

計画の進捗管理

本計画は、新型コロナウイルス感染症拡大をはじめとする地域公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、地域、交通事業者、行政等が参画する「高島市地域公共交通会議」により進捗管理をします。また、必要に応じて計画期間中でも計画を見直します。また、進捗管理のため、次の数値指標を設定します。

数値指標	単位	H30	R1	R2	R3	R9目標
鉄道利用者数	(千人/年)	2,276	2,179	1,678	1,683	2,179
バスや乗合タクシーの利用者数	(千人/年)	406	395	326	315	406
人口に対する市内JR駅の1日平均利用率	(%)	12.7	12.4	9.7	9.9	12.4
人口に対するバスや乗合タクシーの1日平均利用率	(%)	2.3	2.2	1.9	1.8	2.2
地域公共交通への公的負担額	(万円/年)	25,384	26,654	26,803	25,670	27,000
地域公共交通への人口あたり公的負担額	(円/年・人)	5,216	5,560	5,675	5,498	5,700
地域公共交通の収支率	(%)	35.9	33.1	31.2	32.3	31.2

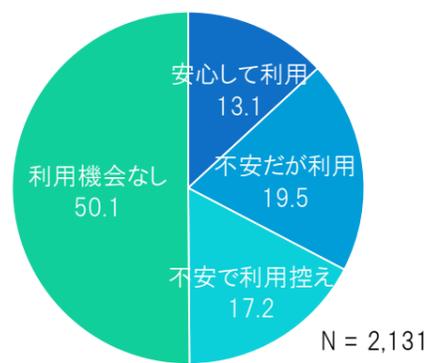
参考 地域公共交通の現状

利用者数：減少傾向

(千人/年)	鉄道	路線バス	コミュニティバス・乗合タクシー	市営バス
H17年度	2,675	347	208	35
H22年度	2,474	253	160	21
H27年度	2,344	197	190	15
R2年度	1,678	131	182	13
R3年度	1,683	113	190	11

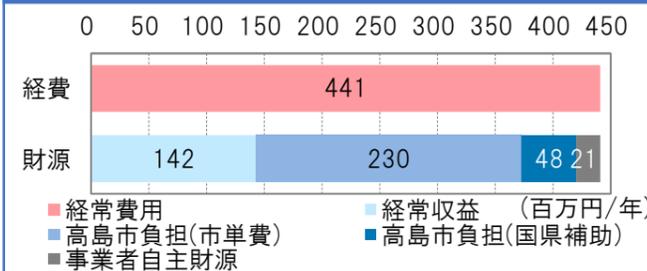
地域公共交通の利用者数推移
(鉄道は県統計書、それ以外は市統計書)

安心度：利用に「不安」を感じる方が約4割



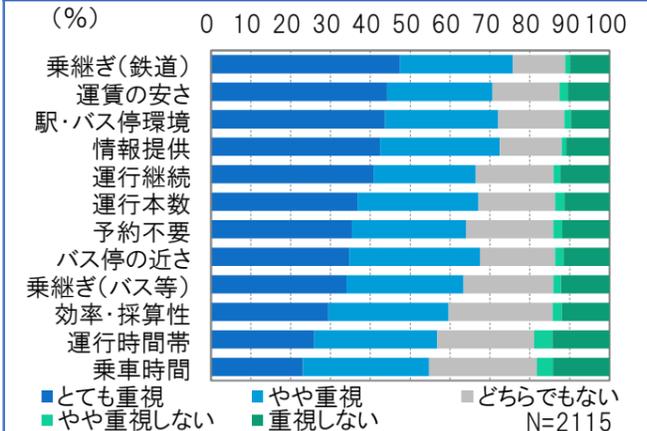
コロナ禍における地域公共交通の安心度
(R3実施 市民アンケート)

収支：収支率は約32.3%



地域公共交通の収支 (R3)
(路線バス、コミバス、乗合タクシー、市営バス 市資料)

重視点：「鉄道との乗継ぎ」の重要度が高い



地域公共交通に重視すること
(R3実施 市民アンケート)

高島市地域公共交通計画 概要

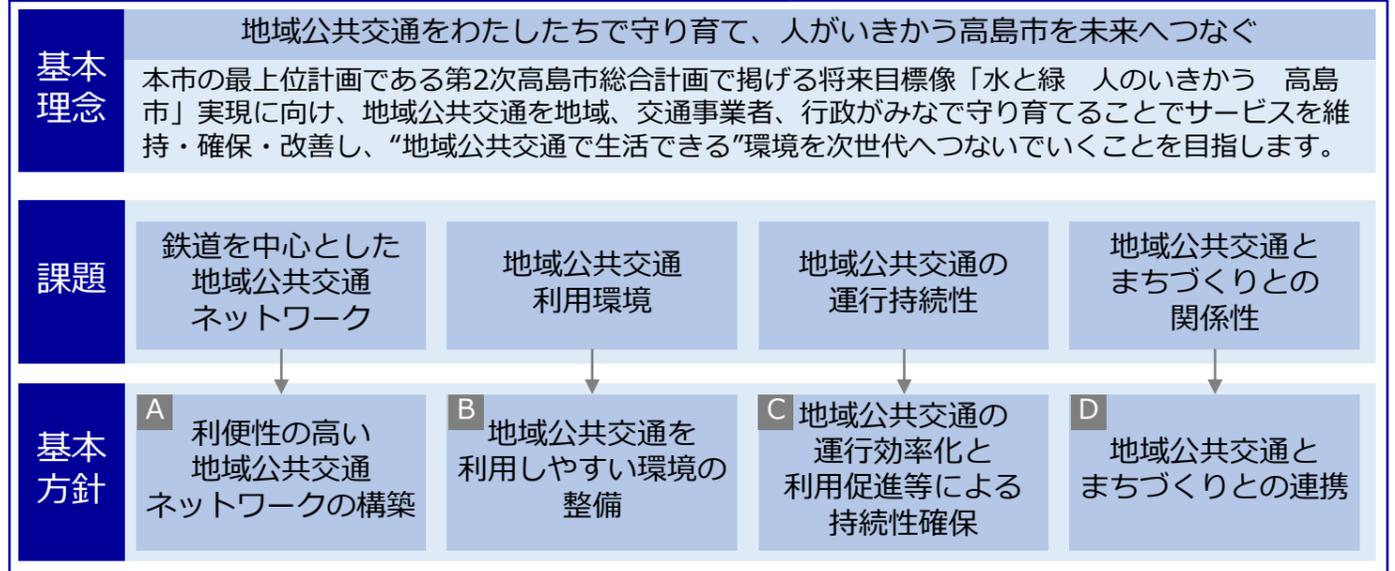
計画期間：令和4～9年度 計画区域：高島市全域

策定の背景と目的

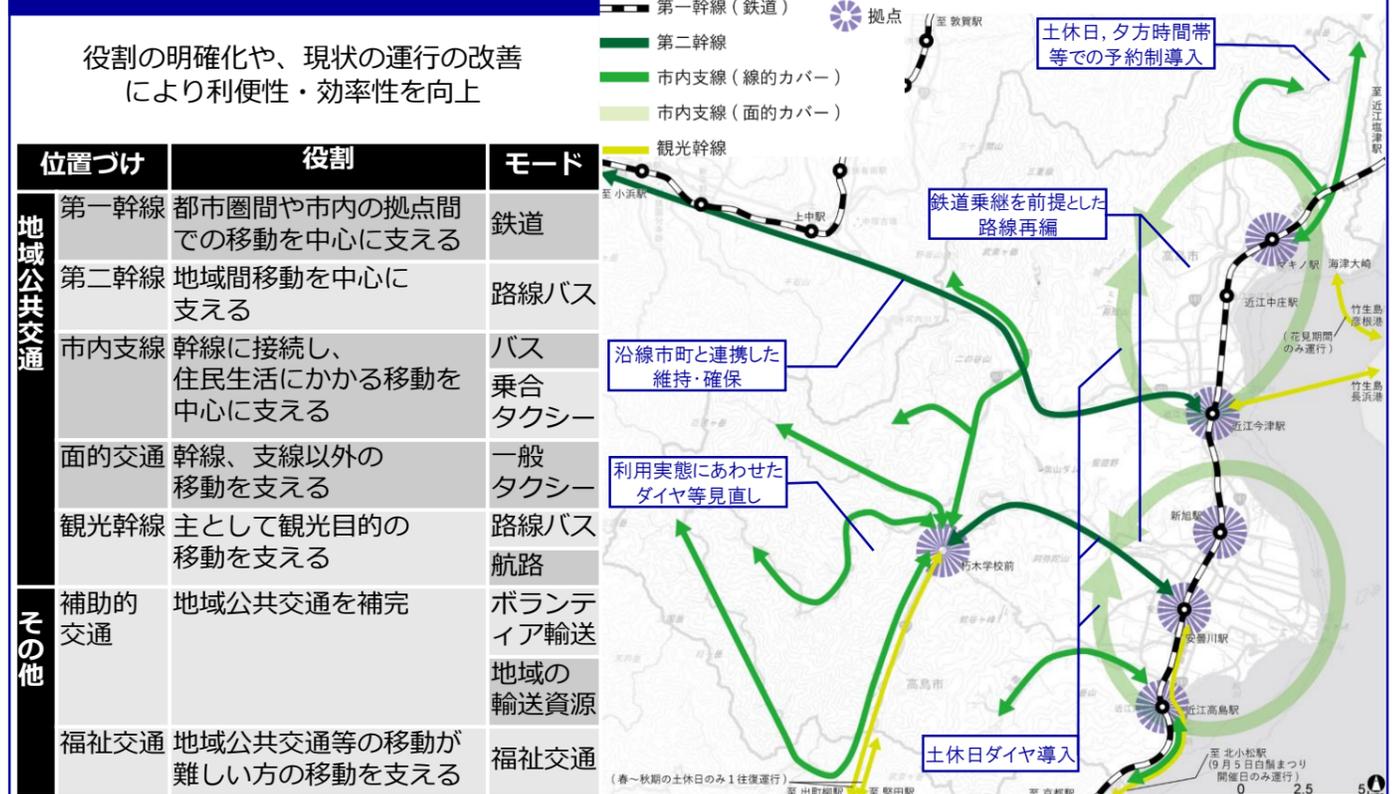
高島市の地域公共交通は、自家用車での移動が難しい子どもや高齢者の移動を中心に、市内外との交流を支える一方で、利用者の減少や交通事業者の経営状況の悪化等が進んでおり、厳しい環境にあります。また、令和2年1月頃からの新型コロナウイルス感染症拡大による人の移動の減少により、地域公共交通の経営環境は、ますます危機的な状況にあります。

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」として地域公共交通活性化再生法に基づき本計画を策定します。

地域公共交通にかかる基本理念と基本方針



地域公共交通の将来ネットワーク



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

鉄道を最も重要な幹線軸（第一幹線）、路線バスを第二に重要な幹線軸（第二幹線）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。

施策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

<取組内容(例)>

- ・鉄道の改善
 - ✓湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会としてのJRとの協議・要望
- ・バス、乗合タクシーの改善
 - ✓ダイヤの改善（JR湖西線ダイヤ改正にあわせた時刻表改正等）
 - ✓ルート・停留所位置の改善（商業施設近隣への停留所移設等）
 - ✓コミュニティバス等に乗りやすい環境の確保（フリー乗降制度等）
 - ✓新たな技術や考え方の活用研究（MaaS、自動運転、オンデマンド交通等）

○検討案○江若交通朽木線の平和堂あどがわ店への延伸(案)

基本方針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。

施策B-1 鉄道・バス・乗合タクシー等の乗継環境向上

<取組内容(例)>

- ・鉄道駅の利便性向上
 - ✓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
- ・停留所環境の向上
 - ✓待合室の整備や高質化
 - ✓上屋、ベンチ等の維持・改良
 - ✓停留所の安全性向上（危険なバス停対策等）
 - ✓停留所での情報提供の改善
- ・バリアフリー化
 - 例) 朽木支所前停留所での冷暖房、トイレ、駐輪場等整備

施策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

<取組内容(例)>

- ・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
 - ✓路線バスとコミュニティバスの運賃差解消
 - ✓鉄道とバス等の乗継割引
 - ✓地域公共交通のサブスクリプション導入

※サブスクリプション：定額料金でバス等を一定期間利用し放題になる制度。“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
- ・コミュニティバス等への交通系ICカード導入検討

例) 乗合バス利用促進制度（朽木線、若江線）利用促進券

施策B-3 地域公共交通にかかる情報発信

<取組内容(例)>

- ・利用促進にかかる情報発信
 - ✓地域公共交通MAP発行の継続、改善
 - ✓広報紙や市の出前講座等を活用した情報発信
- ・コロナ禍での安全性にかかる情報発信
 - ✓交通事業者や市による安全対策や安全性の発信

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

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。

施策C-1 地域公共交通の運行維持・効率化や既存資源の活用

<取組内容(例)>

- ・地域公共交通の運行維持・確保
 - ✓国・県と協調した第二幹線（路線バス朽木線、若江線）の維持・確保
 - ✓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
 - ✓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（車両のサイズダウン、予約制の導入、スクールバスとの連携等）

施策C-2 湖西線の利用促進

<取組内容(例)>

- ・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
- ・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（施策D-2とあわせ実施）

例) [左]「こせいてきな」フォトコンテスト [右]ICOCAチャージキャンペーン

施策C-3 子ども・高齢者を中心としたバス等の利用促進

<取組内容(例)>

- ・地域公共交通が移動の選択肢になるきっかけづくり
- ✓利用機会の創出（ノーマイカーDAY、バス無料DAY等）
- ✓心理的利用障壁の解消（バス乗り方教室等）

例) 滋賀県の「交通環境学習」

施策C-4 地域公共交通の担い手確保

<取組内容(例)>

- ・地域公共交通の担い手確保（バス乗務員等の業務内容紹介、中学生チャレンジウィークでの交通事業者協力、チラシ等の作成等）

基本方針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。

施策D-1 駅周辺の活性化や沿線施設との連携

<取組内容(例)>

- ・駅周辺の活性化や沿線施設との連携（駅中心のバス路線網維持、まちづくり推進等）

例) バス往復乗車券と温泉入浴券をセットにした商品

施策D-2 観光客への地域公共交通利用環境の整備

<取組内容(例)>

- ・観光施策との連携（観光パンフレット活用等）
- ・市外の人にも分かりやすい情報提供とMaaS対応（GTFS-JP整備、鉄道・バスロケーションシステム対応等）

例) びわ湖高島観光協会による鉄道を起点としたモデルコース紹介