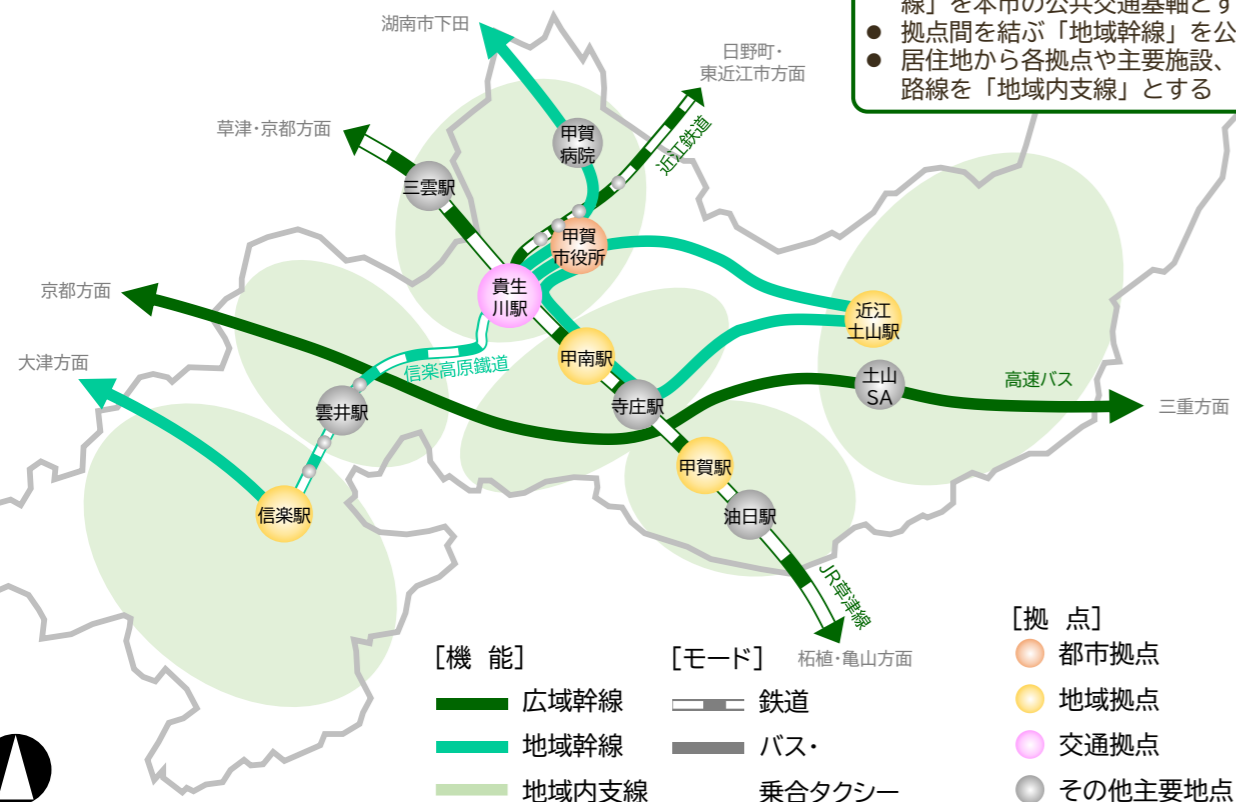


- 都市拠点、交通拠点、地域拠点等を地域公共交通ネットワークで連携する
- JR草津線や近江鉄道線等、本市と市外を結ぶ「広域幹線」を本市の公共交通基軸とする
- 拠点間を結ぶ「地域幹線」を公共交通軸とする
- 居住地から各拠点や主要施設、拠点地域内移動を担う路線を「地域内支線」とする



[機能] 広域幹線 地域幹線 地域内支線

[モード] 鉄道 バス・乗合タクシー

[拠点] 都市拠点 地域拠点 交通拠点 その他主要地点

計画の目標

分類	目標	個別目標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度末)
基本方針1 に関する目標	1. JR草津線、近江鉄道の利用者の増加	1-① JR草津線の市内5駅の乗車人員のコロナ禍前(令和元年度水準)への回復	190 (万人/年)	244 (万人/年)
		1-② 近江鉄道の市内5駅の乗車人員のコロナ禍前(令和元年度水準)への回復	50 (万人/年)	66 (万人/年)
基本方針2 に関する目標	2. 信楽高原鐵道、コミバス・コミタクの利用者の増加	2-① 信楽高原鐵道の利用者数のコロナ禍前(令和元年度水準)への回復	33 (万人/年)	44 (万人/年)
		2-② コミバス・コミタクの利用者数の増加(総合計画における目標値の実現)	53 (万人/年)	60 (万人/年)
	3. 地域幹線、地域内支線の運営の効率化	3-① コミバス・コミタクに対する市負担額の抑制(現状維持)	33,033(万円)	33,000(万円)
		3-② 信楽高原鐵道の収支均衡(収支率100%)の実現	88.6 (%)	100.0 (%)
		3-③ コミバスの収支率のコロナ禍前(令和元年度水準)への回復	17.3 (%)	20.0(%)以上
3-④ サービスの見直しによるコミタクの収支率の改善	3.3 (%)	5.0 (%)以上		
3-⑤ 利用者の少ないコミバス路線(1日平均3.0人/便未満)の削減	16 (路線)	0 (路線)		
基本方針3 に関する目標	4. 信楽高原鐵道・コミバス・コミタクの利便性向上に資する施設の改良	4-① デジタルサイネージ設置のバス停の増加(バス停周辺の施設内の設置を含む)	4 (箇所)	10 (箇所)
		4-② 主要なバス停の改修数の増加	-	4 (箇所)
		4-③ コミバスのバリアフリー非対応車両の減少	9 (台)	0 (台)
基本方針4 に関する目標	5. 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり	5-① コミバス・コミタク・信楽高原鐵道の営業外収益(広告収入や国からの補助金等)の増加	-	現状より増加
		5-② 地域で移動課題を検討する部会の展開	-	現状より増加

地域公共交通計画とは

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿と、その実現に向けて取り組む施策を明確にした、地域公共交通のマスタープランとなる計画です。

計画の目的と位置づけ

本計画は、第2次甲賀市総合計画(平成29年6月策定)で本市のめざす将来像として掲げる“あい甲賀 いつもの暮らしに「しあわせ」を感じるまち”の実現を地域公共交通の観点から支えるため、本計画を策定します。

コロナ禍による利用者の減少や高齢化によるニーズの多様化、バス・タクシーの運転手不足など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み合わせにより、自家用車に過度に頼りすぎることなく移動できる環境の持続的な維持・確保に向けた取り組みを進めます。

本市の地域公共交通の現状と取り巻く環境

地域公共交通の現状

項目	内容
供給	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道3社、路線バス1社のほか、コミバス・コミタクが27路線あり、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減少への、鉄道の減便が行われたほか、利用の少ないコミバス路線のデマンド運行化等を実施 ・公共交通利用者の利便性担保のため、各交通モードに対し、本市が多額の運行経費を投入 ・事業者側の高齢化の進展により、担い手不足が深刻化 ・信楽高原鐵道では、平成25(2013)年度より、上下分離方式による運行を実施
利用	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による影響のため、鉄道各路線で令和元(2019)年度から令和2(2020)年度にかけ、20%以上の利用者減 ・コロナ禍前の傾向では、JR草津線は減少傾向、近江鉄道は微減傾向、信楽高原鐵道はやや増加傾向にあった ・コミバス・コミタクの主な利用者層は、10歳代(約25%)の若者と65歳以上の高齢者(約40%)が多い ・コミバス路線では、1便当たりの利用者数が1人以下となっている路線が見られる
収支	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍以前には、信楽高原鐵道の収支率は100%を上回っていたが、コロナ禍以降は約90%程度となっている ・コミバス・コミタクの運行に対し、本市は約3.3億/年を負担 ・コミバス・コミタクでは、地域ごと及び路線ごとに収支率に大きな差が見られる

地域公共交通を取り巻く環境

項目	内容
人口	・総人口は減少傾向にあるものの、世帯数は増加傾向にある
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学ともに市内での流動が最も多い ・市域を跨ぐ移動について、通勤では、湖南市への流動が多く、通学では京都市への流動が最も多い ・観光による流入は、コロナ禍以前までは増加傾向にあった
子どもの移動	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から学校までの距離が遠い、約400名以上の小中学生は、コミバスやコミタクを利用して通学している ・コロナ禍により交通事業者の運賃収入を支える通学定期利用が減少
施設分布	・主要公共施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多くが立地
道路環境	・市内を横断する国道1号、307号のほか、水口地域の中心市街地に接続する県道水口甲南線・大野名坂線・山名坂線等で1万台/日以上と多く、混雑度も高い
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故数は減少傾向 ・高齢ドライバーによる事故割合が増加傾向にあり、令和3(2021)年には、全体の約4分の1を占める

基本理念

環境未来都市へ 人と自然の豊かさを創る 甲賀の地域公共交通
～次世代へ みんなで創り 使って 育て 暮らしの一部に～

本市の地域公共交通の課題

①将来を見据えた、公共交通による生活交通サービスの確保・維持

②ニーズに即した継続的な運行改善

③分かりやすい運行体系への改善

④公共交通相互の連携強化

⑤観光やイベントと連携した公共交通の利用促進

⑥適切で継続的な情報提供による利用促進

⑦環境に配慮した公共交通への改善

⑧地域で守り育てる体制の展開検討

⑨地域公共交通の担い手の確保

⑩まちづくりと連携した地域公共交通施策の実施

計画の基本方針

1 「住み続けたいまちを支える」 広域幹線網の利便性の確保と利用促進

- 地域公共交通を利用して都市部へ通勤・通学等が出来る環境を維持します。
- 市民のいつもの暮らしを支え、都市構造に寄与する地域公共交通ネットワークを構築します。
- 若い世代の市外流出を抑制するとともに、選ばれるまちになるよう定住促進施策を支えます。
- JR草津線、近江鉄道の安全な運行の継続と利便性向上により、利用の促進を図ります。

2 「地域の暮らしを守る」 地域間幹線・支線の維持と効率化

- コミバス、コミタクの効率化・利便性向上のため、路線網を見直します。
- 信楽高原鉄道、の安全な運行の継続と利便性向上により、利用の促進を図ります。
- 陶都信楽と市の中心部である水口をつなぐ信楽高原鉄道を、市民の重要な移動手段としての機能に加え、観光資源として地域の活性化に寄与する鉄道とします。

3 「環境未来都市へ」 利用しやすく使いたくなるサービスの展開

- 誰もが利用しやすい乗車・乗り継ぎ環境を整えます。
- わかりやすい運行形態と情報提供により利用促進を図ります。
- ICTや新技術を活用し、質の高い情報提供と蓄積したデータ分析により運行の改善を継続して行います。
- 本市への来訪客や市民の周遊性を高めるため、観光部局と連携し、魅力向上を図ります。
- 定期利用を増やすための利用促進を行います。
- 過度な自動車利用から、自動車と公共交通のかしこい使い分けに向けて、モビリティ・マネジメントを推進します。

4 「オール甲賀で未来につなぐ」 持続可能な仕組みづくり

- 自治振興会や関連する団体、および関係機関との連携を密にしながら効果的な事業の推進を行います。
- 広告収入や補助金の活用、運賃制度の見直しにより新たな収益モデルを構築します。
- 地域の実情に応じた移動支援を構築し、いつもの暮らしを守り続けるための体制づくりを構築し、支援します。
- 高齢化により不足する地域公共交通の担い手を事業者と一体となって確保するとともに、担い手の労働環境の改善に努めます。
- 公共交通の重要性について、将来を支える子供たちに伝えていきます。

施策と主な事業内容

施策① まちづくりと連携した交通結節機能の整備

- 交通結節点の利便性・快適性向上
- 都市機能と公共交通の連携

施策② JR草津線の利用促進と利便性向上

- 利便性の向上
- JRおよび関係する団体との連携強化
- 定期利用者、定期外利用者を増やす取組み
- 駅の活性化

施策③ 近江鉄道の利用促進と安全運行の確保

- 近江鉄道沿線地域公共交通計画に基づく維持確保改善や利用促進
- 甲賀市独自の利便性向上や利用促進の取組み



駅舎と駅前広場を整備した甲南駅

施策④ コミバス・コミタクの再編

- コミバスの見直し
- コミタクの見直し
- 公共交通網の見直しによる国庫補助・県費補助制度の活用

施策⑤ 信楽高原鉄道の安定経営と安全運行および利便性の確保

- 上下分離方式による安全運行の確保
- 施設の整備・更新
- 保守・安全管理の推進
- 信楽高原鉄道の経営改善
- 利用者の利便性の確保

公共施設の改築等にあわせた
待合環境整備



施策⑥ 乗り継ぎ環境・接続性の改善

- 乗継利便性の向上
- 待合環境の改善
- 都市機能と公共交通の連携

施策⑦ 人と環境にやさしい車両・施設等の整備

- 駅や鉄道・バス等車両のバリアフリー化
- 環境にやさしい施設への改修や車両の導入

施策⑧ わかりやすい情報提供の推進

- 地域別のバスマップ、時刻表の作成・配布
- 多様な媒体を通じた情報発信
- 地域公共交通情報の見える化



甲賀市公共交通連携時刻表

施策⑨ ICT等、新技術を活用した スマートモビリティ・マネジメントの推進

- 利用しやすい多様な予約・決済システムの導入・検討
- 地域公共交通情報のデータ化
- 自動運転技術の調査

施策⑩ 周遊性を高めるための利用促進

- 市内各種イベントとの連携
- 観光施策との連携
- 生活や観光のニーズに応える運賃施策

信楽駅のデジタル
サイネージ



施策⑪ モビリティ・マネジメントの実施

- 乗って守る意識の醸成
- 環境意識の向上
- 公共交通利用機会の提供

小学校における交通環境学習

施策⑫ 関連する団体や関係機関との連携推進

- 各交通事業者、各関係機関・団体等との連携

施策⑬ 新たな収益モデルの構築

- 営業外収入の確保
- 国庫補助金の活用
- 運賃制度の見直しによる収入確保

信楽高原鉄道の
枕木オーナー制度



施策⑭ 地域で守り育てる体制の構築

- 地域公共交通を地域で支える取組の実践
- 地域が主体となった自主運行等の導入

施策⑮ 地域公共交通の担い手確保

- 担い手募集や育成



滋賀県バス協会の運転士募集特設HP