		71	57	74	196

④地域公共交通の利用頻度

地域公共交通利用頻度をみると、各駅では、石部駅利用者の駅利用頻度が高い傾向にあります。甲西駅は、石部駅や三雲駅利用者の利用頻度も比較的高くなっています。

鉄道に対する二次交通をみると、めぐるくんが比較的多く、路線バスの利用はほぼみられません。三雲駅では、めぐるくと乗用タクシーの利用が比較的多くなっています。

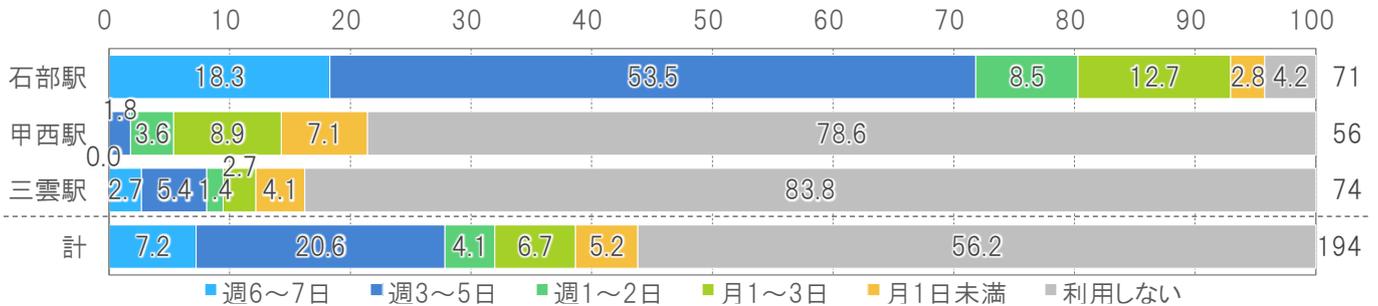


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：JR草津線 石部駅

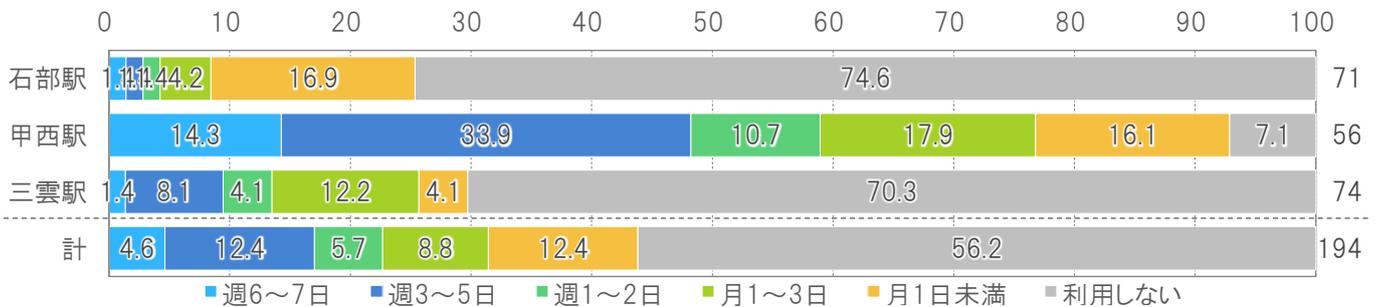


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：JR草津線 甲西駅

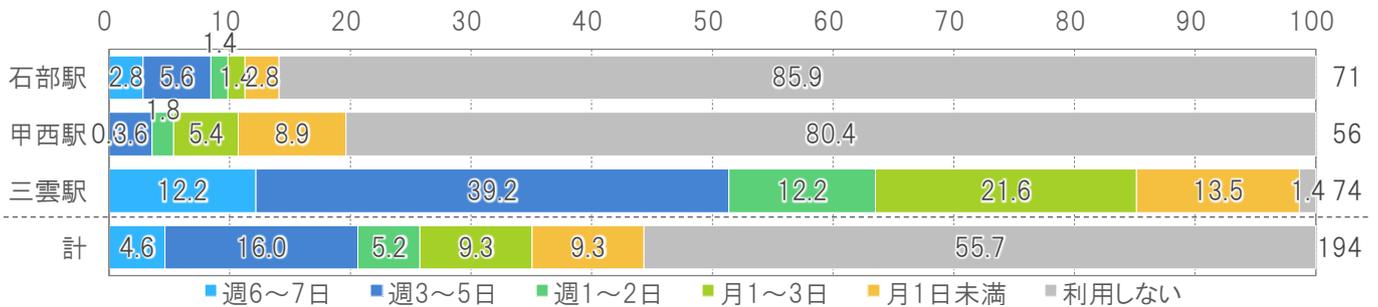


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：JR草津線 三雲駅

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

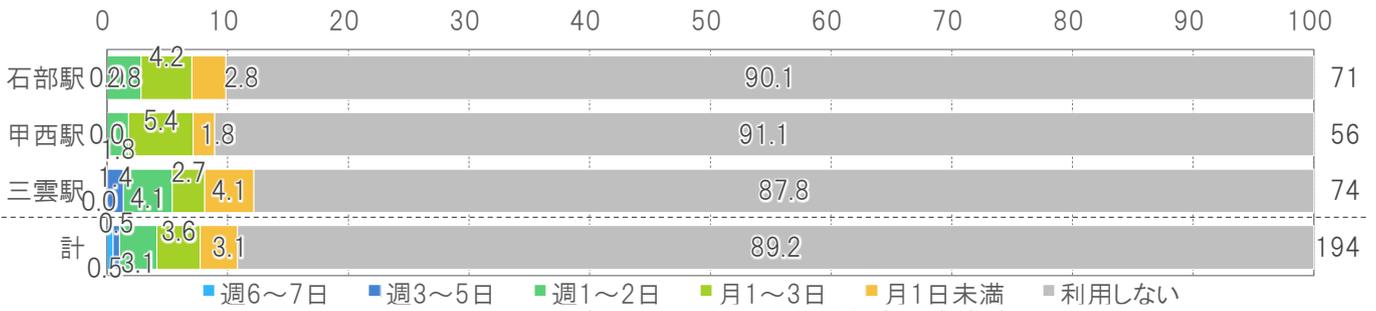


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：路線バス

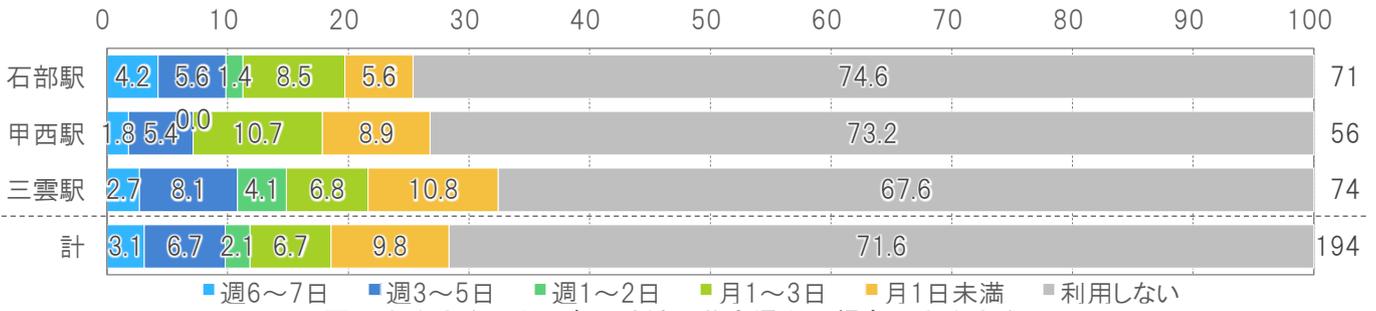


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：めぐるくん

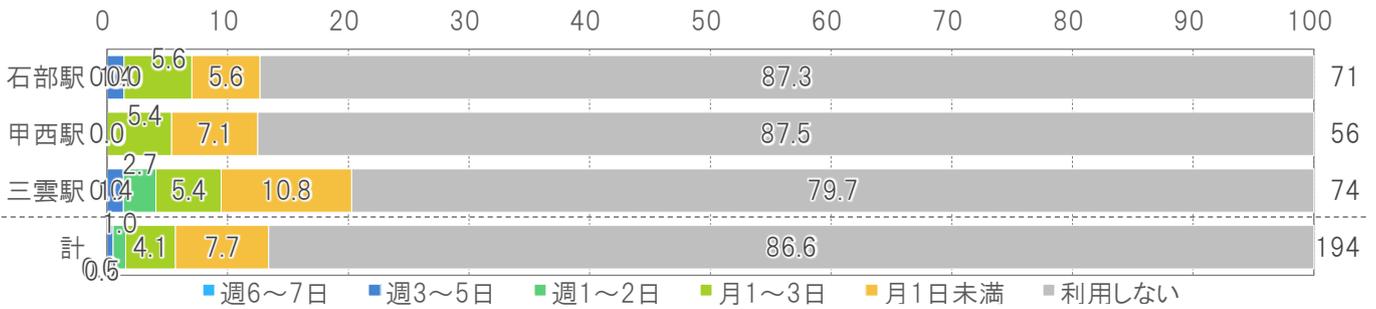


図 めぐるくん利用者の地域公共交通利用頻度：乗用タクシー

(3) 利用者の地域公共交通への意向

①JR 草津線利用理由

利用理由をみると、「他に移動手段がない」人がいずれの駅でも最も多くなっています。次いで、「目的地に早く着ける」「安心・安全に移動できる」が続いており、自家用車と比較した速達性や安全性が評価されていることが窺えます。

表 利用者の JR 草津線利用理由

(複数回答) (%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
他に移動手段がない	57.7	67.3	59.5	60.9
目的地に早く着ける	50.7	36.4	37.8	42.7
安心・安全に移動できる	36.6	36.4	41.9	38.5
行きたいときに、行きたい場所に運行している	28.2	16.4	25.7	23.4
送迎を頼まなくてよい	9.9	14.5	8.1	9.9
鉄道が好き	8.5	5.5	8.1	8.3
健康によい	0.0	3.6	4.1	2.6
n	71	55	74	192

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

②JR 草津線の駅待合室に求めること

JR 草津線の駅待合室に求めることをみると、「鉄道の遅れや待ち時間の案内」が比較的多く、次いで「冷暖房」や「お手洗い」等が続きます。

表 JR 草津線の駅待合室に求めること

(複数回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
鉄道の遅れや待ち時間の案内		47.9	42.6	37.0	42.9
冷暖房		40.8	46.3	41.1	40.8
お手洗い		46.5	33.3	32.9	37.7
ベンチ		40.8	37.0	27.4	35.1
分かりやすい時刻表・路線図・運賃表の掲示		29.6	18.5	35.6	28.8
喫茶・お土産屋等商店		23.9	16.7	23.3	22.5
Wi-Fi		16.9	24.1	27.4	22.0
バスへの乗継情報案内		8.5	13.0	11.0	10.5
自動販売機		9.9	7.4	13.7	10.5
照明		4.2	3.7	6.8	5.2
荷物置きや作業机		2.8	3.7	4.1	3.7
観光案内所		2.8	0.0	4.1	2.6
レンタサイクル		0.0	1.9	1.4	1.6
n		71	54	73	191

③JR 草津線で重視すること

JR 草津線で重視することをみると、「運行本数」が最も多く、次いで「運行の継続」となっています。第3位以降は、第2位と2倍近くの差がありますが、「駅環境」「駅周辺への活気」が続いています。

表 JR 草津線で重視すること

(複数回答)	(%)	石部駅	甲西駅	三雲駅	計
草津～貴生川間の運行本数が多いこと		81.4	80.4	81.1	80.3
今後も運行し続けること		78.6	69.6	71.6	73.1
駅で安全・快適に待てること		37.1	32.1	39.2	36.8
駅周辺に活力があること(スーパー、病院等)		34.3	37.5	36.5	35.2
運行時間帯が広いこと(早朝・夜間の運行)		40.0	23.2	17.6	26.4
駅でバスやタクシーに乗り継げること		25.7	25.0	24.3	24.4
駅や周辺がバリアフリーなこと		20.0	16.1	21.6	17.6
列車で確実に座れること		18.6	16.1	14.9	17.1
駅の窓口が有人なこと		18.6	12.5	27.0	20.2
琵琶湖線の運行本数が多いこと		17.1	17.9	14.9	17.6
駅周辺に駐車場があること		11.4	7.1	12.2	9.8
貴生川～柘植間の運行本数が多いこと		8.6	14.3	6.8	9.3
駅周辺に駐輪場があること		10.0	7.1	8.1	7.8
鉄道による観光やイベント等があること		4.3	0.0	5.4	5.2
オンラインできっぷ等が購入・予約できること		7.1	3.6	1.4	4.7
JR・バス両方に乗れる切符があること		2.9	5.4	4.1	4.7
その他		1.4	8.9	4.1	4.7
n		70	56	74	193

2.3.3 路線バス・コミュニティバス利用者の意見



(1) 実施概要

コミュニティバスや路線バス湖南野洲線の利用実態を把握するため、OD 調査（どこからどこまで乗車したか）及び利用者へのヒアリングを実施しました。

表 バス利用者 OD 調査 実施概要

項目	内容		
実施時期	令和 5(2023)年 9 月 26 日(火)		
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・湖南省コミュニティバスめぐるくん 全路線 ・滋賀バス 湖南野洲線 		
方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員の目視にて、利用者の乗車・降車停留所と性別、年齢を把握 ・昼間等で利用者の少ない時間帯には、利用者へヒアリングを実施 		
回収状況	表 利用者数及びヒアリング実施状況		
		利用者数計	ヒアリング
	めぐるくん 全路線	938 人	107 人
	滋賀バス 湖南野洲線	167 人	16 人

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(2) 利用概観

①利用時間帯

利用時間帯をみると、7～8時台及び15時台発便で100人を超える利用が見られます。特に、石部循環線及び甲西南線・三雲小学校ルートではこの傾向が強く、学校への登下校に利用されていることが推察されます。下田線・三雲駅ルートでは、夕方から夜にかけての利用がみられ、工業団地からの帰宅に利用されている様子が窺えます。

表 路線別利用時間帯

発時刻	石部 循環線	菩提寺線 ・甲西駅	菩提寺線 ・石部駅	下田線・ 三雲駅	下田線・ 甲西駅	ひばりヶ 丘線	下田線・ 石部駅	リハビリ 病院線	甲西南線 ・三雲小	湖南 野洲線	計
5時台	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
6時台	0	3	7	15	32	10	0	0	0	26	93
7時台	45	9	0	26	10	28	0	0	14	19	151
8時台	89	8	0	48	24	0	7	0	0	21	197
9時台	12	0	7	12	13	4	0	3	0	0	51
10時台	5	4	0	3	10	0	4	0	0	6	32
11時台	3	0	3	10	0	4	0	1	0	0	21
12時台	6	5	0	16	10	0	0	0	0	5	42
13時台	3	1	4	6	2	4	0	0	0	0	20
14時台	7	0	0	12	15	6	0	1	0	6	47
15時台	60	8	7	6	22	0	0	1	5	0	109
16時台	23	0	8	15	28	17	0	0	0	10	101
17時台	14	7	4	23	14	5	0	0	0	7	74
18時台	19	2	4	13	9	5	0	0	0	18	70
19時台	9	1	0	19	0	0	0	0	0	15	44
20時台	0	0	0	13	0	0	0	0	0	8	21
21時台	0	0	0	3	0	0	0	0	0	15	18
22時台	0	0	0	0	1	0	0	0	0	11	12
n	295	48	44	242	190	83	11	6	19	167	1105

※時刻は各便の発車時刻

②利用停留所

利用停留所をみると、乗降の多い上位3停留所が全てJR草津線の駅であり、めぐるくんがJR草津線に対する2次交通として機能していることが確認されました。

その他の停留所をみると、学校や商業施設、公共施設等で多くの乗降がみられるほか、住宅団地や工業団地内でも一定の乗降が見られます。

表 停留所別利用者数（めぐるくん 乗降客数10人/日以上）の停留所

順位	停留所	乗車	降車	計	地区	備考
1	石部駅	167	143	310	石部	JR草津線
2	甲西駅北口	121	112	233	甲西	JR草津線
3	三雲駅	115	106	221	三雲・下田	JR草津線
4	石部高校前	91	90	181	石部	学校等
5	にごり池	32	37	69	三雲・下田	商業施設
6	サンヒルズ甲西	19	21	40	三雲・下田	
7	団地中央	22	16	38	三雲・下田	
8	竜王ダイハツ	22	15	37	三雲・下田	工業団地
9	近江大口	14	19	33	三雲・下田	
10	下田小学校	18	14	32	三雲・下田	学校等
11	下田	19	12	31	三雲・下田	
12	水戸保育園	16	12	28	三雲・下田	学校等
13	岩根中央	15	12	27	岩根・正福寺	
14	文化総合センター	10	14	24	石部	公共施設
15	市民グランド	4	18	22	三雲・下田	
16	小砂町	14	7	21	三雲・下田	
17	イワタニ北口	10	9	19	菩提寺	
17	若竹町	8	11	19	三雲・下田	
17	農道柑子袋	14	5	19	甲西	
17	三雲小学校	5	14	19	甲西	学校等
21	ひばりヶ丘	7	10	17	三雲・下田	
22	石部南	9	7	16	石部	
22	市役所東庁舎	8	8	16	甲西	公共施設
22	一の瀬公園	8	8	16	三雲・下田	
25	下田北	11	4	15	三雲・下田	
26	イオンタウン湖南	5	8	13	甲西	商業施設
26	新道下田	7	6	13	三雲・下田	
28	近江学園	6	6	12	石部	学校等
28	北山台センター	6	6	12	菩提寺	
28	中山団地	5	7	12	三雲・下田	
28	夏見新田	2	10	12	甲西	
32	市役所西庁舎	4	7	11	石部	公共施設
32	堂の城西公園	5	6	11	三雲・下田	
34	宮の森	6	4	10	石部	
34	保健センター	4	6	10	甲西	医療・福祉施設
34	ハイウェイサイトタウン	4	6	10	菩提寺	

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

湖南野洲線では、野洲駅での乗降が最も多いほか、湖南省ではハイウェイサイドタウン、みどりの村、北山台センターでも利用がみられます。野洲市では、近江富士や北桜等で利用が見られます。

表 停留所別利用者数（湖南野洲線）

順位	停留所	乗車	降車	計	地区	備考
1	野洲駅	93	61	154	野洲	JR琵琶湖線
25	野洲市役所前	0	0	0	野洲	
25	野洲病院	0	0	0	野洲	
17	行畑	0	2	2	野洲	
15	野洲高校	2	2	4	野洲	
20	三上	0	1	1	野洲	
8	御上神社	3	6	9	野洲	
17	山出前	0	2	2	野洲	
13	三上小学校	1	4	5	野洲	
3	北桜口	6	16	22	野洲	
11	近江富士一丁目	2	4	6	野洲	
8	近江富士二丁目	2	7	9	野洲	
6	近江富士会館前	5	6	11	野洲	
11	近江富士五丁目	1	5	6	野洲	
20	南桜(土深)	0	1	1	野洲	
13	藤堂製作所	0	5	5	野洲	
25	土深町	0	0	0	野洲	
20	南桜	0	1	1	野洲	
20	北桜	1	0	1	野洲	
25	悠紀の里	0	0	0	野洲	
25	南桜東	0	0	0	野洲	
17	みどりの村西口	2	0	2	湖南	
3	みどりの村	11	11	22	湖南	
10	イワタニランド	4	3	7	湖南	
2	ハイウェイサイドタウン	17	13	30	湖南	
7	みどりの村東口	5	5	10	湖南	
15	西菩提寺	2	2	4	湖南	
25	北山台西口2	0	0	0	湖南	
20	北山台西口1	0	1	1	湖南	
25	北山台団地口	0	0	0	湖南	
5	北山台センター	10	9	19	湖南	
25	北山台二丁目	0	0	0	湖南	
25	北山台一丁目	0	0	0	湖南	
25	北山台南口	0	0	0	湖南	
25	菩提寺	0	0	0	湖南	
25	菩提寺保育園	0	0	0	湖南	

③利用者層

利用者の年齢をみると、通学に利用されている石部循環線と甲西南線・三雲小学校ルートでは小学生や中高生の利用が中心となっています。この他の路線でも、中高生の利用がみられる路線が多く、めぐろくんが重要な通学手段となっている状況が窺えます。

下田線・三雲駅ルート及び甲西駅ルートでは、50歳代までの利用が中心となっているほか、その他の路線でも64歳までの利用が多くみられ、湖南省へ、または湖南省からの通勤にコミュニティバスを利用する人が一定数いることが窺えます。

利用者の性別をみると、いずれの路線でも男女ともに利用が見られます。下田線・三雲駅ルートでは、男性の利用が多く、工業団地への通勤利用が窺えます。

表 利用者の年齢（路線別 人/日）

(択一回答)	石部循環線	菩提寺線・甲西駅	菩提寺線・石部駅	下田線・三雲駅	下田線・甲西駅	ひばりヶ丘線	下田線・石部駅	リハビリ病院線	甲西南線・三雲小	湖南野洲線	計
未就学児	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小学生	0	1	0	0	0	0	0	0	19	1	21
中高生	182	10	12	36	20	22	1	0	0	16	299
～29歳	25	6	5	61	30	6	6	0	0	30	169
30歳代	13	1	2	47	48	16	2	3	0	33	165
40歳代	17	3	8	28	33	15	0	1	0	25	130
50歳代	14	5	3	35	28	7	1	0	0	25	118
60～64歳	12	7	4	19	7	2	0	0	0	12	63
65～74歳	17	9	6	10	13	9	1	0	0	16	81
75～84歳	11	6	4	5	8	6	0	1	0	9	50
84歳以上	4	0	0	1	3	0	0	1	0	0	9
n	295	48	44	242	190	83	11	6	19	167	1105

表 利用者の性別（路線別 人/日）

(択一回答)	石部循環線	菩提寺線・甲西駅	菩提寺線・石部駅	下田線・三雲駅	下田線・甲西駅	ひばりヶ丘線	下田線・石部駅	リハビリ病院線	甲西南線・三雲小	湖南野洲線	計
男性	137	27	12	141	106	37	2	3	7	100	572
女性	158	21	32	101	84	46	9	3	12	67	533
n	295	48	44	242	190	83	11	6	19	167	1105

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

(3) 利用者の外出状況

①利用者の運賃支払い手段

バス利用者の運賃支払い手段をみると、高校生では通学定期が多くなっている一方で、64歳以下では現金や回数券、通勤定期の利用が多くみられます。

65歳以上では、無料乗車券の利用も多く見られます。

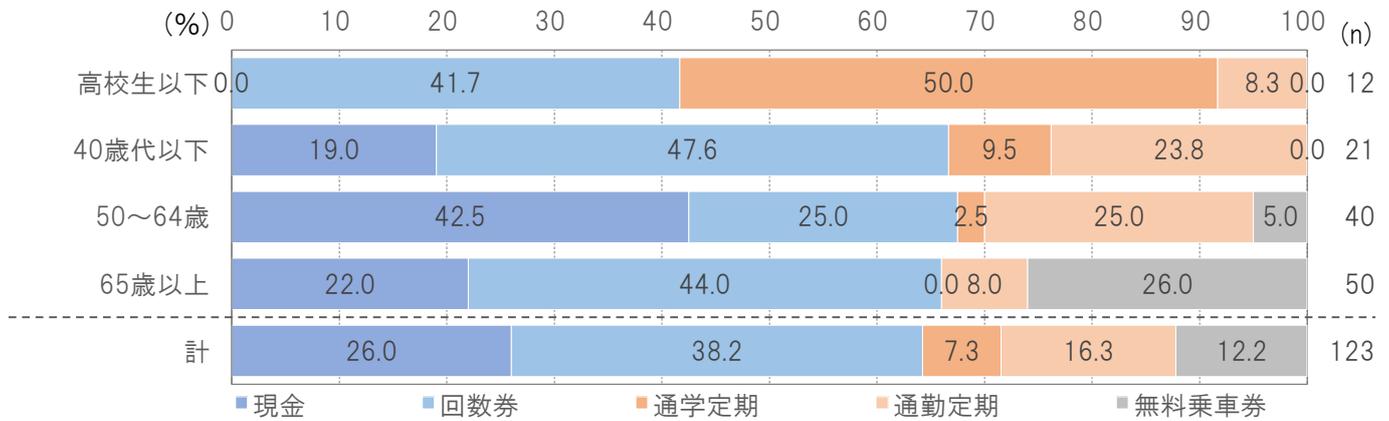


図 利用者の運賃支払い手段

②利用者の自動車運転免許の所持状況

いずれの世代でも、取得経験のない人の利用が一定割合で見られます。

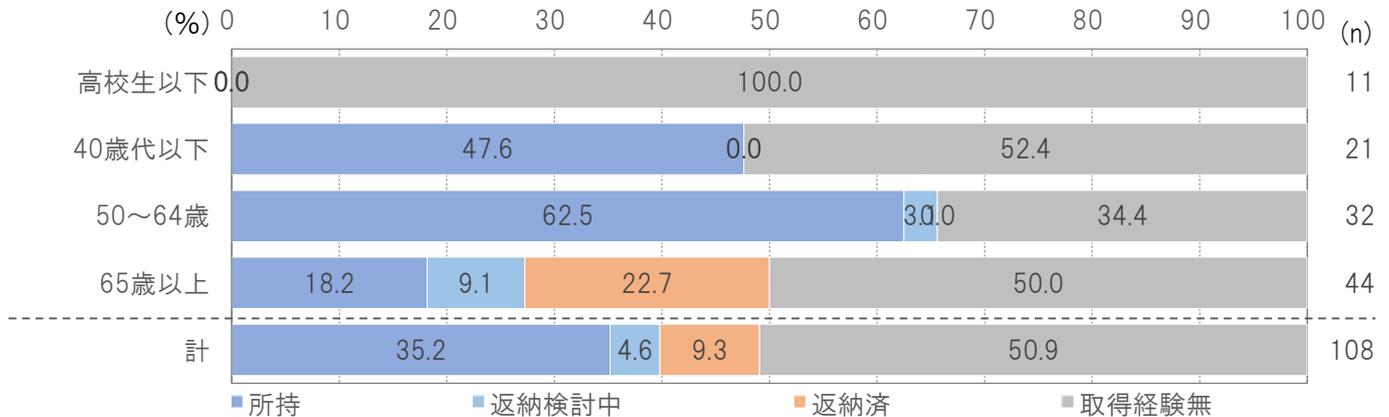


図 利用者の自動車運転免許所持状況

③外出目的

バス利用者の外出目的をみると、高校生以下では通学が100%を占めるほか、40歳代以下及び50～64歳では通勤が多くなっています。65歳以上では、買物や通院等が多くなっています。

表 利用者の外出目的

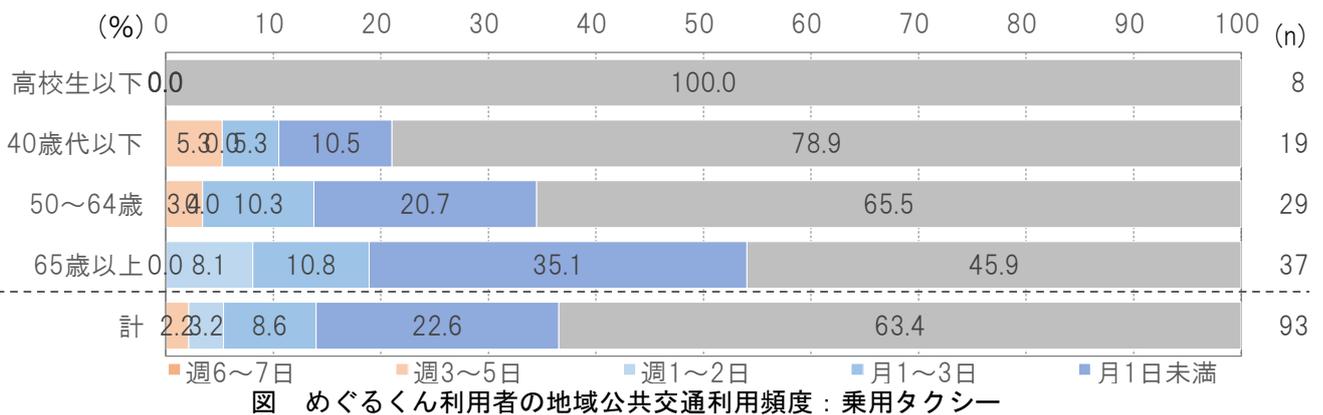
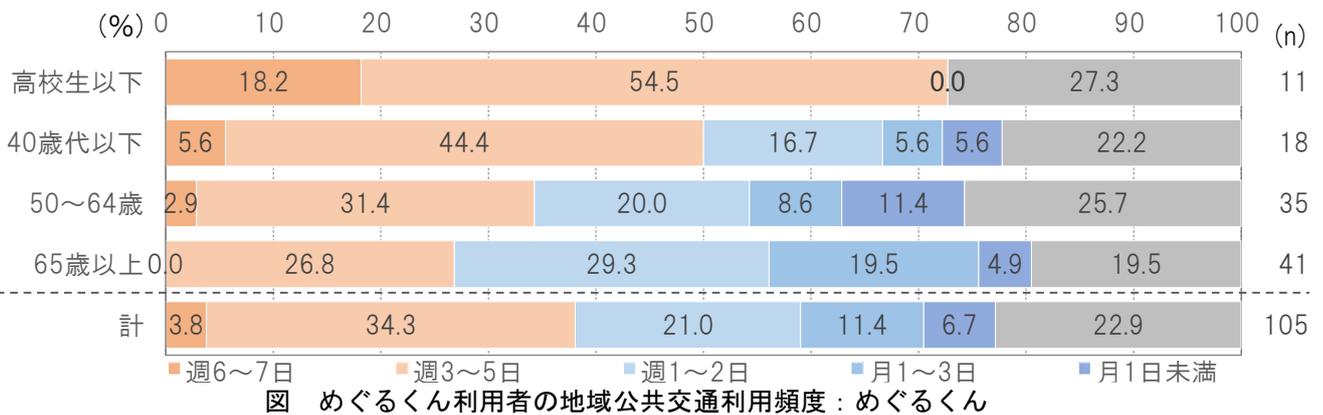
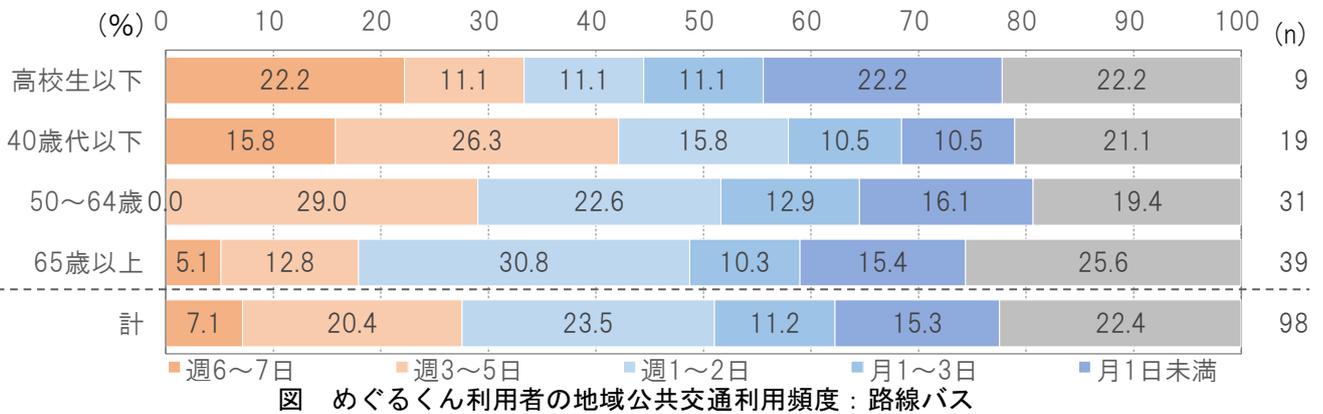
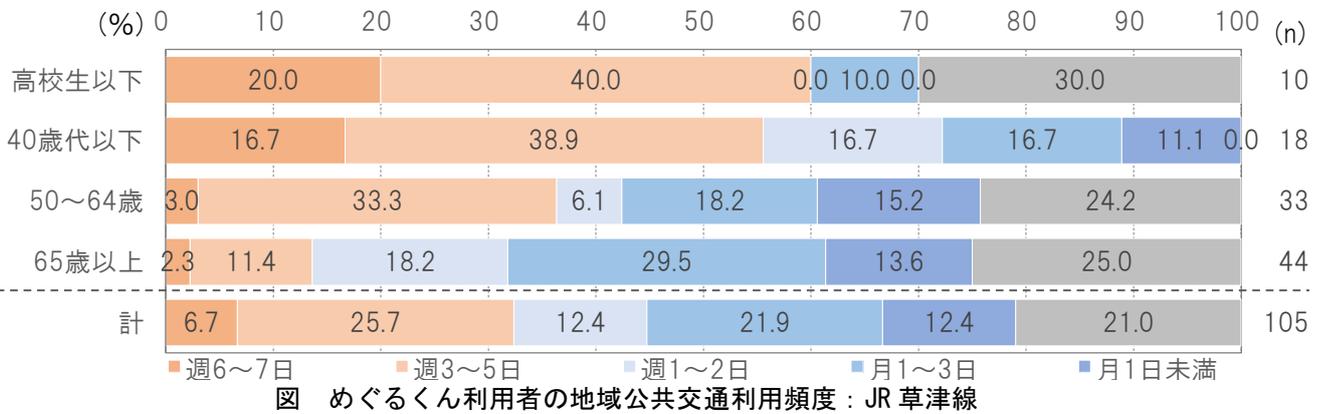
(複数回答)	(%)	高校生以下	40歳代以下	50～64歳	65歳以上	計
通勤		0.0	42.9	51.3	18.0	28.1
通学		100.0	23.8	0.0	0.0	12.6
業務		0.0	9.5	7.7	2.0	4.4
買物		0.0	9.5	25.6	36.0	22.2
通院等		0.0	0.0	5.1	28.0	11.9
娯楽・飲食		0.0	4.8	5.1	6.0	4.4
習い事		0.0	0.0	0.0	2.0	0.7
スポーツ等		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
旅行・観光		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
知人宅		0.0	4.8	2.6	0.0	1.5
その他		8.3	19.0	2.6	26.0	14.1
n		12	21	39	50	135

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

④地域公共交通の利用頻度

バス利用者の地域公共交通利用頻度をみると、乗用タクシーを除いて若い世代ほど利用頻度が高い傾向にあります。特に、JR草津線の利用頻度が高い傾向にあります。

乗用タクシーでは、高齢になるほど利用頻度が増加する傾向にあります。



(3) 利用者の地域公共交通への意向

①バス利用理由

バス利用者のバス利用理由をみると、「他に手段がない」人が全ての世代で最も多くなっています。

表 利用者のバス利用理由

(複数回答) (%)	高校生以下	40歳代以下	50～64歳	65歳以上	計
他に手段がない	90.0	75.0	74.2	75.6	76.5
行きたい時・場所に運行している	20.0	25.0	9.7	22.2	18.6
目的地に早く着ける	20.0	12.5	9.7	6.7	9.8
安心・安全に移動できる	30.0	31.3	32.3	22.2	27.5
健康によい	0.0	0.0	6.5	4.4	3.9
送迎を頼まなくてよい	20.0	6.3	19.4	4.4	10.8
バス・鉄道が好き	10.0	6.3	3.2	8.9	6.9
n	10	16	31	45	102

②地域公共交通に重視すること：JR草津線

JR草津線に重視することをみると、「運行の継続」が、次いで「運行本数の多さ」が上位となっています。このほか「運賃の安さ」「乗り継ぎしやすさ」も一定の割合が見られます。

表 地域公共交通に重視すること：JR草津線

(複数回答) (%)	高校生以下	40歳代以下	50～64歳	65歳以上	計
運行の継続	50.0	56.3	58.6	77.1	64.8
運賃の安さ	50.0	50.0	13.8	37.1	33.0
運行本数の多さ	62.5	43.8	65.5	62.9	60.2
運行時間帯の広さ	12.5	25.0	17.2	25.7	21.6
乗り継ぎしやすさ	25.0	12.5	37.9	40.0	33.0
駅の安全・快適性	12.5	12.5	6.9	11.4	10.2
行違い待ち短縮	0.0	12.5	20.7	5.7	11.4
京都駅直通	12.5	25.0	6.9	2.9	9.1
情報の分かりやすさ	0.0	0.0	3.4	2.9	2.3
駅周辺のまちの活気	0.0	0.0	6.9	5.7	4.5
効率的な運行	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
列車内の着座	12.5	0.0	0.0	2.9	2.3
列車への自転車持ち込み	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	3.4	2.9	2.3
n	8	16	29	35	88

③地域公共交通に重視すること：バス

バスに重視することをみると、鉄道と同様に「運行の継続」「運行本数の多さ」が上位となっています。また、停留所の安全・快適性は、鉄道駅に比して割合が高くなっています。

表 地域公共交通に重視すること：バス

(複数回答) (%)	高校生以下	40歳代以下	50～64歳	65歳以上	計
運行の継続	60.0	56.3	68.6	70.0	66.3
運賃の安さ	40.0	56.3	20.0	37.5	34.7
運行本数の多さ	60.0	68.8	51.4	57.5	57.4
運行時間帯の広さ	30.0	25.0	17.1	25.0	22.8
乗り継ぎしやすさ	20.0	6.3	34.3	32.5	27.7
停留所の安全・快適性	20.0	25.0	17.1	20.0	19.8
目的地への時間の短さ	10.0	6.3	2.9	5.0	5.0
乗換無しの目的地直通	10.0	0.0	5.7	2.5	4.0
情報の分かりやすさ	10.0	12.5	8.6	7.5	8.9
停留所周辺のまちの活気	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
効率的な運行	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
停留所から目的地の近さ	10.0	0.0	8.6	10.0	7.9
予約なしの利用	10.0	0.0	8.6	5.0	5.9
その他	0.0	6.3	5.7	5.0	5.0
n	10	16	35	40	101

2.3.4 市内の高校生の意見



(1) 実施概要

若い世代の地域公共交通への意向を把握するため、市内の高校生へアンケートを実施しました。

表 高校生調査 実施概要

項目	内容
実施時期	令和5(2023)年9月上旬～19日(火)
対象	<ul style="list-style-type: none"> 石部高校生 1～3年生 甲西高校生 1年生 等
方法	<ul style="list-style-type: none"> 学校を通じて調査票(2次元バーコード)を配布 web上で回答
回収状況	<ul style="list-style-type: none"> 石部高校生 240人 甲西高校生 217人

表 回答者数(高校別、学年別)

(択一回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
1年生	38.3	99.5	67.4	61.2
2年生	39.6	0.5	21.0	(39.1)
3年生	22.1	0.0	11.6	(22.1)
n	240	217	457	

表 回答者数(高校別、居住地別)

(択一回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
石部	12.9	6.9	10.1	(6.0)
菩提寺	14.6	3.7	9.4	(10.9)
甲西	7.9	12.9	10.3	5.0
水口	11.7	23.0	17.1	11.4
他 甲賀	10.0	27.2	18.2	17.2
栗東市	18.3	8.3	13.6	(10.0)
その他	14.6	12.4	13.6	(2.1)
不明	10.0	5.5	7.9	(4.5)
n	240	217	457	

(2) 生活環境：部活動や塾・習い事の状況

部活動や塾・習い事の状況を見ると、「部活動のみしている」人が最も多い一方で、「いずれもしていない」人もおり、登下校時刻に差のある状況が窺えます。

表 部活動や塾・習い事の状況（高校別）

(択一回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差	
部活動、習い事をしている	6.3	22.1	13.8	15.9	
部活動のみしている	49.6	56.7	53.0	7.1	
習い事のみしている	5.8	6.0	5.9	0.2	
いずれもしていない	38.3	15.2	27.4		(23.1)
n	240	217	457		

表 部活動や塾・習い事の状況（居住地別）

(択一回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
部活動、習い事をしている	8.7	11.6	14.9	19.2	16.9	6.5	14.5	13.9	13.8
部活動のみしている	52.2	46.5	48.9	50.0	55.4	59.7	51.6	58.3	53.0
習い事のみしている	8.7	4.7	8.5	5.1	4.8	8.1	3.2	5.6	5.9
いずれもしていない	30.4	37.2	27.7	25.6	22.9	25.8	30.6	22.2	27.4
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

2 湖南市の地域公共交通を取り巻く状況

(3) 通学環境や地域公共交通の利用状況

①通学手段

通学手段を高校別にみると、いずれも徒歩・自転車のほか、J R草津線の利用が多くみられます。甲西高校では、めぐるくんの利用が多くみられます。

居住地別にみると、市内では徒歩や自転車の利用が多い一方で、市外では、J R草津線の利用が最も多くなっています。

表 通学手段（高校別）

(複数回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差	
JR草津線	54.2	65.4	59.5	11.3	
路線バス	10.8	3.2	7.2		(7.6)
めぐるくん	25.8	6.9	16.8		(18.9)
送迎バス等	10.0	11.5	10.7	1.5	
自家用車送迎	12.5	20.3	16.2	7.8	
自動車・二輪	35.4	30.0	32.8		(5.5)
徒歩・自転車	39.2	37.3	38.3		(1.8)
その他	0.8	4.6	2.6	3.8	
n	240	217	457		

表 通学手段（居住地別）

(複数回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
JR草津線	19.6	4.7	14.9	82.1	96.4	59.7	83.9	58.3	59.5
路線バス	8.7	2.3	6.4	14.1	6.0	3.2	9.7	2.8	7.2
めぐるくん	17.4	4.7	10.6	21.8	10.8	21.0	25.8	19.4	16.8
送迎バス等	8.7	14.0	10.6	15.4	7.2	9.7	8.1	13.9	10.7
自家用車送迎	28.3	4.7	14.9	17.9	20.5	14.5	11.3	13.9	16.2
自動車・二輪	19.6	23.3	31.9	33.3	41.0	37.1	25.8	47.2	32.8
徒歩・自転車	54.3	72.1	55.3	23.1	22.9	41.9	30.6	30.6	38.3
その他	0.0	0.0	0.0	1.3	2.4	0.0	12.9	2.8	2.6
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

②地域公共交通の利用頻度：JR 草津線

高校別にみると、甲西高校で利用頻度が高い傾向にあります。これは、市外からの通学生の多さが影響しているものと思われます。

居住地別にみると、市外居住者で利用頻度が多い一方で、市内居住者では、菩提寺地区で利用しない人が多くなっています。

表 地域公共交通の利用頻度：JR 草津線（高校別）

(択一回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
週6～7日	25.4	49.3	36.8	23.9
週3～5日	28.3	14.7	21.9	(13.6)
週1～2日	5.4	2.3	3.9	(3.1)
月1～3日	17.5	12.9	15.3	(4.6)
利用頻度	5.8	6.0	5.9	0.2
利用しない	17.5	14.7	16.2	(2.8)
n	240	217	457	

表 地域公共交通の利用頻度：JR 草津線（居住地別）

(択一回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
週6～7日	8.7	0.0	6.4	51.3	75.9	30.6	48.4	25.0	36.8
週3～5日	8.7	4.7	12.8	28.2	22.9	21.0	35.5	33.3	21.9
週1～2日	8.7	9.3	10.6	0.0	0.0	4.8	1.6	2.8	3.9
月1～3日	39.1	25.6	31.9	10.3	1.2	17.7	4.8	8.3	15.3
利用頻度	10.9	4.7	12.8	3.8	0.0	9.7	3.2	8.3	5.9
利用しない	23.9	55.8	25.5	6.4	0.0	16.1	6.5	22.2	16.2
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

③地域公共交通の利用頻度：めぐるくん

高校別にみると、石部高校で利用頻度が高くなっています。

地域別にみると、石部や水口で利用頻度が高くなっています。

表 地域公共交通の利用頻度：めぐるくん（高校別）

(択一回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
週6～7日	10.0	1.8	6.1	(8.2)
週3～5日	21.7	1.4	12.0	(20.3)
週1～2日	3.3	0.5	2.0	(2.9)
月1～3日	11.7	2.3	7.2	(9.4)
利用頻度	8.8	2.3	5.7	(6.4)
利用しない	44.6	91.7	67.0	47.1
n	240	217	457	

表 地域公共交通の利用頻度：めぐるくん（居住地別）

(択一回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
週6～7日	10.9	0.0	6.4	11.5	3.6	3.2	6.5	5.6	6.1
週3～5日	10.9	4.7	6.4	10.3	9.6	16.1	21.0	16.7	12.0
週1～2日	0.0	7.0	2.1	0.0	1.2	1.6	3.2	2.8	2.0
月1～3日	2.2	4.7	8.5	9.0	8.4	6.5	8.1	8.3	7.2
利用頻度	4.3	4.7	12.8	3.8	4.8	8.1	4.8	2.8	5.7
利用しない	71.7	79.1	63.8	65.4	72.3	64.5	56.5	63.9	67.0
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

2 湖南省の地域公共交通を取り巻く状況

(4) 地域公共交通への不満

①JR 草津線

高校別にみると、いずれも「運行本数が少ない」が最も多くなっています。一方で、「不満がない」人も第2位となっています。石部高校では、「バスとの乗り継ぎが悪い」ことが甲西高校と比較して多くなっています。

居住地別にみると、甲賀市や栗東市、その他地域といった移動距離の長い人で「運行本数が少ない」ことが多くなっています。

表 JR 草津線への不満（高校別）

(複数回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
不満はない	37.1	24.9	31.3	(12.2)
乗り方が分からない	2.5	0.5	1.5	(2.0)
駅が遠い	15.0	18.4	16.6	3.4
運行本数が少ない	50.0	59.4	54.5	9.4
始発便が遅い	4.2	3.7	3.9	(0.5)
最終便が早い	6.7	9.7	8.1	3.0
バスとの乗り継ぎが悪い	18.8	4.6	12.0	(14.1)
運賃が高い	11.3	12.0	11.6	0.7
行違い待ちが長い	11.3	14.7	12.9	3.5
車内が混雑している	12.5	21.2	16.6	8.7
駅待合室がない・不便	9.2	11.1	10.1	1.9
他の交通手段が便利	5.0	7.4	6.1	2.4
その他	0.0	1.4	0.7	1.4
n	240	217	457	

表 JR 草津線への不満（居住地別）

(複数回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
不満はない	45.7	58.1	40.4	28.2	16.9	25.8	16.1	44.4	31.3
乗り方が分からない	2.2	0.0	2.1	2.6	0.0	4.8	0.0	0.0	1.5
駅が遠い	15.2	11.6	12.8	21.8	16.9	25.8	12.9	8.3	16.6
運行本数が少ない	43.5	16.3	46.8	61.5	74.7	56.5	71.0	30.6	54.5
始発便が遅い	0.0	0.0	4.3	5.1	4.8	3.2	6.5	5.6	3.9
最終便が早い	8.7	2.3	10.6	9.0	10.8	6.5	8.1	5.6	8.1
バスとの乗り継ぎが悪い	10.9	7.0	4.3	16.7	13.3	8.1	19.4	11.1	12.0
運賃が高い	10.9	9.3	14.9	10.3	16.9	3.2	9.7	19.4	11.6
行違い待ちが長い	4.3	2.3	6.4	6.4	22.9	14.5	27.4	8.3	12.9
車内が混雑している	4.3	4.7	10.6	12.8	28.9	19.4	29.0	8.3	16.6
駅待合室がない・不便	8.7	9.3	6.4	9.0	13.3	14.5	12.9	0.0	10.1
他の交通手段が便利	6.5	20.9	6.4	2.6	0.0	9.7	3.2	8.3	6.1
その他	0.0	0.0	0.0	1.3	2.4	0.0	0.0	0.0	0.7
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

②めぐるくん

高校別にみると、石部高校で「運行本数が少ない」を挙げる人が多くなっているほか、全般的に不満を挙げる多い人が多くなっています。これは、利用頻度によるものと思われます。

居住地別にみると、市外で「運行本数が少ない」を挙げる人が多くみられます。

表 めぐるくんへの不満（高校別）

(複数回答)(%)	石部	甲西	計	2高校での差
不満はない	34.2	44.2	38.9	10.1
乗り方が分からない	2.1	5.1	3.5	3.0
停留所が遠い	4.2	7.4	5.7	3.2
運行本数が少ない	47.9	21.7	35.4	(26.3)
始発便が遅い	5.0	1.8	3.5	(3.2)
最終便が早い	10.4	7.4	9.0	(3.0)
鉄道との乗り継ぎが悪い	21.7	9.2	15.8	(12.5)
運賃が高い	21.7	12.0	17.1	(9.7)
時間通りに運行しない	8.8	5.5	7.2	(3.2)
車内が混雑している	20.4	4.1	12.7	(16.3)
停留所にベンチや屋根がない	19.2	5.5	12.7	(13.6)
他の交通手段が便利	12.5	29.0	20.4	16.5
その他	1.7	1.8	1.8	0.2
n	240	217	457	

表 めぐるくんへの不満（居住地別）

(複数回答)(%)	石部	菩提寺	甲西	水口	他 甲賀	栗東市	その他	不明	計
不満はない	45.7	55.8	38.3	35.9	42.2	33.9	25.8	41.7	38.9
乗り方が分からない	4.3	4.7	2.1	6.4	3.6	3.2	1.6	0.0	3.5
停留所が遠い	4.3	4.7	6.4	10.3	2.4	8.1	4.8	2.8	5.7
運行本数が少ない	21.7	27.9	27.7	39.7	34.9	38.7	41.9	47.2	35.4
始発便が遅い	0.0	4.7	4.3	9.0	1.2	1.6	3.2	2.8	3.5
最終便が早い	15.2	9.3	8.5	15.4	6.0	4.8	3.2	11.1	9.0
鉄道との乗り継ぎが悪い	6.5	4.7	12.8	21.8	18.1	12.9	25.8	13.9	15.8
運賃が高い	19.6	4.7	19.1	10.3	18.1	22.6	22.6	19.4	17.1
時間通りに運行しない	10.9	2.3	14.9	10.3	3.6	1.6	9.7	5.6	7.2
車内が混雑している	6.5	2.3	4.3	14.1	13.3	17.7	22.6	13.9	12.7
停留所にベンチや屋根がない	10.9	4.7	8.5	17.9	14.5	9.7	17.7	11.1	12.7
他の交通手段が便利	19.6	20.9	23.4	16.7	26.5	19.4	19.4	13.9	20.4
その他	4.3	7.0	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	2.8	1.8
n	46	43	47	78	83	62	62	36	457

3 地域公共交通に求められる方向性

3.1 上位・関連計画一覧

地域公共交通は、各種のまちづくり施策と相互に連携しつつ、湖南省の目指すまちの将来像の実現を図ることが重要です。

ここでは、上位・関連計画の整理をととして、地域公共交通に求められている方向性を抽出します。

表 本計画とその他計画との関係

上位・関連計画	R4年度以前 (~2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	以降	
①第2次湖南省総合計画 (基本計画)	2016~ 前期基本計画	基本構想 2021~ 後期基本計画			~2025				
(湖南省 きらめき・ときめき・元気創成 総合戦略)	2015~2020 第一期	2021~ 第二期			~2025				
②湖南省都市計画 マスタープラン	2021~ ~2035								
③滋賀交通ビジョン	2013~ ~2030								
湖南省地域公共交通計画	本計画								
④滋賀県都市計画 基本方針	整合を図る	2023~						~2042	
⑤大津湖南都市計画 都市 計画区域の整備、開発及 び保全の方針	2015~ ~2030								
⑥湖南省立地適正化計画	2022~ ~2045								
⑦湖南省国土強靱化地域 計画	2020~				~2024				
⑧湖南省第四次地域福祉 計画 地域福祉活動計画	2022~					~2026			
⑨第8期 湖南省高齢者福 祉計画・介護保険事業計 画	2021~		~2023						
⑩第3次湖南省 障がい者計画	2021~					~2026			
⑪第二次湖南省 環境基本計画	2019~							~2028	
⑫湖南省 SDGs 未来都市計画	2020~ ~2030								
⑬湖南省 産業振興ビジョン	2020~ ~2029								
⑭社会資本 総合整備計画	2020~			2024					

3.2 地域公共交通に求められる方向性



湖南省の地域公共交通に求められる方向性は、次のとおりです。

表 上位・関連計画から見出した地域公共交通に求められる方向性

視点	項目	内容	出所
地域公共交通	利便性	・JR草津線の利便性向上（複線化・交通結節機能強化等）	①②③⑤⑥⑬
		・コミュニティバスの利便性向上（バスネットワークの整備、予約型小型乗合車両の導入等）	①②④⑥⑬
		・鉄道駅へのアクセス道路整備	④⑤⑦⑬⑭
		・新たな交通システムの導入（AIの活用等）	①④⑤
	持続性	・地域公共交通の利用促進	①②③④
・自動車に過度に依存しない交通体系の形成（モビリティ・マネジメントによる自動車などの適正利用促進）		①②	
都市	人口	・令和7(2025)年に、54,498人を維持	①
	都市構造	・同一都市圏を形成する市町との広域的な連携による都市機能分担	①②③④
		・コンパクトなまちづくりの推進	①②④⑤⑥⑭
	まちづくり	・駅周辺のにぎわい形成	①②⑥
	利用障壁	・鉄道駅のユニバーサルデザイン化整備	①③⑤⑧⑩⑭
		・コミュニティバスのノンステップ化	⑧
	観光・交流	・地域の観光資源や様々なイベントとの連携	②
		・市内3駅を中心とした観光アクセス整備および観光ルート整備	①
防災	・災害時にも適切に機能する公共交通ネットワークの形成	④	
	・鉄道施設の耐震化や総合的な防災対策（帰宅困難者に対する備蓄等）	⑦	
その他	福祉	・地域主体による身近な交通手段確保の取組の支援	①⑧⑨
		・福祉有償運送事業の拡充	①⑧
		・障がい者の移動にかかる費用負担の支援	①⑩
	仕組み	・市民・事業者等との連携・協働	①②⑥⑧⑨⑩⑪⑫
		・県・周辺自治体等との連携・協働	①②③④⑤⑥⑦
	GX	・環境負荷の少ない設備への更新	⑪⑫
・自然エネルギー等の導入		①⑫	

※GX：グリーントランスフォーメーション。クリーンエネルギーを主軸とする産業構造への変革

※出典略称

① 第二次湖南省総合計画後期基本計画

② 湖南省都市計画マスタープラン

③ 滋賀交通ビジョン

④ 滋賀県都市計画基本方針

⑤ 大津湖南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

⑥ 湖南省立地適正化計画

⑦ 湖南省国土強靱化地域計画

⑧ 湖南省第四次地域福祉計画 地域福祉活動計画

⑨ 第8期 湖南省高齢者福祉計画・介護保険事業計画

⑩ 第3次湖南省障がい者計画

⑪ 第二次湖南省環境基本計画

⑫ 湖南省SDGs未来都市計画

⑬ 湖南省産業振興ビジョン

⑭ 社会資本総合整備計画

3.3 上位・関連計画

3.3.1 上位計画

(1) 第二次湖南省総合計画後期基本計画

概要	
令和3(2021)年4月策定	計画期間 令和3(2021)～7(2025)年度 (前期基本計画：平成28(2016)～令和2(2020)年度)
基本構想	
<p>●まちづくりの理念</p> <p>①美しい水と緑を大切に、自然と調和したまちをつくります。</p> <p>②たがいの人権を認めあい、思いやりのあるまちをつくります。</p> <p>③子どもが健やかに育ち、障がい者や老人をはじめ、だれもが安心して暮らせるまちをつくります。</p> <p>④ゆたかな歴史を重んじ、香り高い文化のまちをつくります。</p> <p>⑤社会の規律を守り、安全で住みよいまちをつくります。</p> <p>●将来像 「ずっとここに暮らしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」</p> <p>●人口目標 現状の人口規模を維持 54,498人(令和7(2025)年)→46,840人(令和42(2060)年)</p> <p>●まちづくりの3つの視点 I 自立と協働のしくみ II 暮らしの創造 III まちの基盤</p> <p>●まちづくりの6つの目標</p> <p>(1) みんなで共に進めるしくみをつくろう～人権尊重と自立・自助、共助のまちづくり～</p> <p>(2) うるおいのあるまちをつくろう～自然を生かし、自然と共生するまちづくり～</p> <p>(3) 活気あるまちをつくろう～産業が集まり、人が集うまちづくり～</p> <p>(4) ほっとする暮らしをつくろう～生涯を通じた安心と健康のまちづくり～</p> <p>(5) いきいきとした暮らしをつくろう～誇りとなる市民文化を創造するまちづくり～</p> <p>(6) 明日をひらくしくみをつくろう～効率的・効果的な行財政システムづくり～</p> <p>●重点プロジェクト構想</p> <p>1. 働く場の創出プラン 基本方向1「安定した雇用を創出する」</p> <p>2. 人への投資プラン 基本方向2「新しいひとの流れをつくる」 基本方向3「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」</p> <p>3. まちづくりプラン 基本方向4「時代にあった地域づくり」 基本方向5「誰もが活躍できる社会をつくる」 基本方向6「安心して暮らせる住環境整備」</p> <p>●交流軸</p> <p>(1) 広域交流軸：国道1号の4車線化促進やJR草津線の複線化を進めることによって、東西広域交流軸の強化を図る。 また、地域交流軸との結節点における拠点創出の実現を図り、熟度に応じて都市計画の適切な見直しを進める。</p> <p>(2) 地域交流軸：南北および東西地域交流軸の整備によって地区間の交流機能の強化、特に各市街地および住宅地と石部駅、甲西駅、三雲駅各駅間の交流軸の強化を図る。</p> <p>●広域連携の将来像</p> <p>(1) 甲賀市との連携 →野洲川の上下流の関係にあり、JR草津線の複線化という共通目標のもと緊密に連携</p> <p>(2) 竜王町との連携・野洲市との連携 →2市1町で約12万人の勢力圏となり、広域連合に発展させることが考えられる</p> <p>(3) 湖南広域との連携 →個別自治体のしがらみにとらわれない制度的担保による広域連携が必要と考えられる</p>	

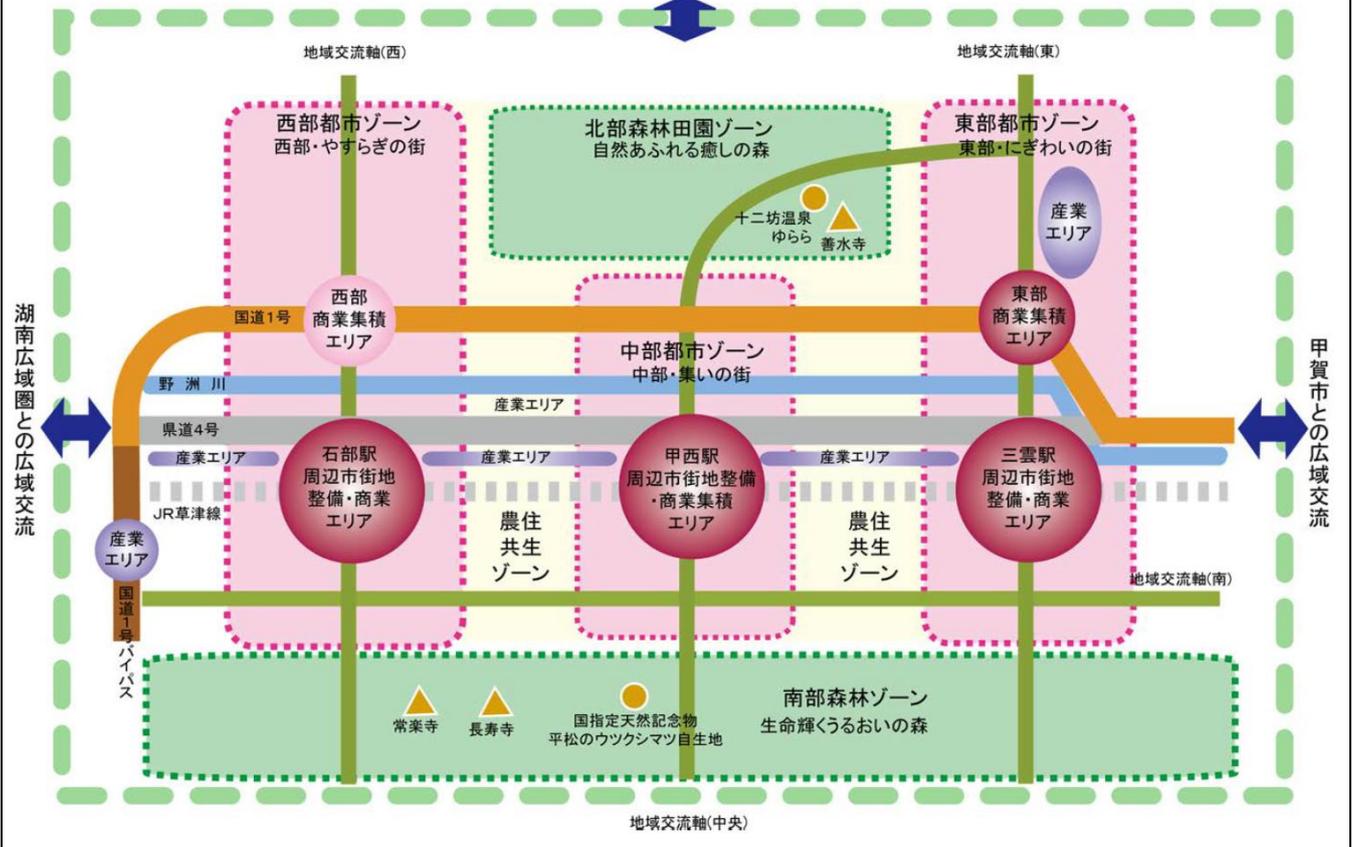
基本計画			
目標	施策方針	項目	内容
(1) みんなで共に進めるしくみをつくらう	1. 市民主体のまちづくりの推進	施策 1：市民協働制度の充実	<ul style="list-style-type: none"> 市民と行政の協働の推進 地域まちづくり協議会の活動促進
	6. 情報ネットワークの構築	施策 2：地域情報化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ホームページやアプリケーションを活用した緊急情報、生活・地域情報等の効果的な発信 公開型 GIS の利便性の向上 オープンデータの取組を推進
(2) うるおいのあるまちをつくらう	2. 循環型社会の形成	施策 4：地球温暖化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 自然エネルギーの活用や省エネルギーの普及促進 屋上緑化や緑のカーテンの普及率の向上 事業所への高効率型機器の導入促進 温室効果ガス排出抑制のための公共交通機関等の利用促進
(3) 活気あるまちをつくらう	1. 市街地・住環境の整備	施策 1：都市計画の推進と市街地の整備	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能の集約化等コンパクトなまちづくりの推進 防災対応、ユニバーサルデザインに配慮した公共施設の整備充実 立地特性を生かした民間活力誘導の促進
	2. 道路網・河川の整備	施策 4：ユニバーサルデザインの推進	<ul style="list-style-type: none"> 危険個所の点検、改善による道路のユニバーサルデザイン化
	3. 公共交通の充実	施策 1：JR 草津線の複線化の促進	<ul style="list-style-type: none"> 関係団体等との連携による JR 西日本への継続的な要望活動の推進 利用客数増加に向けた一体的な取組の推進
		施策 2：駅周辺環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> JR 石部駅のバリアフリー改修整備の推進 駅ロータリー周辺における環境整備の促進 地域特性に応じた駅周辺のにぎわいの創出
		施策 3：住民の身近な移動手段の確保と利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 市民ニーズや地域づくりの動向に基づくサービス改善によるコミュニティバスの利用促進 AI を活用した効率的な公共交通機関による利便性向上の推進 地域主体による身近な交通手段確保の取組の支援 地域モビリティ・マネジメントの推進
8. 観光の振興	施策 3：観光ルートの整備	<ul style="list-style-type: none"> 十二坊温泉ゆらら、湖南三山等を核とした歴史文化をつなぐ観光モデルコースの整備 市内三駅を中心とした観光アクセスの充実 観光アプリによる情報の一元化・ネットワーク化の推進 広域観光の連携体制の強化 	
(4) ほっとする暮らしをつくらう	4. 障がい者の自立支援の充実	施策 6：安心して移動できるまちづくりの充実	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援事業のサービス内容や新規事業所への参入条件の拡充・支援 福祉有償運送サービス事業の利用促進 地域に根づいた障がい者の移動支援の充実
	6. 地域福祉の推進	施策 5：ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 福祉のまちづくりに関する条例等の周知 利用者の多い公共施設、交通機関等のユニバーサルデザイン化の推進
(5) いきいきとした暮らしをつくらう	6. 歴史文化の継承と活用	施策 2：歴史文化遺産の周辺環境の整備と情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 市民学習や観光客受入れのための周辺環境整備の推進 それぞれの遺産が持つ魅力の再発掘および情報発信の充実 中高生・アクティブシニアのボランティアの育成
(6) 明日を拓くしくみをつくらう	2. 広域連携の推進	施策 1：近隣市町との連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> 甲賀広域行政組合、公立甲賀病院の効率的な経営の推進 J R 草津線複線化、広域道路整備、河川改修等の共通の行政課題に対する連携の推進 自治体クラウドによる連携の推進 新たな行政課題に対する広域自治の検討
目標指標			
目標指標名	基準値（令和元年度）		目標値（令和 7 年度）
コミュニティバス乗客数	313, 239 人		315, 522 人

将来のまちの姿

● みんなでつくる将来のまちの姿

みんなでつくる将来のまちの姿

野洲市・竜王町との広域交流



3.3.2 関連計画

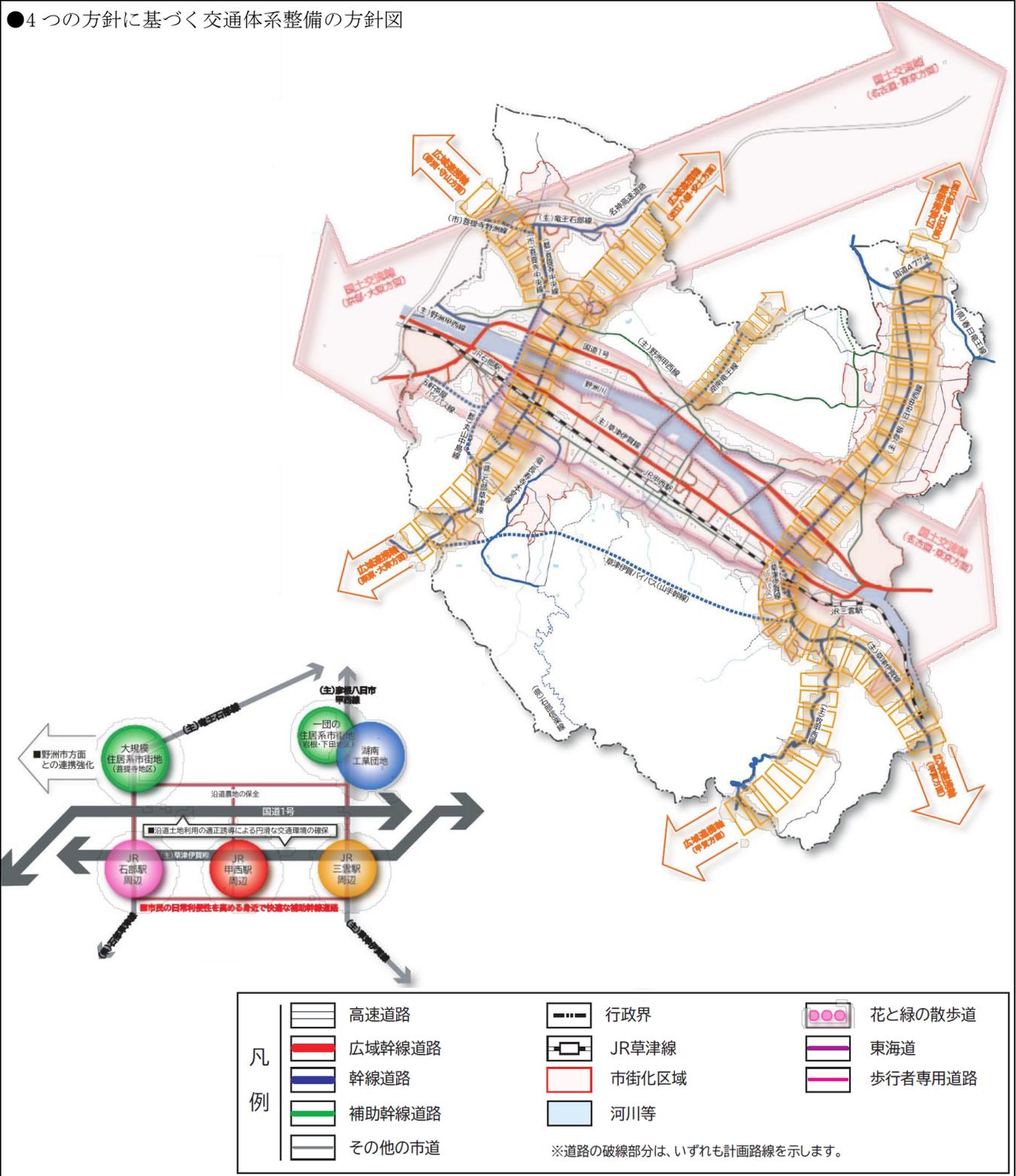
(1) 湖南省都市計画マスタープラン

概要
令和3(2021)年3月策定 計画期間 令和3(2021)～17(2035)年度
基本目標
<p>●まちづくりの基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安心・安全、循環と共生を重視した持続可能なまちづくり 2 まちの活力とにぎわいを創出する多様な拠点づくり 3 人と地域の交わりを支える、便利で快適なネットワークづくり 4 花や緑、美しいまちなみで心をつなぐ景観づくり 5 協働による誇りと愛着を育むまちづくり <p>●まちの将来像</p> <p>優れた自然環境の保全と活用を基調としつつ、社会経済情勢の変化などを適切に踏まえ、さらに戦略的に土地の有効利用と適切な土地利用転換、持続可能な土地の管理に取り組む</p>
基本計画
<p>●土地利用の方針</p> <ol style="list-style-type: none"> ①持続可能でコンパクトなまちづくりを進める <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画に基づき、コンパクトで利便性の高いまちづくりを推進 ②本市の中心的な拠点となる JR 駅周辺の機能強化を推進 <ul style="list-style-type: none"> ・市内3駅周辺に、行政サービスや商業・業務、教育・文化活動などの都市機能、駅利用者の利便性を高める機能などを計画的に配置し、それぞれの地区特性を踏まえた魅力ある市街地整備を推進 ③優れた自然環境を適切に保全し、未来へ継承する <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境を本市の資産として捉え、計画的かつ適切な保全と活用に向けた施策を展開 ④歩いていける身近な生活拠点づくりを進める <ul style="list-style-type: none"> ・生活拠点にふさわしい都市機能の配置や開発の適切誘導、地域特性を踏まえた個性ある基盤整備を推進 <p>●交通体系の整備の方針</p> <ol style="list-style-type: none"> ①交流と連携を支え育む道路ネットワーク整備を進める <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの道路が有する機能や役割を踏まえ、道路ネットワークの形成と計画的な整備を推進 ・国道1号整備を推進 ・(主)草津伊賀線の沿道は、土地利用規制や適正な土地利用の転換を推進 ・また、大規模工場などが立地する沿道は、緩衝帯となる歩行空間の確保や敷地周囲にまとまりのある緑の配置に努める ②市民誰もが気軽に利用できる公共交通機関の機能充実を図る <ul style="list-style-type: none"> ○JRの利用促進に向けた環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ・JR草津線の複線化整備を促進 ・駅前広場や駐車場・駐輪場の整備、乗り換え利便性の向上に努め、JR駅の交通結節機能を強化 ・利用促進のため、地域の観光資源や様々なイベントと連携する等、市民への意識啓発を推進 ・湖南工業団地への玄関口となる JR 三雲駅周辺では、地域の活性化に向けた土地利用転換を計画的に推進 ○バスネットワークの整備推進 <ul style="list-style-type: none"> ・子供や学生、高齢者など、市民の日常生活の利便性を高めるバスネットワークの整備を推進 ・送迎バスなどと連携を図り、今後の道路整備計画や整備状況、財政状況を踏まえた効率的なバス路線やバス車両を検討 ・特に平均乗車密度の低いコミュニティバス路線においては、予約制小型乗合自動車を導入し、利用者の利便性の向上や移動支援の充実を促進 ・市内に点在する観光資源と連携したコミュニティバスの有効活用を図りながら、公共交通の利用を促進 ・ワークショップ等を通じた地域モビリティ・マネジメント (MM) や事業所を対象とした通勤 MM の実践などを通じて市民や事業者の公共交通への関心を高め、利用を促進 ③安全で快適な暮らしを支える歩行者・自転車ネットワークづくりを進める <ul style="list-style-type: none"> ・野洲川沿いの歩行者道や自転車道をはじめ、東海道や思川の桜並木など、観光資源やまちづくり活動とのネットワークづくりを推進 ④地域が主体となった特色ある道路空間整備を進める <ul style="list-style-type: none"> ・主体的な緑化活動や景観づくりなど、地域が主体となった特色ある空間整備を促進 ・身近な生活道路は、街路樹や外灯の維持管理など、地域の主体性を基本として、協働して誇りや愛着が感じられる道路空間整備を推進

3 地域公共交通に求められる方向性

交通体系の整備の方針

●4つの方針に基づく交通体系整備の方針図



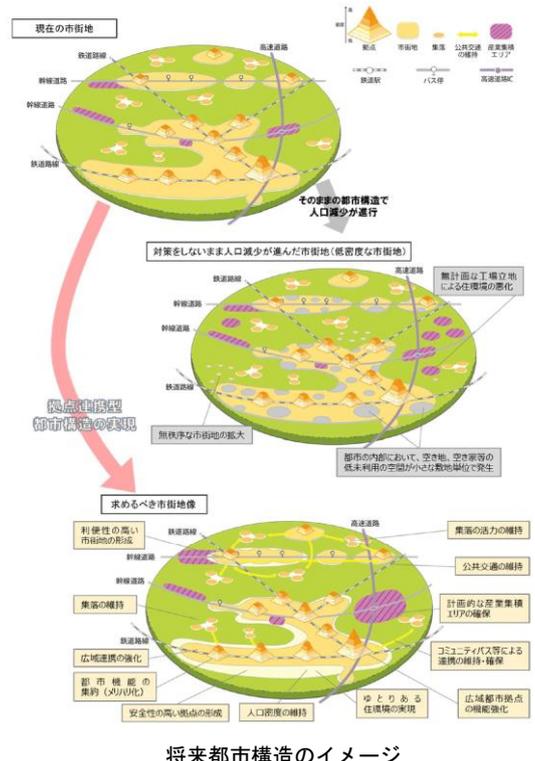
(2) 滋賀交通ビジョン

概要											
平成 25(2013)年 12 月策定 計画期間 平成 25(2013)～令和 12(2030) 年度											
将来像と基本理念											
<ul style="list-style-type: none"> ● 広域交通：近畿、中部、北陸の「要」となって 3 圏域の広域的発展を牽引する ⇒近畿、中部、北陸の円滑な交流や連携をけん引する交通のかなめの役割を発揮することで、滋賀県と 3 圏域全体の広域的な発展につなげる ● 地域交通：地域が支え、地域を支える、県全域の「人、暮らし、まちを結ぶ」 ⇒地域社会を支える交通サービスを県民、交通事業者、行政が協働で支えながら、県全域にわたって生活に必要な交通手段を確保する ● 基本理念： 滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通 											
交通政策の方向性											
<ul style="list-style-type: none"> ● 広域交通政策の方向性 <ol style="list-style-type: none"> ①放射状ネットワークの強化に向けた取組 ②クロスポイントの形成に向けた取組 ③強くてしなやかな広域交通ネットワークづくり ● 地域交通政策の方向性 <ol style="list-style-type: none"> ①公共交通を主体とした「エコ交通」の推進 ②社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり ③まちづくりと一体となった交通の整備 											
地域別施策（甲賀地域）											
● 目指すべき交通の姿と施策											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域のニーズ</th> <th>目指すべき交通の姿</th> <th>課題解決のための施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ 鉄道の利便性向上</td> <td>・ 草津線の段階的複線化 ・ 信楽高原鐵道の安定経営</td> <td>・ 地元利用および観光利用による草津線、近江鉄道、信楽高原鐵道の需要創出と鉄道を活かした地域のまちづくり ・ 交通機関同士の乗継ぎや接続の向上、ダイヤ改善の促進 ・ 交通施設のユニバーサルデザイン化の促進 ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進</td> </tr> <tr> <td>・ コミュニティバス運行の維持と充実</td> <td>・ 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進</td> <td>・ 自家用車利用から公共交通利用への転換の促進 ・ バスと鉄道の乗継ぎ利便性向上の促進</td> </tr> </tbody> </table>	地域のニーズ	目指すべき交通の姿	課題解決のための施策	・ 鉄道の利便性向上	・ 草津線の段階的複線化 ・ 信楽高原鐵道の安定経営	・ 地元利用および観光利用による草津線、近江鉄道、信楽高原鐵道の需要創出と鉄道を活かした地域のまちづくり ・ 交通機関同士の乗継ぎや接続の向上、ダイヤ改善の促進 ・ 交通施設のユニバーサルデザイン化の促進 ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進	・ コミュニティバス運行の維持と充実	・ 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	・ 自家用車利用から公共交通利用への転換の促進 ・ バスと鉄道の乗継ぎ利便性向上の促進	<p>● 目指すべき交通の姿</p> <p>JR 草津線は、県内の他の鉄道路線と比べて沿線人口に対する乗車人数の割合が低く、このことは、利便性の差が利用率に影響しているとみられる一方、草津線の需要拡大に対する沿線のポテンシャルを示すものとして、利用の促進と輸送サービス向上の両面から、甲賀地域の基幹交通としての草津線の充実を図る</p>	
地域のニーズ	目指すべき交通の姿	課題解決のための施策									
・ 鉄道の利便性向上	・ 草津線の段階的複線化 ・ 信楽高原鐵道の安定経営	・ 地元利用および観光利用による草津線、近江鉄道、信楽高原鐵道の需要創出と鉄道を活かした地域のまちづくり ・ 交通機関同士の乗継ぎや接続の向上、ダイヤ改善の促進 ・ 交通施設のユニバーサルデザイン化の促進 ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進									
・ コミュニティバス運行の維持と充実	・ 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	・ 自家用車利用から公共交通利用への転換の促進 ・ バスと鉄道の乗継ぎ利便性向上の促進									

3 地域公共交通に求められる方向性

(3) 滋賀県都市計画基本方針

概要	
令和4(2022)年3月策定 計画期間 令和5(2023)～24(2042)年度	
都市の将来像	
<p>●都市の将来像</p> <p>(1)住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会</p> <p>(2)成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会</p> <p>(3)拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会</p> <p>(4)自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会</p> <p>(5)歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会</p>	
まちづくりの方向性	
<p>●拠点連携都市構造への転換</p> <p>低密度な拡散型の都市構造から、既存のストックを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指す</p> <p>●目指すべきまちづくりの方向性</p> <p>5つの都市の将来像を実現するため、5つのまちづくりの方向性を示す</p>	
都市の将来像(1)	方向性1：職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成
都市の将来像(2)	方向性2：滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり
都市の将来像(3)	方向性3：人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成
都市の将来像(4)	方向性4：災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり
都市の将来像(5)	方向性5：滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり
<p>●方向性1：職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成</p> <p>○拠点間の広域的な連携による様々なサービス機能の相互補完</p> <ul style="list-style-type: none"> 同一都市圏を形成する市町の広域的な連携を促進し、本基本方針に基づく統一的な考え方のもと、効率的な施設配置、市町間・拠点間を結ぶ公共交通サービスの展開、災害への連携した対応等の取組を推進 様々なサービス機能の誘導・集積と公共交通ネットワークによる連携については、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市機能の配置とそれらの有機的連携についても配慮 <p>●方向性3：人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成</p> <p>○自家用車に過度に依存しない人の移動を確保する観点から、輸送効率や環境負荷の面で優れ、誰もが利用できる人流のインフラとして公共交通の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速交通網である広域交通と路線バスやデマンド型交通など暮らしを支える地域交通を階層のかつネットワーク的に組み合わせ、拠点間相互、拠点外の集落から拠点までの公共交通網の維持・充実を図る 公共交通網の維持・充実、利用促進、移動距離の短縮等によるCO2排出量の削減を促進する <p>○県、市町、交通事業者の役割分担の明確化のもと、公共交通の利便性向上および利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線住民、利用者、行政、交通事業者および関係団体等が一体となって、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に努める 鉄道の利用促進や駅前広場整備・改修による鉄道網の維持・活性化に努める 鉄道から目的地までのバス路線の維持、シェアサイクル等の普及等を通じた交通空白地の移動手段の確保に努める 交通の結節点である鉄道駅へのアクセス道路の整備やバス交通を支援し、走行環境を改善する対策を推進する。 ICTを活用した交通需要マネジメントやMaaSの実装、自動運転の実証実験など、新たな交通システムの導入について、関係機関と連携して検討を進める 	



将来都市構造のイメージ

まちづくりの方向性に基づく取組方針

●将来都市構造の考え方：

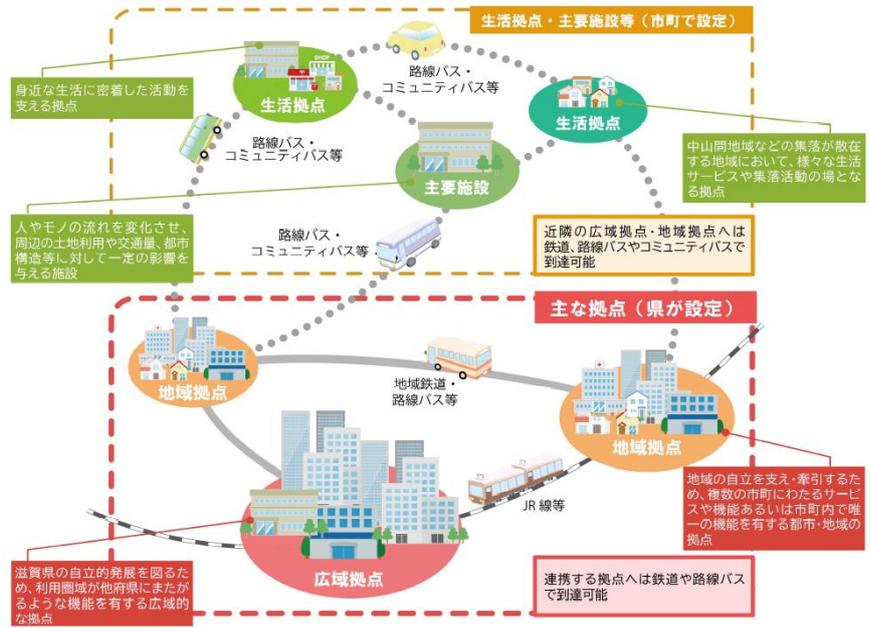
拠点連携型都市構造を具現化するため、地域に応じた階層的かつネットワーク化した拠点と公共交通を、県と市町の役割分担のもと設定する。

○拠点の設定

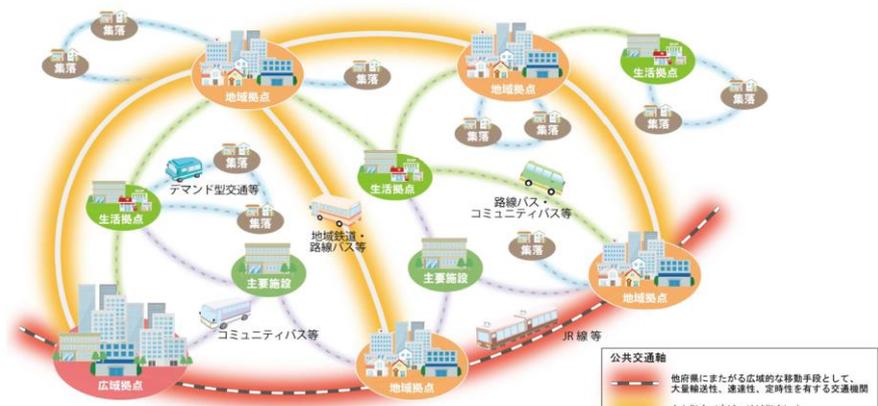
- ・拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定
- ・県は、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部（市役所・役場周辺）を対象として、「主な拠点（広域拠点および地域拠点）」を位置づける
- ・市町は、各市町で策定する「都市計画区域マスタープラン」等において身近な生活に密着した活動を支える拠点として「生活拠点」および「主要施設」等を独自に位置づける

○公共交通軸等の設定

- ・県は、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定する
- ・市町は、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「公共交通網」として、各市町で策定する地域公共交通計画等において設定する



地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築（イメージ）



公共交通軸と公共交通網のイメージ

公共交通軸

- 他府県にまたがる広域的な移動手段として、大量輸送性、連続性、定時性を有する交通機関
- 主な拠点（広域・地域拠点）を結ぶ基幹となる交通機関

公共交通網

- 日常生活を支える身近な生活拠点と主な拠点を結ぶ交通機関
- 大学や病院などの主要施設と生活拠点や主な拠点を結ぶ交通機関
- 拠点外の集落から拠点までを結ぶ交通機関

3 地域公共交通に求められる方向性

(4) 大津湖南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

概要														
令和3(2021)年3月変更 計画期間 平成27(2015)～令和12(2030)年度														
都市づくりの基本理念														
<p>●都市づくりの基本理念</p> <p>○都市機能の集約化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これからの人口減少・少子高齢化社会に対応できるよう、公共交通を軸とした誰もが暮らしやすい都市づくりを推進する ・これまでの都市の拡大成長を前提とした在り方を転換し、都市の既存ストックを有効活用しつつ、秩序ある都市機能の拠点整備を進める ・過度な自動車利用を抑えた脱炭素社会を実現させるため、既存集落を核とする居住の適切な誘導および人口減少社会の課題である持続可能な都市運営の確保に向け、集落・拠点間を結ぶ道路ネットワークと公共交通施策とを連携させる、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を取り入れた都市づくりを目指す <p>○いきいきとした暮らしを支える都市づくり</p> <p>○開発・保全に向けた総合的な都市づくり</p> <p>○安全・安心な都市づくり</p>														
都市計画の方針														
<p>●交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の意識が身近な生活の場での都市づくりに向かいつつあることから、安全で快適な市街地環境を保持し、親しみと うおいのある環境を新たに創造するため美観やゆとりに配慮した道路整備を進める。また、すべての人が安全・快適 に移動できるようユニバーサルデザインを配慮した歩行者空間の確保に努める。 ・鉄道駅へのアクセスの利便性の確保および駅前広場等の交通結節施設の整備等をあわせて行うことにより、バス・鉄道 等の中大量輸送手段である公共輸送機関のさらなる活用を図る。 ・渋滞対策としてTDM（カーシェアリング等自動車の効率的利用や公共交通への利用転換等を促すことにより、道路混雑 を緩和し、環境の改善や地域の活性化を図る手法）および新たな交通システムの導入についても検討する ・本区域には、JR琵琶湖線、JR湖西線、JR草津線、JR東海道新幹線、京阪京津線および石山坂本線があるが、いずれも 重要な役割を担っており、今後とも輸送力の強化、安全性、利便性の確保・向上を図る。また、必要に応じ新駅設置、 駅舎の改築等を進める。 														
施設の配置、整備の方針														
<p>●道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地での都市交通環境を改善するために、国道8号野洲栗東バイパス、大津湖南幹線および山手幹線等の整備 を進めるとともに、それらを連結する幹線道路を整備する。公共交通機関相互の乗り継ぎ、自動車等から公共交通への 乗り継ぎの利便性を高め、公共交通機関利用増進を図るためアクセス道路や駅前広場の整備を進める。 <p>●鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪神都市圏への通勤通学圏内である本区域においては、今後も鉄道に依存すると考えられるため、JR琵琶湖線、湖 西線および草津線について、その維持・活性化に努める。 ・JR琵琶湖線草津駅以東の複々線化については、長期的な課題として将来の交通需要の見通しに配慮しつつ対処する。 また、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。 <p>●駐車場・駐輪場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR草津線の各駅の駐車場整備については、自動車から鉄道への乗り換えを行うパークアンドライドを促進するものと する。 ・通勤、通学、買物等のための自転車利用の増大に伴い、自転車駐車場の設置を促進する。 <p>●重点的に市街地整備を図るべき地域</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>市名</th> <th>地域名</th> <th>現状および課題</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">湖南省</td> <td>三雲駅周辺</td> <td>JR草津線周辺で、駅前広場等の公共施設整備と優良住宅の供給による豊かな自然 に調和した都市づくりを進める必要がある。</td> </tr> <tr> <td>石部駅周辺</td> <td>JR草津線石部駅周辺で、駅を中心とした公共交通整備により、交通結節点の機能 強化を行い、コンパクトな都市づくりを計画的に進める必要がある。</td> </tr> <tr> <td>吉永</td> <td>主要地方道草津伊賀線およびバイパスに近接している立地条件を活かし、良好な住 宅地開発を計画的に進める必要がある。</td> </tr> <tr> <td>日枝</td> <td>現市街化区域の西側に隣接し、良好な住宅地開発を計画的に進める必要がある。</td> </tr> </tbody> </table>			市名	地域名	現状および課題	湖南省	三雲駅周辺	JR草津線周辺で、駅前広場等の公共施設整備と優良住宅の供給による豊かな自然 に調和した都市づくりを進める必要がある。	石部駅周辺	JR草津線石部駅周辺で、駅を中心とした公共交通整備により、交通結節点の機能 強化を行い、コンパクトな都市づくりを計画的に進める必要がある。	吉永	主要地方道草津伊賀線およびバイパスに近接している立地条件を活かし、良好な住 宅地開発を計画的に進める必要がある。	日枝	現市街化区域の西側に隣接し、良好な住宅地開発を計画的に進める必要がある。
市名	地域名	現状および課題												
湖南省	三雲駅周辺	JR草津線周辺で、駅前広場等の公共施設整備と優良住宅の供給による豊かな自然 に調和した都市づくりを進める必要がある。												
	石部駅周辺	JR草津線石部駅周辺で、駅を中心とした公共交通整備により、交通結節点の機能 強化を行い、コンパクトな都市づくりを計画的に進める必要がある。												
	吉永	主要地方道草津伊賀線およびバイパスに近接している立地条件を活かし、良好な住 宅地開発を計画的に進める必要がある。												
	日枝	現市街化区域の西側に隣接し、良好な住宅地開発を計画的に進める必要がある。												

(5) 湖南省立地適正化計画

概要

令和4(2022)年3月改定 計画期間 令和4(2022)～27(2045)年度

まちづくりの方針・目標

- まちづくりの方針 コンパクト+ネットワークで“誰もが安心して元気に住み続けられるまちを目指して”
 - 目標1 暮らしやすい持続可能なまちづくり
豊かな自然を背景に、居住機能と生活を支える公共施設や生活利便施設が集積する、暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進めます。
 - 目標2 魅力と賑わい溢れる多様な拠点づくり
JR 駅周辺の中心拠点と分散する市街地の地域拠点との役割分担を進めるとともに、市街地外においては固有の歴史・文化、周辺環境を活かした多様な拠点づくりを進めます。
 - 目標3 つながりを深める便利で快適なネットワークづくり
中心拠点や地域拠点、市街地外の歴史や文化等の拠点を相互に結び、市街地の魅力や活力、にぎわいを創出し高めていくため、自動車交通に依存しなくても生活できる、公共交通を基軸としたネットワークづくりを進めます。

●目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

中心拠点： 甲西駅周辺市街地
石部駅周辺市街地
三雲駅周辺市街地
⇒地域拠点に必要な都市機能に加え、市民生活を豊かにする高次な都市機能を維持・誘導

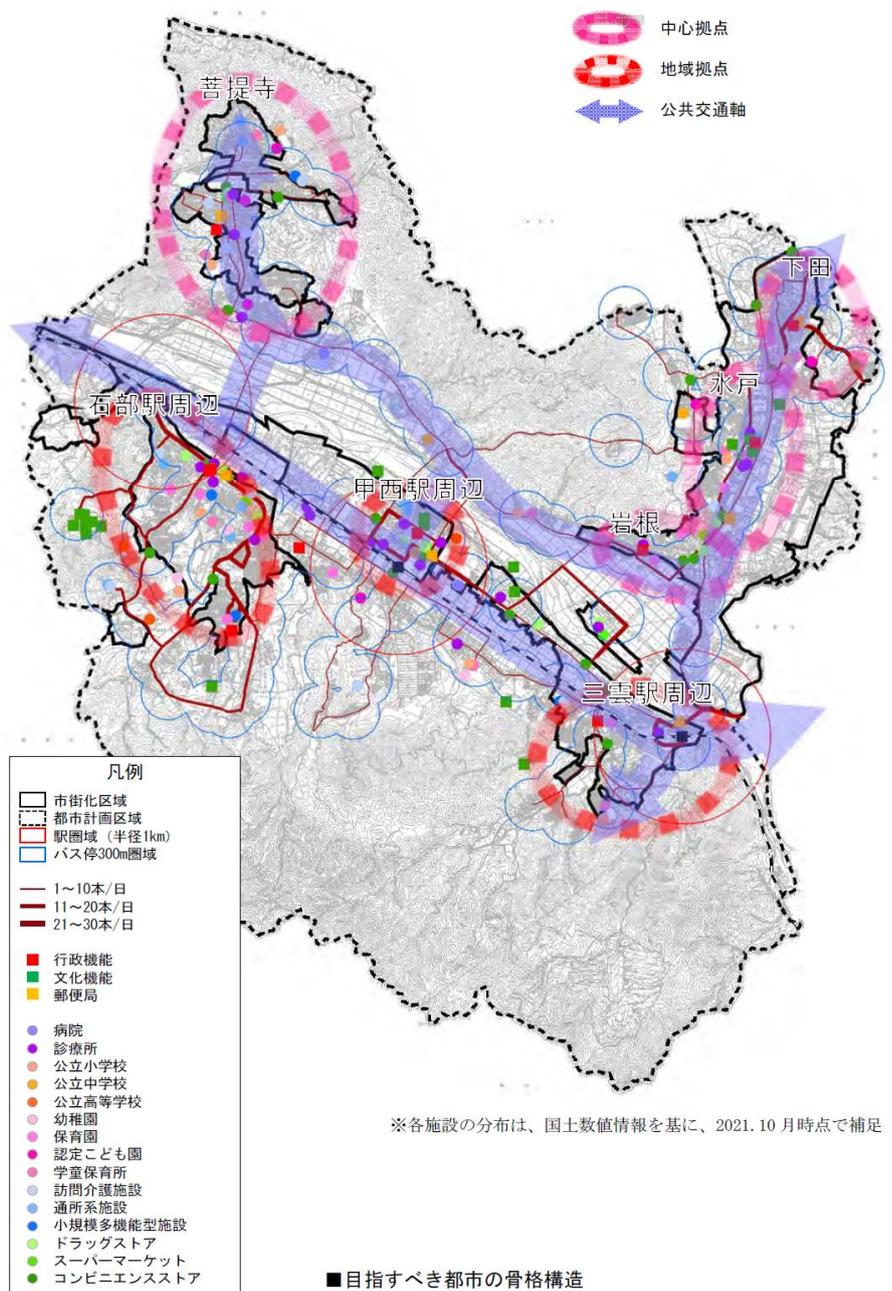
地域拠点： 岩根市街地
菩提寺市街地
下田市街地
水戸市街地
⇒現在の生活利便性を維持するため、最低限必要な都市機能を維持・誘導

公共交通軸
○鉄道（JR 草津線）

- ・都市拠点と生活文化拠点を結ぶ都市軸であり、京阪神地域と連結する軸。
- ・さらなる利便性の向上（複線化による増便等）を目指す。

○めぐるくん（湖南省コミュニティバス）

- ・都市拠点・生活文化拠点と地域生活拠点を結ぶ路線。
- ・恒常的な基幹交通手段として、持続可能なネットワークの維持・充実を図る。



3 地域公共交通に求められる方向性

(6) 湖南省国土強靱化地域計画

概要
令和4(2022)年3月修正 計画期間 令和2(2020)～6(2024)年度
基本的な考え方
<p>●基本目標</p> <ul style="list-style-type: none">① 人命の保護が最大限図られること。② 社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること。③ 市民の財産および公共施設に係る被害の最小化④ 迅速な復旧復興 <p>●事前に備えるべき目標</p> <p>大規模地震および風水害の発生を想定して、基本目標を具体化した8つの「事前に備えるべき目標」を設定</p> <ul style="list-style-type: none">① 発生したときでも人命の保護が最大限図られること。② 発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われること（それがなされない場合の必要な対応を含む。）。③ 発生直後から必要不可欠な行政機能を確保すること。④ 発生直後から必要不可欠な情報通信機能を確保すること。⑤ 発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む。）を機能不全に陥らせないこと。⑥ 発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図ること⑦ 制御不能な二次災害を発生させないこと。⑧ 発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備すること。
推進方針
<p>【行政機能／消防等】 （帰宅困難者対策の推進）</p> <p>○公共交通機関等の被災に伴う機能停止により、帰宅困難者が発生した場合に備え、県や事業者等と連携して、帰宅困難者の受入れに必要な一時滞在施設の確保や施設における飲料水、食料等の備蓄などの対策を促進する。</p> <p>【国土保全・土地利用】 （鉄道施設の防災機能の強化）</p> <p>○地域交通や人の移動を支える鉄道施設の防災機能を強化するため、鉄道事業者において、鉄道施設の耐震化や総合的な防災対策が実施されるよう促進する。</p> <p>○災害時においても鉄道施設の利用ができるように、駅前広場やアクセス道路の保全を進める。</p>

(7) 湖南省第四次地域福祉計画 地域福祉活動計画

概要			
令和4(2022)年3月策定 計画期間 令和4(2022)～8(2026)年度			
基本的な考え方			
<p>●基本理念： 一人ひとりができる役割 もれない支援 行ったり来たり思いやりのまち ～“ぬくもり”と“安心”と“希望”もみちたまちづくりをめざして～</p> <p>●基本目標： 基本目標1：地域活動を支える人づくり 基本目標2：地域で支え合う力を高めるつながりづくり 基本目標3：安心・安全に暮らせる地域づくり 基本目標4：適切な支援を届けるための体制づくり</p>			
基本目標に基づく施策			
<p>●基本目標3：安心・安全に暮らせる地域づくり</p> <p>○基本施策3-4 安心して生活できる環境の整備</p> <p>【市が取り組むこと】</p> <p>◎駅や公共施設等のバリアフリー化、多言語によるサイン整備など、ハード・ソフト両面においてユニバーサルデザイン化に取り組む。 ⇒おもいやり駐車場の設置、JR石部駅のバリアフリー化</p> <p>◎利用実態やニーズに即したコミュニティバスやデマンドバスの運行等による公共交通の確保策について、継続して検討を進める。</p> <p>◎高齢者や障がい者が安心して買い物や病院に行けるよう、市民等の助け合いによる移動支援サービスや福祉有償運送事業の充実に努める。 ⇒コミュニティバスの運行、外出支援サービス事業、支え合いによる移動支援サービスの拡充</p> <p>《施策の進捗を図る指標》</p>			
取組主体	指標名	現状値 (令和2年)	目標値 (令和8年)
市	中型以上のコミュニティバス車両のノンステップ化率	60%	100%
市社協	地域の支え合いによる移動支援事業を実施する地域まちづくり協議会の数	1まち協	7まち協

(8) 第8期 湖南省高齢者福祉計画・介護保険事業計画

概要			
令和3(2021)年3月策定 計画期間 令和3(2021)～5(2023)年度			
基本理念・基本目標			
<p>●基本理念： 高齢者がいきいきと自分らしく、住み慣れた地域で安心して暮らせるまち 湖南省</p> <p>●基本目標： 基本目標Ⅰ いつまでも、いきいきと、自分らしく暮らせるまち 基本目標Ⅱ 安心して住み慣れた地域で暮らせるまち 基本目標Ⅲ 自分に合った介護サービスを適切に利用できるまち</p>			
基本施策			
<p>●基本目標Ⅲ：自分に合った介護サービスを適切に利用できるまち</p> <p>○基本施策9. 介護保険サービスや住まいなどの基盤整備 事業9-⑤ 多様な住まいや交通環境の確保</p> <p>【方針】 ◇高齢者の移動手段の確保として、生活支援による支えあいのほか、高齢者が利用しやすい多様な地域交通の導入や交通環境の整備に向けて関係機関と検討する。</p> <p>【具体的事業】 ・高齢者にやさしい交通環境の確保 ⇒高齢者が利用しやすい交通環境の整備に向けて関係機関と検討する。</p>			

3 地域公共交通に求められる方向性

(9) 第3次湖南省障がい者計画

概要
令和3(2021)年3月策定 計画期間 令和3(2021)～8(2026)年度
基本理念・目標
<p>●3つの原則</p> <ol style="list-style-type: none">1. 基本的人権を尊重し、差別を禁止する2. 地域共生の社会に向かう3. みんなで取り組む <p>●基本理念： 一人ひとりが自分らしく ともに生きるまち 湖南省</p> <p>○理念を実現する5つのまちの姿</p> <ul style="list-style-type: none">・生まれてから大人になるまで、一人ひとりの成長を応援するまち（一人ひとりの発達支援）・自分らしく輝きたい・働きたい気持ちに応えるまち（余暇活動・就労支援）・必要なサービスを利用して、自分らしく毎日の生活が送れるまち（日常生活支援）・住みなれた地域で、あたたかい支えあいのもとで安心して暮らせるまち（共生する地域・生活安心）・たて・よこ・ななめにすき間なく、みんなが担うしくみがあるまち（推進体制） <p>●計画の目標</p> <p>目標1：一人ひとりの発達・成長を支援する</p> <p>目標2：「輝きたい」「働きたい」意欲に応える</p> <p>目標3：毎日の生活を支える</p> <p>目標4：支えあい、共生する地域をつくる</p>
施策
<p>●目標4：支え合い、共生する地域をつくる</p> <p>○施策15：移動の確保</p> <p>施策概要：移動のしづらさがある人が、自由に外出できるよう、同行援護や移動支援等を提供する。また、移動にかかる経費負担を軽減する。</p> <p>【取り組みの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none">・デマンド交通や、地域ぐるみの取り組みによる移動支援体制の整備等、柔軟な移動手段の確保を図る。・医療的ケア児者への通院、通学への送迎支援に対する県の動向を踏まえつつ、医療ケアを必要とする人の利用できる移動手段の充実を図る。 <p>【施策を構成する主な事業】</p> <ul style="list-style-type: none">・訪問系サービス給付事業（同行援護） ⇒移動が困難な視覚障がいのある人に対して同行援護ヘルパーを派遣・移動支援事業（地域生活支援事業） ⇒移動が困難な重度障がいのある人および視覚障がいのある人への移動を支援・障がい者自動車燃料費・福祉タクシー運賃助成事業 ⇒障がいのある人の積極的な社会参加の促進と福祉の増進を図ることを目的に、移動に伴う自動車燃料費またはタクシー運賃を助成・自動車改造費助成事業 ⇒重度身体障がいのある人が就労等に伴って自動車を取得する場合に、その自動車を改造する経費の一部を助成・自動車操作訓練費助成事業 ⇒身体障がいのある人の社会参加のための自動車運転免許取得費用の一部を助成・福祉有償運送運営協議会 ⇒道路運送法に基づき設置する協議会として、福祉有償運送の必要性および適正な運営の確保のために必要な事項について協議・ユニバーサルデザインのまちづくり ⇒「障がいのある人が地域でいきいきと生活できるための自立支援に関する湖南省条例」や「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」に基づき、さまざまな公共的な場所以がだれもが利用しやすいものとなるよう、公共施設などのユニバーサルデザイン化を推進

(10) 第二次湖南省環境基本計画

概要
令和元(2019)年10月策定 計画期間 令和元(2019)～10(2028)年度
目標
<p>●目指す環境未来像： 野洲川の清流 山々の景色 歴史が育むうつくし湖南 ⇒一人ひとりが野洲川の清流や山々の景色、歴史など様々な本市の宝（地域資源）の魅力を再認識し、大切に守り育むことで、地域循環共生圏の実現を図るとともに、未来を担う子ども達に本市のうつくしい環境を受け継いでいくことを目指す。</p> <p>●基本目標： 基本目標1：人と自然が共生するまち（自然環境） 基本目標2：安全・安心にさせるまち（生活環境） 基本目標3：心豊かな暮らしと文化を育むまち（文化景観環境） 基本目標4：低炭素・循環型のまち（低炭素・資源循環環境） 基本目標5：こなんの未来を育む人・地域づくり（人づくり）</p>
取組方針
<p>●基本目標2：安全・安心にさせるまち ○施策の方向性4 公害のないまちづくりの推進 【市の取組】 ・事業者との環境保全協定の締結により、公害の未然防止を図る 【市民・事業者の取組】 (市民) ・公共交通や自転車といった環境への負荷が少ない交通手段の選択や自動車の適正な使用、野焼き防止などにより、日常生活に伴う大気への負荷をできるだけ軽減 ・車を購入する際は、電気自動車など低公害車を選択 (事業者) ・事業用の車を購入する際は電気自動車など低公害車を選択 ・市と環境保全協定*を締結し、公害の未然防止を図る</p> <p>●基本目標4：低炭素・循環型のまち ○施策の方向性9 地球温暖化対策の推進 【市の取組】 ・エネルギー管理に関する情報やESCO事業などの情報を提供することで、エネルギー利用に関連する温室効果ガスの排出抑制を図る ・湖南省公共施設地球温暖化対策実行計画に基づき、率先してグリーン購入やエネルギー効率の良い設備などへの更新を行うことで、市の公共施設などから排出される温室効果ガスの抑制を図る 【市民・事業者の取組】 (市民) ・近距離を移動する時は、マイカーの利用を控え、なるべく徒歩や自転車を利用 ・外出時にはコミュニティバス「めぐるくん」など公共交通機関の利用を検討 (事業者) ・出張の際は、なるべくバスや電車などの公共交通機関の利用を検討</p> <p>●重点プロジェクト ○重点2 エコシティこなん プロジェクト ＞プロジェクトの方針2：市民・事業者のエコ活動を推進します 【市の取組】 ・交通・運輸に係る温室効果ガス排出を抑制するため、エコドライブに関する情報の提供や、コミュニティバスなどの公共交通機関の利用、徒歩・自転車の利用を呼びかける 【市民・事業者の取組】 (市民) ・近距離を移動する時は、自動車の利用を控え、徒歩や自転車を利用 ・中・長距離を移動する時は、コミュニティバスや電車など公共交通機関を利用 (事業者) ・移動する時は、バスや電車など公共交通機関を利用</p>

3 地域公共交通に求められる方向性

(11) 湖南省 SDGs 未来都市計画

概要
令和2(2020)年8月改定 計画期間 令和2(2020)～12(2030)年度
あるべき姿
●2030年のあるべき姿 ①産業力が強化された活力あるまち ②地域が主体となった持続可能なまち ③安心して暮らせる基盤の整ったまち ④観光と交流による活性化されたまち
取組方針
●自治体 SDGs の推進に資する取組 自治体 SDGs の推進に資する取組を展開するにあたっては、自治体地域新電力会社「こなんウルトラパワー株式会社」が核となり、域外に流出していた資金を域内に還流させ、それらを原資として地域課題解決に資する事業へと展開、拡充させるとともに、湖南省版シュタットバルケ構想を域外にも発信することにより2030年のあるべき姿を実現させていくことが重要である
●取組の基本方針
①地域資源を活用した取組による地域経済活性化の推進 (3) 地域資源を活用した自然エネルギー等の導入 ○自治体地域新電力会社のこなんウルトラパワー株式会社が、公共施設のエネルギー使用状況の詳細把握により、設備更新を行う省エネルギーサービス事業の拡大に加え、エネルギーを主眼に置いた効率的な公共施設の維持管理について検討を行い、公共サービスを維持かつ機能向上しながらコストの縮減と脱炭素化を両立し、指定管理者等と連携した公共施設運営に取り組む。(地方創生推進交付金申請予定事業)
②域資源との関わりを見つめ直し、誰もが参画できるまちづくりの推進 (3) 地域の好循環を支える市民主体のまちづくりの推進 ○少子高齢化や核家族化により、子育て支援や高齢者の見守りなどが地域の役割として期待されているため、地域が多様な価値観を受け入れ、助けあいが当たり前となる時代にあつた地域づくりを進める。 ○各種のまちづくり活動の横のつながりを強化し、効果最大化を図るため、多様な活動団体の協働、相互の連携を促進するとともに、地域の文化やまちを受け継いでいく次の世代の確実な定着を図るため、まちづくり活動への若者の参画を促進する。 ○公益サービスの質の向上や持続性・効率性を高めるため、地域コミュニティの活性化や活動の支援、担い手の育成を推し進めるとともに、地域の自然エネルギーを生かした地域活性化に取り組む。
③安全に暮らすことのできる強靱で持続可能な脱炭素なまちづくりの推進 (1) 自立分散型のエネルギー確保 ○こなんウルトラパワー株式会社が、ガスコージェネレーションによる分散型エネルギーの導入事業の検討を行う。この事業を核にして地域マイクログリッド街区構築プロジェクトを推進し、災害時にも強い産業都市の形成を行う。 ○地域の区や自治会における自然エネルギー等の導入に向けた取組の支援を行う。

(12) 湖南省産業振興ビジョン

概要
令和2(2020)年7月策定 計画期間 令和2(2020)～11(2029)年度
基本ビジョン
<p>●基本ビジョン</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 企業進出や定着のための規制緩和、インフラ整備 2. 地域内企業の連携強化と起業・第二創業支援 3. 海外事業展開の支援や国際競争力の強化 4. 地域資源を活用した市・農商工+観光の推進 5. 人材の育成と職場環境の改善による労働力の確保
具体施策
<p>●基本ビジョン1. 企業進出や定着のための規制緩和、インフラ整備</p> <p>(3)道路交通網の整備、検討と JR 草津線の利用促進</p> <p>→アクセス道路などの道路交通網の整備、検討と公共交通機関（JR 草津線、路線バス）の通勤者および観光客の利用促進による道路渋滞の緩和などに取り組む。</p> <p>【実施事業】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①交通インフラの整備（幹線道路へのアクセス道路や周辺市町を結ぶ広域交通ネットワークなど） ②路線バスの利便性向上 ③通勤問題の解消（道路渋滞緩和や JR 草津線の利用促進など） ④公共交通機関（JR 草津線、路線バス）利用者増加のためのアンケート調査の実施

(13) 社会資本総合整備計画

概要
<p>計画名称：石部駅周辺地区における鉄道駅へのアクセス向上と周辺施設のバリアフリー化による安全で快適なやすらぎのまちづくり</p> <p>令和2(2020)年2月策定 計画期間 令和2(2020)～6(2024)年度</p>
計画の目標
<p>石部駅自由通路、北側駅前広場、アクセス道路である市道石原線を整備することにより、石部駅の利便性、アクセス性を高め、子どもから高齢者まで、誰もが安全・快適に利用できるやすらぎの拠点づくりを推進する。</p>
整備概要
<p>都市計画道路 石部駅南北線（自由通路整備）、石部駅北線（自転車歩行者道路整備）、石原線（石部駅北側駅前広場整備）の整備、及び石部駅舎の改良等</p>
<p>都市計画道路 石部駅南北線・石原線</p> <p>整備計画名：石部駅周辺地区における鉄道駅へのアクセス向上と周辺施設のバリアフリー化による安全で快適なやすらぎのまちづくり</p> <p>要素事業名：(都)石部駅南北線・石部駅北線・石原線</p> <p>(都)石部駅南北線 自由通路 供用開始：令和7年度4月 (令和5年度末頃から南北駅舎 往来可能)</p> <p>石部駅舎改良 南北石部駅舎 供用開始：令和7年度4月 (令和5年度末頃から待合 室、トイレ等の一部は使用 可能)</p> <p>(都)石原線 自転車歩行者道路整備 供用開始：令和7年度4月</p> <p>(都)石部駅北線 (石部駅北側駅前広場) 北側駅前広場の整備(新設) 供用開始：令和7年度4月</p> <p>滋賀県事業(予定) (仮)竜王石部線 供用時期：未定</p> <p>石部駅舎デザインの表裏について(南側) 石部駅舎デザインの表裏について(北側)</p>

4 地域公共交通の課題



4.1 現況等のまとめ



地域公共交通の課題整理にあたって、「湖南省の地域公共交通を取り巻く現況」と「地域公共交通に求められる方向性」の整理結果を一覧としてまとめました。

表 地域公共交通を取り巻く現況（各種データより）

視点	項目	内容
地域公共交通等	概要	・湖南省の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、めぐるくん、乗用タクシー等により構成
	鉄道	・JR 草津線は市内駅利用者が定期利用者を中心に横ばいから微増傾向にあったところ、コロナ禍等で利用者が減少し減便
	路線バス	・路線バスは市内で2路線があり、湖南野洲線で特に利用者数が多いがコロナ禍で減少
	めぐるくん	・めぐるくんは市内 JR 駅を拠点に運行。利用者数はコロナ禍を除き横ばい
		・めぐるくん収支推移は40%超からコロナ禍で30%台に悪化。行政負担額は増加傾向
	高速バス	・高速バスは名古屋～京都間の路線が菩提寺 PA に停車 ・乗用タクシーは市内に数社が営業所等を配置
その他	・福祉の移動施策としてめぐるくんや乗用タクシー等と連携した制度を設定	
取り巻く環境	人口	・人口は平成17(2005)年の約5.5万人をピークに減少傾向
		・高齢化率は一貫して増加し、今後も高齢者数の増加が推計
		・人口分布は草津線沿線や野洲川北岸の市街地周辺に集積
	土地利用	・将来土地利用構想は草津線沿線や下田地区で商業振興ゾーンが設定
		・土地利用現況は建物用地が草津線沿線や下田、菩提寺地区周辺に分布
		・買物先は甲西駅北側や石部駅南東側、下田地区等で多い
		・市内の従業員は草津線沿線と下田地区で多い
	移動環境	・通勤先は市内のほか甲賀市との流入も多い
		・通学先は市内のほか甲賀市や草津・大津・京都方面への流出も多い
		・交通手段分担は、自動車利用が最多。石部駅や甲西駅周辺では鉄道利用が比較的多い
・道路交通は東西方向での交通量が多く、一部で慢性的な混雑が発生		
・自動車保有台数は増加傾向で、湖南省人口の4人に3人が保有 ・観光客は日帰りを中心に増加傾向にあったがコロナ禍で激減		
行財政	・市財政における歳入の自主財源比率は5割程度で、歳出は民生費が増加傾向	

表 地域公共交通を取り巻く現況：市民等の意見

視点	項目	内容
市民等の声	市民	・ 市政への評価は「公共交通の充実」が満足度、重要度とも最高値
		・ 公共交通への満足度は50歳以上や石部南、菩提寺等で高い傾向
		・ 若い世代の定住・移住促進に重要な事項では「道路や公共交通の整備」が第2位
	JR草津線利用者	・ 市内駅乗降者は、草津～京都間との移動が多い
		・ 甲西駅、三雲駅では、市外居住者の利用も多い
		・ JR草津線利用者は、免許所持者が多く、自家用車等と比較して鉄道移動が選択
		・ JR草津線利用者の市内移動手段は、徒歩や自転車のほか、めぐるくんも一定割合
		・ JR草津線を利用した外出の目的は通勤、通学、業務利用が多い
		・ 駅別には、石部駅乗降者で駅利用頻度が高い傾向
		・ JR草津線の利用理由は「他に移動手段がない」「目的地への速達性」「移動の安全性」の順
		・ 駅待合室に求めるのは「鉄道の遅れや待ち時間の案内」「冷暖房」「お手洗い」の順
		・ JR草津線への重視事項は「運行本数」「運行継続」「駅環境」「駅周辺への活気」の順
	バス利用者	・ バスを利用した外出の目的は64歳以下で通勤や通学、65歳以上で買物や通院等が中心
		・ バスはJR駅での乗降が多く、鉄道に対する二次交通として機能
		・ 運賃支払いは回数券の利用が比較的多いなか、無料乗車券の利用もみられる
		・ 利用者は5割以上が自動車運転免許の取得経験なし
		・ 鉄道・バスの利用頻度は若い世代ほど多い
		・ 乗用タクシーの利用頻度は高齢者ほど多い
		・ バス利用理由は「他に手段がない」が最多
		・ JR草津線、バスへの重視事項は「運行継続」「運行本数」「運賃」「乗り継ぎ」が多い
・ バスへの重視事項は「停留所の安全・快適性」が「駅待合室の安全・快適性」に比して多い		
高校生		・ JR草津線の利用は市外からの通学生が多い
	・ めぐるくんの利用は石部高校で多い	
	・ JR草津線への不満は「運行本数」が多いほか石部高校では「バスとの乗り継ぎ」も多い	
	・ めぐるくんへの不満は「運行本数」が多い	

4 地域公共交通の課題

表 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

視点	項目	内容	出所
地域公共交通	利便性	・ JR 草津線の利便性向上（複線化・交通結節機能強化等）	①②③⑤⑥⑬
		・ コミュニティバスの利便性向上 （バスネットワークの整備、予約型小型乗合車両の導入等）	①②④⑥⑬
		・ 鉄道駅へのアクセス道路整備	④⑤⑦⑬⑭
		・ 新たな交通システムの導入（AI の活用等）	①④⑤
	持続性	・ 地域公共交通の利用促進	①②③④
・ 自動車に過度に依存しない交通体系の形成 （モビリティ・マネジメントによる自動車などの適正利用促進）		①②	
都市	人口	・ 人口は、令和 7(2025)年に 54,498 人を維持	①
	都市構造	・ 同一都市圏を形成する市町との広域的な連携による都市機能分担	①②③④
		・ コンパクトなまちづくりの推進	①②④⑤⑥⑭
	まちづくり	・ 駅周辺のにぎわい形成	①②⑥
	利用障壁	・ 鉄道駅のユニバーサルデザイン化整備	①③⑤⑧⑩⑭
		・ コミュニティバスのノンステップ化	⑧
	観光・交流	・ 地域の観光資源や様々なイベントとの連携	②
		・ 市内 3 駅を中心とした観光アクセス整備および観光ルート整備	①
防災	・ 災害時にも適切に機能する公共交通ネットワークの形成	④	
	・ 鉄道施設の耐震化や総合的な防災対策（帰宅困難者に対する備蓄等）	⑦	
その他	福祉	・ 地域主体による身近な交通手段確保の取組の支援	①⑧⑨
		・ 福祉有償運送事業の拡充	①⑧
		・ 障がい者の移動にかかる費用負担の支援	①⑩
	仕組み	・ 市民・事業者等との連携・協働	①②⑥⑧⑨⑩⑪⑫
		・ 県・周辺自治体等との連携・協働	①②③④⑤⑥⑦
	GX	・ 環境負荷の少ない設備への更新	⑪⑫
・ 自然エネルギー等の導入		①⑫	

※GX：グリーントランスフォーメーション。クリーンエネルギーを主軸とする産業構造への変革

※出典略称

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| ① 第二次湖南省総合計画後期基本計画 | ⑧ 湖南省第四次地域福祉計画 地域福祉活動計画 |
| ② 湖南省都市計画マスタープラン | ⑨ 第 8 期 湖南省高齢者福祉計画・介護保険事業計画 |
| ③ 滋賀交通ビジョン | ⑩ 第 3 次湖南省障がい者計画 |
| ④ 滋賀県都市計画基本方針 | ⑪ 第二次湖南省環境基本計画 |
| ⑤ 大津湖南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 | ⑫ 湖南省 SDGs 未来都市計画 |
| ⑥ 湖南省立地適正化計画 | ⑬ 湖南省産業振興ビジョン |
| ⑦ 湖南省国土強靱化地域計画 | ⑭ 社会資本総合整備計画 |

4.2 湖南省の地域公共交通を取り巻く課題

地域公共交通の課題は、「湖南省の地域公共交通を取り巻く現況」と「地域公共交通に求められる方向性」とのギャップから整理し、5点を抽出しました。

<課題の一覧>

- ・地域公共交通による通勤・通学が可能な環境の維持確保
- ・まちづくりと連動した「駅」等を拠点とする市内移動ネットワークの維持確保
- ・コロナ禍等による利用者減少をうけた利用促進や利用障壁の緩和
- ・同じ都市圏を構成する近隣市町との連携軸の強化
- ・市民や行政、交通事業者、周辺市町等と連携した持続可能な地域公共交通の維持確保

課題	地域公共交通による通勤・通学が可能な環境の維持確保
	<p>湖南省の地域公共交通は、JR 草津線、路線バス、めぐるくんいずれも通勤・通学で多く利用されている特徴があります。また、その移動先は市内に留まらないことから、バスから JR 草津線や野洲駅に乗り継ぐ移動もみられます。</p> <p>人口の維持にむけては、「湖南省に住みながら通勤や通学できる」ことが、年少人口や生産年齢人口の維持に重要です。そのため、JR 草津線や路線バス・コミュニティバスの維持や利便性向上に取り組むことが求められています。</p>

現況：各種データより	市民等の意見	上位・関連計画での位置付け
<ul style="list-style-type: none"> ・湖南省の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、めぐるくん、乗用タクシー等により構成 ・人口は平成 17(2005)年の約 5.5 万人をピークに減少傾向 ・人口分布は草津線沿線や野洲川北岸の市街地周辺に集積 ・市内の従業先は草津線沿線と下田地区が多い ・通勤先は市内のほか甲賀市との流入も多い ・通学先は市内のほか甲賀市や草津・大津・京都方面への流出も多い ・道路交通は東西方向での交通量が多く、一部で慢性的な混雑が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・若い世代の定住・移住促進に重要な事項では「道路や公共交通の整備」が第 2 位 ・JR 草津線を利用した外出の目的は通勤、通学、業務利用が多い ・バスを利用した外出の目的は 64 歳以下で通勤や通学、65 歳以上で買物や通院等が中心 ・JR 草津線、バスへの重視事項は「運行継続」「運行本数」「運賃」「乗り継ぎ」が多い ・JR 草津線の利用は市外からの通学生で多い ・めぐるくん利用は石部高校が多い ・JR 草津線への不満は「運行本数」が多いほか石部高校では「バスとの乗り継ぎ」も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 草津線の利便性向上 ・コミュニティバスの利便性向上 ・人口は、令和 7(2025)年に 54,498 人を維持

4 地域公共交通の課題

課題	まちづくりと連動した「駅」等を拠点とする市内移動ネットワークの維持確保
<p>市内の土地利用は、草津線沿線や下田、菩提寺地域等に建物用地が集積しており、比較的コンパクトな都市構造となっています。こうした地区には、JR 駅から路線バスやめぐるくんが運行するほか、乗用タクシーが常駐する駅もあり、こうした鉄道に対する二次交通が市内ネットワークを担っています。</p> <p>今後もコンパクトなまちづくりを推進するためには、こうした鉄道駅をはじめとする拠点の活性化と、地域公共交通によるネットワーク化の両輪で施策を進める必要があります。</p>	

現況：各種データより	市民等の意見	上位・関連計画での位置付け
<ul style="list-style-type: none"> ・ 湖南市の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、めぐるくん、乗用タクシー等により構成 ・ 乗用タクシーは市内に数社が営業所等を配置 ・ 人口は平成 17(2005)年の約 5.5 万人をピークに減少傾向 ・ 将来土地利用構想は草津線沿線や下田地区で商業振興ゾーンが設定 ・ 土地利用現況は建物用地が草津線沿線や下田、菩提寺地区周辺に分布 ・ 買物先は甲西駅北側や石部駅南東側、下田地区等で多い ・ 従業先は草津線沿線と下田地区で多い ・ 交通手段分担は、自動車利用が最多。石部駅や甲西駅周辺では鉄道利用が比較的多い ・ 観光客は日帰りを中心に増加傾向にあったがコロナ禍で激減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市政への評価は「公共交通の充実」が満足度、重要度とも最高値 ・ 公共交通への満足度は 50 歳以上や石部南、菩提寺等で高い傾向 ・ 若い世代の定住・移住促進に重要な事項では「道路や公共交通の整備」が第 2 位 ・ JR 草津線利用者の市内移動手段は、徒歩や自転車のほか、めぐるくんも一定割合 ・ 駅別には、石部駅乗降者で駅利用頻度が高い傾向 ・ バスは JR 駅での乗降が多く、鉄道に対する二次交通として機能 ・ めぐるくんへの不満は「運行本数」が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスの利便性向上 ・ 鉄道駅へのアクセス道路整備 ・ 人口は、令和 7(2025)年に 54,498 人を維持 ・ コンパクトなまちづくりの推進 ・ 駅周辺のにぎわい形成 ・ 地域の観光資源や様々なイベントとの連携

課題	コロナ禍等による利用者減少をうけた利用促進や利用障壁の緩和
<p>湖南市の地域公共交通利用者数は、コロナ禍前まで横ばいから微増ないし微減傾向にありました。コロナ禍をうけていずれも利用が大きく減少しています。また、少子高齢化に伴う高齢者数の増加により、自家用車利用の増加し続ける湖南市にあっても、「自家用車以外でも移動できる」選択肢を確保することが重要です。</p> <p>このため、物理・心理・費用等各面での地域公共交通利用障壁を緩和するとともに、駅待合室やバス停留所の安全・快適性向上など、利用しやすい、利用しなくなる環境を整えてゆくことが必要です。</p>	

現況：各種データより	市民等の意見	上位・関連計画での位置付け
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 草津線は市内駅利用者が定期利用者を中心に横ばいから微増傾向にあったところ、コロナ禍等で利用者が減少し減便 ・ 路線バスは市内で 2 路線があり、湖南野洲線で特に利用者数が多いがコロナ禍で減少 ・ めぐるくんは市内 JR 駅を拠点に運行。利用者数はコロナ禍を除き横ばい ・ 福祉の移動施策としてめぐるくんや乗用タクシー等と連携した制度を設定 ・ 高齢化率は一貫して増加し、今後も高齢者数の増加が推計 ・ 交通手段分担は、自動車利用が最多。石部駅や甲西駅周辺では鉄道利用が比較的多い ・ 道路交通は東西方向での交通量が多く、一部で慢性的な混雑が発生 ・ 自動車保有台数は増加傾向で、湖南市人口の 4 人に 3 人が保有 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅待合室に求めるのは「鉄道の遅れや待ち時間の案内」「冷暖房」「お手洗い」の順 ・ 利用者は 5 割以上が自動車運転免許の取得経験なし ・ 鉄道・バスの利用頻度は若い世代ほど多い ・ 乗用タクシーの利用頻度は高齢者ほど多い ・ バス利用理由は「他に手段がない」が最多 ・ バスへの重視事項は「停留所の安全・快適性」が「駅待合室の安全・快適性」に比して多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の利用促進 ・ 自動車に過度に依存しない交通体系の形成 ・ 鉄道駅のユニバーサルデザイン化整備 ・ コミュニティバスのノンステップ化 ・ 地域の観光資源や様々なイベントとの連携 ・ 市内 3 駅を中心とした観光アクセス整備および観光ルート整備 ・ 福祉有償運送事業の拡充 ・ 障がい者の移動にかかる費用負担の支援

課題	同じ都市圏を構成する近隣市町との連携軸の強化
<p>湖南省では、通勤・通学をはじめとする移動で、市内移動に加え、甲賀市～京都市の間での移動が多く見られます。その移動手段には、自家用車も多く選択され、市内の一部では渋滞が発生している一方で、鉄道利用者によると、運転免許を持っていてもJR草津線利用を選択する傾向が読み取れます。また路線バスや、めぐるくん一部路線では隣接市町にまたがって運行しているほか、甲賀市からはコミュニティバスの湖南省乗り入れもみられます。</p> <p>今後は、円滑な市町間流動の促進にむけ、自家用車移動からJR草津線移動への転換促進や、それを支えるJR草津線等の利便性向上が必要です。また、ネットワークの再構築にあたっては、近隣市町とあわせた都市圏としての都市機能の分布を踏まえた検討が必要です。</p>	

現況：各種データより	市民等の意見	上位・関連計画での位置付け
<ul style="list-style-type: none"> ・湖南省の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、めぐるくん、乗用タクシー等により構成 ・高速バスは名古屋～京都間の路線が菩提寺PAに停車 ・通勤先は市内のほか甲賀市との流出入も多い ・通学先は市内のほか甲賀市や草津・大津・京都方面への流出も多い ・道路交通は東西方向での交通量が多く、一部で慢性的な混雑が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内駅乗降者は、草津～京都間との移動が多い ・甲西駅、三雲駅では、市外居住者の利用も多い ・JR草津線利用者は、免許所持者が多く、自家用車等と比較して鉄道移動が選択 ・JR草津線を利用した外出の目的は通勤、通学、業務利用が多い ・JR草津線の利用理由は「他に移動手段がない」「目的地への速達性」「移動の安全性」の順 ・JR草津線への重視事項は「運行本数」「運行継続」「駅環境」「駅周辺への活気」の順 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR草津線の利便性向上 ・同一都市圏を形成する市町との広域的な連携による都市機能分担

課題	市民や行政、交通事業者、周辺市町等と連携した持続可能な地域公共交通の維持確保
<p>湖南省の地域公共交通は、自家用車利用の増加やコロナ禍をうけて収支が厳しい状況にあります。さらにめぐるくんでは、無料乗車券制度により一部の人の財政的負担が軽減され、外出促進につながっている一方で、その減収が市の行財政の負担増加につながっている状況にあります。</p> <p>地域公共交通を持続的に運行するためには、利便性向上等とともに、市民、交通事業者、県、周辺市町等との連携・役割分担により、誰もが当事者となって、地域公共交通を支える体制構築が必要です。</p> <p>さらには、地域としての持続可能性確保のため、環境への配慮や防災対策等も必要とされています。</p>	

現況：各種データより	市民等の意見	上位・関連計画での位置付け
<ul style="list-style-type: none"> ・めぐるくん収支推移は40%超からコロナ禍で30%台に悪化。行政負担額は増加傾向 ・自動車保有台数は増加傾向で、湖南省人口の4人に3人が保有 ・市財政における歳入の自主財源比率は5割程度で、歳出は民生費が増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃支払いは回数券の利用が比較的多いなか、無料乗車券の利用もみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システムの導入 ・自動車に過度に依存しない交通体系の形成 ・災害時にも適切に機能する公共交通ネットワークの形成 ・鉄道施設の耐震化や総合的な防災対策（帰宅困難者に対する備蓄等） ・地域主体による身近な交通手段確保の取組の支援 ・市民・事業者等との連携・協働 ・県・周辺自治体等との連携・協働 ・環境負荷の少ない設備への更新 ・自然エネルギー等の導入

5 計画の基本方針と目標

5.1 基本理念

計画の基本理念は、次のように定めました。

《計画の基本理念》

**ずっと安心して暮らせるまちへ
みんな“を”支える地域公共交通をみんな“で”創る**

第二次湖南省総合計画後期基本計画でまちの将来像として定める「ずっとここに暮らしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」の実現にむけ、まちづくりの理念のひとつ「子どもが健やかに育ち、障がい者や老人をはじめ、だれもが安心して暮らせるまちをつくります」を踏まえつつ、地域公共交通を子どもが暮らす未来まで維持・確保するとともに、このまちに暮らしつづけたくなるよう、絶えず改善を図ります。

また、地域公共交通の維持確保改善にあたっては、地域、交通事業者、行政等の関係者みんなで連携・役割分担し、持続可能な体制を構築します。

5.2 計画の基本方針

本計画の基本方針は、第二次湖南省総合計画等で設定された湖南省の未来像や都市構造等を踏まえ、次のとおり設定しました。

課題

地域公共交通による通勤・通学が可能な環境の維持確保	まちづくりと連動した「駅」等を拠点とする市内移動ネットワークの維持確保	コロナ禍等による利用者減少をうけた利用促進や利用障壁の緩和	同じ都市圏を構成する近隣市町との連携軸の強化	市民や行政、交通事業者、周辺市町等と連携した持続可能な地域公共交通の維持確保
---------------------------	-------------------------------------	-------------------------------	------------------------	--

基本方針

都市圏軸としてのJR草津線の活性化	だれもが安心して暮らせるまちを支える地域公共交通のネットワーク構築	まちづくりや他分野との共創による持続的で効果的な地域公共交通の実現	「みんな」で支える共創体制構築
実施施策(イメージ) ・駅を拠点としためぐるくん路線の設定 ・駅周辺整備(石部駅等) ・駅の待合環境改善 ・駅周辺の活性化	実施施策(イメージ) ・路線バスの継続運行 ・めぐるくんの継続運行 ・乗用タクシーの維持確保 ・周辺市町と連携したネットワーク維持	実施施策(イメージ) ・交通結節点の環境改善(駅待合室や主要停留所環境改善) ・移動を増やす運賃施策の検討 ・福祉の移動施策との連携	実施施策(イメージ) ・地域公共交通の利用促進 ・地域公共交通会議の継続開催 ・地域公共交通の担い手確保

5.3 地域公共交通の将来ネットワーク



地域公共交通ネットワークの将来イメージは、次のとおりとします。

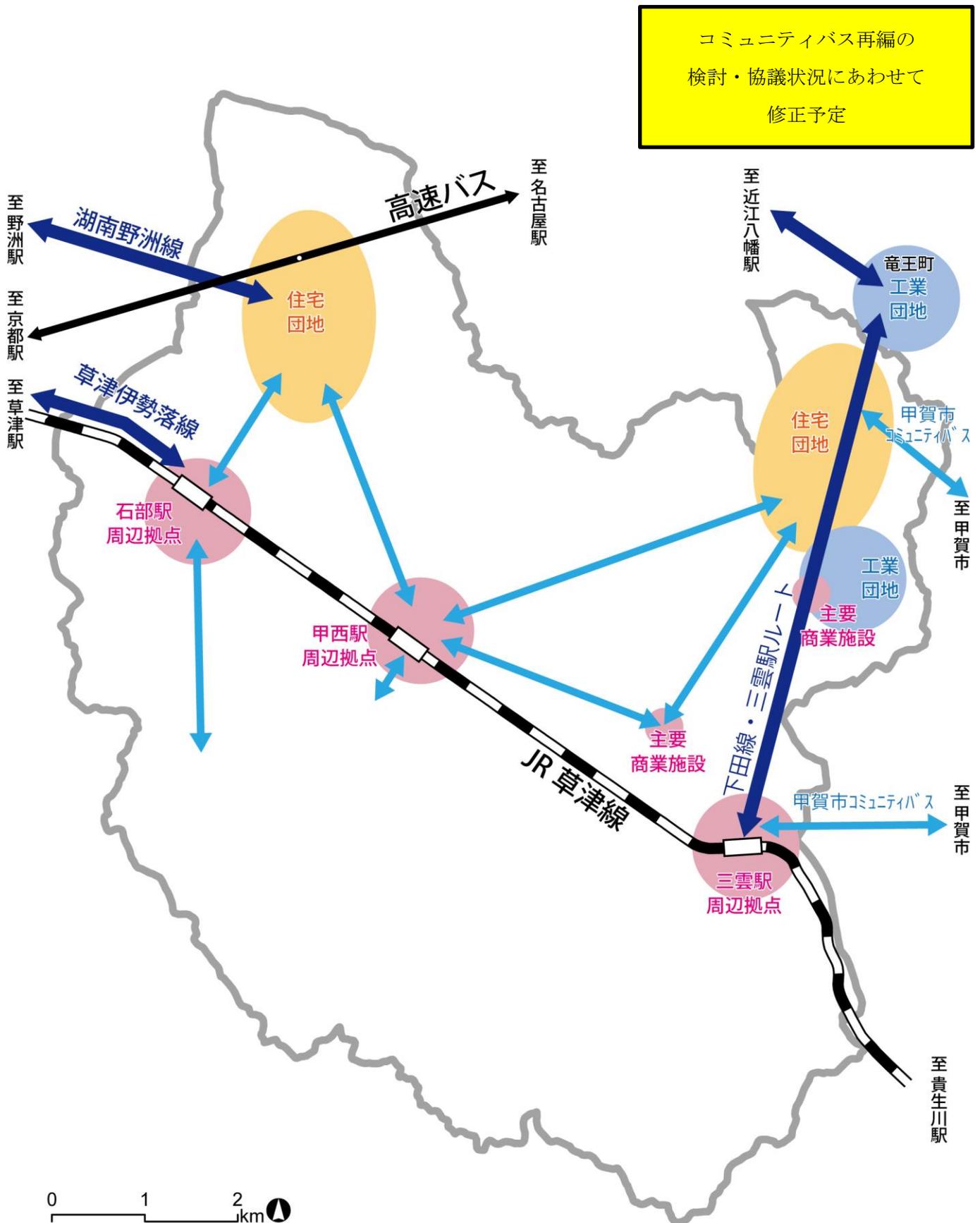


図 将来の地域公共交通ネットワーク

5 計画の基本方針と目標

(2) モード・路線ごとの役割分担

地域公共交通の将来ネットワークは、次の階層構造とします。なお、ネットワークの前提となる都市構造は、湖南省都市計画マスタープランで位置付けられた6つの拠点を本計画でも踏襲します。

表 地域公共交通の階層構造

機能	考え方	モード	該当する路線等
都市圏軸	甲賀市～湖南省～京都市等を連絡する湖南省周辺地域の唯一にして第一の「幹」の交通。 通勤・通学を中心に、東西方向の広域的な大量の移動を担う。	鉄道	・JR草津線
補助的都市圏軸	都市圏軸を補助するように広域的な移動を担う「幹」の交通。	高速バス	・名神ハイウェイバス京都線
幹線	駅を拠点に、広域的な移動を支える「太い枝」の交通。 JRからの二次交通としての役割とともに、通勤・通学を中心とした中量の移動を担う。 (地域間幹線系統確保維持費国庫補助金活用を想定)	路線バス	・滋賀バス 湖南野洲線 草津伊勢落線
		めぐるくん	・下田線・三雲駅ルート
支線	都市圏軸や幹線に対する二次交通として、様々な生活シーンを支える「細い枝」の交通。 通勤・通学に加え、買物や通院等の中量～少量の移動をきめ細やかに担う。 (地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金活用を想定)	めぐるくん	・幹線以外の路線
		甲賀市 コミュニ ティバス	・八田線 ・三雲駅・市役所線 ・広野台線 ・柏木巡回線
面的カバー	「幹」「枝」ではカバーできない、時間的・空間的にニーズの小さな移動を支える「葉」の交通。 来街者の業務利用から、高齢者等の生活移動まで、少量の移動をきめ細やかに担う。	乗用タクシー	数社
補完交通	地域公共交通ではないが、連携・役割分担のもとで対象者を限定して移動を補完する交通。	福祉交通	・福祉有償運送 等

表 拠点等の考え方

機能	考え方	該当する路線等
主要拠点	JR草津駅周辺を設定	石部駅、甲西駅、三雲駅周辺
住宅団地	まとまった住宅系市街地を設定	下田、菩提寺周辺
工業団地	大規模な工場等の開発された地域を設定	下田周辺、竜王町
その他	生活における主要な目的地を設定	イオンタウン湖南、平和堂甲西店周辺

5.4 計画の目標

JR草津線や路線バス、コミュニティバス等について「利用者数」「収支」「行財政負担」等の視点から今後検討

※第二次湖南省総合計画後期基本計画と整合を図る

目標指標名	基準値(令和元年度)	目標値(令和7年度)
コミュニティバス乗客数	313,239人	315,522人



6 目標を達成するための施策メニュー

本計画では、基本理念の達成に向けて課題を解決するために設定した3つの基本方針に基づき、前章で設定した目標の達成に向け、以下の通り施策メニューを定め計画期間内に事業を推進していきます。

表 施策メニュー 一覧

※今後検討

6 目標を達成するための施策メニュー

基本方針

1.00

施策メニュー

①00

事業内容（例）

継続：継続事業

新規：新規事業

○

※とりまとめイメージ

実施主体

湖南省	県	国	交通事業者	地域住民	その他
○	○	○	○		

スケジュール（年度）

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

7 計画の推進に向けた取り組み



7.1 進捗管理の考え方



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

7.2 計画の推進体制



本計画の推進にむけては、本計画策定後も継続して「湖南省地域公共交通会議」を開催します。この会議では、計画の評価、検証を行うとともに、地域、交通事業者、行政等の関係者間での意見交換を行い、必要に応じて計画を見直します。



湖南省地域公共交通計画

発行年月：令和5(2023)年 月

編集・発行：湖南省 湖南省地域公共交通会議

事務局：湖南省 都市建設部 都市政策課 公共交通係

〒520-3288 滋賀県湖南省中央一丁目1番地
