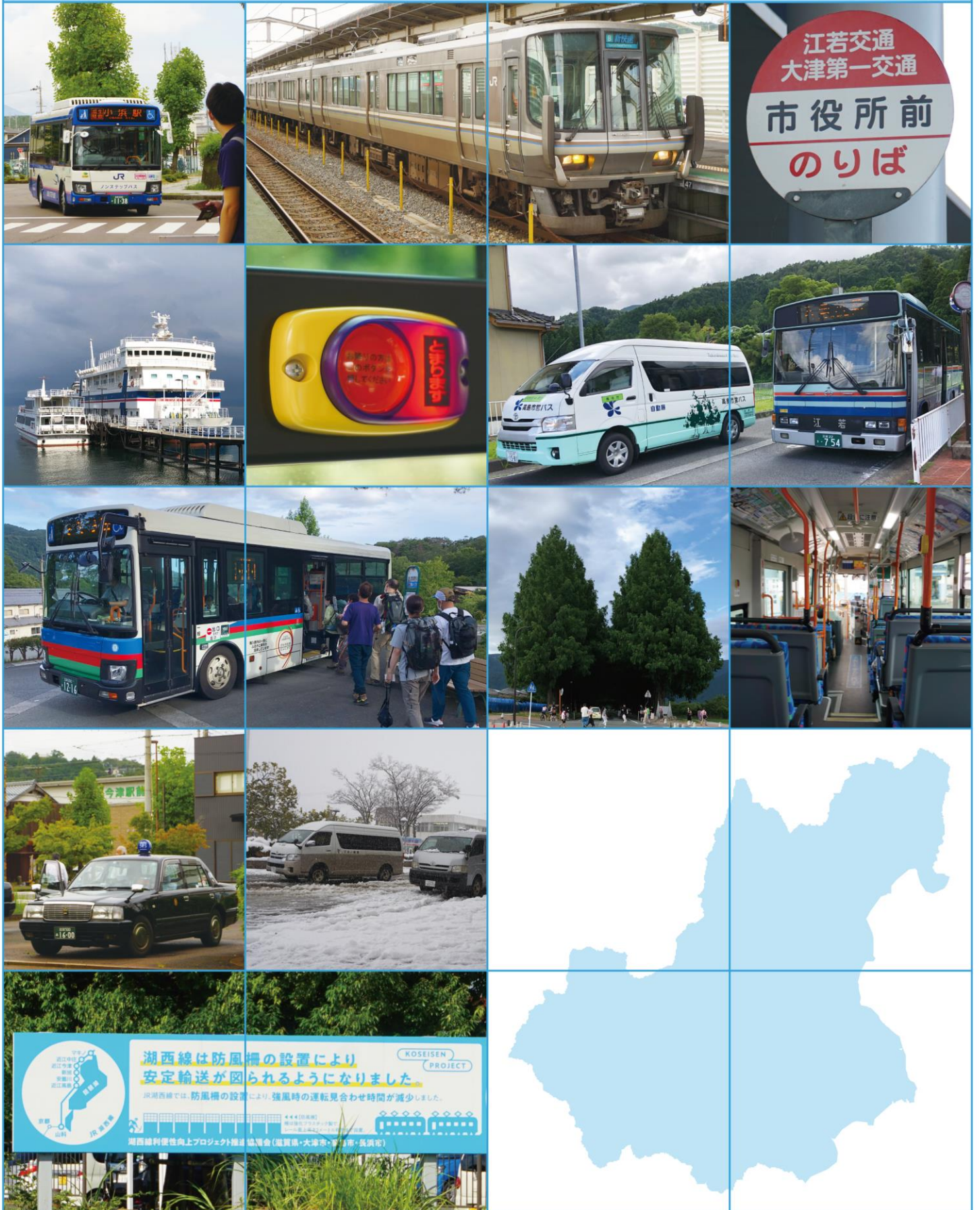


高島市地域公共交通計画

～地域公共交通をわたしたちで守り育て、
人がいきかう高島市を未来へつなぐ～

令和4年12月 高島市 高島市地域公共交通会議



湖西線は防風柵の設置により
安定輸送が図られるようになりました。

湖西線では、防風柵の設置により、強風時の運転見合わせ時間が減少しました。

湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会(滋賀県・大津市・栗東市・長浜市)

【 目 次 】

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 計画の位置付けと概要.....	1
2. 地域公共交通及びこれを取り巻く環境.....	2
2.1 地域公共交通及びこれを取りまく環境 まとめ.....	2
2.2 地域公共交通の現状.....	3
2.2.1 地域公共交通ネットワークの供給状況.....	3
2.2.2 地域公共交通の利用状況.....	7
2.2.3 地域公共交通の収支状況（バス、乗合タクシー）.....	10
2.3 地域公共交通を取り巻く環境.....	11
2.3.1 人口.....	11
2.3.2 施設分布.....	12
2.3.3 人の動き（移動先や移動手段）.....	14
2.3.4 道路環境.....	16
2.3.5 市財政状況.....	17
3. 地域公共交通に対する市民その他の考え.....	18
3.1 地域公共交通に対する市民その他の考え まとめ.....	18
3.2 市民アンケート.....	19
3.2.1 交通手段の利用頻度.....	19
3.2.2 認知度.....	20
3.2.3 代替性.....	21
3.2.4 今後の地域公共交通のあり方.....	22
3.2.5 鉄道やバスをもっと利用するための要件.....	24
3.2.6 コロナ禍の影響.....	25
3.3 利用者等アンケート.....	26
3.3.1 地域公共交通の利用状況.....	26
3.3.2 今後の地域公共交通のあり方.....	27
4. 地域公共交通に求められる方向性.....	28
4.1 考え方.....	28
4.2 地域公共交通に求められる方向性.....	29
5. 地域公共交通に求められる姿.....	30
5.1 課題の抽出.....	30
5.2 基本理念と基本方針.....	32
5.3 将来ネットワーク.....	33
5.3.1 地域公共交通等モード別の役割分担.....	33
5.3.2 地域公共交通の将来ネットワーク.....	34
5.4 数値目標.....	37
6. 施策メニュー.....	38
7. 進捗管理.....	58
7.1 PDCA サイクルに基づく進捗管理の考え方.....	58
7.2 計画の推進体制.....	58

資料 1. 地域公共交通計画とは.....	63
資料 2. 地域公共交通及びこれを取り巻く環境.....	64
2.1 地域公共交通の現状.....	64
2.1.1 地域公共交通ネットワークの供給状況.....	64
2.1.2 地域公共交通の利用状況.....	74
2.1.3 地域公共交通の収支状況（バス、乗合タクシー）.....	85
2.2 地域公共交通を取り巻く環境.....	88
2.2.1 人口.....	88
2.2.2 土地利用・施設分布.....	89
2.2.3 人の動き（移動先や移動手段）.....	93
2.2.4 道路環境.....	98
2.2.5 市財政状況.....	100
資料 3. 地域公共交通に対する市民その他の考え.....	101
3.1 市民アンケート.....	101
3.1.1 実施概要.....	101
3.1.2 実施結果 ①回答者属性.....	102
3.1.3 実施結果 ②ふだんのおでかけ.....	103
3.1.4 実施結果 ③地域公共交通.....	111
3.1.5 実施結果 ④今後の地域公共交通のあり方.....	114
3.2 利用者等アンケート.....	119
3.2.1 実施概要.....	119
3.2.2 実施結果 ①回答者属性.....	120
3.2.3 実施結果 ②地域公共交通の利用実態.....	121
3.2.4 実施結果 ③今後の地域公共交通のあり方.....	124
3.3 地域公共交通及びこれを取り巻く環境 まとめ.....	125
資料 4. 地域公共交通に求められる方向性.....	126
4.1 考え方.....	126
4.2 地域公共交通に求められる方向性.....	127
4.3 上位・関連計画等の内容.....	128
4.3.1 上位計画.....	128
4.3.2 関連計画等.....	130

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

(1) 背景

高島市では、JR 湖西線をはじめ、路線バス、コミュニティバス、市営バスや乗合タクシー、一般タクシー、航路といった地域公共交通が市の全域をカバーしており、市内や近隣市町、あるいは京阪神圏や北陸方面等との交流を支えるとともに、特に自家用車での移動が難しい子どもや高齢者等にとって日常生活に欠かせないものとなっています。

一方で地域公共交通の利用状況を見ると、自家用車利用の増加や、市内の人口減少等に伴い縮小傾向にある路線が多くみられます。加えて、供給側では、経営状況の悪化や乗務員等の担い手不足の深刻化、車両の老朽化等が生じており、厳しい環境にあります。こうした状況を理由として、近年でも、民間の地域公共交通サービスは、縮小傾向にあります。

また、令和2(2020)年1月頃からの新型コロナウイルス感染症拡大（以降「コロナ禍」と表記）をうけた外出自粛やテレワーク等の普及による人の移動の減少と、その一方で「密回避」を目的とした地域公共交通の減便の影響により、地域公共交通の経営環境はますます危機的な状況にあります。

こうした地域公共交通を取り巻く昨今の状況を踏まえ、政府では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号 以降「地域公共交通活性化再生法」と表記）」を令和2(2020)年11月に改正施行し、地域公共交通の維持確保改善に向けた取組みを推進しているところです。

(2) 目的

本市の第2次総合計画（平成29(2017)年策定）で本市の将来目標像として掲げる“[水と緑 人のいきかう高島市](#)”の実現を人の移動の観点から支えるため、地域公共交通を取り巻く背景を踏まえ、地域・交通事業者・行政の連携と役割分担のもとで、まちづくりと協調しつつ、多様な移動モードの組合せにより、自家用車以外でも移動できる環境の持続的な維持・確保にむけた「[地域公共交通のマスタープラン](#)」として、本計画を策定します。

なお、本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に位置付けます。

1.2 計画の位置付けと概要

(1) 計画の位置づけ

本計画は、高島市の総合計画に即するとともに、都市計画マスタープランと相互に連携します。また、各種の広域計画を踏まえるとともに、高島市の各種計画との整合を図ります。

(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 高島市全域

ただし、高島市内外を連絡する地域公共交通路線を含む
(JR 湖西線、西日本ジェイアールバス若江線 等)

計画の期間 令和4(2022)年度から令和9(2027)年度

2. 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

2.1 地域公共交通及びこれをとりまく環境 まとめ

高島市における地域公共交通及びこれをとりまく環境は、次のとおりです。

内容は、次頁以降に整理します。

表 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

視点	項目	内容
地域公共交通の現状	供給	・ 複数種類の地域公共交通が市内をカバー
		・ コロナ禍等による利用者数減少をうけ、鉄道は大幅減便となるほか、タクシー事業者1社が撤退。バス、乗合タクシーは、近年10年程度走行キロを維持
		・ 地域公共交通以外の資源が運行 (ボランティア輸送、スクールバス、民間施設送迎、レンタカー・カーシェア)
	利用	・ 鉄道は、近江今津駅、安曇川駅の利用者数が多いが減少傾向
		・ 路線バス、コミュニティバス、市営バス、乗合タクシーの利用者数は近年横ばい傾向
		・ バス利用者は、「早朝に外出し、午前中～午後に帰宅する」生活スタイルが多い
		・ バスは、観光利用の多い路線を除き平日に比して休日の利用者が少ない路線が多い
		・ バスは利用者が1.00人/日を下回る停留所も多い
		・ JR湖西線、若江線は市境を超えた利用も多い
		・ コロナ禍をうけ地域公共交通の利用者が減少
収支	・ バス、乗合タクシーの運行に高島市は約2.6億円/年を負担	
	・ 市内バス・乗合タクシー全路線が赤字で、特に路線バスで経常損失が大きい	
取り巻く環境	人口	・ 総人口は減少に転じており、高齢者人口も令和7(2025)年頃から減少に転じる推計
	施設分布	・ 事業所、商業施設とも近江今津駅、新旭駅、安曇川駅周辺に集積
	人の動き	・ いずれの手段でも市内の動きが多いが、鉄道は大津市、京都市方面、自動車は大津市の移動が多く、鉄道がより広域的な動きを支える
		・ 市内の移動手段は自動車が最も多く、鉄道・バスは7.8%に留まる
		・ 観光客は4～5月、7～8月頃が多く、スポーツ施設・キャンプ場、公園等の利用が多い
	道路環境	・ 自動車は0.80台/人、1.81台/世帯と広く普及
・ 道路ネットワークは国道を中心に改良が進展		
行財政	・ 地域公共交通にかかる歳出は全歳出の0.76% (約2.7億円/年)	

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 地域公共交通ネットワークの供給状況

- ・複数種類の地域公共交通が市内をカバー

高島市の地域公共交通は、JR 湖西線を主たる軸とし、鉄道に接続して路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（定時制、予約制）、一般タクシーが運行しています。また、路線バスに接続して市営バスが運行しています。加えて、観光を支える交通として航路が運行しています。

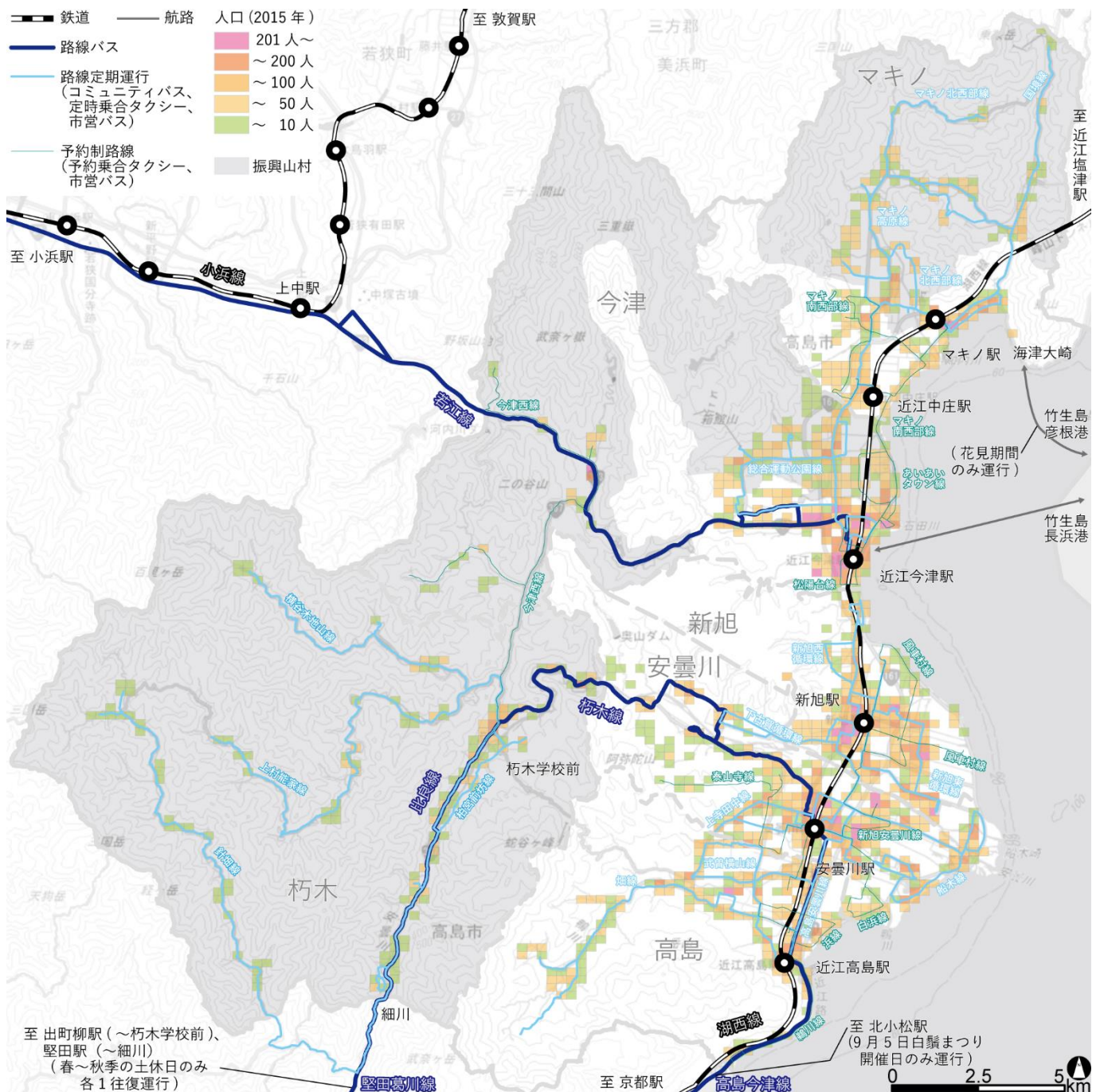


図 本市の地域公共交通ネットワーク

表 本市の地域公共交通一覧

モード	運営事業者	路線	写真
鉄道	JR 西日本	湖西線	
路線バス	江若交通	朽木線	
	西日本ジェイ アールバス (以後、西日本 JR バスと表記)	若江線	
	京都バス	比良線	(土休日運行 冬季運休)
	江若交通	高島今津線	(白鬚祭りの9月5日のみ運行)
コミュニティバス	高島市	江若交通運行 11 路線	
		湖国バス運行 3 路線	
市営バス(自家用有償旅客運送)	高島市	5 路線	
乗合タクシー (定時制、予約制)	高島市	大津第一交通運行 10 路線	
一般タクシー	大津第一交通	-	
航路	琵琶湖汽船	今津航路、 びわ湖横断航路	
	オーミマリン	竹生島・海津航路	(お花見船運行期間のみ)

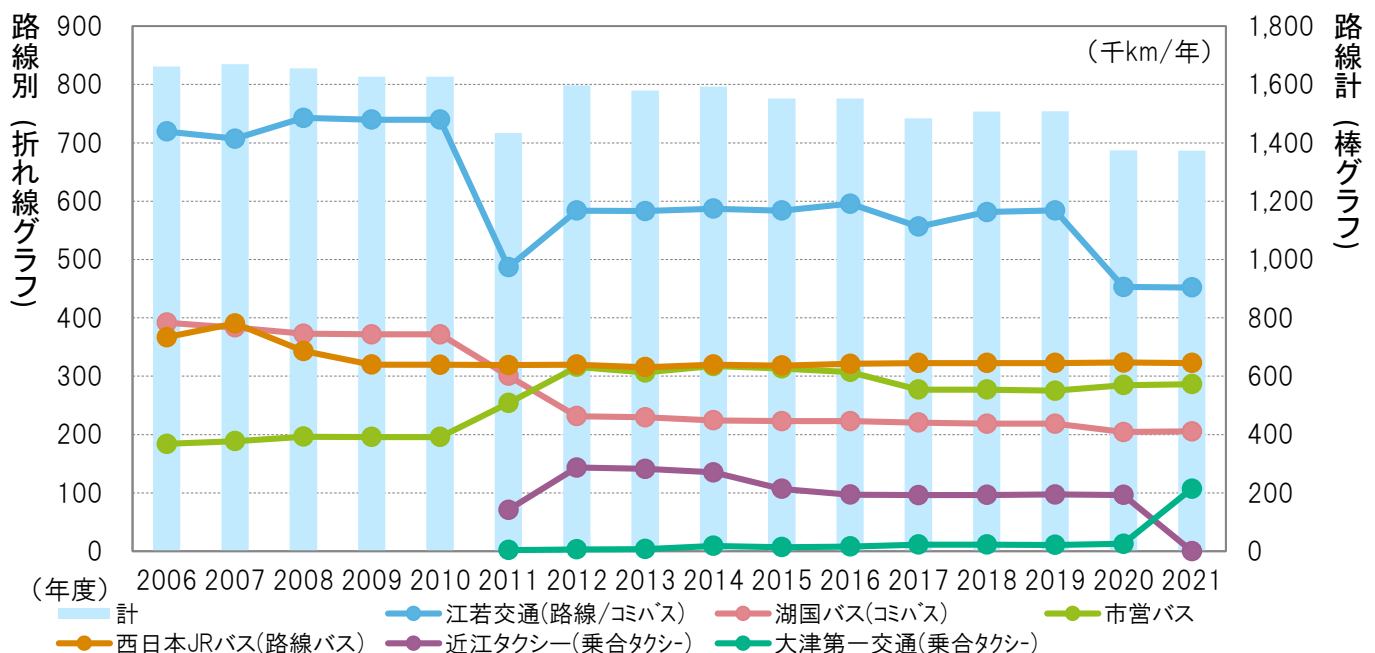
- ・コロナ禍等による利用者数減少をうけ、鉄道は大幅減便となるほか、タクシー事業者1社が撤退
- ・バス、乗合タクシーは、近年10年程度走行キロを維持

○鉄道

令和4(2022)年3月12日のダイヤ改正では、コロナ禍をうけた利用状況の変化等を要因として、京都～近江今津駅間を運行する各駅停車のうち10～15時台の5往復/日が京都～近江舞子駅間での運行に短縮され、高島市内では日中の普通電車が2往復/時から1往復/時へ減便となりました。

○バス、乗合タクシー

バスと乗合タクシーの走行キロ(年間に営業で走行した距離)は、乗合タクシーの運行を開始した平成23(2011)年度に減少したのち、近年は1,400千km/年前後で推移しています。



資料：高島市統計書(各年前年10月～当年9月末日)、令和3(2021)年度のみ市資料

※江若交通は路線バス、コミュニティバスを合算

※京都バス比良線を除く

図 バス・乗合タクシーの走行キロ数 推移

○一般タクシー

高島市は、単独で「湖西交通圏」として営業区域が設定されており、従来から2事業者が運行していました。しかしながら、令和3(2021)年3月31日をもって近江タクシー(株)今津営業所が廃止されたため、現在は大津第一交通(株)高島営業所のみが、高島市内のタクシー移動を支えています。

- ・地域公共交通以外の資源が運行
(ボランティア輸送、スクールバス、民間施設送迎、レンタカー・カーシェア)

○ボランティア輸送

地域公共交通以外にも、共助や福祉の視点から、地域の方が移動支援を行っています。



写真 朽木でのボランティア輸送

○小中学校の通学

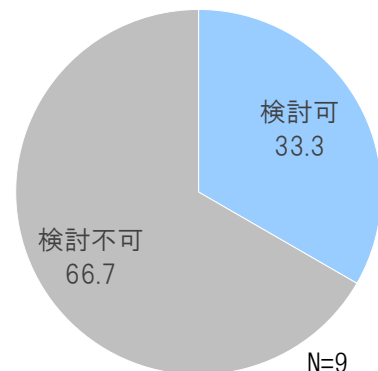
高島市には、市立小学校 13 校、市立中学校 6 校のうち、小学校 9 校、中学校全校で通学のためにバスやタクシーを利用しています。令和 3(2021)年度においては、地域公共交通による通学者数が約 170 人、借上バス・タクシーでの通学者が約 240 人となっています。



写真 スクールバス

○民間施設等の送迎サービス

高島市内では、医療・福祉施設、宿泊施設、自動車教習所等で、施設利用者や従業員向けの送迎サービスが行われています。これらの送迎サービスの中には、施設利用者等だけでなく、地域住民の移動手段としてもあわせて活用する検討に対して前向きな施設もみられることがわかりました（令和 3(2021)年度滋賀県調査結果）。



資料：滋賀県輸送資源調査（令和 3(2021)年）
図 地域住民の移動手段としての活用可能性（補助等がある場合）

○レンタカー・カーシェア

鉄道駅からの移動手段確保の観点から、マキノ駅、近江高島駅でレンタカー・カーシェアが始まりました。

※マキノ駅：高島市と JR 西日本との「地方創生に関する連携協定（令和 3(2021)年 6 月 15 日締結）」に基づき令和 3(2021)年 11 月 1 日より開始。

※近江高島駅：高島市の「高島リビング・シフト構想（令和 4(2022)年 2 月策定）」に基づき令和 4(2022)年 4 月 13 日より開始。

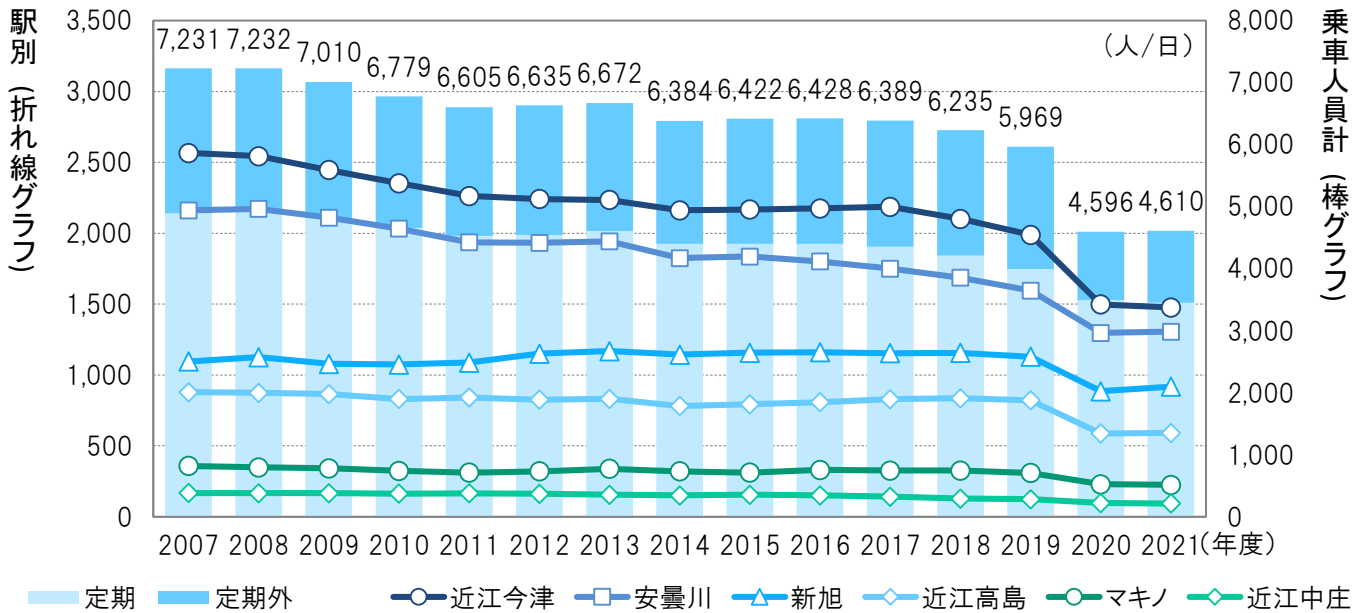


写真 レンタカー・カーシェア
(上：マキノ駅 下：近江高島駅)

2.2.2 地域公共交通の利用状況

- ・鉄道は、近江今津駅、安曇川駅の利用者数が多いが減少傾向

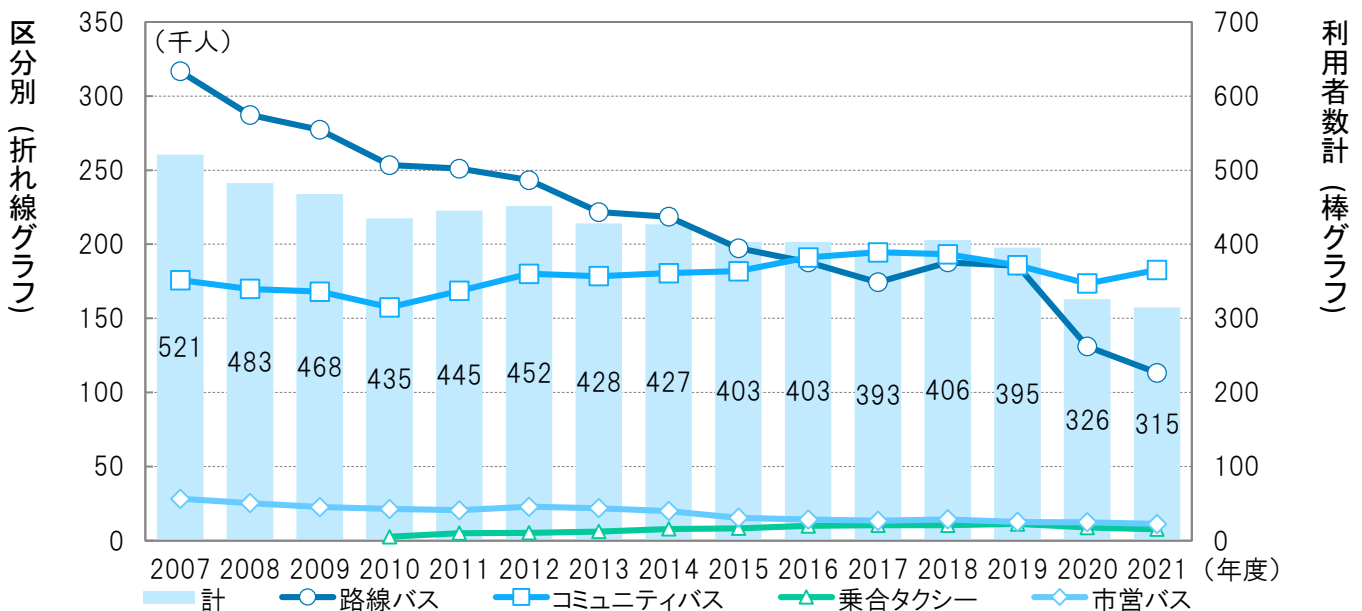
駅別にみると、特急停車駅である近江今津駅の利用が最も多く、次いで安曇川駅となっています。一方で、この2駅の利用者は近年減少傾向にあります。



資料：滋賀県統計書（各年度）、令和3(2021)年度のみ市資料
 図 鉄道駅の乗車人員 推移

- ・路線バス、コミュニティバス、市営バス、乗合タクシーの利用者数は近年横ばい傾向
- ・コロナ禍をうけ地域公共交通の利用者が減少

バス、乗合タクシーの利用者は、平成26(2014)年度頃まで減少傾向が続いていましたが、近年は400千人/年程度で推移しています。令和2(2020)年度は、コロナ禍をうけて利用者数が大きく減少しています。



資料：平成22(2010)年までは高島市統計書（各年10月～翌年9月末）、平成23(2011)年以降は市資料（各年4月～翌年3月末）
 図 バス・乗合タクシーの年間利用者数

- ・バス利用者は、「早朝に外出し、午前中～午後に帰宅する」生活スタイルが多い
- ・バスは、観光利用の多い路線を除き平日に比して休日の利用者が少ない路線が多い

時間帯別利用者数は9時以前と12～17時での利用者が多くみられます。多くの路線では「早朝に外出し、午前中～午後に帰宅する」生活スタイルが読み取れます。

また、朽木線をはじめ、平日に比して休日の利用者が少ない路線が多くなっています。この一因には、バスを利用した通学が休日には見られないことがあります。

表 時間帯別 路線別 利用者数

種別	路線	方面	乗車人数(平日1日あたり)					乗車人数(休日1日あたり)				
			時間帯					時間帯				
			早朝 ～9時	午前 ～12時	午後 ～17時	夕方 17時～	計	早朝 ～9時	午前 ～12時	午後 ～17時	夕方 17時～	計
路線バス	朽木線	上り	63.6	13.6	37.2	1.2	115.6	15.0	8.0	15.0	2.0	40.0
		下り	38.4	14.0	50.8	14.4	117.6	5.0	13.0	18.0	3.0	39.0
	若江線	上り	35.0	26.0	57.0	18.0	136.0	*	*	*	*	*
		下り	63.0	39.0	41.0	9.0	152.0	*	*	*	*	*
	比良線	上り	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*
		下り	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*
コミュニティバス	国境線	上り	3.2	7.6	1.2	1.2	13.2	0.0	2.0	0.0	0.0	2.0
		下り	2.8	2.4	2.4	2.8	10.4	5.0	1.0	7.0	0.0	13.0
	マキノ高原線	逆時計回り	22.4	5.6	5.6	0.4	34.0	8.0	11.0	18.0	0.0	37.0
		時計回り	0.0	12.4	30.8	4.0	47.2	0.0	17.0	28.0	0.0	45.0
	総合運動公園線	北回り	4.0	4.4	24.4	6.4	39.2	4.0	12.0	55.0	0.0	71.0
		南回り	3.6	19.6	5.6	0.0	28.8	0.0	33.0	11.0	0.0	44.0
	新旭西循環線		54.8	2.0	49.6	0.4	106.8	1.0	0.0	3.0	2.0	6.0
	新旭東循環線		16.8	10.0	12.8	3.6	43.2	3.0	11.0	5.0	1.0	20.0
	新旭南循環線		0.0	6.0	7.6	0.0	13.6	0.0	10.0	3.0	0.0	13.0
	下古賀循環線		0.0	0.8	0.0	0.0	0.8	0.0	4.0	0.0	0.0	4.0
	森線		12.0	0.0	0.0	13.6	25.6	-	-	-	-	-
	安曇川中央循環線		0.0	1.6	2.4	0.0	4.0	0.0	1.0	1.0	0.0	2.0
	船木線		39.2	12.4	19.2	4.0	74.8	4.0	24.0	17.0	3.0	48.0
	上寺・田中線		1.6	1.6	2.8	0.0	6.0	0.0	1.0	1.0	0.0	2.0
	武曾・横山線		1.2	8.4	2.0	0.0	11.6	1.0	6.0	0.0	0.0	7.0
	畑線	上り	23.6	9.6	3.6	1.2	38.0	0.0	6.0	7.0	1.0	14.0
下り		0.4	2.0	38.4	4.0	44.8	3.0	9.0	7.0	4.0	23.0	
高島安曇川線		8.0	18.0	14.8	0.0	40.8	2.0	12.0	12.0	0.0	26.0	
乗合タクシー	マキノ北西部線		2.1	1.8	1.6	0.2	5.6	0.5	0.2	0.9	0.0	1.6
	マキノ南西部線		0.6	3.3	1.6	0.0	5.4	0.2	1.4	0.9	0.1	2.5
	あいあいタウン線		0.1	0.4	0.4	0.3	1.2	0.1	0.3	0.5	0.1	1.0
	松陽台線		0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
	風車村線		0.4	1.6	1.0	0.3	3.2	0.2	2.1	0.5	0.2	2.9
	新旭・安曇川線		0.0	2.3	1.5	0.0	3.8	0.0	1.3	0.7	0.0	2.0
	泰山寺線		0.4	0.6	1.3	0.0	2.3	0.0	0.2	1.7	0.0	1.9
	白浜線		0.6	0.4	0.7	0.3	2.0	0.7	0.5	0.5	0.6	2.4
	浜線		0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	鵜川線		0.0	0.4	1.2	0.2	1.7	0.4	0.1	1.6	0.3	2.4
市営バス	針畑線	上り	1.2	0.0	10.8	1.2	13.2	3.0	0.0	3.0	0.0	6.0
		下り	7.6	4.0	2.4	0.0	14.0	1.0	2.0	3.0	0.0	6.0
	柏宮前坊線	上り	0.0	0.0	16.6	0.0	16.6	0.0	0.0	2.0	0.0	2.0
		下り	15.2	0.4	1.0	0.0	16.6	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	上村能家線	上り	0.0	1.2	1.6	0.0	2.8	0.0	0.0	4.0	0.0	4.0
		下り	4.8	0.4	0.0	0.0	5.2	1.0	1.0	0.0	0.0	2.0
	横谷木地山線	上り	0.0	0.4	6.8	0.4	7.6	0.0	2.0	1.0	0.0	3.0
		下り	8.0	0.4	0.8	0.0	9.2	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0
今津西線		0.4	0.0	0.0	0.0	0.4	-	-	-	-	-	
計			434.9	234.6	458.3	87.0	1214.8	64.1	192.1	228.4	17.3	501.8

※ “-” は運行なし、“*” はデータなし

※時間帯は便の発時刻で分類

- ・バスは利用者が 1.00 人/日を下回る停留所も多い

停留所別に利用者数をみると、鉄道駅や朽木学校前等の乗継停留所、また高島市民病院等の主要施設での乗降者数が多くなっています。一方で、利用者が 1.00 人/日を下回る停留所も多くみられます。

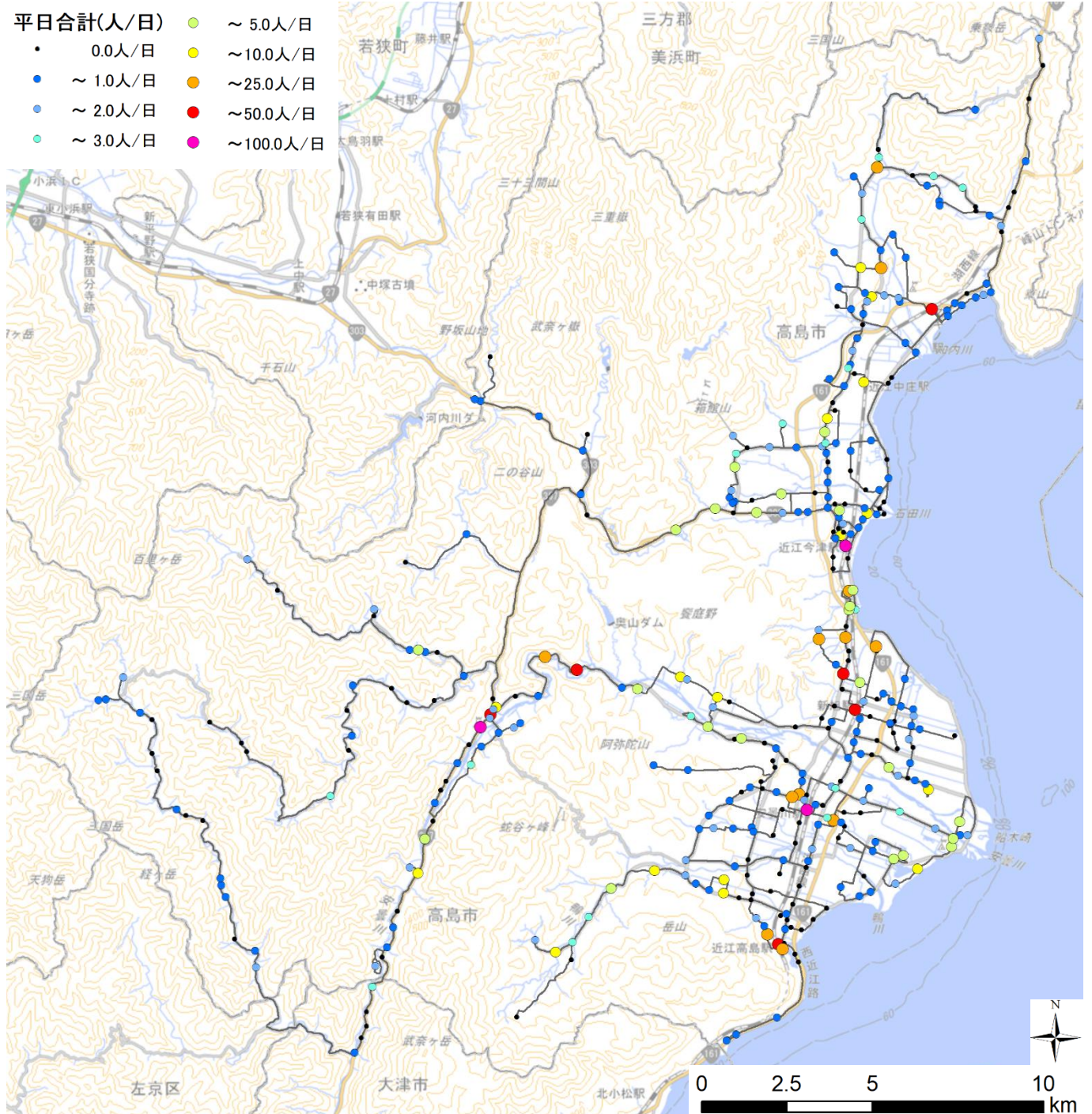
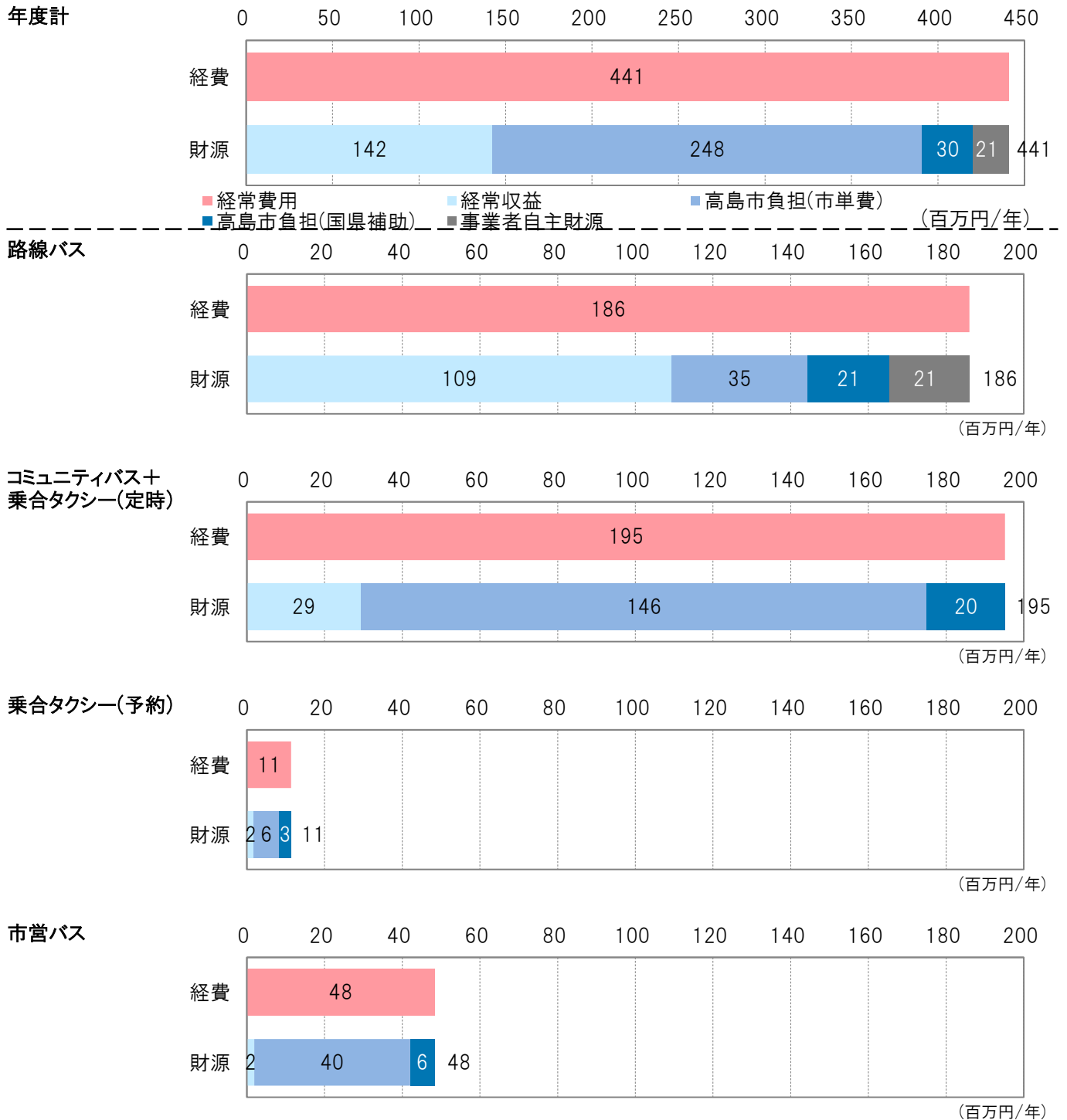


図 停留所別 1日あたり乗降者数（平日）

2.2.3 地域公共交通の収支状況(バス、乗合タクシー)

- ・バス、乗合タクシーの運行に高島市は約2.6億円/年を負担(路線バスへの国県補助を除く)
- ・市内バス・乗合タクシー全路線が赤字で、特に路線バスで経常損失が大きい

■ 経常費用は約441百万円/年で、これを□ 経常収益、高島市負担(■ 市単費、■ 国県補助)、■ 事業者自主財源で運営しています。収支率は約32.2%(≒経常収益約142百万円/年÷経常費用約441百万円/年)です。運行区分別に■ 経常費用をみると、コミュニティバス・乗合タクシー(定時)が最も多く、次いで路線バス、市営バス、乗合タクシー(予約)となっています。



※路線バスは令和2(2020)年10月～令和3(2021)年9月末、その他は令和3(2021)年度 資料：高島市
 ※1円単位で集計のうえ、100万円単位で図示しているため、「運行区分別内訳」の和が「年度計」に一致しない場合がある
 ※路線バスへの国県補助は、高島市を経由せず直接バス事業者へ補助

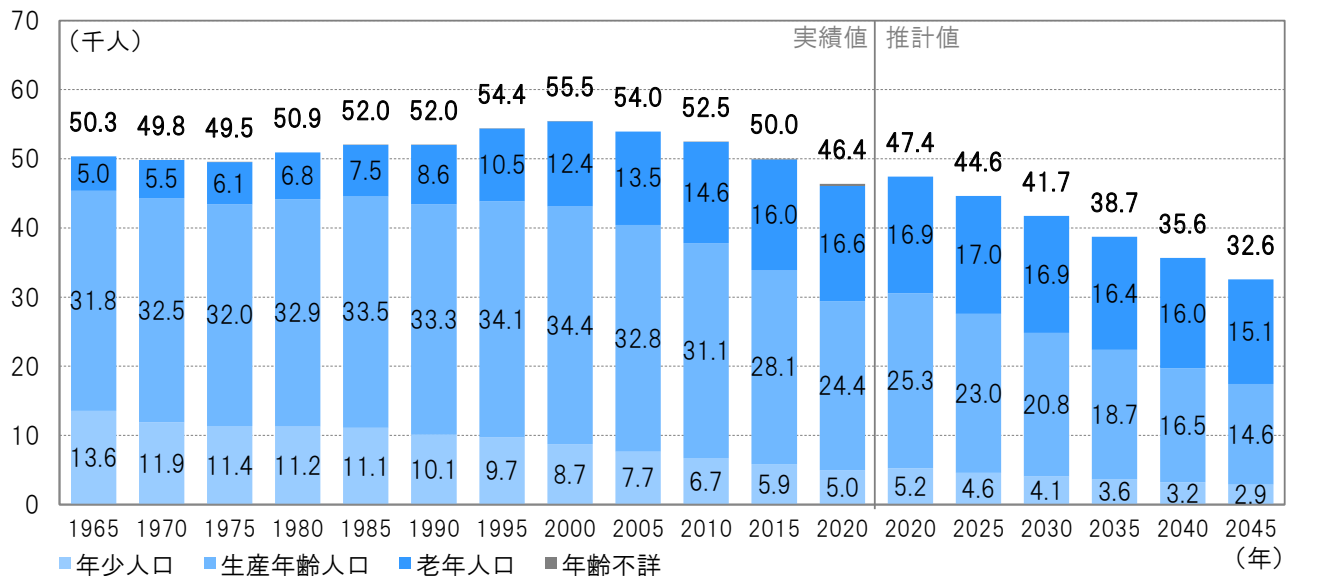
図 年間経費・財源(令和3(2021)年度 運行区分別)

2.3 地域公共交通を取り巻く環境

2.3.1 人口

- ・総人口は減少に転じており、高齢者人口も令和7(2025)年頃から減少に転じる推計

高島市の人口は、平成12(2000)年をピークに減少に転じています。老年人口は増加傾向ですが、令和7(2025)年頃をピークに減少に転じる予測です。また、令和2(2020)年の人口は、平成30(2018)年時点での推計を実績が約1千人下回っており、推計以上の速度で人口減少が進んでいます。



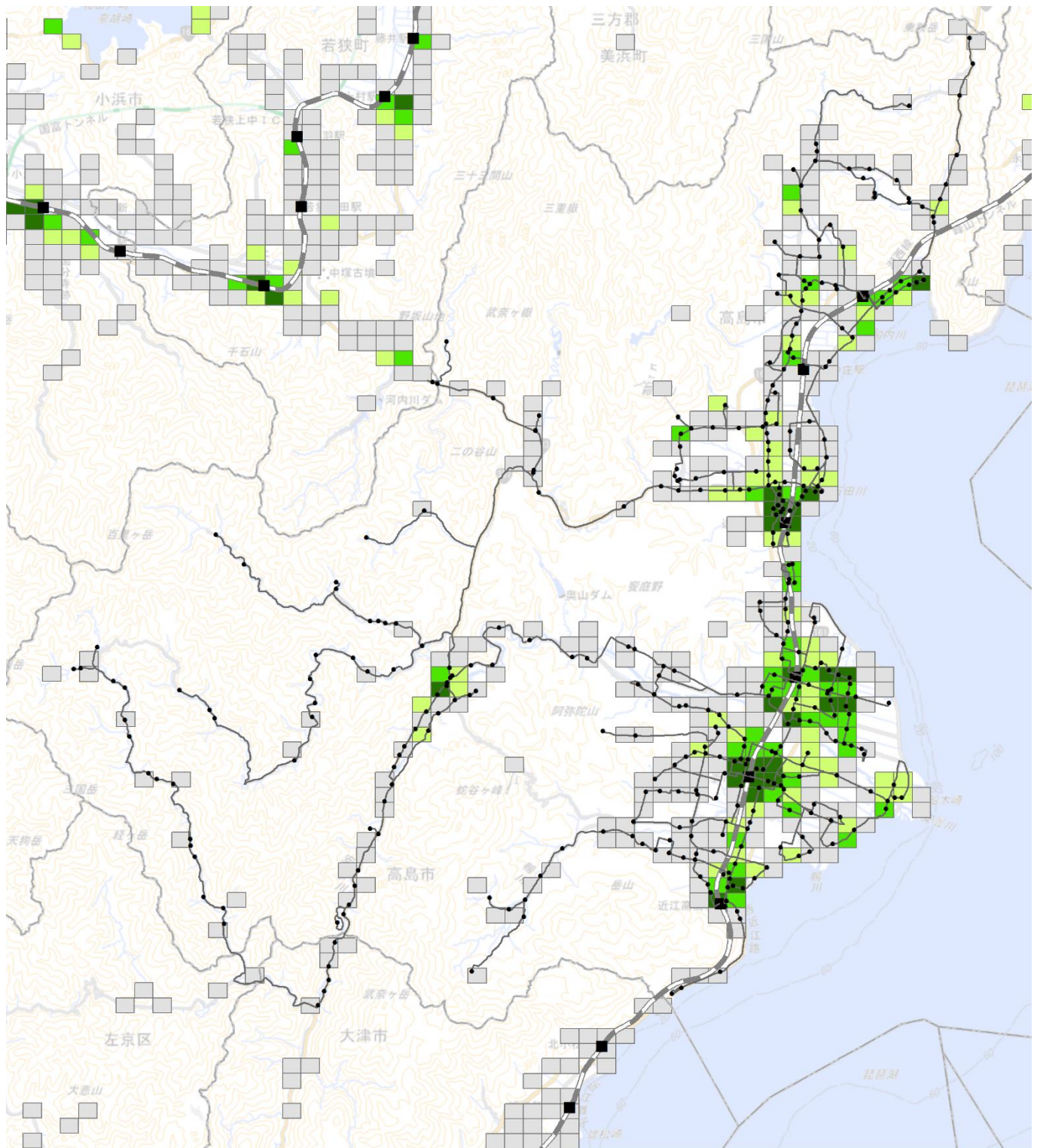
資料：実績値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所 H30 推計（各年 10 月 1 日時点）

図 人口推移

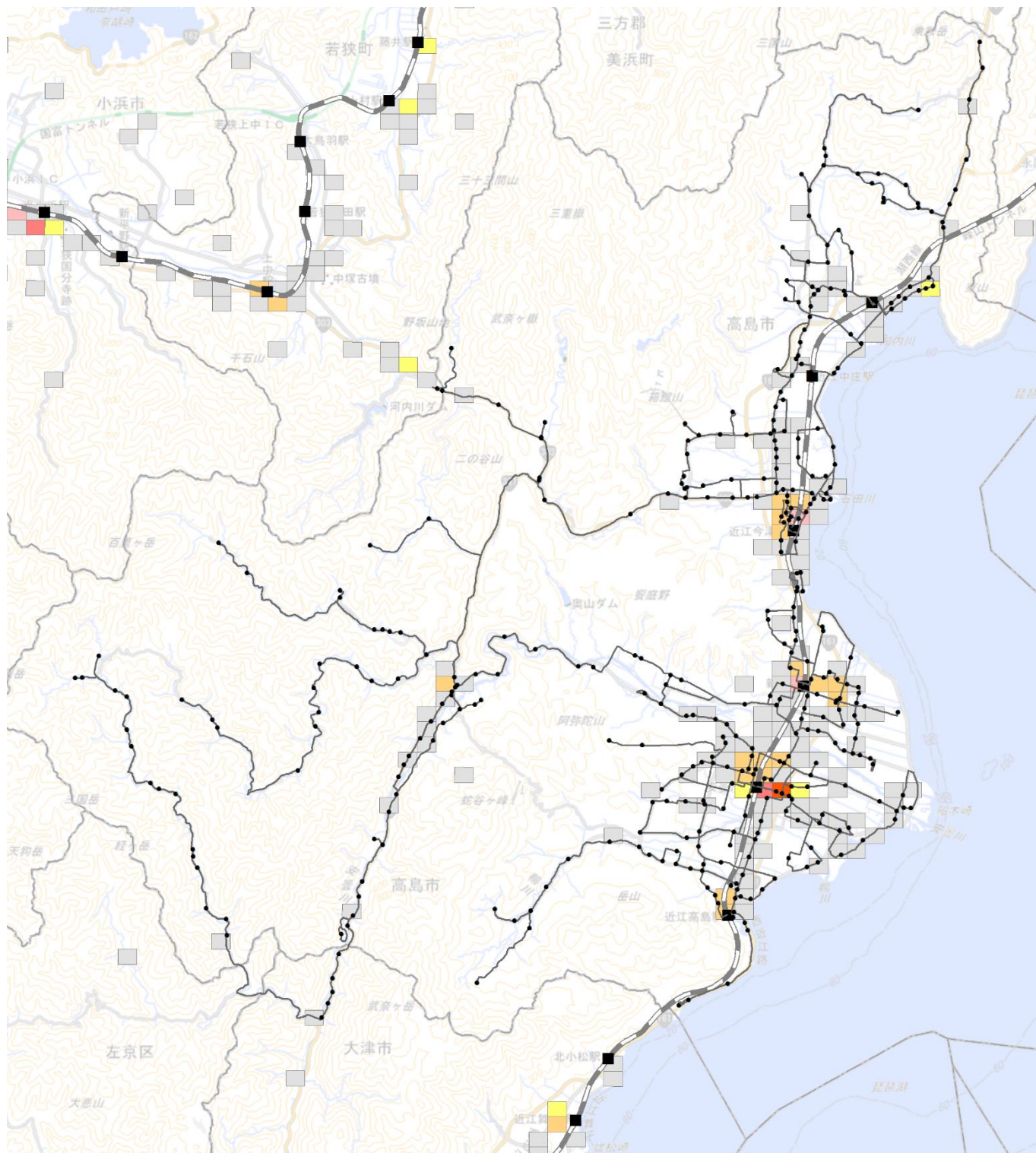
2.3.2 施設分布

- ・事業所、商業施設とも近江今津駅、新旭駅、安曇川駅周辺に集積

事業所、商業施設とも、分布をみると近江今津駅等の拠点周辺に集積しています。



資料：平成 28(2016)年経済センサス基礎調査 (500m メッシュ)
 図 事業所数分布



資料：平成 26(2014)年商業統計 (500mメッシュ)

※データ件数 2 件以下、または 3 以上でも個別事業所情報の秘密保持の必要がある場合はデータ秘匿

図 小売販売額分布

2.3.3 人の動き(移動先や移動手段)

- ・いずれの手段でも市内の動きが多いが、鉄道は大津市、京都市方面、自動車は大津市方面の移動が多く、鉄道がより広域的な動きを支える

鉄道では、大津市間や市内、京都市間での流出入が多いほか、自動車では、市内や大津市間での流出入が多くみられます。

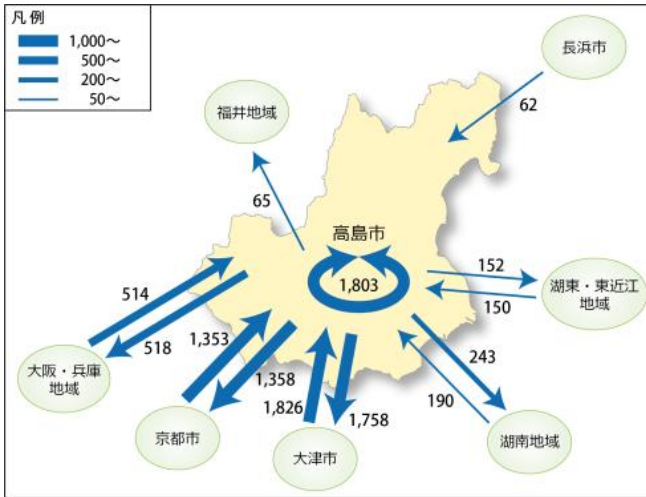
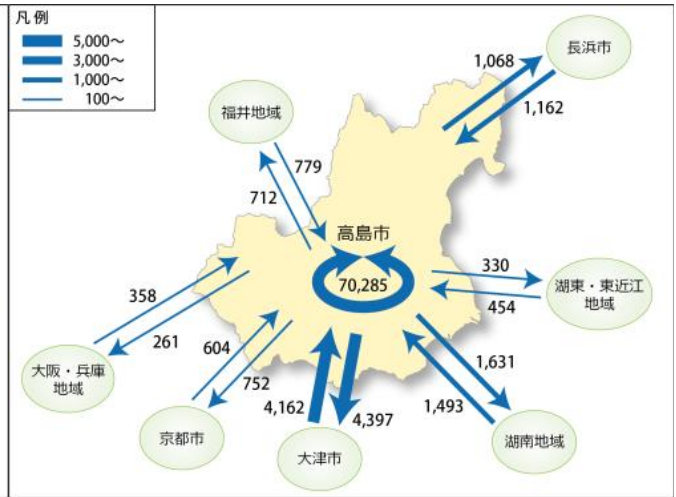


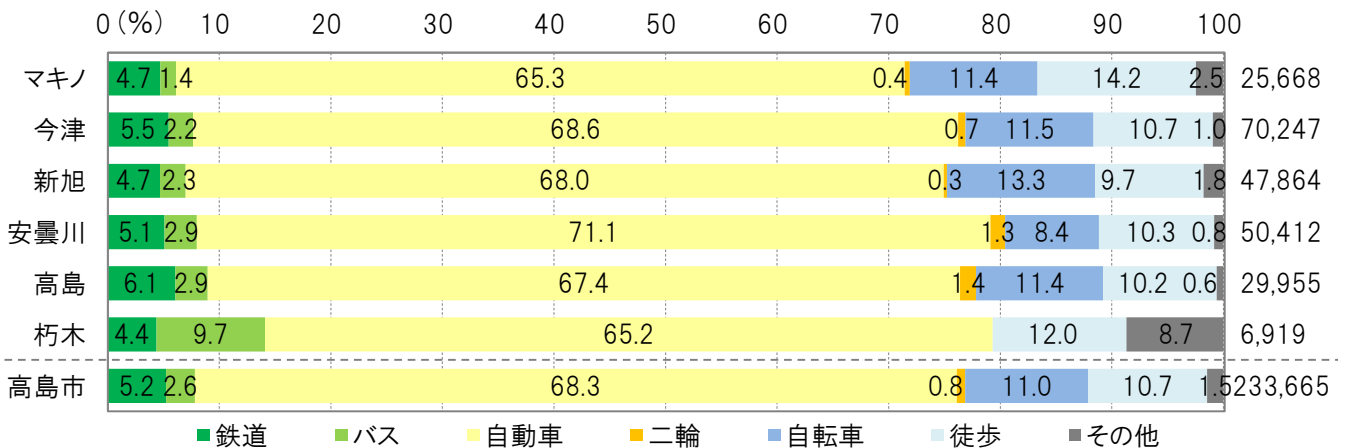
図 人の動き(鉄道)



資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査
図 人の動き(自動車)

- ・市内の移動手段は自動車が最も多く、鉄道・バスは7.8%に留まる

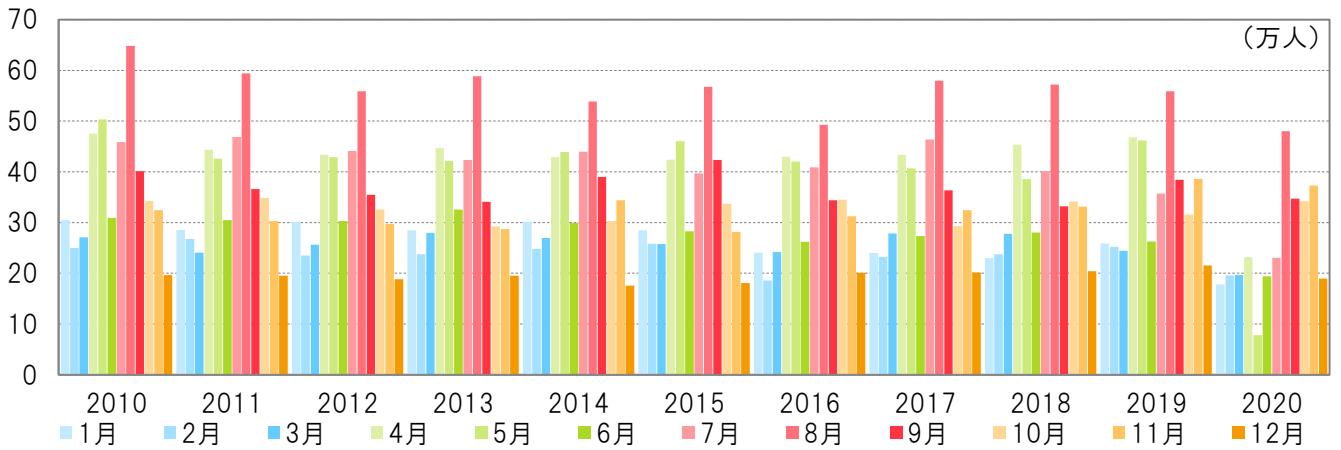
移動手段を地域別にみると、いずれの地域でも自動車が最も多く、朽木以外では地域公共交通の分担率が10%を下回ります。朽木では、バスの分担率が約9.7%と他地域と比較して多いです。



資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査 ※「高島市」には市内の詳細地域不明の移動を含む
図 代表交通手段分担率(地域別)

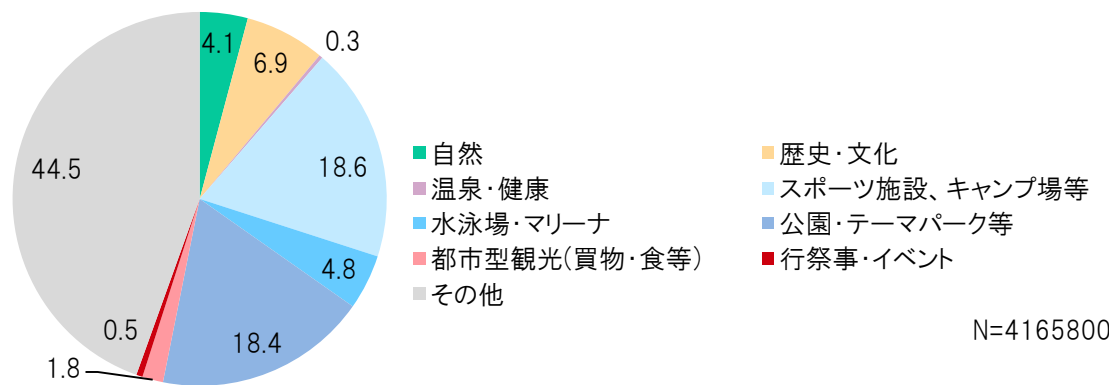
・観光客は4～5月、7～8月頃が多く、スポーツ施設・キャンプ場、公園等の利用が多い

高島市の観光入込客数を月別にみると、4～5月及び7～8月の入込が多く、その目的は「スポーツ施設、キャンプ場等」「公園、テーマパーク等」が多勢を占めており、夏季のスポーツ・レクリエーションでの訪問が主となっています。



資料：滋賀県観光入込客統計調査

図 高島市への観光入込客数 (月別)



資料：滋賀県観光入込客統計調査 (令和元(2019)年1～12月)

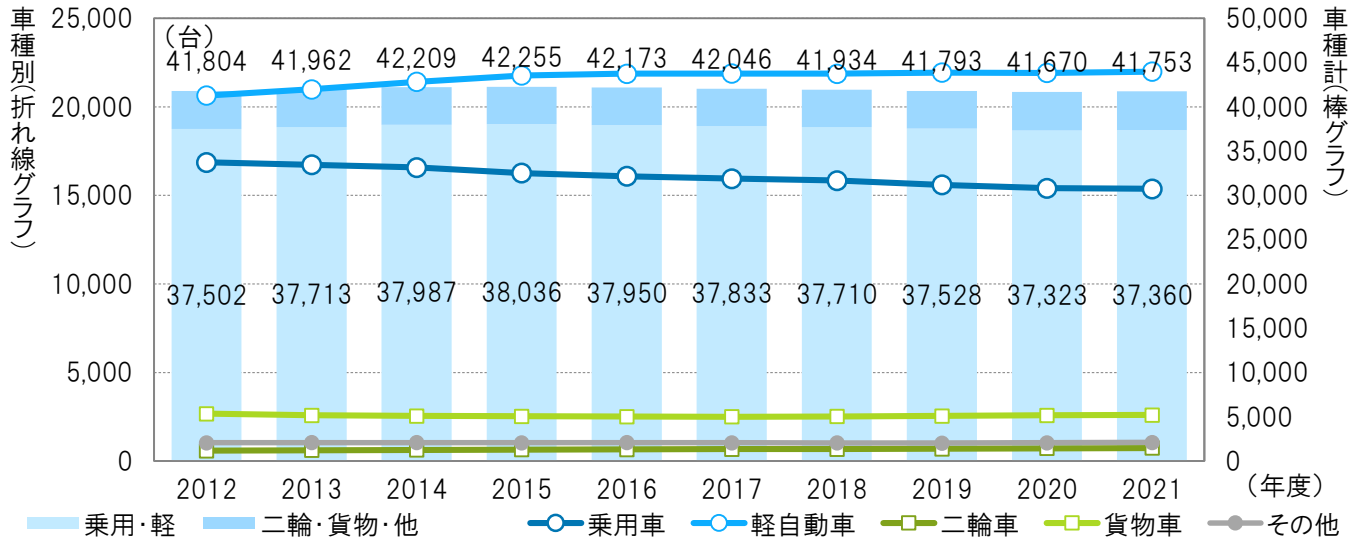
※コロナ禍の影響を鑑み、最新年次(令和2(2020)年)を避け令和元(2019)年結果を掲載

図 高島市への観光入込客数 (目的別)

2.3.4 道路環境

・自動車は0.80台/人、1.81台/世帯と広く普及

高島市内の自動車台数は、約4.2万台で推移しています。令和3(2021)年度の乗用車と軽自動車の台数の和は37,360台で、これは人口あたり0.80台/人、世帯あたり1.81台/世帯にあたります。



資料：滋賀県統計書（各年度末時点） 人口・世帯数は市住民基本台帳 令和3(2021)年の軽自動車数は市資料
 ※人口あたり乗用車・軽自動車台数0.80台/人＝乗用・軽台数37,360台÷令和4年3月末人口46,687人
 ※世帯あたり乗用車・軽自動車台数1.81台/世帯＝乗用・軽台数37,360台÷令和4年3月末世帯数20,599世帯
 ※車両台数は各年度末

図 高島市における自動車等台数の推移

・道路ネットワークは国道を中心に改良が進展

高島市内では、国道を中心に改築が進められています。



出典：滋賀県道路整備アクションプログラム2018（平成30(2018)年3月 高島土木事務所）(2,3のみ更新)

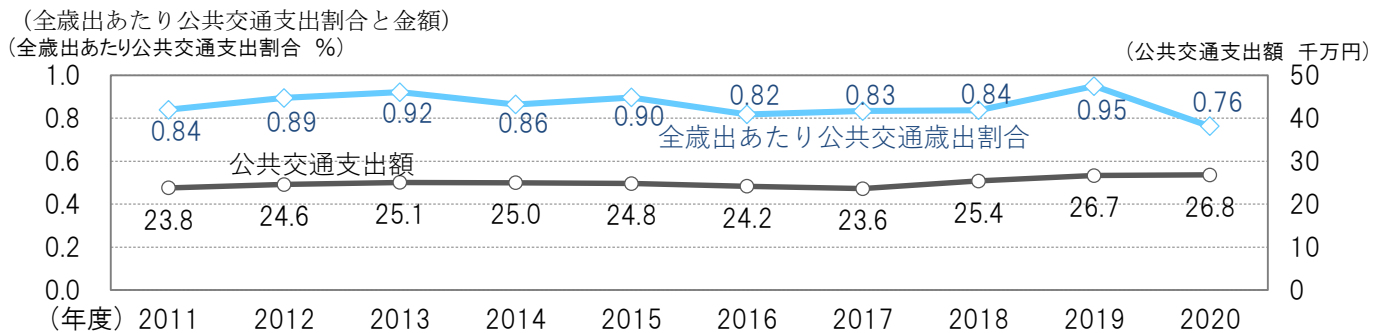
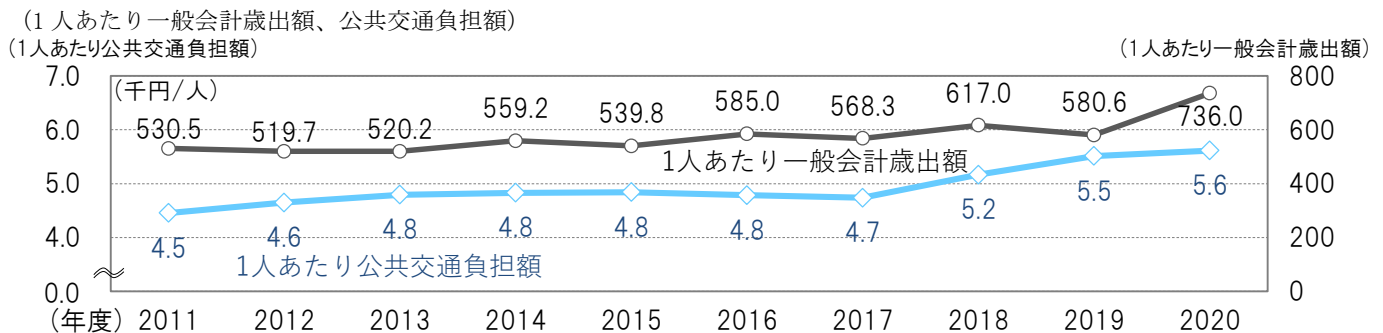
図 高島市における道路整備計画

2.3.5 市財政状況

- ・地域公共交通にかかる歳出は全歳出の0.76%（約2.7億円/年 令和2(2020)年度）

高島市一般会計の歳入・歳出は、300億円/年程度で推移しています。歳入は、多くを地方交付税が占め、自主財源は約100億円/年に留まります。歳出は、民生費の占める割合が多い傾向にあります。

令和2(2020)年度の1人あたり公共交通負担額は、約5.6千円となったほか、同年の地域公共交通にかかる高島市の負担約2.68億円/年（市単費、国県補助の計）は、全歳出に占める約0.76%となっています。



資料：高島市財政概況ほか

図 1人あたり歳出・公共交通負担額、全歳出あたり公共交通歳出割合

3. 地域公共交通に対する市民その他の考え

3.1 地域公共交通に対する市民その他の考え まとめ

高島市の地域公共交通に対する市民その他の考え方は、次のとおりです。

内容は、次頁以降に整理します。

表 地域公共交通に対する市民その他の考え まとめ

視点	項目	内容
市民アンケート	交通手段の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用頻度は、20歳代以下で10日/月以上の一方、30～74歳では半減 ・車・二輪（運転）の利用頻度は、30歳以上で増大し、65歳以上から加齢とともに低下 ・おでかけ頻度は朽木で他地域より5日/月程度少ない
	認知度	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の認知率は、鉄道で約8割、バスで約3割、乗合タクシーで約1割 ・鉄道駅までバス等で移動できる人は約5割に留まり、多くは情報不足に起因 ・地域公共交通の乗換検索は、64歳まででスマホ検索、65歳以上で紙の時刻表が多い
	代替性	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通を廃止した場合、朽木を中心に移動手段喪失や外出機会減少が予測
	あり方	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗継ぎ重視が最多で、運賃、駅・バス停環境、情報提供、運行継続と続く ・運行継続を重視する声が運行の効率・採算性を重視する声を上回る ・地域別には、朽木で地域公共交通を全般的に重視 ・年齢別には、運行継続に対し20歳代以下で重要度が低い一方75歳以上では高い
	利用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用促進には、駅への駐車場整備や乗継向上、駅周辺のまちの活性化が必要 ・バスの利用促進には、情報の可読性やバス停のベンチ・屋根整備等が必要
	コロナ禍	<ul style="list-style-type: none"> ・外出頻度の減少に伴い地域公共交通利用頻度は約4割の人が減少 ・地域公共交通の減少に対し、自動車の運転機会が増加 ・地域公共交通をコロナ禍でも安心して利用しているのは利用機会がある人の1/3
利用者等アンケート	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が約6割 ・利用時には、時刻表を持参したり、待ち時間を活用したりして工夫
	あり方	<ul style="list-style-type: none"> ・運行継続等の重視度が高く、乗継ぎ（鉄道）、運賃の安さが続く

表 調査概要

項目	市民アンケート	利用者等アンケート
調査方法	郵送配布・回収	市内6駅と朽木学校前停留所の利用者及び乗合タクシー利用者へ手渡しで配布、郵送回収
配布日時	令和3(2021)年10月15日(金)	令和3年(2021)10月5日(火)
回答締切	令和3(2021)年11月5日(金)	令和3(2021)年10月22日(金)
有効配布数	3,060世帯 ※1世帯あたり調査票を2通配布 ※有効配布数 = 配布数 - 返送数	1,554票
有効回収数	1,429世帯 (2,262部)	375票
有効回答率	46.7% (世帯)	25.4%

※以降、図中のNは各設問での有効回答数を示す

3.2 市民アンケート

3.2.1 交通手段の利用頻度

- ・ 鉄道の利用頻度は、20歳代以下で10日/月以上の方、30～74歳では半減
- ・ 車・二輪（運転）の利用頻度は、30歳以上で増大し、65歳以上から加齢とともに低下
- ・ おでかけ頻度は朽木で他地域より5日/月程度少ない

交通手段を年齢別にみると、20歳代以下では鉄道利用が10日/月以上となる一方、30～74歳では車・二輪（運転）の利用頻度が増大しています。車・二輪（運転）は加齢とともに利用頻度が低下します。

交通手段を地域別にみると、朽木でおでかけ頻度が他地域と比較して5日/月程度少なくなっています。

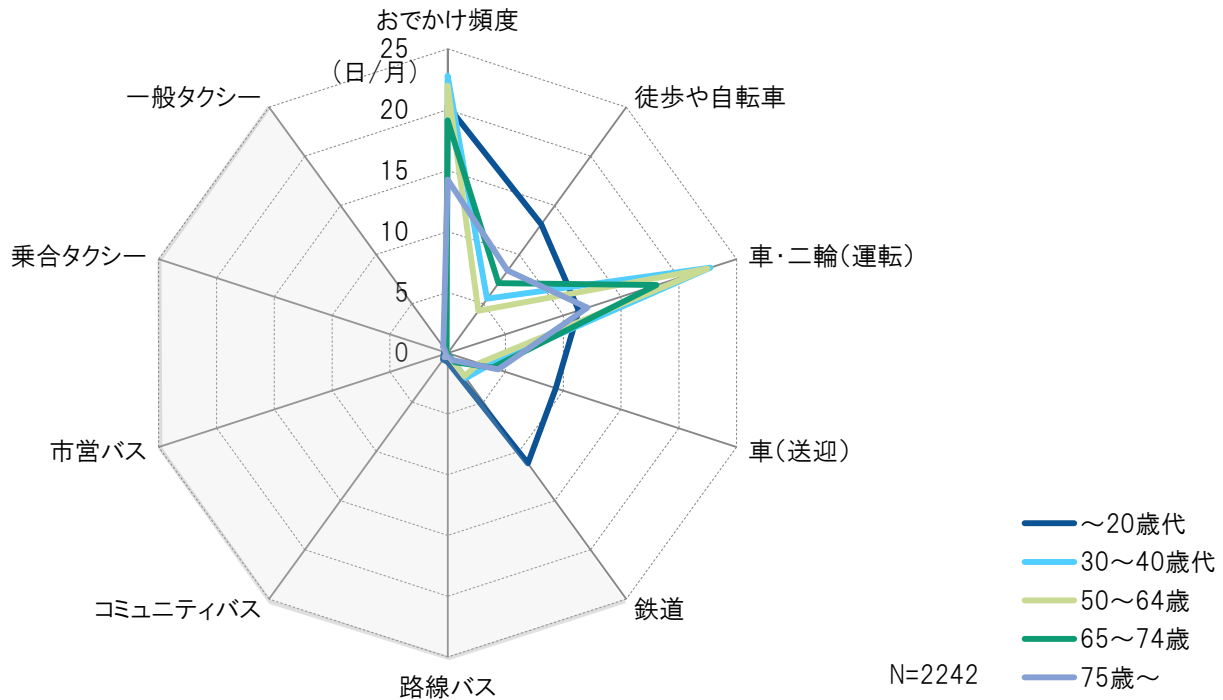


図 1 毎月あたり利用日数（年齢別）

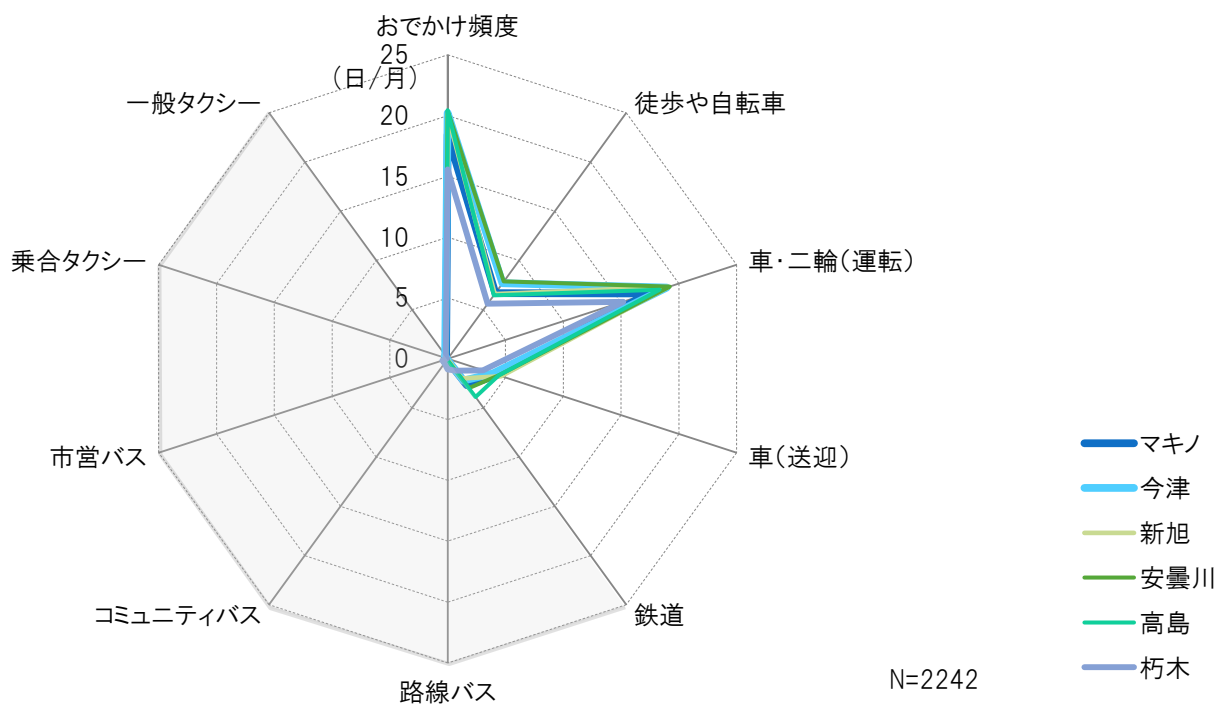


図 1 毎月あたり利用日数（地域別）

3.2.2 認知度

- ・路線の認知率は、鉄道で約8割、バスで約3割、乗合タクシーで約1割

地域公共交通の認知度は、鉄道で「路線や時刻を認知」とする人が約5割にのぼる一方で、バスでは約1割、乗合タクシーでは約2.9%に留まり、利用促進への課題がうかがえます。

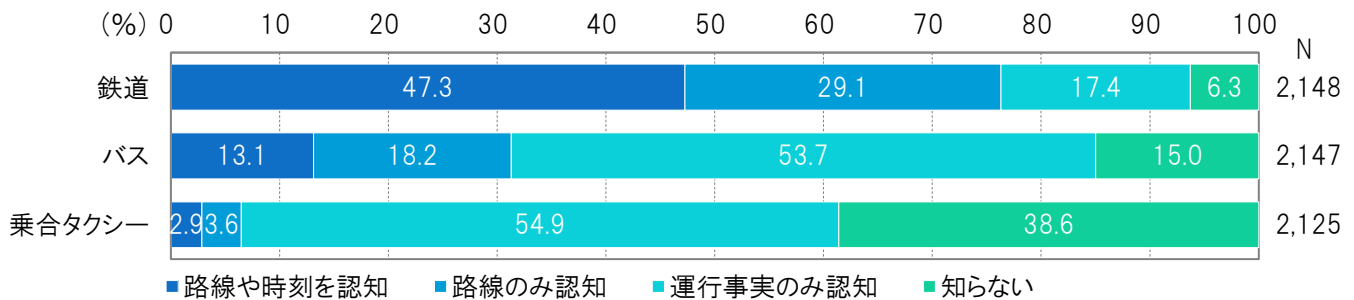


図 地域公共交通の認知度

- ・鉄道駅までバス等で移動できる人は約5割に留まり、多くは情報不足に起因

鉄道駅までの地域公共交通での移動可否は、いずれの地域でも「移動できる」が最も多いです。特に朽木では、「移動できる」とする割合が他地域より高くなっています。一方で、「移動できない」理由は、「時刻表を知らない」などの情報不足に起因するものが上位の傾向があるほか、「なんとなく不安」という心理的障壁の存在もみられます。

表 地域公共交通での鉄道駅までの移動可否と、「移動できない」理由（地域別）

駅への移動手段 (%)	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	計
移動できる	40.1	44.7	43.9	40.3	56.4	81.9	48.4
移動できない	24.0	23.7	21.7	25.0	16.9	14.9	21.9
バス等を使う必要がない	35.9	31.6	34.3	34.8	26.7	3.3	29.7
N	304	468	428	400	266	215	2117
「移動できない」理由 (%)							
時刻表を知らない	28.6	25.9	36.9	42.9	56.8	23.1	35.0
バス停を知らない	27.1	33.3	23.8	34.7	18.9	0.0	27.1
バス停が自宅から遠い	21.4	24.1	22.6	27.6	24.3	23.1	24.3
運賃が分からない	18.6	17.6	16.7	22.4	24.3	7.7	18.3
予約方法が分からない	21.4	20.4	15.5	21.4	16.2	11.5	18.5
なんとなく不安	18.6	21.3	17.9	12.2	13.5	23.1	17.4
一人での歩行が難しい	20.0	9.3	10.7	12.2	13.5	46.2	15.0
時刻表等の調べ方が分からない	10.0	13.0	15.5	15.3	8.1	0.0	12.0
車両への乗り方が分からない	1.4	6.5	13.1	7.1	5.4	3.8	6.9
(複数回答) N	70	108	84	98	37	26	432

- ・地域公共交通の乗換検索は、64歳まででスマホ検索、65歳以上で紙の時刻表が多い

乗換検索の方法は、64歳までで「スマホ検索」が最も多く、65歳以上では、市や交通事業者等が配布する「紙の時刻表」が最も多くなっています。

表 地域公共交通乗換検索の方法（年齢別）

検索手段	(%)	～20歳代	～40歳代	～64歳	～74歳	75歳～	計
スマホ検索		91.4	85.9	71.1	29.2	4.6	50.5
紙の時刻表		19.3	30.8	44.2	64.0	60.0	48.0
駅・バス停等掲示		15.7	23.8	21.6	32.3	32.5	26.5
コンピュータ検索		5.1	7.9	9.1	9.2	2.2	7.0
時刻表(手作り)		0.5	2.1	2.6	3.9	4.6	3.0
家族等に聞く		10.7	5.9	4.9	7.3	15.3	8.6
運転手等に聞く		2.0	1.0	2.2	2.6	4.6	2.6
調べない/暗記		3.6	1.0	1.1	1.5	1.7	1.5
公共交通利用なし		2.5	5.4	9.1	13.8	22.5	11.9
(複数回答)	N	197	390	547	545	458	2145

3.2.3 代替性

- ・地域公共交通を廃止した場合、朽木を中心に移動手段喪失や外出機会減少が予測

地域公共交通を廃止した場合の生活は、「変化しない」が最も多い一方で、朽木を中心に「移動手段喪失」や「外出減」を予測する声もあり、地域公共交通が現在担っている役割の重要性が分かります。

表 地域公共交通廃止の影響（地域別）

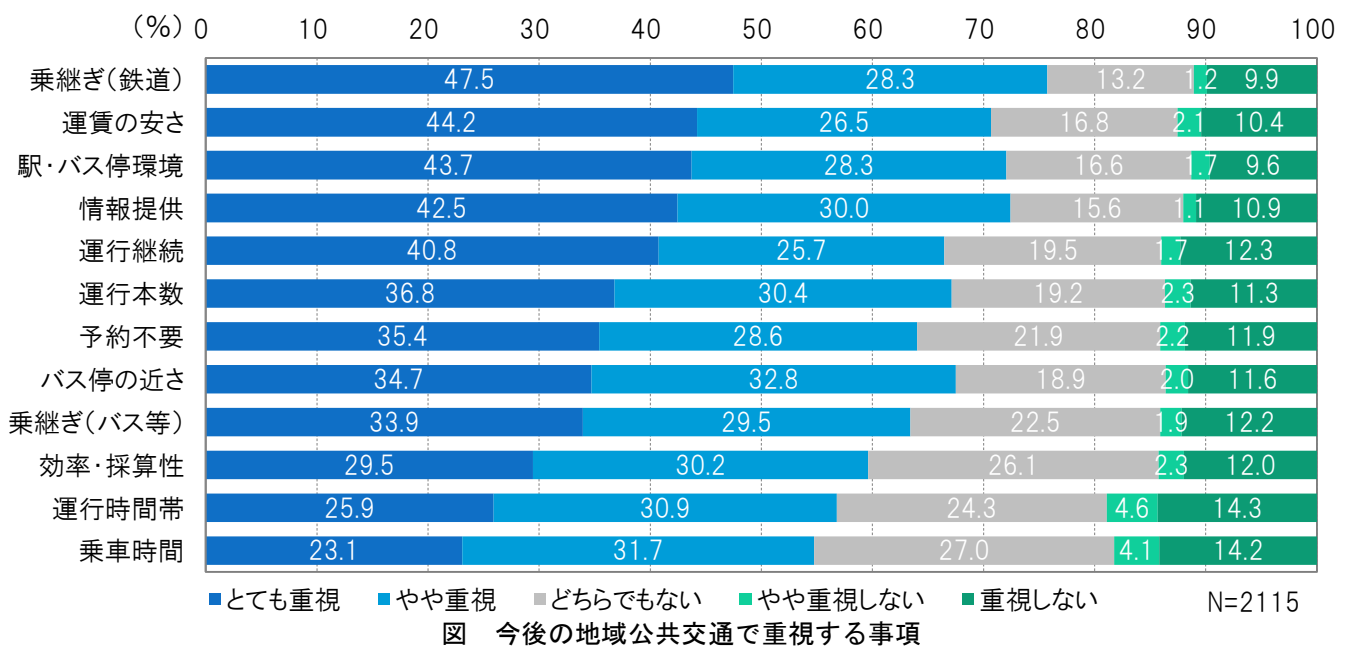
公共交通廃止の影響	(%)	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	計
変化しない(現在利用なし)		45.4	51.5	58.6	54.6	47.2	34.5	50.4
移動手段喪失		26.1	23.5	18.2	20.7	25.6	36.0	23.6
公共交通以外で移動(外出減)		21.8	21.4	15.0	22.3	22.0	23.2	20.5
公共交通以外で移動(外出維持)		18.7	13.8	17.7	17.0	18.1	19.7	17.2
	N	284	443	401	377	254	203	1996

3.2.4 今後の地域公共交通のあり方

- ・鉄道との乗継ぎ重視が最多で、運賃、駅・バス停環境、情報提供、運行継続と続く
- ・運行継続を重視する声が運行の効率・採算性を重視する声を上回る

項目別の重視度は、「乗継ぎ（鉄道）」をと最も重視する割合が最も高く、高島市の公共交通の最上位として鉄道が機能していることがわかります。次いで「運賃の安さ」「駅・バス停環境」「情報提供」「運行継続」が続きます。一方で、「乗車時間」や「運行時間帯」は重視度が低くなっています。

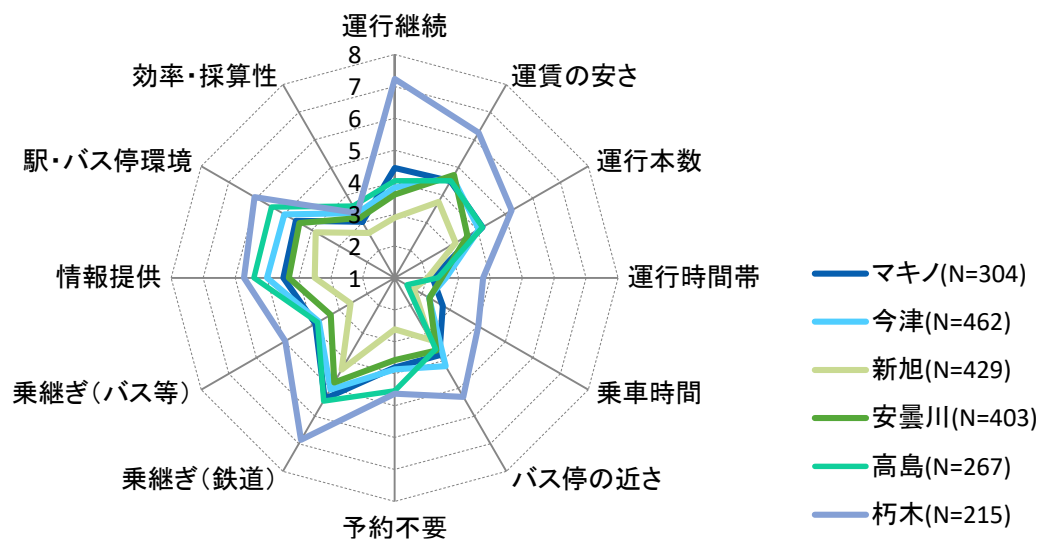
このほか、「運行継続」が「効率・採算性」を上回っており、市民に地域公共交通の必要性が理解されています。



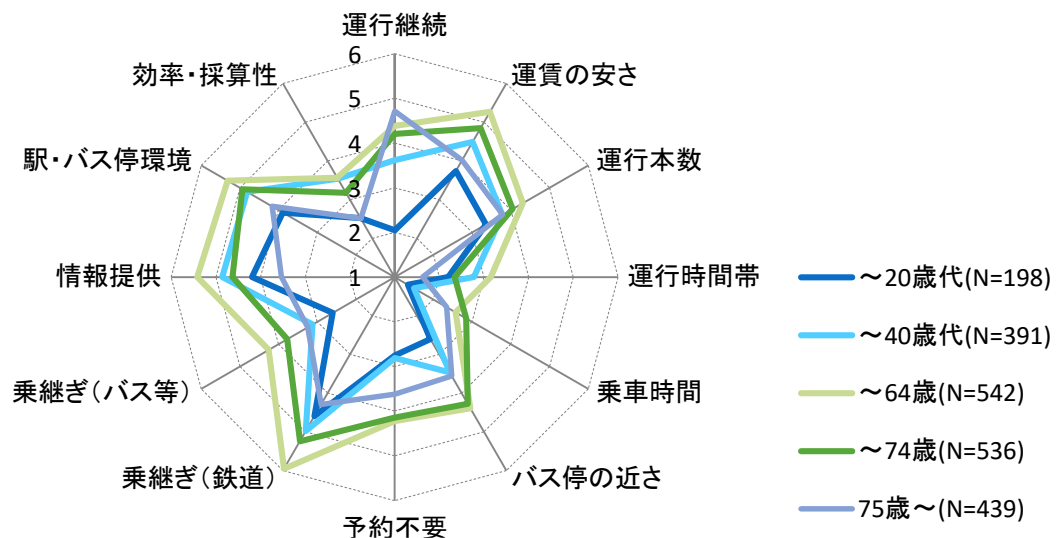
- ・地域別には、朽木で地域公共交通を全般的に重視
- ・年齢別には、運行継続に対し20歳代以下で重要度が低い一方75歳以上では高い

回答者属性別にみると、地域別では、朽木で他地域と比較して各項目でのスコアが高く、地域公共交通の必要性にかかる認識の高さが読み取れます。年齢別では、運行継続について20歳代以下で評価が低い一方で75歳以上では高くなっています。

地域別



年齢別



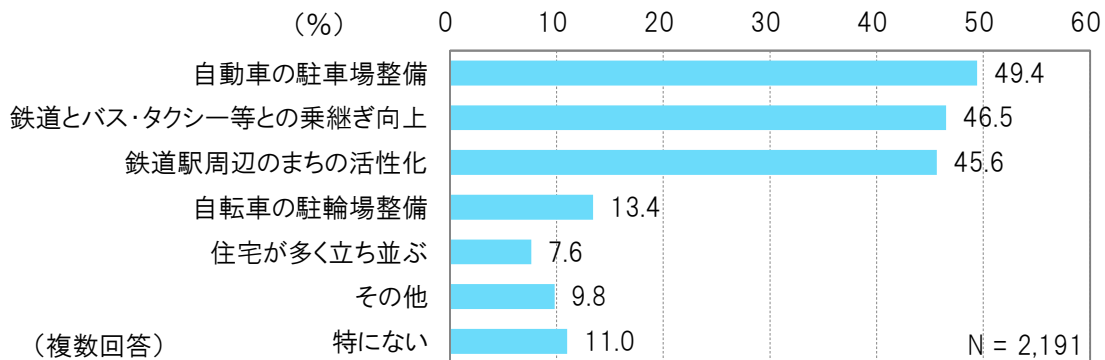
※スコアは「重視する」10点、「やや重視する」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、項目別、回答者属性別に平均を求めた

図 今後の地域公共交通に求める事項（属性別）

3.2.5 鉄道やバスをもっと利用するための要件

- ・鉄道の利用促進には、駅への駐車場整備や乗継向上、駅周辺のまちの活性化が必要

鉄道をもっと利用するための要件では、鉄道駅まで/鉄道駅からの移動手段である自動車やバス、タクシー等の利用環境向上のほか、まちの活性化が多く選択されました。

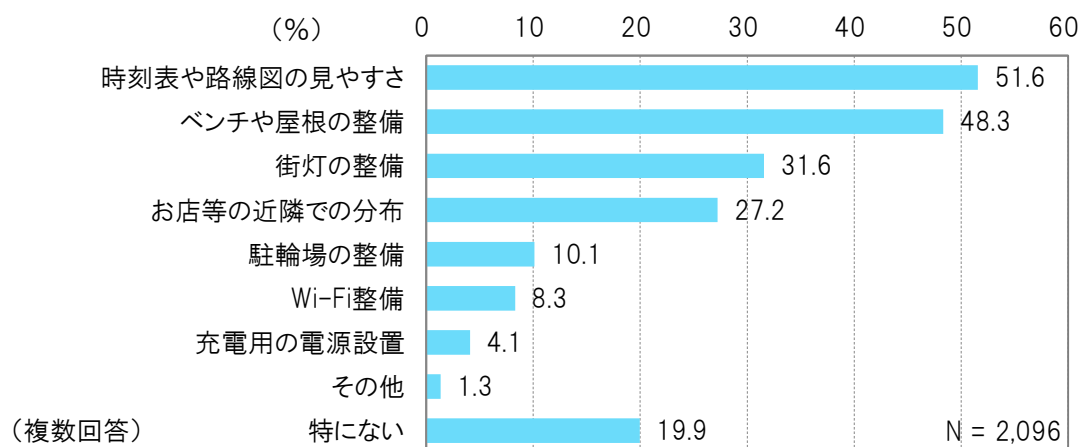


※その他内容：鉄道増便、天候による運行安定性、コロナ禍の終息、等

図 鉄道をもっと利用するため、駅に求めること

- ・バスの利用促進には、情報の可読性やバス停のベンチ・屋根整備等が必要

バスをもっと利用するための要件では、情報の見やすさやベンチ・屋根の整備等が多く選択されました。



※その他内容：停留所の安全性向上、美化、停留所をより目立たせる、沿線観光地との連携、等

図 バスをもっと利用するため、停留所に求めること

3.2.6 コロナ禍の影響

- ・外出頻度の減少に伴い地域公共交通利用頻度は約4割の人が減少

コロナ禍で、外出頻度は約8割の人が減少、地域公共交通の利用頻度は約4割の人が減少しています。

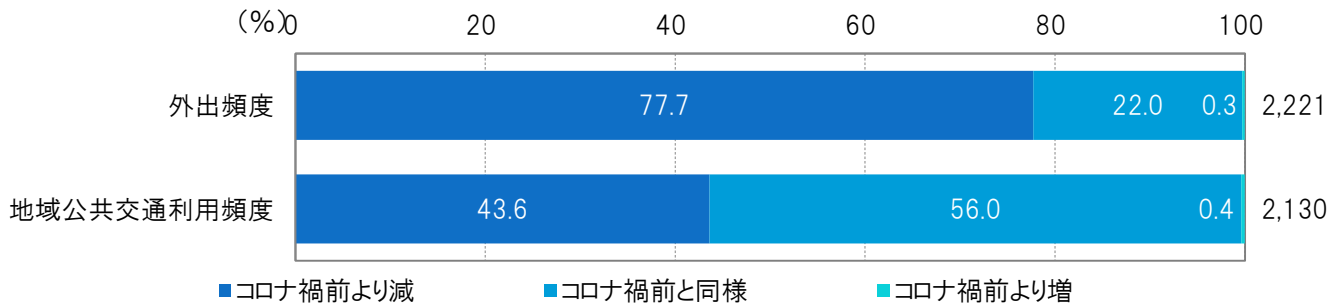


図 コロナ禍による外出や地域公共交通利用頻度の変化

- ・地域公共交通の減少に対し、自動車の運転機会が増加

地域公共交通の利用減少に対し、自動車（自分で運転）の利用が増加した人が多くなっています。

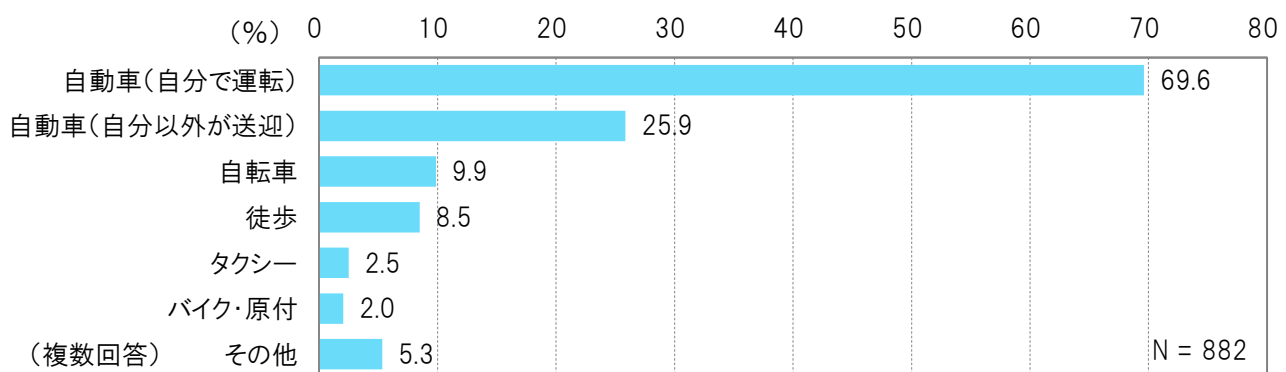


図 地域公共交通の代わりに増えた移動手段

- ・地域公共交通をコロナ禍でも安心して利用しているのは利用機会がある人の1/3

地域公共交通を「安心」して利用する人は約1割に留まり、利用機会のない人が約5割、不安を感じている人が約4割にのびります。

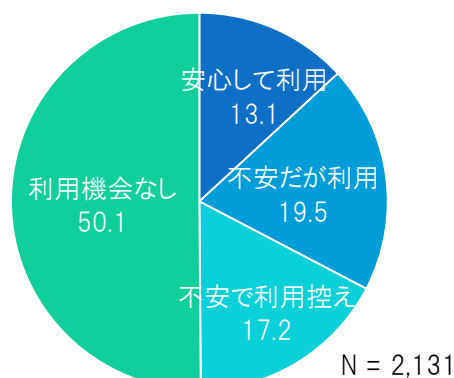


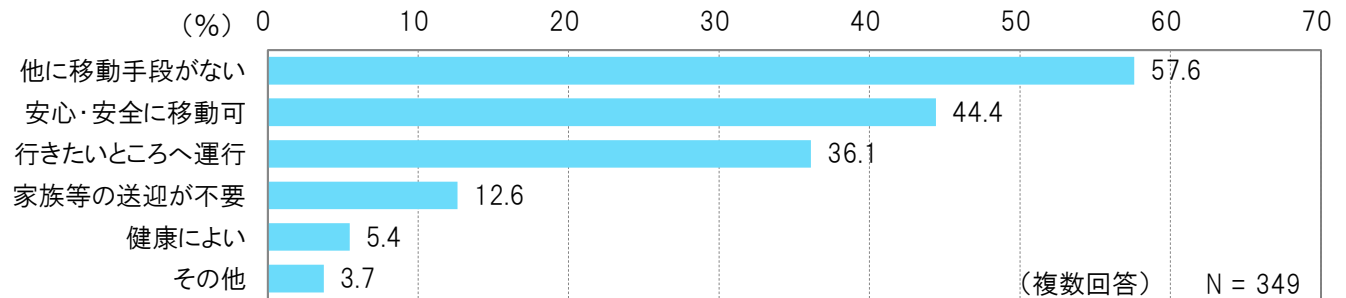
図 コロナ禍を受けた地域公共交通への安心感と利用状況

3.3 利用者等アンケート

3.3.1 地域公共交通の利用状況

- ・地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が約6割

地域公共交通の利用理由をみると、「他に移動手段がない」とする回答が約6割にのぼります。



※その他内容：勤務先規定、環境配慮、景色のよさ、車内での読書 等

図 地域公共交通の利用理由

- ・利用時には、時刻表を持参したり、待ち時間を活用したりして工夫

地域公共交通を利用する際の工夫では、「時刻表を持参」が最も多く、次いで「待ち時間を上手に利用」となっています。自転車や送迎と組合せた移動もみられます。

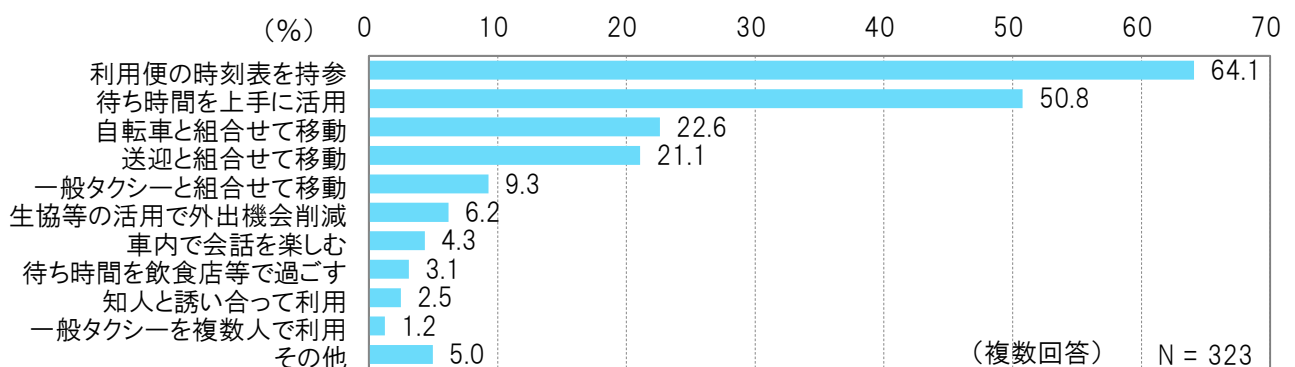


図 地域公共交通を利用する際の工夫

3.3.2 今後の地域公共交通のあり方

- ・運行継続等の重視度が高く、乗継ぎ（鉄道）、運賃の安さが続く

項目別の重視度は、「運行継続」の重視度が最も高く、市民アンケート結果での「乗継ぎ（鉄道）」を最重視する傾向とは異なります。次いで「乗継ぎ（鉄道）」「運賃の安さ」が続きます。一方で、「効率・採算性」や「乗車時間」は、市民アンケートと同様に重視度が低くなっています。

このほか、「運行継続」が「効率・採算性」を上回っており、利用者には、運行継続を強く望まれています。

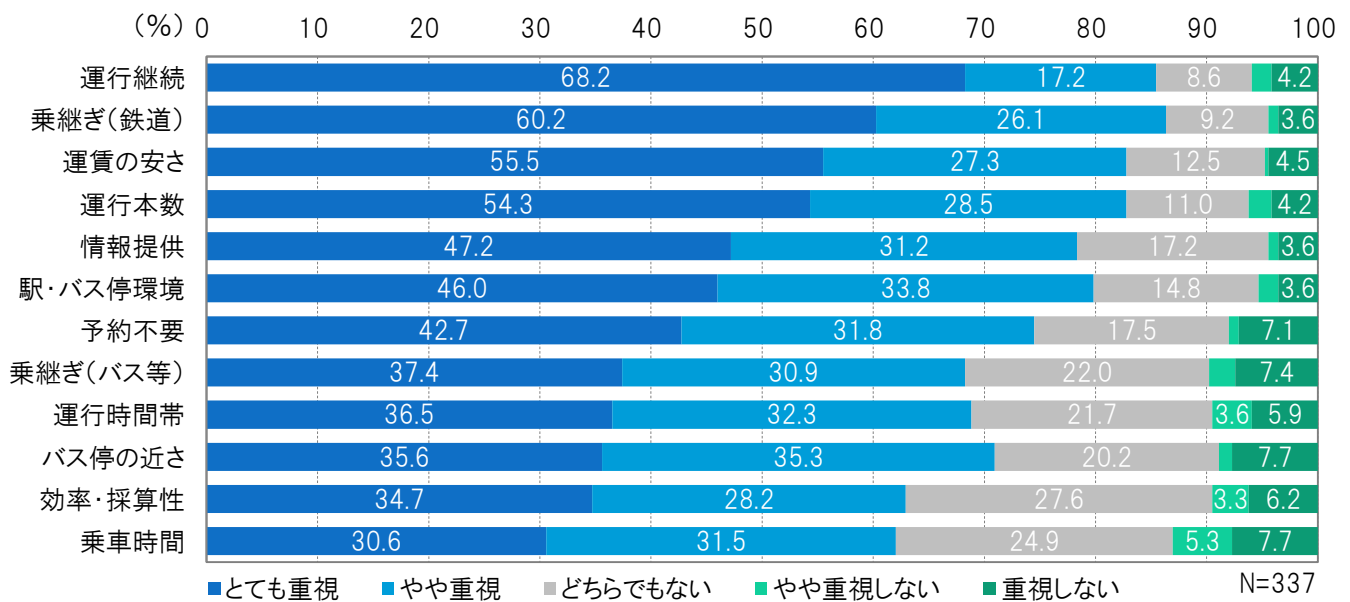
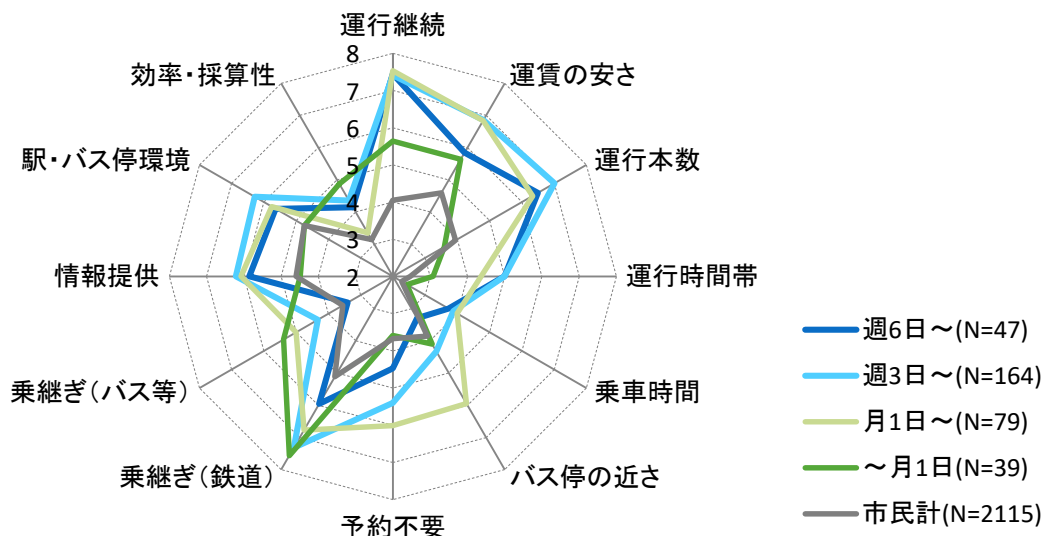


図 今後の地域公共交通で重視する事項

地域公共交通
利用頻度別



※スコアは「重視する」10点、「やや重視する」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、項目別、回答者属性別に平均を求めた

図 今後の地域公共交通に求める事項（属性別）

4. 地域公共交通に求められる方向性

4.1 考え方

地域公共交通は、それ自体を維持することが目的ではなく、自家用車以外での移動手段を確保することにより、高島市を将来にわたって住みつづけられるまちにしていくことが重要です。この実現のためには、まちづくり等の視点から、地域公共交通にどのような方向性を求められているのかを明確にする必要があります。

ここでは、次の上位・関連計画等を整理することで、高島市の地域公共交通に求められる方向性を抽出しました。

表 本計画とその他計画との関係

上位・関連計画等	R3年度以前 (~2021.3)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	以降
第2次高島市総合計画 後期基本計画 即する	2017~ ~2026 基本構想							
	2017~ 前期基本計画	~2021	2022~	後期基本計画			~2026	
高島市国土利用計画		2021~ ~2030						
高島市都市計画 マスタープラン 連携する	2013~	2017.7~					~2026	
高島市地域公共交通計画		本計画						
高島市交通バリアフリー 基本構想 ▶近江今津駅 ▶新旭駅 ▶安曇川駅 ▶近江高島駅	整合を図る							
	2003~2012 以降継続実施							
	2016.9 ~ 2022 以降継続実施							
	2006~2015 以降継続実施							
第11次高島市交通安全計画	2017~2020 第10次			2021~2025 第11次				
	2017~ 第3次	2020~2021 中間見直し	2022~2026 第4次					
高島市高齢者福祉計画・ 第8期介護保険事業計画	2018~2020 第7期		2021~2023 第8期					
第2次高島市環境基本計画	2017~ ~2026							
高島市地球温暖化対策 実行計画	2016.1~ 策定	2019.2~ 改定					~2030	

4.2 地域公共交通に求められる方向性

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	出典
地域公共交通	利便性	・市外との交通アクセス利便性向上 (通勤・通学、移住・定住、観光 等)	①⑪
		・鉄道の利便性向上 (生活、観光、移住・定住 等) ✓ダイヤ充実 ✓安定運行 ✓乗継改善	①④⑥
		・バス・乗合タクシーの利便性の高い運行体系構築	①③④⑦⑧
		・駅等での公共交通結節機能向上	④
		・利用しやすい環境の整備	①⑦
		・緊急輸送ネットワークとしての湖上輸送の位置づけ	③
		・案内表示 (電光掲示板、時刻表、路線図掲出等) 等の改善	⑤
	持続性	・利用促進 ✓駅周辺への駐車場、駐輪場整備 ✓免許返納の促進	①⑥⑧⑨⑩⑪ ⑫
		・周辺市と連携し JR 湖西線の維持活動	①
		・コロナ禍で落ち込んだ地域公共交通利用者の回復	①
	安全性	・鉄道事故時の避難誘導、救助・救急活動の的確実施	⑥
	利用障壁	・駅、停留所、車両のバリアフリー化	①④⑤⑥⑦
役割	・生活圏での自家用車以外での移動手段確保	①	
	・観光客のアクセスの向上や市内 2 次アクセスの向上	①	
まちづくり	人口	・人口を令和 22(2040)年に 4.0 万人で維持	①②
	都市構造	・拠点と周辺地域を交通ネットワークで有機的に連携	③
		・都市軸に鉄道軸 (JR 湖西線) を位置づけ	④
		・都市拠点に 5 地区を位置づけ (マキノ駅、近江今津駅・今津港、新旭駅、安曇川駅、近江高島駅)	③④
		・駅周辺の活性化、拠点形成	①③④
	歩行空間	・駅周辺等での安全・快適な歩行空間整備	④⑤⑥
移動	・福祉有償運送の利用促進	⑦⑧	
	・ボランティア輸送の拡充支援	⑧	
その他	行財政	・行財政改革の推進	①
	環境	・地球温暖化防止	①⑨⑩

※出典
略称

- ①第 2 次高島市総合計画 後期基本計画
②第 2 期高島市まち・ひと・しごと創生総合戦略
③高島市国土利用計画
④高島市都市計画マスタープラン
⑤高島市交通バリアフリー基本構想
⑥第 11 次高島市交通安全計画

- ⑦高島市地域福祉計画 (第 4 次)
⑧高島市高齢者福祉計画・第 8 期介護保険事業計画
⑨第 2 次高島市環境基本計画
⑩高島市地球温暖化対策実行計画 (事務事業編)
⑪広域的な視点
⑫第 3 期高島市まちづくり推進会議

5. 地域公共交通に求められる姿

5.1 課題の抽出

地域公共交通にかかる課題は、「現状」および求められる「方向性」から、次のように整理しました。

【課題】

鉄道を中心とした地域公共交通ネットワーク

【現状】

- ・複数種類の地域公共交通が市内をカバー
- ・コロナ禍等による利用者数減少で鉄道等での減便
- ・「早朝に外出、午前中～午後には帰宅」の生活スタイル
- ・平日に比して休日の利用者が少ない
- ・いずれの交通手段でも市内での動きが多いなか、鉄道は県を超えるより広域な移動が多い
- ・地域公共交通以外に、スクールバスやボランティア輸送、民間の送迎サービス等が運行
- ・おでかけ頻度は朽木で他地域より5日/月程度少ない
- ・市民が地域公共交通で重視する項目は、鉄道との乗継ぎ重視が最多。運賃、駅・バス停環境、情報提供、運行継続と続く

&

- ・市外との交通アクセス利便性向上
- ・鉄道の利便性向上
- ・利便性の高い運行体系構築
- ・駅等での交通結節機能向上
- ・緊急輸送ネットワークとしての湖上輸送
- ・生活圏での自家用車以外での移動手段確保
- ・拠点と周辺地域を交通ネットワークで有機的に連携
- ・都市軸に鉄道軸（JR湖西線）を位置づけ
- ・福祉有償運送やボランティア輸送との連携

【課題】

地域公共交通利用環境

【現状】

- ・鉄道の利用促進には、駅への駐車場整備や乗継向上、駅周辺のまちの活性化が必要
- ・バスの利用促進には、情報の可読性やバス停のベンチ・屋根整備等が必要
- ・コロナ禍でも地域公共交通を安心して利用しているのは利用者の1/3
- ・路線の認知率は、鉄道で約8割、バスで約3割、乗合タクシーで約1割
- ・鉄道駅までバス等で移動できる人は約5割に留まり、多くは情報不足に起因

&

- ・利用しやすい環境の整備
- ・案内表示等の改善
- ・鉄道事故時の避難、救助等の的確実施
- ・駅、停留所、車両のバリアフリー化
- ・駅周辺等での安全・快適な歩行空間整備

【課題】

地域公共交通の運行持続性



【現状】

- ・利用者数は減少ないし横ばい傾向の路線が多い
- ・鉄道、バスの分担率は自家用車に比べて低い
- ・コロナ禍で利用者がさらに減少
- ・市内バス・乗合タクシー全路線が赤字
- ・バス運転手等の担い手不足が進展
- ・バス、乗合タクシー運行へ市が約 2.6 億円/年負担
- ・市内の移動手段は自動車が多くで 0.80 台/人
- ・地域公共交通を廃止した場合、朽木を中心に移動手段喪失や外出機会減少が予測
- ・市民が地域公共交通で重視する項目は、運行継続が運行の効率・採算性を上回る
- ・利用者からは、運行継続等の重視度が高く、乗継ぎ（鉄道）、運賃の安さが続く

&

- ・利用促進
- ・コロナ禍で落ち込んだ地域公共交通利用者の回復
- ・行財政改革の推進
- ・周辺市と連携した JR 湖西線の維持活動
- ・地球温暖化防止

【課題】

地域公共交通とまちづくりとの関係性



【現状】

- ・総人口は減少に転じており、高齢者人口も令和 7(2025)年頃から減少に転じる推計
- ・事業所、商業施設とも近江今津駅、新旭駅、安曇川駅周辺に集積
- ・バスでは観光利用の多い路線も存在
- ・観光客は 4～5 月、7～8 月頃が多く、スポーツ施設・キャンプ場、公園等の利用が多い

&

- ・人口を令和 22(2040)年に 4.0 万人で維持
- ・駅周辺の活性化、拠点形成
- ・観光客のアクセス向上や市内 2 次アクセスの向上

5.2 基本理念と基本方針

課題を踏まえ、基本理念および基本方針は、次のように設定しました。

計画の基本理念

地域公共交通をわたしたちで守り育て、 人がいきかう高島市を未来へつなぐ

本市の最上位計画である第2次高島市総合計画で掲げる将来目標像「水と緑 人のいきかう 高島市」実現に向け、地域公共交通を地域、交通事業者、行政がみなで守り育てることでサービスを維持・確保・改善し、“地域公共交通で生活できる”環境を次世代へつないでいくことを目指します。

【課題】

【基本方針】

鉄道を中心とした地域公共交通ネットワーク	A 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築	鉄道を最も重要な幹線軸、路線バスを第二に重要な幹線軸としたうえで、幹線軸に接続する交通は「居住地と幹線軸を結ぶ」「幹線軸へ乗り継ぐ」機能を重視します。これにより、階層的な地域公共交通ネットワークを構築し、利用してみようと思えるサービスにします。
地域公共交通利用環境	B 地域公共交通を利用しやすい環境の整備	交通施設やまちのバリアフリー化を進めるとともに、分かりやすい情報提供等により、地域公共交通の大きな利用障壁である“情報不足で利用できない”との環境を緩和します。さらに、アフターコロナを見据えた安全性を発信します。
地域公共交通の運行持続性	C 地域公共交通の運行効率化と利用促進等による持続性確保	地域公共交通の持続的な維持・確保のため、生活スタイルにあわせて運行内容を適切に見直すとともに、利用促進等により、収入増加や環境（カーボンニュートラル）の視点等にも配慮した自家用車から地域公共交通への移行を目指します。さらに、地域公共交通の利用者以外にも必要性をPRし、運行への理解を醸成します。
地域公共交通とまちづくりとの関係性	D 地域公共交通とまちづくりとの連携	「住みたい、住み続けたいまち」の構築による人口維持のため、駅周辺の活性化や、観光振興と連携した路線設定等を行います。あわせて、移動手段としての価値に加え、地域公共交通に乗ること自体が楽しめる取組等を行います。

5.3 将来ネットワーク

5.3.1 地域公共交通等モード別の役割分担

地域公共交通モード別の役割は、次のように設定します。

表 地域公共交通等モード別の役割分担

位置づけ	役割	モード	路線等	
地域公共交通	第一幹線	ネットワークの骨格であり、都市圏を超える移動や、市内の拠点間での移動等について、生活、観光等で多面的に支える	鉄道	・ JR 西日本 湖西線
	第二幹線	ネットワークの第二の骨格であり、地域を超える移動を中心に、生活、観光等で多面的に支える	路線バス	・ 江若交通 朽木線 ・ 西日本 JR バス 若江線
	市内支線	第一・第二幹線に接続する支線交通であり、住民生活にかかる移動を中心に支え、観光移動もあわせて支える	バス	・ コミュニティバス各路線 ・ 市営バス各路線
			乗合タクシー	・ 乗合タクシー各路線
	面的交通	第一・第二幹線、市内支線で支えることのできない移動（地域的、時間的に需要が少ない移動）を支える	一般タクシー	・ 大津第一交通
	観光幹線	主として観光目的の移動を支える（民間事業者独自の運営を想定）	路線バス	・ 京都バス 比良線 ・ 江若交通 高島今津線
航路			・ 琵琶湖汽船 今津航路、びわ湖横断航路 ・ オーミマリン 竹生島・海津航路	
その他	補助的交通 地域公共交通を補完（地域の方や施設等から人手や車両面等で協力を得て実施）	ボランティア輸送	・ 各種ボランティア輸送 ・ 共助による輸送	
		地域の輸送資源	・ （スクールバス、民間の送迎サービス等の活用を想定）	
	福祉交通	身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える	福祉交通	・ 福祉有償運送 ・ 福祉タクシー 等

5.3.2 地域公共交通の将来ネットワーク

(1) 現在の地域公共交通ネットワーク

地域公共交通のネットワークの現状は、次のとおりです。

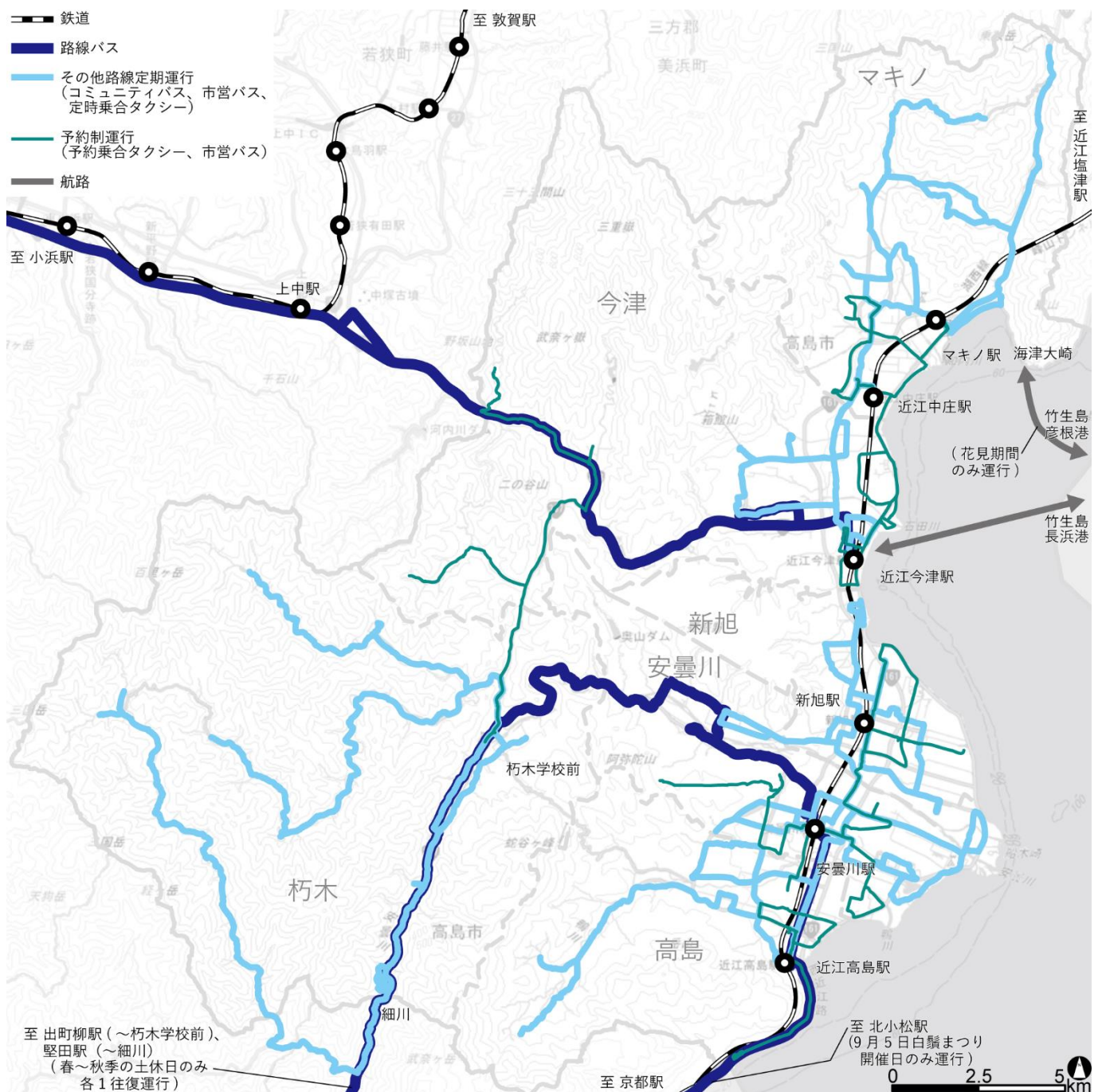


図 地域公共交通ネットワーク (現状)

(2) 将来の地域公共交通ネットワーク

地域公共交通の将来ネットワークは、次のとおりとします。なお、拠点は「高島市国土利用計画」「高島市都市計画マスタープラン」を参考に記載しました。ネットワークの骨格構造は現状を踏襲しつつ、各路線の役割を明確化したうえで、より利便性、効率性の向上を図ります。

<考え方>

✓「地域公共交通モード別の役割分担」をもとに、地域公共交通ネットワークを定めます。

✓市内支線は、地形や道路、人口分布等の関係から、次の2点に分けます。

ー線的カバー：当該ルート以外での運行が想定しづらいもの（谷筋、湖岸 等）。

なお、利用状況に応じてルート的一部分のみを予約制にする等の運行効率化に取組みます。

ー面的カバー：多様なルート設定の可能性がある地域

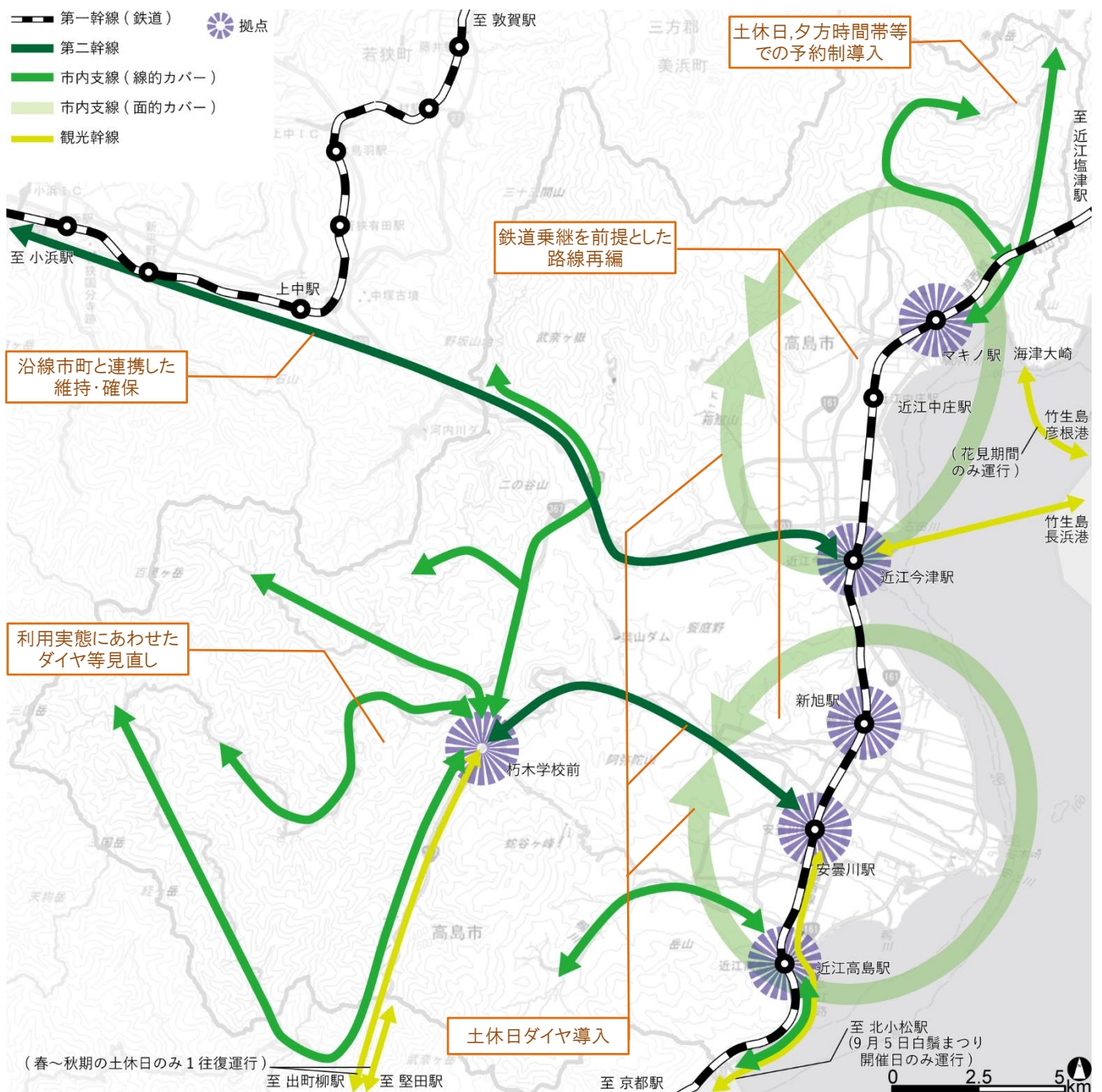


図 地域公共交通ネットワーク（将来）

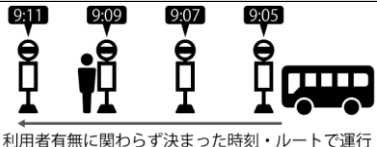

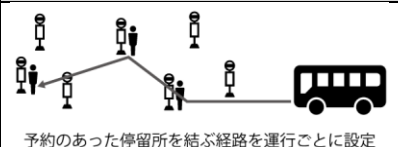
＜考え方＞ 支線交通（面的カバー）

市内支線（面的カバー）には、いくつかの運行形式が想定されます。高島市では、鉄道乗継ぎを重視する住民や利用者の声（アンケート結果参照）や、運行経費、運行の持続性の観点から、「**現状の運行を改善**」を前提に将来ネットワークを設定します。なお、計画策定後にも社会情勢の変化等を見極めつつ、他の運行形態の導入可能性を検討します。

表 市内支線（面的カバー）の比較検討

ケース	現状の運行を継続	現状の運行を改善	フル/セミデマンド運行
運行モード	・路線定期運行 ・定時定路線型の予約運行	・路線定期運行 ・定時定路線型の予約運行	・区域運行
概要	路線バス、コミュニティバス、市営バス、乗合タクシーにより市域をカバー	現状の運行モードを基礎とし、利用状況や路線重複状況等を踏まえ利便性・運行効率性の観点から見直し	現状の運行を取りやめ、新たに区域運行で移動需要に対応
メリット・デメリット	○現利用者は慣れており利用しやすい ○これまで改善が重ねられた結果であり利用者・事業者双方の視点での最適解の可能性 △利用者数は減少～横ばい傾向 △市の財政支出は漸増傾向	○土休日ダイヤ、予約制の導入、重複運行路線の整理等で運行のスリム化が可能 ○時刻表を設定するため鉄道との乗継ぎを計画しやすい	○路線・時刻表設定の必要がなくなり分かりやすさが向上 △通学、通勤等で一定の路線定期運行は要継続 ×路線定期運行と当運行形態の併設により費用上昇可能性 ×バス、一般タクシーと競合すれば交通事業者撤退の可能性

参考表 運行モードの例

	路線定期運行	定時定路線型の予約運行	フル/セミデマンド運行
イメージ	 利用者有無に関わらず決まった時刻・ルートで運行	 予約区間のみ決まった時刻・ルートで運行	 予約のあった停留所を結ぶ経路を運行ごとに設定
概要	・予約なしに決まった時刻表・ルートで運行	・予約があれば決まった時刻表・ルートで運行 ・ただし、予約のない停留所はショートカット運行	・路線を定めず、予約に応じて予約のあった停留所間を最短経路で運行
位置づけ	路線定期運行	路線不定期運行または区域運行	区域運行
例	・路線バス若江線、朽木線等 ・高島市コミュニティバス ・高島市営バス ・高島市定時乗合タクシー	・高島市営バス今津西線 ・高島市予約乗合タクシー	・まいちゃん号（米原市） ・チョイソコ（竜王町）
メリット・デメリット	○利用者にとって予約の手間がなく、思い立ったときにすぐ利用可能で分かりやすい ○時刻表で到着時刻が予想でき鉄道乗継ぎ等の計画が容易 △利用者が少ないと“空のバス”となり財政支出の適切さや住民感情に負の評価	○利用者にとって路線定期運行と同程度ないしより効率的な移動が可能 ○運行便のみ費用が発生するため路線定期運行より経費削減 ○時刻表で到着時刻が予想でき鉄道乗継ぎ等の計画が容易 △利用者にとり予約が手間 △フル/セミデマンド運行より細かいニーズへの対応と柔軟性に劣る	○車両導入台数により利用者にとって移動の自由度が向上 △利用者にとり予約が手間 △乗合率(1運行あたりの乗車人数)が低くなりがちで、効率が落ちる △バスや一般タクシーと競合の可能性 ×多くの予約に対応できない ×予約が多い場合は手作業での配車が難しい

5.4 数値目標

本計画の基本理念及び基本方針の達成状況を図る数値目標は、次のように定めます。なお、利用者数は、今後の人口減少や令和2(2020)年2月頃以降のコロナ禍による外出自粛や生活スタイルの変化等を踏まえると**現状維持でも厳しい目標設定**となります。また、コロナ禍による利用者数の回復程度は現時点で見通すことが難しいことから、コロナ禍の終息状況等を踏まえつつ**計画を継続して見直し**していくこととします。

表 本計画の数値目標

指標	現状値・目標値	算出方法	目標値設定																								
①鉄道の利用者数	<p>(千人/年)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>2,411</td><td>2,422</td><td>2,435</td><td>2,330</td><td>2,344</td><td>2,346</td><td>2,332</td><td>2,276</td><td>2,179</td><td>1,678</td><td>1,683</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	2,411	2,422	2,435	2,330	2,344	2,346	2,332	2,276	2,179	1,678	1,683	[高島市統計書] JR各駅の1日平均乗客数(年度平均) ×365	令和元(2019)年度水準
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	2,411	2,422	2,435	2,330	2,344	2,346	2,332	2,276	2,179	1,678	1,683																
②バスや乗合タクシーの利用者数	<p>(千人/年)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>445</td><td>452</td><td>428</td><td>427</td><td>403</td><td>403</td><td>393</td><td>406</td><td>395</td><td>326</td><td>315</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	445	452	428	427	403	403	393	406	395	326	315	[高島市統計書] 路線別年間乗降客数	平成30(2018)年度水準
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	445	452	428	427	403	403	393	406	395	326	315																
③人口に対する市内JR駅の1日平均利用率	<p>(%)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>12.4</td><td>12.7</td><td>12.9</td><td>12.4</td><td>12.7</td><td>12.9</td><td>13.0</td><td>12.7</td><td>12.4</td><td>9.7</td><td>9.9</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	12.4	12.7	12.9	12.4	12.7	12.9	13.0	12.7	12.4	9.7	9.9	①÷365÷人口 ※平成29(2017)～令和2(2020)年度は右記総合計画で整理	第2次高島市総合計画 後期基本計画(令和4(2022)年3月)で設定
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	12.4	12.7	12.9	12.4	12.7	12.9	13.0	12.7	12.4	9.7	9.9																
④人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率	<p>(%)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>2.3</td><td>2.4</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>2.2</td><td>2.2</td><td>2.1</td><td>2.3</td><td>2.2</td><td>1.9</td><td>1.8</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	2.3	2.4	2.3	2.3	2.2	2.2	2.1	2.3	2.2	1.9	1.8	②÷365÷人口 ※平成29(2017)～令和2(2020)年度は右記総合計画で整理	第2次高島市総合計画 後期基本計画(令和4(2022)年3月)で設定
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	2.3	2.4	2.3	2.3	2.2	2.2	2.1	2.3	2.2	1.9	1.8																
⑤地域公共交通に対する公的負担額	<p>(万円/年)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>23,793</td><td>24,566</td><td>25,062</td><td>24,994</td><td>24,792</td><td>24,164</td><td>23,604</td><td>25,384</td><td>26,654</td><td>26,803</td><td>25,670</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	23,793	24,566	25,062	24,994	24,792	24,164	23,604	25,384	26,654	26,803	25,670	[市資料(決算)] (路線バス, コミュニティバス, 市営バス, 乗合タクシー) ※路線バスへの国県補助を除く	令和2(2020)年度水準
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	23,793	24,566	25,062	24,994	24,792	24,164	23,604	25,384	26,654	26,803	25,670																
⑥地域公共交通に対する人口あたり公的負担額	<p>(円/年・人)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>4,485</td><td>4,689</td><td>4,829</td><td>4,868</td><td>4,894</td><td>4,832</td><td>4,781</td><td>5,216</td><td>5,560</td><td>5,675</td><td>5,498</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	4,485	4,689	4,829	4,868	4,894	4,832	4,781	5,216	5,560	5,675	5,498	⑤÷人口	令和2(2020)年度水準
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	4,485	4,689	4,829	4,868	4,894	4,832	4,781	5,216	5,560	5,675	5,498																
⑦地域公共交通の収支率	<p>(%)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>39.4</td><td>38.8</td><td>37.3</td><td>36.3</td><td>33.4</td><td>36.1</td><td>37.3</td><td>35.9</td><td>33.1</td><td>31.2</td><td>32.3</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	39.4	38.8	37.3	36.3	33.4	36.1	37.3	35.9	33.1	31.2	32.3	[市資料(決算)] 経常収益÷経常費用 (路線バス, コミュニティバス, 市営バス, 乗合タクシー) ※路線バスへの国県補助を除く	令和2(2020)年度水準
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	39.4	38.8	37.3	36.3	33.4	36.1	37.3	35.9	33.1	31.2	32.3																
(参考)人口	<p>(人)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td></tr> <tr><th>値</th><td>53,054</td><td>52,392</td><td>51,903</td><td>51,349</td><td>50,659</td><td>50,012</td><td>49,367</td><td>48,669</td><td>47,940</td><td>47,226</td><td>46,687</td></tr> </table>	年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	値	53,054	52,392	51,903	51,349	50,659	50,012	49,367	48,669	47,940	47,226	46,687	[住民基本台帳] (各年度末3月末日)	第2期高島市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略(令和2(2020)年3月)で設定
年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021																
値	53,054	52,392	51,903	51,349	50,659	50,012	49,367	48,669	47,940	47,226	46,687																

6. 施策メニュー

本計画では、計画の基本理念実現に向け、基本方針に基づき次の施策メニューを定め、計画期間内で推進することとします。

表 本計画の施策メニュー

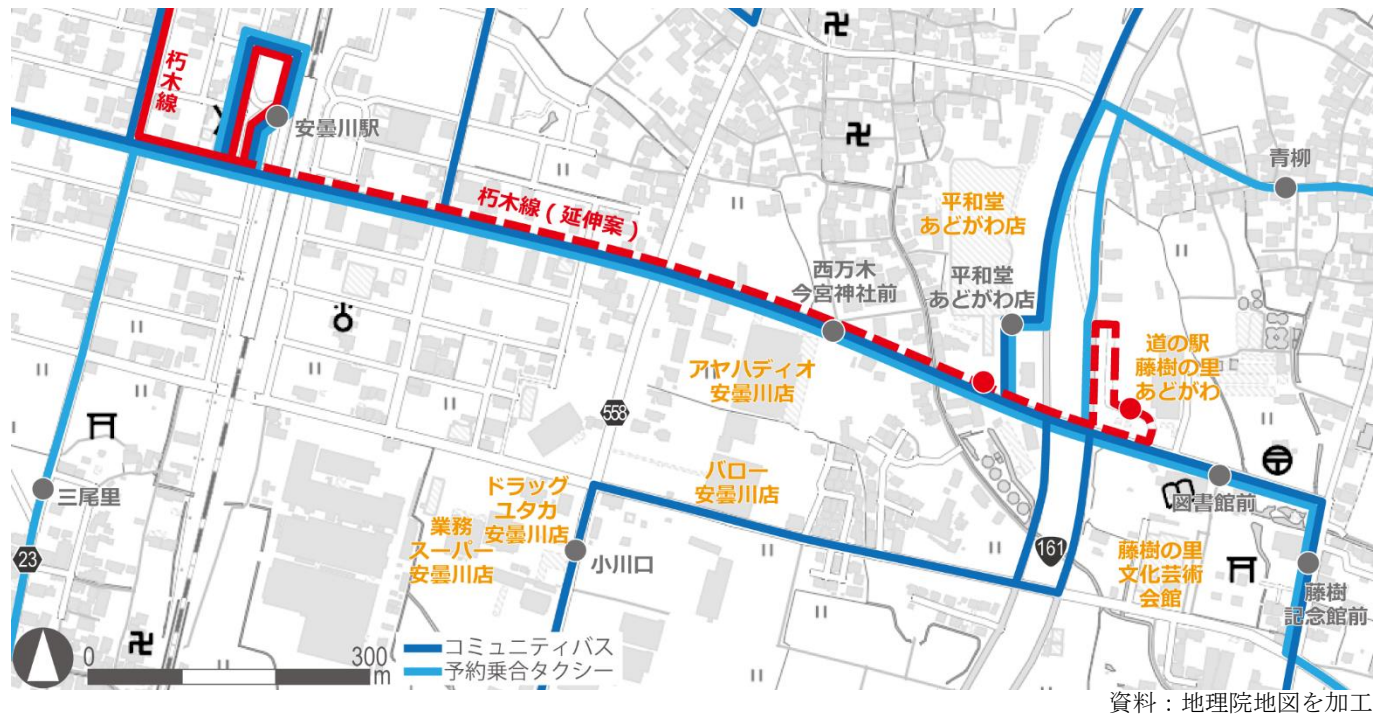
基本方針	施策メニュー
利便性の高い A 地域公共交通 ネットワークの構築	A-1 鉄道乗継等を考慮した鉄道、バス、乗合タクシーの改善
B 地域公共交通を 利用しやすい環境の整備	B-1 鉄道・バス・乗合タクシー等の乗継環境向上 B-2 利用しやすい運賃体系や支払いしやすい制度の導入 B-3 地域公共交通にかかる情報発信
C 地域公共交通の 運行効率化と利用促進等 による持続性確保	C-1 地域公共交通の運行維持・効率化や既存資源の活用 C-2 湖西線の利用促進 C-3 子ども・高齢者を中心としたバス等の利用促進 C-4 地域公共交通の担い手確保
D 地域公共交通と まちづくりとの連携	D-1 駅周辺の活性化や沿線施設との連携 D-2 観光客への地域公共交通利用環境の整備



基本方針	A 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築					
施策メニュー	A-1 鉄道乗継等を考慮した鉄道、バス、乗合タクシーの改善					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・高島市では、鉄道、路線バス、コミュニティバス等により、地域公共交通ネットワークを形成 ・市民や利用者を対象としたアンケートでは、「鉄道とバス等との乗継ぎ」を重視する声が多数 ・買物や通院先は、居住地域（旧町村）内が多いほか、買物では今津、安曇川地域への移動、通院では高島地域への移動も多い 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の改善 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会^{※1}としての JR との協議・要望 ・バス、乗合タクシーの改善 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓ダイヤの改善 <ul style="list-style-type: none"> 例) JR 湖西線ダイヤ改正にあわせた路線バス、コミュニティバス等の時刻表改正 ✓ルート・停留所位置の改善 <ul style="list-style-type: none"> 例) 商業施設近隣への停留所移設（朽木線の平和堂あどがわ店への延伸） <p>※ダイヤ・ルートが複雑化し、分かりやすさを損ねないよう配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓コミュニティバスに乗りやすい環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> 例) フリー乗降制度（運行経路上であればバス停以外でも乗降可能な制度）の維持 ✓新たな技術や考え方の活用研究 <ul style="list-style-type: none"> 例) MaaS^{※2}、自動運転、オンデマンド交通^{※3} 等 						
<p>※1 湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会：施策 C-1 に詳細を記載</p> <p>※2 MaaS：移動ニーズに対応し、鉄道やバス等の複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索、予約、決済等を行うサービス</p> <p>※3 オンデマンド交通：利用者の予約に応じて運行経路、停留所、運行時刻等をその都度設定して運行する乗合型の地域公共交通の形態。路線バス等と異なり予約の手間が生じる一方で比較的柔軟な運行が可能であるほか、一般タクシーと異なり複数人での乗合かつ運行経路が各個人の最短となるとは限らない一方で利用者の運賃負担は比較的安価となる特徴がある</p>						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎		◎	(停留所地先の 施設等の協力)	(交通管理者(警察)、 道路管理者の協力)		
スケジュール（年度）						
令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
「継続」施策の実施						

バス、乗合タクシーの改善：江若交通朽木線の平和堂あどがわ店延伸（検討案）

江若交通朽木線は、現在朽木地域～安曇川駅間の運行であり、沿線に規模の大きな商業施設がありません。そのため、平和堂あどがわ店への延伸により朽木線の利便性向上を図ります。なお、平和堂あどがわ店の敷地内は中型バス車両の進入が困難なことから、周辺道路上での停留所設置を検討します。



バス、乗合タクシーの改善：停留所移設事例（今津西町停留所）

今津西町停留所（西日本 JR バス若江線、コミュニティバス総合運動公園線）では、令和3年9月20日より停留所を商業施設（A コープ今津店）横に移設し、利便性を向上させています。



基本方針	B 地域公共交通を利用しやすい環境の整備					
施策メニュー	B-1 鉄道・バス・乗合タクシー等の乗継環境向上					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・市民や利用者を対象としたアンケートでは、「鉄道とバス等との乗継ぎ」を重視する声が多数 ・「危険なバス停（バス車体が横断歩道や交差点に近接）」が市内にも存在 <p>※市内での指定（令和4(2022)年9月30日時点）</p> <ul style="list-style-type: none"> - 下弘部（上下ともAランク（バスの車体が横断歩道にかかる） 若江線）、 - 上藪生（下りはAランク（同）、上りはBランク（横断歩道前後5mに車体がかかる） 若江線） 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅の利便性向上 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓鉄道駅の有人化維持 例）マキノ駅での観光案内所による有人化維持（簡易委託） ・停留所環境の向上 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓待合室の整備や高質化 例）朽木支所前停留所の待合室整備、改良 ✓上屋、ベンチ等の維持・改良 ✓停留所の安全性向上 例）「危険なバス停」の安全確保対策 ✓停留所での情報提供の改善 例）道路両側へのバス停留所標柱設置 行先案内で主要施設（商業施設等）を記載 ・駅周辺や地域公共交通のバリアフリー化 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> 例）マキノ駅でのエレベータ設置に向けた調査 低床バス車両導入 道路や建物の段差解消 						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎		◎	（停留所地先の施設等の協力）	（交通管理者（警察）、道路管理者の協力）		
スケジュール（年度）						
令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
「継続」施策の実施						

鉄道駅の利便性向上：鉄道駅の有人化維持事例（マキノ駅）

湖西線マキノ駅では、JRより無人駅化意向の示された際、（公社）びわ湖高島観光協会の「マキノ駅観光案内所」との連携により、令和元(2019)年9月30日より簡易委託駅として有人化を維持しています。



(令和3(2021)年7月撮影)

停留所環境の向上：朽木支所前停留所の待合所整備、改良

朽木地域での江若交通朽木線と市営バスとの主要な乗り継ぎ停留所である「朽木支所前」には、待合所を整備し、冷暖房、トイレ、駐輪場の整備等により乗り継ぎの待ち時間を少しでも快適に過ごすことができるような環境としています。この停留所は、今後も引き続き乗り継ぎに重要な役割を果たすことから、より快適な空間形成に向けた検討を進めています。



(令和4(2022)年1月撮影)

停留所環境の向上：危険なバス停

国土交通省では、横断歩道や交差点に近接するバス停留所での安全性確保対策を交通事業者等に求めています。高島市内では、下記のバス停が抽出されていることから、ハード・ソフト両面で安全対策を進めます。

<高島市内のバス停留所安全性確保対策実施状況（令和4(2022)年9月30日時点）>

- ・西日本 JR バス 下弘部停留所（上り A ランク） : 安全対策検討中
- ・西日本 JR バス 下弘部停留所（下り A ランク） : 安全対策済
- ・西日本 JR バス 上蘭生停留所（上り B ランク、下り A ランク） : 安全対策検討中

※A ランク：過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所／バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所

B ランク：A ランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所／A ランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所

C ランク：A 又は B ランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所／A 又は B ランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所



(令和3(2021)年7月撮影)

基本方針	B 地域公共交通を利用しやすい環境の整備					
施策メニュー	B-2 利用しやすい運賃体系や支払いしやすい制度の導入					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・市民や利用者を対象としたアンケートでは、「運賃」を重視する声が一定数存在 ・バス等で鉄道駅まで移動できない理由の第4位が「運賃がわからない」こと ・鉄道駅まで車（送迎）で移動する理由の第4位が「バス等より安価」なこと ・市内では JR 湖西線、西日本 JR バス若江線、一般タクシー（大津第一交通）で交通系 IC カード導入済みでその他路線は未対応 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすい運賃体系の実装 <ul style="list-style-type: none"> ✓バスや乗合タクシー等の乗継割引 【継続】 ✓路線バスとコミュニティバスの運賃差解消 【継続】 ✓鉄道とバス等の乗継割引 【新規】 ✓地域公共交通のサブスクリプション導入 【新規】 <p>※サブスクリプション：定額料金を支払うことでバス等を一定期間利用し放題になる制度。 例えば“月〇千円で市内の路線バス、コミュニティバス乗り放題”とする事例もある。</p> ・コミュニティバス等への交通系 IC カード導入検討 【新規】 						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎		◎				
スケジュール（年度）						
令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
「継続」施策の実施						
鉄道乗継割引検討・実装		サブスクリプション検討・実装		サブスクリプション継続・改善		
交通系 IC カード導入検討				交通系 IC カード実装		

利用しやすい運賃体系の実装：バスや乗合タクシー等の乗継割引

高島市では、市内の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの乗り継ぎの際に運賃を低減する制度を導入しています。今後も、この施策を継続します。

乗り継ぎ乗車制度

次の指定バス停留所での他の路線に乗り継がれる場合、先のバス・乗合タクシーで運賃をお支払の際に、乗り継ぎの申し出により乗務員から受け取っていただいた乗継券で、乗り継ぐバス・乗合タクシーに乗車することができます。

※指定バス停留所：小荒路、マキノ駅、マキノ支所前、近江中庄駅、近江今津駅、保坂（旧今津西小学校前）、

朽木学校前、朽木支所前、安曇川駅、下古賀、近江高島駅、新旭駅

※乗継券で乗り継いだバス・乗合タクシーから連続して乗り継ぐ場合、乗継券は発行されません。

※紛失の場合や乗り継いだ先のバスで、再度乗継券を受け取ることはできません。

※同じ路線への乗り継ぎはできません。

※指定バス停留所以外では発行されません。

◆朽木線、若江線への乗り継ぎの方法

①事前準備：乗合バス利用促進券が必要ですので、予め乗車区間の起点あるいは終点が指定バス停留所の利用促進券を、都市政策課または各支所、新旭振興室で申請してください。

※乗合バス利用促進券がない場合には、乗り継ぎはできません。（ただし、運賃 220 円以下の区間は除きます。）

②バスご利用時：他の路線から朽木線、若江線のいずれかに乗り継がれる場合、他の路線のバス降車時に利用促進券を乗務員に見せ、乗継印を押してもらいます。乗り継いだ朽木線、若江線のバス降車時には、乗継印を押してもらった利用促進券を乗務員に渡します。

※朽木線、若江線で、利用範囲が市外に及ぶ場合、市外区間の運賃は利用者の負担となります。

乗務員から告げられた運賃を運賃箱へ入れてください。

※運賃 220 円以下の区間を乗り継ぐ場合は、降車するバス停を乗務員に申し出て乗継券を受け取ってください。

◆定期券での乗り継ぎ

市民の通学、通勤利用に際し、同じ乗り継ぎ指定バス停留所を起終点とする 2 路線を利用される場合に限り、いずれか低い方の定期代を助成します。

①事前準備 在学または勤務先がわかるもの

②定期券購入時

(ア) 同じ乗り継ぎ指定バス停留所を起終点とする 2 路線分の定期券のうち、いずれか高い方の定期券を利用者が購入します。

(イ) もう一方の低い方の定期券を利用者が購入する際、上記 (ア) で購入した高い方の定期券と在学、または勤務先の分かるものを運行事業者に提出します。

(ウ) 運行事業者から低い方の定期券を受け取ります。

③問い合わせ先 [朽木線：江若交通] 0740-32-1371 [若江線：西日本ジェイアールバス] 0740-22-2152

利用しやすい運賃体系の実装：路線バスとコミュニティバスの運賃差解消

高島市では、市民が路線バス（若江線、朽木線）を利用する場合に、コミュニティバスとの差額となる 220 円を超える区間の運賃を助成する制度を導入しています。今後も、この施策を継続します。

乗合バス利用促進制度（朽木線、若江線）

市民の乗合バスの利用促進と負担の軽減、市内コミュニティバスとの均衡を図ることを目的として乗合バス（朽木線、若江線）を市民が利用される場合に、1 乗車 220 円を超える区間の運賃の一部を助成します。

対象者 市内にお住まいの方

助成額 1 乗車が 220 円を超える運賃について市が助成します。

利用方法

①事前準備：利用促進券の交付申請を行い、利用促進券の発行を受けます。

交付申請は、高島市都市政策課、各支所および新旭振興室でおこなうことができます。

②バスご利用時：バスご利用時は、利用促進券と利用者負担金額を料金箱に投入し、下車します。

ただし、利用促進券は利用促進券記載の乗車区間および本人以外は利用できません。

その他

※市内バス停を乗降する場合に限りです。

※定期券は、各バス事業者の窓口でお求めください。

問合せ先 [朽木線：江若交通] 0740-32-1371 [若江線：西日本ジェイアールバス] 0740-22-2152

※利用者負担額一覧

	通勤定期	通学定期
1ヶ月	9,240円	7,920円
3ヶ月	26,330円	22,570円
6ヶ月	49,900円	42,770円

※運賃（片道） 220円

※通学学期定期（学期単位）
もありません



基本方針	B 地域公共交通を利用しやすい環境の整備					
施策メニュー	B-3 地域公共交通にかかる情報発信					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・高島市では、情報提供のため、地域公共交通マップの作成や、メール配信サービス「リアルタイム高島」での湖西線の運行状況配信等を実施中 ・市民の地域公共交通の乗換検索では、64歳までで「スマホ検索」が最多な一方で、65歳以上では、市や交通事業者等が配布する「紙の時刻表」の活用が最多 ・自宅から鉄道駅まで地域公共交通で移動できないと考える市民の理由は「時刻表が不明」が最多 ・コロナ禍で市民の外出頻度や地域公共交通利用頻度が減少。また「安心して利用」する人は約1割 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の利用促進にかかる情報発信 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓地域公共交通 MAP 発行の継続、改善 <ul style="list-style-type: none"> 例) 路線図の改善（模式図から地図ベースのものに改善） ✓広報紙や市の出前講座等を活用した情報発信 <ul style="list-style-type: none"> 例) 広報紙での地域公共交通の運行・利用状況、運転手や利用者の声、コロナ禍での安全対策の紹介区・自治会、市民グループ等を対象とした出前講座での情報発信 <ul style="list-style-type: none"> ※市職員等が地域に出向き、各種出前講座をする制度の中で、「バス交通の利用について（バス・乗合タクシーの便利でお得な情報や予約乗合タクシーの利用方法の説明45分程度）」を設定しており、これを継続 ・コロナ禍での安全性にかかる情報発信 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> 例) 各交通事業者による車内やHP等での発信 <ul style="list-style-type: none"> 市による広報紙やポスター等での安全性発信 ※鉄道やバスでは、安全性向上のため換気、抗菌・滅菌加工や車内消毒等を実施しているほか、安全性について学会（日本モビリティ・マネジメント会議等）、業界・団体（(公社)日本バス協会、JR西日本等）が検証しています。こうした内容の情報発信を行います。 						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎		◎	自治会等をと おして協力			
スケジュール（年度）						
令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
「継続」施策の実施						

地域公共交通の利用促進やコロナ禍での安全性にかかるとの情報発信：地域公共交通 MAP 発行の継続、改善
高島市では、市内6地域別に「バス・乗合タクシー時刻表」を作成しています。

安曇川地域 バス・乗合タクシー時刻表

改正 令和3年4月1日 改正
【改正内容】 朽木線の運賃表を改定

運賃 コミュニティバス 大人220円 小人110円
(朽木線を除く) 乗合タクシー 大人200円 小人100円
乗合タクシーは、乗車(乗車・降車)料金を表示したくことで、乗客でご利用いただけます。

江野交通 安曇川支所 ☎0740-32-1371
大津第一交通 高島営業所 ☎0120-524-447

※予約乗合タクシーは、各便の予約締切時刻までに電話でご予約ください
定期券・回数券のお申込みは、各事業者へお問い合わせください

朽木線		江野交通		大津第一交通	
行先	時刻	行先	時刻	行先	時刻
...

安曇川地域 バス路線図

● 朽木線 (乗合バス 江野交通)
● 朽木線 (コミュニティバス 江野交通)
● 上野田中線 (コミュニティバス 江野交通)
● 高島市山線 (コミュニティバス 江野交通)
● 安曇川中央循環線 (コミュニティバス 江野交通)
● 下古賀循環線 (コミュニティバス 江野交通)
● 新田南循環線 (コミュニティバス 江野交通)
● 山内寺線 (予約乗合タクシー 大津第一交通)
● 白浜線 (予約乗合タクシー 大津第一交通)
● 新田安曇川線 (予約乗合タクシー 大津第一交通)

高島市バス・乗合タクシー時刻表 (安曇川地域の例)

地域公共交通の利用促進やコロナ禍での安全性にかかるとの情報発信：広報紙等を活用した情報発信
高島市では、これまでも広報紙で地域公共交通の利用促進に取り組んでいます。今後は、利用促進だけでなく、コロナ禍での安全性にかかるとの情報を発信するため、広報紙を積極的に活用します。

令和元年度 公共交通の収支

令和元年度 公共交通の収支
運賃収入 3億700万円の赤字
運賃収入
運行経費

特集2 もっと知って! もっと乗って! 公共交通

公共交通機関は、児童生徒の通学や、病院へ行くなど日常生活の移動手段として、車を運転できない人にとっては欠かせない大切なもの。市内の公共交通の収支は左のグラフの通り赤字ですが、公共交通は単に「利用しにくい」というだけでなく、行政サービスとして持つべき価値があります。

一方で、人口減少や少子化による利用者の減少や、市内全域を運行するために多額の経費を要することから、課題があります。

市では、より多くの方に公共交通を利用していただくための乗降口に設置の新しいノンステップバスの導入や、乗降施設へのバスターミナルの設置など、利便性の向上を図っています。

乗継券の使用方法

- 乗継券を渡す
- 次のバスなどに乗車する
- 乗継券をもちょう
- 運賃を支払い、乗継券を申告する
- バスなどに乗車

バス利用促進券の使用方法

- バスに乗り
- 市役所・支所で促進券を申請する
- 促進券を支払う
- 促進券を渡す

「おトクな「バス乗継券」・「バス利用促進券」

市内のバス、乗合タクシー(京新バス(北国線を除く))を利用していただく際に、1回限り乗継券がご利用いただけます。

また、市内バスの朽木線・安曇川線・山内寺線・白浜線は乗継券がご利用できません。

市の公共交通の考え方

- 南北の移動は、JR湖西線を活用します。
- 市内の全乗客(縦横)大字単位に乗り、バスも1か所の停留所を設置し、バスも1か所は乗合タクシーを運行します。
- 〇〇の駅に行き、〇〇の路線に乗って市内のどこかの駅に行くことができる路線とします。
- 〇小中学生や高校生、高齢の方や障がいのある方、妊娠中の方や、車を運転できない方たちが、買い物や通院などができるよう、利便性の確保に努めます。
- 〇利用実態に見合った適正な便数・路線網を構築します。

身近なところを走っています

市内には、バスが1路線、乗合タクシーが10路線運行しています。ぜひご利用ください。

- 〇若狭バス 若江線
- 〇コミュニティバス 国楽線 マキノ高島線 今津西線 新田西循環線 新田南循環線 船木線
- 〇コミュニティバス 下古賀循環線 上野田中線 中央循環線
- 〇乗合タクシー 安曇川高島線 武蔵橋山線 〇市営バス 針形線 上野田線 横谷本木山線 柏宮前坊線 今津西線
- 〇乗合タクシー マキノ西循環線 奥いいたん線 松原台線 風車村線 新田安曇川線 泰山寺線 白浜線
- 〇乗合タクシー 浜線

「広報たかしま」における地域公共交通の利用促進 (令和2(2020)年11月号)

基本方針	C 地域公共交通の運行効率化と利用促進等による持続性確保					
施策メニュー	C-1 地域公共交通の運行維持・効率化や既存資源の活用					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減少のみられるバス等路線が存在 ・人口減少やコロナ禍で今後も取り巻く環境は厳しいと予想 ・地域公共交通の運行継続は市民や利用者から一定の支持、要望 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の運行維持・確保 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓国・県と市が協調した第二幹線（路線バス朽木線、若江線）の維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> 例）第二幹線（路線バス朽木線、若江線）運行維持に向けた国・県・市から交通事業者への運行補助 ✓市が中心となった市内支線（コミュニティバス、乗合タクシー、市営バス）の運行継続 ・地域に最適な旅客輸送サービスへの移行によるサービス継続 【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ✓路線別の継続的なモニタリング（利用者数（年間、便あたり 等）、収支率 等） ✓ダイヤ等見直し（利用実態にあわせた時刻、便数、路線の設定、土休日ダイヤ導入 等） ✓運行のダウンサイジング <ul style="list-style-type: none"> 例）路線定期運行における運行車両の適正化（小型バス車両、タクシー車両等の活用） 予約制の導入（定時乗合タクシー→予約乗合タクシー） スクールバスと地域公共交通との連携 地域の輸送資源の活用（「地域公共交通モード等別の役割分担」を踏まえつつ、地域公共交通を補完する役割を期待し、地域公共交通と単純な競合とならないよう検討） 						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎	○(補助金等による支援)	◎				
スケジュール（年度）						
令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
「継続」施策の実施						

第二幹線・市内支線の維持・確保 [国、滋賀県、高島市運行費支援]

高島市では、現在運行している第二幹線及び市内支線について、国、滋賀県と協調して運行経費補助等を行っています。これらの路線は、計画策定後も継続して幹線・支線としての機能を期待することから、本計画で行政による支援を新たに明示的に位置づけます。

位置づけ	第二幹線	市内支線		
役割	ネットワークの第二の骨格であり、地域を超える移動を中心に、生活、観光等で多面的に支える (「5.3.1 地域公共交通等モード別の役割」より再掲)	第一・第二幹線に接続する支線交通であり、住民生活にかかる移動を中心に支えたいうで、観光移動もあわせて支える (「5.3.1 地域公共交通等モード別の役割」より再掲)		
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> 西日本 JR バス 若江線 江若交通 朽木線 <p>[注釈] ※「太文字」は第二幹線に接続 ※「下線」は過疎地域、振興山村を運行 ※太文字もしくは下線は 地域公共交通確保維持事業の活用及び 県・市の支援により維持確保を目指す系統</p>	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス <ul style="list-style-type: none"> ✓国境線 ✓総合運動公園線 ✓新旭西循環線 ✓下古賀循環線 ✓船木線 ✓武曾・横山線 ✓安曇川中央循環線 ✓白浜線 ✓マキノ南西部線 ✓松陽台線 ✓新旭・安曇川線 ✓針畑線 ✓上村能家線 定時乗合タクシー 予約乗合タクシー 市営バス <ul style="list-style-type: none"> ✓マキノ高原線 ✓新旭東循環線 ✓新旭南循環線 ✓森線 ✓上寺・田中線 ✓高島安曇川線 ✓畑線 ✓マキノ北西部線 ✓あいあいタウン線 ✓風車村線 ✓泰山寺線 ✓鶴川線 ✓柏宮前坊線 ✓横谷木地山線 ✓今津西線 		
必要性	市町や旧町村間を直接連絡する唯一の路線定期運行であり、生活や観光において不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や県・市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある	第一・第二幹線に対する支線として市内をきめ細やかに運行し、通学や、高齢者等の生活を中心に不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や県・市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行の維持・確保の必要がある		
事業及び実施主体の概要	<ul style="list-style-type: none"> 本計画を策定し、地域公共交通にかかる基本理念や将来ネットワーク、実施すべき施策等を規定（実施主体：地域公共交通会議） 本計画に基づき各種施策を推進（実施主体：計画内の施策カルテに基づく） 路線の運行（実施主体：各バス事業者） 補助金による運行費支援（実施主体：国、県、市） 	<ul style="list-style-type: none"> 路線の運行（実施主体：高島市） 補助金による運行費確保（実施主体：県、市） 		
目標・効果と評価手法	利用者数：①鉄道の利用者数 ②バスや乗合タクシーの利用者数 費用：⑤地域公共交通に対する人口あたり公的負担額 収支：⑥地域公共交通の収支率	（「5.4 数値目標」より再掲）		
備考	上記路線は計画策定時点で下記により支援 ✓高島市「高島市バス運行対策費補助金」 ✓滋賀県「滋賀県バス運行対策費補助金 地域間幹線系統確保維持費補助金」 ✓国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」	市内支線は計画策定時点で下記により支援 ✓高島市「高島市コミュニティバス運行対策費補助金」 ✓滋賀県「滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金」 市内支線は、今後も上記により支援を継続し路線を維持するとともに、第二幹線に接続または過疎地域・振興山村を運行する路線は、下記を新たに活用 ✓国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」 ✓滋賀県「滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金」		
	 <p>写真 若江線 (近江今津駅前)</p>	 <p>写真 朽木線 (道の駅くつき新本陣前)</p>	 <p>写真 地域間幹線系統 (朽木線) と朽木学校前で 接続する市営バス</p>	 <p>写真 地域間幹線系統 (若江線) と近江今津駅で 接続するコミュニティバス</p>

基本方針	C 地域公共交通の運行効率化と利用促進等による持続性確保					
施策メニュー	C-2 湖西線の利用促進					
現状						
<ul style="list-style-type: none"> ・高島市では、湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会をとおした各種取組みを実施 ・市民のうち湖西線を知っている人は9割以上にのぼる一方で、週1日以上利用する人は約1割 						
取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> ・湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会^{※1}、鉄道を活かした湖西地域振興協議会^{※2}による取組み【継続】 <ul style="list-style-type: none"> 例) ICOCA チャージキャンペーン 小学生への湖西線クイズ 湖西線写真 SNS 投稿キャンペーン 通勤者や自家用車送迎利用者への鉄道等利用促進（モビリティ・マネジメント等） 						
<p>※1：湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会：湖西線の利便性向上に向けた検討を行うため、滋賀県と湖西線沿線の大津市、高島市、長浜市の3市が連携して平成26年8月に設置した「湖西線利便性向上プロジェクトチーム」での取組みをより強力に進めていくため、平成27年6月に組織を湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会に改めたもので、湖西線の利便性向上と、鉄道を活かした湖西線沿線地域の振興・活性化のための事業を実施</p> <p>※2：鉄道を活かした湖西地域振興協議会：湖西線の利便性向上と地域振興・活性化のため、滋賀県高島土木事務所、高島市（観光振興課、都市政策課）、（公社）びわ湖高島観光協会、JR西日本により構成したもので、令和2年度には、「地元駅利用支援事業（市内の小学校が実施する校外学習等に鉄道利用を促進し、鉄道利用の意識づけを図るため、利用に係る補助金を交付）」と「地元駅利用促進事業（InstagramおよびTwitterを利用した『#湖西線キャラメル』キャンペーンを実施し、湖西線の認知度向上/市内へ鉄道を利用して通学している学生を対象に啓発品を配布し利用促進）」を実施</p>						
<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線の金沢～敦賀駅間開業を踏まえた広域周遊観光等の促進 【新規】 <ul style="list-style-type: none"> ※施策D-2とあわせて実施 						
実施主体						
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
◎	◎（協議会を連携して運営）	◎（JR）		◎大津市、長浜市 （協議会を連携して運営）		
スケジュール（年度）						
令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
「継続」施策の実施						
北陸新幹線活用検討		北陸新幹線による広域周遊の促進				

湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会、鉄道を活かした湖西地域振興協議会による取組み

湖西線では、各種協議会による利用促進に取り組んでおり、今後もこれを継続します。



「こせいのな、」フォトコンテスト
(湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会)



ICOCA チャージキャンペーン
(鉄道を活かした湖西地域振興協議会)

北陸新幹線の金沢～敦賀駅間開業を踏まえた広域周遊観光等の促進

北陸新幹線は、金沢～敦賀間が令和6(2024)年春開業予定です。湖西線は、敦賀～京阪神間を結ぶ特急サンダーバードの経路として引き続き重要な役割をもつことから、湖西線の利用促進により取り組むとともに、高島市内が目的地の1つとして来訪されるよう、周辺市町等と連携し広域周遊観光の促進等に取り組めます。



令和3(2021)年時点 敦賀駅

高島市区間

出典：鉄道・運輸機構 HP 資料に湖西線等を加算

基本方針	C 地域公共交通の運行効率化と利用促進等による持続性確保																			
施策メニュー	C-3 子ども・高齢者を中心としたバス等の利用促進																			
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通は、20歳代以下や75歳以上で利用者が多い ・地域公共交通を最初に利用した経験は、鉄道、バスで中高生まで、一般タクシーで20歳代までが過半数 ・自宅から駅まで地域公共交通で移動できない理由は「なんとなく不安」が約2割で心理的利用障壁が存在 																			
取組内容（例）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通が移動の選択肢になるきっかけづくり 【新規】 <ul style="list-style-type: none"> ✓利用機会の創出 <ul style="list-style-type: none"> 例) ノーマイカーDAYの取り組みを企業へ働きかけ バス利用のきっかけづくりとなるイベント開催（バス無料DAY等） ✓心理的な利用障壁の解消 <ul style="list-style-type: none"> 例) 小学校等でのバス乗り方教室の開催 																			
実施主体	<table border="1"> <thead> <tr> <th>高島市</th> <th>国・県</th> <th>交通事業者</th> <th>地域住民</th> <th colspan="3">その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">◎</td> <td>○(交通環境学習の支援)</td> <td>○(交通環境学習等への協力)</td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">市内企業等 (ノーマイカーDAYへの参画)</td> </tr> </tbody> </table>						高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他			◎	○(交通環境学習の支援)	○(交通環境学習等への協力)		市内企業等 (ノーマイカーDAYへの参画)		
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他																
◎	○(交通環境学習の支援)	○(交通環境学習等への協力)		市内企業等 (ノーマイカーDAYへの参画)																
スケジュール（年度）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和4(2022)</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8(2026)</th> <th>令和9(2027)</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7" style="text-align: center;">「新規」施策の実施</td> </tr> </tbody> </table>						令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期	「新規」施策の実施						
令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期														
「新規」施策の実施																				

地域公共交通が移動の選択肢になるきっかけづくり：ノーマイカーデー

滋賀県では、「エコ交通（人と環境に優しく、魅力と利便性が高い滋賀発の交通体系）」を推進しています。この取組みの一環として、エコライフの実践啓発にむけ、毎週金曜日を「ノーマイカーデー」とし、公共交通機関利用の推奨に取り組んでいます。高島市でも、こうした考え方の推奨等を検討します。

**毎週金曜日はノーマイカーデー
公共交通機関を利用しましょう**

ノーマイカーデーとは...
日や曜日を指定して「この日には、マイカーを使わない」という運動のことを言います。
滋賀県では、交通安全を県民総ぐるみで強力に推進するために設置された滋賀県交通対策協議会において、交通安全強調日の一つとして、毎週金曜日をノーマイカーデーと定め、交通事故防止や交通渋滞の緩和のため、マイカーの利用を控え、公共交通機関を利用するよう呼び掛けています。

毎週金曜日は
ノーマイカーデーです





自動車の普及により生活の利便性は飛躍的に向上しましたが、反面、バスや電車等の公共交通機関の利用者の減少、排気ガスによる環境への悪影響や地球温暖化、交通渋滞など、様々な問題が発生しています。

毎週金曜日は、マイカーの利用を控え、公共交通機関を利用しましょう。



**滋賀県・滋賀県交通対策協議会
社団法人滋賀県バス協会**

連絡先 滋賀県交通政策課 TEL(077)528-3682
(社)滋賀県バス協会 TEL(077)585-8333

出典：滋賀県HP

心理的な利用障壁の解消：小学校等でのバス乗り方教室の開催

滋賀県では、マイカー中心から公共交通中心へ、県民の意識とライフスタイルの転換を図る「エコ交通」を推進する取組の一環として、幼少期から公共交通に対する意識と親しみ醸成と、公共交通を利用するきっかけづくりのため、市町や交通事業者と協働で交通環境学習を実施しています。高島市でも、この活用を検討します。

交通環境学習の概要

滋賀県土木交通部交通戦略課

交通環境学習の目的

次世代を担う子どもたちに、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の環境負荷の小さい交通体系について理解してもらうとともに、自発的に環境に優しい交通行動を選択するきっかけになると考えています。

交通環境学習の必要性

人口減少社会を見据えた本県における持続可能な公共交通の確保・維持、活性化を図っていくためには、次の時代を支える幼少期の世代に対して公共交通の利用方法や特性、必要性などを考える機会を提供する必要があります。

交通を取りまく問題

全国的に見ても自動車依存率の高い滋賀県では、様々な場面で良くない影響が出ています。

- ◇道路の渋滞
- ◇交通事故の増加
- ◇環境汚染
- ◇公共交通サービスの低下
- ◇運動不足、肥満、脚力低下 など…



その影響は、大人だけでなく子どもたちにまで及ぶものが多いのです。

しかし、公共交通不便地が多い滋賀県で、自動車は必要不可欠な移動手段です。そこで滋賀県では、県民の意識とライフスタイルをマイカー中心から公共交通を中心とした「エコ交通」への転換を図る取組を積極的に実施しています。

ところが、子どもから高齢者を含む大人まで、バスに乗ったことがない・・・乗り方がわからない・・・などといった声をよく聞きます。

また、人口減少の進展と共に「移動＝自動車」と考える人が多いため、公共交通の利用は年々低迷し、ついには、バスや電車の路線維持・確保が難しく、ダイヤが悪くなり、最悪の場合は路線の廃止に至る可能性が非常に高くなってきています。

これら問題は、運転ができない・しない人（子ども、高齢者、障害者など）にとっては、移動の確保が難しくなるという、非常に深刻な問題です。その問題の解決策の一つとして、「幼少期から地域の公共交通に親しみをもち、自発的な行動をとれる人間を育てる」ことを目的とした、交通環境学習の実践と普及活動に取り組んでいます。

近江の心を育む
交通環境学習のススメ

生活科
社会科
総合的な学習の時間

滋賀県土木交通部交通戦略課

子供たちの「豊かな学び」のために「本物の交通」を活用した授業づくりをサポートします

指導計画に合わせた活用が可能です

交通環境学習は、実際のバス車両などを学校に持ち込む等の出前講座や講師の派遣等を行っています。紹介する活用事例をご覧いただき、様々な場面で、ぜひ活用下さい。内容については、授業のねらい等に合わせてカスタマイズできますので、担当までご相談ください。



生活科での活用例

◆校外学習の事前学習（まち探検、公共物や公共施設の利用等）



公共交通を利用した校外学習の事前学習として、交通事業者や行政職員がバス車両や資料を準備し、バスの乗り方教室などの出前講座を実施します。スライドや紙芝居、クイズで楽しく勉強するだけでなく、本物のバス車両を観察したりバス運転手など実際に働いている人の話を聞くことなどが豊かな体験の充実となります。

総合的な学習の時間での活用例

◆福祉学習『ともに生きる』（障がい者の疑似体験を通して）



アイマスクや杖・車いすを使い、路線バスやバス停で障がい者の移動を疑似体験。さらに、バス車両やバス停の観察を通じて、バリアフリーの仕組みや工夫に気づくことにつながりました。これらの体験を通じることで、児童が「ともに生きるために自分ができることなどを考えるきっかけになります。

交通環境学習の活用方法について

◆各学年の生活科や社会科、総合的な学習の時間と合わせた学習展開となっています。

（例）・2年生や4年生の公共交通を利用した校外学習の事前学習

- 教材：路線バス車両やパワーポイント、ワークシートなど
- 学習内容：公共交通ってなに？（滋賀県の乗り物、車とバスの違いについて）
切符の買い方、バスや電車の乗り方・乗車マナー
本物の路線バスでの乗車体験やバスの観察 など

校外学習の運賃補助制度をご活用いただける場合も！詳しくは滋賀県交通戦略課にお問い合わせください。

- ・公共施設の工夫やマナー（バスの仕組みや工夫、乗車マナーの学習）
- ・働く人の学習（交通事業者・バス運転手など現場で働く人の話が聞ける）
- ・福祉の学習（バスでの障害者疑似体験とバリアフリーの仕組みや工夫の発見）

※他にも・・・環境問題、まちの広がりや歴史など、人々の生活に不可欠な「交通」を通して様々な学習展開が可能。本物や実体験を通して学習することで、より深い学びにも繋がると、先生方からも大好評を頂いています。



（バスの乗り方教室）



（車いすでの乗車体験）



（「滋賀県の乗り物」の学習）

実施までの流れ

- ①市町担当部局・県交通戦略課へお問い合わせ
- ②小学校・事業者・市町・県との授業内容に関する打合せ
- ③授業の実施、アンケートのお願い
- ④県より、アンケート結果まとめの送付



ポイント①
対象学年・学校側の要望により、授業内容は柔軟に変更できます。
例）
・まちづくりと交通のひろがりについての学習
・電車の券売機の模擬体験
・バス事業者の方のお話

ポイント②
1時間ではなく、連続した授業を行うことも可能です。
例）
・1時間目にバス、2時間目に電車
・校外学習の前に1時間事後授業として1時間

ポイント③
授業実施だけでなく、ツールの提供も可能です。
例）
・近郊のバスマップの提供
・バス（電車）の乗り方のパワーポイント提供

（交通環境学習 素材例）

体験	バスの乗車体験～乗り方学習～				1
必要時間	15～20分 *20人程度を想定	必要経費	なし (交通費、謝礼等)	素材	実車 バス
実施内容					
<ul style="list-style-type: none"> ・実車のバスを小学校へお持ちし、乗降体験を行います。 ・バス事業者よりバスの乗り方について説明します。 ・実際の路線バスを活用した学習なので、実践的です。 					
実施例					
<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方の説明（バス会社） ・バスの乗車体験 整理券を取る→座席に座る→料金の計算方法の説明 →バスの車内マナーの説明→降車ボタンを押す→降車 ・まとめ 					

出典：滋賀県 HP

基本方針	C 地域公共交通の運行効率化と利用促進等による持続性確保																			
施策メニュー	C-4 地域公共交通の担い手確保																			
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の担い手は高齢化の傾向 ・バス等の交通事業者等では、全国的に担い手不足が深刻化 																			
取組内容（例）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の担い手確保 【新規】 例) バス乗務員や整備士等の業務内容等の紹介 (バス乗り方教室や市の出前講座、広報紙等を活用 等) 中学生チャレンジウィークでの交通事業者等の協力 (過去には、JR 西日本近江今津駅、江若交通安曇川支所、琵琶湖汽船今津営業所で中学生の受け入れ実績あり) 担い手を募集するチラシやポスターの作成・掲示 (周辺市町との連携による実施、高島市単独で実施 等) 																			
実施主体	<table border="1"> <thead> <tr> <th>高島市</th> <th>国・県</th> <th>交通事業者</th> <th>地域住民</th> <th colspan="3">その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td></td> <td>◎</td> <td>(担い手として 参画)</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>						高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他			○		◎	(担い手として 参画)			
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他																
○		◎	(担い手として 参画)																	
スケジュール（年度）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和 4(2022)</th> <th>令和 5(2023)</th> <th>令和 6(2024)</th> <th>令和 7(2025)</th> <th>令和 8(2026)</th> <th>令和 9(2027)</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7">「新規」施策の実施</td> </tr> </tbody> </table>						令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期	「新規」施策の実施						
令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期														
「新規」施策の実施																				

地域公共交通の担い手確保：滋賀県での「バス運転士 PR 動画」の取組み

生産年齢人口の減少に伴う労働者不足が叫ばれるなか、バス業界ではとりわけ運転士不足が深刻であり、滋賀県内でも慢性的な人手不足が続いています。人材確保の取組みは、喫緊の課題となっています。

滋賀県では、一般社団法人滋賀県バス協会と滋賀県が協働し、職業としての「バス運転士」の魅力を少しでも多くの方に知ってもらうため、バス運転士の採用PR動画を制作しています。

動画では、現役のバス運転手に直撃インタビューし、普段はあまり知られていない「バスの運転士」の魅力や働きやすさについて、知ることができる内容となっています。



出典：一般社団法人滋賀県バス協会、滋賀県 HF

基本方針	D 地域公共交通とまちづくりとの連携																										
施策メニュー	D-1 駅周辺の活性化や沿線施設との連携																										
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等は、都市拠点等に設定され、周辺には人口や商業施設、事業所等が集積 ・鉄道駅周辺ではバリアフリーを推進 ・高齢化の進展により、地域公共交通をより利用しやすい環境整備の必要性向上 																										
取組内容（例）	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の活性化や沿線施設との連携 【継続・新規】 例) 駅を中心としたバス・乗合タクシー路線網の維持 都市計画マスタープラン等に基づくまちづくりの推進 沿線施設等との連携（バス停の設置、施設内への車両乗入、お買い物券等での連携 等） 																										
実施主体	<table border="1"> <thead> <tr> <th>高島市</th> <th>国・県</th> <th>交通事業者</th> <th>地域住民</th> <th colspan="3">その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">◎</td> <td></td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">駅周辺の事業者等の参画による 活性化、観光事業者の連携</td> </tr> </tbody> </table>						高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他			◎		◎		駅周辺の事業者等の参画による 活性化、観光事業者の連携									
高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他																							
◎		◎		駅周辺の事業者等の参画による 活性化、観光事業者の連携																							
スケジュール（年度）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和 4 (2022)</th> <th>令和 5 (2023)</th> <th>令和 6 (2024)</th> <th>令和 7 (2025)</th> <th>令和 8 (2026)</th> <th>令和 9 (2027)</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7" style="text-align: center;">「継続」施策の実施</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">沿線施設等と地域公共交通との連携検討</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">沿線施設等と地域公共交通との連携の実施</td> </tr> </tbody> </table>						令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)	令和 9 (2027)	長期	「継続」施策の実施							沿線施設等と地域公共交通との連携検討			沿線施設等と地域公共交通との連携の実施			
令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)	令和 9 (2027)	長期																					
「継続」施策の実施																											
沿線施設等と地域公共交通との連携検討			沿線施設等と地域公共交通との連携の実施																								

駅周辺の活性化や沿線施設との連携

：施設内への車両乗入

バスと沿線施設との連携においては、利用できる環境の確保が必要です。そのいち方策として、沿線施設の入り口付近等へバス車両が乗入れることにより、バス利用者の歩く距離を埋める“ラストワンマイル”対策が有効です。

市内では、商業施設の敷地内に停留所を設置している例があります。



駅周辺の活性化や沿線施設との連携

：施設と連携した割引バス乗車券

市内では、バス往復乗車券と温泉入浴券をセットにした商品を販売している例があります。

朽木温泉てんくう

入浴券付

バス乗車券
発売中！

くつき温泉「てんくう」入浴セット乗車券
JR安曇川駅 ⇄ 朽木駅前 ⇄ くつきてんくう(入浴)

通常価格 バス往復 1,540 円 + 入浴券 700 円 =

2,240 円が

1,800 円!

たいへんお得な

発売場所 安曇川駅観光案内所（改札横）

発売時間 午前9時～午後1時
※発売当日限り有効

朽木駅前からてんくうへは、道の駅くつきまき（徒歩1分）からグリーンパークのシャトルバスをご利用ください。
【詳細はグリーンパーク観光案内所へお問い合わせください】

お問い合わせ
江若交通株式会社安曇川支所 0740-32-1371
高島市役所交通政策課 0740-22-0058
グリーンパーク憩いの森 0740-38-2770

基本方針	D 地域公共交通とまちづくりとの連携						
施策メニュー	D-2 観光客への地域公共交通利用環境の整備						
現状	<ul style="list-style-type: none"> バスでは土休日を中心に観光利用の多い路線が存在 観光客は、年間を通じて来訪 市内には、白鬚神社、メタセコイア並木、海津の桜等の観光資源が駅から離れた地区にも分布 						
取組内容(例)	<ul style="list-style-type: none"> 観光施策との連携 【継続】 例) 観光パンフレットへの地域公共交通掲載 地域公共交通を利用した観光周遊ルートの開発(車窓のPRや車内アナウンスの工夫等を含む) 市外の人にも分かりやすい情報提供とMaaS(Mobility as a Service)への対応 例) GTFS-JP 整備によるインターネット上での経路検索対応 【新規】 鉄道・バスロケーションシステム等への対応検討 【継続・新規】 <p>※MaaS: 移動ニーズに対応し、鉄道やバス等の複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索、予約、決済等を行うサービス</p>						
実施主体	高島市	国・県	交通事業者	地域住民	その他		
	◎	◎(GTFS-JP 整備での連携)	○		◎(公社)びわ湖高島観光協会		
スケジュール(年度)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
「継続」施策の実施							
GTFS-JP 整備、公表			バスロケーションシステム等検討				

観光施策との連携

高島市では、鉄道とレンタサイクルやレンタカーによる観光コースを紹介しています。今後は、路線バス等の活用や、広域連携(例えば、西日本 JR バス若江線沿線の若狭鯖街道熊川宿(若狭町))を検討します。

レンタサイクルで巡る
春の高島 カフェ巡りコース



JR新旭駅からスタートし、自然、カフェ、ショッピングなど、見所沢山のおすすめスポットを、レンタサイクルで巡るコースをご紹介します。

食を楽しむ 全般 公共交通機関で日帰り

レンタサイクルで巡る
春の高島 フォトジェニックコース



JRマキノ駅からスタートし、絶景の並木道・桜の名所など、春のおすすめスポットを、レンタサイクルで巡るコースをご紹介します。

自然・景色を満喫 全般 公共交通機関で日帰り

出典: びわ湖高島観光協会 HP

あつと高島【高島市役所】

3月10日 18:00

【“鉄道+α”による新たな観光モデルコースが完成しました!】
観光振興課からお知らせします

「湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会」(構成団体: 大津市・高島市・長浜市・滋賀県)では、鉄道+レンタサイクル・レンタカー等を活用した“鉄道+α”による新たな観光モデルコースを4つ作りしました。

鉄道を利用していただくことで休日の渋滞に巻き込まれることなく快適に高島市へ来ていただくことができ、春の高島市内の観光名所や施設をご家族やご友人など様々な方々と楽しんでいただくことができます。

■3月10日(木)~21日(月)

JR京都線など計7線(京都線・神戸線・琵琶湖線・湖西線・山陽線・草津線・赤穂線)でADトレイン(JR車両1編成の広告枠「中吊りポスター・ドア横ポスター」を独占して展開)を活用しモデルコースのPRを行います。
JRをご利用される際にはぜひご覧ください。

■3月12日(土)~5月8日(日)の土日祝(8時~13時頃)

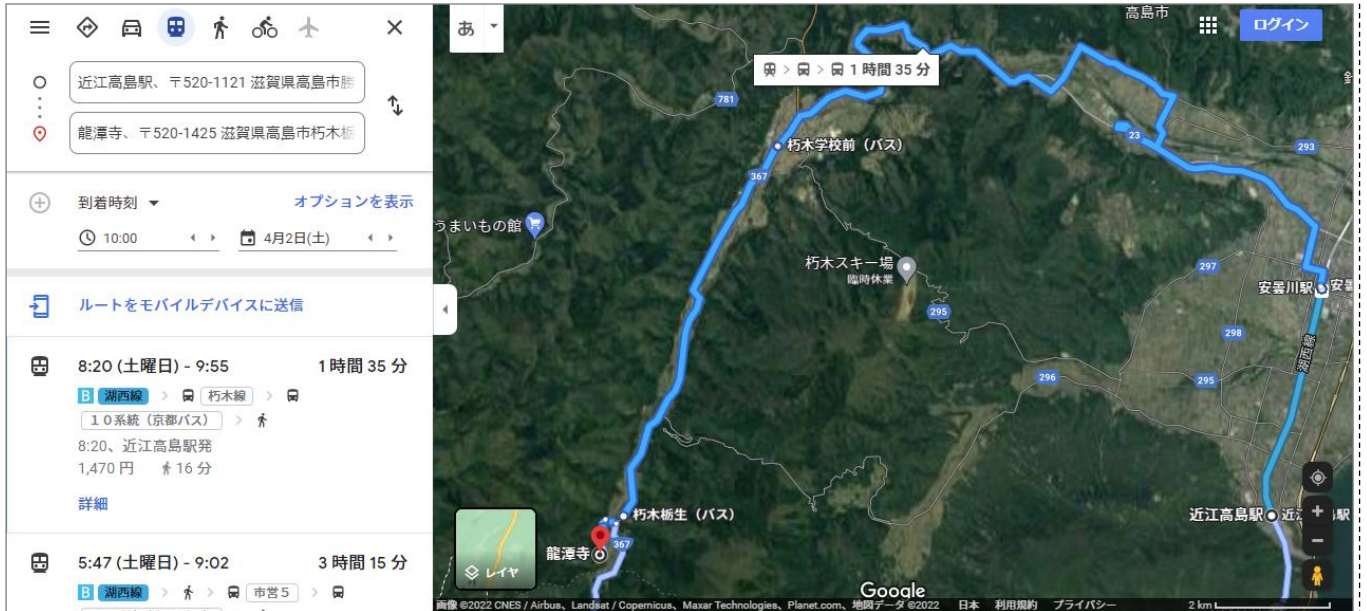
湖西線区間の新快速列車において観光利用のお客様向けの車内放送企画「鉄道で行く高島たび」(沿線名所案内・解説)を実施します。
※列車の運行状況等により放送を実施しない場合があります。

出典: 高島市役所 FACEBOOK

市外の人や若い人にも分かりやすい情報提供：GTFS-JP 整備

GTFS-JP（標準的なバス情報フォーマット）は、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのために国土交通省が標準化を進める共通フォーマットで、地図アプリ「Google マップ」をはじめ、JORDAN、Yahoo!等の乗換案内へのバス乗換情報掲載が可能です。これにより、特に外国人をはじめとする観光客や、スマートフォンが普及する若年層等へ地域公共交通を移動の選択肢として考えてもらうきっかけとなります。

市内では、路線バス（若江線、朽木線、比良線）でGoogle マップ等に対応していますが、今後コミュニティバス等でも対応を検討します。なお、滋賀県が別途整備を推進中のため、これと連携しつつ進めます。



出典：Google マップによる「近江高島駅から龍潭寺（朽木）への地域公共交通でのルート検索結果」

市外の人や若い人にも分かりやすい情報提供：鉄道・バスロケーションシステム等への対応

「バスロケーションシステム」は、バスの到着時刻や現在位置等をスマートフォン等からリアルタイムにみることのできるサービスです。市内では、鉄道で湖西線のみ「JR 西日本 列車走行位置」としてサービスが提供されているほか、江若交通では、堅田営業所管内でバスロケーションシステムに対応しています（市内は安曇川支所管内）。利用者の利便性向上に繋がることから、市内路線での導入を検討します。

江若交通 バスロケーションシステム ご利用ガイド

平成 28 年 9 月 1 日より
堅田営業所管内の大津市内・守山市内に対応!

バスロケーションシステムとは？
バスの到着時刻やバスの現在位置などをパソコン、スマートフォン、携帯電話からリアルタイムに見ることができるサービスです。

江若交通ホームページより「バスロケーションシステム」へまたは、「京都バスロケーションシステム」サイトからお調べ下さい。

江若交通
本社 077-573-2701
堅田営業所 077-572-0374
当サイト http://www.kojak.co.jp/

KEIHAN
江若交通

バスロケーションシステム使用手順

- 1 出発地・目的地を設定する**
① 出発地・目的地の入力欄に停留所名の一部を登録入力すると候補停留所が表示されます。
(その他選択は使い易い)
※「SO」から探す：では、停留所名が正確にわからなくても入力した文字を含む停留所名が検索できます。
※「検索」ボタンを押すと候補から探す。 ※「検索」ボタンを押すと、地名を入力して検索する候補の順位と停留所名が検索できます。
- 2 その他の条件を設定する**
② 検索結果も「優先」にマークをつけると、検索結果への優先順位も検索できます。
③ 1 遊玩先 (目的地) まで検索できます。
※ 予定時刻などは「予定時刻」が検索できます。
- 3 乗りたいバスの出発時刻・到着時刻・運賃は？**
④ 07:49 07:55
180円
- 4 定刻運行 or 何分遅れで運行しているの？**
⑤ 08:07 08:13
180円
08:26 08:32
180円
- 5 待つているバスが今どこの停留所にいるの？**
⑥ 地図上で現在位置とバス位置を確認できます。

こちらでも便利です！

バス接近案内メール 設定した曜日や時刻にお知らせメールが届きます。
※乗車時刻はスマートフォンから利用いただけます。
※本サービスは「京都バスロケーションシステム」および「京都バスロケーションシステム」が提供しています。
※時刻・運賃・運賃など決まった情報にバスに乗る方が設定していただく必要があります。詳しくはこちらからお問い合わせください。

出典：江若交通

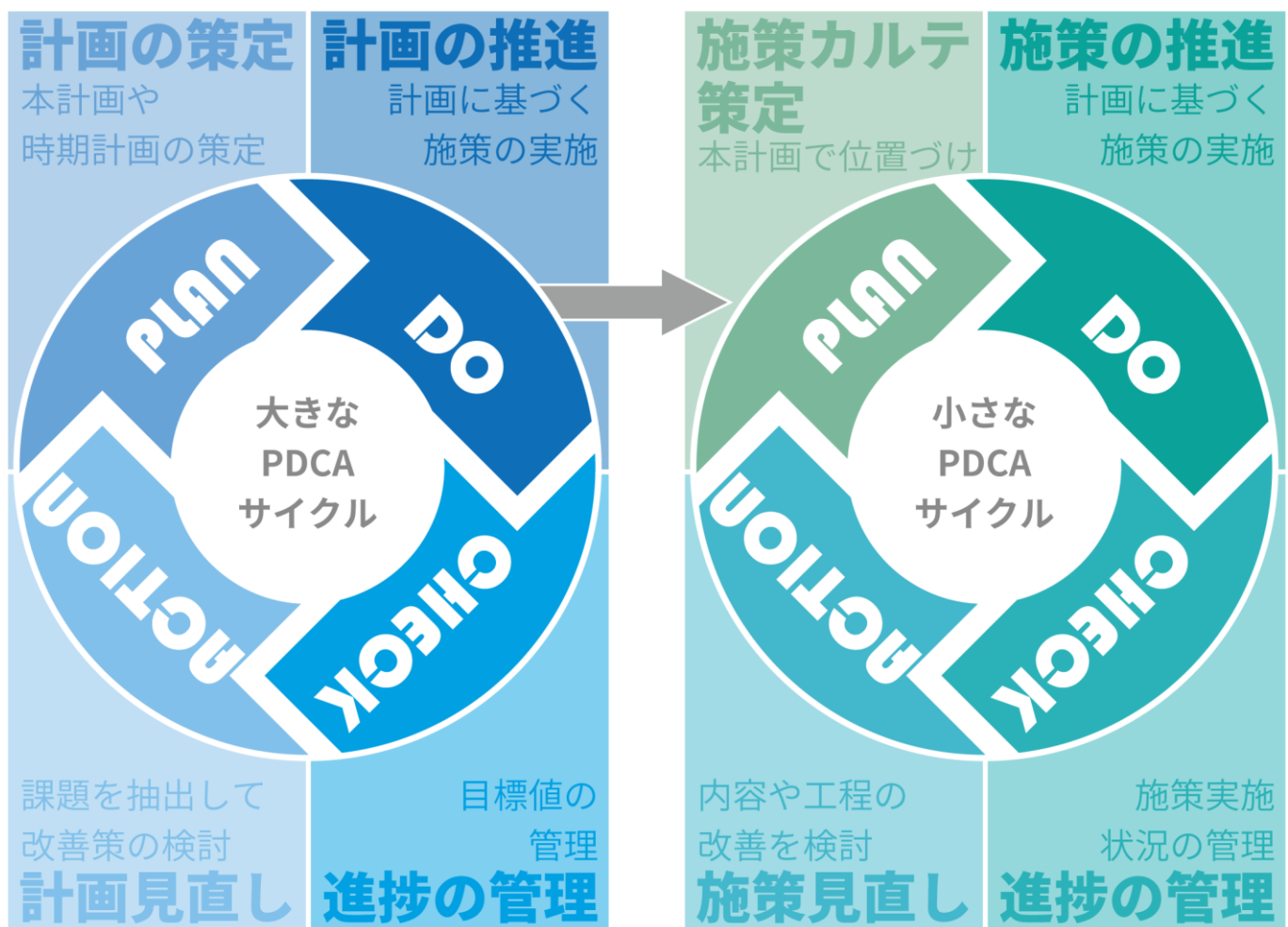
7. 進捗管理

7.1 PDCA サイクルに基づく進捗管理の考え方

本計画は、コロナ禍をはじめとする社会・経済情勢や市民の価値観等の変化に柔軟に対応するため、[PDCA サイクルに基づく検証・見直し](#)を行います。PDCA サイクルは、次の2階層があります。

<PDCA サイクルの階層>

- ・大きなPDCA サイクル：計画期間全体で、計画の目標達成状況を検証し、次期計画策定につなげるもの
- ・小さなPDCA サイクル：本計画に定めた施策メニューの進捗を管理し、施策の改善につなげるもの



7.2 計画の推進体制

PDCA サイクルに基づく本計画の推進のため、本計画策定後も継続して「[高島市地域公共交通会議](#)（道路運送法に基づく地域公共交通会議及び地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を兼ねる）」を開催します。この会議において、計画の評価、検証を行うとともに、地域、交通事業者、行政等との意見交換を行い、必要に応じて計画を見直します。

以上の事項により、本計画で定めた地域公共交通の将来ネットワークの実現を図ります。

高島市地域公共交通計画

資料編

資料Ⅰ. 地域公共交通計画とは

(1) 地域公共交通計画とは

「地域公共交通計画」は、“地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿”を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすもので、地域の社会・経済の基盤となるものです。この計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日法律59号）；以下、地域公共交通活性化再生法」で定められており、基本的に全ての地方公共団体での計画作成や実施を努力義務としています。

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

(2) 地域公共交通計画の対象

地域公共交通計画では、鉄道、バス、タクシーといった既存の地域公共交通サービスの最大限の活用と、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、民間送迎サービス等の地域の多様な輸送資源の必要に応じた活用による、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保が求められています。



(3) 地域公共交通計画の進め方

地域公共交通計画の策定は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「法定協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねて作成していくものです。高島市では、「高島市地域公共交通会議」がこの法定協議会にあたり、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」との合同会議として設置されています。



資料2. 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

2.1 地域公共交通の現状

2.1.1 地域公共交通ネットワークの供給状況

(1) 地域公共交通（バス、鉄道、タクシー）

① 地域公共交通のネットワーク現況

高島市の地域公共交通は、JR 湖西線を主たる軸とし、鉄道に接続して路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（定時制、予約制）、一般タクシーが運行しています。また、路線バスに接続して市営バスが運行しています。加えて、観光を支える交通として航路が運行しています。

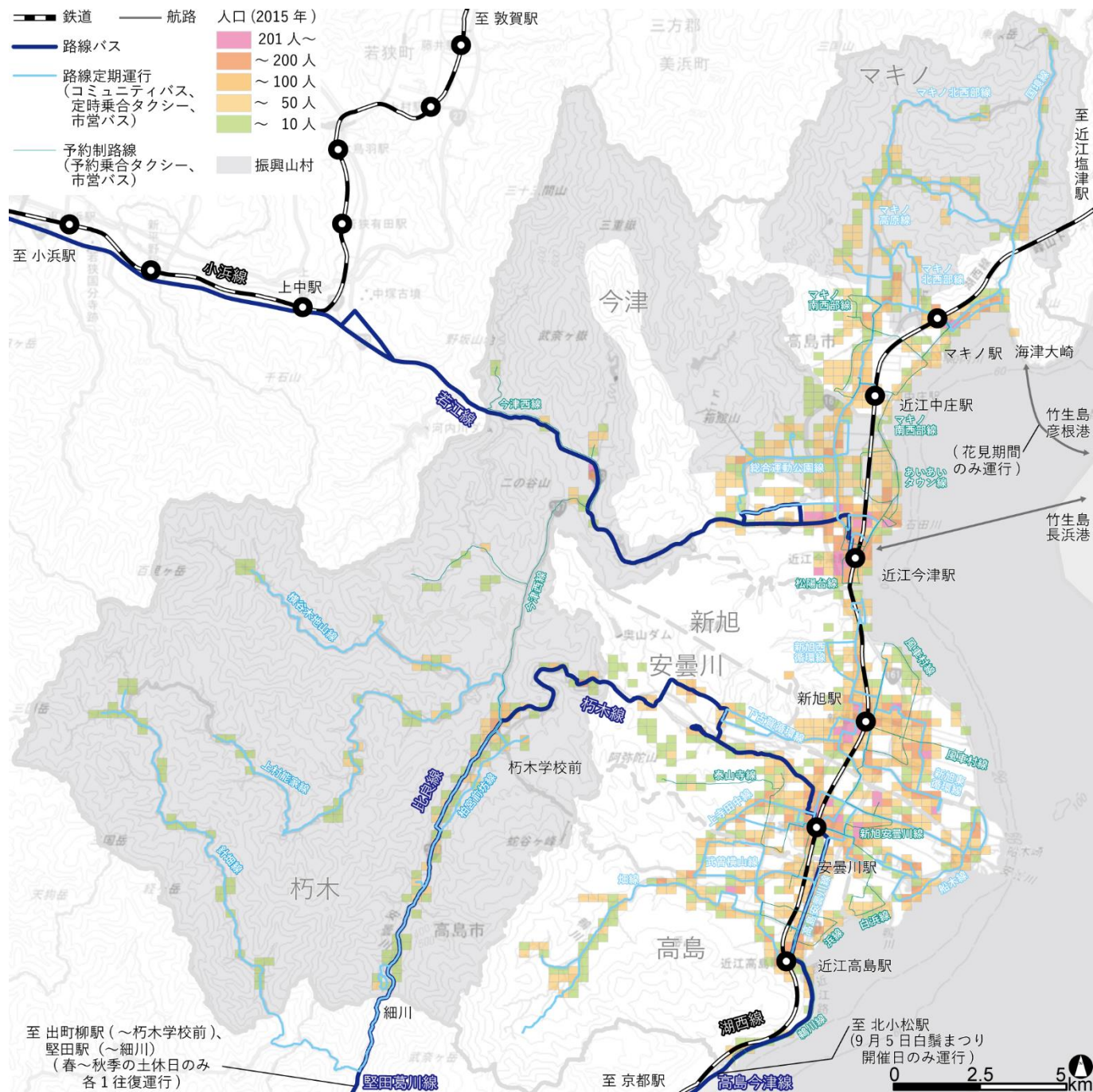


図 本市の地域公共交通ネットワーク

表 本市の地域公共交通一覧

モード	運営事業者	路線	写真
鉄道	JR 西日本	湖西線	
路線バス	江若交通	朽木線	
	西日本ジェイ アールバス (以後、西日本 JR バスと表記)	若江線	
	京都バス	比良線	(土休日運行 冬季運休)
	江若交通	高島今津線	(白鬚祭りの9月5日のみ運行)
コミュニティバス	高島市	江若交通運行 11 路線	
		湖国バス運行 3 路線	
市営バス(自家用有償旅客運送)	高島市	5 路線	
乗合タクシー (定時制、予約制)	高島市	大津第一交通運行 10 路線	
一般タクシー	大津第一交通	-	
航路	琵琶湖汽船	今津航路、 びわ湖横断航路	
	オーミマリン	竹生島・海津航路	(お花見船運行期間のみ)

②地域公共交通ネットワーク形成の経緯

高島市における現在の地域公共交通ネットワークは、次の経緯のもとで形成されてきました。

年	月日	モード	主な内容
昭和 6(1931).	1. 1	鉄道	江若鉄道が近江今津駅まで開業
昭和 44(1969).	11. 11	鉄道	江若鉄道が廃止となり、江若交通に社名を変更
昭和 49(1974).	7. 20	鉄道	湖西線開業（山科～近江塩津駅間 74.1km）
平成 17(2005).	1. 1	コミバス、 市営バス	市町村合併により高島市発足 合併前に各町村が運行していたコミュニティバス等を継承
平成 18(2006).	10. 21	鉄道	湖西線永原～近江塩津駅及び北陸本線長浜～敦賀駅間の直流化工事 （9月24日切替）により琵琶湖環状ルート実現。これにより、10月21日より湖西線を経由する新快速の運転区間を敦賀駅まで延長
平成 19(2007).	5. 19	コミバス	路線変更、ダイヤ改正
平成 23(2011).	4. 1	コミバス、 乗合タクシー	乗合タクシー（定時制、予約制）を導入し コミュニティバスの一部路線を移行
		市営バス	今津西線を新設
平成 26(2014).	4. 1	乗合タクシー	マキノ南西部線を定時制から予約制へ変更
平成 27(2015).	4. 1	乗合タクシー	浜線、鶯川線を定時制から予約制へ変更
平成 29(2017).	4. 1	路線バス	古賀線を廃止し朽木線へ統合
平成 31(2019).	3.	鉄道	和邇～近江塩津駅間の防風柵設置完了 （平成 20(2008)年着手 総延長 14.6km） ※平成 20(2008)年 12月 比良～近江舞子駅間（計 2.9km） 平成 24(2012)年 2月 近江舞子～北小松駅間（計 1.3km） 平成 28(2016)年 2月 志賀～比良駅間（2.5km） 平成 29(2017)年 3月 和邇～志賀駅間（3.3km） 平成 31(2019)年 3月 近江中庄～永原間（3.4km） 永原～近江塩津駅間（1.2km）
令和元(2019).	10. 1	コミバス	路線再編 ・新設：安曇川中央循環線、新旭南循環線、森線、 上寺田中線、武曾横山線 ・廃止：横山田中線、高島安曇川線（鴨西線）
		市営バス	柏宮前坊線を新設
令和 3(2021).	3. 13	鉄道	JR 湖西線のダイヤ改正 ・最終列車の時刻繰り上げ ・近江舞子駅以南で減便
	3. 31	タクシー	近江タクシー(株)今津営業所の廃止
令和 4(2022).	3. 12	鉄道	JR 湖西線のダイヤ改正 ・10～15 時台は普通電車が 2 往復/時から半減
令和 6(2024).	(年度末)	鉄道	北陸新幹線 金沢～敦賀駅間開業（予定）

※上記の記載以外にも、路線、時刻等の見直しを随時実施

③地域公共交通の運行状況

a) 鉄道

鉄道は、JR 西日本の湖西線が市内を運行しています。市内駅は特急を除き全列車が停車します。

なお、令和4(2022)年3月12日のダイヤ改正では、コロナ禍をうけた利用状況の変化等を要因として、京都～近江今津駅間を運行する各駅停車のうち10～15時台の5往復/日が京都～近江舞子駅間での運行に短縮され、高島市内では日中の普通電車が2往復/時から1往復/時へ減便となりました。

また、特急サンダーバードは、週末を中心に運行本数の増加が発表されていますが、コロナ禍に伴う利用者数の減少により、令和4(2022)年3月12日時点で定期列車5往復/日、臨時列車(土休日・金曜運行予定)3往復/日が運休しています。

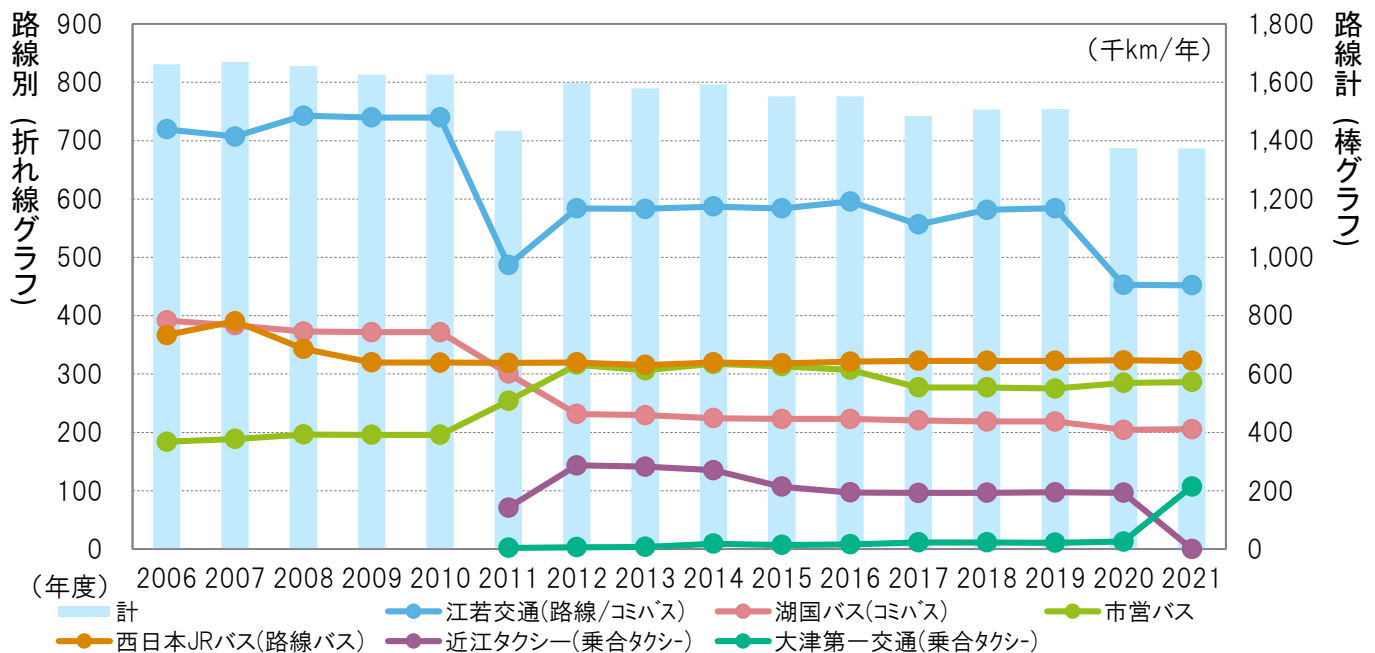
図 JR 湖西線 平日の運行状況 (令和 4 (2022) 年 3 月 12 日改正)

所在地	敦賀市		長浜市		高島市					大津市										京都市以遠					
区間	敦賀	新足田	近江塩津	永原	マキノ	近江中庄	近江今津	新旭	安曇川	近江高島	北小松	近江舞子	比良	志賀	蓬萊	和邇	小野	堅田	おごと温泉	比叡山坂本	唐崎	大津京	山科	京都	大阪
駅種別																									
停車種別	特急	新快速	快速	普通																					
直営/業務委託/簡易委託/無人	直	無	簡	簡	簡	無	直	委	委	委	委	委	委	委	委	委	委	直	委	委	委	委	直	直	直
駅別停車本数	○	○	×	×	×	×	○	○	○	○	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
計	24	24	35	43	43	43	73	58	58	58	58	126	106	106	106	106	106	143	125	143	123	143	143	143	21
上り	13	13	18	22	22	22	36	29	29	29	29	63	53	53	53	53	53	72	63	72	62	72	72	72	11
下り	11	11	17	21	21	21	37	29	29	29	29	63	53	53	53	53	53	71	62	71	61	71	71	71	10
運行本数	24	24	35	43	43	43	73	58	58	58	58	126	126	126	126	126	126	143	143	143	143	143	143	143	21
上り本数	79	13	13	18	22	22	22	36	29	29	29	29	63	63	63	63	63	63	72	72	72	72	72	72	11
(運行区間別)	9																								
	1																								
	3																								
	1																								
	4																								
	1																								
	3																								
	14																								
	1																								
	33																								
	9																								
下り本数	11	11	17	21	21	21	37	29	29	29	29	63	63	63	63	63	63	71	71	71	71	71	71	71	10
(運行区間別)	9																								
	1																								
	4																								
	15																								
	34																								
	8																								
	2																								
	6																								

※駅別停車本数、運行本数は特急（サンダーバード 大阪～金沢間）を除く
 ※大阪駅、敦賀駅は一部列車が以遠と直通。近江塩津駅は一部列車が米原駅と直通

b) バス、乗合タクシー

バスと乗合タクシーの走行キロ（バスが年間に営業で走行した距離）は、乗合タクシーの運行を開始した平成 23(2011)年度に減少したのち、近年は 1,400 千 km/年前後で推移しています。



資料：高島市統計書（各年前年 10 月～当年 9 月末日）、令和 3(2021)年度のみ市資料

※江若交通は路線バス、コミュニティバスを合算

※京都バス比良線を除く

図 バス・乗合タクシーの走行キロ数 推移

c) 一般タクシー

高島市は、単独で「湖西交通圏」として営業区域が設定されており、従来から 2 事業者が運行していました。しかしながら、令和 3(2021)年 3 月 31 日をもって近江タクシー(株)今津営業所が廃止されたため、現在は大津第一交通(株)高島営業所（高島市新旭町北畑 807-2）のみが、高島市内で完結するタクシー移動を支えています。


なお、本計画策定時点で湖西交通圏は、特定区域・準特定区域（特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）のいずれにも指定されていません。

(3) 地域公共交通以外の輸送資源

① ボランティア輸送

地域公共交通以外にも、共助や福祉の視点から、地域の方が移動支援を行っています。

表 市内のボランティア輸送 例

地域	名称	体制	内容
朽木	朽木外出サポート隊	<ul style="list-style-type: none"> 事務局：高島市社会福祉協議会 運転手：住民 利用者：朽木地域住民（自力で通院できない方で家族の支援が困難な方） 協力：賛助会員 	<ul style="list-style-type: none"> 区間：自宅～朽木診療所（復路には朽木内の商業施設、金融機関へ立ち寄り可能） 
安曇川	ふれあい買物支援	<ul style="list-style-type: none"> 事務局：リバーサイド区福祉推進委員会 運転手：住民 利用者：区内の自力での買物が難しい方 	<ul style="list-style-type: none"> 区間：リバーサイド区集会所～平和堂あどがわ店 申込：1週間前 運行日：毎週火曜日2回運行（月末の1週間前に予約）
マキノ	ボランティアグループグリーンハート	<ul style="list-style-type: none"> 運転手：住民 利用者：グリーンレイク町内会員または地域内に住所を有する方 	<ul style="list-style-type: none"> 区間：買物、通院、官公庁 申込：前日17時
安曇川	仁和寺区買い物支援	<ul style="list-style-type: none"> 運転手：住民 利用者：区民の80歳以上で車に乗れない独居者 	<ul style="list-style-type: none"> 区間：高島市内（主に平和堂あどがわ店とその周辺、市内医療機関） 申込：不要 運行日：毎週木曜日13～14時

資料：たかしまお役立ち情報（令和2(2020)年3月 高島市生活支援体制整備協議体）

②小中学校の通学

高島市には、市立小学校が13校、市立中学校が6校あります。このうち、小学校9校、中学校全校で通学のためにバスやタクシーを利用しています。令和3(2021)年度においては、地域公共交通による通学者数が約170人、借上バス・タクシーでの通学者が約240人となっています。

表 学校別 通学での地域公共交通等使用状況

学校 (全て市立)	地 域 公 共 交 通					借 上	
	路線バス	コミバス :江若交通	コミバス :湖国バス	市営バス	乗合 タクシー	借上バス	借上 タクシー
<マキノ>							
マキノ東小学校							○
マキノ西小学校			○				
マキノ南小学校						○	
マキノ中学校			○				○
<今津>							
今津東小学校	○						○
今津北小学校			○冬季のみ				
今津中学校	○冬季のみ		○冬季のみ				○
<新旭>							
新旭南小学校							
新旭北小学校		○					
湖西中学校		○					
<安曇川>							
安曇小学校						○	
青柳小学校							
本庄小学校							
安曇川中学校	○	○					
<高島>							
高島小学校						○	
高島中学校		○				○	
<朽木>							
朽木東小学校	○			○			
朽木西小学校							
朽木中学校	○			○			

③民間施設等の送迎サービス

高島市内では、医療・福祉施設、宿泊施設、自動車教習所等で、施設利用者や従業員向けの送迎サービスが行われています。これらの送迎サービスの中には、施設利用者等だけでなく、地域住民の移動手段としてもあわせて活用する検討に対して前向きな施設もみられることがわかりました※。地域の移動利便性向上のためには、地域公共交通を補完する地域の輸送資源の活用をあわせて検討する必要があります。

※資料：滋賀県輸送資源調査 令和3(2021)年10月実施

県内で送迎サービスを行っていると思われる施設に対し、送迎サービスの現状や地域住民の移動手段としての利活用可能性等を調査したもの。高島市内では17施設にアンケートを送付し、10施設より回答を得た

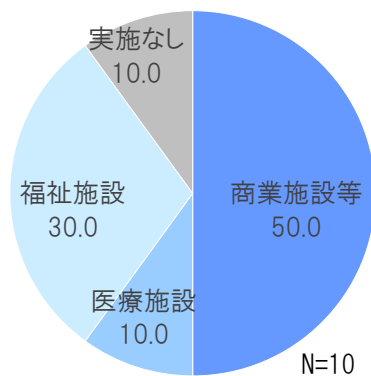
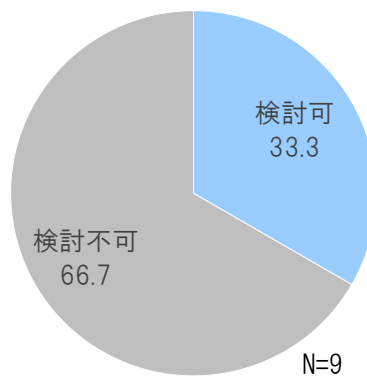


図 高島市内での送迎サービス実施有無と実施している施設の種別



資料：滋賀県輸送資源調査（令和3(2021)年10月実施）

図 地域住民の移動手段としての利活用可能性（何らかの補助等がある場合）



写真 市内の医療機関における利用者向けの送迎バス事例 近江今津駅（令和4(2022)年1月）

④ レンタカー・カーシェア

鉄道からの移動手段確保の視点から、高島市ではレンタカー・カーシェアを整備しています。

マキノ駅では、高島市と JR 西日本との「地方創生に関する連携協定（令和 3(2021)年 6 月 15 日締結）」に基づき、令和 3(2021)年 11 月 1 日に、JR 駅レンタカーマキノ営業所が開設されました。

近江高島駅では、「高島リビング・シフト構想（令和 4(2022)年 2 月策定 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で顕在化した、人々の地方への関心や、ワークライフバランスの取れた新しい働き方や暮らし方への変化を捉え、高島市に関係人口を呼び込み、地域に活力をもたらすことを目的とするもの）」に基づき、滋賀ダイハツ販売㈱によりダイハツステーション近江高島駅前が開設されました。



写真 JR 駅レンタカーマキノ営業所 開設日の様子（令和 3(2021)年 11 月 1 日）

参考 地方創生に関する連携協定（令和 3(2021)年 6 月 15 日締結 高島市、JR 西日本）

1. 主旨

新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした社会の行動変容を受け、高島市と JR 西日本が連携した取り組みにより、関係人口の開拓、ひいては移住・定住人口の増加・地域活性化につなげることをめざします。

2. 高島市と JR 西日本の役割

(1) 高島市

関西都市圏からのアクセスの良さと豊かな自然環境等の地域資源を活かし、都市圏居住者や企業に対し、高島市で過ごす余暇や暮らしの魅力を伝え、新しい人の流れをつくります。

(2) JR 西日本

関西都市圏と高島市を結ぶ鉄道事業者としての立場・資源を活かし、両者を結ぶ新しい人の流れをつくります。

3. 事業プロセスデザイン

観光などで高島を知っていただき、何度も高島へお越しいただくことで、高島の魅力・良さ・縁を感じていただき、関係人口と移住・定住人口増を図ります。

4. 検討・推進中の具体的施策

(1) 「交流人口」＝高島を知る

- 観光振興に向けた二次交通の充実として、レンタカー事業所の新設を目指します。（JR 西日本レンタカー&リース株式会社の協力により、高島市内における駅レンタカー営業所の新設を検討しております）
- 今後、コンテンツの磨き上げに関しても、連携して取り組んでまいります。

(2) 「関係人口」＝高島との縁

- 関西都市圏居住者に、地方の良さを享受できる第二のふるさとを提案することを実証的に取り組みます。
- 将来的に、対象となる関西都市圏居住者の範囲を広げることを検討します。（高島市が 2021 年度に実施する「高島リビング・シフト構想」の策定に向け、JR 西日本から助言や情報提供を行うとともに、その推進に向けた誘客策を積極的に検討します）

(3) 「定住人口」＝移住

- 本年 4 月より JR 西日本が実施する「おためし地方暮らし」に高島市も協業しています。この度、高島市借上げの住まいが追加となりました。（本年 7 月から 1～3 か月（月単位）の滞在が可能な住まい。JR 近江今津駅徒歩 25 分。高島市の家賃補助有り、鉄道サブスクリューサービス付帯、ほか様々な支援策がございます。「仕事はそのまま、ローカルに暮らし、ときどき出社」を体感する機会にどうぞ！（関西都市圏へ通勤されるご家族を対象に募集中です）※詳しくは「JR 西日本 おためし地方暮らし」で検索）

5. 今後の展開

上記の取り組みに関して、市民や様々な団体・企業などと連携して課題解決を図りながら、深度化していきます。

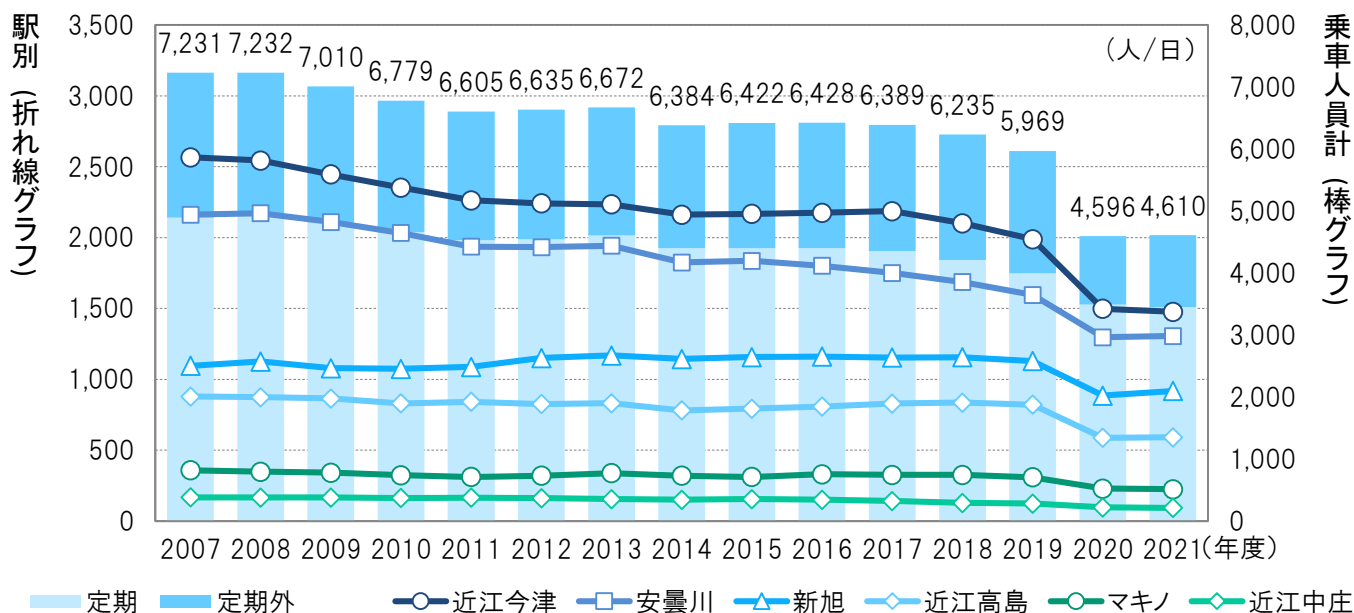


2.1.2 地域公共交通の利用状況

(1) モード別 : 鉄道

駅別にみると、特急停車駅である近江今津駅の利用が最も多く、次いで安曇川駅となっています。一方で、この2駅の利用者は近年減少傾向にあります。

駅別に定期・定期外の割合をみると、近江中庄駅、安曇川駅、新旭駅で定期利用者の割合が約8割にのぼる一方で、マキノ駅では約4割が定期外利用者となっています。



資料：滋賀県統計書（各年度）、令和3(2021)年度のみ市資料
 図 鉄道駅の乗車人員 推移

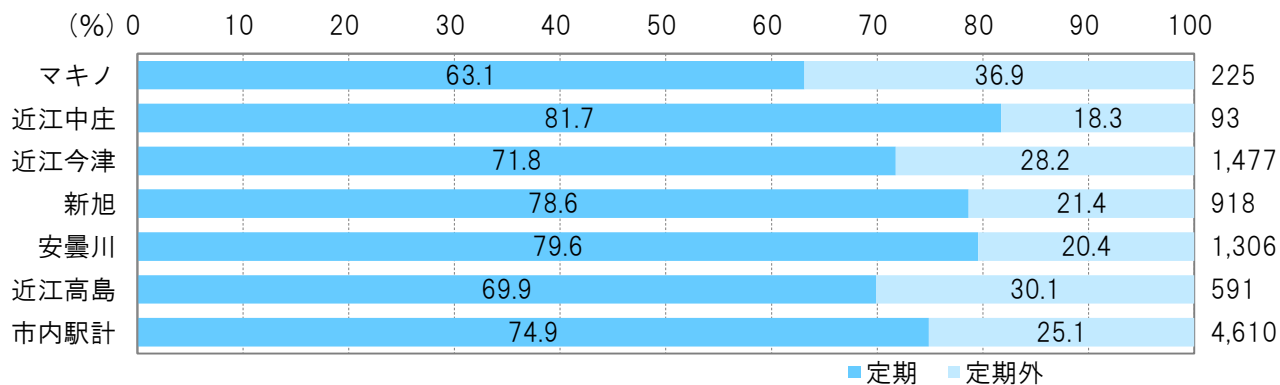


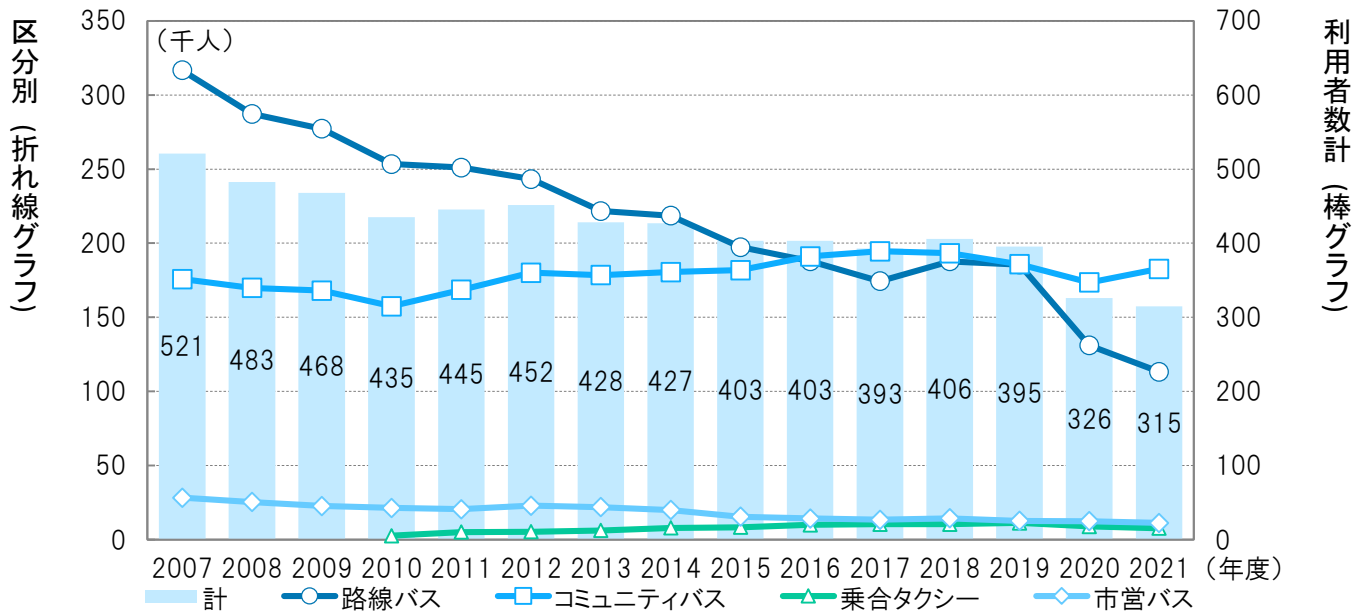
図 鉄道駅別 定期・定期外割合

資料：市資料

(2) モード別 : バス、乗合タクシー

① 利用状況 : 路線別

バス、乗合タクシーの利用者は、平成 26(2014)年度頃まで減少傾向が続いていましたが、近年は 400 千人/年程度で推移しています。しかしながら、令和 2(2020)年度は、令和 2(2020)年 2 月頃からのコロナ禍をうけて利用者数が大きく減少しています。

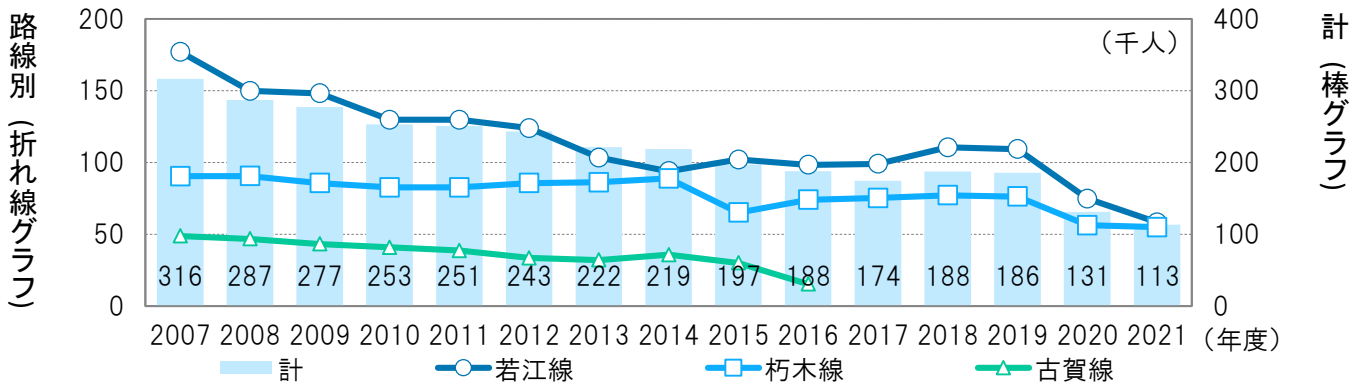


資料：平成 22(2010)年までは高島市統計書（各年 10 月～翌年 9 月末）、
平成 23(2011)年以降は市資料（各年 4 月～翌年 3 月末）

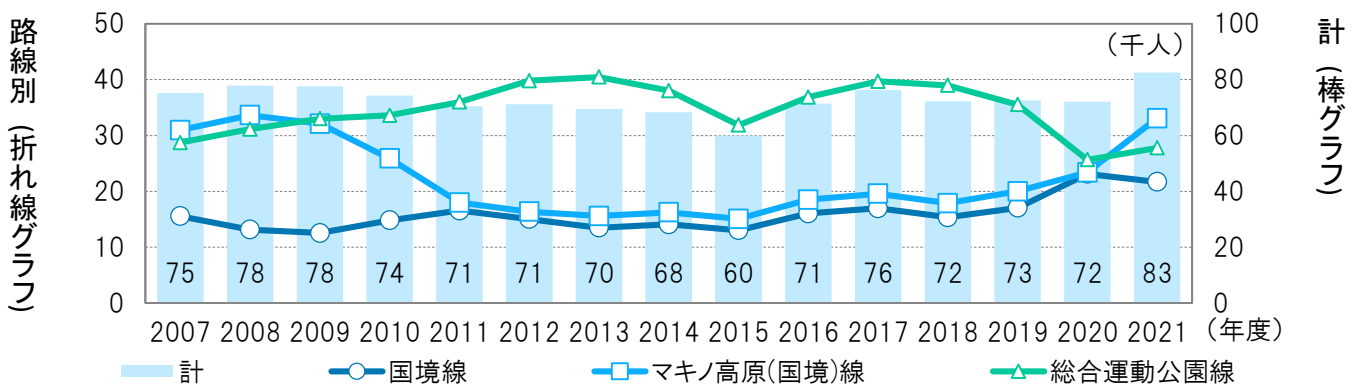
図 バス・乗合タクシーの年間利用者数

参考 路線別利用者数

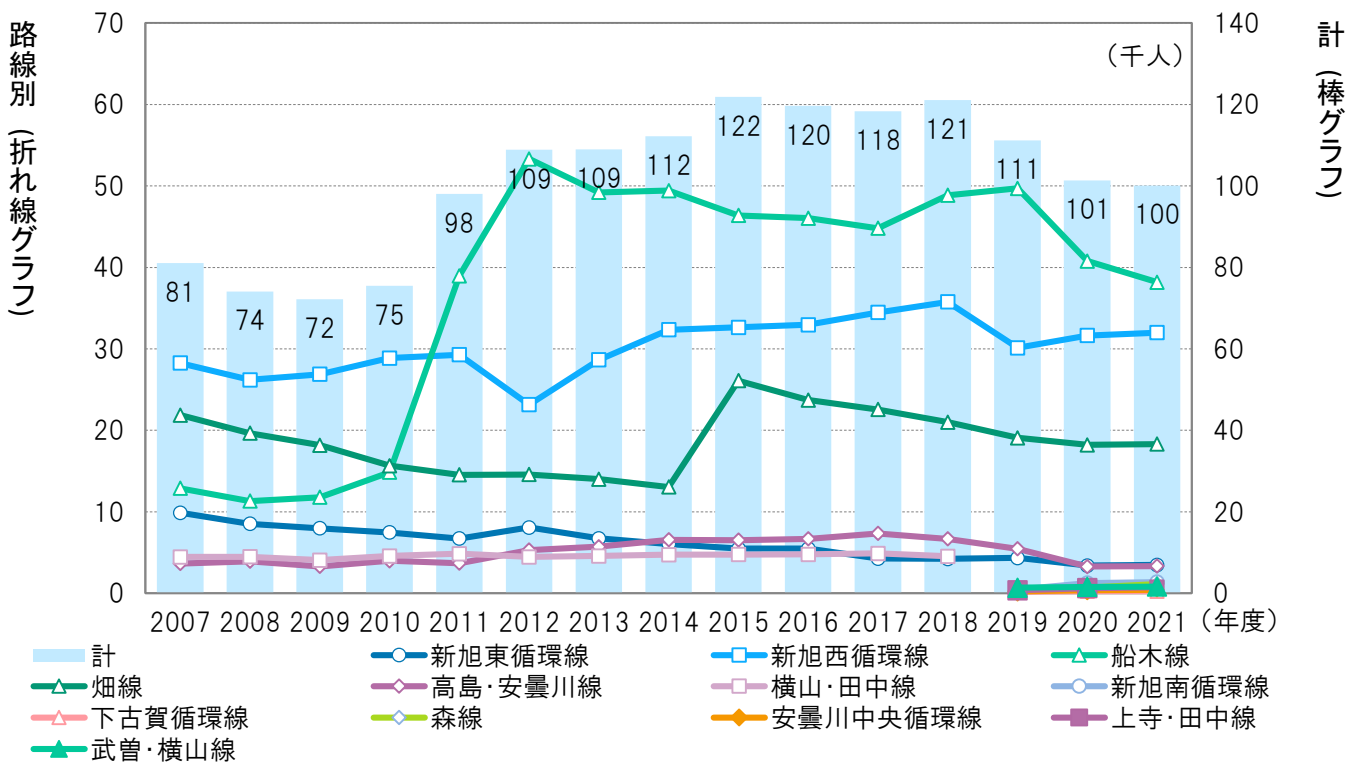
(路線バス)



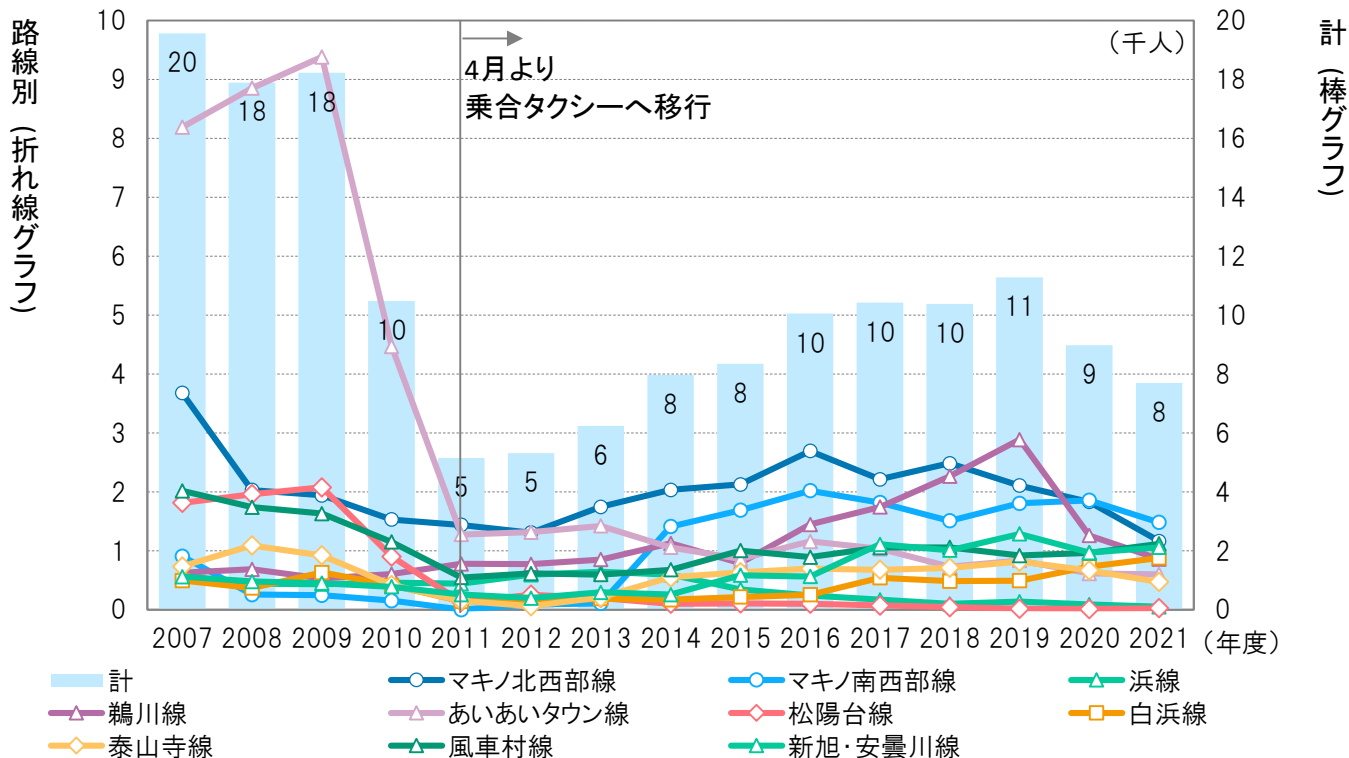
(コミュニティバス 湖国バス運行路線)



(コミュニティバス 江若交通運行路線)

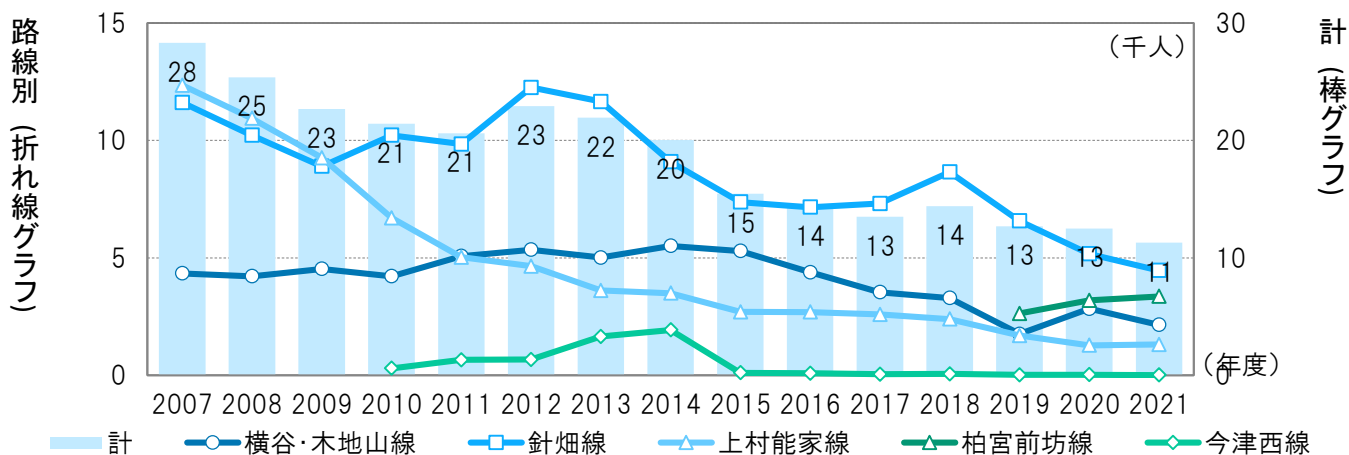


(乗合タクシー)



※平成 23(2011)年 4月より各コミュニティバス路線が乗合タクシーへ移行
 (在原線・上開田線はマキノ北西部線に、知内循環線・辻森西線はマキノ南西部線に統合)
 ※平成 23(2011)年 4月時点で定時路線はマキノ北西部線、マキノ南西部線、浜線、鶴川線
 平成 26(2014)年 4月より、マキノ南西部線を定時制から予約制へ変更
 平成 27(2015)年 4月より、浜線、鶴川線を定時制から予約制へ変更

(市営バス)



※上村能家線は、平成 23(2011)年 4月よりコミュニティバスから市営バスへ移行

資料：平成 22(2010)年までは高島市統計書（各年 10月～翌年 9月末）、
 平成 23(2011)年以降は市資料（各年 4月～翌年 3月末）

※各年度で路線再編を行っている場合がある

②利用状況：時間帯別

時間帯別に利用者を見ると、9時以前と12～17時での利用者が多くみられます。マキノ高原線や畑線等の上下方向の設定がある路線では、9時以前と12～17時で利用者数の方向が逆転しており、多くの路線では「早朝に外出し、午前中～午後に帰宅する」生活スタイルが読み取れます。

また、朽木線をはじめ、平日に比して休日の利用者が少ない路線が多くなっています。この一因としては、バスを利用した通学が休日には見られないことがあります。

表 時間帯別 路線別 利用者数

種別	路線	方面	乗車人数(平日1日あたり)					乗車人数(休日1日あたり)				
			時間帯					時間帯				
			早朝 ～9時	午前 ～12時	午後 ～17時	夕方 17時～	計	早朝 ～9時	午前 ～12時	午後 ～17時	夕方 17時～	計
路線バス	朽木線	上り	63.6	13.6	37.2	1.2	115.6	15.0	8.0	15.0	2.0	40.0
		下り	38.4	14.0	50.8	14.4	117.6	5.0	13.0	18.0	3.0	39.0
	若江線	上り	35.0	26.0	57.0	18.0	136.0	*	*	*	*	*
		下り	63.0	39.0	41.0	9.0	152.0	*	*	*	*	*
	比良線	上り	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*
		下り	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*
コミュニティバス	国境線	上り	3.2	7.6	1.2	1.2	13.2	0.0	2.0	0.0	0.0	2.0
		下り	2.8	2.4	2.4	2.8	10.4	5.0	1.0	7.0	0.0	13.0
	マキノ高原線	逆時計回り	22.4	5.6	5.6	0.4	34.0	8.0	11.0	18.0	0.0	37.0
		時計回り	0.0	12.4	30.8	4.0	47.2	0.0	17.0	28.0	0.0	45.0
	総合運動公園線	北回り	4.0	4.4	24.4	6.4	39.2	4.0	12.0	55.0	0.0	71.0
		南回り	3.6	19.6	5.6	0.0	28.8	0.0	33.0	11.0	0.0	44.0
	新旭西循環線		54.8	2.0	49.6	0.4	106.8	1.0	0.0	3.0	2.0	6.0
	新旭東循環線		16.8	10.0	12.8	3.6	43.2	3.0	11.0	5.0	1.0	20.0
	新旭南循環線		0.0	6.0	7.6	0.0	13.6	0.0	10.0	3.0	0.0	13.0
	下古賀循環線		0.0	0.8	0.0	0.0	0.8	0.0	4.0	0.0	0.0	4.0
	森線		12.0	0.0	0.0	13.6	25.6	-	-	-	-	-
	安曇川中央循環線		0.0	1.6	2.4	0.0	4.0	0.0	1.0	1.0	0.0	2.0
	船木線		39.2	12.4	19.2	4.0	74.8	4.0	24.0	17.0	3.0	48.0
	上寺・田中線		1.6	1.6	2.8	0.0	6.0	0.0	1.0	1.0	0.0	2.0
	武曾・横山線		1.2	8.4	2.0	0.0	11.6	1.0	6.0	0.0	0.0	7.0
	畑線	上り	23.6	9.6	3.6	1.2	38.0	0.0	6.0	7.0	1.0	14.0
		下り	0.4	2.0	38.4	4.0	44.8	3.0	9.0	7.0	4.0	23.0
高島安曇川線		8.0	18.0	14.8	0.0	40.8	2.0	12.0	12.0	0.0	26.0	
乗合タクシー	マキノ北西部線		2.1	1.8	1.6	0.2	5.6	0.5	0.2	0.9	0.0	1.6
	マキノ南西部線		0.6	3.3	1.6	0.0	5.4	0.2	1.4	0.9	0.1	2.5
	あいあいタウン線		0.1	0.4	0.4	0.3	1.2	0.1	0.3	0.5	0.1	1.0
	松陽台線		0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
	風車村線		0.4	1.6	1.0	0.3	3.2	0.2	2.1	0.5	0.2	2.9
	新旭・安曇川線		0.0	2.3	1.5	0.0	3.8	0.0	1.3	0.7	0.0	2.0
	泰山寺線		0.4	0.6	1.3	0.0	2.3	0.0	0.2	1.7	0.0	1.9
	白浜線		0.6	0.4	0.7	0.3	2.0	0.7	0.5	0.5	0.6	2.4
	浜線		0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鶴川線		0.0	0.4	1.2	0.2	1.7	0.4	0.1	1.6	0.3	2.4	
市営バス	針畑線	上り	1.2	0.0	10.8	1.2	13.2	3.0	0.0	3.0	0.0	6.0
		下り	7.6	4.0	2.4	0.0	14.0	1.0	2.0	3.0	0.0	6.0
	柏宮前坊線	上り	0.0	0.0	16.6	0.0	16.6	0.0	0.0	2.0	0.0	2.0
		下り	15.2	0.4	1.0	0.0	16.6	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	上村能家線	上り	0.0	1.2	1.6	0.0	2.8	0.0	0.0	4.0	0.0	4.0
		下り	4.8	0.4	0.0	0.0	5.2	1.0	1.0	0.0	0.0	2.0
	横谷木地山線	上り	0.0	0.4	6.8	0.4	7.6	0.0	2.0	1.0	0.0	3.0
下り		8.0	0.4	0.8	0.0	9.2	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	
今津西線		0.4	0.0	0.0	0.0	0.4	-	-	-	-	-	
計			434.9	234.6	458.3	87.0	1214.8	64.1	192.1	228.4	17.3	501.8

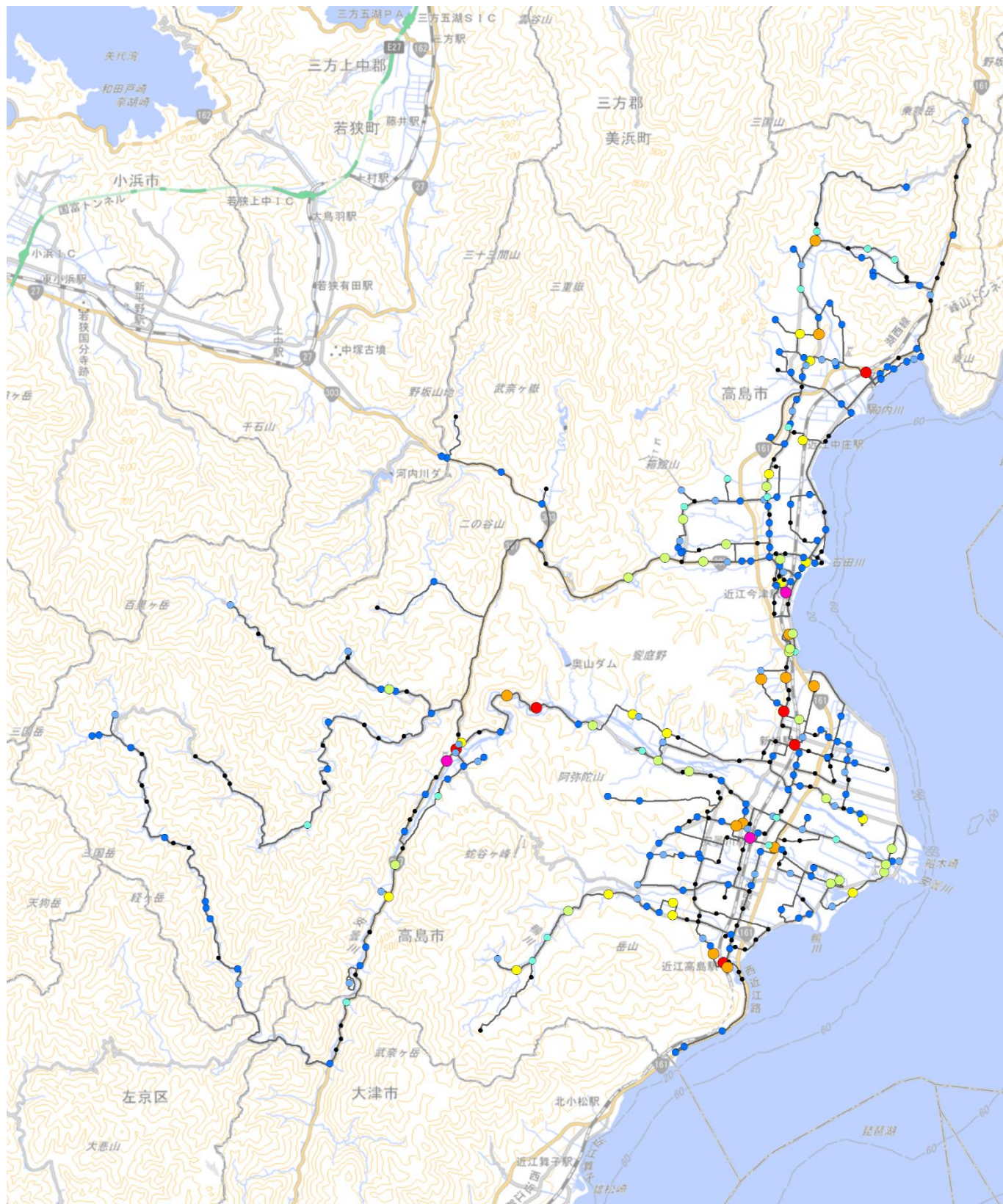
※“-”は運行なし、“*”はデータなし

※時間帯は便の発時刻で分類

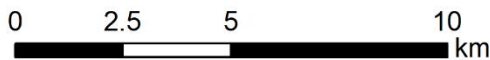
③利用状況：停留所別

停留所別に利用者数をみると、鉄道への接続停留所や朽木学校前等の乗継停留所、また高島市民病院等の主要施設での乗降者数が多くなっています。一方で、1日あたり利用者数が1.00人/日を下回る停留所や、調査期間内で利用がみられなかった停留所も多くみられます。

平日と休日を比較すると、休日の利用者が少ない停留所が多くなっています。一方で、コミュニティバス総合運動公園線・箱館山停留所では、休日の乗降客数が多く、コミュニティバスが観光需要も支えていることがわかります。

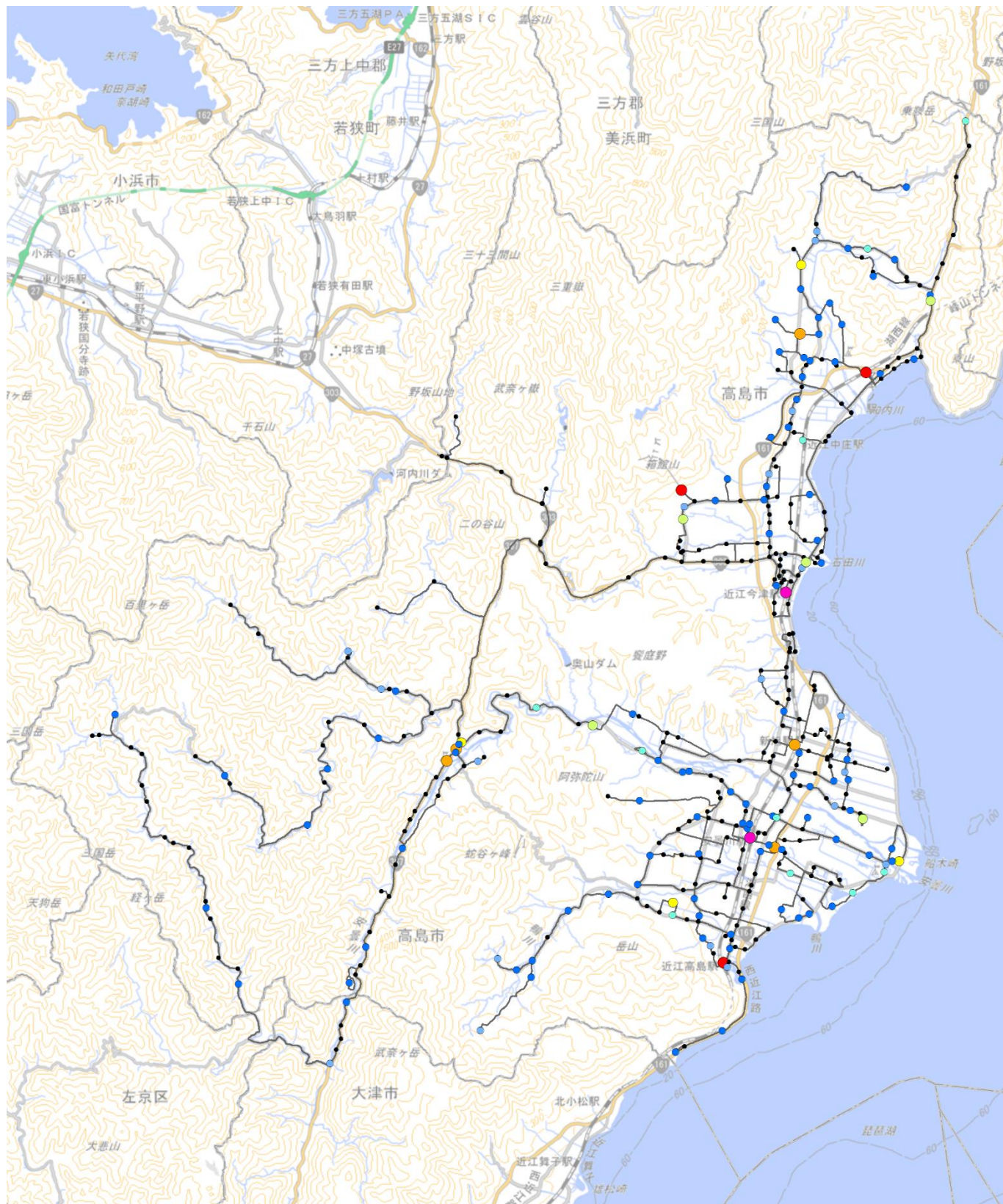


- 平日合計(人/日)
- ~ 5.0人/日
 - 0.0人/日
 - ~ 1.0人/日
 - ~ 2.0人/日
 - ~ 3.0人/日
 - ~ 10.0人/日
 - ~ 25.0人/日
 - ~ 50.0人/日
 - ~ 100.0人/日

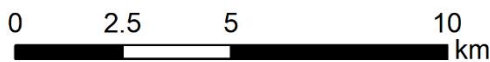


資料：コミュニティバス、市営バス、江若交通朽木線は乗降調査結果（令和3(2021)年9月13日(月)～19日(日)実施）、乗合タクシーは利用実績（令和3(2021)年7月実績）、西日本JRバス若江線は令和元(2019)年6月12日(水)調査結果

図 停留所別 乗降者数（平日）



- 休日合計(人/日)
- 0.0人/日
 - ~ 1.0人/日
 - ~ 2.0人/日
 - ~ 3.0人/日
 - ~ 5.0人/日
 - ~ 10.0人/日
 - ~ 25.0人/日
 - ~ 50.0人/日
 - ~ 70.0人/日



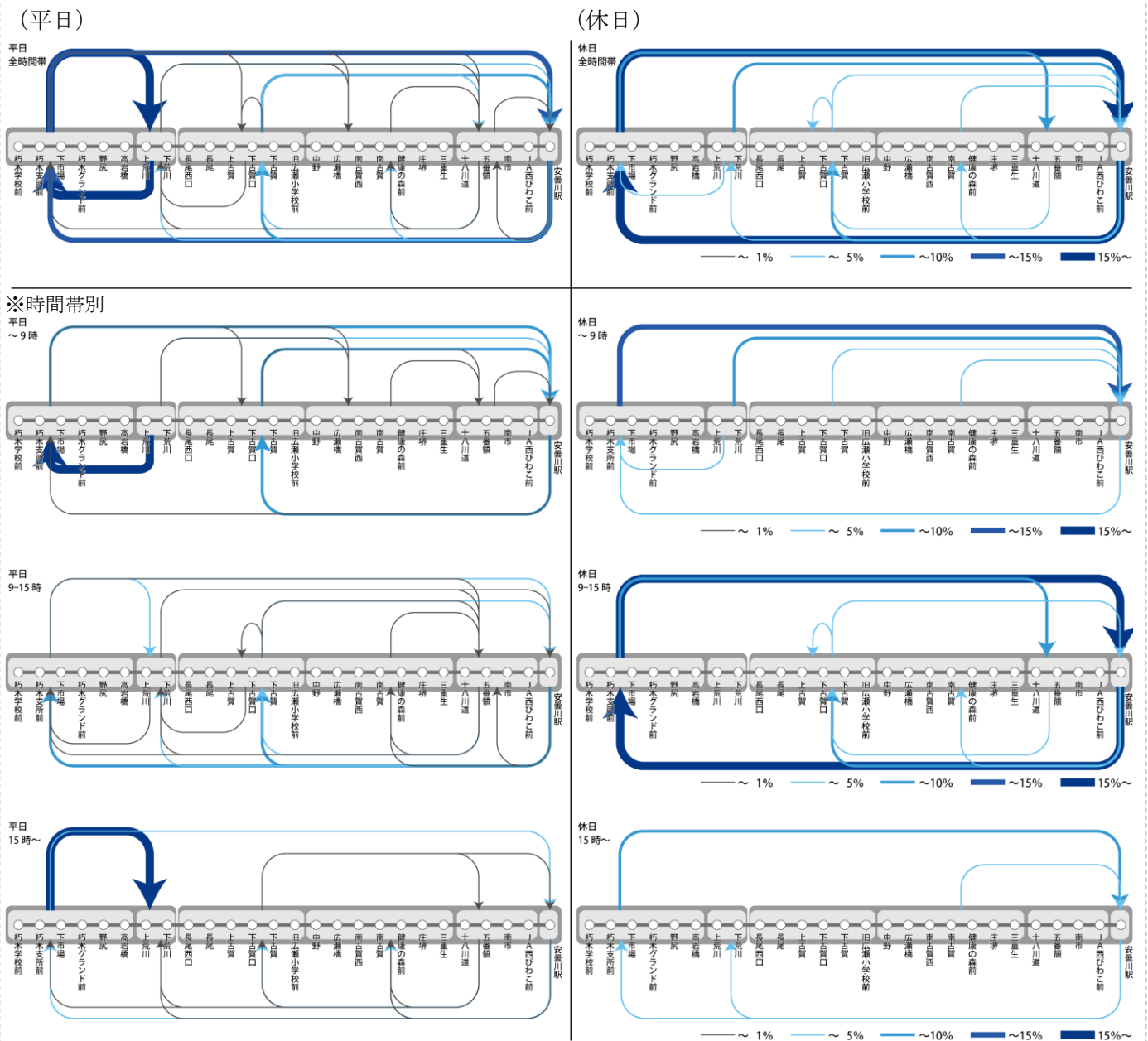
資料：コミュニティバス、市営バス、江若交通朽木線は乗降調査結果（令和3(2021)年9月13日(月)～19日(日)実施）
 乗合タクシーは利用実績（令和3(2021)年7月実績）

※京都バス比良線、西日本 JR バス若江線はデータなし

図 停留所別 乗降者数（休日）

参考 江若交通朽木線の利用状況 (OD)

朽木線のOD(利用区間)をみると、朽木支所前・朽木学校前～安曇川駅の利用が多く、朽木地域と安曇川地域を連絡する役割を果たしていることが分かります。この区間は、住民の生活利用や、高校生の通学利用がみられます。このほか、下荒川・上荒川～朽木学校前の利用も多くなっており、これは朽木東小学校や朽木中学校への通学利用によるものと考えられます。このほか、安曇川駅を発着地とする利用もみられます。



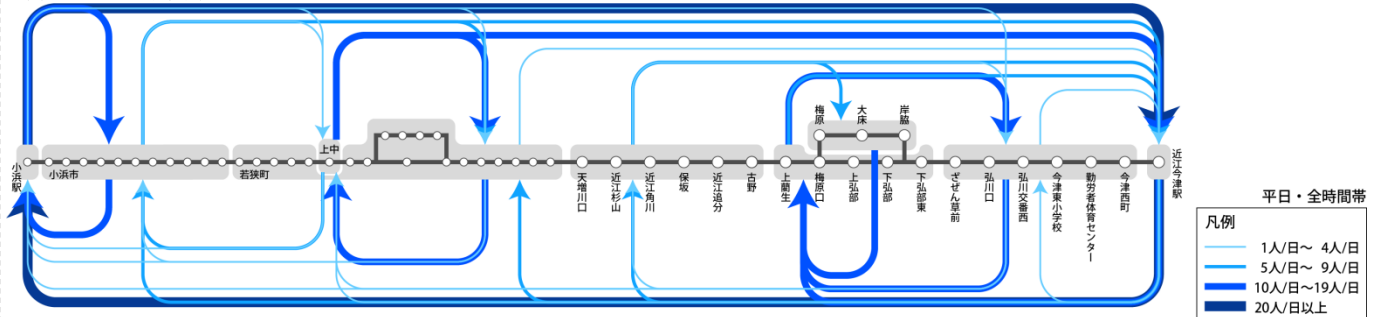
資料：AI カメラによる乗降調査 令和3(2021)年11月14日(日)～12月14日(火) 15便/日のうち9便/日で調査
 ※時間帯は当該便の発時刻
 ※数値(%)=当該区間・時間帯での利用者数÷1日の全線での利用者数(平休別)
 ※実利用者数は乗降調査結果を参照

図 江若交通朽木線 OD

参考 西日本 JR バス若江線の利用状況 (OD)

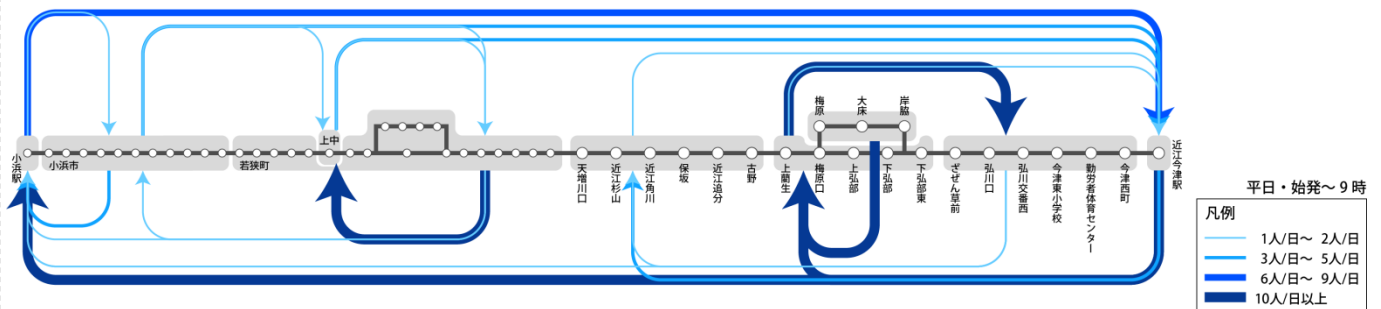
若江線の OD (利用区間) をみると、近江今津駅～小浜駅間の利用が多く、湖西線と小浜線との連絡の役割を果たしていることが分かります。このほか、上蘆生～今津西町間での移動も多くみられますが、これはスクールバスとして運行する便の影響が大きいです。

(平日 全時間帯)

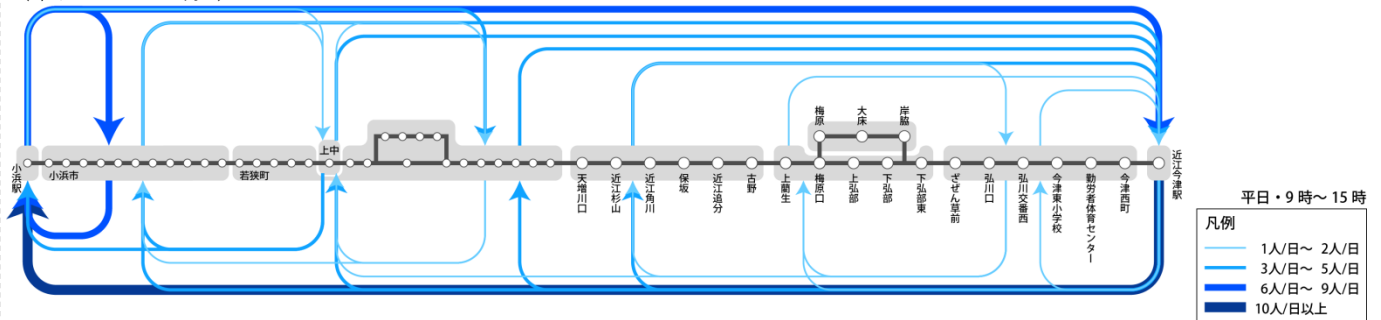


※時間帯別

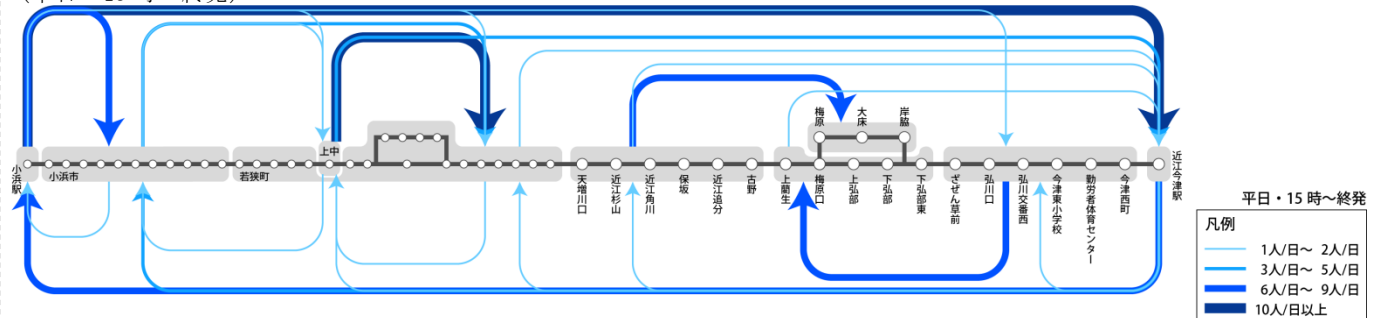
(平日 始発～9時発)



(平日 9～15時発)



(平日 15時～終発)



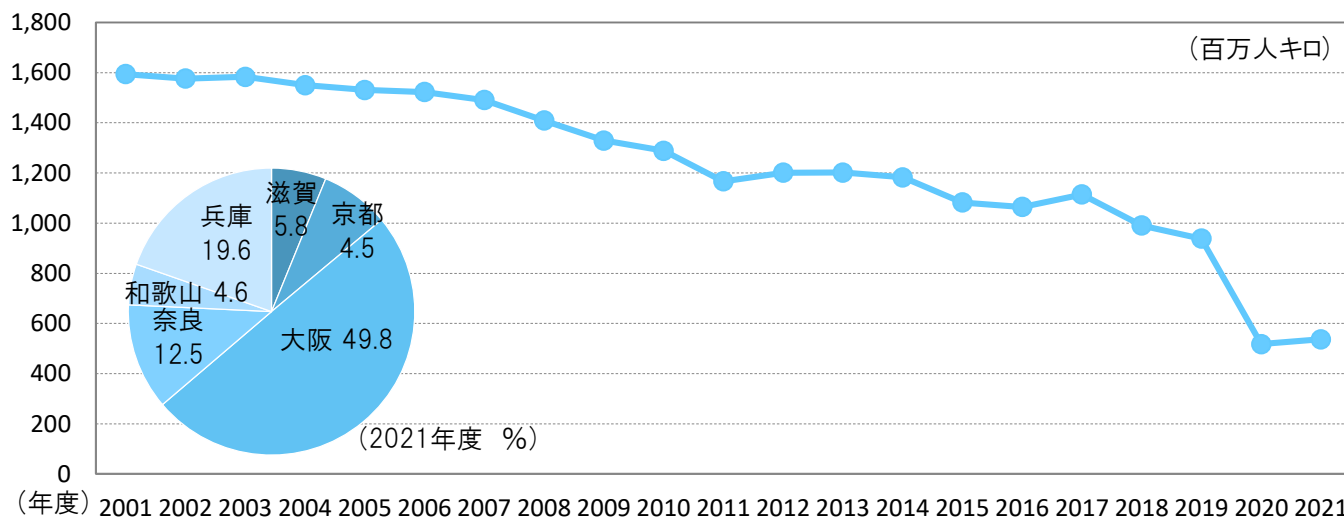
資料：西日本 JR バス 令和元(2019)年 6月 12日(水)調査

※時間帯は当該便の発時刻

図 西日本 JR バス若江線 OD

(3) モード別 : 一般タクシー

一般タクシーは、近畿圏をみると減少傾向で推移しています。特に令和2(2021)年度は、コロナ禍の影響をうけ前年比44.8%減となりました。



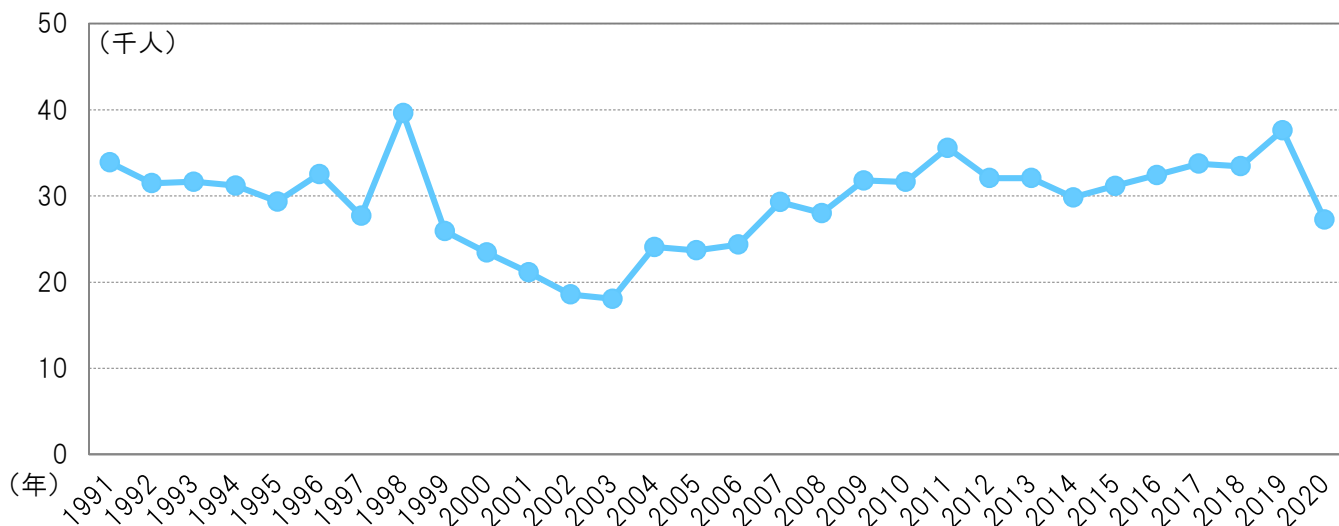
資料：自動車輸送統計年報（国土交通省 各年度）

※近畿運輸局管内（滋賀、京都、大阪、奈良、和歌山、兵庫）

図 一般タクシーの輸送量

(4) モード別 : 航路

航路は、コロナ禍の令和2(2020)年度を除き、近年増加傾向で推移しています。



資料：滋賀県統計書（各年1～12月）

※琵琶湖汽船運行 竹生島めぐり（今津航路）のみ

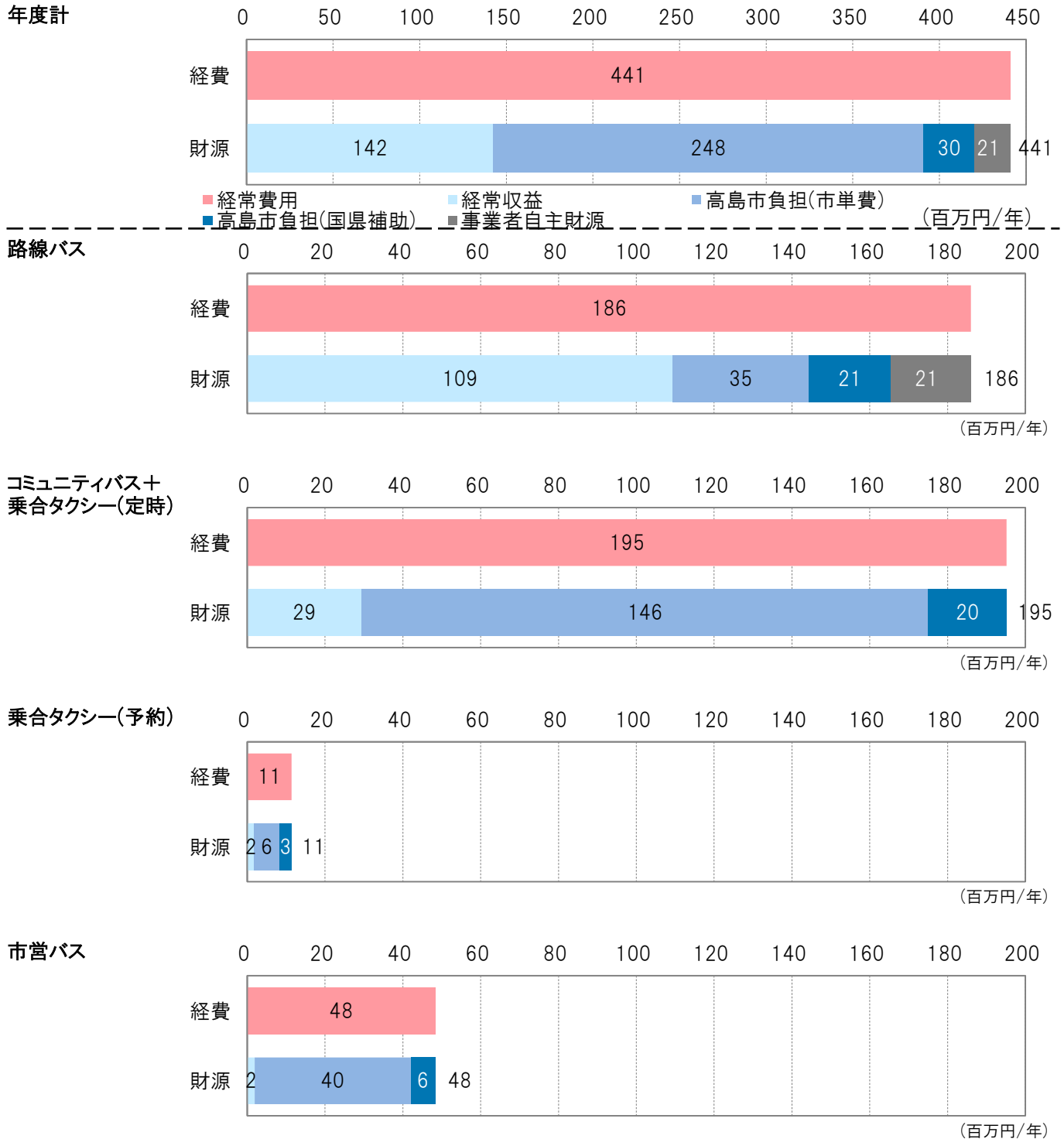
オーミマリン海津大崎～竹生島航路（例年4月頃のみ運行 1日1往復 予約制）はデータなし

図 航路の乗船者数

2.1.3 地域公共交通の収支状況(バス、乗合タクシー)

(1) 年間収支(運行区分別)

■ 経常費用は約 441 百万円/年で、これを■ 経常収益、高島市負担(■ 市単費、■ 国県補助)、■ 事業者自主財源で運営しています。収支率は約 32.2% (≒ 経常収益約 142 百万円/年 ÷ 経常費用約 441 百万円/年) です。運行区分別に■ 経常費用をみると、コミュニティバス・乗合タクシー(定時)が最も多く、次いで路線バス、市営バス、乗合タクシー(予約)となっています。

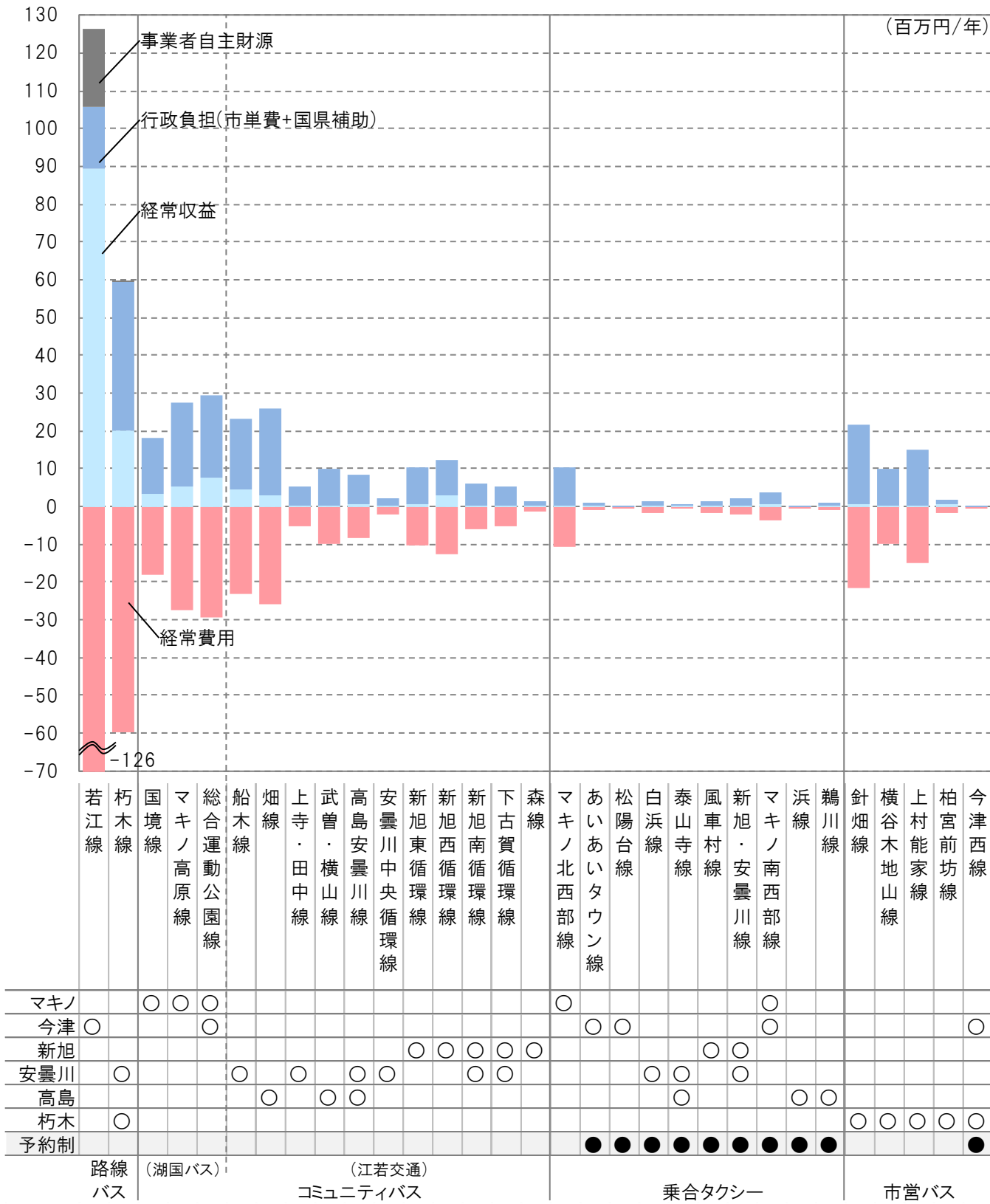


※路線バスは令和2(2020)年10月～令和3(2021)年9月末、その他は令和3(2021)年度
資料：高島市
※1円単位で集計のうえ、100万円単位で図示しているため、「運行区分別内訳」の和が「年度計」に一致しない場合がある
※路線バスへの国県補助は、高島市を経由せず直接バス事業者へ補助

図 年間経費・財源(令和3(2021)年度 運行区分別)

(2) 年間収支 (路線別)

年間経費を路線別にみると、**■ 経常費用**は、運行本数の多い路線バスで特に大きいほか、運行距離・頻度の比較的大きいコミュニティバス、市営バスの路線で大きくなっています。また、市内の路線全てが赤字で、「**■ 行政負担 (市単費+国県補助)**」や「**■ 事業者自主財源**」で赤字分を負担しています。



※路線バスは令和2(2020)年10月～令和3(2021)年9月末、その他は令和3(2021)年度

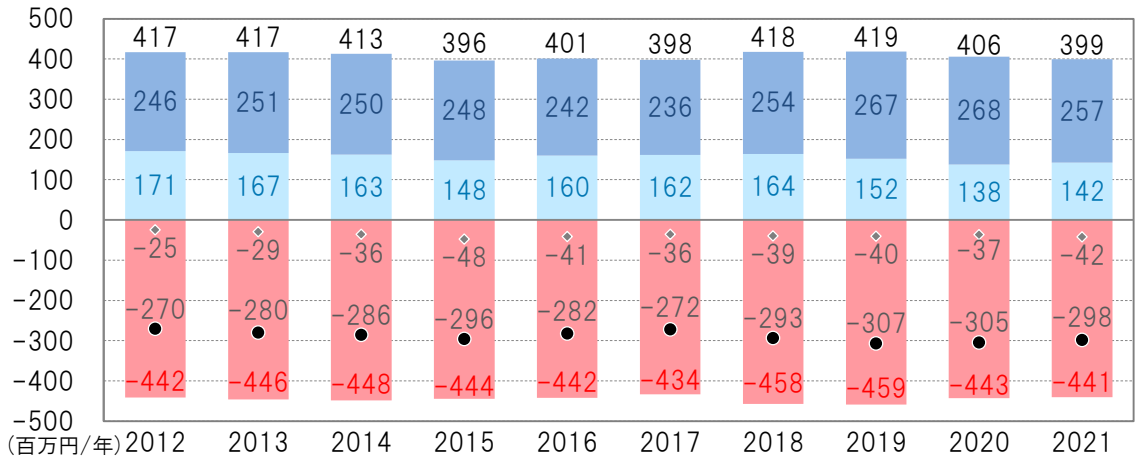
図 路線別収支 (令和3(2021)年度)

資料：高島市

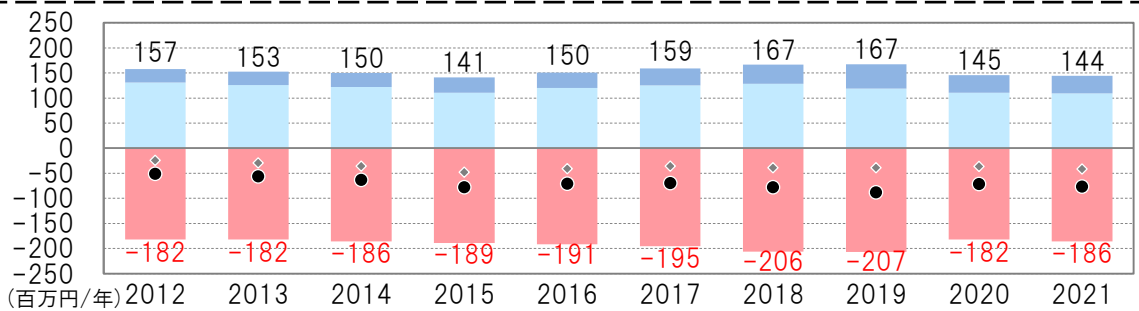
(3) 収支推移

■ 経常費用は約 4.4～4.5 億円/年で推移しており、■ 行政負担（市単費+国県補助）は令和 3(2021)年度で 2.57 億円/年となりました。

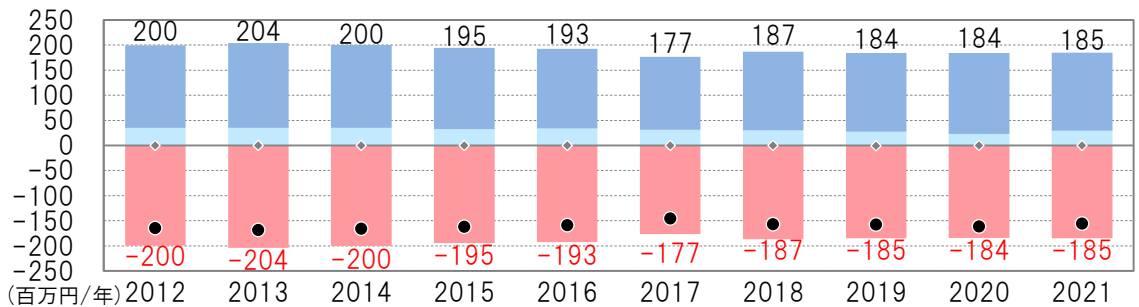
年度計



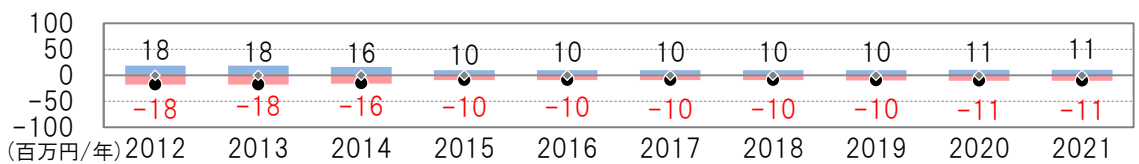
路線バス



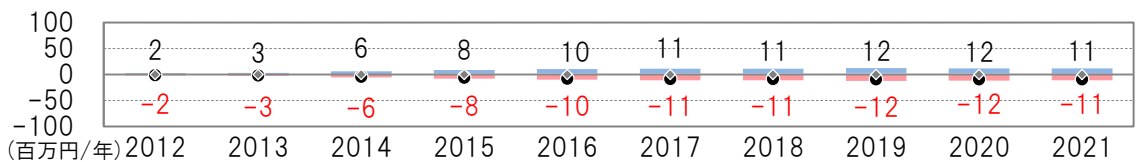
コミュニティバス



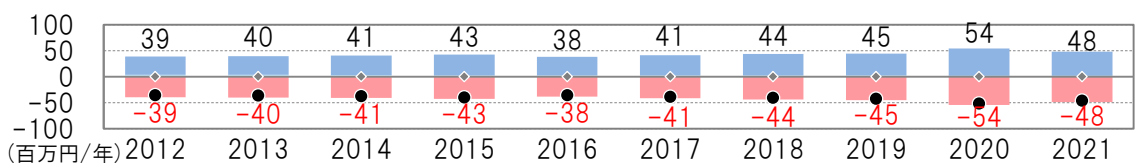
乗合タクシー(定時)



乗合タクシー(予約)



市営バス



※ ■ 経常費用 ■ 経常収益 ■ 行政負担（市単費、国県補助）
 ● 経常損益(=経常収益-経常費用) ◆ 行政負担後損益(=経常損益+行政負担)
 ※ 路線バスは前年 10 月～当年 9 月末、その他は年度
 ※ 「年度計」「路線バス」の“行政負担”には、路線バスへの国県補助を含まない

資料：高島市（年度）

図 経常収支推移（運行区分別）

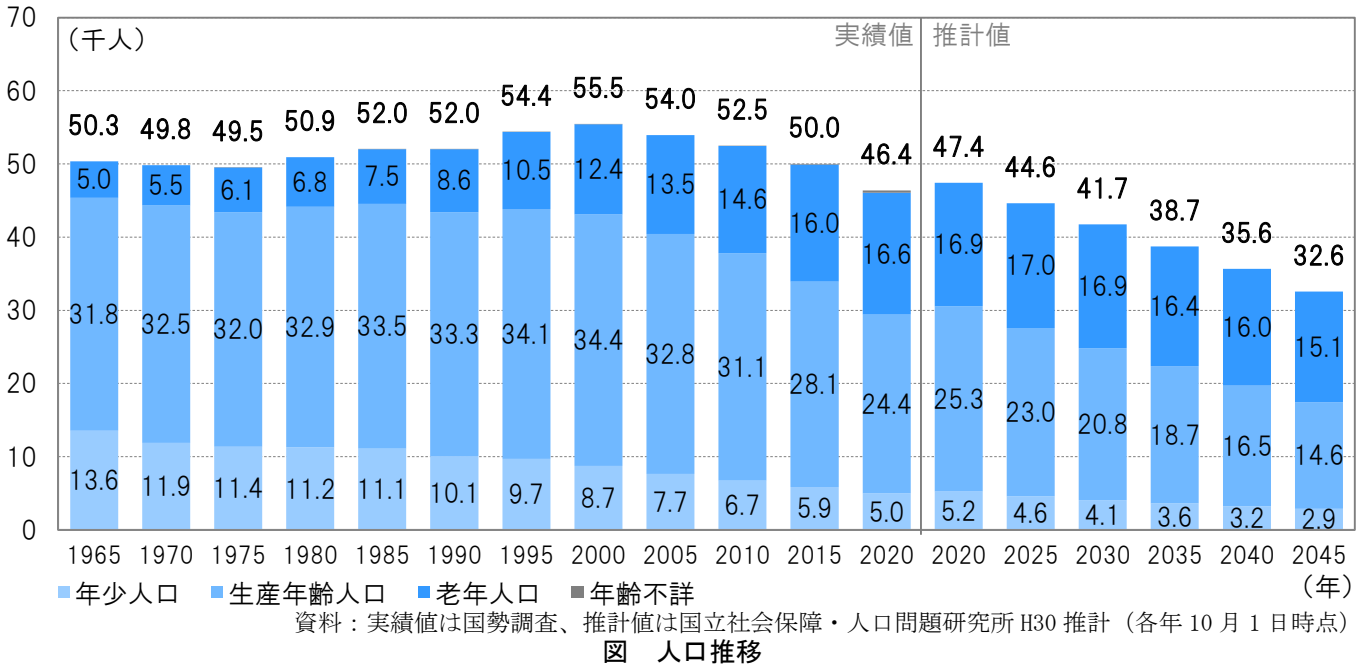
2.2 地域公共交通を取り巻く環境

2.2.1 人口

(1) 人口推移

高島市の人口は、平成 12(2000)年の 55.5 千人をピークに減少に転じています。老年人口は、一貫して増加傾向にあります。令和 7(2025)年頃をピークに減少に転じる予測となっています。

また、令和 2(2020)年の人口は、平成 30(2018)年時点での推計を実績が約 1 千人下回っており、推計以上の速度で人口減少が進んでいます。



2.2.2 土地利用・施設分布

(1) 土地利用

本市の土地利用は、西部の多くを比良山地をはじめとする森林が占めます。



土地利用種別					
	田		建物用地		河川地及び湖沼
	その他の農用地		道路		海浜
	森林		鉄道		海水域
	荒地		その他の用地		ゴルフ場



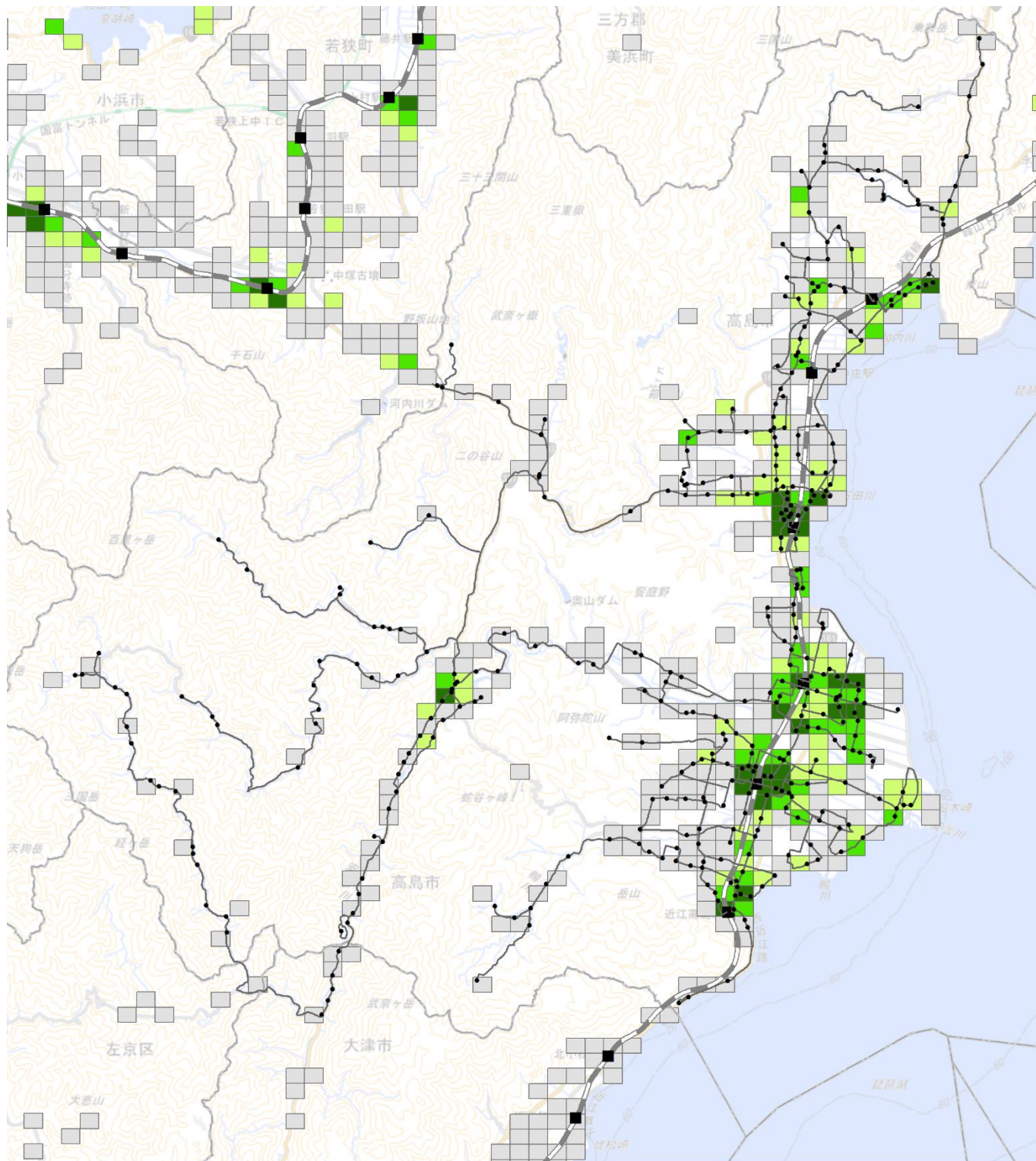
資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ (100mメッシュ) (平成28(2016)年 国土交通省)
 図 土地利用現況

(2) 施設分布

① 通勤 (事業所、従業者)

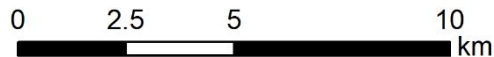
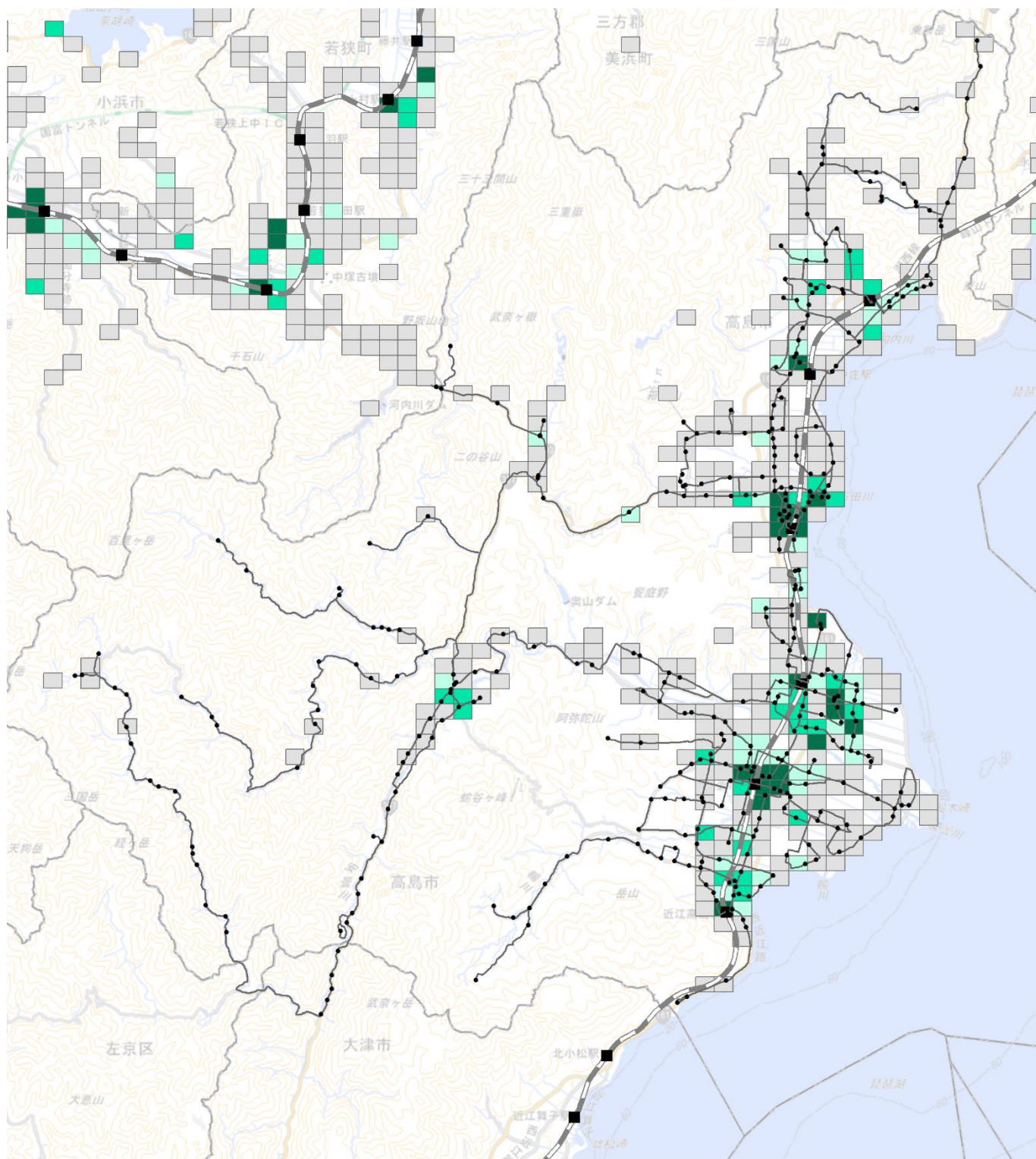
通勤先となる事業所は、安曇川駅、今津駅、新旭駅周辺に多く分布しています。マキノ、高島、朽木でも、一部に事業所数の多い地区がみられます。

従業者の分布は、事業所分布と概ね重なります。



資料：平成 28 (2016) 年経済センサス基礎調査 (500m メッシュ)

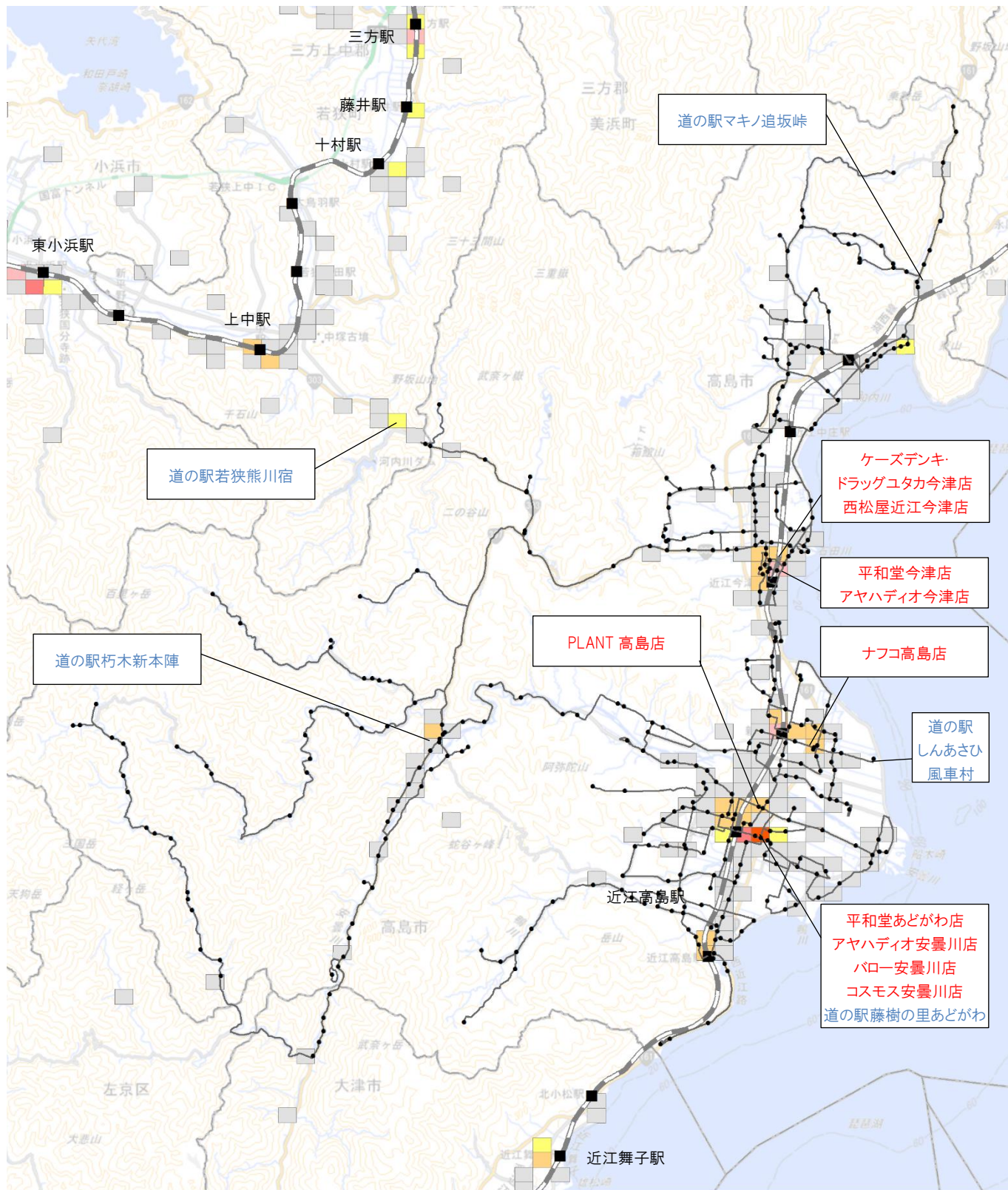
図 事業所数分布



資料：平成 28 (2016) 年経済センサス基礎調査 (500m メッシュ)
 図 従業者数分布

②買物

小売販売額は、特に安曇川駅、近江今津駅、新旭駅周辺で大きい地区があります。



資料：平成 26(2014)年商業統計 (500m メッシュ)

※データ件数 2 件以下、または 3 以上でも個別事業所情報の秘密保持の必要がある場合はデータ秘匿

※赤文字は大規模小売店舗立地法適用店舗(店舗面積 1,000 m²超)、青文字は道の駅(市内のみ表示)

図 小売販売額分布

2.2.3 人の動き(移動先や移動手段)

(1) 移動先

① 目的別の移動状況

いずれの目的でも、高島市内での移動が最も多くなっています。

他市町との流動をみると、通勤や自由目的では大津市との流出入が、通学では京都市への流出が、それぞれ多くなっています。

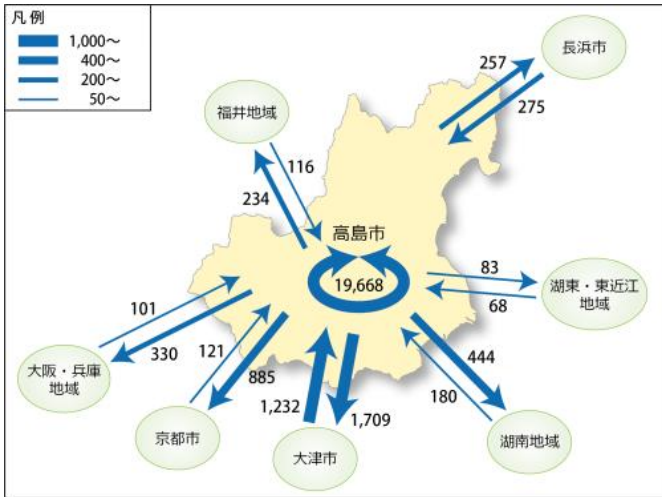


図 人の動き(通勤)

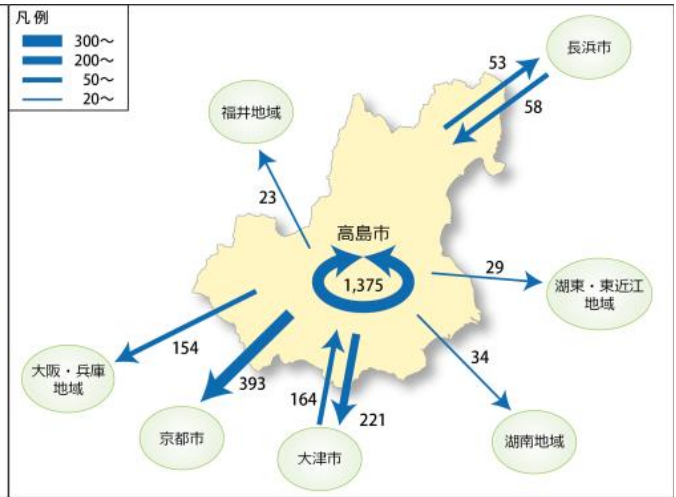
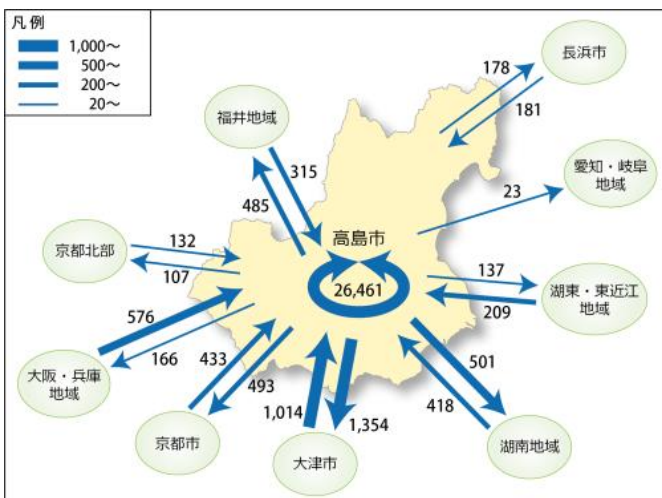


図 人の動き(通学)



資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

図 人の動き(自由)

②代表交通手段別の移動状況

代表交通手段別に移動状況を見ると、鉄道では大津市からの流入が最も多いほか、大津市への流出や市内での移動、京都市との流出入が多くなっています。

バスでは、市内での動きが多勢を占めます。

自動車では、市内での動きに加え、大津市との流出入も多くみられます。

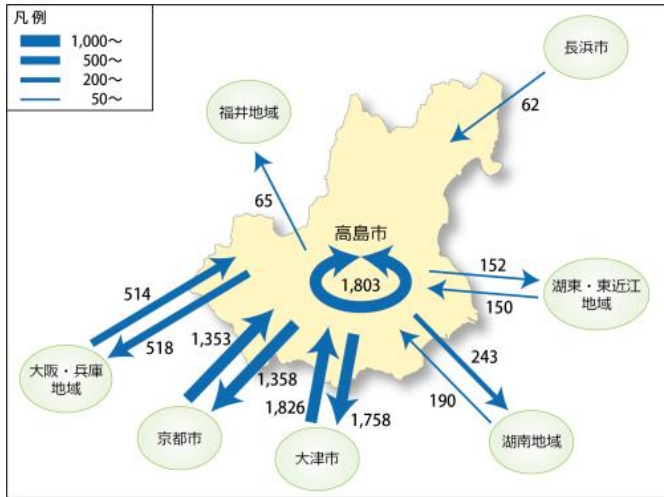


図 人の動き(鉄道)

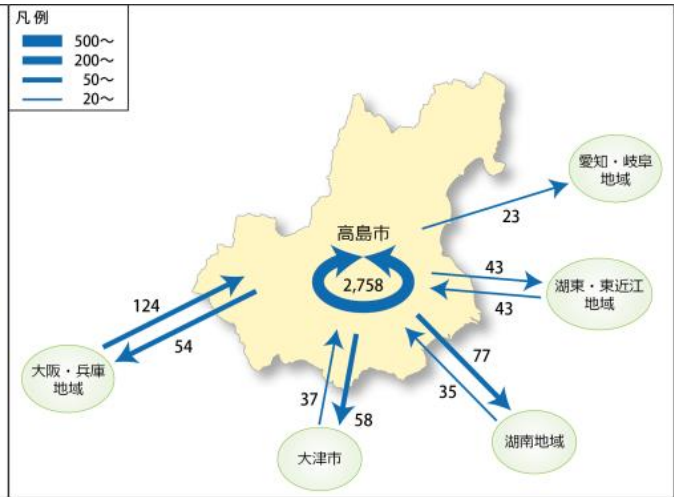
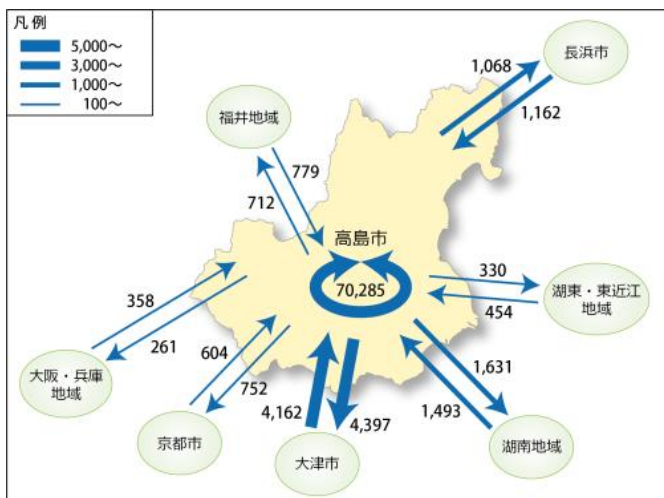


図 人の動き(バス)



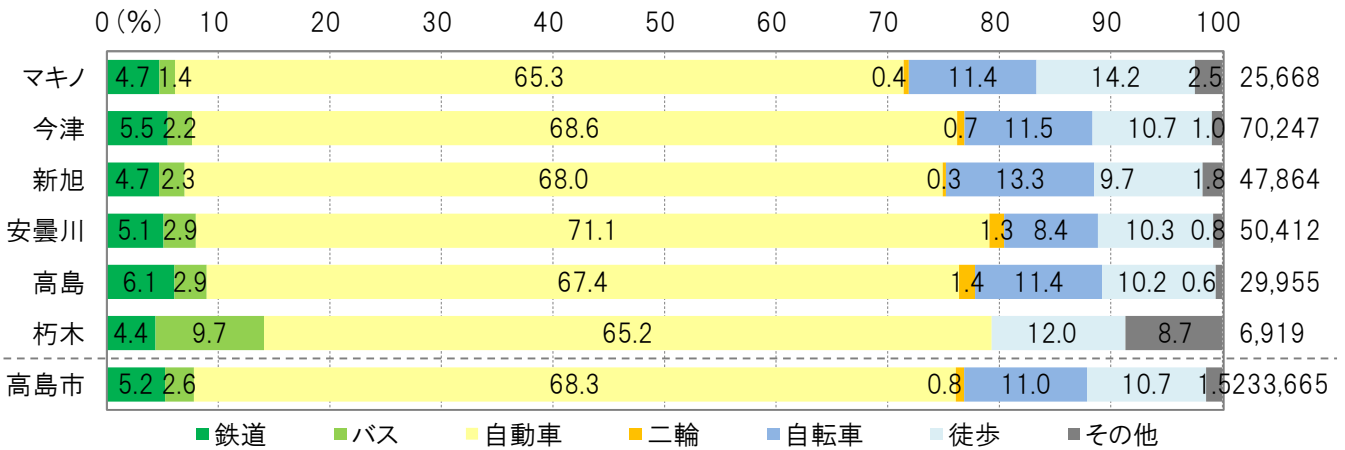
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査
図 人の動き(自動車)

(2) 移動手段

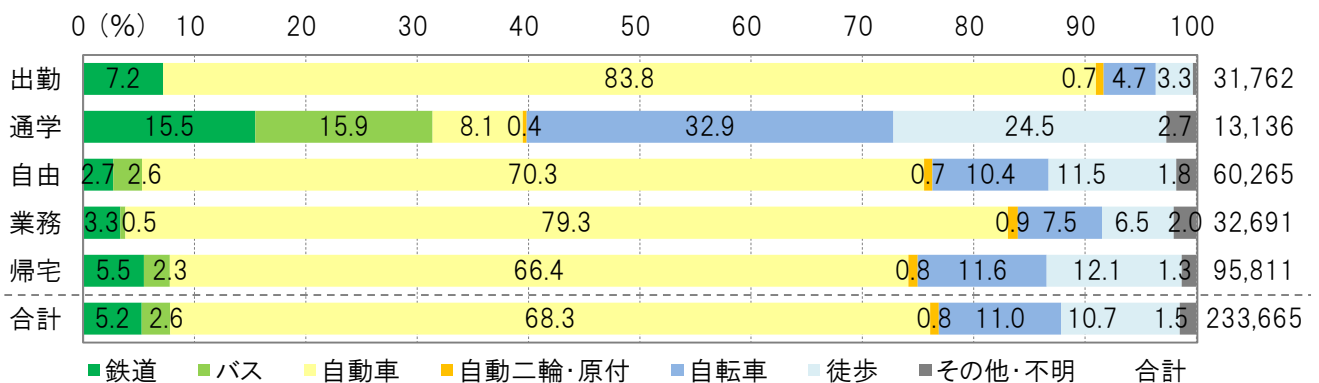
移動手段を地域別にみると、いずれの地域でも自動車が最も多く、朽木以外では地域公共交通の分担率が10%を下回ります。朽木では、バスの分担率が約9.7%と他地域と比較して多いです。

移動手段を目的別にみると、通学で鉄道・バス利用が多くみられるほかは、地域公共交通による移動が1割を下回ります。反面、通学以外では自動車による移動が最も多く、特に出勤では8割を超えます。

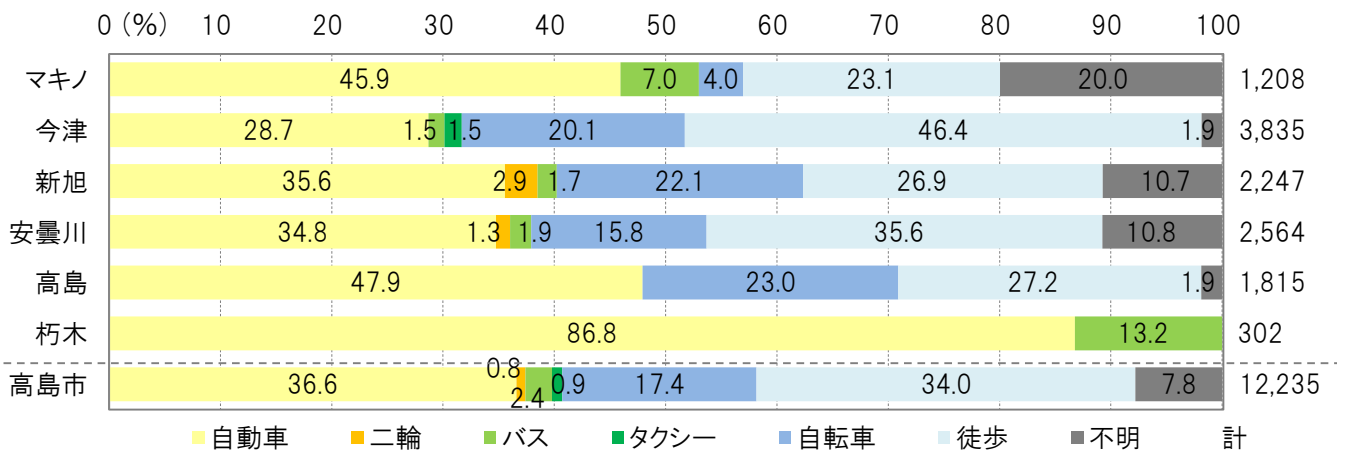
鉄道駅端末交通手段（鉄道駅まで/鉄道駅からの交通手段）をみると、朽木で自動車とバスの利用が多いほかは、いずれの地域でも自動車と徒歩での移動が多くなっています。また、今津では、徒歩・自転車の和で約7割を占めます。



資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査 ※「高島市」には市内の詳細地域不明の移動を含む
 図 代表交通手段分担率（地域別）



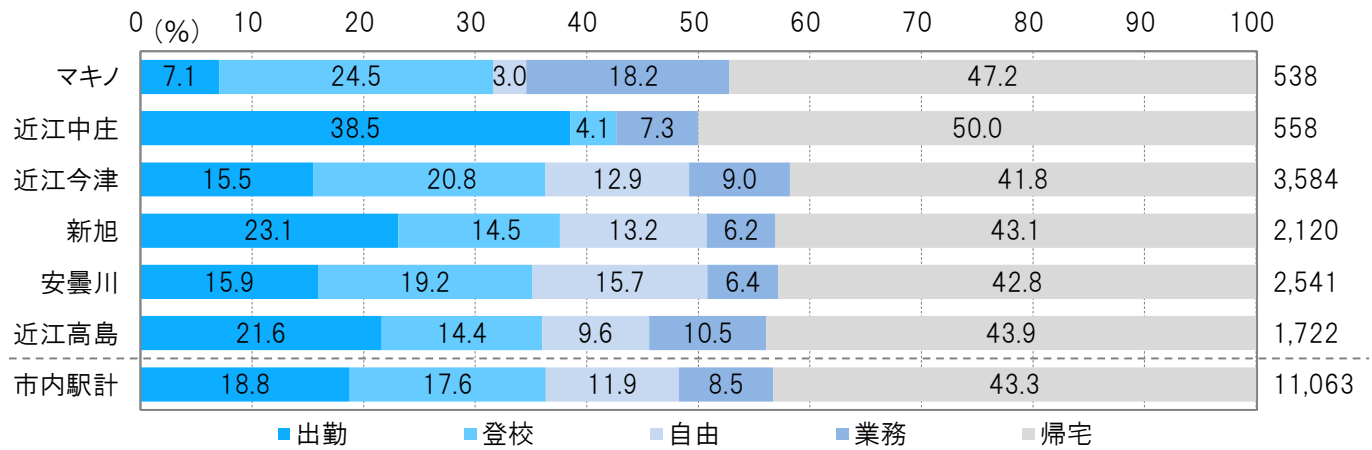
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査
 図 代表交通手段分担率（目的別）



資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査 ※「高島市」には市内の詳細地域不明の移動を含む
 図 駅端末交通手段（地域別）

(3) 鉄道駅の利用目的

鉄道駅の利用目的をみると、いずれの駅でも通勤・通学利用の割合が大きくなっています。マキノ駅では通学が多く、近江中庄駅では通勤が多いなど、駅により性格の差が読み取れます。



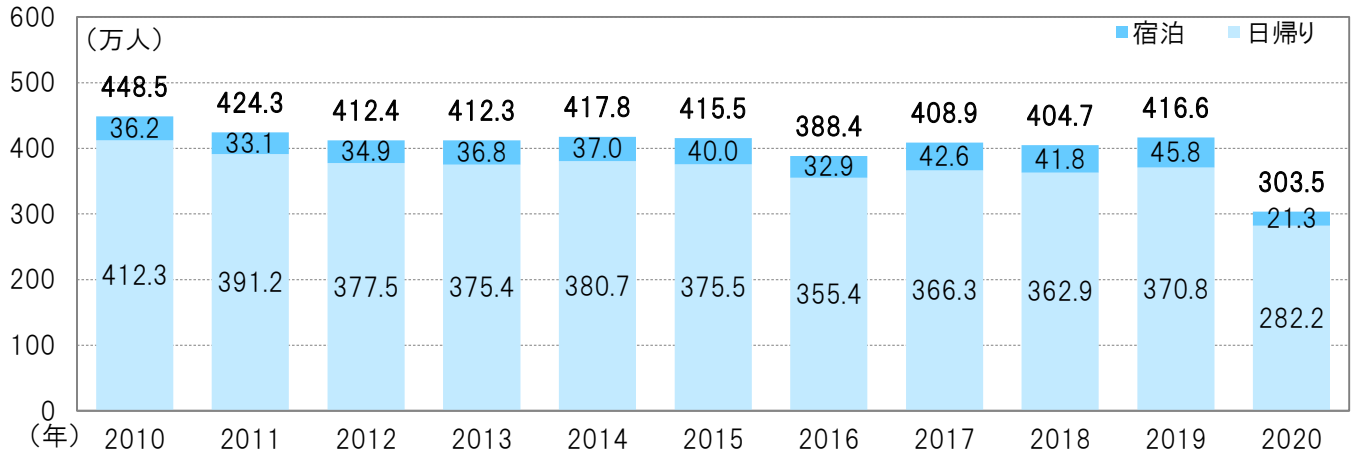
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

図 鉄道駅の利用目的（駅別）

(4) 観光の状況

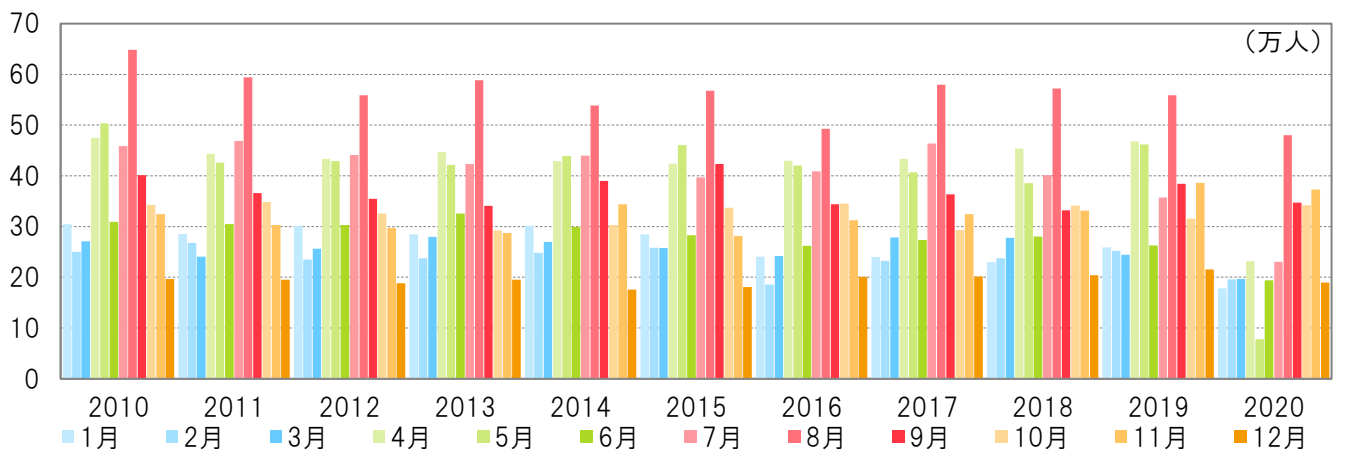
観光入込客数をみると、約 400 万人/年程度で推移しています。一方で、令和 2(2020)年は、コロナ禍の影響をうけ例年より約 100 万人/年少ない約 303.5 万人/年となっています。

月別にみると、4～5 月及び 7～8 月の入込が多く、その目的は「スポーツ施設、キャンプ場等」「公園、テーマパーク等」が多勢を占めており、夏季のスポーツ・レクリエーションでの訪問が主となっています。



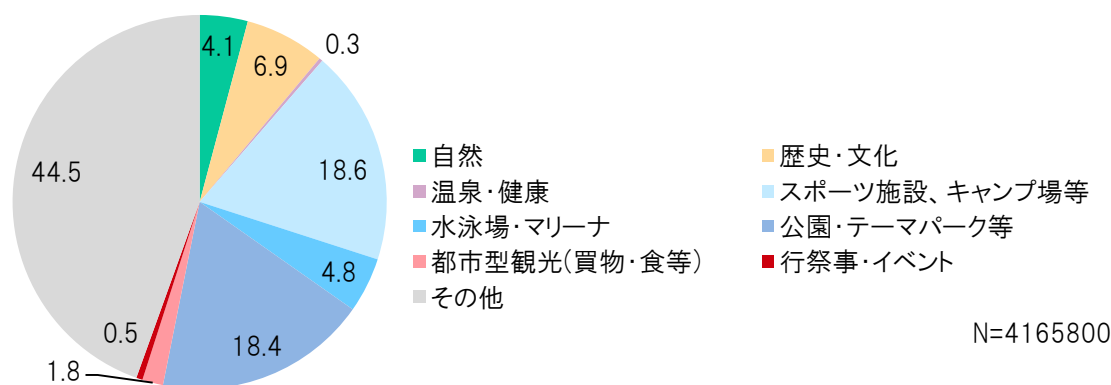
資料：滋賀県観光入込客統計調査（各年 1～12 月）

図 高島市への観光入込客数推移



資料：滋賀県観光入込客統計調査

図 高島市への観光入込客数（月別）



資料：滋賀県観光入込客統計調査（令和元(2019)年 1～12 月）

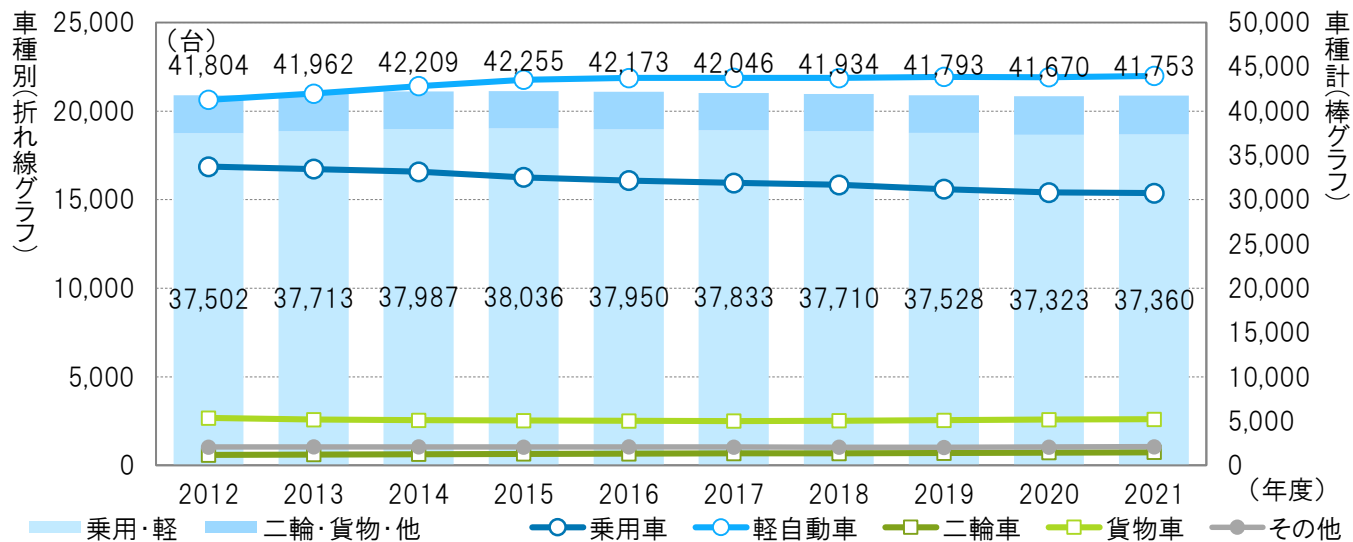
※コロナ禍の影響を鑑み、最新年次（令和 2(2020)年）を避け令和元(2019)年結果を掲載

図 高島市への観光入込客数（目的別）

2.2.4 道路環境

(1) 自動車等の普及状況

高島市内の自動車台数は、約 4.2 万台で推移しています。令和 3(2021)年度の乗用車と軽自動車の台数の和は 37,360 台で、これは人口あたり 0.80 台/人、世帯あたり 1.81 台/世帯にあたります。



資料：滋賀県統計書（各年度末時点） 人口・世帯数は市住民基本台帳 令和 3(2021)年の軽自動車数は市資料
 ※人口あたり乗用車・軽自動車台数 0.80 台/人＝乗用・軽台数 37,360 台÷令和 4 年 3 月末人口 46,687 人
 世帯あたり乗用車・軽自動車台数 1.81 台/世帯＝乗用・軽台数 37,360 台÷令和 4 年 3 月末世帯数 20,599 世帯
 ※車両台数は各年度末

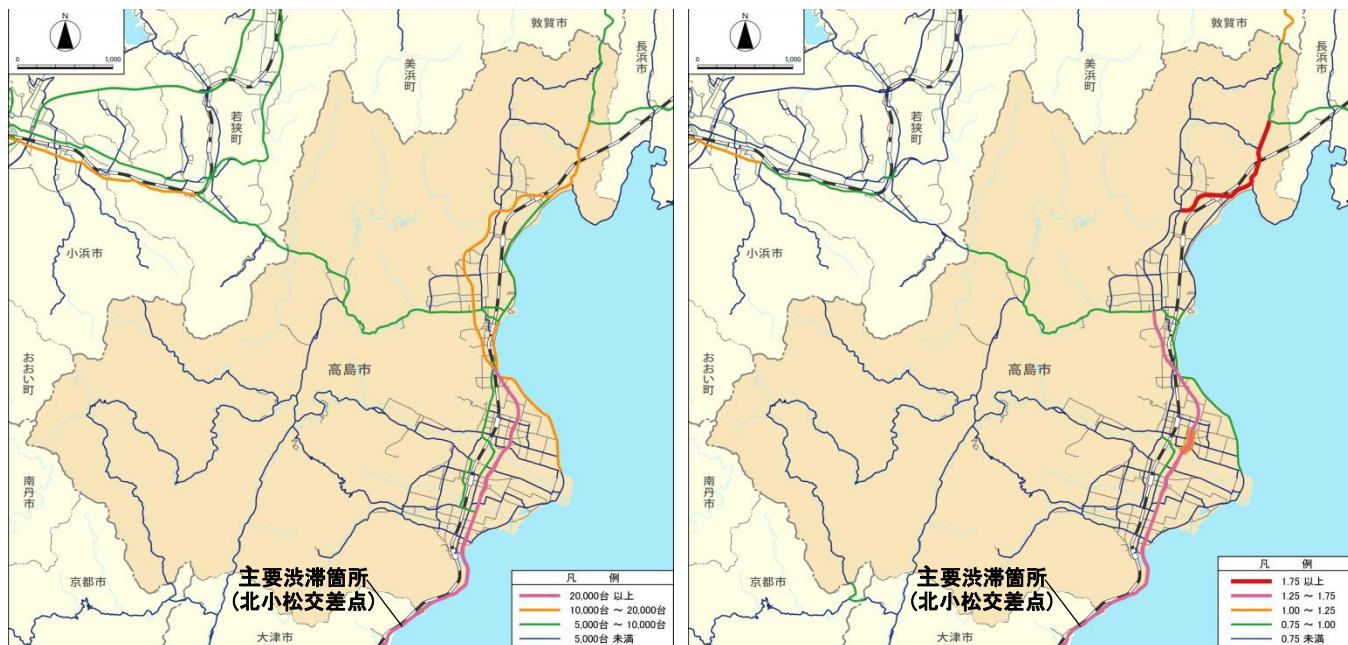
図 高島市における自動車等台数の推移

(2) 利用状況

道路交通量は、琵琶湖岸の国道 161 号で多く、特に大津市寄りで多くなっています。

混雑度は、同様に国道 161 号で 1.00 を超えており、特にマキノ地域での混雑度が高いです。

このほか、主要渋滞箇所には北小松交差点（大津市）が指定されています。



※1.75 以上 慢性的混雑状態
 1.25 以上 混雑時間帯が増加する可能性の高い状態
 1.00 以上 混雑可能性時間帯が 1～2 時間/日（ピーク時間）
 1.00 未満 円滑に走行可能

※資料：平成 27 年道路交通センサス（9～11 月平日調査）
 主要渋滞箇所は滋賀県渋滞対策協議会（平成 29 年 8 月時点）

図 24 時間交通量

図 混雑度

(3) 道路計画

高島市内では、国道を中心に改築が進められています。このうち⑨五番領安井川線では、令和3(2021)年4月24日に新常安橋が開通し、道路ネットワークが強化されています。

4 国道367号(保坂)

- 線形不良区間および幅員が狭い箇所の道路整備
- 道路ネットワークの充実と防災性向上が実現

現況



「地域の声」との関連

- 地域の魅力や活力を高めるための道づくり
- 大規模災害を考慮した広域連携を支える道路網の構築
- 適正な管理による安全・安心で魅力的な歩行空間の確保
- 住民と行政との連携・協働による道づくり

9 五番領安井川線(安曇川)

- 幅員が狭く老朽化した橋梁の架けかえ
- JR安曇川駅へのアクセス改善

現況



現在の進捗状況



「地域の声」との関連

- 地域の魅力や活力を高めるための道づくり
- 大規模災害を考慮した広域連携を支える道路網の構築
- 適正な管理による安全・安心で魅力的な歩行空間の確保
- 住民と行政との連携・協働による道づくり

1 国道303号(追分)

- 線形不良区間および幅員が狭い箇所の道路整備
- 道路ネットワークの充実と防災性向上が実現

現況-1



現況-2



「地域の声」との関連

- 地域の魅力や活力を高めるための道づくり
- 大規模災害を考慮した広域連携を支える道路網の構築

1 国道303号(弘川・蘭生)

- 歩行者の安全確保のため、歩道を整備

現況



現在の進捗状況



「地域の声」との関連

- 適正な管理による安全・安心で魅力的な歩行空間の確保



No	路線名	工区名	継続	2018～2027	
				前期 (～2022)	事業化 検討路線
< 改築事業 >					
①	国道 303 号	追分	●		
②	〃	蘭生・北生見			●
③	国道 367 号	桑野橋		着手	
④	〃	保坂		着手	
⑤	小浜朽木高島線	野尻			●
⑥	〃	中野	●		
⑦	〃	庄塚・三重生		着手	
⑧	小荒路牧野沢線	沢	●		
⑨	五番領安井川線	安曇川	●	完了	
⑩	麻生古屋梅ノ木線	朽木	●		

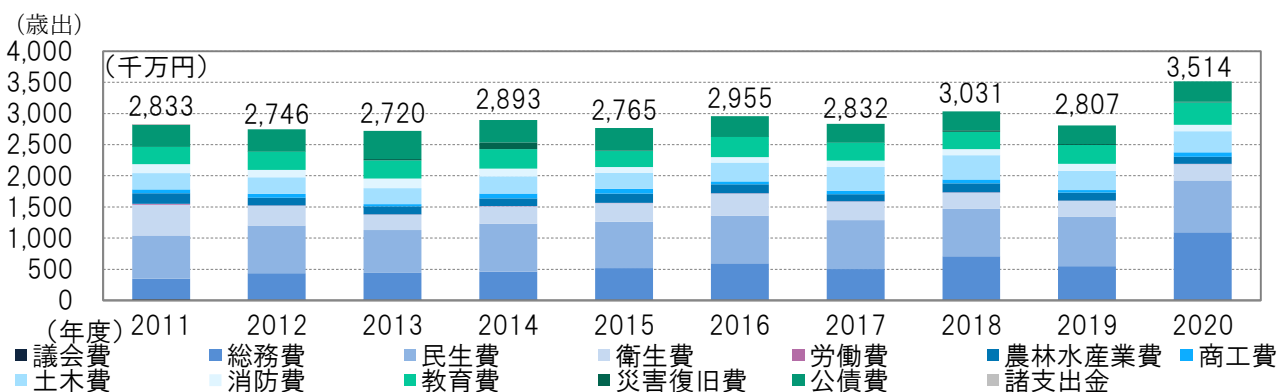
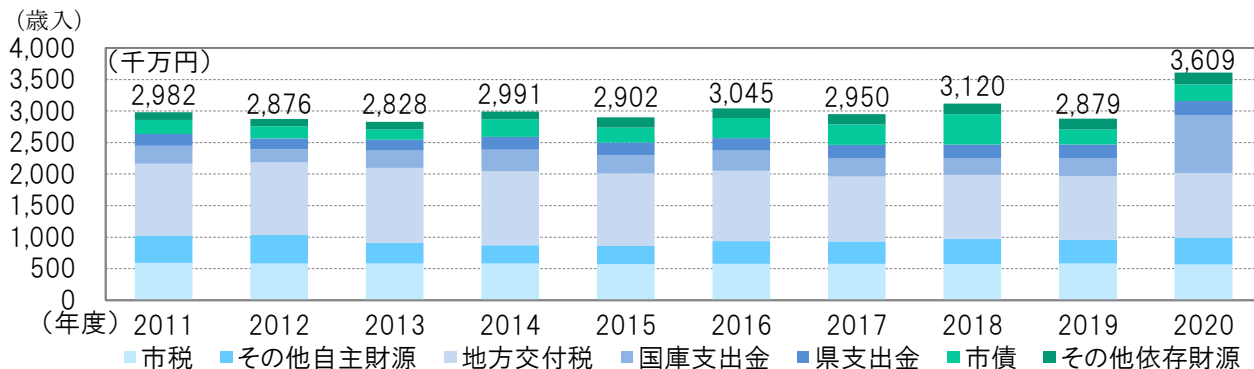
No	路線名	工区名	継続	2018～2027	
				前期 (～2022)	事業化 検討路線
< 交通安全事業 (歩道整備) >					
①	国道 303 号	弘川・蘭生	●		
②	国道 307 号	市場		着手	
③	小荒路牧野沢線	白谷			●
④	畑勝野線	拝戸			●
< 国事業 >					
1	国道 161 号	湖北バイパス	-	-	-
2	〃	小松拡幅	-	着手	-
3	〃	安曇川地区 交差点立体化	-	-	-

出典：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018 (平成 30(2018)年 3 月 高島土木事務所) (2, 3 のみ更新)

2.2.5 市財政状況

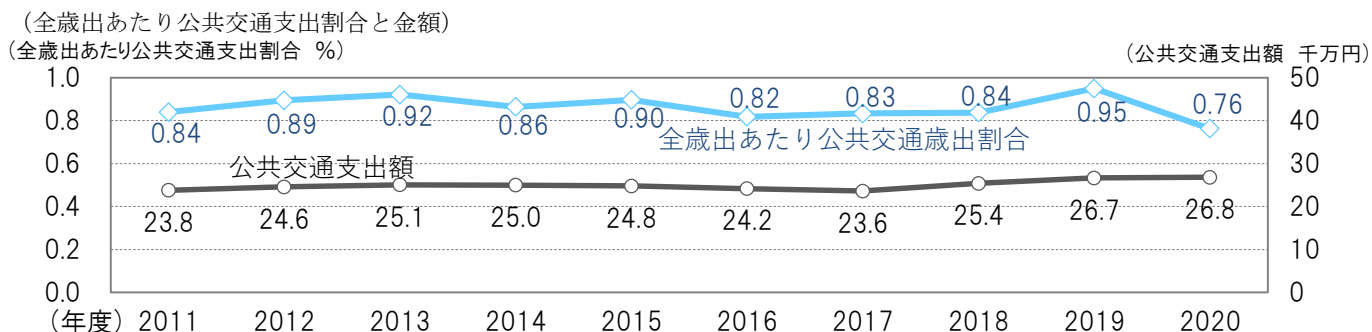
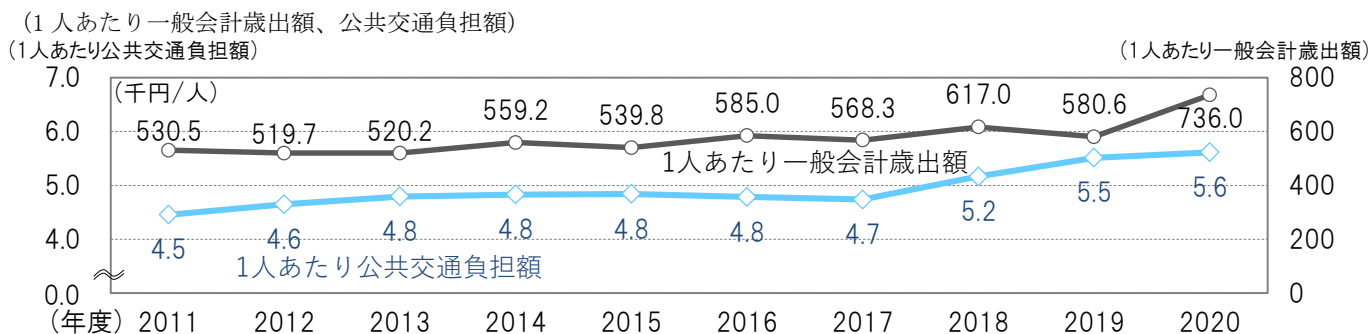
高島市一般会計の歳入・歳出は、300億円/年程度で推移しています。歳入は、多くを地方交付税が占め、自主財源は約100億円/年に留まります。歳出は、民生費の占める割合が多い傾向にあります。

1人あたり公共交通負担額は、令和2(2020)年度で約5.6千円となったほか、同年の地域公共交通にかかる高島市の負担約2.68億円/年(市単費、国県補助の計)は、全歳出に占める約0.76%となっています。



資料：高島市財政概況

図 市一般会計決算推移



資料：高島市財政概況ほか

図 1人あたり歳出・公共交通負担額、全歳出あたり公共交通歳出割合

資料3. 地域公共交通に対する市民その他の考え

3.1 市民アンケート

3.1.1 実施概要

調査の概要は、次のとおりです。

表 調査概要

項目	内容
調査方法	郵送配布・回収
配布日時	令和3(2021)年10月15日(金)
回答締切	令和3(2021)年11月5日(金)
有効配布数	3,060世帯 ※1世帯あたり調査票を2通配布 ※有効配布数 = 配布数(計3,090票) - 返送数(計30票)
配布数内訳	マキノ 415世帯 今津 615世帯 新旭 605世帯 安曇川 606世帯 高島 413世帯 朽木 406世帯
有効回収数	1,429世帯 (2,262部)
有効回答率	46.7%(世帯)

※以降、図中のNは各設問での有効回答数を示す

3.1.2 実施結果 ①回答者属性

回答者属性は、次のとおりです。

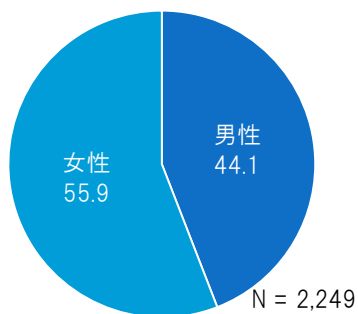


図 性別

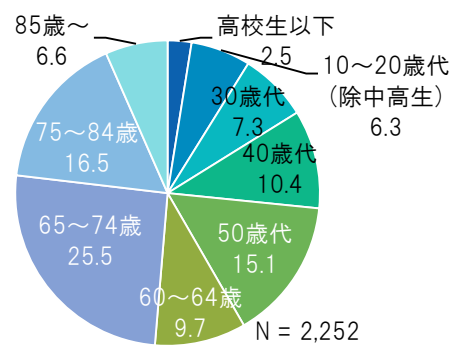


図 年齢

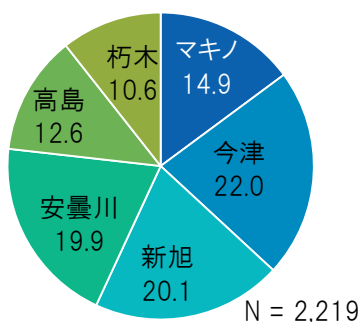


図 居住地

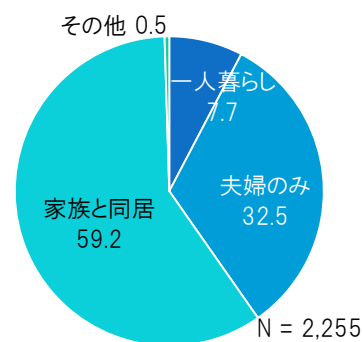


図 世帯構成

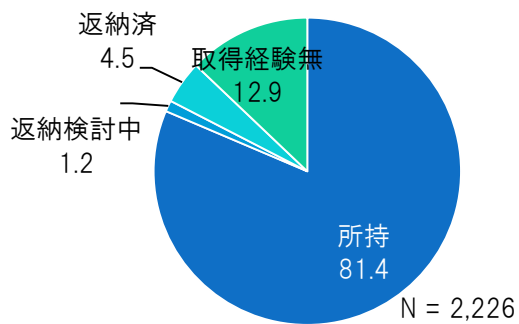
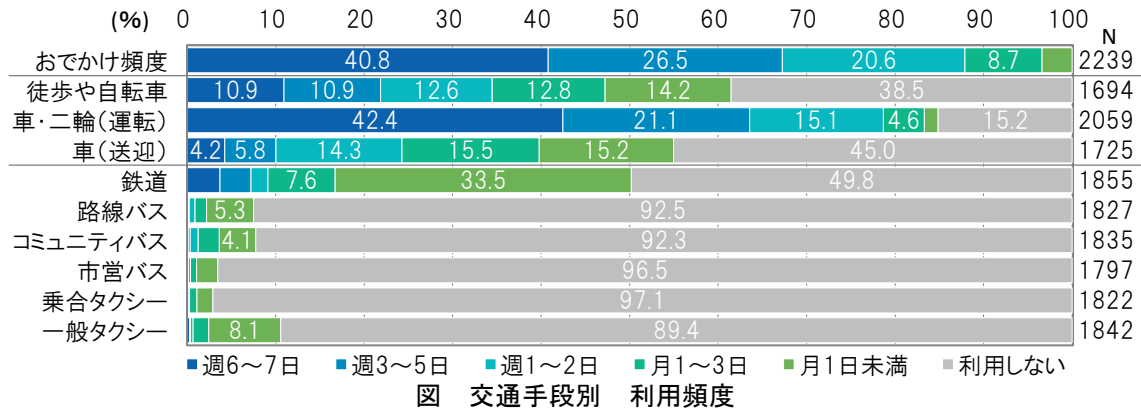


図 自動車運転免許状況

3.1.3 実施結果 ②ふだんのおでかけ

(1) 交通手段

交通手段をみると、おでかけ頻度は週3日以上とする方が約7割にのぼる一方で、その手段は、「車・二輪（運転）」が最も多くなっています。公共交通では、鉄道の利用が最も多く、月に1日以上利用する人が約2割となっています。



交通手段を年齢別にみると、中高生を含む20歳代以下では鉄道の利用が10日/月以上となる一方で、30～74歳では5日/月となり、「車・二輪（運転）」の利用頻度が增大しています。「車・二輪（運転）」は、加齢とともに利用頻度は低下し、75歳以上では10日/月程度と、20歳代以下と同程度まで減少します。

交通手段を地域別にみると、傾向に大きな変化はありませんが、朽木でおでかけ頻度が他地域と比較して5日/月程度少なくなっています。

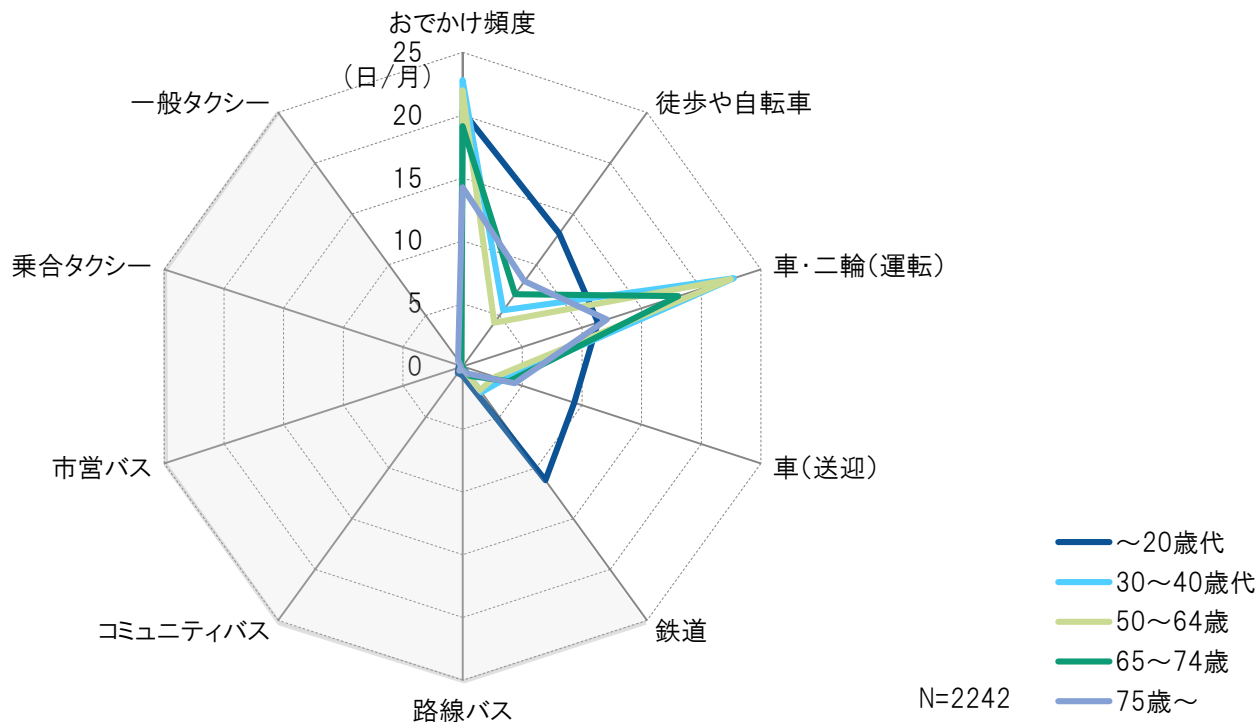


図 1 か月あたり利用日数（年齢別）

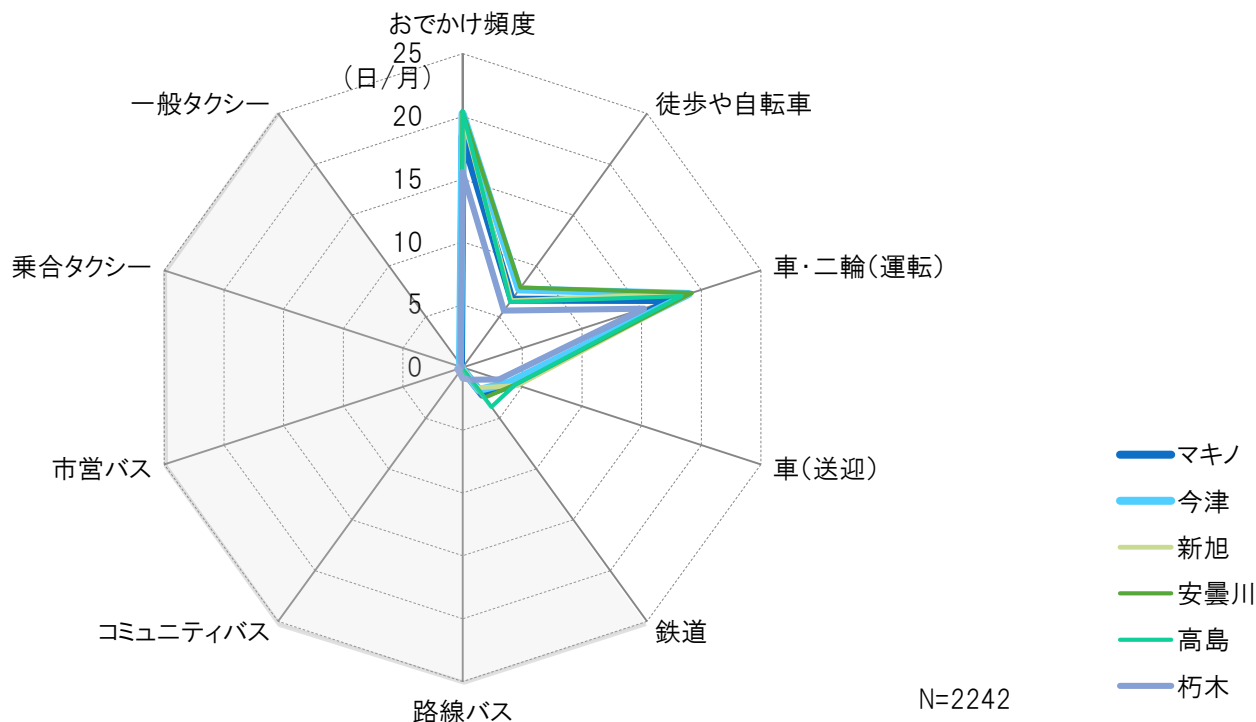
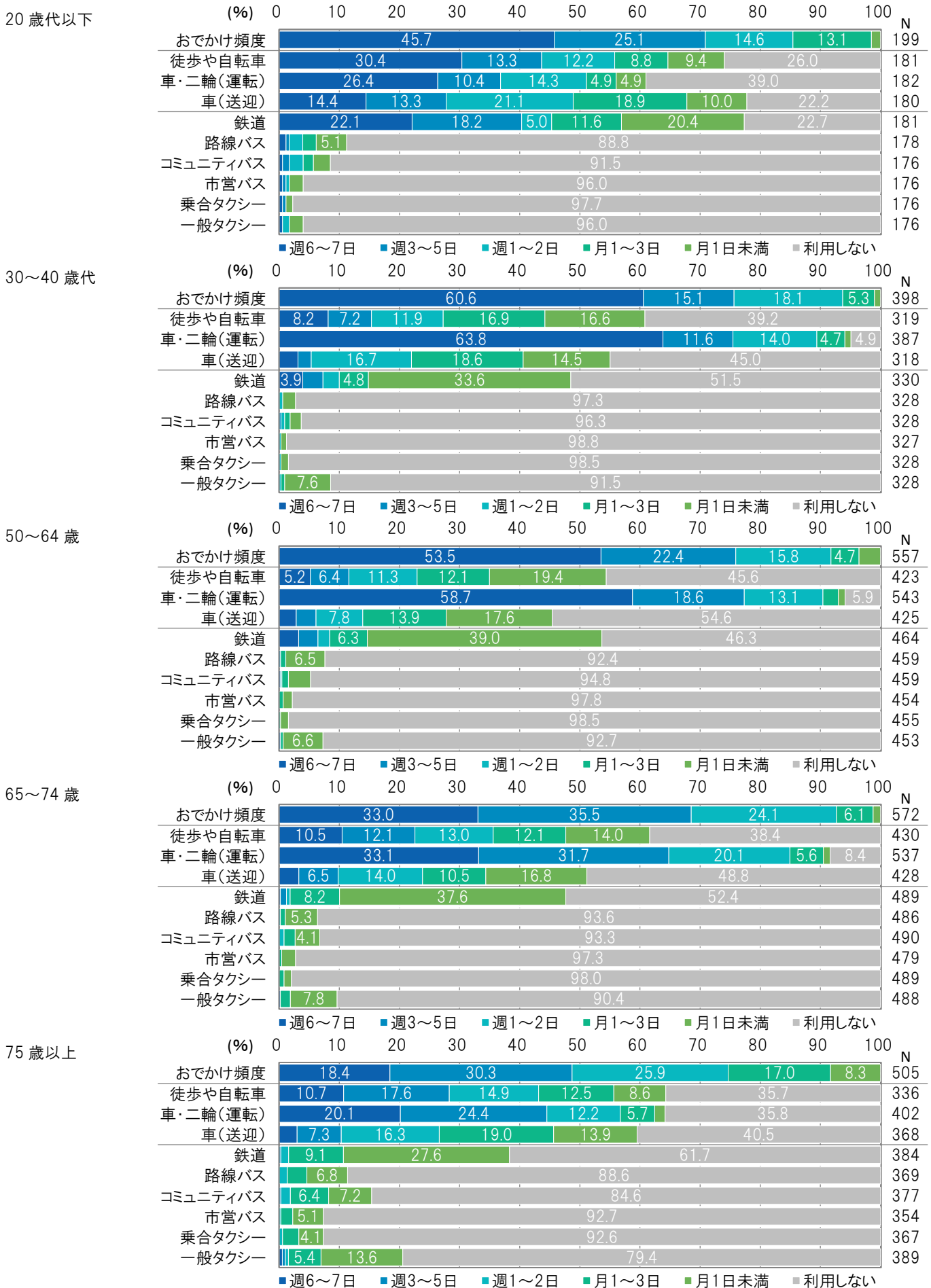


図 1 か月あたり利用日数（地域別）

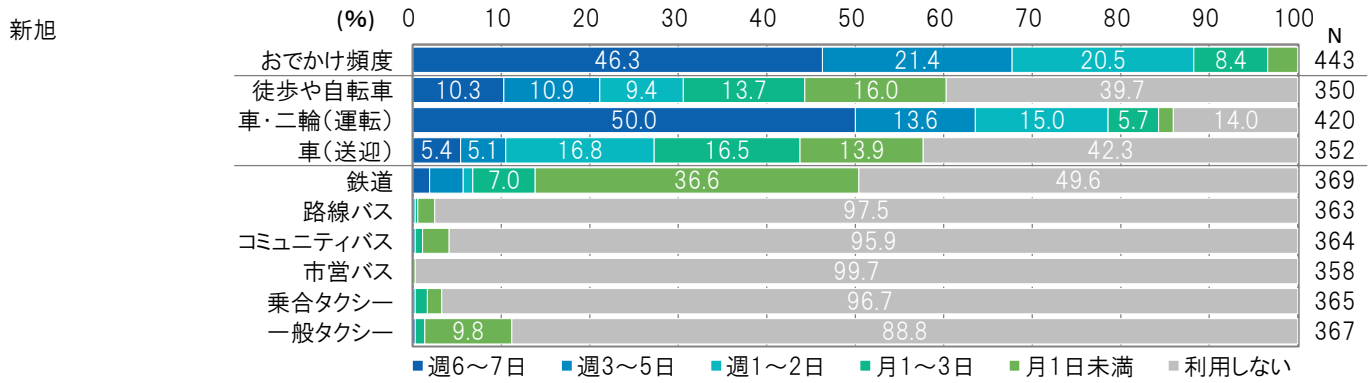
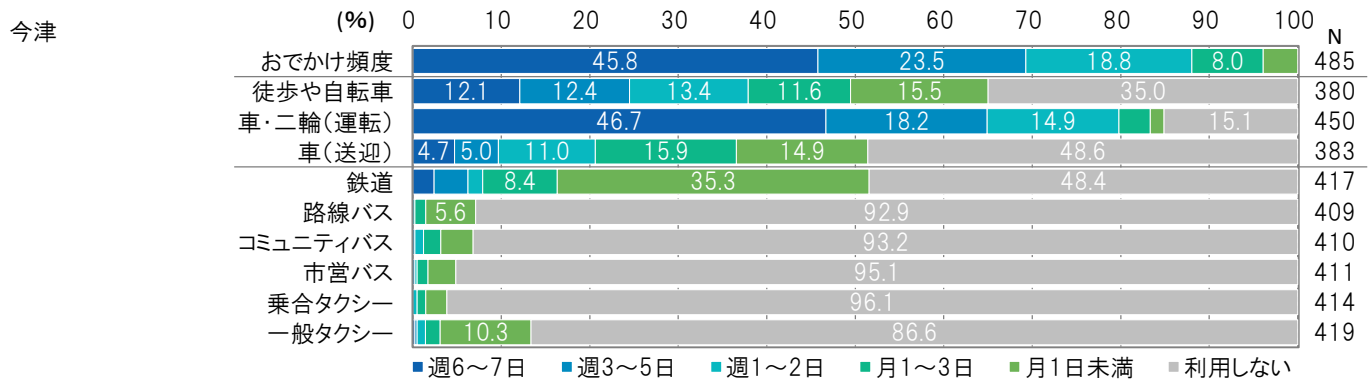
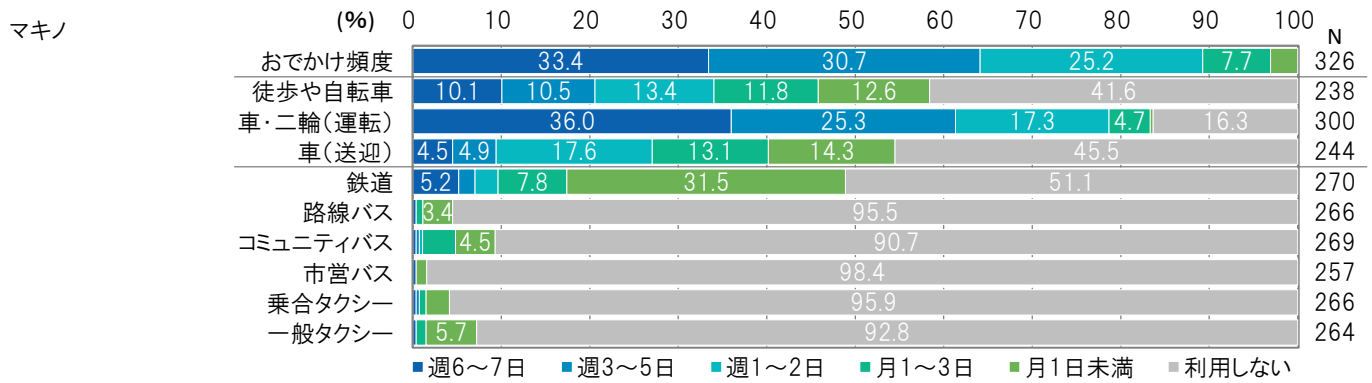
参考 年齢別 利用頻度



※4.0%未満はラベル非表示

図 移動手段 (年齢別)

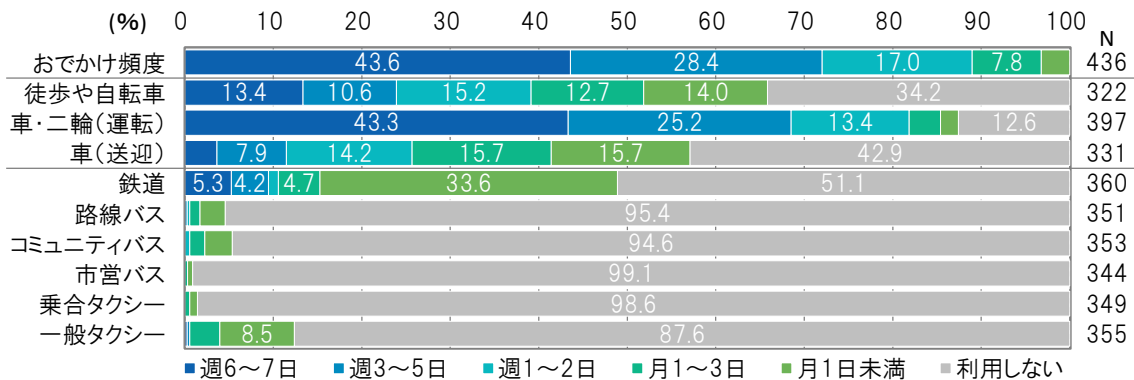
参考 地域別 利用頻度



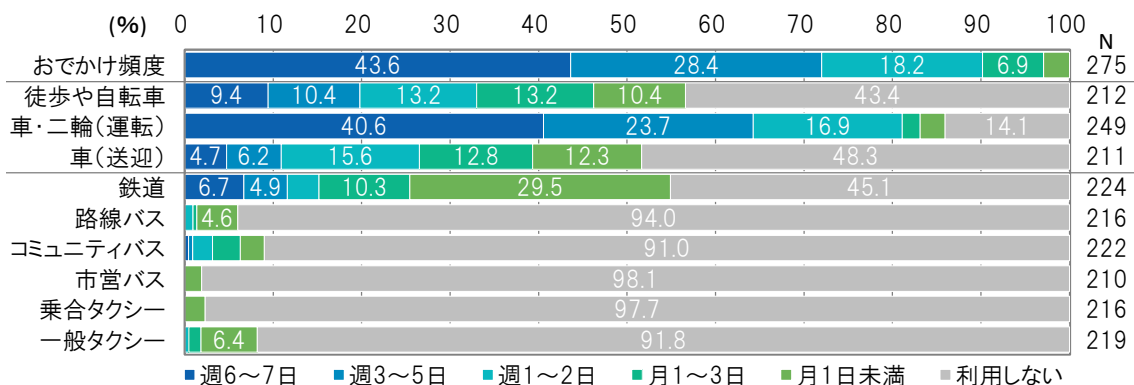
※4.0%未満はラベル非表示

図 移動手段（地域別）

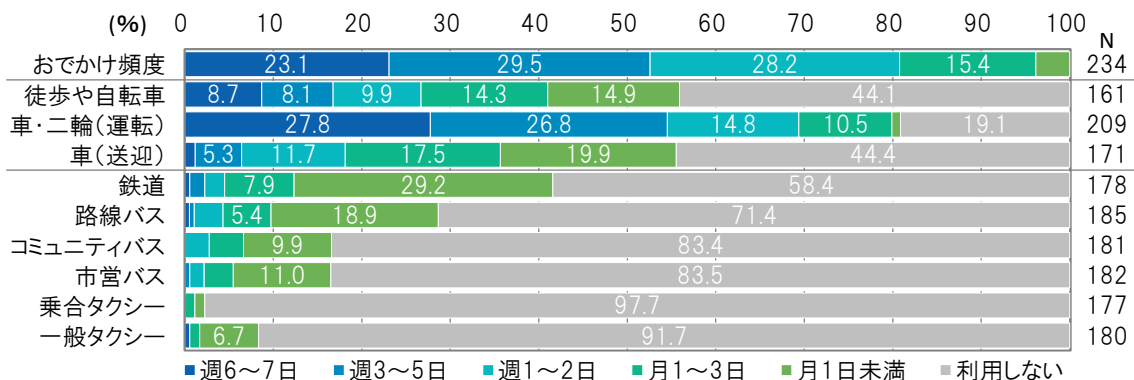
安曇川



高島



朽木



※4.0%未満はラベル非表示

図 移動手段（地域別）

(2)生活圏

①買物

買物先は、回答者の居住地のほか、マキノ、今津、新旭では今津のお店、新旭、安曇川、高島では安曇川のお店での買物が多く、主に今津と安曇川が市内で商圈を形成しています。

移動販売や生協の宅配の利用は、朽木で他地域より多くなっています。

表 居住地別 買物場所

居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
マキノ	47.8	79.6	1.9	34.0	4.1	0.3	17.3	3.1	0.9	26.7	13.2	3.8	318
今津	0.8	87.3	7.2	44.9	10.6	0.4	20.1	1.9	0.2	21.6	19.7	2.1	472
新旭	0.0	44.0	70.9	81.4	5.7	0.0	13.3	1.1	0.5	17.9	14.2	2.5	436
安曇川	0.2	17.9	12.3	92.5	9.9	0.2	20.0	2.1	0.7	20.5	21.7	2.4	424
高島	0.0	15.3	11.7	90.1	42.0	0.4	24.8	2.2	2.9	21.2	17.9	1.8	274
朽木	1.4	16.2	10.4	76.1	4.1	53.2	18.5	3.2	6.3	28.8	13.1	1.8	222
計	7.5	47.1	21.3	69.3	11.9	5.6	18.8	2.2	1.5	22.2	17.0	2.4	2184

※単位：％ 複数回答

②通院

通院先は、回答者の居住地が最も多く、ついで高島が多くなっています。これは、高島市民病院（高島市勝野 平成 24(2012)年に新病院の運用開始）へ通院する市民が多いためと推察されます。

表 居住地別 通院場所

居住地	医療機関							往診等	通院しない	N
	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
マキノ	57.1	15.8	3.2	1.6	9.5	0.0	7.3	0.3	13.6	317
今津	13.0	55.3	5.1	1.3	10.7	0.0	8.5	0.4	13.2	468
新旭	2.6	9.1	54.0	7.7	11.6	0.0	10.0	0.0	13.3	430
安曇川	1.6	3.3	10.6	55.3	19.1	0.0	9.6	0.9	11.3	425
高島	0.4	4.4	9.6	19.9	50.9	0.0	11.8	0.0	11.1	271
朽木	0.5	4.6	9.1	23.7	17.8	28.3	14.2	0.0	11.9	219
計	12.3	17.9	16.9	18.0	18.2	2.9	9.9	0.3	12.6	2,169

※単位：％ 複数回答

参考 年齢別 買物先

20歳代以下	居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
	マキノ	36.7	63.3	0.0	16.7	0.0	0.0	36.7	0.0	0.0	6.7	30.0	13.3	30
	今津	0.0	71.1	2.2	33.3	13.3	0.0	37.8	4.4	2.2	2.2	42.2	2.2	45
	新旭	0.0	21.6	48.6	67.6	2.7	0.0	40.5	2.7	0.0	2.7	43.2	2.7	37
	安曇川	0.0	9.5	2.4	78.6	7.1	0.0	42.9	4.8	0.0	11.9	26.2	2.4	42
	高島	0.0	25.0	7.1	82.1	14.3	0.0	32.1	3.6	0.0	10.7	25.0	3.6	28
	朽木	0.0	0.0	0.0	57.1	0.0	21.4	21.4	0.0	7.1	7.1	28.6	7.1	14
	計	5.5	35.2	11.1	55.8	7.5	1.5	36.7	3.0	1.0	6.5	33.2	4.5	199

30～40歳代	居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
	マキノ	35.6	88.9	4.4	48.9	2.2	0.0	28.9	0.0	2.2	28.9	35.6	0.0	45
	今津	0.0	87.8	10.0	55.6	10.0	0.0	24.4	0.0	0.0	28.9	24.4	1.1	90
	新旭	0.0	38.8	67.0	90.3	3.9	0.0	22.3	0.0	0.0	19.4	21.4	1.0	103
	安曇川	0.0	20.9	10.4	94.0	13.4	0.0	25.4	0.0	0.0	26.9	53.7	0.0	67
	高島	0.0	24.0	14.0	98.0	28.0	0.0	40.0	0.0	0.0	16.0	34.0	0.0	50
	朽木	3.4	10.3	6.9	86.2	3.4	37.9	48.3	0.0	0.0	27.6	37.9	0.0	29
	計	4.3	49.4	24.6	79.0	10.0	2.8	28.4	0.0	0.3	24.6	32.0	0.5	391

50～64歳	居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
	マキノ	38.8	79.1	0.0	31.3	4.5	0.0	20.9	1.5	0.0	31.3	9.0	1.5	67
	今津	1.6	91.3	10.3	49.2	4.8	0.0	19.0	0.0	0.0	23.8	21.4	1.6	126
	新旭	0.0	50.0	70.3	84.7	6.8	0.0	11.0	1.7	0.0	20.3	12.7	0.8	118
	安曇川	0.0	21.7	16.0	98.1	4.7	0.0	31.1	0.0	0.9	21.7	27.4	0.9	106
	高島	0.0	6.8	16.4	94.5	34.2	1.4	32.9	0.0	1.4	30.1	17.8	0.0	73
	朽木	0.0	26.1	13.0	73.9	6.5	45.7	21.7	0.0	0.0	37.0	17.4	2.2	46
	計	5.1	49.6	24.5	73.2	9.5	4.0	22.8	0.5	0.4	25.2	18.2	1.1	548

65～74歳	居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
	マキノ	55.2	90.6	2.1	38.5	4.2	1.0	12.5	2.1	2.1	27.1	7.3	0.0	96
	今津	1.7	87.3	5.9	48.3	17.8	0.0	15.3	0.8	0.0	22.0	14.4	0.8	118
	新旭	0.0	51.6	78.5	88.2	5.4	0.0	6.5	1.1	0.0	20.4	8.6	0.0	93
	安曇川	0.9	20.0	15.5	92.7	13.6	0.9	11.8	0.9	0.0	25.5	10.0	0.9	110
	高島	0.0	17.2	10.9	93.8	59.4	0.0	15.6	0.0	1.6	17.2	12.5	0.0	64
	朽木	0.0	19.1	14.7	91.2	4.4	57.4	19.1	1.5	5.9	32.4	7.4	0.0	68
	計	10.1	51.5	21.3	73.2	15.7	7.4	13.0	1.1	1.3	24.3	10.3	0.4	555

75歳以上	居住地	お店							家族等の配達	移動販売	生協の宅配	ネット通販等	買物しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外						
	マキノ	57.0	68.4	2.5	29.1	6.3	0.0	6.3	8.9	0.0	29.1	5.1	8.9	79
	今津	0.0	89.1	4.3	30.4	8.7	2.2	15.2	6.5	0.0	19.6	8.7	5.4	92
	新旭	0.0	44.0	78.6	65.5	8.3	0.0	1.2	1.2	2.4	16.7	1.2	8.3	84
	安曇川	0.0	13.3	9.2	90.8	10.2	0.0	4.1	6.1	2.0	12.2	5.1	7.1	98
	高島	0.0	10.3	6.9	77.6	58.6	0.0	6.9	8.6	10.3	24.1	6.9	6.9	58
	朽木	3.2	12.7	7.9	63.5	3.2	68.3	1.6	9.5	12.7	23.8	1.6	1.6	63
	計	10.4	42.7	19.5	59.0	13.9	9.3	6.0	6.6	4.1	20.7	5.0	6.4	483

図 買物先（年齢別）

参考 年齢別 通院先

20歳代以下	居住地	医療機関							往診等	通院 しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
	マキノ	40.0	20.0	0.0	3.3	6.7	0.0	6.7	0.0	30.0	30
	今津	9.1	40.9	9.1	0.0	13.6	0.0	9.1	0.0	29.5	44
	新旭	0.0	10.8	48.6	5.4	8.1	0.0	8.1	0.0	29.7	37
	安曇川	0.0	0.0	9.5	54.8	14.3	0.0	7.1	0.0	23.8	42
	高島	0.0	0.0	14.8	14.8	44.4	0.0	3.7	0.0	22.2	27
	朽木	0.0	7.1	14.3	14.3	7.1	7.1	21.4	0.0	35.7	14
	計	8.1	15.2	17.3	16.2	15.2	0.5	8.1	0.0	27.4	197

30～40歳代	居住地	医療機関							往診等	通院 しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
	マキノ	62.2	11.1	2.2	2.2	11.1	0.0	6.7	0.0	13.3	45
	今津	12.2	40.0	5.6	2.2	15.6	0.0	8.9	0.0	22.2	90
	新旭	1.0	11.0	54.0	3.0	12.0	0.0	9.0	0.0	16.0	100
	安曇川	1.5	6.1	16.7	39.4	16.7	0.0	13.6	0.0	18.2	66
	高島	0.0	10.0	12.0	18.0	32.0	0.0	16.0	0.0	22.0	50
	朽木	0.0	0.0	13.8	20.7	20.7	3.4	10.3	0.0	31.0	29
	計	10.6	15.8	21.2	12.1	17.1	0.3	10.6	0.0	19.9	387

50～64歳	居住地	医療機関							往診等	通院 しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
	マキノ	47.8	7.5	3.0	0.0	10.4	0.0	10.4	0.0	22.4	67
	今津	12.1	53.2	3.2	3.2	8.9	0.0	8.1	0.0	14.5	124
	新旭	2.6	4.3	48.7	11.1	10.3	0.0	11.1	0.0	16.2	117
	安曇川	1.9	4.7	10.4	47.2	13.2	0.0	12.3	0.0	17.0	106
	高島	1.4	7.0	9.9	28.2	42.3	0.0	12.7	0.0	7.0	71
	朽木	0.0	4.5	13.6	29.5	25.0	13.6	20.5	0.0	6.8	44
	計	9.8	16.5	16.3	18.9	15.9	1.1	11.8	0.0	15.2	541

65～74歳	居住地	医療機関							往診等	通院 しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
	マキノ	58.9	21.1	4.2	2.1	4.2	0.0	8.4	0.0	10.5	95
	今津	17.2	57.8	6.0	0.0	9.5	0.0	10.3	0.0	7.8	116
	新旭	4.4	7.7	54.9	6.6	7.7	0.0	11.0	0.0	9.9	91
	安曇川	1.8	1.8	9.1	60.0	20.0	0.0	8.2	0.0	6.4	110
	高島	0.0	3.1	4.7	20.3	54.7	0.0	10.9	0.0	12.5	64
	朽木	1.5	1.5	9.0	28.4	16.4	31.3	13.4	0.0	9.0	67
	計	15.1	18.2	14.9	19.7	16.9	4.0	10.0	0.0	8.9	549

75歳以上	居住地	医療機関							往診等	通院 しない	N
		マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	市外			
	マキノ	67.1	17.7	3.8	1.3	13.9	0.0	3.8	1.3	3.8	79
	今津	10.8	77.4	4.3	0.0	8.6	0.0	6.5	2.2	2.2	93
	新旭	3.6	13.1	61.9	10.7	19.0	0.0	9.5	0.0	2.4	84
	安曇川	2.0	3.0	9.0	70.0	27.0	0.0	7.0	4.0	1.0	100
	高島	0.0	0.0	10.3	13.8	75.9	0.0	12.1	0.0	0.0	58
	朽木	0.0	9.4	3.1	18.8	15.6	51.6	10.9	0.0	3.1	64
	計	14.8	21.9	16.2	20.9	24.0	6.8	7.8	1.4	2.3	488

図 通院先（年齢別）

3.1.4 実施結果 ③地域公共交通

(1) 認知度

地域公共交通の認知度は、鉄道で「路線や時刻を認知」とする人が約5割にのぼる一方で、バスでは約1割、乗合タクシーでは約2.9%に留まり、利用促進への課題がうかがえます。

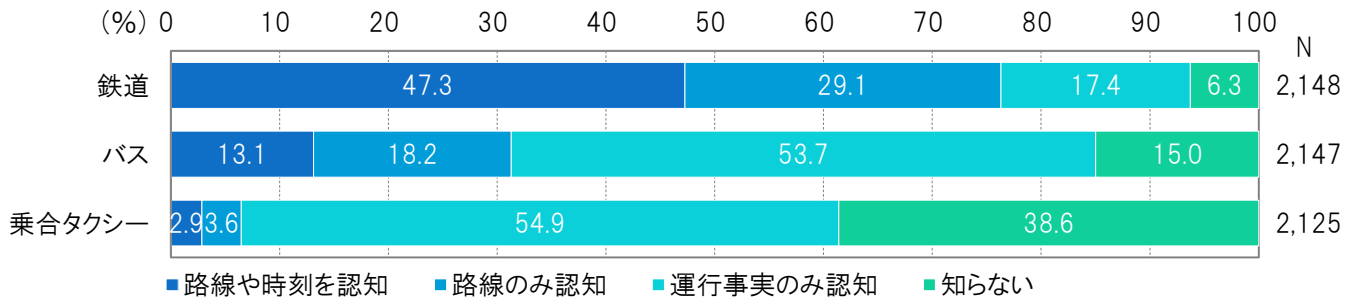


図 地域公共交通の認知度

(2) 利用経験

地域公共交通の利用経験は、鉄道で高校生まだが7割以上、バスが6割以上となっています。また、最後に利用した経験は、鉄道と比較してバス、一般タクシーで「記憶なし」「経験なし」が多くなっているほか、バスでは高校生までしか利用していない人が多く、約2割にのぼります。

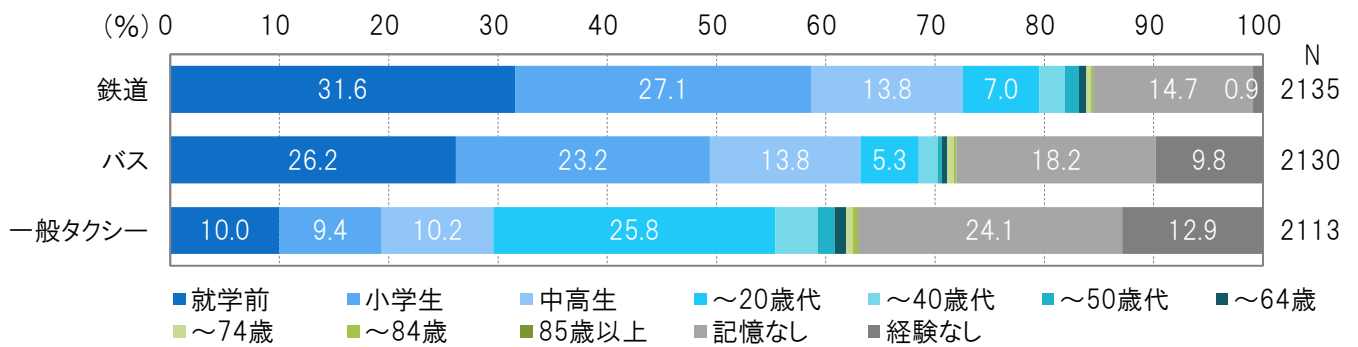


図 地域公共交通を初めて利用した時期

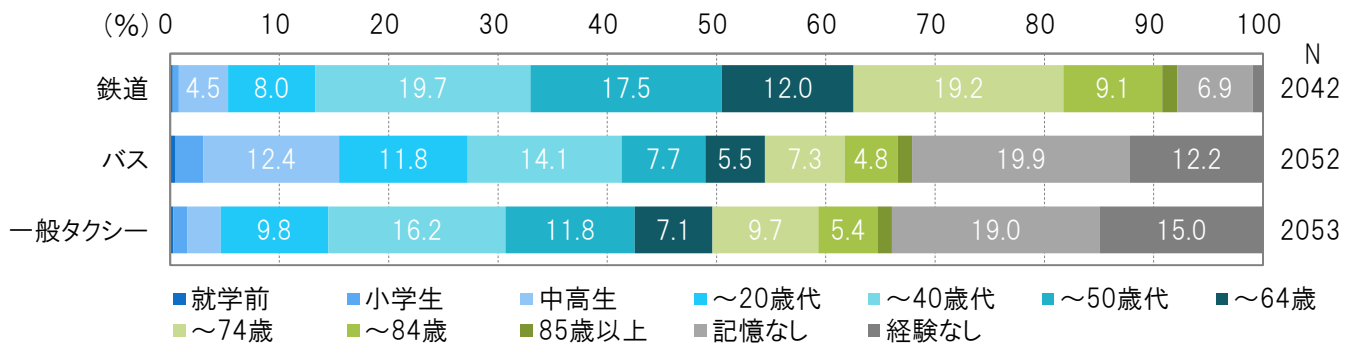


図 地域公共交通を最後に利用した時期

(3) 鉄道駅までの移動

鉄道駅までの移動手段は、いずれの地域でも「車・二輪（運転）」、次いで「車（送迎）」が多くなっています。朽木では、バスの利用も2割以上みられるほか、朽木以外の地域では、徒歩での移動も多いです。

表 鉄道駅までの移動手段（地域別）

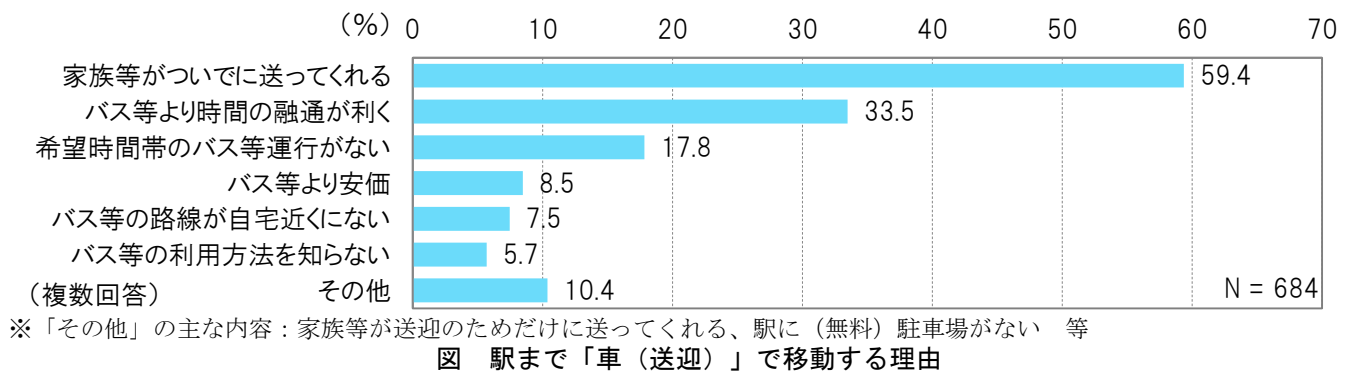
駅への移動手段 (%)	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	計
車・二輪(運転)	60.4	47.5	54.0	56.4	57.5	62.0	54.9
車(送迎)	28.8	34.9	37.0	28.8	31.9	28.7	32.3
徒歩	27.5	31.3	30.3	29.5	26.4	2.3	26.6
自転車	12.5	14.7	15.6	17.7	14.3	1.4	13.8
バス	3.8	7.8	4.4	3.1	5.5	20.8	6.7
一般タクシー	0.6	5.0	3.4	3.1	2.9	0.5	3.0
乗合タクシー	0.6	0.8	2.1	0.5	0.7	0.9	1.0
鉄道利用なし	12.8	9.5	8.3	7.0	7.3	16.2	9.7
(複数回答) N	313	476	435	417	273	216	2167

鉄道駅までの地域公共交通での移動可否は、いずれの地域でも「移動できる」が最も多いです。特に朽木では、「移動できる」とする割合が他地域より高くなっています。一方で、「移動できない」理由は、「時刻表を知らない」などの情報不足に起因するものが上位の傾向があるほか、「なんとなく不安」という心理的障壁の存在もみられます。

表 地域公共交通での鉄道駅までの移動可否と、「移動できない」理由（地域別）

駅への移動手段 (%)	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	計
移動できる	40.1	44.7	43.9	40.3	56.4	81.9	48.4
移動できない	24.0	23.7	21.7	25.0	16.9	14.9	21.9
バス等を使う必要がない	35.9	31.6	34.3	34.8	26.7	3.3	29.7
N	304	468	428	400	266	215	2117
「移動できない」理由 (%)							
時刻表を知らない	28.6	25.9	36.9	42.9	56.8	23.1	35.0
バス停を知らない	27.1	33.3	23.8	34.7	18.9	0.0	27.1
バス停が自宅から遠い	21.4	24.1	22.6	27.6	24.3	23.1	24.3
運賃が分からない	18.6	17.6	16.7	22.4	24.3	7.7	18.3
予約方法が分からない	21.4	20.4	15.5	21.4	16.2	11.5	18.5
なんとなく不安	18.6	21.3	17.9	12.2	13.5	23.1	17.4
一人での歩行が難しい	20.0	9.3	10.7	12.2	13.5	46.2	15.0
時刻表等の調べ方が分からない	10.0	13.0	15.5	15.3	8.1	0.0	12.0
車両への乗り方が分からない	1.4	6.5	13.1	7.1	5.4	3.8	6.9
(複数回答) N	70	108	84	98	37	26	432

鉄道駅まで「車（送迎）」で移動する理由は、「家族等がついでに送ってくれる」が多くなっています。一方で、「バス等の利用方法を知らない」という回答もみられます。



(4) 乗換検索

乗換検索の方法は、64歳までで「スマホ検索」が最も多く、65歳以上では、市や交通事業者等が配布する「紙の時刻表」が最も多くなっています。

表 地域公共交通乗換検索の方法（年齢別）

検索手段	(%)	～20歳代	～40歳代	～64歳	～74歳	75歳～	計
スマホ検索		91.4	85.9	71.1	29.2	4.6	50.5
紙の時刻表		19.3	30.8	44.2	64.0	60.0	48.0
駅・バス停等掲示		15.7	23.8	21.6	32.3	32.5	26.5
コンピュータ検索		5.1	7.9	9.1	9.2	2.2	7.0
時刻表(手作り)		0.5	2.1	2.6	3.9	4.6	3.0
家族等に聞く		10.7	5.9	4.9	7.3	15.3	8.6
運転手等に聞く		2.0	1.0	2.2	2.6	4.6	2.6
調べない/暗記		3.6	1.0	1.1	1.5	1.7	1.5
公共交通利用なし		2.5	5.4	9.1	13.8	22.5	11.9
(複数回答)	N	197	390	547	545	458	2145

(5) 地域公共交通廃止の影響

地域公共交通を廃止した場合の生活は、「変化しない」が最も多い一方で、朽木を中心に「移動手段喪失」や「外出減」を予測する声もあり、地域公共交通が現在担っている役割の重要性が分かります。

表 地域公共交通廃止の影響（地域別）

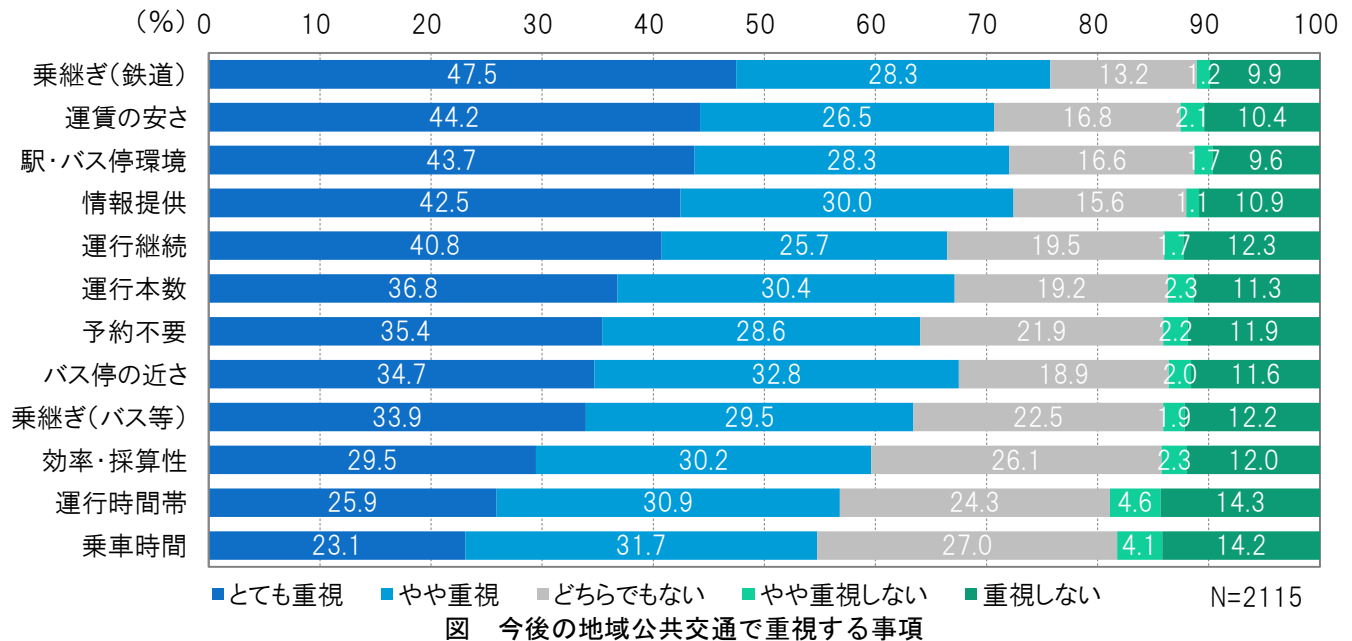
公共交通廃止の影響	(%)	マキノ	今津	新旭	安曇川	高島	朽木	計
変化しない(現在利用なし)		45.4	51.5	58.6	54.6	47.2	34.5	50.4
移動手段喪失		26.1	23.5	18.2	20.7	25.6	36.0	23.6
公共交通以外で移動(外出減)		21.8	21.4	15.0	22.3	22.0	23.2	20.5
公共交通以外で移動(外出維持)		18.7	13.8	17.7	17.0	18.1	19.7	17.2
N		284	443	401	377	254	203	1996

3.1.5 実施結果 ④今後の地域公共交通のあり方

(1) 今後のバス・乗合タクシーで重視する事項

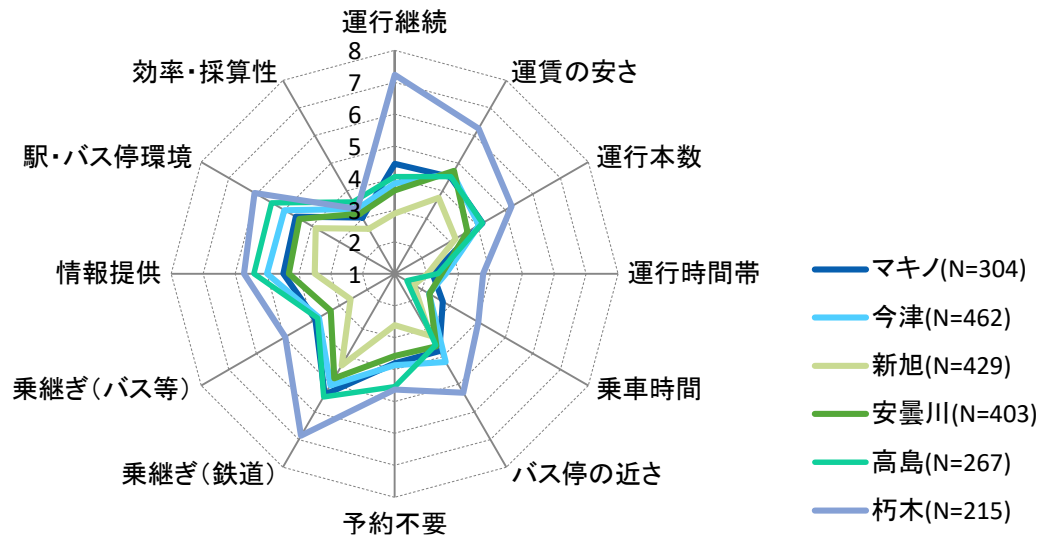
項目別の重視度は、「乗継ぎ（鉄道）」をとっても重視する割合が最も高く、高島市の公共交通の最上位として鉄道が機能していることがわかります。次いで「運賃の安さ」「駅・バス停環境」「情報提供」「運行継続」が続きます。一方で、「乗車時間」や「運行時間帯」は重視度が低くなっています。

このほか、「運行継続」が「効率・採算性」を上回っており、市民に地域公共交通の必要性が理解されています。

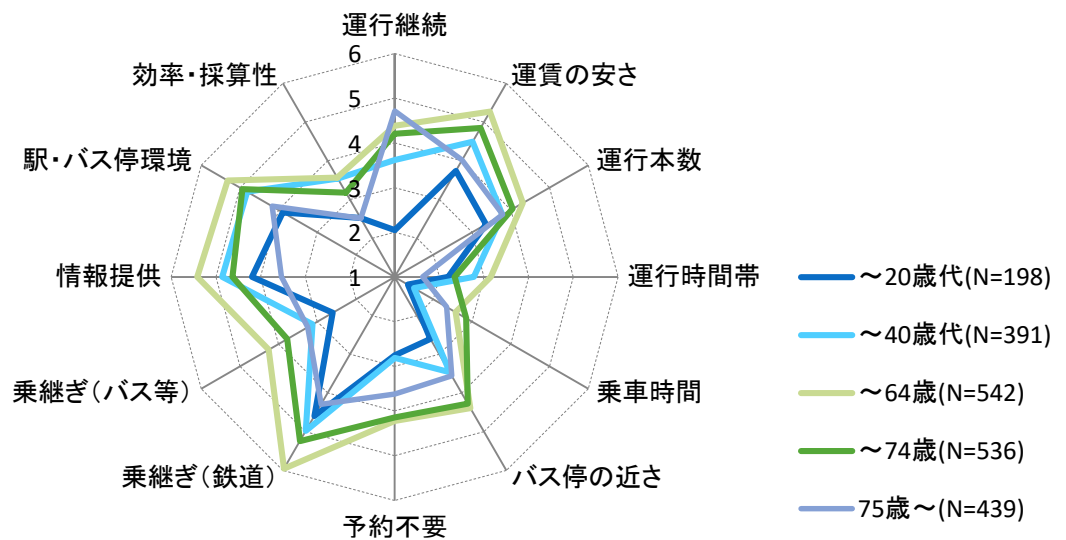


回答者属性別にみると、地域別では、朽木で他地域と比較して各項目でのスコアが高く、地域公共交通の必要性にかかる認識の高さが読み取れます。年齢別では、運行継続について20歳代以下で評価が低い一方で75歳以上では高くなっています。

地域別



年齢別



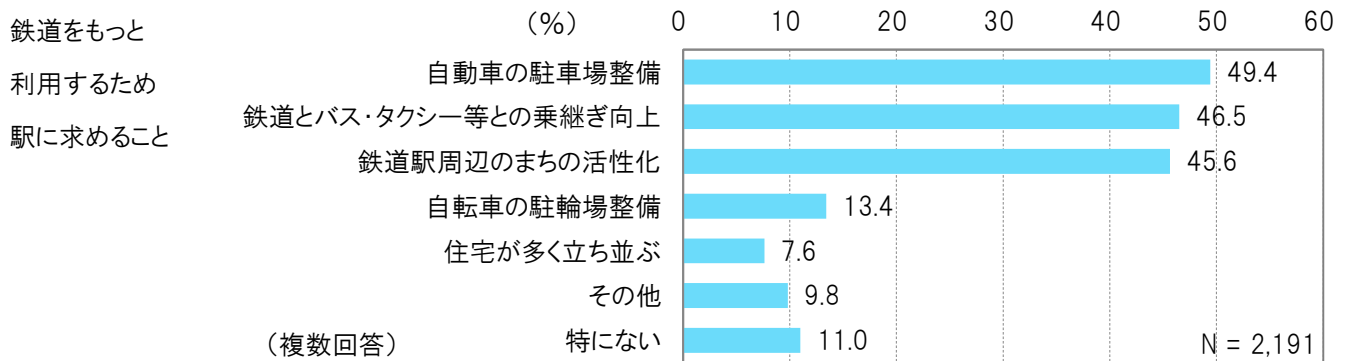
※スコアは「重視する」10点、「やや重視する」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、項目別、回答者属性別に平均を求めた

図 今後の地域公共交通に求める事項（属性別）

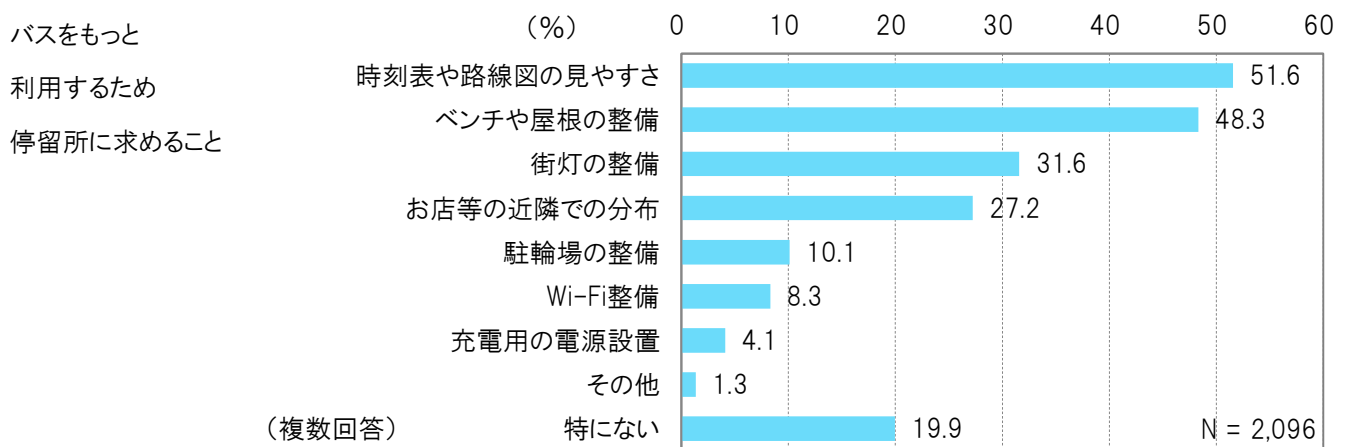
(7) 鉄道やバスをもっと利用するための要件

鉄道では、鉄道駅まで/鉄道駅からの移動手段である自動車やバス、タクシー等の利用環境向上のほか、まちの活性化が多く選択されました。

バスでは、情報の見やすさやベンチ・屋根の整備等が多く選択されました。



※その他内容：鉄道増便、天候による運行安定性、コロナ禍の終息 等



※その他内容：停留所の安全性向上、美化、停留所をより目立たせる、沿線観光地との連携 等

(8) コロナ禍の影響

コロナ禍をうけ、外出頻度は約8割の人が減少しています。これに伴い、地域公共交通の利用頻度は約4割の人が減少しています。地域公共交通の利用減少に対し、自動車(自分で運転)の利用が増加した人が多くなっています。

地域公共交通への安心感については、「安心」して利用する人が約1割に留まり、利用機会のない人が約5割、不安を感じている人が約4割にのぼります。

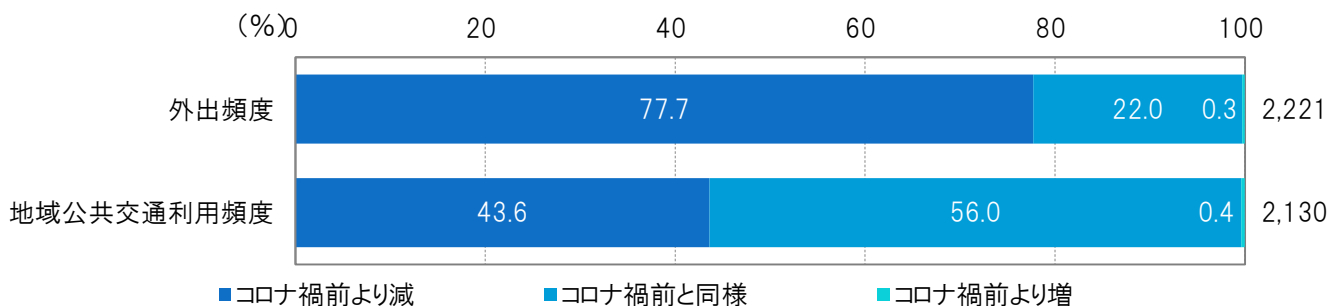


図 コロナ禍による外出や地域公共交通利用頻度の変化

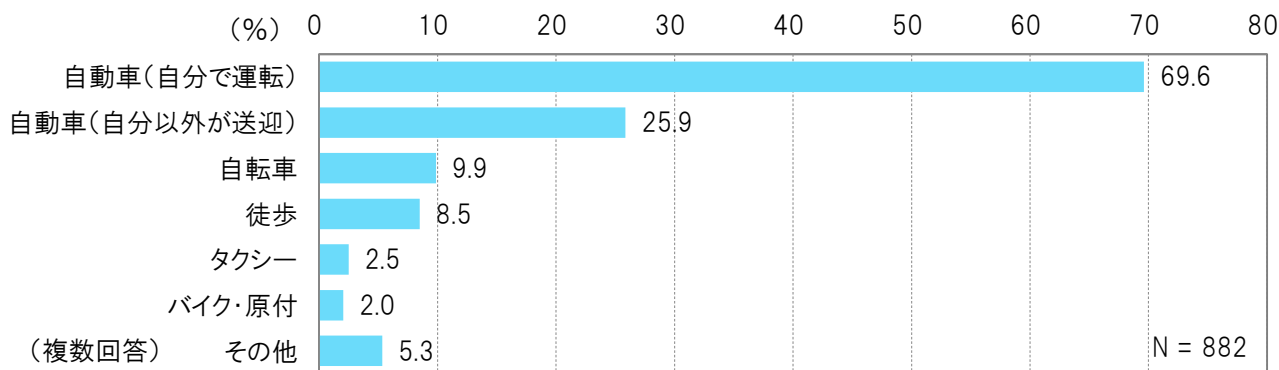


図 地域公共交通の代わりに増えた移動手段

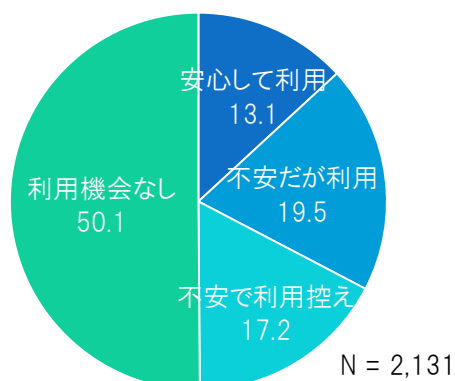


図 コロナ禍を受けた地域公共交通への安心感と利用状況

(9) スマートフォン等の普及

乗換検索等によく利用されるスマートフォン等の普及状況をみると、65歳以下では9割を超えますが、75歳以上では約4割に留まります。

スマートフォン所有者が使用する機能をみると、通話、メール・SNS、インターネットは多くの世代で利用されている一方で、乗換検索やキャッシュレス決済は、高齢になるにつれて利用率が低下しています。

表 スマートフォン等の保有状況や利用する機能

(%)	～20歳代	～40歳代	～64歳	～74歳	75歳～	計
スマートフォン・タブレット	94.5	93.4	92.9	78.9	39.7	77.4
携帯電話(スマートフォン以外)	3.0	6.3	7.2	17.9	32.8	15.2
持っていない	3.0	2.0	1.6	5.2	29.8	9.2
N	199	396	553	563	494	2215
(スマートフォンで利用する機能)						
通話	81.5	91.8	94.5	96.4	92.7	92.8
メール・SNS	96.7	96.7	95.5	84.6	68.1	89.8
インターネット	93.5	96.7	91.7	73.0	48.7	83.1
路線・乗換検索	72.8	61.0	54.5	26.8	9.4	45.5
ゲーム・動画・音楽等	85.9	69.0	44.1	19.7	11.0	43.8
キャッシュレス決済	39.7	53.8	40.2	18.1	4.7	33.2
N	184	364	508	441	191	1691

3.2 利用者等アンケート

3.2.1 実施概要

調査の概要は、次のとおりです。

表 調査概要

項目	交通拠点利用者調査	乗合タクシー利用者調査
調査方法	市内6駅と朽木学校前停留所の利用者へ 手渡しで配布 郵送にて回収	乗合タクシー利用者へ車内で 運転手より配布 郵送にて回収
配布日時	令和3年(2021)10月5日(火)	令和3(2021)年 10月12日(火)～22日(金)
回答締切	令和3(2021)年10月22日(金)	
有効配布数	1554票	
配布数内訳	1474票 マキノ駅 64票 近江中庄駅 51票 近江今津駅 575票 新旭駅 245票 安曇川駅 317票 近江高島駅 216票 朽木学校前 6票	80票
有効回収数	375票	
有効回答率	25.4%	

※以降、図中のNは各設問での有効回答数を示す

3.2.2 実施結果 ①回答者属性

回答者属性は、次のとおりです。

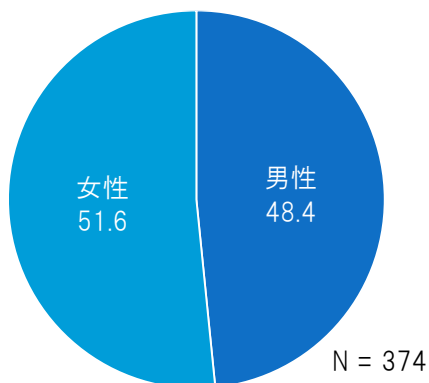


図 性別

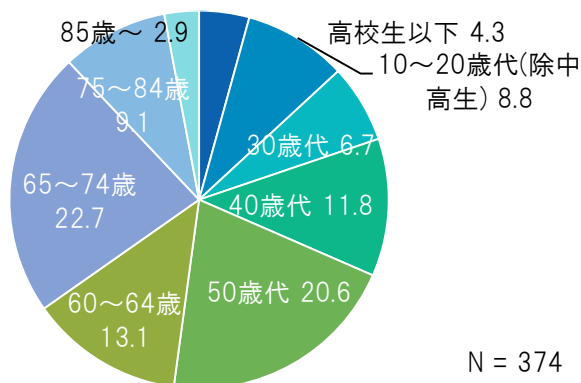


図 年齢

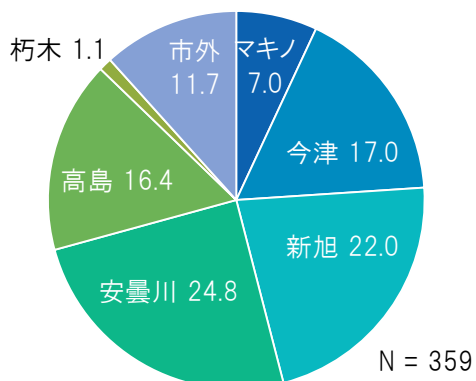


図 居住地

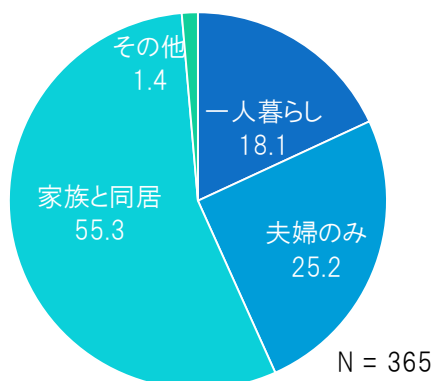


図 世帯構成

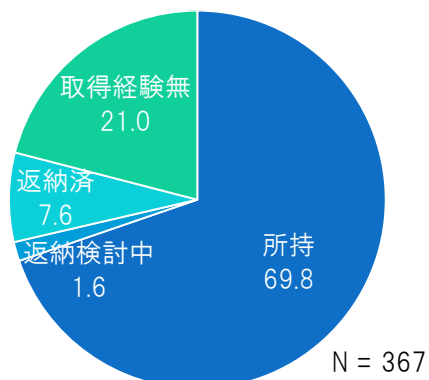


図 自動車運転免許状況

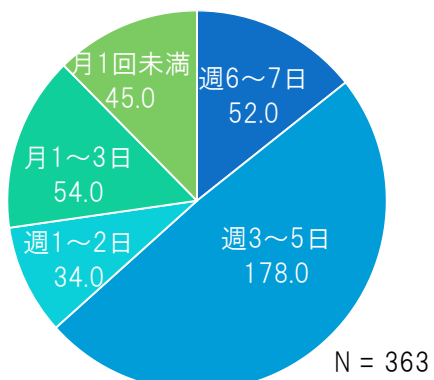


図 地域公共交通利用状況

3.2.3 実施結果 ②地域公共交通の利用実態

(1) 利用する地域公共交通

利用する手段は、鉄道が最も多くなっています。

駅やバス停までの移動手段をみると、駅までは徒歩をはじめ自家用車や自転車等で移動している一方、停留所までは徒歩が約4割を占めます。

地域公共交通の利用理由をみると、「他に移動手段がない」とする回答が6割にのびります。

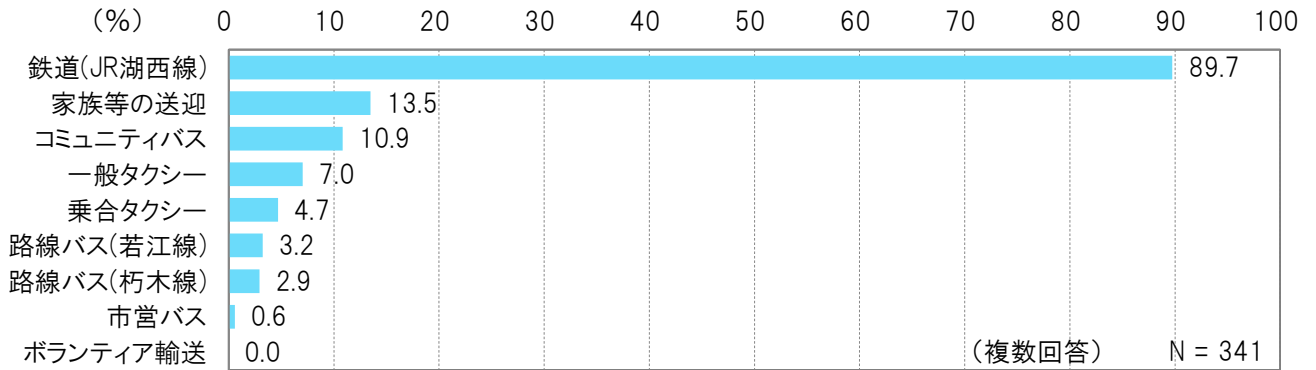


図 本日利用する/した移動手段

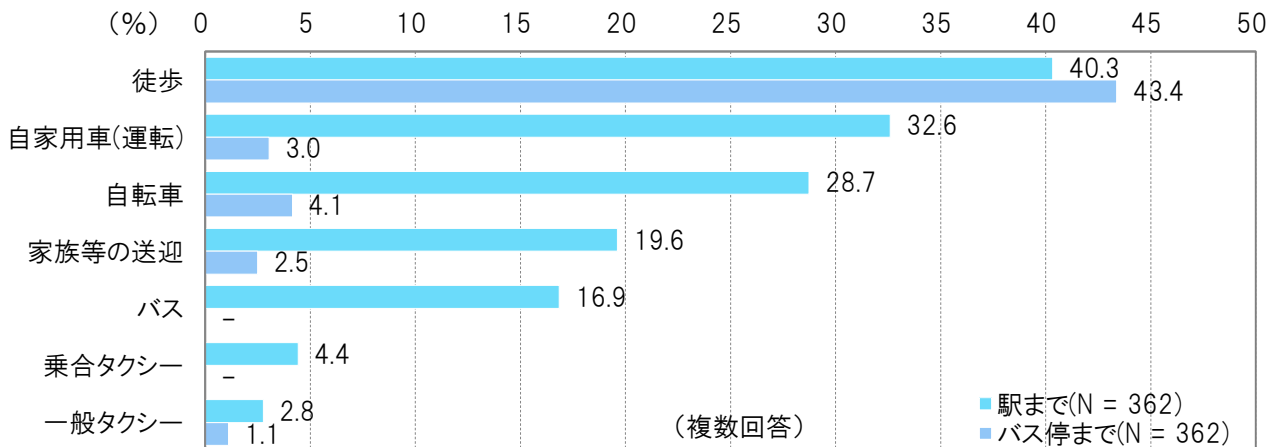
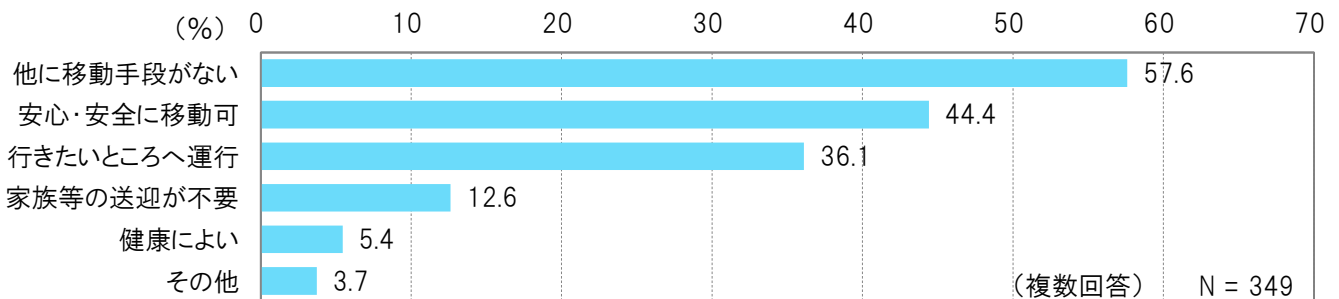


図 駅・バス停までの移動手段



※その他内容：勤務先規定、環境配慮、景色のよさ、車内での読書 等

図 地域公共交通の利用理由

(2) 目的と生活圏

地域公共交通を利用した移動では、通勤が最も多くなっています。また、その手段は、各目的で鉄道が最もとなるなか、通院や買い物では、コミュニティバスや一般タクシー、乗合タクシー等の利用もみられます。外出先をみると、市内では今津、安曇川、市外では京都・大阪・兵庫や大津市が多くなっています。

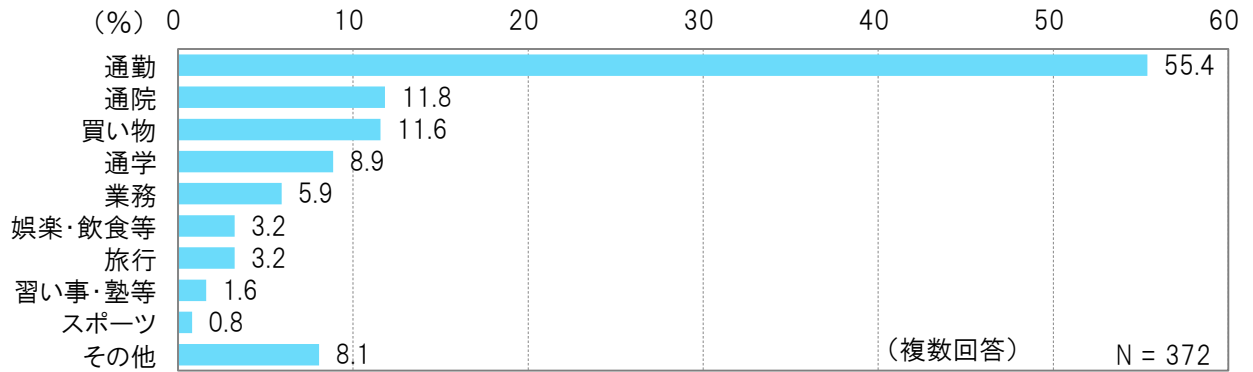
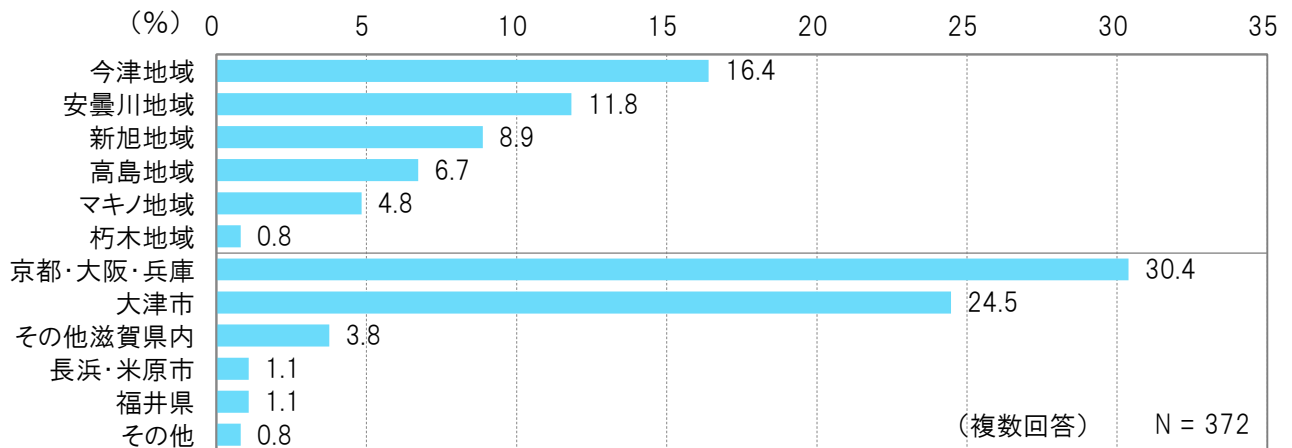


図 本日の外出目的

表 外出目的別 交通手段

主な外出目的	鉄道 (JR湖西線)	家族等 の送迎	コミュニティ バス	一般 タクシー	乗合 タクシー	路線バス (若江線)	路線バス (朽木線)	市営バス	N
通勤	89.3	9.7	6.3	3.4	1.5	2.4	1.9	1.0	206
通院	72.7	15.9	25.0	22.7	13.6	4.5	4.5	0.0	44
買い物	51.2	14.0	25.6	16.3	25.6	7.0	4.7	0.0	43
通学	100.0	24.2	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33

※外出目的、交通手段とも複数回答 サンプル数を踏まえ一部目的のみ集計



※その他：奈良県、沖縄県

図 本日の外出先

(3) 地域公共交通利用時の工夫

地域公共交通を利用する際の工夫では、「時刻表を持参」が最も多く、次いで「待ち時間を上手に利用」となっています。自転車や送迎と組合せた移動もみられます。

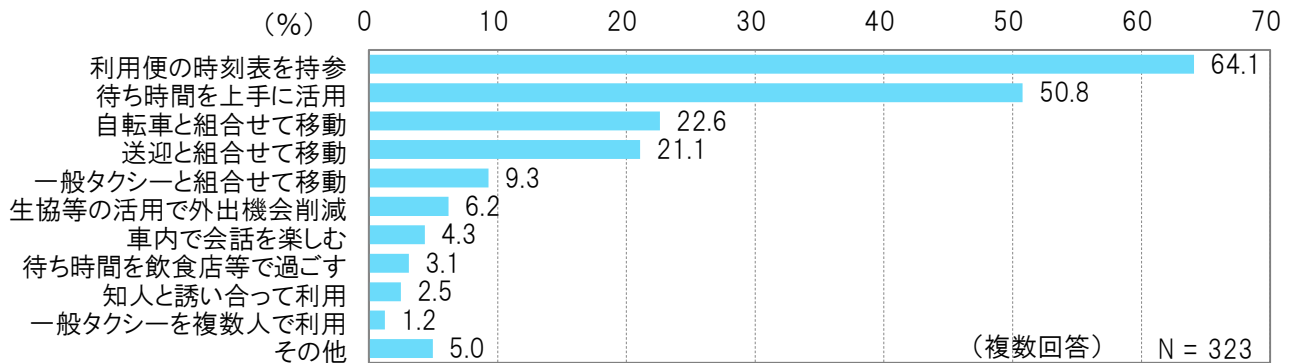


図 地域公共交通を利用する際の工夫

(4) 乗換検索方法

乗換検索は、スマホの使用が6割以上にのぼり、次いで紙の時刻表約4割となっています。

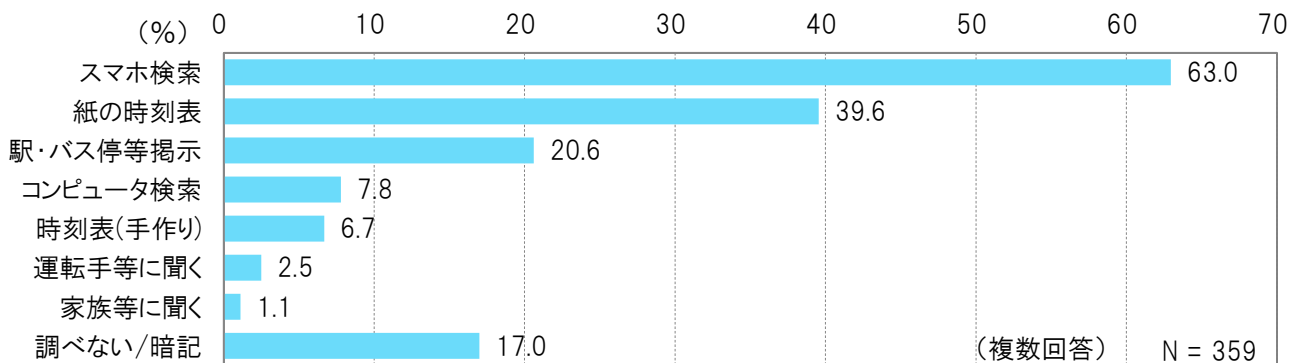


図 時刻表や乗換えの検索方法

3.2.4 実施結果 ③今後の地域公共交通のあり方

(1) 今後の地域公共交通で重視する事項

項目別の重視度は、「運行継続」の重視度が最も高く、市民アンケート結果での「乗継ぎ（鉄道）」を最も重視する傾向とは異なります。次いで「乗継ぎ（鉄道）」「運賃の安さ」が続きます。一方で、「効率・採算性」や「乗車時間」は、市民アンケートと同様に重視度が低くなっています。

このほか、「運行継続」が「効率・採算性」を上回っており、利用者には、運行継続を強く望まれています。

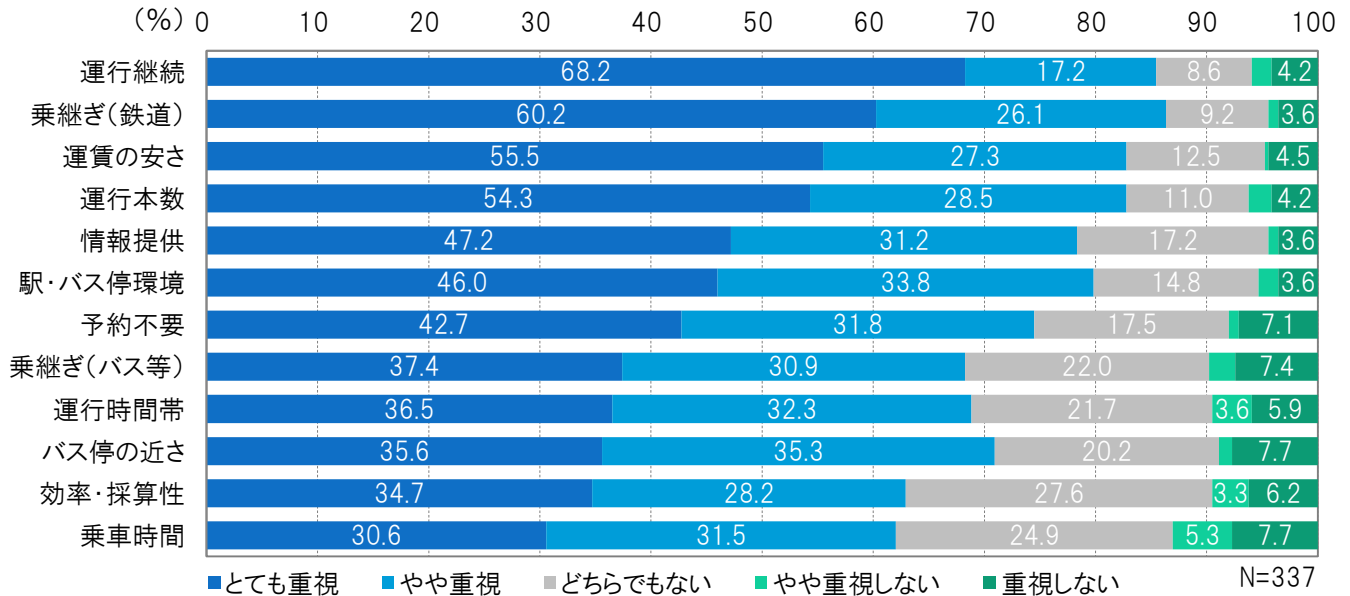
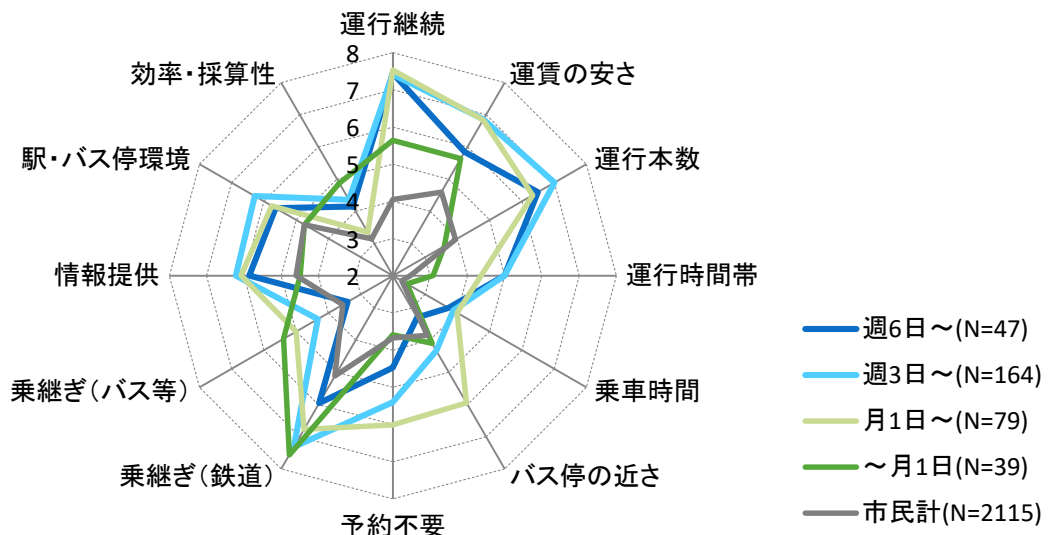


図 今後の地域公共交通で重視する事項

地域公共交通
利用頻度別



資料：「市民計」は市民アンケート結果より
 ※スコアは「重視する」10点、「やや重視する」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、項目別、回答者属性別に平均を求めた

図 今後の地域公共交通に求める事項（属性別）

3.3 地域公共交通及びこれを取り巻く環境 まとめ

地域公共交通及びこれを取り巻く環境は、次のとおりです。

表 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

視点	項目	内容	
地域公共交通の現状	供給	・複数種類の地域公共交通が市内をカバー	
		・コロナ禍等による利用者数減少をうけ、鉄道は大幅減便となるほか、タクシー事業者1社が撤退。バス、乗合タクシーは、近年10年程度走行キロを維持	
		・地域公共交通以外の資源が運行（ボランティア輸送、スクールバス、民間施設送迎）	
	利用	・鉄道は、近江今津駅、安曇川駅の利用者数が多いが減少傾向	
		・路線バス、コミュニティバス、市営バス、乗合タクシーの利用者数は近年横ばい傾向	
		・バス利用者は、「早朝に外出し、午前中～午後に帰宅する」生活スタイルが多い	
		・バスは、観光利用の多い路線を除き平日に比して休日の利用者が少ない路線が多い	
		・バスは停留所別にみると1.00人/日を下回る地点も多い	
		・JR湖西線、若江線は市境を超えた利用も多い	
		・コロナ禍をうけ地域公共交通の利用者が減少	
収支	・バス、乗合タクシーの運行に高島市は約2.6億円/年を負担		
	・市内バス・乗合タクシー全路線が赤字で、特に路線バスで経常損益が大きい		
取り巻く環境	人口	・総人口は減少に転じており、高齢者人口も令和7(2025)年頃から減少に転じる推計	
	施設分布	・事業所、商業施設とも近江今津駅、新旭駅、安曇川駅周辺に集積	
	人の動き	・いずれの手段でも市内の動きが多いが、鉄道は大津市、京都市方面、自動車は大津市と鉄道がより広域的な動きを支える	
		・市内の移動手段は自動車が最も多く、鉄道・バスは7.8%に留まる	
		・観光客は4～5月、7～8月頃が多く、スポーツ施設・キャンプ場、公園等の利用が多い	
	道路環境	・自動車は0.81台/人、1.81台/世帯と広く普及	
		・道路ネットワークは国道を中心に改良が進展	
行財政	・地域公共交通にかかる歳出は全歳出の0.76%（約2.7億円/年）		
市民アンケート	交通手段の頻度	・鉄道の利用頻度は、20歳代以下で10日/月以上の一方、30～74歳では半減 ・車・二輪（運転）の利用頻度は、30歳以上で増大し、65歳以上から加齢とともに低下 ・おでかけ頻度は朽木で他地域より5日/月程度少ない	
	認知度	・路線の認知率は、鉄道で約8割、バスで約3割、乗合タクシーで約1割 ・鉄道駅までバス等で移動できる人は約5割に留まり、多くは情報不足に起因 ・地域公共交通の乗換検索は、64歳まででスマホ検索、65歳以上で紙の時刻表が多い	
	代替性あり方	・地域公共交通を廃止した場合、朽木を中心に移動手段喪失や外出機会減少が予測 ・鉄道との乗継ぎ重視が最多で、運賃、駅・バス停環境、情報提供、運行継続と続く ・運行継続を重視する声が運行の効率・採算性を重視する声を上回る ・地域別には、朽木で地域公共交通を全般的に重視 ・年齢別には、運行継続に対し20歳代以下で重要度が低い一方75歳以上では高い	
	利用条件	・鉄道の利用促進には、駅への駐車場整備や乗継向上、駅周辺のまちの活性化が必要 ・バスの利用促進には、情報の可読性やバス停のベンチ・屋根整備等が必要	
	コロナ禍	・外出頻度の減少に伴い地域公共交通利用頻度は約4割の人が減少 ・地域公共交通の減少に対し、自動車の運転機会が増加 ・地域公共交通をコロナ禍でも安心して利用しているのは利用機会がある人の1/3	
	利用者等アンケート	利用状況	・地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が約6割 ・利用時には、時刻表を持参したり、待ち時間を活用したりして工夫
		あり方	・運行継続等の重視度が高く、乗継ぎ（鉄道）、運賃の安さが続く

資料4. 地域公共交通に求められる方向性

4.1 考え方

地域公共交通は、それ自体を維持することが目的ではなく、自家用車以外での移動手段を確保することにより、高島市を将来にわたって住みつづけられるまちにしていくことが重要です。この実現のためには、まちづくり等の視点から、地域公共交通にどのような方向性を求められているのかを明確にする必要があります。

ここでは、次の上位・関連計画等を整理することで、高島市の地域公共交通に求められる方向性を抽出しました。

表 本計画とその他計画との関係

上位・関連計画等	R3年度以前 (~2021.3)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	以降
第2次高島市総合計画 後期基本計画 即する	2017~ 基本構想 ~2026							
	2017~ 前期基本計画 ~2021	2022~ 後期基本計画					~2026	
高島市国土利用計画		2021~ ~2030						
高島市都市計画 マスタープラン 連携する	2013~	2017.7~ ~2026						
高島市地域公共交通計画		本計画						
高島市交通バリアフリー 基本構想 ▶近江今津駅 ▶新旭駅 ▶安曇川駅 ▶近江高島駅	整合を図る							
	2003~2012 以降継続実施							
	2016.9 ~ 2022 以降継続実施							
	2006~2015 以降継続実施 2011~2016 以降継続実施							
第11次高島市交通安全計画	2017~2020 第10次		2021~2025 第11次					
高島市地域福祉計画(第4次)	2017~ 第3次	2020~2021 中間見直し	2022~2026 第4次					
高島市高齢者福祉計画・ 第8期介護保険事業計画	2018~2020 第7期		2021~2023 第8期					
第2次高島市環境基本計画	2017~ ~2026							
高島市地球温暖化対策 実行計画	2016.1~ 策定	2019.2~ 改定					~2030	

4.2 地域公共交通に求められる方向性

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	出典
地域公共交通	利便性	・市外との交通アクセス利便性向上 (通勤・通学、移住・定住、観光 等)	①⑪
		・鉄道の利便性向上 (生活、観光、移住・定住 等) ✓ダイヤ充実 ✓安定運行 ✓乗継改善	①④⑥
		・バス・乗合タクシーの利便性の高い運行体系構築	①③④⑦⑧
		・駅等での公共交通結節機能向上	④
		・利用しやすい環境の整備	①⑦
		・緊急輸送ネットワークとしての湖上輸送の位置づけ	③
		・案内表示 (電光掲示板、時刻表、路線図掲出等) 等の改善	⑤
	持続性	・利用促進 ✓駅周辺への駐車場、駐輪場整備 ✓免許返納の促進	①⑥⑧⑨⑩⑪ ⑫
		・周辺市と連携し JR 湖西線の維持活動	①
		・コロナ禍で落ち込んだ地域公共交通利用者の回復	①
	安全性	・鉄道事故時の避難誘導、救助・救急活動の的確実施	⑥
	利用障壁	・駅、停留所、車両のバリアフリー化	①④⑤⑥⑦
役割	・生活圏での自家用車以外での移動手段確保	①	
	・観光客のアクセスの向上や市内 2 次アクセスの向上	①	
まちづくり	人口	・人口を令和 22(2040)年に 4.0 万人で維持	①②
	都市構造	・拠点と周辺地域を交通ネットワークで有機的に連携	③
		・都市軸に鉄道軸 (JR 湖西線) を位置づけ	④
		・都市拠点に 5 地区を位置づけ (マキノ駅、近江今津駅・今津港、新旭駅、安曇川駅、近江高島駅)	③④
		・駅周辺の活性化、拠点形成	①③④
	歩行空間	・駅周辺等での安全・快適な歩行空間整備	④⑤⑥
移動	・福祉有償運送の利用促進	⑦⑧	
	・ボランティア輸送の拡充支援	⑧	
その他	行財政	・行財政改革の推進	①
	環境	・地球温暖化防止	①⑨⑩

※出典
略称

- ①第 2 次高島市総合計画 後期基本計画
- ②第 2 期高島市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ③高島市国土利用計画
- ④高島市都市計画マスタープラン
- ⑤高島市交通バリアフリー基本構想
- ⑥第 11 次高島市交通安全計画

- ⑦高島市地域福祉計画 (第 4 次)
- ⑧高島市高齢者福祉計画・第 8 期介護保険事業計画
- ⑨第 2 次高島市環境基本計画
- ⑩高島市地球温暖化対策実行計画 (事務事業編)
- ⑪広域的な視点
- ⑫第 3 期高島市まちづくり推進会議

4.3 上位・関連計画等の内容

4.3.1 上位計画

(1) 第2次高島市総合計画 後期基本計画

記載内容抜粋																
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和4(2022)年3月 計画期間：令和4(2022)～令和8(2026)年度 															
基本構想	<p>■将来目標像 水と緑 人のいきかう 高島市</p> <p>市の最大の魅力である高島市の自然環境に抱かれながら、いきいきとした人々の活動や交流による、元気で活発なまち</p> <p>■まちづくり方針 高島市の「恵み」と「誇り」を最大化!! -住みたい、住み続けたいまちの実現-</p> <p>高島市の魅力である水と緑を守り、その暮らしから生まれる恵みを大切にしながら、高島市に誇りが持てるまちづくりを進めることにより、高島市の「たからもの」を最大化して、住みたい、住み続けたいまちを実現</p>															
施策項目	<p>政策分野 「ささえろ」生活基盤 > 施策項目2 安全で便利な公共交通・道路網を構築します</p> <p>◆基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1計画でも、国道・県道の整備要望や地域内道路網の整備、鉄道とバスの運行調整等を推進 市民アンケート調査では、鉄道の利便性向上や道路の整備に対する満足度が低く、重要度が高い 引き続き鉄道の利便性向上を強く働きかけるとともに、通学や通勤などの利用促進を図る必要 高齢世帯の増加が見込まれる中で、病院や買い物といった生活圏内での移動手段を確保するとともに、観光の2次アクセスとしても有効な多面的な側面を考慮した公共交通のあり方を検討していく必要 <p>◆政策間連携の視点</p> <p>公共交通・道路網の充実、経済面では物流や観光アクセスの利便性向上、福祉面では子どもや高齢者、障がいのある方の利便性向上など、多面的な好影響が期待。このことから、自治体としての持続性を考慮しながら、最も投資効果のある方法によって、安全で便利な公共交通網・道路網を構築することが必要</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>●「かもす」 産業・経済</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓通勤や物流など市外との交通アクセスの向上 ✓市外からの観光客のアクセスの向上や市内2次アクセスの向上 </td> </tr> <tr> <td>●「あゆむ」 子育て・教育</td> <td>✓市内、市外への通学の安全性と利便性の確保</td> </tr> <tr> <td>●「つむぐ」 健康・福祉</td> <td>✓自家用車以外での生活圏内での移動手段の確保</td> </tr> <tr> <td>●「せせらぐ」 暮らし・文化</td> <td>✓市外との交通アクセスの利便性向上による移住・定住の推進</td> </tr> <tr> <td>●「こころざす」行政経営</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓行財政改革の推進 ✓公共交通・道路網を整備し、関係人口の創出を図る </td> </tr> </tbody> </table> <p>◆市民協働の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓個人でできること：公共交通を利用する ✓地域でできること：大津市、長浜市、敦賀市との連携を強化し、将来にわたってJRや国へ湖西線の維持を訴え続ける 	●「かもす」 産業・経済	<ul style="list-style-type: none"> ✓通勤や物流など市外との交通アクセスの向上 ✓市外からの観光客のアクセスの向上や市内2次アクセスの向上 	●「あゆむ」 子育て・教育	✓市内、市外への 通学の安全性 と利便性の確保	●「つむぐ」 健康・福祉	✓ 自家用車以外での生活圏内での移動手段の確保	●「せせらぐ」 暮らし・文化	✓市外との交通アクセスの利便性向上による 移住・定住 の推進	●「こころざす」行政経営	<ul style="list-style-type: none"> ✓行財政改革の推進 ✓公共交通・道路網を整備し、関係人口の創出を図る 					
●「かもす」 産業・経済	<ul style="list-style-type: none"> ✓通勤や物流など市外との交通アクセスの向上 ✓市外からの観光客のアクセスの向上や市内2次アクセスの向上 															
●「あゆむ」 子育て・教育	✓市内、市外への 通学の安全性 と利便性の確保															
●「つむぐ」 健康・福祉	✓ 自家用車以外での生活圏内での移動手段の確保															
●「せせらぐ」 暮らし・文化	✓市外との交通アクセスの利便性向上による 移住・定住 の推進															
●「こころざす」行政経営	<ul style="list-style-type: none"> ✓行財政改革の推進 ✓公共交通・道路網を整備し、関係人口の創出を図る 															
施策方針	<p>施策項目2 > 方針1 公共交通網の利便性向上を図ります</p> <p>◆課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓地域内交通、京阪神や北陸など都市圏との連絡、日常生活、福祉、観光などを含めた総合的な施策展開が必要 ✓重要な交通インフラたるJR湖西線は、さらなる増便による輸送力の強化や安定運行に向けて取り組む必要 ✓バスや乗合タクシーは、自家用車等による移動手段がない方にとって欠くことのできない交通手段であり、高齢者の増加が見込まれる中、利便性の高いバスや乗合タクシーの運行を図る必要 ✓コロナ禍をうけ減少した利用者の回復を図る必要 <table border="1"> <thead> <tr> <th>◆施策</th> <th>1 鉄道の利便性向上と利用促進</th> <th>2 持続的な公共交通体制の整備と促進</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td>通勤や通学だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ、観光による鉄道利用の促進を図るとともに、周辺施設の適正な管理を行うなど、湖西線の利便性の向上と利用客の回復を図ります。</td> <td>新たな地域公共交通計画に基づき、市民満足度の向上に繋がる公共交通体制を整備し、利便性向上と持続性を高めます。</td> </tr> <tr> <td>主な取組内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上に向けた要望活動 ・観光なども含めた利用促進事業 ・駐車場や駐輪場など周辺施設の管理 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定 ・バス、乗合タクシーの運行体系の見直し ・バス、乗合タクシーの利用促進 ・ノンステップバスの導入 </td> </tr> <tr> <td>めざす姿</td> <td>人口に対する市内JR駅の1日平均利用率 (市内JR駅の1日平均乗客数/人口) R3 9.7%(R2実績値) ▶ R8 12.4%(R1実績値)</td> <td>人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率 (バスや乗合タクシーの1日平均乗降客数/人口) R3 1.9%(R2実績値) ▶ R8 2.2%(R1実績値)</td> </tr> <tr> <td>連携施策</td> <td>通勤・通学環境、観光振興、関係人口</td> <td>観光振興、生活利便性、行財政改革</td> </tr> </tbody> </table>	◆施策	1 鉄道の利便性向上と利用促進	2 持続的な公共交通体制の整備と促進	概要	通勤や通学だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ、観光による鉄道利用の促進を図るとともに、 周辺施設の適正な管理 を行うなど、湖西線の利便性の向上と利用客の回復を図ります。	新たな地域公共交通計画に基づき、市民満足度の向上に繋がる公共交通体制を整備し、利便性向上と持続性を高めます。	主な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上に向けた要望活動 ・観光なども含めた利用促進事業 ・駐車場や駐輪場など周辺施設の管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定 ・バス、乗合タクシーの運行体系の見直し ・バス、乗合タクシーの利用促進 ・ノンステップバスの導入 	めざす姿	人口に対する市内JR駅の1日平均利用率 (市内JR駅の1日平均乗客数/人口) R3 9.7%(R2実績値) ▶ R8 12.4%(R1実績値)	人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率 (バスや乗合タクシーの1日平均乗降客数/人口) R3 1.9%(R2実績値) ▶ R8 2.2%(R1実績値)	連携施策	通勤・通学環境、観光振興、関係人口	観光振興、生活利便性、行財政改革
◆施策	1 鉄道の利便性向上と利用促進	2 持続的な公共交通体制の整備と促進														
概要	通勤や通学だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ、観光による鉄道利用の促進を図るとともに、 周辺施設の適正な管理 を行うなど、湖西線の利便性の向上と利用客の回復を図ります。	新たな地域公共交通計画に基づき、市民満足度の向上に繋がる公共交通体制を整備し、利便性向上と持続性を高めます。														
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上に向けた要望活動 ・観光なども含めた利用促進事業 ・駐車場や駐輪場など周辺施設の管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定 ・バス、乗合タクシーの運行体系の見直し ・バス、乗合タクシーの利用促進 ・ノンステップバスの導入 														
めざす姿	人口に対する市内JR駅の1日平均利用率 (市内JR駅の1日平均乗客数/人口) R3 9.7%(R2実績値) ▶ R8 12.4%(R1実績値)	人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率 (バスや乗合タクシーの1日平均乗降客数/人口) R3 1.9%(R2実績値) ▶ R8 2.2%(R1実績値)														
連携施策	通勤・通学環境、観光振興、関係人口	観光振興、生活利便性、行財政改革														

(2) 第2期高島市まち・ひと・しごと創生総合戦略

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和2(2020)年3月 計画期間：令和2(2020)～令和6(2024)年度
人口展望	<ul style="list-style-type: none"> 総人口：令和22(2040)年に4.0万人、令和42(2060)年に3.4万人の人口を維持 自然増減：令和2(2020)年からの年間出生数300人を維持し、合計特殊出生率を将来的に国のビジョン程度に上昇(令和2(2020)年に1.60、令和12(2030)年に1.80、令和22(2040)年に2.07)。 社会増減：転出超過減を令和2(2020)年から令和6(2024)年にかけて0(ゼロ)にし年代間バランスを構築

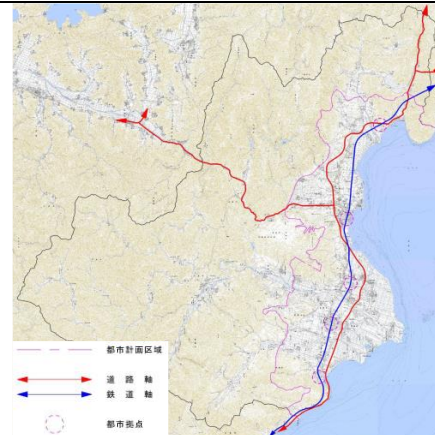
(3) 高島市国土利用計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和3(2021)年4月 目標年次：令和12(2030)年（平成30(2018)年を基準年次とする）
土地利用の基本方向	<p>○市街地エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> JR 駅周辺や地域拠点等は、都市機能の集積とともに流入人口の受け皿や若者の定住促進につながるユニバーサルデザインにも配慮した安全で快適な居住環境確保 市街化を視野に入れた計画的な土地利用誘導のため、周辺の住環境との調和に配慮しながら、用途地域指定等に基づき適正な規制・誘導 郊外の住宅地は、無秩序な開発を防止するとともに、安全で快適な居住環境を確保するため、道路、公園等の都市基盤施設を適切に維持管理
具体的措置 地域公共交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ◆人口減少社会に対応した適切な市土管理とくらしの豊かさを実現する市土利用 ②くらしと経済を支える基盤づくり > ア持続可能な都市の形成 <ul style="list-style-type: none"> JR 駅周辺市街地等の個性を活かし、拠点と周辺地域を交通ネットワークで有機的に連携し、持続可能な都市実現 JR 駅周辺の活性化と土地利用の実行によるにぎわいある快適な居住環境の整備推進 ②くらしと経済を支える基盤づくり > ウ交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> 市内産業活性化と地域間交流促進のため、国道 161 号等基幹道路の整備促進と社会インフラの計画的維持管理推進 コミュニティバスの運行等、地域の特性に応じた交通ネットワークの充実を推進 ◆安全・安心を実現する市土利用 > ウ災害の未然防止 <ul style="list-style-type: none"> 自然災害・原子力災害発生時の交通ネットワークとして、迂回ルートの整備、湖上輸送等の緊急輸送ネットワークの確保に向けた取り組み推進



(4) 高島市都市計画マスタープラン

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成 24(2012)年 3 月策定 平成 29(2017)年 7 月部分改訂 目標年次：平成 24(2012)年度から概ね 20 年後
都市づくり 構想	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本理念：里山・里住・里湖をつなぐ結の都市づくり ～住みたいまち びわ湖源流の郷たかしま～ ◆基本目標 <ol style="list-style-type: none"> 土地利用の拠点形成とバランスのとれた都市づくり <ul style="list-style-type: none"> JR 湖西線の駅周辺を核として都市整備が進んでおり、土地利用は概ね用途設定に基づき開発 既存市街地での暮らしやすさを基本に都市的機能の高度化、コンパクトで秩序ある市街地の形成や都市機能の充実 各地域のバランスの取れた都市づくり 人とひと、地域とまちが行き交う交流の都市づくり <ul style="list-style-type: none"> JR 湖西線や路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーは、日々の生活を支える重要な交通手段 本市の活力を維持向上させるうえで、人、モノ、情報の交流は、その根幹 鉄道などの交通基盤の充実と利便性の向上が重要な課題 防災、教育および福祉など多方面から求められる道路網の充実および鉄道輸送力の強化 他の交通網との連携、駅周辺でのバリアフリー化の促進などによる都市間交流や地域内移動の活発化 ③恵まれた自然や歴史と地域文化を活かした都市づくり（略）
将来都市 構造	<p>都市軸①道路軸（国道 161 号および国道 303 号とその沿道 略）</p> <p>都市軸②鉄道軸（JR 湖西線と各駅周辺施設により構成）</p> <ul style="list-style-type: none"> ダイヤ充実や安定運行等輸送力強化に向け、関係機関へ働きかけ 駅周辺施設のバリアフリー化などで安全で誰もが使いやすい施設整備 <p>都市拠点①自然活動と文化的景観保全の拠点（JR マキノ駅周辺）</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前景観の保全と公共交通の結節機能の向上 <p>都市拠点②都市集積と交流拠点（JR 近江今津駅周辺および今津港周辺）</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バスおよび湖上輸送の結節点 既存商店街との回遊性の高い、広がりのある拠点形成を目指す 公園等のリニューアル、歩行者の安全性の向上 <p>都市拠点③産業・生活拠点（JR 新旭駅周辺）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地場産業を活かした新規起業者の育成と企業進出誘導のための環境整備 生活拠点としての質の向上や充実 <p>都市拠点④商業・文化拠点（JR 安曇川駅周辺）</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺での賑わいから国道 161 号沿いに軸線が移り、人・モノの流れが大きく変化 周辺に集積する文化施設等を踏まえ、交通の利便性の向上や歩行者動線の安全性の確保 <p>都市拠点⑤医療・福祉拠点（JR 近江高島駅周辺）</p> <ul style="list-style-type: none"> 大溝城の城下町としての風格ある街並み、高島市民病院を核に市内の医療拠点としての都市づくり 医療・福祉拠点としての市街地の形成 駅前や旧国道沿いのびれっじ等商店街の活性化（空き店舗対策など）



4.3.2 関連計画等

(1) 高島市交通バリアフリー基本構想

記載内容抜粋	
<p>近江今津駅</p> <p>◆概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画：今津町交通バリアフリー基本構想（平成 15(2003)年 3 月） コンセプト：みんなが主役でつくる みんなが“いきいき”と暮らせるまち 計画期間：平成 24(2012)年度（以降も継続して取組実施） <p>◆移動円滑化のために実施すべき特定事業・その他事業（地域公共交通関連）</p> <p>○公共交通特定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道車両：バリアフリー化 鉄道駅：バリアフリー化（エレベータ設置等）、誘導案内の改善 バス：車両のバリアフリー化 <p>○その他事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の案内情報設備整備、安全・快適なバス停留所整備 	
<p>新旭駅</p> <p>◆概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画：高島市交通バリアフリー基本構想（JR 新旭駅周辺地区）（平成 28(2016)年 9 月） コンセプト：みんなが主役で すべての人にやさしい 歩いて楽しいまち 計画期間：短期 H31 年頃 / 中期 R4 年頃 / 長期 R5 年以降 <p>◆移動円滑化のために実施すべき特定事業・その他事業（地域公共交通関連）</p> <p>○公共交通特定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅：バリアフリー化（エレベータ設置等）、誘導案内の改善 バス・タクシー車両等： <ul style="list-style-type: none"> ✓バス車両：車両更新時にバリアフリー型車両の導入努力、介助等接遇向上 ✓タクシー車両：必要時は車いす積載可能車両を配車 バス停留所：路線図、時刻表等の位置・文字サイズの改善、バリアフリー車両運行情報提供 <p>○その他事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のバリアフリー化、案内・情報のバリアフリー化 	
<p>安曇川駅</p> <p>◆概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画：高島市交通バリアフリー基本構想（平成 18(2006)年 3 月 平成 21(2009)年 1 月変更） コンセプト：みんなが主役で すべての人にやさしい 歩いて楽しいまち 計画期間：平成 27(2015)年度（以降も継続して取組実施） <p>◆移動円滑化のために実施すべき特定事業・その他事業（地域公共交通関連）</p> <p>○公共交通特定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道車両：バリアフリー化 鉄道駅：バリアフリー化（エレベータ設置等）、誘導案内の改善 バス：車両のバリアフリー化 <p>○その他事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のバリアフリー化、安全・快適なバス停留所の整備 	
<p>近江高島駅</p> <p>◆概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画：高島市交通バリアフリー基本構想（JR 近江高島駅周辺地区）（平成 23(2011)年 3 月） コンセプト：みんなが主役で すべての人にやさしい 歩いて楽しいまち 計画期間：短期 H25 年頃 / 中期 H28 年頃 / 長期 H29 年以降 <p>◆移動円滑化のために実施すべき特定事業・その他事業（地域公共交通関連）</p> <p>○公共交通特定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅：バリアフリー化（エレベータ設置等）、誘導案内の改善 バス・タクシー車両等： <ul style="list-style-type: none"> ✓バス車両：車両更新時にバリアフリー型車両の導入努力、介助等接遇向上 ✓タクシー車両：必要時は車いす積載可能車両を配車 バス停留所：路線図、時刻表等の位置・文字サイズの改善、バリアフリー車両運行情報提供、歩道のマウンドアップ <p>○その他事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のバリアフリー化、案内・情報のバリアフリー化 	

※マキノ駅、近江中庄駅は未バリアフリー化

(2) 第11次高島市交通安全計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和3(2021)年12月 計画期間：令和3(2021)～令和7(2025)年度
地域公共交通関連施策	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路交通安全に関する安全施策（地域公共交通関連） <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 <ul style="list-style-type: none"> また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）」に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道の確保等を推進します。 安全で安心して活動できる社会の実現のため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺の歩行空間の確保を図るほか、整備について関係機関に働きかけます。 ○公共交通機関の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の安全な移動手段を確保するため、運行事業者によるノンステップバスへの更新等について支援します。 鉄道・バス運行事業者による運行頻度、運行時間の見直しや乗り継ぎ時における待ち時間の短縮など、利用者の利便性の向上に向け、運行事業者に働きかけます。 ○高齢者に対する交通安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> 加齢に伴い運転技術に不安を感じる高齢者に対しては、家族や関係機関等の協力を得ながら免許の返納を促し、市内の団体等に対し、返納支援制度への協力を呼びかけます。 ◆鉄道交通の安全 <ul style="list-style-type: none"> 人や物を大量に、高速かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段ですが、ひとたび事故が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。 市民が安心して安全に利用できる鉄道交通の実現のため、鉄道事故発生時における救助・救急活動を充実させます。 ○鉄道交通に関する救助・救急活動の充実 <ul style="list-style-type: none"> 湖西線の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、JR西日本と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(3) 高島市地域福祉計画（第4次）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和4(2022)年策定 令7(2025)年3月中間見直し予定 計画期間：令和4(2022)～8(2026)年度 基本理念：「出会い・ふれあい・支え合い」で つむぎあえる まちづくり
施策（地域公共交通関連）	<ul style="list-style-type: none"> ○基本目標4 安心・安全の暮らしをつくろう！ <ul style="list-style-type: none"> > 基本方針3 誰もが暮らしやすい環境を整えます > 公共交通体系の確保 ・バス、乗合タクシーなどの公共交通について、若年層の利便性も含め住民ニーズに合わせて随時見直しを行います。 ○同 > 移動支援の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・障がいのある人や要介護認定者などに交通機関や福祉有償運送事業の利用助成を行い、自立支援や社会参加の環境整備を推進します。 ・地域で市民ボランティア団体や社会福祉法人等による移動支援サービスが広がるよう支援します。 ○同 > 施設・道路のバリアフリーの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・子どもや高齢者、障がいのある人など、誰もが安全に安心して移動できるよう、建物や道路などのバリアフリー化を進めます。

(4) 高島市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和3(2021)年3月 計画期間：令和3(2021)～令和5(2023)年度 基本理念：共に暮らし 共に支える 長寿たかしま
施策・事業（地域公共交通関連）	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者への移動支援：移動サービスの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関等では十分な輸送サービスが確保できない要介護者等に対し、福祉有償運送事業所として登録された NPO 法人や社会福祉法人により有償サービスを行っていますが、今後も引き続き、事業の周知を図り、利用者の増加につなげ、安定した運営ができるよう努めます。（目標：福祉有償運送利用者数 R3:650人 → R4:660人 → R5:670人） ・生活支援体制整備事業の中で、さまざまな地域で市民のボランティア団体や社会福祉法人等による移動支援サービスが始まっています。今後ますます広がっていくよう支援します。 ・○誰もが使いやすい公共空間：公共交通の整備と利用促進 ・高齢者が利用しやすいよう低床型バスなどバリアフリー対応車両等の導入支援を行います。 ・利用状況やニーズを把握・検証し、効率的で利用しやすいバス運行を目指します。 ○暮らしの中の安心・安全づくり：交通安全の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の交通安全対策として、警察や各種団体と連携して、事故に遭わないよう交通安全啓発を行います。 ・高齢者の運転による事故防止を推進するため、公共交通の利便性向上や利用促進を図り、高齢者が自主的に免許証を返納できる環境づくりを推進します。

(5) 第2次高島市環境基本計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成29(2017)年3月 計画期間：平成29(2017)～令和8(2026)年度 目指す環境像：水と緑と人を大切に、自然と共生するまち～未来へ誇れる高島の環境づくり～ 基本理念：自然と人の共生、良好な環境の次世代への継承、循環型社会の実現、地球環境の保全、市民参画・市民協働
施策	<ul style="list-style-type: none"> ◆具体的施策（地域公共交通関連） ○環境に配慮した交通輸送計画、公共交通の利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 環境配慮の観点から、バスなどの公共交通の利便性の向上を図り、自動車の走行量を低減させることを目的とした取組を計画的に推進します。 ○エコドライブの推進（アイドリングストップ等） 地球温暖化防止を目的に、自家用車、業務用車両などのエコドライブを推進します。

(6) 高島市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成28(2016)年1月策定 平成31(2019)年2月改定 計画期間：平成31(2019)～令和12(2030)年度 目的：温室効果ガス排出削減対策への取り組み、市民の取り組み促進 目標：令和12(2030)年度に、平成25(2013)年度比40.0%削減
取組み	<ul style="list-style-type: none"> ◆具体的取組み（地域公共交通関連） ○公用車に関する取組み <ul style="list-style-type: none"> 公用車のエコ運転や次世代自動車の導入を検討 県庁及び大津市内への公用車の出張は、状況に応じできる限り公共交通機関を利用します。 その他、交通の便のよい場所への出張は、公用車を使用せず、公共交通機関を利用します。

参考 広域的な視点

高島市を運行する地域公共交通には、市域を超えた路線をもち、広域連携を促進するものがあります。そのため、周辺市町の計画や活動に際しては、情報交換と連携を図ります。

例) JR湖西線：湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会、鉄道を活かした湖西地域振興協議会 等
 路線バス西日本 JRバス若江線：嶺南地域公共交通網形成計画(令和2(2020)年3月 福井県嶺南地域公共交通活性化協議会)、小浜市や若狭町が策定する地域公共交通関連計画 等

参考 第3期高島市まちづくり推進会議 成果報告書(2019~2020年度)(令和3(2021)年3月作成)

※高島市まちづくり推進会議：人口減少や少子高齢化が進む中、環境や教育、防犯・防災など地域社会の課題が複雑かつ多様化しており、従来の公平・画一的な行政サービスだけでは十分に対応できないことが多くなってきたことから、市民自らが感じる地域の様々な問題や地域振興について検討し、魅力あるまちづくりを推進するために平成27(2015)年4月1日設置。第3期では、第2期会議で作成された「市民が考える将来の高島市」「高島市の将来像(2040年)」の実現を目指し「市内のバス交通のあり方グループ」「地域とのつながりを生み出すための地域行事グループ」に分かれ議論

記載内容抜粋													
<p>現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 経営状況は厳しいが、欠かすことのできない交通手段 走る姿自体が見える福祉(営利的目的より、人々の日常の移動手段の提供という公共の福祉の側面を重要視) 市民でバス交通に関心をもち今後の方向性に意見を表明できる人は少ない 赤字でもバス運行が維持されているのはバス事業に携わる人々のプライド 													
<p>ボランティア輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ボランティア輸送は活動の広がりが期待 活動や事業の継続性で不安(住民のまちを良くしたいという思いや地域への愛着などで支えられている実情) 利用者負担が少額なボランティア輸送に利用者が移行し、バス等の利用者がさらに減少し、バス・タクシーの撤退可能性 													
<p>論点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>論点</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①変化する社会に合わせてニーズをどう満たすのか?</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化と人口減少が今後さらに進む高島市では、公共交通に福祉的な視点が重要 車を持たない人々の移動手段として、より利用しやすいバス交通のための議論が重要 運行時刻や乗継ぎ、路線経路の問題で、バスを利用したいのにできない人を減らす議論が必要 </td> </tr> <tr> <td>②市民が備える</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 一人一人のニーズに完全に沿ったバス運行は経費の問題から難しい 市民側でも備えることはできないか議論が重要 住民による移動支援サービスが様々な課題を抱えつつも全国的に拡大 集住化によるコンパクトシティの形成など、車に頼らない生活の視点も想定可能 </td> </tr> <tr> <td>③バス交通を支える仕組みの構築</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 市の公共交通は税金で補填し、サービスを提供 税金以外に、バス利用機会のない市民も支える仕組みの議論が重要 </td> </tr> <tr> <td>④新しい・潜在的価値の創出</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> バス交通が持つ移動手段以外の価値の認識で、バスを支える市民の増加可能性 バスへの価値認識や、新たな価値を議論し、高島市にバスがある価値の議論が必要 </td> </tr> <tr> <td>⑤市民のライフスタイルに適したバスシステムの検討</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> バス交通の自家用乗用車への置換は、市民のライフスタイルに合わないのが理由の可能性 より市民のライフスタイルに適したバス交通システムに向けた議論が重要 </td> </tr> </tbody> </table>	論点	内容	①変化する社会に合わせてニーズをどう満たすのか?	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化と人口減少が今後さらに進む高島市では、公共交通に福祉的な視点が重要 車を持たない人々の移動手段として、より利用しやすいバス交通のための議論が重要 運行時刻や乗継ぎ、路線経路の問題で、バスを利用したいのにできない人を減らす議論が必要 	②市民が備える	<ul style="list-style-type: none"> 一人一人のニーズに完全に沿ったバス運行は経費の問題から難しい 市民側でも備えることはできないか議論が重要 住民による移動支援サービスが様々な課題を抱えつつも全国的に拡大 集住化によるコンパクトシティの形成など、車に頼らない生活の視点も想定可能 	③バス交通を支える仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> 市の公共交通は税金で補填し、サービスを提供 税金以外に、バス利用機会のない市民も支える仕組みの議論が重要 	④新しい・潜在的価値の創出	<ul style="list-style-type: none"> バス交通が持つ移動手段以外の価値の認識で、バスを支える市民の増加可能性 バスへの価値認識や、新たな価値を議論し、高島市にバスがある価値の議論が必要 	⑤市民のライフスタイルに適したバスシステムの検討	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の自家用乗用車への置換は、市民のライフスタイルに合わないのが理由の可能性 より市民のライフスタイルに適したバス交通システムに向けた議論が重要 	
論点	内容												
①変化する社会に合わせてニーズをどう満たすのか?	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化と人口減少が今後さらに進む高島市では、公共交通に福祉的な視点が重要 車を持たない人々の移動手段として、より利用しやすいバス交通のための議論が重要 運行時刻や乗継ぎ、路線経路の問題で、バスを利用したいのにできない人を減らす議論が必要 												
②市民が備える	<ul style="list-style-type: none"> 一人一人のニーズに完全に沿ったバス運行は経費の問題から難しい 市民側でも備えることはできないか議論が重要 住民による移動支援サービスが様々な課題を抱えつつも全国的に拡大 集住化によるコンパクトシティの形成など、車に頼らない生活の視点も想定可能 												
③バス交通を支える仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> 市の公共交通は税金で補填し、サービスを提供 税金以外に、バス利用機会のない市民も支える仕組みの議論が重要 												
④新しい・潜在的価値の創出	<ul style="list-style-type: none"> バス交通が持つ移動手段以外の価値の認識で、バスを支える市民の増加可能性 バスへの価値認識や、新たな価値を議論し、高島市にバスがある価値の議論が必要 												
⑤市民のライフスタイルに適したバスシステムの検討	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の自家用乗用車への置換は、市民のライフスタイルに合わないのが理由の可能性 より市民のライフスタイルに適したバス交通システムに向けた議論が重要 												
<p>今後</p> <ul style="list-style-type: none"> 10年先をみると、今あるバスも「今あるものがあたりまえじゃない」という時代になる可能性 市民がバスに関心を向けることができれば、バス交通も新たな仕組みの中で走り続ける 今はバスを使っていない人でも、歩いて暮らせる場所への移動や、バスを使って暮らす練習が備えに 市民がバスに関心を向けることで1人ひとりが見えていなかった仕組みに支えられていることに気づくきっかけに バスの車窓やバスを通じた人との交流等、便利さだけではない「豊かな不便さ」がある高島らしい暮らしを バスができた経済成長期、まちの特色が削られ、全国どこでも似たような、都会も田舎も変わらぬまちになってしまった バスに関心を向けてもらうため、既存の広報ではない「バスゲーム」活用の可能性 													



高島市地域公共交通計画

発行年月 令和4(2022)年12月

編集・発行 高島市 高島市地域公共交通会議

事務局 滋賀県高島市 都市整備部都市政策課

〒520-1592 滋賀県高島市新旭町北畑 565 番地
